



## भारत में मोटर परिवहन के सिद्धांत

डॉ० अनलेश कुमार

Email- dranleshau@gmail.com

Received- 04.06.2021, Revised- 08.06.2021, Accepted - 10.06.2021

**सारांश :** मोटर परिवहन की सुविधायें— मोटर परिवहन में सेवा की लोच का सबसे बड़ा गुण है। यान्त्रिक परिवहन के अन्य साधनों जैसे रेल मार्ग और जल मार्गों में लोच का अभाव रहता है, क्योंकि माल को मार्ग के किसी खास स्थान पर लाना पड़ता है। मोटर परिवहन में वाहन को ही माल के पास तक लाया जा सकता है और द्वार-द्वार सेवा प्रदान की जा सकती है। मोटर देश के किसी भी भाग में जा सकती है। अच्छी सड़कों की उपलब्धता होने से मोटर परिवहन रेलवे से भी सस्ता पड़ता है। फल और तरकारी जैसी नाशवान वस्तुयें खेतों और गाँवों से सीधे शहरों में लाई जा सकती हैं। माल की कोई विशेष पैकिंग नहीं करनी पड़ती। इसके अलावा माल को व्यापारी की सुविधानुसार किसी भी समय भेजा जा सकता है। बीच में रुकने या मार्गान्तर के विलम्ब मोटर परिवहन बिल्कुल नहीं होते। जैसा कि फेनलन ने कहा कि "रेलवे में जितना ही अधिक समय रुकने में बर्बाद होता है उतनी ही अधिक सुविधा मोटर परिवहन को मिलती है।"

यात्री यातायात के लिए मोटर परिवहन अधिक व्यक्तिगत सेवा प्रदान कर सकता है। यात्रियों को रास्ते में किसी भी स्थान पर मोटर रोककर बैठाया जा सकता है। यह नगर यातायात में बहुत ही जरूरी है जहाँ कि महत्वपूर्ण स्थानों पर यात्रियों को उतारने और चढ़ाने के अड्डे बनाने पड़ते हैं। देहात के यातायात के लिए भी यह सुविधाजनक है, क्योंकि यात्री बस से अपने गाँव के पास के स्थानों पर चढ़ सकते या उससे उतर सकते हैं।

**कुंजीभूत शब्द—**मोटर परिवहन, यान्त्रिक परिवहन, रेल मार्ग, जल मार्ग।

ग्राम्य क्षेत्रों में मोटर परिवहन गाँव का अलगाव दूर करके और गाँवों तथा शहरों के बीच अधिक सामाजिक और आर्थिक आदान-प्रदान बढ़ाकर बड़ी सेवा करता है। यात्री और माल को जल्दी ले जाने के अतिरिक्त मोटर वाहनों से जीवन स्तर बढ़ाने के लिए अधिक उत्पादन करने का वातावरण बनता है।

उद्योगों के सम्बन्ध में मोटर परिवहन उनकी सहायता वस्तुओं को उत्पादन केन्द्रों और बाजारों तक पहुँचाकर करता है। नए क्षेत्रों में उद्योगों की स्थापना लगभग असम्भव है जब तक कि सड़क परिवहन मजदूरों के यातायात के लिए न हो। मोटर परिवहन मजदूरों को यातायात की सुविधा प्रदान कर घने बसे शहरों के विकेन्द्रीयकरण में सहायता करता है। मोटर परिवहन उद्योग को साधारणतः सब सम्भव साधनों को संगठित करने में सहायता देता है। मोटर परिवहन का नियोजित अर्थव्यवस्था में महत्व इतना प्रत्यक्ष है कि शायद ही उसके उल्लेख की आवश्यकता है।

एसोसिएट प्रोफेसर व विभागाध्यक्ष अर्धशास्त्र विभाग, नेशनल पी.जी. कालेज, भागौर-मैनपुरी, (उ०प्र०) भारत

अनुरूपी लेखक

मोटर परिवहन की सेवा की कुशलता के लिए अच्छी सड़क चाहिये। भारत में सड़कों में 60 प्रतिशत कच्ची हैं और सब मौसमों में काम आने योग्य नहीं हैं। इसके अतिरिक्त बिना पुल की नदियों को पार करने और कमजोर पुलों और पुलियों के कारण भी सड़कों की उपयोगिता सीमित हो जाती है।

**मोटर परिवहन के व्यय—** किसी मोटर परिवहन प्रतिष्ठान में लगने वाली पूँजी को तीन वर्गों में बाँटा जा सकता है:—

- 1— वाहन की पूँजी लागत।
  - 2— इमारत और मोटर खड़े करने के स्थान या गैरिज के किराये।
  - 3— विविध सम्पत्ति आदि।
- संचालन व्यय में दो मदें होती हैं: स्थायी व्यय और चालू खर्च।

यह आवश्यक है कि लगाई हुई पूँजी सुरक्षित और सक्षम देशों में रहनी चाहिए। स्थायी व्यय और पूँजी लागत में यह समानता है कि उसमें यातायात की मात्रा के घटने-बढ़ने से कोई परिवर्तन नहीं होता है। उसमें ऐसी स्थायी मदें शामिल होती हैं जैसे पूँजी पर व्याज ह्रास, बीमा, दफ्तर और प्रशासन के खर्च, लाइसेंस फीस और अन्य वाहन कर। दूसरी ओर चालू खर्च वे होते हैं जोकि मोटर वाहन के चलने के साथ बदलते हैं। पेट्रोल, लुब्रीकेंट्स टायर व द्यूब तथा वाहनों का अनुरक्षण व्यय इसमें शामिल किये जाते हैं।

**मोटर परिवहन व्यय की तीन मुख्य बातें हैं:—**

- 1— पूँजी लागत का हिसाब यातायात की मात्रा के साथ सम्बन्धित किया जा सकता है यद्यपि बिल्कुल ठीक-ठीक नहीं है। मोटर वाहनों की संख्या यातायात की मात्रा के साथ घटाई व बढ़ाई जा सकती है।
- 2— मोटर परिवहन के चालू खर्च का अनुपात स्थायी व्यय के मुकाबले में कहीं अधिक होता है।
- 3— यातायात के प्रत्येक मद की लागत रेलवे परिवहन की अपेक्षा सड़क परिवहन से अधिक सरलतापूर्वक निर्धारित की जा सकती है।

मोटर परिवहन की आय से अन्ततः चालू और स्थायी व्यय पूरे हो जाने चाहिए। यदि चालू खर्च नहीं निकलते तो प्रतिष्ठान व्यवसाय में अधिक दिन नहीं टिक सकता। स्थायी व्यय जैसे पूँजी और ह्रास पर व्याज आदि कुछ दिनों के लिए रोके जा सकते हैं।

**मोटर परिवहन की आय —** मोटर



परिवहन के भाड़े और किराये अधिकतर सेवा के सिद्धांत पर निर्धारित किए जाते हैं। रेलवे व्यवसाय से यातायात की प्रत्येक इकाई की सेवा की लागत का हिसाब लगाना असम्भव है। इसलिए इन दरों को आधार नहीं बनाया जा सकता है। मोटर परिवहन की दरें निश्चित करने का आर्थिक सिद्धांत रेलवे परिवहन से अलग है। मोटर परिवहन में दरें प्रतिद्वन्द्विता पर आधारित होती हैं। इसलिए सेवा की लागत को अधिक महत्व दिया जाता है। प्रतियोगिता अधिक तीव्र हो जाने से दरों की होड़ की शिकायत हो जाती है जिसका अर्थ होता है कि आर्थिक स्तर से नीचे अथवा अलाभकर ऐसी दरें लगाने के लिए विवश हो जाना जिनसे पूँजी पर ब्याज या ह्रास मूल्य भी न निकले। परन्तु यह हालत अधिक समय नहीं चल सकती और परिणाम यह होता है कि एक संगठन बन जाता है जिससे अत्यधिक प्रतियोगिता से होने वाली हानि से बचा जा सके।

**मोटर परिवहन में किराए व भाड़ें-** मोटर दरें परिवहन व्यय के द्वारा निश्चित होती हैं। मोटर दरों में रेलवे की तरह कोई वर्गीकरण नहीं होता है। चूंकि मोटर परिवहन निजी पूँजी के अन्तर्गत छोटे पैमाने पर संगठित किया जाता है, इसलिए उनका कोई केन्द्रीय कार्यालय नहीं होता है जो कि दरों को प्रकाशित करें। प्रतियोगी परिवहकों को एक दूसरे के द्वारा बसूल किए गए किराए का ज्ञान नहीं होता है। यद्यपि वस्तु का कोई वर्गीकरण मोटर परिवहन में नहीं होता है लेकिन वस्तुओं की दरें निम्नलिखित बातों पर निर्भर करती हैं— (अ) वस्तुओं का घनत्व (ब) क्षति का भय (स) माल को ले जाने में समय की पाबन्दी (द) वापसी यात्रा में माल मिलने की गुंजाइश।

मोटर परिवहन में रेलों की तरह सेवा का मूल्य सिद्धान्त लागू नहीं होता। समतम दर प्रणाली पर किराए व भाड़े निश्चित किए जाते हैं। यात्रा की दूरी बढ़ने के साथ दरों में प्रति मील कोई परिवर्तन नहीं होता है।

**भारत में भाड़े और किराए-** जहाँ तक भारत में सड़क परिवहन के भाड़े और किराये निर्धारित करने का प्रश्न है मोटर मालिकों को संयुक्त लागत की समस्या का सामना नहीं करना पड़ता जोकि रेलवे में स्वभावतः होती है। भारत का मोटर मालिक साधारणतः या तो माल या यात्री परिवहन का कार्य करता है। प्रत्यक्ष व्यय जैसे वेतन, पेट्रोल, तेल और मरम्मत बगैरह मोटर की पूँजी लागत पर निर्भर करते हैं। इसके अलावा थोड़ी दूरी के यातायात में वर्कशाप और ऊपरी खर्चों की समस्या उत्पन्न नहीं होती। बढ़ते हुए यातायात के साथ लागत कम होते जाने की बात सड़क परिवहन में उतनी लागू नहीं होती जितनी कि रेलवे में। मोटर मालिक के लिए यह सम्भव है कि वह यह हिसाब निश्चित कर सके कि किस यातायात में उसका क्या व्यय होगा और उसी के अनुसार वह अपने भाड़े व किराये की दर बता सके।

मोटर के यातायात की दूरी कम होती है और माँग पर प्रभाव डालने वाली बातें स्थानीय महत्व की होती हैं। इसलिए मोटर मालिक को अपनी दरें निर्धारित करने के लिए अपने लागत के व्यय को ही प्रधानता देनी पड़ती है। संचालन व्यय का कोई प्रामाणिक स्तर देश के लिए अथवा एक राज्य के लिए नहीं है। लागत का अन्तर बहुधा एक मार्ग से दूसरे मार्ग

में यातायात की मात्रा करों की स्थिति तथा सड़क की दशा के अनुसार हो जाता है। वेतन भी एक स्थान से दूसरे स्थान पर अलग-अलग हो जाते हैं। मोटर परिवहन पर लगने वाले कर भी एक स्थान से दूसरे स्थान पर अलग होते हैं।

मोटर परिवहन की लागत में करों का महत्वपूर्ण स्थान है जहाँ पर टैक्स कम होते हैं वहाँ लागत स्वभावतः कम होती है। मोटर में पेट्रोल या डीजल आयल का उपयोग होता है, यदि डीजल आयल का इस्तेमाल किया जाता तो अधिक किफायत होती। मोटर मालिक अपनी लागत में कमी बड़े आकार के मोटर रखकर कर सकते हैं क्योंकि अधिक संख्या में यात्री बैठ सकते हैं और अधिक बोझ ले जाया जा सकता है। परन्तु यह बड़ी पूँजी लगाने और मार्ग में यातायात अधिक मात्रा में होने पर निर्भर करता है। इसके अलावा लाइसेंस पाना सड़कों की हालत पर निर्भर है जो कि मोटर मालिक के नियन्त्रण के बाहर है।

#### **मोटर परिवहन में एकाधिकार-**

**(1) एक वाहन प्रणाली-** सड़क परिवहन में पूर्ण एकाधिकार अन्य उद्योगों की तरह सम्भव नहीं है। फिर भी समझौते, संयोजन, संघ और अन्य एकाधिकारी प्रवृत्तियाँ सड़क यातायात के संचालकों में अज्ञात नहीं हैं। देहात के क्षेत्रों में, जहाँ पर किसी मार्ग पर केवल एक ही मोटर परिवहनकर्ता हो और उसका कोई प्रतिद्वन्द्वी न हो तो यह सम्भव है कि वह एकाधिकारी दरें लगा सकता है। परन्तु इस प्रकार के एकाधिकार केवल आंशिक होते हैं क्योंकि यदि एक वाहक दर को अत्यधिक ऊँची करता है तो प्रतियोगिता अवश्य होगी। यदि वह एकाधिकार की शक्ति का सोच समझ कर इस्तेमाल करता है तो कुछ विशेष दरें लगा सकता है। खासतौर से उन क्षेत्रों में जहाँ पर परिवहन के अन्य साधन उपलब्ध नहीं हैं।

**(2) बृहत परिवहन प्रतिष्ठान-** कुछ क्षेत्रों में सड़क परिवहन प्रतिष्ठान जो कि यात्री या माल का यातायात करते हैं बड़े पैमाने पर व्यवसाय करने या पूँजी के बड़े साधन होने तथा अपनी एकाधिकारी शक्तियों का धीरे-धीरे उपयोग करने के कारण व्यवहार में एकाधिकार प्राप्त कर लेते हैं। इस प्रकार के बड़े प्रतिष्ठान संचालन व्यय में कुछ किफायत कर लेते हैं जो छोटे पैमाने के प्रतिष्ठान प्राप्त नहीं कर सकते। इस प्रकार से उनकी दरें सेवा की लागत से अधिक हो सकती है और वे



एकाधिकारी आय प्राप्त करते हैं।

इनके अलावा इस प्रकार के सुस्थापित प्रतिष्ठानों को, जिनके पास वित्तीय साधन अधिक होते हैं ऐसी सुविधाएँ हैं जिससे कि किसी भावी प्रतिद्वन्द्वी का उनके सामने ठहरना कठिन हो जाता है। बड़े पैमाने के संचालन के कारण वे यातायात को ऐसी सुविधाएँ दे सकते हैं जो कि नया आने वाला प्रतिद्वन्द्वी आर्थिक साधनों की कमी के कारण देने में असमर्थ रहता है। एकाधिकारी की शक्ति बहुत कुछ पर्याप्त सुविधाएँ और नियमित सेवाएँ देते रहने पर निर्भर करती हैं। मोटर परिवहन में एकाधिकारी प्रतिष्ठान कुछ नगर परिवहन सेवाओं को छोड़कर बहुत कम हैं। इसका कारण यह है कि मार्ग सबके लिए खुले हैं और कोई भी थोड़ी पूँजी लगाकर अपना वाहन चला सकता है। वास्तविकता यह है कि कुछ क्षेत्रों में प्रतियोगिता इतनी तीव्र रही है कि दरें सेवा की लागत में भी कम हो गईं और आत्म रक्षा के लिए मोटर परिवहनकर्ताओं को आपस में समझौते करने पड़े।

**भारत में आन्तरिक प्रतियोगिता-** भारत में मोटर परिवहन को प्रतियोगिता से काफी क्षति उठानी पड़ी है। पिछले 20 वर्षों में सड़क परिवहकों में गम्भीर प्रतियोगिता हुई है। इस प्रकार की प्रतियोगिता के तीन कारण मुख्य थे। प्रथम, प्रत्येक मोटर मालिक एक या थोड़े ही वाहन चलाता था। उसे जनता की सेवाओं की आवश्यकता की जानकारी न थी। उसके हिसाब लगाने के तरीके बहुत सही ढंग के न थे और इस प्रकार वह अपनी दरें कम करके अलाभकारी स्तर पर ले आता था। "छोटे परिवहक को यह दोष दिया जाता है, जो बहुधा उचित होता है, कि वह ठीक-ठीक हिसाब नहीं रखता। यह दावा किया जाता है कि वह नहीं जानता कि उसकी अपनी सेवाओं के संचालन की लागत क्या होती है।" द्वितीय, प्रतियोगिता के कारण थोड़े से अलाभकारी मार्गों पर अधिक वाहनों का जमाव हो जाता है। मिचेल-कर्मनेस कमेटी ने कहा था कि समस्या अखिल भारतीय है। उसने उत्तर प्रदेश की बहुत सी सड़कों को बताया कि वहाँ पर 'यातायात की आवश्यकता से कहीं अधिक बसें हैं।' समिति ने यह भी बताया कि ऐसी भी बसें हैं जिन्हें शायद चार दिन में एक बार सड़क पर चलने का मौका मिलता है।' साधारणतः स्थिति यह थी कि बसों की संख्या आवश्यकता से अधिक थी। तृतीय, मोटर परिवहन की प्रतिद्वन्द्विता रोकने के लिए कोई प्रभावशाली नियमन नहीं था। क्षेत्रीय या रीजनल अधिकारी और प्रान्तीय सरकारें मोटर वाहन कानून से प्राप्त अपने अधिकारों का प्रयोग नहीं करती थी। किराये की दरों को सेवा की लागत से भी कम हो जाने दिया जाता था। सेवा की शर्तें, समय सारिणी नियमितता तथा यात्रियों की सुविधाओं की दशा प्रतिद्वन्द्विता के कारण बिगड़ती जा रही थी। बसों की संख्या और प्रति

बस की यात्राओं का नियमन नहीं था। इस आपसी प्रतियोगिता को कम करने के लिये कोई सरकारी कदम नहीं उठाया गया। कुछ स्वैच्छिक संस्थायें जिनमें एक मार्ग के अधिकांश मोटर मालिक थे अवश्य बनाई गईं। परन्तु सरकार ने इन संगठनों के विधान और कार्यों में कोई दिलचस्पी नहीं ली और देश की मोटर परिवहन की सेवाओं की हालत बिगड़ती गई। यह स्थिति 1946 तक रही। उसके बाद से सरकार ने सड़क परिवहन के राष्ट्रीयकरण की नीति को अपना लिया है और उसे कुछ राज्यों में प्रभावपूर्ण ढंग से लागू भी किया गया है। नई राष्ट्रीयकृत सेवायें सुसंगठित हैं और सड़कों पर पहले जो अराजकता मोटर परिवहन के क्षेत्र में थी उसे क्रमशः सुवारा जा रहा है।

### संदर्भ ग्रन्थ सूची

1. भटनागर, के०पी०, सतीश बहादुर, डी०एन० अग्रवाल, एस०सी० गुप्ता: आधुनिक भारत में परिवहन, किशोर पब्लिशिंग हाउस कानपुर
2. सक्सेना, डॉ० ओ०के०: यातायात, राजहंस प्रकाशन मन्दिर मेरठ
3. Bigham: "Transportation Principles and Problems".
4. Locklin, D.P. : "Economics of Transportation".
5. Pigou, A.C. : "The Economics of Welfare."
6. Tausing, F.W. : Principals of Economics.
7. Rao, S.R.N. Badri, " Road-Rail Transport.
8. Jackman: Economic Principle of Transportation

\*\*\*\*\*