

## बिज़नेस स्टैंडर्ड

वर्ष 12 अंक 135

### बरकरार रहे स्वायत्तता

**भारतीय** प्रतिभूति एवं विनियम बोर्ड (सेबी) ने वित्त मंत्रालय से कहा है कि वह 2019-20 के केंद्रीय बजट के उन पहलुओं पर विचार करे जिनमें उसके संचालन विधान यानी सेबी अधिनियम 1992 में परिवर्तन की बात कही गई है। वित्त विधेयक ने बाजार नियामक की आवश्यकताओं में कुछ अहम बदलाव किए हैं। उदाहरण के लिए प्रस्तावित संशोधन सुझाता

है कि हर वर्ष बाजार नियामक द्वारा धारित अधिशेष का तीन चौथाई, सरकार को सौंप दिया जाए। शेष राशि आरक्षित कोष में जाएगी लेकिन उसकी भी सीमा होगी। सरकार ने दो वर्ष के व्यय की समय सीमा तय की है। सरकार का प्रस्ताव केवल इतना ही नहीं है, संशोधन में यह भी कहा गया है कि सेबी किसी भी तरह के पूंजीगत व्यय के लिए सरकार की

अनुमति ले। इन बातों को एक साथ मिलाकर देखा जाए तो अच्छी तरह काम कर रहे नियामक की नियामकीय स्वायत्तता और उसकी शक्तियों में कमी करने का एक खेदजनक सिलसिला शुरू होता नजर आता है। सरकार कह सकती है कि बाजार नियामक को पूंजी की क्या आवश्यकता है और नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक को लग सकता है कि यह सरकारी फंड की संसदीय निगरानी को सीमित करने वाली बात है। परंतु इन प्रस्तावित संशोधनों से कई अन्य सवाल उठ खड़े होते हैं। आरबीआई के उलट यह राशि कोई बहुत बड़ी राशि नहीं है। आरबीआई को अपने नियामकीय परिचालन से अहम राशि मिलती है जबकि सेबी ने 2016-17 में निवेश से केवल 200 करोड़ रुपये की राशि अर्जित की। शेष करीब 500 करोड़ रुपये

की राशि उसकी नियामकीय गतिविधियों से आई। मार्च 2019 में सेबी का आरक्षित भंडार 3,800 करोड़ रुपये था। ऐसे में जाहिर है सरकार को सेबी से जो फंड मिलेगा उसका आकार बहुत बड़ा नहीं है। इससे सरकार के राजकोष में शायद ही कोई अंतर आए। इससे यह चिंता उत्पन्न हुई है कि यह कोशिश शायद नियामक पर नियंत्रण कायम करने के लिए की जा रही है। सेबी के चेयरमैन का यह कहना सही है कि प्रस्ताव पर वित्तीय स्थिरता एवं विकास परिषद द्वारा चर्चा की जा रही है और वित्त विधेयक के जरिये सेबी अधिनियम में संशोधन की कोशिश के बजाय परिषद के अंतिम निर्णय तक प्रतीक्षा की जानी चाहिए थी। सेबी के कर्मचारी संगठन ने भी प्रधानमंत्री को पत्र लिखकर यह संकेत किया है कि नियामक की

अधिशेष राशि को स्वतः देश के समावेशी फंड में हस्तांतरित करने का एक अर्थ यह होगा मानो नियामकीय कदम बाजार प्रतिभागियों पर एक अतिरिक्त कर के समान हों। यह बात व्यापक तौर पर सही है। पत्र आगे आगाह करता है कि इससे एक किस्म का विकृत प्रोत्साहन मिलेगा। सरकार तो हमेशा राजस्व में इजाफा करना चाहती है लेकिन सेबी की चिंताएं कहीं अधिक व्यापक हैं। इनमें बाजार की स्थिरता भी शामिल है। इससे एक किस्म की नैतिक समस्या भी उत्पन्न होगी जिसमें उपरोक्त दोनों तरह के प्रोत्साहन में टकराव उत्पन्न होगा।

पूंजीगत व्यय पर नियंत्रण भी समान रूप से परेशानी की वजह है। यह निर्णय लेने का अधिकार नियामक का होना चाहिए कि उसके काम के लिए अतिरिक्त पूंजीगत व्यय की

आवश्यकता है या नहीं। यह काम समुचित रूप से गठित बोर्ड के माध्यम से हो सकता है। नियामक सरकार के नहीं बल्कि बोर्ड के जरिये अपने अधिदेश के प्रति जवाबदेह है। सच तो यह है कि अगर सेबी को लगता है कि वह बाजार प्रतिभागियों से बहुत अधिक शुल्क अर्जित कर रहा है तो उसके मौजूदा अधिदेश के मुताबिक वह बाजार का दायरा बढ़ाने के लिए शुल्क में कमी करेगा। जटिल वित्तीय बाजार की निगरानी के लिए कोई भी कदम उठाने का निर्णय नियामक बोर्ड की सहमति से लेगा, न कि वित्त मंत्रालय की। नियामकीय स्वायत्तता का यह अर्थ है। सरकार को अपनी बाधा पर पुनर्विचार करना चाहिए। खासकर तब जबकि मामला देश के बाजारों के नियमन और स्थिरता का है।



विनय सिन्हा

# वर्ष 2019 का बजट बदलाव का प्रतिमान

इस बजट ने सभी आशंकाओं को निर्मूल करते हुए यह माना है कि अर्थव्यवस्था में परिसंपत्ति निर्माण करने में निजी क्षेत्र अत्यधिक महत्वपूर्ण कारक है। विस्तार से बता रहे हैं राजीव कुमार

वित्त मंत्री निर्मला सीतारमण के पहले बजट को आने वाले दिनों में आर्थिक गतिविधियों की गति और उनकी प्रकृति में जबरदस्त बदलाव लाने वाले बजट के रूप में देखा जाएगा। उनके बजट भाषण में निजी निवेश को लेकर अत्यधिक सकारात्मक रुख देखने को मिला और देश की अर्थव्यवस्था को 5 लाख करोड़ रुपये के लक्ष्य तक पहुंचाने की दिशा में इस क्षेत्र की भूमिका को मुखर ढंग से स्वीकार किया गया। बजट में निजी निवेश को बढ़ावा देने वाले कई उपाय शामिल किए गए हैं। यहां सरकार की भूमिका सहायक की रहेगी और वह निजी निवेश को ज्यादा आकर्षक और व्यवहार्य बनाने के क्रम में आने वाले जोखिम साझा करने की इच्छाशक्ति भी दिखाएगी।

इनमें से कुछ उपायों का विस्तार से ब्योरा देने के पहले मैं दो ऐसी बातों का जिक्र करना चाहूंगा जो निजी निवेश आधारित वृद्धि नीति की पूर्व शर्त की तरह हैं। पहली बात, यह जरूरी है कि अफसरशाही खुले दिल से इस रुख को स्वीकार करे और बजट में शामिल पहलों को लागू करने में सक्रिय भूमिका निभाए। उदाहरण के लिए यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि विनिवेश के ऊंचे

लक्ष्य हासिल किए जा सकें। रेलवे में निजी-सार्वजनिक भागीदारी अमल में आए और एमएसएमई को ऋण की बेहतर सुविधा मिले और बजट में की गई घोषणा के अनुरूप उन्हें ब्याज में दो फीसदी की छूट मिले। इसके लिए शासन व्यवस्था में और सुधार लाना होगा और प्रदर्शन के आकलन के लिए उत्पादन-निष्कर्ष आधारित व्यवस्था लागू करनी होगी। बजट दस्तावेजों में पहली बार उन सभी शासकीय योजनाओं के लिए उत्पादन-निष्कर्ष प्रदर्शन आकलन ढांचे की बात शामिल की गई है, जिनका आवंटन 500 करोड़ रुपये से अधिक है।

दूसरी पूर्व शर्त है सरकार और उन अंशधारकों के बीच भरोसे का रिश्ता कायम करना, जिनकी देश की आर्थिक गतिविधियां बढ़ाने में अहम भूमिका होनी है। आजादी के तत्काल बाद के दौर में ऐसा भरोसा देखने को मिलता था लेकिन सन 1970 और 1980 के दशक में यह भरोसा टूट गया क्योंकि सरकार ने सार्वजनिक उपकरणों को खूब बढ़ावा दिया। इस दौरान देश में लाइसेंस और इंस्पेक्टर राज कायम हो गया जिसने सरकार और कारोबारी जगत के बीच की संबंधों को सहयोगात्मक रिश्तों से संरक्षक और ग्राहक के रिश्ते में तब्दील कर दिया। रिश्ते में भरोसा

वैश्विक बाजार में हिस्सेदारी बढ़ाने और मेक इन इंडिया को सफल बनाने के लिए अनिवार्य है। बजट में यह चिह्नित किया गया है कि निजी निवेश आधारित वृद्धि के लिए सरकार को लंबी अवधि की बुनियादी परियोजनाओं का कुछ जोखिम साझा करना होगा। इस लक्ष्य को हासिल करने के लिए निजी निवेशकों को हवाई अड्डों, राजमार्ग, गैस पाइपलाइन तथा दूरसंचार क्षेत्र की बुनियादी परियोजनाओं का काम सौंपा जा सकता है। इससे बुनियादी क्षेत्र में निजी निवेश जुटाने में मदद मिलेगी। इस क्षेत्र में अगले पांच वर्ष तक सालाना करीब 20 लाख करोड़ रुपये के निवेश की आवश्यकता है। तभी हम निजी निवेश की ढांचा क्षेत्र की कमियों को पूरा कर पाएंगे।

बजट में यह घोषणा भी की गई कि उन क्षेत्रों में निजी निवेश जुटाया जाएगा जिनमें अब तक सार्वजनिक क्षेत्र का एकाधिकार माना जाता था। उदाहरण के लिए भारतीय रेल और रक्षा उत्पादन। बजट अनुमान के मुताबिक रेलवे को बुनियादी सुविधाओं और आधुनिकीकरण के लिए अगले 10 वर्ष में करीब 50 लाख करोड़ रुपये की आवश्यकता है। अगर यह बुनियादी उन्नयन हो सका तो भारतीय रेल माल भाड़े और यात्री परिवहन में अपनी हिस्सेदारी वापस जुटा लेगी। बीते

दशकों में इन क्षेत्रों में उसकी हिस्सेदारी कम हुई है। बजट में यह भी कहा गया कि ऐसा भारी निवेश ट्रेक को अधोसंरचना, रेलवे रॉलिंग स्टॉक और माल और यात्री परिवहन के क्षेत्र में निजी सार्वजनिक भागीदारी को बढ़ावा देकर ही किया जा सकता है। इसी तरह घरेलू स्तर पर उत्पादित महत्वपूर्ण उपकरणों की हिस्सेदारी बढ़ाने में भी निजी निवेश की आवश्यकता होगी।

निजी उपकरणों को बढ़ावा देने के क्रम में बजट यह घोषणा भी की गई कि 400 करोड़ रुपये से कम के कारोबार वाली कंपनियों को केवल 25 फीसदी कॉर्पोरेट कर देना होगा। यह प्रावधान अब देश के 99.3 फीसदी उपकरणों पर लागू होगा। केवल 0.7 फीसदी कंपनियों को 34 फीसदी की उच्च ब्याज दर चुकानी होगी। पहले यह रियायत केवल 250 करोड़ रुपये तक के कारोबार वाली कंपनियों की थी। इसी प्रकार जो एमएसएमई वस्तु एवं सेवा कर के अधीन पंजीकृत हैं उन्हें तमाम नए और वृद्धिकारी ऋण के लिए ब्याज में दो फीसदी की रियायत मिलेगी। स्टार्टअप द्वारा पहली और दूसरी श्रेणी के वैकल्पिक निवेश फंडों को जारी शेयरों को भी आयकर निगरानी के दायरे से बाहर किया जा सकता है। एंजल टैक्स से संबंधित मसलों को भी हल किया गया है।

निजी उपकरणों को बढ़ावा देने का सरकार का लक्ष्य चालू वित्त वर्ष के लिए 1.05 लाख करोड़ रुपये की विनिवेश योजना में भी परिलक्षित होता है। इसके साथ ही सरकार ने यह घोषणा भी की कि वह रणनीतिक विनिवेश के लक्ष्य को हासिल करने के लिए सार्वजनिक उपकरणों में अपनी हिस्सेदारी 51 फीसदी से कम करने के लिए तैयार है। बजट ने इस बात को दोहराया कि सरकार न केवल एयर इंडिया बल्कि उन सभी अन्य सार्वजनिक उपकरणों के रणनीतिक निजीकरण के लिए प्रतिबद्ध है जिनके रणनीतिक निजीकरण से लाभ हो सकता है।

अनिवासी भारतीयों की बात करें तो बजट में केवाईसी मानकों को शिथिल करने की बात कही गई है। उनको विदेशी पोर्टफोलियो निवेश की मदद से भारत में निवेश सुविधा देने की बात भी कही गई है। इससे अनुपालन की दिक्कत कम होगी। प्रत्यक्ष विदेशी निवेश की आवक की बात करें तो एकल ब्रांड खुदरा, नागरिक उड्डयन, मीडिया और बीमा क्षेत्र में इन्हें उदार बनाने की बात बजट में शामिल है। बीमा क्षेत्र की मध्यस्थ कंपनियों में 100 फीसदी प्रत्यक्ष विदेशी निवेश की बात कही गई है।

बजट सरकार के निजी निवेश और उद्यमों के माध्यम से आर्थिक वृद्धि को गति देने के इरादे को साफ जाहिर करता है। ऐसे में अब यह संदेह दूर हो जाना चाहिए कि सरकार निजी उद्यमों को अर्थव्यवस्था में मूल्य और परिसंपत्ति वर्धन का माध्यम नहीं मानती। सरकार सामाजिक और भौतिक बुनियादी ढांचा निधाने की अपनी भूमिका निभाती रहेगी और समावेशन और सुदृढ़ीकरण से जुड़े कदम उठाती रहेगी। दुनिया भर में हमने ऐसे दृश्य देखे हैं जहां निजी क्षेत्र के नेतृत्व में वृद्धि को गति मिली है और हाशिये के लोगों का बेहतर समावेशन संभव हुआ है। इसके साथ ही वृद्धि और पर्यावरण संरक्षण भी सुनिश्चित हुआ है।

(लेखक नीति आयोग के उपाध्यक्ष हैं।)

# हवाईअड्डा नियामक की भूमिका में बदलाव से उठे गंभीर सवाल

**मोदी** सरकार आर्थिक क्षेत्रों के नियमन की राह में एक अस्वस्थ मिसाल पेश करती दिख रही है। अगर कोई क्षेत्र बहुत तेजी से बढ़ा है और उसमें कई निजी कंपनियां सार्वजनिक क्षेत्र की इकाइयों के साथ भागीदारी में आ रही हैं तो उसके स्वतंत्र नियामक का कार्यक्षेत्र एवं शक्तियां इस सत्याभासी आधार पर सीमित की जा सकती हैं कि उस पर पड़ रहे बोझ को कम किया जा सके।

पिछले हफ्ते संसद में पारित भारतीय हवाईअड्डा आर्थिक नियमन प्राधिकरण संशोधन अधिनियम में भी ऐसा ही कुछ होता हुआ नजर आया। इस संशोधन विधेयक के जरिये वर्ष 2008 में बने मूल कानून के दो खास प्रावधानों में बदलाव कर दिया गया है। पहला बदलाव बड़े हवाईअड्डों के निर्धारण से जुड़ी सीमा बढ़ाने से संबंधित है। यह कार्य हवाईअड्डा आर्थिक नियमन प्राधिकरण (एईआरए) के दायरे में आता रहा है। दूसरा बदलाव इस प्राधिकरण के दायरे से उन सभी हवाईअड्डों को बाहर कर देता है जिन्हें ऑपरेटरों ने शुल्क-आधारित निविदा या पूर्व-निर्धारित शुल्कों के आधार पर हासिल किया है।

भारत में कुल 102 हवाईअड्डे मौजूद हैं जिनमें से दिल्ली एवं मुंबई जैसे सात संयुक्त रूप से संचालित अंतरराष्ट्रीय हवाईअड्डे हैं, 20 अंतरराष्ट्रीय हवाईअड्डे हैं, आठ कस्टम हवाईअड्डे हैं और सात हवाईअड्डे राज्य सरकारों या निजी क्षेत्र के हैं। इनमें से केवल 33 हवाईअड्डे ही आर्थिक नियमन प्राधिकरण के दायरे में आते हैं जिनके यहां से साल भर में 15 लाख यात्री आवागमन करते हैं। लेकिन यह व्यवस्था एईआरए अधिनियम में पिछले हफ्ते हुए संशोधन तक ही लागू थी। संशोधित कानून में कहा गया है कि प्राधिकरण केवल उन्हीं हवाईअड्डों का नियमन करेगा जहां पर सालाना आवाजाही 35 लाख यात्रियों से अधिक है। वर्ष 2018-19 के विमान आंकड़ों के आधार पर प्राधिकरण के दायरे में महज 16 हवाईअड्डे ही रह जाएंगे।

दरअसल सरकार ने संसद में यह दलील दी कि कानून में ये बदलाव किए जाने से हवाईअड्डों के नियमन में प्राधिकरण को शामिल करने में मदद मिलेगी।



दिल्ली डायरी ए के भट्टाचार्य

लाख यात्रियों की संचालन क्षमता को बड़ा हवाईअड्डा तय करने का मानक बनाया गया था। उस समय यह कुल हवाईअड्डा क्षमता का महज 1.3 फीसदी था। लेकिन उसके बाद से विमान यात्रा करने वाले लोगों की संख्या काफी तेजी से बढ़ी है और नए कानून में रखी गई 35 लाख यात्रियों की नई सीमा कुल आवाजाही के 1.3 फीसदी से बहुत अधिक है। इस तरह सरकारी दलील को मानें तो हवाईअड्डा नियामक के कार्यक्षेत्र में कोई कटौती नहीं की गई है। हालांकि इस फैसले के पीछे का परेशान करने वाला पहलू तब नजर आता है जब कोई व्यक्ति संशोधन विधेयक से संलग्न 'प्रयोजन एवं कारण बयान' को पढ़े। इस बयान के मुताबिक, विमानन क्षेत्र की तीव्र वृद्धि ने एक तरफ प्राधिकरण पर जबरदस्त दबाव डाला है वहीं दूसरी तरफ सार्वजनिक-निजी भागीदारी के तहत कई निजी ऑपरेटर इस क्षेत्र में प्रवेश कर रहे हैं। इसके लिए लंबी पूर्णता अवधि को देखते हुए नियामकीय निश्चिंतता की जरूरत होती है। इस जटिलता को दूर करने के लिए यह महसूस किया गया है कि अगर बहुतेरे हवाईअड्डे इस प्राधिकरण की निगरानी में रहेंगे तो सीमित संसाधन होने के नाते प्राधिकरण के लिए प्रभावी ढंग से शुल्क निर्धारण कर पाना और बड़े हवाईअड्डों पर सेवा के स्तर पर नजर रखना मुश्किल हो जाएगा।

इसी तरह पूर्व-निर्धारित शुल्कों या शुल्क-आधारित निविदा के आधार पर ऑपरेटरों को सौंपे गए हवाईअड्डों का नियमन अब प्राधिकरण के हाथों नहीं होगा। निश्चित रूप से इन हवाईअड्डों के स्तर को लेकर प्राधिकरण से अग्रिम सलाह ली जाएगी लेकिन अब बड़े हवाईअड्डों पर हरेक पांच साल पर शुल्क निर्धारित करने में

नियामक की प्रभावी भूमिका नहीं रह जाएगी। सरकार ने तर्क दिया है कि 'ऐसे शुल्क-आधारित मॉडल में बाजार अपने-आप शुल्क दें तय करेगा और परियोजना आवंटित कर दिए जाने के बाद शुल्क तय करने में नियामक की कोई जरूरत नहीं है'। बाजार भले ही शुल्क के बारे में फैसला कर सकता है लेकिन उन शुल्क दरों पर निगरानी एवं समय-समय पर नियमन की भी जरूरत होती है। प्रस्तावित व्यवस्था में ऐसे किसी भी नियमन की स्थिति बनती नहीं दिख रही है।

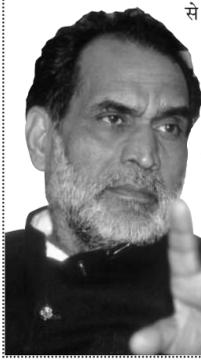
एईआरए को दीवार पर लिखी इबारत पढ़नी चाहिए क्योंकि आगे चलकर इसकी भूमिका में और कम हो जाएगी। संशोधन विधेयक के साथ संलग्न बयान इस आशंका को पूरी तरह साफ कर देता है। हवाईअड्डा विकास के लिए शुल्क-आधारित मॉडल की भूमिका का जिक्र करते हुए कहा गया है, 'यह मॉडल हवाईअड्डों पर लगने वाले शुल्क को कम करने के लिए लाया गया है लिहाजा भविष्य में हवाईअड्डों को इसी मॉडल पर विकसित किया जाएगा।'

इस घटनाक्रम से कई गंभीर सवाल खड़े होते हैं। अगर 33 हवाईअड्डों के नियमन से ही एईआरए पर काम का बोझ था तो सरकार ने नियामक की ताकत बढ़ाने के लिए अधिक सरल विकल्प क्यों नहीं तलाशे? देश के 17 हवाईअड्डों (कालीकट, श्रीगंगर, कोयंबटूर, अमृतसर, मंगलूरु, वाराणसी, पोर्ट ब्लेयर, तिरुचिरापल्लि, नागपुर, कन्नूर, विशाखापत्तनम, बांगडोगरा, चंडीगढ़, मदुरै, इंदौर, रांची और रायपुर) का निगरान एईआरए के दायरे से बाहर रखकर क्या सरकार ने खुद अपनी भूमिका का विस्तार किया है? आखिर, अब इन 17 हवाईअड्डों की निगरानी का जिम्मा संभावित वाले भारतीय हवाईअड्डा प्राधिकरण (एईआई) का नियंत्रण सरकार के हो पास होता है। क्या एएआई का निगरान एईआरए के पास इस अतिरिक्त जिम्मेदारी का बोझ उठाने की क्षमता है? या फिर इस कानून में बदलाव निजी क्षेत्र के हवाईअड्डा संचालकों को ध्यान में रखते हुए किए गए हैं? अंत में, क्या विमानन क्षेत्र में नियमन को लेकर अपनाया गया यह सिद्धांत अन्य क्षेत्रों में भी लागू किया जाएगा?

## कानाफूसी

### योजनाओं पर फिरेगा पानी?

प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी के नेतृत्व वाली केंद्र सरकार संसद के मौजूदा सत्र को कम से कम एक सप्ताह के लिए आगे बढ़ाने का इरादा बना रही है। अगर ऐसा होता है तो कुछ संसद सदस्यों की योजनाएं गड़बड़ा सकती हैं। इन सांसदों में भारतीय जनता पार्टी की सदस्यता ली थी। किताब में कई दिलचस्प किस्से दर्ज हैं। उदाहरण के लिए 2006 में जब चंद्रशेखर की तबियत खराब रहने लगी थी तब प्रधानमंत्री मनमोहन सिंह ने उनके राजनीतिक सलाहकार एच एन शर्मा से कहा था कि वह एक पत्र लिखें ताकि चंद्रशेखर को इलाज के लिए अमेरिका ले जाया जा सके। चंद्रशेखर ने उस पत्र को फाड़ दिया था। किताब के मुताबिक मनमोहन सिंह, सोनिया गांधी और तत्कालीन उपराष्ट्रपति भैरो सिंह शेखावत द्वारा बहुत समझाए जाने के बाद ही वह इलाज के लिए अमेरिका जाने को तैयार हुए।



### चंद्रशेखर की याद

प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी बुधवार को पूर्व प्रधानमंत्री चंद्रशेखर की जीवनी का लोकार्पण करेंगे। द लास्ट आइकन ऑफ आइंडियोलॉजिकल पॉलिटिक्स नामक इस पुस्तक का लेखन पूर्व पत्रकार और राज्यसभा के उपसभापति हरिवंश और शोध विद्वान रवि दत्त बाजपेयी ने किया है। गत सप्ताह पूर्व प्रधानमंत्री चंद्रशेखर के बेटे नीरज शेखर ने राज्य सभा से इस्तीफा देकर भारतीय जनता पार्टी की सदस्यता ली थी। किताब में कई दिलचस्प किस्से दर्ज हैं। उदाहरण के लिए 2006 में जब चंद्रशेखर की तबियत खराब रहने लगी थी तब प्रधानमंत्री मनमोहन सिंह ने उनके राजनीतिक सलाहकार एच एन शर्मा से कहा था कि वह एक पत्र लिखें ताकि चंद्रशेखर को इलाज के लिए अमेरिका ले जाया जा सके। चंद्रशेखर ने उस पत्र को फाड़ दिया था। किताब के मुताबिक मनमोहन सिंह, सोनिया गांधी और तत्कालीन उपराष्ट्रपति भैरो सिंह शेखावत द्वारा बहुत समझाए जाने के बाद ही वह इलाज के लिए अमेरिका जाने को तैयार हुए।

## आपका पक्ष

### उच्च शिक्षा की बेहतरी पर हो ध्यान

हाल में मीडिया में यह खबर आई कि विश्वविद्यालय अनुदान आयोग (यूजीसी) एकसाथ दो डिग्री की पढ़ाई करने पर विचार कर रहा है। इसके तहत विद्यार्थी एक ही विश्वविद्यालय से एक साथ विभिन्न डिग्रियां हासिल कर सकेंगे अथवा विभिन्न विश्वविद्यालय से प्राप्त या ऑनलाइन डिग्रियां हासिल कर सकेंगे। इसके लिए यूजीसी ने अपने अध्यक्ष भूषण पटवर्धन की अध्यक्षता में एक समिति बनाई है। सवाल यह उठता है कि क्या एक साथ दो डिग्रियां हासिल करने वाले विद्यार्थी को रोजगार के लिए कम मुश्किल बनने पड़ेगी। आज देश में रोजगार की कमी है तथा सरकारी रिक्तियां भी नहीं निकल रही हैं। अगर चतुर्थवर्गीय कर्मचारी या चपरसी को लिए भी रिक्तियां निकलती हैं तो आवेदन करने वालों में पीएचडी डिग्री वाले अभ्यर्थी भी शामिल हो रहे हैं। देश में रोजगार की समस्या कम पढ़ों पर नियुक्तियों निकालने के साथ रोजगार लायक



प्रशिक्षण का नहीं होना है। आज भी ऐसे कई पाठ्यक्रम चल रहे हैं जिसमें सिर्फ डिग्री ही हासिल हो सकती है रोजगार नहीं। अतः यूजीसी तथा सरकार को रोजगारोन्मुख विषयों की पढ़ाई पर जोर देना चाहिए और छात्रों को इस विषय के लिए प्रोत्साहित करना चाहिए। इसके अलावा छात्रों को पढ़ाई के दौरान ही प्रशिक्षण देना

### आईटीआई की तर्ज पर विश्वविद्यालयों में भी प्रायोगिक प्रशिक्षण दिया जाना चाहिए

चाहिए जिससे किसी कंपनी में नौकरी के लिए जाएं तो प्रशिक्षण के आधार पर उन्हें तुरंत नौकरी पर रखा जा सके। वर्तमान में चल रहे औद्योगिक प्रशिक्षण केंद्र

### केंद्र ही बनाए आदर्श किराया कानून

आवास एवं शहरी विकास मंत्रालय जहां आदर्श किराया कानून मसौदे पर लोगों से सुझाव मांगे हैं वहीं विशेषज्ञों की राय है कि रेंटा की तरह इसे लागू करना रण्यों के क्षेत्राधिकार में रहेगा व इस मसौदे

पर कानून भी राज्य ही बनाएंगे क्योंकि जमीन राज्य का विषय है। राज्यों को इस तरह की छूट मिलने से किराया कानून की स्थिति भी रेंटा की तरह विवादित हो सकती है। इसके आदर्श स्वरूप को कायम रख पाना संदिग्ध होगा क्योंकि कानून बनाने वाले भी मकान मालिक व किरायेदार हुए तो वे अपना हित साधने से नहीं चूकेंगे। अतः कानून के आदर्श और उसकी भावना का मान रखने के लिए केंद्र को ही अपने बनाए मसौदे पर सुझाव प्राप्त होने के बाद कानून भी स्वयं ही बनाना चाहिए। यह अधिक न्यायसंगत होगा कि मसौदे को स्वीकार कर उसके अनुरूप बने हुए कानून का पालन देश का प्रत्येक राज्य करे। राज्य सरकारें मसौदे पर लोगों से सुझाव मांगें हैं वहीं विशेषज्ञों की राय है कि रेंटा की तरह इसे लागू करना रण्यों के क्षेत्राधिकार में रहेगा व इस मसौदे

पाठक अपनी राय हमें इस पते पर भेज सकते हैं : संपादक, बिज़नेस 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।