

संपादकीय



॥ न मे भक्त प्रणश्यति ॥

वेगवान वाहन उद्योगापुढचे अडथळे

देशातील वाढती लोकसंख्या आणि त्याच प्रमाणात वाढणारी वाहनांची संख्या आणि या वाहनांसाठी अपुरे पडणारे रस्ते, जागा, या सर्वांचे प्रमाण इतक्या व्यस्त स्वरूपाचे आहे की, एकूण वाहन उद्योगाबाबतच काही निश्चित निर्णय घेण्याची वेळ येऊ शकते. भारतातला वाहन उद्योग इतर उद्योगापेक्षा प्रचंड वेगाने वाढतो आहे. जपानलाही मागे टाकून जगातला तिसरा मोठा वाहन उद्योग म्हणून भारताला स्थान प्राप्त होते आहे. दरवर्षी जवळपास २२ लाख कोटींची उलाढाल होत असलेल्या या वाहन उद्योगाला तेवढ्याच किमतीचेही इंधन पुरवावे लागते. हे सगळे इंधन भारतात तयार होत नसल्याने त्याची आयात करताना सोसावा लागणारा तोटादेखील मोठा चिंतेचा विषय ठरतो आहे. वाहन उद्योगाचा विस्तार हा अर्थव्यवस्थेला, रोजगाराला, आणि काही प्रमाणात पायाभूत सोयीसुविधांच्या विकासाला जरी चालना देत असला तरीसुद्धा ज्या वेगाने वाहनांचे उत्पादन होते आहे, त्याप्रमाणात वाहनांसाठी आवश्यक असलेल्या सोयीसुविधांची पूर्तता होऊ शकत नाही ही आज वस्तुस्थिती आहे. हा उद्योग उत्पादन किंवा आर्थिक उलाढालीच्याबाबतीत टॉप गिअरवर जरी असला तरी सोयीसुविधांचे मोठ्या स्पीड ब्रेकर्सला त्याला सामना करावा लागतो. म्हणूनच जगातल्या तिसऱ्या क्रमांकावर पोहोचलेला भारताचा वाहन त्याच्या मार्गात येणाऱ्या अडथळांच्या किती गांभिर्याने विचार करतो आहे हे पाहणेदेखील तितकेच महत्त्वाचे ठरते आहे. केंद्रीय वाहतुक मंत्री नितीन गडकरी यांनी स्वतःच दिल्लीतल्या एका कार्यक्रमात बोलताना हे कबूल केले की देशातील एकूण प्रदूषणामध्ये चाळीस टक्के प्रदूषण हे वाहनांमुळे निर्माण होते मग अशावेळी या वाहन उद्योगाचा विस्तार होत असताना त्याच्या वेगवेगळ्या परिणामांचा गांभिर्याने विचार करणे क्रमप्राप्त ठरते. ही गोष्ट निश्चितच महत्त्वाची आहे की, आज देशाच्या जवळपास सगळ्या राज्यांमध्ये वाहन उद्योगाने आपले पाय रोवले आहेत. त्या त्या ठिकाणी रोजगार उपलब्ध करून देत असतानाच त्या त्या राज्यांच्या अर्थव्यवस्थेलासुद्धा या उद्योगाने हातभार लावलेला आहे.

चाळीस टक्के प्रदूषण

अगदी आपल्या महाराष्ट्राचे जरी उदाहरण घेतले तरी त्याची गंभीरता लक्षात येते. जगातील सर्व मोठ्या वाहन कंपन्यांचे कारखाने आज महाराष्ट्रात आहेत. वाहन उद्योगाला आवश्यक असे पोषक वातावरण निर्माण करून देण्याचे काम महाराष्ट्र सरकार करीत असते. शिवाय दिल्लीपाठोपाठ सर्वाधिक वाहनांची विक्रीदेखील महाराष्ट्रात होते आहे. अगदी त्यासाठी लागणाऱ्या पायाभूत सोयीसुविधा पुरेशा प्रमाणात उपलब्ध नाहीत ही वस्तुस्थिती आहे. मुंबई-पुणे, मुंबई-नाशिक, समृद्धीमहामार्ग हे तीन मार्ग वगळले तर एकूणच महाराष्ट्रातील रस्त्यांची काय दुर्दशा आहे हे वेगळे सांगण्याची गरज उरत नाही. केंद्रीय वाहतुक मंत्री हे महाराष्ट्राचे प्रतिनिधित्व करतात. आज त्यांच्या कार्यक्षमतेचे अफाट कौतुक होत असते. विशेषतः देशाच्या अनेक भागांमध्ये त्यांनी रस्ते विकासाचा

धडाकेबाज कार्यक्रम राबवला आणि त्याचे अनेक फायदे त्या त्या राज्यांना झालेले आहेत. विशेषतः उत्तर भारत मग अगदी जम्मू-काश्मीर, हिमाचल, उत्तराखंड या पहाडी प्रदेशांमध्येसुद्धा रस्त्यांची भक्कम निर्मिती होते आहे. त्या तुलनेत महाराष्ट्राच्या रस्ते निर्मितीचा कार्यक्रम बराच रखडला आहे हे नाकारता येणार नाही. समृद्धी महामार्गाचे श्रेय घेत असतानाच गेली पंधरा वर्षे लांबलेला मुंबई-गोवा महामार्ग सतत अडखळत आणि धडपडत असलेला मुंबई-नाशिक मार्ग एवढेच नव्हे तर मुंबई-अहमदाबाद मार्गाचीसुद्धा योग्य ती देखभाल ठेवली गेलेली नाही. पुणे, नाशिक रस्त्याचे नेहमीप्रमाणेच तीन तेरा वाजलेले असतात. पण या सगळ्या महामार्गांवर वाहनांची तुडुंब गर्दी असते. मुंबई हे आता केवळ माणसांच्या गर्दीचे शहर राहिलेले नाही तर प्रचंड वाहन संख्येने रहदारीची कोंडी करणारे शहरही राहिलेले आहे. याचा अर्थ वाहन उद्योगाचा विस्तार म्हणजेच वाहनांची तितक्याच वेगाने होणारी निर्मिती लक्षात घेतली तर या वाहनांसाठी आज पुरेसे रस्ते नाहीत. देशाच्या जवळपास सगळ्या महामार्गांमध्ये वाहने उभी करण्यासाठी पुरेशी जागा नाही. आणि सर्वात महत्त्वाचे म्हणजे या वाहनांमधून बाहेर पडणारा प्रदूषित वायू रोखण्याच्या दिशेने कोणतीही ठोस उपाययोजना झालेली नाही.

अपघातांमध्ये जगात एक नंबर

आज सरकारने जरी नैसर्गिक वायूवर किंवा विजेवर चालणाऱ्या वाहनांना प्रोत्साहन दिलेले असले तरी प्रदूषणाची ही पातळी कमी होण्यासाठी पुढची अजून वीस वर्षे लागू शकतील अशी आज परिस्थिती आहे. यासोबतच येणारी प्रमुख समस्या म्हणजे सरकारी कायद्यांप्रमाणेच पंधरा वर्षे पूर्ण झालेली वाहने ही भंगारात काढावी लागतात. आज देशभरात जवळपास एक कोटीच्यावर वाहने भंगाराच्या स्वरूपात पडून आहेत. त्यांची विल्हेवाट कशी लावायची याबद्दलचे धोरण जरी तयार झालेले असले तरी त्याच्या अंमलबजावणीमध्ये प्रचंड मोठी तफावत आहे. ही वाहने ठेवायची कुठे आणि या भंगार वाहनांवरची प्रक्रिया कशा स्वरूपाची असेल याबद्दलही आज निश्चित असे कोणतेही उपाय अंमलात आलेले दिसत नाहीत. स्वाभाविकपणे हा वाहनउद्योग विस्तारतो आहे. म्हणजेच वाहनांची संख्या वाढते आहे. त्याचप्रमाणामध्ये देशात अपघातांची संख्यादेखील कमी झालेली नाही. दरवर्षी वाहन अपघातांमध्ये दीड लाख लोकांचे बळी जातात. हा आकडा धक्कादायक आहे. सरकारला वाहन उद्योग जगात तिसऱ्या क्रमांकावर न्यायचा असेल तर त्याचवेळी याच वाहनांमुळे होणाऱ्या अपघातांमध्ये जगात भारत पहिल्या क्रमांकावर आहे हेदेखील विसरून चालणार नाही. या सर्व परिस्थितीचा विचार केला तर वाहन उद्योगाच्या विस्ताराला प्राधान्य देत लक्ष असताना त्यातून निर्माण होत असलेल्या समस्यांकडे दुर्लक्ष करता येणार नाही. वेगवान वाहन उद्योगापुढचे हे अडथळे दूर करण्यासाठी तितक्याच मोठ्या प्रयत्नांची आवश्यकता आहे.