

बिज़नेस स्टैंडर्ड

वर्ष 12 अंक 234

जमा बीमा के अलावा

भारतीय रिजर्व बैंक (आरबीआई) का केंद्रीय बोर्ड जमा बीमा को 1 लाख रुपये से बढ़ाकर 5 लाख रुपये करने वाला है। इसका स्वागत किया जाना चाहिए क्योंकि बैंकों के अधिकांश खुदरा जमाकर्ता इसके दायरे में होंगे। जैसा कि इस समाचार पत्र ने प्रकाशित किया, एक नई योजना पर भी विचार किया जा रहा है जो 25 लाख रुपये तक की थोक

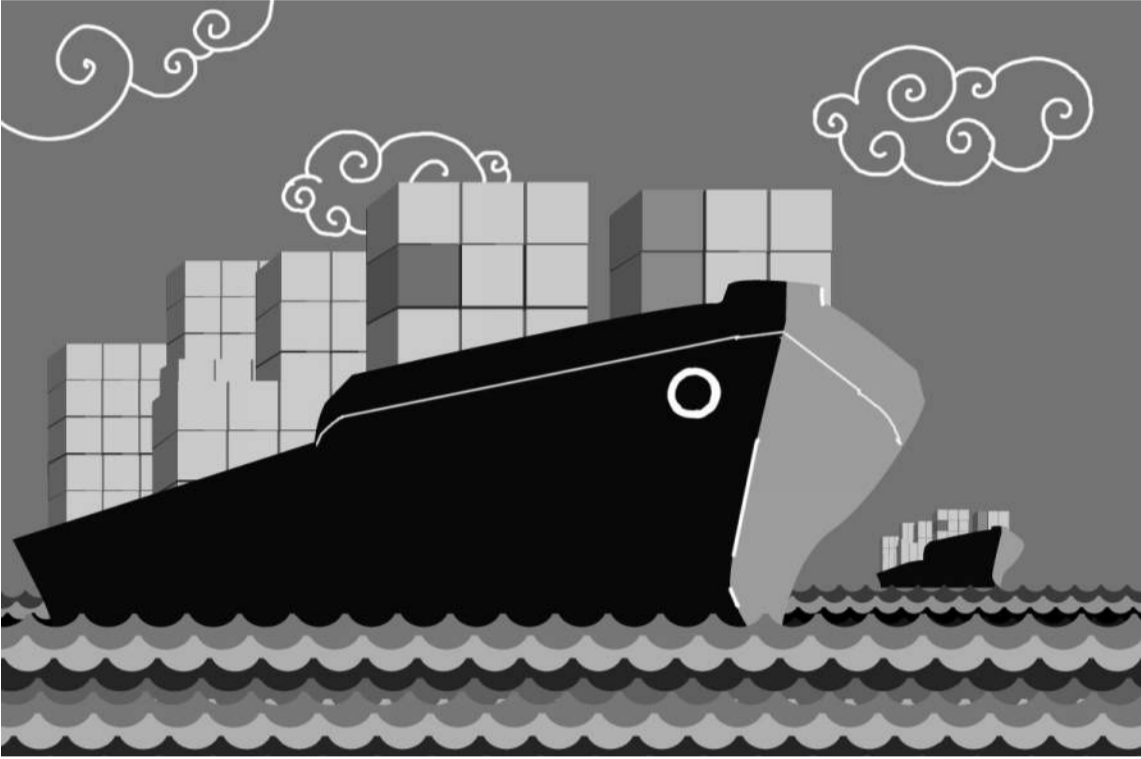
जमा को कवर करेगी। इसके अलावा अनुमान यह भी है कि बोर्ड दो अन्य अहम प्रस्तावों पर विचार करेगा। पहला, वह बैंकों को इस बात की अनुमति दे सकता है कि वे व्यक्तिगत तथा संस्थागत जमाकर्ताओं के लिए बड़ी सीमा पर जमा कवर हासिल करें। यदि इसका क्रियान्वयन हुआ तो यह भरोसा पैदा करने वाला कदम साबित होगा। खासतौर पर इससे निजी क्षेत्र के

बैंकों में यकीन बढ़ेगा और वित्तीय स्थिरता को मजबूती देने में सहायता मिलेगी। दूसरा, डिपॉजिट इंश्योरेंस एंड क्रेडिट गारंटी कॉर्पोरेशन (डीआईसीजीसी) धोखाधड़ी से प्रभावित जमाकर्ताओं के बचाव के लिए एक अलग कोष तैयार करेगा। मिसाल के तौर पर पंजाब एंड महाराष्ट्र को-ऑपरेटिव (पीएमसी) बैंक जैसे मामले। बहरहाल, जानकारी के मुताबिक जमा बीमा के लिए चुकाए जाने वाले प्रीमियम को मौजूदा 10 पैसे प्रति 100 रुपये से अधिक नहीं किया जाएगा। बैंकिंग नियामक को इस प्रस्ताव की सावधानीपूर्वक जांच-परख करनी चाहिए और यह सुनिश्चित करना चाहिए कि बीमा प्रणाली आर्थिक रूप से व्यवहार्य बनी रहे। यह बात आवश्यक करने वाली है कि केंद्रीय बैंक जमाकर्ताओं के हितों की रक्षा को राह

तलाश कर रहा है। बहरहाल, जमा बीमा से संबंधित अन्य मसलों को हल करना भी उतना ही महत्वपूर्ण है। जमा बीमा के सबसे बड़े लाभार्थी सहकारी बैंक हैं जबकि 90 फीसदी से अधिक प्रीमियम वाणिज्यिक बैंकों द्वारा चुकाया जाता है। इसका अनिवार्य अर्थ यह हुआ कि वाणिज्यिक बैंक राज्य सरकारों द्वारा सहकारी बैंकों की उचित निगरानी न कर पाने की कीमत चुका रहे हैं। उदाहरण के लिए सन 2009-10 और 2018-19 के बीच सहकारी बैंकों के 400 से अधिक दावे निपटाए गए। वाणिज्यिक बैंकों में यह आंकड़ा केवल एक रहा। अब जमा बीमा में इजाफे के बाद भुगतान में काफी इजाफा हो सकता है। यह भी संभव है कि जमाकर्ताओं का एक तबका उच्च ब्याज दर के कारण सहकारी बैंकों में

अधिक धनराशि रखना चाहे। ऐसे में सहकारी बैंकों के नियामकीय ढांचे की समीक्षा करना अहम है। राज्य सरकारों और केंद्रीय बैंक द्वारा दोहरे नियमन की मौजूदा व्यवस्था कारगर साबित नहीं हो रही है। इतना ही नहीं इस बात का दोबारा आकलन करना भी उचित होगा कि देश की वित्तीय व्यवस्था को इतनी बड़ी तादाद में सहकारी बैंकों की आवश्यकता है भी या नहीं। अतीत में वे कारगर रहे हैं लेकिन अब शायद वे उतने प्रासंगिक नहीं रह गए हैं क्योंकि वाणिज्यिक बैंकों के नेटवर्क का पर्याप्त विस्तार हो चुका है और तकनीक भी काफी उन्नत हो चुकी है। हकीकत में विशेषज्ञता और पूंजी की कमी के साथ सहकारी बैंकों के लिए बदलते वित्तीय परिदृश्य में बने रहना और प्रतिस्पर्धा करना मुश्किल होता जा रहा है। ऐसे में सहकारी

बैंकों की मौजूदगी का नए सिरे से आकलन होना चाहिए और उनमें व्यवस्थित तरीके से सुधार लाया जाना चाहिए। बेहतर संचालन वाले कुछ सहकारी बैंकों का विलय कर उन्हें लघु वित्त या वाणिज्यिक बैंकों में बदला जा सकता है। केंद्रीय बैंक को अपनी नियामकीय और बैंकिंग निगरानी क्षमताओं का भी नए सिरे से आकलन करना होगा ताकि बैंकिंग क्षेत्र की कमियों को समय रहते दूर किया जा सके। उदाहरण के लिए पीएमसी बैंक में हुई धोखाधड़ी वर्षों तक पकड़ी नहीं जा सकी और उसका खुलासा तब हुआ जब प्रबंधन ने स्वयं नियामक को पत्र लिखा। ऐसे में जमाकर्ताओं के हितों की रक्षा के लिए सरकार और बैंकिंग नियामक को जमा बीमा की सीमा बढ़ाने के अलावा भी काफी कुछ करना होगा।



अजय मोदेंती

जल परिवहन पर देना होगा अधिक ध्यान

भारत में जल परिवहन में यह क्षमता है कि वह सामान लाने ले जाने की समस्या का समाधान कर सके। इस विषय पर विस्तार से जानकारी दे रहे हैं विनायक चटर्जी

इस वर्ष जनवरी में केंद्रीय नौवहन मंत्री नितिन गडकरी तथा रेल मंत्री पीयूष गोयल ने कांडला बंदरगाह से मंगलूर और कोच्चि के रास्ते तृतीकोरिन तक के लिए कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया (कॉनकार) की तटीय माल नौवहन सेवा को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया था। यहां प्रयोग किए गए प्रतीक अत्यंत अहम हैं। कॉनकार भारतीय रेल की कंपनी है जो स्पष्ट रूप से तटीय नौवहन के लिए बनाई गई है।

यह बात भी महत्वपूर्ण है कि दो केंद्रीय मंत्री (दो ऐसे मंत्री जो अहम बुनियादी क्षेत्रों के परिवहन को निर्धारित करते हैं) इस अवसर पर उपस्थित थे। इससे पता चलता है कि दो अलग-अलग तरह के परिवहन के आपसी संबंधों को किस कदर महत्ता दी जा रही है।

सितंबर में कॉनकार ने आंध्र प्रदेश के कृष्णापत्तनम बंदरगाह से बंगलादेश के चटगांव बंदरगाह तक माल नौवहन सेवा को शुरूआत की। इसके बाद सन 2018 में दोनों देशों के अधिकांश बंदरगाहों को दायरे में लाने के लिए इनलैंड वाटर ट्रांजिट एंड ट्रेड प्रोटोकॉल की शुरुआत हुई। ये कदम अपने आप में छोटे हैं लेकिन

लॉजिस्टिक्स के क्षेत्र में बन रही व्यापक योजना की दृष्टि से ये काफी मायने रखते हैं। सड़क तथा रेल के अलावा अन्य मार्गों से माल ढुलाई की सुविधा लागत कम करने तथा भारतीय वस्तुओं को विश्व बाजार में अधिक से अधिक प्रतिस्पर्धी बनाने की दृष्टि से अहम है। अब तक जल मार्गों के इस प्रयोग पर ध्यान नहीं दिया गया था।

सड़क मार्ग से माल वहन की लागत प्रति टन किलोमीटर 2.58 रुपये पड़ती है जबकि रेल से यह 1.41 रुपये प्रति टन-किमी और जलमार्ग से 1.06 रुपये प्रति टन-किमी पड़ती है। इसके बावजूद देश में मालवहन का अधिकांश हिस्सा यानी करीब 60 फीसदी हिस्सा सड़क मार्ग के माध्यम से होया जाता है। चीन में मालवहन में सड़क की हिस्सेदारी 24 प्रतिशत और जर्मनी में महज 11 प्रतिशत है।

सड़क मार्ग पर जरूरत से अधिक निर्भरता के कारण हमारे देश में किसी उत्पाद के अंतिम मूल्य में लॉजिस्टिक्स की हिस्सेदारी 18 प्रतिशत तक है। विकसित देशों में यह बमुश्किल 9 से 10 प्रतिशत है। इतना ही नहीं सड़क परिवहन की तुलना में जलमार्ग से होने वाले परिवहन में प्रदूषण

भी अत्यंत कम होता है।

ऐसे बदलाव की आवश्यकता सरकार बहुत लंबे समय से महसूस कर रही थी। वर्ष 2015 में उसने महत्वाकांक्षी सागरमाला परियोजना की शुरुआत की थी। इस परियोजना के तहत जलमार्गों में मालवहन की सुविधा विकसित करने का लक्ष्य रखा गया। इस परियोजना में नए बंदरगाहों का विकास करना, बंदरगाहों का आपसी संपर्क कायम करना और उनके आसपास औद्योगिक गतिविधियों को बढ़ावा देना शामिल था।

इस प्रकार का संचार स्थापित करना अत्यंत महत्वपूर्ण है। जलमार्गों के इस्तेमाल से लागत में होने वाली बचत गंवाई जा सकती है अगर जहाजों को टर्मिनलों पर खड़े होकर माल को टूक या रेल से जहाज पर पहुंचाए जाने की प्रतीक्षा करनी पड़ी।

चूंकि सागरमाला परियोजना की शुरुआत के बाद से कई अन्य सुधार भी शुरू किए गए हैं। केंद्रीय सड़क फंड अधिनियम में 2017 में संशोधन किया गया ताकि कुल संग्रहीत फंड के 2.5 फीसदी हिस्से का इस्तेमाल जलमार्ग विकास के लिए किया जाए। भारत में इस

वक्त 14,500 किमी ऐसा जलमार्ग है जिस पर परिवहन किया जा सकता है। गत वर्ष के आरंभ में भारत सरकार ने नियमों को शिथिल करके विदेशी कंटेनर जहाजों को स्थानीय तटीय मार्गों पर माल ढुलाई करने की अनुमति दे दी थी।

सरकार ने 1,500-2,000 टन भारवहन वाले जहाजों के नौवहन को लेकर जल मार्ग विकास परियोजना तैयार की है ताकि राष्ट्रीय जलमार्ग-1 में हल्दिया से वाराणसी के बीच वाणिज्यिक परिवहन हो सके। इस परियोजना की लागत 5,369 करोड़ रुपये है।

अनुमान है कि यह परियोजना 2023 तक पूरी हो जाएगी। कॉनकार के रूप में तटीय नौवहन की शुरुआत के चंद महीने पहले इस क्षेत्र में उस समय एक बड़ी उपलब्धि हासिल की गई जब प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी ने वाराणसी में एमवी रवींद्रनाथ टैगोर नामक जहाज का स्वागत किया। इस जहाज में पेय पदार्थ बनाने वाली कंपनी पेप्सी का 16 टूक माल कोलकाता से ढो कर लाया गया था।

चार वर्ष की अवधि में सागरमाला परियोजना में भी उल्लेखनीय प्रगति हुई है। सरकार का दावा है कि सितंबर तक इस योजना के अधीन 31,447 करोड़ रुपये मूल्य की 125 परियोजनाएं पूरी हो चुकी हैं। इसमें एन्नौर और मुंद्रा बंदरगाहों पर एलएनजी टर्मिनल (प्रत्येक की लागत करीब 5,000 करोड़ रुपये) और 6,600 करोड़ रुपये की लागत से जेएनपीटी बंदरगाह का उन्नयन शामिल हैं। परंतु अभी भी यह शुरुआती दौर है क्योंकि कुल मिलाकर 5.7 लाख करोड़ रुपये मूल्य की 1,314 परियोजनाएं अभी भी पाइपलाइन में हैं।

गत वर्ष सामने आए क्रिसिल के जगनारायण पच्चनाभन और सुदीप्त साहा के एक अनुमान के मुताबिक अगले कुछ वर्षों में जल परिवहन क्षेत्र में तकरीबन 90,000 करोड़ रुपये का निवेश करना होगा। लेखकों ने जल परिवहन को प्रोत्साहन देने के लिए कर सब्सिडी देने की बात की थी। साथ ही जमीन पर स्थित टर्मिनलों पर कार्गो के क्रिफायती निपटान की बात भी इसमें शामिल थी।

राष्ट्रीय जलमार्गों के आसपास स्थित उद्योगों को प्रोत्साहन देने को भी एक विकल्प बताया गया है। दूसरी ओर सरकार कोयला तथा अन्य ज्वलनशील पदार्थों के सड़क मार्ग से परिवहन पर भारी भरकम कर भी लगा सकती है। ऐसा करके वह ट्रांसपोर्टों को लंबी दूरी के सफर के लिए जलमार्गों को अपनाने के लिए प्रोत्साहित कर सकती है।

बहुत लंबे समय तक ध्यान इस बात पर केंद्रित था कि नौवहन कंपनियों को सड़क से रेल मार्ग की ओर स्थानांतरित किया जाए। परंतु सागरमाला परियोजना में निवेश बढ़ने तथा तमाम अन्य जरूरी नीतिगत बदलावों को मंजूरी मिलने के साथ ऐसा प्रतीत हो रहा है कि वास्तव में जलमार्ग एक ऐसा क्षेत्र है जिसकी अनदेखी की जाती रही है। अब इस पर वह ध्यान दिया जा रहा है जिसके वे हकदार हैं। परंतु इस दिशा में और जोरदार तरीके से प्रयास करने की आवश्यकता है।

चीन की वायु सेना के लंबे सफर पर एक नजर

एक अक्टूबर, 1949 को जब माओ त्से तुंग ने पेइचिंग में चीनी गणराज्य की स्थापना की घोषणा की थी तब चीन के पास केवल 17 सैन्य विमान थे। इनमें नौ लड़ाकू विमान, दो बमवर्षक, तीन मालवाहक, एक संचार और दो प्रशिक्षण विमान शामिल थे। देश की जनता को यह अहसास कराने के लिए कि उनके पास एक सक्षम वायुसेना है, इनमें से प्रत्येक विमान ने ध्येन आन मन चौक के ऊपर से दो-दो बार उड़ान भरी। अगले महीने 11 नवंबर, 1949 को माओ ने पीपुल्स लिबरेशन आर्मी (वायु सेना) को अलग सेवा घोषित किया।



दोधारी तलवार

अजय शुक्ला

पीएलए (एएफ) में अब 4 लाख से अधिक जवान और 2,000 से अधिक लड़ाकू विमान हैं। यह भारतीय वायु सेना से तीन गुना से अधिक बड़ी है। पिछले दिनों पीएलए (एएफ) ने एक वीडियो जारी किया जो उसकी 70वीं वर्षगांठ के मौके पर बनाया गया है। इसमें अधिकांशतया वे विमान शामिल थे जो चीन में बने हैं। इनमें पांचवीं पीढ़ी के जे-20 लड़ाकू विमान, जे-16 शेरपांग लड़ाकू विमान (सुखेई का उन्नत रूप), एच-6एन सामरिक बमवर्षक (तंगफेंग 21डी बैलिस्टिक मिसाइल दाग सकता है), वाई-20 परिवहन विमान जो 66 टन भार ले जा सकता है और केजे-200 हवाई चैतावनी तंत्र शामिल है।

सन 1962 का भारत-चीन युद्ध पूरी तरह जमीन पर लड़ा गया था। किसी पक्ष ने वायु सेना या नौसेना का प्रयोग नहीं किया था। परंतु आज यदि जंग होती है तो उसमें चीनी वायु सेना की अहम भूमिका होगी। ऐसे में उसके अब तक के सफर पर एक नजर डालना लाजिमी है।

सन 1949 में शुरुआत के बाद पीएलए (एएफ) को कोरियाई युद्ध से मदद मिली। उस वक्त स्टालिन और माओ के बीच समझौता हुआ कि रूस चीन को डेर सारे मिग-15 देगा और चीनी विमान चालकों तथा तकनीशियनों को इन्हें उड़ाने और रखरखाव का प्रशिक्षण देगा। बदले में चीन कोरिया में संयुक्त राष्ट्र गठजोड़ के खिलाफ रूस की मदद करेगा। सन 1950 से 1953 के बीच दोनों पक्षों के सैकड़ों विमान और विमान चालक मारे गए। इनमें दर्जनों रूसी विमान चालक शामिल थे

जो उत्तर कोरियाई वर्दी में थे। रूस से आगे मिग-15 को मिग-17, मिग-19 और मिग-21 में बदला। चीन के पास इन्हें बनाने का लाइसेंस था। इस बीच अमेरिकी वायु सेना ने सुपरसोनिक एफ-86 का उन्नत संस्करण तैयार किया जिसका इस्तेमाल पाकिस्तान ने सन 1965 और 1971 में भारत के खिलाफ किया। उस वक्त के दस्तावेज बताते हैं कि जब स्टालिन ने अमेरिकी वायु सेना के साथ हवाई युद्ध में उलझने की चीन की अनिच्छा को लेकर शिकायत की तो माओ ने कहा कि वह कोरिया के साथ जंग में लाखों चीनी योद्धा गंवाने को तैयार है लेकिन वह अपनी नई वायु सेना को दांव पर लगाने को तैयार नहीं है। ध्यान देने वाली बात है कि चीन की नई वायु सेना के पास जंग का अनुभव नहीं था और वह अमेरिकी वायु सेना जैसी सिद्ध हस्त शक्ति के समक्ष तैयार नहीं थी। कोरियाई युद्ध के बाद चीन और सोवियत संघ के अलगाव के कारण तीव्र पराभव का दौर आया। माओ के निधन के बाद तंग श्याओ फिंग ने पीएलए में सुधार शुरू किया। कम्युनिस्ट पार्टी के अंदरूनी लोगों का कहना है कि सन 1979 में वियतनाम पर हमले के मूल में पीएलए की कमियों को उजागर करना ही था। चीन की वायु सेना ने ब्रिटेन द्वारा फॉकलैंड पर आक्रमण और इजरायल द्वारा लेबानान की बेवका घाटी में सीरियाई हवाई रक्षा तंत्र को ध्वस्त करने से भी सबक लिया। तंग को हवाई क्षमता की महत्ता का अंदाजा था। उन्होंने वायु सेना को जमीनी अभियानों का सहयोग करने पर ध्यान केंद्रित करने को कहा ताकि स्वतंत्र नीति निर्माण की शुरुआत हो सके।

सन 1991 के खाड़ी युद्ध में अमेरिका की सफलता के बाद चीन की सेना ने उच्च तकनीक

वाले सीमित युद्ध पर ध्यान केंद्रित किया। इसके बाद 2004 के खेत पत्र में मौजूदा सिद्धांत को अपनाया गया। यहाँ डिजिटली एकीकृत सेंसरस के साथ रियल टाइम संचार की बात शामिल है। इससे सटीक निशाना लगाने में मदद मिलती है।

भारत के साथ शक्ति का किसी लड़ाई में चीनी वायु सेना की क्या भूमिका हो सकती है? यहाँ तिब्बत के पठार की अहम भूमिका होगी जो दोनों देशों के बीच 1,000-2,000 किलोमीटर का बफर क्षेत्र बनाता है। दक्षिण चीन के चेंगदू और कुनिमिंग से उड़ान भरने वाले चीनी विमानों को असम पहुंचने में एक तरफ से 1,000 किमी का सफर तय करना होगा। चीनी वायु सेना को तिब्बत से उड़ान भरनी होगी। उसने ल्हासा, गोलमुड, नींग्ची और गिगासे आदि में हवाई अड्डे बनाए हैं। ये भारत से काफी करीब हैं। ल्हासा से केवल 3,000 किलोमीटर है। परंतु यहां से उड़ान भरने पर उन्हें हथियारों के मोर्चे पर सीमित रहना होगा। इससे निजात पाने के लिए उनको हवा में ईंधन भरने की क्षमता की आवश्यकता होगी लेकिन ऐसा करते हुए वे भारतीय रडार की जद में आ सकते हैं।

भारतीय वायु सेना की प्रतिक्रिया का समय और क्षमता कम करने के लिए पीएलए को तेजपुर, बागडोगरा और हाशीमारा के भारतीय वायु क्षेत्र में क्रूज और बैलिस्टिक मिसाइल से हमला करना होगा। इसके साथ ही भारतीय वायुसेना के निगरानी नेटवर्क, सैटेलाइट संचार और कमांड तथा कंट्रोल सिस्टम पर साइबर प्रहार करना होगा। ऐसा करके न केवल चीनी वायु सेना की राह आसान होगी बल्कि चीन भारत पर हमले का इस्तेमाल वैश्विक स्तर पर अपनी श्रेष्ठता दर्शाने के लिए भी कर सकता है।

सन 1950 के दशक में लाल सेना के मार्शल झू दे ने कहा था, 'हम कैसा युद्ध लड़ेंगे यह इस बात पर निर्भर है कि हमारे हथियार कैसे होंगे।' चीन अब वैसे हथियार बनाने में व्यस्त है जो उसकी युद्ध संबंधी जरूरतों के लिए बेहतर हों। सन 1999 में करगिल जंग की आशंका के बीच तत्कालीन सेना प्रमुख जनरल वी पी मलिक बहादुरी पूर्वक मार्शल झू की बातें दोहरा रहे थे।

कानाफूसी

वास्तविक प्रदूषण, नकली तस्वीर

दिल्ली और उत्तर भारत के शेष हिस्सों में इन दिनों वायु प्रदूषण ने कहर बरपा रखा है। परंतु इस बीच एक तस्वीर सोशल मीडिया पर वायरल हुई जिसमें कोलकाता स्थित परिवेश (पर्यावरण) भवन को दर्शाया गया है। दरअसल इसी इमारत में पश्चिम बंगाल प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड का कार्यालय स्थित है और वायरल तस्वीर में बहुत बड़ी तादाद में वातानुकूलक संयंत्र दीवारों पर नजर आ रहे हैं। कई लोगों ने पश्चिम बंगाल सरकार की आलोचना करनी शुरू कर दी और कहा कि यह तस्वीर एक जबरदस्त विरोधाभास को प्रदर्शित करती है। उनके मुताबिक जिस संस्थान को प्रदूषण से लड़ना है वह खुद प्रदूषण को बढ़ावा देने में लगा हुआ है। बहरहाल बाद में यह बात सामने आई कि यह तस्वीर झूठी है और इसे इसलिए प्रचारित और प्रसारित किया जा रहा है ताकि दिल्ली के बाहरी इलाकों में फसल अवशेष जलाने पर से ध्यान हटया जा सके।

अति उत्साह का नुकसान

बहुत अधिक उत्साह भी चुनावी संभावनाओं को नुकसान पहुंचा सकता है। दिल्ली नगर निगम के एक पूर्व भाजपा पार्षद को कुछ ऐसा ही सबक मिला। पिछले सप्ताह दिल्ली भाजपा के वरिष्ठ नेताओं में से एक ने पार्टी नेताओं के एक समूह को अनौपचारिक मुलाकात के लिए आमंत्रित किया। उस कार्यक्रम में पूर्व पार्षद महोदय बिना आमंत्रण के पहुंच गए और लगे आगामी विधानसभा चुनाव में टिकट मिलने की संभावनाओं को लेकर बातचीत करने। इन दिनों टिकट के लिए लॉबीइंग करने में कुछ भी अस्वाभाविक नहीं है लेकिन पार्टी नेताओं का मानना था कि टिकटकांक्षी पूर्व पार्षद ने इसके लिए गलत समय और गलत मंच चुन लिया। कई नेताओं ने नेताजी को वहां से जाने का संकेत किया लेकिन वह वहीं बने रहे। इससे वहां मौजूद नेताओं का गुस्सा बढ़ता गया। ताजा जानकारी के मुताबिक पार्टी नेताओं ने तय किया है कि उन सज्जन को टिकट नहीं दिया जाएगा क्योंकि वह सही ढंग से अपनी बात नहीं रख पाए।



आपका पक्ष

दिल्ली में हवा के बाद अब पानी प्रदूषित

भारतीय मानक ब्यूरो (बीआईएस) की रिपोर्ट के अनुसार दिल्ली में पानी पीने लायक नहीं रह गया है। बीआईएस द्वारा किए गए परीक्षण में दिल्ली, कोलकाता और चेन्नई में नलों से आपूर्ति होने वाला पानी 11 गुणवत्ता मानकों में से लगभग 10 में विफल साबित हुआ है। केवल मुंबई में यह सफल पाया गया है जहां पानी पीने लायक है। दिल्ली पहले से ही वायु प्रदूषण की मार झेल रहा है। ऐसे में लोगों को साफ पानी तक नहीं मिल पा रहा है। दिल्ली में बिजली और पानी मुफ्त मिल रहा है। बिजली की 200 यूनिट तक कोई शुल्क नहीं लगता है। वहीं एक महीने में 20 किलोलिटर पानी खपत होने पर कोई शुल्क नहीं लगता है। ऐसे में अब इसकी गुणवत्ता पर सवाल उठ रहे हैं। बीआईएस द्वारा किए गए परीक्षण में पानी पीने लायक नहीं पाया गया है। दिल्ली में मुफ्त पानी देने का अर्थ यह तो नहीं कि दूषित पानी की आपूर्ति की जाए। एक



महीने में 200 यूनिट तक बिजली भी मुफ्त मिल रही है। लेकिन बिजली की अभाव आपूर्ति भी जरूरी है। दिल्ली वासियों ने कभी बिजली पानी मुफ्त में देने की मांग की हो लेकिन सरकार खुद से लोगों को मुफ्त दे रही है। यह अगले साल होने वाले विधानसभा चुनाव के हथकंडे हो सकते हैं। दिल्ली के लोग प्रदूषण से बेहाल हैं और

भारतीय मानक ब्यूरो की जांच में दिल्ली का पानी खरा नहीं उतर पाया

दिल्ली सरकार को प्रदूषण से निजात दिलाने के लिए कदम उठाने चाहिए। पड़ोसी राज्यों द्वारा पराली जलाने से प्रदूषण होने का हवाला देकर बचा नहीं जा सकता है क्योंकि

प्रदूषण में पराली से होने वाला प्रदूषण की हिस्सेदारी केवल 3 प्रतिशत ही है। वहीं सम-विषम योजना लाकर दिल्ली वासियों के मूल अधिकार से वंचित रखा गया है। जिन लोगों के पास कार है वे उसका इस्तेमाल नहीं कर पा रहे हैं। दिल्ली सरकार को दिल्ली को स्वच्छ बनाने के लिए काम करना चाहिए, न कि चुनावी फायदे के लिए आरोप प्रत्यारोप लगाकर अपनी जिम्मेदारी से बचना चाहिए।

किशोर कुमार, नई दिल्ली

पराली निपटान की बेहतर तकनीक हो

भारत में तीन चौथाई आबादी कृषि पर निर्भर है। इसके बावजूद कृषि क्षेत्र में आधुनिक तकनीक का विकास उस गति से नहीं हुआ जितनी इसकी मांग रही है। आज पराली जैसी समस्या से देश को दो-

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।