

संपादकीय



॥ न मे भक्त प्रणश्यति ॥

एसटीच्या दिवाळखोरीचा नवा अध्याय

दूरदृष्टी, नियोजन, व्यवस्थापन या तिघांचाही अभाव असलेल्या महाराष्ट्र मार्ग परिवहन मंडळाची सतत दुर्दशा होत आली. आपल्या स्थापनेची ७५ वर्षे पूर्ण करणाऱ्या एसटी महामंडळाला कधीही फायदा होऊ शकला नाही. जणूकाही तोट्यात राहण्याचे सगळे विक्रम या सार्वजनिक उपक्रमाने मोडले असावेत. प्रवाशांचा प्रचंड प्रतिसाद राज्य सरकारकडून वारंवार भरपूर पैशाचा पुरवठा आणि एसटी महामंडळाकडे स्वतःची स्थावर मालमत्ता असूनही हे एसटी महामंडळ कायम दिवाळखोरीतच राहिले. एखाद्या श्रीमंत संस्थानाला आपल्या श्रीमंतीचाच अंदाज येऊ नये. तशी अवस्था या एसटी महामंडळाची झाली असे म्हणता येईल. प्रामुख्याने त्यातली राजकीय ढवळाढवळ या एसटी महामंडळाला कधीही नफ्यात आणू शकली नाही. भ्रष्टाचार, गैरकारभार आणि मिजासखोरीचा मुजोरीपणा हीदेखील एसटीला खड्ड्यात घालणारी कारणे ठरतात. कारण एसटी फायद्यात चालावी अशी आतापर्यंतच्या एकाही राजकीय पक्षाची इच्छाशक्ती पाहायला मिळाली नाही. केवळ तिची परिस्थिती सुधारण्याच्या नावाखाली राज्याच्या तिजोरीतून पैसा मिळवायचा. आणि तो लाडावलेल्या राजकारण्यांनी आणि कर्मचारी, अधिकाऱ्यांनीसुद्धा उलगावण्याचेच काम करायचे. असा परिपाठ कायम चालत राहिला. 'बहुजन हिताय बहुजन सुखाय' असे जरी या एसटीचे ब्रीद असले तरी महाराष्ट्रातील बहुजनांचे एसटीने कधीच सुखही पाहिले नाही आणि हितही केले नाही. खासगी प्रवासी सेवेपेक्षा त्यातल्या त्यात परवडणारी बससेवा म्हणून लोकांनी नेहमीच तिचा आदर केल्याचे पाहायला मिळते. विशेषतः ग्रामीण भागातील लोकांना तालुका, जिल्हा किंवा बाजाराच्या ठिकाणी जाण्याकरीता एसटीच्या लाल परीचाच उपयोग होत आला. प्रवाशांच्या या गरजेचा आदर तर झाला नाहीच. परंतु आपलीच मत्केदारी असल्याचे समजून एसटीच्या संचालकांपासून ते तिच्या चालक वाहकांपर्यंत सर्वांमध्येच मिजासखोरी आणि मुजोरीच वाढत गेली. आता सतत तोट्यात असणाऱ्या या एसटीला बाहेर काढण्याकरीता तिच्याकडे असलेल्या जवळपास १ हजार ३६० हेक्टर जमिनीचा विकास करण्याचे ठरवले जाते आहे. बसस्थानक, आगार, कार्यशाळा अशा जवळजवळ ८४२ ठिकाणांचा पुनर्विकास करून एसटीला वाचवण्याचा प्रयत्न होणार आहे.

राजकीय हस्तक्षेप

दिवाळखोरीत गेलेल्या एका संस्थेने किंवा एखाद्या कुटुंबाने शेवटचा उपाय म्हणून आपले घरदार विक्रीला काढावे तसाच काहीसा हा प्रकार ठरतो. एसटीकडे मुबलक जागा आहे यात काही शंका नाही आणि त्या जागेचा व्यावसायिक उपयोग झाला पाहिजे. यामध्येही दुमत असण्याचे कारण नाही. परंतु अशा प्रकारचा प्रयोग महाराष्ट्रातल्या काही मोठ्या महानगरांमध्ये झाला. परंतु आज तिथली परिस्थिती पुन्हा पहिले पाडे पंचावन्न अशाच स्वरूपाची आहे. कारण दुर्दशेच्याच दुष्टचक्रात अडकून पडण्याचे एसटी महामंडळाला व्यसनच लागलेले आहे. राज्य सरकारने नियुक्त केलेले प्रतिनिधी हे एसटी महामंडळावर असल्याने तेसुद्धा या एसटी महामंडळाचा राजकीय वापरच करून घेतात. मग तिथल्या

बसेसच्या खरेदीपासून ते कंडक्टरला पुरवल्या जाणाऱ्या तिकीट मशिनच्या खरेदीपर्यंत भ्रष्टाचाराचा पाढा सुरू राहतो. नाशिक, नागपूर, या ठिकाणी अत्याधुनिक स्वरूपाची बसस्थानक तयार करण्याचा प्रयत्न झाला. नाशिकमधली भलीमोठी जागा राजकारणाशी जवळीक असलेल्या ठक्कर नावाच्या बिल्डरला विकासासाठी दिली गेली. त्याने बसस्थानक बांधून दिले. आणि त्याच्या मोबदल्यात त्याला काही व्यावसायिक गाळे विकण्याची परवानगी दिली गेली. त्यातून तो मालामाल झाला. पण या बसस्थानकांमधून जी आवश्यक सोयीसुविधा मिळणे गरजेचे होते, ते काही मिळू शकले नाही. आजही प्रवाशांची त्रेधातिरपीट किंवा तारांबळ उडण्याचा प्रकार चालू आहे. स्वच्छता नाही. सौजन्यही नाही. आणि अपेक्षित असे सहकार्यही नाही. एकाअर्थी बदलत्या काळानुसार जो व्यावसायिक दृष्टीकोन एसटी महामंडळाच्या रचनेमध्ये आणि व्यवस्थेमध्ये येणे आवश्यक होते तो येऊ शकला नाही. अखेरीस एसटी महामंडळाला म्हणजेच राज्य सरकारला खासगीकरणाचा आधार घ्यावा लागला. अनेक बस सेवांची जबाबदारी खासगी संस्थांकडे सोपवली गेली. त्यातून काही प्रमाणात आणि मोठ्या शहरांमधल्या वाहतुकीकरीता बऱ्यापैकी बससेवा उपलब्ध झाली. ठाणे-पुणे, मुंबई-पुणे, नाशिक-पुणे यासारख्या ठिकाणी शिवनेरीची बससेवा तुलनेने अधिक यशस्वी ठरली. बाकी ग्रामीण भाग अक्षम्यपणे दुर्लक्षित राहिला.

अन्यथा दुष्टचक्र कायम

आता एसटी महामंडळाला जागेचा पुनर्विकास करायचा आहे म्हणजेच एकाअर्थी खासगीकरणाचेच डोहाळे लागलेले दिसतात. आज महामंडळाकडे एकूण ५९८ बसस्थानक आहेत. २९१ आगार आहेत. ३२ विभागीय कार्यशाळा, तीन मध्यवर्ती कार्यशाळा आणि या सर्वांची मिळून १३६० हेक्टर जागा उपलब्ध होते. नव्याने तयार होणाऱ्या बसस्थानकांमध्ये अगदी शंभर खाटांच्या रुग्णालयापासून ते ई-वाहनांसाठी चार्जिंग स्टेशन, रेनवॉटर हार्वेस्टिंग अशा प्रकल्पांचा समावेश केला जाणार आहे. सर्वाधिक मोबदला देणाऱ्या विकासकाला साठ वर्षांच्या भाडेतत्त्वावर जागा दिली जाईल. त्यातल्या प्रामुख्याने व्यावसायिक गाळे किंवा प्रकल्पांची देखभाल विकासकाने करायची आणि एसटीशी संबंधित सर्व बाबींचे व्यवस्थापन एसटीने करायचे असा तत्त्वतः निर्णय घेतला जातो आहे. म्हणून जे अजूनही इतक्या मोक्याच्या जागा असूनही त्याचा अत्याधुनिक वापर करण्यासंदर्भात महामंडळ चाचपडत असल्याचेच म्हणावे लागते. येणारा आर्टिफिशिअल इंटेलिजन्सचा दवाखाना आणि एसटी महामंडळाच्या योजना यात जमीन-आसमानाचा फरक पडतो. खरे तर तोट्यात चालणारी एअरइंडिया जशी टाटांकडे सुपूर्द केली गेली. अगदी तशाच प्रकारे एसटीचे पूर्णपणे व्यावसायिक व्यवस्थापन करण्याकरीता कर्मचाऱ्यांचे हित जपणारी आणि एसटीला फायद्यात आणणारी स्वायत्त संस्थाच अधिक उपयुक्त ठरू शकते. एसटीच्या नावावर जोपासले जाणारे राजकीय आरक्षण हेच एसटीच्या तोट्याचे कारण आहे ते रद्द केल्याशिवाय एसटी फायद्यात येऊ शकणार नाही. अन्यथा तिचे हे दुष्टचक्र थांबण्याची कोणतीही चिन्हे नाहीत.