

बिज़नेस स्टैंडर्ड

वर्ष 12 अंक 41

वृद्धि के लिए कटौती

भारतीय रिजर्व बैंक (आरबीआई) की मौद्रिक नीति समिति (एमपीसी) ने लगातार दूसरी बार 25 आधार अंकों की कटौती की है। हालिया नीति में व्यापक संदेश यही है कि अगस्त 2017 के बाद गत फरवरी में मानक दर में जो पिछली कटौती की गई थी वह सिलसिला अब भी जारी है। इसके साथ ही मौद्रिक नीति का रुख भी समाकलित सख्ती

से बदलकर निरपेक्ष कर दिया गया था। वह सिलसिला भी जारी है क्योंकि एमपीसी शायद मॉनसून की स्थिति, ईंधन कीमतों और अगले बजट जैसे अनिश्चित कारकों पर और अधिक स्पष्टता चाहती है। महत्वपूर्ण बात यह है कि एमपीसी ने वर्ष 2019-20 में देश के सकल घरेलू उत्पाद की वृद्धि को लेकर अपना अनुमान 7.4 फीसदी से कम करके 7.2

फीसदी कर दिया है। व्यापक संदेश यह है कि ऐसे वक्त में जबकि मुद्रास्फोति सीमित है और वृद्धि संघर्ष कर रही है, तब आर्थिक गतिविधियों को बढ़ावा देने की आवश्यकता है। आरबीआई ने यह कहकर अपनी प्राथमिकताएं स्पष्ट कर दी हैं कि घरेलू वृद्धि की मजबूत करने की जरूरत है और इस क्रम में निजी निवेश को बढ़ावा देना होगा जो काफी हद तक धीमा है।

रीपो दर में जो ताजा कटौती की गई है वह अनुमान के अनुरूप ही है। यह सच है कि मुख्य खुदरा महंगाई, जिसका आकलन उपभोक्ता मूल्य सूचकांक में सालाना आधार पर आए बदलाव के अनुरूप किया जाता है, उसमें फरवरी में 2.6 फीसदी की बढ़ोतरी दर्ज की गई। इससे पहले इसमें लगातार चार

महीने तक गिरावट दर्ज की गई थी। आरबीआई गवर्नर शक्तिकांत दास ने जोर देकर कहा कि यह बढ़ोतरी अनुमानित से कम है। हाल के दिनों में असली चिंता यह है कि मुद्रास्फोति में बढ़ोतरी मुख्यतौर पर गैर खाद्य और गैर ईंधन क्षेत्र की वस्तुओं की मूल्य वृद्धि के कारण हो रही है। परंतु आरबीआई के नीतिगत वक्तव्य में यह भी उल्लेख किया गया कि आरबीआई के घरेलू सर्वेक्षण के आधार पर आकलित मुद्रास्फोति संबंधी अनुमान फरवरी में पहले की तुलना में 40 आधार अंक घटा है।

ऐसे में मुख्य चिंता है आर्थिक वृद्धि में आरहा धीमापन। ऐसा होना भी चाहिए क्योंकि वृद्धि में चिंतित करने की हद तक धीमापन दर्ज किया गया है। केंद्रीय सांख्यिकी कार्यालय ने

फरवरी 2019 में 2018-19 का जो दूसरा अग्रिम अनुमान जारी किया उसमें देश के वास्तविक जीडीपी वृद्धि अनुमान को पहले अग्रिम अनुमान के 7.2 फीसदी से घटाकर 7 फीसदी कर दिया गया। यह घरेलू खपत में निजी और सार्वजनिक दोनों तरह की गिरावट का संकेतक था।

अन्य प्रमुख संकेतक मसलन औद्योगिक उत्पादन सूचकांक और आठ प्रमुख उद्योगों की वृद्धि भी निराशाजनक रही। निवेश गतिविधियों के संकेतक मसलन जनवरी में पूंजीगत वस्तुओं का उत्पादन और फरवरी में इनका आयात, दोनों कम हुए। हालांकि सबकुछ बुरा नहीं रहा। मिसाल के तौर पर विनिर्माण क्रम प्रबंधक सूचकांक (पीएमआई) मार्च में लगातार 20वें महीने विस्तार दर्शाने वाला रहा। इसी तरह

विनिर्माण क्षेत्र के संकेतक मसलन इस्पात खपत और सीमेंट उत्पादन के क्षेत्र में अच्छी वृद्धि देखने को मिलती रही।

एकमात्र निराश करने वाली बात यह रही कि नीतिगत क्षेत्र में व्याज दरों के परिष्करण में कमी की समस्या को हल करने के लिए समुचित कदम नहीं उठाए गए। आरबीआई द्वारा फरवरी में 25 आधार अंकों की कटौती के बावजूद बैंकों ने अपनी ऋण दर में केवल 5 से 10 आधार अंक की ही कटौती की। अगर उस लिहाज से देखा जाए तो बाजार जो नकदी की स्थिति में परिवर्तन को राह तक रहा था, वह यह देखकर निराश हुआ होगा कि बैंकिंग क्षेत्र को पर्याप्त नकदी मुहैया कराने के क्षेत्र में केवल आश्वस्त ही प्रदान की गई है।



अजय मोहनदी

विमानन संकट से निकले कुछ सबक

अगर किसी कंपनी के बाजार में प्रवेश या निर्गम के साथ ठेड़ठाई की जाती है या कीमतों में बदलाव को रोकने का प्रयास किया जाता है तो बाजार में ठहराव आता है। विस्तार से बता रहे हैं अजय शाह

विमानन क्षेत्र को पिछले दिनों आपूर्ति क्षेत्र में कई झटके एक साथ लगे। किसी बाजार में अगर आपूर्ति अचानक सीमित हो जाए तो क्या होता है? कीमतों में तब तक बदलाव होता रहता है जब तक कि आपूर्ति और मांग के बीच का अंतर समाप्त नहीं हो जाता। अगर हम इस बात को सस्ती विमानन सेवा के टिकट पर लागू करके देखें तो मांग में जबरदस्त लचीलापन रहता है और कीमतों में अपेक्षाकृत मामूली बदलाव से ही संतुलन कायम हो जाता है। इस बीच बची हुई विमानन सेवाओं के मुनाफे में काफी इजाफा होता है। ये कंपनियां और अधिक विमान किराये पर लेती हैं और आपूर्ति का अंतर कम होता है। कीमतों में उतार-चढ़ाव और किसी फर्म का बंद होना भी, ये सब बाजार आधारित अर्थव्यवस्था की दृष्टि से काफी अहम होता है।

जेट एयरवेज की कठिनाइयां और बोइंग कंपनी द्वारा कुछ विमानों को उड़ान भरने से रोकना, संयोगवश ये घटनाएं एक साथ घटी हैं और इन्होंने विमानन क्षेत्र के लिए आपूर्ति का एक संकट सा उत्पन्न कर दिया है। क्या इससे हवाई टिकटों के दाम में नाटकीय उछाल आएगी? बाजार इसे लेकर कैसी प्रतिक्रिया देगा? कीमतों के बारे में मूल बात यह है कि

वे तब तक बदलती हैं जब तक कि आपूर्ति और मांग के बीच संतुलन नहीं स्थापित हो जाता। उदाहरण के लिए मान लेते हैं कि सूखा पड़ा है और गेहूँ की आपूर्ति कम हो रही है, ऐसे में बाजार में मांग और आपूर्ति का असंतुलन कायम हो जाएगा। कीमत में तब तक बदलाव आएगा जब तक कि कुछ खरीदार बाहर नहीं हो जाते और उसके बाद आपूर्ति सुनिश्चित होने से मांग पूरी नहीं होने लगती। समस्या यह है कि अधिकांश लोग गेहूँ की कीमत को लेकर उतने संवेदनशील नहीं हैं। गेहूँ की कीमत में मामूली बदलाव से उसकी मांग में कोई बड़ा बदलाव आने वाला नहीं है। ऐसे में आपूर्ति क्षेत्र की दिक्कत दूर करने के लिए मांग में बड़ा बदलाव आवश्यक है।

विमानन क्षेत्र के हालात इससे एकदम उलट हैं। बीते 20 वर्ष या उससे अधिक समय में मध्य वर्ग के विमान यात्रियों की तादाद बढ़ी है जो इकनामी क्लास की सस्ती उड़ान के टिकट खरीदते हैं। ये यात्री किराये को प्राथमिकता देते हैं। जब टिकट की कीमत बढ़ती है, तो ये लोग ट्रेन या बस से सफर करना शुरू देते हैं। मांग में इस भारी भरकम लचीलेपन का अर्थ यह हुआ कि कीमतों में थोड़ा सा भी इजाफा होने पर मांग में कमी आएगी। समय बीतते जाने पर यह प्रवृत्ति और

अधिक जड़ पकड़ती जाएगी क्योंकि मौजूदा उड़ानों में कई सीटें पहले बिक चुकी थीं और मांग से निपटने के लिए बहुत कम संभावना होगी।

पहले तो बची हुई कंपनी को मुनाफा होगा, यह बाजार की सामान्य और निष्पक्ष प्रक्रिया है। बाजार तंत्र कठिन समय में कम मुनाफे पर काम करता है ताकि ऐसे विमानन कंपनियों सक्षम हैं वे बच जाएंगी। जब उन्हें लगेगा कि हालात बेहतर हैं तो वे अपनी क्षमता बढ़ाएंगी और नए विमानों का परिचालन शुरू करेंगी। विमानों पर ध्यान केंद्रित करना उपयोगी है। मान लेते हैं कि कोई विमान मुंबई से नागपुर तक उड़ान भरता है। पहले जेट एयरवेज इन विमानों का स्वामित्व रखता था या इन्हें लीज पर लेता था। एक बेहतर वित्तीय व्यवस्था वह होती है जहां लीज पर विमान देने वाली कंपनियां अपने विमानों को एक कंपनी से दूसरी विमानन कंपनी को हस्तांतरित करती रहती हैं। जब तक विमान उड़ान भरता है, इस बात से कोई मतलब नहीं कि उस पर किस कंपनी का लोगो (चिह्न) लगा है।

कुछ लोग इस बात से नाखुश हैं कि

कीमतों में अस्थायी ही सही उछाल आई है। हमें ऐसा लगता है कि कीमतों में इजाफा नहीं होना चाहिए। परंतु बाजार प्रक्रिया में कीमतों में उतार-चढ़ाव होता ही है। आपूर्ति में कमी आने की स्थिति में हमें उच्च कीमतों की आवश्यकता होती है ताकि उन ग्राहकों को रोका जा सके जो ट्रेन, बस या वीडियो कॉल की ओर स्थानांतरित हो जाते हैं, तथा ये सीटें अन्य खरीदारों को आवंटित की जा सकें। एक बेहतर बाजार वही है जिसमें कीमतों में निरंतर बदलाव आता रहे और खबरों पर तेजी से प्रतिक्रिया हो।

कुछ लोग बची हुई विमानन कंपनियों के मुनाफे में हो रहे इजाफे से अप्रसन्न हैं। लब्धोलुआब यह है कि बेहतर कंपनियों की मदद से देश में निवेश बढ़ाया जाए। देश में कई उद्योग ऐसे हैं जो अस्तित्व की लड़ाई लड़ रहे हैं। इसके बावजूद इनकी कम दरों का नुकसान समूचे उद्योग के मुनाफे पर पड़ता है। इन कंपनियों को बाजार से बाहर करने से मुनाफा बढ़ता है और निवेश की जमीन तैयार होती है।

एक अच्छी बाजार आधारित अर्थव्यवस्था वह होती है जिसमें निरंतर और स्थिर गति से रचनात्मक विनाश की प्रक्रिया चलती रहे। हर वर्ष कुछ कंपनियों का खाम्ता होना चाहिए और कुछ नई कंपनियों को बाजार में शामिल होना चाहिए। उदाहरण के लिए देश के हर मॉल में हम ऐसा होता देखते हैं। हर कुछ महीनों में दुकानों के मालिक बदलते हैं। अर्थव्यवस्था के हर क्षेत्र में ऐसा बदलाव होना चाहिए।

सरकार को क्या करना चाहिए? सबसे पहले तो उसे मूल्य तंत्र को लागू करना चाहिए। अगर कोई कंपनी दिक्कत में हो तो उसे उसके हाल पर छोड़ देना चाहिए। सरकार की भूमिका दिवालिया प्रक्रिया से जुड़ी है। हमें दिवालिया प्रक्रिया में इतनी क्षमता तैयार करनी होगी इसे तेजी से अंजाम दे सकें। यह प्रक्रिया पूरी तरह निष्पक्ष होनी चाहिए। सरकार को ऐसी क्षमता तैयार करनी चाहिए ताकि ऋणशोधन प्रक्रिया शुरू हो सके।

सरकार को ऐसे वित्तीय सुधारों को अंजाम देना चाहिए जो वित्तीय व्यवस्था के अच्छे नतीजे दिला सकें। लीज पर लिए गए विमानों की भूमिका भी अहम है। इससे उनके पुनर्आवृत्तन में सहूलियत होती है। एक विमान को थोड़े बहुत बदलाव के बाद आसानी से एक कंपनी से दूसरी कंपनी को दिया जा सकता है। कर नीति, वित्तीय नियमन आदि की दिशा में काफी काम किया जाना है ताकि लीजिंग की प्रक्रिया को सहज बनाया जा सके। ऐसा करने से उत्पादक परिस्परितियों को उनका इस्तेमाल करने वाली फर्म को अलग किया जा सके।

कंपनियों के बहिर्गमन और कीमतों में उतार-चढ़ाव को दिक्कत के रूप में देखा जाता है। हमारे देश में वास्तविक बाजार अर्थव्यवस्था की भावना का लागू होना शेष है। कंपनियों के बाजार में प्रवेश या बहिर्गमन के साथ हस्तक्षेप या कीमतों में उतार-चढ़ाव के साथ छेड़छाड़ करना बाजार में ठहराव की वजह बनता है।

अधिग्रहण के बारे में नई नियामक प्रणाली जरूरी

यह लेख जेट एयरवेज को बचाने की कर्जदाताओं की जद्दोजहद से संबंधित है। कुछ लोग यह दलील देंगे कि दिवालिया होने के कगार पर जा पहुंची किसी भी कंपनी को डूब जाने देना चाहिए, भले ही उसका आर्थिक व्यवस्था पर तात्कालिक असर जो हो। वहीं कुछ यह दलील देंगे कि सरकार को संकटग्रस्त कंपनी की मदद के लिए आगे आना चाहिए। कुछ लोग यही राय रखेंगे कि नियामक मनमाने ढंग से काम कर रहा है और कुछ कंपनियों के पक्ष या विपक्ष में अनजान कारण से भेदभाव कर रहा है।

तमाम शोरशराबे से इतर, विमानन उद्योग के मामले में नियामकीय नीति का एक चेहरा मजबूती से नजर आता है। यह क्षेत्र नियामकीय नीति के मामले में एक चट्टान और एक सख्त जगह के बीच फंसा हुआ है। विमानन क्षेत्र में विदेशी निवेश के प्रावधान संबंधी कानूनों के तहत कोई भी विदेशी एयरलाइन भारत की किसी एयरलाइन में 49 फीसदी से अधिक हिस्सेदारी नहीं रख सकती है। अधिग्रहण संबंधी प्रतिभूति कानूनों के तहत एक सूचीबद्ध कंपनी में 25 फीसदी या उससे अधिक हिस्से का अधिग्रहण करने के लिए यह जरूरी है कि अधिग्रहणकर्ता दूसरे शेरधारकों से अतिरिक्त 26 फीसदी हिस्सा खरीदने के लिए खुली पेशकश करे।

दूसरे शब्दों में, एक कानून विदेशी एयरलाइन की हिस्सेदारी 50 फीसदी से कम रहने की बात करता है तो दूसरा कानून विदेशी एयरलाइन के लिए 50 फीसदी से अधिक हिस्सेदारी लेने को कहता है। नियमों में अंतर्निहित यह विरोधाभास भारत में कारोबारी सुगमता को मुश्किल बना देता है।

भारत में एक के बाद कई एयरलाइन इन बाधाओं के जाल में फंसती रही हैं। इसी वजह से कोई भी विदेशी एयरलाइन किंगफिशर के अधिग्रहण एवं संचालन के लिए उस पर नजदीकी नजर नहीं डाल सका। स्पाइसजेट का अधिग्रहण करने वालों ने पूंजी बाजार नियामक की नाक के ठीक नीचे रहते हुए भी खुली पेशकश करने की बाध्थता से अपना मुंह मोड़ लिया था। एक सक्षम प्राधिकरण



बाअदब

सोमशेखर सुंदरेशन

व्हाइटवॉश व्यवस्था ऐसी कंपनियों को बेलआउट करने का विकल्प देती है जिसमें शेरधारकों को यह चुनने का अधिकार मिलता है कि वे बड़े एवं बेहतर सौदे के विकल्प को आजमा सकें।

द्वारा मान्यता-प्राप्त इंतजामों की योजना के अनुरूप अधिग्रहण में खुली पेशकश की बाध्थता से राहत देने वाले प्रावधान पर यकीन करते हुए स्पाइसजेट के लिए एक पुनरुद्धार योजना को नागरिक उड्डयन मंत्रालय ने मंजूरी दी थी। दुस्साहसी तरीके से की गई इस व्याख्या को बाजार नियामक भारतीय प्रतिभूति एवं विनियम बोर्ड (सेबी) ने व्यापक मीडिया कवरेज के बावजूद अधिक तवज्जो नहीं दी।

अब जेट एयरवेज की बारी आई है। फिलहाल से ही जेट में 24 फीसदी हिस्सेदारी रखने वाली एतिहाद को भी शायद इस विरोधाभास की जानकारी मिल

सके। भारत में एक के बाद कई एयरलाइन इन बाधाओं के जाल में फंसती रही हैं। इसी वजह से कोई भी विदेशी एयरलाइन किंगफिशर के अधिग्रहण एवं संचालन के लिए उस पर नजदीकी नजर नहीं डाल सका। स्पाइसजेट का अधिग्रहण करने वालों ने पूंजी बाजार नियामक की नाक के ठीक नीचे रहते हुए भी खुली पेशकश करने की बाध्थता से अपना मुंह मोड़ लिया था। एक सक्षम प्राधिकरण

द्वारा मान्यता-प्राप्त इंतजामों की योजना के अनुरूप अधिग्रहण में खुली पेशकश की बाध्थता से राहत देने वाले प्रावधान पर यकीन करते हुए स्पाइसजेट के लिए एक पुनरुद्धार योजना को नागरिक उड्डयन मंत्रालय ने मंजूरी दी थी। दुस्साहसी तरीके से की गई इस व्याख्या को बाजार नियामक भारतीय प्रतिभूति एवं विनियम बोर्ड (सेबी) ने व्यापक मीडिया कवरेज के बावजूद अधिक तवज्जो नहीं दी।

अब जेट एयरवेज की बारी आई है। फिलहाल से ही जेट में 24 फीसदी हिस्सेदारी रखने वाली एतिहाद को भी शायद इस विरोधाभास की जानकारी मिल सकी है जबकि इस एयरलाइन में पैसे लगाने के लिए तैयार कर्जदाता बैंक जेट को उस कंपनी के हाथों बेचना चाहेंगे जो इसे ठीक से चला सके। वे इस बार भी उसी तरह के नियामकीय विरोधाभासों की चपेट में आएंगे जो उन्हें अलग-अलग दिशा में ले जाना चाहेंगे। जहां एक्सचेंज नियंत्रण भारतीय हाथों में महत्वपूर्ण भारतीय परिस्परितियों के स्वाभिमत्त को बचाए रखने की

कोशिश करता है, वहीं प्रतिभूति नियम एक सूचीबद्ध कंपनी के स्वाभिमत्त में बड़े बदलाव होने पर शेरधारकों को उससे निकलने का मौका देकर उनके हितों को संरक्षित करने की बात करते हैं। इन दोनों में से एक भी परिप्रेक्ष्य अधूरा रह जाने पर वह हिस्सेदारी खरीद गैर-कानूनी हो जाएगी। इस तरह जब एक सूचीबद्ध विमानन कंपनी की बात आती है तो उसे दोनों ही मोर्चों पर चुनौतियों का सामना करना पड़ता है।

इस स्थिति को सुधारने का सीधा तरीका यह है कि शेरधारकों की मदद के लिए एक ऐसा नियामकीय ढांचा बनाया जाए ताकि वे यह फैसला कर पाएं कि प्रतिभूति नियमों के तहत मिले अधिकारों का इस्तेमाल करना है या वे ऐसे अधिकार को छोड़ना चाहते हैं। दूसरे देशों में 'व्हाइटवॉश' के नाम से जाना जाने वाला यह प्रावधान एक प्रस्तावित लेनदेन के संदर्भ में शेरधारकों को यह तय करने को कहता है कि वे खुली पेशकश के जरिये अपने शेरधारकों को खरीदना चाहते हैं? अगर शेरधारकों की बड़ी संख्या (मसलन, 90 फीसदी) इस बात की पुष्टि कर देते हैं कि वे खुली पेशकश नहीं चाहते हैं और अपनी कंपनी को संकट से उबारना चाहते हैं तो खुली पेशकश रखने की बाध्थता से राहत मिल जाएगी।

दूसरे शब्दों में, खुली पेशकश संबंधी प्रावधानों से संरक्षित शेरधारकों के हित एक संकटग्रस्त कंपनी के निष्क्रिय शेरधारकों को बनाए रखने से प्रभावित होते हैं। व्हाइटवॉश व्यवस्था ऐसी कंपनियों को बेलआउट करने का विकल्प देती है जिसमें शेरधारकों को यह चुनने का अधिकार मिलता है कि वे बड़े एवं बेहतर सौदे के विकल्प को आजमा सकें। अधिग्रहण नियम परामर्श समिति (लेखक भी इसके सदस्य रह चुके हैं) ने भी व्हाइटवॉश की ही तरह प्रणाली अपनाते का सुझाव दिया था लेकिन एक दशक बीतने के बाद भी अब तक इस दिशा में कुछ किया नहीं गया है। अब उस फाइनल से भूल झाड़ने का वक्त आ गया है।

(लेखक अधिवक्ता एवं स्वतंत्र परामर्शदाता हैं)

कानाफूसी

प्रत्याशी चयन

भारतीय जनता पार्टी और कांग्रेस को क्रमशः मध्य प्रदेश की भोपाल और इंदौर सीट पर प्रत्याशी तलाशने में भारी मशक्कत करनी पड़ रही है। कांग्रेस ने भोपाल से पूर्व मुख्यमंत्री दिग्विजय सिंह को उम्मीदवार बनाया तो भाजपा में अफरातफरी का माहौल उत्पन्न हो गया। भाजपा तीन दशक से भोपाल सीट जीत रही है लेकिन इस बार वह सिंह के सामने उम्मीदवार तक नहीं तलाश पा रही। मध्यप्रदेश के मुख्यमंत्री कमलनाथ ने चुटकी लेते हुए यहां तक कह दिया कि भाजपा को उम्मीदवार तय करने के लिए विज्ञापन जारी कर देना चाहिए। यही हालात इंदौर में कांग्रेस की है। भाजपा की सुमित्रा महाजन आठ बार से इंदौर की सांसद हैं और कांग्रेस के पास वहां से चुनाव मैदान में उतारने के लिए कोई बड़ा चेहरा नहीं है। मध्य प्रदेश सरकार में मंत्री जीतू पटवारी ने इंदौर से लड़ने की इच्छा जताई थी लेकिन विधानसभा में अपने मामूली बहुमत को देखते हुए पार्टी दांव नहीं लगाया चाहती।

तेज प्रताप की शिकायत

बिहार में पूर्व मुख्यमंत्री और राष्ट्रीय जनता दल के प्रमुख लालू प्रसाद के परिवार में विवाद बढ़ता ही जा रहा है। उनके बड़े बेटे और बिहार के पूर्व स्वास्थ्य मंत्री तेज प्रताप यादव बागी हो गए हैं। उन्होंने बिहार पुलिस में शिकायत दर्ज कराई है कि किसी अज्ञात व्यक्ति ने उन्हें जान से मारने की धमकी दी है। उन्होंने दावा किया कि फोन करने वाले ने खुद को राष्ट्रीय जनता दल की छात्र शाखा का नेता बताया। एक सप्ताह पहले तेज प्रताप खुद इस शाखा के अध्यक्ष थे। उन्होंने कहा कि फोन करने वाले ने उन्हें और उनके सहायक को कड़े परिणाम भुगतने के लिए तैयार रहने को कहा है। तेज प्रताप ने हाल ही में एक नया राजनीतिक मोर्चा शुरू किया है। उन्होंने अपने माता-पिता के नाम पर उसे लालू-राबड़ी मोर्चा का नाम दिया है। उन्होंने लोकसभा चुनाव में भी अपने प्रत्याशी खड़े करने की धमकी दी है।



बड़ी समस्या बन रहा वायु प्रदूषण

हाल ही में अमेरिका के हेल्थ इफेक्ट इंस्टीट्यूट ने स्टेट ऑफ ग्लोबल इयर नामक रिपोर्ट जारी की है जो भारत में बढ़ते वायु प्रदूषण की स्पष्ट तस्वीर बयां करती है। रिपोर्ट के अनुसार वायु प्रदूषण के कारण भारत में सालाना 12 लाख मौतें हुई हैं। यह आंकड़ा विश्व में वायु प्रदूषण से हुई कुल मौतों का तकरीबन एक-चौथाई है। भारत में वायु प्रदूषण का स्तर लगातार बढ़ रहा है और पिछले साल भी डब्ल्यूएचओ की रिपोर्ट में यह बात सामने आई थी कि वायु प्रदूषण से सर्वाधिक प्रभावित विश्व के 15 शहरों में से 14 शहर भारत के हैं। ऐसे में यह रिपोर्ट हमें आईना दिखाने के लिए और अधिक पर्याप्त कदम उठाने का संकेत देती है। हालांकि उज्ज्वला योजना सरीखे प्रयासों से इस क्षेत्र में बेहतर प्रगति हुई है परंतु यह प्रयास बहुत सीमित हैं और ताप विद्युत, विनिर्माण तथा परिवहन जैसे क्षेत्रों में अब भी बहुत कुछ किया जाना बाकी है। आज भले ही हम अंतरराष्ट्रीय सौर



गठबंधन में नेतृत्व की भूमिका निभा रहे हों परन्तु सौर ऊर्जा उत्पादन की दिशा में पड़ोसी देश चीन से काफी पीछे हैं। जहां हम सौर ऊर्जा से 20,000 मेगावाट उत्पादन करते हैं, वहीं चीन करीब डेढ़ लाख मेगावाट का उत्पादन कर रहा है। शायद यह भी एक कारण है कि चीन का माल हमसे सस्ता बनता है। आज सार्वजनिक परिवहन की स्थिति

वायु प्रदूषण के चलते आम आदमी को गंभीर बीमारियों का सामना करना पड़ रहा है

दयनीय है इसलिए एक मध्य दर्जे का आम आदमी बिना मजबूरी उसमें सफर करना नहीं चाहता। ऐसे कुछ अन्य कारण हैं जिनकी वजह से हम वातावरण में फैलते जहर को

पाठक अपनी राय हमें इस पते पर भेज सकते हैं : संपादक, बिजनेस स्टैंडर्ड लिमिटेड, 4, बहादुर शाह जफर मार्ग, नई दिल्ली - 110002. आप हमें ईमेल भी कर सकते हैं : lettershindi@bmail.in उस जगह का उल्लेख अवश्य करें, जहां से आप ईमेल कर रहे हैं।

रोकने में अब तक नाकाम रहे हैं और भावी पीढ़ी को जहरीली दुनिया सौंपने जा रहे हैं। रिपोर्ट में यह भी कहा गया कि मौजूदा स्थिति बरकरार रहने पर दक्षिण एशिया में जन्मे बच्चे का जीवनकाल ढाई वर्ष कम हो जाएगा। इसलिए यह चेतने का वक्त है और ऐसे प्रयास करने की आवश्यकता है ताकि भावी पीढ़ी हम पर गर्व करे, न कि कोसे। सुमित यादव, कालपी (उप्र)

अंतरिक्ष में बढ़ रही भारत की साख

भारतीय अंतरिक्ष अनुसंधान संगठन (इसरो) कामयाबी के आकाश में लगातार आगे बढ़ता जा रहा है। इसरो ने एक बार फिर विश्व पटल पर अपनी कामयाबी दर्ज कराई है। इस बार इसरो ने अंतरिक्ष में नया इतिहास रचते हुए भारत के निगरानी उपग्रह एमिसैट के साथ-साथ अन्य देशों के 28 सैटेलाइट अलग-अलग कक्षाओं में सफलतापूर्वक स्थापित किए हैं। इन्हें एक ही रॉकेट की मदद से तीन कक्षाओं में स्थापित किया गया। यह मिशन इस दृष्टि से भी महत्वपूर्ण रहा कि इसमें कई प्रक्रियाओं का पहली बार प्रयोग किया गया। पिछली बार जब इसरो ने रिकॉर्ड 104 उपग्रहों को सफलतापूर्वक पृथ्वी की कक्षा में स्थापित किया था तो हमारा देश एक बार में 100 से अधिक कामयाबी छोड़ने वाला दुनिया का पहला देश बन गया था। हमारे देश के ये मिशन इस दृष्टि से भी महत्वपूर्ण हैं कि ये औरों के मुकाबले बेहद सस्ते रहते हैं। इसके अलावा अंतरिक्ष विज्ञान के संबंध में भारत के प्रति विदेशों का भरोसा भी बढ़ा है। इससे पहले भी इसरो ऐसी कई कामयाबी हासिल कर चुका है जिसमें दुनिया के कुछ देश ही सफल हुए हैं। चंद्रयान, मंगलयान और मिशन शक्ति ऐसे ही उदाहरण हैं। यही वजह है कि अब अमेरिका और चीन समेत दुनिया के सभी देश भारत का लोहा मानने लगे हैं।