

# Sanshodhan Samiksha

*Peer Reviewed International Research Journal*

*Special Issue, Economics & Commerce*

*March-2016*



- Chief Editor - Prof. Virag S. Gawande
- Editor - Dr. Dinesh Nichtit (*Commerce*)
- Editor - Sanjay Kothari (*Economics*)

- Published By -

● **AADHAR SOCIAL RESEARCH & DEVELOPMENT TRAINING INSTITUTE, AMRAVATI, MS.** ●

## SECTION (B) - Marathi

Sr. No	Author	Title of Research Paper	Pg.No
		भारतातील कृषी किंमत धोरण	1
15	प्रा. आनंद पी. बडवळे	ग्रामीण उद्योजकता-एक अध्ययन	7
16	प्रा. डॉ. मनोजकुमार का. भोवते	डॉ. बाबासाहेब आंबेडकर यांचे आर्थिक विचार	11
17	प्रा. एम. पी. चोपडे	करुणेच्या तत्त्वज्ञानाचा दारिद्र्यावरील होणारा परिणाम	15
18	डॉ. मधुकर नारायण गोसावी	डॉ. पंजाबराव देशमुख आणि कृषि विकास धोरण	22
19	प्रा. केशव सुर्यभानसा गुल्हाने	पर्यटन आणि आर्थिक विकास	26
20	प्रा. जयंत डी. पोरे	अकोला जिल्ह्याच्या ग्रामीण भागातील पिण्याच्या पाण्याच्या समस्यांचे वास्तव	28
21	डॉ. कुमुदिनी भाऊराव जोगी	शेतकऱ्यांच्या आत्महत्या : एक सत्यशोधन	35
22	प्रा. राजकुमार मून	निर्मल ग्राम फुलगाव : आर्थिक, सामाजिक विकासाची वाटचाल	42
23	प्रा. वर्षा कमलाकर नेहेते डॉ. सुमित्रा विजय पवार	जागतिक व्यापार संघटना व भारतीय विदेशी व्यापार	48
24	प्रा. सुभाष आर. गुर्जर	बुलडाणा जिल्ह्यातील अनुसूचित जमातीच्या शासकीय योजनांचा त्यांच्या विकासावर होणारा परिणाम - एक व्यष्टी अध्ययन	52
25	प्रा. डॉ. महादेव आसाराम रिठे	वर्धा शहरातील पाणी समस्या निवारणार्थ सहकारी गृहनिर्माण संस्थांच्या कार्याचे मुल्यमापन - एक अभ्यास	60
26	श्री. सुरेन्द्रकुमार तिवारी प्रा. डॉ. सतिश पु. डुडुरे	पश्चिम विदर्भातील फळबाग लागवडीत शासकीय फळबाग लागवड योजनांचे योगदान :- एक अभ्यास	64
27	प्रा. ज्ञानेश गजाननराव सोनोने	महाराष्ट्रातील प्रादेशिक असमतोल	74
28	प्रा. डॉ. सुभाष रामचंद्र गुर्जर	सहकारी अर्थव्यवस्था : विकासाची एक उत्कृष्ट अर्थव्यवस्था	79
29	प्रा. डॉ. विजयकुमार एम. गवई	महाराष्ट्रातील पायाभूत सुविधा :- रस्ते वाहतूक	82
30	डॉ. एस. बी. पाते प्रा. वसंत नानाराव पतंगे		

## महाराष्ट्रातील पायाभूत सुविधा :- रस्ते वाहतूक

डॉ.एस.बी.पाते

मार्गदर्शक

संत तुकाराम महाविद्यालय  
परभणी जि.परभणी

प्रा.वसंत नानाराव पतंगे

संशोधक

अ.र.भा.गरुड महाविद्यालय शेंदूर्णी,  
ता.जामनेर जि.जळगाव

### "सडके ले जाती हे विकास की ओर"

देशाच्या आर्थिक विकासाचा आधार देशात असणा-या पायाभूत असतात. पायाभूत सुविधा जेवढ्या उत्कृष्ट व अधिक असतील तेवढी विकासाची गती अधिक असते. पायाभूत क्षेत्राच्या विकासातून कल्याणकारी राज्याची निर्मिती केली जाते. देशात,राज्यात येणारी गुंतवणुक ही त्या देशातील, राज्यातील असणा-या पायाभूत सुविधांवर अवलंबून असते. विकासाची प्राथमिक अट ही पायाभूत सुविधा आहेत. शेती ,उद्योग व सेवा क्षेत्राच्या विकासावरच देशाचा विकास दर अवलंबून असतो. आणि या तिनही क्षेत्राचा विकास हा रस्ते, जलसिंचन,विद्युत, वाहतुक, दळणवळण इत्यादी पायाभूत सुविधांवर अवलंबून आहे म्हणून आर्थिक विकासाच्या पहिल्या टप्प्यात पायाभूत संरचनेच्या विकासाला प्राधान्य दिले जाते. जसे प्रत्येक इमारत उभारतांना तिचा पाया मजबुत असण्यावर अधिक भर दिला जातो कारण पाया जेवढा मजबुत तेवढीच इमारत मजबुत व टिकाऊ बनते. अर्थव्यवस्थेला सुध्दा हे लागू पडते.अर्थव्यवस्थेचा पाया जितका मजबुत तितका आर्थिक विकास टिकाऊ व वेगवान असतो. अर्थव्यवस्थेची सबलता किंवा दुर्बलता पायाभूत संरचनेच्या विकासावर अवलंबून असते.

#### पायाभूत संरचनेचा अर्थ:

देशाचा आर्थिक,सामाजिक , राजकीय आणि सांस्कृतीक विकास ज्या घटकांवर अवलंबून असतो त्या घटकांचा समावेश पायाभूत क्षेत्रात केला जातो. पायाभूत सुविधांच्या माध्यमातून उत्पादन प्रक्रीया गतीमान केली जाते.

"उत्पादन प्रक्रीयांना अप्रत्यक्षपणे मदत करणा-या आर्थिक,सामाजिक , आणि संस्थात्मक घटकांना पायाभूत संरचना असे म्हणतात." पायाभूत सुविधांमध्ये ऊर्जा, रस्ते,वाहतुक व दळणवळण, जलसिंचन, शिक्षण ,आरोग्य, पाणीपुरवठा,स्वच्छता,वित्तीय संस्था,विमा सेवा इत्यादींचा समावेश केला जातो.भारतातील वाढत्या लोकसंख्येच्या गरजांची पूर्तता करण्यासाठी या सुविधा महत्वाची आहे. जगाची विभागणी विकसीत देश,अविकसित देश आणि मागा देश अशी केली जाते ही विभागणी करण्याचा एक आधार पायाभूत सुविधा आहेत. अमेरीका,जापान,जर्मनी अशी जी विकसीत राष्ट्रे आहेत त्या राष्ट्रांमध्ये पायाभूत सुविधा या अतितशय दर्जेदार व मुबलक प्रमाणात उपलब्ध आहेत. तर भारत, ब्राझील, चीन या देशात पायाभूत सुविधा विकसीत देशाप्रमाणेच उपलब्ध नाहीत म्हणून त्यांना विकसनशील

देश म्हटले जाते. नायजेरिया,झिबांब्वे या सारख्या अनेक देशामध्ये पायाभूत सुविधांची वाणवा आहे. म्हणून त्यांना मागास देश असे संबोधले जाते.

### रस्ते वाहतूक :-

मानवाच्या शरीरात रक्तवाहीन्यांना जे महत्व आहे. तेवढेच महत्व वाहतूक व्यवस्थेला आहे. डॉ. मार्शल यांच्य मते, देशाच्या आकाराचे शरीर आणि अस्थि शेती आणि उद्योग असून रस्ते हे स्नायु होत.वाहतूकीचा पूर्व इतिहास पाहता मानवाच्या विकासाला ख-या अर्थाने सुरुवात ही जेव्हा आगीचा शोध लागला व मानव एक ठिकाणाहून दुस-या ठिकाणी प्रवास करू लागला तेव्हा झाली. वाहतूकीचे चार प्रकार केले जातात रस्ते वाहतूक,जल वाहतूक,हवाई वाहतूक, रेल्वे वाहतूक या चार प्रकारांपैकी मानवाने सर्वात अगोदर रस्ते वाहतूक व जलवाहतूकीचा वापर केला. या वाहतूकीचा माध्यामातून मानव एका ठिकाणाहून दुस-या ठिकाणी जाऊ लागला. आवश्यक त्या गोष्टीची ने आण तो या माध्यमातून करू लागला. जसजसा मानवाचा विकास होत गेला तसे नवीन शोध लागू लागले व ही वाहतूक जलद होऊ लागली औद्योगिक क्रांतीनंतर तर या वाहतूक व्यवस्थेमध्ये मोठे बदल झाले.

रस्ते वाहतूक ही इतर वाहतूकीच्या तुलनेत स्वस्त आहे. व रस्ते वाहतूक दुर्गम भागात ही कमी खर्चात उपलब्ध करता येते रस्ते वाहतूकीच्या माध्यमातून देशातील प्रत्येक शहर एकमेकाशी जोडले गेलेले आहेत. काश्मीर पासून ते कन्याकुमारी पर्यंत तर तिकडे पूर्वांचल राज्यापर्यंत रस्ताद्वारे सर्व राज्य जोडली गेली आहेत. आज भारतात एकूण प्रवासी वाहतूकीच्या ८५%व माल वाहतूकीच्या ७०% वाहतूक रस्ता वाहतूकीद्वारे होते. म्हणजे आजही रस्ता वाहतूक हीच महत्वाची वाहतूक सेवा आहे.भारतातील रस्ता वाहतूक जगातील तीन मोठ्या देशांपैकी एक आहे. भारतातील रस्त्यांची एकूण लांबी ३३.६ लाख कि.मी.आहे. राष्ट्रीय आणि राज्य महामार्गांची लांबी १९४५९० आहे. देशात एकूण ७७ राष्ट्रीय महामार्ग आहेत. भारतात ४,७०००० कि.मी मुख्य जिल्हा रस्ते आणि २६,५०,००० कि.मी. इतर जिल्हा मार्ग व ग्रामीण रस्ते आहेत. राष्ट्रीय राज्य मार्गांची लांब देशाच्या एकूण लांबीपेक्षा २%पेक्षा कमी पण याद्वारे एकूण रस्ता वाहतूकीचा ४०% वाहतूक होते राज्यामध्ये महाराष्ट्रात रस्त्यांची लांबी सर्वाधिक ३६१८९३ कि.मी आहे. राष्ट्रीय राज्यमार्गांच्या एकूण लांबीच्या ३२%मार्ग एकेरी आहेत, ५६%मार्ग दुपदरी आहेत तर १२% मार्ग हे चौपदरी किंवा त्यापेक्षा अधिकचे आहेत.राज्यमार्ग आणि ग्रामीण रस्त्यांची जिम्मेदारी राज्य सरकारकडे आहे. भारतात राष्ट्रीय महामार्गाचा विकास आणि विस्तार करण्यासाठी १९९५ मध्ये राष्ट्रीय महामार्ग अधिनियम पास करण्यात आला. NHDP अंतर्गत विविध चरणांमध्ये राष्ट्रीय महामार्गाचा विकास आणि विस्तारासाठी २,३५,४३० कोटी रुपये गुंतवणुकीची एक महत्वाकांक्षी योजना सरकारने तयार केली आहे. त्याच बरोबर सार्वजनिक खाजगी (PPP)भागीदारीतुनही रस्त्यांचा विकास केला जात आहे.भारताने NHDPअंतर्गत रस्त्यांच्या विकासासाठी जागतिक बँकेकडून १९६५

मिलीयन डॉलर आणि जापान कडून ३२ मिलीयन डॉलर व एशियन बँकेकडून १६५ मिलीयन डॉलरचे कर्ज घेतले आहे. केंद्र सरकारने रस्त्यांच्या विकासासाठी पेट्रोल आणि डिझेलवर २ रुपये प्रति लिटर अधिभार लावून केंद्रीय सडक कोष निर्माण केला आहे. भारतात रस्त्यांच्या विकासासाठी १९८८मध्ये भारतीय "राष्ट्रीय महामार्ग प्राधीकरण स्थापन करण्यात आले". भारतात राष्ट्रीय महामार्ग, राज्य महामार्ग, जिल्हा मार्ग आणि ग्रामीण रस्ते इत्यादी रस्ते वाहतूकीचे प्रकार आहेत. रस्ते वाहतूक ही समृद्ध देशाचा आधारस्तंभ आहे. रस्ते वाहतूकीचे महत्व विशद करतांना असे म्हटले जाते की, "Transport is a mirror which reflects the progress of a nation, it is a link between industry, agriculture & trade of the country"

"The transport may be called the one of most important structure to develop our economy today." असे अनेक अर्थतज्ञांनी रस्ता वाहतूकीचे महत्व सांगितले आहे. रस्तावाहतूकीचे महत्व पुढील मुदयाद्वारे सांगता येईल.

१. गरीब किंवा विकसनशील देशांना जल किंवा हवाई वाहतूकीच्या तुलनेत रस्ता वाहतूक ही कमी खर्चीक आहे.
२. भारतासारख्या विविधता असणा-या देशामध्ये डोंगराळ, दुर्गम भागात रस्ते वाहतूक फायदयाची ठरते.
३. जल किंवा हवाई वाहतूकीच्या वापरांवर मर्यादा येतात त्या तुलनेत रस्ते वाहतूकीवरील मर्यादा कमी आहे.
४. रस्त्यांच्या माध्यमातून धार्मिक स्थळे, पर्यटन स्थळे ही जोडली जाऊन त्यांचा विकास होतो.
५. युद्ध काळात साहित्याची, सैन्याची ने आण करण्याकरीता रस्ते सर्वात प्रभावी ठरतात.
६. कृषीमाल बाजारपेठेपर्यंत पोहचविण्याचे काम रस्ता वाहतूकी द्वारे केले जाते.
७. ग्रामीण भागात रस्ते तयार करतांना रोजगार उपलब्ध होतो.
८. कृषी अदाने शेतीपर्यंत लवकर पोहचविता येतात.
९. ग्रामीण विकासाचे प्रभावी साधन म्हणून रस्ते महत्वाचे आहेत.
१०. रस्ता वाहतूकीच्या वेळेत लवचीकता असते.

रस्ता वाहतूकीचे महत्व लक्षात घेऊनच चिन्ने सर्व सिमा भागामध्ये रस्त्याचे जाळे विणण्यास सुरुवात केली आहे. इंग्रजांनी आपल्यावर १५० वर्ष राज्य केले त्यात त्यांना रस्त्यांची चांगली साथ लाभली. जापानने तर वाहतूकीत एवढी प्रगती केली आहे कि ताशी २०० ते ३०० कि.मी वेगाने धावणारी वाहतूक व्यवस्था तेथे आहे. जी शहरे, खेडी चांगल्या रस्त्यांनी मुख्य बाजारपेठांशी जोडली आहेत त्यांचा सर्वांगीण विकास झाला आहे. तर जी गांव रस्त्यांद्वारे बाजारपेठांशी जोडली नाही ते अजुनही शिक्षणापासून, विजेपासून, आरोग्य

सुविधांपासून वंचित आहेत. भारतात रस्त्यांच्या सुविधा ज्या भागात निर्माण झाल्या नाही तेथे कृषी बजारपेठांचा विकास झाला नाही. भारत फळांच्या उत्पादनात, फुलांच्या उत्पादनात जगात दुस-या क्रमांकावर आहे. पण या वस्तु नाशवंत आहेत त्यांना वेळेवर बाजारपेठेपर्यंत पोहचविता आले नाही तर त्यांचा काहीही उपयोग होणार नाही. आणि भारतात या वस्तु अनेक वेळा वेगवान वाहतूकीच्या अभावाने बाजारात वेळेवर पोहचत नाहीत.

महाराष्ट्र राज्य रस्त्यांच्या पायाभूत सुविधांचे चांगले जाळे असणारे राज्य आहे महाराष्ट्रात सार्वजनिक बांधकाम विभाग , जिल्हा परिषद, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ, महानगरपालिका यांच्या माध्यमातून रस्त्यांच्या पायाभूत सुविधा निर्माण करता येतात. "बांधा,वापरा व हस्तांतरित करा"या माध्यमातून सध्या अनेक रस्त्यांचा विकास आणि विस्तार केला जात आहे. प्रधानमंत्री ग्रामसडक योजनेच्या माध्यमातून अनेक गांव रस्त्यांद्वारे जोडली आहे. ही योजना ग्रामीण भागांसाठी वरदान ठरली आहे. पंचवार्षिक योजनातून अनेक गावांना बारमाही तर काही गावांना हंगामी रस्ते तयार करून देण्यात आले आहे महाराष्ट्रात ग्रामीण भागात रस्त्यांच्या सुविधा उपलब्ध करून देण्यात सर्वाधिक वाटा हा सार्वजनिक बांधकाम विभाग व जिल्हा परिषदांचा राहिला आहे. पण २००० सालानंतर मात्र हा वाटा कमी झाला आहे. महाराष्ट्र राज्यातील प्रकारानुसार लांबी कि.मी.मध्ये पुढील प्रमाणे

#### महाराष्ट्र राज्यातील रस्त्यांची प्रकारानुसार लांबी कि.मी.मध्ये

रस्त्यांचे प्रकार	२००९-१०	२०१०-११	२०११-१२	२०१२-१३
राष्ट्रीय महामार्ग	४३७६	४,३७६	४,३७६	४,७७६
राज्य महामार्ग	३४,१०२	३४,१०३	३४,१५७	२७,५२८
प्रमुख जिल्हा मार्ग	४९,९०१	४९,९३६	५०,२५६	५०,२५६
इतर जिल्हा मार्ग	४६,८१७	४६,८९७	४७,५२९	४७,५७३
ग्रामीण रस्ते	१,०४,८४४	१,०६,४००	१,०६,६०१	१,०६,७४५
एकुण	२,४०,०४०	२,४१,७१२	२,४२,९१९	२,४३,१७२

स्रोत:- महाराष्ट्राची आर्थिक पहाणी २०१३ -१४

#### रस्त्यांची घनता कि.मी.मध्ये

	2009-10	2010-11	2011-2	2012-13
Per hundred sq km of area	78	79	79	79
Per lakh population	216	215	216	213

स्रोत:- महाराष्ट्राची आर्थिक पहाणी २०१३ -१४

वरील आकडेवारी वरुन असे निर्देशित होते की, महाराष्ट्रात मागील ४ ते ५ वर्षात रस्त्यांच्या लांबीत फार मोठी वाढ झालेली नाही. ही वाढ संध गतीने सुरु आहे. १९६६ - १९६६ ची तुलना करता मात्र महाराष्ट्रात रस्त्यांच्या एकूण लांबीत २०१२- १३ मध्ये ५ पटीने वाढ झाली आहे. महाराष्ट्रात चौपदरी , सहापदरी रस्त्यांचे प्रमाण कमी आहे मागील पाच वर्षांचा विचार करता ग्रामीण भागातील रस्त्यांच्या लांबीत अल्प वाढ झाली आहे. महाराष्ट्र राज्यांच्या जाळ्या संदर्भात आघाडीचे राज्य असले तरी ग्रामीण भागातील अनेक गाव रस्त्या पासून वंचित घटक आहे. जी गांव रस्त्याने जोडली गेली आहे त्या रस्त्यांची वर्षानुवर्ष दुरुस्ती झालेली नाही. महाराष्ट्रात रस्त्यांची अवस्था खडयात रस्ते की रस्त्यात खडडे हे समजायला मार्ग नाही. रस्ते दुरुस्ती अशी केली जाते की ती दुरुस्ती एक पावसाळा ही टिकत नाही हे रस्ते म्हणजे मृत्युकडे नेणारे मार्ग ठरत आहे. याचे मोजके उदाहरण दयायचे असल्यास नांदेड ते अकोला महामार्ग, सिल्लोड ते जालना महामार्ग ६५ कि.मी . आहे या ६५ कि.मी. प्रवासाला तब्बल ३ तास लागतात. या प्रवासात प्रवाश्यांना आपला जिव मुठीत धरुन बसावा लागतो अशी अतिशय दयनीय अवस्था महाराष्ट्रातील अनेक रस्त्यांची आहे.

#### पायाभूत सुविधांसमोरील (रस्ता वाहतूक) समस्या :-

शासनाने ग्रामीण भागात पायाभूत सुविधा उपलब्ध करुन देण्यासाठी अनेक उपाय केले. पण या सुविधांचा विकास वेगाने होऊ शकला नाही. भारतातील कित्येक खेड्यांना विजेचे दर्शनही झाले नाही. काही राज्यांमध्ये फक्त काही कि.मी. रेल्वे उपलब्ध आहे तर काही राज्यात अजुनही रेल्वे पोहचलेली नाही. शिक्षण व आरोग्यापासून अनेक गाव कोसो दुर आहे. अनेक गावांना रस्त्यां अभावी पावसाळ्यात कित्येक दिवस शहरांशी संपर्क होत नाही.

१. रस्त्यांच्या कामामध्ये होणारे भ्रष्टाचार.
२. केंद्र व राज्य सरकार पायाभूत सुविधांच्या संदर्भातील जबाबदारी परस्परांवर ढकलण्याचे काम करते.
३. सरकारने PPP माध्यमातून रस्ते उभारणी गुंतवणुकीत वाढ करण्याचा प्रयत्न केला त्यात अपेक्षित यश मिळाले नाही.
४. २००७ पर्यंत ५०० लोक संख्या असणारे सर्व गांव पक्या रस्त्याने जोडली जाणार होती ती अजुनही जोडली गेली नाही.
५. अनेक प्रकल्प हे आवश्यक कालावधीपेक्षा जास्त काळ पर्यंत चालतात व ते पूर्णही होत नाही शिवाय त्यांचा खर्च कित्येक पटीने वाढतो.
६. रस्ता एकदा पूर्ण झाला की पुन्हा त्यांच्या दुरुस्तीकडे लक्ष दिले जात नाही.
७. टोलनाक्याच्या माध्यमातून रस्त्यांचा विकास केला जात आहे पण हे टोलनाके जनतेची लुट करतात.
८. रस्त्यांची काम ही गुणवत्ता पूर्ण होत नाही.

९. विकसीत देशांप्रमाणे भारतातील रस्ते वाहतूक वेगवान नाही.

ISSN - 2278-9308

१०. लोकसंख्या ज्या वेगाने वाढते आहे त्या वेगाने रस्त्यांची निर्मिती झाली नाही.

अशा अनेक समस्या रस्ता वाहतूकी समोर आहेत.

#### उपाय योजना:-

रस्ता वाहतूकीसमोरील समस्या सोडविण्यासाठी पुढील उपाय योजना सुचविता

येतील.

१. प्रत्येक गाव मुख्य बाजारपेठांशी जोडण्यासाठी प्राधान्याने ग्रामीण भागात चांगले रस्ते उपलब्ध करून द्यावेत.
  २. रस्त्यांच्या विकासासाठी केंद्र, राज्य, व स्थानिक स्वराज्य संस्थामध्ये चांगला समन्वय असावा.
  ३. रस्ते प्रकल्प नियोजित वेळेत पूर्ण व्हावे या करीता कडक बंधने असावीत.
  ४. निकृष्ट काम करणा-या कंत्राटदारांचा परवाना कायम स्वरूपी रद्द करावा व त्यांच्याकडून त्या कामावर झालेल्या खर्चाची वसूली करावी.
  ५. जास्त रहदारी असणा-या रस्त्यांचे आवश्यकतेनुसार दुपदरीकरण, चौपदरीकरण करावे.
  ६. रस्ता पूर्ण झाल्यानंतर त्याच्या दुरुस्तीकडेही लक्ष द्यावे.
  ७. उद्योगांना सामाजिक बांधीलकी म्हणून जो विशिष्ट निधी खर्च करावा लागतो त्यापैकी काही भाग रस्त्यांसाठी खर्च करण्याची सक्ती असावी.
  ८. शासनाने रस्त्यांच्या उभारणीसाठी आवश्यक निधी वेळेत उपलब्ध करून द्यावा.
- थोडक्यात पायाभूत सुविधांची भूमिका ग्रामीण विकासात अतिशय महत्वपूर्ण आहे. बाजारपेठांचा विकास, समतोल प्रादेशिक विकास, रोजगार निर्माण करणे, समाजाचा सर्वांगीण विकास करून अर्थव्यवस्थेला गति देण्यासाठी पायाभूत सुविधा महत्त्वाच्या आहेत.

#### संदर्भ ग्रंथ:-

१. अर्थ व सांख्यिकी संचालनालय, महाराष्ट्राची आर्थिक पाहणी २०१३-२०१४, महाराष्ट्र शासन मुंबई,
२. भारतीय अर्थव्यवस्था, प्रतियोगीता दर्पण (अतिरीक्तांक) उपकार प्रकाशन आग्रा.
३. प्रा.एन.एल.चव्हाण, भारतीय अर्थव्यवस्था, प्रशांत पब्लिकेशन जळगांव.
४. डॉ. र.पु.कुरुलकर, महाराष्ट्राची अर्थव्यवस्था, विद्या प्रकाशन, नागपुर



# आधार रिसेर्व सिरीज : सायन्स अँड सोशल सायन्स

राज्यशास्त्र

भौतिकशास्त्र

लायब्ररी सायन्स

सोशल वर्क

इतिहास

संस्कृत

गृहअर्थशास्त्र

संगीत

शिक्षणशास्त्र

मानसशास्त्र

शारीरिक शिक्षण

वाणिज्य व व्यवस्थापन

सहकार

मानसशास्त्र

मराठी

गणित

कायदा

समाजशास्त्र

रसायनशास्त्र

अर्थशास्त्र

ऊर्दू

पर्यावरणशास्त्र

भूगोल

संगणकशास्त्र

तर्कशास्त्र

-अधिक माहितीकरिता संपर्क-

मुख्य संपादक - प्रा. विशाग गावंडे, मो. ९५९५५६०२७८



## Aadhar Publication

New Hanuman Nagar, Infront of Pathyapustak Mandal,  
Behind VMV College, Amravati - 444604.

Email - aadharpublication@gmail.com. M.: 9595560278

ISSN : 2278-9308



2278-9308