

प्रकरण - पाचवे

निष्कर्षां आणि उपाययोजना (सूचना, सल्ला)

निष्कर्षाणि आणि उपाययोजना (सूचना)

(Conclusions and Recommendations)

कोल्हापूर शहरातील रिक्सा चालकांचा (ड्रायव्हरांचा) मी जेव्हा सामाजिक आणि आर्थिक अभ्यास केला तेव्हा त्यातून काही गोष्टी या नव्यानेच माहित झाल्या. रिक्सा ड्रायव्हरांच्या या अभ्यासावरून मी काही निष्कर्षां काढले आहेत शिवाय त्यांच्या (ड्रायव्हरांच्या) तोंडून आलेल्या व मलाही या अभ्यासावरून वाटलेल्या ह्या व्यवसायातील समस्यांवरील उपायांचाही या प्रकरणात समावेश केलेला आहे.

अ) निष्कर्षां (Conclusions)

- १) " कोल्हापूर शहरातील रिक्सा चालकांचा (ड्रायव्हरांचा) सामाजिक आणि आर्थिक अभ्यास" हा विषय अभ्यासाच्यादृष्टीने तसा खूपच आव्हानात्मक व चांगला वाटला. एकतर ह्या रिक्सा ड्रायव्हरांच्या व व्यवसायाच्या संदर्भात अभ्यासपूर्ण अशी माहिती उपलब्ध नाही. त्यामुळे रिक्सा ड्रायव्हरांच्या प्रत्यक्षा मुलाखती घेऊनच हा अभ्यास करावा लागला. त्यासाठी एका प्रश्नावलीचा मी आधार घेतला मात्र ही प्रश्नावली भरून देताना अनेक ड्रायव्हर तयार नसल्याचे आढळले. काहींनी मात्र स्वतःहून प्रश्नावली भरून दिली. याशिवाय रिक्सा व्यवसायातील विविध संघटनांचे अध्यक्ष व पदाधिकारी यांचेशी चर्चा करून व त्यांच्या फाईल्स चाळून तसेच स्थानिक व राज्यपातळीवरील दैनिकातील बातम्यांची कात्रण ह्या सर्वांचा आधार मी अभ्यासासाठी केला म्हणजे ग्रंथालयात बसून हा अभ्यास न करता प्रत्यक्षा फिल्ड वर्क पध्दतीने हा अभ्यास पूर्ण केला.

- २) रिक्शा व्यवसाय हा यांत्रिक प्रगतीचे यश (चिन्ह) आहे. शिवाय वाहतूक व दळ्यावळण क्षेत्रातील तो एक प्रमुख अंगच आहे. १९६७ पर्यंत पुण्यातील बजाज कंपनी ही इटालियन कंपनीच्या सहाकार्याने रिक्शा तयार करित होती. पण १९६७ नंतर बजाज कंपनी ही स्वतःच रिक्शाची निर्मिती करू लागली. ही घटना भारतातील रिक्शा निर्मितीच्या क्षेत्रातील प्रगती दर्शविते. अर्थात भारतात प्रामुख्याने दोन प्रकारच्या रिक्शा आहेत. पैकी (१) एक म्हणजे व्यक्तीकडून चालविली जाणारी रिक्शा (Man Driven Rickshaw) ही आहे. ही रिक्शा आपणास कलकत्ता, हैद्राबाद व दिल्ली आदी ठिकाणी पहावयास मिळते. तर (२) दुसरी म्हणजे शक्तीवर (यंत्रावर) चालणारी रिक्शा (Power Driven Autorickshaw) ही होय. ही रिक्शा म्हणजे आपण कोल्हापूराला पाहतो ती रिक्शा होय.
- ३) रिक्शा व्यवसाय हा एक स्वतंत्र व्यवसाय आहे. १९६२ पासून १९७४ पर्यंत ह्या शहरात हा व्यवसाय खूपच चांगला चालला पण रिक्शांच्या मरमसाठ वाढलेल्या किंमती, पेट्रोल व ऑईलचे वाढते दर, स्पेअर-पार्ट्सचे वाढलेले दर, आणि व्यवसायाशी संबंधित इतर बाबींच्या दरात झालेली प्रचंड वाढ ह्यामुळे हा व्यवसाय पूर्वीसारखा फायद्याचा राहिलेला नाही.
- ४) पूर्वी बेरोजगारांना विशेषतः सुशिक्षित बेरोजगारांना उत्पन्न मिळून देणारा स्वयंरोजगार म्हणून हा व्यवसाय फायदेशीर व सुयोग्य होता, पण सध्या या व्यवसायातील वाढलेली स्पर्धा, व काही लोकांनी केवळ पैसे आहेत ते गुंतवायचे म्हणून रिक्शांची केलेली खरेदी आदींमुळे रिक्शा व्यवसायातही अनेक समस्या उभ्या राहिल्या आहेत.

- ५) रिहा व्यवसायातही विशेषतः आर.टी.ओ.कार्यालयाच्या कामकाजाच्या संदर्भात दलाल असल्याचे दिसून येते. ह्या दलालांकडून रिहा चालकांची (ड्रायव्हरांची) आर्थिक पिडवणूकच होत आहे.
- ६) सुरुवातीच्या काळात रिहा व्यवसायात फक्त चारच संघटना होत्या पण आज रिहा व्यवसायातील संघटनांची संख्या रूपाच वाढलेली आहे. शिवाय त्यांच्यात्यांच्यात ब-याच वेळा अंतर्गत हेवेदावे घडतात नि त्यातून रिहा ड्रायव्हरांचे नुकसान होते.
- ७) रिहा संघटना ह्या कोणत्या ना कोणत्या तरी राजकीय पक्षाशी संलग्न, संबंधित आहेत. परिणामी प्रसंगी इच्छा नसूनही ब-याच वेळा काही रिहा चालकांना (ड्रायव्हरांना) राजकारणात सहभागी व्हावे लागते.
- ८) रिहा संघटनांनी केवळ संप, मोर्चे, आंदोलन एवढेच कार्य केले नाही तर काही कल्याणकारी कार्येही केलेली आहेत, हाती घेतलेली आहेत.
- ९) रिहा व्यवसाय हा सेवामावी व्यवसाय म्हणूनही अनेकजण या व्यवसायाकडे पाहतात त्याचे उत्तम उदाहरण म्हणजे शहरातील " विद्यार्थी वाहतूक करणा-या रिहा " होत. त्यांच्या सेवेला वेळेचे बंधन किंवा मर्यादा नाही.
- १०) रिहा व्यवसायाबाबत लोकांच्या मनात काही गैरसमज आहेत. अर्थात काही अल्पसंख्य रिहा ड्रायव्हरांच्या वर्तणूकीतून समाजाचे हे मत बनले आहे अन्यथा रिहा ड्रायव्हरांनी समाजाला नेहमीच चांगले मानत आहेत. स्वतःच्या वर्तणूकीवर समाज आपणाबद्दल बोलीत हे तेही कबूल करतात हेही दिसून आले.

- ११) रिक्शा ड्रायव्हरांना मिळणा-या कर्जाबाबतही अनेक समस्या आहेत. विशेषतः राष्ट्रीयकृत बँकांकडून रिक्शा ड्रायव्हरना सुलभरित्या व कमी व्याज दराने कर्ज मिळायला हवे होते पण राष्ट्रीयकृत बँका काही रक्कम मुदत ठेव मागतात, शिवाय सरकारी नोकरीत असणारा जामीन मागतात. परिणामी अशा बँकांकडून कर्ज मिळणे कठीणच. मात्र शहरातील सहकारी बँका कर्ज पुरवठा करतात पण त्यांचे प्रमाण कमी आहे. परिणामी अनेक गरजूंना कर्ज पुरवठा होत नाही.
- १२) शहरात रिक्शा संघटना ब-याच आहेत; पुष्कळसे रिक्शा ड्रायव्हर अशा संघटनांचे समासदही आहेत. पण संघटना, संघटनेचे कार्य व इतर बाबीविषयी समासद रिक्शा ड्रायव्हरांना खूपच कमी माहिती असल्याचे आढळले.
- १३) रिक्शा सजविण्याची एक खास पध्दत या शहरातील रिक्शा ड्रायव्हरांची आहे. पण ब-याचवेळा व ब-याच प्रसंगी कर्ज उभारून, संसारात काटकसर करून रिक्शा सजविण्यासाठी पैसे स्वर्ण करणारे अनेक रिक्शा ड्रायव्हर दिसून आले.
- १४) केंद्र सरकारने एक नवीन मोटर व्हीइकल अँकट आणून टूक, टँक्सी, रिक्शा, टेम्पो यांच्या संदर्भात काही जाचक बंधने आणली होती पण या नवीन मोटर व्हीइकल अँकटच्या संदर्भात महाराष्ट्राच्या संघटनेने बेमुदत बंदचा आदेश दिला त्यावेळी केंद्रीय वाहतूक मंत्री श्री.राजेश पायलट, मुख्यमंत्री श्री.शरदरावजी पवार आणि संघटना पदाधिकारी यांच्यात चर्चा होऊन ज्या गोष्टी मान्य करण्यात आल्या त्यातील काही खालीलप्रमाणे :
- अ) नवीन मोटर व्हीइकल अँकटप्रमाणे पासिंग फी १०० रु. होती

ती पूर्ववत ५० रुपये करण्यात आली.

- ब) लनिंग लायसेन्स, नवीन कायदानुसार दीड महिन्याचे नंतर टेस्ट घेतली जात होती ती पूर्वीप्रमाणेच ३० दिवसांनी घेणेचे ठरले.
- क) जुनी अॅटोरिक्सा पासिंग ६ महिन्याचे होते ते पूर्ववत एक वर्षाचे झाले.
- ड) अॅटोरिक्सा लायसेन्सकरिता ट्रेनिंग स्कूलच्या सर्टिफिकेटची गरज लागणार नाही.

- १५) रिक्सा ड्रायव्हरांच्या ड्रायव्हिंग कलेला उत्तेजन द्यावे यासाठी कोल्हापूराला " रिक्सा स्पर्धा " घेतल्या जातात ति त्यासाठी रोस रुप्यात आकर्षक पारितोषिकांही दिली जातात.
- १६) रिक्सा ड्रायव्हरांबद्दल अभ्यास करताना काही माहिती लपवून ठेऊन ड्रायव्हर उत्तरे देत असल्याचे जाणवले. उदा. व्यसनाबद्दल कित्येकजण नकारच देत होते.

ब) उपाययोजना (सूचना, सल्ला)

(Recommendations) (Suggestions)

- १) कोल्हापूर शहराला आज असे दिसून येते की रिक्सा मालक हा वेगळाच नि प्रत्यक्ष रिक्सा चालवणारा ड्रायव्हर हा वेगळाच आहे. हा रिक्सा ड्रायव्हर दिवसभर किंवा रात्री रिक्सा घेऊन जातो व एकूण उत्पन्नापैकी काही रक्कम त्याला त्या रिक्सा मालकाला द्यावी लागते त्यामुळे त्या ड्रायव्हरचे उत्पन्न अर्थातच अल्प होते. त्यातून तो संसार चालवितो. बिवा-याला बचत करून रिक्सा घेणे जन्मभरही जमणार नाही. तेव्हा अशा गरजू लोकांना राष्ट्रीयकृत बँकांनी अधिक जाचक अटो न लादता कर्जपुरवठा करावा.

ह्याशिवाय इतरही वित्त पुरवठा करणा-या संस्थांनी अशा ड्रायव्हर लोकांना सुलभ पध्दतीने कर्जपुरवठा करावा.

- २) व्हा रिहा ड्रायव्हरना कर्जपुरवठा करताना जुन्या रिहांच्या खरेदीसाठी कर्ज मंजूर करित नाहीत मग ती जुनी रिहा सुस्थितीतली सुध्दा असली तरी कर्ज मंजूर होत नाही. पण असे केले तर या व्यवसायातील आर्थिकदृष्ट्या कमकुवत असणा-या ब-याच लोकांना मदतच होईल तेव्हा त्यादृष्टीने प्रयत्न व्हावेत.
- ३) काही सुशिक्षित बेरोजगार तरुणांनी सुशिक्षित बेरोजगार योजने-खाली रिहा व्यवसायासाठी कर्ज घेतली, रिहा परमिट मिळविले पण त्यातील काही आज इतर उत्पन्नाच्या साधनांकडे वळले आहेत. तर काहीजण अन्य व्यवसायात, नोकरीत आहेत. तेव्हा आर.टी.ओ. व्दारे त्यांची तपासणी व्हावी व जे लोक दुस-यांच्या रिहावर केवळ ड्रायव्हर म्हणून काम करतात त्यांना परमिट व कर्ज मिळविण्यासाठी सर्वांकडून प्रयत्न व्हावेत, सहकार्य मिळावे.
- ४) आर.टी.ओ. कार्यालय व ट्रॅफिक पोल्स यांच्याकडून ब-याच वेळा किरकोळ कारणांसाठी व काही प्रामाणिक रिहा ड्रायव्हरवर वेळ व पैसे (दंड) यांच्यादृष्टीने त्रास होत असतो तेव्हा परिस्थिती लक्षात घेऊन किमान वेळ वाचविण्याच्यादृष्टीने रिहा ड्रायव्हरवर योग्य प्रमाणात कारवाई व्हावी.
- ५) कोल्हापूर शहरात पूर्वी चार रिहा संघटना होत्या. आता सहा झालेल्या आहेत. त्यांच्याकडून बरीच काम रिहा ड्रायव्हर, रिहा व्यवसाय व जनता यांच्या फायद्याच्या दृष्टीने होत आहेत. मात्र या संघटना कोणत्या ना कोणत्या तरी पक्षाशी बांधिल राहून राजकारणात प्रमाणापेक्षा अधिक रस घेतात. परिणामी सामान्य

रिहात ड्रायव्हर को जो अशा संघटनांचा सभासद आहे त्याचे आर्थिक नुकसान होते तेव्हा ते आर्थिक नुकसान होऊ नये यासाठी संघटनांनीच प्रयत्न करावेत. शिवाय ब-याच वेळा रिहात संघटना-संघटनातच हेवेदावे सुरु होतात नि त्याचा फायदा शासन व संबंधित खाते घेते याचा विचार करून संघटनांनी एकसंध रहावे.

६) रिहात व्यावसायिकांच्या मध्यंतरीच्या संप काळात संपाला हिंसक वळण लागून रिहांची मोडतोड व रिहात ड्रायव्हरांवर झालेले हल्ले रिहात व्यवसायाच्यादृष्टीने घातकच आहेत (ठरले), याचाही सर्व रिहात व्यवसायिकांनी विचार करावा नि यापुढे तरी योग्य कृती करावी.

७) रिहात चाळींना (ड्रायव्हरांना) दुर्कळ घटक म्हणून शासनाने मान्यता द्यावी आणि त्यांना काही आर्थिक सवलती दिल्या जाव्यात.

८) आर.टी.ओ.कार्यालयासमोरील दलालांना पायबंद घालण्यासाठी मोटार वाहन नियम कायद्यांमध्ये सुयोग्य तरतूद करावी व त्याची कार्यवाही ताबडतोब व्हावी जेणेकरून रिहात ड्रायव्हरांची आर्थिक पिळगणूक कमी होईल, नाहीशी होईल.

९) रिहात व्यवसाय हा काही प्रमाणात का असेना पण " सेवाभावी " व्यवसाय आहे त्या सेवाभावी प्रवृत्तीचे संरक्षण व्हावे, संवर्धन व्हावे यासाठी रिहात ड्रायव्हरांनी स्वतःसाठीच स्वतःहून काही निर्व्हेय घालून घ्यावेत नि त्यादृष्टीने कृती करून रिहात व्यवसाय हा जनसामान्यांच्यादृष्टीने आदर्शवात, कौतुकाचा व अभिमानाचा करण्याची जबाबदारी रिहात ड्रायव्हरांनी समर्थपणे पेलायो.



१०) रिह्यामध्ये बसणारा प्रवासी हा आपल्यासारखाच मध्यमवर्गीय व गरीब असतो (आहे) याची जाणीव रिह्या चालकांनी (ड्रायव्हरनी) ठेवली पाहिजे. रिह्याच्या किंमती वाढल्या, पेट्रोलचे दर वाढले, टायरट्यूब महाग झाल्या, जीवनावश्यक वस्तूंचे भाव मडकले, कॅन्च्या व्याजाचे दर वाढले या चोहोबाजूनी रिह्या व्यावसायकांचो पिळवणूक होत आहे, असे असतानाही आपणाच प्रामाणिक का रहावे असे बरेच रिह्या चालकांना (ड्रायव्हरना) वाटत असावे, वाटते. परंतु आपणास पिळगारा बजाज किंवा इतर व्यापारी हा आपल्या गाडीत बसू शकत नाहीत. आपल्यासारख्याच गंजलेला, रंजलेला व गरज म्हणून रिह्यात बसणारा ग्राहक यांचेशी सम्यतेने व प्रामाणिक वागण्याची गरज आहे. त्यादृष्टीने महाराष्ट्रभर कोल्हापूरचे रिह्या चालक (ड्रायव्हर) कौतुकास पात्र आहेत. मिटरप्रमाणे माडे घेणारे, जवळच्या मार्गाने नेणारे, सम्यतेने वागणारे, योग्यवेळी मदतही करणारे रिह्या चालक (ड्रायव्हर) म्हणून कोल्हापूरच्या रिह्या ड्रायव्हरांचे नाव आहे. हे नाव असेच टिकविणे हे सर्वांचे हातो आहे.