

बिज़नेस स्टैंडर्ड

वर्ष 12 अंक 273

पटरी पर रेलवे

भारतीय रेलवे ने मंगलवार को यात्री किराये के आधार मूल्य में वृद्धि की घोषणा की। यह वृद्धि अर्द्ध-शहरी इलाकों में चलने वाली लोकल ट्रेनों को छोड़कर बाकी सभी तरह की यात्राओं पर लागू होगी। किराये में वृद्धि बहुत ज्यादा नहीं है, प्रति किलोमीटर सफर पर एक पैसे से लेकर चार पैसे की बढ़ोतरी की गई है। सामान्य श्रेणी और गैर-एक्सप्रेस

ट्रेनों की गैर-वातानुकूलित श्रेणियों का किराया प्रति किलोमीटर एक पैसे बढ़ा है जबकि वातानुकूलित श्रेणियों का किराया प्रति किलोमीटर चार पैसे बढ़ाया गया है। इस तरह राजधानी जैसी प्रीमियम ट्रेनों के टिकट मूल्य में हुई वृद्धि भी 100 रुपये से कम ही है। वहीं मासिक टिकट धारकों के किराये में कोई बढ़ोतरी नहीं की गई है। इस किराया वृद्धि

को लेकर थोड़ा शोर हो सकता है लेकिन सच यह है कि यह जरूरी कदम का एक हिस्सा भर है। भारतीय रेलवे अपने हालिया इतिहास के कुछ सबसे बुरे दौर से गुजर रहा है। रेलवे के लिए अहम वित्तीय आंकड़ा परिचालन अनुपात का है। इसका मतलब परिचालन व्यय के बरक्स परिचालन राजस्व का अनुपात होता है। चालू वित्त वर्ष में यह अनुपात पहले ही सौ फीसदी के स्तर से आगे निकल चुका है। दूसरे शब्दों में कहें तो रेलवे खतरे की जद में है। नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक (सीएजी) की गत महीने संसद में पेश रिपोर्ट में कहा गया है कि वर्ष 2017-18 और 2018-19 दोनों साल एनटीपीसी और रेलवे के पूर्व उपक्रम इंडियन रेलवे कंस्ट्रक्शन कॉर्पोरेशन ने

अग्रिम भुगतान कर उसे संकट से उबारा था। सीएजी ने इंगित किया था कि रेलवे के राजस्व अधिशेष में लगातार गिरावट देखी गई है और अपने पूंजी व्यय में आंतरिक संसाधनों की उसकी हिस्सेदारी भी घटी है। राजस्व जुटा पाने में इस नाकामी का बोझ रेलवे नेटवर्क और आम करदाता को उठाना पड़ा। विस्तारित मूल्यहास के जरिये रेल नेटवर्क और केंद्रीय बजट समर्थन पर रेलवे की बढ़ती निर्भरता के जरिये आम करदाता ने यह बोझ उठाया। जहां इस वित्त वर्ष में अब तक कोई बड़ा रेल हादसा नहीं हुआ है वहीं अपनी अर्वाधि पूरा कर चुकी परिसंपत्तियों के नवीनीकरण का काम टालने से यात्रियों की सुरक्षा खतरे में पड़ रही है। ऐसे में रेलवे की वित्तीय सेहत बहाल करना निस्संदेह तात्कालिक प्राथमिकता होनी

चाहिए। सच यह है कि यात्रियों को भुगतान करना होगा। पहले से ही मालदुलाई से मिलने वाला लगभग सारा राजस्व यात्री किराये की क्रॉस-सब्सिडी में चला जा रहा है। लंबी दूरी की वातानुकूलित चेयरकार सेवा अपना खर्च खुद निकाल लेती है लेकिन कई दूसरी यात्रा श्रेणियां घाटे में ही हैं। शहर के भीतर चलने वाली लोकल ट्रेनों को भी किराया वृद्धि से हमेशा के लिए छूट नहीं दी जा सकती है। निचोड़ यह है कि रेलवे की परिचालन स्वतंत्रता को प्राथमिकता देने के लिए इसका पुनर्गठन जरूरी हो चुका है। कर्मचारियों के विरोध को अनसुना करते हुए सरकार ने रेलवे कैंडरों का पुनर्गठन कर अपनी आंतरिक क्षमता बढ़ाने की दिशा में पहला कदम बढ़ा दिया है। लेकिन उसे आगे बढ़ने की जरूरत होगी।

रेलवे के वाणिज्यिक हितों को सरकार के सामाजिक दायित्वों से अलग करने के लिए एक प्रणाली बनाना अहम है। अगर सरकार रेलवे पर सामाजिक दायित्व थोपना चाहती है तो उसके लिए रेलवे को पूरा मुआवजा देना होगा और उसे इतर गतिविधियों में रेलवे को किसी लाभपरक कंपनी की तरह काम करने की छूट देनी होगी। इससे रेलवे को अपना निवेश बढ़ाने में मदद मिलेगी और अधिक तेजी से मालदुलाई कर वह अर्थव्यवस्था की क्षमता वृद्धि में भी योगदान कर सकेगा। रेल मंत्रालय को समुचित स्वतंत्रता की जरूरत है जो असल में एक होलिंग्स कंपनी के सुपुर्द की जानी चाहिए। सच तो यह है कि व्यापक सुधारों के अभाव में रेल वित्त एवं निवेश पर असर पड़ना जारी रहेगा।



विनया सिन्हा

न्यायिक क्षेत्र में आईबीसी की बेहतर समझ जरूरी

वरिष्ठ न्यायाधीशों को यह जानकारी दी जानी चाहिए कि कैसे उनके फैसलों का अर्थव्यवस्था पर व्यापक असर होता है। इस संबंध में विस्तार से जानकारी प्रदान कर रहे हैं जैमिनी भगवती

बीती कुछ तिमाहियों से देश की आर्थिक तस्वीर खस्ता ही नजर आ रही है। वृद्धि में आए धीमेपन की प्रकृति के चक्रोय या ढांचागत होने को लेकर जो बहस हो रही है वह मूल मुद्दों से ध्यान भटकाने वाली है। इस आलेख में हम व्यापक चिंताओं से परे इस बात पर ध्यान केंद्रित करेंगे कि कैसे आर्थिक वृद्धि को पटरी पर लाने के लिए दीर्घावधि के ऋण के स्तर को बढ़ाने की आवश्यकता है। सरकारी बैंक अभी भी परियोजनाओं को ऋण देने में हिचकिचा रहे हैं। वे गैर बैंकिंग वित्तीय कंपनियों (एनबीएफसी) को अल्पकालिक ऋण देने में भी हिचक रहे हैं।

भारतीय रिजर्व बैंक (आरबीआई) ने 24 दिसंबर को 'रिपोर्ट ऑन ट्रेड एंड प्रोग्रेस ऑफ बैंकिंग इन इंडिया 2018-19' जारी की। रिपोर्ट में कहा गया है कि हालांकि ऋणशोधन अक्षमता एवं दिवालिया संहिता (आईबीसी) के तहत निस्तारण की समय सीमा को बढ़ाकर 330 दिन कर दिया गया है लेकिन कुछ मामलों में इस सीमा से भी अधिक देरी हो रही है क्योंकि बार-बार वाद हो रहे हैं।

आरबीआई की इसी रिपोर्ट में कहा गया है कि बैंकिंग व्यवस्था में सुधार के लिए यह आवश्यक है कि तनावग्रस्त परिसंपत्तियों का तीव्र गति से निस्तारण किया जाए। यह भी कहा गया है कि सरकारी बैंकों की ऋण वृद्धि

बीते कुछ वर्षों के दौरान निजी बैंकों से कमतर रही है। रिपोर्ट में यह भी कहा गया है कि सितंबर 2019 के अंत तक सरकारी बैंकों का कुल फंसा हुआ कर्ज कुल किराये का 12 फीसदी था। सरकारी बैंकों को इसे 10 फीसदी से कम करना होगा तभी लंबी अवधि का ऋण स्तर हासिल हो सकेगा। बेहतर निगरानी के लिए देश में बेहतर पूंजी वाले दो सरकारी बैंकों की आवश्यकता है।

केंद्र सरकार ने आश्वस्त किया है कि आईबीसी सही ढंग से काम कर रही है। बहरहाल सरकारी बैंकों की मौजूदा सतर्कता बताती है कि ऋण से जुड़े जोखिम और बाद में सरकारी जांच एजेंसियों द्वारा बैंक प्रबंधकों के साथ कड़ाई करने को लेकर जोखिम बरकरार हैं। वित्तीय क्षेत्र में होने वाली धोखाधड़ी के अधिकांश मामलों में दोषसिद्धि मुश्किल होती है। यही कारण है कि अपराधिकता को लेकर जांच जारी रहती है। ऐसे में व्यावहारिक कदम यही है कि परिसंपत्ति को बरकरार रखा जाए क्योंकि चालू परिसंपत्ति वैकल्पिक निवेशकों को भी आकर्षित करती है।

कई प्रवर्तक पहले अपनी ऋण आवश्यकताओं को बढ़ाचढ़ाकर पेश करते हैं और बाद में अंतहीन कानूनी चुनौतियों के माध्यम से अपनी निस्तारण प्रक्रिया को जटिल बना लेते हैं। वे निस्तारण पेशेवरों की नियुक्ति

का यह कह कर विरोध करते हैं कि उनके पास कानिबलियत नहीं है या वे पूर्वग्रह से ग्रस्त हैं। ऐसा करके वे ऋणदाताओं की समिति में मतभेद पैदा करने का प्रयत्न करते हैं। अगर ये तरीके नाकाम साबित होते हैं तो वे राष्ट्रीय कंपनी लॉ अपील पंचाट (एनसीएलएटी) की शरण लेते हैं और आखिर में सर्वोच्च न्यायालय की।

एस्सार स्टील ऋण डिफॉल्ट मामले को देश के कानून और कारोबारी स्कूलों के पाठ्यक्रम में शामिल किया जाना चाहिए। इस घटना में ऋणदाताओं ने एस्सार स्टील के लिए आर्सेलर-मि्तल की 42,000 करोड़ रुपये की बोली को स्वीकार कर लिया था। राष्ट्रीय कंपनी लॉ पंचाट (एनसीएलटी) ने मार्च 2019 में स्वामित्व में इस बदलाव को मंजूरी प्रदान कर दी। एस्सार ने एनसएलटी के इस निर्णय के खिलाफ अपील की कि आर्सेलर की पेशकश का 90 फीसदी हिस्सा एनसीएलएटी के जरिये वित्तीय ऋणदाताओं को जाए। एनसीएलटी ने कहा कि सुरक्षित वित्तीय ऋणदाताओं को संचालन ऋणदाताओं के समकक्ष माना जाना चाहिए और वित्तीय ऋणदाताओं को चुकाई जाने वाली राशि को 42,000 करोड़ रुपये के 65 प्रतिशत पर सीमित किया जाना चाहिए। 14 नवंबर के एक अहम फैसले में सर्वोच्च न्यायालय ने एनसीएलएटी के निर्णय बदल दिया और

कहा कि ऋणशोधन प्रक्रिया में संपत्ति वितरण का निर्णय कर्जदार कर सकते हैं। इस फैसले ने आर्सेलर मि्तल के एस्सार स्टील को अधिग्रहीत करने की राह आसान की और आईबीसी को कठिनाई से उबारा।

डिफॉल्ट का हर मामला अलग होता है। पुराने प्रवर्तक मामले को जटिल बनाना चाहते हैं ताकि उनकी परिसंपत्ति कर्जमुक्त होकर और सस्ती कीमत पर उनके अलावा किसी की न बिके। एस्सार स्टील मामले में एनसीएलएटी का निर्णय यह संकेत देता है कि पुराने मालिकों में यह स्टेमिना और संसाधन है कि वे अपनी परिसंपत्ति बचाने के लिए लड़ सकें। देश की न्याय व्यवस्था इस आधार पर प्रवर्तकों के पक्ष में नजर आती है कि कामगारों के हित को देखते हुए कारोबार चलता रहे।

आईबीसी अब बहुत अधिक कठिनाई में नहीं है लेकिन अभी भी उस पर ध्यान देने की आवश्यकता है। इसमें ऋणदाता समिति का कर्ज को बट्टे खतरे में डालने के लिए एक ढांचे पर सहमत होना और निस्तारण पेशेवरों की विश्वसनीयता का प्रश्न हल करना शामिल है। भूषण पावर एंड स्टील का मामला बताता है कि देरी इसलिए भी होती है क्योंकि आईबीसी तथा उससे पहले के विवाद उभर आते हैं। दिसंबर 2019 तक आईबीसी के 1,500 मामले ऋणदाता समिति, निस्तारण प्रतिनिधियों तथा अदालतों के पास लंबित हैं। आईबीसी की व्याख्या में न्यायिक अंतर को लेकर सरकार की प्रतिक्रिया और अन्य विधानों के साथ असंगतता के चलते इसमें बार-बार संशोधन किया गया है। ऐसा कोई तरीका नहीं है जिससे मूल्यांकन को अस्पष्टताओं को दूर किया जा सके और यह स्पष्ट किया जा सके कि अंतिम बिक्री में किसे क्या हिस्सेदारी मिलेगी। सर्वोच्च न्यायालय, एनसीएलटी और एनसीएलएटी के न्यायाधीशों को विषय विशेषज्ञों द्वारा इस विषय में गहरी जानकारी

मुहैया कराई जानी चाहिए ताकि वे विभिन्न प्रकार के ऋणशोधन की प्रकृति और परिणाम से अवगत हो सकें। अनुभवी न्यायाधीश ऐसे विचार से नाराज हो सकते हैं कि उन्हें ऐसे मामलों के आर्थिक प्रभाव की बेहतर समझ पैदा करनी होगी। जबकि यह सही है कि प्रवर्तक व अन्य पक्षकार ऐसे मामलों को अपने पक्ष में करने के लिए जुगत लगाते हैं। व्यापक जनहित में सर्वोच्च न्यायालय को चाहिए कि वह न्यायिक निर्णय से पहले ऐसी क्रीफिंग को अनिवार्य बना दे। लंबोलाआब यह है कि गलत निर्णय और धोखाधड़ी से भरे ऋणशोधन प्रक्रिया के मौजूदा मामले यह बताते हैं कि देश में वित्तीय मध्यस्थता के बेहतर नियमन की आवश्यकता है। इसके अलावा ऋणशोधन प्रक्रिया की गति भी तेज करने की जरूरत है। आरबीआई को बैंकों और एनबीएफसी को भी इस विषय में अवगत कराना चाहिए। सर्वोच्च न्यायालय को इस विषय में 12 फरवरी, 2018 का परिपत्र सामने करना चाहिए जिसमें ऋणदाताओं को डिफॉल्ट के मामलों को एनसीएलटी के समक्ष ले जाने के लिए कमतर समय सीमा दी गई है। स्वतंत्रता की तरह समझदारी भरी बैंकिंग के लिए भी शाश्वत सतर्कता के साथ-साथ वित्तीय और आर्थिक मुद्दों की बेहतर समझ की आवश्यकता होती है।

नया साल गुजरे साल से कम निराशाजनक होने की उम्मीद



दिल्ली डायरी ए के भट्टाचार्य

वर्ष 2019 के निराशाजनक ढंग से खत्म हो जाने के बाद वर्ष 2020 से तमाम उम्मीदें लगी हैं। क्या नया साल भारतीय अर्थव्यवस्था में नई जान फूंक पाएगा? और पिछले साल अधिकांश समय अपने सियासी एजेंडे पर ही टिकी रही नरेंद्र मोदी सरकार इस साल अर्थव्यवस्था पर अधिक ध्यान देगी? वर्ष 2020 में मोदी सरकार की तरफ से उठाए जाने वाले कदमों के बारे में कोई भी अनुमान नहीं लगा सकता है, भविष्यवाणी करना तो दूर की बात है। नए साल में प्रमुखता से सामने आने वाले प्रमुख आर्थिक मुद्दों की सूची तैयार करना कहीं अधिक सुरक्षित होगा। यहां पर तीन ऐसे मुद्दों या घटनाओं की सूची है जो अगले 12 महीनों में घटित हो सकते हैं।

एयर इंडिया बन जाएगी इतिहास: अगर अधिकारियों पर यकीन करें तो सरकारी स्वामित्व वाली एयरलाइन एयर इंडिया जून 2020 के बाद वजूद में नहीं रहेगी। मोदी सरकार इन बात की पुर्जोर कोशिश कर रही है कि इसे किसी निजी एयरलाइन को बेच दिया जाए लेकिन इसका कोई खरीदार ही नहीं दिख रहा है। अगर जून तक खरीदार सामने नहीं आता है तो सरकार एयर इंडिया का परिचालन बंद कर देगी। इसके पालखों ने पहले ही नागरिक उड्डयन मंत्रालय को पत्र भेजकर कहा है कि एयर इंडिया को बंद करने के पहले उनके वेतन एवं अन्य भत्तों के बकाये का भुगतान किया जाए।

एयर इंडिया की बंदी देश के नागरिक उड्डयन क्षेत्र में एक दौर के अंत की निशानी होगी। इस एयरलाइन को टाटा ने शुरू किया था और कुछ समय तक इसका संचालन भी किया। फिर देश के पहले प्रधानमंत्री ने इस एयरलाइन का राष्ट्रीयकरण करने का फैसला किया। लेकिन किसी भी प्रधानमंत्री ने एयर इंडिया की बाजार हिस्सेदारी में कमी, उसकी अक्षमता में वृद्धि और घाटा बढ़ने से रोकने की कोशिश नहीं की। नतीजा यह हुआ कि समय के साथ सरकारी खजाने पर उसकी निर्भरता बढ़ती चली गई।

लेकिन मोदी सरकार ने 2017 के मध्य में यह फैसला किया कि एयर इंडिया का निजीकरण किया जाएगा। लेकिन बिक्री के लिए अपनाई गई प्रक्रिया ऐसी थी कि उसका नाकाम होना तय था। दोबारा सत्ता में आने के बाद मोदी

अपनाए बगैर हासिल राजकोषीय घाटे के बारे में अधिक वास्तविक तस्वीर पेश करता है या नहीं।

जीएसटी परिषद की बैठकें होंगी हंगामेदार: जीएसटी परिषद की नई दिल्ली में गत महीने हुई बैठक ने यह दिखाया कि अपने वाले महीनों में इसकी चर्चा कितनी हंगामाखेज होगी? परिषद की 38वीं बैठक में लांटीरी दरें तय करने का फैसला होना था। इसके लिए परिषद के इतिहास में पहली बार मतदान का तरीका आजमाया जाना था। तीन वर्षों के अपने वजूद में जीएसटी परिषद में सारे निर्णय सर्वसम्मति से ही लिए गए थे।

लेकिन पिछले कुछ महीनों में देश की सियासत बदल गई है। अब केवल 17 राज्यों में ही भारतीय जनता पार्टी (भाजपा) की सरकारें रह गई हैं। जीएसटी परिषद में 29 राज्यों और दो केंद्रशासित क्षेत्रों- दिल्ली एवं पुदुच्चेरी को मताधिकार मिला हुआ है। हालांकि राज्यों एवं केंद्रशासित क्षेत्रों के मत का मूल्य 2:1 है। अगर किसी निर्णय पर सहमत नहीं बनती है तो परिषद में मतदान होगा। बैठक में मौजूद और मतदान करने वाले सदस्यों के तीन-चौथाई मत पाने पर ही प्रस्ताव स्वीकृत हो सकेगा। खास बात यह है कि इसमें केंद्र सरकार को अकेले ही 33 भारांक हासिल है। हालांकि मोदी सरकार जीएसटी परिषद की बैठकों में भाजपा-शासित 17 राज्यों पर भरोसा कर सकती है। लेकिन इनका समर्थन मिलने के बाद भी उतने के पास 69 अंक ही हो पाएंगे। यानी उसे कोई फैसला लेने के लिए फिर भी छह मतों का इंतजाम करना होगा। इस तरह जीएसटी परिषद की बैठक में उसे कम-से-कम तीन अन्य राज्यों का समर्थन भी चाहिए होगा। इतना तो तय है कि 2020 में जीएसटी परिषद की बैठकों में अधिक विवाद होंगे और केंद्र सरकार संघवाद की भावना के अनुरूप चलने के लिए मजबूर होगा।

वर्ष 2020 में ये तीनों मसले यह दिखाएंगे कि नया साल भारतीय अर्थव्यवस्था के साथ शासन के लिए भी कितनी नई चुनौतियां पेश करने वाला है? अगर सरकार इन घटनाओं से जल्द सही सबक सीखती है तभी यह सोचा जा सकता है कि 2019 की तुलना में 2020 का अंत उतना निराशाजनक नहीं होगा।

कानाफूसी

नाराजगी भरा विस्तार

महाराष्ट्र में मंत्रिमंडल विस्तार पर शिवसेना-राष्ट्रवादी कांग्रेस पार्टी (राकांपा) तथा कांग्रेस गठबंधन के विधायकों में नाराजगी चल रही है। इस सप्ताह की शुरुआत में पुणे स्थित कांग्रेस भवन पर हमले के आरोप में 19 लोगों को गिरफ्तार किया गया था। ये लोग कांग्रेस पार्टी के विधायक संग्राम थोपटे के समर्थक थे जिन्हें राज्य के मुख्यमंत्री उद्धव ठाकरे द्वारा मंत्रिमंडल विस्तार के समय मंत्री पद नहीं दिया गया। थोपटे पूर्व मंत्री अनंतराव थोपटे के पुत्र हैं। मंत्रिमंडल से बाहर हुए दूसरे नेता तथा विधायकों ने अलग-अलग तरीकों से नाराजगी जाहिर की। उदाहरण के लिए, महाराष्ट्र के बीड जिले की माजलगांव सीट से राकांपा के चार बार के विधायक प्रकाश सोलंकी ने अपनी सीट छोड़ने की घोषणा की थी। हालांकि बाद में उन्होंने पार्टी के नेताओं से बात करने के बाद विधायक के तौर पर बने रहने का निर्णय लिया।



प्रियंका का जुर्माना

कांग्रेस महासचिव प्रियंका गांधी वाड़ा 28 दिसंबर को जिस स्कूटर की पीछे की सीट पर बैठी थीं और बाद में उसपर 6,300 रुपये का अर्थदंड लगाया गया था, उस स्कूटर के मालिक राजदीप सिंह ने स्वयं यह जुर्माना भरने का निर्णय लिया है। सिंह के स्कूटर को कांग्रेस नेता धीरज गुर्जर चला रहे थे ताकि वह प्रियंका गांधी वाड़ा को पूर्व आईपीएस अधिकारी एसआर दारापुरी तक पहुंचा सकें। दारापुरी को नागरिकता संशोधन कानून के खिलाफ प्रदर्शन करने के आरोप में पिछले सप्ताह गिरफ्तार कर लिया था। इस दौरान गुर्जर तथा वाड़ा ने हेलमेट को बिना सफर करते हुए देखा गया था। सिंह का कहना है कि उन्हें मीडिया से इस जुर्माने का पता चला। उन्होंने कहा, 'मैं स्वयं इस राशि का भुगतान करूंगा। मैं इसे प्रियंका या कांग्रेस से नहीं ले सकता।'

आपका पक्ष

नए साल में महंगाई का तोहफा

वर्ष 2020 शुरू होते ही सरकार ने रेल किराये और रसोई गैस की कीमतों में वृद्धि कर महंगाई का तोहफा दिया है। पंजाब सरकार ने भी राज्य में बिजली दरों में बढ़ोतरी कर आम लोगों को महंगाई का झटका दिया है। ये चीजें आम लोगों के रोजमर्रा में प्रयोग होने वाली सबसे बड़ी जरूरत हैं। सरकार को इन सुविधाओं को आम लोगों तक समय पर और आरामदायक तरीके से उपलब्ध कराने के लिए भारी खर्च करना पड़ता है, लेकिन सरकार की कुछ गलत नीतियां भी महंगाई बढ़ाने के लिए जिम्मेदार हो सकती हैं। सरकार अपने वोट बैंक को ध्यान में रखते हुए गरीबों को कुछ सुविधाएं मुफ्त में देने की योजनाएं लाती हैं लेकिन वे महंगाई बढ़ाने का काम करती हैं। मोदी सरकार उज्ज्वला योजना के तहत गरीबों के घरों तक रसोई गैस पहुंचाने की कोशिश कर रही है, लेकिन रसोई गैस की कीमतों में वृद्धि कर कुछ गरीबों की रसोई से गैस को दूर



करने का काम भी कर रही है। मोदी सरकार ने सौभाग्य योजना के गांवों को रोशन किया, लेकिन पंजाब सरकार बिजली दरों में वृद्धि कर सामान्य लोगों के घरों में अंधेरा करना चाहती है। किसी भी राजनीतिक दल की सरकार अपनी जेब से कोई मुफ्त की सुविधा नहीं देती है। मुफ्त की सेवाओं का आर्थिक बोझ जो सरकारों पर पड़ता

सरकार ने नए साल से रसोई गैस, विमानन ईंधन और रेल किराये में बढ़ोतरी की

है उसकी भरपाई सरकार महंगाई बढ़ा कर करती है। आज रोजमर्रा में प्रयोग होने वाली चीजों की कीमतें बढ़ती जा रही हैं। इन बढ़ती कीमतों को नियंत्रण करने के लिए

मोदी सरकार को कुछ प्रयास करने चाहिए तभी अच्छे दिन आ सकेंगे।

राजेश कुमार चौहान, जालंधर

एक अलग कंपनी बने

भारतीय रेल अब अधिक कुशल हो रहा है। उदाहरण के लिए आईआरसीटीसी ने हाल में अपना आईपीओ जारी कर बाजार से अच्छा धनोपार्जन किया है। इसी तर्ज पर रेल पटरियों और पुलों पर भी काम होना चाहिए। घिसी पिटी पटरियों के निस्तारण और जर्जर पुलों के पुनर्निर्माण के लिए रेल को अलग सक्षम कंपनी चाहिए जो न केवल पटरियों का निर्माण करे बल्कि उसे बिछाने, रखरखाव करने, बोली लगाकर अप्रयुक्त पटरी का निपटारा भी करे। अभी पटरी के लिए रेल भिलाई स्टील प्लांट पर निर्भर है।

हिम्मत जोशी, नागपुर

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।