



मनुष्याणाम् वृत्तिरर्थः ।

- भारतातील परिवहन विकास आणि धोरण
- न्यूमन-मॉर्गेन्स्टर्नचे नवसंख्यात्मक मागणी विश्लेषण
- गॅट करार, 1993
- गुंतवणूक-हास समितीचा अहवाल

खंड 17, अंक 4

अर्थसंवाद

भारतीय सौर पौष-फाल्गुन शके 1915

जानेवारी-मार्च 1994

लोककल्याणमूलस्य अर्थशास्त्रस्य सिद्धये ।
शोधवर्चविवादार्थं संवादोऽयं प्रवर्तितः ॥



मराठी अर्थशास्त्र परिषदेचे त्रैमासिक

अर्थसंवाद

खंड 17, अंक 4

जानेवारी-मार्च 1994

■ प्रमुख संपादक
रवीन्द्र दोशी

■ सहायक संपादक
सु. गो. भानुशाली

■ सल्लागार मंडळ
विकास चित्रे
अ. रा. पडोशी
सु. दा. तुपे
दि. व्यं. जहागिरदार

■ संपादकीय पत्रव्यवहार
रवीन्द्र दोशी,
प्राध्यापक व विभाग प्रमुख,
अर्थशास्त्र विभाग,
शिवाजी विद्यापीठ,
कोल्हापूर-416 004

अनुक्रमणिका

301 भारतातील परिवहन विकास आणि धोरण
व्यं. सु. पाटणकर

343 न्युमन-मॉर्गेन्स्टर्नचे नवसंख्यात्मक
मागणी विश्लेषण
कल्याणी कुलकर्णी

351 आर्थिक वार्ता
सु. गो. भानुशाली

363 'दृष्टी', 'समष्टी', की
'दृष्टीय', 'समष्टीय' ?
नी. दि. सोवनी

366 सतरावे वार्षिक अधिवेशन : अहवाल
दि. व्यं. जहागिरदार / नि. मा. सप्रे / गि. सो. कल्याणकर /
शि. ना. माने / रवीन्द्र दोशी / गुलाबराव तायडे

मराठी अर्थशास्त्र परिषद

कार्यकारी मंडळ

(1993-94)

अध्यक्ष

व्यं. सु. पाटणकर

कार्याध्यक्ष

नलिनी पंडित

कार्यवाह-खजिनदार

गुलाबराव तायडे

प्रमुख संपादक, 'अर्थसंवाद'

रवीन्द्र दोशी

सदस्य

बाबूराव कवडे

ल. शि. पाटील

अर्जुन महाडिक

चंद्रसेन मोहिते

प्र. व. कुलकर्णी

वि. स. कुलकर्णी

सु. कृ. कुलकर्णी

ब. शं. चौधरी

अनिल सूर्यवंशी

अंजली कुलकर्णी

पुरुषोत्तम पाळंदे

व. ता. चौगुले

■ कार्यालयीन पत्रव्यवहार :

(वर्गणी व जाहिरात पाठविणे, सदस्यत्वाची नोंदणी करणे इत्यादी)

गुलाबराव पं. तायडे

कार्यवाह, मराठी अर्थशास्त्र परिषद,

9, नहुष सहकारी गृहनिर्माण संस्था, गंगापूर रस्ता,
नाशिक 422 005.

■ परिषदेचे प्रमुख कार्यालय :

मराठी अर्थशास्त्र परिषद,

द्वारा/सेंटर फॉर द स्टडी ऑफ सोशल चेंज,

मुंबई मराठी ग्रंथसंग्रहालय, ग्रंथसंग्रहालय मार्ग,

दादर, मुंबई 400 014.

■ वर्गणी :

(अ) परिषदेचे सदस्य

(1) आजीव सदस्य : रु. 600 (एकटकमी)

(2) साधारण सदस्य : रु. 100 (वार्षिक)

(3) संस्था सदस्य :

वैधानिक संस्था : रु. 100 (वार्षिक)

व्यावसायिक संस्था : रु. 150 (वार्षिक)

[* परिषदेच्या सदस्यांना 'अर्थसंवाद' त्यांच्या वर्गणीतच दिला जातो.]

(आ) 'अर्थसंवाद' वर्गणीदार

ग्रंथालये : रु. 100 (वार्षिक)

(इ) वर्गगणना 1 एप्रिल ते 31 मार्च.

** वर्गणी डिमांड ड्राफ्ट / मनी ऑर्डरने 'मराठी अर्थशास्त्र परिषद' या नावाने कार्यवाहकांकेडे नाशिकला पाठवावी.

■ 'अर्थसंवाद' साठीच्या अनुदानाबद्दल आभार :

(1) पश्चिम विभागीय केंद्र, भारतीय सामाजिक विज्ञान अनुसंधान परिषद, मुंबई.

(2) महाराष्ट्र राज्य साहित्य आणि संस्कृती मंडळ, मुंबई.

(टीप : म. रा. सा. सं. मंडळाने अनुदान दिले असले तरी या नियतकालिकामधील लेखांच्या विचारांकी मंडळ आणि राज्यशासन सहमत असतीलच असे नाही.)

मराठी अर्थशास्त्र परिषद

वार्षिक वर्गणी संपली

मराठी अर्थशास्त्र परिषदेचे वार्षिक सदस्य आणि 'अर्थसंवाद'चे वार्षिक वर्गणीदार यांना आम्ही आठवण देऊ इच्छितो की, 'अर्थसंवाद'च्या जानेवारी-मार्च, 1994 या अंकाबरोबर त्यांची वार्षिक वर्गणीची मुदत संपली आहे. त्यांनी 1 एप्रिल, 1994 ते 31 मार्च, 1995 या वर्षासाठी आपल्या सदस्यत्वाचे आणि 'अर्थसंवाद'च्या वर्गणीदाराचे नूतनीकरण करून घ्यावे ही विनंती. ही वर्गणी कार्यवाह-खजिनदारांच्या नासिक येथील पत्त्यावर पाठवावी.

गुलाबराव तायडे
कार्यवाह - खजिनदार

मराठी अर्थशास्त्र परिषद

वर्गणीतील बदल

मराठी अर्थशास्त्र परिषदेच्या वार्षिक सदस्यत्वाच्या तसेच 'अर्थसंवाद'च्या वार्षिक वर्गणीमध्ये 1 एप्रिल, 1994 पासून पुढीलप्रमाणे वाढ करण्यात आली आहे.

(अ) परिषदेचे सदस्य

- (1) साधारण सदस्य : रु. 100 (वार्षिक)
(2) साधारण सदस्य : शैक्षणिक संस्था : रु. 100 (वार्षिक)

(आ) 'अर्थसंवाद' वर्गणीदार

ग्रंथालये : रु. 100 (वार्षिक)

आजीव सदस्य (वर्गणी रु. 600) आणि व्यावसायिक संस्था वार्षिक सदस्य वर्गणी (रु. 150) यामध्ये बदल केलेला नाही.

परिषदेचे वार्षिक सदस्य आणि 'अर्थसंवाद'चे वर्गणीदार यांनी नव्या वर्षाची वर्गणी रु 100 (रु. 80 नव्हे) शक्य तेवढ्या लवकर कार्यवाह-खजिनदारांकडे पाठवावी.

गुलाबराव तायडे
कार्यवाह - खजिनदार

मराठी अर्थशास्त्र परिषद

अठरावे वार्षिक अधिवेशन

मराठी अर्थशास्त्र परिषदेचे अठरावे वार्षिक अधिवेशन ऑक्टोबर / नोव्हेंबर, 1994 मध्ये बेलगाव (कर्नाटक राज्य) येथे आयोजित होणार आहे. पुणे येथील भारती विद्यापीठाच्या इन्स्टिट्यूट ऑफ मॅनेजमेंटचे संचालक डॉ. खाजासाहेब पठाण अध्यक्षस्थानी राहतील.

अधिवेशनातील चर्चासत्रांसाठी खालील विषय निश्चित करण्यात आलेले आहेत.

- (1) पर्यावरणाचे अर्थशास्त्र
- (2) भारतीय रुपयाची परिवर्तनीयता
- (3) पश्चिम घाट विकास योजना

चौथा विषय तत्कालीन परिस्थितीशी संबंधित असेल आणि तो परिषदेचे अध्यक्ष यथावकाश जाहीर करतील.

वरील विषयांची रूपरेषा 'अर्थसंवाद' च्या एप्रिल-जून 1994 अंकात देण्यात येईल.

निबंध लेखकांनी जास्तीत जास्त 2000 शब्दांत विषय मांडावयाचा असून निबंधासोबत 300 शब्दांत त्याचा गोषवारा सादर करणे अनिवार्य आहे. निबंधाच्या दोन प्रती आणि सोबत गोषवारा पाठविल्याखेरीज त्याविषयीचा निर्णय अध्यक्षकाडून कळविला जाणार नाही.

निबंध मराठीतच असावेत. ते पूर्वी कोठेही सादर केलेले वा प्रसिद्ध केलेले नसावेत. लेखकांनी आपले संपूर्ण नाव व पत्ता, महाविद्यालयाचे / विद्यापीठाचे / शैक्षणिक वा अन्य संस्थेचे नाव आणि पत्ता हा तपशील मराठीत देणे आवश्यक आहे.

31 ऑगस्ट, 1994 ही निबंध स्वीकारण्याची अंतिम तारीख असून त्यानंतर पाठविलेले निबंध स्वीकारले जाणार नाहीत.

निबंध लेखकांनी आपले निबंध पुढील पत्त्यावर पाठवावयाचे आहेत :

डॉ. खाजासाहेब पठाण,
संचालक, भारती विद्यापीठाची इन्स्टिट्यूट ऑफ
मॅनेजमेंट अँड आंत्रप्रानरशिप डेव्हलपमेंट्स,
एरंडवणे, पुणे 411 038

गुलाबराव तायडे
कार्यवाह - खजिनदार

भारतातील परिवहन विकास आणि धोरण *

द्व्यं. सु. पाटणकर **

मराठी अर्थशास्त्र परिषदेच्या सतराव्या वार्षिक अधिवेशनाच्या अध्यक्षपदी माझी नियुक्ती करून आपण जो माझा बहुमान केला त्याबद्दल मी आपला ऋणी आहे. लोकभाषेच्या माध्यमातून अर्थशास्त्रीय प्रश्नांच्या वस्तुनिष्ठ चर्चाविमर्शासाठी खुले व्यासपीठ म्हणून परिषदेची उभारणी झाली. विविध वैशिष्ट्यपूर्ण उप-क्रमांच्याद्वारा अल्पावधीमध्ये तिने महाराष्ट्राच्या शैक्षणिक-सांस्कृतिक नकाशावर आपल्या कार्याचा ठसा उमटविला ही आपणा सर्वांच्याच दृष्टीने अभिमानाची आणि आनंदाची बाब आहे. हे कार्य भविष्यामध्ये अधिक सकस आणि समाजोपयोगी ठरेल असा मला दृढ विश्वास वाटतो.

अध्यक्षीय भाषणासाठी विषयाची निवड करताना माझ्यासमोर अनेक विकल्प होते. सुमारे पस्तीस वर्षांपूर्वी संशोधनकार्याच्या निमित्ताने परिवहन अर्थशास्त्रातील काही तात्त्विक आणि उपयोजित विषयांचा परिचय आणि जाण होण्याची संधी मला लाभली. त्यांच्याशी निगडित अशा काही समस्या आजच्या विवेचनासाठी निवडणे योग्य होईल असे मला वाटले. दुसराही एक विचार मनामध्ये होता. गेल्या चार दशकांच्या काळात आपल्या देशामध्ये झालेल्या अर्थशास्त्रातील संशोधनात्मक लिखाणाच्या विषयसूचीवर दृष्टिक्षेप टाकला तर परिवहनाचे अभ्यासक्षेत्र जवळपास उपेक्षित राहिल्याचे दिसून येईल. वास्तविक पाहता विविध मानवसमाजांच्या आधुनिक काळातील सामाजिक-आर्थिक अभ्युदयामध्ये परिवहनाचे योगदान निर्विवादपणे मोठे असल्याची इतिहासाची साक्ष आहे. भारतासारख्या खंडप्राय आणि विविधतेने नटलेल्या देशाच्या विकास प्रयत्नांना निर्णायक वळण देणारा घटक म्हणूनही कदाचित आपल्याला आपल्या परिवहन व्यवस्थेची दखल घ्यावी लागणार आहे. या वस्तुस्थितीकडे जाणकारांचे आणि जिज्ञासूंचे लक्ष वेधाने या उद्देशाने भारतातील परिवहन विकास आणि धोरण यामधील स्थित्यंतरांचा मागोवा घेण्याचे मी ठरविले. प्रस्तुत मांडणीची सिद्धता या भूमिकेतून झालेली आहे.

* मराठी अर्थशास्त्र परिषदेच्या सांगली येथील सतराव्या वार्षिक अधिवेशनातील अध्यक्षीय भाषण.
** अर्थशास्त्राचे निवृत्त प्राध्यापक, धुळे.

निवडलेल्या विषयाची मांडणी आणि विश्लेषण मी पाच भागांमध्ये करणार आहे. पहिला भाग आधुनिक अर्थव्यवस्थेचे एक क्षेत्र या नात्याने परिवहनाचे नेमके स्वरूप काय आहे याच्याशी संबंधित आहे. विविध आर्थिक आणि अन्य व्यवहारातील परिवहनाचा कार्य-भाग, परिवहन व्यवस्थेची अंगे किंवा घटक, परिवहन सेवांच्या मागणी-पुरवठ्याची ठळक वैशिष्ट्ये आणि भारताच्या परिवहन उद्योगाविषयी समष्टी पातळीवरील काही आकडेवारी यांचा त्यामध्ये समावेश आहे.

दुसऱ्या भागामध्ये भारतात गेल्या चार दशकांमध्ये परिवहन विकासासाठी झालेल्या प्रयत्नांचा मी आढावा घेतलेला आहे. रेल्वे परिवहन, मार्ग किंवा सडक परिवहन, जल परिवहन आणि हवाई परिवहन या प्रत्येक उपक्षेत्रातील घडामोडी आणि वाटचालीचे समालोचन त्यामध्ये अंतर्भूत आहे. तिसरा भाग परिवहन क्षेत्रातील विविध समस्यांच्या अभ्यासासाठी नियुक्त करण्यात आलेल्या समित्यांच्या अहवालातील महत्त्वाचे निष्कर्ष आणि शिफारशी आणि त्यातून साकार होणारी परिवहन धोरणाची आधारतत्त्वे यावर आधारलेला आहे. चौथ्या भागामध्ये परिवहनाशी संबंधित काही समस्यांचे धामेदोरे उलगडून दाखविण्याचा मी प्रयत्न केलेला आहे. प्रामुख्याने नगरविकास आणि परिवहन, लोकसंख्येची घनता आणि परिवहनाचे परिव्यय, नगरांतर्गत भूखंडांचे मूल्य आणि वापर आणि परिवहन यांचा संबंध, ग्रामीण परिवहन इत्यादींच्या स्थूल चर्चेवर तेथे भर आहे. परिवहन धोरणाच्या बाबी दिशा त्यामधूनच सूचित होऊ शकतील. शेवटच्या भागात विषयविवेचनाचा सारांश प्रथित करण्यात आला आहे.

1

अर्थव्यवस्था आणि परिवहन क्षेत्र

1.1 आधुनिक अर्थव्यवस्थांच्या आधारभूत संरचनेमध्ये ज्या उद्योगांचा समावेश होतो त्यापैकी परिवहन हा एक महत्त्वाचा उद्योग आहे. सेवांची निर्मिती करणारा हा उद्योग अर्थव्यवस्थेतील उत्पादनाची केंद्रे आणि उपभोगाची केंद्रे यांच्यातील दुवा सांधण्याचे कार्य करतो. उत्पादक आणि उपभोक्ते यांच्यातील भौमोलिक अडथळे दूर वा कमी होणे या दोन्ही बाबींच्या दृष्टीने हितावह

असते. परिवहन साधने बाजारांच्या विस्ताराला साहाय्य-भूत ठरल्यास त्यामधून उत्पादनप्रयत्नांना प्रोत्साहन मिळू लागते. परिवहन साधनांचा अभाव / अपुरेपणा आणि अकार्यक्षमता यांच्यामुळे प्रादेशिक आणि राष्ट्रीय विकासागती मंदावते.

1.2 औद्योगिक उपकरणांच्या स्थाननिश्चितीमध्ये परिवहन सेवांचा महत्त्वाचा वाटा असतो. उत्पादनाच्या साधनसामग्रीची सातत्याने आणि किरायातशीर उपलब्धता आणि पक्क्या मालासाठी बाजारांचे सान्निध्य यांचा औद्योगिक स्थानांच्या निवडीत प्राधान्याने विचार होतो. पर्यायी परिवहन सेवा निर्मितीची केंद्रे उद्योगांच्या स्थानिकीकरण प्रक्रियेला मोठाच हातभार लावतात हे आपल्या परिचयाचे आहे. उत्पादनसाधनांच्या चलनशीलतेला (mobility) प्रतिबंध करणाऱ्या घटकांचे निराकरण होऊ शकल्यास त्यांची विविध उद्योगातील विभागणी सामाजिकदृष्ट्या हितकारक अशा रीतीने साधणे सुलभ होते. प्रादेशिक आर्थिक समतोल आणि उद्योगव्यवसायांचे हेतुपूर्वक विकेंद्रीकरण ही उद्दिष्टे परिवहन नियोजनावाचून साध्य होणे शक्य नसते.

1.3 जलद आर्थिक अभिवृद्धीकडे यशस्वी वाटचाल करण्यासाठी वस्तू-सेवांचे उत्पादन आणि उत्पादकता उंचावणे अगत्याचे असते. त्यासाठी संघटन, व्यवस्थापन आणि तंत्रविज्ञानाच्या क्षेत्रातील सुधारणांबरोबरच नव्या साधनसंपत्तीच्या शोधाची निकड तीव्रतेने भासू लागते. या नव्या साधनसंपत्तीचा वापर व्यापारीदृष्ट्या किरायातशीर ठरण्याचा प्रश्न परिवहन विकासाशी निगडित असतो.

1.4 व्यक्ति आणि वस्तू यांच्याबरोबरच विचारांच्या सामाजिक अभिसरणाला महत्त्वपूर्ण हातभार परिवहन साधनांकडून लावला जातो. आर्थिक-सामाजिकदृष्ट्या मागासलेले भूभाग आणि जनसमूह यांच्यासाठी आखल्या जाणाऱ्या विकास आराखड्यांमध्ये परिवहनाला प्राधान्य देणे जहरीचे ठरते. या प्रभावी माध्यमाच्याद्वारा विकासासाठी आवश्यक प्रेरणा देणे जहरीचे ठरते. या प्रभावी माध्यमाच्याद्वारा विकासासाठी आवश्यक प्रेरणा अप्रगत भागातील लोकमानसामध्ये रजविणे आणि यथावकाश बळकट करणे शक्य होते हा सार्वत्रिक अनुभव आहे.

1.5 काही आर्थिकेतर क्षेत्रातील वडामोडीशी परिवहनाचा निकटचा संबंध आहे. समाजजीवनाच्या विविध अंगांमधील सांस्कृतिक देवाणघेवाण, ऐक्यभावना, राजकीय स्थैर्य आणि प्रगल्भता, लष्करी हलचाली, आणि संरक्षणसिद्धता, सामाजिकदृष्ट्या इष्ट अशा मानवी वस्त्यांच्या आकृतीबंधांना प्रोत्साहन इत्यादी ध्येये गाठण्यासाठी परिवहनाची मोठीच मदत होत असते.

1.6 सामान्यपणे कोणत्याही देशाच्या परिवहनव्यवस्थेची चार ठळक अंगे सांगितली जातात : रेल्वे परिवहन, रस्ता किंवा मार्ग परिवहन, जल परिवहन आणि हवाई परिवहन. रेल्वे परिवहनामध्ये भूपृष्ठावरून, पुलांवरून आणि भुयारी मार्गाने धावणाऱ्या रेल्वेची आणि महानगरी ट्रामगाड्यांची भणना करता येईल. रस्ता परिवहनामध्ये प्रवासी गाड्या, मालमोटारी, टॅप्पो, मोटारी, यंत्रशक्तीने आणि श्रमशक्तीने ओढल्या जाणाऱ्या रिक्शा, सायकली-स्कूटर-मोपेड यासारखी दुचाकी वाहने, ट्रॅक्टर, ट्रॅलर आणि जनावरांकडून (घोडे, बैल, उंट इत्यादी) ओढली जाणारी वाहने अशी विविध साधने समाविष्ट असतात. जल परिवहनाचे दोन भाग पडतात. नद्या आणि कालवे यामधून होणाऱ्या अंतर्गत जल परिवहनामध्ये जहाजे आणि तराफे मोडतात तर सागरगामी आणि किनाऱ्यावरील परिवहनाचा भार प्रवासी आणि मालवाहतुकीची यांत्रिक जहाजे, टँकर, पडाव इत्यादी उचलतात. हवाई परिवहनामध्ये विमाने व हेलिकॉप्टर यांचा उल्लेख करावा लागेल. याशिवाय नळमार्ग, रज्जुमार्ग / ट्रॉल्या हेसुद्धा परिवहन व्यवस्थेचे घटक म्हणून ओळखणे जहरीचे आहे.

1.7 व्यापकरीत्या विचार केल्यास लोहमार्ग, वायट्याची व्यवस्था, दळणवळण अभियांत्रिकी साधने, रेल्वे आवार आणि कार्यशाळा, सडकयंत्रणा, वाहनतळ, दुरुस्ती सेवा केंद्रे, बंदरे आणि गोळा इत्यादींचा 'परिवहन व्यवस्थे'मध्येच अंतर्भाव करावा लागेल. परिवहनकार्याला आधारभूत किंवा पूरक अशी ही भांडवली साधने आहेत. परिवहन सेवांच्या निर्मितीसाठी प्रथम आवश्यक साधनांची उभारणी होणे जहरीचे असते. प्रत्येक साधनाच्या उत्पादनासाठी कराव्या लागणाऱ्या गुंतवणुकीचे किमान आकारमान, वहनक्षमता, कार्यासाठी आवश्यक इंधन आणि सुविधा, परिवहन

सेवेची गुणवत्ता, उत्पादन परिच्ययाची पातळी यामध्ये अर्थातच भिन्नता राहते.

1.8 विकसित आणि विकसनशील देशांचा असा अनुभव आहे की, अर्धव्यवहारांची क्षेत्रे रंदावू लागली की परिवहनसेवांना येणाऱ्या एकूण मागणीत तुलनेने अधिक वेगाने वाढ होते. हा बदल संख्यात्मक आणि गुणात्मक असा दोन्ही प्रकारचा असतो. वस्तुपरत्वे नेआणीच्या गरजांमध्ये भिन्नता असली तरी एकूण माल वाहतुकीची मागणी अनेक आर्थिक व आर्थिकेतर घटनांनी प्रभावित होते. परिवहन सेवांच्या मागणीमध्ये स्थलकालदृष्ट्याही चढउतार होत राहतात.

1.9 परिवहन सेवांच्या पुरवठ्याच्या वैशिष्ट्यांमध्ये प्रामुख्याने यांत्रिक साधनांसाठी प्रारंभीच आवश्यक ठरणाऱ्या मोठ्या गुंतवणुकीचा उल्लेख करता येईल. आगगाड्यांची इंजिने, डबे आणि वाधिणी, प्रवासी गाड्या व मालमोटारी, जहाजे व विमाने यंसारख्या परिवहनसाधनांतील गुंतवणुका भांडवलघन आणि दीर्घकालीन अशा असतात. परिवहनसेवांच्या पुरवठ्याबाबत पद्धती दृष्टिकोन (systems approach) काही वेळा महत्त्वाचा ठरतो. उदाहरणार्थ, नव्याने बांधले जाणारे एखादे बंदर स्वयंनिर्वाही होण्यासाठी त्याचवेळी ते अंतर्भागाशी रेल्वेने वा सडकेने जोडले जाणे आवश्यक ठरते.

1.10 भारतातील परिवहन विकासाच्या वाट्यालीचे समालोचन करण्याअगोदर आपल्या परिवहनक्षेत्राशी संबंधित काही स्थूल आर्थिक वलांविषयीच्या आकडेवारीची नोंद घेणे उद्बोधक ठरेल. रेल्वे उद्योगाचा स्थूल देशांतर्गत उत्पादितातील (GDP) हिस्सा (तक्ता 1) गेल्या चार दशकांमध्ये 1 टक्क्याहून अधिक झालेला नाही. रेल्वेव्यतिरिक्त अन्य परिवहनसाधनांचा हिस्सा 1990-91 मध्ये सुमारे 4 टक्क्यांपर्यंत पोहोचला आहे. स्थूल भांडवलनिर्मितीबाबत (GCF by industry of use) असे आढळेल की, रेल्वे उद्योगात 1980-81 ते 1990-91 या दशकात त्यामध्ये दुपटीने वाढ झालेली आहे तर याच कालावधीत रेल्वेव्यतिरिक्त अन्य परिवहन उद्योगात ती सुमारे पाचपटीने वाढलेली आहे (तक्ता 2). भारतातील कामगारांच्या क्षेत्रनिहाय विभागणीची अलीकडच्या काळातील टक्केवारी पाहता

तबता 1

आधिक व्यवहारानुसार स्थूल देशांतर्गत उत्पादिताची (GDP) विभागणी
(1980-81 च्या किमतीनुसार)

| आधिक व्यवहार (Economic activity) | 1950-51 | 1955-56 | 1960-61 | 1965-66 | 1970-71 | 1975-76 | 1980-81 | 1985-86 | 1990-01 |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|
| 1 रेल्वे | 342 | 399 | 539 | 704 | 813 | 966 | 1,124 | 1,404 | 1,677 |
| 2 रेल्वे व्यतिरिक्त- रिक्त अन्य परिवहन | 579 | 729 | 1,059 | 1,432 | 1,864 | 2,710 | 3,680 | 5,604 | 8,059 |
| 3 स्थूल देशांतर्गत उत्पादित (घटक परि- व्यानानुसार) | 42,871 | 51,173 | 62,904 | 72,122 | 90,426 | 1,04,968 | 1,22,427 | 1,56,566 | 2,10,477 |

संदर्भ : National Accounts Statistics 1992, C. S. O., Department of Statistics, Ministry of Planning, Government of India.

तबता 2

| वापर करणाऱ्या उद्योगानुसार स्थूल भांडवलनिर्मिती (1980-81 च्या किमतीनुसार) | 1950-51 | 1955-56 | 1960-61 | 1965-66 | 1970-71 | 1975-76 | 1980-81 | 1985-86 | 1990-91 |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| स्थूल भांडवल- निर्मिती | 398 | 701 | 779 | 1,256 | 658 | 598 | 814 | 914 | 1,051 |
| 1 रेल्वे | 186 | 248 | 641 | 994 | 1,213 | 1,581 | 1,749 | 2,458 | 3,900 |
| 2 रेल्वे व्यतिरिक्त अन्य परिवहन- निर्मिती | 6,705 | 9,142 | 12,348 | 16,888 | 18,928 | 22,104 | 25,794 | 38,258 | 47,350 |

संदर्भ : National Accounts Statistics 1992, C. S. O., Department of Statistics, Ministry of Planning, Government of India.

(तक्ता 3) असे दिसते की, 1977-78 नंतरच्या दहा वर्षांत अपेक्षेनुसार परिवहन क्षेत्रातील कामगारांची

तक्ता 3

ठळक क्षेत्रनिहाय कामगारांच्या विभागणीची टक्केवारी

| क्षेत्र | 1977-78 | 1983 | 1987-88 |
|-----------------------------|---------|--------|---------|
| 1 श्रंती | 77.70 | 66.31 | 63.90 |
| 2 खाणकाम | 0.52 | 0.65 | 0.77 |
| 3 वस्तुनिर्माण | 10.00 | 10.93 | 11.13 |
| 4 बीज, वायू आणि पाणीपुरवठा | 0.26 | 0.32 | 0.34 |
| 5 बांधकाम | 1.82 | 2.47 | 3.96 |
| 6 व्यापार | 6.18 | 6.67 | 7.30 |
| 7 परिवहन | 2.13 | 2.71 | 2.78 |
| 8 अर्थपुरवठा, विमा इ. | 0.55 | 0.73 | 0.83 |
| 9 सामाजिक आणि वैयक्तिक सेवा | 7.82 | 8.78 | 8.80 |
| | 100.00 | 100.00 | 100.00 |

संदर्भ : राष्ट्रीय नमुना सर्वेक्षण संघटना, 32 वी, 38 वी, आणि 43 वी फेरी.

टक्केवारी (श्रंती वगळता अन्य क्षेत्रांप्रमाणे) वाढलेली आहे हे खरे. वाढीच्या प्रमाणाचा क्षेत्रातील उद्योगांपुरता विचार केल्यास परिवहनाचा क्रम बांधकामाच्या खालोखाल लागतो. रोजगारनिमित्तीच्या क्षमतेविरुद्धी नॅशनल कौन्सिल ऑफ अप्लाइड इकॉनॉमिक रिसर्चने केलेल्या एका अभ्यासानुसार रस्ता परिवहनाची रोजगारनिमित्तीक्षमता रेल्वेच्या तुलनेने दुप्पट आहे.

2

भारतातील परिवहन विकास

2.1 रेल्वे परिवहन

2.1.1 सुमारे दीडशे वर्षांची दीर्घ ऐतिहासिक

जानेवारी-माच 1994, खंड 17, अंक 4

परंपरा लाभलेला रेल्वे व्यवसाय आज आपल्या देशातील सरकारी क्षेत्रातील सर्वात मोठा व्यवसाय म्हणून ओळखला जातो. पारतंत्र्याच्या काळात या व्यवसायाचा जो विस्तार घडून आला त्यामागील उद्दिष्ट प्रशासकीय आणि लष्करी गरजांची पूर्तता यापुरते मर्यादित होते. देशांतर्गत व्यापारातील अडथळे दूर व्हावे आणि अंतर्गत शांतता - सुव्यवस्था अबाधित राहावी असाही स्वामागे दृष्टिकोन होता. मोठी बंदरे, लष्करी ठाणी, व्यापार-उद्योगाची केंद्रे जोडली जाणे त्यासाठी आवश्यक होते. लोहमार्गाची बांधणी आणि परिचालनाची जबाबदारी स्वातंत्र्यपूर्व काळात खाजगी कंपन्यांकडे सोपविलेली होती.

2.1.2 रेल्वे व्यवसायाच्या राष्ट्रीयीकरणाची प्रक्रिया दुसऱ्या महायुद्धाच्या काळात सुरु झाली आणि 1950 मध्ये ती पूर्ण झाली. नियोजनाच्या प्रारंभी देशातील लोहमार्गाची एकूण लांबी 54,528 कि.मी. होती. 1990-91 मध्ये ती 62,367 कि.मी. एवढी झाली. 1950-51 मध्ये विद्युतीकरण झालेल्या मार्गाची लांबी 388 कि.मी. होती, ती 1990-91 मध्ये 9,137 कि.मी. झाली.

2.1.3 1953 पर्यंत आपल्या रेल्वे परिवहनाकडून वाफेची इंजिने वापरली जात. त्यानंतर पर्यायी ऊर्जा स्रोत म्हणून डिझेल आणि विद्युतशक्ती यांचा वापर अनेक दृष्टींनी किफायतशीर ठरतो हे दिसून आल्यावर त्यांचा वापर (विशेषतः डिझेल इंजिनांचा) जपाट्याने वाढू लागला. 1990-91 मधील इंजिनांच्या कर्षण-शक्तीनुसार वर्गवारी पाहता डिझेल इंजिनांचे एकूणाची असणारे प्रमाण 45 टक्के झाले आहे.

2.1.4 रेल्वे परिवहनाकडून झालेली प्रवासी वाहतूक 1950-51 मध्ये 66.5 अब्ज प्रवासी कि.मी. होती. 1990-91 मध्ये ती 295.6 अब्ज प्रवासी कि.मी. झाली. म्हणजे सुमारे साडेचार पटीने वाढ झाली. याच कालावधीतील माल वाहतूक अनुक्रमे 44 अब्ज टन कि.मी. आणि 235 अब्ज टन कि.मी. होती. ही वाढ पाच पटीहून थोडी अधिक आहे.

2.1.5 लोहमार्गाने होणाऱ्या मालवाहतुकीची रचना वैशिष्ट्यपूर्ण आहे. सामान्यतः लांबपल्ल्याच्या अंतरा-

साठी मोठ्या संख्येच्या/आकारमानाच्या (bulk) मालाची ने-आण लोहमार्गाने करणे किफायतशीर ठरते हा सार्वत्रिक अनुभव आपल्याही परिस्थितीत खरा ठरला आहे. रेल्वेच्या वाहतुकीमध्ये पहिला क्रमांक कोळशाचा लागतो. 1950-51 मध्ये कोळशाचा रेल्वे माल वाहतुकीतील हिस्सा 27.6 टक्के होता. 1989-90 मध्ये तो 42.0 टक्क्यांपर्यंत वाढला आहे. अन्य सहा वस्तू गटांचा रेल्वे माल वाहतुकीत समावेश होतो. पोलाद आणि पोलाद वस्तू, अशुद्ध लोखंड, अन्नधान्य, पेट्रोलियम वस्तू, सिमेंट आणि खते असे वस्तूगट आहेत. त्यांचा एकूण रेल्वे मालवाहतुकीतील वाटा 1950-51 मध्ये 30.6 टक्के होता, तो 1989-90 मध्ये 52.2 टक्क्यांवर आलेला आहे.

2.1.6 या वस्तूंच्या एकूण उत्पादनापैकी रेल्वे वाहतुकीखाली घेणाऱ्या टक्केवारीसंबंधीची माहिती तक्ता 4 वरून स्पष्ट होईल. ती गेल्या दशकापुरती मर्यादित आहे. त्यामधील प्रत्येक वस्तूंच्या टक्केवारीत प्रतिवर्षी चढउतार आढळतात. कोळसा, अशुद्ध लोखंड आणि खते

(60 टक्क्यांहून अधिक) सिमेंट आणि पेट्रोलियम पदार्थ (50-60 टक्के) तर अन्नधान्य (20 टक्क्यांहून कमी) असे त्यांचे तीन उपगट पाडता येतील.

2.1.7 प्राप्तीच्या दृष्टीने विचार करता रेल्वेला माल वाहतुकीपासून झालेल्या एकूण प्राप्तीतील कोळशाचा वाटा 1950-51 मध्ये 12.5 टक्के होता, तो 1989-90 मध्ये 37.7 टक्के झाला. अन्य सहा वस्तूगटांचा (bulk goods) प्राप्तीतील वाटा अनुक्रमे 32.5 टक्के आणि 54.1 टक्के या पातळीवर राहिला. जड आणि मोठ्या आकारमानाच्या वर उल्लेखिलेल्या सात प्रमुख वस्तूगटांचे रेल्वेच्या मालवाहतुकीपासून झालेल्या प्राप्तीतील योगदान 1950-51 मध्ये 58.2 टक्के होते ते 1980-81 मध्ये 85.6 टक्के झाले आणि 1990-91 मध्ये 90 टक्क्यांपर्यंत वाढले.

2.1.8 रेल्वेची स्थूल प्राप्ती, कार्य परिणय आणि निव्वळ उत्पन्न यासंबंधीची आकडेवारी (दर दहा वर्षांच्या कालखंडानुसार) तक्ता 5 मध्ये दिली आहे. गेल्या दोन

तक्ता 4

निव्वळ वस्तूंच्या उत्पादनाची रेल्वे वाहतुकीखाली घेणारी टक्केवारी

| वर्ष | कोळसा | अशुद्ध लोखंड | सिमेंट | अन्नधान्ये | खते | पेट्रोलियम वस्तू |
|---------|-------|--------------|--------|------------|------|------------------|
| 1981-82 | 61.0 | 69.1 | 51.7 | 16.1 | 61.4 | 58.7 |
| 1982-83 | 63.1 | 64.2 | 55.0 | 19.3 | 60.7 | 55.8 |
| 1983-84 | 64.4 | 63.6 | 58.2 | 16.1 | 54.6 | 54.6 |
| 1984-85 | 62.1 | 63.7 | 57.1 | 14.2 | 54.0 | 54.7 |
| 1985-86 | 65.9 | 65.9 | 54.2 | 16.0 | 58.0 | 46.7 |
| 1986-87 | 66.0 | 62.2 | 54.1 | 20.2 | 68.1 | 46.4 |
| 1987-88 | 66.7 | 66.0 | 56.4 | 21.5 | 69.0 | 48.5 |
| 1988-89 | 65.8 | 66.3 | 58.5 | 14.6 | 66.7 | 49.4 |
| 1989-90 | 64.8 | 65.2 | 60.0 | 13.8 | 65.5 | 49.9 |
| 1990-91 | 63.8 | 63.0 | 58.9 | 14.4 | 68.7 | 51.5 |

(अस्थायी)

संदर्भ : Indian Railways Year Book, 1991.

तक्ता 5
रेल्वे परिवहनाची स्थूल प्राप्ती, कार्य परिव्यय
आणि निव्वळ प्राप्ती
(कोटी रुपये)

| वर्ष | स्थूल प्राप्ती | कार्य परिव्यय | निव्वळ प्राप्ती |
|---------|----------------|---------------|-----------------|
| 1950-51 | 264.60 | 214.39 | 50.21 |
| 1960-61 | 459.40 | 361.88 | 97.50 |
| 1970-71 | 1006.95 | 862.22 | 144.73 |
| 1980-81 | 2664.00 | 2536.51 | 127.49 |
| 1990-91 | 12096.49 | 11153.86 | 942.63 |

संदर्भ : Indian Railways Year Book - Annual Reports.

दशकात त्यामध्ये उल्लेखनीय वाढ आढळेल. याच कालावधीमध्ये रेल्वेच्या एकूण प्रवासी आणि माल-वाहतुकीत अधिक वेगाने वाढ झाल्याचे दिसून येईल. (पाहा तक्ता 6)

तक्ता 6
रेल्वे परिवहनाकडून करण्यात आलेली प्रवासी वाहतूक
आणि माल वाहतूक

| वर्ष | प्रवासी वाहतूक (अब्ज प्रवासी कि.मी.) | माल वाहतूक (अब्ज टन कि.मी.) |
|---------|---|--------------------------------|
| 1950-51 | 66.517 | 44.0 |
| 1955-56 | 62.400 | 59.6 |
| 1960-61 | 77.665 | 72.3 |
| 1965-66 | 96.294 | 116.9 |
| 1970-71 | 118.120 | 127.4 |
| 1975-76 | 149.0 | 148.2 |
| 1980-81 | 208.558 | 147.6 |
| 1985-86 | 240.614 | 196.6 |
| 1990-91 | 295.644 | 235.84 |

संदर्भ : 1 Indian Railways Year Book-
Annual Reports.
2 Report by the Railway Board on
Indian Railway-Annual Reports.

जानेवारी-मार्च 1994, खंड 17, अंक 4

2.1.9 रेल्वे परिवहन इंधन बचतीच्या दृष्टीने तुलनेने अधिक कार्यदक्ष आणि मध्यम व दीर्घ अंतरावरील माल वाहतुकीसाठी सोबिस्कर असल्याचा अनुभव असला तरी या क्षेत्रात सडक परिवहन साधनांच्या - विशेषतः मालमोटारीच्या - तीव्र स्पर्धेला त्याला तोंड द्यावे लागत आहे. 1950-51 मध्ये लोहमार्गावरून झालेली माल-वाहतूक 4.4 अब्ज टन कि.मी. होती. तर सडक परिवहनाकडून केवळ 6 अब्ज टन कि.मी. वाहतूक झाली. पुढील तीन दशकांमध्ये रेल्वेचा माल वाहतुकीतील वाटा वाढलेला असला तरी सडक परिवहनाकडून झालेल्या माल वाहतुकीतही लक्षणीय वाढ झालेली दिसेल प्रवासी वाहतुकीच्या क्षेत्रातही रस्ता वाहतूक साधने मागे राहिलेली नाहीत हे तक्ता 7 वरून स्पष्ट होईल.

तक्ता 7

रस्ता परिवहन साधनांकडून झालेली प्रवासी
वाहतूक आणि माल वाहतूक

| वर्ष | प्रवासी वाहतूक (अब्ज प्रवासी कि.मी.) | माल वाहतूक (अब्ज टन कि.मी.) |
|---------|---|--------------------------------|
| 1950-51 | 23.0 | 6.0 |
| 1955-56 | उ. ना. | 9.0 |
| 1960-61 | 57.0 | 17.0 |
| 1965-66 | 82.0 | 35.0 |
| 1968-69 | 98.0 | 40.0 |
| 1973-74 | 140.0 | 84.0 |
| 1977-78 | उ. ना. | 77.0 |

उ. ना. = उपलब्ध नाही.

संदर्भ : भारताच्या विविध पंचवार्षिक योजना.

1950-51 ते 1984-85 या कालावधीतील रेल्वेच्या माल वाहतुकीचा वार्षिक अभिवृद्धी दर सरासरीने 4.3 टक्के होता, तर प्रवासी वाहतुकीसाठी तो 3.7 टक्के होता.

2.1.10 नियोजन काळातील रेल्वे वाहतुकीच्या विकासाचा आणि समस्यांचा आढावा घेताना असे आढ-

लेल की, पहिल्या योजनेच्या काळात (1951-56) युद्धोत्तरकालीन पुनर्वसन आणि आधुनिकीकरणाच्या कार्यक्रमांवर लक्ष केंद्रित करण्यात आले होते. लोहमार्ग आणि रेल्वेच्या अल्प साधनांवर युद्धकाळात आणि त्यानंतर उद्भवलेल्या फाळणीच्या परिस्थितीचा फार मोठा ताण पडलेला होता. ही झीज भरून काढतानाच वाहतुकीची क्षमता वाढविण्याचाही प्रश्न महत्त्वाचा होता. आर्थिक-सामाजिक विकास कार्यक्रमांची अमल-बजावणी करताना औद्योगिक कच्चा माल, यंत्रे व यंत्रांचे सुटे भाग, इंधन, औद्योगिक पक्का माल, अन्न-धान्यासारख्या जीवनावश्यक वस्तू यांच्या ने-आणीच्या गरजा प्रचंड प्रमाणावर वाढण्याची शक्यता लक्षात घेऊन त्यादृष्टीने रेल्वे विकासाची व्यवस्था करणे भाग होते. पहिल्या योजनेमध्ये त्यासाठी रु. 217 कोटींची तरतूद करण्यात आली होती.

2.1.11 दुसरी योजना जलद उद्योगीकरण आणि त्यासाठी आवश्यक आधारभूत संरचनेच्या उभारणीवर मुख्यतः आधारलेली असल्याने रेल्वे वाहतुकीच्या विकासयोजना या उद्दिष्टाला पोषक ठरतील अशा रीतीने आखणे गरजेचे होते. रेल्वेवरील गुंतवणुकीचा अल्प भाग नव्या लोहमार्गांच्या नव्या प्रवेशामधील बांधणीवर होता तर मोठा भाग अस्तित्वातील लोहमार्गांची वहनक्षमता वाढविण्याकडे वळविण्यात आला होता. रेल्वेसाठी दुसऱ्या योजनेमध्ये रु. 723 कोटींची गुंतवणूक अपेक्षित होती. अर्थातच माल आणि प्रवासी वाहतुकीच्या सर्व गरजा पुरेशा प्रमाणात भागविणे केवळ रेल्वेला अशक्यप्राय होते.

2.1.12 रेल्वेकडून होणाऱ्या माल वाहतुकीचे एक वैशिष्ट्य लक्षात घेण्यासारखे आहे. सामान्यपणे कमी मूल्याच्या (low-rated) अवजड वा मोठ्या आकारमानाच्या वस्तूंचे प्रमाण रेल्वेच्या माल वाहतुकीमध्ये तुलनेने मोठे असते. आपल्याही देशातील रेल्वेकडून होणाऱ्या माल वाहतुकीची रचना या अनुभवाशी भिन्नता-जुळती अशीच आहे. याउलट अधिक मूल्याच्या (high-rated) वस्तूंच्या (विशेषतः कापड, फळे व भाजीपाला, यंत्रांचे सुटे भाग, प्रक्रिया केलेले हवाबंद अन्नपदार्थ, बांधकाम साहित्य, सूत, रंग, रसायने, कागद इत्यादींच्या) ने-आणीसाठी रस्ता वाहतुकीची साधने अधिक सोयीस्कर आणि किफायतशीर ठरत असल्याने

माल वाहतुकीच्या क्षेत्रात ती रेल्वे परिवहनाला यशस्वी टक्कर देऊ शकतात. योजनावद्ध विकासाच्या प्रारंभीच्या काळात आपल्याही देशात अशीच परिस्थिती उद्भवली आणि सरकारी क्षेत्रातील रेल्वे उपक्रमाला आर्थिक संकटाला सामोरे जाणे भाग पडले.

2.1.13 प्रत्येक परिवहन प्रकाराच्या काही अंगभूत मर्यादा असल्या तरी प्रत्येकाकडून विवक्षित गरजेची पूर्तताही होत असते. परिवहन सेवांना येणारी एकूण मागणी भारतासारख्या आर्थिक प्रगतीच्या दिशेने वाटचाल करणाऱ्या देशांमध्ये निरंतर वाढती राहणार आहे हे लक्षात घेता रेल्वे आणि रस्ता परिवहन साधने यामधील स्पर्धेचे नियमन करून दोहोंचाही समन्वित विकास साधता आल्यास अर्थव्यवस्थेच्या एकूण परिवहनक्षमतेची पातळी उंचावणे सुलभ होईल, हा दृष्टिकोन परिवहन सुसूत्रीकरण आणि धोरण समितीने तर्कशुद्धपणे प्रथम मांडला. त्यासंबंधीचे विवेचन पुढे येणार आहेच.

2.1.14 तिसऱ्या योजना काळात (1961-66) लोहमार्गांची वहनक्षमता परिवहन सेवेला येणाऱ्या मागणीपेक्षा अधिक राहावी असे महत्त्वाकांक्षी उद्दिष्ट ठेवण्यात आले होते. लोहमार्गांची मजबुती आणि आधुनिकीकरण, डिझेल आणि विद्युतशक्तीवर चालणाऱ्या इंजिनांचा अधिक वापर या कार्यक्रमांना प्राधान्य देण्यात आले. योजना आराखड्यातील रेल्वेसाठी गुंतवणूक रु. 1,326 कोटी ठेवण्यात आली होती. 1966-69 या वार्षिक योजनांच्या काळात अगोदर हाती घेतलेल्या रेल्वे विकास प्रकल्पांची छाननी करून लवकर फलदायी ठरणाऱ्या प्रकल्पांना अप्रक्रम देण्याचे ठरले. त्याचबरोबर निर्मिलेल्या क्षमतेचा इष्टतम वापर करण्यावरही भर देण्यात आला होता.

2.1.15 चौथ्या योजना काळात (1969-74) जागतिक इंधन समस्या उभी राहिली. 1973 पासून खनिज तेलाच्या तुटवड्याचे दूरगामी परिणाम केवळ परिवहन क्षेत्रापुरतेच मर्यादित न राहता एकूण आर्थिक विकासाला त्याची झळ पोहोचण्याचे धोके स्पष्टपणे दिसू लागले. अपेक्षित प्रवासी आणि माल वाहतुकीतील वाढ लक्षात घेता रेल्वेच्या साधनसामग्रीचे आधुनिकीकरण आणि कार्यामध्ये सुधारणा याना विकास कार्य-

क्रमामध्ये प्राधान्य देण्यात आले. रेल्वे मार्गांच्या रुंदीकरणाचे प्रकल्प अधिक वाहतूक असलेल्या आणि जलद आर्थिक व औद्योगिक प्रगतीला अनुकूल ठरणाऱ्या प्रादेशिक विभागांमध्ये हाती घेण्याचे उद्दिष्ट डोळ्या-समोर ठेवण्यात आले. रेल्वे विकासासाठी एकूण गुंतवणुकीची पातळी या योजनेत रु. 1,525 कोटी ठेवण्यात आली.

2-1-16 1974-79 या पाचव्या योजनाकाळात ऊर्जानिर्मितीचे पर्यायी साधन म्हणून कोळशाला मोठे महत्त्व प्राप्त झाल्याने लोहमार्गांनी होणाऱ्या माल वाहतुकीत अग्रक्रम कोळशाला राहिला. अपुरी वहनक्षमता आणि वाहतुकीतील व्यत्यय यामुळे रेल्वे परिवहन-सेवेचा परिचय वाढू लागला आणि माल वाहतुकीचे भाड्याचे दर आणि सेवा परिचय यातील ताळमेळ नाहीसा झाला. माल वाहतूक दरांची चौकशी आणि फेररचना करण्याच्या उद्देशाने एका तज्ज्ञ समितीची स्थापना याच कालखंडात झाली. गुंतवणुकीचे आकार-मान मात्र जवळपास अगोदरच्या योजनाकाळाइतकेच, म्हणजे रु. 1,523 कोटी, ठेवण्यात आले.

2-1-17 रेल्वे वाहतुकीकडून वाढत्या अपेक्षा लक्षात घेता सहाव्या योजना काळात (1980-85) त्यावरील गुंतवणुकीत भरीव वाढ सुचविण्यात आली. रु. 5,100 कोटींची संकल्पित पातळी असताना प्रत्यक्ष खर्च मात्र रु. 6,573 कोटी करण्यात आला; इंजिने, प्रवासी वाहतुकीचे डबे, वाघिणी इत्यादी साधनसामग्रीची तोडमोड व क्षीण भरून काढण्याबरोबर नव्या साधन-सामग्रीची उभारणी करण्याकडेही विशेष लक्ष पुर-विण्यात आले. परिचय आणि प्राप्तीची सांगड घालण्यासाठी माल व प्रवासी वाहतूक दरांच्या मुसंडतन योजनाही राबविण्यात आल्या. घसारा निधीत वाढ करण्याचे उद्दिष्ट लक्षात घेऊन प्रतिवर्षी रु. 850 कोटी बाजूला काढण्याचे ठरले. विद्युतीकरण, लोहमार्गांचे नूतनीकरण आणि चक्रीयान्त (rolling stock) वाढ अशा त्रिविध कार्यक्रमाचा पाठपुरावा करण्यात आला.

2-1-18 सातव्या योजनेच्या प्रारंभी असे आढळून आले की, रेल्वेच्या वहनक्षमतेने आता माध्यावरील सपाटीची (plateau) स्थिती गाठलेली असून परि-वहनसेवांचे अधिक उत्पादन ज्यादा गुंतवणुकीवाचून

अशक्य आहे. दीर्घकाळ वापरातील अभियांत्रिकी सामग्री आणि अन्य भौतिक मत्तांच्या पुनर्वसनाबरोबरच तंत्रविज्ञानविषयक सुधारणा फलदायी ठरण्यासाठी मनुष्यबळ विकासाच्या कार्यक्रमासाठीही पुरेशी तरतूद होण्याची गरज आहे. याशिवाय परिरक्षा आधारभूत संरचना (maintenance infrastructure) अधिक सुसज्ज करण्याकडे विशेष लक्ष पुरवावे लागणार आहे. प्रवासी आणि माल वाहतूक देशातील चार मोठ्या शहरांना जोडणाऱ्या चौकोनावरील आणि त्यांच्या कर्णरेषांवरील लोहमार्गांवर मोठ्या प्रमाणावर केंद्रित झालेली असून या सुमारे 15,000 कि.मी. लांबीच्या मार्गांना वाहतुकीचा ताण सहन करावा लागत आहे. रहदारीची मोठी घनता असलेल्या या मार्गांचे बुहेरी वा तिहेरीकरण करण्याबरोबरच पर्यायी अन्य मार्ग विकसित करण्याची शक्यता तपासून पाहणे निकडीचे झाले आहे.

2-1-19 या पार्श्वभूमीवर सातव्या योजना काळात (1985-90) रेल्वे परिवहनातील गुंतवणुकीच्या कार्यक्रमांची निश्चिती करण्यात आली. एकूण 12,334 कोटी रुपयांच्या गुंतवणुकीव्यतिरिक्त रु. 4,000 कोटी महानगरातील वाहतूक व्यवस्थेत सुधारणा करण्यासाठी राखून ठेवण्यात आले होते. प्रत्यक्ष खर्च रु. 16,549 कोटी झाला. त्यामध्ये अंदाजपत्रकी तरतूद रु. 6,942 कोटी (42 टक्के), भांडवल उभारणीचे अंतर्गत स्रोत रु. 7,082 कोटी (42.8) टक्के आणि बंधपत्रांच्या (bonds) रूपाने रु. 2,520 कोटी (15.2) अशी विभागणी होती.

2-1-20 तंत्रविज्ञानविषयक सुधारणांच्याद्वारा उत्पा-दकतेची पायळी उंचाविण्याच्या प्रक्रियेला बळकटी, भौतिक मत्तांची अधिक चांगली परिरक्षा आणि निर्माण केलेल्या क्षमतेचा विवेकपूर्ण वापर ही आठव्या योज-नेच्या आराखड्यातील रेल्वे परिवहनाच्या विकास कार्यक्रमाची ठळक अंगे आहेत. प्रवासी वाहतुकीचा वार्षिक अभिवृद्धी दर 5 टक्के राहिल आणि 1997 अखेर मालवाहतुकीची पातळी 318 अब्ज टन कि.मी. पर्यंत पोहोचेल अशी अपेक्षा असून इंधनाच्या वापरात बचत, विद्युतीकरणाचा विस्तार, कार्यशाळांच्या क्षमतेचा पूर्ण वापर, 'कॅटेनरायझेशन' सेवा केंद्रांची उभारणी यांच्याशी संबंधित प्रकल्प हाती घेतले जावयाचे आहेत.

अपेक्षित गुंतवणुकीचे आकारमान रु. 27,200 कोटींचे असले तरी एकूण सरकारी नियोजन खर्चाशी त्याची टक्केवारी पाहता सातव्या योजनेच्या तुलनेने ती कमी झालेली आहे.

2.2 मार्ग आणि मार्ग परिवहन

(अ) मार्ग

2.2.1 जलद कृषी-औद्योगिक विकासाचे अत्यंत प्रभावी आणि विश्वासाहर्ष साधन म्हणून रस्ते आणि रस्ता वाहतुकीच्या साधनांना जगभर मान्यता प्राप्त झालेली आहे. विकसित देशांच्या आजच्या परिवहन-व्यवस्थेमध्ये त्यांना अनन्यसाधारण महत्त्व आहे. देशांतर्गत (तसेच देशाबाहेरील) प्रचंड आणि वाढत्या आर्थिक उलाढालींसाठी आवश्यक अशा परिवहन सेवा सातत्याने कार्यक्षतेच्या वरच्या पातळीवर उपलब्ध करून देण्याची जबाबदारी प्राधान्याने मार्ग परिवहन साधनांचीच उचललेली आढळेल.

2.2.2 भारतासारख्या शेतीप्रधान अर्थव्यवस्थेतही पुरातन काळापासून ग्रामीण प्रदेश आणि लहानमोठी औद्योगिक/व्यापारी केंद्रे याना जोडणारा महत्त्वपूर्ण दुवा म्हणून मार्ग परिवहनाचाच वापर होत असल्याचे अनेक दाखले इतिहासात आपल्याला आढळतात. रेल-गाड्या हे आपल्या देशातील रस्ता वाहतुकीचे पारंपरिक साधन. प्रवासी आणि माल वाहतुकीसाठी त्यांचा विस्तृत प्रमाणावर शतकानुशतके वापर होत राहिलेला आहे. आता परिवहनाची अत्याधुनिक साधने आपल्याला जरी उपलब्ध असली तरी ग्रामीण आणि मागास प्रदेशांच्या परिवहन व्यवस्थेचा भाग म्हणून जनावरांकडून ओढल्या जाणाऱ्या वाहनांचे महत्त्व अद्यापि फारसे कमी झालेले नाही ही वस्तुस्थिती आहे.

2.2.3 लोहमार्गप्रमाणेच ब्रिटिश अमदानीमध्ये सडक विकासाच्या कार्यक्रमांवाबत प्रशासकीय आणि लष्करी गरजा आणि विदेशी सरकारच्या उद्योग-व्यापारादी व्यवहारांना पोषक ठरेल असा हुकुमी आणि क्रिफायतशीर बाजार भारतात मिळत राहावा, या दृष्टिकोनालाच प्राधान्य होते. पहिल्या महायुद्धानंतरच्या काळातील मोटार वाहनांच्या वाढत्या वापराबरोबर

रस्ते बांधणी आणि विकासाला गती प्राप्त झाली. आपल्या देशातील मोटार वाहनांची संख्या 1913-14 मध्ये केवळ 4,419 होती. 1927-28 मध्ये ती 25,950 पर्यंत वाढली. 1938-39 मध्ये केवळ ब्रिटिश अमलाखालील भारतात प्रवासी गाड्या आणि माल-मोटारींची संख्या अनुक्रमे 23,645 आणि 12,397 इतकी होती.

2.2.4 इंडियन रोडस् डेव्हलपमेंट कमिटीने (जयकर समिती, 1928) आपल्या देशातील मार्ग परिवहन व्यवस्थेची तातडीने पुनर्बांधणी करण्याच्या प्रश्नाकडे प्रथम लक्ष वेधले. भारताच्या ग्रामीण प्रदेशांची आर्थिक-राजकीय प्रगती, शेतीमालाला क्रिफायतशीर बाजार, रेल्वे वाहतुकीला पूरक साधन या दृष्टींनी मार्ग परिवहनाची यांत्रिक साधने यापुढील काळात मोठ्या प्रमाणात वापराची लागणार असल्याने त्यासाठी रस्त्यांचे राष्ट्रव्यापी जाळे उभारण्याची गरज समितीने आपल्याने प्रतिपादन केली. सडक विकासाचे विकासाचे कार्यक्रम प्रांतिक सरकारे आणि स्थानिक प्रशासन यांच्या आर्थिक कुवतीपलीकडे असल्याचा अभिप्राय व्यक्त करून याबाबत केंद्र सरकारने पुढाकार घ्यावा असे समितीने सुचविले. त्यासाठी आवश्यक वित्तपुरवठ्याची तरतूद व्हावी म्हणून इंधन कर, मोटार वाहन कर, आणि भाडोत्री वाहन चालविण्याचे परवाना शुल्क असे नवे कर बसवावे, केंद्रीय मार्ग निधीमध्ये या करांचे उत्पन्न समाविष्ट करावे आणि त्याचा विशिष्ट हिस्सा प्रांतिक सरकारांमध्ये विभागण्यात यावा अशा काही मूलगामी शिफारशी जयकर समितीच्या अहवालामध्ये होत्या.

2.2.5 केंद्रीय रस्ता निधी अस्तित्वात येऊनही 1939 मध्ये दुसऱ्या महायुद्धाला प्रारंभ होईपर्यंत रस्ते विकासाबाबत सरकारचे धोरण चालढकलीचे राहिले. त्यानंतर मात्र सैन्य आणि युद्ध साहित्याच्या जलद नेआणीसाठी रस्तेबांधणीचे कार्यक्रम घडाव्याने हाती घेण्यात आले.

2.2.6 स्वातंत्र्योत्तर काळात आर्थिक पुनर्रचना आणि विकास कार्यक्रमांच्या दृष्टीने मार्ग परिवहनाचा विचार होऊ लागला तेव्हा एकूण मार्ग व्यवस्थेची पाच ठळक गटात विभागणी करण्यात आली. (1) राष्ट्रीय

क्रमामध्ये प्राधान्य देण्यात आले. रेल्वे मार्गांच्या रुंदीकरणाचे प्रकल्प अधिक वाहतूक असलेल्या आणि जलद आर्थिक व औद्योगिक प्रगतीला अनुकूल ठरणाऱ्या प्रादेशिक विभागांमध्ये हाती घेण्याचे उद्दिष्ट डोळ्या-समोर ठेवण्यात आले. रेल्वे विकासासाठी एकूण गुंतवणुकीची पातळी या योजनेत रु. 1,525 कोटी ठेवण्यात आली.

2-1-16 1974-79 या पाचव्या योजनाकाळात ऊर्जानिर्मितीचे पर्यायी साधन म्हणून कोळशाला मोठे महत्त्व प्राप्त झाल्याने लोहमार्गाने होणाऱ्या माल वाहतुकीत अप्रक्रम कोळशाला राहिला. अपुरी वहनक्षमता आणि वाहतुकीतील व्यत्यय यामुळे रेल्वे परिवहन-सेवेचा परिचय वाढू लागला आणि माल वाहतुकीचे भाड्याचे दर आणि सेवा परिचय यातील ताळमेळ नाहीसा झाला. माल वाहतूक दरांची चौकशी आणि फेररचना करण्याच्या उद्देशाने एका तज्ज्ञ समितीची स्थापना पाच कालखंडात झाली. गुंतवणुकीचे आकार-मान मात्र जवळपास अगोदरच्या योजनाकाळाइतकेच, म्हणजे रु. 1,523 कोटी, ठेवण्यात आले.

2-1-17 रेल्वे वाहतुकीकडून वाढत्या अपेक्षा लक्षात घेता सहाव्या योजना काळात (1980-85) त्यावरील गुंतवणुकीत थोडीच वाढ सुचविण्यात आली. रु. 5,100 कोटीची संकल्पित पातळी असताना प्रत्यक्ष खर्च मात्र रु. 6,573 कोटी करण्यात आला; इंजिने, प्रवासी वाहतुकीचे डबे, वाघिणी इत्यादी साधनसामग्रीची तोडमोड व झीज भरून काढण्याबरोबर नव्या साधन-सामग्रीची उभारणी करण्याकडेही विशेष लक्ष पुर-विण्यात आले. परिचय आणि प्राप्तीची मागड घालण्यासाठी माल व प्रवासी वाहतूक दरांच्या सुसंघटन योजनाही राबविण्यात आल्या. घसारा निधीत वाढ करण्याचे उद्दिष्ट लक्षात घेऊन प्रतिवर्षी रु. 850 कोटी ब्राजूला काढण्याचे ठरले. विद्युतीकरण, लोहमार्गांचे नूतनीकरण आणि चक्रीयानांत (rolling stock) वाढ अशा त्रिविध कार्यक्रमांचा पाठपुरावा करण्यात आला.

2-1-18 सातव्या योजनेच्या प्रारंभी असे आढळून आले की, रेल्वेच्या वहनक्षमतेने आता माथ्यावरील सपाटीची (plateau) स्थिती गाठलेली असून परिवहनसेवांचे अधिक उत्पादन ज्यादा गुंतवणुकीवाचून

अशक्य आहे. दीर्घकाळ वापरातील अभियांत्रिकी सामग्री आणि अन्य भौतिक मत्तांच्या पुनर्वसनाबरोबरच तंत्रविज्ञानविषयक सुधारणा फलदायी ठरण्यासाठी मनुष्यबळ विकासाच्या कार्यक्रमासाठीही पुरेशी तरतूद होण्याची गरज आहे. याशिवाय परिरक्षा आधारभूत संरचना (maintenance infrastructure) अधिक सुसज्ज करण्याकडे विशेष लक्ष पुरवावे लागणार आहे. प्रवासी आणि माल वाहतूक देशातील चार मोठ्या शहरांना जोडणाऱ्या चौकोनावरील आणि त्यांच्या कर्णरेषांवरील लोहमार्गांवर मोठ्या प्रमाणावर केंद्रित झालेली असून या सुमारे 15,000 कि.मी. लांबीच्या मार्गांना वाहतुकीचा ताण सहन करावा लागत आहे. रहदारीची मोठी घनता असलेल्या या मार्गांचे दुहेरी वा तिहेरीकरण करण्याबरोबरच पर्यायी अन्य मार्ग विकसित करण्याची शक्यता तपासून पाहणे निकडीचे झाले आहे.

2-1-19 या पार्श्वभूमीवर सातव्या योजना काळात (1985-90) रेल्वे परिवहनातील गुंतवणुकीच्या कार्यक्रमांची निश्चिती करण्यात आली. एकूण 12,334 कोटी रूपांच्या गुंतवणुकीव्यतिरिक्त रु. 4,000 कोटी महातगरातील वाहतूक व्यवस्थेत सुधारणा करण्यासाठी राखून ठेवण्यात आले होते. प्रत्यक्ष खर्च रु. 16,549 कोटी झाला. त्यामध्ये अंदाजपत्रकी तरतूद रु. 6,942 कोटी (42 टक्के), भांडवल उभारणीचे अंतर्गत खर्च रु. 7,082 कोटी (42.8) टक्के आणि बंधपत्रांच्या (bonds) रूपाने रु. 2,520 कोटी (15.2) अशी विभागणी होती.

2-1-20 तंत्रविज्ञानविषयक सुधारणांच्याद्वारा उत्पादकतेची पायळी उंचाविण्याच्या प्रक्रियेला बळकटी, भौतिक मत्तांची अधिक चांगली परिरक्षा आणि निर्माण केलेल्या क्षमतेचा विवेकपूर्ण वापर ही आठव्या योजनेच्या आराखड्यातील रेल्वे परिवहनाच्या विकास कार्यक्रमाची उल्लेख अंगे आहेत. प्रवासी वाहतुकीचा वार्षिक अभिवृद्धी दर 5 टक्के राहिल आणि 1997 अखेर मालवाहतुकीची पातळी 318 अब्ज टन कि.मी. पर्यंत पोहोचेल अशी अपेक्षा असून इंधनाच्या वापरात बचत, विद्युतीकरणाचा विस्तार, कार्यशाळांच्या क्षमतेचा पूर्ण वापर, 'कॉटेनरायझेशन' सेवा केंद्रांची उभारणी यांच्याशी संबंधित प्रकल्प हाती घेतले जावयाचे आहेत.

अपेक्षित गुंतवणुकीचे आकारमान रु. 27,200 कोटीचे असले तरी एकूण सरकारी नियोजन खर्चाशी त्याची टक्केवारी पाहता सातव्या योजनेच्या तुलनेने ती कमी झालेली आहे.

2-2 मार्ग आणि मार्ग परिवहन

(अ) मार्ग

2-2-1 जलद कृषी-औद्योगिक विकासाचे अत्यंत प्रभावी आणि विश्वासाहर्त साधन म्हणून रस्ते आणि रस्ता वाहतुकीच्या साधनांना जगभर मान्यता प्राप्त झालेली आहे. विकसित देशांच्या आजच्या परिवहन-व्यवस्थेमध्ये त्यांना अनन्यसाधारण महत्त्व आहे. देशांतर्गत (तसेच देशाबाहेरील) प्रचंड आणि वाढत्या आर्थिक उलाढालींसाठी आवश्यक अशा परिवहन सेवा सातत्याने कार्यक्षतेच्या वरच्या पातळीवर उपलब्ध करून देण्याची जबाबदारी प्राधान्याने मार्ग परिवहन साधनांचीच उचललेली आढळेल.

2-2-2 भारतासारख्या श्रैतीप्रधान अर्थव्यवस्थेतही पुरातन काळापासून ग्रामीण प्रदेश आणि लहानमोठी औद्योगिक/व्यापारी केंद्रे यांना जोडणारा महत्त्वपूर्ण दुवा म्हणून मार्ग परिवहनाचाच वापर होत असल्याचे अनेक दाखले इतिहासात आपल्याला आढळतात. बैल-गाड्या हे आपल्या देशातील रस्ता वाहतुकीचे पारंपरिक साधन. प्रवासी आणि माल वाहतुकीसाठी त्यांचा विस्तृत प्रमाणावर शतकानुशतके वापर होत राहिलेला आहे. आता परिवहनाची अत्याधुनिक साधने आपल्याला जरी उपलब्ध असली तरी ग्रामीण आणि मागास प्रदेशांच्या परिवहन व्यवस्थेचा भाग म्हणून जनावरांकडून ओढल्या जाणाऱ्या वाहनांचे महत्त्व अद्यापि फारसे कमी झालेले नाही ही वस्तुस्थिती आहे.

2-2-3 लोहमार्गप्रमाणेच ब्रिटिश अमदानीमध्ये सडक विकासाच्या कार्यक्रमांबाबत प्रशासकीय आणि लष्करी गरजा आणि विदेशी सरकारच्या उद्योग-व्यापाराची व्यवहारांना पोषक ठरेल असा हुकुमी आणि किफायतशीर बाजार भारतात मिळत राहावा, या दृष्टिकोनालाच प्राधान्य होते. पहिल्या महायुद्धानंतरच्या काळातील मोटार वाहनांच्या वाढत्या वापराबरोबर

रस्ते बांधणी आणि विकासात गती प्राप्त झाली. आपल्या देशातील मोटार वाहनांची संख्या 1913-14 मध्ये केवळ 4,419 होती. 1927-28 मध्ये ती 25,950 पर्यंत वाढली. 1938-39 मध्ये केवळ ब्रिटिश अमलाखालील भारतात प्रवासी गाड्या आणि माल-मोटारीची संख्या अनुक्रमे 23,645 आणि 12,397 इतकी होती.

2-2-4 इंडियन रोड्स डेव्हलपमेंट कमिटीने (जयकर समिती, 1928) आपल्या देशातील मार्ग परिवहन व्यवस्थेची तातडीने पुनर्बांधणी करण्याच्या प्रयत्नाकडे प्रथम लक्ष वेधले. भारताच्या ग्रामीण प्रदेशांची आर्थिक-राजकीय प्रगती, शेतमीनाला किफायतशीर बाजार, रेल्वे वाहतुकीला पूरक साधन या दृष्टींनी मार्ग परिवहनाची यांत्रिक साधने यापुढील काळात मोठ्या प्रमाणात वापराची लागणार असल्याने त्यासाठी रस्त्यांचे राष्ट्रव्यापी जाळे उभारण्याची गरज समितीने आपल्या प्रतिपादन केली. सडक विकासाचे विकासाचे कार्यक्रम प्रांतिक सरकारे आणि स्थानिक प्रशासन यांच्या आर्थिक कुवतीपलीकडे असल्याचा अभिप्राय व्यक्त करून याबाबत केंद्र सरकारने पुढाकार घ्यावा असे समितीने सुचविले. त्यासाठी आवश्यक वित्तपुरवठ्याची तरतूद व्हावी म्हणून इंधन कर, मोटार वाहन कर, आणि भांडोत्री वाहन चालविण्याचे परवाना शुल्क असे नवे कर बसवावे, केंद्रीय मार्ग निधीमध्ये या करांचे उत्पन्न समाविष्ट करावे आणि त्याचा विशिष्ट हिस्सा प्रांतिक सरकारांमध्ये विभागण्यात यावा अशा काही मूलगामी सिफारशी जयकर समितीच्या अहवालामध्ये होत्या.

2-2-5 केंद्रीय रस्ता निधी अस्तित्वात घेऊनही 1939 मध्ये दुसऱ्या महायुद्धाला प्रारंभ होईपर्यंत रस्ते विकासाबाबत सरकारचे धोरण चालूचकलीचे राहिले. त्यानंतर मात्र सैन्य आणि युद्ध साहित्याच्या जलद नेअंणीसाठी रस्तेबांधणीचे कार्यक्रम घडक्याने हाती घेण्यात आले.

2-2-6 स्वातंत्र्योत्तर काळात आर्थिक पुनर्रचना आणि विकास कार्यक्रमांच्या दृष्टीने मार्ग परिवहनाचा विचार होऊ लागला तेव्हा एकूण मार्ग व्यवस्थेची पाच ठळक गटात विभागणी करण्यात आली. (1) राष्ट्रीय

महामार्ग : राज्याच्या राजधानीची शहरे आणि केंद्र सरकारची राजधानी, मोठी बंदरे, व्यापार-उद्योग केंद्रे याना जोडणारे राष्ट्रीय हमरस्ते असा त्यांना दर्जा देण्यात आला. देशाच्या संरक्षणाच्या दृष्टीने आणि लष्करीदृष्ट्या महत्त्वाची ठाणी जोडणारे दुवे याही दृष्टीने त्यांच्याकडे पाहण्यात आले. या महामार्गांची बांधणी, दुरुस्ती, देखभाल आणि विस्तार याविषयी सर्व जबाबदारी केंद्र सरकारकडे ठेवण्यात आली. (2) राज्य महामार्ग : राज्याची राजधानी आणि राज्यांतर्गत मोठी शहरे व औद्योगिक केंद्रे, जिल्हा प्रशासन केंद्रे याना जोडणाऱ्या या सडका राज्य सरकारच्या अखत्यारीत असल्या तरी त्यातील भांडवली गुंतवणुकीचा वाटा काही अंशी केंद्र सरकारचा होता. (3) जिल्हा रस्ते : जिल्हाच्या अंतर्गत मुख्य रस्ते आणि अन्य रस्ते आणि जिल्हातील छोटीमोठी गावे, तालुक्याची ठिकाणे इत्यादींना जोडणारे हे मार्ग होते. (4) वर्गीकृत ग्रामीण रस्ते : भौगोलिकदृष्ट्या सलग अशा खेड्यांच्या समूहाला जवळच्या जिल्हा रस्त्याला वा महामार्गाला जोडणारे रस्ते. (5) अवर्गीकृत ग्रामीण रस्ते.

2-2-7 रस्ते विकासाच्या एका राष्ट्रव्यापी कार्यक्रमाचा आराखडा इंडियन रोडस् कॉन्ग्रेशनने राज्यांच्या प्रमुख अभियंत्यांच्या परिषदेमध्ये 1943 मध्येच आखला होता 'नागपूर योजना' म्हणून ओळखल्या गेलेल्या या योजनेनुसार रस्ते विकासाची लक्ष्ये ठरविण्यात आली होती. ही योजना 1961 मध्ये पूर्ण व्हावयाची होती (तक्ता 8 पाहा).

2-2-8 त्यामध्ये 1,98,030 कि.मी. लांबीचे पक्के रस्ते तर 3,34,880 कि.मी. लांबीचे कच्चे रस्ते अशी विभागणी होती. या योजनेच्या उद्दिष्टानुसार देशातील सर्व खेडी बारमाही आणि नियोजित अशा सडक यंत्रणेने यथावकाश जोडली जावी आणि त्याचा प्रारंभ म्हणून 1961 पर्यंत विकसित शेती विभागातील कोणतेही खेडे मुख्य रस्त्यापासून 8 कि.मी. पेक्षा अधिक दूर असून नये तर अविकसित भागातील कोणतेही खेडे मुख्य रस्त्यापासून 12 कि.मी. पेक्षा अधिक दूर असून नये असे ठरविण्यात आले.

2-2-9 1950-51 मध्ये आपल्या रस्त्यांची लांबी जानेवारी-मार्च 1994, खंड 17, अंक 4

4,00,104 कि.मी. एवढी होती. त्यामध्ये पक्क्या बांधणीचे रस्ते (राष्ट्रीय महामार्ग धरून) 1,57,083 कि.मी. लांबीचे तर कच्चे रस्ते 2,43,021 कि.मी. लांबीचे होते. पक्क्या आणि कच्च्या रस्त्यांचे एकूणाशी प्रमाण अनुक्रमे 39:3 टक्के आणि 60:07 टक्के होते. विकासाच्या पहिल्या दशकाअखेर, म्हणजे 1960-61 मध्ये रस्त्यांची एकूण लांबी 5,24,390 कि.मी. झाली. त्यापैकी 1,74,460 कि.मी. (33.3 टक्के) पक्क्या बांधणीचे तर 3,49,930 कि.मी. (66.7 टक्के) कच्चे होते. 1970-71 मध्ये रस्त्यांच्या 9,17,000 कि.मी. लांबीपैकी 3,97,000 कि.मी. पक्के रस्ते तर 5,20,000 कि.मी. (56.7 टक्के) कच्चे रस्ते होते. 1980-81 मध्ये रस्त्यांची एकूण लांबी 14,91,300 कि.मी. होती. त्यामध्ये पक्के रस्ते 6,41,260 कि.मी. (42.9 टक्के) तर कच्चे रस्ते 8,50,040 कि.मी. (57.1 टक्के) लांबीचे होते. 1989-90 मध्ये आपल्या देशातील 21,03,200 कि.मी. लांबीच्या रस्त्यांपैकी पक्क्या रस्त्यांचे प्रमाण सुमारे 45 टक्के होते.

2-2-10 नियोजनाच्या चार दशकात देशातील रस्त्यांची लांबी पाचपटींनी वाढलेली असली तरी त्यातील सुमारे 55 टक्के रस्ते यांत्रिक वाहनांच्या वाहतुकीस मुळीच योग्य नाहीत याची नोंद घेणे जरूरीचे आहे. रस्ते विकासाची दुसरी दीर्घकालीन योजना राज्य सरकारांच्या मुख्य अभियंत्यांच्या परिषदेने 1959 मध्ये संमत केली (तक्ता 8 पाहा). 1961 ते 81 या कालावधीमध्ये राबवावयाच्या आराखडाचात रस्ते विकासाचे लक्ष्य 10,57,770 कि.मी. ठेवण्यात आले होते. जिल्हा रस्ते आणि ग्रामीण रस्ते यावर या योजनेत विशेष भर देण्यात आला होता. राष्ट्रीय हमरस्त्यांचे संदीकरण, वाहतुकीचा भार पेलण्याच्या क्षमतेत वाढ, ओढेनाले यावरील छोट्या पुलांची बांधणी इत्यादी कार्यक्रमांचा यामध्ये अंतर्भाव होता.

2-2-11 रस्तेबांधणी, दुरुस्ती व देखभाल हे कार्यक्षेत्र आपल्या प्रारंभीच्या औद्योगिक धोरणानुसार शासनाच्याच मालकी आणि नियंत्रणाखाली राहिलेले आहे. अलीकडे त्यामध्ये काही महत्त्वपूर्ण बदल होऊ घातलेले आहेत. अर्थातच ती वेगळ्या चर्चेचा विषय आहे. केंद्र आणि राज्य सरकारांनी योजना काळात रस्ते विकासासाठी केलेल्या संकल्पित व प्रत्यक्ष खर्चाची

तक्ता 8

रस्ते विकासाच्या दीर्घकालीन योजनांचा आराखडा

| | 1943 ते 61 या कालाव- धीची योजना रस्त्यांची लांबी (कि.मी.) | 1961 ते 81 या कालाव- धीची योजना रस्त्यांची लांबी (कि.मी.) |
|---|---|---|
| 1 राष्ट्रीय हमरस्ते जोडरस्ते | 26,726 6,682 | 51,520 -- |
| 2 राज्य रस्ते | 86,860 | 1,12,700 |
| 3 जिल्हा रस्ते (अ) ठळक जिल्हा रस्ते (आ) अन्य जिल्हा रस्ते | 80,178 1,33,630 | 2,41,500 2,89,800 |
| 4 ग्रामीण रस्ते | 1,98,835 | 3,62,250 |
| एकूण | 5,32,910 | 10,57,770 |

संदर्भ : भारताच्या पंचवार्षिक योजना.

विस्तृत आकडेवारी तक्ता 9 मध्ये आढळेल. योजना-निहाय परिवहनाच्या प्रत्येक उपक्षेत्रावरील खर्च आणि त्याची नियोजनातील एकूण सरकारी खर्चाशी टक्केवारी तक्ता 10 मध्ये दिलेली आहे.

2.2.12 अपेक्षेप्रमाणेच चार दशकांच्या काळात केंद्र आणि राज्य सरकारांनी रस्ते विकास कार्यक्रमांसाठी केलेल्या एकूण खर्चात भरीव वाढ झाल्याचे दिसेल. विकासाच्या वाढत्या गरजांशी ते सुसंगत होते. 1965-66 नंतर मात्र योजनाखर्चाशी रस्ता विकास खर्चाचे प्रमाण घसरू लागल्याचे आढळते. पहिल्या योजना काळात हे प्रमाण 6.89 टक्के होते. आता आठव्या योजनेत ते 3.04 टक्के राहिल असे दिसते.

2.2.13 परिवहन क्षेत्रावरील एकूण खर्चाशी रस्ता खर्चाचे प्रमाण तक्ता 10 मध्ये दर्शविलेले आहे.

पहिल्या योजनेत ते 31 टक्क्यांहून थोडे अधिक होते. पुढोत्तर पुनर्रचनेच्या कार्यक्रमांचा एक भाग म्हणून योजनाकारांनी रस्ते विकासावर अधिक लक्ष दिलेले होते. दुसऱ्या योजनेत त्यात भरीव घट झाली. पुढील दोन दशकांच्या काळातील रस्ते खर्चाचा आलेख चढता राहिला. त्यानंतर मात्र त्यात पुन्हा घट दिसून आली. आठव्या योजनेमध्ये रस्ते विकासावरील संकल्पित खर्च आणि एकूण परिवहन खर्चाशी त्याची टक्केवारी या दोहोतही वाढ दिसते.

2.2.14 शासकीय अहवालानुसार सडक विकासाचे प्रकल्प समाधानरित्या कार्यान्वित झाल्याचा दावा सांगण्यात आला असला तरी प्रत्यक्षातील परिस्थिती त्याहून खूपच वेगळी आहे. 1965-16 मधील 9,57,920 कि. मी. लांबीच्या एकूण रस्त्यांपैकी फक्त एकतृतीयांश रस्ते पक्क्या बांधणीचे होते. कच्च्या रस्त्यांपैकी सुमारे 45 टक्के रस्ते सामूहिक विकास कार्यक्रमांतर्गत बांधण्यात आले होते. बेलगाड्यांच्या वाहतुकीलाही कदाचित् सौविस्कर न ठरणारे हे रस्ते सुनियोजित रस्ता व्यवस्थेचा भाग म्हणून बांधले गेलेले नव्हते. योग्य भराव नसलेले, अर्धे, खाचखळग्याचे, नद्या-नाले पार न करता येण्यासारखे, बारमाही वाह-तुकीस निरुपयोगी असेच त्यांचे स्वरूप होते.

2.2.15 1960-61 ते 1968-69, म्हणजे चौथ्या योजनेला प्रारंभ होईपर्यंतच्या काळात, रेल्वेची माल वाहतूक 40 टक्क्यांनी वाढली, तर रस्त्यांची माल वाहतूक 135 टक्क्यांनी वाढली. प्रवासी वाह-तुकीबाबतही अशीच परिस्थिती होती. रेल्वेची प्रवासी वाहतूक याच कालावधीमध्ये 37 टक्क्यांनी तर रस्ता प्रवासी वाहतूक 72 टक्क्यांनी वाढली. वाहतुकीच्या सुमारे 30 टक्के भार पेलणाऱ्या राष्ट्रीय महामार्गांची उपेक्षा होत राहिली. परंतु पक्क्या रस्त्यांचे एकूणाशी असणारे प्रमाण 1968-69 मध्ये सुमारे 40 टक्के इतकेच होते. 1968-69 मधील 24,000 कि.मी. लांबीच्या राष्ट्रीय महामार्गांपैकी दोन तृतीयांश मार्ग एकपदरी होते हे लक्षात घेता एकूण रस्ते व्यवस्थेच्या कार्यदक्षतेच्या पातळीची मर्यादा स्पष्ट होईल.

2.2.16 1968-69 ते 79-80 या कालावधीमध्ये राज्य सरकारांकडून रस्ते विकासासाठी व्हावयाच्या

महामार्ग : राज्याच्या राजधानीची शहरे आणि केंद्र सरकारची राजधानी, मोठी बंदरे, व्यापार-उद्योग केंद्रे यांना जोडणारे राष्ट्रीय हमरस्ते असा त्यांना दर्जा देण्यात आला. देशाच्या संरक्षणाच्या दृष्टीने आणि लष्करीदृष्ट्या महत्त्वाची ठाणी जोडणारे बुवे याही दृष्टीने त्यांच्याकडे पाहण्यात आले. या महामार्गांची बांधणी, दुरुस्ती, देखभाल आणि विस्तार यांविषयी सर्व जबाबदारी केंद्र सरकारकडे ठेवण्यात आली. (2) **राज्य महामार्ग :** राज्यांची राजधानी आणि राज्यांतर्गत मोठी शहरे व औद्योगिक केंद्रे, जिल्हा प्रशासन केंद्रे यांना जोडणाऱ्या या सडका राज्य सरकारच्या अखत्यारीत असल्या तरी त्यातील भांडवली गुंतवणुकीचा वाटा काही अंशी केंद्र सरकारचा होता. (3) **जिल्हा रस्ते :** जिल्ह्याच्या अंतर्गत मुख्य रस्ते आणि अन्य रस्ते आणि जिल्ह्यातील छोटीमोठी गावे, तालुक्याची ठिकाणे इत्यादींना जोडणारे हे मार्ग होते. (4) **वर्गीकृत ग्रामीण रस्ते :** भौगोलिकदृष्ट्या सलग अशा खेड्यांच्या समूहाला जवळच्या जिल्हा रस्त्याला वा महामार्गाला जोडणारे रस्ते. (5) **अवर्गीकृत ग्रामीण रस्ते.**

2-2-7 रस्ते विकासाच्या एका राष्ट्रव्यापी कार्यक्रमाचा आराखडा ईंडियन रोडस् कॉंग्रेसने राज्यांच्या प्रमुख अभियंत्यांच्या परिषदेमध्ये 1943 मध्येच आखला होता 'नागपूर योजना' म्हणून ओळखल्या गेलेल्या या योजनेनुसार रस्ते विकासाची लक्ष्ये ठरविण्यात आली होती. ही योजना 1961 मध्ये पूर्ण व्हावयाची होती (तक्ता 8 पाहा).

2-2-8 त्यामध्ये 1,98,030 कि.मी. लांबीचे पक्के रस्ते तर 3,34,880 कि.मी. लांबीचे कच्चे रस्ते अशी विभागणी होती. या योजनेच्या उद्दिष्टानुसार देशातील सर्व खेडी बारमाही आणि नियोजित अशा सडक यंत्रणेने यथावकाश जोडली जावी आणि त्याचा प्रारंभ म्हणून 1961 पर्यंत विकसित शेती विभागातील कोणतेही खेडे मुख्य रस्त्यापासून 8 कि.मी. पेक्षा अधिक दूर असू नये तर अविकसित भागातील कोणतेही खेडे मुख्य रस्त्यापासून 32 कि.मी. पेक्षा अधिक दूर असू नये असे ठरविण्यात आले.

2-2-9 1950-51 मध्ये आपल्या रस्त्यांची लांबी

4,00,104 कि.मी. एवढी होती. त्यामध्ये पक्क्या बांधणीचे रस्ते (राष्ट्रीय महामार्ग धरून) 1,57,083 कि.मी. लांबीचे तर कच्चे रस्ते 2,43,021 कि.मी. लांबीचे होते. पक्क्या आणि कच्च्या रस्त्यांचे एकूणाशी प्रमाण अनुक्रमे 39.3 टक्के आणि 60.07 टक्के होते. विकासाच्या पहिल्या दशकाअखेर, म्हणजे 1960-61 मध्ये रस्त्यांची एकूण लांबी 5,24,390 कि.मी. झाली. त्यापैकी 1,74,460 कि.मी. (33.3 टक्के) पक्क्या बांधणीचे तर 3,49,930 कि.मी. (66.7 टक्के) कच्चे होते. 1970-71 मध्ये रस्त्यांच्या 9,17,000 कि.मी. लांबीपैकी 3,97,000 कि.मी. पक्के रस्ते तर 5,20,000 कि.मी. (56.7 टक्के) कच्चे रस्ते होते. 1980-81 मध्ये रस्त्यांची एकूण लांबी 14,91,300 कि.मी. होती. त्यामध्ये पक्के रस्ते 6,41,260 कि.मी. (42.9 टक्के) तर कच्चे रस्ते 8,50,040 कि.मी. (57.1 टक्के) लांबीचे होते. 1989-90 मध्ये आपल्या देशातील 21,03,200 कि.मी. लांबीच्या रस्त्यांपैकी पक्क्या रस्त्यांचे प्रमाण सुमारे 45 टक्के होते.

2-2-10 नियोजनाच्या चार दशकात देशातील रस्त्यांची लांबी पाचपटींनी वाढलेली असली तरी त्यातील सुमारे 55 टक्के रस्ते यांत्रिक वाहनांच्या वाहतुकीस मूळीच योग्य नाहीत याची नोंद घेणे जवरीचे आहे. रस्ते विकासाची दुसरी दीर्घकालीन योजना राज्य सरकारांच्या मुख्य अभियंत्यांच्या परिषदेने 1959 मध्ये संमत केली (तक्ता 8 पाहा). 1961 ते 81 या कालावधीमध्ये राववावयाच्या आराखड्यात रस्ते विकासाचे लक्ष्य 10,57,770 कि.मी. ठेवण्यात आले होते. जिल्हा रस्ते आणि ग्रामीण रस्ते यावर या योजनेत विशेष भर देण्यात आला होता. राष्ट्रीय हमरस्त्यांचे हंदीकरण, वाहतुकीचा भार पेलण्याच्या क्षमतेत वाढ, ओढेनाले यावरील छोट्या पुलांची बांधणी इत्यादी कार्यक्रमांचा यामध्ये अंतर्भाव होता.

2-2-11 रस्तेबांधणी, दुरुस्ती व देखभाल हे कार्यक्षेत्र आपल्या प्रारंभीच्या औद्योगिक धोरणानुसार शासनाच्याच मालकी आणि नियंत्रणाखाली राहिलेले आहे. अलीकडे त्यामध्ये काही महत्त्वपूर्ण बदल होऊ घातलेले आहेत. अर्थातच तो वेगळ्या चर्चेचा विषय आहे. केंद्र आणि राज्य सरकारांनी योजना काळात रस्ते विकासासाठी केलेल्या संकल्पित व प्रत्यक्ष खर्चाची

तक्ता 8

रस्ते विकासाच्या दीर्घकालीन योजनांचा आराखडा

| | 1943 ते 61 | 1961 ते 81 |
|--|------------|--|
| या कालाव- धीची योजना रस्त्यांची लांबी(कि.मी.) | | या कालाव- धीची योजना रस्त्यांची लांबी(कि.मी.) |
| 1 राष्ट्रीय हमरस्ते | 26,726 | 51,520 |
| जोडरस्ते | 6,682 | — |
| 2 राज्य रस्ते | 86,860 | 1,12,700 |
| 3 जिल्हा रस्ते | | |
| (अ) ठळक जिल्हा रस्ते | 80,178 | 2,41,500 |
| (आ) अन्य जिल्हा रस्ते | 1,33,630 | 2,89,800 |
| 4 ग्रामीण रस्ते | 1,98,835 | 3,62,250 |
| एकूण | 5,32,910 | 10,57,770 |

संदर्भ : भारताच्या पंचवार्षिक योजना.

विस्तृत आकडेवारी तक्ता 9 मध्ये आढळेल. योजना-निहाय परिवहनाच्या प्रत्येक उपक्षेत्रावरील खर्च आणि त्याची नियोजनातील एकूण सरकारी खर्चाशी टक्केवारी तक्ता 10 मध्ये दिलेली आहे.

2.2.12 अपेक्षेप्रमाणेच चार दशकांच्या काळात केंद्र आणि राज्य सरकारांनी रस्ते विकास कार्यक्रमांसाठी केलेल्या एकूण खर्चात भरीव वाढ झाल्याचे दिसेल. विकासाच्या वाढत्या गरजांशी ते सुसंगत होते. 1965-66 नंतर मात्र योजनाखर्चाशी रस्ता विकास खर्चाचे प्रमाण घसरू लागल्याचे आढळते. पहिल्या योजना काळात हे प्रमाण 6.89 टक्के होते. आता आठव्या योजनेत ते 3.04 टक्के राहिल असे दिसते.

2.2.13 परिवहन क्षेत्रावरील एकूण खर्चाशी रस्ता खर्चाचे प्रमाण तक्ता 10 मध्ये दर्शविलेले आहे.

पहिल्या योजनेत ते 31 टक्क्यांहून थोडे अधिक होते. युद्धोत्तर पुनर्रचनेच्या कार्यक्रमांचा एक भाग म्हणून योजनाकारांनी रस्ते विकासावर अधिक लक्ष दिलेले होते. दुसऱ्या योजनेत त्यात भरीव घट झाली. पुढील दोन दशकांच्या काळातील रस्ते खर्चाचा आलेख चढता राहिला. त्यानंतर मात्र त्यात पुन्हा घट दिसून आली. आठव्या योजनेमध्ये रस्ते विकासावरील संकल्पित खर्च आणि एकूण परिवहन खर्चाशी त्याची टक्केवारी या दोहोतही वाढ दिसते.

2.2.14 शासकीय अहवालानुसार सडक विकासाचे प्रकल्प समाधानरित्या कार्यान्वित झाल्याचा दावा सांगण्यात आला असला तरी प्रत्यक्षातील परिस्थिती त्याहून खूपच वेगळी आहे. 1965-16 मधील 9,57,920 कि. मी. लांबीच्या एकूण रस्त्यांपैकी फक्त एकतृतीयांश रस्ते पक्क्या बांधणीचे होते. कच्च्या रस्त्यांपैकी सुमारे 45 टक्के रस्ते सामूहिक विकास कार्यक्रमांतर्गत बांधण्यात आले होते. बेलगाड्यांच्या वाहतुकीलाही कदाचित सोयिस्कर न ठरणारे हे रस्ते सुनियोजित रस्ता व्यवस्थेचा भाग म्हणून बांधले गेलेले नव्हते. योग्य भराव नसलेले, अहंद, खाचखळग्याचे, नद्या-नाले पार न करता येण्यासारखे, बारमाही वाहतुकीस निरुपयोगी असेच त्यांचे स्वरूप होते.

2.2.15 1960-61 ते 1968-69, म्हणजे चौथ्या योजनेला प्रारंभ होईपर्यंतच्या काळात, रेल्वेची माल वाहतूक 40 टक्क्यांनी वाढली, तर रस्त्यांची माल वाहतूक 135 टक्क्यांनी वाढली. प्रवासी वाहतुकीबाबतही अशीच परिस्थिती होती. रेल्वेची प्रवासी वाहतूक याच कालावधीमध्ये 37 टक्क्यांनी तर रस्ता प्रवासी वाहतूक 72 टक्क्यांनी वाढली. वाहतुकीच्या सुमारे 30 टक्के भार पेलणाऱ्या राष्ट्रीय महामार्गाची उपेक्षा होत राहिली. परंतु पक्क्या रस्त्यांचे एकूणाशी असणारे प्रमाण 1968-69 मध्ये सुमारे 40 टक्के इतकेच होते. 1968-69 मधील 24,000 कि.मी. लांबीच्या राष्ट्रीय महामार्गांपैकी दोन तृतीयांश भाग एकपदरी होते हे लक्षात घेता एकूण रस्ते व्यवस्थेच्या कार्यदक्षतेच्या पातळीची मर्यादा स्पष्ट होईल.

2.2.16 1968-69 ते 79-80 या कालावधीमध्ये राज्य सरकारांकडून रस्ते विकासासाठी व्हावयाच्या

तक्ता 9

केंद्र आणि राज्य सरकारांनी योजना काळात रस्ते विकासासाठी केलेला संकल्पित आणि प्रत्यक्ष खर्च
(कोटी रुपये)

| कालावधी | केंद्र शासन | | राज्य शासन | | एकूण | |
|-------------------------|-------------|-----------|------------|-----------|----------|-----------|
| | संकल्पित | प्रत्यक्ष | संकल्पित | प्रत्यक्ष | संकल्पित | प्रत्यक्ष |
| पहिली योजना | 43.0 | 23.96 | 92.15 | 101.79 | 135.15 | 130.75 |
| दुसरी योजना | 82.0 | 56.35 | 164.12 | 167.29 | 246.12 | 223.64 |
| तिसरी योजना | 27.94 | 161.58 | 244.06 | 278.42 | 272.00 | 440.00 |
| वार्षिक योजना (1966-69) | 111.31 | 123.14 | 179.48 | 185.78 | 290.79 | 308.92 |
| चौथी योजना | 418.00 | 277.62 | 453.00 | 584.36 | 871.00 | 861.98 |
| पाचवी योजना | 445.42 | 412.42 | 908.13 | 1,283.58 | 1,353.57 | 1,701.00 |
| सहावी योजना | 704.40 | 742.88 | 2,642.30 | 3,063.78 | 3,292.70 | 3,806.66 |
| सातवी योजना | 1,768.00 | 1,248.81 | 4,656.13 | 5,085.93 | 6,424.03 | 6,334.79 |
| वार्षिक योजना (1990-92) | | | | | 3,779.00 | |
| आठवी योजना | | | | | 1,321.00 | |

संदर्भ : Annual Reports 1992-93, Ministry of Surface Transport, Government of India.

एकूण खर्चापैकी 25 टक्के भाग ग्रामीण रस्त्यांकडे वळविण्याचा महत्त्वपूर्ण निर्णय घेण्यात आला. पेट्रोल आणि डिझेल पुरवठ्यातील जागतिक पेशप्रसंगामुळे रस्ते विकासाला मोठा अडथळा याच काळात उद्भवला. ग्रामीण रस्ते बांधणीचा एक व्यापक कार्यक्रम किमान गरजांच्या कार्यक्रमांतर्गत पाचव्या योजना काळात (1974-75 ते 1979-80) हाती घेण्यात आला आणि संकल्पित एक लाख कि.मी. पक्क्या रस्त्यांच्या बांधणीमध्ये ग्रामीण क्षेत्राला प्राधान्य देण्याचे ठरविण्यात आले.

2-2-17 सातव्या योजनेच्या अखेरीस, म्हणजे 1989-90 मध्ये, राष्ट्रीय महामार्गाची लांबी 33,690 कि.मी. इतकी होती. 1,500 लोकसंख्येपेक्षा मोठी खेडी आणि 1,000 ते 1,500 लोकसंख्येची 50 टक्के खेडी किमान गरजांच्या कार्यक्रमाखाली जोडण्याचे महत्त्वा-

कांशी उद्दिष्ट या योजनेत नमूद करण्यात आले होते. रस्ते बांधणीच्या क्षेत्रात खाजगी भांडवलाला प्रवेश देण्याचे धोरण स्वीकारण्याच्या निर्णयाने विकासासाठी आवश्यक पायाभूत सुविधा उपलब्ध करू देण्याबाबतच्या शासनाच्या आर्थिक मर्यादांवर शिक्कामोर्तब झाले.

2-2-18 आठव्या योजनेच्या आराखड्यामध्ये रस्ते विकासासाठी रु. 13,210 कोटींची तर रस्ता वाहतूक साधनांसाठी रु. 3,850 कोटींची तरतूद आहे. या क्षेत्रातील आजवरच्या वाटचालीच्या आढाव्यामध्ये काही ठळक त्रुटींची नोंद घेण्यात आलेली आहे. राष्ट्रीय महामार्गावर प्रचंड भार असला तरी त्याच्या विस्ताराकडे आणि देखभालीकडे पुरेसे लक्ष देण्यात आलेले नाही. मार्ग परिवहनासंबंधी आकडेवारी गोळा करणे, तिचे संकलन - विश्लेषण करून अहवाल तयार करणे

तबता 10

परिवहन क्षेत्रातील सरकारी गुंतवणुकीचा योजनानिहाय आकृतिबंध

(कोटी रुपये)

| परिवहन उपक्षेत्र | पहिली योजना | दुसरी योजना | तिसरी योजना | 1966-69 | चौथी योजना | पाचवी योजना | सहावी योजना | सातवी योजना | 1990-92 | आठवी योजना (अस्थायी) |
|------------------------------|----------------|----------------|------------------|---------------|---------------|-----------------|-----------------|------------------|------------------|----------------------|
| 1 रेल्वे परिवहन | 217 (11.07) | 723 (15.47) | 1,326 (15.46) | 589 (7.68) | 934 (5.91) | 2,063 (5.23) | 6,587 (6.03) | 16,549 (9.23) | 10,217 (7.45) | 27,202 (6.26) |
| 2 रस्ते | 135 (6.89) | 224 (4.79) | 440 (5.13) | 309 (4.66) | 862 (5.46) | 1,701 (4.31) | 3,806 (3.48) | 6,335 (3.53) | 3,779 (2.76) | 13,210 (3.04) |
| 3 रस्ता परिवहन | 12 (0.61) | 18 (0.31) | 27 (0.31) | 55 (0.83) | 128 (0.81) | 503 (1.28) | 1,275 (1.17) | 2,151 (1.19) | 1,164 (0.85) | 3,849 (0.88) |
| 4 बंदरे व दीपगृहे | 28 (1.43) | 33 (0.71) | 97 (1.13) | 55 (0.83) | 255 (1.62) | 497 (1.26) | 725 (0.66) | 1,520 (0.85) | 879 (0.64) | 3,592 (0.83) |
| 5 जल परिवहन (सापरी व किनारा) | 19 (0.97) | 53 (1.13) | 40 (0.47) | 32 (0.48) | 155 (0.98) | 469 (1.19) | 468 (0.42) | 719 (0.40) | 1,007 (0.73) | 3,669 (0.84) |
| 6 अंतर्गत जल परिवहन | -- | -- | 4 (0.05) | 6 (0.09) | 11 (0.07) | 16 (0.04) | 63 (0.06) | 188 (0.10) | 104 (0.07) | 348 (0.08) |
| 7 सापरी हवाई परिवहन | 23 (1.17) | 49 (1.05) | 49 (0.57) | 66 (1.00) | 177 (1.12) | 294 (0.75) | 957 (0.88) | 1,948 (1.08) | 764 (0.55) | 4,105 (0.94) |
| 8 अन्य | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 47 (0.02) | 120 (0.09) | 166 (0.04) |

टीप : कंसातील आकडे एकूण नियोजनसर्वाची टक्केवारी दर्शविताने.

संदर्भ : 1 Indian Railways Year Book - Annual Reports.

2 Report by the Railway Board on Indian Railway - Annual Reports.

संख्या 11

भोजनानिहाय परिवहन क्षेत्रावरील एकूण खर्चाची रेल्वे आणि रस्ता परिवहन खर्चाचे प्रमाण

(कोटी रुपये)

| खर्च प्रकार | पहिली योजना | दुसरी योजना | तिसरी योजना | 1966-69 चौथी योजना | पाचवी योजना | सहावी योजना | सातवी योजना | 1990-92 आठवी योजना |
|--|-------------|-------------|-------------|--------------------|-------------|-------------|-------------|--------------------|
| 1 परिवहन क्षेत्रावरील एकूण सरकारी खर्च | 434 | 1,100 | 1,983 | 1,032 | 2,522 | 5,543 | 29,457 | 18,034 |
| 2 रेल्वे विकासावरील खर्च | 217 | 723 | 1,326 | 589 | 934 | 2,063 | 16,549 | 10,217 |
| | (50.0) | (66.0) | (66.8) | (57.1) | (37.1) | (37.2) | (56.2) | (56.6) |
| 3 रस्ते विकासावरील खर्च | 135 | 224 | 440 | 307 | 862 | 1,701 | 3,807 | 3,779 |
| | (31.1) | (20.3) | (22.3) | (29.7) | (34.2) | (30.7) | (21.5) | (20.9) |
| | | | | | | | | 56,142 |
| | | | | | | | | 27,202 |
| | | | | | | | | (48.4) |
| | | | | | | | | 13,210 |
| | | | | | | | | (23.4) |

टीप : कंसातील आकडे परिवहन क्षेत्रावरील एकूण सरकारी खर्चाशी टक्केवारी दर्शवितान.

संदर्भ : भारताची आठवी पंचवर्षिक योजना.

याबाबत सध्याची पद्धती असमाधानकारक आहे. परिवहन सेवांच्या मागणीविषयी अधिक अचूक पूर्वानुमाने वर्तविण्यात हा मोठाच अडथळा आहे. ग्रामीण भागातील रस्तेबांधणी, परिरक्षा आणि नियोजन यासाठी एकच संघटना अधिक परिणामकारक ठरू शकेल. सध्याच्या व्यवस्थेनुसार अनेक संस्था या क्षेत्रात कार्य करीत असल्याने त्यामध्ये समन्वय साधण्याची आवश्यकता निर्माण झालेली आहे. 1981 च्या जनगणना अहवालानुसार 1,000 पेक्षा अधिक वस्तीची गावे रस्त्यांनी जोडण्याचे उद्दिष्ट आराखड्यात नमूद करण्यात आलेले आहे. ग्रामीण रस्त्यांसाठी किमान गरजा कार्यकमाखाली रु. 3,066 कोटी खर्च संकल्पित असून ग्रामीण रस्ता प्रकल्पांची स्थानिक विकास योजनांशी साधेजोड, रस्तेबांधणी उपक्रमात खाजगी भांडवलाच्या सहभागाला प्रोत्साहन, रस्ता वाहतूक साधनांवरील प्रशासकीय आणि वित्तीय निर्बंधांचे शिथिलीकरण, ग्रामीण आणि डोंगराळ प्रदेशांची प्राकृतिक स्थिती लक्षात घेऊन योग्य वाहन संकल्पचित्राचा (vehicle design) शोध इत्यादी ठळक धोरणविषयक बाबींचाही या आराखड्यात उल्लेख आहे. भारतातील मार्ग

परिवहनाच्या आजवरच्या प्रगतीचे चित्र तक्ता 12 वरून स्पष्ट होईल.

(आ) मार्ग परिवहन साधने

2-2-19 चार दशकांच्या काळातील रस्ता परिवहन साधनांचा विकास आणि त्यांच्या काही ठळक समस्यांचा थोडक्यात परामर्श घेऊ. 1950-51 मध्ये सर्व प्रकारच्या नोंदलेल्या मोटार वाहनांची संख्या आपल्या देशात 2,79,453 होती, ती 1955-56 मध्ये 3,84,599 आणि 1960-61 मध्ये 5,69,880 तर 1965-66 मध्ये 8,86,023 झाली. म्हणजेच नियोजनाच्या पहिल्या पंधरा वर्षात त्यात तीन पटीपेक्षा अधिक वाढ झाली.

2-2-20 नोंदणी केलेल्या माल वाहतुकीच्या गाड्यांची संख्या 1950-51 मध्ये 81,888 होती ती 1960-61 मध्ये 1,67,649, म्हणजे दुपटीहून अधिक, झाली तर 1965-66 अखेर ती 2,65,570 झाली. 1950-51 मधील प्रवासी गाड्यांची संख्या 34,411

तक्ता 12

भारतातील रस्त्यांची प्रकारानुसार लांबी

('000 कि.मी.)

| रस्त्यांचा प्रकार | 1950-51 | 1960-61 | 1970-71 | 1975-76 | 1980-81 | 1987-88 | 1988-89 | 1989-90 |
|---|---------|---------|---------|---------|----------|----------|---------|---------|
| 1 राष्ट्रीय हमरस्ते | 19-81 | 23-80 | 29-13 | - | 31-67 | 32-33 | - | 33-69 |
| 2 राज्य हमरस्ते | 42-56 | 61-69 | 89-22 | - | 94-36 | 112-50 | - | - |
| 3 अन्य रस्ते (सार्वजनिक बांधकाम खाते व पंचायती राज्य) | 337-50 | 438-90 | 799-4 | - | 1,365-07 | 1,698-57 | - | 2,069-5 |
| 4 एकूण रस्ते | 399-87 | 524-39 | 917-8 | 1,245-1 | 1,491-10 | 1,843-40 | 1,998-4 | 2,103-2 |
| 5 एकूणापैकी पक्के | - | - | 397-9 | 549-1 | 683-7 | - | 964-0 | - |

संदर्भ : (1) आठवी पंचवार्षिक योजना

(2) Annual Report 1992-93, Ministry of Surface Transport, Government of India.

होती. 1960-61 आणि 1965-66 मध्ये ती अनुक्रमे 56,792 आणि 74,571 या पातळीपर्यंत पोहोचली. 1970-71 नंतरच्या दोन दशकात मोटार वाहनांच्या संख्या वाढीचा आलेख चढता राहिला आहे. प्रवासी गाड्यांची संख्या या काळात 94,000 वरून 2,94,000 पर्यंत वाढली तर मालगाड्यांची संख्या 3,43,000 वरून 11,97,000 पर्यंत वाढली. यांत्रिक दुचाकी वाहने, मोटारी, जीप, ट्रॅक्टर-ट्रेलर, तिचाकी वाहने यांच्या संख्येत प्रचंड वाढ घडून आली. तक्ता 13 मध्ये यासंबंधीचा तपशील दिलेला आहे. 1950-51 ते 1986-87 पर्यंतचा प्रवासी गाड्यांचा वार्षिक अभिवृद्धी दर 5.4 टक्के होता तर मालगाड्यांचा अभिवृद्धी दर 6.8 टक्के होता. विसाव्या शतकाच्या शेवटच्या दशकात ती अनुक्रमे 6.00 आणि 8.5 टक्के राहण्याचा अंदाज आहे.

खाजगी व्यावसायिकांच्या हाती आहे. प्रत्येकी एका मालगाडीची मालकी असणाऱ्या व्यावसायिकांची संख्या एकूणापैकी 88 टक्के इतकी आहे. मार्ग परिवहन सेवा सर्वसामान्य जनतेच्या दैनंदिन जीवनात महत्त्वाची असल्याने ती सरकारी क्षेत्रात असावी असा दृष्टिकोन स्वीकारून केंद्र सरकारने 1950 मध्ये राज्य परिवहन निगम कायदा संमत केला. त्यानुसार विविध राज्यांमध्ये रस्ता प्रवासी वाहतुकीचे राष्ट्रीयीकरण होऊन स्वतंत्र राज्य परिवहन निगमांकडे ही जबाबदारी सोपविण्यात आली. याबाबत सर्व राज्यांमध्ये समान धोरण अवलंबिले न गेल्याने राष्ट्रीयीकरणाची व्याप्ती मर्यादित राहिली. महाराष्ट्र, गुजरात, हरियाणा आदी राज्यात प्रवासी मार्ग परिवहन सेवेचे 100 टक्के राष्ट्रीयीकरण तर बिहार, उत्तर प्रदेश येथे जेमतेम 30 टक्के राष्ट्रीयीकरण करण्यात आले.

2-2-21 रस्त्याने होणारी माल वाहतूक बहुतांश

2-2-22 सरकारी क्षेत्रातील प्रवासी परिवहनाच्या

तक्ता 13

भारतातील नोंदणी झालेली मोटार वाहने

(संख्या '000)

| वर्ष | एकूण वाहने | दुचाकी | मोटारी, जीप, टॅक्सी | प्रवासी गाड्या | मालमोटारी | अन्य (ट्रॅक्टर, ट्रेलर तिचाकी इत्यादी) |
|----------------|------------|--------|---------------------|----------------|-----------|--|
| 1951 | 306 | 27 | 159 | 34 | 82 | 4 |
| 1956 | 426 | 41 | 203 | 47 | 119 | 16 |
| 1961 | 665 | 88 | 316 | 57 | 168 | 42 |
| 1966 | 1,099 | 226 | 456 | 73 | 259 | 85 |
| 1971 | 1,865 | 576 | 682 | 94 | 343 | 170 |
| 1976 | 2,700 | 1,057 | 779 | 115 | 351 | 398 |
| 1981 | 5,173 | 2,528 | 1,117 | 154 | 527 | 847 |
| 1986 | 10,489 | 6,203 | 1,750 | 222 | 886 | 1,428 |
| 1989 (अस्थायी) | 16,693 | 10,617 | 2,481 | 294 | 1,197 | 2,104 |
| 1990 (अस्थायी) | 19,173 | 12,525 | 2,733 | 312 | 1,289 | 2,314 |

संदर्भ : Motor Transport Statistics of India - 1988-89, Transport Research Division, Ministry of Transport, Government of India.

विकासातील स्थित्यंतरे तक्ता 14 वरून स्पष्ट होतील. 1960-61 ते 1978-79 या कालावधीत राज्य मार्ग परिवहन निगमांची संख्या 28 वरून 48 पर्यंत वाढली, त्यांच्या प्रवासी गाड्यांच्या संख्येत साडेतीन पटीने वाढ झाली तर त्यांच्या प्रवासी वाहतुकीमध्ये सात पटीने वाढ झाली.

2-2-23 देशामधील एकूण प्रवासी गाड्यांच्या तुलनेने सरकारी क्षेत्रात मार्ग परिवहन निगमांच्या वापरातील प्रवासी गाड्यांचे प्रमाण 1960-61 मध्ये 31.6 टक्के होते. 1970-71 आणि 1978-79 मध्ये ते अनुक्रमे 39.5 टक्के आणि 55.5 टक्के झाले. सहव्या योजना काळापासून त्यात घट होत असल्याचे दिसते. मात्र राज्य पातळीवरील परिवहन निगमांच्या आणि त्यांच्याकडील प्रवासी गाड्यांच्या संख्येत 1980 नंतरही वाढ आढळते.

2-2-24 मार्च 1990 अखेर सरकारी प्रवासी मार्ग परिवहनातील गुंतवणूक रुपये 3,700 कोटीची होती. या उपक्रमामध्ये एकूण 7.63 लाख रुपये प्रत्यक्ष रोजगार उपलब्ध होता. सातव्या योजनाकाळात वाहने आणि कर्मचारी वर्गाची उत्पादकता, इंधनाचा कार्यक्षम वापर यामध्ये काही सुधारणा दिसून आलेली असली तरी एकंदरीने पाहता हा व्यवसाय गंभीर

आर्थिक संकटाच्या छायेखाली असून त्याच्या संबित तोट्याची पातळी आता सुमारे रु. 1,250 कोटीपर्यंत पोहोचली आहे.

2-2-25 भांडवलरचना, व्यवस्थापन आणि नियंत्रणपद्धती कार्यविषयक तरतुदी, वाहतूक दररचना, प्रवाशांसाठी सुविधा याबाबत या क्षेत्रातील विविध उपक्रमांमध्ये कमीअधिक तफावती आहेत. राज्य सरकारांच्या अखत्यारीखाली चालणाऱ्या या उपक्रमांवरील करांचा बोजा आणि अन्य प्रशासकीय नियंत्रणे याबाबतीतही साधर्म्य कमी आहे. या उपक्रमांच्या आर्थिक दूरवस्थेला जे अनेक घटक कारणीभूत आहेत त्यामध्ये निरुपेक्ष दर्जाची रस्ते व्यवस्था याला कदाचित अग्रस्थान द्यावे लागेल. रस्तावांघणी आणि परिरक्षा यासंबंधीचे राज्य सरकारांचे (आणि जिल्हा व स्थानिक प्रशासनाचेही) धोरण दुर्दैवाने उपेक्षेचे आणि बेपर्वाईचे राहिलेले आहे. वाढत्या प्रवासी आणि माल वाहतुकीचा भार पेलू शकणाऱ्या आणि अवजड यांत्रिक वाहनांना सुलभतेने जा-ये करता येईल अशा रस्त्यांना अभाव सार्वत्रिक आहे ही वस्तुस्थिती आहे. प्रवासी गाड्यांच्या कार्यांच्या आणि परिरक्षेच्या खर्चावर याचा प्रतिकूल परिणाम अपरिहार्य आहे. 'लोकोपयोगितेच्या सेवा' या नात्याने अशा उपक्रमांना आर्थिकदृष्ट्या न परवडणाऱ्या मार्गावरही वाहतूक करणे भाग पडल्यानेही ही

तक्ता 14

देशाच्या सरकारी क्षेत्रातील प्रवासी वाहतुकीची प्रगती (राज्य मार्ग परिवहन उपक्रम)

| राज्य मार्ग परिवहन | 1960-61 | 1970-71 | 1978-79 | 1984-85 | 1989-90 |
|---|---------|---------|---------|---------|----------|
| 1 निगमांची संख्या | 28 | 32 | 48 | 53 | 68 |
| 2 प्रवासी गाड्यांची संख्या | 17,962 | 37,073 | 61,661 | 79,204 | 1,02,000 |
| 3 देशातील एकूण प्रवासी गाड्यांशी प्रमाण | 31.6 | 39.5 | 55.5 | 45.0 | 33.0 |
| 4 प्रवासी वाहतूक (अव्ज प्रवासी कि.मी. मध्ये) | 26.2 | 80.7 | 182.8 | - | - |

संदर्भ : भारताच्या विविध पंचवार्षिक योजनांचे आराखडे.

परिस्थिती उद्भवली आहे. अतिरिक्त कर्मचारी संख्या सुयोग्य व्यवस्थापनेचा अभाव, वाढते प्रशासकीय खर्च, कार्यशाळा आणि दुरुस्ती सेवांच्या अपुऱ्या सुविधा, इंधन टंचाई आणि अपव्यय इत्यादी परिवहनसेवांच्या खर्चातील वाढीची कारणे सांगता येतील.

2-2-26 नव्या उदारमतवादी आर्थिक धोरणाचा एक भाग म्हणून सरकारी क्षेत्रातील उपक्रमांबाबत संभाव्य धोरणविषयक चौकट कशी असावी याबाबत सध्या देशात सुरू असलेल्या विचारमंथनातून खाजगीकरणाचा विचार पुढे आलेला आहे. परिवहन क्षेत्रातील शासकीय / सरकारी उपक्रमांचा आर्थिक पाया सुदृढ व्हावा आणि ते किफायतशीररीत्या चालावेत यादृष्टीने खाजगीकरणाच्या प्रयोगाच्या संभाव्य स्वरूपाची आणि परिणामांची चर्चा होत आहे. महाराष्ट्रासारख्या ज्या राज्यांमध्ये प्रवासी गाड्यांतून उतारू वाहतुकीचा जवळपास एकाधिकार राज्य मार्ग परिवहन निगमांना लाभलेला आहे तेथे खाजगी व्यावसायिकांना या क्षेत्रात प्रवेशाची मुभा हे खाजगीकरणाच्या दिशेने महत्त्वपूर्ण पाऊल ठरणार आहे.

2-2-27 रस्ता परिवहनाशी संबंधित दुसरी महत्त्वाची समस्या ऊर्जा संधारणाची आहे. कारखानदारीच्या खालोखाल ऊर्जेचा दुसरा मोठा ग्राहक म्हणजे परिवहन क्षेत्र होय. देशामध्ये निर्मिल्या जाणाऱ्या ऊर्जेचा सुमारे 35 टक्के भाग या क्षेत्राकडून वापरला जातो. यामध्ये मोठा हिस्सा रस्ता परिवहन साधनांकडे जातो. देशामधील मोटार वाहनांच्या संख्येत 1980 नंतरच्या दहा वर्षांच्या काळात चौपटीने वाढ झालेली आहे हे लक्षात घेता पेट्रोलियमजन्य ऊर्जेच्या वापरातील प्रचंड वाढीची कल्पना येऊ शकेल. या वस्तूच्या देशांतर्गत उत्पादनाच्या मर्यादा आणि विदेशी चलनाच्या तीव्र टंचाईमुळे आयातीची महर्गता हे मार्ग परिवहन विकासातील मोठे संभाव्य अडथळे म्हणून ओळखावे लागतील. कमी प्रतीच्या इंधनाचा वापर, जुन्या आणि दीर्घकाळ वापरात असणाऱ्या वाहनांची मोठी संख्या, रहदारी नियोजनाचा अभाव इत्यादींचा परिणाम म्हणून मार्ग परिवहन साधने इंधन वापराबाबत कमी कार्यदक्ष ठरलेली आहेत.

2-2-28 अलीकडे आपल्या देशातील मालमोटार

जानेवारी-मार्च 1994, खंड 17, अंक 4

व्यावसायिकांनी जकातविरोधी राष्ट्रव्यापी आंदोलन उभे केलेले असले तरी त्याची पार्श्वभूमी मात्र दोन दशकांपूर्वीची आहे. विविध करांचा बोझ, आंतरराज्य वाहतुकीवरील निर्बंध, इंधनाचे वाढते खर्च, वाहतुकीतील व्यत्यय, प्रशासकीय नियंत्रणे इत्यादी विविध समस्या या व्यवसायाला भेडसावत आहेत. या सर्व अडचणी असूनही माल वाहतुकीच्या क्षेत्रात या व्यवसायाने रेल्वेला यशस्वी टक्कर दिलेली आहे. ग्रामीण भागाच्या विकासातील या व्यवसायाने भविष्यातील योगदान निःसंशय मोठे राहणार आहे. मार्ग वाहतुकीतील मोटार वाहनांकडून शासनाला होणारी प्राप्ती रु. 6,000 कोटींहून आता अधिक आहे (तक्ता 15). याशिवाय पेट्रोल व डिझेल, टायर ट्यूब, यंत्रांचे सुटे भाग इत्यादींवरील करांच्या रूपाने शासनाच्या तिजोरीत जमा

तक्ता 15

मार्ग परिवहन साधनांकडून केंद्र आणि राज्य शासनांना मिळालेली प्राप्ती

(कोटी रुपये)

| वर्ष | केंद्र शासनाची प्राप्ती | राज्य शासनांची प्राप्ती | एकूण प्राप्ती |
|---------|-------------------------|-------------------------|---------------|
| 1950-51 | 34.8 | 12.6 | 47.4 |
| 1955-56 | 45.6 | 25.8 | 71.4 |
| 1960-61 | 111.7 | 55.2 | 166.9 |
| 1965-66 | 272.3 | 126.7 | 399.0 |
| 1970-71 | 451.8 | 231.4 | 683.2 |
| 1975-76 | 950.5 | 462.2 | 1,412.7 |
| 1980-81 | 1,423.0 | 750.4 | 2,173.4 |
| 1985-86 | 2,460.4 | 1,533.2 | 4,013.9 |
| 1988-89 | 3,568.7 | 2,624.8 | 6,193.5 |

संदर्भ : Motor Transport Statistics of India - 1987-88, and 1988-89, Transport Research Division, Ministry of Surface Transport, Government of India.

होणारी रक्कम वेगळी. स्थानिक प्रशासनांच्या उत्पन्ना-
वर गदा न येता माल वाहतूकदारांच्या मागण्यांवावट
तोड्या शोधणे जहरीचे आहे. मार्ग वाहतुकीपासून कर-
रूपाने मिळणारे उत्पन्न शासनांच्या एकूण प्राप्तीचा
एक भाग मानावयाचा किंवा या उत्पन्नाचा ठराविक
हिस्सा रस्ते विकासाकडे वळवावयाचा या प्रश्नाचा
पुनर्विचार होणे तितकेच महत्त्वाचे आहे.

2-3 जलपरिवहन

(अ) किनाऱ्यावरील सागरी वाहतूक

2-3-1 5,500 कि.मी.पेक्षा अधिक लांबीची
किनाऱ्यावरील लांबलेली असूनही आपल्या परिवहन व्यव-
स्थेचा घटक म्हणून जलपरिवहन साधनांचा फारसा
उल्लेखनीय विकास आजवर झालेला नाही. लांब
पल्ल्याच्या प्रवासी आणि माल वाहतुकीसाठी, विशेषतः
अवजड आणि मोठ्या आकारमानाच्या वस्तूसाठी,
तुलनेने स्वस्त आणि ऊर्जा बचतीच्यादृष्टीने अधिक
कार्यक्षम म्हणून ओळखली जाणारी ही साधने नियोजन
काळातही उपेक्षित राहिली आहेत. जागतिक नौका-
नयनातील भारतीय जहाजांचा वाटा आजही एक
टक्क्याहून अधिक नाही अशी स्थिती आहे.

2-3-2 जल परिवहनाची विभागणी दोन ठळक
गटांमध्ये करता येईल : (1) देशांतर्गत नद्या आणि
कालवे यामधून केली जाणारी वाहतूक आणि (2)
सागरी वाहतूक. सागरी वाहतुकीचे आंतरराष्ट्रीय जल
वाहतूक आणि देशाच्या किनाऱ्यावरील वाहतूक असे
उपविभाग कल्पिता येतील. देशाच्या परिवहन व्यव-
स्थेच्या दृष्टीने अर्थातच देशांतर्गत जलवाहतूक आणि
किनाऱ्यावरील सागरी वाहतूक महत्त्वाची ठरते. स्वातं-
त्र्योत्तर काळात भारताच्या सागरी वाहतूक क्षेत्रातील
जहाजांची संख्या आणि क्षमतेचा विस्तार यासंबंधीची
आकडेवारी तक्ता 16 मध्ये दिलेली आहे.

2-3-3 1946 मध्ये म्हणजे स्वातंत्र्यप्राप्तीच्या
सुमारास नौकानयन क्षेत्रात भारतीयांच्या मालकीची
टनक्षमता 1,00,000 GRT होती. 1951 मध्ये ती
3,90,707 GRT झाली. त्यापैकी किनारा वाहतुकी-
साठी 2,17,202 GRT ची 73 जहाजे आणि आंतर-

राष्ट्रीय नागरी वाहतुकीसाठी 1,73,505 GRT ची
24 जहाजे वापरली जात. 1950 मध्ये शासनाने
किनारा वाहतूक भारतीय मालकीच्या जहाजांसाठी
राखून ठेवण्याचा महत्त्वपूर्ण धोरणविषयक निर्णय घेतला.
या निर्णयाला अनुसरून पहिल्या योजनेअखेरीस साध्य
करावयाच्या 6,00,000 GRT पैकी निम्मा भाग
किनारा वाहतुकीकडे वळविण्याचे ठरले. खाजगी जहाज
कंपन्यांना पुरेसा निधी उपलब्ध करून देता आल्यास
अपेक्षित बहनक्षमतेची पातळी गाठता येईल. असा
योजनाकारांचा कयास होता. खाजगी जहाज कंपन्यांना
4 कोटी रुपये कर्जरूपाने देण्याची व्यवस्थाही करण्यात
आली. पहिल्या योजनेअखेर नौकानयनाची टनक्षमता
4,80,000 झाली.

2-3-4 वाहतूकक्षमतेच्या विस्तारावरोबरच बंदर
विकासाचाही प्रश्न महत्त्वाचा होता. देशातील पाच
प्रमुख बंदरांची - मुंबई, मद्रास, कलकत्ता, कोचीन
आणि विशाखापट्टण - माल हाताळण्याची सध्याची
वार्षिक 20 दशलक्ष टनांची (पेट्रोलियम पदार्थ वगळून)
क्षमता वाढविणे गरजेचे होते. बंदरविकास प्रकल्पांसाठी
30 कोटी रुपये आणि कांडला बंदराच्या उभारणीसाठी
रु. 12 कोटीची वेगळी तरतूद करण्यात आली. गांधी
आधुनिकीकरण, गूदामांची पुनर्रचना, माल हाताळ-
ण्याच्या यांत्रिक साधनात वाढ इत्यादींचा विकास
प्रकल्पांमध्ये अंतर्भाव होता.

2-3-5 दुसऱ्या योजनेनुसार जहाजक्षमता 3,00,000
GRT ने वाढावी असे उद्दिष्ट ठरविण्यात आले. किनारा
वाहतुकीच्या गरजांकडे विशेष लक्ष पुरवून रेल्वे माल
वाहतुकीचा काही हिस्सा किनारा वाहतुकीकडे वळवि-
विण्याची शक्यता अजमावणे, शासकीय माल वाहतुकी-
साठी भारतीय जहाजांना प्राधान्य देणे, जहाज कंप-
न्यांना दिल्या जाणाऱ्या अर्थ साहाय्याच्या अटीचे
शिथिलीकरण करणे आणि तेलवाहू जहाजे आणि 'ट्रॉप'
यांच्यासाठी स्वतंत्र तरतूद करणे यांचा विकास कार्य-
क्रमांमध्ये समावेश होता. त्या कार्यक्रमांसाठी तरतूद
रु. 45 कोटीची होती. प्रत्यक्षातील खर्च मात्र रु. 53
कोटी झाला. याशिवाय मोठ्या बंदरांच्या विकासासाठी
रु. 40 कोटी, देशातील सुमारे 150 छोट्या बंदरांपैकी
निवडक 18 बंदरांसाठी रु. 5 कोटी तर दीपगृहांसाठी
रु. 4 कोटी अशा तरतुदी होत्या.

तक्ता 16

भारतातील सागरगामी आणि किनारा जहाज वाहतुकीची प्रगती

| वर्ष | सागरी वाहतूक (जहाज संख्या) | क्षमता (दशलक्ष GRT) | किनारा वाहतूक (जहाज संख्या) | एकूण क्षमता (दशलक्ष GRT) |
|------|----------------------------|---------------------|-----------------------------|--------------------------|
| 1950 | - | 0.17 | - | 0.22 |
| 1956 | 36 | 0.24 | 90 | 0.24 |
| 1961 | 75 | 0.55 | 97 | 0.31 |
| 1966 | 122 | 1.22 | 99 | 0.32 |
| 1974 | 214 | 2.83 | 60 | 0.26 |
| 1980 | 319 | 5.29 | 56 | 0.25 |
| 1985 | - | 5.97 | 99 | 0.36 |
| 1990 | 418 | 6.03 | 159 | 0.51 |

2.3.6 तिसऱ्या योजना काळात आपली जहाज वाहतुकीची क्षमता 8,57,000 GRT वरून 15,40,000 GRT पर्यंत वाढली. 1968-69 मध्ये ती 21,40,000 GRT या पातळीपर्यंत पोहोचली. यामध्ये किनारा वाहतुकीच्या क्षमतेची पातळी जवळपास स्थिर राहिली. मात्र आंतरराष्ट्रीय सागरी वाहतुकीची आपली क्षमता 1960-61 च्या तुलनेने अडीच पटीने वाढून 1968-69 मध्ये ती 18,10,000 GRT पर्यंत पोहोचली. परिणामी भारतीय जहाजांचा विदेश व्यापारातील वाटा 15 टक्क्यांवर गेला. तिसऱ्या योजनेमध्ये आणि नंतरच्या वार्षिक योजनाकाळात एकूण रु. 72 कोटी जलवाहतूक विकास कार्यक्रमांसाठी तर बंदर विकासासाठी रु. 152 कोटी खर्च करण्यात आले.

2.3.7 चौथ्या योजनाकाळात मोठ्या बंदरांवरील माल वाहतुकीची वार्षिक उलाढाल 55 दशलक्ष टनांवरून (1968-69) 77 दशलक्ष टनांपर्यंत वाढण्याची अपेक्षा होती. प्रत्यक्षात मात्र ती 65 दशलक्ष टनांपर्यंतच वाढली. यामध्ये अशुद्ध खनिज तेल, पेट्रोलियम

पदार्थ, कच्चे लोखंड, खते व कोळसा या अवजड वस्तूंचा प्रामुख्याने अंतर्भाव होता. बंदर विकासासाठी झालेल्या रु. 255 कोटींच्या खर्चात छोट्या बंदरांचा वाटा केवळ रु. 35 कोटी होता. छोट्या बंदरांतून होणारी वाहतूक 1968-69 मध्ये सुमारे 8 दशलक्ष टन होती. अन्नधान्य आयातीतील घट, कच्च्या लोखंडाच्या वाहतुकीसाठी मोठ्या बंदरांचा वापर करण्याकडे कल आणि नवी तेलशुद्धीकरण केंद्रे किनाऱ्यावर उभारल्याने पेट्रोलियम पदार्थांच्या वाहतुकीतील घट या सर्वांचा संकलित परिणाम म्हणून या तीन वस्तूंची छोट्या बंदरांमार्फत होणारी वाहतूक उल्लेखनीयरीत्या घटू लागली. चौथ्या योजनेअखेर किनारा वाहतुकीच्या क्षमतेत मोठी कपात करणे भाग पडले हे लक्षात घेण्यासारखे आहे.

2.3.8 पाचव्या योजनाकाळात जल परिवहनासाठी रु. 469 कोटी खर्च करण्यात आले. या योजनेअखेर मोठ्या बंदरांतून होणारी माल वाहतूक 115 दशलक्ष टनांपर्यंत वाढण्याचा अंदाज होता आणि त्यासाठी रु. 308 कोटींची भरीव तरतूद होती. मोठ्या बंदरांचा विकास साधताना अनुपयुक्त क्षमतेचा वापर, बंदरांतील सुविधांवरोबरच अंतर्गत वाहतूक व्यवस्था, माल साठवण केंद्रे, तेलवाहू जहाजे इत्यादींच्या समन्वित विकासावर या योजनेत भर देण्यात आला. जागतिक इंधन समस्येमुळे देशांतर्गत ऊर्जानिर्मितीचे साधन म्हणून कोळशाच्या ने आणिलेला अनन्यसाधारण महत्त्व प्राप्त झाले. हा भार पेलण्याचे आव्हान रेल्वे परिवहनाच्या कुवतीबाहेर होते. म्हणून कोळसा वाहतुकीसाठी रेल्वे आणि जल परिवहनाच्या सुसुवीकरणाच्या प्रयोगांची तीव्रतेने गरज भासू लागली. 1979-80 मध्ये मोठ्या बंदरांतील माल वाहतूक 78.57 दशलक्ष टनांपर्यंत पोहोचली. 1950-51 मध्ये हे प्रमाण 19.2 दशलक्ष टन होते.

2.3.9 सहाव्या योजना काळात आपली जहाज वाहतूक क्षमता 20 लक्ष GRT ने वाढविण्याचे उद्दिष्ट होते. प्रत्यक्षात मात्र 8 लक्ष GRT एवढी वाढ साध्य करणे शक्य झाले. जल परिवहनासाठी या योजनेतील प्रत्यक्ष खर्चाची पातळी अगोदरच्या योजनेतील खर्चाएवढीच राहिली. मात्र बंदर विकास कार्यक्रमांसाठी रु. 725 कोटींचा वेगळा खर्च झाला. या योजनेमध्ये किनारा

वाहतुकीच्या क्षमतेतील व्हासाच्या कारणांचा शोध आणि आवश्यक उपाययोजना यावर लक्ष केंद्रित करण्यात आले होते. कार्याच्या वाढत्या परिव्ययामागील ठळक कारण दीर्घकाल वापरातल्या आणि जुनाट यंत्र-सामग्रीचा किनारा वाहतुकीतील वापर हेच होते. सहाय्या योजनेअखेर नव्याने निर्माण केल्या जाणाऱ्या क्षमतेच्या 27 टक्के भाग पुनःस्थापनेसाठी वापरावा लागेल असा अंदाज व्यक्त करण्यात आला होता. बंदरांतील माल साठवणुकीची आणि हाताळण्याची अपुरी व्यवस्था, मालाच्या चढउतारातील विलंब, गाळ साचलेली बंदरे इत्यादी घटकांचाही विपरित परिणाम किनार वाहतुकीवर झालेला होता.

2.3.10 सातव्या योजनाकाळात जहाज वाहतूक क्षमतेमध्ये नाममात्र वाढ झाली. तेलवाहू जहाजे आणि कंटेनरसारख्या विशेषीकरणाच्या सेवांच्या उभारणीला प्राधान्य देण्याचे धोरण स्वीकारण्यात आले. नौकानयनाच्या व्यवसायातील सुमारे 50 टक्के भाग भारतीय जहाज निगम या सरकारी उपक्रमाकडे असला तरी खाजगी क्षेत्राला या व्यवसायात प्रवेश आणि विस्तार कार्याची मुभा असल्याने त्याला जहाज खरेदीसाठी सुलभतेने अर्थपुरवठा करण्याच्या उद्देशाने 1987 मध्ये Shipping Credit and Investment Corporation of India ची स्थापना करण्यात आली.

2.3.11 आठव्या योजनेअखेर जहाज वाहतूक-क्षमता 80 लाख GRT व्हावी अशी अपेक्षा आहे. या आराखड्यात असे नमूद करण्यात आलेले आहे की, जुनी अकार्यक्षम जहाजे मोडीत काढून त्याजागी इंधनाचा अधिक काटकसरीने वापर करणारी जहाजे उपलब्ध करून घेणे, नौकानयन व्यवसायाच्या नियमनाची प्रचलित पद्धती सुटसुटीत व सुलभ करून यथावकाश हे क्षेत्र नियंत्रणमुक्त करणे, सर्व शासकीय माल वाहतूक भारतीय जहाजातूनच करणे आणि जहाज कंपन्यांची व्यवस्थापकीय आणि अर्थवित्तीय पुनर्रचना करणे या दिशेने कार्यक्रमांचा तपशील निश्चित केला जाईल. बंदर आणि दीपगृह विकासासाठी आणि सागरी जल वाहतुकीच्या अन्य योजनांसाठी रु. 7,100 कोटी खर्चाचा अंदाज बांधण्यात आलेला आहे. 'कंटेनर' वाहतुकीचा विस्तार, बंदरे आणि माल हाताळण्याच्या सुविधांचे आधुनिकीकरण, वाहतूक दराने सुसंघटन

यावर या योजनेत भर देण्यात येणार आहे. योजना-काळाच्या प्रारंभापासून आजतागायत भारतातील छोट्या व मोठ्या बंदरांमध्ये झालेल्या माल वाहतुकीची आकडेवारी तक्ता 17 वरून लक्षात येईल.

(आ) देशांतर्गत जल वाहतूक

2.3.12 नौकानयनास योग्य अशा देशांतर्गत जल-मार्गांची लांबी सध्या सुमारे 15,000 कि.मी. आहे. प्राचीन काळातील परिवहनाचे प्रमुख आणि विकसित साधन म्हणून जलमार्गांची ख्याती असली तरी आता तशी परिस्थिती राहिलेली नाही. नद्यांवर बांधली गेलेली धरणे, डोंगराळ प्रदेशातील जंगलतोडीमुळे जमिनीची झालेली धूप आणि जल वाहतुकीसाठी जल-मार्गांचा वापर केला जातो.

2.3.13 अंतर्गत जल वाहतुकीच्या अभ्यासासाठी नियुक्त केलेल्या एका तज्ज्ञ समितीने 1959 मध्ये केलेल्या शिफारशींमुळे या परिवहन साधनाच्या विकासाचा चालना मिळाली. 1960 ते 80 या कालखंडातील नियोजनाच्या आराखड्यामध्ये अंतर्गत जल वाहतूक क्षेत्राचे कार्यक्रम प्रामुख्याने जलमार्गांचे सर्वेक्षण, खाजगी वाहतूकदारांना यांत्रिक आणि अन्य साधनांच्या खरेदीसाठी वा दुरुस्तीसाठी अर्थसाहाय्य यांच्याशी संबंधित होते. 1980 नंतरच्या काळात देशांतर्गत जल-मार्गांच्या विकासासाठी एका राष्ट्रीय निगमाची स्थापना करण्यात आली आणि सादिया - धुब्रीमधील बहुपुत्रेचा जलमार्ग, गंगाभागीरथी - हुगळी राष्ट्रीय जलमार्ग, पाटणा - फराक्का आणि फराक्का - हलदिया या जल-मार्गांवरून माल आणि प्रवासी वाहतुकीच्या सुविधा वाढविण्याच्या दृष्टीने विविध योजना हाती घेण्यात आल्या.

2.4 नागरी हवाई परिवहन

2.4.1 हवाई परिवहनाचा विकास आपल्या देशा-मध्ये प्रामुख्याने स्वातंत्र्योत्तर काळामध्येच घडून आलेला आहे. 1940 ते 50 या दशकामध्ये खाजगी विमान कंपन्या या क्षेत्रामध्ये कार्यरत होत्या. परंतु कार्यक्षेत्र आणि सेवेची गुणवत्ता या दोन्ही दृष्टींनी त्यांच्या प्रग-

तक्ता 17

योजनाकाळात भारतातील बंदरांमध्ये झालेली माल वाहतूक

(दशलक्ष टन)

| | 1950-51 | 1960-61 | 1970-71 | 1980-81 | 1985-86 | 1990-91 | 1991-92 |
|----------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| मोठ्या बंदरातील माल वाहतूक | 19.2 | 39.9 | 55.7 | 80.41 | 107.27 | 152.5 | 155.0 |
| छोट्या बंदरातील माल वाहतूक | उ.ना. | उ.ना. | 6.76 | 6.73 | 9.63 | 11.0 | 11.0 |

उ. ना. = उपलब्ध नाही.

संदर्भ : भारताची आठवी पंचवार्षिक योजना.

तीला मर्यादा पडलेल्या होत्या. अनिष्ट स्पर्धा आणि कमकुवत आर्थिक स्थितीने या कंपन्यांना ग्रासलेले होते. विमान वाहतूक चौकशी समितीने (राजाध्यक्ष समिती) केलेल्या महत्त्वपूर्ण शिफारशीनुसार 1953 मध्ये या कंपन्यांचे राष्ट्रीयीकरण करण्यात आले आणि अंतर्गत आणि आंतरराष्ट्रीय वाहतुकीसाठी 'इंडियन एअर-लाइन्स' आणि 'एअर इंडिया इंटरनॅशनल' अशा दोन स्वतंत्र विभागांची स्थापना करण्यात आली. पहिल्या योजना काळात विमानतळांची डागडुजी, दळणवळण यंत्रणा आणि अन्य साधनसामग्रीची उभारणी आणि खाजगी विमान कंपन्यांना नुकसान भरपाई यासाठी एकूण रु. 23 कोटी खर्च पडले.

2.4.2 दुसऱ्या योजनेत हवाई परिवहनासाठीची तरतूद रु. 30 कोटींपर्यंत वाढविण्यात आली. प्रत्यक्षात रु. 53 कोटींचा खर्च झाला. अंतर्गत आणि बाह्य वाहतुकीच्या विस्तारासाठी आवश्यक सुविधांची उभारणी आणि आधुनिकीकरण या दोन्ही दिशांनी प्रयत्न करणे जरूरीचे होते. जुन्या आणि निकामी होणाऱ्या विमानांच्या पुनःस्थापनेचाही प्रश्न महत्त्वाचा होता. परिवहन सेवेकरिता येणारी वाढती मागणी भागविण्यासाठी वेगवान आणि मोठ्या आकाराची जेट विमाने 'एअर इंडिया'च्या ताप्यामध्ये समाविष्ट करण्याचे ठरविण्यात आले. 1960-61 ते 1970-71 या दशका-

मध्ये अंतर्गत विमान वाहतुकीसाठी उपलब्ध टन-किलोमीटरची संख्या 113 दशलक्षांवरून 208 दशलक्षांपर्यंत वाढली. याच कालावधीमध्ये प्राप्ती टन कि.मी. मध्ये 83 दशलक्षांवरून 161 दशलक्षांपर्यंत वाढ झाली. तिसरी योजना आणि वार्षिक योजनांच्या काळात नागरी हवाई परिवहनासाठी प्रत्यक्ष खर्च रु. 115 कोटी झाला.

2.4.3 या क्षेत्रासाठी चौथ्या योजनाकाळात करण्यात आलेली तरतूद रु. 202 कोटींची होती. धावपट्ट्या, संदेशवहन यंत्रणा, परिरक्षा व्यवस्था यासंबंधीच्या देशातील चार प्रमुख शहरांच्या विमानतळांवरील सुविधांमध्ये सुधारणा करण्याच्या योजना कार्यान्वित करण्यात आल्या. यामध्ये भूमीसंपादन, विमाने ठेवण्याची आगारे यांचाही समावेश होता. या प्रकल्पांची आखणी आणि व्यवस्थापनविषयक देखरेखीसाठी भारतीय आंतरराष्ट्रीय विमानतळ प्राधिकरणाची स्थापना 1972 मध्ये करण्यात आली.

2.4.4 पाचव्या योजनेमध्ये या परिवहन क्षेत्रासाठी रु. 391 कोटींची तरतूद करण्यात आली होती. प्रत्यक्षात खर्च रु. 294 कोटी झाला. सेवेची गुणवत्ता सुधारण्याच्या दृष्टीने विमानांची सुरक्षित उड्डाणे आणि अवतरण यासाठी आवश्यक यंत्रसामग्रीची उपलब्धता,

विमान मार्ग आणि वाहतूक वेळापत्रकांची फेरबदल आणि देशातील आंतरराष्ट्रीय विमानतळांवरील दाटी करण्याच्या उपाययोजनांवर भर देण्यात आला होता. अंतर्गत विमानवाहतुकीच्या वाढत्या गरजा भागविण्यासाठी 'एअर इंडिया'च्या ताफ्यातील काही विमाने 'इंडियन एअरलाईन्स'ला तात्पुरती उपलब्ध करून देण्यात आली. वहनक्षमतेच्या पुनर्रचनेचा एक भाग म्हणून एकूण ताफ्यातील विमानांची विविधता कमी करून कार्याची गुणवत्ता आणि परिरक्षा व्यवस्था सुधारण्यास प्रोत्साहन देण्याचा धोरणविषयक निर्णय या कालखंडामध्ये घेण्यात आला.

2.4.5 1965-66 ते 1973-74 या काळात 'इंडियन एअरलाईन्स'च्या प्रवासी वाहतुकीत प्रतिवर्षी सरासरी 10 टक्क्यांनी भर पडत होती. प्रवासी प्राप्ती कि.मी. मधील वाढही लक्षणीय होती; ती 1960-6 मधील 610 दशलक्षांवरून 1979-80 मध्ये 4,229 दशलक्षांपर्यंत वाढली.

2.4.6 सहाव्या योजनाकाळात प्रस्तुत क्षेत्रासाठी निश्चित केलेल्या उद्दिष्टांमध्ये (1) चार मोठ्या आंतरराष्ट्रीय विमानतळांच्या क्षमतेचा विस्तार, (2) कार्यशाळांतील सुविधांमध्ये वाढ आणि कार्यपद्धतीमध्ये सुधारणा आणि (3) विमानतळांवरील सुरक्षा सोयीत वाढ यांचा प्रामुख्याने समावेश होता. एअर इंडियासाठी रु. 277 कोटी, इंडियन एअरलाईन्ससाठी रु. 272 कोटी तर विमानतळ प्राधिकरणासाठी रु. 141 कोटी अशी आर्थिक तरतुदीची विभागणी होती.

2.4.7 जानेवारी 1981 मध्ये 'वायुदूत' ही सरकारी क्षेत्रातील तिसरी हवाई परिवहन संस्था अस्तित्वात आली. ईशान्य भागातील दुर्गम, डोंगराळ प्रदेशातील छोट्या पल्त्याची वाहतूक सुकर व्हावी, देशाच्या अन्य भागांशी ते जोडले जावे आणि काही विशेष प्रकारच्या विमानसेवा उपलब्ध करून देता याव्या हे उद्देश या नव्या संस्थेच्या उभारणीमागे होते. पाचव्या योजनेच्या अखेरीस विदेशी चलनाच्या तुटवड्यामुळे विमाने आणि त्यांचे सुटे भाग यांच्या आयातीबाबत उद्भवलेल्या अडचणी, इंधन महर्गतेमुळे कार्यपरिव्ययातील वाढ यांचा परिणाम म्हणून हवाई प्रवासी वाहतुकीत घट होऊ लागली. या पेशप्रसंगावरील एक तोडगा याही

दृष्टीने नव्या विमानसेवेकडे पाहिले गेले. देशातील पर्यटन केंद्रांचा विकास, मागास भागाचे उद्योगीकरण, विदेशी प्रवाशांसाठी एकत्रित सहूल योजना, रात्र टपाल वितरण यासंबंधीच्या विवक्षित गरजा भागविण्यासाठी 'वायुदूत'चा महत्त्वपूर्ण हातभार लागू शकेल अशी शासनाची भूमिका होती. पहिल्या वर्षात 'वायुदूत'ने केवळ 19,000 प्रवाशांची वाहतूक केली. परंतु 1986-87 मध्ये ही संख्या 4.6 लाख झाली प्रारंभी देशातील 49 स्थाने 'वायुदूत' सेवेने जोडली गेली होती. 1986 अखेर ती 86 झाली सातव्या योजनेअखेर ती 130 पर्यंत विस्तारण्याची उद्दिष्ट ठरविण्यात आले.

2.4.8 देशांतर्गत हवाई प्रवाशांची संख्या 1960-61 मध्ये सुमारे 8 लाख होती. 1984-85 मध्ये ती 85 लाखांवर गेली. देशातील एकूण प्रवासी वाहतुकीच्या तुलनेने हे प्रमाण केवळ एक टक्का इतकेच होते. सातव्या योजनाकाळात हवाई परिवहन क्षेत्रामध्ये काही दूरगामी संरचनात्मक बदल आणि विमानांच्या खरेदीचा महत्त्वाकांक्षी कार्यक्रम यावर प्रामुख्याने लक्ष केंद्रित करण्यात आले होते. देशांतर्गत विमानतळ आणि तेथील सुविधांच्या विकासाची जबाबदारी 1986 मध्ये अस्तित्वात आलेल्या राष्ट्रीय विमानतळ प्राधिकरणाकडे सोपविण्यात आली. त्यानुसार देशातील एकूण 86 विमानतळ या नव्या संस्थेच्या नियंत्रणाखाली आले आहेत. हे कार्य पूर्वी नागरी हवाई परिवहनाच्या महानिदेशकांच्या कार्यालयाकडे होते. नव्या व्यवस्थेनुसार महानिदेशकांची जबाबदारी वाहतुकीच्या नियमनापुरती मर्यादित करण्यात आलेली आहे.

2.4.9 1985 मध्ये स्थापन करण्यात आलेल्या 'पवनहंस मर्यादित' या संस्थेकडे हेलिकॉप्टर खरेदी आणि परिचालनाचे कार्य सोपविण्यात आले आहे. खनिज तेल क्षेत्रातील सर्वेक्षण-खोदाईसाठी आवश्यक असणाऱ्या परिवहन सेवा पुरविण्याचा या संस्थेचा मुख्य उद्देश आहे. त्याशिवाय दुर्गम प्रदेशातील तसेच दाट लोकवस्तीच्या महानगरांतील ने-आण, पर्यटन याही क्षेत्रात यथावकाश या संस्थेच्या कार्यविस्ताराला वाव राहिल अशी अपेक्षा आहे. प्रारंभी या संस्थेकडे 48 हेलिकॉप्टर होती. सध्या ही संख्या 38 आहे.

2.4.10 आठव्या योजनेच्या आगाखंडामध्ये

नागरी हवाई परिवहनासाठी सुमारे रु. 4,000 कोटीची तरतूद करण्यात आलेली आहे. यापैकी केवळ 3 टक्के भाग शासनाच्या अंदाजपत्रकातून उपलब्ध होणार असून उर्वरित भाग संबंधित उपक्रमांना कर्जरूपाने आणि अंतर्गत स्रोतांमधून उभारावा लागणार आहे. वाहतूक सेवांच्या दरांची पुनर्रचना आणि परिरक्षाव्यवस्था अधिक कार्यक्षम करून उत्पादकतेतील वाढ यांच्याद्वारा वित्तीय सामग्रीच्या उभारणीचा प्रश्न त्यांना सोडवावा लागणार आहे. हवाई परिवहन उद्योगात स्पर्धेचे वातावरण निर्माण करण्याच्या दृष्टीने खाजगी उपक्रमांना प्रवेशाची संधी देण्याची तत्त्वतः जरी शासनाची भूमिका असली तरी त्या दिशेने सबुरीने पाऊल उचलणे इष्ट ठरणार आहे. काही खाजगी व्यावसायिक संस्था अंतर्गत विमानसेवा क्षेत्रात विदेशी भांडवल आणि तांत्रिक साहाय्याच्या आधारे आजच उतरलेल्या आहेत. त्यासंबंधीचा अनुभव लक्षात घेऊन नजिकच्या भविष्यात सरकारी उपक्रमांना व्यवस्थापन आणि कार्यात आवश्यक फेरबदल करावे लागतील असे दिसते.

2.5 नळमार्ग, रज्जुमार्ग इत्यादी

2.5.1 परिवहनाच्या या साधनांची मोठी उपयुक्तता असूनही त्यांच्या विकासाकडे आजवर फारसे लक्ष पुरविण्यात आले नव्हते. अशुद्ध लोखंड आणि कोळसा त्यांच्या उत्पादन केंद्रांपासून अनुक्रमे बंदरांपर्यंत आणि विद्युतनिर्मिती केंद्रांपर्यंत वाहून नेण्यासाठी नळमार्ग सोपिस्कर ठरत असल्याचा अनेक देशांचा अनुभव आहे. सहाय्या योजनेच्या प्रारंभी देशातील एकूण नळमार्गाची लांबी 5,035 कि.मी. होती. सहाय्या योजनेत केलेल्या आर्थिक तरतुदीमुळे 1985 मध्ये या मार्गाची लांबी 6,535 कि.मी. झाली. नैसर्गिक वायू आणि पेट्रोलियम पदार्थांच्या वाहतुकीसाठीही ते किफायतशीर ठरू शकतात हे आता स्पष्ट झाल्याने नळमार्गाच्या विस्ताराच्या मोठ्या योजना कार्यान्वित करण्याच्या उद्देशाने तांत्रिक आणि आर्थिक सर्वेक्षणांचे प्रकल्प प्रथम हाती घेणे जहरीचे ठरणार आहे. नळमार्गाच्या वाढत्या जाळ्यामुळे रेल्वे आणि तेलवाहू जहाजांवरील माल वाहतुकीचा ताण कमी करण्यास मदत होईल. सातव्या योजनेतील हाजिरा-बरेली-जमदीशपूर हा 1,700 कि.मी. लांबीचा नळमार्ग नैसर्गिक वायूच्या वाहतुकीतील एक महत्त्वपूर्ण टप्पा आहे.

जानेवारी-मार्च 1994, खंड 17, अंक 4

रज्जुमार्गाचा वापर पर्वतीय आणि डोंगराळ प्रदेशांतील वाहतुकीसाठी मर्यादित प्रमाणातच केला जातो.

3

परिवहन धोरण

3.1 आपल्या देशातील परिवहन विकासाची आजवरची वाटचाल आणि तिच्या ठळक वैशिष्ट्यांची नोंद घेतल्यानंतर आता आपण परिवहन धोरण आणि त्यातील स्थित्यंतरे यांच्याकडे वळू. परिवहनाच्या विविध प्रकारांकडून निर्माण केल्या जाणाऱ्या सेवांना येणारी मागणी त्यांच्या पुरवठ्याच्या तुलनेने सामान्यतः अधिक असते हा सार्वत्रिक अनुभव आहे. इतकेच नव्हे तर ही मागणी वस्तुनिहाय आणि व्यक्तिनिहाय गुणदृष्ट्या भिन्न राहते ही वस्तुस्थिती आहे. परिवहन सेवा पुरविणारी विविध साधने अंतिमतः परिवहन व्यवस्थेचे परस्परपूरक घटक म्हणून ओळखली जावयाला हवीत हे लक्षात घेऊन आपले स्वतंत्र परिवहन धोरण आणि त्याची रूपरेषा निश्चित करण्याची आग्रही भूमिका 1950 मधील मोटर वाहन कर चौकशी समितीने आपल्या अहवालात प्रथमतः मांडली. सर्व परिवहन साधनांच्या समन्वित विकासावर समितीने भर दिलेला होता.

3.2 1951 मध्ये केंद्र सरकारच्या परिवहन सल्लागार मंडळाने परिवहन धोरणाची मूलभूत तत्त्वे कोणती असावीत हे विशद करताना असे सुचविले की, (1) प्रत्येक परिवहन साधनाच्या अंगभूत उपयुक्ततेची जपणूक आणि संवर्धन, (2) परिवहन सेवांच्या वेग, सातत्य आणि कार्यक्षमता याबाबतीतील गुणवत्तेचा विकास, (3) परिवहन सेवांचे दर / शुल्क यांचे न्याय्य व योग्य निर्धारण आणि (4) राष्ट्रव्यापी अशा परिवहन व्यवस्थेचा सुसूत्र विकास, ही चतुःसूत्री मार्गदर्शक म्हणून स्वीकारावयाला हवी. नियोजनाच्या प्रारंभीच्या काळात नियुक्त करण्यात आलेल्या एका अभ्यासगटानेही वरील दृष्टिकोनाला दुजोरा दिला आहे.

3.3 स्वातंत्र्यपूर्वकालामध्ये परिवहनाचा (लोहमार्ग आणि रस्ते) जो विकास घडून आला त्यामार्गे मोठी शहरे, बंदरे, लष्करीदृष्ट्या महत्त्वाची स्थाने जोडता

येऊन तत्कालिन प्रशासकीय आणि व्यापारी गरजा सुलभतेने भागविता याव्या एवढीच मर्यादित दृष्टी होती. नियोजनबद्ध विकासाचे युग सुरू झाल्यावर हे चित्र पालटले. औद्योगिक विकासाच्या आणि विशेषतः मूलभूत उद्योगांच्या विकासाच्या योजना निश्चित करताना त्यांचे एक अविभाज्य अंग म्हणून परिवहन क्षेत्राच्या विकासाकडे पाहणे कमप्राप्त ठरले औद्योगिक केंद्रांपर्यंत कच्चा माल, इंधन, यंत्रे आणि सुटे भाग पुरविण्याची आणि या केंद्रांतील उत्पादित माल बाजार आणि उपभोग केंद्रांपर्यंत वाहून नेण्याची कार्यदक्ष व्यवस्था उभारण्याच्या प्रश्नाचे महत्त्व वाढले. नव्या शहरांची निर्मिती आणि जुन्या नगरी केंद्रांचा विस्तार लक्षात घेऊन त्यांना जोडणारी आणि त्याचबरोबर नगरांतर्गत विभागांना जोडणारी व्यवस्था आणि त्याविषयीच्या ने-आणीच्या गरजांचा विचार परिवहन धोरणाच्या दृष्टीने अपरिहार्य ठरला.

3.4 विकासाच्या पहिल्या दशकाच्या अखेरीस, म्हणजे 1959 मध्ये, परिवहन धोरण आणि सुसूत्रीकरण समिती (Committee on Transport Policy and Co-ordination) नियुक्त करण्यात आली. समितीचा महत्त्वपूर्ण अहवाल प्राथमिक आणि अंतिम अशा दोन विभागात सादर करण्यात आला. अंतिम अहवाल तारलोकसिंग यांच्या अध्यक्षतेखालील समितीने तयार केला. देशाच्या परिवहन व्यवस्थेतील विविध प्रकारांच्या विकासाची सद्यस्थिती आणि आर्थिक, सामाजिक व राजकीय गरजांच्या पूर्वेतमधील त्यांचे अपेक्षित योगदान लक्षात घेऊन दीर्घकालीन परिवहन धोरणाची रूपरेषा सुचविण्याची जबाबदारी या समितीकडे सोपविण्यात आली होती. त्याचबरोबर परिवहन सेवाविषयक गरजा कार्यदक्षतेने आणि काटकसरीने भागविल्या जाण्यासाठी आवश्यक नियमन आणि सुसूत्रीकरणाची यंत्रणा कशी असावी यासंबंधीही शिफारशी करण्यास समितीला सांगण्यात आले होते.

3.5 नियोजनबद्ध विकासाला आरंभ झाल्यानंतर आपल्या अर्थव्यवस्थेच्या अन्य क्षेत्रांप्रमाणेच परिवहन क्षेत्राचे संघटन आणि व्यवस्थापन यामध्येही बदल घडू लागले. त्यांच्या काही वैशिष्ट्यांची नोंद समितीने आपल्या अंतिम अहवालात घेतलेली आहे. त्यामधील महत्त्वाची वैशिष्ट्ये पुढीलप्रमाणे सांगता येतील.

(अ) अर्थव्यवस्थेच्या एकंदर अभिवृद्धी दराच्या तुलनेने परिवहन सेवाविषयक गरजा अधिक वेगाने वाढतात आणि परिणामतः परिवहन सेवांना येणारी मागणी आणि त्यांचा पुरवठा यामध्ये असमतोलाची स्थिती वारंवार निर्माण होते. (आ) परिवहन व्यवस्थेचे दोन महत्त्वाचे घटक - लोहमार्ग आणि रस्ता परिवहन (विशेषतः यांत्रिक वाहने) यांच्यामधील लांब पल्ल्याच्या मार्गांवरील वाहतुकीतील स्पर्धा वाढती राहिलेली आहे. (इ) रेल्वेकडून होणाऱ्या वाहतुकीच्या आकृतीबंधाच्या छाननीनुसार कमी मूल्याच्या वस्तूंचा वाटा तुलनेने वाढता असून एकूण प्रवासी आणि मालाच्या वरील दोन्ही परिवहन प्रकारांकडून केल्या जाणाऱ्या वाहतुकीतील रस्ता परिवहनाचा हिस्सा वाढत जाण्याची प्रवृत्ती स्पष्ट झाली आहे. सरकारी क्षेत्रातील रेल्वे व्यवसायाला यामुळे खाजगी क्षेत्रातील रस्ता परिवहन व्यवसायाशी अनिष्ट स्पर्धा करावी लागत असून त्यातून रेल्वे व्यवसायाला आर्थिक हानी सोसणे भाग पडलेले आहे. (ई) रेल्वे आणि रस्ता वाहतुकीची यांत्रिक साधने परस्परपूरक असली तरी ग्राहकांचे प्राधान्य आणि विवक्षित परिवहन सेवा उपलब्ध होण्यासाठी चाव्या लागणाऱ्या किमती यांनी निर्धारित होणाऱ्या कक्षेमध्ये ही दोन परिवहन साधने परस्पर स्पर्धक होत असतात. उपभोग्य व भांडवली वस्तूंच्या उद्योगांचा विस्तार आणि विविधीकरण यामुळे रस्ता परिवहन साधनांच्या सेवांची मागणी भविष्यात अधिक प्रभावशाली ठरणार आहे. (उ) परिवहन साधनांचा प्रादेशिकदृष्ट्या विकास आजवर असमतोल असा झालेला असून ईशान्य भारतातील राज्यामध्ये त्याची विशेषत्वाने प्रचिती येते. (ऊ) ग्रामीण भागांच्या विकासासाठी आवश्यक परिवहन सुविधांची स्थिती अत्यंत समाधानकारक राहिलेली आहे.

3.6 हे सर्व लक्षात घेऊन समितीने अशी भूमिका मांडलेली आहे की, राष्ट्रीय परिवहन धोरणाचा प्रमुख उद्देश हा आर्थिक विकास आराखड्याशी सुसंगत ठरेल अशी सुयोग्य आकारमानाची आणि आकृती-बंधाची परिवहन संरचना देशामध्ये उभी करता यावी हाच असला पाहिजे. अशा संरचनेचा पासा म्हणजेच विविध परिवहन साधनांचा समन्वित विकास होय.

3.7 समन्वयाच्या किंवा सुसूत्रीकरणाच्या प्रश्नाचा

अधिक तपशीलवार ऊहापोह गतिमान अर्थव्यवस्थेच्या संदर्भात करतांना त्याच्या दोन ठळक अंगांकडे समितीने लक्ष वेधले आहे. पहिले, अर्थव्यवस्थेतील परिवहन सेवांना येणाऱ्या एकूण मागणीचे आकारमान आणि जडणघडण यामध्ये कालमानानुसार बदल होत असतात. दुसरे, वेगवेगळ्या परिवहन सेवांची आस्थापना आणि कार्य यांच्या परिव्ययाची पातळीही भिन्न असते. एकाच परिवहन साधनाच्या वेगवेगळ्या परिमाणांचा सेवानिर्मितीचा परिव्यय अन्य घटकांबरोबरच वापरल्या जाणाऱ्या तंत्रविज्ञानानुसार भिन्न राहतो. विद्युत कर्षणावर चालणारी रेल्वे इंजिने आणि डिझेल कर्षणावर चालणारी इंजिने यांच्या कार्य परिव्ययात फरक असतो हे आपल्या परिचयाचे आहे. परिव्ययातील तफावतीचे प्रतिबिंब किमतीतील तफावतीमध्ये पडत असल्याने विविध परिवहन साधनांच्या सेवांमध्ये आणि त्याचप्रमाणे एकच विवक्षित परिवहन सेवा उपलब्ध करून देणाऱ्या उपक्रमांमध्ये तपधेची परिस्थिती निर्माण होते. या स्पष्टाने अनिष्ट वळण घेतल्यास त्यातून साधनसामग्रीचा अपव्यय आणि परिवहन सेवांच्या मागणीपुरवठ्याचा असमतोल या समस्या उद्भवू शकतात.

3.8 पर्यायी परिवहन साधनांमध्ये एकूण वाहतुकीच्या वाटपाविषयीचे निर्णय परिवहन धोरणामध्ये अनुस्यूत असतात. या निर्णयावर विशिष्ट कालावधीमध्ये लागणाऱ्या परिवहन सेवांच्या निर्मितीसाठी आवश्यक साधनसंपत्ती, परिवहन सेवांसाठी द्याव्या लागणाऱ्या किमती आणि परिवहन विकासासाठी आवश्यक गुंतवणुकीवरील प्रत्याय (returns) अवलंबून राहतात. म्हणून परिवहन धोरणाचे मध्यवर्ती उद्दिष्ट असे असावयाला हवे की, पर्यायी परिवहन साधनांमध्ये एकूण रहदारीची (traffic) विभागणी करण्यासाठी अशी तांत्रिक, आर्थिक आणि अन्य परिस्थिती निर्माण करण्यात यावी की, जिच्या आधारे प्रत्येक परिवहन साधनाचा विकास साधला जाऊन अर्थव्यवस्थेला एकूण संबद्धित गरजा किमान सामाजिक परिव्ययाच्या मोबदल्यात भागविणे शक्य होईल.

3.9 हे साध्य करण्यासाठी विविध परिवहन सेवांना येणाऱ्या मागणीतील स्थित्यंतरे, परिवहन सेवांच्या निर्मितीच्या परिव्ययातील फेरफार आणि

रहदारीच्या जडणघडणीतील बदल यांच्यासंबंधीच्या आकडेवारीचे संकलन आणि विश्लेषण स्थायी स्वरूपात होत राहणे अगत्याचे आहे. विविध वस्तूंच्या / वस्तु-गटांच्या परिवहनविषयक गरजा, परिवहनसाधनांची वहनक्षमता आणि विवक्षित प्रादेशिक गरजा, परिवहन सेवांचे तौलनिक परिव्यय आणि औद्योगिक स्थानांच्या संदर्भातील परिवहन समस्या यासंबंधीच्या अभ्यासांच्या आधारे परिवहन धोरण निर्धारित करणे योग्य ठरेल.

3.10 या प्रश्नाची आणखी एक बाजू लक्षात घेणे आवश्यक आहे. परिवहन क्षेत्रातील सुसूत्रीकरणाचा प्रश्न नियमन आणि नियोजनाशी जोडत गेलेला आहे. विशिष्ट कालावधीत अर्थव्यवस्थेत होणारी संभाव्य एकूण रहदारी (traffic volume) आणि तिची पर्यायी परिवहन साधनांमधील विभागणी यासंबंधीच्या निर्णयानुसार त्या त्या विशिष्ट परिवहन साधनांच्या उत्पादनक्षेत्रात आवश्यक गुंतवणुकीची लक्ष्ये निश्चित करावी लागतील. उदाहरणार्थ, कोळशाची वाहतूक रेल्वे आणि जल वाहतूक साधनांकडून होत असल्यास तिच्या आगामी दहा वर्षांतील वाहतुकीचे संभाव्य आकारमान आणि तिची वाटणी लक्षात घेऊन रेल्वे व जल वाहतूक साधनांच्या विकासासाठी आवश्यक गुंतवणुकीसाठी पावले उचलावी लागतील. गुंतवणूक धोरणाबरोबर परिवहन सेवांच्या किमत धोरणाचाही प्रश्न महत्त्वाचा ठरतो. तौलनिक उत्पादन परिव्ययातील तफावती आणि गुंतवणुकीवरील अपेक्षित प्रत्याय यांच्याशी सुसंगत अशी किमतीची संरचना ठरवावी लागते. अनुज्ञप्ती पद्धती, कार्यासाठी विवक्षित भौगोलिक आणि अन्य मर्यादा, आर्थिक मदत व सवलती, सेवा शुल्काच्या दरावरील निर्बंध इत्यादी मार्गांनी परिवहन व्यवस्थेतील घटकांच्या व्यवहारांचे नियमन होऊ शकते.

3.11 वरील विवेचनाचे तात्पर्य इतकेच की, परिवहनाची पर्यायी साधने ही एकाच परिवहन व्यवस्थेचे घटक असल्याने आणि प्रत्येकाकडून उपलब्ध केल्या जाणाऱ्या सेवांमधील विवक्षित मागणी असल्याने परिवहन धोरणाचे अंतिम उद्दिष्ट या सर्व साधनांचा समन्वित विकास हे असावयाला हवे. केवळ मार्ग परिवहनाचा विचार केला तरी त्यामधील प्रवासी गाड्या, मोटारी, मालमोटारी, जीप, टॅक्सी व रिक्शा, टांगे व बैलगाड्या

अशी अनेक साधने विविध ग्राहकांना परिवहन सेवा पुरवितात. या प्रत्येकाच्या वहनक्षमतेमध्ये तंत्रविज्ञान आणि अन्य कारणांनी वाढ घडून आल्यास एकूण वहनक्षमतेवरही त्याचा अनुकूल परिणाम होतो. आगगाड्या, विमाने, अंतर्गत व बाह्य जल वाहतुकीच्या साधनांबाबतही असेच म्हणता येईल. कार्यक्षमतेच्या विशिष्ट पातळीशी सुसंगत आणि सामाजिक हिताच्या दृष्टीने ज्यांच्या परिवहन सेवांचा परिचय्य कमी अशा साधनांच्या विकासावर तुलनेने अधिक सामग्री वळविणे हा परिवहन धोरणातील मध्यवर्ती विचार आहे. सुसूत्रीकरणाला प्रश्न मात्र पर्यायी परिवहन साधनांच्या उभारणीसाठी आवश्यक गुंतवणूक (आकारमान, संरचना आणि कालदृष्ट्या विभागणी) निर्णयांशी संबंधित राहते. परिवहन सेवांच्या निर्मितीचे परिचय्य आणि त्यात कालमानानुसार होणारे बदल आणि त्यांना अनु-रूप अशी दररचना, परिवहन सेवांच्या मागणी-पुरवठ्यातील असमतोलाचे निराकरण आणि विविध परिवहन साधनांचे संघटन व कार्य यांच्या नियमनाची तरतूद ही सुसूत्रीकरणाची तीन ठळक अंगे सांगता येतील.

3-12 या संदर्भात 1960-61 ते 1968-69 या विकासाच्या दुसऱ्या दशकातील परिवहन क्षेत्रातील काही घडामोडी नोंद घेण्यासारख्या आहेत. या काळात रेल्वेची माल वाहतूक 42 टक्क्यांनी तर रस्त्यांची माल वाहतूक 135 टक्क्यांनी वाढली. प्रवासी वाहतुकीबाबत असे आढळले की, रेल्वेची प्रवासी वाहतूक आणि रस्त्यांची प्रवासी वाहतूक अनुक्रमे 37 टक्क्यांनी आणि 72 टक्क्यांनी वाढली. रेल्वेच्या माल वाहतुकीची संरचना तपासता असे दिसून आले की, कोळसा, पोलाद व कच्चा माल, कच्चे लोखंड, सिमेंट, अन्नधान्ये, खते, पेट्रोलियम पदार्थ, या अधिक संख्येने/परिमाणाने वाहतूक होणाऱ्या वस्तूंचा त्यात महत्त्वपूर्ण वाटा होता. परिवहन क्षेत्रातील गुंतवणूक व क्षमता यामध्ये वाढ होत असतानाच असमतोलही वाढत असल्याचा अनुभव आला. उदाहरणार्थ, तिसऱ्या योजनेच्या प्रारंभी रेल्वे मार्गांची क्षमता गरजेच्या मानाने अपुरी पडत होती, परंतु योजनेअखेर मात्र रेल्वे परिवहनक्षमता अपेक्षेनुसार मागणी न वाढल्याने अतिरिक्त बनली. म्हणून परिवहन क्षेत्रातील गुंतवणुकांबंधीचे निर्णय अधिक सावधानतेने आणि गरजांच्या वस्तुनिष्ठ अभ्यासावर

आधारलेले हवे.

3-13 1970 नंतरच्या काळात परिवहन धोरणाला एक वेगळे परिमाण लाभले. 1973 च्या जागतिक इंधन समस्येमुळे ऊर्जेच्या उपलब्धतेबाबत तुटवड्याची आणि वाढत्या किमतीची परिस्थिती उद्भवली. देशातील ऊर्जेच्या एकूण वापरापैकी परिवहन क्षेत्राचा हिस्सा एकतृतीयांशाहून अधिक असल्याने परिवहन सेवांचा तौलनिक परिचय्य आणि लाभदायकतेचा नवा प्रश्न उपस्थित झाला. परिवहन साधने वेगवेगळी इंधने वापरतात इतकेच नव्हे तर त्यांच्या कार्यात ऊर्जेच्या कार्यक्षम वापराची पातळीही भिन्नभिन्न असू शकते. कोळसा, डिझेल व जलविद्युत ही रेल्वेसाठी ऊर्जा पुरविण्याची पर्यायी साधने, तर सडक वाहतुकीसाठी मात्र डिझेल व पेट्रोल यांचा इंधन म्हणून प्रामुख्याने वापर होत असल्याने एकूण ऊर्जेचा कार्यक्षम आणि इष्टतम वापर कसा करता येईल यांचे अभ्यास व आराखडे बनविण्याला नव्या परिस्थितीमध्ये प्राधान्य देणे कमप्राप्त झाले.

3-14 ऊर्जा नियोजनासाठी परिवहन क्षेत्रातील व्यवहारासंबंधी अचूक अंदाज (विशेषतः माल आणि प्रवासी ने-आणीचे आकारमान व संरचना याविषयीचे) आवश्यक ठरतात. नॅशनल कौन्सिल ऑफ ऑप्लॉईड इकॉनॉमिक रिसर्च (1960), इंधन धोरण समितीचा अहवाल (1974), ऊर्जा धोरणविषयक अभ्यास-गटाचा अहवाल (1979) इत्यादींनी एकूण ऊर्जेच्या उपभोगासंबंधीची विविध प्रतिमाने उभारलेली आहेत. परिवहन क्षेत्रातील ऊर्जेच्या उपभोगाचे अभ्यास रेल इंडिया टेक्निकल अँड इकॉनॉमिक रिव्हिसेस (RITES, 1980) वॉंनी केलेले आहेत.

3-15 या अभ्यासातले काही निष्कर्ष बोलके आहेत. विद्युत आणि डिझेलवर चालणाऱ्या रेल्वेगाड्या रस्ता साधनावेक्षा तुलनेने ऊर्जा वापराबाबत अधिक कार्यक्षम असतात. प्रदेशांतर्गत परिवहनासाठी रस्ता साधने तर आंतरप्रादेशिक परिवहनासाठी रेल्वेमार्ग अधिक किफायतशीर ठरतात. मोठ्या संख्येने/परिमाणात (bulk) वाहतूक करणाऱ्या किनारा वाहतूक साधनांवर डिझेल किंमतवाढीचा किमान प्रभाव पडलेला आहे. ऊर्जेचा वापर घटविण्याच्या दृष्टीने मोठ्या

प्रमाणावर रेल्वेचे विद्युतीकरण आणि ऊर्जेचा अधिक प्रकषण वापर करणाऱ्या साधनांऐवजी कमी प्रकषण वापर करणाऱ्या साधनांकडे वाहतूक वळविण्याचे उपाय हितकारक ठरतात.

3.16 1980 मध्ये राष्ट्रीय परिवहन धोरण समितीने (पांडे समिती) सादर केलेल्या आपल्या अहवालामध्ये परिवहन साधनांच्या समन्वित विकासाच्या धोरणाचे समर्थन करित असतानाच या प्रश्नाच्या अन्य काहीं पैलूंकडे लक्ष वेधलेले आहे. आगामी दहा वर्षांच्या काळासाठी नियोजनाच्या स्थूल उद्दिष्टांशी सुसंगत अशा परिवहन धोरणाची रूपरेखा तयार करण्याची जबाबदारी या समितीवर सोपविण्यात आलेली होती विविध परिवहन साधनांची आंतरप्रकार मिसळणी (intermodal mix) आणि सुयोग्य तंत्र यांच्याविषयी रोजगारवृद्धीच्या दृष्टीने शिफारस करणे, राष्ट्रीय आणि प्रादेशिक पातळीवरील परिवहनविषयक कार्यक्रमाची आखणी, अंमलबजावणी आणि मूल्यमापन यासाठी अनुरूप अशी संघटनात्मक, व वित्तीय उपाय-योजना सुचविणे, परिवहनविषयक सांख्यिकी आणि संशोधन यासंबंधी मार्गदर्शन करणे या समितीच्या प्रमुख कार्यकक्षा होत्या.

3.17 परिवहन धोरणाची व्याप्ती आतापर्यंत केवळ रेल्वे आणि मार्ग परिवहनापुरती मर्यादित राहिली आणि बंदरे, अंतर्गत जल वाहतुकीच्या सोयी आणि हवाई मार्ग यांच्या विकासाकडे दुर्लक्ष झाले असे समितीने नमूद केले आहे. नगरांतर्गत आणि विभिन्न नागरी केंद्रांमधील माल आणि प्रवासी वाहतुकीच्या समस्यांबरोबर सांगासलेल्या भूप्रदेशांमध्ये विकासानुकूल परिस्थिती निर्माण करण्यामधील परिवहनाच्या कार्यभागाचे स्वरूप या बाबी आजवर परिवहन धोरणाच्या कक्षे-वाहेर राहिल्याचे समितीने निदर्शनास आणले.

3.18 प्रादेशिक भूमीवापर, नियोजन आणि इष्टतम परिवहनव्यवस्थेच्या संबंधाविषयी समितीची भूमिका अशी आहे की, आर्थिक व्यवहारांच्या स्थलीय वाटपामुळे (spatial allocation of economic activity) परिवहनव्यवस्थेची इष्टतम पातळी गाठण्यास साहाय्य होते. मात्र उलट दिशेने पाहू गेल्यास इष्टतम परिवहनव्यवस्था आर्थिक व्यवहारांचे समतोल

स्थलीय वाटप साधू शकेलच असे नाही. याची दोन ठळक कारणे असू शकतात. (1) विविध प्रादेशिक विभागांमध्ये असणारे नैसर्गिक साधनसंपत्तीचे विषम वाटप; (2) भूमी वापर नियोजनामध्ये समूहनाच्या (agglomeration) आर्थिक अनुकूलता आणि प्रतिकूलतांकडे होणारे दुर्लक्ष. ग्रामीण आणि निम्ननागरी प्रदेशांतील भूमी वापराच्या इष्टतमीकरणासाठी उद्योग-व्यापाराची स्थाने विकुरलेली असण्याच्या आवश्यकतेवर भर देऊन समितीने असे सुचविले आहे की, परिवहन विकासातूनच हे उद्दिष्ट साध्य होऊ शकेल. यामध्ये प्राधान्य अर्थातच मार्ग परिवहन साधनांना द्यावे लागेल. महानगरी भूप्रदेशातील लोकसंख्येची दाटी कमी करण्यासाठी मात्र परिवहन विकासाचे कितपत साहाय्य होऊ शकेल याबाबत समितीने संदेह व्यक्त केला असून मध्यम आकारमानाच्या शहरांची पद्धतशीर उभारणी हा त्यावर अधिक प्रभावी तोडगा ठरू शकेल असे म्हटले आहे.

3.19 कर, किंमतनिर्धारण आणि आर्थिक साहाय्य यांचा परिवहनाच्या संदर्भात विचार करताना समितीची अशी भूमिका आहे की, परिवहन करांकडे शासनाकडून उत्पन्नाचे एक सर्वसाधारण साधन म्हणून पाहिले जाते. दुर्मिळ साधनसंपत्तीच्या वापरासाठी 'छाया किंमत' म्हणूनही त्यांना म्हस्व आहे हे विसरता कामा नये. वाढत्या इंधन किंमतीच्या काळात इंधनावरील करांचा हेतु शासनाचे उत्पन्न वाढविण्याचा तर असतोच, पण इंधनाचा सामाजिकदृष्ट्या कार्यक्षम वापर हा अधिक म्हत्वाचाही हेतु त्यामागे असतो.

3.20 विकासाच्या चौथ्या दशकामधील, म्हणजे सहाव्या आणि सातव्या योजनाकाळातील, परिवहन धोरणाचा तपशील पाहता असे आढळते की, वहनक्षमतेच्या तुलनेने परिवहन सेवांची मागणी प्रत्येक वाहन प्रकाराच्या बाबतीत वेगाने वाढत असण्याचा अनुभव येत राहिला. म्हणून ज्यादा क्षमतेची निर्मिती करून परिवहन क्षेत्रातील कोंडी (bottlenecks) दूर करणे, डिझेलसारख्या ऊर्जास्रोतांचा काटकसरीने वापर करणे, किंमत संरचना अधिक वाजवी बनविणे या उद्दिष्टांबरोबरच डोंगराळ व पर्वतीय प्रदेशातील परिवहनविषयक गरजांकडे विशेष लक्ष पुरविणे या उद्दिष्टांना धोरणाच्या संदर्भात प्राधान्य देण्यात आले.

सहाय्या आणि सातव्या योजनांच्या आराखड्यात एकूण परिवहन क्षेत्रातील गुंतवणुकीमध्ये भरवीव वाढ करण्यात आली (पाहू तक्ता 10). डिझेलवर होणाऱ्या रस्ता वाहतुकीत इंधन कार्यक्षमतेची पातळी उंचावण्यासाठी रस्त्यांच्या स्थितीत सुधारणा, वाहनरचनेतील बदल, मालमोटार-ट्रेलर जोड वाहनांचा वापर इत्यादी उपाय सुचविण्यात आले.

3.21 सहाय्या योजनेत राष्ट्रीय महामार्गाची लांबी सुमारे 5,000 कि. मी. ने वाढविण्यात आली. जहाज वाहतूक साधनांकडून होणारी वाहतूक सुमारे 10 दशलक्ष टनांनी वाढली. मात्र नौकानयन क्षमतेमध्ये 20 लक्ष GRT ने वाढ करण्याचे लक्ष्य असताना प्रत्यक्षातील वाढ 8 लक्ष GRT एवढीच झाली. 1980 नंतरच्या काळात कोळशासारख्या वस्तूंची लांब पल्ल्याची वाहतूक क्षमतेच्या मर्यादांमुळे रेल्वेला पेलू न शकल्याने त्याकरिता रस्ते परिवहनाचा वापर अनिवार्य ठरला. परिणामी परिवहन परिव्ययातील वाढीचे दुष्परिणाम अर्थव्यवस्थेला सहन करणे भाग पडले. अरुंद व निकृष्ट दर्जाचे रस्ते, निखळलेले दुवे यामुळे रस्ते वाहतुकीत विलंब वाढू लागला, इंधन वचतीचे उद्दिष्ट दूर राहिले आणि कार्य परिव्ययात वाढ अटळ झाली. बंदरे व नौकानयन साधने यांच्याहीबाबत एकूण परिस्थिती असमाधानकारक होती. गाळ साचलेली बंदरे, माल हाताळणीच्या जुनाट पद्धती यांच्यामुळे परिवहनाचे हे तुलनेने स्वस्त साधन विसंबविण्याजोगे राहिले नाही.

22 सातव्या योजनाकाळात लोहमार्गापैकी सुमारे 25 टक्के मार्गाचे नूतनीकरण करणे भाग पडेल असा अंदाज होता. राज्य परिवहन निगमांकडील प्रवासी गाड्यांपैकी 40 टक्के तर नौकानयन क्षमतेच्या सुमारे 50 टक्के भागाचे पुनःस्थापन (replacement) करण्याची गरज उद्भवलेली होती. नागरी विमान वाहतुकीबाबतही चित्र फारसे वेगळे नव्हते. विविध वाहन प्रकारांच्या परिरक्षेबाबतही वर्षानुवर्षे चालढकल होत राहिल्याने हा प्रश्न अधिक उग्र बनला म्हणून परिवहन धोरणाचे उद्दिष्ट विस्ताराचे आणि नव्या क्षमतेच्या उभारणीचे न ठेवता पुनःस्थापन, पुनर्वसन आणि परिरक्षा हे असणे योग्य अशी भूमिका योजनाकारांनी मांडली. त्याचबरोबर वाहनांची उत्पादकता वाढविण्याच्या दृष्टीने उपलब्ध भांडवली सामग्री व

तंत्रविज्ञान लक्षात घेता वाहनांच्या वापराची (utilisation) पातळी उंचावण्यास साहाय्य होईल यासाठी व्यवहार्य मार्ग शोधण्याचीही आवश्यकता प्रतिपादन करण्यात आली.

23 परिवहन विकासासाठी परिप्रेक्ष्य (perspective) नियोजनाचा आराखडा सुचविण्यासाठी नियोजन मंडळाने नेमलेल्या एका तज्ज्ञ समितीच्या अहवालाने आपल्या परिवहन क्षेत्रातील ठळक समस्यांचा विस्ताराने अभ्यास केलेला आहे. 1985 मध्ये नियुक्त केलेल्या या समितीने आपला अहवाल 1988 मध्ये सादर केला. माल व प्रवाशांच्या वाहतुकीच्या प्रवाहाच्या दिशा, आकारमान आणि परिव्ययाचा अभ्यास करणे, वाहतुकीच्या मापनाचे पूर्वानुमान करण्याच्या सुयोग्य पद्धती सुचविणे, चालू दशकाअखेर परिवहन सेवांच्या मागणीचे पूर्वानुमान वर्तविणे, परिवहन क्षेत्रासाठी दीर्घकालीन तंत्रविज्ञान परिप्रेक्ष्य विकसित करणे आणि परिवहन धोरणाच्या परिणामकारक अमलबजावणीविषयी शिफारशी करणे इत्यादी बाबी समितीच्या कार्यकक्षमध्ये होत्या.

24 वाहतुकीचे प्रवाह आणि परिवहन परिव्यय, परिवहन सेवाना येणाऱ्या मागणीचे पूर्वानुमान, तंत्रविज्ञान विकासाविषयीचे पूर्वानुमान, परिवहन प्रतिमान इत्यादींच्या अभ्यासासाठी समितीने स्वतंत्र अभ्यासगट नियुक्त केले होते. समितीचे निष्कर्ष आणि शिफारशी काही महत्त्वाच्या गृहितंवर आधारलेल्या आहेत. चालू दशकाच्या अखेरीस लोकसंख्यावाढीचा वार्षिक दर 1.53 टक्के राहिल, नागरी लोकसंख्येचे एकूणाशी प्रमाण ३३ टक्के आणि स्थूल देशांतर्गत उत्पादितातील निर्माणक आणि सेवा क्षेत्रांचा वाटा अनुक्रमे २० टक्के आणि ३५.५ टक्के राहिल ही त्वापैकी ठळक गृहिते होत. समितीचे काही ठळक निष्कर्ष पुढीलप्रमाणे आहेत.

(अ) प्रादेशिक विकास आणि परिवहन संरचना यांचा अन्वय्य संबंध निकटचा आहे. परिवहन संरचनेतील बदलांचा प्रभाव निर्णायकरीत्या प्रादेशिक विकासाच्या आकृतिबंधावर ज्याप्रमाणे पडतो त्याचप्रमाणे नव्या व्यापार-उद्योग केंद्रांच्या विविधांगी विस्तारातून साकार होणाऱ्या प्रादेशिक विकासाचा आणि नागरी-

करण प्रक्रियेचा परिवहन व्यवस्थेवर अपरिहार्यपणे परिणाम होत असतो.

(आ) परिवहन क्षेत्रातील नियोजनाबाबत समितीची अशी भूमिका आहे. भविष्यातील विविध ऊर्जा-स्रोतांच्या कोळसा, खनिज तेल, प्राकृतिक वायू इत्यादी उपलब्धतेची यादृष्टीने दखल घेणे अतिशय जहरीचे ठरेल. उदाहरणार्थ, ऊर्जानिर्मितीसाठी कोळशाचा वापर होण्याचा संभव अधिक असल्यास आणि त्यासाठी कोळसा उत्पादनाची नवी केंद्रे शोधायची लागणार असल्यास त्याला अनुरूप अशी परिवहन संरचना उभारायची लागेल. याउलट, कोळशाऐवजी नैसर्गिक वायूचा पर्याय म्हणून वापर होण्याची शक्यता आढळल्यास कोळशाला असलेली परिवहनक्षेत्राची मागणी वाढणार नाही. सध्या कोळसा पुरवठ्याचा सुमारे ४२ टक्के भाग ऊर्जा-निर्मितीसाठी वापरला जातो. इ.स. २००० पर्यंत हे प्रमाण ६९ टक्के होण्याचा संभव आहे. कोळशाच्या वाहतुकीपैकी ८६ टक्के वाहतूक रेल्वे मार्गाने होते हे लक्षात घेता परिवहन आणि ऊर्जा या दोन्ही क्षेत्रात समन्वित नियोजनाची आवश्यकता स्पष्ट होते.

(इ) परिवहनसाठी आधारभूत संरचना (रेल्वे-मार्ग, रस्ते, बंदरे, विमानतळ इत्यादी, आजही आपल्या देशात सरकारी मालकीची असल्याने क्षमतेच्या विकासासाठी एकूण गुंतवणुकीपैकी केवढा विनियोग करावयाचा आणि अशा गुंतवणुकीसाठी वित्त पुरवठ्याचे मार्ग कोणते हे दोन प्रश्न नियोजनाच्या दृष्टीने महत्त्वाचे ठरतात. संबंधित गुंतवणूक प्रकल्पांचे आर्थिक व तांत्रिक विश्लेषण आणि परिवहन सेवांच्या किंमत संरचनेचे निवारण यातून त्यांची उत्तरे शोधायची लागतील.

(ई) एक सर्वसाधारण तत्त्व म्हणून परिवहन सेवांच्या किंमतींमध्ये सेवांच्या परिव्ययाचे प्रतिबिंब दिसावयाला हवे दीर्घकालीन सीमान्तिक परिव्यया-नुसार परिवहन सेवांच्या किंमती निर्धारित व्हावयास हव्या असे प्रतिपादन करताना त्यातील संकल्पनात्मक आणि व्यावहारिक अडचणींची समीतीने दखल घेतलेली आहे. प्रत्येक वाहन प्रकाराच्या संदर्भात सेवा परिव्ययाची अधिक चर्चा करताना हे मान्य करण्यात आलेले आहे की, सध्याची रेल्वे माल/प्रवासी वाह-

तुकीची दररचना तपासता असे आढळते की, प्रवासी वाहतुकीला माल वाहतुकीकडून तर मीटर मापाच्या मार्गांवरील वाहतुकीला मोठ्या (broad) मापाच्या मार्गावरून होणाऱ्या वाहतुकीकडून अर्थसाहाय्य होत असते. शिवाय रेल्वेसारख्या सरकारी मालकीच्या व्यवसायाच्या सेवांच्या किंमती 'प्रशासित' (administered) असल्याने वाहतुकीची घनता, कर्षणशक्ती, मार्गांचे माप इत्यादीनुसार परिव्यय भिन्न राहूनही किंमतीत भिन्नता राखता येतेच असे नाही.

(उ) सरसकटपणे समान हंडीच्या लोहमार्गांचे धोरण (uniguage policy) आपल्या सध्याच्या परिस्थितीत आपल्याला परवडू शकणार नाही असा अभिप्राय व्यक्त करून समितीने 'मीटर' मापाच्या मार्गांची ('मीटर' मापाच्या' मार्गांची लांबी एकूणशी तुलना करता 1990-91 मध्ये 37.5 टक्के आहे. तक्ता 18 पाहा.) वहनक्षमता तांत्रिक सुधारणांचा अवलंब करून उंचाविण्याची शक्यता अजमाविण्याची महत्त्वपूर्ण सूचना केली आहे. रस्ते विकासाबाबत अस्तित्वातील परिस्थिती अतिशय असमाधानकारक असल्याचे दर्शवून समितीने असे म्हटले आहे की, आजही 36 टक्के खेड्यांना रस्ते सुविधा नाहीत, एकूण रस्त्यांपैकी बारा-माही रस्ते केवळ 33 टक्केच आहेत, रस्त्यांची घनता दर चौ.कि.मी. मागे केवळ 0.46 कि.मी. आहे आणि राष्ट्रीय महामार्गांची लांबी एकूण रस्त्यांच्या लांबीच्या तुलनेने 2 टक्के, म्हणजे नगण्य, आहे.

4

परिवहनाशी संबंधित काही समस्या

(अ) नगरविकास आणि परिवहन

41/ प्रस्तुत विवेचनाच्या चौथ्या भागात परिवहन क्षेत्राशी संबंधित काही विशेष समस्यांचा मी आढावा घेणार आहे. दोन वा दोनाहून अधिक भौगोलिक स्थानांमधील वस्तूंच्या / व्यक्तींच्या हालचालीतील बर्षण वा अडथळे कमी करणे हे परिवहनाचे मुख्य कार्य. खेड्यांच्या आणि लहान गावांच्या दैनंदिन जीवनात उद्भवणारी वाहतूक सुलभतेने आणि विनाअडथळा होऊ शकते. परंतु शहरे जसजशी विकसित होऊ लाग-

रेल्वे परिवहन - मापानुसार (gauge) मार्ग व्यवस्थेतील बदल

(किलोमीटर)

| लोहमार्गाचे माप | 1950-51 | 1960-61 | 1970-71 | 1980-81 | 1990-91 |
|-----------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| रुंद माप | 25,120 | 26,675 | 29,449 | 31,827 | 34,880 |
| मीटर माप | 24,400 | 25,168 | 25,865 | 25,167 | 23,419 |
| अरुंद माप | 4,968 | 5,118 | 4,476 | 4,246 | 4,068 |
| एकूण | 54,528 | 56,962 | 59,790 | 61,240 | 62,367 |

संदर्भ : Indian Railways Year Book - Annual Reports.

तात तसतशी नगरांतर्गत वाहतुकीसाठी परिवहन सेवा आणि ती पुरविणारी साधने महत्त्वपूर्ण ठरतात नागरीकरण, नगरविकास आणि परिवहन यांच्या संबंधाचा प्रथम विचार करू.

4.2 लोकसंख्येच्या स्थलांतरामधून जेव्हा नवी नगरे वसविली जातात वा अस्तित्वातील नागरी लोकसंख्येमध्ये भर पडते, याला उद्देगून 'नागरीकरण' ही संज्ञा वापरली जाते. परंतु याव्यतिरिक्त कारणाने नागरी लोकसंख्येत वाढ घडून येत असल्यास ती 'नगरविकास' या सदराखाली गणली जाते. लोकसंख्या वाढीबरोबर भौगोलिक मर्यादांचा विस्तार, आर्थिक-सामाजिक व्यवहारांतील वाढ यांचाही नगरविकासाचा हातभार लागत असतो. नगरांतर्गत उद्योग-व्यापार केंद्रे, शिक्षण-आरोग्यविषयक संस्था, करमणूक आणि सांस्कृतिक क्षेत्रातील उपक्रम, प्रशासकीय कार्यालये इत्यादी व्यवहारांचा विस्तार वाढू लागला की परिवहन सेवांची मागणी स्वाभाविकपणेच वाढू लागते. सायकली, जनावरांकडून ओढली जाणारी वाहने यांची जागा यथावकाश यांत्रिकी साधने घेतात हा सार्वत्रिक अनुभव आहे. मोटारी आणि स्वयंचलित दुचाकी वाहनांसारख्या व्यक्तिगत परिवहन सेवा पुरविणाऱ्या साधनांबरोबरच अधिक वेगाने आणि मोठ्या संख्येने वाहतूक करणाऱ्या प्रवासी गाड्या, मालमोटारी, स्थानिक रेल्वे यांना

परिवहन व्यवस्थेत महत्त्वाचे स्थान प्राप्त होते.

4.3 नगरविकासाचा ज्याप्रमाणे परिवहन सेवा साधनांमुळे प्रोत्साहन मिळते त्याचप्रमाणे नगरविकासातून विस्तार पावणाऱ्या परिवहनविषयक गरजांमुळे संबंधित सेवा पुरविणाऱ्या संघटनात्मक आणि कार्यात्मक स्वरूपातही परिवर्तन होत असते. उद्योग व्यापारादी व्यवहारांच्या विस्ताराच्या नव्या आणि अधिक किफायतशीर संधी प्राधान्येकरून परिवहन सेवांची संख्या आणि दर्जा यांच्याशी निगडित असतात. याची अनेक उदाहरणे आपण पाहातो. सामान्य नगरवासीयांच्या दृष्टीने परिवहन सेवा ही मूलभूत गरज असल्याने तिचा समावेश 'सार्वजनिक उपयोगिता' (public utility) या सदरात केला जातो. परिणामी अशा सेवा रास्त दराने आणि सातत्याने उपलब्ध करून देण्याची जबाबदारी सरकारी यंत्रणेची असावी हेही एक पूर्वमान्य तत्त्व बनलेले आहे.

4.4 नगरांतर्गत परिवहन सेवांच्या मागणीची जी उगमस्थाने आहेत त्यात उद्योग-व्यवसाय आणि रोजगार यांचा क्रम बराच बरचा लावावा लागेल. निवासस्थाने आणि व्यवसाय केंद्रे भौगोलिकदृष्ट्या नजिक असल्यास अर्थात परिवहन सेवेचा प्रश्न उद्भवत नाही. परंतु या दोघांमधील अंतर वाढते राहिल्यास मात्र वस्तु

आणि व्यक्ती यांच्या वाहतुकीचा प्रश्न निर्माण होतो. परिवहन साधने जितकी विपुल, स्वस्त आणि कार्यक्षम तेवढे उद्योग-व्यवसायांच्या केंद्रांपासून निवासस्थानांचे भूखंड दूर राहण्याची प्रवृत्ती बळावू लागते. यामागील कारणे सहज लक्षात येण्यासारखी आहेत. अर्थातच परिवहन सेवेबरोबरच अन्य नागरी सुविधांच्या उपलब्धतांचा वरील प्रवृत्तीशी निकटचा संबंध असतो. नगरांच्या सीमांचा विस्तार उद्योग-व्यापारादी व्यवहारांतील वाढ, नगरांतर्गत वाहतुकीचे प्रवाह आणि बदलत्या परिवहनविषयक आणि अन्य गरजा यांचेही परिणाम परिवहन व्यवस्थेवर होत असतात.

4.5 वरील प्रक्रियेचे एक महत्त्वाचे अंग म्हणजे नगरांतर्गत वाहतुकीच्या प्रवाहांच्या दिशा आणि आकारमान यातील बदल हे होय. नगरविकासाविषयीच्या आपल्या आणि अन्य देशांतील अनेक अभ्यासांवरून हे स्पष्ट झालेले आहे की, नगररचना आणि नियोजना-विषयीच्या समस्यांची उत्तरे या बदलांमधून शोधावी लागतात. नगरांतर्गत परिवहन व्यवस्थेचा विचार व्यापक नगरनियोजनांच्या संदर्भातच व्हावयास हवा. टांगे, रिक्षा, टॅक्सी, मालवाहतुकीची साधने, प्रवासी गाड्या, ट्रॅम, विद्युत्चलित प्रवासी गाड्या, जमिनीवरील आणि भुयारी स्थानिक रेल्वेमार्ग अशा सरकारी वाहन प्रकारांबरोबरच सायकली व स्वयंचलित दुचाकी वाहने, मोटारी हे सर्व अशा परिवहन व्यवस्थेचे घटक होत ते आपल्या मर्यादित कार्यक्षेत्रात परस्पर स्पर्धक आणि पूरक अशी कामगिरी बजावतात.

4.6 नगरांतर्गत परिवहन विकासाच्या आणि नियोजनाच्या प्रतिमानांची आखणी करतांना आवश्यक आधारभूत संरचनेची दखल घेणे जहरीचे ठरते. रस्ते, खाजगी आणि सरकारी वाहनांचे तळ, इंधनपुरवठा केंद्रे, वाहन दुरुस्तीसेवा इत्यादी सुविधा परिवहनसेवांच्या उपयुक्ततेशी निगडित असतात. त्यांचा अभाव वा अपुरेपणा परिवहनसेवांच्या सातत्यपूर्ण उपलब्धतेला मोठा अडथळा ठरतो.

(आ) नगरांतर्गत भूखंडांचे मूल्य व वापर आणि परिवहन

4.7 नागरी व्यवहारांच्या व्याप्तीचा जसा परि-

जानेवारी-मार्च 1994, खंड 17, अंक 4

वहन व्यवस्थेची जवळचा संबंध आढळतो तसाच नगर-सीमेत मोडणाऱ्या भूखंडांचे मूल्य आणि विनियोग यांचाही आहे. सामान्यपणाने भूखंडांचा विनियोग त्यांच्या मूल्यावर अवलंबून असतो. अर्थात हा संबंध उलट दिशेनेही असू शकतो. व्यापार-उद्योगादी व्यवहारांची स्थाने वाहतूक केंद्रांच्या सन्निक्त असण्याचे विविध लाभ लक्षात घेता नगरविकासाबरोबर अशा स्थानांचे/भूखंडांचे मूल्य झपाट्याने वाढू लागते. निवासस्थानांसाठी वापरले जाणारे भूखंड व्यापार-उद्योगादी व्यवहारांसाठी वापरणे लाभदायक ठरू लागते. परिणामी, निवासस्थानांचे भूक्षेत्र मध्यवर्ती नागरी केंद्रापासून दूर सरकू लागते. अशा परिवर्तनाला परिवहन साधनांचा महत्त्वपूर्ण हातभार लागत असतो. यथावकाश परिषावरील भूखंडांच्या मूल्य आणि वापराची संरचना यामध्ये बदल होऊ लागतात. असे बदल अर्थातच परिवहन व्यवस्था आणि तिची कार्यक्षमता यांच्यामुळे प्रभावित होतात.

4.8 नागरी विभागातील मर्यादित भूक्षेत्राबाबत स्पर्धेची परिस्थिती अन्य उपयोगांबाबतही उद्भवत असते. करमणुकीची केंद्रे, शैक्षणिक संस्था, आरोग्य सेवा, बँक-विम्यासारखे सेवा व्यवसाय, उपाहारगृहे व हॉटेल इत्यादी नानाविध व्यवहारांसाठी अनुकूल भौगोलिक स्थाने शोधण्याचे आणि मिळविण्याचे सतत प्रयत्न होत राहतात. नगरांतर्गत वाहतुकीच्या प्रवाहात यामुळे अपरिहार्य फेरफार होत राहतात.

4.9 कामधंद्याच्या निमित्ताने होणारा रोजचा प्रवास हा मोठ्या व्यापारी आणि औद्योगिक उलाढालीच्या शहरांमध्ये परिवहन सेवेला मागणी निर्माण करणारा प्रमुख घटक मानला पाहिजे. मोठ्या आकारमानाच्या आणि दाट लोकवस्तीच्या आपल्या देशातील नागरी केंद्रांचा अनुभव तपासता असे आढळते की, ही मागणी पूर्ण करण्यासाठी व्यक्तिगत खाजगी मालकीची आणि सरकारी वाहतूक साधने उपयोगात आणली जातात. वाहनसंख्येच्या तुलनेने रस्तेव्यवस्था, वाहनतळांची आणि आगारांची संख्या यात फारसे बदल अल्पकालात होत नसल्याने वाहतुकीची कोंडी, अपघात, वेळेचा आणि इंधनाचा अपव्यय अशा समस्यांचा उद्भव होतो. रहदारी नियंत्रण, एकेरी मार्ग, केवळ पादचाऱ्यांसाठी मार्ग असे काही उपाय याबाबत सुचविण्यात येत

असले तरी रस्त्यांच्या एकूण वहनक्षमतेची स्थिती लक्षात घेता खाजगी आणि व्यक्तिगत वाहतूकसाधनां-वरील निर्बंध आणि सरकारी आणि मोठ्या प्रमाणात वाहतूक करणाऱ्या साधनांना प्रोत्साहन हे नगरांतर्गत परिवहन धोरणाचे मुख्य अंग असावयाला हवे.

(इ) लोकसंख्येची घनता आणि परिवहन परिव्यय

4.10 तिसरा महत्त्वाचा प्रश्न नगरांतर्गत लोक-संख्येची घनता आणि परिवहनसेवेसह अन्य सार्वजनिक उपयोगितेच्या म्हणून गणल्या जाणाऱ्या वस्तू/सेवांच्या उत्पादनाचा परिव्यय यामधील संबंधाशी निगडित आहे. नगरांतर्गत भूखंडांच्या मूल्यांमध्ये विविध कारणांमुळे बदल होतात हा उल्लेख अगोदर आलेला आहे. त्यांचा अपरिहार्य परिणाम त्यांच्या विनियोगातील बदलामध्ये होतो, याचीही नोंद आपण घेतलेली आहे. मध्यवर्ती व्यापार-उद्योग केंद्रांतील भूखंडांचे मूल्य वाढू लागले की, तेथील निवासी भूखंड हळूहळू दूर सरकण्याची प्रवृत्ती प्रबळ व्हाऊ लागते. पण त्याचबरोबर केंद्रस्थानी मिळणाऱ्या अनेक लाभांचा विचार करता या प्रवृत्तीला प्रतिबंध करणारे घटकही प्रभावी ठरू लागतात. नगरांचा विकास समांतर पातळीवर न राहता ऊर्ध्वगामी व्हाऊ लागतो. अधिक मजल्यांची निवासी आणि व्यापार-उद्योगांची संकुले उभारणे फायदेशीर ठरू लागते.

4.11 नगररचनेवर याचा स्वाभाविकपणे परिणाम होतो. अधिक लोकसंख्या घनतेच्या नागरी भूभागांमध्ये पिण्याच्या पाण्याचा पुरवठा, सांडपाणी व्यवस्था, विद्युत आणि घरगुती इंधनाचा पुरवठा, दूरध्वनीसारख्या वळणवळण सोयी यांच्याबरोबर सरकारी परिवहन सेवा उपलब्ध करून देण्यासाठी आवश्यक परिव्ययाचे स्वरूप काय राहिल यासंबंधीचे अनेक अभ्यास प्रगत देशांतील शहरांच्या/महानगरांच्या संदर्भात झालेले आहेत. त्यांच्या एका महत्त्वाच्या निष्कर्षांची नोंद घेणे उपयुक्त ठरेल.

4.12 तपशिलात न जाता एवढेच म्हणता येईल की, मोठी लोकसंख्या घनता असलेल्या दाट लोक-वस्तीच्या भूभागांमध्ये वर उल्लेख केलेल्या सेवांचा एकक परिव्यय अधिक असतो. परंतु अशीच परिस्थिती कमी लोकसंख्या घनतेच्या आणि विरळ लोकवस्तीच्या

प्रदेशात आढळते. म्हणजेच या दोन टोकांच्या दरम्यान कोठेतरी असणारी लोकसंख्या घनतेची पातळी किमान राखण्याच्या संदर्भात महत्त्वाची ठरते. सरकारी परिवहन सेवेलाही सर्वसाधारणपणे लाभ होणारे असे हे तत्त्व आहे. नगररचना, विकास आणि नियोजनाची आखणी करताना घनतेचे स्वरूप यादृष्टीने अभ्यासणे आवश्यक ठरते.

4.13 महानगरांच्या उदयाबरोबर विविधित भूभागांमधील, विशेषतः मध्यवर्ती व्यापार-उद्योग केंद्रां-मधील (central business districts), लोकवस्ती दाट होऊ लागते आणि वाहनांची एकूण वर्कलही वाढू लागते. या परिस्थितीमध्ये भारतासारख्या विकसनशील देशांमध्ये स्वतःच्या मालकीची वाहतूक साधने वाळण-णारा वर्ग अल्पसंख्य असल्याने सरकारी परिवहन यंत्रणेवरील ताण वाढणे अपरिहार्य होते. नगरांतर्गत वाहतुकीची वारंवार होणारी कोंडी, वाढते अपघात, इंधन व वेळ यांचा अपव्यय, प्रदूषण इत्यादी समस्या यामधून उद्भवतात. या संदर्भात होणाऱ्या चर्चेचा रोख काही वेळा नगरांच्या निरपेक्ष इष्टतम आकारमानाच्या दिशेने वळविला जातो. परंतु ते योग्य नव्हे. नगर-संरचना आणि भूवापराचे आकृतिबंध या बाबी वस्तुतः अधिक महत्त्वाच्या असून त्यांच्या नियमनाशी भावी नगरपरिवहनव्यवस्था निगडित राहाते हे लक्षात घेणे जहरीचे आहे.

(ई) ग्रामीण परिवहन

4.14 नगरविकास आणि नागरीकरणाच्या प्रक्रि-थेला गेल्या दोनतीन दशकांमध्ये गती आलेली असली तरी आपल्या अर्थव्यवस्थेचे मूळचे ग्रामीण स्वरूप आजही बहुतांश अबाधित राहिलेले आहे आपल्या एकूण लोकसंख्येचा ७५ टक्के भाग छोट्यामोठ्या लक्षावधी खेड्यांमध्ये विखुरलेला, दैन्य आणि वेकारीने ग्रस्त झालेला आणि भौतिक विकासाच्या प्राथमिक मुविधांपासून वंचित असलेला असा आढळतो. परिवहन-साधनांची उपलब्धता आणि विकास घडवून आणण्याचे प्रयत्न आजवर नागरी औद्योगिक-व्यापारी क्षेत्रांपुरते मर्यादित राहिले ही वस्तुस्थिती आहे.

4.15 परिवहनव्यवस्थेवरील ताण चौथ्या पंच-

वार्षिक योजनेपासून, म्हणजे 1969 पासून, विशेषत्वाने जाणवू लागला त्यामागे दोन ठळक कारणे होती. औद्योगिक आणि नागरी केंद्रांच्या विकासाबरोबर अन्नधान्य आणि जीवनावश्यक वस्तूंच्या देशांतर्गत वाहतुकीच्या गरजा अनेक पटींनी वाढल्या. शेती आणि ग्रामीण विकासाच्या कार्यक्रमांमूळे आवश्यक निवि-
 ष्टीची (खते, बी बियाणे, अवजारे, इंधन, कीटकनाशके, बांधकाम साहित्य वगैरे) ग्रामीण प्रदेशांमध्ये वाहतूक करण्याच्या व्यवस्थेचा प्राधान्याने विचार करणे अटळ ठरले. ग्रामीण दारिद्र्य आणि बेकारी निवारणाच्या दिशेने जी पाऊले पाचव्या योजनाकाळात उचलण्यात आली त्यामध्ये 'किमान गरजांचा कार्यक्रम, अंतर्भूत होता आणि त्याचा एक भाग म्हणून ग्रामीण भागात रस्ता बांधणीच्या एका धडक उपक्रमाला चालना देण्यात आली ही सूचक घटना लक्षात घेण्यासारखी आहे. विकासाच्या पायाभूत सुविधा या नात्याने परिवहनाचे महत्त्व ओळखून नागरी भागांप्रमाणे ग्रामीण प्रदेशांमध्ये रस्त्यांचे एक विस्तृत जाळे घिणता आल्यास आर्थिक-सामाजिक विकासाची प्रक्रिया तेथे जोमदार आणि गतिमान बनेल ही अशा उपक्रमांमागील भूमिका होती.

4.16 प्रत्येक योजनाकाळात एकूणच सडक विस्ताराची लक्ष्ये साध्य करण्याबाबत चालढकल झालेली आढळले. ग्रामीण सडक व्यवस्थेतील सुधारणेबाबत तर धोरण उदासीनतेचे आणि बेपर्वाईचे राहिल्याचा अनु-
 भव आहे. ब्रॅलगाडचा आणि सायकली हीच ग्रामीण भागातील परंपरागत परिवहनाची साधने. मोटार सायकली, ट्रॅक्टर, ट्रेलर यांचा अलीकडे वाढता वापर दिसत असला तरी ती संपन्न बांगायती कृषीक्षेत्रापुरताच मर्यादित आहे. 1958 च्या रस्ते विकास योजनेनुसार 1981 अखेर विकसित कृषीक्षेत्रात कोणतेही खेडे पक्क्या रस्त्यापासून 6 कि. मी. अंतरापेक्षा आणि अन्य रस्त्यांपासून 2.5 कि. मी. अंतरापेक्षा दूर असणार नाही. अशी तरतूद होती. कमी विकसित क्षेत्रात हेच प्रमाण 12 कि. मी. आणि 5 कि. मी. तर अविकसित आणि ओसाड प्रदेशात 20 कि. मी. आणि 8 कि. मी. अंतर उद्दिष्ट म्हणून ठेवण्यात आले होते. याबाबत कितपत यश मिळू शकले याची पुरेशी आणि अधिकृत आकडेवारी उपलब्ध नाही. महत्त्वाची बाब म्हणजे प्रस्तुत आराखड्यात हे रस्ते कोणत्या प्रकारच्या

वाहनांसाठी असतील हे स्पष्ट करण्यात आलेले नव्हते.

4.17 ग्रामीण परिवहन समस्यांची चार अंगे लक्षात घ्यावी लागतात. पहिले म्हणजे ग्रामीण प्रदेशात एकंदरीने पाहता रस्ते आणि रस्ते परिवहनाला पर्याय नाही. त्यांचा अभाव किंवा अपुरेपणा कदाचित ग्रामीण भागाच्या आर्थिक-सामाजिक दुरवस्थेचे मूळ कारणही मानावे लागेल. तालुक्याच्या वा जिल्ह्याच्या ठिकाणांशी असंख्य खेड्यांचा बारमाही संपर्क नसल्याची वस्तुस्थिती महाराष्ट्रासारख्या प्रगत म्हणून गणल्या जाणाऱ्या राज्यात आजही आपण पाहतो. देशाच्या अन्य भागा-
 तील चित्र यापेक्षा वेगळे नाही. भौगोलिक दुर्गमतेमुळे आपल्या देशातील एकूणच ग्रामीण जीवन मतानुगतिक बनलेले आहे. रस्त्यांचे विस्तृत आणि कार्यक्षम जाळे आणि त्याला अनुरूप अशा परिवहन व्यवस्थेची उभा-
 रणी हे आपले योजनाकार आणि धोरणकर्ते यांच्यापुढील एक प्रमुख आव्हान आहे.

4.18 ग्रामीण प्रदेशात लोकसंख्या तुलनेने अधिक विरळ आणि कमी घनतेची असल्याने परिवहनसेवेचा कार्य परिचय अधिक राहण्याचा संभव निर्माण होतो. व्यक्तिगत मालकीच्या परिवहन साधनांची संख्या ग्रामीण भागात सधन शेतकरीवर्गापुरती बव्हंशी अवलंबून अस-
 त्याने परिचयातील वाढ कदाचित त्यांच्यादृष्टीने समस्या ठरणार नाही. परंतु सार्वजनिक स्वरूपाच्या प्रवासी आणि मालवाहतूक करणाऱ्या वाहनप्रकारांच्या दृष्टीने ही बाब अडचणीची ठरू शकेल.

4.19 ग्रामीण वस्त्या (settlements) आणि त्यांचो भौगोलिक रचना परिवहनाच्या दृष्टीने मह-
 त्वाची ठरते. आपल्या देशातील खेड्यांचे अगदी बरबर जरी निरीक्षण केले तर असे आढळते की, एकाद्या सलग भूखंडावरील वस्ती असे त्यांचे स्वरूप अनेकदा नसते. वस्त्यांचे छोट्यामोठ्या आकारांचे पुंजके असे त्यांचे स्वरूप असते. प्रादेशिकदृष्ट्या विखुरलेल्या वस्त्यांच्या परिवहनविषयक गरजांचा बारकाईने अभ्यास न झाल्यास तो ग्रामीण परिवहन नियोजनात मोठा अडथळा ठरू शकतो.

4.20 ग्रामीण परिवहनांचा विचार शेती आणि ग्रामविकासाच्या कार्यक्रमांना सोडून करता येणार नाही.

रस्ते, परिवहनसाधने, दुहस्ती सेवा, साठवण आणि प्रक्रिया केंद्रे इत्यादी बाबी परस्परांशी निगडित असल्याने एका व्यापक व्यवस्थेचा शोध घेणे जरूरीचे ठरेल. ग्रामीण प्रदेशांची भौगोलिक वैशिष्ट्ये आणि रस्त्यांच्या सुविधा लक्षात घेता कदाचित मोठ्या आकारमानाच्या प्रवासी गाड्या/मालमोटारी यांच्याऐवजी कमी अश्वशक्तीची, लहान चाकांच्या सागाड्याची. इधनाच्या वापरात काटकसर करता येण्याजोगी नवी यांत्रिक साधने आपल्या ग्रामीण प्रदेशांच्या अंतर्भागांमध्ये अधिक उपयुक्त ठरू शकतील.

5

उपसंहार

5.1 आपल्या देशाच्या परिवहन व्यवस्थेचा स्वातंत्र्योत्तरकालीन विकास, परिवहन धोरणाची मूलतत्त्वे आणि परिवहनाशी संबंधित काही महत्त्वाच्या समस्या यांचा आतापर्यंत आपण आढावा घेतला. गेल्या चार दशकांच्या काळात विविध परिवहन साधनांच्या संख्येमध्ये आणि क्षमतेमध्ये कमीअधिक वाढ झालेली असली तरी गरजांच्या तुलनेने ती अपुरी तर होतीच परंतु त्यांच्या सेवांच्या कार्यक्षमतेची पातळीही एकंदरीने समाधानकारक नव्हती विकासाच्या प्रारंभीच्या अवस्थेमध्ये आर्थिक अभिवृद्धी दरातील वाढीच्या तुलनेने परिवहन सेवांना येणारी मागणी अधिक वेगाने वाढते, या सर्वसाधारण अनुभवाची प्रचीती या कालखंडामध्ये आपल्याला आली. या अवस्थेमध्ये अर्थव्यवस्थेच्या अन्य क्षेत्रातील विकासाच्या प्रेरणा अधिक जामदार करण्याची भूमिका परिवहनाला पार पाडावी लागत असल्याने या क्षेत्राच्या जलद अभिवृद्धीसाठी पुरेसा साधनांची अग्रक्रमाने तरतूद होणे आवश्यक होते. नियोजनाच्या पहिल्या दोन दशकांमध्ये या दिशेने आपण वाटचाल केलीमुद्धा. त्यानंतरच्या काळामध्ये मात्र साधनसंपत्तीचा या क्षेत्रासाठी उपलब्ध होणारा हिस्सा घटता राहिला. परिणामी, परिवहनसेवांच्या मागणी-पुरवठ्यातील अंतर वाढते राहिले. ऊर्जा आणि दळणवळण या अन्य दोन आधारभूत संरचनांच्या क्षेत्रातही अशीच परिस्थिती दिसून आली. आपल्या नियोजनाचे एक ठळक अपयश म्हणून याचा निर्देश करावा लागेल.

5.2 आर्थिक-सामाजिक विकास योजनांच्या कार्यवाहीला आपल्या देशात प्रारंभ झाल्यानंतर रेल्वे परिवहन सेवांना प्रवासी आणि माल वाहतुकीसाठी येणारी मागणी वाढती राहणे क्रमप्राप्त होते. रेल्वेची वहनक्षमता मागणीचा भार पेलण्यास असमर्थ ठरली. रस्ता वाहतुकीच्या क्षेत्रात असे दिसले की, राष्ट्रीय महामार्गांना वाहतुकीचा प्रचंड ताण सहन करावा लागला. रस्त्यांच्या राष्ट्रीय जाळ्याच्या लांबीच्या केवळ 2 टक्के असलेल्या या महामार्गांपैकी सुमारे 30 टक्के एकपदरी होते. मात्र त्यांचा एकूण मालवाहतुकीतील हिस्सा 40 टक्क्यांहून अधिक होता हे लक्षात घेतल्यास या ताणाची आपल्याला कल्पना येऊ शकेल. राज्य महामार्गांपैकी 90 टक्के एकपदरी तर 60 टक्के निकृष्ट दर्जाचे अशी स्थिती होती. जिल्हा रस्त्यांची सार्वत्रिक दुर्दशा यामध्ये जमेला धरली म्हणजे आपण या निष्कर्षापर्यंत येतो की, ग्रामीण आणि निमनगरी प्रदेशांच्या मागासलेपणाचे मूळ कदाचित्त बारमाही रस्त्यांचा अभाव वा अपुरेपणा यामध्ये असले पाहिजे. अंतर्गत जलवाहतुकीच्या विस्ताराला फारशी अनुकूलता आपल्या देशात नाही. काही विवक्षित प्रदेशांमध्ये अन्य परिवहन साधनांचा पुरक एवढाच त्यांचा मर्यादित कार्यभाग असू शकतो. सागरी किनारा वाहतुकीकडून मात्र मोठ्या अपेक्षा आहेत. ती अधिक सुसंधित बनविता आल्यास एकूण वहनक्षमतेच्या विस्ताराला तिचे मोलाचे साहाय्य होऊ शकेल. वेगवान परंतु खर्चिक हवाई परिवहनाची आजवरची प्रगती मंद असून विदेशी चलनाची टंचाई, परिरक्षा व्यवस्थेतील त्रुटी आणि वाढत कार्य परिव्यय ही त्यामागील ठळक कारणे सांगता येतील.

5.3 परिवहन धोरणाची दोन ठळक मार्गदर्शक सूत्रे कल्पिता येतील. परिवहनव्यवस्थेचा इष्टतम विकास हे त्यापैकी पहिले असेल. आर्थिक अभिवृद्धीतून उद्भवणाऱ्या परिवहन गरजा भागविण्यासाठी आवश्यक एकूण परिवहनक्षमतेमध्ये कमाल वाढ करण्यावर त्यामध्ये अंतर्भाव राहिल. दुसरे म्हणजे, एकूण अर्थव्यवस्थेला वेणारा परिवहन परिव्यय किमान राहिल अशा रीतीने विविध परिवहन साधनांचा समन्वित विकास हे सांगता येईल. विविध प्रादेशिक विभागातील परिवहनाची सद्यस्थिती, वाहतूक कार्यातील विविध साधनांचे योगदान, प्रवासी आणि माल वाहतुकीचे प्रवाह आणि त्यामागील संभाव्य बदल, परिवहन परि-

व्ययाचे आकृतिबंध इत्यादींच्या अभ्यासावर परिवहन नियोजनाचे आराखडे प्रादेशिक आणि राष्ट्रीय पातळी-वर आखण्याची त्यासाठी आवश्यकता आहे.

5.4 ऊर्जा आणि परिवहन या दोन्ही आधारभूत संरचनेत मोडणाऱ्या क्षेत्रांचा अन्योन्य संबंध निकटचा आहे. ऊर्जा वापर करणाऱ्या उद्योगांमध्ये परिवहनाला महत्त्वाचे स्थान आहे. ऊर्जा पुरवठ्यातील अलीकडच्या काळातील तीव्र टंचाईची स्थिती लक्षात घेता पर्यायी ऊर्जास्रोत विकसित करण्याचे प्रयत्न होत आहेत. ऊर्जा-निर्मिती परिव्ययाचा परिणाम साहजिकच परिवहन सेवा निर्मितीच्या परिव्ययावर होणार. परिवहन नियोजनात ही बाब दुर्लक्षिता येणार नाही.

5.5 आधारभूत संरचनेचे उपक्रम सरकारी क्षेत्रातच असवेत हे आपल्या आतापर्यंतच्या औद्योगिक धोरणाचे महत्त्वाचे अंग होते. त्यानुसार परिवहन व्यवस्थेतील रेल्वे आणि नागरी हवाई वाहतूक पूर्णतः सरकारी एकाधिकाराखाली तर रस्ते आणि जल वाहतूक अंशतः सरकारी मालकीची अशी तरतूद होती. आर्थिक सुधारणांचा कार्यक्रम आणि नवउदारमतवाद यांच्या पुरस्कारामुळे स्पर्धा आणि खाजगी भांडवलाला परिवहन क्षेत्रातही प्रोत्साहन देण्याच्या दृष्टीने आता पाऊले उचलली जात आहेत. त्यांचे दूरगामी परिणाम आपल्या परिवहन व्यवस्थेच्या भावी विकासावर होण्याचा संभव आहे. संकल्पित बदलांचे स्वरूप स्पष्ट झाल्यावरच त्यांच्या इष्टानिष्ठतेची छाननी करणे सुलभ होईल.

संदर्भ सूची

(अ) ग्रंथ

- 1 Anand, R. P. et al. (ed.), 1987, RECENT DEVELOPMENTS IN CIVIL AVIATION IN INDIA. Lancer Books, New Delhi.
- 2 Bhattacharya, B., 1979, URBAN DEVELOPMENT IN INDIA. Shri Publishing Home, Delhi.
- 3 Department of Economic and Market Research, Hindustan Motors Ltd.,

Calcutta, 1968, ROAD TRANSPORT IN INDIA - A STUDY.

- 4 Gwilliam and Mackie, 1975, ECONOMICS AND TRANSPORT POLICY, George Allen and Unwin, London.
- 5 Government of India, Planning Commission, New Delhi, INDIA'S FIVE YEAR PLANS.
- 6 International Transport Workers' Federation, London, 1959, TRANSPORT POLICY PROBLEMS AT NATIONAL AND INTERNATIONAL LEVEL.
- 7 Khan, R. P., 1980, TRANSPORT MANAGEMENT, Himalaya Publishing House, Bombay.
- 8 Karnik, A. V., 1989, ENERGY IN INDIAN TRANSPORT - THE EMERGING SCENARIO, Himalaya Publishing House, Bombay.
- 9 Lok Sabha Secretariat, New Delhi, 1989, TRANSPORT IN INDIA.
- 10 Nanjundappa, D. M. (ed.), 1973, TRANSPORT PLANNING AND FINANCE. Karnataka University Publication, Dharwad.
- 11 National Council of Applied Economic Research. New Delhi, 1980, ECONOMIC POTENTIAL OF RAIL AND ROAD TRANSPORT.
- 12 Owen, Wilfred, 1968, DISTANCE AND DEVELOPMENT : TRANSPORT AND COMMUNICATIONS IN INDIA, The Brookings Institution, Washington.
- 13 Patankar, P. G., ROAD PASSENGER TRANSPORT IN INDIA, Central Institute of Road Transport, Pune
- 14 Pawaskar, Madhoo, 1978, TRANSPORT - SECOND INDIA SERVICES,

Tata Economic Consultancy Services,
Popular Prakashan, Bombay.

- 15 Rothenberg, J. G. and Heggie, I. G. (ed.), 1974, TRANSPORTATION AND URBAN ENVIRONMENT, Proceedings of a conference held by International Economic Association at Lynsby, Denmark, Macmillan.
 - 16 Saxena, R. N., 1985, RAIL TRANSPORT PRICING IN INDIA, Meeranjani Publication, Vasant Vihar, New Delhi.
 - 17 Woodbury, C. (ed.), 1955, URBAN REDEVELOPMENT : PROBLEMS AND PRACTICES, University of Chicago Press.
- (अ) अहवाल
- 1 ANNUAL REPORTS, Ministry of Surface Transport, Government of India.
 - 2 COMMITTEE ON TRANSPORT POLICY AND COORDINATION (Final Report), Government of India, New Delhi, 1966.
 - 3 MOTOR TRANSPORT STATISTICS OF INDIA, Transport Research Division, Ministry of Surface Transport, Government of India, New Delhi.
 - 4 REPORT OF INDIAN ROADS DEVELOPMENT COMMITTEE, 1929.
 - 5 REPORT OF THE AIR TRANSPORT ENQUIRY COMMITTEE, Ministry of Communications, Government of India, New Delhi, 1950.
 - 6 REPORT OF THE INLAND WATER
- 7 REPORT OF ROAD TRANSPORT ENQUIRY COMMITTEE, Ministry of Transport, Government of India, New Delhi, 1966.
 - 8 REPORT ON REGIONAL TRANSPORT SURVEY OF MAHARASHTRA STATE, Government of Maharashtra, Bombay, 1966.
 - 9 REPORT OF THE FUEL POLICY COMMITTEE, 1974.
 - 10 REPORT OF THE ENERGY SURVEY OF INDIA COMMITTEE, 1965.
 - 11 REPORT OF THE COMMITTEE ON NATIONAL WATERWAYS, Ministry of Shipping and Transport, Government of India, New Delhi, 1974.
 - 12 REPORT OF COSTAL SHIPPING COMMITTEE, Ministry of Shipping and Transport, Government of India, 1981.
 - 13 REPORT OF RAIL INDIA TECHNICAL AND ECONOMIC SERVICES LTD., (RITES).
 - 14 REPORT OF NATIONAL TRANSPORT POLICY COMMITTEE, 1980.
 - 15 REPORT OF STEERING COMMITTEE, PERSPECTIVE FOR TRANSPORT DEVELOPMENT, Planning Commission, Government of India, 1988.

□ □

मराठी अर्थशास्त्र परिषदेची वार्षिक अहिवेशने

| वार्षिक अहिवेशन | अहिवेशनाचे दिनांक | संस्था व ठिकाण | अध्यक्ष | अध्यक्षीय भाषणाचा विषय | चर्चासत्राचे विषय |
|-----------------|----------------------------------|--|--------------------------------|---|---|
| पहिले | 25, 26 नोव्हेंबर, 1977 | पोदार वाणिज्य आणि अर्थ-शास्त्र महाविद्यालय, मुंबई | डा. पी. वि. सोबती, पुणे | मराठीतील अर्थशास्त्रीय वाङ्मय, इतिहास, परंपरा, समस्या व भावी वाटचाल | 1 चलन अतिवृद्धी 2 महाराष्ट्र सरकारची रोजगार हमी योजना |
| दुसरे | 26, 27, 28 ऑक्टोबर, 1978 | नागपूर विद्यापीठ, नागपूर, | डा. वि. म. दांडेकर, पुणे | भारतीय अर्थव्यवस्थेतील अंतर्गत बसाहतवाद | 1 नफ्याविषयी सिद्धान्त 2 लोकसंख्या आणि आर्थिक विकास 3 महाराष्ट्रातील एकाधिकार कापूस खरेदी योजना |
| तिसरे | 26, 27, 28 ऑक्टोबर, 1979 | मराठवाडा विद्यापीठ, औरंगाबाद | डा. श्री. आ. देशपांडे, नागपूर | ग्रामीण विकासाच्या समस्या | 1 अर्थशास्त्रातील खंड सिद्धान्त 2 महाराष्ट्रातील प्रादेशिक विकास व नियोजन 3 महाराष्ट्रातील शासकीय उद्योग व उपक्रम यांचे व्यवस्थापन व प्रश्न |
| चौथे | 31 ऑक्टोबर, 1, 2 नोव्हेंबर, 1980 | श्री शिवाजी विद्याप्रसारक संस्थेचे महाविद्यालय, धुळे | डा. वि. बोरकर, औरंगाबाद | महाराष्ट्रातील आर्थिक विकास आणि सामाजिक स्थाय | 1 अर्थशास्त्रातील समतोलची संकल्पना 2 महाराष्ट्रातील शेतीमालाच्या विनि-यमित बाजारपेठा 3 महाराष्ट्रातील करव्यवस्था |
| पाचवे | 19, 20, 21 नोव्हेंबर, 1981 | शिवाजी विद्यापीठ, कोल्हापूर | प्राचार्य या. शि. महाजन, जळगाव | भारतातील सरकारी क्षेत्र-काही समस्या | 1 उद्योग संस्थाविषयीचे आधुनिक सिद्धान्त 2 भारतातील चलनविषयक धोरण 3 स्वयंसेवी संघटना आणि ग्रामीण विकास |

| वार्षिक अधिवेशन | अधिवेशनाचे दिनांक | संस्था व ठिकाण | अध्यक्ष | अध्यक्षीय भाषणाचा विषय | सचसित्राचे विषय |
|-----------------|----------------------------|---|------------------------------|--|--|
| सहावे | 25, 26, 27 नोव्हेंबर, 1982 | कला, वाणिज्य आणि विज्ञान महाविद्यालय, संगमनेर (अहमदनगर) | डॉ. आनंद नाडकर्णी, पुणे | भारतीय कार्यवस्था | 1 अर्थशास्त्रातील वेतन सिद्धान्त 2 भारताच्या परकीय चलनसंचयाचे प्रश्न 3 केंद्र-राज्य वित्तीय संबंध |
| सातवे | 28, 29, 30 ऑक्टोबर, 1983 | श्रीमती ना. दा. ठाकरसी विद्यापीठ, पुणे येथील महा-विद्यालय | डॉ. स. ह. देशपांडे, मुंबई | मार्क्सवाद आणि सामाजिक न्याय | 1 कालं मार्क्स यांचे अर्थशास्त्र 2 भारतातील औद्योगिक संरचना 3 सहकाराचे तत्त्वज्ञान आणि महाराष्ट्रातील सहकारी चळवळ |
| आठवे | 7, 8, 9 डिसेंबर, 1984 | श्री स्वामी रामानंदतीर्थ महाविद्यालय, अंबेजोगाई (बीड) | डॉ. वि. बा. धुर्ये, कोरहापूर | भारतातील भावफुगवटा | 1 केस यांचे अर्थशास्त्र आणि नंतर 2 डॉ. बाबासाहेब आंबेडकर व त्यांचे आर्थिक विचार 3 महाराष्ट्रातील नागरीकरण आणि त्याच्या समस्या |
| नववे | 1, 2, 3 नोव्हेंबर, 1985 | पदव्युत्तर शिक्षण व संशोधन केंद्र, मुंबई विद्यापीठ, रामनाथी देवस्थान, फोंडा, गोवा | डॉ. ह. क. पराजपे, पुणे | भारतातील नियोजनातील दिसाबदल इष्ट आहे का? | 1 अर्थशास्त्र : व्याख्या व व्याप्ती 2 महाराष्ट्राच्या कृषी उत्पादनाच्या समस्या 3 गोव्याचा आर्थिक विकास व नियोजन |
| दहावे | 25, 26, 27 ऑक्टोबर, 1986 | श्री शिवाजी महाविद्यालय, अकोला | डॉ. रवीन्द्र स. सवतीस, मुंबई | भारतातील पेशाविषयीचे श्रंखण | 1 सनातन अर्थशास्त्रातील विचार आणि आर्थिक विकास 2 भारताचे राष्ट्रीय उत्पन्न : संकल्पना आणि मापन 3 महाराष्ट्रातील वस्त्रोद्योगाच्या समस्या |

| | | | | | |
|---------|------------------------------------|--|------------------------------------|---|--|
| अकरावे | 1, 2, 3, 4 जानेवारी, 1987 | रघुत शिक्षण संस्था, यश- वंतराव चव्हाण प्रतिष्ठान, धनंजयराव गाझीपेठ महाविद्यालय, सातारा | डॉ. मि. सी. कल्याणकर, औरंगाबाद | भारताचा परकीय व्यापार आणि व्यापारविषयक धारण | 1 समाजवादी अर्थव्यवस्थेतील आर्थिक नियोजन आणि त्यातील बाजार- व्यवस्था 2 नाका कर 3 महाराष्ट्रातील अर्थशास्त्र अद्ययापनाच्या समस्या |
| बारावे | 25, 26, 27 नोव्हेंबर, 1938 | साहित्य, विज्ञान आणि वाणिज्य महाविद्यालय, अहमदा (शुळे) | प्रा. सी. नलिनो पंडित, मुंबई | स्त्रिया आणि आर्थिक विकास | 1 शिक्षणाचे अर्थशास्त्र 2 भारतातील भांडवल बाजाराचे बदलते स्वरूप 3 महाराष्ट्रातील साबर उद्योग |
| तेरावे | 9, 10, 11 नोव्हेंबर, 1989 | गोविंदराम सेक्सरिया अर्थ- वाणिज्य महाविद्यालय, नागपूर | डॉ. रवीन्द्र नोशी, कोल्हापूर | महाराष्ट्रातील कृषी विपणन व्यवस्था | 1 सार्वजनिक खर्चाचे सिद्धान्त 2 भारतातील दारिद्र्यनिवारणाच्या योजनांचे मूल्यमापन 3 महाराष्ट्रातील दुग्धव्यवसाय |
| चौदावे | 10, 11, 12 नोव्हेंबर, 1990 | सोलापूर जिल्हा अर्थशास्त्र अध्यापक समिती व भारती विद्यापीठ इन्स्टिट्यूट ऑफ मॅनेजमेंट, सोलापूर | डॉ. श्री. वि. खांदेवाले, नागपूर | जर्मनीचे एकीकरण : 1990-युरोपचा एकच बाजार : 1992 | 1 आंतरराष्ट्रीय व्यापार आणि आर्थिक विकास 2 भारताच्या अर्थव्यवस्थेतील नियोजन- कालातील संरचनात्मक बदल 3 महाराष्ट्रातील नागरी सहकारी बँका- स्वरूप आणि समस्या |
| पंधरावे | 29, 30 नोव्हेंबर, 1 डिसें, 1991 | प्रतिभा निकेतन महाविद्यालय, नांदेड | डॉ. ज. फा. पाटील, कोल्हापूर | तुटीचे (अत) अर्थकारण : भारताच्या राजकीय व्यवहारांचे एक विश्लेषण | 1 पैसाविषयक सिद्धान्तातील आधुनिक प्रवाह 2 भारतातील अतीपचारिक क्षेत्रातील कामगारांच्या समस्या 3 महाराष्ट्र आणि गोवा राज्यातील पर्यटन व्यवसाय |

| वार्षिक अधिवेशन | अधिवेशनाचे दिनांक | संस्था व ठिकाण | अध्यक्ष | अध्यक्षीय भाषणाचा विषय | चर्चासत्राचे विषय |
|-----------------|-------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|---|
| सोळावे | 25, 26, 27 दिसेवर, 1992 | के. टी. एच. एम, कॉलेज, नाशिक | डॉ. शशिकांत मंधे, तवी दिल्ली | लोकसंख्या आणि आर्थिक अभिवृद्धी | 1 कल्याणाच्या अर्थशास्त्रातील आधुनिक विचार 2 भारतातील ग्रामीण उद्योगीकरण 3 महाराष्ट्रातील फलोद्यान व्यवसायाचे अर्थशास्त्र |
| सतरावे | 27, 28, 29 नोव्हेंबर, 1993 | लठ्ठे एज्युकेशन सोसायटी, सांगली | डॉ. व्यं. सु. पाटणकर, धुळे | भारतातील परिवहन विकास आणि धोरण | 1 उपभोक्त्यांच्या वर्तनाचे आर्थिक सिद्धान्त 2 भारताची करव्यवस्था 3 महाराष्ट्रातील प्राथमिक कृषी सहकारी वतपुरवठा संस्था |

न्यूमन-मॉर्गेन्स्टर्नचे नवसंख्यात्मक मागणी विश्लेषण*

कल्याणी कुलकर्णी**

मागणी विश्लेषण हे मागणीच्या नियमाच्या स्पष्टीकरणाशी संबंधित आहे. मागणीच्या नियमानुसार मागणी वक्र हा ऋणात्मक ढाळाचा (slope) असतो. सर्वसाधारणपणे व्यष्टीय दृष्टिकोनातून मागणी सिद्धान्ताच्या, म्हणजेच उपभोक्ता वर्तणुकीच्या, सिद्धान्ताच्या विकासाचे टप्पे पुढीलप्रमाणे सांगता येतील.

- (अ) मार्शल यांचे उपयोगिता विश्लेषण
- (आ) हिक्स यांचे समवृत्ती वक्र विश्लेषण
- (इ) सॅम्युअल्सन यांचे अभिव्यक्त पसंती विश्लेषण
- (ई) हिक्स यांच्या मागणी नियमाचा फेरविचार
- (उ) न्यूमन-मॉर्गेन्स्टर्न यांचे संख्यात्मक उपयोगिता विश्लेषण
- (ऊ) आर्मस्ट्रांग यांचे सीमान्तिक पसंती विश्लेषण.

या सर्व विश्लेषणांचा अत्यंत कोडक्यवत असा आढावा आपल्याला पुढीलप्रमाणे घेता येईल.

वरीलपैकी मार्शल यांचे विश्लेषण दोन असमर्थ-नीय असा सृष्टितंत्र आधारित आहे.

- (1) उपयोगितेचे मूल्यदर्शी (cardinal) मापन
- (2) पैसाची सीमान्तिक उपयोगिता स्थिर आहे.

हिक्स व ऑलन यांनी आपल्या तटस्थता वक्र विश्लेषणात वरील अवास्तव गृहिते टाळून आणि वरीच कमी आणि कमी बंधनकारक गृहिते वापरून मार्शल यांचे निष्कर्ष मांडले आहेत. मार्शल आणि हिक्स-ऑलन या दोन्हीही विश्लेषणात अंतर्दर्शक दृष्टिकोन (introspective approach) आहे. या पद्धतीनुसार सर्वसाधारण विधाने केली जातात. ती पडताळून पाहता येत नाहीत. परंतु त्यांचे परिणाम मात्र पडताळून पाहता येण्याजोगे असतात. या तुलनेत सॅम्युअल्सन यांचे अभिव्यक्त पसंती विश्लेषण हे उपभोक्त्याच्या प्रत्यक्ष

** अर्थशास्त्र विभाग प्रमुख, कन्या महाविद्यालय, मिरज.

* अर्थशास्त्र परिषदेच्या वार्षिक अधिवेशनातील चर्चा-सत्रांसाठी सादर केल्या जाणाऱ्या सर्वोत्कृष्ट निबंधासाठी 'कै. ग. प्र. पिपरकर स्मृती पारितोषिक' देण्यात येते. परिषदेच्या सांगली येथे भरलेल्या सत्राच्या वार्षिक अधिवेशनात सादर पारितोषिकासाठी प्रस्तुत निबंधाची निवड करण्यात आली.

वागणुकीवर आधारित आहे. हिक्स यांचा मागणी नियम-मात्रा फेरविचार आणि न्यून-मॉन्स्टर्न यांचे मूल्य-दर्शी उपयोगिता विश्लेषण ही दोन्ही विश्लेषणे उपभोक्त्याच्या वागणुकीचा विचार करणारी आहेत. त्यांचा भर निरीक्षणजन्य पुराव्यावर आहे. तर आर्म-स्ट्रॉम यांच्या सीमान्तिक पसंती विश्लेषणातून पुन्हा मार्शलवादाचा उदय झाला आहे.

प्रस्तुत निबंधात आधुनिक उपयोगिता विश्लेषणातील न्यून-मॉन्स्टर्न यांचे उपयोगितेचे संख्याशास्त्रीय विश्लेषण स्पष्ट केले आहे.

आधुनिक उपयोगिता विश्लेषण

वैयक्तिक उपभोक्ता वर्तणुकीचे हिक्स-ऑलन विश्लेषण तसेच सॅम्युअल्सन यांचे अभिव्यक्त पसंती विश्लेषण ही दोन्हीही विश्लेषणे पसंती परिणामातील अपेक्षांची अनिश्चितता याबाबत कोणतेही स्पष्टीकरण देऊ शकत नाहीत. परंतु 'संख्यात्मक उपयोगिता विश्लेषणाच्या साह्याने उपभोक्ता धोका किंवा अनिश्चिततेच्या परिस्थितीत कसा वागेल याचे स्पष्टीकरण देता येते. नवीन (आधुनिक) उपयोगिता विश्लेषणात जुन्या उपयोगितेच्या (मार्शल यांच्या) मूल्यदर्शी विश्लेषणाची पुनर्रचना केली आहे. धोकायुक्त निवडीच्या परिस्थितीतही (risky choice) उपयोगितेचे सक्रिय मापन (operational measurement) करता येते. या गृहितानुसार नवीन उपयोगिता विश्लेषणाचा विकास झाला आहे. अठराव्या शतकात स्वित्झर्लंडमधील गणितज्ञ डॅनियल बर्नोली (Daniel Bernoulli) यांनी मांडलेल्या गृहितानुसार उपयोगितेचे सक्रिय मापन करणे शक्य आहे हे कळले. त्यामुळे यास 'बर्नोलीचा उपयोगिता सिद्धांत' (Bernoullian Utility Theory) असेही म्हणतात. एका विशिष्ट परिस्थितीत उपयोगितेचे मापन कसे करता येते ती पद्धत नवीन उपयोगिता विश्लेषणात प्रस्थापित केली आहे. प्रामुख्याने पैशाची सीमान्तिक उपयोगिता वाढत जाण्याची शक्यता आणि विशिष्ट प्रकारचे निर्णय घेण्यासाठी आवश्यक असणारी तात्त्विक बैठक या विवेचनेने तयार केली आहे.

नवअभिमतपंथीयांचे उपयोगिता विश्लेषण आणि आधुनिक उपयोगिता विश्लेषण यातील फरक

आधुनिक उपयोगिता विश्लेषण अधिक चांगल्या प्रकारे लक्षात घेण्यासाठी अशा प्रकारचा फरक लक्षात घेणे आवश्यक काढते. मार्शल यांचे उपयोगिता विश्लेषण हे प्रामुख्याने (1) घटत्या सीमान्तिक उपयोगितेचे तत्त्व आणि (2) उपभोक्ता त्याला मिळणारी एकूण उपयोगिता जास्तीत जास्त करण्याचा प्रयत्न करतो, या दोन गृहितानुसार ठामपणे उभे आहे.

कोणत्याही प्रकारचा धोका नाही अशा पर्यायातून उपभोक्त्याकडून कशी निवड केली जाईल हे सांगणारे उपयोगिता विश्लेषण म्हणजे नवअभिमतपंथी उपयोगिता विश्लेषण होय. या विश्लेषणात आदर्श बाजार गृहीत आहे. म्हणजेच, दिलेल्या किमतीला वस्तू बाजारात उपलब्ध आहेत. मनुष्य हा तर्कसंगत (rational) आहे. त्याचे उत्पन्न, आवडीनिवडी स्थिर आहेत. ज्या वस्तूची उपभोक्त्याला खरेदी करावयाची आहे त्याची उपलब्धता, त्याची किंमत आणि त्याचे स्वतःचे उत्पन्न याबाबत त्याला कोणतीही अनिश्चितता किंवा धोका पत्करावा लागत नाही. या गृहितानुसार नवअभिमतपंथी विश्लेषण उभे आहे. उपभोक्ता लहान प्रमाणावर वस्तूची खरेदी करतो म्हणून उपभोक्त्याच्या समतोलालाचा अभ्यास करण्यासाठी पैशाची सीमान्तिक उपयोगिता स्थिर असते असे गृहीत धरले असले तरी, वस्तूच्या सीमान्तिक उपयोगितेप्रमाणे पैशाची सीमान्तिक उपयोगिता घटत जाते असेच म्हटले आहे.

थोडक्यात, एका विशिष्ट आदर्श चौकटीत कोणताही धोका किंवा अनिश्चितता नसताना उपभोक्त्याचा समतोल कसा साधला जातो याचे स्पष्टीकरण उपयोगितेच्या नवअभिमतपंथी विश्लेषणात केले आहे. पर्यायाने धोकाविरहित जगाचाच विचार केला आहे. परंतु प्रत्यक्षात अनेक आर्थिक निवडींमध्ये धोका आणि अनिश्चितता असतातच. उदाहरणार्थ, एखादी व्यक्ती वकील होण्याचे ठरवेल किंवा व्यापारी होण्याचे ठरवेल; त्या ठिकाणी एखाद्या वेळी उत्पन्न जास्त मिळू शकेल तर काही वेळा सर्वसाधारण उत्पन्नही मिळेल. अगदी याचप्रमाणे एखादी व्यक्ती मोठे नुकसान

होण्याची थोडी शक्यता असली तरी विमा उतरेल, तसेच मोठे बक्षिस मिळण्याची थोडी शक्यता असली तरी लॉटरी तिकीट काढेल. नवअभिमत विश्लेषणातून याचे स्पष्टीकरण देता येत नाही. परंतु उपयोगितेच्या आधुनिक विश्लेषणात धोका आणि अनिश्चितता असताना उपभोक्ता आपली निवड कशी करेल याचे स्पष्टीकरण देण्याचा प्रयत्न केला आहे. मार्शल यांनी जुगार खेळणे ही मनुष्याची तर्कविरुद्ध वागणूक (irrational behaviour) आहे असे म्हटले आहे. तसेच तर्कसंगत मनुष्य विमा उतरवून धोका टाळतो असेही म्हटले आहे परंतु प्रत्यक्षात धोके कमी करण्याकरिता लोक विमा उतरवत असले तरी त्याचवेळी स्वेच्छेने धोका पत्करून जुगारातही सहभागी होतात. अशा प्रकारे एखाद्या व्यक्तीच्या बाबतीत एकाच वेळी विमा उतरविणे आणि जुगार खेळणे अशी परस्पर-विरोधी जी वागणूक दिसते त्याचे स्पष्टीकरण आधुनिक उपयोगिता विश्लेषणातील एकूण उपयोगिता वक्रावरून देता येते. ही एकूण उपयोगिता सुरुवातीला घटत्या दराने वाढत जाते (कारण, सीमान्तिक उपयोगिता घटत जाते) आणि नंतर वाढत्या दराने वाढत जाते (कारण, सीमान्तिक उपयोगिता वाढत जाते). याकडे नवअभिमत विश्लेषणाने पूर्णतः डोळेझाक केली होती.

न्यूमन-मॉर्गेन्स्टर्न यांचे नवसंख्यात्मक सागणी विश्लेषण

यालाच 'न्यूमन-मॉर्गेन्स्टर्नची उपयोगिता मापनाची पद्धती' असेही म्हणतात. दुसऱ्या महायुद्धानंतरच्या काळात, आणि विशेषतः गेल्या २०-४० वर्षांत, उपयोगिता विश्लेषणात काही प्रगती झाली. या सर्व आधुनिक विश्लेषणात धोका आणि अनिश्चिततेच्या परिस्थितीत उपभोक्त्याला आपली निवड कशी करावी लागते याचे विश्लेषण केले आहे. तसेच अशी निवड करण्यासाठी उपयोगितेचे मूल्यदर्शी मापन करणे भाग आहे, असेही स्पष्ट केले आहे. फॉन न्यूमन आणि ऑस्कर मॉर्गेन्स्टर्न यांनी त्यांचा झूत सिद्धान्त (Game Theory) मांडत असताना (1944) धोका आणि अनिश्चिततेच्या परिस्थितीत उपभोक्त्याचा संभाव्यता पसंती क्रम लावण्यासाठी उपयोगितेचे मूल्यदर्शी मापन कसे करता येईल हे सांगितले आहे.

जानेवारी-मार्च 1994, खंड 17, अंक 4

फॉन न्यूमन आणि ऑस्कर मॉर्गेन्स्टर्न यांच्या सुप्रसिद्ध अशा 'Theory of Games and Economic Behaviour' (1944) या ग्रंथात (सॅम्युल्सन यांच्या अभिव्यक्त पसंती सिद्धान्ताच्या काळातच) त्यांनी हा संख्याशास्त्रीय सिद्धान्त मांडला. या सिद्धान्तानेच उपयोगिता विश्लेषणाचा विकास झाला. ही उपयोगिता मापनाची पद्धती सैद्धांतिक आणि संकल्पनात्मक आहे. सॅम्युल्सन किंवा हिक्सप्रमाणे हा सिद्धान्त निवडोच्या एखाद्या कुतीवर आधारलेला नसून तो अनेक निरीक्षणांवर आधारित आहे. म्हणूनच तो संख्याशास्त्रीय सिद्धान्त आहे. ज्या निवडीत धोका असतो अशा पर्यायांचा क्रम लावणे हे यात अभिप्रेत आहे. म्हणजेच ज्या धोक्यांचे मापन करता येऊ शकेल अशा धोक्यांच्या परिस्थितीत उपभोक्ता विविध पर्यायांतून आपली निवड कशी करेल हा प्रश्न या सिद्धान्ताने चर्चिला आहे. पैशापासूनची उपयोगिता मोजण्याची न्यूमन-मॉर्गेन्स्टर्नची (म्हणजेच, न्यूमन-मॉर्गेन्स्टर्नची उपयोगिता अनुसूची (schedule) तयार करण्याची) पद्धती पाहण्यापूर्वी हे विवेचन कोणत्या गृहितांवर आधारित आहे ते पाहणे आवश्यक ठरते.

सिद्धान्ताची गृहिते

(1) प्रत्येक उपभोक्त्याजवळ बरीचशी समावेशक आणि परिपूर्ण अशी (quite comprehensive and complete) पसंती अनुसूची आहे. तटस्थता वक्र विश्लेषणाप्रमाणेच हे गृहीत आहे. (प्रत्येकाला आपली पसंती अनुसूची माहीत आहे.)

(2) उपभोक्ता दोन पर्यायी घटनांची नेहमी तुलना करू शकतो. म्हणजेच, एका घटनेपेक्षा दुसरी घटना पसंत आहे, का दोन्ही घटनांबद्दल तो तटस्थ आहे याबाबतीत तो निश्चितपणे काहीतरी ठरवू शकतो.

उदाहरणार्थ, रु. 5,000 उपभोक्त्याला मिळणे ही एक घटना आणि रु. 10,000 हे 60 : 40 देकार प्रस्तावाने (60:40 offer) किंवा इतर कोणत्याही संभाव्यतेने मिळणे ही दुसरी घटना. या दोन्ही घटनांत त्याला एकापेक्षा दुसरी घटना अधिक पसंत आहे का दोन्ही घटनांबाबत तो तटस्थ आहे हे उपभोक्ता सांगू शकतो.

(3) उपभोक्त्याच्या निवडीत सुसंगती (consistency) आहे:

**पैशापासूनची उपयोगिता मोजण्याची न्यू-
माँ. ची पद्धती**
(N-M Utility Index)

संभाव्यता संबंध (probability relation) अस्तित्वात असणे ही या विश्लेषणाची आवश्यक अट आहे. जर A, B किंवा C अशा घटनांतून त्यांची निवड करताना त्यांची निवड न करण्याची संभाव्यता शून्य असेल, म्हणजेच त्यांच्या निवडीबाबत काहीही अनिश्चितता नसेल, तर या प्रकारच्या विश्लेषणाची निर्मितीच झाली नसती. A, B, C या घटना घडण्याच्या संभाव्यतेनुसार पुढीलप्रमाणे मूल्यदर्शी उपयोगितेची अनुसूची तयार करता येईल.

मूल्यदर्शी उपयोगिता अनुसूची

| 'अ'ची उपयोगिता U(A) | 'ब'ची उपयोगिता U(B) | 'क'ची उपयोगिता U(C) |
|------------------------|------------------------|------------------------|
| (1) | 1.8 | 1 |
| (2) | 3.2 | 2 |
| (3) | 5.0 | 3 |
| (4) | 10.6 | 7 |
| (5) | 14.0 | 10 |

$$u(A) = (1-P) \cdot u(B) + P \cdot u(C) \dots (1)$$

$$= \left\{ \begin{array}{l} \text{A या घटनेची} \\ \text{उपयोगिता} \end{array} \right\} \\ = \left\{ \begin{array}{l} \text{B या घटनेची उपयोगिता;} \\ \text{जिची संभाव्यता} \\ \text{(1-P) आहे.} \end{array} \right\} \\ + \left\{ \begin{array}{l} \text{C या घटनेची उपयोगिता;} \\ \text{जिची संभाव्यता P} \\ \text{आहे.} \end{array} \right\}$$

B आणि C यासाठी आपण आपल्या मनाप्रमाणे

एखादे मूल्य दर्शवू शकतो. समजा B साठी उपयोगितेची 1 मात्रा आणि C साठी उपयोगितेच्या 3 मात्रा असे मूल्य दिले तर -

$$u(A) = (1-P) \cdot u(B) + P \cdot u(C)$$

जर आपण P या संभाव्यतेला $\frac{2}{5}$ मूल्य दिले तर -

$$\begin{aligned} u(A) &= \left(1 - \frac{2}{5}\right) \cdot u(B) + \frac{2}{5} \cdot u(C) \\ &= \frac{3}{5} + \frac{6}{5} \\ &= \frac{9}{5} \\ &= 1.8 \end{aligned}$$

$\frac{2}{5}$ याच संभाव्यता मूल्याच्या आधारे B आणि C साठी मूल्यदर्शी उपयोगितेच्या विविध मात्रा दर्शविल्यास आपल्याला u(A) साठी 3, 2, 5, 10, 6, 14 अशा मूल्यदर्शी संख्या प्राप्त होऊ शकतील. अशा रीतीने पूर्णपणे मूल्यदर्शी अनुसूची तयार होईल. अशा विविध स्थितीचे (cases) मूल्यमापन करून उपभोक्ता उपयोगितेचे अपेक्षित मूल्य कमाळ करण्याचा प्रयत्न करतो.

सोप्या भाषेत सांगायचे झाल्यास, एखादा समजस उपभोक्ता जुगारी वृत्तीमुळे ज्याबद्दल आपण धरिल अशा घटनांचे त्याला असणाऱ्या पैशाच्या उपयोगितेच्या दर्शकात रूपांतर केले जाते.

“धोका पत्करताना व्यक्ती अपेक्षित पैशाचा विचार करत नाही, तर पैशाच्या अपेक्षित उपयोगितेचा विचार करते”, या बर्नोलीच्या कल्पनेवरून ही विश्लेषणपद्धती तयार झाली आहे. या विश्लेषणानुसार एखाद्याला धोकादायक निवड करण्याचे आमिष दर्शविल्यास (उदाहरणार्थ, लॉटरी तिकीट खरेदी करावयास लावले तर) ती व्यक्ती त्यामुळे होणारा उपयोगितेतील अपेक्षित लाभ आणि उपयोगितेतील अपेक्षित हानी यांची तुलना करूनच त्यात योग्य तो मेळ घालते. पुढील उदाहरणाने याचे अधिक स्पष्टीकरण करता येईल. समजा, एखाद्या व्यक्तीला 60:40 देकार प्रस्ताव (60:40 असणारे र. 100 चे लॉटरी तिकीट) घेण्यास भाग पाडले. यात त्याला जिंकण्याची शक्यता 60 टक्के आहे, तर हरण्याची शक्यता 40 टक्के आहे. तिकीटासाठी उपभोक्त्याला र. 100 गमवावे लाग-

त्याने त्याच्या उपयोगितेत होणारी घट 30 मात्रा आहे असे समजू. या व्यवहारात हरण्याची शक्यता 40 टक्के असल्याने त्याच्या उपयोगितेतील अपेक्षित घट ही $0.4 \times 30 = 12$ मात्रा असेल. या स्थितीत त्याच्या उपयोगितेत होणारी अपेक्षित वाढ 12 मात्राच असली पाहिजे, कारण त्याला लॉटरीचे तिकीट घेण्यास जेमतेम प्रवृत्त केले आहे. थोडक्यात, उपयोगितेतील अपेक्षित वाढ = उपयोगितेतील अपेक्षित घट असा समतोल साधण्याचा प्रयत्न उपभोक्ता करेल.

60:40 देकार प्रस्तावास उपभोक्त्याला मिळणाऱ्या अपेक्षित लाभाची संभाव्यता 0.6 आहे; ती आपण 12 मात्रा एवढी मानली आहे. यावरून असे म्हणता येईल की, रु. 100 पासून व्यक्तीला मिळणारी उपयोगिता 12/0.6 मात्रा, म्हणजेच 20 मात्रा, एवढी असेल. ही परिस्थिती पुढील एका उदाहरणाद्वारे लक्षात घेता येईल. एखादा व्यक्तीचे उत्पन्न रु. 1,000 आहे असे मानू. तिच्या उत्पन्नात रु. 100 मिळविल्यास वरीलप्रमाणे तिच्या उपयोगितेत 12 मात्रांनी वाढ होईल, आणि 100 रुपये काढून घेतल्यास तिच्या उपयोगितेत 20 मात्रांनी घट होईल. उपयोगितेतील ही घट वाढीपेक्षा जास्त आहे. समजा, एखाद्याने पैज जिंकून 100 रुपये मिळविले तर त्याच्या उत्पन्नात रु. 100 ने वाढ होईल. यातून पुन्हा 60:40 देकार प्रस्तावाने त्याने पुन्हा लॉटरीचे तिकीट खरेदी केले तर, वरीलप्रमाणेच विचार करता, आपल्याला असे दिसून येईल की, तिच्या रु. 1,000 च्या उत्पन्नात पुन्हा रु. 100 मिळविल्यास (पुन्हा पैज जिंकल्यास) तिची उपयोगिता $13\frac{1}{3}$ 8/0.6 मात्रांनी वाढेल. या उदाहरणात पहिल्या रु. 100 साठी 20 मात्रा ही उपयोगितेची केलेली निवड ही अगदी सहजपणे केली आहे. याऐवजी 10, 5, 1 असा कोणताही अंक निवडता येईल.

उपयोगिता मापनासाठी कोणतीही मात्रा निवडण्याच्या न्यूमन-मॉर्गेन्स्टर्नच्या पद्धतीवर टीकाही केली जाते. कारण, ही गोष्ट या पद्धतीची मर्यादा ठरते. अर्थात असे असले तरी, ही गोष्ट फारशी गंभीर नाही असेही म्हणता येईल. कारण, मापनाच्या एककाची निवड ही बहुतांशी कोणतीही केली जाऊ शकते. उदाहरणार्थ, तापमान मोजण्यासाठी आरंभ बिंदू म्हणून

आपण 0° सेंटिग्रेड किंवा 32° फॅरनहिट यापैकी कोणतेही परिमाण घेऊन वेगवेगळ्या एककात तापमान मोजू शकतो आणि त्याचे सहजगत्या दुसऱ्या एककात रूपांतरही करता येते हे लक्षात घ्यावे लागेल.

पैशाची उपयोगिता मोजण्याच्या न्यूमन-मॉर्गेन्स्टर्नच्या पद्धतीत सुसवातीला अधिक पैसा मिळवून देणाऱ्या अनिश्चित घटनांच्या संख्यात्मक संभाव्यता (numerical probabilities) मांडाव्या लागतात. समजा, एखादी व्यक्ती लॉटरीचे तिकीट घेण्याच्या विचारात आहे. या तिकिटास मिळणारे पहिले बक्षिस रु. 5,000 आहे असे समजू. जर त्याने तिकीट जिंकले तर त्याला रु. 5,000 मिळतील आणि जर तो हरला तर त्याला उत्तेजनार्थ बक्षिस (consolation prize) रु. 10 मिळेल. या ठिकाणीही 60:40 देकार प्रस्ताव आहे असे मानू. यावरून लॉटरी तिकिटाचे अपेक्षित मूल्य पुढील सूत्राने काढता येते.

$$\left\{ \begin{array}{l} \text{लॉटरी तिकिटाचे} \\ \text{अपेक्षित मूल्य} \end{array} \right\} = P(W) + (1-P) F \dots (2)$$

या ठिकाणी P = जिंकण्याची संभाव्यता

W = पहिल्या बक्षिसाचे पैशातील मूल्य

(1-P) = हरण्याची संभाव्यता

F = उत्तेजनार्थ बक्षिसाचे पैशातील मूल्य

या समीकरणात वरील उदाहरणातील किमतींचा उपयोग केल्यास -

$$\left\{ \begin{array}{l} \text{अपेक्षित} \\ \text{मूल्य} \end{array} \right\} = (0.6) (\text{रु. } 5,000) + (0.4) (10) \\ = 3,000 + 4 \\ = 3,004$$

म्हणजे, रु. 3,004 हे लॉटरी तिकिटाच्या पैशातील लाभाचे अपेक्षित मूल्य आहे.

न्यूमन-मॉर्गेन्स्टर्न यानी पैशातील लाभाच्या अपेक्षित मूल्यापेक्षा पैशातील लाभापासूनची अपेक्षित उपयोगिता मोजण्याचा प्रयत्न केला आहे. त्यामुळे या ठिकाणी लाभाच्या पैशातील मूल्याचे रूपांतर अपेक्षित उपयोगितेमध्ये करणे आवश्यक ठरते. न्यूमन-मॉर्गेन्स्टर्नच्या उपयोगिता विश्लेषणात लॉटरी तिकिटाचे

मूल्यमापन पुढील सूत्राने करता येईल.

$$\left\{ \begin{array}{l} \text{लॉटरी तिकिटापासूनची} \\ \text{अपेक्षित उपयोगिता} \end{array} \right\} = P u(W) + (1-P) u(F) \quad (3)$$

या ठिकाणी $u(W)$ = जिकल्यानंतर मिळणाऱ्या प्रथम क्रमांकाच्या बक्षिसाची अपेक्षित उपयोगिता

$U(F)$ - हरल्यास मिळणाऱ्या उत्तेजनार्थ बक्षिसाची अपेक्षित उपयोगिता

P - जिकण्याची संभाव्यता

$(1-P)$ - हरण्याची संभाव्यता

यावरून

$$\left\{ \begin{array}{l} \text{लॉटरी तिकिटा-} \\ \text{पासूनची अपे-} \\ \text{क्षित उपयोगिता} \end{array} \right\} = (0.6) U(\text{र. } 5,000) + (0.4) U(\text{र. } 10) \\ = 3,000 + 4 \\ = 3,004 \text{ मात्रा}$$

न्यूमन-मॉर्गेन्स्टर्न पद्धतीनुसार 5,000 रुपये आणि 10 रुपये यांची उपयोगिता म्हणून कोणताही अंक घेता येईल. आपण याठिकाणी र. 5,000 ची उपयोगिता = 500 मात्रा आणि र. 10 ची उपयोगिता = 1 मात्रा समजू. यावरून लॉटरी तिकिटाची अपेक्षित उपयोगिता पुढीलप्रमाणे काढता येईल.

$$\left\{ \begin{array}{l} \text{लॉटरी तिकिटाची} \\ \text{अपेक्षित उपयोगिता} \end{array} \right\} = (0.6 \times 500) + (0.4 \times 1) \\ = 300 + 0.4 \\ = 300.4 \text{ मात्रा}$$

लॉटरी तिकिटाच्या अपेक्षित उपयोगितेबरोबर काही निश्चित पैशाच्या बॅरजेची उपयोगिता मोजणे हे न्यूमन-मॉर्गेन्स्टर्न विप्लेषणाचे उद्दिष्ट आहे. यासाठी निश्चितता समकक्ष साधन (certainty equivalent tool) वापरले आहे. 'निश्चितता समकक्ष' ही पैशाची निश्चित बॅरीज असते. अशी पैशाची निश्चित बॅरीज आणि अनिश्चित व धोक्याच्या परिस्थितीत (उदाहरणार्थ, लॉटरी, जुगार) विशिष्ट संभाव्यतेनुसार मिळणारी संभाव्य पैशाची रक्कम या दोहोंत उपभोक्ता तटस्थ असतो.

अशी पैशाची निश्चित रक्कम जोडून काढण्या-

साठी व्यक्तीला काही प्रश्न विचारून तिचे मन जाणून घ्यावे लागते. याठिकाणी वरील उदाहरणाचाच पुन्हा विचार करा. त्यानुसार लॉटरीचे र. 5,000 चे पहिले बक्षिस जिकण्याची संभाव्यता 0.6 आणि हरण्याची संभाव्यता 0.4 आहे. अशा वेळी आपण 'क्ष'ला पुढील प्रश्न विचारा. पैशाच्या कोणत्या निश्चित बॅरजेला आणि वरीलप्रमाणे दिलेल्या किमतीला व संभाव्यतेला असणारे लॉटरी तिकिटा या बाबतीत तो तटस्थ असेल? समजा, उपभोक्त्याने र. 3,000 आणि वरीलप्रमाणे असणारे लॉटरी तिकिटा याबद्दल तो तटस्थ आहे असे उत्तर दिल्यास याठिकाणी याचा अर्थ तो जोपर्यंत या दोन्ही बाबतीत तटस्थ आहे तोपर्यंत लॉटरी तिकिटाची अपेक्षित उपयोगिता ही र. 3,000 च्या उपयोगितेबरोबर असेल. म्हणून -

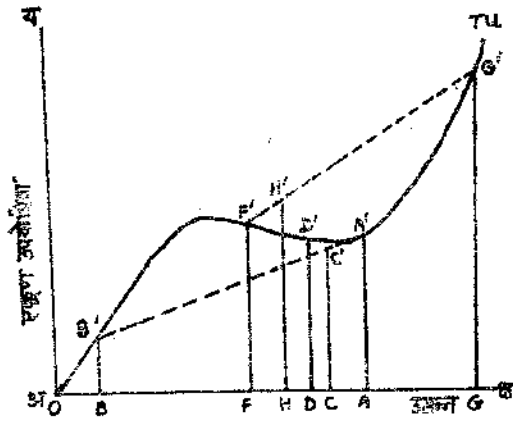
$$\left\{ \begin{array}{l} \text{र. 3,000 ची अपेक्षित} \\ \text{उपयोगिता} \end{array} \right\} = \left\{ \begin{array}{l} \text{लॉटरी तिकिटाची} \\ \text{अपेक्षित उपयोगिता} \end{array} \right\} = P \cdot U(W) + (1-P) \cdot U(F) \dots 4$$

यापूर्वी सोडविलेल्या उदाहरणानुसार, त्या समीकरणात मानलेल्या किमती विचारात घेतल्यास, वरील समीकरणाचे उत्तर 300.4 मात्रा असे येते. अशा प्रकारे व्यक्तिगत उपयोगिता अनुसूची पुढीलप्रमाणे दाखविता येईल.

| | | | |
|---------------------|----|-------|-------|
| रक्कम (रुपये) | 10 | 5,000 | 3,000 |
| उपयोगिता (मात्रा) | 1 | 500 | 300.4 |

याप्रमाणे पैशाच्या वेगवेगळ्या बॅरजा आणि लॉटरी तिकिटाची, जुगाराची वेगवेगळी उदाहरणे घेऊन (म्हणजेच, वेगवेगळ्या संभाव्यता आणि बक्षिसाच्या वेगवेगळ्या रकमा लक्षात घेऊन) आपल्या पद्धतीच्या साहाय्याने उपयोगिता अनुसूची तयार करता येईल.

ही गोष्ट आकृती 1 च्या साहाय्याने अधिक स्पष्ट करता येईल. या आकृतीत उत्पन्नाच्या विविध पातळ्यांना एकूण उपयोगिता किती असेल हे दाखविणारा TU हा वक्र आहे. सुखातीस कोणताही धोका नसताना -



आकृती 1

| | |
|-------------------------|-------------|
| व्यक्तिगत उत्पन्न | = OA मानू; |
| त्यापासूनची उपयोगिता | = AA' असेल; |
| धोका उद्भवल्यास उत्पन्न | = OB होईल; |
| त्यापासूनची उपयोगिता | = BB' असेल. |

जर धोका उद्भवण्याची शक्यता P असेल तर उपभोक्त्याचे संभाव्य उत्पन्न \bar{Y} असेल.

$$\text{आता } \bar{Y} = (P) OA + (1-P) OB \dots 5$$

जर $\bar{Y} = OC$ असेल तर, $\bar{Y} (OC)$ उत्पन्नाचा उपयोगिता CC' असेल; ती $B'A'$ या तुटक रेषांनी दाखविली आहे.

याच वेळी विम्याचा खर्च समजा AD एवढा असेल तर व्यक्तीचे विम्यासह असे हमखास उत्पन्न OD असेल आणि त्याची उपयोगिता DD' असेल. इथे $DD' > CC'$ असल्याने या परिस्थितीत व्यक्तीने विमा निश्चितपणे उतरवावा.

आता OD एवढे निश्चित उत्पन्न असताना (विम्यासह) त्या व्यक्तीने DF एवढ्या किमतीचे लॉटरी तिकीट खरेदी केले तर त्या व्यक्तीचे उत्पन्न OF एवढे होईल. यावेळी त्याची हरण्याची संभाव्यता P' असेल आणि जिंकण्याची संभाव्यता $(1-P')$ असेल तर, जिंकल्यास त्याचे उत्पन्न OG एवढे होईल. अशा प्रकारे विमा व लॉटरीसह त्याचे अपेक्षित उत्पन्न \bar{Y} असेल.

$$\bar{Y} = (P') \cdot OF + (1-P') \cdot OG \dots (6)$$

जर $\bar{Y} = OH$ असेल तर त्यापासूनची उपयोगिता HH' असेल. $HH' > DD'$.

म्हणजेच, हमखास उत्पन्नापासूनच्या उपयोगितेपेक्षा अपेक्षित उत्पन्नापासूनची उपयोगिता जास्त आहे. असे असेल तर उपभोक्त्याने लॉटरीचे तिकीट खरेदी करावे. अशा प्रकारचे स्पष्टीकरण आकृती 1 च्या मदतीने देता येईल.

उपयोगितेचे मूल्यदर्शी पद्धतीने मापन करण्याची न्यूनतम-मॉर्गेन्स्टर्नची पद्धती म्हणजे नव अभिमतपंथीयांचे मूल्यदर्शी विश्लेषणाचे पुनरुज्जीवन आहे अस मात्र निश्चित नाही. कारण वस्तुतः मूल्यदर्शी या शब्दाचा दोन्ही विवेचनातील अर्थ वेगळा आहे. नवअभिमत-पंथी यांनी त्यांच्या मूल्यदर्शी उपयोगितेत वस्तु व सेवा-विषयीची उपभोक्त्याची शारीरिक जाणीव मोजण्याचा प्रयत्न केला आहे, तर न्यूनतम-मॉर्गेन्स्टर्न पद्धतीत वस्तु व सेवांमधील उपभोक्त्याची शारीरिक जाणीव व मोजता उपभोक्ता धोका व अतिशुचिततेच्या परिस्थितीत पर्यायांची निवड कशी करेल आणि यावेळी त्याला पैसाची उपयोगिता किती असेल याचे मापन केले आहे. विशेषतः धोका व अनिश्चिततेच्या परिस्थितीत निवड करताना त्याला मिळणाऱ्या पैसाच्या उपयोगितेचे मापन करणे हा या विश्लेषणाचा हेतू आहे. म्हणूनच बोमॉल यांच्या मते, न्यूनतम-मॉर्गेन्स्टर्न उपयोगिता निर्देशांक (utility index) हा एका विशिष्ट अर्थाने मूल्यदर्शी असून त्याचा हेतू भविष्य कथन करण्यासाठी उपयोग करणे हा आहे. न्यूनतम मॉर्गेन्स्टर्न उपयोगिता अनुसूचीचा हेतू कोणत्याही प्रकारची अंतर्दृष्टी समाधानाची तीव्रता (introspective pleasure intensity) मोजण्याची नाही. म्हणूनच त्यांनी मांडलेल्या झूट सिद्धान्तात उपभोक्त्याच्या जाणिवेचे सामर्थ्य मोजण्याची किंचितही आवश्यकता नाही. थोडक्यात, खेळाडूच्या अनुपस्थितीत असंख्य धोका-दायक पर्यायांतून कशाची निवड खेळाडू करेल याचे मोजमाप किंवा अंदाज करता यावेत या हेतूने ही उपयोगिता मापनाची पद्धती तयार केली आहे. केवळ उपभोक्ता वर्तणुकीचाच विचार झूट सिद्धान्ताद्वारे करता येत नसून अल्पजनाधिकारी बाजारात विक्रे-

त्यांची वर्तणूक कशी असेल याचा अभ्यासही द्रुत सिद्धान्ताद्वारे करता येतो.

न्यूमन-मॉर्गेन्स्टर्न विश्लेषण केवळ संकल्पनात्मक असले तरी ते हिव्स, सॅम्युअल्सन यांच्याप्रमाणे केवळ पसंती या एकाच कृतीवर आधारित वसून ते असंख्य निरीक्षणांवर आधारित आहे; तसेच ते नियंत्रित प्रयोगांनी सिद्ध करूनही दाखविता येते. उपभोक्ता निवडीचे काही किमान आकारातील नमुन्यांच्या आधारे आपण वारंवार निरीक्षण केले तर काहीतरी सुसंगती प्रस्थापित करता येते आणि संख्याशास्त्रीय पसंती परिकल्पना (statistical preference hypothesis) तयार होते. अशा प्रकारे हा सिद्धान्त तटस्थेची संकल्पना स्वीकारतो, पण एक मात्र घटना सुसंगतीची (single event consistency) आवश्यकता धुडकावून लावतो. म्हणजेच दुर्बल पण सुसंगत पसंतीचा हा सिद्धान्त आहे. दुसरा एखादा पर्याय न निवडण्यात काही धोका आहे. म्हणजे सध्याची निवड खात्रीने महत्तम समाधान देणारी असेलच असे नाही. अनिश्चितता या गृहीतावर (म्हणजेच, उपभोक्त्याच्या द्विधा मनःस्थितीवर, ठाम भूमिकेवर नव्हे) हा सिद्धान्त आधारित आहे.

नवअभिमत विचारप्रवाह आणि न्यूमन-मॉर्गेन्स्टर्न यांची मांडणी पूर्णतः वेगळी असली तरी उपयोगितेचे संगणनात्मक विश्लेषण करून, म्हणजेच उपयोगिता भोजता येण्याची शक्यता गृहीत धरून, त्यांनी उपयोगितेचे नवअभिमत विश्लेषण अधिकच दृढ केले आहे असे म्हणता येईल. तसेच धोका पत्करणाच्या व्यक्तींचा विचार अर्थशास्त्रात करून अर्थशास्त्राच्या व्याप्तीत बरीच भर टाकली आहे हे निश्चित.

सिद्धान्तातील उणीवा

अनेक दृष्टिकोनातून हे विश्लेषण श्रेष्ठ ठरत

असले तरी त्यात काही उणीवा आहेत; त्या पुढील-प्रमाणे सांगता येतील.

- 1 प्रत्येक उपभोक्त्याजवळ धोका व अनिश्चिततेच्या विविध पर्यायांतून निवड करण्यासाठी सविस्तर व संपूर्ण अशी पसंती अनुसूची असणे आवश्यक आहे. ही गोष्ट अशक्य वाटते.
- 2 उपभोक्त्याच्या दैनंदिन निर्णयात 'धोका' हा घटक महत्त्वपूर्ण भूमिका बजावत नाही.
- 3 काही लोक द्रुत खेळताना किंवा लॉटरी तिकीट घेताना उपयोगितेतील अपेक्षित वाढ = उपयोगितेतील अपेक्षित घट वगैरेसारखा कोणताही समतोल लक्षात न घेता किंवा $HH' > DD'$ असा कोणताही हिशोब न करता केवळ आनंद मिळविण्यासाठी द्रुत खेळतात किंवा तिकीट घेतात याचा विचार हा सिद्धान्त करत नाही.

याप्रमाणे काही उणीवा या सिद्धान्तात असल्या तरी या विवेचनाच्या विकासास बराच वाव आहे असेच म्हणता येईल. म्हणूनच त्यानंतर न्यूमन-मॉर्गेन्स्टर्नच्या मूल्यदर्शी उपयोगितेवर आधारित (अ) फ्रीडमन-सॅव्हेज परिकल्पना आणि (आ) मार्कोवित्झची परिकल्पना अशा उपभोक्ता वर्तणुकीचे अधिक स्पष्टीकरण देणाऱ्या दोन परिकल्पना निर्माण झाल्या आहेत. तसेच डब्ल्यू. ई. आर्मस्ट्रांग यानी आपले सीमान्तिक पसंती विश्लेषण मांडून मूल्यदर्शी उपयोगिता विश्लेषण पुन्हा प्रस्थापित करण्याचा प्रयत्न केला आहे.

□ □

आर्थिक वार्ता

1

मु. गो. भानुशाली *

रेल्वे वाहतूक दर सुधारणा समितीचा अहवाल

रेल्वे माल वाहतूक दर आणि प्रवासी वाहतूक दर यात सुधारणा सुचविण्यासाठी रेल्वे मंत्रालयाने डी. एन. मन्जुन्देच्या यांच्या अध्यक्षतेखाली डिसेंबर, 1991 मध्ये एक समिती नेमली होती. समितीने आपला अहवाल जानेवारी, 1994 मध्ये सादर केला. त्यातील प्रमुख शिफारसी पुढीलप्रमाणे आहेत.

(1) रेल्वेच्या वार्षिक योजनेत केल्या जाणाऱ्या गुंतवणुकीपैकी एकतृतीयांश गुंतवणूक अर्थसंकल्पी तर-तुदीतून केली जावी.

(2) रेल्वे अर्थसंकल्पात माल वाहतुकीच्या दरात केलेल्या वाढीव्यतिरिक्त दर टन माल वाहतुकी-मागे दोन रुपये अधिभार लावावा. त्यामुळे दरवर्षी होणाऱ्या अपेक्षित 35 कोटी टन माल वाहतुकीमुळे 70 कोटी रुपयांनी रेल्वेचे उत्पन्न वाढेल.

(3) वाहतुकीच्या स्वरूपाचा आणि अंतराचा विचार न करता प्रत्येक प्रवर्गामागे एक रुपया विकास अधिभार असूळ करावा.

(4) रेल्वेने आपला सामाजिक परिव्यय कमी करावा.

(5) रेल्वेने विशेष विपणन अभियान सुरू करण्यासाठी किमान पंचवीस अपारंपरिक वस्तूंची निवड करून त्या वस्तूंच्या वाहतुकीवर भर द्यावा.

(6) निविष्टी परिव्यय आणि प्राप्ती सुधार-ण्यासाठी कार्यात्मक परिव्यय गुणक (operating cost ratio) कमी करावा.

* अर्थशास्त्राचे निवृत्त प्राध्यापक आणि साहायक संपादक, 'अर्थसंवाद'.

जानेवारी-मार्च 1994, खंड 17, अंक 4

351

(7) इंदिरा विकास पत्राच्या धर्तीवर रेल्वेला विकास रोखे काढण्यास शासनाने परवानगी द्यावी.

(8) रेल्वेने उत्पादन आणि सेवाक्षेत्रात खाजगी क्षेत्राबरोबर संयुक्त प्रकल्प उभे करण्यास प्रोत्साहन द्यावे.

(9) अती मानासलेल्या भागातील आणि तोटा येणाऱ्या रेल्वे शाखा मार्गावर रेल्वे सुविधा विकसित करण्यासाठी परिषदाचा काही भाग राज्य सरकारांनी सोसावा.

(10) रेल्वे प्रशासन आर्थिकदृष्ट्या स्वयंविदाही (viable) करण्याच्या दृष्टीने श्रमिकांची संख्या दोन टक्क्यांनी कमी करावी.

येत्या दहा वर्षांत रेल्वेचे जाळे विकसित करण्यासाठी नव्वद हजार कोटी रुपयांची जरूरी असेल असा समितीचा अंदाज आहे.

2

गुंतवणूक-ह्रास समितीचा अहवाल

नवीन आर्थिक धोरणाचा भाग म्हणून राजकोषीय तूट कमी करण्यासाठी तसेच सरकारी उपक्रमांचे खाजगीकरण करावे म्हणून शासनाने सरकारी उपक्रमांतील गुंतवणुकीचा ह्रास (disinvestment) करण्याचे ठरविले. गुंतवणूक-ह्रास करण्याची कसोटी तसेच पद्धती आणि तत्संबंधी इतर बाबींसंदर्भात शासनाला शिफारशी करण्यासाठी केंद्र सरकारने 26 फेब्रुवारी, 1992 रोजी व्ही. कृष्णमूर्ती यांच्या अध्यक्षतेखाली एक समिती नेमली. नोव्हेंबर, 1992 मध्ये या समितीचे सी. रंगराजन यांच्या अध्यक्षतेखाली पुनर्गठन करण्यात आले. समितीची कार्यकक्षा खालीलप्रमाणे होती.

(1) सरकारी क्षेत्रातील उपक्रमांतील गुंतवणूक-ह्रास करण्यासाठी उपक्रमांच्या निवडीचे निकष ठरविणे.

(2) अशा उपक्रमांतील भागभांडवलाच्या गुंतव-

णूक-ह्रासाचे प्रमाण ठरविण्याच्या बाबतीत सल्ला देणे.

(3) गुंतवणूक-ह्रासासाठी परस्पर निधी (mutual funds), बँकेतर वित्तीय संस्था, बँका, कर्मचारी, भारतीय गुंतवणूकदार, अनिवासी भारतीय, परदेशी गुंतवणूकदार संस्था इत्यादींचा समावेश असलेले लक्ष्य ग्राहकवर्ग निर्देशित करणे.

(4) असा गुंतवणूक-ह्रास सार्वजनिक देकार अथवा खाजगी बोलीने करावा याची कार्यपद्धती ठरविण्यासंबंधी सूचना करणे.

(5) सरकारी क्षेत्रातील उपक्रमांच्या साधारण भागांच्या (equities) मूल्यांकनाची कसोटी ठरविणे.

(6) गुंतवणूक-ह्रास योजनेशी संबंधित असलेल्या बाबींवर शिफारशी करणे.

भारताने 1991-92 मध्ये 32 सरकारी उपक्रमांमधील 3,038 कोटी रुपयांचा गुंतवणूक-ह्रास केला. आठ सरकारी उपक्रमांच्या भागांच्या विक्रीसाठी जाहिरात देऊन निविदा मागविण्यात आल्या. वाणिज्य बँकांच्या (commercial banks) शिफारशीनुसार किमान आरक्षित मूल्य ठरवून बोली स्वीकारण्यात आल्या. भारतात सरकारी उपक्रमांच्या भागांचे फारसे व्यवहार होत नाहीत; त्यांच्या व्यवहारांचा इतिहासही नाही. 1992-93 मध्ये बहुतेक सर्व सरकारी उपक्रमांच्या भागांची भागवाजारात नोंदणी झालेली आहे. या गोष्टी विचारात घेऊन समितीने आपल्या अहवालात गुंतवणूक-ह्रासाची उद्दिष्टे खालीलप्रमाणे विशद केली आहेत.

(1) विकासात्मक कार्यांच्या आणि सामाजिक दायित्वाच्या अर्थसंकल्पी गरजा भावफुगबटाव्यतिरिक्त स्त्रोतातून पूर्ण करण्यासाठी वित्तीय साधनांची जुळणी करणे.

(2) शासनाचे भविष्यकालीन दायित्व कमी करून उत्पन्नप्रवाह वाढविण्याच्या दृष्टीने राजकोषीय तूट कमी करणे.

(3) सरकारी उपक्रमांद्वारे पुरविल्या जाणाऱ्या

सु. गो. भानुशाली *

रेल्वे वाहतूक दर सुधारणा समितीचा अहवाल

रेल्वे माल वाहतूक दर आणि प्रवासी वाहतूक दर यात सुधारणा सुचविण्यासाठी रेल्वे मंत्रालयाने डी. एन. नन्जुन्दप्पा यांच्या अध्यक्षतेखाली डिसेंबर, 1991 मध्ये एक समिती नेमली होती. समितीने आपला अहवाल जानेवारी, 1994 मध्ये सादर केला. त्यातील प्रमुख शिफारसी पुढीलप्रमाणे आहेत.

(1) रेल्वेच्या वार्षिक योजनेत केल्या जाणाऱ्या गुंतवणुकीपैकी एकतृतीयांश गुंतवणूक अर्थसंकल्पी तर-तुदीतून केली जावी.

(2) रेल्वे अर्थसंकल्पात माल वाहतुकीच्या दरात केलेल्या वाढीव्यतिरिक्त दर टन माल वाहतुकी-मागे दोन रुपये अधिभार लावावा. त्यामुळे दरवर्षी होणाऱ्या अपेक्षित 35 कोटी टन माल वाहतुकीमुळे 70 कोटी रुपयांची रेल्वेचे उत्पन्न वाढेल.

(3) वाहतुकीच्या स्वरूपाचा आणि अंतराचा विचार न करता प्रत्येक प्रवाशांसाठी एक रूपाचा विकास अधिभार बसू करवा.

(4) रेल्वेने आपला सार्वजनिक परिव्यय कमी करावा.

(5) रेल्वेने विशेष विषयाने अभियान सुरू करण्यासाठी किमान पंचवीस अपारंपरिक वस्तूंची निवड करून त्या वस्तूंच्या वाहतुकीवर भर द्यावा.

(6) निविष्टी परिव्यय आणि प्राप्ती सुधारण्यासाठी कार्यात्मक परिव्यय गुणक (operating cost ratio) कमी करावा.

* अर्थशास्त्राचे निवृत्त प्राध्यापक आणि साहायक संपादक, 'अर्थसंवाद'.

वस्तू आणि सेवांची प्रत सुधारून आणि परिव्यय कमी करून त्यांची स्पर्धात्मकता वाढविणे आणि त्याद्वारे अर्थव्यवस्थेची कार्यक्षमता सुधारणे.

(4) भारतातील वर्धनक्षम भांडवल बाजारात मुक्तपणे आणि मोठ्या प्रमाणावर सहभागी होण्यासाठी तसेच या सरकारी उपक्रमांच्या व्यवस्थापनात गतिशीलता आणण्यासाठी त्यांची कार्यक्षमता सुधारणे.

(5) औद्योगिक धोरणाच्या विकासाभिमुख तसेच तंत्रविषयक गरजांबरोबर मिळतीजुळती नियंत्रणाची व मालकीची प्रणाली निर्माण करणे.

ही उद्दिष्टे साध्य करण्याच्या दृष्टीने समितीने गुंतवणूकऱ्यांच्या मर्यादा सूचित करून त्या मर्यादा सांभाळून गुंतवणूकऱ्यांसासंबंधीच्या आपल्या शिफारशी सहा भागात दिल्या आहेत. त्यांचा तपशील पुढे दिला आहे.

(अ) गुंतवणूक मर्यादा ठरविण्याची तत्त्वे

(1) औद्योगिक धोरणाला अनुसरून उपक्रमात अथवा कार्यात अपेक्षित सरकारी मालकीची पातळी ठरवून मध्यम मुदतीच्या (उदाहरणार्थ, पाच वर्षे) गुंतवणूकऱ्यांसाठी लक्ष्य ठरविणे.

(2) खाली दिलेल्या पूर्वतयारीची पूर्ण खातरजमा करून मगच गुंतवणूकऱ्यांसाठी लक्ष्यमर्यादा अमलात आणायची.

(3) व्यवस्थापनावरील नियंत्रण राखण्यासाठी सरकारी क्षेत्रासाठी संरक्षित असलेल्या उपक्रमांतील शासनाची गुंतवणूक 51 टक्के असावी. व्यूहात्मक कारणांसाठी उपक्रमाचे स्वतंत्र अस्तित्व टिकवावयाचे असेल तेथे आणि/अथवा बाजारात उपक्रमाचा प्रबल हिस्सा असेल तेथे अथवा अपवादात्मक उपक्रमांच्या बाबतीत शासनाची गुंतवणूक 26 टक्के असावी. इतर उपक्रमांमधील गुंतवणूक पूर्ण विकून टाकावी.

(4) सरकारी मालकीसाठी संरक्षित असल्या- शिवायच्या इतर उपक्रमांतील सरकारी गुंतवणूक तशीच

काही कारणे असल्याशिवाय चालू ठेऊ नये. या उपक्रमांतील गुंतवणूक सरकारने मालक म्हणून न राखता गुंतवणूकदार म्हणून राखावी. केवळ सरकारचे नियंत्रण हवे म्हणून गुंतवणूक न राखता उपक्रमाची संभाव्य प्रगती आणि ज्यादा लाभाची अपेक्षा विचारात घेऊन उज्ज्वल भवितव्य असलेल्या उपक्रमांत सरकारी गुंतवणूक 26 टक्क्यांपेक्षा जास्त असावी. समयोचित वेळी जास्तीत जास्त किमतीला गुंतवणूकऱ्यांस करण्याचा प्रयत्न असावा.

सरकारी मालकीसाठी संरक्षित असलेल्या उपक्रमांतील गुंतवणूकऱ्यांस 49 टक्क्यांपर्यंत आणि इतर उपक्रमांत तो 74 टक्क्यांपर्यंत असावा. गुंतवणूकऱ्यांसाठी पातळी गाठण्यासाठी वर्षेभार अलवचिक लक्ष्यमर्यादा निश्चित करण्याची जरूरी नसली तरी कार्ययोजना तयार करणे जहरीचे आहे.

(आ) गुंतवणूक मर्यादा

या शिफारशीच्या अनुषंगाने गुंतवणूकऱ्यांस मर्यादा खालीलप्रमाणे सुचविण्यात आली आहेत.

(1) उपक्रमाच्या सर्वसाधारण सभेत आणलेले महत्वाचे ठराव मंजूर करून घेण्याच्या दृष्टीने 26 टक्के गुंतवणूक पुरेशी आहे. प्रभावी नियंत्रणासाठी ती 51 टक्के आणि पूर्ण नियंत्रणासाठी 100 टक्के असावी.

(2) सरकारची गरज, भागभांडवल बाजारातील परिस्थिती आणि उपक्रमाची तयारी या गोष्टी विचारात घेता वर निर्देश केलेल्या गुंतवणूक मर्यादांच्या मधील गुंतवणूक पातळी ठरविणे ठराविक उपक्रमांच्या अथवा उपक्रमगटांच्या बाबतीत आवश्यक ठरेल.

(3) गुंतवणूकऱ्यांस करण्यापेक्षा लोकांच्या सहभागाने भागभांडवलाचा पाया विस्तृत करताना सरकारचा आणि त्या उपक्रमाचा लाभ होईल अशा प्रकारे सरकारी मालकीची पातळी ठरवावी.

(4) सरकारच्या मालकीची लक्ष्य पातळी गाठण्याच्या दबावाखाली गुंतवणूकऱ्यांस केला जात नाही याचे सतत मूल्यमापन केले जावे. त्यापेक्षा प्रत्येक

गुंतवणूकऱ्हासाच्या हप्त्यातून शासनाचा लाभ होईल याकडे लक्ष दिले जावे.

(इ) गुंतवणूकऱ्हास करताना उच्चलावघाची पाउले

(1) सरकारी उपक्रम व्यवसाय संस्था (Company) नसल्यास तिचे रूपांतर एका किंवा एकापेक्षा जास्त व्यवसाय संस्थांत करावयाचे काय ते ठरविणे. अशा उपक्रमाची भाग आणि कर्ज स्वरूपातील भांडवल-रचना निश्चित करणे. अशा क्षेत्रासाठी स्वतंत्र आयोग नेमण्याची आवश्यकता असल्यास आयोगाची स्थापना करणे.

(2) विस्तार, आधुनिकीकरण अथवा तांत्रिक सहकार्यांच्या अमलात आणल्या जात असलेल्या गुंतवणूक योजनांचे प्राक्कलन करणे.

(3) ज्या उपक्रमांचा संचित निधी वसूल झालेल्या भाग भांडवलाच्या तुलनेत खूप जास्त आहे तेथे सरकारला अधिलाभांश भाग देऊन भांडवलीकरण करणे. त्यानंतर भाग-कर्ज रचनेचा आढावा घेणे. ज्या उपक्रमांचे कर्ज प्रमाणाबाहेर जास्त आहे त्यांच्या कर्जांचे भाग भांडवलात रूपांतर करून अथवा इतर मार्गांनी कर्जाचे ओझे कमी करून भाग भांडवल पाया भांडवल बाजाराला आकर्षक वाटेल अशा पातळीवर आणून ठेवणे.

(4) सरकारी उपक्रमांसाठी पुरेशी साधनसंपत्ती गोळा करण्यासाठी परिवर्तनीय रोखे विक्रीला काढण्याची शक्यता अजमावणे.

(5) वर नमूद केलेल्या गोष्टींच्या अनुषंगाने भाग भांडवलाची इष्ट पातळी आणि त्यातील सरकारच्या मालकीची लक्ष्य पातळी ठरविणे.

(6) सरकारी उपक्रम, सार्वजनिक उपयोगिता आणि वित्तीय संस्था तसेच एक सरकारी उपक्रम आणि दुसरा सरकारी उपक्रम यांच्यातील परस्परांतील मोठ्या थकवाकींच्या तडजोडीचे मार्ग आणि लेखापद्धती निश्चित करणे.

(7) उपरिनिर्दिष्ट पूर्वतयारीची पूर्तता करण्या-करिता प्रत्येक उपक्रमाला मदत करण्यासाठी व्यापारी बँकेची नियुक्ती करणे.

(8) पुढील गुंतवणूकऱ्हास करण्यापूर्वी गुंतवणूक-दारांमध्ये प्रत्येक सरकारी उपक्रमाची उज्वळ प्रतिमा निर्माण करण्याच्या दृष्टीने अनुकूल बाबींची जाहिरात करून उपक्रमाला बाजार अनुकूलता प्राप्त करून देणे.

(ई) गुंतवणूकऱ्हासाची कार्यपद्धती

1991-92 मध्ये प्रथमच गुंतवणूकऱ्हास केला जात असल्यामुळे भागांचे एकत्रीकरण करणे, वेग-वेगळ्या सरकारी उपक्रमांचे गट करणे आणि परस्पर निधींच्या अनुकूलतेसाठी गुंतवणूकऱ्हास मर्यादित करणे आदी गोष्टी करण्यात आल्या. 1992-93 मध्ये कमाल लाभ मिळविण्यासाठी मोठ्या ग्राहकवर्गाला भागांची विक्री उपक्रमानुसार करण्यात आली. वेगवेगळ्या देशात सरकारी उपक्रमांमधील गुंतवणूकऱ्हास करताना योज-ण्यात आलेल्या विविध पद्धती, त्यांचे गुणदोष आणि त्या अवलंबिताना आलेल्या अनुभवांचा विचार करता समितीने खालील पद्धतींची शिफारस केली आहे.

(1) सर्वसाधारण बाजार परिस्थितीत सरकारी उपक्रमांच्या भागांची वराच काळपर्यंत योग्य किंमत प्रस्थापित झाल्यावर आणि उपक्रमाने गुंतवणूकऱ्हासाची पूर्वतयारी पूर्ण केल्यावर निश्चित किंमत पद्धती (fixed price method) अवलंबिणे योग्य होईल कोणत्याही परिस्थितीत भांडवल बाजारातर्फे विस्तृत भाग भांडवल पाया निर्माण करण्यासाठी 'निश्चित किंमत पद्धती'चे अवलंबिली पाहिजे.

(2) इतर सर्व परिस्थितीत जास्तीत जास्त खोलीदारांचा सहभाग असलेली लिलाव पद्धती अंगी-कारावी.

(3) गुंतवणूकऱ्हासाची कार्यपद्धती विकसित करण्यात संबंधित सरकारी उपक्रमाचा सततचा सहभाग आणि त्यासाठी नियुक्त करण्यात आलेल्या वाणिज्य बँकेचे सहकार्य अपेक्षित आहे. प्रत्यक्षात गुंतवणूक-

ह्यासाठी योजना आणि तिची अमलबजावणी उपक्रम-
वार केली जावी; उपक्रमांच्या गटवार नव्हे.

(4) बाजारातील संधीचा परिणामकारक आणि कार्यक्षतेने लाभ उठविता यावा म्हणून संबंधित उप-
क्रमाला वाणिज्य बँक अथवा इतर मध्यस्थ निवडण्याचे
स्वातंत्र्य असावे.

(5) जे उपक्रम कर्मचाऱ्यांना चालवावयास
द्यावयाचे आहेत त्या उपक्रमांतील गुंतवणूक-
ह्यासाठी कार्यपद्धती नव्याने, पण चर्चेच्या माध्यमातून, ठरवावी
लागेल.

(6) सरकारी उपक्रमाचे भाग अस्तित्वात अस-
लेल्या सहयोग्याला देताना, भाग व तंत्र यांची सांगड
व्युहात्मक मुद्दे लक्षात घेऊनच केली जावी. अशा वेळी
सहयोग्याची निवड, त्याला देऊ केलेले भाग, त्याच्या
अटी आणि वेळ या सर्व गोष्टी खाली दिलेल्या वस्तु-
निष्ठ कसोट्यांनुसार ठरव्याव्या लागतील. त्या
कसोट्या अशा : नवीन तंत्रविज्ञानाची उपलब्धता,
निर्यात उलाढाल वाढण्याची शक्यता. आणि तिसऱ्या
देशात उपक्रम प्रस्थापित करण्याची शक्यता. अशा
गुंतवणूक-ह्यासाठी विशिष्ट कार्यपद्धती अवलंबावी
लागेल.

(7) धारक व्यवसाय संस्था आणि बहुवस्तु
व्यवसाय संस्था यामधील गुंतवणूक-ह्यासाठी कार्यपद्धती
अशीच असली तरी संबंधित उपक्रमाने पद्धती विकसित
करण ती उत्साहाने अमलात आणली पाहिजे.

(8) शासन, संबंधित सरकारी उपक्रम आणि
भागवाजार या तिघांच्या गरजा पूर्ण करण्याच्या दृष्टीने
गुंतवणूक-ह्यास कार्यपद्धतीमध्ये ह्यासाठी वेळ ठरविताना
आणि मध्यस्थ निवडताना उपक्रमनिहाय (enterprise)
specific) दृष्टिकोनाची आवश्यकता आहे.

(9) गुंतवणूक-ह्यासाठी होणारा परिव्यय
निश्चितपणे ठरविला पाहिजे आणि तो योग्य असल्याची
खातरजमा करून घेतली पाहिजे.

गुंतवणूक-ह्यासाठी गोळा झालेल्या रकमेपैकी दहा

टक्के रक्कम त्या सरकारी उपक्रमातील आधुनिकी-
करणाच्या आणि / अथवा विस्तारीकरणाच्या कार्य-
क्रमासाठी उपलब्ध करून द्यावी. त्यामुळे उपक्रमाला
गुंतवणूक-ह्यासाठी कमाल आय मिळविण्यात उत्साह
वाटेल. उपक्रमाला असलेले विदेशी कर्जाचे ओझे कमी
करण्याच्या दृष्टीने अशा कर्जाचे चर्चेने ठरविलेल्या
भागाच्या निश्चित किमतीला रूपांतर करावे. त्यामुळे
एका बाजूला व्याजाचे ओझे कमी होईल आणि त्याच-
बरोबर दुसऱ्या बाजूला भाग भांडवलाचा पाया विस्तृत
होईल.

(उ) सरकारी उपक्रमांच्या भागांच्या मूल्य- मापनाची कसोटी

भागांचे मूल्यमापन पूर्वी भांडवल विक्री नियं-
त्रकाकडून (Controller of Capital Issues)
केले जात असे. हे पद आता अस्तित्वात नाही. भागांच्या
मूल्यमापनासाठी तीन पद्धती वापरल्या जातात :
निव्वळ जिद्दी मूल्य पद्धती (Net Assst Value
Method), लाभप्रदता मूल्य पद्धती (Profit-
earning Capacity Value Method) आणि
कसरित रोख प्रवाह पद्धती (Discounted Cash-
Flow Method). पण भारतीय अर्थव्यवस्थेत सर-
कारी उपक्रमांचे स्थान, भूमिका आणि कार्य विशिष्ट
असल्यामुळे या पारंपरिक पद्धतीपैकी कोणतीही पद्धती
भागांच्या मूल्यमापनासाठी उपयोगी पडणार नाही.
शिवाय भागांचे मूल्यमापन करणे ही अवघड प्रक्रिया
आहे. म्हणून भागांचे अंतर्गत मूल्य निश्चित करण्यासाठी
समितीने खालील शिफारशी केल्या आहेत.

(1) वर उल्लेखिलेल्या भाग मूल्यमापनाच्या
तीन पारंपरिक पद्धतीपैकी 'कसरित रोख प्रवाह पद्धती'
जास्त योग्य आहे. परंतु ती सर्वात अवघड आहे.

(2) जमीन, इमारती यासारख्या उत्पन्न न
देणाऱ्या जिद्दीच्या विक्रीला असलेला वाढ आणि
मर्यादा तसेच श्रमशक्तीचे सुसुत्रीकरण यांचे निश्चित
निव्वारण केले पाहिजे.

(3) उपक्रमांच्या भविष्यातील लाभप्रदतेवर
सरकारी धोरणाचा होणारा परिणाम विचारात घ्यावा

लागेल. गुंतवणूकदारांना भाग खरेदीकडे आकर्षित करून घेण्यापेक्षा उपक्रमाच्या आर्थिक कार्यक्षतेवर होणारा परीणाम विचारात घेऊन घोरणाच्या सातत्या-बद्दल जनतेला विश्वास दर्शवावा लागेल.

(4) सरकारी उपक्रमांच्या भूतकाळातील कार्यावरील सामाजिक संरोधांचा परिणाम आणि जमिनीसारख्या सुविधा सरकारी उपक्रमांना अल्प किमतीत उपलब्ध करून दिल्याचे लाभ निश्चित करून गुंतवणूकदारांपुढे सादर करावे लागतील.

गुंतवणूकदारांची समज विचारात घेऊन भागांचे मूल्य ठरविण्यासाठी खालील गोष्टी विचारात घ्याव्या लागतील.

(5) सरकारी उपक्रमांसारखे उत्पादन करणाऱ्या व्यवसाय संस्थांच्या भागांचे बाजारातील प्रचलित मूल्य, नफा मिळविण्याची संभाव्य पात्रता, उपक्रमाचा बाजारातील हिस्सा, जिदगीचे मूल्य यासारख्या घटकांचा विचार प्रत्येक उपक्रमाच्या संदर्भात पृथक्पणे करावा लागेल त्यासाठी वाणिज्य बँकेचे साहाय्य घेणे ज़रूरीचे आहे.

(6) गुंतवणूकऱ्यांच्या उद्देशपत्रकात सरकारी उपक्रम आणि वाणिज्य बँकेने उपक्रमाच्या सर्व अनुकूल घटकांचा विस्ताराने उल्लेख केला पाहिजे.

(7) सरकारी उपक्रमांचे भाग भांडवल बाजारात सादर करताना उपक्रमाच्या कार्याची मुख्य शाखा आणि त्या वेळेला गुंतवणूकदारांची ठराविक उद्योगाला असलेली पसंती यांचा मेळ घालण्याचा प्रयत्न केला पाहिजे.

(8) व्यवस्थापनाची बदललेली प्रवृत्ती आणि इतर संबंधित अनुकूल घटकांचा उपक्रमाच्या कार्यक्षतेवर होणाऱ्या लाभदायक परिणामांचा उल्लेख ज्ञापन (memorandum) सादर करताना आणि गुंतवणूकदारांना समजाऊन सांगताना कटाक्षाने केला पाहिजे.

(9) पुढे येणाऱ्या गुंतवणूकऱ्यांच्या प्रस्ताव

सुकरतेने मार्गी लागवेत. भागांच्या किमती अकारण कमी ठेवल्या आहेत असा आक्षेप येणार नाही या तऱ्हेने गुंतवणूकऱ्यांसाठी लोकांना भागांचा देकार देताना भागांच्या किमती निश्चित कराव्यात.

(ऊ) गुंतवणूकऱ्यांसाठी लक्ष्य ग्राहक वर्ग

खालील प्रकारचा ग्राहक वर्ग गुंतवणूकऱ्यांस सामावून घेऊ शकेल.

(1) परस्पर निधी, वित्तीय संस्था, वाणिज्य बँका, दलाल, संबंधित सरकारी उपक्रमातील सेवक, भारतीय गुंतवणूकदार, अनिवासी भारतीय हे मुख्य ग्राहक होत. प्रत्यक्षातील भाग हस्तांतरण जास्तीत जास्त आणि विविध घटकांत होणे ज़रूरीचे आहे. म्हणून गुंतवणूकऱ्यांस ठराविक ग्राहकगटापुरता सीमित ठेऊ नये.

(2) उपक्रमातील सेवकांना अग्रक्रमाने भाग देताना त्यावर मर्यादा असावी. प्रत्येक सेवकाच्या बाबतीत ती 200 भाग आणि एकूण सेवकांची धारणमर्यादा एकूण भांडवलाच्या पाच टक्के इतकी असावी. सल्लागार संस्थेच्या बाबतीत ही एकूण मर्यादा, सेवकाच्या अंतर्गत मर्यादेसह, 20 टक्के असावी. उपक्रमाचा कार्यव्यवहार सेवक घेणार असतील तर या गोष्टी वाटाघाटीने ठरवाव्यात.

(3) अनिवासी भारतीयांना गुंतवणूकमर्यादा असावी. उपक्रमातील विदेशी गुंतवणूकीची मर्यादा ठरवावी. त्यांच्या बाबतीत खाजगी व्यवसाय संस्थांच्या बाबतीतील मर्यादा ग्राह्य मानता येईल.

(4) सरकारने धारण केलेल्या भांडवलापैकी काही भाग विदेशी संस्था गुंतवणूकदारांसाठी राखून ठेवण्याचा विचार विदेशी संस्थांचा भारतीय भांडवल बाजारातील सहभाग वाढल्यावर करता येईल.

(5) सरकारी उपक्रमामध्ये तांत्रिक सहयोगी व्यवसाय संस्थेला भाग धारण करू देणे हे विस्तार आणि आधुनिकीकरणाच्या दृष्टीने योग्य ठरेल. प्रचलित औद्योगिक घोरणान्वये भारतीय व्यवसाय संस्थांमध्ये विदेशी भागधारण 51 टक्क्यांपर्यंत ठेवण्याची मुभा

आहे. विदेशी भागधारकांना त्याच वस्तू उत्पादन करण्यासाठी नवीन व्यवसाय संस्था स्थापन करण्यास प्रोत्साहन देण्यापेक्षा, त्या क्षेत्रात कार्य करणाऱ्या सरकारी उपक्रमात भागधारण करू देणे जास्त श्रेयस्कर ठरेल. सरकारी उपक्रमाला यातून दोन लाभ मिळतील. एक म्हणजे, विदेशी भागधारकांकडून तांत्रिक सहकार्यात सातत्य राहून व्यवस्थापकीय सहभाग नव्याने प्राप्त करून घेता येईल. दुसरे, जागतिक बाजारात आपले अस्तित्व सिद्ध करण्यासाठी विदेशी सहयोग्यांच्या सहकार्याने अस्तित्वात असलेल्या संयंत्राचा आणि इतर सुविधांचा पूर्ण वापर करून घेता येईल.

(6) ठराविक ग्राहकगटाच्या भागधारणेवर मर्यादा असेल. सरकारने मंजूर केलेल्या अटीवर विदेशी व्यवसाय संस्थांना ज्या सरकारी उपक्रमांत व्यूहात्मक सहभाग दिला आहे अशा व्यवसाय संस्था वगळता इतर उपक्रमांत विदेशी भागधारण 24 टक्क्यांपेक्षा जास्त असू नये.

या तत्वांच्या आधारे समिती खालील ग्राहकवर्ग निवडण्याची शिफारस करते.

(ऊ. 1) ज्या उपक्रमांच्या बाबतीत लिलाव-पद्धती अवलंबिली आहे, तेथे ग्राहकगट खालीलप्रमाणे असावा.

(1) सर्वसाधारण लोक

(2) परस्पर निधी

(3) अनिवासी भारतीय आणि विदेशी गुंतवणूकदार. यापैकी कोणत्याही गटासाठी आरक्षण न ठेवता भारतीय भाग भांडवलातील त्यांच्या सहभागाच्या तत्वाला अनुसरून तुल्य सममूल्याइतका त्यांचा सहभाग असावा.

(4) आरक्षित वाटपाच्या बाबतीत नेहमीच्या असलेल्या संरुद्ध (lock-in) कालावधीच्या अटीवर उपक्रमाच्या सेवकांना प्रत्येकी 200 सर्वसाधारण भाग घेण्याची मुभा असावी. त्यासाठी बाजार किमतीवर त्यांना 15 टक्के बटणावळ द्यावी.

(5) स्वतांसारख्या विशिष्ट कार्यातील विक्रेत्या-

जानेवारी-मार्च 1994, खंड 17, अंक 4

सारख्या भागधारकांना विशेष आरक्षण असावे. आरक्षण गटातील भागधारकांना नेहमीच्या संरुद्ध (lock-in) कालावधीच्या अटीवर प्रत्येक अर्जदारामागे 500 सर्वसाधारण भाग (equities) घेण्याची मुभा असावी.

(ऊ. 2) तांत्रिक सहयोग्यांना खालील मुद्दे विचारात घेऊन सर्वसाधारण भाग घेण्याची मुभा असावी.

1 असे तंत्र सहयोगी जुने अथवा नवीन असले तरी चालेल.

2 अशा उपक्रमांचे संयुक्त क्षेत्रात रूपांतर केल्याने लाभ होणार असेल तर त्यावर भर द्यावा.

3 स्पर्धात्मक लिलाव पारदर्शक असावेत.

4 भारतीय रोखे व विनिमय मंडळाच्या नियमांना धरून. त्यांना धारणेचा विकल्प उपलब्ध असावा. असा गुंतवणूकऱ्यास अथवा भाग पायाचे विस्तृतीकरण चर्चेने ठरविलेल्या मूल्याला करावे.

5 ज्या भारतीय उद्योगगृहांचा अशा सरकारी उपक्रमांत सहभाग असेल, आणि जे कार्यक्षमता वाढविण्याच्या खात्रीने सहभागी पद्धती प्रस्तावित करित असतील त्या भारतीय उद्योगगृहांना विदेशी तंत्र सहभागासारखी वागणूक द्यावी.

(ऊ. 3) वाणिज्य बँका आणि भाग दलाल-मध्यस्थ होत. त्यांना लक्ष्य ग्राहक गट म्हणून विचारात घेऊ नये. पण संबंधित उपक्रमाने तशी खास विनंती केल्यास आंतरराष्ट्रीय ख्यातीच्या वाणिज्य बँकेचे साहाय्य घ्यावे.

□ □

3

'गॅट' करार, 1993

15 डिसेंबर, 1993 रोजी जिनिव्हा येथील आंतरराष्ट्रीय परिषद सभागृहात 117 राष्ट्रांच्या प्रति-

357

निधींच्या उपस्थितीत 'गॅट'चे प्रमुख पीटर सदरलॅंड यानी 1986 पासून सात वर्षे चाललेली युरोव्हे बोलणी यशस्वी झाल्याचे जाहीर केले. ते म्हणाले, 'या ऐतिहासिक संस्मरणीय मतेक्यामुळे आंतरराष्ट्रीय व्यापारात वाढ होईल, गुंतवणूक व रोजगार वाढेल आणि त्यामुळे सर्वांच्या उत्पन्नात वेगाने वाढ होईल; सर्वांचा लाभ होईल'. या कराराने कोणत्याही राष्ट्राचे पूर्ण समाधान झाले नसले तरी कोणतेही राष्ट्र वैयक्तिकदृष्ट्या या कराराच्या विरोधात उभे राहू इच्छित नाही, कारण जागतिक अर्थव्यवस्थेवरील आजच्या दुखण्यावर हा करार हा एकच उपाय आहे. मनोरंजन, वित्तीय सेवा, दूरसंचार, जहाज वाहतूक यासारख्या मध्यावर एकमत न झाल्यामुळे हे मुद्दे एकतर करारातून वगळण्यात आले अथवा करारातील अटी मिथिल करण्यात आल्या. करारात अशा त्रुटी असल्या तरी आघातीवरील बंधने कमी झाल्यामुळे सुस्त जागतिक अर्थव्यवस्थेला पुनरुज्जीवन प्राप्त होईल.

महत्वाचे म्हणजे, भारतातच नव्हे तर 'गॅट'च्या दस्तऐवजावर सही करणाऱ्या सर्व राष्ट्रांतील सर्व थरात तसेच शासनांमध्येही हीच भावना आहे की, या करारात सहभागी होऊन राष्ट्राने आपले आर्थिक सार्वभौमत्व धोक्यात आणले आहे. सार्वभौमत्व ही संकल्पना सापेक्ष आहे; निरपेक्ष नाही. जागतिक अर्थव्यवस्थेतील समस्या बऱ्याच विविधांभी असताना अशा करारातून कोणत्याही देशाला हवे ते मिळणे, साध्यकरणे शक्य नाही. प्रत्येक राष्ट्राला दुसऱ्या राष्ट्रांशी, त्या राष्ट्राच्या गरजांशी जुळवून घेणे क्रमप्राप्त आहे. गरीब राष्ट्रांना श्रीमंत राष्ट्रांपेक्षा जास्त जुळवून घ्यावे लागणार आहे हे सत्य आहे. पण या असमान जागतिक व्यापारव्यवस्थेत विकसनशील राष्ट्रांना द्विपक्षी करारपेक्षा बहुपक्षी करार जास्त सुरक्षित ठरणार आहेत. कराराच्या बाहेर राहून होणाऱ्या लाभपेक्षा करारात सामील झाल्यामुळे मिळणारे लाभ जास्त आहेत. या करारात सामील होऊन भारताने स्वयंनिर्भरतेच्या तत्वाला तिलाजली दिली या विधानात इतकेच सत्य आहे की, बहुराष्ट्रीय करारामुळे सर्वच राष्ट्रांना नियमांना बंधन घ्यावे लागणार आहे. भारताला 1970 च्या पेटंट कायद्यातील सुरक्षितता गमवावी लागली आहे. तर जिनिव्हा समझोत्या अंतर्गत ठरलेल्या व्यापारकराच्या पातळीच्या वर कर वाढ-

विण्याच्या स्वातंत्र्याला अमेरिकेला मुकाबे लागले आहे. भारताविरुद्ध 301 कलमाखाली कारवाई करण्याचा हक्क अमेरिकेला सोडून द्यावा लागला आहे. अमेरिकेची द्विपक्षीय करार करण्यात भारताला सार्वभौमत्वाचा जास्त त्याग करावा लागला असता.

नवअभिमत अर्थशास्त्रातील सिद्धान्ताप्रमाणे आंतरराष्ट्रीय व्यापार गटनिर्मितीमुळे हळू हळू वेगाने वाढत नाही हे मत आता मान्य नसून, गटनिर्मितीमुळे आंतरराष्ट्रीय व्यापाराला चालना मिळते असा नवीन सिद्धान्त प्रचलित झाला आहे. कारण व्यापारातील संरोध कमी करण्यात अनेक स्वतंत्र राष्ट्रांपेक्षा संख्येने कमी असलेले गट लौकर समझोता घडवून आणू शकतात.

जिनिव्हा येथे हुकेल प्रस्ताव मुधारित पद्धतीने मंजूर झाला असला तरी सहभागी असलेल्या सर्व राष्ट्रांमधील सरकारांनी मान्यता दिल्यावरच करार अमलात येणार आहे. युरोव्हे बोलण्यात भारताचे प्रतिनिधित्व करणारे बालकृष्णन झुत्सी यानी या सहयोगाबद्दल भारत संतोषी आहे असे उद्गार काढले आहेत.

(अ) शेती

जगातील सर्व राष्ट्रांना शेतीमाल आयातीवरील निर्बंधात 36 टक्के घट करावी लागेल. याचा भारताला लाभ होईल. बियाणे, रोपटी (plants) याना पेटंट कायदा लागू करण्यात यावयाचा आहे; पण हे दहा वर्षांत करावयाचे आहे. हुकेल प्रस्तावाप्रमाणे भारतीय शेतकऱ्याला आपल्या शेती उत्पादनातून स्वतःच्या वापरासाठी बियाणे ठेवण्यास आणि वापरण्यास प्रत्येकाय नाही. पण पेटंट असलेले बियाणे वापरून तयार केलेले शेती उत्पादन बियाणे म्हणून व्यापारी तत्वावर विकता येणार नाही. भारताचे भूतपूर्व व्यापार सचिव ए. व्ही. गणेशन यांच्या मते या तरतुदीचा भारतीय शेतीवर फारसा प्रतिकूल परिणाम होणार नाही, कारण प्रगत बियाणे तयार करण्यास बराच कालावधी लागतो. नंतर त्याच्या यशस्वी चाचण्या होऊन पेटंट मंजूर होण्यास त्या पिकाच्या किमान चार पिढ्या जाऊत. हा कालावधी 15 ते 17 वर्षांचा आहे. 'वनस्पती उत्पादकांच्या हक्काचा कायदा' करून शेतकऱ्यांना संरक्षण

वेता येईल. शिवाय सर्वेच पेटेंट वाईट असतात असे नाही.

भारतातील शेतीला काही अनुदाने देण्याची मुभा आणि सुधारित पद्धतीची सार्वजनिक वितरण व्यवस्था चालू ठेऊ देण्याचे मान्य करण्यात आले आहे.

शेतीमालाच्या निर्यातीपासून भारताला मिळणाऱ्या लाभ विचारात घ्यावयास हवा. शेतीमालाच्या विशेषतः अन्नधान्याच्या, उत्पादनातील वाढीचा दर विचारात घेता आधार किंमतीला धान्य विकत घेऊन साठविण्याचा सरकारी तिजोरीवरील भारत पेलण्याजोगा आहे. तेव्हा शेतीमालाची, विशेषतः धान्याची, निर्यात वाढविणे शेतीच्या विकासाच्या दृष्टीने आवश्यक आहे. आंतरराष्ट्रीय व्यापारात भारतीय शेतकऱ्याला अमर्याद संधी आहे. त्याचा लाभ उठविण्यासाठी भारतीय शेतकऱ्याने इतर देशांत मागणी असलेल्या शेतीमालाच्या विविध प्रकारांची माहिती करून घेतली पाहिजे.

या शतकाच्या उरलेल्या कालावधीसाठी जपानने आपल्या तांदळाच्या बाजाराचा काही हिस्सा मुक्त करण्याचे मान्य केले आहे. पुढील शतकात विदेशी कोटा वाढविण्याचे अथवा आयात कराचा आधार घेण्याचे जपानला स्वातंत्र्य आहे. शेती परित्यक्त कमी करून आणि / अथवा करांचा न्याय्य वापर करून जपान तांदळाची आयात नियंत्रित पातळीवर राखू शकेल. जपानला मिळणाऱ्या एकूण लाभाच्या मानाने तांदळाचा बाजार मुक्त करण्याचा तोटा कमी आहे हे जपानच्या भाग बाजाराने दाखवून दिले आहे. जपानला गहू, लाल घेवडा, दुग्धजन्य पदार्थांचा बाजारही मुक्त करावा लागेल.

'गॅट'च्या इतिहासात प्रथमच औद्योगिक मालावरील आयात कराच्या घटीएवढीच घट शेतीमालावरील आयात करात करून विकसनशील देशांना शेतीमालाच्या बाजारात प्रवेशाची हमी मिळाली आहे.

(अ) उद्योग

1974 पासून कापड व कपडे यांच्या आयात

जानेवारी-मार्च 1994, खंड 17, अंक 4

निर्याती संबंधी सर्व बाबी बहुधागा कराराप्रमाणे (Multi-Fibre Agreement) होत होत्या. या बाबी 'गॅट' व्यवस्थेबाहेर होत्या. डुकेल प्रस्तावानुसार या बाबी आता 'गॅट' व्यवस्थेत अंतर्भूत करण्यात आल्या आहेत. भारतानून होणाऱ्या कापड व कपड्यांच्या एकूण निर्यातीपैकी 75 टक्के निर्यात अमेरिका, युरोपीय समुदाय, कॅनडा, नॉर्वे, फिनलंड आणि ऑस्ट्रिया या देशांना होत असते. डुकेल प्रस्तावानुसार हा कोटा वाढविण्याचे मान्य करण्यात आले आहे. कोटा वाढविण्याची मुदत 15 वर्षांची असावी असा अमेरिकेचा आग्रह होता. भारत आणि पाकिस्तान यांनी केलेल्या शिकस्तीच्या प्रयत्नांमुळे कोटा वाढविण्याची मुदत पाच पायऱ्यात दहा वर्षांपर्यंत कमी करण्यात आली. या पाच पायऱ्या अशा :

| पायरी | वर्ष | कोटा वाढविण्याची टक्केवारी |
|--------------------|------|----------------------------|
| पहिली - करार होताच | 1994 | 4 टक्के |
| दुसरी | 1995 | 12 टक्के |
| तिसरी | 1998 | 17 टक्के |
| चौथी | 2003 | 18 टक्के |
| पाचवी | 2005 | 49 टक्के |

या तक्त्यावरून असे दिसून येते की, सुध्दातीच्या काळात कोटा वाढविण्याचे प्रमाण खूप कमी आहे. कोटा वाढविण्याचे लांबणीवर टाकल्यामुळे निर्यातवाढीचा लाभ उशिरा मिळेल. 49 टक्के कोटा शेवटपर्यंत उठविला जाणार नाही; पण लाभ असा की, 2003 सालापर्यंत 51 टक्के कोटा मुक्त होईल.

पोर्तुगालच्या अडचणीत असलेल्या वस्त्रोद्योगाला संरक्षण पुरविण्याचा फ्रान्सने आग्रह धरला. अवाजवी व्यापारपद्धतीबद्दलही फ्रान्सचा संरक्षणाचा आग्रह होता. पण त्याचे निराकरण करण्यात आल्यावर युरोपीय समुदायाने डुकेल प्रस्तावाच्या परिणामातून बाहेर पडण्यासाठी पोर्तुगालला 40 कोटी युरोपीय चलनाची (EU) मदत जाहीर केली.

भारताने ठराविक औद्योगिक कायदावरील आयात कर 90 टक्क्यांनी कमी करण्याचे मान्य केले आहे.

औषधे, औषधी वस्तू आणि शेती रसायने या-बाबतीत वस्तू पेटंट मान्य करण्यात आल्यामुळे भारताला आपल्या 1970 च्या पेटंट कायद्यात सुधारणा करावी लागेल; यासाठी दहा वर्षांचा कालावधी उपलब्ध आहे. याचा औषधांच्या किमती वाढण्यावर परिणाम होईल अशी भीती व्यक्त केली जाते. परंतु ती अनाटायी वाटते. भारतात विकल्या जाणाऱ्या औषधांपैकी 85 टक्के औषधे पेटंट कायद्याच्या बाहेर जाणार आहेत. राहिलेल्या 15 टक्के औषधांपैकीही फारच थोडी औषधे जीवनावश्यक असतात. 1983 ते 1992 या दशकात 400 नवीन औषधे जागतिक बाजारात आली; त्यापैकी फक्त 50 औषधे प्रतिजैविक होती. त्यातील फक्त दहा औषधे भारतात आली. जागतिक स्वास्थ्य संस्थेच्या (WHO) 250 आवश्यक औषधांच्या यादीतील फक्त सात औषधे आता पेटंट कायद्याखाली आहेत. डुकेल प्रस्तावातील तुरतुदींचा किती आणि कोणत्या औषधांवर परिणाम होणार आहे हे महत्त्वाचे आहे. वस्तू पेटंटचा परिणाम सात टक्के औषधांवर होऊन त्यांच्या किमती 53 टक्क्यांनी वाढतील असे भूतपूर्व व्यापार सचिव ए. व्ही. गणेशन यांचे प्रतिपादन आहे. भारतात वापरात येणाऱ्या औषधांपैकी 19 अमेरिकन औषधांची पेटंट सध्या अस्तित्वात आहेत. त्यापैकी सहा औषधांचे पेटंट 1999 मध्ये, 7 औषधांचे 2005 मध्ये आणि 3 औषधांचे पेटंट 2008 मध्ये संपतात. या औषधांमध्ये आंत्रव्रण (ulcer) आणि फेफरे (epilepsy) यावरील औषधे महत्त्वाची आहेत. पण एकूण बाजारातील त्यांचा हिस्सा अनुक्रमे केवळ दोन व एक टक्का आहे. मात्र या अमेरिकी औषधांना पर्यायी औषधे फारशी उपलब्ध नाहीत.

पेटंट घेण्याच्या वर्षापासून बाजारात व्यापारी तत्त्वावर औषधे येण्यास साधारणपणे दहा वर्षांचा कालावधी लागतो. त्याच आजारावर नवीन औषध संशोधिले जात असल्यामुळे औषधांचे सर्वसाधारण आयुष्य पाच ते सात वर्षांचे असते. औषध कंपन्यांनी परवाना घेतला पाहिजे आणि शासनाला औषधांच्या किमती नियंत्रित करता येतील या दोन अटींचा अंतर्भाव

या करारात युरोपीय समुदायाच्या पाठिंब्याने भारत करू शकला. त्यामुळे पेटंटसंबंधी भारताला काळजीचे विशेष कारण नाही.

चित्रपट आणि दूरदर्शन व्यवसाय समझौत्या-बाहेर ठेवल्यामुळे याबाबतीत जागतिक बाजारात शिरकाव करण्याची भारताला संधी मिळणार नाही.

अमेरिकेने अखेरच्या क्षणी आपल्या सेमी कंडक्टर उत्पादन उद्योगाला पेटंट संरक्षणाचा लाभ मिळवून दिला.

(इ) वित्तीय सेवा

बँकिंग, विमा व इतर वित्तीय सेवांचा या करारात अंतर्भाव करून देण्यात भारताला यश आले. त्यामुळे विदेशी बँका, विमा संस्था यांना भारतात मुक्त शिरकाव करता येणार नाही.

(ई) व्यापार

एक हजार डॉलरपेक्षा कमी दरडोई उत्पन्न असलेल्या देशांनी आकारलेल्या आयात कराविरोधी त्यांच्याकडून आयात केलेल्या मालावर कर लादता येणार नाही.

वस्तूंच्या अंतर्गत वाजाराच्या तुलनेत एका देशा-कडून आयात मालाचे वजन एक टक्क्यापेक्षा कमी असल्यास मूल्यावपात विरोधी (anti-dumping) कारवाई करता येणार नाही. मूल्यावपात विरोधी आणि परस्पर तंट्यातील चौकशी करण्याबाबतचे नियम अधिक कडक केल्यामुळे विकसनशील देशांना लाभ होईल. व्यापार तंटे निवारण पद्धती अधिक कडक केल्यामुळे अमेरिकेसारख्या देशांना सुपर 301, स्पेशल 301 सारखे एकतर्फी कायदे वापरता येणार नाहीत. त्यामुळे व्यापार तंट्यांचा निकाल जास्त निपक्ष-पातीपणे लागेल.

(उ) जागतिक व्यापार संघटना

महत्त्वाची घटना म्हणजे 'गॅट' कराराची जागा आता एक 'बहुपक्षीय व्यापार संघटना' (Multilateral Trade Organisation) घेणार आहे. तिला

‘आगतिक व्यापार संघटना’ (World Trade Organisation) असे म्हटले जाईल. ‘गॅट’ कराराच्या अमलबजावणीची जबाबदारी ही संघटना घेईल. तसेच देशादेशांतील परस्पर तंट्यांचे निवारण करण्याचे

न्यायालयीन अधिकारही या संस्थेकडे वहाल करण्यात आले आहेत. त्यामुळे बहुपक्षीय व्यापाराच्या वाढीला चांगलाच हातभार लागेल असा विश्वास व्यक्त केला जातो आहे.

‘गॅट’ कराराचे लाभ-तोटा पत्रक

| देश | लाभ | तोटा |
|---------|---|--|
| भारत | सुरक्षित पातळीपर्यंत धान्याचा साठा ठेवण्यास आणि सार्वजनिक वितरणव्यवस्था चालू ठेवण्यास मुभा. धान्य निर्यातीस संधी. वनस्पती रोग नियंत्रण, प्रशिक्षण, विस्तार आणि सल्ला सेवा, विपणन सेवा, सुविधा सेवा यावरील अनुदान चालू राहणार. शेतकऱ्यांना आपल्या शेतीमालाचा काही भाग बियाण्यांसाठी वापरण्याची मुभा. औद्योगिक कापडाचा कोटा हळूहळू दूर केल्यामुळे निर्यात वाढविण्यास वाव. विदेशी बँका, विमा संस्थांना दरवाजे उघडावे लागणार नाहीत. तंत्रज्ञांना अल्पकालासाठी विदेशात जाता येण्याची सोय. बहुधागा कराराची मुदत 10 वर्षांपर्यंत कमी करून घेण्यात भारत सफल. सेमीकंडक्टर उत्पादनाला पेटंट संरक्षणाचा लाभ. निर्यातीतील नियमित वाढीपेक्षा निर्यात दरवर्षी आणखी 150 ते 200 कोटी डॉलरनी वाढेल. यापैकी जरी 20 टक्के रक्कम मृतविली तरी रोजगारात दरवर्षी 4 लाखांची वाढ होईल असा अंदाज आहे. | शेतकऱ्यांना बियाण्यांसाठी पेटंट मानधन द्यावे लागणार. वनस्पती रोगनिवारक, रसायने, औषधे यावर पेटंट मानधन द्यावे लागणार. बहुधागा करार ताबडतोब संपुष्टात आणायचा ही मागणी पूर्ण करून घेता आली नाही. ठराविक प्रकारच्या कापडाच्या आयातीवरील कर कमी करावा लागेल. श्रमबाजारात विदेशी श्रमिकांना मुभा असेल. |
| अमेरिका | युरोपात शेतीमाल निर्यात अनुदानात घट करण्यात आल्याचा लाभ शेतकऱ्यांना मिळेल. अजड साधनसामग्री, खेळणी आणि त्रियर उत्पादकांना त्यांच्या निर्यातीवरील आयात करात घट. सेमीकंडक्टर उत्पादन व्यवसायाला पेटंट कायद्याचा लाभ. बहुधागा करार ताबडतोब संपविण्याची मागणी टाळून त्याला आणखी 10 वर्षे जीवदान मिळविता आले. | बहुधागा करारातील तरतुदीनुसार कापडाच्या आयातीवरील कोटा बंधने 15 वर्षांपेवजी 10 वर्षांत हटवावी लागणार. अमेरिकी चित्रपटांवरील युरोपातील आयात कर कमी होणार नाही. बौद्धिक जिवगी अधिकार (IPR) कालावधी कमी करण्यात अपयश. दूरसंचार माध्यमांना युरोपीय समार्क बाजारात प्रवेश मिळविण्यात अपयश. शेतीमाल निर्यातीवरील अर्थसाहाय्य घटवावे लागणार. |
| कॅनडा | युरोपातील राष्ट्रांना शेतीमालाच्या निर्यात अनुदानात कपात करावी लागणार, त्याचा शेतकऱ्यांना लाभ झाला. | दुग्ध व कुक्कुट उत्पादनावरील आयात निर्बंध काढून टाकावे लागतील. |

| देश | लाभ | तोडा |
|----------------------------------|--|--|
| दक्षिण कोरिया, सिंगापुर, थायलंड. | उत्पादित मालासाठी विकसित देशातील बाजारात प्रवेश. | |
| फ्रान्स | युरोपीय समुदायाकडून फ्रेंच शेतकऱ्यांना नुकसान भरपाई. निर्यात अनुदान कमी करण्यात सूट मिळाली. चित्रपट उद्योगाला संरक्षण चालू. | युरोपीय समुदाय देशातील शेती अनुदान वीस टक्क्यांपर्यंत कमी करावे लागणार. ब्रॅकिंग सेवा प्रस्तावात समाविष्ट न झाल्यामुळे निर्बंध चालू राहणार. |
| जपान | शेती व तज्जन्य मालाच्या आयातीवरील करांमुळे जपानमधील निव्वळ उत्पन्न 2,200 कोटी डॉलरनी वाढेल. तांदळाच्या आयातीवर दर किलोला 413 टक्के कर; सहा वर्षांनी तो 15 टक्क्यांनी कमी केला जाईल. लाल घेवड्यावर 513 टक्के कर बसविल्यामुळे आयात होणार नाही. निर्माणी उद्योगांना निर्यातीवरील आयात करातील घटीचा लाभ. | तांदूळ, गहू, लाल घेवडा आणि दुग्धजन्य पदार्थ यांचा बाजार विदेशी निर्यातदारांना खुला करावा लागेल. अमेरिका व युरोपीय देशांकडून इलेक्ट्रॉनिक उद्योगाला अपेक्षित असलेली आयात करातील घट मिळविता आली नाही. संगणित्र (computer) चिप्स तयार करणाऱ्या उत्पादकांना अमेरिकेच्या मूल्यावपात कायद्यापामुन अधिक संरक्षण मिळविता आले नाही. |

□ □

मराठी अर्थशास्त्र परिषदेची प्रकाशने

- नी. वि. सोवनी : अर्थसिद्धान्त, आणखी चिकित्सक निबंध * (1977) : पृष्ठे 226, किंमत 20 रुपये.
- मो. वि. भाटवडेकर : शिक्षणाचे अर्थशास्त्र (1978), पृष्ठे 157, किंमत 20 रुपये, (वितरण व्यवस्था : व्हीनस प्रकाशन, 'तपश्चर्या', 381 क, शनिवार पेठ, पुणे 411 030).
- भ. स. बापट : आंतरराष्ट्रीय व्यापार : सिद्धान्त आणि घोरण* (1982), पृष्ठे 333. किंमत रु. 50 (वितरक : कॉन्टिनेन्टल प्रकाशन, विजयनगर कॉलनी, पुणे 411 030) (आवृत्ती संपली).
- नी. वि. सोवनी : खाफा विचारसरणी : चार व्याख्याने,* पृष्ठे 64, किंमत रु. 10, प्रकाशक : नी. वि. सोवनी, पुणे.

* ही पुस्तके म. अ. परिषदेच्या नाशिक येथील कार्यालयाकडून मिळू शकतील.

अर्थ शब्दाची वाट पाहे

‘व्यष्टि,’ ‘समष्टि’ की ‘व्यष्टीय,’ ‘समष्टीय’?

नी. वि. सोवनी *

‘अर्थसंवाद’मधील हे सवर गेले काही वर्षे सुप्तावस्थेत गेल्यासारखे दिसते. ‘अर्थशास्त्र परिभाषा कोश’ (1987) प्रसिद्ध होऊन सहासात वर्षे झाली. तथापि त्यातील दोष, त्रुटी, नवीन आवश्यक भर, वगैरे संबंधी कोणतीच चर्चा अलीकडे ‘अर्थसंवाद’मध्ये आलेली दिसत नाही. हे बरे लक्षण नव्हे! एकप्रकारे परिभाषेचे काम व तिची निर्मिती हे सतत चालणारे काम आहे. ते थांबता उपयोगी नाही. कितीही काळजी घेतली तरी कोणत्याही कोशात दोष राहतातच. कोशाचा उपयोग जसजसा होतो तसेतसे त्यातील दोष, वगैरे नजरेस येतात. त्यांची नोंद व्हावयास हवी, म्हणजे कोशाच्या सुधारित आवृत्तीचा जेव्हा प्रसंग येईल त्यावेळी त्याचा उपयोग व्हावा. यापैकी ‘अर्थसंवाद’च्या लेखकांनी काहीच केलेले नाही. तेव्हा त्यांना अशा अडचणी येतच नाहीत किंवा आल्या नाहीत असे समजावयाचे का?

ते काही असो. गेल्या काही दिवसात ‘अर्थसंवाद’चे संपादक आणि मी यांच्यात काही शब्दांसंबंधी पत्रापत्री चर्चा झाली आणि त्या निमित्ताने ‘अर्थशास्त्र परिभाषा कोशा’तल्या काही चुकाही लक्षात आल्या. त्यावरून आणि संपादकांच्या सूचनेवरून दोन शब्दांबद्दल मी हे टिपण तयार केले आहे. अर्थशास्त्र परिभाषा उपसमितीचा मीच अध्यक्ष होतो, तेव्हा मीच या चर्चेस आरंभ कराना हे उचित आहे. कारण त्या कोशातील चुकांची जबाबदारी उपसमितीची साकल्याने असली तरी अध्यक्ष म्हणून माझी जबाबदारी सर्वात मोठी आहे. ती मला पत्करणे भाग आहे. आपल्या चुका जाहीररीतीने मान्य करणे आणि त्या दुस्त करावयाचा प्रयत्न करणे हे विद्वानिष्ठ चर्चेत अभिप्रेत आणि संमत आहे हे निराळे सांगायचास नको. या सर्वात आशा अशी की, इतर लेखकही आपल्या अशा प्रकारच्या शंका, प्रश्न, वगैरे पुढे मांडतील आणि त्यावर हितकारी चर्चा होईल.

प्रस्तुत टिपण micro व macro या इंग्रजी संज्ञांचे मराठी पर्याय, त्यांचे स्वरूप, त्यांचा वापर

* भूतपूर्व कार्याध्यक्ष, मराठी अर्थशास्त्र परिषद.

यासंबंधी आहे. कोशात यासंबंधी असलेला एकूण मजकूर येणेप्रमाणे.

“ macro-accounting, n, समष्टि लेखांकन (न)
macroeconomics, n, समष्टि अर्थशास्त्र (न)
macro planning, समष्टि नियोजन
macro-regional planning, समष्टि प्रादेशिक
नियोजन (पृ. 117)
micro-accounting, n, व्यष्टी लेखांकन (न)
microeconomic, adj, व्यष्टी अर्थशास्त्रीय
microeconomics, n, व्यष्टीय अर्थशास्त्र (न)
micro-regional planning, व्यष्टी नियोजन
(पृ. 126)”

यात पहिला दोष असा की, macro व micro हे मूळ शब्द दिलेले नाहीत. ते वापरून बनविलेले जोड-शब्दच फक्त दिले आहेत. मूळ शब्द व त्याचे पर्याय अर्थासह देणे आवश्यक आहे. दुसरे, जोडशब्द करण्यात व्याकरणाचे नियम पाळलेले नाहीत. तिसरे, सुसंगतीचा अभाव. Microeconomics हे व्यष्टीय अर्थशास्त्र पण macroeconomics हे समष्टि अर्थशास्त्र का? सम-ष्टीय अर्थशास्त्र का नाही? 'समष्टि' सर्वत्र ऱ्हस्व इकारान्त व 'व्यष्टी' दीर्घ ईकारान्त का? तसेच जोडशब्दातील जोडरेषेचा यदुच्छया वापर. या सर्वांबद्दल आता लिहितो.

(अ) **Micro व macro** : 'अर्थसंवाद' 1979, खंड 3, अंक 4 मध्ये " व्यष्टीय व समष्टीय अर्थशास्त्रे की अर्थशास्त्रे ?" हा माझा लेख प्रसिद्ध झालेला आहे. त्यात प्रथम या शब्दांची विस्तृत चर्चा केली आहे. त्यातील प्रस्तुत असलेला भाग उतरून घेतो.

" Micro व macro हे मूळचे ग्रीक शब्द असून त्यांचा अर्थ 'लहान' व 'मोठा' एवढेच आहेत. 'लहानांचा' मिळून होणारा 'मोठा' व 'मोठ्यांचा' घटक म्हणजे 'लहान' हे त्यांना नंतर चिकटलेले अर्थ आहेत. "

" मराठी अर्थशास्त्र परिभाषा कोशात या दोन शब्दांचे पर्याय 'व्यष्टी' व 'समष्टी' असे निश्चित केलेले आहेत. वाणिज्य कोशातही तेच पर्याय घेतलेले

आहेत. हिंदी पारिभाषिक कोशातही त्यांचाच स्वीकार करण्यात आला आहे. या दोन शब्दांपासून विशेषणे म्हणून 'व्यष्टीय' व 'समष्टीय' अशा संज्ञा या लेखात वापरल्या आहेत "

" Micro व macro यांना अर्थशास्त्राच्या संदर्भात जो अर्थ प्राप्त झाला आहे त्यामुळे 'लहान' व 'मोठे' अशा परिमाणदर्शक त्या संज्ञा राहिल्या नसून त्यांच्या एकमेकाशी असणाऱ्या विशिष्ट आंतरिक संबंधांच्या निदर्शक अशा त्या बनल्या आहेत . . . तो आंतरिक संबंध व्यष्टी व समष्टी या संज्ञांत मूळचाच आहे. त्या संज्ञांचा मोत्सवर्थ कोशात जो अर्थ दिला आहे त्यात हे उत्तम प्रकारे प्रतीत होते. " त्या अर्थाचे मराठी भाषांतर पुढीलप्रमाणे.

" समष्टीचे उदाहरण म्हणजे कोणत्याही साक-त्याचा (totally) किंवा संपूर्णाचा (whole) त्याच्या अंशांची बेरीज अगर मिळवणी यादृष्टीने विचार करणे. व्यष्टीचे उदाहरण म्हणजे कोणतेही साकळ्य किंवा संपूर्ण ज्या अंशांचे घटित म्हणून असते त्या अंशांच्या दृष्टीने विचार करणे. रचना (composition), एकूणात (aggregate), जमा (amount) या अवस्था-म्हणजेच अंशांची आन्तरभावित (comprehended), समाविष्टित (composed), अगर संग्रहित (collected) अवस्था-असा समष्टीचा अर्थ होतो. तर एका व्यक्तीचे (individual), एका जातीतील (specie), एका जातीची एका प्रजातीतील (genus), एका प्रजातीची एका वर्गातील (class) अगर व्यवस्थेतील (order) अवस्था असा व्यष्टीचा अर्थ होतो. जाती म्हणजे व्यक्तीची आन्तरभावित अवस्था, प्रजाती म्हणजे जातीची आन्तरभावित अवस्था, वर्ग अगर व्यवस्था म्हणजे प्रजातीची आन्तरभावित अवस्था असा सम-ष्टीचा अर्थ आहे. व्यष्टी म्हणजे घटकावस्था-एक झाड, एक फळ, एक श्वेत, एक सैनिक, एक नागरिक आणि समष्टी म्हणजे या घटकांची संयुग (compound) अवस्था-जसे जंगल, घोस, समुद्र, सैन्य, नगर. "

मुळात 'व्यष्टि' व 'समष्टि' हे संस्कृत शब्द असून ते ऱ्हस्व इकारान्त म्हणजे 'व्यष्टि' व 'समष्टि' असे आहेत. ते मराठी भाषेत घेतल्या मराठी साहित्य महा-मंडळाच्या शुद्धलेखनाच्या नियमाप्रमाणे ते दीर्घ ईका-

रान्त - म्हणजे 'व्यष्टी', 'समष्टी' असे घेतले पाहिजेत. हा मूळ नियम असा : "कवि, हरि, गुरु, प्रीति यासारखे तत्सम इकारान्त व उकारान्त शब्द मराठीच्या स्वभावानुसार दीर्घान्त उच्चारले जातात, म्हणून तेही आता दीर्घान्त लिहावेत."

(आ) हे मूळ शब्द स्त्रीलिंगी नामे आहेत. त्यांचा त्याच मूळ स्वरूपात विशेषण म्हणून उपयोग करा-वयाचा तर मराठी भाषेच्या धाटणीप्रमाणे ते विशेषण म्हणून ज्या विशेष्याला (शब्दाला) लावावयाचे तेही त्याच लिंगाचे म्हणजे स्त्रीलिंगी पाहिजे. म्हणजे 'व्यष्टी अर्थव्यवस्था' हा उपयोग बरोबर होईल पण 'व्यष्टी लेखांकन' यातील लेखांकन हे विशेष्य नपुंसकलिंगी असल्यामुळे ते चुकीचे ठरेल. या व्याकरण दोषामुळे कोशात दिलेले 'समष्टि लेखांकन (न)', 'समष्टि अर्थशास्त्र', 'व्यष्टी नियोजन', वगैरे शब्द चूक आहेत.

'व्यष्टी', 'समष्टी' हेच शब्द विशेषण म्हणून वापण्याचा हट्ट असेल तर या नियमास बगल देण्यासाठी त्या शब्दांचा विशेष्याशी जोडशब्द करावयाचा मार्ग आहे. मग ते दोन्ही शब्द जोडरेषेने जोडले पाहिजेत. जसे, 'समष्टी-लेखांकन', 'समष्टी-अर्थशास्त्र', 'व्यष्टी-लेखांकन', 'व्यष्टी-नियोजन', वगैरे. पण हे जोड शब्द जोडड होतात आणि ते वापरून लिहिलेली भाषाही जोडड होते. पण ते व्याकरणशुद्ध असते.

(इ) हे सर्व टाळावयास आणि व्याकरण दोष न होण्यास त्या मूळ शब्दांचे मराठी प्रत्यय लावून विशेषण करण्याचा मार्ग उपलब्ध आहे. व्यष्टीचे विशेषणरूप 'व्यष्टीय' व समष्टीचे 'समष्टीय'. ही रूपे कोण-त्याही लिंगाच्या नामाना लावली तरी व्याकरणदोष निर्माण होत नाही जसे, 'व्यष्टीय लेखांकन', 'सम-ष्टीय अर्थशास्त्र', 'व्यष्टीय नियोजन', 'व्यष्टीय अर्थशास्त्र', वगैरे. असे करणे हे सर्वात सोपे, सरळ व व्याकरणशुद्ध आहे.

हे सर्व काढून टाकल्यास कोशातील संज्ञांचे स्वरूप खाली दिल्याप्रमाणे असेल.

macro-accounting, (n.), समष्टीय लेखांकन (न)
macroeconomics, समष्टीय अर्थशास्त्र (न)
macro planning, समष्टीय नियोजन (न)
macro regional planning, समष्टीय प्रादेशिक
नियोजन (न)
micro-accounting, (n.) व्यष्टीय लेखांकन (न)
microeconomic, (adj.), व्यष्टीय अर्थशास्त्रीय.
व्यष्टी-अर्थशास्त्रीय
microeconomics, (n.) व्यष्टीय अर्थशास्त्र
micro regional planning (n.) व्यष्टीय प्रादेशिक-
नियोजन (न)

□ □

मराठी अर्थशास्त्र परिषद

विश्वस्त मंडळ (1992 - 95)

- 1 डॉ. प्रफुल्ल सुळे, उपप्राचार्य, रूपारेल कॉलेज, मुंबई
- 2 श्री. वासुदेव सीताराम काणे, मुंबई
- 3 श्री. भुजंगराव कुलकर्णी, औरंगाबाद

सतरावे वार्षिक अधिवेशन

1

सूत्रसंचालकांचे अहवाल

विषय प्रतिपादन

चर्चासत्र पहिले

उपभोक्त्याच्या वर्तनाचे आर्थिक सिद्धान्त

अर्थशास्त्रात उपभोक्त्यांच्या वर्तनासंबंधीचा विचार सर्वसाधारणपणे दोन स्तरांवर केला जातो. (1) व्यष्टी आणि (2) समष्टी (कृपया या विषयावरील माझी 'अर्थसंवाद', एप्रिल-जून 1993, पृष्ठे 86 ते 90 वरील रूपरेषा पाहावी.)

(अ) व्यष्टीय स्तरावरील विवेचन

दि. ध्यं. जहागिरदार *

उपभोक्ता वस्तू किंवा सेवांचा उपभोग घेण्यासाठी त्यांची मागणी करतो. त्यामुळे मागणीचा नियम उपभोक्त्याच्या वर्तनातून, प्राप्त होणाऱ्या उपयोगितेचे अभिन्न अंग होय. त्याच्या वर्तनाचे उद्देश, त्याच्या वर्तनावर प्रभाव पाडणारे घटक, विश्लेषणाची साधने तसेच अंतिम विश्लेषण इत्यादी बाबींचा विचार व्यष्टीय स्तरावरील अध्ययनात केला जातो.

मागले यांच्या मूल्यदर्शी उपयोगिता विश्लेषणात (Cardinal Utility Analysis) उपभोक्ता महत्तम एकूण उपयोगिता प्राप्त करण्यासाठी व्यवहार करतो असे मानून 'सीमान्तिक उपयोगिता' हे विश्लेषणाचे साधन स्वीकारले आहे. या विश्लेषणातील दोष दूर करण्याच्या प्रयत्नातून पर्यायी विश्लेषण म्हणून तटस्थता वक्र विश्लेषण किंवा क्रमदर्शी विश्लेषण (Ordinal Analysis) विकसित झाल्याचे आपणा सर्वांना माहीत आहे. अर्थात याही विश्लेषणातील मर्यादा अभ्यासकांना जाणवतात. वास्तविक आणि प्रत्यक्ष बाजार व्यवहारांच्या आधारावर सॅम्प्युअल्सन यांनी उपभोक्त्यांच्या वर्तनासंबंधी अभिव्यक्त पसंती सिद्धान्त 1938 मध्ये विशद केला.

* अर्थशास्त्र विभाग, विदर्भ महाविद्यालय, अमरावती,

उपभोक्त्यांच्या वर्तनासंबंधीच्या उपरोक्त सिद्धा-

न्तांमधील उर्णावा व मर्यादा लक्षात घेऊन दुसऱ्या महा-युद्धानंतरच्या काळात काही अर्थशास्त्रज्ञांनी विवेचनाचा वेगळा मार्ग चोखाळला. उत्पात्ताच्या बाबतीतील जोखीम वा अनिश्चितता स्वीकारून फॉन न्यूमन आणि मॉर्गेन्स्टर्न यांनी उपयोगितेचा आधुनिक सिद्धान्त मांडला. त्यांच्याही विवेचनातील त्रुटी दूर करण्यासाठी फ्रीडमन आणि संवेज (1948) यांनी उपप्रमेय मांडले. बेरीज न करता येणारी समस्या सोडविण्याच्या दृष्टीने लाई-ब्रेन्स्टन (1950) यांनी अत्यंत शास्त्रीय पद्धतीने आणि रोचक स्पष्टीकरण केले आहे. बेकर (1965) यांनी उपभोगासंबंधीचा निर्णय हा उपभोक्त्याच्या उत्पात्ताशी व कालाशी संबंधित असल्याचे प्रतिपादिले. तसेच लॅकेस्टर (1971) यांनी उपभोगाचा तांत्रिक सिद्धान्त स्पष्ट केला.

उपभोक्त्याच्या वर्तनासंबंधीच्या सिद्धान्तांवर आणि त्या अनुषंगाने होणाऱ्या विविध स्वरूपाच्या विवेचनांवर सध्याही चर्चा होतच आहे. त्यादृष्टीने काही मुद्यांचा उल्लेख अनाटायी होऊ नये. कोणत्याही मुद्यावर चर्चा बंद झालेली नसते. अगदी सोपे आणि आपणा सर्वांना माहित असणारे 'गिफनचा विरोधाभास' हे उदाहरण घेऊ. इ. सन 1968 मध्ये जे. के. गेट्स आणि टी. एच. पॅडलटोन यांनी आपल्या निबंधात असे प्रतिपादन केले की, धनात्मक ढाळाच्या भागणी वक्रासाठी उत्पन्न परिणाम ऋणात्मक असतो हे गृहीत धरणे आवश्यक नाही. त्यांच्या मते, जिवंत राहण्यासाठी भौतिक स्वरूपात किमान धान्याची गरज हे गृहीत जर मान्य केले तर उत्पन्नाचा ऋणात्मक परिणाम न स्वीकारताही गिफनचा विरोधाभास स्पष्ट करता येतो. या विवेचनावर पुढील 10-12 वर्षे चर्चा सुरू होतीच. इ. सन 1979 मध्ये रवींद्र व बकुल ढोलकिया यांनी या वादावर आपल्या प्रतिक्रिया व्यक्त केल्या. तसेच चर्चेच्या दृष्टीने गेल्या 30-40 वर्षांत नव्याने वादाचा झालेला विषय म्हणजे उपयोगितेचे सिद्धान्त. क्रमवार संस्थिच्यात्मक अंतर (ordered topological spaces) आणि त्या संबंधातील संतत (continuous) उपयोगिता फलाचे अस्तित्व यावर इ. सन 1950 पासून संतत चर्चा-वाद सुरू आहेत. ही चर्चा अत्यंत वरच्या दर्जाच्या गणितावर आधारली आहे. देखून यांनी 1950 ते 1959 पर्यंत याबाबत मूलभूत संशोधन केले आहे (पाहा : Debreu, G.,

जानेवारी-मार्च 1994, खंड 17, अंक 4

Theory of Value, 1959). अॅरो व हान (1971) यांनी जी पसंती स्थानिक तृप्तीक्षमता नसण्याचे वैशिष्ट्य पूर्ण करते त्यांच्या उपयोगिता फलाचे अस्तित्व सिद्ध करून दाखविले आहे. संतत उपयोगिता फलाच्या अस्तित्वाबाबत गेल्या 15-20 वर्षांमध्ये आता संयुक्त संतत उपयोगिता फलाबाबत चर्चा चालू आहे. या संदर्भात मुजुमदार व सेन (1977), न्यूफर्ड (1972), माउंट व रेटर (1975) यांच्या संशोधनकार्यांचा विचार करावा लागेल.

(आ) समष्टीय स्तरावरील विवेचन

समष्टीय स्तरावरून उत्पन्न आणि उपभोग खर्चाच्या संबंधात उपभोक्त्याच्या वर्तनाचा विचार करावा लागतो. या संदर्भात केन्स यांनी निरपेक्ष उत्पन्न परिकल्पना (Relative Income Hypothesis) मांडली. त्यांच्या विवेचनास कुरिहारा यांनी 'उपभोगाचा मानसशास्त्रीय सिद्धान्त' असे म्हंटले.

दुसऱ्या महायुद्धानंतरच्या काळात अनुभवनिष्ठ सर्वेक्षणातून वेगळे निष्कर्ष पुढे आले. समष्टीय स्तरावरील विवेचनात केन्सखेरीज ड्यूसेनबेरी (1949) यांनी सापेक्ष उत्पन्न परिकल्पना, फ्रीडमन (1957) यांनी स्थायी उत्पन्न परिकल्पना आणि फ्रँको मॉडिलियानी व अन्य (1963) यांनी जीवनचक्र परिकल्पना स्पष्ट केली. समष्टीय स्तरावर स्पष्ट करण्यात येणारे उपभोक्त्यांच्या वर्तनाचे उपरोक्त सिद्धान्त प्रामुख्याने विकसित अशा भांडवलशाही अर्थव्यवस्थेत आढळून येतात. त्रिकसनशील देशांच्या संदर्भात उपभोग फलाचे अध्ययन झाले पाहिजे.

भारतीय अर्थव्यवस्थेच्या संदर्भात उपभोग फलाच्या अनुमानावर गेल्या काही वर्षांमध्ये बरेच विचारमंथन झाले आहे. यादृष्टीने मुद्दवातीचे अभ्यास म्हणून के. कृष्णमूर्ती (1965), एम. जे. देसाई (1973), पी. के. पानी (1977) यांच्या विवेचनाचा विचार करावा लागेल. थॅम्पी बेमॉन (1982) यांनी राष्ट्रीय अंकेक्षण समकांच्याद्वारे भारतीय उपभोग फलाबाबत अनुमाने काढली आहेत. भारताच्या संदर्भात गतिमान उपभोग फलाचे अनुमान आंशिक समायोजन

परिकल्पनेच्याद्वारा करण्याचा प्रयत्न महफुसल अन्सारी (1993) यानी केला आहे.

समष्टीय स्तरावरील उपभोक्त्यांच्या वर्तनातून जे सिद्धान्त प्रतिपादण्यात येतात आणि जी आकडेवारी उपलब्ध आहे त्यांच्या आधारे विकसनशील देशांच्या-बाबत अवलंबविण्यात येणाऱ्या धोरणांवर प्रकाश टाकता येणे शक्य आहे.

2

निबंधांचा परामर्श

या विषयावरील चर्चासत्रासाठी एकूण दहा निबंध सादर करण्यात येत आहेत. हे निबंध चार गटात समाविष्ट केले आहेत. पहिल्या गटात व्यष्टीय स्तरावरील सिद्धान्तांचे पारंपरिक विवेचन करणारे निबंध आहेत. दुसऱ्या गटात व्यष्टीय स्तरावरील सिद्धान्तांच्या उणीवा विचारात घेऊन उपभोक्त्यांचे आर्थिक वर्तन निर्धारित करण्यासाठी अपारंपरिक घटकांना (उदाहरणार्थ, आधुनिक समाजशास्त्रीय तत्त्वे, शिक्षण इत्यादी) महत्त्व देऊन विवेचन करणाऱ्या निबंधांचा अंतर्भाव केला आहे. तिसऱ्या गटामध्ये समष्टीय स्तरावरून उपभोक्त्यांच्या आर्थिक वर्तनाच्या सिद्धान्तांचे विवेचन करणारे निबंध येतात. चौथ्या गटात आकडेवारीच्या साहाय्याने उपभोक्त्यांच्या खर्चाबाबत अध्ययन करणाऱ्या आणि उपभोग फलाच्याद्वारे स्पष्ट करता येणाऱ्या धोरणांचे अध्ययन करणाऱ्या निबंधांना समाविष्ट केले आहे.

पहिल्या गटात 3 निबंधांपैकी एक कल्याणी कुलकर्णी यांचा आहे. 'न्यूमन-मॉर्गेन्स्टर्नचे नवसंख्यात्मक विश्लेषण' या निबंधाच्या सुरुवातीस उपयोगिता विश्लेषणाचा आढावा घेतला असून नंतर न्यूमन-मॉर्गेन्स्टर्नचे स्पष्टीकरण केले आहे. या सिद्धान्तात दुर्बल पण सुसंगत पद्धतीला मान्यता असून उपभोक्त्याची निवड त्याला खात्रीपूर्वक महत्तम समाधान देईलच असे नाही, या गृहितावर विवेचन केले आहे. सिद्धान्तावरील आक्षेपांचा परामर्श घेण्यात आला असून या सिद्धान्तावरून मांडण्यात आलेल्या संवेज व मॉर्कोविझ यांच्या गृहितांचा केवळ उल्लेख केला आहे. 'उपभोक्त्यांच्या वर्तनाचे आर्थिक सिद्धान्त : एक वास्तवता' या सुधा

मोकाशी आणि रेखा सिधवे यांच्या निबंधात उपभोक्त्यांच्या वर्तनाबाबत व्यष्टीय स्तरावरील काही सिद्धान्तांचा धावता आढावा घेण्यात आला असून त्यांच्या मर्यादाही स्पष्ट केल्या आहेत. त्यांनी उपभोक्ता व ग्राहक या दोन संकल्पनांमध्ये फरक केला असून ग्राहक हा प्रत्यक्ष मागणीदार असून उपभोक्ता मात्र अप्रत्यक्ष मागणीदार आहे. मागणीच्या विवेचनात सर्व प्रकारच्या मागणीदारांच्या वर्तनाचा अभ्यास झाला पाहिजे. शेवटी त्यांनी असे दाखवून दिले आहे की, उपभोक्ता हा विचारशील प्राणी नसल्याने सैद्धान्तिक विवेचन वास्तवापासून बरेच दूर गेले आहे. 'उपभोक्त्यांच्या वर्तनाचे आर्थिक सिद्धान्त' या निबंधात उमेश मधुकर राजदेकर यानी मार्शल यांच्या उपयोगिता विश्लेषणाचे विवेचन केले असून तटस्थता वक्र विश्लेषण आणि सॅम्युअल्सन यांच्याही विवेचनाचा विचार केला आहे.

दुसऱ्या गटात दोन निबंध समाविष्ट केले आहेत. 'उपभोक्त्यांच्या वर्तनाच्या आर्थिक सिद्धान्ताचा पुनर्विचार' ह्या प्रशांत कुलकर्णी यांच्या निबंधात, उपभोक्त्यांच्या बाजारातील वर्तनाचे पूर्ण व योग्य स्पष्टीकरण अर्थशास्त्रातील मागणी नियम देत नाही असे सांगून वस्तुनिष्ठ घटक व व्यक्तिनिष्ठ घटकांच्या सोबत समाजशास्त्रीय तत्त्वे विचारात घेऊन आकृत्यांच्याद्वारे उपभोक्त्यांच्या खरेदीचा विदू स्पष्ट केला आहे. 'शिक्षण आणि उपभोक्त्यांचे वर्तन' या निबंधात ल. ह. बागलकोट यानी उपभोक्त्यांच्या वर्तनावर प्रभाव पाडणाऱ्या अनेक घटकांपैकी त्यांचे शिक्षण हा महत्त्वपूर्ण घटक मानला आहे. शिक्षण या मानवी भांडवलाचा व्यक्तीच्या उपभोग व्यवहारांवर होणारा परिणाम आणि त्याचे विश्लेषण 'बाजारबाह्य' परिस्थितीच्या संदर्भात करावे हे त्यांनी सूचित केले असून या परिणामांचे स्पष्टीकरण त्यांनी घरगुती उत्पादन पद्धतीच्या अन्तर्गत केले आहे.

तिसऱ्या गटात तीन निबंधांचा अंतर्भाव आहे. पुष्पा इंदूरकर यानी 'मानवी वर्तवणुकीचे सिद्धान्त-विशेष संदर्भात केन्स' या निबंधात केन्सची उपभोग-प्रवृत्ती थोडक्यात मांडली असून त्यांच्या विवेचनातून व्यक्त होणाऱ्या धोरणांचा ऊहापोह केला आहे. रोजगाराचा स्तर वाढविण्यासाठी सर्व क्षेत्रांतील रोजगाराचा स्तर वाढविण्याची गरज आहे. यादृष्टीने

केन्सच्या उपायामध्ये विचार झाला नाही हे त्यांनी योग्य प्रकारे सिद्ध करण्याचा प्रयत्न केला आहे. आर. के. निरगुडे आणि राम देशमुख यांच्या 'उपभोग फल सिद्धान्त : एक आढावा' या निबंधात त्यांनी केन्सच्या उपभोग सिद्धान्ताचे स्पष्टीकरण करून त्याच्या मर्यादा विवाद केल्या आहेत. टोबिन्स आणि स्मिथ यांनी केन्सच्या विवेचनाची सांख्यिकीय चाचणी करून काही महत्त्वाचे निष्कर्ष मांडले आहेत. फ्रीडमन, ड्यूसेनबेरी आणि मॉडिग्लियानी यांच्याही सिद्धान्तांचा थोडक्यात मागोवा त्यांनी घेतला आहे. वंदना वांडेकर यांनी 'स्थायी उत्पन्न सिद्धान्त' या निबंधात मिल्टन फ्रीडमन यांच्या सिद्धान्ताचे स्पष्टीकरण केले आहे. त्यात महत्त्वपूर्ण संकल्पनांचे प्रथमतः स्पष्टीकरण करून सिद्धान्ताचे विवेचन आणि त्यावरील आक्षेप मांडले आहेत. सिद्धान्ताची प्रयोज्यता भारतीय संदर्भात गुददत्त, कपिलदेव, गीत सेठी यांच्या उदाहरणांवरून स्पष्ट करण्याचा त्यांनी प्रयत्न केला असून अखेरीस भारतीय शेतकऱ्यांच्या संदर्भात ही प्रयोज्यता सांगितली आहे.

चौथ्या गटात पहिला निबंध मुक्ता जहागिरदार यांचा आहे. 'विकसनशील देशातील सापेक्ष उपभोग आणि विकासाची पराधीनता' या निबंधात त्यांनी सापेक्ष उपभोगाची संकल्पना स्पष्ट केली आहे. उपभोग सापेक्षतेमुळे अकार्यात्मक हे वैशिष्ट्य उपभोगात निर्माण होते त्याचा एक परिणाम म्हणून विदेशी कर्ज सापेक्षतेची आणि आर्थिक पराधीनतेची गंभीर समस्या निर्माण होण्याचा धोका विकसनशील देशांला आहे, हा निष्कर्ष या निबंधात त्यांनी काढला आहे. त्यादृष्टीने विकसित देशांच्या सापेक्ष असलेली अकार्यात्मक मागणी नियमित करणे हा उपाय सुचविलेला आहे. विनायक देशपांडे यांनी 'एंगेल फलाच्या आधारे उपभोक्त्यांच्या वर्तनाने विश्लेषण' या निबंधात उत्पन्न वाढीबरोबर खर्चात कसे बदल होतात याचे विवेचन केले आहे. अमरावती जिल्ह्यातील शहानूर मध्यम सिंचन प्रकल्पाच्या अभ्यासासाठी गोळा केलेल्या माहितीचा त्यांनी वापर केला आहे. त्यांनी प्रथमतः कुटुंबांच्या उपभोगाची रचना स्पष्ट केली आणि निवडलेल्या 192 घरकुलांच्या राहणीमानाचा स्तर एंगेल लवचिकतेद्वारे मोजला. सर्व नमुना घरकुलासाठी तृणधान्य व डाळी या दोन वस्तूंचे उपभोगवर्तन आणि एकूण खर्च हे आकृतीद्वारे स्पष्ट करव्यात आले असून योग्यता (suitability)

जानेवारी-मार्च 1994, खंड 17, अंक 4

R² च्या मूल्यावरून ठरविली आहे.

3

चर्चेसाठी मुद्दे

या चर्चासत्रात जे दहा निबंध सादर करण्यात येणार आहेत त्यांच्या अनुषंगाने आणि उपोद्धातांमधील विवेचनाच्या साहाय्याने पुढील मुद्द्यांची चर्चा उपयुक्त होऊ शकेल. अर्थात सुचविलेल्या मुद्द्यांव्यतिरिक्त अन्य नवीन मुद्देही चर्चेस घेता येऊ शकतील.

(1) मार्शल यांचे उपयोगिता विश्लेषण, तटस्थता वक्र विश्लेषण आणि अभिव्यक्त पसंती सिद्धान्त यांची परस्पर तुलना. प्रत्येक सिद्धान्ताचे बलस्थान कोणते ?

(2) उपयोगितेचे अनिश्चिततेच्या अन्तर्गत केलेल्या मॉर्गेस्टर्न यांच्या सिद्धान्तातील गृहीत आणि पारंपरिक उपयोगिता विश्लेषण सिद्धान्तापेक्षा त्याची भिन्नता.

(3) व्यक्तीच्या उपभोगाच्या मागणी विवेचनात लाईबेन्स्टिन यांनी केलेले बाह्य उपभोग प्रवाहाचे स्पष्टीकरण. या संदर्भात शिक्षणासारख्या घटकाचा व्यक्तीच्या उपभोगावर होणारा परिणाम विचारात घेता येईल.

(4) उपभोग व त्यासंबंधातील आधुनिक विवेचन. विशेषतः संतत उपयोगिता फलाचे अस्तित्व यावरील देह आणि अन्य अर्थशास्त्रज्ञांचे विवेचन.

(5) समष्टीय स्तरावरील केन्स, ड्यूसेनबेरी, फ्रीडमन आणि मॉडिग्लियानी यांच्या विवेचनाची तात्त्विक बैठक आणि विश्लेषण पद्धती. विशेषेकरून फ्रीडमन यांनी विवेचनात वापरलेली परिष्कृत साधने.

(6) विकसनशील देशांच्या संदर्भात या समष्टीय स्तरावरील सिद्धान्तांची प्रयोज्यता.

(7) समष्टीय स्तरावरील या सिद्धान्तांमधून

निर्माण होणारी धोरणे आणि त्याचा विकास व्यूह-
रचनेवर होणारा परिणाम.

(8) विकसनशील देशांच्या संदर्भात अशा
विश्लेषण पद्धतीच्या मर्यादा

(9) भारतीय संदर्भात उपलब्ध आकडेवारीच्या-
द्वारा उपभोग फलाचा विचार.

4

चर्चेचा गोषवारा

चर्चासत्राच्या वेळी एकूण 16 सदस्यांनी चर्चेत
भाग घेतला. चर्चासत्रात सादर झालेल्या निबंधांच्या
संदर्भात विवेचन करताना वक्त्यांनी काही निबंधांतील
गुणवैशिष्ट्ये तसेच उणीवांचाही उल्लेख केला. विविष्ट
विषयावर निबंध लिहिताना अनेक वेळा संबंधित

विषयावरील सर्व पैलूंचे विवेचन होत नाही, हे मान्य
करावयास हवे. उपभोक्त्यांच्या आर्थिक वर्तनासंबंधी जे
सिद्धान्त सांगण्यात येतात त्यातील मूलभूत तत्त्वाचा
विचार केल्यावर हे लक्षात येते की, मागणी नियमाची
मूळ गृहिते कोणी नाकारली नाहीत. मागणीवर प्रभाव
टाकणाऱ्या अन्य घटकांचा अधिक विचार व्हावयास
हवा. ग्राहक व उपभोक्ता या दोन संकल्पना जरी भिन्न
वाटत असल्या तरी उपभोक्त्यांच्या वर्तनाचा विचार
करताना ग्राहक व उपभोक्ते सारखे मानावयास फारशी
हरकत नसावी. मागणी नियमाचे स्वरूप लक्षात घेता,
'मागणी नियम' हा शब्दप्रयोग न वापरता 'मागणीचे
प्रमेय' हा शब्दप्रयोग अधिक सुसंगत ठरतो. उपभो-
क्त्यांच्या व्यवहारासंबंधी समष्टीय स्तरावर केल्या
जाणाऱ्या विवेचनात विकसनशील देशांच्या संदर्भात जे
विवेचन उपलब्ध आहे त्यावर फारशी चर्चा होऊ शकली
नाही, तसेच याबाबतीतील धोरणात्मक पैलूवर फारसा
प्रकाश चर्चेत पडू शकला नाही.

□ □

मराठी अर्थशास्त्र परिषद

परिषदेचे सदस्य आणि हितचिंतक यांना आवाहन

'अर्थसंवाद' या नियतकालिकावरील व कार्यालयीन खर्च गेली काही वर्षे सातत्याने
वाढत असल्यामुळे आणि परिषदेला मिळणाऱ्या अनुदानात कोणतीही वाढ नसल्यामुळे परिषदेला दरवर्षी
अधिकाधिक तूट येत आहे. ही तूट भरून काढण्यासाठी वर्गणीचे दर सुधारणे, जाहिराती मिळविणे
इत्यादी निर्णय परिषदेच्या कार्यकारी मंडळाने वेळोवेळी घेतले आहेत. त्याचबरोबर मराठी अर्थशास्त्र
परिषदेच्या नावे एक स्वतंत्र कायम निधी उभारावा असेही ठरले आहे. या कायम निधीसाठी
सदस्यांकडून आणि परिषदेच्या हितचिंतकांकडून देणग्या/अनुदाने मिळवावीत असेही वार्षिक साधारण
सभेत सातत्याने ठरविण्यात आले आहे. 'अर्थसंवाद' चे वाचक, परिषदेचे साधारण सदस्य आणि अन्य
हितचिंतकही या निधीसाठी स्वयंस्फूर्तपणे, यथाशक्ती आपले आर्थिक साहाय्य देतील आणि परिषदेला
आर्थिक स्थैर्य मिळवून देतील असा आम्हांस विश्वास वाटतो.

या निधीसाठी पाठवावयाचे बँक ड्राफ्ट, मनिऑर्डर इत्यादी 'मराठी अर्थशास्त्र परिषद'
या नावाने काढावेत आणि ते नाशिक येथील कार्यालयीन पत्त्यावर पाठवावेत.

देणगीदारांची नावे वेळोवेळी 'अर्थसंवाद' च्या अंकात दिली जातील.

गुलाबराव तायडे
कार्यवाह-खजिनदार

निर्माण होणारी धोरणे आणि त्याचा विकास व्यूह-
रचनेवर होणारा परिणाम.

(8) विकसनशील देशांच्या संदर्भात अशा
विश्लेषण पद्धतीच्या मर्यादा

(9) भारतीय संदर्भात उपलब्ध आकडेवारीच्या-
द्वारा उपभोग फळाचा विचार.

4

चर्चेचा गोषवारा

चर्चासत्राच्या वेळी एकूण 16 सदस्यांनी चर्चेत
भाग घेतला. चर्चासत्रात सादर झालेल्या निबंधांच्या
संदर्भात विवेचन करताना वक्त्यांनी काही निबंधांतील
गुणवैशिष्ट्ये तसेच उणीवांचाही उल्लेख केला. विशिष्ट
विषयावर निबंध लिहिताना अनेक वेळा संबंधित

विषयावरील सर्व पैलूंचे विवेचन होत नाही, हे मान्य
करावयास हवे. उपभोक्त्यांच्या आर्थिक वर्तनासंबंधी जे
सिद्धान्त सांगण्यात येतात त्यातील मूलभूत तत्वांचा
विचार केल्यावर हे लक्षात येते की, मागणी नियमाची
मूळ गृहिते कोणी नाकारली नाहीत. मागणीवर प्रभाव
टाकणाऱ्या अन्य घटकांचा अधिक विचार व्हावयास
हवा. ग्राहक व उपभोक्ता या दोन संकल्पना जरी भिन्न
वाटत असल्या तरी उपभोक्त्यांच्या वर्तनाचा विचार
करताना ग्राहक व उपभोक्ते सारखे मानावयास फारशी
हरकत नसावी. मागणी नियमाचे स्वरूप लक्षात घेता,
'मागणी नियम' हा शब्दप्रयोग न वापरता 'मागणीचे
प्रमेय' हा शब्दप्रयोग अधिक सुसंगत ठरतो. उपभो-
क्त्यांच्या व्यवहारासंबंधी समष्टीय स्तरावर केल्या
जाणाऱ्या विवेचनात विकसनशील देशांच्या संदर्भात जे
विवेचन उपलब्ध आहे त्यावर फारशी चर्चा होऊ शकली
नाही, तसेच याबाबतीतील धोरणात्मक पैलूवर फारसा
प्रकाश चर्चेत पडू शकला नाही.

□ □

मराठी अर्थशास्त्र परिषद

परिषदेचे सदस्य आणि हितचिंतक यांना आवाहन

'अर्थसंवाद' या नियतकालिकावरील व कार्यालयीन खर्च गेली काही वर्षे सातत्याने
वाढत असल्यामुळे आणि परिषदेला मिळणाऱ्या अनुदानात कोणतीही वाढ नसल्यामुळे परिषदेला दरवर्षी
अधिकाधिक तूट येत आहे. ही तूट भरून काढण्यासाठी वर्गणीचे दर सुधारणे, जाहिराती मिळविणे
इत्यादी निर्णय परिषदेच्या कार्यकारी मंडळाने वेळोवेळी घेतले आहेत. त्याचबरोबर मराठी अर्थशास्त्र
परिषदेच्या नावे एक स्वतंत्र कायम निधी उभारावा असेही ठरले आहे. या कायम निधीसाठी
सदस्यांकडून आणि परिषदेच्या हितचिंतकांकडून देणग्या/अनुदाने मिळवावीत असेही वार्षिक साधारण
सभेत सातत्याने ठरविण्यात आले आहे. 'अर्थसंवाद' चे वाचक, परिषदेचे साधारण सदस्य आणि अन्य
हितचिंतकही या निधीसाठी स्वयंस्फूर्तपणे, यथाशक्ती आपले आर्थिक साहाय्य देतील आणि परिषदेला
आर्थिक स्थैर्य मिळवून देतील असा आम्हांस विश्वास वाटतो.

या निधीसाठी पाठवावयाचे बँक ड्राफ्ट, मनिऑर्डर इत्यादी 'मराठी अर्थशास्त्र परिषद'
या नावाने काढावेत आणि ते नाशिक येथील कार्यालयीन पत्त्यावर पाठवावेत.

देणगीदारांची नावे वेळोवेळी 'अर्थसंवाद' च्या अंकात दिली जातील.

गुलाबराव तायडे
कार्यवाह-खजिनदार

चर्चासत्र दुसरे

भारतातील करव्यवस्था

नि. भा. सत्रे *

सतराव्या अधिवेशनाच्या 'भारतातील करव्यवस्था' या चर्चासत्रासाठी दहा निबंध सादर करण्यात आले. फक्त शीर्षकाचा विचार केल्यास आणि प्रत्यक्ष आणि अप्रत्यक्ष कर असे वर्गीकरण मानल्यास दोन निबंध प्रत्यक्ष कराशी संबंधित आहेत, पाच निबंध अप्रत्यक्ष कराशी तर तीन निबंध बरील कक्षेत न मोडणारे व्यापक स्वरूपाचे आहेत. या निबंधांचा थोडक्यात परामर्श घेण्याचा आणि काही चर्चायोग्य असे मुद्दे उपस्थित करण्याचा मर्यादित असा प्रयत्न खालील निवेदनात करण्यात आला आहे.

1

निबंधांचा परामर्श

(अ) प्रत्यक्ष कर

वाकोडकर आपल्या निबंधात विस्तृत आकडेवारी देऊन म्हणतात की, केंद्र सरकारच्या महसुलातील प्रत्यक्ष कराचे प्रमाण गेल्या 22 वर्षांत कमी होत गेल्याचे दिसते. याउलट अप्रत्यक्ष कराचे प्रमाण वाढल्यामुळे वित्तीय व्यवस्थेत समतोल व समन्याय राहिलेला नाही. प्रत्यक्ष कराबाबतची ही अवस्था बदलणे आवश्यक आहे. याबाबत करधार रूंद करण्यासाठी कृषी-उत्पन्न आणि कृषीमत्ता या करकक्षेत आणून त्यांचे इतर उत्पन्नाशी पूर्ण एकीकरण होणे आवश्यक आहे. संभाव्य कर योजनेबरोबर अंदाजित उत्पन्न योजनेचीही अमलबजावणी होणे आवश्यक आहे. तसेच करवुडवणी, काळा पैसा, कंपन्यांचा कर बराच कमी करणे याबाबत उपाययोजनांचा विचार होणे जरूर आहे. प्रत्यक्ष करात सूट देऊन किंवा काही प्रश्न अंशात्मक विचारात घेऊन करव्यवस्थेत सुधारणा घडेलच असे नाही. करप्रशासन व करव्यवस्था याबाबत चेलिया समितीच्या शिफारशी विचारात घ्याव्यात.

* नियुक्त प्राचार्य, नवरोसजी वाडिया कॉलेज, पुणे.

जानेवारी-मार्च 1994, खंड 17, अंक 4

कायदे व देशमुख हे आपल्या निबंधात प्रत्यक्ष

करांच्या गुणदोषांची चर्चा करताना असे म्हणतात की, 'या करामध्ये दोष आहेत हे खरे, तथापि हे दोष प्रशासकीय कार्यप्रणालीतून निर्माण झाले आहेत. त्यांना मूलभूत तत्वांचा आधार नाही. विद्यमान परिस्थितीत प्रत्यक्ष कर अत्यंत लाभदायक आणि अनिवार्य सिद्ध झाले आहेत.' हे विधान तपासून पाहणे महत्त्वाचे आहे. इतरत्र काही प्रमाणात केंद्र व महाराष्ट्र सरकारच्या प्रत्यक्ष करांची आकडेवारी आहे. समारोपात प्रत्यक्ष कराचे काही विशेष नमूद केले आहेत.

(आ) अप्रत्यक्ष कर

कांबळे यांच्या निबंधात केंद्र सरकारच्या महसूलाचे आकारमान व कर संरचना याबाबत काही आकडेवारी असून अप्रत्यक्ष कराचे प्रमाण वाढत असल्याचे नमूद केले आहे. अप्रत्यक्ष कराच्या वाढीची कारणे, त्यांचे गुणदोष व उपाय याबाबत चर्चा आहे.

पेडगावकर वधितमूल्य कराची चर्चा अवकारी कराला पर्याय म्हणून करतात वधितमूल्य कराचे संक्रमण मात्र टप्प्याने व्हावे असे कर सुधारणा समितीचे मत आहे. म्हणजेच अवकारी कर व मर्यादित वधितमूल्य यांचे मिश्रण असलेली करव्यवस्था काही काळ अस्तित्वात राहणार. संक्रमणकाळी करउत्पन्न कमी होऊ नये म्हणून नवे अवकारी कर व सेव्यांवर कर आकाराचे अशी समितीची सूचना आहे. संघराज्यात वधितमूल्य कर देशव्यापी होण्यात अडचणी असून राज्यांचा विक्री कर अवाधित ठेवणे जवरीचे ठरेल. घटनादुरुस्ती किंवा अन्य पर्याय राज्यांना मान्य होईलच असे नाही. वधितमूल्य देशव्यापी करावयाचा असेल तर, अनेक प्रकारचे केंद्र-राज्य पर्याय उपलब्ध आहेत आणि त्यांचे गुणदोषही आहेत. या संदर्भात कृष्णमूर्ती यांचा प्रस्ताव अलीकडेच चर्चेला येत आहे. हा प्रश्न केंद्र-राज्य सहकार्यावर अवलंबून राहिल. याबाबत आशा बाळगावी अशी परिस्थिती नाही.

देअपांडे, घाटे, कुलकर्णी यांच्या वधितमूल्य-संबंधित निबंधात भारतातील अप्रत्यक्ष करांचे असणारे मोठे प्रमाण आणि करांचे होणारे निरनिराळे अनिष्ट परिणाम यांचा विचार आहे. वधितमूल्य कर हा या सर्वांवर पर्याय ठरू शकतो. त्याचप्रमाणे केंद्र सरकारने

1986 पासून सुधारित वधितमूल्य कर वापरता आणला. परिपूर्ण वधितमूल्य करव्यवस्थेचे हे पहिले पाऊल आहे. पण यात अनेक अडचणी आहेत. तसेच या कराच्या अनेक पद्धती आहेत. या सर्वांचा विचार थोडक्यात मांडण्यात आला आहे. कराधार रद्द कर-प्याच्या दृष्टीने सेवांवर कर लादण्यात याबा असे प्रसि-पादन आहे. व्यावहारिकदृष्ट्या वधितमूल्य कर हा केंद्र व राज्य सरकार या दोन्ही पातळीवर स्वीकारावा लागेल. परंतु सैद्धान्तिकदृष्ट्या संपूर्ण राज्य वधितमूल्य कर हाच श्रेष्ठ आहे. या पद्धतीत राज्यांना केंद्र सरकारला मदत करावी लागेल आणि त्याकरिता यंत्रणा व तत्त्वे यांचा विचार करावा लागेल.

कुलकर्णी व जंबुरे यांचा प्लॅस्टिकवरील कराबाबतचा निबंध त्यांच्या ठिबक सिचन या संशोधनाशी निगडित आहे. प्लॅस्टिकवरील अवकारी करात सवलत मिळाली तर ठिबक सिचनास मदत मिळून भारतीय शेतीला बरदान मिळणार आहे. भारतातील प्लॅस्टिक उत्पादन महाग असून अवकारी कर, 30 ते 40 टक्के आहे हे त्यांचे प्रमुख कारण आहे. सध्या शेतीत प्लॅस्टिकच्या उत्पादनाचा 40 टक्के भाग वापरला जातो. करात सवलत मिळाल्यास शेतीतंत्रात व क्षेत्रात सुधारणा होईल आणि खर्चात बरीच काटकसर होईल. निदान शेतीसंबंधित असणाऱ्या प्लॅस्टिक उत्पादनावर कर सवलत मिळावी. पूर्वी भरलेला कर परत मिळावा आणि पुढील काळात प्लॅस्टिक उत्पादन मोठ्या प्रमाणावर करण्यासाठी या उत्पादनाचे राष्ट्रीयीकरण व्हावे. उत्पादन व्यवस्थापनाची जबाबदारी पेलण्यास राष्ट्र पातळीवर एक कायम स्वहपाची संस्था असावी.

पाटील व ककडे आपल्या जकातीवरील निबंधात 'विक्री करावरील अधिधार' हा पर्याय म्हणून सुचविताना जकातीने निर्माण केलेले प्रश्न या पर्यायामुळे सुटून स्थानिक संस्था व नोकरवर्ग यांचे हितसंबंध सुरक्षित राहतात. जकातीचे स्वरूप व पर्याय शोधण्याचे निकष यांची चर्चा या निबंधात अगून जकात रद्द करावी असे मत मांडले आहे. प्रवेश करातील अनेक दोषांमुळे तोही कर नाकारण्यात आला आहे. पर्यायी कराच्या उत्पादनाचे वितरण व यंत्रणा याबाबत चर्चा आहे.

(इ इतर

बेराड आपल्या निबंधात भारतातील करव्यवस्था केंद्र-राज्य सरकारांमध्ये विभागली असून या व्यवस्थेत प्रत्यक्ष कर, अप्रत्यक्ष कर आणि इतर उत्पन्न यांचे महत्त्व व बदल विशद करतात. चांगल्या कराचे विशेष सांगून भारतातील करपद्धतीच्या दोषांची चर्चा करतात. करव्यवस्था अधिक पुरोमाही करण्याची गरज आहे असे मत या निबंधात आहे.

सावने यांच्या निबंधात भारतीय करपद्धतीचा चेलिया समितीच्या संदर्भात विचार आहे. केंद्र सरकारचे महसुली उत्पन्न, त्यातील प्रत्यक्ष व अप्रत्यक्ष करांचे सापेक्ष स्थान, भारतातील सर्व राज्य सरकारांच्या एकत्रित कर उत्पन्नाची राष्ट्रीय उत्पन्नाशी असणारी टक्केवारी यांची माहिती आहे. भारतीय करपद्धतीत असणारे अनेक दोष फार पूर्वीपासूनचे आहेत. अल्पकालीन प्रयत्नांमुळे त्यात फारशी सुधारणा होऊ शकली नाही. दीर्घकालीन विचार व उपाययोजनेकरिता चेलिया समिती नेमली गेली. या समितीची उद्दिष्टे, शिफारशी व त्यांचे मूल्यमापन या निबंधात आहे. या संदर्भात कंपनी कर, कृषीउत्पन्न कर यांचे विवेचन आहे. कृषी कराची चेलिया समितीची शिफारस सावधपणाने केली आहे. समितीच्या इतर शिफारशांची चर्चा असून बड्या कारखानदारांना, श्रीमंत शेतकऱ्यांना व बहुराष्ट्रीय कंपन्यांना शुक्ते माप दिले आहे असा विचार मांडला आहे.

घोरडे आपल्या निबंधात प्रत्यक्ष आणि अप्रत्यक्ष करारोपणाची चर्चा करताना त्यांची व्याख्या व महत्त्व यांचे विवेचन करतात. विविध देशांतील या करांचे प्रमाण पाहता विकसित राष्ट्रांत प्रत्यक्ष करांचे प्रमाण अधिक असल्याचे नमूद करतात. याउलट भारतात अप्रत्यक्ष करांचे प्रमाण अधिक आहे. याची कारण-मीमांसा देऊन ही परिस्थिती विषमता निर्माण करणारी आहे असे सांगतात. कररचना समन्यायी व प्रेरणादायक होण्यासाठी करांचे सुसूत्रीकरण होणे आवश्यक आहे.

2

भारतातील करव्यवस्था-काही विचार

चर्चासत्रासाठी सादर झालेल्या निबंधांची विषय

जानेवारी-मार्च 1994, खंड 17, अंक 4

वारी पाहता असे दिसते की, काही मोजके विषय व दृष्टिकोन लिखाणात आलेले आहेत. अर्थात चर्चेचा विषय फार विस्तृत असेल तर असे होणे अपरिहार्य आहे. नेमलेल्या विषयावर सर्व बाजूंनी लिखाण होणे आवश्यक असले तरी प्रत्यक्षात तसे घडेलच असे नाही. तेव्हा अंतर्गत विषयांची कक्षा वाढविण्याच्या आणि मर्यादित प्रमाणात काही उणीवा भरून काढण्याच्या दृष्टीने काही व्यापक मुद्दे उपस्थित केले आहेत.

भारतात फार थोड्या काळात घटनांचा पाया आमूलाग्र बदलण्यात आला व तसे प्रयत्न अद्याप चालू आहेत. भारत सरकारचा 1919 चा कायदा ते 1950 ची भारतीय घटना ही वाटचाल विकेंद्रीकरणपासून केंद्रीकरणकडे आहे. योजनाबद्ध आर्थिक प्रगतीचा लगेचच स्वीकार झाल्यामुळे आणि इतर कारणांमुळे त्यात अधिक भर पडली. करव्यवस्थेची वाटचाल काहीशी अशीच आहे. घटनेने करसत्तेचे विभाजन प्रथम केंद्र सरकार आणि नंतर राज्य सरकार असे केलेले आहे स्यानिक संस्थांची आर्थिक व्यवस्था आहे त्याच अवस्थेत संरक्षित राहिल्यामुळे घटनेत या संस्थांचा फारसा विचार नाही. घटनेतील ही करविभाजन व्यवस्था इतर संघराज्यांच्या अनुभवावर, भारतातील प्रदीर्घ अशा घटनेच्या उत्क्रांतीवर आणि निश्चित अशा आर्थिक सिद्धान्तांवर आधारित आहे. करसत्तेचे विचार-पूर्वक केलेले केंद्रीकरण तितक्याच विचारपूर्वकतेने घटनेतील कलम 280 मध्ये कमी करण्याचा प्रयत्न केला आहे. त्यात स्वतंत्र अशा वित्त आयोगाला विशेष महत्त्वाचे स्थान आहे. कर विभाजनाचे आणि त्या विभाजनाच्या फेररचनेचे घटनेतील हे प्रतिमान लवचिक राहून संघराज्यव्यवस्था सुरक्षित ठेवील अशी अपेक्षा होती.

योजनांचे आकार आणि अमफलता विशेषतः गेल्या दोन दशकात जशी वाढत गेली तशी भारतीय अर्थव्यवस्था अनेक प्रश्नांनी ग्रस्त होत राहिली. याचा आंतरराष्ट्रीय परिणाम म्हणजे व्यापारातील असमतोल, विदेशी चलनाची तूट आणि विदेशी कर्जाचे प्रचंड ओझे हे प्रश्न निर्माण झाले. त्यात वाढत्या तेल किमती आणि तेलाची वाढती मागणी यानी भर टाकली. भारतीय अर्थव्यवस्था कधी नव्हती एवढी आंतरराष्ट्रीय आर्थिक परिस्थितीशी निगडित झाली आणि अनेक प्रश्न आंतर-

राष्ट्रीय कसोट्यांप्रमाणे सोडविण्याची बंधने भारतावर आली.

भारतात आर्थिक असमतोलतेचे जे अनेक प्रश्न निर्माण झाले त्यातील महत्वाचा म्हणजे खर्चवाद, करवाद, चलनवाद, व वेतनवाद यांचे दुष्टचक्र आणि त्यांचा आंतरराष्ट्रीय परिस्थिती व विचार यांच्याशी निर्माण होणारा अलीकडच्या काळातील भेद. हा भेद कमी करण्याच्या दृष्टीने आणि आंतरराष्ट्रीय मदतीस पात्र होण्याकरिता भारत सरकारने अर्थव्यवस्था खुली व स्पर्धात्मक करण्याचे मान्य करून अनेक उपाययोजना अमलात आणल्या आहेत. गेल्या दोन वर्षांतील केंद्र सरकारच्या करसुधारणा हा त्यातलाच एक महत्वाचा भाग आहे.

करव्यवस्था सुधारण्याचे प्रयत्न बरेच जुने आहेत. योजनाबद्ध आर्थिक प्रणालीचा स्वीकार झाल्यापासून त्यासंबंधात अनेक समित्यांनी मार्गदर्शन केले आहे, परंतु हे मार्गदर्शन बंदिस्त व नियंत्रित अर्थव्यवस्थेशी सुसंगत असे होते. यानून करवाद आणि त्याचे दुष्परिणाम टाळण्याकरिता करसवलती, काळ्या पैसाची निर्मिती आणि तो कमी करण्यासाठी काही योजना यांची वारंवार निर्मिती होत राहिली. चेलिया समितीचे मार्गदर्शन मात्र आंतरराष्ट्रीय परिस्थिती लक्षात घेऊन केलेले आहे. समितीच्या कार्यक्षेत्र भारताची आंतरराष्ट्रीय स्पर्धाक्षती वाढविण्याच्या हेतूचा उल्लेख आहे. तसेच आयात शुल्के कमी करण्याचाही उल्लेख आहे. अप्रत्यक्षरित्या परिणामी भारतीय अर्थव्यवस्था खुली व स्पर्धात्मक करण्याच्या धोरणास समितीच्या शिफारशी उपयुक्त ठरतील अशी अपेक्षा होती. समितीने यादृष्टीने बरेच कार्य केलेले आहे. समितीच्या शिफारशी एकदम आणि कोणताही बदल न करता मानण्यात आलेल्या नसल्या तरी भारताची करव्यवस्था कोणत्या दिशेने वाटचाल करील याची ही पूर्वसूचना समजण्यास काहीच हरकत नाही.

कर सुधारणाबाबतच्या सध्याच्या प्रयत्नांचा बराच उदीउदी होत असला तरी त्यातील अभिप्रेत त्याग, शिस्त, संघर्ष आणि धोके यांची जाण असणे आवश्यक आहे. प्रथमतः आपण हे समजले पाहिजे की, करसुधारणेचे सध्याचे विचार व प्रवाह पूर्णतः विकसित

राष्ट्रांच्या आर्थिक समस्येतून निर्माण झालेले आहेत. सतत उद्भवणारी मंदी, बेकारी, व्यापार, असमतोल व संघर्ष, भावफुगवटा, गुंतवणूक निरस्ताह, उत्पादनातील अकार्यक्षमता, चलनदराची वसरण व करचुकवेपणा अशा अनेक प्रश्नातून केन्सची आर्थिक प्रणाली स्पर्धे व समृद्धी आणण्यास असमर्थ आहे असे विचार वाढीस लागले. विशेषतः सरकारी क्षेत्राची वाढ ही अनेक समस्यांना कारणीभूत आहे असा विचार प्रबळ होत चालला. वाढत्या सरकारी क्षेत्रामुळे आर्थिक साधनसामग्रीचे वाटप अयोग्य होऊन खाजगी क्षेत्राची वाढ खुंटते आणि सर्वत्र तोट्याचे आणि अकार्यक्षमतेचे वातावरण पसरते. तसेच सरकारी क्षेत्राचे पोषण हे मूलतः करवाद आणि ती न जमल्यास तुट्टीचे अर्थकारण, भावफुगवटा आणि इतर अनेक समस्या यांचे दुष्टचक्र निर्माण करते. यावर एकच उपाय संभवतो. सरकारी क्षेत्र कमी करणे. सरकारी क्षेत्र कमी करण्यास करकपात आवश्यक आहे. आणि ही करकपात प्रत्यक्ष करात आणणे उत्पादन व भांडवल गुंतवणूकीच्या दृष्टीने योग्य ठरते. संक्रमण काळात प्रत्यक्ष करातील कपातीतून निर्माण होणारे महसुली नुकसान अप्रत्यक्ष करवाढीतून भरून काढावे लागेल. अप्रत्यक्ष कर हे आर्थिक वाटपात व निर्णयात कमीत कमी ढवळाढवळ करणारे असावेत आणि तसा परिणाम साधण्यास वाढतमूल्य कराचा वापर सर्वत्र करावा लागेल. एकप्रकारे अभिमत प्रतिमानाकडे आर्थिक व्यवस्था नेण्याचे प्रयत्न या विचारातून स्पष्ट होतात.

सैद्धान्तिकदृष्ट्या ही करप्रणाली समानीकरणाबाबत उदासीन असून क्रमवर्धी कराघाताच्या अतिरेकी करव्यवस्थेस विरोध करणारी आहे. मध्यम प्रतीचा आणि थोड्या सोपानात विभागलेला सौम्य क्रमवर्धी करभार हा उत्पन्नाच्या दृष्टीने जास्त उपयोगी आहे. करारोपण केवळ उत्पन्न हेतूने केले जावे आणि करउत्पन्न परिणाम जास्त असेल अशी कररचना व करशासन असावे. तसेच करव्यवस्था करउत्पन्नात तटस्थरित्या वाढ करणारी असावी. याचाच अर्थ असा की, जे कर उत्पन्नवाढीची शाश्वती न देता इतर वितरणात्मक अनिष्ट परिणाम घडवून आणणारे असतील (उदाहरणार्थ, प्रत्यक्ष कर) ते कमी असावेत आणि जे कर उत्पन्न वाढीच्या दृष्टीने चांगले असून वितरणात्मकदृष्ट्या तटस्थ राहू शकतील असे असतील (उदा-

हरणार्थ, वधितमूल्य कर) त्यांचा वापर जास्त करावा. करारोपण आणि बाजारातील किंमत यांचा परस्पर-संबंध स्पष्ट व प्रमाणित असावा आणि कर हे बाजारातील किंमत संबंधात ढवळाढवळ करणारे नसावेत. करारोपणाला जास्तकरून मंहुसूल उद्देश असावा आणि इतर उद्देश साधण्याचे ते प्रभावी शस्त्र नसावे. करदात्यांची संख्या वाढवून करभार कमी ठेवणे हे महत्त्वाचे आहे. असे केल्यास आणि करशासन कार्यदक्ष असल्यास करचुकवेपणा कमी होईल. तसेच खाजगी क्षेत्रात पैसा जास्त राहून बचत व गुंतवणुकीस वातावरण पोषक राहिल. एकूण करव्यवस्था आर्थिक व्यवहारातील अडसर नसावी.

विकसित राष्ट्रांनी या सिद्धान्ताचा सर्वसाधारणपणे स्वीकार केला असून गेल्या दशकात प्रत्यक्ष कर मोठ्या प्रमाणात कमी केले आहेत, आणि वधितमूल्य कराचा वापर करून अप्रत्यक्ष करात वाढ केली आहे. परिणामी विकसित राष्ट्रांतील भांडवल गुंतवणूक बरीच करमुक्त झाली आहे. भांडवलाचे स्थलांतर टाळण्याकरिता विकसित राष्ट्रांत करमुक्ततेबाबत बरीच स्पर्धात्मक एकसूत्रता आली आहे. अशीच करमुक्तता अविकसित देशांतही असावी असा भांडवल निर्यातदारांचा आग्रह आहे हा विचार व्यापार व आंतरराष्ट्रीय माध्यमातून पसरविण्याचे प्रयत्न होत आहेत. अविकसित राष्ट्रांना विदेशी भांडवल पाहिजे असेल तर त्यांना काही अटी मान्य कराव्या लागतील. भारताचे आंतरराष्ट्रीय परिस्थितीशी समझोता व करव्यवस्थेत बदल करण्याचे प्रयत्न हा त्यातलाच एक भाग आहे.

भारतातील सध्याचे करसुधारणेचे प्रयत्न वेगाने होत आहेत यात वाद नाही. यापूर्वी व्यक्तिगत उत्पन्न कराचे दर कमी करण्यात आले पण त्यांची बहुविधता आणि त्यात असणाऱ्या अनेकविध सवलती कमी करता आल्या नाहीत. तसेच काही सवलती सोडल्यास निगम कराबाबत फारसा बदल करता आला नाही. वधितमूल्य कराची व्यवस्था मर्यादित स्वरूपात आणली गेली असली तरी इतर अनेक अप्रत्यक्ष कर आहेत तसेच राहिले. राज्य व स्थानिक पातळीवर, काही कर वगळता, एकूण करव्यवस्था सुधारण्याबाबत नवीन विचार झाले नाहीत. याबाबत इंग्लंड देशातील करसुधारण्याचे प्रयत्न लक्षान घेण्यासारखे आहेत. केंद्र पातळीवरील

स्थानिक पातळीवरही कर सुधारण्याचे जोरदार प्रयत्न झाले. स्थानिक निवासस्थानावरील कर संपूर्णपणे काढून दरडोई समान कर (पोल टॅक्स) लादण्यात आला. हा प्रयत्न फसला असला आणि त्याचे राजकीय परिणाम दूरगामी झाले असले तरी तो महत्त्वाचा मानला पाहिजे.

भारताचा विचार करता, प्रश्न असा निर्माण होतो की, अस्तित्वात असलेली करव्यवस्था आपण किती प्रमाणात बदलू शकतो? त्याचे परिणाम आपण जाणून आहोत काय? त्यावरील उपाययोजनांबाबत आपण विचार केला आहे काय? हे उपाय कर सुधारण्याच्या प्रयत्नांना छेद देणारे नसतील याची काय खात्री आहे? विकसित राष्ट्रांना करव्यवस्था बदलून जी अवस्था (प्रत्यक्ष करांच्या उत्पन्नाचे प्रमाण कमी आणि अप्रत्यक्ष करांच्या उत्पन्नाचे प्रमाण जास्त) निर्माण करावयाची आहे ती अवस्था आपल्याकडे मुळातच उपस्थित आहे. यात प्रत्यक्ष करांच्या उत्पन्नाचे प्रमाण आणखी कमी करण्याला वाव नाही. तसेच प्रत्यक्ष करांच्या घटित उत्पन्नाचे अप्रत्यक्ष करांच्या उत्पन्नात पर्यायन हा विकसित राष्ट्रांनी मान्य केलेला विचार व प्रयत्न आहेत. अर्थमंत्र्यांनी 1993-94 च्या अर्थसंकल्पात तसे प्रयत्न केलेही आहेत आणि प्रत्यक्ष करांत तटस्थता राखली आहे. आंतरराष्ट्रीय संदर्भात अर्थमंत्र्यांचा हा प्रवास निश्चित स्वरूपाचा दिसत नाही. अप्रत्यक्ष कर कमी करून उत्पन्नात जी घट अपेक्षित आहे ती उत्पादनवाढीतून आणि अप्रत्यक्ष कर फेररचनेतून भरून निघाली नाही तर अर्थमंत्र्यांना प्रत्यक्ष कर कमी करणे व्यवहार्य ठरणार नाही. तसे न करूनही अर्थमंत्र्यांना तुटीच्या अर्थकारणाशिवाय दुसरा उपाय उरणार नाही आणि तसे झाल्यास ते अर्थमंत्र्यांच्या तुटीचे अर्थकारण कमी करण्याच्या धोरणाशी विसंगत ठरेल. प्रत्यक्ष कर कमी केल्यास तुटीचे अर्थकारण वाढेल आणि कमी करांचा जास्त फायदा विदेशी भांडवलाला मिळेल. प्रत्यक्ष व अप्रत्यक्ष करांतील हा पेच लक्षात घेता, भारताला आंतरराष्ट्रीय कसोट्या कितपत मानवतील हा एक प्रश्नच आहे. तद्वत अर्थमंत्र्यांनी 1993-94 च्या अर्थसंकल्पात अप्रत्यक्ष करांबाबत टाकलेले पाऊल कितपत स्थिर राहिले हा एक प्रश्नच आहे.

करकपात व खर्चकपात या एकाच नाण्याच्या

दोन बाजू आहेत. करकपात ही काही अंशी चलनक्षयास मान्यता देणारी उपाययोजना आहे. सरकारी क्षेत्रातील खर्च कमी केल्यास आणि अर्थसंकल्पातील तुट कमी झाल्यास काही प्रमाणात चलनक्षयाची सुरुवात होऊ शकते. विकसित राष्ट्रांमध्ये असे विचार स्पष्ट दिसतात. परंतु बेकारी व भांडवल गुंतवणुकीबाबत असणाऱ्या निवृत्ताहामुळे सरकारी खर्च कमी करण्याचे विचार वाजूला सारून चलनवाढ मान्य करावी लागली. तसेच व्याजाचे दर कमी करावे लागले आणि ते सर्वच कमी असावेत असा विचार मांडण्यात आला. फक्त व्याजाबाबत केवसच्या अर्थप्रणालीला स्पर्श करणारे हे विचार इतरत्र अभिमत प्रमाण मानणारे आहेत. सरकारी क्षेत्र व खाजगी क्षेत्र यांचा संघर्ष असून सरकारी क्षेत्र कमी करणे आणि खाजगी क्षेत्र वाढवून आणि ते स्पर्धात्मक करणे हाच सध्याच्या आर्थिक संकटावर उपाय आहे. तो सर्वत्र व्यवहारात असणे आवश्यक आहे. करकपातीमागील हे अर्थकारण आपल्या योजनाबद्ध आर्थिक चौकटीत कितपत बसेल? सरकारी खर्चाला कपात लावण्याचा अर्थमंत्र्यांचा प्रयत्न यशस्वी व्हावयाचा असेल तर संरक्षणदरील खर्च, सरकारी खर्च व व्याजावर होणारा खर्च निर्धारणे कमी करण्याच्या योजना आखणे आवश्यक आहे. हे खर्च कमी करण्याच्या परिणामकारक योजना आपल्याकडे नाहीत. जर या खर्चकपातीत आपण अपयशी ठरलो तर योजनांचे भवितव्य धोक्यात येईल. या पाश्चिमात्य 1993-94 च्या केंद्रीय अर्थसंकल्पातील योजनांवरील वाढीव खर्च हा अवास्तव आशावादी म्हणावा लागेल. वस्तू व सेवा यांच्या किमती सतत वाढल्या तर तो मोठ्या प्रमाणात फोल ठरणार आहे. करकपातीची यशस्विता सर्वत्र किमती कमी होण्यावर अवलंबून आहे. चलनक्षयाचे हे महत्त्वाचे अंग असून ते सुधारण्याच्या प्रयत्नांत अभिप्रेत आहेत. आपल्याकडे 'किमत' या संज्ञेचा संकुचित अर्थ लावला जातो. किमतीत वेतनाचा समावेश होतो. याकडे आपण सोपिस्कर दुर्लक्ष केले आहे. व्यापक अर्थाने आपल्याकडे किमती कमी होण्याची शक्यता नसून त्या वाढण्याचीच शक्यता आहे. तेव्हा करगणतीचे गणित बरोबर आले तर तबलच म्हणावे लागेल.

वरील विवेचन फक्त केंद्र सरकारच्या करव्यवस्थेबाबत आहे. राज्य व स्थानिक संस्था आपली करव्यवस्था केंद्र सरकारच्या धोरणाशी कितपत सुसंगत

ठेवतील याबाबत जबर जका आहे. विशेषतः विक्री कर व जकात यावरील हक्क कोणतेही सरकार सोडेल असे दिसत नाही. केंद्र-राज्य सरकारांमधील हे मतभेद पाहता करसुधारणा ही पर्यायी उपाय नसतील तर आंशिक व अपरिपूर्णच राहिल. केंद्र-राज्यसंबंधी अनेक क्रविषयक वाद असून त्यांचा येथे उल्लेख टाळलेला आहे.

तसेच करसुधारणेत प्रत्येक कराबाबत जे तांत्रिक, हिशोबी आणि प्रशासकीय प्रश्न निर्माण होतात ते या विवेचनात उपस्थित केलेले नाहीत. बऱ्याच प्रश्नांचा उल्लेख टाळल्यामुळे हे विवेचन अत्यंत कार्यान्वित स्वरूपाचे आहे हे परत नमूद करीत आहे.

4

चर्चासाठी काही विषय

चर्चासत्रात निबंध व संबंधित मुद्यांवर चर्चा होणार असली तरी पुढे नमूद केलेल्या विषयांवर विशेष चर्चा व्हावी असे वाटते. (1) कृषी उत्पन्न आणि (2) निगम कर. चर्चासत्राच्या मर्यादा लक्षात घेऊन दोनच महत्त्वाच्या विषयांची सूचना केली आहे.

5

चर्चा गोषवारा

चर्चासत्रात प्रथम निबंधांची मांडणी लेखकांकडून करण्यात आली. या मांडणीत खालील विचारांचा प्रामुख्याने उल्लेख करण्यात आला.

- (1) केंद्र सरकारच्या महसुलात प्रत्यक्ष कराच्या उत्पन्नाच्या प्रमाणात वाढ होणे आवश्यक आहे.
- (2) वधितमूल्य कराचा (value-added tax) एकच कर सर्वत्र असावा हे उत्तम आहे परंतु संघराज्य व्यवस्थेत यात बऱ्याच अडचणी आहेत.
- (3) संबंध देशात फक्त राज्य सरकारांच्या अधि-

कारात वधितमूल्य कर असावा. पण याकरिता निराळी वाटपर्यंत्रणा करावी लागेल.

- (4) वधितमूल्य कराची अमलबजावणी अडचणीची राहिल आणि करबुडवेपणा होणारच नाही अशी खात्री देता येणार नाही. या व्यवस्थेत संघ-राज्याचे नुकसान होऊ शकते.
- (5) प्लॅस्टिकवरील उत्पादन शुल्क (excise duty) कमी केल्यास शेतीतील उत्पादनाचा परिष्यय कमी होऊन उत्पादनवाढीस मदत होईल.
- (6) जकातीचा प्रश्न मुख्यमंत्र्यांच्या समितीकडे सोपविल्यामुळे तो राजकीय स्वरूपाचा होत चालला आहे. यात बरेच हितसंबंध गुंतलेले आहेत. यावर विक्री करावरील अधिभार हाच एकमेव पर्याय ठरतो.
- (7) अप्रत्यक्ष कराचे प्रमाण फार असल्यामुळे विषमता निर्माण होत आहे. करांची फेररचना समन्यायी असावी.

या निबंधांवरील चर्चेत खालील विशेष असे मुद्दे उपस्थित करण्यात आले.

- (1) अर्थसंकल्पातील तूट सध्या कजातून भागविली जाते ती करसुधारणा करून भरून काढता येईल काय?
- (2) करसुधारणेबाबत सर्व हक्क केंद्र सरकारला द्यावेत. त्यामुळे मध्यम मार्गाची निवड न होता योग्य मार्गाची निवड होऊन प्रश्न अघांतरी राहणार नाहीत.
- (8) जलसिंचन हा शेतीतील एकमेव प्रश्न नसून इतर अनेक आहेत. कररूपी सूट शेतकऱ्यांप्रति पोहोचेलच असे नाही.
- (4) भारतातील करव्यवस्थेचा प्रवास हा अनैसर्गिकपणे झाला. प्रत्यक्ष करांचे प्रमाण कमी राहिले पण अप्रत्यक्ष करांचे प्रमाण, विशेषतः सीमा शुल्काचे (customs duties) प्रमाण, वाढले. गेल्या 40-50 वर्षांत उत्पन्न व खर्च यांची

तफावत वाढीस लागली. खर्चवाढीत अयोग्य असे नसले तरी त्याबरोबर उत्पन्नवाढ होणे जरूर आहे. विशेषतः सेवांचे योग्य दर असणे जरूर आहे.

- (5) करसुधारणा करताना अस्तित्वात असलेल्या काळचा पैशाचा विचार व्हावा आणि याबाबत कायदेस्वरूप उपाय योजना व्हावी.
- (6) कराधार हंद करणे कठीण आहे आणि त्याचा उपयोग होईलच असे नाही. कर भरला जाईलच असे नाही. करवाढ व खर्चवाढ हे सातत्याने चालू आहे. यातून संपत्तीवर सर्वांचा समान हक्क आहे या तत्वाला बाधा येते. मोटारीचे उत्पादन वाढले पण शिवणयंत्रांचे कमी झाले.
- (7) जकातीबाबतची (octroi) सध्या असलेली माहिती अपूर्ण आहे. या कराबाबत जेवढा सखोल अभ्यास व्हावयास पाहिजे होता तेवढा झालेला नाही. जकात रद्द करण्याकरिता भक्कम अशी कारणे नाहीत, हा विचार अयोग्य आहे.

चर्चासत्राच्या दुसऱ्या भागात शेती उत्पन्नावरील कर यावरच चर्चा झाली. स्वतः सुत्रसंचालकांनी सुसुवातीला शेती उत्पन्नावर कर नसावा या विचाराच्या पुष्टचर्चा खालील कारणे दिली.

(1) शेतीतील उत्पादन थोड्या काळात एकदम होत असल्यामुळे शेतकऱ्यांचे पुरवठ्यावरील नियंत्रण बरेच कमी असते. इतर क्षेत्रांत उत्पादन सातत्याने होत असल्यामुळे उत्पादकाला उत्पादनाबाबत विचार करण्यास स्वातंत्र्य व अवधी असतो. पुरवठ्याच्या परिस्थितीमुळे शेतीमालाच्या किमती कमी राहतात. शेतकऱ्यावर हा एक प्रकारचा करच आहे.

(2) शेतीमालाच्या आधारभूत किमती ठरविण्यात जरी सुधारणा झाली असली तरी त्यात अनेक बाबींचा समावेश नाही; उदाहरणार्थ घसारा, नैसर्गिक नुकसान, वगैरे.

(3) इतर क्षेत्रांत उत्पादनाच्या किमतीत भाव-फुगवटा, भांडवलाच्या किमतीत होणारी वाढ आणि भांडवली नफा यांचा हस्तेपरहस्ते विचार होतो. शेती

मालाबाबत तसा प्रयत्न करण्यास कमी वाव आहे.

(4) कंपन्यांवरील करांचे प्रत्यक्ष ओझे अनेक प्रकारच्या सवलतींमुळे कमी होते. तसेच कर कमी करण्याचे आणि तो चुकविण्याचे अनेक मार्ग कंपन्या वापरतात. या सर्वांचा विचार केल्यास कंपन्या किती प्रमाणात कर भरतात हा प्रश्नच आहे.

(5) शेतजमीन वडिलोपार्जित व्यवस्था असल्यामुळे शेतीमालाच्या कमी किमतीचा चटक्या शेतकऱ्यांना जाणवत नाही. शेतजमिनीचा खुला बाजार झाला तर जमीन विकत घेऊन सध्याची शेती परवडणारी राहणार नाही.

वरील मुद्यांवर बरीच चर्चा झाली. एक विचार असा मांडण्यात आला की, यात तर्कशास्त्र आहे, अर्थशास्त्र नाही. शेतीला करपात्र उत्पन्न असेल तर इतर उत्पन्नांप्रमाणे ते करपात्र ठरविणे योग्य होईल. शेती व्यवसायात मुळातच वाढावा असल्यामुळे उत्पादन पद्धतीचा संबंध येत नाही. आपल्या देशातील कंपनी कर व शेती उत्पन्न कर हे विभाजन झाल्यामुळे सर्व घोटाला झाला आहे. चेलिया समितीने हे विभाजन दूर करण्याचे प्रयत्न

केले आहेत. हा परक काढल्यास शेती उत्पन्न करपात्र ठरते. शेती उत्पन्नावर कर नसेल तर शहरी लोकांवर अन्याय होईल. तसेच एखादे क्षेत्र करमुक्त असेल तर काळा पैसा गुंतविण्यास प्रोत्साहन मिळेल. शेतीत सध्या विषमता आहे. मोठ्या शेतकऱ्यांकडे उत्पन्नाचे प्रमाण बरेच आहे. यावर कर असणे आवश्यक आहे. शेती व्यवसाय हा नुकसानीत चालतो काय हा प्रश्न आहे. तसे असते तर शेती व्यवसाय कमी झाला असता. तसे दिसत नाही, म्हणून हा व्यवसाय करपात्र ठरवावा. शेती व्यवसाय व कारखानदारी यांची तुलना होऊ शकत नाही. जोपर्यंत जमिनीला पुरवठा किंमत नाही तोपर्यंत अनेक सोपस्कार लागू होत नाहीत. शिवाय शेती व्यवसायाला मदत म्हणून इतर भांडवल गुंतवणूक इतकी झाली आहे की, काही प्रमाणात याची वसुली शेती उत्पन्नातून होणे आवश्यक आहे. आज शेतीचे उत्पादन तिप्पट झाले असताना शेतकरी दरिद्री आहे हे म्हणणे चुकीचे आहे. शेतकरी सधन आहे आणि तो करपात्रही आहे. एका शेतकरी कुटुंबातील प्राध्यापकांनी शेती उत्पन्नावर कर असावा असे आवर्जन सांगितले. ही चर्चा वेळेअभावी अपूर्ण राहिली.

□ □

मराठी अर्थशास्त्र परिषद

आजीव सदस्यांची यादी

(ऑक्टोबर-डिसेंबर 1993 अंकावरून पुढे चालू)

| | |
|-----|--|
| 634 | प्रा. सौ. वंदना दांडेकर, सांगली |
| 635 | प्रा. सौ. शीला सुहास सहस्त्रबुद्धे, सांगली |
| 636 | प्रा. सौ. एस. एम. चौधरी, जळगाव |
| 637 | प्रा. सुरेश सोनटक्के, देवगड |
| 638 | प्रा. प्रशांत प्रभाकर देशपांडे, मुंबई |
| 639 | प्रा. अशोक पांडुरंग सुंदे, कराड |
| 640 | प्रा. सी. व्ही. खानापूर, नांदेड |
| 641 | प्रा. सौ. अपेक्षा जाधव, पुणे |
| 642 | प्रा. सौ. वरदा रवीन्द्र देशपांडे, पुणे |
| 643 | प्रा. वी. आर. सोनवणे, सिल्लोड |
| 644 | श्रीमती रजनी चंद्रशेखर पाठक, डोंबिवली |

चर्चासत्र तिसरे

डुंकेल प्रस्ताव आणि भारत

गि. सो. कल्याणकर *

चर्चेचा गोषवारा

अधिवेशनाच्या तिसऱ्या सत्रात आयत्या वेळेचा विषय म्हणून 'डुंकेल प्रस्ताव आणि भारत' यावर चर्चा झाली. चर्चेच्या सुरुवातीस सूत्र संचालकांनी डुंकेल प्रस्तावावर सविस्तर प्रास्ताविक केले. यामध्ये डुंकेल प्रस्ताव काय आहे, त्यातील प्रमुख तरतुदी कोणत्या आणि भारताच्या दृष्टीने त्याचे बरेवाईट संभाव्य परिणाम काय असू शकतात याचा उल्लेख केला. चर्चेकरिता म्हणून अनेक मुद्दे मांडले. चर्चेमध्ये 17 वक्त्यांनी भाग घेतला.

'गॅट'ची स्थापना व कार्य

दुसऱ्या महायुद्धापूर्वी आणि युद्धकाळात जगा-मधली सर्वच राष्ट्रे व्यापारावर प्रशुल्क (tariff) व बिगरप्रशुल्काची बंधने लादित असत. याचा परिणाम जगाचा एकंदर व्यापार घटण्यात झाला. दुसरे महायुद्ध संपल्यानंतर अनेक प्रमुख राष्ट्रांनी आंतरराष्ट्रीय मुद्रा क्षेत्रात, विनिमय दर पद्धतीत आणि व्यापार क्षेत्रात स्थैर्य आणण्याचा निर्णय घेतला. या निर्णयाचे रूपांतर पुढे आंतरराष्ट्रीय नाणेनिधी व जागतिक बँक स्थापण्यात झाले. या दोन संस्थांबरोबर तिसरी एक संस्था स्थापण्याचा त्यावेळी विचार झाला. ती संस्था म्हणजे 'आंतरराष्ट्रीय व्यापार संघटना' होय. परंतु अमेरिकेच्या तक्रारामुळे ही संस्था अस्तित्वात आली नाही. ही संस्था स्थापण्यामागे अनेक देशांची इच्छा ही होती की, पहिल्या महायुद्धापूर्वी जो खुला व्यापार जगात होता तो पुन्हा प्रत्यक्षात आणावा. परंतु त्याच-बरोबर बऱ्याच राष्ट्रांना नंतरच्या काळातील व्यापार-बंधनांमुळे उद्योगाला मिळणारे संरक्षण जाऊ नये असे वाटत असे. पुढे व्यापारी बोलणी आणि करारातून खुल्या व्यापारकडे जाता यावे म्हणून अमेरिकेने 'गॅट' (GATT: General Agreement on Tariffs and Trade) करार करण्यास मान्यता दिली आणि

* अर्थशास्त्र विभाग, डॉ. बाबासाहेब आंबेडकर मराठवाडा विद्यापीठ, औरंगाबाद.

1948 साली जिनव्हा येथे ती अस्तित्वात आला. या कराराचा प्रमुख उद्देश सदस्य राष्ट्रांना व्यापारावरील बंधने कमी करण्यासाठी प्रवृत्त करणे आणि त्यांच्यातील वाटाघाटीतून व्यापाराविषयीची बोलणी आणि करार घडवून आणणे. अगदी पहिल्यापासून 'गॅट'च्या बोलणी फ्रेन्चांत प्रामुख्याने यंत्रनिर्मित मालांचा (manufactured goods) समावेश असावयाचा. बोलण्यामध्ये शेतीमाल, सेवा, बौद्धिक संपदा हक्क यांचा समावेश नसावयाचा. परंतु विशेष बाब ही होती की, मुक्त-व्यापार संघ (customs union), सामूहिक बाजार, प्रादेशिक व्यापार संघांतील राष्ट्रांना 'गॅट'च्या कार्यक्षेत्रातून वगळले होते. प्रत्यक्षात या सर्व समूहांचे कार्य 'गॅट'च्या कार्यास छेद देणारे होते.

'गॅट'च्या समूहामध्ये अमेरिका हे प्रमुख राष्ट्र आहे. दुसऱ्या महायुद्धानंतर अमेरिकेने व्यापारात वृद्धी व्हावी म्हणून आपल्या व्यापार धोरणात वेळोवेळी योग्य बदल करून व्यापार खुला करण्यास हातभार लावला. अनेक औद्योगिक वस्तूवरील प्रशुल्क 'गॅट'च्या अनेक चर्चा फ्रेन्चांतून अमेरिकेने जवळपास 50 टक्क्यांनी कमी केले. पुढे जपानला टोकियो फेरीतून हेच करावयास लावले. याचा निश्चित फायदा अनेक विकसनशील आणि जपानसारख्या विकसित राष्ट्रांना झाला. अमेरिकेच्या बाजारात मोठ्या प्रमाणावर यंत्रनिर्मित वस्तूंची विक्री करण्यास वाव मिळाला. पुढे याचा विपरित परिणाम अमेरिकेच्या आंतरराष्ट्रीय व्यवहार ताळेबंदावर व व्यापारावर झाला. त्याची आयात नियमितीपेक्षा जास्त होऊन व्यापार तूट वाढली.

गेली चाळीस पंचेचाळीस वर्षे खुला व्यापार चालू व्हावा याकरिता अशा तऱ्हेची बोलणी चालू होती. परंतु विकसित राष्ट्रांनी 'गॅट'च्या कक्षेबाहेर कृषी वस्तू ठेवण्यात यश मिळविले होते. यात विशेषतः युरोपातील राष्ट्रांचा समावेश होता. त्यांना आपल्या शेती व्यवसायास संरक्षण देणे आवश्यक होते म्हणून त्यांनी आपल्या शेतकऱ्यांना मोठ्या प्रमाणावर अर्थसाहाय्य (subsidy) देण्याचे चालू ठेवले. पण त्याचद्वारे 'गॅट'शी बांधलेल्या विकसित राष्ट्रांनी विकसनशील राष्ट्रांचे प्रश्न वेगळे आहेत ही जाणीव ठेऊन त्यांच्यासाठी अपवाद करून 1965 मध्ये 'गॅट'च्या समुदाय भाग दोनमध्ये अठरावे कलम

समाविष्ट केले. त्यानुसार, (1) विकसनशील राष्ट्रांच्या कच्च्या प्रक्रियाकृत आणि यंत्रनिर्मित मालाला आपल्या आयातीत वाव देण्याचा आणि आंतरराष्ट्रीय व्यापारात त्यांना अवसर देण्याचे मान्य केले; (2) विकसनशील देशांना त्यांच्या आर्थिक विकासासाठी त्यांचे निर्याती उत्पन्न वाढविण्यास मदत म्हणून व्यापारातील अडथळे कमी किंवा नाहीसे करण्याचे विकसित देशांनी मान्य केले; म्हणजे विदेशी व्यापारात भेदभाव न करण्याच्या सामान्य नियमाला विकसनशील देशांचा निर्यात व्यापार हा अपवाद ठरविला आणि त्यांच्या मालाला आयातीत प्राधान्य देण्याचे ठरविले; (3) आयात थांबविण्याकरिता विशेषतः उपभोग्य वस्तूवर प्रशुल्क लादण्याची विकसनशील राष्ट्रांना सवलत देण्यात आली.

विकसनशील देशांना दिलेल्या वरील प्रमुख सवलती फायद्याच्या झाल्या आहेत किंवा निदान नुकसानीच्या झालेल्या नाहीत या देशांचा जसा विकास होईल त्यानुसार या सवलती कमी करावयाच्या असून त्यांनी 'गॅट'च्या नियमांना बांधून घ्यावयाचे आहे.

उरुग्वे बोलणी फेरी

1986 सालापासून 'गॅट'च्या विद्यमाने उरुग्वे नावाच्या दक्षिण अमेरिकेतील देशामध्ये बोलण्याची आठवी फेरी सुरू झाली. पाच वर्षांत ही बोलणी संपतील अशी अपेक्षा होती, परंतु अद्याप ती चालूच आहेत. 1986 नंतर अमेरिकेच्या व्यापार धोरणात फार मोठा बदल झाला. अमेरिकेच्या व्यापार व आंतरराष्ट्रीय व्यवहार ताळेबंदातील प्रचंड तुटीमुळे जपान वगैरेसारख्या देशांच्या स्पर्धेपासून दूर ठेवण्याकरिता अमेरिका देशी उद्योगांना संरक्षण देऊ लागली. त्याकरिता आयातीवर फार मोठ्या प्रमाणात प्रशुल्कांची बंधने लादली. त्याचप्रमाणे 'गॅट' मार्फत आग्रह धरण्यास सुरुवात केली की, युरोप व जपानसारख्या देशांनी त्यांच्या कृषी मालाला अर्थसाहाय्याचे संरक्षण देणे बंद करावे. कृषी मालाचा 'गॅट'च्या बोलण्यात समावेश करावा. याचा आग्रह होऊ लागला. अमेरिकेने ही भूमिका घेतली की, त्यांच्या औषधी व कृषी क्षेत्रातील संशोधनाची फार मोठ्या प्रमाणावर इतर देशांत चोरी होऊ लागली आहे. म्हणून त्यांना पेटंट लागू करावे आणि यातून बौद्धिक संपत्तीच्या अधिकाराचे

रक्षण व्हावे. यंत्रनिर्मित मालाशिवाय इतर बाबी 'गॅट' च्या बोलणी फेऱ्यात याच्यात यांचामुद्धा अमेरिकेने आग्रह धरला. यावर सविस्तर प्रस्ताव तयार करण्याकरिता 'गॅट'चे महासंचालक, आर्थर डुकेल यांच्या अध्यक्षतेखाली 1989 मध्ये एक समिती स्थापन करण्यात आली. समितीने मांडलेल्या प्रस्तावास 'डुकेल प्रस्ताव' असे म्हटले जाते.

डुकेल प्रस्ताव

'डुकेल प्रस्ताव' हा 'गॅट' च्या 108 सहयोगी राष्ट्रांच्या प्रतिनिधींनी केलेल्या चर्चेच्या आधारावर तयार करण्यात आला. प्रस्ताव सर्व राष्ट्रांना देण्यात आला आणि सांगण्यात आले की, हा प्रस्ताव जसाच्या तसा मान्य करावा अथवा पूर्णपणे अमान्य करावा. विशिष्ट तारखेपर्यंत जी राष्ट्रे त्यावर सही करतील तीच फक्त पुढे 'गॅट' शी बांधलेली राहतील. सही न केलेल्या राष्ट्रांना नंतर सहयोगी राष्ट्रांवरून व्यापार-विषयक बोलणी करण्याचे कोणतेही स्वातंत्र्य राहणार नाही.

डुकेल प्रस्तावात सात विषयांचा समावेश आहे :

- (1) व्यापार प्रवेश (market access), (2) कृषी व्यापार, (3) वस्त्र व कपडे याचा व्यापार, (4) व्यापाराशी संबंधित बौद्धिक स्वामित्वाचे अधिकार (Trade Related Intellectual Property Rights- TRIPS), (5) व्यापाराशी संबंधित गुंतवणुकीचे उपाय (Trade Related Investment Measures-TRIMS), (6) सेवांचा व्यापार आणि (7) 'गॅट' च्या नियमांचे पालन होते किंवा नाही हे पाहण्याकरिता आणि तसे निवारण करण्याकरिता 'बहुविध व्यापार संघटने'ची (Multilateral Trade Organisation - MTO) स्थापना करणे.

डुकेल प्रस्तावातील शेतीविषयक तरतुदी

डुकेल प्रस्तावातील तरतुदींचा शेतीवर प्रत्यक्ष-अप्रत्यक्ष परिणाम हाण्यार हे निश्चित. या प्रमुख तरतुदी येणेप्रमाणे आहेत.

- (1) शेतीमालाच्या आयातीवरची संख्यात्मक बंधने प्रत्येक राष्ट्राने रद्द करावीत आणि त्याऐवजी सीमा

शुल्कांच्या (customs duties) बंधनांचा अवलंब करावा. ही बंधनेमुद्धा 1999 पर्यंत 36 टक्क्यांनी कमी करावी.

(2) जिथे आज लक्षणीय शेतीमाल आयात होत नसेल अशा देशांतमुद्धा प्रस्ताव लागू होताच देशांतर्गत उपभोगाच्या किमान 3 टक्के (1986-88 सरासरीप्रमाणे) आणि 1999 पर्यंत 5 टक्के आयात खुली केली पाहिजे.

(3) शेतकऱ्यांना दिले जाणारे देशांतर्गत अर्थ-साहाय्य (subsidy) 1999 पर्यंत 20 टक्क्यांनी कमी केले पाहिजे.

(4) शेतीमाल निर्यातीशी संबंधित अनुदाने पुढील 6 वर्षांत खर्चरूपात 36 टक्क्यांनी आणि संख्यारूपात 24 टक्क्यांनी कमी केली पाहिजेत.

(5) वरील सर्व अटी गरीब व विकसनशील देशांना दोनतृतीयांश प्रमाणातच लागू होतील. विकसनशील देशांना गुंतवणूक अनुदाने देण्याची परवानगी राहिल. तसेच विदेशी चलनाच्या संकटात सापडलेल्या गरीब देशांना सक्तीच्या आयातीचे कलम लागू होणार नाही.

(6) अन्य काही कारणांसाठी शेतीला व शेतकऱ्यांना अर्थसाहाय्य देण्यास सर्वांना मुभा राहिल. उदाहरणार्थ, जमीन पडीक ठेवणे आणि जमीन पर्यावरण समतोलसाठी वापरणे, यासाठी शेतकऱ्यांच्या उत्पन्नाची भरपाई करणे, नैसर्गिक आपत्तीमुळे होणारे नुकसान भरून काढणे, इत्यादी.

(7) वनस्पती, प्राणी व मानवी आरोग्याला हानिकारक मालाच्या आयातीवर निर्बंध घालता येतील.

(8) स्वस्त धान्य योजना अत्यंत गरीब विभागापुरती मर्यादित करावी.

(9) शेतीक्षेत्रातील गुंतवणुकीला अडसर ठरणारे निर्बंध (उदाहरणार्थ, जमीनधारणा कायदा) दूर करावे आणि शेतकऱ्यांना शेतीतून 'निवृत्त' करण्याची तरतूद असावी.

(10) शेती व्यापारातील सरकारी हस्तक्षेप आणि सरकारचा धान्यसाठा हे बाजारातील किमतींना अनुसरून असणे.

(11) विदेशी भांडवल, विदेशी बँका व विमा कंपन्या यांना सेवा व शेती क्षेत्रे खुली करावीत. देशातील बँका आणि विमा व्यवसायांचे खाजगीकरण करावे आणि त्यांच्यावर शेतीला प्राधान्य देण्याची कोणतीही जबाबदारी असू नये.

(12) या सर्व सुधारणांमुळे गरीब व नवत अन्नधान्य आयात करणाऱ्या देशांवर जे दुष्परिणाम होतील त्यापोटी त्यांना साहाय्य देण्याची तरतूदही या प्रस्तावात आहे.

बौद्धिक संपदेचा मालकी हक्क

डुकेल प्रस्तावातील महत्त्वाचा व वादग्रस्त भाग म्हणजे बौद्धिक संपदेचा मालकी हक्क. पेटंट, ब्रँड, डिझाइन, कॉपी राईट, संगणित्र (computer) कार्य-क्रम इत्यादी बाबींना 'बौद्धिक संपदा' म्हटले आहे. एखाद्या शास्त्रज्ञाच्या शास्त्रीय शोधाचे व्यापारी उपयोग करण्याचा विशेषाधिकार म्हणजेच पेटंट. जे कोणी पेटंटचा उपयोग करतील त्यांना पेटंटधारकाला स्वामित्व- (royalty) द्यावी लागते. त्यांचा पेटंटवरचा हक्क बरीच वर्षे अबाधित असू शकतो. देशाचा कायदादेखील पेटंट हक्काचे संरक्षण करतो. खरे म्हटले तर बौद्धिक मालमत्ता हा विषय 'गॅट' चा साही. याकरिता 'जागतिक बौद्धिक संपदा हक्क संघटना' (World Intellectual Property Rights Organisation) या नावाची एक वेगळी संघटना आहे. त्याची पूर्वीच या-बद्दल एक जागतिक करार केलेला आहे. त्या करारा-मध्ये असे म्हटले आहे की, प्रत्येक देशाने इतर देशां-तील शास्त्रज्ञांना स्वतःच्या देशातल्या शास्त्रज्ञांइतकेच संरक्षण द्यावे. म्हणजे आपल्या देशातील शास्त्रज्ञांना त्यांच्या संशोधनाबद्दल जो काही मोबदला मिळण्याचे संरक्षण दिले जाईल तेच इतर देशातील शास्त्रज्ञांना-देखील द्यावे. त्यांचे संशोधन विनामूल्य वापरण्याचा हक्क सरकारने देऊ नये. परंतु बौद्धिक संपदेचा सन्मान करण्याकरिता पॅरिसमध्ये 1965 साली जो आंतरराष्ट्रीय करार झाला त्यावर भारताने अद्याप सही केली नाही.

बौद्धिक संपदा हक्काच्या डुकेल प्रस्तावातील तरतुदी मान्य झाल्यास भारताचा 1970 चा पेटंट कायदा निकामी होतो. भारताच्या कायद्याने परदेशात तयार होणाऱ्या वस्तूच्या उत्पादनाकरिता पेटंट (product patent) घेण्याची गरज नाही. परंतु एखादी वस्तू तयार करण्यातील प्रक्रियेचा वापर करावयाचा असेल तर पेटंट (process patent) घेणे आवश्यक आहे. कृषी क्षेत्रातील रोपांच्या संशोधनाकरिता, औषधाचे उत्पादन करण्याकरिता प्रक्रिया पेटंट घेतले जाते. आता डुकेल प्रस्तावातील तरतुदीमुळे खालील बदल होतील:

- (1) बियाणे व रोपे यावर पेटंट व पैदासदारांचे हक्क नोंदविले जातील.
- (2) सूक्ष्म जीव (micro-organisms) व सूक्ष्मजीव प्रक्रिया (micro-biological processes) यावर पेटंट घेता येतील.
- (3) शेतीशी संबंधित रसायनांचे तयार वस्तू (product) व प्रक्रिया (process) पेटंट घेता येतील.
- (4) पेटंट नोंदविण्यासाठी त्या देशात उत्पादन करण्याची सक्तीची 'परवाना पद्धती' नसावी. शोधाचे ठिकाण, तंत्रज्ञानाचे क्षेत्र असा भेद केला जाऊ नये. आयात मालासहित पेटंटचे संरक्षण दिले जावे.
- (5) पेटंटची कालमर्यादा 20 वर्षे असावी.
- (6) आपल्या पेटंट हक्काचा भंग झाला आहे असा आरोप पेटंटधारकाने एखाद्यावर ठेवल्यास तो खोडून काढण्यासाठी पुरावा देण्याची जबाबदारी 'आरोपी' ची असावी.
- (7) सन 2003 पर्यंतच्या संक्रमणकाळात पेटंट अर्जदाराला (त्या देशातील पेटंट कायदा बाजूला ठेऊन) 'विशेष पणन अधिकार' (exclusive marketing rights) असावेत. तसेच, नव्या शोधांची माहिती गुप्त ठेवण्याचे अधिकार मिळावेत.

- (8) तंत्रज्ञानाची देवघेव, किंमत, स्वाभिव्यक्त, इत्यादीबाबत सरकारी निर्बंध नसावेत.
- (9) बौद्धिक संपदेचे अधिकार हे व्यापाराशी संबंधित (traed related) असल्याने 'विगर व्यापारी, ज्ञान, शोध, संशोधन, भाहिती यांची देवाण-वेवाण वा अन्य बाबी याविषयी मसुद्यात कोण-तेही संरक्षण नाही.

डुकेल प्रस्ताव आणि भारत

डुकेल प्रस्ताव भारताने स्वीकारावा किंवा नाही याविषयी भारतात दोन मतप्रवाह आहेत. भारताच्या संदर्भात डुकेल प्रस्तावाची चर्चा प्रामुख्याने शेतीतील संशोधन, उत्पादन व व्यापार आणि औषधी क्षेत्रातील संशोधन, उत्पादन वगैरेशी संबंधित आहे. डुकेल प्रस्ताव भारताने स्वीकारल्यास या सर्व बाबींवर विपरित परिणाम होतील, म्हणून हा प्रस्ताव स्वीकारू नये असे सांगणारा एक वर्ग आहे. या वर्गाचे प्रति-निधित्व महेंद्रसिंह टिकैत यांच्याकडे जाते. प्रस्ताव स्वीकारल्यास शेतीचे अर्थसाहाय्य बंद होऊन शेती उत्पादन घटू शकते. शेतीमालाचा व्यापार खुला झाल्यास शेतकऱ्यांवर त्याचे अनिष्ट परिणाम होऊ शकतात. याउलट शेतकरी संघटनेचे नेते शरद जोशी डुकेल प्रस्तावाचे स्वागत करतात. त्यांच्या मते डुकेल प्रस्तावामुळे जागतिक शेतीमालाचा बाजार भारतीय शेतकऱ्याला खुला होऊन त्याच्या मालाला चांगली किंमत मिळेल, युरोप, जपानसारख्या राष्ट्रांप्रमाणे आपल्या देशात शेतकऱ्याला अर्थसाहाय्य जास्त नसून ते फार कमी आहे. हे काढून टाकल्याने शेतकऱ्यांच्या उत्पादन परिघ्यात फारशी वाढ होणार नाही; उलट त्यांच्या मालाला योग्य किंमत मिळेल.

परिषदेच्या चर्चासत्रातदेखील या दोन बाजूंचा पुरस्कार करणारे वक्ते होते. डुकेल प्रस्ताव हिताचा नाही म्हणून स्वीकारू नये हे सांगणाऱ्या वक्त्यांची संख्या अर्धात जास्त होती. डुकेल प्रस्तावात मुक्त बाजारप्रवेशाची असलेली तरतूद विकसित राष्ट्रांनी मुद्दाम केली आहे. त्यांना भारताचा मोठा बाजार काबीज करावयाचा आहे. येथील जीवप्राणी विविधतेचा (bio-diversity) विकसित राष्ट्रांना फायदा घ्याव-

याचा आहे. डुकेल प्रस्तावामुळे विदेशी बहुराष्ट्रीय कंपन्या मोठ्या प्रमाणावर येथे येऊन भारतीय अर्थ-व्यवस्थेवर आपले वर्चस्व प्रस्थापित करतील. शेती-मालाच्या किमती वाढतील भारताजवळ शेतीमालाचे अतिरिक्त साठे नसल्यामुळे जागतिक बाजार खुला होऊनदेखील त्याचा फायदा मिळणार नाही. शेतीचे अनुदान काढून घेतल्यास शेतीमालाचा उत्पादन परि-व्यय वाढेल. डुकेल प्रस्ताव सेवा क्षेत्राला लागू होणार असल्यामुळे भारतातील सेवा पुरविणाऱ्या संस्था विदेशी सेवा संस्थांविरोध स्पर्धा करू शकणार नाहीत. पर्या-याने हे फार मोठे क्षेत्र परकीयांच्या ताब्यात जाण्याचा धोका आहे. डुकेल प्रस्ताव स्वीकारल्यास भारत कर्ज सापळ्यात अधिक अडकला जाईल. तसेच भारताची आयात वाढेल. औषधांकरिता डुकेल प्रस्ताव अनुकूल होणार नाही. यामुळे भारतात औषधांच्या किमती भरमसाठ वाढतील. आंतरराष्ट्रीय बाजारातील वाढीव किमतीचा फायदा भारताला जास्त दिवस मिळणार नाही. कारण, किंमत पातळी तीच राहिल याची शाश्वती नाही. अशी विरोध करणाऱ्यांची मते होती.

डुकेल प्रस्तावावर भारताने सही करून तो स्वीकारावा हे प्रतिपादन करणाऱ्यांची संख्या फार कमी असली तरी त्यातून वक्त्यांनी काही चांगले मुद्दे मांडले. डुकेल प्रस्तावामुळे भारताला स्पर्धात्मक शक्ती वाढवि-ण्याची संधी लाभली आहे ही संधी भारताने वाया जाऊ देऊ नये. भारतात शेती, औषधे या क्षेत्रांत आतापर्यंत झालेली प्रगती प्रामुख्याने इतर देशांतील संशोधन वापरून झाली आणि त्यातून आपणास उत्पादन वाढ-विता आले. यामुळे स्वतंत्र असे संशोधन जास्त झाले नाही, किंबहुना संशोधन आणि विकास या कार्यक्रमांवर खर्च फार कमी केला आहे. खुल्या व्यापार घोरणामुळे स्पर्धेला आता तोंड द्यावे लागणार आहे आणि याकडे 'प्रगतीकरिता एक संधी' म्हणून पाहावे. या रीतीने डुकेल प्रस्तावाचे समर्थन करण्यात आले.

समारोप

गेल्या 30-35 वर्षांत जगाचा एकंदर आयात-निर्यात व्यापार प्रचंड वाढला आहे. परंतु भारताचा त्यामधील वाटा एकेकाळी एक टक्का होता आणि कालांतराने तो कमी होऊन सध्या फक्त 0.6

टक्के आहे. भारताचा निरपेक्ष व्यापार वाढला असून त्यात विविधता आली आहे. भारताने अनेक देशांशी व्यापार प्रस्थापित केला आहे. एकंदर जगाच्या व्यापारात भारताचा वाटा नगण्य असला तरी आता सांगितलेल्या बाबी भारताच्या विदेशी व्यापाराच्या दृष्टीने महत्त्वाच्या झाल्या आहेत. डुकेल प्रस्तावावर 15 डिसेंबर, 1993 पर्यंत सही केली नाही तर भारताचे 'गॅट'च्या इतर सहयोगी राष्ट्रांशी व्यापार करार करण्याचे स्वातंत्र्य संपुष्टात येईल. डुकेल प्रस्तावाचा भारताचे शैली संशोधन, औषधांच्या किमती आणि संशोधन यावरील परिणाम दिसण्याकरिता काही काळ लागेल, परंतु प्रस्ताव न स्वीकारल्यास व्यापारात एकदम घट होऊ शकते आणि आंतरराष्ट्रीय व्यवहाराच्या ताळेबंदातील तूट वाढू शकते.

दुसरी भीती, अमेरिका 'सुपर 301' कलम भारताच्या व्यापारास लावण्याची शक्यता. या 'सुपर 301' मूळे भारताला बरेच नुकसान सोसावे लागले होते. हे सर्व टाळण्याकरिता भारताला डुकेल प्रस्ताव स्वीकारण्याशिवाय दुसरा मार्ग नाही.

संदर्भ सूची

- 1 Miltiades, Chacoliades, INTERNATIONAL ECONOMICS, Ch. 9.
- 2 खेर, सी. पं., 'डुकेल प्रस्ताव', अर्थसंवाद, संड 17, अंक 1, एप्रिल-जून, 1993.
- 3 Sahai, Suman, 'Indian Patents Act and TRIPS', ECONOMIC AND POLITICAL WEEKLY, Vol. XXVIII, Nos. 29 and 30, July 17-24, 1993.
- 4 जोशी, शरद, 'डुकेल, उद्यमी शेतकरी आणि बांडगूळ बिगर शेतकरी' शेतकरी संघटक (पाक्षिक), 21 मार्च, 1993.
- 5 शिवा, वंदना, 'भारतीय शेतकरील महासंकट', न्यू राज, नवी दिल्ली, 1993.
- 6 देसाई, दत्ता, भारतीय शैली आणि डुकेल नीती, समाजविज्ञान अकादमी, पुणे यांनी प्रकाशित केलेली पुस्तिका, 14 नोव्हेंबर, 1993.

□ □

महाराष्ट्रातील प्राथमिक कृषी सहकारी पतपुरवठा संस्था

शि. ना. माने *

एक कंपनी आहे. तिच्या एकूण उत्पन्नात 4 प्रमुख समसमान वाटेकरी आहेत. श्रम 25 टक्के, कच्च्या मालाचा पुरवठा करणारे 25 टक्के, जाहिरात 25 टक्के आणि नफा 25 टक्के. परंतु 25 टक्के नफ्यावर एक हक्कदारांचा वर्ग 10 टक्के प्रमाणात हक्क सांगतो. म्हणजे उर्वरित नफा फक्त 15 टक्के. अशा कंपनीचे प्रमुख कार्यकारी अधिकारी आपल्या सहकाऱ्यांना उद्देशून म्हणतात, "आपण सर्वांनी जर आपल्या कामाशी इमान राखले आणि आपल्या कामात आपले 110 टक्के कौशल्य ओतले तर कंपनीचा 25 टक्के नफा सावृत ठेवून त्या 10 टक्क्यांवर आपला न्याय्य हक्क पोहोचतो." त्या अधिकाऱ्यांचे हे विधान अर्थातच विशेषज्ञांनी पुरविलेल्या पायाभूत माहितीवर (data) आधारित आहे. त्या कंपनीच्या व्यूहरचनात्मक विनोदाचा (strategic humour) महत्त्वाचा भाग पुढेच आहे. विनोदकार विलर्ड इ. हॉचकिस (HBR July, 1923) याना त्या हक्कदारांना जी जाण करून द्यावयाची आहे ती अशी. विशेषज्ञांकडे पायाभूत माहिती असेलही. परंतु तिच्यानुसार आचरण करावयाचे नाही असा विडा उचलणाऱ्या हक्कदारांच्या वर्तनाची माहिती (information) त्या विशेषज्ञांना असेल काय? त्याचे उत्तर अर्थातच 'नाही' असे आहे.

आज महाराष्ट्रातील किंवा भारतातील प्राथमिक कृषी सहकारी पतपुरवठा संस्थांविषयीच्या विविध समित्यांनी / अभ्यास गटांनी विपुल पायाभूत माहिती उपलब्ध करून ठेवली आहे. उदाहरणार्थ, ग्रामीण पतपुरवठा आढावा समितीने (1989) कर्ज भेळे, सहकारी ग्रामीण पतपुरवठा पद्धतीचे राजकीयकरण आणि मोठ्या प्रमाणावरील थकवाकीसाठी राजकीय हस्तक्षेप जबाबदार असताना वृद्धित पिकांची सबब

* उप-प्राचार्य आणि अर्थशास्त्र विभाग प्रमुख,
धनंजयराव माडगोळ बाणिलय महाविद्यालय, सातारा.

(alibi) पुढे करणे त्या संस्थांना कसे घातक ठरते ते सप्रमाण दाखविले आहे. सहकारातील हा स्वच्छंदता-वाद (romanticism) आहे. अशा प्रकारे पायाभूत माहितीचा महापूर आला असतानाही तिच्यानुसार धड एक डझनभर संस्था चालविता येत नाहीत, ही वस्तु-स्थिती नाकारता येत नाही.

अखिल भारतीय ग्रामीण पत पाहणी समितीने (General Report, 1955, पृ. 55) यथोचित शब्दात वर्णन केल्याप्रमाणे कृषी कर्ज मिळाले नाही तरी प्रश्न, कृषी कर्ज मिळाले तरीही प्रश्न. अशा काही प्रश्नांची चर्चा करणाऱ्या निबंधांविषयीच्या प्रतिक्रिया मांडण्या-पूर्वी सहकाराच्या एका मूलभूत सैद्धान्तिक बाजूचा आवर्जून उल्लेख करणे जरूर आहे. मूलतः सहकार 'शून्य-वेरीज खेळ' (Zero - sum game) सिद्धान्ताचा एक अधिक चांगला पर्याय समजला जातो. त्या अनुरोधानेच अखिल भारतीय ग्रामीण पत पाहणी समितीने असे प्रतिपादन केले आहे की, सहकार अयशस्वी ठरला तरी तो यशस्वी करावयालाच हवा.

2

निबंधनिहाय प्रतिक्रिया

तिसऱ्या चर्चासत्रासाठी एकूण 10 निबंध स्वीकारले आहेत. चर्चा सुसंगत व सुबोध व्हावी या हेतूने निबंधांचे तीन गटात वर्गीकरण केले आहे : (अ) जिल्हा घटकावर आधारित 3 निबंध; (आ) व्यष्टीय अभ्यासावर आधारित 3 निबंध आणि (इ) महाराष्ट्र राज्य स्तरावरील सर्वसाधारण स्वरूपाचे 4 निबंध. याच क्रमाने निबंधनिहाय प्रतिक्रिया देत आहे.

अल्प मुदती कर्जाचे रकमेनुसार/भूधारण क्षेत्रा-नुसार वाटप, मध्यम मुदती कर्जाचे रकमेनुसार/भूधारण क्षेत्रानुसार वाटप आणि प्रतिकर्जदार सभा-सदाला अल्प व मध्यम मुदती रकमेप्रमाणे कर्जवाटप अशा निकषांच्या आधारे ज. फा. पाटील व प्र. व. कुलकर्णी यांच्या निबंधातील एक प्रमुख निष्कर्ष असा. जिल्हातील सहकारी चळवळीत पतपुरवठ्यातील सभासदांतर्गत असमतोल निर्माण होत आहे. सीमान्तिक व अल्पभूधारक शेतकऱ्यांची संख्या मोठी, तर कर्जाची

रक्कम अल्प म्हणून लाभ अल्प आहे. त्याला लाभातील विषमता/असमतोल संबोधण्यात आले आहे. या अनु-पंगाने काही प्रश्न उभे राहतात, ते असे : (1) समय श्रेणी विश्लेषण (Time Series Analysis) तंत्रा-नुसार 1984-85 आणि 1991-92 ही दोनच वर्षे पुरेशी ठरू शकतील काय ? (2) एक दोन दशकातील सलग वर्षे निवडली असती तर निबंधातील निष्कर्षांचा जास्त परिपोष झाला नसता काय ? (3) निवडण्यात आलेली दोन वर्षे सलग नसून अलग आहेत. (4) प्रस्तुत निबंध वस्तुतः स्वतंत्र व नवीन नसून तो एका निबंध-काराच्या 1990 मधील प्रबंधाची प्रतिकृती (replica) आहे. (5) सीमान्तिक व अल्पभूधारक शेतकऱ्यांची संख्या आणि त्यांना उपलब्ध कर्जाची संख्या यांच्यात व्यस्त प्रमाण दाखविले आहे. परंतु कर्जदार सभासदांच्या कर्जाची प्रमात्रा (quantum) आणि त्याची गुणवत्ता (quality) यांच्यातील सहसंबंध नेहमीच व्यस्त असू शकेल काय ? अल्पभूधारक, अल्प कर्जराशी आणि अल्प लाभ तुलनेने जास्त उत्पादक ठरल्याची उदाहरणे मापडू शकतील. कर्जराशीपेक्षा त्याचा वापर जास्त महत्त्वाचा असू शकतो. म्हणून अल्प कर्जराशी = अल्प लाभ हे समीकरण सर्वसामान्यीकरणाच्या स्वरूपात स्वीकारणे नेहमीच बरोबर ठरेल असे नाही. रु. 10,000 पेक्षा अल्प मत्ताधारकांच्या सावकारांच्या कर्जातील हिस्सा मोठ्या शेतकऱ्यांच्या तुलनेत जास्त असतो ही सिद्ध झालेली गोष्ट आहे. म्हणूनच सावकारांच्या कर्जा-पासूनचा त्यांचा लाभ जास्त असा निष्कर्ष येतो. तो स्वीकरणीय ठरेल काय ?

महाराष्ट्रातील प्राथमिक कृषी सहकारी पत-पुरवठा संस्थांच्या पीक कर्ज थकबाकीवर शासकीय कर्जमुक्तीचा आदेश प्रभावी उपाय आहे काय असा प्रश्न वा. द. कुलकर्णी यांचा निबंध वाचल्यानंतर निर्माण होतो. त्यांनी उल्लेख केल्याप्रमाणे पीक कर्जाची सुरुवात 1924 मध्ये झाली, तर कर्जमुक्ती योजना महाराष्ट्राने 1980 मध्ये प्रथम अनुसरली. निबंधाच्या अभ्यासाचा कालखंड 1970-71 ते 1981-82 असा आहे. 1970-71 ते 1979-80 मध्ये थकबाकी 266 लक्ष रुपयांवरून 766 लक्ष रुपयांपर्यंत वाढली. (1) शेती पावसावर अवलंबून असणे, (2) सलग दोनतीन वर्षे दुष्काळाला तोंड द्यावे लागणे आणि (3) पीक आपणेवारीत झालेली घट ही त्याची महत्त्वाची

कारणे सांगितली आहेत. कर्जवसुली-थकवाकी गुणोत्तर 34 : 66 आढळले. लेखकाने आपल्या अभ्यासातून निष्कर्ष काढला आहे की, प्रामाणिकपणास शिक्षा आणि थकवाकीदारांना बक्षिसी हे या कर्जमुक्तीच्या निर्णयाचे सार आहे. या पार्श्वभूमीवर, थकवाकीवरील व्याज माफी द्यावी परंतु मुद्दल परत करण्याची सरकारने सक्ती करावयास हवी होती, असे मत व्यक्त केले आहे. लेखकाने थकवाकीच्या तीन कारणांबरोबर सहकाराचे राजकीयीकरण या कारणाचा आवर्जून उल्लेख करा-वयास हवा होता. खुस्रो समितीने (1989) याची विस्तारपूर्वक चर्चा केली आहे. दुसरे, उपाययोजनेच्या संबंधात खुस्रो समितीने ' बुडित कर्ज निधी ' ची एक महत्त्वाची शिफारस केली आहे. तिसरे, बंधपत्रे विक्रीस काढणे आणि अशाच दुसऱ्या उपायांचा उल्लेख करण्यास हरकत नव्हती. शेवटी, निबंधाच्या उद्दिष्टांची सुस्पष्ट व आटोपशीर मांडणी करावयास हवी होती.

' सहकारी कृषी पतपुरवठा संस्थांचे कर्जविषयक धोरण : नांदेड जिल्ह्याचा नमुना अभ्यास ' या निबंधात वि. अ. चव्हाण यांनी नांदेड जिल्ह्यातील संस्थांच्या कार्याचा दोन भागात आढावा घेतला आहे त्यामध्ये 1993-94 पीक हंगामामाठी पीकनिहाय कर्जघाटप आणि कर्ज परतफेडीची परिस्थिती, यांचे विश्लेषण केले आहे. अभ्यासासाठीची माहिती नांदेड जिल्हा मध्यवर्ती बँकेचा वार्षिक अहवाल 1993-94, उपलब्ध सभासद शेत-करी आणि अनुभवी कर्मचारी यांच्या तोंडी मुलाखती यातून मिळविली आहे. एकूण पीक कर्जातील अल्पभू-धारकांचा हिस्सा जवळजवळ 33 टक्के असून थकवाकीची समस्या उत्तरोत्तर गंभीर बनत गेली आहे असा निष्कर्ष काढला आहे. थकवाकीची टक्केवारी जून 1989 मध्ये 9-88 टक्के, जून 1990 मध्ये 86-85 टक्के, जून 1991 मध्ये 38-82 टक्के, आणि जून 1992 मध्ये 57-48 टक्के होती. या निबंधावरील भाष्य पुढीलप्रमाणे आहे: (1) जिल्हा बँकेचा वार्षिक अहवाल नेहमीच पायाभूत ठरेल असे नाही; केवळ त्यावर विसंबून राहणे योग्य होणार नाही; (2) तोंडी मुलाखती निश्चित किती आणि नेमक्या कोणाच्या याचा बोध होत नाही; (3) 30-6-1989 च्या किमान थकवाकी प्रमाणाचा संबंध निबंधकारांनी राष्ट्रीय आघाडी सरकारच्या कर्जमाफी धोरणाशी जोडला आहे. कालगणनेतील ही एक दोषाळ चूक आहे. कारण विषयनाथ

जानेवारी-मार्च 1994, खंड 17, अंक 4.

प्रताप सिंग यांनी पंतप्रधानपदाची शपथ 2-12-1989 रोजी घेतली. म्हणून 30-6-1989 च्या किमान थकवाकीच्या निराळ्या कारणांचा शोध घेण्याची जबाबदारी निबंधकारांच्यावर पडते. किंवा कदाचित टक्केवारीच्या गणनेत घोटाळा असावा.

' अंकलखोप विविध कार्यकारी सहकारी सोसा-यटी (मर्या.) अंकलखोप : एक व्यष्टी अध्ययन ' हा दिलीप हिंदगडे यांचा निबंध. त्यातील माहितीनुसार 1922 ते 1950 या कालखंडात संस्थेची प्रगती बेताची होती. 1955-56 मध्ये सांगली सहकारी साखर कारखान्याची स्थापना झाली. त्यामुळे ऊस उत्पादनास संधी मिळाली. त्यातच सहकारावर निष्ठा असणाऱ्या नेतृत्वाची साथ मिळून विकासाची दिशा सापडली. 1960-61 ते 1969-70 हा दमदार प्रगतीचा काळ होता. विविधीकरणाचा (diversification) अवलंब करून (रासायनिक खते वाटप, तेलविमा, ग्राहक भांडार, औषध विभाग, विमा एजन्सी) संस्थेने नफ्यात 835 रुपयांवरून 14,407 रुपयांपर्यंत वाढ केली. 1970 ते 1992 मध्ये वेगवान प्रगती झाली. कर्जपुरवठ्यात पाच पटीने वाढ आढळून येते. हा बदल घडण्याची कारणे अशी : (1) सभासदांच्या ऊस बिलातून संस्था ठेवी स्वीकारते; (2) गुंतवणूक रोखा संग्रहाचा (investment portfolio) डोळस उपक्रम राबवून राखीव निधी, विशेष बुडित कर्ज निधी, राष्ट्रीय बचत पत्र, सहकारी संस्थांचे भाग खरेदी, नोकर भविष्य-निर्वाह निधी या रूपाने निधी निर्माण केले. परिणामी नफ्यात अकरा पटीने वाढ झाली आणि एकूण नफ्यात कर्जपुरवठ्याचा हिस्सा 50 टक्के झाला. या निबंधातील माहिती खरी समजून पुढील प्रतिक्रिया अपरिहार्य ठरते. सरकारी भाग भांडवलास फाटा देणारी, थकवाकी झून्य असणारी, गुंतवणूक रोखा संग्रहाचे चोख व्यवस्थापन करणारी, सहकारावर अपार निष्ठा असणारे नेतृत्व लाभलेली, आणि त्या नेतृत्वाला योग्य प्रतिसाद देणाऱ्या गतीशील सभासदांचा भक्कम पाया असणारी ही संस्था म्हणजे सहकार क्षेत्रातील एक नमुनेदार व अनुकरणीय उदाहरण होय. विशेषतः येथे संस्थेच्या विशेष बुडित कर्ज निधीचा न चुकता उल्लेख करावयाला हवा. संस्थेला नफा होवो अगर तोटा, संभाव्य बुडित कर्जाविरुद्ध अशा प्रकारचा एक निधी निर्माण करण्याची एक शिफारस खुस्रो समितीने (1989) केली आहे.

समिती म्हणते, " These provisions should be made a charge against the profit and loss account which is a departure from the existing accounting practice. " समितीच्या अहवालाचे पारायण करणाऱ्या व्यक्तींना जे शक्य होत नाही ते समितीच्या शिफारशीपूर्वी या संस्थेने कृतीत आणले आहे. निबंधात एक गोष्ट राहून गेली आहे. या व्यष्टीय अभ्यासासाठी निबंधकारांनी कोणत्या साधनांचा आणि कसा वापर केला याविषयी निबंधात कोठे उल्लेख आढळत नाही.

'खोडामळी विविध कार्यकारी सहकारी सोसायटी : एक अध्ययन' या पाटीलद्वयांच्या निबंधात गोदामांचे बांधकाम आणि कृषीपुरक व्यवसायांना कर्जपुरवठा करणाऱ्या सहकारी संस्थेचा अभ्यास केला आहे. या संस्थेतील थकबाकी 1982 नंतर वाढली. शासकीय आदेशानुसार दिलेल्या कर्जमाफीमुळे थकबाकीत 70 टक्क्यांनी घटली. सभासदांचा मर्यादित सहभाग आणि अप्रशिक्षित सचिव यामुळे सभासदांना कृषीपुरक व्यवसायांची पुरेशी माहिती मिळण्यात अडचणी आढळल्या.

'जवळेडा विविध कार्यकारी सेवा सहकारी सोसायटी' या संस्थेचा अभ्यास उषा साळुंके यानी केला आहे. या संस्थेची आर्थिक परिस्थिती बेताची आहे याचे प्रमुख कारण वाढत जाणारी थकबाकी. 1989-90 मधील कर्जमाफीमुळे जुन्या थकबाकीवरील व्याज सरकारकडून संस्थेकडे वर्ग झाले. त्यामुळे संस्थेचे उत्पन्न वाढून नफ्यात वाढ झाली. मात्र ही वाढ 1990-91 पुरती मर्यादित राहिली. त्यानंतर (1991-92) संस्था परत मूळपदावर येऊन तोट्यात चालू लागली. संस्थेची आर्थिक परिस्थिती खालावत जाण्याची महत्त्वाची कारणे पुढीलप्रमाणे सांगितली आहेत : (1) शेअर सर्टिफिकेट व्यवस्थितपणे लिहिली नाहीत; (2) चेक रजिस्टर ठेवले नाही; (3) खर्च पावत्या व्यवस्थितपणे नोंदल्या नाहीत; खर्चाच्या मंजूरीदाखल कार्याध्यक्ष व सचिव यांच्या सह्या नाहीत; (4) सरकारी भाग भांडवलाची परतफेड नाही आणि (5) पीक कर्जात कोणताही फरक नाही. याचा निष्कर्ष एवढाच की, संस्थेचे 'विविध कार्यकारी सेवा संस्था' हे नाव फक्त कागदावरच खरे ठरले आहे.

'महाराष्ट्रातील प्राथमिक कृषी सहकारी पत-

पुरवठा संस्था' हा रमेश कटके यांचा निबंध वाचल्या- नंतर प्रतिक्रिया बरीच तीव्र झाली. कारण, निबंधातील विवेचन अत्यंत तुटक व विस्कळित आहे. त्यामध्ये चुकीच्या व आडसभडस विधानांची सर्रास पेरणी केली आहे. संदर्भ कोणते व कसे नसावेत याचा वस्तुपाठ घातून मिळेल. यामध्ये उद्दिष्ट, पद्धतीमिमांसा यांचा पत्ताच नाही.

'महाराष्ट्रातील सहकारी पतपुरवठा संस्थांचे अपयश' या विकास मुकाळे यांच्या निबंधातही बरील निबंधाप्रमाणेच उद्दिष्टांचा आणि पद्धतीमिमांसेचा अभाव आहे. यामध्ये मुद्यांची पाठ्यपुस्तकी व साचेबंद नोंद केलेली असून संदर्भ सूचीला पूर्णपणे फाटा दिलेला आहे. 'कृषी सहकारी पतपुरवठा' हा जाधव यांचा लेखदेखील याच पठडीतला आहे.

गंगाधर कायदे यांच्या 'महाराष्ट्रातील प्राथमिक सहकारी कृषी पतपुरवठा संस्थांचे कालानुरूप तुलनात्मक अध्ययन' या निबंधात महाराष्ट्रातील कृषी पतपुरवठा संस्थांचा विचार केला आहे असे सक्तदर्शनी वाटते. प्रत्यक्षात मात्र निबंधातील मजकूर निबंधाच्या मथळ्याची/उद्दिष्टांची स्वचित्तच साक्ष देतो. संदर्भ चुकीचे व विपर्यस्त आहेत. वानगी/नमुना म्हणून पुढील विधानाचा उल्लेख पाहू. " Credit supports the farmer as the hangman (not hangman's) rope suppose (not supports) the hanged ". मूळ विधान फ्रेंच भाषेतील म्हणीच्या स्वरूपात आहे. All-India Rural Credit Survey च्या General Report (1955, पृ. 55) मध्ये त्याचे इंग्रजीत रूपांतर केले आहे, ते असे : " Credit ", says an old French proverb, " supports the farmer as the hangman's rope supports the hanged ". आणि आज्ञायविक्षा खेदाची गोष्ट अक्षी की, निबंधकारांनी प्रस्तुत विधान संदर्भ म्हणून प्रभाकर देशमुख (भारतीय अर्थव्यवस्था, पिंपळापुरे प्रकाशन) यांच्या नावे नोंदले आहे! इतर संदर्भाबाबत न बोलणे श्रेयस्कर.

3

चर्चेसाठी काही मुद्दे

(1) ग्रून्य - बेरीज खेळ सिद्धान्ताचा एक पर्याय

- म्हणून सहकाराचा विचार करणे शक्य आहे काय ?
- (2) व्यवस्थापकीय क्रांतीच्या संदर्भात प्राथमिक कृषी सहकारी पतपुरवठा संस्थांचे व्यवस्थापन कसे असावे ?
 - (3) प्राथमिक सहकारी संस्थांची गुंतवणूक / संस्थांचा रोखासंग्रह कसा असावा ?
 - (4) प्राथमिक संस्था आणि सभासदांतर्गत असमतोल यासंबंधीचा वास्तव अनुभव काय आहे ?
 - (5) सहकारी संस्थांशी संबंधित सेवकांचे प्रशिक्षण, यासंबंधीची परिस्थिती कशी आहे ?
 - (6) सहकारी संस्थांची लेखा परीक्षा / हिशेब तपासणी (audit) यातून काय निष्पन्न होते ?
 - (7) 'सहकार अयशस्वी झाला आहे, परंतु तो यशस्वी केलाच पाहिजे, हे विधान सखःस्थितीत कितपत परिणामकारक आहे ?
 - (8) स्वातंत्र्योत्तर काळात भारताच्या राष्ट्रीय उत्पन्नातील प्राथमिक क्षेत्राचा हिस्सा सतत घसरत आहे, तर औद्योगिक क्षेत्राचा हिस्सा सतत वाढत आहे. म्हणून प्राथमिक कृषी सहकारी पतपुरवठा संस्थांचे कार्यक्षेत्र संकोचणार असा एक युक्तिवाद केला जातो. त्यात तथ्य किती ? असत्य किती ?
 - (9) खुशो समितीच्या (1989) महत्त्वाच्या शिफारशीच्या संदर्भात प्राथमिक कृषी सहकारी पतपुरवठा संस्थांचे भवितव्य काय आहे ?

4

चर्चेचा गोषवारा

चर्चेसाठी एकूण दहा निबंध स्वीकारण्यात आले होते. त्यापैकी प्रत्यक्षात पाच निबंधलेखकांनी उपस्थित राहून निबंध सादर करण्यापूर्वी सुत्रसंचा-

जानेवारी-मार्च 1994, खंड 17, अंक 4

लकांनी त्यांच्या मूळ टिपणाच्या आधारे आणि पुढील मुद्यांच्या अनुरोधाने निखळ चर्चा व्हावी असे प्रतिनिधींना आवाहन केले.

(अ) चर्चा ज्या त्या निबंधाविषयीच्या टिपणात उपस्थित केलेल्या प्रश्नांच्या संदर्भात व्हावी.

(आ) सहकारी किंवा प्राथमिक कृषी सहकारी पतपुरवठा संस्थेचे यश बव्हंशी सहकारी संस्थेशी संबंधित व्यक्तींच्या स्वभावधर्मावर (temperament) आधारित असते. अखिल भारतीय ग्रामीण पत सर्वेक्षण समितीच्या 'जनरल रिपोर्ट' च्या गोषवाच्यात त्याचा आवर्जून निदर्श करण्यात आला आहे.

सहकारी संस्थांच्या आर्थिक बाजूने आतापर्यंत देशात बरेच विश्लेषण करण्यात आले आणि येथून पुढे ते होत राहिल परंतु व्यवस्थापक-नेत्यांच्या (manager-leader) स्वभावधर्मनिरपेक्ष अतिरिक्त विश्लेषणात विश्लेषण - पक्षाघातापेक्षा (analysis-paralysis) जास्त काही पदरात पडत नाही, असा सर्वसाधारण अनुभव आहे.

(इ) सहकारी संस्थेचा विकास अंतिमतः तिच्या कार्यक्षेत्रातील घटकांच्या विकासावर अवलंबून असतो. किंबहुना असे दुवे निर्माण व्हावयाला हवेत. या संदर्भात युपिटर यांच्या सार्थ अशा पुढील विधानाचा न चुकता उल्लेख करण्यात आला. "लोहमार्गावर तुम्ही एका पाठीमागे दुसरी अशा सलग अनेक वाघिणी ठेवल्या म्हणजे आगगाडी तयार होत नाही. त्या वाघिणींना इंजिन जोडावे लागते". त्याप्रमाणे अभिवृद्धीच्या इंजिनाचे (engine of growth) गमक कुशल व कल्पक नेतृत्वात (राजकीय नव्हे) आढळते. निदानपक्षी, सादर करण्यात आलेल्या निबंधांवरून तसा एक सर्वसाधारण असा निष्कर्ष येतो. उदाहरण म्हणून अंकलखोपच्या (जि. सांगली) सहकारी संस्थेचा एक नमुना आणि अनुकरणीय संस्था असा उल्लेख झाला. त्याचे श्रेय नेतृत्व कौशल्याकडे जाते. दुसरे टोक म्हणून अशा नेतृत्वाचा अभाव असलेल्या आणि आर्थिक दृष्टिकोनातून डबघाईकडे वाटचाल करणाऱ्या जवखेडाच्या (जि. जळगांव) सहकारी संस्थेचा उल्लेख करण्यात आला.

389

दहा प्रतिनिधी प्रत्यक्ष चर्चेत सहभागी झाले. बुडित / थकित कर्जांपासून कर्जमाफी / आणि सहकारी संस्थांची जागा राष्ट्रीयीकृत बँकांच्या ग्रामीण शाखांनी घेण्याच्या गरजेपर्यंत अनेक प्रतिनिधींनी सहकारी संस्थांचा ऊहापोह केला. वाद-प्रवादात प्रामुख्याने ज्या मुद्यांवर पुनःपुन्हा जोर देण्यात आला असे मुद्दे पुढील-प्रमाणे होते.

विशेषतः सांगली जिल्ह्यात सहकारी संस्था सभासदांतर्गत असमतोलास कारणीभूत ठरत आहेत. म्हणून त्या नष्ट करून पतपुरवठ्याचे काम राष्ट्रीयीकृत बँकांच्या ग्रामीण शाखांकडे सोपविण्यात यावे.

ग्रामीण पातळीवर सहकाराचे राजकीयीकरण / सरकारीकरण झाले आहे. अशा वेळी ग्रामीण पातळीवरील नेतृत्वाचा गांभीर्यनि विचार करणे अटळ ठरते.

परंतु सहकारातील प्राथमिक स्तरावरील नेतृत्व सरसहा भतलबी व अदूरदर्शी समजणे बरोबर नाही. काही सहकारी संस्था अशा आढळतात की जेथे ग्रामीण किंवा त्यापेक्षा बरील पातळीवर राजकारण व चोख व्यवस्थापन एकमेकांपासून अलग ठेवले जातात. तेथे तेवढी राजकीय परिपक्वता व प्रगल्भता अजूनही टिकून आहे. हा एक आशेचा किरण आहे. अशा कल्पक नेतृत्वाचा इतरांनी किंसा गिरविण्यास काय हरकत आहे ?

सहकारी संस्था असमतोलास / विह्वणास कारक ठरते, हे विधान तपासून घ्यावयाला हवे. सधन किंवा मोठ्या व अल्पभूधारकांच्यामधील कर्जांच्या प्रमात्रेच्या फरकाएवजी एकर किंवा हेक्टर हे मानक मानले तर सहकारी संस्था असमतोलास कारक ठरतात असे विधान अगदीच बाळबोध व निराकार (simplistic) वाटते म्हणून एकर किंवा संमिश्र निर्देशांकासारख्या (Composite Index) मानकाचादेखील विचार करावा लागेल.

कर्जमाफीचा उल्लेख झाला. वारंवार केलेली कर्जमाफी लाभार्थींना फायदेशीर असली तरी सहकारी संस्थेला अपायकारक ठरते. आणि याविषयी दुमत होण्याचे कारण नाही. या संदर्भात खुशो समितीने

(1989) मुचविलेल्या ' बुडित कर्ज निधी ' चा उल्लेख अपेक्षित होता. परंतु ते झाले नाही.

अलीकडील काळात सहकारात नको त्या प्रवृत्ती शिरल्या आहेत. त्यांच्याविषयी गरमागरम चर्चा झाली. प्राथमिक कृषी सहकारी पतसंस्थांचे नष्ट कराव्यात अशी एक टोकाची सूचना करण्यात आली. परंतु सहकारातील दोष आणि सहकाराचे दोष हा फरक ध्यानात घेतला तर ते दोष सहकाराचे अंतर्भूत (intrinsic) दोष नसून ते सहकार-बाह्यगत (extrinsic) दोष आहेत, हे मान्य करावे लागते.

सांगली जिल्ह्यातील सहकारी संस्थांच्या पत-पुरवठा धोरणाने दुर्बल घटकांची जास्तच उपेक्षा होत आहे. सीमान्तिक व अल्पभूधारक शेतकऱ्यांची संख्या आणि त्यांना पुरविलेल्या कर्जांची प्रमात्रा (quantum) यांच्यात व्यस्त प्रमाण निर्माण झाले, असा प्रतिवाद करणारा एक निष्कर्ष एका निबंधात काढण्यात आला. चर्चेच्या ओघात त्याचा पुनरुच्चार करण्यात आला. परंतु तो जसाच्या तसा स्वीकारण्यात काही तर्कदोष निर्माण होतात. एक, हा निष्कर्ष 1984-85 आणि 1991-92 या दोन अलग वर्षांतील माहितीवर आधारित आहे. समयश्रेणी विश्लेषणाच्या (Time series analysis) दृष्टिकोनातून ही अलग अशी दोन वर्षे तथाकथित निष्कर्षासाठी अपुरी आहेत. सलग दहावीस वर्षांतील माहितीच्या आधारे येणारा निष्कर्ष जास्त वस्तुनिष्ठ म्हणून स्वीकारण्यास हरकत असू नये. दोन, अल्पभूधारकांची संख्या आणि त्यांच्या कर्जांची प्रमात्रा यांच्यातील सहसंबंधाएवजी दर एकरी उपलब्ध झालेल्या कर्जाचा निकष मान्य (विशेषतः कर्जांची पातळी व भूधारणा क्षेत्र यांच्यातील सहसंबंधाचा अभ्यास करताना अखिल भारतीय ग्रामीण पत सर्वेक्षण समितीने एकर हा जास्तीत जास्त स्वीकारणीय / विश्वसनीय निकष मानला आहे) केला तर सहकारी संस्थांच्या माध्यमातून असमतोल किंवा विह्वणे (distortions) निर्माण होतात, हे निबंधकारांचे आधारविधान (premise) भंगूर व गैरलाभू ठरते. कारण सर्वसाधारण वस्तुस्थिती अशी आहे की, मोठ्या / सधन शेतकऱ्याला पुरविण्यात आलेली दर एकरी कर्जांची प्रमात्रा अल्प किंवा सीमान्तिक शेतकऱ्यांच्या तुलनेत अल्प असते.

खुली स्पर्धा विकासाचे वाहक आहे आणि प्रत्येक व्यक्ती स्वहित प्रेरणेने कार्यप्रेरित होते. ती स्वहितप्रेरणा सामाजिक कल्याणाच्या महत्तमीकरणाची एक पुरेशी अट मानली गेली. परंतु कधीकधी विग्रुद्ध स्वहितवादी, सूज मनुष्य (egoist, rational man) 'सूज मूर्ख' (rational fool) ठरतो. कैद्याची शृंगापत्ती (prisoners dilemma) किंवा दररोज निवास ते कारागार आणि परत प्रवास करणाऱ्या व्यक्तीची शृंगापत्ती (commuter's dilemma) म्हणून प्रसिद्ध आहे स्वहितवाद (egoism) व नीतिमानता (morality) यांच्यात विस्वाद निर्माण होतो. विशिष्ट बिंदूच्या पलिकडे स्वहित प्रेरणेचे पूर्वी काही अर्थशास्त्रज्ञानी केलेले जागतिकीकरण (universalisation) आज समर्थनीय ठरत नाही आणि त्या बिंदूच्या पलिकडे सहकार शून्य-बेरीज-खेळाचा एक उचित पर्याय ठरतो. म्हणूनच अखिल भारतीय ग्रामीण पत सर्वेक्षण अहवालात 'सहकार अयशस्वी ठरला असला तरी तो यशस्वी करून दाखवावयालाच हवा,' अशा शब्दात सहकाराचे समर्थन करण्यात आले आहे.

प्राथमिक कृषी सहकारी पतसंस्थांचे कार्य राष्ट्रीयीकृत बँकांच्या ग्रामीण शाखांवर सोपविणे म्हणजे सहकाराच्या सरकारीकरणाला प्रोत्साहन देणे होय. मूलतः सहकारी संस्थेच्या संबंदात पायाभूत सुविधांपेक्षा उपक्रमशील नेतृत्व जास्त महत्त्वाचे असते. पायाभूत सुविधा या सहकारी संस्थेच्या यशाची पुरेशी अट होऊ शकत नाही. त्या सुविधा अस्तित्वात आहेत, परंतु उपक्रमशील नेतृत्वाचा अभाव आहे. अशी संस्था कधीच स्वयंनिर्वाही (viable) होऊ शकत नाही. उलटपक्षी पायाभूत सुविधा अस्तित्वात नाहीत, परंतु उपक्रमशील नेतृत्व अस्तित्वात आहे ती संस्था स्वयंनिर्वाही ठरल्याची उदाहरणे आढळतात. अशा संस्थांच्या कार्यक्षेत्रातील प्रदेशांचा असमूलाग्र कायापालट झाला आहे. याकरिता सहकारी संस्थेत नको ते दोष शिरले म्हणून सहकार नष्ट करणे म्हणजे छोट्या बाळांच्या स्नानासाठी वापरलेल्या टवातील गरम पाण्याबरोबर त्या बाळाला बाहेर फेंकून देणे होय.

□ □

चुकीची दुरुस्ती

'अर्थसंवाद', खंड 17, अंक 3, ऑक्टोबर-डिसेंबर 1993 या अंकात छापलेल्या नाना भागाजी नामदे-लिखित 'फड पद्धतीचे अर्थशास्त्र' या लेखात पुढे निर्देशिलेला तपशील सुधारून वाचावा.

| पृष्ठ क्र. | स्तंभ | परिच्छेद | ओळ | चुकीचे | बरोबर |
|------------|-------------------|----------|--------|---|---|
| 216 | 1 | 1 | 10 | तिसऱ्या-चौथ्या | सोळाव्या-सतराव्या |
| 221 | 1 | 3 | 3 | तक्ता 1 | तक्ता 2 |
| 222 | तक्त्याचा क्रमांक | | | तक्ता 1 | तक्ता 2 |
| 226 | 2 | 1 | 7 | वित्तीय | द्वितीय |
| 226 | 2 | 4 | 3 ते 5 | जमिनीचा वाटा 12.38 टक्के अधिक पाण्याचा वाटा 80.03 टक्के | (जमिनीचा वाटा 12.38 टक्के अधिक पाण्याचा वाटा 80.03 टक्के) |
| 226 | 2 | 4 | 5 व 6 | जमिनीचा वाटा 1.08 टक्के अधिक पाण्याचा वाटा 6.61 टक्के | (जमिनीचा वाटा 1.08 टक्के अधिक पाण्याचा वाटा 6.61 टक्के) |
| 228 | 2 | 4 | 3 | तिसऱ्या-चौथ्या | सोळाव्या-सतराव्या |

- प्रमुख संपादक

अर्थसंवाद वार्षिक अहवाल : 1992-93

रवीन्द्र दोशी *

'अर्थसंवाद' चा 1992-93 या सोळाव्या वर्षाचा अहवाल मराठी अर्थशास्त्र परिषदेच्या सर्व सदस्यांसमोर मांडताना मला आनंद होत आहे. हा अहवाल म्हणजे एका औपचारिक गोष्टीची पूर्तता असे न मानता परिषदेच्या सदस्यांशी करावयाचे हितगुज अशी माझी भावना आहे. या निमित्ताने परिषदेच्या सदस्यांशी मला अर्थपूर्ण संवाद साधता येतो.

1992-93 या वर्षातील चारही अंकांत मिळून एकंदर 18 स्वतंत्र लेख, 3 ग्रंथ परीक्षण, 3 आर्थिक वार्ता, 3 सांख्यिकी पुरवण्या आणि 2 संकीर्ण असा मजकूर छापला. त्याखेरीज सोळाव्या वार्षिक अधिवेशनातील सर्व चर्चासत्रांचा आढावा घेणारे संबंधित सूत्रसंचालकांचे गोपवारे, कार्यवाहानी तयार केलेला सोळाव्या अधिवेशनाचा कार्यवृत्तांत आणि 'अर्थसंवाद'चा 1991-92 या वर्षाचा अहवाल यांचाही समावेश करण्यात आला. या सर्व मजकुरासाठी 29 लेखकांचे सहकार्य लाभले. ही संख्या गतवर्षाच्या 25 पेक्षा अधिक आहे, म्हणून याचे आपण स्वागत करावयाला पाहिजे. शक्य तेवढ्या जास्त लेखकांना अंकात स्थान देण्याच्या आपल्या प्रयत्नातील हे पृढचे पाऊल आहे असे मानू या. सर्व लेखकांना त्याबद्दल मनःपूर्वक धन्यवाद.

आणखी एक नमूद करण्यासारखी गोष्ट. 'अर्थसंवाद'ची पृष्ठसंख्या वाढवून वाचकांना शक्य तेवढे अधिक साहित्य द्यावयाचे असा मनोदय मी माझ्या संपादकीय कारकीर्दीच्या प्रारंभीच व्यक्त केला होता. त्यादृष्टीने आपण वाटचाल करित आहोत. छपील पानांची एकंदर संख्या 1990-91 मध्ये 302 आणि 1991-92 मध्ये 358 होती; 1992-93 वर्षात ती 388 झाली. या रीतीने प्रगती करताना 'अर्थसंवाद' मधून वर्षाकाठी साधारणतः 400 पानांचा मजकूर छपावयाचा असे लक्ष्य ठेवले आहे. असे करताना प्रत्येक अंक सामान्यतः 100 पानांचा राहावा असा प्रयत्न आहे. हे उद्दिष्ट गाठण्याच्या अगदी जवळ आपण

* प्राध्यापक व प्रमुख, अर्थशास्त्र विभाग, शिवाजी विद्यापीठ, कोल्हापूर आणि प्रमुख संपादक, 'अर्थसंवाद'.

आहोत. पुढच्या वर्षी ते गाठून 'अर्थसंवाद' ला एक निश्चित आकार आपणाला देता येईल असा माझा विश्वास आहे.

अहवाल सालातील विशेष उल्लेखनीय गोष्ट म्हणजे, 'अर्थसंवाद' चा ऑक्टोबर-डिसेंबर 1992 चा अंक 'प्राध्यापक नी. वि. सोवनी गौरव अंक' म्हणून प्रसिद्ध करण्यात आला 'अर्थसंवाद' 1977 पासून प्रसिद्ध व्हावयाला लागल्यापासून आजपावेतो या नियत-कालिकाचा एखादा अंक विशिष्ट निमित्ताने खास अंक म्हणून प्रसिद्ध करण्याचा हा पहिलाच प्रसंग होता. प्राध्यापक नी. वि. सोवनी यांनी मराठी अर्थशास्त्र परिषदेच्या स्थापनेपासून पुढील सर्व वर्षांत परिषदेसाठी विविध प्रकारे योगदान देऊन तिला विद्यार्थिष्ठ क्षेत्रात मानाचे स्थान प्राप्त करून दिले त्याबद्दल कृतज्ञता व्यक्त करण्यासाठी या खास अंकाची योजना परिषदेने आखली. त्यासाठी प्राध्यापक सोवनींनी आपल्या 50 वर्षांच्या कृतीशील कालखंडात ज्या काही विषयांवर लेखन केले त्यातीलच विशेष महत्त्वाचे विषय निवडून त्यातील तज्ज्ञांकडून मुद्दाम लेख लिहवून घेतले. 120 पानांचा हा आतापर्यंतचा सर्वांत मोठा अंक सर्वांथीने सदस्यांना आवडला. प्राध्यापक सोवनींनीही त्याबद्दल समाधान व्यक्त केले. परिषदेच्या नाशिक येथे भरलेल्या सोळाव्या वार्षिक अधिवेशनात या गौरव अंकाचे समारंभपूर्वक प्रकाशन करण्यात आले.

'अर्थसंवाद' मध्ये समाविष्ट झालेल्या लेखांमध्ये सोळाव्या अधिवेशनातील अध्यक्षीय भाषणाव्यतिरिक्त कॅ. पां. वा. गाडगीळ स्मृती व्याख्यान, कॅ. जमनालाल बजाज स्मृती उपक्रमणीय व्याख्याने, धुळे जिल्हा अध्यापक संघाच्या वतीने झालेली व्याख्याने, अर्थशास्त्रातील 'नोबेल' पारितोषिकप्राप्त अर्थशास्त्रज्ञांवरील लेख आणि सोळाव्या अधिवेशनात पारितोषिक मिळविलेले निबंध यांचा समावेश आहे. त्याखेरीज इतरही स्वतंत्र लेख आहेत. या वर्षाची विशेष समाधानाची गोष्ट म्हणजे लेखकांच्या यादीत महाराष्ट्राच्या सर्व विभागांतील लेखक आढळतात ही व्यापकता पुढेही चालावी अशी माझी इच्छा आहे.

आपले त्रैमासिक शक्यतोवर त्या त्या तिमाहीच्या काळात सदस्यांना आणि वर्गणीदारांना देण्याच्या

जानेवारी-मार्च 1994, खंड 17, अंक 4

प्रयत्नात या वर्षभरात आपण यशस्वी झालो आहोत. हे साधण्यासाठी वितरणव्यवस्थेत महत्त्वाचा बदल करण्यात आला अंकांची छपाई कोल्हापुरास होत असल्याने त्याचे वितरणही कोल्हापुरातूनच करण्याचा निर्णय गतवर्षी घेण्यात आला. त्यामुळे वितरणात होणारा विलंब टाळता आला. आणि अंक प्रत्येक तिमाहीच्या शेवटच्या आठवड्यापर्यंत सर्वांच्या हाती पडू शकला येथे एक गोष्ट मात्र मी स्पष्ट करू इच्छितो. काही आजोब सदस्यांचे पत्ते बदलले आहेत. मात्र त्याविषयीची माहिती परिषदेच्या कार्यालयाला कळविलेली नाही. त्यामुळे अंक परत येतात. बदललेला पत्ता कळविण्या-विषयी 'अर्थसंवाद' मधून वरचेवर आवाहन केले जाते. परंतु त्याला प्रतिसाद अल्प मिळतो. त्यामुळे ज्यांच्या नावाचा अंक परत येतो त्यांना त्यापुढील अंक न पाठविण्याचे धोरण आम्ही स्वीकारले आहे. असे असूनही अंक न मिळाल्याबद्दल संबंधितांकडून विचार-णाही होत नाही याचे आश्चर्य वाटते! कृपया आपल्या पत्त्यातील बदल कार्यवाहनांना कळविण्यास विसरू नका आणि विलंब लादू नका.

आणखी एक अडचण. जी महाविद्यालये आणि ज्या संस्था 'अर्थसंवाद' ची वार्षिक वर्गणीदार असतात त्यांच्याकडून नव्या वर्षासाठी वर्गणीचे नूतनीकरण वेळेवर होत नाही. त्यासाठी त्यांना स्मरणपत्रे पाठवावी लागतात. खरेतर हे काम त्या त्या सदस्यांना काळजीपूर्वक करावयाला काय हरकत आहे? वर्गणीचे पैसे तर संपूर्ण वर्षभरात येत राहतात याचे आश्चर्य वाटते. अगदी जानेवारी 1993 मध्येही वार्षिक वर्गणी स्वीकारलेली आहे. ती आल्यानंतर वर्षातील पहिल्या अंकापासून मागील सर्व अंकांची मागणी पूर्ण करावी लागते. आपण गरजेपेक्षा जास्त अंक छापत नाही, अशा वेळी ग्रंथालयाची मागील अंकांची मागणी कशी काय पूर्ण करावयाची? आमच्या परीने आम्ही प्रयत्न करतो खरे. तथापि कोणता कोणकोणते अंक पाठवा-वयाचे याच्या नोंदी करून त्याची कार्यवाही करण्यात परिषदेचे कार्यालय आणि संपादक यांना बराच वेळ खर्च करावा लागतो. हे सर्व टाळण्यासाठी अंकाच्या वार्षिक वर्गणीचे नूतनीकरण दरवर्षी उशिरात उशीरा भे महिन्याच्या अखेरीपर्यंत होईल याची काळजी माझ्या प्राध्यापक मित्रांनी घ्यावी अशी त्यांना माझी नम्र विनंती आहे.

393

गतवर्षाचा अनुभव या वर्षातही आला आहे. 'अर्थसंवाद' चे महाविद्यालयीन वार्षिक वर्गणीदार वाढविण्यात आपण या वर्षातही फार प्रयत्न केलेली नाही. संपूर्ण महाराष्ट्रातून 200 पेक्षाही कमी महाविद्यालये अंकाची वर्गणीदार आहेत ही गोष्ट मनाला खटकणारी आहे. यामध्ये सुधारणा करण्याचे आवाहन गतवर्षाही मी सर्व सदस्यांना केले होते. प्रत्येक सदस्याने आपल्या महाविद्यालयाच्या प्रथमालयात 'अर्थसंवाद' नियमितपणे घेईल याची काळजी घ्यावयाला हवी. आपण सर्वजण याबाबतीत इतःपर पुढे तरी आम्हाला नाराज करणार नाही अशी मी आशा करतो.

आता 'अर्थसंवाद' च्या अर्थशास्त्राकडे वळतो. अंकाच्या छपाईचा खर्च सातत्याने वाढतो आहे. त्याची प्रमुख कारणे म्हणजे पानांची वाढलेली संख्या, छपाईच्या कागदाच्या वाढणाऱ्या किमती आणि छपाईच्या कामाचे वाढणारे दर. या तीनही गोष्टी अपरिहार्य म्हणून कालौघात स्वीकाराव्या लागतात. यासंबंधीचा महत्त्वाचा तपशील आपणांपुढे ठेवतो. अहवाल वर्षातील अंक 1 आणि 2 यांच्या प्रत्येकी 850 प्रती आणि अंक 3 आणि 4 यांच्या प्रत्येकी 900 प्रती छापल्या. छपाईसाठी एकंदर 62,000 रुपये खर्चले. सर्व अंकांचा मिळून सरासरी खर्च दर नगामागे 17-67 रुपये झाला. दर पानाचा खर्च 17 पैसे होता. हा फक्त अंक तयार करण्याचा खर्च होता हे लक्षात घ्या. याखेरीज पाकिटे, टपाल खर्च आणि प्रशासकीय खर्च हे सर्व विचारात घेतले तर सर्व खर्चाची दर अंकाची मोलाबेरीज 20 रुपयांच्याही थोडी पुढे जाते. म्हणजे, वर्षाची 80 रुपये

वर्गणी थोडी कमीच पडते. हे ध्यानात घेऊन 'अर्थसंवाद' ची वार्षिक वर्गणी 80 रुपयांवद्दल 90 रुपयांपर्यंत वाढविण्याचा निर्णय परिषदेने करावा असे मी सुचवितो.

छपाईच्या खर्चात झालेल्या बदलाचे चित्र तक्त्यात दाखविल्याप्रमाणे आहे. हे चित्र पाहिल्यास छपाईच्या एकूण खर्चात किती झपाट्याने वाढ होत आहे ते लक्षात घेऊ शकेल. ही वाढ 1990-91 च्या तुलनेने 1991-92 मध्ये 27-87 टक्के होती, आणि 1991-92 च्या तुलनेने 1992-93 मध्ये 27-31 टक्के होती.

आपल्याला येणाऱ्या खर्चाची भरपाई करण्यासाठी आपण मर्यादित प्रमाणावर जाहिराती छापतो. अहवाल वर्षात जाहिरातीपासूनचे उत्पन्न 20,500 रुपये मिळाले. गतवर्षाच्या तुलनेने ते वाढले असून अपेक्षेएवढे आहे. याचे समाधान वाटते. जाहिराती मिळवून देण्यात डॉ. रवीन्द्र दोशी, डॉ. व्यं. सु. पाटणकर, डॉ. सु. दा. तुपे, प्राध्यापिका अरुणा सावंत डॉ. आनंद नाडकर्णी, प्रा. ल. शि. पाटील, डॉ. खाजासाहेब पठाण आणि डॉ. दि. व्यं. जहागिरदार यांचे सहकार्य लाभले. सर्वांना मनःपूर्वक धन्यवाद. ज्या जाहिरातदारांनी आमच्या आवाहनाला सक्रिय प्रतिसाद दिला त्यांचे आम्ही ऋणी आहोत.

अंकाच्या आर्थिक जबाबदारीचे ओझे हलके करण्यात पूर्वीप्रमाणेच या वर्षाही भारतीय सामाजिक विज्ञान अनुसंधान परिषद, पश्चिम विभाग, मुंबई तसेच महाराष्ट्र राज्य साहित्य आणि संस्कृती मंडळ, मुंबई

| तपशील | (खंड 14) 1990-91 | (खंड 15) 1991-92 | (खंड 16) 1992-93 |
|--------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| (1) चारही अंकांच्या एकूण प्रती | 3,200 | 3,450 | 3,500 |
| (2) चारही अंकांची एकूण पृष्ठे | 802 | 358 | 388 |
| (3) छपाईचा एकूण खर्च (र.) | 37,999 | 48,591 | 61,862 |
| (4) दर नगाचा छपाई खर्च (र.) | 11-87 | 14-08 | 17-67 |
| (5) जाहिरातीचे उत्पन्न (र.) | 16,900 | 16,500 | 20,500 |

यांच्याकडून वार्षिक अनुदानरूपाने मदत मिळाली. या दोन्ही संस्थांनी 'अर्थसंवाद' वद्दल नेहमीच उदार दृष्टिकोन ठेवला आहे. परिषदेच्या वतीने या दोन्हीही संस्थांचे मी आभार मानतो.

मराठी अर्थशास्त्र परिषदेच्या नाशिक येथील सोळाव्या अधिवेशनाच्या काळात दिनांक 25 डिसेंबर, 1993 रोजी 'अर्थसंवाद'च्या सल्लागार मंडळाची बैठक झाली. त्यावेळी 'अर्थसंवाद'च्या 1991-92 वर्षांच्या अहवालावर साधकवाचक चर्चा होऊन तो स्वीकारण्यात आला.

'अर्थसंवाद'ची वर्षभरातील जबाबदारी पार पाडण्यात मला मराठी अर्थशास्त्र परिषदेचे अध्यक्ष डॉ. शशिकांत गंधे, कार्याध्यक्ष डॉ. रवीन्द्र सबनीस,

कार्यवाह डॉ. व्यं. सु. पाटणकर, सहायक संपादक डॉ. सु. गो. भानुशाली आणि 'अर्थसंवाद'च्या सल्लागार मंडळाचे सदस्य यांचे सहकार्य लाभले. या सर्वांचा मी ऋणी आहे. अंकांची छपाई मुंबई, काळजीपूर्वक आणि वेळेवर करून देण्यात हेमंत मुद्रण, कोल्हापूरचे मालक श्री. सुनील नसिराबादकर आणि त्यांच्या मुद्रणालयातील सर्व सहकारी यांनी मेहनत घेतली. त्यांच्या या सहकार्याशिवाय आपण आपल्या अंकांचे वेळापत्रक सांभाळू शकलोच नसतो. या सर्वांना हार्दिक धन्यवाद. शेवटी, 'अर्थसंवाद'च्या अनेक सदस्यांनी, वाचकांनी समक्ष भेटित आणि पत्राने अंकांच्या अंतरंगाविषयी समाधान व्यक्त केले, मोलाच्या सूचना दिल्या आणि आवश्यक ते संदर्भ ग्रंथ मिळवून दिले त्याबद्दल त्या सर्वांविषयी मी कृतज्ञता व्यक्त करतो.

□ □

'अर्थसंवाद' या त्रैमासिकाच्या स्वामित्व व इतर बाबींविषयी निवेदन फॉर्म 4, नियम 8 नुसार

- 1 प्रकाशन स्थळ : 'मराठी अर्थशास्त्र परिषद', द्वारा / प्रा. गुलाबराव पं. तायडे, 9, नहुष सहकारी गृहनिर्माण संस्था, गंगापूर रस्ता, नाशिक 422 005
- 2 नियतकाल : त्रैमासिक
- 3 मुद्रकाचे नाव : गुलाबराव पं. तायडे
राष्ट्रीयत्व : भारतीय
पत्ता : 9, नहुष सहकारी गृहनिर्माण संस्था, गंगापूर रस्ता, नाशिक 422 005
- 4 मुद्रण स्थळ : हेमंत मुद्रण, 26, प्रतिभानगर मार्केट, कोल्हापूर 416 008
- 5 प्रकाशकाचे नाव : बाब क्र. 3 प्रमाणे
- 6 संपादकाचे नाव : रवीन्द्र रा. दोशी
राष्ट्रीयत्व : भारतीय
पत्ता : अर्थशास्त्र विभाग, शिवाजी विद्यापीठ, विद्यानगर, कोल्हापूर 416 004
- 7 मालकाचे नाव : मराठी अर्थशास्त्र परिषद, द्वारा सेंटर फॉर द स्टडी ऑफ सोशल चेंज, मुंबई मराठी ग्रंथसंग्रहालय, दादर, मुंबई 400 014

मी, गुलाबराव पं. तायडे असे जाहीर करतो की, वर दिलेला तपशील माझ्या माहिती आणि ममजूतीनुसार खरा आहे.

गुलाबराव पं. तायडे
मुद्रक व प्रकाशक

अठराव्या वार्षिक अधिवेशनाचा कार्यवृत्तांत

गुलाबराव तायडे *

मराठी अर्थशास्त्र परिषदेचे सतरावे वार्षिक अधिवेशन सांगली येथे दिनांक 27, 28 व 29 नोव्हेंबर, 1993 रोजी लठ्ठे एज्युकेशन सोसायटी, सांगली-द्वारा संचालित श्रीमती कस्तुरबाई बालचंद्र महा-विद्यालय, सांगली यांच्या विद्यामाने पार पडले. डॉ. व्यं. सु. पाटणकर हे अधिवेशनाच्या अध्यक्षस्थानी होते.

उद्घाटन आणि अध्यक्षीय भाषण

अधिवेशनाचा उद्घाटन सोहळा दि. 27 नोव्हेंबर, 1993 रोजी सकाळी डेक्कन मॅन्युफॅक्चरर्स असोसिएशनच्या सभागृहात झाला. उद्घाटन समारंभाचे प्रमुख पाहुणे नगराध्यक्ष सलीम शेख होते. प्रारंभी लठ्ठे एज्युकेशन सोसायटीचे अध्यक्ष अॅड. एस. एस. पाटील यांनी उपस्थितांचे स्वागत केले. अधिवेशनाचे स्थानिक कार्यवाह प्राचार्य व. ता. चौगुले यांनी प्रास्ताविक केले. श्री. बापुसाहेब पुजारी यांच्या हस्ते दीप प्रज्वलन व सरस्वती पूजन झाले. अधिवेशनाच्या विविध सत्रात सादर व्हावयाच्या निबंधांच्या पुस्तिकेचे प्रकाशन आमदार प्रा. शरद पाटील यांच्या हस्ते झाले. प्राचार्य पी. बाय. मन्दाणा यांनी आभार मानले.

अधिवेशनाच्या उद्घाटन प्रसंगी बापुसाहेब पुजारी म्हणाले की, गेली पंचेचाळीस वर्षे देशात जे आर्थिक धोरण अंगिकारले होते ते केंद्र सरकारने एका रात्रीत बदलले. ते बदलताना लोकांना विश्वासात घेण्यात आले नाही. उद्योगीकरण, नागरीकरण आणि समृद्धी ही तीन उद्दिष्टे सरकारने नव्या धोरणाचा स्वीकार करताना जाहीर केली. प्रत्यक्षात या नव्या धोरणामुळे मूठभर श्रीमंत लोक अधिक श्रीमंत होणार आहेत, ग्रामीण भाग अधिकच उपेक्षित राहणार आहे आणि सहकार क्षेत्र मोडीत निघणार आहे असे चित्र सकृत्-दर्शनी दिसत आहे. देशातील सत्तर टक्के लोकांशी ज्या धोरणाचा संबंध नाही ते धोरण नेमके काय आहे याबद्दल लोक गोंधळात आहेत. त्या नव्या आर्थिक

* कार्यवाह - सजिनदार, मराठी अर्थशास्त्र परिषद.

धोरणाबद्दल अर्थशास्त्रज्ञांनी लोकोपर्यंत जाऊन प्रबोधन करावे अशी अपेक्षा व्यक्त करून ते म्हणाले, डूकेल प्रस्ताव म्हणजे नेमके काय हे लोकांना तज्ज्ञांनी सांगितले पाहिजे. कारण हा प्रस्ताव स्वीकारणे म्हणजे देशाच्या आर्थिक सार्वभौमत्त्वाचा त्याग करणे असे समीकरण सध्या तरी दिसते आहे. ग्रामीण पतपुरवठा आणि विकास संस्थांच्या दुखस्थेस नेमके कोण जबाबदार आहे, याचीही चर्चा या अधिवेशनात व्हावी अशी अपेक्षा व्यक्त करून ते म्हणाले की, या देशाच्या संस्कृतीला, परंपरेला आव्हान ठरणाऱ्या नव्या आर्थिक धोरणाची व्यापक माहिती तज्ज्ञांनी लोकांना द्यावी.

अधिवेशनाचे अध्यक्ष डॉ. व्यंकटेश पाटणकर यांच्या अध्यक्षीय भाषणाचा विषय 'भारतातील परिवहन विकास आणि धोरण हा होता. हा विषय मांडताना ते म्हणाले की, गेल्या चार दशकांच्या काळात विविध परिवहन साधनांच्या संख्येत आणि क्षमतेमध्ये वाढ झालेले अमली तरी ती गरजांच्या तुलनेने अपुरी आहे. परिवहन सेवांच्या मागणी-पुरवठ्यातील अंतर वाढले आहे ऊर्जा आणि दळणवळ या अन्य दोन क्षेत्रांतही मागणी आणि पुरवठ्यात फरक आहे. आपल्या नियोजनाचे एक ठळक अपयश म्हणून याचा निर्देश करावा लागेल.

डॉ. पाटणकर यांनी आपल्या भाषणात रेल्वे परिवहन, रस्ता परिवहन, जल परिवहन, आणि हवाई परिवहन या प्रत्येक उपक्षेत्रातील घडामोडी आणि वाटचाल यांचा परामर्श घेतात. परिवहन क्षेत्रातील विविध समस्यांच्या अभ्यासामाठी नियुक्त करण्यात आलेल्या समित्यांच्या अहवालातील महत्त्वाचे निष्कर्ष आणि निष्फारणी यावरही त्यांनी आपली चिकित्सक मते व्यक्त केली.

परिवहन हा महत्त्वाचा उद्योग आहे. परिवहन-साधने बाजारांच्या विस्तारास साहाय्यभूत ठरल्यास त्यामधून उत्पादन प्रयत्नांना प्रोत्साहन मिळते. प्रादेशिक आर्थिक समतोल आणि उद्योग व्यवसायांचे हेतुपूर्वक विकेंद्रीकरण ही उद्दिष्टांचे परिवहन नियोजनावाचून साध्य होणे शक्य नसते. नव्या साधनसंपत्तीचा वापर व्यापारीदृष्ट्या क्रियायतशीर ठरण्याचा प्रश्न

परिवहन विकासाशी निगडित असतो असे सांगून डॉ. पाटणकरांनी आपले भाषण संपविले.

चर्चासत्रे

पूर्वनियोजित विषयांवर चर्चासत्रे हा अधिवेशनाचा महत्त्वाचा भाग असतो. दरवर्षीप्रमाणे यंदाही एकूण चार चर्चासत्रे आयोजित करण्यात आली. स्वीकारलेल्या एकूण निबंधांची संख्या 30 होती. नियुक्त करण्यात आलेल्या सूत्रसंचालकांनी आपल्या विषयांवरील निबंधांचे परिशीलन करून त्यातील प्रतिपादनाचा आशय लक्षात घेऊन, त्यांचे सोयीस्कर वर्गीकरण करून आणि त्यातील ठळक मुद्दे आणि निष्कर्ष यावर आधारलेले टिपण त्या त्या चर्चासत्राच्या प्रारंभी प्रास्ताविकादाखल सादर केले. चर्चेमध्ये नेटकेपणा आणि शिस्त राखण्याच्या दृष्टीने ही व्यवस्था उपयुक्त ठरत असल्याचा पुन्हा एकवार प्रत्यय आला. सर्व चर्चासत्रांच्या अध्यक्षस्थानी डॉ. पाटणकर होते.

पहिले चर्चासत्र 27 नोव्हेंबर, 1993 रोजी आयोजित करण्यात आले. 'उपभोक्त्यांच्या वर्तनाचे आर्थिक सिद्धान्त' या विषयावरील चर्चासत्राचे सूत्रसंचालक म्हणून डॉ. दि. व्यं. जहागिरदार यांनी काम पाहिले. या चर्चासत्रात आयत्या वेळेस हाती आलेले निबंध आणि स्वीकारण्यात आलेले निबंध मिळून एकूण 21 निबंध सादर करण्यात आले. यामध्ये सौ. कल्याणी कुलकर्णी, सुधा मोकाशी, ल. ह. बागलकोट, सी. बंदना दांडेकर, विनायक देशपांडे, श्रीश भांडारी, अवधूत नाडकर्णी इत्यादींचा समावेश होता. चर्चेमध्ये सुहास सहस्त्रबुद्धे, रवीन्द्र दोशी, अनिल पडोशी, अंजली कुलकर्णी, घोरुडे, तांबे, सुलोचना नाडकर्णी, भालचंद्र मुण्गेकर, साठे, पाटील, अविनाश निकम यांनी आपले विचार व्यक्त केले. चर्चेत व्यक्त करण्यात आलेल्या मुतांचा परामर्श घेऊन डॉ. जहागिरदार यांनी या चर्चासत्राचा समारोप केला.

दुसरे चर्चासत्र 28 नोव्हेंबर, 1993 रोजी सकाळी पार पडले. 'भारतातील करव्यवस्था' हा चर्चेचा विषय होता. डॉ. नि. भा. सप्रे हे सूत्रसंचालक होते. या चर्चासत्रात सादर करण्यात आलेल्या निबंधांची संख्या 11 होती. यामध्ये उत्तम बाकोडकर,

श्रीराम पेडभावकर, अंजली कुलकर्णी, हरिभाऊ जंबुरे, ज. फा. पाटील, केशव घोडडे, म्हस्के इत्यादींचा समावेश होता चर्चेमध्ये सुहास सहस्त्रबुद्धे, चंद्रसेन मोहिते, जा. झि. पाटील, आनंद नाडकर्णी, दि. व्यं. जहागिरदार, भालचंद्र मुणगेकर, रवीन्द्र दोशी, शशिकांत गंधे, झि. ना. माने, तु. गं. नाईक, सुधा मोकाशी, गुजर, तांबे, वगैरेंनी आपले विचार व्यक्त केले. अपेक्षेप्रमाणे या विषयावरील चर्चेत सहभागी होणाऱ्या प्रतिनिधींची संख्या सोठी होती. साहजिकच या विषयावरील विविध मते सर्व प्रतिनिधींना ऐकावयास मिळाली. भारतीय कर-व्यवस्थेचे स्वरूप, त्यातील प्रत्यक्ष व अप्रत्यक्ष करांचे स्थान, अवकारी कर, जकातीचा प्रश्न, करपद्धतीसंबंधी राजा चेलिया समितीने केलेल्या शिफारशी, राज्य व केंद्र सरकारांची महसुली साधने याविषयी विचार व्यक्त करण्यात आले. डॉ. नि. भा. सप्रे यांच्या समारोपानंतर हे चर्चासत्र संपले.

आयत्या वेळेच्या विषयावरील चर्चासत्र हे 28 नोव्हेंबर, 1993 रोजी दुपारी आयोजित करण्यात आले. 'डुकेल प्रस्ताव आणि भारत' हा विषय होता. प्रत्येकप्रमाणे आयत्या वेळेच्या विषयावर निबंध सादर करण्यात येत नाहीत. चर्चासत्राचे सूत्रसंचालन डॉ. गि. सो. कल्याणकर यानी केले. भालचंद्र मुणगेकर, अनिल पडोशी, जा. झि. पाटील, ज. फा. पाटील, सु. दा. तुपे, देसरडा, संजय तुपे, विनायक देशपांडे, चंद्रसेन मोहिते, शशिकांत गंधे, कल्याणी कुलकर्णी, बापूसाहेब पुजारी, सरला चौधरी, के. के. पाटील, दि. व्यं. जहागिरदार आणि अविनाश निकम यानी चर्चेत भाग घेतला. भारतीय अर्थव्यवस्थेवर डुकेल प्रस्तावाच्या होणाऱ्या परिणामांचो दखल घेणे कसे आवश्यक आहे याविषयी चर्चेत मते मांडण्यात आली या चर्चासत्राचा समारोप करताना डॉ. कल्याणकर यानी असे मत व्यक्त केले की, भारताने या प्रस्तावाचा स्वीकार करताना अनुकूल आणि प्रतिकूल बाजूंचा साकाल्याने विचार करणे आवश्यक आहे. मात्र डुकेल प्रस्ताव नाकारून जागतिक बाजाराच्या स्पर्धेपासून दूर राहणे योग्य ठरणार नाही.

'महाराष्ट्रातील प्राथमिक कृषी सहकारी पत-पुरवठा संस्था' या विषयावरील चौथे चर्चासत्र 29 नोव्हेंबर 1993 रोजी सकाळी पार पडले. प्रा. झि. ना. माने

यानी सूत्रसंचालन केले. या चर्चासत्रात स्वीकारण्यात आलेल्या निबंधांपैकी 6 निबंधांचे वाचन करण्यात आले. यामध्ये प्र. व. कुलकर्णी, वा. द. कुलकर्णी, दिलीप हिंरगडे, उषा साळुंके, रमेश कटके, यानी आपल्या निबंधाचा सारांश सादर केला. यावेळी झालेल्या चर्चेत जा. झि. पाटील, गुजर, नामदे, चंद्रसेन मोहिते, ज. फा. पाटील, खाजासाहेब पठाण, खटके, दि. व्यं. जहागिरदार, रवीन्द्र दोशी आणि विशेष निमंत्रित अॅडव्होकेट के. डी. पाटील यानी आपली मते मांडली. महाराष्ट्रातील प्राथमिक कृषी सहकारी पतपुरवठा संस्थांनी शेतकऱ्यांना पतपुरवठा करताना शेतकऱ्यांना आवश्यक असणाऱ्या सेवा आणि शेतीविकासाची कार्ये करावी यासाठी राजकीय नेतृत्वाऐवजी सहकाराच्या नेतृत्वाची आवश्यकता आहे, प्राथमिक कृषी सहकारी पतपुरवठा संस्था आणि इतर प्रकारच्या सहकारी संस्था यांच्यात योग्य ती सांगड घालून सहकारी चळवळीतून दुबळ घटकांचा विकास करण्यासाठीच प्राथमिक कृषी सहकारी संस्थांनी कार्ये करणे आवश्यक आहे, असे विचार प्रा. झि. ना. माने यानी चर्चासत्राचा समारोप करताना व्यक्त केले.

कार्यकारी मंडळाच्या सभा

अधिवेशनकालात परिषदेच्या कार्यकारी मंडळाच्या दोन सभा 26 आणि 27 नोव्हेंबर, 1993 रोजी झाल्या. अध्यक्षस्थानी डॉ. व्यं. सु. पाटणकर होते. सभेत विविध विषयांवर चर्चा होऊन खालील निर्णय घेण्यात आले.

(1) 24 आणि 26 डिसेंबर, 1992 रोजी नाशिक जिल्हा मराठा विद्या प्रसारक समाजाच्या के. टी. एच. एम. महाविद्यालयाच्या सभागृहात झालेल्या कार्यकारी मंडळाच्या आणि 20 जून, 1993 रोजी पुणे येथे झालेल्या सभेच्या कार्यवृत्तास मंजूरी देण्यात आली.

(2) कार्यवाह - लजिनदारांनी सादर केलेला 1992-93 चा वार्षिक अहवाल संमत करण्यात आला.

(3) 'अर्थसंवाद'चे प्रमुख संपादक डॉ. रवीन्द्र दोशी यानी 1992-93 च्या आपल्या अहवालातील

वैशिष्ट्यपूर्ण वार्ताकडे सदस्यांचे लक्ष वेधले. छपाईचा वाढता खर्च, जाहिराती मिळविण्याबाबत अधिक नेटाने प्रयत्न होण्याची गरज, अधिक लेखन साहाय्य मिळण्याची अपेक्षा, 'आर्थिक वार्ता' हे नव्याने सुरू झालेले सदर, प्राध्यापक नी. वि. सोवनी गौरव अंक, 'अर्थसंवाद' चे सभासद व वर्गणीदार वाढविण्याची आवश्यकता, 'अर्थसंवाद' ची वार्षिक वर्गणी वाढविण्याची आवश्यकता या अहवालातील ठळक मुद्द्यांवर चर्चा झाली. त्यानंतर 'अर्थसंवाद'च्या 1992-93 च्या अहवालास मान्यता देण्यात आली.

(4) लेखापालांनी 1992-93 या वर्षाच्या तपासलेल्या हिशेबाला आणि 1994-95 च्या अंदाजपत्रकास मंजूरी देण्यात आली.

(5) 1993-94 या वर्षासाठी एस. डी. धुर्जड, सनदी लेखापाल, नाशिक यांची परिषदेचे लेखापाल म्हणून नियुक्ती व्हावी आणि त्यांना मेहुतताना रुपये तीनशे पन्नास देण्यात यावा अशी शिफारस वार्षिक साधारण सभेला करण्याचे ठरले.

(6) प्रा. मो. स. भावे सत्कार समिती, जळगाव यांच्याकडून परिषदेच्या कार्यालयाकडे आलेल्या प्रस्तावाबाबत नेमण्यात आलेल्या उपसमितीचा अहवाल सादर करण्यात आला. 'अर्थसंवाद'मध्ये प्रसिद्ध होणाऱ्या सर्वोत्कृष्ट लेखाच्या लेखकास प्रा. मो. स. भावे पारितोषिक रुपये 500 देण्यास अनुमती देण्यात आली.

(7) कै. पां. वा. गाडगीळ स्मृती व्याख्यानमालेचे (सातवे पुष्प) आयोजन एप्रिल 1994 मध्ये वृत्ते येथे व्हावे आणि त्यासाठी कार्याध्यक्ष आणि कार्यवाह्यांनी संबंधितांशी संपर्क साधावा असे ठरविण्यात आले.

(8) स्व. जमनालाल वजाज स्मृती उपक्रम 1993-94 या वर्षामध्ये श्रीमती ना. दा. ठा. विद्यापीठाच्या सहकायानि पुणे येथे आयोजित करण्याची अक्यता अजमावावी असे ठरविण्यात आले.

(9) 'मुंबई' येथील सेंटर फॉर द स्टडी ऑफ सोशल चेंज मधील श्रीमती संजीवनी सावंत आणि

जादेवारी-मार्च 1994, खंड 17, अंक 4

श्री. श्रीकांत कदम यांचे बहुमोल कार्यालयीन साहाय्य परिषदेला गेली अनेक वर्षे लाभलेले आहे. त्यांच्या सहकार्याची कृतज्ञतापूर्वक नोंद घेण्यात आली.

वार्षिक साधारण सभा

परिषदेची वार्षिक साधारण सभा रविवार, दि. 28 नोव्हेंबर, 1993 रोजी सायंकाळी 6 वाजता 'डेक्कन मॅन्युफॅक्चरर्स असोसिएशन'च्या सभागृहात भरविण्यात आली. सभेच्या अध्यक्षस्थानी डॉ. व्यं. सु. पाटणकर होते. सभेत पुढील कामकाज पार पडले.

(1) 30 सप्टेंबर, 1993 रोजी मराठवाडा परिसरात झालेल्या भूकंपाने केवळ महाराष्ट्रच नव्हे तर संपूर्ण भारत या दुर्दैवी घन्याने हादरून गेला. या भूकंपाने ज्यांची जीवितहानी झाली त्याबद्दल शोक प्रस्ताव संमत करून सभेने त्यांना श्रद्धांजली वाहिली. तसेच परिषदेचे ज्येष्ठ आजीव सदस्य आणि हितचिंतक प्रा. वा. य. कोल्हटकर यांच्या निधनावद्दल विशेष शोकप्रस्ताव संमत करून सभेने त्यांना आदरांजली वाहिली.

(2) दि. 27 डिसेंबर, 1992 रोजी के. टी. एच. एम. महाविद्यालय, नासिक येथे झालेल्या वार्षिक साधारण सभेच्या कार्यवृत्तांतास मंजूरी देण्यात आली.

(3) कार्यवाह- खजिनदारांनी सादर केलेला परिषदेचा 1992-93 या वर्षाचा अहवाल सभेने संमत केला.

(4) 'अर्थसंवाद'च्या प्रमुख संपादकांनी 'अर्थसंवाद'चा 1992-93 या वर्षाचा सादर केलेला अहवाल सभेने मान्य केला.

(5) परिषदेच्या लेखापालांनी तपासलेले परिषदेचे 1992-93 या वर्षाचे हिशेब आणि 1994-95 चे अंदाजपत्रक यांना सभेने मान्यता दिली.

(6) 1993-94 या वर्षासाठी परिषदेचे लेखापाल म्हणून एस. डी. धुर्जड, सनदी लेखापाल यांची नियुक्ती करण्यात यावी आणि त्यांना या कामाबद्दल

रुपये तीनशे पन्नास इतका मेहनताना देण्यात यावा, याला सभेने मंजुरी दिली.

(7) 1994-97 या तीन वर्षांच्या काला-
वधीसाठी कार्यकारी मंडळावरील तीन रिक्त जागांसाठी
खालील सदस्यांची निवड करण्यात आली :

- 1 अर्जुन सुवराव पाटील, जयसिंगपूर
(जि. कोल्हापूर)
- 2 विजय शिवराम साठे, नागपूर (जि. नागपूर)
- 3 उत्तम देविदास काकोडकर, अंबेजोभाई
(जि. बीड)

(8) अर्थशास्त्रावरील मराठीतील सर्वोत्कृष्ट
ग्रंथाच्या लेखकासाठी ठेवलेले 'मराठवाडा विद्यापीठ
पारितोषिक' यंदा स्पर्धेसाठी एकही प्रवेशिका सादर
न झाल्याने देण्यात आले नाही.

(9) शिवाजी विद्यापीठ, कोल्हापूरच्या एम. ए.
(अर्थशास्त्र) एप्रिल-मे 1993 च्या परिक्षेत सर्वाधिक
गुण मिळविणाऱ्या विद्यार्थ्यास द्यावयाचे 'मराठी अर्थ-
शास्त्र परिषद-पाचवे अधिवेशन पारितोषिक' श्रीमती
जयश्री रामचंद्र जोशी, सांगली याना देण्यात आल्याची
माहिती सभेला दिली.

(10) मराठी अर्थशास्त्र परिषदेच्या वार्षिक
अधिवेशनातील चर्चासत्रासाठी सादर केल्या जाणाऱ्या
सर्वोत्कृष्ट निबंधासाठी ठेवण्यात आलेले कै. प्रा. ग. प्र.
पिपरकर स्मृती पारितोषिक यंदा प्रा. सौ. कल्याणी
कुलकर्णी, सांगली यांच्या 'न्यूनतम-मॉर्गेन्स्टर्नचे नव-
संख्यात्मक उपयोगिता विश्लेषण' या निबंधास देण्यात
आले.

(11) कै. पां. वा. गाडगीळ स्मृती व्याख्यान-
मालेसाठी नॅशनल अकॅडेमी ऑफ इन्शुरन्स, पुणेचे
संचालक डॉ. पुच्छीसुतम पाळंदे याना निर्मात्रित करण्यात
आले होते. अध्यक्षस्थानी नागपूरच्या 'दैनिक लोकमत'चे
कार्यकारी संचालक श्री. मधुकर भावे होते. 18 एप्रिल,
1993 रोजी नागपूर येथे झालेल्या व्याख्यानाचा विषय
'खाजगीकरण : स्वरूप आणि समस्या' हा होता.

(12) स्व. जमनालाल वजाज स्मृती उपक्रमा-

तर्गत 'ग्रामीण विकास : अनुभव आणि भविष्यातील
वाटचाल' या विषयावर 17 फेब्रुवारी, 1993 रोजी
अर्थशास्त्र विभाग, शिवाजी विद्यापीठ, कोल्हापूर येथे
चर्चासत्र आयोजित करण्यात आले. या चर्चासत्रामध्ये
पूर्वार्धात श्री. मोहन धारिया, श्री. वसंत गंगावणे,
श्री. श्रीपाद दाभोलकर आणि डॉ. भारत पाटणकर
यांची अभ्यासपूर्ण व्याख्याने झाली. उत्तरार्धात प्रश्नो-
त्तराचा कार्यक्रम चांगलाच रंगला. श्रोत्यांनी दोन्हीही
सत्रांना चांगलाच प्रतिसाद दिला.

(13) सभेने 1994-95 या वर्षासाठी डॉ.
खाजासाहेब पठाण, पुणे यांची परिषदेचे आणि अठ-
राव्या वार्षिक अधिवेशनाचे अध्यक्ष म्हणून एकमताने
निवड केली.

(14) नोव्हेंबर, 1994 मध्ये होणाऱ्या अठ-
राव्या अधिवेशनासाठी बेळगाव येथील साऊथ कोकण
एज्युकेशन सोसायटी आणि राणी पार्वतीदेवी कॉलेज
यांच्या वतीने आलेले निमंत्रण सभेने स्वीकारले.

(15) अठराव्या वार्षिक अधिवेशनातील चर्चा-
सत्रांसाठी पुढील विषय निश्चित करण्यात आले.

- (अ) पर्यावरणाचे अर्थशास्त्र
- (आ) भारतीय रुपयाची परिवर्तनीयता
- (इ) पश्चिम घाट विकास योजना

चौथा विषय तत्कालिन परिस्थितीशी संबंधित
जमेल आणि परिषदेचे अध्यक्ष तो यथावकाश जाहीर
करतील.

कार्यवाह - खजिनदार प्रा. गुलाबराव लायडे यांनी
परिषदेच्या वर्षभरातील विविध उपक्रमांमध्ये ज्या ज्या
व्यक्ती आणि संस्था यांचे साहाय्य लाभले त्या सर्वांचे
मनःपूर्वक आभार मानले. त्यानंतर वार्षिक सभा समाप्त
झाली.

'अर्थसंवाद' संपादन सल्लागार मंडळाची सभा

'अर्थसंवाद' च्या संपादन सल्लागार मंडळाची
सभा दिनांक 28 नोव्हेंबर, 1993 रोजी सांगली येथे

झाली. 'अर्थसंवाद' च्या 1992-93 या वर्षाच्या अह-
वालावर तपशीलवार चर्चा होऊन तो स्वीकारण्यात
आला. 1992-93 या वर्षात प्रकाशित करण्यात
आलेल्या चार अंकांतील लेखन साहित्याचा आढावा
घेण्यात आला. अहवालवर्षात लेखनसाहित्याची उणीव
भासली नाही. परंतु कागद व छपाई खर्चात झालेली
मोठी वाढ याकडे मान्यवर सदस्यांचे लक्ष वेधले.
'अर्थसंवाद' चा प्रकाशन खर्च कमी करण्याच्या दृष्टीने
या वर्षी अधिकाधिक जाहिराती मिळवून देण्याचा
प्रयत्न करावा, त्याप्रमाणे कार्यकारी मंडळातील सदस्य
आणि परिषदेच्या सर्व सदस्यांना आवाहन करावे असे
ठरले. तसेच 'अर्थसंवाद' चे वर्गणीदार वाढविणे गर-
जेचे आहे यासंबंधीदेखील चर्चा करण्यात आली.
'अर्थसंवाद' ची वार्षिक वर्गणी 80 रुपये एकूण खर्च
भागविण्यास कमी पडत असल्यामुळे वार्षिक वर्गणीत
वाढ करण्याची सूचना सर्वसाधारण सभेस करण्यात
यावी असे ठरले. 'अर्थसंवाद' चे कोल्हापूरहून होणारे
वितरण थापुडेही चालू राहिल याची माहिती सदस्यांना
देण्यात आली.

अधिवेशनाचा समारोप

सतराव्या अधिवेशनाचा सांगता समारंभ 29
नोव्हेंबर, 1993 रोजी दुपारी 12 वाजता महाराष्ट्राचे
माजी शिक्षण राज्यमंत्री आणि भारती विद्यापीठाचे
संस्थापक डॉ. पतंगराव कदम, खासदार श्री. प्रकाश
वसंतराव पाटील आणि लठ्ठे एज्युकेशन सोसायटीचे
मान्यवर यांच्या उपस्थितीत पार पडला. प्रथम प्राचार्य
व. ता. चौगुले यांनी एकूण कामकाजाचा आढावा
घेतला. परिषदेचे अध्यक्ष डॉ. व्यं. सु. पाटणकरांनी
परिषदेचा 'वैशिष्ट्यपूर्ण शैक्षणिक चळवळ' या शब्दात
गौरव केला. प्रतिनिधींच्या वतीने प्रा. चंद्रसेन मोहिते
आणि डॉ. मंगनाळे यांनी मनोगत व्यक्त केले.
आयोजकांतर्फे प्राचार्य पी. बाय. मद्दाण्णा यांनी अधि-
वेशनाच्या यशस्वीतेला हातभार लावणाऱ्या सर्व
व्यक्ती आणि संस्था यांचे आभार मानले. परिषदेच्या
वतीने कार्यवाह-खजिनदार प्रा. गुलाबराव तायडे यांनी
सर्व संबंधितांचे आभार मानले. त्यानंतर अधिवेशन
समाप्त झाल्याचे अध्यक्षानी जाहीर केले.

□ □

तुमचा पत्ता बदलला आहे काय ?

परिषदेच्या कार्यालयाकडे आपल्या ज्या पत्त्याची नोंद आहे त्यामध्ये काही बदल
असल्यास ताबडतोब आपला नवीन पत्ता कार्यवाहांच्या कार्यालयाकडे कळवावा.
परिषदेच्या सर्व सदस्यांनी याबद्दल जागरूक राहावे ही विनंती.

गुलाबराव तायडे
कार्यवाह-खजिनदार

अर्थसंवाद (खंड 17 : 1993-94)

(अ) लेख सूची

| स्वतंत्र लेख | ग्रंथ परीक्षण |
|---|--|
| 1 अर्थशास्त्रातील ' नोबेल ' : 1993 249-55 | 1 तंबाखूचे अर्थशास्त्र 178-86 |
| 2 आर्थिक विकास : पर्यावरणवाद्यांचा दृष्टिकोन 108-15 | 2 नवी स्पर्धा 256-62 |
| 3 ई. ए. जी. रॉबिन्सन 201-06 | 3 विकासाची बेटे 81-83 |
| 4 उपभोक्त्याचे वर्तन, दुर्मिळतेचे तत्त्व आणि पैशाची भूमिका 207-13 | 4 शेतीचे हिशेब 84-85 |
| 5 कल्याणाचे मापन 23-30 | |
| 6 खाजगीकरण : स्वरूप आणि समस्या 116-22 | |
| 7 ग्रामीण विकासाची वाटचाल 1-4 | |
| 8 ग्रामीण विकासाची पर्यायी नीती 5-8 | |
| 9 जळगाव जिल्ह्यातील रेशीम उद्योग 17-22 | |
| 10 डंकल प्रस्ताव 60-80 | |
| 11 नवअभिमत अर्थशास्त्रातील घटत्या प्रत्यायाचा सिद्धान्त वैध आहे का ? 233-38 | |
| 12 न्यूमन-मॉर्गेन्स्टर्नचे नवसंस्थात्मक मागणी विश्लेषण 343-50 | |
| 13 प्रफांतचंद्र महालनोबिस 31-39 | |
| 14 फ्रेड्रिक ऑगस्ट फॉन हायेक 101-07 | |
| 15 फड पद्धतीचे अर्थशास्त्र 214-32 | |
| 16 भारतातील परिवहन विकास आणि धोरण 301-38 | |
| 17 महाराष्ट्रातील ऊस तोडणी आणि ऊस वाहतूक कामगार 40-59 | |
| 18 महाराष्ट्रातील सरकारी उद्योग 123-55 | |
| 19 विदर्भाचा रस्ते विकास 239-48 | |
| 20 विदेशी कर्जाचा डोंगर आणि भारतीय जनता 156-77 | |
| 21 वैज्ञानिक प्रयोगातून समृद्धी 9-12 | |
| 22 शेती विकासाचा स्वावलंबी आकृतीबंध 13-16 | |
| | अधिवेशन वृत्तांत |
| | 1 ' अर्थसंवाद ', वार्षिक अहवाल : 392-95 |
| | 2 उपभोक्त्याच्या वर्तनाचे आर्थिक सिद्धान्त 366-70 |
| | 3 डुंकल प्रस्ताव आणि भारत 379-84 |
| | 4 भारतीय करव्यवस्था 371-78 |
| | 5 महाराष्ट्रातील प्राथमिक कृषी सहकारी पतसंस्था 385-91 |
| | 6 सतराव्या वार्षिक अधिवेशनाचा कार्यवृत्तांत 396-401 |
| | आर्थिक वार्ता |
| | 1 351-62 |
| | सांख्यिकी पुरवणी |
| | 1 भारतीय शेती : कसणुकीच्या धारण- क्षेत्राचे आकारमान (1) 91-96 (2) 187-97 |
| | 2 महाराष्ट्र : एक ओझरते दर्शन 290-96 |

संकीर्ण

| | |
|--|--------|
| 1 मराठी अर्थशास्त्र परिषदेची वार्षिक अधिवेशन | 339-42 |
| 2 'व्यष्टि', 'समष्टि' की 'व्यष्टीय', 'समष्टीय' ? | 363-65 |
| 3 लेख व लेखक सूची | 402-03 |

(आ) लेखक सूची

स्वतंत्र लेख

| | |
|-----------------------|---------------|
| 1 केसकर, अनघा | 123-55 |
| 2 कुलकर्णी, अंजली | 239-48 |
| 3 कुलकर्णी, कल्याणी | 343-50 |
| 4 खेर, सी. वं. | 60-89 |
| 5 गंगावणे, वसंत | 5-8 |
| 6 चोरडिया, नीता | 17-22 |
| 7 जुगळे, वसंत | 40-59 |
| 8 डेकणे, भा. रा. | 101-07 |
| 9 तुळपुळे, बसारास | 156-77 |
| 10 दास्ताने, संतोष | 249-55 |
| 11 दाभोलकर, श्रीपाद | 9-12 |
| 12 देशपांडे, विनायक | 23-30, 239-48 |
| 13 दोशी, रवीन्द्र | 263-89 |
| 14 धारिया, मोहन | 1-4 |
| 15 नामदे, नाना भागाजी | 214-32 |
| 16 पाटणकर, भारत | 13-16 |
| 17 पाटणकर, व्यं. सु. | 301-38 |
| 18 पाळंदे, पुष्पोत्तम | 116-22 |
| 19 फडणवीस, मृणालिनी | 207-13 |
| 20 भानुशाली, सु. गो. | 31-39, 201-06 |
| 21 माने, शि. ना. | 108-15 |
| 22 सोवनी, नी. वि. | 233-38 |

ग्रंथ परीक्षण

| | |
|---------------|--------|
| 1 दातार, माधव | 256-62 |
|---------------|--------|

जानेवारी-मार्च 1994, खंड 17, अंक 4

| | |
|--------------------|--------|
| 2 घोंगडे, माणिकराव | 84-85 |
| 3 पडोशी, अ. रा. | 81-83 |
| 4 पुजारी, आ. गो. | 178-87 |

अधिवेशन वृत्तांत

| | |
|------------------------|---------|
| 1 कल्याणकर, गि. सो. | 379-84 |
| 2 जहागिरदार, दि. व्यं. | 366-70 |
| 3 तायडे, गुलाबराव | 396-401 |
| 4 दोशी, रवीन्द्र | 392-95 |
| 5 माने, शि. ना. | 385-91 |
| 6 सप्रे, नि. भा. | 371-78 |

आर्थिक वार्ता

| | |
|---------------------|--------|
| 1 भानुशाली, सु. गो. | 351-62 |
|---------------------|--------|

सांख्यिकी पुरवणी

| | |
|--------------------|---------------|
| 1 दोशी, रवीन्द्र | 91-96, 187-97 |
| 2 भालेराव, रा. ना. | 290-96 |

संकीर्ण

| | |
|------------------|--------|
| 1 सोवनी, नी. वि. | 363-65 |
|------------------|--------|

अंकांचा तपशील

| अंक | तिमाही | पृष्ठे |
|-----|----------------------|---------|
| 1 | एप्रिल-जून 1993 | 1-100 |
| 2 | जुलै-सप्टेंबर 1993 | 101-200 |
| 3 | ऑक्टोबर-डिसेंबर 1993 | 201-300 |
| 4 | जानेवारी-मार्च 1994 | 301-404 |

□ □

**महाराष्ट्र राज्य साहित्य आणि संस्कृती मंडळाने प्रकाशित
केलेले कोश व भाषाप्रवेश**

| अनु. | कोश | संपादक | किंमत (रु.) |
|--------|---|---|-------------|
| (1) | इंग्रजी-मराठी स्थापत्य शिल्पकोश | श्री. रा. वि. मराठे | 15 |
| (2) | उर्दू-मराठी शब्दकोश | श्री श्रीपाद जोशी | 50 |
| (3) | आयुर्वेदीय शब्दकोश भाग 1 व 2 (संस्कृत-संस्कृत) | श्री. एन. एस. मोरेकर पं. वेणी माधवशास्त्री जोशी व पं. ना. ह. जोशी | 50 |
| (4) | आयुर्वेदीय शब्दकोश भाग 1 व 2 (संस्कृत-संस्कृत-मराठी) | " " | 75 |
| (5) | वैज्ञानिक पारिभाषिक संज्ञा (वनस्पतीशास्त्र व्याख्यासंग्रह) | डॉ. गो. रा. परांजपे | 10 |
| (6) | मराठी वाङ्मयकोश खंड 1 | श्री. गं. दे. खानोलकर | 50 |
| (7) | तामिळ-मराठी शब्दकोश | सौ. रमाबाई जोशी श्री. पु. दि. जोशी | 74 |
| (8) | मराठी-कन्नड शब्दकोश | श्री. गुरुनाथ दिवेकर | 74 |
| (9) | गुजराती-मराठी शब्दकोश | श्री. स. ज. धर्माधिकारी | 15 |
| (10) | कन्नड भाषा प्रवेश | श्री. गु. व्यं. दिवेकर | 13 |
| (11) | बंगाली भाषा प्रवेश खंड 1 | श्री. स. ग. सुखटणकर | 16 |
| (12) | बंगाली भाषा प्रवेश खंड 2 | " " | 16 |
| (13) | मल्याळम भाषा प्रवेश | श्री. रा. वं. जोशी | 28 |

महाराष्ट्र राज्य साहित्य आणि संस्कृती मंडळाची प्रकाशने खालील केंद्रांवर मिळतील.

प्रकाशन व्यवस्थापक,
शासन मुद्रण व लेखनसामग्री विभाग,
चर्ची रोड, मुंबई-400 004.

व्यवस्थापक,
शासन लेखनसामग्री आणि ग्रंथागार,
शाहागंज, गांधी चौक,
औरंगाबाद-431 001.

व्यवस्थापक,
शासकीय ग्रंथागार
बडवे बिल्डिंग, पी. वाय. सी. जिमखाना,
पुणे-411 004.

व्यवस्थापक,
शासन मुद्रण व ग्रंथागार, सिव्हील लाईन्स,
नागपूर-440 001.