



चटईक्षेत्र निर्देशकांचा वापर

मुंबईत जमिनीच्या आणि गृहनिर्माण बाजारपेठांच्या विकासात

व्ही. के. फाटक

अनियंत्रित इमारतींच्या बांधकामामुळे अनेकप्रकारच्या समस्या उद्भवतात. कमी प्रकाश आणि वायुविजन, पाणी आणि स्वच्छतेच्या सोयींचा अभाव आणि इमारतींच्या संरचनात्मक सुरक्षांच्या संबंधात अनेक नगरपालिकांना आणि शासनाना इमारत बांधकामावर नियंत्रण ठेवणे, मार्गदर्शन करणे आणि संनित्रण करणे यासाठी इमारत संहिताचा स्वीकार करावा लागला. मुंबईच्या इमारत उपविधींचा उपयोग जमिनीचा वापर, अधिकतम उंची, प्रकाशासाठी इमारतीची ठेवण, जमिनीच्या उपलब्ध भूखंडावरील बांधकामाच्या आकारमानावर नियंत्रण ठेवण्याच्या दृष्टीने रस्त्याच्या रुंदीनुसार इमारतींची उंची ठरवणे यासाठी मोजमापपट्टी म्हणून होतो. मुंबई नगर रचना अधिनियम अंतर्गत 1964 साली तयार करण्यात आलेल्या विकास नियंत्रण नियमावली (1964 चे डीसीआर) मध्ये 1964 मध्ये प्रथमतः चटई क्षेत्र निर्देशकाची (एफएसआय) संकल्पना अंतर्भूत करण्यात आली.

एफएसआयचे नियम डीसीआरचे विकसन

1964च्या डीसीआरने सर्वात अधिक म्हणजे 4.5 इतका

चटईक्षेत्र निर्देशांक नरीमन पॉईंट येथील पुनःप्रस्थापित जमिनीला दोन तर्कसंगत आधारांवर विहित केला होता. उच्च मूल्याची जमीन आणि उच्च मालमत्ता मूल्य आणि बांधकामाचा मोठा खर्च (उदा. पुनःप्रस्थापित जमिनीतील पायाचे बांधकाम) हा अधिकतम चटईक्षेत्र निर्देशांकाचे समर्थन करतो. तथापि, अगोदरच विकसित झालेला कुलाबा आणि मरीन ड्राईव्ह या भागाला डीसीआरच्या तत्पूर्वीच्या तक्त्यानुसार 2.4 इतका एफएसआय आश्चर्यकारकरित्या ठेवण्यात आला. तथापि, काळबादेवी, गिरगाव, मांडवी यासारख्या भागातील अधिक जनसंस्था घनता (दाटीचे) बांधकाम असताना फक्त 1.66 एवढाच चटईक्षेत्र निर्देशांक विहित केला होता तर प्रत्यक्षात वापरलेला चटईक्षेत्र निर्देशांक 3च्या वर होता. हे कदाचित यामुळेही असेल की, अस्तित्वात असलेल्या एफएसआयपेक्षा कमी एफएसआय विहित करताना नियोजनकार कमी जनसंख्या घनतेमध्ये पुनर्विकासाची अपेक्षा बाळगून होते. दादर, वरळी आणि शीव यांच्या भोवतालच्या क्षेत्राला 1.33 एफएसआय दिला होता. जेथे अगोदरच्याच नियमांप्रमाणे तळजमिनीच्या

1/3 इतके आणि तीन मजली (1 एफएसआय गर्भित धरून) अशा इमारती बांधल्या जात होत्या. त्यांना1 अतिरिक्त मजला बांधण्यास मुभा मिळावी या दृष्टीने कदाचित तसा एफएसआय विहित केला असावा. उर्वरित बृहन्मुंबईसाठी 1 एफएसआय स्वीकृत केला. वस्तुतः 1/3 जमिनीचा वापर पूर्वापार चालत आलेल्या पद्धतीतूनच एफएसआय-1 1.33 एफएसआय आणि 1.66 एफएसआय हे निर्देशांक निवडले गेले. नंतर 1991 मध्ये मुंबई बेटावरील नगरीसाठी सर्वांना समान असा 1.33 एफएसआय स्वीकृत करण्यात आला.

पर्यावरणवादींचा या गोष्टीवर विश्वास आहे की, विकास आणि पाणी, स्वच्छता, रस्ते, शाळा, उपवने, इत्यादीसारख्या उपलब्ध किंवा नियोजित मूलभूत सोयी यामध्ये समतोल साधण्याकरिता नगर रचनाकारांसाठी एफएसआय हे एक प्रभावी तंत्र आहे. काहीवेळा ते पर्यावरणाच्या धारणक्षमतेच्या मर्यादेतील विकासाचे तंत्र असेही त्याचे उदात्तीकरण केले जाते. एफएसआय वाढविण्याचा प्रस्ताव मांडावा का यावर म्हणूनच गरमागरम चर्चा घडते.

प्रथमतः हे जाणून घेतले पाहिजे की शहरांची वाढ ही एफएसआय वाढविल्याने होत नाही की एफएसआय कमी आहे म्हणून शहरे वाढायचे थांबत नाहीत, तथापि, आश्चर्यकारकरित्या नगर अभियंत्याच्या हातातील साधनांनी (बाहुलीने) सार्वजनिक धोरणाचा दर्जा मिळाला आहे. म्हणजेच असे समजले जाते की सर्व उद्दिष्टांची पूर्तता करण्याची क्षमता त्यामध्ये आहे.

मूलभूत विधिविधान चौकटीत जी राज्य शासन किंवा राष्ट्रीय सरकारच्या अधिपत्याखाली आहे. तीत सुधारणा करण्याऐवजी जमिनीचा आणि स्थापन मालमत्तेच्या बाजारभावांवर प्रभाव टाकण्यासाठी मुख्य धोरणात्मक साधन म्हणून एफएसआयचा वापर करण्याकडे कल राहिलेला आहे आणि हे उघड आहे, कारण एफएसआयशी संबंधित धोरण हे कोणत्याही वैधानिक बदलांशिवाय स्वीकृत केले जाऊ शकते. म्हणून एफएसआयचे विकसन काही तपशिलांत

जाऊन आणि त्याच्या मर्यादांचे विश्लेषण करूनसुद्धा पाहणे हे हितवर्धक ठरावे.

एफएसआयमध्ये सवलत

एफएसआय लागू केल्यानंतर पाच वर्षांमध्येच, फार मोठे आडवळण घ्यावे लागले. बेटावरील या नगरीत अनेक भाडेत्त्वावरच्या इमारतींची दुरुस्ती करण्याची सक्त आवश्यकता असताना, इमारत मालकांनी ही दुरुस्तीची जबाबदारी पार करण्यात निष्काळजीपणा दाखवला. कारण त्या मालमत्तेपासून त्यांना काही परतावा मिळणार नव्हता. म्हणून शासनाने यात लक्ष घातले आणि 1969 मध्ये मुंबई इमारत दुरुस्ती आणि पुनर्बांधणी मंडळाची स्थापना केली. मंडळ अस्तित्वातील एफएसआयमध्ये त्या इमारतींची पुनर्बांधणी करू शकत नव्हते. तरीही त्या सर्व विद्यमान भाडेकरूंना शासनाने तशी शिफारस केली. मंडळाला 2.4 पटींनी अनुज्ञेय एफएसआयची मुभा देण्यात आली. मुंबई नगरीच्या स्वरूपाला आकार देण्याचे विशेषतः दाटी कमी करण्याच्या कामी साधन असलेल्या एफएसआयला पहिल्यांदाच क्षती पोहचली

1964 मध्ये लागू केलेला एफएसआय या नगरीच्या भूप्रदेशाची दोन प्रभावक्षेत्रात विभागणी झाल्याच्या गृहीतकावर आधारलेला होता. जेथे अनुज्ञेय एफएसआय इमारतीची बांधणी करता येते असा मालकीचा भूभाग आणि दुसरी मालकीची अशी जागा की ज्या जागेवर कोणतीही इमारत बांधता येत नाही. दुसऱ्या प्रभावक्षेत्रातील जमीन जर खाजगी मालकीची असेल तर ती जमीन भूसंपादन अधिनियम 1894 खाली सक्तीने संपादित करावी लागत होती. तथापि सत्तरच्या दशकाच्या सुरुवातीस एक अत्यंत गौण असा अपवादाचा अंतर्भाव करण्यात आला. त्यात रस्त्याला एफएसआय जोडण्यात आला आणि त्यानुसार जर रस्त्याच्या बाजूची जमीन सर्व मुक्त स्वामीभारासह कोणत्याही प्रकारच्या भारापासून मुक्त नगरपालिका प्राधिकरणाला मोफत देत असेल तर रस्त्याला लागून असलेल्या इमारत बांधण्याजोग्या भूखंडाला एफएसआय हा जमिनीच्या विकासाविषयक अधिकाराला जोडण्याचा दुवा

म्हणून वापरण्यात आला. नियोजनानुसार असा कोणताही अधिकार त्यात नव्हता आणि भूसंपादनासाठी आर्थिक नुकसान भरपाई दृष्टीने हस्तांतरणीय म्हणून असा कोणताही अधिकार असल्याचे समजावे अशी कोणतीही त्यात तरतूद नव्हती.

विकासविषयक अधिकारांचे (टीडीआर) हस्तांतरण

शाळा, उपवने आणि उद्याने सारख्या सार्वजनिक प्रयोजनार्थ राखून ठेवलेली जमीन संपादित करण्यासाठी मुंबईचा दुसरा विकास पर्याय या तत्वाचा विस्तार करण्यासाठी प्रस्तावित केली आणि त्याला विकासाविषयक अधिकारांचे हस्तांतरण असे म्हणण्यात आले. 1991च्या डीसीआरमध्ये ही बाब संहिताबद्ध करण्यात आली आहे. यामुळे यापूर्वीच नमूद केलेली या नगरीची दोन मालकी क्षेत्रातील विभागणी पुसट झाली. मात्र विकासविषयक अधिकार हा तोवर जमिनीशीच बद्ध अवस्थेत राहिला. 1991च्या डीसीआरने आणखीन एक पाऊल पुढे टाकले आणि आरक्षणाची सोय असे ज्याला म्हटले जाते ते प्रस्तावित केले. अत्यंत साध्या भाषेत सांगायचे झाले तर शाळेकरिता ज्याची जमीन आरक्षित केली आहे असा जमीनमालक नगरपालिकेसाठी शाळेची इमारत मोफत बांधून देत असेल तर त्यात ठिकाणी अनुज्ञेय एफएसआयच्या नुसार संपूर्ण विकासविषयक हक्क तो आपल्याजवळ शाबूत ठेऊ शकतो.

अशारीतिने विकासविषयक अधिकार हे कोणत्याही नियत प्रमाणात जमिनीशी सुसंबंधित राहणार नाहीत अशा विरळ क्षेत्रातून बाहेर काढण्यात आले. जमिनीशी खिळलेले नव्हे असे राज्याच्या हातातील हत्यात म्हणून एफएसआयने प्रारंभ केला. 1991च्या टीडीआरनेसुद्धा शाळा, पंचतारांकित हॉटेल्स आणि संस्थात्मक इमारती यांना अनुज्ञेय एफएसआयच्या दुप्पट एफएसआयला जमिनीच्या बाजारभावाशी निगडित अधिमूल्य प्रदान करण्यावर संमती दिली. अशारीतिने एफएसआय सार्वजनिक वित्तीय यंत्रणेचा चेहराही धारण केला. अतिरिक्त एफएसआय किंवा अधिक विकासविषयक अधिकार देऊ केल्याने जणू काय ते अनेक नागरी समस्यांवर सर्वोप

ठरले. त्या नागरी समस्यांमध्ये सार्वजनिक हितासाठी जमीन संपादित करणे, झोपडपट्टीवासीयांना तसेच जुन्या भाडेदराने नियंत्रित इमारतीतील भाडेकरू यांना मोफत घरे देणे, वित्तीय स्रोत निर्माण करणे यासारख्या समस्यांचा समावेश आहे.

वस्तुतः सहा प्रकारचे टीडीआर किंवा प्रोत्साहनपर एफएसआय सध्या उपलब्ध आहेत.

★ पथ टीडीआर ★ आरक्षण टीडीआर
★ झोपडपट्टीवासीयांकरिता टीडीआर ★ वारसा जतनार्थ टीडीआर ★ मोडकळीस आलेल्या इमारतींना प्रोत्साहनपर एफएसआय ★ शाळा, रुग्णालये आणि हॉटेल यांच्यासाठी प्रोत्साहनपर टीडीआर

हे उपाय विश्वसनीय वाटले जेव्हा जमिनीचे दर वाढतच राहिले. तथापि अलिकडील मंदीच्या लाटेने या मार्गाच्या मर्यादा उघड करून दाखवल्या आहेत. टीडीआरसाठी परीक्षेत्रे ठरवताना, नियोजनकरांशी टीडीआर हा अत्यंत दाट वस्तीच्या क्षेत्राकडून ते तुलनात्मकदृष्ट्या कमी दाटी असलेल्या क्षेत्राकडे वळणे. मात्र व्यवहारात कमी दाटीच्या क्षेत्राकडून कमी दर असलेल्या क्षेत्रातून उच्च दर असलेल्या क्षेत्राकडे जातो. जेथे विकासासाठी दबाब नाही तेथे सार्वजनिक वापरासाठी जमीन उपलब्ध होते. मात्र विकासाच्या दबावाखालील क्षेत्रासाठी ती उपलब्ध होत नाही असा त्याचा अभिप्रेत अर्थ होतो. आणखी असे की प्रकाश आणि वायुविजनासाठी बाबतीत पिछेहाट स्वीकारणे अस्तित्वात असलेल्या इमारतीसाठी टीडीआर वापरण्यात आला तरी अपेक्षित तीव्रतेने विकास होण्यासाठी वाहने उभी करण्याकरिता जागेची तरतूद आणि रस्त्यांची रुंदी हे प्रश्न राहतातच.

दिलेल्या भूखंडावर बांधीव क्षेत्रावर नियंत्रण ठेवणारे प्रत्यक्ष नियोजनकाराच्या हातातील हत्यार अशा दृष्टीने मूळात एफएसआयकडे पाहिले जात असे. मात्र आता ते स्थावर मालमत्तेच्या बाजारात हस्तक्षेप करण्याचे साधन म्हणून उदयास आले आहे. त्या चौकटीत त्याचे परीक्षण करताना, स्थावर मालमत्ता गुंतवणूकदारांच्या गुंतवणूक निर्यणामागील

कारणमिमांसा समजावून घेणे हे प्रथमतः आवश्यक आहे. अर्थात गुंतवणूकदार हे दोन प्रकारचे असतात - एक स्वतःच्या वापरासाठी उपयोग मूल्याने प्रेरित झालेले आणि दोन परताण्याची किंमत जास्तीत जास्त मिळवण्याच्या हेतूने प्रेरित झालेले. अशा दोन्ही प्रकारचे गुंतवणूकदार या नगरीमध्ये अस्तित्वात आहेत. अधिकतम परतावा मूल्याची मागणी ठेवणारी प्रक्रिया ही वापर मूल्यावर समाधान मानणाऱ्यांची संमिश्र स्वरूपाची दिसून येते. मुंबईतील पेडर रोड आणि जुहू भाग किंवा पुण्यातील प्रभात रोड येथे बंगल्याचे अपार्टमेंटमध्ये धिम्प्या गतीने रुपांतरण दशकांमध्ये पसरत गेल्याचे दिसून येते. एवढेच काय पण एफएसआयमध्ये वाढ केल्यानंतर अधिकतम एफएसआयचा वापर करण्याची लालसा धरली नव्हती. सूक्ष्म आर्थिक लाभ सिद्धान्ताचा उपयोग करून स्थावर मालमत्तेच्या गुंतवणुकीचे अधिकतम परतावे घेण्याच्या गुंतवणूकदाराचा जो उद्देश आहे त्यामागील गुंतवणूकदाराच्या वर्तणुकीचे स्पष्टीकरण समजावून घेणे हे अनुषंगाने सोपे आहे.

एफएसआय निर्धारणाचे सूक्ष्म आर्थिक विश्लेषण

हे उघड आहे की, संयुक्तिक गुंतवणूकदाराला त्याचा परतावा वाढविण्यात आणि या उलट खर्च आणि गुंतवणूक कमी करण्यामध्ये रुची असते. स्थावर मालमत्ता गुंतवणुकीच्या बाबतीत विशेषकरून एफएसआयच्या संदर्भात, आपल्याला खर्च आणि मूल्य या दोन्ही गोष्टी विचारात घ्याव्या लागतील. प्रथम खर्चाचा विचार करू या. हे उघड आहे की, बांधकामाचा खर्च मजल्यांच्या संख्येशी निगडित आहे. पण एफएसआयचा थेट मजल्यांच्या संख्येशी संबंध असत नाही. तळजमिनीवरील प्रत्यक्ष बांधकाम क्षेत्राशी तो संबंध आहे. आता ते क्षेत्र विकास नियंत्रण विनियमांवर - अर्थात त्यानुसार झालेल्या पिछेहाटी संदर्भातील विनियमांवर अवलंबून असते. तळातील जमिनीच्या कक्षेकरिता कोष्टक 1 मध्ये मजल्यांची संख्या आणि एफएसआय यांचा संबंध दर्शविला आहे. जर तळमजल्यासाठी 0.5 इतके क्षेत्र व्यापले तर 6 मजली इमारतीसाठी 3 एफएसआय मिळेल. मरीन ड्राईव्ह आणि बेलार्ड पिअरमधील बांधकामाचा

आकृतिबंध आहेत. परंतु विद्यमान पिछेहाट विषयक विनियम तळबंधकामाचे अशा प्रकारचे प्रमाणपत्र पोचण्याची (आणि भूखंडाचे आकारमान आणि जागेच्या भागांची समिक्षस्थिती) अनुज्ञा देत नाहीत.

बांधकामाचा खर्च हा मजल्यांच्या संख्येवर ठरत असतो आणि त्याचा एफएसआयशी थेट काहीही संबंध नाही. हे कदाचित कामे वाढल्यामुळे होते. सरासरी खर्चात लक्षणीय वाढ ही लिफ्टचा अतिरिक्त खर्च, आश्रयार्थ मजला (रिफ्यूज एरिया), अग्निशामन साधनसामग्री, वाऱ्याच्या दाबाला प्रतिरोध करणारी यंत्रणा, भूकंप रोधक क्षमता सामान चढवणे-उतरवणे इ.मुळे सरासरी खर्च वाढतो. मजल्यांची संख्या आणि बांधकामाचा खर्च यांच्यामधील परस्परसंबंधाचे विश्लेषणात्मक किंवा संख्याशास्त्रीय उघड सूत्र उपलब्ध नाही. तथापि कोष्टक क्रमांक 2 मध्ये अशा तऱ्हेचा सहसंबंध दाखवण्यात आला आहे. अर्थात तो संपूर्णपणे खात्रीपूर्वक आहे. असा मात्र आमचा दावा नाही. या तक्त्यात खर्चाचा आलेख दिला आहे. ही आकडेवारी या तक्त्यात गृहीत धरलेल्या इतर अपेक्षित बाह्य क्रमांकावर आधारित आहे. तक्ता क्र. 3 मध्ये बांधकामाचा सरासरी खर्च अधिक एफएसआयच्या निरनिराळ्या स्तरांवरील चटईक्षेत्राच्या दर चौरस फूटामागे जमिनीची किंमत सीमांतिक किंमत आणि मालमत्तेची किंमत दर्शविण्यात आली आहे. या तक्त्यात असे गृहीत धरण्यात आले आहे की एफएसआयबरोबर मालमत्तेच्या किंमतीत बदल होणार नाही तथापि एफएसआयच्या वाढीबरोबर किंमती घसरायला सुरुवात होईल अशी अपेक्षा बाळगणे शक्य आहे.

धोरणात्मक साधन म्हणून एफएसआयचा वापर याची तपासणी आता या तक्त्याच्या आधारे करता येऊ शकेल आम्ही धोरणांच्या विचारासंदर्भात गृहित धरण्यासाठी 5 एफएसआय विनिर्दिष्ट करण्याचे ठरवले. गुंतवणूकदार एफएसआय स्तरापर्यंत बांधकाम करणार नाही. कारण त्यामुळे त्याचा परतावा कमी होईल. यामुळेच अनुज्ञेय एफएसआयशी तुलना करता काही मालमत्ता अविकसित राहिल्या किंवा

अल्पविकसित राहिल्या. उलटपक्षी इष्टतमपेक्षा जो कमी आहे असा एफएसआय जर आपण विनिर्दिष्ट केला तर इष्टतम एफएसआय वापरण्याचे गुंतवणूकदार उघडपणे वाटप करेल किंवा त्यासाठी कसून प्रयत्न करेल. अहमदाबादच्या बाबतीत 1 एफएसआय विनिर्दिष्ट असताना 2 ते 2.5 इतका प्रत्यक्षात एफएसआयचा दस्तऐवज दाखविण्यात आला आहे. मुंबईच्या बाबतीत 1991 पूर्वी आणि 1991 नंतर 1 एफएसआय म्हणजे एकच एफएसआय असे नव्हे. 1991 नंतरच्या विनियमात एफएसआयमध्ये जिन्याच्या आणि गच्चीच्या जागा मोजमापात धरल्या जात नाहीत.

कमी एफएसआयचा परिणाम

जमीन आणि मालमत्तेच्या किंमतीवर एफएसआयचा प्रभाव हा विरोधाभासात्मक आणि काहीसा अंतःप्रेरणेच्या विरुद्ध असा आहे असे दिसते की, वैयक्तिक भूखंडाचा एफएसआय वाढवला तर त्या जमिनीची आणि मालमत्तेची किंमत वाढू शकते. तथापि, जर संपूर्ण शहरात अनुज्ञेय एफएसआय वाढवला तर जमिनीच्या आणि मालमत्तेच्या किंमती वाढतील आणि गुंतवणूकदाराकरिता असलेला इष्टतम एफएसआयमध्ये सुद्धा घट होईल. उलटपक्षी संपूर्ण शहराचा एफएसआय कमी केला तर जमिनीच्या आणि मालमत्तेचे भाव वाढतील. आणि त्या बाबतीत विनिर्दिष्ट एफएसआय इष्टतम एफएसआयपेक्षा गौण बनेल आणि गुंतवणूकदार इष्टतम एफएसआयपर्यंत पोहोचायचा प्रयत्न करतील अशारीतीने विकासाच्या गतीचा प्रभाव पडेल तो मालमत्तेच्या किंमतीवर, एफएसआयवर नव्हे म्हणून धोरणाचा उद्देश, जर तसाच हवा असेल तर, ज्यादा किंमत वाढीला आळा बसेल. अर्थातच अतिशय कमी एफएसआय ठेवण्याचे उपाय फलनिष्पत्तीच्या विरुद्ध सिद्ध होतील.

मुंबईमध्ये प्रथमतः 1964 साली एफएसआय आकृतिबंध लागू करण्यात आला आणि मुंबईतील निरनिराळ्या ठिकाणी तो वेगवेगळा असे नरीमन पॉईंटला 4.5 इतका सर्वाधिक

एफएसआय होता तर त्यानंतर कुलाबा आणि मरीन ड्राईव्हचा क्रमांक होता (2.45) त्यानंतर अनुक्रमे काळबादेवी आणि मांडवी (1.66) मलबार हिल, वरळी, दादर आणि शीव (1.33) आणि उपनगरे (1) यांचा क्रमांक होता. 1977 मध्ये एमएमआरडीने संपूर्ण मुंबई नगरीकरिता 1.33 एफएसआय स्थिर ठेवण्याचा प्रयत्न केला. त्यानंतर 1991 च्या डीसीआरमध्ये याचा समावेश करण्यात आला.

तथापि, मुंबई शहराच्या आतील भागातील दाट लोकवस्ती विरळस्वरूपात व्हावी हा जो उद्देश होता त्यामुळेच कमी एफएसआयचे विहितक पुढे आले. एफएसआय विहितकाला व्यक्तिगत समभाग समजून असा कमी एफएसआय संपूर्ण शहराकरिता सूचविण्यात आला. कमी एफएसआयचा अभिप्रेत अर्थ असा

- शहराच्या आंतरभागाच्या पुनर्विकासास विरोध (भाडे नियंत्रणावर परिणाम होण्याव्यतिरिक्त हा आणखी एक मुद्दा)
- यामुळे, शहराचा अनियंत्रित विस्तार अभिप्रेत आहे, त्यामुळे लोकांचे प्रवासाचे फेरे दूरपर्यंत वाढतील आणि त्यासाठी ज्यादा खर्च आणि
- अनुकूल अर्थ उकलल्या मार्गाने जे एफएसआय परवानगी देतात त्याच्या मध्ये भाडे कमाविण्याची वृत्ती

अशा कमी समरूप एफएसआयच्या संदर्भात, टीडीआरच्या वापरातून प्रथमतः कृत्रिम टंचाईची निर्मिती होणे अभिप्रेत आहे. आणि इतर गोष्टींसह अशा प्रकारच्या कृत्रिम टंचाईमुळे किंमतीत वाढ होईल. मग अशा परिस्थितीत निरनिराळ्या नियोजनाची उद्दिष्टे समोर ठेवण्यास भाग पडते. भाडे कमावण्याच्या वृत्तीशिवाय हे अशा धोरणाच्या अल्पकालीन यशात दीर्घकालीन अपयशांची बीजे पेरली जाण्यास प्रोत्साहन मिळण्याची शक्यता आहे.

अनुवादक : दत्ता कुलकर्णी



