किंमत - वार्षिक वर्गणी १००/- रुपये

अर्थबोधपत्रिका

मोजक्या वेळेत जगाबद्दलची जाण वाढविणारे उद्‌बोधक व माहितीपूर्ण मासिक

३● इंजिन

५● रेल्वेच्या यार्डात डोकवल्यानंतर....

१३● संशोधनक्षेत्रात 'ती'

१७● सामाजिक समावेशनात आघाडीवर हिमाचल

२३● समावेशनातील सहभाग स्त्रियांचा

२९● औद्योगिक पुनर्रचनेचे दोन नमुने

खंड १३ : अंक १२ **मार्च २०१५**

भारतीय अर्थविज्ञानवर्धिनी

वार्षिक वर्गणी १००/- रुपये (परदेशस्थ वाचकांसाठी $ २०) वर्गणी डिमांड ड्राफ्ट/ मनीऑर्डर/चेकने किंवा रोख **'इंडियन स्कूल ऑफ पोलिटिकल इकॉनॉमी'** या नावे पाठवावी. त्याबरोबर **नाव व संपूर्ण पत्ता पिनकोडसह कळवावा.**

'अर्थबोधपत्रिका' दर महिन्याच्या १० तारखेला पोस्टाने पाठविली जाते.

वर्गणीसाठी पत्ता : व्यवस्थापक,

भारतीय अर्थविज्ञानवर्धिनी, अर्थबोध,

९६८/२१-२२, सेनापती बापट मार्ग,

(रत्ना हॉस्पिटलजवळ) पुणे ४११ ०१६.

फोन : २५६५७१३२, २५६५७२१०, २५६५७६९७

ई-मेलः- ispe@vsnl.net

website- www.ispepune.org.in

अर्थबोधपत्रिका

खंड १३ (अंक १२) मार्च २०१५

संपादक - अभय टिळक

साहाय्यक संपादक - राज्यश्री क्षीरसागर

'अर्थबोधपत्रिकेतील माहिती कशी?

- उद्‌बोधक, वाचनीय आणि रंजक
- अभ्यासपूर्ण आणि विश्लेषक
- निःपक्ष व साधार
- सोप्या भाषेतील आणि विचारप्रवर्तक

अर्थबोधपत्रिकेचा हेतू

प्रतिष्ठित व अग्रगण्य नियत-कालिके, पुस्तके आणि इंटरनेटसारख्या माध्यमांद्वारे राष्ट्रीय तसेच आंतरराष्ट्रीय स्तरावर, मुख्यतः इंग्रजी भाषेत प्रकाशित होणारी जी माहिती मराठी वाचकांपर्यंत सहजतेने पोचत नाही, अशी वेचक माहिती संदर्भासह पुरविणे.

अर्थबोधपत्रिका कशी साकारते?

- मूळ इंग्रजी संदर्भाचा शोध व वाचन
- निवडक साहित्याचे संकलन
- संकलित साहित्याला अन्य पूरक माहितीची जोड
- संकलित माहितीच्या आधारे नव्याने लेखन. मूळ इंग्रजी संदर्भाचा केवळ अनुवाद नव्हे.

◆या अंकातील मजकुराबाबत आपण आपल्या सूचना आणि/किंवा अभिप्राय संपादकांच्या नावे संस्थेच्या पत्त्यावर पाठवावेत, ही विनंती.

◆अंकातील लेख आपण नियतकालिकात/वृत्तपत्रात प्रसिद्ध करू शकता. मात्र, लेख प्रसिद्ध केल्यावर त्याखाली **'अर्थबोधपत्रिका, भारतीय अर्थविज्ञानवर्धिनीच्या सौजन्याने'** अशी ओळ प्रसिद्ध करावी एवढीच अपेक्षा आहे.**यासाठी संस्थेतर्फे मूल्य आकारण्यात येणार नाही. मात्र लेख प्रसिद्ध केलेला अंक संस्थेला अवश्य पाठवावा.**

जनतेत क्षोभ उत्पन्न करण्यापेक्षा तिच्यात विचार उत्पन्न करणे हे कितीतरी महत्त्वाचे आणि कठीण कार्य आहे - तर्कतीर्थ लक्ष्मणशास्त्री जोशी

इंजिन

दरवर्षीचे फेब्रुवारी आणि मार्च हे दोन महिने आर्थिक घडामोडींनी व्यापलेले असतात. केंद्रीय अर्थसंकल्प आणि रेल्वेचा अर्थसंकल्प ही या महिन्यांतील दोन मुख्य आकर्षणे असतात. सर्वसाधारण अर्थसंकल्पांची जितकी आणि जेवढी हिरिरीने चर्चा आपण करतो तिच्या तुलनेत रेल्वेच्या अर्थसंकल्पाचा व त्या निमित्ताने भारतीय रेल्वेच्या एकंदरच वित्तीय विश्वाचा ऊहापोह आपल्या चर्चाविश्वात घडत नाही. भारतीय अर्थविज्ञानवर्धिनीने यंदा, म्हणूनच, भारतीय रेल्वेच्या एकंदर अर्थकारणाबाबत चर्चा करण्यासाठी एका अभ्यासमंथनाचे आयोजन केले होते. संस्थेचे मानद संचालक आणि 'वाहतुकीचे अर्थशास्त्र' या ज्ञानशाखेमध्ये गेली अनेक वर्षे संशोधनरत असलेले आपल्या देशातील एक ज्येष्ठ अर्थतज्ज्ञ प्रा. डॉ. श्रीरामन यांनी त्या अभ्यासमंथनामध्ये भारतीय रेल्वेच्या एकंदर आर्थिक व वित्तीय चित्राचे अनेकानेक बारीकसारीक पैलू संबंधित आकडेवारीसह उकलून मांडले. त्या चर्चेदरम्यान प्रा. श्रीरामन यांनी केलेल्या विश्लेषणाचे सार या अंकात विस्तृतपणे सादर केलेले आहे. विकासाची प्रक्रिया सर्वसमावेशक बनावी ही जाणीव आताशा सर्वत्र मूळ धरते आहे. आर्थिक समावेशनाबद्दल जितक्या उत्साहाने बोलले अगर लिहिले जाते तितक्या जोरकसपणे सामाजिक समावेशनाबाबत मात्र आपल्याकडे विचारमंथन होताना दिसत नाही. त्यांमुळे, हिमाचल प्रदेशसारख्या आपल्या देशातील एका वैशिष्ट्यपूर्ण राज्यात सामाजिक समावेशनाची प्रक्रिया कशा प्रकारे गतिमान बनलेली आहे, याचा आढावा या अंकात आवर्जून मांडलेला सापडेल. मार्च महिन्याच्या सुरुवातीसच जागतिक पातळीवर 'महिला दिन' साजरा केला जातो. सामाजिक समावेशनाच्या या प्रक्रियेमध्ये असलेला स्त्रियांचा समावेश अंकातील एका वेगळ्या लेखात सादर केलेला आहे तो 'महिला दिना'चे औचित्य साधूनच. वाहतूक क्षेत्र हे सर्वसाधारण आर्थिक विकासाच्या गाडीचे इंजिन तर, कुटुंबाच्या गाडीचे इंजिन घरातील स्त्रीच्या हातात. इंजिने नीट धावली तरच गाडी मुक्कामावर व्यवस्थित पोहोचणार. मग तो 'गरीबरथ' असो वा कुटुंबरथ ! ■■

सस्नेह नमस्कार,

'अर्थबोधपत्रिके'च्या वाचकांचे भरभरून आभार मानण्यासाठी हा पत्रप्रपंच. नोव्हेंबर १९९८ पासून 'अर्थबोधपत्रिका' नियमितपणे प्रसिद्ध होते आहे. प्रथम द्वैमासिक आणि नंतर मासिक या प्रवासात पहिल्या अंकापासून काम करण्याची संधी मला मिळाली. थोड्या वेगळ्या प्रकारच्या या मासिकाचे स्वागत वाचक कसे करतील ही शंका मनात ठेवून या प्रवासाची सुरुवात झाली होती. पण महाराष्ट्रातील कानाकोप-यातून मिळालेल्या प्रतिसादाने उत्साह दुणावला. आपल्यासारख्या चोखंदळ वाचकांसाठी गेली १६-१७ वर्षे या मासिकातून विविध विषयांवर लेख लिहिणे ही एक आनंदपर्वणी होती. मार्च २०१५च्या या अंकानंतर मी आपला निरोप घेते आहे. आपल्या सर्वांचे मनापासून आभार आणि आपणा सर्वांना व 'अर्थबोधपत्रिके'ला खूप शुभेच्छा! **राज्यश्री क्षीरसागर**

वाचकांना विनंती

'अर्थबोधपत्रिके'चा अंक दर महिन्याच्या १०तारखेला पोस्टाद्वारे पाठविला जातो. २५ तारखेपर्यंत अंक न मिळाल्यास प्रथम आपल्या पोस्टात चौकशी करावी व नंतरच आमच्याकडे लेखी तक्रार करावी. अंक शिल्लक असल्यास पुढील महिन्याच्या अंकाबरोबर पाठविला जाईल.

माहितीसाठी - 'अर्थबोधपत्रिके'चे मागील अंक संस्थेच्या संकेतस्थळावर उपलब्ध आहेत. त्यासाठी www.ispepune.org.in इथे वाचकांनी अवश्य भेट द्यावी.

निवेदन

- ज्या देश, प्रदेश, संस्था अथवा व्यक्तिनामांच्या इंग्रजी स्पेलिंगनुसारी अचुक मराठी उच्चारांसंदर्भात संदिग्धता जाणवते अशी नामे लेखांमध्ये देवनागरीत उद्धृत करण्याऐवजी रोमन लिपीमध्ये इंग्रजीतच दिलेली आहेत.
- लेखांमधील संदर्भांसाठी विश्वसनीय, अधिकृत अशा वेबसाइट्सच धुंडाळण्याचा कटाक्ष ठेवला जातो. तरीही, इंटरनेटवरून घेतलेल्या तपशीलाच्या यथार्थतेबाबत भारतीय अर्थविज्ञानवर्धिनी हमी देऊ शकणार नाही. अशा मजकुराची जबाबदारीही संस्थेवर नाही, याची वाचकांनी कृपया नोंद घ्यावी.

आर्थिक

रेल्वेच्या यार्डात डोकवल्यानंतर...

''तीन इंजिने आणि चौदा डबे असलेल्या छोटेखानी आगगाडीने तारीख १६ एप्रिल १८५३ रोजी मुंबई ते ठाणे या दरम्यानचे २१ मैलांचे अंतर सुमारे ४५ मिनिटांत पूर्ण केले आणि भारतीय भूमीवर अग्निरथ पहिल्यांदा धावला....'' या आशयाचा मजकूर वाचतच आपण सगळ्यांनी भारतातील रेल्वेच्या उगमाबाबतचे पाठ गिरवलेले असतात. आपल्या देशातील रेल्वेची पायाभरणी ब्रिटिशांच्या काळात झाली. ब्रिटिश साम्राज्यशाहीच्या आणि ब्रिटनमधील औद्योगिक विकासाच्या गरजांनुसार देशाच्या विविध भागांत वाढत गेलेल्या आर्थिक, औद्योगिक आणि व्यापारी उलाढालीची साथसंगत रेल्वेने केली. प्रसंगी त्या उलाढालीला दिशा देण्याचेही काम या रेल्वेनेच केले. मुंबईमध्ये एकवटलेल्या सूतगिरण्या, तत्कालीन कलकत्यामध्ये बहरलेला तागउद्योग, बंगाल तसेच आसामातील चहाचे मळे व आसामातील तेलनिर्मिती अशांसारख्या उद्योगांना वेग व दिशा त्या काळात मिळाली ती त्या त्या भागांतील रेल्वेमुळेच.

कलकत्यातील 'ईस्ट इंडियन रेल्वे कंपनी' आणि मुंबई येथील 'ग्रेट इंडियन पेनिन्सुलर रेल्वे' या दोन कंपन्यांकडे भारतातील रेल्वेचे मालकी हक्क व व्यवस्थापनाचे नियंत्रण होते. भारतामध्ये रेल्वेचे जाळे निर्माण करण्यासाठी त्या काळातील खासगी उद्यमशीलतेला प्रोत्साहन, प्रेरणा व पाठबळ पुरवले ते प्रथम ईस्ट इंडिया कंपनीने आणि पुढे ब्रिटिश शासकांनी. रेल्वेची सेवा निखळ व्यावसायिक पायावर उभी राहणे त्या काळात दुष्करच होते. त्यांमुळे, रेल्वेसाठी जमीन उपलब्ध करून देणे, रेल्वेची सेवा पुरविण्यासाठी गुंतवलेल्या भांडवलावर काही किमान परतावा मिळण्याची हमी संबंधित खासगी उद्योजकांना देणे अशा माध्यमांतून शासनाने रेल्वेच्या वाढविस्ताराला हातभार लावला. रेल्वेमार्गांची उभारणी केल्यानंतर त्यांद्वारे सेवा पुरविण्याचे हक्क त्या त्या खासगी उद्योजकाकडे राहत असले तरी रेल्वेमार्गांचा ताबा मात्र सरकारकडे जात असे.

खासगी ब्रिटिश उद्योजकांनी त्या काळात पुरविलेली ही सारी रेल्वेसेवा मुख्यतः ब्रॉडगेज होती. त्याच काळात आणखी एक प्रकारची रेल्वेसेवा भारतामध्ये समांतर पद्धतीने आकारास आलेली होती. एतद्देशीय संस्थानिकांनी त्यांच्या त्यांच्या संस्थानांच्या हद्दीत काही प्रमाणात रेल्वेची सुविधा खासगी तत्त्वांवर निर्माण केलेली होती. मात्र, ती सारी मीटरगेज रेल्वे असे. दोन वेगवेगळ्या माध्यमांतून आणि दोन निरनिराळ्या प्रेरणांद्वारे तत्कालीन भारतातील रेल्वेचा विस्तार साकारल्याने स्वातंत्र्यपूर्व काळात आपल्या देशात रेल्वेच्या जाळ्याचा आणि पर्यायाने सेवांचा भौगोलिक विस्तार असमान पद्धतीने झालेला दिसतो. खासगी उद्योजकांनी सुरू केलेल्या रेल्वेसेवेमध्ये पुढील काळात बरीच ढिलाई निर्माण झाली. त्यांमुळे प्रवाशांच्या तक्रारींमध्ये वाढ होऊ लागली. मग, तत्कालीन ब्रिटिश शासनाने त्यात लक्ष घालून आवश्यक तेथे हस्तक्षेप करायला सुरुवात केली. १८८० सालानंतर ही प्रक्रिया अधिक प्रकर्षाने सुरू झाली. १९०१ साली रेल्वे बोर्ड अस्तित्वात आले. १९२० सालानंतर देशभरातील रेल्वेची बहुतांश मालकी सरकारकडे आली. स्वातंत्र्याच्या उंबरठ्यावर देश उभा असताना (म्हणजे, १९४६ सालापर्यंत) देशातील रेल्वेच्या सगळ्या जाळ्याची मालकी संपूर्णतः ब्रिटिश सरकारच्या ताब्यामध्ये आलेली होती.

रेल्वेचा पसारा मोठा असल्याने भारत सरकारच्या अर्थसंकल्पात रेल्वेच्या खर्चाचा वाटा बराच मोठा - म्हणजे जवळपास ६० ते ७० टक्क्यांच्या घरात - राही. त्यांमुळे, रेल्वेसंदर्भातील आर्थिक अथवा वित्तीय बाबींमध्ये काही चढउतार झाल्यास एकूण अंदाजपत्रकावर त्याचे सावट गडद येत असे. परिणामी, Acworth Committee ने त्या काळी केलेल्या निवाड्यानुसार भारतात रेल्वेचे निराळे स्वतंत्र अंदाजपत्रक सादर केले जाऊ लागले. आज आपण तीच प्रथा चालू ठेवलेली आहे. स्वातंत्र्यप्राप्तीच्या वेळी देशभरात एकंदर ४२ रेल्वेकंपन्या कार्यरत होत्या. निरनिराळ्या संस्थानिकांनी त्यांच्या त्यांच्या संस्थानी प्रदेशांत चालू केलेल्या ३२ रेल्वेंचा त्यांत समावेश होता. या रेल्वेमार्गांचे एकत्रीकरण घडवून आणणे हे सरकारच्या पुढ्यातील आव्हानच होते. त्यांतच, देशभरात तोवर विकसित झालेल्या रेल्वेमार्गांपैकी ४० टक्के रेल्वेमार्ग फाळणीमुळे नवनिर्मित पाकिस्तानमध्ये गेले.

देशातील एकंदरच रेल्वेसेवेचा मुळातून फेरआढावा घेण्याची निकड स्वतंत्र भारतातील नवनिर्वाचित सरकारला या सगळ्यांपायी भासायला लागली. स्वातंत्र्यापूर्वी देशभरात निर्माण झालेल्या रेल्वेच्या जाळ्याचे भौगोलिक विभजन एकतर असमान होते. दुसरे म्हणजे, काही रेल्वेमार्ग हे ब्रॉडगेज होते तर काही मीटरगेज. खेरीज, संस्थानांच्या हद्दीत त्या त्या संस्थानिकांनी निर्माण केलेल्या रेल्वेमार्गांच्या देखभाल दुरुस्तीकडे तातडीने लक्ष पुरविण्याची गरज होती. नवस्वतंत्र देशाच्या प्रवासी तसेच मालवाहतुकीसंदर्भातील बदलत्या व उभरत्या गरजा ध्यानात घेऊन काही रेल्वेमार्गांची आखणी व बांधणी नव्याने हाती घेणे निकडीचे होते. या सारख्या विविध बाबी ध्यानात घेऊन १९५१ साली रेल्वेचे राष्ट्रीयीकरण करण्यात आले.

स्वातंत्र्यानंतरच्या गेल्या सहा-साडेसहा दशकांदरम्यान भारतीय रेल्वेच्या पसा-यात खूप मोठ्या प्रमाणावर वाढ झाल्याचे संबंधित आकडेवारी नजरेखालून घालता आपल्या ध्यानात येते. २०१३-१४ या वित्तीय वर्षासाठीच्या उपलब्ध आकडेवारीनुसार आपल्या देशात ब्रॉडगेज रेल्वेचे एकूण ६६ हजार ५४३ किलोमीटर लांबीचे जाळे कार्यरत होते. देशभरात मौजूद असलेल्या रेल्वेजाळ्यामध्ये ब्रॉडगेजचे प्रमाण आहे ८२ टक्क्यांचे. उर्वरित १८ टक्क्यांची विभागणी बघितली तर, मीटरगेजचे प्रमाण दिसते एकूणांत १६ टक्के आणि नॅरोगेजचे प्रमाण आहे अवघे दोन टक्के इतके. देशांतर्गत प्रवासी वाहतुकीपैकी जवळपास ९७ टक्के वाहतूक ब्रॉडगेजद्वारे होते; तर, मालवाहतुकीमध्ये ब्रॉडगेजचा वाटा आहे चांगला ९९ टक्क्यांवर. आजमितीस देशभरात निर्माण करण्यात आलेले रेल्वेचे जाळे प्रवासी वाहतुकीसाठी तसेच मालवाहतुकीसाठी सामाईकपणे वापरले जाते. रेल्वेच्या एकंदर जाळ्यापैकी जवळपास २९ टक्के मार्गांचे विद्युतीकरण झालेले आहे. म्हणजेच, विद्युतीकरण झालेल्या रेल्वेमार्गांची लांबी सुमारे १८ हजार ५६० किलोमीटर इतकी भरते. भारतीय रेल्वेच्या एकंदर महसुलाची जडणघडण बघितली तर प्रवासी वाहतुकीद्वारे रेल्वेच्या तिजोरीत जमा होणा-या महसुलाचे एकूणांत प्रमाण आहे साधारणपणे ३२ ते ३५ टक्क्यांच्या परिघात. तर, रेल्वेच्या एकंदर मिळकतीपैकी जवळपास ६५ ते ६६ टक्के मिळकत रेल्वेच्या तिजोरीत जमा होते ती मालवाहतुकीद्वारे.

आपल्या देशातील रेल्वेचे जाळे कार्यकारी आणि प्रशासकीयदृष्ट्या एकूण १६ विभागांमध्ये विभागलेले आहे. १५ वर्षांपूर्वीपर्यंत, म्हणजे, २००० सालापर्यंत ही विभागसंख्या होती नऊ इतकी. गेल्या दीड दशकांत सात नवीन विभागांची निर्मिती करण्यात आली. रेल्वेच्या नवीन विभागाची निर्मिती करणे हा आपल्या देशात बहुशः राजकीय स्वरूपाचा निर्णय राहत आलेला आहे. मुख्यतः राजकीय गरज अथवा हेतूंपायी नवनवीन विभागांची निर्मिती केली जाण्याने रेल्वेच्या एकंदर कार्यक्षमतेवर प्रतिकूल परिणाम घडून येतो. विशेषतः लहान आकारमानाच्या विभागांची कार्यक्षमता ही सर्वसाधारणपणे खालावलेली राहते अथवा दिसते. मुळात, आपल्या देशात रेल्वेचे जे काही जाळे आजवर विकसित होत आलेले आहे त्यांत राज्यवार तफावत बरीच मोठी आहे. उत्तर प्रदेश, ओडिशा, गुजरात या राज्यांमध्ये रेल्वेच्या जाळ्याचा विस्तार ब-याच मोठ्या प्रमाणावर झालेला आहे. बिहार, ओडिशा, पश्चिम बंगाल यांसारख्या राज्यांमध्ये कोळसा आणि एकंदरीनेच खाण उद्योगाचे केंद्रीकरण झालेले आहे. कोळसा आणि खनिजे व अशोधीत धातूंची लांब पल्ल्याची वाहतूक बव्हंशी रेल्वेमार्गेच केली जाते. त्यांमुळे, या प्रांतांमध्ये रेल्वेमार्गांचेही केंद्रीकरण घडून आलेले आहे.

देशभरात रेल्वेचे जे जाळे आजघडीला विद्यमान आहे त्याच्या प्रस्थापित क्षमतेच्या सरासरी वापरातही प्रादेशिक असमानता भरपूर दिसते. मुंबई, दिल्ली, चेन्नई व कोलकाता या आपल्या देशातील चार महानगरांना अनलक्षून विकसित झालेल्या रेल्वेजाळ्याला आणि या जाळ्यास लंबकात छेदणा-या रेल्वेमार्गांचा वापर सर्वाधिक सघन पद्धतीने होताना दिसतो. देशात विकसित झालेल्या एकूण रेल्वेजाळ्यामध्ये या रेल्वेमार्गांचे प्रमाण ढोबळ मानाने १६ टक्के इतके भरते. देशभरात एका वर्षात होणा-या सरासरी एकंदर प्रवासी वाहतुकीमध्ये या १६ टक्के रेल्वेमार्गांवरून केल्या जाणा-या प्रवासी वाहतुकीचे प्रमाण भरते ५२ टक्के इतके. तर, देशभरातील वार्षिक मालवाहतुकीमध्ये या मार्गांवरून केल्या जाणा-या मालवाहतुकीचे सरासरीने प्रमाण जाते ५८ टक्क्यांच्या घरात. देशाच्या विविध भागांत रेल्वेच्या जाळ्याचा विकास येत्या भविष्यात घडून येण्याच्या दिशा काय असाव्यात याचा विचार या चित्राच्या पार्श्वभूमीवर करणे भाग आहे.

रेल्वेद्वारे केल्या जाणा-या मालवाहतुकीचा तपशील न्याहाळणेही रोचक व उद्‌बोधक ठरावे. अनंत प्रकारच्या जिनसांची जी वाहतूक रेल्वेमार्गांनी आपल्या देशात केली जाते तिच्यात कोळसा व अशोधीत धातू, खनिजे, सीमेन्ट, अन्नधान्ये, पेट्रोलियमजन्य पदार्थ, खते... यांसारखे नऊ पदार्थ सगळ्यांत महत्त्वाचे ठरतात. एकंदर मालवाहतुकीमध्ये या नऊ जिनसांचा वाटा जवळपास ९० टक्क्यांवर जातो. वाहतूक या सेवेला असणारी मागणी (डिमांड) ही अर्थशास्त्रीय परिभाषेत 'पराश्रित मागणी' (डिराइव्ह्ड डिमांड) या प्रकारात मोडते. सोप्या भाषेत मांडायचे तर पराश्रित मागणी म्हणजे एखाद्या वस्तू अथवा सेवेला हस्ते-परहस्ते येणारी (अप्रत्यक्ष) मागणी. एखाद्या राज्यात अथवा प्रांतात वीजनिर्मिती करणा-या प्रकल्पांची उभारणी करण्याचा निर्णय सरकारने घेतला अथवा सागरी किनारपट्टीच्या प्रदेशात बंदरांचा विकास घडवून आणण्यासाठी योजना राबविण्याचे सरकारदरबारी नक्की झाल्यावर आपसूकच त्या त्या प्रांतांत रेल्वेसेवेला असणारी मागणी वाढते. वीजनिर्मिती प्रकल्पांमधील वीज, समजा, कोळशाद्वारे करण्यात येणार असेल तर कोळशाच्या खाणींपासून तिथवर कोळशाची वाहतूक घाऊक प्रमाणावर करणे भाग ठरते.

साहजिकच मग कोळशाच्या खाणींपासून ते वीजनिर्मिती केंद्रांना जोडणा-या रेल्वेमार्गाची गरज भासू लागते. त्यांतून त्या भागांत रेल्वेचे जाळे निर्माण करण्याची मागणी वाढते. बंदरांचा विकास घडवून आणला गेला की बंदरांमध्ये उतरवला जाणारा माल तिथून त्या प्रांताच्या अथवा देशाच्या अंतर्भागात वाहून नेण्यासाठी रेल्वेच्या सेवेची गरज भासते. या पद्धतीने रेल्वेसेवेसाठी निर्माण होणा-या मागणीला 'पराश्रित मागणी' असे म्हटले जाते. रेल्वेच्या सेवेला अशा माध्यमातून निर्माण होणारी मागणी पराश्रित गणली जाते कारण मूळ वीजनिर्मिती प्रकल्प अथवा बंदरविकासाची योजनाच बारगळली तर त्या अनुषंगाने निर्माण होऊ पाहणारी रेल्वेसेवेची मागणीही जागच्याजागीच कोमेजते. म्हणजेच, रेल्वेमार्गांच्या विकासाची त्या विभागातील अथवा प्रांतातील मागणी पर्यायाने वीज अथवा बंदरविकास यांसारख्या अन्य एखाद्या वस्तू अगर सेवेच्या मागणीवर अवलंबून असल्याने ती पराश्रयी गणली जाते.

कोकण रेल्वे हे याचे उत्तम उदाहरण ठरावे. रत्नागिरीच्या परिसरातील खाण उद्योग बाळसे धरेल आणि अशोधीत धातू व खनिजांच्या वाहतुकीद्वारे कोकण रेल्वे व्यावसायिक तत्त्वांवर नफाप्रद ठरेल, असे 'मॉडेल' डोळ्यांसमोर ठेवून कोकण रेल्वेचा प्रकल्प मुळात कार्यान्वित केला गेला. परंतु, रत्नागिरीच्या परिसरातील खाण उद्योगाने मान उचललीच नाही. विजेची अनुपलब्धता हे त्यांमागील कारण. दाभोळ वीजप्रकल्प मार्गाला लागून त्यांद्वारे निर्माण होणा-या विजेमुळे खाण उद्योगाला चालना मिळेल, असे गृहीतक त्या सगळ्याच्या मागे मांडण्यात आलेले होते. मुदलात दाभोळ वीजप्रकल्पच बारगळल्याने सगळेच पुढचे टप्पे खुंटले व खुरटले. कोकण रेल्वे आजही तोट्यात असण्यामागील कार्यकारणभाव हा असा आहे.

रेल्वेने केल्या जाणा-या मालवाहतुकीसंदर्भात आजघडीला रेल्वे व्यवस्थापनाच्या पुढ्यात उभ्या असलेल्या आव्हानांचे स्वरूप समजावून घेणे या ठिकाणी उपयुक्त ठरते. एक तर, सद्यःस्थितीतील मुख्य अडचण आहे ती मालवाहतुकीसाठी रेल्वेच्या सेवेला असणारी मागणी आणि रेल्वेसेवेच्या उपलब्धीदरम्यानच्या विसंगतीची. ज्या पद्धतीने ज्या वेळेस ज्या प्रकारच्या रेल्वे वाहतुकीची मागणी आपल्या व्यवस्थेमध्ये आहे व असते तिची पूर्तता होईल अशा प्रकारची व त्या प्रमाणावरील रेल्वे वाहतूक सुविधा मात्र आपल्या यंत्रणेत उपलब्ध नाही. पर्यायाने, मालवाहतुकीसाठी भूपृष्ठीय वाहतुकीकडे वळण्यावाचून उपाय उरत नाही. मालवाहतुकीसाठी रस्त्यांचा पर्याय निवडण्याकडे कल वाढण्याचे आणखी एक कारण म्हणजे मालमोटरींद्वारे केल्या जाणा-या वाहतुकीमध्ये घरपोच सामान मिळण्याची सुविधा अंतर्भूत आणि अध्याहृत असते. रेल्वेच्याबाबतीत हे संभवत नाही. गरजेनुसार वाहतुकीची सुविधा हमखास मिळेल याची शाश्वती रेल्वेच्या यंत्रणेमध्ये न मिळणे, ही तिसरी अडचण होय. तर, रेल्वेने केल्या जाणा-या मालवाहतुकीमध्ये वेळ फार लागतो, हे चौथे महत्त्वाचे कारण मालमोटरींच्या पर्यायाकडे झुकण्यामागे दिसते. प्रवासी गाड्यांना व प्रवासीवाहतुकीला प्राधान्य देण्याच्या दबावापायी मालगाड्या 'सायडिंग'ला टाकण्याच्या रेल्वेच्या कार्यपद्धतीपायी रेल्वेने होणारी मालवाहतूक वेळखाऊ ठरते.

एकंदर रेल्वेच्या भविष्यकालीन विकास-विस्ताराचा विचार करता ज्या काही बाबी कळीच्या ठरतात त्यांचे स्वरूपही नीट समजावून घेणे या ठिकाणी उपयुक्त व आवश्यक ठरतेः

(१) प्रादेशिक विस्तार : देशाच्या अंतर्भागातील बराच मोठा भूभाग आजघडीला रेल्वेसेवेच्या प्रतीक्षेमध्ये आहे. रेल्वेमार्गांचे जाळे विस्तारण्याचा उपक्रम, त्यांमुळेच, हाती घेतला जाणे गरजेचे ठरते. रेल्वे हा संपूर्णतः केंद्र सरकारच्या अखत्यारीतील विभाग होय. या संदर्भात एक बाब आताशा चिंतनीय (आणि चिंताजनकही !) ठरते आहे. ती अशी की, राज्याराज्यांमधील रेल्वजाळ्याच्या विस्तारासंदर्भात, विद्यमान धोरणविषयक दृष्टीनुसार, भांडवलउभारणीमध्ये राज्यांचा सहभाग इथून पुढे अनिवार्य गणला जाणार आहे. खासगी क्षेत्राबरोबरील सहभागाद्वारे उभारावयाच्या रेल्वेमार्गांमध्ये राज्य सरकारांचा सहभाग असावा (पब्लिक-प्रायव्हेट पार्टनरशिप) हे स्वाभाविक आहे. परंतु, केंद्रीय रेल्वे मंत्रालयाच्या माध्यमातून प्रवर्तित केल्या जाणा-या रेल्वे प्रकल्पांमध्येही आपल्या क्षेत्रातील रेल्वेमार्गांच्या उभारणीमध्ये भागभांडवलाच्या रू पाने सहभाग देणे (पब्लिक-पब्लिक पार्टनरशिप) हे राज्यांना येत्या काळात अनिवार्य ठरणार आहे. म्हणजेच, भागभांडवलाच्या रूपाने सहभाग घेण्याची ज्या राज्य सरकारांची इच्छाशक्ती आणि त्यांहीपेक्षा महत्त्वाचे म्हणजे आर्थिक वा वित्तीय क्षमता असेल अशाच राज्यांमध्ये इथून पुढच्या काळामध्ये रेल्वेच्या जाळ्याचा विस्तार घडून येऊ शकेल, अशी चिन्हे दिसतात. रेल्वेच्या जाळ्याचा आजचा विस्तार आणि प्रांताप्रांतांमध्ये त्या बाबतीत दिसणारी तफावत ध्यानात घेता ही बाब येत्या काळात लक्षणीय ठरणार आहे.

(२) मालवाहतुकीबाबत दुजाभावः उपलब्ध असलेल्या रेल्वेजाळ्याच्या विस्ताराची गरज मार्गी लागत नसल्याने प्रस्थापित क्षमतेवर अतिरिक्त ताण येतो आहे. त्यामुळे, रेल्वेसेवेच्या सर्वसाधारण कार्यक्षमतेची पातळी दिवसेंदिवस खालावत जात असल्याचा अनुभव आपण सगळेच घेत आहोत. त्यांतच, दरवर्षी नव्याने प्रवासी गाड्या सुरू करण्याचा एक प्रकारचा सोस आपल्या राजकीय व्यवस्थेतील धुरीणांना अतोनात असतो. त्यांमुळे प्रवासी गाड्यांच्या संख्येत सतत भर पडत राहते.

लोहमार्गांची प्रस्थापित क्षमता मात्र दुसरीकडे खुरटलेलीच आहे. साहजिकच, मालवाहतूक आणि प्रवासी वाहतूक या दोहोंत मग दुजाभाव केला जातो. प्रवासी वाहतूक मालवाहतुकीवर कुरघोडी करते. भरीस भर म्हणून की काय, रेल्वेने केली जाणारी प्रवासी वाहतूक ही सार्वजनिक कल्याणाच्या भूमिकेतून केली जाते. म्हणजेच, एका प्रवाशाला एक किलोमीटर अंतर वाहून नेण्यासाठी रेल्वेला वास्तवात जेवढा खर्च येतो त्यांपेक्षा कमीच शुल्क प्रवाशांकडून वसूल केले जाते. परिणामी, दर प्रवासी किलोमीटरमागे रेल्वेला येणारा तोटा वाढता राहतो. उपलब्ध आकडेवारीनुसार, दर प्रवासी किलोमीटर अंतरामागे रेल्वेला सोसावा लागणारा तोटा २०००-०१ या वर्षात सरासरीने १० पैसे इतका होता. २०१२-१३ या वित्तीय वर्षामध्ये तोच तोटा २३ पैशांपर्यंत वाढलेला दिसतो.

(३) अशास्त्रीय शुल्कआकारणीः प्रवासी वाहतूक असो अथवा मालवाहतूक, या दोन्ही सेवांसाठी रेल्वेकडून केल्या जाणा-या शुल्कआकारणीमध्ये केवळ सुसूत्रीकरणाचाच काय तो अभाव आहे असे नाही तर, या शुल्कआकारणीस कोणत्याही प्रकारचा शास्त्रशुद्ध पाया नसतो ही अधिकच शोचनीय बाब म्हणावी लागते. शुल्कआकारणी शास्त्रशुद्ध पायावर केली जावी यांसाठी विविध दर्जाच्या व वेगवेगळ्या प्रकारच्या सेवांच्या पुरवठ्यासाठी रेल्वेला नेमका खर्च (दर प्रवासी अथवा माल किलोमीटरमागे) येतो तरी किती यांबाबतची कोणतीही व्यवस्थित, तपशीलवार, शास्त्रीय पद्धतीने संकलित केलेली सांख्यिकी रेल्वेपाशी उपलब्धच नाही आणि नसते. अथवा, तशी माहिती एकवेळ उपलब्ध असली तरी ती अभ्यासकांच्या अथवा तज्ज्ञ सल्लागारांच्या हाती लागू दिली जात नाही. त्यांमुळे, रेल्वे पुरवत असलेल्या विविध सेवांच्या खर्चाचे मोजमाप आणि त्यांआधारे केली जाणारी शुल्कनिश्चिती बव्हंशीच आमनधपक्याच केली जाते.

(४) फेरआकारणीबाबत उदासीनताः प्रवासी वाहतुकीसाठी आकारल्या जाणा-या शुल्कांची आकारणी आणि फेरआकारणी हा राजकीयदृष्ट्या नेहेमीच संवेदनशील विषय ठरतो. त्यांमुळे, मालवाहतुकीचे दर वाढते ठेवून प्रवासी वाहतूक स्वस्त दरात पुरवण्याचा शिरस्ता वारंवार अवलंबला जातो. 'अप्रत्यक्ष अनुदान' असे म्हणतात ते हेच.**(कृपया पृष्ठ १६ पाहावे)**

संशोधन

संशोधनक्षेत्रात 'ती'

विविध क्षेत्रांतील महिलांचा सहभाग व महिलांचे कर्तृत्व आता सिद्ध झाले आहे. लिंगभाव समानतेचा आग्रह धरल्या जाणा-या आजच्या काळात पुरुषांच्या खांद्याला खांदा लावून महिला काम करीत आहेत. अशा नानाविध क्षेत्रांत काम करणा-या महिलांच्या कर्तृत्वाचा ऊहापोह जागतिक महिला दिनानिमित्ताने सर्वच माध्यमांमधून केला जात असतो. अवकाश संशोधन ते सागर संशोधन आणि घरकाम ते युद्धकाम अशा नानाविध क्षेत्रांतील स्त्रियांच्या भरारीचा आलेख आता चांगलाच उंचावलेला दिसतो. संशोधनांच्या क्षेत्रांत स्त्रिया आघाडीवर असल्या तरी त्यांतीलही नेमक्या कोणकोणत्या क्षेत्रांत स्त्रिया अधिक प्रमाणात आढळतात आणि का, हाही एक अभ्यास-संशोधनाचा विषय ठरतो. काही अभ्यासकांनी याचा शोध घेण्याचा प्रयत्न केला आहे. अमेरिकेत पी.एचडी. करणा-या विद्यार्थ्यांकडून तसेच त्यांच्या प्राध्यापकांकडून माहिती मिळवून याबाबतची निरीक्षणे मांडण्यात आली आहेत. अर्थात, देशोदेशींचे चित्र भिन्न आढळू शकते.

जीवशास्त्र आणि मज्जाशास्त्र विज्ञान (न्युरोसायन्स) यांत डॉक्टरेट मिळवलेल्या अमेरिकी व्यक्तींमध्ये किमान निम्म्या महिला आहेत. तर, गणित व पदार्थविज्ञान या विषयांत पी.एचडी. मिळवलेल्यांमध्ये पुरुषांची संख्या अधिक आहे. सामाजिक शास्त्रे या गटात मोडणा-या इतिहास आणि मानसशास्त्र या विषयांत महिलांची संख्या

अधिक आहे. तर, अर्थशास्त्र आणि तत्त्वज्ञान या विषयांत पी.एचडी. मिळवण्यात पुरुष आघाडीवर आहेत. महिला व पुरुष वेगवेगळ्या क्षेत्रांत पुढे जात असल्याबाबतची काही कारणे या पूर्वीही शोधण्यात आली आहेत. त्यात प्रामुख्याने तीन कारणे मांडण्यात आली आहेत. प्रयोगशाळेत अधिक वेळ काम करावे लागणे व त्यामुळे मुलांचे संगोपन व गृहव्यवस्थापन यासाठी पुरेसा वेळ न मिळणे हे पहिले कारण होय. तर, काही विषयांच्या अभ्यासासाठी ठरावीक तार्किक पद्धतीने विचार व अभ्यास करण्याची विशिष्ट सवय असणे (आणि काहींच्या मते ही क्षमता पुरुषांमध्ये अधिक आहे) हे दुसरे कारण होय. पुरुष आणि महिला यांच्या ठायी साधारणपणे सारख्याच क्षमता असल्या तरी काही क्षमतांचे नैसर्गिक वाटप पुरुषांमध्ये अधिक प्रमाणात झाले असावे असे तिसरे कारण सांगितले जाते. या संदर्भात हार्वर्ड विद्यापीठाचे अध्यक्ष लॅरी समर्स यांनी २००५ मध्ये काही वादग्रस्त विधान केल्याने चर्चेचे मोहोळ उठले होते. अलीकडे या संदर्भात 'सायन्स' या नियतकालिकात एक संशोधनपर लेख प्रसिद्ध करण्यात आला आहे. त्यात वरील तीनही कारणांपेक्षा वेगळी कारणमीमांसा मांडण्यात आली आहे. (एखाद्या विषयाबाबतचा) पूर्वग्रह हे एक मोठे कारण असल्याचे या नवीन अभ्यासात नमूद करण्यात आले आहे. किंबहुना, पूर्वग्रहामुळेच काही आफ्रिकीवंशीयांचे प्रतिनिधित्व काही विषयांमध्ये कमीच आढळते, असे मत मांडण्यात आले आहे.

एखाद्या विषयाशी संबंधित विशिष्ट अशी क्षमता (field-specific ability किंवा एका प्रकारे मुळातच असलेली क्षमता) आणि त्या विषयांतील तज्ज्ञांमध्ये या क्षमतेबाबत असलेला पूर्वग्रह यांमुळे संबंधित व्यक्तीकडून त्या विषयाची निवड केली जात असावी, असे गृहितक अभ्यासकांनी मांडले आहे. अनेक विषयांमधील तज्ज्ञांना आपल्या विद्यार्थ्यांमधील बुद्धिमत्ता आणि मेहनत या घटकांपेक्षा त्यांच्या ठायी असलेली त्या विषयातील विशिष्ट अशी क्षमता महत्त्वाची वाटते, असे या अभ्यासातून आढळले. आणखी एक लक्षात घेण्यासारखी बाब म्हणजे ज्या तज्ज्ञांना विशिष्ट क्षमता महत्त्वाची आहे असे वाटते, त्यांच्या विषयांमध्ये पी.एच डी करणा-या महिलांची संख्या कमी असल्याचे दिसून आले.

या अभ्यासासाठी खगोलशास्त्र ते समाजशास्त्र अशा ३० वेगवेगळ्या विषयांमधील सुमारे १८०० अभ्यासक व तज्ज्ञ यांच्याकडून माहिती मिळवण्यात आली. आधीच्या अभ्यासांमधून मांडण्यात आलेली तीन कारणे आणि या नव्या अभ्यासातील गृहितक अशा चारही मुद्यांशी संबंधित असे प्रश्न त्यांना विचारण्यात आले होते. या प्रश्नांमधून पुढे आलेल्या उत्तरांना विशिष्ट क्रमांक देऊन त्यांच्या संदर्भातील महिलांचे प्रमाण हे आलेखाद्वारे मांडण्यात आले होते. या प्रश्नांमध्ये बरीच विविधता होती. एका आठवड्याचे कामाचे तास किती असतात/असावेत, त्यांच्या विषयासाठी ते पुरेसे ठरतात असे त्यांना वाटते का, त्यांनी निवडलेला विषयांत अन्य किती विद्यार्थी आहेत, पी. एच डीसाठी नावनोंदणी करणा-या किती विद्यार्थ्यांना प्रवेश देण्यात आले, कोणकोणत्या विषयांना विद्यार्थ्यांकडून प्राधान्य दिले जाते इत्यादी अनेक प्रकारचे प्रश्न संबंधितांना विचारण्यात आले होते. मुख्य प्रश्न होता (प्राध्यापकांच्या मते विद्यार्थ्यांच्या ठायी असलेल्या) त्या विषयातील विशिष्ट अशा क्षमतेबाबतचा. तेव्हा फक्त प्राध्यापकांनी दिलेल्या उत्तरांवरून विद्यार्थ्यांमधील अशी क्षमता ते महत्त्वाचे मानतात असे आढळले. उल्लेखनीय बाब म्हणजे आफ्रिकीवंशीयांबाबतही साधारणपणे असेच काहीसे घडते असे अभ्यासकांना आढळले. आशियाई वंशाच्या अमेरिकी नागरिकांमध्ये मात्र असे घडत नसल्याचे दिसते.

अशा अभ्यासांमधून काही बाबी पुढे येत असल्या तरी कुतूहलापोटी काही प्रश्नही निर्माण होतात. स्त्री व पुरुष यांच्यातील नैसर्गिक भिन्नता आणि मेंदूविषयक कार्यातील भिन्नता यांमुळे त्यांच्या अभ्यासविषयक आवडीनिवडी व क्षमता बदलतात का, तसेच विद्यार्थ्यांच्या ठायी असलेली विशिष्ट क्षमता महत्त्वाची मानणा-या प्राध्यापकांचा पूर्वग्रह असतो किंवा कसे असे प्रश्न उपस्थित होतात. या शिवाय, सामाजिक व सांस्कृतिक घटकांचा परिणाम होऊन विद्यार्थी स्वतःच आपण विशिष्ट विषयांमध्ये अभ्यास-संशोधन केले पाहिजे असे मानतात का, हा प्रश्नही चिंतनीय ठरतो. ही शेवटची शक्यता खरी असेल तर महाविद्यालयांमधून विषय निवडीबाबत असलेला (?) सांस्कृतिक व सामाजिक भर कमी होऊन बुद्धिमत्ता व मेहनत यांवर भर देण्याने बदल घडून येईल का? ■■

(पृष्ठ १२ वरून)

या धोरणाचा व त्यांतून निपजणा-या कार्यपद्धतीचा फटका बसतो तो मालवाहतुकीला. प्रवासी वाहतुकीसाठी दिल्या जाणा-या अप्रत्यक्ष अनुदानाचा बोजा रेल्वेच्या तिजोरीवर पडत असतोच. त्यांमुळे, तो भार मग ढकलला जातो तो मालवाहतुकीवर. प्रवाशांना दिल्या जाणा-या अप्रत्यक्ष अनुदानाची भरपाई मालवाहतुकीचे दर वाढते ठेवून रेल्वे करत राहते. मालवाहतुकीच्या शुल्काची कमान रेल्वेने सतत वाढती ठेवली की दूर अथवा जवळच्या पल्ल्यातील मालवाहतुकीसाठीही मालमोटरीचा सुलभ पर्याय निवडण्याकडेच सर्वसामान्यांचा कल वळतो आणि वाढू लागतो. या प्रवृत्तीची किंमत आपण दोन प्रकारे चुकती करत असतो. एक तर, मालमोटरींच्या वाढत्या वापरापायी रहदारी वाढण्याबरोबरच धुरामुळे होणा-या प्रदूषणाचा प्रश्न उग्र बनू लागतो. आणि दुसरे म्हणजे, अतिशय मोठ्या प्रमाणावर आपण डिझेल जाळत राहतो.

रेल्वेच्या विस्तारावर लक्ष केंद्रीत केले जाण्याची निकड या सा-या पार्श्वभूमीवर अधिकच जाणवते ती अशी. ■■

मौज प्रकाशन गृह आणि भारतीय अर्थविज्ञानवर्धिनी यांच्या संयुक्त विद्यमाने नवे प्रकाशन

उदारमतवादाच्या संस्कृतीचे बीजारोपण करीत १९व्या शतकातील भारतीय प्रबोधनास आकार देणा-या रानडे-तेलंग-चंदावरकर या तीन लोकोत्तर व्यक्तींच्या कार्यकर्तृत्वाचा विश्लेषक आलेख

तीन न्यायमूर्ती आणि त्यांचा काळ

लेखक - नरेन्द्र चपळगावकर

पृष्ठे : ३१५ **किंमत : ३००/- रुपये**

समाजपुरुषांचा वारसा आणि वसा यांचे उचित भान आणून देणारा संशोधनपूर्ण वाचनीय दस्तऐवज

सामाजिक

सामाजिक समावेशनात आघाडीवर हिमाचल

हिमालयाच्या कुशीत वसलेला हिमाचल प्रदेश हा नितांतसुंदर निसर्गसौंदर्यासाठी प्रसिद्ध आहे. सगळा हिमाचल हा तसा दुर्गम भाग होय. उंच उंच डोंगर, खोल द-या आणि त्यात लपलेली छोटी छोटी गावे यांच्यापर्यंत पोहचणे कर्मकठीण. मग तेथे विकास करायचा तरी कसा आणि तो घडवून यावयाचा तरी कसा हा प्रश्नच. विकास झाला तर गरिबी दूर होणार असे साधारणपणे मानले जाते. त्यामुळे, हिमाचल प्रदेशात गरिबी आणि विकास यांबाबत काय घडते आहे, हे समजून घेण्यासाठी जागतिक बँकेतर्फे एका अभ्यासगटाने या प्रदेशाचा विशेष अभ्यास (Scaling The Heights) अलीकडेच केला. त्यातून पुढे आलेल्या काही बाबी उद्‍बोधक आहेत. हिमाचल प्रदेशात 'सामाजिक समावेशन' (Social Inclusion) ब-याच प्रमाणात झालेले आहे, विकासाच्या योजना तेथील अनेक नागरिकांपर्यंत पोहचल्या आहेत आणि तेथील गरिबीचे प्रमाण घटले आहे, असे या अभ्यासाचे प्रमुख निष्कर्ष आहेत.

सामाजिक समावेशनाचे नेमके मोजमाप करणे कठीण आहे, असे या अभ्यासात नमूद करण्यात आले आहे. त्याचबरोबर, जागतिक बँकेच्या या पूर्वीच्या Inclusion Matters : The Foundation for Shared Prosperity (2013) या अहवालात सामाजिक समावेशनाची करण्यात आलेली व्याख्या नव्या अभ्यासात देण्यात आली आहे. त्यानुसार, ''समाजस्तर, जात अथवा लिंगभाव यांसारख्या बाबींपायी समाजव्यवहारांत समान तत्त्वांवर सहभागी होण्यासंदर्भात प्रतिकूलतांचा सामना कराव्या लागणा-या समाजघटकांचा समावेश समाजव्यवहारांत होण्याच्या दृष्टीने त्यांना मिळणा-या संधी, क्षमता व प्रतिष्ठा उंचावण्याची प्रक्रिया म्हणजे सामाजिक समावेशन होय'', असे अहवालात स्पष्ट करण्यात आले आहे. बाजारपेठ, सेवा आणि दैनंदिन समाजव्यवहारांतील स्थान या तीन बाबींचा अभ्यास सामाजिक समावेशनाच्या संदर्भात करण्यात आला.

त्यांपैकी पहिल्या दोन, म्हणजे, बाजारपेठ व सेवाविषयक बाबींचा ऊहापोह अहवालात प्रामुख्याने करण्यात आला आहे. बाजारपेठेच्या संदर्भात जमीन आणि श्रम हे दोन घटक विचारात घेण्यात आले आहेत. म्हणजे, या दोन बाबींच्या संदर्भात असलेला सहभाग समजून घेण्यात आला आहे. सेवाक्षेत्राचा विचार करता शिक्षण, आरोग्य, स्वच्छता व अन्य पायाभूत सेवा या घटकांचा विचार करण्यात आला आहे. दैनंदिन समाजव्यवहारांतील स्थान या संदर्भात फक्त स्त्रियांच्या परिस्थितीतील बदल समजून घेण्यात आले आहेत. जागतिक बँकेच्या गटाने 'राष्ट्रीय नमुना पाहणी संघटना' (NSSO), 'राष्ट्रीय कौटुंबिक आरोग्य सर्वेक्षण' (NFHS) आणि 'मानव विकास सर्वेक्षण' (IHDS) या अहवालांतील माहितीचा उपयोग केला आहे. तसेच काही ठिकाणी प्रत्यक्ष भेट देऊन व ग्रामस्थांशी चर्चा करून मिळवलेल्या माहितीच्या आधारे पुढे आलेल्या बाबी अभ्यासकांनी विचारात घेतल्या आहेत. या शिवाय, सरकारी अधिकारी, अभ्यासक व तज्ज्ञ, खाजगी क्षेत्रात विविध प्रकारचे कार्य करणारी मंडळी आणि समाजांतील अन्य काही अभ्यासू व्यक्तींशी झालेल्या चर्चांमधील महत्त्वाच्या मुद्यांचा ऊहापोह या अभ्यासासाठी उपयुक्त ठरल्याचे अभ्यासकांनी म्हटले आहे.

(अ - १) जमिनीची बाजारपेठ

भारतात १९५०च्या दशकात जमीनविषयक सुधारणा घडून येण्याची सुरुवात झाली आणि १९७०च्या दशकात त्या सुधारणा ब-याच प्रमाणात रुजल्या. १९७१ मध्ये हिमाचल प्रदेशाला स्वतंत्र राज्याचा दर्जा मिळाला. हिमाचल प्रदेश हे प्रामुख्याने शेतीबहुल राज्य आहे. तेथील समाजगट हे मूलतः शेती करणारे समाजगट होते/आहेत. त्यामुळे जमीनविषयक सुधारणांचा परिणाम हिमाचल प्रदेशात मोठ्या प्रमाणावर झालेला आढळतो. तेथील ग्रामीण भागांतील सुमारे ८० टक्के कुटुंबांच्या मालकीची जमीन आहे. तसेच, अनुसूचित जाती व अनुसूचित जमातींचे प्रमाण तेथे अन्य राज्यांच्या तुलनेत अधिक असून त्या सर्व समाजगटांतील नागरिकांकडे किमान काही जमीन आहे असे चित्र आता पुढे येते. त्यातही, अल्पभूधारक असलेल्यांचे प्रमाण तेथे अधिक आहे. मध्यम वा मोठी शेतजमीन असणा-यांचे एकूणांतील प्रमाण केवळ ४ टक्के इतके आहे.

हिमाचल प्रदेशातील भौगोलिक स्थिती येथे लक्षात घ्यावी लागते. राज्याच्या दक्षिणेकडील भागांत खोल द-या आहेत, उत्तरेकडील भागांत मोठ्या प्रमाणावर बर्फ पडतो आणि तो भाग प्रामुख्याने वनाच्छादित आहे. तेथील सुमारे दोन-तृतीयांश भूभाग 'आरक्षित वन क्षेत्र' म्हणून घोषित करण्यात आलेला आहे. अनेक ठिकाणी मुरमाड माती आहे. त्यामुळे मुळातच शेतीसाठी उपलब्ध असलेली जमीन कमी म्हणजे एकूणांतील सुमारे २० टक्के इतकी आहे. साहजिकच तेथे थोड्या जमिनीवर विविध प्रकारची पिके घेतली जातात. या सर्व बाबींचा विचार करून तेथे जमीन सुधारणा लागू करण्यात आल्या. त्यामुळे तेथील समाजघटकांमध्ये जमिनीच्या मालकी अथवा धारणेसंदर्भातील असमानता घटण्यास मदत झाली असावी, असे मत अभ्यासकांनी मांडले आहे. हिमाचल प्रदेशात वास्तव्यास नसणा-या नागरिकांना तेथील जमीन विकत घेता येणार नाही, असा कायदा १९७५ मध्ये करण्यात आला आहे. याला अपवाद म्हणजे फक्त शेती व फळबागा यांसाठी जमिनीची खरेदी-विक्री करता येते पण त्याबाबतही काटेकोर नियम आहेत. राज्यातील स्थानिकांकडे किमान काही शेतजमीन असावी या दृष्टीनेच असे कायदे करण्यात आल्याने आजमितीस तेथील सुमारे ८० टक्के नागरिकांकडे जमिनीचे मालकीहक्क असल्याचे दिसते.

(अ - २) श्रमांची बाजारपेठ

हिमाचल प्रदेशाला राज्याचा दर्जा मिळाल्यानंतरच्या कालखंडात- म्हणजे, १९८३ ते २०११ या काळात - तेथील रोजगाराचा दर उंचावलेला दिसतो. तेथील श्रमदलातील सहभागाचे प्रमाण (labour force participation rate) २०११ मध्ये ग्रामीण भागांतील पुरुषांसाठी सुमारे ८७ टक्के तर शहरी भागांसाठी ७३ टक्के इतके होते. लक्षणीय बाब म्हणजे तेथील ग्रामीण भागांतील महिलांचे हे प्रमाण २०११-१२ या वर्षात सुमारे ६३ टक्के व शहरी भागांत सुमारे २८ टक्के इतके होते (हिमाचलमधील महिलांच्या सहभागाबाबतची व एकूण परिस्थितीविषयक अधिक माहिती पुढील लेखात देण्यात आली आहे). ग्रामीण भागांतील पुरुष नोकरीनिमित्त बाहेरगावी असल्याने ग्रामीण भागांतील स्त्रियांचा श्रमदलातील सहभाग वाढला किंवा कसे ही बाब स्पष्ट होऊ शकली नाही.

श्रमदलातील सहभागाचे प्रमाण वाढण्यामागे दोन कारणे असल्याचे अभ्यासकांनी नोंदले आहे. सार्वजनिक क्षेत्रातील उद्योगांनी तेथील स्थानिकांना नोक-यांच्या संधी दिल्या हे पहिले कारण होय. तर, हिमाचल प्रदेश आजही शेतीबहुल राज्य असून तेथील ग्रामीण भागांतील बहुसंख्य नागरिक शेतीप्रधान अर्थव्यवस्थेत सामावले गेले आहेत व शेतीतील श्रमांमुळे त्यांना उपजीविकेचे साधन उपलब्ध झाले आहे हे दुसरे कारण होय, असे अभ्यासकांनी म्हटले आहे. फळे, फुले, टोमॅटो, मश्रुम यांसारख्या पिकांची लागवड तेथे प्रामुख्याने केली जाते. दुग्धजन्य उत्पादनेही तेथील व्यवसायात स्थान मिळवून आहेत. कुटुंबे, नातेवाईक, मित्रपरिवार एकत्र येऊन व्यवसायाशी संबंधित विविध प्रकारचे कामकाज सांभाळतात, त्यामुळे सर्वांना काही ना मिळकत प्राप्त होते. या शिवाय, बांधकाम व्यवसायातही तेथे अनेकांना रोजगार उपलब्ध झालेला आहे. 'महात्मा गांधी राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार हमी योजने'मुळे तेथील कुटुंबांचा श्रमांच्या बाजारपेठेतील सहभाग वाढला किंवा कसे हे स्पष्ट होऊ शकले नाही, असे अभ्यासात नोंदवण्यात आले आहे.

(ब - १) सेवाविषयक बाबी - शिक्षण

सेवाविषयक बाबींचा विचार करता शिक्षणाचा मुद्दा अग्रस्थानावर येतो आणि शिक्षणाच्या संधी सर्वांना मिळणे हे महत्त्वाचे ठरते. शिक्षणाबाबत केरळ व तामिळनाडू ही राज्ये आघाडीवर आहेत. पण हिमाचल प्रदेशही यात मागे नाही. हिमाचल प्रदेशाने केरळ व तामिळनाडूच्या तुलनेत जरा उशीराच शिक्षणाकडे लक्ष दिले पण नंतर मात्र हिमाचल प्रदेशातील सरकारांनी ग्रामीण भागांत शिक्षण सर्वांपर्यंत पोहचविण्याची व्यवस्था केली. २००१च्या जनगणनेतील माहितीनुसार ग्रामीण भागांतील सुमारे एक तृतीयांशापेक्षा कमी नागरिकांना शिक्षण मिळालेले नाही. १९९३-९४ ते २००४-०५ या दशकात प्राथमिक व माध्यमिक शिक्षणाच्या सोयी सर्व समाजगटांमधील नागरिकांपर्यंत पोहचविण्यात आल्या. २०११च्या जनगणनेनुसार हिमाचल प्रदेशातील ग्रामीण भागांतील १५ ते १७ टक्के नागरिकांनी आणि शहरी भागांतील ३१ टक्के नागरिकांनी उच्च माध्यमिक शालेय शिक्षणापेक्षा अधिक शिक्षण घेतले होते. विशेषतः, अनुसूचित जातीं-जमातींमध्ये शिक्षण घेण्याचे प्रमाण वाढले.

शिक्षणाचे प्रमाण वाढण्यास हिमाचल प्रदेशातील ग्रामीण भागांतील काही बाबी कारणीभूत ठरल्या असल्याचे 'प्रोब' (PROBE - Public Report on Basic Education, 1999) अभ्यासाने नमूद केले आहे. विद्यार्थ्यांची मर्यादित संख्या, शिक्षणाची गुणवत्ता, पालक-शिक्षक-संघटना यांची सक्रिय भूमिका, शाळेच्या न गळणा-या इमारती, शाळेच्या परिसरातील पिण्याच्या पाण्याच्या, विजेच्या व अन्य सुविधा आणि महिला संघटनांची सकारात्मक भूमिका इत्यादी बाबी या संदर्भात पूरक असल्याचे अहवाल सांगतो.

(ब - २) सेवाविषयक बाबी - आरोग्य

नागरिकांना आरोग्यविषयक मूलभूत सेवा मिळाव्यात यासाठी हिमाचल प्रदेशाने विशेष प्रयत्न केले. आरोग्यविषयक सेवासुविधांमधील पायाभूत गुंतवणूक वाढवली. त्याचबरोबर आरोग्यविषयक योजनांचा लाभ नागरिकांनी घ्याव्यात यासाठी नागरिकांपर्यंत त्या पोहचवण्याचा प्रयत्न केला. तेथील सुमारे एक तृतीयांश खेड्यांमध्ये प्राथमिक आरोग्य केंद्रे आहेत. प्राथमिक आरोग्य केंद्रात मिळणा-या सुविधाचा लाभ तेथे अनेक नागरिकांपर्यंत पोहचला. सार्वजनिक आरोग्य केंद्रांवर जाऊन आरोग्यविषयक सेवांचा लाभ घेणा-यांचे प्रमाण तेथे सुमारे ८३ टक्के इतके आहे. सार्वजनिक आरोग्य केंद्रांवर जाऊन आरोग्य सेवा घेणा-यांचे प्रमाण एकूण भारतात केवळ ३४ टक्के इतके आहे. याचा अर्थ हिमाचल प्रदेशातील नागरिक सार्वजनिक आरोग्य सेवेबाबत समाधानी आहेत, असे दिसते, असे अभ्यासात नमूद करण्यात आले आहे. तेथे खाजगी वैद्यकीय सेवा उपलब्ध आहेत वा नाहीत याबाबत अभ्यासात काही नोंदण्यात आलेले नाही. महिलांच्या आरोग्यविषयक बाबींमध्येही तेथे प्रगती झाली. हिमाचल प्रदेशात अन्य राज्यांच्या तुलनेत लहान बालकांच्या संदर्भात कुपोषणाच्या प्रश्नाची पातळी कमी आहे. एकात्मिक बाल विकास सेवा, पोषक आहार योजना इत्यादी योजनांची अंमलबजावणी तेथे चांगल्या पद्धतीने करण्यात आली. वजनाने कमी असणा-या बालकांचे प्रमाण कमी करण्यात हिमाचल प्रदेशाने काही प्रमाणात प्रगती केली. तसेच, सार्वजनिक वितरण व्यवस्थेतून स्वस्त धान्याचा पुरवठाही सुयोग्य रीतीने करण्यात आला, असे अभ्यासात म्हणण्यात आले आहे.

(ब - ३) स्वच्छता व अन्य पायाभूत सेवा

राष्ट्रीय नमुना पाहणीतील अहवालानुसार (२०११-१२) हिमाचल प्रदेशातील ग्रामीण भागांतील सुमारे ७० टक्के घरांमध्ये आणि शहरी भागांतील सर्वच घरांमध्ये स्वच्छतागृहांची सुविधा उपलब्ध आहे. उघड्यावर शौचविधी करण्याचे प्रमाण तेथे अत्यल्प असून सार्वजनिक स्वच्छतागृहांचा वापरही मोठ्या प्रमाणावर होतो. स्वच्छतागृहे बांधणे व त्यांचा उपयोग करणे ही सार्वजनिक जबाबदारी आहे, असे तेथे नागरिकांच्या मनावर बिंबवण्यात आले. स्वच्छतागृहांचा वापर न केल्याने आपल्या व शेजारच्यांच्या आरोग्यावर विपरीत परिणाम होतो याची जाणीव करून देण्यात आली. स्वच्छतागृहे बांधणा-या, त्यांचा वापर करणा-या आणि उघड्यावरील शौचविधी पूर्णपणे थाबंवणा-या स्थानिकांना बक्षीसे देण्यात आली. सामाजिक समावेशनासाठी हा मुद्दा महत्त्वाचा ठरला. केवळ स्वच्छतागृहेच नव्हे तर ग्रामीण भागांत वीजपुरवठ्याचीही चांगली सुविधा आहे. सुदूर खेड्यांतील छोट्या घरांमध्येही वीजपुरवठा केला जातो. पिण्याच्या स्वच्छ पाण्याची सुविधादेखील घरोघरी उपलब्ध आहे.

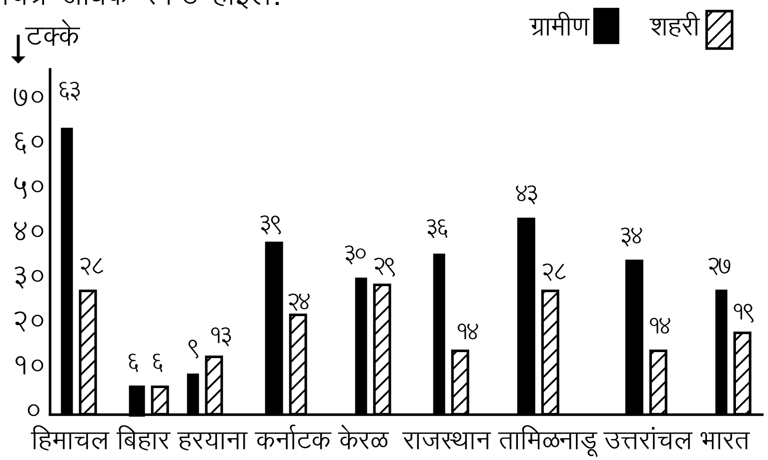
घटले गरिबीचे प्रमाण

सामाजिक समावेशनाशी संबंधित वरील मुद्यांनंतर हिमाचल प्रदेशात गरिबीचे प्रमाण किती घटले तेही समजून घेणे उपयुक्त ठरावे. सामाजिक समावेशनाच्या संदर्भात गरिबी घटण्याचा मुद्दा महत्त्वाचा ठरतो आणि गरिबी घटण्याचा फायदा सर्वच समाजगटांना झालेला आहे. विशेषतः, अनुसूचित जाती-जमातींचे प्रमाण हिमाचलमध्ये एकूण लोकसंख्येच्या सुमारे ३० टक्के इतके असल्याने सर्व समाजगटांमधील गरिबी घटणे ही बाब तेथे उल्लेखनीय ठरते. हिमाचल प्रदेशातील बहुसंख्य भाग हा ग्रामीण भाग आहे. १९९३-९४ या काळात तेथील गरिबीचे प्रमाण (तेंडुलकर समितीने मांडलेल्या गरिबी रेषेनुसार) ३६.८ टक्के इतके होते. २०११-१२ पर्यंत त्यात जवळपास चौपटीने घट होऊन ते ८.५ टक्के इतके कमी झाले. मात्र, हिमाचल प्रदेशातील शहरी भागातील गरिबीचे प्रमाण २००४-०५ मध्ये ४.६ टक्के इतके होते. २०११-१२ मध्ये त्यात अल्प घट होऊन ते ४.३ टक्के इतके झाले. **(पृष्ठ २८ वर पाहावे)**

सामाजिक

समावेशनातील सहभाग स्त्रियांचा

हिमाचल प्रदेशातील सामाजिक समावेशनाच्या संदर्भात महिलांचा सामाजिक सहभाग व महिलांची एकूण स्थिती हा विषय उल्लेखनीय ठरतो. ८ मार्च रोजी असणा-या 'जागतिक महिला दिना'निमित्ताने हा विषय समजून घेण्याचे विशेष औचित्य आहे. हिमाचल प्रदेशात श्रमांच्या बाजारपेठेत स्त्रियांचा वाटा मोठा आहे. तेथील ग्रामीण भागांत महिलांचे श्रमदलातील सहभागाचे प्रमाण (female labour force participation rate) २०११-१२ मध्ये ६३ टक्के इतके होते. 'आपण रोजगार मिळवतो' असे तेथील ६३ टक्के स्त्रियांनी म्हटले असल्याचे अभ्यासात नमूद करण्यात आले आहे. ग्रामीण भागांतील स्त्रियांच्या रोजगारातील प्रमाणाबाबत सिक्कीमचा क्रमांक पहिला असून हिमाचलचा क्रमांक दुसरा आहे. संपूर्ण भारतात ग्रामीण भागांतील महिलांचे श्रमदलातील सहभागाचे प्रमाण सरासरी २७ टक्के इतके आहे. उत्तरेकडील राज्यांमधील हेच सरासरी प्रमाण २५ टक्के इतके आहे. हिमाचल प्रदेशातील शहरी भागात मात्र महिलांचे श्रमदलातील सहभागाचे प्रमाण २८.३ टक्के इतकेच आहे. तक्त्यावरून हे चित्र अधिक स्पष्ट होईल.



(संदर्भ - राष्ट्रीय नमुना पाहणी मंडल ६८)

हिमाचल प्रदेशातील ग्रामीण भागांतील महिलांचा श्रमांच्या बाजारपेठेतील वाटा मोठा आहे कारण हिमाचल प्रदेश आजही शेतीबहुल राज्य आहे. तेथील ग्रामीण भागांतील बहुसंख्य नागरिक शेतीप्रधान अर्थव्यवस्थेत सामावले गेले आहेत व शेतीतील श्रमांमुळे त्यांना उपजीविकेचे साधन उपलब्ध झाले आहे. ग्रामीण भागातील बहुतांश नागरिकांच्या स्वतःच्या शेतजमिनी किंवा फळांच्या बागा आहेत. तेथील फळे, फुले व अन्य पिकांच्या लागवडीत स्त्रियांचा सहभाग मोठा आहे. हिमाचल प्रदेशात सफरचंदांचे उत्पादन मोठ्या प्रमाणावर होते आणि सफरचंदांच्या बागांमध्ये स्त्रियांचे श्रम भरपूर आहेत. दुग्धोत्पादनाशी संबंधित कामकाजांमध्येही स्त्रियांचा सहभाग आहे. स्त्रियांचा हा रोजगार 'स्वयंरोजगार' या गटात मोडतो. ज्यांच्याकडे शेतजमिनी वा फळबागा नाहीत त्यांना शेती व बागांसंबंधीत कामकाजामुळे रोजगार उपलब्ध होतो. शहरी भागांत स्त्रियांना नोक-यांच्या संधी उपलब्ध होतात. २०११ मधील आकडेवारीनुसार शहरी भागांतील सुमारे एक-पंचमांश स्त्रिया 'नोकरदार महिला' गटात मोडतात.

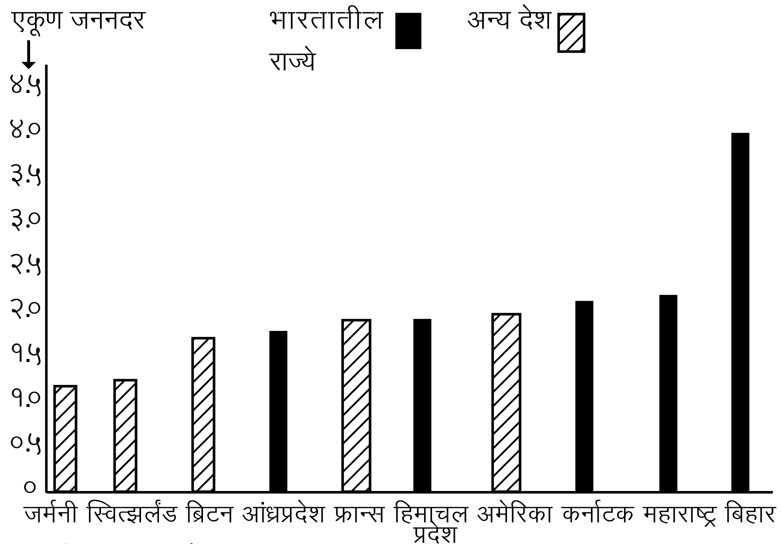
सामाजिक समावेशनाच्याबाबतीत स्त्रियांच्या शिक्षणाचा मुद्दाही महत्त्वाचा ठरतो. स्त्रियांच्या शिक्षणाबाबत हिमाचलने प्रगती केलेली आहे. सर्व समाजगटांपर्यंत प्राथमिक व माध्यमिक शिक्षण पोहचवण्याचा प्रयत्न करण्यात आला आहे. परंतु, स्त्रिया व पुरुष यांच्यात शिक्षणाच्या बाबतीत विषमता आढळते. २०११मधील आकडेवारीनुसार तेथील शहरी भागांतील १७ टक्के आणि ग्रामीण भागांतील ३० टक्के महिला शिक्षित नसल्याचे आढळले. अन्य काही राज्यांच्या तुलनेत ही आकडेवारी जरा बरी दिसत असली तरी पुरुष व स्त्रिया यांच्यात शिक्षणाबाबत ग्रामीण भागांत विषमता दिसून येते. पण ही विषमता वयाने अधिक असलेल्या स्त्री-पुरुषांबाबत आढळते आणि प्राथमिक व माध्यमिक पातळीवर अशी विषमता आढळत नाही. म्हणजे, शालेय मुले व मुली यांच्यापर्यंत शिक्षण पोहचवण्यात सरकारला बरेच यश आले असावे असे दिसते. माध्यमिक व उच्च माध्यमिक शिक्षण घेतलेल्या महिलांचे ग्रामीण भागांतील प्रमाण सुमारे ७० टक्के इतके आहे. शिक्षणामुळे त्यांचा समाजातील सहभाग वाढतो आणि सामाजिक समावेशनासाठी ही बाब महत्त्वाची ठरते. सरकारच्या शिक्षण विभागातील

अधिकारी स्थानिक/नागरी संस्थांच्या संपर्कात राहून शिक्षणविषयक योजना व उपक्रम सर्वांपर्यंत पोहचवण्याचा विशेष प्रयत्न करतात, त्यामुळे मुलामुलींना शिक्षणाच्या संधी मिळाल्या, असे अभ्यासात नमूद करण्यात आले आहे.

हिमाचल प्रदेशातील श्रमांच्या बाजारपेठेत आघाडीवर असणा-या स्त्रियांच्या सक्षमीकरणाबाबत तेथे संमिश्र चित्र उभे राहते. उत्तरेकडील अन्य राज्यांच्या तुलनेत हिमाचल प्रदेशात महिलांचे सक्षमीकरण आणि लिंगभाव समानता या मुद्यांना ब-याच प्रमाणात न्याय मिळालेला आढळतो. कौटुंबिक तसेच स्थानिक पातळीवरील निर्णयप्रक्रियेत स्त्रियांचे मत अनेकदा विचारात घेतले जाते. शहरी भागांतील ६५ टक्के विवाहित स्त्रिया आणि ग्रामीण भागांतील सुमारे ५० टक्के स्त्रिया आपापल्या कौटुंबिक जीवनातील निर्णयप्रक्रियेत सहभागी होत असतात असे अभ्यासकांना आढळले. स्त्रियांचा विकास व सक्षमीकरण यांबाबतीत श्रमांच्या बाजारपेठेतील त्यांचा सहभाग लक्षात घेतला जातो. तसेच, आरोग्य व शिक्षणविषयक बाबी त्यांच्यापर्यंत पोहचवल्या जातात. तेथील महिलांमध्ये सामूहिक कृतिशीलता आढळते. तेथील वनजमिनींचे व्यापारीकरण होऊ नये यासाठी स्त्रियांनी संघटितरीत्या प्रयत्न केले होते. एकंदरीत तेथील समाजजीवनात स्त्रियांची भूमिका महत्त्वाची मानली जाते. असे घडण्यामागे तेथील परंपरागत सांस्कृतिक, सामाजिक घटक आणि विकासाभिमुख होऊन सार्वजनिक सेवा सर्वांपर्यंत पोहचविण्याची सरकारची व प्रशासनाची भूमिका व इच्छाशक्ती या बाबी आहेत, असे मत अभ्यासकांनी मांडले आहे.

हिमाचल प्रदेशात बालविवाह हा मोठा प्रश्न ठरत नाही. वयाची अठरा वर्षे पूर्ण होईपर्यंत मुलींच्या विवाहाची घाई करण्यात येत नाही. २० ते २४ वयोगटातील फक्त १२ टक्के तरुणींचे विवाह १८ वर्षे पूर्ण होण्याआधी झाले होते, असे २००५-०६मधील आकडेवारी सांगते. तर राजस्थान, हरयाना, उत्तर प्रदेश, छत्तीसगढ आणि मध्यप्रदेश या राज्यांमध्ये हे प्रमाण सुमारे ४० ते ५० टक्के इतके असल्याचे आढळते. साधारणपणे वयाची १८ वर्षे पूर्ण करण्याआधी मातृत्वाची जबाबदारी पडण्याचे प्रमाण हिमाचल प्रदेशात केवळ ३ ते ४ टक्के इतकेच आहे. तर उत्तरेकडील अन्य राज्यांमध्ये ते सुमारे १५ टक्के इतके आहे.

हिमाचल प्रदेशातील लिंगभाव समानतेचा मुद्दा उल्लेखनीय ठरतो. १९८१ पासून ते २००१ पर्यंत तेथे दर हजार पुरुषांमागे असणा-या स्त्रियांच्या प्रमाणात फारसा बदल झालेला आढळत नाही. मात्र, २००१मधील जनगणनेनंतर तेथे दर हजार पुरुषांमागील स्त्रियांचे प्रमाण कमी झालेले दिसून आले. परंतु, १९८१ ते २००१ या काळात लहान बालकांमधील मुलींची संख्या मुलांच्या तुलनेत बरीच घटली असल्याचे आढळले. २००१ ते २०११ या काळात हे प्रमाण अल्पसे वाढले पण एकंदरीत मुलांच्या तुलनेत मुलींची संख्या घटलेली दिसते. यावरून तेथे भ्रूणहत्यांचे प्रमाण वाढते आहे किंवा कसे, बालिकांच्या प्रकृतीकडे होणारे दुर्लक्ष आणि मुलगा हवा हा आग्रह या बाबींकडे लक्ष वेधण्यात आले आहे. याचबरोबर लक्षात घेण्यासारखा आणखी एक मुद्दा म्हणजे कुटुंब आटोपशीर ठेवण्याकडे नागरिकांचा कल आताशा दिसतो आणि तेथील एकूण जननदर घटतो आहे. दर एका स्त्रीमागे सरासरी १.९ मुले असे प्रमाण तेथे आढळते. प्रगत असलेल्या फ्रान्स व अमेरिकेतील जन्मदराइतका हा दर असल्याचे आढळते. भारतातील काही राज्ये व काही देश यांच्यातील जन्मदराचे प्रमाण तक्त्यात दर्शवले आहे.



(संदर्भ - जागतिक बँक अहवाल २०११ व अन्य देशांमधील उपलब्ध माहिती)

एकूण जननदर घटणे ही फक्त आरोग्यविषयक बाब नाही, तर स्त्रियांच्या समाजातील स्थानावर आणि लिंगभाव समानतेवर त्याचे होणारे व्यापक सामाजिक परिणाम समजून घ्यावे लागतात. हिमाचल प्रदेशातील एकूण जननदार घडण्यामागील नेमकी कारणे स्पष्ट होत नाहीत. मात्र, कुटुंब नियोजनविषयक कार्यक्रम, महिलांमधील शिक्षणाचे वाढते प्रमाण आणि छोट्या कुटुंबाकडे असलेला कल यांमुळे तेथील एकूण जननदर घटला असावा, असे म्हणता येते. समाजातील विविध कामांमधील स्त्रियांचा सहभाग आणि श्रमदलातील सहभाग वाढतो तेव्हा त्या बाबींचाही परिणाम एकूण जननदरावर होत असतो. इथे लक्षात घेण्यासारखा मुद्दा असा की, हिमाचल प्रदेशाच्या तुलनेत पंजाबमधील एकूण जननदर थोडासा अधिक आहे मात्र पंजाबमधील स्त्रियांचा एकूण श्रमदलातील सहभाग वाढलेला दिसत नाही.

कौटुंबिक हिंसाचाराचे प्रमाणही तेथे ६ ते ७ टक्के इतकेच असल्याचे आढळते. मात्र, काही स्वयंसेवी संस्था आणि सरकारी सूत्रांच्या म्हणण्यानुसार कौटुंबिक हिंसाचाराच्या सर्व घटनांबाबत तक्रार केली जातेच असे नाही, हे इथे लक्षात घेतले पाहिजे. तेथील समाजजीवनात शांतता व सलोखा यांना महत्त्व देण्यात येते त्याप्रमाणेच कौटुंबिक जीवनातही सर्वसाधारणपणे तसे घडत असण्याची शक्यता आहे. हिमाचल प्रदेशातील ज्येष्ठ नागरिकांचे प्रमाण वाढते आहे, हा मुद्दा देखील एका प्रकारे स्त्री जीवनाशी संबंधित ठरताना दिसतो. कारण ज्येष्ठांची देखभाल ही प्रामुख्याने घरातील स्त्रियांनी करणे तेथे अपेक्षित आहे. साठ वर्षे वा त्यापेक्षा अधिक वय असलेल्या ज्येष्ठ नागरिकांचे प्रमाण हिमाचल प्रदेशात १९६१ मध्ये ७.४ टक्के इतके होते. २०२६मध्ये ते १४.७ टक्क्यांपर्यंत वाढेल, असा तज्ज्ञांचा अंदाज आहे. अशा परिस्थितीत, घरातील ज्येष्ठांची काळजी घेण्यासाठी स्त्रियांना घरी थांबावे लागले तर त्यांच्या रोजगारावर परिणाम होऊ शकतो. तेथील अर्थउद्योगावर व विशेषतः, ग्रामीण भागांतील स्त्रियांच्या श्रमदलातील सहभागावर याचे परिणाम घडून येतील किंवा कसे हा विषय महत्त्वाचा ठरतो. सामाजिक समावेशनात आघाडीवर असलेल्या हिमाचल प्रदेशातील महिलांच्या सक्षमीकरणाचे चित्र असे संमिश्र आहे. ■■

(पृष्ठ २२ वरून)

सरकारच्या विकासविषयक धोरणांमुळे गरिबी घटण्यास मदत झाली असावी असे अनुमान अभ्यासकांनी मांडले आहे. नागरिकांना पायाभूत सोयीसुविधा उपलब्ध व्हाव्यात यासाठी सरकारने गुंतवणूक केली. रस्ते, शाळा व महाविद्यालये बांधली. सार्वजनिक क्षेत्रांत तसेच सेवाक्षेत्रांत अनेकांना नोक-यांच्या संधी निर्माण झाल्या. कृषिक्षेत्राप्रमाणेच फळबागा व फुलबागांचा विकास व्हावा व नागरिकांना स्वयंरोजगार उपलब्ध व्हावा यावर भर देण्यात आला. बँकिंगविषयक सेवाही अनेकांना उपलब्ध झाल्या. नागरिकांसाठी असलेल्या विकासविषयक योजनांमध्ये नागरिकांचा सहभाग वाढावा यासाठीही विशेष प्रयत्न करण्यात आले. गेल्या वीस वर्षांत सरकारांनी आखलेल्या धोरणांचा चांगला परिणाम झाल्याचे मत नागरिकांनी मांडले असल्याचे अभ्यासात नमूद करण्यात आले आहे.

हिमाचल प्रदेशात सामाजिक समावेशन घडून येण्यामागे कोणती कारणे असावीत याबाबत अभ्यासकांनी काही मुद्दे मांडले आहेत. हिमाचल प्रदेशाला विशेष विभागातील राज्याचा दर्जा आहे. अंदाजपत्रकातील एकूण २५ टक्के खर्चाचा भार केंद्र सरकारकडून राज्य सरकारला मदत म्हणून मिळतो. हिमाचल प्रदेशातील एकूण भौगोलिक रचना लक्षात घेतली तर तेथे प्रशासनाला चांगली सेवा देणे अनिवार्यच आहे हे स्पष्ट होते. ही बाब ध्यानात घेऊन प्रशासनाने आपले कार्य तेथे चोखपणे पार पाडले आहे. सरकारच्या धोरणांमुळे सार्वजनिक क्षेत्रात नागरिकांना नोक-यांच्या संधी मिळाल्या. मुळात तेथील ग्रामीण भागांतील लोकसंख्या विरळ आहे. डोंगराळ व दुर्गम भाग असल्याने परस्परांशी सलोखा व सहकार्य महत्त्वाचे ठरत गेले. हिमाचल प्रदेशातील ९५ टक्के नागरिक हिंदू असून तेथे जातीव्यवस्था व सामाजिक उतरंड महत्त्वाची मानली जाते. स्थानिकांच्या दैनंदिन व्यवहारात धर्माचे व ग्रामदेवतांचे महत्त्व अधिक आहे. मात्र, तेथील स्थानिकांच्या देवता समित्या या सामाजिक-सांस्कृतिक बाबींप्रमाणेच स्थानिक प्रशासनाशीही संबंधित असून सर्व समाजघटकांचे हित जोपासून सलोखा व विकास याला तेथे प्राधान्य दिले जाते. सामाजिक समावेशनाच्या संदर्भात महिलांचा सहभाग हाही तेथे उल्लेखनीय ठरतो. ■■

औद्योगिक पुनर्रचनेचे दोन नमुने

आर्थिक पुनर्रचनेला आपल्या देशात १९९१ सालापासून मोठ्या वेगाने सुरु वात झाली आणि तिचे दृश्य परिणाम टळकपणे जाणवायला लागले ते उद्योगांच्या स्थानांकनावर. पुनर्रचना पर्वात उद्योगांवरील पूर्वीची अनेक बंधने हटवली गेली. मुख्यतः परवाने-परमिटांची जाळी-जळमटे वेगाने हटायला लागली. उद्योग कोठे स्थापन करावयाचे या बाबतचे निर्बंध अस्तंगत झाले. या बदलांमुळे महाराष्ट्रासारख्या नागरीकरणाच्या विकासात देशभरात आघाडीवर असलेल्या राज्यातील निरनिराळ्या शहरांच्या वाढविस्ताराला वेगवेगळ्या प्रकारे आकार, दिशा व गती मिळाली. महाराष्ट्रातील नाशिक आणि जालना या दोन शहरांना केंद्रवर्ती धरू न वाढलेल्या औद्योगिकरणावर या प्रक्रियेचा नेमका परिणाम काय व कसा झाला, याचा तपशीलवार अभ्यास करणे हे अनेक अर्थांनी उपयुक्त आणि उद्बोधक ठरते. कारण या दोन शहरांची आणि त्या शहरांत वाढविकास झालेल्या उद्योगांची पिंडप्रकृती एकमेकांपेक्षा अतिशय वेगळी आहे. देशपातळीवर व्यापक प्रमाणात सुरू झालेल्या आर्थिक-औद्योगिक-वित्तीय पुनर्रचनेला या दोन शहरांतील उद्योगजगताने कसकसा प्रतिसाद दिला, याचा मागोवा घेणे धोरणात्मकदृष्ट्याही महत्त्वाचे ठरते. देशभरात साकारलेल्या आर्थिक पुनर्रचनेला या दोन शहरांनी त्यांच्या त्यांच्या पातळीवर नेमका कसा प्रतिसाद दिला याचा अभ्यास शहरनिहाय मांडण्यापूर्वी, एकंदरीने भारतीय उद्योगक्षेत्राच्या व्यावसायिक चौकटीमध्येच उदारीकरणामुळे नेमका काय बदल झाला याचा आलेख प्रथम मांडणे उपकारक ठरेल. हा आलेख तसा बराचसा ढोबळ असणार आहे. उदारीकरणामुळे भारतीय उद्योगांना कशा प्रकारच्या व्यावसायिक पर्यावरणाशी सामना करावा लागला, त्या मुकाबल्यामध्ये टिकून राहण्यासाठी कोणत्या प्रकारचे बदल त्यांना आत्मसात करावे लागले, या बदलांचे पडसाद नेमके कसे उमटले... अशांसारख्या बाबींपुरतेच हे विवेचन इथे मर्यादित ठेवलेले आहे.

भारतीय उद्योगविश्वाला उदारीकरणाचा पहिला आणि मोठा परिणाम जाणवला तो स्पर्धेच्या क्षेत्रात. आंतरराष्ट्रीय व्यापारासंदर्भातील नानाविध बंधने हटवली गेली होती. आयात-निर्यातीवरील निर्बंध भूतकाळात जमा होत होते. परिणामी, आंतरराष्ट्रीय बाजारपेठेत सक्रिय असणा-या उद्योगांशी आपल्या देशातील संघटित कॉर्पोरेट विश्वाचा थेट संबंध निर्माण झाला. साहजिकच स्पर्धा एकदम वाढली. पुन्हा ही स्पर्धाही एका पातळीवर असमान स्पर्धा होती कारण आंतरराष्ट्रीय बाजारपेठेत खेळणा-या विदेशी उद्योगांचे आकारमान (स्केल ऑफ ऑपरेशन) आपल्या देशातील उद्योगांच्या तुलनेने महाकाय होते. मोठ्या प्रमाणावर उत्पादन घडवण्याच्या क्षमतेमध्येच त्या विदेशी उद्योगांची बाजारपेठीय स्पर्धात्मकता सामावलेली होती. या स्पर्धेमध्ये टिकून राहायचे तर भारतीय उद्योगांना त्यांचे आकारमान वाढवणे क्रमप्राप्त होते. त्यासाठी ठिकठिकाणच्या प्रस्थापित क्षमतेमध्ये वाढ घडवून आणणे आवश्यक ठरले. उत्पादनक्षमता वाढवायची तर मोठ्या जागेची गरज होती. साहजिकच, परदेशी कंपन्यांशी स्पर्धा करण्यासाठी सिद्ध होऊ पाहणा-या भारतीय संघटित उद्योगांना त्यांचा विस्तार घडवून आणणे निकडीचे बनले. औद्योगीकरणाच्या प्रक्रियेमध्ये पूर्वापार आघाडीवर असलेल्या शहरांमध्ये अथवा शहरांच्या परिसरात अशा औद्योगिक विस्तारासाठी मोकळ्या जागांची अशा उद्योगांना चणचण भासू लागली. ही होती पहिली भौगोलिक मर्यादा.

जागेची चणचण वास्तवात दोन प्रकारांची होती. एक म्हणजे पुणे, मुंबई, ठाणे, नाशिक यांसारख्या मोठ्या शहरांमध्ये आणि त्यांच्या परिसरांमध्ये उद्योगांचे केंद्रीकरण पूर्वापार जारी राहिल्याने त्या त्या शहरांच्या परिसरात एके काळी विकसित झालेल्या औद्योगिक वसाहती पूर्णपणे भरलेल्या होत्या. त्यांमुळे, औद्योगिक वसाहतीमध्ये कार्यरत असलेल्या मूळ कारखान्याच्या निकट उत्पादनक्षमतेचा विस्तार घडवून आणण्यास भौगोलिक वावच नव्हता. दुसरे म्हणजे, औद्योगिकरणाच्या हातात हात घालून ही शहरे आणि त्यांच्या परिसरात नागरीकरणाची प्रक्रियाही गेल्या दोन-अडीच शतकांमध्ये वेगाने एकवटल्याने उपलब्ध जमिनींना नागरी व शहरी वस्तीसाठी तसेच नागरी सुविधांसाठीही मोठी मागणी होती.

नागरी, औद्योगिक आणि व्यापारी वापरांसाठी ही मागणी तडाखेबंद पद्धतीने वाढती राहिल्याने या शहरांमधील जमिनीच्या बाजारपेठेमध्ये मोकळ्या जमिनीच्या मागणी व पुरवठ्याचे समीकरण प्रचंड व्यस्त बनलेले होते व आहे. त्यांमुळे आर्थिक-औद्योगिकदृष्ट्या भरभराटीस चढलेल्या या शहरांमधील जमिनींचे भाव चक्रवाढ पद्धतीने वाढल्यामुळे उत्पादनक्षमतेच्या विस्तारासाठी नवीन वाढीव जमीन विकत घेणे उद्योगांना अ-किफायतशीर ठरू लागले. आजही या चित्रात फारसा फरक पडलेला नाही. साहजिकच, नाशिकसारख्या मोठ्या उद्योगकेंद्रातील संघटित कॉर्पोरेट विश्वाने नाशिकमधून स्थलांतर करण्याच्या पर्यायाचा अंगीकार केल्याचे चित्र या सगळ्या बदललेल्या पर्यावरणातून उभरते आहे.

वाढत्या औद्योगिक स्पर्धेचा आणखी एक परिणाम भारतीय संघटित उद्योगक्षेत्राला उदारीकरणानंतर प्रकर्षाने जाणवू लागला तो वस्तूंचा उत्पादन खर्च व किमतींच्याबाबतीत. परदेशी उत्पादकांच्या स्पर्धात्मक किमतींचा मुकाबला करायचा तर आपल्या उत्पादन खर्चामध्ये बचत अथवा कपात करणे हे भारतीय उद्योगांना अनिवार्यच होते. साहजिकच, या उद्योगांनी कार्यक्षमतेवर व उत्पादकतेवर भर द्यायला सुरुवात केली. उत्पादकतेमध्ये सुधारणा घडवून आणण्याबाबतचा मोठ्या, संघटित उद्योगांचा आग्रह व कटाक्ष यथावकाश त्यांच्या पूरक लघु व मध्यम उद्योगांमध्येही झिरपू लागला. मुळात, एखाद्या मोठ्या मातृउद्योगाला यंत्रांचे सुटे भाग, उपकरणे, देखभाल-दुरुस्तीसारख्या औद्योगिक सेवा पुरवणा-या पूरक उद्योगांमध्ये चांगल्यापैकी स्पर्धा असल्याने त्यांची नफाप्रदता मुदलात पातळच असते. त्यांतच, मूळ मातृउद्योगाने उत्पादकता आणि स्पर्धात्मक किमतींचा आग्रह रेटून न्यायला सुरुवात केल्याने त्या उद्योगाच्या पूरक लघु व मध्यम उद्योगांना त्यांच्या त्यांच्या उत्पादनखर्चात बचत करणे भाग पडू लागले. या प्रक्रियेची एक परिणती पूरक उद्योगांमधील कामगाराच्या जडणघडणीत गुणात्मक बदल होण्यात घडून आली. कायमस्वरूपी कामगारभरती करण्याऐवजी शक्यतो कंत्राटी तत्वावर नेमलेल्या कामगारांकडून काम करून घेण्याचा संघटित मोठ्या उद्योगांमधील खाक्या पूरक उद्योगांनीही यथावकाश अवलंबायला सुरुवात केली.

या सगळ्या सव्यापसव्याचा तिसरा पैलू निगडित आहे तो तंत्रज्ञानाशी. आंतरराष्ट्रीय बाजारपेठेत आपले आसन भक्कम केलेल्या परदेशी उद्योगांबरोबर टक्कर घेण्यास सिद्ध होत असलेल्या भारतीय कॉर्पोरेट विश्वाला उत्पादकता आणि स्पर्धात्मक किमतींबाबतचा कटाक्ष जपत असतानाच आणखी एका बाबीची दक्षता घेणे भाग होते आणि ती बाब म्हणजे ते निर्माण करत असलेल्या वस्तू व सेवांच्या गुणवत्तेची पातळी टिकवण्याचे. त्यांसाठी या उद्योगांनी झपाट्याने अत्याधुनिक यंत्रतंत्रांचा स्वीकार व समावेश आपापल्या उत्पादनप्रक्रियांमध्ये घडवून आणण्याचा धडाका लावला. मोठ्या, संघटित मातृउद्योगांच्या उत्पादन प्रक्रियेमध्ये वापरल्या जाणा-या तंत्रज्ञानाचा आणि पर्यायाने यंत्रसामग्रीचा गुणात्मक दर्जा उंचावल्यानंतर अत्यंत स्वाभाविकपणे या मातृउद्योगांच्या त्यांच्या पूरक लघु व मध्यम उद्योगांकडून असलेल्या गुणवत्तेसंदर्भातील अपेक्षाही उंचावल्या. त्यांमुळे, पूरक उद्योगांमधील तंत्रज्ञानाची परी आणि यंत्रसामग्रीची गुणात्मक पातळीही झपाट्याने उंचावू लागली. साहजिकच, त्या पूरक उद्योगांना यंत्रतंत्रामध्ये अधिक गुंतवणूक करणे भाग पडले. ही सगळी एका प्रकारे औद्योगिक पुनर्रचनेचीच प्रक्रिया होती. साखळी पद्धतीने ती प्रक्रिया साकारत राहिली. आजही ती गतिमानच आहे.

ही पुनर्रचना आत्मसात करणे ज्या पूरक उद्योगांना शक्य बनले ते पुनर्रचनेच्या प्रवाहावर टिकून राहिले. कात टाकणे ज्यांना जमले नाही ते पूरक उद्योग वेगळ्या गटात ढकलले गेले. प्रगत दर्जाचे तंत्रज्ञान आणि अधिक गुणवत्तापूर्ण यंत्रसामग्री हाताळण्यासाठी तितक्याच कुशल आणि अद्ययावत कौशल्यांनी युक्त मनुष्यबळाची निकड लहान-मोठ्या सर्वच उद्योगांना मग प्रकर्षाने जाणवू लागली. संघटित अशा कॉर्पोरेट उद्योगविश्वाची ती गरज साहजिकच अधिक सघन होती. अशा प्रकारचे प्रशिक्षित व कुशल मनुष्यबळ स्थानिक परिसरातून उपलब्ध होणे दुरापास्त ठरू लागल्यानंतर मग संघटित मातृउद्योगांनी मोठ्या प्रमाणावर उत्पादनप्रक्रियेचे यांत्रिकीकरण व आधुनिकीकरण घडवून आणण्याकडे मोहरा वळवला. तिसरीकडे, या उद्योगांवर अवलंबून असणा-या पूरक उद्योगांमधील यंत्रतंत्रांचा गुणात्मक दर्जा उंचावल्याने प्रशिक्षित मनुष्यबळाची त्यांची गरजही बरीच वाढलेली होती.

हा कार्यकारणभाव नीट समजावून घ्यायला हवा. मातृउद्योगांनी अधिक प्रगत तंत्रज्ञान व उत्पादनप्रणाली अंगीकारल्याने त्यांच्याकडून पूरक उद्योगांकडे हस्तांतरित केले जाणारे 'जॉब वर्क', सुटे भाग, उपकरणे यांतही गुणात्मक वाढ झाली. त्यांमुळे, पूरक उद्योगांमधील यंत्रतंत्रे व उत्पादनप्रणाली यांचा दर्जाही उंचावला. साहजिकच, हे प्रगत उत्पादनतंत्र व सुधारित, अद्ययावत यंत्रसामग्री कुशलतेने हाताळण्यासाठी लघु व मध्यम स्तरातील पूरक उद्योगांनाही अत्याधुनिक प्रशिक्षण व कौशल्यांनी युक्त असलेल्या मनुष्यबळाची गरज भासायला लागली. अशा दर्जाचे कुशल मनुष्यबळ स्थानिक परिसरातून उपलब्ध होणे सर्वच स्तरांतील उद्योगांना दिवसेंदिवस दुरापास्त बनते आहे. परिणामी, मोठ्या, संघटित मातृउद्योगांनी ज्या प्रमाणे उत्पादनप्रक्रियेचे यांत्रिकीकरण घडवून आणण्याचा पर्याय अंगीकारला त्याच मार्गाने काही पूरक उद्योगांनीही प्रवास सुरू केल्याचे आता दिसू लागलेले आहे. मोठ्या उद्योगांनी यांत्रिकीकरणाची कास धरल्याने त्या क्षेत्रामधून बाहेर फेकल्या गेलेल्या कुशल यंत्रतंत्रज्ञांना पूरक उद्योगांच्या स्तराने ब-याच अंशी सामावून घेतले. नाशिक, पुणे यांसारख्या जुन्या औद्योगिक केंद्रांमधील वस्तुनिर्माण उद्योगांत ही प्रक्रिया व फेररचना उत्पादनाच्या विविध अंगांमध्ये व उद्योगांच्या आकारमानाच्या प्रत्येक स्तरामध्ये प्रकर्षाने दिसते.

प्रगत दर्जाचे, कुशल व गुणवत्तापूर्ण प्रशिक्षण मिळालेले कर्मचारी तुलनेने कमी असल्याने अशा कुशल, उत्पादक मनुष्यबळाला अधिक मेहेनताना देऊन आपल्या कारखान्यात राहते करण्याची निकड या सगळ्या घडामोडींमुळे उद्योगांना आज जाणवते आहे. त्यांमुळे, चांगल्या प्रशिक्षित व अद्ययावत तांत्रिक ज्ञानाने युक्त असणा-या मनुष्यबळावरील खर्चात सरासरीने वाढ घडून येते आहे. त्याच वेळी, आंतरराष्ट्रीय स्तरावरील स्पर्धा तीव्र बनत असल्याने सरासरी उत्पादन खर्चावर अंकुश ठेवणे लहान, मध्यम व मोठ्या अशा सर्वच उद्योगांना अपरिहार्य ठरते आहे. या कात्रीमधून मार्ग काढण्यासाठी सर्वच स्तरांतील उद्योगांनी काढलेल्या मार्गामुळे कारखान्यांतील मनुष्यबळाचा आकृतिबंध अलीकडील काही वर्षांत अधिकाधिक कंत्राटी कामगारबहुल बनताना दिसतो.

ही सगळीच प्रक्रिया दूरगामी परिणाम घडवणारी आहे. अत्याधुनिक प्रशिक्षण लाभलेल्या, कुशल मनुष्यबळाच्या मेहेनतान्यावरील खर्च वाढत असल्याने कारखान्यातील मनुष्यबळाची जडणघडण बदलण्याकडे उद्योगांचा कल असल्याचे क्षेत्रीय अभ्यासादरम्यान उद्योजकांशी साधलेल्या संवादाद्वारे ध्यानात येते. अनिवार्य तेवढेच उच्च प्रशिक्षित व कुशल मनुष्यबळ कारखान्यात नियमित स्वरूपात नेमायचे व उत्पादन प्रक्रियेतील तुलनेने अर्ध-कुशल, फारशी संवेदनशील नसलेली, 'रूटीन' स्वरूपाची कामे कंत्राटी तत्त्वांवर नेमलेल्या कामगारांकडून करून घ्यावयाची अशी व्यावहारिक व व्यावसयिक व्यूहरचना बहुतेक उद्योगांमधून आताशा केली जाताना दिसते. औद्योगिक विकासाच्या प्रक्रियेतील कंत्राटी कामगारांचे योगदान व प्रमाण या सगळ्या घडामोडींद्वारे अलीकडील काही वर्षांत वाढते राहिलेले आहे. नाशिकसारख्या केवळ राज्याच्याच नव्हे तर देशाच्या औद्योगिक नकाशावर अग्रमानांकन लाभलेल्या औद्योगिक केंद्रामध्ये अशा नानाविध बदलांचे प्रवाह गेल्या सुमारे दोन दशकांपासून वाहू लागल्याचे ध्यानात येते. उद्योगात अथवा कारखान्यात या दोन प्रकारांतील कामगारांचे प्रमाण कसकसे असेल हे त्या उद्योगात तयार केले जाणारे उत्पादन, उत्पादन प्रक्रियेमध्ये वापरण्यात आलेले तंत्रज्ञान, उत्पादन व्यवस्थेमध्ये अंतर्भूत असलेली यंत्रसामग्री... अशांसारख्या घटकांवर मुख्यतः अवलंबून राहते.

जालन्यासारख्या नवजात औद्योगिक केंद्राची सारी पिंडप्रकृतीच नाशिकसारख्या प्रस्थापित, जुन्या व अग्रगण्य उद्योगकेंद्राच्या तुलनेत वेगळी आहे. बांधकामामध्ये वापरल्या जाणा-या पोलादी सळ्यांचे उत्पादन करणारे आपल्या देशातील एक अग्रेसर औद्योगिक केंद्र हा जालन्याचा गाजणारा डंका तसा अलीकडचा आहे. बांधकामांसाठी वापरल्या जाणा-या पोलादाचे उत्पादन केंद्र म्हणून जालन्याची ओळख देशाच्या औद्योगिक नकाशावर प्रकर्षाने प्रस्थापित झाली ती १९९०च्या दशकाच्या शेवटापासून. परंतु, व्यापाराचे एक मोठे व अग्रगण्य केंद्र म्हणूनच जालन्याचा लौकिक पूर्वापार विख्यात आहे. धान्यधुन्य, कापड व कपडा, खते यांची मोठी बाजारपेठ म्हणूनच जालना शहर मशहूर होते व आहे. व्यापारी केंद्राकडून औद्योगिक केंद्राकडे झालेले जालन्याचे स्थित्यंतर अभ्यसनीय ठरते.

उद्योगांच्या स्थानांकनासंदर्भात सैद्धांतिक पातळीवर जगभरात आजवर जे संशोधन झालेले आहे त्याची चौकट पार्श्वपटासारखी वापरली तर उद्योगकेंद्र म्हणून झालेला जालन्याचा विकास एक प्रकारे अचंबित करणारा आहे. आपली उत्पादनप्रक्रिया उभारण्यासाठी एखाद्या जागेची अथवा ठिकाणाची निवड करतेवेळी त्या उद्योजकाच्या अथवा गुंतवणुकदाराच्या लेखी कोणकोणत्या बाबी महत्त्वाच्या ठरतात यांबाबत देशोदेशी आजवर विपुल संशोधन झालेले आहे. अर्थशास्त्राच्या परिभाषेत उद्योगांच्या स्थानांकनासंदर्भातील या ज्ञान-संशोधन शाखेला 'इकॉनॉमिक्स ऑफ लोकेशन' असे म्हणतात.

उत्पादनप्रक्रिया स्थापन करण्यासाठी ठिकाणाची निवड करताना त्या ठिकाणी व्यवसायाच्या दृष्टीने काय काय लाभदायक बाबी आहेत याचा उद्योजक बारकाईने अभ्यास करत असतो. जागेचे असे गुणावगुण हे निसर्गसिद्ध तसेच मानवनिर्मितही असतात. पिण्यायोग्य पाण्याचा मुबलक पुरवठा, चांगले हवामान, भरपूर मोकळी व सपाट जागा, खनिज संपत्तीचे साठे... यांसारखे घटक निसर्गदत्त अनुकूलतांमध्ये मोडतात. तर, राजधानीचे ठिकाण, समृद्ध बाजारपेठ, धार्मिक स्थळ, तीर्थक्षेत्र, लष्कराचे ठाणे... यांसारखे घटक हे मानवनिर्मित अनुकूलता म्हणून गणल्या जातात. उद्योगांच्या स्थापनेसाठी हे विविध घटक अनुकूल ठरत असतात. याच्या जोडीनेच, उद्योगाला आवश्यक असणा-या कच्च्या मालाचा हुकुमी व पुरेसा पुरवठा होऊ शकणारे आणि/अथवा तयार झालेल्या मालाला नजीकच बाजारपेठ उपलब्ध करून देणारे ठिकाण उत्पादन प्रक्रियेच्या स्थानांकनासाठी जाणीवपूर्वक निवडण्याकडे कोणाही उद्योजकाचा स्वाभाविक कल राहतो.

या सैद्धांतिक चौकटीच्या पार्श्वभूमीवर जालन्याचा विचार केला तर, मानवनिर्मित अथवा निसर्गदत्त अशा दृश्य व ढोबळ अनुकूलतांचे फार मोठे, सघन असे केंद्रीकरण जालन्यात पूर्वापार झालेले होते असे काही जाणवत अथवा दिसत नाही. व्यापारी पेठ म्हणून असलेला लौकिक वगळता अन्य काही फार समृद्ध औद्योगिक पार्श्वभूमी जालन्याला लाभल्याचे दिसत नाही. उलट, पाण्याचा तुटवडा असलेले ठिकाण म्हणूनच जालना अलीकडील काही वर्षांत चर्चेमध्ये येते आहे.

हे असे व्यक्तिमत्त्व असलेले जालना आजघडीला बांधकामासाठी लागणा-या लोखंडाचे उत्पादन करणारे देशातील एक अग्रगण्य केंद्र म्हणून उदारीकरणानंतरच्या गेल्या दोन दशकांत कसे उदयास आले, त्या प्रक्रियेचा मागोवा घेणे अनेकार्थांनी रोचक ठरते. बांधकामासाठी वापरले जाणारे लोखंड (म्हणजेच, निरनिराळ्या जाडीच्या लोखंडी सळ्या) इथे निर्माण केले जाते ते भंगाराद्वारे. मुख्यतः घरगुती स्वरूपाचे भंगार त्यासाठी वापरले जाते. सर्व प्रकारचे आणि सगळ्या दर्जाचे लोखंडी भंगार जालन्यामध्ये देशाच्या कानाकोप-यांतून मालमोटरींद्वारे वाहून आणले जाते. या भंगाराचे लहान लहान तुकडे करून ते भट्टीत वितळवतात. भट्टीमध्ये वितळवलेल्या भंगाराचे मग आगगाडीच्या रुळांसारखे लांबलचक रूळ बनवून तयार केले जातात. त्यानंतर, मागणीनुसार या रुळांपासून वेगवेगळ्या जाडीच्या लोखंडी सळ्या तयार केल्या जातात. त्यासाठी हे रूळ पुन्हा एकवार भट्टीमधून काढले जातात. तयार झालेल्या लोखंडी सळ्या मग देशाच्या कानाकोप-यांत पुन्हा धाडण्यात येतात.

भंगार गोळा करून ते जालन्याला आणणे आणि तयार झालेला पक्का माल (म्हणजे लोखंडी सळ्या) पुन्हा सर्वत्र घेऊन जाणे यासाठी आवश्यक असलेला जो वाहतूक व्यवसाय अतिशय सुविहितपणे जालन्यात निर्माण झालेला आहे त्याचा अभ्यास करणे हा तर संशोधनाचा एक स्वतंत्र प्रांत ठरेल. म्हणजेच, जालन्यामध्ये जे उत्पादन केले जाते आहे त्यासाठी लागणारा कच्चा माल काही स्थानिक परिसरात उपलब्ध होत नाही. भंगार सगळ्या देशातून गोळा करून तिथे आणले जाते. त्याचप्रमाणे, तयार झालेल्या लोखंडी सळ्या काही एकट्या जालन्यात खपत नाहीत. तो मालही देशाच्या कानाकोप-यांत पाठवला जातो. जालना हे ना कच्च्या मालाचे केंद्र आहे ना ती पक्क्या मालाची बाजारपेठ. तरीही, बांधकामासाठी वापरल्या जाणा-या लोखंडी सळ्यांचा उद्योग जालन्यामध्ये का व कसा एकवटला आणि गेल्या सुमारे ३०-३५ वर्षांत या उद्योगाची तिथे टप्प्याटप्प्याने कशी वाढ झाली याचा मागोवा घेणे हा अतिशय उद्‌बोधक भाग आहे.

एखाद्या व्यापारी केंद्राची औद्योगिक केंद्र म्हणून उदारीकरणाच्या प्रक्रियेद्वारे कशी नवघडण होते, यांवर त्यांमुळे प्रकाश पडू शकेल. ■■

प्रमुख संदर्भ

(A) Books/Reports - (1) Scaling The Heights : Social Inclusion and Sustainable Development in Himachal Pradesh, Ed - Maitreyi Bordia Das, Soumya Kapoor-Mehta, Emcet Oktay Tas, Ieva Zumbyte. World Bank Group, International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, 2015, Washington ,D.C.

(B)Magazines - (1) The Economist, January 17 th-23 rd 2015.

■ चर्चासत्र - प्रा. वि. म. दांडेकर स्मृती चर्चासत्रासाठी डॉ. शरदिनी रथ यांनी तयार केलेल्या बीजटिपणातील मुद्यांचा परिचय वाचकांना डिसेंबर २०१४च्या अंकापासून करून देण्यात येत आहे. ■■

Poverty in India

लेखक वि.म. दांडेकर, नीळकंठ रथ

(पृष्ठे १४०, किंमत : २०० रुपये)

अर्थकारण-समाजकारणाचे जिज्ञासू, साक्षेपी संशोधक, प्राध्यापक, विद्यार्थी अशा सर्वांना उपयुक्त असा मौलिक ग्रंथ

दुसरी आवृत्ती प्रकाशित

आपल्या दैनंदिन जीवनावर प्रभाव पाडणा-या क्रांतिकारी मेंदूसंशोधनावरील आकर्षक, सचित्र व संग्राह्य ग्रंथ

कर्ता-करविता

आधुनिक मेंदूसंशोधन व आपले जीवन

लेखक - रमेश पानसे, राज्यश्री क्षीरसागर, अनिता देशमुख-बेल्हेकर

मराठी भाषेला अभिमान वाटावा असे पुस्तक - डॉ. ह. वि. सरदेसाई

●मेंदूसंशोधन ही एक क्रांतीच! मानवी जीवनाला अधिक उच्च टप्प्यावर नेणारी ऐतिहासिक घटना! या क्रांतीचा आलेख रेखाटणारा ग्रंथ.

पृष्ठे २४२ **किंमत ३५०/-रु पये**

भेट अंक योजना

'अर्थबोधपत्रिका' या उपक्रमात सहभागी झाल्याबद्दल आपले आभार. यात आपल्यासारख्या अनेकांचा सहभाग वाढावा, यासाठी आम्ही आपल्याकडून एक छोटी मदत मागत आहोत. 'अर्थबोधपत्रिका' आपल्यासारख्याच आणखी काही उत्सुक व्यक्तींपर्यंत पोचण्यासाठी आपणास विनंती अशी की, आपण आपल्या परिचयातील वाचनोत्सुक अशा व्यक्तींची नावे व पत्ते आम्हाला लेखी कळवावीत. म्हणजे आम्ही त्यांना एक 'भेट अंक' पाठवू. अंक आवडल्यास त्यांना 'पत्रिके'चे वाचक बनण्याबरोबरच संस्थेच्या समृद्ध ग्रंथालयाचाही लाभ घेता येईल.

'अर्थबोधपत्रिके'च्या सदस्यांसाठी वाचनसंधी

भारतीय अर्थविज्ञानवर्धिनी या संस्थेच्या संदर्भ ग्रंथालयात सामाजिक, आर्थिक, राजकीय व अन्य विषयांवरील सुमारे बारा हजारांवर उत्तमोत्तम ग्रंथ आहेत. केवळ इतकेच नाही तर, इकॉनॉमिस्ट, डाउन टू अर्थ, करंट सायन्स, इकॉनॉमिक ॲन्ड पोलिटिकल वीकली यांसारख्या विख्यात नियतकालिकांचे गेल्या अनेक वर्षांचे अंकही संग्रहात आहेत. 'अर्थबोधपत्रिके'च्या सदस्यांना या संदर्भ ग्रंथालयाचा लाभ विनामूल्य घेता येईल. या वाचनसंधीबाबत अधिक तपशीलासाठी व्यवस्थापकांकडे चौकशी करावी.

'अर्थबोधपत्रिका' वर्गणीदारांसाठी विशेष योजना

वार्षिक वर्गणी **फक्त १०० / - रुपये**

द्वैवार्षिक वर्गणी **फक्त १८०/ - रुपये**

त्रैवार्षिक वर्गणी **फक्त २६०/ - रुपये व एक पुस्तिका भेट**

पंचवार्षिक वर्गणी **फक्त ४०० /- रुपये व दोन पुस्तिका भेट**

पुस्तिका - (१) भारतातील लोकसंख्यावाढीचा प्रश्न : लेखिका - कुमुदिनी दांडेकर (किंमत ३०/-रुपये)

(२) सक्तीचे प्राथमिक शिक्षण : (इंग्रजी व मराठी) लेखक - जयकुमार अनगोळ (दोन्हीची किंमत ३०/-रुपये प्रत्येकी)

(३) शोध घेते ते शिक्षण : लेखक - प्रा. रमेश पानसे (किंमत -५०/-रुपये)

नियतकालिकांच्या मालकी हक्क व इतर तपशीलाबाबत फेब्रुवारीनंतर प्रसिद्ध होणा-या पहिल्या अंकामध्ये प्रसिद्ध करावयाचे प्रगटन, नियतकालिकांच्या रजिस्ट्रेशनबाबत केंद्र सरकारच्या १९५६ मधील नियम (क्रमांक ८)नुसार फॉर्म ४

(१) नियतकालिकाचे नाव :	'अर्थबोधपत्रिका'
(२) प्रकाशनस्थळ :	'अर्थबोध,' ९६८/२१-२२, सेनापती बापट मार्ग, पुणे - ४११ ०१६
(३) नियतकालिकाचे स्वरूप :	मासिक
(४) प्रकाशकाचे नाव :	व्ही. एस. चित्रे
राष्ट्रीयत्व :	भारतीय
पत्ता :	'अर्थबोध,' ९६८/२१-२२, सेनापती बापट मार्ग, पुणे - ४११ ०१६
(५) मुद्रकाचे नाव :	व्ही. एस. चित्रे
राष्ट्रीयत्व :	भारतीय
पत्ता :	'अर्थबोध,' ९६८/२१-२२, सेनापती बापट मार्ग, पुणे - ४११ ०१६
(६) संपादकांचे नाव :	अभय टिळक
राष्ट्रीयत्व :	भारतीय
पत्ता :	'अर्थबोध,' ९६८/२१-२२, सेनापती बापट मार्ग, पुणे - ४११ ०१६
(७) मुद्रणस्थळ :	एस. के. प्रिंटर्स, परज अपार्टमेंट, २०५ शनिवारपेठ, पुणे - ४११०३०
(८) नियतकालिकाच्या मालकांचे किंवा एकूण भांडवलापैकी एक टक्क्यांहून अधिक भाग धारण करणा-या भागधारकांची नावे व पत्ते :	'इंडियन स्कूल ऑफ पोलिटिकल इकॉनॉमी' (भारतीय अर्थविज्ञानवर्धिनी) 'अर्थबोध,' ९६८/२१-२२, सेनापती बापट मार्ग, पुणे ४११ ०१६

मी, व्ही. एस. चित्रे याद्वारे प्रमाणित करतो की वर दिलेला तपशील माझ्या माहितीप्रमाणे खरा आहे.

व्ही. एस. चित्रे

दिनांक - १ मार्च २०१५ (प्रकाशकाची सही)

RNI Regn.No. MAHMAR/2002/9806
Postal Regn.No.: PCW/115/2013-2015
Posted at Model Colony Post Office Pune, on 10th of each month

भारतीय अर्थविज्ञानवर्धिनी

स्थापना ■'इंडियन स्कूल ऑफ पोलिटिकल इकॉनॉमी' ही संस्था प्रसिध्द अर्थतज्ज्ञ वि. म. दांडेकर यांनी १९७० साली स्थापन केली.

उद्दिष्टे ■भारताच्या सामाजिक, राजकीय, व आर्थिक समस्यांचा अभ्यास व संशोधन करणे. ■अभ्यासक, संशोधक, सामाजिक व राजकीय कार्यकर्ते, शासनकर्ते, उद्योजक, उद्योग -व्यवसायातील वरिष्ठ अधिकारी व सामान्य जनता यांना वरील विषयांचे ज्ञान व माहिती देणे. ■इंग्रजी व इतर भारतीय भाषांमध्ये संदर्भित विषयांवरील साहित्य/पत्रके/ पुस्तिका प्रकाशित करणे.

उपक्रम ■संस्थेतर्फे १९८९ सालापासून, भारताच्या आर्थिक, सामाजिक, राजकीय विचारांना वाहिलेले एक इंग्रजी त्रैमासिक ('जर्नल ऑफ इंडियन स्कूल ऑफ पोलिटिकल इकॉनॉमी') चालवले जाते.

■संस्थेतर्फे वेळोवेळी, विविध विषयांवर अभ्यासशिबिरे, कार्यशाळा, चर्चासत्रे, गटचर्चा यांसारखे कार्यक्रम आयोजित केले जातात.

■अलीकडे, संस्थेतर्फे सर्वसामान्य माहिती विभिन्न वाचकांना देणा-या, वेगवेगळ्या विषयांवरील छोट्या पुस्तिका तयार करून वितरित करण्याचे काम हाती घेण्यात आले आहे.

- संस्थेचे नियंत्रण मंडळ -

●विकास चित्रे ● किशोर चौकर ●सुरिंदर जोधका ●रमानाथ झा
●अभय टिळक ●रवींद्र ढोलकिया ●ललित देशपांडे ●दिलीप नाचणे
●सुहास पळशीकर ●मनोहर भिडे ●नीळकंठ रथ ●रूपा रेगे-नित्सुरे
●ए.वैद्यनाथन ●एस. श्रीरामन

इंडियन स्कूल ऑफ पोलिटिकल इकॉनॉमी (भारतीय अर्थविज्ञानवर्धिनी) पुणे या संस्थेच्या मालकीचे हे मासिक, मुद्रक व प्रकाशक व्ही. एस. चित्रे यांनी एस. के. प्रिंटर्स, परज अपार्टमेंट, २०५ शनिवार पेठ, पुणे - ४११०३० येथे छापून 'अर्थबोध', ९६८/२१-२२, सेनापती बापट मार्ग, पुणे - ४११०१६ येथून प्रकाशित केले. संपादक : अभय टिळक