

शूटिंग इन द डार्क

साभार: इंडियन एक्सप्रेस

(23 सितम्बर, 2017)

अनिल धरकर

(संपादक)

यह आलेख सामान्य अध्ययन प्रश्न पत्र-2 (अवसंरचना, भारतीय अर्थव्यवस्था) के लिए महत्वपूर्ण है।

क्या बुलेट ट्रेन एक सफेद हाथी कि तरह है या क्या यह भारत को उन्नत प्रौद्योगिकी के नए युग में बढ़त दे पायेगा? यदि आप तर्कसंगत रूप से सवाल पर विचार करते हैं, तो इसका केवल एक ही संभव जवाब है।

वर्ष 1964 में जापान ने टोक्यो और ओसाका के बीच अपनी उच्च गति शिंकांसेन लाइन की शुरुआत की थी। इसकी शीर्ष गति 210 किमी / घंटा थी, अब यह 350 किमी / घंटा है चूंकि पहले बुलेट ट्रेन ने अपना पहला प्रदर्शन किया था, 10 अन्य देशों ने एक उच्च गति वाला नेटवर्क विकसित किया है, चीन की सबसे बड़ी (89 ट्रेनों में जापान की 17 ट्रेनों से 3,416 किमी तक 26,783 किमी की दूरी पर है)। उच्च गति वाली ट्रेनों के साथ अन्य देशों में फ्रांस, जर्मनी, इटली, स्पेन, दक्षिण कोरिया और यहां तक कि तुर्की भी शामिल हैं उनमें से कोई भी शिंकांसेन प्रणाली का उपयोग नहीं करता, तो क्या जापानी तकनीक वास्तव में सबसे अच्छी है? ऐसा लगता है कि अन्य उपलब्ध प्रणालियों की तुलना में कोई तकनीकी मूल्यांकन नहीं किया गया है, तो क्या हम अंध विश्वास पर एक लाख करोड़ रुपये से अधिक की परियोजना शुरू कर सकते हैं?

A LOOK AT THE OTHER PROPOSED ROUTES FOR BULLET TRAINS

Section	Distance (km/h) (km)
Mumbai-Pune	85
Delhi-Amritsar	480
Delhi-Patna	1,000
Howrah-Kolkata-Haldia	140
Hyderabad-Chennai	720
Chennai-Thiruvananthapuram	1,080
Delhi-Jodhpur	530

Total high speed bullet train route (km)
4,643

लेकिन यह भी मानते हुए कि शिंकांसेन प्रणाली किसी भी अन्य तकनीक के साथ तुलनीय है, तो जैसा कि सरकारी स्रोतों द्वारा दावा किया गया है यह सरकारी इंजीनियरों को बड़ी छलांग लगाने के लिए कैसे मदद कर सकता है? ऐसा कहा जाता है कि कुछ साल पहले, जापान ने चीन के लिए उच्च गति वाला नेटवर्क बनाने की पेशकश की थी। बहुत बातचीत के बाद, यह वार्ता एक बिंदु पर रुक गई अर्थात् जापानी द्वारा प्रौद्योगिकी को हस्तांतरित करने से इनकार करना जैसा कि आम तौर पर एक सहमति अवधि के बाद बड़े पैमाने पर परियोजनाओं में किया जाता है।

महाराष्ट्र के मुख्यमंत्री देवेन्द्र फडणवीस का बयान महत्वपूर्ण है: “परियोजना के लिए कच्चे माल और श्रमिक कहां से आएंगे? जाहिर है भारत से! परियोजना में इस्तेमाल होने वाली सभी चीजें, सेवाओं से प्रावधानों के लिए, राजस्व बनाने की एक महान क्षमता होगी।” प्रौद्योगिकी के हस्तांतरण की कहीं भी कोई भी उल्लेख नहीं है और अब तक, किसी भी सरकारी स्रोत ने इस सन्दर्भ में कुछ भी ना कहा है। क्या ऐसा सिर्फ इसलिए है क्योंकि जापानियों ने कहा है कि यदि वे पूरी प्रणाली का निर्माण करते हैं तो वे सुरक्षा की गारंटी देंगे? संभवतः, यह शर्त बुलेट ट्रेन परियोजनाओं पर लागू होगी जिसमें भविष्य में प्रमुख महानगरों को जोड़ने का प्रस्ताव है। तो प्रश्न यह है कि हम एक प्रौद्योगिकी के स्तर को कैसे बढ़ा रहे हैं?

अगर यहाँ कोई तकनीकी मूल्यांकन और प्रौद्योगिकी समझौते का कोई अंतरण नहीं था, तो क्या इसे एक व्यवहार्यता रिपोर्ट कहा जा सकता है? इसका विवरण क्या है? देखा जाये तो कोई भी इस संबंध में नहीं जनता क्योंकि आधिकारिक तौर पर आरटीआई आवेदनों पर भी इस रिपोर्ट के विवरण को साझा करने से इनकार कर दिया गया है। हालांकि, हमारे पास ताइवान का उदाहरण है, जिसने जापानी शिंकांसेन प्रणाली को स्थापित किया था। 1990 के दशक के शुरुआत में, एक बिल्ड, ऑपरेट और ट्रांसफर (बीओटी) मॉडल पर एक उच्च गति वाली ट्रेन सिस्टम स्थापित करने के लिए निजी कंपनियों का एक संघ बनाया गया था। 2007 में 14.3 अरब डॉलर के निवेश के साथ इस प्रणाली को चालू किया गया। लेकिन 2014 तक, 1.5 बिलियन डॉलर के संचयी घाटे के साथ रेल ऑपरेटर दिवालिया हो गये, क्योंकि एक रेल नेटवर्क जनता के लिए है, इसलिए ताइवानी सरकार ने 1 अरब डॉलर के सार्वजनिक पैसे का सहारा लेकर सहायता संघ को जमानत दी और ऑपरेटर का हिस्सा 60 फीसदी तक कम कर दिया। भारत में, बीओटी मॉडल को बहुत अच्छे कारण के रूप में भी शुरू नहीं किया गया था, क्योंकि कोई निजी कंपनी परियोजना के लिए बोली नहीं लगाती थी, बहुत कम पूंजीगत गहन मेट्रो परियोजना (बीओटी) की विफलता हर किसी के दिमाग पर छाई हुई है।

दिल्ली में बीजेपी सरकार ने जीएसटी जैसे यूपीए सरकार के कई विचारों को अपना चुकी है (और अपना दावा किया है)। इसलिए यह जानना जरूरी है कि यूपीए सरकार ने बुलेट ट्रेन परियोजना को पूरी तरह से अशक्त बनाने के रूप में खारिज कर दिया था। वास्तव में, तत्कालीन वित्त सचिव राकेश मोहन ने कहा था कि वह इस परियोजना को स्वीकृति नहीं देंगे, भले ही जापान ने ऋण के बजाय अनुदान दिया। ऐसा इसलिए है, क्योंकि अनुमान बताते हैं कि मुंबई-अहमदाबाद ट्रेन सेवा को उचित स्तर पर किराए पर रखने के लिए प्रति दिन करीब एक लाख यात्रियों को ले जाने की आवश्यकता होगी। वर्तमान यातायात केवल 18,000 प्रति दिन है, जिसका मतलब है कि या तो किरायों को हवाई किराए के ऊपर अच्छी तरह से बढ़ाया जाये या फिर इस प्रणाली को सब्सिडी में कायम रखना होगा।

जापानी 1,10,000 करोड़ रुपये की कुल परियोजना लागत का 88,000 करोड़ रुपये 50 साल के लिए ऋण के रूप में दे रहे हैं, शेष केंद्र सरकार और गुजरात और महाराष्ट्र सरकार की ओर से आ रही है। अगर भारत को 0.10 फीसदी ब्याज दर सौहार्दपूर्ण लगता है, तो इस पर विचार करें कि 10 साल के जापानी सरकारी बांड की ब्याज दर 0.04 फीसदी है और अन्य ब्याज दरें भी नकारात्मक हो सकती हैं।

भारत और जापान के बीच ब्याज दरों में अंतर (हमारे 10-वर्षीय सरकारी बॉन्ड 6.5 फीसदी उपज), एक और गंभीर और दीर्घकालिक प्रभाव है। एक वित्तीय विश्लेषक के मुताबिक, अगर हम औसत भारतीय मुद्रास्फीति को तीन प्रतिशत और शून्य पर जापानी मुद्रा स्फीति मानते हैं तो रुपया हर साल जापानी येन की तुलना में तीन प्रतिशत कम होगा। इसलिए 50 वर्षों में, चुकाए जाने वाली राशि 88,000 करोड़ रुपये नहीं होगी, बल्कि यह राशि दोगुने से अधिक हो सकती है। संक्षेप में, बुलेट ट्रेन हमारी भावी पीढ़ियों के सिर पर एक बुलेट के समान ही है।

यह एक और सवाल यह है की प्रधानमंत्री के सपने को पूरा करने के अलावा, बुलेट ट्रेन परियोजना में कौन से अन्य महत्वपूर्ण उद्देश्य शामिल है? बिबेक देबराय के अनुसार, जो रेलवे विशेषज्ञ हैं और नीती आयोग (ऐसा किसी भी सरकारी-सरकारी शिविर में नहीं) के सदस्य हैं, भारत में रेल के 95 प्रतिशत लोग राजधानी या शताब्दी ट्रेनों का उपयोग नहीं करते हैं। इसलिए केवल पांच प्रतिशत भारतीय सुपर फास्ट ट्रेनों का उपयोग करते हैं क्योंकि उन्हें अतिरिक्त किराए अधिक नहीं लगता है। संक्षेप में, बुलेट ट्रेनों जनसंख्या की पांच प्रतिशत के लिए यात्रा को तेज करने जा रही हैं, जिनके पास पहले से ही हवाई यात्रा का विकल्प मौजूद है।

भारत बुलेट ट्रेन परियोजना पर 1,10,000 करोड़ रुपये खर्च करने जा रहा है; पिछले साल के रेल बजट में, संपूर्ण भारतीय रेलवे व्यवस्था के लिए कुल खर्च 1,21,000 करोड़ रुपये था। बुलेट ट्रेन दो शहरों के बीच यात्रा करने वाले लोगों की एक छोटी प्रतिशत को सेवा मुहैया कराएगी; भारतीय रेलवे प्रणाली के अंतर्गत हर दिन 13,000 से ज्यादा ट्रेनों चलती है, पूरे देश में प्रति वर्ष आठ बिलियन से ज्यादा यात्री और 1000 मिलियन टन माल ढुलाई होता है। आंकड़ों के अनुसार, दोनों के लिए भी लागत लगभग वही है। तो चुनाव अब हमें करना है कि भारत के लिए क्या आवश्यक है? हमें इस पर सोचना चाहिए कि कुछ लोगों के लिए बुलेट ट्रेन आवश्यक है या सभी के लिए एक बड़े, बेहतर, सुरक्षित प्रणाली अधिक आवश्यक है?

संबंधित तथ्य

क्या है शिनकानसेन?

- जापान से भारत को बुलेट ट्रेन की सबसे बेहतरीन और सुरक्षित शिनकानसेन तकनीक भी मिलेगी और वह संचालन और रख-रखाव का भी प्रशिक्षण देगा। इसके लिये वडोदरा में एच.एस.आर. प्रशिक्षण संस्थान स्थापित करने की योजना बनाई जा चुकी है।
- अपनी बेहतरीन तकनीक की वजह से आज शिनकानसेन ग्लोबल ब्रैंड बन चुका है। जापान ने 1964 में पहली हाई स्पीड ट्रेन चलाई थी, जिसकी स्पीड 210 किमी. प्रति घंटा थी।
- शिनकानसेन ट्रेनें हमेशा समय की पाबंद रहती हैं, कैंसी भी विपरीत परिस्थिति क्यों न हो ये एक मिनट से ज्यादा लेट नहीं होती और यदि एक मिनट लेट हो भी जाती हैं तो चालक दल को लिखित में इसकी जानकारी देनी पड़ती है।
- 320 किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से चलने में सक्षम इन ट्रेनों से आज तक कोई बड़ी दुर्घटना नहीं हुई है। इन ट्रेनों में ऐसा सुरक्षा सिस्टम लगा है जो इसे भूकंप से भी बचाता है।
- शिनकानसेन में दो ट्रेनों के बीच केवल 3 मिनट का अंतर होता है और बहुत अधिक स्पीड की वजह से चालक कई बार सिग्नल भी नहीं पाते हैं, इसलिये पूरा ट्रेफिक मैनेजमेंट स्वचालित होता है।
- जापान में लोग 800 किलोमीटर से कम की यात्रा के लिये प्रायः शिनकानसेन ट्रेन का ही उपयोग करते हैं।

मुख्य बिंदु

- मुंबई - अहमदाबाद हाई स्पीड रेल को दिसंबर 2023 तक पूरा करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है।
- अधिकतम 320-350 किमी प्रति घंटे की एक रफ्तार वाली इस ट्रेन से इन दोनों शहरों के बीच की दूरी को 7-8 घंटों

की बजाय महज 2-3 घंटों में तय कर लिया जाएगा।

- प्रारंभिक अनुमानों के मुताबिक, सालाना लगभग 1.6 करोड़ लोगों के बुलेट ट्रेन से यात्रा करने की उम्मीद है। वहीं 2050 तक, दैनिक आधार पर तकरीबन 1.6 लाख यात्रियों के हाई-स्पीड ट्रेन से यात्रा करने की संभावना है।
- उल्लेखनीय है कि भारत 1,10,000 करोड़ रुपए की इस महत्वाकांक्षी परियोजना में निवेश करने के लिये जापान से 88,000 करोड़ रुपए का ऋण लेगा।
- जापान इंटरनेशनल कोऑपरेशन एजेंसी द्वारा 0.1% प्रति वर्ष की न्यूनतम ब्याज दर के आधार पर यह निधि प्रदान की जाएगी। 15 साल की अनुग्रह अवधि के साथ इस ऋण को 50 वर्षों में चुकता किया जाएगा।

JICA की रिपोर्ट

- इस रूट पर चलने वाली बुलेट ट्रेन कैसी होगी और उसमें क्या विशेषताएँ होंगी, इस पर भी जापान इंटरनेशनल कोऑपरेशन एजेंसी (JICA) ने एक रिपोर्ट तैयार की है।
- इस रिपोर्ट के अनुसार, मुंबई से अहमदाबाद के बीच 508 किमी. की दूरी चार स्टेशनों पर रुकते हुए बुलेट ट्रेन से केवल 2 घंटे 07 मिनट में तय होगी।
- वैसे मुंबई और अहमदाबाद के बीच 12 स्टेशन प्रस्तावित हैं: बांद्रा कुर्ला कॉम्प्लेक्स, ठाणे, विरार, बोइसर, वापी, बिलिमोरा, सूरत, भरुच, वडोदरा, आणंद, अहमदाबाद और साबरमती।
- यदि बुलेट ट्रेन इन 12 स्टेशनों पर रुकती है तो मुंबई और अहमदाबाद के बीच की दूरी को 2 घंटे 58 मिनट में तय करेगी।
- इस रूट पर बुलेट ट्रेन की ऑपरेटिंग स्पीड 320 किमी. प्रति घंटा और अधिकतम स्पीड 350 किमी. प्रति घंटा होगी।

संभावित प्रश्न

“बुलेट ट्रेन परियोजना आर्थिक रूप से अव्यावहारिक है, जो प्रौद्योगिकी के हस्तांतरण की ओर अग्रसर नहीं होगी और केवल रेल यात्रियों के एक छोटे से भाग को लाभ पहुंचा सकेगी।” इस कथन का आलोचनात्मक परीक्षण करें।

(200 शब्द)