

INDIAN RAILWAYS TECHNICAL SUPERVISORS ASSOCIATION

(Estd. 1965, Regd. No.1329) Website <http://irtsa.net>

M. Shanmugam, Central President, IRTSA, # 4, Sixth Street, TVS Nagar, Padi, Chennai - 600050.

Email- cpirtsa@yahoo.com, Mob:09443140817

05.07.2020

PRESS RELEASE

Indian Railways Technical Supervisors Association (IRTSA) appeals to the Government to reconsider the decision of allowing private train operators in 12 clusters.

PPP ON PASSENGER TRAIN OPERATION PASSENGERS, WORKING CLASS, RAILWAYS & NATION AT LOSS – PRIVATE ENTITY WILL BE ONLY BENEFICIARY

Government has taken a decisive step in allowing passenger trains to private entities. Ministry of Railways invites ‘Request for qualification’ from private entities. Railways also released ‘Project Information Memorandum’ loaded heavily in favour of private entities.

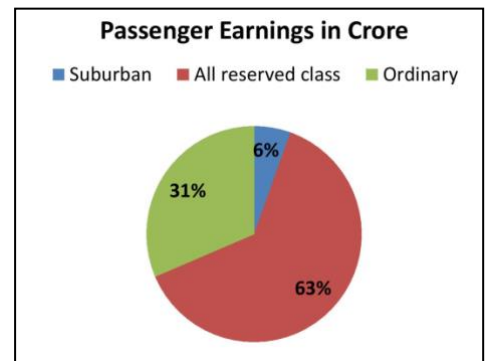
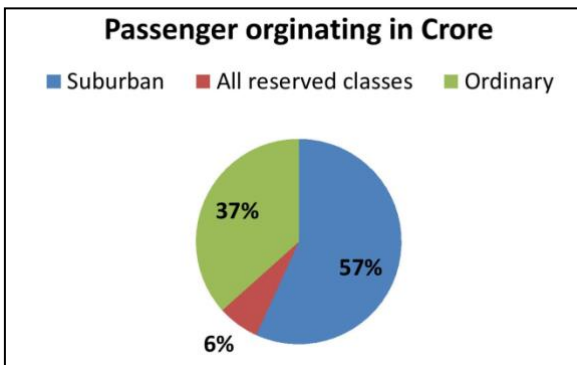
First victims are Indian Railway passengers. Two main clauses, 1) The Private entity shall have the freedom to decide on the fare to be charged from its passengers and 2) The configuration of each train as well as its coaches shall be determined by the private entities, going to take away Railway services from common people. Combination of private trains will invariably available for AC upper class travelers only, there won't be any non AC sleeper class & ordinary class. Private trains will only have profit making AC sleepers & AC chair cars. Even affordable upper class travelers have to face more consequences, the Freedom to decide on the fare will be a tool to increase the fare by dynamic pricing, weekend pricing, holiday pricing, etc.

Increase will not happen only through direct fare, other facilities now available free in IR trains, preferred seat options, carrying luggage / baggage, Wi-Fi connection, bed roll, etc will be charged additionally. Apart from this in some stations passengers may require to pay ‘Station User Fee’. Private players won't provide any concession provided by Railways now.

Second Victims will be the working class. Maintenance of the private trains shall be the responsibility of private entity. Over the years Railways outsourced many of the activities of coach maintenance. Out sourcing of maintenance activities have only increased inadequately paid unorganized temporary staff even for technical work, diminishing the chances of continuing existing permanent technical jobs available in Railways. Basic social & monetary security even for qualified Engineers will be at stake, not to mention about technical staff and supporting staff. Most of the work force will be made as daily wage earners.

Third loser are Indian Railways and the damage will be big and permanent. Profit making classes of AC sleeper & AC Chair car are gifted to private entities. In the year 2018-19 out of 841

crore passengers originated, 55 crore passengers (only 6%) travelled in all reserved classes. Railway earned Rs. 32,159 crore (63% of total income through passenger business) from this 6% of all reserved passengers. It is evident that



Subsidized class of sub-urban, ordinary second class & sleeper class are left with Railways, profit -

Class	Passenger originating		Passenger Earnings	
	Number of passengers in crore	%	Rs. in Crore	%
Suburban	478	57 %	2813	6 %
All reserved classes	55	6 %	32159	63 %
Ordinary	308	37 %	16036	31 %
	841		51008	

-making upper class business are being transferred to private entities.

Another nail driven on Railways is, IR cannot introduce new similar scheduled trains between the originating and destination stations route within 60 minutes of private train schedule, ie for 60 minutes before and 60 minutes after, for a period of 120 minutes IR cannot introduce any new train.

Even though train maintenance will be the duty of private entities, responsibility of final certification before ever trip lays with Indian Railways. Departmental inspectorial staff who certifies the rolling stocks of private operators will be scapegoat for all failures & accidents.

Major dominos like stations, P.Way, Bridges, Signal, issuing tickets and train operation as per schedule is going to be the responsibility of Railways.

Railway Production Units & workshops will be major losers. Integral Coach Factory, Chennai has developed indigenous capability & capacity to produce semi high speed train sets, inaugurated enthusiastically by Hon'ble Prime Minister. Other two Coach Production units RCF Kapurthala and MCF Raebareli are having state of art technologies to manufacture LHB coaches that can run at a speed of 160 kmph. Loco manufacturing PUs at Varanasi, Chittaranjan and Patiala came long way to update their infrastructure to manufacture 3 phase IGBT electric locos. Not only these PUs two well functioning wheel & axle plants will also lose their load. Workshops will not get their POH work. All these PUs & workshops developed many clusters of medium & small industries around them as their suppliers, future of these industries will be in danger. Staff both in Railway and private will lose their jobs.

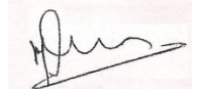
Basic national policy of 'Make in India' could not be followed, since private entities shall be free to procure trains and locomotives from a source of its choice and the provision of mandatory sourcing via domestic production in India need to followed over the period of time, not immediately. Keeping indigenous capacity idle private entities will tie with foreign suppliers who may not be able to adjust to Indian track conditions.

A clear blue print is made available to the only beneficiary, ie private train operators. Assured business of passenger transportation connecting all Metro and major cities across nation is offered to them. 12 clusters are not concentrated only to cities the cluster is named, but the web is wide spread. For example, Clusters of Secundrabad, Chennai & Bengaluru, covers all main cities of Tamil Nadu, Kerala, Karnataka, Andhra, Teleugana & Pondichery situated in Trunk routes. Benefits of Railways' focused investments on high density routes and highly utilized routes connecting these cities in recent years will directly benefit private entities. Track capacity released for passenger business due to commissioning of Dedicated Freight Corridors (DFC) will be utilized to the advantages of private entities. No better business opportunity can be provided to the entrepreneurs, but at the cost of passengers, working class, Indian Railways & the Nation.

For the reasons explained above, keeping the interest of the nation IRTSA request the Government to withdraw the decision of allowing private passenger train operators.

Thank you

Yours' truly



M.SHANMUGAM
Central President / IRTSA

For clarification pl contact

K.V.RAMESH, 9003149578

V.P.Abdul Salam, 9940516033

INDIAN RAILWAYS TECHNICAL SUPERVISORS ASSOCIATION

(Estd. 1965, Regd. No.1329) Website <http://irtsanet>

M. Shanmugam, Central President, IRTSA, # 4, Sixth Street, TVS Nagar, Padi, Chennai - 600050.

Email- cpirtsanet@yahoo.com, Mob:09443140817

PRESS RELEASE

05.07.2020

பயணிகள் ரயில் இயக்கத்தில் தனியார் பங்கேற்பு - ரயில் பயணிகள், தொழிலாள வர்க்கம், இந்திய ரயில்வே மற்றும் தேசத்தின் நலன் காக்கப்பட வில்லை - தனியார் நிறுவனங்கள் மட்டுமே பயன்பெறும்

பயணிகள் ரயில்களை தனியார் நிறுவனங்களுக்கு அனுமதிப்பதில் அரசாங்கம் ஒரு தீர்க்கமான பாதகமான நடவடிக்கை எடுத்துள்ளது. ரயில்வே அமைச்சகம் தனியார் நிறுவனங்களிலிருந்து 'பங்கேற்பு தகுதிக்கான கோரிக்கை'க்கு அழைப்பு விடுத்து உள்ளது. ரயில்வே வெளியிட்டுள்ள ப்ராஜெக்ட் தகவல் மெமோராண்டம் தனியார் உரிமையாளர்களுக்கு பெரிதும் சாதகமாக உள்ளது.

முதலாவதாக இந்திய ரயில்வேயின் பயணிகள் மிக பெரிய நஷ்டம் அடைவார்கள். தனியார் மயமாக்கல் விதிகளின் இரண்டு முக்கிய உட்பிரிவுகள், 1) தனியார் நிறுவனங்களுக்கு அதன் பயணிகளிடமிருந்து வசூலிக்கப்பட வேண்டிய கட்டணத்தை தீர்மானிக்கும் சுதந்திரம் மற்றும் 2) தனியார் ரயில்களில் இணைக்கப்பட வேண்டிய ரயில் பெட்டிகளின் வகைகள் தனியார் நிறுவனங்களால் தீர்மானிக்கப்படும், சாமானிய மக்களுக்கு ரயில் சேவையை எட்டா கனியாக மாற்றி விடும். தனியார் ரயில்கள் ஏ.சி ரயில் பெட்டிகள் கொண்ட ரயில்களை மட்டும் இயக்கும். ஏ.சி அல்லாத ஸ்லீப்பர் வகுப்பு மற்றும் சாதாரண வகுப்பு இருக்காது. தனியார் ரயில்கள் லாபம் தரும் ஏ.சி ஸ்லீப்பர்கள் மற்றும் ஏ.சி பகல் இருக்கை வசதி பயணிகளுக்கு மட்டுமே பயனுள்ளதாக இருக்கும். மேலும் கட்டணத்தை தீர்மானிக்கும் சுதந்திரம் கட்டணத்தை அதிகரிக்க ஒரு கருவியாக பயன்படும். டைனமிக் டிக்கெட் கட்டணம், வார இறுதி கட்டணம், விடுமுறை கட்டணம் என பல வழிகளில் கட்டணம் உயர்த்தப்படும்.

விருப்பமான இருக்கை தேர்வு, சாமான்கள் எடுத்துச் செல்வது, வைஃபை (Wi-Fi) இணைப்பு, படுக்கை விரிப்பு போன்ற சேவைகளுக்கு கூடுதலாக கட்டணம் வசூலிக்கப்படும். இந்திய ரயில்வே இந்த சேவைகளை இலவசமாக வழங்குகிறது. இது தவிர சில ரயில் நிலையங்களில் பயணிகள் கூடுதலாக ரயில் நிலைய பயன்பாட்டு கட்டணம் செலுத்த வேண்டியிருக்கும். தனியார் ரயில்வே இப்போது இந்திய ரயில்வே வழங்கும் எந்த கட்டண சலுகையும் வழங்க மாட்டார்கள்.

இரண்டாவதாக பாதிக்கப்படுபவர்கள் தொழிலாளர்கள் ஆக இருப்பார்கள். தனியார் ரயில்களின் பராமரிப்பு தனியார் நிறுவனத்தின் பொறுப்பில் விடப்படும். கடந்த சில ஆண்டுகளாக ரயில்வேயில் ரயில் பெட்டி பராமரிப்பு பணிகள் பல ஒப்பந்த அடிப்படையில் தனியாருக்கு வழங்கப்பட்டுள்ளது. தனியார் ஒப்பந்தக்காரர்கள் தொழில்நுட்ப வேலைக்கு கூட ஒழுங்கமைக்கப்படாத தற்காலிக ஊழியர்களை கொண்டு மிகக் குறைந்த சம்பளம் கொடுத்து மோசமான பராமரிப்பு பணிகளை செய்து வருகிறார்கள். ரயில் பெட்டி பராமரிப்பு பணிகள் அவுட்சோர்சிங் செய்யப்படுவதால் ரயில்வேயில் உள்ள நிரந்தர தொழில்நுட்ப வேலைகள் அடிப்படை சமூக பாதுகாப்புடன் கூடிய வாழ்க்கை முறை கொடுக்க முடியாது நிரந்தரமற்ற வேலைகளாக மாற்றப்பட்டுள்ளது. தகுதிவாய்ந்த பொறியாளர்களின் வேலை தற்காலிகமாக மாற்றப்பட்டுள்ளபோது, தொழில்நுட்ப ஊழியர்கள் மற்றும் துணை நிலை ஊழியர்களை பற்றி குறிப்பிட தேவையில்லை, அனைவரும் தினசரி ஊதியம் பெறுபவர்களாக மாற்றப்படுவார்கள்.

மூன்றாவதாக பாதிக்கப்படுபது இந்திய ரயில்வே ஆகும், இந்திய ரயில்வேக்கு ஏற்படும் சேதம் பெரியதாகவும் நிரந்தரமாகவும் இருக்கும். லாபம் ஈட்டும் ஏ.சி ஸ்லீப்பர் மற்றும் ஏ.சி சேர் கார் வகுப்புகள் தனியார் நிறுவனங்களுக்கு பரிசாக வழங்கப்படுகின்றன. 2018-19 ஆம் ஆண்டில் மொத்த 841 கோடி பயணிகளில், 55 கோடி பயணிகள் (6% மட்டுமே) அனைத்து முன்பதிவு வகுப்புகளிலும் பயணம் செய்தனர். இந்த 6% முன்பதிவு பயணிகள் மூலம் பெறப்பட்ட வருமானம் ரூபாய் 32,159 கோடி, இது பயணிகள் வணிகத்தின் மொத்த வருமானத்தில் 63%.

	2018-19ஆம் ஆண்டில் மொத்த பயணிகள்		பயணிகள் மூலம் பெறப்பட்ட வருமானம்	
	பயணிகளின் எண்ணிக்கை கோடியில்	சதவீதம்	ரூபாய் கோடியில்	சதவீதம்
புறநகர் பயணிகள்	478	57%	2813	6%
அனைத்து முன்பதிவு வகுப்புகள்	55	6%	32159	63%
சாதாரண வகுப்பு	308	37%	16036	39%
	841		51008	

புறநகர், சாதாரண இரண்டாம் வகுப்பு மற்றும் ஸ்லீப்பர் வகுப்புகள் மட்டும் இந்திய ரயில்வே வசம் இருக்கும். லாபம் ஈட்டும் ஏ.சி ஸ்லீப்பர் மற்றும் ஏ.சி சேர் கார் வகுப்புகள் தனியார் வசம் இருக்கும்.

இந்திய ரயில்வேக்கு மற்றொரு பாதிப்பு என்னவென்றால் தனியார் ரயில் கால அட்டவணையின் 60 நிமிடங்களுக்கு முன்னும் பின்னும் மொத்தம், 120 நிமிடங்களுக்கு இந்திய ரயில்வே எந்த புதிய ரயிலையும் அதே வழி தடத்தில் அறிமுகப்படுத்த முடியாது.

ரயில் பெட்டி மற்றும் என்ஜின்கள் பராமரிப்பு என்பது தனியார் நிறுவனங்களின் கடமையாக இருந்தாலும், இறுதிப் பொறுப்பு இந்திய ரயில்வே வசம் இருக்கும். பயணத்திற்கு முன்பு சான்றிதழ் கொடுப்பது இந்திய ரயில்வேயின் கடமையாகும். சான்றளிக்கும் துறைசார் ஆய்வாளர்கள் மற்றும் ஊழியர்கள் தனியார் நிறுவனங்களின் அனைத்து தவறுகள் மற்றும் விபத்துகளுக்கும் பலிகடாவாக ஆக்க படுவார்கள்.

ரயில் நிலையங்கள், இருப்பு பாதை, பிரிட்ஜஸ், சிக்னல், டிக்கெட் வழங்குதல் மற்றும் அனைத்து ரயில் செயல்பாடு போன்ற முக்கிய அம்சங்கள் ரயில்வேயின் பொறுப்பாக இருக்கும்.

ரயில்வே உற்பத்தி யூனிட்கள் மற்றும் ஓர்க் ஷாப்கள் பெரும் இழப்பை சந்திக்கும். ICF, சென்னை அதிவேக ரயில் பெட்டிகளை உற்பத்தி செய்யும் உள்நாட்டு தொழில்நுட்பம் மற்றும் திறனை உருவாக்கியுள்ளது. Semi High Speed Train மாண்புமிகு பிரதமரால் உற்சாகமாக தொடங்கி வைக்கப்பட்டது. மற்ற இரண்டு உற்பத்தி யூனிட்கள் RCF கபுர்தலா மற்றும் MCF ரெய்பரேலி 160 கிமீ வேகம் பயணிக்கும் LHB ரயில் பெட்டிகளை உற்பத்தி செய்ய நவீன தொழில்நுட்பங்களைக் கொண்டுள்ளது. வாரணாசி, சித்தரஞ்சன் மற்றும் பாட்டியாலாவில் உள்ள என்ஜின்கள் உற்பத்தி யூனிட்கள் 3 phase IGBT மின்சார லோகோக்களை தயாரிக்க அவற்றின் உள்கட்டமைப்பைப் புதுப்பிக்கப்பட்டுள்ளன. இரண்டு Wheel & Axle உற்பத்தி யூனிட்களும் வேலை இழக்கும். ரயில்வே ஓர்க் ஷாப்கள் POH வேலைகளை இழக்கும். இந்த உற்பத்தி யூனிட்கள் மற்றும் ஓர்க் ஷாப்கள் அவற்றைச் சுற்றி சிறிய மற்றும் நடுத்தர தொழில் நிறுவனங்களை உருவாக்கி உள்ளன. இந்த தொழில்களின் எதிர்காலம் கேள்வி குறியாக இருக்கும். ரயில்வே மற்றும் தனியார் நிறுவனங்களில் உள்ள ஊழியர்கள் தங்கள் வேலையை இழப்பார்கள்

மேக் இன் இந்தியா என்ற அடிப்படை தேசிய கொள்கையை பின்பற்ற முடியாமல் போகும். ஏனெனில் தனியார் நிறுவனங்கள் ரயில்கள் மற்றும் என்ஜின்களை அதன் விருப்பத்தின் படி யாரிடமிருந்தும் வாங்கலாம். இந்தியாவின் உள்நாட்டு உற்பத்தி ஆதாரங்களை உடனடியாக பயன்படுத்த கட்டாயம் இல்லை. உள்நாட்டு திறனை பயன்படுத்தாமல் வெளிநாட்டு நிறுவனங்களுக்கு ஆர்டர் செய்ய முடியும்

தனியார் ரயில் ஆபரேட்டர்கள் உறுதிப்படுத்தப்பட்ட லாபம் பெறுவர். நாடு முழுவதும் உள்ள அனைத்து மெட்ரோ மற்றும் முக்கிய நகரங்களையும் இணைக்கும் பயணிகள் போக்குவரத்தின் வணிகம் அவர்களுக்கு வழங்கப்படுகிறது. 12 கிளஸ்டர்கள், பெயரிடப்பட்ட நகரங்களுக்கு மட்டும் அல்ல, ஆனால் தனியார் வலை பரவலாக முக்கிய நகரங்களுக்கும் பின்னப்பட்டுள்ளது. எடுத்துக்காட்டாக, செகந்திராபாத், சென்னை மற்றும் பெங்களூரின் கிளஸ்டர்கள், கேரளா, கர்நாடகா, ஆந்திரா, தெலுங்கானா, பாண்டிச்சேரி மற்றும் தமிழ்நாட்டின் அனைத்து முக்கிய நகரங்களையும் இணைக்கும் டிரங்க் பாதைகளில் அமைந்துள்ளன.

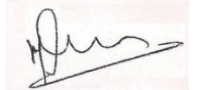
அண்மையில் முக்கிய நகரங்களை இணைக்கும் அதிக அடர்த்தி கொண்ட பாதைகள் (High Density Route) மற்றும் மிகவும் பயன்படுத்தப்படுகின்ற பாதைகளில் (Highly utilized routes) இந்திய ரயில்வே அதிக முதலீடுகள் செய்துள்ளது. அர்ப்பணிக்கப்பட்ட சரக்கு தாழ்வாரங்கள் (டி.எஃப்.சி) (Dedicated Freight Corridors) தொடங்கும் போது அதனால் ஏற்படும் போக்குவரத்து நன்மைகள் தனியார் நன்மைகளுக்கு பயன்படுத்தப்படும்.

பயணிகள் ரயில் இயக்கத்தில் தனியார் பங்கேற்பு வழியாக தனியார் தொழில் முனைவோருக்கு சிறந்த லாபம் ஈட்டும் வணிக வாய்ப்பை வழங்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது. ஆனால் ரயில் பயணிகள், தொழிலாள வர்க்கம், இந்திய ரயில்வே மற்றும் தேசத்தின் நலன் காக்கப்பட வில்லை.

மேலே விளக்கப்பட்ட காரணங்களுக்காக, தேசத்தின் நலனை கருத்தில் கொண்டு ஐ.ஆர்.டி.எஸ்.ஏ (IRTS) தனியார் பயணிகள் ரயில் ஆபரேட்டர்களை அனுமதிக்கும் முடிவை திரும்பப் பெறுமாறு கோருகிறது.

Thank you

Yours' truly



M.SHANMUGAM
Central President / IRTSA

For clarification pl contact

K.V.RAMESH, 9003149578