किंमत - वार्षिक वर्गणी २००/- रुपये

# अर्थबोधपत्रिका

## मोजक्या वेळेत जगाबद्दलची जाण वाढविणारे उद्‌बोधक व माहितीपूर्ण मासिक


३ ● नवप्रवाह

५ ● उभारायचे काय...सेतू की भिंती ?

११ ● (डासांसंगे) युद्ध आमुचे सुरू...

१९ ● 'इन्फ्लेशन टार्गेटिंग': पार्श्वभूमी आणि चौकट

२४ ● **अर्थबोधपत्रिका पुरवणी**

● रेल्वेच्या अर्थसंकल्पाला अल्‌विदा...



**खंड १५ : अंक ७ ऑक्टोबर २०१६**

**भारतीय अर्थविज्ञानवर्धिनी**



वार्षिक वर्गणी २००/- 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 १५ (अंक ७) ऑक्टोबर २०१६**

**संपादक - अभय टिळक**

**सहसंपादक - मानसी सराफ जोशी**


### *'अर्थबोधपत्रिकेतील माहिती कशी?*

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

### अर्थबोधपत्रिकेचा हेतू

**प्रतिष्ठित व अग्रगण्य नियतकालिके, 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**

# नवप्रवाह

'अर्थबोधपत्रिके'च्या वाचक परिवारातील सर्व सदस्यांना दिपावलीच्या मनःपूर्वक शुभेच्छा. गेली सलग दोन वर्षे तोंडचे पाणी शब्दशः पळवलेला मेघराजा यंदा सरसरून बरसल्याने केवळ रानावनातच नव्हे तर सगळ्यांच्याच मनातही एकंदरीने हिरवळ दाटलेली आहे. लक्ष लक्ष दिव्यांच्या चेतनादायी प्रकाशाने घरादाराचे कोपरे उजळून टाकणारी दिवाळी तोंडावर येऊन ठेपल्यानंतर, "अरे ! चालू वर्षाचे तब्बल १० महिने संपलेसुद्धा", असा साक्षात्कार अवचितच होऊन, "दिवस कसे सावरीच्या कापसासारखे भुरभुर उडून जातात नाही" असा विचार मनात रुंजी घालायला लागतो. दिवाळीची चाहूल लागायला सुरुवात झाली की, सगळीकडे खरेदीचा कसा दणका उडतो. नवीन कपडे, नवीन वाहने, नवीन दागिने, नवीन घरे, नव्या वर्षासाठीचे नवीन प्रकल्प व योजना....सगळेच नवीन. नाविन्याचा सोस जडलेल्या आपण सगळ्यांनी आपल्या भवतालच्या जगात प्रत्यही नव्याने साकार होत असलेल्या ताज्या प्रवाहांचीही नोंद तितक्याच अगत्याने ठेवायला नको का ? बाहेरचे विश्व दिपत्काराने उजळून टाकण्याबाबत जितकी दक्षता आपण दाखवतो तीच तत्परता मनीमानसी जपत, आपले आंतरिक जगही नवअर्जित ज्ञानकिरणांनी प्रकाशमान बनवण्यासाठी सतत ज्ञानार्थी राहण्याचा संकल्प आपण सगळेच या दिवाळीच्या मुहूर्तावर सोडूयात. त्याच हेतूने अलीकडे दृश्यमान होत असलेल्या काही नवप्रवाहांचा परिचय करून घेण्याचा प्रयत्न 'अर्थबोधपत्रिके'च्या या अंकात केलेला आहे. रेल्वेचा स्वतंत्र अर्थसंकल्प मांडला जाण्याचा आजवरचा पायंडा विसर्जित करण्याचा निर्णय केंद्रातील सरकारने घेतल्यामुळे आता रेल्वेच्या वित्तीय व्यवहारांचा समावेश देशाच्या एकंदर अर्थसंकल्पाच्या अंतरंगात इथून पुढे होणार आहे. भारतीय अर्थविज्ञानवर्धिनीचे एक मानद सदस्य आणि आपल्या देशातील वाहतूक क्षेत्राच्या अर्थकारणाचे एक ज्येष्ठ आणि मर्मज्ञ अभ्यासक प्रा. डॉ. एस्. श्रीरामन यांनी, केंद्र सरकारच्या या निर्णयाची चिकित्सा करणारा लेख 'अर्थबोधपत्रिके'च्या वाचकांसाठी मुद्दाम लिहिलेला आहे. झोपल्यानंतर कानाशी अखंड गुणगुण करणा-या डासांमार्फत पसरवल्या





जाणा-या डेंगी, चिकुनगुनिया यांसारख्या आजारांनी अनेक शहरांतील रहिवासी सध्या प्रचंड त्रस्त आहेत. या डासांचा बंदोबस्त करण्याबाबत वैद्यकसंशोधनाच्या क्षेत्रात सध्या चालू असलेल्या नवचिंतनाचा या अंकात सादर केलेला आलेख मनोज्ञ आहे. युरोपीय समुदायामधून बाहेर पडण्याचा कौल ब्रिटिश नागरिकांनी व्यक्त केल्यानंतर उभ्या जगातच उदारीकरण, जागतिकीकरण, खुला आंतरराष्ट्रीय व्यापार, भांडवल आणि श्रमशक्तीचे चौफेर स्थलांतर... अशा, गेल्या तीन दशकांदरम्यान सर्वत्र रुजलेल्या, प्रवाहांच्या युक्तायुक्ततेबाबत नवचिंतन वेगवेगळ्या पातळ्यांवर वाढत्या प्रमाणात घडते आहे. विश्वमानसाच्या पटलावर सध्या चालू असलेली ती सारीच वैचारिक घुसळण समजावून घ्यावी अशीच आहे. 'इन्फ्लेशन टार्गेटिंग'च्या माध्यमातून महागाईचे नियमन व नियंत्रण घडवण्यासंदर्भातील रिझर्व्ह बँकेच्या जबाबदारीचे नव्याने आरेखन केले जाते आहे. भवतालातील हे सारे नवप्रवाह आपले आकलन समृद्ध बनवणारे असेच आहेत. ●●

## 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.

सामाजिक

# उभारायचे काय...सेतू की भिंती ?

ब्रिटन, स्पेन, बेल्जियम, फ्रान्स, इटली, जर्मनी, ऑस्ट्रिया, पोलंड, हंगेरी, स्वीडन, अमेरिका, थायलंड, मलेशिया, इंडोनेशिया, जपान, दक्षिण कोरिया, चीन, भारत... या लांबलचक यादीमध्ये समावेश असलेल्या देशांमध्ये समान धागा काय, असा प्रश्न कोणी उपस्थित केला तर चटदिशी उत्तर सुचणे अवघड आहे. पण आहे - या भिन्न भिन्न देशांना एकत्र गुंफणारे एक समान सूत्र आहे. राष्ट्रवादाच्या भावनेचा कमीअधिक प्रमाणात आणि या ना त्या स्वरूपात घडून येत असलेला उगम व विस्तार हे ते समान सूत्र. मात्र, राष्ट्रवादाला अवकाश पुरवणा-या या आधीच्या घटकांमध्ये आणि आज देशोदेशी राष्ट्रवादपूरक भावभावनांचा जो फुलोरा दिसतो त्याला खतपाणी घालणा-या घटकांमध्ये एक अतिशय महत्त्वाचा गुणात्मक फरक आहे. वर्ण, वंश, भाषा, संस्कृती, परंपरा यांसारख्या सांस्कृतिक मूल्यांच्या पायावर राष्ट्रवादाची उभारणी आजवर होत आलेली जगाने अनुभवलेली आहे. परंतु, अलीकडील काही वर्षांत राष्ट्रवादाचे शिंपण केले जाताना दिसते ते निखळ आर्थिक कारणांची तळी उचलून धरत. या अशा नव-राष्ट्रवादाची रूपे ही मूलतः आर्थिक-व्यावसायिक आहेत. देशोदेशी बहरत आलेल्या खुल्या व्यापारावर निर्बंध घालण्याची मागणी, आपापल्या देशाच्या अर्जित तसेच नैसर्गिक मालमत्तेचे संगोपन-संवर्धन, परकीय थेट गुंतवणुकीविरोधात प्रतिक्रिया, देशी भांडवल, बाजारपेठा, कामगार आणि उद्योगांना संरक्षण, आंतरराष्ट्रीय स्थलांतरावर पाबंदी, शासनपुरस्कृत भांडवलशाहीची मागणी... अशा बहुविध आर्थिक हा नव-राष्ट्रवाद देशोदेशी अलीकडे मूळ धरताना दिसतो आहे. या सगळ्या प्रक्रिया-प्रतिक्रिया म्हणजे जागतिकीकरणाच्या सोसाट्याविरुद्ध एकवटत असलेल्या जनमानसाचा हुंकार मानायचा अथवा नाही, यांबाबत तज्ज्ञ-अभ्यासकांचे अजून तरी मतैक्य दिसत नाही. मात्र, आर्थिक विकासाच्या प्रचलीत 'मॉडेल'बद्दलची नाखुषी या सगळ्यांतून व्यक्त होते, यांबाबत मात्र दुमत दिसत नाही.



युरोपीय समुदायातून बाहेर पडण्याचा ब्रिटिश नागरिकांनी अगदी अलीकडेच व्यक्त केलेला कौल म्हणजे याच एका व्यापक प्रवाहाचा एक भाग आहे, असे अनेक विश्लेषकांचे मत दिसते. अर्थात, आर्थिक विकासाच्या गेली दोन दशके व्यवहारात असलेल्या प्रारूपाबाबतचा जगभरातील अनेक देशांमध्ये बळावत आलेला असंतोष, ठुसठुसणा-या परंतु बरेच दिवस पिकलेल्या गळवाला एखाद्या दिवशी अवचितच तोंड फुटावे त्याप्रमाणे, ब्रिटनमधील जनमताद्वारे ठसठशीतपणे पृष्ठभागावर आला, असे मानायलाही अनेक अभ्यासक व जागतिक घडामोडींचे चिकित्सक निरीक्षक तयार नाहीत. अनेकांच्या विश्लेषणानुसार १९९९, २०११ आणि २०१६ हे असंतोषाच्या त्या प्रवासादरम्यानचे तीन ठळक टप्पे मानावे लागतात. जागतिक व्यापार संघटनेच्या १९९९ साली अमेरिकेतील सिॲटल येथे भरलेल्या बैठकीच्या स्थळासमोर रस्त्यावर झालेली उग्र निदर्शने हा त्या दुखण्याचा प्रादुर्भाव घडून येत असल्याचा पहिला दृश्य पुरावा होता. १७ सप्टेंबर २०११ रोजी अमेरिकेतीलच न्यूयॉर्क शहरानजीकच्या झुकोटी पार्क येथे उस्फूर्तपणे छेडले गेलेले 'ऑक्युपाय वॉल स्ट्रीट' हे आंदोलन हा त्या प्रवासाचा दुसरा मोठा टप्पा गणावा लागतो. आणि, आता युरोपीय समुदायातून बाहेर पडण्याचा ब्रिटनचा निर्णय हा त्याच अस्वस्थतेचा अधिक सुस्पष्ट आविष्कार म्हणायला हवा, असे अभ्यासकांचे प्रतिपादन दिसते. जागतिक व्यापार संघटनेच्या जुळ्या मनो-यांवर ११ सप्टेंबर २००१ रोजी करण्यात आलेला हल्ला आणि १५ ऑक्टोबर २००८ रोजी लेहमन ब्रदर्सचे दिवाळे जाहीर होण्यातून जागतिक अर्थव्यवस्थेमध्ये कमालीची अस्थिरता निर्माण होण्यास कारणभूत ठरणारा अमेरिकी अर्थकारणातील 'सबप्राइम' कर्जांचा घोटाळा, हे देखील याच सगळ्या अशांततेचे पैलू होत, असाही काही अभ्यासकांचा दावा आहे.

या सगळ्या वैचारिक घुसळणीमुळे, एके काळी आर्थिक चर्चाविश्वात प्रचलीत असणारे 'डावे विरुद्ध उजवे' हे द्वंद्व आता जवळपास अप्रस्तुत ठरत असून; 'उदार, मुक्त व्यापार व बाजारपेठांचे समर्थक विरुद्ध विरोधक', असे या सामन्याचे स्वरूप बनते आहे अथवा बनलेले आहे, असा एक सूर मूळ धरतो आहे.

**उभारायचे सेतू की बांधायच्या भिंती ?**

इथून पुढच्या काळात देशोदेशीचे मानस हे सेतू बांधण्यास पूरक ठरणारे असेल की भिंतींच्या मजबुतीकरणाचा पाठपुरावा करणारे असेल, हा खरा कळीचा प्रश्न ठरणार आहे. कोणत्याही दिशेने का होईना, परंतु, लोकमानस घडवण्यामध्ये त्या त्या देशातील राजकीय व्यवस्थेमध्ये सक्रिय असणा-या राजकीय पक्षांची भूमिका विलक्षण महत्त्वाची ठरेल. उदारीकरण आणि जागतिकीकरण या जुळ्या प्रक्रियांच्या विरोधात एकवटत असलेल्या लोकमानसाद्वारे अनेक देशांतील लोकानुनयी नेतृत्त्वाबाबत आणि असे सवंग नेतृत्त्व उभ्या करत असलेल्या राजकीय पक्षांबाबत सर्वसाधारण नागरिकांच्या मनात नव्याने आकर्षण निर्माण होते आहे, ही आणखी एक चिंतनीय आणि चिंताजनक बाब. २००८ सालानंतर जगातील अनेक देशांमधील आर्थिक विकासाची प्रक्रिया हतबल आणि क्षीण बनल्याने अशा लोकानुनयी पक्षांना तेथील राजकीय व्यवस्थेमध्ये वाढीव अवकाश लाभतो आहे. अशा पक्षांनी केलेल्या सवंग आवाहनांना जनमानसाचा वाढता प्रतिसादही लाभताना दिसतो.

सीरियातील यादवीमुळे या सगळ्याच चित्राला आणखी एक परिमाण लाभले. बंडखोरांनी सीरियामध्ये उभ्या केलेल्या आकांतापायी लक्षावधी नागरिकांनी स्थलांतराचा पर्याय निवडला. मिळेल त्या मार्गांनी त्यांनी युरोपातील अनेक देशांचा रस्ता पकडला. या स्थलांतरितांपायी युरोपीय समुदायातील अनेक देशांमध्ये गेल्या वर्षापासून अस्थिरता निर्माण झाली आणि तिचेच पडसाद आजच्या 'स्थानिक विरुद्ध परके' या द्वंद्वात आणि पर्यायाने उदारीकरणाविरुद्ध तापत असलेल्या वातावरणात जाणवत आहेत. अर्थात, केवळ सीरियाच नव्हे तर, अफगाणिस्थान, कोसोवो, नायजेरिया, अल्बेनिया, युक्रेन, इराक येथील अशांततेपायी स्थलांतरितांची समस्या अलीकडील काळात जगभरातच गाजते आहे. मुळात, २००८ सालानंतर तनुमनु बनलेली आर्थिक परिस्थिती आणि त्यांत भरीस भर म्हणून की काय स्थलांतरितांपायी देशोदेशीच्या अर्थकारणावर पडणारा बोजा यांतून राष्ट्रवादी प्रेरणांना फुंकर घातली जाते आहे, असे अनेक अभ्यासकांचे विवेचन आहे.



उदारीकरण आणि त्याचा पदर धरून साकारणारे जागतिकीकरण यांतून खुल्या व्यापाराचा जो माहौल जागतिक अर्थकारणात, १९९५ साली अस्तित्त्वात आलेल्या जागतिक व्यापार संघटनेच्या आश्रयाने, अधिकच बळकट बनतो आहे त्याने या सगळ्या गुंतागुंतीला आणखी एक पदर जोडून दिला. खुल्या व्यापाराचे आणि एकंदरीनेच उदारीकरणाचे लाभ समाजातील विविध स्तरांमध्ये समानपणे वाटले न जाण्याने देशोदेशी ताणतणाव वाढत आलेले आहेत, असे विश्लेषकांचे म्हणणे. अन्य देशांत उत्पादन केल्या गेलेल्या जिनसा तुलनेने स्वस्त दरात देशी बाजारपेठांत मुक्त व्यापाराद्वारे उपलब्ध होण्याने ग्राहकांच्या निवडस्वातंत्र्याचा परीघ विस्तारत असला तरी त्यांपायी स्थानिकांच्या रोजगारावर गंडांतर येते आहे, हे संबंधित पिडीतांचे दुखणे अवास्तव व अवाजवी अजिबातच नाही. दुसरीकडे; उदारीकरण, खुला व्यापार, भांडवलाचे मुक्त चलनवलन यांचे लाभ समाजातील मूठभर उच्चभ्रू स्तरांच्याच पदरात पडत आहेत, अशी सल वंचित समाजसमूहांच्या अनेक स्तरांत उत्तरोत्तर दाटते आहे. परिणामी, २००८ सालानंतर सर्वच देशांत कमीअधिक प्रमाणात खालावलेला आर्थिक विकास, स्थलांतरितांमुळे रोजगार व निवा-याचे उग्र बनलेले प्रश्न आणि जागतिकीकरणाच्या लाभांचे विषम वाटप या तीन कारक घटकांपायी राष्ट्रवादाची तळी उचलून धरण्याची मानसिकता अनेक देशांतील अनेक जनसमूहांमध्ये अंकुरत असल्याचे निरीक्षण समाजाभ्यासक मांडत आहेत.

या अस्वस्थतेला आणखीही एक किनार आहे. २००८ सालानंतर उद्भवलेल्या आर्थिक अरिष्टामुळे, खास करून पश्चिमी देशांतील सरकारांच्या माथ्यावर कर्जाचे डोंगर चढलेले आहेत. दुसरीकडे, आर्थिक उलाढालीच्या वाढविस्ताराचा वार्षिक सरासरी वेग मंदावलेला असल्याने सरकारच्या महसूलवाढीचा वेगही क्षीण बनलेला आहे. त्यांमुळे, अनेक देश वित्तीय तुटीचा सामना करताना आज दिसतात. साहजिकच, सरकारच्या पूर्वापार चालत आलेल्या कल्याणकारी भूमिकेलाही मर्यादा पडत आहेत. रोजगार, लोककल्याण आणि सार्वजनिक सुरक्षेचे व्यापक व भक्कम कवच या तीन बाबींच्या पुरवठ्यासंदर्भात, १९५० आणि १९६०च्या दशकांत शासनसंस्थेकडून पार पडलेल्या कामगिरीची अपेक्षा आज कोणालाच धरता येत नाही.

## ना शासनसंस्था ना बाजारपेठ

यांमुळे, जागतिकीकरणाच्या लाभांपासून वंचित राहत आलेल्या जनसमूहांची वाढती अस्वस्थता आता दुहेरी बनते आहे. खुल्या बाजारपेठेचे लाभ त्यांना हुलकावणी देतात. उलट, परदेशांत तयार करण्यात येणा-या वस्तूंनी बाजारपेठा सजल्यामुळे स्थानिकांच्या रोजगारावर गदा येते आहे. तर, दुसरीकडे कर्जाचा बोजा आणि वित्तीय तूट मर्यादित राखण्याचे आव्हान यांपायी शासनसंस्थेकडून या पूर्वी प्रवर्तित करण्यात येत असलेल्या कल्याणकारी उपक्रमांना कात्री लागते आहे. त्यांतच, स्थलांतरितांमुळेही आपल्या देशातील रोजगार संधींवर आणखी एक दावा निर्माण होत असल्याच्या भावनेमुळेही देशोदेशी अस्वस्थता आहे. स्थलांतरितांच्या वाढत्या लोंढ्यांपायी अनेक देशांची आजवर बव्हंशी एकजिनसी असलेली सामाजिक व सांस्कृतिक जडणघडण बहुविध, बहुपेडी बनते आहे. ज्या युरोपीय देशांमध्ये ज्येष्ठ नागरिकांचे एकंदर लोकसंख्येतील प्रमाण तुलनेने अधिक आहे अशा नागरिकांमध्ये समाजरचनेच्या बदलत्या जडणघडणीबाबत नाराजी निर्माण होते आहे. इस्लामी दहशतवादाच्या फैलावापायी भिन्नधर्मी व भिन्न सांस्कृतिक पार्श्वभूमी असलेल्या समूहांना देशाच्या सीमा खुल्या करण्याबाबतही विरोधाचा स्वर बुलंद बनतो आहे. सगळेच चित्र असे मुबलक गुंतागुंतीचे असल्यामुळे जागतिकीकरणाबाबतचा असंतोष आणि राष्ट्रवादाच्या प्रेरणेचे अंकुरण यांतील सहसंबंधांची नेमकी दिशा गढूळ बनते आहे. जागतिकीकरणाला विरोध दर्शविण्यासाठी राष्ट्रवादाचे आवाहन आवर्जून केले जाते आहे की, राष्ट्रवादाच्या प्रेरणा स्थानिकांच्या मनात सखोल मुळे रुजवत असल्यामुळे जागतिकीकरणाला लगाम घालण्याची मागणी सघन बनते आहे, याचा नेमका उलगडा समाजाभ्यासकांना निदान या घडीला तरी होत असल्याचे जाणवत नाही. बदललेल्या आर्थिक पर्यावरणात ना बाजारपेठ संधी देते ना शासनसंस्था संरक्षक कवच पुरवते, अशा जात्यात सापडल्यामुळे मेटाकुटीस आलेल्या मध्यमवर्गीयांत तसेच समाजातील कष्टकरी समूहांत कोणती ना कोणती तरी परंतु टोकाची भूमिका घेणा-या राजकीय पक्षांबाबतचे आकर्षण वाढीला लागते आहे. त्यांमुळे कडव्या डाव्या अगर कट्टर उजव्या विचारसरणीचा परिपोष करणा-या राजकीय पक्षांना अवकाश प्राप्त होताना दिसतो.



अर्थात, या सगळ्या घडामोडी म्हणजे जागतिकीकरणाच्या साधारणपणे १९७०च्या दशकाच्या अखेरच्या पर्वात उगम पावलेल्या प्रवाहाविरोधातील निर्णायक व ठाम निर्धार आहे, असे मानण्यास अनेक अभ्यासकांचा सद्यःस्थितीत तरी विरोध आहे. शासनसंस्था आणि बाजारपेठ या दोन भिडूंदरम्यान उदारीकरण व जागतिकीकरण या दरम्यान ज्या प्रकारचे नाते आजघडीला नांदते आहे त्या नात्याचा पोत बदलण्याची नितांत गरज काय ती ही सगळी अस्वस्थता अधोरेखित करते, असे प्रतिपादन करणारा अभ्यासकांचा एक मोठा गट सध्या मुखर बनतो आहे. खुला व्यापार आणि त्याच्या माध्यमातून परस्परांत गुंफल्या जाणा-या बाजारपेठा या एकंदरीने सार्वजनिक कल्याणाची सर्वसाधारण पातळी उंचावण्यास हातभार लावणा-या बाबी असून या खुलेपणाला पायबंद घालण्याने वैश्विक अर्थकारणाची हानीच होईल, असा एक मतप्रवाह समांतर वाहताना दिसतो. आज वास्तवात गरज आहे ती देशादेशांदरम्यान भांडवल, जिनसा व मनुष्यबळ यांच्या खुल्या देवाणघेवाणीस मोकळा वाव निर्माण व्हावा यासाठी मुक्त व्यापाराचे सेतू बळकट करण्याची. परंतु, त्या ऐवजी निखळ लोकानुनयी राजकीय विचारसरणीचे पक्ष अनंत प्रकारच्या भिंती बांधण्यावरच सध्या भर देत असल्याबद्दल अभ्यासकांचा हा प्रवाह चिंतित दिसतो.

जागतिकीकरणाच्या प्रक्रियेद्वारा एकमेकांत गुंफल्या जात असलेल्या बाजारपेठा आणि त्यांतून विस्तारणारा मुक्त व्यापार यांच्या माध्यमातून पदरात पडणा-या लाभांचे अधिक समन्यायी वितरण घडवून आणणा-या यंत्रणा व व्यवस्था सक्षम करण्यावर देशोदेशीच्या धोरणकर्त्यांनी अधिक निगुतीने लक्ष पुरवायला हवे, असे अनेक संशोधकांचे प्रतिपादन दिसते. उदारीकरणापायी रोजगार गमावलेल्यांसाठी सार्वजनिक सुरक्षेचे कवच निर्माण करण्याबरोबरच अशा कामगारांच्या पुनर्प्रशिक्षणाच्या सुविधा विस्तारणे, स्थलांतरितांना सामावून घेण्याच्या दृष्टीने घरबांधणी प्रकल्पांसारखे पुनर्वसनाचे विविध पर्याय कार्यान्वित करणे, पायाभूत सेवासुविधांमधील गुंतवणूक वाढवणे... अशांसारखे उपाय राबविले जाण्याची गरजही अभ्यासक मांडतात. या सगळ्याबाबत तारतम्याने विचार आपण करणार का ? ●●

आरोग्य

# (डासांसंगे) युद्ध आमुचे सुरू...

माणसाने अफाट प्रगती केली. आपल्या बुध्दीच्या जोरावर अनेकविध संकटांना तो ताकदीने तोंड देतो आहे. पण संकटांची ही मालिका काही संपता संपेना. रोज नवीन शोध लागत आहेत, वैद्यकशास्त्रामध्ये प्रगती होते आहे. काही वर्षांपूर्वी अशक्य वाटणा-या गोष्टी आज सहजगत्या घडताना दिसतात. माणसाचे जीवनमान उंचावते आहे, राहणीमान बदलते आहे. तरीदेखील दर मिनिटाला जगात मृत्यू होत असल्याचे आपण अनुभवतोच आहोत. मृत्यू हेच या जगातील अंतिम सत्य आहे, आणि आज ना उद्या मृत्यू आपल्याला गाठणारच आहे, हे खरे असले म्हणून आपण होऊन मृत्युला सामोरे जाणे हे कोणालाच मान्य होणारे नाही. या मृत्युला कसे रोखता किंवा अगदी रोखता आले नाही तरी निदान लांबविता तरी कसे येईल यासाठी जगभरातील शास्त्रज्ञ रात्रंदिवस झटत असतात. आपण जितकी प्रगती करतो तितकेच नवनवीन आजार एक तर उद्भवतात तरी, नाही तर, आहेत तेच आजार अधिक उग्र स्वरूप तरी धारण करतात. युद्धात जितकी माणसे मारली जातात तितकीच माणसे विविध प्रकारच्या रोगराईने जगभर दगावतात, असा जागतिक आरोग्य संघटनेचा (World Health Organisation - WHO) अहवाल सांगतो. कदाचित आपल्या कोणाचाच विश्वास बसणार नाही पण, या सगळ्यांत अधिक धोकादायक आजार जर कोणते असतील तर ते म्हणजे डासांमुळे होणारे आजार. आजघडीला जगात सर्वाधिक जास्त धोका कशाचा असेल तर तो आहे डासांचा. घरीदारी सर्वत्रच ज्यांच्याशी आपला रोजच पदोपदी सामना घडत असतो ते डास म्हणजे या सृष्टीतील एक अंत्यत धोकादायक आणि प्राणघातक असा कीटक होय. एका अंदाजानुसार, जगात दरवर्षी जवळपास १० लाख लोक तरी निव्वळ डास चावल्यामुळे होणा-या व्याधींपायी दगावतात. काहींच्या मते तर डासांमुळे फैलावणा-या अनेकविध आजारांपायी जगातील निम्मे लोक प्राणास मुकतात.



भारताबाबत बोलायचे झाले तर स्वातंत्र्यपूर्व काळात मलेरिया हा डासांमार्फत फैलावणारा आजार दरसाल जवळपास ७० लाख लोकांना होत असे. संसर्ग झालेल्यांपैकी सरासरीने दहा टक्के रुग्ण हे त्यांपायी मृत्युमुखी पडत असत. मलेरिया हा रोग प्रामुख्याने ईशान्य भारतात तुलनेने अधिक प्रमाणात आढळतो. त्याचप्रमाणे, आंध्र प्रदेश, छत्तीसगड, गुजरात, झारखंड, कर्नाटक, महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश, राजस्थान, ओडिशा यांसारख्या राज्यांतही मलेरियाचा प्रादुर्भाव ब-यापैकी आढळतो. अलीकडे जसे डेंगी, मलेरिया, चिकुनगुनिया यांसारख्या रोगांनी पुण्यात थैमान घातले आहे, अगदी तसेच थैमान पश्चिम बंगाल आणि त्याच्या आजुबाजूच्या राज्यांमध्येदेखील सुरू आहे.

मलेरिया हा आजार डासांमुळे होतो हे वास्तव १९व्या शतकापर्यंत फारसे कोणालाच माहिती नव्हते. डासांमुळे मलेरिया हा रोग बहुधा होत असावा, असे विख्यात संशोधक लुई पाश्चर यांच्या संशोधनामुळे ध्यानात आले. १८८० साली फ्रेंच लष्करातील एका डॉक्टरला मलेरियाचे जंतू असलेले रक्त पहिल्यांदा सापडले. पुढे, १८८७ साली एका ब्रिटिश शास्त्रज्ञांने त्या जंतूंना Plasmaodian Falciparum असे नाव दिले. डासांमधील मादीद्वारे मलेरिया हा रोग सर्वत्र पसरतो असे, रोनल्ड रोस या नावाच्या आणखी एका ब्रिटिश शास्त्रज्ञाच्याच ध्यानात आले.

मलेरिया, चिकुनगुनिया यांसारख्या व्याधींबद्दल अलीकडे अफाट लिहिले-बोलले जात असले तरी या आजारांचे बळी झालेल्यांना त्यांपायी सोसाव्या लागणा-या आर्थिक झळीबाबत मात्र आपल्याकडे विश्वासार्ह अशी आकडेवारी फारशी कोठेही आढळत नाही. इंद्रायणी गुप्ता आणि शमिक चौधरी या दोन अभ्यासकांनी लिहिलेल्या "Economic Burden of Malaria in India : The Need for Spending" या संशोधनपर लेखामध्ये नेमक्या याच बाबीसंदर्भात मोठ्या आस्थेवाईकपणे उहापोह केलेला आढळतो. दरवर्षी लाखो लोकांना मृत्युच्या मुखात लोटणा-या या दोन्ही आजारांबाबत केवळ केंद्र सरकारच नव्हे तर देशातील राज्य सरकारे म्हणावी तितकी दक्ष नाहीत, असे या अभ्यासकांचे म्हणणे त्यांनी साधार सादर केलेले आहे.

या संदर्भात, श्रीलंकेत अलीकडेच करण्यात आलेल्या एका पाहाणीत असे आढळून आले की, मलेरिया हा आजार शेतीचा हंगाम ऐन भरात असतो तेव्हाच नेमका उद्‌भवतो. साहजिकच, आजारी पडल्याने कामावर येणा-या लोकांची संख्या घटते आणि त्याचा फटका उत्पादन तसेच उत्पन्नाला बसतो. याला पायबंद घालण्याच्या दृष्टीने आता श्रीलंकेने पावले उचलण्यास सुरु वात केलेली आहे. नायजेरियातील एका अभ्यासानुसार, एका कुटुंबाचे महिन्याचे अदमासे निम्मे उत्पन्न हे डासांमार्फत फैलावणा-या आजारांवर आणि त्यांपायी कराव्या लागणा-या औषधपाण्यावर खर्च होते.

डासांमुळे पसरणा-या रोगांमुळे दरवर्षी सुमारे ३० ते ५० कोटी लोक मृत्युमुखी पडतात, असे जागतिक आरोग्य संघटनेच्या आकडेवारीचा सांगावा आहे. या सांख्यिकीच्या तपशीलानुसार, जगभरात सरासरीने दर ३० सेकंदाला एक लहान मूल डासांद्वारे फैलावणा-या रोगांमध्ये दगावते. ही आकडेवारी अतिशय भयकारी आहे. आज तर संपूर्ण जगात झीका, डेंगी, चिकुनगुनिया आणि मलेरिया या रोगांनी जणू थैमानच घातले आहे. सहस्त्रकाच्या विकास उद्दिष्टांमध्ये (Millennium Development Goals) मलेरियाचे समूळ उच्चाटन हे एक मुख्य ध्येय नजरेसमोर ठेवण्यात आलेले होते. या संदर्भात अगदी अलीकडेच प्रसृत झालेल्या आकडेवारीनुसार, २००० सालापासून ते २०१३ सालापर्यंत मलेरिया हा रोग पसरण्याचे आणि त्यामुळे मृत्यू होणाचे प्रमाण अनुक्रमे ३० ते ४७ टक्क्यांनी घटलेले आहे. खास औषध फवारलेल्या मच्छरदाण्यांचा कटाक्षाने वापर, घराघरातून केल्या गेलेल्या अन्य प्रकारच्या प्रतिबंधात्मक उपाययोजना आणि विविध स्तरांवर वारंवार केले गेलेले अथक प्रयत्न यांमुळेच हे साध्य झालेले आहे, असे तो अहवाल सांगतो.

आजच्या इंटरनेटच्या युगात Trending हा परवलीचा शब्द बनलेला आहे. ''सध्या काय trending आहे ?'' असा प्रश्न केवळ उच्चारला तरी आजची तरु णाई हिरिरीने संभाषण सुरू करते. सध्या सर्वत्र झीका, डेंगी, चिकुनगुनिया आणि मलेरिया या रोगांमुळे किती जणांना आपले प्राण गमवावे लागले याबद्दल trending होते आहे. अर्थात, केवळ भारतातच नाही तर, उभ्या जगभरातूनच याबद्दल चिंता व्यक्त होते आहे.



''जाणीवनिर्मिती ही अचूक उपाययोजनेची गुरु किल्ली होय'', अशा अर्थाची इंग्रजी भाषेमध्ये एक उक्ती आहे. एखाद्या जटिल समस्येबाबत जर का पुरेशी जागरु कता निर्माण झाली तर तो प्रश्न सोडविण्यासाठी तिचीच सर्वाधिक मदत होते, हाच त्या उक्तीचा इत्यर्थ. डासांमुळे पसरणा-या रोगांच्याबाबतीत आज तसेच काहीसे झालेले आहे. प्रत्येक जण या ना त्या परीने या संकटाशी दोन हात करण्याची तयारी करतो आहे. मनुष्यप्राण्याची उत्पत्ती या पृथ्वीवर होण्याच्या आधीच डास अवतरलेले आहेत. सुमारे आठ कोटी वर्षांपूर्वीपासून डासांचे अस्तित्व असल्याचे पुरावे हाताला येतात. एक लक्षणीय बाब म्हणजे, तेव्हाच्या आणि आताच्या डासांच्या शरीररचनेत फारसा फरक झालेला नाही. डासांच्या साडेतीन हजारपेक्षाही अधिक प्रजाती सापडतात. या सर्वच प्रजाती माणसाला अपायकारक आहेत, असे नाही. मलेरिया, डेंगी, झीका, चिकुनगुनिया, पीतज्वर किंवा Elephant (Japanese) Encephalitis यांसारखे रोग होतात व पसरतात ते सर्व डास हे Anopheles, Aedes या प्रजातींचे असतात.

साधारणतः डासांचे आयुर्मान हे काही दिवसांचेच असते. ताशी दीड मैल या वेगाने सर्वसाधारणपणे डास प्रवास करतात आणि प्रत्येक सेकंदाला सरासरीने ३०० ते ६०० वेळा आपल्या पंखांची उघडझाप करतात. मादी डासच आपल्याला चावतात तर, नर डास हे फुलांच्या परागकणांवर उदरनिर्वाह करत असतात. सर्वसाधारणपणे ७५ फुटांवरू न डासांना कार्बन डायॉक्साइडचा वास येतो आणि मग ते त्या दिशेने मार्गक्रमण करायला लागतात. मादी डास माणसाचे रक्त शोषूनच मग नवीन अंडी घालते. कारण, माणसाच्या रक्तामधून मिळणारी प्रथिने अंडी घालण्यासाठी उपयोगी असतात. डासाची मादी एका वेळेला जवळजवळ १०० अंडी घालते. गलिच्छ वस्त्या, घाण पाण्याची डबकी, उघडी गटारे याचबरोबर हवामानात घडून येणारे बदल हे डासांची प्रजा वाढण्याचे आणखी एक प्रमुख कारण होय. डास जेव्हा चावा घेतात तेव्हा त्यांच्या लाळेतून एक प्रकारचे द्रव्य बाहेर पडते. आपल्या शरीरावर डास जिथे चावा घेतात तो भाग त्यांमुळे बधीर होतो आणि जंतू आपल्या शरीरात सोडले जातात. अशा प्रकारे आपल्याला रोगाची लागण होते.

तसे पाहिला गेले तर आपला आणि डासांचा संबंध हा खूप जुना आहे. १७ व्या शतकात आफ्रिकेतून जहाजामधून गुलाम आणण्यात आले तेव्हा त्यांच्याबरोबर डासदेखील इकडच्या जगात प्रवेशले, असे मानले जाते. १७८९ साली चार्ल्स कॉर्नवॉलीस यांनी शरणागतीबाबत केलेल्या विनंतीचा स्वीकार जॉर्ज वॉशिंग्टन यांनी केला नाही कारण जवळपास अर्ध्यापेक्षाही अधिक ब्रिटिश फौज त्या वेळी मलेरियाग्रस्त होती, असे सांगण्यात येते. १७९१ साली General Toussaint Louverture यांनी फ्रेंच कामगारांचे पुकारलेले बंड यशस्वी झाले कारण संपूर्ण फ्रेंच वसाहत तेव्हा पीतज्वराने ग्रस्त झालेली होती, असेही इतिहास सांगतो. तसेच १७९३ सालच्या उन्हाळ्यात संपूर्ण फिलाडेल्फिया हे शहर पीतज्वराने त्रस्त झालेले होते. या शहराच्या त्या वेळी असलेल्या एकंदर ४५ हजार लोकसंख्येपैकी जवळपास १० टक्के नागरिक या आजारामुळे मृत्युमुखी पडले होते. पीतज्वराचा फैलाव डासांमुळेच घडून येतो हे वास्तव सैन्यात सेवा बजावणा-या डॉ. वॉल्टर रीड्स् यांनी सिध्द केलेले होते. डासांमार्फत पसरणा-या रोगांनी एके काळी जगात केवढा हाहाकार माजविलेला होता, याची झलक या सगळ्या आकडेवारीवरू न यावी.

पनामा कालव्याचे बांधकाम १९१३ साली सुरू असताना २२ हजार कामगार मलेरियामुळे दगावले होते, हे वास्तव सर्वश्रुत आहे. दुस-या महायुध्दाच्या काळात जपानी सैन्याचा पडाव फार काळ न टिकण्याला कारणभूत ठरला तो मलेरियाच. १९३९ साली Paul Muller यांनी Dichlorodiphenyltrichloroethane ( DDT) या पावडरचा शोध लावला आणि डासांच्या समस्येवर रामबाण उपायच जणू सापडला. परंतु, या DDT पावडरमुळे माणसाला तर त्रास होतोच होतो, शिवाय घारी मृत्युमुखी पडण्याचे प्रमाणही अचानक वाढलेले आहे हे वास्तव १९६२ सालादरम्यान ध्यानात आले. गंमत म्हणजे डास हे कुठल्याही नवीन औषधाचा मुकाबला करणारी प्रतिकारशक्ती स्वतःमध्ये लगोलग निर्माण करू शकतात. १९७२ साली DDT पावडरवर अमेरिकेने बंदी घातली आणि बाजारात एक नवीनच पावडर आणली. मात्र ती पावडर अन्य कीटकांसाठी जरा अधिकच घातक ठरू न तिचा परिणाम उलटाच झाला.



मग १९७४ साली प्रयोग केला गेला तो किरणोत्सर्गाचा. नर डासांची प्रजननशक्ती त्यांमुळे कमी होईल आणि मग एकूणच डासांची उत्पत्तीही घटून डासांमुळे पसरणारे रोग कमी होतील, अशी अपेक्षा होती. पण त्या प्रयोगामुळे झाले असे की नर डासांची एकंदरच शक्ती सरासरीने कमी होऊ न डासांचा समागमच घडू शकला नाही. हा प्रयोग ५७ हजार डासांवर केला गेला होता आणि तोही केनियामध्ये.

मग पुढे १९८०च्या दशकात औषधी मच्छरदाणी बनविण्यात आली. परंतु मलेरियाचे डास हे दिवसा चावत असल्यामुळे त्या निरु पयोगी ठरल्या. नवीन शतकाच्या उंबरठ्यावर शास्त्रज्ञांनी डासांबाबतचे संशोधन वेगळ्या प्रकारे करण्यास प्रारंभ केला. माणसाच्या शरीराद्वारे निर्माण होणारा एक प्रकारचा विशिष्ट गंध हा डासांना आकर्षित करत असतो, हे संशोधनादरम्यान ध्यानात आलेले होते. मग शास्त्रज्ञांनी असे रासानिक प्रदार्थ तयार केले की ज्यांमुळे डासांची दिशाभूल होईल. पण तरीही म्हणावे तितके यश काही त्यांना आले नाही.

ऑस्ट्रेलियामध्ये Scott O’Neill या नावाचा असाच एक ध्येयवेडा शास्त्रज्ञ गेल्या दशकापासून डासांच्या उच्चाटनाचे ध्येय नजरेसमोर ठेवून Monash विद्यापीठात डासांवरच संशोधन करतो आहे. त्यांच्या Eliminate Dengue Program या नावाच्या उपक्रमांतर्गत अनेकविध कार्यक्रमांची आखणी करण्यात आली आहे. O’Neill यांनी आपली डॉक्टरेटची पदवी अमेरिकेतील येल विदयापीठातून घेतली. तिथे काही वर्षे काम केल्यानंतर त्यांना आपल्या मातृभूमीची ओढ लागली आणि मग ते आपल्या कुटुंबासोबत पुन्हा मायदेशी परतले. येल येथे असतानाच O’Neill यांनी Wolbachia या जंतूबाबत संशोधन करण्यास सुरु वात केली होती. हे जंतू डासांपासून पसरणारे आजार रोखतात हे तेव्हाच त्यांच्या हे लक्षात आले. डासांमधील ज्या जंतूंमुळे डेंगीचा प्रादुर्भाव होतो त्या जंतूंचा जागच्याजागीच नायनाट करण्याचा O’Neill यांचा प्रयत्न आहे. त्यासाठी Wolbachia या जंतूंचा विनियोग करण्याचा त्यांचा मानस आहे. या Wolbachia जंतूंमुळे डेंगीच्या जंतूंना अटकाव होऊ न डेंगी पसरण्याचा धोका नष्ट होतो. या संदर्भातील O’Neill यांची विचारांची दिशा खरोखरच स्तिमित करणारी अशीच आहे.

Wolbachia हे जंतू डासांमध्ये सोडायचे आणि मग हे डास प्रयोगशाळेतून बाहेर इतर डासांमध्ये सोडून द्यावयाचे. जेव्हा प्रयोगशाळेतील हे डास आणि बाहेरचे डास यांचा समागम घडून येईल त्याद्वारे निर्माण होणा-या डासांमधे Wolbachia हे जंतू अगोदरच उपस्थित असतील. यामुळे मग डेंगीचा फैलाव होण्यास अटकाव होईल. ही साखळी अशीच सुरु राहील आणि अल्पकाळातच सगळ्या डासांमध्ये Wolbachia हे जंतू असतील. ऑस्ट्रेलिया, ब्राझील, इंडोनिशया, व्हिएतनाम आणि कोलंबिया या पाच देशांमध्ये हा प्रयोग २०१० साली करण्यात आला. यामध्ये यशदेखील आले आहे. या योजेने साठी Bill and Melinda Gates Foundation या संस्थेने तसेच अन्य काही संस्थांनीही आर्थिक मदत पुरवली. Wolbachia या जंतूंचा कोणताही दुष्परिणाम माणसांवर होत नाही. त्यामुळे हे तंत्र सर्वाधिक सुरक्षित आहे. हा उपक्रम राबविताना सुरुवातीला थोड्या अडचणी आल्या, हे खरे. पण नंतर जेव्हा स्थानिक लोकांना त्याचे महत्व पटले तेव्हा त्यांनी मदत केली. Queensland University येथे कार्यरत असलेले Young Paul हे असे एक औषध निर्माण करत आहेत की ज्यामुळे डेंगी पसरणार नाही. त्यांच्या मते औषधे निर्माण करणा-या अनेक कंपन्या डेंगीबाबत लस तयार करण्यावर भर देत नाहीत. हा आजार विकसनशील देशातील लोकांना मुख्यत्त्वेकरून होतो आणि उपचारांवर खर्च करण्याची त्यांची ताकद कमी असते, हे त्यांमागील कारण. O’Neill आणि Paul यांच्याप्रमाणेच अमेरिकेतील Anthony James हे गेली तीन दशके डासांचा clone तयार करण्यात व्यग्र आहेत. डासांच्या अनंत प्रकारच्या प्रजातींचा तपशील भरलेले अनेकानेक तक्ते त्यांच्या प्रयोगशाळेत मांडलेले दिसतात.

त्यांतील एका तक्त्यामध्ये aedes aegypti या डासाच्या अंड्यापासून ते पूर्ण वाढ झालेल्या डासापर्यंतच्या प्रवासाचे टप्पे दाखवणारे तपशील दिलेले आहेत. डास चावून आजारी झालेला पहिला रुग्ण पाचव्या शतकात सापडल्याचा दाखला आहे. म्हणजे, आज हजारो वर्षे झाली तरीही डास हा कीटक सगळ्यांना त्रासदायक ठरतो आहे आणि एवढे असूनदेखील आपल्याला त्याच्यावर काहीही नियंत्रण मिळवता आलेले नाही, ही बाब जेम्स यांना प्रचंड अस्वस्थ करते आणि स्वस्थ बसू देत नाही.



डासांच्या आणि डासजन्य रोगांच्या बंदोबस्तासाठी अनेकविध पर्याय आजपर्यंत चाचपून झाले तरी १०० टक्के यश कशातच आले नाही म्हणून जेम्स यांनी CRISPR Cas9 या तंत्राचा वापर करून डासाचे clone करून मग ते डास निसर्गात सोडायचे असे ठरवले. क्लोनच्या तंत्राद्वारे प्रयोगशाळेत निर्माण केलेले हे डास आणि निसर्गातील डास एकत्र आल्यानंतर जे नवीन जीव निर्माण होतील ते कुठल्याच प्रकारचे रोग पसरवू शकणार नाहीत. खरे बघायला गेले तर CRISPR Cas9 हे तंत्र Human Genome Engineering साठी वापरण्यात येते. या तंत्रामुळे DNA चा क्रम नव्याने लिहिता येतो आणि मग आपल्याला हवे ते बदल साध्य करता येतात. मनुष्यप्राण्यांमधील काही दोष निवारण करण्यासाठी हे तंत्र वापरले जाते. आतापर्यंत या तंत्राचा अवलंब करून मश्रुम, माशांचे काही प्रकार, गहू यांवर प्रयोग करण्यात आलेले आहेत. मानवाच्या हातात पहिल्यांदाच अशा प्रकारचे तंत्र आलेले आहे. या तंत्राच्या साहाय्याने संपूर्ण DNA नव्याने लिहिणे शक्य होणार आहे. या तंत्राचा प्रयोग करून एचआयव्ही-एड्स्ची बाधा करणारे जंतू नामशेष करता येतील का, हे अजमावून बघण्यात आज जगभरातील अनेक शास्त्रज्ञ गढलेले आहेत.

Jennifer Doudna आणि Emmanuelle Charpentier या दोन शास्त्रज्ञांनी २०१२ साली पहिल्यांदा CRISPR Cas9 या तंत्राचा वापर करून जंतूंमधील Cell structure चे काम कसे चालते त्या बद्दल विवेचन केले. केवळ इतकेच नाही तर, पेशींची प्रतिकार शक्ती कशी कार्यरत बनते तेही त्यांनी दाखवून दिले होते. परंतु, आजमितीस जगभरातून या तंत्राच्या वापराबाबत शंका उपस्थित केली जाते आहे. या तंत्राचा गैरवापर तर केला जाणार नाहीना याकडे अतिशय कटाक्षाने बघितले जाणे गरजेचे आहे, असे या क्षेत्रातील अनेकांचे मत आहे. त्याचबरोबर प्रत्येकच गोष्ट जर अशी प्रयोगशाळेत आपल्याला हवी तशी तयार करून मिळू लागली तर अवघडच होऊन बसेल, असेही काहींचे प्रतिपादन आहे.

तर, असा हा डास ! गेली अनेक शतके माणसाला त्याने पुरते भंडावून सोडलेले आहे. आजवर मनुष्यप्राण्याने अप्रतिहत प्रगती केलेली असली तरीही त्याचा ठोस बंदोबस्त काही त्याला जमलेला नाही. ●●

आर्थिक

# ‘इन्फ्लेशन टार्गेटिंग’ : पार्श्वभूमी आणि चौकट

देशोदेशींच्या मध्यवर्ती बँकांच्या स्वायत्ततेची कक्षा नेमकी किती असावी, हा सध्या सर्वत्र चर्चेचा विषय बनलेला आहे. विशेष करून, २००८सालापासून जागतिक अर्थव्यवस्थेत घोंघावत असलेल्या वित्तीय संकटामुळे या चर्चेला अधिकच धार आलेली दिसते. त्याला कारणही तसेच आहे. अमेरिकी ‘सबप्राइम’ कर्जांचा फुगा फुटल्यानंतर वैश्विक अर्थकारणात हातपाय पसरलेल्या मंदीचा मुकाबला करण्यासाठी देशोदेशींच्या धोरणकर्त्यांनी परस्परांत ब-यापैकी सुसूत्रता राखत प्रतिबंधात्मक उपाययोजना जारीने राबविल्या. त्यांत मध्यवर्ती बँकांची भूमिका कळीची ठरली. मंदीतून निपजणा-या बेरोजगारीचे निवारण साध्य करायचे तर आर्थिक-औद्योगिक उलाढालीची चाके वेगाने फिरायला हवीत. त्यांसाठी गुंतवणूक वाढली पाहिजे. एकीकडे मंदी, त्यांतून निपजलेली बेरोजगारी आणि दुसरीकडे आधीच्या कर्जांचा बोजा माथ्यावर असलेले पाश्चिमात्त्य देशांतील ग्राहक बाजारपेठेमध्ये उतरून खरेदीसाठी हात खिशात घालण्यास मुदलातच अनुत्सुक असल्याने उद्योगांनी तरी नव्याने गुंतवणूक कशी करावी, अशी सगळीकडेच कोंडी होती. त्यांवर उपाय म्हणून देशोदेशींच्या मध्यवर्ती बँकांनी अतिशय उदार अशा पैसाधोरणाचा अवलंब करीत अर्थव्यवस्थांमध्ये मुबलक प्रमाणावर रोखता उपलब्ध राहील याची दक्षता घेतली. मात्र, त्याचा एक विपरितच परिणाम दिसून आला. विकसित देशांमधील उद्योजक-व्यावसायिक नव्याने गुंतवणूक करण्याबाबत पूर्णपणे निरुत्साही राहिल्याने बाजारपेठेत ओतल्या गेलेल्या रोखतेने विकसनशील देशांच्या भांडवली बाजारांची वाट धरली. त्याचा परिणाम म्हणजे, जगातील अनेक विकसनशील देशांत भाववाढीची समस्या डोके वर काढू लागली. त्याच वेळी, जागतिक मंदीपायी घसरलेला आर्थिक विकासाचा दर पुन्हा सुदृढ बनावा यासाठी विकसनशील देशांतील सरकारे उदार अशा पैसाधोरणाची मध्यवर्ती बँकेकडून अपेक्षा धरत होते.



या अडकित्यामधून एक नवीनच प्रवाह अनेक देशांमध्ये अलीकडे वाहताना दिसतो. हा प्रवाह आहे त्या त्या देशातील मध्यवर्ती बँक आणि त्या देशातील लोकनियुक्त सरकार यांच्यादरम्यानच्या विसंवादाचा. भारतही याला अपवाद नाही. भारतीय रिझर्व्ह बँक आणि केंद्रातील सरकारमध्ये अर्थमंत्रालयाचा कारभार पेलणारे अर्थमंत्री यांत कळीच्या धोरणात्मक बाबींसंदर्भात मतैक्याचा अभाव असण्याचा परिपाठ अलीकडील पाच ते सहा वर्षांत प्रकर्षाने अनुभवास येतो आहे. भारतीय रिझर्व्ह बँकेच्या धोरणात्मक स्वायत्ततेची कक्षा नेमकी किती, हा मुद्दा याच सगळ्या वैचारिक घुसळणीचा एक पैलू होय. अर्थात, जगभरातील अनेक देशांमध्ये आजघडीला हाच मुद्दा कमीअधिक फरकाने आणि स्थानिक परिस्थितीचे रंग लेवून तेथील वित्तीय चर्चाविश्वात गाजताना दिसतो. ‘इन्फ्लेशन टार्गेटिंग’ ही अगदी अलीकडे आपल्या व्यावहारिक शब्दकोशात विराजमान झालेली शब्दसंहती आणि संकल्पना या सगळ्या घडामोडींतूनच निपजलेली आहे. त्यांमुळेच या संकल्पनेची पार्श्वभूमी आणि चौकट नीट समजावून घेणे उपयुक्त ठरावे. भारतीय रिझर्व्ह बँकेचे निवृत्त गव्हर्नर डी. सुब्बराव यांनी, अगदी अलीकडेच प्रकाशित झालेल्या त्यांच्या आत्मकथनपर पुस्तकात ‘इन्फ्लेशन टार्गेटिंग’ संदर्भातील विचारविश्वाचा अतिशय मनोज्ञ मागोवा घेतलेला आहे.

देशाच्या पतधोरणाचे अंतरंग आणि तोंडवळा निश्चित करणे हा त्या त्या देशाच्या मध्यवर्ती बँकेच्या मुख्य जबाबदारीचा भाग होय. हे पतधोरण आखत असताना सर्वसाधारण चार उद्दिष्टे मध्यवर्ती बँक आपल्या नजरेसमोर ठेवत असते. देशाच्या आर्थिक विकासाचा सर्वसाधारण सरासरी वार्षिक दर चांगल्यापैकी सुदृढ राखणे, अर्थव्यवस्थेतील महागाईच्या सरासरी दरावर अंकुश ठेवणे, अर्थव्यवस्थेत पूर्ण रोजगारीची अवस्था नांदेल याची दक्षता बाळगणे आणि एकंदरीनेच आर्थिक स्थैर्याचा माहौल विस्कटू नये याची काळजी घेणे ही ती चार उद्दिष्टे होत. कोणत्याही देशाच्या राजकोषीय धोरणाची (फिस्कल पॉलिसी) प्रधान उद्दिष्टेदेखील हीच असतात. देशाच्या पतधोरणाचा तपशील याच चार उद्दिष्टांच्या पूर्ततेस पूरक ठरेल अशा पद्धतीने निश्चित केला जावा, हीच मध्यवर्ती बँकेकडून अपेक्षा असते. आपल्या देशातही हाच परिपाठ आहे.

## दोन उद्दिष्टे, दोन भूमिका

परंतु, या संदर्भात एक गोष्ट अतिशय सुस्पष्ट असणे आवश्यक ठरते. ती अशी की, पतधोरणाची निश्चिती करत असताना जरी चार मार्गदर्शक उद्दिष्टे मध्यवर्ती बँकेला नजरेसमोर ठेवावीच लागत असली तरी त्यांतील केवळ एकाच उद्दिष्टाबाबत ठोस अशी धोरणात्मक कार्यवाही करण्याच्या नाड्या तिच्या हातात असतात. ते एकमात्र उद्दिष्ट म्हणजे अर्थव्यवस्थेतील महागाईच्या सर्वसाधारण दरावर अंकुश ठेवणे, हे. त्या त्या अर्थव्यवस्थेतील अनंत प्रकारच्या वस्तू व सेवांच्या सर्वसाधारण किंमतपातळीमध्ये घडून येणा-या वाढीचा सरासरी वेग हाताबाहेर जाणार नाही, या वेगावर नियंत्रण राखले जाईल अशा प्रकारे अर्थव्यवस्थेत केल्या जाणा-या पैशाच्या पुरवठ्याचे व्यवस्थापन करणे, एवढेच काय ते मध्यवर्ती बँकेच्या हातात प्रत्यक्ष असते. सर्वसामान्य नागरिकांना उपलब्ध होणा-या रोखतेच्या प्रमाणात वध-घट करून अर्थव्यवस्थेतील मागणी नियंत्रित करणे, हे काम मध्यवर्ती बँक अनुरूप असे पैसाधोरण आखून पार पाडत असते. म्हणजेच, अर्थव्यवस्थेतील जी पुरवठ्याची बाजू आहे तिच्यावर मध्यवर्ती बँकेचे काहीच व कोणतेच नियंत्रण नसते. परिणामी, अर्थव्यवस्थेतील मागणी व पुरवठ्याच्या सर्वसाधारण समीकरणाचे संतुलन ढासळून महागाई डोके वर काढू लागली की, पैशाच्या पुरवठ्याचे नियमन-व्यवस्थापन काटेकोरपणे करत अर्थव्यवस्थेतील मागणीचा ताव रोखण्याची कृती मध्यवर्ती बँक पैसाधोरणात अनुरूप असे बदल घडवून करते. ज्या वेळी एकंदरीनेच महागाईला इंधनपुरवठा करणारे घटक अर्थव्यवस्थेमध्ये सक्रिय असतात त्या वेळी कठोर असे पैसाधोरण मध्यवर्ती बँकेकडून अवलंबले जाते. असे कठोर पैसाधोरण अवलंबले गेले की, अर्थव्यवस्थेतील व्याजदरांची सर्वसाधारण पातळी चढती भाजणी दाखवायला लागते आणि त्याचा प्रतिकूल परिणाम भांडवलाला असलेल्या मागणीवर घडून येतो. व्याजदरांमध्ये सरासरीने वाढ घडून येण्याने कर्जे महागली की उद्योगव्यवसायांकडून भांडवली गुंतवणुकीसाठी कर्जउचलीची प्रवृत्ती मंदावते. साहजिकच, भरभक्कम भांडवली गुंतवणुकीचे प्रकल्प लांबणीवर पडतात. अर्थव्यवस्थेतील गुंतवणूक खालावते. परिणामी रोजगारनिर्मितीवर आच येते. आर्थिक वाढ अडखळते.



देशाची मध्यवर्ती बँक आणि त्या त्या देशातील लोकनियुक्त सरकार यांच्यातील विसंवादास याच सगळ्या कार्यकारणभावातून अवकाश प्राप्त होत राहतो. आर्थिक विकासाचा अथवा आगेकूचीचा वार्षिक सरासरी दर चांगल्यापैकी घसघशीत राहणे अथवा राखला जाणे या बाबीला अर्थकारणाच्याच केवळ नव्हे तर राजकारणाच्या दृष्टीनेही महत्त्व प्राप्त होते आहे. सरकारने आखलेल्या धोरणांमुळे अर्थव्यवस्थेच्या वाढविकासाचा वार्षिक सरासरी दर भरभक्कम राहिलेला आहे, ही राजकीयदृष्ट्या सरकारच्या पथ्यावर पडणारी बाब समजली जाते. अर्थकारणाच्या दृष्टीने विचार करता, देशाच्या ठोकळ उत्पादनातील वाढीचा वार्षिक सरासरी वेग मजबूत राहण्याने कररूपाने सरकारच्या तिजोरीमध्ये गोळा होणारी महसुलाची मात्राही चांगली घसघशीत राहते आणि त्यांमुळे कल्याणकारी उपक्रमांवर ओणव्या हाताने खर्च करण्याइतपत 'फिस्कल स्पेस' सरकारला प्राप्त होते. त्यांमुळे, अर्थव्यवस्थेतील गुंतवणूक वाढती राहणे त्यांद्वारे रोजगारनिर्मितीला चालना मिळणे, त्यांतून अर्थव्यवस्थेतील मागणी सक्षम बनणे आणि या सगळ्यांद्वारे आर्थिक विकासाचा सर्वसाधारण वेग उंचावणे याला शासनसंस्थेचे प्राधान्य राहते. खास करून, २००८ सालानंतरच्या मलूल आर्थिक वातावरणापायी काहीही करून देशी अर्थव्यवस्थेला उभारी देण्यावर सगळ्यांच देशांतील राज्यकर्त्यांचा रोख एकवटलेला आहे. आणि, कर्जांची उचल व गुंतवणूक यांना सर्व प्रकारे अनुकूल ठरणारे उदार असे पैसाधोरण ही अशा आर्थिक पुनरुत्थानाची अनिवार्य पूर्वअट ठरते. त्यांमुळे, मध्यवर्ती बँकेने उदार पैसाधोरण राबवावे अशी शासनसंस्थेची भूमिका अलीकडच्या काळात सातत्याने राहत आलेली आहे. तर, उदार पैसाधोरणाचा अवलंब केल्याने (अर्थकारणातील पुरवठ्याची बाजू आवश्यक तितकी सक्षम व लवचीक नसेल तर) महागाईला खतपाणी मिळते हे वास्तव लक्षात घेऊन शक्यतो कठोर पैसाधोरण राबविण्याचा खाक्या मध्यवर्ती बँकांकडून अवलंबण्यात येताना दिसतो. अर्थकारणाच्या व्यवस्थापनाशी निकटचा संबंध असणा-या दोन संस्थांच्या दोन उद्दिष्टांमध्ये शह-काटशहाचे असे पदर व्यवहारतः गुंफले जात असल्यामुळे दोन संस्था त्यांच्या त्यांच्या उद्दिष्टांची पूर्तता करण्यासाठी धारण करत असलेल्या भूमिकांद्वारे विसंवाद उद्भवत राहतो.

देशाची मध्यवर्ती बँक आणि सत्तारूढ असणारे सरकार या दोन संस्थांमधील मतैक्याच्या अभावाचा हाच अनुभव आपल्याही देशात अलीकडील काही वर्षांत सातत्याने येतो आहे. आर्थिक वाढीचा बळ पुरविण्याच्या दृष्टीने भारतीय रिझर्व्ह बँकेने उदार व विस्तारशील असे पैसाधोरण अवलंबावे, धोरणात्मकदृष्ट्या कळीचे ठरणारे व्याजाचे दर ('रेपो' दर) नरम ठेवावेत अशी अपेक्षा केंद्रातील अर्थमंत्रालय हस्ते-परहस्ते, प्रत्यक्षाप्रत्यक्षपणे वारंवार व्यक्त करत आलेले आहे. तर, महागाईचे नियंत्रण ही रिझर्व्ह बँकेच्या लेखी सर्वोच्च प्राधान्याची बाब असल्याने कठोर पैसाधोरण अवलंबण्याखेरीज, सध्याच्या स्थितीत तरी, पर्याय नाही, या भूमिकेवर रिझर्व्ह बँकेचे सुब्बराव आणि रघुराम राजन हे सततच ठाम राहत आलेले आहेत. त्यांतून, पैसाधोरणाच्या तोंडवळ्याबाबत केंद्र सरकार आणि रिझर्व्ह बँक या दोन संस्थांमध्ये मतैक्य आणि सुसंवाद या दोहोंचाही अभावच आहे, असे चित्र गेली सुमारे पाच ते सहा वर्षे वारंवार दिसत आलेले आहे.

तीन वर्षांपूर्वी, म्हणजे, २०१३ साली तत्कालीन केंद्रीय अर्थमंत्री पी. चिदंबरम यांनी एक मोठे मार्मिक विधान केले. महागाईचे नियंत्रण हा जरी रिझर्व्ह बँकेच्या अंगभूत कर्तव्याचा भाग असला तरी त्याचे पालन आणि महागाईवर अंकुश राखण्याच्या उद्दिष्टाचा पाठपुरावा हा, दमदार व सातत्यपूर्ण आर्थिक वाढविकासाच्या व्यापक उद्दिष्टाच्या चौकटीतच केला जायला हवा, असे प्रतिपादन चिदंबरम यांनी प्रगट व्यासपीठावरून केले. रिझर्व्ह बँकेचे तत्कालीन गव्हर्नर डी. सुब्बराव यांनीही त्या प्रतिपादनासंदर्भात रिझर्व्ह बँकेच्या धोरणविषयक दृष्टीचा उहापोह केला. दमदार व सक्षम अशी आर्थिक वाढ आणि महागाईचे नियंत्रण या दोन उद्दिष्टांच्या पाठपुराव्यात अंतर्गत विसंवाद आहे अगर असतो असे समजणे अ-यथार्थ असून, नियंत्रणात असलेली वा राखली गेलेली महागाई ही दीर्घकालीन व सुदृढ आर्थिक विकासाची अनिवार्य अशी पूर्वअटच ठरते, असे विश्लेषण मांडत सुब्बराव यांनी त्या वादचर्चेतील उत्तरपक्षाची मांडणी केली.

या सगळ्या पार्श्वभूमीवर, 'इन्फ्लेशन टार्गेटिंग'च्या पैलूबाबत सांगोपांग चिकित्सा करण्याच्या हेतूने आपल्या देशात २००७ आणि २००८ अशा दोन वर्षांत दोन समित्या नियुक्त करण्यात आल्या. ●●



**पुरवणी**

# रेल्वेच्या अर्थसंकल्पाला अल्‌विदा... सुधारणांची धाव इथवरच...?

● प्रा. एस्. श्रीरामन

तेव्हाच्या बोरीबंदरपासून (म्हणजेच मुंबईतील आजचे छत्रपती शिवाजी रेल्वेस्थानक) ठाण्यापर्यंत १९व्या शतकाच्या उत्तरार्धात धावलेल्या पहिल्यावहिल्या आगगाडीद्वारे भारतातील रेल्वेसेवेचा पाया ब्रिटिशांच्या अमदानीत घातला गेला, हा इतिहास वाचतच आपण मोठे झालेलो आहोत. तेव्हापासून ते थेट आजवरचा भारतीय रेल्वेचा इतिहासही शह-काटशहांचा आणि अनंत चढउतारांचाच राहिलेला आहे. वास्तविक पाहता, हिंदुस्थानातील रेल्वेसेवेची पायाभरणी खासगी उद्यमशीलतेमधून झाली. त्या नंतरही बराच काळ रेल्वेसेवा खासगीच राहिली. रेल्वेच्या जाळ्याचा तसेच रेल्वेसेवेचा विस्तार हा मुख्यतः खासगी क्षेत्रातील रेल्वे कंपन्यांच्याच हातात होता. म्हणजे, तत्कालीन ब्रिटिश सरकारचा त्यांत काहीच सहभाग नव्हता असेही नाही. रेल्वेसाठी जमीन उपलब्ध करून देणे आणि खासगी क्षेत्रातील कंपन्यांनी रेल्वेसेवा पुरविण्यासाठी गुंतवलेल्या भांडवलावर काही किमान परतावा मिळण्याबाबतची हमी रेल्वेकंपन्यांना देण्यापर्यंतच ब्रिटिश शासनाचा सहभाग त्या वेळी सीमित होता. साहजिकच, रेल्वेसेवा पुरविणाऱ्या कंपन्या यथावकाश कारभाराबाबत ढिल्या पडत गेल्या. आळशी बनल्या. परिणामी त्यांची अकार्यक्षमता वाढत गेली. तोटे वाढले. मुळात, शासनसंस्थेचा भरभक्कम पाठिंबा रेल्वेसेवेला प्रथमपासूनच असल्याने, त्या सगळ्या परिस्थितीत,

शासनसंस्थेने तो सगळा कारभार आपल्या हातात घ्यावा हे स्वाभाविकच ठरले. साधारणतः १८८०च्या दशकापासून खासगी कंपन्यांकडे असलेली रेल्वेची मालकी क्रमाने ब्रिटिश शासकांच्या हाती जाऊ लागली. मालकी हक्कांच्या हस्तांतरणाची ही प्रक्रिया स्वातंत्र्यानंतरही खंडित झाली नाही. देशाच्या कानाकोप-यांत त्या काळी नांदणा-या संस्थानांच्या अखत्यारीत असणा-या अनेक खासगी रेल्वे कंपन्या स्वातंत्र्योत्तर भारतात केंद्र सरकारच्या पंखाखाली घेतल्या गेल्या. या झाल्या नंतरच्या घडामोडी. परंतु, ब्रिटिश अंमलाखालील हिंदुस्थानात विकसित झालेल्या रेल्वेच्या जाळ्याचा मोठा हिस्सा ब्रिटिश शासनाच्या मालकीखाली येऊ लागल्याने, सरकारच्या एकंदर अर्थसंकल्पामध्ये रेल्वेच्या वित्तीय उलाढालीचे आकारमान चांगल्यापैकी बाळसेदार बनले. रेल्वेच्या वित्तीय व्यवहारात त्या काळी चढउतारही बरेचदा होत असत. साहजिकच, त्या चढउतारांचे हेलकावे हिंदुस्थान सरकारच्या अर्थसंकल्पालाही बसत असत.

हिंदुस्थान सरकारच्या अर्थसंकल्पामधून रेल्वेचे अंदाजपत्रक वेगळे काढण्याचा निर्णय त्या वेळी या सा-या पार्श्वभूमीवर घेतला गेला. हा निर्णय घेतला गेला तो त्या संदर्भात त्या काळी नियुक्त केल्या गेलेल्या एका उच्चस्तरीय समितीने १९२४ साली केलेल्या शिफारशीनुसार. हिंदुस्थानातील रेल्वेच्या वित्तीय व्यवहारांचे सादरीकरण वेगळे व स्वतंत्र केले जावे, अशी त्या समितीची एक महत्त्वपूर्ण शिफारस होती. रेल्वेचा वेगळा अर्थसंकल्प तयार करून तो सादर केला जाण्याची टूम त्यांतूनच निघाली. ॲक्वर्थ नावाचे ब्रिटिश अधिकारी त्या समितीचे अध्यक्ष नियुक्त केले गेल्याने त्या समितीस 'ॲक्वर्थ समिती' असे संबोधले जात असे. स्वातंत्र्यानंतरही तोच परिपाठ पुढे चालू राहिला. देशाचा सर्वसाधारण अर्थसंकल्प संसदेपुढे मांडला जाण्याच्या काही दिवस आधी रेल्वेचा निराळा, स्वतंत्र अर्थसंकल्प संसदेला सादर केला जाण्याची स्वातंत्र्यपूर्वकालीन ती कार्यपद्धती, अशा रीतीने, स्वतंत्र भारतातही अव्याहत राखली गेली. हिंदुस्थानच्या एकंदर वित्तव्यवहारांतून रेल्वेच्या वित्तीय व्यवहारांचे विवरण वेगळे काढले जाणे ही तेथवरच्या वित्तीय व्यवस्थापनातील सर्वांत महत्त्वाची सुधारणा वा फेररचना गणली गेली. हे पाऊल उचलले गेल्याने, जणू काही 'रेल्वे' नावाचा एक



मोठा व्यवसाय दरवर्षीच्या ३१ मार्च रोजी व्यवस्थेतून बाहेर जातो आणि पुढील आर्थिक वर्षाच्या पहिल्या दिवसापासून, म्हणजे, एक एप्रिलपासून पुन्हा एकवार त्याच व्यवस्थेचा हिस्सा म्हणून कार्यरत बनतो, असे समजणा-या 'व्यवस्था'नामक पोलादी चौकटीमधून व्यावसायिक तत्त्वांवर कारभार असणा-या रेल्वेविभागाची एक प्रकारे सुटकाच झाली. या बदलामुळे आणखीही एक गोष्ट झाली. आणि ती अशी की, सरकारला रेल्वेकडून दरवर्षी निश्चित स्वरूपाचे वित्तीय योगदान मिळण्याचा मार्ग खुला झाला. रेल्वेच्या दृष्टिकोनातून बघितले तर तिच्या मिळकतीला हा एक फाटा फुटला, असे म्हणणे भाग आहे. सरकारच्या अर्थमंत्रालयाच्या नियंत्रणाखालून रेल्वेचे व्यवस्थापन मुक्त केले जावे, अशी समितीने आणखीही एक शिफारस केलेली होती. त्याचप्रमाणे, रेल्वेचा घसारा फंड वेगळा ठेवला जावा तसेच, रेल्वेचा राखीव निधीही स्वतंत्र विकसित केला जावा, अशाही ॲक्वर्थ समितीच्या अन्य दोन शिफारशी होत्या. रेल्वेच्या कारभारावर सरकारचे नियंत्रण राहावे आणि त्याच वेळी, रेल्वेच्या मालमत्तेमध्ये शासनाने केलेल्या गुंतवणुकीवर रास्त परतावाही मिळावा, अशा पद्धतीने वित्तीय व्यवहार उत्क्रांत करण्यात आले. रेल्वेचा वित्तीय व्यवहार एकंदर वित्तव्यवस्थेमधून वेगळा काढला गेल्यानंतर रेल्वेच्या एकूण मालमत्तेचे एक आणि रेल्वेला सरकारकडून दिल्या जाणा-या भांडवली स्वरूपाच्या अर्थसाहाय्याचे दुसरे अशी दोन स्वतंत्र खातीही अस्तित्वात आली. भांडवली खर्चाची रेल्वेची निकड भागवण्यासाठी भांडवली अर्थसाह्य पुरवण्यात येत असे. अशा भांडवली अर्थसाह्याचे आकारमान आणि रेल्वेच्या व्यापारी सेवांद्वारे रेल्वेला मिळणारे उत्पन्न या दोहोंच्या आधारे, सरकारने पुरविलेल्या भांडवलावर सरकारला नेमका किती परतावा द्यावयाचा याचा निर्णय रेल्वेसंदर्भातील संसदीय समिती घेत असे. सर्वसाधारण अर्थसंकल्प संसदेला सादर होण्यापूर्वी रेल्वेचे वेगळे अंदाजपत्रक लोकप्रतिनिधींसमोर सादर करावयाचे व त्या अंदाजपत्रकासंदर्भातील चर्चेसाठी वेगळे दिवस निश्चित करायचे, ही कार्यपद्धती या सगळ्यांतून सिद्ध झाली. सर्वसाधारण अर्थसंकल्पामधून रेल्वेचा वित्तव्यवहार वेगळा करून रेल्वेचे स्वतंत्र अंदाजपत्रक सादर करण्याचे नवीन पर्व भारतीय अर्थव्यवस्थापनामध्ये अशा प्रकारे रूढावले.

**मालवाहतूक हा रेल्वेचा वित्तीय कणा**

स्वातंत्र्यानंतर देशभरात वाहतुकीची पायाभूत सेवा पुरविण्याचे लक्षणीय कार्य रेल्वेच पार पाडत राहिल्याने, खास करून, १९५० आणि १९६०च्या दशकांत रेल्वेची भूमिका तेजाळलेली होती. मात्र, १९७०च्या दशकात रेल्वेच्या एकंदर कारभाराचे चित्र मोठे अवघड बनले. सेवांचा विस्तार घडवून आणणे दूरच राहो, परंतु, आपला व्याप तोलून धरणेही रेल्वेला दुष्कर ठरू लागले. पुढे, डॉ. ह. कृ. परांजपे यांच्या अध्यक्षतेखाली नियुक्त करण्यात आलेल्या रेल्वेच्या शुल्कसंरचनाविषयक चौकशी समितीने तसेच, एच. सी. सरीन यांच्या अध्यक्षतेखाली स्थापन करण्यात आलेल्या रेल्वे सुधारणा समितीने केलेल्या काही उपयुक्त अशा शिफारशींमुळे ते चित्र बरेचसे सावरले. परांजपे समितीने केलेल्या शिफारशींनुसार, शुल्कसंरचनमध्ये घडवून आणलेल्या सुधारणांमुळे वित्तीय आव्हानांचा सामना करणे रेल्वेच्या आटोक्यात आले. त्या सुधारणांमुळे रेल्वेपाशी महसुली आधिक्य निर्माण होऊन अत्यावश्यक अशा तांत्रिक सुधारणा व तंत्रविषयक प्रगती साध्य करणे शक्य बनले. त्यांमुळे, मुख्यत्वे अवजड मालाची मोठ्या प्रमाणावर वाहतूक करणारी सेवा वाढीव मात्रेने पुरवणे रेल्वेला साध्य झाले. मालवाहतूक हा तर वास्तविक पाहता रेल्वेच्या महसुली मिळकतीचा कणा. परंतु, मालवाहतुकीच्या शुल्कदरांच्या सततच करण्यात आलेल्या फेरवाढीपायी मालवाहतुकीसाठी महामार्गांचा पर्याय संबंधितांकडून वाढत्या प्रमाणावर अवलंबला जाऊ लागला. दुसरीकडे, सवंग लोकप्रियतेसाठी प्रवासी गाड्यांच्या संख्येत वाढ घडवून आणण्याच्या सोसापायी रेल्वेच्या महसुलात आणि महसुली आधिक्यात प्रचंड तूट येऊलागली. ते स्वाभाविकही होते कारण, एकीकडे प्रवासी गाड्यांच्या संख्येत वाढ घडवून आणली जात असली तरी प्रवासी वाहतुकीच्या शुल्कांमध्ये मात्र तुटपुंजीच फेरवाढ केली जात राहिली. रेल्वेमार्गांचा विस्तार आणि वापरापायी जुन्या व झीज झालेल्या वाघिणी तसेच रेल्वेच्या रुळांचे जाळे बदलण्यासाठी आवश्यक असलेल्या गुंतवणुकीसाठी अत्यल्प तरतूद यांपायी निर्माण केलेल्या रेल्वेच्या जाळ्याचा पसारा धकवून नेणे रेल्वेला उत्तरोत्तर अवघड बनू लागले. केवळ इतकेच नाही तर, किमान सुरक्षित प्रवासासाठी आवश्यक असणारी



देखभालदुरुस्ती व काळजी घेणे रेल्वेला अशक्य बनू लागल्याने एकंदरीनेच रेल्वेचा प्रवासही असुरक्षित ठरू लागला. त्याच वेळी, केंद्रिय अर्थसंकल्पामधून रेल्वेला पुरविले जाणारे अर्थसाहाय्य संपूर्ण १९९०च्या दशकात जवळपास गोठून पडले. यथावकाश, न्यायमूर्ती एच. आर. खन्ना यांच्या अध्यक्षतेखाली नेमण्यात आलेल्या उच्चस्तरीय समितीच्या शिफारशीनुसार प्रवासी सेवांसाठी आकारण्यात येणा-या शुल्कावर अधिभार लागू केला गेला. त्याचप्रमाणे, महामार्गांवरून केल्या जाणा-या वाहतुकीवरही उपकर आकारण्यात येऊ लागला. सुरक्षित रेल्वेप्रवासासाठी एक विशेष असा रेल्वे सुरक्षा निधीही स्थापन करण्यात आला. प्रस्थापित रेल्वेजाळ्याच्या माध्यमातून पूर्वीच्या तुलनेत लक्षणीयरीत्या अधिक वाहतूक सेवा पुरवणे, या सगळ्यांमुळे, गेल्या दशकाच्या पूर्वार्धात मग रेल्वेला शक्य बनले. केवळ इतकेच नाही तर, रेल्वेच्या सेवेची आणि कारभाराची सर्वसाधारण कार्यक्षमताही या सगळ्यांद्वारे उंचावली. तेव्हापासून, रेल्वेची परिस्थिती एकंदरीने खालावलेली नसली तरी, लोहमार्गांकडून महामार्गांकडे वळलेली मालवाहतूक पुन्हा एकवार आपल्याकडे वळवण्यात रेल्वेला आजवर म्हणावे असे घसघशीत यश आलेले नाही, हेही तितकेच खरे. याला कारणीभूत आहे ती विविध प्रकारच्या कारणांची लांबलचक साखळी. रेल्वेच्या कारभारात होणा-या राजकीय हस्तक्षेपाचा निर्देश या ठिकाणी करायलाच हवा. प्रवासी वाहतुकीच्या शुल्कांमध्ये वाढ घडवून आणण्याचे रेल्वेचे सारे प्रयत्न अशा राजकीय हस्तक्षेपापायी नामोहरम होत आलेले आहेत. मुळातच, अतिरिक्त वाहतुकीच्या ताणापायी क्षमता संपुष्टात आलेल्या वाहतूक विभागांमध्ये, लोकानुनयाच्या हव्यासापायी, नवनव्या प्रवासी गाड्या सुरू करण्यामुळे महसूल वाढीच्या शक्यता मुळातूनच खुडल्या जातात. परिणामी, रेल्वेच्या जाळ्याचा विस्तार घडवून आणण्यासाठी तसेच, जुन्यापुराण्या जाळ्याचे व सुविधांचे नविनीकरण करण्यासाठी आवश्यक असणारे महसुली आधिक्यच रेल्वेच्या तिजोरीत साठत नाही.

रेल्वेसाठीचा वेगळा अर्थसंकल्प सादर करण्याच्या आजवरच्या परिपाठाची जी बोळवण आता केली गेलेली आहे तिच्याकडे या सगळ्या सव्यापसव्याच्या पार्श्वभूमीवर बघितले जाण्याची आता खरी गरज आहे.

रेल्वेचा वेगळा अर्थसंकल्प मांडला जाण्याची आपल्या देशातील प्रथा मोडीत काढली जावी, अशा प्रकारची हवा अलीकडे आपल्या देशातील चर्चाविश्वात सतत होतीच. भारतीय रेल्वेच्या पुनर्रचनेबाबत अभ्यास करण्यासाठी विवेक देवराय यांच्या अध्यक्षतेखाली नियुक्त करण्यात आलेल्या समितीने पुनर्रचनेसंदर्भात नानाविध ज्या अनेक शिफारशी केल्या त्यांत याही शिफारशीचा अंतर्भाव होता. राकेश मोहन यांच्या अध्यक्षतेखाली २००१ साली नियुक्त करण्यात आलेल्या तज्ज्ञगटाने तसेच त्यांच्याच अध्यक्षतेखाली नेमण्यात आलेल्या उच्चस्तरीय राष्ट्रीय वाहतूक विकास धोरण समितीने रेल्वेचा वेगळा अर्थसंकल्प मांडला जाण्याच्या प्रथेचे विसर्जन केले जावे, असे थेट सुचविलेले नव्हते. परंतु, राकेश मोहन यांच्या अध्यक्षतेखालील उच्चस्तरीय राष्ट्रीय वाहतूक विकास धोरण समितीने २०१४ साली सादर केलेल्या आपल्या अहवालात, रेल्वेचे कंपनीकरण (कॉर्पोरटायझेशन) करण्यात यावे अशी जी शिफारस केलेली होती तिचा व्यवहारातील अर्थ तोच होता. फरक इतकाच की, रेल्वेचे कंपनीकरण घडवून आणल्याने तिच्या स्वायत्ततेला बाधा मात्र पोहोचणार नव्हती.

**नीती आयोगाने तयार केलेले टिपण**

आणि वास्तविक पाहता, रेल्वेच्या अंदाजपत्रकाचे सामिलीकरण देशाच्या सर्वसाधारण अर्थसंकल्पामध्ये घडवून आणण्यापेक्षाही, राकेश मोहन यांच्या अध्यक्षतेखाली नेमण्यात आलेल्या त्या उच्चस्तरीय राष्ट्रीय समितीच्या नेमक्या याच कल्पनावजा शिफारशीचा पाठपुरावा केला जाणे अगत्याचे आहे. रेल्वेच्या अंदाजपत्रकाचे स्वतंत्र अस्तित्त्व विसर्जित केले जाण्याने आजघडीला मिळत असणा-या अनेक लाभांना रेल्वे या पुढे मुकणार आहे. आपल्यापाशी असलेल्या मनुष्यबळाचे दर्जेदार पद्धतीने व्यावसायिकीकरण घडवून आणण्याची आज रेल्वेला असलेली सुविधावजा शक्यता, हे अशा लाभांचे एक मुख्य उदाहरण वानगीदाखल सांगता येईल. सरकारच्या विकासविषयक ध्येयधोरणांचा पाठपुरावा करण्याच्या दृष्टीने लोहमार्गांचे जाळे देशाच्या अगदी अंतर्गत, दुर्गम भागांपर्यंत वाढत्या मात्रेने पोहोचविण्याच्या रेल्वेच्या अंगभूत क्षमतेवरही या निर्णयाचा परिणाम होणार आहे. एकीकडे, रेल्वेसेवांचा विस्तार साध्य करत असतानाच, वाहतुकीच्या



अन्य पर्यायांशी स्पर्धा करत - खास करून महामार्गांवरून केल्या जाणा-या वाहतुकीचा यांत अंतर्भाव होतो - आपल्या समाजातील एका फार मोठ्या प्रवर्गाला कमी दराने प्रवासी वाहतुकीची सेवा पुरवणे रेल्वेला आजवर शक्य बनत आले ते पूर्वापार चालत आलेल्या स्वतंत्र अर्थसंकल्पाच्या परिपाठामुळेच.

ब्रिटिश अमदानीमध्ये रेल्वेचा जमाखर्च हा एकंदर सरकारी अर्थसंकल्पाचा घसघशीत हिस्सा ठरत असे. केवळ इतकेच नाही तर, रेल्वेच्या सेवेचे रंगरूप व्यापारी धर्तीचे असल्याने त्यांत प्रसंगोपात्त होणा-या चढउतारांपायी सरकारच्या सर्वसाधारण अर्थसंकल्पालाही हेलकावे सहन करावे लागत असत. या दोन कारणांपायीच, सर्वसाधारण अर्थसंकल्पापासून रेल्वेचे अंदाजपत्रक वेगळे करण्याची शिफारस ॲक्वर्थ समितीने तत्कालीन ब्रिटिश शासकांना केली, हे आपण जाणून घेतलेलेच आहे. परंतु, हा पैलू अथवा मुद्दा आजमितीला अप्रस्तुत वा गैरलागू ठरलेला आहे. कारण, रेल्वेच्या अर्थसंकल्पाचे आकारमान बघितले तर सर्वसाधारण अर्थसंकल्पाच्या एक दशांशदेखील ते भरत नाही. रेल्वेच्या वेगळ्या अंदाजपत्रकाची प्रथा आता विसर्जित केली जावी यांबाबत नीती आयोगाने पंतप्रधानांच्या कार्यालयाला सादर केलेल्या टिपणामध्ये या वास्तवाचा निर्देश केलेला आढळतो. नीती आयोगाचे एक सदस्य विवेक देवराय आणि आयोगातील विशेष अधिकारी किशोर देसाई यांनी ते टिपण तयार केलेले होते. १९२४ साली रेल्वेचा वित्तव्यवहार सरकारच्या सर्वसाधारण वित्तव्यवहारातून वेगळा काढला गेला त्यावेळी त्याचे जे आणि जेवढे बाळसेदार आकारमान होते ते तसे व तेवढे आज राहिलेले नाही, असे त्या टिपणात स्पष्ट म्हटलेले आहे. किंबहुना, आजमितीस आपल्या देशाच्या संरक्षण विभागाचा अर्थसंकल्प जेवढा आहे त्यांपेक्षाही रेल्वेच्या अर्थसंकल्पाचे आकारमान लहान असल्याचे ते टिपण सांगते. रेल्वेसाठी वेगळे अंदाजपत्रक तयार करण्याचा सारा उटारेटा रेल्वेविभागाच्याच दृष्टीने आज निरुपयोगी ठरलेला आहे एवढेच केवळ नसून, रेल्वेच्या गरजेच्या तुलनेत तिच्या वाट्याला कमी गुंतवणूक येण्याच्या समस्येवरही तोडगा काढण्याबाबत रेल्वेचा स्वतंत्र अर्थसंकल्प अपयशी ठरलेला आहे, असे स्पष्ट प्रतिपादन त्या टिपणात मांडलेले

सापडते. केवळ इतकेच नाही तर, रेल्वेचे निराळे अंदाजपत्रक तयार करण्याचे हे वार्षिक आन्हिक म्हणजे, ''नवीन रेल्वेगाड्या, नवीन प्रवासमार्ग, रेल्वेच्या वाघिणी बनवणा-या नवनवीन कारखान्यांचे प्रस्ताव... यांसारख्या लोकानुनयी घोषणा करण्याचे माध्यम बनले असून, रेल्वेच्या संरचनात्मक गरजांची पूर्तता करण्याबाबत तसेच आपणच केलेल्या भव्यदिव्य घोषणांच्या कार्यवाहीसाठी पुरेशा निधीची तरतूद करण्याबाबत कोणताही ठोस झोत नसणारी रूढी ठरते आहे'', अशी मल्लीनाथी त्या टिपणात करण्यात आलेली आहे. रेल्वेला अधिक 'लवचीक, चपळ व कार्यक्षम' बनवून रेल्वेच्या कारभारात सुधारणा घडवून आणण्याचे उद्दिष्ट, रेल्वेच्या स्वतंत्र अर्थसंकल्पाचे विसर्जन घडवून आणण्याच्या प्रस्तावामागे असल्याचे ते टिपण म्हणते. वार्षिक अहवाल, भविष्यकालीन विकासाबाबतची दूरदृष्टी स्पष्ट करणारे दस्तऐवज, प्रवर्तित करण्यात आलेल्या प्रकल्पांचे निष्पत्ती अहवाल, धोरणविधाने... अशांसारख्या माध्यमांतून रेल्वेचे नमुनेदार अंदाजपत्रक प्रसृत करता येईल, असे प्रतिपादन त्या टिपणात करण्यात आले होते. केवळ आधीच्या वित्तीय वर्षासाठीचे वित्तीय निष्कर्ष त्यांत नसतील, एवढेच. परंतु, सरकारचे अन्य विभागही याच कार्यपद्धतीचा अवलंब करतात, असे स्पष्टीकरण ते टिपण देते. किंबहुना, रेल्वेचे स्वतंत्र अंदाजपत्रक सादर करण्याने 'गव्हर्नन्स'पेक्षाही, व्यवहारात, 'गव्हर्न्मेन्ट'चीच मात्रा अधिक उंचावत जाते, अशी भावना टिपणात व्यक्त करण्यात आलेली आहे.

**कारभारात व्यावसायिक तत्त्वांचा अवलंब गरजेचा**

रेल्वेसाठी स्वतंत्र असे वेगळे अंदाजपत्रक तयार करण्याची गरज नाही, हा आपला मुद्दा अधिक पुढे रेटण्यासाठी टिपणामध्ये आणखी एका पैलूवर जोर दिलेला दिसतो. रेल्वेमार्फत पुरवठा केल्या जाणा-या सेवांखातर जी शुल्कआकारणी केली जाते त्यांत वेळोवेळी फेरबदल करण्याचे अधिकार १९८९ सालच्या रेल्वे कायद्यान्वये केंद्र सरकारला (आणि, अधिक नेमकेपणे बोलायचे तर रेल्वे प्रशासनाला) बहाल करण्यात आलेले आहेत. शुल्कांची अशी फेरआकारणी करण्यासाठी संसदेशी सल्लामसलत करण्याची गरज, त्यांमुळे, वास्तवात सरकारला अजिबात नाही. मात्र, या निर्देशाची तामिली,



खास करून, अलीकडील काही दशकांत कधीच केली गेलेली दिसत नाही. रेल्वेचा स्वतंत्र अर्थसंकल्प मांडला न जाण्याने सरकारमध्ये आजमितीस रेल्वेखात्याला लाभलेल्या स्थानाला व उंचीला हानी पोहोचेल, या वास्तवाची नीती आयोगाने आपल्या टिपणात दखल घेतलेली दिसते. रेल्वेसाठी वेगळा अर्थसंकल्प मांडला जाण्याने रेल्वेसाठी केल्या जाणा-या वित्तीय तरतुदीस सरकारच्या एकंदर वित्तव्यवहारात आपसूकच प्राधान्य दिले जाते असे मुळीच नाही, यांबद्दल टिपणात स्पष्टता आहे. परंतु, त्याच वेळी, रेल्वेच्या स्वतंत्र अर्थसंकल्पाची प्रथा खालसा झाल्याने रेल्वेचे महत्त्व उतरणीस लागेल असेही नाही, असा युक्तिवादही त्याच टिपणात करण्यात आलेला आहे. किंबहुना, स्वतंत्र अंदाजपत्रकामुळे वळणा-या माध्यमांच्या झोतापासून रेल्वे दूर जाणे हीच वास्तवात एक मोठी सुधारणा ठरेल, असा निष्कर्षवजा गोषवारा टिपणात व्यक्त झालेला आहे. रेल्वेच्या हिताच्या दृष्टीने महत्त्वाच्या व संवेदनशील असणा-या अनेकानेक बाबी निव्वळ राजकीय हतबलतांपायी वेठीस वा ओलीस धरल्या जाण्याच्या परिपाठाला तरी त्यांमुळे पायबंद बसेल, असा सूर टिपणामध्ये व्यक्त झालेला दिसतो.

**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**

देशाच्या सर्वसाधारण अर्थसंकल्पामध्ये रेल्वेच्या वेगळ्या अंदाजपत्रकाचे विलिनीकरण करण्यात यावे, या प्रतिपादनास, नीती आयोगाने पंतप्रधानांच्या कार्यालयास सादर केलेल्या या टिपणातील या सगळ्या प्रतिवादाद्वारे बळकटी येते असे समजावयाचे का ? अखेर, सर्वसाधारण अर्थसंकल्पालाही संसदेची मंजुरी अनिवार्य असतेच. त्यांमुळे, रेल्वेच्या अंदाजपत्रकाचे सामिलीकरण सर्वसाधारण अर्थसंकल्पात केले गेले तरी रेल्वेसंबंधांतील वित्तीय तरतुदींना नानाविध प्रकारच्या राजकीय दबावांचा सामना हा करावा लागणारच आहे. आज, केवळ रेल्वेच नाही तर सरकारच्या अन्य विभागांनाही तो तसा करावा लागतोच. रेल्वेचा अर्थसंकल्प वेगळा मांडला जावा अशा प्रकारचे कोणतेही घटनात्मक अथवा कायदेशीर बंधन सरकारवर नाही, असा युक्तिवाद नीती आयोगाच्या टिपणात करण्यात आलेला आहे. त्यांमुळे, वास्तविक पाहता, रेल्वेचे कंपनीकरण घडवून आणण्याच्या प्रक्रियेस अधिक वेगाने आणि आवर्जून हात घातला गेला पाहिजे. यांमुळे, रेल्वेचा कारभार निखळ व्यापारी तत्त्वांना अनुसरून केला जाणे अपेक्षित असेल तर, रेल्वेसंदर्भातील सर्व निर्णय हे रेल्वेबोर्डाकडे अथवा रेल्वेचे कंपनीकरण घडवून आणल्यानंतर जी कोणती व्यवस्था तिथे अंतिमतः अस्तित्त्वात येईल तिच्याकडे सुपूर्त केले जावेत, असा जो मुद्दा नीती आयोगाच्या टिपणामध्ये मांडण्यात आलेला आहे त्याला बळकटीच प्राप्त होईल. वास्तविक पाहता हे या पूर्वी केव्हाच व्हायला हवे होते. केवळ इतकेच नाही तर, रेल्वेसंदर्भात अलीकडील दशकांत स्थापन करण्यात आलेल्या उच्चस्तरीय अनेक समित्यांनी तसे सुचविलेलेही होते. रेल्वेचा स्वतंत्र अर्थसंकल्प मांडला जाण्याच्या प्रथेचे विसर्जन होण्याने रेल्वे मंत्रालय आणि रेल्वेमंत्री यांचे पूर्वीचे वलय निस्तेज होण्याच्या मुद्याला आणखी एक पैलू चिकटलेला आहे. खरे म्हणजे ती एक मोठी समस्याच होय. रेल्वे संदर्भातील निर्णयांवर या पुढे केंद्र सरकारच्या अर्थमंत्रालयातील अधिका-यांचा वरचष्मा राहणार. हे अधिकारी प्रशासकीय सेवांच्या परीक्षा उत्तीर्ण होऊन प्रशासनात दाखल झालेले असतात. रेल्वेसंदर्भातील काही विशेष ज्ञान अथवा अंतर्दृष्टी त्यांना असेलच याची काही खात्री नाही. ते एकंदरीने सर्वसाधारणज्ञ असतात. रेल्वे विभागातच अनेक वर्षे सेवा बजावलेले अधिकारी



रेल्वे संदर्भातील जे जे निर्णय ज्या व्यावसायिक दृष्टिकोनातून आजवर घेत असत, ती समज व आकलन या सर्वसाधारणज्ञ अधिका-यांपाशी नसावे, हे ओघानेच आले. रेल्वेच्या अंतर्गत बाबींमध्ये आजवर होत आलेल्या अवांछनीय आणि अनावश्यक हस्तक्षेपाला रेल्वेतील कामकाजाचा प्रदीर्घ अनुभव असलेले रेल्वेचे अधिकारी आजवर तोंड देतच आलेले आहेत अथवा होते. रेल्वेच्या सेवांबद्दल केल्या जाणा-या शुल्कआकारणीसंदर्भातील निर्णय (रेल्वे कायद्यातील तरतुदींनुसार) रेल्वे प्रशासनाकडेच सोपविले जावेत, असे आमच्यापैकी काहीजण आजवर सतत सुचवत आलेले आहेत. शुल्कांच्या आकारणी-फेरआकारणीबाबतचे निर्णय राजकीय पक्षांच्या मर्जीवर अथवा मनमानीवर सोडले जाता कामा नयेत. कारण, रेल्वेच्या वित्तव्यवहाराची आजघडीची दुर्धरावस्था उद्‌भवण्यात त्यांचेच योगदान खूप मोठे आहे. रेल्वेला माध्यमांद्वारे जितकी अधिक प्रसिद्धी आज मिळताना दिसते ती तशीच मिळत राहिली तर, रेल्वेच्या कारभारात हस्तक्षेप करण्यास राजकीय शक्तींना अधिक वाव मिळत राहण्याच्या शक्यता उत्तरोत्तर वाढत राहतील, असा दावा काहीजणांकडून आज करण्यात येतो. मात्र, या संदर्भात एक गोष्ट आपण सगळ्यांनीच अतिशय नीटपणे समजावून घ्यायला हवी. आणि ती म्हणजे, रेल्वेवर असणारा माध्यमांचा प्रकाशझोत भविष्यात ढळला अथवा कमी झाला तर रेल्वेसंदर्भातील ज्या कळीच्या बाबींवर अधिक भर दिला जाणे आवश्यक आहे तो दिला न जाण्याच्या शक्यताच अधिक बळावतील. अशा अनेक बाबी वा समस्या आजमितीस रेल्वेच्या पुढ्यात उभ्या आहेत. रेल्वेचा स्वतंत्र अर्थसंकल्प तयार करण्याच्या सध्याच्या परिपाठापायी खूप मोठ्या प्रमाणावर सरकारचा पैसा व अन्य साधनसामग्री अनाठायी खर्ची पडते, असाही दावा केला जातो. परंतु, रेल्वेच्या अंदाजपत्रकाचे केवळ सामिलीकरण सर्वसाधारण अर्थसंकल्पामध्ये केले जाण्याने पैशाचा व अन्य साधनसामग्रीचा होणारा हा अपव्यय कसा टळणार आहे ? रेल्वे मंत्रालय आणि अर्थ मंत्रालय यांच्यादरम्यानचे आजघडीचे नाते विलक्षण गुंतागुंतीचे असून त्या नात्यात सुटसुटीतपणा आणणे गरजेचे असल्याने रेल्वेचा वेगळा अर्थसंकल्प मांडला जाण्याच्या प्रथेचे विसर्जन केले जाणे जरूरीचे ठरते, हा काही जणांकडून उपस्थित केला जाणारा मुद्दाही

तितकाच बुचकळ्यात टाकणारा आहे. वास्तविक, केंद्रिय अर्थसंकल्पामधून रेल्वेला अर्थसाहाय्य पुरवण्यापुरताच या उभय मंत्रालयांचा काय तो संबंध येतो, ही बाब जगजाहीर आहे (हे अर्थसाहाय्यही पुन्हा रेल्वेच्या भांडवली खर्चासाठी असते आणि रेल्वेचे जे प्रकल्प सामाजिकदृष्ट्या इष्ट व आवश्यक आहेत परंतु निखळ आर्थिक निकषांवर जे अ-किफायतशीर ठरतात अशा प्रकल्पांसाठीच ती भांडवली तरतूद वापरण्यात येत असते). या भांडवली अर्थसाहाय्यापोटीही रेल्वे दरवर्षी केंद्र सरकारच्या तिजोरीत लाभांश जमा करत असते. लाभांशाचा हा दरही संसदेची रेल्वेविषयक समितीच निश्चित करत असते. केंद्रिय अर्थसंकल्पामधून रेल्वेला अदा केले जाणारे हेच एकमात्र काय ते खुले अनुदान होय (लाभांशाचा वार्षिक दर हा खुल्या बाजारपेठेतील प्रचलीत दरापेक्षा कमी असतो, हेच ते अनुदान).

**रेल्वेचे कंपनीकरण अधिक संयुक्तिक**

या संदर्भात, मग, या टप्प्यावर नेमके काय करणे अधिक उचित ठरले असते ? रेल्वेच्या अर्थसंकल्पाचे विलिनीकरण केंद्रिय अर्थसंकल्पामध्ये घडवून आणण्यापेक्षा, रेल्वेचे कंपनीकरण घडवून आणण्याकडे टप्प्याटप्प्याने पावले उचलणे अधिक संयुक्तिक ठरते. अर्थात, त्यांसाठीही बरीच पूर्वतयारी करणे आवश्यक बनते. शाळा, रुग्णालये... यांसारख्या, रेल्वेशी थेट संबंध नसलेल्या बाबींचे लोढणे रेल्वेच्या गळ्यातून पहिल्या फटक्यातच दूर केले जायला हवे. दुसरे म्हणजे, रेल्वेचे हिशेबठिशेब, लेखा यांची व्यवस्था सुविहितपणे बसवली गेली पाहिजे. नेमक्या याच संदर्भात प्रचंड अ-पारदर्शकता आहे. खास करून, रेल्वेतील शुल्कआकारणीमध्ये प्रचलीत असणाऱ्या अंतर्गत अनुदानांची (क्रॉस सबसिडायझेशन) व्यवस्था तर महा गुंतागुंतीची आहे. मालवाहतूक हे रेल्वेच्या लेखी फायद्याचे कूळ ठरते तर प्रवासी वाहतूक हे तोट्याचे खाते शाबीत होते. प्रवासी वाहतुकीपोटी सोसावा लागणारा तोटा मालवाहतुकीद्वारे मिळणाऱ्या नफ्यातून रेल्वे सोसत राहते. उपनगरीय रेल्वेसेवाही, वास्तविक पाहता, स्वतंत्र यंत्रणेद्वारेच चालविली गेली पाहिजे. किंबहुना, संबंधित राज्य सरकार, स्थानिक स्वराज्य संस्था आणि खासगी क्षेत्र यांच्या सहयोगाने रेल्वेने उपनगरीय सेवेसाठी एक खास अशी विशेष व्यवस्थाच स्थापन करणे उचित ठरेल.



उपनगरीय रेल्वेसेवा ही निखळ स्थानिक गरजांना प्रतिसाद देणारी असते. त्यांमुळे, स्थानिक मागणी-पुरवठ्याच्या वास्तवावर नजर ठेवून उपनगरीय सेवेचा आराखडा त्यानुरूप तयार करून राबविणे शक्य बनते. अगदी आजघडीलाही, उपनगरीय रेल्वेसेवेची शुल्करचना ही सर्वसाधारण रेल्वे शुल्करचनेच्या ढाच्यावरच बेतलेली असते. सर्वसाधारण रेल्वेसेवेचे शुल्कनिर्धारण हे प्रांतिक तसेच राष्ट्रीय स्तरावरील अनेकानेक घटकबाबींना अनुसरत केलेले असते. त्यांत स्थानिक परिसरातील घटकांचे यथोचित प्रतिबिंब पडलेले असेलच याची काहीही शाश्वती नसते. किंबहुना, अशा विशुद्ध स्थानिक घटकांकडे काणाडोळाच केला जातो अथवा केलेला असतो. तसेच, गेल्या सुमारे दीड शतकापासून रेल्वेच्या खात्यावर जमा होत आलेल्या कर्जांच्या बोज्यासंबंधीही काही एक ठोस भूमिका घेण्यास अधिक विलंब आता होता कामा नये. एका विशिष्ट कालबिंदूपर्यंतचे रेल्वेच्या खात्यावरील सर्व कर्ज माफ करून टाकून त्या नंतर रेल्वेसेवांच्या खर्चासंदर्भात आजवर निर्माण झालेल्या अनंत प्रकारच्या गुंतागुंतींचा निवाडा करण्यावर लक्ष केंद्रित केले जावे, अशी शिफारस आजवरच्या कैक समित्यांनी या आधी वेळोवेळी केलेली आहे. त्याच्याच जोडीने, रेल्वेसेवांच्या शुल्कनिश्चितीच्या एकूण पैलूकडेच ताज्या व स्वच्छ नजरेने बघितले जाण्याची आज निकड आहे. अर्थात, या संदर्भात (खास करून मालवाहतुकीच्या शुल्कनिर्धारणाबाबत) या आधीही भरपूर विचार व काम झालेले आहे यांत वाद नाही. परंतु, प्रवासी वाहतुकीशी संलग्न असलेले खर्च आणि प्रवासी वाहतुकीची शुल्कआकारणी यांचे सुसूत्रीकरण घडवून आणण्यावर विचारप्रक्रियेचा झोत एकवटला जाण्याची आज अत्यंत गरज आहे. महामार्गांनी केल्या जाणाऱ्या वाहतुकीकडून एका अंगाने मोठ्या प्रमाणावर तर, हवाईमार्गाने होणाऱ्या प्रवासी वाहतुकीकडून दुसऱ्या मार्गाने अल्प प्रमाणावर निर्माण होणाऱ्या स्पर्धेकडे लक्ष ठेवून, रेल्वेने केल्या जाणाऱ्या प्रवासी वाहतुकीसाठी रेल्वेला येणाऱ्या खर्चाचा अधिकात अधिक भाग शुल्काद्वारे कसा भरून काढता येईल, या पैलूबाबत साधकबाधक विश्लेषण होणे आजमितीस अत्यंत अगत्याचे ठरते आहे. सर्वसामान्य नागरिकांचे वाढते सरासरी दरडोई उत्पन्न आणि वाढत्या उत्पन्नाबरोबर उंचावणारा त्यांचा अपेक्षांचा

आलेख ध्यानात घेऊ न, आपण पुरवत असलेल्या सेवेचा संख्यात्मक विस्तारच केवळ नव्हे तर, सेवेची गुणवत्ताही प्रवाशांच्या लेखी येत्या काळात कळीची ठरणार आहे, या वास्तवाची पुरेशी व नेमकी जाण, कॉर्पोरेट स्वरूपाची एक व्यावसायिक संस्था या नात्याने रेल्वेला ठेवावी लागणार आहे. निखळ व्यापारी व व्यावसायिक तत्त्वांनुसार रेल्वेचा कारभार चालविला जाण्याचे सारे प्रयत्न, रेल्वेच्या अर्थसंकल्पाचे सर्वसाधारण अर्थसंकल्पामध्ये या टप्प्यावर विलिनीकरण केले जाण्याने लोंबकळत पडण्याचीच शक्यता अधिक सघन व बळकट वाटते. कदाचित, असे प्रयत्न अनिश्चित काळपर्यंत बासनातच गुंडाळले जातील. रेल्वेचे अंदाजपत्रक सर्वसाधारण अर्थसंकल्पात सामील केले जाण्याने रेल्वेला आपला कारभार ब-यापैकी व्यापारी तत्त्वांनुसार हाकणे शक्य बनेल, असा जो दावा नीती आयोगाने पंतप्रधानांच्या कार्यालयाला सादर केलेल्या टिपणात करण्यात आलेला होता, त्याला मात्र या सगळ्यापायी पार हरताळ फासला जाईल, यांत कणभरही शंका नाही. ●●

### प्रमुख संदर्भ


**(A) Magazines -**

(1) The Economist : Volume 420, Number 9000, July 30th to August 5th 2016.

**(B) Books and Reports -**

(1) WHO MOVED MY INTEREST RATE ? : LEADING THE RESERVE BANK OF INDIA THROUGH FIVE TURBULENT YEARS; by Duvvuri Subbarao, Penguin Books India Pvt. Ltd., Gurgaon, Haryana, 2016.

**(C)Websites-**

(1) www.weird.com

(2) www.nature.com

(3) www. theguardian.com/business/2016/jun/26

(4)www. theguardian.com/business/economics-blog/2014/jun/02





## 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 | २०० / - रुपये |
| द्वैवार्षिक वर्गणी | ३५०/ - रुपये |
| त्रैवार्षिक वर्गणी | ५००/ - रुपये |
| पंचवार्षिक वर्गणी | ८०० /- रुपये |

## *ग्रंथालयातील पुस्तके*

### Populism and Power

Farmers' movement in Western India : 1980 - 2014, authored by D. N. Dhanagare, South Asia Edition, Routledge, 2016, pp. XVII + 264, Price - Rs. 895/-.

'शेतकरी संघटना' आणि 'शरद जोशी' ही दोन नावे बरोबर तीन तपांपूर्वी एकदम प्रकाशझोतात आली. कांद्यांच्या बाजारभावाचा प्रश्न हाती घेऊ न शेतकरी संघटनेने १९८० साली चाकण-नाशिक मार्गावर 'रास्ता रोको' आंदोलन पुकारले आणि राजकीय नेते, माध्यमे, अभ्यासक यांच्याप्रमाणेच सर्वसामान्य नागरिक... अशा सगळ्यांच्याच मुखातून 'शरद जोशी' हे नाव वारंवार उच्चारले जाऊ लागले. तिथपासून ते आजवर शेती, शेतकरी आणि शेतमालाचे भाव यांच्या संदर्भात आपल्या देशात होत आलेल्या चर्चेमध्ये शेतकरी संघटना आणि शरद जोशी हे कायमच अग्रस्थानी राहिलेले आहेत. शरद जोशी यांचे विश्लेषण व शेतमालाच्या बाजारभावांसंदर्भातील त्यांची भूमिका न पटणा-यांनाही त्यांच्या विवेचनाकडे सरसहा दुर्लक्ष करणे कधीच परवडले नाही. शेती आणि शेतक-यांच्या संदर्भातील उभ्या विचारविश्वाचा आणि थेट स्वातंत्र्यपूर्व काळापासून आपल्या देशात वेळोवेळी गाजलेल्या आंदोलनांचा माहौलच शेतकरी संघटनेने अंतर्बाह्य बदलून टाकला. शेती, शेतमालाचे बाजारभाव, सर्वसाधारण भारतीय शेतक-याची दुरवस्था आणि या संदर्भातील शासकीय धोरणे यांबाबतचे सारे आकलन मुळापासून नवीन पायावर रचण्याचे सारे श्रेय हे निःसंशय शेतकरी संघटना आणि शरद जोशी यांच्याकडे जाते. या संपूर्ण विचारविश्वाचा आणि त्याच्या मुशीतून इथे साकारलेल्या आंदोलनांचा सम्यक् आणि विश्लेषक मागोवा घेणारा हा संशोधनपर ग्रंथ शेतीप्रश्नांचे अभ्यासक, विद्यार्थी, शेतकरी नेतृत्त्व, धोरणकर्ते आणि प्रशासक अशा विविध प्रांतांतील जिज्ञासूंना विलक्षण उपयुक्त ठरावा. शेतकरी संघटनेच्या तत्त्वज्ञानाची लेखकाने या ग्रंथात केलेली प्रगल्भ चिकित्सा हे या वाचनीय दस्तऐवजाचे आगळेपण ठरते. ●●



RNI Regn.No. MAHMAR/2002/9806
Postal Regn.No.: PCW/115/2016-2018
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
● 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**