



















## बिज़नेस स्टैंडर्ड

वर्ष 17 अंक 142

## कम शुल्क दर से बढ़ेगा निर्यात

केन्द्रीय वित्त मंत्री निर्मला सीतारमण ने करीब 50 उत्पादों पर सीमा शुल्क कम करने का जो निर्णय लिया है वह स्वागतयोग्य है। इसे देश की बाह्य प्रतिस्पर्धा बढ़ाने के प्रयास से जुड़े कदम के रूप में भी देखा जा सकता है। उन्होंने अगले छह महीने में सीमा शुल्क ढांचे की व्यापक समीक्षा की भी घोषणा की। फिलहाल मोबाइल फोन, चमड़ा, फेरो-निकल, बिलिस्टर कॉपर और पेट्रोल उखनन गतिविधियों समेत कई क्षेत्रों में सीमा शुल्क या तो समाप्त कर दिया गया है या फिर बहुत कम कर दिया गया है। सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि 25 अहम खनिजों को सीमा शुल्क से मुक्त कर दिया गया है। इससे नवीकरणीय ऊर्जा क्षेत्र में देश की घरेलू उत्पादक क्षमता को मदद मिलेगी और साथ ही अन्य रणनीतिक उद्योगों मसलन रक्षा और ई-मोबिलिटी में भी यह मददगार होगा।

यह बदलाव देश की व्यापार नीति में संरक्षणवाद और आयात प्रतिस्थापन के जगह बना लेने के कई वर्ष बाद आया है। आयात में कमी करने के प्रति झुकाव को 2018 के बजट में ही देखा जा सकता है। घरेलू उद्योगों के संरक्षण और रोजगार निर्माण बढ़ाने के लिए 40 से अधिक आयात पर टैरिफ को बढ़ाया गया। इसमें वाहन कलपुर्जे से लेकर मोमबत्ती और फर्नीचर तक सब शामिल थे। पहले भारत ने कुछ इलेक्ट्रॉनिक उत्पादों मसलन मोबाइल फोन के कलपुर्जे, टेलीविजन और माइक्रोवेव ओवन पर आयात शुल्क बढ़ाया। 2010-11 से 2020-21 तक भारत की औसत शुल्क वृद्धि काफी बढ़ गई। देश के टैरिफ लाइन के अनुपात में 15 फीसदी से अधिक इजाफा हुआ और यह 11.9 फीसदी से बढ़कर 25.4 फीसदी पर पहुंच गई।

सरकार ने सीमा शुल्क को आगे राजस्व जुटाने का उपाय नहीं मानकर बढ़िया किया है। अब यह बात अच्छी तरह स्वीकार्य है कि केवल व्यापारिक खुलापन ही भारत को वैश्विक आपूर्ति श्रृंखला में अहम हिस्सेदार बना सकता है। मिसाल के तौर पर स्मार्टफोन और उपभोक्ता इलेक्ट्रॉनिक्स के क्षेत्र में। भारत का मोबाइल फोन निर्यात 2023-24 में 15.6 अरब डॉलर हो गया जबकि 2022-23 में यह 11.1 अरब डॉलर था। पिछले वर्ष देश ने 102 अरब डॉलर मूल्य के इलेक्ट्रॉनिक सामान का निर्माण किया। इसके बावजूद निर्यात वृद्धि मोटे तौर पर देश में विनिर्माण के बजाय असेंबली तक सीमित है। लीथियम आयन सेल्स या सेमीकंडक्टर चिप जैसे घटकों का निर्माण भारत में नहीं हो रहा है। अधिकांश वास्तविक मूल्यवर्द्धन चीन, दक्षिण कोरिया, जापान और वियतनाम जैसे देशों में हो रहा है।

गैर टैरिफ गतिरोध भी ऊंचे हैं। विश्व व्यापार संगठन द्वारा वर्ल्ड टैरिफ प्रोफाइल 2024 में जारी आंकड़े बताते हैं कि भारत 571 डॉपिंग शुल्क लगाने के मामले में अमेरिका के बाद दूसरे स्थान पर है। 2023 में भारत ने 45 एंटी डॉपिंग जांच शुरू की और 14 मामलों में शुल्क लगाया जबकि देश में 133 एंटी डॉपिंग उपायों ने 418 उत्पादों को प्रभावित किया। प्रतिपूरक शुल्क भी बहुत अधिक हैं। 2023 में भारत ने 17 मामलों में प्रतिपूरक शुल्क लगाए जिन्होंने 28 उत्पादों को प्रभावित किया। एक निर्यातक के रूप में भारत के खिलाफ 173 उत्पादों के मामले में कुल 44 प्रतिपूरक कदम हैं। चाहे जो भी हेराननीति में बदलाव नजर आ रहा है। विश्व व्यापार संगठन के आंकड़ों के अनुसार भारत की औसत शुल्क दर 2022 के 18.1 फीसदी से कम होकर 2023 में 17 फीसदी रह गई। भारत को हर क्षेत्र में शुल्क कम करने की आवश्यकता है। उम्मीद की जानी चाहिए कि सीमा शुल्क की समीक्षा इस दिशा में अहम कदम होगी। इस बीच भारतीय कारोबारियों को बढ़ती वैश्विक प्रतिस्पर्धा से निपटना होगा। शुल्क दर में कमी प्रतिस्पर्धा बढ़ाने में मददगार होगी।

## ‘विकसित भारत@2047’ के लिए वास्तविक चुनौतियां

वर्ष 2047 तक के लक्ष्य में सबसे बड़ी बाधा कृषि क्षेत्र के अतिरिक्त कामगारों और कार्यबल में शामिल होने वाले नए लोगों के लिए उद्योग और सेवा क्षेत्र में रोजगार प्रदान करना है। बता रहे हैं नितिन देसाई

इन दिनों सरकार की महत्वाकांक्षी योजना ‘विकसित भारत@2047’ पर काफी चर्चा हो रही है। इनमें से ज्यादातर चर्चाओं का केंद्र अगले कुछ वर्षों में 7 प्रतिशत सालाना से अधिक औसत आर्थिक वृद्धि दर हासिल करना है ताकि 2,500 डॉलर की हमारी मौजूदा प्रति व्यक्ति सालाना आमदनी बढ़कर 14,000 डॉलर के उच्च आमदनी स्तर पर पहुंच जाए। हालांकि किसी देश को विकसित देश की श्रेणी में रखने के लिए सीमा अधिक होती है और अक्सर इसे 22,000 डॉलर निर्धारित किया जाता है। अगर भारत को 2047 तक इस स्तर पर पहुंचना है तब उसे 9 प्रतिशत औसत सालाना वृद्धि दर की जरूरत होगी।

मैं भारत को मौजूदा निम्न-मध्यम आय स्तर से उच्च आय स्तर या उच्च मध्यम आय स्तर तक लाने के लिए जरूरी बदलाव पर भी ध्यान केंद्रित करना चाहता हूँ। यह बदलाव रोजगार के ढांचे में होना है, जिसके तहत कृषि क्षेत्र से जुड़ा रोजगार घटना चाहिए और उद्योग तथा सेवा क्षेत्र का रोजगार उतना ही बढ़ना चाहिए।

भारत 2047 तक विकसित देशों की श्रेणी में शामिल होने की आकांक्षा रखता है

और इन देशों की अर्थव्यवस्थाओं में कृषि रोजगार के प्रतिशत की बात करें तो आर्थिक सहयोग एवं विकास संगठन (ओईसीडी) देशों में यह लगभग 5 प्रतिशत है जो भारत में कृषि में वर्तमान रोजगार के प्रतिशत का लगभग आठवां हिस्सा है।

उच्च-मध्यम आमदनी वाले देशों में भी कृषि में रोजगार की हिस्सेदारी आज भारत की तुलना में केवल आधी है। विकसित देशों की श्रेणी में शामिल कृषि वस्तुओं के प्रमुख निर्यातक जैसे न्यूजीलैंड या ब्राजील में भी कृषि में रोजगार की हिस्सेदारी केवल 6-8 प्रतिशत के भीतर है। अगर भारत को 2047 तक उच्च आमदनी वाले देश का दर्जा हासिल करना है या उच्च-मध्यम आय के स्तर तक पहुंचना है तो उसे कृषि से बड़ी संख्या में श्रमिक उद्योग और सेवा क्षेत्र की ओर भेजने होंगे।

भारत और चीन की तुलना करना उपयोगी हो सकता है। विश्व बैंक के आंकड़ों के मुताबिक 1991 में दोनों देशों में कृषि में रोजगार का प्रतिशत आसपास ही था। चीन में यह 60 प्रतिशत था भारत में 63 प्रतिशत था। किंतु विश्व बैंक के अनुसार करीब 30 साल बाद चीन में यह

तेजी से कम होकर 23 प्रतिशत रह गया, जो भारत के 44 प्रतिशत आंकड़े से बहुत कम है। इन 30 साल के भीतर चीन में लगभग 20 करोड़ कृषि श्रमिक उद्योग और सेवा क्षेत्रों में चले गए। विश्व बैंक के आंकड़ों के मुताबिक भारत में भी काफी संख्या में श्रमिक खेती से बाहर चले गए मगर इसी दौरान कृषि में रोजगार पाने वालों की संख्या 3.5 करोड़ बढ़ गई।

इससे भी ज्यादा नाटकीय मामला वियतनाम का है, जहां 1991 में रोजगार में कृषि की हिस्सेदारी 75 प्रतिशत थी मगर 2021 में घटकर 29 फीसदी रह गई। इसका बड़ा कारण यह है कि चीन और वियतनाम में इन वर्षों के दौरान अधिक निर्यात विनिर्माण में रोजगार सृजन और निर्यात बढ़ाने वाली वृद्धि पर रही है।

भारत के मामले में 1991 और 2021 के आंकड़ों की तुलना में एक अहम बिंदु छिप जाता है। कृषि की हिस्सेदारी में गिरावट और उद्योग तथा सेवाओं में वृद्धि मुख्य रूप से 1990-91 से 2014-15 के बीच यानी 25 वर्षों दौरान हुई। उसके बाद से विनिर्माण में वृद्धि की कई योजनाएं आने के बाद भी कोई बड़ा बदलाव नहीं देखा गया है। संभवतः कोविड के कारण ग्रामीण क्षेत्रों

में लोगों की वापसी की वजह से भी कृषि क्षेत्र से रोजगार स्थानांतरित होने की रफ्तार धीमी रही है।

भारत में राज्यों के बीच अंतर पर भी ध्यान दिया जाना चाहिए। हाल में आर्थिक श्रम बल सर्वेक्षण (पीएलएफएस) 2022-23 के आंकड़ों के अनुसार तमिलनाडु, केरल और पंजाब तथा हरियाणा जैसे उच्च आमदनी और उच्च वृद्धि वाले कई राज्यों में कृषि में रोजगार की हिस्सेदारी काफी कम है, जो 25-30 प्रतिशत के दायरे में है और यह लगभग उच्च मध्य आमदनी वाले देशों के बराबर है। अगर हम वर्ष 2047 के बारे में सोचते हैं तब हम क्या उम्मीद कर सकते हैं? अगर हम मान लें कि हम 1991 से आगे के 25 वर्षों के रद्दनों को 2022 से 2047 तक दोहरा सकते हैं तो कृषि क्षेत्र में रोजगार की हिस्सा घटकर 25 प्रतिशत से कम हो जाएगा। यह उच्च-मध्यम आय वाले देशों के समान स्तर पर होगा, लेकिन विकसित देशों जैसे स्तर पर नहीं पहुंचेगा।

अहम मुद्दा यह है कि हम किस दर पर उद्योग और सेवा क्षेत्र में बेहतर रोजगार सृजन कर सकते हैं ताकि कामकाजी उम्र वाले लोगों की बढ़ती संख्या और कृषि क्षेत्र से आने वाले लोगों को इसमें खप सके। 2047 तक कामकाजी उम्र वाली आबादी (15 से 59 वर्ष) का आधिकारिक पूर्वानुमान लगाए और मान लें कि काम बढ़ने वालों में करीब 65 प्रतिशत हिस्सेदारी इसी समूह की होगी तो हमारे पास रोजगार बढ़ाने वाले करीब 12 करोड़ नए लोग होंगे।

इसके अलावा सबसे मुश्किल पूर्वानुमान कृषि क्षेत्र से निकलने वाले श्रम बल के दूसरे क्षेत्रों में स्थानांतरण के मूल्यांकन का स्ट्रेण्टी है। अगर हम विकसित या उच्च आमदनी वाला देश बनना चाहते हैं तब कृषि क्षेत्र में रोजगार का हिस्सा कम होकर

10 प्रतिशत के स्तर पर आना चाहिए। इसका मतलब है कि लगभग 15 करोड़ लोगों को कृषि क्षेत्र छोड़ना होगा। इस तरह उद्योग और सेवा क्षेत्रों में 27 करोड़ से अधिक नए रोजगार पैदा करने की आवश्यकता है ताकि रोजगार ढूँढने वाली आबादी और कृषि क्षेत्र छोड़ने वाली अतिरिक्त आबादी इसमें खप सके। अगले 25 वर्षों में यह तादाद सालाना 1 करोड़ से अधिक नई उद्योग एवं सेवा क्षेत्र की नौकरियां हैं।

केएलईएमएस के डेटा के मुताबिक पिछले 30 वर्षों में जब देश की अर्थव्यवस्था औसतन 6 प्रतिशत बढ़ी, तब खेती के अलावा दूसरे क्षेत्रों में हर साल औसतन जितनी नई नौकरियां बनती थीं, उससे ये संख्या दोगुनी है। अगर हम देश को मध्यम आमदनी वाले देशों की श्रेणी में लाना चाहते हैं और खेती पर निर्भर लोगों की संख्या कुल कामगारों की 20 प्रतिशत तक करना चाहते हैं तब हमें हर साल रोजगार के लगभग 70 लाख नए मौके तैयार करने होंगे। यह भी पिछले तीन दशक के औसत से ज्यादा है।

असली चुनौती यह है कि हमें 2047 तक विकसित भारत बनाने के लिए एक ऐसी योजना चाहिए जो उद्योग और सेवा क्षेत्र में रोजगार के बेहतर मौके तैयार करे, खासतौर से उत्तर प्रदेश, बिहार, झारखंड, राजस्थान और मध्य प्रदेश जैसे राज्यों में, जहां आज भी औसतन करीब 55 प्रतिशत लोग खेती में रोजगार पाते हैं। अगले 25 साल में देश में जितने भी नए कामगार बढ़ेंगे, उनमें से लगभग 90 प्रतिशत इन पांच राज्यों से होंगे। इसलिए ‘विकसित भारत@2047’ से जुड़े संवाद में इन राज्यों में रोजगार के अच्छे अवसर पैदा करने के लिए सबसे बेहतर योजना क्या हो सकती है, इस पर जोर दिया जाए, न कि केवल देश की जीडीपी वृद्धि दर के अनुमान पर।

## कृषि भंडारण बिना विकास की कहानी अधूरी

बुनियादी ढांचे पर होने वाली चर्चाएं अमूमन ऊर्जा, परिवहन और पानी तक ही केंद्रित रहती हैं, लेकिन 2022 में लागू की गई राष्ट्रीय लॉजिस्टिक पॉलिसी अब तक उपेक्षित रहे भंडारण बुनियादी ढांचा क्षेत्र की स्थिति को उजागर करने में काफी हद तक कामयाब रही है। औद्योगिक एवं वाणिज्यिक भंडारण क्षमता के बुनियादी ढांचे को तो डेवलपर आज की जरूरतों के हिसाब से ढाल रहे हैं, लेकिन कृषि क्षेत्र से जुड़ी भंडारण क्षमता बुरी तरह उपेक्षा की शिकार है। ये भंडारण अभी भी पुराने ढर्रे पर ही काम कर रहे हैं, जिन पर फौरी तौर पर ध्यान दिए जाने की जरूरत है।

इन्वेस्ट इंडिया की एक रिपोर्ट के अनुसार भारत का भंडारण बाजार 2022 के बाद से 15.64 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि दर से बढ़ रहा है, लेकिन यह वृद्धि अधिकांशतः औद्योगिक एवं वाणिज्यिक भंडारण क्षमता के जरिये ही दिख रही है। कृषि क्षेत्र में हालत बिल्कुल उलट है, जो कई संदर्भों से जूझ रहा है। आधुनिक भंडारण ढांचा और इसके जुड़ी सुविधाएं उपलब्ध नहीं होने के कारण कृषि अर्थव्यवस्था को भारी नुकसान उठाना पड़ रहा है। खासकर फसल कटाई के बाद उपज की बड़े पैमाने पर बर्बादी हो रही है। ऐसे देश में जहां ग्रामीण आबादी की जीवनधारा ही कृषि आधारित हो और लगभग आधे लोगों की रोजी-रोटी इसी से चलती हो, वहां भंडारण क्षमताओं को लेकर इस प्रकार की उपेक्षा काफी गंभीर समस्या है।

इंडिया इन्फ्रास्ट्रक्चर रिसर्च के अनुसार कृषि भंडारण क्षमता जून 2023 में 14.5 करोड़ टन थी, जिनके वर्ष 2026-27 तक 22.3 करोड़ टन तक बढ़ाने की सख्त जरूरत है। भारत में फसल कटाई से लेकर खपत तक के सफर में सब्जी और फलों में 5 से 13 प्रतिशत की बर्बादी होती है, जबकि तिलहन और मसालों जैसी अन्य फसलों में यह हानि 3 से 7 प्रतिशत तक है। इससे वार्षिक स्तर पर अर्थव्यवस्था को अनुमानित 1.52 लाख करोड़ रुपये का नुकसान होता है।

देश में पर्याप्त कोल्ड स्टोरेज तथा परिवहन के साधनों के अभाव में मूल्य वर्धित कृषि उपज न तो समय पर

संरक्षित हो पाती है और न ही आगे आपूर्ति की जाती है। इससे पूरी आपूर्ति श्रृंखला के दौरान भारी मात्रा में कीमती उपज बर्बाद हो जाती है। यह नुकसान 3.7 से 3.9 करोड़ टन भंडारण क्षमता उपलब्ध होने के बावजूद हो रहा है।

कृषि भंडारण क्षमता का भौगोलिक स्तर पर उचित वितरण नहीं होने से भी समस्या गंभीर हो रही है। उत्तर प्रदेश, पश्चिम बंगाल, गुजरात, पंजाब और आंध्र प्रदेश जैसे राज्यों में तो अधिक भंडारण क्षमता है जबकि बिहार और मध्य प्रदेश में इसकी भारी कमी है।

खास यह कि ज्यादातर कोल्ड स्टोरेज में केवल एक ही फसल (अनाज और आलू) रखने की व्यवस्था होती है। अन्य फसलों के भंडारण की सुविधा इनमें नहीं होती। इसलिए पंजाब में भंडारण क्षमता को उन्नत कर इनमें सभी या एक से अधिक कृषि उपज रखने की व्यवस्था किए जाने की सख्त जरूरत है। वेयरहाउसिंग डेवलपमेंट एंड रेग्युलेटरी अथॉरिटी (डब्ल्यूडीआरए) को इस दिशा में काम करने के लिए सक्रिय भूमिका निभानी होगी। गोदाम (विकास एवं नियमन) अधिनियम 2007 के तहत गठित इस एजेंसी से उम्मीद की जाती है कि यह भंडारण क्षमताओं के विकास, संचालन विनियमन और रसीद व्यवस्था को बढ़ावा दे।

नियामकीय संस्था भविष्य को ध्यान में रखकर रणनीतियां बनाएँ और भंडारण क्षेत्र में गतिविधियों को बढ़ावा देने के लिए सक्रिय भूमिका निभाएँ। डब्ल्यूडीआरए की पंजीकरण व्यवस्था को व्यापक हितधारकों से सलाह-मशविरा लेकर वास्तविकता के आधार पर तार्किक बनाना होगा। आज डब्ल्यूडीआरए से पंजीकृत भंडार की संख्या गिनती की 10 भी नहीं है। जिम्मेदारियों का विकेंद्रीकरण कर और राज्यों को व्यापक नियामकीय भूमिका निभाने की इजाजत देकर डब्ल्यूडीआरए को अन्य महत्वपूर्ण काम अपने हाथ में लेने चाहिए। इससे भंडारण क्षमता का विस्तार तो होगा ही, इनके आधुनिकीकरण, निगमनी और प्रशासनिक व्यवस्था में सुधार करने में भी मदद मिलेगी। भंडारण सुविधाओं की वास्तविक उपलब्धता के बारे में सटीक

जानकारी देने, इनकी क्षमता का पूर्ण उपयोग, ई-नाम यानी इलेक्ट्रॉनिक नेशनल एग्रीकल्चरल मार्केट (कृषि उत्पादों की बिक्री के लिए देश भर में काम करने वाला इलेक्ट्रॉनिक ट्रेडिंग प्लेटफॉर्म) आदि की स्थिति जानने के लिए एक डिजिटल पोर्टल शुरू किया जाना चाहिए।

इससे बाजार में नए अवसरों के द्वार खुलेंगे। ई-नाम से जुड़ना खासतौर पर बहुत ही महत्वपूर्ण है, क्योंकि इससे पारदर्शी कर्मियों के बारे में जानकारी हासिल करने और किसानों को उनके क्षेत्र से बाहर के बाजारों तक पहुंच उपलब्ध कराने में मदद मिलेगी।

इलेक्ट्रॉनिक निगोशिएबल वेयरहाउस रिसीट (ई-एनडब्ल्यूआर) की भूमिका भी बढ़ानी होगी। पारंपरिक कामगार वाली रसीद की जगह लाया गया ई-एनडब्ल्यूआर एक डिजिटल दस्तावेज होता है, जिसे डब्ल्यूडीआरए से पंजीकृत भंडारण जारी करते हैं। इसका उद्देश्य ऋण दुसली जगहा बढ़ाने के साथ-साथ वस्तुओं को एक से दूसरी जगह ले जाए बिना बिक्री करना तथा भंडारण में पारदर्शिता लाकर कृषि उत्पाद भंडारण और कारोबार को आसान बनाना है। ट्रेडिंग प्लेटफॉर्म से जुड़ने की संभावनाओं और नियामकीय निगरानी व्यवस्था में सुधार के बावजूद ई-एनडब्ल्यूआर को अपनाने की गति बहुत धीमी रही है।

वेयरहाउस रेटिंग की व्यवस्था भी थोड़ी सख्त बनानी होगी। इससे उसकी विश्वसनीयता बढ़ेगी और ऋणदाताओं में भरोसा जमेगा। इससे अंततः किसानों के लिए वित्तीय लाभ के द्वार खोलने एवं बाजार की कार्यक्षमता में सुधार करने में मदद मिलेगी। इस दिशा में इसी साल मार्च में प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी द्वारा सहकारी क्षेत्र में विश्व का सबसे बड़ा अनाज गोदाम जैसी पहल शुरू की गई है। इस महत्वाकांक्षी परियोजना का उद्देश्य 1.25 लाख करोड़ रुपये की लागत से अगले पांच साल में उत्पन्न होने वाले 7 करोड़ टन अनाज के रखरखाव के लिए भंडारण सुविधाएं विकसित करना है। प्रायोगिक परियोजना की शुरुआत हो चुकी है। भंडारण क्षमता बनाने और अन्य जरूरी कृषि संबंधी बुनियादी ढांचा विकसित करने के लिए 500 प्राइमरी एग्रीकल्चरल क्रेडिट सोसाइटीज (पीएसएस) की नींव रख दी गई



बुनियादी ढांचा

विनायक चटर्जी

## आपका पक्ष

## अभ्यर्थियों की सुरक्षा पर ध्यान देना जरूरी

हाल ही में दिल्ली के ओल्ड राजेंद्र नगर स्थित राजज कोचिंग सेंटर के बेसमेंट में तीन अभ्यर्थियों की पानी ढबने से मौत हो गई। इस घटना से विचलित अभ्यर्थी सड़कों पर धरना प्रदर्शन कर रहे हैं। लाखों छात्र यूपीएससी की कोचिंग लेने विभिन्न शहरों तथा कस्बों से दिल्ली जाते हैं तथा कोचिंग संस्थाओं द्वारा बदले में मोटी रकम भी वसूली जाती है। इसके बावजूद अभ्यर्थियों को सुरक्षा उपाय मुहैया कराने के मामले में कोचिंग संस्थाओं का रवैया उदासीन रहा है। कई संस्थानों के बेसमेंट में लाइब्रेरी बनाई गई है जो अवैध है। अगर बेसमेंट में लाइब्रेरी नहीं चलाई गई होती तो यह हादसा टल सकता था। दिल्ली में कई कोचिंग संस्था असुरक्षित इमारतों में चल रही हैं जहां अभ्यर्थी अपना भविष्य बनाने के लिए अपनी जान हथेली में रखकर पढ़ने जाते हैं। इसके पहले आग लगने की भी घटना कोचिंग संस्थानों में घटित हो चुकी है फिर भी कोचिंग संस्थानों



तीन छात्रों की मौत के बाद मंगलवार को नई दिल्ली में राजज कोचिंग सेंटर के सामने धरने पर बैठे छात्र

द्वारा सुरक्षा उपायों को महत्त्व नहीं दिया गया। हालांकि घटना के बाद प्रशासन द्वारा छिटपुट कार्रवाई की जाती है तथा मामला शांत होने पर सुरक्षा उपायों पर फिर से अनदेखी होने लगती है। भविष्य में ऐसी

घटना न हो इसके लिए प्रशासन को मुस्तैदी दिखाना जरूरी है। कोचिंग संस्थानों पर कार्रवाई करके सभी बेसमेंट में चल रही लाइब्रेरी को बंद कराना चाहिए। असुरक्षित इमारतों पर चल रही कोचिंग संस्थानों को

बंद कराना चाहिए। आगजनी जैसी घटनाओं को रोकने लिए कोचिंग संस्थानों को इससे जुड़ी सभी सुरक्षा उपाय सुनिश्चित करने चाहिए।

निशांत महेश त्रिपाठी, नागपुर

## भ्रष्टाचार की भेंट चढ़ गया

## तीन छात्रों की जान

दिल्ली के कोचिंग सेंटर में तीन छात्रों की मौत दुखद है। इस हादसे ने सरकार और प्रशासन को फिर कठघरे में खड़ा कर दिया है। देश में भ्रष्टाचार की जड़ें इतनी गहरी हो चुकी हैं कि लोग दूसरों की जान की परवाह भी नहीं करते। खासतौर पर सरकारी विभागों में भ्रष्टाचार बहुत ज्यादा है। जब कोई हादसा होता है और किसी की लापरवाही लोगों की जान की दुश्मन बनती है तब सरकारें और प्रशासन उस हादसे की जांच का और कुछ मुआवजे का महत्त्व

लगा देते हैं। देश में ऐसी दुखद घटनाओं की खबर सुर्खियां बनती हैं जो हर किसी को यह सोचने पर मजबूर कर देता है कि ऐसी घटनाओं का कारण लापरवाही है या कोई हादसा।

राजेश कुमार चौहान, जालंधर

## युवाओं और मध्यम वर्ग को राहत देने वाला बजट

वित्त मंत्री ने बजट में आंध्र प्रदेश और बिहार को बड़ी राशि देकर अपने बड़े सहयोगियों को साधने में कसर नहीं छोड़ी। नौकरीपेशा वर्ग के लिए आयकर में मामूली राहत दी गई। बजट घोषणाओं के मुताबिक, कैसर की दवाइयां, मोबाइल, एक्सरे मशीन, सोना-चांदी सस्ते हुए हैं। कृषि बजट में भी बढ़ोतरी हुई। लेकिन किसानों को प्रत्यक्ष लाभ पहुंचाने वाली कोई बड़ी घोषणा नजर नहीं आई। बजट में सौर ऊर्जा को बढ़ावा दिया गया है। यह बजट युवाओं और मध्यम वर्ग को राहत देने वाला कहा जाएगा।

धीरेदु सोमानी, जंगलूर

## देश-दुनिया



फोटो - पीटीआई

लक्ष्मण प्रसाद आचार्य ने मंगलवार को असम के राज्यपाल के रूप में शपथ ली। गौहाटी उच्च न्यायालय के मुख्य न्यायाधीश विजय बिश्नोई ने आचार्य को पद की शपथ दिलाई। इस अवसर पर असम के मुख्यमंत्री हिमंत विश्व शर्मा और उनके मंत्री मौजूद थे। आचार्य मणिपुर का अतिरिक्त प्रभार भी संभालेंगे। वह नई नियुक्ति से पहले सिक्किम के राज्यपाल थे।















## हादसों की पटरी

रेल हादसों पर विराम लगाने के दावे तो खूब बढ़-चढ़ कर किए जाते हैं, पर हकीकत यह है कि इनमें लगातार बढ़ोतरी ही देखी जा रही है। पिछले एक वर्ष में कई गंभीर रेल दुर्घटनाएं मामूली सावधानियों न बरती जा सकने की वजह से हो गईं। अभी मुंबई से हावड़ा जा रही गाड़ी के अटारह डिब्बे झारखंड के चक्रधरपुर में इसलिए पटरी से उतर गए कि चालक को अचानक ब्रेक लगाना पड़ा। वह गाड़ी जिस रास्ते से आ रही थी, वहां पहले ही एक मालगाड़ी पटरी से उतर चुकी थी। अब रेल मकमा इस बात की जांच कर रहा है कि मुंबई-हावड़ा मेल के चालक को मालगाड़ी पलटने के बारे में सूचना दी गई थी या नहीं। गनीमत है कि इस हादसे में बहुत बड़ा नुकसान नहीं हुआ। दो लोगों की मौत और आठ लोगों के घायल होने की सूचना है। अटारह बोगियों के पटरी से उतरने का मतलब है कि यह हादसा और बड़ा हो सकता था। पिछले वर्ष ओड़ीशा के बालासोर में तीन गाड़ियों के टकराने से हुए हादसे के वक्त से गाड़ियों के चालन में सुरक्षा उपायों को चुस्त बनाने पर जोर दिया जा रहा था। मगर उसके बाद भी एक के बाद एक कई बड़े हादसे हो गए। पिछले एक महीने में ही तीन बड़े हादसे हो गए।

रेल हादसों की वजहें किसी से छिपी नहीं हैं। हर बार यह संकल्प दोहराया जाता है कि जल्दी ही हर गाड़ी में टक्कररोधी उपकरण लगा लिए जाएंगे, जिससे हादसों पर रोक लग सकेगी। मगर लगातार हो रहे हादसों की प्रकृति को देखते हुए यह दावा नहीं किया जा सकता कि अकेले टक्कररोधी उपकरण से इस समस्या पर पूरी तरह अंकुश लगा पाएगा। रेलवे का दावा है कि अनेक मार्गों पर कंप्यूटरीकृत संचालन प्रणाली लगा दी गई है। पटरियां बदलने और संकेतक आदि के लिए आधुनिक उपकरण लगा दिए गए हैं। मगर देखा गया है कि इनके ठीक से काम न करने या इनका संचालन ठीक से न किए जाने के कारण ही अक्सर हादसे हो जाते हैं। आखिरकार आधुनिक उपकरणों का संचालन भी मानवीय रूप से किया जाता है। एक तरफ तो हम तेज रफतार और सुविधाजनक गाड़ियां चला कर हवाई सेवाओं पर बढ़ते बोझ को कम करने का दावा करते हैं, दूसरी तरफ पटरियों और संचालन प्रणाली पर अपेक्षित ध्यान नहीं दे पाते।

यह भी छिपी बात नहीं है कि रेल सेवाओं में बेहतरी के दावों के बीच इस पर अपेक्षित खर्च नहीं हो पाता। रेल की ज्यादातर पटरियां पुरानी हो चुकी हैं, उन पर गाड़ियों का बोझ लगातार बढ़ते जाने की वजह से वे खतरनाक साबित होती हैं। उन्हीं पटरियों पर तेज रफतार गाड़ियां भी चलाने की कोशिश की जा रही है। विचित्र यह है कि मौजूदा रेल मंत्री के कार्यकाल में लगातार हादसों के बावजूद उनकी सेहत पर मानो कोई फर्क नहीं पड़ रहा है। देश के करोड़ों लोग आज भी रेलों पर ही निर्भर हैं। माल दुलाई का बड़ा हिस्सा रेलों से होता है। ऐसे में रेल मार्गों को सुरक्षित और भरोसेमंद बनाने की अपेक्षा स्वाभाविक है। मगर निजी कंपनियों को जिम्मेदारी सौंप कर सरकार स्टेशनों के सौंदर्यीकरण पर ही जोर देती अधिक नजर आती है। पटरियों और रेल संचालन के आधुनिकीकरण को लेकर उतनी गंभीर नहीं है। इसी की वजह से न केवल रेलवे को हर वर्ष बड़ी संपत्ति का नुकसाना उठाना पड़ता, बल्कि बहुत सारे परिवारों को जीवन भर की पीड़ा झेलनी पड़ जाती है।

## तबाही के इलाके

के रल में वायनाड के मेप्पाडी के पास सोमवार की रात को अचानक हुए भूस्खलन से जैसी तबाही हुई, उससे एक बार फिर यही रेखांकित हुआ है कि कुदरत के सामने समूची व्यवस्था कई बार लाचार हो जाती है। हालांकि प्रकृति के कहर को रोका भले न जा सके, लेकिन इससे बचाव के उपाय जरूर किए जा सकते हैं, ताकि जानमाल के नुकसान को कम से कम किया जा सके। वायनाड में रात के दो-तीन बजे को बाद तीन बार भूस्खलन हुआ और उससे वहां अब तक सौ से ज्यादा लोगों की मौत हो चुकी है, करीब सौ लोगों को अस्पताल में भर्ती कराया गया और काफी लोग लापता बताए जा रहे हैं। हाताहतों की संख्या और बढ़ सकती है। यों राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन बल के कर्मचारियों सहित अन्य महकमों के राहतकर्मियों ने बचाव के लिए हर संभव प्रयास किया है, मगर त्रासदी है कि भूस्खलन से तबाह एक क्षेत्र पूरी तरह से अलग-थलग हो गया, जहां पहुंचना आसान नहीं है। भारी बारिश की वजह से राहत कार्य में बाधा पेश आई है।

गौरतलब है कि केरल में पिछले कुछ दिनों से लगातार भारी बारिश हो रही है, जिससे कई जगहों पर जनजीवन अस्त-व्यस्त है। मगर अब वहां कई जगहों पर बाढ़ और भूस्खलन जैसी त्रासदी भी दिखने लगी है। वायनाड में पहले भी घनघोर बारिश और उसकी वजह से भूस्खलन की घटनाएं होती रही हैं। मगर सोमवार रात वहां जो हुआ, उसने वायनाड के साथ-साथ सभी जगहों के लोगों के सामने एक खौफ का मंजर पैदा कर दिया है। पहाड़ों के बीच बसे और हरा-भरा स्वर्ग कहे जाने वाले वायनाड की परिस्थितिकी को बेहद नाजुक माना जाता है। पश्चिमी घाट के नजदीक होने की वजह से वहां भूस्खलन का खतरा बना रहता है। पश्चिमी घाट में तीव्र ढलान है और मानसून में भारी बारिश से मिट्टी इतनी गीली और ढीली हो जाती है कि भूस्खलन के मामले बढ़ जाते हैं। जाहिर है, यह स्थिति अगर कुदरतन पैदा होती है, तो इसे तत्काल रोकना शायद मुमकिन नहीं है, मगर हर वर्ष बारिश के मौसम में भूस्खलन की आशांका के मद्देनजर बचाव के एहतियाती इंतजाम जरूर किए जा सकते हैं।

## योगेश कुमार गोयल

रेल दुर्घटनाएं थमने का नाम नहीं ले रहीं। 30 जुलाई को सुबह-सुबह झारखंड के चक्रधरपुर में मुंबई-हावड़ा मेल के अटारह डिब्बे पटरी से उतर गए। इसमें दो लोग मारे गए और करीब आठ लोग घायल हो गए। एक दिन पहले उसी जगह पर एक मालगाड़ी पटरी से उतर गई थी। इससे दस दिन पहले 20 जुलाई को गोंडा से गाजियाबाद जा रही एक मालगाड़ी के दस डिब्बे अमरोहा रेलवे स्टेशन के नजदीक पलट गए, जिनमें से दो टैंकों में रसायन भरा था। 19 जुलाई को गुजरात में वलसाड और सूरत स्टेशन के बीच भी एक मालगाड़ी के पटरी से उतर गई थी। इससे पहले 18 जुलाई को उत्तर प्रदेश के गोंडा जिले में एक बड़ा रेल हादसा हुआ था, जब गोंडा-गोरखपुर रेलमार्ग पर चंडीगढ़ से असम जा रही चंडीगढ़-डिब्रूगढ़ एक्सप्रेस की करीब उन्नीस बोगियां पलट गईं। हादसे में चार लोगों की मौत हो गई और कई यात्री घायल हो गए।

वरिष्ठ रेलवे अधिकारियों की पांच सदस्यीय जांच टीम की शुरुआती जांच रपट में डिब्रूगढ़ एक्सप्रेस ट्रेन हादसे के पीछे इंजीनियरिंग अनुभाग की लापरवाही उजागर हुई है। उसमें कहा गया है कि जिस स्थान पर ट्रेन बेपटरी हुई, वहां ट्रैक में कार दिन से 'बकहिलिंग' (गर्मी से पटरी में फेलाव होना) हो रही थी। वहां ट्रेन को तीस किलोमीटर प्रति घंटे की गति से चलाना था, लेकिन सूचना देर से दी गई, जिससे लोको पायलट को सतर्क होने का समय ही नहीं मिला। झटका लगने पर लोको पायलट ने इमरजेंसी ब्रेक लगाया, लेकिन उस समय ट्रेन की रफतार 86 किलोमीटर प्रति घंटा थी और ट्रेन 400 मीटर दूर जाकर रुकी, तब तक उन्नीस बोगियां पटरी से उतर चुकी थीं। इससे पहले 17 जून को एक मालगाड़ी से टकराने के बाद अगरतला से सियालदह जा रही कंचनजंघा एक्सप्रेस की कुछ बोगियों के पटरी से उतरने के कारण पायलट तथा सह-पायलट सहित करीब पंद्रह लोगों की मौत हो गई थी। 'सिमनल' में खराबी और 'मेमो' में गड़बड़ी के कारण वह दुर्घटना हुई थी। लगातार हो रहे रेल हादसे गंभीर चिंता का विषय हैं।

पिछली लोकसभा में एक प्रश्न के उत्तर में सरकार ने बताया कि 2014 से 2023 के दौरान हर वर्ष औसतन इकहतर रेल दुर्घटनाएं हुईं, जबकि 2004 से 2014 के बीच प्रतिवर्ष औसतन 171 रेल हादसे होते थे। 2014 से पहले के दस वर्षों की अवधि में हुई रेल दुर्घटनाओं के मुकाबले इन दस वर्षों में रेल हादसों की संख्या में कमी आई है। रेलवे की सुरक्षा पर हर साल औसतन 17801 करोड़ रुपए खर्च किए गए, जो 2014 से पहले की तुलना में ढाई गुना ज्यादा है। पटरियों के सुधार और मरम्मत पर वित्तवर्ष 2015 से 2023 के बीच प्रतिवर्ष औसतन 10201 करोड़ रुपए खर्च किए गए, जबकि वित्तवर्ष 2005 से 2014 के बीच हर साल औसतन 4702 करोड़ रुपए खर्च हुए थे। इसके बावजूद मौजूदा तस्वीर कम भयावह नहीं है, क्योंकि अब भी ऐसे हालात बने रहते हैं, जिनमें बालासोर और न्यू जलपाईगुड़ी जैसी हृदयचिदाकर रेल घटनाएं सामने आ जाती हैं।

## बरसात की बूंदें

### अंबालिका

तपती गर्मी के बाद किसी शाम मेघ की गर्जना के साथ अगर बारिश होने लगे, तो बहुत सारे लोग घर में बंद होकर बरसात के गुजर जाने का इंतजार करने लगते हैं। लेकिन अगर ऐसे माहौल में जरा खिड़की से बाहर झांका जाए तो दूर तक फैले खेत और भींगती प्रकृति किसी भी प्रकृति प्रेमी के मन को बांध ले सकती है। जिस तरह जीवन के रंग बदलते रहते हैं, उसी तरह जीने के लिए मौसम का बदलना भी जरूरी है। बदलते मौसम के लिए हमारा अनुकूलन हमारे अस्तित्व को परखता है। हम हैं और हम अपने होने को प्रत्येक स्थिति में साबित भी करते हैं। मौसम चाहे कोई भी हो, प्रकृति से हमारे समन्वय का एक प्रतीक बनता है। ठीक इसी प्रकार जीवन चाहे जैसा भी हो, अपने मूल स्वभाव को नहीं भूलता।

सामान्य लोगों के जीवन में स्थिर कुछ भी नहीं रहता। देखा जाए तो जीवन के दो पक्ष ही हम पर हावी रहते हैं- एक, जीविका की जद्दोजहद और दूसरा संवेगात्मक आधार। एक मध्यमवर्गीय परिवार न जाने कितनी आर्थियों को इन्हीं दो पृष्ठभूमियों पर झेलना जाता है। मगर जिजीविषा नहीं मरती। शायद यही है जीवन की मूल-जिजीविषा। हम जीना पसंद करते हैं। परिस्थितियों से हारकर हम अगर जीवन को त्याग देते तो धरती कब की समाप्त हो गई होती। हम गिरते हैं, चोट खाते हैं, पर फिर उठते जरूर हैं, क्योंकि हमारे लिए रुकने का मतलब मृत्यु है। उठना ही है, चलना ही है और विपरीत परिस्थितियों से लड़ना ही है- यही मानवधर्म है।

ठीक यही बात हमें बरसात का मौसम भी सिखा जाती है। जब यह धरती ऊष्णता और घट्टन से बोझिल हो जाती है तो वर्षा की बूंदें आकर इसके अंतर को धो जाती हैं। तब धूल जाते हैं सारे दुख, सारे पाप, तन और मन पर पड़ी हुई गंदगी। नई निश्चरती पल्लवों के साथ फिर उल्लसित हो उठती है धरा... बौने लगती है बीज भविष्य के हरियाली की। ठीक इसी तरह हम इंसानों को भी इस बारिश के पानी में भीगकर अपने तन और मन के क्लेश, कुटा, द्वेष, सबका निस्तारण कर देना चाहिए। ठंड, गर्मी और बरसात- ये बदलते मौसम आते-जाते रहते हैं, लेकिन हर बार हम इंसानों के समुदाय को कुछ न कुछ सीख दे जाते हैं। इस धरती पर हम इंसान ही एकमात्र ऐसे जीव हैं, जिसका दावा है कि उसे सही और गलत की पहचान होती है।

इस वसुधा को एक कुटुंब मानकर निस्वार्थ भाव से जीवन की धारा में बहते जाना ही मनुष्य का मकसद होना चाहिए।



पिछले पांच वर्षों में प्रतिवर्ष औसतन चौवालीस गंभीर रेल दुर्घटनाएं हुई हैं। भारतीय रेलवे के अनुसार, गंभीर रेल दुर्घटनाओं में वे घटनाएं शामिल हैं, जिनमें यात्रियों को गंभीर चोटें लगती हैं, रेल यातायात बाधित होता और रेलवे की संपत्ति को नुकसान पहुंचता है। केंद्र सरकार द्वारा

रेल दुर्घटनाओं पर लगाम न लगाने का बहुत बड़ा कारण है रेल पटरियों की जर्जर हालत, जिन पर सरपट दौड़ती रेलें कब किस जगह बड़े हादसे की शिकार हो जाएं, कहना मुश्किल है। देशभर में लगभग सभी स्थानों पर पटरियां अपनी क्षमता से कई गुना ज्यादा बोझ झेल रही हैं। भारतीय रेलवे के करीब 1219 रेलखंडों में से करीब 65 फीसद तो अपनी क्षमता से सौ फीसद से भी अधिक बोझ ढोने को मजबूर हैं और कुछ रेलखंडों में पटरियों की कुल क्षमता से 220 फीसद तक ज्यादा ट्रेनें चल रही हैं।

दी गई जानकारी के मुताबिक मानवीय विफलताओं के कारण होने वाली दुर्घटनाओं को रोकने के लिए मई 2023 तक 6427 स्टेशनों पर

'सिमनल' और 'प्याइंट' के केंद्रीकृत परिचालन वाली इलेक्ट्रिकल और इलेक्ट्रॉनिक 'इंटरलाकिंग' प्रणाली की व्यवस्था की गई। इसके अलावा 11043 समपार फाटकों पर 'इंटरलाकिंग' का प्रबंध किया गया, लेकिन करीब एक वर्ष पहले बालासोर में तीन ट्रेनों के आपस में टकरा जाने का जो भयानक हादसा हुआ, उसमें शुरुआती तौर पर यांत्रिक गड़बड़ियों और मानवीय त्रुटियों को ही जिम्मेदार बताया गया था।

रेलवे सुरक्षा और यात्री सुरक्षा से जुड़े एक सवाल के जवाब में संसद में बताया गया था कि रेल हादसों की बड़ी वजह रेलवे स्टाफ की नाकामी, गाड़ियों, मशीनों की खराबी और तोड़-फोड़ थी। रेल दुर्घटनाओं पर लगाम न लग पाने का बहुत बड़ा कारण है रेल पटरियों की जर्जर हालत, जिन पर सरपट दौड़ती रेलें कब किस जगह बड़े हादसे की शिकार हो जाएं, कहना मुश्किल है। देशभर में लगभग सभी स्थानों पर पटरियां अपनी क्षमता से कई गुना ज्यादा बोझ झेल रही हैं। भारतीय रेलवे के करीब 1219 रेलखंडों में से करीब चालीस फीसद पर ट्रेनों का जरूरत से ज्यादा बोझ है। एक रपट के मुताबिक 247 रेलखंडों में से करीब 65 फीसद तो अपनी क्षमता से सौ फीसद से भी अधिक बोझ ढोने को मजबूर हैं और कुछ रेलखंडों में पटरियों की कुल क्षमता से 220 फीसद तक ज्यादा ट्रेनें चल रही हैं।

अमेरिका, रूस और चीन के बाद दुनिया का चौथा सबसे लंबा रेल संजाल भारतीय रेलवे ही है, जिसे भारत की 'जीवनरेखा' भी कहा जाता है। प्रतिदिन ढाई करोड़ से ज्यादा यात्री रेल में सफर करते हैं और 28 लाख टन से ज्यादा की माल दुलाई होती है। 2016-17 के रेल बजट में तत्कालीन रेलमंत्री ने रेल दुर्घटनाएं रोकने के लिए 'मिशन जीरो एक्सिडेंट' नामक विशेष अभियान शुरू करने की घोषणा की थी, जिसके बाद त्वरित पटरी नवीकरण, अल्ट्रासोनिक रेल पहचान प्रणाली तथा प्राथमिकता के आधार पर मानवरहित रेलवे क्रासिंग खत्म करने जैसे विभिन्न सुरक्षा उपायों पर काम शुरू किया गया। इन कामों में अब तेजी लाने की जरूरत है। रेल मंत्रालय को उन मूल कारणों का भी निदान करना होगा, जिनके चलते ऐसे हादसे निरंतर होते रहे हैं।

ऐसा नहीं कि अन्य देशों में रेल दुर्घटनाएं नहीं होतीं, लेकिन हम जहां अभी तक ब्युलेट ट्रेन का सपना देख रहे हैं, वहीं जापान, चीन, फ्रांस, अमेरिका, ब्रिटेन, जर्मनी आदि देशों में तीन सौ किलोमीटर प्रतिघंटा की रफतार से ट्रेनों का चलाना आम बात है, लेकिन फिर भी वहां रेल दुर्घटनाओं की संख्या नगण्य होती है। हमारे यहां रेल दुर्घटनाओं का एक बड़ा कारण रखरखाव का अभाव तथा पुरानी तकनीकों का उपयोग है। रेल दुर्घटनाओं के कुछ प्रमुख कारणों में परिचालन स्टाफ की थकान और नजर का कमजोर होना भी माना गया है। रेल हादसों को देखते हुए रेलवे बुनियादी ढांचे की युद्धस्तर पर मरम्मत करने और नए तकनीकी उपकरणों का उपयोग करने के साथ-साथ ट्रेन चालकों के लिए निरमित प्रशिक्षण और सुरक्षा के बारे में जागरूकता बढ़ाने की अब सख्त जरूरत है। रेलवे सुरक्षा के मामलों में नई नीतियों को अद्यतन करने की जरूरत है, ताकि ऐसे हादसों को रोका और जान-माल के नुकसान को न्यूनतम किया जा सके। टक्कररोधी 'कवच' के उत्पादन में भी अब तेजी लाने की जरूरत महसूस की जाने लगी है।

## प्रदूषण का परिणाम

'लापरवाही का कचरा' (संपादकीय, 29 जुलाई)

एक विचारोत्तेजक टिप्पणी है। सर्वविदित है कि दिल्ली में प्रतिदिन ग्यारह हजार टन टोस अपशिष्ट एकत्रित होता है और केवल आठ हजार टन टोस अपशिष्ट के निपटान की ही व्यवस्था है। यह अतिरिक्त कचरा किस तरह वातावरण को प्रदूषित और जहरीला बनाता है और वहां के नागरिकों की सेहत पर बुरा प्रभाव डालता है, इसका अनुमान लगाना कठिन काम नहीं है। सर्दियों का मौसम आते ही फसलों के कटने के बाद पराली लगाने से वायु प्रदूषण और अधिक बढ़ जाएगा। प्रशासन को इस स्थायी रूप धारण कर चुकी प्रदूषण की समस्या के निवारण का गंभीरता से प्रयास करना जरूरी है। केवल राजनीति और एक दूसरे पर आरोप-प्रत्यारोप प्रदूषण की विकारल समस्या का समाधान नहीं है। कचरे के विधिवत निपटान और वायु प्रदूषण से मुक्ति का ठोस प्रबंध करना बेहद आवश्यक है। दिल्ली प्रशासन और समीपवर्ती राज्यों की सरकारों के सामूहिक प्रयासों से ही इस समस्या का समाधान खोजा जा सकता है। सरकार को प्यास लगने पर ही कुआं खोदने की परंपरागत प्रवृत्ति को छोड़ना होगा।



- इशरत अली कादरी, भोपाल

### साफ लिखाई

चित्कित्सक कई बार नुस्खा ऐसे अक्षरों में लिख देते हैं कि परिजन तो क्या, कई मेडिकल स्टोर वाले भी सही से नहीं पढ़ पाते हैं। मेडिकल संचालक अपने अनुभव के आधार पर अर्थ लगाकर दवाई दे देते हैं। दवाई के नाम में एक शब्द के भी अंतर से पूरी दवाई बदल जाती है जो कि रोगी के लिए लाभ के स्थान पर नुकसानदायक हो सकती है। यह बहुत ही संवेदनशील मामला है। गलत दवा कई बार रोगी को

परेशानी में डाल देती है। आजकल सभी के क्लीनिक आधुनिक संसाधनों से युक्त होते हैं। सभी के यहां कंप्यूटर लगे रहते हैं। इसलिए पर्चा अगर कंप्यूटर से तैयार किया जाए या फिर स्वच्छ कैपिटल अक्षरों में लिखने का प्रयास किया जाए तो ज्यादा अच्छा रहेगा, जिससे मरीज को सही मात्रा वाली सही दवाई मिलेगी। यह मरीज के लिए असरकारक रहेगी। शासन भी ऐसे दिशा निर्देश जारी कर सकता है।

- अरविंद जैन 'बीमा', उज्जैन

### क्षमता की खोज

हाल ही में पेरिस ओलिंपिक में भारतीय निशानेबाज मनु भाकर ने कांस्य पदक जीतकर भारत का मान बढ़ाया है। इससे अन्य खिलाड़ियों को भी अपने खेलों में उत्कृष्ट प्रदर्शन करने की प्रेरणा मिलेगी। विगत कुछ वर्षों में अनुभव किया जा रहा है कि ओलिंपिक में हमारा प्रदर्शन आंशानुरूप नहीं रहता। वर्तमान खेल नीति और क्रिकेट के अलावा अन्य खेलों की घटती लोकप्रियता के कारण अन्य खिलाड़ी स्वयं को उपेक्षित महसूस करते हैं। अगर वास्तविक रूप से हम ओलिंपिक में प्रदर्शन अच्छा करना चाहते हैं तो ऐसी नई खेल नीति बनाई जाए, जिसमें किशोरावस्था से ही बच्चे खेलों के प्रति प्रेरित हों। तहसील और जिला स्तर से ही खेलों को बढ़ावा दिया जाना चाहिए। स्कूली स्तर पर प्रतिभाशाली खिलाड़ियों की पहचान कर उन्हें प्रोत्साहित किया जाए। उम्मीद जलाई जा सकती है कि इस ओलिंपिक में भारत का प्रदर्शन शानदार रहेगा।

- गोपाल सोनी, धार, मप्र

### लापरवाही की कीमत

दिल्ली के एक कोचिंग संस्थान में हुए हादसे के बाद लोगों की आंखें नम हैं। देश की राजधानी के राजेंद्रनगर इलाके में एक कोचिंग संस्थान के बेसमेंट में नाले का गंदा पानी अचानक आ जाने से दो छात्राएं और एक छात्र की दर्दनाक मृत्यु ने पूरे देश को हिला के रख दिया है। कुछ दिन पहले ही एक छात्र की मृत्यु जलभराव के कारण गेट पर करंट आने का हो गई थी। पिछले वर्ष भी मुछर्जी नगर में आगजनी की एक बड़ी घटना हुई थी, जिसमें युवाओं को जान बचाना भारी पड़ गया था। इसके बाद प्रशासनिक कार्रवाई की गई। पता चला कि बहुत सारे कोचिंग संस्थानों के पास अग्नि शमन विभाग का अनापत्ति प्रमाण पत्र नहीं है। यह बहुत दुख का विषय है कि माता-पिता अपने युवा बच्चों को शिक्षा के लिए दिल्ली कोचिंग सेंटर भेजते हैं, लेकिन यहां वे सरकारी एजेंसियों की लापरवाही और अव्यवस्था का शिकार हो जाते हैं।

- वीरेंद्र कुमार जाटव, दिल्ली



