



વર્ષ : ૩૬

અંક : ૦૪

જુલાઈ - ૨૦૦૯

સળંગ અંક : ૭૦૩

Vol. XXXVI

No. IV

મુખ્ય તંત્રી

શ્રીમતિ નીતા પ્રસાદ

ગુજરાતી આવૃત્તિના

મનીષા વર્મા

નિયામક

નાયબ નિયામક

અમિતા મારુ

તંત્રી

ભરત દેવમણિ

આયોજન અને વિકાસને વાચા આપતું આ માસિક ગુજરાતી, અંગ્રેજી, આસામી, તામિલ, તેલુગુ, બંગાળી, મલયાલમ, ઉર્દૂ, હિંદી, કન્નડ, પંજાબી અને ઉડિયા ભાષામાં પ્રકાશિત થાય છે.

યોજનામાં પ્રગટ થતા લેખોમાંના મંતવ્યો લેખકના પોતાના છે. તેના સાથે તંત્રી સહમત છે એમ માની લેવું નહીં.

યોજનાના લેખો સાભાર નોંધ સાથે પુનર્મુદ્રિત કરી શકાય છે.

છૂટક નકલ

રૂ. ૧૦-૦૦

વાર્ષિક લવાજમ

રૂ. ૧૦૦-૦૦

બે વર્ષ

રૂ. ૧૮૦-૦૦

ત્રણ વર્ષ

રૂ. ૨૫૦-૦૦

લવાજમની રકમ "S.B.I. A/c. No. 515-08-10, Yojana (Guj.) ના નામે મની ઓડર/બેંક ડ્રાફ્ટથી મોકલી શકાશે. લવાજમ મોકલવાનું સરનામું :

યોજના કાર્યાલય

અંબિકા કોમ્પલેક્ષ, યુ.કો. બેંકની ઉપર,
પાલડી ચાર રસ્તા પાસે,
અમદાવાદ - ૩૮૦ ૦૦૭.
૦૭૯-૨૬૫૮૮૬૬૯ (કાર્યાલય)

વિષય સૂચિ

● ભારતમાં રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગ : પ્રગતિ અને પડકારો	વી.કે.શમા	૨
● ભારતમાં માળખાંકીય ક્ષેત્રે ખાનગી ભાગીદારી	રવિ મિતલ	૫
● અઢ્ઠા મેગા પ્રોજેક્ટ્સ : વાજબી ભાવે વીજળી	ઉમેશકુમાર શુક્લ	૯
● શહેરોમાં માળખાંગત સુવિધાઓની ખીલવણીનો પડકાર	પ્રો. પ્રેમ પંગોત્રા	૧૩
● ભારતના બંદરોની ક્ષમતા તથા સિદ્ધિઓ	શ્રી એ.પી.વી.એન. સરમા	૧૭
● માળખાંકીય સુવિધાઓ : આર્થિક વિકાસની અનિવાર્ય શરત	ડો. અરવિંદ પટેલ	૨૦
● ભારતમાં અંતઃસ્તર સેવાઓનો વિકાસ	ડો. લલિત ચૌહાણ	૨૪
● વાહનવ્યવહાર દેશની જુવાદોરી	પ્રા.પીનલ પટેલ	૨૮
● ગ્રામીણ બજારની માળખાંકિય સુવિધાઓ	દિપકભાઈ ભોઈ	૩૨
● ભારતમાં સિંચાઈ :પર્યાપ્ત ક્ષમતાનો અપર્યાપ્ત ઉપયોગ	શ્રી સુરિન્દર સુદ	૩૫
● કુટુંબ અને બાળ કલ્યાણ સમિતિ ઈડરની ભૂમિકા	ચંદ્રકાન્ત ચૌહાણ	૩૭
● યા - સદીનું આરોગ્યપ્રદ પીણું	કૃતિકા કામથન	૩૯
● સહકારી સિદ્ધાંતોની અસરકારકતા	ડો. દિલીપ મર્થક	૪૧
● પુસ્તક	ચશવંત કડીકર	૪૪

ટાઈટલ

● આવરણ ડિઝાઇન	સાધના સક્સેના	૧
● યોજના જાહેરાત	-	૨
● મંદી અને અલ્પવિકસીત દેશો	ભરતભાઈ ચૌધરી	૩
● પ્રકાશન વિભાગના ગુજરાતી પુસ્તકો	-	૪

શરતચૂક : યોજના જૂન-૦૯ ના અંકમાં 'દુર્ઘટના સમયે શું કરશો અને શું નહીં' શિર્ષક લેખના લેખકનું નામ શરતચૂકથી મુકેશ પંડ્યા છપાયેલ છે. પરંતુ તે લેખ પ્રકાશન વિભાગનો છે.

Website Address

: www.yojana.gov.in

E-mail Address

: yojanagujarati@gmail.com

ભારતમાં રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગ : પ્રગતિ અને પડકારો

❧ વી.કે.શર્મા

રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગની વ્યવસ્થા અને જાળવણીની જવાબદારી કેન્દ્ર સરકારની છે. શિપીંગ, માર્ગ પરિવહન અને ધોરીમાર્ગ મંત્રાલય હેઠળ રચવામાં આવેલી નેશનલ હાઈવે ઓથોરિટી ઓફ ઈન્ડિયા ચોક્કસ રોકાણોના નિર્ણયો, જમીન પ્રાપ્તિ વગેરેના અધિકારો સાથે પ્રોજેક્ટસના ઝડપી અમલીકરણ સાથે ધોરીમાર્ગ વિકાસ કાર્યક્રમ હાથ ધરે છે. 'એનએચએઆઈ' તે વૈશ્વિક માપદંડો મુજબના રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગ નેટવર્કની દેશની જરૂરિયાત પૂરી કરીને સમયબદ્ધ અને કરકસરપૂર્ણ ખર્ચમાં ગ્રાહકોની આશા સંતોષવાનો પ્રયાસ કરે છે.

ભારતના આર્થિક વિકાસ માટે અને ટકાઉ વિકાસ માટે માળખાંકીય સુવિધાઓનો વિસ્તાર ખૂબ જ નિર્ણાયક છે. વિશ્વ દરજ્જાની સુવિધા તે વાર્ષિક ૭ થી ૮% સુધીનો ટકાઉ વૃદ્ધિદર હાંસલ કરવા માટેની પૂર્વશરત છે. કુલ ટ્રાફિકમાં માર્ગોની સહભાગિતા પ્રતિદિન વધતી જાય છે. અંતરિયાળ વિસ્તારો સુધીની પહોંચ વધારવા તેમજ વર્તમાન અને ભાવિ ટ્રાફિકને પહોંચી વળવા માટે માર્ગોના નેટવર્કની સુદૃઢ બનાવવું ખૂબજ જરૂરી છે. વધુમાં ઉર્જાના કાર્યક્ષમ ઉપયોગ, પ્રદુષણને માત્રામાં ઘટાડો લાવવા તેમજ માર્ગોની સલામતી વધારવા માટે માર્ગ પરિવહનનું નિયમન પણ એટલી જ હદે જરૂરી છે.

ભારત ૩૩ લાખ કિ.મી.નું વિશ્વનું દ્વિતીય ક્રમનું માર્ગ નેટવર્ક ધરાવે છે. આ પૈકી ધોરીમાર્ગોનું નેટવર્ક ૬૬,૭૫૪ કિ.મી. એમ માત્ર ૨% જ છે.

પરંતુ કુલ ટ્રાફિકના ૪૦ % ટ્રાફિકનું ધોરીમાર્ગો વહન કરે છે. વર્તમાનમાં રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગ ટુ-લેન છે. જ્યારે ૨૭% સિંગલ લેન ધોરીમાર્ગ છે. ધોરીમાર્ગોનું વર્તમાન માળખું ભરચક ટ્રાફિકનું યોગ્ય પાણે વહન કરવાની ક્ષમતા ધરાવતું નથી.

રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગની વ્યવસ્થા અને જાળવણીની જવાબદારી કેન્દ્ર સરકારની છે. શિપીંગ, માર્ગ પરિવહન અને ધોરીમાર્ગ મંત્રાલય હેઠળ રચવામાં આવેલી નેશનલ હાઈવે ઓથોરિટી ઓફ ઈન્ડિયા ચોક્કસ રોકાણોના નિર્ણયો, જમીન પ્રાપ્તિ વગેરેના અધિકારો સાથે પ્રોજેક્ટસના ઝડપી અમલીકરણ સાથે ધોરીમાર્ગ વિકાસ કાર્યક્રમ હાથ ધરે છે. 'એનએચએઆઈ' તે વૈશ્વિક માપદંડો મુજબના રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગ નેટવર્કની દેશની જરૂરિયાત પૂરી કરીને સમયબદ્ધ અને કરકસરપૂર્ણ ખર્ચમાં ગ્રાહકોની આશા સંતોષવાનો પ્રયાસ કરે છે.

રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગ વિકાસ

ભારત સરકારે નેશનલ હાઈવે ડેવલપમેન્ટ પ્રોગ્રામ હેઠળ માર્ગ ક્ષેત્રમાં જંગી રોકાણ યોજના ઘડી કાઢી છે. વર્ષ ૨૦૧૫ સુધીમાં રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગોના નેટવર્કને અદ્યતન બનાવવા રૂપિયા ૨,૨૦,૦૦૦ કરોડની યોજના છે. વર્તમાનમાં ફેઝ-૧ અને ફેઝ-૨ હેઠળ આ કામગીરી ચાલી રહી છે. યોજનાના અમલની વર્તમાન સ્થિતિ નીચે મુજબ છે.

ગોલ્ડન ક્વોડ્રીલેટરસ

અર્થાત દિલ્હી, મુંબઈ, ચેન્નાઈ અને કોલકત્તા એમ ચાર મહાનગરોને જોડતી રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગ યોજના. આ ધોરીમાર્ગ ૫૮૪૬ કિ.મીની લંબાઈ ધરાવે છે. આ ધોરીમાર્ગ પર ફોર લેનિંગની ૮૮% કામગીરી (૫૭૨૪ કિ.મી) પૂરી થઈ ચૂકી છે. અને બાકીના ધોરીમાર્ગ પર ફોર લેનિંગની કામગીરી ચાલુ છે.

(લેખક નેશનલ હાઈવેઝ ઓથોરિટી ઓફ ઈન્ડિયાના જનરલ મેનેજર છે.)

ઉત્તર-દક્ષિણ અને પૂર્વ પશ્ચિમ કોરિડોર

આ યોજના અંતર્ગત ૭૩૦૦ કિ.મી. રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગના ફોર-લેનિંગની કામગીરી કરવાની યોજના છે. યોજના અંતર્ગત શ્રીનગરથી કન્યાકુમારી એમ ઉત્તર-દક્ષિણ અને પોરબંદરથી સિલચર એમ (પૂર્વ-પશ્ચિમ) કોરિડોરના માર્ગનિર્માણની કામગીરી હાથ ધરાઈ રહી છે. આ પ્રોજેક્ટ હેઠળ ૩૫૪૧ કિ.મીની લંબાઈના ધોરીમાર્ગના ફોર-લેનિંગની કામગીરી સંપન્ન થઈ ચૂકી છે. ૨૮૧૦ કિ.મી ધોરીમાર્ગ પર કામગીરી ચાલી રહી છે. જ્યારે ૭૯૧ કિ.મી. ધોરીમાર્ગ માટે હજુ કામગીરીની સોંપણી બાકી છે.

બંદરગાહ સાથેનું જોડાણ

દેશના ૧૦ મુખ્ય બંદરગાહો સાથેના જોડાણોને સુદૃઢ બનાવવા માટે એનએચડીપી હેઠળ ૩૮૦ કિ.મી.ના રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગને અદ્યતન ફોર-લેન બનાવવાની યોજના હાથ ધરાવવામાં આવી છે. આ પૈકી ૨૦૬ કિ.મી માર્ગની કામગીરી પુરી કરવામાં આવી છે. ૧૬૮ કિ.મી પર માર્ગબનાવવાની કામગીરી ચાલુ છે. જ્યારે ૬ કિ.મી માર્ગ નિર્માણ માટેની કામગીરી સોંપણી જ બાકી છે. ૯૬૨ કિ.મીના રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગ પૈકી ૮૦૦ કિ.મી નું કામ સંપન્ન થયું છે. ૧૪૨ કિ.મી પર કામ ચાલુ છે. જ્યારે બાકીના ૧૨ કિ.મીની કામગીરીની સોંપણી બાકી છે.

ફેઝ-૩

આ યોજના અંતર્ગત પર્યટક સ્થળો, આર્થિક રીતે અગત્યના વિસ્તારો અને રાજ્યોની રાજધાનીને જોડતા ૧૨, ૧૦૯ કિ.મીની લંબાઈના ફોરલેન રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગ માળખાને પહોળો બનાવવાની યોજના છે. ૮૭૨ કિ.મી ફોર લેનિંગ

કામગીરી સંપન્ન થઈ ચૂકી છે, ૧૮૨૨ કિ.મી માર્ગ પર કામગીરી ચાલુ છે જ્યારે બાકીના ૯૩૬૨ કિ.મી માટે કામગીરીની સોંપણી બાકી છે.

આગામી ૫-૬ વર્ષોમાં સરકાર વિવિધ તબક્કામાં રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગ વિકાસ પ્રોજેક્ટ આગળ ધપાવવાની નેમ ધરાવે છે.

ફેઝ-૪

આ પ્રોજેક્ટ હેઠળ ૨૦,૦૦૦ કિ.મીના રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગને રેલ્વિંગ શોલ્ડર્સ સહિત ટુ લેન બનાવવાની નેમ છે. રોડ ટ્રાન્સપોર્ટ અને હાઈવે વિભાગ દ્વારા તેનો અમલ થશે.

ફેઝ-૫

વર્તમાન ૬૫૦૦ કિ.મીના ફોરલેન હાઈવેને સિક્સ-લેન બનાવવાની આ યોજના છે. જેમાં ૫૭૦૦ કિ.મીના ગોલ્ડન ક્વોર્ટીલેટરલ અને ૮૦૦ કિ.મીના અન્ય રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગોનો સમાવેશ થાય છે. ડીબીએફઓ આધારે આ યોજના અમલી બનશે. ૬૫૦૦ કિ.મી પૈકી ૧૨૩ કિ.મી માર્ગની કામગીરી સંપન્ન થઈ ચૂકી છે, ૯૧૧ કિ.મી પર કામગીરી ચાલુ છે. જ્યારે ૫૪૬૬ કિ.મીની કામગીરીની સોંપણી જ બાકી છે.

ફેસ-૬

આ ફેઝ મહત્વના વાણિજ્ય અને ઔદ્યોગિક ટાઉનશીપને ધોરીમાર્ગ સાથે જોડવા ખાનગી - જાહેર ભાગીદારીથી ૧૦૦૦ કિ.મીના એક્સપ્રેસ-વે ને વિકસાવવાની યોજના ધરાવે છે. આ પૈકી વડોદરા-મુંબઈ વચ્ચેના ૪૦૦ કિ.મીના એક્સપ્રેસ-વે, દિલ્હી-મેરઠ વચ્ચેના ૬૬ કિ.મી, બેંગ્લોર-ચેન્નાઈ વચ્ચેના ૩૩૪ કિ.મીના એક્સપ્રેસ વે તેમજ ૨૭૭ કિ.મીના

કોલકત્તા - ધનબાદ એક્સપ્રેસવેની કામગીરી હાથ ધરવાની નેમ છે. આ તમામ એક્સપ્રેસ વે નવા એલાઈનમેન્ટ મુજબ બંધાશે અને ડિસેમ્બર ૨૦૧૫ સુધીમાં પુરા થશે.

ફેઝ-૭

દેશના સંખ્યાબંધ મહત્વના શહેરોમાં ટ્રાફિકની આસાન ગતિ માટે આ ફેઝ અંતર્ગત રિંગરોડ, ફ્લાયઓવર તેમ જ બાયપાસ બાંધવાની યોજના છે.

હાઈવે વિકાસમાં જાહેર ખાનગી ભાગીદારી

હાઈવે વિકાસ પ્રોગ્રામમાં આરંભીક બે તબક્કામાં પ્રોજેક્ટ્સ મહદઅંશે જાહેર ભંડોળ સંચાલિત કે પછી ઈપીસી કોન્ટ્રાક્ટ પર અપાયેલા હતા પરંતુ ભાવિ પ્રોજેક્ટ મહદઅંશે ખાનગી - જાહેર ભાગીદારીથી હાથ ધરાશે ધોરીમાર્ગ વિકાસ પ્રક્રિયામાં ખાનગી જાહેર ભાગીદારી મોડેલ અપનાવીને આ વિષયે ખાનગી ક્ષેત્રે પડેલા સંસાધનો, નિષ્ણાતોની સેવાને જાહેર વિકાસમાં જોતરવા પ્રયાસ થાય છે. બંને પક્ષો માટે આકર્ષક સાબિત થાય તેવા માળખામાં ખાનગી સાહસિકો પોતે ખેડી શકે તેટલા જોખમો ખેડીને યોગ્ય વળતર મેળવી શકે છે. અને સાથેસાથે વપરાશકર્તાઓને તેમને પરવડે તેટલા ખર્ચમાં ગુણવત્તાયુક્ત સેવાઓ પણ ઉપલબ્ધ કરાવી શકે છે. ઉપરાંત આ રાહે જાહેર નાણાનો મૂલ્યવાન ઉપયોગ કરવાની સરકારને તક પણ મળે છે.

માપદંડ આધિન દસ્તાવેજ

રાષ્ટ્રીય હાઈવે ઓથોરિટીએ ડિસેમ્બર ૨૦૦૭થી 'રીકવેસ્ટ ફોર ક્વોલિફિકેશન' અને રીકવેસ્ટ 'ફોર પ્રોપોઝલ' એમ બંનેને અંતિમ ઓપ આપ્યો

છે. કન્સેશન કરારનું નવું મોડેલ આંકવામાં સહભાગિતાનું માળખું ધરાવે છે. જાન્યુઆરી ૨૦૦માં આ માળખું અમલમાં મૂક્યું હતું. તમામ પક્ષોએ આ દસ્તાવેજ ન્યાયી અને સમતોલ હોવાનો સ્વીકાર કર્યો છે. આવી સમજૂતી સરકાર અને ખાનગી ક્ષેત્ર વચ્ચે જોખમો અને જવાબદારીની સમતુલા જાળવે છે. તો ટોલ રૂલ્સ, ૨૦૦૮ ખાનગી ભાગીદારીને ઓર વેગ આપશે. આમ એનએચએઆઈ બિલ્ડ - ઓપરેટ - ટ્રાન્સફર (બોટ) મોડેલથી દૂર થઈને ડિઝાઈને - બિલ્ડ - ફાઈનાન્સ - ઓપરેટ મોડેલની દિશામાં જઈ રહ્યું છે. આ મોડેલ ખાનગી એકમને પ્રોજેક્ટ ડિઝાઈનની પણ તક આપે છે. આમ કરતાં ડિઝાઈનમાં પરિવર્તનની શક્યતાઓ ઘટી જતાં સમય અને ખર્ચનો ભગાડ થવાની શક્યતા ઘટી જાય છે.

માર્ગ સલામતી

એનએચએઆઈ આંતરરાષ્ટ્રીય માપદંડો મુજબના માર્ગોનું નિર્માણ કરતાં સલામતી પર વધુ ભાર મુકે છે. માર્ગ સલામતીને ધ્યાને રાખીને ફ્લાયઓવર, બાયપાસ, રેલવે ઓવર - અંડર બ્રિજ વગેરેનું પણ સાથોસાથ નિર્માણ થાય છે. વિસ્તૃત પ્રોજેક્ટ અહેવાલ (ડીપીઆરએસ)માં ઓવરહેડ સાઈન, સાઈનબોર્ડસ, કેશ બેરિયર્સ, રેલિંગ્સ વગેરેની પણ જોગવાઈ હોય છે. એકવાર ધોરીમાર્ગોનું નિર્માણ થઈ ગયા પછી પણ લાંબા અને ટૂંકાગાળાના કોન્ટ્રાક્ટરની મદદથી તેના નિભાવ અને જાળવણી થાય છે. વર્તમાન ૪૩૧૦ કિમી રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગોનો ઓપરેશન એન્ડ મેન્ટેનેન્સ કોન્ટ્રાક્ટરની રાહે નિભાવ થાય છે.

રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગ પર સલામત અને સુવિધાપૂર્વક સફર માટે સંખ્યાબંધ

પગલાં લેવાયા છે. જેમાં બેરિયર, રેલિંગ ઉપરાંત શહેરી વિસ્તારમાંથી પસાર થતા ધોરીમાર્ગોની આસપાસ સર્વિસ રોડનું નિર્માણ વગેરેનો સમાવેશ થાય છે. શહેરી વિસ્તાર કે વસતિ ધરાવતા વિસ્તારમાંથી ધોરીમાર્ગ પસાર થતો હોય ત્યારે રાહદારીઓ કે સાયકલ સવારોને મુશ્કેલી ના પડે તે માટે સર્વિસ રોડની સુવિધા ઉભી કરવામાં આવે છે. તો સામેથી આવતા વાહનોની લાઈટનો પ્રકાશ આંખમાં ના જાય એટલા માટે માર્ગની વચ્ચેની ખાલી જગ્યામાં ફૂલછોડ ઉગાડીને સોહામણું વાતાવરણ ઉભુ કરવા પણ પ્રયાસ થાય છે. વધુમાં અકસ્માતનો ભોગ બનનારને તત્કાલ સારવાર મળે અને હોસ્પિટલે ઝડપથી પહોંચાડી શકાય તે માટે પ્રત્યેક ૫૦ કિમીના અંતરે તબીબી સાધનો અને કર્મચારીથી સુસજ્જ એમ્બ્યુલન્સની પણ જોગવાઈ કરવામાં આવી છે. તો બંધ પડેલા કે અકસ્માતનો ભોગ બનેલા વાહનોને દૂર ખસેડવા ટાઈંગ વાહનોની પણ સગવડ કરવામાં આવી છે. હાઈ વે પર નિગરાની રાખવા અને માર્ગ વપરાશકારોને મદદરૂપ થવા પ્રત્યેક ૫૦ કિમી એ રાઉન્ડ ધ કલોક પેટ્રોલ વ્હીકલ, અગ્નિશમન ઉપકરણો, ગેસ કટર, હાઈડ્રોલીક જેક, ફર્સ્ટ એઈડ કિટ, સંદેશાવ્યવહાર ઉપકરણો, સાઈનબોર્ડ વગેરેથી સજ્જ હોય છે.

લાંબા અંતરની મુસાફરીના જોખમોને ધ્યાનમાં લેતાં માર્ગો પર સફર વધુ સલામત અને સુવિધાપૂર્ણ રહે તે હેતુસર માર્ગની બંને બાજુ રીફ્યુએલિંગ, ખાણીપીણી, પાર્કિંગ સુવિધા, ટેલિફોન સેવા, નાના શોપિંગ સેન્ટર બધું ઉપલબ્ધ રહે તેની પણ તકેદારી આ ઓથોરીટી રાખે છે.

પડકારો

પ્રોજેક્ટ સમયસર પૂરો થવો એ સૌથી મોટો પડકાર હોય છે. એનએચડીપી હેઠળના પ્રોજેક્ટ લગભગ દેશના તમામ રાજ્યોમાં ફેલાયેલા હોય છે. પ્રોજેક્ટ સમયસર શરૂ થાય તે હેતુસર કોન્ટ્રાક્ટર્સને મુક્ત વિસ્તાર પૂરો પાડવાની જવાબદારી એનએચએઆઈ પર હોય છે. તેણે કેન્દ્રીય વિભાગો સાથે પણ સંકલન સાધવાનું હોય છે. જમીન હસ્તાંતરણ, જંગલ અને પર્યાવરણ વિભાગની મંજૂરી જેવી બાંધકામ પૂર્વેની કામગીરી ઝડપી અને સમયસર પૂરી થાય તે માટે રાજ્ય સરકારો પર આધાર રાખવાનો હોય છે. ઘણીવાર વિસ્તારની કાયદો અને વ્યવસ્થાની સ્થિતિને કારણે પણ પ્રોજેક્ટ વિલંબમાં મુકાતો હોય છે. તો ધોરીમાર્ગોનો નિભાવ અસ્ક્યામતોની જાળવણી, સલામી એ વળી બીજા પ્રકારના પડકારો છે. સારા ધોરીમાર્ગો માટે જવાબદાર ડ્રાઈવિંગની આદતો વિકસાવવાની પણ જરૂર છે. ટ્રાફિક નિયમોનું પાલન ન કરનાર વાહનચાલક અકસ્માતનો ભોગ બની શકે. આથી જ આ પ્રકારના મેગા પ્રોજેક્ટને સુખરૂપ પાર પાડવા કેન્દ્ર અને રાજ્ય સરકારોના વિવિધ વિભાગોનો સક્રિય ટેકો મળી રહે તે ખૂબ જ જરૂરી છે.



સ્પર્ધાત્મક પરીક્ષા માટે

❖ યોજના ❖

સયોટ માર્ગદર્શક

ભારતમાં માળખાંકીય ક્ષેત્રે ખાનગી ભાગીદારી

રવિ મિતલ

ભૌતિક માળખાંકીય સુવિધામાં સુધાર તે સામાન્ય અગ્રિમતા બની ચૂકી હોવાનો અને માળખાંકીય સુવિધાના વિસ્તાર તેમજ આધુનિકરણને સિદ્ધ કરવા સંસાધનોને ગતિશીલ કરવા વધી રહેતી ખાનગી હિસ્સેદારી જરૂરી બની ચૂકી હોવાનો સ્વીકાર કરતાં એનડીસીએ જોયું છે કે માળખાંકીય ક્ષેત્રે ખાનગી ભાગીદારીને સફળતાપૂર્વક વેગ આપવા એવાં નીતિગત માળખાંકીય રચનાની આવશ્યકતા છે કે જેમાં રોકાણકારોને ખાતરી મળે કે સેવાના માપદંડો જળવાઈ રહેશે. તેમજ વળતર અને રાહતો પથદર્શક રીતે મળશે અને તેથી કરીને કેન્દ્ર સરકારને નીતિમત્ત માળખું ઘડી કાઢવા ભલામણ કરે છે કે જેનો રાજ્યો સ્વીકાર કરી શકે.

રાષ્ટ્રીય વિકાસ પરિષદ (એનડીસી) એ ૨૦, મે ૨૦૦૬ના રોજ યોજાયેલી બેઠકમાં નીચે મુજબ ઠરાવ પસાર કર્યો હતો.

“ભૌતિક માળખાંકીય સુવિધામાં સુધાર તે સામાન્ય અગ્રિમતા બની ચૂકી હોવાનો અને માળખાંકીય સુવિધાના વિસ્તાર તેમજ આધુનિકરણને સિદ્ધ કરવા સંસાધનોને ગતિશીલ કરવા વધી રહેતી ખાનગી હિસ્સેદારી જરૂરી બની ચૂકી હોવાનો સ્વીકાર કરતાં એનડીસીએ જોયું છે કે માળખાંકીય ક્ષેત્રે ખાનગી ભાગીદારીને સફળતાપૂર્વક વેગ આપવા એવાં નીતિગત માળખાંકીય રચનાની આવશ્યકતા છે કે જેમાં રોકાણકારોને ખાતરી મળે કે સેવાના માપદંડો જળવાઈ રહેશે. તેમજ વળતર અને રાહતો પથદર્શક રીતે મળશે અને તેથી કરીને કેન્દ્ર સરકારને નીતિમત્ત માળખું ઘડી કાઢવા ભલામણ કરે છે કે જેનો રાજ્યો સ્વીકાર

કરી શકે.”

અગિયારમી પંચવર્ષીય યોજના એ વાતને માન્યતા આપે છે કે વૃદ્ધિની ગતિને જાળવવા પૂરતી તેમજ ગુણવત્તાયુક્ત માળખાંકીય સુવિધા પૂર્વશરત છે. અને તેથી દશમી પંચવર્ષીય યોજના (૨૦૦૨-૦૭) દરમિયાન ભૌતિક માળખાંકીય સુવિધા પાછળ જીડીપીના ૫% ના થયેલા રોકાણને અગિયારમી યોજના (૨૦૦૭-૧૨) દરમિયાન વધારીને ૮% કરવામાં આવી.

દશમી યોજના દરમિયાન માળખાંકીય સુવિધામાં જીડીપીના ૫.૦૭% એમ રૂપિયા ૮,૮૭,૨૦૩ કરોડ (૨૦૦૬-૦૭ની કિમતે) ના ખાનગીક્ષેત્રના રોકાણનો પણ સમાવેશ થયો હતો. માળખાંકીય સુવિધાક્ષેત્રે પ્રવર્તી રહેલી ખાદ્યને પહોંચી વળવા માટે સરકારે અગિયારમી યોજના દરમિયાન માળખાંકીય ક્ષેત્ર રૂપિયા ૨૦,૫૬,૧૫૬

કરોડના રોકાણની યોજના ઘડી છે. જે અન્યવચે યોજનાના વર્ષ ૨૦૧૧-૧૨ દરમિયાન જીડીપીના ૮% બરોબર રોકાણ થશે. જેમાં કેન્દ્રીય ક્ષેત્ર દ્વારા ૭,૬૫,૬૨૨ કરોડના જાહેર ક્ષેત્રના રોકાણ તેમજ રૂપિયા ૬,૭૦,૮૩૭ કરોડના રાજ્યોના રોકાણનો સમાવેશ થાય છે.

અગિયારમી યોજનામાં ખાનગી ભાગીદારી સહિત ખાનગી ક્ષેત્રના રૂપિયા ૮,૧૮,૫૮૧ કરોડની રોકાણની યોજના છે. અગિયારમી યોજના દરમિયાન માળખાંકીય ક્ષેત્રે થનારા કુલ અંદાજિત રોકાણ પૈકી આ રકમ ૩૦%ની છે. દશમી યોજના દરમિયાન આ રકમ ૨૦% હતી.

માળખાંકીય વિકાસ જંગી સંસાધનો માંગી લે છે. જોકે ભૌતિક માળખાંકીય સુવિધામાં રોકાણ માટે ઉપલબ્ધ જાહેર સંસાધનો મર્યાદિત છે. કારણ કે બજેટકીય સંસાધનોમાં સામાજિક ક્ષેત્રને અગ્રિમતા આપવામાં આવે છે. તેથી જ અગિયારમી

(લેખક કૃષિ બાબતોના પીઠ પત્રકાર છે અને હાલ બિઝનેસ સ્ટાન્ટર્ડ અખબારના કન્સલ્ટિંગ એડિટર છે)

પંચવર્ષીય યોજનામાં ઈચ્છનીય અને વ્યવહારુ હોય ત્યાં ખાનગી જાહેર ભાગીદારી અને બાકી ખાનગી ક્ષેત્રની સીધી સહભાગિતાને પ્રોત્સાહન આપવા પ્રયાસ થયો છે. એવી ધારણાઓ થઈ રહી છે કે સંદેશાવ્યવહાર ક્ષેત્રમાં સ્પર્ધા અને ખાનગી રોકાણો માત્ર ક્ષમતાઓનો જ વિસ્તાર નહીં કરે પરંતુ ભારતની માળખાંકીય સેવાઓની ગુણવત્તા પણ સુધારશે.

માળખાંકીય સુવિધામાં ખાનગી રોકાણોનો ઉંચો આંક હાંસલ કરવો આસાન નથી જ. કેટલાક માળખાંકીય ક્ષેત્રે ઈજારાશાહી ચાલી રહી છે. એ સંજોગોમાં રોકાણકારો માટે આકર્ષક હોય અને ગ્રાહકો માટે લાભપ્રદ હોય એવું વાતાવરણ ઉભું કરવાની પણ જરૂરિયાત છે. આવું વાતાવરણ સર્જવા માટે બજારમાં સ્પર્ધાત્મકતા વધે, સંદેશાવ્યવહારો અને નૂર કન્ટેનર ક્ષેત્રની જેમ સેવા પૂરી

પાડનારાઓ વચ્ચે ગ્રાહકોને પસંદગીની તક મળે તેવા વાતાવરણનું સર્જન કરવું જરૂરી છે.

અગિયારમી પંચવર્ષીય યોજનામાં વિવિધ માળખાંકીય ક્ષેત્રમાં પ્રવર્તી રહેલી ખાદ્ય અને આ ક્ષેત્રોના ગુણાત્મક લક્ષ્યાંકોની પણ સમીક્ષા કરવામાં આવેલી છે. આ લક્ષ્યાંકો નીચે મુજબ છે.

ખાનગી ભાગીદારીને વેગ આપવા નીતિ વિષયક પહેલ

માળખાંકીય વિકાસને પ્રોત્સાહન આપવા અને ખાસ કરીને માળખાંકીય ક્ષેત્રમાં ખાનગી સહભાગીતા વધારવા સરકારે અનેક પહેલ કરી છે. સરકારે કરેલી પહેલની રૂપરેખા નીચે મુજબ છે.

માળખાંકીય ક્ષેત્ર અંગેની સમિતિ

વડાપ્રધાન અધ્યક્ષપદે ૩૧, ઓગસ્ટ, ૨૦૦૪ના રોજ માળખાંકીય ક્ષેત્ર અંગેની સમિતિની રચના કરવામાં આવી હતી. સમિતિના સભ્યોમાં નાણાપ્રધાન, આયોજનપંચના ઉપાધ્યક્ષ, માળખાંકીય ક્ષેત્ર મંત્રાલયના મંત્રીઓનો સમાવેશ થાય છે. ચોક્કસ સમય માળખાંકીય વિશ્વ દરજ્જાની માળખાંકીય સુવિધાઓ ઉભી કરવા નીતિ વિષયક પહેલ કરવી, ખાનગી જાહેર ભાગીદારીની ભૂમિકા વધારે તેવા માળખાને વિકસાવવું, લક્ષ્યાંકો સિદ્ધ થાય એ રીતે મહત્વના માળખાંકીય પ્રોજેક્ટની પ્રગતિનું નિયમન કરવું અને નિર્ધારિત લક્ષ્યાંકો સિદ્ધ થાય તે દિશામાં પ્રયત્નશીલ રહેવું તે સમિતિનો હેતુ છે.

સમિતિએ સંસ્થાકીય નિયમન સંબંધી અને વ્યવસ્થાકીય પ્રક્રિયામાં સુધાર લાવવા પણ પહેલ કરી છે. સમિતિ અનેક બેઠક યોજીને માળખાંકીય ક્ષેત્રોની વૃદ્ધિને વેગ આપવા સમગ્ર નીતિ વિષયક માળખાને દિશાસૂચન આપે છે.

માળખાંકીય સુવિધા : ખાદ્ય અને અગિયારમી યોજનાના ભૌતિક લક્ષ્યાંકો

ક્ષેત્ર	ખાદ્ય	અગિયારમી યોજનાના લક્ષ્યાંકો
માર્ગો/ ધોરીમાર્ગો	૬૫,૫૮૦ કિ.મી.નું રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગનું માળખું સમગ્ર નેટવર્કના ૨% ટ્રાફિકનું વહન કરે છે., ૧૨.૪% ફોરલેન, ૫૦% ટુ લેન્સ, અને ૩૮% સિંગલ લેન	ગો.કવો. માં ૬૫૦૦ કિમી. ૬-લેન, ૪ લેન, ૬૭૩૬ કિ.મી. એનસેસ-ઈસેસ, ૪ લેન ૨૦૦૦૦ કિ.મી., ૨ લેન ૨૦૦૦૦ કિ.મી., ૧૦૦૦ કિ.મી એક્સપ્રેસ-વે.
બંદરગાહ	પુરતી બર્જસ અને રેલવે /માર્ગ કનેક્ટીવિટી	નવી ક્ષમતા: મુખ્યબંદરમાં ૮૫ મી. એમટી ; એમ એસટી નાના બંદરગાહમાં.
વિમીનીમથકો	અપૂરતી, ૨ન-વે, વિમાનોની દોરવણી કરવાની ક્ષમતા, પાર્કિંગ-સ્પેસ અને ટર્મિનલ નિર્માણ	૪ મેટ્રોના અને ૩૫ બિનમેટ્રો વિમાનીમથકોનું આધુનિકરણ, એનઈઆરમાં ૩ ગ્રીનફિલ્ડ, સાત અન્ય ગ્રીન ફિલ્ડ એરપોર્ટ
રેલવે	જૂની ટેકનોલોજી, ભરચકમાર્ગો, ધિમી ગતિ, (નૂર: ૨૨ કિ.મી પ્ર.ક., ઉતાડૂ ૫૦ કિમી. પ્ર.ક.)	૮૧૩૨ કિ.મી. નવી રેલવે, ૭૨૪૮ કિ.મી. ગેજ કન્વર્ઝન, ૨૨ રેલવે સ્ટેશનનું આધુનિકરણ, સમર્પિત નૂર કોરિડોર
ઉર્જા	૧૩.૮ પિકીંગ ખાદ્ય, ૮.૬% ઉર્જા અછત, ૪૦% ટ્રાન્સમિશન અને વિતરણ નુકશાન, સ્પર્ધાનો અભાવ	૭૮૫૭૦ મેગાવોટની વધારાની ઉર્જા, તમામ ગ્રામીણ નિવાસો સુધી પહોંચ
સિંચાઈ	૧૧૨૩ બીસીએમ ઉપયોગ થઈ શકે એવી જળસંપદા, છતાં માથાદીઠ ઉપલબ્ધિમાં કટોકટી અને અછત: વાવેતર વિસ્તારના કુલ ૪૩% વિસ્તારમાં સિંચાઈ	૧૬ એમએચએ મોટા અને નાના કામો વિકસાવવા, ૧૦.૨૫ એમએચએ સીએડી, ૨.૧૮ એમએચએ પુર નિયંત્રણ
રેલવે	જૂની ટેકનોલોજી, ભરચક માર્ગો, ધીમી ગતિ (નૂર: ૨૨ કિ.મી પ્ર.ક.) ઉતાડૂ: ૫૦ કિ.મી.પ્ર.ક)	૮૧૩૨ કિ.મી નવી રેલવે : ૭૧૪૮ કિ.મી. ગેજ કન્વર્ઝન: ૨૨ રેલવે સ્ટેશનનું આધુનિકરણ સમર્પિત કોરિડોર

સીઓઆઈ ની સત્તાધીશ પેટા-સમિતિ

માળખાંકીય સુવિધાઓ માટેની સમિતિના કાર્યને સુચાર, અને સરળ બનાવવા ૧૬ મે, ૨૦૦૫ના રોજ સીઓઆઈ સત્તાધીશ પેટા સમિતિની રચના કરવામાં આવી હતી. આ પેટા સમિતિનું મુખ્ય કાર્ય તે સીઓઆઈ સમક્ષ મુકાનારા નીતિ વિષયક દસ્તાવેજો અને દરખાસ્તોની સમીક્ષા અને મંજૂરીનું સમિતિ દ્વારા લેવાયેલા નિર્ણયોના અમલની પ્રક્રિયા પર દેખરેખનું છે.

જાહેર - ખાનગી સહભાગિતા (એપ્રેઈઝલ કમિટિ)

જાહેર ખાનગી સહભાગી પ્રોજેક્ટ્સને માન્યતા અને મંજૂરી આપવાની પ્રક્રિયાને સરળ બનાવવાના હેતુસર આ સમિતિની રચના કરવામાં આવી છે. આ સમિતિમાં અધ્યક્ષપદે આર્થિક બાબતોના વિભાગના સચિવની તેમ જ સભ્યપદે આયોજનપંચ, ખર્ચ વિભાગ, કાયદા વિભાગના અને વહીવટ વિભાગના સચિવોની વરણી કરવામાં આવે છે. આયોજન પંચ દ્વારા માન્યતા પામેલી દરખાસ્તોને આ સમિતિ મંજૂરી આપે છે. માર્ચ ૨૦૦૮ સુધીમાં આ સમિતિ રૂપિયા ૮૪,૪૦૬ કરોડનું રોકાણ ધરાવતા ૮૪ પ્રોજેક્ટને મંજૂરી આપી ચૂકી છે.

વોયાબિલિટી ગેપ ફન્ડિંગ

સ્પર્ધાત્મક બિડિંગની મદદથી હાથ ધરાયેલા માળખાંકીય ક્ષેત્રના પ્રોજેક્ટની વાણિજ્ય વિશ્વસનીયતાનો વિસ્તાર કરવા વર્ષ ૨૦૦૬માં 'વાયાબિલિટી ગેપ ફન્ડિંગ' (વીજીએફ) જાહેર કરવામાં આવી હતી. આ યોજના અંતર્ગત કેન્દ્ર, રાજ્ય સરકાર, કાનૂની સત્તા અને સ્થાનિક સ્વરાજની સંખ્યા દ્વારા હાથ ધરવામાં

આવેલા જાહેર - ખાનગી ભાગીદારીના (પીપીપી) પ્રોજેક્ટ્સ માટેના મૂડીકાપ ખર્ચ પૈકીની ૨૦% સુધીની રકમ માટે કેન્દ્ર સરકાર સહાય આપે છે. આમ કરીને જંગી ખાનગી મૂડી મેળવવા અંદાજપત્રીય સંસાધનોની પણ ફાળવણી થાય છે. ઉપરાંત પ્રાયોજિત કરનાર મંત્રાલય કે પછી રાજ્ય સરકાર પણ ૨૦% સુધીની વધારાની સહાય પૂરી પાડે છે. માર્ચ ૨૦૦૮ સુધીમાં રૂપિયા ૧,૧૯,૦૪૧ કરોડ સુધીના મૂડીકાપ રોકાણો ધરાવતા ૧૩૯ પ્રોજેક્ટ્સોને આ રાહે મંજૂરી આપવામાં આવી છે.

સત્તાધીશ સમિતિ / સંસ્થા

પીપીપીના માધ્યમથી હાથ ધરાયેલા માળખાંકીય સુવિધા પ્રોજેક્ટ્સના કુલ મુડીકીય ખર્ચ પૈકીની ૨૦% સુધીની વીજીએફ સહાય ઉપલબ્ધ રહે તે હેતુસર આવા પ્રોજેક્ટની મંજૂરી આપવાના સંસ્થાકીય માળખાના રૂપમાં આંતરમંત્રાલય સત્તાધીશ સમિતિની રચના કરવામાં આવી છે. આ સમિતિ માર્ચ ૨૦૦૮ સુધીમાં રૂપિયા ૨૪,૬૩૫ કરોડનું મૂડીકીય રોકાણ ધરાવતા રાજ્ય ક્ષેત્રના ૪૪ પ્રોજેક્ટ્સ અને કેન્દ્રીય ક્ષેત્રના ૧ પ્રોજેક્ટને મંજૂરી આપી ચૂકી છે.

ઈન્ડિયા ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર ફાઈનાન્સ કંપની લિ.

માળખાંકીય ક્ષેત્રના પ્રોજેક્ટ્સને લાંબાગાળાના ધિરાણ મળી રહે તે હેતુસર આ નોનબેન્કિંગ કંપનીની સ્થાપના કરવામાં આવી હતી. પ્રોજેક્ટ હાથ ધરતી કંપનીને સીધા ધિરાણના રૂપમાં કે પછી બેન્ક કે નાણાકીય સંસ્થાના રિફાઈનાન્સિંગની રાહે આ કંપની પ્રોજેક્ટ

ખર્ચની ૨૦% સુધીની રકમની નાણાકીય સહાય આપે છે. કંપની સરકારી ગેરંટીના બળે સ્વદેશી અને વિદેશી બજારમાંથી ભંડોળ ઉભું કરે છે. માર્ચ ૨૦૦૮ સુધીમાં કંપની રૂપિયા ૧૫,૭૦૦ કરોડ ઉભા કરી ચૂકી છે. રૂપિયા ૧,૪૭,૦૮૨ કરોડ સુધીનું મૂડીકીય રોકાણ ધરાવતા ૮૮ પ્રોજેક્ટ્સને કંપની મંજૂરી આપી ચૂકી છે. કંપની આ પૈકી રૂપિયા ૧૮,૭૨૦ કરોડનું ધિરાણ પૂરૂ પાડશે. માર્ચ, ૨૦૦૮ સુધીમાં કંપની રૂપિયા ૪૮૯૧ કરોડની ફાળવણી પણ કરી ચૂકી છે. આઈઆઈએફસીએલ દ્વારા મંજૂર થયેલા ૮૮ પૈકીના ૭૮ પ્રોજેક્ટ્સમાં ફાઈનાન્સિયલ કલોઝર બન્યું છે.

સલાહકાર સેવાઓ

પીપીપી પ્રોજેક્ટને અમલી બનાવવા પ્રોજેક્ટ એગ્રીમેન્ટ તૈયાર કરવા, પ્રોજેક્ટની ચકાસણી વગેરે માટે યોગ્ય સલાહકાર સેવાઓ પણ માંગી લે છે. આયોજન પંચ આથી જ કન્સલ્ટન્ટ્સની વરણી કરીને પ્રોજેક્ટ હાથ ધરનારા સત્તાવાળાઓને તકનીકી સહાય પૂરી પાડવાની યોજના અમલી બનાવી છે. નાણા મંત્રાલયે આ હેતુસર "ઈન્ડિયા ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર પ્રોજેક્ટ ડેવલપમેન્ટ ફંડ" ની રચના કરી છે. આ ફંડ થકી વિકાસકીય ખર્ચ અને પીપીપી પ્રોજેક્ટ માટેના કન્સલ્ટન્ટના ખર્ચ માટે પણ ફાળવણી થાય છે.

વિદેશી સીધા રોકાણ (એફડીઆઈ)

તમામ માળખાંકીય ક્ષેત્ર પ્રોજેક્ટ માટે આટોમિટક રૂટ ના માધ્યમથી ૧૦૦% વિદેશી સીધા રોકાણને મંજૂરી આપવામાં આવે છે.

વેરામુક્તિ

સરકારે માર્ગ નિર્માણ ઉપકરણો અને

ચંત્રસામગ્રીની ડ્યુટીફી આયાત ઉપરાંત વેરામુક્તિ જેવા પ્રોત્સાહન આપીની 'પીપીપી' ને વેગ આપવા પ્રયાસ કર્યો છે. દશ પાક સુધી ૧૦૦% આવકેવેરા મુક્તિનો પણ તેમાં સમાવેશ થાય છે.

મોડેલ દસ્તાવેજ

પીપીપી પ્રોજેક્ટસ સાથે અસ્ક્યામતોની તબદીલી કે લીઝ, વપરાશકર્તા પાસેથી ચાર્જ વસુલ કરવા સરકાર દ્વારા સત્તાની ફાળવણી જોખમોની ભાગીદારી અને સરકારની આકસ્મિક જવાબદારી જેવા અનેક પ્રશ્નો સંકળાયેલા છે. આ સંજોગોમાં પ્રોજેક્ટ એગ્રીમેન્ટ કે પછી બિડિંગ પ્રક્રિયા સ્વયં એક જટિલ પ્રક્રિયા બની રહી છે. આ સંજોગોમાં ઢાંચો અને સરકાર દ્વારા પારદર્શક રીતે લેવાતા ઝડપી નિર્ણયો આ પ્રક્રિયામાં ખૂબ અગત્યના બની રહે છે સીઓઆઈ તેથી જ કન્સેશન એગ્રીમેન્ટ કે પછી પીપીપી માટેના અન્ય બિડિંગ દસ્તાવેજો માટેના મોડેલ દસ્તાવેજો અપનાવવા પર ભાર મૂકે છે. ઝડપી મંજૂરી પ્રક્રિયા માટે પણ આવા મોડેલ દસ્તાવેજ જરૂરી છે. આવા દસ્તાવેજ આધારિત પ્રોજેક્ટને ઝડપી મંજૂરીનો લાભ મળી શકે છે.

આ પહેલને પગલે રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગ, રાજ્ય ધોરીમાર્ગ, ઓપરેશન એન્ડ મેન્ટેનેન્સ ઓફ હાઈવે, ઓપરેશન ઓફ કન્ટેર ટ્રાઈન, નન મેટ્રો એરપોર્ટસ, શહેરી રેલવે વ્યવસ્થા, ગ્રીન ફિલ્ડ એરપોર્ટસ, નવા બંદરગાહ ટર્મિનલ વગેરે માટે મોડેલ કન્સેશન એગ્રીમેન્ટ નું પ્રકાશન થયેલું છે.

પીપીપી બિડિંગ પ્રક્રિયાનું સંચાલન માપદંડો આધારિત માર્ગદર્શિકા અને મોડેલ દસ્તાવેજની મદદથી થતું હોય છે.

સીઓઆઈએ તમામ પીપીપી પ્રોજેક્ટ્સ માટેના મોડેલ અરજીપત્રો અને પસંદગીના માર્ગદર્શક સિદ્ધાંતો પણ જારી કરેલા છે. નાણાકીય બિડ મંગાવવા માટેના માર્ગદર્શક સિદ્ધાંતો પણ મંજૂર થઈને પ્રકાશિત થયેલા છે. એ પ્રમાણે જ પરામર્શક અને સલાહકારની સેવાઓ માટેના મોડેલ દસ્તાવેજ પણ પ્રકાશિત થઈ ચૂક્યા છે.

સ્વતંત્ર નિયમનકર્તા

૧૧ મી યોજના માળખાંકીય ક્ષેત્રમાં ખાનગી રોકાણનો ખાસ દૃષ્ટિકોણ ધરાવે છે અને તેથી ગવર્નન્સની ગુણવત્તામાં સુધારો થવો પણ ખૂબ જરૂરી છે. આ હેતુસર સરકારે ઉર્જા, ટેલિકોમ અને નાગરિક ઉત્પન્ન ક્ષેત્ર સ્વતંત્ર નિયમનકર્તાઓની વરણી કરી છે. એ જ પ્રમાણે બંદરગાહ ક્ષેત્રમાં વેરાકીય ભારણ પણ સ્વતંત્ર નિયમનકર્તા જ નક્કી કરે છે.

માળખાંકીય ક્ષેત્રમાં આર્થિક નીતિઓના માળકામાં બદલાવ આવેલો હોવાથી આ ક્ષેત્રે પણ સ્વતંત્ર નિયમનકર્તાઓની ભૂમિકા ખૂબ જ અગત્યની છે. નિયમનકર્તા માળખામાં વધુ સુધારા કરવા સરકારે “એપ્રોચ ટુ રેગ્યુલેશન” નામે એક નવા દસ્તાવેજને મંજૂરી આપી છે. આયોજન પંચે આ દસ્તાવેજનું પ્રકાશન પણ કર્યું છે.

■ ■ ■

સ્પર્ધાત્મક પરીક્ષા માટે

❖ યોજના ❖

સચોટ માર્ગદર્શક

અલ્ટ્રા મેગા પ્રોજેક્ટ્સ : વાજબી ભાવે વીજળી

ઉમેશકુમાર શુક્લ

વર્ષ ૨૦૧૨ સુધીમાં તમામને વીજ સુવિધાનું લક્ષ્યાંક સિદ્ધ કરવા માટે અલ્ટ્રા મેગા પાવર પ્રોજેક્ટ્સનું નિર્માણ કરવું ખુબ અગત્યનું માનવામાં આવે છે. અલ્ટ્રા મેગા પાવર પ્રોજેક્ટ્સ ૪૦૦૦ મેગાવોટ ઉત્પાદન ક્ષમતા ધરાવતા ખૂબ જ મોટા કદના પ્રોજેક્ટ્સ હોય છે. ઉપલબ્ધ કોલસાના ભંડારો ધરાવતા બ્લોક્સમાં આવા એકમો ઉભા થશે તો સમુદ્રકાંઠા વિસ્તારમાં ઉભા થારા એકમ આયાતી કોલસાનો ઉપયોગ કરશે. રાજ્ય સાથે પરમાર્શ કરીને કેન્દ્રીય વીજ સત્તામંડળે આવી યોજના ઘડી કાઢી છે.

વીજળી એ આપણા જીવનની મહત્વની જરૂરિયાત છે અને દેશના સામાજિક - આર્થિક વિકાસ માટેની નિર્ણાયક માળખાંકીય સુવિધા પણ છે. માથાદીઠ વીજપુરવઠાની સ્થિતિ તે આર્થિક વિકાસની પારાશીશી છે. આમ તો વર્ષ ૧૯૪૭માં માથાદીઠ વીજ વપરાશનું પ્રમાણ ૧૬ યુનિટ હતું તે વર્ષ ૨૦૦૬-૦૭માં વધીને ૬૬૫ થયું છે. અને છતાં અન્ય વિકસિત અને વિકાસશીલ દેશોની તુલનામાં આ પ્રમાણ ખૂબ નીચું કહી શકાય. નીચેની આકૃતિમાં સરેરાશથી એક ચતુર્થાસ ઓઈસીડી (આર્થિક સહકાર અને વિકાસ સંગઠન) દેશોથી ૧૪મા ભાગનો અને ચીનની તુલનાએ એક તૃત્યાંશ છે.

ભારતની સ્થાપિત વીજ ઉત્પાદન ક્ષમતા ડીસેમ્બર ૧૯૪૭માં ૧૩૬૨ મેગાવોટ હતી તે માર્ચ ૨૦૦૮માં વધીને ૧૪૭૯૫ મેગાવોટ થઈ છે. આ વૃદ્ધિ વાર્ષિક ૮% ના દરનું નિરૂપણ કરે છે. જો

કે દેશમાં વીજની વધેલી માંગના મુકાબલે વૃદ્ધિનું પ્રમાણ પૂરતું નથી જ અને વર્ષ ૨૦૦૮-૦૯માં દેશમાં અનુક્રમે ૧૨% અને ૧૧% ની અછત પ્રવર્તી રહી હતી.

વીજક્ષેત્રે થઈ રહેલા સુધારાને અનુલક્ષીને વીજક્ષેત્રના વિકાસનું માળખું પુરૂ પાડવા વીજ અધિનિયમ ૨૦૦૩ અમલી બનાવવામાં આવ્યો હતો. અધિનિયમ મુજબ મહત્તમ સંસાધનોનો ઉપયોગ કરીને વીજ વ્યવસ્થાના વિકાસ માટે કેન્દ્ર સરકારે રાષ્ટ્રીય વીજ નીતિ ઘડવાની રહેશે. નીચે દર્શાવેલા હેતુ સિદ્ધ કરવા કેન્દ્ર સરકારે ૧૨ ફેબ્રુઆરી, ૨૦૦૫ના રોજ રાષ્ટ્રીય વીજ નીતિ પણ જાહેર કરી હતી.

- આગામી પાંચ વર્ષમાં દેશના તમામ પરિવારોને વીજ જોડાણની ઉપલબ્ધિ.
- વર્ષ ૨૦૧૨ સુધીમાં માંગ પ્રમાણે વીજ પુરવઠાની પુરેપુરી ઉપલબ્ધિ.

- વર્ષ ૨૦૧૨ સુધીમાં માથાદીઠ વીજ ઉપલબ્ધિ ૧૦૦૦ યુનિટ સુધીની કરવી.
- ૨૦૧૨ સુધીમાં પરિવાર દીઠ લઘુત્તમ ૧ યુનિટનો વપરાશ .
- ગ્રાહકોના હિતની રક્ષા.

વર્ષ ૨૦૧૨ સુધીમાં તમામને વીજ સુવિધાનું લક્ષ્યાંક સિદ્ધ કરવા માટે અલ્ટ્રા મેગા પાવર પ્રોજેક્ટ્સનું નિર્માણ કરવું ખુબ અગત્યનું માનવામાં આવે છે. અલ્ટ્રા મેગા પાવર પ્રોજેક્ટ્સ ૪૦૦૦ મેગાવોટ ઉત્પાદન ક્ષમતા ધરાવતા ખૂબ જ મોટા કદના પ્રોજેક્ટ્સ હોય છે. ઉપલબ્ધ કોલસાના ભંડારો ધરાવતા બ્લોક્સમાં આવા એકમો ઉભા થશે તો સમુદ્રકાંઠા વિસ્તારમાં ઉભા થારા એકમ આયાતી કોલસાનો ઉપયોગ કરશે. રાજ્ય સાથે પરમાર્શ કરીને કેન્દ્રીય વીજ સત્તામંડળે આવી યોજના ઘડી કાઢી છે. કોષ્ટકમાં તે અંગેની વિગતો આપવામાં આવી છે.

(લેખક નાણાં મંત્રાલય, ભારત સરકારમાં નિયામક (કોસ્ટ) છે.)

કોષ્ટક-૧ સૂચિત મેગા પાવર પ્રોજેક્ટ્સ

અલ્ટ્રા મેગા પ્રોજેક્ટ	વીજ પ્રાપ્ત કરનાર રાજ્ય	કંપની	મેગાવોટ	પ્રોજેક્ટ ખર્ચ (રૂપિયા અબજ)	ટેરિફ રૂ/ઊર	છેલ્લી સ્થિતિ
સસાન-મધ્ય પ્રદેશ	દિલ્હી, હરિયાણા, યુપી, રાજસ્થાન, પંજાબ, મ.પ્ર ઉત્તરાખંડ	રીલાયન્સ પાવર	૩૯૬૦ (૬X૬૦૦)	૨૦૦	૧.૨૦	પીપીએ પર હસ્તાક્ષર ૧૧-૧૨મી યોજનામાં કાર્યાવનિત થવાની ધારણા
તિલૈયાદમ-ઝારખંડ	દિલ્હી-પંજાબ, ઉ.પ્ર, મ.પ્ર, હરિયાણા, રાજસ્થાન, ગુજરાત મહારાષ્ટ્ર, બિહાર, ઝારખંડ	રીલાયન્સ પાવર	૪૦૦૦ (૫X૮૦૦)	૧૬૦	૧.૭૭	પીપીએ પર હસ્તાક્ષર ૧૧-૧૨મી યોજનામાં કાર્યાવનિત થવાની ધારણા
અકલતારા છત્તીસગઢ	-	-	૪૦૦૦ (૫X૮૦૦)	૧૫૦	-	જમીન-પાણીના પ્રશ્ને કામ અટક્યું.
સુંદરગઢ ઓરિસ્સા	-	-	૪૦૦૦ (૫X૮૦૦)	૧૬૦	-	કોલસાના બ્લોકની ફાળવણી જમીન મૂલ્યાંકન ચાલુ

સમુદ્રકાંઠાના મેગા પાવર પ્રોજેક્ટ્સ

મુંદ્રા ગુજરાત	ગુજરાત, મહારાષ્ટ્ર, પંજાબ હરિયાણા, રાજસ્થાન	તાતા પાવર	૪૦૦૦ (૫X૮૦૦)	૧૬૦	૨.૨૬	પીપીએ પર હસ્તાક્ષર ૧૧-૧૨મી યોજનામાં કાર્યાવનિત થવાની ધારણા
ક્રિશ્નાપટનમ મધ્યપ્રદેશ	આંધ્ર, કર્ણાટક, મધ્યપ્રદેશ અને તમિલનાડુ	રિલાયન્સ પાવર	૪૦૦૦ (૫X૮૦૦)	૨૦૦	૨.૩૩	પીપીએ પર હસ્તાક્ષર ૧૧-૧૨મી યોજનામાં કાર્યાવનિત થવાની ધારણા
ગિરથે મહારાષ્ટ્ર	મહારાષ્ટ્ર, મ.પ્રદેશ, કર્ણાટક રાજસ્થાન, ચંડીગઢ,	-	૪૦૦૦ (૫X૮૦૦)	૧૬૦	-	જમીન પ્રશ્ને પ્રોજેક્ટ અટકેલ છે.
ટાંડરી કર્ણાટક	મહારાષ્ટ્ર, કેરળ, રાજસ્થાન તમિલનાડુ અને કર્ણાટક	-	૪૦૦૦ (૫X૮૦૦)	૧૬૦	-	જમીન પ્રશ્ને પ્રોજેક્ટ અટકેલ છે.
ચેયુર તમિલનાડુ	-	-	૪૦૦૦ (૫X૮૦૦)	૧૫૦	-	જમીન પ્રશ્ને પ્રોજેક્ટ અટકેલ છે.
કુલ			૩૫૯૬૦	૧૫૦૦		

સ્ત્રોત : પાવર ફાઈનાન્સ કોર્પોરેશન લિમિટેડ વેબસાઈટ

કલમ ૬૩ વીજ નિયમન પંચ દ્વારા ટેરિફ નિર્ધારિત કરવાની જોગવાઈ ધરાવે છે. વીજ મંત્રાલય દ્વારા બહાર પાડવામાં આવેલી 'ગાઈડ લાઈન્સ' બે તબક્કાની પસંદગી પ્રક્રિયા સુચવે છે. તેમાં રિક્વેસ્ટ ફોર ક્વોલિફિકેશન બિડરની પસંદગી માટેના માપદંડોનો સમાવેશ થાય છે. બીજો તબક્કો તો 'રીકવેસ્ટ ફોર પ્રપોઝલ' નો છે. જેના દ્વારા લાયકાત ધરાવતા બિડરને 'એસ્કેલેટ' અને 'નન-એસ્કેલેટ' ટેરિફ સુચવવા નિયંત્રણ આપવામાં આવે છે. ત્યારબાદ સૌથી નીચો સીટનો 'ટેરીફ' ક્વોટ કર્યો હોય તે બિડરની પસંદગી કરવામાં આવે છે.

યુએમપીપીનું સંચાલન માળખું કેન્દ્ર સરકાર

વિવિધ મંત્રાલયો / એજન્સીઓ તેમજ વિવિધ રાજ્યસરકારો / એજન્સીઓ સંકલન સાધીને વીજ મંત્રાલય યુએમપીપીના વિકાસમાં નિર્ણાયક ભૂમિકા અદા કરે છે. જેમાં નીચે મુજબની સંકલન કાર્યવાહીનો સમાવેશ થાય છે.

- પર્યાવરણ અને જંગલ ખાતાની મંજૂરીઓ ઉપરાંત કોલસા અને પાણી પુરવઠા માટે કેન્દ્રીય મંત્રાલયો/ એજન્સીઓ વચ્ચે સંકલન
- રાજ્યસરકાર અને તેની એજન્સીઓનો સહયોગ
- રાજ્યો સાથે પરામર્શ કરીને યુએમપીપીમાંથી વીજ ફાળવણી
- પીપીએ અને ચૂકવણી અંગેની સલામતી લક્ષતી તંત્ર રચના ઉભી કરવી.

રાજ્ય સરકાર

અદ્રા મેગા પાવર પ્રોજેક્ટસ યજમાનપદ ધરાવતું રાજ્ય અને તેનાથી

વીજ પુરવઠો મેળવનારા રાજ્યો આ પ્રોજેક્ટ સંદર્ભમાં પુનર્વસન યોજના સહિતની કામગીરીમાં અગત્યની ભૂમિકા અદા કરે છે. તેઓ બિડિંગ પ્રક્રિયા હાથ ધરવા પાવર ફાઈનાન્સ કોર્પોરેશન / સ્પેશ્યલ પરપઝ વ્હીકલને સત્તા આપવા ઉપરાંત સ્પર્ધાત્મક બિડિંગ પ્રક્રિયા હાથ ધરાય તે હેતુસર વિવિધ સમિતિના માધ્યમની પણ ભૂમિકા અદા કરે છે.

વીજ ધીરાણ નિગમ

પાવર ફાઈનાન્સ કોર્પોરેશન એટલે કે વીજ ધીરાણ નિગમ પ્રોજેક્ટસના આરંભિક કાર્યો માટેની નોડલ એજન્સી છે. કોર્પોરેશને પ્રત્યેક મેગા પ્રોજેક્ટ માટે પોતાની ૧૦૦% ની માલિકીની ગૌણ કંપનીઓ અર્થાત અલગ 'એસપીવી' ની રચના કરી છે. 'એસપીવી' બોર્ડનું અધ્યક્ષપદ 'પાવર ફાઈનાન્સ કોર્પોરેશન'ના નિયામક જ કરતા હોય છે. જે રાજ્યોને વીજળી મળવાની હોય છે. તેની વિતરણ કંપનીઓના પ્રતિનિધિઓ તે પસંદગી પામેલા બિડર્સને તબદીલ થાય છે. અને પીએફસીના અન્ય અધિકારીઓ જ બોર્ડના સભ્યો હોય છે. પ્રોજેક્ટ ડેવલપર્સની પસંદગી થયા બાદ, 'એસપીવી' તે પસંદગી પામેલા બિડર્સને તબદીલ થાય છે. 'એસપીવી'નીચે મુજબની કાર્યવાહી માટે જવાબદાર હોય છે.

- પ્રોજેક્ટ રીપોર્ટ માટે પરામર્શકની વરણી
- રેપિડ એન્વાયર્નમેન્ટ ઈમ્પ્રુવમેન્ટ એસેસમેન્ટ રીપોર્ટ તૈયાર કરવો.
- આંતરરાષ્ટ્રીય સ્પર્ધાત્મક બિડિંગ માટે પરામર્શકોની વરણી
- રાજ્યો/બિડર્સ સાથે પરામર્શમાં રહીને આરએફક્યુ/આરએફપી દસ્તાવેજોને અંતિમ ઓપ આપવો
- જમીન પ્રાપ્તિ

- કોલસા ભંડારો નજીકના પ્રોજેક્ટ માટે કોલસા બ્લોકની પ્રાપ્તિ
- રાજ્ય સરકારો દ્વારા પાણી ફાળવણી માટે મંજૂરી
- સમુદ્રકાંઠે ઉભા થનારા પ્લાન્ટ માટે સમુદ્ર જળવપરાશ માટે મેરિટાઈમે બોર્ડની મંજૂરી
- કેન્દ્રસરકાર તરફથી પર્યાવરણ અને જંગલ વિભાગની મંજૂરી બાદ પ્રોજેક્ટ અને કોલસાની ખાણો માટે રાજ્ય પ્રદુષણ નિયંત્રણ બોર્ડ તરફથી મંજૂરી મેળવવી.
- કોલસા બ્લોક માટે ભૂસ્તરીય અહેવાલો અને સંબંધિત આંકડાકીય મેળવવી.

યુએમપીપી માળખાનું વિશ્લેષણ

યુએમપીપી તે ૪૦૦૦ મેગાવોટનો વિશાળ કદનો પ્રોજેક્ટ હોય છે અને પ્રત્યેક યુએમપીપી માટે રૂપિયા ૧૫૦ થી ૨૦૦ અબજ રૂપિયા સુધીના રોકાણની આવશ્યકતા રહે છે. પ્રત્યેક પ્રોજેક્ટ ૨૫ વર્ષના લેવલાઈઝ્ડ ટેરિફ અંગેના આંતરરાષ્ટ્રીય સ્પર્ધાત્મક બિડિંગ (આઈસીબી) આધારે ફાળવવામાં આવે છે. પ્રોજેક્ટ કોલસાની આયાત સંભવ બની શકે તેવા સમુદ્ર કાંઠાના શીપયાર્ડ નજીક કે પછી ભૂગર્ભ કોલસાના ભંડારો આવેલા છે તે વિસ્તારોમાં જ ઉભા કરવાની યોજના છે.

સ્પેશ્યલ પરપઝ વ્હીકલ (એસપીવી)

કંપની એક્ટ, ૧૯૫૬ની જોગવાઈઓ હેઠળ પીએફસીની સંપૂર્ણ માલિકીની ગૌણ કંપનીના રૂપમાં પ્રત્યેક મેગા પ્રોજેક્ટ વિશેષ હેતુસરના ફંડની (એસ.પી.પી.)ની રચના કરવામાં આવે છે. બિડનો સ્વીકાર થયા પછી આ વિશે, ૧૦૦% ઈક્વીટી શેર પીએફસીના સરફ

બિડરને એ સબબની ચૂકવણીઓ બાદ તબદીલ કવામાં આવે છે.

રાહતો

ભારત સરકારે મેગા પ્રોજેક્ટની રચના માટે મેળવવાની સામગ્રીને કેન્દ્રીય આબકારી જકાતમાંથી ૧૦૦% મુક્તિ, ડિમ્ડ એક્સપોર્ટ સહિતની વિવિધ વેરાકીય મુક્તિઓ મંજૂર કરી છે.

પ્રદુષિત વાયુનું ઓછું પ્રમાણ

ચીલાચાલુ ટેકનોલોજીના બદલે આ મેગા પ્રોજેક્ટ અદ્યતમ ટેકનોલોજીનો ઉપયોગ કરતા હોવાથી હવામાં પ્રદુષિત વાયુને પર્યાવરણમાં છોડવાનું પ્રમાણ નીચું રહેવા ઉપરાંત ઈધણમાંથી વીજ ઉત્પાદનની કાર્યક્ષમતા પણ ઉંચી રહે છે. કોષ્ટક-૨માં આ હકીકતનું નિરૂપણ થયું છે.

ઈધણનું જોખમ

સમુદ્રકાંઠે ઉભા થનારા મેગા વીજ પ્રોજેક્ટ્સ માટે કોલસાની ડોલરમાં કિંમતને આખરી માનવામાં આવી છે. ઈધણ પુરવઠાના જોખમો ઘટાડવા અને વીજ ઉત્પાદન માટે કોલસાની જરૂરિયાતને પહોંચી વળવા માટે તાતા પાવરે ઈન્ડોનેશિયાની બે મુખ્ય 'થર્મલ કોલ' ઉત્પાદન કંપનીઓમાં ૩૦%ની ભાગીદારી સ્થાપી છે. એ જ પ્રમાણે રિલાયન્સ પાવરે ઈન્ડોનેશિયાની ત્રણ કોલસા ખાણ હસ્તગત કરી છે. ઈધણ પરિવહન જોખમો અને પરિવહન ખર્ચ ઘટાડવા રિલાયન્સ અને તાતા પાવર શિપિંગ બિઝનેસમાં અંપલાવવા પણ વિચારી રહ્યા છે.

ચૂકવણીના જોખમો

ચૂકવણીના જોખમો ઘટાડવા પીપીએ લેટર ઓફ કેડિટ સહિતની વ્યવસ્થાની મદદથી પ્રોજેક્ટ કંપનીને ચૂકવણીની પુરી સલામતી પુરી પાડે છે. ચૂકવણીની

કોષ્ટક-૨ : યુએમપીપીમાં એમિશન પ્રમાણ

પરિમાણ	સલ્ફર ડાયોક્સાઈડ (ટીપીડીમાં)	નાઈટ્રોજન ઓક્સાઈડ (ટીપીડીમાં)	એસપીએમ (એમજી એનએમ૩માં)
ભારતની એમિશન મર્યાદા	૭૦૦	-	૧૦૦
વિશ્વબંકના ધારા ધોરણ	૪૫૦	૭૫૦	૫૦
સંભવિત યુએમપીપી એમિશન	૪૦૦	૬૮૭.૬	૫૦

(ટીપીડી = પ્રતિદિન ટન, એમજી/એનએમ૩ = સામાન્ય ક્યુબિક મીટર દીઠ મિલી ગ્રામ)

(સ્ત્રોત : એશિયન ડેવલપમેન્ટ બેન્ક (૨૦૦૭))

સલામતીના તંત્ર મારફતે પણ ચૂકવણી મેળવવામાં નિષ્ફળ જતાં પ્રોજેક્ટ કંપનીને તેની કોન્ટ્રાક્ટ સત્તાના ૨૫%નું વેચાણ અન્ય પક્ષને કરવાની છુટછાટ મળી જાય છે.

આ ઉપરાંત માગના જોખમો, રાજકીય જોખમો અને વિદેશી હુંડિયામણના જોખમોને ઘટાડવા પણ પર્યાપ્ત પગલાં લેવામાં આવ્યા છે.

સમાપન

આઝાદી પછી કુલ ૧૪૬૬૦૩ મેગાવોટ જેટલી વધારાની વીજ ઉત્પાદન ક્ષમતા ઉભી કરવામાં આવી છે. જે પૈકી ૭૭૩૭૭ મેગાવોટ ક્ષમતા કોલસા આધારિત છે. ઉભા થનારા નવયુએમપીપી આગમી પાંચથી સાત વર્ષમાં વધારાની ૩૫૮૬૦ મેગાવોટ ક્ષમતા ઉભી કરશે. અને છતાં યુએમપીપી દ્વારા ઉત્પાદિત વીજળી પરવડે તેવી હશે કે કેમ તે એક મોટો પ્રશ્ન છે. યુએમપીપીના લેવલાઈઝ્ડ ટેરિફ બિડમા

કોર થયેલા એસ્કેલેબલ અને નન-એસ્કેલેબલ ટેરિફ આધારિત હોય છે. હુંડિયામણમાં અને ફૂગાવાના દર આધારે અમેરિકી ડોલરમાંથી તેનું રૂપિયામાં રૂપાંતર થતું હોય છે. ફૂગાવા અને ડોલર સામેના રૂપિયાના મૂલ્યને ગણતરીમાં લીધા પછી સાથેના રૂપિયાના મૂલ્યને પણ ગણતરીમાં લીધા પછી પણ યુએમપીપી

દ્વારા લેવા માટે ટેરિફ કેડબલ્યુએચ દીઠ રૂપિયા ૩ જેટલો નીચો રહેવાની સંભાવના છે. અને એ રાહે ટેરિફની સપાટી પરવડી શકે તેવી રહેવાની પૂરી શક્યતા છે. આમ યુએમપીપી તે વીજ પરિસ્થિતિને સુધારવા સાચી દિશાનું પગલું છે.



શહેરોમાં માળખાંગત સુવિધાઓની ખીલવણીનો પડકાર

પ્રો. પ્રેમ પંગોત્રા

ભારતના લગભગ તમામ શહેરોમાં ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચરની માંગ સામે પુરવઠો ઓછો રહેતો આવ્યો છે. છેલ્લા દાયકામાં રસ્તા, પુલ, પાણી પુરવઠા અને ગટર વ્યવસ્થાનું બાંધકામ મોટા શહેરોમાં થયું છે, પરંતુ નાના મધ્યમ કદના શહેરો ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચરની ખીલવણીમાં બિલ્કુલપાછળ રહી ગયા છે. જેની પાછળ ભંડોળની અછત ઉપરાંત સ્થાનિક તંત્રની અવગણના પણ જવાબદાર છે. ભારતના શહેરોમાં નાગરિકોને પ્રતિદિન ઉપલબ્ધ પાણી પુરવઠાનું પ્રમાણ તથા સમયગાળામાં ખાસ્સો તફાવત રહેલો છે.

માનવજાતના ઈતિહાસમાં ૨૦૦૮નું વર્ષ મહત્વનું પરિવર્તન લાવ્યું છે, કારણ કે આ વર્ષે માનવજાતના ઈતિહાસમાં પહેલી વખત ગામડાઓની વસતિ કરતા શહેરોની વસતિ વધી ગઈ હતી. સંયુક્ત રાષ્ટ્રસંઘ દ્વારા તૈયાર કરવામાં આવેલા વસતિના અંદાજો પ્રમાણે વિશ્વની કુલ ૬.૭ અબજની જનસંખ્યામાંથી ૩.૩ અબજ નાગરિકો શહેરમાં વસવાટ કરતા થયા છે. વૈશ્વિક સ્તરે શહેરીકરણનું પ્રમાણ ૨૦૦૮માં ૫૦% થયું તે ૨૦૫૦ માં ચીનમાં શહેરી વસતિનું પ્રમાણ ૧ અબજ હશે, જ્યારે બીજા ક્રમે ભારતમાં આ પ્રમાણ ૦.૮ અબજ રહેવાની ધારણા છે.

ભારતની માત્ર ૩૦% વસતિ જ શહેરોમાં વસવાટ કરતી હોવા છતાં શહેરીકરણમાં આપણો ક્રમ વિશ્વસ્તરે બીજો છે. છેલ્લા બે દાયકામાં શહેરીકરણનું પ્રમાણ નોંધપાત્ર સ્તરે ઘટ્યું હોવા છતાં સન ૨૦૩૦ ભારતની શહેરી જન સંખ્યા ૧ લાખથી વધુ વસતિ ધરાવતા ૪૦૦ થી

વધુ શહેરોમાં ફેલાયેલી છે, જ્યારે ૪૦૦૦ થી વધુ નાના શહેરોમાં શહેરીકરણનાં સ્તરમાં સદાય વધઘટ જોવા મળે છે. નાના શહેરોમાં ગરીબી વધુ છે.

ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચરમાં મુડીરોકાણ નહિવત છે અને તેમની પોતાની ભંડોળ ઉભુ કરવાની ક્ષમતા પણ નહિવત્ ઉપરાંત ભારતના શહેરીકરણમાં પ્રાદેશિક અસંતુલન પણ છે. જો કે ગુજરાતનો શહેરીકરણ દર ૩૮% છે, પણ બિહારમાં માત્ર ૧૦% છે. શહેરોનું આયોજન કરતી નીતિનું ઘડતર કરવામાં પ્રાદેશિક અસંતુલન ખરેખર મોટું વિઘ્ન છે. સમગ્ર દેશમાં ફેલાયેલા વિવિધ શ્રેણીના શહેરોમાં ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચરનો અભાવ પુરવા માટેનું આયોજન કરવું સરકાર માટે અઘરું બનતું જાય છે.

સન ૧૯૪૭માં દેશ આઝાદ થયો ત્યારથી ગામડાઓમાંથી શહેરો તરફનું સ્થળાંતર અટકે તેવી આર્થિક નીતિઓ ઘડાતી રહી હોવા છતાં દેશની વસતિ ગણતરીનું ઊંડું પૃથ્થકરણ બતાવે છે કે

શહેરોનું કદ માત્ર પ્રાકૃતિક પ્રક્રિયાને કારણ અને વર્તમાન વસતિનો ગુણાકાર થવાને કારણે વધ્યું છે, તેમાં ગામડાઓમાંથી થયેલા સ્થળાંતરનો ફાળો ખુબ ઓછો છે. કમાણીની બહેતર તક ઉપલબ્ધ હોવાને કારણે શહેર ભણી દોડતા ગામડાના લોકો સ્વયં શહેરોના આર્થિક વિકાસમાં યોગદાન આપે છે તે વાત કોઈ યાદ કરવું નથી. ઘણા નિષ્ણાતોનો અભિપ્રાય એવો રહ્યો છે કે સ્થળાંતર રોકવાથી તો શહેરોનો વિકાસ રૂંધાશે. ગામડાઓમાંથી આવતા નાગરિકોને સમાવવા માટે શહેરોને આપણે તૈયાર કરવા જોઈએ.

શહેરી વિસ્તારમાં ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચરની ભૂમિકા

શહેરોના ભૌગોલિક કદની વૃદ્ધિ તથા આર્થિક વિકાસ માટે ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચરનો પ્રબંધ કરવો અનિવાર્ય છે. કારણ કે તેની ભૂમિકા બંને હેતુ માટે ઊદ્દીપક તરીકે છે. શહેરની ઉત્પાદન તથા વપરાશ પ્રણાલીનો અગત્યનો હિસ્સો પણ ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર જ છે. શહેરી નાગરિકોના જીવનની ગુણવત્તા

(લેખક ઈન્ડિયન ઈન્સ્ટીટ્યુટ ઓફ મેનેજમેન્ટ, અમદાવાદ ખાતે વ્યાખ્યાતા છે.)

વસતિ ગણતરી	શહેરોની સંખ્યા		શહેરી વસતિની ટકાવારી		વાર્ષિક વૃદ્ધિદર
	૧૯૯૧	૨૦૦૧	૧૯૯૧	૨૦૦૧	
ક્લાસ-૧ (૧લાખઅને વધુ)	૩૦૦	૩૯૩	૩૯૩	૬૪.૯	૩.૪
ક્લાસ-૨ (૫૦,૦૦૦થી ૯૯૯૯૯)	૩૪૫	૪૦૧	૧૧	૯.૭	૧.૮
ક્લાસ-૩ ૨૦હજારથી ૪૯૯૯૯	૮૪૭	૧૧૫૧	૧૩.૩	૧૨.૨	૨.૨
ક્લાસ-૪ (૧૦ હજારથી ૧૯૯૯૯)	૧૧૬૭	૧૩૪૪	૭.૯	૬.૪	૧.૬
ક્લાસ-૫ (૫ હજારથી ૯૯૯૯)	૭૪૦	૮૮૮	૨.૬	૨.૪	૧.૯
ક્લાસ-૬ ૫ હજારથી ઓછી	૧૯૭	૧૯૧	૦.૩	૦.૨	૦.૮

સ્રોત : કુંદુ. એ - "ઈકોનોમિક એન્ડ પોલિટીકલ વિકલી" જુલાઈ, ૧૯, ૨૦૦૩

તથા તેમના ધંધા, રોજગાર તથા વ્યવસાયમાં ઉત્પાદકતાનો સંચાર પણ ઉત્તમ માળખાંગત સુવિધાઓની ઉપલબ્ધિ વડે થાય છે. ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચરની ગેરહાજરી શહેરની સ્પર્ધાશક્તિને સીધી અસર કરતી હોવાથી વૈશ્વિકરણના આ યુગમાં કોઈ રાષ્ટ્રને પોષાય નહીં. કાર્યદક્ષ અને સ્પર્ધાત્મક આર્થિક કાબેલિયત ધરાવતા શહેરોનું નિર્માણ કરવા માટે શ્રેષ્ઠ તથા કાબેલ માનવમુડી તથા ઉત્તમ ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર જરૂરી છે. શહેરોની વસતિ વધવા વિશે અગાઉ નોંધેલા અંદાજ પ્રમાણે ભવિષ્યમાં શહેરી સેવાઓની માંગમાં થનાર અભૂતપૂર્વ વૃદ્ધિને પહોંચી વળવા માટે જંગી મુડીરોકાણ વડે હાલ કાર્ય શરૂ કરવું પડશે. કારણ કે માળખાંગત સુવિધાઓ કાંઈ રાતોરાત ઊભી થઈ શકતી નથી. આગોતરા આયોજનનો આ વિષય છે.

શહેરને સુંદર, સક્ષમ તથા રહેવાલાયક બનાવતી માળખાંગત સુવિધાઓ જાહેર ઉપયોગ માટે નિર્માણ થાય છે, તેનો વપરાશ કોઈપણ રીતે

સિમીત કરી શકાતો નથી. જેમ કે રસ્તાઓ, ઓવરબ્રિજ તથા અન્ડરબ્રિજ તમામ લોકોના વપરાશ માટે બને છે, તમે કોઈ નાગરિક તેનો ઉપયોગ કરતા રોકી શકો નહીં. પાણી પુરવઠો આપવામાં વ્યક્તિગત સ્તરે હકાર અથવા નકાર કરવાની ગુંજાયશ છે, પરંતુ વ્યવહારમાં તે સંભવ નથી. સ્વચ્છતા, ગટર વ્યવસ્થા તથા ઘન કચરાનું એકત્રિકરણ તથા નિકાલ જેવી સેવા પણ તમામ નાગરિકોને કશા ભેદભાવ વગર પ્રદાન કરવી પડે. શહેરો માટે ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર એવો વિષય છે જેમાં સ્પર્ધાનું તત્વ દાખલ કરવું સંભવ નથી. સેવા ઉપલબ્ધિમાં નાગરિકો વચ્ચે ભેદભાવ રાખવો શક્ય નથી તથા સામાજિક અને રાજકીય કારણોસર તેની ઉપલબ્ધિ શાસનની સિદ્ધિ મનાતી આવે છે. અહીં ખાનગી ક્ષેત્રનો સહકાર લેવામાં ખાસ્સો સંકોચ પણ ભારતમાં જોવા મળે છે.

ભારતીય શહેરોમાં માળખાંગત સુવિધાઓની સ્થિતિ

ભારતના લગભગ તમામ શહેરોમાં ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચરની માંગ સામે પુરવઠો ઓછો રહેતો આવ્યો છે. છેલ્લા દાયકામાં રસ્તા, પુલ, પાણી પુરવઠા અને ગટર વ્યવસ્થાનું બાંધકામ મોટા શહેરોમાં થયું છે, પરંતુ નાના મધ્યમ કદના શહેરો ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચરની ખીલવણીમાં બિલકુલ પાછળ રહી ગયા છે. જેની પાછળ ભંડોળની અછત ઉપરાંત સ્થાનિક તંત્રની અવગણના પણ જવાબદાર છે. ભારતના શહેરોમાં નાગરિકોને પ્રતિદિન ઉપલબ્ધ પાણી પુરવઠાનું પ્રમાણ તથા સમયગાળામાં ખાસ્સો તફાવત રહેલો છે. ઘણા ઓછા શહેરો પાણીનું જોડાણ મીટર સાથે આપે છે, કારણ કે અન્ય કોઈ જણસની માફક પાણીનો જથ્થો પણ મીટર ઉપલબ્ધ કરાવવાની વાત કોઈને સમજાતી નથી. પાણી માટે નાગરિક પાસેથી વસુલ થતા ચાર્જની રકમ એટલી મામુલી હોય છે કે તેમાંથી જળ વિતરણ વ્યવસ્થાના સમારકારનો ખર્ચ પણ નીકળે નહીં. પ્રજાની પાણી માટે વાજબી દામ ચુકવવાની તૈયારી નથી. સામે શાસન પણ સરખો ભાવ વસુલ કરવા તૈયાર નથી. પરિણામે બધા શહેરોમાં પાણીની પાઈપલાઈનોમાં લીકેજની સમસ્યા જોવા મળે છે, તો ગેરકાયદે પાણી કાઢી લેવાનું દુષણ પણ ફાલ્યું છે.

ભારતના મોટાભાગના શહેરોમાં ગંદુ પાણી ખુલ્લી ગટરો વાટે એકત્ર કરવાની વ્યવસ્થા છે, ભૂગર્ભ ગટરો બની શકી નથી. શહેરમાં ઘરોમાંથી ગટરોમાં ઠલવાતું ગંદુ પાણી શુદ્ધ કરી પુનઃવપરાશમાં લેવું સંભવ હોવા છતાં કોઈ શહેરમાં ગંદા પાણીના ૧૦૦% જથ્થાને શુદ્ધ કરતો ટ્રીટમેન્ટ પ્લાન્ટ આજ સુધી બંધાયો નથી. મોટા શહેરોમાં સુએજ ફાર્મ તથા સુએઝ ટ્રીટમેન્ટ પ્લાન્ટ તૈયાર કરી તેમાં શુદ્ધ કરેલું

પાણી ખેતીવાડી માટે ફાળવવાની વ્યવસ્થા ઉભી થઈ છે. પરંતુ નાના શહેરોમાં તો ગટરોના પાણીને એકત્ર કરી દૂરની જગ્યાએ છોડી દેવામાં આવે છે. અથવા નદીમાં વહાવી દેવા છે. ઘન કચરાના એકત્રીકરણ તથા નિકાલની વ્યવસ્થા મોટાભાગના શહેરોમાં અપર્યાપ્ત છે. કચરાને કન્ટેનરમાં એકત્ર કરી ખાસ વાહનો દ્વારા લેન્ડ ફીલ સાઈટ ઉપર લઈ જવાની કાર્યક્ષમ વ્યવસ્થા ભારતના મોટાભાગના શહેરોમાં નથી.

શહેરીક્ષેત્ર માટે નવી પહેલ

ભારતમાં આડેઘડ શહેરીકરણના પ્રતાપે જગ્યા અને ભંડોળ અછત, ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચરની ભારે માંગ તથા પ્રદુષણ જેવા પડકાર ઉભા થયા છે, હમણાં સુધી શહેરોમાં માળખાંગત સુવિધાઓની ખીલવણીની બાબત કેન્દ્ર તથા રાજ્ય સરકારો માટે કોઈ અગ્રતા ભોગવતી નહોતી. ઝકરીયા પંચ અને ત્યારબાદ રાકેશ મોહન સમિતિ દ્વારા ભારતીય શહેરોની યોગ્ય સ્તરે ખીલવણી માટે રજૂ કરવામાં આવેલા અંદાજોના ૧૦માં ભાગનો ખર્ચ પણ જાહેર ભંડોળમાંથી થતો નહોતો. પરંતુ જવાહરલાલ નહેરૂ શહેરી નવીનીકરણ મિશનના આગમન બાદ અભિગમ, આયોજન તથા જાહેર ખર્ચમાં ઘરમૂળથી ફેરફાર આવ્યો છે.

ભારતના તમામ નાના મોટા શહેરોમાં ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચરનું નિર્માણ કરવા માટે ભંડોળની બિલ્કુલ અછત નડે નહીં અને શહેરોની સમયબદ્ધ અભિગમથી કાયાપલટ કરવા માટે જવાહરલાલ નહેરૂ નેશનલ અર્બન રીન્યુઅલ મિશન (જેએનએનયુઆરએમ) તથા અર્બન ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર સ્કીમ ફોર સ્મોલ એન્ડ મિડીયમ ટાઉન્સ (યુ.આઈ.ડી.એસ.એમ.ટી.) ની શરૂઆત કરવામાં આવી છે. દુર્ભાગ્યે

બુહ ઓછા રાજ્યો આ બંને યોજના અંતર્ગત ઉપલબ્ધ વિપુલ ભંડોળનો ફાયદો ઉઠાવી શક્યા છે અને મંજૂર થયેલા ભંડોળનો પણ વાસ્તવિક વપરાશ ખુબ ઓછો રહેવા પામ્યો છે.

જે.એન.એન.યુ.આર.એમ.ની સારી લાક્ષણિકતા એવી છે કે તેના હેઠળ ભંડોળ લેવા માંગતા લાભાર્થીઓ માટે કેટલાક વહીવટમાં અનિવાર્ય બનેલા સુધારાઓ હજુ સુધી એક યા બીજા કારણોસર થઈ શકતા નહોતા તે આ યોજના દ્વારા લાગુ થઈ રહ્યા છે, જેમ કે સ્ટેમ્પ ડ્યુટીમાં ઘટાડો, પ્રોપર્ટી ટેક્સનું તાર્કિકીકરણ કરવું તથા શહેરી જમીન ટોચમર્યાદાનો કાયદો સુધારવો વગેરે. કેન્દ્ર પાસેથી જંગી ભંડોળ મેળવવા માટે ઘણી રાજ્ય સરકારો આવા સુધારા દાખલ કરવાલાગી છે, પણ મોટાભાગના રાજ્યોનો અભિગમ હજુ ધીમો છે. ઉત્તમ વહીવટનો વારસો ધરાવતી કેટલીક મહાનગરપાલિકાઓ ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર માટે જરૂરી નાણાંનો થોડો હિસ્સો પણ આંતરિક સ્રોતમાંથી કાઢવા માટે વે કન્ટ લેન્ડ ટેક્સ, બેટરમેન્ટ ટેક્સ, ડેવલપમેન્ટ સેસ, ઈમ્પ્રુવમેન્ટ ફી તથા યુઝર ચાર્જ જેવા ઉપાય કરવા લાગી છે, તો તેનાથી આગળ વધીને કરમુક્ત મ્યુનિસિપલ બોન્ડ પણ બહાર પાડવા લાગી છે. વિવિધ સ્રોતમાંથી એકત્ર થયેલા ભંડોળને એક મોટી યોજના બાંધવા માટે વાપરવાની ટેકનીક પણ કોઈક શહેરો અપનાવતા થયા છે. ૭૪માં બંધારણીય સુધારા દ્વારા સ્થાનિક સ્વરાજની સંસ્થાઓને મજબુત, સ્વાયત્ત તથા શક્તિશાળી બનાવવાનો પ્રયત્ન થયો હોવા છતાં સત્તા અને આવકના સ્રોતોનું વિકેન્દ્રીકરણ કરવામાં મોટા ભાગની રાજ્ય સરકારોએ ઉજળો હિસાબ આપ્યો નથી. સ્થાનિક સ્વરાજની સંસ્થા સ્વયં એક શાસનનું મજબુત એકમ બની શહેરનો કાર્યક્ષમ વહીવટ કરે

તેવી બંધારણ સુધારા પાછળ રહેલી ભાવનાનો લોપ થયો હોવાનું જણાય છે.

નેશનલ અર્બન ટ્રાન્સપોર્ટ પોલીસી હેઠળ જાહેર પરિવહન સેવાને ઉત્તેજન આપવાનો સ્વીકાર કરીને કેન્દ્ર સરકારે મોટા શહેરોમાં મેટ્રોરેલ, બી.આર.ટી.એસ તથા સીટી બસ સેવા સુધારવા માટે મોટા પાયે રાજ્યોને ભંડોળ ઉપલબ્ધ કરાવવાનું શરૂ કર્યું છે. આ નીતિ હેઠળ જાહેર ખાનગી ક્ષેત્રની બાગીદારી (પીપીપી) નું મોડલ શહેરી પરિવહન ક્ષેત્રની ખીલવણી માટે રજૂ કરવામાં ઉભું કરવામાં અસમર્થ સાબીત થયેલી મોટાભાગની મહાનગરપાલિકા શહેરના કાયાપલટ કરી શકે તેવા ઉત્તમ પ્રોજેક્ટ નાંખવા માટે ખાનગી ક્ષેત્રનો સહયોગ પ્રાપ્ત કરી શકી નથી. શહેરો અર્બન ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર પ્રોજેક્ટમાં ખાનગી ક્ષેત્રનો પ્રવેશ કેટલાક કારણોસર હજુ સુધી સામાજિક તથા રાજકીય ધોરણે સ્વિકૃત બની શક્યો નથી.

ખાનગીક્ષેત્ર તથા અન્ય પક્ષકારોને સામેલ કરવા અનિવાર્ય

મોટાભાગની શહેરોનો વહીવટ કરતી સ્થાનિક સ્વરાજની સંસ્થાઓ ઓછી આવક હોવાથી તેમની કંગાળ આર્થિક હાલત ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર માટે આંતરિક સ્રોત માંથી ભંડોળ ઉભું કરી શકે તેવી નથી, પરિણામે ખાનગી ક્ષેત્રને આ હેતુ માટે સામેલ કરવું ઈચ્છનીય છે. ખાનગીક્ષેત્રમાં જોવા મળતી વહીવટી દક્ષતાનો લાભ પણ ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર ઉભુ થઈ ગયા બાદ તેની જાળવણીમાં મળી શકે છે.

ખાનગીક્ષેત્રને ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર બાંધકામમાં સામેલ કરવા માટે ચોક્કસ નીતિ, સ્પષ્ટ અભિગમ તથા સમયબદ્ધ કામ હાથ ધરવાની તૈયારી હોવી જરૂરી છે. કારણ કે ખાનગી મુડી રોકાણ હેતુબદ્ધ

અભિગમ અને નફો રળવાની ગણતરી ઉપર આધાર રાખે છે. નગર આયોજન પ્રક્રિયામાં ખાનગીક્ષેત્ર ઉપરાંત વિવિધ સંસ્થાઓ તથા નાગરિકોના સમૂહ તથા મંડળોને પણ સામેલ કરવા જોઈએ. શહેર શાસન દ્વારા મોટાભાગની સવલતો નજીવા દરે નાગરિકોને આપવાનો ભારતમાં રીવાજ પડી ગયો છે. પછી ભલે જંગી ખોટ ખાવી પડે.

આ સ્થિતિ ખાનગીક્ષેત્રને હરગીજ માફક આવે નહીં, મૂડીરોકાણનું પ્રમાણ અને સારસંભાળનો ખર્ચ ગણતરીમાં લીધા બાદ વાજબી નફો છુટે તેવી ફોર્મ્યૂલા હેઠળ પ્રત્યેક સેવા માટે યુઝર ચાર્જ વસુલ કરવાની તૈયારી હોય તો જ ખાનગી મુડીરોકાણ આવશે, તે નગરપાલિકાઓ સમજે છે પરંતુ રાજકીય તથા સામાજિક કારણોસર આવો ચાર્જ લાદતા અટકાય છે. પરિણામે શહેરી સુધારાઓની પ્રક્રિયા આગળ વધી શકતી નથી. અલબત્ત, કેટલા નાગરિકોને ખર્ચ આધારિત યુઝર ચાર્જ ચુકવવો પરવડે તે ખુબ સંવેદનશીલ બાબત છે. સબસિડી દ્વારા આ પ્રશ્ન થોડો હલ થઈ શકે. પાણી માટે મીટર પ્રથા દાખલ કરવી, કરવેરા ના સ્ખેલ સુધારવા તથા મુડીરોકાણ બદલ પ્રોત્સાહન આપવા જેવા પગલા ભરીને મહાનગરપાલિકાઓ દ્વારા આ દિશામાં શરૂઆત થવી જોઈએ.

પ્રશ્નો અને પડકાર

ભારતમાં નગર આયોજન તથા સમયબદ્ધ ભૌતિક માળખાનો તેમાં વિકાસ કરવાની બાબત દાયકાઓ સુધી અવગણના પામી હોવાથી શહેરોની હાલત બદલતર બનતી ગઈ છે, વિકાસ નિયમન ઘડાયા નથી, તો આગોતરા આયોજનનો સવાલજ પેદા થતો નથી. ભૌતિક માળખાની શ્રેષ્ઠ ખીલવણી શહેરના અર્થતંત્રનો વિકાસ કરવાની શક્તિ ધરાવે

છે. તે વાસ્તવિકતાનો હજુ હમણાં સુધી આપણે ત્યાં કોઈ સ્વીકાર કરતું નહોતું. માર્ગ, પરિવહન, સ્વચ્છતા વગેરેનો પ્રબંધ શહેરના નાગરિકોની ઉત્પાદકતા ઉપર અસર કરે છે. તેનો અહેસાસ હવે થવા લાગ્યો છે તે ખરેખર સારી નિશાની છે. પ્રોપર્ટી ટેક્સને વાસ્તવિક સ્તરે લઈ જવા સાથે સંભવ હોય ત્યાં યુઝર ચાર્જ રજૂ કરવાની હિંમત બહુ ઓછી નગરપાલિકાઓ દાખવી શકી છે.

૭૪ માં બંધારણીય સુધારો લાગુ કરવાની ભાવના દાખવી જો રાજ્ય સરકારો સ્થાનિક સ્વરાજની સંસ્થાઓને નાણાકીય સ્વાયત્તતા આપવી શરૂ કરે તો શહેરી સેવાઓના સર્જન તથા સંભાળ પાછળ જરૂરી ભંડોળની થોડીઘણી જોગવાઈ પણ આંતરિક સ્ત્રોતમાંથી શક્ય બને. શહેરી ગરીબોનો વસવાટ હમંશા ચાલીઓ તથા ખોલીઓમાં હોય છે, જેનું બાંધકામ ગેરકાયદે થતું હોય છે. ગરીબોની આવાસ-વસાહતો જ્યાં સુધી કાયદેસર હોય નહીં ત્યાં સુધી ત્યાં ગટર, પાણી તથા વીજળી જેવી પાયાની સગવડ પુરી પાડવાં કાનુની અડચણ રહે છે. ઝુંપડપટ્ટીઓનો જન્મ થવા પાછળના કારણો ભલે જાણીતા હોય પરંતુ તેની નાબુદી બુલડોઝરને બદલે વૈકલ્પિક આવાસ વ્યવસ્થાથી થવી જોઈએ. મહાનગરપાલિકાઓ પાસે હવે કેન્દ્ર સરકાર શહેરી ગરીબો માટેની આવાસ વસાહતો ઉભી કરાવી રહી છે, જેના પરિણામો થોડા વર્ષો બાદ જોવા મળશે.

ખાનગીક્ષેત્ર પાસે રહેતી ભંડોળ શક્તિ તથા સંચાલન કુનેહનો ગુણ શહેરી વિકાસના પ્રોજેક્ટોમાં કામે લગાડતું સાનુકળ વાતાવરણ ઉભું કરવું હવે અનિવાર્ય છે. વિકાસ ભંડોળનો આદર્શ અંદાજ તૈયાર કર્યા બાદ નાણાં તમામ સ્ત્રોતમાંથી ઉભા કરવાની તથા કરાર પ્રમાણે વળતર સાથે તેને પાછા વાળવાની

આર્થિક શિસ્ત મહાનગરપાલિકાઓમાં કેળવાય તો સરકારી સ્તરે ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર ઉભું કરવા માટે થઈ રહેલા પ્રયત્નોની સફળતાનો ગુણાકાર થશે. શહેરની પ્રત્યેક ઈંચ જમીનનો આદર્શ ઉપયોગ કરતું આયોજન નગર નિયંત્રકો દ્વારા ગોઠવાય તે હવે સમયની માંગ છે. ઉત્તમ શાસન અને શ્રેષ્ઠ વહીવટ ના ગુણ ખાનગી ક્ષેત્ર પાસેથી શીખીને શહેરી નાગરિકોના કલ્યાણ માટે માળખાગત સુવિધાઓની ખીલવમી યુદ્ધના ધોરણે હાથ ધરવાની તાતી જરૂરિયાત ભારતના તમામ શહેરો ભોગવી રહ્યા છે. અલબત્ત, ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચરનું મહત્ત્વ બધા પક્ષકારો સમજતા થયા છે તે બાબતે નવી દિશામાં પરિવર્તનના ઉદ્દય તરીકે ગણવી રહી.



ભારતના બંદરોની ક્ષમતા તથા સિદ્ધિઓ

શ્રી એ.પી.વી.એન. સરમા

દરિયાઈ બંદર આર્થિક પ્રવૃત્તિનું ખુબ અગત્યનું કેન્દ્ર છે. બે દેશ વચ્ચે દરિયાઈ માર્ગે વેપાર સંબંધ સ્થાપિત કરનાર બંદર છે. તો બંદર ઉપર ઉતરતો વિરાટ જથ્થો દેશના અંદરના ભાગમાં પહોંચાડવા માટે રેલવે તથા સડકનો ઉપયોગ થતો હોવાથી જળ પરિવહન સાથે સડક તથા રેલ પરિવહનનું સંગમબિંદુ પણ બંદર બને છે. ભારતના પશ્ચિમ તથા પૂર્વ દરિયાકાંઠે ૭૫૧૭ કી.મી. સાગરતટ ઉપર ૧૨ મહાબંદરો આવેલાં છે. જ્યારે નાના બંદરની સંખ્યા ૨૦૦થી વધુ થવા જાય છે. મહાબંદર સ્થાપના, વહીવટ તથા વિકાસ સહિતની બાબતો કેન્દ્ર સરકાર હસ્તક છે. જ્યારે લઘુ બંદરોનો કારોબાર રાજ્યોને સોંપાયેલો છે.

વિશ્વનું અર્થતંત્ર આંતરરાષ્ટ્રીય વેપાર ઉપર આધારિત છે. સૌથી સસ્તું ઉત્પાદન કરનાર દેશ પાસે ઢગલાબંધ માલ સામાન ખરીદતાં રાષ્ટ્રો દરિયાઈ માર્ગે ડીલીવરી લેતાં હોવાથી વિશ્વવેપારમાં દરિયાઈ પરિવહન ઉદ્યોગનું ખુબ મહત્વ છે. વૈશ્વિકરણ બાદ તમામ અગ્રણી રાષ્ટ્રો આયાત નિકાસ ઉપરના નિયંત્રણો હળવાં બનાવી ચુક્યા છે, પરિણામે વહાણવટા પ્રવૃત્તિમાં ખુબ તેજી આવી છે. વિશ્વ વેપારમાં પડતા સોદાઓમાં ૮૦% માલસામાનની દરિયાઈ માર્ગે હેરફેર થાય છે.

દરિયાઈ બંદર આર્થિક પ્રવૃત્તિનું ખુબ અગત્યનું કેન્દ્ર છે. બે દેશ વચ્ચે દરિયાઈ માર્ગે વેપાર સંબંધ સ્થાપિત કરનાર બંદર છે. તો બંદર ઉપર ઉતરતો વિરાટ જથ્થો દેશના અંદરના ભાગમાં પહોંચાડવા માટે રેલવે તથા સડકનો ઉપયોગ થતો હોવાથી જળ પરિવહન સાથે સડક તથા રેલ

પરિવહનનું સંગમબિંદુ પણ બંદર બને છે. ભારતના પશ્ચિમ તથા પૂર્વ દરિયાકાંઠે ૭૫૧૭ કી.મી. સાગરતટ ઉપર ૧૨ મહાબંદરો આવેલાં છે. જ્યારે નાના બંદરની સંખ્યા ૨૦૦થી વધુ થવા જાય છે. મહાબંદર સ્થાપના, વહીવટ તથા વિકાસ સહિતની બાબતો કેન્દ્ર સરકાર હસ્તક છે. જ્યારે લઘુ બંદરોનો કારોબાર રાજ્યોને સોંપાયેલો છે.

ભારતના અગ્રણી ૧૨ મહા બંદરોમાં કોલકાતા/હલ્દિયા, પારાદિપ, વિશાખાપટ્ટનમ, ચેન્નાઈ, એન્નોર, તૂતિકોરીન, કોચીન, ન્યું મેંગલોર, મામગોવા, મુંબઈ, ન્હાવા શેવા અને કંડલાનો સમાવેશ થાય છે. આ ૧૨માંથી મહાબંદરોનું સંચાલન પોર્ટ ટ્રસ્ટ દ્વારા થાય છે. જ્યારે એન્નોરનું બંદરનું સંચાલન કંપની દ્વારા, ૧૯૫૯હેઠળ નોંધાયેલી કંપની હસ્તક રાખવામાં આવ્યું છે. બંદરોના સંચાલન તથા વિકાસ સહિતની

તમામ બાબતોનો હવાલો ભારત સરકારના શિપિંગ રોડ ટ્રાન્સપોર્ટ તથા હાઈવે મંત્રાલય હસ્તકનું ડિપાર્ટમેન્ટ ઓફ શિપિંગ સંભાળે છે.

ભારતના મહાબંદરોખાતે માલની હેરફેર છેલ્લા ૧૦ વર્ષમાં નોંધપાત્ર સ્તરે વૃદ્ધિ પામી છે. આ પ્રમાણ ૧૯૯૬-૯૭માં ૨૨૭૨.૬૦ લાખ ટન હતું. તે ૨૦૦૬-૦૭માં વધીને ૪૬૩૭.૮૦ લાખ ટન થયું હતું. ૧૦મી યોજના દરમ્યાન પણ ટ્રાફિકમાં વૃદ્ધિ નોંધાઈ છે. લઘુબંદરો ઉપર ૨૦૦૬-૦૮ દરમ્યાન ૧૮૫૦લાખ ટન માલ સામાનની હેરફેર થઈ હતી, જે કુલ દરિયાઈ પરિવહનના ૨૮% જેટલા ટ્રાફિક હતો. વિશ્વમાં મંદી હોવા છતાં મહાબંદરો ઉપર ૨૦૦૮-૦૯ દરમ્યાન માલ ચઢાવવા ઉતારવાનું પ્રમાણ જથ્થામાં ૨.૧% ટકાની વૃદ્ધિ પામ્યું હતું.

ક્ષમતા વૃદ્ધિની પહેલ વિદેશ વેપારમાં નોંધાતી વૃદ્ધિ પ્રમાણે

(લેખક શિપિંગ વિભાગ, ભારત સરકારના સચિવ છે.)

બંદરોની ક્ષમતાનું વિસ્તરણ કરવું અનિવાર્ય હોવાથી ૧૧મી પંચવર્ષિય યોજના હેઠળ તમામ બંદરોની વહન ક્ષમતા હાલ વાર્ષિક ૭૦૮૦ લાખ ટન ઉપરથી સુધરીને ૧૦૧૬૦ લાખ ટન જેટલી ઊંચે લઈ જવાનું ભગીરથ આયોજન હાથ ધરવામાં આવ્યું છે. ખાડીની ઊંડાઈ અકબંધ રાખવા માટે નિયમિત ડ્રેજિંગ કરવું, નવી જેટી તથા બર્થનું ઝડપી બાંધકામ હાથ ધરવું, ફ્લોટિંગ જેટીનો ઉપયોગ વધારવો, બંદર ઉપર ઠલવાતા ગંજાવર જથ્થાને ગુડ્ઝ ટ્રેન તથા ટ્રકો દ્વારા રવાના કરવું સમાંતર પરિવહન તંત્ર ગોઠવવું, તથા સ્ટીમરમાં માલ ચઢાવવા તથા ઉતારવામાં નોંધપાત્ર ઝડપ હાંસલ થઈ શકે તેવા આધુનિક સાધનો, ઉપકરણો તથા મશીનો વસાવવા જેવી પ્રવૃત્તિ લગભગ તમામ મહાબંદરો ઉપર ધમધોકાર ચાલી રહી છે. ક્ષમતા વિસ્તરણની તમામ પ્રવૃત્તિમાં ખાનગી ક્ષેત્રની ભાગીદારી શરૂ કરવામાં આવી છે. આવતા ૨૦ વર્ષની જરૂરિયાતોનો અંદાજ મુકતો પોર્ટ બિઝનેસ પ્લાન તમામ મહાબંદરો માટે તૈયાર કરવામાં આવ્યો છે. ૧૧મી યોજના દરમિયાન મહાબંદરોના વિકાસ પાછળ રૂ. ૧૭૫૫૧.૨૪ કરોડનું મુડીરોકાણ થનાર છે. જેમાં અંદાજપત્રની ફાળવણી માત્ર રૂ. ૨૦૫૬.૯૮ કરોડ હશે. આ સરકારી મુડીરોકાણ સાથોસાથ પબ્લિક પ્રાઈવેટ પાર્ટનરશીપ (પીપીપી) ના ધોરણે તમામ બંદરો માટે ખાનગી ક્ષેત્રનું મુડીરોકાણ ઉપરોક્તસમયગાળામાં રૂ. ૩૬૮૬૯.૨૪ કરોડ રહેવાની ધારણા છે.

ખાનગી ક્ષેત્ર પાસેથી આટલું જંગી ભંડોળ પ્રાપ્ત કરવા માટે કેન્દ્ર સરકારે તેમને માફક આવે, વ્યાપારી દૃષ્ટિએ ઊંચા

વળતરની આશા દેખાય તેવી નીતિ ઘડવી અનિવાર્ય બને છે.

અગાઉ સન ૨૦૦૦માં ઘડાયેલા લાયસન્સ એગ્રીમેન્ટના મુસદ્દામાં ઘણા બધા ફેરફારો કરીને કેન્દ્ર સરકારે મોડેલ કન્સેસન એગ્રીમેન્ટ (એમ.સી.એ.) તૈયાર કરી દીધો છે. મહેસુલી આવકની વહેંચણી કરવાના કરાર અન્વયે આકાર લેનાર પ્રોજેક્ટો ધંધાકીય દૃષ્ટિએ વળતરદાયી નિવડશે તેની ખાત્રી પ્રદાન કરવા માટે અગાઉથી ટેરિફ નક્કી કરી આપવાની પ્રથા પણ મંત્રાલયે શરૂ કરી છે.

વહાણવટું એક એવી પરિવહન પ્રક્રિયા છે જેમાં નાનકડા વહાણથી માંડી વિરાટકાય કાર્ગો સ્ટીમરનો સમાવેશ થાય છે. ઉપરાંત બંદરોનું સંચાલન પણ તેમાં ઉમેરવું રહ્યું. રાષ્ટ્રીય સ્તરે આ ઉદ્યોગની ખીલવણી માટે નેશનલ મેરીટાઈમ ડેવલપમેન્ટ પ્રોગ્રામને મંજૂરી અપાઈ છે. જેમાં કુલ રૂ. ૧૦૦૩૩૯ કરોડનું મુડીરોકાણ કરવાની દરખાસ્ત છે. રૂ. ૧૦૦૩૩૯ કરોડ પૈકી રૂ. ૫૫૮૦૪ કરોડનું મુડીરોકાણ બંદર ક્ષેત્ર માટે જ્યારે બાકીની રકમ શિપિંગ તથા આંતરીક જળમાર્ગ ક્ષેત્ર પાછળ નાણાં ખર્ચાશે. ૨૦૧૧-૧૨ સુધીનો લક્ષ્યાંક ધરાવતો આ કાર્યક્રમ મહાબંદરો ઉપર ૨૭૬ જેટલા વિવિધ પ્રોજેક્ટો હાથ ધરવાની દરખાસ્ત છે, જેમાં બર્થ તથા ટર્મિનલના બાંધકામ તથા સંચાલન અને માળખાંગત સુવિધાઓ ઉભી કરવા પાછળ ખાનગીક્ષેત્ર પણ રૂ. ૩૪૫૦૫ કરોડનું મુડીરોકાણ કરનાર છે.

મહાબંદરો ઉપર પુરા થયેલા પ્રોજેક્ટની યાદી

૧. વિશાખાપટ્ટનમ ખાતે રૂ. ૧૧૪ કરોડના ખર્ચે બંદરને ઔદ્યોગિક ક્ષેત્ર

- સાથે જોડતા લિંકરોડનું બાંધકામ
૨. કોચીન બંદર ખાતે કોચી રીફાઈનરી લી. માટે રૂ. ૭૪૩.૬૦ કરોડના ખર્ચે કુડ તેલ ઉતારવાની સવલતોનું નિર્માણ
 ૩. ન્હાવા શેવા ખાતે આવેલા જવાહરલાલ નહેરૂ બંદર ખાતે રૂ. ૧૦૭૮ કરોડના ખર્ચે બલક ટર્મિનલનું કન્ટેઈનર ટર્મિનલમાં રૂપાંતર કરવાનું કાર્યું.
 ૪. કંડલા બંદર ખાતે રૂ. ૪૪૬.૭૭ કરોડના ખર્ચે બી. ઓ. ટી. ધોરણે ૧૨મી કાર્ગો બર્થ તથા કન્ટેઈનર ટર્મિનલનું બાંધકામ.
 ૫. વાડીનાર બંદર ખાતે રૂ. ૭૫૦ કરોડના ખર્ચે એસ્સાર ઓઈલ લીમીટેડ માટે મરીન ટર્મિનલનું બાંધકામ.
 ૬. એન્નોર બંદર ખાતે રૂ. ૨૦૦ કરોડના ખર્ચે મરીન લિક્વીડ ટર્મિનલનું બાંધકામ.

બંદરો ઉપર પ્રગતિ હેઠળના પ્રોજેક્ટ

૧. પારાદિપ બંદરનું બારૂ ૧૨૫૦૦૦ ડી ડબલ્યુ ટી જેટલું ગંજાવર વજન ધરાવતા વિરાટ જહાજોની અવરજવર સંભવ બને તેટલું ઊંડું બનાવવાનું કામ રૂ. ૨૫૩.૩૬ કરોડના ખર્ચે ચાલી રહ્યું છે. ઉપરાંત ચાંદીખોલેથી પારાદિપ સુધીનો રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગ (૫-એ) ને રૂ. ૪૪૨.૨૦ કરોડના ખર્ચે ચાર માર્ગનો બનાવવાનું કામ પણ ચાલી રહ્યું છે.
૨. એન્નાર બંદર ઉપર રૂ. ૩૦૦ કરોડના ખર્ચે કોલ ટર્મિનલ બાંધવાનું તથા રૂ. ૩૫૦ કરોડના ખર્ચે આયર્ન ઓર ટર્મિનલનું બાંધકામ ચાલી રહ્યું છે.

૩. તૂતિકોરીન બંદરનું બાઝું ઊંડું બનાવવાની સાથે બંદર પ્રવેશ માટેની ખાડી ઊંડી બનાવવાનું કામ રૂ.૫૩૮ કરોડના ખર્ચે ચાલી રહ્યું છે.
૪. કોચીન બંદર ખાતે રૂ. ૨૧૧૮ કરોડના ખર્ચે ઈન્ટરનેશનલ કન્ટેઈનર ટ્રાન્સશીપમેન્ટ ટર્મિનલનું બાંધકામ ચાલી રહ્યું છે.
૫. મુંબઈ બંદર ખાતે રૂ. ૧૨૨૮ કરોડના ખર્ચે બે ઓફશોર કન્ટેઈનર ટર્મિનલ, બે કન્ટેઈનર બર્થ તથા તેને સંબંધિત માળખાનું બાંધકામ ચાલી રહ્યું છે.

પડકારની ઝલક

આયાત નિકાસ પ્રવૃત્તિમાં થઈ રહેલી સતત વૃદ્ધિ બંદરો ઉપર કામનું ભારણ ઉભુ કરી રહ્યું હોવાથી ભારતે બંદર સેવાઓ વાજબી ભાવે એન યોગ્યસમયે ઉપલબ્ધ રહે તેવું માળખું તૈયાર કરવું એટલા માટે અનિવાર્ય બન્યું છે કે ભારતીય માલસામાન વિશ્વ બજારમાં સ્પર્ધાક્ષમ ભાવે વેચાણ પામતો રહે. બંદરોની કાર્યક્ષમતા ઉપર સમગ્ર રાષ્ટ્રની છબી આધારે રાખે છે, પરિણામે ઈન્ફોર્મેશન ટેકનોલોજી તથા વેબ આધારિત વ્યવહારો તરફ બંદર સંચાલકો તથા તમામ પક્ષકારોને વાળવા પડ્યા છે અને તેના પરિણામ પણ મળ્યા છે. આયાત નિકાસની સમગ્ર પ્રક્રિયા ઓનલાઈન થઈ ચૂકી છે. બંદરોમાં હવે મેન્યુઅલ ધોરણે વહીવટ બંધ થઈ ચૂક્યો છે.

બંદરોની ખીલવણી માટે સરકારે આટઆટલા પ્રયત્નો કર્યા હોવા છતાં, આટલું જંગી મુડીરોકાણ કર્યું હોવા છતાં આપણાં બંદરો ઉપર જગતમાં આધુનિકતમ ગણાય તેવા કાર્ગો શીપ આવતા નથી, કારણ કે વિરાટતમ શીપ

લાંગરી શકે તેટલી ઊંડાઈ આપણા લગભગ બંદરોનું બાઝું ધરાવતું નથી. આપણા બંદરો ઉપર માલ ઉતારવા આવેલા જહાજને ખાલી થઈ, નવો માલ ભરી આગળની સફરે ઉપડતા સુદી ઘણો સમય લાગે છે, જે જહાજ કંપનીના માલિકને જંગી નુકશાન કરાવે છે. હોંગકોંગ બંદરે જે જહાજને ખાલી થઈ પાછું ફરતાં માત્ર ૧૦ કલાક લાગે છે, તેને ભારતના કોઈપણ મહાબંદરે લગભગ ચાર દિવસ થાય છે. બંદરોને હિંટરલેન્ડ સાથે રેલ તથા રોડમાર્ગે વ્યવસ્થિત રીતે જોડેલા નથી, માટે માલનો ભરાવો પણ જેટી ઉપર સતત થતો રહે છે. આ સમસ્યાનું નિવારણ કરવા માટે પોર્ટ ટ્રસ્ટો દ્વારા રાષ્ટ્રીય હાઈવે ઓથોરીટી, રેલવે તથા રાજ્ય સરકારો સાથે એક જૂથની રચના કરી છે, જે બંદરો ઉપરથી માલનો ભરાવો દૂર કરવા આયોજન કરતું રહે છે. જેટી તથા બર્થ નજીક જહાજને લાંગરવા માટે પુરતી ઊંડાઈ મળી રહે તે માટે ડ્રેજીંગ કરવાનું કામ સામાન્ય રીતે કાયમ ચાલુ હોય છે, પરંતુ હવે તેમાં સુધારો કરીને બંદર તરફ જહાજને પ્રવેશ કરાવતી દરિયાઈ ખાડી (ચેનલ) ને પણ વિરાટ જહાજોની જરૂરત જેટલી ઊંડી રાખવાનું આયોજન હાથ ધરવામાં આવ્યું છે.

મુંબઈ ઉપર થયેલા ૨૬/૧૧ના ત્રાસવાદી હુમલા પછી તમામ બંદરો માટે સલામતીની વ્યવસ્થા નવેસરથી ગોઠવવાની અનિવાર્યતા ઉભી થઈ છે. તમામ મહાબંદરોને વીટીએમએસ વ્યવસ્થા નાંખવાનો આદેશ અપાયો છે. તો રાજ્ય સરકારોને પણ બંદરો તથા જળમાર્ગોની સલામતી અંગે સલામતીનો વ્યાપ વધારવા માટે સુચના આપવામાં આવી છે. ઘણા રાજ્યોમાં મરીન પોલીસ સ્ટેશનની સ્થાપના પણ થઈ ચુકી છે.

■ ■ ■

સ્પર્ધાત્મક પરીક્ષા માટે

યોજના

સયોટ માર્ગદર્શક

યોજના માસિક

વાંચો

અને વંચાવો

માળખાંગીય સુવિધાઓ આર્થિક વિકાસની અનિવાર્ય શરત

ડૉ. અરવિંદ પટેલ

માળખાંગીય સુવિધાઓ એ આર્થિક વિકાસનું એન્જિન છે. હવે એ સાબિત થઈ ચૂક્યું છે કે માળખાંગીય સુવિધાઓ અને આર્થિક વિકાસ વચ્ચે હકારાત્મક સહસબંધ જોવા મળે છે. સામાન્ય રીતે ભારત જેવા વિકસતા દેશોમાં મોટા ભાગના લોકો એવું માને છે કે માળખાંગીય સુવિધાઓ પુરી પાડવામાં લોક કલ્યાણનો હેતુ હોય છે અને તે દ્વારા એટલે કે ગ્રામ પંચાયત જિલ્લા પંચાયત, નગર પાલિકા, રાજ્ય સરકાર કે કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા પુરી પાડવામાં આવે છે. અર્થાત આ મોટેભાગે જાહેર ક્ષેત્રની જવાબદારી છે તેવી માન્યતા પ્રવર્તે છે. જો કે ખાનગીકરણની પરિસ્થિતિમાં તેમાં પરિવર્તન આવતું જોવા મળે છે.

સમગ્ર અર્થતંત્રની આર્થિક પ્રવૃત્તિઓ ત્રણ વિભાગમાં વહેંચવામાં આવે છે. પ્રાથમિક ક્ષેત્ર (ખેતી અને તેની આનુસંગિક પ્રવૃત્તિઓ), દ્વિતીય ક્ષેત્ર (ઉદ્યોગો) અને તૃતીય ક્ષેત્રમાં સેવાઓ. કોઈ પણ રાષ્ટ્રનો કે પ્રદેશનો વિકાસ થાય છે ત્યારે તેની રાષ્ટ્રીય કે પ્રદેશની આવકમાં સેવા ક્ષેત્રનો હિસ્સો વધતો જાય છે. આમ માળખાંગીય સુવિધાનો થતો વિસ્તાર અને ગુણવત્તામાં થતો સુધારો રાષ્ટ્ર કે પ્રદેશના વિકાસનું માપદંડ ગણાય. પર્યાપ્ત માળખાંગીય સગવડો વિના ઉત્પાદનમાં ઈષ્ટતમ ઉપયોગ થઈ શકતો નથી પરિણામે ખેતી અને ઉદ્યોગક્ષેત્રે ઊંચા ઉત્પાદન ખર્ચે પણ ઉત્પાદનનું પ્રમાણ નીચું રહે છે. પર્યાપ્ત અને ગુણવત્તાવાળી માળખાંગીય સુવિધાઓ ઉદ્યોગો અને ખેતી ક્ષેત્રના ઉત્પાદન ખર્ચમાં ઘટાડો કરે છે તથા ખેતી, ઉદ્યોગ, વિદેશી મુડીરોકાણ, વગેરેના વિકાસ માટેનું યોગ્ય પર્યાવરણ પુરું પાડે છે.

વર્તમાન ઉદારીકરણ અને ખાનગીકરણના સંજોગોમાં અર્થશાસ્ત્રીઓનો મોટો વર્ગ એવું સ્વીકારે છે કે માળખાંગીય સુવિધાઓમાં મોટું મુડીરોકાણ કરવું જોઈએ. વર્તમાન સંજોગોમાં માળખાંગીય સુવિધાઓમાં ખાનગી અને વિદેશી મુડીરોકાણની નીતિનો સ્વિકાર કરવામાં આવ્યો છે. ત્યારે માળખાંગીય સુવિધાનો આર્થિક વિકાસ સાથેનો સંબંધ કેવો છે ? માળખાંગીય સુવિધાના લક્ષણો કેવા છે ? માળખાંગીય સુવિધાના કેવા પ્રકારો પાડી શકાય ? ગુજરાતમાં માળખાંગીય સુવિધાઓ કેવી છે ? ખાનગીકરણ પછાત વિસ્તારોની માળખાંગીય સુવિધાના પ્રશ્નો હલ કરી શકશે ? વગેરે બાબતોનો અભ્યાસ અગત્યનો છે.

એચ.ડબલ્યુ.સિંગર, વિશ્વ બેંકનો ૧૯૯૪નો વર્લ્ડ ડેવલપમેન્ટ રિપોર્ટ, કિંગ્ડલ બર્જર, આર્થર લેવીસ, ડબલ્યુ.ડબલ્યુ.

રોસ્ટવ, વર્ષમેન, હેલી, વી.કે.આર.વી.રાવ, ધવલ મહેતા વગેરે અર્થશાસ્ત્રીઓએ માળખાંગીય સુવિધાઓના પ્રકારની ચર્ચા કરી છે. તે પરથી માળખાંગીય સુવિધાઓમાં રોડ, રેલવે, શહેરી આંતરિક વ્યવહાર, વિજળી, તાર, ટેલીફોન, ઈન્ટરનેટ, સિંચાઈ, હવાઈમાર્ગ, જળમાર્ગ, પીવાનું પાણી, શાળાઓ, કોલેજો, ઉચ્ચ શિક્ષણની સંસ્થાઓ, પ્રાથમિક આરોગ્ય કેન્દ્ર, દવાખાનાઓ, બેંકો, બંદરો, નગર ગટર યોજના, પૂર નિયંત્રણ વ્યવસ્થા તંત્ર, કૃષિ ઉત્પાદનોના વેચાણના બજારો, પવન અને સૂર્ય ઊર્જા વ્યવસ્થાતંત્ર, રાસાયણિક ખાતરો, જંતુનાશક દવાઓનું ઉત્પાદન અને વિતરણ વ્યવસ્થાતંત્ર વગેરેનો સમાવેશ કરી શકાય.

માળખાંગીય સુવિધાઓના પ્રકારો

માળખાંગીય સુવિધાઓને નીચે પ્રમાણે વર્ગીકૃત કરી શકાય.

(લેખક હિંમતનગર સ્થિત આર્ટસ-કોમર્સ કોલેજના અર્થશાસ્ત્ર વિભાગના વ્યાખ્યાતા છે.)

- (૧) ભૌતિક માળખાંકીય સુવિધાઓ,
- (૨) ઔદ્યોગિક માળખાંકીય સુવિધાઓ,
- (૩) કૃષિક્ષેત્રની માળખાંકીય સુવિધાઓ,
- (૪) સામાજિક માળખાંકીય સુવિધાઓ,
- (૫) શહેરી માળખાંકીય સુવિધાઓ,
- (૬) ગ્રામીણ માળખાંકીય સુવિધાઓ,

માળખાંકીય સુવિધાઓના લક્ષણો

માળખાંકીય સુવિધાઓ વિવિધ પ્રકારની હોવાથી તેના સર્વસામાન્ય લક્ષણો તારવવા મુશ્કેલ છે છતાં કેટલાક સામાન્ય લક્ષણો નીચે પ્રમાણે દર્શાવી શકાય.

● ખુબજ મહત્વની છે પરંતુ સીધી ઉત્પાદક નથી

માળખાંકીય સુવિધાઓનું આ મહત્વનું લક્ષણ છે. આ સુવિધાઓ ખુબજ મહત્વની હોવા છતાં સીધી રીતે કોઈ વપરાશી વસ્તુનું ઉત્પાદન કરતી નથી પરંતુ, ખેતી કે ઉદ્યોગોની પ્રક્રિયામાં મદદરૂપ બને છે. માળખાંકીય સેવાઓને કારણે ખેતી અને ઉદ્યોગોની ઉત્પાદન પ્રક્રિયા સરળ, ઝડપી અને ઉત્પાદન ખર્ચ ઘટાડનારી બને છે.

● જાહેર ક્ષેત્ર દ્વારા પુરી પાડવામાં આવે છે તેવી સામાન્ય માન્યતા

સામાન્ય રીતે ભારત જેવા વિકસતા દેશોમાં મોટા ભાગના લોકો એવું માને છે કે માળખાંકીય સુવિધાઓ પુરી પાડવામાં લોક કલ્યાણનો હેતુ હોય છે અને તે દ્વારા એટલે કે ગ્રામ પંચાયત જિલ્લા પંચાયત, નગર પાલિકા, રાજ્ય સરકાર કે કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા પુરી પાડવામાં આવે છે. અર્થાત આ મોટેભાગે જાહેર ક્ષેત્રની જવાબદારી છે તેવી માન્યતા પ્રવર્તે છે. જો કે ખાનગીકરણની પરિસ્થિતિમાં તેમાં

પરિવર્તન આવતું જોવા મળે છે.

● પ્રસાર લાભ ધરાવે છે

સામાજિક માળખાંકીય સુવિધાઓ (જેવી કે શિક્ષણ, આરોગ્ય, તાલીમ, સંશોધન વગેરે) પ્રસાર લાભ ધરાવતી સેવાઓ છે. આ સેવાઓનો લાભ તે સેવાઓ ખરીદવા માટે કિંમત યુક્તવનારને તો થાય જ છે પરંતુ તેની વ્યાપક અસરોને કારણે કિંમત નહી યુક્તવનાર સમાજને પણ તેનો લાભ થાય છે.

- મોટા પાયા પર મૂડી રોકાણની જરૂરિયાત

માળખાંકીય સુવિધાઓ મોટા શહેરોથી માંડીને અંતરિયાળ પછાત ગ્રામ્ય વિસ્તારો સુધી વિસ્તારવી જરૂરી છે તેથી તેમાં મૂડી રોકાણની જરૂર પડે છે. અને વળતરનો દર ખૂબ જ ઓછો હોય છે. વળી માળખાંકીય સુવિધાઓમાં ખૂબ લાંબા સમય સુધી મૂડી રોકાણ કરવું પડે છે. પછી વળતરની શરૂઆત થાય છે.

● સમાજ કલ્યાણનો ખ્યાલ જોવા મળે છે

મોટાભાગની માળખાંકીય સુવિધાઓ નફો કે વળતર મેળવવાના હેતુથી પૂરી પાડવામાં આવતી નથી પરંતુ આવી સુવિધાઓમાં લોક અને સમાજ કલ્યાણનો હેતુ જોવા મળે છે. આમ તેમાં માનવ વિકાસનો હેતુ છતો થાય છે.

● આર્થિક વિકાસ માટેની અનિવાર્ય શરત

હવે એ વાતનો સ્વીકાર કરવામાં આવે છે કે રાષ્ટ્રના વિકાસ માટે સૌ પ્રથમ

માળખાંકીય સુવિધાઓનો વિકાસ એ અનિવાર્ય શરત બની છે.

માળખાંકીય સુવિધાઓનો આર્થિક વિકાસ સાથેના સંબંધ

માળખાંકીય સુવિધાઓ એ આર્થિક વિકાસનું એન્જિન છે. હવે એ સાબિત થઈ ચૂક્યું છે કે માળખાંકીય સુવિધાઓ અને આર્થિક વિકાસ વચ્ચે હકારાત્મક સહસંબંધ જોવા મળે છે. આ માટેની કેટલીક મહત્વની બાબતોમાં ઉલ્લેખ ઉચીત ગણાશે.

વર્લ્ડ ડેવલપમેન્ટ રિપોર્ટ-૨૦૦૦ અનુસાર ચીન અને ઈન્ડોનેશીયાઈ દેશોમાં એવું જોવા મળ્યું કે ગ્રામ્ય અને શહેરી વિસ્તારને સાંકળતા રસ્તાઓનો વિકાસ થવાથી ગ્રામ્ય વિસ્તારોની ઉત્પાદકતામાં વધારો થાય છે.

વર્લ્ડ ડેવલપમેન્ટ રીપોર્ટ ૧૯૯૪માં જણાવ્યા અનુસાર ભારતના ૧૩ રાજ્યોના ૮૨ જિલ્લાઓના અભ્યાસમાં એવું જોવા મળ્યું કે સિંચાઈ, રસ્તા, પરિવહન, બેન્ક, ધિરાણ વગેરે સુવિધાઓને કારણે ગ્રામ્ય વિસ્તારની ઉત્પાદકતા વધી છે. પાયાની સુવિધાઓ અને માથાદીઠ આવક વચ્ચે ઘનીષ્ટ સંબંધ જોવા મળ્યો. વળી આવકના જુદા જુદા સ્તરે માળખાંકીય સુવિધાઓની માંગમાં પણ પરિવર્તન આવે છે.

મોરીસે (૧૯૮૨) કરેલ અભ્યાસ પ્રમાણે એવું તારણ મળે છે કે શિક્ષણ પર યોગ્ય ભાર મુકવામાં ન આવે તો ભૌતિક મૂડી રોકાણનો આર્થિક વિકાસ માટેનો હિસ્સો ઘટી જાય છે. તેથી શિક્ષણનો વ્યાપ વધારવો તે અગત્યની સુવિધા છે.

કોકેન અને લેસ્લીએ તેમના સંશોધનમાં જોવા મળ્યું છે કે સાક્ષરતાના દરમાં ૧% નો વધારો થાય તો શિશુ મૃત્યુ

દરમાં ૦.૫૫% અને બાળ મૃત્યુદરમાં ૦.૨૫% નો ઘટાડો થાય છે. વળી માતાના શિક્ષણની બાળકના પોષણક્ષમ આહાર પર હકારાત્મક અસરો જોવા મળે છે.

ઈન્ડિયા ૨૦૦૦ (ગવર્નમેન્ટ ઓફ ઈન્ડિયા) માં જણાવ્યા અનુસાર આર્થિક વિકાસની પ્રક્રિયાની ગતિનો આધાર વાહનોની ગતિ અને રસ્તાઓની ગુણવત્તા પર છે. સુગ્રંથિત, સંકલીત, ઓછી ખર્ચાળ વાહનવ્યવહાર પદ્ધતી દેશના ટકાઉ આર્થિક વિકાસમાં અતિ મહત્વનો ફાળો આપે છે.

કિરીટ પરીખ (૧૯૯૮-૯૯) માં માળખાંકીય સુવિધાઓમાં કરવામાં આવતા જાહેર મુડીરોકાણની સામાજિક ખર્ચ પરની અસરો તપાસી અને જોવા મળ્યું કે મુંબઈ ફિલ્મી સિટીથી નેશનલ હાઈવે સુધીનો ત્રણ કિલોમીટર સુધીનો રસ્તો જો રીપેર કરવામાં ન આવે તો વાહનોના માલિકોએ ખૂબ જ મોટું સામાજિક ખર્ચ ભોગવવું પડે છે. ટુંકમાં તેમનાં રસ્તા, વીજળી, પાણી, વગેરે જેવી માળખાંકીય સુવિધાઓમાં મુડીરોકાણ કરવાની જરૂરિયાત વ્યક્ત કરી છે.

બી.એમ.જોષી એ ૧૯૬૦-૬૧, ૧૯૭૦-૭૧ અને ૧૯૮૦-૮૧ ની આંકડાકીય માહિતીના આધારે ઉત્તરપ્રદેશમાં આંતરમાળખાંકીય સુવિધાઓ અને આર્થિક વિકાસ સાથેનો સંબંધ તપાસ્યો આ માટે તેમણે રોડ, વીજળી, બેન્ક, શાખાઓ, સિંચાઈ, હોસ્પિટલો જેવી માળખાંકીય સુવિધાઓ ને ધ્યાનમાં લીધી. તેમના અભ્યાસમાં જોવા મળ્યું કે માળખાંકીય સુવિધાઓ અને આર્થિક વિકાસ વચ્ચે સાર્થક હકારાત્મક સહસંબંધ જોવા મળે છે. સિંચાઈ એ ખેતીક્ષેત્રના વિકાસની મહત્વની સુવિધા છે. જ્યારે બેન્કીંગ સુવિધા ઉદ્યોગોના

વિકાસનું મહત્વનું પરિબળ છે.

નેશનલ કાઉન્સિલ ઓફ એપ્લાઈડ ઈકોનોમીક્સ રીસર્ચના ઈન્ડિયાના હ્યુમન ડેવલપમેન્ટ રિપોર્ટ ૧૯૯૯ ના સંશોધનમાં ભારતના ૧૬ રાજ્યોના ૩૩,૦૦૦ ગ્રામીણ કુટુંબોનો અભ્યાસ કરવામાં આવ્યો તેમાં ગ્રામીણ માળખાંકીય સુવિધાઓ અને માનવ વિકાસ પરની અસરો તપાસવામાં આવી તેમાં જોવા મળ્યું છે કે જે ગામડાઓમાં પાકારસ્તા, ટેલીફોન, પોસ્ટઓફીસ, સિંચાઈ વગેરે સુવિધાઓ સારી હતી ત્યાં કુટુંબોની માથાદીઠ આવક ઊંચી હતી અને ગરીબાઈનું પ્રમાણ નીચું હતું. વળી જે ગામડાઓમાં વાહનવ્યવહાર, સંદેશા વ્યવહાર અને પાઈપલાઈનથી પાણીની સુવિધા હતી ત્યાં સ્ત્રી, પુરૂષ સાક્ષરતાનો દર ઊંચો હતો અને છોકરા-છોકરીઓનો શાળામાં દાખલ થવાનો દર પણ ઊંચો હતો.

ગુજરાતમાં માળખાંકીય સુવિધાઓ

ગુજરાત એ ભારતનું ઔદ્યોગીક રીતે વિકસિત રાજ્ય ગણાય છે. ખાનગી મુડીરોકાણ માટે ગુજરાત આકર્ષણનું કેન્દ્ર ગણાય છે ત્યારે ગુજરાતના વિવિધ જિલ્લાઓમાં માળખાંકીય સુવિધાઓ કેવી છે તે તપાસવાનો પ્રયત્ન આ વિભાગમાં કરવામાં આવ્યો છે. આ માટે રોડનું પ્રમાણ, પાકા રસ્તા, બસ અને રેલવેની સગવડ ધરાવતા ગામોની ટકાવારી, ટેલીફોન, પોસ્ટઓફીસ, વીજળી, બેન્ક, સહકારી સંસ્થાઓ, શાળાઓ, શિક્ષકોનું પ્રમાણ, પીવાનું પાણી, તબીબી સગવડો વગેરે જેવા ૩૦ માપદંડોનો ઉપયોગ કરીને ૨૦૦૧ થી આંકડાકીય માહિતીને આધારે દરેક જિલ્લાની માળખાંકીય સગવડો તપાસવાનો પ્રયત્ન કર્યો છે. આ અભ્યાસ માટે અર્થશાસ્ત્ર અને આંકડાશાસ્ત્ર

નિયામકની કચેરી ગાંધીનગર, દરેક જિલ્લાની હેન્ડ બુક, સેન્સસ ઓફ ગુજરાત સ્ટેટ-૨૦૦૧, જિલ્લા વસતિ ગણતરી પુસ્તિકા એકમ અમદાવાદ વગેરેના આંકડાકીય પ્રકાશનોમાંથી આંકડાકીય માહિતીના આધારે વિશ્લેષણ કરીને નીચેના કેટલાક મહત્વના તારણો મેળવવામાં આવ્યા છે. જે નીચે પ્રમાણે છે.

- (૧) ૨૦૦૧ ની આંકડાકીય માહિતીને આધારે ગુજરાતના જિલ્લાઓનું માળખાંકીય સુવિધાઓની રીતે ચાર વિભાગોમાં વર્ગીકરણ કરવામાં આવ્યું છે જેનું તારણ નીચે પ્રમાણે મળે છે.
 - (અ) માળખાંકીય સુવિધાઓની દૃષ્ટિએ વિકસિત જિલ્લાઓ : ગાંધીનગર, મહેસાણા, આણંદ, સાબરકાંઠા, નવસારી.
 - (બ) માળખાંકીય સુવિધાઓની દૃષ્ટિએ ઉપલા વિકસિત જિલ્લાઓ : અમદાવાદ, ભરૂચ, ખેડા, રાજકોટ, વડોદરા, અમરેલી.
 - (ક) માળખાંકીય સુવિધાઓની દૃષ્ટિએ નીચલા વિકસાત જિલ્લાઓ : પાટણ, જૂનાગઢ, સુરત, બનાસકાંઠા, કચ્છ, ભાવનગર, વલસાડ, સુરેન્દ્રનગર, ડાંગ, જામનગર, પંચમહાલ.
 - (ડ) માળખાંકીય સુવિધાની દૃષ્ટિએ પછાત જિલ્લાઓ : પોરબંદર, નર્મદા, અને દાહોદ.
- (૨) ગાંધીનગર અને મહેસાણા જિલ્લામાં લગભગ તમામ પ્રકારની માળખાંકીય સુવિધાઓ અન્ય જિલ્લાઓ કરતાં સારી હતી.
- (૩) વલસાડમાંથી વિભાજિત થઈને નવા બનેલ નવસારી જિલ્લામાં

સંદેશા વ્યવહાર, વીજળી અને સિંચાઈની સુવિધાઓ સારી જોવા મળી પરંતુ જિલ્લામાં શિક્ષણ, આરોગ્ય અને પીવાના પાણીની સુવિધાઓ રાજ્યની સરેરાશ કરતાં નીચી હતી.

- (૪) અન્ય જિલ્લાઓની તુલનાએ ડાંગ જિલ્લામાં વાહનવ્યવહાર, સંદેશા વ્યવહાર અને બેન્કની સુવિધાઓ ઓછી જોવા મળે છે.
- (૫) પંચમહાલ જિલ્લામાં સંદેશા વ્યવહાર અને સિંચાઈની સુવિધાઓ ઓછી જોવા મળે છે.
- (૬) નવા બનેલા પોરબંદર જિલ્લામાં વાહનવ્યવહાર, સિંચાઈ અને શિક્ષણની સુવિધાઓ ઓછી જોવા મળી.
- (૭) નર્મદા જિલ્લામાં વહાનવ્યવહાર, સંદેશાવ્યવહાર, સિંચાઈ અને બેન્કની સુવિધાઓ સાપેક્ષ રીતે પછાત હતી.
- (૮) દાહોદ જિલ્લો માળખાંકીય સુવિધાઓમાં તુલનાત્મક રીતે સૌથી પછાત જોવા મળ્યો આ જિલ્લો સંદેશા વ્યવહાર, વીજળી, બેન્ક, સહકારી સંસ્થાઓ, સિંચાઈ, આરોગ્ય અને પીવાના પાણીની સુવિધાઓની બાબતમાં સાપેક્ષ રીતે પછાત જોવા મળ્યો.

ગુજરાત માળખાંકીય સુવિધાઓની દૃષ્ટિએ અન્ય રાજ્યો કરતાં સારી સ્થિતિ ધરાવતું હોવા છતાં માળખાંકીય સુવિધાઓની બાબતમાં આંતર જિલ્લાકીય અસમાનતાનું પ્રમાણ ઉંચું છે. જેના કારણે રાજ્યમાં આર્થિક વિકાસમાં પ્રાદેશિક અસમાનતા પ્રવર્તે છે. તેથી રાજ્યોમાં સમતોલ, સર્વાંગી

વિકાસ કરવા માટે માળખાંકીય સુવિધાઓમાં રહેલી અસમાનતા ઘટાડવી પડશે. આ માટે જે જિલ્લાઓમાં જે માળખાંકીય સુવિધાઓની અછત પ્રવર્તે છે ત્યાં આ પ્રકારની માળખાંકીય સુવિધાઓ વધારવા માટેના પ્રયત્નો કરવા જરૂરી છે. તો ગુજરાતના ખુણે ખુણે વિકાસનું વાતાવરણ સર્જી શકાશે. હવે વૈશ્વિકરણ અને હરિફાઈના જમાનામાં કોઈપણ પ્રદેશમાં માળખાંકીય સુવિધાની ઉણપ કે અવગણના પોસાય તેમ નથી.

■ ■ ■

સ્પર્ધાત્મક પરીક્ષા માટે

યોજના

સચોટ માર્ગદર્શક

યોજના માસિક

વાંચો

અને વંચાવો

ભારતમાં અંતઃસ્તર સેવાઓનો વિકાસ

ડૉ. લલિત ચૌહાણ

આંતરમાળખું એ એવી વ્યવસ્થાના સમૂહનો નિર્દેશ કરે છે જે દેશના વિકાસ માટે અત્યંત જરૂરી હોય છે. કોઈપણ રાષ્ટ્ર આર્થિક વિકાસની પ્રક્રિયાની શરૂઆત કરે, ત્યારે તેમના કૃષિક્ષેત્ર અને ઉદ્યોગક્ષેત્રના વિકાસને પ્રોત્સાહન આપવા માટે સમાંતર રીતે આંતરમાળખાનો વિકાસ શરૂ થાય છે. અર્થતંત્રમાં રહેલા આ માળખાંકીય પ્રાપ્ત થતી સેવાઓ ખરીદનાર અને વેચનાર વચ્ચે ચીજવસ્તુઓ અને સેવાઓના પ્રવાહને સરળ બનાવે છે. જેમાં શિક્ષણ, સંશોધન, ટેકનોલોજી, આરોગ્ય, વાહનવ્યવહાર, સંદેશા વ્યવહાર, ઊર્જા શક્તિ, સિંચાઈ, બેંકિંગ અને વીમા સેવાઓ વગેરે બાબતનો સમાવેશ થાય છે.

આંતરમાળખું એ એવી વ્યવસ્થાના સમૂહનો નિર્દેશ કરે છે જે દેશના વિકાસ માટે અત્યંત જરૂરી હોય છે. કોઈપણ રાષ્ટ્ર આર્થિક વિકાસની પ્રક્રિયાની શરૂઆત કરે, ત્યારે તેમના કૃષિક્ષેત્ર અને ઉદ્યોગક્ષેત્રના વિકાસને પ્રોત્સાહન આપવા માટે સમાંતર રીતે આંતરમાળખાનો વિકાસ શરૂ થાય છે. અર્થતંત્રમાં રહેલા આ માળખાંકીય પ્રાપ્ત થતી સેવાઓ ખરીદનાર અને વેચનાર વચ્ચે ચીજવસ્તુઓ અને સેવાઓના પ્રવાહને સરળ બનાવે છે. જેમાં શિક્ષણ, સંશોધન, ટેકનોલોજી, આરોગ્ય, વાહનવ્યવહાર, સંદેશા વ્યવહાર, ઊર્જા શક્તિ, સિંચાઈ, બેંકિંગ અને વીમા સેવાઓ વગેરે બાબતનો સમાવેશ થાય છે.

કોઈ પણ રાષ્ટ્રમાં કૃષિક્ષેત્રે અને ઉદ્યોગક્ષેત્રની સમૃદ્ધિ વધારવા માટે આંતરમાળખાંકીય સુવિધાની જરૂર પડે છે. એટલે કે કૃષિ અને ઉદ્યોગક્ષેત્ર એ બંને સ્વયં

સમૃદ્ધિનું નિર્માણ કરી શકતા નથી. આંતરમાળખું અર્થાત કૃષિ, ઉદ્યોગો અને વેપાર વાણિજ્યના ક્ષેત્રના વિકાસમાં પોષક પરિબળ તરીકે જે સુવિધાઓ પૂર્ણ કરે છે તેને આંતરમાળખું કહેવાય છે. આ સેવાઓ કાયમી પ્રકારની હોય છે. અને જેનો લાભ રાષ્ટ્રના અર્થતંત્રને લાંબાસમય સુધી મળે છે. આ આંતરમાળખા સુવિધાને બે વિભાગમાં વહેંચવામાં આવે છે. આર્થિક આંતરમાળખું અને સામાજિક આંતરમાળખું પહેલામાં વાહન વ્યવહાર, સંદેશા વ્યવહાર, રસ્તાઓ, રેલવે, હવાઈમથકો, જળ વ્યવહાર, વીજળી, સિંચાઈ, ડેમ, નહેર, બેંકિંગ અને વીમા સેવાઓ વગેરે જ્યારે બીજામાં શિક્ષણ, શાળા, કોલેજ, યુનિવર્સિટી, સંશોધન, ટેકનોલોજી, આરોગ્ય વિષયક સુવિધાઓ અને રહેઠાણ વગેરે સેવાઓનો સમાવેશ થાય છે.

ભારતની આઝાદી સમયથી આજ સુધી (૧૯૫૦-૫૧ - ૨૦૦૭-૦૮)

આપણા રાષ્ટ્રોનો કૃષિક્ષેત્રે અને ઉદ્યોગક્ષેત્રના વિકાસ માટે પ્રોત્સાહક આંતરમાળખાંકીય સેવાઓનો કેટલો વિકાસ થયો છે. તેમજ ગુજરાત રાજ્યમાં આંતરમાળખાની સેવા કેટલા પ્રમાણમાં વધી છે. તેમની ચર્ચા સેવાક્ષેત્રના વિકાસને પોષક પરિબળોના માધ્યમથી જોઈએ.

આર્થિક આંતરમાળખાના વિવિધ ઘટકો

ભારતમાં આંતરિક માળખાંના વિવિધ ઘટકોનો વિકાસ તપાસીએ.

વાહન વ્યવહાર

વાહન વ્યવહાર ઉત્પાદિત વસ્તુઓ અને સેવાઓનું બજાર વિસ્તૃત બનાવવાનું કાર્ય કરે છે. વાહનવ્યવહારનાં સ્વરૂપો. (૧) રસ્તાઓ (૨) રેલવે (૩) જળ (૪) હવાઈ (૫) પાઈપલાઈન વગેરે

રસ્તાઓ

ભારતના આઝાદી સમયે (૧૯૫૦-૫૧) માં મેટલ રસ્તા ૯૭૦૦૦ માઈલ,

(લેખક શ્રી વી.ડી. કાણકીયા આર્ટસ એન્ડ કોમર્સ કોલેજ, સાવરકુંડલા, જિ.અમરેલીમાં અર્થશાસ્ત્ર વિભાગના વ્યાખ્યાતા છે.)

બિન મેટલ રસ્તા ૧૪૭૦૦૦ માઈલ જે વધીને ૨૦૦૩-૦૪માં મેટલ રસ્તાઆ ૧૪,૨૧,૦૦૦ માઈલ અને બિન મેટલ રસ્તા ૧૦૬૨૦૦૦ કિ.મી. હતાં. વર્તમાનમાં રસ્તાનું પ્રમાણ ૧૦૦ ચો.માઈલ દીઠ ૨૬ માઈલ છે.

તાજેતરમાં ગુજરાત રાજ્ય માર્ગ વિકાસ નિગમ લિ. (જી.એસ.આર.ડી.સી) દ્વારા કેન્દ્રસરકાર પુરસ્કૃત વાયાબિલીટીગેપ ફિડિંગ સ્કીમ (વી.જી.એફ) હેઠળ લાર્સન એન્ડ ટુર્બો સાથે રાજ્યના ઘોરી માર્ગોની કુલ ૪૮૫ કિ.મી ની લંબાઈ ચાર માર્ગીયકરણની પ્રક્રિયા હાથ ધરી છે. તેમજ ભારતના સૌથી લાંબા ૨૭૨૩ મીટર લંબાઈના ફલાય ઓવરબ્રિજ ગુજરાતના સુરત શહેરમાં નિર્માણ થયો છે.

રેલવે

ભારતમાં ૧૯૫૦-૫૧માં રેલવે રૂટની લંબાઈ ૫૩૬૦૦ કિ.મી હતી, જે વધીને ૨૦૦૦-૦૧ માં ૬૨,૮૦૦ કમશ વધીને ૨૦૦૫-૦૬માં ૬૩૩૭૦ કિ.મી થઈ. રેલવે દ્વારા ચીજવસ્તુઓનું વહન ૧૯૫૦-૫૧માં ૯૩૦ લાખટન જે વધીને ૨૦૦૫-૦૬માં ૬૮૦૦ લાખ ટન થયું. તેમજ પેસેન્જર્સની વાહનક્ષમતા ૧૯૫૦-૫૧માં ૧૨૮૪૦ લાખ જે વધીને ૨૦૦૫-૦૬માં ૫૮૩૦૦ લાખ થઈ.

જળ વ્યવહાર

ભારતના દરિયાકાંઠાની લંબાઈ ૬૭૦૦ કિ.મી છે. આઝાદી પછી ૧૧ જેટલા મુખ્ય બંદરો વિકસાવવામાં આવ્યા ૧૯૫૦-૫૧માં દરિયા જહાજ ક્ષમતા ૩.૪ લાખ જી.આર.ટી.ની હતી. ૧૯૮૧માં ભારતીય વહાણવટાની જી.આર.ટી. ૨૪૨ ટનેજ, જે વધીને ૧૯૯૬માં ૬૧૧ લાખ જી.આર.ટી ૨૦૦૩માં ૬૧.૭૮ લાખ જીઆરટીની

થઈ. આંતરરાષ્ટ્રીય જળમાર્ગો પરિવહનક્ષમતા ૧૯૫૧માં ૧૯૨ જીઆરટી., જે વધીને ૨૦૦૬માં ૭૬૪૭ હજાર ટન થઈ હતી. વિશેષમાં ભારતીય જહાજ ઉદ્યોગ સમુદ્રપારના વેપારમાં આજે વૈશ્વિક કક્ષાએ ૧% જેટલું કાર્ય ક્ષેત્ર છે.

હવાઈ વ્યવહાર

ભારતમાં નાગરિક પરિવહન વિભાગની શરૂઆત ૧૯૨૭માં થઈ. જેમાં આંતરિક પરિવહન માટે ઈન્ડિયન એરલાઈન્સ કોર્પોરેશન અને બાહ્ય પરિવહન માટે એર ઈન્ડિયા ઈન્ટરનેશનલ. ૨૦૦૦-૦૧માં આંતરિક નાગરિક ઉડ્ડયન અંતર્ગત ૧૩૭ લાખ લોકોએ મુસાફરી કરી અને ૧૪૬૨ લાખ ટન વસ્તુની હેરફેર. જ્યારે આંતરરાષ્ટ્રીય સ્તરે ૩૮ લાખ લોકોએ અને ૪૦૩૦ લાખ ટન વસ્તુઓની હેરફેર કરવામાં આવી. ભારતમાં નાગરિકો માટે ૯૨ એરપોર્ટ (૫ આંતરરાષ્ટ્રીયકક્ષાનાં અને ૨૮ સંરક્ષણ એરપોર્ટ) છે.

પાઈપલાઈન વ્યવહાર

ભારતમાં આમાધ્યમથી પાણી, ખનિજતેલ, કુદરતી ગેસ વગેરે લોકો સુધી પહોંચાડવામાં આવે છે. જેમ કે ગુવાહાટી (આસામ), કોયલી (ગુજરાત), મથુરા (ઉત્તરપ્રદેશ), બરૌની (બિહાર) અને કરનાલ (હરિયાણા) જેવાં સ્થળોએ પાઈપલાઈન દ્વારા કુટ ઓઈલ અને પેટ્રોલિયમ પેદાશોના પરિવહન સ્થળો છે.

સંદેશા વ્યવહાર

સંદેશા વ્યવહારનાં જુદાં-જુદાં માધ્યમો વિકાસ જોઈએ.

ટપાલ સેવા

આજે પણ ભારતમાં ટપાલ સેવા સંદેશાવ્યવહારમાં સૌથી સબળ અને મહત્વની સેવાગણાય છે. ૧૯૫૧માં

૨૪૧૧૬ પોસ્ટઓફિસો હતી. જે વધીને ૨૦૦૦-૦૧માં ૧૫૪૫૫૧ અને ૨૦૦૬-૦૭માં ૧,૫૫,૩૦૦ થઈ. ભારતમાં તાજેતરમાં ૨૧.૯ ચો.કિ.મી અને ૫૮૨૭ વ્યક્તિઓએ એક પોસ્ટઓફિસ પ્રાપ્ત છે.

ટેલિફોન

ભારતમાં ૧૯૫૦-૫૧ માં ૩૨૧ ટેલિફોન કચેરી, જેમાં ૧.૭ ટેલિફોન જોડાણ આપેલા હતા. જે જોડાણો વધીને ૨૦૦૫-૦૬માં ૧૨૨૫૭.૯ લાખ થયા છે. જ્યારે મોબાઈલ ફોનની સંખ્યા ૨૦૦૬-૦૭માં ૭૮૫૨ લાખની થઈ છે. વિશેષમાં નવી ટેલિફોન નીતિ (૧૯૯૯) હેઠળ ભારત સંચાર નિગમ દ્વારા ૫,૦૩,૬૧૦ ગામડાઓમાં ૨૦૦૨ સુધીમાં ટેલિફોન સુવિધા પૂરી પાડી છે. રેડિયો સ્ટેશનો ૧૯૪૭ માં માત્ર ૦૬ હતાં જે વધીને ૧૯૯૦માં ૧૩૪ કેન્દ્રો હતાં.

ઈન્ટરનેટ

કૃત્રિમ ઉપગ્રહોએ સંદેશાવ્યવહાર ક્ષેત્રે મોટી ક્રાંતિ આણી છે. ઈન્ટરનેટ દ્વારા સંદેશાની હેરફેર હોય કે નાણાંની હેરફેર હોય માહિતી સંચારની દુનિયાને એક નવીન જ દિશા આપી છે. જો કે, ભારતમાં આ સેવા લોકોના મોટા સમૂહને પ્રાપ્ત નથી.

ઊર્જા

વાણિજ્યિક ઊર્જા - ખનિજ કોલસો

ભારત, એશિયા-પેસેફિક વિસ્તારમાં કોલસાના ઉત્પાદનમાં બીજા સ્થાને છે. ૧૯૫૦-૫૧માં કોલસાનું ઉત્પાદન માત્ર ૩૩૦ લાખ ટન, જે વધીને ૨૦૦૬-૦૭માં ૪૩૦૦ લાખ ટન થયો. જેમના દ્વારા ૬૬૩.૦ બિલિયન kwh પ્રાપ્ત થઈ.

વાણિજ્યિક ઊર્જા - વીજળી

ભારતમાં ૧૯૫૦-૫૧માં વિજળીની સ્થાપિત ઉત્પાદન ક્ષમતા

૨૩૦૦ મેગાવોટની હતી. જ્યારે વીજળી ઉત્પાદન ૭ અબજ kwh નું કરવામાં આવતું હતું જે વધીને ૨૦૦૦-૦૧માં ૧,૧૭,૦૦૦ મેગાવોટ અને ૨૦૦૫-૦૬માં ૧,૪૩,૮૦૦ મેગાવોટ, જ્યારે વીજળી ઉત્પાદન ૬૫૦ અબજ kwh નું થયું હતું. ભારતમાં ઘરવપરાશ માટે વીજળી માથદીઠ (૨૦૦૫-૦૬) ૯૩.૬ kwh છે. ૧૯૪૭માં ભારતના માત્ર ૧૫૦૦ ગામડાઓમાં વીજળીની સગવડો ઉપલબ્ધ હતી. જે ૨૦૦૫માં વધીને ૪,૯૯,૦૦૦ ગામડાઓમાં ઉપલબ્ધ છે.

જળદ્વારા વિજળી ઉત્પાદન કરવાની પ્રસ્થાપિત ક્ષમતા ભારતમાં ૧૮૫૦ માં ૫૬૦ મેગાવોટ્સ હતી. જે વધીને ૨૦૦૫ માં ૩૨, ૧૩૫ મેગાવોટ્સ થી છે. તેમજ પવન ઊર્જાની પ્રસ્થાપિત શક્તિ જુલાઈ ૨૦૦૭માં ૪૧૧૫ મેગાવોટ્સ થઈ હતી. ગુજરાતમાં વર્તમાન જયોતિગ્રામ યોજનાને કારણે ગામડાઓમાં ૨૪ કલાક શ્રી ફેઈઝ વીજળી ઉપલબ્ધ થઈ છે. વ્યક્તિગત વિજ વપરાશ ૧૩૧૩ યુનિટ જે રાષ્ટ્રીય સરેરાશ કરતા વધુ છે.

વાણિજ્યિક ઊર્જા પેટ્રોલિયમ

ભારતમાં ૧૯૫૯ માં ઓ.એન.જી.સી. (ઓઈલ એન્ડ નેચરલ ગેસ કમિશન)ની સ્થાપના સરકારે કરી (૧૯૬૦-૬૧) માં ભારત ૫ લાખ ટન કરતા ઓછા પેટ્રોલિયમનું ઉત્પાદન કરતું હતું, જે ૨૦૦૧માં ૩૨૪ લાખ ટન અને ૨૦૦૬-૦૭માં ૩૩૦ લાખ ટન થયું હતું. ગુજરાતમાં પેટ્રોલિયમ પેદાશમાં અમદાવાદ જિલ્લાના ધોળકા ગામે બ્લોકમાંથી દિવસના ૫૦૦ બેરલ લેખે ઓઈલનું ઉત્પાદન કરે છે. તેમજ ગુજરાત સ્ટેટ પેટ્રોનેટ લી. એ ૨૨૦૦ કિ.મી. લાંબી ગેસ પાઈપલાઈન અને ચાલુ વર્ષે વિવિધ શહેરોમાં ૭૧ સીએનજી

સ્ટેશનો શરૂ થયા છે.

બિન વાણિજ્યિક ઊર્જા

ભારતના આ સ્ત્રોતમાં લાકડાં, વનસ્પતિજન્ય કચરો અને પ્રાણીઓના સુકા છાણનો સમાવેશ થાય છે. (૨૦૦૬-૦૭) લાકડું ૬ કરોડ ટન ઉપયોગ, ઈંધણ, સૂકા છાણા પ્રતિવર્ષ ૩૨.૪ કરોડ ટન ઉપયોગ, ઈંધણ વેરવિખેર વનસ્પતિ અવશેષો ૬૫૦ લાખ ટન ઉપયોગ ઈંધણ તરીકે થયો છે.

સિંચાઈ

ભારતમાં સિંચાઈ હેઠળ ૧૯૫૧ માં ૨૩૨ લાખ હેક્ટર જમીન વિસ્તાર જે વધીને ૨૦૦૫-૦૬ માં ૭૬૮ લાખ હેક્ટર જમીન વિસ્તાર થઈ છે. ગુજરાત રાજ્યમાં ૬૫ લાખ હેક્ટર જમીન સિંચાઈ સુવિધા મેળવે છે. ઉપરાંત જળકાંતિની નવી રીતોથી ૧,૩૭,૦૦૦ ખેત તલાવડીઓ, સુજલામ સુફલામ યોજના, ચેકડેમો, ગ્રામ્ય સંકલિત યોજના હેઠળ ૮૨૫૭ ગામોને ચોખ્ખું પીવાનું પાણી વગેરે સુવિધા પ્રાપ્ત થઈ છે.

બેંકીંગ

ભારતમાં ૧૯૫૦-૫૧માં ૨૬૦૦ જેટલી બેંકીંગ શાખાઓ હતી. જે ૧૯૬૯ ના બેંકોના રાષ્ટ્રીયકરણ પછી બેંકીંગ શાખાઓ ૮૨૮૦ જે વધીને ૨૦૦૭ માં ૭૩,૮૩૬ ની થઈ છે. રાષ્ટ્રીયકૃત બેંકોનું થાપણોનું પ્રમાણ ૨૦૦૭માં ૨૬,૯૧,૦૫૩ કરોડ રૂ. થયું છે. જ્યારે ધિરાણ રૂ. ૨૦,૦૬,૩૩૨ કરોડ રૂ.નું. ઉપરાંત વિકાસ બેંકીંગ સેવા દ્વારા જુદા જુદા આર્થિક ક્ષેત્રોને (૨૦૦૬-૦૭) માં ૬૪૦૬૭ કરોડ રૂ. ની લોન મંજૂરી કરી હતી. ગુજરાતમાં ૨૦૦૭ અંતે બેંકીંગ ક્ષેત્રે અનુસૂચિત વાણિજ્યિક બેંકોની કચેરીની સંખ્યા ૩૭૯૩ છે. જેની કુલ થાપણો

૧૦૯૯૧૭ કરોડ રૂ. અને ધિરાણ રૂ. ૬૮૫૮૯ કરોડ રૂ. થયો છે.

વીમા સેવા

ભારતીય વીમા નિગમની સ્થાપના ૧ સપ્ટેમ્બર ૧૯૫૬માં થઈ. આ નિગમ સાથે ૭ ક્ષેત્રિય કાર્યાલય, ૧૦૦ મંડળ કાર્યાલય, ૨૦૪૮ શાખાઓ કાર્યરત છે. ૨ ડિસેમ્બર ૧૯૯૯ના રોજ ખાનગી વીમા કંપની શરૂ થઈ. ભારતમાં જાહેર અને ખાનગી ક્ષેત્રે મળીને કુલ ૩૨ કંપનીઓ આવેલી છે. આ બધી કંપનીઓમાં ૩૨૮ સંસ્થાકીય સ્વરૂપનાં એજન્ટો અને વ્યક્તિગત એજન્ટો ૭૬૧૯૧૯ છે. તેમજ ૨૦૦૬માં જાહેર અને ખાનગી ક્ષેત્રની બધી વીમા કંપનીઓનું કુલ રોકાણ ૪૮૭૨૨૭ કરોડ રૂ. થયું હતું.

સામાજિક આંતરમાળખાના વિવિધ ઘટકો

ભારતમાં આંતરિક માળખાના વિવિધ ઘટકોમાં સામાજિક ઘટકોનો વિકાસ તપાસીએ.

શિક્ષણ

ભારતીય શિક્ષણપંચે રાષ્ટ્રીય પેદાશના ૬% શિક્ષણ પાછળ ખર્ચ કરવાનું સૂચવ્યું છે. ૧૯૫૦-૫૧ માં રાષ્ટ્રીય પેદાશનાં ૧.૨૭% ખર્ચ શિક્ષણ પાછળ થયો હતો. જે વધીને ૧૯૯૩-૯૪માં ૩.૪૪% ખર્ચ શિક્ષણ પાછળ ક્રમશઃ ૨૦૦૬-૦૭ માં ૫.૫% આસપાસ થયો છે. જેથી શિક્ષણ સંસ્થાઓની સંખ્યા વધીને (૧૯૫૦-૫૧) માં ૨,૨૩,૩૦૦ પ્રાથમિક શાળાઓ જે વધીને (૨૦૦૬-૦૭)માં ૭,૭૬,૦૦૦ જેટલી થઈ. તે સમયગાળામાં કોલેજોની સંખ્યા ૫૭૮ હતી જે વધીને ૧૩૫૭૮ થઈ. તેમ જ યુનિવર્સિટીની સંખ્યા ૨૭ પરથી વધીને ૪૦૭ થઈ છે. પરિણામે સાક્ષરતા દર (૧૯૫૦-૫૧) માં ૧૮.૩% તે વધીને (૨૦૦૬-૦૭) માં ૬૪.૮%

જેટલો થયો છે. ૨૦૦૧ ના સેન્સેસ મુજબ શિક્ષિત લોકોનું પ્રમાણ ભારતમાં ૬૪.૮% જેમાં પુરૂષોમાં શિક્ષિતો ૭૫.૩% ની સરખામણીએ સ્ત્રીઓનું પ્રમાણ ૫૩.૭% જેટલું છે. ગુજરાત રાજ્યમાં પ્રાથમિક શિક્ષણમાં ૪૯% જેટલા “ડ્રોપ આઉટ રેશિયો” જે ઘટીને માત્ર ૩.૩૪% થઈ ગયો અને પ્રાથમિક ક્ષેત્રે કન્યા કેળવણી ૧૦૦% બાળકોને શાળા પ્રવેશની સફળતા મળી છે.

આરોગ્ય વિષયક સેવાઓ

ભારતમાં આરોગ્ય વિષયક સેવાઓથી વ્યક્તિઓનું સરેરાશ આયુષ્ય ૧૯૫૦-૫૧માં ૩૨ વર્ષ જેટલું હતું. જે વધીને ૨૦૦૫માં ૬૫ વર્ષનું થયું છે. વ્યક્તિની દૈનિક કેલરી ૨૪૯૬ અને પ્રોટીન ૫૯ ગ્રામ થયું છે. તેમજ ૧૯૫૧ માં જન્મદર ૩૯.૯ હતો. જે ૨૦૦૬ માં ૨૩.૫ અને મૃત્યુદર ૧૯૫૧ માં ૨૭.૪ જે ૨૦૦૬ માં ૭.૫ થયો છે. ભારતમાં પહેલી જાન્યુઆરી ૨૦૦૪ના રોજ હોસ્પિટલો- ૫૪૭૯, કોમ્યુનિટી હેલ્થ સેન્ટરો- ૩૨૨૨, પ્રાયમરી હેલ્થ સેન્ટરો - ૨૩૧૦૯ અને સબ સેન્ટરો ૧૪૨૬૫૫ જોવા મળે છે.

જ્યારે ગુજરાતમાં સામુહિક આરોગ્ય કેન્દ્ર ૨૭૩ અને પ્રાથમિક આરોગ્ય કેન્દ્ર ૧૦૭૩ તેમજ ઓક્ટોબર-૦૮ અંતમાં રાજ્યમાં ૪૦૦ જેટલી ૧૦૮ એમ્બ્યુલન્સ કાર્યરત થઈ છે. તેમાંથી ૧.૮ લાખની વસ્તીએ એક ૧૦૮ એમ્બ્યુલન્સ કાર્યરત રહી છે. ઉપરાંત ગુજરાત સરકાર દ્વારા બાળમૃત્યુદર ઘટાડવા. ‘માતૃવંદના, ચિરંજીવી યોજના’ અને સ્ત્રીબ્રૂણ હત્યા અટકાવવા ‘બેટી બચાવો અભિયાન’ વગેરે સેવાઓમાં વિકાસ જોવા મળે છે.

રહેઠાણ

ભારતની વધતી વસ્તીના સંદર્ભમાં

૧૯૬૧માં કુલ ૫૫ લાખ મકાનોની અછત હતી, જે ઘટીને ૧૯૯૧ માં ૩૮ લાખ મકાનોની થઈ હતી. ૨૦૦૩ માં મકાનોની અછત ૨૭ લાખ આસપાસ થઈ છે.

આમ, આંતરમાળખાંકીય સુવિધાઓ કે સેવાક્ષેત્રો આર્થિક અને સામાજિક આંતરમાળખું કોઈપણ દેશમાં તેમના વિકાસમાં ખૂબ જ મહત્વનું પ્રદાન કરે છે. તેમના દ્વારા વિવિધ આર્થિક ક્ષેત્રનો વિકાસ શક્ય બને છે. આઝાદી સમયના ભારતમાં માળખાંકીય સેવાઓ કરતા આજે તે સેવાઓનો લેક કલ્યાણના વધારા સાથે વિકાસ થયો છે. છતાં માનવ વિકાસ આંક ઉંચો લઈ જવા આ સેવાઓમાં હજુ ભારત દેશે ઘણું કરવાનું બાકી છે.

- સ્ત્રોત
1. Indian Economy 2008 - R.Dutt & K.P.M. Sundharam
 2. 1,2,3 Statistical Outline of India (Tata) 2006,07
 3. Central Electricity Authority
 - (4) Department of Posts
 - (5) Economic Times - 8-10-2005
 - (6) World Development Indicators- 2004.

અનું. પાનાનં ૩૬ થી શરુ

ઉપયોગક્ષમ બનાવવાનું કાર્ય હાથ ધર્યું હતું. કેન્દ્ર તથા રાજ્યો વચ્ચે ખર્ચમાં ૩:૧ નો ગુણોત્તર ધરાવતી આ યોજના અન્વયે ૫ રાજ્યોના ૨૬ જિલ્લાઓમાં ૨૦૦૦ હેક્ટર જમીનમાં સિંચાઈ આપી શકે તેવું ડિમાન્ડ ક્ષેત્ર ધરાવતા જળાશયોને પુર્નજીવિત કરવાનો લક્ષ્યાંક રખાયો હતો. નવમ્બર, ૨૦૦૭ સુધીમાં ૧૦૯૮ જળ સંગ્રહ સ્થળોનું સમારકામ હાથ ધરવા માટે કેન્દ્ર તરફથી રૂા. ૧૭૯.૩ કરોડ છુટા કરવામાં આવ્યા છે.

ખેતરો સુધી સિંચાઈ જળ પહોંચાડવા માટેની મહત્વની પહેલ ભારત નિર્માણ કાર્યક્રમ હેઠળ સરકારે ૨૦૦૫-૦૬ થી ૨૦૦૮-૦૯ વચ્ચે ૧૦૦ લાખ હેક્ટર જમીન માટે સિંચાઈ વ્યવસ્થા ઉભી કરવાનો લક્ષ્યાંક રાખવામાં આવ્યો હતો. જેમાં બાંધકામના અંતિમ તબક્કામાં હોય તેવી ૪૨ લાખ હેક્ટર સિંચાઈ ક્ષમતા ઉભી કરવા માટેના પ્રોજેક્ટો સામેલ કરી દેવાયા હતા. જ્યારે ૧૦ લાખ હેક્ટર સિંચાઈ ક્ષમતા વર્તમાન જળાશયોના વિસ્તરણ તથા આધુનિકરણ ઉભી કરવાની વાત હતી. આ કાર્યક્રમ હેઠળ ૨૦૦૫-૦૬માં ૧૬.૮ લાખ હેક્ટર તથા ૨૦૦૬-૦૭માં ૧૯.૪ લાખ હેક્ટર સિંચાઈ ક્ષમતાનું સર્જન થઈ શક્યું હતું.

વાહનવ્યવહાર દેશની જીવાદોરી

પ્રા. પીનલ પટેલ

વાહન વ્યવહાર એ દેશની જીવાદોરી સમાન છે. વાહનવ્યવહાર પ્રત્યક્ષ રીતે ઔદ્યોગિક અને આર્થિક વિકાસને પ્રોત્સાહન આપે છે. માટે બસ મથકો, રેલવે સ્ટેશન, હવાઈ મથકો બંદરો, ઉપરાંત બસ, ટ્રક, એન્જિન, ડબ્બા, વેગનો, વિમાનો, સ્ટીમરો વગેરેની જરૂર પડે છે. પરિણામે અર્થતંત્રમાં લોખંડ, પોલાદ, લાકડું, રબર, પ્લાસ્ટિક, ઈંટો, રેતી, સિમેન્ટ, વીજળી કોલસા, કાચ વગેરેની માગ વધતા આ ઉદ્યોગમાં ઉત્પાદન અને રોજગારી વધે છે.

કોઈપણ દેશના વિકાસનો આધાર માળખાંકીય સુવિધાઓ છે. માળખાંકીય સુવિધાઓને અંતઃસ્તરની સવલતો કે આંતરમાળખાથી પણ ઓળખવામાં આવે છે. ડૉ.વી.કે.આર.વી.રાવના મતે “આંતરમાળખું અને આર્થિક વિકાસ પરસ્પર પૂરક પ્રક્રિયાઓ છે.” આંતરમાળખાને વ્યાખ્યાયિત પરિભાષામાં કહેવું હોય તો “દેશના વિકાસ માટે અત્યંત આવશ્યક એવી પાયાની આર્થિક અને સામાજિક સેવાઓનો સમુદાય એટલે આંતરમાળખું” આમ આંતરમાળખાના બે પ્રકાર છે. (૧) આર્થિક આંતરમાળખું - જેમાં ઊર્જા, વાહન વ્યવહાર, સંદેશા વ્યવહાર સિંચાઈ, વીમો અને બેંકીક (૨) સામાજિક આંતરમાળખું - જેમાં શિક્ષણ, આરોગ્ય, રહેઠાણ, તાલીમ અને સંસોધન.

વાહનવ્યવહાર

વાહન વ્યવહાર એ દેશની

જીવાદોરી સમાન છે. જેનો ખ્યાલ આપણને તેના નીચેના મહત્ત્વ પરથી આવી શકે છે.

- કાચો માલ અને યંત્ર સામગ્રી ઉત્પાદન સ્થળે લઈ જવામાં અને ત્યાંથી તૈયાર થયેલો માલ બજાર સુધી પહોંચાડવાનું વાહન વ્યવહારથી જ શક્ય બને છે.
- વાહન વ્યવહારથી જ ગ્રાહકોને પોતાના ઘરની નજીક જરૂરિયાતની વસ્તુઓ ઉપલબ્ધ થાય છે. જેથી ચાલુ માંગ સંતોષાય છે. અને નવી માગ ઊભી થાય છે.
- વાહનવ્યવહારના પરિણામે બજારોનું વિસ્તરણ થાય છે. જેથી મોટા પાયા પર ઉત્પાદન કરી યાત્રીકરણ અને વિશેષીકરણનો પૂરો લાભ લઈ શકાય છે. જેથી ઉત્પાદનખર્ચ અને ભાવ ઘટે છે.
- પ્રાદેશિક અને આંતરરાષ્ટ્રીય

શ્રમવિભાજન વાહનવ્યવહારથી જ શક્ય બને છે. તેથી દરેક પ્રદેશ અને દરેક રાષ્ટ્ર અમુક વસ્તુઓના ઉત્પાદનમાં વિશેષીકરણ અપનાવી શકે છે. પરિણામે દેશમાં અને વિશ્વમાં કુલ ઉત્પાદન અને રોજગારી વધે છે.

- વાહનવ્યવહાર પ્રત્યક્ષ રીતે ઔદ્યોગિક અને આર્થિક વિકાસને પ્રોત્સાહન આપે છે. આ પ્રકારની હોવાનું નિર્માણ કરવા માટે બસ મથકો, રેલવે સ્ટેશન, હવાઈ મથકો બંદરો, ઉપરાંત બસ, ટ્રક, એન્જિન, ડબ્બા, વેગનો, વિમાનો, સ્ટીમરો વગેરેની જરૂર પડે છે. પરિણામે અર્થતંત્રમાં લોખંડ, પોલાદ, લાકડું, રબર, પ્લાસ્ટિક, ઈંટો, રેતી, સિમેન્ટ, વીજળી કોલસા, કાચ વગેરેની માગ વધતા આ ઉદ્યોગમાં ઉત્પાદન અને રોજગારી વધે છે.

(લેખક અમરેલી સ્થિત શ્રીમતી આર.કે.વઘાસીયા મહિલા કોલેજમાં પ્રાધ્યાપક છે.)

વાહનવ્યવહારના સ્વરૂપો : ચાર સ્વરૂપો

(૧) જમીન વ્યવહાર : જમીન વ્યવહારમાં રેલવે અને સડકમાર્ગનો સમાવેશ થાય છે.

રેલવે માર્ગ

૧૬ એપ્રિલ, ૧૮૫૩ના રોજ મુંબઈ થી થાણા વચ્ચે (૩૪ કિ.મિ/ ૨૨ માઈલ) દેશની સૌ પ્રથમ ટ્રેન ચલાવવામાં આવી. આ સાથે દેશમાં રેલવેના શ્રી ગણેશ થયા. શરૂઆતમાં ખાનગી કંપનીઓ દ્વારા રેલવે લાઈનો નાખવામાં આવી હતી. ૧૮૭૦ માં સરકારે રેલવેની માલિકી પોતાના હસ્તક લેવાની શરૂઆત કરી હતી તે ૧૮૪૪ સુધીમાં બધીજ ખાનગી કંપનીઓ સરકારની માલિકી હેઠળ આવી ગઈ હતી. ૧૮૫૧માં આયોજનના અમલ બાદ રેલવેનો વિકાસ કરવા માટે સઘન પયાસો હાથ ધરવામાં આવ્યા.

વર્તમાનમાં ભારતીય રેલવે એશિયામાં પ્રથમ અને વિશ્વમાં દ્વિતીય નંબરનું નેટવર્ક ધરાવે છે. ભારત સરકારનું સૌથી મોટું જાહેર સાહસ છે. ૧૬ ઝોન, ૬૩૨૨૦ કિ.મી.નો રૂટ, ૭૮૦૦ જેટલા એન્જિન, ૭૮૩૧ રેલવે સ્ટેશન, ૪૫૮૦૦ પેસેન્જર કોચ, ૨૨૮ લાખ વેગનો, ૧૬ લાખ કર્મચારીઓ, ૧૨ લાખ પુલો, ૧૬૫૫૦ ચોકીદાર વાળા ફાટક, ૨૪૩૫૮ ચોકીદાર વગરના ફાટક, ૯૭ રેલવે એન્જિન શેડ, ૮૭ કારખાના અને ઉત્પાદન એકમો, ૩૧૮ મુસાફરી ડબ્બા ડેપો, ૧.૨ કરોડ માણસો અને ૧૨ લાખ ટન માલસામાનની રોજાંદી હેરફેર, ૫૫૦૦૦ કરોડનું મૂડીરોકાણ રોજનું અંદાજે ૫૫ કરોડ ખર્ચ, તેમજ ૧૨૦૦ થી ૧૩૦૦ પેસેન્જર ટ્રેન દોડાવે છે.

૩૧માર્ચ ૨૦૦૪માં ૬૩૨૨૧

કિ.મીનો રેલમાર્ગ હતો. જેમાં બ્રોડગેજ (૪૬,૮૦૭), મીટરગેજ (૧૩૨૮૦) અને નેરોગેજ (૩૧૨૪ કિ.મી.) ની હતી. રનિંગ ટ્રેકની લંબાઈ ૮૩૮૫૮ કિ.મીની હતી અને કુલ ટ્રેકની લંબાઈ ૧,૦૮,૪૮૬ કિ.મી હતી. વર્માન સમયમાં સરકાર નેરોગેજ અને મીટરગેજનું બ્રોડગેજમાં રૂપાંતર કરે છે. જેથી તેમનું પ્રમાણ ઘટતું જાય છે.

ભારતીય રેલવે પોતાની કમાણીનો ૨/૩ હિસ્સો નૂર દ્વારા અને ૧/૩ હિસ્સો પેસેન્જર ભાડા દ્વારા મેળવે છે. કુલ નૂરની આવકમાંથી ૮૫% આવક લોખંડ-પોલાદ, યંત્રો, પેટ્રોલિયમ પેદાશો, રાસાયણિક ખાતર અને ખાદ્યઅન્ન જેવી ચાવીરૂપ હેરફેરમાંથી પ્રાપ્ત થાય છે.

સડકમાર્ગ

દેશમાં ૧૮૫૫માં “જાહેર બાંધકામ ખાતા”ની રચના કેન્દ્ર અને પ્રાંતીય સરકારોમાં કરવામાં આવી હતી. આ સાથે દેશમાં રસ્તા બાંધકામની જવાબદારી સરકારે ઉપાડી હતી. ૧૯મી સદીના અંતે ભારતમાં ૨,૭૮,૪૨૦ કિ.મી.ના રસ્તા હતા.

રેલમાર્ગની તુલનામાં સડકમાર્ગના લાભ

- રેલવેની તુલનામાં રસ્તાનું બાંધકામ અને જાળવણી ખર્ચ ઓછું થાય છે.
- રસ્તા વ્યવહારમાં ઓછા મૂડીરોકાણે વધુ રોજગારી સર્જન થાય છે.
- પર્વતીય વિસ્તારમાં રેલવેનું નિર્માણ અશક્ય છે, જ્યારે રસ્તાનું નિર્માણ શક્ય છે.
- ઓછા અંતરની મુસાફરી અને વસ્તુની હેરફેર માટે સડકમાર્ગ વધુ અનુકૂળ છે.
- અંતરિયાલ ગામ અને નગરોને દૂરના શહેરો સાથે રસ્તાથી સહેલાઈથી જોડી શકાય છે.

- રેલવે લોકોના ઘર સુધી જઈ શકતી નથી, પરંતુ ત્યાં સુધી રસ્તા જાય છે.

રસ્તાના પ્રકાર

- (૧) નેશનલ હાઈવે
 - (૨) એક્સપ્રેસ હાઈવે
 - (૩) સ્ટેટ હાઈવે
 - (૪) જિલ્લા માર્ગો
 - (૫) બોર્ડર માર્ગો
 - (૬) ગ્રામીણ માર્ગો
- નેશનલ હાઈવેની કુલ લંબાઈ ૫૮૧૧૨ કિ.મી છે. જે કુલ રસ્તાના ૧.૭% થાય છે. જે ખૂબ જ ઓછી કહી શકાય. જ્યારે તેના પર પેસેન્જર અને ગુડ્સ ટ્રાફિકનું ૪૦% વહન થાય છે. તે દૈનિક તેનું મહત્વ ખૂબ જ વધારે છે.
 - નેશનલ હાઈવેના ક્રમાંક ૧ થી ૧૦૮, ૧૫૦ થી ૧૫૪ અને ૨૦૦ થી ૨૨૦ નો સમાવેશ થાય છે. જેમાં અમુક ક્રમાંકના રસ્તાના પેટાવિભાગ તરીકે ‘એબીસી’ જોવા મળે છે. જેમાં ૧ એબીસી, ૨ એ, ૪ એબી, ૫ એ, ૭ એ, ૮ એબીસીડીઈ, ૧૧ એ, ૧૨ એ, ૧૭ એબી, ૨૧ એ, ૨૪ એ, ૨૫ એ, ૨૮ એ, ૩૦ એ, ૩૧ એ, ૩૧ એબીસી, ૩૭ એ, ૪૪ એ, ૪૫ એબી, ૪૭ એ, ૫૨ એબી, ૫૪ એબી, ૫૬ એબી, ૫૮ એ, ૭૧ એ, ૭૨ એ અને ૭૮ એ નો સમાવેશ થાય છે.
 - દેશમાં નેશનલ હાઈવેનું કામ એનએચડીપી (નેશનલ હાઈવે ડેવલપમેન્ટ પ્રોગ્રામ) દ્વારા થાય છે. જેના વર્તમાનમાં મુખ્ય બે પ્રોજેક્ટ કાર્યરત છે.
 - સુવર્ણ ચતુષ્કોણ યોજના હેઠળ દેશના ચાર મહાનગરો દિલ્હી થી કોલકત્તા ૧૪૫૩ કિ.મી.) ,

કોલકતતાથી ચેન્નાઈ (૧૬૮૪ કિ.મી), ચેન્નાઈથી મુંબઈ (૧૨૯૦ કિ.મી) અને મુંબઈથી દિલ્હી (૧૪૧૯ કિ.મી) આમ કુલ ૫૮૪૬ કિ.મીના રસ્તાથી જોડાશે.

- નોર્થ-સાઉથ કોરીડોર (શ્રીનગર થી કોચી) અને ઈસ્ટ-વેસ્ટ કોરીડોર (સિલ્ચર થી પોરબંદર) સુધીના ૭૩૦૦ કિ.મી.ના રસ્તા તૈયાર થશે. બંને યોજના પાછળ નું કુલ ખર્ચ ૫૮૦૦૦ કરોડ રૂપિયા થશે.
- સમગ્ર દેશમાં એક જ એક્સપ્રેસ માર્ગે અમદાવાદ-વડોદરા વચ્ચે આવેલો છે.
- સ્ટેટ હાઈવેની લંબાઈ ૧,૧૩,૩૮૮ કિ.મી. છે. જ્યારે બોર્ડર માર્ગો ૪૦૪૫૦ કિ.મી.ના બાંધવામાં આવ્યા છે.
- ૧૯૫૦-૫૧માં વાહનોની સંખ્યા ૩ લાખ હતી. જે વધીને ૧૯૯૯-૨૦૦૦ માં ૪.૮ કરોડની થઈ છે.

(૨) જળ વ્યવહાર

જળ વ્યવહારમાં આંતરિક જળમાર્ગ અને આંતરરાષ્ટ્રીય જળમાર્ગનો સમાવેશ થાય છે.

આંતરિક જળમાર્ગ

આંતરિક જળમાર્ગના વિકાસ માટે ૨૭ ઓક્ટોબર, ૧૯૮૬માં ઈનલેન્ડ વોટરવે ઓથોરિટી ઓફ ઈન્ડિયા (આઈડબલ્યુએઆઈ) ની સ્થાપના કરવામાં આવી છે. દેશમાં ૧૪૫૦૦ કિ.મીનો જળમાર્ગ આવેલો છે. જેમાં નદીઓ, સરોવરો, નહેરો અને સાંકડી ખાડીઓનો સમાવેશ થાય છે. આંતરિક જળમાર્ગ તરીકે વર્તમાનમાં ગંગા, બ્રહ્મપુત્રા, ગોદાવરી, ક્રિષ્ના, કાવેરી, મહી વગેરે નદીઓનો ઉપયોગ થાય છે. દર વર્ષે ૧૮ મિલિયન ટન

માલસામાનની હેરફેર આંતરિક જળમાર્ગો દ્વારા થાય છે.

આંતરરાષ્ટ્રીય જળમાર્ગ

અંદમાન-નિકોબાર ટાપુના ૧૯૬૨ કિ.મી. અને લક્ષદ્વિપ ટાપુના ૧૫૨ કિ.મી. સહિત દેશને કુલ ૭૫૧૬.૬ કિ.મી. લાંબો સમુદ્ર કિનારો પ્રાપ્ત થયો છે. દેશનો ૯૦% વેપાર દરિયાઈ માર્ગે થાય છે. દેશના કુલ વિદેશ વેપારનો ૮૨% વેપાર મોટા બંદરો દ્વારા થાય છે.

વર્તમાનમાં દેશમાં ૧૨ મોટા અને ૧૮૪ મધ્યમ-નાના બંદરો આવેલા છે. ૧૨ મોટા બંદરોમાં પશ્ચિમ કિનારે આવેલા ૬ બંદરો (મુંબઈ, કંડલા, ઉન્હાવ શેવા, માર્ગાગોવા, ન્યૂ મેંગલોર અને કોચીન) તે જ રીતે પૂર્વ કિનારાના ૬ (હલ્દિયા, પારાદ્વીપ, વિશાખાપટ્ટનમ, ચેન્નાઈ, ઈન્નોર, અને તુતીકોરીન) બંદરોનો સમાવેશ થાય છે. આ બંદરોનું સંચાલન પોર્ટ ટ્રસ્ટ ઓફ ઈન્ડિયા કરે છે. ૧૯૫૧માં ભારતીય બંદરો પર ૨૦ મિલિયન ટન માલસામગ્રીની હેરફેર કરવાની કામના હતી તે વધીને માર્ચ ૨૦૦૩ માં ૩૬૩ મિલિયન ટન અને માર્ચ ૨૦૦૭ સુધીમાં ૪૭૦ મિલિયન ટન કરવાનો લક્ષ્યાંક હતો. ૩૧ માર્ચ ૨૦૦૩માં દેશમાં ૧૪૦ શિપીંગ કંપનીઓ કાર્યરત હતી. જેમાં ૧૦૭ સમુદ્ર કિનારાના વેપારમાં, ૩૨ વિદેશ વેપારમાં સંકળાયેલી હતી.

(૩) હવાઈ વ્યવહાર

દેશમાં હવાઈ વ્યવહારની શરૂઆત ખાનગી ક્ષેત્ર દ્વારા ૧૯૨૦માં થઈ. ત્યારબાદ ૧૯૨૭માં નાગરિક ઉડ્ડયન ખાતાની રચના કરવામાં આવી. ૧૯૫૦ માં હવાઈ વ્યવહાર તપાસ સમિતિની ભલામણો બાદ તેનું રાષ્ટ્રીયકરણ કરવામાં આવ્યું. ૧૯૫૩માં સંસદમાં 'એર

ટ્રાન્સપોર્ટ કોર્પોરેશન એક્ટ' પસાર કરીને આંતરરાષ્ટ્રીય ઉડ્ડયનની જવાબદારી 'એર ઈન્ડિયા' અને આંતરિક ઉડ્ડયનની જવાબદારી 'ઈન્ડિયન એરલાઈન્સ' સંભાળશે. આ સાથે ત્રીજી સેવા 'વાયુદૂત' હતી. જેની સ્થાપના ૨૦ જાન્યુઆરી ૧૯૮૧માં થઈ હતી. શરૂઆતમાં તે ઉત્તરપૂર્વના ક્ષેત્રો કે જ્યાં જમીનમાર્ગો અપૂરતો અને મુશ્કેલ હતો. ત્યાં સેવા પૂરી પાડતી હતી. ત્યારબાદ દેશનાં અન્ય ભાગોમાં પણ સેવા પૂરી પાડતી હતી. પાછળથી તેનું ઈન્ડિયન એરલાઈન્સમાં વિલિનીકરણ કરવામાં આવ્યું. 'પવનહંસ લિમિટેડ' દ્વારા હેલિકોપ્ટરની સેવા ઓક્ટોબર ૧૯૮૫થી શરૂ કરવામાં આવી છે. જેનો મુખ્ય ઉદ્દેશ પેટ્રોલિયમ ક્ષેત્રોની જરૂરિયાત પૂર્ણ કરવાનો છે. આથી તે ઓએનજીસી માટે સમુદ્ર કિનારાના વિસ્તારો, દુર્ગમ પ્રદેશો તેમજ ગીચ જંગલોમાં સેવા પૂરી પાડે છે. હાલમાં તેની પાસ ૨૯ હેલિકોપ્ટરો છે. ખાનગી ક્ષેત્રોમાં જેટ એરવેઝ, કિંગફિશર, સ્પાઈસ જેટ, સહારા, જૈગલન વગેરે કંપનીઓ જોડાયેલી છે.

હાલમાં દેશમાં ૧૮ આંતરરાષ્ટ્રીય કક્ષાના, ૮૮ સ્થાનિક સ્તરના અને ૨૮ સંરક્ષણ માટેના એમ કુલ ૧૩૪ એરપોર્ટ આવેલા છે. જેનું સંચાલન એરપોર્ટ ઓથોરિટી ઓફ ઈન્ડિયા કરે છે. એર ઈન્ડિયા ૩૭ સ્થાનો (૧૨ સ્થાનિક અને ૨૫ આંતરરાષ્ટ્રીય) પર પોતાની સેવા આપે છે. જ્યારે ઈન્ડિયન એરલાઈન્સ ૧૬ નજીકના આંતરરાષ્ટ્રીય સ્થળો (બેંગલોક, સિંગાપુર, યાંગેન, કુઆલાલમ્પુર, કાઠમંડુ, કોલંબો, ઢાકા, માલે, કુવૈત, શારજહાં, દુબઈ, કુજૈરાહ, મસ્કત, રસ-અલ-ખૈમા, દોહા અને બહેરીન) સાથે

દેશના એરપોર્ટ પર પોતાની સેવા આપે છે.

દેશમાં અમદાવાદ, અમૃતસર, બેંગલોર, ચેન્નાઈ, કોઈમટુર, કોઝીકોડ, દિલ્હી, ગયા, ગોવા, હૈદરાબાદ, જયપુર, કોચિન, કોલકત્તા, લખનૌ, મુંબઈ, તિરુચિરાપલ્લી, ચરૂવન્તપુરમ અને વારાણસી વગેરે આંતરરાષ્ટ્રીય કક્ષાના એરપોર્ટ છે.

(૪) પાઈપલાઈન

રેલવે અને રસ્તા વ્યવહાર પરનો બોજ હળવો કરવા માટે જમીનમાં પાઈપો નાંખીને ક્રુડઓઈલ, પેટ્રોલિયમ પેદાશ, પાણી અને કુદરતી ગેસ જેવા પ્રવાહી અને વાયુયુક્ત માલસામાનની હેરફેર કરવાનું પરિવહનનું એક નવું માધ્યમ છે.

ટ્રાફિકની અડચણ વિના માલસામાનની હેરફેર કરવાનું કરકસર યુક્ત સાધન છે.

- ખનિજતેલ અને પેટ્રોલની હેરફેર માટે ગુવાહાટી (આસામ), કરનાલ (હરિયાણા) બરૌની (બિહાર), કોયલી (ગુજરાત) અને મથુરા (ઉત્તરપ્રદેશ) વગેરે સ્થળે પાઈપલાઈનો નાખવામાં આવી છે.
- ગુજરાત હજીરાની મધ્યપ્રદેશ, રાજસ્થાન, અને ઉત્તરપ્રદેશમાં પાઈપો

દ્વારા ગેસની હેરફેર કરવામાં આવે છે.

- ગેસ ઓથોરીટી ઓફ ઈન્ડિયા લિમિટેડ (જીએઆઈએલ) દ્વારા ગેસની હેરફેરનું એન ઈન્ડિયન ઓઈલ કોર્પોરેશન (આઈઓસી) ખનિજતેલની હેરફેરનું સંચાલન કરવામાં આવે છે.

સંદર્ભ

- અર્થશાસ્ત્ર : ધો-૧૨. ગુ.રા.શા.પા.મં ગાંધીનગર (૨૦૦૪)
- અર્થશાસ્ત્ર : પી.એમ. નાણિયેરવાળા, બી.એસ.શાહ પ્રકાશન (૨૦૦૬)
- ભારતના બંદરો, ડૉ.શિવપ્રસાદ રાજગોર, યુનિ.ગ્રંથનિર્માણ બોર્ડ (૧૯૯૪)
- ભારતીય અર્થવ્યવસ્થા, પ્રતિયોગિતા દર્પણ (૨૦૦૪)
- કોમ્પીટીશન સક્સેસ રિવ્યુ, ઓગસ્ટ (૨૦૦૭)
- જનરલ સ્ટડીઝ, લિબર્ટી પ્રકાશન (૨૦૦૬)
- ઈન્ડિયન ઈકોનોમી, સુન્દરમ એન્ડ દત્ત (૨૦૦૬)
- ઈન્ડિયા ૨૦૦૪ એ રેફરન્સ એન્યુઅલ ગવર્નમેન્ટ ઓફ ઈન્ડિયા (૨૦૦૪)



લેખકોને વિનંતી

- સેમિનાર કે અન્ય શૈક્ષણિક કે સંશોધન હેતુથી લખાયેલાં અહેવાલ, પેપર્સ કે અન્ય લેખન સામગ્રી સીધેસીધી ન મોકલતાં લખાણનું યોગ્ય એડિટીંગ કરી લેખ માટેની જરૂરી વિગતો તૈયાર કરીને લેખ સ્વરૂપ આપી માત્ર ત્રણ કે વધુમાં વધુ ચાર પેજમાં જ મોકલવું. સીધેસીધા દળદાર અહેવાલો કે સંશોધન પત્રોને સ્વીકાર કરવામાં આવશે નહીં તેની લેખકોએ ખાસ નોંધ લેવી

ગ્રામીણ બજારની માળખાંકિય સુવિધાઓ

દિપકભાઈ ભોઈ

હાલમાં ગ્રામીણ ક્ષેત્રમાં મુખ્યત્વે સવસહાય જૂથો દ્વારા ચાલતી વિવિધ પ્રવૃત્તિઓમાં મુખ્યત્વે ફૂડ પ્રોડક્ટની વસ્તુઓ વ્યક્તિગત કે સ્વસહાય જૂથોના સ્વરોજગાર સાહસિક ભાઈ-બહેનો દ્વારા બનાવવામાં આવે છે. સ્વસહાય જૂથો આ પ્રવૃત્તિઓ સિવાય પરંપરાગત રીતે કેટલીક વસ્તુઓ ખુબ જ સારી કુશળતાથી તેમના અનુભવોના આધારે બનાવે છે. તેમાં સરકારી, બિનસરકારી સંસ્થાઓ કે સંગઠનો દ્વારા પ્રોત્સાહનો આપી, નવી ટેકનોલોજી સાથે જોડી તેમની પરંપરાગત શક્તિઓને વિકસાવવા માટેના ખાસ પ્રયત્નો હાથ ધરવામાં આવ્યા છે. પરંતુ આ બધી વસ્તુઓના વેચાણ માટે યોગ્ય વેચાણ પદ્ધતિની માળખાંગત વ્યવસ્થા જોઈએ એટલા પ્રમાણમાં ઉપલબ્ધ નથી.

ભારતમાં કુલ વસતિમાંથી લગભગ ૭૨% વસતિ ગ્રામીણ સમુદાયની રહી છે. દેશમાં કુલ વસતિમાંથી ત્રણ ગણી વસતિ ગામડાઓમાં હોવાના લીધે જ ગાંધીજીએ ગામડાઓમાં આર્થિક તથા સામાજિક પરિવર્તન માટે ‘ગ્રામ સ્વરાજ’ જોયું હતું. ગ્રામસ્વરાજ માટે ગાંધીજીએ ખાદી અને રેંટિયો, અન્ય નાના ગ્રામોદ્યોગો, સહકારી સંસ્થાઓ, પંચાયતી રાજ, અસ્પૃશ્યતા નિવારણ, મદ્યનિષેદ, બુનિયાદી શિક્ષણ, મહિલા વિકાસ જેવા ઘણા કાર્યક્રમો આપ્યા હતા. એટલું જ નહીં પરંતુ ભારતના ગામડાઓમાં આર્થિક રીતે કચડાયેલા પછાત વર્ગોના કુટુંબો વિવિધ પ્રશ્નો જેવા કે ગરીબી, બેરોજગારી, સામાજિક દુષણો, સામુહિક જન આરોગ્ય વગેરેની સમસ્યાઓ વિકાસ માટે અવરોધક પાસાંઓ હોઈ સરકારે ગામડાઓનો વિકાસ થાય તે માટે પંચવર્ષીય યોજના જુદા જુદા વિસ્તારોનાં

વિકાસ કરતા કાર્યક્રમો તેમજ ગ્રામીણ રોજગારી આપતો કાર્યક્રમ અમલમાં મુક્યો.

આપણે ઘણીવાર સ્વસહાય જુથ વિષે વાંચીએ અને સાંભળીએ છીએ. ભારતના ગરીબ લોકોનો સામાજિક-આર્થિક, શૈક્ષણિક વગેરે પરિબળોમાં તેનો વિકાસ થાય એવા જુદા જુદા હેતુઓસર દરેક રાજ્યના જિલ્લાઓમાં ગ્રામ વિકાસ એજન્સીને આવા ગરીબ લોકોનો વિકાસ થાય તેના માટેની ખાસ પ્રકારની જવાબદારી સોંપવામાં આવી છે. સામાન્ય રીતે ગરીબ લોકો સ્વસહાય જૂથો રચે છે. તેઓ ઘણી નાની નાની રકમની બચત કરે છે. તેમજ જુથના અન્ય સભ્યોને નાની રકમ ધીરે છે. જેનાથી તેઓ પોતાની અનેક સમસ્યાઓનો સાથે મળી ઉકેલ લાવે છે. સ્વર્ણ જયંતિ ગ્રામસરોવર યોજના સક્રિયપણે સ્વસહાય સમુહોને પ્રોત્સાહન આપે છે. આ યોજના એક ધિરાણ-સહ

સબસીડી કાર્યક્રમ છે. સબસીડી એટલા માટે દેવાય છે કે જેથી ગરીબ લોકો એ મની સ્વરોજગારી પ્રવૃત્તિ ચલાવી શકે. જેમાં વ્યક્તિગત સ્વરોજગારી કરનારને રૂ. ૧૫,૦૦૦ સુધી અને સ્વસહાય સમુહને ૩ લાખ રૂપિયા સુધીની લોન આપી શકાય છે, અને એની સામે કોઈ સમાંતર બાહેધરી આપવની જરૂર નથી હોતી.

એસ.જી.એસ.વાય. એક એવી પ્રક્રિયાત્મક યોજના છે જેમાં ગ્રામીણ ગરીબોને એસ.એચ.જી. ના સ્વરૂપે સંગઠિત કરવું તેમને તાલીમ આપવી તથા તેમની ક્ષમતા વધારવાની પણ વ્યવસ્થા કરવામાં આવી છે. જેથી ગરીબ લોકો સ્વસંચાલત સંગઠનથી સ્વબચત ભંડોળ, ધિરાણ ઉપરાંત બીજી અન્ય સહાય કે ધિરાણ દ્વારા મંડળો પોતાના સભ્યોના આર્થિક અને સામાજિક વિકાસ માટે અનુકૂળતા મુજબ વિવિધ પ્રવૃત્તિઓ હાથ ધરી શકે છે. જેમ કે, પશુપાલન, મરઘા

(લેખક વીર નર્મદ દક્ષિણ ગુજરાત યુનિવર્સિટીમાં વ્યાખ્યાતા છે.)

ઉછેર, મત્સ્ય ઉદ્યોગ, મશરૂમની ખેતી, બાજ દડિયા, વાંસની બનાવટો, ભરત-ગુંથણ, મસાલા ઉદ્યોગ, પાપડ ઉદ્યોગ, અગરબત્તિ, દીવાસળી બનાવટની પ્રવૃત્તિ, સાબુ બનાવટની પ્રવૃત્તિ, નાળિયેરી છાલમાંથી બનાવેલ જુદી જુદી બનાવટો, નર્સરી ઉદ્યોગ, રેશમ ઉદ્યોગ અને સામાજિક જાગૃતિ અભિયાન જેવી વિવિધ પ્રવૃત્તિઓ સ્વસહાય જૂથો કરી શકે છે.

હાલમાં ગ્રામીણ ક્ષેત્રમાં મુખ્યત્વે સ્વસહાય જૂથો દ્વારા ચાલતી વિવિધ પ્રવૃત્તિઓમાં મુખ્યત્વે ફૂડ પ્રોડક્ટની વસ્તુઓ વ્યક્તિગત કે સ્વસહાય જૂથોના સ્વરોજગાર સાહસિક ભાઈ-બહેનો દ્વારા બનાવવામાં આવે છે. સ્વસહાય જૂથો આ પ્રવૃત્તિઓ સિવાય પરંપરાગત રીતે કેટલીક વસ્તુઓ ખુબ જ સારી કુશળતાથી તેમના અનુભવોના આધારે બનાવે છે. તેમાં સરકારી, બિનસરકારી સંસ્થાઓ કે સંગઠનો દ્વારા પ્રોત્સાહનો આપી, નવી ટેકનોલોજી સાથે જોડી તેમની પરંપરાગત શક્તિઓને વિકસાવવા માટેના ખાસ પ્રયત્નો હાથ ધરવામાં આવ્યા છે. પરંતુ આ બધી વસ્તુઓના વેચાણ માટે યોગ્ય વેચાણ પદ્ધતિની માળખાંગત વ્યવસ્થા જોઈએ એટલા પ્રમાણમાં ઉપલબ્ધ નથી. આજે ગ્રામીણ બજારની માળખાંગત સુવિધાઓની તુલનામાં અન્ય જાહેર/ ખાનગી ક્ષેત્રોમાં સંચાલનને પાયામાં રાખી જે તે એકમના સંચાલકો પોતાની વસ્તુઓનું માટાપાયે વેચાણ કરી વધુમાં વધુ આવક મેળવવાની યોજના ઘડતા હોય છે. મોટા મોટા ઉદ્યોગો, કંપનીઓ દ્વારા ઉત્પાદિત વસ્તુઓનાં વેચાણ માટે નવી ટેકનોલોજીના માધ્યમથી જાહેરાતો આપી વેપારનો વ્યાપ અને વિસ્તાર વધારવાનાં નવા નવા ફેરફારો કરી સ્પર્ધામાં ટકી રહેવાના પ્રયત્નો કરે છે. આ ઉપરાંત વિવિધ

એકમો/ કંપનીઓ અન્ય એકમો/કંપનીઓ સામે ટકી રહેવા બજારમાં વસ્તુઓની ગુણવત્તામાં પરિવર્તન, સ્થાનિક ભાષામાં લોકો વસ્તુમૂલ્યને સમજાવવું, વસ્તુમાં નજીવા થયેલા ફેરફારો ગ્રાહકોને વાકેફ કરવા, બ્રાન્ડને સામાજિક-સાંસ્કૃતિક મૂલ્યને ધ્યાનમાં રાખી બ્રાન્ડની વૃદ્ધિ કરવી, ગ્રાહકને જોઈએ એવી વસ્તુ પૂરી પાડવી, અસરકારક સંચાર માધ્યમો, મેળાઓ વગેરે માધ્યમોથી ગ્રાહકોને આકર્ષવા માટેની વ્યૂહરચના અપનાવે છે. જ્યારે ગ્રામીણક્ષેત્રના કારીગરો/ સાહસિકોનાં માટે સંચાલકીય માળખાંનો અભાવ વર્તાય છે. જેના કેટલાંક પાયાના કારણો જવાબદાર છે. જેમ કે, (૧) સ્વરોજગારી કરનારનું ઉત્પાદનનું કદ નાનું છે. (૨) જાહેરાતનો ખર્ચ કરી શકે એવી એમની આવક હોતી નથી. (૩) તેઓ તજજ્ઞનો અભિપ્રાય લે પરંતુ અનુભવી નિષ્ણાંત કે યોગ્ય વેચાણ કરનાર મેનેજર, સેલ્સમેન જેવી વ્યક્તિ દ્વારા વેચાણ કરવામાં સમય નથી. (૪) તેમની આવક ઓછી હોવાથી જાહેરાત કે વધારાના ખર્ચ કરે તો નફો કે મળતર જેવું કંઈ રહે જ નહીં, તેમજ (૫) સ્વરોજગારીની વિભાવના વિચાર માત્ર નાના પાયે ઉત્પાદન અને ફુરસદના સમયમાં કમાણી આધારિત હોવાથી માર્કેટીંગની તમામ પદ્ધતિઓનો ઉપયોગ સઘન રીતે કરી શકે નહીં. આવી વિભિન્ન મર્યાદાઓના કારણે વ્યક્તિગત સાહસિકો કે સ્વસહાય જૂથોનાં સભ્યોના માટે ઉત્પાદિત વસ્તુઓના વેચાણોનો વ્યાપ પણ મર્યાદિત બને છે. આથી, આવી ખામીઓને શક્યતઃ દૂર કરી બજાર વ્યવસ્થાપનના સફળ કાર્યાન્વયનમાં માળખાંકિય સુવિધા પૂરી પાડતી શાખાઓ, સ્વ સહાયતા પ્રોત્સાહન સંસ્થાઓ, બેંકોના ક્ષેત્રિય

અધિકારીઓ અને વિકાસ અધિકારીઓ વગેરેની મહત્વપૂર્ણ જવાબદારીની આવશ્યકતા જણાય છે.

ગ્રામીણ કારીગરો/સાહસિકોનાં ઉત્સાહ, આત્મવિશ્વાસ અને મહત્વકાંક્ષાઓને ટકાવી અને બજારની માળખાંગત સુવિધા પૂરી પાડવાના હેતુઓસર ભારત સરકાર ૧૯૯૯થી દર વર્ષે સરસ મેળાનું આયોજન કરે છે. જેના મુખ્ય ઉદ્દેશ્યો નીચે મુજબ રહેલા છે.

- ૧૯૯૯-૨૦૦૦ દરમ્યાન ભારતીય આંતરરાષ્ટ્રીય વેપાર મેળામાં સ્વરોજગારીઓની ગ્રામીણ ક્ષેત્રમાં ઉત્પાદિત વસ્તુઓનો વધારો અને ક્ષમતા નિર્માણની દિશામાં ગ્રામીણ વિકાસ મંત્રાલય દ્વારા ખાસ પહેલ કરવામાં આવી હતી. જે ૧૯૯૯ સરસના નામે સૌપ્રથમ વખત આયોજન કરવામાં આવ્યો હતો. જેનો મુખ્ય ઉદ્દેશ્ય દિલ્હી અને તેની આસપાસના વિસ્તારના શહેરી ગ્રાહકોને ગ્રામીણ કારીગરો / સાહસિકો દ્વારા બનાવેલી વસ્તુઓનો ખ્યાલ આવે તેમજ કારીગરોના માટે દેશમાં આંતરરાષ્ટ્રીય બજારનો વિકાસ કરી પ્રોત્સાહન કરવાનો છે.
- ૧૯૯૯ થી દર વર્ષે નિયમિત સરસ મેળાનું પ્રદર્શન અને સમગ્ર દેશમાંથી સરકારનાં કાર્યક્રમ દ્વારા મોટા પ્રમાણમાં લાભાર્થીઓને સહભાગીદારી માટે સમર્થ બનાવવાનો છે. આવા સરસ મેળામાં ગ્રામીણ સાહસિકોએ બનાવેલી અસરકારક વસ્તુઓમાં હેન્ડિક્રાફ્ટ, ટેક્સટાઈલ્સ, આર્ટવર્ક, ફર્નિચર, ટૅનિક વપરાશની આઈટમો વગેરેનો સમાવેશ થાય છે. આ બધી વસ્તુઓને જોઈને

મુલાકાતીઓ મોટા પ્રમાણમાં ખરીદવા પ્રેરાય છે. તેમજ વસ્તુઓ જોતાં મેળામાં જ જથ્થાબંધ કેટલીક વસ્તુઓનો ઓર્ડર આપી દેતા હોય છે.

- સરસ મેળાએ ગ્રામીણ કારીગરો / ઉત્પાદનવસ્તુઓનાં વિકાસમાં સહભાગીદારો અને અન્ય જોખમ ખેડનારાઓને પ્રોત્સાહન અને ગ્રામીણ વસ્તુઓમાં વધારો કરી નવા પરીમાણો ખુલ્લા કરી આપ્યા છે. સરસ માત્ર ગ્રામીણ બજારોની જેમ સીધું વેચાણ કરવાનું સ્થળ નથી, પરંતુ વિવિધ અન્ય બજારોની સાથે વિકસિત કરવાનો અને બજારના જુદા જુદા પાસાંઓને ગ્રામીણ કારીગરો/સાહસિકો સમક્ષ ખુલ્લા મુકી આવા ખ્યાલો સહભાગીદારોના મનમાં લાંબા સમય સુધી ટકી રહે એવા પ્રકારનાં ખ્યાલને વિકસિત કરવાનો પણ પ્રસ્તુત મેળાનો હેતુ રહેલો છે.

ગુજરાતનાં સંદર્ભમાં જોઈએ તો રાજ્યના જુદા જુદા જિલ્લાઓમાંથી કુલ ૧૬૩ સ્ટોલ ધારકો અને ૩૨૬ જેટલા કારીગરોએ ભાગ લીધો હતો. આ મેળામાં કારીગર સાહસિકોની વેચાણ કૃતિકાઓ સાથોસાથ ફૂડ સ્ટોલ પણ હતા. જેમાં આદિવાસી ભોજન, સમુલની વાનગીઓ, સમોસા, પીટ્ઝા, ચા, નાસ્તો, મકાઈ, પાઉંવડા, ફરસાણ, કાઠિયાવાડી ભોજનની વિવિધતા ધરાવતા એવા કુલ ૮ ફૂડ સ્ટોલની સંખ્યા હતી.

આ મેળામાં કુલ ૧૫ દિવસોમાં આસરે ૨,૧૨,૦૦૦ મુલાકાતીઓએ ભાગ લીધો હતો જેમાં કળા-કારીગરોના સ્ટોલ પરની વિવિધ વસ્તુઓનું વેચાણ ૧૨૯.૪૩ લાખ રૂપિયાનું અને

ખાણીપીણીના સ્ટોલ પરનું વેચાણ ૧૧.૨૭ લાખ રૂપિયાનું થઈ કુલ વેચાણ ૧૪૦.૭૦ લાખ રૂપિયાનું થયું હતું. (નિયામક, જિલ્લા ગ્રામવિકાસ એજન્સી, સુરતની માહિતી અનુસાર) મેળા દરમિયાન હોટલ, દુકાનોના વેપારીઓએ કુલ મળીને ૨૨ જેટલા સ્ટોલ ધારકોને એક હજારથી લઈ ચાર લાખ સુધીના ઓર્ડર્સ મળી ચૂક્યા હતા. એટલે આ સ્ટોલ ધારકોને કુલ રૂ. ૩૨,૧૮,૮૨૦/- સુધીના ઓર્ડર્સ મળ્યા હતા. જેમાં બાંધણીની સાડી અને ડ્રેસ મટીરીયલ, નાગલી પાપડ, મરચૂ પાવડર, સાડી રેશમ-જરદોશી કરેલ વર્ક, મશરૂમ અને તેનો પાવડર, ચપ્પલ, દોરીનો જૂલો, વાંસની ફૂલદાની, મોતીના તોરણ, પર્સ, ચાકળા, રૂમાલ, ચ્યવનપ્રાસ, અળસિયાનું ખાતર, માટીના ફ્રિજ, ફ્રિજર, તાવડી, રોસ્ટેડ ઘઉં વગેરે વસ્તુઓને સારા એવા જથ્થામાં ઓર્ડર મળ્યા. એનો અર્થ એમ કે આયોજિત બજાર-હાટ મારફતે ગ્રામીણ સાહસિકોના માટે વેચાણની તકો અને કગણી વધી જાય છે.

માર્ચ-૦૦૮-૦૯ સુધીના પ્રાથમ આંકડાઓ મુજબ ગુજરાતમાં આર્થિક પ્રવૃત્તિ કરતા સ્વસહાય જૂથોની સંખ્યા ૧૦૩૦૫ અને વ્યક્તિગત આર્થિક પ્રવૃત્તિ કરતા સાહસિકોની સંખ્યા ૨૮૦૭૫ જેટલી છે. તે જોતાં ગુજરાત રાજ્યમાંથી સાહસિકો તરફથી જોઈએ તેટલા પ્રતિભાવો મળ્યા નથી. એનું મુખ્ય કારણ મોટાભાગના સ્વસહાય જૂથના કારીગરો-સાહસિકોને આયોજિત મેળાઓની જાણકારી, યોગ્ય માર્ગદર્શન કે પ્રોત્સાહનનો અભાવ હોઈ શકે. પરિણામે તેઓ સરકારે પૂરી પાડેલી બજારની માળખાંકીય સુવિધાનો લાભ લઈ શકતા નથી.

અસરકારક ગ્રામીણ બજારોને વિકસાવવા હોય તો ગ્રામીણક્ષેત્રનો ઉદ્યોગ સાહસિકો, કળા-કારીગર સ્વરોજગાર કરનારાઓને આવા આયોજિત મેળાઓથી વ્યક્તિગત અને જૂથ લક્ષી ફાયદાઓની ઉંડી સમજ આપી પ્રોત્સાહિત કરવા જોઈએ. દેશમાં સરસ મેળાનું આયોજન ગ્રામ, જિલ્લા અને રાજ્યકક્ષાએ કરવામાં આવતું હોઈ જુદા જુદા લેવલે મેળા સંબંધિત વિવિધ જાહેરાતોના માધ્યમો જેવા કે પોસ્ટરો, રેડિયો, ટેલિવિઝન, ટેલિવિઝન વગેરેથી જાહેર જનતા ને વધુમાં વધુ આકર્ષવાનાં પ્રયાસો હાથ ધરવા જોઈએ.

અંતમાં એટલું કહી શકાય કે ગ્રામીણ કારીગરો-સાહસિકોની કળા કારીગરોને વિકસાવી સરકાર ગ્રામીણ અર્થતંત્રને વધુને વધુ મજબૂત કરવા સતત પ્રયત્નશીલ રહી છે. એવા સંજોગોમાં તેઓ દ્વારા ઉત્પાદિત વેચાણ માટે બજારની જ્યાં સુધી યોગ્ય વ્યવસ્થા કરવામાં નહી આવે ત્યાં સુધી ગ્રામીણ કળા-કારીગર ક્ષેત્રનો અને સાહસિકોનો વિકાસના ઉદ્દેશ્યો પૂર્ણ થઈ શકશે નહીં.

■ ■ ■

સ્પર્ધાત્મક પરીક્ષા માટે

યોજના

સચોટ માર્ગદર્શક

યોજના માસિક

વાંચો

અને વંચાવો

ભારતમાં સિંચાઈ પર્યાપ્ત ક્ષમતાનો અપર્યાપ્ત ઉપયોગ

શ્રી સુરિન્દર સુદ

ભારતમાં સિંચાઈ શક્તિનું કદ ૧૯૫૦-૫૧માં ૨૨૬ લાખ હેક્ટર હતું, તે આજે ક્રમશઃ વધીને ૧૦૨૮ લાખ હેક્ટર ઉપર પહોંચ્યું છે. ૧૦૨૮ લાખ હેક્ટર ક્ષમતા પૈકી ૪૨૪ લાખ હેક્ટર ક્ષમતા મોટા તથા મધ્યમકદના સિંચાઈ પ્રોજેક્ટો દ્વારા ઉભી થઈ છે, તો ૬૦૪ હેક્ટર જમીનમાં માત્ર લઘુ સિંચાઈ યોજનાઓ દ્વારા પાણી પહોંચ્યું છે. છતાં ભારત પાસે ઉપલબ્ધ કુલ સિંચાઈ શક્તિમાંથી માત્ર ૩૫.૫ % ક્ષમતાનો ઉપયોગ કરવામાં સફળતા મળી છે. અલભત્ત સિંચાઈ શક્તિના અધુરા ઉપયોગ પાછળ જળાશયથી ખેતર સુધી પાણી પહોંચાડતા માળખાની ગેરવ્યવસ્થા જેવા ઢગલાબંધ કારણો જવાબદાર છે.

ભારતમાં આયોજનકાળની શરૂઆતથી સિંચાઈ સવલતોનું નિર્માણ તથા વિસ્તરણ થતું રહ્યું છે. પરંતુ વૃદ્ધિનું પ્રમાણ ઓછું વધતું રહેતું આવ્યું છે. પંચવર્ષિય યોજનાઓ હેઠળ અનાજનું ઉત્પાદન વધારવા માટે અગત્યના ઉપાય તરીકે સિંચાઈ ક્ષેત્રમાં વધારો કરવાનું ચલણ રહ્યું, પરંતુ અનાજનું ઉત્પાદન નોંધપાત્ર જથ્થામાં વધી ગયા બાદ સિંચાઈ માટેનો આગ્રહ શિથિલ બનતો ગયો. રાજ્યો દ્વારા પણ સિંચાઈ ઈન્ફ્રાસ્ટ્રક્ચર માટેની ફાળવણીમાં ઘટાડો નોંધાતો સમગ્ર ક્ષેત્ર શૂન્ય વૃદ્ધિ દરનો શિકાર બન્યું, પરંતુ હવે ખરેખર પરિસ્થિતિને બદલવાનો સમય આવી ગયો છે.

તમામ ઉપલબ્ધ જળ સંસાધનોના વનિયોગના આધારે ભારતમાં સિંચાઈ શક્તિનો અંદાજ અગાઉ ૧૧૩૫ લાખ હેક્ટર જેટલો ગણાતો હતો, જે હાલ ૧૩૮૮.૮ લાખ હેક્ટર જેટલો મુકાય છે.

જેમાંથી સરકારી મુડીરોકાણ દ્વારા બંધાયેલા મોટા તથા મધ્યમ કદના ડેમ-જળાશયો દ્વારા ૫૮૦ લાખ હેક્ટર જમીનમાં સિંચાઈ સંભવ બની છે. જ્યારે ૮૧૦ લાખ હેક્ટર જમીનમાં સિંચાઈ લઘુ પિયત સવલત દ્વારા થાય છે જેનું નિર્માણ ખાનગી મુડીરોકાણ દ્વારા થયેલું છે. સરકારી ખર્ચે તૈયાર થયેલા જળાશયોની જળસંગ્રહ ક્ષમતા આજે ૨૦૦ બિલીયન ક્યુબિક મીટર જેટલી છે, જેના ઉપયોગ જળ વિદ્યુત ઉત્પાદન તથા સિંચાઈ ઉપરાંત અન્ય હેતુઓ માટે પણ થઈ રહ્યો છે.

ભારતમાં સિંચાઈ શક્તિનું કદ ૧૯૫૦-૫૧માં ૨૨૬ લાખ હેક્ટર હતું, તે આજે ક્રમશઃ વધીને ૧૦૨૮ લાખ હેક્ટર ઉપર પહોંચ્યું છે. ૧૦૨૮ લાખ હેક્ટર ક્ષમતા પૈકી ૪૨૪ લાખ હેક્ટર ક્ષમતા મોટા તથા મધ્યમકદના સિંચાઈ પ્રોજેક્ટો દ્વારા ઉભી થઈ છે, તો ૬૦૪ હેક્ટર જમીનમાં માત્ર લઘુ સિંચાઈ યોજનાઓ

દ્વારા પાણી પહોંચ્યું છે. છતાં ભારત પાસે ઉપલબ્ધ કુલ સિંચાઈ શક્તિમાંથી માત્ર ૩૫.૫ % ક્ષમતાનો ઉપયોગ કરવામાં સફળતા મળી છે. અલભત્ત સિંચાઈ શક્તિના અધુરા ઉપયોગ પાછળ જળાશયથી ખેતર સુધી પાણી પહોંચાડતા માળખાની ગેરવ્યવસ્થા જેવા ઢગલાબંધ કારણો જવાબદાર છે.

સિંચાઈ સવલતોની સ્થાપિત ક્ષમતામાંથી વાસ્તવિક ઉપયોગ ૮૭૨ લાખ હેક્ટર જેટલો જ થાય છે તેવું સત્તાવાર આંકડા બતાવે છે. ૮૭૨ લાખ હેક્ટરમાંથી ૫૨૮ લાખ હેક્ટર ક્ષમતા મોટી તથા મધ્યમ સિંચાઈ યોજનાઓમાંથી વપરાય છે, તો ૫૨૮ લાખ હેક્ટર જેટલો ફાળો લઘુ સિંચાઈ ક્ષેત્રનો છે. જંગી મુડીરોકાણ દ્વારા બંધાયેલા જળાશયો તથા કેનાલનો અંશતઃ ઉપયોગ થવો દુર્ભાગ્યની વાત છે. ૧૯૮૦ના દાયકા સુધી સિંચાઈ સવલતોનું અપર્યાપ્ત વિસ્તરણ થતા સિંચાઈ

(લેખક કૃષિ બાબતોના પીઠ પત્રકાર છે અને હાલ બિઝનેસ સ્ટાન્ડર્ડ અખબારના કન્સલ્ટિંગ એડિટર છે)

હેઠળના ખેત વિસ્તારમાં પ્રતિવર્ષ ૨૦ લાખ હેક્ટરનો ઘટાડો સરેરાશ ધોરણે નોંધાતો રહ્યો છે. સિંચાઈ ક્ષમતામાં નવો ઉમેરો થઈ શક્યો નથી તેનો ખુદ સરકારે ૨૦૦૭-૦૮ની આર્થિક સમીક્ષામાં સ્વીકાર કર્યો છે, સિંચાઈ ક્ષમતાનું વાર્ષિક ૩% ના દરે વિસ્તરણ કરવાનો લક્ષ્યાંક ૧૯૫૦-૫૧ થી ૧૯૮૯-૯૦ સુધી સિદ્ધ થયા બાદ આઠમી, નવમી તથા દશમી પંચવર્ષિય યોજનાઓ દરમ્યાન તેમાં તીવ્ર ઘટાડો નોંધાતા આ વૃદ્ધિ દર અનુક્રમે ૧.૨%, ૧.૭% અને ૧.૮% રહ્યો હતો.

એક તરફ સિંચાઈ ક્ષમતામાં ઉમેરો કરવાનું પ્રમાણ પ્રતિવર્ષ ઘટતું ગયું, તો બીજી તરફ ઊભી કરેલી ક્ષમતાના વપરાશનું પ્રમાણ પણ ઘટતું ગયું હોય તેવી વક્ર સ્થિતિ બની છે. ફરીથી ૯મી તથા ૧૦મી યોજનામાં સમીક્ષા ૨૦૦૭-૦૮ નોંધે છે કે, “૯મી યોજના દરમ્યાન પ્રતિવર્ષ સ્થાપિત ક્ષમતાના ઉપયોગનું પ્રમાણ ૧ % ઘટતું રહેલું, પરંતુ ૧૦મી યોજના દરમ્યાન તેમાં ૧.૫ % નો સુધારો નોંધાયો હતો. ત્યાર પછીના વર્ષોમાં પણ સ્થાપિત ક્ષમતામાં દર વર્ષે થતા ઉમેરા સામે વપરાશનો દર સતત ઓછો રહેતા ભારતે નફામાં નુકશાન ભોગવવું પડ્યું છે. પાણીનો કાર્યક્ષમ ઉપયોગ કરી વધુ ખેતરોને હરિયાળા બનાવવાનો આર્થિક લાભ આપણે ઉભો કરી શક્યા નથી.” સ્થાપિત ક્ષમતામાં નોંધાતી વૃદ્ધિ સામે વાસ્તવિક વપરાશ વચ્ચે રહેતો તફાવત દર વર્ષે સાંકડો બનવાને બદલે, ઘટવાને બદલે વધતો ગયો તેનો અર્થ એટલો જ કે જંગી ખર્ચે ઊભી કરેલી અસ્કયામતો સાવ બિન ઉત્પાદક પડી છે. અધુરો ઉપયોગ કેટલો મોંઘો સાબિત થયો છે તેની ગણતરી નેશનલ ડેવલપમેન્ટ કાઉન્સિલ ની ખેતીવાડી અંગેની પેટા સમિતિએ મે,

૨૦૦૭માં રજૂ કરેલા અહેવાલમાં રજૂ થઈ છે. આ અહેવાલમાં નોંધે છે કે, “મોટા અને મધ્યમ સિંચાઈ પ્રોજેક્ટો દ્વારા ઊભી થયેલી સિંચાઈ ક્ષમતાનો અધુરો ઉપયોગ ચિંતાનું કારણ છે. ઉપલબ્ધ ક્ષમતા અને વાસ્તવિક વપરાશ વચ્ચે વિવિધ યોજનાના સમયગાળા દરમ્યાન નોંધાયેલા તફાવત ૬૦ લાખ હેક્ટરનો છે. નવમી યોજના દરમ્યાન પણ ૧૬.૩૦ % જેટલો તફાવત નોંધાયો હતો. નવમી યોજના દરમ્યાન સિંચાઈ ક્ષમતાના પ્રતિ હેક્ટર સર્જન પાછળ રૂ. ૧.૨ લાખનો ખર્ચ થયો હતો, તે ગણતરી પ્રમાણે ઓછા વપરાશને કારણે રૂ. ૭૨૦૦૦ કરોડનું નુકશાન થયું ગણાય.”

વ્યક્તિગત કે સહકારી ધોરણે ખેડૂતો દ્વારા ખાનગી કે અંગત મુડીરોકાણ વડે ઊભી થતી લઘુ સિંચાઈ સવલતોનો વપરાશ ખરેખર ઉંચો રહે છે. છઠ્ઠી યોજના સુધી લઘુ સિંચાઈ ક્ષેત્રમાં ઊભી થયેલી ૩૦૦ લાખ હેક્ટર ક્ષમતાનો ઉપયોગ ૧૦૦% હતો, પરંતુ ૯મી યોજનાના અંતે આ ક્ષેત્રમાં ઊભી થયેલી ૫૬૯ લાખ હેક્ટર સામે વાસ્તવિક ઉપયોગ ઘટીને માંડ ૪૯૦ લાખ હેક્ટર રહ્યો હતો.

સિંચાઈ ક્ષેત્ર રાજ્ય હસ્તક હોવાથી તેના ક્ષેમકુશળનો સંપુર્ણ આધાર રાજ્યની આર્થિક તબિયત ઉપર રહે છે. મોટાભાગના રાજ્યો આર્થિક ત્વિસ ભોગવતા એકમો બની ચુક્યા હોવાથી સિંચાઈ યોજનાનું બાંધકામ, સારસંભાળ, મરામત વગેરે પાછળ પુરતો અને સમયસર ખર્ચ કરી શકતા નથી. ઉપરાંત મોટા પ્રોજેક્ટોના બાંધકામ માટે થતું માનવ વિસ્થાપન પ્રશ્ને ઊભી થયેલી કટોકટીને કારણે નવમી યોજનામાં હાથ ધરવા માટે મંજૂર થયેલા ૧૭૧ મોટા, ૨૫૯ મધ્યમ તથા ૭૨ વિસ્તરણ પ્રોજેક્ટોને ૯મી યોજનામાં તબદીલ કરવા પડ્યા હતા.

જેમંથી પાંચ પ્રોજેક્ટો તો પ્રથમ યોજનાથી ખેંચાતા આવે છે. આ યાદી હજુ લાંબી છે. બીજી યોજનાથી ૯ પ્રોજેક્ટ, ત્રીજી યોજનાથી ૧૨ પ્રોજેક્ટ, ચોથી યોજનાથી ૧૮ પ્રોજેક્ટ, અને આઠમી યોજનાથી ૨૦ પ્રોજેક્ટ માત્ર કાગળ ઉપર આગળ ખેંચાતા આવે છે, તેનો અમલ શરૂ થઈ શક્યો જ નથી. આટલા મહત્વના પ્રોજેક્ટોનો અમલ સંભવ નહીં બનવાને કારણે તેના બાંધકામ ખર્ચના અંદાજમાં હવે રૂ. ૭૫૬૯૦ કરોડની વૃદ્ધિ થઈ ચુકી છે, તેવી નોંધ ૨૦૦૫-૦૬ ની આર્થિક સમીક્ષામાં ખુદ સરકારે રજૂ કરી છે.

માત્ર ભંડોળની અછતને કારણે અધુરા રખડતા સિંચાઈ પ્રોજેક્ટોને ત્વરિત ધોરણે પુરા કરવા માટે કેન્દ્ર સરકારે ૧૯૯૬-૯૭થી એક્સિલરેટેડ ઈરીગેશન બેનિફિટ પ્રોગ્રામ (એઆઈબીપી) ચાલુ કરી રાજ્યોને આર્થિક મદદ આપવાનું શરૂ કર્યું છે. લોન તરીકે રાજ્યોને અપાતું ભંડોળ ૨૦૦૪-૦૫ થી હવે ગ્રાંટ તરીકે અપાય છે, જેથી રાજ્યો ઉપર કરજ વધે નહીં, એ.આઈ.બી.પી. હેઠળ જાન્યુઆરી, ૨૦૦૮ સુધીમાં રાજ્યોને રૂ. ૨૪૮૬૭.૪૦ કરોડની રકમ લોન તથા ગ્રાંટ તરીકે અપાઈ ચુકી છે. જેમાંથી ૨૨૯ મોટા અને મધ્યમ તથા ૬૨૦૫ લઘુ સિંચાઈ પ્રોજેક્ટો પુરા કરવામાં રાજ્યો સફળ રહ્યાં છે. ૨૦૦૮-૦૯માં એ.આઈ.બી.પી. હેઠળ રૂ. ૩૧૨૭.૫ કરોડનું ભંડોળ રાજ્યોને આપવામાં આવ્યું છે.

જળાશયોના સમારકામ દ્વારા તેને પુર્નજીવિત કરવાનો રાષ્ટ્રીય કાર્યક્રમ રૂ. ૩૦૦ કરોડની ફાળવણી દ્વારા ૨૦૦૫ માં શરૂ કરીને કેન્દ્ર સરકારે ગામડાઓમાં ત્યજી દેવાયેલા કૂવા, તળાવ, વાવ જેવા પરંપરાગત જળાશયોને ફરીથી

અનું. પાનાં ૨૭ ઉપર

વંચિતો માટે કાર્યરત ઈડરની કુટુંબ અને બાલ કલ્યાણ સમિતિ

ચંદ્રકાન્ત ચૌહાણ

વર્તમાન જટિલ વિશ્વમાં લાભો અંગેની માહિતીનો અભાવ એક મોટો અવરોધ છે. માહિતીના અભાવે પણ વિકાસના લાભો છેલ્લા નાગરિકો સુધી પહોંચતા નથી. એમાંય અંતરિયાળ વિસ્તારોમાં સેવા માટે ચોક્કસ પ્રકારના સમર્પણભાવની આવશ્યકતા રહે છે. આ સંજોગોમાં અંત્યોદય અને કલ્યાણરાજ્યની કલ્પનાને સાકાર કરવાની દિશામાં આ પ્રકારની સ્વૈચ્છિક સંસ્થાઓ મોટું પ્રદાન કરી રહી છે.

જેતરના ભૂતકાળે આપણને શીખવાડ્યું છે કે લોકશાહી સંરચનામાં રાષ્ટ્રમાત્ર વિકાસ કે પ્રગતિ સાધે એટલું જ પૂરતું નથી પરંતુ એ વિકાસ અને પ્રગતિનાં ફળ છેડાવાના વંચિત નાગરિકો સુધી પહોંચે તે પણ જરૂરી છે. સમાજવાદી સમાજરચનાની આ પાયાની જરૂરિયાત કહી શકાય. છેવાડાના અને વંચિત નાગરિકો સુધી વિકાસ અને પ્રગતિના લાભો પહોંચાડવાની દિશામાં દેશમાં સ્વૈચ્છિક સંગઠનોનું મોટું પ્રદાન રહ્યું છે. આઝાદી મળ્યાથી જ સાબરકાંઠા જિલ્લાના પછાત વિસ્તારોમાં આ દિશામાં લાંબુ ખેડાણ થયું છે. આવાં સ્વૈચ્છિક સંગઠનોના કઠોર પરિશ્રમથી હાથ લાગેલાં મીઠાં ફળ જ આજે સાબરકાંઠા જિલ્લાના અંતરિયાળ વિસ્તારો ભોગવી રહ્યા છે.

ઈડર ખાતે છેલ્લા ૩૦ વર્ષથી આવી જ એક સંસ્થા “કુટુંબ અને બાળ કલ્યાણ સમિતિ” કાર્યરત છે. ૧૯૭૮માં સંસ્થાની

સ્થાપના થયા બાદ બાળકો અને મહિલાઓને કેન્દ્રમાં રાખીને તેમના સશક્તીકરણ અને આરોગ્યની દિશામાં આ સંસ્થા કાર્ય કરતી રહી છે.

બાલવાડી, ઘોડિયાઘર, સિવણવર્ગ, કુટુંબ સલાહ કેન્દ્ર, પ્રજનન અને બાળ વ્યવસ્થા જેવી પ્રવૃત્તિઓના સહારે આ સમિતિ સમાજના વંચિત અને છેવાડાના સ્તરના નાગરિકોને રાહત પહોંચાડવાની કામગીરી કરી રહી છે.

આ પ્રદેશની સૌથી મોટી સમસ્યા રોજગારી છે. ઘરવપરાશની આહાર સામગ્રી, મીણબત્તી અને અગરબત્તી વગેરેના ઉત્પાદક એકમોની મદદથી સંગઠન સ્વરોજગારી કેન્દ્રોનું સંચાલન કરે છે. વડાલી, હિંમતનગર, ઈડર તાલુકાના મધ્યાહન ભોજનના કેન્દ્રોમાં આ સમિતિ દ્વારા નિર્માણ પામેલા મસાલા પૂરા પાડવામાં આવે છે.

સંગઠન દ્વારા કુટુંબ સલાહ કેન્દ્ર જેવી

પ્રવૃત્તિનું પણ સંચાલન થાય છે. મહિલા પર થતા અત્યાચાર, દહેજ પ્રથા, છુટાછેડા, ભરણપોષણ વગેરેના વિવાદોનું નિરાકરણ લાવીને કૌટુંબિક પ્રશ્નો ઉકેલવાની દિશામાં સંગઠન કામ કરે છે.

ખેડબ્રહ્માના સાત અંતરિયાળ ગામોમાં ગ્રામીણ સામુહિક આરોગ્ય કેન્દ્રની (આર.સી.એચ.) પ્રવૃત્તિ ચલાવીને સંગઠન માતામૃત્યુદર અને બાળમૃત્યુદર ઘટાડવાની દિશામાં પણ સક્રિય ફરજ બજાવે છે. ખાસ કરીને સગર્ભા માતાઓને સકુશળ પ્રસુતિ માટે દવાખાના સુધી પહોંચવા અંગેની માહિતીથી સજજ કરીને તેમના તેમના માથેથી ચિંતાઓનો ભાર ઉતારે છે. સમિતિ દ્વારા ૩૫ જેટલા ઘોડિયાઘરનું પણ સંચાલન થાય છે.

કેન્દ્રીય સમાજકલ્યાણ બોર્ડ-નવીદિલ્હી, રાજ્ય સમાજ કલ્યાણ બોર્ડ-અમદાવાદ, મહિલા આર્થિક વિકાસ

(લેખક મુક્ત પત્રકાર છે.)

નિગમ-ગાંધીનગર, મહિલા અને બાળ વિકાસ કચેરી-ગાંધીનગર એમ વિવિધ સંગઠનોના સથવારે આ સમિતિ વિકાસ અને પ્રગતિના લાભ સમાજના છેલ્લા સ્તર સુધી પહોંચાડે છે.

કુટુંબ અને બાળ કલ્યાણ સમિતિ-ઈડર ધબકતી રહે તે માટે આ સંગઠન આરંભથી જ સક્રિય છે. જાગૃતપણે સંગઠનની પ્રવૃત્તિનો વ્યાપ વધે અને રાષ્ટ્રે સાધેલા વિકાસ અને પ્રગતિના ફળ છેવાડાના માનવી સુધી પહોંચતા રહે તે માટે આ સંગઠન સતત પ્રયત્નશીલ છે.

સંગઠને તાજેતરમાં જ ઈડર ગામે બાળ રેલીનું આયોજન કર્યું હતું. ૩૫ જેટલા ગામના બાળકોને આ બાળરેલીમાં હોંશભેર ભાગ લીધો હતો એ ઘટના જ સંગઠનની સક્રિયતાની વાત કહી જાય છે. ચાલુવર્ષે જાન્યુઆરી મહીનામાં સમિતિએ કેન્દ્રીય સમાજકલ્યાણ બોર્ડના અધ્યક્ષ પ્રેમા કરિઅપ્પા અને રાજ્ય સમાજ કલ્યાણ બોર્ડ અમદાવાદ ભાવનાબહેન દવેની ઉપસ્થિતિમાં એક મહિલા સંમેલનનું પણ આયોજન કર્યું હતું. સમાજકલ્યાણના સંદર્ભમાં થતી પ્રવૃત્તિઓની ટોચની કડી અને સ્થાનિક મહિલાઓને એક તાંતણે બાંધવાનો આ ઉત્કૃષ્ટ પ્રયાસ હતો.

વર્તમાન જટિલ વિશ્વમાં લાભો અંગેની માહિતીનો અભાવ એક મોટો અવરોધ છે. માહિતીના અભાવે પણ વિકાસના લાભો છેલ્લા નાગરિકો સુધી પહોંચતા નથી. એમાંય અંતરિયાળ વિસ્તારોમાં સેવા માટે ચોક્કસ પ્રકારના સમર્પણભાવની આવશ્યકતા રહે છે. આ સંજોગોમાં અંત્યોદય અને કલ્યાણરાજ્યની કલ્પનાને સાકાર કરવાની દિશામાં આ પ્રકારની સ્વૈચ્છિક સંસ્થાઓ મોટું પ્રદાન કરી રહી છે.

કુટુંબ અને બાળ કલ્યાણ સમિતિ, ઈડરની વિવિધ પ્રવૃત્તિઓ અને લાભ લીધેલ લાભાર્થીની વિગતો

૧૯૭૦ થી ૨૦૦૭-૦૮ સુધી

અ.નં.	પ્રવૃત્તિનું નામ	વર્ષ	લાભાર્થી
૧.	બાલવાડી	૧૯૭૦ થી ૨૦૦૩/૦૪	૧૧૦૩૧
૨.	શિવણ વર્ગ	૧૯૭૮ થી ૨૦૦૭/૦૮	૩૬૫૫
૩.	મહિલા મંડળ	૧૯૭૦ થી ૨૦૦૩/૦૮	૧૨૮૩૨
૪.	કિશોર-કિશારી મંડળ	૧૯૭૦ થી ૨૦૦૩/૦૪	૧૦૨૪૨
૫.	મહિલા સંમેલન	૧૯૭૦ થી ૨૦૦૭/૦૮	૬૦૨૪૨
૬.	ગ્રામ નિદર્શન ઘર	૧૯૭૦ થી ૨૦૦૭/૦૮	૧૩૦૬
૭.	ઘોડીયાઘર	૧૯૭૦ થી ૨૦૦૭/૦૮	૧૦૧૬૦
૮.	કુટુંબ સલાહ કેન્દ્ર	૧૯૮૫ થી ૨૦૦૭/૦૮	૮૩૧
૯.	મહિલા જાગૃતિ શિબિર	૧૯૮૫ થી ૨૦૦૫/૦૬	૧૫૨૮૧
૧૦.	શિવણની વિવિધ પરીક્ષાનું કેન્દ્ર	૧૯૮૫ થી ૨૦૦૭/૦૮	૪૬૮૪
૧૧.	વનીકરણની યોજના	૧૯૭૮ થી ૨૦૦૭/૦૮	૨૪૭૮૫
૧૨.	વિવિધ તાલીમ વર્ગ	૧૯૭૮ થી ૨૦૦૭/૦૮	૯૪૧૦
૧૩.	મહિલા જાગૃતિ શિબિર	૧૯૮૨/૮૩ થી ૨૦૦૫/૦૬	૧૨૦૦
૧૪.	સ્કૂલ એઈડ્સ એજ્યુ.પ્રોગ્રામ અને સહકારી હોદ્દેદારોનો તાલીમવર્ગ	૨૦૦૫ થી ૨૦૦૬/૦૭	૮૪૦
૧૫.	મહિલા શક્તિ મેળો	૨૦૦૦ થી ૨૦૦૧	૧૬૪
૧૬.	ડેરી યુનિટ	૧૯૭૦/૭૧ થી ૧૯૮૮/૮૯	૧૭૨૪૬
૧૭.	પ્રજનન અને બાળ સ્વસ્થ્ય	૨૦૦૬/૦૭ થી ૨૦૦૭/૦૮	૩૮૭૬
૧૮.	એઈડ્સ કેન્દ્ર	૧૯૭૮ થી ૨૦૦૩/૦૪	૧૩૮૮
૧૯.	દીકરી બચાવો અભિયાનમાં પ્રોગ્રામની પ્રવૃત્તિ, રેલીદ્વારા	૨૦૦૫ થી ૨૦૦૬/૦૭	૯૨૨૫૦
૨૦.	સ્વ રોજગારી યુનિટ	૧૯૮૦ થી ૨૦૦૭/૦૮	૧૯૨૦

નોંધ : ● વિવિધ તાલીમ વર્ગમાં ભરત ગુંથણ, પગ લુછણીયા, વોલીબોલ, કમ્પ્યુટર તાલીમવર્ગ, સંગીત વર્ગ, બ્યુટી પાર્લર, લેધર રેકઝીન બેગ, ગૃહ સુશોભનનો વર્ગ, નીટીંગ વર્ગ પણ પરીક્ષણ, વેસ્ટમાંથી બેસ્ટ બનાવવું, ફુટબોલ વગેરે તાલીમ વર્ગ કરેલ છે. ● પાપડ, ખાખરા, વડી યુનિટ, મસાલા યુનિટ, સોલ્ટ યુનિટ, પ્રિન્ટીંગ પ્રેસ યુનિટ, ઓફસેટ યુનિટ, એસીડ ફીનાઈલ યુનિટ, નમકીન યુનિટ, હિંગ યુનિટ, રેડીમેઈડ યુનિટ, ગ્રે બોક્સ યુનિટ, વોલીબોલ, ફુટબોલ, રમકડાં યુનિટ, લેધર, રેકઝીન, મીણબત્તી યુનિટ, અગરબત્તી યુનિટ, સ્લેટ પેન, પોષક આહાર યુનિટ, પથ્થર ના બ્લોક બનાવવાનું યુનિટ વગેરે જુદા જુદા યુનીયો દ્વારા સ્વરોજગારી બહેનોને મળી રહે તેવા વર્ગો ચલાવેલ અને હાલ ઉપરના પૈકી અમુક વર્ગો ચલાવી ભાઈઓ અને બહેનોને રોજગારી અપાય છે.



ચા : સદીનું આરોગ્યપ્રદ પીણું

 કૃતિકા કામથન

તમે જાણો છો કે ચા, એ સદીનાં આરોગ્યપ્રદ પીણાં (ડ્રીન્ક) તરીકે પ્રસ્થાપિત થયેલ છે. ભારતને વિશ્વની ચા રાજધાની ગણવામાં આવે છે. ભારતનો ચા ઉદ્યોગ ૧૭૮ વર્ષ જુનો છે. ભારત ચાનો સૌથી મોટો ઉત્પાદક દેશ હોવાથી તથા કાળી ચાના વપરાશાં વિશ્વમાં પ્રથમ નંબરે હોવાથી આજે ચા એ વેપારની દૃષ્ટિએ સૌથી મહત્વનો પાક બન્યો છે. ભારતમાં વેપારી એટલે કે આર્થિક દૃષ્ટિએ ચાનું ઉત્પાદન ૧૮૩૦ના દાયકાના ઉત્તરાર્ધમાં શરૂ થયું હતું. આ પહેલાં ઉત્તર પૂર્વ આસામમાં જંગલોમાં ચા ના ચોડ જોવા મળતા હતા.

ભારતીય ચાની નિકાસ વિશ્વભરમાં થાય છે. આવા કેટલાક દેશોમાં રશિયા, અમેરિકા, બ્રિટન, શ્રીલંકા, સિંગપોર, પોલેન્ડ, જર્મની વગેરે છે. ભારત સિવાય ચીન, શ્રીલંકા, કેન્યા, તુર્કી, ઈંડોનેશિયા, બાંગ્લાદેશ વગેરે દેશો પણ ચા નું ઉત્પાદન કરે છે.

ભારતમાં ચાનું ઉત્પાદન કરતા ચોક્કસ વિસ્તારો છે. જે ભૌગોલિક રીતે અલગ પડે છે. અને આથી પ્રદેશવાર ચાની આગવી ઓળખ છે. અલગ સોડમ અને અલગ સ્વાદ હોય છે. આ પ્રદેશોમાં દાર્જિલિંગ, આસામ અને નિલગીરી છે.

હિમાલયની પર્વતમાળાઓની તળેટીમાં આવેલ દાર્જિલિંગ અને વિશિષ્ટ પ્રકારની ચા નો પાક લેતું એક અજોડ સ્થળ છે. ત્યાંનું હવામાન ઠંડુ અને ભેજવાળું હોય છે. ઢાળવાળા મેદાનો, વરસાદી જમીન અને વિશિષ્ટ હવામાનને કારણે દાર્જિલિંગની ચા એક અનોખા પ્રકારની મીઠાશવાળી ‘મસ્કેટેલ’ ફ્લેવર ધરાવે છે. આ વિસ્તારનાં અનોખા કુદરતી વાતવરણને કારણે અહીંની ચા પણ વિશિષ્ટ ફ્લેવર ધરાવે છે. જે વિશ્વમાં બીજે ક્યાંય નથી. અહીંની ચા એ વર્ષોથી ‘શેમ્પેઈન ઓફ ટી’ નો દરજ્જો મેળવેલો છે.

વાઘ અને એક શિંગડાવાળા ગેંડાની ભૂમિ / પ્રદેશ એવું આસામ પણ તેની વિશિષ્ટ ફ્લેવર ધરાવતી ચા માટે જાણીતો છે. અહીંની ચા વિવિધ વેરાયટી ધરાવે છે. કડક અને લહેજતદાર ચા ના શોખીનો આસામની ચા પસંદ કરે છે.

નિલગીરી એટલે કે બ્લ્યુ માઉન્ટેન્સ દક્ષિણ ભારતમાં આવેલ છે. અહીંની પર્વતમાળાઓમાં ચાનું વાવેતર કરાય છે. જે વૃક્ષો નયનરમ્ય લાગે છે. અહીંનું હવામાન ચાને એક ચોક્કસ પ્રકારનો સ્વાદ અને સોડમ આપે છે. ખુશ્બુદાર ચા નો શોખીનો માટે અહીંની ચા વિખ્યાત છે.

ચા અંગે વિશ્વભરમાં થયેલ

અભ્યાસોએ પ્રસ્થાપિત કર્યું છે કે ગ્રીન ચાનું સેવન કેટલાક પ્રકારના કેન્સરનું અને હૃદયના રોગનું જોખમ હળવું બનાવે છે. આ ઉપરાંત વજન ઘટાડવામાં ઉપયોગી બને છે અને અલ્ઝાઈમર્સ સામે પણ તે રક્ષણ આપે છે. ચામાં કેફીન અને ટેનીન જેવા રાસાયણિક દ્રવ્યો હોય છે. ચીન અને જાપાનમાં થયેલા અભ્યાસોમાં જણાયું છે કે ચા પીવાથી વધારે લાંબુ જીવી શકાય છે એ હકીકત છે કે જાપાનના સિગારેટ શોખીનોમાં ફેફસાનું કેન્સર ધરાવનારાઓનું પ્રમાણ ૫૦% છે જ્યારે અમેરિકામાં આ પ્રમાણ ઉંચું છે.

ચાના સેવનથી આરોગ્યને લાભ થાય છે, એવા તારણો મળતાં આ પીણું વધુ લોકપ્રિય બનવા લાગ્યું છે. તેના એન્ટી-ઓક્સીડન્ટ્સ, કોલેસ્ટ્રોલનું ઓછું પ્રમાણ વગેરે જેવા ગુણોને કારણે હૃદયના રોગ તથા કેટલાક કેન્સર સામે તે રક્ષણ આપે છે. કેટલાક એવું માને છે કે ચા માં રહેલ ફ્લેમનોઈડ્સ નામનું ઘટક તત્ત્વ કુદરતી વિટામીન તરીકે કાર્ય કરે છે. જેથી તે દાંત માટે પણ ઉપયોગી થાય છે.

ચા પીવાથી લોકીમાં કલોટીંગ થવા સામે રક્ષણ મળે છે. અને તેથી હૃદયના રોગનું જોખમ પણ ઘટે છે. ચા માં ફ્લોરાઈડ હોવાથી દાંતના સડાને પણ તે રોકે છે.

(લેખિકા સુક્ત પત્રકાર છે.)

કાળી યા અંગે અગાઉનાં અભ્યાસમાં જણાયું હતું કે હાર્ટ અને લીવરના રોગ સામે પણ અસરકારક છે. ગ્રીન અને બ્લેક યા માં રહેલ એન્ટી-ઓક્સીડન્ટ ચામડીના કેન્સરના જોખમને ઘટાડે છે. છેલ્લા ૧૦-૧૫ વર્ષોમાં થયેલ સંશોધનોનાં તારણો અનુસાર મજબૂતી એન્ટી-ઓક્સીડન્ટ અસર ધરવતા ખાદ્ય પદાર્થો એ વિટામીન

ધરડા થવની પ્રક્રિયા સહિતના ઘણા રોગ સામે રક્ષણ આપે છે.

આજે આ એ સર્વ સ્વિકૃત અને લોકપ્રિય ડ્રીન્ક બનેલ છે. હવે એ કવિઓ કે લેખકો પૂરતું મર્યાદિત નથી. હવે તો યાની વિવિધ વેરાયટી જેમકે ગ્રીન ટી આઈસ્ક્રીમ, ગ્રીન ટી કેક, બરફવાળી બીં નાખેલ યા વગેરે ઘણી લોકપ્રિય બની

છે. એ વાતતો ચોક્કસ છે કે વધુને વધુ લોકો યા તરફ પણ વળ્યા છે. કેવળ આરોગ્યના કારણોસર જ નહિ પરંતુ તેના સ્વાદ અને મનને - દિમાગને તાજગી આપનાર પીણા તરીકે પણ લોકો અપનાવવા લાગ્યા છે.

(સૌજન્ય : પી.આઈ.બી. અમદાવાદ)



રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગ વિકાસ પ્રોજેક્ટ

નેશનલ હાઈવે પ્રોજેક્ટ આથોરીટી ઓફ ઈન્ડિયા હસ્તકનો રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગ વિકાસ પ્રોજેક્ટ ભારતનો અત્યાર સુધીનો સૌથી વિરાટ હાઈવે પ્રોજેક્ટ છે. આ પ્રોજેક્ટની અન્ય લાક્ષણિકતા વિશ્વ કક્ષાના માર્ગો છે જે ટ્રાફિકની અવરજવર સરળ બનાવશે.

રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગની કુલ લંબાઈ ૬૬૫૮૦ કિ.મી.ની છે. રાષ્ટ્રીય હાઈવેનો વિકાસ એ ભારત સરકારની જવાબદારી છે. આ ધોરીમાર્ગોના વિકાસ અને મજબૂતી માટે સરકારે મહત્વની પહેલ કરી છે. જે અંતર્ગત વિવિધ તબક્કામાં અમલી રાષ્ટ્રીય ધોરીમાર્ગ વિકાસ પ્રોજેક્ટનો સમાવેશ થાય છે. આ તબક્કાની વિગતો ઉડતી નજરે નીચે મુજબ છે.

તબક્કો - ૧

પ્રોજેક્ટનો પહેલા તબક્કો કેબિનેટ દ્વારા ડિસેમ્બર-૨૦૦૪માં રૂ. ૩૦,૦૦૦ કરોડના ખર્ચે મંજૂર કરાયો હતો. આમાં ઉત્તર-દક્ષિણ : પૂર્વ-પશ્ચિમ કોરીડોર (૮૮૧ કિ.મી.), બંદરોના જોડાણ (૩૫૬

કિ.મી.) અને અન્ય ૩૧૫ કિ.મી. માર્ગનો સમાવેશ થાય છે.

તબક્કો-૨

પ્રોજેક્ટનો બીજો તબક્કો ડિસેમ્બર-૨૦૦૩માં રૂ. ૩૪૩૩૮ કરોડના (૨૦૦૨ની કિંમતે) અંદાજિત ખર્ચે મંજૂર કરાયો હતો. આમાં મોટાભાગનો ઉત્તર દક્ષિણ -પૂર્વ પશ્ચિમ કોરીડોર (૬૧૬૧ કિ.મી.) તેમજ અન્ય ૪૮૬ કિ.મી.ના અન્ય નેશનલ હાઈવે નો સમાવેશ થતો હતો. બીજા તબક્કાની કામગીરીના હાઈવેની કુલ લંબાઈ ૬૬૪૭ કિ.મી. હતી.

તબક્કો ૩ - ૪

આ તબક્કો સરકારે માર્ચ-૨૦૦૫ માં મંજૂર કર્યો હતો. બિલ્ટ-ઓપરેટર-ટ્રાન્સફરના ધોરણે અમલી બનનાર આ તબક્કા અન્વયે અંદાજિત રૂ. ૨૨૨૦૭ કરોડના (૨૦૦૪ની કિંમતે) ખર્ચે ૪૦૩૫ કિ.મી. માર્ગને ફોરલેનનો બનાવવા તથા અપગ્રેડેશન કામગીરીનો સમાવેશ થતો હતો. સરકારે એપ્રિલ ૨૦૦૭માં ૮૦૭૪

કિ.મી. માર્ગના અપગ્રેડેશન અને ફોરલેન કામગીરીને મંજૂરી આપી હતી જેનો અંદાજિત ખર્ચ રૂ. ૫૪૩૩૮ કરોડ હતો.

તબક્કો - ૫

ઓક્ટોબર - ૨૦૦૬માં આ પ્રોજેક્ટનો ચોથો તબક્કો મંજૂર કરાયો, જે અંતર્ગત પ્રોજેક્ટના ચોથા તબક્કાના ફોર લેનના ૬૫૦૦ કિ.મી. માર્ગને છ લેનનો કરવાના કામનો સમાવેશ થાય છે. આમાં ૫૭૦૦ કિ.મી. ગોલ્ડન ક્વોટ્રીલેટરલ માર્ગને પણ આવરી લેવાયો છે.

તબક્કો ૬ - ૭

રૂ. ૧૬૬૮૦ કરોડના અંદાજિત ખર્ચે ૧૦૦૦ કિ.મી. ના એક્સપ્રેસ માર્ગની કામગીરીનો છઠ્ઠો તબક્કો નવેમ્બર-૨૦૦૬માં મંજૂર કરાયો તેમજ રૂ. ૧૬૬૮૦ કરોડના અંદાજિત ખર્ચે ૭૦૦ કિ.મી.ના રીંગ રોડ, બાયપાસ તથા ફલાયઓવરની કામગીરી ડિસેમ્બર ૨૦૦૭માં મંજૂર કરવામાં આવી હતી. (સૌજન્ય : નેશનલ હાઈવે ઓથોરીટી ઓફ ઈન્ડિયા)

સહકારી સિદ્ધાંતોની અસરકારકતા

ડો. દિલીપ મર્થક

આજે દેશમાં દરેક રાજ્ય ભાષા, વર્ણ, સામાજિક, ધાર્મિક મૂલ્યોને આધારે પોતાની અલગ ઓળખ કેળવે છે. જ્યારે દેશની સંગઠન શક્તિ નબળી પડે છે તેને જાગ્રત કરવા માટે સહકારના સિદ્ધાંતોનું પાલન શરૂ કરીશું. તો એકતા અને સંઘ શક્તિ વધશે. તો ગમે તેવી બહારની તાકાતના ખોટા હેતુઓ દેશમાં અસરકારક બનશે નહીં. આ માટે સહકારના સિદ્ધાંતોનું પાલન એકલા સહકાર નહીં, પરંતુ ખાનગી અને જાહેરમાં કરીશું, તો જ રાષ્ટ્રીય ભાવના વિશ્વમાં અસરકારક બનીને રહેશે જ.

સહકારમાં સિદ્ધાંતોની વિચારધારા દ્વારા ચોક્કસ વ્યવસ્થા નક્કી થાય છે. આજે વિશ્વમાં ત્રીજા પ્રકારના પરિવર્તનનાં પવન ફૂંકાઈ રહ્યો, જેમાં ધંધા વ્યવસ્થા સંચાલનની માહિતી, મૂડી રોકાણ કરતાં વધારે અગત્યની દરેક ક્ષેત્રમાં બની રહી છે. જો વ્યવસ્થા સંચાલનની પદ્ધતિ કોઈ ચોક્કસ હેતુઓ સિદ્ધ કરવા માગે છે ત્યારે સિદ્ધાંતોનો અમલ પણ ખૂબ જરૂરી બને છે. મૂડીવાદનો વિશ્વમાં પ્રભાવ નફાવૃત્તિ વકરાવે છે જ્યારે સહકાર નબળા વર્ગો, શોષિત, નિરાધાર અને સમાજના તરછોડાયેલા વર્ગોને ભેગા કરીને સેવાના હેતુથી સંચાલન કરે છે. નબળા વર્ગોના ઉત્કર્ષની સેવા કરવી હશે તો સિદ્ધાંતોના આધારે અસરકારક વ્યવસ્થા પદ્ધતિ કોઈ પણ ઉત્પાદન ક્ષેત્રમાં કાર્યરત્ત બનશે. ભારતમાં સહકારી વ્યવસ્થાને વિકસાવવા માટે મેકલેગન સમિતિ જણાવે છે “વ્યક્તિગત રીતે નિર્બળ માણસો બીજા

સાથે જોડાઈને નૈતિક પ્રમાણ સંપત્તિશાળી અને શક્તિશાળી માણસોને જે આર્થિક લાભો મળે છે, તે મેળવીને તેમની કુદરતી શક્તિને સંપૂર્ણપણે ખીલવી શકે છે. શોષણવિહીન સમાજરચના અસરકારક બને તેવી વ્યવસ્થા નિર્માણ કરવાનું કાર્ય સિદ્ધાંતોના પાલનથી થઈ શકે છે. સહકારી પ્રવૃત્તિના તંદુરસ્ત વિકાસ માટે, લોકોને સહકારીની સારી સમજ કેળવવા, સહકારી સંસ્થાઓના વિકાસ માટે, સભ્યોમાં સહકારની ભાવના દઢીભૂત કરવા, સહકારી સંસ્થા ચોક્કસ સિદ્ધાંતો પર ચલાવેલી છે એ પાલનથી સભ્યોના આર્થિક ન્યાયપૂર્ણ રીતે સંતોષ્ય છે.”

સિદ્ધાંતોને અમલ કેવી રીતે અસરકારક બનશે

સહકારી સંસ્થાઓએ સ્પર્ધાત્મક અસરકારક કરવી હશે તો સિદ્ધાંતોના પાલનની સમજ સભ્યોને આપવી.

આજે નવી આર્થિક નીતિ વિશ્વના

અર્થકારણમાં બજાર સ્પર્ધાને આધારે દેશના અર્થતંત્રમાં અસરકારક બની શકે છે. તે માટે સભ્યોએ સહકારી વ્યવસ્થાને સ્પર્ધાલક્ષી બનાવવા પોતપોતાની કાર્યશક્તિને કામે લગાડવી પડે.

શક્તિશાળી અને ગતિશીલ પ્રવાહો

આજે વિશ્વમાં બહુરાષ્ટ્રીય નિગમો સહકારી સાહસોના અસ્તિત્વ સામે પડકાર છે ત્યારે સહકારી વ્યવસ્થા બજારમાં શક્તિશાળી બને અને સમાજના લોકોની ચીજો અને સેવા માટેની બદલાતી પસંદગીઓ સમજવી પડશે અને અમલમાં મુકવી પડશે.

સ્વાયત્તા અને સ્વાશ્રય

સહકારી સંસ્થાઓએ રાજ્યની મદદ પર આધાર રાખવાને બદલે વિશ્વના બીજા દેશોના સહકારી સાહસોં સભ્યો પોતાના સ્વકીય ભંડોળ રચીને વિકાસ કરે છે. તેને અસરકારક બનાવવા માટે સભ્યોએ ગામ

(લેખક બી.આર.એસ. કોલેજ માંગરોળમાં અધ્યાપક છે.)

અર્થતંત્રમાં સ્વાશ્રયની ભાવના અસરકારક બનાવવી પડશે જ.

સમાજનો ઉત્કર્ષ

સહકારી સંસ્થાઓ નીતિનિયમોની લક્ષ્મણ રેખામાં સમાજ માટે વિકાસ સવલતો શરૂ કરવાને બદલે સ્વકીય ભંડોળની રકમ નફાની આવકમાંથી વધારીને સમાજને વિકાસ સવલતો આપશે તો સભ્યોનો વિશ્વાસ સિદ્ધાંતોનું પાલન કરશે.

સભ્યનું મહત્ત્વ સ્વિકારો

દરેક સભ્યને આર્થિક સમૃદ્ધિને આધારે મહત્ત્વને મળવાને બદલે દરેક સમાન અને સન્માનનીય વ્યવહારો હશે તો સહકારી પ્રવૃત્તિઓનો ચમત્કારિક પ્રગતિ થશે જ.

સભ્યોને હક્કો, ફરજો અને જવાબદારી માટે સભાનતા કેળવવી, ૫૦% કરતાં સહકારી સંસ્થાના સભ્યો નિરક્ષર છે. જેઓને પોતપોતાના ધંધાકીય સાક્ષરતાની સમજ કેળવીને સંસ્થા માટે પોતાની ફરજો અને જવાબદારી સમજાવવાની જરૂરી છે. જે સંસ્થાઓ આ પ્રમાણે છે.

રાષ્ટ્રીયતાની ભાવના જાગ્રત કરવી

આજે દેશમાં દરેક રાજ્ય ભાષા, ધર્મ, સામાજિક, ધાર્મિક મૂલ્યોને આધારે પોતાની અલગ ઓળખ કેળવે છે. જ્યારે દેશની સંગઠન શક્તિ નબળી પડે છે તેને જાગ્રત કરવા માટે સહકારના સિદ્ધાંતોનું પાલન શરૂ કરીશું. તો એકતા અને સંઘ શક્તિ વધશે. તો ગમે તેવી બહારની તાકાતના ખોટા હેતુઓ દેશમાં અસરકારક બનશે નહીં. આ માટે સહકારના સિદ્ધાંતોનું પાલન એકલા સહકાર નહીં, પરંતુ ખાનગી અને જાહેરમાં કરીશું, તો જ રાષ્ટ્રીય ભાવના વિશ્વમાં અસરકારક

બનીને રહેશે જ.

નૈતિક મૂલ્યોનું પાલન જરૂરી

સહકારી પ્રવૃત્તિમાં સભ્યો નૈતિક મૂલ્યોને પોતાના જીવનવ્યવહારમાં ઉતારે તે રીતે સિદ્ધાંતોની રચના અને અસરકારક અમલ હોદ્દાદારો, કર્મચારીઓ શરૂ કરશે તો સમાજને ઉમદા સેવાઓ પ્રાપ્ય બનતી જશે, તેમ લોકોનું આકર્ષણ સહકારી વ્યવસ્થા તરફ જરૂર વધશે.

આચાર સંહિતા

આ એક એવી સંચાલન પદ્ધતિ છે જેમાં સિદ્ધાંતોના આધારે આચારસંહિતાના આદેશો નક્કી થાય છે ત્યારે બધા જ સભ્યો સાધન સુવિધાની સમુચિત વપરાશ કરીને સમાજના લોકોની અપેક્ષાઓને ઉત્તમ રીતે સંતોષે છે.

લોકશાહી મૂલ્યોને સાચવવા પડશે

આપણા દેશમાં ગમે તેવી પરિસ્થિતિમાં લોકશાહી મૂલ્યોનું અસરકારક રીતે પાલન સહકારી વ્યવસ્થામાં થયેલ છે, કારણ કે સિદ્ધાંતોને આધારે બધા જ સભ્યો સરખી જવાબદારી સ્વીકારીને વિકસાવે છે.

નબળા વર્ગોનાં હિતો સાચવવા

ગામમાં સેવા સહકારી મંડળી રચવી હશે તો દલિત સભ્યો માટે અંકે રૂા. ૧૦,૦૦૦ શેર ખરીદ કરવાની મુશ્કેલી છે. તેના ઉકેલ માટે શરૂઆતમાં રાજ્ય સરકાર જરૂરી રકમનો શેર આપીને, નબળા સભ્યોને સાધન-સવલતો વહેંચીને ખેતી, પશુપાલન જેવા ધંધાની આવક-વધારવા મદદ કરે છે. ત્યારે આવા વર્ગના સભ્યોએ આવક સાધનો સમૃદ્ધ બનતાં સરકારની મદદ પરત કરે તો બીજા જરૂરિયાતવાળાને મળે તેવી ભાવના નબળા સભ્યોએ કેળવવી પડશે.

સંઘશક્તિને બજારમાં અસરકારક બનાવવી

સહકારના સિદ્ધાંતોના પાલનથી પરસ્પ વિરોધી આર્થિક હિતો ધરાવતા સભ્યો સંગઠિત બને તો બજાર ગેરરીતિઓના ભોગ બનવું પડશે નહીં સંઘશક્તિના સાચા માર્ગે ઉપયોગ કરીને સમાજોપયોગી સવલતોને વિકસાવવી.

૧૯૩૦ માં આંરરાષ્ટ્રીય સહકારી સંઘની રચના થઈ હતી. તેને અત્યાર સુધીમાં દેશ અને સમાજના વિવિધ વર્ગોનાં આર્થિક હિતો સંતોષાય અને સાધન સવલતોની સમુચિત વપરાશ વધે તે માટે નીચે મુજબના સિદ્ધાંતોની રચના કરવામાં આવેલી છે.

- (૧) સ્વૈચ્છિક અને ખુલ્લું સભ્યપદ
- (૨) લોકશાહી વ્યવસ્થા
- (૩) સભ્યોની આર્થિક સહભાગીદારી
- (૪) સ્વાયત્તતા અને સ્વતંત્રતા
- (૫) શિક્ષણ, તાલીમ અને માહિતી
- (૬) સહકારી સંસ્થાઓ વચ્ચે સહકારિતા
- (૭) સમાજ પ્રત્યે ઉત્તર દાયિત્વ
- (૮) નફાની રકમની ન્યાય વહેંચણી
- (૯) સમાનતા અને એકતા
- (૧૦) સેવાની ભાવના
- (૧૧) કરકસરયુક્ત વ્યવહાર

સ્વૈચ્છિક અને ખુલ્લું સભ્યપદ

સહકારી સંસ્થા કોઈ પણ હેતુ માટે રચાય છે ત્યારે તેના સભ્યને સ્વૈચ્છિક એટલે એવું સભ્યબદ જેમાં કોઈ પણ પ્રકારની ધાકધમકી આપ્યા વગર, સભાન અવસ્થામાં સ્વૈચ્છિક રીતે પોતે સહકારી સંસ્થાના સભ્ય બની શકે છે. સભ્યપદ મેળવ્યા પછીથી તેને સભ્ય તરીકે ચાલુ ના રહેવાની ઈચ્છા હોય તો પ્રમુખને રાજીનામું લખીને સભ્યપદ પરથી છૂટા થવાની સવલત છે. આ સિદ્ધાંતને લીધે મોટી

સંખ્યામાં ગામ વિસ્તારના લોકો સહકારી સંસ્થાના સભ્ય બનવા માટે પ્રેરાય છે.

લોકશાહી વ્યવસ્થા

સહકારી સંસ્થાના વહીવટ પર ખાનગી કંપનીની જેમ મોટી સંખ્યામાં શેરમૂડી ખરીદ સત્તા કબજે કરવાની સવલત નથી. 'એક વ્યક્તિ એક મત' અધિકારના સિદ્ધાંતોનું ચુસ્ત રીતે પાલન થાય છે તેને લીધે બધા જ સભ્યોને લોકશાહી વ્યવસ્થાને લીધે હોદ્દાદારો નક્કી કરવાની ચૂંટણી પદ્ધતિમાં હક મળે છે ત્યારે સાચા, નિષ્ઠાવાન પ્રગતિ સતત વધતી રહે તે રીતે ચૂંટાયેલા હોદ્દાદારો વહીવટ કરે છે.

સભ્યોની આર્થિક સહભાગીદારી

આ સિદ્ધાંત મુજબ સંસ્થામાં દરેક સભ્યને ઓછામાં ઓછા એક ઈક્વિટી શેર અને દાખલ ફી લઈને સભ્ય બનાવવામાં આવે છે તે પછી તેઓના ખેતી, પશુપાલન, મચ્છીપાલન જેવા ઉત્પાદન કાર્યો માટે સાધનો મેળવવા સભ્યોએ, વિકાસ ફંડની રકમ પોતાની આર્થિક સમૃદ્ધિના આધારે નક્કી કરવામાં આવે છે.

સહકારી સંસ્થા દેશના અર્થતંત્રમાં પોતાનાં વિકાસકાર્યો દ્વારા આગવો પ્રભાવ પાડીને સ્વાયત્તતા સરકાર પાસે માગતી નથી, પરંતુ મેળવે છે. સહકારી સંસ્થાના સભ્યને લોકશાહી સંચલનમાં વાણી, વર્તન અને વ્યવસાયમાં મળતી સ્વતંત્રતા

ભોગવી શકે તેવી વ્યવસ્થા હોય છે.

દેશમાં સહકારી સંસ્થાઓ સામે સૌથી મોટી મુશ્કેલી જાગ્રત સભ્યોની અલ્પ સંખ્યાની છે. આથી, સંસ્થાના શિક્ષણ સભ્યો વ્યવસ્થાકિ પદ્ધતિ ઓનું શિક્ષણ અને સંચાલનની તાલીમ આપશે, તેને પોતાનાં આવક-સાધનની મહત્તમ આવક મળશે તો આપોઆપ સામેથી વ્યવસાયિક શિક્ષણ અને તાલીમ માટે નિરક્ષર સભ્યો દોડતા આવશે.

સહકારી સંસ્થાઓ વચ્ચે સહકારિતા

આ સિદ્ધાંતની આવશ્યકતા ભારતના લોકશાહી, અર્થતંત્રમાં વિશેષ જરૂરી છે. કારણ કે સહકારી સંસ્થાઓ ગામ, તાલુકા, જિલ્લા, રાજ્ય અને રાષ્ટ્ર કક્ષા સુધીના સહકારી મહામંડળો રચીને નીતિનિયમો સુધારણા માટે ઝુંબેશ ચલાવી શકાય છે. આજે ભારતમાં આવી કામગીરી શરૂ થતાં સહકારી કાયદામાં વધુ સ્વતંત્રતા અને સ્વાયત્તતા મળે તેવા નીતિ નિયમોમાં સુધારણા સંધશક્તિની ઝુંબેશ દ્વારા થઈ શકે છે.

સમાજ પ્રત્યે ઉત્તરદાયિત્વ

સહકારી સંસ્થા તેના નફાની આવકમાંથી સમાજના સભ્યો માટે શિક્ષણ, આરોગ્ય, પુસ્તકાલય અને સામાજિક સંસ્થાઓને સહાય આપીને અપૂરતી સવલતો સુધારવાની કામગીરી

કરે છે. તેથી લોકોમાં સામાન્ય સવલતો વિકસાવવા માટે વધારે રકમ લોકજાળામાં દાન સ્વરૂપ મેળવી શકાય છે. આથી ગામ અને શહેર વિસ્તારોમાં જ્યાં સહકારી સંસ્થાઓ કાર્ય કરે છે ત્યાં નફાની આવકની રકમ વિકાસ ફંડ તરીકે ખર્ચ કરીને સમાજ પ્રત્યે પોતાની જવાબદારી રજૂ કરે છે.

નફાની રકમની ન્યાયી વહેંચણી

સહકારી સાહસનો હેતુ નફાનો નથી પરંતુ સભ્યો માટે વિકાસ સવલતો વિકસાવીને સેવા કરવાનો છે. આથી, શેરમૂડી પર ૧૨% થી ૧૫% ની મર્યાદામાં જ ડિવિડન્ડ વહેંચાય છે અને બાકીની રકમનો હિસ્સો સભ્યોને પ્રોત્સાહન વધારે જળવાય તે માટે બોનસ તરીકે મળે છે. આ ઉપરાંત સમાજ, શિક્ષણ જેવી સવલતો વિકસાવવા નફાની રકમ વપરાય છે તેથી સભ્યોના હોય તેવી વ્યક્તિઓ માટે સવલતો ગામ અને શહેરમાં શરૂ કરવાની વ્યવસ્થા છે.

આ સિદ્ધાંત ભારતના અર્થતંત્રમાં ખૂબ જરૂરી છે. કારણ કે સમૃદ્ધ અને (ગરીબ) નબળા વર્ગોને સહકારની છત્રછાયામાં ભેગા કરવા હશે તો સમાનતાની લાગણી સભ્યોમાં હોવી જોઈએ. જો આ લાગણી સભ્યોમાં કેળવીશું તો એકતાને અસરકારક બનાવવામાં વધુ સમય લાગશે નહીં.



ગ્રાહકોને અગત્યની સૂચના

- (૧) દર મહિનાની - પહેલી તારીખે અંક નિયમિત પોસ્ટથી મોકલી આપવામાં આવે છે.
- (૨) અમારી પાસે વધારાની નકલ ન હોવાથી ફરીથી અંક મોકલી શકતા નથી. જેની નોંધ લેવી.
- (૩) એક કરતા વધુ મહિના સુધી અંક ન મળે તો નજીકની પોસ્ટ ઓફીસમાં ફરીયાદ કરવી.
- (૪) જૂના અંકો સ્ટોકમાં હાજર નથી.
- (૫) એમ.ઓ.થી મોકલનારે પત્રવ્યવહારનું સરનામું અચૂક લખવું
- (૬) બહારગામના ચેકો સ્વીકારવામાં આવતા નથી.



“માદામ ભિખાઈજી કામા” ચરિત્ર

વિદેશમાં પ્રથમવાર ભારતનો રાષ્ટ્રધ્વજ લહેરાવનાર વિદુષીનારીનું રાષ્ટ્રીય ચળવળ વખતેનું પ્રદાન આઝાદીના ઈતિહાસમાં સૂવર્ણ અક્ષરે લખાયું છે.

આવા યશસ્વી નારીરત્ન માદામ ભિખાઈજી રૂસ્તમનું આ જીવન ચરિત્ર ખોરશેદ અદી સેઠના જેવા કલમ નવેશ દ્વારા લખાયું છે અને એના લોકભોગ્ય અને રસ સભર અનુવાદ કર્યો છે શ્રી સરલા જગમોહને.

પ્રકાશન વિભાગ, માહિતી અને પ્રસારણ મંત્રાલય, ભારત સરકારે એમની આધુનિક ભારતના નિર્માતા શ્રેણીમાં આ પુસ્તકનું પ્રકાશન કરી ઈતિહાસપ્રિય વાંચકો માટે એક નજરાણું પેશ કર્યું છે.

આપણી સ્વાધીનતાની ચળવળમાં મહત્વનું યોગદાન આપનાર આપણા આ રાષ્ટ્રીય વીર-વીરાંગનાઓનું મૂલ્યાંકન તો થઈ શકે એમ જ નથી. એ સમયનો માહોલ જ જૂદો હતો. એ સમયે સર્વત્ર પેલો જ લલકાર સંભળાતો હતો.

“લાઠી, ગોલી ખાયેંગે

લેકીન આઝાદી ઘર લાયેંગે”

એ વખતની જે લોક જાગૃતિ હતી, જાગૃત નેતાગીરી હતી અને બધાને દેશ માટે ફના થઈ જવાની તમન્ના હતી એ તો અદ્ભુત હતી, અને આની તો વિશ્વના

ઈતિહાસમાં નોંધ લેવાઈ છે.

આમાંના એક હતા માદામ ભિખાઈજી રૂસ્તમ કામા. એમની તો દેશ વિદેશમાં ખ્યાતિ હતી. એ સમયે વિદેશમાં એમની સાથે હતા દાદા ભાઈ નવરોજજી, વીર સાવરકર, શ્યામજી કૃષ્ણ વર્મા, સરદારસિંહ રાણા વગેરે. આ બધાની સાથે રહી એને એમના માર્ગદર્શન નીચે એમણે જે વ દિશમાં ચળવળ ચલાવેલી, એનાથી તો આપણા અહીંના ભારતીય નેતાઓ પણ ખૂબ જ પ્રભાવિત થયા હતા.

આવાં યશસ્વી પ્રકાશનો દ્વારા જ વર્તમાન અને ભાવિ પેઢિઓને આપણા રાષ્ટ્રીય ચળવળ વિશેની સાચી માહિતી મળી શકશે.

લેખકશ્રી ખોરશેદ અદી સેઠના એ ખૂબ જ મહેનત કરી, જૂદી-જૂદી જગ્યાઓથી માહિતી એકઠી કરી, અને આ પુસ્તકમાં સરળ અને રસપ્રદ ભાષામાં વ્યક્ત કરી છે, તે સાચે જ આવકારણીય અને અભિનંદનીય બની રહી છે. આ પુસ્તકના અનુવાદક શ્રી સરલા જગમોહન પણ ગુજરાતી ભાષામાં સરસ અનુવાદ કરી, ગુજરાતી વાચકો માટે પ્રશંસનીય કાર્ય કર્યું છે. એમાંય વિદેશમાંના “ઈન્ડિયા હાઉસમાં” ની પ્રવૃત્તિઓનું તો સરસ આલેખન કર્યું છે.

માદામ ભિખાઈજી કામાનું જીવન

તો આબાલ વૃદ્ધ સૌના માટે પ્રેરણા દાયી છે. તેઓ ભારતના મહાન દેશપ્રેમી નેતાઓમાંના એક હતા, અને એમની લગભગ અર્ધી જીંદગી વિદેશમાં વીતી હતી. તે છતાં એ જિંદગી એમણે માતૃ ભૂમિની સેવા કરવામાં અને ભારતના સ્વાતંત્ર્ય વિશે લેખો લખવામાં, વ્યાખ્યાનો આપવામાં અને જૂબેશ ચલાવવામાં વિતાવી હતી.

આ પુસ્તકમાં લેખિકા બહેનશ્રી ખોરશેદ અદી સેઠના એ નવ પ્રકરણોનો સમાવેશ કર્યો છે, જેવાં કે (૧) ઘડતરનો સમય (૨) પારસીઓ (૩) એક ભરચકક કલાક (૬) વંદે માતરમ્ (૭) ભિખુ-એક સન્નારી (૮) ક્રાંતિકારીઓના કાર્યોનું મૂલ્યાંકન અને (૯) અધુરા સ્વપ્નો.

આ બધા જ પ્રકરણો આપણને માદામ ભિખાઈજી રૂસ્તમ કામાનું જીવન દર્શન કરાવે છે. જે સાચે જ આવકારણીય અને અભિનંદનીય છે.

‘માદામ ભિખાઈજી રૂસ્તમ કામા’

લેખક: ખોરશેદ અદી સેઠના

અનુવાદ : સરલા જગમોહન

પ્રકાશક : પ્રકાશન વિભાગ, માહિતી અને પ્રસારણ મંત્રાલય, ભારત સરકાર, પટિયાલા હાઉસ, નવી દિલ્હી-૧૧૦૦૦૧

પૃષ્ઠ : ૧૨+૧૫૪=૧૬૬

કિંમત : રૂ. ૬૦-૦૦



(લેખક જાણિતા પત્રકાર - સાહિત્યકાર છે.)