

Date: 14-10-21



THE TIMES OF INDIA

## NHRC's Remit

*Human rights body has an incredibly important job. Praising govt is not part of that*

### TOI Editorials

The 1993 law that brought the National Human Rights Commission as well as the State Human Rights Commissions into being is crystal clear about their role: Inquire into violations of human rights or negligence in prevention of such violations by a public servant, and intervene in legal proceedings for the same. This is how regulatory checks on power work in a democracy, with one institution ensuring accountability of the other. It is against this backdrop that some of chairperson Justice Arun Mishra's comments on NHRC's foundation day cause a measure of disquiet, in that he spoke more for the government than for the organisation's core function.

To illustrate, he condemned the "new norm" of India being falsely accused of human rights violations at the behest of "international forces" and praised GoI for ushering in a "new age" of peace in Jammu & Kashmir. Other arms of government have the competence to sort out international conspiracies, if any, NHRC doesn't. Its work is incredibly weighty but decidedly domestic. As for J&K and "peace", that judgment is to be, again, made by many other stakeholders, including the media and voters. That's not NHRC's remit. This position holds even if one agrees with the nullification of Articles 370 and 35A, as this newspaper does. What is NHRC's job is what Justice Mishra referred to in other parts of his speech – citizens needing protection from false cases, instant justice and encounters.

This public body has been called a "toothless tiger" by the Supreme Court and a cynical argument could be that human right violations are so endemic in India, what can NHRC do after all? But the right approach is to push on nonetheless. Last year it memorably stood up for migrant workers. That's the kind of work NHRC should do – and talk about.

Date: 14-10-21

## What Comes After Air India?

*Government has opened its privatisation account, more sales such as that of BPCL must follow*

Arvind Panagariya, [ The writer is Professor of Economics at Columbia University ]



At long last, Air India has been privatised. There is a fair chance that Talace Pvt Ltd, a wholly owned subsidiary of Tata group, which bought the airline would make a big success of it in the years to come. Should that come to pass, one can count on privatisation critics to resurface with charges of undervaluation of the airline, even corruption, as they did in the case of some of the strategic sales under Prime Minister Atal Bihari Vajpayee.

But judging by the vast and continuing losses of Air India, it is difficult to escape the conclusion that the nation as a whole, especially the taxpayer, has been supremely lucky to have been relieved of the prospects of having to bear yet greater burden of the airline's losses.

The lion's share of the credit for making this happen must, of course, go to Prime Minister Narendra Modi. Despite a lack of clear consensus within the government, he had signalled his intention to privatise the airline more than four and a half years ago when I still served at the Niti Aayog. And, despite many obstacles along the way including the outright failure to elicit a single response to its expression of interest in selling the airline in 2018, he persisted.

Considerable credit must also go to Tata group for coming forward with the offer to

bring the airline back into its fold. With both of its current ventures in civil aviation – Vistara and AirAsia India – running in losses, the decision to buy another airline with a long history of massive losses could not have been an easy one. The emotional connect to the object of a commercial purchase can go only so far!

A largely unsung hero in this episode has been Ajay Singh of SpiceJet who put together a consortium that came forward with a bid that was well above the government's reservation price. But for his credible second bid, the effort to privatise Air India would have ended in yet another failure. And that would have not only sent the airline into liquidation but also placed a question mark on all future privatisations.

Singh's bid thus constitutes the difference between a major setback to the government's privatisation programme and the opening of a new chapter in its history. The government can now proceed with the sale of BPCL and other public sector enterprises with much greater confidence.

The landmark sale is a good occasion to reflect on the recent history of the carrier. This history graphically illustrates the dangers of leaving commercial decisions to actors lacking domain knowledge. It also shows how nearly unfettered access to taxpayer revenues to cover losses can lead public sector enterprises to their ruin.

The entry of private airlines had led to much healthy competition in domestic civil aviation industry in the 1990s. Having lost its monopoly, even Indian Airlines had risen to the challenge of competition and begun to offer services and fares comparable to those by private players. But then came two ill-fated decisions.

In 2007, the government decided to merge Indian Airlines with Air India. With very different equipment and human resource practices, the two organisations were wholly incompatible with one another. Had they been private entities, such a merger would not have happened.

Just before the merger, Air India made the additional mistake of placing an order for the purchase of aircraft worth Rs 50,000 crore. For an airline that had a turnover of just Rs 15,000 crore, such a large purchase was a folly of the first order and would never have been undertaken by a private player under similar circumstances. Indeed, banks would have denied it the necessary credit.

The twin mistakes spelt a disaster from which Air India never recovered. It incurred large losses in every single year that followed the merger. But unlike a commercial enterprise, it did not face the threat of liquidation. With one hand in the pocket of the taxpayer, governments can afford the luxury of pursuing expensive hobbies. Instead of liquidation, Air India got a Turn Around Plan in 2012. Under it, the airline received a massive infusion of public funds in the following years.

But to no avail. By April 2017, Air India had accumulated liabilities worth more than Rs 50,000 crore. It was then that PM Modi decided to proceed with privatisation of the carrier and sought the view of the Niti Aayog. We suggested that the government should hive off the real estate assets not required for day-to-day operations and then divest 100% stake in one go. We also advised that other than outstanding loans taken to purchase aircraft, no other debt should be a part of the sale.

But this is not how the sale proceeded. When the government invited bids for the carrier in early 2018, it offered to sell only 76% of its stake. Predictably, no bids came. Yet more losses, averaging Rs 8,000-9,000 crore per year, got added to the carrier's liabilities. Eventually, success was achieved only when the government adopted a sales plan closely resembling what we at Niti Aayog had suggested as far back as May 2017.

## GatiShakti: Breaking Silos in Logistics

### ET Editorials

The Centre's launch of GatiShakti, envisaged as national master plan for multimodal connectivity, and designed to streamline project implementation, is a welcome initiative. It would bring together as many as 16 ministries, including rail, road transport and ports, on a common platform for integrated planning and coordinated action. The strategy outlined is that GatiShakti would incorporate different infrastructure schemes such as Bharatmala, Sagarmala and inland waterways, together with textile and pharmaceutical

clusters, defence and industrial corridors, electronic parks, as well as food parks, fishing clusters and agricultural zones to boost logistics and provide world-class infrastructure facilities.

The idea is to do away with departmental silos for infrastructure development, and to proactively speed up project implementation for the big-ticket investments in the pipeline, estimated at ₹100 lakh crore. Timely project completion sans cost overruns would imply huge national savings plus systemic economic gains. However, GatiShakti would perform well below its potential were it to function merely as a sounding board and information portal. It surely needs to be a forum for independent appraisal of projects.

We clearly need to avoid conflict of interest between entities involved in project preparation, their appraisal and subsequent approval. Institutionalising robust vetting, review structures and attendant processes are of the essence. The Gateway Review in the UK is a mandatory peer review process; there are similar systems elsewhere: MIRT framework in the Netherlands and PIMAC in South Korea. We must also institute project review by multiple stakeholders here. And, financing projects calls for a vibrant corporate debt market.



THE HINDU

Date: 14-10-21

## Deconstructing climate finance

*Developed countries are not close to meeting their targets*

**T. Jayaraman and Sreeja Jaiswal [ T. Jayaraman Senior Fellow, Climate Change, M.S. Swaminathan Research Foundation (MSSRF) and Sreeja Jaiswal is a senior scientist with MSSRF ]**



In the run-up to the 26th Conference of the Parties of the UN Framework Convention on Climate Change (UNFCCC), media reports have claimed that developed countries are inching closer to the target of providing \$100 billion annually in climate finance to developing countries by 2025 (the original target was 2020). This view has been bolstered by the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), which claimed that climate finance provided by developed countries had reached \$78.9 billion in 2018.

### Flawed claims

These claims are erroneous. First, the OECD figure includes private finance and export credits. Developing countries have insisted that developed country climate finance should be from public sources and should be provided as grants or as concessional loans. However, the OECD report makes it clear that the public finance component amounted to only \$62.2 billion in 2018, with bilateral funding of about \$32.7 billion

and \$29.2 billion through multilateral institutions. Significantly, the final figure comes by adding loans and grants. Of the public finance component, loans comprise 74%, while grants make up only 20%. The report does not say how much of the total loan component of \$46.3 billion is concessional. From 2016 to 2018, 20% of bilateral loans, 76% of loans provided by multilateral development banks and 46% of loans provided by multilateral climate funds were non-concessional. Between 2013 and 2018, the share of loans has continued to rise, while the share of grants decreased. The overwhelming provisioning of climate finance through loans risks exacerbates the debt crisis of many low-income countries.

The OECD reports on climate finance have long been criticised for inflating climate finance figures by including funds for development projects such as health and education that only notionally target climate action. The Oxfam report on climate finance discounts for the climate relevance of reported funds to estimate how much climate finance is actually targeting climate action and also discounts for grant equivalence. In contrast to the OECD report, Oxfam estimates that in 2017-18, out of an average of \$59.5 billion of public climate finance reported by developed countries, the climate-specific net assistance ranged only between \$19 and \$22.5 billion per year.

The hollowness of the OECD claims is also exposed by the accounts provided by the developed countries themselves in their Biennial Reports submitted to the UNFCCC. The 2018 Biennial Assessment of UNFCCC's Standing Committee on Finance reports that on average, developed countries provided only \$26 billion per year as climate-specific finance between 2011-2016 even if these numbers are still open to challenge. This rose to an average of \$36.2 billion in 2017-18.

### **Broken promises**

U.S. President Joe Biden recently said that the U.S. will double its climate finance by 2024. But any claim that such a pledge will make the U.S. a "leader in international climate finance" is misleading. It is Congress that will decide on the quantum after all. The U.S. also has a history of broken commitments, having promised \$3 billion to the Green Climate Fund (GCF) under President Barack Obama, but delivering only \$1 billion before President Donald Trump withdrew U.S. support from the GCF. Mr. Biden initially promised only \$1.2 billion to the GCF, which fell well short of what was already owed.

In any case, the future focus of U.S. climate finance is the mobilisation of private sector investment, as John Kerry, Special Presidential Envoy for Climate Change, made it clear during his recent visit to India. Alongside claims that a few trillion dollars of private investment were being mobilised, he was clear that public finance would only contribute to "de-risking" of investment. At the end of the day, the bulk of the money coming in would be through private funds, directed to those projects judged "bankable" and not selected based on developing countries' priorities and needs. Regrettably, behind the rhetoric of mobilising climate finance lies the grim reality of burdening the G77 and its peoples with a fresh load of "green" debt.

Climate finance has also remained skewed towards mitigation, despite the repeated calls for maintaining a balance between adaptation and mitigation. The 2016 Adaptation Gap Report of the UN Environment Programme had noted that the annual costs of adaptation in developing countries could range from \$140 to \$300 billion annually by 2030 and rise to \$500 billion by 2050. Currently available adaptation finance is significantly lower than the needs expressed in the Nationally Determined Contributions submitted by developing countries.



Delivering on climate finance is fundamental to trust in the multilateral process. Regrettably, while developing countries will continue to pressure developed countries to live up to their promises, the history of climate negotiations is not in their favour.



Date:14-10-21

## दैनिक भास्कर

### एकतरफा मानवाधिकारों पर प्रधानमंत्री के आरोप सही हैं

#### संपादकीय

मानवाधिकार बहु-आयामी होता है। व्यक्ति या व्यक्ति-समूह द्वारा किया गया अधिकार हनन भी इसमें आता है। एक काल-खंड में लाखों कश्मीरी पंडित आतंक के डर से अपना घर-बार छोड़कर खानाबदोश बनने को मजबूर हुए। क्या मानवाधिकार के अलमबरदार बुद्धिजीवियों ने इस मुद्दे पर उसी क्रोधपूर्ण भाषा का प्रयोग किया या दिल्ली में प्रदर्शन किया, जैसा सुरक्षाबलों के खिलाफ करते हैं? प्रधानमंत्री ने हाल ही में सच कहा कि यह वर्ग कश्मीर में सुरक्षाबलों के एक्शन पर दुनिया भर में 'चुनिन्दा तथ्यों के आधार पर' देश (उन्हें सरकार कहना चाहिए था) को बदनाम करता है। यह सच है कि अगर आतंकियों ने घाटी में निर्दोष शिक्षकों, व्यापारियों की पिछले हफ्ते हत्या की, सुरक्षाबलों के जवानों को मारा तो राज्य को यह छूट नहीं मिलती कि वह भी वहां अत्याचार करे। यह भी सच है कि राज्य-शक्तियों द्वारा अपने खिलाफ आवाज को कुचलने का पुराना इतिहास है लिहाजा बुद्धिजीवी अगर आवाज उठाते हैं तो वे गलत नहीं हैं। लेकिन मानवाधिकार हर मानव का अधिकार है, देश के जवानों का भी। यह सर्वविदित तथ्य है कि हमारे जवान आबादी वाले इलाके में पाकिस्तान-संचालित छद्म युद्ध झेल रहे हैं, जिसमें उन्हें यह नहीं पता होता कि अगली गोली किस खिड़की से आएगी। आतंकियों के डर के मारे स्थानीय लोग उन्हें पनाह देने को मजबूर होते हैं। पूरी दुनिया में सुरक्षा बलों के पास आज तक ऐसा कोई सिस्टम नहीं आया जो आबादी वाले क्षेत्र में स्थानीय गुमराह युवा या बाहरी आतंकी को बगैर किसी अतिरिक्त बल का प्रयोग किए निष्क्रिय कर सके। एनकाउंटर के समय अगर गोली खिड़की से आई तो वह जवान मानवधिकार कानून के प्रावधान नहीं पढ़ेगा बल्कि उस खिड़की की ओर अपनी 'इंसास' और 'एके-47' मोड़ेगा ही। जो युवा देखने में निर्दोष छात्र दिखता है वह अगर अपनी 'फिरन' (कश्मीरी पहनावा) से अचानक बम फेंक दे तो जवानों की प्रतिक्रिया भी स्टैंडर्ड ऑपरेटिंग प्रोसीजर से ज्यादा होगी। अमेरिका में 9/11 की आतंकी घटना के बाद आम जनता के निजता के अधिकार हनन वाला कानून होमलैंड सिक्योरिटी एक्ट बना, लेकिन पूरे अमेरिका में विरोध का एक भी स्वर नहीं उठा। प्रधानमंत्री की बात काबिलेगौर है।

Date:14-10-21

## भारत के आसमान में नई सुबह या भावी त्रासदी?

गुरचरण दास ( लेखक और एयर इंडिया के बोर्ड के पूर्व निदेशक )

अच्छी खबर दुर्लभ होती है। बीते शुक्रवार एयर इंडिया की 'घर वापसी' टाटा, मोदी सरकार, करदाता भारतीय नागरिक, हवाई यात्रियों और भारत के सुधार कार्यक्रम के लिए ऐसी ही खबर थी। एयर इंडिया को वापस उसके संस्थापकों को बेच दिया गया, जिनसे 1953 में निर्ममता से समाजवाद के नामपर छीना गया था। यह एयरलाइन, लाइसेंस राज के पागलपन की निशानी बनकर रह गई थी। आज, इसे रोजाना 20 करोड़ रुपए का नुकसान हो रहा है और कुल एक लाख करोड़ का नुकसान हो चुका है। एयर इंडिया उतनी बुरी स्थिति में नहीं है, जितना लोग सोचते हैं, न ही उतनी अच्छी स्थिति में है। टाटा के लिए यह जीवनभर का सबसे बहादुरी भरा कदम साबित हो सकता है या सबसे बड़ी त्रासदी।

वाजपेयी सरकार के कार्यकाल के बाद, 19 वर्षों के बाद एयर इंडिया भारत का पहला निजीकरण है। निजीकरण के लिए साहस की जरूरत होती है और आखिरकार मोदी सरकार ने वो साहस दिखाया। निजीकरण यह शक्तिशाली संदेश देता है कि सरकार समझदारी के साथ बिजनेस करने को तैयार है। इससे पहले एयर इंडिया अव्यावहारिक उम्मीदों, परिस्थितियों के कारण लगातार निजीकरण में असफल हो रही थी। सरकार के लिए सबक है कि वह निजीकरण में खुलकर, लचीलेपन के साथ संभावित ग्राहकों को सुने। यह बिक्री सरकार की सफलता की बानगी बनेगी, जिससे कतार में खड़ी बड़ी संख्या में सार्वजनिक क्षेत्र की बीमार कंपनियों को बेचना आसान होगा।

जेआरडी टाटा द्वारा 1932 में स्थापित बीमार महाराजा का अभिवादन करते हुए रतन टाटा ने ट्वीट किया, 'वेलकम होम।' जब जवाहरलाल नेहरू को अहसास हुआ कि उन्होंने राष्ट्र को गौरवान्वित करने वाले, सफलतापूर्वक चल रहे बिजनेस का राष्ट्रीयकरण कर गलती की है तो उन्होंने जेआरडी टाटा को चेयरमैन नियुक्त कर इसका पश्चाताप किया। इस तरह एयर इंडिया का दशकों तक उच्च स्तर बना रहा। मुझे उन क्षणों को याद करते हुए गर्व महसूस होता है, जब 60 के दशक की शुरुआत में मैंने अमेरिका पढ़ने जाते वक्त इसका सफर किया था। दशकों तक यह दुनिया की सर्वश्रेष्ठ एयरलाइन थी। आज सिंगापुर एयरलाइंस को यह गौरव हासिल है। इसका कुछ श्रेय एयर इंडिया को जाता है, जिसने शुरुआती दिनों में सिंगापुर एयरलाइंस के लोगों के प्रशिक्षण में मदद की थी।

एयर इंडिया टाटा में कई चीजें ला रही हैं, जिसमें भारत और दुनियाभर के एयरपोर्ट्स पर कई बहुमूल्य स्लॉट, (जैसे लंदन के हीथ्रो एयरपोर्ट), 130 से ज्यादा हवाईजहाजों का बेड़ा और हजारों प्रशिक्षित पायलट तथा क्रू शामिल हैं। भारत में दुनिया का सबसे तेजी से बढ़ता एयर ट्रेवल मार्केट है, जो खाड़ी और दक्षिणपूर्व एशिया के दो उच्च वृद्धि वाले केंद्रों के बीच स्थित है। इस बाजार में अभी ज्यादा सेवाएं उपलब्ध नहीं हैं और यह भविष्य में तेजी से बढ़ेगा। इसकी छिन्न-भिन्न भारतीय रेलवे से कोई गंभीर प्रतिस्पर्धा नहीं है, जो हाल ही में निजी ट्रेनें चलाने के लिए एक भी आंत्रप्रेन्योर का आकर्षित करने में नाकाम रही, जिनसे हवाई यात्री उसकी ओर आकर्षित हो सकते थे।

हालांकि एयर इंडिया के कुछ नकारात्मक पक्ष भी हैं। इतने वर्षों से नुकसान उठा रही इस एयरलाइन की देरी और खराब सेवा को लेकर नकारात्मक छवि बनी है। भारत के हवाईयात्रा बाजार में कम लागत एयरलाइंस के कारण गलाकाट प्रतिस्पर्धा

भी है, खासतौर पर अजेय इंडिगो से, जिसकी बाजार में 57% हिस्सेदारी है। एयर इंडिया को लागत कम करने, संचालन सुचारु करने और शुरुआती एकीकरण में भारी नुकसान को पचाने की क्षमताओं की जरूरत होगी। खुशकिस्मती से टाटा में टिके रहने व लंबी अवधि तक खेलने की क्षमता है।

मुख्य फैसला ब्रांड के बारे में होगा। टाटा के पास चार विकल्प होंगे। दो कम लागत कैरियर (एयर इंडिया एक्सप्रेस व एयर एशिया) और दो पूर्ण सेवा एयरलाइंस (एयर इंडिया व विस्तारा)। चारों का एक ही ब्रांड के तहत एकीकरण लुभावना लगेगा, लेकिन यह बड़ी गलती होगी। भारत में दो बजार हैं और प्रत्येक को जीतने की अलग रणनीति व संस्कृति है। सबसे अच्छा समाधान दो ब्रांड्स, दो सीईओ बनाना है, जिसमें प्रत्येक खुद की जंग जीतने पर ध्यान दे। विस्तारा व एयर एशिया संयुक्त वैचर हैं। साझेदारों को साथ लेकर चलना महत्वपूर्ण होगा, जो आसान नहीं है। जहां तक ब्रांड के नाम का सवाल है, मेरा सुझाव है कि इसे एयर इंडिया ही रहने दें, जिसे नकारात्मक छवि के बावजूद दुनियाभर में पहचाना जाता है। कम लागत कैरियर के लिए एयर इंडिया एक्सप्रेस बरकरार रखना चाहिए।

चूंकि एयर इंडिया के अधिकतर ऋण को सरकार ने अपने ऊपर ले लिया है, इसलिए इसका कायापलट आसान होगा। इसके 90% से ज्यादा नुकसान ब्याज तथा अवमूल्यन के कारण थे। हाल के वर्षों में इसने संचालन से लाभ कमाया था। टाटा को इसमें कुछ इक्विटी (करीब 1 अरब डॉलर) लगानी होगी। इसकी सबसे बड़ी कमजोरी इसके लोग हैं। हाल के वर्षों में एयर इंडिया कर्मचारियों की संख्या 27,000 (2012 में) से घटकर 13,500 पर आ गई है, जिससे स्टाफ तथा एयरक्राफ्ट का अनुपात बेहतर होकर 221 से 95 पर आ गया। खुशकिस्मती से ज्यादातर स्टाफ 55 वर्ष से ज्यादा उम्र का है। वे एक वर्ष बाद रिटायरमेंट स्वीकार लेंगे। इसलिए उच्च प्रदर्शन वाले दो संगठन जल्द बनाना महत्वपूर्ण होगा।

इस कहानी में कई सबक हैं। सबसे स्वाभाविक सबक है कि सरकारों को बिजनेस नहीं चलाने चाहिए। हालांकि जेआरडी की मौजूदगी ने एयर इंडिया के पतन को रोके रखा था, लेकिन इसका कमजोर होना तय था। कंपनी लालफीताशाही संस्कृति का शिकार हो गई। पदोन्नति में योग्यता से ज्यादा सेवा के वर्ष मायने रखने लगे। साधारणता फैलने लगी, कोई जोखिम लेना नहीं चाहता था। जब मैं एयर इंडिया का निदेशक था, तीन हवाईजहाज बेकार थे। बोर्ड ने प्रबंधन से इन्हें बेचने या लीज पर देने का कहा। तीन साल बाद भी वे वहीं थे। क्यों? क्योंकि केवल एक ही बोली लगाने वाला था। कैंग, सीवीसी व सीबीआई के डर ने उनकी लीज रोक दी। किसी को देश के 400 करोड़ रुपए के राजस्व के नुकसान का दुख नहीं था।

एयर इंडिया की टाटा में वापसी भारत के आसमानों में नई सुबह का उदय है। विश्वसनीय, उत्साही नियोजक द्वारा विश्वस्तरीय एयरलाइन चलाने की संभावना उन पेशेवरों के लिए अच्छी खबर है, जिन्होंने जेट व किंगफिशर के खत्म होने पर नौकरी खोई और भारत के उन युवाओं के लिए जो एविएशन में नौकरी की महत्वाकांक्षा रखते हैं। हालांकि हमारे जश्न पर इस अहसास की परछाई है कि अगर वाजपेयी सरकार एयर इंडिया को 20 वर्ष पहले बेचने में सफल हो गई होती, तो इसे बनाए रखने में खर्च हुए एक लाख करोड़ रुपए अच्छी स्कूलिंग के जरिए देश के कई बच्चों की जिंदगी बेहतर बनाने में खर्च हो सकते थे।



## बाल विवाह की राजनीति में गुम हो गया संविधान

विराग गुप्ता, ( सुप्रीम कोर्ट के वकील और 'अनमास्किंग वीआईपी' पुस्तक के लेखक )

'कौवा कान ले गया' के हो-हल्ले के बाद कान को जांचने की बजाय कौवे की उड़ान पर सियासी घमासान होने का चलन, देश का सबसे बड़ा दुर्भाग्य है। राजस्थान के मुख्यमंत्री अशोक गहलोत ने शादियों के अनिवार्य रजिस्ट्रेशन के कानून को वापस लेने की घोषणा करते हुए कहा कि यह उनके लिए प्रतिष्ठा का सवाल नहीं है। तो फिर विधानसभा में विपक्ष के बहिष्कार के बावजूद ध्वनिमत से बिल को पारित कराने की क्या जरूरत थी? इस मामले के विश्लेषण से यह लगता है कि राज्य सरकार के साथ लोकतंत्र के सभी हिस्सेदार अपनी संवैधानिक भूमिका का निर्वहन करने पर पूरी तरह से विफल रहे हैं।

बाल विवाह जैसी कुरीतियों के खिलाफ पिछली दो शताब्दियों से राजा राममोहन राय जैसे मनीषियों ने भारत में सामाजिक सुधार की अलख जगाई है। उसके बाद अंग्रेजों ने सन 1929 में बाल विवाह को रोकने के लिए सारदा कानून बनाया। सन् 1978 में लड़कियों के लिए 18 साल और लड़कों के लिए शादी की न्यूनतम उम्र 21 साल तय कर दी गई। बाल विवाह और बाल यौन शोषण को रोकने के लिए देश में अनेक कानून और सुप्रीम कोर्ट के फैसले हैं। लेकिन इन सभी नियम-कानूनों को एक साथ मिलाकर देखने से अजीबोगरीब तस्वीर उभरती है। सहमति के बावजूद नाबालिग लड़की के साथ यौन संबंध कानूनी अपराध है। लेकिन बाल विवाह में पति और पत्नी के बीच यौन संबंधों को दुष्कर्म और अपराध के दायरे से बाहर माना जाता है। लड़की के बालिग होने के 2 साल के भीतर शादी को रद्द करने के लिए न्यायिक कार्रवाई नहीं की जाए तो बाल विवाह की शादी वैध मान ली जाती है। बाल विवाह से हुए बच्चों को भी नाजायज नहीं माना जाता। बाल विवाह के बारे में ऐसे विरोधाभासी कानूनों की वजह से गरीब जनता के शोषण के साथ विधायिका की प्रतिष्ठा धूमिल होती है। अब लड़कियों की शादी की न्यूनतम उम्र को लड़कों के बराबर 21 साल करने की जो नई पहल हो रही है, उससे उलझने और बढ़ने का खतरा है।

सन 2006 के फैसले से सुप्रीम कोर्ट ने भारत के सभी नागरिकों और सभी धर्मों के लोगों की शादी के रजिस्ट्रेशन को जरूरी बना दिया था। संविधान की सातवीं अनुसूची में तीसरी लिस्ट यानी समवर्ती सूची में एंटी 30 के तहत जरूरी आंकड़ों के लिए प्रावधान है। सुप्रीम कोर्ट ने कहा था कि जन्म और मृत्यु की तर्ज पर शादी का डाटा हासिल करने के लिए शादियों का रजिस्ट्रेशन जरूरी होना चाहिए। राष्ट्रीय महिला आयोग ने जवाब दायर करके बाल विवाह, बहुविवाह और जबराने विवाह जैसे गंभीर मुद्दों पर सुप्रीम कोर्ट का ध्यान आकृष्ट किया था। राज्यों और महिला आयोग का पक्ष सुनने के बाद फैसले में अदालत ने कहा कि रजिस्ट्रेशन का मतलब शादी की वैधता का निर्धारण करना नहीं है। केरल हाईकोर्ट ने सुप्रीम कोर्ट के फैसले की व्याख्या करते हुए सन् 2019 में कहा कि बाल विवाह के रजिस्ट्रेशन में कोई कानूनी अड़चन नहीं है। सुप्रीम कोर्ट के फैसले में सभी राज्यों को 3 महीने के भीतर नियम बनाने का निर्देश था। केंद्र सरकार को भी इस बारे में विशद कानून बनाकर सुप्रीम कोर्ट के सामने नए कानून को पेश करना था। लेकिन सत्ता की लड़ाई में जीत का दावा करने वाली सभी पार्टियों की सरकारें, गवर्नेंस के इम्तिहान में विफल ही साबित रहीं।

सन 2013 में राज्यसभा में इस पर कानून बनाने की पहल सन 2014 में लोकसभा का कार्यकाल खत्म होने की वजह से परवान नहीं चढ़ पाई। सुप्रीम कोर्ट के फैसले के समय महाराष्ट्र, गुजरात, आंध्र प्रदेश, कर्नाटक और हिमाचल प्रदेश में

कुछेक नियम बने थे, जिसके बाद कई राज्यों ने इस विषय पर नियम बनाने की पहल की है। विधि आयोग की 270वीं रिपोर्ट के अनुसार शादी का रजिस्ट्रेशन नहीं करवाने पर दंड की व्यवस्था नहीं होने से, राज्यों के अधिकचरे नियम बेमानी हो गए हैं।

जनगणना के अनुसार बाल विवाह के मामलों में लगातार कमी आ रही है। परंतु यूनिसेफ के अनुसार दक्षिण एशिया, विशेष तौर पर भारत बाल विवाह का सबसे बड़ा वैश्विक केंद्र है। राज्य सरकारों और एनसीआरबी के आंकड़े भी बाल विवाह की भयावहता को नहीं दर्शाते। बाल विवाह का मर्ज अशिक्षा, गरीबी और सामाजिक पिछड़ेपन से उपजा सामाजिक अभिशाप है। लेकिन शादी की उम्र और रजिस्ट्रेशन के बारे में विरोधाभासी कानूनों की वजह से कमजोर वर्ग और गरीब बच्चे, पुलिस और अदालती सिस्टम के शोषण के लिए अभिशप्त रहते हैं। विधि विभाग और नेताओं ने पूरा होमवर्क नहीं किया, जिसकी वजह से राजस्थान सरकार को इस कानून पर यू टर्न लेना पड़ा। जिस तरीके से संपत्ति के नामांतरण से प्रॉपर्टी की मिल्कियत का हक हासिल नहीं होता। उसी तरीके से बाल विवाह के रजिस्ट्रेशन से शादी को वैधता नहीं मिलती। इस विवाद के बाद बाल विवाह समेत सभी शादियों के रजिस्ट्रेशन के लिए संसद के माध्यम से देशव्यापी कानून बनाने की जरूरत है। इससे जरूरी डाटा मिलेगा, जिससे महिलाओं और बच्चों के अधिकारों को सुनिश्चित करने के साथ मुकदमेबाजी में भी कमी आएगी।

Date:14-10-21



दैनिक जागरण

## बुनियादी ढांचे को गति

### संपादकीय

प्रधानमंत्री ने बुनियादी ढांचे और औद्योगिक विकास से जुड़ी परियोजनाओं को रफ्तार देने के लिए गतिशक्ति योजना का शुभारंभ करके अपनी उस प्रतिबद्धता को पुनः प्रकट किया कि उनकी सरकार तीव्र विकास के प्रति समर्पित है। प्रधानमंत्री गतिशक्ति सरीखी किसी योजना की आवश्यकता इसलिए थी, क्योंकि सड़क, बिजली, रेल और एयरपोर्ट आदि से संबंधित परियोजनाओं में अड़ंगा लगने अथवा उनके समय से पूरा न होने की शिकायतें सामने आती ही रहती थीं। बड़ी परियोजनाओं में विलंब से केवल उनकी लागत ही नहीं बढ़ती, बल्कि अन्य अनेक समस्याएं भी उत्पन्न होती हैं। एक ऐसे समय जब बड़े पैमाने पर बड़ी परियोजनाएं लागू की जा रही हों, तब गतिशक्ति योजना की आवश्यकता और बढ़ गई थी। यह योजना कितनी महत्वाकांक्षी है, इसका पता इससे चलता है कि इससे करीब सौ लाख करोड़ रुपये की बुनियादी ढांचा परियोजनाओं को गति मिलेगी। चूंकि इस योजना से संबंधित सभी मंत्रलयों, निवेशकों आदि को जोड़ा जा रहा है इसलिए उम्मीद की जाती है कि वह स्थिति नहीं बनेगी जिसका उल्लेख करते हुए प्रधानमंत्री ने कहा कि 'कार्य प्रगति पर है' का बोर्ड टांगे जाने के बावजूद काम तेजी से आगे नहीं बढ़ता।

यह अच्छा हुआ कि प्रधानमंत्री ने गतिशक्ति योजना से राज्य सरकारों को भी जोड़ने की पहल की। इसकी जरूरत इसलिए थी, क्योंकि केंद्रीय परियोजनाओं के मुकाबले राज्य सरकारों की परियोजनाएं कहीं अधिक लेटलतीफी का शिकार होती रहती हैं। उचित यह होगा कि राज्य सरकारें न केवल गतिशक्ति योजना से जुड़ें, बल्कि ऐसी कार्यसंस्कृति भी विकसित करें जिससे बड़ी परियोजनाओं के साथ छोटी परियोजनाओं को भी समय पर पूरा करने में सफलता मिले। ऐसी किसी कार्यसंस्कृति की आवश्यकता इसलिए है, क्योंकि बड़ी परियोजनाओं पर तो शासकों की नजर रहती है, लेकिन छोटी परियोजनाओं और खासकर शहरी बुनियादी ढांचे से जुड़ी परियोजनाएं समय पर पूरी हों, इसकी सुध नहीं ली जाती। वास्तव में इसी कारण बड़ी परियोजनाओं के आगे बढ़ने के बीच शहरों का बुनियादी ढांचा तेजी से चरमराता हुआ दिखता है। शहरों की छोटी-छोटी परियोजनाएं वर्षों तक लंबित रहने से हर तरफ न केवल अव्यवस्था फैलती है, बल्कि लोगों को तमाम समस्याओं का सामना भी करना पड़ता है। ऐसी स्थिति इसलिए उत्पन्न होती है, क्योंकि शहरी बुनियादी ढांचे को दुरुस्त करने वाले विभाग अपनी परियोजनाओं को समय पर पूरा करने के लिए अपेक्षित सतर्कता का परिचय नहीं देते। स्पष्ट है कि केंद्र सरकार के साथ-साथ राज्य सरकारों और उनकी विभिन्न एजेंसियों को न केवल गतिशक्ति योजना से जुड़ना होगा, बल्कि उसके मूलमंत्र को आत्मसात भी करना होगा

## बिज़नेस स्टैंडर्ड

Date: 14-10-21

### ऊर्जा नीति की तैयारी

#### संपादकीय

देश की अर्थव्यवस्था में सुधार की मौजूदा प्रक्रिया और मध्यम अवधि की वृद्धि संभावनाएं ऊर्जा क्षेत्र के प्रतिकूल परिदृश्य से प्रभावित हो सकती हैं। कोयला आपूर्ति में कमी कई राज्यों में बिजली की उपलब्धता को प्रभावित कर रही है और यह बात महत्वपूर्ण समय में औद्योगिक उत्पादन को प्रभावित कर सकती है। अब सरकार ने बिजली उत्पादकों से कहा है कि वे कमी दूर करने के लिए कोयला आयात करें। मौजूदा हालात बनने की कई वजह हैं। बिजली उत्पादन औद्योगिक मांग से तालमेल नहीं रख सका है जबकि देर तक बारिश होने से कोयले का उत्पादन प्रभावित हुआ है। हालांकि कोल इंडिया जो कोयले की मांग का 80 फीसदी पूरा करती है, वह उत्पादन बढ़ा रही है लेकिन मौजूदा संकट सरकारी एजेंसियों के बीच खराब तालमेल और योजना के कारण उपजा है। बिजली उत्पादक कंपनियों से अब कोयला आयात करने को कहने से ही अंदाजा लगता है कि क्षेत्र का प्रबंधन किस प्रकार हो रहा है। सरकार ने गत वर्ष कोयला आयात समाप्त करने के लिए तारीख तय की थी। इसके अलावा अंतरराष्ट्रीय बाजार में कोयले की कीमतें रिकॉर्ड ऊंचाई के करीब हैं और वे गत माह से 36 फीसदी अधिक हैं।

लगता तो यही है कि घरेलू कोयला उत्पादन बढ़ाया जाएगा और आने वाले दिनों में हालात सुधरेंगे। लेकिन भारत की समस्या कोयले तक सीमित नहीं है। वैश्विक बाजार में कच्चे तेल की कीमतें बीते एक वर्ष में दोगुनी हो चुकी हैं जबकि प्राकृतिक गैस के दाम भी बढ़े हैं। ढांचागत और चक्रीय कारणों से निकट भविष्य में भी कीमतें ऊंची बनी रह सकती हैं। वैश्विक अर्थव्यवस्था में सुधार से मांग में तेजी आई है और आपूर्ति उससे तालमेल नहीं मिला पा रही है। इसके लिए

आंशिक रूप से विभिन्न उथलपुथल भी उत्तरदायी हैं। मिसाल के तौर पर हरीकेन इडा ने मैक्सिको की खाड़ी में उत्पादन को काफी प्रभावित किया। लेकिन आपूर्ति में बुनियादी दिक्कतें भी हैं। बीते कुछ वर्षों से ऊर्जा कीमतों में कमी बनी हुई थी और नवीकरणीय ऊर्जा की ओर स्थानांतरण के कारण जीवाश्म ईंधन क्षमताओं में कमी आई है। बढ़ती आर्थिक गतिविधियों के कारण मांग में इजाफा हुआ है और मध्यम अवधि में कीमतें ऊंची बनी रह सकती हैं। स्वच्छ ऊर्जा पर ध्यान देने से जीवाश्म ईंधन में निवेश कम बना रहेगा।

चूंकि समय के साथ जीवाश्म ईंधन पर निर्भरता कम होती जाएगी तो कीमतें ऊंची बनी रह सकती हैं। अंतरराष्ट्रीय मुद्रा कोष के ताजा आर्थिक परिदृश्य में प्रस्तुत अध्ययन के मुताबिक लिथियम, निकल और कोबाल्ट की कीमतों में अहम तेजी आएगी क्योंकि ऊर्जा माध्यम में बदलाव में इनकी अहम भूमिका है। यदि बदलाव की गति धीमी रही तो जीवाश्म ईंधन की मांग बढ़ेगी। इन बातों का हमारे देश और नीतिगत प्रतिष्ठान पर असर होगा इसलिए बेहतर होगा कि भविष्य की तैयारी रखी जाए। अपनी ऊर्जा जरूरतों के अधिकतर हिस्से के लिए हम आयात पर निर्भर हैं इसलिए हमें लगातार ऊंची कीमतों के लिए तैयार रहना चाहिए। इसका मुद्रास्फीति, वृद्धि और चालू खाते के प्रबंधन पर सीधा असर होगा।

भारत स्वच्छ ऊर्जा की दिशा में बदलाव के लिए भी आयात पर निर्भर रहेगा क्योंकि अधिकांश जरूरी चीजें चंद्र देशों में ही उत्पादित होती हैं। ऐसे में जीवाश्म ईंधन और नवीकरणीय की ओर बदलाव, दोनों के लिए तैयारी रखनी होगी। जलवायु परिवर्तन नवीकरणीय ऊर्जा की दिशा में बढ़ते कदमों को प्रभावित कर सकता है। मसलन यूरोप में हवा की गति में आ रहा धीमापन जैसी घटना पवन ऊर्जा क्षमता को प्रभावित कर सकती है। ऐसी बातों का भी ध्यान रखना होगा। हमें ऊर्जा कीमतों में भी सुधार करना होगा, खासतौर पर बिजली की कीमतों में। ऐसे हालात में कच्चे माल की बढ़ी लागत उपभोक्ताओं पर डाली जानी चाहिए। इससे आपूर्ति में निरंतरता आएगी। इसके लिए वितरण कंपनियों में भी सुधार करना होगा। कुल मिलाकर ऊर्जा नीति की तैयारी भारतीय अर्थव्यवस्था को वैश्विक बाजार की उथलपुथल के प्रभाव से बचाने में मदद करेगी।

Date:14-10-21

राष्ट्रीय  
**सहारा**

## तकदीर-तस्वीर बदलने की कवायद

**डॉ. जयंतिलाल भंडारी**

छह अक्टूबर को प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी ने मध्य प्रदेश के हरदा में आयोजित स्वामित्व योजना के शुभारंभ कार्यक्रम में वर्चुअली शामिल होते हुए देश के 3000 गांवों के 1.71 लाख ग्रामीणों को जमीनों के अधिकार पत्र सौंपते हुए कहा कि स्वामित्व योजना गांवों की जमीन पर बरसों से काबिज ग्रामीणों को अधिकार पत्र देकर उन्हें आर्थिक रूप से आत्मनिर्भर बनाने वाली महत्वाकांक्षी योजना है। कहा कि ग्रामीणों को उनके भूखंडों पर मालिकाना हक मिलने से वे गैर-संस्थागत

स्रोतों से ऊंचे ब्याज पर उधार लेने के लिए मजबूर नहीं होंगे। भूखंडों के दस्तावेज का उपयोग बैंकों से ऋण सहित विभिन्न आर्थिक और वित्तीय कार्यों में कर सकेंगे।

उल्लेखनीय है कि 25 सितम्बर को संयुक्त राष्ट्र संघ के 76वें सत्र को संबोधित करते हुए प्रधानमंत्री मोदी ने कहा था कि देश के 6 लाख गांवों में ड्रोन से भूखंडों का सर्वेक्षण कराकर उनके मालिकों को संपत्ति का स्पष्ट तौर पर स्वामित्व सौंपकर उन्हें आर्थिक रूप से सशक्त बनाने की स्वामित्व योजना तेजी से आगे बढ़ाई जा रही है। गौरतलब है कि ग्रामीण क्षेत्रों में आर्थिक सशक्तिकरण और गांवों में नई खुशहाली की इस महत्वाकांक्षी योजना के सूत्र मध्य प्रदेश के वर्तमान कृषि मंत्री कमल पटेल द्वारा वर्ष 2008 में उनके राजस्व मंत्री रहते तैयार की गई मुख्यमंत्री ग्रामीण आवास अधिकार योजना से आगे बढ़ते हुए दिखाई दिए हैं। हरदा में जन्मे और ग्रामीण परिवेश में आगे बढ़े कमल पटेल ने लगातार अनुभव किया कि दशकों से गांवों में रह रहे ग्रामीणों को यदि उनके स्वयं के भूखंडों पर मालिकाना हक के दस्तावेज मिल जाएं तो उनकी आर्थिक शक्ति बढ़ेगी और इससे गांवों में भी अप्रत्याशित रूप से आर्थिक खुशहाली बढ़ जाएगी। इसी परिप्रेक्ष्य में 8 अक्टूबर, 2008 को पटेल के गृह जिले हरदा के मसनगांव और भाट परेतिया गांवों में पायलट प्रोजेक्ट के रूप में 1554 भूखंडों के मालिकाना हक के पट्टे मुख्यमंत्री ग्रामीण आवास अधिकार पुस्तिका के माध्यम से दोनों गांवों के किसानों और मजदूरों को सौंपे गए थे।

इस अभियान से ग्रामीणों के सशक्तिकरण के आशा के अनुरूप सुकून भरे परिणाम प्राप्त हुए। जब नरेंद्र सिंह तोमर कृषि एवं किसान कल्याण मंत्री बने तब देश भर के गांवों में ग्रामीणों को उनके भूखंडों का मालिकाना हक देने के महत्त्व के मद्देनजर स्वामित्व योजना पर महत्वपूर्ण विचार मंथन हुआ। 24 अप्रैल, 2020 को पायलट प्रोजेक्ट के रूप में पांच राज्यों में स्वामित्व योजना की शुरुआत की गई। इसके बाद 24 अप्रैल, 2021 को पंचायत राज दिवस पर प्रधानमंत्री मोदी ने इस योजना को राष्ट्रीय स्तर पर चरणबद्ध रूप से लागू किए जाने की घोषणा की। हाल ही में प्रस्तुत राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण (एनएसएस) की रिपोर्ट-2021 से पता चलता है कि कृषि उत्पादन से कमाई घटी है, और कर्ज बढ़ा है। साथ ही, बड़ी संख्या में ग्रामीण परिवारों की आमदनी का जरिया मजदूरी बन गया है।

यही धारणा एनएसएस के 2013 के पिछले सर्वे में भी नजर आई थी। 2015-16 में राष्ट्रीय कृषि एवं ग्रामीण विकास बैंक द्वारा किए गए सर्वे में भी इसे दोहराया गया था। इस रिपोर्ट के अनुसार जहां वर्ष 2013 से 19 के बीच पिछले 6 साल में खेती करने वाले परिवारों की संख्या 9 करोड़ से बढ़कर 9.3 करोड़ हो गई है, वहीं इसी अवधि के दौरान कृषि क्षेत्र से इतर काम करने वाले परिवारों की संख्या 6.6 करोड़ से बढ़कर करीब 8 करोड़ हो गई। साथ ही, औसत कृषक परिवारों पर 2018-19 में कर्ज बढ़कर 74,121 रुपये हो गया है, जो 2012-13 में 47,000 रुपये था। इस रिपोर्ट के अनुसार संपत्ति स्वामित्व रखने वाले शीर्ष 10 प्रतिशत परिवारों ने अपने कुल ऋण का 80 प्रतिशत संस्थागत स्रोतों से उधार लिया जबकि निचले स्तर के 50 प्रतिशत परिवारों ने अपने कुल ऋण का लगभग 53 प्रतिशत गैर-संस्थागत स्रोतों से उधार लिया। चूंकि जहां एक ओर अधिकांश ग्रामीण गरीबों के पास स्वयं के नाम से भूसंपत्ति नहीं होती है, वहीं दूसरी ओर संस्थागत ऋण तक पहुंच काफी हद तक परिवारों की संपत्ति और ऋण चुकाने की क्षमता से निर्धारित होती है। ऐसे में ग्रामीण क्षेत्रों में रहने वाले गरीब ग्रामीण संस्थागत ऋण से दूर हो जाते हैं। ऐसे में स्वामित्व योजना के तहत प्राप्त होने वाले जमीन के मालिकाना हक के किसान कम ब्याज दर के पर आसान और कम जोखिमपूर्ण ऋण लेकर आर्थिक मुश्किलों का मुकाबला कर पाएंगे और आर्थिक रूप से भी सशक्त हो सकेंगे।



इसमें कोई दो मत नहीं हैं कि ग्रामीण परिवारों की बदहाली दूर करने के लिए किसानों को उद्यमी बनाया जाना जरूरी है। राष्ट्रीय सांख्यिकी कार्यालय की 2018-19 में कृषि से जुड़े परिवारों के आकलन संबंधी रिपोर्ट में कहा गया है कि गांवों में अपनी कुल आय का 50 फीसदी से अधिक हिस्सा खेती से अर्जित करने वाले किसानों की तादाद महज लगभग चार करोड़ है। गांवों के बकाया किसान अपनी 50 फीसदी से अधिक आय अन्य साधनों और मजदूरी से प्राप्त करते हैं। ऐसे कृषि श्रमिकों को कृषि योजनाओं का पर्याप्त फायदा नहीं मिल पाता है। ज्ञातव्य है कि प्रधानमंत्री किसान सम्मान निधि या पीएम किसान योजना के अंतर्गत लगभग 11 करोड़ किसानों को वित्तीय लाभ मिल रहा है। ऐसे में स्वामित्व योजना के तहत भूखंडों के दस्तावेज के आधार पर कम ब्याज दर पर आसान ऋण प्राप्त करके ग्रामीणों द्वारा गांवों में ही सूक्ष्म, लघु एवं ग्रामीण उद्योग शुरू करके आमदनी में वृद्धि की जा सकेगी तथा कृषि के इतर आर्थिक गतिविधियां बढ़ने से ग्रामीण अर्थव्यवस्था की ताकत को भी बढ़ाया जा सकेगा, जो ग्राम स्वराज के लिए एक उदाहरण बन सकेगी। हम उम्मीद कर सकते हैं कि 8 अक्टूबर को प्रधानमंत्री मोदी द्वारा 3000 गांवों के ग्रामीणों को उनकी जमीन का अधिकार पत्र सौंपकर उनके आर्थिक सशक्तिकरण और खुशहाली के लिए शुरू की गई स्वामित्व योजना के उपयुक्त कारगर क्रियान्वयन से ग्रामीण भारत में आर्थिक खुशहाली का नया चमकीला अध्याय लिखा जा सकेगा। साथ ही, इस योजना से गांव की तकदीर और तस्वीर बदलने की नई संभावनाएं आगे बढ़ सकेंगी।

---