

महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम में लागत संबंधित विश्लेषण-एक लघु शोध अध्ययन

डॉ. सतीश देवानी*

सार

आज व्यापार, व्यवसाय एवं उद्योगों का जो विकास दिखाई दे रहा है उसमें परिवहन के साधनों का अदभुत योगदान है। आदि मानव ने पहिले का विकास किया था और सत्य तो यह कि इसके विकास से ही परिवहन के साधनों का विकास भी प्रारंभ हो गया था। 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 लचीला साधन है जिसने देश के जन-जन को आपस में जोड़ दिया है। यह सस्ता, सुगम एवं विकेंद्रीय साधन है। आज प्रजातंत्रिक कल्याणकारी राज्य सरकारों का कार्य केवल रक्षा, सुरक्षा एवं कानून व्यवस्था तक ही सीमित नहीं रहा है, बल्कि राज्य सरकारों को जन सुविधा हेतु अनेक सेवाएं सुलभ करवानी होती हैं। इसी क्रम एवं उद्देश्य से महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम यात्री बसों का संचालन कर सुगम, सुलभ, मित्तव्ययी व दुतगामी यात्री परिवहन सेवा सुलभ करवा रहा है। किंतु यह कार्य वर्तमान घोर परिवहन प्रतिस्पर्धा के युग में सरल व सहज नहीं है। इतनी व्यापक परिवहन सेवाओं के सृजन हेतु निगम को अनेकों संचालन लागतें लगानी पड़ती हैं। लागत से आशय व्यय की उस राशि से है जो किसी वस्तु विशेष लाभ एवं सुविधा को प्राप्त करने के लिये की जाती है। इस शोध कार्य में महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम के एक दशक (1999-2009) के लागतों का विश्लेषण तथा विवेचनप्रतिशत(%) के आधार पर किया गया है तथाभविष्य के एक दशक के लिये लागतों का अनुमान प्रक्षेपण सीधी रेखा पध्दति द्वारा आलेख स्वरूप तथा विस्तार पूर्वक दर्शाया गया है। शोध कार्य से इस निष्कर्ष पहुंचते हैं कि अध्ययनकाल अवधि में निगम की लागतप्रायः वृद्धि की ओर अग्रसर रही है। महाराष्ट्र राज्य परिवहन निगम में कुशल प्रबंधन द्वारा लागतें नियंत्रित की जा सकती है।

परिचय

आज व्यापार, व्यवसाय एवं उद्योगों का जो विकास दिखाई दे रहा है उसमें परिवहन के साधनों का अदभुत योगदान है। आदि मानव ने पहिले का विकास किया था और सत्य तो यह कि इसके विकास से ही परिवहन के साधनों का विकास भी प्रारंभ हो गया था। आज परिवहन के साधनों का मानव के आर्थिक, सामाजिक एवं राजनैतिक जीवन में वही महत्व है जो मानव शरीर में रक्त शिराओं का होता 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। ऐसे तो परिवहन के सभी साधनों ने मिलकर देश के आर्थिक, सामाजिक एवं राजनैतिक परिवर्तन को नयी दिशा दी है। जल एवं नभ परिवहन, परिवहन के ऐसे साधन हैं जिनकी पहुंच कुछ सीमित स्थानों एवं व्यक्तियों तक होती है। परिणामस्वरूप संपूर्ण मानव समाज परिवहन के इन साधनों से लाभान्वित नहीं हो पाता। सड़क परिवहन, परिवहन का एक ऐसा व्यापक एवं लचीला 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 धमनियाँ एवं शिराएँ 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 सम्पन्न बढ़ाता है। सड़क मार्ग में मानव, माल, सूचनाओं एवं सेवाओं का आदान-प्रदान सड़क परिवहन कहलाता है। आज प्रजातंत्रिक कल्याणकारी राज्य सरकारों का कार्य केवल रक्षा, सुरक्षा एवं कानून व्यवस्था तक ही सीमित नहीं रहा है, बल्कि राज्य सरकारों को जन सुविधा हेतु अनेक सेवाएं सुलभ करवानी होती हैं। इसी क्रम एवं उद्देश्य से महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम यात्री बसों का संचालन कर सुगम, सुलभ, मित्तव्ययी व दुतगामी यात्री परिवहन

* सहायक प्राध्यापक, वाणिज्य विभाग, दा.रा.बा.सिंधु महाविद्यालय, नागपूर, महाराष्ट्र।

सेवा मुलभ करवा रहा है। किंतु यह कार्य वर्तमान घोर परिवहन प्रतिस्पर्धा के युग में सरल व सहज नहीं है। इतनी व्यापक परिवहन सेवाओं के मृजन हेतु निगम को अनेकों संचालन लागतें लगानी पड़ती हैं। लागत से आशय व्यय की उस राशि से है जो किसी वस्तु विशेष लाभ एवं सुविधा को प्राप्त करने के लिये की जाती है। सरल शब्दों में लागत का अर्थ 'त्याग' से होता है। प्रत्येक ऐसा व्यय या त्याग का मुर्त वस्तुओं एवं सेवाओं की लागत का सुचक होता है। जिन्हें परिवर्तनशीलता या प्रकृति के आधार पर स्थायी, परिवर्तनशील एवं अर्द्धपरिवर्तनशील लागतों में वर्गीकृत किया जा सकता है।

लागत लेखांकन का अर्थ - लागत लेखांकन का आशय वस्तुओं या सेवाओं की लागत निर्धारित करने की रीति एवं प्रक्रिया से है। इसके अन्तर्गत व्ययों का वर्गीकरण, आलेखन, अनुभाजन, विश्लेषण एवं प्रस्तुतिकरण इस प्रकार किया जाता है कि उत्पादित वस्तु एवं सेवा की कुल लागत, प्रति इकाई लागत तथा प्रत्येक व्यय का कुल लागत में लगा अंश ज्ञात किया जा सके। महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम का मुख्य उद्देश्य यात्री वाहनों का संचालन करना है। निगम परिचालन लागत लेखांकन के माध्यम से यात्री बसों द्वारा प्रदान की गयी सेवा की प्रति इकाई लागत का निर्धारण कर यात्रियों को ले जाने की टिकिट दर मुनिश्चित करता है। इस हेतु निगम एक निश्चित अवधि की सेवा संबंधी लागतों का संग्रहण कर कुल संग्रहित लागतों को प्रदत्त की गयी सेवा की इकाईयों से विभाजित कर प्रति इकाई संचालन लागत जैसे - प्रति आधिक कि. मी., प्रति यात्री कि. मी. तथा प्रतिवस-प्रतिदिन का परिकलन करता है।

साहित्य पुनरावलोकन

सयानारायणा ने अवलोकन किया कि मार्ग यातायात की सेवा उसके मूल्य, वाहन के हालात, यात्रा दूरी तथा मार्ग की हालत पर निर्भर करता है। उन्होंने गणन के द्वारा आंध्रप्रदेश से प्राप्त ऑकड़ों के आधार पर अंतरराज्यीय संबंधों को जानने का प्रयास किया है। उन्होंने यह भी अवलोकन किया कि वाहन संचालक के मौलिक गणक का प्रभाव उनके द्वारा संचालित परिवहन उद्योग पर पड़ता है।

आर. आर. खान ने भारत में परिवहन प्रणाली के जाल की रूपरेखा प्रस्तुत की। उन्होंने परिवहन व्यवस्था की एक विस्तृत जानकारी पेश की है। तत्कालीन प्रणाली के अलावा एक परिवहन प्रणाली का एक नया स्वरूप बनाया है तथा "दर्शनीय योजना ऑकड़ें" एक पुस्तक जो परिवहन व्यवस्था से संबंधित विश्लेषणात्मक ऑकड़ों को दर्शाते हैं, प्रस्तुत किया है।

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 सट्टा हो तो मार्ग परिवहन का भविष्य भारत में उज्ज्वल है।

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

दी. नेशनल ट्रांसपोर्ट कमिटी (एन. टी. पी. सी.) ने भारतीय यात्री मार्ग परिवहन में अंतर विभागीय के सन् 1976-77 के ऑकड़ों को लिया और जाना कि वाहनों का प्रयोग तथा यातायात परिवहन की उपयोगिताओं में परिवर्तन चाहिए। समिति ने सलाह दी कि शहरी यातायात में परिवर्तन के साथ ही समाज का विकास संभव है।

केंद्रीय मार्ग परिवहन संस्थान, पुणे (सी. आई. आर. टी.) ने एक संगोष्ठी 'किस तरह मार्ग परिवहन विभाग की आर्थिक स्थिति सुदृढ़ करें?' में, जो 'असोसिएशन ऑफ रोड ट्रांसपोर्ट अंडरटेकिंग, नई दिल्ली' द्वारा की गई थी, सुझाव प्रस्तुत किया एवं शहरी जरूरतों की समस्या, किराया वृद्धि, यातायात अवरूद्धता एवं यातायात प्रबंधन जैसी मुख्य समस्याओं के रूप में राज्य परिवहन में प्रायोगिक सलाह पर योगदान दिया।

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।

राजेश्वरी गंडम (1998), ने अपनी पुस्तक में आंध्रप्रदेश के यातायात सड़क परिवहन विभाग पर राज्य एवं क्षेत्रीय स्तर पर अध्ययन किया। यह विशेष रूप से निगम द्वारा अनुबंधित परिवहन सेवा की बहुमूल्य नीति पर निर्धारित है। विभाग के संस्थान के आयोजन में विकास के साथ-साथ अनेक मुद्दों जैसे आर्थिक लाभ तथा विभाग का विस्तृतीकरण भी शामिल है। दर प्रति किलोमीटर एवं लाभ प्रति किलोमीटर, भार अवलोकन तथा लाभ शिखर पर पहुँचने में आर्थिक एवं सामाजिक प्रदर्शन पर भी शोध किया गया।

शोध कार्य पध्दति

शोध कार्य का उद्देश्य

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

शोध उपकल्पनाएं

- महाराष्ट्र राज्य परिवहन निगम में लागतों में निरन्तर वृद्धि हुई है।
- महाराष्ट्र राज्य परिवहन निगम में लागतें अनियंत्रित रही हैं।
- महाराष्ट्र राज्य परिवहन निगम में कुशल प्रबंधन द्वारा लागतें नियंत्रित की जा सकती हैं।

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 लागतों का अनुमान प्रक्षेपण सीधी रेखा पद्धति द्वारा आलेख स्वरूप तथा विस्तार पूर्वक दर्शाया गया है।

संदर्भ साहित्य

द्वितीय तथ्य निम्नलिखित स्रोतों से प्राप्त किये गये :

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

विश्लेषण तथा विवेचन**महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम में कुल संचालन लागत का अध्ययन**

Year	Total Operating Expense (In Lacs)	Total K/m (In Lacs)	Average No of Vehicle	Per Unit Increase In Material	
				Per K/m Exp. (In Rs.)	Per bus per Year Exp. (In Lacs)
1999-00	232659.56	17388	16741	13.38	13.90
2000-01	259206.41	17944	16916	14.45	15.32
2001-02	266927.26	17827	16794	14.97	15.89
2002-03	276128.06	17656	16510	15.64	16.72
2003-04	287610.14	17652	16121	16.29	17.84
2004-05	334190.46	17976	15952	18.59	20.95
2005-06	327713.46	17213	15756	19.04	20.80
2006-07	351682.68	17352	15352	20.27	22.91
2007-08	374089.61	17885	15446	20.92	24.22
2008-09	409196.05	18131	15695	22.57	26.07
Total	3119403.70	177024	161283	176.11	194.63
Average	311940.37	17702	16128	17.61	19.46

उपरोक्त तालिका यह स्पष्ट कर रही है कि वर्ष 1999-00 में महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम की कुल संचालन लागत 232659.56 लाख रुपये थी जो वर्ष 2008-09 में बढ़कर 409196.05 लाख रुपये हो गयी। अर्थात् लागत में उक्त अवधि में 176536.49 लाख रुपये की वृद्धि हुई। प्रतिशत आधार पर यह वृद्धि 75.88 प्रतिशत आंकी गई। जहां तक प्रति इकाई लागत का प्रश्न है अध्ययन वर्ष 1999-00 में प्रति आधिक किलोमीटर लागत 13.38 रुपये थी जो निरंतर बढ़ते हुए अध्ययनकाल की समाप्ति पर 22.57 रुपये हो गयी। उक्त अवधि में प्रति आधिक कि.मी. लागत में 68.55 प्रतिशत वृद्धि देखने में आयी जबकि संचालित आधिक कि.मी. में 4.27 प्रतिशत वृद्धि हुई। प्रतिवस-प्रतिवर्ष लागत वर्ष 1999-00 में 13.9 लाख रुपये थी जो अध्ययनकाल की समाप्ति पर 26.07 लाख रुपये हो गयी। उक्त अवधि में प्रतिवस-प्रतिवर्ष लागत में 87.55 प्रतिशत वृद्धि दर्ज की गई। अध्ययन अवधि में कुल लागत का औसत 311940.37 लाख रुपये रहा। प्रति आधिक कि.मी. औसत लागत 17.61 रुपये तथा प्रतिवस-प्रतिवर्ष औसत 19.46 लाख रुपये निगम ने वहन की।

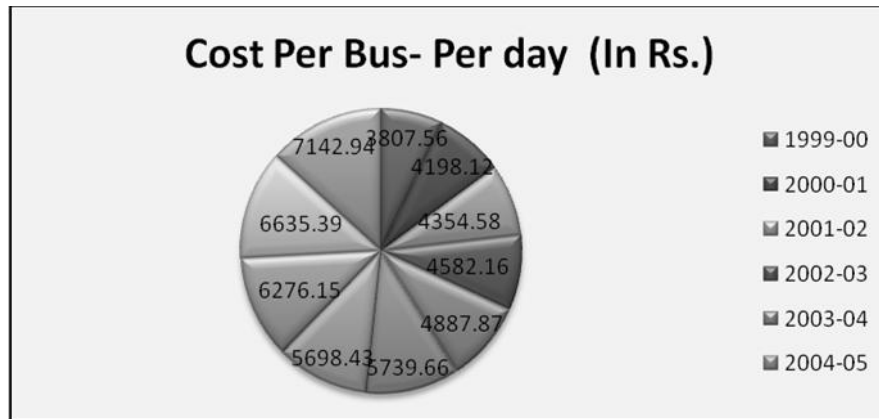
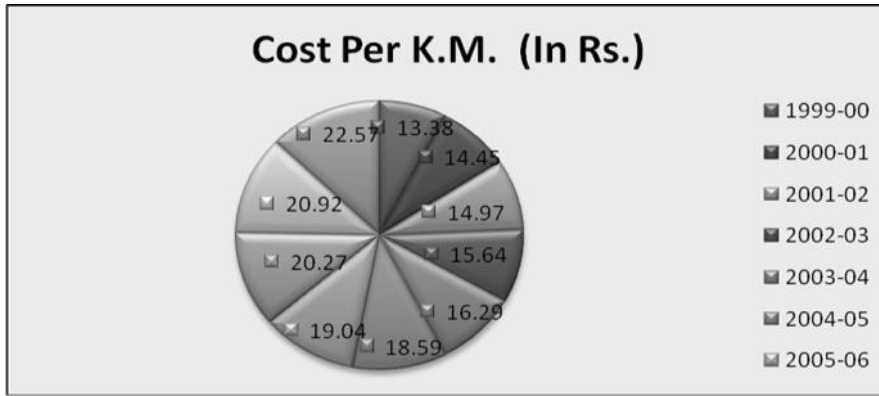
महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम में प्रति इकाई संचालन लागत का तुलनात्मक अध्ययन

Year	Per K/m			Per Bus Per Year		
	Expense (In Rs.)	Increase/Decrease as compare to previous year		Expense (In Lacs)	Increase/Decrease as compare to previous year	
		Rs	%		Lacs	%
1999-00	13.38	0	0	13.90	0	0
2000-01	14.45	1.06	7.96	15.32	1.43	10.26
2001-02	14.97	0.53	3.65	15.89	0.57	3.73

2002-03	15.64	0.67	4.45	16.72	0.83	5.23
2003-04	16.29	0.65	4.18	17.84	1.12	6.67
2004-05	18.59	2.30	14.10	20.95	3.11	17.43
2005-06	19.04	0.45	2.41	20.80	-0.15	-0.72
2006-07	20.27	1.23	6.45	22.91	2.11	10.14
2007-08	20.92	0.65	3.20	24.22	1.31	5.72
2008-09	22.57	1.65	7.90	26.07	1.85	7.65
Total	176.11	9.19		194.63	12.17	0.00
Average	17.61	0.92		19.46	1.22	0.00

महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम के प्रति इकाई लागत समंक

Year	Cost Per K.M. (In Rs.)	Cost Per Bus- Per day (In Rs.)
2000-01	14.45	4198.12
2001-02	14.97	4354.58
2002-03	15.64	4582.16
2003-04	16.29	4887.87
2004-05	18.59	5739.66
2005-06	19.04	5698.43
2006-07	20.27	6276.15
2007-08	20.92	6635.39
2008-09	22.57	7142.94
Total	176.11	53322.87



उपरोक्त आलेख से यह पुष्टि हो रही है कि प्रारंभिक वर्ष 1999-00 में प्रति कि.मी. लागत 13.38 तथा प्रतिबस-प्रतिदिन लागत 3807.56 रुपये रहा जो कि बढ़कर अध्ययनकाल अवधि के अंतिम वर्ष में प्रति कि.मी. लागत 22.57 तथा प्रतिबस-प्रतिदिन

लागत 7142.94 रुपये हुई जो कि लगभग दुगुनी रही। इसका मुख्य कारण संचालन व्यय में वृद्धि तथा डीजल के मूल्य में वृद्धि दिखाई दी।

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

Straight Line Trend of Per Effective K.m. Cost is MSRTC

Year	Per KM Cost (In Rs.) (Y)	(X) Middle Year from the Top 2004.5	X ²	XY	Trend value $Y_c = 17.611 + 1.011x$
1999-00	13.38	-4.5	20.25	-60.21	13.06
2000-01	14.45	-3.5	12.25	-50.56	14.07
2001-02	14.97	-2.5	6.25	-37.43	15.08
2002-03	15.64	-1.5	2.25	-23.46	16.09
2003-04	16.29	-0.5	0.25	-8.15	17.11
2004-05	18.59	0.5	0.25	9.30	18.12
2005-06	19.04	1.5	2.25	28.56	19.13
2006-07	20.27	2.5	6.25	50.67	20.14
2007-08	20.92	3.5	12.25	73.21	21.15
2008-09	22.57	4.5	20.25	101.56	22.16
Total	Y = 176.11	X = 0	X ² = 82.50	XY = 83.48	YC = 176.11

भविष्य के एक दशक के लिये प्रति कि.मी. लागत का अनुमान

Estimated Per Effective K.m. Cost in MSRTC (in Rs.)

Year	17.611	+	1.011	x		=	
2010	17.611	+	1.011	x	5.5	=	23.17
2011	17.611	+	1.011	x	6.5	=	24.18
2012	17.611	+	1.011	x	7.5	=	25.19
2013	17.611	+	1.011	x	8.5	=	26.20
2014	17.611	+	1.011	x	9.5	=	27.22
2015	17.611	+	1.011	x	10.5	=	28.23
2016	17.611	+	1.011	x	11.5	=	29.24
2017	17.611	+	1.011	x	12.5	=	30.25
2018	17.611	+	1.011	x	13.5	=	31.26
2019	17.611	+	1.011	x	14.5	=	32.27

प्रक्षेपण पुर्वानुमान उपरोक्त आलेख से दर्शाया जा रहा है कि स्थायी रेखीय पध्दतनुसार वर्ष 2010 में प्रति कि.मी. लागत 23.17 रुपये जो बढ़कर वर्ष 2019 में 32.27 रहा। इससे यह अनुमान लगाया जा सकता है कि वर्ष 1999-2000 में लागत 13.06 रुपये की तुलना में वर्ष 2019-20 में 32.27 प्रति कि.मी. लागत हो जायेगी।

महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम में प्रतिबस-प्रतिदिन लागत की प्रवृत्ति का प्रक्षेपण

Straight Line Trend of Per Bus-per Day Cost is MSRTC

Year	Cost Per Bus-Perday (In Rs.) (Y)	(X) Middle Year from the Top 2004.5	X ²	XY	Trend value $Y_c = 5332.287 + 369.017x$
1999-00	3807.56	-4.5	20.25	-17134.02	3671.71
2000-01	4198.12	-3.5	12.25	-14693.43	4040.73
2001-02	4354.58	-2.5	6.25	-10886.44	4409.74
2002-03	4582.16	-1.5	2.25	-6873.25	4778.76
2003-04	4887.87	-0.5	0.25	-2443.93	5147.78
2004-05	5739.66	0.5	0.25	2869.83	5516.80
2005-06	5698.43	1.5	2.25	8547.65	5885.81
2006-07	6276.15	2.5	6.25	15690.37	6254.83
2007-08	6635.39	3.5	12.25	23223.88	6623.85
2008-09	7142.94	4.5	20.25	32143.25	6992.86
Total	Y = 53322.87	X = 0	X ² = 82.50	XY = 30443.91	YC = 53322.87

भविष्य के एक दशक के लिये प्रतिबस-प्रतिदिन लागत का अनुमान

Estimated Per Bus-per Day Cost in MSRTC (in Rs.)

Year	5332.287	+	369.017	x		=	
2010	5332.287	+	369.017	x	5.5	=	7361.88
2011	5332.287	+	369.017	x	6.5	=	7730.90

2012	5332.287	+	369.017	x	7.5	=	8099.91
2013	5332.287	+	369.017	x	8.5	=	8468.93
2014	5332.287	+	369.017	x	9.5	=	8837.95
2015	5332.287	+	369.017	x	10.5	=	9206.97
2016	5332.287	+	369.017	x	11.5	=	9575.98
2017	5332.287	+	369.017	x	12.5	=	9945.00
2018	5332.287	+	369.017	x	13.5	=	10314.02
2019	5332.287	+	369.017	x	14.5	=	10683.03

प्रक्षेपण पुर्वानुमान उपरोक्त आलेख से दर्शाया जा रहा है कि स्थायी रेखीय पध्दतिनुसार वर्ष 2010 में प्रतिवस-प्रतिदिन लागत 7361.88 रुपये जो बढ़कर वर्ष 2019 में 10683.03 रहा। इससे यह अनुमान लगाया जा सकता है कि वर्ष 1999-2000 में प्रतिवस-प्रतिदिन लागत 3671.71 रुपये की तुलना में वर्ष 2019-20 में 10683.03 प्रति कि.मी. लागत हो जायेगी।

महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम में लागत संबंधी समस्याएं एवं सुझाव :

महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम जान कल्याण से संबंधित यात्री सेवा निगम है। अमीर एवं गरीब के बीच भेद न रखते हुए निगम अपनी प्रांतीय एवं अंतरप्रांतीय परिवहन सेवा सुलभ करवा रहा है। लागत पक्ष निगम परिवहन सेवा का एक सर्वोपरि पक्ष है। सेवा सृजन हेतु निगम को अनेकानेक लागतें लगानी होती हैं। इनका कुल योग निगम कुल संचालन लागत कहलाता है। प्रस्तुत शोध में लागत के विभिन्न तत्वों का सभी आयामों से गहन अध्ययन पूर्व आयामों में किया जा चुका है।

लागत संबंधी समस्याएं -

- 1। सामग्री लागत कुल संचालन लागत का एक महत्वपूर्ण घटक होती है। इसी कारण सामग्री लागत संबंधी समस्याएं संपूर्ण संचालन लागत को दिशाहीन बना देती हैं। जो एक साथ अपनी सेवा सृजन में कई सामग्रियों को प्रयुक्त करता है। यथा ईंधन, लुबीकेंट, टायर एवं ट्यूब, बैट्री, कल पुर्जे, पुनः निर्माण सामग्री आदि। यदि समग्र रूप से सामग्री लागत की समस्या को देखें तो यह प्रतीत होता है कि निगम में प्रयुक्त सामग्री लागत निरंतर वृद्धि की दिशा में गतिमान है। अध्ययन दशक के प्रारंभ में कुल सामग्री लागत 73198.98 लाख रुपये थी जो अध्ययनकाल के अंत वर्ष 2008-09 में 152679.08 लाख रुपये हो गयी। अर्थात् अध्ययन अवधि में सामग्री लागत में 79480.10 लाख रुपये की वृद्धि हुई। यह वृद्धि 108.58 प्रतिशत रही। सामग्री लागत की इस भारी वृद्धि के कारण चाहे जो भी रहें हों किंतु जनकल्याण यात्री सेवा से जुड़े निगम के लिये यह चिंता का विषय है।
- 2। यातायात, कार्यशाला व रखरखाव तथा प्रशासनिक कार्मिकों पर किये गये व्यय की लागत श्रम लागत का अंग होती है। यातायात कर्मचारियों का अधिक होना निगम की प्रत्यक्ष श्रम लागत की दुसरी समस्या बनी हुई है। अध्ययनकाल के प्रारंभ में कुल वाहतुक 74459 कार्यरत थे जो वर्ष 2008-09 में कम होकर 68375 हो गये। उक्त अवधि में इनमें 8.17 प्रतिशत की कमी आयी किंतु इनमें और भी कमी आने की संभावना है। चालक व परिचालक निगम की रीढ़ होते हैं। किंतु यह वर्ग अभी भी अपने कर्तव्य के प्रति संवेदनशील नहीं है। जिसकी पुष्टि आये दिन दुर्घटना तथा उड़नदस्तों के द्वारा बसों की चेकिंग के दौरान बिना टिकिट यात्री होने से पायी जाती है।
- 3। अप्रत्यक्ष श्रम लागत के अंतर्गत चालक व परिचालक को छोड़कर यातायात विभाग के अन्य कार्मिकों, प्रशासनिक कार्मिकों एवं कार्यशाला व रखरखाव कार्मिकों को शामिल किया जाता है। प्रत्यक्ष श्रम लागत की तर्ज एवं गति के अनुरूप अप्रत्यक्ष श्रम लागत भी निरंतर कमी की ओर अग्रसर है। अध्ययन वर्ष के प्रारंभ में अप्रत्यक्ष श्रम लागत 17107.36 लाख रुपये थी जो घटते हुए अध्ययनकाल के अंत में 9570.9 लाख रुपये हो गयी अर्थात् उक्त अवधि में अप्रत्यक्ष श्रम लागत में 44.05 प्रतिशत की कमी दर्ज की गयी।
- 4। महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम की कुल संचालन लागत में उपरिव्यय लागत का महत्वपूर्ण योगदान होता है। इस लागत की समस्याएं और उपायों का विवेचन करने से पूर्व कुल संचालन लागत संरचना में इसके योगदान को समझना आवश्यक होगा। अध्ययन वर्ष के प्रारंभ वर्ष 1999-00 में कुल संचालन लागत में 73593.33 लाख रुपये उपरिव्यय लागत का था जो कुल लागत का 31.63 प्रतिशत रहा। अध्ययन वर्ष 2008-09 में मौद्रिक रूप से यह लागत 99874.28 लाख रुपये हो गयी हालांकि कुल लागत में इस लागत का प्रतिशत बढ़कर 65.41 प्रतिशत रह गया। उपरिव्यय लागत में अनेकों लागतों को शामिल किया जाता है। जैसे कर, ब्याज, ह्यस, बीमा, अप्रत्यक्ष श्रम एवं विविध उपरिव्यय आदि। उपरिव्यय की संरचना में इस सबका योगदान होता है। करों की बढ़ती दर इस उपरिव्यय लागत की समस्या है।

लागतसंबंधी समस्याओं हेतु सुझाव-

- 1। वाहन बेड़े से नकारा और पुराने वाहनों की विदाई की जावे चाहें प्रतिस्थापन नये वाहन के रूप में नहीं हो सके तो अनुबंधित वाहनों की सेवा ली जावे। चालक के साथ ईंधन की समस्या से निपटने के लिये परिचालकों व कार्यशाला कार्मिकों का भी सहयोग लिया जावे व परिचालक केवल उन्हीं स्थानों पर वाहन रोकने के लिये चालक को बाध्य करे जहां निगम द्वारा ठहराव सुनिश्चित हो। कार्मिकों को जिनका संबन्ध वाहन मरम्मत से होता है यह निर्देश दिये जावे कि वाहन के उन यांत्रिक भागों के प्रति ज्यादा संवेदनशील रहें जिनका सीधा संबन्ध ईंधन खपत से होता है।
- 2। प्रत्यक्ष श्रम लागत की वृद्धि को रोकना काफी चुनौती भरा है क्योंकि कार्मिकों के हितों और अधिकारों की भी अनदेखी नहीं कर सकते। अतः अप्रत्यक्ष श्रम लागत का निदान मानवीय दृष्टिकोण से ही संभव होगा। वेतन व भत्तों की वृद्धि को रोकना अथवा कार्मिकों की छटनी करने की अपेक्षा वाहनों की संख्या में वृद्धि की जानी चाहिये। वाहनों के फेरे बढ़ाने चाहिये। कार्यहीन समय को रोका जाना चाहिये तो यह रचनात्मक पहल ज्यादा फलदायी होगी और श्रम संघर्ष नहीं होगा साथ ही लागत में कमी आवेगी। चालकों और परिचालकों को निगम के प्रति निष्ठावान बनाने के लिये निगम को दंड व पुरस्कार जैसी दोहरी नीति को व्यवहार में लाना होगा इसके लिये निगम को चाहिये कि प्रदेश स्तर पर पांच निष्ठावान परिचालकों तथा पांच दक्ष चालकों को प्रति वर्ष पुरस्कृत व सम्मानित करें और उन्हें पदोन्नति या अन्य मौद्रिक लाभ दें। वहीं कर्तव्य के प्रति लापरवाही बरतने वाले चालकों और परिचालकों के साथ कठोरतापूर्वक व्यवहार करें। यदि पुरस्कार एवं दंड की इस नीति की पालना की गयी तो चालकों और परिचालकों की उत्पादकता में वृद्धि होगी।
- 3। अप्रत्यक्ष श्रम लागत समस्या के समाधान के क्रम में सबसे पहली पहल कार्यशाला व रखरखाव कार्मिकों की संख्या को सीमित करनी होगी। वाहनों की वृद्धि कर, नियुक्ति पर प्रतिबंध लगाकर और आवश्यक योग्यता होने पर रखरखाव कार्मिकों को अन्य निगम विभागों में लगाकर इस समस्या का हल खोजा जाना चाहिये। आज के वैज्ञानिक युग में कम्प्यूटर का बोलबाला है। निगम को अपने केंद्रीय कार्यालय व आगारों में इसका अधिकाधिक प्रयोग करना चाहिये ताकि अप्रत्यक्ष श्रम लागत नियंत्रित हो सके।
- 4। करों की विविधता लेखांकन की दृष्टि से निगम के लिये काफी जटिल एवं कठिन होती है और निगम को अनावश्यक श्रम लगाना पड़ता है। राज्य सरकार को चाहिये कि वह करों की इस विविधता को समाप्त करें और केवल निगम वाहनों से एक ही कर वसूला जावे। मुल्यहास की तरह यह भी एक आवश्यक उपरिव्यय है और जिस पर नियंत्रण निगम नहीं कर सकता क्योंकि बीमा तो आवश्यक है किंतु बीमा कंपनी को चाहिये कि वह ऐसे यात्री सेवा निगमों की प्रीमियम दर अपेक्षाकृत कम रखें वहीं निगम के सामने सब विकल्प खुल गये हैं। निजी व बहुराष्ट्रीय बीमा कंपनियां भी इस क्षेत्र में आ रही हैं। अतः जो बीमा कंपनी प्रीमियम कम लेवे उन बीमा कंपनी से बीमा करवाया जावे।

निगम को सुझाव यह है कि इस उपरिव्यय को नियंत्रण में रखकर निगम पर व्यय का बोझ न बढ़ायें तथा कुशल

प्रशासनिक कर्मचारियों को नियुक्त किया जाये।

संदर्भ ग्रंथ सूची

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. मुंदरम	एस. चंद एंड कंपनी लि, रामनगर, नई दिल्ली
3	भारतीय परिवहन की समस्याएं और सिद्धांत	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 :

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

