

बिज़नेस स्टैंडर्ड

वर्ष 12 अंक 280

करों से इतर

बजट के समय यह बात चकित करती है कि कर दरों और राजस्व को लेकर कितनी अधिक चर्चा होती है। हालांकि आम बजट में इनकी हिस्सेदारी 60 फीसदी है। मनमोहन सिंह सरकार के आखिरी वर्ष में यह 52 फीसदी थी। घाटे की भरपाई के लिए ली गई उधारी समेत कुल गैर कर राजस्व शेष 40 फीसदी हिस्से के लिए उत्तरदायी है। परंतु गैर कर राजस्व बढ़ाने या व्यय में बचत के जरिये उधारी कम करने पर उतना ध्यान नहीं दिया जा रहा है। यह चकित करने वाला है क्योंकि कर राजस्व के

सकल घरेलू उत्पाद (जीडीपी) की तुलना में तेज गति से बढ़ने के बावजूद गैर कर राजस्व कम रह गया। यदि कर राजस्व बेहतर रहा तो उसकी वजह 2014-16 के बीच तेल कीमतों में कमी से मिला लाभ बड़ी वजह था। अरुण जेटली ने तेल कीमतों में कमी से उपजे इस अवसर का लाभ कर राजस्व में कमी की पूर्ति करने में किया। हालांकि इसका कुछ हिस्सा उपभोक्ताओं को भी लौटाना गया। व्यक्तिगत कराधान और वस्तु एवं सेवा कर (जीएसटी) के मामले में भी काफी कुछ करने की

आवश्यकता है। इन विषयों पर शोरगुल तो बहुत हो रहा है लेकिन गैर कर राजस्व पर पर्याप्त तवज्जो नहीं दी जा रही है। विनिवेश प्रारियों और दूरसंचार जैसे क्षेत्रों में राजस्व के कुप्रबंधन से परिस्थितियां खराब हैं। राजस्व के लिए व्यग्र सरकार ने अपनी कंपनियों का सहारा लिया और उनसे लाभांश भुगतान बढ़ाने या उसके लिए कर्ज लेने को कह दिया। इस वर्ष तो वित्त मंत्रालय ने भारतीय रिजर्व बैंक तक से अधिशेष राशि हासिल कर ली।

इस कहानी का दूसरा सिरा यह बताता है कि यह धन जाता कहाँ है। सरकारी बैंकों की बैलेंस शीट सुधारने में खर्चों रुपये लगे। जबकि इतनी बड़ी तादाद में राशि राजमार्ग और रेलवे में निवेश की गई लेकिन इससे वह प्रतिफल हासिल नहीं हुआ जो होना चाहिए था। रखरखाव और परिचालन अनुबंधों के जरिये राजमार्गों से और अधिक धन जुटाया जा सकता था क्योंकि इनसे सरकार को शुद्ध राजस्व मिलता

है। रेलवे उच्च गति, उच्च क्षमता वाले माल वाहन कॉरिडोर बनाने के अंतिम चरण में है लेकिन अभी तक यह सुनिश्चित नहीं है कि इन लाइनों पर किस तरह का यातायात आएगा। ऐसा इसलिए क्योंकि मौजूदा उपलब्ध रेल यातायात में भी कंटेनरों का पूरा इस्तेमाल नहीं हो पा रहा है और इन कॉरिडोर के आसपास नए विकास केंद्र न संचालित हैं, न उनका विकास हो रहा है। इस बीच

इस वर्ष करीब 20,000 करोड़ रुपये की अतिरिक्त राशि का इस्तेमाल डाक विभाग को संचालित रखने के लिए किया जा रहा है। ऐसा मोटे तौर पर इसलिए हो रहा है क्योंकि वेतन और पेंशन बिल राजस्व से कहीं अधिक है। एयर इंडिया और भारत संचार निगम लिमिटेड जैसी हजारों करोड़ रुपये की नुकसान वाली कंपनियों की कमीवेश इसी वजह से चल रही है। डाक विभाग के नेटवर्क को बैंक में बदलने

की बात भी केवल बात ही रह गई है। यदि सरकार संबंधित कंपनियों और मंत्रालयों से प्रदर्शन की अपेक्षा करती तो बजट का गैर कर वाला हिस्सा जोर पकड़ता और गैर निष्पादित परिसंपत्तियों वाली कंपनियों के समर्थन में ज्यादा बजट आवंटन नहीं होता। बिड़बना यह है कि

साप्ताहिक मंथन

टी. एन. नाइनन

जबकि सच यह है कि सरकार खुद नकदी के संकट से दो चार है। क्या खाद्य भंडार के प्रबंधन को अधिक किफायती बनाया जा सकता है? क्या बिजली उत्पादकों के भुगतान में कमी की पूर्ति केंद्रीय करों में राय्यों के दावे से पूर्ववर्ती तौर पर किया जा सकता है। यदि निजी पोत कारखाने तय समयसीमा और लागत में बेहतर प्रदर्शन कर सकते हैं तो क्या उन्हें कारोबार दिया जाना चाहिए, क्योंकि वर्तमान में शासकीय

पोत कारखाने भी ऐसा नहीं कर पा रहे? क्या मूल्य निर्धारण से जुड़े निर्णयों से राजनीति को अलग किया जा सकता है ताकि सब्सिडी के बोझ में कमी की जा सके?

संक्षेप में, सरकारी धन के व्यवस्थित इस्तेमाल के कई तरीके हैं। यदि सरकार को इसे लेकर प्रतिबद्धता दिखानी है तो क्या यह वह इसे लेकर वैसी ही प्रतिबद्धता दिखा सकती है जैसी उसने नागरिकता संशोधन अध्याय के मसले पर दिखाई? अहम प्रश्न यह है कि सरकार आर्थिक सुधार पर कितनी राजनीतिक पूंजी व्यय करने को तैयार है? क्या वह ऐसे निर्णय ले सकती है जो आबादी के एक धड़े को नापसंद हों? यदि एयर इंडिया नहीं बिकती तो क्या उसे बंद किया जाएगा? आखिर, निजी विमानन कंपनियां भी बंद हुई हैं तो एयर इंडिया क्यों नहीं? ऐसे निर्णय लेने के लिए अर्थव्यवस्था को पहली प्राथमिकता पर लाना होगा। फिलहाल ऐसा नहीं लगता।



विजय सिन्हा

कैसे कम हो रेलवे पर सामाजिक बोझ

रह भी सच है कि अक्षमताओं के कारण रेलवे की लागत में उल्लेखनीय इजाफा हुआ है। इसलिए उसे अपनी अक्षमताओं को दूर करने पर ध्यान देना चाहिए। बता रहे हैं विनायक चटर्जी

रेलवे लाभकारी संगठन है या गैर-लाभकारी? इसका सही उत्तर है दोनों। रेलवे की कई सेवाएं ऐसी हैं जो मुनाफे के लिए चलाई जाती हैं। साथ ही कुछ गतिविधियां ऐसी हैं जिनमें मुनाफा कमाना लक्ष्य नहीं होता है। पीयूष गोपाल सहित सभी रेल मंत्रियों का यही तर्क रहा है कि इस विशेष परिस्थिति के कारण रेलवे के वित्तीय प्रदर्शन में समस्या होती है। उनकी इस दलील में वाकई दम है। इस महीने की शुरुआत में नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक (सीएजी) ने रेलवे के वित्तीय प्रदर्शन पर अपनी सालाना रिपोर्ट में कहा है कि रेलवे का परिचालन अनुपात (ओआर) 2017-18 में 98.44 फीसदी था। ओआर को किसी भी संगठन की कार्यकुशलता का अहम कारक माना जाता है। सरल भाषा में कहें तो रेलवे ने 100 रुपये की कमाई पर 98.44 रुपये खर्च किए। यह दस साल का उच्चतम स्तर है। सीएसजी ने साथ ही दलील दी कि अगर रेलवे को दो सार्वजनिक उपक्रमों से नकद

अग्रिम राशि नहीं मिलती तो वह घाटे की स्थिति में पहुँच जाती। उसे 100 रुपये की कमाई पर 102.6 रुपये खर्च करने पड़ते। रेल मंत्री ने संसद में इस रिपोर्ट पर उत्तर देते हुए कहा कि दो कारणों से रेलवे पर 22,000 करोड़ रुपये का अतिरिक्त बोझ पड़ा। दूसरी वजह यह थी कि रेलवे ने पूर्वांचल, सीमावर्ती और पहाड़ी इलाकों में रेल संपर्क बढ़ाने के लिए अच्छा खासा निवेश किया है। इन फैसलों में लागत वसूली लक्ष्य नहीं था।

लाभकारी बनाम गैर-लाभकारी परिचालन और सेवाओं की गुंथी को सुलझाना आसान नहीं है। पूरी रेल व्यवस्था में सब्सिडी दी जाती है और यह उसके परिचालन में गहराई से मिली हुई है। इनमें लागत से कम यात्री किराये की कीमत, घाटे वाले मार्गों पर परिचालन, उपनगरीय सेवाओं पर

नुकसान, विशेष श्रेणियों के लिए किराये में छूट, लागत से कम किराये पर आवश्यक वस्तुओं की दुलाई शामिल है। इन सामाजिक सेवाओं से 2017-18 में भारतीय रेलवे पर करीब 32,000 करोड़ रुपये का बोझ पड़ा।

2016-17 के दौरान केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू किए जाने से कर्मचारियों पर खर्च 17.2 फीसदी और पेंशन 31.8 फीसदी बढ़ गया। खासकर पेंशन पर बढ़ते खर्च पर तुरंत ध्यान देने की जरूरत है। रेलवे के पेंशनरों की संख्या 13 लाख है जबकि कर्मचारियों की संख्या 12 लाख। 2008-09 में रेलवे को पेंशन खर्च उसके कुल परिचालन राजस्व का 14 फीसदी था जो 2017-18 में बढ़कर 28 फीसदी हो गया।

आशंका है कि अगले 10 वर्ष में पेंशन बोझ परिचालन राजस्व के 40 फीसदी से ऊपर जा सकता है। रेलवे बोर्ड ने अपने परिचालन राजस्व को बेहतर बनाने के लिए वित्त मंत्रालय को इस पेंशन बोझ में

योगदान देने का अनुरोध किया है।

एक सीमा के इतर यात्री किराया बढ़ाना राजनीतिक रूप से संवेदनशील मामला है। इससे मुनाफे का बोझ माल दुलाई पर पड़ता है जिससे यात्री परिचालन में सब्सिडी मिलती है। 2016-17 में रेलवे को यात्री सेवाओं पर करीब 38,000 करोड़ रुपये का नुकसान हुआ था जिसकी भरपाई मालदुलाई परिचालन से हुए 40,000 करोड़ रुपये के मुनाफे से हुई। लेकिन मालदुलाई परिचालन में भी रेलवे को कुछ आवश्यक वस्तुओं पर किराये की दर लागत से कम रखनी पड़ती है।

विवेक देवराय और किशोर देसाई द्वारा तैयार किए गए नीति आयोग के एक दस्तावेज में रेलवे के राजस्व पर सामाजिक सेवा दायित्वों के असर का गहराई से अध्ययन किया गया है। इसके मुताबिक वित्त वर्ष 2014-15 में रेलवे को करीब 33,000 करोड़ रुपये का नुकसान हुआ जो उस वर्ष उसके कुल यात्री राजस्व का 67 फीसदी था। इनमें से 77-80 फीसदी नुकसान गैर उपनगरीय सेवाओं में यात्रियों की विभिन्न श्रेणियों के किराये के कारण हुआ था। इस नुकसान में उपनगरीय ट्रेन सेवाओं (सुबई में स्थानीय रेल सेवाएं) का हिस्सा 12-13 फीसदी है। यहां तक कि एसी1 भी नुकसान में है। इसका किराया हवाई किराये के बराबर माना जाता है।

इस रिपोर्ट के लेखकों ने खुद कहा है कि मुनाफा आकलन के इस दृष्टिकोण में खामियां हैं। इसके मुताबिक कारोबार में लागत और राजस्व में फर्क के लिए परिचालन अक्षमताओं जैसे कारणों के बजाय सामाजिक सेवा दायित्व जिम्मेदार हैं। इस तरह के दृष्टिकोण से तार्किक निष्कर्ष यह होगा कि रेलवे को अपना नुकसान पाटने के लिए हर यात्री श्रेणी में लागत के बराबर किराया बढ़ाना पड़ेगा। राजनीतिक संवेदनशीलता को शामिल किए बिना भी ऐसा करना व्यावहारिक नहीं है।

तो फिर इसका हल क्या है?

निश्चित रूप से यह चर्चा अहम है कि किस हद तक रेलवे को विशुद्ध रूप से मुनाफे की शर्त पर परखा जाना चाहिए क्योंकि उसके पास सामाजिक सेवा का दायित्व भी है।

हालांकि यह भी सच है कि अक्षमताओं के कारण भी रेलवे की लागत में उल्लेखनीय इजाफा हुआ है। रेलवे को अपनी अक्षमताओं को दूर करने पर ध्यान देना चाहिए और इसमें सामाजिक सेवा दायित्व आड़े नहीं आना चाहिए। उसे नुकसान को काबू में करने के लिए अपनी तरफ से हरसंभव प्रयास करना चाहिए।

हालांकि परिचालन अनुपात को दो श्रेणियों व्यावसायिक परिचालन अनुपात और सामाजिक दायित्व अनुपात में बांटने का समय आ गया है। इसके लिए रेलवे की वित्तीय स्थिति का गहराई से अध्ययन जरूरी है। साथ ही देश के लोगों को भी यह जानना जरूरी है कि भारतीय रेलवे को सामाजिक दायित्वों की लागत वहन करनी पड़ रही है।

(लेखक फीडबैक इत्रा के चेयरमैन हैं)

हाशिये पर रहे हिंदूवादी दबाव समूहों का मुख्यधारा पर बढ़ता प्रभाव



सियासी हलचल आदिति फडणीस

राष्ट्रीय सुरक्षा अधिनियम के तहत बंदी बना लिया गया। वह कई माह बाद जेल से छूटे। प्रतिक्रिया स्वरूप आदित्यनाथ ने हिंदू युवा वाहिनी (उप्र) का गठन किया। अब पूर्वी उत्तर प्रदेश में कम से कम दो समूह हैं जो एक दूसरे के साथ प्रतिस्पर्धा कर रहे हैं। पश्चिमी उत्तर प्रदेश में योगी सेना नामक एक अन्य संगठन इसी उद्देश्य से सक्रिय है। एक ओर जहां हिंदू युवा वाहिनी का कहना है कि वह मुख्यमंत्री को शर्मिंदा करने वाला कोई काम नहीं करेगी और वह स्वयं को बाढ़ राहत आदि बांटने जैसे निर्विवाद कामों तक सीमित बताती है वहीं असल में संगठन क्या करता है इसकी जानकारी किसी को नहीं। हिंदू युवा वाहिनी यह स्वीकार करती है कि उसके समर्थक उबाऊ गतिविधियों में जोड़े रखने से नाराज हैं और उन पर लगातार लगाए रखना आसान नहीं।

भारत की तरह अमेरिका में भी बीते कुछ वर्षों के दौरान ऐसे हाशिये वाले समूहों की गतिविधियों में इजाफा देखने को मिला है। एंटी-फासिस्ट संगठन 'एंटीफा' नियमित रूप से धुर दक्षिणपंथी रैलियों के खिलाफ विरोध प्रदर्शन करता है। इस समूह का प्रमुख लक्ष्य है किसी भी कीमत पर फासीवादी ताकतों का मुकाबला करना और अमेरिका के मताधिकार वंचित समूहों के अधिकारों को हर कीमत पर रक्षा करना। 'प्राउड बॉयज़' समूह स्वयं को पश्चिम समर्थक भातू सुलभ संगठन कहता है। समूह के सदस्यता लेने के लिए यह आवश्यक है कि संभावित सदस्य उद्देश्य रक्षा के लिए बैट लड़ाई में शामिल होने को तैयार रहें।

भारत में यह अंदाजा लगा पाना मुश्किल है कि यह सब कहाँ समाप्त होगा। यहां ऐसे संगठन संगठित हैं। इसका विरोध नेतृत्वहीन और अभिव्यक्त करने में असमर्थ है लेकिन वह लड़ने और वापसी करने के लिए प्रतिबद्ध है। दिक्कत यह है कि अभाविप हमला करने की दृष्टि से तीव्र लेकिन घायल होने से आशंकित माना जा रहा है। एक जंग है जो आज नहीं तो कल शुरू होगी और उसे किसी को तो जीतना होगा। यह लड़ाई मत पेटियों के जरिये नहीं जीती जा सकती।

करना होगा, यह वक्त की मांग है और इसके जरिये ही हिंदुओं की समस्याओं को हल किया जा सकता है। इनमें गोवा का कहना है कि श्रीराम सेना की स्थापना प्रमोद मुतालिक ने की। यह वही संगठन है जिसने पबों में हमले कर महिलाओं को घसीटा था। अब मुतालिक को आरोप मुक्त कर दिया गया है। इसके बावजूद मुतालिक के कई भाजपा शासित राज्यों तक में प्रवेश करने पर रोक है। इनमें गोवा आदि अमेरिका में 100 वर्ष पहले जब पेजावर स्वामी विश्वेश तीर्थ (जिनका गत माह निधन हो गया) ने उडुपी में कृष्ण मंदिर परिसर में इपतार का आयोजन किया था तो सेना ने उन्हें शास्त्रार्थ की चुनौती दी थी।

हिंदू युवा वाहिनी की स्थापना योगी आदित्यनाथ ने सन 2002 में राम नवमी के दिन उत्तर प्रदेश में की थी। शुरुआत में इसकी परिकल्पना युवाओं के एक संगठन की थी जिसमें हिंदू शब्द गोरखपुर के संत अवेद्यनाथ की सलाह पर जोड़ा गया था जो उस वक्त जीवित थे। हिंदू युवा वाहिनी के सह संस्थापक रहे सुनील सिंह बताते हैं कि उत्तर प्रदेश में भाजपा के कल्याण सिंह के मुख्यमंत्री और केंद्र में अटल बिहारी वाजपेयी के प्रधानमंत्री रहते योगी आदित्यनाथ को अपने एक समर्थक को विधानसभा का टिकट दिलाने के लिए गिडगिनाया पड़ा था। इसके बाद ही दबाव समूह के रूप में युवा वाहिनी का गठन किया गया और पूर्वी उत्तर प्रदेश में आदित्यनाथ का कद बढ़ा।

जब आदित्यनाथ उत्तर प्रदेश के मुख्यमंत्री बन गए तो उन्होंने सत्ता में भागीदारी की हिंदू युवा वाहिनी की मांग को अनसुना करना शुरू कर दिया। सुनील सिंह ने अलग होकर अपनी अलग हिंदू युवा वाहिनी भारत गठित कर ली। उन्हें तत्काल

संक्षेप में, सरकारी धन के व्यवस्थित इस्तेमाल के कई तरीके हैं। यदि सरकार को इसे लेकर प्रतिबद्धता दिखानी है तो क्या यह वह इसे लेकर वैसी ही प्रतिबद्धता दिखा सकती है जैसी उसने नागरिकता संशोधन अध्याय के मसले पर दिखाई? अहम प्रश्न यह है कि सरकार आर्थिक सुधार पर कितनी राजनीतिक पूंजी व्यय करने को तैयार है? क्या वह ऐसे निर्णय ले सकती है जो आबादी के एक धड़े को नापसंद हों? यदि एयर इंडिया नहीं बिकती तो क्या उसे बंद किया जाएगा? आखिर, निजी विमानन कंपनियां भी बंद हुई हैं तो एयर इंडिया क्यों नहीं? ऐसे निर्णय लेने के लिए अर्थव्यवस्था को पहली प्राथमिकता पर लाना होगा। फिलहाल ऐसा नहीं लगता।

कानाफूसी

चाचा-भतीजा
इन दिनों नागरिकता संशोधन अधिनियम देश की राजनीतिक बहस के केंद्र में है। इस बीच छोटे राजनीतिक दलों को ध्यान आकृष्ट करने का एकदम माकूल अवसर मिल गया है। ऐसा ही एक दल है शिवपाल सिंह यादव की अध्यक्षता वाला प्रगतिशील समाजवादी पार्टी (लोहिया)। समाजवादी पार्टी से अलग हुए सपा अध्यक्ष अखिलेश यादव के चाचा शिवपाल के लिए यह अपने भतीजे के साथ एकजुटता दिखाने और परिवार को एकजुट लाने का अवसर भी है। शिवपाल ने हाल ही में कहा कि सीएए मामले में कतिपय स्वार्थी तत्त्व राष्ट्रवाद के नाम पर सांप्रदायिकता को हवा दे रहे हैं और उनकी पार्टी ऐसे तत्वों को चिह्नित करने का काम करेगी। इससे पहले अखिलेश यादव भी पार्टी विधायकों के साथ सीएए, एनआरसी और एनपीआर के विरोध में साइकिल मार्च निकाल चुके हैं।

राहत की बात

विदेश मंत्री एस जयशंकर से पिछले दिनों जब जवाहर लाल नेहरू विश्वविद्यालय में हुई हिंसा के बारे में सवाल किया गया तो उन्होंने जवाब दिया कि उनके जमाने में यानी जब वह जेएनयू के छात्र थे, तब वहां 'टुकड़े-टुकड़े' गैंग नहीं हुआ करता था। उनके इस जवाब को जाहिर तौर पर खूब चर्चा मिली। लेकिन इसके बाद का किस्सा भी कम दिलचस्प नहीं है। दरअसल जयशंकर की टिप्पणी के तत्काल बाद माइक एक ऐसी प्रश्नकर्ता को दे दिया गया जो जेएनयू में अध्ययन कर चुकी थी। उस छात्रा ने अपना परिचय दिया और कहा कि वह अंतरराष्ट्रीय संबंध विभाग से ताल्लुक रखती थी। कार्यक्रम में एक पल के लिए खामोशी छा गई और इसके बाद लोग हंसने लगे। बहरहाल, महिला ने स्पष्ट किया कि उसका सवाल जेएनयू के बारे में नहीं है। उन्होंने मंत्री से भारत और चीन के आपसी संबंधों को लेकर एक सवाल किया।



आपका पक्ष

चुनौतियां से भरा हो सकता है बजट

लगभग सभी देशों की अर्थव्यवस्था की धीमी गति चिंता का विषय है। एशिया की तीसरी सबसे बड़ी अर्थव्यवस्था भारत की मौजूदा विकास दर पिछले छह वर्षों में निचले स्तर पर है। नए साल में बजट और वित्त मंत्री के सामने चुनौतियां कम नहीं हैं। भारत के सामने मंद अर्थव्यवस्था बढ़ती बेरोजगारी, वित्तीय घाटा एवं अन्य समस्या चिंता का विषय है। वैश्विक अर्थव्यवस्था के लिए यह साल चुनौतीपूर्ण है और इसका काफी असर भारत पर पड़ रहा है। ऐसे समय में देश में बढ़ती बेरोजगारी की समस्या की थम नहीं रही है। भारत में असंगठित क्षेत्र में 94 फीसदी रोजगार सृजन होता है और यह देश की अर्थव्यवस्था में 45 फीसदी का योगदान देता है। लेकिन



असंगठित क्षेत्र भी मंदी का मार झेल रहा है। भारत को संगठित और असंगठित क्षेत्रों पर बराबर ध्यान देना चाहिए। ग्रामीण इलाकों में बुनियादी ढांचे पर ज्यादा जोर देना होगा। वर्ष 2018 तक भारत दुनिया की सबसे तेजी से बढ़ने वाली अर्थव्यवस्था रहा है, जिसमें

सरकार को बजट में संगठित और असंगठित क्षेत्रों पर बराबर ध्यान देना चाहिए

वर्ष 2016 में विकास दर 9.4 फीसदी तक थी। इन सभी समस्याओं से निजात पाने के लिए

सरकार ऐसे कदम उठाए, जिनसे ग्रामीण क्षेत्रों में लोगों को रोजगार मिल सके। किसी भी देश में विकास इस बात पर निर्भर करता है कि वह देश आर्थिक दृष्टि से कितनी प्रगति कर रहा है।

अजय प्रताप तिवारी, ईमेल से

एसिड अटैक पर सख्ती बरते सरकार

महिलाओं को समाज में जिस हिंसा का सामना करना पड़ता है उसका एक भयानक रूप एसिड हमला है। इस मुद्दे पर फिल्म बनाई गई है जो समाज को उनके दर्द को बर्ण करती है। पूरी दुनिया में लड़कियों और औरतों पर एसिड अटैक एक गंभीर सवाल कानून व्यवस्था के साथ

बाजार का भी जुड़ा हुआ है। किसी भी पीड़िता के मन में यह सवाल उठना लाजिमी है कि क्या तेजाब जैसी संवेदनशील वस्तु की बिक्री और उपलब्धता बाजार में अन्य सामानों की तरह होनी चाहिए। आज एसिड अटैक की वजह से बहुत सारी लड़कियां और महिलाओं की जिंदगी बरबाद हो चुकी है। लड़कियों और महिलाओं की जिंदगी बरबाद हो चुकी है। बहुत सारी लड़कियां और महिलाएं आज बदतर हालात में अपना जीवनयापन करने को मजबूर हैं। एसिड अटैक पर न्यायपालिका के साथ-साथ सरकार को अब ऐसे कुछ कानून बनाने चाहिए जो इस देश के साथ-साथ दुनिया के लिए एक मिसाल बने। साथ ही ऐसा कोई कानूनी प्रावधान होना चाहिए जिसमें एसिड हमलों की शिकार महिलाओं को सभी तरह की सुविधाएं और सुरक्षा सुनिश्चित हो।

अनु मिश्रा, सीवान

पाठक अपनी राय हमें इस पते पर भेज सकते हैं : संपादक, बिजनेस स्टैंडर्ड, 4, बहादुर शाह जफर मार्ग, नई दिल्ली - 110002. आप हमें ईमेल भी कर सकते हैं : lettershindi@bmail.in पत्र/ईमेल में अपना डाक पता और टेलीफोन नंबर अवश्य लिखें।