



महाराष्ट्र राज्य परिवहन महामंडळ, विभाग वर्धा मधील कार्यरत कर्मचाऱ्यांच्या आर्थिक स्थितीचे अध्ययन

प्रा. गोपाल विठोबाजी हेलोडे^१, डॉ. प्रदीप डी. घोरपडे^२

^१संशोधनकर्ता

^२मार्गदर्शक, शिवाजी महाविद्यालय, गडचिरोली.

सारांश

प्रस्तुत संशोधन हे मानवीय घटकांचा अभ्यास करणारे आहे. मानव हा सर्वच उत्पादन आणि सेवा क्षेत्रात काम करणारा अत्यंत महत्त्वाचा घटक आहे. प्रस्तुत संशोधन हे महाराष्ट्र राज्य परिवहन महामंडळ, विभाग वर्धा मधील कार्यरत कर्मचाऱ्यांच्या आर्थिक स्थितीचे अध्ययन केले आहे. हे एक प्रातिनिधिक रूप आहे. कारण मानवीय घटक हा जागतिक पातळीवरचा विषय आहे. म्हणून या संशोधनाची व्याप्ती ही व्यापक स्वरूपाची आहे. हे अगदी स्पष्ट आहे.

प्रस्तावना

मानवी जीवनात 'प्रवास' ही अत्यंत महत्त्वाची गरज झाली आहे. प्रवास आणि दळणवळणासाठी माणसाने या जागतिकीकरणाच्या काळात वेगवेगळ्या साधनांची निर्मिती केली आहे. पूर्वीच्या होडी, बोटी, तराफे यापासून तर आजच्या विज्ञान युगातील रेल्वे, जहाजे, हेलीकॉप्टर, विमान अशा प्रकारच्या विविध साधनांची प्रगती झाली आहे. यामध्ये सर्वसामान्य जनतेसाठी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन मंडळाची 'बस' (एसटी) ही अत्यंत महत्त्व प्रवासी सेवा मानली जाते. या महामंडळाच्या बसने ग्रामीण भागापासून शहरी भागा पर्यंत एक प्रकारे प्रवासाच्या माध्यमातून माणसे जोडण्याचे काम केले आहे. गावांचा आणि माणसांचा संपर्क या बस सेवेने साधला आहे. म्हणून ग्रामीण जीवनासह शहरी भागाचा विकास साधण्यासाठी 'बस' ची भूमिका महत्त्वाची राहिली आहे. ग्रामीण भागातील लोकं शहरीकरणाशी जोडल्या गेली आणि यातून ते विकास पाहु लागली असल्याचे आज दिसून येत आहे. यावरून मानवी जीवनात महामंडळाच्या बस सेवेचे महत्त्व अनन्यसाधारण आहे हे स्पष्ट होते.

विसाव्या शतकात भारतामध्ये मोटार परिवहन क्षेत्राचा विकास झाला. सर्वाधिक बसगाड्या असणारी वाहतूक संस्था म्हणून भारतीय परिवहन महामंडळाला जागतिक पातळीवर मोठे नाव प्राप्त झाले. संपूर्ण देशभर बसेसचा विस्तार करण्याच्या दृष्टीने स्टेट ट्रान्सपोर्ट हा स्वतंत्र विभाग उघडण्यात आला. प्रवासी वाहतुकीचे राष्ट्रीयीकरण करण्याच्या उद्देशाने भारत सरकारने 'मार्ग परिवहन महामंडळ अधिनियम १९४८' संमत केला. दिनांक १ जुलै १९६१ ला 'महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ'ची स्थापना करण्यात आली. या अंतर्गत प्रवासी वाहतुकीची सेवा पुढे विस्तार पावत गेल्याचे दिसून येते.

वर्धा जिल्ह्यातील आगारातील मानवीय घटकांच्या उपलब्धतेनुसार महामंडळाची बस प्रवासी सेवा सुरू आहे. जिल्ह्यातील राष्ट्रीय महामार्ग, राज्य मार्ग आणि अंतर्गत मार्गांनी ही सेवा पुरविल्या जाते. आज ग्रामीण भागांपर्यंत रस्त्यांची निर्मिती मोठ्या प्रमाणात झाली आहे. त्यामुळे आजपर्यंत विकासापासून कोसो दुर असलेली ग्रामीण जनता एसटीच्या प्रवासी सेवेमुळे आता विकास करित असल्याचे जाणवते. म्हणूनच बसच्या सेवेला 'बहुजन हिताय, बहुजन सुखाय' असे संबोधल्या जाते. सुरक्षित प्रवासाची हमी म्हणून बसचा प्रवास समजला जातो.

ही सेवा पुरविताना आपण जिल्हयाची ऐतिहासिक आणि भौगोलिक स्थितीचाही विचार लक्षात घेतला आहे. रस्त्यांचाही विचार लक्षात घेतलेला आहे. सर्वात महत्त्वाचे म्हणजे ही सेवा पुरविणाऱ्या मानवीय घटकांचाही विचार आपण यात केला आहे. प्रबंधनातील मानवीय घटकांची भूमिका आणि हा मूलभूत भाग या संशोधनाचा विषय आहे. म्हणूनच सदर संशोधनातून मानवीय घटकांचा सर्वांगीन विचार करण्याचा प्रयत्न केला आहे.

कोणत्याही सेवा किंवा उत्पादन क्षेत्रात मानवीय घटकाची भूमिका ही अत्यंत महत्त्वाची असते. महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या प्रवासी सेवेने अर्थात बसने वर्धा जिल्ह्यामध्ये दररोज हजारो प्रवासी प्रवास करतात. खाजगी आणि अवैध प्रवासी वाहतुकीच्या तुलनेत महामंडळाला उत्कृष्ट सेवा प्रदान करावी लागते. यासाठी महामंडळाकडून विविध प्रकारच्या सवलत योजना सुध्दा राबविल्या जात आहे. या सर्व पार्श्वभूमीवर विचार केल्यास महामंडळात काम करणाऱ्या कर्मचाऱ्यांची अर्थातच मानवीय घटकांची भूमिका ही अत्यंत महत्त्वाची आहे असे लक्षात येते. या मानवीय घटकांचे महत्त्व, भूमिका, समस्या, नियोजनातील सहभाग, व्यवस्थापनातील सहभाग, त्यांची स्थिती, सेवा, सुविधा इत्यादी बाबींना लक्षात घेवून संशोधन विषय मांडण्यात आला आहे.

सारणी क्रमांक १ वाहक व चालकाच्या मासिक उत्पन्नानुसार वर्गीकरण

मासिक उत्पन्न	वाहक		काई वर्गमूल्य	चालक		काई वर्गमूल्य
	संख्या	टक्केवारी		संख्या	टक्केवारी	
रूपये ७ हजार पर्यंत	६५	२८.९	३४.१८ P<0.05	२१	९.३	४७.०८ P<0.05
रूपये ७ ते १४ हजार	८८	३९.१		९२	४०.९	
रूपये १४ ते २१ हजार	३९	१७.३		४८	२१.३	
रूपये २१ हजार पेक्षा जास्त	३३	१४.७		६४	२८.५	
एकूण	२२५	१००.०		२२५	१००.०	

सारणीत दर्शविलेल्या माहितीनुसार ३९.१ टक्के वाहकांचे मासिक उत्पन्न रू. ७ हजार ते १४ दरम्यान असून २८.९ टक्के वाहकांचे मासिक उत्पन्न रू. ७ हजारपर्यंत असल्याचे आढळले. त्याचप्रमाणे १७.३ टक्के व १४.७ टक्के वाहकांचे मासिक उत्पन्न अनुक्रमे रू. १४ ते २१ हजार दरम्यान व रू. २१ हजारपेक्षा जास्त असल्याचे निदर्शनास आले.

तसेच ४०.९ टक्के चालकांचे मासिक उत्पन्न रू. ७ हजार ते १४ दरम्यान असून २८.५ टक्के चालकांचे मासिक उत्पन्न रू. २१ हजारपेक्षा जास्त असल्याचे आढळले. त्याचप्रमाणे २१.३ टक्के व ९.३ टक्के चालकांचे मासिक उत्पन्न अनुक्रमे रू. १४ ते २१ हजार दरम्यान व रू. ७ हजारपर्यंत असल्याचे निदर्शनास आले.

सारणी क्रमांक २ वाहक व चालक यांचा घरखर्च दर्शविणारी सारणी

घरखर्च	वाहक		चालक	
	संख्या	टक्केवारी	संख्या	टक्केवारी
रू. १००० ते ५०००	१०९	४८.४	५८	२५.८
रू. ५००१ ते १००००	११०	४८.९	१५३	६८.०
रू. १०००१ ते १५०००	२	०.९	९	४.०
रू. १५००१ ते २००००	—	—	३	१.३
रू. २०००० पेक्षा अधिक	४	१.८	२	०.९
एकूण	२२५	१००.०	२२५	१००.०

सारणीत दर्शविलेल्या माहितीनुसार ४८.९ टक्के वाहकांचा घरखर्च रू. ५००१ ते १०००० दरम्यान असून ४८.४ टक्के वाहकांचा घरखर्च रू. १००१ ते ५००१ दरम्यान असल्याचे आढळले. तसेच केवळ १.८ टक्के व ०.९ टक्के वाहकांचा घरखर्च क्रमशः रू. २०००० पेक्षा अधिक व रू. १०००१ ते १५००० दरम्यान असल्याचे निदर्शनास आले.

तसेच ६८ टक्के चालकांचा घरखर्च रू. ५००१ ते १०००० दरम्यान असून २५.८ टक्के चालकांचा घरखर्च रू. १००० ते ५००० दरम्यान असल्याचे आढळले. तसेच ४ टक्के, १.३ टक्के व ०.९ टक्के चालकांचा घरखर्च क्रमशः रू. १०००१ ते १५०००, रू. १५००१ ते २०००० दरम्यान व रू. २०००० पेक्षा अधिक असल्याचे निदर्शनास आले.

सारणी क्रमांक ३ वाहक व चालकांद्वारे होणाऱ्या शैक्षणिक खर्चासंबंधी माहिती

	वाहक		चलक	
	संख्या	टक्केवारी	संख्या	टक्केवारी
रू. १००० ते २०००	१०३	४५.८	३९	१७.३
रू. २००१ ते ४०००	४८	२१.३	१३०	५७.८
रू. ४००१ ते ६०००	२८	१२.४	२७	१२.०
रू. ६००१ ते ८०००	९	४.०	—	—
रू. ८००० पेक्षा अधिक	४	१.८	७	३.१
उत्तर न देणाऱ्यांची संख्या	३३	१४.७	२२	९.८
एकूण	२२५	१००.०	२२५	१००.०

सारणीत दर्शविलेल्या माहितीनुसार ४५.८ टक्के वाहकांद्वारे होणारा शैक्षणिक खर्च रू. १००० ते २००० दरम्यान असून २१.३ टक्के वाहकांचा शैक्षणिक खर्च रू. २००१ ते ४००० दरम्यान असल्याचे आढळले. तसेच १२.४ टक्के व ४ टक्के वाहकांचा शैक्षणिक खर्च रू. ४००१ ते ६००० व रू. ६००१ ते ८००० दरम्यान असून केवळ १.८ टक्के वाहकांचा शैक्षणिक खर्च रू. ८००० पेक्षा अधिक असल्याचे निदर्शनास आले. त्याचप्रमाणे १४.७ टक्के वाहकांनी शैक्षणिक खर्चासंबंधी माहिती दिलेली नाही.

तसेच ५८.८ टक्के चालकांद्वारे होणारा शैक्षणिक खर्च रू. २००१ ते ४००० दरम्यान असून १७.३ टक्के चालकांचा शैक्षणिक खर्च रू. १००० ते २००० दरम्यान असल्याचे आढळले. तसेच १२ टक्के व ३.१ टक्के चालकांचा शैक्षणिक खर्च रू. ४००१ ते ६००० व रू. ८००० पेक्षा अधिक असल्याचे निदर्शनास आले. त्याचप्रमाणे ९.८ टक्के चालकांनी शैक्षणिक खर्चासंबंधी माहिती दिलेली नाही.

सारणी क्रमांक ४ वाहक व चालकांद्वारे करण्यात येणाऱ्या बचतीसंबंधी माहिती

	वाहक		चलक	
	संख्या	टक्केवारी	संख्या	टक्केवारी
रू. १००० पेक्षा कमी	१४	६.२	२८	१२.४
रू. १००० ते २०००	६६	२९.३	७६	३३.८
रू. २००१ ते ३०००	२०	८.९	४३	१९.१
रू. ३००१ ते ४०००	१२	५.३	५	२.२
४००० पेक्षा अधिक	७	३.१	—	—
उत्तर न देणाऱ्यांची संख्या	१०६	४७.१	७३	३२.५
एकूण	२२५	१००.०	२२५	१००.०

सारणीत दर्शविलेल्या माहितीनुसार २९.३ टक्के वाहक रू. १००० ते २००० दरम्यान बचत करीत असून ८.९ टक्के वाहक रू. २००१ ते ३००० दरम्यान बचत करतात. तसेच ६.२ टक्के, ५.३ टक्के व ३.१ टक्के वाहक क्रमशः रू. १००० पेक्षा कमी, रू. ३००१ ते ४००० व रू. ४००० पेक्षा अधिक बचत करीत असून ४७.२ टक्के वाहकांनी बचत करण्यासंबंधी माहिती प्रदान केली नसल्याचे दिसून येते.

तसेच ३३.८ टक्के चालक रू. १००० ते २००० दरम्यान बचत करीत असून १९.१ टक्के चालक रू. २००१ ते ३००० दरम्यान बचत करतात. तसेच १२.४ टक्के व २.२ टक्के चालक क्रमशः रू. १००० पेक्षा कमी व रू. ३००१ ते ४००० दरम्यान बचत असून ३२.५ टक्के चालकांनी बचत करण्यासंबंधी माहिती प्रदान केली नसल्याचे दिसून येते.

सारणी क्रमांक ५ वाहक व चालकांद्वारे करण्यात येणाऱ्या इतर खर्चासंबंधी माहिती

	वाहक		चालक	
	संख्या	टक्केवारी	संख्या	टक्केवारी
रू. १००० पेक्षा कमी	३३	१४.६	५०	२२.२
रू. १००० ते २०००	४५	२०.०	६१	२७.१
रू. २००१ ते ३०००	१७	७.६	१०	४.४
रू. ३००१ ते ४०००	१	०.४	६	२.७
४००० पेक्षा अधिक	१९	८.५	४	१.८
उत्तर न देणाऱ्यांची संख्या	११०	४८.९	९४	४१.८
एकूण	२२५	१००.०	२२५	१००.०

सारणीत दर्शविलेल्या माहितीनुसार २० टक्के वाहक रू. १००० ते २००० दरम्यान इतर खर्च करीत असून १४.६ टक्के वाहक रू. १००० पेक्षा कमी इतर खर्च करतात. तसेच ८.५ टक्के, ७.६ टक्के व केवळ ०.४ टक्के वाहक क्रमशः रू. ४००० पेक्षा अधिक, ते २००१ ते ३००० व रू. ३००१ ते ४००० दरम्यान इतर खर्च करीत असून ४८.९ टक्के वाहकांनी इतर खर्चासंबंधी माहिती प्रदान केली नसल्याचे दिसून येते.

त्याचप्रमाणे २७.१ टक्के चालक रू. १००० ते २००० दरम्यान इतर खर्च करीत असून २२.२ टक्के चालक रू. १००० पेक्षा कमी इतर खर्च करतात. तसेच ४.४ टक्के, २.७ टक्के व केवळ १.८ टक्के चालक क्रमशः रू. २००१ ते ३०००, रू. ३००१ ते ४००० व रू. ४००० पेक्षा अधिक इतर खर्च करीत असून ४१.८ टक्के चालकांनी इतर खर्चासंबंधी माहिती प्रदान केली नसल्याचे दिसून येते.

सारणी क्रमांक ६. वाहक व चालकांद्वारे होणाऱ्या एकूण खर्चासंबंधी माहिती

	वाहक		चालक	
	संख्या	टक्केवारी	संख्या	टक्केवारी
रू. ५००१ ते १००००	२१	९.३	१४	६.२
रू. १०००१ ते १५०००	१२	५.३	१९	८.४
रू. १५००१ ते २००००	१०	४.५	९	४.०
रू. २०००० पेक्षा अधिक	१२	५.३	८	३.६
उत्तर न देणाऱ्यांची संख्या	१७०	७५.६	१७५	७७.८
एकूण	२२५	१००.०	२२५	१००.०

सारणीत दर्शविलेल्या माहितीनुसार ९.३ टक्के वाहकांचा एकूण खर्च रू. ५००१ ते १०००० असून प्रत्येकी ५.३ टक्के वाहकांचा एकूण खर्च रू. १०००१ ते १५००० व रू. २०००० पेक्षा अधिक असल्याचे आढळले. त्याचप्रमाणे ७५.६ टक्के वाहकांनी एकूण खर्चासंबंधी माहिती नमूद केलेली नाही.

त्याचप्रमाणे ८.४ टक्के चालकांचा एकूण खर्च रू. १०००१ ते १५००० असून प्रत्येकी ६.२ टक्के चालकांचा एकूण खर्च रू. ५००१ ते १०००० दरम्यान असल्याचे आढळले. त्याचप्रमाणे ४ टक्के चालकांचा एकूण खर्च रू. १५००१ ते २०००० दरम्यान असून ३.६ टक्के चालकांचा एकूण खर्च रू. २०००० पेक्षा अधिक असल्याचे निदर्शनास आले. तसेच ७७.८ टक्के चालकांनी एकूण खर्चासंबंधी माहिती नमूद केलेली नाही.

निष्कर्ष

१. प्राप्त परिणामांच्या सांख्यिकीय विश्लेषणाच्या आधारे हा निष्कर्ष काढण्यात येतो की, अध्ययन क्षेत्रातील बहुतांश वाहक व चालकांचे मासिक उत्पन्न रू. ७ ते १४ हजार दरम्यान आहे.
२. अध्ययन क्षेत्रातील बहुतांश वाहकांचा व चालकांचा घरखर्च रू. ५००१ ते १०००० दरम्यान आहे.
३. अध्ययन क्षेत्रातील बहुतांश वाहकांचा शैक्षणिक खर्च रू. १००० ते २००० दरम्यान व चालकांचा शैक्षणिक खर्च रू. २००१ ते ४००० दरम्यान आहे.
४. अध्ययनात प्राप्त परिणाम असे दर्शवितात की, अध्ययन क्षेत्रातील बहुतांश वाहक व चालक रू. १००० ते २००० दरम्यान बचत करतात.
५. अध्ययन क्षेत्रातील बहुतांश वाहक व चालक रू. १००० ते २००० दरम्यान इतर खर्च करतात.
६. अध्ययन क्षेत्रातील बहुतांश वाहकांचा एकूण खर्च रू. ५००१ ते १०००० दरम्यान व चालकांचा एकूण खर्च रू. १०००१ ते १५००० दरम्यान आहे.

संदर्भ सूची

- शाह डॉ. पी. के., तातेड डॉ. बी. डी.— प्रबन्ध अवधारणा एवं संघटनात्मक व्यवहार, साहित्य भवन पब्लिकेशन्स, संशोधित संस्करण.
- शर्मा डॉ. के. के., सुराणा प्रो. जी. सी., शर्मा डॉ. अरुण— मानव संसाधन प्रबन्ध, प्रकाशक, रमेश बुक डिपो, आर. बी. डी. पब्लिशिंग हाऊस, जयपूर, नई दिल्ली, २०१३-१४.
- देशमुख डॉ. प्रभाकर, देशमुख डॉ. रविंद्र प्रभाकर— मानवी संसाधन व्यवस्थापन, पिंपळापूरे अँड कं. पब्लिशर्स, नागपूर, आवृत्ती, जून २०१३.
- बोधनकर डॉ. सुधीर, वेखंडे प्रा. अविनाश— प्रबंधनातील मानवीय घटक, अनुप पब्लिशिंग हाऊस, महाल, नागपूर, प्रथम आवृत्ती, १९८७-८८.
- कानेटकर डॉ. मेधा, पाटील डॉ. मिलिंद— मानव संसाधन व्यवस्थापन, श्री. साईनाथ प्रकाशन, नागपूर, पहिली आवृत्ती, १९ सप्टेंबर २०१३.
- बोधनकर डॉ. सुधीर, कानेटकर डॉ. मेधा— मानव संसाधनाचे व्यवस्थापन, श्री. साईनाथ प्रकाशन, नागपूर, पाचवी आवृत्ती, ऑगस्ट २०१२.
- website :www.marathivishwakosh.in
- माहोरे डॉ. रा. य. — समष्टी अर्थशास्त्र, हिमालय पब्लिशिंग हाऊस, मुंबई, प्रथम आवृत्ती, २००३.