
इकाई 11 बुनियादी सुविधा (INFRASTRUCTURE)

इकाई की रूपरेखा

- 11.0 उद्देश्य
- 11.1 प्रस्तावना
- 11.2 अवधारणा : अर्थ तथा परिभाषा
 - 11.2.1 अर्थ
 - 11.2.2 परिभाषा
- 11.3 भौतिक एवं सामाजिक बुनियादी सुविधाओं के विषय क्षेत्र और इनमें अंतर
- 11.4 अर्थव्यवस्था में बुनियादी सुविधाओं की भूमिका
 - 11.4.1 बुनियादी सुविधायें व आर्थिक विकास
 - 11.4.2 सामाजिक आयाम
- 11.5 समूह स्तर पर बुनियादी सुविधाओं का विकास
- 11.6 भारत में भौतिक बुनियादी सुविधाओं का विकास
- 11.7 भारत में सामाजिक बुनियादी सुविधाओं का विकास
- 11.8 सारांश
- 11.9 शब्दावली
- 11.10 कुछ उपयोगी पुस्तकें
- 11.11 बोध प्रश्नों के उत्तर

11.0 उद्देश्य

इस पाठ के उद्देश्य हैं :

- विद्यार्थी बुनियादी सुविधा की अवधारणा और अर्थव्यवस्था में इसकी भूमिका को समझे;
- यह बता सके कि अर्थव्यवस्था में इसका कितना विकास हुआ है और इसके विकास में क्या कमियां रही हैं? और
- यह भी जान सके कि बुनियादी सुविधा क्षेत्र व अन्य क्षेत्रों में क्या अंतर है?

11.1 प्रस्तावना

किसी अर्थव्यवस्था के विकास में बुनियादी सुविधायें महत्वपूर्ण भूमिका अदा करती हैं। उत्पादन वृद्धि, व्यापार विस्तार, गरीबी कम करने तथा पर्यावरण सुधार में किसी अर्थव्यवस्था की सफलता अथवा असफलता बुनियादी सुविधाओं पर निर्भर करती है। अतः इस इकाई में हम बुनियादी सुविधाओं की अवधारणा, परिभाषा तथा अर्थव्यवस्था के विकास में इसकी भूमिका से आपका परिचय कराएंगे। भौतिक तथा सामाजिक बुनियादी सुविधाओं में अंतर भी स्पष्ट किया जाएगा। गत पचास वर्षों में इस संबंध में अब तक हुई प्रगति की चर्चा भी हम यहाँ करेंगे।

11.2 अवधारणा : अर्थ व परिभाषा

11.2.1 अर्थ

प्राकृतिक साधनों व पूंजी की सहायता से मनुष्य कच्चा माल, मध्यवर्ती तथा अंतिम वस्तुओं और सेवाओं के रूप में उत्पादन करता है। इन वस्तुओं को इनके उत्पादन के स्थान से इनके उपभोग के स्थानों तक लाना ले जाना पड़ता है। केवल वस्तुओं को ही नहीं बल्कि मनुष्यों को भी अपने घरों से काम करने की जगहों पर जाना पड़ता है। इ। सबके लिए हमें परिवहन के साधनों की आवश्यकता पड़ती है, जैसे सड़क परिवहन, रेलवे, हवाई यातायात, व जहाजरानी की आवश्यकता पड़ती है। इसका अर्थ यह हुआ कि उत्पादन प्रक्रिया बिना परिवहन के पूरी नहीं हो सकती। इसके अतिरिक्त आधुनिक उत्पादन प्रक्रिया में उत्पादन साधनों को मुद्रा के रूप में भुगतान करना पड़ता है। ये भुगतान बैंकों के माध्यम से होते हैं। हमें घरों और उत्पादन दोनों के लिए बिजली की आवश्यकता पड़ती है।

बुनियादी सुविधा से तात्पर्य उन उद्योगों से है जो आधुनिक उत्पादन प्रक्रिया को संभव बनाने के लिए अत्यंत आवश्यक हैं। यह क्षेत्र (बुनियादी सुविधा) या तो वस्तु-उत्पादन का पूरक क्षेत्र है या फिर उत्पादन प्रक्रिया का अनुपूरक है। इसमें वे सभी प्रक्रियाएं शामिल होती हैं जो उत्पादन प्रक्रिया को पूरा करने के लिए आवश्यक हैं।

11.2.2 परिभाषा

बुनियादी सुविधाओं से अभिप्राय उन भौतिक सुविधाओं से है जिनसे वस्तुएं व सेवाएं लोगों तक पहुंचायी जाती हैं। अर्थव्यवस्था से इनका संबंध बहुरूपी व जटिल है क्योंकि ये उत्पादन और उपभोग को सीधे प्रभावित करती हैं, इसके सकारात्मक व नकारात्मक प्रभाव (बाह्यताएं या Externalities) होते हैं और इन पर भारी व्यय आता है।

पॉल रोजनस्टीन-रोडान (Paul Rosenstein-Rodan), रागनर नर्कसे (Ragnar Nurkse) तथा एलबर्ट हर्शमेन (Albert Hirschman) जैसे विकासवादी अर्थशास्त्रियों ने जो 'सामाजिक उपरिव्यय पूंजी' (Social Overhead Capital) गतिविधियों की बात की है, बुनियादी सुविधा उसी का दूसरा नाम है। दोनों ही अवधारणाओं की परिभाषा स्पष्ट नहीं हैं, लेकिन दोनों की तकनीकी विशेषताएं (जैसे पैमाने के प्रतिफल) व आर्थिक विशेषताएं (जैसे बाह्यताएं) एक समान हैं। परिभाषा के अनुसार सामाजिक उपरिव्यय पूंजी में वह सभी कुछ आता है जिनका सीधा संबंध उत्पादन कार्यों से तो नहीं है लेकिन कृषि व उद्योग जैसे सीधे उत्पादन कार्यों के लिए आवश्यक है। ये कुछ ऐसी आगतें हैं जो अधिकतर वस्तुओं और सेवाओं के उत्पादन के लिए जरूरी होती हैं। उत्पाद के लिए विशेष आगतों, जैसे सूती कपड़े के लिए कपास, इस्पात के लिए लोह अयस्क, से ये अलग होती हैं।

बोध प्रश्न 1

1) एक वाक्य में 'बुनियादी सुविधा' नामक अवधारणा का अर्थ बताइए।

.....

.....

.....

.....

.....

2) उत्पादक क्षेत्र और बुनियादी सुविधा क्षेत्र के बीच क्या अंतर है?

.....

.....

- 3) किन अर्थशास्त्रियों ने बुनियादी सुविधा के स्थान पर 'सामाजिक उपरि पूंजीव्यय' की अवधारणा प्रयोग की है?

11.3 भौतिक और सामाजिक बुनियादी सुविधाओं का विषय क्षेत्र और इनके बीच अंतर

आर्थिक जगत में भौतिक और बुनियादी सुविधाओं के बीच अंतर किया जाता है। आइए, इस अंतर को समझें। सर्वप्रथम हम क्षेत्रों को चार प्रमुख वर्गों में वर्गीकृत (जैसा कि राष्ट्रीय लेखांकन में किया जाता है) करते हैं। ये हैं: (i) वस्तु उत्पादन क्षेत्र, (ii) भौतिक बुनियादी सुविधा क्षेत्र, (iii) सामाजिक बुनियादी सुविधा क्षेत्र तथा (iv) अन्य क्षेत्र। इनका विस्तृत वर्णन इस प्रकार है:

तालिका-1

आर्थिक क्षेत्रों का वर्गीकरण

क) वस्तु उत्पादन क्षेत्र

- 1) कृषि, वानिकी तथा मत्स्य
- 2) खनन एवं उत्खनन (Mining and quarrying)
- 3) विनिर्माण
- 4) निर्माण

ख) भौतिक बुनियादी सुविधाएं

- 5) बिजली
- 6) परिवहन
- 7) संचार
- 8) व्यापार
- 9) बैंकिंग एवं बीमा

ग) सामाजिक बुनियादी सुविधाएं

- 10) स्वास्थ्य
- 11) शिक्षा
- 12) पेयजल आपूर्ति
- 13) सफाई सेवाएं

14) सामाजिक एवं वैयक्तिक सेवाएं

घ) अन्य क्षेत्र

15) लोक प्रशासन एवं रक्षा

16) अन्य सभी कार्य

उपरोक्त (क) वर्ग के सभी क्षेत्र वस्तुओं का उत्पादन करते हैं। कृषि में गेहूँ, चावल, कपास, जूट, आदि का उत्पादन होता है। निर्माण में मकानों व अन्य भवनों, पुलों आदि का निर्माण आता है। विनिर्माण क्षेत्र अन्य क्षेत्रों में उत्पादित वस्तुओं को नया रूप देता है। उदाहरणतः कारें, साइकिलें, फ्रिज, टी.वी. आदि सभी विनिर्मित वस्तुएं हैं।

वर्ग (ख) में भौतिक बुनियादी सुविधाएं हैं जैसे कि बिजली, परिवहन, संचार, व्यापार, आदि। ये उत्पादन प्रक्रिया में सहायता करती हैं। ये सुविधाएं लोगों के सीधे उपभोग में भी काम आती हैं। जैसे कि घरों में बिजली, घूमने के लिए परिवहन आदि। ये सभी क्षेत्र उत्पादन प्रक्रिया में सहायक होते हैं।

वर्ग (ग) में सामाजिक बुनियादी सुविधाएं हैं जो उत्पादन प्रक्रिया में अप्रत्यक्ष रूप से सहायता करती हैं। उदाहरणतः स्वास्थ्य सेवाएं लोगों को स्वस्थ रखती हैं, बीमारियों का इलाज करती हैं। इससे काम करने के स्थानों पर अनुपस्थिति कम रहती है। इससे उत्पादन में वृद्धि होती है। इसी तरह शिक्षा लोगों को प्रशिक्षित करती है और उन्हें दक्ष बनाती है। कार्य क्षमता में वृद्धि होती है। इस तरह ये क्षेत्र उत्पादन प्रक्रिया में अप्रत्यक्ष रूप से सहायता करते हैं। इन सेवाओं का सीधा उपभोग भी होता है जैसे कि एक शिक्षित गृहणी। ऐसे बहुत से उदाहरण हैं। बहुत से लोग शिक्षा स्वयं के विकास के लिए प्राप्त करते हैं न कि काम में दक्षता प्राप्त करने के लिए।

वर्ग (घ) में लोक प्रशासन, रक्षा जैसे बाकी सभी क्षेत्र आते हैं।

आशा है कि अब आप इस स्थिति में होंगे कि विभिन्न बुनियादी सुविधा क्षेत्रों के बीच अंतर कर सकें। आइए, अब देखें कि एक अर्थव्यवस्था में बुनियादी सुविधाएं क्या भूमिका अदा करती हैं।

बोध प्रश्न 2

1) भौतिक बुनियादी सुविधाओं के क्षेत्र बताइए।

.....

.....

.....

.....

2) सामाजिक भौतिक सुविधाओं में कौन-कौन से क्षेत्र आते हैं?

.....

.....

.....

.....

11.4 अर्थव्यवस्था में बुनियादी सुविधाओं की भूमिका

परिवारों, उत्पादन इकाइयों व सरकारों को अपना काम काज चलाने के लिए बुनियादी सुविधाएं प्राप्त होना आवश्यक है। सामाजिक उपरिपूजी का आर्थिक विकास और मानव कल्याण

पर व्यापक प्रभाव पड़ता है। बुनियादी सुविधाओं के मिलने न मिलने पर यह निर्भर करता है कि अर्थव्यवस्था बढ़ती जनसंख्या, उत्पादन में वृद्धि लाने, गरीबी कम करने, व्यापार बढ़ाने आदि की समस्याओं से कितनी सफलतापूर्वक या असफलतापूर्वक निपटती है। यदि बुनियादी सुविधाएं उपयुक्त हों, तो उत्पादकता बढ़ती है और लागत कम होती है। विकास के लिए आवश्यक है कि ये सुविधाएं तेजी से बढ़ें।

11.4.1 बुनियादी सुविधाएं व आर्थिक विकास

बुनियादी सुविधाओं और आर्थिक विकास के बीच स्पष्ट संबंध क्या है, इस बारे में बहस हो सकती है। लेकिन इतिहास गवाह है कि देश के उत्पादन स्तर व वृद्धि दर तथा बुनियादी सुविधाओं के स्तर और वृद्धि दर के बीच सकारात्मक संबंध पाया गया है। 1994 की विश्व बैंक विकास रिपोर्ट (World Bank Development Report) के अनुसार सकल घरेलू उत्पाद के स्तर और प्रति व्यक्ति बुनियादी सुविधाओं के स्टाक के स्तर में धनात्मक संबंध होता है।

विश्व बैंक के अध्ययन से पता चलता है कि सकल घरेलू उत्पाद में हुई 1 प्रतिशत वृद्धि बुनियादी सुविधाओं की मांग में 1 प्रतिशत वृद्धि करती है। बुनियादी सुविधायें उत्पादकता में वृद्धि तथा सुविधाओं में वृद्धि द्वारा आर्थिक विकास में योगदान देती हैं जिससे जीवन की गुणवत्ता में वृद्धि होती है। सेवाओं में हुई वृद्धि उत्पादन में कई प्रकार से वदोत्तरी लाती है। बुनियादी सुविधाओं की पर्याप्तता उत्पादन में विविधता लाने, व्यापार में विस्तार, जनसंख्या में वृद्धि को कम करने, गरीबी कम करने तथा पर्यावरण में सुधार लाने में मदद करती है।

बुनियादी सुविधाओं से उत्पत्ति के अन्य साधनों, जिसमें श्रम एवं पूंजी शामिल हैं, की उत्पादकता में वृद्धि होती है। इस कारण बुनियादी साधनों को उत्पत्ति के अवैतनिक साधन भी कह देते हैं। क्योंकि उनकी उपलब्धता से पूंजी एवं श्रम का प्रतिफल (returns) अधिक होता है। बुनियादी सेवायें उत्पादन में मध्यवर्ती आदाओं का कार्य करती हैं और इस कारण इनकी लागत में कमी से उत्पादन में लाभ की मात्रा बढ़ जाती है और जिससे उत्पादन आय एवं रोजगार बढ़ता है। जैसे-जैसे आय बढ़ती जाती है, बुनियादी सुविधाओं का ढांचा (composition) पर्याप्त रूप से बदल जाता है। निम्न आय वाले देशों के लिए आधारभूत सुविधायें जैसे पानी, सिंचाई और परिवहन बहुत महत्वपूर्ण हैं। जैसे जैसे ये अर्थव्यवस्थायें परिपक्वता की ओर जाती हैं, जल की अधिकांश आधारभूत मांग पूरी कर ली जाती है, कृषि का अंशदान अर्थव्यवस्था में कम होता है तथा यातायात की मूल सुविधायें अधिक प्रदान की जाती हैं। उच्च आय वाले देशों में शक्ति तथा जनसंचार के साधनों का भाग अधिक होता है।

जैसे-जैसे एक अर्थव्यवस्था विकसित होती है, बुनियादी सुविधाओं में भी मांग के बदलते स्वरूप के साथ-साथ परिवर्तन आने चाहिए। विकास व दूरसंचार का योगदान बढ़ता जाता है।

बुनियादी सुविधाओं के प्रकार से ही यह पता चलता है कि आर्थिक संवृद्धि गरीबी हटा पाती है या नहीं। अधिकतर गरीब लोग गांव में रहते हैं और कृषि उत्पादिता व गैर-कृषि ग्रामीण रोजगार में वृद्धि सीधे ही बुनियादी सुविधाओं से जुड़ी है। चीन की सफलता के पीछे एक महत्वपूर्ण कारण था ग्रामीण स्तर पर परिवहन, दूरसंचार व बिजली का एक न्यूनतम कार्यक्रम। चीन में ग्रामीण उद्यमों में श्रम शक्ति का 18 प्रतिशत लगा है और चीन के सकल घरेलू उत्पाद का लगभग एक-तिहाई भाग इन उद्यमों से आता है।

11.4.2 सामाजिक आयाम

बुनियादी सुविधाओं और पर्यावरण के बीच संबंध जटिल है। इनका पर्यावरण (गरीबी की तरह) पर प्रभाव इसके जीवन की गुणवत्ता और आर्थिक उत्पादकता पर होने वाले प्रभावों से ही जाना जा सकता है। ये प्रभाव सकारात्मक और नकारात्मक दोनों प्रकार के हो सकते हैं जो बुनियादी सुविधाओं के स्वरूप पर निर्भर करता है।

पर्यावरण पर नकारात्मक प्रभाव इस कारण होते हैं क्योंकि बुनियादी सुविधा क्षेत्रों की परस्पर निर्भरता पर ध्यान नहीं रखा जाता। उदाहरण के लिए सिंचाई के लिए नदी के जल को तुलना में गंदे जल की निकासी (sewage) के साथ मिलाने से नदी के जल को दूषित कर देता है जो तुलना में गंदे जल मिल कर दूषित हो

जाता है, फालतू जल बहने लगता है और जल-आपूर्ति पर किये गए निवेश से स्वास्थ्य पर होने वाले अच्छे परिणाम कम हो जाते हैं। कूड़ा करकट के ठीक ढंग से निपटारा न होने पर गंदे जल की निकासी की समस्या और बढ़ जाती है।

बुनियादी सुविधा व अन्य क्षेत्रों द्वारा एक साथ कार्य करने के काफी सकारात्मक पहलू भी हैं जो शहरी क्षेत्रों में पर्यावरण और अन्य आर्थिक लाभ लाते हैं। उदाहरण के लिए मल-निकास (sewage) के लिए उपयोग में लायी जा रही उद्धरित भूमि (Reclaimed land) व आद्र भूमि (wetlands) को मनोरंजन पार्कों में बदला जा सकता है। जलावगाहन (duckweed) तालाब मल निर्यास अभिक्रिया हेतु व पशुओं के लिए ऊंची गुणवत्ता की प्रोटीन से युक्त चारा प्राप्त करने के लिए किया जा सकता है। मल-निर्यास अभिक्रिया सयंत्रों तथा भूभराव (landfills) में जैव पदार्थों (Organic matter) के वियोजन (decomposition) पर सड़ी हुई वनस्पति से उत्पन्न गैस (Methane) प्राप्त की जा सकती है और उसे ईंधन के तौर पर प्रयोग में लाया जा सकता है। जैव ठोस मल से कूड़ा-खाद (compost) भूमि के उपजाऊपन को वापस ला सकती है। मल निर्यास अभिक्रिया से प्राप्त जल सिंचाई के लिए काम आ सकता है। ठोस मल पदार्थों को पुनः प्रयोग योग्य बनाकर कच्चे माल की मांग कम की जा सकती है, जैसे: लुगदा (Pulp) हेतु पेड़ों की मांग। हो सकता है कि तकनीकी और आर्थिक कारणों से हमेशा ऐसा संभव न हो सके, लेकिन सबसे कम विकसित देशों में भी ऐसे उदाहरण पाये जाते हैं।

स्वास्थ्य पर प्रभाव

बुनियादी सुविधाओं की कमी कई प्रकार से स्वास्थ्य पर प्रभाव डाल सकती है जिससे श्रम उत्पादिता भी प्रभावित होती है। जल आपूर्ति और सफाई में सुधार से जल से उत्पन्न बीमारियों से बचाव होता है और मृत्यु दर गिर जाती है। स्वास्थ्य के लिए केवल जल-आपूर्ति के रूप में भौतिक बुनियादी सुविधा ही काफी नहीं है, सफाई भी अत्यंत आवश्यक है। इस प्रकार जल-आपूर्ति और सफाई में समन्वयन अत्यंत आवश्यक है।

परिवहन और संचार के रूप में बुनियादी सुविधाओं का भी स्वास्थ्य पर प्रभाव पड़ता है। वायु प्रदूषण व सुरक्षा जोखिम यानि सड़क दुर्घटनाएं परिवहन से जुड़ी हैं और मृत्यु दर पर प्रभाव डालते हैं। यह स्थिति प्रायः घनी आबादी वाली जगहों में पायी जाती हैं जहां कि गरीब लोग ज्यादा रहते हैं।

मनुष्य की कार्यक्षमता पर प्रभाव

बुनियादी सुविधाएं, जैसे कि अच्छी परिवहन व्यवस्था, श्रमिकों द्वारा अनुत्पादक कार्यों पर लगे समय को कम करती हैं। कुछ बुनियादी सुविधायें जैसे कि पेय जल व सफाई, स्वास्थ्य को अच्छा करती हैं। इससे श्रमिकों की आमदनी बढ़ जाती है। बुनियादी सुविधाओं में कमी गरीबी के पीछे एक बहुत बड़ा कारण है। इन सुविधाओं के न होने से लोगों के पास आय कमाने वाले कार्यों के लिए कम समय बचता है जिससे परिवारों के कल्याण में कमी आती है।

गरीबी से संबंध

बुनियादी सुविधाओं और इनके उत्पादिता व स्वास्थ्य से संबंध के बारे में उपरोक्त चर्चा का अर्थ यह नहीं है कि इन सुविधाओं का वितरण असमान है। यह असमानता तो सभी साधनों के वितरण में पायी जाती है। बल्कि अर्थ इस बात से है कि ये सुविधाएं किस प्रकार दी जाती हैं और किस प्रकार इनके लिए पैसा जुटाया जाता है। इसी से गरीबी कम करने और दीर्घकाल में असमानताएं घटाने में कुछ सहायता मिल सकती है।

कम आय वर्ग के लोगों तक बुनियादी सुविधाओं की पहुंच का प्रभाव इस बात पर निर्भर करता है कि उनके पास और क्या विकल्प हैं? अमीरों की अपेक्षा गरीबों के पास ये विकल्प बहुत कम होते हैं।

बोध प्रश्न 3

1) बुनियादी सुविधाओं और आर्थिक विकास के बीच संक्षेप में संबंध बताइए।

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2) जैसे जैसे आय बढ़ती है बुनियादी सुविधाओं के स्वरूप में परिवर्तन आते हैं – समझाइए।

.....

.....

.....

.....

.....

3) बुनियादी सुविधाओं के विकास का देश के वातावरण पर प्रभाव समझाइए।

.....

.....

.....

.....

.....

.....

4) स्वास्थ्य सुविधाओं की कमी श्रम उत्पादिता और परिणामस्वरूप अर्थव्यवस्था के विकास पर किस प्रकार प्रभाव डालती हैं?

.....

.....

.....

.....

.....

11.5 समूह स्तर पर बुनियादी सुविधा क्षेत्र का विकास

समूह से यहां अभिप्राय सभी बुनियादी सुविधाओं, यानि सभी घटकों जैसे परिवहन, बैंकिंग, संचार, आदि को एक साथ लेने से है। यह विश्लेषण इस क्षेत्र की सकल मूल्य वृद्धि (Gross Value added), यानि इसके द्वारा उत्पादित आय, वार्षिक वृद्धि दरें और इसका भारत के सकल घरेलू उत्पाद में योगदान की सहायता से किया गया है। इनसे संबंधित 1950-51 से लेकर 1994-95 तक की अवधि के आंकड़े तालिका 2 व 3 में दिये गए हैं।

तालिका-2: भारत में बुनियादी सुविधाओं का विकास (1980-81 की कीमतों पर)

बुनियादी सुविधा
(Infrastructure)

(करोड़ रु.)

वर्ष	भौतिक बुनियादी सुविधाएं	सामाजिक बुनियादी सुविधाएं	योग
1950-51	8,728 (-)	2,561 (-)	11,379 (-)
1960-61	13,503 (4.46)	3,581 (3.05)	17,084 (4.15)
1970-71	21,213 (4.62)	5,261 (3.92)	26,474 (4.48)
1980-81	33,298 (4.61)	7,041 (2.96)	40,339 (4.30)
1990-91	64,241 (6.79)	12,128 (5.59)	76,369 (6.59)
1994-95	82,248 (6.37)	14,896 (5.27)	97,144 (6.20)

आंकड़ों का स्रोत : विभिन्न वर्षों की 'राष्ट्रीय लेखा सांख्यिकी' पर आधारित

नोट : कोष्ठक में दिये गये वार्षिक वृद्धि दर हैं (जैसे कि 1960-61 वर्ष के आगे दी गयी दर वर्ष 1950-51 से 1960-61 तक की अवधि की है)।

वृद्धि दरें

पिछले 44 वर्षों में बुनियादी सुविधा क्षेत्र द्वारा 1980-81 की कीमतों पर पैदा की गयी आय 8-9 गुना बढ़ी है जबकि चालू कीमतों पर यह 252 गुना बढ़ी है। पहले तीन दशकों यानि 1950 के, 1960 के व 1970 में स्थिर कीमतों पर यह वृद्धि 4.15, 4.48 व 4.30 प्रतिशत प्रतिवर्ष रही। 80 के दशक में यह वृद्धि तेज हुई यानि 6.59 प्रतिशत प्रतिवर्ष। 1990 के दशक के प्रथम चार वर्षों में यह वृद्धि 6.20 प्रतिशत रही।

सकल घरेलू उत्पाद में योगदान

बुनियादी सुविधा क्षेत्र का सकल घरेलू उत्पाद में प्रतिशत योगदान तालिका 3 में दिया गया है। भारत के आयोजन के प्रारंभ में यह योगदान 26-27 प्रतिशत था। 1994-95 तक यह बढ़ कर 39 प्रतिशत हो गया। चालू कीमतों के आधार पर यह योगदान 26 प्रतिशत से बढ़कर 38 प्रतिशत हो गया।

तालिका-3

सकल घरेलू उत्पाद में बुनियादी सुविधाओं का योगदान

वर्ष	1980-81 की कीमतों पर			चालू कीमतों पर		
	भौतिक	सामाजिक	कुल	भौतिक	सामाजिक	कुल
1950-51	20.36	6.18	26.54	20.26	6.03	26.29
1960-61	21.47	5.59	27.16	24.61	5.74	30.35
1970-71	23.46	5.82	29.28	24.30	5.32	29.62
1980-81	27.20	5.75	32.95	27.20	5.75	32.95
1981-91	30.26	5.71	35.97	30.38	5.85	36.24
1994-95	32.77	5.93	38.70	32.27	5.97	38.24

आंकड़ों का स्रोत : विभिन्न वर्षों की 'राष्ट्रीय लेखा सांख्यिकी' में दिये गए आंकड़ों पर आधारित।

तालिका-3 से स्पष्ट है कि भौतिक बुनियादी सुविधाओं का योगदान बढ़ा है। 1950-51 में 20 प्रतिशत से यह बढ़कर 1994-95 में 33 प्रतिशत हो गया है, जबकि सामाजिक बुनियादी सेवाओं का योगदान 6 प्रतिशत के आसपास ही है।

11.6 भारत में भौतिक बुनियादी सुविधाओं का विकास

आइए, अब हम भारत में विभिन्न प्रकार की भौतिक सुविधाओं के विकास के बारे में बात करें। इस पाठ में सभी सुविधाओं का एक साथ वर्णन करना संभव नहीं है। अतः हम कुछ महत्वपूर्ण घटकों जैसे बिजली, दूरसंचार, सड़क, रेल व जहाजरानी के बारे में ही बात करेंगे।

बिजली (Power)

भारत में 1947 में केवल 41 करोड़ युनिट (Kwh) का उत्पादन होता था जो कि मार्च 2000 में बढ़कर 480 करोड़ युनिट हो गया। यह वृद्धि चक्रवृद्धि वार्षिक दर से 7.5 प्रतिशत है। फिर भी बिजली की आपूर्ति मांग में वृद्धि से कम रही है। आठवीं पंचवर्षीय योजना में भारत में व्यस्ततम घंटों (Peak hours) में बिजली में 21 प्रतिशत की कमी थी और औसतन 9 प्रतिशत की कमी थी। मार्च 2000 के अंत में ये आंकड़े क्रमशः 20 प्रतिशत और 8.5 प्रतिशत थे।

आपूर्ति में कमी के पीछे प्रमुख कारण ये थे : परियोजना प्रबंध में कमियां, विदेशी सहायता से चलने वाली परियोजनाओं की समस्याएं, कानून और व्यवस्था की समस्याएं तथा साधनों की कमी।

भारत में बिजली उत्पादन के परम्परागत स्रोत कोयला, तेल, गैस व जल रहे हैं। लेकिन इसमें से प्रमुख कोयला व जल रहे हैं। ऐसा अनुमान है कि अब तक लगभग जल से संभावित बिजली उत्पादन क्षमता का 78% प्रयोग में नहीं लाया गया है। इसमें कोई शक नहीं कि कोयले से बिजली उत्पादन भविष्य में बिजली क्षेत्र का प्रमुख स्रोत रहेगा। लेकिन संभार-तंत्र (logistic) व पर्यावरण संबंधी प्रश्नों के रहते बिजली आवश्यकताओं के लिए एक समन्वित मध्यम व दीर्घकालीन ईंधन नीति बनाना अत्यंत आवश्यक है।

पिछले तीन दशकों में परिवार व कृषि क्षेत्रों में बिजली के उपभोग में अधिकतम वृद्धि हुई है। परिवार उपभोग तो निरंतर बढ़ता रहेगा जबकि कृषि उपभोग के स्थिर होने की आशा है। दीर्घकालीन अनुमानों से संकेत मिलता है कि कुल मांग का 47% घरेलू और कृषि क्षेत्रों में व बाकी 53% व्यावसायिक, औद्योगिक व अन्य क्षेत्रों में रहेगा।

दूरसंचार

दूरसंचार अब आधुनिक अर्थव्यवस्था का एक प्रमुख आधार है। अतः भारत जैसे विकासशील देश के लिए यह बहुत महत्व का है। भारत में दूरसंचार की बहुत बड़ी मांग पूरी नहीं हो सकी है। इसको जल्द से जल्द पूरा करना अत्यंत आवश्यक है।

भारत में दूरसंचार नेटवर्क कोई छोटा नहीं है। 350 लाख लाइनों के साथ यह विश्व का चौदहवां सबसे बड़ा नेटवर्क है। फिर भी भारत में प्रति 100 व्यक्तियों के पीछे 1.3 टेलीफोन हैं जबकि विश्व का औसत 10 से ऊपर है। भारत में इस समय 21 लाख से भी अधिक उपभोक्ता टेलीफोन लाइन की प्रतीक्षा कर रहे हैं।

भारत में सन 2001 तक 310 लाख व 2006 तक 640 लाख टेलीफोन लाइनों की मांग की संभावना है। इस समय भारत संचार निगम लिमिटेड तथा महानगर टेलीफोन लि. के 122 लाख ग्राहक हैं और 21 लाख प्रतीक्षा सूची में है। अतः अगले पांच वर्षों में 190 लाख लाइनों की और उसके बाद के वर्षों में 330 लाख लाइनों की आवश्यकता होगी। इसमें से दूरसंचार निदेशालय व महानगर टेलीफोन निगम द्वारा 2001 तक 103 लाख लाइनें व 2006 तक और 190 लाख लाइनें डालने का लक्ष्य रखते हैं। बाकी मांग की जाने वाली 90 लाख लाइनें 2001 तक व 140

लाख लाइनें 2006 तक निजी क्षेत्र द्वारा प्राप्त कराने की आशा है। इसके साथ साथ भारत में सैल्युलर मोबाइल (Cellular mobile) सेवाओं की भी मांग है। सन 2001 तक इसके 20 लाख तथा 2006 तक 50 लाख होने की आशा है।

परिवहन

प्रबंध और प्रशासन की दृष्टि से सड़कों को भारत में राष्ट्रीय राजमार्ग, राज्य राजमार्ग, जिला सड़कें व ग्रामीण सड़कों में वृगीकृत किया जाता है। संविधान में राष्ट्रीय राजमार्ग के विकास और रखरखाव की जिम्मेदारी केन्द्रीय सरकार की है जबकि अन्य सभी सड़कों की जिम्मेदारी राज्य सरकारों की है।

राष्ट्रीय राजमार्ग देश के एक शहर से दूसरे शहर तक यात्रियों और माल की मध्यम और लंबी दूरी की ढुलाई करते हैं। राज्य राजमार्ग एक राज्य के अंदर ढुलाई करते हैं। परिवहन प्रणाली प्रमुख तौर पर ये दोनों मिलकर चलाते हैं। जिला और ग्रामीण सड़कें मुख्यतः गांवों को जोड़ती हैं। जिला सड़कें प्रमुख सड़कों को गांव की सड़कों से जोड़ती हैं।

इस समय राष्ट्रीय राजमार्ग का विकास, रख-रखाव और प्रबंध एजेन्सी प्रणाली के अधीन होता है। योजना बनाने, बजट बनाने और मानकीकरण की जिम्मेदारी भूतल परिवहन मंत्रालय की है। भारत सरकार ने 1988 में पारित एक कानून के अधीन **भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (National Highway Authority of India)** की स्थापना की। राष्ट्रीय राजमार्गों को विकसित करने, रख-रखाव की व प्रबंध करने की यह एकमात्र एजेंसी है। इस समय विदेशी सहायता से संबंधित परियोजनाएं, निजी क्षेत्र की भागीदारी की नीति व सड़कों के दोनों ओर सुविधाएं प्रदान करने की जिम्मेदारी इसी की है।

1951 से 2000 के बीच सड़क यातायात में औसतन 8 से 10 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि हुई है। माल परिवहन 1951 में 60 करोड़ टन किलोमीटर से बढ़ कर 2000 में 8500 करोड़ हो गया है। यात्री परिवहन 230 करोड़ यात्री किलोमीटर से बढ़कर 15000 करोड़ हो गया है। इसके पीछे कारण है लोचशीलता, दरवाजे से दरवाजे तक सेवा, विश्वसनीयता, व गति हैं। गाड़ियों की संख्या भी बढ़ी है। 1951 में यह संख्या 3 लाख थी जो 2000 में 372 लाख हो गयी। सन 2000 तक इनके 600 लाख तक पहुंचने की आशा है।

लेकिन जिस दर से यातायात बढ़ा है उससे राष्ट्रीय और राज्य राजमार्ग नहीं बढ़े हैं। ज्यादातर विस्तार गांव की सड़कों में हुआ है। हालांकि अब भी 50 प्रतिशत गांव सड़कों से नहीं जुड़े हैं। राष्ट्रीय राजमार्ग 1951 में 20 हजार किलोमीटर से 2000 में 34 हजार किलोमीटर यानि 55 प्रतिशत बढ़े हैं। राज्य राजमार्ग 1951 में 60 हजार किलोमीटर यानि 55 प्रतिशत बढ़े हैं। राज्य राजमार्ग 1951 में 60 हजार कि. से 2000 में 137,100 हजार कि यानि 118 प्रतिशत बढ़े हैं।

यातायात की मांग बढ़ने के साथ साथ सड़कों की गुणवत्ता में समान वृद्धि नहीं हुई है। 165 हजार कि. के राष्ट्रीय व राज्य राजमार्गों में से केवल 2% लंबाई 4 लेन (lane) वाली, 39 प्रतिशत 2 लेन वाली व बाकी 64% एक लेन वाली है।

सड़क नैटवर्क उपयुक्त न होने के कारण परिवहन लागत बढ़ी है जिससे भारतीय अर्थव्यवस्था अंतर्राष्ट्रीय प्रतियोगिता में पीछे रही है।

बंदरगाह (Ports)

भारत में 12 प्रमुख बंदरगाह हैं जिनके विकास और प्रबंध की जिम्मेदारी केन्द्रीय सरकार की है। ये प्रमुख बंदरगाह ट्रस्ट एक्ट (Major Port Trust Act), 1963 के अधीन स्थापित किए गए हैं। राज्य सरकारें मध्यम और छोटे बंदरगाहों की देखभाल करती हैं। राज्य सरकारें 139 मझले तथा छोटे बन्दरगाहों का कार्य चलाती हैं। हर प्रमुख बंदरगाह का न्यासी मंडल (Board of Trustees) होता है जिसमें विभिन्न हितों के सदस्य होते हैं।

31 मार्च 2000 को सभी प्रमुख बंदरगाहों की क्षमता 2580 लाख टन थी। अधिकतर भारतीय बंदरगाह अपनी क्षमता के 100 प्रतिशत से अधिक पर कार्य कर रहे हैं फिर भी अन्य क्षेत्रों की

तुलना में कम कार्यकुशल हैं। इसके पीछे कुछ आर्थिक मजबूरियां हैं। अधिकतर सामान्य माल गोदियां भारी मात्रा में माल जैसे कोयला को उतारने और चढ़ाने के काम में ली जाती हैं। इससे बंदरगाहों का क्षमता उपयोग अस्थायी तौर पर बढ़ जाता है।

95 प्रतिशत यातायात प्रमुख बंदरगाहों से होता है। 1951-61 में यातायात वृद्धि दर केवल 5.2% प्रतिवर्ष थी। 1961-71 के बीच यह बढ़कर 6.8%, व 1971-81 के बीच गिर कर 4.4% हो गयी। लेकिन 1981 व 1991 के बीच यह बढ़कर 8-9% हो गयी। यह पुनः बढ़कर 1992-93 से 1999-2000 के दौरान 7.1 प्रतिशत हो गयी।

प्रमुख बंदरगाहों के वस्तु स्वरूप में भी परिवर्तन आया है। 1950-51 में पेट्रोल व पेट्रोल पदार्थ केवल 8% थे जो कि आज 41% से भी ऊपर है।

रेलवे

1994 तक रेलवे एवं संबंधित सेवाएं पूरी तरह सार्वजनिक क्षेत्र में थी। लेकिन 1993-94 से गाड़ियों में भोजन की व्यवस्था का निजीकरण किया गया। अभी भी रेलवे लगभग पूरी तरह सरकार के नियंत्रण में हैं। रेल मंत्रालय का वार्षिक बजट लोकसभा के सामने रखा जाता है।

प्रशासन के उद्देश्य से भारत में रेलवे को 6 मंडलो (zones) में बांटा गया है। ये हैं – मध्य, उत्तर-पूर्व, उत्तर-पूर्व फ्रंटीयर, दक्षिण, दक्षिण-मध्य तथा पश्चिम।

1950-51 से 2000-2001 तक रेलवे ने काफी उन्नति की है। 50 वर्षों में रेलवे का माल यातायात 8 गुना व यात्री यातायात 6 गुना बढ़ा है।

जहां तक गाड़ियों (Rolling stock) का संबंध है, इंजिनों (locomotives) की संख्या 1950-51 में 8209 से घट कर 31 मार्च 2000 में 6400 हो गयी है। इसका मुख्य कारण भाप इंजिन की संख्या का कम होना है जोकि 1950-51 में 8120 से घटकर 1999-2000 में केवल 160 रह गयी। अब इनका स्थान डीजल और बिजली के इंजिनों ने ले लिया है। 1950-51 व 1999-2000 के बीच डीजल इंजिनों की संख्या 17 से बढ़कर 4500 और बिजली इंजिनों की संख्या 72 से बढ़कर 2500 हो गयी है।

उपरोक्त के साथ साथ बिजली डिब्बों (coaches) की संख्या 50 वर्ष की अवधि में 460 से बढ़कर 3692 हो गयी है। पारम्परिक डिब्बों की संख्या 8 गुना बढ़ी है। 1950-51 में इनकी (पारंपरिक डिब्बों) संख्या 88 हजार थी जो कि 1999-2000 में 725 हजार हो गयी। इसकी तुलना में मालगाड़ी के डिब्बों में केवल 36 प्रतिशत की वृद्धि हुई। यह संख्या 1950-51 में 206 हजार से बढ़कर 1999-2000 में 298 हजार हो गयी।

इस तरह मालगाड़ी के डिब्बों में बहुत कम वृद्धि हुई है। यही कारण है कि माल यातायात रेलवे से हटकर सड़क परिवहन को जा रहा है। 1950-51 में रेलवे और सड़क परिवहन के बीच 75:25 का अनुपात था। 1999-2000 में यह घटकर 25:75 का हो गया। इसका अर्थ है कि रेलवे जोकि 1950-51 में 75 प्रतिशत माल ढोती थी, 1999-2000 में यह प्रतिशत घटकर केवल 25 रह गया।

प्रथम योजना से लेकर अब तक रेलवे को दी गयी योजना राशि तालिका 4 में दी गयी है :

तालिका-4

योजना व्यय

(करोड़ रु.)

योजना	व्यय	प्रतिशत भाग			
		कुल परिवहन	कुल योजना	परिवहन को कुल योजना का प्रतिशत	रेलवे को कुल योजना का प्रतिशत
1. प्रथम	217	434	1,960	22.1	11.07
2. द्वितीय	723	1,100	4,672	23.5	15.48
3. तृतीय	1,326	1,983	8,577	23.1	15.46
4. चौथी	934	2,522	15,779	16.0	5.92
5. पांचवी	1,523	4,078	18,991	14.1	5.25
6. छठी	6,585	13,841	109,292	12.7	6.02
7. सातवीं	16,437	29,582	220,216	13.4	7.46
8. आठवीं	27,202	53,966	434,100	12.4	6.20

हांलाकि चालू कीमतों पर रेलवे का योजना व्यय 125 गुना बढ़ गया है, इसका प्रतिशत 11 से घटकर 6.3 हो गया है।

बोध प्रश्न 4

1) भारत में बिजली क्षेत्र के विकास पर एक संक्षिप्त नोट लिखिए।

.....

.....

.....

.....

.....

2) भारत में दूर संचार क्षेत्र छोटा नहीं है। समझाइए।

.....

.....

.....

.....

3) प्रबंध के उद्देश्य से भारत में सड़कों को.....में बांटा गया है।

4) भारत में बड़े बंदरगाह हैं और इन बंदरगाहों के विकास और प्रबंध की जिम्मेदारी की है।

5) भारत में 1951 के बाद से रेलवे के विकास पर एक संक्षिप्त नोट लिखिए।

.....

.....

.....

.....

.....

11.7 भारत में सामाजिक बुनियादी सुविधाओं का विकास

भाग 11.3 में हमने देखा कि सामाजिक बुनियादी सुविधाओं में स्वास्थ्य, पेय जल आपूर्ति, सफाई तथा सामाजिक व वैयक्तिक सेवाएं आती हैं। आइए, इनमें से कुछ के बारे में बात करें।

स्वास्थ्य

भारत में स्वास्थ्य सेवाओं में कई गुना वृद्धि हुई है। सभी प्रकार की रोग-उपचार प्रणालियों एलोपैथी, होम्योपैथी, आयुर्वेदिक का विकास हुआ है। इस अवधि में उपचार की सभी विधियों का विकास हुआ है, लेकिन आंकड़े केवल एलोपैथी के बारे में ही उपलब्ध हैं।

1951 व 2000 के बीच 50 वर्ष की अवधि में प्रति लाख जनसंख्या के पीछे डाक्टरों की संख्या 1951 में 17 से बढ़कर सन 2000 में 52 हुई है यानि 3 गुना बढ़ी है। यह वृद्धि 2.43% प्रतिवर्ष के हिसाब से हुई है। उसी अवधि में प्रति लाख जनसंख्या के पीछे बिस्तरों की संख्या 1951 में 32 से बढ़कर 2000 में 101 हो गयी। यह वार्षिक वृद्धि दर 2.56 प्रतिशत है। अस्पतालों की संख्या 1951 में 0.75 से बढ़कर 1.62 प्रति लाख जनसंख्या हो गयी। वृद्धि दर की दृष्टि से यह वृद्धि 1.73 प्रतिशत है।

शिक्षा

शिक्षा एक महत्वपूर्ण सामाजिक बुनियादी सुविधा है। भारत में स्कूलों (इन स्कूलों में प्राथमिक मिडिल, माध्यमिक, उच्चतर माध्यमिक सभी स्कूल शामिल हैं) की संख्या 1951 में 2.31 लाख से बढ़कर 2000 में 11.56 लाख हो गयी। इसकी वार्षिक वृद्धि दर 3.22% है।

सामाजिक बुनियादी सुविधाओं पर व्यय

भारत में केंद्र, राज्य आदि सभी स्तर पर सामाजिक बुनियादी सुविधाओं पर होने वाले सरकारी व्यय में काफी वृद्धि हुई है। व्यय के आंकड़े जो चालू कीमतों पर हैं, से पता चलता है शिक्षा पर प्रति व्यक्ति व्यय 1950-51 में 5 रु. से बढ़कर 1999-2000 में 564रु. हो गया है। यह वृद्धि 9% प्रतिवर्ष है। स्वास्थ्य पर प्रति व्यक्ति व्यय 2रु. से बढ़कर 96 रु. हो गया है। यह वृद्धि 8 प्रतिशत प्रतिवर्ष है। इसी अवधि में सामाजिक सुरक्षा पर प्रति व्यक्ति व्यय 1 रु. से बढ़कर 69 रु. हो गया है। यह वृद्धि 10% प्रतिवर्ष है।

बोध प्रश्न 5

1) भारत में प्रति लाख जनसंख्या के पीछे डाक्टरों की संख्या 1951 में से बढ़कर 2000 में हो गयी।

.....

.....

.....

2) शिक्षा पर प्रति व्यक्ति व्यय 1950-51 में से बढ़कर 1999-2000 में हो गया।

.....

.....

.....

.....

.....

11.8 सारांश

बुनियादी सुविधाओं की अर्थव्यवस्था के विकास में एक महत्वपूर्ण भूमिका रहती है। सामाजिक उपरि पूंजी का आर्थिक विकास और मानव कल्याण पर व्यापक प्रभाव पड़ता है। बुनियादी सुविधाओं के मिलने या न मिलने पर यह निर्भर करता है कि अर्थव्यवस्था बढ़ती जनसंख्या, उत्पादन में वृद्धि लाने, गरीबी कम करने, व्यापार बढ़ाने आदि की समस्याओं से कितनी सफलतापूर्वक निपटती है। यदि बुनियादी सुविधाएं उपयुक्त हों तो उत्पादित बढ़ती है और लागत कम होती है। विकास के लिए यह आवश्यक है कि ये सुविधाएं तेजी से बढ़ें।

जैसे जैसे एक अर्थव्यवस्था विकास की और बढ़ती है, मांग के बदलते स्वरूप के साथ-साथ बुनियादी सुविधाओं में भी परिवर्तन आने चाहिए। विकास के साथ-साथ जल आपूर्ति व सिंचाई की तुलना में बिजली, सड़क, रेलवे व दूरसंचार का योगदान बढ़ता जाता है।

बुनियादी सुविधाओं के प्रकार से ही यह पता चलता है कि आर्थिक संवृद्धि गरीबी हटा पाती है या नहीं। अधिकतर गरीब लोग गांव में रहते हैं और कृषि उत्पादित व गैर-कृषि ग्रामीण रोजगार सीधे ही बुनियादी सुविधाओं से जुड़े हैं। चीन की सफलता के पीछे एक महत्वपूर्ण कारक था ग्रामीण स्तर पर परिवहन, दूरसंचार व बिजली का एक न्यूनतम कार्यक्रम। चीन में श्रम शक्ति का 18 प्रतिशत भाग ग्रामीण उद्यमों में लगा है और चीन के सकल घरेलू उत्पाद का लगभग एक तिहाई भाग इन उद्यमों से आता है।

बुनियादी सुविधाएं उत्पादित में वृद्धि लाकर व सुविधाएं प्रदान कर जीवन की गुणवत्ता बढ़ाती हैं और आर्थिक विकास में योगदान देती हैं। ये सेवाएं उत्पादन में कई प्रकार से वृद्धि लाती हैं। लेकिन भारत में बुनियादी सुविधाओं को उचित स्थान नहीं मिला है।

भारत के सकल घरेलू उत्पाद में बुनियादी सुविधाओं का योगदान बहुत कम है। भौतिक बुनियादी सुविधाओं का योगदान 25% से कम रहा है। अब भी यह 33% से कम है। औद्योगिक देशों में यह 55% और कई विकासशील देशों में 45-50 प्रतिशत है।

भारत में 1947 में बिजली का 41 करोड़ युनिट (Kwh) का उत्पादन होता था जोकि मार्च 2000 में बढ़कर 3500 करोड़ युनिट हो गया। यह वृद्धि चक्रवृद्धि दर से 7.5 प्रतिशत है। फिर भी बिजली आपूर्ति मांग में वृद्धि की अपेक्षा कम रही है। मार्च 2000 में भारत में व्यस्ततम घंटों (Peak hours) में बिजली में 19 प्रतिशत की कमी थी और औसतन 8 प्रतिशत की कमी थी।

भारत में तेल, गैस व जल बिजली उत्पादन के परम्परागत स्रोत रहे हैं। लेकिन इसमें प्रमुख स्थान कोयला और जल का है। ऐसा अनुमान है कि अब तक लगभग जल से संभावित बिजली उत्पादन क्षमता का 78% भाग प्रयोग में नहीं लाया गया है।

आपूर्ति में कमी के पीछे प्रमुख कारण ये थे : परियोजनाओं के प्रबंध में कमी, विदेशी सहायता से चलने वाली परियोजनाओं की समस्याएं, कानून और व्यवस्था की समस्याएं तथा साधनों की कमी।

भारत में दूरसंचार नैटवर्क कोई छोटा नहीं है। 120 लाख लाइनों के साथ यह विश्व का चौदहवां सबसे बड़ा नैटवर्क है। फिर भी भारत में 100 व्यक्तियों के पीछे 1.3 टेलीफोन हैं जबकि विश्व का औसत 10 है। भारत में इस समय 21 लाख से भी अधिक उपभोक्ता टेलीफोन लाइन की प्रतीक्षा कर रहे हैं।

भारत में जिस दर से यातायात बढ़ा है उस दर से राष्ट्रीय और राज्य राजमार्गों का विस्तार नहीं हुआ है। ज्यादातर विस्तार गांव की सड़कों में हुआ है। हालांकि अब भी 50% गांव सड़कों से नहीं जुड़े हैं। राष्ट्रीय राजमार्ग 1951 में 20 हजार किलोमीटर से 2000 में 34,100 हजार कि. मी. यानि 55% बढ़े हैं। राज्य राजमार्ग 1951 में 60 हजार कि. से 2000 में 131 हजार कि. यानि 11.8% बढ़े हैं।

यातायात की मांग बढ़ने के साथ-साथ सड़कों की गुणवत्ता में समान वृद्धि नहीं हुई है। 165 हजार कि. के राष्ट्रीय व राज्य राजमार्गों में से केवल 2% लंबाई 4 लेन (lane) वाली, 34% 2 लेन वाली व बाकी 64% एक लेन वाली है।

सड़क नेटवर्क उपयुक्त न होने के कारण परिवहन लागत बढ़ी है जिससे भारतीय अर्थव्यवस्था अंतर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्धा में पीछे है।

भारत में रेलवे केवल सार्वजनिक क्षेत्र में रही है। लेकिन सही गति से इसका विकास नहीं हुआ है। परिणामस्वरूप इसका यातायात सड़क परिवहन को जा रहा है, विशेषतया माल यातायात। इसके पीछे मुख्य कारण है मालगाड़ी के डिब्बों में धीमीदर से वृद्धि। 1950-51 में माल यातायात में रेलवे और सड़क परिवहन का तुलनात्मक अनुपात 5:25 था जोकि 1999-2000 में 25:75 हो गया। इसका अर्थ है कि 1950-51 में रेलवे कुल माल यातायात का 75% भाग ले जाती थी जबकि 1999-2000 में केवल 30%।

निम्न उत्पादिता भारतीय बंदरगाहों की प्रमुख समस्या है। इसके पीछे निम्नलिखित कारण हैं :

- कार्यात्मक अवरोध जैसे पुराने व गलत प्रकार के होने से माल ढुलाई साज समान द्वारा काम न करना।
- अनुपयुक्त निकर्षण (dredging) व कंटेनर (container) सुविधाएं।
- कुशल व अनुकूल बंदरगाह, साज समान का प्रयोग न होना।
- पूरी संभार तंत्र (logistic) कड़ी में समन्वयन की कमी।

कंटेनर व्यवस्था (containerisation) ने परिवहन में एक तकनीकी क्रांति ला दी है लेकिन भारत में इसका प्रभाव बहुत कम है। 1993-94 तक भारत में कंटेनर यातायात कुल यातायात का केवल 6.8 प्रतिशत था।

भारतीय बंदरगाहों में कंटेनर व्यवस्था बहुत मंहगी हैं। दूसरी व तीसरी पीढ़ी के पोत प्रयोग में लाने के कारण एक वर्ष में 25 करोड़ अमरीकी डालर के बराबर लागत भार बढ़ा है। कंटेनर में देरी के कारण भारतीय बंदरगाहों की लागत एक वर्ष में 7 करोड़ डालर बढ़ जाती है।

11.9 शब्दावली

प्राकृतिक साधन	:	अर्थव्यवस्था को प्रकृति प्रदत्त मुफ्त संसाधन
वस्तु उत्पादन क्षेत्र	:	भौतिक वस्तुओं का उत्पादन करने वाले क्षेत्र। इनमें कृषि, खनन, विनिर्माण, निर्माण आदि क्षेत्र आते हैं।
मनुष्य की कार्यकुशलता	:	कारखाने में लगे एक व्यक्ति की वस्तुएं एवं सेवाएं उत्पादन करने की क्षमता

- टन किलोमीटर : प्रति एक टन माल की एक किलोमीटर तक ढुलाई। यानि टन
x किलोमीटर
- व्यक्ति किलोमीटर : व्यक्ति x किलोमीटर
- 1 विलियन (Billion) : 1,00,00,00,000 = 100 करोड़ = 1 अरब
- 1 मिलियन (Million) : 1,000,000 = 10 लाख

11.10 कुछ उपयोगी पुस्तकें

- विश्व बैंक : वर्ल्ड डेवलपमेंट रिपोर्ट
- सी एस ओ : नेशनल एकाउन्ट्स स्टैटिस्टिक

11.11 बोध प्रश्नों के उत्तर

बोध प्रश्न 1

- 1) पढ़िए उप-भाग 11.2.2 और उत्तर दीजिए।
- 2) पढ़िए उप-भाग 11.2.1 और उत्तर दीजिए।
- 3) पोल रोजनस्टीन रोदाइन, रागनर नर्से, एलबर्ट हर्षमेन आदि।

बोध प्रश्न 2

- 1) बिजली, परिवहन संचार, व्यापार तथा बैंकिंग एवं बीमा।
- 2) स्वास्थ्य, शिक्षा : पेयजल आपूर्ति, सफाई सेवाएं तथा सामाजिक एवं वैयक्तिक सेवाएं।

बोध प्रश्न 3

- 1) पढ़िए उप-भाग 11.4.1 और उत्तर दीजिए।
- 2) पढ़िए उप-भाग 11.4.1 और उत्तर दीजिए।
- 3) पढ़िए उप-भाग 11.4.2 और उत्तर दीजिए।
- 4) पढ़िए उप-भाग 11.4.2 और उत्तर दीजिए।

बोध प्रश्न 4

- 1) पढ़िए भाग 11.6 और उत्तर दीजिए।
- 2) पढ़िए भाग 11.6 और उत्तर दीजिए।
- 3) 4
- 4) 12, केन्द्रीय सरकार
- 5) पढ़िए भाग 11.6 और उत्तर दीजिए।

बोध प्रश्न 5

- 1) 17 52
- 2) Rs. 5 Rs. 564