

एशिया की शहरी शताब्दी : उभरती प्रवृत्तियां *

राकेश मोहन

I. शहरीकरण : हाल की घटना

चारों तरफ शहरीकरण का बढ़ता हुआ दायरा वस्तुतः यह बीसवीं सदी की घटना है। हालांकि शहरों का अस्तित्व हमेशा से रहा है, यहां तक कि शहर जैसे-मेमफिस, बेबिलोन, थीब्स, एथेंस, स्पार्टा, मोहन-जो-दाड़ो और अनुराधापुरा प्राचीन काल से ही रहे हैं, किंतु सभ्यता के प्रारंभिक वर्षों में व्यापक शहरीकरण के प्रमाण बहुत कम मिलते हैं। ईसा पूर्व शायद रोम पहला शहर था जिसकी आबादी 1 मिलियन तक पहुंच गई थी, केवल सन् 1800 में लंदन ऐसा दूसरा शहर था जो उक्त जनसंख्या को प्राप्त कर सका था।

सन् 1800 में, विश्व की केवल 2 प्रतिशत जनसंख्या शहरों में रहती थी। सन् 1900 तक विश्व की लगभग 1.5 से 1.7 बिलियन कुल जनसंख्या में से केवल 15 प्रतिशत जनसंख्या, तकरीबन 250 मिलियन, शहरी क्षेत्रों में निवास एवं कार्य करती है, जो आज केवल भारत की कुल शहरी जनसंख्या से भी कम है। सन् 1950 तक शहरी जनसंख्या का हिस्सा बढ़कर विश्व की कुल जनसंख्या का 30 प्रतिशत हो गया और उस समय यूरोप, उत्तरी अमरीका और ओशियानिया में शहरीकरण का स्तर सबसे अधिक था। सन् 2000 तक 2.8 बिलियन लोग शहरी क्षेत्रों में रहते थे जो विश्व की कुल आबादी का लगभग 49 प्रतिशत था। इस प्रकार देखें

तो बीसवीं सदी में अभूतपूर्व तरीके से शहरीकरण हुआ है और यह हैरत-अंगेज है कि पूरा विश्व इस दौर से गुजरा है और गुजर रहा है। इस समय हम मानव-इतिहास के उस मोड़ पर खड़े हैं : जहां शहरों में रहने वालों की संख्या गांवों में रहने वालों की संख्या से तकरीबन बढ़ जाने वाली है, वह भी शायद इसी कैलेंडर वर्ष में। पिछले 50 वर्ष वास्तव में इस दृष्टि से महत्वपूर्ण रहे हैं कि इतने से समय में जिनती बड़ी जनसंख्या को शहरों ने आसानी से समा लिया वह ऐतिहासिक मानकों के हिसाब से बहुत ही कम समय है। जहां विश्व की शहरी जनसंख्या सन् 1900 से सन् 1950 के बीच लगभग 500 मिलियन तक बढ़ गई, वहीं अगले पचास वर्षों में वह बढ़कर 2.1 बिलियन हो गई और ऐसी संभावना है कि शहरी जनसंख्या में उक्त वर्षों में जो वृद्धि हुई है, उतनी वृद्धि अगले सिर्फ तीस वर्षों में ही हो जाएगी। बीसवीं शताब्दी के उत्तरार्ध में लैटिन अमरीका में जबरदस्त शहरीकरण हुआ है, और इस अवधि के अंत तक शहरीकरण के स्तर ने 40 प्रतिशत से 75 प्रतिशत तक की छलांग लगाई है। इस अवधि में जनसंख्या में तीव्र वृद्धि हुई और यह दौर जनसांख्यिकी का संक्रमण काल था। यहां दी गई सारणी 1 से देखा जा सकता है कि यह परिवर्तन अब एशिया में गहरा रहा है और ऐसा अनुमान है कि शहरी जनसंख्या अगले 30 वर्ष या इससे कुछ ही अधिक समय में दुगुनी हो जाएगी। तेजी से हो रहे शहरीकरण की स्थिति वास्तव में अप्रत्याशित है और इसने

सारणी 1 : समूचे विश्व में शहरी जनसंख्या वृद्धि

क्षेत्र	शहरी जनसंख्या		शहरी जनसंख्या		शहरी जनसंख्या		शहरी जनसंख्या	
	1900		1950		2000		2030	
	मिलियन	कुल की तुलना में प्रतिशत	मिलियन	कुल की तुलना में प्रतिशत	मिलियन	कुल की तुलना में प्रतिशत	मिलियन	कुल की तुलना में प्रतिशत
अफ्रीका			32	14.7	295	37.2	787	52.9
एशिया			244	17.4	1376	37.5	2679	54.1
लैटिन अमरीका और कैरीबियन			70	41.9	391	75.4	608	84.0
ओशियानिया			8	61.6	23	74.1	32	77.3
यूरोप			287	52.4	534	73.4	540	80.5
उत्तरी अमरीका			110	63.9	243	77.4	335	84.5
विश्व का योग	~250	~15	751	29.8	2862	47.2	4981	60.2
वृद्धि			501	14.8	2111	17.4	2119	13.0

स्रोत : यूनाइटेड नेशन्स (2002)।

* लिंकन इंस्टीट्यूट ऑफ लैण्ड पॉलिसी, कैम्ब्रिज, मैसासूट द्वारा 5 जून 2006 को भूमि संबंधी नीतियां और शहरी विकास विषय पर आयोजित सम्मेलन में उप गवर्नर, भारतीय रिज़र्व बैंक द्वारा दिया गया प्रमुख भाषण। मैं शाहिद युसूफ के प्रति तहे-दिल से शुक्रिया अदा करता हूँ कि उन्होंने संदर्भ संबंधी मार्गदर्शन दिया और रोचक चर्चा की जिससे एशियाई शहरीकरण की अद्यतन स्थिति ज्ञात हुई। कुमारजीत मंडल और पार्थ रॉय के सहयोग के प्रति मैं आभारी हूँ।

मानवीय भूगोल को इतना बदल दिया है जिसकी हम कल्पना नहीं कर सकते। इस प्रक्रिया से विकासात्मक उद्देश्य और उनकी प्रक्रियाओं में महत्वपूर्ण परिवर्तन हुए हैं।

पिछले दो दशकों में, शहरों ने संस्थागत तथा प्रौद्योगिकी नवोन्मेष का वातावरण लगातार मुहैया कराया है, और इसीलिए उन्हें प्रायः 'आर्थिक विकास का इंजन', 'परिवर्तन के कारक', तथा 'नवोन्मेष का प्रजनक' कहा जाता है। सन् 1960 से सन् 2000 के बीच विश्व का उत्पादन चार गुना बढ़ा है, जबकि शहरी जनसंख्या तकरीबन तीन गुना हो गई है और इस तरह चालीस वर्षों में विश्व का शहरी भाग 33 प्रतिशत से बढ़कर 47 प्रतिशत हो गया है (सारणी 2)।

अतः, 21वीं शताब्दी शहरी शताब्दी होगी। मानव इतिहास में पहली बार ऐसा होगा कि गांव से अधिक लोग शहर में रहेंगे। जैसे-जैसे यह सदी आगे बढ़ेगी शहरीकरण की स्थिति और अधिक गहन होती जाएगी। जैसाकि पिछले पचास वर्षों में हुआ है, ठीक उसी तरह विकासशील देशों में शहरीकरण की रफ्तार विकसित देशों की तुलना में अधिक तेज होगी।

शहरीकरण के क्षेत्रीय विज्ञान की समीक्षा से दिलचस्प घटनाएं उजागर होती हैं (सारणी 3)। यूरोप और उत्तरी अमरीका से दूर विश्व के विकासशील क्षेत्रों में शहरी जनसंख्या के आधार में जबरदस्त परिवर्तन हुआ है। 1950-2000 के दौरान यूरोप और उत्तरी अमरीका में शहरी जनसंख्या की वृद्धि दर लगभग 1.5 प्रतिशत थी। विश्व की शहरी जनसंख्या में यूरोप और उत्तरी अमरीका का हिस्सा सन् 1950 में लगभग 53 प्रतिशत से घटकर सन् 2000 में 27.5 प्रतिशत हो गया और सन् 2030 तक इसमें लगभग 17 प्रतिशत और भी गिरावट की संभावना है। अफ्रीका की शहरी जनसंख्या में लगातार ऊंची वृद्धि होती रही है, जो 1950-2000 के दौरान 4.4 प्रतिशत की वार्षिक दर से बढ़ी है और यह अनुमान है कि विश्व की शहरी जनसंख्या में इसका हिस्सा सन् 2030 तक बढ़कर 16 प्रतिशत (1950 के 4.3 प्रतिशत से) हो जाएगा।

लैटिन अमरीका तो अब शहरी क्षेत्र का अधिक्क्य हो गया है, जो यूरोप के शहरीकरण स्तर से भी आगे निकल गया है और वर्ष 2030 तक वह लगभग उत्तरी अमरीका के बराबर हो जाएगा। रोचक बात यह है कि एशिया ऐसी जगह है जहां विश्व की तकरीबन आधी शहरी जनसंख्या

सारणी 2 : विश्व सकल घरेलू उत्पाद और शहरी जनसंख्या में वृद्धि

	1960	1970	1980	2000
विश्व सघन (स्थिर 1995 ट्रिलियन डॉलर)	7.9	13.5	19.5	34.3
विश्व सघन में कृषि का हिस्सा	-	-	6.5	3.9
विश्व सघन में उद्योग का हिस्सा	-	-	38.0	20.8
विश्व सघन में सेवा क्षेत्र का हिस्सा	-	-	55.5	66.3
विश्व जनसंख्या (मिलियन)	3020	3675	4428	6053
शहरी जनसंख्या का प्रतिशत	33.3	36.5	39.3	46.7

स्रोत : विश्व बैंक डाटाबेस।

सारणी 3 : विश्व की शहरीकरण प्रवृत्ति : शहरीकरण का स्तर

क्षेत्र	1920	2030
संपूर्ण विश्व	19	61
अल्प विकसित क्षेत्र	10	57
अफ्रीका	7	54
एशिया	9	55
लैटिन अमरीका	22	85
अधिक विकसित क्षेत्र	40	85
यूरोप	46	83
उत्तरी अमरीका	52	85
ओशियानिया	47	75

स्रोत : मोहन और दास गुप्ता (2005)।

निवास करती है और शीघ्र ही विश्व की अधिकांश शहरी जनसंख्या एशिया में होगी। अब यह पूरी तरह सिद्ध हो चुका है कि शहरीकरण की गति आमतौर पर आर्थिक वृद्धि की गति से जुड़ी होती है। शहरीकरण को प्रोत्साहन मिलता है - (i) उत्पादन क्षेत्र में, विशेष रूप से मैन्युफैक्चरिंग में बड़े पैमाने पर किफायत से, (ii) सूचना की बहिर्मुखता का विद्यमान होता, (iii) प्रौद्योगिकी विकास, खास तौर से भवन और परिवहन प्रौद्योगिकी, (iv) भूमि हेतु पूंजी का स्थानापन्न जो प्रौद्योगिकी विकास से संभव हुआ है। सूचना की वैविध्यता ने भी अर्थव्यवस्थाओं में संचयन को बढ़ावा दिया है। जैसे-जैसे उत्पादन प्रक्रिया में बड़े पैमाने पर किफायत होने लगती है, परियोजना का आकार बढ़ाना जरूरी हो जाता है, जिससे अधिक से अधिक लोगों के बसने की आवश्यकता को बढ़ावा मिलता है। लोगों के बढ़ते जमावड़े से उन्हें सेवाओं की आवश्यकता होती है और इसका परिणाम यह होता है कि और अधिक लोग एक साथ रहना शुरू कर देते हैं : इसी तरह से शहरों का उद्गम हुआ है और वे विकसित हो रहे हैं। प्रौद्योगिकी में विकास तथा भूमि का पूंजी से स्थानापन्न हो जाने से, ऊंची इमारतें बनना संभव हो गया है, जिससे आबादी को और भी घना कर दिया है। इसी प्रकार, परिवहन क्षेत्र में प्रौद्योगिकी के विकास से गति में तीव्रता आ गई है, लोगों का दूरस्थ स्थानों पर रहना सुलभ हो गया है, अतः इससे भी शहरों के आकार में वृद्धि हो रही है। संचयित अर्थव्यवस्था की मौजूदगी ने लोगों के एक ही स्थान पर बसते जाने को बढ़ावा दिया है जिससे शहर के विकास को प्रोत्साहन मिल रहा है। इन लिंकेज का आर्थिक विकास में महत्व बढ़ता जा रहा है इसलिए इनसे शहरीकरण की गति को प्रोत्साहन प्राप्त हो रहा है। विकासशील देशों में उद्योग और सेवा क्षेत्र पर बढ़ते भार के कारण पिछले 50 वर्षों में शहरीकरण ने काफी प्रगति की है। आगे हम देखेंगे कि अपेक्षाकृत रूप से आर्थिक विकास की अत्यधिक ऊंची दर के साथ-साथ एशियाई शहरीकरण का जो संकेंद्रित स्वरूप है वह संभवतः इस बात की सबसे अच्छी व्याख्या प्रस्तुत करता है कि संचित अर्थव्यवस्था एवं बड़े पैमाने पर किफायत से होने वाले आर्थिक फायदे क्या हैं।

II. एशिया शहर हो गया है

इस समय सबसे ऊंची आर्थिक वृद्धि दर एशिया की है, इसलिए शहरी विकास की दर भी ऊंची है। यह स्थिति, विशेष रूप से चीन और भारत में देखी जा सकती है, जिनकी इस समय अधिकांश आबादी गावों में रहती है किंतु उनका तेजी से शहरीकरण हो रहा है। यहां तक कि अन्य एशियाई देशों में भी उनके ज्यादातर शहरों के आर्थिक विकास की दर ऊंची है और उनकी शहरी आबादी की वृद्धि दर भी ऊंची होगी। अधिकांश जनसंख्या वाले 10 देशों में 6 देश एशिया में हैं (सारणी 4)। यद्यपि जहां अगले 30 वर्षों में एशिया की जनसंख्या में 2 मिलियन से अधिक लोग जुड़ जाएंगे वहीं इन देशों में तब भी कई में शहरीकरण तेजी से होगा। यह स्थिति अब इतनी महत्वपूर्ण हो गई है कि इसके बारे में प्रसिद्ध न्यूजपत्रिकाएं (न्यूजवीक, 2003) भी लिखने लगी हैं। यह स्थिति चित्र 1 से पता चलती है जो यह दर्शाता है कि वर्ष 2000-2030 के दौरान एशिया की ग्रामीण जनसंख्या में वास्तव में गिरावट आएगी, यह एक अप्रत्याशित घटना होगी जबकि उसी अवधि में शहरी जनसंख्या लगभग दुगुनी हो जाएगी। अतः शहरीकरण से संबंधित चिंतन एवं चिंतन प्रक्रिया पर जहां 1950 और 2000 के बीच लैटिन अमरीका की शहरीकरण वृद्धि की बात होती रही है, वहीं 21वीं शताब्दी 'एशियाई शहरी शताब्दी' कहलाएगी।

सन् 2030 तक, केवल एशिया में ही शहरी लोगों की संख्या 2.7 बिलियन हो जाएगी जो इसकी कुल जनसंख्या के 50 प्रतिशत से अधिक होगी। विश्व के अन्य क्षेत्रों में संयुक्त रूप से शहरी जनसंख्या लगभग 2.3 बिलियन होगी। 10 देशों में से अत्यधिक शहरी जनसंख्या वाले 6 देश एशिया में हैं। बंगलादेश में शहरीकरण की प्रक्रिया विश्व में सबसे तेज रही है (1950-2000 के दौरान 5.6 प्रतिशत)। इस सूची में ऊपर के 10 देशों में से अफ्रीकी देश का केवल नाइजीरिया ऐसा है जिसमें पिछले 5 दशकों में अत्यधिक तेजी से शहरीकृत हुआ है (विश्व शहरीकरण परिदृश्य, 2001)। दिलचस्प बात यह है कि वर्ष 2010 तक लागोस विश्व का तीसरा सबसे बड़ा शहर बन जाएगा।

शहर स्तर पर शहरीकरण की प्रवृत्ति को देखें, तो विकासशील देशों में शहरी संचयन की प्रक्रिया विकसित देशों की तुलना में कहीं अधिक है। 1950 में केवल न्यूयार्क सिटी ही एक ऐसा शहर था जिसकी आबादी 10 मिलियन से अधिक थी। सन् 2000 में 10 मिलियन से अधिक जनसंख्या वाले 17 शहर, 5 से 10 मिलियन जनसंख्या वाले 22 शहर, 1 से 5 मिलियन जनसंख्या वाले 401 शहर और 0.5 से 1 मिलियन जनसंख्या वाली श्रेणी में 433 शहर थे। एशिया में शहरीकरण की एक महत्वपूर्ण विशेषता यह है कि उसमें बृहत आकार के शहर पैदा हो रहे हैं - बड़े मल्टी-न्यूक्लीयर शहरी केंद्र जिनकी आबादी 10 मिलियन से भी अधिक

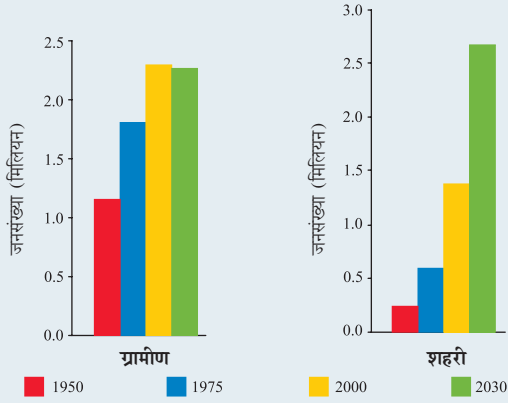
सारणी 4 : बृहत शहरों का आविर्भाव: 10 मिलियन अथवा उससे अधिक आबादी वाले शहरों की जनसंख्या

(मिलियन)

1950		1975		2000		2015	
1. न्यूयार्क	12.3	1. टोकियो	19.8	1. टोकियो	25.2	1. टोकियो	27.2
		2. न्यूयार्क	15.9	2. साओपाँलो	18.3	2. ढाका	22.8
		3. शंघाई	11.4	3. मेक्सिको सिटी	18.3	3. मुंबई	22.6
		4. मेक्सिको	10.7	4. न्यूयार्क	16.8	4. साओपाँलो	21.2
		5. साओपाँलो	10.3	5. मुंबई	16.5	5. दिल्ली	20.9
				6. लॉस एंजलिस	13.3	6. मेक्सिको सिटी	20.4
				7. कोलकाता	13.3	7. न्यूयार्क	17.9
				8. ढाका	13.2	8. जकार्ता	17.3
				9. दिल्ली	13.0	9. कोलकाता	16.7
				10. शंघाई	12.8	10. कराची	16.2
				11. ब्यूनासएअर्स	12.1	11. लागोस	16.0
				12. जकार्ता	11.4	12. लॉस एंजलिस	14.5
				13. ओसाका	11.0	13. शंघाई	13.6
				14. बिजिंग	10.8	14. ब्यूनास एअर्स	13.2
				15. रियो डे जेनेरियो	10.8	15. मेट्रो मनीला	12.6
				16. कराची	10.4	16. बिजिंग	11.7
				17. मेट्रो मनीला	10.1	17. रियो डे जेनेरियो	11.5
						18. कैरो	11.5
						19. इस्तंबूल	11.4
						20. ओसाका	11.0
						21. तिनाजिन	10.3

स्रोत : यूनाइटेड नेशंस (2002)।

चार्ट 1 : कई वर्षों में एशिया में शहरी और ग्रामीण जनसंख्या में वृद्धि



स्रोत : यूनाइटेड नेशंस, 2002।

है। 1950 में एशिया में ऐसे कोई केंद्र नहीं थे, 1975 में दो केंद्र हुए, और सन् 2000 तक विश्व के 17 बृहत्कार शहरों में से 10 शहर एशिया में हैं। यह संभावना है कि सन् 2015 तक 21 बृहत्तर शहरों में से 12 बृहत् शहर एशिया में होंगे (सारणी 4)।

सन् 2015 तक 21 शहरों की आबादी 10 मिलियन से अधिक होने की संभावना है, जिसमें से 17 शहर विकासशील देशों में होंगे। इन 17 शहरों में से 11 शहर एशिया के विकासशील देशों में होंगे और वे हैं : ढाका, मुंबई, दिल्ली, जकार्ता, कोलकाता, कराची, शंघाई, मेट्रो मनीला, बिजिंग, इस्तंबूल और तियानजिन (सारणी 5)।

शहरीकरण के ऐतिहासिक तरीकों से पता चलता है कि देशों में शहर बढ़ने की प्रक्रिया काफी धीमी होती है जब तक कि वे शहरीकरण का लगभग 25 से 30 प्रतिशत तक का स्तर न प्राप्त कर लें। उसके बाद आर्थिक वृद्धि और समग्र विकास की प्रक्रिया तेज हो जाती है, अर्थव्यवस्था में कृषि से लेकर उद्योग एवं सेवा क्षेत्र से परे तीव्र संरचनागत परिवर्तन होने लगते

हैं। यह पाया गया है कि विशेष रूप से देखें तो 25 से 30 प्रतिशत और 55 से 60 प्रतिशत के शहरीकरण स्तर के बीच जो शहरी वृद्धि हुई है वह ऐतिहासिक रूप से बहुत ही छोटी अवधि 25 से 30 वर्ष के बीच हुई है। ऐसा यूरोपियन देशों और उत्तरी अमरीका में 19 वीं शताब्दी के अंत में और 20 वीं शताब्दी के प्रारंभ में और लैटिन अमरीका में 20 वीं शताब्दी के उत्तरार्ध में विभिन्न समय पर हुआ है। जापान में शहरीकरण का स्तर 1930 में लगभग 25 प्रतिशत था जो 1970 में 50 प्रतिशत तक पहुंच गया और कोरिया में शहरीकरण का स्तर 1955 में 25 प्रतिशत था जो 1975 तक 50 प्रतिशत हो गया। शहरीकरण के इस तेज दौर में शहरी मूलभूत सुविधाओं में निवेश की भारी मांग थी और यह पाया गया था कि राष्ट्रों को सामान्यतया इस प्रकार के निवेश के वित्तपोषण के लिए उपलब्ध घरेलू संसाधनों को सहारा प्रदान करने हेतु बाहरी बचत की आवश्यकता होती थी। अब तक, विश्व ने इस प्रकार की मांग को पूरा किया है क्योंकि शहरीकरण का दृश्य एक क्षेत्र से दूसरे क्षेत्र में स्थानांतरित होता रहा है और शहरी जनसंख्या में हुई समग्र वृद्धि नियंत्रण योग्य थी। अगले 25 से 30 वर्षों जो नया घटने वाला है वह यह है कि विश्व के तीन अधिकतम जनसंख्या वाले देश चीन, भारत और इंडोनेशिया, जिनकी संयुक्त रूप से जनसंख्या लगभग 2.5 बिलियन होगी, एकसाथ इसी प्रक्रिया से गुजरेंगे, और इस प्रक्रिया में पाकिस्तान तथा बंगला देश अधिक पीछे नहीं रहेंगे। इस अवधि में एशिया में शहरी जनसंख्या में वृद्धि की रफ्तार अभूतपूर्व होगी और उससे निःसंदेह अप्रत्याशित समस्याएं एवं अवसर उत्पन्न होंगे।

विकासशील देशों में कस्बों एवं शहरों तथा शहरीकरण प्रक्रिया के प्रति आम रवैया नकारात्मक रहा है, बावजूद इसके कि इसके बहुत से फायदे हैं। कई लोगों का दृष्टिकोण है कि इस प्रकार के शहर बनने से वातावरण खराब होता है, झोंपड़ियां बढ़ती हैं, शहर में गरीबी और बेरोजगारी अत्यधिक बढ़ जाती है, नियंत्रण समाप्त हो जाता है और यातायात व्यवस्था अस्त-व्यस्त हो जाती है। किंतु सच्चाई क्या है ? विकासशील देशों में पिछले 50 वर्षों में शहरी जनसंख्या में 1950 में

सारणी 5 : सर्वाधिक जनसंख्या वाले 10 देशों में से 6 देश एशिया में हैं

देश	1950		2000		2030	
	प्रतिशत शहरी	जनसंख्या (मि.)	प्रतिशत शहरी	जनसंख्या (मि.)	प्रतिशत शहरी	जनसंख्या (मि.)
1. चीन	12.5	555	35.8	1275	59.5	1485
2. भारत	17.3	357	29.0	1009	40.9	1409
3. अमरीका	64.2	158	77.2	283	84.5	358
4. ब्राजील	36.5	54	81.2	170	90.5	226
5. इंडोनेशिया	12.4	79	41.0	212	63.7	283
6. नाइजीरिया	10.1	30	44.1	114	63.6	220
7. पाकिस्तान	17.5	40	33.1	141	48.9	273
8. मेक्सिको	42.7	28	74.4	99	81.9	135
9. जापान	50.3	84	78.8	127	84.8	121
10. बंगलादेश	4.3	42	25.0	137	44.3	223

स्रोत : यूनाइटेड नेशंस (2002)।

300 मिलियन से सन् 2000 में 2 बिलियन की अप्रत्याशित वृद्धि को देखते हुए आश्चर्य की बात यह नहीं है कि विश्व पर इसका कितना बुरा असर पड़ा है बल्कि हैरत यह है विश्व ने कितनी सफलता से इसका सामना किया है। सामान्यतया, शहरी जीवन की गुणवत्ता में सुधार हुआ है जैसे पानी और स्वच्छता, बिजली, स्वास्थ्य, शिक्षा, दूरभाष, और इसी प्रकार के अन्य क्षेत्रों में सुधार हुआ है तथा गरीबी में कमी आई है। ये जो सुधार हुए हैं उन्हें इस तथ्य की रोशनी में देखा जाना चाहिए कि ये सुधार तेजी से बढ़ती जनसंख्या की स्थिति में, कठिन राजकोषीय परिस्थितियों में और जन-प्रबंधन की उभरती आवश्यकताओं के प्रयोजन से विकृत मानव संसाधन की स्थितियों में हुए हैं।

एक व्याख्या के माध्यम से हम यह देख सकते हैं कि एशियाई शहरों में जल तथा स्वच्छता सेवाओं का प्रसार कितना है। सारणी 6 में जैसाकि दिखाया गया है कि एशिया के बड़े राष्ट्रों में शहरी क्षेत्रों में बड़ी संख्या में शहरी निवासियों को बेहतर जल सेवा मुहैया करवाई गई है। यद्यपि, कुछ देशों जैसे चीन, इंडोनेशिया और फिलीपीन्स में कुल मिलाकर बेहतर जल सुविधा का प्रतिशत कुल शहरी लोगों के प्रतिशत की तुलना में 1990 से वर्ष 2000 में कम हुआ है, हालांकि लाखों अतिरिक्त नागरिकों को बेहतर सेवाएं वास्तव में उपलब्ध करवाई गई हैं। हालांकि निम्नलिखित सारणी में दिए गए विभिन्न देशों में शहरी क्षेत्रों की परिभाषा तथा बेहतर जल सेवा की संकल्पना भिन्न-भिन्न है, फिर भी प्रत्येक देश द्वारा उनकी अपनी परिभाषा के भीतर ही बेहतर जल सेवा की पहुंच संबंधी आंकड़े लिए गए हैं और नीचे प्रस्तुत किए गए हैं। चार देशों को मिलाकर, उनमें 1990 के दशक के दौरान शहरी क्षेत्रों में बेहतर जल व्यवस्था लगभग 262 मिलियन अतिरिक्त लोगों को मुहैया कराई गई, जो आज अधिकांश देशों की जनसंख्या से अधिक है।

एशिया के इन देशों में स्वच्छता सेवा में भी अत्यधिक प्रगति हुई है, साथ ही एक दशक के भीतर 293 मिलियन से अधिक नागरिकों को इस

प्रकार की सुविधा प्रदान की गई है। इस पैरामीटर से देखें तो सभी देशों में शहरी जनसंख्या के प्रतिशत में निरंतर वृद्धि हुई है (सारणी 7)।

एशियाई शहरों में शहरी मूलभूत सुविधाओं तथा सेवाओं में सामान्यतया सुधार हुआ है जिसे अन्य क्षेत्रों में देखा जा सकता है जैसे स्वास्थ्य सेवाएं, शिक्षा और आवास। गरीबी स्तर में परिवर्तन को देखें तो यह भी पता चलता है कि अधिकांश एशियाई शहरी क्षेत्रों में आहार स्तर तथा आयु अवधि दोनों में लगातार वृद्धि हुई है। किंतु यदि इसे हम देश की समष्टि - आर्थिक प्रबंधन के महत्व तथा शहरी गरीबी में कमी से जोड़कर देखें तो आय एवं गरीबी के बारे में मिले-जुले अनुभव मिलते हैं। भारत में, स्थिर समष्टि-आर्थिक वातावरण तथा 1990 के दशक में हुई आर्थिक वृद्धि से आय एवं गरीबी स्तरों में धीरे-धीरे सुधार हुआ है।

शहरी जरूरी सेवाओं की व्यवस्था में महत्वपूर्ण प्रगति हुई है। जहां यह मत है कि शहरीकरण से काफी नुकसान है, वहीं इसके विपरीत एशियाई शहरों में शहरीकरण प्रक्रिया को तुलनात्मक रूप से बेहतर तरीके से अपनाया गया है और इससे उन शहरों के निवासियों का जीवन स्तर तथा जीवन की गुणवत्ता में वृद्धि हुई है। (i) इन देशों में शहर की आबादी में तीव्र वृद्धि, (ii) प्रति व्यक्ति कम आय, (iii) सरकार की बाध्यतापूर्ण राजकोषीय परिस्थितियां, जिससे शहरी क्षेत्रों में व्यय कम होना, तथा (iv) अधिकांश शहरी क्षेत्रों में कमजोर स्थानीय सरकारों की मौजूदगी की स्थिति में इतनी प्रगति हासिल कर लेना वास्तव में उल्लेखनीय कार्य है। इन समस्त संभावनाओं के मद्देनजर विकासशील एशियाई शहरी क्षेत्रों में जीवन की गुणवत्ता काफी बेहतर हुई है जो यूरोपियन शहरों की 18वीं एवं 19वीं शताब्दी के जीवन से कहीं बेहतर है, हालांकि उनका विकास की इसीप्रकार की परिस्थितियों में हुआ था, फर्क यह था कि यह विकास उच्च आय स्तर पर हुआ था। यहां यह उल्लेख जरूरी है कि तीव्र शहरीकरण के दौर में उन्हें बृहताकार शहरों के निर्माण की स्थिति का सामना नहीं करना पड़ा था। ऐसा शायद इसलिए संभव हो सका कि इस समय बेहतर प्रौद्योगिकी और प्रणाली उपलब्ध रही है।

सारणी 6 : शहरी एशिया में जल व्यवस्था में सुधार

देश	शहरी आबादी का प्रतिशत जिसे बेहतर जलव्यवस्था उपलब्ध है		कितने अतिरिक्त लोगों को जल व्यवस्था उपलब्ध है (मिलियन)
	1990	2000	
चीन	99	94	115
भारत	88	95	107
इंडोनेशिया	92	90	27
फिलीपीन्स	93	91	12
कोरिया रिप.		97	

स्रोत : विश्व बैंक डाटाबेस, 2003।

सारणी 7 : शहरी एशिया में स्वच्छता सुविधा में सुधार

देश	शहरी आबादी का प्रतिशत जिसे बेहतर स्वच्छता सुविधा उपलब्ध है		अतिरिक्त लोगों की संख्या जिन्हें यह सुविधा उपलब्ध है (मिलियन)
	स्वच्छता सुविधाओं में सुधार		
	1990	2000	1990 से 2000
चीन	57	68	130
भारत	44	61	96
इंडोनेशिया	66	69	23
फिलीपीन्स	85	93	15
कोरिया रिपब्लिक		76	29

स्रोत : विश्व बैंक डाटाबेस, 2003

III एशियाई शहरी विकास की कुछ खास विशेषताएं

पिछली आधी शताब्दी में एशिया में हुआ तीव्र आर्थिक विकास, मानव इतिहास में विकास के दौर का एक प्रमुख दौर रहा है। इस विकास से जितनी आबादी को फायदा पहुंचा है वह शेष विश्व से कहीं अधिक है, और विशेष रूप से पश्चिमी यूरोप तथा उत्तरी अमरीका से भी। मोटे तौर पर, एशिया में शहरीकरण का जो स्वरूप उभरा है, वह स्वतः ही इस अवधि में आर्थिक वृद्धि के बदलते पैमाने के अनुरूप होता चला गया है।

एशिया में जो आर्थिक विकास हुआ है वह विश्व युद्ध II के बाद 1950 तथा 1960 के दशकों में जापान में हुए जबरदस्त सुधार की देन है। इसे थोड़ा और आगे बढ़ाकर 1980 के दशक तक देखें तो उस समय तक जापान विश्व की दूसरी सबसे बड़ी अर्थव्यवस्था बन गया था। जापानी अर्थव्यवस्था तथा शहरी विकास की एक खास विशेषता यह थी कि आर्थिक गतिविधियां अधिकांशतः टोकैडो क्षेत्र (टोकियो - नागोया - ओसाका कोरिडोर) में केंद्रित थीं, और उस क्षेत्र में स्पष्ट रूप से मूलभूत सुविधा के क्षेत्र में गंभीर तरीके से निवेश पर ध्यान केंद्रित करके आर्थिक सहायता प्रदान की गई और उन्हें उत्प्रेरित किया गया। इस अवधि में उच्च बचत और उच्च निवेश दर (1970 तक जीडीपी का लगभग 40 प्रतिशत) से जापानी अर्थव्यवस्था को बहुत लाभ पहुंचा, इससे गहन परिवहन तथा शहरी मूलभूत सुविधाओं में निवेश के लिए संसाधन मुहैया हुए और उन्हें इस्तेमाल किया गया। विनिर्माण तथा उत्पादन क्षेत्रों में तीव्र निवेश से विनिर्माण क्षेत्र में रोजगार में अत्यधिक वृद्धि हुई, जिसकी वजह से ग्रामीण क्षेत्र से शहरी क्षेत्र की ओर पलायन बड़ी तेजी से हुआ। हकीकत तो यह है कि इस अवधि में जापान के ग्रामीण क्षेत्र एक तरह से खाली हो गए और टोकैडो क्षेत्र विश्व का सबसे घनी आबादी वाला शहरी क्षेत्र बन गया। 1950 से 1970 के बीच जापान की ग्रामीण जनसंख्या लगभग 52 मिलियन की अपनी अधिकतम जनसंख्या से घटकर 30 मिलियन से भी कम हो गई, जो उस वक्त जापान की कुल जनसंख्या का तकरीबन 40 प्रतिशत थी, और इस प्रकार उसकी शहरी आबादी का 60 प्रतिशत हिस्सा 500 किमी के टोकैडो समुद्रतटीय इलाके (मिल्स और ओहटा 1970) में बसा हुआ था। इससे आर्थिक गतिविधियों के केंद्रीकरण का जो स्वरूप उभरा, वह मूलभूत सुविधाओं में निवेश को किफायती बनाने में जुटा हुआ था, हालांकि यह स्वरूप और व्यापक रूप लेता यदि उक्त गतिविधियों को देश के बड़े भाग में फैला दिया जाता। विभिन्न कार्यकलापों के बीच भौगोलिक निकटता होने से किफायती संचयन को बढ़ावा मिला जिससे उत्पादकता वृद्धि में तीव्रता आई और इन्वेंट्री प्रबंधन की नई प्रणाली जैसे - नियत समय में (जस्ट इन टाइम - जिट) की शुरुआत करके पारंपरिक उत्पादन प्रक्रिया में नवोन्मेष लाया गया। इस तरह के नवोन्मेष से कंपोनेंट की आउटसोर्सिंग को सहज बना दिया, यह एक ऐसी प्रक्रिया थी जिससे विनिर्माण की लागत में भारी

कमी हुई और जो जापान की स्पर्धात्मकता की बुनियाद रही है। जिट के फलस्वरूप इन्वेंट्री प्रबंधन और बेहतर हुआ तथा समस्त आपूर्ति प्रबंधन से कंपनियों द्वारा बैंक से वित्त प्राप्त करने की आवश्यकता में भारी कमी हुई, जिससे बैंकों के पोर्टफोलियो में अत्यधिक परिवर्तन हुआ। सृजन और नवोन्मेष, जापान के आर्थिक और शहरी विकास की प्रमुख विशेषताओं में से एक हैं।

बाद में विकास का रुख एशियन टाइगर्स की ओर हो गया : हांगकांग, दक्षिण कोरिया, सिंगापुर और ताइवान। यहां उल्लेखनीय यह है कि इन देशों में विकास का समग्र स्वरूप एक जैसा रहा है। सिंगापुर और हांगकांग राज्य शहर होने के नाते निश्चित रूप से कुछ अलग हैं और उनमें केंद्रित विकास दिखाई दिया है। किंतु दक्षिण कोरिया और ताइवान ने भी विनिर्माण के क्षेत्र में स्वयं को केंद्रित किया है। जापान की तरह उन्होंने भी पहले श्रम-प्रधान न्यून प्रौद्योगिकी की वस्तुओं के उत्पादन में विशेषज्ञता हासिल की और उसके बाद एक के बाद एक प्रौद्योगिकी अपनाते गए। जहां कोरिया में विनिर्माण क्षेत्र का उत्पादन बड़े विनिर्माता घरानों में केंद्रित रहा है, वहीं ताइवान में यह काफी हद तक लघु और मध्यम उद्यमों में फैला हुआ है। तथापि, दोनों ने शहरी संकेंद्रण में स्थानिक विकास की संकेंद्रित रणनीति का प्रदर्शन किया है, कोरिया में सियोल/पूसान तथा ताइवान में तयपेई/ काओहसिंग। 1970 के दशक के मध्य तक सियोल तथा पूसान महानगरीय क्षेत्र की जनसंख्या दक्षिण कोरिया की शहरी जनसंख्या का लगभग 70 प्रतिशत थी (मिल्स एंड सांग, पृ. 188)। प्रत्येक टाइगर ने निर्यात-उन्मुख और बाह्य-उन्मुख रणनीति अपनाई, जिसने महत्वपूर्ण परिवहनों तथा बाकी दुनिया से संपर्क करने के प्रयोजन से इसमें भारी निवेश करने को जरूरी बना दिया। इन शहरों की कम से कम आर्थिक गतिविधियां शेष दुनिया से इस प्रकार जुड़ गईं जिस प्रकार से वे उनके स्थानीय प्रदेश से जुड़ी हैं। जहां इन देशों ने स्थानिक आधार पर पूरी तरह से केंद्रित होने की नीति अपनाई है, वहीं जापान, दक्षिण कोरिया और ताइवान के लिए शायद यह तथ्य भी सही होगा कि वे विश्व के सबसे अधिक घनी आबादी वाले देशों में से एक हैं।

इन टाइगरों की सफलता के बाद 1980 के दशक में थाइलैंड के दक्षिण पूर्व एशियाई देशों, इंडोनेशिया और मलेशिया की बारी आती है। एक बार पुनः बैंकाक, जकार्ता और कुआलालांपुर जैसे महानगरों में केंद्रित तरीके से भारी निवेश का पैटर्न दुबारा अपनाया गया। चूंकि इनका रुख भी निर्यात की ओर था इसलिए पुनः परिवहन, संचार-संपर्क तथा शहरी मूलभूत सुविधाओं में भारी निवेश किया गया।

एशिया में शहरी विकास का जो पैटर्न उभरा वह प्रत्येक देश के समुद्र तटीय क्षेत्रों के आसपास विकास तक केंद्रित रहा है। इतना ही नहीं, इन समुद्रतटीय शहरों में संचार माध्यम के आर्थिक संपर्क, परिवहन और वाणिज्य

के माध्यम से जो परिवहन-संपर्क पैदा हुए उसने वास्तव में एक सीमा से दूसरी सीमा के शहरी क्षेत्र में संपर्क मार्ग पैदा किए। दरअसल, यदि हम एशियाई शहरीकरण के पैटर्न पर नज़र डालें तो जिस प्रकार से यह उभरा है उससे पता चलता है कि यह एक लंबा एवं निरंतर तटीय शहरी कोरिडोर है जो टोकियो से सिडनी, सिओल होते हुए, थायपेइ, शंघाई, हांगकांग, कुआलालापुर, सिंगापुर और जकार्ता तक फैला हुआ है (डगलास, 1998)।

दिलचस्प बात यह है कि 1980 और 1990 के दशक में चीन में जो आर्थिक और शहरी विकास हुआ है वह इसी प्रकार की रणनीति का नतीजा है : समुद्रतटीय क्षेत्रों में स्थित निर्यात-उन्मुख श्रमिकजन्य विनिर्माण, प्रारंभ में शंघाई के आसपास और पूरे पर्ल रिवर डेल्टा क्षेत्र में। एक बार फिर, मूलभूत सुविधाओं में ज्यादातर निवेश विशेष आर्थिक क्षेत्रों में किया गया, जैसाकि अन्य देशों में हुआ और उसके फलस्वरूप काफी लोग गांवों से शहरों की ओर पलायन कर गए। चीन के आकार को देखते हुए, निश्चित रूप से उसके शहरीकरण पैटर्न की तसवीर खींचना आसान नहीं है। 1990 के दशक तक गांवों से शहर की ओर पलायन को शहरी निवास परमिट प्रणाली के माध्यम से रोका जाता रहा है, किंतु उसमें भी अब काफी ढील दे दी गई है। हालांकि इस संबंध में काफी विवाद है कि चीन के शहरीकरण का वास्तविक स्तर क्या है। सन् 2000 में यह तकरीबन 30 से 36 प्रतिशत के बीच था। वहां अब 1 मिलियन से अधिक आबादी वाले लगभग 90 शहर हैं। चीन के प्राधिकरणों का प्राथमिक मकसद शहरीकरण को गति प्रदान करना है, ताकि ग्रामीण क्षेत्र से आने वाले अधिक संख्या में श्रमिकों को बेहतर उत्पादक शहरी प्रणाली में लगाया जा सके (वेब्सटर, 2004)।

इस मिले जुले अनुभव के विपरीत भारत की प्रणाली पूर्वी एवं दक्षिण पूर्व एशियाई रणनीति की लगभग प्रतिछाया रही है। इसके पीछे मंशा यह थी कि विकास चारों तरफ हो : शहरी केंद्रीकरण को नापसंद किया गया और पूरी तरह से नकारा गया, और 1980 के दशक तक ऐसी आयात प्रणाली का उपयोग किया गया जो आवक-उन्मुख विनिर्माण के स्थान पर प्रयुक्त हुई। मूलभूत सुविधाओं, खासतौर से शहरी मूलभूत सुविधाओं में निवेश कम ही रहा। जैसाकि मैंने अन्य स्थान पर उल्लेख किया है, पूर्वी तथा दक्षिणपूर्व एशियाई देशों से इतर, 1980 और 1990 के दशक में भारत में प्रगतिपरक आर्थिक विकास के दौर में, हालांकि औद्योगिक विकास की गति तेज थी, फिर भी विनिर्माण क्षेत्र में रोजगार तथा शहरी जनसंख्या में वृद्धि की गति धीमी रही (मोहन और दासगुप्ता, 2004)। लंबे समुद्रतटीय क्षेत्र का प्रायद्वीप होने के बावजूद, समुद्रतटीय क्षेत्रों में आर्थिक गतिविधियों को केंद्रित करने का कोई प्रयास नहीं किया गया : सच्चाई यह है कि कलकत्ता, मद्रास और बंबई (अब कोलकाता, चेन्नै तथा मुंबई) जैसे पुराने जमघट में विकास की दर 1980 और 1990 के दशक में धीमी रही, जबकि अंतरदेशीय शहर जैसे बेंगलूर, हैदराबाद और दिल्ली समृद्ध होते गए। इस प्रकार के

उदाहरण शायद बहुत कम मिलते हैं कि समुद्रतटीय शहरों और क्षेत्रों से अधिक अंतरदेशीय शहरों ने तरक्की की हो।

विश्व के आर्थिक विकास का आधार अब चीन और भारत जैसी बड़ी अर्थव्यवस्थाओं की ओर हो गया है। चीन के मामले में, विकास का प्रारंभिक आवेश तटीय क्षेत्रों से शुरू हुआ था, और अब अंतरदेशीय शहरों के विकास पर जोर दिया जा रहा है। इस प्रकार से, पिछले 50 वर्षों में निर्यातजन्य शहरी विकास, जो एशियाई शहरी विकास की विशेषता रही है, अब भारत और चीन में अंतरदेशीय स्तर पर बड़े जनसमूह तक आने की आशा है। शहरी विकास के इस पैटर्न से संभवतः यह जरूरी हो जाएगा कि मूलभूत सुविधाओं में अधिक से अधिक निवेश किए जाए - अंतर-शहर और आंतर-शहर दोनों स्तरों पर - ताकि अंतरराष्ट्रीय आर्थिक स्पर्धा बनी रहे।

IV. एशियाई शहरीकरण की आगामी लहर के उभरते मुद्दे

एशिया ने पिछले 50 वर्षों में हुए अप्रत्याशित सधन शहरीकरण का हर प्रकार से सफलतापूर्वक सामना किया है। एशिया में रिहाइशी तौर-तरीके ऐतिहासिक रूप से बहुत कम समय में बदले हैं : एक एशियाई के रहन-सहन का तरीका जिस तरह से ग्रामीण क्षेत्र में है, लगभग बिल्कुल वैसा ही शहरी क्षेत्र में है, और इस बात की पूरी संभावना होती है कि वैसा स्तर किसी बड़े शहर का हो। चूंकि एशिया के अधिकांश भाग में विशिष्ट आर्थिक रणनीति का पालन किया जाता है, इसलिए इसके शहर आर्थिक गतिविधियों के इंजन माने जाते हैं जिन्होंने सतत उत्पादकता में वृद्धि और समृद्धि का प्रदर्शन किया। इसने एशिया को इस लायक बना दिया कि वह भारी अंतरराष्ट्रीय उधार के बिना अपनी शहरी बुनियादी सुविधाओं का वित्तपोषण कर सकता है। यह आश्चर्यजनक है कि निवेश प्रक्रिया जारी रखने हेतु संसाधनों की स्वयं की आवश्यकताओं, विशेष रूप से शहरीकरण को आगे बढ़ाने के लिए बुनियादी सुविधाओं में निवेश की जरूरत होते हुए भी तथ्य यह है कि यह क्षेत्र इस समय विश्व के अन्य क्षेत्रों को वित्तीय सरप्लस का निर्यात कर रहा है।

यद्यपि, शहरीकरण की दर, निःसंदेह समग्र रूप से धीमी रहेगी, किंतु अगले 30 साल में शहरी जनसंख्या की संचित मात्रा मोटे तौर पर पिछले 50 साल की शहरी जनसंख्या के समान हो जाएगी। एशिया में शहरीकरण की अगली लहर इतनी तेज होगी जो मानव इतिहास की किसी भी 30 वर्ष की अवधि से अधिक होगी। अहम प्रश्न यह है कि क्या इस क्षेत्र में शहरीकरण की मात्रा का सामना करने के लिए पर्याप्त संसाधन होंगे। ये बहुत अधिक जनसंख्या वाले देश हैं - पाकिस्तान और बांग्लादेश सहित चीन, भारत और इंडोनेशिया, जिनमें इस अवधि के दौरान बड़े पैमाने पर शहरीकरण होगा, हालांकि इस परिवर्तन की गति अन्य देशों जैसे - वियतनाम, लाओस तथा म्यानमार में इससे तेज हो सकती है।

चीन ने पहले से ही बुनियादी सुविधाओं में पर्याप्त रूप से निवेश किया होगा और इस बात में संदेह की गुंजाइश बहुत कम है कि वह आने वाले दिनों में अपनी निवेश की आवश्यकताओं का वित्तपोषण करने हेतु पर्याप्त रूप से आंतरिक संसाधन पैदा करने तथा आवश्यक पड़ने पर बाहर से संसाधन प्राप्त करने की योग्यता रखता है, वस्तुतः, इसके चालू खाता सरप्लस की वर्तमान मात्रा को देखते हुए, साथ ही देश में बाहर से बचत आने एवं अन्य स्थानों पर निवेश किए गए विदेशी मुद्रा की भारी मात्रा के मद्देनजर इसके पास आने वाले दिनों में यदि सभी नहीं तो अधिकांश आवश्यकताओं को पूरा करने की गुंजाइश मौजूद है। जैसाकि मैंने चर्चा की है, कि जिस परिवर्तन की प्रत्याशा है वह है अंतरदेशीय शहरों के प्रति रुख में परिवर्तन। ऐसी स्थिति में प्रश्न यह पैदा होता है कि क्या इन शहरों की उत्पादकता और स्पर्धा इतनी अधिक होगी कि वे उससे अपनी वहन क्षमता को बनाए रखने के लिए आवश्यक आर्थिक सरप्लस पैदा कर सकेंगे। इस स्तर की उत्पादकता प्राप्त करने का अर्थ है अंतर-शहर बुनियादी सुविधा में ज्यादा निवेश करना ताकि ये शहर अपने तटीय निकटस्थ शहरों से अच्छी तरह जुड़े रह सकें। इसके अलावा, सूचना प्रौद्योगिकी और संचार क्रांति को देखते हुए, तथा प्रति यूनिट हवाई परिवहन लागत में समान गिरावट होने से वे भी अब समुद्रतटीय शहरों की मध्यस्थता के बगैर विश्व के अन्य भागों से जुड़ सकेंगे। किंतु इसका आशय यह भी होगा कि उन्हें विनिर्माण क्षेत्र की अपेक्षा सेवा क्षेत्र में अधिक विशेषज्ञता प्राप्त करनी होगी, क्योंकि विनिर्माण क्षेत्र में अत्यधिक परिवहन लागत की वजह से वैश्विक स्पर्धा में असहाय की सी स्थिति पैदा हो सकती है। अतः, यह निश्चय ही ऐसा मामला है जहां इन शहरों को प्रतिस्पर्धी बनाने के लिए अंतर-शहर बुनियादी सुविधाओं में अत्यधिक निवेश किए जाने की आवश्यकता है। यह ज्ञात हुआ है कि चीन में विभिन्न बुनियादी सुविधाओं जैसे सड़क, रेल, हवाई अड्डा और दूरसंचार सभी में यह प्रक्रिया पहले से ही शुरु की जा चुकी है।

भारत की कहानी इससे कुछ भिन्न है। इन वर्षों में शहरी विकास पर अपेक्षाकृत कम ध्यान दिया गया है, जिससे शताब्दी की अंतिम तिमाही में शहरीकरण की गति धीमी रही है। औद्योगिकरण में श्रमिक के इस्तेमाल, शहरी क्षेत्र में उद्योग लगाने की जगह, तथा शहरी केंद्रीकरण को लेकर सुनियोजित नीतिगत पूर्वग्रह रहे हैं। इसी प्रकार, भारत में शहरों के प्रबंधन और उनके वित्तपोषण दोनों की गंभीरी समस्याएं रही हैं। 1990 के दशक के प्रारंभ से लगातार आर्थिक सुधार के फलस्वरूप भारत में हुए नव आर्थिक उत्थान से प्रमुख नीति निर्माताओं ने अंततः शहरी बुनियादी सुविधाओं में निवेश को महत्व देना शुरु कर दिया है और एक नई 'राष्ट्रीय शहरी नवीकरण मुहिम' प्रारंभ की गई है। फिर भी, विनिर्माण क्षेत्र में श्रमिक के इस्तेमाल को लेकर पूर्वग्रह समस्त आर्थिक नीति निर्माण, औद्योगिक विनियामक क्षेत्र, श्रमिक विनियामावली तथा भूमि संबंधी

नीतियों में बना रहा है। विनिर्माण क्षेत्र में रोजगार में वृद्धि धीमी रही है। जैसा कि मैंने अन्य स्थान पर उल्लेख किया है, इन नीतियों का इस शताब्दी की अंतिम तिमाही में भारत में हुए धीमे शहरीकरण के प्रति महत्वपूर्ण योगदान हो सकता था (मोहन और दासगुप्ता, 2004)।

भारतीय फर्मों की महत्वपूर्ण वित्तीय तथा कारोबारी प्रक्रिया की पुनर्संरचना किए जाने से स्पर्धा के आघात को आत्मसात करने के बाद भारत में औद्योगिक स्पर्धा अब पुनः पैदा हो गई है। हाल के वर्षों में भारतीय उद्योगों का रुख भी निर्यात की ओर तेजी से हुआ है। भारतीय फर्मों की लगभग 14 प्रतिशत की औसत बिक्री (2000-01 से) का निर्यात किया जाता है और यह प्रतिशत लगातार बढ़ रहा है, जो 1991-92 में 7 प्रतिशत था। परिणामस्वरूप, भारतीय अर्थव्यवस्था की उच्च वृद्धि सुदृढ़ होती जाएगी यदि भारतीय शहरों की क्षमता में सुधार लाया जाए। यह उल्लेखनीय है कि भारत में पिछले दशक में कुछ शहरों जैसे - दिल्ली, बेंगलूर, हैदराबाद, पुणे और चंडीगढ़ में अत्यधिक आर्थिक सुदृढ़ता थी, इन सभी में कुछ विशेषताएं समान रूप से पाई जाती हैं। उनमें असामान्य रूप से सभी स्तरों पर बड़े पैमाने पर शैक्षिक एवं अनुसंधान संस्थाएं हैं। जैसाकि आमतौर से ऐसा होता है, उच्च प्रौद्योगिक वाले सरकारी क्षेत्र के उद्योग भी अपेक्षाकृत रूप से इन्हीं शहरों में स्थित हैं। इस प्रकार की शैक्षिक उपलब्धता और तकनीकी प्रकृति की वजह से इन शहरों के पास ज्ञान का आधार है जो निश्चित रूप से अन्य शहरों से बेहतर है। परिणामस्वरूप, वे भारत में सूचना प्रौद्योगिकी की क्रांति को आगे बढ़ा रहे हैं और इससे होने वाले उच्च आर्थिक विकास के फायदे भी उन्हें मिल रहे हैं। प्रत्यक्ष रूप से उपयुक्त बुनियादी सुविधाएं और देश के भीतर अथवा दुनिया के अन्य भाग से परिवहन संपर्क का अभाव कभी नहीं हुआ क्योंकि सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी निर्यात इन बुनियादी सुविधाओं पर निर्भर नहीं है। उन्हें जरूरत सिर्फ उपयुक्त संचार सुविधा की थी, जो वास्तव में उन्हें क्रमिक रूप से मिलती रही है। तथापि, इन शहरों में सूचना प्रौद्योगिकी के उद्योग की सफलता से जो समृद्धि हासिल की गई उसकी वजह से मौजूदा बुनियादी सुविधाओं पर काफी दबाव बढ़ता जा रहा है। आटो मालिकों की अत्यधिक बढ़ती हुई संख्या के कारण यातायात संबंधी भीड़ बढ़ने लगी है, आवास की मांग में मात्रात्मक एवं गुणवत्तात्मक दोनों प्रकार से वृद्धि हुई है जिससे भूमि और आवास के मूल्य तेजी से बढ़ रहे हैं, तथा बिजली की अत्यधिक मांग से मौजूदा बिजली आपूर्ति पर दबाव काफी बढ़ गया है। इसलिए कारोबारी अपने कारोबार को अन्य स्थानों पर ले जाने के लिए सोचने लगे हैं। अतः इन शहरों की स्पर्धा शहरी बुनियादी सुविधाओं में निवेश को तेज करने एवं शहरी नियंत्रण एवं प्रबंधन पर निर्भर होगी। निवेश के इस बढ़े हुए स्तर का सफल वित्तपोषण तभी हो पाएगा जब इस प्रकार की परियोजनाएं वित्तीय रूप से अर्थक्षम हों।

भारतीय शहरीकरण का 30 प्रतिशत से कम का स्तर, तथा भारत की कुल आबादी की 60 प्रतिशत जनसंख्या कृषि पर निर्भर हो, तो ऐसी स्थिति में उच्च आर्थिक विकास को बनाए रखना इस बात पर निर्भर होगा कि इन शहरों में अधिक से अधिक श्रमिकों को खपाया जाए। इसके लिए ऐसे विनिर्माण की आवश्यकता होगी जिनमें अधिक से अधिक श्रमिकों का इस्तेमाल हो, शहरी बुनियादी सुविधाओं में निवेश का स्तर अधिक हो, साथ ही ज्ञान पर आधारित शहर का बेहतर से बेहतर प्रबंधन हो। इस प्रकार से भारत की स्थिति चीन से काफी भिन्न है। यदि भारत में शहरीकरण की गति इतनी हो जाती है कि वह 30 प्रतिशत के स्तर को पार कर ले, और भारत में प्रति व्यक्ति आय 1000 अमरीकी डालर हो जाए, तो सामान्य परिस्थितियों में हम भारत में शहरी विकास में तेजी होने की उम्मीद कर सकते हैं। इसके लिए जरूरी होगा कि शहरी बुनियादी सुविधाओं में निवेश अधिक किया जाए और ऐसे निवेश के लिए वित्तीय संसाधनों का जुटाना आवश्यक होगा। हालांकि भारत अभी तक अपनी निवेश आवश्यकताओं के लिए बाहरी बचत पर निर्भर नहीं रहा है, किंतु इस बात की संभावना है कि शहरी बुनियादी सुविधाओं में निवेश करने के लिए भारत के शहरी विकास के इस चरण में बाहरी बचत का अधिक उपयोग अपरिहार्य होगा।

एशिया का अन्य बड़ा देश इंडोनेशिया है, जो बहुत से द्वीपों से मिलकर बना है। 1997 के एशियाई वित्तीय संकट से पहले तक, इंडोनेशिया ने भी अन्य पूर्वी-एशियाई देशों की तरह खुलेपन और निर्यात उन्मुख आर्थिक नीति का प्रदर्शन किया है, हालांकि उसकी नीति मिश्रित आर्थिक नीति अधिक रही है, जिसका प्रयास यह रहा है कि ऐसे उद्योगों को बढ़ावा दिया जाए जिनका निर्यात करना पड़े और जावा में नैसर्गिक केंद्रीकरण से परे आर्थिक गतिविधियों का गंभीरता से वितरण किया जाए। जो भी हो, महा जकार्ता क्षेत्र जिसे जबोटोबेक क्षेत्र के नाम से जाना जाता है, में शहरी केंद्रीकरण की मात्रा बहुत अधिक पाई गई जहां इंडोनेशियन द्वीपसमूह की बिखरी हुई प्रवृत्ति के बावजूद ज्यादातर आर्थिक गतिविधियां जबोटोबेक में ही केंद्रित हैं। इंडोनेशिया की निम्न प्रति व्यक्ति आय और जबोटोबेक क्षेत्र में अत्यधिक तेज विकास के होते हुए, उस क्षेत्र में गंदी बस्ती का विस्तार बड़ी तेजी से हो रहा है (वेब्सटर, 2004)। इसके अलावा, शायद इंडोनेशिया पर एशियाई देशों का 1997 के पूर्वी-एशियाई वित्तीय संकट का सबसे बुरा असर पड़ा है। अभी भी वह इस आघात से पूरी तरह नहीं उबरा है और अभी भी पहले की आर्थिक गति प्राप्त की जानी है। अतः इंडोनेशिया में गंदी बस्ती का बने रहना और शहरी संकट दक्षिण पूर्वी-एशियाई देशों से कहीं अधिक समय तक बने रहने की संभावना है। इंडोनेशिया का शहरी भविष्य अनिश्चितताओं से घिरा हुआ है जिसके साथ ही साथ आर्थिक अनिश्चितता भी परिलक्षित होती है जिसका वह देश सामना कर रहा है।

हम अगले 30-50 वर्षों में एशिया में उभरते शहरी भविष्य को किस दृष्टि से देखें? यह पिछली आधी शताब्दी के अनुभवों से किस प्रकार भिन्न होगा? एक प्रमुख अंतर यह है कि बढ़ता हुआ वैश्वीकरण और उच्च आय स्तर उस क्षेत्र का सौभाग्य है, एशियाई शहरों के निवासियों की, उनकी शहरी सेवाओं की गुणवत्ता के लिए तुलनात्मक रूप से पहले के लोगों से कहीं अधिक मांग होगी, और यह उनका अधिकार होगा और शहरी जीवन की जो सुख-सुविधाएं अब देखने को मिलती हैं वे सामान्य सी हैं। अतः इस बात की संभावना है कि शहरी संरचना और उसकी तीव्रता के अनुसार शहरी निवेश भी अलग-अलग होगा। दूसरे, बढ़ते हुए वैश्वीकरण तथा व्यापार संबंधी सुरक्षा की आवश्यकता कम होने से, प्रत्येक एशियाई शहर के लिए जरूरी है कि वह पहले की अपेक्षा अब विश्व स्तर पर अधिक स्पर्धात्मक बने। बड़े देशों में इस बात के लिए तनाव जरूर रहेगा कि समुद्रतटीय शहरी क्षेत्रों में प्राकृतिक फायदे तुलनात्मक रूप से बहुत ज्यादा हैं और आंतरिक तौर पर बड़ी भूमि भी है जिसके लिए वहां स्पर्धात्मक स्थिति प्राप्त करने हेतु बुनियादी सुविधाओं में अत्यधिक निवेश की आवश्यकता होगी। अतः, नीति निर्माताओं के लिए संभवतः स्पर्धात्मक अवयवों पर विशेष रूप से ध्यान देने की जरूरत होगी, साथ ही इस संबंध में सरकारी निवेश भी उपयुक्त होगा तथा वित्तपोषण के तरीके एवं उसके संग्रहण की आवश्यकता होगी। तीसरे, जैसा कि चर्चा की जा चुकी है, पिछली आधी शताब्दी में एशियाई शहरीकरण, असमान रूप से शहर आधारित तीव्र श्रमप्रधान विनिर्माण उद्योगों के विकास पर आधारित रहा है, जिसने ग्रामीण क्षेत्रों से श्रमिकों को अपनी ओर खींच लिया है, फलस्वरूप ग्रामीण क्षेत्रों को अधिक श्रमिक की स्थिति से छुटकारा मिला है और जिससे ग्रामीण एवं शहरी दोनों क्षेत्रों की उत्पादकता में वृद्धि हुई है। प्रौद्योगिकी में इस समय होते हुए परिवर्तनों को देखते हुए यह प्रश्न उठता है कि क्या श्रमप्रधान उद्योग पिछले 50 वर्षों की तरह ही आगे भी बने रहेंगे तथा उनका विकास उसी तरह होगा और क्या शहरी क्षेत्रों के लिए क्या पूर्व की तरह ग्रामीण क्षेत्रों से पलायन करने वाली जनसंख्या को आत्मसात कर लेना आसान होगा।

भारत के लिए यह मुद्दा अत्यधिक महत्वपूर्ण है क्योंकि अर्थव्यवस्था में विनिर्माण क्षेत्र का हिस्सा, अपेक्षित आर्थिक विकास के वर्तमान स्तर से कहीं कम है (मोहन, 2002)। यदि भारत घने शहरी क्षेत्र तथा उसके आसपास श्रमिकों का उपयोग करने वाले विनिर्माण क्षेत्र को प्रोत्साहित करने हेतु अपनी आर्थिक एवं शहरी नीतियों को नहीं बदल पाता है, और यदि विश्व की आर्थिक अनिवार्यता कुछ ऐसी बन जाती है कि औद्योगीकरण का यह स्वरूप किसी भी प्रकार से संभाव्य नहीं है, तो उसके शहर किस प्रकार से विकास करेंगे और ग्रामीण क्षेत्र की उस बड़ी जनसंख्या को आत्मसात कर सकेंगे जिन्हें खेती के काम से बाहर निकलने की जरूरत है ताकि ग्रामीण और शहरी दोनों क्षेत्रों की उत्पादकता तेजी से बढ़ सके? अतः,

यह अपेक्षा की जा सकती है कि भारतीय औद्योगिकरण और शहरीकरण का स्वरूप पूर्वी एवं दक्षिण-पूर्व एशियाई देशों के स्वरूप से भिन्न होगा।

अभी भी यह ध्यान रखना जरूरी है कि सफल और स्थायी शहरीकरण के लिए विनिर्माण क्षेत्र का हिस्सा अभी भी बढ़ाने की आवश्यकता है, किंतु इसमें कुछ अलग प्रकार के गुण होने चाहिए (युसुफ और नबेशिमा, 2006)। स्वयं विनिर्माण प्रक्रिया में काफी परिवर्तन हुआ है जिससे बहुत सी गतिविधियां जो पहले एक ही संयंत्र में एक स्थान पर केंद्रित थी, वे अब प्रायः शहरी केंद्र के भीतर कई स्थानों पर और यहां तक कि सीमा पार से भी आउटसोर्स की जाती हैं। प्रायः उत्पाद की डिजाइन अब काफी हद तक सूचना प्रौद्योगिकी पर आश्रित है और उनका प्रमुख विनिर्माण संयंत्र से विशिष्ट रूप से तथा उनके किसी स्थान पर होने से कोई सरोकार नहीं है। बल्कि, उत्पाद विकास और डिजाइन अब काफी हद तक विश्व स्तर पर आउटसोर्स किए जा रहे हैं। भारत में न्यूनतम लागत पर उपलब्ध सक्षम इंजीनियरिंग कौशल ने विकसित देशों से उत्पाद-विकास एवं डिजाइन भारत लाने में महत्वपूर्ण भूमिका अदा की है (मार्श, 2006, ए.बी.सी.)। इसके विपरीत, भारतीय विनिर्माता भी अपने उत्पाद-विकास एवं डिजाइन को भी विपरीत दिशा में आउटसोर्स कर रहे हैं। दूसरे, विश्व में बढ़ी स्पर्धा ने फर्मों के लिए किसी भी व्यावहारिक तरीके से प्रमुख विनिर्माण लागतों में निरंतर कमी लाना अनिवार्य कर दिया है। संघटकों और प्रक्रियाओं की स्थानीय आउटसोर्सिंग एक आम प्रथा है जो इस संबंध में उपयोगी पाई गई है। इन्वेंट्री नियंत्रण तथा प्रबंधन करने के लिए यह जरूरी है कि आउटसोर्स की गई विनिर्माण गतिविधियां मूल संयंत्र के निकट हों। अतः, इस तरीके से भारत में सफल औद्योगिकरण के लिए यह जरूरी है कि इन गतिविधियों को पूर्व की तुलना में और अधिक केंद्रित किया जाए। चूंकि निर्मित वस्तुओं की गुणवत्ता दिन प्रतिदिन बढ़ती जा रही है, इसलिए यह स्पष्ट होता जा रहा है कि कम कुशल श्रमिकों की मांग में वृद्धि नहीं होगी। अतः आर्थिक तथा शहरी नीति में प्रमुख घटक यह होगा कि सभी स्तरों पर श्रमिक दल का कौशल बढ़ाया जाए। अधिकांश देशों में व्यावसायिक प्रशिक्षण की व्यवस्था मुश्किल है क्योंकि सफल प्रशिक्षण बाजार द्वारा निर्धारित होते हैं, किंतु निजी क्षेत्र के लिए उपयुक्त राजस्व मॉडल तैयार करना प्रायः कठिन होता है और सरकारी प्रावधान अजीब तरह के होते हैं जो बाजार के प्रति संवेदनशील नहीं होते हैं। यह आवश्यकता सरकारी और निजी भागीदारी के लिए है, जिसे तैयार करना आसान काम नहीं है। भविष्य में सफल शहरीकरण काफी हद तक उपयुक्त कौशल वाले श्रमिकों की उपलब्धता पर निर्भर होगा।

अतः एशियाई देशों को अगले 30 से 50 वर्षों में विकास करने के लिए यह बिल्कुल स्पष्ट है कि उनकी सफलता वास्तव में इस बात में होगी कि वे निरंतर आधार पर अपने मानव संसाधन को बढ़ाएं। वैश्वीकरण के दौर में, सृजनशीलता और उद्यमी सक्रियता ही सफल शहरों का सार होगा (युसुफ और नबेशिमा, 2006)। सभी पूर्वी एशियाई शहर जैसे - बैंकाक, बिजिंग, सिंगापुर, चीन, सिओल, टोकियो तथा

अन्य शहरों ने उच्च स्तर की शैक्षिक उपलब्धि दर्शाई है और उनके पास शैक्षिक एवं अनुसंधान संस्थाओं की अच्छी खासी प्रतिभा मौजूद है। वास्तव में, यहां यह उल्लेखनीय है कि इनमें से कुछ शहर जैसे हांगकांग और सिंगापुर में परंपरागत रूप से उच्च शैक्षिक संस्थाएं नहीं थीं जिनकी उच्च गुणवत्ता के लिए जरूरत होती थी। उन्होंने पिछले दो दशकों में उच्च शैक्षिक संस्थाओं में उनकी संख्या और गुणवत्ता दोनों के लिए लगातार भारी निवेश किया है। इन प्रमुख एशियाई शहरों में अब बड़ी संख्या में विश्वविद्यालय मौजूद हैं। व्याख्यात्मक रूप से, टोकियो में 113 तथा बिजिंग में 59 विश्वविद्यालय हैं, हालांकि इन विश्वविद्यालयों की गुणवत्ता में काफी अंतर है (युसुफ और नबेशिमा, 2006)। इसी प्रकार, भारत में उद्योगों द्वारा तकनीकी कार्मिकों की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए दक्षिणी क्षेत्रों में बड़ी संख्या में निजी महाविद्यालय और विश्वविद्यालय खुल गए हैं। अतः, सफल शहरीकरण के लिए प्रत्यक्ष रूप से शहरों की बुनियादी सुविधाओं के लिए पारंपरिक निवेश की आवश्यकता के अलावा, इसी प्रकार अब सॉफ्ट सुविधाएं जो सृजन, उत्पादन और ज्ञान को बनाए रखने से संबंधित हैं, पर ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है, साथ ही उन सुविधाओं पर भी ध्यान रखने की जरूरत है जिससे निरंतर कौशल वृद्धि हो सके।

बाहरी दुनिया से साक्षात्कार होने का केवल यह अर्थ नहीं है कि व्यापार में माल और सेवाओं में ही वृद्धि की जाए। इसका यह भी अर्थ है कि नए विचारों और नई प्रथाओं के प्रति भी खुलापन होना चाहिए। न्यूयॉर्क फेडरल रिज़र्व बैंक द्वारा 'न्यूयॉर्क शहर में शहरी समीकरण' पर हाल ही में आयोजित सम्मेलन (जी हां, केंद्रीय बैंक शहरी विकास चाहते हैं) में, केनेथ जैकसन ने न्यूयॉर्क शहर की भारी सफलता का श्रेय उस शहर का लंबे समय से आप्रवासियों की नई लहर के प्रति खुलेपन को दिया है। 'काफी समय से महानगर में नई ऊर्जा और नए विचारों के निरंतर संचार से न्यूयॉर्क ने आर्थिक और प्रौद्योगिकी चुनौतियों का सामना किया है तथा प्रतियोगी शहरों के भविष्य को तबाह कर दिया है' (जैकसन, 2005)। यह उल्लेखनीय है कि अधिकांश पूर्वी एवं दक्षिण-पूर्व सफल एशियाई शहरों ने शिक्षा एवं कौशल के उच्च स्तर वाले विदेशी नागरिकों की मौजूदगी के प्रति स्वयं को खुला रखा है। ऐसा कहा जाता है कि केवल बिजिंग में ही 1,00,000 विदेशी नागरिक हैं (युसुफ और नबेशिमा, 2006)। विदेशियों की मौजूदगी का आर्थिक व्यापकता में काफी योगदान है जिसकी इन विकासशील शहरों को जरूरत है, क्योंकि यह निवासियों के लिए नई स्पर्धा उपलब्ध कराती है, साथ ही दोनों दिशाओं में नए विचार प्रवाहित होते हैं। दरअसल, विकसित विश्व के बहुत से विश्वविद्यालय और अन्य तकनीकी संस्थाओं ने यह महसूस करना शुरू कर दिया है कि यह उनके लिए ज्यादा समझदारी होगी कि वे अपने कुछ विश्वविद्यालय एशियाई शहरों में अंतरित कर दें बजाय इसके कि वे अपने मूल कैम्पस के लिए एशियाई कार्मिकों को ले जाएं। अतः, विभिन्न स्तरों पर मानव पूंजी में वृद्धि से नई रणनीतियां पैदा होंगी

और एक देश से दूसरे देश में संस्थाओं एवं कार्मिकों की आवाजाही में और अधिक खुलापन पैदा होगा।

V. इक्कीसवीं शताब्दी में शहरीकरण के समक्ष चुनौतियां

सन् 2000 से 2030 के बीच विश्व की शहरी जनसंख्या में लगभग 2.1 बिलियन की कुल अनुमानित वृद्धि में से लगभग 1.3 बिलियन अथवा लगभग 60 प्रतिशत जनसंख्या एशिया में होगी (सारणी 1)। बीसवीं शताब्दी की दूसरी छमाही में विश्व की शहरी जनसंख्या में हुआ कुल संचय अपने धनत्व में सभी जगह समान था (लगभग 2.1 बिलियन), तथापि, एशिया का हिस्सा थोड़ा कम लगभग 53 प्रतिशत था। जैसा कि मैंने बार-बार इस बात पर जोर दिया है कि शहरीकरण का यही प्रत्याशित घनत्व है जिसकी एशिया में अपेक्षा थी जो अप्रत्याशित सी लगती है और इस प्रकार उसके समस्त बहुविध पहलुओं का प्रबंध ही हमारे सामने प्रमुख चुनौती है।

मैंने यह अनुमान लगाने की कोशिश की है कि शहरीकरण पैटर्न और भविष्य में पैदा होने वाली आवश्यकताओं में क्या संभावित परिवर्तन होंगे। जिस प्रकार से अमरीकी शहरों की संरचना यूरोपियन शहरों से भिन्न है, जो उनके बढ़िया होने पर निर्भर है, हम 21वीं शताब्दी में एशियाई शहरों से यह आशा कर सकते हैं कि वे भी अलग प्रकार की खूबियों का प्रदर्शन करें। पुराने यूरोपीय अथवा एशियाई शहर अजीब तरीके से घने बसे होते थे और अमरीकी शहरों की तुलना में कम फैलकर बसे हैं, जहां मोटर-व्यवस्था की विभिन्न डिग्री विशेष रूप से परिलक्षित होती है जो उनके यहां प्रारंभ से ही विद्यमान है। अमरीकी शहर पुराने महाद्वीप के शहरों की अपेक्षा निजी स्वामित्व वाली मोटर गाड़ियों के यातायात पर अधिक आश्रित हैं। 1970 के दशक के प्रारंभ में लगभग 80 प्रतिशत अमरीकी शहरी यात्री कार से यात्रा करते थे, जबकि जापान में केवल 15 प्रतिशत, टोकियो में 65-70 प्रतिशत और सिओल में 60 प्रतिशत यात्री 1970 के दशक के प्रारंभ में सरकारी परिवहन से यात्रा करते थे (मिल्स और ओहटा, 1976, मिल्स एण्ड सांग, 1979)। बढ़ती हुई आय एवं महत्वाकांक्षा की वजह से एशियाई शहरों में आटो मालिकों की संख्या में आश्चर्यजनक वृद्धि हुई है बिल्कुल वैसे ही जैसी कि यातायात की भीड़ में वृद्धि हुई है।

तेल की कीमतों में इस समय हो रही तीव्र वृद्धि से जिस प्रकार का तनाव बढ़ रहा है वह शहरी यातायात के संबंध में हो रही बहस का खास हिस्सा बन गया है। परिवहन में निजी मोटरगाड़ियों के बढ़ते उपयोग की वजह से कई एशियाई देशों में आंतर-शहर महामार्गों में निवेश काफी बढ़ गया है। इससे शहरी बस्तियां और फैलने लगी हैं, मोटरमालिकों की संख्या में भी और अधिक वृद्धि हो रही है जिससे तेल की मांग बढ़ गई है और फलस्वरूप प्रदूषण भी बढ़ने लगा है। कुछ और समय के बाद सड़क यातायात की भीड़ बढ़ने वाली है जिससे सड़क में निवेश की मांग बढ़ेगी अथवा अधिक लोगों को परिवहन सेवा उपलब्ध करवानी होगी अर्थात् उस समय यह अपेक्षित होगा कि सड़क की भीड़ तथा प्रदूषण को कम किया

जाए। इस समय जो हालात हैं उनसे पता चलता है कि दोनों प्रकार के परिवहन तरीकों में अधिक से अधिक निवेश करना होगा। आय का पहले से विद्यमान स्तर, और आय में होने वाली तीव्र वृद्धि से यातायात के इस तरह के पैटर्न का उभरना अपरिहार्य है। वित्तीय और भौतिक दोनों संसाधनों की मांग स्पष्ट रूप से तीव्र होगी, और इस स्थिति में यह है कि क्या एशियाई शहरों के लिए यह संभव हो सकेगा कि वे उपयुक्त कर प्रणाली तथा उपयोक्ता प्रभार लगाएं जो अपेक्षित निवेश के लिए वित्त उपलब्ध करवाएगा।

यह सर्वमान्य है कि इस समय तेल की कीमतों में जो वृद्धि हो रही है वह उसकी मांग की वजह से है न कि आपूर्ति में कमी के कारण जैसाकि पहले हुआ था। अगले 30 वर्षों में एशियाई शहरी विकास की प्रत्याशित गति को देखते हुए क्या हम यह अंदाजा लगा सकते हैं कि निरंतर बढ़ती हुई तेल की कीमतें लगातार बढ़ती हुई मांग की प्रतिक्रिया स्वरूप होंगी? अथवा क्या मांग के साथ-साथ आपूर्ति भी उतनी ही होगी, जैसा कि विगत में हुआ है, जिससे तेल की कीमतें दुबारा गिरेंगी? दोनों मामलों में, शहरीकरण नीति के लिए उपयुक्त पेट्रोल मूल्य तथा शहरी परिवहन मूल्य उतने ही महत्वपूर्ण होंगे जितना कि समग्र रूप से आर्थिक नीति के लिए जैसाकि सभी का ज्ञात है कि परिवहन का उभरता स्वरूप भी शहर के ढांचे को काफी प्रभावित करता है। अतः जिस प्रकार का विकास हो रहा है, उसमें शहरी परिवहन नीति भी अत्यधिक महत्वपूर्ण होगी जो हमें आने वाले वर्षों में एशियाई शहरों में देखने को मिलेगा। क्या बढ़ते हुए एशियाई शहर पुराने जमाने के घनी आबादी वाले शहरी केंद्र के नए समामेलन होंगे, जिसमें उपनगरीय अव्यवस्थित आबादी भी शामिल होगी और जिसमें अमरीकी शैली के समान मोटरगाड़ी यात्रा का साधन होगी और शॉपिंग मॉल होंगे। कुछ एशियाई शहरों में पुराने शहरी केंद्रों को पूरी तरह से नई शकल दे दी गई है जैसे बिजिंग और कुआलालंपुर, जबकि अन्य शहरों में पुराने और नए के बीच संघर्ष जारी है।

एक और बड़ा मुद्दा जो शहरीकरण के पैटर्न को प्रभावित करेगा वह है ग्रामीण एवं शहरी लोगों के पलायन का स्वरूप और उसकी गति। चीन के मामले में, लंबे समय से अपनाई गई 'एक बच्चा' की नीति के कारण, शहरी आबादी का नैसर्गिक विकास धीमा है और इस प्रकार से शहरी आबादी में इसी दर से अन्य देशों में हुई वृद्धि की तुलना में चीन में ग्रामीण शहरी पलायन की दर को काफी अधिक बना दिया है, जैसे-भारत में शहरी आबादी की नैसर्गिक विकास दर काफी अधिक है। पहले मामले में, गृहस्थों का आकार अनुमानतः छोटा है, और उसी आबादी के लिए आवास तथा संबंधित बुनियादी सुविधाओं में प्रति व्यक्ति निवेश भी काफी अधिक होगा। इसके अलावा, पलायन करने वाली पहली पीढ़ी के लिए सांस्कृतिक समस्याएं संभवतः अधिक होंगी। इसके विपरीत, यह भी संभव है कि शहरी आबादी में अधिक नैसर्गिक वृद्धि के कारण पलायन करके आने वाले लोगों के प्रति स्थानीय लोगों में अधिक विरोध हो जिससे

आर्थिक और सामाजिक नीतियों में कठिनाइयां पैदा हो सकती हैं। अतः नीति निर्माताओं के लिए यह भी आवश्यक होगा कि वे संबंधित देशों में आर्थिक जनसांख्यिकी के विशिष्ट स्वरूप पर भी ध्यान दें क्योंकि यह शहरीकरण प्रक्रिया को प्रभावित करता है।

1970 और 1980 के दशक में जब दक्षिण-पूर्व एशियाई देशों में शहरीकरण तेजी से हो रहा था, उस समय गंदी बस्तियों की समस्याएं तथा पानी, स्वास्थ्य, गंदे नाले तथा कचरा फेंकने की अव्यवस्था से गुजरना पड़ा था। बहुत से देशों में उच्च आर्थिक विकास के कारण ये समस्याएं स्वतः सुलझ गईं। किंतु कम आय एवं घनी आबादी वाले देश जैसे भारत, बांग्लादेश, पाकिस्तान और इंडोनेशिया में गंदी बस्तियों का बने रहना और सेवाओं में कमी एक गंभीर मसला बन गया है। चूंकि इसमें लोगों की बहुत बड़ी तादाद है, इसलिए इसके प्रबंध परिवर्तन से जुड़े मुद्दे उतने ही अहम हैं जितने कि वित्त और संसाधन संबंधी प्रबंधन के मुद्दे। शहरी भूमि नीति में उदारता और अंचल बनाना, भूमि बाजार की कार्यप्रणाली, आवास वित्त की उपलब्धता और शहरी भूमि विकास सहज बनाने जैसी समस्त आवश्यकताओं पर अत्यधिक ध्यान दिए जाने की जरूरत है। इन क्षेत्रों में सहानुभूतिपूर्व नीति बनाने वाले एवं पेशेवर लोगों की उपलब्धता इन देशों में काफी महंगी है। अतः, शहरी प्रबंधन में सभी प्रकार से कौशल निर्माण और व्यावसायिकता पैदा करना एशियाई शहरीकरण के समक्ष आने वाले वर्षों में प्रमुख चुनौती होगी।

वैश्वीकरण का एक परिणाम यह हुआ है कि वस्तुओं और सेवाओं दोनों में खुला व्यापार हुआ है, एक देश से दूसरे देश में पेशेवर लोगों की व्यापक आवाजाही से, एशियाई शहरों में औसत आय का स्तर कम होने के बावजूद इन समूहों के लिए अंतरराष्ट्रीय क्षतिपूर्ति का स्तर बना रहा है, इसलिए इन शहरों में असमानता कम है। ये 'सुजनशील श्रेणी' (युसुफ और नबेशिमा, 2006) के सदस्य शहरी विशेषताओं का भी वर्गीकरण चाहते हैं जिसकी मांग पहले कभी नहीं हुई। वे आवास की गुणवत्ता, शहरी सेवाएं, स्वास्थ्य एवं शिक्षा सेवाओं की अत्यधिक मांग कर रहे हैं। ज्ञानी कामगार भी चाहते हैं कि मनोरंजन सुविधाएं, वातावरण की सफाई, पर्याप्त एवं सुविधाजनक परिवहन व्यवस्था तथा अंतरराष्ट्रीय स्तर की संचार सेवा की उपलब्ध हों। अतः ऐसे लोगों को आकर्षित करने तथा शहर में बनाए रखने के लिए जिनकी वजह से शहरी प्रतिस्पर्धा बनी रहती है, एशियाई शहरों के लिए जरूरी होगा कि वे न्यूनतम स्तर तक के औसत आय के लोगों के लिए विश्व स्तर की सुविधाओं में पहले से ही निवेश करें। एशिया के अत्यधिक स्पर्धा वाले शहरों ने इसे पहचान लिया है जिसके प्रमाण हैं - शंघाई, हांगकांग, सिंगापुर, कुआलालंपुर और सियोल, तथा बैंकाक जो काफी तेजी से इस दिशा में प्रयास कर रहा है।

अतः, अगले तीस वर्षों में एशियाई शहरीकरण के प्रबंधन हेतु नीति निर्माताओं का कार्य पिछले पचास वर्षों की अपेक्षा अधिक कठिन है। वित्त

सुविधा एवं बुनियादी भौतिक सुविधा व्यवस्था मुहैया कराने की परंपरागत समस्या के अलावा उन्हें वैश्वीकरण के कारण उभरती मांगों के प्रति और भी सतर्क रहना होगा क्योंकि उनकी मांग ज्ञान-आधारित शहरों के निर्माण की होगी जिसमें शहरी सुख-सुविधाओं की स्पर्धा गौरव की बात होगी। किसी भी सीमा तक, मात्र शहरों की संख्या में वृद्धि एक मिलियन, पांच मिलियन, अथवा दस मिलियन की संख्या सरकारी प्राधिकरण की क्षमता पर खिंचाव पैदा करेगी कि वह शहर के प्रबंधन के लिए उपयुक्त कौशल के लोगों की तलाश करे। यहां, शायद यह कहना सही होगी कि इस तरह का कौशल पैदा करने के बारे में अंतरराष्ट्रीय स्तर पर ध्यान कम दिया गया है, और यह ऐसा क्षेत्र होगा जिस पर अंतरराष्ट्रीय स्तर पर सामूहिक रूप से ध्यान दिए जाने की आवश्यकता होगी।

अंत में, एक केंद्रीय बैंकर के रूप में अगले तीस वर्षों में एशियाई शहरीकरण की वित्त संबंधी आवश्यकताओं पर कुछ टिप्पणी किए बिना मैं अपनी बात समाप्त नहीं कर पाऊंगा। शहरी बुनियादी सुविधाएं लंबे समय तक के लिए टिकाऊ होती हैं। इसलिए, तेजी से हो रहे शहरी विकास के समय 10-15 वर्ष तक पहले से ही शहरी बुनियादी सुविधाओं में निवेश किया जाना चाहिए जिसका फायदा अगले पचास या उससे अधिक वर्षों तक मिलता रहेगा। जीवन सहज हो सकेगा यदि वित्तपोषण के संसाधन ऐसे हों कि नगर-प्राधिकरण उसे इस रूप में जुटा सकें कि चुकौती-सूची और लाभ-सूची दोनों एक-दूसरे से मेल खाएं। पूरे विश्व में शहरी वित्तपोषण प्रणाली को खंगालने से पता चलता है कि उनके पैटर्न में कोई समानता नहीं है। जर्मनी ने अपने मॉरगोज बैंकों का इस्तेमाल पफैंडब्रीफ बांड बेचने के लिए किया, जिसकी गुणवत्ता बांड के बाद मानी जाती है और बुनियादी सुविधाओं में निवेश के लिए निधियों के उपयोग हेतु राज्यों तथा महानगर पालिकाओं को मध्यस्थ बना दिया। ऋण की मात्रा बढ़ाने के लिए एक मुश्किल प्रणाली है जिससे दीर्घावधि निधि जुटाने की संभाव्यता बनती है। किंतु ऋण की यह गुणवत्ता एक शताब्दी से अधिक की अवधि में प्राप्त की गई है और जिस अवधि में महानगर प्राधिकरणों ने यह सुनिश्चित किया है कि उनकी कर और उपयोक्त प्रभार प्रणाली इस प्रकार की है कि वे जुटाए गए संसाधनों का मोचन कर सकते हैं। संयुक्त राज्य अमरीका में, विकेंद्रीकृत म्युनिसिपल बांड प्रणाली है जिसने काफी हद तक शहरी बुनियादी सुविधाओं का वित्तपोषण किया है। यहां भी, चूंकि संसाधन जुटाने की योग्यता अच्छी साख रेटिंग बनाए रखने पर निर्भर है, इसलिए महानगर प्राधिकरणों के लिए यह काफी फायदेमंद है कि वे शोधन क्षमता बरकरार रखती हैं और बांड धारकों को उसका शोधन करती हैं। अतः, सैद्धांतिक रूप से, यह प्रणाली सफल रही है क्योंकि उन्होंने यह सुनिश्चित किया है कि कस्बे और शहर प्रोत्साहन संरचना का सामना कर रहे हैं और जो उन्हें विश्वसनीय बनाने के लिए प्रोत्साहित करता है तथा वे अनिवार्यतः स्व-वित्तपोषित होते हैं।

एशियाई देशों में वित्तीय बाजार अभी इतने अधिक परिमार्जित नहीं हुए हैं कि वे इस प्रकार की वित्तपोषण प्रणाली की अनुमति दे सकें। शहरी बुनियादी सुविधाओं का वित्तपोषण आमतौर पर सरकार के उच्च स्तर से होता है जो कर द्वारा अथवा बैंकों और वित्तीय संस्थाओं से संसाधन जुटाती हैं और जो विशिष्ट रूप से सरकार के स्वामित्व में या उसके द्वारा प्रायोजित होते हैं। यह प्रणाली उतनी अच्छी तरह नहीं बनाई गई है कि इससे नैतिक जोखिमों से बचा जा सके : प्राप्तकर्ता कस्बे तथा शहर को उतना अधिक प्रोत्साहन प्राप्त नहीं होता है कि वे अनिवार्यतः स्व-वित्तपोषण कर सकें। 1990 के दशक में भरसक प्रयास किए गए कि शहरी बुनियादी सुविधाओं के प्रावधानों को अपहारक बनाया जाए, किंतु इसमें बहुत ही कम सफलता मिली। अगले तीस वर्षों में प्रत्याशित शहरी आबादी के घनत्व को देखते हुए, मुझे तो कुछ ज्यादा उम्मीद नज़र नहीं आती है। यदि एशियाई शहर पनपना और समृद्ध होना चाहते हैं तो उन्हें स्वपोषित स्थानीय कराधान एवं उपयोक्ता प्रणाली विकसित करनी होगी ताकि वे अपनी वित्तीय जरूरतों के लिए राष्ट्रीय तथा अंतरराष्ट्रीय वित्तीय बाजारों से संपर्क कर सकें।

यह चर्चा मुझे शहरी बुनियादी सुविधा के अंतरराष्ट्रीय आयाम की ओर ले जाती है। आमतौर से होता यह है कि, जब किसी देश में शहरी विकास तेज चरण में होता है और उसके वित्तीय बाजारों का विकास अभी होना शेष रहता है, तो ऐसी स्थिति में दीर्घकालिक निधि हासिल करने का एक ही रास्ता होता है कि बाह्य बचत की ओर रुख किया जाए, जिसकी चुकौती बाद में काफी लंबे समय तक की जानी होगी। एक खास तरह का ऐतिहासिक अनुभव यह रहा है कि जिन क्षेत्रों में गहन शहरीकरण हो रहा है, उन्हें बाह्य बचत काफी मात्रा में जुटानी पड़ती थी, और नौबत यह होती थी कि भुगतान संतुलन का संकट आ जाता था और कर्ज की अदायगी नहीं हो पाती थी। एशिया में भी, 1997 के वित्तीय संकट का प्रभाव आंशिक रूप से परिलक्षित होता है कि पूर्व में भारी मात्रा में जो बाह्य संसाधन प्राप्त होते थे, अचानक वह स्थिति उलट गई, और यही स्थिति 1980 के दशक में लैटिन अमरीका ऋण संकट के समय हुई थी। हालांकि, उसके बाद से, यह आश्चर्य में डालने वाली बात है कि इस पूरे क्षेत्र में वित्तीय अधिशेष की स्थिति पाई जाती है और उस अधिशेष का निवेश यूरोप तथा उत्तरी अमरीका में किया जा रहा है। वैश्विक असंतुलन पर हो रही मौजूदा व्यापक बहस से यह अनुमान होता है कि यह असंतुलन अपेक्षतया देर तक रहने वाले स्वरूप के हैं, जिससे अंशतः यह परिलक्षित होता है कि एशिया में आर्थिक जनसांख्यिकी अनुकूल रहेगी और पश्चिम में इसके विपरीत।

वित्तीय स्थिति ने जो मोड़ लिए हैं, उसे देखकर मैं भी कुछ हद तक असमंजस में पड़ गया हूँ। मुझे यह उम्मीद करनी चाहिए थी कि बुनियादी सुविधाओं में निवेश, खास तौर से शहरी बुनियादी सुविधाओं में, इस प्रकार का होगा कि क्षेत्रीय घरेलू बचत अपेक्षित निवेश का

वित्तपोषण करने के लिए पर्याप्त नहीं होगी। शायद, इसका स्पष्टीकरण वस्तुतः 1977 के वित्तीय संकट के प्रति एशियाई प्रतिक्रिया में निहित था और इस प्रकार हम आने वाले वर्षों में अधिक निवेश की आशा कर सकते हैं। अगले 30 वर्षों में चीन, भारत, इंडोनेशिया, पाकिस्तान और बांग्लादेश में शहरी आबादी में वृद्धि की मात्रा इतनी होगी कि उससे अंतरराष्ट्रीय स्तर पर संसाधन जुटाने की स्थिति पर दबाव पड़ना अपरिहार्य है। तब शहरी बुनियादी सुविधा में किया गया निवेश इन देशों में उपलब्ध बचत की राशि से अधिक हो जाएगा और मौजूदा तथा कथित बचत का अधिक्य कुछ समय बाद समाप्त हो जाएगा। क्या तब भी एशियाई देशों के बीच उपलब्ध अंतरराष्ट्रीय बचत से स्पर्धा बढ़ी हुई रह सकेगी ? पश्चिमी देशों में उभरती प्रतिकूल जनसांख्यिकी तथा इससे बचत की दर में वहां होने वाली कमी से क्या आने वाले वर्षों में इस स्पर्धा से वास्तविक ब्याज दरें ऊंची होती जाएंगी : विश्व चलनिधि में अधिक्य की मौजूदा स्थिति तथा न्यूनतम ब्याज दरों का ठीक उलटा ? यदि ऐसा हुआ, तो शहरी नीति निर्माताओं और केंद्रीय बैंक दोनों के कार्य समान रूप से बहुत कठिन हो जाएंगे। अतः देशों के भीतर तथा एक देश से दूसरे देश में वित्तीय बचतों की कुशल मध्यस्थता वस्तुतः शहरी विकास के लिए उतनी ही महत्वपूर्ण होगी जितनी कि वित्तीय बाजार के विकास के लिए और आने वाले वर्षों में मौद्रिक नीति निर्माताओं के लिए।

संदर्भ

माइक डगलस (1998) 'पूर्वी एशियाई शहरीकरण : पैटर्न, समस्याएं और संभावनाएं'। 1998 वाल्टर एच. शारेंस्टीन प्रमुख व्याख्यान माला। पालो आल्टो : स्टैनफोर्ड विश्वविद्यालय एशिया। पैसिफिक अनुसंधान केंद्र।

जैकसन्, केनेथ टी. (2005), 'विश्वस्त शहर : खुलापन और विश्व महानगर के निर्माण में आप्रवास।' एक आरबीएनवाइ आर्थिक नीति समीक्षा, दिसम्बर 2005, पृ.81-88।

मार्श, पीटर (2006 ए) 'एक नया विनिर्माण मंत्र', फाइनेंशियल टाइम्स, 16 मई, 2006।

मार्श, पीटर (2006 बी) 'गतिशील कर्मचारियों की दावत', फाइनेंशियल टाइम्स, 17 मई, 2006।

मार्श, पीटर (2006 सी) 'ड्रैगन को खत्म करने का भारत का संघर्ष', फाइनेंशियल टाइम्स, 18 मई 2006।

मिल्स, एडविन एस. और कटसुतोषी ओहटा (1976), 'शहरीकरण और शहरी समस्याएं', ह्यूग पैट्रिक और हेनरी रोसोव्स की (संपादक)। एशिया के नए महारथी : जापानी अर्थव्यवस्था की कार्यप्रणाली कैसी है। वाशिंगटन डी.सी., दि ब्रूकिंग्स इंस्टीट्यूशन मिल्स, एडविन एस. एंड बायंग नाक सांगस

(1979) शहरीकरण और शहरी समस्याएं, कैंब्रिज : हार्वर्ड विश्वविद्यालय प्रेस।

राकेश मोहन (2002), 'भारत की लघु उद्योग नीति : आलोचनात्मक मूल्यांकन', अन्ने ओ. क्रुएगर (संपादक), भारतीय अर्थव्यवस्था में आर्थिक नीति का सुधार, शिकागो : शिकागो यूनिवर्सिटी प्रेस।

राकेश मोहन और शुभगतो दासगुप्ता (2004), '21वीं शताब्दी में भारत में शहरी विकास : शहरी विकास तेज करने हेतु नीतियां', भारतीय आर्थिक नीति सुधार पर अंतरराष्ट्रीय विकास स्टैनफोर्ड केंद्र में आयोजित पांचवें वार्षिक सम्मेलन में प्रस्तुत पेपर। जून 2-5, 2004।

राकेश मोहन और शुभगतो दासगुप्ता (2005), '21वीं शताब्दी : एशिया का शहर में परिवर्तन', इकॉनॉमिक एण्ड पॉलिटिकल वीकली, अंक XL, सं.3, जनवरी 15-21, 2005, पृ. 213-223।

न्यूज़वीक (2003), कस्बों की बाढ़ : क्या एशिया में शहरी विस्फोट वरदान है या अभिशाप', विशेषांक, अक्टूबर-दिसंबर 2003।

यूनाइटेड नेशंस, 'विश्व शहरीकरण परिदृश्य', न्यूयार्क : यूनाइटेड नेशंस, 2002।

वेब्सटर, डगलास (2004), 'विकासशील पूर्वी एशिया में शहरीकरण का समीकरण और नीतिगत संरचना', वाशिंगटन डी.सी. विश्व बैंक

शाहिद युसुफ (2003), शाहिद युसुफ की पुस्तक 'नवोन्मेषी पूर्वी एशिया: विकास का भविष्य', में समूहों को नवोन्मेषी बनाना न्यूयार्क, विश्व बैंक और ऑक्सफोर्ड यूनिवर्सिटी प्रेस।

शाहिद युसुफ और काओरु नबेशिमा (2006), 'पूर्वी एशिया में औद्योगिकरण के बाद के शहर', पालो आलटो : स्टैनफोर्ड यूनिवर्सिटी प्रेस, (आनेवाली पुस्तक)।