



सामयिक प्रकाशन समाज और इतिहास

नवीन शृंखला

5

श्रम संगठनों में प्रकार्यात्मक रूपांतरण
(रेल श्रमिक संगठनों पर आधारित एक अध्ययन)

प्रदीप शर्मा



नेहरू स्मारक संग्रहालय एवं पुस्तकालय
2013



नेहरू स्मारक संग्रहालय एवं पुस्तकालय

© प्रदीप शर्मा, 2013

सर्वाधिकार सुरक्षित। लेखक की लिखित अनुमति के बिना इस प्रकाशन के किसी भी अंश का दोबारा प्रयोग पुनरोत्पादन किसी भी रूप में नहीं किया जा सकता। इसमें व्यक्त विचार, अर्थनिर्धारण तथा निष्कर्ष पूर्णतः लेखक के हैं और किसी भी तरह, पूर्णरूपेण अथवा अंशतः, नेहरू स्मारक संग्रहालय एवं पुस्तकालय के विचारों को नहीं दर्शाते।

प्रकाशक

नेहरू स्मारक संग्रहालय एवं पुस्तकालय
तीन मूर्ति भवन
नई दिल्ली-110011
ई.मेल : ddnehrumemorial@gmail.com

आईएसबीएन : 978-93-83650-06-4

मूल्य रूपये 100/- ; यूएस \$ 10

पृष्ठ सज्जा और मुद्रण : ए.डी. प्रिंट स्टूडिओ, 1749 बी/6, गोविन्द पुरी, एक्सटेंशन कालकाजी, नई दिल्ली-110019. ई.मेल : studio.adprint@gmail.com



श्रम संगठनों में प्रकार्यात्मक रुपांतरण (रेल श्रमिक संगठनों पर आधारित एक अध्ययन)

प्रदीप शर्मा*

प्रस्तुत शोध पत्र का शीर्षक रेल श्रमिक संगठनों में प्रकार्यात्मक रुपांतरण है। यह अध्ययन रेल श्रमिक संगठनों में होने वाले रुपांतरण से रेलकर्मियों के हितों पर पड़ने वाले नकारात्मक प्रभाव पर प्रकाश डालता है।

रेल उद्योग, यातायात का एक विशाल राष्ट्रीय तंत्र है। यात्रियों की सुरक्षा ही नहीं बल्कि भारतीय सीमाओं की सुरक्षा से सीधे तौर पर जुड़ा यह भारत सरकार का विश्व में दूसरे नम्बर का सबसे बड़ा राष्ट्रीय उद्योग है। इसके सुरक्षित, समयबद्ध एवं सुचारु रूप से संचालन में दिन-रात लाखों रेलकर्मियों सेवा में लगे हैं। यातायात का सबसे बड़ा आधार रोजगार का स्रोत होने के कारण रेल व्यवस्था ने भारत में नगरीकरण एवं प्रौद्योगिकीकरण को प्रबलता दी है। रेल उद्योग के कारण भारतीय समाज में आधुनिकीकरण को बढ़ावा मिला है। रेल की व्यवस्था आधुनिक टेक्नोलॉजी प्रबन्धन पर आधारित होने के कारण भारतीयों की सम्भावित गतिशीलता का एक कारण हुआ है।

भारतीय रेल, दुनिया का सबसे बड़ा रेलवे तंत्र है जोकि 64000 रुट किलोमीटर से अधिक ट्रैक किलोमीटर, पूरे देश में एक कोने से दूसरे कोने तक फैला हुआ है। इसे लगभग 14 लाख रेलकर्मियों दिन-रात अपने अथक परिश्रम से 24 हजार रेलगाड़ियाँ (12 हजार पेयर), लगभग 10 हजार इंजन, 60 हजार यात्री डिब्बों की सहायता से अनवरत चला

* प्रदीप शर्मा, नेहरू स्मारक संग्रहालय एवं पुस्तकालय में कनिष्ठ फेलो रहे हैं।

रहे हैं। रेल सेवा का उपयोग 2 करोड़ 30 लाख यात्री प्रतिदिन कर रहे हैं। विश्व में यही अकेला रेल तंत्र है जो तमाम सामाजिक जरूरतों को पूरा करने के बावजूद भी मुनाफा कमा रहा है।

आजादी के बाद आरम्भिक दशकों में कल्याणकारी राज्य की अवधारणा प्रभावशाली थी। जो श्रमिकों के हितों में संघर्षरत श्रमिक संघों की प्रकार्यात्मक शक्ति को बढ़ा रही थी। श्रम संगठन अपने सदस्यों के हितों की पूर्ति में सफल हो रहे थे। लगभग तीन दशकों बाद श्रमिक हितों के लिए लड़ने वाले श्रमिक संगठनों का विस्तार अवश्य हुआ, परन्तु इनकी शक्ति कमजोर पड़ने लगी। साथ ही साथ श्रम संगठनों में प्रकार्यात्मक रुपान्तरण होने लगे। जिसके अनेक कारण हैं। यहाँ पर इनके कुछ प्रमुख कारणों की चर्चा निम्नवत् है।

1. प्रौद्योगिकीय परिवर्तन

स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात प्रारम्भिक दो दशकों तक भारतीय रेल व्यवस्था पुरानी टेक्नोलॉजी पर आधारित रही, परन्तु प्रौद्योगिक विकास ने रेल उद्योग को नई टेक्नोलॉजी को स्वीकार करने हेतु प्रेरित किया। फलस्वरूप, कुशल श्रमिकों के कार्यों में आमूल चूल परिवर्तन किये गये। पूर्व के दशकों में रेल में श्रमिकों की भर्ती अकुशल श्रमिकों के रूप में की जाती थी तथा बाद में वही श्रमिक अपने वरिष्ठ सहयोगियों से कार्य का अनुभव प्राप्त कर उस कार्य में दक्ष हो जाते थे, इसी अनुभव के आधार पर उन्हें आगे पदोन्नति का अवसर प्राप्त होता था। परन्तु प्रौद्योगिकीय परिवर्तन व विकास के फलस्वरूप वर्तमान में कुशल कार्य पर ट्रेड से संबंधित पद पर प्रौद्योगिक संस्थानों से प्रशिक्षण प्राप्त करने वाले को ही कार्य पर रखा जाता है। अब प्रौद्योगिक प्रशिक्षण संस्थानों, पॉलिटेक्नीक से प्रशिक्षित बी.टेक. व डिप्लोमा होल्डर लोगों को ही टेक्नीकल पदों पर नियुक्त किया जाता है। इसके अलावा रेलवे के अपने भी प्रशिक्षण संस्थान हैं जहाँ समय-समय पर रेलवे कर्मचारियों को रिफ्रेशर-कोर्स हेतु भेजा जाता है। रेलवे इसी दिशा में काफी सजग व सतर्क है उसके पास प्रत्येक ज़ोनल रेलवे स्तर पर उसके निजी प्रशिक्षण संस्थान हैं। समय-समय पर इन संस्थानों को तकनीकी रूप से उच्चिकृत भी किया जाता है। तकनीकी कार्यों से संबंधित पदों के लिये तकनीकी

ज्ञान व इसका प्रमाणपत्र आवश्यक हो गया है। शिक्षा ने शिक्षित कर्मचारियों की सोच में परिवर्तन का कार्य भी किया है। पहले की अपेक्षा वर्तमान में शिक्षित रेलकर्मी अपनी माँगों पर सोच विचार के पश्चात ही कोई फैसले करते हैं।

2. नवीन ज्ञान

भारतीय रेलवे 160 वर्ष पुराना संस्थान है। इसकी बहुत सारी नीतियाँ और तकनीक भी काफी पुरानी है जिसमें बदलाव व परिवर्तन आवश्यक व अनिवार्य है। इसका मुकाबला चीन व रूस जैसे देशों से है जो अपनी तकनीक और इन्फ्रास्ट्रक्चर (आधारभूत ढाँचे) को तेजी के साथ सुधार कर प्रगति कर रहे हैं। भारत की आज़ादी के दो दशकों बाद तक भारतीय रेलवे पुरानी तकनीकों के आधार पर चल रही थी। देश आत्मनिर्भर नहीं था। यहाँ तक कि रेल इंजन भी अन्य देशों, जैसे – ब्रिटेन, कनाडा, जर्मनी, से आयात किये जाते थे। तदोपरान्त औद्योगिकरण का विस्तार हुआ। देश के कुशल इंजीनियरों द्वारा भाप से चलित इंजन बनाने का कार्य शुरू हुआ जोकि विदेशी इंजनों के अपेक्षाकृत कई गुना शक्तिशाली होते थे। फिर भी कम क्षमता के कारण लम्बी सवारी व मालगाड़ियों के डिब्बों को खींचने में दिक्कत होती थी। आवश्यकता अनुरूप डीजल इंजन की माँग बढ़ी, देश में इसका निर्माण डीजल लोकोमोटिव वर्क्स, वाराणसी में प्रारम्भ हुआ। भारतीय रेलवे डीजल इंजनों को नाइजीरिया, तंजानिया, जाम्बिया, श्रीलंका, बांग्ला देश तथा सूडान आदि देशों को उनकी माँग के अनुरूप निर्यात करने लगा। नवीन तकनीकी ज्ञान व टेक्नोलॉजी के आ जाने के फलस्वरूप शनै-शनै डीजल इंजनों का स्थान विद्युत द्वारा संचालित इलेक्ट्रिक इंजनों ने ले लिया जोकि कम समय व ऊर्जा में अधिक-से-अधिक डिब्बों को खींचने में सक्षम होते हैं। नवीन ज्ञान के फलस्वरूप गाड़ियों में पावर ब्रेक, दुर्घटना के समय बचने के लिये इमरजेन्सी विन्डो एवं इन्हें रोकने के लिए सेफ्टी डिवाइस, घर बैठे गाड़ियों के आरक्षित टिकट व उसके स्तर की जानकारी, मीटर गेज़ ट्रैक को बदल कर ब्रॉड गेज़ करना, लकड़ी के स्थान पर कंकरीट स्लीपर लगाने का प्रावधान संभव हो पाया है। रेलवे का एक बहुत बड़ा विभाग खान-पान से संबंधित निगमीकरण में परिवर्तित हो गया है जोकि नवीनीकरण के अंतर्गत किया गया है। वर्तमान समय में रेल

उद्योग में कार्यरत सभी रेलकर्मि अपने विभागों के कार्यों में दक्ष व कुशल हैं। इसी का परिणाम है कि दुर्घटनाएँ पहले की अपेक्षा कम हो रही हैं। फलस्वरूप, श्रमिक संगठनों पर दबाव कम हुआ है तथा प्रशासन व श्रमिक संगठनों में सामंजस्य ठीक हुआ है।

3. श्रम के स्थान पर मशीनों का प्रयोग

आजादी के पूर्व और बाद के कई दशकों तक भारतीय रेल उद्योग पूर्णरूपेण श्रम शक्ति पर आधारित थी। रेल उद्योग में श्रम शक्ति का निवेश अधिक था, मशीन अपेक्षाकृत कम थीं। उस समय इस उद्योग में लगभग 19 लाख रेलकर्मि कार्यरत हुआ करते थे। श्रमिक आंदोलन भी बहुत मजबूत था। अधिकांश कार्य मैनुअल होते थे। परन्तु 1980 दशक के आते-आते नवीन ज्ञान व टेक्नोलॉजी, प्रौद्योगिकीय विस्तार एवं आधुनिकीकरण के व्यापक प्रसार के कारण श्रम का स्थान मशीनों ने लेना प्रारम्भ किया। श्रम शक्ति कम होने लगी, जो कार्य श्रमिक किया करते थे उन कार्यों का हस्तान्तरण मशीनों पर हो गया। यहाँ तक कि रेल सेवा में सबसे निचले पायदान, सफाई का कार्य, जो सफाईकर्मि किया करते थे, भी जेट प्रेशर मशीन, वैक्यूम क्लीनर, प्लांट वाशिंग लाइन, इंटरक्लीनिंग, पेस्ट कन्ट्रोलिंग मशीन द्वारा होने लगा। लिनेन धुलाई का कार्य जो वाशरमैन हाथ से किया करते थे, मशीनों द्वारा किया जाने लगा। रेल उद्योग के अन्य विभागों के कार्य जैसे आरक्षण का कार्य कम्प्यूटर द्वारा, ट्रैक की ओवरहालिंग का कार्य, ट्रैक रिलेयिंग ट्रेन, (मशीन गाड़ी) द्वारा सिग्नलिंग का कार्य, रुट रिलेइंटरलॉकिंग सिस्टम के माध्यम से किया जाने लगा। परिणामस्वरूप, रेल उद्योग में रेलकर्मियों की संख्या में जबरदस्त कमी आयी। वर्तमान समय में रेल उद्योग में लगभग 14 लाख रेलकर्मि कार्यरत हैं। संख्या बल में कमी आने के कारण श्रमिक संगठनों के कार्य व शक्ति दोनों ही प्रभावित हुए।

4. निजीकरण एवं ठेकेदारी

भारतीय रेल उद्योग विश्व का सबसे बड़ा रेल उद्योग है। 1990 के दशक के बाद विश्व बैंक, अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष के दबाव के कारण भारत सरकार ने अपनी आर्थिक नीतियों में व्यापक परिवर्तन किया। नई

आर्थिक नीतियों के कारण विकसित सार्वजनिक उपक्रमों का विनिवेश सरकार की प्राथमिकता बन गई। भारत सरकार की बदलती हुई नई आर्थिक नीतियों का रेल उद्योग पर भी महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ा। फलस्वरूप, भारतीय रेलवे का स्वरूप भी तेजी के साथ बदलने लगा। रेल के कार्यों में भागीदारी के लिये निजी क्षेत्र के प्रस्ताव आमंत्रित किये जाने लगे। विभागीय व नियमित कार्यों को नये-नये निगमों की स्थापना कर "आउटसोर्सिंग" किया जाने लगा। रेल का महत्वपूर्ण खान-पान का विभाग, इंडियन रेलवे कैटरिंग टूरिज्म कॉरपोरेशन को पूर्णरूपेण दे दिया गया। प्लेटफार्म व रनिंग ट्रेन में सर्विस सफाई का कार्य प्राइवेट पार्टियों व ठेकेदारों को दे दिया गया। रेलवे के कल-कारखानों व मशीनों को अनुपयोगी घोषित कर कल-पुर्जों की सीधी खरीददारी ट्रेड से होने लगी है। रेलवे के भवनों की सफाई, रंगाई, पुताई का कार्य एनुअल मेन्टेनेन्स कॉन्ट्रैक्ट के बहाने टेण्डर कर बड़े-बड़े ठेकेदारों से कराया जा रहा है। यहाँ तक कि रेल की पटरियाँ, जिन्हें रेल की धमनियाँ कहा जाता है उसे बदलने व ट्रैक की गिट्टियों के मलबे को साफ कर पुनः नई गिट्टियों को डालकर ट्रैक को बिछाने का कार्य, जिसे कई दशकों से रेलवे के स्थायी मजदूर (गैंगमैन) किया करते थे उसे ठेकेदारों के माध्यम से करवाया जाने लगा है। रेल गाड़ियों की बढ़ती हुई संख्या, दिनों-दिन जर्जर होते जा रहे पुराने रोलिंग स्टॉक को बदलने व आवश्यक सवारी एवं माल डिब्बों के कम उत्पादन, जितनी प्रतिवर्ष आवश्यकता है, के वास्ते को देकर, भारत सरकार और रेल मंत्रालय अपनी विभागीय उत्पादन इकाइयों के बजाय पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप मॉडल पर इन कार्यों को करवाने के प्रस्ताव पर गंभीर है। आंशिक रूप से आरक्षित टिकट व साधारण टिकट बेचने का लाइसेंस भी रेलवे टिकट सर्विस एजेंटों को दिया गया है। वर्तमान समय में लगभग 30 कार्य प्राइवेट ठेकेदारों के माध्यम से रेलवे में करवाये जा रहे हैं। भारतीय रेलवे के तमाम क्षेत्रों में निजीकरण, निगमीकरण व ठेकेदारी का दबाव बढ़ने के कारण रेल उद्योग में स्थायी रेलकर्मियों की संख्या तेजी से कम हो रही है। यह श्रमिक संगठनों के भविष्य के लिये चिंता का विषय है क्योंकि ठेकेदार के मजदूरों का रेलकर्मियों के विरुद्ध खड़े होने की प्रबल संभावना है। रेल प्रशासन इसका लाभ उठा कर श्रमिक संगठनों को कमजोर करने का प्रयास कर सकती है। ठेकेदारी के अधीनस्थ कार्यरत मजदूर रेलकर्मियों के आंदोलन को भी प्रभावित कर सकते हैं फलस्वरूप

श्रमिक संगठनों की न्यायोचित माँगों पर न्याय मिलने की संभावना क्षीण हो सकती है।

5. नये नियमों का प्रभाव

आजादी के बाद तीन दशकों तक रेल श्रमिक संगठन अपने सदस्यों के हितों की पूर्ति के लिए सफल होते रहे जिसके कारण उनकी प्रकार्यात्मक शक्ति बढ़ती रही परन्तु वर्ष 1980 के आते-आते इनकी शक्ति कमजोर पड़ने लगी क्योंकि रेलकर्मियों के सेवा शर्तों की सुरक्षा के लिए बनाये गये नियमों में परिवर्तन होने लगे। रेल प्रशासन ने इसपर अंकुश लगाने के लिए रेलकर्मचारी अनुशासन और अपील अधिनियम 1968 में कई बड़े फेर बदल कर नये नियमों को नियमावली में सम्मिलित किया। कई गंभीर व बड़े अपराधों की शास्तियों को छोटे व कम अपराध की शास्तियों की सूची में शामिल कर दंड प्रक्रिया में कठोर बनाया। रेल दुर्घटनाओं के मामले में जिम्मेदारी साबित होने पर पैरा 14/2 बी के अंतर्गत रेलकर्मियों को बिना कारण बताओ नोटिस के पदमुक्त किया जा सकता है। उन्हें भारतीय दंड संहिता के आपराधिक धाराओं का सामना भी करना पड़ सकता है। रेल उद्योग में वर्ष 2007 से गुप्त मतदान के जरिये फेडरेशनों को मान्यता दी जा रही है। इस संबंध में बनाये गये मानक प्रतिशत मत, जो संगठन प्राप्त करते हैं उसी को मान्यता मिलती है। जो इसमें असफल रहते हैं उनकी मान्यता स्वतः समाप्त हो जाती है। रेलकर्मियों का झुकाव भी ऐसे संगठन के प्रति नगण्य हो जाता है। नये नियमों के समावेश के कारण श्रमिक संगठन बुरी तरह से प्रभावित हुए हैं। वहीं रेल प्रशासन ने पहले से अपनी पकड़ और मजबूत बनायी है।

6. श्रमिक संगठनों के नेतृत्व व रेलकर्मियों के बीच बढ़ती दूरी

वर्ष 1991 के आर्थिक सुधारों को तेजी से लागू करने के लिये उदारीकरण नीति को रेल प्रशासन ने भी तीव्रगति से लागू किया। इसके पूर्व श्रमिक संगठनों व रेल प्रशासन के बीच श्रमिकों की माँगों पर प्रायः तनाव व संघर्ष की स्थिति बनी रहती थी। श्रमिक संगठनों द्वारा श्रमिकों के हितों की माँगों पर वार्ता विफल होने पर सिर्फ एक ही विकल्प,

आंदोलन शेष रह जाता था। रेल से देश की आर्थिक क्षति बहुत अधिक होती थी जिससे श्रमिक व उद्योग दोनों वर्ग प्रभावित होते रहे। उदारीकरण की प्रक्रिया होने के बाद रेल प्रशासन के अधिकारी व श्रमिक संगठनों के नेताओं के विचारों में जबरदस्त परिवर्तन आया। दोनों पक्षों ने वार्ता को प्रमुख माना। परिणाम स्वरूप वार्ता के माध्यम से श्रमिक संगठन अपनी माँगों को हासिल करने लगे। प्रशासनिक अधिकारियों ने भी खुले दिल से श्रमिक संगठनों के प्रति उदारवादी नीतियों को अपनाया। फलस्वरूप, एक लम्बे समय से रेल उद्योग में आंदोलन स्थगित हैं। रेलवे के उत्पादन में निरंतर बढ़ोतरी हो रही है। मान्यता प्राप्त यूनियन के नेताओं को भी रेलवे प्रशासन ने अधिक-से-अधिक सुविधाएं दे रखी हैं। रेल श्रमिक संगठनों के पदाधिकारीगण भी इन भौतिकवादी सुविधाओं से अपने को पृथक नहीं रख सके हैं। इस कारण से आम रेलकर्मियों में यह धारणा व्याप्त हो रही है कि श्रमिक संगठनों को नेताओं ने अपने हितों के लिये बना रखा है।

7. श्रम संगठन का अधिकार

- क) भारतीय रेल उद्योग में औद्योगिक संबंधों को अच्छे बनाये रखने व रेल कर्मियों के हितों की रक्षा करने के लिये दो फेडरेशनों को रेल मंत्रालय ने मान्यता दी है।
- ऑल-इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन— जो राष्ट्रीय स्तर पर हिन्द मजदूर सभा से संबद्ध है।
 - नेशनल फेडरेशन आफ इंडिया रेलमैन – जो राष्ट्रीय स्तर पर इंडियन नेशनल ट्रेड यूनियन कांग्रेस से संबद्ध है।
 - दोनों संगठनों की क्षेत्रीय, मंडल, कारखाना और शाखा स्तर पर संगठित ईकाइयाँ हैं।
 - इसके अतिरिक्त लगभग 80 पंजीकृत एसोसिएशन्स भी हैं। जिनमें प्रमुख, अखिल भारतीय अनुसूचित जाति एवं अनुसूचित जनजाति रेलवे एसोसिएशन तथा अखिल भारतीय अन्य पिछड़ा वर्ग एसोसिएशन को रेल मंत्रालय द्वारा कुछ सुविधाएं दी गईं। ये उनके वर्गों के रेल कर्मचारियों की एक कल्याणकारी संस्था है।

ख) रेल श्रमिक संगठनों को भारतीय रेलवे स्तर पर रेल कर्मियों की समस्याओं के निदान हेतु एक स्थाई वार्ता तंत्र प्रणाली के माध्यम से वार्ता का अधिकार प्राप्त है। जिसका गठन वर्ष 1951 में हुआ है। ये प्रणाली तीन स्तरों पर कार्यरत है।

● रेलों का स्तर—

1. मंडल या कारखाना— बैठक 2 माह में एक बार।
2. रेल मुख्यालय— बैठक 3 माह में एक बार।
3. रेलवे बोर्ड— बैठक 3 माह में एक बार।

उपरोक्त बैठकों में एजेन्डा के लिए मदों की संख्या 30 निर्धारित की गयी है।

4. तदर्थ (एडहाक ट्रिब्यूनल) – यदि किसी महत्वपूर्ण विषय पर रेलवे बोर्ड स्तर पर समाधान न हो सके। इसे ट्रिब्यूनल के सामने रखा जा सकता है। परन्तु ट्रिब्यूनल के निर्णय को बोर्ड स्वीकार/अस्वीकार/परिवर्तित कर सकता है।

(ग) संयुक्त परामर्शदाता तंत्र (जे0सी0एम0)— इसका उद्देश्य सरकार और कर्मचारी संगठनों के बीच अच्छे संबंध और सहयोग के वातावरण को बनाये रखना है। जिससे सार्वजनिक सेवाओं की कार्यक्षमता बढ़ाई जा सके। इसमें नौकरी की शर्तों, काम की परिस्थितियों और कार्यशाला में सुधार के मसलों पर विचार होता है। इसके भी दो स्तर होते हैं, विभागीय व राष्ट्रीय, इसकी बैठके 4 माह में एक बार होती है।

(घ) पंच फैसला (आरबिट्रेशन)— यदि उपरोक्त स्तरों पर कोई फैसला न हो सके, उस स्थिति में विषय को पंच फैसले के लिए भेज दिया जाता है। पंच फैसले की शर्तें सभी पर बाध्य होगी। केवल संसद ही इनके फैसले को बदल सकती है।

(ङ) रेल कर्मचारियों की प्रबंध में भागीदारी— पार्टिसिपेशन ऑफ रेलवे

इम्प्लार्ज इन मैनेजमेन्ट (प्रेम)— इस योजना की शुरुआत वर्ष 1994 से की गई है। इसका उद्देश्य रेलवे कार्यों की समीक्षा, निवेशों की, कार्यक्रमों की समीक्षा, सुरक्षा के कार्यों में गुणवत्ता में सुधार आदि होता है। इसकी बैठके 3 माह में एक बार होती हैं।

8. रेल श्रमिक संगठनों की उपलब्धियाँ एवं चुनौतियाँ

भारतीय रेल का श्रमिक संगठन देश का सबसे पुराना, सशक्त व संगठित मजदूरों का श्रम संगठन है। इंटरनेशनल ट्रांसपोर्ट वर्कर्स फेडरेशन (आई.टी.एफ.) से सम्बद्ध परिवहन कामगारों का यह विश्व का शीर्षस्थ श्रम संगठन है। वर्तमान समय में अखिल भारतीय स्तर पर दो मान्यता प्राप्त फेडरेशन, ऑल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन संबद्ध, हिन्द मजदूर सभा व नेशनल फेडरेशन ऑफ इण्डियन रेलवे मैन संबद्ध इंडियन नेशनल ट्रेड यूनियन कांग्रेस कार्यरत है। दोनों फेडरेशन ही रेलकर्मियों की मांगों पर संघर्षरत रहती हैं। परन्तु इसमें ऑल इंडिया रेलवे फेडरेशन, जिसकी स्थापना वर्ष 1924 में हुई थी, प्रमुख व प्रभावशाली है। इसकी सदस्यता लगभग 10,50,000 के करीब है। रेल मजदूर आंदोलन के इतिहास में इसकी गौरवशाली भूमिका रही है। जिसके अन्तर्गत वर्ष 1960, 68 व 1974 की हड़तालें महत्वपूर्ण हैं। इस श्रमिक संगठन ने अपनी स्थापना से लेकर अब तक अन्याय के विरुद्ध लगातार संघर्ष कर अनेकों उपलब्धियों को हासिल किया है। छटनी को पूर्णतया समाप्त करना, काम के घण्टे नियमित करना, अवकाश के नियमों में संशोधन, वेतन आयोग का गठन, पेंशन व्यवस्था, बोनस का भुगतान, छुट्टी का नकदीकरण, कैजुअल लेबर प्रथा की समाप्ति व नियमितिकरण, सरलीकृत सेवायोजना के आधार पर बच्चों की रेल सेवा में भर्ती, उन्नयन, वित्तीय लाभ के आधार पर 10, 20 व, 30 वर्ष की सेवा उपरांत पदोन्नति अवसर आदि प्रमुख रहे हैं। पिछले कई दशकों से रेल श्रमिक संगठन सामूहिक सौदेबाजी व अपनी शक्ति के बलबूते पर रेलकर्मियों को अपनी मांगों को मनवाने में सफल होते रहे हैं। रेल प्रशासन भी इनकी शक्ति से पूर्णतया परिचित है। वह भी इनसे कोई सीधा टकराव नहीं लेना चाहता है। फलस्वरूप कोई बड़ा आंदोलन या हड़ताल पिछले कई दशकों से रेल उद्योग में नहीं हुआ है।

रेल श्रमिक संगठनों की तमाम उपलब्धियों के साथ ही साथ उनके समक्ष कई गंभीर चुनौतियां भी हैं। नई आर्थिक नीतियों के कारण निजीकरण, निगमीकरण व ठेकेदारी प्रथा पर विशेष जोर दिया जा रहा है। रेल उद्योग को खण्डों में बाँटकर बड़े उद्योगपतियों को देने की योजना बनाई जा रही है। रेल मंत्रालय द्वारा एस0सी0 व एस0टी0 एसोसिएशन तथा अखिल भारतीय अन्य पिछड़ा वर्ग एसोसिएशन को विशेष सुविधाएं देकर मान्यता प्राप्त फेडरेशन की शक्ति को बांटने का प्रयास किया जा रहा है। श्रमिक संगठन की बुनियाद जाति आधारित बनाने के कारण श्रमिक संगठन अपने मूल स्वरूप से दूर जा रहे हैं जिसके दुरगामी दुष्प्रभाव परिलक्षित हो रहे हैं। वर्ग से जुड़े रेलकर्मियों का झुकाव व विश्वास अपनी जातिगत एसोसिएशन पर यूनियन की अपेक्षा अधिक मजबूत होता जा रहा है। परिणामस्वरूप, रेल श्रमिक संगठनों की शक्ति व एकता पर इसका विपरीत प्रभाव पड़ रहा है।

निष्कर्ष

नवीनतम प्रौद्योगिकी द्वारा रेल उद्योग का स्वचालनीकरण तीव्र तथा अग्रगामी है। परिणामस्वरूप, श्रम शक्ति के स्थान पर मशीनों एवं कम्प्यूटरों पर रेल उद्योग की निर्भरता बढ़ रही है। श्रमशक्ति हॉशिए पर हो रही है। श्रम संगठनों द्वारा श्रम शक्ति के हितों का संरक्षण किया जाता है। किन्तु आज श्रम संगठन के लिए बहुत अधिक भागीदारी की गुंजाइश नहीं है। श्रम संघ नवीन प्रौद्योगिकी का विरोध नहीं कर सकता। अप्रत्यक्ष रूप से नवीन प्रौद्योगिकी श्रम शक्ति को सीमा में समेट रही है।

उदारीकरण, निजीकरण और वैश्वीकरण के परिणामस्वरूप रेल उद्योग के बहुत सारे काम ठेकेदारी व्यवस्था द्वारा कराए जा रहे हैं। ठेकेदारी व्यवस्था निजीकरण की देन है। निजी क्षेत्र पूँजीवाद का चाकर है। पूँजीवाद अधिकाधिक मुनाफे के दर्शन पर खड़ा है। इसमें मानवीय चेतना का अभाव होता है। जबकि श्रम संगठन मानवीय चेतना के दर्शन पर निर्मित हुए थे। श्रम शक्ति के आर्थिक, सामाजिक, सांस्कृतिक आदि हित संरक्षण के उद्देश्य से ही श्रम संघों की स्थापना हुई थी। आज के बदलते परिवेश में निजीकरण के दर्शन से श्रम संघ के दर्शन का संघर्ष हो रहा है। वैश्विक वातावरण के कारण निजीकरण का वर्चस्व बढ़ रहा

है। इससे श्रम संघों की भूमिका सीमित करने का प्रयास हो रहा है।

श्रम कानूनों में तेजी के साथ बदलाव हो रहे हैं जो नियम व कानून रेलकर्मियों की सुरक्षा व हितों के लिए बनाये गये थे उनमें अनवरत परिवर्तन हो रहा है। कानूनी तौर पर रेल रोको व हड़ताल को गैर कानूनी घोषित किया जा चुका है। रेलकर्मियों की सेवा शर्तों पर अंकुश लगाने के लिए रेल कर्मचारी के अनुशासन और अपील अधिनियम 1968 में कई बड़ी शास्तियाँ (मेजर पेनल्टी) जो कि बड़े व गंभीर अपराधों के लिए बनायी गई थी उन्हें छोटी शास्तियाँ (माइनर पेनल्टी), जो कि लघु व कम गंभीर अपराधों के लिए बनायी गयी थी, की सूची में शामिल कर दिया गया है। रेल की दुर्घटनाओं के मामले में रेलकर्मियों की जिम्मेदारी साबित होने पर पैरा 14/2 बी के अन्तर्गत बिना कारण बताओं नोटिस के पदमुक्त किया जा सकता है। श्रमिक संगठनों का इन नियमों में हस्तक्षेप प्रतिबंधित है। रेलकर्मी भी इससे काफी प्रभावित हुए हैं तथा उनकी प्रतिबद्धता श्रमिक संगठनों के प्रति काफी कम हुई है।

नई आर्थिक नीतियाँ, उदारीकरण, निजीकरण व वैश्वीकरण के कारण पब्लिक प्राईवेट पार्टिसिपेशन फार्मुले को बल मिला है। रेल उद्योग में हर जगह इसे लागू करने पर विशेष जोर दिया जा रहा है। जिसके कारण श्रमिक संगठन कमजोर हो रहे हैं तथा इनके कार्यों का रूपांतरण हो रहा है। अतः आवश्यकता इस बात की है कि रेल कामगारों के हितों को ध्यान में रखते हुए उनके लिए बनाए गए श्रम कानूनों का कड़ाई से पालन हो, जिससे उनकी सेवा शर्तों की पूरी सुरक्षा हो सके तथा श्रमिक संगठनों का अस्तित्व भी बना रहे। यह शोध पत्र श्रमिक संगठनों के उपर "आधुनिकीकरण" के पड़ रहे नकारात्मक प्रभावों को कम करने के सुझाव देता है।

संदर्भ ग्रंथ सूची:-

1. अवस्थी, अरुणा, 1994 हिस्ट्री ऐण्ड डिवेल्लपमेंट ऑफ रेलवेज़ इन इंडिया, दीप ऐण्ड दीप पब्लिकेशन : नई दिल्ली।
2. भट्टाचार्य, एन. बी., 2009 हेल्स टू दि स्टडी ऑफ रेलवे एस्टेब्लिशमेंट रूल्स ऐण्ड लेबरलॉज़, सरदार पब्लिकेशन : कोलकता।
3. चौबे, जे. पी., 1982 ऑरिजन ऐण्ड ग्रोथ ऑफ ऑल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन, वाल्यूम-I, ऑल इंडिया रेलवे मेन्सफेडरेशन : नई दिल्ली।
4. चौबे, जे. पी., 1985 ऑरिजन ऐण्ड ग्रोथ ऑफ ऑल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन, वाल्यूम-II, ऑल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन : नई दिल्ली।
5. चौबे, जे. पी., 2003 ऑरिजन ऐण्ड ग्रोथ ऑफ ऑल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन, वाल्यूम-III, ऑल इंडिया रेलवे मेन्स फेडरेशन : नई दिल्ली।
6. चतुर्वेदी, महेन्द्रनाथ, 2009 रेलवे हैण्डबुक 2009, बहेरी ब्रदर्स : नई दिल्ली।
7. दत्त ऐण्ड सुंदरम, 2011 भारतीय अर्थ व्यवस्था, एस. चंद ऐण्ड कम्पनी : नई दिल्ली।
8. गिरी, वी. वी., 1972 लेबर प्रॉब्लम्स इन इंडिया इंडस्ट्रीज़, एशिया पब्लिकेशन हाउस : बॉम्बे।
9. जी. रामानुजन, 1986 इंडियन लेबर मूवमेंट, स्टर्लिंग पब्लिशर प्राइवेट लिमिटेड : नई दिल्ली।
10. घोष, एस. के., 2009 रेलवे एस्टेब्लिशमेंट रूल्स ऐण्ड लेबरलॉज़ सरदार पब्लिकेशन : कोलकाता।
11. इंडियन रेलवे ऐक्ट 1890, 1989।
12. इंडियन ट्रेड यूनियन ऐक्ट 1926।
13. इंडियन रेलवे यीअरबुक (2009-2011), रेलवे बोर्ड भारत सरकार : नई दिल्ली।
14. इंडियन रेलवे एनुअल रिपोर्ट ऐण्ड अकाउंट्स (2008-2010), रेलवे बोर्ड भारत सरकार : नई दिल्ली।
15. इंडियन रेलवे एनुअल स्टटिस्टिकल स्टेटमेंट (2009-2010), रेलवे बोर्ड, भारत सरकार : नई दिल्ली।



16. मिश्रा, एस. के. ऐण्ड वी. के. पुरी, 2010 भारतीय अर्थ व्यवस्था, हिमालय पब्लिकेशन हाउस : मुम्बई।
17. माथुर, जगन्नाथस्वरूप, 1973 भारतीय राष्ट्रीय श्रमिक संघसभा, राजस्थान हिन्दी ग्रंथ अकादमी : जयपुर।
18. रिपोर्ट ऑफ फिफथ ऐण्ड सिक्स्थ सेंट्रल पे कमीशन, मिनिस्ट्री ऑफ फाइनॉन्स, भारत सरकार : नई दिल्ली।
19. सिन्हा, वी. सी., 2005 इकॉनॉमिक ग्रोथ ऐण्ड डेवलॉपमेंट, मयूर पेपर बॉक्स पब्लिशर : नोएडा।
20. शर्मा, ओ. पी., 2009 उदारीकृत भारतीय अर्थ व्यवस्था, आर. बी. एस. पब्लिशर : जयपुर।
21. वेंकटरमन, एस., 2010 इंडिया रेलवे एट ए ग्लांस।
22. वी. परानकुसमनायडु, 2006 ऑर रेलवेज़, साहनी पब्लिकेशन : चेन्नई।

अनुच्छेद

23. अरुण, ऐ. के., 2011 वैकल्पिक आर्थिक वार्षिकी, युवा संवाद : नई दिल्ली।
24. मिश्रा, एस. जी., अप्रैल 2010 इंडिया रेलवे मैगज़ीन, वाल्यूम-46।
25. मिश्रा, एस. जी., जनवरी 2011 इंडिया रेलवे मैगज़ीन, वाल्यूम-47।
26. मिश्रा, एस. जी., दिसम्बर 2012 इंडिया रेलवे मैगज़ीन, वाल्यूम-12।
27. मिश्रा, एस. जी., मार्च 2013 इंडिया रेलवे मैगज़ीन, वाल्यूम-3।
28. मिश्रा, एस. जी., अक्टूबर 2009 मेन्स यूनियन रेल पत्रिका, वाल्यूम-27।
29. मिश्रा, एस. जी., अक्टूबर 2011 मेन्स यूनियन रेल पत्रिका, वाल्यूम-25।
30. सक्सेना, स्वराज, जुलाई 1990 भारतीय रेल, वाल्यूम-12।
31. सिन्धु, हरभजन सिंह, 2009 मेन्स यूनियन रेल पत्रिका, वाल्यूम-26।
32. सिन्धु, हरभजन सिंह, 2013 एच. एम. एस. बुलेटिन, केस्टर्न प्रेस : नई दिल्ली।

वेबसाइट :

- 33- www.indianrailway.gov.in
- 34- www.plessertheurer.com
- 35- www.clw.indianrailway.gov.in
- 36- www.dlw.indianrailways.gov.in
- 37- www.irctc.co.in/?
- 38- <https://en.wikipedia.org/wiki/Interlocking>
- 39- <http://hindu.com/2003/08/13/stories/2003081300361000.htm>