

गतिशील एवं मंथनशील भारत : नए साक्ष्य

12

अध्याय

“एक आदर्श सामाज को गतिशील होना चाहिए, इसमें एक भाग में हो रहे परिवर्तनों को अन्य भागों तक पहुँचाने के अनेक मार्ग होने चाहिए।”

-डॉ. भीमराव अम्बेडकर

सामान्य धारणा है कि भारत में श्रम के प्रवाह अपेक्षाकृत कम हैं। यह अध्याय दो नए आंकड़ा समुच्चयों और विधियों का प्रयोग कर यह पाता है कि भारत में कार्य के लिए आंतरिक प्रवसन के स्तर बहुत उच्च हैं। जनगणना के आंकड़ों के समवय समूहों में परिवर्तन के विश्लेषण से वार्षिक अन्तर्राज्यीय प्रवसन का मान 2001-2011 के बीच 5-6.5 मिलियन रहा है। रेलयात्री आंकड़े बताते हैं कि 2011 से वार्षिक अन्तर्राज्यीय प्रवसन प्रवाह 9 मिलियन हो चुका है। स्पष्टतः, 1980 के बाद से संवृद्धि दर में उन्नति के बाद से प्रवसन में तेजी आई है, बेहतर आर्थिक अवसरों के लाभ किसी अन्य स्थान पर जाकर रोजी कमाने की लागतों से अधिक हो गए हैं। यह अध्याय राज्यों और जनपदों के बीच यात्रियों के प्रवाहों के स्वरूप पर चर्चा कर रहा है। यहां कुछ तो पूर्वधारणाओं के ही अनुरूप हैं, किन्तु कुछ आश्चर्यपूर्ण भी हैं। एक ऐसा निष्कर्ष तो यही है कि भाषा आंतरिक आर्थिक समेकीकरण में गंभीर रूप से बाधक नहीं हैं और यदि यह सत्य है तो इससे देश के निर्माताओं की भाषाई विविधता के प्रति उदारता का ही सत्यापन अनुमोदन होगा। हां इस एवं पिछले अध्याय के अनेक अध्ययन परिणाम बहुत ही हैरान करने वाले हैं। भारत वर्ष में तीव्र दर पर चल रहे वस्तुओं, व्यक्तियों और पूंजी के आन्तरिक समेकीकरण के बावजूद आय और उपभोग की विषमताओं में वृद्धि हो रही है!

I. विषय प्रवेश : मुख्य परिणाम

12.1 चीनी नववर्ष पर 277 मिलियन प्रवासी¹ कर्मियों की विशाल संख्या जो देश की जनसंख्या का 25 प्रतिशत भाग है, अपने-अपने घरों को लौटने के लिए रेलों पर सवार हो जाती है। चीन में उच्च संवृद्धि दरों से आंतरिक ग्रामीण क्षेत्रों से बहुत विशाल स्तर पर तटीय प्रांतों में काम के लिए श्रमिकों का प्रवसन हुआ है।

12.2 ऐतिहासिक रूप से काम और शिक्षा के लिए व्यक्तियों का अन्यत्र जाकर बसना एक ऐसे घटनाक्रम के

साथ-साथ चला है जिसमें अर्थव्यवस्थाओं में संरचनात्मक बदलाव आए हैं और निम्न उत्पादिता के कृषिक कार्यों से श्रम शक्ति 'मुक्त' होकर अधिक उत्पादिता भोग रहे क्षेत्रकों की ओर अग्रसर हुई है। इससे अभी भी पिछड़े क्षेत्रों में बसे हुए परिवार जनों के लिए धन प्रेषणों में वृद्धि ने उन (पिछड़े) क्षेत्रों के आर्थिक विकास में भी योगदान दिया है।

12.3 मान लेते हैं कि श्रम का अधिक प्रवसन होना देश के आर्थिक भविष्य के लिए एक शुभ संकेत है तो

¹ जनवादी गणतंत्र चीन के राष्ट्रीय सांख्यिकी ब्यूरो का एक अनुमान।

फिर भारत इस मामले में अपने पड़ोसी देश की तुलना में कहां है? वर्ष 2001 की जनगणना के सीधे पाठ से तो परंपरागत दृष्टिकोण की ही पुष्टि होती है कि भारत में प्रवासी कर्मियों की संख्या (33 मिलियन के आसपास) बहुत कम है, और इसमें तेजी से वृद्धि भी नहीं हो रही है। यह अध्याय 2011 की जनगणना और रेल मंत्रालय द्वारा प्रदान रेल यात्री प्रवाह की जानकारियों का प्रयोग कर एक अलग दृष्टिकोण अपना रहा है और हमारा आंकलन है कि भारत में श्रम का प्रवासन कहीं अधिक है।²

12.4 हां, जन प्रवाह के इस अध्ययन के कुछ निष्कर्ष तो परंपरागत ज्ञान के अनुरूप ही है : कम समृद्ध प्रांतों/ प्रदेशों से अधिक लोग काम की तलाश में बाहर जाते हैं और अधिक समृद्ध प्रदेशों में ही वे व्यक्ति काम पाते हैं। व्यक्तियों के प्रवाह की लागत वस्तुओं के प्रवाह से दुगुनी रहती है। यह भी पुराने निष्कर्षों की प्रति पुष्टि ही है (हेल्लीबेल, 1997)। हमारे इस विश्लेषण से तीन महत्वपूर्ण निष्कर्ष स्पष्ट हो रहे हैं।

12.5 सबसे पहली बात तो भारत की गतिशीलता में निरंतर सुधार हो रहा है और यही बात भारतीय जन समुदाय के लिए भी सही है। एक समवय प्रसमूह आधारित प्रवासन मापक (CMM)³ दिखा रहा है कि 2001-11 की अवधि में अन्तर्राज्यीय श्रम प्रवासन 5-6 मिलियन व्यक्ति वार्षिक रहा है। इसका अर्थ है कि इन्हीं वर्षों में इस प्रकार के प्रवासियों की संख्या लगभग 60 मिलियन हो गई थी और अन्तर्जनपद प्रवासियों की गणना करें तो वह संख्या भी 80 मिलियन है।⁴ अवधि 2011-16 के लिए रेलवे आंकड़ों के आधार पर आंतरिक काम के लिए प्रवास का सबसे पहला हमारा अनुमान दिखा रहा है कि प्रतिवर्ष लगभग 9 मिलियन व्यक्ति इस अन्तर्राज्यीय प्रवासी वर्ग में शामिल हो रहे हैं। ये आंकड़े जनगणनाओं द्वारा सुझाए गए 3.3 मिलियन के अनुपात से तो बहुत अधिक हैं ही, ये अन्य अध्ययनों

द्वारा अनुमानित प्रवासन से भी अधिक हैं।⁵

12.6 दूसरे, प्रवासन तीव्रतर हो रहा है : जनगणना के आंकलन के अनुसार 2001-11 में श्रम प्रवासियों की वार्षिक वृद्धि दर पूर्ववर्ती जनगणना के बाद से दुगुनी हो गई है। 1991-2001 के बीच यह दर 2.4 प्रतिशत थी और 2001-11 में यह 4.5 प्रतिशत तक पहुँच गई है। 20-29 वर्ष वय प्रसमूह में ही अपने राज्य से बाहर जाकर काम करने वाले व्यक्तियों की संख्या (प्रवासी स्टॉक) दुगुनी होकर 11.2 मिलियन हो गयी है। प्रवासन में यह तेजी अर्थव्यवस्था में उछाल के साथ-साथ आई है। नब्बे के दशक की तुलना में जैसे ही अगले दशक में संवृद्धि में सुधार आया, प्रवासन पर प्रतिप्राप्तियां इतनी बढ़ गई कि अपना घर छोड़कर आने की लागतों से आगे निकल गई। परिणाम स्वरूप प्रवासन का स्तर भी अधिक उच्चतर हो गया।

12.7 तीसरे, एक उत्साहवर्धक संभावनाओंपूर्ण परिणाम है, जिसके पक्के प्रमाण तो अभी नहीं मिले हैं, किन्तु उपलब्ध साक्ष्य यही संकेत कर रहे हैं कि भले ही देश के भीतर राज्यों की सीमाओं की बाधाएं प्रवासन की राह रोक रही हों, किन्तु 'भाषा' जन प्रवाह में बाधक बनती नहीं दिखाई देती। एक गुरुत्वाकर्षण प्रतिमान से ऐसा संकेत मिल रहा है कि राजनीतिक सीमाओं से प्रवास प्रवाह संकुचित हो जाते हैं, क्योंकि राज्यों के आन्तरिक प्रवाह तो उनसे बाहर की ओर प्रवाहों से चार गुना अधिक है। किन्तु भाषा की बाधाएं वस्तुओं के प्रवाह में (भाषा के कारण) होने वाली कठिनाइयों से अधिक नहीं है (देखें अध्याय-1)। संविधान के निर्माताओं की दूरदर्शितापूर्ण उदारता ने देशभर पर एक भाषा न थोपने का जो निर्णय लिया था उसने विभाजनों से ग्रस्त विविधतापूर्ण भारत में भाषा को ही एक कम महत्वपूर्ण विभाजक बनाने में सफलता पाई है (प्रारंभिक वर्षों में भाषाई विभाजनों को लेकर बहुत अधिक उद्विग्नता व्याप्त थी)।

² यह अध्याय अंतर्राष्ट्रीय प्रवासन पर केंद्रित नहीं है। कपूर आदि (2016) की एक नवीन पुस्तक में संयुक्त राज्य अमेरिका में भारतीय प्रवासियों पर एक शानदार चर्चा की गई है।

³ इस प्रसमूह आधारित प्रवासन मापक का विवरण परिशिष्ट 1 में है।

⁴ जनगणना एक प्रवासी की यह परिभाषा देती है, "यदि जनगणना के समय किसी व्यक्ति की गिनती उसके जन्म स्थान पर नहीं कहीं अन्य ओती है तो वह प्रवासी माना जाता है। हमारा यह अध्याय अन्तर्राज्यीय प्रवासन पर केंद्रित है।"

⁵ मुंशी और रोजेनवीग के एक पूर्ववर्ती अध्ययन (2016) का विचार था कि आन्तरिक श्रम प्रवासन में कई महत्वपूर्ण बाधाएं आती हैं।

12.8 हां, ये सब रोचक परिणाम मिलकर एक गूढ पहली को जन्म दे रहे हैं : जैसा हमने अध्याय-10 में दर्ज किया है, अधिक आन्तरिक एकीकरण के बावजूद राज्यों के बीच आय और उपभोग के अंतरों की खाइयों कम क्यों नहीं हो पा रही? आय और उपभोग में खाइयों का वस्तुओं, व्यक्तियों और पूंजी के समेकीकरण की समताकारी शक्तियों के साथ सहअस्तित्व होना एक ऐसा रहस्य है जिसे अभी सुलझाना आवश्यक है।

II. आधारिक जनगणना आंकड़े : प्रवसन के स्तर और संवृद्धि

12.9 नए अनुमानों और नई विधियों पर विस्तार से चर्चा से पूर्व जनगणना से प्राप्त आधारिक आंकड़े हम यहां प्रस्तुत कर रहे हैं। ये आंकड़े बहुत अधिक न्यूनांकलन कर रहे हैं (देखें बॉक्स-1) किन्तु ये भी श्रम की गतिशीलता में उसी आधारभूत उत्कर्ष का चित्रांकन कर रहे हैं।

12.10 तालिका 1 दिखा रही है कि 1991-2001 की अवधि में आर्थिक कारणों से प्रवसन की वृद्धि की दर श्रम शक्ति में वृद्धि की दर के समान, अर्थात् 2.4 प्रतिशत वार्षिक थी। किन्तु जैसे ही अगले दशक में तीव्र आर्थिक संवृद्धि आई, इन दरों के बीच अपसृति दिखाई देने लगी है। प्रवसन की वृद्धि दर में तो शानदार वृद्धि हुई है। यह 4.5 प्रतिशत वार्षिक हो गई है, जबकि श्रमशक्ति की वृद्धि दर में तो वास्तव में कमी आई है। यदि इस प्रवसन का स्त्री-पुरुष वर्गों में विभाजन करें तो स्त्रियों के प्रवसन की वृद्धि में अधिक तेजी आई है। नब्बे के दशक तक महिलाओं का काम की तलाश में दूसरे स्थानों की ओर जाना बहुत ही कम होता था। स्त्री श्रम शक्ति में प्रवासी महिलाओं का अनुपात कम हो रहा था। किन्तु 2000-10 के दशक में तो सारा चित्र ही पूरी तरह से बदल गया, न केवल कार्य के लिए महिलाओं के प्रवसन में स्त्री श्रमशक्ति की वृद्धि से अधिक तेजी

तालिका 1 : श्रमशक्ति और आर्थिक कारणों में प्रवसन, जनगणना 1991-2011

		संवृद्धि %				
		1991	2001	2011	1991 से 2001	से 2011
श्रम शक्ति (मिलियन)	कुल	317	402	482	2.4	1.8
	पुरुष	227	275	332	2.0	1.9
	महिला	90	127	150	3.5	1.7
प्रवासी, जिन्होंने प्रवास के आर्थिक कारण बताए (मिलियन)	कुल	26	33	51	2.4	4.5
	पुरुष	22	29	42	2.7	4.0
	महिला	4	4	9	0.4	7.5
आर्थिक कारण बताने वाले प्रवासी, श्रम शक्ति के अनुपात में प्रतिशत	कुल	8.1	8.1	10.5		
	पुरुष	9.6	10.4	12.7		
	महिला	4.4	3.2	5.7		
पिछले साल में ही आए प्रवासी आर्थिक कारण से (मिलियन)	कुल	1.4	2.2	3.5	57	59
	पुरुष	1.1	1.7	2.8	55	65
	महिला	0.3	0.5	0.7	67	40
प्रवाह/स्टॉक अनुपात (प्रतिशत) आर्थिक प्रवासियों के	कुल	5.4	6.7	6.9		
	पुरुष	5.0	5.9	6.6		
		7.6	12.1	8.2		

स्रोत: जनगणनाएं, 1991, 2001, 2011। 1991 के आंकड़े जम्मू-कश्मीर में जनसंख्या नहीं होने के लिए समजित है। 2011 के प्रवास आंकड़े अनंतिम D-5 तालिकाओं से लिए गए हैं। आर्थिक कारणों में काम, रोजगार और व्यवसाय हैं। प्रवाह/स्टॉक अनुपात एक वर्ष से कम के प्रवास को सकल प्रवासी स्टॉक से भाग देकर ज्ञात किया गया है। स्टॉक के लिए वार्षिक चक्रवर्धी तथा वार्षिक प्रवाहों के लिए साधारण संवृद्धि दर ली गई है।

से वृद्धि हुई है, बल्कि यह पुरुष प्रवसन से दुगुनी गति से वृद्धिशील पाई गई है।

III. प्रवसन का पुनः आंकलन : दो समय अवधियां, दो आंकड़ा स्रोत और दो नई विधियां

12.11 इस भाग में भारत में आन्तरिक प्रवसन के मापन की दो नई विधियां प्रस्तुत की जा रही हैं। पहली विधि 2001 और 2011 की जनगणना अवधियों के समान प्रसमूहों की तुलना पर आधारित है। दूसरी विधि रेलवे द्वारा बिना पूर्व आरक्षण के यात्रा कर रहे यात्रियों की 2011-16 की जानकारी पर आधारित है। आइए इन पर बारी-बारी से विचार करें।

(क) प्रसमूह आधारित प्रवसन अर्थात (CMM)

12.12 श्रम गतिशीलता की नई प्रवृत्तियों का और विश्लेषण करने के लिए राज्य और जनपद स्तर पर निवल प्रवसन का आंकलन करने के लिए एक प्रसमूह आधारित प्रवसन मापी (CMM) की रचना की गई है।⁶ यह मापक एक प्रारंभिक अवधि में 10-19 वर्ष की जनसंख्या में प्रतिशत परिवर्तन और उसी क्षेत्र में 10 वर्ष बाद 20-29 वर्ष प्रसमूह में आए अंतर को (मृत्यु दर के समंजन के बाद) निवल प्रवसन मानता है (देखें परिशिष्ट 1)।⁷ इसमें कार्य हेतु प्रवसन का आंकलन ही संभव है, क्योंकि विवाह आदि के कारण द्विपक्षीय आवागमन तो हमारे मापन समीकरण में ही समंजित हो जाते हैं।⁸

बॉक्स 1 : भारत में प्रवासी श्रम शक्ति का आंकलन

भारत में श्रम गतिशीलता को निम्न ही माना जाता रहा है। इसमें वर्षों से कोई परिवर्तन नहीं होने की बात भी कही जाती है। जनगणना, 2001 के अनुसार देश में प्रवासी श्रमिकों की संख्या 33 मिलियन थी अर्थात भारत की सकल श्रम शक्ति के 8.1 प्रतिशत सदस्य आर्थिक कारणों से प्रवासी बने थे। इन प्रवासियों में भी 80 प्रतिशत से अधिक पुरुष ही थे। श्रम की गतिशीलता दर निम्न रहने का एक संभव कारण पिछले वर्षों से शहरीकरण की धीमी प्रगति भी रहा है। इसमें एक दशक में मात्र 3 प्रतिशत का परिवर्तन आया है (चाहे जिस प्रकार भी शहरीकरण की परिभाषा कर ली जाए)।

किन्तु अभी हुए कुछ शोध कार्यों ने इस पुरातन विश्वास पर प्रश्न उठाए हैं। प्रथमतः भारत में दीर्घ एवं अल्पकालिक श्रम प्रवसन का स्वरूप चक्रिय रहता है और जनगणना के आंकड़े इस विशेषता को पूरी तरह नहीं दर्शा पाते। क्षेत्रकीय कार्यशक्ति के आंकड़ों का प्रयोग करते हुए देशगंकर और अक्तर (2009) ने तर्क दिया है कि वास्तव में प्रवासी श्रमिक संख्या 100 मिलियन से अधिक है। इसी प्रकार NSS के 2007-08 के आंकड़े जो अल्पकालिक प्रवास को बेहतर दर्शाते हैं, प्रयोग करते हुए मजूमदार आदि (2013) ने भारत में 70 मिलियन से अधिक प्रवासी संख्या दर्ज की है। यह सर्वेक्षण वर्ष की श्रम शक्ति का 17 प्रतिशत है। दूसरे कार्य के लिए स्त्री प्रवसन के आंकड़े तो जो 'प्रवसन के कारण' बताए जाते हैं उसी में गुम होकर रह जाते हैं, क्योंकि प्रायः कह दिया जाता है कि विवाह के बाद या फिर परिवार के साथ यहां चली आई हैं। NSS 2007-08 के आंकड़ों का प्रवसन और 'कमी अवस्था' के अनुसार अलग-अलग प्रयोग करने पर यह प्रतीत होता है कि प्रवासी श्रमिक तो श्रम शक्ति का 29 प्रतिशत हैं (भारत सरकार, 2017, श्रीवास्तव, 2011)। वैकल्पिक रूप से लगभग 20 प्रतिशत ग्रामीण परिवारों का कम से कम एक सदस्य राजी कमाने बाहर गया हुआ था (2007-08 देखें तुम्बे, 2015)। तीसरे भारत में ग्राम से शहर को दैनिक रूप से काम के लिए जाने (और रात्रि को लौट आने) वाले श्रमिकों की संख्या भी बहुत बड़ी है। वर्ष 2009-10 में यह 10 मिलियन थी। चौथे, भारत में शहरीकरण का धीमापन ग्रामीण और शहरी जनांकीय वृद्धि दरों में अंतर का परिणाम अधिक है। यह प्रवसन की धीमी अथवा नगण्य प्रायः दर का परिणाम नहीं है (तुम्बे, 2014)।

जनगणना प्रवसन के आंकड़े प्रवास के कुछ आयामों को तो अच्छी तरह दिखा देते हैं किन्तु चक्रिय प्रवसन और कार्य हेतु स्त्री प्रवसन को सटीक रूप से दर्शा पाने में इनकी कुछ गंभीर त्रुटियां भी रहती हैं। ऊपर बताए गए वैकल्पिक अनुमानों के अनुसार तो सकल कार्य शक्ति के 17 से 29 प्रतिशत अंश प्रवासी श्रमिक हैं। जनगणना 2011 ने कार्यशक्ति को 482 मिलियन आंका और आगे प्रक्षेपण पर 2016 में यह मान 500 मिलियन को पार कर जाएगा। यदि सकल कार्य शक्ति में प्रवासियों का अंश 20 प्रतिशत भी मान लें तो 2016 में भारत में प्रवासी कार्य शक्ति का मान 100 मिलियन व्यक्ति हो जाएगा।

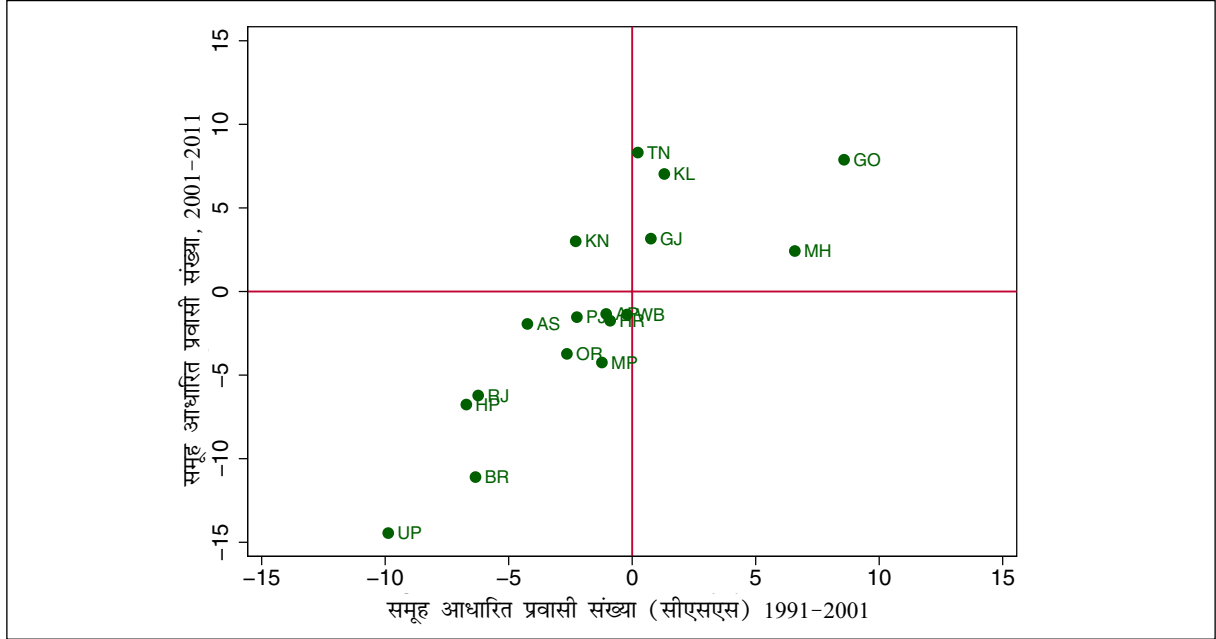
⁶ इस समीक्षा के प्रकाशन तक जनगणना के केवल अनंतिम D-5 प्रवसन तालिकाएं ही जारी की थी। इससे जनगणना आंकड़ों के विश्लेषण हेतु प्रयोग पर संरोध लग जाते हैं।

⁷ 10-19 वर्ष प्रसमूह पर केन्द्रित रहना विवाह आदि के कारण प्रवसन को न्यूनतम करता है।

⁸ 2001 की जनगणना के अनुसार किसी भी जनपद से बाहर पुरुषों के प्रवसन में आधे के लगभग आर्थिक कारणों से हो रहे थे। इस मापक में अंतर्राष्ट्रीय प्रवसन भी सम्मिलित है, किन्तु सकल जनसंख्या के अनुपात में इसका बहुत कम अनुपात रह जाता है। केरल एक अपवाद है, और इसके आंकड़ों में किया गया समंजन परिशिष्ट में समझाया गया है।

⁹ चक्रिय प्रवासी जन अस्थाई काम की तलाश में एक स्थान से दूसरे स्थान की ओर जाते रहते हैं।

रेखाचित्र 1 : राज्य स्तरीय प्रसमूह आधारित प्रवासन मापक : 2001-11 बनाम 1991-2001



तालिका 2 : चुने हुए राज्यों में प्रसमूह आधारित प्रवासन मापक (CMM), 1991-2011

राज्य	सीएमएम 1991-2001 (%)	सीएमएम 2001-2011 (%)	20-29 समूह में निवल प्रवास 1991-2001 (हजार)	20-29 समूह में निवल प्रवास 2001-2011 (हजार)
दिल्ली	46.1	15.6	887	466
तमिलनाडू	0.2	8.3	26	1,013
गोआ	8.6	7.9	22	19
केरल	1.3	7.0	395	900
गुजरात	0.8	3.2	69	343
कर्नाटक	-2.3	3.0	-224	348
महाराष्ट्र	6.6	2.4	1,064	507
आंध्र प्रदेश	-1.1	-1.3	-148	-218
पश्चिम बंगाल	-0.2	-1.4	-30	-235
पंजाब	-2.2	-1.5	-99	-82
हरियाणा	-0.9	-1.7	-34	-86
असम	-4.2	-1.9	-209	-114
ओडिशा	-2.6	-3.7	-173	-290
मध्यप्रदेश*	-1.2	-4.2	-166	-765
राजस्थान	-6.2	-6.2	-602	-791
हिमाचल प्रदेश	-6.7	-6.8	-80	-90
बिहार*	-6.3	-11.1	-1,135	-2,695
उत्तर प्रदेश*	-9.9	-14.4	-2,955	-5,834
कुल (Major Sending States)			-5,855	-11,200

स्रोत : परिशिष्ट 1 में CMM रचना पर टिप्पणी देखें, केरल सं. अंतर्राष्ट्रीय प्रवासन का समंजन भी वहीं से, *अविभाजित राज्य

12.13 रेखाचित्र 1 और तालिका 2 में 1990 और 2000 के दशकों के CMM मानों में आए परिवर्तन दिखाए गए हैं। निवल प्रवास ग्रहण करने वाले राज्यों में कर्नाटक नया-नया शामिल हुआ है (देखें रेखाचित्र का उत्तर-पश्चिम चतुर्थ खंड)। महाराष्ट्र में आंतरिक दर कम हुई है किन्तु तमिलनाडु और केरल में इसमें वृद्धि हुई है। यह भारतीय आंतरिक प्रवासन में दक्षिणी प्रांतों के आकर्षण को दर्शा रहा है। मध्य प्रदेश, बिहार और उत्तर प्रदेश से बाहर की ओर प्रवासन में वृद्धि हुई है किन्तु असम में कमी आई है।

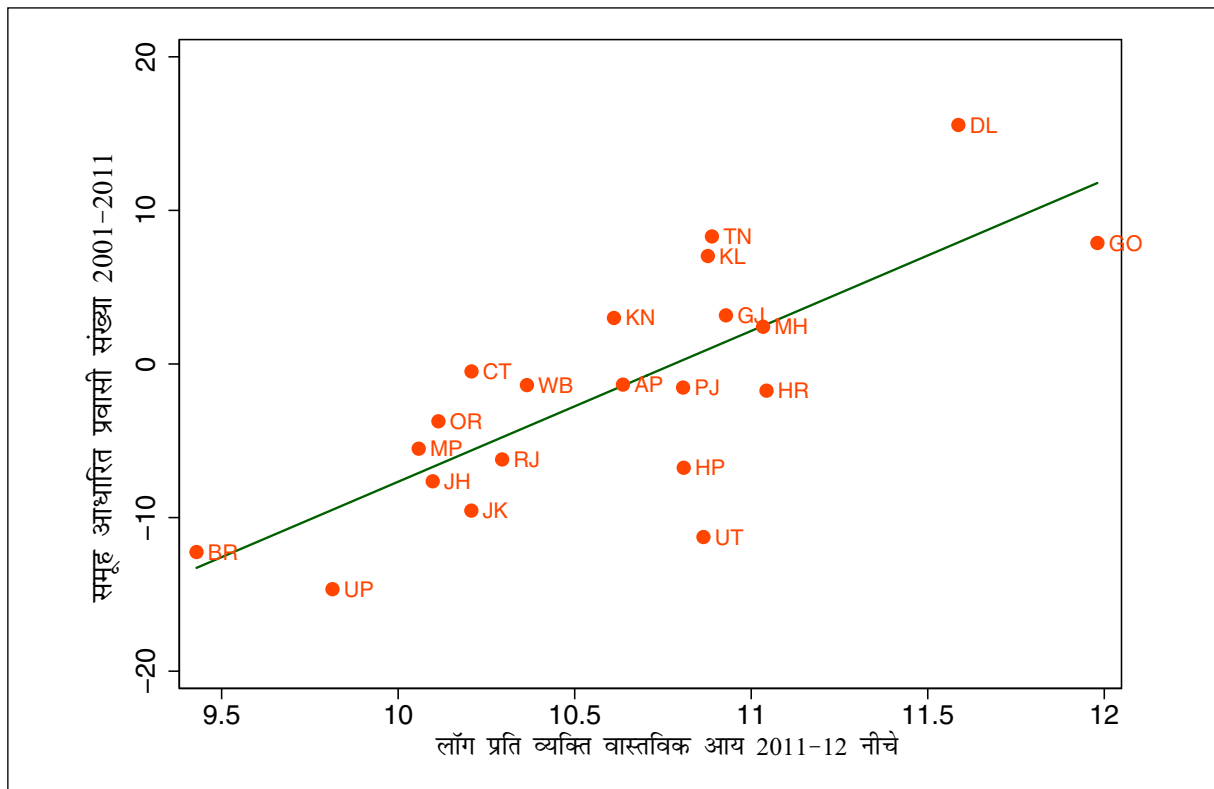
12.14 इस CMM विश्लेषण का एक उद्धरण दे रहे हैं : गुरुग्राम जनपद में बाहर से प्रवासी कर्मियों का आगमन बहुत होता है। यहां 2001-11 में 20-29 के वय प्रसमूह में 29 प्रतिशत का उछाल आया है जबकि पूर्वी उत्तर प्रदेश के प्रवास स्रोत माने जाने वाले जनपद आजमगढ़ में इसी अवधि में इस समूह में 24 प्रतिशत की कमी आई है। ये आंकड़े प्रसमूह मृत्युदर के समंजन के बाद प्राप्त हुए हैं। अतः इन जनपदों के CMM अंक

क्रमशः 29 और (-)24 हैं। इसी प्रकार 2001-11 में राज्य स्तर पर CMM अंक (-)15 (उत्तर प्रदेश) और 15 (दिल्ली) आंकलित हुए हैं।

12.15 रेखाचित्र 2 राज्यों के CMM अंकों और उनकी प्रतिव्यक्ति आय के स्तरों में सशक्त धनात्मक संबंध दिखा रहा है। अपेक्षाकृत कम विकसित बिहार और उत्तर प्रदेश से प्रवासी प्रवाह होता है। अपेक्षाकृत अधिक विकसित राज्यों के धनात्मक CMM अंक वहां प्रवासियों के आगमन को सूचित कर रहे हैं। ये राज्य हैं : गोआ, दिल्ली, महाराष्ट्र, गुजरात, तमिलनाडु, केरल और कर्नाटक।

12.16 सभी राज्यों में बाहर से आए हुए निवल 20-24 वर्ष आयु के प्रसमूह के व्यक्तियों की संख्या 2001-11 की अवधि में 11 मिलियन से अधिक रही। यह 1991-2001 की अवधि की 6 मिलियन संख्या से बहुत बड़ी वृद्धि है। इन दोनों ही अवधियों में प्रवासियों में 80 प्रतिशत से अधिक पुरुष ही थे।

रेखाचित्र 2 : CMM बनाम राज्यों की वास्तविक आय



स्रोत: परिशिष्ट 1 में बडड की रचना और केरल (KL) से अंतरराष्ट्रीय प्रवासन के समंजन के लिए टिप्पणी देखें। वास्तविक आय के लिए CSO के आंकड़ों का प्रयोग किया गया है।

12.17 जनगणना 2001 के अनुसार 20-29 वय प्रसमूह सभी प्रवासियों और आर्थिक कारणों से प्रसवन करने वालों का पाँचवां भाग ही था। अतः इस संख्या को पाँच से गुणाकर राज्य के बाहर से 2001-11 की अवधि में आए प्रवासियों की संख्या CMM विधि से 55 मिलियन अनुमानित होती है।

12.18 रेखाचित्र 3 में 1991-2001 तथा 2001-11 की अवधियों के जनपद स्तरीय CMM अंकों के आबंटन दिखाए गए हैं।¹⁰ इस अवधि में यह CMM आबंटन बायीं ओर खिसक गया है। इससे संकेत मिल रहा है कि अब पहले की अपेक्षा अधिक जनपदों से लोग काम के लिए बाहर जाने लगे हैं। साथ ही इस आबंटन का प्रसार-विस्तार भी अधिक हो गया है, इसका आशय है कि अब उच्च गतिशीलता जनपदों (स्रोत और लक्ष्य) की संख्या में वृद्धि हो रही है।¹¹

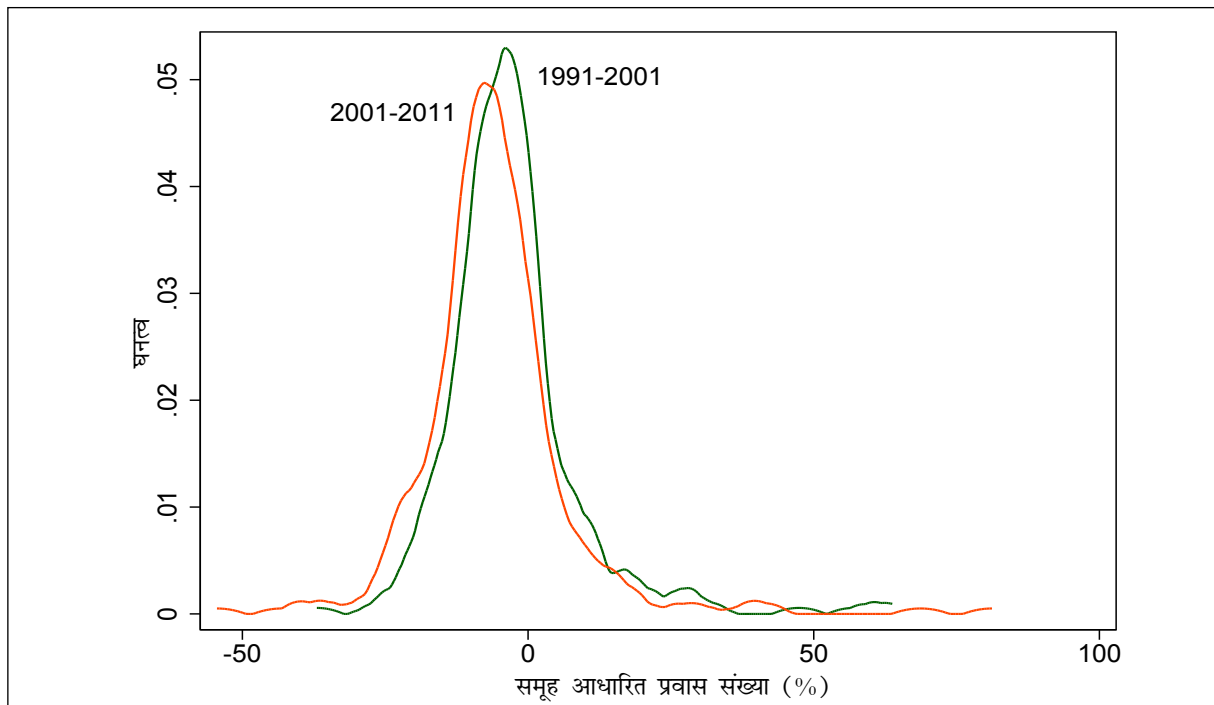
12.19 अवधि 2001-11 में जनपद से बाहर प्रवासियों की संख्या का योग 16 मिलियन से अधिक हो गया था

और इनमें से 75 प्रतिशत से अधिक पुरुष थे। पिछले राज्य स्तरीय आंकलन की भांति अन्य प्रसमूहों तक इन आंकड़ों को विस्तृत करने के लिए इन्हें 5 से गुणा करने पर भारत में अपने मूल जनपद से बाहर काम करने वाले निवल प्रवासियों की संख्या 80 मिलियन से अधिक हो जाती है।

12.20 परिशिष्ट 1 की तालिका 1 में CMM के चर्म स्तरीय मानों के आधार पर देश के कुछ प्रमुख गतिशील जनपदों की सूची बनाई है। यह यही बता रही है कि इन जनपदों में अभी कुछ समय से अतिअधिक गतिशीलता दिखाई देने लगी है। बहुत अधिक प्रवासियों को स्वीकार करने वाले में गुरुग्राम, दिल्ली और मुम्बई क्षेत्र प्रमुख हैं। प्रवासन के स्रोत के रूप में अधिक सक्रिय जनपद उत्तर प्रदेश और बिहार में स्थित हैं।

12.21 एक और महत्वपूर्ण नवविकास महिला प्रवासियों की बढ़ती हुई भूमिका है। वर्ष 2000 के

रेखाचित्र 3 : जनपद स्तरीय CMM आबंटन

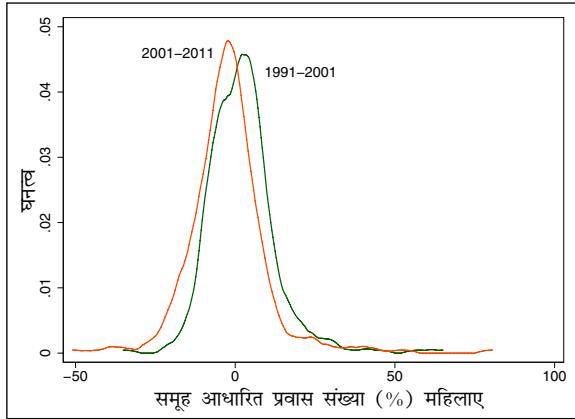


स्रोत : CMM की रचना के लिए देखें परिशिष्ट 1A

¹⁰ प्रतिदर्श केवल 300 के लगभग जनपदों तक सीमित है, जिनकी सीमाएं 1991-2011 के बीच अपरिवर्तित रही है। ये भारत की जनसंख्या के लगभग 60 प्रतिशत के समान है।

¹¹ उच्च अंतर्राष्ट्रीय प्रवासन वाले जनपदों को निकाल देने के बाद भी परिणाम अप्रभावित रहते हैं, जैसा कि NSS 2007-08 के आंकड़ों में दिखाई दिया था।

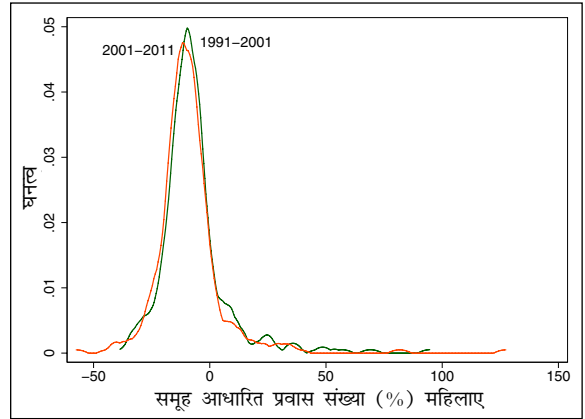
रेखाचित्र 4 (क) : जनपद स्तर पर CMM आबंटन, महिलाएं



स्रोत: सीएमएम संरचना संबंधी नोट के लिए परिशिष्ट 1 देखें।

प्रारंभिक वर्षों तक तो प्रवासन मूलतः पुरुष वर्ग से जुड़ी सामाजिक-आर्थिक घटना रहता था। किन्तु उसी दशक में एक बड़ा बदलाव आया है : अब महिलाएं भी प्रवासी कर्मियों की सूची में बढ़चढ़ कर शामिल होने लगी हैं। वस्तुतः इनके बाहर की ओर प्रवास में वृद्धि रूप बदलाव पुरुषों से भी अधिक रहा है। यह जनसंख्या आंकड़ों की समीक्षा से संबंधित भाग की चर्चा-व्याख्या (रेखाचित्र 4क और 4ख) के अनुरूप ही है।

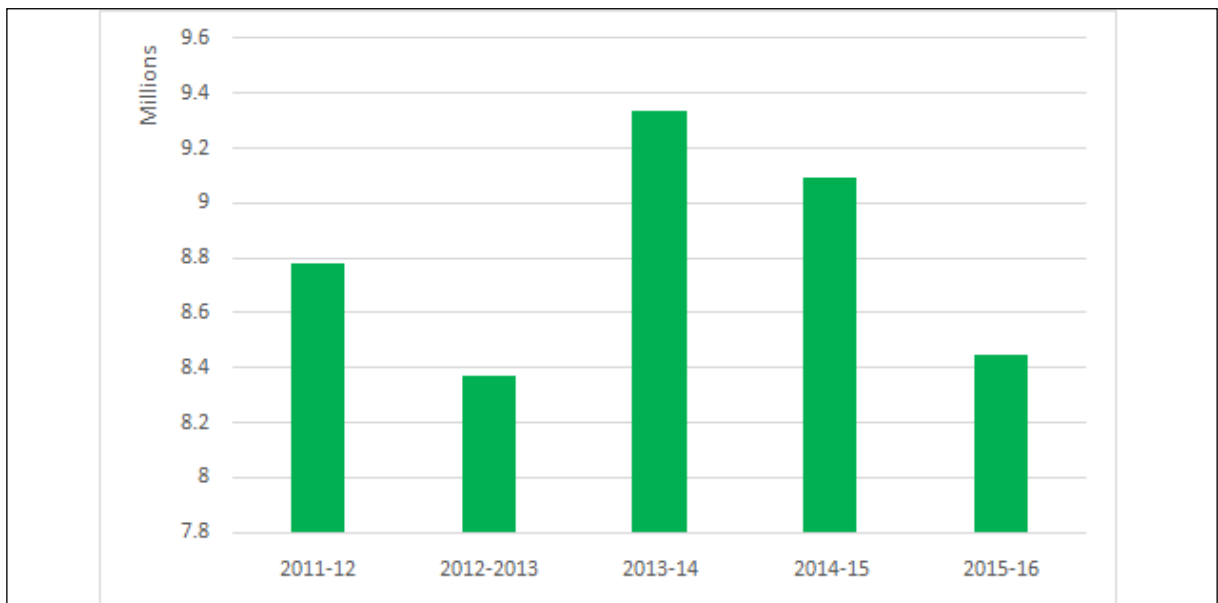
रेखाचित्र 4 (ख) : जनपद स्तर पर CMM आबंटन, पुरुष



(ख) रेलयात्री आंकड़ों पर आधारित प्रवासन मापन

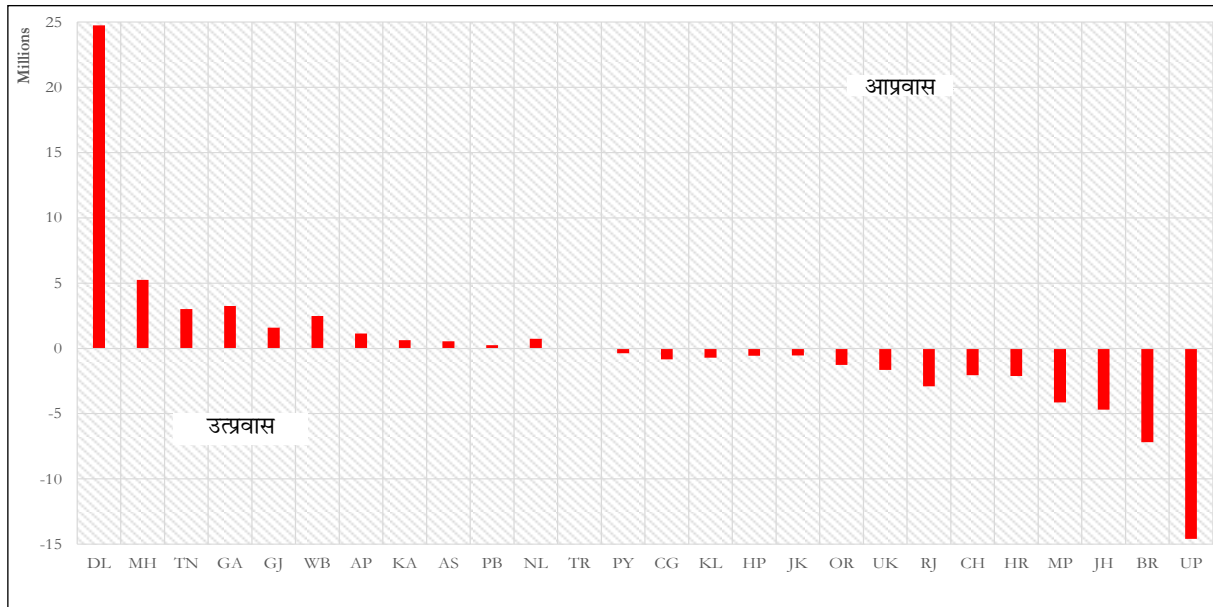
12.22 रेल मंत्रालय से 2011-16 की अवधि में प्रत्येक स्टेशन युग्म के लिए बिना आरक्षण कराए यात्री परिवहन की मासिक जानकारी प्राप्त की गई थी। इसके विश्लेषण का विवरण तो परिशिष्ट 2 में है, किन्तु यहां हमारा विचार ऐसे आरक्षणहीन यात्रियों को काम के लिए प्रवास करने वाले व्यक्तियों के तुल्य मानने का है। ये यात्री

रेखाचित्र 5 : अखिल भारतीय स्तर पर कुल निवल प्रवाह



स्रोत: सभिक्षा की गणनाएं

रेखाचित्र 6 : औसत निवल प्रवाह : राज्य स्तर पर



स्रोत: सभीक्षा की गणनाएं

कम समृद्ध वर्ग के होते हैं जिनके काम की तलाश में यात्रा करने की संभावना अधिक होती है। यह वर्ग रेलवे की यात्री वहन क्षमता (गाड़ी में सीटों की संख्या) से भी कम प्रभावित होता है, अतः ये यात्री समूह यात्रा की मांग को दर्शाते हैं, जबकि आरक्षण पूर्ण यात्री वर्ग का आवागमन तो सीटों की उपलब्धता पर निर्भर रहता है। अगले कुछ अनुच्छेदों में हम इस विश्लेषण के मुख्य परिणामों का वर्णन कर रहे हैं।

प्रवासन का आकार और स्वरूप

12.23 रेखाचित्र 5 में 2011-12 के वित्त वर्ष से प्रारंभ कर पिछले 5 वर्षों के अखिल भारतीय स्तर पर निवल यात्री प्रवाह दिखाए गए हैं। अखिल भारतीय निवल प्रवाहों की औसत लगभग 9 मिलियन रही है।¹² इसका स्तर जनगणना द्वारा सुझाए गए स्तरों से कहीं उच्च पर 2013-14 में अपने शिखर स्तर को पा गया था।¹³

12.24 रेखाचित्र 6 में 26 राज्यों से निवल प्रवाह दर्शाए गए हैं, धनात्मक संख्याएं प्रवासियों के आगमन की अधिकता दर्शाती हैं तो ऋणात्मक प्रवासियों के जाने का अधिक प्रवाह

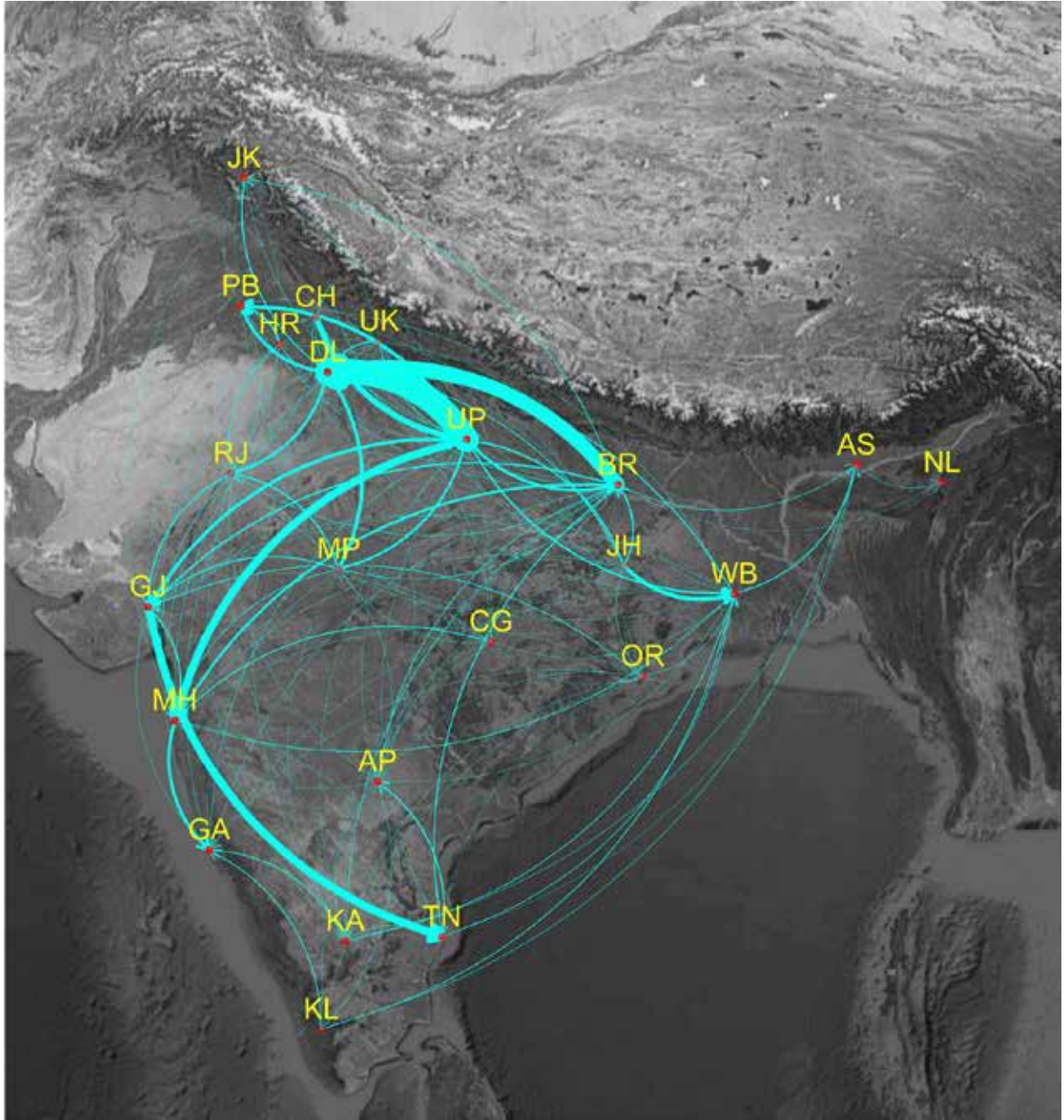
दिखा रही हैं। सबसे बड़ा प्रवासी पाने वाला क्षेत्र दिल्ली और आसपास का रहा, जिसमें 2015-16 में देश भर के नए प्रवासी वर्ग के आधे से अधिक व्यक्तियों ने प्रवेश किया था। इसके दूसरी ओर, लगभग आधे नए नए प्रवासियों का मूल स्थान बिहार और उत्तर प्रदेश में ही स्थित था। महाराष्ट्र, गोआ, तमिलनाडू में निवल रूप से प्रवासी आगमन हुआ तो झारखंड और मध्य प्रदेश भी निवल प्रवासियों के मुख्य मूल स्थानों में सम्मिलित रहे।

12.25 परिशिष्ट 2 का रेखाचित्र 1 दर्शा रहा है कि प्रवासन के राज्य की श्रम आपूर्ति पर प्रभाव एक समान नहीं होते। बाहर की ओर प्रवास करने वाले श्रमिक राज्य की कार्य करने वाली आयु की जनसंख्या का एक बड़ा अंश होते हैं। यह बात गोआ, पुडुचेरी, नागालैंड और चंडीगढ़ जैसे छोटी जनसंख्या वाले राज्यों पर ही नहीं, विशाल राज्यों (उत्तर प्रदेश, बिहार, झारखंड और मध्य प्रदेश) पर भी समान रूप से लागू होती है। पूरे भारत की लगभग एक प्रतिशत कार्यकारी आयु की जनसंख्या वार्षिक निवल प्रवासन प्रवाह में सम्मिलित रहती है।

¹² यह निवल प्रवासी प्राप्त करने वाले राज्यों की निवल संख्याओं का योग है। प्रत्येक राज्य से निर्यात और आयात के आंकड़े जोड़कर कुछ अन्य अनुपात संभव हैं। यदि ये विधि अपनाई जाए तो निवल अंतरराज्यीय यात्री परिवहन 13 मिलियन पर पहुंच जाता है। समस्त आंकड़ा वितान पर निवल प्रवाह से औसत करने पर ये मान 8.8 मिलियन रह जाता है, जो हमारे इस अनुच्छेद के अनुमान के निकट ही है।

¹³ हमने 200 किलोमीटर से कम चलने वालों की संख्या शामिल नहीं की है, यह न्यूनांकन का कारण बन सकता है।

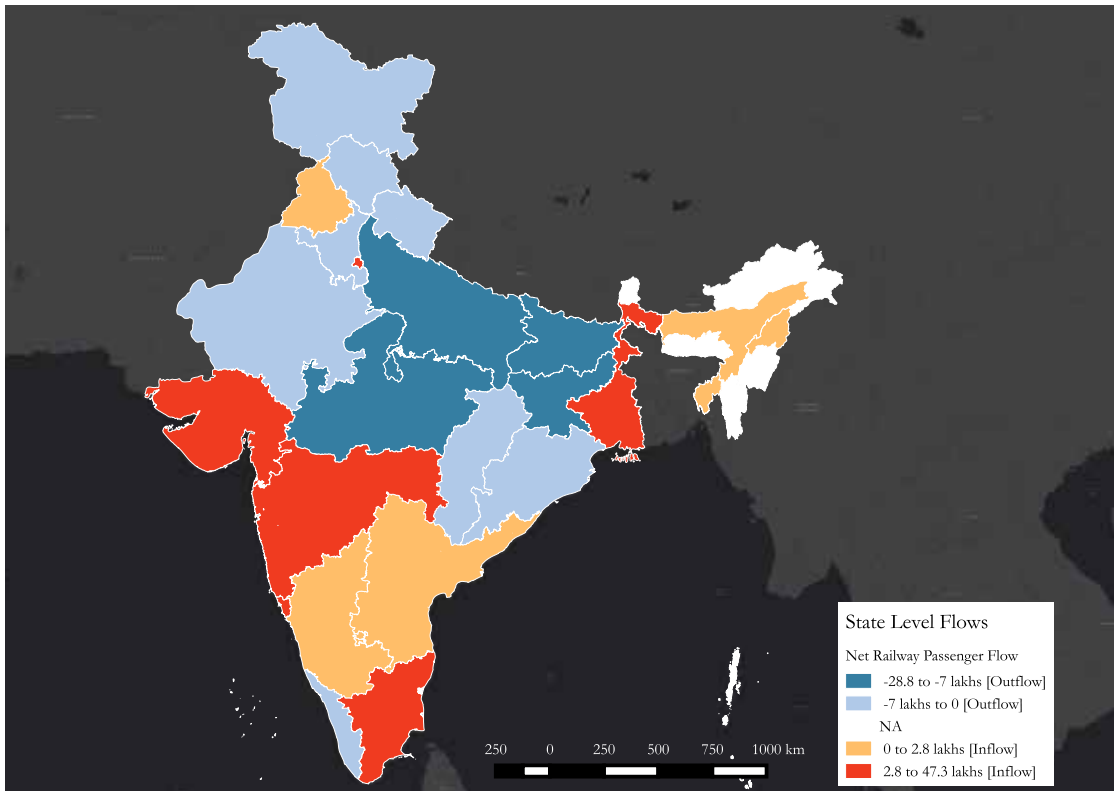
रेखाचित्र 7 : शीर्ष अंतर्राज्यीय प्रवासन मार्ग, जिन पर यात्री घनता अधिकतम है



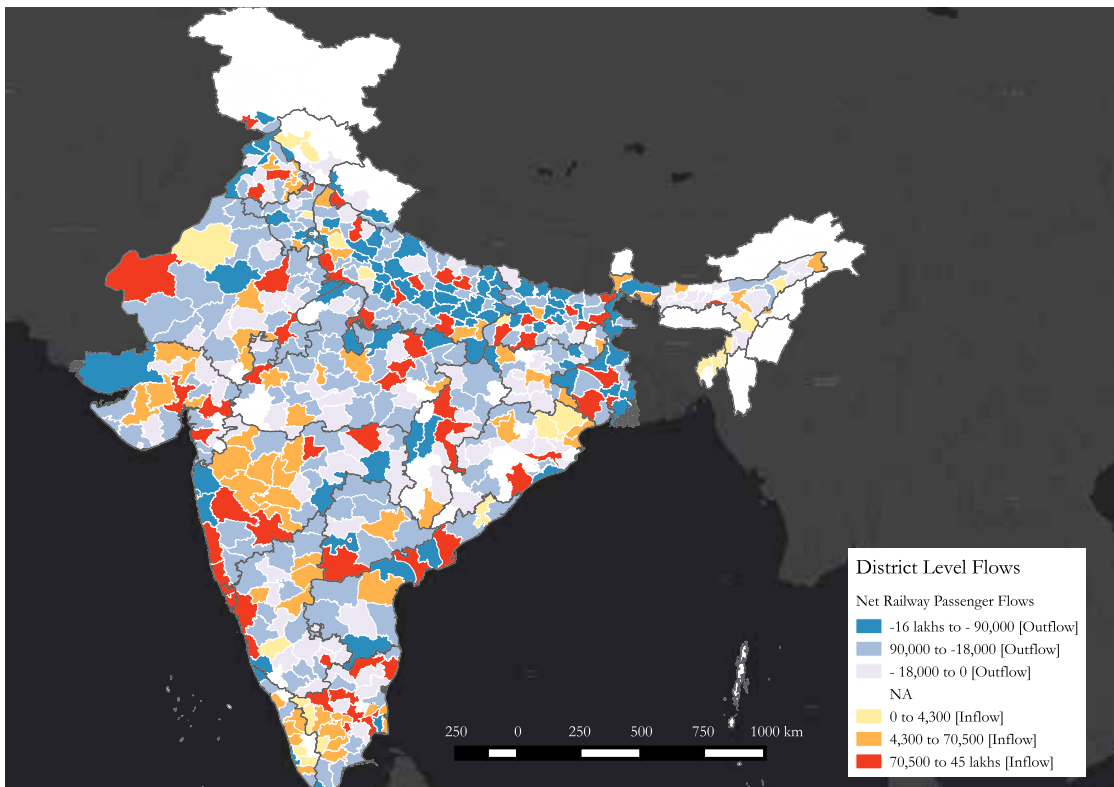
12.26 रेखाचित्र 7 में सबसे बड़े प्रवास मार्गों का मानचित्र बनाया गया है। दिल्ली, महाराष्ट्र, तमिलनाडू और गुजरात जैसे प्रांत उत्तर प्रदेश, बिहार और मध्य प्रदेश के हिन्दी भाषी क्षेत्रों से प्रवासियों के बहुत विशाल समुदायों को आकृष्ट करते हैं। पश्चिम बंगाल में कोलकाता निकटवर्ती झारखंड, ओडिशा और पूर्वी उत्तर प्रदेश से प्रवासियों को आकर्षित करता है। यह एक प्रकार से रैबेन्स्टीन (1885) के एक प्रवासन नियम की संपुष्टि करता है। वह नियम था, “एक अवशोषण

और संविलियन की प्रक्रिया चलती है, जिसमें पहले एक तीव्रगति से संवृद्धिशील नगर के आसपास से व्यक्तियों का एक प्रवाह आता है, उसके बाद जो कमियां रह जाती हैं उन्हें पूरा करने के लिए तब तक दूरस्थ क्षेत्रों से प्रवाह आते रहते हैं जबतक कि पूरी आकर्षण शक्ति का प्रयोग नहीं हो जाता।” गुजरात और महाराष्ट्र के बीच एक रोचक गत्यात्मकता के दर्शन हो रहे हैं : अब सूरत नगर मुम्बई के लिए एक प्रति-आकर्षण केन्द्र बन गया है। यह अपने निकटवर्ती महाराष्ट्र के जनपदों से

रेखाचित्र 8 : राज्यानुसार यात्री प्रवाहों का तुरंत चित्रांकन, 2015-16



रेखाचित्र 9 : यात्री प्रवाहों का जनपदानुसार तुरंत चित्रांकन, 2015-16



बॉक्स 2 : प्रवसन का गुरुत्वाकर्षण प्रतिमान

वस्तुओं, सेवाओं और व्यक्तियों के प्रवाहों का विश्लेषण गुरुत्वाकर्षण प्रतिमानों के माध्यम से भी किया गया है। भारत के आंतरिक व्यापार पर इन प्रतिमानों के व्यवहारिक प्रयोग पर अध्याय 11 में चर्चा हुई थी। गुरुत्वाकर्षण प्रतिमान एक आंकड़ा आधारित अवलोकन है। इसके अनुसार किन्हीं दो भू-क्षेत्रों के बीच प्रवासी/यात्री प्रवाह उन क्षेत्रों की आर्थिक गतिविधियों और जनसंख्या से प्रत्यक्षानुपाती होते हैं तथा उनके बीच के भौतिक अंतरों के विलोमानुपाती होते हैं। भूगोलशास्त्रियों ने पहले पहल इन प्रतिमानों का प्रवसन और गतिशीलता के स्वरूपों के अध्ययन के लिए प्रयोग किया था। रैवेन्स्टीन (1885) ने अपने अध्ययन में प्रवसन के स्वरूप का वैज्ञानिक विश्लेषण किया था। वाल्डो टोब्लर (1970) ने गुरुत्वाकर्षण के समीकरण को भूगोलशास्त्र का प्रथम नियम घोषित करते हुए लिखा है, “प्रत्येक चीज का प्रत्येक अन्य चीज से संबंध है, किन्तु निकटवर्ती चीजों के साथ यह संबंध दूरवर्ती की अपेक्षा अधिक घनिष्टपूर्ण रहता है।”

अर्थशास्त्री भी विभिन्न देशों एवं भूक्षेत्रों के बीच प्रवासियों के प्रवाहों के अध्ययन और पूर्वाकलन के लिए गुरुत्वाकर्षण समीकरण का प्रयोग करते आ रहे हैं। नीडकॉन, जे.ए. आदि (1969), राउल रामोस (2016), एंडरसन और वान विनकूप (2003) तथा एंडरसन (2010) ने इस विचार की आधारिक धारणाओं (यादृच्छिक उपयोगिता अधिकतमीकरण) का वर्णन किया है, जिनके सहारे अर्थशास्त्री प्रवसन प्रवाहों का अध्ययन और समीक्षा करते हैं।

आंकड़ों को विश्लेषण योग्य बनाने का विवरण परिशिष्ट 2 में है। तालिका 2 दिखा रही है कि स्तंभ 1, 2 में प्रतिमान का राज्य स्तर पर अनुमान लगाया जा रहा है और स्तंभ 3, 4 में जनपद स्तर पर। यह रूपरेखा फासले¹, सांझी भाषा (हिन्दी², गैर-हिन्दी) तथा दो राज्यों के बीच सांझी सीमाओं³ के प्रभाव का आंकलन कर रही है। राज्य स्तरीय आंकलन हमें यह भी समझा देता है कि सीमाएं जनप्रवाहों में किस सीमा तक बाधक होती हैं। परिणाम दिखा रहे हैं कि अंतर में 1 प्रतिशत की वृद्धि से प्रवाह में 1.66 प्रतिशत की कमी हो जाती है।⁴ यह परिणाम अन्य निष्कर्षों के अनुरूप है और विभिन्न वर्षों के आंकड़ों को लेकर गणना करने पर भी यह सुदृढ़ बना रहता है। यह बात भी रोचक और आश्चर्यकारि है कि इसका गुणक व्यापार प्रवाह के गुणक से अधिक है। अतः स्पष्ट होता है कि भारत में भी व्यक्तियों का प्रवाह वस्तुओं की अपेक्षा अधिक कठिनाईपूर्ण होता है।

जैसा अपेक्षित भी है, सन्निकटता या राज्यों की सीमाओं का मिलना एक सकारात्मक कारक है अर्थात् साथ वाले राज्यों में प्रवसन, (राजधानियों के बीच अंतर के समंजन के बाद भी) अधिक होता है। साथ ही सांझी भाषा का तदर्थचर महत्वपूर्ण नहीं निकला, अर्थात् स्रोत और लक्ष्य प्रांतों की भाषाओं के अंतर प्रवसन प्रवाह की व्याख्या में महत्वपूर्ण नहीं होते। दूसरे शब्दों में, भाषाओं के अंतर प्रवासी प्रवाह को बाधित नहीं करते। चाहे राज्य स्तर पर मापन करें या जनपद स्तर पर, सकल और निवल प्रवाहों के लिए अनुमान/परिणाम बहुत समान प्रायः ही हैं। दूसरे शब्दों में स्तंभ 1 और 3 के आंकलित गुणक क्रमशः 2 और 4 के गुणकों से मिलते जुलते ही हैं।

जनपद स्तर के अनुमान यह जांचने में सहायता करते हैं कि क्या राज्यों की सीमाएं प्रवसन में बाधक हैं। एक ही जनपद के लिए प्रयुक्त तदर्थ चर का मान धनात्मक है और महत्वपूर्ण भी : स्तंभ का गुणक सुझाता है कि राज्यों के भीतर अंतःराज्यीय प्रवाह अंतरराज्यीय प्रवाहों से 4 गुणक अधिक प्रबल हैं।^{5, 6}

¹ फासले के मापन राज्यों की राजधानियों के बीच बृहत वृत्त द्वारा होता है।

² इस अध्ययन में बिहार, उ. प्रदेश, म. प्रदेश, छत्तीसगढ़, दिल्ली, हरियाणा, राजस्थान, उत्तराखंड और झारखंड को हिन्दी भाषी तथा अन्य राज्यों को अहिन्दी भाषी माना गया है।

³ स्रोत और लक्ष्य राज्य/जनपद स्तरीय अचल प्रभावों का प्रयोग कर प्रवसन की आंचलिक विशेषताएं समाहित की गई हैं। अचल प्रभावों में जीडीपी और राज्यों जनपदों की जनसंख्या के अंतर के प्रभाव भी सम्मिलित हो जाते हैं।

⁴ राज्य स्तरीय प्रतीपगमन का आंकलन निवल आयात पर करें या निवल निर्यात पर, परिणाम वही रहते हैं। निवल अंक, अपनी रचना के अनुसार ही सममित होते हैं।

⁵ नए रेलमार्गों के खुलने, स्थान युग्मों के बीच नई ट्रेनें शुरू होने के प्रभाव इस आंकलन में सम्मिलित नहीं किए गए हैं। युग्मीय अचल प्रभाव भी समाहित नहीं किए गए, क्योंकि उनके बीच का अंतर तो अपरिवर्तित ही रहता है।

⁶ सुदृढ़ मानक त्रुटियों का अनुमान लगाने के लिए आयातक जनपदों के बहुस्तरीय संगुच्छ बनाए गए हैं। यह कार्य आयात वर्षों के लिए भी किया गया है।

व्यक्तियों को बड़ी संख्या में आकर्षित कर रहा है। इसी प्रकार के प्रति आकर्षण क्षेत्र प्रभाव दिल्ली को लेकर जयपुर और चंडीगढ़ में दिखाई दे रहे हैं।

12.27 अधिकांश चित्र तो पूर्वापेक्षाओं के अनुरूप ही

हैं, किन्तु विश्लेषण से कुछ चौंकाने वाले रहस्योद्घाटन भी हुए हैं। उदाहरण के लिए गुजरात से ही तमिलनाडू को लगभग 7 लाख व्यक्तियों का वार्षिक प्रवाह चल रहा है।

तालिका 1: ग्रैविटी परावर्तन परिणाम

परिवर्ती लोग यात्री प्रवाह	राज्यस्तरीय यात्रियों का गौण ¹		जिला स्तरीय यात्री प्रवाह ²	
	सकल प्रवाह	निवल प्रवाह	सकल प्रवाह	निवल प्रवाह
दूरी का लोग	-1.858*** (0.049)	-1.666*** (0.087)	-1.924*** (0.045)	-1.379*** (0.044)
भाषा (हिन्दी) डमी	0.150 (0.104)	-0.135 (0.191)	-0.123 (0.094)	-0.053 (0.091)
सामान्य सीमा डमी	0.629*** (0.089)	0.324** (0.157)	0.538*** (0.044)	0.390*** (0.040)
समान राज्य डमी			1.804*** (0.086)	1.334*** (0.084)
प्रेक्षण	3,165	1,584	597,395	337,065
आर-	0.88	0.78	0.54	0.50

1. निम्नलिखित के लिए नियत प्रभाव: आयात राज्य, निर्यात राज्य, वर्ष, आयात राज्य से परस्पर प्रभावित वर्ष, निर्यात राज्य से परस्पर प्रभावित वर्ष

2. निम्नलिखित के लिए नियत प्रभाव: आयात जिला, निर्यात जिला वर्ष, आयात जिले से परस्पर प्रभावित वर्ष, निर्यात जिले से परस्पर प्रभावित वर्ष

मानक गलतियां लघु कोष्ठकों में
*** $p < 0.01$, ** $p < 0.05$, * $p < 0.1$

12.28 रेखाचित्र 8 और 9 में वित्तवर्ष 2015-16 के निवल यात्री प्रवाहों का तुरंत अंकन किया गया है (ये क्रमशः राज्य और जनपद स्तर की जानकारी दे रहे हैं)। राज्य और जनपद स्तरों पर सकल और निवल, दोनों प्रकार के प्रवाहों का आंकलन किया गया है। भारत सरकार (2017) की प्रवसन पर कार्य दल की रिपोर्ट ने ऐसे 54 जनपदों की पहचान की है जहां से बड़े स्तर पर प्रवासियों की निकासी हो रही है। रेलयात्री परिवहन के आधार पर निवल प्रवाह के आंकलन ने भी इनमें से 40 जनपदों की सटीक रूप से पहचान की है (सफलता दर 75 प्रतिशत रही)। ऐसा ही प्रयास बाहर की ओर तथा अंदर की ओर प्रवसन वाले जनपदों के लिए CMM मापक (भाग II में) तथा रेलयात्री मापक के आधार पर

किया गया है। यहां 72 में से 64, अर्थात् बाहर की ओर प्रवसन वाले जनपदों में सफलता दर 89¹⁴ प्रतिशत रही। साथ ही 23 में से 13, अर्थात् 57¹⁵ प्रतिशत अन्दर की ओर प्रवसन वाले जनपदों की पहचान में भी संगति रही।¹⁶

एक गुरुत्वाकर्षण प्रतिमान का प्रयोग कर औपचारिक विश्लेषण

12.29 आइए अब अंत में बॉक्स 2 में व्याख्या किए गए आंकड़ों का प्रयोग कर व्यापार और प्रवसन का सांख्यिकी विश्लेषण करें। अंतर्राज्यीय प्रवाह का विश्लेषण करते समय श्रम प्रवाह पर अंतर का प्रबल नकारात्मक प्रभाव स्पष्ट दिखाई देता है। यह प्रभाव वस्तु प्रवाहों पर प्रभाव से दुगुना सशक्त है (देखें अध्याय 11)। अन्तर्जनपद

¹⁴ भागलपुर, बक्सर, गया, पटना, रोहतास, वैशाली (बिहार), रत्नागिरि, सिंधु दुर्ग (महाराष्ट्र), गंजम (ओडिशा), आगरा, अलीगढ़, इलाहाबाद, बस्ती, बुलंदशहर, गोंडा, मैनपुरी, मुरादाबाद, संत रवीदास नगर, वाराणसी (उत्तर प्रदेश) जनपदों को भारत सरकार की समिति और बड्ड अंकों ने बाहर की ओर प्रवसन वाले जनपद माना है, किन्तु रेलयात्री मापक के अनुसार यहां अंदर की ओर प्रवसन चल रहा है।

¹⁵ शोणितपुर (असम), चंडीगढ़, वल्साड (गुजरात), गुरुग्राम (हरियाणा), मुम्बई उपनगरीय (महाराष्ट्र), इन्दौर (मध्य प्रदेश), थिरुवल्लूर (तमिलनाडू), गौतम बु(नगर (उत्तर प्रदेश), वह जनपद हैं जिन्हें भारत सरकार की समिति और बड्ड अंकों के आधार पर प्रवसन स्वीकारक माना गया है, किन्तु रेल यात्री सूचनाएं इन्हें प्रवसन का स्रोत बना देती है।

¹⁶ इस त्रुटि की कारण इन जनपदों की प्रमुख रेल केंद्रों के साथ निकटता हो सकती है। एक संकल्पना है कि इन जनपदों और रेल केंद्रों के बीच का आवागमन मुख्यतः गैर रेल परिवहन द्वारा संपन्न होता है।

विश्लेषण में भी यही प्रभाव इसी रूप में स्पष्ट हुआ है। अर्थात् हम कह सकते हैं कि सन्निकटता का प्रभाव बहुत प्रबल है। अन्तर या फासलों का समंजन करने के बाद भी जिन राज्यों की सीमाएं मिलती हैं उनके बीच प्रवसन प्रवाह अन्य राज्यों की अपेक्षा 65 प्रतिशत अधिक रहता है।

12.30 हमें एक सीमा प्रभाव भी मिला है अर्थात् प्रांत की सीमाओं के भीतर प्रवासी प्रवाह (सीमाओं से बाहर की अपेक्षा) अधिक प्रबल है। एक अनुमान तो सुझाता है कि औसतन राज्य में आंतरिक प्रवसन अन्तर्राज्यीय प्रवसन की तुलना में चार गुणा अधिक सशक्त है। कोण आदि (2016) ने एक अलग प्रतीपगमन रूपरेखा का प्रयोग कर एक राज्य के साथ लगते जनपदों और उसके परस्पर साथ नहीं लगने वाले जनपदों के लिए इन गुणकों के मान क्रमशः 8 और 2.8 के बीच पाए हैं।

12.31 साथ ही हम पा रहे हैं कि भाषा के प्रवासी प्रवाहों में बाधक रहने का कोई साक्ष्य नहीं है। अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर ऐसे विश्लेषण (ग्रोगर, 2011) ने भाषा का बड़ा सशक्त प्रभाव पाया गया है। उनका निष्कर्ष रहा है कि समान भाषा-भाषी देशों के बीच प्रवासी प्रवाह अधिक होते हैं। व्यापार में भी सांझी भाषा का प्रभाव 16 से 30 प्रतिशत अधिक (उन देशों की तुलना में जिनसे भाषा नहीं मिलती) प्रबल पाया गया है (सुब्रमण्यम और वी, 2007, रोज, 2003)। किन्तु भारत के भीतर व्यापार और श्रम प्रवाहों में भाषा का कोई प्रभाव नहीं दिखाई पड़ता (अर्थात् हिन्दी भाषी राज्यों का तदर्थ चर महत्वहीन रहा है)।

12.32 पारदर्शिता की भावना का अनुसरण करते हुए अब हम विचित्रतापूर्ण बातों की भी चर्चा कर रहे हैं जो हमारे विश्लेषण में उभर कर आई हैं। वर्ष 2011-12 से 2015-16 की अवधि में केरल प्रवासियों का एक निवल निर्यातक रहा है। यह निष्कर्ष पुराने अवलोकन के विपरीत है। छोटे राज्य और संघशासित क्षेत्र (दिल्ली, गोआ, चंडीगढ़, पुडुचेरी और नागालैंड) के आंकड़े यहां दोनों दिशाओं में पूर्ववर्ती अध्ययनों से कहीं अधिक सशक्त प्रवाह दिखा रहे हैं। ये राज्य क्षेत्रफल की दृष्टि से छोटे हैं, और पुडुचेरी को छोड़ सभी की सीमाएं अनेक अन्य राज्यों से मिलती हैं। यह भी संभव है कि प्रवासीजन इन राज्यों को आगे किसी अन्य राज्य की ओर बढ़ने से पूर्व रास्ते का पड़ाव ही मानकर चल रहे हों।

IV. निष्कर्ष

12.33 डॉ. अम्बेडकर का कथन था 'गतिशील भारत एक मन्थनशील भारत भी है'। ये नवीन अनुमान प्रतिवर्ष 5 से 9 मिलियन व्यक्तियों के आंतरिक प्रवसन की जानकारी दे रहे हैं। यह श्रम गतिशीलता का अनुमान पुराने अनुमानों से बहुत अधिक है। इस अध्ययन की एक और रोचक जानकारी के अनुसार 2000 के दशक में महिलाओं के प्रवासन में बहुत तेजी आई है। इसकी दर पुरुषों की प्रवसन दर से दुगुनी हो गई है।

12.34 हां प्रवसन का मुख्य स्वरूप पहले जैसा ही है कम समृद्ध राज्यों और जनपदों से अधिक लोग काम की तलाश में बाहर निकलते हैं और धनी महानगरों की ओर बहुत से श्रमिक आकर्षित होते हैं। धीरे-धीरे दक्षिण भारत के नगरों की ओर प्रवासी प्रवाहों में वृद्धि हुई है, इससे पिछले कुछ समय से नए प्रवास मार्गों के खुलने के संकेत मिल रहे हैं। गुरुत्वाकर्षण प्रतिमान के प्रारंभिक साक्ष्यों के अनुसार व्यक्तियों के प्रवास में भाषा कोई महत्वपूर्ण बाधा नहीं है। यह निश्चय ही देश की नींव का निर्माण करने वाले महापुरुषों की आशाकाओं का निवारण करने वाला निष्कर्ष होगा।

12.35 इस अध्ययन ने भावी वर्षों में प्रवसन में वृद्धिमान दर पर संवृद्धि का पूर्वाकलन किया है। आंकड़े बता रहे हैं कि आंतरिक प्रवसन निरंतर वृद्धिमान है। 2000 के प्रथम दशक में यह 1990 के दशक से लगभग दुगुना हो गया है। एक संभावी व्याख्या यही है कि प्रवास से होने वाली आय और रोजगार की अपेक्षाएं अब घरबार छोड़ने की लागतों और जोखिमों से अधिक हो गई हैं। उच्चतर संवृद्धि और आर्थिक सुअवसरों की बहुलता-प्रचुरता संभवतः प्रवसन की इसी तेजी की उत्प्रेरक रही है।

12.36 यह त्वरण एक ऐसे समय में संभव हुआ है जब अनेक प्रांतों में रोजगार के लिए मूल निवासी प्रमाण पत्रों, की अनिवार्यता की जा रही है, विभिन्न हितलाभों कानूनी और अन्य अधिकारिताओं को स्थानांतरित करने में बाधाएं हैं। इस प्रकार के जन मन्थन को चलाए रखने के लिए इन नीतिगत बाधाओं को हटाना होगा। खाद्य सुरक्षा, स्वास्थ्य सेवाओं और सामाजिक सुरक्षा की एक आधारिक रूपरेखा प्रवासी कर्मियों के लिए अनिवार्य होती हैं। इन्हें विभिन्न राज्यों के बीच सहमति के माध्यम से एक स्वपंजीकरण प्रणाली द्वारा अन्तर्णीय बनाया जा सकता है। वैसे आज भी प्रवासी श्रमिकों के सेवार्थ

अनेक प्रकार की योजनाएं चल रही जिनका कार्यान्वयन राज्य सरकारों के स्तर पर होता है। इसीलिए प्रवासन की राजकोषीय लागतों के बीच अंतर्राज्यीय स्तर पर एक समन्वय किया जाना आवश्यक हो रहा है। आन्तरिक रूप से घर धन प्रेषण का बाजार आज रू. 1.5 लाख करोड़ का हो चला है और इसका लाभ उठाकर स्रोत प्रदेश में बसे उन प्रवासियों के परिवारों को भी वित्तीय समाहन के साथ जोड़ा जा सकता है।¹⁷ ऐसे कदम प्रवासन के क्षेत्र हितलाभों में वृद्धि करेंगे और देश का श्रम बाजार और बेहतर रूप से एकीकृत हो जाएगा।

संदर्भ

1. Aajeevika Bureau (2012). Creative Practices and Policies for Better Inclusion of Migrant Workers: The Experience of Aajeevika Bureau. Udaipur.
2. Anderson, James E. (2010). "The Gravity Model" Annual Review of Economics .
3. Anderson, James E. and Eric van Wincoop (2003), "Gravity with Gravitas: A Solution to the Border Puzzle," American Economic Review, March 2003, 93, 170-192.
4. Chandrasekhar, S. (2011). "Workers commuting between the rural and urban: Estimates from NSSO data." Economic & Political Weekly, 46(46), 22-25.
5. Deshingkar, P, and Akter, S. (2009). Migration and Human Development in India, Human Development Research Paper 2009/13. New York: United Nations Development Programme.
6. GoI (2017). Report of the Working Group on Migration in India. Government of India: Ministry of Housing and Urban Poverty Alleviation.
7. Guha, R. (2007), "India After Gandhi: The History of the World's Largest Democracy" Harper Collins.
8. Grogger, J. and Hansen, G. (2011), "Income Maximization and the Selection and Sorting of International Migrants", Journal of Development Economics, Vol. 95, 42-57.
9. Helliwell, J. F. (1997). National borders, trade and migration. National Bureau of Economic Research Working Paper No. 6027.
10. Kapur, D., Chakravorty, S., Singh, N., "The Other One Percent: Indians in America", Oxford University Press.
11. Kone, Z.L., Liu, M.Y, Mattoo, A., Ozden, C. and S. Sharma (2016). Internal Borders and Migration in India. Mimeo. The World Bank, Washington D.C.
12. Mazumdar, I, Neetha, N and Agnihotri, I. (2013). "Migration and Gender in India", Economic and Political Weekly 48 (10), 54-64.
13. Munshi, K., and Rosenzweig, M. (2016) "Networks and Misallocation: Insurance, Migration, and the Rural-Urban Wage Gap." American Economic Review 106.1 : 46-98.
14. Neidercorn, J. A., Bechdolt, B. V. (1969). "An economic derivation of the 'gravity law' of spatial interaction", Journal of Regional Science, 9, 273-282.
15. Ramos, R. (2016): "Gravity models: a tool for migration analysis", IZA World of Labor.
16. Ravenstein, Ernst G. (1885) "The Laws of Migration." Journal of the Royal Statistical Society, 48(2).
17. Rose, Andrew (2003), "Do We Really

¹⁷ यह आकड़ा वर्ष 2007-08 में अनुमानित 50,000 करोड़ रूपय से है, जो नाममात्र जीडीपी वृद्धि दर के तर्ज पर प्रतिवर्ष 15 प्रतिशत दर पर बढ़ता है। घरेलू अदायगी ग्रामीण भारतीय परिवारों का 10 प्रतिशत बैठती है और अदायगी प्राप्त होने वाले परिवार उपभोग के 30 प्रतिशत से अधिक को वित्तपोषित करती है।

- Know that WTO Increases Trade?”, *American Economic Review*, 94 (1) , pp.98-114
18. Tobler W., (1970) “A computer movie simulating urban growth in the Detroit region”. *Economic Geography*, 46(2): 234-240.
 19. Srivastava, R. (2011). “Labour Migration in India: Recent Trends, Patterns and Policy Issues”, *Indian Journal of Labour Economics*, 54(3), 411-440.
 20. Subramanian, Arvind and Shang-Jin Wei (2007), “The WTO Promotes Trade, Strongly but Unevenly”, *Journal of International Economics*, 72 (1), pp. 151-175
 21. Tumbe, C. (2011). “Remittances in India: Facts and Issues”, *Indian Journal of Labour Economics*, 54 (3), 479-501.
 22. Tumbe, C. (2015). “Missing Men, Migration and Labour Markets: Evidence from India”, *Indian Journal of Labour Economics*, 58(2), 245–267.
 23. Tumbe, C. (2016). “Urbanization, Demographic Transition and the Growth of Cities in India, 1870-2020”. *International Growth Centre Working Paper C-35205-INC-1*.

प्रसमूह आधारित प्रवसन मापक (CMM)

$CMM(t) = k \times 100 \times [\text{Population in 20-29 age cohort in Census}(t) - \text{Population in 10-19 age cohort in Census}(t-10) - \text{Cohort Mortality}] / \text{Population in 10-19 age cohort in Census}(t-10)$

$\text{Cohort Mortality} = 10 \times \text{Age-specific (10-19) mortality rate per year} \times \text{Population in 10-19 age cohort in Census}(t-10)$

आंकड़ों के स्रोत : 1991, 2001, 2011 की जनगणनाएं और प्रतिदर्श पंजीकरण प्रणाली सांख्यिकी से 10-19 वर्ष वय प्रसमूह के लिए आयु विशिष्ट मृत्यु दर के प्रांत स्तरीय आंकड़े प्राप्त किए गए हैं। CMM का आंकलन राज्य और जनपद स्तर पर किया गया है। केरल प्रांत की जनसंख्या को अंतर्राष्ट्रीय प्रवसन के लिए समंजित करने के उद्देश्य से CDS, केरल द्वारा किए गए केरल प्रवसन सर्वेक्षण के आंकड़े प्रयोग किए गए हैं।

तालिका 1 : भारत में उच्च गतिशीलता जनपद, CMM विधि के अनुसार

वह जनपद जहां उच्च निवल प्रवासी आग. मन हुआ है (CMM 2001-11 में अंक प्रतिशत से अधिक है)	चंडीगढ़; गुरुग्राम (हरियाण); दिल्ली*; गौतम बुद्ध नगर (उ.प्र.); शौणितपुर (असम); इन्दौर (म.प्र.); सूरत, वल्साड (गुजरात); दमण; दादरा व नगर हवेली; थाणे, मुम्बई उपनगरीय, पुणे (महाराष्ट्र); रंगरेड्डी (तेलंगाना); बंगलौर (कर्णाटक); थिरुवैल्लूर, चेन्नई, कांचिपुरम, इरोड, कोयम्बटूर (तमिलनाडू); यनम, पुडुच्चेरी (पुडुच्चेरी)।
उच्च प्रवसन के स्रोत जनपद (CMM 2001-11 का अंक (-)15 प्रतिशत से कम)	हमीरपुर (हिमाचल); उत्तर काशी, चमौली, रूद्रप्रयाग; टिहरी गढ़वाल, पिथौरागढ़, बागेश्वर, अल्मोड़ा, चंपावत (उत्तराखंड); चुरू, झुंझनू, पाली (राजस्थान); मुजफ्फरनगर, बिजनौर, मुरादाबाद, रामपुर, ज्योतिबा फुले नगर, मेरठ, बागपत, बुलंद शहर, हाथरस, ऐटा, मैनपुरी, बंदायु, बरेली, शाहजहांपुर, उन्नव, राय बरेली, फर्रुखाबाद, कन्नौज, औरैया, कानपुर देहात, हमीरपुर, फतेहपुर, प्रतापगढ़, कौशांबी, फैजाबाद, अम्बेडकर नगर, सुल्तानपुर, श्रावस्ती, बस्ती, संत कबीर नगर, गोरखपुर, कुशीनगर, देवरिया, आजमगढ़, मऊ, बलिया, जौनपुर, गाजीपुर, संत रवीदास नगर (उ.प्र.); दरभंगा, गोपालगंज, सिवान, सारण, शेखपुरा, भोजपुर, बक्सर, जहानाबाद (बिहार); नलबारी, दारंग (असम); बोलनगीर, गंजम (ओडिशा); धनबाद, लोहरडगा, गुमला (झारखंड); झबुआ, बेतुल (म.प्र.); अमरेली (गुजरात); रत्नागिरि, सिंधुदुर्ग (महाराष्ट्र); बीदर (कर्नाटक)।

स्रोत: कोष्ठकों में राज्यों के नाम हैं। आंकड़े बड़े राज्यों तथा संघशासित प्रदेशों के हैं किन्तु इनमें केरल के जनपद शामिल नहीं किए गए हैं। *दिल्ली के 9 जनपदों को विश्लेषण की सुविधा के लिए एक इकाई मान लिया गया है।

आंकड़ों का वर्णन और प्राथमिक विश्लेषण परिणाम

वित्त वर्ष 2011-12 से 2015-16 की अवधि के विभिन्न स्टेशन युग्मों के बीच बिना आरक्षण चले यात्रियों के मासिक आंकड़े अनारक्षित टिकट प्रणाली के माध्यम से रेल मंत्रालय के सेंटर फॉर रेलवे इंफोर्मेशन सिस्टम (CRIS) ने सुलभ कराए हैं।

पहले सोपान में स्टेशनों को भौगोलिक कूट प्रदान कर उन्हें विभिन्न राज्यों और जनपदों को मानचित्रित किया गया। मणीपुर, मेघालय, मिजोरम और अरुणाचल प्रदेश के तथा कुछ भौगोलिक कूट रहित स्टेशनों को विश्लेषण में शामिल नहीं किया गया है।¹⁸ देश के 26¹⁹ राज्यों और संघशासित प्रदेशों के आंकड़ों का विश्लेषण हुआ है। दूसरे सोपान में प्रत्येक वित्त वर्ष के लिए आंकड़ों को संकलित कर मूल-गन्तव्य (स्रोत-लक्ष्य) युग्मों के यात्री प्रवाह आव्यूह बनाए गए हैं। वित्त वर्ष के स्तर पर संकलन इसलिए किया गया है कि आंकड़ों पर किसी प्रकार ऋतु चक्रीय प्रभाव नहीं रहे, तुलना की दृष्टि से इन आव्यूहों का कैलेंडर वर्षानुसार भी निर्माण किया गया है। किन्तु विभिन्न राज्यों के बीच यात्री प्रवाहों के परिमाण, क्रम और दिशाएँ समान प्रायः ही रही हैं। दिल्ली, मुम्बई, कोलकाता और बंगलौर जैसे बड़े महानगरों के आसपास दैनिक रेल यात्रियों के प्रवाह भी बहुत विशाल रहते हैं। यही नहीं, इन बड़ी इकाईयों में आने और यहां से जाने वाल यात्री प्रवाहों में सममिति भी नहीं है। बहुत बार इनके आसपास के दैनिक यात्री केवल एक पक्ष की यात्रा रेल से करते हैं, वापसी पर वे कोई और परिवहन/वाहन प्रयोग कर लेते हैं। इस प्रक्रिया द्वारा सृजित असंतुलन का निवारण करने के लिए दो अंतर निस्पंदक या फिल्टर प्रयोग किए गए हैं। पहले मामले में दो स्टेशनों के बीच 200 किलोमीटर से कम यात्रा करने वालों की संख्या को निकाल दिया गया था।²⁰ दूसरे मामले में अंतर फिल्टर को 150 किलोमीटर पर नियत किया गया है। 200 किलोमीटर का फिल्टर असंतुलित यात्रा व्यवहार वाली इकाई को विश्लेषण से बाहर रखने में अधिक प्रभावी सिद्ध हुआ है। अतः इसी का विश्लेषण में प्रयोग किया गया है। तालिका 1 में मूल गन्तव्य (स्रोत-लक्ष्य) युग्म आव्यूह वर्ष 2015-16 के लिए 200 किलोमीटर फिल्टर लागू करने के बाद बना स्वरूप दिखाया गया है।

यह मूल-गन्तव्य (स्रोत-लक्ष्य) युग्म आव्यूह प्रयोग कर उन राज्यों के बीच निवल यात्री प्रवाहों²¹ का आंकलन किया गया है, जिनके लिए इन पांच वर्षों की जानकारी उपलब्ध थी। यह निवल प्रवाह दो राज्यों के बीच प्रवसन का एक तदर्थ चर माना जा सकता है^{22,23}। इस आंकलन में सैर सपाटे और अन्य कार्योवश थोड़े से समय में की गई यात्रा वर्ष भर में ही विपरीत दिशा की यात्रा से केन्सिल हो जाती है। तालिका 2 ने 2015-16 के लिए यह निवल यात्री प्रवाह आव्यूह दिखाया है। इस अवधि में अन्तर्राज्यीय प्रवासियों की कुल संख्या जानने के लिए विभिन्न वर्षों के निवल आंकड़ों को जोड़ लिया गया है। अपने आंकलन की सुदृढ़ता की जांच के लिए आंकड़ों को दो, तीन और फिर पांच वर्षों के लिए जोड़ा गया है। इन सभी में निवल प्रवाह संख्याएं स्थिरतापूर्ण रही हैं। जनपद स्तरीय निवल और सकल यात्री प्रवाह के आंकड़े तैयार करते समय 570 जनपदों को विश्लेषण में रख पांचों वर्षों के लिए एक संतुलित पैल बनाया गया है। पैल को संतुलित रखने के लिए ग्यारह जनपदों (अनंतनाग, बड़गाम, बक्सा, बारामूला, गजपति, कुलगाम, नर्मदा, पुलवामा, रामबन, रियासी और डांगस) को विश्लेषण से बाहर रखा गया है।

¹⁸ फासले के मापन राज्यों की राजधानियों के बीच बृहत वृत्त द्वारा होता है।

¹⁹ इस अध्ययन में बिहार, उ. प्रदेश, म. प्रदेश, छत्तीसगढ़, दिल्ली, हरियाणा, राजस्थान, उत्तराखंड और झारखंड को हिन्दी भाषी तथा अन्य राज्यों को अहिन्दी भाषी माना गया है।

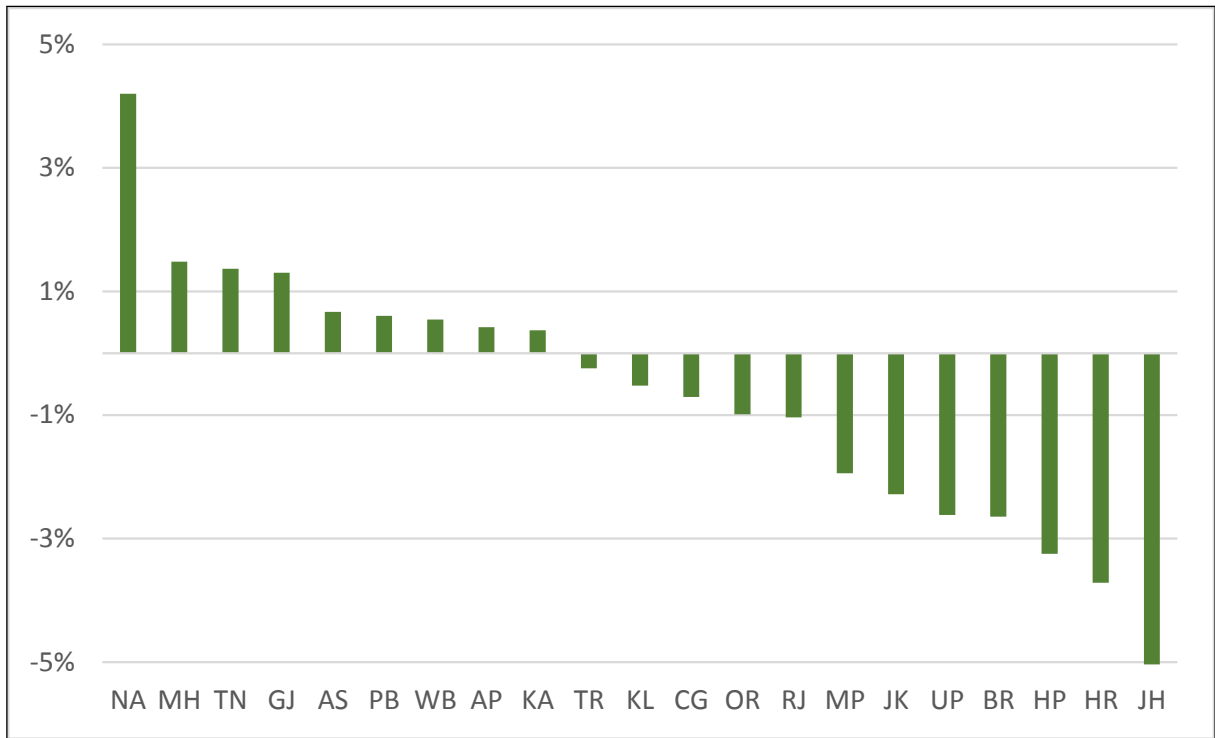
²⁰ स्रोत और लक्ष्य राज्य/जनपद स्तरीय अचल प्रभावों का प्रयोग कर प्रवसन की आंचलिक विशेषताएं समाहित की गई हैं। अचल प्रभावों में जीडीपी और राज्यों जनपदों की जनसंख्या के अंतर के प्रभाव भी सम्मिलित हो जाते हैं।

²¹ राज्य स्तरीय प्रतीपगमन का आंकलन निवल आयात पर करें या निवल निर्यात पर, परिणाम वहीं रहते हैं। निवल अंक, अपनी रचना के अनुसार ही सममित होते हैं।

²² नए रेलमार्गों के खुलने, स्थान युग्मों के बीच नई ट्रेनें शुरू होने के प्रभाव इस आंकलन में सम्मिलित नहीं किए गए हैं। युग्मीय अचल प्रभाव भी समाहित नहीं किए गए, क्योंकि उनके बीच का अंतर तो अपरिवर्तित ही रहता है।

²³ सुदृढ़ मानक वृत्तियों का अनुमान लगाने के लिए आयातक जनपदों के बहुस्तरीय संगुच्छ बनाए गए हैं। यह कार्य आयात वर्षों के लिए भी किया गया है।

रेखाचित्र 1 : कार्यशील आयुवर्ग की जनसंख्या के प्रतिशत के रूप में कुल निवल प्रवाह



तालिका 1 : राज्यों के शीर्षस्थ प्रवसन मार्ग

Outflow State	Inflow State
उत्तर प्रदेश	दिल्ली
बिहार	दिल्ली
गुजरात	तमिलनाडु
उत्तर प्रदेश	महाराष्ट्र
चंडीगढ़	उत्तर प्रदेश
झारखंड	पश्चिम बंगाल
उत्तर प्रदेश	पंजाब
मध्य प्रदेश	दिल्ली
उत्तर प्रदेश	गुजरात
पंजाब	दिल्ली
महाराष्ट्र	गोआ
उत्तर प्रदेश	बिहार
राजस्थान	दिल्ली
बिहार	महाराष्ट्र
मध्य प्रदेश	उत्तर प्रदेश
हरियाणा	पंजाब
उत्तर प्रदेश	पश्चिम बंगाल
बिहार	गुजरात
झारखंड	उत्तर प्रदेश
झारखंड	बिहार
महाराष्ट्र	गुजरात
मध्य प्रदेश	राजस्थान
उत्तराखंड	दिल्ली
तमिलनाडु	आंध्र प्रदेश
जम्मू-कश्मीर	दिल्ली
राजस्थान	गुजरात
मध्य प्रदेश	गुजरात
पश्चिम बंगाल	दिल्ली
बिहार	तमिलनाडु
पश्चिम बंगाल	असम

सारणी 2. शीर्ष मार्ग वाले जिले

आयातक जिला	निर्यातक जिला
कृष्णा	चित्तूर
रत्नागिरि	मुंबई
चेन्नई	कच्छ
मुंबई उपनगर	गोरखपुर
रत्नागिरि	थाणे
मध्य दिल्ली	गोरखपुर
पटना	पूर्वी दिल्ली
मध्य दिल्ली	ग्वालियर
उत्तरी दिल्ली	शाहजहांपुर
सिन्धु दुर्ग	मुंबई
मुंबई	लखनऊ
ग्वालियर	दक्षिण
सिन्धु दुर्ग	थाणे
हौरा	धनबाद
उत्तरी दिल्ली	आजमगढ़
मुरादाबाद	चंडीगढ़
मध्य दिल्ली	झांसी
बड़ोदरा	मुंबई उपनगर
मध्य	दरभंगा
उत्तरी दिल्ली	बरेली
सहरसा	पूर्वी दिल्ली
झांसी	दक्षिण दिल्ली
मध्य दिल्ली	नालंदा
मध्य दिल्ली	लखनऊ
मध्य दिल्ली	बेगुसराय
मध्य दिल्ली	भोजपुर
रत्नागिरि	रायगढ़
उत्तरी दिल्ली	अररिया
सहरसा	अमृतसर
महबूब नगर	गुंटूर