



Unity is our strength

Struggle is Our weapon



ALL INDIA ROAD TRANSPORT WORKERS' FEDERATION

News Letter - April-2024

18th Parliament Elections

This is the nature of elections

Total electorate: 96.88 crore people

Men: 49.7 Crore

Women: 47.1 Crores

Women: 47.1 Crores

Voters above 85 Years: 82 Lakhs

Voters aged 20-29: 19.74 Crore

Voters aged between 18-19: 18 Crore

Centenarians: 2.18 Lakhs

EVM: 55 lakhs

Pooling Station: 10.5 Lakhs

Poling Officers, security Personnel: 15 Crores

In the past

Elections were held in 2004 in 4 Phases, 2009 in 5 Phases, 2014 in 9 Phases, 2019 in 7 Phases. The 2019 election schedule was released on March 10, but this time it was released with a delay of 6 days. The first phase of the 2019 elections started on April 11 and the last phase ended on May 19. Counting of votes was done on May 23.

Election Management is like this	First Phase	Second Phase	Third Phase	Fourth Phase (AP and Telangana also at the same stage)	Fifth Phase	Sixth Phase	Seventh Phase
Notification	20-Mar	28-Mar	12-Apr	18-Apr	26-Apr	29-Apr	07-May
For receipt of nominations last date	27-Mar	04-Apr	20-Apr	25-Apr	03-May	06-May	14-May
Scrutiny of nominations	28-Mar	05-Apr	20-Apr	26-Apr	04-May	07-May	15-May
Last date to withdraw	30-Mar	08-Mar	22-Apr	29-Apr	06-May	09-May	17-May
Date of pooling	19-Apr	26-Apr	07-May	13-May	20-May	25-May	01-Jun
Seats	102	89	94	96	49	57	57
States	21	13	12	10	8	7	8

Counting : 04th June

***Bihar, West Bengal and Uttar Pradesh will have polling in seven phases.**

***Arunachal Pradesh and Sikkim state assembly pooling will be held on April 19.**

***Pooling for Odisha Assembly will be held in four phase (May 13, 20, 25, June 1).**

*** Election will be completed in 10 states in the first phase, 4 in the second phase,**

***6 in the third phase, 3 in the fourth phase, 5 in the 6th phase and 8 in the 7th phase.**

18th Lok Sabha Elections in 7 Phase			
States	Seats	Phases	Date of Polling
Andhra Pradesh	25	1	13-May
Telangana	17	1	13-May
Punjab	13	1	01-Jun
Haryana	10	1	25-May
Delhi	7	1	25-May
Rajasthan	25	2	19,26 April
Madhya Pradesh	29	4	19,26 April, 7,13 May
Gujarat	26	1	07-May
DNH, Daman, Dev	2	1	07-May
Ladakh	1	1	20-May
Maharashtra	48	5	19,26 April, 7,13,20 May
Goa	2	1	07-May
Karnataka	28	2	26 April, 7 May
Lakshdeep	1	1	19-Apr
Kerala	20	1	26-Apr
Tamilnadu	39	1	19-Apr
Puducheery	1	1	19-Apr
Chhatisgarh	11	3	19,26 April, 7 May
Odisha	21	4	13,20,25 May, 1 June
Jharkhand	14	4	13,20,25 May, 1 June
West Bengal	42	7	19,26 April, 7,13,20,25May, 1 June
Meghalaya	2	1	19-Apr
Tripura	2	2	19,26 April
Mizoram	1	1	19-Apr
Manipur	2	2	19,26 April
Nagaland	1	1	19-Apr
Arunachal Pradesh	2	1	19-Apr
Assam	14	3	19,26 April, 7 May
Sikkam	1	1	19-Apr
Bihar	40	7	19,26 April, 7,13,20,25May, 1 June
Utter Pradesh	80	7	19,26 April, 7,13,20,25May, 1 June
Uttarakhand	5	1	19-Apr
Chandigarh	1	1	01-Jun
Himachal Pradesh	4	1	01-Jun
Jammu & Kashimar	5	5	19,26 April, 7,13,20 May
Andman & Nicobar	1	1	19-Apr

Election	BJP			Congress		
Year	Contested	Won	Percentage of Votes	Contested	Won	Percentage of Votes
1984	224	2	7.74	491	404	49.1
1989	225	85	11.36	510	197	39.53
1991	468	120	20.11	487	232	36.26
1996	471	161	20.29	529	140	28.8
1998	388	182	25.59	477	141	25.82
1999	399	182	23.75	453	114	28.3
2004	364	138	22.16	417	145	26.53
2009	433	116	10.94	440	206	16.61
2014	423	282	31.34	464	44	19.52
2019	435	303	37.7	421	52	19.67

AIRTWF National Working Committee Meeting Held in EMS Academy Thiruvananthapuram on 27-28 February 2024



I.N.D.I.A फोरम की रैली एवं बैठक दिनांक 31-03-2024 को रामलीला मैदान, नई दिल्ली में आयोजित की गई।



परिवहन क्षेत्र और श्रमिकों की आजीविका की रक्षा के लिए भाजपा के नेतृत्व वाले एनडीए को हराया।

27 और 28 फरवरी को तिरुवनंतपुरम में ऑल इंडिया रोड ट्रांसपोर्ट वर्कर्स फेडरेशन की राष्ट्रीय कार्य समिति की बैठक में सर्वसम्मति से आगामी आम चुनाव में भाजपा के नेतृत्व वाले एनडीए को हराने के लिए कड़ी मेहनत करने का संकल्प लिया गया।

बैठक में सड़क परिवहन क्षेत्र की स्थिति और श्रमिकों की दयनीय स्थिति की समीक्षा की गई। 2014 में जैसे ही मोदी के नेतृत्व वाली सरकार ने सत्ता संभाली, पूरे सड़क परिवहन क्षेत्र को बड़े कॉर्पोरेट घरानों को सौंपने के उद्देश्य से सड़क सुरक्षा विधेयक लाकर सड़क परिवहन पर हमला करना शुरू कर दिया। बाद में इसका नाम बदलकर एम.वी. कर दिया गया। संशोधन अधिनियम 2019। आरटीसी को बंद करने का मार्ग प्रशस्त करने के लिए कई धाराएं शामिल की गईं।

इसके अलावा, इन 10 वर्षों के दौरान डीजल की कीमतें और बीमा प्रीमियम दोगुना हो गया है। टोल प्लाजा की संख्या बढ़ा दी गई है और टोल शुल्क में भारी वृद्धि की गई है। जुर्माने को कई गुना बढ़ा दिया गया है और वाहन स्कैपिंग नीति पेश की गई है। इन सभी नीतियों ने सड़क परिवहन क्षेत्र को गंभीर संकट में डाल दिया है।

असंगठित सड़क परिवहन श्रमिक किसी भी श्रम कानून के अंतर्गत नहीं आते हैं। 08 घंटे की ड्यूटी, साप्ताहिक विश्राम, पीएफ, ईएसआई आदि लागू नहीं है। उनके पास कोई सामाजिक सुरक्षा नहीं है. सामाजिक सुरक्षा कानून की लंबे समय से चली आ रही मांग आज तक अनसुनी है।

उबर, ओला, रैपिडो आदि ऐप आधारित कंपनियां ड्राइवरों का खून निचोड़ रही हैं, ग्राहकों पर अलग-अलग तरीकों से बोझ डाल रही हैं और लाखों करोड़ों रुपये कमा रही हैं। ऐसे में भारत सरकार को एक वैकल्पिक ऐप लॉन्च करना चाहिए. यह मांग भी अनसुनी है.

संकट में घी डालते हुए सरकार ने भारतीय न्याय संहिता-2023 अधिनियमित किया है, जिसमें धारा 106(1) और (2) के तहत कारावास और दंड की अवधि को असामान्य रूप से बढ़ा दिया गया है। इससे ड्राइवरों में हड़कंप मच गया और 01^{१९} और 02 जनवरी 2024 को हड़ताल का नेतृत्व किया। तब सरकार ने एआईएमटीसी के साथ बातचीत की और घोषणा की कि वह कार्यान्वयन से पहले एआईएमटीसी के साथ परामर्श करेगी। लेकिन उसने कठोर प्रावधानों को वापस लेने का आश्वासन नहीं दिया है। अधिसूचना जारी कर दी गई है धारा 106(2) को छोड़कर अधिनियम के कार्यान्वयन के लिए जारी किया गया है लेकिन धारा 106 की उपधारा 1 को सरकार किसी भी समय कार्यान्वयन के लिए अधिसूचित कर सकती है।

उपरोक्त के आलोक में, राष्ट्रीय कार्य समिति ने सर्वसम्मति से आगामी संसद चुनावों में भाजपा के नेतृत्व वाले एनडीए को हराने का संकल्प लिया। बैठक में निम्नलिखित मांगों पर पूरे देश में सड़क परिवहन श्रमिकों के बीच एक बड़ा अभियान चलाने का भी निर्णय लिया गया।

1. भारतीय न्याय संहिता की धारा 106 (1) और (2) को वापस लिया जाना चाहिए और इस आशय का संशोधन संसद में लाया जाना चाहिए।
2. असंगठित सड़क परिवहन श्रमिकों के लिए सामाजिक सुरक्षा अधिनियम बनाया जाए।
3. एम.वी.एक्ट संशोधन 2019 को निरस्त किया जाये।
4. डीजल की कीमतें, बीमा प्रीमियम और टोल शुल्क को विनियमित किया जाएगा।
5. भारत सरकार को ड्राइवरों और ग्राहकों के हितों की रक्षा के लिए न्दमतध्वसंधंचपकव आदि के लिए एक वैकल्पिक ऐप विकसित करना चाहिए।
6. वाहन स्क्रेपिंग पॉलिसी अनिवार्य नहीं होनी चाहिए. यह वैकल्पिक होना चाहिए.
7. आरटीसी को मजबूत करने और विस्तारित करने के लिए नीतिगत निर्णय लिए जाने चाहिए और इलेक्ट्रिक बसों की खरीद, रखरखाव और संचालन को विधिवत वित्तीय सहायता प्रदान करते हुए आरटीसी को सौंपा जाना चाहिए।

पढ़ें और सदस्यता लें
द वॉयस ऑफ द वर्किंग वुमन
सीटू मासिक पत्रिका

भाजपा और उसके सहयोगियों को हराएँ जिन्होंने एसटीयू को तबाह कर दिया है, उन वाम, लोकतांत्रिक और धर्मनिरपेक्ष पार्टियों को वोट दें जो आश्वासन देते हैं कि एसटीयू – एआईआरटीडब्ल्यूएफ को मजबूत और विस्तारित करना है

प्रिय भाइयों एवं बहनों,

चुनाव आयोग की ओर से जल्द ही संसदीय चुनाव की अधिसूचना जारी होने वाली है। ऑल इंडिया रोड ट्रांसपोर्ट वर्कर्स फेडरेशन सभी रोड ट्रांसपोर्ट वर्कर्स और उनके परिवारों से अपील करता है कि वे अपने वोट का प्रयोग भावनाओं के आधार पर नहीं बल्कि स्वतंत्र रूप से करें। किसी भी राजनीतिक दल को वोट देने से पहले हमें दो-तीन बार सोचना चाहिए कि हमें किसे वोट देना है। मुख्य मानदंड राज्य सड़क परिवहन निगमों की सुरक्षा और मजदूरों के हितों की रक्षा करना होना चाहिए। हमारे वोटों के सक्रिय समर्थन से केन्द्र की सत्ता पर काबिज हुई वर्तमान सत्तारूढ़ सरकार ने पिछले 10 वर्षों के दौरान एसटीयू को तबाह कर दिया है।

एमवी एक्ट संशोधन 2019 का उद्देश्य दशे 1 में मौजूदा एसटीयू को खत्म करना है। “एग्रीगेटर्स (समूहकों) का समावेश, राज्य कैरिज और कॉन्ट्रेक्ट कैरिज परमिट को ट्रांसपोर्ट परमिट के रूप में एक साथ जोड़ना, प्रतिस्पर्धा बढ़ाने के नाम पर वाहन और रूट परमिट क्लॉज से छूट देना ऐसे कुछ उदाहरण हैं जो एसटीयू को बुरी तरह प्रभावित करते हैं, जो पहले से ही गंभीर वित्तीय संकट की स्थितियों में हैं। न्यूनतम लाभ की गारंटी देने वाले सकल लागत अनुबंध के नाम पर निजी लोगों द्वारा संचालित फेम-2 के तहत इलेक्ट्रिकल बसों की शुरुआत एसटीयू के राजस्व को खत्म कर रही है।

कार्यबल में कटौती, कार्यभार में वृद्धि, रिक्तियों को न भरना, आउटसोर्सिंग के तौर पर नियुक्तियाँ और अन्य तरीकों से सड़क परिवहन निगमों का संकट मजदूरों पर डाला जा रहा है। कुछ एसटीयू में वेतन और सेवानिवृत्ति हितलाभ और पेंशन का भुगतान समय पर नहीं किया जा रहा है। कर्मचारियों से पीएफ और अन्य प्रतिष्ठानों के लिए वसूले जाने वाले अंशदान का भुगतान समय पर नहीं किया जा रहा है, यह सब रोजमर्रा का रवैया बन गया है।

भारत को छोड़कर दुनिया में कहीं भी सार्वजनिक परिवहन को सरकारी खजाने के लिए राजस्व का स्रोत नहीं माना जाता है। फरवरी 2020 में लक्जमबर्ग देश में मुफ्त परिवहन की शुरुआत की गई थी। यहाँ तक कि संयुक्त राज्य अमेरिका के कुछ शहरों में भी छात्रों जैसे यात्रियों के कुछ तबकों को मुफ्त परिवहन की सुविधा है। ब्रिटेन में छात्रों और वरिष्ठ नागरिकों को मुफ्त परिवहन सुविधा दी जाती है। दुनिया भर में सार्वजनिक परिवहन का किराया सगं्रह उसके परिचालन की लागत से बहुत कम है। लॉकन दुनिया के लगभग सभी देशों में सार्वजनिक परिवहन को केन्द्र और स्थानीय सरकारों द्वारा वित्त पोषित किया जा रहा है। दुनिया के अनुभव के बिल्कुल विपरीत, एसटीयू में किराये की मात्रा अधिक है और उन पर केन्द्र और कई राज्य सरकारों द्वारा विभिन्न प्रकार के करों का बोझ डाला गया है।

वादा की अवहले ना: 2014 और 2019 के चुनावों के दौरान भाजपा आरै नरेंद्र मोदी ने मतदाताओं को 100 दिनों के भीतर आवश्यक वस्तुओं की कीमतें कम करना, बेरोजगार युवाओं के लिए दो

करोड़ नौकरियां पैदा करना, सभी नागरिकों के खातों में 15 लाख रुपये जमा करना आदि कुछ वादों का आश्वासन दिया। इन सभी वादों को सरकार ने सत्ता में आने के बाद झुठला दिया है। आवश्यक वस्तुओं की कीमतें आसमान छू रही हैं, कोई नई नौकरियाँ पैदा नहीं हुई हैं बल्कि नौकरियाँ खत्म हो गई हैं। काले धन को सफेद धन बना दिया गया है। महिलाओं, अल्पसंख्यकों और दलितों पर अत्याचार चरम पर हैं। एमएसपी आदि पर किसानों को दिए गए आश्वासनों का उल्लंघन किया जा रहा है। इससे भी ज्यादा जनता को साम्प्रदायिक आधार पर बांटा जा रहा है।

ऑल इंडिया रोड ट्रांसपोर्ट वर्कर्स फेडरेशन सभी सड़क परिवहन निगमों के कर्मचारियों और उनके परिवार के सदस्यों से अपील करता है कि वे भाजपा और सहयोगियों को हराएं और उन वामपंथी, लोकतांत्रिक और धर्मनिरपेक्ष दलों को वोट दें जो एसटीयू को मजबूत करने और विस्तार करने और निम्नलिखित मांगों को पूरा करके कर्मचारी हितों की रक्षा के लिए आगे आते हैं:

1. आरटीसीएक्ट 1950 के अनुसार पूँजी योगदान को बहाल किया जाना चाहिए।
2. क्रूरतम एम.वी.अधिनियम संशोधन 2019 को वापस लें।
3. एसटीयू को मजबूत और विस्तारित करें।
4. आनुपातिक आधार पर एसटीयू के लिए एक बार में वृद्धि और प्रतिस्थापन दोनों के लिए नई बसों की खरीद और व्यवस्थित करें।
5. एसटीयू पर ऋणों को इक्विटी में परिवर्तित करें।
6. एसटीयू को लाभ और हानि के पैमाने पर नहीं मापा जाना चाहिए।
7. एसटीयू को व्यवहार्यता अंतर के फंड का बड़ा कर इलेक्ट्रिक बसों की खरीद, रखरखाव और संचालन का काम सौंपा जाना चाहिए।
8. बीएनएस 2023 में दंडात्मक प्रावधान 106(1)-(2) वापस लें।
9. रिक्तियों को नियमित नियुक्तियों से भरें और संविदा/आउटसोर्सिंग नियुक्तियों को वापस लें।
10. एसटीयू को पूरे दशे में ईंधन स्टेशन स्थापित करने का लाइसेंस देना चाहिए।

शोक

भारतीय ट्रेड यूनियन केंद्र, ट्रेड यूनियन आंदोलन की अनुभवी नेता और कामकाजी महिलाओं और योजना कार्यकर्ताओं के आंदोलन, विशेष रूप से आंगनवाड़ी क्षेत्र की अग्रिम पंक्ति की आयोजक, कॉमरेड नीलिमा मैत्रा के निधन पर बेहद दुखी है। वह 92 वर्ष की थीं और लंबी बीमारी के बाद 12 अप्रैल 2024 को कोलकाता के एक नर्सिंग होम में उन्होंने अंतिम सांस ली।



**परिवहन क्षेत्र को बर्बाद करने वाली भाजपा और उसके सहयोगियों को हराएँ!
देश को बचाने और सड़क परिवहन कर्मियों की सुरक्षा के लिए
वामपंथी, लोकतांत्रिक और धर्मनिरपेक्ष पार्टियों को वोट दें!!**

प्रिय भाइयों और बहनों!

18वाँ लोकसभा के चुनाव अप्रैल-मई में होने वाले हैं। ऑल इंडिया रोड ट्रांसपोर्ट वर्कर्स फेडरेशन सभी रोड ट्रांसपोर्ट वर्कर्स और उनके परिवारों से अपील करता है कि वे स्वतंत्र रूप से अपने वोट का प्रयोग करें। किसी भी राजनीतिक दल को वोट देने से पहले हमें दो-तीन बार सोचना चाहिए कि हमें किसे वोट देना है। मुख्य मानदंड आमतौर पर हमारे राष्ट्र और विशेष रूप से सड़क परिवहन क्षेत्र और हमारी आजीविका की रक्षा करना होना चाहिए। केन्द्र में जो सत्तारूढ़ दल सत्ता में आया उसने पिछले 10 वर्षों में देश को बर्बाद कर दिया है। आम परिवहन अपराधों के लिए दंड को कई गुना बढ़ा दिया गया है। सामाजिक सुरक्षा कानून की माँग जोर-शोर से सुनी जा रही थी। ईंधन की कीमतें, बीमा प्रीमियम, टोल शुल्क आसमान छू रहे हैं। आजीविका दांव पर है। इसलिए अब समय आ गया है कि ऐसी परिवहन क्षेत्र विरोधी, जनविरोधी और राष्ट्र विरोधी नीतियों को अपने शक्तिशाली वोट के हथियार से हराया जाए।

मजदूरों की दयनीय स्थितियाँ : असंगठित सड़क परिवहन मजदूरों को पीएफ, ईएसआई, साप्ताहिक आराम का दिन 8 घंटे की ड्यूटी आदि जैसे किसी भी श्रम कानून के तहत कवर नहीं किया जाता है। विशेष रूप से ड्राइवरों को अपने जीवन की कीमत पर भी चौबीसों घंटे सड़कों पर रहना पड़ता है। रास्ते में आराम और खाने की कोई सुविधा नहीं है। ड्राइविंग के अत्यधिक कुशल पेशे के साथ बुरा व्यवहार किया जा रहा है। सामाजिक सुरक्षा कानून की माँग बुरी तरह उपेक्षित है।

ऑटो रिकशा : अधिकांश ऑटो रिकशा चालक ही मालिक हैं और वे स्वयं ही चालक हैं। उनके पास कोई सुरक्षा नहीं है। उन पर मामूली आधार पर बड़े पैमाने पर जुर्माना लगाया जा रहा है। नगर निगम अधिकारियों को पार्किंग स्थल आवंटित करना चाहिए। लेकिन व्यवहार में वे ऐसा करने में विफल रहे हैं और ऑटो रिकशा चालकों को यह कहकर दंडित किया जा रहा है कि उन्होंने अनधिकृत जगह पर गाड़ी रोकी हुई है। पुलिस और परिवहन विभाग के अधिकारियों द्वारा उनका उत्पीड़न करना चरम पर है।

भारतीय न्याय संहिता : भारत सरकार ने दुर्घटना के मामलों में कुख्यात अधिनियम में कठोर प्रावधान लागू करके सम्पूर्ण वाहन चालक जनता-विशेषकर चालकों पर हमला किया है। प्रावधानों के लागू होने पर भारी जुर्माने के साथ सभी चालक जेल में होंगे इसके तुरंत बाद ड्राइवरों ने 01 और 02 जनवरी 2024 को हड़ताल पर जाकर इसके खिलाफ विद्रोह कर दिया। तब सरकार को यह घोषणा करने के लिए मजबूर होना पड़ा कि वे कार्यान्वयन से पहले परामर्श करेंगे। लेकिन सरकार ने 106(2) को छोड़कर बाकी सारे एक्ट को लागू करने की अधिसूचना जारी कर दी है। लेकिन 106(1) जो 5 वर्ष निर्धारित करता है के कारावास और जुर्माने का प्रावधान लागू किया जा रहा है। इस प्रकार, क्रूरता की तलवार अभी भी हर चालक के सिर पर लटकी हुई है।

एप आधारित चालको : उबर/ओला/रैपिडो/पोर्टर/लाइन्क आदि एप आधारित कम्पनियों द्वारा ड्राइवरों का खून निचोड़ा जा रहा है। ड्राइवरों को न तो उन कम्पनियों का कर्मचारी माना जाता है और ना

ही उन्हें कोई सुरक्षा प्रदान की जाती है। सरकार ड्राइवरों की सुरक्षा और ग्राहकों के फायदे के लिए एक वैकल्पिक ऐप विकसित कर सकती है जैसा कि केरल राज्य सरकार ने किया है। लेकिन केन्द्र सरकार ने इस माँग को अनसुना कर दिया।

एमवी संशोधन अधिनियम, 2019 : इसे पूरे सड़क परिवहन क्षेत्र को जो अपने छोटे मध्यम आकार के स्वामित्व के लिए जाना जाता है, बड़े कॉरपोरेट घरानों को सौंपने के इरादे से लाया गया था। वाहन चालकों का खून निचोड़ते हुए जुर्माना कई गुना बढ़ा दिया गया है। डीजल की कीमतें मई 2014 में अंतरराष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल की कीमतों 109 रु अमेरिकी डॉलर थीं।

लीटर डीजल की कीमत : मई 2014 में अंतरराष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल की कीमतें 109 अमेरिकी डॉलर थी। तब प्रति लीटर डीजल की कीमत करीब 20 रुपये प्रति लीटर थी। 56. अब अंतरराष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल की कीमत 82 अमेरिकी डॉलर है। लेकिन कीमत डीजल प्रति लीटर लगभग रु. 95। इस तरह सरकार ने लूट मचा रखी है ट्रांसपोर्ट सेक्टर की मेहनत की कमाई. जितनी अधिक क्रूरता उस दौरान हुई कोविड महामारी के कारण अंतरराष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल की कीमतों में गिरावट आई है 20 अमेरिकी डॉलर तक भारी गिरावट आई। लेकिन सरकार ने कम नहीं किया 3. डीजल की कीमतों में 3 के भीतर उत्पाद शुल्क में 16 रुपये प्रति लीटर की बढ़ोतरी हुई 2020 में महीने।

बीमा प्रीमियम : सभी वाहनों के थर्ड पार्टी बीमा प्रीमियम को दोगुना और उससे भी अधिक कर दिया गया है। आम तौर पर प्रीमियम का निर्धारण दुर्घटनाओं और भुगतान किए गए मुआवजे के आधार पर किया जाता है। सरकार के आंकड़ों के मुताबिक भी पिछले 10 सालों में दुर्घटनाएं दोगुनी नहीं हुई हैं। फिर भी प्रीमियम दोगुना कर दिया गया है। यह बीमा कंपनियों को फायदा पहुंचाने के लिए है।

अत्यधिक टोल शुल्क (लूट) : सरकार हर लीटर डीजल और पेट्रोल पर 12 रुपये सड़क विकास उपकर के तौर पर वसूल रही है। साल 2017 में मोदी सरकार ने इसका नाम बदलकर इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट सेस कर दिया है। इस खाते के तहत हर साल लाखों रुपये की वसूली हो रही है. फिर टोल शुल्क वसूलना लोगों को धोखा देने के अलावा कुछ नहीं है निश्चित अवधि के बाद टोल शुल्क समाप्त करना होगा। लेकिन व्यवहार में इन्हें जारी रखा जा रहा है। हैरानी की बात यह है कि हर साल टोल शुल्क बढ़ाया जा रहा है। यह लोगों को लूटने के अलावा कुछ नहीं है।

स्कैपिंग नीति : सरकार वाहन स्कैपिंग नीति लेकर आई है। जिससे छोटे वाहन मालिकों और व्यक्तिगत निजी वाहन मालिकों पर भी बोझ पड़ेगा। इसका उद्देश्य विनिर्माण कंपनियों के मुनाफे की रक्षा करना है। भारत सरकार द्वारा अपनाई गई उपरोक्त सभी नीतियों के परिणामस्वरूप सड़क परिवहन क्षेत्र गंभीर संकट में है और श्रमिकों को परेशानी उठानी पड़ रही है।

वादों की अवहेलना : 2014 आर 2019 के चुनावों के दौरान भाजपा और नरेंद्र मोदी ने मतदाताओं को 100 दिनों के भीतर आवश्यक वस्तुओं की कीमतें कम करना, बेरोजगार युवाओं के लिए दो करोड़ नौकरियां पैदा करना, सभी नागरिकों के खातों में 15 लाख रुपये जमा करना आदि कुछ वादों का आश्वासन दिया। इन सभी वादों को सरकार ने सत्ता में आने के बाद झुठला दिया है।

आवश्यक वस्तुओं की कीमतें आसमान छू रही हैं। कोई नई नौकरियाँ पैदा नहीं हुई हैं बल्कि नौकरियाँ खत्म हो गई हैं। काले धन को सफेद धन बना दिया गया है। महिलाओं, अल्पसंख्यकों और दलितों पर अत्याचार चरम पर हैं। एमएसपी आदि पर किसानों को दिए गए आश्वासनों का उल्लंघन हो रहा है। इससे भी ज्यादा जनता को साम्प्रदायिक आधार पर बांटा जा रहा है।

इसलिए, ऑल इंडिया रोड ट्रांसपोर्ट वर्कर्स फेडरेशन सभी सड़क परिवहन मजदूरों और उनके परिवार के सदस्यों और अन्य सभी हितधारकों से भाजपा के नेतृत्व वाले एनडीए को हराने और उन लोगों को वोट देने की अपील करता है जो इस क्षेत्र की रक्षा के लिए आगे आते हैं और निम्नलिखित माँगों को लागू करने का आश्वासन देते हैं।

1. असंगठित सड़क परिवहन मजदूरों के लिए सामाजिक सुरक्षा अधिनियम बनाया जाए।
2. नियोजित मजदूरों की संख्या की परवाह किए बिना सभी श्रम कानून सभी सड़क परिवहन मजदूरों पर लागू किए जाएँ।
3. सभी राष्ट्रीय राजमार्गों पर ड्राइवरों के लिए सभी सुविधाओं से युक्त विश्राम कक्ष उपलब्ध कराए जाएँ।
4. सड़क दुर्घटनाओं का अध्ययन करने और जिम्मेदारी तय करने के लिए विशेषज्ञों के साथ एक स्वतंत्र जाँच दल का गठन किया जाना चाहिए।
5. स्व-रोजगार वाले वाणिज्यिक वाहन मालिकों को राष्ट्रीयकृत बैंकों के माध्यम से ऋण की व्यवस्था की जाए और निजी वित्त कंपनियों द्वारा शोषण को रोका जाएगा।
6. बीएनएस के दंड प्रावधान 106(1) और (2) को वापस लिया जाए।
7. एमवीएक्ट संशोधन 2019 को निरस्त किया जाए।
8. डीजल की कीमतें, बीमा प्रीमियम और टोल शुल्क को विनियमित किया जाए।
9. भारत सरकार को ड्राइवरों और ग्राहकों के हितों की रक्षा के लिए उबर/ओला/रेपिडो आदि के लिए एक वैकल्पिक ऐप विकसित करना चाहिए और किराए, मजदूरों के कल्याण आदि के सम्बन्ध में मौजूदा ऐप कंपनियों को विनियमित करने के लिए एक कानून बनाना चाहिए।
10. वाहन स्क्रेपिंग पॉलिसी अनिवार्य नहीं होनी चाहिए। यह वैकल्पिक होना चाहिए।



**AIRTWF राज्य समिति की बैठक
13.03.2024 को गुंटूर में आयोजित
की गई**

सीताराम येचुरी, महासचिव, सीपीआई (एम), डी. राजा, महासचिव, सीपीआई, सुरेंद्र, प्रभारी आम आदमी पार्टी, लालू प्रसाद यादव, अध्यक्ष, राष्ट्रीय जनता दल, शरद पवार, अध्यक्ष और सुप्रिया सुले एनसीपी नेताओं को ज्ञापन सौंपा गया। भारत के अन्य राजनीतिक दलों को अभ्यावेदन मेल और स्पीड पोस्ट द्वारा भेजे गए थे।



CPIM



CPI



AAP



RJD



NCP



NCP

विषय :- सड़क परिवहन श्रमिकों की दयनीय स्थिति और सड़क परिवहन क्षेत्र की बिगड़ती स्थिति- क्षेत्र की सुरक्षा और श्रमिकों के कल्याण के लिए अपने चुनाव घोषणापत्र में शामिल करने का अनुरोध- संबंध में

हमें सड़क परिवहन क्षेत्र में यात्री और माल दोनों क्षेत्रों की स्थिति और श्रमिकों की दयनीय स्थिति को संक्षेप में बताने की अनुमति दी जा सकती है। हम आपसे विनम्रतापूर्वक अनुरोध करते हैं कि क्षेत्र की सुरक्षा और श्रमिकों के कल्याण के लिए वैकल्पिक नीति उपायों को अपने चुनाव घोषणापत्र में शामिल करें और सत्ता में आने के बाद उचित कार्यान्वयन का आश्वासन दें।

यहां यह बताना अप्रासंगिक नहीं होगा कि परिवहन अर्थव्यवस्था की जीवन रेखा है। यह दूसरा सबसे बड़ा क्षेत्र है जो लगभग 10 करोड़ लोगों को प्रत्यक्ष और उससे भी अधिक अप्रत्यक्ष रूप से रोजगार प्रदान करता है। सड़क परिवहन क्षेत्र का राष्ट्रीय सकल घरेलू उत्पाद में योगदान 4.5: है। विडंबना यह है कि पिछले 10 वर्षों के दौरान मोदी सरकार द्वारा अपनाई गई गलत नीतियों के कारण यह क्षेत्र गंभीर संकट में फंस गया है। लगभग 30: ट्रक सड़क से नदारद हैं। कई राज्य सड़क परिवहन निगम बंद होने की कगार पर हैं। असंगठित सड़क परिवहन श्रमिक किसी भी श्रम कानून के अंतर्गत नहीं आते हैं। उनके पास भवन और अन्य निर्माण श्रमिकों की तरह सामाजिक सुरक्षा नहीं है। ऐप आधारित परिवहन कंपनियों जैसे उबर, ओला, धैपिडो, धोर्टर, धलिक आदि से जुड़े ड्राइवरों का कंपनियों द्वारा शोषण किया जा रहा है। उन्हें न तो उन कंपनियों का श्रमिक माना जाता है और न ही वे किसी श्रम

कानून के अंतर्गत आते हैं। एसटीयू को लाभ-हानि के पैमाने पर मापा जाता है और कर्मचारियों को बलि का बकरा बनाया जाता है।

हम आपसे विनम्रतापूर्वक अनुरोध करते हैं कि आप अपनी पार्टी के चुनाव घोषणापत्र में इस क्षेत्र की सुरक्षा और श्रमिकों के कल्याण के लिए वैकल्पिक नीति उपायों को शामिल करें और सत्ता में आने के बाद उचित कार्यान्वयन का आश्वासन दें। आपके अवलोकनार्थ निम्नलिखित मांगें आपके समक्ष रखी गई हैं।

हमें आपको यह बताते हुए खुशी हो रही है कि 27 और 28 फरवरी को तिरुवनंतपुरम में आयोजित की गयी राष्ट्रीय कार्य समिति की बैठक में सर्वसम्मति से आगामी संसद चुनावों में भाजपा और उसके सहयोगियों को हराने का संकल्प लिया गया है।

हमें आशा है कि आप निम्नलिखित मांगों पर विचार करेंगे।

1. असंगठित सड़क परिवहन श्रमिकों के लिए सामाजिक सुरक्षा अधिनियम बनाया जाए।
2. सभी श्रम कानून सड़क परिवहन श्रमिकों पर लागू किए जाएंगे, चाहे नियोजित श्रमिकों की संख्या कुछ भी हो।
3. सभी राष्ट्रीय राजमार्गों पर ड्राइवरों के लिए सभी सुविधाओं से युक्त विश्राम कक्ष उपलब्ध कराए जाएंगे।
4. सड़क दुर्घटनाओं का अध्ययन करने और स्केट धारकों विशेषकर । AIRTWF आदि जैसे सड़क परिवहन कर्मचारी संगठनों के साथ उचित परामर्श के बाद जिम्मेदारी तय करने के लिए विशेषज्ञों के साथ एक स्वतंत्र जांच टीम का गठन किया जाना चाहिए।
5. स्व-रोजगार वाले व्यावसायिक वाहन स्वामियों को राष्ट्रीयकृत बैंकों के माध्यम से ऋण की व्यवस्था की जायेगी तथा निजी वित्त कम्पनियों द्वारा किये जा रहे शोषण को रोका जायेगा।
6. बीएनएस 2023 के दंड प्रावधान 106(1) और (2) को वापस लिया जाना चाहिए।
7. एम.वी. संशोधन अधिनियम. 2019 को निरस्त किया जाए।
8. डीजल की कीमत, बीमा प्रीमियम और टोल शुल्क को विनियमित किया जाएगा।
9. भारत सरकार को ड्राइवरों और ग्राहकों के हितों की रक्षा के लिए न्दमतध्वसंध्वचपकव आदि के लिए एक वैकल्पिक ऐप विकसित करना चाहिए। इस बीच किराए, कमीशन, ड्राइवरों के कल्याण के संबंध में मौजूदा ऐप कंपनियों को नियंत्रित करने के लिए एक कानून बनाएं।
10. वाहन स्क्रेपिंग पॉलिसी अनिवार्य नहीं होनी चाहिए. यह वैकल्पिक होना चाहिए.
11. आरटीसी अधिनियम 1950 के अनुसार एसटीयू में पूंजी योगदान बहाल किया जाना चाहिए।
12. एसटीयू को मजबूत और विस्तारित करें।
13. एसटीयू को आनुपातिक आधार पर एकमुश्त माप के रूप में वृद्धि और प्रतिस्थापन दोनों के लिए एक लाख नई बसें खरीद और प्रदान करें।
14. सभी एसटीयू के ऋणों को सरकारी इक्विटी के रूप में परिवर्तित करें।
15. एसटीयू को लाभ-हानि के पैमाने पर नहीं मापा जाना चाहिए।
16. एसटीयू को सब्सिडी और व्यवहार्यता अंतर निधि बढ़ाकर इलेक्ट्रिक बसों की खरीद, रखरखाव और संचालन का काम सौंपा जाना चाहिए।
17. एसटीयू में रिक्तियों को नियमित नियुक्तियों से भरें और अनुबंध हमारी सोर्सिंग नियुक्तियों को वापस लें।
18. एसटीयू को देश भर में ईंधन स्टेशन स्थापित करने का लाइसेंस दिया जाना चाहिए।

**मोदी के नेतृत्व वाली एनडीए सरकार ने पिछले 10 वर्षों में
सड़क परिवहन क्षेत्र को कैसे बर्बाद कर दिया है
सड़क परिवहन क्षेत्र-AIRTWF को बचाने के लिए भाजपा के
नेतृत्व वाले एनडीए को हराने का समय आ गया है**

यह एक सुस्थापित तथ्य है कि परिवहन विश्व की किसी भी अर्थव्यवस्था की जीवन रेखा है। परिवहन के बिना समाज की कल्पना करना असंभव है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (MORTH) के अनुसार, भारत में 80% यात्रियों और 62% सामानों की दुलाई सड़क परिवहन क्षेत्र द्वारा की जा रही है। सकल घरेलू उत्पाद में सड़क परिवहन क्षेत्र का योगदान 4.5: है। इस क्षेत्र में लगभग 10 करोड़ कर्मचारी सीधे तौर पर काम कर रहे हैं, जिनमें मुख्य रूप से ड्राइवर, कंडक्टर, मैकेनिक, बुकिंग क्लर्क आदि शामिल हैं। अन्य बड़ी संख्या अप्रत्यक्ष रूप से कार्यरत है। ऑटो रिक्शा, टैक्सी सेगमेंट में शिक्षित बेरोजगार युवा बड़े पैमाने पर स्वरोजगार के रूप में सामने आ रहे हैं। इस तरह के एक महत्वपूर्ण और महत्वपूर्ण क्षेत्र को मोदी के नेतृत्व वाली सरकार द्वारा इस क्षेत्र को बड़ी कंपनियों को सौंपने के इरादे से अपनाई गई गलत नीतियों के कारण गंभीर वित्तीय संकट में डाल दिया गया है। आइए देखें कि यह कैसे हुआ।

जब नरेंद्र मोदी ने प्रधान मंत्री पद संभाला, तो अंतरराष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल की कीमतें 109 अमेरिकी डॉलर प्रति बैरल थीं। तब डीजल के दाम रु. 56 रु प्रति लीटर. इसके बाद कीमतें धीरे-धीरे कम हुईं और 01 मार्च 2024 तक कच्चे तेल की कीमत 82 डॉलर प्रति बैरल है। अब डीजल की कीमत करीब 90 रुपये प्रति लीटर है. वर्षवार औसत कच्चे तेल की कीमतें, एकत्र की गई डीजलधेट्रोल की कीमतें और अंतरराष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल की कीमतों के अनुसार वास्तविक कीमत क्या होनी चाहिए और प्रत्येक ऑटो रिक्शा, टैक्सी और लॉरी से कितना निचोड़ा गया, तालिका 1 में दिया गया है।

तालिका 1 :

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Year	Crude Oil	Petrol	Diesel		Diesel					Petrol
				Diesel Should be	Excess Collected	Additional Burden on Auto	Taxi	Truck	Petrol Should be	Excess Collected
2014	98.97	72.76	55.48							
2015	52.32	60.49	49.71	29.32	20.39	37211.75	111635.25	744235	38.46	22.03
2016	43.67	59.68	48.33	24.48	23.85	43526.25	130578.75	870525	32.1	27.58
2017	54.25	63.09	53.33	30.41	22.92	41829	125487	836580	39.88	23.21
2018	71.34	75.55	67.38	39.99	27.39	49986.75	149960.25	999735	52.44	23.11
2019	64.3	72.96	66.69	36.04	30.65	55936.25	167808.75	1118725	47.27	25.69
2020	41.96	79.76	79.88	23.52	56.36	102857	308571	2057140	30.84	48.92
2021	70.86	99.86	89.36	39.72	49.64	90593	271779	1811860	52.09	47.77
2022	100.93	105.4	96.67	56.6	40.07	73127.75	219383.25	1462555	74.2	31.21
2023	82.49	96.72	89.62	46.24	43.38	79168.5	237505.5	1583370	60.64	36.08
					Total:-	574236.25	1722708.75	11484725		
					Average per Year:-	63804.028	191412.0833	1276080.6		

Source: index Mundi

Note:-1. Crude oil Prices are calendar years (January to December) Average

2. Diesel & Petrol Prices in the above sheet are of Delhi State

3. The Prices in other states may defer from state to state according to the sales tax levied by different states.

4. The prices of Petrol and Diesel in column 5 are calculated basing on the Crude Oil prices.

5. On an average every Auto Rikshaw will consume minimum 5 liters of Diesel a day.

Basing on that the additional burden is calculated. (see column 7)

6. Taxi:- On an average a Taxi/Cab consuming 15 litres a Diesel per day. If we want for one year it comes to 5475 Litres.

7. Truck/Lorry:- On an average one Truck consumes 100 litres a Diesel per day. If we count one year (365 days), it comes to 36500 Litres.

सबसे महत्वपूर्ण बात जो हमें ध्यान में रखनी चाहिए वह यह है कि कोविड 19 ने पूरी दुनिया में लोगों, विशेषकर गरीबों के जीवन को नष्ट कर दिया है। जून 2020 के दौरान अंतरराष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल की कीमतें अप्रैल 2020 में 20 USD प्रति बैरल के न्यूनतम स्तर तक गिर गई हैं। विडंबना यह है कि उस अवधि के दौरान, सरकार ने उत्पाद शुल्क को 16 रुपये प्रति लीटर तक बढ़ा दिया है। डीजल और रु. मार्च से मई के बीच पेट्रोल पर 13/- रु. दुनिया में ऐसा कहीं नहीं हुआ। बल्कि अमेरिका और ब्रिटेन समेत दुनिया के कई देशों की सरकारों ने लोगों द्वारा माफ की गई धनराशि का कुछ प्रतिशत हिस्सा जमा कराया है। लेकिन विश्व अनुभव के विपरीत, नरेंद्र मोदी के नेतृत्व में भारत सरकार ने पेट्रोल-डीजल की कीमतों में असामान्य वृद्धि करके लोगों पर बोझ डाला है। यह एक ऐसा क्षेत्र है जिसे भारत सरकार ने सड़क परिवहन क्षेत्र को नष्ट कर दिया है। पेट्रोल-डीजल की बढ़ती कीमतों ने न केवल सड़क परिवहन क्षेत्र को तबाह कर दिया है। परिवहन लागत बढ़ने से सभी वस्तुओं पर इसका व्यापक प्रभाव पड़ता है।

23-03-2024 को टाइम्स ऑफ इंडिया अखबार में खबर है कि निजी और सार्वजनिक क्षेत्र की तेल कंपनियों ने अमेरिका के प्रतिबंधों के आगे झुकते हुए रूस से कच्चा तेल आयात करने से इनकार कर दिया। फिर हमें अमेरिका पर निर्भर रहना पड़ेगा। फिलहाल रूसी कच्चा तेल सस्ता है। भारत रूस को भारतीय रुपए में भुगतान कर रहा है। अन्य देशों के लिए हमें अमेरिकी डॉलर में भुगतान करना होगा। रूस नजदीक होने के कारण कच्चे तेल का परिवहन शुल्क कम है। इस स्थिति में रूसी कच्चे तेल को अस्वीकार करना देश और आम जनता के लिए हानिकारक होगा।

दूसरा : पिछले 10 वर्षों के दौरान सभी मोटर वाहनों के लिए तृतीय-पक्ष बीमा प्रीमियम लगभग दोगुना कर दिया गया है। विवरण तालिका ८ में दिया गया है। दरअसल, बीमा प्रीमियम दरों की गणना दुर्घटनाओं और भुगतान की गई मुआवजे की राशि के आधार पर की जानी चाहिए। सड़क परिवहन मंत्रालय के आंकड़ों के अनुसार वर्ष 2015 को छोड़कर वर्ष 2014 के बाद दुर्घटनाओं में कमी आई है। (विवरण नीचे तालिका 2 में देखें)। बीमा प्रीमियम में असामान्य वृद्धि कैसे की गई है। यह छोटे वाहन मालिकों की कीमत पर लालची निजी बीमा कंपनियों के मुनाफे को अधिकतम करने के अलावा और कुछ नहीं है। तृतीय-पक्ष बीमा प्रीमियम दरों का वर्षवार विवरण दिया गया है।

तालिका 2 :

Year	3 Wheelers	Taxi(1000 CC)	Taxi(1000-1500 CC)	Lorry(upto 7500kgs)	Lorry(7500-12000 kgs)	Lorry(12000-20000 kgs)	Lorry(20000-40000 kgs)	Road Accidents	Killed	Injured
2014-15	1395	8340	6591	13046	12022	17611	23075	489400	139671	493474
2015-16	1333	4920	6726	14390	15365	19632	19766	505770	146555	503608
2016-17	1733	6396	8408	14390	15365	22577	24708	484756	151192	497806
2017-18	2218	6396	8408	7938	14330	9871	14805	469242	150003	467389
2018-19	2595	5437	7147	14390	24190	32367	39849	470403	157593	464715
2019-20	2595	5769	7584	15746	26935	33418	43037	456959	158984	449360
2020-21	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	372181	138383	346747
2021-22	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	412432	153972	384448
2022-23	2539	6040	7940	16049	27186	35313	43950	461312	168491	443366

तीसरा : टोल शुल्क का संग्रह। आम तौर पर किसी टोल प्लाजा के टेंडरिंग के समय यह आकलन किया जाएगा कि उस विशेष टोल प्लाजा से कितने वाहन गुजरेंगे और कितने वर्षों में निवेश की गई राशि (ब्याज और लाभ के साथ) वसूल की जाएगी। उसके आधार पर विभिन्न प्रकार के वाहनों के लिए टोल शुल्क भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचआई) द्वारा तय किया जाएगा। लेकिन आज तक कोई भी टोल प्लाजा बंद नहीं हुआ है और न ही अवधि समाप्त होने के बाद वाहनों को फ्री छोड़ा गया है। दूसरे, भारत सरकार ने आश्चर्यजनक रूप से टोल प्लाजा के ठेकेदारों को आधिकारिक अधिसूचना द्वारा हर साल टोल शुल्क में 10 रु की वृद्धि करने की अनुमति दे दी। मोदी के नेतृत्व वाली सरकार ने राष्ट्रीय मुद्रीकरण पाइप लाइन के नाम पर 26000 किलोमीटर मौजूदा राजमार्गों को निजी लोगों फर्मों को सौंपने का फैसला किया है। जब क्रियान्वयन की बात आती है तो एनएचआई का न तो टोल शुल्क की दरों पर नियंत्रण होगा और न ही एक टोल प्लाजा से दूसरे टोल प्लाजा के बीच की दूरी पर। अब दोपहिया, तिपहिया वाहनों को टोल शुल्क से छूट दी गई है। लेकिन मुद्रीकरण लागू होने के बाद ऐसे वाहनों को छूट की कोई गारंटी नहीं है। 2014-15 से 2022-23 तक सड़क और बुनियादी ढांचा विकास उपकरण के लिए एकत्रित राशि दी गई है

तालिका 3 :

Product	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19
Diesel (MMT)	69.4	74.6	76	81.1	83.5
Petrol (MMT)	19.1	21.8	23.8	26.2	28.3
Total	88.5	96.4	99.8	107.3	111.8
Total sales of Diesel in litres	89964548802.00	96705408366.00	98520255172.00	105131482822.00	108242648775.00
Total sales of Petrol in litres	26568100000.00	30323800000.00	33105800000.00	36444200000.00	39365300000.00
Total Sales of Diesel&Petrol	116532648802.00	127029208366.00	131626055172.00	141575682822.00	147607948775.00
Cess Per Litre	Rs.6/	Rs.6/	Rs.6/	Rs.6/	Rs.8/
Total Amount of Cess Collected	699195892812.00	762175250196.00	789756331032.00	849454096932.00	1180863590200.00

Product	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23
Diesel (MMT)	82.6	72.7	76.7	85.9
Petrol (MMT)	30	28	30	35
Total	112.6	100.7	106.7	120.9
Total sales of Diesel in litres	107075961542.00	94242401987.00	99427678575.00	111353814727.00
Total sales of Petrol in litres	41730000000.00	38948000000.00	41730000000.00	48685000000.00
Total Sales of Diesel&Petrol	148805961542.00	133190401987.00	141157678575.00	160038814727.00
Cess Per Litre	Rs.8/	Rs.8/	Rs.8/	Rs.8/
Total Amount of Cess Collected	1190447692336.00	1065523215896.00	1129261428600.00	1280310517816.00

नोट 1। एक मिलियन मैट्रिक टन डीजल = 1296319147 लीटर

2. एक मिलियन मैट्रिक टन पेट्रोल = 1391000000 लीटर

3. जून 2018 तक प्रत्येक लीटर डीजल और पेट्रोल पर सड़क विकास उपकर 6.00 /- रुपये था।

4. जून 2018 से इसे बढ़ाकर रु. 8.00 /-.

5. मोदी सरकार ने साल 2017 में इसका नाम बदलकर रोड एंड इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट सेस कर दिया

यहां एक महत्वपूर्ण कारक यह है कि सरकार ने वर्ष 1998-99 में “सड़क विकास उपकर” लागू किया है। इस प्रयोजन के लिए, मई 2018 तक डीजल और पेट्रोल पर प्रति लीटर 6 रुपये का उपकर (शुल्क और करों के अतिरिक्त) लगाया गया था। 01-06-2018 से इस सेस की दर 6 रुपये से बढ़ाकर 8 रुपये कर दी गई है। इस राशि का उपयोग नई सड़कों के निर्माण और सड़कों के रख-रखाव में किया जाना चाहिए। मोदी सरकार के सत्ता में आने के बाद इसका नाम बदलकर “इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट सेस” कर दिया गया है। इसलिए इसका उपयोग रेलव, बंदरगाह, हवाई अड्डे आदि जैसे सभी बुनियादी ढांचे के लिए किया जा सकता है।

जब सड़कों के निर्माण और रखरखाव के लिए डीजल और पेट्रोल पर उपकर एकत्र किया जाता है, तो सरकार टोल शुल्क कैसे एकत्र कर रही है। यह भारत की जनता के साथ सबसे बड़ी लूट और धोखा हो सकता है. सड़क और बुनियादी ढांचा विकास उपकर के रूप में नाम बदलना सरकार की इच्छा और खुशी पर धन को विभिन्न क्षेत्रों में स्थानांतरित करना है। 2014-15 से 2022-23 तक एकत्रित सेस की राशि का विवरण तालिका संख्या 3 में दिया गया है।

उपरोक्त तीनों कारकों ने सड़क परिवहन क्षेत्र और इस क्षेत्र में काम करने वाले करोड़ों लोगों की आजीविका को गंभीर वित्तीय संकट में डाल दिया है।

इसके अलावा, एम.वी. संशोधन 2019 अधिनियम का उद्देश्य एक दो वाहन रखने वाले छोटे वाहन मालिकों को स्व-रोजगार के रूप में समाप्त करना है। रास्ता साफ करने के लिए अलग-अलग अपराधों के लिए दंड में असामान्य वृद्धि की गई है। न्यूनतम जुर्माना रु. 5000 को बढ़ाकर 10000 रुपये कर दिया गया है। इन भारी जुर्माने के लागू होने के बाद ऑटो रिक्शा चालकों को मामूली आधार पर प्रति माह हजारों रुपये का जुर्माना लग रहा है। टैक्सी और लॉरी का भी यही हाल है। इससे बिना किसी को जाने के लिए कहे घुआ पैदा हो रहा है।

दूसरा पहलू है वाहन स्कैपिंग नीति, 15 साल पुराने वाहनों को स्कैप कर नया वाहन खरीदना है। जब स्थिति इतनी भयावह है कि जीवित रहने के लिए भी छोटे वाहन मालिक नया वाहन कैसे खरीद सकते हैं। इस नीति का उद्देश्य वाहन बिक्री को बढ़ावा देना और विनिर्माण भारतीय और बहुराष्ट्रीय कंपनियों के मुनाफे को अधिकतम करना भी है।

इस समय देश 18वें संसद चुनाव में जा रहा है। सड़क परिवहन क्षेत्र और विशेष रूप से श्रमिकों की आजीविका को बचाने और आम तौर पर देश को बचाने के लिए आगामी चुनावों में भाजपा के नेतृत्व वाले एनडीए को हराने के अलावा कोई दूसरा रास्ता नहीं है। ऑल इंडिया रोड ट्रांसपोर्ट वर्कर्स फेडरेशन सभी सड़क परिवहन श्रमिकों और हितधारकों और उनके परिवार के सदस्यों से अपील करता है कि वे वामपंथी/लोकतांत्रिक/धर्मनिरपेक्ष दलों को अपना वोट दें और भाजपा के नेतृत्व वाले एनडीए को हराएं।

मेक इन इंडिया आत्मनिर्भर आदि पर बातें लम्बी

y fd u Q ogkj e agksD; k j gk gS

सरकार और गोदी मीडिया हमेशा मेक इन इंडिया और आत्मनिर्भर वगैरह की बातें करते रहते हैं। नारे तो अच्छे हैं। क्या योजनाएँ हैं? क्या हम उस दिशा में आगे बढ़ रहे हैं या वापस पीछे की ओर जा रहे हैं? इस पहलू पर चर्चा करने के लिए कई क्षेत्र हैं। आइए हम ईंधन का ही उदाहरण लें। साल 2014-15 में जब मोदी सरकार सत्ता में आई तो आयात पर ईंधन की निर्भरता 78.4 फीसदी थी। वर्ष 2019-20 में यह 85 फीसद हो गया है। यदि हम विवरण में जाएँ, तो आयात साल दर साल बढ़ रहा है। यह तर्क दिया जा सकता है कि खपत बढ़ रही है इसलिए आयात भी बढ़ रहा है। यह सच है कि खपत बढ़ रही है। लेकिन अहम मुद्दा यह है कि भारत में कच्चे तेल का उत्पादन कम हो रहा है। वर्ष 2014-15 में भारतीय कच्चे तेल का उत्पादन 37.5 मिलियन मीट्रिक टन था। वर्ष 2022-23 में यह 27.8 मिलियन मीट्रिक टन ही रह गया है। यदि हम बैरल में मापें (जैसा कि

अंतर्राष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल की कीमतें प्रति बैरल होती हैं) तो वर्ष 2014-15 में कच्चे तेल का भारतीय उत्पादन 26,42,25,000 बैरल था। वर्ष 2022-23 में यह धीरे-धीरे घटकर 1,95,87,880 बैरल ही रह गया है। आप निम्न तालिका में कच्चे तेल के उत्पादन, आयात का विवरण, कच्चे तेल के आयात पर खर्च की गई धनराशि, लगभग एक लाख पचास हजार करोड़ रुपये अतिरिक्त सार्वजनिक धन खर्च किया गया (वर्ष 2014-15 आधार वर्ष की तुलना में) वर्षवार 2014-15 से 2022-23 तक का विवरण पा सकते हैं।

टेबल

Year	Crude oil Production in India (MMT)	Crude oil Production in Barrels	Import of Crude Oil in Million Tones	Import of Crude Oil in Barrels	Crude Oil Price per Barrel	Exchange rate	Crude oil import bill (Rs. Crores)	Additional Barrels of crude oil Imported	Additional Burden due to low production
2014-15	37.5	264225000	189	1385370000	84.16	61.15	687350		
2015-16	36.9	259997400	202.9	1487257000	46.17	65.46	416579	4227600	1184.15
2016-17	36	253656000	211.8	1552494000	47.56	67.09	470159	10569000	3200.73
2017-18	35.7	251542200	219.1	1606003000	56.43	64.45	566450	12682800	4473.32
2018-19	34.2	240973200	225.5	1652915000	69.88	68.89	783183	23251800	11017.15
2019-20	30.5	214903000	225.1	1649983000	60.47	70.88	716627	49322000	21421.72
2020-21	29.1	205038600	193.8	1420554000	44.82	74.2	459779	59186400	19156.37
2021-22	28.4	200106400	214.7	1573751000	79.18	74.51	901262	64118600	36719.70
2022-23	27.8	195878800	228.8	1677104000	93.15	80.39	1260372	68346200	51363.32
							Total	291704400	148536.46

Source:- Petroleum Planning and Analysis Cell Ministry of Oil & Natural Gas

Note: The year 2014-15 is considered as the base year to workout the reduction in production and the impact on economy.

एक अन्य पहलू भी ध्यान में रखना होगा कि पिछले 10 वर्षों के दौरान अमेरिकी डॉलर-भारतीय रुपये का विनिमय बढ़ा है। वर्ष 2014 में रुपया-डॉलर विनिमय 61.5 रुपये प्रति अमेरिकी डॉलर था। यह धीरे-धीरे वर्ष 2022-23 में 80.39 रुपये प्रति अमेरिकी डॉलर पहुँच गया है। इसका मतलब है कि हमने आयात के लिए भारी मात्रा में अतिरिक्त भुगतान किया है। इन दो कारकों की परिणति ने हमारे बहुमूल्य विदेशी मुद्रा भंडार को घटा दिया है।

मोदी और गोदी मीडिया को भारतीय अर्थव्यवस्था के इस भारी नुकसान के बारे में भारत की जनता को समझाना चाहिए, जो कि भारत की जनता द्वारा कड़ी मेहनत से कमाई गई सम्पत्ति है। लेकिन इन वास्तविक और सर्वोच्च प्राथमिकता वाले मुद्दों को दरकिनार करने के लिए, सत्तारूढ़ व्यवस्था और गोदी मीडिया साम्प्रदायिकता, हिंदुत्व, राष्ट्रवाद आदि जैसी भावनाओं को भड़का रहे हैं और जनता को विभाजित कर रहे हैं। सड़क परिवहन मंत्री श्री नितिन गडकरी ने दो दिन पहले घोषणा की थी कि आयात को कम करने के लिए हम इलेक्ट्रिकल वाहनों को बढ़ावा दे रहे हैं। यहाँ सवाल यह है कि भारतीय कच्चे तेल का उत्पादन क्यों कम किया गया है? उन्होंने समझाने की बजाय मुद्दे को ही भटका दिया। हर समय और हा मामले में यही हो रहा है। अब समय आ गया है कि पिछले 10 वर्षों के दौरान अपनाई गई ऐसी विनाशकारी नीतियों को ठीक से समझा जाए और वामपंथी, लोकतांत्रिक और धर्मनिरपेक्ष दलों के पक्ष में वोट के हथियार का उपयोग करके मोदी के नेतृत्व वाली भाजपा और एनडीए को सबक सिखाया जाए और भाजपा के नेतृत्व वाले एनडीए को हराया जाए।

पढ़ें और सदस्यता लें
द वर्किंग क्लास
सीटू मासिक पत्रिका

राज्य सड़क परिवहन निगम भाजपा के नेतृत्व वाले एनडीए को हराने और वामपंथी, लोकतांत्रिक और धर्मनिरपेक्ष दलों को वोट देने के लिए बने हैं।

देश में 64 राज्य सड़क परिवहन निगम हैं। लगभग सभी का गठन सड़क परिवहन निगम अधिनियम 1950 के तहत किया गया है। लंबी चर्चा और कई विकल्पों के कार्यान्वयन के बाद लोगों को उचित परिवहन प्रदान करने में विफलता के बाद, आखिरकार भारत सरकार इस निर्णय पर पहुंची है कि यात्री परिवहन को इसके तहत लाया जाएगा। राज्य सरकार की जिम्मेदारी और नियंत्रण और आरटीसी अधिनियम 1950 अधिनियमित किया गया। इसके बाद कई राज्य सरकारों ने राज्य सड़क परिवहन निगम की स्थापना की। एम.वी.एक्ट में एसटीयू को विशेष सुरक्षा प्रदान की गई थी। जब निजी ऑपरेटरों द्वारा इसे विभिन्न अदालतों में चुनौती दी गई, तो एसटीयू की सुरक्षा के लिए वर्ष 1975 में भारत के संविधान में संशोधन किया गया।

आरटीसी अधिनियम में यह निर्धारित किया गया था कि राज्य और केंद्र सरकारों को एसटीयू में पूंजी योगदान देना होगा। बाद में 2:1 अनुपात को अंतिम रूप दिया गया (राज्य सरकारें 2 और केंद्र सरकार 1)। इसे 1988 तक लागू किया गया था। उसके बाद उदारीकृत आर्थिक नीतियों की शुरुआत के साथ (सरकारों को अपनी जिम्मेदारी से हटाकर बाजार की ताकतों पर छोड़ दिया गया) एसटीयू में पूंजी योगदान बंद कर दिया गया। तभी से एसटीयू का पतन शुरू हो गया। वर्ष 1961 में देश की कुल बसों में एसटीयू बसों की हिस्सेदारी 31.7 % थी और 2019 में घटकर 7.4% हो गई है। एसटीयू बढ़ती यातायात जरूरतों को पूरा करने के लिए न तो बसें बढ़ा पा रही है और न ही पुरानी बसों को बदल पा रही है।

मध्य प्रदेश राज्य आरटीसी को वर्ष 2004 में तत्कालीन भाजपा सरकार ने बंद कर दिया था। झारखंड और छत्तीसगढ़ में कोई एसटीयू नहीं है। बिहार, ओडिशा, जम्मू-कश्मीर आदि राज्यों में एसटीयू मश्रू श्रय्या पर हैं। कई एसटीयू गंभीर वित्तीय संकट का सामना कर रहे हैं। कुछ एसटीयू अपने कर्मचारियों को समय पर वेतन तक देने में असमर्थ हैं। एसटीयू के प्रबंधन को अपनी व्यक्तिगत लागत कम करने का निर्देश दिया गया। देश के लगभग सभी एसटीयू ने निर्देशों को लागू कर दिया है और कर्मचारियों को बलि का बकरा बनाया गया है।

मोदी के नेतृत्व वाली एनडीए सरकार ने स्थिति को और खराब कर दिया है और देश में सभी मौजूदा एसटीयू को बंद करने का फैसला किया है। एम.वी. संशोधन अधिनियम 2019 का उद्देश्य उसी दिशा में है। निजी ऑपरेटरों के लिए रास्ता साफ करने के लिए वाहन परमिट, रूट परमिट खंड में संशोधन किया गया है। स्टेज कैरिज परमिट बसों को स्टेज कैरिज परमिट बसों के रूप में संचालित करके आरटीसी के वैध राजस्व को लूटने वाले निजी ऑपरेटरों द्वारा अवैध संचालन को वैध बनाने के लिए स्टेज कैरियर और कॉन्ट्रैक्ट कैरिज परमिट को ट्रांसपोर्ट परमिट के रूप में एक परमिट में जोड़ दिया गया है। आगे राष्ट्रीय परमिट योजना ने निजी ऑपरेटरों के लिए दरवाजे खोल दिये हैं। इसमें घी डालते हुए मोदी सरकार ने अनैतिक रूप से पेट्रोल और डीजल की कीमतें और भी बढ़ा दी हैं, खासकर तब जब कच्चे तेल की कीमतें कम हो रही हैं। जब अंतरराष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल की कीमत 109 अमेरिकी डॉलर थी, तब डीजल की कीमत 58 रुपये थी। मई 2020 में कच्चे तेल की कीमतें सबसे कम 20 USD तक गिर गई हैं

और अब भी कच्चे तेल की कीमत 80 USD और डीजल की कीमत लगभग आज 90 रु। इन सभी 10 वर्षों में डीजल और पेट्रोल की कीमतों में असामान्य वृद्धि हुई है।

सेंट्रल इंस्टीट्यूट ऑफ रोड ट्रांसपोर्ट ने अब तक एसटीयू का 2019-20 तक का प्रदर्शन जारी कर दिया है। उसके बाद आज तक उसने डेटा प्रकाशित नहीं किया है। उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार, रिपोर्टकृत एसटीयू ने पूरी तरह से 2718584300 लीटर डीजल की खपत की है। वर्ष 2019-20 में कच्चे तेल की कीमत 60.47 USD थी। इस हिसाब से डीजल की कीमत 10 रुपये होनी चाहिए, 29.83 प्रति लीटर। लेकिन वसूली गई वास्तविक कीमत 73.28 रुपये थी। इस प्रकार, मोदी सरकार ने एसटीयू के राजस्व को लगभग रु. तक निचोड़ लिया है। केवल उस एक वर्ष के लिए 11812.24 करोड़ रु. उस वर्ष सभी एसटीयू के राजस्व और व्यय के बीच कुल घाटा रु. 19726.26 करोड़। अगर 11812.24 करोड़ की इतनी बड़ी रकम की लूट न होती तो घाटा सिर्फ 7914.02 करोड़ ही होता। इससे साफ साबित होता है कि मोदी सरकार ने एसटीयू को किस तरह डुबा दिया है।

एसटीयू ने राष्ट्र के विकास में सहायनीय भूमिका निभाई है। आंतरिक गांवों, पहाड़ी क्षेत्रों आदि में परिवहन प्रदान किया जाता है। उन्होंने बड़ी संख्या में बेरोजगार युवाओं को रोजगार प्रदान किया है। एससी, एसटी, बीसी और महिलाओं को आरक्षण का नियम लागू कर नियोजित किया गया है। विभिन्न वर्गों के यात्रियों को यात्रा रियायत प्रदान की जाती है। एसटीयू में दुर्घटना अनुपात सबसे कम है। ईंधन का प्रदर्शन भी बहुत अधिक है। कुछ सर्वेक्षणों में यह स्थापित हुआ कि आरटीसी से कृषि, औद्योगिक और शिक्षा क्षेत्रों को बहुत लाभ हुआ।

एसटीयू को मजबूत करना और उसका विस्तार करना समय की मांग है। यह एसटीयू की रक्षा और श्रमिकों के कल्याण के लिए आगे आने का समय है। इस लक्ष्य को हासिल करने का एकमात्र तरीका भाजपा के नेतृत्व वाले एनडीए को हराना और जन हितैषी नीतियों वाली वैकल्पिक सरकार चुनना है। AIRTWF एसटीयू के सभी कार्यकर्ताओं से अपील करता है कि वे आगामी संसद चुनावों में वामपंथी, लोकतांत्रिक और धर्मनिरपेक्ष दलों को वोट दें और भाजपा के नेतृत्व वाले एनडीए को हराएं।

APSRTC

		2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	Total
1	Total Diesel Consumed in Lacks Litres		2000	2010	2017	2030	2017	1205	1858	2317	2160	
2	Crude oil price per barrel	84.16	46.17	47.56	56.43	69.88	60.47	44.82	79.18	93.15	82.53	
3	Diesel price per Litre Actual	62.98	53.97	60.17	61.49	74.28	71.33	74.23	85.29	105.65	99.35	
4	Diesel Price should be Based on Crude Oil price		34.55	35.59	42.22	52.29	45.25	33.54	59.25	69.7	61.76	
5	Price escalated per litre		19.42	24.58	19.27	21.99	26.08	40.69	26.04	35.95	37.59	
6	Amount looted by GOI on account of diesel price increase in crores		388.4	494.05	388.67	446.39	526.03	490.31	483.82	832.96	811.94	4862.57

Note:1. Diesel Prices from 2015-16 to 2023-24 in column no.- 4 are calculated according to the Crude oil prices Considering 2014-15 Crude oil price & Diesel Price as the Basis .

2. Diesel Prices in column no 3 are extracted from the website of peroldieselpriees.com & From google for Andhra Pradesh.

3. From the above table it is clear that the Government of India has looted an amount of 4863 Crores from APSRTC during the last 9 Years.

4. 12796 Super Luxury Buses can be Purchased With the amount of 4863 crores Looted by Government of India.

If this amount was not looted by GOI, the APSRTC could have replaced all the old age buses and a good number of additional buses can be deployed for the convenience of the passengers and employment can be provided to the unemployed youth. Approximately the super express bus costs 38 lacks. Besing on that the number of buses are arrived at.

Karnataka RTC

		2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	Total
1	Total Diesel Consumed in Lacks Litres	5505.91	5508.46	5471.56	5616.57	5603.02	5502.2	3397.18	3334.67	4691.55	907.85	
2	Crude oil price per barrel	84.16	46.17	47.56	56.43	69.88	60.47	44.82	79.18	93.15	82.53	
3	Diesel price per Litre Actual	78.38	87.89	57.61	57.13	68.09	68.36	71.92	91.4	93.47	88.32	
4	Diesel Price should be Based on Crude Oil price		42.99	44.29	52.55	65.08	56.31	41.74	73.74	86.78	76.86	
5	Price escalated per litre		44.9	13.32	4.58	3.01	12.05	30.18	17.66	6.69	11.46	
6	Amount looted by GOI on account of diesel price increase in crores		2473.29	728.81	257.23	168.65	663.01	1025.26	588.9	313.86	104.03	6323

Note:1. Diesel Prices from 2015-16 to 2023-24 in column no.- 4 are calculated according to the Crude oil prices Considering 2014-15 Crude oil price & Diesel Price as the Basis .

2. Diesel Prices in column no 3 are extracted from the website of peroldieselpriees.com & From google for Karnataka .

3. From the above table it is clear that the Government of India has looted an amount of 6323 Crores from Karnataka RTC during the last 9 Years.

4. 16639 Super Luxury Buses can be Purchased With the amount of 6323 crores Looted by Government of India.

If this amount was not looted by GOI, the Karnataka RTC could have replaced all the old age buses and a good number of additional buses can be deployed for the convenience of the passengers and employment can be provided to the unemployed youth. Approximately the super express bus costs 38 lacks. Besing on that the number of buses are arrived at.

Kerala RTC

		2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	Total
1	Total Diesel Consumed in Lacks Litres		15.42	16.33	16.52	15.13	14.65	4.71	7.24	11.38	11.85	
2	Crude oil price per barrel	84.16	46.17	47.56	56.43	69.88	60.47	44.82	79.18	93.15	82.53	
3	Diesel price per Litre Actual	54.54	61.06	58.92	62.7	72.61	71.34	73.16	96.75	101.65	97.65	
4	Diesel Price should be Based on Crude Oil price		29.92	30.82	36.56	45.28	39.18	29.04	51.31	60.36	53.48	
5	Price escalated per litre		31.14	28.1	26.14	27.33	32.16	44.12	45.44	41.29	44.17	
6	Amount looted by GOI on account of diesel price increase in crores		480.33	458.79	431.73	413.61	471.24	207.66	329.00	469.94	523.49	3786

Note:1. Diesel Prices from 2015-16 to 2023-24 in column no.- 4 are calculated according to the Crude oil prices Considering 2014-15 Crude oil price & Diesel Price as the Basis .

2. Diesel Prices in column no 3 are extracted from the website of peroldieselpriees.com & From google for Kerala .

3. From the above table it is clear that the Government of India has looted an amount of 3786 Crores from KSRTC during the last 9 Years.

4. 9963 Super Luxury Buses can be Purchased With the amount of 3786 crores Looted by Government of India.

If this amount was not looted by GOI, the KSRTC could have replaced all the old age buses and a good number of additional buses can be deployed for the convenience of the passengers and employment can be provided to the unemployed youth. Approximately the super express bus costs 38 lacks. Besing on that the number of buses are arrived at.

Rajasthan RTC

		2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	Total
1	Total Diesel Consumed in Crores Litres		11.51	10.62	9.35	7.97	7.56	4.44	5.83	6.81	5.98	
2	Crude oil price per barrel	84.16	46.17	47.56	56.43	69.88	60.47	44.82	79.18	93.15	82.53	
3	Diesel price per Litre Actual	53.87	60.51	57.87	61.05	70.7	68.47	75.63	95.57	101.6	84.68	
4	Diesel Price should be Based on Crude Oil price		29.55	30.44	36.12	44.72	38.7	28.69	50.68	59.62	52.82	
5	Price escalated per litre		30.96	27.43	24.93	25.98	29.77	46.94	44.89	41.98	31.86	
6	Amount looted by GOI on account of diesel price increase in crores		356.28	291.2	233.04	206.95	224.95	208.34	261.59	285.68	190.5	2259

Note:1. Diesel Prices from 2015-16 to 2023-24 in column no.- 4 are calculated according to the Crude oil prices Considering 2014-15 Crude oil price & Diesel Price as the Basis .

2. Diesel Prices in column no 3 are extracted from the website of peroldieselprices.com & From google for Rajasthan .

3. From the above table it is clear that the Government of India has looted an amount of 2259 Crores from RSRTC during the last 9 Years.

4. 5944 Super Luxury Buses can be Purchased With the amount of 2259 crores Looted by Government of India.

If this amount was not looted by GOI, the RSSRTC could have replaced all the old age buses and a good number of additional buses can be deployed for the convenience of the passengers and employment can be provided to the unemployed youth. Approximately the super express bus costs 38 lacks. Besing on that the number of buses are arrived at.

Telangana RTC

		2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	Total
1	Total Diesel Consumed in Crores Litres	20.86	19.63	19.17	20.05	19.90	17.16	10.04	13.75	14.48	10.43	
2	Crude oil price per barrel	84.16	46.17	47.56	56.43	69.88	60.47	44.82	79.18	93.15	82.53	
3	Diesel price per Litre Actual	62.16	56.33	58.75	61.98	74.84	72.98	71.25	80.87	89.62	98.45	
4	Diesel Price should be Based on Crude Oil price		34.1	35.12	41.67	55.27	44.66	33.1	58.48	68.79	60.95	
5	Price escalated per litre		22.23	23.63	20.31	19.57	28.32	38.15	22.39	20.83	37.5	
6	Amount looted by GOI on account of diesel price increase in crores		436.4	453.05	407.25	389.49	485.92	383.08	307.83	301.16	390.99	3555.17

Note:1. Diesel Prices from 2015-16 to 2023-24 in column no.- 4 are calculated according to the Crude oil prices Considering 2014-15 Crude oil price & Diesel Price as the Basis .

2. Diesel Prices in column no 3 are extracted from the website of peroldieselprices.com & From google for Telangana.

3. From the above table it is clear that the Government of India has looted an amount of 3555 Crores from TSRTC during the last 9 Years.

4. 9355 Super Luxury Buses can be Purchased With the amount of 3555 crores Looted by Government of India.

If this amount was not looted by GOI, the TSRTC could have replaced all the old age buses and a good number of additional buses can be deployed for the convenience of the passengers and employment can be provided to the unemployed youth. Approximately the super express bus costs 38 lacks. Besing on that the number of buses are arrived at.

भाजपा के वादे और धोखे

भाजपा के नेतृत्व वाले एनडीए को हराएं – वामपंथी, लोकतांत्रिक और धर्मनिरपेक्ष दलों को वोट दें।

नरेंद्र मोदी और भारतीय जनता पार्टी ने 2014 और 2019 के संसद चुनावों के दौरान भारतीय मतदाताओं से कुछ महत्वपूर्ण और प्रमुख मुद्दों पर वादा किया है। वे न तो व्यक्तिगत वादे हैं और न ही मौखिक। उनके चुनाव घोषणापत्र में उनसे वादा किया गया था। लेकिन चुनाव अभियान में नरेंद्र मोदी और अन्य लोग बड़े आश्वासनों के साथ बहुत आगे बढ़े और प्रचार किया। सत्ता में आने के बाद अपने चुनावी घोषणापत्र में लोगों से किए गए वादों को लागू करना किसी भी राजनीतिक दल की बाध्य जिम्मेदारी है। यह लोगों का अधिकार है कि वे उस पार्टी से पिछले चुनाव घोषणापत्र में किए गए वादों के कार्यान्वयन के बारे में सवाल करें। इस दृष्टिकोण के साथ आइए हम मूल्य वृद्धि और रोजगार के मुद्दों की जांच करें जिन्होंने 2024 के संसद चुनावों में प्रमुख महत्व प्राप्त किया है। भाजपा के 2014 चुनाव घोषणापत्र में महंगाई और रोजगार पर लिखित वादे निम्नलिखित थे (पेज-4)।

मूल्य वृद्धि प्ररूप अनियंत्रित खाद्य मुद्रास्फीति ने घरेलू बजट को खराब कर दिया है और कांग्रेस के नेतृत्व वाली यूपीए'स की निगरानी में समग्र मुद्रास्फीति की प्रवृत्ति में योगदान दिया है। इससे भी बदतर, लाखों लोगों की खाद्य और पोषण सुरक्षा खतरे में है। हालांकि, कांग्रेस के नेतृत्व वाली यूपीए सरकार बनी हुई है लोगों की दुर्दशा के प्रति असंवेदनशील और उदासीनय श्री नरेंद्र मोदी की अध्यक्षता वाली मुख्यमंत्रियों की समिति ने पहले ही 2011 में खाद्य मुद्रास्फीति पर एक रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है। दुर्भाग्य से कांग्रेस के नेतृत्व वाली यूपीए सरकार द्वारा रिपोर्ट पर कार्रवाई नहीं की गई। भाजपा के नेतृत्व वाली एनडीए सरकार का कीमतों को नियंत्रित करने का रिकॉर्ड उच्च मुद्रास्फीति और उच्च ब्याज दरों के दुष्चक्र को तोड़ने की हमारी प्रतिबद्धता का प्रदर्शन है कई कदमों से मुद्रास्फीति पर लगाम लगाना, जैसेरु जमाखोरी और कालाबाजारी रोकने के लिए सख्त कदम उठाना और मूल्य स्थिरीकरण कोष की स्थापना करना।

यह ध्यान रखना सबसे महत्वपूर्ण है कि मूल्य वृद्धि का मुद्दा भाजपा के 2019 के चुनाव घोषणापत्र में नहीं था। आइए देखें कि अनुभव क्या है पिछले 10 वर्षों में। “भारत में आय और धन असमानता 1922-2023” की नवीनतम रिपोर्ट के अनुसार, वर्ष 2014 में मुद्रास्फीति 139.9 थी और 2022 में बढ़कर 205.3 हो गई (नवीनतम डेटा उपलब्ध नहीं है)। पिछले 9 वर्षों में वृद्धि 65.4% है। संदर्भ के लिए कुछ खाद्य पदार्थों और एलपीजी सिलेंडर की कीमतें नीचे दी गई तालिका में दी गई हैं।

टेबल:-

Product	₹/Qty	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	Percentage of increase
Wheat	₹/kg	21.64	22.76	23.57	23.91	24.13	26.82	28.36	27.28	29.88	32.47	50.04
Arhar Dal	₹/kg	71.79	106.83	132.25	84.27	71.43	81.58	95.13	105.6	106.37	123.26	71.69
Chana Dal	₹/kg	47.26	58.62	89.37	87.55	66.72	66	69.15	75.2	73.6	76.69	62.27
Urad	₹/kg	71.55	102.49	137.06	92.6	70.74	77.15	101.76	108.11	106.29	112.52	57.3
Jowar	₹/kg	15.5	15.9	16.5	17.25	24.5	25.7	26.4	27.58	29.9	32.25	108.06
Onion	₹/kg	22.94	31.7	16.92	22.27	23.65	32.49	36.16	32.58	28.17	31.65	37.96
Potato	₹/kg	22.68	16.16	19.05	14.92	19.02	18.78	31.24	21.25	24.67	22.5	-0.79
Tomato	₹/kg	25.43	26.11	25.74	31.83	21.79	30.02	33.62	31.32	36.36	42.36	66.57
Milk	₹/lit	36.84	39.09	39.94	41.56	42.31	43.75	46.51	48.98	52.37	57.36	55.7
Egg	₹/Each	4	3.5	4.5	5	4.8	4.5	5.4	5.2	5.6	5	25
Mutton	₹/kg	350	375	400	450	475	500	550	600	800	820	134.28
Chicken	₹/kg	125	140	130	150	170	150	140	170	250	170	36
Palm Oil	₹/lit	69.66	65.67	68.32	70.38	76.67	76.29	92.13	126.95	136.6	110.62	58.79
Ground nut oil	₹/lit	120.58	121.37	130.71	131.06	125.79	129.95	146.95	174.93	188.67	191.08	58.46
Vanaspati	₹/kg	76.07	74.69	74.24	77.71	80.32	80.5	92.24	129.15	150.95	131.14	72.39
Sunflower oil	₹/lit	93.32	94.31	95.15	93.09	96.29	99.82	114.17	162.76	177.98	152.95	63.89
Soya Oil	₹/lit	84.25	83.33	82.48	85.22	89.25	92.3	102.67	144.67	158.78	138.27	64.11
Musterd oil	₹/lit	97.65	103.85	109.43	106.99	106.15	109.81	123.33	167.56	183.24	154.68	58.4
Loose Tea	₹/kg	205.65	205.83	199.19	202.71	209.19	212.47	224.6	278.69	283.21	276.7	35.06
Gur	₹/kg	40.66	40.35	44.37	44.69	43.11	44.25	47.88	47.57	49.13	50.67	24.61
Sugar	₹/kg	35.59	31.34	38.4	42.62	38.92	38.81	39.85	40.43	41.76	42.93	20.62
Salt	₹/kg	14.51	14.83	14.99	15.11	15.22	15.39	16.27	17.78	20.01	22.04	51.89
Rice	₹/kg	28.01	27.51	27.29	29.22	30.05	31.66	34.25	36.12	36.82	40.58	44.87
Aata	₹/kg	23.63	24.69	24.97	26.24	26.44	28.33	30.8	30.77	34.05	37.63	59.24
LPG	₹/Each	410	610	513.5	735.5	689	701.5	805.5	819	899	1103-(803)	169.02

Source: Department of Consumer Affairs and Index Mundi Website. The prices of the above commodities are higher in the retail market than the prices given in the Table.

Note: The Government has reduced the LPG Cylinder rate to a tune of Rs.300/- in the month of February 2024 keeping in view of the 18th parliament elections to attract the women voters.

उपरोक्त तालिका और भारत में आय और धन असमानता 1922-2023 रिपोर्ट में दी गई जानकारी से यह स्पष्ट है कि मुद्रास्फीति न तो कम हुई है और न ही स्थिर है बल्कि इतनी ऊंची हो गई है और कीमतें आसमान छू रही हैं। सत्तारूढ़ सरकार अपने घोषणापत्र में किए गए वादों को लागू करने में पूरी तरह से विफल रही है और भारत के लोगों को धोखा दिया है। हाल ही में दिल्ली में कुछ संस्थानों ने सर्वे किया है. सर्वे की रिपोर्ट हिंदू दैनिक अखबार में प्रकाशित हुई थी। एक सर्वेक्षण के अनुसार सर्वेक्षण में भाग लेने वाले 85% लोगों ने कहा है कि जीवन यापन की लागत इतनी अधिक हो गई है कि वे प्रबंधन करने में असमर्थ हैं। एक और सर्वेक्षण विभिन्न समुदायों और विभिन्न स्थानों पर किया गया। विवरण निम्नानुसार हैं। महंगाई पर लोगों ने कहा कि कीमतें इतनी बढ़ गई हैं कि संभाल नहीं पा रहे हैं. नौकरियों पर लोगों का कहना था कि नौकरी मिलना मुश्किल हो गया है। अच्छे दिन पर लोगों ने कहा कि अच्छे दिन नहीं आये

Locations & Communities	Response on Price rise	Response on Jobs	Response on Ache Din
Overall	71	62	40
poor	76		42
Lower	70		41
Middle	66		40
Upper	68		37
Village	72	62	38
Town	69	59	48
Cities	66	65	45
Hindu Upper Caste	68	57	
Hindu OBC	69	63	
Hindu SCs	75	63	
Hindu STs	66	59	
Muslims	76	67	
Others	71	62	

नोट : यह रिपोर्ट 11-04-2024 को हिंदू में प्रकाशित हुई है।

गोदी मीडिया और हिंदू कट्टरपंथी यह प्रचार कर रहे हैं कि लोग मोदी के नेतृत्व वाली सरकार की नीतियों से बहुत संतुष्ट हैं। लेकिन सर्वे रिपोर्ट ने उस दुष्प्रचार की धज्जियां उड़ा दीं और सच्चाई सामने ला दी. इससे साबित होता है कि जाति, समुदाय और स्थान की परवाह किए बिना सर्वेक्षण में भाग लेने वाले अधिकांश लोग बहुत पीड़ित हैं।

महंगाई और बेरोजगारी के अलावा, दवाएँ, स्वास्थ्य देखभाल, शिक्षा, मकान किराया, बिजली बिल, परिवहन शुल्क आदि की लागत भी इतनी अधिक हो गई है। लेकिन कमाई में उस हिसाब से बढ़ोतरी नहीं हुई है, बल्कि कुछ मामलों में गिरावट आई है।

रोजगार पररू भाजपा ने अपने 2014 के चुनाव घोषणापत्र (रोजगार और उद्यमिता शीर्षक के तहत पृष्ठ संख्या 4 और 5) में कहा था कि “देश को 10 वर्षों तक बेरोजगारी रहित विकास के दौर से गुजरना पड़ा है, कांग्रेस के नेतृत्व वाली यूपीए सरकार. व्यापक आर्थिक पुनरुद्धार के तहत, भाजपा रोजगार सृजन और उद्यमिता के अवसरों को उच्च प्राथमिकता देगी।

हम ऐसा करेंगे :

1. श्रम-गहन विनिर्माण (जैसे कपड़ा, जूते, इलेक्ट्रॉनिक्स असेंबली, आदि) और पर्यटन जैसे उच्च प्रभाव वाले डोमेन को रणनीतिक रूप से विकसित करें।
2. आधुनिकीकरण के साथ-साथ मजबूत ऋण और बाजार संबंधों के माध्यम से कृषि और संबद्ध उद्योगों और खुदरा क्षेत्र के पारंपरिक रोजगार आधारों को मजबूत करना।
3. बुनियादी ढांचे और आवास के उन्नयन द्वारा प्रदान किए गए अवसरों का उपयोग, इसकी रोजगार सृजन क्षमता के लिए करें।
4. हमारे युवाओं को स्व-रोजगार के लिए प्रोत्साहित और सशक्त बनाना – उद्यमिता को बढ़ावा देने के साथ-साथ ऋण की सुविधा प्रदान करना।
5. मिशन मोड में बहु-कौशल विकास कार्यक्रम शुरू करके रोजगार संबंधी समस्या का समाधान करें। ग्रामीण और शहरी दोनों क्षेत्रों में रोजगार सृजन और उद्यमिता पर ध्यान केंद्रित किया जाएगा।
6. हमारे रोजगार कार्यालयों को प्रौद्योगिकी के उपयोग के माध्यम से पारदर्शी और प्रभावी तरीके से हमारे युवाओं को रोजगार के अवसरों से जोड़कर कैरियर केंद्रों में बदलना साथ ही परामर्श और प्रशिक्षण प्रदान करना।

हकीकत क्या है? बेरोजगारी अब तक के सर्वोच्च स्तर को छू चुकी है। ILO (अंतर्राष्ट्रीय श्रम संगठन और मानव विकास संस्थान) ने हाल ही में भारत रोजगार रिपोर्ट 2024” शीर्षक से रिपोर्ट जारी की। रिपोर्ट में कहा गया है कि 2022 में, भारत में युवा बेरोजगारी दर 23.22% थी, जो अपने पड़ोसी देश पाकिस्तान (11.3%) से अधिक थी। बांग्लादेश (12.9%), और भूटान (14.4%), विश्व बैंक के आंकड़ों के अनुसार, उसी वर्ष, चीन में बेरोजगारी दर 13.2%, सीरिया में 22.1%, इंडोनेशिया में 13%, मलेशिया में 11.7% थी। वियतनाम 7.4%, दक्षिण कोरिया 6.9% और सिंगापुर 6.1% डेटा अंतर्राष्ट्रीय श्रम संगठन से प्राप्त किया गया है, युवा बेरोजगारी दर उन लोगों को संदर्भित करती है जो 15 से 24 वर्ष की आयु के हैं और बिना नौकरी के हैं। लेकिन सक्रिय रूप से तलाश कर रहे हैं। एक हिंदू सर्वे रिपोर्ट भी बिगड़े हालात की पुष्टि करती है।

उदाहरण : श्री अंकित कुमार नाम का एक युवा जिसने अपनी पढ़ाई पूरी कर ली है। बिहार के नालन्दा जिले से स्नातक की उपाधि प्राप्त की और परिवार के साथ दिल्ली आ गये वर्ष 2009 में 5 सदस्य किसी प्रकार के रोजगार की तलाश में थे। वह बताते हैं कि तब उनकी मां, पिता और वह अलग-अलग छोटी-छोटी फैक्ट्रियों में काम करते थे और 5800 रुपये प्रति माह कमाते थे। उस राशि से वे अपने परिवार का भरण-पोषण कर पाते थे। अब वे फैक्ट्रियां

बंद हो गई हैं और वह अकेले ही प्रति माह 10000 रुपये कमाने वाले सदस्य हैं। उनका कहना है कि 10000 रुपये में परिवार का भरण-पोषण करना बेहद मुश्किल हो गया है। एक और उदाहरण यह है कि उत्तर प्रदेश के आजमगढ़ जिले से सीमा नाम की एक विधवा परिवार के 4 सदस्यों के साथ दिल्ली आई और नौकरानी के रूप में काम करने लगी। वह बताती हैं कि दस साल पहले उनका मासिक राशन बिल 1500 रुपये प्रति माह था। अब यह 3,500 तक पहुंच गया है और कमाई बहुत कम हो गई है और बहुत नुकसान हो रहा है। ऐसे परिवारों के अनगिनत उदाहरण देश में मौजूद हैं।

इस समय, 18वीं संसद के चुनाव 19 अप्रैल 2024 से 01 जून 2024 तक 7 चरणों में विभिन्न राज्यों में होने जा रहे हैं। यह उस भाजपा को हराने का समय है जिसने पिछले 10 वर्षों के शासन के दौरान भारत के लोगों को धोखा दिया है और उन पर भारी बोझ डाला है। वामपंथी, लोकतांत्रिक और धर्मनिरपेक्ष दलों को वोट दें और भाजपा के नेतृत्व वाले एनडीए को सत्ता से बाहर करें।



ऑल ओडिशा ट्रांसपोर्ट वर्कर्स फेडरेशन संगठनात्मक कार्यशाला 17.03.2024 को परदीप में आयोजित हुई

All India Road Transport Workers' Federation
P. Ramamurty Bhawan
Plot No.-20, Sector-6, M.B. Road,
Family Court Lane, Opp. To Andhra
Education Society, Saket New Delhi-110017

E Mail: airtwf.delhi@gmail.com

Website: www.airtwf.org

Published by R. Lakshmaiah,
Design by Ankit Kumar