

## महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम का परिचय एवं आगम संबंधित विश्लेषण—एक लघु शोध अध्ययन

डॉ. सतीश टेवानी\*

### सार

परिवहन का आशय उन साधनों एवं माध्यमों से हैं जिनका उपयोग कर मानव एक स्थान से दूसरे स्थान पर आता जाता है। परिवहन की कुशलता के कारण आर्थिक, सामाजिक, उपभोग तथा शिक्षा को प्रोत्साहन मिला है। परिवहन के साधन थल, जल तथा नभ तीन भागों में वर्गीकृत किया गया है। परिवहन के कारण व्यापार व्यवसाय एवं उद्योगों का विकास अर्थात् देश का विकास सुनिश्चित है। सड़क परिवहन, परिवहन का एक ऐसा व्यापक एवं लचिला साधन है जिसने देश के जन-जन को आपस में जोड़ दिया है। यह सस्ता, सुगम एवं विकेंद्रीय साधन है।

सभी वाणिज्यिक एवं सेवा सृजन संस्थाएं अपने उद्देश्यों और लक्ष्यों की पूर्ति विना पर्याप्त आगम के नहीं कर सकती हैं। इसी क्रम में महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम एक यात्री जन सेवा निगम है। निगम अपने इस उद्देश्य की पूर्ति के लिये अनेकानेक माध्यमों से आगम प्राप्त करता है और उससे अपनी सेवा को निरन्तर बनाये रखता है। महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम के संदर्भ में आगम का आशय उन साधनों एवं माध्यमों से है। जिनके द्वारा निगम आय प्राप्त करता है। यही आय निगम की आगम कहलाती है। शोध कार्य हेतु द्वितीय तथ्य का संकलन किया गया है। इस शोध कार्य में महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम के एक दशक (1999-2009) के आगमों का विश्लेषण तथा विवेचन प्रतिशत (%) के आधार पर किया गया है तथा भविष्य के एक दशक के लिये आगम का अनुमान प्रक्षेपण सीधी रेखा पद्धति द्वारा आलेख स्वरूप तथा विस्तार पूर्वक दर्शाया गया है। शोध कार्य से इस निष्कर्ष पहुंचते हैं कि अध्ययनकाल अवधि में निगम की आगम प्रायः वृद्धि की ओर अग्रसर रही है।

### परिचय (Introduction)

परिवहन का आशय उन साधनों एवं माध्यमों से हैं जिनका उपयोग कर मानव एक स्थान से दूसरे स्थान पर आता जाता है। परिवहन की कुशलता के कारण आर्थिक, सामाजिक, उपभोग तथा शिक्षा को प्रोत्साहन मिला है। परिवहन के साधन थल, जल तथा नभ तीन भागों में वर्गीकृत किया गया है। परिवहन के कारण व्यापार व्यवसाय एवं उद्योगों का विकास अर्थात् देश का विकास सुनिश्चित है।

परिवहन के अंतर्गत थल परिवहन सड़क परिवहन सफल तथा सस्ती रहती है। सड़क परिवहन द्वारा गांवों के अंदर तक पहुंचा जा सकता है जिससे शहर के साथ गांव के लोगों का आपसी सुदृढ़ संबंध, व्यापारिक संबंध बनाने में महत्वपूर्ण योगदान सड़क परिवहन का है। जल व नभ परिवहन गांवों तक पहुंचाना उनके लिये संभव नहीं हो पायेगा तथा जहाँ तक वे सुविधाएं उपलब्ध भी हैं तो उनकी लागत ज्यादा है। गांवों तक पहाड़ियों पर उपभोग की वस्तुएं सड़क परिवहन द्वारा ही पहुंचाना संभव है।

\* सहायक प्राध्यापक, वाणिज्य विभाग, दा. रा.बा. सिंधु महाविद्यालय, नागपुर, महाराष्ट्र, भारत।

सड़क परिवहन, परिवहन का एक ऐसा व्यापक एवं लचिला साधन है जिसने देश के जन-जन को आपस में जोड़ दिया है। यह सस्ता, सुगम एवं विकेंद्रीय साधन है। जिसने भारत के ग्रामीण क्षेत्रों को व्यापारिक एवं औद्योगिक मंडियों से जोड़कर गांधीजी के ग्राम स्वराज की कल्पना साकार की है। जिस प्रकार मानव शरीर में धमनियां एवं शिरार्यें रक्त का संचार कर शरीर को स्वस्थ एवं पुष्ट बनाती हैं ठीक उसी प्रकार सड़क परिवहन देश के उत्पादन, व्यापार एवं श्रम को गति प्रदान कर आर्थिक संपन्न बढ़ाता है।

सभी वाणिज्यिक एवं सेवा सृजन संस्थाएं अपने उद्देश्यों और लक्ष्यों की पूर्ति विना पर्याप्त आगम के नहीं कर सकती हैं। इसी क्रम में महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम एक यात्री जन सेवा निगम है। निगम अपने इस उद्देश्य की पूर्ति के लिये अनेकानेक माध्यमों से आगम प्राप्त करता है और उससे अपनी सेवा को निरन्तर बनाये रखता है। महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम के संदर्भ में आगम का आशय उन साधनों एवं माध्यमों से है। जिनके द्वारा निगम आय प्राप्त करता है। यही आय निगम की आगम कहलाती है। पथ परिवहन निगम जैसी संस्थाओं में आगम मुख्य रूप से यात्रियों की संख्या, लगेज की मात्रा, यात्रा दूरी एवं भाड़ा दर पर निर्भर करती है।

जैसे-जैसे निगम की सेवाओं का विस्तार एवं फैलाव होता गया आगम के स्रोत भी बढ़ते गये और निगम स्वयं को भी अपनी आगम वृद्धि हेतु नये-नये स्रोत खोजने पड़े। निगम की स्थापना के प्रारंभिक काल में एक समय वह था कि केवल यात्री टिकट से ही निगम को आय प्राप्त होती थी। किन्तु आज समय की मांग के कारण निगम को केवल यात्री टिकट से ही आगम प्राप्त नहीं होती बल्कि निगम अनेकों साधनों एवं माध्यमों जैसे लगेज भाड़ा, विज्ञापन, डाक-तार सेवा, बस स्टेण्ड परिधि में स्थित सम्पत्तियों से प्राप्त प्रतिफल और भी अनेकानेक निगम आगम के स्रोत हैं। प्रस्तुत अध्याय में निगम की आगम को मुख्यतः निम्न दो भागों में विभक्त किया गया है : यातायात आगम और गैर यातायात आगम।

### महाराष्ट्र राज्य का परिचय

महाराष्ट्र भारत का एक राज्य है जो भारत के दक्षिण मध्य में स्थित है। इसकी गिनती भारत के सबसे धनी राज्यों में की जाती है। इसकी राजधानी मुंबई है जो भारत का सबसे बड़ा शहर और देश की आर्थिक राजधानी के रूप में भी जानी जाती है। यहां का पुणे शहर भी भारत के बड़े महानगरों में गिना जाता है। यहां का पुणे शहर भारत का छठवां सबसे बड़ा शहर है।

महाराष्ट्र की जनसंख्या सन् 2001 में 96,752,247 थी। विश्व में सिर्फ ग्यारह देश ऐसे हैं जिनकी जनसंख्या महाराष्ट्र से ज्यादा है। इस राज्य का निर्माण 1 मई 1960 को मराठी भाषी लोगों की मांग पर की गयी थी। यहां मराठी ज्यादा बोली जाती है। पुणे, औरंगाबाद, कोल्हापूर, नाशिक और नागपूर महाराष्ट्र के अन्य मुख्य शहर हैं। कुल जनसंख्या में से 77.26 प्रतिशत साक्षरता दर है जिसमें से पुरुष 86.27 प्रतिशत तथा स्त्री 67.51 प्रतिशत तथा राज्य में शहरीकरण 42.11 प्रतिशत।

देश की जनसंख्या का 9.5 प्रतिशत महाराष्ट्र राज्य में है तथा क्षेत्र का 9.4 प्रतिशत है। पहाड़ों की सहयाद्री रेंज समांतर अरब सागर के तट के करीब चलता है। सागर और सहयाद्री के बीच की संकरी जमीन की पट्टी कोंकण के नाम से जानी जाती है। महाराष्ट्र एक कलाकार स्वर्ग है। यह देश का आर्थिक गढ़ ही नहीं बल्कि साथ ही साथ सामाजिक सुधारो कला, लोक कला, संगीत साहित्य और अन्य सांस्कृतिक गतिविधियों से परिपूर्ण है। यह राज्य 2000 साल पुराना सांस्कृतिक गतिविधियों से पहचाना जाता है।

महाराष्ट्र भक्ति और पराक्रम का एक अद्वितीय संयोजन है। महाराष्ट्र के लोग पारंपरिक रूप से मराठी के रूप में जाने जाते हैं। महाराष्ट्र ज्ञानेश्वर तुकाराम, एकनाथ, नामदेव और अन्य जो भक्ति के प्रति समर्पित तथा भगवान के प्रति समर्पित और इससे पूर्व समानताओं के सिद्धांत पढाए जाते एवं संतो द्वारा दिखाए गए मार्ग पर चलना। दूसरी तरफ शिवाजी महाराज का किला और दूसरा सहयाद्री और सतपुड़ा सहित बड़े पैमाने पर सैन्य शासन हेतु नहीं परंतु अन्याय और शोषण के खिलाफ संदेश ले जायें।

1890-1920 की अवधि में राजनीति में तिलक युग बुलाया गया जो कि महाराष्ट्र में ही नहीं बल्कि संपूर्ण भारत में स्वतंत्रता की लड़ाई में लोकमान्य बालगंगाधर तिलक, ब्रिटिश शासन के खिलाफ अंतिम सांसो तक लड़ते रहे जो कि भारत के इतिहास में एक गौरवशाली अध्याय है। चरम अंत में अधीर युवकों के नेतृत्व में वी. डी. सावरकर ने तुरंत अंत लाने के लिये क्रांतिकारी राजनीति में बदलाव लाकर विदेश शासन के नियमों का अंत कर दिया।

वर्ष 1920 में भारत में एक नये युग की शुरुवात हुई। जनता को जागृत कर महान व्यक्तित्व महात्मा गांधीजी ने अपने शस्त्रागार में महान हथियारों से “सत्य व अहिंसा” से पूरी दुनिया को चकित कर दिया। विकास के तत्पश्चात् आभास हुआ कि इनमें कितनी शक्ति व क्षमता हैं।

महाराष्ट्र हमेशा महात्मा गांधी के नेतृत्व में संघर्ष करते हुए अग्रणी रहा था। महात्मा गांधीजी ने हमेशा कमजोर वर्गों को उपर उठाने की और इनमें नई जागरूकता पैदा की। पह प्रक्रिया और अपने अधिकारों की चेतना ‘दलित’ के ज़हन में बनाई गई जो उन्हें महान नेता डॉ. बी. आर. आंबेडकर द्वारा विरासत में मिली थी।

ब्रिटिश प्रशासन में उल्लेख किया जा सकता है कि पश्चिम महाराष्ट्र और गुजरात बंबई प्रांत में शामिल हैं। 1956 में भारत के राज्यों को भाषा के आधार पर पहचाना गया। महाराष्ट्र राज्य इस समय बंबई (मुंबई) शहर पर बहस के लिये अस्तित्व में आ सकता है। इस मुद्दे को अगले कुछ वर्षों तक असुलझा रहा। हालांकि लोगों में असंतोष और अशांति बड़े पैमाने पर रही।

अंततः भारतीय संघ द्वारा एक नये राज्य ‘महाराष्ट्र’ का निर्माण 1 मई 1960 को किया गया जिसमें 35 जिल्लों का समावेश है। महाराष्ट्र की राजधानी “मुंबई” तथा उपराजधानी “नागपूर” का चयन किया गया।

### महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम का परिचय

प्रारंभिक दिनों में महाराष्ट्र में [तब बंबई, मध्यप्रदेश और हैदराबाद के राज्यों का हिस्सा] बस सेवाएं स्थानीय उद्यमियों के प्रयासों के कारण 1920 के दशक में शुरू की गई। सार्वजनिक परिवहन सेवाओं को तदर्थ तरीके से चलाने के लिये इन सेवाओं तथा यातायात की व्यवस्था करने हेतु अनियामक कानून हेतु ऐसी सेवाओं के कार्य के लिए विशेष रीति, ढंग अपनाया गया था।

1939 के मोटर वाहन अधिनियम में कई अन्य बातों किरायों के नियमन, मानक मार्गों और सार्वजनिक परिवहन प्रदाताओं के निर्देशन तथा शासन के लिये नियमों का प्रावधान किया गया था।

अधिनियम व्यक्तिगत चालकों का एक परिणाम के रूप में एक विशेष क्षेत्र में परिभाषित मार्गों पर एक संघ बनाने को कहा गया था। बस के सूचीपत्र में निर्धारित समय, बस के रूकने-चलने का स्थान तथा निश्चित टिकिट की कीमत का आज्ञापत्र निकाला गया था। फिर भी यात्रियों पर संकट जारी रहा और फिर 1948 में बंबई राज्य सरकार ने स्वयं की ‘राज्य प्रायोजित सड़क परिवहन सेवा’ प्रारंभ की, जिसको State Transport of Bombay के नाम से पुकारा गया।

प्रथम नीले और चांदी रंग की उच्चकोटी की बस 1948 में पूणे से अहमदनगर प्रारंभ हुई। लगभग उसी समय पर 1950 में गृहमंत्री मोरारजी देसाईजी ने (केंद्र सरकार के तहत) ‘सड़क परिवहन निगम’ अधिनियम पारित किया। इस अधिनियम के अंतर्गत एक राज्य प्रतिनिधी मंडल को व्यक्तिगत “सड़क परिवहन निगम” के अधिकार सौंपे गये। यह तय किया गया कि राज्य सरकारों को केंद्र सरकार इस तरह की सेवाओं की स्थापना हेतु एक तिहाई का योगदान करेगी। इसके बाद Bombay State Road Transport Corporation (BSRTC) का निर्माण हुआ। जब राज्य का पुर्नगठन हुआ तब उनका नाम बदलकर “Maharashtra Road Transport Corporation” रखा गया था।

मार्ग परिवहन महामंडल अधिनियम 1950 में दिए गए किफायती सफर के उद्देश्य को पूर्ण करने लिए संपूर्ण जवाबदारी महा.प. महामंडल की है। अतः परिवहन विभाग का महत्व अत्यंत साधारण है तथा अन्य विभाग की मदद से परिवहन विभाग का कार्यभार महाव्यवस्थापक परिवहन इनके मार्गदर्शन में किया जाता है। परिवहन संबंध जानकारी निम्न प्रकार से हैं :

- \* वातानुकूल बस सेवा
- \* अंतर राज्यीय विस्तार
- \* जहाँ इच्छा हो वहाँ का सफर
- \* विभिन्न प्रकार की परिवहन सेवा
- \* प्रवासियों की सुविधा के लिए महामंडल की विशेष परिवहन व्यवस्था

**सुविधाएँ**

- \* अंजता-लेणी के लिए विशेष व्यवस्था
- \* मिनी बस सेवा
- \* खाजगी (प्रायवेट या निजी) प्रति निधी (एजेंट) द्वारा
- \* संगणकीय आरक्षण केंद्र
- \* वेतार संदेश वहन प्रायोगिक प्रकल्प
- \* वार्षिक सुविधा कार्ड
- \* महिला वाहन (कंडक्टर)
- \* महसूल सुरक्षा योजना
- \* प्रवासी जोड़ो अभियान
- \* पार्सल ,कुरियर एवं मुफ्त सामान परिवहन
- \* पंढरपूर की यात्रा हेतु प्रथम पूजा करने वाले भांविकों के लिए प्रवास की विशेष सुविधा
- \* दुर्घटना प्रतिबंधक उपाय योजन एवं प्रवास सुरक्षितता
- \* चालकों का प्रशिक्षण
- \* सुरक्षितता अभियान
- \* दुर्घटना टालने हेतु प्रोत्साहन पुरस्कार योजना
- \* दुर्घटनाग्रस्त लोगों की मदद

महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम में कार्यप्रणाली निम्नलिखित स्तरों पर की जाती हैं। महामंडल के मध्यवर्ती कार्यालय में भंडार एवं क्रय विभाग कार्यरत हैं। इस विभाग का प्रमुख महाव्यवस्थापक भंडार एवं क्रय होता है। उसके अधिन निम्नलिखित घटक स्तर पर भंडार की कार्यप्रणाली चलती है। मध्यवर्ती प्रिंटिंग प्रेस एवं भंडार विभाग कुर्ला मुंबई, प्रादेशिक कार्यालय (6), मध्यवर्ती कार्य शाला (3), विभाग स्तर पर विभागीय कार्यालय (30), विभागांतर्गत आगार (248).

**साहित्य पुनरावलोकन (Review of Literature)**

पी. जी. पाटनकर ने मार्ग परिवहन के विभिन्न तरीकों पर 1950 से अब तक अध्ययन किया एवं कार्यरत उत्पादन विश्लेषण और एस. टी. यू. की 1973-74 से 1979-80 योग्यता का विश्लेषण किया। उन्होंने सलाह दी कि अगर योजना सदृढ़ हो तो मार्ग परिवहन का भविष्य भारत में उज्ज्वल है।

एस. के. श्रीवास्तव ने विभिन्न ऐतिहासिक विकासीय परिवहन स्वरूप (वायुमार्ग, जलमार्ग एवं रेलमार्ग) भारत में प्रस्तुत किया है। उन्होंने विभिन्न लागू प्रणाली जैसे किराया, कम उत्पादन, राज्यनीति, व्यवस्था, प्रतियोगिता, आर्थिक स्थिति, अनेक परिवहन स्वरूप की संभावना पर विस्तृत चर्चा की है। उन्होंने भारतीय आर्थिक नीति पर योग्य परिणाम, सस्ते एवं विकासीय संबंधों की परिवहन प्रणाली का विश्लेषण किया।

एम. वी. बागड़े ने संभावित किराए का स्वरूप प्रस्तुत किया जो कि विभिन्न संचालन तरीकों, प्रतिबंध एवं वद्धता और राज्य परिवहन के आर्थिक उतार-चढ़ाव का ध्यान रखने एवं सामान्य व्यक्ति द्वारा वहन करने योग्य किराए पर निर्भर करता है।

सुर्देशन पदम ने बस परिवहन भारत में विभिन्न राज्य परिवहन के तरीकों तथा उनकी व्यवस्थाओं एवं कार्यों का आंध्रप्रदेश, महाराष्ट्र, गुजरात और कर्नाटक स्टेट मार्ग परिवहन में 1970-1980 पर तुलनात्मक चर्चा की है। उन्होंने उनके कार्य संबंधी समस्याओं को भी अंकित किया है।

डी.के.कुलक्षेप्ट ने राज्य मार्ग परिवहन के नए क्षेत्र में अध्ययन को चुना है। उन्होंने बताया है कि निजी परिवहन संस्थान अन्य संस्थानों से प्रतिस्पर्धा कर रही हैं तथा निजी संचालकों से बस स्थापना व्यवस्था महत्वपूर्ण है। उन्होंने बस स्थापन व्यवस्था पर प्रकाश डाला है एवं कुछ प्रौद्योगिक तथ्यों को विशेषतया उत्तरप्रदेश राज्य मार्ग परिवहन निगम के विकास के लिए प्रस्तुत किया है।

के.सी. पंत (2001), ने अपना ध्यान मार्ग विभाग एवं उसकी गुणधर्मता की ओर आकर्षित किया है। मार्ग विकास खर्चीला है परंतु भविष्य में संरक्षण की दृष्टि से फायदेमंद है। पंत के अनुसार एस.ई.वी. की आर्थिक कमजोर स्थिति, सुदृढ़ न बनने का मुख्य कारण है।

Rao, R. Prabhkar (1981), जो विभिन्न स्रोतों के माध्यम से सालाना 500 करोड़ का आर्थिक लाभ प्राप्त कर सकें एवं राज्य परिवहन में उनका उपयोग कर सकें जो विकास कार्य को आसान कर सकता है। शिपिंग डेवलपमेंट फंड जैसी संस्थाओं के पास सरकार द्वारा किए जाने वाली आर्थिक सहायता, ब्याज सहित, के द्वारा अथवा साधन सिमित मात्रा में हैं, और उसकी वापसी के भी। आर्थिक संस्थाओं से कर्ज उपलब्ध करना कठिन है। वैसे भी राज्य परिवहन निगम, मार्ग परिवहन निगम के अंतर्गत केंद्रीय सरकार से प्रत्यक्ष कर्ज लेता है। दोनों, समिती के द्वारा परस्पर संबंध बनाने के इच्छुक हैं। इसलिए वे चाहते हैं कि केंद्रीय सरकार राजस्व का योगदान एस.टी.यू. जैसा कि शिपिंग एंड ट्रांसपोर्ट, के माध्यम से मिलने की रेल्वे बोर्ड के योगदान से।

### शोध कार्य पध्दति

शोध कार्य का उद्देश्य (Objective)

- महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम का विस्तृत अध्ययन करना।
- महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम की आय का विश्लेषित अध्ययन करना।
- महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम यातायात आय संबंधी समस्याएं एवं सुझाव।

शोध उपकल्पनाएं (Hypothesis)

- महाराष्ट्र राज्य परिवहन निगम में आगमों की वृद्धि रही है।
- महाराष्ट्र राज्य परिवहन निगम में आगम वृद्धि की आनेवाले दशक में अपार सम्भावनाएं हैं।
- महाराष्ट्र राज्य परिवहन निगम में कुशल प्रबंधन द्वारा लाभों में वृद्धि की जा सकती है।

उपकल्पनाओं का परीक्षण

- उपकल्पनाओं का परीक्षण प्रतिशत (%) के आधार पर किया गया है।
- शोध का विश्लेषण तथा विवेचन आलेखों द्वारा दर्शाया गया है।
- भविष्य के एक दशक के लिये आगम का अनुमान प्रक्षेपण सीधी रेखा पध्दति द्वारा आलेख स्वरूप तथा विस्तार पूर्वक दर्शाया गया है।

तथ्य संकलन (Data Collection)

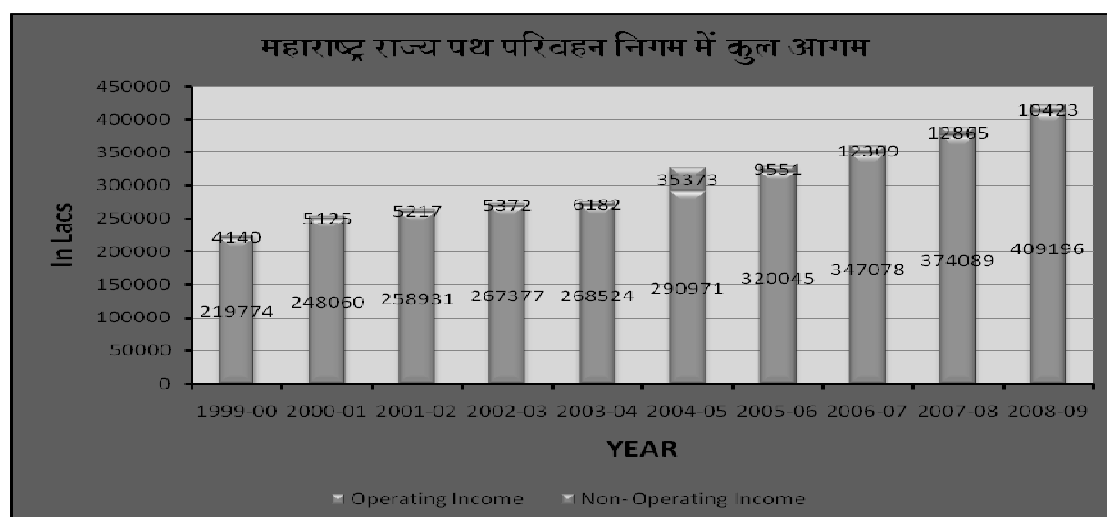
द्वितीय तथ्य (Secondary Data) निम्नलिखित स्रोतों से प्राप्त किये गये :

- वार्षिक प्रतिवेदन (म.रा.प.प. निगम द्वारा प्रकाशित)
- समाचार पत्र, पत्रिकाएँ एवं पुस्तकें
- अंतर्जाल (Internet)

विश्लेषण तथा विवेचन (Analysis and Interpretation)

महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम में कुल आगम का विश्लेषण

महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम में कुल आगम											
Year	Income(In Lacs)			KM (In Lacs)	No. of Vehicles	Per Head Income(Rs.)		Increase in Operating Income	Increase in Non- operating Income	Increase in Total Income (In lacs)	Increase in Total Income (%)
	Operating Income	Non- Operating Income	Total			Per KM Inc.	Bus/day Income				
1999-00	219774	4140	223914	17388	16741	12.88	3664.43	-	-	-	-
2000-01	248060	5125	253185	17944	16916	14.11	4100.60	28286	985	29271	13.07
2001-02	258931	5217	264148	17827	16794	14.82	4309.24	10871	92	10963	4.33
2002-03	267377	5372	272749	17656	16510	15.45	4526.09	8446	155	8601	3.26
2003-04	268524	6182	274706	17652	16121	15.56	4668.56	1147	810	1957	0.72
2004-05	290971	35373	326344	17976	15952	18.15	5604.90	22447	29191	51638	18.80
2005-06	320045	9551	329596	17213	15756	19.15	5731.17	29074	-25822	3252	1.00
2006-07	347078	12309	359387	17352	15352	20.71	6413.64	27033	2758	29791	9.04
2007-08	374089	12865	386954	17885	15446	21.64	6863.58	27011	556	27567	7.67
2008-09	409196	10423	419619	18131	15695	23.14	7324.89	35107	-2442	32665	8.44
Total	3004045	106557	3110602	2E+05	161283	175.61	53207.09	189422	6283	195705	66.32
Average	300405	10656	311060	17702	16128	17.56	5320.71	18942	628	19571	6.63



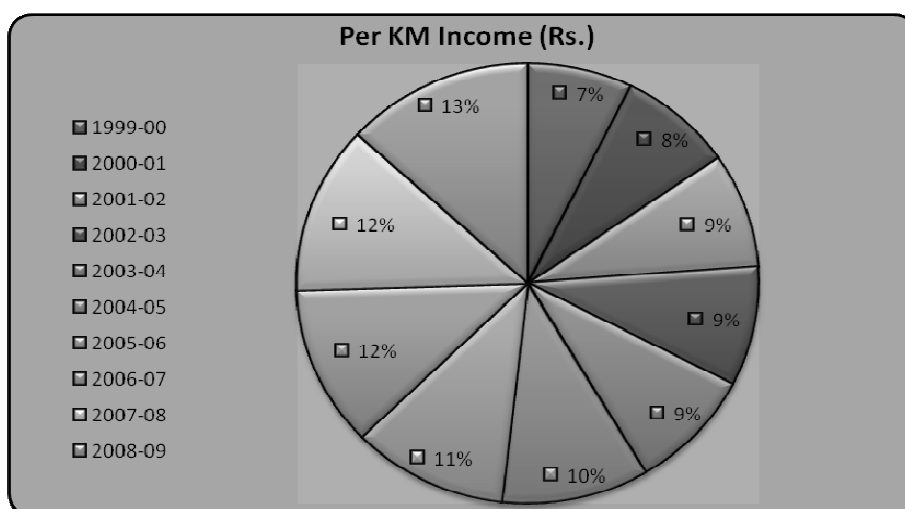
कुल आगम जो वर्ष 1999-00 में 223914 लाख रुपये थी, अनवरत वृद्धि की दिशा में अग्रसर रहकर अध्ययनकाल समाप्ति वर्ष 2008-09 में 419619 लाख रुपये हो गई। उक्त अवधि में कुल आगम राशि में वृद्धि 195705 लाख रुपये हुई। यह वृद्धि 87.4 प्रतिशत आंकी गयी। कुल आगम को यातायात व गैर-यातायात आगम में पृथक-पृथक कर विश्लेषण करने पर यह स्पष्ट होता है कि यातायात आगम में वर्ष 1999-00 की तुलना में 2008-09 में 86.19 प्रतिशत वृद्धि व गैर-यातायात आगम में 151.76 प्रतिशत वृद्धि हुई। यातायात आगम में वृद्धि निगम कार्यकुशलता का सकारात्मक परिणाम प्रतीत नहीं होती है। जबकि निगम ने उक्त अवधि में लगभग कई बार अपनी भाड़ा दरों को संशोधित किया है और यातायात आगम में वृद्धि किराया दरों में वृद्धि का ही परिणाम है।

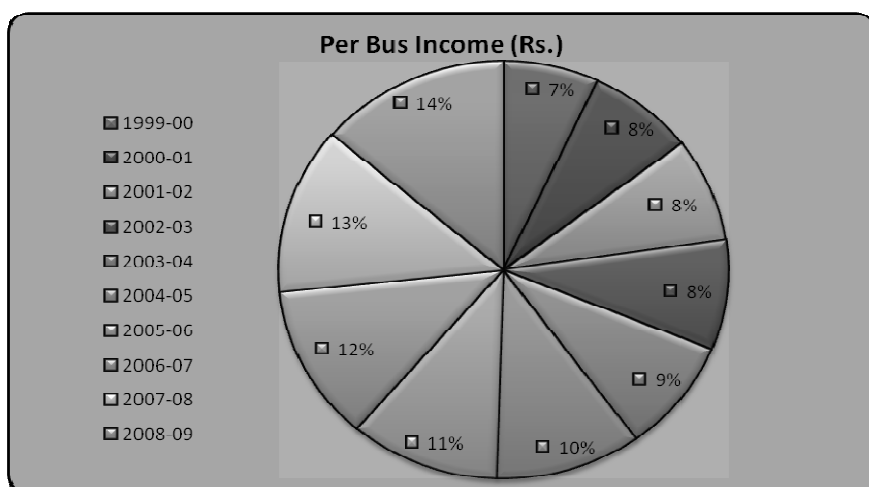
अध्ययन अवधि में निगम वार्षिक औसत कुल आगम 3,11,060 लाख रुपये रही जिसमें यातायात आगम 3,00,405 लाख रुपये तथा गैर-यातायात आगम 10655 लाख रुपये औसतन रही।

प्रति आधिक कि.मी. कुल आगम वर्ष 1999-00 में 12.88 रुपये थी जो निरन्तर बढ़ते हुए वर्ष 2008-09 में 23.14 रुपये प्रति आधिक कि.मी. हो गयी। उक्त अवधि में प्रति आधिक कि.मी. आगम में 79.66 प्रतिशत की वृद्धि हुई। प्रति आधिक कि.मी. आगम वर्ष 1999-00 में 8.59 पैसे अर्जित हुई जो प्रायः निरन्तर बढ़ते हुए वर्ष 2008-09 में 17.06 पैसे हो गयी। उक्त अवधि में प्रति यात्री कि.मी. आगम में 98.6 प्रतिशत की वृद्धि हुई। इसी प्रकार प्रतिवस-प्रतिदिन आगम वर्ष 1999-00 में 3664.43 रुपये से बढ़कर वर्ष 2008-09 में सर्वाधिक 7324.89 रुपये हो गयी। उक्त अवधि में प्रतिवस-प्रतिदिन कुल आगम में वृद्धि 99.89 प्रतिशत रही। प्रतिवस-प्रतिदिन कुल आगम में वृद्धि में वाहनों से प्राप्त आगम का योगदान सराहनीय था। अध्ययन अवधि में प्रति आधिक कि.मी. औसत आगम 17.56 रुपये, प्रति आधिक कि.मी. आगम 13.39 पैसे तथा प्रतिवस-प्रतिदिन औसत आगम 5320.7 रुपये रही। उपरोक्त विवेचन से इस निष्कर्ष पहुंचते हैं कि अध्ययनकाल अवधि में निगम की आगम प्रायः वृद्धि की ओर अग्रसर रही हैं।

#### महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम में प्रति इकाई आगम की प्रवृत्ति का विश्लेषण

Year	Per KM Income		Per Bus Income	
	Amt (Rs.)	%	Amt (Rs.)	%
1999-00	12.88	100.00	3664.43	100.00
2000-01	14.11	109.57	4100.60	111.90
2001-02	14.82	115.06	4309.24	117.60
2002-03	15.45	119.96	4526.09	123.51
2003-04	15.56	120.85	4668.56	127.40
2004-05	18.15	140.98	5604.90	152.95
2005-06	19.15	148.69	5731.17	156.40
2006-07	20.71	160.84	6413.64	175.02
2007-08	21.64	168.01	6863.58	187.30
2008-09	23.14	179.72	7324.89	199.89
<b>Total</b>	<b>175.61</b>	<b>1363.68</b>	<b>53207.09</b>	<b>1451.99</b>
<b>Average</b>	<b>17.56</b>	<b>136.37</b>	<b>5320.71</b>	<b>145.20</b>





उपरोक्त तालिका प्रति इकाई आगम की प्रवृत्तियों की ओर संकेत दे रही हैं। तालिका के प्रथम भाग में प्रति आधिक किलोमीटर आगम प्रवृत्ति निरूपित की गयी हैं। जो यह प्रकट कर रही हैं कि प्रति आधिक किलोमीटर आगम प्रवृत्ति निरंतर वृद्धि की ओर हैं। जिसकी पुष्टि आगम प्रवृत्ति अनुपात से भी हो रही हैं। यह अनुपात आधार वर्ष 1999-00 की तुलना में वर्ष 2008-09 में 179.72 हो गया। तालिका के दूसरे पक्ष में प्रतिवस-प्रतिदिन आगम को प्रकट कर रहा हैं। वर्ष 1999-00 में प्रतिवस-प्रतिदिन आगम 3664.4 रूपये थी जो वृद्धि की प्रवृत्ति रखते हुए अध्ययनकाल के अंत वर्ष 2008-09 में 7324.89 रूपये प्रतिवस-प्रतिदिन हो गयी और परिणाम स्वरूप प्रतिवस-प्रतिदिन प्रवृत्ति अनुपात भी 199.89 पर पहुंच गया।

#### महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम में प्रति कि. मी. आगम की प्रवृत्ति का प्रक्षेपण

##### Straight Line Trend of Per Effective K.m. Income in MSRTC

Year	Per KM Income (In Rs.) (Y)	(X) Middle Year from the Top 2004.5	X <sup>2</sup>	XY	Trend value $Y_c = 17.561 + 1.141 \times X$
2000	12.88	-4.5	20.25	-57.95	12.43
2001	14.11	-3.5	12.25	-49.38	13.57
2002	14.82	-2.5	6.25	-37.04	14.71
2003	15.45	-1.5	2.25	-23.17	15.85
2004	15.56	-0.5	0.25	-7.78	16.99
2005	18.15	0.5	0.25	9.08	18.13
2006	19.15	1.5	2.25	28.72	19.27
2007	20.71	2.5	6.25	51.78	20.41
2008	21.64	3.5	12.25	75.72	21.55
2009	23.14	4.5	20.25	104.15	22.70
Total	$\Sigma Y = 175.61$	$X=0$	$\Sigma X^2 = 82.50$	$\Sigma XY = 94.12$	$\Sigma YC = 175.61$

#### भविष्य के एक दशक के लिये प्रति कि. मी. आगम का अनुमान

Year	Estimated Per Effective K.m. Income in MSRTC (in Rs.)						
2010	17.561	+	1.141	x	5.5	=	23.84
2011	17.561	+	1.141	x	6.5	=	24.98
2012	17.561	+	1.141	x	7.5	=	26.12
2013	17.561	+	1.141	x	8.5	=	27.26
2014	17.561	+	1.141	x	9.5	=	28.40



2015	17.561	+	1.141	x	10.5	=	29.54
2016	17.561	+	1.141	x	11.5	=	30.68
2017	17.561	+	1.141	x	12.5	=	31.82
2018	17.561	+	1.141	x	13.5	=	32.96
2019	17.561	+	1.141	x	14.5	=	34.11

प्रक्षेपण पुर्वानुमान दर्शा रहे हैं कि यही स्थिति बनी रही तो प्रति आयिक कि.मी. आगम प्रवृत्ति वर्ष 2008-09 की 22.7 रुपये की तुलना में वर्ष 2019 में 34.11 रुपये प्रति आयिक कि.मी. हो जावेगी। यह आगम निगम के लिये कितना फलदायी हो सकेगा यह भविष्य ही बतलायेगा।

**महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम में प्रतिबस-प्रतिदिन आगम की प्रवृत्ति का प्रक्षेपण**  
Straight Line Trend of Per Bus-per Day Income is MSRTC

Year	Income Bus-Perday (In Rs.) (Y)	(X) Middle Year from the Top 2004.5	X <sup>2</sup>	XY	Trend value $Y_c = 5320.709 + 408.233 \times X$
2000	3664.43	-4.5	20.25	-16489.96	3483.66
2001	4100.60	-3.5	12.25	-14352.10	3891.89
2002	4309.24	-2.5	6.25	-10773.09	4300.13
2003	4526.09	-1.5	2.25	-6789.14	4708.36
2004	4668.56	-0.5	0.25	-2334.28	5116.59
2005	5604.90	0.5	0.25	2802.45	5524.83
2006	5731.17	1.5	2.25	8596.75	5933.06
2007	6413.64	2.5	6.25	16034.10	6341.29
2008	6863.58	3.5	12.25	24022.52	6749.52
2009	7324.89	4.5	20.25	32961.99	7157.76
Total	$\Sigma Y = 53207.09$	X=0	$\Sigma X^2 = 82.50$	$\Sigma XY = 33679.24$	$\Sigma Y_c = 53207.09$

**भविष्य के एक दशक के लिये प्रतिबस-प्रतिदिन आगम का अनुमान**

Year	Estimated Per Bus-per Day Income in MSRTC (in Rs.)						
2010	5320.709	+	408.233	x	5.5	=	7565.99
2011	5320.709	+	408.233	x	6.5	=	7974.22
2012	5320.709	+	408.233	x	7.5	=	8382.46
2013	5320.709	+	408.233	x	8.5	=	8790.69
2014	5320.709	+	408.233	x	9.5	=	9198.92
2015	5320.709	+	408.233	x	10.5	=	9607.16
2016	5320.709	+	408.233	x	11.5	=	10015.39
2017	5320.709	+	408.233	x	12.5	=	10423.62
2018	5320.709	+	408.233	x	13.5	=	10831.85
2019	5320.709	+	408.233	x	14.5	=	11240.09

प्रक्षेपण पुर्वानुमान दर्शा रहे हैं कि यही स्थिति बनी रही तो प्रतिबस-प्रतिदिन आगम प्रवृत्ति वर्ष 2008-09 की 7157.76 रुपये की तुलना में वर्ष 2019 में 11240.09 रुपये प्रतिबस-प्रतिदिन आगम हो जावेगी। इस पुर्वानुमान से भी निगम को उपर उठना होगा यह निगम के लिये कितना फलदायी रहेगा यह भविष्य ही बतलायेगा।

**महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम में आगम संबंधी समस्याएं एवं सुझावः**

महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम की आगम का पुर्ण विवेचन पूर्व में ही किया जा चुका है। जिसका निष्कर्ष यह रहा था कि महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम की आगम में संपूर्ण अध्ययनकाल में संख्यात्मक दृष्टि से वृद्धि होती रही। किंतु यदि यह कहें कि आगम में वृद्धि गुणात्मक रूप से फलदायी नहीं थीं कहना भी उचित होगा। अध्ययनकाल के प्रारंभ के सात वर्षों में निगम घाटे का शिकार रही। तत्पश्चात् निगम अध्ययनकाल के अंतिम तीन वर्षों में लाभार्जन स्थिति में रही जो कुशल प्रबंधन व प्रशासन का प्रतीक है।

### यातायात आगम संबंधी समस्याएं

यह निगम की आगम का मुख्य माध्यम होता है। इस वर्ग में परिवहन सेवा से प्राप्त होने वाली आगमों यथा यात्री टिकिट, लगेज टिकिट, उड़नदस्तों द्वारा दंडस्वरूप एकत्र राशि, जनप्रतिनिधियों की यात्रा के प्रतिफल में राज्य सरकार से प्राप्त होने वाले अनुदान को सम्मिलित किया जाता है। आगम के इस स्रोत में कई कमियाँ और समस्याएँ जो अध्ययन अवधि के दौरान दिखायी दी वे निम्न हैं :

- 1 निर्धारित बस स्टैंड से वाहन रवाना होने से पूर्व सभी यात्रियों को टिकिट जारी कर दिये हैं। प्रायः सुनिश्चित नहीं होता अनेकों यात्री यात्रा के दौरान परिचालक से ही टिकिट लेते हैं और परिचालक भी इसी में रूचि दिखाता है। यह एक उचित व प्रभावी प्रक्रिया नहीं है। बस स्टैंड से वाहन रवाना होने से पूर्व प्रत्येक यात्री टिकिट ले चुका है। इसे परिचालक सुनिश्चित नहीं करते और न ही आगार के निकास द्वार पर चेक पोस्ट इसको सुनिश्चित करती है। इस उदासीनता के कारण परिचालक को हैराफेरी का पूर्ण अवसर प्राप्त हो जाता है।
- 2 आजकल नगरों एवं महानगरों के आगारों में कम्प्यूटर द्वारा टिकिट जारी होते हैं तथा वाहनों में भी प्रायः छपे हुए टिकिट यात्रियों को जारी किये जाते हैं। किंतु ग्रामीण अंचलों के वाहनों में आज भी परिचालक स्वयं के हाथ से लिखे टिकिट जारी करते हैं। इस टिकिट की भाषा शैली समझ के बाहर होती है। शायद टिकिट जारी करने वाला परिचालक ही इसे समझ पाता है। इस प्रक्रिया के परिणामस्वरूप परिचालकों द्वारा तैयार किये जाने वाले मार्गस्थ बिल में पारदर्शिता की कमी दिखाई देती है।
- 3 लगेज टिकिट में भी पारदर्शिता नहीं होती। परिचालक भार को सुनिश्चित नहीं करते और नहीं उसके पास भार मापने का कोई साधन होता है। यात्री का कथन ही सही मान लिया जाता है और प्रत्येक यात्री की चाह कम भार का लगेज टिकिट लेने की होती है।
- 4 उड़नदस्तों के चेकिंग कार्य में भी पारदर्शिता व गोपनीयता की कमी पायी जाती है। परिचय व संपर्क के कारण स्थानीय आगार का उड़नदस्ता तो प्रभावहीन बनकर रह गये हैं और इसदूर संचार के मोबाइल युग में प्रत्येक परिचालक अपने पास मोबाइल रखता है और अपने मित्र परिचालक से आवश्यक जानकारी उड़नदस्तों के बारे में लेते रहते हैं और प्राप्त सूचना के आधार पर उस समय सर्तकता बरत लेते हैं।
- 5 कार्मिकों के परिवार के सदस्य, पुलिसकर्मी, छात्र, चालक और परिचालक के निकटतम व्यक्ति कम दूरी की यात्रा प्रायः बिना टिकिट के करते देखे जा सकते हैं।
- 6 आजकल नौकर पेशा कार्मिक, दूध व फल-फूल वाले और अन्य व्यापारिक वर्ग अप-डाउन की संस्कृति में जी रहा है। यह वर्ग परिचालकों से शनैः-शनैः निकटता बढ़ा लेते हैं और कम भुगतान कर अपनी यात्रा पूर्ण कर लेते हैं।
- 7 यात्रियों की अशिक्षा, राष्ट्रीयता की भावना का अभाव और बचत के मोह के कारण थोड़ी सी कम राशि परिचालक के द्वारा लेने पर न तो यात्री टिकिट मांगते हैं न यह देखते हैं कि टिकिट कहां से कहां तक का जारी किया गया है। अर्थात् यात्री स्वयं निगम की आगम के लिये बाधक बने हुए हैं।
- 8 छात्रों, विकलांगों, अंधे व्यक्तियों, वरिष्ठ नागरिकों व पत्रकारों के लिये निगम वाहनों को रियायती टिकिट जारी करने पड़ते हैं। जिससे निगम की आगम में कमी आती है।

### यातायात आगम संबंधी समस्याओं हेतु सुझाव

- 1 निर्धारित बस स्टैंड से वाहन रवाना होने से पूर्व यह सुनिश्चित करना कि सभी यात्री टिकिट ले चुके हैं यह परम् आवश्यक है। इसके लिये परिचालक, टिकिट जारी करने वाली खिड़की का प्रभारी दोनों को उत्तरदायी बनाया जावे और जब वाहन स्टैंड के निकास द्वार से बाहर निकले तो चेक पोस्ट प्रभारी भी पूर्ण पारदर्शिता से इस दायित्व का निर्वाह करें।
- 2 हाथ से बनाये जाने वाले यात्रा टिकिट धीरे-धीरे प्रचलन से हट रहें हैं किंतु इन्हें पूर्ण रूप से समाप्त कर दिया जाना चाहिए और इसके स्थान पर ऐसी व्यवस्था सुनिश्चित हो कि प्रिंट टिकिट दिये जावें अथवा टिकिट जारी करने हेतु हैंड वैडिंग टिकिटिंग मशीन प्रत्येक परिचालक को निगम दें।

- 3 यात्री टिकिट के साथ-साथ लगेज का टिकिट भी नियमित व सही भार का बने इसके लिये परिचालक को संवेदनशील रहना होगा। वहीं बालकों के आधे टिकिट में भी अनेकों बार शिथिलता देखने में आती हैं इसके लिये भी परिचालक को चाहिये कि वह बालकों की सही आयु का अनुमान लगावे व साथ यात्रा करने वाले संरक्षक को शत-प्रतिशत सही न मानें।
- 4 उड़नदस्ते निगम तथा वाहन के बीच की कड़ी होते हैं। किंतु उड़नदस्तों की कार्य उपलब्धि देखने पर काफी निराशा हाथ लगती हैं। आगारों के स्थायी उड़नदस्ते तो प्रभावहीन होते जा रहे हैं और वहीं बाहरी उड़नदस्ते भी कोई विशेष उपलब्धि निगम को नहीं दे पा रहे हैं। इन उड़नदस्ते के कार्य को प्रभावी बनाने के लिये कुछ कार्य योजना सुनिश्चित करनी होगी। इस दृष्टि से हमारा यह सुझाव है कि उड़नदस्तों को मासिक लक्ष्य दिया जावे तथा कार्य उपलब्धि पर उन्हें प्रेरणात्मक लाभ दिये जावे। बीच-बीच में उड़न दस्तों के कार्मिकों को बदलते रहना चाहिये। निगम को प्रदेश स्तर पर ऐसे विशेष उच्च अधिकारियों के उड़नदस्ते सुनिश्चित करें जो आकस्मिक रूप से प्रदेश भर में कहीं भी चैकिंग कार्य कर सकें। साथ ही साथ अंतर्राज्यीय वाहनों की जाँच के लिये भी विशेष व्यवस्था आवश्यक है। आशय यह है कि उड़नदस्तों के कार्य में पारदर्शिता लाये बिना यातायात आगम नहीं बढ़ पायेगी।
- 5 वाहन में बिना टिकिट यात्री पाये जाने पर यात्री तथा परिचालक दोनों के साथ कठोरतापूर्वक कार्यवाही होनी चाहिये। भारतीय रेल्वे की भांति उपयुक्त यात्रा टिकिट नहीं पाये जाने पर संपूर्ण दायित्व यात्री का सुनिश्चित किया जावे वहीं परिचालक पर कठोर विभागीय कार्यवाही की जानी चाहिये। केवल सेवा में कुछ समय हटा देने और कुछ समय बाद राजनैतिक दबाव, श्रम संघों के प्रभाव एवं मानवीय दृष्टिकोण को अपनाकर फिर रख लेना उचित नहीं होगा।
- 6 दैनिक आवागमन करने वाले व्यक्तियों, दूध वाले, सब्जी वाले यात्रियों के लिये निजी साधनों की तुलना में प्रतिस्पर्धात्मक दरों पर रियायती मासिक, त्रैमासिक पास जारी किये जायें।
- 7 उच्च प्रौद्योगिकी के ऐसे यंत्रों का प्रयोग वाहनों में किया जावे जो किसी वाहन द्वारा परिवहित यात्रियों की संख्या, यात्रा की दूरी को सही-सही अभिलिखित कर सकें। जिससे परिचालकों पर नैतिक दबाव रह सकेगा।
- 8 सामाजिक दायित्व के नाम से निगम विद्यार्थियों, विकलांग, अंधे, स्वतंत्र सैनानी एवं वरिष्ठ नागरिकों को रियायत देता है तो इस रियायत की शत-प्रतिशत राशि प्रांतीय सरकार को निगम को अनुदान के रूप में देनी चाहिये क्योंकि यह दायित्व राज्य सरकार का होता है और सही अर्थों में निगम तो राज्य सरकार के दायित्व को पूरा कर रहा है।

#### संदर्भ ग्रंथ सूची (Bibliography)

अ. क्र	पुस्तक का नाम	लेखक का नाम	प्रकाशक
1	भारतीय यातायात व्यवस्था	डी. डी. शुक्ला, आर. के. अग्रवाल	किशोर पब्लिशिंग हाउस परेड, कानपुर-1
2	भारतीय अर्थव्यवस्था	रुद्र दत्त, के. पी. एम. सुंदरम	एस. चंद एंड कंपनी लि, रामनगर, नई दिल्ली
3	भारतीय परिवहन की समस्याएं और सिध्दांत	डॉ. विष्णुदत्त नागर	कैलाश पुस्तक सदन, ग्वालियर, 1964
4	उच्च स्तरीय लागत समस्याएं	प्रो. एम. एल. ओसवाल	रमेश बुक डिपो, जयपुर, 2005
5	www.msrtc.com		
6	www.cirtindia.com		

#### पत्र-पत्रिकाएं एवं निवेदन :

- 1) Annual Reports of MSRTC (1999-2000 to 2008-2009)
- 2) Indian Journal of Transport Management, CIRT, Pune.
- 3) योजना मासिक, दिल्ली
- 4) इकोनामिक्स टाइम्स, नई दिल्ली

