

राजस्थान के परिवहन नेटवर्क का प्रभाव और आर्थिक प्रभाव

Dr. Pawan Kumar

Principal, Franklin girls college

Thalarka, (Hanumangarh) Rajasthan

सार

राजस्थान, भारत का सबसे बड़ा राज्य, न केवल अपने ऐतिहासिक और सांस्कृतिक महत्व के लिए जाना जाता है, बल्कि इसके विस्तृत परिवहन नेटवर्क ने राज्य के आर्थिक विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। राजस्थान का परिवहन नेटवर्क सड़कों, रेलमार्गों, वायुमार्गों और बंदरगाहों का एक संगठित जाल है, जिसने राज्य को राष्ट्रीय और अंतरराष्ट्रीय व्यापार में प्रतिस्पर्धी बनाए रखने में योगदान दिया है। इसके अलावा, राज्य का भूगोल और पड़ोसी राज्यों से इसका जुड़ाव इसे व्यापारिक गतिविधियों और माल परिवहन के लिए एक प्रमुख केंद्र बनाता है। इस प्रभावशाली परिवहन नेटवर्क ने न केवल राजस्थान के विभिन्न क्षेत्रों को एक-दूसरे से जोड़ा है, बल्कि अन्य राज्यों और देशों के साथ भी इसके व्यापारिक संबंधों को मजबूत किया है। इसने उद्योगों, कृषि, पर्यटन और रोजगार के अवसरों में भी व्यापक सुधार लाया है, जो राज्य की अर्थव्यवस्था को सुदृढ़ बनाने में सहायक साबित हुआ है। राजस्थान का परिवहन नेटवर्क राज्य के विकास और आर्थिक प्रगति में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है, और इसके प्रभावों को समझना राज्य की समग्र आर्थिक स्थिति को बेहतर ढंग से जानने का एक प्रमुख मार्ग है।

मुख्य शब्द: परिवहन, सामाजिक-आर्थिक स्थिति, विकास, अर्थव्यवस्था

परिचय

परिवहन, तृतीयक क्षेत्र का एक महत्वपूर्ण घटक है, जो देश के आर्थिक विकास में अत्यधिक महत्व रखता है। आधुनिक दुनिया की प्रगति, जटिलताओं और परिष्कार के साथ, कोई भी देश परिवहन क्षेत्र में आर्थिक विकास प्राप्त करने के बारे में नहीं सोच सकता है। परिवहन किसी भी क्षेत्र के तेजी से विकास के लिए एक आवश्यक आर्थिक बुनियादी ढाँचा है। परिवहन सुविधाओं की कमी आर्थिक विकास की प्रक्रिया को धीमा कर देती है, भले ही कोई क्षेत्र समृद्ध प्राकृतिक संसाधनों से संपन्न हो। परिवहन को किसी राज्य के समग्र विकास के लिए एक अनिवार्य घटक के रूप में मान्यता दी गई है। स्वस्थ परिवहन प्रणाली किसी राष्ट्र के आर्थिक स्वास्थ्य और विकास का सूचक है। यह सर्वविदित तथ्य है कि वर्तमान सड़क परिवहन प्रणाली में सड़कें विकास का अग्रदूत हैं। सभी विकास क्षेत्रों को बेहतर परिवहन और संचार का लाभ मिलता है। राजस्थान जैसे विशाल राज्य में, तीव्र आर्थिक विकास के लिए एक एकीकृत और कुशल परिवहन मोड बिल्कुल आवश्यक है। सड़कें यातायात का बड़ा हिस्सा वहन करती हैं।

परिवहन का अर्थ है ले जाना या संप्रेषित करना। एक अवधारणा के रूप में, परिवहन या परिवहन काफी सांसारिक लगता है। नेटवर्क शब्द स्थान की एक प्रणाली के भीतर मार्गों के ढांचे को इंगित करता है, जिसे नोड्स के रूप में पहचाना जाता है। परिवहन का अर्थ है लोगों और सामानों का एक स्थान से दूसरे स्थान पर जाना। यह दैनिक जीवन के लगभग सभी पहलुओं को प्रभावित करता है। संचार के किसी भी अन्य साधन की तरह, इसका मूल्य अक्सर तब तक नहीं समझा जाता जब तक कि इसकी कमी न हो या जब तक कि यह समाज के लिए अनुपलब्ध न हो जाए। परिवहन इसके लिए जिम्मेदार है

प्राचीन काल से सभ्यताओं के विकास में लोगों की यात्रा की आवश्यकता और माल की परिवहन आवश्यकता को पूरा करके वृद्धि हुई है। हम आसानी से कह सकते हैं कि परिवहन विकास के क्षेत्रों के बीच संबंधों का एक उपाय है और यह विकास की कुंजी है। सड़क नेटवर्क सभी समाजों के ताने-बाने को एक साथ रखता है। सड़क नेटवर्क का विकास किसी क्षेत्र के सामाजिक-आर्थिक सुधार में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। यह प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से लोगों की सामाजिक-आर्थिक स्थिति को प्रभावित करता है। एक बेहतर सड़क नेटवर्क आवश्यक है बुनियादी ढांचा जो कुशल कनेक्टिविटी और पहुंच प्रदान करके विकास प्रक्रिया को आगे बढ़ाता है, जो पिछड़े क्षेत्रों के विकास के लिए सहायक होगा। सड़क नेटवर्क प्रावधान की कमी गरीबी और अविकसितता का परिणाम है। ग्रामीण क्षेत्रों में सड़क नेटवर्क का विस्तार कृषि गतिविधियों, कृषि आधारित उद्योग, कृषि उत्पादों के विपणन, उत्पादों के आयात-निर्यात आदि को फैलाने में मदद करता है। इसका प्रभाव सीधे ग्रामीण क्षेत्र के लोगों की सामाजिक-आर्थिक स्थिति को बदल देगा। इसलिए, क्षेत्रीय विकास के लिए सड़क नेटवर्क और परिवहन का विकास अनिवार्य है।

राजस्थान का सामाजिक और आर्थिक वातावरण राज्य में मौजूद परिवहन व्यवस्था से बहुत प्रभावित हुआ है। इसका सुव्यवस्थित और व्यापक नेटवर्क, जिसमें राजमार्ग, रेलमार्ग, हवाई अड्डे और अंतर्देशीय जलमार्गों का नेटवर्क शामिल है, यह गारंटी देता है कि राज्य के अंदर और बाहर दोनों जगह आवागमन परेशानी मुक्त है। यह कई अलग-अलग आर्थिक क्षेत्रों को प्रोत्साहित करने में महत्वपूर्ण योगदानकर्ता रहा है।

व्यापार और उद्योग पर प्रभाव: राजस्थान का रणनीतिक स्थान इसे दिल्ली, गुजरात, हरियाणा, उत्तर प्रदेश, और महाराष्ट्र जैसे प्रमुख आर्थिक केंद्रों से जोड़ता है। राष्ट्रीय और राज्यीय राजमार्गों के माध्यम से राज्य के विभिन्न उद्योगों (जैसे खनन, वस्त्र, और कृषि) को आसानी से कच्चे माल की आपूर्ति और तैयार माल की बिक्री का मार्ग प्राप्त होता है। परिवहन के बेहतर साधनों ने राज्य के निर्यात में भी वृद्धि की है, विशेष रूप से खनिज और हस्तशिल्प उद्योगों में।

रोजगार सृजन: परिवहन नेटवर्क के विकास ने निर्माण, रखरखाव और परिवहन से संबंधित सेवाओं में रोजगार के अवसर पैदा किए हैं। विशेष रूप से ग्रामीण क्षेत्रों में, सड़कों और रेल मार्गों के विकास से रोजगार के नए साधनों का सृजन हुआ है।

कृषि और ग्रामीण विकास: राजस्थान के कृषि क्षेत्र को परिवहन नेटवर्क से अत्यधिक लाभ हुआ है। किसानों को अपने उत्पाद बाजारों तक पहुंचाने में आसानी हुई है, जिससे कृषि उत्पादों की कीमतें बढ़ीं और किसानों की आय में सुधार हुआ। साथ ही, ग्रामीण क्षेत्रों में बेहतर सड़कों ने चिकित्सा, शिक्षा और अन्य आवश्यक सेवाओं तक पहुंच को भी सुगम बनाया है।

पर्यटन क्षेत्र पर प्रभाव: पर्यटन राजस्थान की अर्थव्यवस्था का एक महत्वपूर्ण हिस्सा है, और परिवहन नेटवर्क ने इस क्षेत्र को बढ़ावा दिया है। जयपुर, उदयपुर, जोधपुर और जैसलमेर जैसे प्रमुख पर्यटन स्थलों तक सड़क, रेल और हवाई मार्गों द्वारा पहुंच ने देशी और विदेशी पर्यटकों की संख्या में वृद्धि की है। इसका राज्य की आय और रोजगार पर सकारात्मक प्रभाव पड़ा है।

क्षेत्रीय असंतुलन को कम करना: राजस्थान के कम विकसित और दूरस्थ क्षेत्रों को शेष राज्य से जोड़ने में परिवहन नेटवर्क की भूमिका महत्वपूर्ण रही है। यह क्षेत्रीय असमानता को कम करने और समान आर्थिक विकास सुनिश्चित करने में मदद करता है।

आर्थिक विकास का समग्र प्रभाव: राजस्थान का परिवहन नेटवर्क राज्य के सकल घरेलू उत्पाद (GDP) में वृद्धि का एक महत्वपूर्ण कारण है। यह आर्थिक गतिविधियों को सुगम बनाकर और विभिन्न क्षेत्रों में निवेश को आकर्षित करके राज्य के आर्थिक परिदृश्य को मजबूत करता है।

इसलिए, राजस्थान में परिवहन नेटवर्क का राज्य की अर्थव्यवस्था पर महत्वपूर्ण और दूरगामी प्रभाव है, जो बदले में राज्य के सामान्य विकास में योगदान देता है।

उद्देश्य

1. राजस्थान में सार्वजनिक सड़क परिवहन की दक्षता पर अध्ययन
2. राजस्थान के परिवहन नेटवर्क का प्रभाव का अध्ययन

परिवहन और अर्थव्यवस्था के बीच संबंध

परिवहन विकास समीकरण में एक आवश्यक कार्य है परिवहन अवसंरचना और क्षेत्रीय आर्थिक विकास के बीच संबंधों की प्रकृति कई वर्षों से राजनेताओं, योजनाकारों और शोधकर्ताओं के बीच बहस का विषय रही है सड़क नेटवर्क कई तरह की आश्रित आर्थिक गतिविधियों का समर्थन करता है और आर्थिक प्रणाली को एकीकृत करने और भौगोलिक स्थान में इसके लेन-देन को सुविधाजनक बनाने का काम करता है

परिवहन क्षेत्र का अर्थव्यवस्था के अन्य क्षेत्रों के साथ घनिष्ठ और सीमित संबंध है। जबकि यह विकास प्रक्रिया के प्रमुख चालक के रूप में कार्य करता है, लेकिन इसे विकास प्रक्रिया का जवाब भी देना चाहिए। यह व्यापक रूप से स्वीकार किया गया है कि आर्थिक विकास में परिवहन की महत्वपूर्ण भूमिका है (कार्नेमार्क 1979)। यह माना गया है कि राष्ट्रीय विकास के लाभों में दूरस्थ समुदायों की पूर्ण भागीदारी के लिए उच्च गुणवत्ता वाली परिवहन प्रणाली का प्रावधान एक आवश्यक पूर्व शर्त है। इसलिए, राष्ट्रीय विकास के लिए पर्याप्त, विश्वसनीय और किफायती परिवहन आवश्यक है। जबकि अर्थव्यवस्था

अपने विकास के लिए अधिक नेटवर्क सुविधाओं की मांग करती है, परिवहन नेटवर्क का विकास पैटर्न उत्पादन, वितरण और उपभोग और विनिमय के स्थानिक पैटर्न को भी बदल सकता है, और इसे एक गतिशील परिसंचरण प्रक्रिया के रूप में देखा गया है (जेनेल 1969)। परिवहन की मांग आर्थिक गतिविधियों की तीव्रता से उत्पन्न हुई है। बुनियादी ढाँचे के तत्वों की अन्य आपूर्ति के साथ परिवहन आपूर्ति आर्थिक विकास को महत्वपूर्ण रूप से प्रभावित कर सकती है। इस प्रकार, आर्थिक विकास और परिवहन को प्रभावित करने वाला एक दो-तरफ़ा चक्र है। उत्पादन के स्तर में वृद्धि के साथ परिवहन सेवाओं की मांग में वृद्धि होती है; लाभप्रदता में सुधार और परिवहन में और अधिक निवेश को प्रोत्साहित करना (क्रेडटली 1993)।

समय-स्थान अभिसरण

आर्थिक विकास और परिवहन मांग की वृद्धि के बीच हमेशा एक समय अंतराल होता है, यानी 'समय-स्थान अभिसरण'; यह परिवहन आपूर्ति के समय और अनुकूलन को जटिल बनाता है। परिवहन की लागत को कम करके, नोड्स को एक-दूसरे के लिए अधिक सुलभ बनाकर और असंबद्ध लोगों को सिस्टम में लाकर नए लिंक या बेहतर परिवहन प्रणाली का निर्माण, समय-स्थान अभिसरण का परिणाम है। संक्षेप में, इसने दूरी घर्षण में कमी की है। अब, यह समय-स्थान संगठन में बदलाव, नोड्स की आर्थिक संरचना में बदलाव और अर्थव्यवस्था के विशेषज्ञता और विविधीकरण की ओर ले जाता है।

पार्श्व लिंकेज सिस्टम: किसी निश्चित समय पर स्थानिक अर्थव्यवस्था और नेटवर्क कनेक्शन के समायोजन के रूप में परिभाषित किया गया है। यह समय के साथ स्थिर नहीं रह सकता है।

वर्टिकल लिंकेज सिस्टम: दोनों के बीच संबंधों के इतिहास के आधार पर अर्थव्यवस्था और परिवहन के बीच संबंध। इस प्रकार का संबंध सामाजिक-राजनीतिक-आर्थिक कारणों से प्रभावित होता है।

ट्रांसवर्स लिंकेज सिस्टम: चूंकि अर्थव्यवस्था और नेटवर्क एक ही चरण में परिपूर्ण नहीं रहे हैं, इसलिए वे पिछले चरणों में पिछड़ें और बढ़त को पकड़ने का प्रयास कर सकते हैं, कुछ हद तक लीप-फ्रॉग गेम के अनुरूप ट्रैवर्स संबंध विकसित करना।

लिंकेज की पूरी प्रणाली विकास के पैमाने पर यात्रा करेगी। अर्थव्यवस्था के शुरुआती चरणों में, नेटवर्क विकास अर्थव्यवस्था की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अपर्याप्त है। इसलिए अर्थव्यवस्था और नेटवर्क विकास के बीच एक अंतर है। दोनों के विकास के साथ, अंतर क्रमिक रूप से कम हो गया है। धीरे-धीरे प्रारंभिक चरण का समानांतर संबंध कमजोर हो गया है और दोनों, यानी नेटवर्क विकास और अर्थव्यवस्था एक दूसरे को समझाने में असमर्थ रहे हैं। विकास के पैमाने पर यात्रा करते समय, यह काफी हद तक कम हो जाता है।

ऊर्ध्वाधर संबंध न्यूनतम अवशिष्ट छोड़ेगा जबकि पार्श्व और अनुप्रस्थ संबंध विकासात्मक पैमाने पर अंतरिक्ष अर्थव्यवस्था की स्थिति के आधार पर बड़े अवशिष्ट छोड़ेगा। अंतरिक्ष में आर्थिक और सामाजिक संपर्क को सुविधाजनक बनाने के लिए एक परिवहन नेटवर्क स्थापित किया गया है, दोनों अंतर और अंतरक्षेत्रीय स्तरों पर। हालांकि, एक बार यह स्थापित हो जाने के बाद, यह अंतरिक्ष अर्थव्यवस्था को आकार देने

में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। अंतरिक्ष अर्थव्यवस्था में विभिन्न नोड्स के बीच संपर्क की क्षमता जो स्थानिक पूरकताओं और हस्तक्षेप करने वाले अवसरों की प्रकृति और परिमाण से उत्पन्न होती है, 'हस्तांतरणीयता के माध्यम से कम' का रूप लेती है; जबकि पूरकताएं और हस्तक्षेप करने वाले अवसर मुख्य रूप से आर्थिक गतिविधियों के स्थान से निर्धारित होते हैं, हस्तांतरणीयता का परिमाण परिवहन नेटवर्क की प्रकृति द्वारा नियंत्रित होता है।

यह हमेशा से माना जाता रहा है कि उच्च गुणवत्ता वाला परिवहन बुनियादी ढांचा आर्थिक विकास के लिए एक आवश्यक शर्त है। सड़कें शहरों और क्षेत्रों के विकास में एक मौलिक भूमिका निभाती हैं, क्योंकि वे सभी स्थानों की पहुंच और सापेक्ष आकर्षण को प्रभावित करती हैं। परिवहन का शहरों और क्षेत्रों के स्थानिक और आर्थिक विकास पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ता है। किसी विशेष स्थान का आकर्षण आंशिक रूप से सापेक्ष पहुंच पर निर्भर करता है जो बदले में परिवहन बुनियादी ढांचे की गुणवत्ता और मात्रा पर निर्भर करता है। क्षेत्रीय स्तर पर, परिवहन और विकास के बीच संबंध भी स्पष्ट हैं। प्रमुख परिवहन अवसंरचनाएं, जैसे कि अंतर्राष्ट्रीय रेल संपर्क, हवाई अड्डे और बंदरगाह, सभी का स्थानीय यातायात, रोजगार और स्थानीय अर्थव्यवस्था पर पर्याप्त प्रभाव पड़ता है। परिवहन गतिविधियों में प्रत्यक्ष रोजगार के अलावा, इन प्रमुख परिवहन अवसंरचनाओं का पर्याप्त गुणक प्रभाव होता है क्योंकि उन्हें कई प्रकार की फर्मों और उद्योगों द्वारा सेवा प्रदान की जानी होती है।

यह व्यापक रूप से तर्क दिया गया है कि महत्वपूर्ण नए परिवहन बुनियादी ढांचे का स्थानीय अर्थव्यवस्था और किसी क्षेत्र की विकास क्षमता पर पर्याप्त प्रभाव पड़ता है। इसके पीछे मुख्य तर्क पहुंच में बदलाव लाना है, जो एक क्षेत्र को अन्य क्षेत्रों पर एक नया प्रतिस्पर्धी लाभ देता है, जिसके परिणामस्वरूप दक्षता का उच्च स्तर और उच्च उत्पादकता होती है। जब परिवहन प्रणालियाँ कुशल होती हैं, तो वे आर्थिक और सामाजिक अवसर और लाभ प्रदान करती हैं, जिसके परिणामस्वरूप सकारात्मक गुणक प्रभाव होते हैं जैसे कि बाजारों तक बेहतर पहुँच, रोजगार और अतिरिक्त निवेश। जब परिवहन प्रणालियाँ क्षमता या विश्वसनीयता के मामले में कमज़ोर होती हैं, तो उनके पास कम या छूटे हुए अवसरों जैसी आर्थिक लागत हो सकती है। परिवहन एक महत्वपूर्ण सामाजिक और पर्यावरणीय भार भी वहन करता है, जिस पर ध्यान दिया जाना चाहिए। इस प्रकार, एक सामान्य दृष्टिकोण से परिवहन के आर्थिक प्रभाव प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष हो सकते हैं

परिवहन नेटवर्क और सामाजिक-आर्थिक विकास

जबकि परिवहन के कई आर्थिक प्रभाव सकारात्मक हैं, वहीं कुछ महत्वपूर्ण प्रतिकूल प्रभाव भी हैं जो व्यक्तियों या समाज द्वारा किसी न किसी तरह से ग्रहण किए जाते हैं। सबसे महत्वपूर्ण हैं:

गतिशीलता अंतराल: चूँकि गतिशीलता परिवहन के आर्थिक लाभों के मूलभूत घटकों में से एक है, इसलिए इसके विभिन्न रूपों का व्यक्तियों के अवसरों पर पर्याप्त प्रभाव पड़ने की संभावना है। कई कारकों जैसे आय की कमी, समय की कमी, साधनों की कमी और पहुँच की कमी के कारण गतिशीलता की ज़रूरतें हमेशा मेल नहीं खाती हैं। इस प्रकार लोगों की गतिशीलता और परिवहन की माँग उनकी

सामाजिक-आर्थिक स्थिति पर निर्भर करती है। जितनी अधिक आय होगी, उतनी ही अधिक गतिशीलता होगी, जिससे पर्याप्त गतिशीलता अंतराल पैदा हो सकता है।

लागत अंतर: जिन स्थानों पर पहुँच का स्तर कम है, वहाँ कई वस्तुओं की लागत अधिक होती है क्योंकि अधिकांश को अक्सर लंबी दूरी पर आयात करना पड़ता है। परिणामस्वरूप उच्च परिवहन लागत ऐसे स्थानों की प्रतिस्पर्धात्मकता को बाधित करती है और अवसरों को सीमित करती है।

संकुलता: परिवहन प्रणालियों के बढ़ते उपयोग के साथ, नेटवर्क के कुछ हिस्सों में डिज़ाइन क्षमता से अधिक उपयोगकर्ता होना आम बात हो गई है। ऐसी स्थिति का परिणाम भीड़भाड़ है, जिसके साथ लागत, देरी और ऊर्जा की बर्बादी जुड़ी हुई है। पर्यावरणीय परिणाम: परिवहन गतिविधियों से संबंधित प्रदूषकों के उत्सर्जन के पर्यावरणीय परिणामों की एक विस्तृत श्रृंखला है, जिसे समाज को ध्यान में रखना होगा, विशेष रूप से चार तत्वों पर:

- वायु गुणवत्ता
- शोर
- जल गुणवत्ता
- भूमि अधिग्रहण

इसलिए, कोई भी आसानी से यह निष्कर्ष निकाल सकता है कि उच्च दक्षता वाला परिवहन क्षेत्र अर्थव्यवस्था का एक महत्वपूर्ण घटक है जो विकास और आबादी के कल्याण को प्रभावित करता है। जब परिवहन प्रणालियाँ कुशल होती हैं, तो वे आर्थिक और सामाजिक अवसर और लाभ प्रदान करती हैं, जिसके परिणामस्वरूप सकारात्मक गुणक प्रभाव होते हैं जैसे कि बाज़ारों तक बेहतर पहुँच, रोज़गार और अतिरिक्त निवेश। जब परिवहन प्रणालियाँ क्षमता या विश्वसनीयता के मामले में कमज़ोर होती हैं, तो उनके पास कम या छूटे हुए अवसरों जैसी आर्थिक लागत हो सकती है (जीन-पॉल रोड्रिग, 2017)। इसके अलावा, परिवहन नेटवर्क विकास को तेजी से आधुनिकीकरण और विकास की कुंजी में से एक माना जाता है; विशेष रूप से, बेहतर ट्रांज़िपोर्ट दक्षता के लिए। अच्छी नेटवर्क दक्षता समय और लागत बचत के साथ-साथ पहुँच और विश्वसनीयता में लाभ भी बचाती है। परिवहन सड़क नेटवर्क और क्षेत्रीय विकास की अवधारणा अर्थशास्त्र में एक नई उभरती हुई अवधारणा है। परिवहन नेटवर्क और स्थानिक विकास के बीच संबंध की पहचान करने पर बहुत सारे शोध किए गए हैं। इसके अलावा, परिवहन और स्थानिक विकास के बीच संबंधों को मापना मुश्किल है। मूल रूप से परिवहन नेटवर्क में विश्लेषण की दो व्यापक श्रेणियाँ शामिल हैं, यानी रूपात्मक और कार्यात्मक।

- रूपात्मक दृष्टिकोण नेटवर्क के स्वरूप पर ध्यान केंद्रित करता है, जो पहुँच और अभिविन्यास को मापने के लिए उपयोगी है।
- कार्यात्मक दृष्टिकोण सड़क नेटवर्क के पैटर्न पक्ष पर हावी है। फिर भी अनुभवजन्य साक्ष्य से पता चलता है कि नेटवर्क का तुलनात्मक माप सड़क और स्थान (स्थानिक) विकास (हे, 1973) के

बीच पर्याप्त संबंध खोजने में सक्षम नहीं है। विकास की संभावनाओं को एक शब्द में परिवहन के रूप में वर्णित किया जा सकता है (लुगार्ड, 1922)। बेरी (1989) क्षेत्रीय विकास के लिए परिवहन नेटवर्क की प्रासंगिकता को पहचानता है। इसने परिवहन और विकास के बीच सहसंबंध की डिग्री को मापा। कई शोधकर्ताओं ने क्षेत्र के विकास में परिवहन बुनियादी ढांचे की भूमिका का विश्लेषण किया है। फोर्केनब्रॉक और वेसब्रॉड (2001) ने व्यापक आर्थिक संकेतकों का उपयोग किया है, साथ ही हुसैन (1996), रोसन (1996) और ब्रेकर (1998) ने परिवहन और विकास के बीच संबंधों को समझने के लिए एक स्थानिक सामान्य संतुलन मॉडल विकसित किया है।

निष्कर्ष

किसी क्षेत्र में विकास की मात्रा निर्धारित करने वाले कारकों में से एक परिवहन है। इस मामले के संदर्भ में कई शोध किए गए हैं। राजस्थान राज्य में सड़क परिवहन के महत्व को परिभाषित करने का प्रयास किया गया है। उनका प्राथमिक उद्देश्य इस कारण का स्पष्टीकरण प्रदान करना था कि इस क्षेत्र में इसके आकार के कारण रेलमार्गों का संतोषजनक स्तर तक विस्तार क्यों नहीं किया जा सका। उन्होंने मोटर वाहनों के महत्व पर जोर दिया और कहा कि जयपुर शहर, जो राजस्थान की राजधानी है, ने एक सड़क नेटवर्क स्थापित किया है जो विशेष रूप से अच्छी तरह से विकसित है।

संदर्भ

1. ब्लम, यू. (1982) क्षेत्रीय विकास पर परिवहन निवेश के प्रभाव: एक सैद्धांतिक और अनुभवजन्य जांच, क्षेत्रीय विज्ञान संघ के पत्र, खंड 49, पृष्ठ 169-84।
2. क्लिफ, ए.डी. और ऑर्ड, जे.के. (1975) मॉडल निर्माण और मानव भूगोल में स्थानिक पैटर्न का विश्लेषण, रॉयल स्टेट सोसाइटी का जर्नल, खंड: 37, पृष्ठ 297-348।
3. रोड्रिग, डॉ. जे.पी. और डुकुएट डॉ. सी. (2017) ग्राफ सिद्धांत: परिभाषा और गुण। न्यूयॉर्क: रूटलेज, 440 पृष्ठ। आईएसबीएन 978-1138669574।
4. रोड्रिग, डॉ. जे.पी. (2017) परिवहन प्रणाली का भूगोल। न्यूयॉर्क: रूटलेज, 2017।
5. कैस्की, के.जे. (1963): 'परिवहन नेटवर्क की संरचना: नेटवर्क ज्यामिति और क्षेत्रीय विशेषताओं के बीच संबंध, शिकागो विश्वविद्यालय प्रेस, शिकागो।
6. टैफ, ई., गौथियर, एच.एल. और ओ'केली, एम.ई. (1998) परिवहन का भूगोल, दूसरा संस्करण, अपर सैडल रिवर, एनजे: प्रेंटिस हॉल।
7. शर्मा, के.के. (1975) राजस्थान में मोटर परिवहन। नई दिल्ली: स्टर्लिंग प्रकाशक प्राइवेट लिमिटेड, 1975।

8. वीसब्रॉड, जी. (2007) परिवहन परियोजनाओं के आर्थिक विकास प्रभाव की भविष्यवाणी करने के लिए मॉडल: ऐतिहासिक अनुभव और नए अनुप्रयोग, कार्य पत्र, आर्थिक विकास अनुसंधान समूह।
9. ओईसीडी (2002) क्षेत्रीय विकास पर परिवहन बुनियादी ढांचे के निवेश का प्रभाव। ओईसीडी प्रकाशन।
10. गुनासीलन, जी.जे. (1994) भारतीय परिवहन प्रणाली मित्तल प्रकाशन।
11. मिश्रा और चौधरी (2011) भारत में परिवहन क्षेत्र - कल्याणी पब्लिशर्स, नई दिल्ली।
12. सड़क परिवहन भारत के आर्थिक विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है - <http://www.indiatropes.com>
13. इंद्रनील भौमिक (2005) विकास के लिए नई सड़कें - त्रिपुरा विश्वविद्यालय में एनईआर-विजन 2020 पर आयोजित राष्ट्रीय संगोष्ठी में प्रस्तुत शोधपत्र
14. ए.सी. समा (2012) ग्रामीण सड़कों का सामाजिक-आर्थिक प्रभाव और मूल्यांकन के लिए मापदंड - केंद्रीय सड़क अनुसंधान संस्थान, नई दिल्ली।
15. गुप्ता, डी.पी. (2003) 'ग्रामीण सड़कों का रखरखाव: उत्तर प्रदेश के लिए नीति और कार्यान्वयन योजना विकसित करना' - उत्तर प्रदेश सरकार, लखनऊ