



## REVIEW OF RESEARCH

ISSN: 2249-894X

IMPACT FACTOR : 5.2331(UIF)

VOLUME - 7 | ISSUE - 4 | JANUARY - 2018

UGC APPROVED JOURNAL NO. 48514



### भारतीय परिवेश में सड़क परिवहन के विकास की पृष्ठभूमि

बिजय कुमार मिश्रा

शोध छात्र

ललित नारायण मिथिला विश्वविद्यालय, दरभंगा

#### भूमिका

मानव जाति का इतिहास स्थानांतरण या प्रवास की घटनाओं से भरा पड़ा है— अफ्रीका से यूरोप तक, मध्य एशिया से भारत (आर्यों का आगमन) तक, बर्फीले अटलांटिक को पार कर उत्तरी अमेरिका से अलास्का और आर्कटिक क्षेत्रों तक तथा इन स्थानों



से वापसी भी। इन सभी में मनुष्यों और सामान का आवागमन तो हुआ ही होगा। इसलिए परिवहन के साधन मनुष्य के विकास में सदैव महत्वपूर्ण कारक थे— चाहे वे पैदल हो, बैलगाड़ी हो, घोड़े, गधे, याक, ऊंट हो या आसमान में उड़ते विमान हो, तो आपको कुछ ही घंटों में दुनिया के एक छोर से दूसरे छोर तक पहुंचा देते हैं।

आज जब हम परिवहन की बात करते हैं तो हमारा आशय होता है— राजमार्ग या उन्नत राजमार्ग (सुपर हाईवे), त्वरित पटरियों पर दौड़ती बुलेट ट्रेन और शहरी जीवन का कार्याकल्प करने वाली मेट्रो रेल आदि। लोगों और सामान को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने के लिए सड़क परिवहन ही अब तक सबसे प्रमुख साधन बना हुआ है। इसका अर्थ है कि किसी भी देश को एक छोर से दूसरे छोर तक और सुदूर तथा दुर्गम क्षेत्रों तक पहुँचाने वाली अच्छी और बेहतर रख-रखाव वाली सड़कों की आवश्यकता होती है। हमारे पुरखों की ही तरह यह पीढ़ी भी प्रवासी है, जो आजीविका की तलाश में अपने गृहनगर से बड़े शहरों की ओर चली जाती है। छुट्टी मनाने के लिए घुमने का चलन भी आजकल बढ़ गया है। इसके अलावा दूध और सब्जियां या फ्रिज और वाशिंग मशीन जैसी उपभोक्ता तथा गैर उपभोक्ता सामग्री भी एक स्थान से दूसरे स्थान तक भेजी जाती है। इस प्रकार सड़क अर्थव्यवस्था के केंद्र सरीखी हो गई है। इसलिए भारत जैसी विकासशील अर्थव्यवस्था के लिए अधिक सड़कों की योजना बनाना और निर्माण करना, देश के सुदूरतम भागों को भी जोड़ना सरकार की 'मेक इन इंडिया' नीतियों के कारण विशेष रूप से महत्वपूर्ण हो जाता है।

अगर हम भारतीय परिवेश में सड़क परिवहन के विकास की पृष्ठभूमि में जाएं तो हम पाते हैं कि बीसवीं सदी के दूसरे दशक में प्रथम विश्व युद्ध के दौरान मोटर वाहनों का महत्त्व बढ़ गया था और अनेक मोटरें युद्धोपरान्त युद्ध-क्षेत्र से बाहर आकर जनसाधारण की सेवा करने लगी थी। फलस्वरूप रेल तथा मोटरों में प्रतिस्पर्धा का प्रादुर्भाव हुआ। इस प्रतियोगिता की शिकायत सन् 1926-27 में रेल बोर्ड ने अपनी वार्षिक रिपोर्ट में की। सन् 1928 में जयकर समिति और सन् 1933 में मिचेल-किर्कनैस समिति ने इस तथ्य की ओर ध्यान आकर्षित किया कि मोटरों से प्रतियोगिता के कारण रेलों को काफी नुकसान उठाना पड़ रहा है। अतः रेलों को हानि से छुटकारा दिलाने के लिए रेल और मोटर में प्रतियोगिता के स्थान पर समन्वय की आवश्यकता महसूस की गयी। इस कार्य में केन्द्रीय सरकार, प्रान्तीय सरकार तथा मोटर मालिक तीनों पक्षों की रुचि थी। किन्तु सन् 1947 तक कोई विशेष प्रगति समन्वय हेतु नहीं सम्भव हो सकी।

रेलों को अनावश्यक संघर्ष तथा प्रतियोगिता से बचाने के लिए केन्द्रीय सरकार ने रेल बोर्ड की सहायता से एक त्रिदलीय योजना बनायी जिसमें भारतीय रेलें, प्रान्तीय सरकारें और मोटरों के मालिक मिलकर सम्मिलित दायित्व में संयुक्त पूँजी कम्पनी की स्थापना करें किन्तु मोटर मालिकों के असहयोग के कारण यह योजना सफल न हो सकी। स्वतंत्रता के पश्चात् एक बार फिर प्रान्तीय सरकारों ने मोटर मालिकों को साथ लेकर कम्पनियों बनाने के प्रयत्न किये, किन्तु वे निष्फल सिद्ध हुए। अन्त में उन्हें मोटरें अपने हाथ में लेनी पड़ी। सर्वप्रथम उत्तर प्रदेश में मई, 1947 में सरकारी मोटरें चलना प्रारंभ हुआ। उत्तर प्रदेश का अनुसरण करते हुए अन्य राज्यों में भी ऐसा ही किया।

वाहन में आवश्यकता से अधिक यात्री भर लेना, मनमाना किराया वसूल करना, पुराने तथा दोषयुक्त वाहनों का संचालन करना, बसों के अनुरक्षण पर ध्यान न देना, समय-पालन में अनियमितता, यात्रियों की सुख-सुविधाओं पर ध्यान न देना इत्यादि निजी क्षेत्र द्वारा संचालित बस सेवाओं के वे दोष थे जिन्होंने सरकार को सड़क सेवाओं के राष्ट्रीयकरण हेतु बाध्य किया। कुछ राज्यों (रियासतों) में स्वतंत्रता से काफी पहले सरकारी सेवाएँ प्रारंभ हो गयी थी। मध्य भारत में सन् 1916 से, हैदराबाद में सन् 1932 से, ट्रावनकोर-कोचीन में सन् 1938 से, कच्छ में सन् 1942 से तथा मध्य प्रदेश में सन् 1945 से सीमित क्षेत्र में सरकारी सेवाएँ चालू थीं।<sup>8</sup> किन्तु इस दिशा में सर्वप्रथम प्रभावी कदम मई, 1947 में उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा उठाया गया। वर्तमान में भारत के सभी राज्यों तथा केन्द्रशासित प्रदेशों में बस सेवाओं का आंशिक या पूर्णरूपेण राष्ट्रीयकरण कर दिया गया है। राज्य सरकारों के मार्ग की कानूनी बाधाओं के निराकरण हेतु केन्द्रीय सरकार ने सन् 1948 में सड़क परिवहन निगम अधिनियम बनाया जिसे सन् 1950 में एक नया रूप दिया गया। इस अधिनियम के अन्तर्गत सड़क सेवा संचालन के लिए राज्यों में स्वायत्त निगम बनाने की व्यवस्था है जिसमें केन्द्रीय सरकार, सम्बन्धित राज्य सरकार तथा सामान्य जनता की भागीदारी होती है।

### राज्य सड़क परिवहन सेवाओं का संगठन प्रारूप

प्रत्येक व्यवसाय एवं संगठन की सफलता के लिए आवश्यक है कि उसके लिए उचित प्रारूप का चयन किया जाय। संगठन का प्रारूप उपक्रम की सफलता और विफलता पर महत्वपूर्ण प्रभाव डालता है। यदि प्रारूप उचित है तो यह अच्छे प्रशासन का विकास कर सुदृढ़ प्रबन्ध एवं क्षमतापूर्ण सेवाएँ तथा उत्पादन प्रदान कर सकता है।

भारत में राज्य सड़क परिवहन सेवाओं को चार संगठन प्रारूपों के अन्तर्गत संचालित किया जा रहा है। ये प्रारूप हैं:

1. विभागीय प्रारूप
2. लोक निगमीय प्रारूप
3. सरकारी कम्पनी
4. नगर महापालिका द्वारा संचालित सड़क सेवाएं

### विभागीय प्रारूप

राज्य सड़क परिवहन सेवाओं को संगठित करने का यह सबसे प्राचीनतम स्वरूप है। इस प्रारूप के अन्तर्गत उपक्रम का पूर्ण स्वामित्व सरकार के पास रहता है और जिसका प्रबंध किसी मंत्रालय द्वारा या उसके किसी विभाग द्वारा अथवा अन्तर्विभागीय समिति या मण्डल द्वारा किया जाता है। मोटर वाहन अधिनियम की धारा 133-अ के अन्तर्गत विभिन्न राज्यों तथा केन्द्र शासित प्रदेशों में यातायात को नियमित एवं नियंत्रित करने के साथ-साथ मोटर वाहनों को पंजीकृत करने तथा अनुज्ञा प्रदान करने के लिए परिवहन मंत्रालय की स्थापना की गयी। इस विभागीय संगठन या मंत्रालय प्रारूप की मुख्य विशेषताएं इस प्रकार हैं:

- विभागीय संगठन में पूरा विनियोग सरकार द्वारा किया जाता है। ऐसे उपक्रम के लिए प्रतिवर्ष आवश्यक वित्त की व्यवस्था सरकार के बजट में की जाती है तथा इसे अपनी आय को सरकारी खजाने में जमा करना होता है।
- इस संगठन में कर्मचारियों की नियुक्ति की पद्धति और सेवा की शर्तें लोक सेवकों की भाँति होती है।
- इस प्रकार के संगठन पर सरकार के अन्य विभागों या मंत्रालयों की भाँति बजट, लेखा तथा अंकेक्षण से संबंधित नियम लागू होते हैं।
- न्यायिक व्यवस्था में ऐसे संगठनों को राज्य की सार्वभौमिकता जनित मुक्ति होती है तथा इनके विरुद्ध सरकारी अनुमति के बिना वाद प्रस्तुत नहीं किया जा सकता है।

पूर्ण सरकारी नियंत्रण, पूर्ण गोपनीयता, नियमित कार्य-व्यवस्था, जनता के धन का सदुपयोग इत्यादि इस प्रारूप की मुख्य लाभ हैं। दूसरी ओर, यह प्रारूप अधिकारों के केन्द्रीकरण, लालफीताशाही, लोच की कमी, योग्य कर्मचारियों का अभाव इत्यादि अवगुणों से ग्रस्त है। विभागीय संगठनों के अवगुणों को दूर करने के लिए गत वर्षों में नयी तकनीकें विकसित की गयी हैं तथा कठोर नियमों में लोचता लाई गई है।

महत्वपूर्ण है कि जब राज्य सरकारों ने बस सेवाएं उपलब्ध कराना प्रारंभ किया तो इस हेतु परिवहन मंत्रालय के अन्तर्गत एक 'रोडवेज विंग' स्थापित किया गया। इस विंग का मुख्य कार्य राज्य बस सेवाओं का सुचारु रूप से संचालन करना है। परिवहन आयुक्त/नियंत्रक उक्त रोडवेज विंग का सर्वोच्च अधिकारी होता है। 31 मार्च, 2016 को 8 बस सेवाएं विभागीय स्वरूप के अन्तर्गत संचालित की जा रही थी।

### लोक या सार्वजनिक निगम

लोक निगम एक ऐसी स्वायत्त संस्था है जिसकी स्थापना राज्य सरकारों के विशिष्ट अधिनियम के अन्तर्गत की जाती है। इसकी सामान्य नीतियों को निर्धारण तो सरकार करती है, लेकिन दिन-प्रतिदिन के प्रबंधकीय एवं वित्तीय

कार्यों में इसे काफी स्वतंत्रता प्राप्त होती है। स्वतंत्र निगम द्वारा सड़क सेवाओं के प्रबंध एवं संचालन के निम्नांकित लाभ हैं:

- लोक निगम पूर्णतः स्वायत्तता प्राप्त संस्था के रूप में होते हैं, अतः इनके आन्तरिक कार्य-संचालन में सरकारी हस्तक्षेप नहीं होता है।
- इसमें सरकारी विभागों की लालफीताशाही नहीं रहती, नीतियाँ प्रभावपूर्ण तथा स्थायी होती हैं।
- निगम की कार्य-संचालन एक संचालक-मण्डल द्वारा किया जाता है, जिसमें वाणिज्यिक, प्रशासकीय, वित्तीय एवं मानव संसाधन नीतियों के अच्छे जानकार रखे जाते हैं। फलतः निगम की विशेषज्ञों की सेवाओं का लाभ प्राप्त होता है।
- राजनैतिक हस्तक्षेप कम होने के कारण, निगम की क्रियाओं का संचालन क्षमतापूर्वक तथा व्यावसायिक आधार पर करना सम्भव होता है।
- लोक निगम के प्रबंध तथा संचालन में उद्योगपतियों, श्रमिकों तथा उपभोक्ताओं के प्रतिनिधियों को सम्मिलित करना संभव है जिससे सभी पक्षों को लाभ होता है।
- निगम का कार्य-संचालन विभागीय उपक्रमों की भाँति किन्हीं कठोर नियमों के आधार पर नहीं होता, जिससे कार्य एवं प्रबंध में पर्याप्त लोच रहती है।

उपरोक्त लाभों के साथ-साथ लोक निगम की कुछ सीमाएं भी हैं जो निम्नांकित हैं:-

- निगमों की स्वायत्तता मंत्रियों तथा विभागीय अधिकारियों के हस्तक्षेप के कारण सीमित हो जाती है।
- अधिनियम के अन्तर्गत संचालन सम्बन्धी अथवा नीति-निर्धारण सम्बन्धी अधिकार को सरकार अपने लिए सुरक्षित कर लेती है। अतः निगम सरकार की नीति का अन्धानुकरण करने के अतिरिक्त कुछ नहीं कर सकते।
- वर्तमान लोक निगम जाँच-पड़ताल तथा अंकेक्षण सम्बन्धी प्रावधानों के शिकंजे में बुरी तरह जकड़े हैं।
- लोक निगमों में वित्तीय स्वायत्तता होती है। अतः निगम के अधिकारियों तथा कर्मचारियों द्वारा निजी हितों की पूर्ति हेतु निगम के धन का दुरुपयोग होने की संभावना रहती है।

उपरोक्त सीमाओं के बावजूद इनके लाभों के कारण विकास और जनोपयोगी कार्यों में लगे लोक उपक्रमों के संगठन के लिए निगम प्रारूप को श्रेष्ठ प्रारूप कहा जा सकता है। इसीलिए भारत के प्रमुख राज्यों में सड़क सेवाएं इसी प्रारूप के अन्तर्गत संचालित की जा रही हैं।

### सरकारी कम्पनी

अधिनियम, 1956 की धारा 617 के अनुसार, सरकारी कम्पनी वह कम्पनी है जिसके कम से कम 51 प्रतिशत अंश केन्द्रीय सरकार के पास अथवा राज्य सरकार अथवा राज्य सरकारों के पास अथवा आंशिक रूप से केन्द्रीय सरकार तथा एक राज्य सरकार या कई सरकारों के पास हैं।<sup>11</sup> स्थापना में सरलता, पर्याप्त स्वतंत्रता एवं लोच, तुलनात्मक अध्ययन में सुविधा, निजी व लोक हितों में समन्वय, व्यवसायिक सिद्धांतों के आधार पर प्रबंध इत्यादि सरकारी कम्पनी की विशेषताएं हैं जिनके कारण हमारे देश में राज्य सड़क सेवाओं के संगठन का यह प्रारूप निःसंदेह लोकप्रिय है। परंतु यह

स्वरूप छोटे राज्य सड़क परिवहन प्रतिष्ठानों तक ही सीमित है। बड़े परिवहन प्रतिष्ठानों का संचालन विभागीय संगठन अथवा निगमीय स्वरूप के अन्तर्गत किया जाता है। तमिलनाडु में प्रत्येक संभाग के लिए एक सरकारी कम्पनी का निर्माण किया गया है। भारत में संचालित 25 सरकारी कम्पनियों में से 20 कम्पनियाँ तमिलनाडु में कार्यरत है।

### नगर महापालिका द्वारा संचालित बस सेवाएं

भारत में कुछ गिनी-चुनी नगर महापालिकाओं द्वारा बस सेवाएं संचालित की जा रही है। इनका संचालन संबंधित नगर महापालिका की सीमा के अन्तर्गत होता है। भारत में 31 मार्च, 2016 को 10 नगर बस सेवा विभिन्न राज्यों में नगर महापालिका द्वारा संचालित की जा रही थी।

#### तालिका 1

#### विभिन्न संगठनों प्रारूपों के अन्तर्गत राज्य सड़क सेवाएं

क्रम संख्या	संगठन प्रारूप	उपक्रमों की संख्या	कुल की प्रतिशत
1.	विभागीय	8	11.77
2.	लोक निगमीय	25	36.76
3.	सरकारी कम्पनी	25	36.76
4.	नगरमहापालिका	10	14.71
	योग	68	100.00

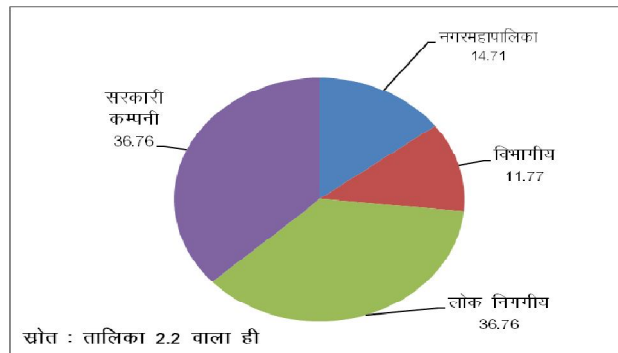
(स्रोत: एस०टी०यू०-प्रोफाइल एण्ड परफारमेंस, सी०आई०आर०टी०, पूणे)

तालिका 1 से स्पष्ट रूप से दृष्टिगोचर है कि भारत में लोक निगमीय तथा सरकारी कम्पनी दोनों प्रारूप समान रूप से लोकप्रिय है। किन्तु, निगमीय स्वरूप बड़ी तथा सरकारी कम्पनी प्रारूप छोटी राज्य राज्य सड़क सेवाओं के लिए सामान्यतया प्रयोग किया जाता है।

#### चित्र 1

#### विभिन्न संगठन प्रारूपों के अन्तर्गत राज्य सड़क सेवाएं

(31 मार्च, 2016)



### राज्य सड़क सेवाओं की वर्तमान स्थिति

भारत में 1 अप्रैल 2016 को विभिन्न प्रारूपों के अन्तर्गत 68 राज्य सड़क सेवाएं संचालित की जा रही थी। इन सेवाओं में 1991-92 में 7,69,456 कर्मचारियों को रोजगार मिला हुआ था। 1999-2000 में यह संख्या बढ़ते हुए 7,93,810 हो गयी, किन्तु इसके पश्चात् इसमें गिरावट आयी तथा यह उत्तरोत्तर घटते हुए 2005-06 में 6,84,461 हो गयी। 2013-14 की संख्या 762357 में 1.7 फीसदी की कमी के साथ 2014-15 में राज्य पथ परिवहन निगम कर्मचारियों की संख्या 749103 रह गई है।

बस किसी भी सड़क सेवा की मूल सम्पत्ति होती है तथा सड़क सेवा का मुख्य कार्य वाहन संचालन होता है। तालिका 2.3 से स्पष्ट है कि एक दो वर्ष को अपवादस्वरूप छोड़कर राज्य सड़क सेवाओं के वाहन बेड़े में निरंतर वृद्धि हुई है। यह 1981-82 में 78,869 था जो 1999-00 में निरंतर बढ़ते हुए 1,18,123 हो गया। लेकिन 2002-03 को छोड़कर 2000-01 से इस बेड़े में गिरावट आना प्रारंभ हुआ जो निरंतर घटते हुए वर्ष 2005-06 में 1,12,159 रह गया। पूँजी की कमी के कारण पुराने वाहनों को नये में न बदल पाना इस गिरावट का मुख्य कारण रहा। पुनः बेड़े में वृद्धि दृष्टिगोचर होने लगा है जो वर्ष 2014-15 में बढ़कर 1,40,497 हो गया। वाहन बेड़े में यात्री बस, माल वाहक ट्रक तथा अन्य वाहन को शामिल किया जाता है।

### तालिका-2 राज्य परिवहन सेवाओं का वाहन बेड़ा

वर्ष	वाहन बेड़ा
1981-82	78,869
1985-86	90,153
1988-89	1,06,590
1991-92	1,07,052
1992-93	1,09,736
1993-94	1,11,163
1994-95	1,11,538
1995-96	1,11,081
1996-97	1,13,437
1997-98	1,15,203
1998-99	1,16,007
1999-00	1,18,123
2001-01	1,15,231
2001-02	1,14,725
2002-03	1,14,936
2003-04	1,14,333
2004-05	1,13,266
2005-06	1,12,159
2013-14	1,40,461
2014-15	1,40,497

### स्रोत: स्टेट ट्रांसपोर्ट अण्डरटेकिंग्स के वार्षिक प्रतिवेदन, सी0 आई0 आर0 टी0, पूणे

राज्य सड़क सेवाओं द्वारा समग्र रूप से संचालित किलोमीटर में उल्लेखनीय रूप से प्रगति हुई है। तालिका 2 से स्पष्ट है कि 1991-92 से 1999-2000 तक की अवधि में उक्त किलोमीटर 941 करोड़ से बढ़कर 1219 करोड़ हो गए। एक दो वर्षों (उदाहरणार्थ-2001-01 तथा 2002-03) को अपवादस्वरूप छोड़कर इन सेवाओं द्वारा संचालित किलोमीटर में निरंतर वृद्धि हुई है। वर्ष 2014-15 में सर्वाधिक किलोमीटर 1604 करोड़ संचालित किए गए।

राज्य सड़क सेवाओं द्वारा समग्र रूप से परिवहित यात्रियों की संख्या को तालिका 4 में दर्शाया गया है। तालिका से स्पष्ट है कि प्रतिवर्ष प्रतिदिन औसत यात्रियों की संख्या 606 (वर्ष 1993-94) तथा 679 (1995-96) के मध्य रही है। 2001-2006 के पाँच वर्षों की अवधि में उक्त औसत में गिरावट की प्रवृत्ति दृष्टिगोचर होती है। जहाँ तक प्रतिदिन परिवहित यात्रियों की कुल संख्या का प्रश्न है, यह 5.61 करोड़ (2002-03) तथा 6.72 करोड़ (1999-2000) के मध्य रही है।

### तालिका 3

#### राज्य सड़क सेवाओं द्वारा संचालित किलोमीटर (करोड़ में)

वर्ष	संचालित किलोमीटर
1991-92	941
1992-93	985
1993-94	1018
1994-95	1047
1995-96	1072
1996-97	1074
1997-98	1129
1998-99	1176
1999-00	1219
2000-01	1197
2001-02	1201
2002-03	1171
2003-04	1240
2004-05	1237
2014-15	1604

स्रोत:- स्टेट ट्रांसपोर्ट अण्डरटेकिंग्स के वार्षिक प्रतिवेदन, सी0 आई0 आर0 टी0, पूणे,

**तालिका 4**  
**राज्य परिवहन सेवाओं द्वारा परिवहित यात्री**

वर्ष	प्रति बस प्रतिदिन औसतन यात्रियों की संख्या	प्रतिदिन परिवहित यात्री (करोड़ में)
1991-92	623	5.96
1992-93	607	5.92
1993-94	606	5.72
1994-95	656	6.12
1995-96	679	6.38
1996-97	678	6.40
1997-98	650	6.43
1998-99	645	6.69
1999-00	662	6.72
2001-01	647	6.36
2001-02	633	5.98
2002-03	627	5.61
2003-04	620	5.69
2004-05	607	6.06
2005-06	616	6.20

स्रोत: स्टेट ट्रांसपोर्ट अण्डरटेकिंग्स के वार्षिक प्रतिवेदन, सी0आई0आर0टी0, पूणे

**पूँजी संरचना तथा वित्तीय निष्पादन**

राज्य सड़क सेवाओं में विनियोजित पूँजी की राशि को तालिका 2.6 में प्रस्तुत किया गया है। तालिका से स्पष्ट है कि 15 वर्षों में राज्य सेवाओं में विनियोजित पूँजी की राशि दो गुने से भी अधिक हो गयी। जहाँ वर्ष 1991-92 में 5,203.67 करोड़ रूपए इन सेवाओं में लगे थे, वहाँ वर्ष 2005-06 में यह बढ़कर 11,490.99 करोड़ रूपए हो गए। इस पूँजी में केन्द्रीय तथा राज्य सरकारों का संयुक्त रूप से अंशदान 8542.04 हजार करोड़ रूपए अर्थात् 74.33 प्रतिशत था। भारतीय औद्योगिक विकास निगम, भारतीय जीवन बीमा निगम, तथा अन्य बैंकों से ऋण पूँजी के रूप में प्राप्त राशि 2601.84 करोड़ रूपए अर्थात् लगभग 23 प्रतिशत थी। केन्द्रीय तथा राज्य सरकारों से अंशदान न मिल पाने के कारण राज्य सड़क सेवाएं सामान्य तथा अन्य रिजर्वों के अतिरिक्त खुले बाजार से प्राप्त ऋण पूँजी पर विशेष रूप से आश्रित है। विभिन्न वाणिज्यिक संस्थाओं से प्राप्त ऋण पर राज्य सड़क सेवाओं को विपुल धनराशि ब्याज के रूप में देनी पड़ती है। इन सेवाओं को सामाजिक दायित्वों का निर्वहन करना पड़ता है। पूँजी अभाव के कारण बसों का एक अच्छा प्रतिशत 'ओवरएज' हो चुका है।



राज्य सड़क परिवहन सेवाओं के वित्तीय परिणामों का अवलोकन किया जा सकता है। इन सेवाओं की आय में निरंतर वर्ष दर वर्ष वृद्धि हुई है। जहाँ 1981-82 में इस सेवाओं के कुल आय 1,768.43 करोड़ रुपये थी, वहाँ वर्ष 2014-15 में यह आय राशि 51033.53 करोड़ रूपए हो गयी। इसी के साथ-साथ इन सेवाओं की संचालन लागत में भी लगातार वृद्धि हुई। जहाँ वर्ष 1981-82 में इन सेवाओं की कुल संचालन लागत 2,077.59 करोड़ रूपए थी, वहाँ वर्ष 2014-15 में यह लागत बढ़कर 6183.69 करोड़ रूपए हो गयी। आय तथा लागत में वृद्धि का कारण इन सेवाओं के संचालन क्षेत्र में विस्तार होना है। महत्वपूर्ण है कि लागत में वृद्धि दर आय से अधिक रही है। इसके फलस्वरूप इन सेवाओं को हमेशा घाटे का सामना करना पड़ा है। विगत वर्षों में परिवहन सेवा में प्रयुक्त विभिन्न मदों के मूल्य में अभूतपूर्व वृद्धि हुई है। सभी वर्षों में राज्य सड़क सेवाओं ने हानि अर्जित की है। हानि की राशि 309.16 करोड़ रूपए (वर्ष 1981-82) से 10810.16 करोड़ रूपए (वर्ष 2014-15) के मध्य रही है।

दिल्ली परिवहन सेवा द्वारा सर्वाधिक घाटा अर्जित किया गया है। वर्ष 1991-92 में 32 राज्य सड़क सेवाओं के आँकड़े उपलब्ध थे जिनमें से मात्र सात सेवाओं ने लाभ अर्जित किया। जबकि 2005-06 में 29 सेवाओं में से मात्र पाँच सेवाओं ने लाभ कमाया। वहीं 2014-15 में 46 सेवाओं में से मात्र तीन सेवाओं ने लाभ कमाया। लाभ अर्जित करने वालों में उड़ीसा एस0 टी0 सी0, उत्तर प्रदेश एस0 टी0 सी0 तथा पंजाब एस0टी0सी0 थे।

### निष्कर्ष

स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात देश में आधारभूत संरचना के निर्माण के अवयव के रूप में मार्ग के साथ-साथ परिवहन तंत्र के समुचित विकास हेतु केन्द्र सरकार ने सड़क परिवहन अधिनियम, 1950 अधिसूचित किया। उक्त अधिनियम के अन्तर्गत सरकार के द्वारा विभागीय स्तर पर जनवरी 1953 से बस सेवाओं का संचालन प्रारंभ किया गया। सरकार के विभाग पर बढ़ते उत्तरदायित्व को कम करने, सड़क परिवहन तंत्र के तीव्र विकास तथा दूरस्थ इलाकों में भी परिवहन के सुचारु व्यवस्था के उद्देश्य से रोड ट्रांसपोर्ट एक्ट 1950 के तहत बिहार सरकार के द्वारा 1 मई 1959 को बिहार राज्य पथ परिवहन निगम की स्थापना की गई। निगम एक लोकोपयोगी, व्यावसायिक परंतु वैधानिक संस्थान है। इसकी स्थापना का मुख्य उद्देश्य यात्रियों को सुरक्षित, पर्याप्त, मितव्ययी, समन्वित तथा सुव्यवस्थित बस सेवा उपलब्ध कराना है।

इस समय राज्य पथ परिवहन सेवाओं का कुल बस बेड़ा 140,497 का है। महाराष्ट्र राज्य पथ परिवहन निगम सर्वाधिक बस बेड़े के साथ पहले स्थान पर है। बस बेड़े में बसे औसतन 2 वर्ष से 11.8 वर्ष पुरानी है। बिहार पथ परिवहन निगम सर्वाधिक पुरानी बस बेड़ों के साथ सबसे निचले पायदान पर है। वही, वृहद मुम्बई, पुणे तथा पंजाब राज्य पथ परिवहन सेवाओं में कोई भी समयातीत बसें नहीं हैं। महाराष्ट्र पथ परिवहन निगम के कर्मचारियों की संख्या सबसे अधिक (107,500) है। 31 राज्य पथ परिवहन निगमों के कर्मचारियों की संख्या में कमी आई है। 16 निगमों के कर्मचारियों की कार्य क्षमता में कमी आई है।

गत वर्ष के मुकाबले वर्ष 2014-15 का कुल राजस्व 0.76 फीसदी बढ़कर कुल 51033.53 करोड़ रूपए हो गया। महाराष्ट्र पथ परिवहन निगम (7258.66 करोड़ रूपए), आंध्र प्रदेश पथ परिवहन निगम (4807.68 करोड़ रूपए) तथा तेलंगाना पथ परिवहन निगम (3990.84 करोड़ रूपए) की कमाई के साथ सर्वाधिक राजस्व प्राप्त करने वाले प्रतिष्ठान रहे।

इन परिवहन सेवाओं के कुल लागत का करीबन 71 फीसदी कर्मचारियों एवं ईंधन पर व्यय हुआ है। पिछले वर्ष के मुकाबले लागत में 1.68 फीसदी की वृद्धि हुई है।

इतना ही नहीं, भारत में राज्य बस परिवहन सेवाओं पर कर-भार भी अत्यधिक है। वाहन कर, परमिट शुल्क, यात्री पर इत्यादि के नाम से अनेक कर सड़क सेवा संचालित करने वालों को चुकाने होते हैं। हम कह सकते हैं कि मोटर बस परिवहन विभिन्न करों के बोझ तले दबा हुआ है। मोटर वाहन कर जाँच समिति, 1950, कराधान जाँच आयोग, 1953: योजना आयोग अध्ययन समुदाय, 1955: सड़क परिवहन कर जाँच समिति, 1967: परिवहन नीति समिति इत्यादि सभी ने एक मत से मोटर वाहनों के कर-भार में कमी लाने तथा उसमें समन्वय लाने का विचार व्यक्त किया है।

### सन्दर्भ:

1. कश्यप, जगन्नाथ (2015), परिवहन, क्षेत्र: आर्थिक पक्ष, योजना, वर्ष 59, अंक 11, नवंबर, पृ0 35
2. योजना, 1-5 अक्टूबर, 1990, पृ0 7
3. संदर्भ इकोनोमिस्ट, जनवरी, 1991, पृ0 28
4. स्टेट ट्रांसपोर्ट अण्डरटेकिंग्स: प्रोफाइल एण्ड परफॉरमेंस, पुणे के विभिन्न वार्षिक प्रतिवेदन
5. 1926-27 की रेल बोर्ड की वार्षिक रिपोर्ट
6. जयकर समिति रिपोर्ट, 1928
7. मिचेल-किर्कनैस समिति रिपोर्ट, 1933
8. जैन, जे. के. (1973), चैतन्य पब्लिशिंग हाउस, इलाहाबाद, पृ0 379
9. सड़क परिवहन अधिनियम, 1950 की प्रस्तावना
10. सड़क परिवहन अधिनियम, 1950 की धारा 133-34
11. भारतीय कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 617
12. स्टेट ट्रांसपोर्ट अण्डरटेकिंग्स-प्रोफाइल एण्ड परफारमेंस, 2015-16, सी. आई. आर. टी. पूणे, पृष्ठ 4
13. रिभ्यू ऑफ द परफारमेंस ऑफ स्टेट रोड ट्रांसपोर्ट अण्डरटेकिंग्स (पैसेंजर सर्विसेज) फॉर अप्रैल 2014 मार्च 2015, मिनिस्ट्री ऑफ रोड ट्रांसपोर्ट एण्ड हाइवेज, गर्वनमेंट ऑफ इण्डिया, न्यू दिल्ली, फरवरी-2016, पृ0 5
14. वही, पृ0 35
15. स्टेट ट्रांसपोर्ट अण्डरटेकिंग्स: प्रोफाइल एण्ड परफॉरमेंस, पुणे के विभिन्न वार्षिक प्रतिवेदन
16. वही
17. वही
18. सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार, नई दिल्ली की वेबसाइट-[www.morth.nic.in](http://www.morth.nic.in)
19. वही
20. स्टेट ट्रांसपोर्ट अण्डरटेकिंग्स: प्रोफाइल एण्ड परफॉरमेंस, पुणे के विभिन्न वार्षिक प्रतिवेदन