

## संकट की पूंजी

आखिरकार भारतीय रिजर्व बैंक ने अपनी जमा पूंजी से सरकार को चालू वित्त वर्ष के लिए एक लाख छिहत्तर हजार करोड़ रुपए देने का फैसला कर ही लिया। रिजर्व बैंक के चौरासी साल के इतिहास में ऐसा पहली बार हुआ है जब केंद्रीय बैंक सरकार को अपनी सुरक्षित जमा पूंजी से इतनी मोटी रकम देने जा रहा है। केंद्रीय बैंक ने यह ऐतिहासिक फैसला जालान समिति की सिफारिश पर किया है। सरकार इस भारी-भरकम रकम को हासिल करने के लिए लंबे समय लगी हुई थी लेकिन इस मुद्दे पर केंद्रीय बैंक और उसके बीच समय-समय पर टकराव सामने आते रहे। पूर्व गवर्नर, डिप्टी गवर्नर इस पक्ष में नहीं थे कि सरकार को आरक्षित कोष से पैसा दिया जाए, क्योंकि इस तरह का कोष संकट काल के लिए रखा जाता है। ऐसे में सरकार को सामान्यतौर पर इस तरह लाखों-करोड़ों रुपए देने की परंपरा नहीं है। लेकिन अब जालान समिति की रिपोर्ट को स्वीकार करते हुए रिजर्व बैंक ने सरकार को पैसे देने का फैसला कर लिया है। इस रकम में एक लाख तेईस हजार चार सौ चौदह करोड़ रुपए अंशेन सरप्लस से और बावन हजार छह सौ तैंतीस करोड़ रुपए संशोधित इकोनॉमिक कैपिटल फ्रेमवर्क के तहत अतिरिक्त प्रावधान के हैं। इसके अलावा नब्बे हजार करोड़ रुपए सरकार को केंद्रीय बैंक से लाभांश के रूप में मिलने हैं सो अलग। सरकार को अट्‍टाईस हजार करोड़ रुपए पहले ही दिए जा चुके हैं। अब सवाल है कि सरकार रिजर्व बैंक से मिलने वाले का क्या और कैसे इस्तेमाल करती है। यह बात इसलिए ज्‍यादा महत्‍वपूर्ण है कि केंद्रीय बैंक पूर्व में इस तरह पैसे दिए जाने के पक्ष में नहीं रहा है। जाहिर है, आरबीआइ को कहीं न कहीं इसे लेकर कुछ संदेह रहे होंगे। मसला यह नहीं है कि पैसे मांगे जा रहे हैं, बल्कि इन पैसों को किन-किन मंदों में और कैसे खर्च किया जाना है, इसमें सरकार और शीर्ष बैंक के बीच पारदर्शिता होनी चाहिए। हालांकि केंद्रीय बैंक सरकार को हर साल सरप्लस का पैसा देता रहा है, जो एक तरह से लाभांश ही होता है। तात्कालिक तौर पर तो यही कहा जा रहा है कि इस पैसे का इस्तेमाल देश को मौजूदा आर्थिक संकट से निकालने में होगा। इस पैसे का इस्तेमाल ढांचागत क्षेत्र, आवास क्षेत्र, रेलवे और सड़क परियोजनाओं में किया जाएगा। इसके अलावा बैंकिंग क्षेत्र में जान डालने के लिए भी यह पैसा काम आ सकता है। अर्थव्यवस्था मंदी के दौर से गुजर से रही है, निजी निवेश, निर्यात और खपत सब ठंडे पड़े हैं। ऐसे में अर्थव्यवस्था को फिर से पट्टी पर लाना सरकार की पहली प्राथमिकता है।

रिजर्व बैंक और सरकार के बीच पैसे को लेकर विवाद इसलिए गहराया था कि दो पूर्व गवर्नरों रघुराम राजन और उर्जित पटेल का मानना था कि इस तरह के कदमों से आरबीआइ की रेंटिंग पर बुरा असर पड़ता है और उधारी की लागत भी बढ़ती है। इसी तरह पूर्व डिप्टी गवर्नर विरल आचार्य ने भी अर्जेंटीना का उदाहरण देते हुए सरकार को आरक्षित कोष से बड़ी रकम देने का विरोध किया था। अर्जेंटीना में भारी दबाव के बीच वहां के केंद्रीय बैंक ने साढ़े छह अरब डॉलर से ज्यादा की रकम सरकार को दे दी थी और कुछ महीने बाद ही उस देश की अर्थव्यवस्था का भट्‍टा बैठ गया था। भारतीय रिजर्व बैंक के पूर्व गवर्नरों सहित कई अर्थशास्त्रियों को यही चिंता थी। लेकिन मौजूदा गवर्नर का कहना रहा है कि आरबीआइ के पास पर्याप्त आरक्षित कोष है और यह काफी बड़ा है। इस पैसे से अर्थव्यवस्था के संकट दूर किए जा सकते हैं। अब देखना यह है कि इस पैसे से अर्थव्यवस्था के तात्कालिक संकट किस हद तक दूर होते हैं।

## वादे और हकीकत

हरियाणा में मुख्यमंत्री मनोहरलाल खट्‍टर की मुश्किलें उस वक़्त बढ़ गईं, जब उनकी जनसभा में एक व्यक्ति ने आत्मदाह करने की कोशिश की। खट्‍टर इन दिनों युवाओं को रोजगार देने के वादे के साथ पूरे राज्य में जन आशीर्वाद यात्रा निकाल रहे हैं। इसी सिलसिले में वे सोनीपत में थे। सोनीपत के एक गांव में जब वे अपना रथ रोक कर जनता को संबोधित कर रहे थे, उसी वक़्त रथ के पास पहुंच कर एक व्यक्ति ने खुद को आग लगा ली। वह पहले से अपने ऊपर तेल छिड़क कर आया था। बताते हैं कि वह व्यक्ति अपने बेटों को नौकरी न मिल पाने की वजह से बहुत व्यथित था। मुख्यमंत्री ने उसके बेटों को नौकरी देने का आश्वासन दिया था, पर उस दिशा में कोई प्रगति नहीं हो पाई थी। इस तरह आत्मदाह करने का प्रयास कर उसने खट्‍टर के घूम-घूम कर युवाओं को रोजगार देने के वादे की कलाई खोली दी। इस प्रयास के पीछे अभी तक कोई राजनीतिक साजिश होने का प्रमाण नहीं है, जिसके पीछे सरकार अपना मुंह छिपा सके।

हरियाणा विधानसभा के चुनाव नजदीक हैं, इसलिए राजनीतिक दल लुभावने वादों के जरिए लोगों को अपनी तरफ खींचने के प्रयास में लगे हैं। मनोहरलाल खट्‍टर की जन आशीर्वाद यात्रा भी इसी मंशा से आयोजित है। युवाओं को आकर्षित करने की उनकी कोशिश की वजहें भी साफ हैं। दरअसल, पिछले पांच सालों में चाहे केंद्र हो या फिर राज्य सरकारें, रोजगार के नए अवसर पैदा कर पाने में नाकाम रही हैं। खुद सरकारी आंकड़े इस बात के गवाह हैं। यों युवाओं को अपने रोजगार शुरू करने के लिए आसान शर्तों पर कर्ज उपलब्ध कराने की कई योजनाएं चलाई गई हैं। सरकारें कर्ज भी खूब बांटे जाने का दावा करती हैं, पर हकीकत यही है कि बेरोजगारी की दर पर काबू नहीं पाया जा सका है। नोटबंदी और जीएसटी लागू होने के बाद हजारों लोगों के हाथ का रोजगार भी छिन गया। ऐसे में युवाओं और उन पर आश्रित परिवजनों में हताशा साफ नजर आने लगी है। कई जगह लोगों में नाराजगी भी दिखी है। इसी नाराजगी, असंतोष और भय को दूर करने के मकसद से मनोहरलाल खट्‍टर जन आशीर्वाद यात्रा में युवाओं को रोजगार देने का भरोसा दिलाते फिर रहे हैं। यह अलग बात है कि वे नए रोजगार का सृजन कैसे और कितना कर पाएंगे, इसका कोई भरोसेमंद खाका उनके पास नहीं है। चुनाव के वक़्त राजनीतिक दल गरीबी, बेरोजगारी, महंगाई जैसी व्यापक स्तर पर असर डालने वाली समस्याओं को दूर करने के बढ़-चढ़ कर वादे करते देखे ही जाते हैं। मगर सत्ता में रहने वाली पार्टियों के लिए ऐसे वादे कई बार उलटा भी पड़ते हैं, क्योंकि लोगों के सामने उनके कामकाज का लेखा-जोखा होता है। मनोहरलाल खट्‍टर के कामकाज से लोग अपरिचित नहीं हैं। हालांकि आत्मदाह की ताजा घटना केवल उनके लिए कड़ा संकेत नहीं है। मंदी के इस दौर में, जब बाजार में मायूसी का आलम है, कई क्षेत्रों में निराशा दिख रही है, अनेक कंपनियां अपने हाथ रोके हुए हैं, यह सभी सरकारों के लिए चेतावनी है। इस घटना से विपक्ष को बैठे-बिठाए एक मुद्दा मिल गया है। वह पहले ही बेरोजगारी और आर्थिक मंदी को लेकर केंद्र को घेरने में लगा रहा है, इस घटना को एक नतीजे के रूप में पेश करेगा। इसलिए नजदीक आ रहे दूसरे राज्यों के विधानसभा चुनावों में भी इसकी गूंज सुनाई दे, तो हैरानी नहीं।

## कल्पमेधा

जीवन विकास का सिद्धांत है, स्थिर रहने का नहीं। लगातार विकसित होना स्थिर अवस्था में रहने की आज्ञा नहीं देता।

–जवाहरलाल नेहरू

# जनसत्ता

# ई-वाहन की कठिन डगर

## सतीश सिंह

**वर्तमान में वैश्विक स्तर पर परंपरागत वाहनों के मुकाबले ई-वाहन महज एक फीसद हैं। लिहाजा, वर्ष 2030 तक सौ फीसद ई-वाहनों की बिक्री सुनिश्चित करना भारत के लिए आसान नहीं होगा। फिलहाल यात्री वाहन के निर्माण में हर साल आठ फीसद की दर से वृद्धि हो रही है। यदि देश में अभी से केवल ई-वाहनों का निर्माण किया जाता है तब भी वर्ष 2030 तक सौ फीसद ई-वाहनों की बिक्री नहीं की जा सकेगी।**

बिजली से चलने वाले वाहनों को अपना समय की मांग है क्योंकि प्रदूषण की समस्या दिन-प्रतिदिन गहराती जा रही है। ई-वाहनों के उपयोग से प्रदूषण का स्तर तो कम होगा ही, साथ ही पेट्रोलियम आयात पर भी देश की निर्भरता कम होगी। इतना ही नहीं, इससे व्यापार घाटा कम करने में मदद मिलेगी। हालांकि ई-वाहनों का उत्पादन और इन्हें सबके लिए सुगम बनाना सरकार और उद्योग के लिए बड़ी चुनौती है। इसलिए इसे लेकर सवाल भी उठ रहे हैं। सबसे बड़ी समस्या यह है कि भारत में इसके लिए बुनियादी ढांचा तैयार नहीं है।

ई-वाहन महंगे होने के कारण आमजन इन्हें खरीदने में असमर्थ हैं। एक बात यह कही जा रही है कि इन वाहनों से भी पर्यावरण को नुकसान पहुंचेगा। इस साल के बजट भाषण में ई-वाहन के उपयोग को बढ़ावा देने की बात कही गई थी। बजट में कहा गया कि यदि कोई बैंक से कर्ज लेकर ई-वाहन

खरीदता है तो ब्याज पर डेढ़ लाख रुपए तक आयकर में अतिरिक्त छूट दी जाएगी। ई-वाहन की बैटरी खरीदने के लिए भी ग्राहकों को प्रोत्साहन देने की बात कही गई। देश में ई-वाहन की बिक्री बढ़ाने और बैटरी के निर्माण के लिए फैब्रिट्रयां लगाने के लिए खाका तैयार किया है। नीति आयोग 75 अनुसार वर्ष 2030 तक देश में सौ फीसद ई-वाहन बिकने लंगेंगे। ई-वाहनों को बढ़ावा देने की दिशा में पहले दौर में दिल्ली, अमदाबाद, बंगलुरु, जयपुर, मुंबई, लखनऊ, हैदराबाद, इंदौर, कोलकाता, जम्मू एवं गुवाहाटी आदि शहरों में बुनियादी ढांचा तैयार किया जाएगा। इन शहरों में एक हजार चार्जिंग स्टेशन लगाए जाएंगे। इसके अलावा देश में ही बैटरी निर्माण पर जोर दिया जाएगा। भारत में लगभग 75 फीसद छोटी कारें हैं जिन्हें बिजली की गाड़ियों में बदलना और उनकी कीमत को फिफायती रखना सरकार के लिए बड़ी चुनौती है। वर्तमान में ई-वाहन में बैटरी के रूप में लिथियम आयन बैटरी का सबसे ज्यादा इस्तेमाल किया जा रहा है, लेकिन यह बहुत महंगी है।

वर्तमान में वैश्विक स्तर पर परंपरागत वाहनों के मुकाबले ई-वाहन महज एक फीसद हैं। लिहाजा, वर्ष 2030 तक सौ फीसद ई-वाहनों की बिक्री सुनिश्चित करना भारत के लिए आसान नहीं होगा। फिलहाल यात्री वाहन के निर्माण में हर साल आठ फीसद की दर से वृद्धि हो रही है। यदि देश में अभी से केवल इ-वाहनों का निर्माण किया जाता है तब भी वर्ष 2030 तक सौ फीसद ई-वाहन की बिक्री नहीं की जा सकेगी। भले ही प्रदूषण कम करने के लिए इ-वाहन के उपयोग की वकालत की जा रही है लेकिन पेट्रोल और डीजल से चलने वाले वाहनों की तुलना में रख-रखाव, गति, कीमत आदि के मामले में यह कमतर है। ई-वाहन की बैटरी काफी ज्यादा भारी होती है। यह एक बार चार्ज करने पर बहुत कम दूरी तक चल पाती है। बैटरी को तुरत-फुरत चार्ज भी नहीं किया जा सकता। भारत में बैटरी रिचार्ज करने के लिए चार्जिंग स्टेशन की नहीं के बराबर ही हैं। जर्मनी जैसे विकसित एवं इ-कार के जन्मदाता देश में भी केवल चौदह हजार तीन सौ बाईस चार्जिंग स्टेशन हैं। ई-वाहन के मॉडल के अनुसार बैटरी को चार्ज करने के लिए ज्यादा वोल्टेज की जरूरत होती है। इसके संकेित और प्लग के लिए भी अलग-अलग मानक निर्धारित किए गए हैं। चार्जिंग के संकेित और प्लग भी एकसमान नहीं होते हैं, जिसके कारण चार्जिंग स्टेशन पहुंचने के बाद भी बैटरी

कभी-कभी मेरे भीतर सामाजिक चिंतन भी समा जाता है। सोचने लगती हूं कि देश कहां से कहां विकास कर गया और हम इन पक्षियों, जानवरों और भूख से मरते गरीबों की सोच में डूबे रहते हैं। ऐसा तो नहीं है कि सरकार गरीबी उन्मूलन के लिए करोड़ों-अरबों खर्च करती नहीं! मगर वह सब शायद सही तरीके से गरीबों की सुविधाओं के लिए पहुंचता नहीं होगा! आबादी का बढ़ना भी बहुत बड़ी बाधा है। अब जब में स्वयं जानवरों की बढ़ती आबादी से हैरान हूं तो देश की बढ़ती आबादी से सरकार भी परेशान तो रहती होगी! कितनी सरलता से हम हर साल अपनी जनसंख्या में करोड़ों का आंकड़ा जोड़ते जा रहे हैं। मगर हमें यह भी सोचना चाहिए कि उस बढ़ती आबादी के लिए सुविधाएं कितनी उपलब्ध

करा रहे हैं। नए शिशुओं के स्वागत की तैयारी में कहीं हम कोई कमी तो नहीं कर रहे हैं! देश के भविष्य को बेहतर बनाना है तो सरकार को आने वाली नई पीढ़ी के लिए पहले पौष्टिक भोजन, शुद्ध जल, सस्ती और असली दवाओं और जीवनदायी अस्पतालों जैसी बुनियादी जरूरतों के बारे में सोचना होगा।

धरती का विस्तार किया नहीं जा सकता है। समुद्र को बढ़ने से रोका नहीं जा सकता है। जितनी भूमि है उतने में ही हमें रहना भी है। एक अनुमान के मुताबिक एक बैटरी को बनाने में लगभग पंद्रह टन कार्बन-डाईऑक्साइड का उत्सर्जन होता है। इसके अलावा बैटरी को रिचार्ज करने में भी बिजली की खपत काफी ज्यादा होती है। लीथियम-आयन बैटरी का औसत जीवनकाल दस

उनके भय से मेरा बाहर न निकलने का मर्म भी मुझे सताता है। फिर मैं ममतामयी बन पक्षियों के लिए दुबारा खाना डालने जाती हूं और थोड़ी देर पक्षियों के आने तक ठहर जाती हूं। उस समय मेरे भीतर एक जज बैठा दिखता है जो पक्षियों व कुत्तों के साथ न्याय करने का प्रयास कर रहा होता है। यह सिलसिला लगभग हर दिन का है।

कभी-कभी मेरे भीतर सामाजिक चिंतन भी समा जाता है। सोचने लगती हूं कि देश कहां से कहां विकास कर गया और हम इन पक्षियों, जानवरों और भूख से मरते गरीबों की सोच में डूबे रहते हैं। ऐसा तो नहीं है कि सरकार गरीबी उन्मूलन के लिए करोड़ों-अरबों खर्च करती नहीं! मगर वह सब शायद सही तरीके से गरीबों की सुविधाओं के लिए पहुंचता नहीं होगा! आबादी का बढ़ना भी बहुत बड़ी बाधा है। अब जब में स्वयं जानवरों की बढ़ती आबादी से हैरान हूं तो देश की बढ़ती आबादी से सरकार भी परेशान तो रहती होगी!

कितनी सरलता से हम हर साल अपनी जनसंख्या में करोड़ों का आंकड़ा जोड़ते जा रहे हैं। मगर हमें यह भी सोचना चाहिए कि उस बढ़ती आबादी के लिए सुविधाएं कितनी उपलब्ध करा रहे हैं। नए शिशुओं के स्वागत की तैयारी में कहीं हम कोई कमी तो नहीं कर रहे हैं! देश के भविष्य को बेहतर बनाना है तो सरकार को आने वाली नई पीढ़ी के लिए पहले पौष्टिक भोजन, शुद्ध जल, सस्ती और असली दवाओं और जीवनदायी अस्पतालों जैसी बुनियादी जरूरतों के बारे में सोचना होगा।

धरती का विस्तार किया नहीं जा सकता है। समुद्र को बढ़ने से रोका नहीं जा सकता है। जितनी भूमि है उतने में ही हमें रहना भी है। एक अनुमान के मुताबिक एक बैटरी को बनाने में लगभग पंद्रह टन कार्बन-डाईऑक्साइड का उत्सर्जन होता है। इसके अलावा बैटरी को रिचार्ज करने में भी बिजली की खपत काफी ज्यादा होती है। लीथियम-आयन बैटरी का औसत जीवनकाल दस

उनके भय से मेरा बाहर न निकलने का मर्म भी मुझे सताता है। फिर मैं ममतामयी बन पक्षियों के लिए दुबारा खाना डालने जाती हूं और थोड़ी देर पक्षियों के आने तक ठहर जाती हूं। उस समय मेरे भीतर एक जज बैठा दिखता है जो पक्षियों व कुत्तों के साथ न्याय करने का प्रयास कर रहा होता है। यह सिलसिला लगभग हर दिन का है।

कभी-कभी मेरे भीतर सामाजिक चिंतन भी समा जाता है। सोचने लगती हूं कि देश कहां से कहां विकास कर गया और हम इन पक्षियों, जानवरों और भूख से मरते गरीबों की सोच में डूबे रहते हैं। ऐसा तो नहीं है कि सरकार गरीबी उन्मूलन के लिए करोड़ों-अरबों खर्च करती नहीं! मगर वह सब शायद सही तरीके से गरीबों की सुविधाओं के लिए पहुंचता नहीं होगा! आबादी का बढ़ना भी बहुत बड़ी बाधा है। अब जब में स्वयं जानवरों की बढ़ती आबादी से सरकार भी परेशान तो रहती होगी!

कितनी सरलता से हम हर साल अपनी जनसंख्या में करोड़ों का आंकड़ा जोड़ते जा रहे हैं। मगर हमें यह भी सोचना चाहिए कि उस बढ़ती आबादी के लिए सुविधाएं कितनी उपलब्ध करा रहे हैं। नए शिशुओं के स्वागत की तैयारी में कहीं हम कोई कमी तो नहीं कर रहे हैं! देश के भविष्य को बेहतर बनाना है तो सरकार को आने वाली नई पीढ़ी के लिए पहले पौष्टिक भोजन, शुद्ध जल, सस्ती और असली दवाओं और जीवनदायी अस्पतालों जैसी बुनियादी जरूरतों के बारे में सोचना होगा।

धरती का विस्तार किया नहीं जा सकता है। समुद्र को बढ़ने से रोका नहीं जा सकता है। जितनी भूमि है उतने में ही हमें रहना भी है। एक अनुमान के मुताबिक एक बैटरी को बनाने में लगभग पंद्रह टन कार्बन-डाईऑक्साइड का उत्सर्जन होता है। इसके अलावा बैटरी को रिचार्ज करने में भी बिजली की खपत काफी ज्यादा होती है। लीथियम-आयन बैटरी का औसत जीवनकाल दस

उत्पादन नवीकरणीय ऊर्जा से किया जा रहा था। नावें भी बिजली का उत्पादन परंपरागत ऊर्जा की जगह नवीकरणीय ऊर्जा से ज्यादा किया जाता है, लेकिन भारत में बिजली उत्पादन का मुख्य स्रोत कोयला है। शोधों से पता चला है कि ई-वाहन की बैटरी के निर्माण में बिजली की ज्यादा खपत होती है और जिन देशों में कोयले से बिजली उत्पादित की जाती है वहां कार्बन-डाईऑक्साइड का उत्सर्जन ज्यादा होता है जबकि नवीकरणीय ऊर्जा से बिजली का उत्पादन करने में ऐसा नहीं होता है।

एक अनुमान के मुताबिक एक बैटरी को बनाने में लगभग पंद्रह टन कार्बन-डाईऑक्साइड का उत्सर्जन होता है। इसके अलावा बैटरी को रिचार्ज करने में भी बिजली की खपत काफी ज्यादा होती है। लीथियम-आयन बैटरी का औसत जीवनकाल दस

# बोझ बढ़ाती आबादी

उनके भय से मेरा बाहर न निकलने का मर्म भी मुझे सताता है। फिर मैं ममतामयी बन पक्षियों के लिए दुबारा खाना डालने जाती हूं और थोड़ी देर पक्षियों के आने तक ठहर जाती हूं। उस समय मेरे भीतर एक जज बैठा दिखता है जो पक्षियों व कुत्तों के साथ न्याय करने का प्रयास कर रहा होता है। यह सिलसिला लगभग हर दिन का है।

कभी-कभी मेरे भीतर सामाजिक चिंतन भी समा जाता है। सोचने लगती हूं कि देश कहां से कहां विकास कर गया और हम इन पक्षियों, जानवरों और भूख से मरते गरीबों की सोच में डूबे रहते हैं। ऐसा तो नहीं है कि सरकार गरीबी उन्मूलन के लिए करोड़ों-अरबों खर्च करती नहीं! मगर वह सब शायद सही तरीके से गरीबों की सुविधाओं के लिए पहुंचता नहीं होगा! आबादी का बढ़ना भी बहुत बड़ी बाधा है। अब जब में स्वयं जानवरों की बढ़ती आबादी से हैरान हूं तो देश की बढ़ती आबादी से सरकार भी परेशान तो रहती होगी!

कितनी सरलता से हम हर साल अपनी जनसंख्या में करोड़ों का आंकड़ा जोड़ते जा रहे हैं। मगर हमें यह भी सोचना चाहिए कि उस बढ़ती आबादी के लिए सुविधाएं कितनी उपलब्ध

करा रहे हैं। नए शिशुओं के स्वागत की तैयारी में कहीं हम कोई कमी तो नहीं कर रहे हैं! देश के भविष्य को बेहतर बनाना है तो सरकार को आने वाली नई पीढ़ी के लिए पहले पौष्टिक भोजन, शुद्ध जल, सस्ती और असली दवाओं और जीवनदायी अस्पतालों जैसी बुनियादी जरूरतों के बारे में सोचना होगा।

धरती का विस्तार किया नहीं जा सकता है। समुद्र को बढ़ने से रोका नहीं जा सकता है। जितनी भूमि है उतने में ही हमें रहना भी है। एक अनुमान के मुताबिक एक बैटरी को बनाने में लगभग पंद्रह टन कार्बन-डाईऑक्साइड का उत्सर्जन होता है। इसके अलावा बैटरी को रिचार्ज करने में भी बिजली की खपत काफी ज्यादा होती है। लीथियम-आयन बैटरी का औसत जीवनकाल दस

उनके भय से मेरा बाहर न निकलने का मर्म भी मुझे सताता है। फिर मैं ममतामयी बन पक्षियों के लिए दुबारा खाना डालने जाती हूं और थोड़ी देर पक्षियों के आने तक ठहर जाती हूं। उस समय मेरे भीतर एक जज बैठा दिखता है जो पक्षियों व कुत्तों के साथ न्याय करने का प्रयास कर रहा होता है। यह सिलसिला लगभग हर दिन का है।

कभी-कभी मेरे भीतर सामाजिक चिंतन भी समा जाता है। सोचने लगती हूं कि देश कहां से कहां विकास कर गया और हम इन पक्षियों, जानवरों और भूख से मरते गरीबों की सोच में डूबे रहते हैं। ऐसा तो नहीं है कि सरकार गरीबी उन्मूलन के लिए करोड़ों-अरबों खर्च करती नहीं! मगर वह सब शायद सही तरीके से गरीबों की सुविधाओं के लिए पहुंचता नहीं होगा! आबादी का बढ़ना भी बहुत बड़ी बाधा है। अब जब में स्वयं जानवरों की बढ़ती आबादी से सरकार भी परेशान तो रहती होगी!

कितनी सरलता से हम हर साल अपनी जनसंख्या में करोड़ों का आंकड़ा जोड़ते जा रहे हैं। मगर हमें यह भी सोचना चाहिए कि उस बढ़ती आबादी के लिए सुविधाएं कितनी उपलब्ध

करा रहे हैं। नए शिशुओं के स्वागत की तैयारी में कहीं हम कोई कमी तो नहीं कर रहे हैं! देश के भविष्य को बेहतर बनाना है तो सरकार को आने वाली नई पीढ़ी के लिए पहले पौष्टिक भोजन, शुद्ध जल, सस्ती और असली दवाओं और जीवनदायी अस्पतालों जैसी बुनियादी जरूरतों के बारे में सोचना होगा।

साल का होता है और एक कार औसतन पंद्रह हजार किलोमीटर हर साल चलती है। चूंकि भारत में दस साल से ज्यादा पुरानी गाड़ियां चल रही हैं। ऐसे में ई-वाहन में हर दस साल में बैटरी बदलने की जरूरत होगी। यदि बैटरी के निर्माण में होने वाली बिजली की खपत के साथ-साथ बैटरी को रिचार्ज करने में होने वाली बिजली की खपत को भी जोड़ दिया जाए तो कार्बन-डाइऑक्साइड के उत्सर्जन का फीसद और भी ज्यादा बढ़ जाता है। कुछ अध्ययनों के मुताबिक ई-वाहन का उत्पादन प्रक्रिया के दौरान पेट्रोल एवं डीजल कारों की उत्पादन प्रक्रिया की अपेक्षा ढाई टन अधिक कार्बन-डाईऑक्साइड का उत्सर्जन होता है। इस तरह, भले ही प्रत्यक्ष रूप से ई-वाहन से थोड़ा नहीं निकलता है, लेकिन अप्रत्यक्ष रूप इसकी वजह से बड़ी मात्रा में कार्बन-डाईऑक्साइड का उत्सर्जन होता है।

ई-वाहन की बैटरी में इस्तेमाल की जाने वाली लीथियम की उपलब्धता विश्व में बहुत ही कम है। लीथियम की दो-तिहाई मात्रा लैटिन अमेरिका के तीन देशों चिली, अर्जेंटीना और बोलिविया में उपलब्ध है। एक टन लीथियम हासिल करने के लिए बहुत ज्यादा बिजली और बीस लाख लीटर से ज्यादा पानी खर्च होता है। इसके अलावा, बैटरी के निर्माण में इस्तेमाल की जाने वाले कोबाल्ट और मैंगनीज भी विश्व में बहुत कम मात्रा में पाए जाते हैं। कम उपलब्धता की वजह से ही लीथियम की कीमत अंतरराष्ट्रीय बाजार में तेजी से बढ़ रही है। वर्ष 2015 की तुलना में इसकी कीमत में चार गुना वृद्धि हो चुकी है। चूंकि इसकी खपत में तेजी से वृद्धि हो रही है, इसलिए अनुमान लगाया जा रहा है कि आने वाले दिनों में इसकी कीमत में और भी ज्यादा इजाफा होगा, जिससे ई-वाहन और भी ज्यादा महंगे हो सकते हैं।

भारत में ई-वाहन का सपना साकार करने की राह में फिलहाल अनेक बाधाएं हैं। सबसे बड़ी बाधा इसके उत्पादन और संचालन के लिए बुनियादी ढांचा तैयार करने की है। भारत में पर्याप्त संख्या में चार्जिंग स्टेशन लगाने होंगे। इसके लिए निर्बाध बिजली आपूर्ति जरूरी है। इसके अलावा इ-वाहनों की कीमत बढ़ा मुद्दा है। जब तक ई-वाहन सस्ते नहीं होंगे, आम आदमी इन्हें खरीद नहीं सकेंगे। वाहन कंपनियां और सरकार को इन सब कामों के लिए भारी-भरकम पूंजी लगानी होगी। लेकिन नीति आयोग की ई-वाहन नीति में इन मुद्दों पर चर्चा नहीं की गई है।

सामाजिक जानवर हैं, इसलिए उनकी भी आबादी मनुष्यों के साथ-साथ बढ़ती जा रही है। हम अपनी सुविधाओं व जीवन जीने के लिए जंगल में प्रवेश करते जा रहे हैं। मनुष्यता के नाम पर जंगली बन जंगली जीवों की दुनिया को खतरे में डाल रहे हैं। अभी भी समय है कि सचेत होकर अपनी मनुष्यता को बचाते हुए हमें स्वयं को जानवर बनने से रोक लेना चाहिए। बढ़ती आबादी के लिए या तो पर्याप्त सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएं या फिर इन पर नियंत्रण के उपाय हों।

किसी देश की आबादी अगर वहां की ताकत है तो उस आबादी का सदुपयोग न होना उस देश की बर्बादी भी होती है। आजादी के समय भारत की आबादी लगभग पैंतीस करोड़ थी। अब बहतर वर्षों में बढ़ कर लगभग एक सौ पैंतीस करोड़ हो गई है। जनसंख्या वृद्धि किसी भी देश की ताकत तब मानी जाती है जब उसका संसाधन के रूप में देश के विकास में उपयोग हो। लेकिन मनुष्य उचित मानव संसाधन तो नहीं बन रहा है, मगर अपनी जीविका के लिए प्रकृति के संसाधनों का भरपूर दोहन अवश्य कर रहा है। अब तो हमें सचेत हो जाना चाहिए और जनसंख्या को नियंत्रित करते हुए प्रकृति के अनावश्यक दोहन से बचना चाहिए।

किसी भी दांवपेच को चूकना नहीं चाहता। कांग्रेस का यह विरोध पाकिस्तान का हौसला बढ़ाने का काम करना और यह विरोध भारत को बड़ी क्षति पहुंचा सकता है। कांग्रेस को चाहिए कि वह अपनी आंखों से सरकार के विरोध का चश्मा हटा कर राष्ट्रहित के लिए उसके सही कार्यों की मुक्तकंठ से प्रशंसा करे। इससे कांग्रेस की छवि और जनाधार में वृद्धि ही होगी।

● *सतपत्तिका सनोठिया, रोहिणी, नई दिल्ली*

## रोजगार पर संकट

जब 1951-52 में पंचवर्षीय योजना को हरी झंडी दी गई थी, तब विनोबा भावे ने कहा था कि सरकार की सभी राष्ट्रीय योजनाओं का मकसद रोजगार बढ़ाना भी होना चाहिए। सरकार को ऐसी कोई योजना या नीति बनाने से परहेज करना चाहिए, जिससे किसी भी उद्योग-धंधे पर नकारात्मक असर पड़े और लाखों लोगों की रोजी-रोटी पर संकट के बादल छाएं। उसे देश के विकास के लिए ऐसी योजनाएं बनानी चाहिए जिनसे रोजगार बढ़े। हमारे देश के आर्थिक मंदी की चपेट में आने की खबरें सुर्खियां बनी हैं। इस पर सरकार, विपक्ष, अन्य राजनीतिक पार्टियों और बुद्धिजीवियों के अपने-अपने तर्क-वितर्क सामने आ रहे हैं। इस मंदी ने बहुत से लोगों के नोटबंदी के जख्मों को भी हरा कर दिया क्योंकि नोटबंदी के समय भी अनेक उद्योग धंधों, व्यापार और रोजगार पर नकारात्मक असर पड़ा था। हालांकि सरकार ने मौजूदा आर्थिक मंदी से निपटने के कुछ उपाय भी किए हैं और इस मंदी के अंतरराष्ट्रीय स्तर के कुछ कारण भी बताए जिनमें मुख्य अमेरिका और चीन का व्यापार मुद्दा है। इन कारणों के बरक्स सरकार को आर्थिक मंदी दूर करने के लिए अपनी मौद्रिक नीतियों में रद्दोबदल करनी पड़े तो वह भी की जानी चाहिए।

● *राजेश कुमार चौहान, जालंधर*