अलवर जिले में औद्योगिक विकास, राजस्थान, विशेष रूप से नीमराना के जापानी विशेष औद्योगिक एस्टेट पर केंद्रित

*डॉ. साधु राम गुर्जर

अमूर्त

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली (दिल्ली एनसीआर), भारत के सबसे बड़े महानगरीय क्षेत्रों में से एक, ने 1980 के दशक से नाटकीय औद्योगिक विकास का अनुभव किया है। प्रारंभिक चरण में कुछ जिलों में औद्योगिक संपदा विकसित की गईं दिल्ली, विशेष रूप से गुड़गांव, हरियाणा और गौतम बुद्ध नगर, उत्तर प्रदेश में समाप्त हो गया। हाल के वर्षों में, दिल्ली से लगभग 100 किमी दूर स्थित दूर दराज के इलाकों में औद्योगीकरण हुआ है।

इस अध्ययन में सीमांत की वास्तविक स्थिति पर चर्चा के लिए अनुसंधान क्षेत्र के रूप में अलवर जिले, राजस्थान को चुना गया दिल्ली औद्योगिक समूह का विस्तार। जबकि राजस्थान राज्य में तैंतीस जिले हैं, केवल अलवर शामिल है दिल्ली एनसीआर में. राष्ट्रीय राजमार्ग के माध्यम से दिल्ली से लगभग दो घंटे में जिले के उत्तरी भाग तक पहुंचा जा सकता है 8 (NH8), जिसे दिल्ली को मुंबई से जोड़ने वाली मुख्य सड़क के रूप में पुनर्निर्मित किया गया है। ई औद्योगिक विकास निगम राजस्थान राज्य सरकार के (RIICO) ने 2000 के दशक में NH8 के साथ-साथ औद्योगिक संपदा के विकास को गति दी। ऐसा माना जाता है कि अलवर को औद्योगिक स्थान के संदर्भ में निम्नलिखित प्रतिस्पर्धात्मक लाभ हैं। सबसे पहले, जमीन बहुत सस्ती है हरियाणा की तुलना में औद्योगिक उपयोग के लिए अधिग्रहण। दूसरा, न्यूनतम वेतन के हिसाब से जनशक्ति की लागत भी सबसे कम है दिल्ली एनसीआर का गठन करने वाले चार राज्यों में से। लेखक ने कंपनियों के अपने सर्वेक्षण के माध्यम से इन दो बिंदुओं की जाँच की है रीको द्वारा विकसित नीमराना औद्योगिक एस्टेट स्थित है।नीमराना औद्योगिक एस्टेट में तीन भाग हैं, अर्थात् चरण i से iii। चरण iii का उपयोग विशेष रूप से जापानी द्वारा किया जाता है|

कंपनियों और इसकी जमीन की कीमत 2,000 रुपये रही है। 2011/12 में प्रति वर्ग मीटर। सर्वे में शामिल सभी कंपनियों ने इसे सस्ता बताया औद्योगिक संपदा में खुद को स्थापित करने में भूमि की लागत सबसे महत्वपूर्ण कारक है। दूसरी ओर, उन्होंने भुगतान कर दिया है उनके राज्य में वेतन हरियाणा की तुलना में

अधिक है। चूँकि हाल तक नीमराना एक ग्रामीण, कृषि क्षेत्र था, इंजीनियरों और प्रबंधकों दोनों की आपूर्ति काफी खराब है। इस औद्योगिक क्षेत्र की कंपनियों ने ज्यादातर यहीं से नियुक्तियां की हैं हरियाणा, हरियाणा की तुलना में 10 से 20% अधिक वेतन दे रहा है। यहां तक कि उत्पादन श्रमिकों को भी कंपनियों ने ले लिया है उन्हें हरियाणा के समान वेतन का भुगतान किया गया है। इसलिए, लेखक ने निष्कर्ष निकाला कि श्रम लागत नहीं होगी स्थान कारक जो दिल्ली के औद्योगिक समूह के विस्तार को गति प्रदान करता है।

परिचय

भारत में, औद्योगिक स्थानों और औद्योगिक संपदा के विकास के बीच घनिष्ठ संबंध है। 1980 के दशक तक, आर्थिक उदारीकरण से पहले, राज्य सरकारों ने औद्योगिक संपदाओं का निर्माण किया और व्यवसायों को विकसित करने के लिए एक नीति के रूप में उन्हें आकर्षित करने के लिए प्रोत्साहन प्रदान किया 'पिछड़े क्षेत्र' और 'कोई औद्योगिक जिले नहीं।' निष्पक्ष क्षेत्रीय विकास के कार्यान्वयन पर विचार किया गया औद्योगिक सम्पदा स्थापित करते समय एक महत्वपूर्ण कारक। जैसा परिणामस्वरूप, ऐसा कहा जाता है कि 1980 के दशक में भारत की औद्योगिक संपदाएँ बड़े पैमाने पर विकेन्द्रीकृत थे। हालाँकि, उनकी साइटें थीं बिल्कुल पिछड़े क्षेत्रों में फैला हुआ नहीं कोई औद्योगिक नींव नहीं; इसके बजाय, उपनगरीय क्षेत्रों में साइटों को फैलाने की एक निश्चित प्रवृत्ति थी स्थापित शहरों से एक निश्चित दूरी के भीतर। कुछ इन गैर-प्रमुख स्थानों में विकसित औद्योगिक संपदाओं में अधिभोग की अनुकूलतम स्थितियाँ नहीं हैं।

1990 के दशक में उदारीकरण के आगमन के साथ, औद्योगिक उन स्थानों पर बड़े पैमाने पर सम्पदाएँ विकसित की गईं उनसे वास्तविक मांग दिखाने की अपेक्षा की गई थी क्षेत्रीय विकास को प्राप्त करने के साधन के रूप में प्रचारित किया गया। उदाहरण के तौर पर खबरें हैं कि उत्तराखंड राज्य में (राज्य से अलग होने के बाद एक नव स्थापित राज्य वर्ष में उत्तर प्रदेश (इसके बाद यूपी के रूप में संदर्भित)। 2000 और यह मुख्यतः पहाड़ी क्षेत्रों और पहाड़ों से बना है हिमालय के), औद्योगिक संपदा का विकास विशेष रूप से राज्य में मौजूद कुछ मैदानी इलाकों में स्थापित किया गया था, और इसने उद्योग को आकर्षित करने में बड़ी सफलता हासिल की है क्षेत्र में (टोमोज़ावा, 2008, 2014)। यह मामला सामान्य है आने वाले व्यवसायों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए विकास के लिए चुने गए स्थान का उदाहरण बढ़ावा देने के लिए सरकार का विशेष तरजीही कार्यक्रम "विशेष श्रेणी राज्य।" क्षेत्रों को छोड़कर ऐसी राष्ट्रीय लाभ योजनाओं की जानकारी, का एक सिंहावलोकन पूरे देश में 1990 के दशक के रुझान यह दिखाते हैं बड़े पैमाने पर औद्योगिक संपदा के विकास के मुख्य स्थान बड़े शहरों के उपनगर थे। प्रारंभ में, बहुत से सम्पदाएँ प्रमुख शहरों के आसपास स्थापित की गईं, लेकिन हाल के वर्षों में एक प्रवृत्ति चल रही है प्रमुख मुख्य सड़कों के निर्माण के अनुरूप, उन्हें अधिक दूरदराज के क्षेत्रों में विकसित करें।

दिल्ली में, जो भारत का एक प्रमुख शहर है, वहाँ रहा है औद्योगिक श्रमिकों की संख्या में लगातार वृद्धि हो रही है, लेकिन यह लगभग विशेष रूप से इसके कारण हुआ है लघु एवं सूक्ष्म कारखानों में वृद्धि। 1990 के

बाद से, उपनगर तैनाती के लिए मुख्य क्षेत्र बन गए हैं दिल्ली एनसीआर (राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र) में औद्योगिक स्थल, उसी वर्ष के दिल्ली मास्टर प्लान के बाद, 50 या 50 लोगों को रोजगार देने वाली नई फैक्ट्रियों को अनुमति नहीं दी गई शहर में और अधिक श्रमिकों को स्थापित किया जाए और आदेश दिया जाए प्रदूषक उत्सर्जित करने वाले पौधों को बंद करना या स्थानांतरित करना और जो खतरनाक सामग्री का उत्पादन करते हैं (शर्मा, 2010)। 1980 से 1990 के दशक तक, व्यापक औद्योगिक सम्पदाएँ दिल्ली से सटे नगर पालिकाओं में ऐसे विकसित किए गए हरियाणा राज्य में गुड़गांव शहर और गौतम बौद्ध के रूप में यूपी राज्य में नगर जिला (टोमोज़ावा, 1999, 2007)। में हाल के वर्षों में, ऐसे मामले सामने आए हैं जहां औद्योगिक परिसरों की स्थापना से औद्योगीकरण हुआ है नगर पालिकाओं में तो और भी दूर, कुछ मामलों में तो और भी दूर शहर से 100 किमी दूर स्थलों पर। यह पेपर रिपोर्ट करता है औद्योगीकरण की सीमाओं पर वर्तमान स्थिति दिल्ली महानगरीय क्षेत्र में, अलवर जिले का उपयोग करते हुए राजस्थान एक विशिष्ट उदाहरण है।

इस पेपर के अध्याय इस प्रकार व्यवस्थित हैं: अध्याय II भारत में मुख्य राजमार्गों के विकास और फिर NH8 (राष्ट्रीय राजमार्ग 8) गलियारे के साथ औद्योगिक निर्माण की प्रवृत्ति को देखता है। एनसीआर, ऑटोमोबाइल उद्योग को हमारे उदाहरण के रूप में ले रहा है। हम राजस्थान के अलवर जिले में औद्योगिक संपदा विकास की स्थानिक-अस्थायी विशेषताओं का वर्णन करें राज्य, अध्याय III में. अध्याय IV में, हम इसकी जाँच करते हैं नीमराणा औद्योगिक परिसर, अलवर में विकसित किया गया जापानी व्यवसायों के लिए समर्पित है, और हम वहां स्थित कंपनियों की व्यापारिक स्थितियों और मानव संसाधन संरचना को देखते हैं। अध्याय V उपरोक्त का सारांश प्रस्तुत करता है के व्यापक विस्तार में कार्य की गतिशीलता को दर्शाता है एनसीआर उद्योग. ध्यान दें कि इस पेपर के लिए फील्डवर्क सितंबर 2011 में भारत में आयोजित किया गया था, जिसमें फरवरी और सितंबर में स्थानीय स्तर पर पूरक सामग्री एकत्र की गई थी।

NH8 के किनारे विस्तारित औद्योगीकरण:"विकास की धुरी" का निर्माण दिल्ली और मुंबई

यदि हम भारत को चार क्षेत्रों में विभाजित करें तो इसमें कोई संदेह नहीं है कि दिल्ली, चेन्नई, कोलकाता और मुंबई मुख्य हैं उत्तर, दक्षिण, पूर्व और पश्चिम के क्षेत्रीय शहर। लगभग पूर्ण हीरे की आकृति बनाई जा सकती है इन चार शहरों के शिखर का उपयोग करते हुए, अर्थात् वे महान भारतीय उपमहाद्वीप को विभाजित करने और जीतने के लिए अपेक्षाकृत सुविधाजनक स्थिति में हैं। फलस्वरूप, ये चार शहरों को उच्च प्रशासनिक कार्य प्रदान किए गए, न केवल अंग्रेजों के औपनिवेशिक काल में, बल्कि उसके बाद भी स्वतंत्रता, और वे केंद्र के रूप में महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं व्यावसायिक गतिविधि (हिनो, 2004), जो उन्हें बनने के लिए प्रेरित करती है आज भारत के प्रमुख प्रतिनिधि शहर। तथापि, तथ्य यह है कि वे प्रत्येक से 1,000 किमी या उससे अधिक दूर स्थित हैं अन्य, खराब परिवहन बुनियादी ढांचे के साथ, इसका मतलब वहां था जरूरी नहीं कि 4 शहरों को जोड़ने वाली मजबूत कड़ियाँ हों।

वर्तमान भारत में विभिन्न रूपों का विकास हो रहा है बुनियादी ढांचे का काम चल रहा है. और का निर्माण राजमार्ग, जिसका उद्देश्य सुचारू प्रवाह में सुधार करना है लोगों और वस्तुओं के बीच संबंध मजबूत करें बड़े शहर, ईओआरटी का सबसे अच्छा प्रतिनिधित्व करते हैं। विशेष रूप से, 4 शहरों (गोल्डन) को जोड़ने वाले एक राजमार्ग का निर्माण की शुरुआत 1999 में उस समय के वाजपेयी प्रशासन के तहत हुई थी; कुल लंबाई 5,846 किमी. यह बहुत बड़े पैमाने की राष्ट्रीय परियोजना है2 और गुजरता भी है| जयपुर, अहमदाबाद जैसे महत्वपूर्ण शहरों के माध्यम से, पुणे और बेंगलुरु (चित्र 1)। विशिष्टता मानदंड दोनों दिशाओं में दो लेन हैं, जिनमें से तीन महत्वपूर्ण खंडों पर हैं। बुनियादी और पूरक सुविधाओं के संदर्भ में, यह भारत में मौजूदा सड़कों के मानक से कहीं अधिक है। वह था इसका अधिकांश भाग 2012 में पूरा हो गया, इसे चौड़ा करने का काम चल रहा है और ऊंचाई आदि जोड़ें।

आगे, 2006 में दिल्ली-मुंबई औद्योगिक गलियारा (DMIC) की घोषणा की गई, जो जापान के अर्थव्यवस्था, व्यापार और उद्योग मंत्रालय द्वारा प्रस्तावित एक पहल थी, जिसका उद्देश्य दिल्ली और मुंबई के बीच औद्योगिक विकास करना था। लगभग 1,500 किमी की दूरी में दिल्ली और मुंबई के बीच समर्पित मालगाड़ी रेल लाइन के निर्माण के साथ-साथ इस पहल का लक्ष्य एक औद्योगिक क्षेत्र का निर्माण करना भी है, जिसमें रेलवे के साथ औद्योगिक परिसरों और लॉजिस्टिक्स ठिकानों का विस्तार किया जाएगा। इस परियोजना के मुख्य प्रोत्साहन निकाय के रूप में DMIC विकास निगम की स्थापना 2008 में की गई थी।

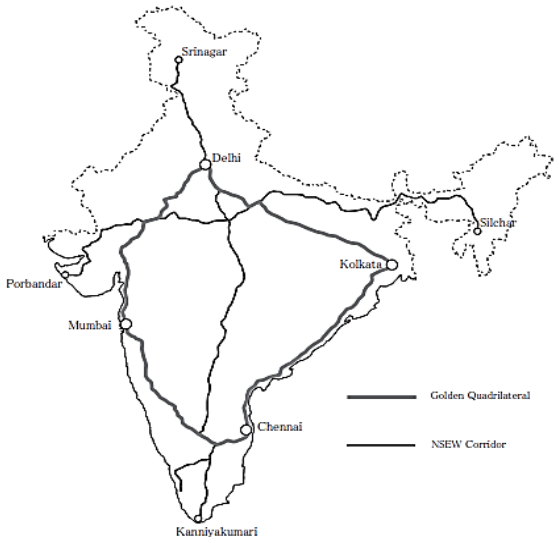


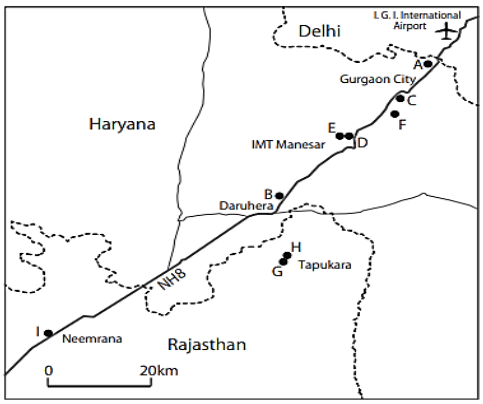
Figure 1: भारत में राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क स्रोत: सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत

इस पहल के वित्तपोषण को देखते हुए, समर्पित मालवाहक रेल लाइन का विकास ODA (आधिकारिक विकास सहायता) येन ऋण के माध्यम से किया जाएगा, लेकिन विशेष रूप से, व्यक्तिगत परियोजनाओं का वित्तपोषण निजी निवेश द्वारा किया जाएगा। इस कारण से, जापान और भारत ने संयुक्त रूप से 15 बिलियन अमरीकी डॉलर का एक आरक्षित कोष प्रदान किया है, जिसे विकास निगम में रखा गया है। इसके अलावा, कई प्रमुख परियोजनाएं चल रही हैं, और विकास निगम परिवहन/लॉजिस्टिक्स नेटवर्क के विकास का केंद्र बन गया है। इस प्रकार की परियोजनाओं के क्रियान्वयन के साथ, दिल्ली और उसके आस-पास के उपनगरों जैसे प्रमुख शहरों में सड़कों की स्थिति तेजी से सुधारी जा रही है। इससे औद्योगिक उपयोग, विश्वविद्यालयों और आवास आदि के लिए मार्ग के किनारे साइटों का विस्तार हो रहा है, जिससे शहरी विकास हो रहा है।

राष्ट्रीय राजमार्ग 8 के साथ औद्योगिक स्थल

एनसीआर में NH8, जो पहले से वर्णित गोल्डन क्वाड्रिलैटरल (स्वर्णिम चतुर्भुज) का एक हिस्सा है, औद्योगिक विकास के लिए एक महत्वपूर्ण मंच प्रदान करता है। NH8 हरियाणा राज्य के गुड़गांव और रेवाड़ी जिलों और राजस्थान राज्य के अलवर जिले से होकर गुजरता है, ये सभी एनसीआर में स्थित हैं। इन जिलों में, राज्य सरकारों ने इस विकास के मार्ग के साथ औद्योगिक परिसरों का निर्माण किया है। भारत में, राज्यों का औद्योगिक परिसरों के विकास में प्रमुख भूमिका होती है, जबकि विकास कंपनियां सीधे तौर पर भूमिका निभाती हैं; हरियाणा राज्य में यह HSIIDC (हरियाणा राज्य औद्योगिक और अवसंरचनात्मक विकास निगम) है, और राजस्थान राज्य में यह RIICO (राजस्थान राज्य औद्योगिक विकास एवं निवेश निगम) है।

हम अपना अवलोकन NH8 गलियारे के साथ स्थित क्षेत्रों में ऑटोमोटिव उद्योग पर केंद्रित करते हैं (चित्र 2)। सबसे प्रारंभिक उदाहरणों में से एक था मारुति उद्योग (वर्तमान में मारुति सुजुकी)। इसे संजय गांधी, जो उस समय की प्रधानमंत्री इंदिरा गांधी के दूसरे पुत्र थे, ने स्थापित किया था, और इसे 1981 में एक सरकारी स्वामित्व वाली कार कंपनी के रूप में स्थापित किया गया था। इसे गुड़गांव जिले में, दिल्ली की सीमा के पास स्थित किया गया था, और यह इस आकार के कारखाने का एक प्रमुख शहर के निकट स्थापित होने का पहला उदाहरण था। ध्यान दें कि बाद में यह कंपनी एक संयुक्त उद्यम बन गई, जिसमें सुजुकी ने बाद में इक्विटी में हिस्सा लिया, और 1983 में उत्पादन शुरू हुआ।



	Company	Plant	Year of Starting Production	Products
A	Maruti Suzuki	Gurgaon	1983	Cars
B	Hero Motocorp	Dharuhera	1985	Two Wheelers
C	Hero Motocorp	Gurgaon	1997	Two Wheelers
D	Honda Motorcycle & Scooter	Manesar	2001	Two Wheelers
E	Maruti Suzuki	Manesar	2006	Cars
F	Suzuki Motorcycle	Gurgaon	2006	Two Wheelers
G	Honda Cars	Tapukara	2008	Cars
H	Honda Motorcycle & Scooter	Tapukara	2011	Two Wheelers
I	Hero Motocorp	Neemrana	2014	Two Wheelers

Figure 2: NH8 के साथ ऑटोमोबाइल असेंबली संयंत्रों का स्थान

1985 में, स्थानीय पूंजी हीरो समूह और होंडा मोटर्स के बीच एक संयुक्त उद्यम, हीरो होंडा कंपनी (वर्तमान में हीरो मोटोकॉर्प लिमिटेड) ने रेवाड़ी जिले के धारुहेड़ा संयंत्र में उत्पादन शुरू किया। यह एक "पिछड़ा क्षेत्र" था, जो दिल्ली राज्य की सीमा से लगभग 50 किमी दूर था, जहां सरकारी प्रोत्साहन लागू किए गए थे। उस समय, NH8 की सड़क की स्थिति खराब थी: दिल्ली से वहाँ पहुँचने में लगभग दो घंटे लगते थे। 1991 में नई आर्थिक नीति की शुरुआत हुई, और सरकार द्वारा स्थान के लिए मिलने वाले प्रोत्साहन समाप्त हो गए। कंपनियों ने अपनी रणनीतियों के अनुसार उपयुक्त संयंत्र स्थलों की तलाश शुरू की और स्वयं ही अपने संयंत्रों के स्थान का चयन किया। 1997 से हीरो होंडा ने दूसरा संयंत्र (गुड़गांव कारखाना) दिल्ली राज्य की सीमा से लगभग 10 किमी दूर, गुड़गांव के शहरी क्षेत्र के पास एक स्थल पर स्थापित किया। ध्यान देने योग्य बात यह है कि उनके स्थान चयन का कारण धारुहेड़ा संयंत्र की तुलना में दिल्ली के करीब होना था। 1990 के दशक के उत्तरार्ध में HSIIDC द्वारा आईएमटी मानेसर के विकास के साथ, होंडा की 100% स्वामित्व वाली सहायक कंपनी, होंडा मोटरसाइकिल और स्कूटर इंडिया (HMSI) ने एक कारखाना स्थापित किया, जिसने 2001 में परिचालन शुरू किया; और मारुति सुजुकी ने भी वहां एक दूसरा संयंत्र खोला, जिसका उत्पादन 2006 में शुरू हुआ। साथ ही, 2004 में सुजुकी की दोपहिया शाखा (सुजुकी मोटरसाइकिल इंडिया कॉर्प.) का स्थानीय संयंत्र IMT मानेसर के बजाय गुड़गांव शहरी क्षेत्र में स्थापित किया गया, जिसका उत्पादन 2006 में शुरू हुआ।

2000 के दशक के उत्तरार्ध से ऑटोमोबाइल कारखाने हरियाणा राज्य की सीमा से आगे, राजस्थान के अलवर जिले में स्थापित होने लगे। होंडा सिएल कार्स इंडिया और HMSI दोनों ने RIICO के तपुकरा औद्योगिक परिसर में अपने दूसरे संयंत्र खोले, जिसमें पूर्व का परिचालन 2008 में और बाद का 2011 में

शुरू हुआ। हीरो होंडा ने 2000 के दशक के पहले भाग में नीमराना औद्योगिक परिसर में जमीन खरीदी, और कुछ समय तक इसके साथ कुछ नहीं किया गया, लेकिन वहां एक नया संयंत्र बनाया जा रहा है, जिसका उत्पादन 2014 से शुरू होने वाला है।

NH8 गलियारे के साथ इस प्रकार से ऑटोमोबाइल संयंत्रों के स्थान को देखते हुए, यह स्पष्ट है कि (हीरो होंडा के धारुहेड़ा संयंत्र को छोड़कर, जिसे पिछड़े क्षेत्रों में प्रोत्साहनों द्वारा स्थापित किया गया था) उनके स्थान का विस्तार धीरे-धीरे दिल्ली राज्य की सीमा से बाहर हुआ है। इन प्रवृत्तियों के साथ-साथ ऑटोमोबाइल संयंत्रों के साथ, पुर्जों के आपूर्तिकर्ताओं ने भी दिल्ली से गुड़गांव और रेवाड़ी जिलों तक अपने स्थान का विस्तार किया है (टोमोज़ावा, 2012)।

एनसीआर में औद्योगिक स्थलों को और दूर स्थित करने की इस प्रवृत्ति के लिए कई कारक जिम्मेदार माने जाते हैं, लेकिन शुरू में हम भूमि की कीमतों पर ध्यान केंद्रित करते हैं। चित्र 3 में 2011 में NH8 गलियारे के साथ औद्योगिक भूमि की लागत दिखाई गई है। इसमें मारुति सुजुकी के गुड़गांव संयंत्र के लिए प्रति वर्ग मीटर 30,000 रुपये की अधिकतम लागत दिखाई गई है, जो दिल्ली राज्य की सीमा के पास है, और जैसे-जैसे दिल्ली से दूरी बढ़ती जाती है, यह लागत कम होती जाती है। आईएमटी मानेसर में लागत 10,000 रुपये है और बावल में, जहां HSIIDC वर्तमान में मौजूदा औद्योगिक परिसर का विस्तार कर रहा है, यह 5,000 रुपये है। जब हम राजस्थान राज्य तक पहुँचते हैं, तो कीमत और गिर जाती है; दिल्ली राज्य की सीमा से 100 किमी दूर, अलवर जिले के नीमराना में 2,000 रुपये प्रति वर्ग मीटर में जमीन प्राप्त की जा सकती है, जो बावल की लागत का आधा से भी कम है। इसके अलावा, कारखाने के निर्माण के लिए भूमि प्राप्त करने में आसानी के संदर्भ में, अब गुड़गांव जिले में कोई स्थान उपलब्ध नहीं है, इसलिए कोई विकल्प नहीं बचा है सिवाय रेवाड़ी जिले और उसके आगे की भूमि की तलाश करने के।

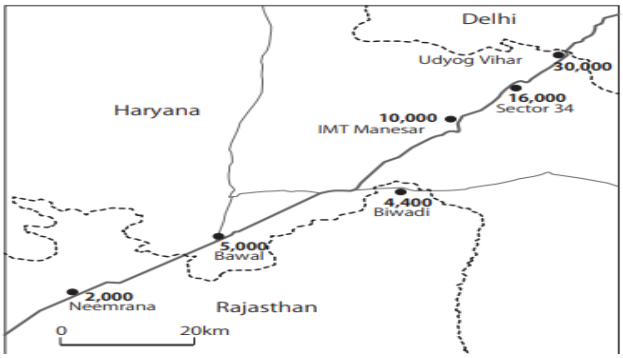


Figure 3: एनएच 8 के किनारे औद्योगिक भूमि की दर (2011) नोट: दर प्रति वर्ग मीटर (रुपये में) स्रोत: एचएसआईआईडीसी और रिक्को

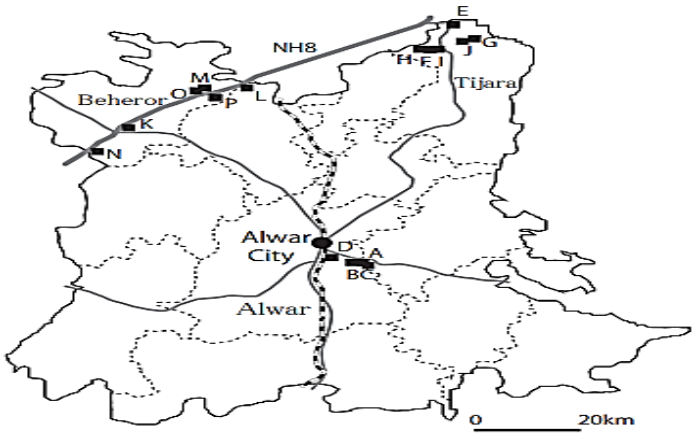


Figure 4: अलवर जिले में औद्योगिक संपदाओं का स्थान

राज्य	मासिक वेतन (रुपये में)	समीक्षित
दिल्ली	6422	2011.04
हरयाणा	4644	2011.07
यूपी	4303	2011.10
राजस्थान	3510	2011.02

Table 1:एनसीआर में न्यूनतम मजदूरी दरें (अकुशल)। दिल्ली (स्रोत: प्रत्येक राज्य का श्रम ब्यूरो)

अब हम श्रम लागत की समीक्षा करते हैं। भारत में, न्यूनतम वेतन प्रत्येक राज्य द्वारा निर्धारित किया जाता है, जिसमें आमतौर पर हर छह महीने में समीक्षा की जाती है। तालिका 1 में एनसीआर के चार राज्यों में 2011 के मासिक आंकड़ों के अनुसार अकुशल श्रमिकों के लिए न्यूनतम वेतन दरों का विवरण दिया गया है। यह दर्शाता है कि औद्योगिक भूमि की लागत की तरह ही, एनएच8 के साथ वेतन दरें भी कम हो जाती हैं; दिल्ली में यह प्रति माह 6,422 रुपये है, जबकि हरियाणा राज्य में 4,644 रुपये और राजस्थान में 3,510 रुपये है। इसलिए, अलवर जिले को श्रम लागत के मामले में भी लाभ है। ध्यान दें कि किसी कंपनी के दृष्टिकोण से, भूमि अधिग्रहण लागत प्रारंभिक लागत होती है, जबकि श्रम खर्च परिचालन लागत होती है। दोनों ऐसे स्थान कारक हैं जो स्थल के स्थान के अनुसार बदलते हैं और कारखाने के स्थान पर महत्वपूर्ण प्रभाव डालने के लिए माने जाते हैं। अध्याय IV में, हम इसका विश्लेषण करते हैं कि अलवर जिले में स्थित कंपनियां इन दो कारकों पर कैसे विचार करती हैं।

अलवर जिला और नीमराना औद्योगिक परिसर में औद्योगिकीकरण

अलवर जिले का अवलोकन

अलवर (चित्र 4) राजस्थान राज्य का एकमात्र जिला है जो एनसीआर में स्थित है। यह दिल्ली से लगभग 100 किमी दक्षिण-पश्चिम में महानगर क्षेत्र में स्थित है। इस जिले का क्षेत्रफल 8,380 वर्ग किलोमीटर है, जिसकी जनसंख्या 3,672,000 (2011 के अनुसार) है, और इसमें 12 उप-जिले (तहसील) शामिल हैं। 2001 से जनसंख्या वृद्धि दर 22.7% रही है, जो भारत की औसत दर 17.8% से अधिक है। अलवर शहर, जो जिले का प्रशासनिक मुख्यालय है, जिले में सबसे अधिक जनसंख्या (315,000) वाला क्षेत्र है। इसका आकार विशेष रूप से बड़ा नहीं कहा जा सकता, हालांकि, यहां कोई अन्य प्रमुख शहरी क्षेत्र नहीं हैं, और जनसंख्या का बड़ा हिस्सा (82.1%) ग्रामीण गांवों में फैला हुआ है।

जलवायु के संदर्भ में, यह शुष्क क्षेत्र में आता है, और 2011 में अलवर शहर में वार्षिक औसत वर्षा 724 मिमी थी। हालांकि, जिले के भीतर शुष्कता की डिग्री में अंतर है और वर्ष दर वर्ष वर्षा में महत्वपूर्ण उतार-चढ़ाव होते हैं। कृषि एक महत्वपूर्ण उद्योग है, जहां खरीफ मौसम में बाजरा और रबी मौसम में गेहूं और सरसों की भरपूर उपज होती है। जिले के दक्षिणी हिस्से में वनों के संसाधन प्रचुर मात्रा में हैं। संगमरमर जैसे पत्थर यहां का एक महत्वपूर्ण भूमिगत संसाधन है।

जिले में उद्योग की शुरुआत पहले ही हो चुकी थी, जहां स्थानीय कृषि उपज और गैर-खनिज भूमिगत संसाधनों के प्रसंस्करण संयंत्र स्थापित किए गए थे। हाल के वर्षों में आधुनिक उद्योग में भी उल्लेखनीय प्रगति हुई है। इसके अलावा, अलवर शहर और उसके आसपास स्थित पूर्व रियासत के पुराने किले, और जिले के दक्षिण में स्थित राष्ट्रीय उद्यान और वन्यजीव अभ्यारण्य, मूल्यवान पर्यटन संसाधन बन गए हैं। परिवहन के संदर्भ में, एनएच8 जिले के उत्तर-पश्चिम में बहरोड़ उप-जिले से होकर गुजरती है, और इसके साथ विकास जारी है। इसके अलावा, दिल्ली और राज्य की राजधानी जयपुर के आसपास के क्षेत्रों को जोड़ने वाली भारत की राष्ट्रीय रेलवे की शाखा जिले के उत्तर से दक्षिण तक जाती है, और मुख्य ट्रेनें अलवर स्टेशन पर रुकती हैं। रेल परिवहन के लिए अलवर शहर एक लाभप्रद स्थान पर है, लेकिन सड़क परिवहन के मामले में, यह एनएच8 से लगभग 70 किमी दूर स्थित है, जिससे इसे इस मार्ग की उच्च गुणवत्ता का सीधा लाभ उठाने में कठिनाई होती है।

अलवर जिले में औद्योगिकीकरण की प्रक्रिया

2010 तक, अलवर जिले में 25,465 फैक्ट्रियाँ थीं, जिनमें 121,000 लोग काम कर रहे थे। इनमें से अधिकांश छोटे और सूक्ष्म पैमाने की थीं, जबकि केवल 87 मध्यम/बड़े पैमाने के उद्योगों में 8,100 लोग काम कर रहे थे। इन मध्यम/बड़े पैमाने की फैक्ट्रियों के स्थानों को देखने पर (तालिका 2), वे केवल तीन उप-जिलों अलवर, तिजारा और बहरोड़ में सीमित थीं, जबकि बाकी नौ उप-जिलों में बिल्कुल भी नहीं थीं।

वास्तविक फैक्ट्री स्थल औद्योगिक संपदाओं में स्थित थे, जो यह संकेत देता है कि मध्यम/बड़े फैक्ट्री स्थलों का स्थानिक पक्षपात विकास से निकटता से जुड़ा हुआ है।

	अलवर	तिजारा	बहरोड़	कुल
बड़ा	6	1		7
मध्यम	12	52	16	80
कुल	18	53	16	87

Table 2: बड़े और मध्यम स्तर के उद्योगों का स्थान अलवर जिले में (2010)

तालिका 3 अलवर जिले में 100 एकड़ या उससे अधिक क्षेत्रफल वाले औद्योगिक संपदाओं को दर्शाती है। कुल मिलाकर, तालिका में 16 संपदाओं की पहचान की गई है, जिनमें से प्रत्येक का विकास RIICO द्वारा किया गया है। यह ध्यान देने योग्य है कि ये विकास स्थान केवल अलवर, तिजारा और बहरोड़ के तीन उप-जिलों तक सीमित हैं। जैसा कि ऊपर वर्णित है, इसमें कोई संदेह नहीं है कि इसने मध्यम/बड़े पैमाने के उद्योगों के स्थान को निर्धारित किया है; हालांकि, यह भी ध्यान देने योग्य है कि RIICO ने औद्योगिक संपदाओं के विकास को बढ़ावा देते समय उन क्षेत्रों पर ध्यान केंद्रित किया है जिनमें औद्योगिकीकरण की उच्च संभावना है। इसे ध्यान में रखते हुए, हम अलवर जिले में औद्योगिकीकरण की प्रक्रिया पर चर्चा करते हैं।

जिले का पहला औद्योगिक क्षेत्र मत्स्य औद्योगिक क्षेत्र था, जिसे 1971 में अलवर शहर के जिले के प्रशासनिक मुख्यालय के केंद्र से लगभग 10 किमी दूर उपनगरों में विकसित किया गया था। उस समय, इस क्षेत्र को अविकसित घोषित किया गया था, जहाँ कोई उल्लेखनीय औद्योगिक स्थल नहीं थे, जिसके लिए जिले में औद्योगिक विकास की योजना बनाई गई थी। एक सफल प्रयास वाणिज्यिक वाहन निर्माता अशोक लीलैंड की तैनाती थी। इसके बाद 1976 में भिवाड़ी औद्योगिक क्षेत्र (चरण I) का विकास किया गया। भिवाड़ी हरियाणा राज्य की सीमा पर स्थित है और NH8 से मुश्किल से 4 किमी दूर है (चित्र 4 देखें)। औद्योगिक क्षेत्र का स्थान राजस्थान राज्य के भीतर औद्योगिकीकरण के प्रभाव से लाभान्वित होने के लिए एक उत्कृष्ट स्थिति में था, जो 1980 के दशक में गुरुग्राम और रेवाड़ी जिलों में शुरू हुआ, जो मुख्य रूप से ऑटोमोटिव उद्योग पर केंद्रित था। इसे बाद में चरण IV तक विस्तारित किया गया। आज, इसमें 1,479 छोटे से मध्यम आकार के उद्योग संचालित हैं, जिनमें विशेष रूप से बड़ी संख्या में ऑटोमोटिव से संबंधित उद्योग हैं। पूरे जिले में, 1980 के दशक में भिवाड़ी के विस्तार मुख्य केंद्र थे, जिसमें केवल दो अन्य छोटे पैमाने के औद्योगिक क्षेत्र (बहरोड़ और शाहजहाँपुर) बहरोड़ उप-जिले में स्थापित किए गए थे। इस प्रकार यह कहा जा सकता है कि उदारीकरण से पहले, औद्योगिक संपदाओं का विकास जिले के उन क्षेत्रों में हुआ जो

औद्योगिकीकरण के लिए अपेक्षाकृत अनुकूल थे, अर्थात् वे क्षेत्र जो जिले के मुख्यालय और NH8 के निकट थे।

	औद्योगिक संपदा	उपजिला	वर्ष	क्षेत्रफल एकड़ में	भूखंडों की संख्या	क्षेत्रफल प्रति प्लॉट एकड़ में
1	मत्स्य औद्योगिक क्षेत्र (एम.आई.ए.)	अलवर	1971	1804	701	2.57
2	एम.आई.ए	अलवर	2004	201	204	0.99
3	एग्रोफूड पार्क, एम.आई.ए	अलवर	2006	186	203	0.92
4	पुराना इंडस्ट्रीज़ क्षेत्र	अलवर	N.A.	180	59	3.05
5	भिवाड़ी (चरण I से IV)	तिजारा	1976	2138	1701	1.26
6	खुसखेड़ा	तिजारा	1995	826	1017	0.81
7	चोपांकी	तिजारा	1996	802	1107	0.72
8	आईआईडी, केंद्र खुसखेड़ा	तिजारा	1996	152	479	0.32
9	तापुकरा	तिजारा	2007	781	22	35.52
10	पाथेर्डी	तिजारा	2007	538	115	4.68
11	बहरोड़	बहरोड़	1981	281	263	1.07
12	शाहजहांपुर	बहरोड़	1982	203	190	1.07
13	नीमराना (चरण I से II)	बहरोड़	1992	960	110	8.73
14	सोतानाला	बहरोड़	2000	152	80	1.90
15	ईपीआईपी नीमराना	बहरोड़	2006	211	220	0.96
16	नीमराना (जापानी क्षेत्र)	बहरोड़	2007		132	8.83
कुल				9052	6171	1.47

Table 3: अलवर जिले में औद्योगिक संपदा (2010)

1990 के दशक के बाद से उदारीकरण की अवधि में, तिजारा और बहरोड़ उप-जिले औद्योगिक संपदाओं के विकास के मुख्य क्षेत्र बन गए हैं। तिजारा में, खुसखेड़ा और चौपांकी में 800 एकड़ के विकास हुए हैं। इनमें से दोनों भिवाड़ी औद्योगिक क्षेत्र से 10 किमी के भीतर हैं और इन्हें उस संपदा के आगे के विस्तार के रूप में प्रभावी रूप से देखा जा सकता है। इसके अलावा, बहरोड़ में, एकमात्र उप-जिला जिससे NH8 गुजरता है, नीमराना में 900 एकड़ का औद्योगिक क्षेत्र बनाया गया है। इस बीच, अलवर उप-जिले में कोई

नया औद्योगिक क्षेत्र विकसित नहीं किया गया है।

2000 के दशक ने मूल रूप से उन रुझानों को जारी रखा है जो 1990 के दशक में देखे गए थे। तिजारा उप-जिले में दो औद्योगिक क्षेत्र, टपूकरा और पाथरेड़ी, विकसित किए गए हैं। इसने तिजारा के उत्तर में एक के बाद एक औद्योगिक संपदाओं के विकास का मार्ग प्रशस्त किया है। यदि कारखानों की स्थापना नियोजित के अनुसार जारी रहती है, तो इसके एक प्रमुख औद्योगिक क्षेत्र बनने की उम्मीद है। विशेष रूप से टपूकरा में दो होंडा मोटर की स्थानीय कंपनियों ने अपनी दूसरी फैक्ट्रियों की स्थापना की है। इसके अलावा, 2007 में नीमराना में एक समर्पित जापानी औद्योगिक क्षेत्र (चरण III) विकसित किया गया था।

यह भारत में पहला प्रयास है जहाँ किसी विशेष देश की कंपनियों को आकर्षित करने के उद्देश्य से एक औद्योगिक संपदा का प्रस्ताव दिया गया है, और यह DMIC पहल के दृष्टिकोण से ध्यान देने योग्य है। इसे तालिका 2 में शामिल नहीं किया गया है, लेकिन RIICO ने नीमराना के उत्तर में भूमि का अधिग्रहण किया है जिसका उपयोग एक नए विकास, घिलोत औद्योगिक क्षेत्र के लिए किया जाएगा, और कुछ निर्माण शुरू हो चुका है। इस बीच, अलवर के प्रशासनिक मुख्यालय में दो औद्योगिक संपदाएँ बनाई गई हैं, लेकिन वे छोटे आकार की हैं। उनमें से एक कृषि उत्पाद प्रसंस्करण उद्योग को लक्षित करने में विशिष्ट है और NH8 के साथ औद्योगिक संपदाओं से भिन्न है, जिसका उद्देश्य विदेशी निवेश और मध्यम-बड़े पैमाने के उद्योगों को आकर्षित करना है।

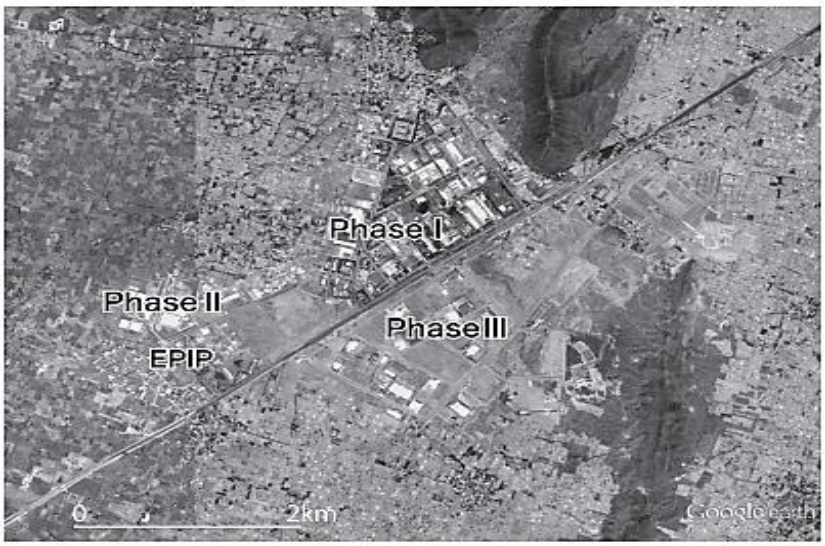


Table 3: नीमराना औद्योगिक एस्टेट (स्रोत: गूगल अर्थ)

नीमराना औद्योगिक क्षेत्र

उपरोक्त के अनुसार, अलवर जिले में औद्योगिक परिसरों का विकास जिले के प्रशासनिक मुख्यालय अलवर में अविकसित क्षेत्रों के विकास की योजना के हिस्से के रूप में शुरू हुआ। इसमें अशोक लेयलैंड जैसे छह बड़े पैमाने के उद्योगों की स्थापना के साथ कुछ सफलता प्राप्त हुई; हालाँकि ऐसा प्रतीत होता है कि इस प्रकार के परिसरों का विकास अब NH8 गलियारे की ओर बढ़ गया है, जो मुख्य मुख्य सड़क में से एक है। अलवर उप-जिला राष्ट्र के मुख्य केंद्र से दूर स्थित है और वहाँ स्थित अधिकांश उद्योग कच्चे माल जैसे कृषि उत्पादों और गैर-खनिज प्राकृतिक संसाधनों आदि की ओर उन्मुख हैं, और जरूरी नहीं कि NCR की ओर। यद्यपि वे एक ही जिले में हैं, औद्योगिक विकास में अलवर उप-जिले और तिजारा एवं बेहड़ोर उप-जिलों के बीच काफी भिन्नता है।

नीमराना औद्योगिक क्षेत्र का विषय

नीमराना औद्योगिक क्षेत्र का विश्लेषण इस लेख का विषय है। औद्योगिक क्षेत्र के विकास का चरण I (645 एकड़) 1992 में शुरू हुआ और 2006 में EPIP (211 एकड़ का निर्यात संवर्धन औद्योगिक पार्क) की स्थापना की गई, उसके बाद चरण II (315 एकड़) और चरण III (1,166 एकड़) 2007 में क्रमशः परिसर का विस्तार करते हुए किया गया। इस प्रकार, नीमराना में 2,000 एकड़ से अधिक का संयुक्त कुल है, और NH8 के साथ नीमराना के आगे कोई अन्य औद्योगिक क्षेत्र नहीं हैं जिनका आकार तुलनीय हो। इसलिए इसे दिल्ली महानगरीय क्षेत्र में औद्योगीकरण की सीमा पर स्थित एक बड़े पैमाने का औद्योगिक परिसर माना जा सकता है।

औद्योगिक क्षेत्र के लिए उपयोग की गई भूमि मूल रूप से कृषि भूमि थी, जिसे RIICO ने किसानों से खरीदी और फिर विकसित करके बेची। राजमार्ग के उत्तर की ओर विकास तेजी से हुआ है, जहां चरण I और II के साथ-साथ EPIP स्थित हैं। दक्षिण की ओर चरण III जापानी व्यवसायों के लिए समर्पित हो गया है। नतीजतन, भारतीय कंपनियाँ उत्तर में और जापानी कंपनियाँ दक्षिण में स्थित हैं। भारतीय कंपनियों द्वारा निर्मित मुख्य वस्तुओं में सैनिटरी वेयर, बीयर, बिस्कुट, स्पिनर्स, मोटरसाइकिल, ऑटोमोटिव के लिए रबर, इलेक्ट्रिक मोटर्स, बैटरी, कांच आदि शामिल हैं।

2006 में, RIICO और JETRO ने चरण III पर एक ज्ञापन पर बातचीत की और यह तय किया कि यह जापानी व्यवसायों के लिए एक औद्योगिक परिसर होगा। JETRO की मुख्य भूमिका जापानी कंपनियों के लिए जनसंपर्क और संपर्क स्थापित करना है, जबकि वास्तविक व्यापार अनुबंध RIICO और आने वाली कंपनियों के बीच किए जाते हैं। राज्य सरकार से निवेश प्रोत्साहनों के अतिरिक्त, औद्योगिक परिसर में आने वाली जापानी कंपनियाँ एक विशेष प्रोत्साहन के लिए आवेदन कर सकती हैं, जो केंद्रीय बिक्री कर (एक कर जो राज्य सीमाओं को पार करने वाले व्यापारों पर लगाया जाता है; आगे CST के रूप में संदर्भित) को

सामान्य दर 2% से घटाकर 0.25% कर देती है। संभवतः ये कर में छूट देने के उपाय स्थान को प्रोत्साहित करने के लिए अपनाए गए थे, इस मान्यता के साथ कि क्षेत्र में आ रही जापानी कंपनियों का अधिकांश व्यापार NCT के ग्राहकों के साथ राज्य सीमा को पार करेगा, न कि राज्य के भीतर। इसके अलावा, संयंत्र निर्माण के लिए उपयोग की जाने वाली भूमि पर छूट उपलब्ध है, जो अधिग्रहित भूमि के क्षेत्र और प्रारंभिक निवेश की राशि पर निर्भर करती है।

फैक्ट्रियों में भूजल का उपयोग किया जाता है और यदि कंपनियाँ फैक्ट्रियों में स्थापित पंपों का उपयोग करती हैं तो यह मुफ्त है। हालाँकि, पंप की जाने वाली मात्रा को केंद्रीय भूजल बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया जाना चाहिए, जो जल संसाधन मंत्रालय के अधीन है। बिजली राज्य विद्युत बोर्ड द्वारा प्रदान की जाती है, लेकिन आपूर्ति अस्थिर है और अक्सर बिजली कटौती होती है, इसलिए फैक्ट्रियों के लिए अपने जनरेटर स्थापित करना सामान्य बात है। चरण I के उत्तर में कर्मचारियों के लिए अलग आवासीय क्षेत्र का निर्माण किया गया था, लेकिन यह फैक्ट्रियों में काम करने वाले कर्मचारियों के लिए पर्याप्त नहीं है। इसलिए, चरण III के पूर्वी किनारे पर कर्मचारियों और श्रमिकों के लिए नए आवासीय भवनों का विकास योजना बनाई जा रही है।

चरण III, नीमराना औद्योगिक क्षेत्र में काम कर रही कंपनियों की विशेषताएँ

जापानी व्यवसायों के लिए समर्पित

आने वाली कंपनियों का एक खाका

तालिका 4 में नीमराना औद्योगिक क्षेत्र के चरण III (जिसे आगे नीमराना III कहा जाएगा) में आने वाली कंपनियों की स्थिति दिखाई गई है, अगस्त 2012 के अनुसार। 42 कंपनियों ने निर्माण स्थल अधिग्रहित किया है, लेकिन उनमें से केवल 18 ने वास्तव में उत्पादन शुरू किया है। इसका कारण यह हो सकता है कि इन भूखंडों की बिक्री 2007 में ही शुरू हुई और विशेष रूप से इस तथ्य के आधार पर कि 2011 से साइट अधिग्रहित करने वाली 20 कंपनियों में से 19 अभी निर्माण के बीच में हैं या अभी तक भूमि का उपयोग नहीं किया है।

काम कर रही कंपनियों की विशेषताएँ उनके व्यवसायों के विवरण से संक्षेपित की जा सकती हैं। यहाँ 21 ऑटोमोटिव से संबंधित कंपनियाँ हैं, जो कुल कंपनियों की संख्या का आधा हैं। यह इस तथ्य के अनुरूप है कि हरियाणा राज्य में NH8 के साथ उद्योग का मुख्य फोकस ऑटोमोटिव क्षेत्र है और इसमें समान विभाजन हो सकता है। यदि हम विस्तार से देखें, तो हम देख सकते हैं कि प्रतिस्पर्धा में रहने वाली कंपनियाँ क्षेत्र में लगभग एक ही समय में संचालन शुरू कर रही हैं। उदाहरण के लिए, चार कंपनियाँ (3, 7, 12 और 14) हैं जो पॉलीप्रोपाइलीन यौगिक का उत्पादन करती हैं, जो प्लास्टिक के ढाले गए उत्पादों में उपयोग किया जाने वाला कच्चा माल है, और उन्होंने NCR में आने वाली जापानी उपभोक्ता इलेक्ट्रॉनिक्स निर्माताओं

(झज्जर में पैनासोनिक और नीमराना में डाइकिन) और ऑटोमोबाइल निर्माताओं से बढ़ती मांग की उम्मीद में संचालन शुरू किया है। वहाँ तीन कंपनियाँ (6, 11, 19) भी हैं जो एयरबैग का उत्पादन करने की योजना बना रही हैं और उनका कार्यान्वयन इस अनुमान पर आधारित है कि भारत में 2013-2015 के आसपास एयरबैग नियम लागू होंगे। यह ध्यान देने योग्य है कि फैक्ट्रियों के अलावा अन्य सुविधाएँ जैसे होटल (4), लॉजिस्टिक्स/वेयरहाउसिंग (16, 28) भी बनाई जा रही हैं।

S. N.	Company	Year of Allotment	Size of Land (m^2)	Rate (Rs.)	Products or Businee
1	Daikin Air-conditioning	2007	160,000	825	Air conditioner
2	Nissin Brake India	2007	121,410	713	Brake component
3	AOI Mitsui Advanced Composites	2007	60,705	728	P. P. compounds
4	Tenjiku Hotel	2007	12,000	970	Hotel
5	Imasen Manufacturing Inia	2007	40,000	825	Slide adjusters
6	Takata India	2008	60,000	926	Automotive safety components
7	Mitsui Chemical India	2008	74,750	862	P. P. Non-woven fabrics
8	TPR Auto Parts Manufacturing India	2008	30,000	880	Cylinder liner
9	IJ. Inspection & Export	2008	10,000	990	Readymade garments
10	Dainich Color India	2008	23,000	926	Plastic compound
11	Toyoda Gosei Minda India	2008	79,677	825	Automotive steering wheel, Air bag
12	Mytex Polymer India	2008	16,055	938	P. P. compounds
13	Unicharm (I) Hygienic	2008	77,870	975	Baby napkins & Sanitary napkins
14	Mitsubishi Chemical India	2008	46,945	809	P. P. compounds
15	Mikuni (India)	2008	30,353	1,019	Fuel supply system
16	Nippon Express (India)	2009	37,700	995	Logistics
17	Beltecno India	2009	10,519	1,164	Stainless steel water storage panel tank
18	Koukoku Intech India	2009	20,000	1,458	Automotive rubber parts
19	Ashimori Industry	2009	20,000	1,458	Seat belt, Safety gear bag
20	Takahata Seiko	2010	40,831	1,313	Automotive parts & Mold die
21	Nippon Pipe India	2010	102,370	1,313	Mechanical tube & parts for automobile
22	Nihon Parkerizing India	2010	51,520	1,500	Metal surface jobbing
23	Yushiro India	2011	21,056	1,690	Metal working oil & fluid
24	E H Precision India	2011	9,000	2,000	Auto tools
25	Allied JB Friction	2011	30,000	1,600	Automotive disc brakes pads
26	Oiles Self Lubricating Bearing Mfg.	2011	18,923	1,711	Seal bearings
27	Sumikin Bussan Steel Services Centre India	2011	20,000	1,700	Steel components
28	Toyota Kirloskar Motor	2011	48,564	1,500	Warehousing
29	Daido India	2011	20,000	1,666	Motorcycle chain and Rims
30	Y. Tech India	2011	54,768	1,500	Automotive parts
31	Tokai Rubber Industrial Hose	2011	60,000	1,500	Rubber hose
32	Tokai Rubber Auto Parts India	2011	39,330	1,510	Anti vibration rubber parts
33	Daiichi N Horizon Auto Comp	2012	21,844	1,690	Screw & Auto parts
34	Hitachi Chemical India	2012	23,660	1,670	Automotive components
35	Amapai Corporation India	2012	15,204	1,750	Assembly copper connection pipes
36	Nachi KG Technology India	2012	40,000	1,500	Ball bearing & Special bearing
37	NIDEC India	2012	121,410	1,500	Electric motor
38	TS Tech. Sun Rajasthan	2012	47,697	1,500	Seats of four wheelers
39	Koide India	2012	9,480	2,000	Moulds & Dies
40	Sanjo Forge India	2012	23,942	1,670	Forged product for automobiles
41	Sanden Vikas Precision Parts	2012	20,000	1,700	Automotive components
42	Oji India Packaging	2012	34,158	1,560	Corrugated boxes and Sheet

औद्योगिक स्थलों की बिक्री मूल्य को देखते हुए, बुनियादी मूल्य 2011/2012 में प्रति 1 मीटर^2 2,000 रुपये था। जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, एक छूट कार्यक्रम है जो अधिग्रहित भूमि के क्षेत्र पर निर्भर करता है और परिणामस्वरूप, केवल दो कंपनियों ने वास्तव में इस बुनियादी मूल्य को झेला है क्योंकि उनके स्थलों का क्षेत्र 10,000 मीटर^2 से कम था; अन्यथा, यह समझा जाता है कि जो मूल्य अदा किया गया है, वह भूमि के आकार के अनुसार घटित हुआ है। 40,000 मीटर^2 से अधिक के अधिग्रहण पर अधिकतम 25% छूट लागू होती है और पिछले दो वर्षों में प्रभावी बिक्री मूल्य 1,500-2,000 रुपये रहा है। ध्यान दें कि कुछ कंपनियाँ ऐसी हैं जिन्होंने तालिका 4 में दिखाए गए बिक्री मूल्यों से कम में भूमि अधिग्रहित की है, एक अतिरिक्त प्रोत्साहन कार्यक्रम के कारण जो कंपनियों को उनके द्वारा प्रदान किए गए निवेश पूंजी के अनुसार धनवापसी की अनुमति देता है। इस प्रकार ऐसा प्रतीत होता है कि यहाँ फैक्ट्री निर्माण स्थलों की कीमत NH8 के अन्य स्थानों की तुलना में बहुत सस्ती है, जो आने वाली कंपनियों के लिए प्रारंभिक निवेश में कमी का कारण बनता है या अन्य स्थलों की तुलना में अधिक स्थान उपलब्ध कराता है। इसके अलावा, 2007 में जब भूखंडों की बिक्री शुरू हुई, तो इकाई मूल्य 700 रुपये था, जो आज की कीमत का आधा से कम था। स्पष्ट रूप से प्रारंभिक मूल्य धीरे-धीरे आज के स्तर तक बढ़ गया, जो इस बात का संकेत देता है कि प्रारंभ में भूमि अधिग्रहण में और भी अधिक लाभ थे।

निष्कर्ष

यह पत्र दिल्ली के एनसीआर में औद्योगिकीकरण की अग्रिम स्थितियों को स्पष्ट करने के उद्देश्य से योगदान दिया गया है, जो कि राजधानी दिल्ली के आसपास के जिलों से फैलते हुए और हाल के वर्षों में और भी आगे बढ़ते हुए औद्योगिकीकरण पर आधारित है। प्रारंभ में, भारत की मुख्य राजमार्गों के विकास का वर्णन करते हुए, हमने देखा कि कैसे एनसीआर में केंद्रित ऑटोमोटिव उद्योग अपने स्थलों का विस्तार कर रहे हैं। इसके बाद हमने राजस्थान राज्य के अलवर जिले में उन प्रवृत्तियों पर चर्चा की, जहां RIICO द्वारा सक्षम औद्योगिक विकास मुख्य रूप से NH8 कॉरिडोर पर हुआ है, जो देश के मुख्य राजमार्गों में से एक है। हमने नीमराना III में स्थित कंपनियों की विशेषताओं को निकालने के लिए स्थानीय क्षेत्र सर्वेक्षण भी किए, जिसे अलवर जिले में जापानी व्यवसायों के लिए विशेष रूप से विकसित किया गया है। इस पत्र की चर्चाओं के परिणामस्वरूप कई बिंदु स्पष्ट हुए हैं, जो नीचे सूचीबद्ध हैं:

1. अलवर जिले के औद्योगिकीकरण की प्रगति इसकी लाभदायक स्थिति के कारण है। अलवर राजस्थान राज्य का एकमात्र जिला है जो एनसीआर में स्थित है और यह दिल्ली और मुंबई को जोड़ने वाले मुख्य राजमार्गों से intersected है। इसके अलावा, 2000 के दशक में औद्योगिक सम्पदाओं के विकास में वृद्धि और क्षेत्र की संभावित आपूर्ति का विशाल आकार अलवर के नए औद्योगिक स्थलों की वृद्धि में योगदान दिया है।
2. नीमराना औद्योगिक संपदा की औद्योगिक भूमि की कीमत एनसीआर में NH8 कॉरिडोर के किनारे सबसे सस्ती है। इस परिसर में आने वाली कंपनियां भूमि की कीमत की सराहना करती हैं, जो

हरियाणा राज्य की कीमत के आधे में है और अच्छे आकार के भूखंड उपलब्ध हैं। इसके अलावा, जापानी सार्वजनिक संगठन JETRO का हस्तक्षेप इस स्थल के उपयोग को प्रोत्साहित करने के लिए प्रवृत्त करता है।

3. हमारे सर्वेक्षण में कंपनियों के ग्राहक मुख्य रूप से एनसीआर में स्थित हैं और इसलिए वे उनके घटक/सामग्री खरीद नेटवर्क में शामिल हैं। इस व्यापारिक वातावरण के दृष्टिकोण से, नीमराना को एनसीआर के विनिर्माण केंद्र का एक और विस्तार माना जा सकता है। हालांकि, सर्वेक्षण की गई कंपनियां सामग्री/घटक विशेष रूप से आयात से खरीदती हैं, स्थानीय संबंध बहुत कम हैं।
4. राजस्थान में राज्य का न्यूनतम वेतन एनसीआर में सबसे कम है, लेकिन नीमराना में स्थित कंपनियां अपने श्रमिकों को उससे अधिक भुगतान करती हैं। प्रबंधन कर्मचारियों को हरियाणा राज्य में दिए जाने वाले वेतन से अधिक भुगतान किया जाता है, और श्रमिकों को हरियाणा के समान दर पर भुगतान किया जाता है। इसलिए हम निष्कर्ष निकाल सकते हैं कि नीमराना में श्रम लागत हरियाणा या एनसीआर के साथ मेल खाती है, न कि राजस्थान के साथ।
5. अध्याय II में चर्चा की गई औद्योगिक भूमि और श्रम लागत की अधिग्रहण लागत ने एनसीआर औद्योगिक स्थलों के फैलाव को प्रभावित करने वाले कारकों के रूप में प्रस्तुत किया गया है। हालांकि, अध्याय IV में हमारा विश्लेषण यह दर्शाता है कि जबकि भूमि लागत वास्तव में एक प्रमुख कारक है, श्रम लागत के बारे में ऐसा नहीं कहा जा सकता।
6. नीमराना III में, नीमराना लियोजन समिति अच्छी तरह से कार्य करती है और जापानी कंपनियों के लिए होटल, रेस्तरां, और लॉजिस्टिक्स जैसी सेवाओं में विस्तार देखा जा रहा है। ऐसी सेवाएं क्षेत्र में स्थित जापानी व्यवसायों के लिए फायदेमंद हैं, जिससे औद्योगिक परिसर की स्थिति और भी अधिक लाभदायक बन जाती है।

हम आशा करते हैं कि इस पत्र की चर्चाओं ने एनसीआर में औद्योगिकीकरण की अग्रिम स्थितियों को कुछ हद तक स्पष्ट किया है। इस अवसर पर, हमने विशेष रूप से जापानी कंपनियों के लिए डिज़ाइन किए गए औद्योगिक परिसर को लक्षित किया और हम इस बात को नकार नहीं सकते कि विशेष देश से उत्पन्न समूह के लिए जिम्मेदार विशेषताएं यहां दर्शाई गई हैं। तुलना के लिए स्थानीय भारतीय कंपनियों का अध्ययन आवश्यक है और हम आशा करते हैं कि यह हमारी अगली चुनौती होगी।

***भूगोल विभाग**
राजस्थान विश्वविद्यालय

प्रतिक्रिया दें संदर्भ

1. शर्मा, 2010. मेगा सिटी की संरचना और वृद्धि: एक अंतर-उद्योग विश्लेषण. कॉन्सेप्ट पब्लिशिंग (पी) लिमिटेड, नई दिल्ली. (ई)

2. टोमोजावा, के. 2014. उत्तराखंड राज्य में औद्योगिकीकरण और क्षेत्रीय अर्थव्यवस्थाओं का विकास. जर्नल ऑफ अर्बन एंड रीजनल स्टडीज ऑन कंटेम्पररी इंडिया 1(2), 9–20. (ई)

3. टोमोजावा, के. 2008. एक आर्थिक रूप से पिछड़े राज्य में उद्योग विकसित करने और कारखानों को स्थापित करने की रणनीति: उत्तराखंड में एक "औद्योगिक बेल्ट" पर ध्यान केंद्रित करते हुए. हिरोशिमा विश्वविद्यालय अध्ययन. ग्रेजुएट स्कूल ऑफ लेटर्स 68, 57–76. (जेई)

4. टोमोजावा, के. 1999. दिल्ली कैपिटल रीजन में ऑटोमोबाइल उद्योगों की एकत्रीकरण और स्थानिक संरचना: नोएडा और ग्रेटर नोएडा क्षेत्र का एक केस स्टडी. जापान एसोसिएशन ऑफ इकोनॉमिक जियोग्राफर्स के वार्षिक 45, 1–20. (जेई)

5. ओकाहाशी, एच. और टोमोजावा, के. 1997. मध्य प्रदेश, भारत में औद्योगिक विकास नीति और औद्योगिक विकास केंद्र: पिथमपुर औद्योगिक विकास केंद्र के एक केस पर विशेष जोर. ओकाहाशी, एच. संपादित. भारत में औद्योगिकीकरण और क्षेत्रीय परिवर्तन का नया विकास: मध्य प्रदेश में पिथमपुर औद्योगिक विकास केंद्र का एक केस स्टडी. रीओगल जियोग्राफी रिसर्च सेंटर, हिरोशिमा विश्वविद्यालय. (जेई)

6. हिनो, एम. 2004. भारत में बड़ी कंपनियों की बिक्री शाखाओं का स्थान पैटर्न और शहरों के पदानुक्रमिक विभेदन के साथ इसका संबंध. क्षेत्रीय भूगोल अनुसंधान केंद्र की वार्षिक रिपोर्ट 13, 1–26. (जेई)

7. टोमोजावा, के. 2007. भारत में होंडा की दो दोपहिया कंपनियों के बीच प्रतिद्वंद्विता और दिल्ली राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में उनके केंद्रित आपूर्तिकर्ता नेटवर्क. भूगोल विज्ञान 62, 1–20. (जेई)

8. टोमोजावा, के. 2012. 2000 के दशक की पहली दशक के दौरान भारतीय ऑटोमोबाइल घटक उद्योग की स्थानिक गतिशीलता. जर्नल ऑफ कंटेम्पररी इंडिया स्टडीज: स्पेस एंड सोसाइटी, हिरोशिमा विश्वविद्यालय 2, 17–33. (जेई)