

उन्हें सफलता से मारो और मुस्कुराहट से दफना दो।

- अज्ञात



जेट एयरवेज का संकट

आलम यह है कि क्षेत्रीय एयरपोर्ट विकसित करने को लेकर दो साल पहले लॉन्च की गई स्कीम उड़ान (उड़े देश का आम नागरिक) के तहत निविदा भरने वाली छह एयरलाइंस अपने ऑपरेशंस बंद कर चुकी हैं।

नवीन जोशी।

संस्थापक चेयरमैन नरेश गोयल के पद छोड़ने और करीब 200 करोड़ रुपये की तात्कालिक मदद पाने के बाद भी जेट एयरवेज का संकट कम होता नहीं दिख रहा। यह रकम कर्मचारियों को बीते दिसंबर महीने का वेतन देने और ईंधन का बकाया चुकाने में खप गई बताई जाती है। अभी तत्काल बाहरी मदद नहीं मिली तो उदारीकरण के दौर में आई शुरुआती उड्डयन कंपनियों में से एक जेट एयरवेज अप्रैल खत्म होते-होते पूरी तरह बंद जाएगी। और हां, इन दिनों सबका ध्यान जेट एयरवेज की ही तरफ है, लेकिन सचाई यह है कि देश का पूरा एविएशन सेक्टर ही पिछले कुछ वर्षों से किसी दलदल में जा फंसा है। उबरने की लाख कोशिशों के बाद भी इसका कोई न कोई हिस्सा नीचे धंसता ही जा रहा है। विजय

माल्या की किंगफिशर पहले ही डूब चुकी है, लेकिन अभी चाहे इंडिगो, स्पाइस जेट और गोएयर जैसी प्राइवेट कंपनियां हों या एयर इंडिया जैसा सरकारी महास्थी, लगभग सारी ही एयरलाइंस वित्तीय मोर्चे पर लगातार संघर्ष करती दिख रही हैं।

42.5 फीसदी मार्केट शेयर वाली इंडिगो की बात करें तो दिसंबर में खत्म हुई तिमाही में इसके शुद्ध मुनाफे में 75 फीसदी की गिरावट दर्ज की गई, जबकि इसी तिमाही में स्पाइसजेट के शुद्ध मुनाफे में 77 फीसदी की कमी आई। आलम यह है कि क्षेत्रीय एयरपोर्ट विकसित करने को लेकर दो साल पहले लॉन्च की गई स्कीम उड़ान (उड़े देश का आम नागरिक) के तहत निविदा भरने वाली छह एयरलाइंस अपने ऑपरेशंस बंद कर चुकी हैं। इसका नतीजा यात्रियों को फ्लाइट

कैंसिलेशन और बढ़ी टिकट दरों के रूप में भुगतान पड़ रहा है।

एविएशन सेक्टर की गड़बड़ियों के लिए सरकार की बढ़ईतजामी और मंत्रियों-अफसरों की मनमानी को जिम्मेदार ठहराते हुए भी इस हकीकत को रेखांकित करना जरूरी है कि भारत में एविएशन हाल तक सरकारी पैसों पर ही फलता-फूलता रहा, फिर चाहे वह हज सक्सिडी के रूप में मिलने वाली रकम हो या सरकारी हवाई यात्राओं का लंबा-चौड़ा बिल भुगतान हो। मामला उलझना तब शुरू हुआ, जब सरकारें इस खर्च को लेकर सचेत हुईं और निजी कंपनियों के दखल से हवाई यात्रा आम लोगों के दायरे में आने लगी।

इस विशाल ग्राहक वर्ग को लुभाने

के लिए टिकट दर कम रखने की मजबूरी और ईंधन, पार्किंग व लीज के बढ़ते खर्च के बीच संतुलन बनाना इस सेक्टर के लिए कठिन चुनौती बना हुआ है। जेट एयरवेज का ऊंट आज नहीं तो कल एक करवट बैठ जाएगा। बोइंग 737 विमानों की उड़ान बंद होने से उपजी कठिनाई भी देर-सबेर दूर कर ली जाएगी। लेकिन इस सेक्टर को फेलाव के जरिये फायदेमंद बनाने की चुनौती उसके बाद भी बनी रहेगी। याद रहे, मार्च 2019 में समाप्त हुए वित्त वर्ष में भारतीय विमान कंपनियों का कुल घाटा 1.7 अरब डॉलर होने का अनुमान है जो अगले वित्त वर्ष में घटकर 55 से 70 करोड़ डॉलर के बीच रह सकता है। लेकिन फायदे में जाना अभी इस सेक्टर के लिए दूर की कौड़ी ही है।



रहीम के दोहे

सुंदरचंद ठाकुर।

तरुवर फल नहीं

खात है, सरवर

पियहि न पान।

कहि रहीम पर

काज हित,

संपति संचहि

सुजान।

अर्थ: कविवर

रहीम कहते हैं

कि जिसत तर पेड़ कभी स्वयं

अपने फल नहीं खाते और तालाब

कभी अपना पानी नहीं पीते उसी

तरह सज्जनलोग दूसरे के हित के

लिये संपत्ति का संचय करते हैं।

तन रहीम है कर्म बस, मन राखो

ओहि ओर।

जल में उल्टी नाव ज्यों, खँचत गुन

के जोर।

अर्थ: कविवर रहीम कहते हैं कि

अपना शरीर तो कर्म के फल के

नियंत्रण में है पर मन को भगवान

की भक्ति में लीन रखा जा सकता

है। जैसे जल में उल्टी नाव को

रस्सी से खींचा जाता है वैसे ही

मन को भी खींचना चाहिए।

धर्म-दर्शन



संपादकीय

शिक्षा की असलियत

देश में इंजीनियरिंग शिक्षा की असलियत बयान करने वाली एक और रिपोर्ट सामने आई है। रोजगार का लेखा-जोखा करने वाली कंपनी एस्पायरिंग माइंड्स की एक सर्वे रिपोर्ट के अनुसार देश के 80 प्रतिशत से अधिक इंजीनियर आज की कौशल केंद्रित अर्थव्यवस्था में नौकरी के लायक नहीं हैं। यह सर्वेक्षण 750 इंजीनियरिंग कॉलेजों के 1 लाख 70 हजार छात्रों के बीच किया गया। पता चला कि केवल 3 प्रतिशत इंजीनियरों के पास आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस, मशीन लर्निंग, डेटा साइंस और मोबाइल डिवेलपमेंट जैसे अधिक मांग वाले क्षेत्रों में नए-पुराने तकनीकी कौशल की जानकारी है। रिपोर्ट में भारतीय इंजीनियरों की बेरोजगारी की कुछ वजहों की ओर भी संकेत किया गया है। जैसे, भारत में एक से ज्यादा इंटरशिप करने वाले छात्र मात्र 7 प्रतिशत हैं जबकि 40 प्रतिशत इंजीनियरिंग छात्र सिर्फ एक इंटरशिप करते हैं। केवल 36 प्रतिशत ही अपने कोर्स से परे कोई प्रोजेक्ट करते हैं, नतीजा यह कि वे विभिन्न प्रकार की समस्याएं हल करने की योग्यता नहीं हासिल कर पाते। कॉलेजों में व्यावहारिक ज्ञान कम और सैद्धांतिक ज्ञान ज्यादा दिया जाता है। 60 प्रतिशत शिक्षक औद्योगिक क्षेत्र के लिए जरूरी चीजों पर कोई बात नहीं करते और इंडस्ट्री पर बात केवल 47 प्रतिशत इंजीनियर करते हैं। बाकी बस किताबी ज्ञान हासिल कर परीक्षा दे देते हैं। यह तस्वीर वाकई निराशाजनक है। हाल में कई और रिपोर्टें आई हैं जिन्होंने इंजीनियरिंग शिक्षा की कमियों की ओर इशारा किया है। पिछले एक-डेढ़ दशकों में देश में इंजीनियरिंग कॉलेजों की बाढ़ सी आ गई, जिनमें ज्यादातर को मोटी फीस से मतलब रहा। उन्होंने अपनी फैंकल्टी को बेहतर बनाने की कोशिश ही नहीं की, सिर्फ डिग्री थमाकर निश्चित होते रहे।

वित्त मंत्री के अनुसार एक सालाना ग्लोबल इन्वेस्टमेंट सम्मेलन का सिलसिला शुरू किया जाएगा जिसमें केंद्र और राज्य सरकारें अपनी परियोजनाओं के बारे में निवेशकों को जानकारी देंगी।

एक महत्वाकांक्षी घोषणा

पूजा अवस्थी।

नए साल की शुरुआत के साथ देशवासियों को फील गुड का अहसास कराते हुए केंद्र सरकार ने इंफ्रास्ट्रक्चर विकास को लेकर एक महत्वाकांक्षी घोषणा की है। मंगलवार को वित्त मंत्री निर्मला सीतारमण ने बताया कि देश में पहली बार एक नैशनल इंफ्रास्ट्रक्चर पाइपलाइन (एनआईपी) तैयार की गई है, जिसके तहत अगले पांच वर्षों में 105 लाख करोड़ रुपये की परियोजनाओं को पूरा किया जाएगा। उन्होंने कहा कि इन परियोजनाओं के अलावा केंद्र और राज्य सरकारों ने पिछले छह सालों में बुनियादी संरचना विकास पर 51 लाख करोड़ रुपए खर्च किए हैं।

प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी ने स्वतंत्रता दिवस के अवसर पर दिए गए भाषण में आधारभूत संरचना पर 100 लाख करोड़ रुपये खर्च करने की बात कही थी। इसके बाद एक टारक फोर्स गठित की गई थी, जिसने तमाम पक्षों के साथ 70 बैठकें कर 102 लाख करोड़ की परियोजनाओं की पहचान की है। कुछ ही सप्ताह में इस पाइपलाइन में तीन लाख करोड़ रुपये की परियोजनाएं और जुड़ जाएंगी जिससे एनआईपी 105 लाख करोड़ रुपये की हो जाएगी। जो परियोजनाएं इसमें शामिल हैं उनका संबंध



बिजली, रेलवे, सिंचाई, शिक्षा और स्वास्थ्य आदि से है।

एनआईपी में केंद्र और राज्य, दोनों की परियोजनाओं की हिस्सेदारी 39-39 फीसदी है जबकि निजी क्षेत्र की परियोजनाओं की हिस्सेदारी 22 फीसदी है, जिसे 2025 तक बढ़ाकर 30 फीसदी तक करने की योजना है। वित्त मंत्री ने दावा किया कि इससे रोजगार के बहुत सारे अवसर पैदा होंगे और जीवन सुगमता बढ़ेगी।

बहरहाल, वित्त विशेषज्ञों ने सवाल उठाया है कि परियोजनाओं के लिए राशि कहाँ से जुटाई जाएगी? वित्त मंत्री ने स्वीकार किया है कि मौजूदा आर्थिक सुस्ती को देखते हुए एनआईपी के लिए धन जुटाना आसान नहीं होगा, फिर भी सरकार ने इसके लिए कुछ रास्ते सोचे हैं। इसमें शामिल

परियोजनाओं की प्रगति बुनियादी तौर पर बैंकों और बॉन्ड मार्केट से उठाए गए ऋण पर निर्भर करेगी। इसके अलावा इनके लिए एक इंफ्रास्ट्रक्चर इन्वेस्टमेंट ट्रस्ट बनाया जाएगा। वित्त मंत्री के अनुसार एक सालाना ग्लोबल इन्वेस्टमेंट सम्मेलन का सिलसिला शुरू किया जाएगा जिसमें केंद्र और राज्य सरकारें अपनी परियोजनाओं के बारे में निवेशकों को जानकारी देंगी और उन्हें इनमें निवेश के लिए प्रेरित करेंगी। डिपार्टमेंट ऑफ इकॉनॉमिक अफेयर्स में सचिव अतनु चक्रवर्ती के अनुसार फंड की समस्या नहीं होगी। पहले वर्ष में सिर्फ 18.44 लाख करोड़ के प्रोजेक्ट शुरू किए जाएंगे। दूसरे साल खर्च बढ़कर 21.62 लाख करोड़ हो जाएगा। आम तौर पर इन परियोजनाओं में ऋण-इक्विटी का अनुपात 1:2 का रहेगा। फिर इस ग्रैंड इंफ्रास्ट्रक्चर प्लान में शामिल तमाम सरकारी कंपनियों अपने आंतरिक संसाधनों का भी इस्तेमाल करेंगी। इसके साथ ही सरकार ने विदेशी निवेश को आमंत्रित करने के लिए मौजूदा रेलवे, ऊर्जा और हाईवे परियोजनाओं को अलग-अलग तरीकों से बाजार में उतारने का भी फैसला किया है। उम्मीद करें कि ये परियोजनाएं देश की आर्थिक सुस्ती दूर करने में सहायक होंगी।

अष्टयोग- 4920						
2	3		4		6	7
	30	6	34	2	31	3
5	1	7		6	2	
6	30		33		34	5
	5	2		7	1	6
7	35	4	35		28	
4	7		6		2	1

अष्टयोग 4919 का हल						
4	7	5	6	3	2	1
1	31	2	38	6	28	3
5	1	6	3	7	2	4
6	36	3	33	1	28	5
3	5	7	4	2	1	6
7	32	4	31	4	33	2
2	3	1	4	5	6	7

अपना ब्लॉग

हकीकत का पर्दा खोलते तीन किरदार

संजय खाती। इस कहानी में कुछ दिलचस्प किरदार मिलते हैं जो ब्रिटिश साम्राज्यवाद के चरित्र की स्पष्ट झलक देते हैं। जैसे हेनरी मॉर्गन और पिट। सबसे पहले चर्चा पिट की या कहें उस शख्स की जिसे थॉमस डायमंड पिट के नाम से जाना गया। थॉमस पिट (1653 से 1726) ईस्ट इंडिया कंपनी में एक एजेंट के तौर पर भारत आया लेकिन जल्द ही वह खुद के धंधे करने लगा। यह गैरकानूनी था जिसके लिए उसपर जुर्माना लगा लेकिन तब तक उसने भारी दौलत जुटा ली थी। पिट के रुतबे ने उसे कंपनी में बड़ा पद दिलवा दिया और इस तरह वह भारत लौट आया। हेनरी मॉर्गन (1635 से 1688) वेस्ट इंडीज में जमैका का लेफ्टिनेंट गवर्नर था लेकिन उससे पहले वह एक प्राइवेटियर था जिसका मतलब होता था एक आजाद समुद्री लुटेरा। मॉर्गन ने यह काम बड़े जोश, बहादुरी और बेरहमी से किया। ब्रिटिश जनता की नजर में वह एक हीरो था। क्लाइव (1725 से 1774) महज 19 साल की उम्र में एक अदने कर्मचारी के तौर पर भारत आया था लेकिन उसके तेज दिमाग ने जल्द ही वक्त की जरूरत को पकड़ लिया।

