



पर्यटन व्यवसाय व महाराष्ट्रातील रस्ते वाहतूक सुविधा यांचा तुलनात्मक अभ्यास

डॉ. फलफले प्रताप जगन्नाथ¹, गावडे संदेश शांताराम²

^{1,2} शिक्षण प्रसारक संस्थेचे, नगरपालिका कला, दा. ज. मालपाणी वाणिज्य आणि ब. ना. सारडा विज्ञान संगमनेर

महाविद्यालय (स्वायत्त), संगमनेर, जिल्हा-अहमदनगर

Corresponding Author: डॉ. फलफले प्रताप जगन्नाथ

DOI - 10.5281/zenodo.14875301

गोष्टवारा:

पर्यटन व्यवसायावर आधारित राज्यांची व देशाची अर्थव्यवस्था विकसित होत आहे. पर्यटन व्यवसाय स्थानिक लोकांना रोजगार मिळवून देण्यापासून ते परकीय चलन मिळवून देणारा महत्वपूर्ण व्यवसाय ठरत आहे. पर्यटन व्यवसायाशी संबंधित साधने, त्यांचा उपयोग व भविष्यातील संधी या दृष्टिकोनातून पर्यटन व्यवसायाचा सामाजिक व आर्थिक अभ्यास महत्त्वाचा आहे. देशाच्या आर्थिक विकासासाठी रस्ते वाहतूक ही एक महत्त्वाची पायाभूत सुविधा आहे. रस्ते वाहतूक ही विकासाची गती, रचना आणि नमुना प्रभावित करते. भारतात, एकूण मालाच्या ६० टक्के आणि प्रवासी वाहतुकीच्या ८५ टक्के वाहतुकीसाठी रस्त्यांचा वापर केला जातो. त्यामुळे भारतासाठी या क्षेत्राचा विकास अत्यंत महत्त्वाचा आहे. आणि अर्थसंकल्पात त्याचा मोठा वाटा आहे. रस्ते वाहतूक ही वाहतुकीचा सर्वात प्राचीन प्रकार आहे. त्याचा इतिहास हा आपल्या मानवी संस्कृती एवढाच पुरातन आहे. 'रस्ता' हा मानवी संस्कृतीच्या प्रगतीचा अविभाज्य भाग बनला आहे. अलिकडील काळात विज्ञान-तंत्रज्ञानात जी नेत्रदिपक प्रगती घडून आली आहे, त्यामुळे रस्त्यांचे प्रकार, स्वरूप, वाहने यांमध्ये अमुलाग्र बदल घडून येत आहेत.

प्रस्तावना:

राज्यातील रस्त्यांच्या जाळ्यामध्ये राष्ट्रीय महामार्ग, राज्य महामार्ग, प्रमुख जिल्हा रस्ते, इतर जिल्हा रस्ते आणि ग्रामीण रस्ते यांचा समावेश होतो. राज्यशासनाचा सार्वजनिक बांधकाम विभाग, जिल्हा परिषदा, महानगरपालिका, नगरपरिषदा, नगरपंचायती, कटक मंडळे, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ, वन विभाग, महाराष्ट्र राज्य औद्योगिक विकास महामंडळ (एमआयडीसी) आणि शहर व औद्योगिक विकास महामंडळ (सिडको) राज्यातील रस्त्यांच्या विकासाची कामे पार पाडतात. राज्यात ३.३७ लाख कि.मी. लांबीच्या रस्त्यांच्या विकासाचे उद्दिष्ट ठेवून रस्ते विकास आराखडा सन २००१ ते २०२१ अंमलबजावणी सुरू आहे. मार्च २०१४ अखेर सार्वजनिक बांधकाम विभाग व जिल्हा परिषदांच्या देखभालीखालील रस्त्यांची एकत्रित लांबी (स्थानिक

स्वराज्य संस्थांच्या देखभालीखालील रस्त्यांची लांबी वगळून) २.६४ लाख कि.मी. असून त्यापैकी पृष्ठांकित रस्त्यांची लांबी २.३३ लाख कि.मी. (८८.५ टक्के) होती. मार्च २०१४ अखेर ९९ टक्क्यांपेक्षा जास्त गावे बारमाही व हंगामी रस्त्यांनी जोडलेली होती. वाहतुकीच्या साधनांतील रस्ते वाहतूक, तीचे प्रकार, व्यवस्थापन, विकास यांचे विशेष महत्व आहे. शहरी, ग्रामीण, सीमावर्ती व आदिवासी भागातील रस्त्यांचा विकास व समस्या यांचे विवेचन महत्वपूर्ण आहे. पर्यटन व्यवसायामुळे निर्माण होणारा रोजगार, रोजगाराचे स्वरूप, रोजगार निर्मितीसाठी शासनाचे प्रयत्न, धोरणे यांचा व्यावसायिक व कामगारांवर झालेला प्रभाव, रोजगारनिर्मिती मधील अडथळे, समस्या यांचे अध्ययन महत्त्वाचे आहे. रस्ते वाहतूक सुविधा व पर्यटन व्यवसायाचा विकास यांचा अत्यंत जवळचा संबंध आहे. रस्ते वाहतूक सुविधा यामुळे

पर्यटन व्यवसायाच्या विकासावर त्याचा अनुकूल परिणाम झालेला दिसून येतो.

संशोधन पद्धती:

संशोधनाचा प्रकार वर्णनात्मक आणि विश्लेषणात्मक आहे. महाराष्ट्रातील रस्ते वाहतूक सुविधांचे, समस्यांचे तसेच वास्तविक माहितीचे विश्लेषण केले आहे. तसेच पर्यटन व्यवसायाचा विकास, संधी, याचेही विश्लेषण केले आहे. निर्धारित केलेल्या संशोधन उद्दिष्टानुसार संशोधन आराखडा तयार केला आहे.

तथ्य संकलन:

प्रस्तुत संशोधन प्राप्त तथ्यांच्या आधारे सखोल अध्ययनावर आधारित आहे. तथ्य संकलनाची संशोधन कार्यामध्ये अत्यंत महत्त्वपूर्ण भूमिका आहे. संशोधनाचे यश त्यावर अवलंबून असते. प्रस्तुत शोध प्रबंधासाठी पुढील तथ्य संकलन स्रोतांचा आधार घेतला आहे.

दुय्यम स्रोत:

दुय्यम स्रोतामध्ये रस्ते वाहतूक सुविधा व पर्यटन व्यवसाय यावर आधारित प्रबंध, पुस्तके, सामाहिके, वृत्तपत्रे, समित्यांचे अहवाल, संदर्भग्रंथ, मासिके, यांच्या आधारे माहिती संकलित केली आहे.

पर्यटन व्यवसाय व वाहतूक सुविधा व यांचा इतिहास:

स्वातंत्र्यानंतर, भारत सरकारने दुर्गम प्रदेशांना जोडण्यासाठी, व्यापाराला चालना देण्यासाठी आणि आर्थिक वाढीला समर्थन देण्यासाठी वाहतूक पायाभूत सुविधांचा विकास आणि विस्तार करण्यावर लक्ष केंद्रित केले. भारताचे वाहतूक नेटवर्क वाढवण्यासाठी अनेक रस्ते प्रकल्प, रेल्वेचा विस्तार आणि विमानतळ आणि बंदरांचे आधुनिकीकरण हाती घेण्यात आले आहे.

भारतातील वाहतूकीचा इतिहास हजारो वर्षांपूर्वीचा आहे. सिंधू खोऱ्यातील आणि गंगेच्या मैदानी प्रदेशातील प्राचीन संस्कृतीमध्ये सुस्थापित व्यापारी मार्ग आणि वाहतूक व्यवस्था होती. मौर्य आणि गुप्त साम्राज्यांनी कार्यक्षम प्रशासन आणि व्यापारासाठी रस्ते बांधले, आणि टपाल व्यवस्था राखली. मध्ययुगीन काळात, दिल्ली सल्तनत आणि मुघल साम्राज्याने व्यापार आणि तीर्थयात्रा मार्ग सुलभ करण्यासाठी रस्ते, पूल या वाहतूक पायाभूत सुविधांचा विस्तार केला. ब्रिटीश वसाहत काळात वाहतूकीत लक्षणीय प्रगती झाली. ब्रिटीशांनी आधुनिक वाहतूक व्यवस्था जसे की रेल्वे, रस्ते नेटवर्क आणि बंदरे, प्रामुख्याने त्यांच्या प्रशासकीय आणि व्यापारिक हेतूसाठी सुरू केल्या. १८५३ मध्ये ग्रेट इंडियन पेनिन्सुलर रेल्वे (आताची भारतीय रेल्वे) चे बांधकाम भारताच्या वाहतूक इतिहासातील एक महत्त्वपूर्ण मैलाचा दगड ठरला.

केंद्रीय रस्ते निधी योजना:

राष्ट्रीय महामार्ग, ग्रामीण रस्ते, राज्य रस्ते, (आंतरराज्य जोडणारे व आर्थिक दृष्ट्या महत्वाचे) यांचा विकास व देखभाल दुरुस्ती करणे तसेच रेल्वे रूळ ओलांडण्यासाठी रेल्वे रूळावरील उडान पूल व भुयारी मार्ग बांधणे आणि कर्मचारी ठिकाणी आवश्यक ती सुरक्षा यंत्रणा उभारणे यासाठी केंद्र शासनाने २००१-०२ मध्ये केंद्रीय रस्ते निधी योजना सुरू केली. रस्ते निधी योजने अंतर्गत राज्यात माहे मार्च २०२२ अखेर १,३३५ कामांपैकी ९८८ कामे पूर्ण झाली आहेत.

प्रधानमंत्री ग्राम सडक योजना:

प्रधानमंत्री ग्रामसडक योजना राज्यात सन २००० पासून राबविण्यात येत आहे. ग्रामीण भागात ५०० व अधिक (आदिवासी भागात २५० व अधिक) लोकसंख्या असलेल्या तसेच रस्त्याने न जोडलेल्या

वस्त्यांना बारमाही रस्त्यांनी जोडणे हा प्रधानमंत्री ग्राम सडक योजना-१ चा उद्देश होता. ग्रामीण व्यापारी केंद्राच्या वाढीस सहाय्यकारक अशा आर्थिकदृष्ट्या महत्त्वाच्या निवडक ग्रामीण रस्त्यांचा विकास करणे या उद्देशाने सन २०१३ मध्ये केंद्र शासनाने प्रधानमंत्री ग्राम सडक योजना -२ कार्यक्रम सुरू केला. ग्रामीण भागातील माध्यमिक शाळा, प्रार्थमिक आरोग्य केंद्र

आणि बाजार समिती केंद्र यांना जोडणाऱ्या रस्त्यांचा विकास करणे या उद्देशाने केंद्रे यांना जोडणाऱ्या रस्त्यांचा विकास करणे या उद्देशाने केंद्र शासनाने सन २०१९ मध्ये प्रधानमंत्री ग्राम सडक योजना-३ सुरू केली प्रधानमंत्री ग्राम सडक योजनेअंतर्गत बांधलेल्या व विकास केलेल्या रस्त्यांची लांबी खालील तक्ता यामध्ये दिली आहे.

तक्ता:- प्रधान मंत्री ग्राम सडक योजनेअंतर्गत बांधलेल्या व विकास केलेल्या रस्त्याची लांबी (डिसेंबर २०२२ पर्यंत)

प्रधान मंत्री ग्राम सडक योजना	मंजूरी रस्त्याची लांबी (किमी)	रस्ते पूर्ण (किमी)
टप्पा -१	२४,२१७.१५	२४,१४५.३०
टप्पा -२	२,५८७.५२	२,५८५.९१
टप्पा -३	२,९२४.७३	८१.९६

आधार- ग्रामविकास विभाग, महाराष्ट्र शासन

महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाचे प्रकल्प:

ग्रामुख्याने खाजगी सहभागाद्वारे राज्यातील रस्ते व संलग्न पायाभूत सुविधांचा विकास करण्यासाठी महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाची स्थापना करण्यात आली. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास

महामंडळाच्या सुरू असलेल्या निवडक प्रकल्पांची सधयःस्थिती खालील तक्ता यामध्ये दिली आहे. माहे जानेवारी २०२३ पर्यंत पूर्ण झालेल्या प्रकल्पांवरील एकूण खर्च रु ६४,००६ कोटी होता व रक्कम रु १८, ८३५ कोटी टोल वसूल करण्यात आला.

महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या सुरू असलेल्या निवडक प्रकल्पांची सधयःस्थिती

प्रकल्पाचे नाव	प्रकल्पाची अंदाजित किंमत (रु कोटी)	खर्च + (रु कोटी)	काम पूर्ण होण्याचे अपेक्षित वर्ष
वर्सोवा – वांद्रे सागरी सेतु प्रकल्प	११,३३२.८२	९४३.१२	२०२५ -२६
सीमा तपासणी नाक्यांचे आधुनिकरण	१,५००.००	५२.६६	पूर्ण
मुंबई – पुणे द्रुतगती महामार्गाचे आवर्धन	६,६९५.३७	३,६०२.५३	२०२३ – २४
हिंदू हृदयसम्राट बाळासाहेब ठाकरे महाराष्ट्र समृद्धी महामार्ग	५५,३३५.३२	५०,९७६.०३	२०२३ – २४
पुणे चक्राकार वळण रस्ता	२६,८३१.२४	१९.६५	२०२५ - २६
ठाणे – घोटबंदर उन्नत मार्ग	३,०००.००	२.०५	—
भिवंडी – कल्याण – शिळफाटा उन्नत मार्ग (टप्पा १ व २)	२,६००.००	६.४२	२०२५ – २६
ठाणे खादी पूल – टप्पा तीन	७७५.५८	२९०.१०	२०२३ – २४

विरार – अलिबाग बहुउददेशीय वाहतूक मार्ग	३९,८४१.१३	१५.९६	२०२५ – २६
रेवस – रेडी किनारा रस्ता	९,५७२.७५	७.३३	२०२५ – २६
कोकण हरित महामार्ग	७१,२९८.००	६.२१	२०२७ – २८
जालना – नांदेड महामार्ग	६,६१२.००	२३.८४	२०२५ – २६
वसोवा -विरार सागरी सेतु प्रकल्प	३२,२१२.००	११.४६	२०२९ – ३०

आधार- महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ + जानेवारी २०२३ पर्यंत

प्रमुख १० राज्यात पर्यटकांचे आगमन:

भारतातील प्रमुख १० राज्यात देशी आणि विदेशी पर्यटकांचे झालेले आगमन खालील तक्त्यामध्ये दर्शविले आहे.

प्रमुख १० राज्यात पर्यटकांचे आगमन (संख्या लाखात)

राज्ये	देशी पर्यटक	टक्केवारी	राज्ये	विदेशी पर्यटक	टक्केवारी
तामिळनाडू	३४.३९	२१.३	तामिळनाडू	४७.२	१९.१
उत्तर प्रदेश	२१.१७	१३.१	उत्तर प्रदेश	४६.७	१८.९
आंध्र प्रदेश	१५.३२	९.५	आंध्र प्रदेश	३१.५	१२.८
मध्यप्रदेश	१२.९८	९.३	मध्यप्रदेश	२५.२	१०.२
कर्नाटक	११.६६	८.०	कर्नाटक	१५.३	६.२
महाराष्ट्र	९.५२	७.२	महाराष्ट्र	१५.१	६.१
तेलंगणा	७.४५	५.९	तेलंगणा	१०.३	४.२
पश्चिम बंगाल	४.२३	४.६	पश्चिम बंगाल	१०.१	४.१
गुजरात	४.१४	२.७	गुजरात	६.८	२.८
राजस्थान	१३५.९१	२.६	राजस्थान	६.६	२.७
दहा राज्यांची बेरीज	२५.४८	८४.२	दहा राज्यांची बेरीज	२१४.८	८७.१
उर्वरित राज्य	२५.४८	१५.८	उर्वरित राज्य	३२.२	१२.९
एकूण	१६१.३९	१००	एकूण	२४७.०	१००

स्रोत- Ministry of Tourism Statistics, 2017, Govt of India Page No 134

पर्यटनामुळे झालेली रोजगार निर्मिती:

२००६ ते २०१७ या काळात पर्यटनामुळे झालेले रोजगार निर्मिती खालील तक्त्यामध्ये दर्शविले आहे.

पर्यटनामुळे झालेली रोजगार निर्मिती
(आकडे लाखात)

वर्ष	रोजगार	आकडेवारी
२००६	४२.८७	८.३
२००७	४६.८२	९.०
२००८	३८.७०	७.५
२००९	३६.७१	७.१
२०१०	३५.९५	७.०
२०११	३६.९२	७.२
२०१२	३७.३२	७.३
२०१३	३७.८१	७.५
२०१४	३८.८१	७.६
२०१५	३९.४३	७.६
२०१६	४०.३४	७.८
२०१७	४१.०७	७.९
एकूण	५१५.३३	१००

स्रोत- Ministry of Tourism Statistics, 2017,
Govt of India Page No 137

शिफारसी:

संशोधनामध्ये पुढील शिफारशी केल्या आहेत.

- अर्थव्यवस्थेच्या प्रगतीसाठी देशाबरोबर महाराष्ट्रात रस्त्यांचे विस्तारीत जाळे तयार करावे.
- पर्यटन स्थळे या ठिकाणी महाराष्ट्र शासनाने रस्ते, वीज, पाणी, निवास व्यवस्था, संपर्क व्यवस्था, आरोग्य सुविधा, प्राधान्य क्रमाने उपलब्ध करून द्याव्यात.
- महाराष्ट्राच्या आर्थिक चलन वळणाला गती देण्यासाठी व पर्यटन व्यवसायाच्या विकासासाठी शासनाने रस्ते वाहतुकीची सुविधा निर्माण करणे आवश्यक आहे.
- महाराष्ट्रातील वाहतूक सुविधा यामध्ये विशेषकरून कच्च्या रस्त्यांचे रूपांतर

दीर्घकाळ टिकणाऱ्या रस्त्यामध्ये करणे आवश्यक आहे.

- ग्रामीण भागातील रस्त्यांची दुरुस्ती व देखभाल करणे आवश्यक आहे.
- ग्रामीण व शहरी भाग यामध्ये सुवर्णमध्य साधून रस्ते निर्माण करणे आवश्यक आहे, यासाठी सरकारने कृती कार्यक्रम हाती घ्यावा.
- प्रगत शहरात असणाऱ्या वाहतूक कोंडीवर नियंत्रण आणणे आवश्यक आहे .

संदर्भसूची:

- संपादक जे. एफ. पाटील (मार्च २००४), वृद्धी व विकासाचे अर्थशास्त्र, फडके प्रकाशन, कोल्हापूर.
- कृषी व ग्रामीण पर्यटन महासंघ मर्यादित. (मार्च) महाराष्ट्र राज्य कृषी व ग्रामीण पर्यटन सहकारी महासंघ (मार्च) पुणे
- खतीब के.ए. (२०१०), 'पर्यटन भूगोल', मेहता पब्लिशिंग हाऊस, पुणे
- पाटील, पी. बी.(२००१). महाराष्ट्र प्रशासन व्यवस्था. औरंगाबाद :विद्या बुक्स पब्लिशर्स औरंगपुरा.
- वैद्य, एन.बी. (२००३). विदर्भाची अर्थव्यवस्था -आकडेवारीचा आशय. नागपूर :श्री मंगेश प्रकाशन.
- साठे, मधुसुदन (२००८). आशियातील पायाभूत सुविधांमध्ये तफावत जागतिक अर्थकारण :आशियातील अर्थव्यवस्था.पुणे:डायमंड पब्लिकेशन.
- सौदी, ए.बी.(२००७).भारताचा भूगोल. पुणे:निराली प्रकाशन.
- महाराष्ट्राची आर्थिक पाहणी (२०२२ ते २०२३), अर्थ व सांख्यिकी संचालनालय, नियोजन विभाग, महाराष्ट्र शासन, मुंबई.