दैनिक जागरण
विनम्रता सभी गुणों में श्रेष्ठ है

मंदी का दौर

रिजर्व बैंक के गवर्नर शक्तिकांत दास का यह कथन मंदी की आहट पर मुहर लगाने वाला है कि अर्थव्यवस्था शिथिल पड़ रही है। हालांकि अर्थव्यवस्था की आंतरिक और बाहरी चुनौतियों का जिक्र करते हुए उन्होंने यह भी कहा कि लोगों को निराशा के सुर में सुर मिलाने की जगह आगे के अवसरों को देखना चाहिए, लेकिन ऐसा तो तभी होगा जब उन्हें अर्थव्यवस्था के मोर्चे पर कुछ बेहतर होते हुए दिखेगा। मुश्किल यह है कि इन दिनों ऐसी ही खबरें अधिक आ रही हैं जो यह इंगित करती हैं कि भारतीय अर्थव्यवस्था मंदी के दौर में प्रवेश कर रही है। आर्थिक विकास के आंकड़े, शेयर बाजार का हाल, घटता निवेश एवं औद्योगिक उत्पादन में गिरावट के साथ कारों और अन्य वाहनों की कम होती बिक्री यदि कुछ कह रही है तो यही है कि मंदी दबे पांव आगे बढ़ रही है। इससे आम लोगों का आशंकित होना स्वाभाविक है। यह सही है कि मोदी सरकार उद्योग जगत को कुछ रियायत-राहत देने पर विचार कर रही है, लेकिन केवल इतना ही पर्याप्त नहीं होगा। उसे यह भी देखना होगा कि औद्योगिक-व्यापारिक गतिविधियां तेजी पकड़ें। निःसंदेह ऐसा तब होगा जब विभिन्न वस्तुओं की मांग बढ़ेगी। स्पष्ट है कि सरकार को कुछ ऐसे भी उपाय करने होंगे जिससे आम आदमी को राहत मिले और वह इस मानसिकता से मुक्त हो कि आने वाले कठिन समय को देखते हुए पैसे बचाकर रखने की जरूरत है।

सरकार के नीति-नियंताओं को मंदी को गहराने से रोकने के लिए सक्रिय होने के साथ ही यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि जीडीपी में मैन्युफैक्चरिंग की हिस्सेदारी कैसे बढ़े? मेक इन इंडिया के बावजूद यह हिस्सेदारी अभी 15 प्रतिशत के आसपास ही है। इसी तरह निर्यात के मोर्चे को भी मजबूत करने की जरूरत है। निःसंदेह इसकी भी सख्त जरूरत है कि आवास एवं सड़क निर्माण परियोजनाओं के साथ ग्रामीण ढांचे के विकास को प्राथमिकता मिले। इससे रोजगार के अवसरों में भी वृद्धि होगी और अर्थव्यवस्था का पहिया गति पकड़ते हुए दिखेगा। सरकार को न केवल निवेश में कमी के कारणों की तह तक जाना होगा, बल्कि उनका निवारण भी करना होगा। निजी निवेश में कमी आते चले जाना शुभ संकेत नहीं। रिजर्व बैंक के गवर्नर ने यह सही कहा कि सकारात्मक रवैये की बड़ी भूमिका होती है। बेहतर होगा कि सरकार भी इस भूमिका का महत्व समझे। यह इसलिए आवश्यक है, क्योंकि आम बजट के जरिये उठाए गए कई कदमों ने निवेशकों को निराश करने का काम किया है। एक तथ्य यह भी है कि बैंक मुसीबत से बाहर निकलते उसके पहले ही आइएलएंडएफएस के संकटग्रस्त होने से हालात और प्रतिकूल हो गए।

नेताजी पर फिर विवाद

महान स्वतंत्रता सेनानी नेताजी सुभाष चंद्र बोस को लेकर बंगाल में एक नया विवाद शुरू हो गया है। दरअसल नेताजी सुभाष चंद्र बोस की 18 अगस्त को पुण्यतिथि मनाए जाने संबंधी पीआइबी की ओर से एक ट्वीट रविवार को किया गया था। इसके बाद भाजपा के एक नेता ने भी पुण्यतिथि लिख दी। इसे अब तृणमूल ने मुद्दा बना दिया है। तृणमूल के राज्यसभा सदस्य सुखेंदू शेखर राय ने ट्वीट किया कि पीआइबी और भाजपा ने आखिरकार नेताजी को मार दिया। वहीं नेताजी के पौत्र एवं भाजपा नेता चंद्र कुमार बोस ने 18 अगस्त को उनकी पुण्यतिथि मनाए जाने संबंधी पीआइबी के ट्वीट पर एतराज जताया। उन्होंने कहा कि नेताजी की गुमशुदगी से जुड़ा रहस्य सुलझाया जाना अभी बाकी है और उनकी मृत्यु के बारे में कोई घोषणा सिर्फ प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी द्वारा की जानी चाहिए। चंद्र बोस ने ट्वीट किया, 'राष्ट्र नेताजी से जुड़े रहस्य को समाप्त होते देखना चाहता है, खासतौर पर निहित स्वार्थ वाले लोगों द्वारा फैलाए जा रहे झूठे सिद्धांतों को रोकने के लिए। पीआइबी इंडिया का ट्वीट सही रुख नहीं है। ऐसी घोषणा अवश्य ही आधिकारिक तौर पर माननीय प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी जी को ठोस सुबूत के आधार पर करनी चाहिए।' चंद्र बोस ने इस बात पर जोर दिया कि केंद्र को नेताजी की गुमशुदगी के बारे में जापान से फाइलें मंगानी चाहिए और जापान के रेनकोजी मंदिर में रखे नेताजी के अवशेषों की 'डीएनए जांच' करानी चाहिए। उन्होंने इस सिलसिले में खुफिया ब्यूरो (आइबी) की फाइलें भी जारी करने की मांग की। चंद्र ने ट्विटर पर प्रधानमंत्री, गृह मंत्री अमित शाह, भाजपा के राष्ट्रीय महासचिव कैलाश विजयवर्गीय, पीआइबी अहमदाबाद सहित अन्य को 'टैग' कर पोस्ट किया, 'अब चूंकि नेताजी से जुड़े रहस्य का मुद्दा राष्ट्रव्यापी हो गया है। ऐसे में इस रहस्य को सुलझाने के लिए कृपया जापान में रखी तीन फाइलें हासिल करिए, रेनकोजी मंदिर में रखे अवशेषों की डीएनए जांच कराई जाए और आइबी की फाइलें जारी की जाएं।' ज्ञात हो कि पत्र सूचना कार्यालय (पीआइबी) ने रविवार को ट्वीट किया था, 'पीआइबी महान स्वतंत्रता सेनानी नेताजी सुभाष चंद्र बोस को उनकी पुण्यतिथि पर याद करता है।' बस क्या था इसके बाद से इस मुद्दे को लेकर नया विवाद छिड़ गया, क्योंकि इसकी वजह भी है। अब तक हम सभी जानते हैं कि औपचारिक रूप से नेताजी सुभाष चंद्र बोस के निधन की घोषणा नहीं हुई है।

राष्ट्रीय समृद्धि से जुड़ा है जनसंख्या नियंत्रण

हृदयनारायण दीक्षित

संसाधनों की एक सीमा है, लेकिन जनसंख्या का विस्फोट है और इसीलिए भारतीय राष्ट्र राज्य में समेकित विकास के उपाय अपेक्षित परिणाम नहीं दे रहे हैं

अवधेश राजपूत

मनुष्य जीवन स्वतंत्र निरपेक्ष नहीं है। जीवन प्राकृतिक संसाधनों पर आश्रित है। संसाधन सीमित हैं। उनकी सीमा है, लेकिन जनसंख्या का विस्फोट है। सो भारत में समेकित विकास के सभी उपाय अपेक्षित परिणाम नहीं दे रहे हैं। महानगरों में रोड जाम हैं, फ्लाईओवर बनते हैं। कुछ दिन बाद उन पर भी भारी भीड़। अस्पतालों की संख्या बढ़ती है, लेकिन मरीज कम नहीं होते। शिक्षा केंद्रों में बढ़ती जनसंख्या के कारण लाखों छात्र दाखिला नहीं पाते। मेडिकल कालेज बढ़ रहे हैं, लेकिन बढ़ती जनसंख्या के लिए नकाफी हैं। बढ़ती आबादी के कारण महानगर दैत्याकार फैल रहे हैं। नागरिक सुविधाएं और संसाधन अस्त-व्यस्त हो रहे हैं। गांव भी फैल रहे हैं। बढ़ती जनसंख्या की गति तेज रफ्तार है। बढ़ते संसाधन भी अपर्याप्त हैं। कृषि क्षेत्र भी घटा है। जनसंख्या वृद्धि भारत की मुख्य चुनौती है।

प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी ने जनसंख्या नियंत्रण की मार्मिक अपील की है। उन्होंने जनसंख्या नियंत्रण को उचित ही देशभक्ति की संज्ञा दी है। देशभक्ति कोई साधारण कर्मकांड नहीं है। राष्ट्र के प्रति जरूरी दायित्वों का निर्वहन देशभक्ति है। जनसंख्या वृद्धि देश की चुनौती है। इसका नियंत्रण प्रत्येक नागरिक का कर्तव्य है, लेकिन कतिपय टिप्पणीकारों ने इस अपील को भी राजनीतिक संदेश बताया है, लेकिन सच यह नहीं है। सभी अभिभावक अपनी संतति का जीवन सुखमय चाहते हैं। प्रधानमंत्री ने इसी स्वाभाविक वृत्ति का उल्लेख किया है। अभिभावक अमूमन शिशु जन्म के बाद बच्चे के भविष्य की चिंता आरंभ करते हैं। मोदी ने बच्चे के जन्म के पहले ही चिंता करने की बात कही है। जनसंख्या और उपलब्ध संसाधनों के अंतर्संबंधों का अध्ययन कई विचारकों ने किया है। ब्रिटिश अर्थशास्त्री माल्थस ने 'प्रिंसपल ऑफ पॉपुलेशन' में जनसंख्या वृद्धि और इसके प्रभावों की व्याख्या की थी। उनके अनुसार 'जनसंख्या दूनी रफ्तार 1, 2, 4, 8, 16, 32 से बढ़ती है, लेकिन जीवन के संसाधन सामान्य गणित 1, 2, 3, 4, 5 की रफ्तार से बढ़ते हैं। प्रत्येक 25 वर्ष बाद जनसंख्या दोगुनी हो जाती है। ऐसे में भुखमरी और कुपोषण होंगे ही।'

माल्थस की गणना पूरी तरह सही नहीं है, लेकिन मूलभूत चिंता सही है। जनसंख्या और संसाधनों के समन्वय पर थामस सैडलर, हरबर्ट स्पेंसर, भूमिकर सिद्धांत के जन्मदाता डेविड रिकार्डो आदि ने भी गंभीर विचार किया था। भारी जनसंख्या और कम संसाधनों का प्रभाव मनुष्य जीवन की गुणवत्ता पर भी पड़ता है। बहुधा भारी भीड़ के बीच रहने का प्रभाव मस्तिष्क पर भी पड़ता है। अपर्याप्त भूमि में भारी जनसंख्या का निवास सभ्यता और संस्कृति को भी प्रभावित करता है। प्राचीन भारत में कम जनसंख्या के लिए अधिक भूमि थी। उस समय की दार्शनिक एवं सांस्कृतिक उपलब्धियां बड़ी हैं। इतिहास के मध्यकाल से लेकर अंग्रेजी राज के आने तक जनसंख्या की समस्या नहीं थी। भारत में समुन्नत कृषि, उद्योग और स्वस्थ मानव संसाधन की स्थिति संतोषजनक थी। फिर जनसंख्या बढ़ी, जनसंख्या का दबाव भी बढ़ा। स्वतंत्र भारत ने ही दुनिया में सबसे पहले 1951 में जनसंख्या नियंत्रण का राजकीय अभियान चलाया था।

भारतीय परंपरा में संतानोत्पत्ति की 'मूल कामना' की चर्चा भी संकोच का विषय रही है। बावजूद इसके 1975 तक जनसंख्या नियंत्रण पर खासा विमर्श चला, लेकिन आपातकाल के दौरान इंदिरा सरकार ने इस राष्ट्रीय अभियान को पलीता लगा दिया। तब जबरन नसबंदी का कार्यक्रम चला। अविवाहित नवयुवकों की भी नसबंदी हुई। इसकी तीखी प्रतिक्रिया हुई। सत्तारूढ़ कांग्रेस का सफाया हुआ। फिर दलतंत्र जनसंख्या नियंत्रण के नाम से ही डर गया। अब मोदी ने सार्थक पहल की है। इस पर जन-जागरूकता जरूरी है। शिक्षित और जागरूक परिवार जनसंख्या नियंत्रण के पक्ष में हैं। समृद्ध परिवारों की प्रजनन दर गरीब परिवारों की प्रजनन दर से कम है। जनसामान्य में जागरूकता पैदा करना श्रमसाध्य है। चीन इसमें सफल हुआ है, पर चीन और भारत की जनभावना में आधारभूत अंतर है। चीन की आम जनता शासन प्रायोजित कार्यक्रमों को सहज रूप में स्वीकार करती है, लेकिन भारत की जनता पहले ऐसे कार्यक्रमों का विवेचन करती है। यहां जनहितकारी कार्यक्रमों की भी आलोचना होती है। भारतीय जनतंत्र निराला है। प्रधानमंत्री ने सरल ढंग से इस विषय का महत्व रखा है। यहां कोई बाध्यकारी निर्देश नहीं हैं, लेकिन ओवैसी जैसे लोग जंग के मैदान में हैं।

देश की जनसंख्या 1951 में 361088400 थी जो 1961 में 439235720 हो गई। यानी 10 साल के भीतर ही सात करोड़ की वृद्धि हुई। 1951 से 2011 के बीच 60 वर्ष का अंतर है। 1951 की जनसंख्या 36 करोड़ 10 लाख थी, लेकिन 2011 में 1 अरब 21 करोड़ 1 लाख 93 हजार 422 हो गई। अर्थात 60 वर्ष के भीतर लगभग 85 करोड़ की वृद्धि हुई। अनुमान है कि 2021 तक यह लगभग 1 अरब 30 करोड़ होगी। जनसंख्या वृद्धि के ये आंकड़े खतरनाक हैं। दक्षिण भारतीय राज्यों की प्रजनन दर का संतोषजनक स्तर 1.5 है। नेशनल फेमिली सर्वे 2015-16 के अनुसार उत्तर प्रदेश की प्रजनन दर 2.74 और बिहार की 3.41 है। देश की बढ़ती जनसंख्या राष्ट्रीय चिंता है। जन जागरूकता के प्रभाव सीमित हैं। मोटे तौर पर तीन उपाय ही शेष हैं। पहला उपाय है-जनसंख्या वृद्धि का हतोत्साहन। दूसरा जनसंख्या संयमी लोगों को प्रोत्साहन और तीसरा बिना जाति पंथ या मजहब देखे देश के प्रत्येक नागरिक पर जनसंख्या सीमित करने वाली विधि का अध्यारोपण। इसमें जनसंख्या संयमी परिवारों को प्रोत्साहन की नीति दोहरे लाभ देगी। तमाम परिवार प्रोत्साहन के आकर्षण में जनसंख्या नियंत्रण के राष्ट्रधर्म को समझेंगे। इससे जन जागरण भी होगा। तब जन जागरण के प्रभाव देशव्यापी होंगे।

जनसंख्या नियंत्रण की प्रोत्साहन नीति में विशेष सुविधाओं वाला ग्रीन कार्ड जारी किया जा सकता है। बिजली बिल या सार्वजनिक सेवाओं में छूट, अतिरिक्त राशन, निःशुल्क शिक्षा व स्वास्थ्य सेवाएं आदि सम्मिलित की जा सकती हैं। गरीबी और अशिक्षा वाले क्षेत्रों में जनसंख्या नियंत्रण के वैज्ञानिक उपाय प्रायः नहीं अपनाए जाते। दक्षिण भारत के राज्यों की प्रतिव्यक्ति आय उत्तर भारत के राज्यों की तुलना में अधिक है। दक्षिण की प्रजनन दर उत्तरी राज्यों की तुलना में कम है। जनसंख्या के आधार पर बजट आवंटन पर दक्षिण के राजनेता टिप्पणी करते रहे हैं। कई सुविधाओं के कारण मृत्यु दर घटी है। वृद्धों की संख्या भी बढ़ रही है। जापानी जनसंख्या की समस्या ऐसी ही है। जनसंख्या नियंत्रण के मोर्चे पर पहले ही काफी देर हो चुकी है। आपातकाल के बाद जनसंख्या नियंत्रण पर बोलने का साहस भी समाप्त हो गया था। मोदी जी ने साहसिक पहल की है। सभी सांस्कृतिक, सामाजिक, राजनीतिक संगठनों को इस पहल का स्वागत करना चाहिए। यह राष्ट्रीय समृद्धि का प्रश्न है। इस पर कारगर राष्ट्रीय नीति जरूरी है।

(लेखक उत्तर प्रदेश विधानसभा के अध्यक्ष हैं)

response@jagran.com

एक नई बिजली क्रांति का आगाज

रमेश दुबे

परिवहन क्षेत्र में हो रही बिजली क्रांति से न केवल आयात पर निर्भरता घटेगी बल्कि पर्यावरण प्रदूषण में भी कमी आएगी

बिजली क्षेत्र में मोदी सरकार के पहले कार्यकाल की सबसे बड़ी उपलब्धि यह थी कि बिजली के मामले में देश बल्ब जलाने के सीमित दायरे से आगे निकल गया। बिजली उत्पादन, आपूर्ति और हर गांव तक बिजली पहुंचाने में मिली अभूतपूर्व कामयाबी से उत्साहित मोदी सरकार अपने दूसरे कार्यकाल में अब देश के हर घर को सातों दिन चौबीसों घंटे रोशन करने की कवायद में जुट गई है। इसके लिए सरकार प्रीपेड रीचार्ज कूपन वाली रणनीति अपना रही है। इसके तहत अगले तीन वर्षों में देश के समूचे बिजली क्षेत्र में प्रीपेड मीटर लगा दिए जाएंगे। पहले मीटर रीचार्ज कराइए और फिर बिजली जलाइए। देश में हुई बिजली क्रांति को देखते हुए मोदी सरकार समूचे परिवहन तंत्र को पेट्रोल-डीजल के बजाय बिजली आधारित करने जा रही है। गौरतलब है कि 70 फीसद डीजल और 99 फीसद पेट्रोल की खपत परिवहन क्षेत्र में होती है। इसी को देखते हुए सरकार ने 2020-21 तक रेलवे के समूचे ब्रॉडगेज नेटवर्क के विद्युतीकरण का लक्ष्य रखा है।

इसी के साथ रेलवे ने इस साल से डीजल इंजनों की खरीद पर पूरी तरह से रोक लगा दी है। ऐसा होने पर भारतीय रेलवे दुनिया का पहला ऐसा रेल नेटवर्क बन जाएगा जो सौ प्रतिशत विद्युतीकृत होगा। इससे रेलवे को हर साल 2.8 अरब लीटर डीजल की बचत होगी जिससे 13000 करोड़ रुपये की दुर्लभ विदेशी मुद्रा बचेगी। विद्युतीकरण पूरा होने पर रेलवे की रफ्तार भी 10.15 प्रतिशत बढ़ जाएगी। इतना ही नहीं डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर पर मालगाड़ियां भी बिजली वाले इंजन से चलेंगी। रेल लाइनों के विद्युतीकरण के साथ-साथ सरकार ने 2030 तक कुल वाहनों के 30 प्रतिशत को बिजली आधारित करने का लक्ष्य रखा है। इसे बढ़ावा देने के लिए वित्त मंत्री ने बजट में इलेक्ट्रिक वाहनों पर जीएसटी की दर को 12 प्रतिशत से घटाकर पांच प्रतिशत करने के साथ-साथ इलेक्ट्रिक वाहन खरीदने वाले ग्राहकों को डेढ़ लाख रुपये के ब्याज पर आयकर छूट देने की घोषणा की है।

इसके अलावा इन वाहनों के कुछ पुर्जों को सीमा शुल्क से भी मुक्त किया जा रहा है। नीति आयोग पहले ही कह चुका है कि 2022 के बाद से देश में 150 सीसी से कम क्षमता के केवल बिजली चालित दोपहिया और 2023 के बाद सिर्फ बिजली से चलने वाले तिपहिया वाहनों का ही निर्माण होगा। यात्री कारों के लिए यह समय सीमा 2030 रखी गई है। यह ध्यान रहे कि इलेक्ट्रिक वाहनों के क्षेत्र में भारत अभी बहुत पीछे है। इलेक्ट्रिक व्हीकल आउटलुक-2019 के आंकड़ों के मुताबिक 2018 में जहां चीन ने 2.6 करोड़ इलेक्ट्रिक दोपहिया का उत्पादन किया वहीं भारत में यह आंकड़ा महज एक लाख वाहन का है। चीन की सड़कों पर जहां 25 करोड़ इलेक्ट्रिक दोपहिया वाहन दौड़ते हैं जबकि भारत में यह संख्या महज छह लाख है।

इलेक्ट्रिक वाहनों को बढ़ावा देने के लिए मोदी सरकार ने 2015 में फास्टर एडॉप्शन एंड मैन्युफैक्चरिंग ऑफ इलेक्ट्रिक व्हीकल यानी फेम शुरू किया था। इसे मिली कामयाबी को देखते हुए सरकार ने फेम के दूसरे चरण को मंजूरी दे दी है। इसके यानी फेम-2 के तहत सरकार ने देश के 64 शहरों में आवागमन के लिए 5585 इलेक्ट्रिक बसों को मंजूरी दे दी है। फेम-2 के अंतर्गत सरकार इलेक्ट्रिक वाहनों की खरीद को सस्ता बनाने और चार्जिंग स्टेशनों की पर्याप्त व्यवस्था पर काम कर रही है। सरकार देश भर के पेट्रोल पंपों और गैस स्टेशनों पर चार्जिंग स्टेशन लगा रही है। हाल में लखनऊ में देश का सबसे बड़ा इलेक्ट्रिक बस चार्जिंग स्टेशन बना है। सरकार बिजली से चलने वाले वाहनों को अनिवार्य करने से पहले देश को बैटरी विनिर्माण की धुरी बनाना चाहती है। मोदी सरकार इस बात से वाकिफ है कि इलेक्ट्रॉनिक सामान और मोबाइल क्षेत्र में समय से नीतिगत बदलाव न करने का ही नतीजा है कि आज भारत सोलर सेल वैफर्स इलेक्ट्रॉनिक एवं मोबाइल उपकरणों का सबसे बड़ा आयातक बना हुआ है।

संसद में पेश 2018-19 की आर्थिक समीक्षा में देश को इलेक्ट्रिक वाहनों का हब बनाने का रोडमैप पेश किया गया है। ऐसे वाहनों के प्रोत्साहन में सरकार का पूरा जोर लिथियम इयान बैटरी से चलने वाले वाहनों पर है। सौ साल लंबे सफर के बाद वाहन उद्योग अब आंतरिक दहन वाले इंजन की जगह लिथियम ऑयन बैटरी से चलने वाले इलेक्ट्रिक वाहन की ओर बढ़ रहा है। दुनिया भर की दिग्गज ऑटोमोबाइल कंपनियां ने पेट्रोल-डीजल वाहनों से तौबा करना शुरू कर दिया है। इसे देखते हुए मोदी सरकार वाहन तकनीक में हो रहे परिवर्तन के साथ कदमताल कर रही है। यदि भारत इस वैश्विक मुहिम में पिछड़ता है तो न सिर्फ वाहन उद्योग एवं निर्यात बल्कि 30 अरब डॉलर सालाना राजस्व देने वाला कलपुर्जा उद्योग भी पिछड़ जाएगा।

यद्यपि देश की प्रमुख कार और बाइक निर्माता कंपनियां इलेक्ट्रिक वाहन लांच करने की तैयारी कर रही हैं, लेकिन इस दिशा में सबसे बड़ी बाधा कीमत है, लेकिन एलईडी बल्ब का उदाहरण सरकार के लिए प्रेरणा का काम कर है। ध्यान रहे कि प्रारंभ में एलईडी बल्ब बहुत महंगे पड़ते थे, लेकिन जब देश में इनका बड़े पैमाने पर उत्पादन होने लगा तब उनकी कीमतों में तेजी से कमी आई। इसी तरह बैटरी रिक्शा और सोलर पंप को मिल रही लोकप्रियता भी सरकार का उत्साह बढ़ा रही है। भारत अपनी जरूरत का 80 फीसदी पेट्रोलियम पदार्थ आयात करता है। ऐसे में परिवहन क्षेत्र में हो रही बिजली क्रांति से न केवल आयात पर निर्भरता घटेगी, बल्कि पर्यावरण प्रदूषण में भी कमी आएगी। निश्चित रूप से यह भविष्य के लिए किया जा रहा निवेश है।

(लेखक केंद्रीय सचिवालय सेवा में अधिकारी हैं)

response@jagran.com

ऊर्जा

स्वयं की पहचान

आज के दूषित वातावरण में मनुष्य अपने आपको टूटा-टूटा सा महसूस कर रहा है। उसकी धमनियों में कुत्सित विचारों का रक्त संचरित हो रहा है। कोशिकाएं ईर्ष्या और घृणा के धुएं से जल रही हैं। फेफड़े संयम के बिना शुद्ध ऑक्सीजन नहीं ले पा रहे हैं। कलह का दावानल पोर-पोर को जला रहा है। ऐसी स्थिति में इंसान का जीवन एक समस्या बन गई है। कभी ऐसे भी लोगों को हम देखते हैं जो उम्र से युवा होते हैं, पर चेहरा बुझा-बुझा होता है। उनमें न जोश होता है, न होश। ऊर्जा का स्तर उनमें गिरावट पर होता है। ऐसा क्यों होता है? दरअसल यह स्थिति हमारी शारीरिक स्वस्थता के साथ-साथ मानसिक अवस्था और विचारों को दर्शाती है। जब कभी आप चिंतातुर होते हैं तो आपकी ऊर्जा का स्तर गिरने लगता है। उस समय शरीर में थकावट, कुछ भी करने के प्रति अनिच्छा की अनुभूति होती है। चिंता या तनाव जितने ज्यादा उग्र होते हैं, इन स्थितियों में उतनी ही तेजी आती है, किसी काम में तब मन नहीं लगता।

ऐसे में अपनी ऊर्जा को सकारात्मक रूप देने और उसे बढ़ाने के लिए आप इस तथ्य को अपने मन मस्तिष्क में बैठा लें कि सामान्यतः मनुष्य जो कुछ कर रहा है वह उसकी क्षमता से बहुत कम है। इस मानव शरीर में जो विराट शक्तियां छिपी हुई हैं, उनका सही उपयोग किया जाए तो निःसंदेह मनुष्य इसी जीवन में सर्वज्ञता और महानता जैसी स्थिति को प्राप्त कर सकता है। इस सिद्धांत का स्मरण कर आप अपनी सकारात्मक ऊर्जा को बढ़ाकर उसे ऊंचाई तक ले जा सकते हैं। सफलता के शिखर पर पहुंचे व्यक्तियों के उदाहरण से भी यह स्पष्ट होता है कि जिन कार्यों में उन्होंने हाथ डाला, उन्हें विश्वास था कि उन्हें पूरा करने में वे सक्षम हैं। ऊर्जा एवं सकारात्मकता से समृद्ध होकर आप अपने जीवन को आनंदित बना सकते हैं। समाज और राष्ट्र के लिए भी ज्यादा उपयोगी साबित हो सकते हैं। सदा उत्साहित रहकर खुद को ऊर्जा से भरपूर रखें, इससे आपके व्यक्तित्व को नई पहचान मिलेगी। इससे आपका आत्मविश्वास बढ़ेगा, जीवन में सफल हो सकेंगे।

ललित गर्ग

हिंडन अब नदी नहीं एक त्रासदी है

फिर से

एनजीटी की कमिटी की रिपोर्ट हिंडन को एक मृत नदी बताती है, क्योंकि नदी के जल में ऑक्सीजन की मात्रा शून्य तक पहुंच गई है

दिल्ली में रहने वाले लोग हिंडन नदी से जरूर परिचित होंगे। इसका एक नाम हरनदी भी है और यह सहारनपुर के पास से निकलकर मुजफ्फरनगर, मेरठ, बागपत और गाजियाबाद होती हुई यमुना में जाकर मिल जाती है। राष्ट्रीय हरित प्राधिकरण (एनजीटी) की एक कमिटी ने पिछले महीने रिपोर्ट दी है कि हिंडन नदी के आसपास रहने वाले लोगों में से करीब 40 फीसद लोग जलजनित बीमारियों के शिकार हो सकते हैं। इसकी वजह है कि इस इलाके में शहरीकरण काफी तेज गति से बढ़ा है और इसके साथ ही औद्योगिक प्रतिष्ठानों का अपशिष्ट बिना ट्रीटमेंट के ही हिंडन में बहाया जाता है। इस बात के दस्तावेजी प्रमाण हैं कि पिछले डेढ़ दशक में प्रदूषित हिंडन के कारण सैकड़ों लोगों को कैंसर हुआ है। हिमालय की तराई में सहारनपुर से अपनी 260 किलोमीटर की यात्रा में हिंडन इतनी जहरीली हो गई है कि अब यह एक नदी नहीं, बल्कि त्रासदी हो गई है। हिंडन में किस उद्योग का अवशिष्ट नहीं जाता? नदी के गर्भ में चीनी मिल, पेपर मिल, स्टील के कारखाने, डेयरी उद्योग की गंदगी, बूचड़खानों का कचरा और बाकी के औद्योगिक अपशिष्ट, सब कुछ आकर समाहित हो जाते हैं।

सेंटर फॉर साइंस एंड एनवायरमेंट और जनहित फाउंडेशन ने उन छह जिलों का एक अध्ययन किया था, जहां से हिंडन गुजरती है। उस अध्ययन के मुताबिक न तो नदी सुरक्षित रही है और न ही नदी के किनारे रहनेवाले लोग। नदी के पानी में भारी धातुओं और घातक रसायनों की मिलावट इतनी ज्यादा है कि पानी बहुत नीचे तक प्रदूषित हो गया है। इस प्रदूषण ने हिंडन की जैव विविधता पर बुरा असर डाला है। हिडंन और उसकी सहायक नदी काली में धात्विक और जहरीले रसायनों का मिश्रण स्वीकृत मात्रा से 112 से 179 गुना अधिक है। इसी तरह क्रोमियम का स्तर स्वीकृत मात्रा से 46 से 123 गुना अधिक पाया गया है।

सिर्फ गाजियाबाद में ही हिंडन नदी में आठ बड़े नाले गिरते हैं। इन सबके जरिये बिना ट्रीट किया अपशिष्ट ही नदी में जाता है। एनजीटी की कमिटी की रिपोर्ट भी कहती है कि पूरा गाजियाबाद शहर ही हिंडन को प्रदूषित कर रहा है। एनजीटी की कमिटी की रिपोर्ट साफ तौर पर हिंडन को एक डेड रिवर यानी मृत नदी बताती है, क्योंकि नदी के जल में घुले हुए ऑक्सीजन की मात्रा तकरीबन शून्य तक पहुंच गई है। इस कमिटी ने गाजियाबाद, बागपत, ग्रेटर नोएडा, मुजफ्फरनगर, मेरठ, सहारनपुर और शामली में 168 स्थानों पर भूमिगत जल के भी नमूने लिए थे। इनमें से 93 नमूनों में एक या अधिक किस्म के प्रदूषण थे।

यह तय है कि मौत के मुंह में जाती हिंडन का असर हम सब पर पड़ेगा। खासकर इसके तट पर बसे इलाकों में खेती से लेकर पीने के पानी तक पर। थोड़ी देर के लिए शायद हिंडन में डालने से पहले घातक अपशिष्टों के उपचार में लागत अधिक लगती हो, लेकिन इसके दुष्परिणामों के बाद आने वाला खर्चा अधिक होगा। ऐसे में बरसात में उग्र नदी से ही मत डरिए, हमारी वजह से मरती हुई नदी भी बेहद नुकसानदेह होगी।

(साभार : गुस्ताख ब्लॉग में मंजित ठाकुर)

मेलबाक्स

मंदी का अनावश्यक डर

आर्थिक मंदी की डरावनी दस्तक शीर्षक से लिखे अपने लेख में विवेक कौल ने लिखा है कि तमाम तरह की गाड़ियों की गिरती हुई बिक्री दर्शाती है कि लोगों को अपना आर्थिक भविष्य कुछ डांवाडोल नजर आ रहा है। इस लेख को पढ़कर एक पाठक के रूप में मुझे निराशा हुई। अर्थव्यवस्था में मंदी छाने को लेकर उनके तर्क मेरे गले नहीं उतर रहे हैं। लेखक एक ओर तो चिंता व्यक्त कर रहे हैं कि ऑटोमोबाइल सेक्टर में मंदी से विभिन्न उपभोक्ता वस्तुओं का निर्माण करने वाली कंपनियां बंद हो जाएंगी, लिहाजा सरकार को उन्हें राहत पैकेज देने चाहिए और निवेश का माहौल बनाना चाहिए तो वहीं दूसरी ओर सरकार को बीएसएनएल, एमटीएनएल और एयर इंडिया में निवेश नहीं करने का सुझाव भी दे रहे हैं। उनका ग्रोथ का फॉर्मूला भी तार्किक प्रतीत नहीं हो रहा है। नियम कहता है कि जैसे-जैसे अर्थव्यवस्था बढ़ती है वैसे-वैसे ग्रोथ का प्रतिशत भी कम होता जाता है। ऐसे में बिक्री का प्रतिशत हमेशा पिछले साल की तुलना में नहीं बढ़ सकता है। इसे मंदी की निशानी नहीं माना जा सकता है। अर्थशास्त्र का मूल सिद्धांत है कि जब किसी वस्तु की मांग कम होती है तो उसके दाम भी कम होते हैं और जब मांग ज्यादा होती है तो उसके दाम भी ज्यादा होते हैं। सवाल है कि क्या किसी वाहन के दाम कम हुए हैं? जब दाम कम ही नहीं हुए हैं तो फिर कैसे कह सकते हैं कि उनकी मांग कम हो गई है। इस तरह की बातें जनमानस में भय पैदा करती हैं।

praneetsivastava@gmail.com

ट्रेन का सुरक्षित सफर

भारतीय रेल नेटवर्क सबसे बड़ा होने के साथ-साथ बहुत महत्वपूर्ण भी है। क्या यह यात्रा की दृष्टि से पूर्णतः सुरक्षित है? हम सभी इस बात को दरकिनार करके अपनी सुरक्षा की परवाह किए बिना मंगलयात्रा की कामना करते हैं, लेकिन किसी अनहोनी होने पर यात्रियों का विश्वास टूट जाता है। हादसे के बाद कुछ समय जांच कमेटियों का गठन आदि फिर उस बात को भुला कर रेल पुनः पटरी पर दौड़ने लगती है। यदि कोई लोको पायलट ट्रेन चलाते समय बारिश में भीगने से बचने के लिए एक हाथ में छाता और दूसरे हाथ से ट्रेन का संचालन कर रहा है तो क्या यह हजारों रेल यात्रियों की सुरक्षा पर प्रश्नचिन्ह नहीं है? जिस ट्रेन के इंजन में उसकी छत से बरसात का पानी अंदर आता है उसमें कभी भी आग लगना, करंट आना अथवा कोई भी अनहोनी होना संभव है। इस सबका जिम्मेदार कौन है? कई ट्रेनों में कुछ असामाजिक तत्व गांजा, शराब आदि नशीले पदार्थों का सेवन करते हैं। रेल प्रशासन को यात्रियों की सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए कंडम इंजनों की तुरंत मरम्मत करवानी चाहिए। ऐसे इंजन जो काम के नहीं हैं उनको पूरी तरह ठीक होने से पहले सेवा मुक्त रखने की जरूरत है। लोको पायलट पर सभी रेल यात्रियों की पूरी जिम्मेदारी होती है, इसलिए उसे ऐसे कंडम इंजन से ट्रेनों को चलाने से बचना चाहिए। स्टेशनों के अधीक्षक को सख्ती से रेलवे स्टेशनों पर खड़ी ट्रेनों अथवा यात्रियों की आवाजाही के समय निरक्षण स्टाफ को अधिक गंभीरता से कार्य करने को निर्देशित करना आवश्यक है। रेल यात्रियों की सुविधाओं अथवा सुरक्षा में किसी प्रकार की कोई लापरवाही नहीं हो इसके लिए सरकार को शीघ्र कठोर कदम उठाने की जरूरत है।

आचार्य राम कुमार बघेल शास्त्री, पलवल

न्याय व्यवस्था

हाल ही में राजस्थान उच्च न्यायालय में पहलू खान की मौत पर खूब सवाल-जवाब हुए, मगर अफसोस कि अदालत में हत्यारा तय नहीं हो सका। क्या मान लिया जाए कि हत्या किसी ने नहीं की? कहते हैं कि न्याय करना काफी नहीं, बल्कि न्याय होता दिखना चाहिए। पहलू मामले में जो न्याय होते दिखाई देता है वह तो 'एक लाश' के साथ होता अन्याय है।

mkmishra75@yahoo.in

एतिहासिक स्थल

भारत में अनेक एतिहासिक स्थल हैं, जो महान लोगों की यादों में बनाए गए हैं तथा ये इतने सुंदर हैं कि भारत की शोभा को बढ़ाने में योगदान देते हैं। लोग अपने परिवार के साथ छुट्टियां व्यतीत करने के लिए इन स्थ