

संपादकीय

मेट्रो 15,000 करोड़ रुपए की प्रत्यापशित उच्च लागत पर पुणे में आ रही है। इसे एक उपलब्धि बताने वाले अर्थशास्त्री और नीति निर्धारक हैं। लेकिन अर्थशास्त्र इतना साधारण नहीं है जितना इसके बारे में हमें कॉलेजों में पढ़ाया जाता है; इसका एक ग्रामीण तर्क भी है। प्रत्येक निवेश को गहन वृद्धि मैट्रिक्स पर आंका जाना चाहिए। इससे पहले कि हम पुणे मेट्रो के फायदों के निष्कर्ष के बारे में निकालें, हमें यह समझना चाहिए कि इतनी ही राशि के संसाधनों से कैसे भारत के कृषि क्षेत्र तथा संपन्नता में वृद्धि हो सकती है।

किसानों के कर्जों के अनेक कारणों में से किसानों के कर्ज का एक प्रमुख कारण फार्म के उपकरणों का व्यक्तिगत मालिकाना हक है। 80 प्रतिशत किसान इतने छोटे हैं कि वे मशीनरी का प्रभावी इस्तेमाल नहीं कर पाते हैं, ऋण तथा ब्याज चुकाने की कम से कम से वार्षिक लागत भी किसान की वार्षिक आय से दुगुनी होती है। इसके बदले यदि किसान को कृषि में प्रयुक्त होने वाली मशीनें किराए पर दी जाएं तो लाभ कई गुणा बढ़ जाएगा। सर्वप्रथम किसान की कृषि संबंधी 80 प्रतिशत पूंजीगत लागत की बचत होगी और यह बचत इन्पुटों में किसी भी समकक्ष वृद्धि के बिना होगी। प्रति एकड़ प्रयुक्त बीज की मात्रा में 20 प्रतिशत और कमी आएगी। इन लाभों को ज्यादा नहीं आंक सकते हैं।

भारत कृषक समाज ने विगत 5 वर्षों से कृषि में प्रयुक्त होने वाली मशीनरी के अनुरूप किराए केंद्र शुरू करने की जरूरत की पुरजोर वकालत की। सरकार ने “कृषि यंत्रीकरण पर उप-मिशन (एस.एम.ए.एम.)” कार्यक्रम शुरू किया है, जिसके अंतर्गत कृषि में प्रयुक्त होने वाली मशीनरी के लिए किराया केंद्र खोलने वाले व्याक्तियों के लिए 75 प्रतिशत सब्सिडी (केंद्र एवं राज्य के घटक) उपलब्ध होती है। प्रत्येक केंद्र के लिए “25 लाख रुपए” की सब्सिडी उपलब्ध है। यदि 15,000 करोड़ रुपए का निवेश समझदारी से किया जाए तो इससे पूरे भारत में प्रत्येक 10 गांवों के लिए 60,000 कस्टम किराए केंद्र उपलब्ध होंगे।

नौकरीहीन वृद्धि के इस युग में इस निवेश से कृषि क्षेत्र में बचत के अलावा कृषि में प्रयुक्त होने वाली मशीनों को किराए पर देने वाले 60,000 उद्यमी तैयार होंगे और ये आधे मिलियन आपरेटर तथा मैकेनिकों को भी रोजगार देंगे और मुझे विश्वास है कि इससे प्रधानमंत्री भी गौरान्वित महसूस करेंगे। किसानों की आय दुगुनी करने अथवा नौकरियां सृजित करने के लुभावने वायदे को पूरा नहीं करने से कुंठा बढ़ेगी जो प्रधानमंत्री को विगत यूपीए के शासनकाल में किए गए जनवादी उपायों जैसे कदम उठाने के लिए बाध्य कर देगी।

यदि कुछ मिली-जुली निजी कंपनियों को लाभ पहुंचाने के लिए किसी नीति का कुटिलतापूर्वक खाका खींचा जाता है तो इसके उद्देश्य ही खत्म हो जाते हैं। मूल नीति की मंशा एक व्यक्ति को एक केंद्र बनाने हेतु अनुमति प्रदान करनी थी (मध्य प्रदेश में कार्यान्वित की जा रही है), लेकिन अन्य राज्यों ने “एक व्यक्ति-एक केंद्र” वाक्यांश हटा दिया है। ट्रैक्टर कृषि में प्रयुक्त होने वाली मशीनरी के उत्पायदकों (बहुराष्ट्रीय निगमों सहित) ने हजारों केंद्र खोलने के लिए राज्य सरकारों के साथ ऐसे समझौतों पर हस्ताक्षर किए हैं जिनमें उन्हें अपने खुद के उपकरणों के लिए खुदरा मूल्य पर 75 प्रतिशत सब्सिडी मिलती है (आश्चर्यजनक रूप से इन्हे खुद कंपनियों द्वारा ही स्थापित किया गया है)। व्यवहारिक रूप से यह सार्वजनिक धनराशि द्वारा पूर्णरूपेण वित्तपोषित ‘सेवा-केंद्रों’ में परिणत हो गया है।

अब वापिस पुणे मेट्रो के विषय पर आते हैं, मेट्रो की आवश्यकता क्यों है, इसका एक महत्वपूर्ण कारण यह है कि कृषि एक अलाभकारी कार्य है और किसान बहुत ही बड़ी संख्या में शहरों की ओर प्रवास कर रहे हैं और शहरों का बुनियादी ढांचा कम पड़ने लगा है। ग्रामीण क्षेत्रों में संपन्नता तथा नौकरियां पैदा करने के

लिए निवेश का वैकल्पिक तरीका शहरों को स्मार्ट रखने का सर्वोत्तम उपाय है। ग्रामीण-शहरी प्रवास के प्रवाह को काबू में किए बगैर 'स्मार्ट शहरों' की संकल्पना खोखली ही रहेगी।