



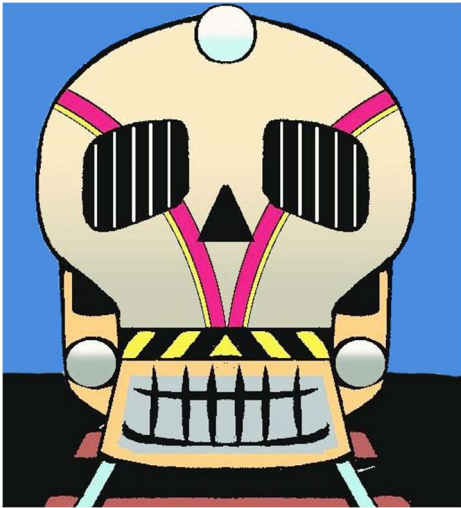
THE TIMES OF INDIA

Date:05-06-23

Tragically Off-Track

Why is it that, despite CAG & House committee warnings, safety isn't front and centre for railways?

TOI Editorials



Railway minister Ashwini Vaishnaw yesterday clarified some aspects of the horrific triple-train collision in Odisha on Friday. Chennai-bound Coromandel Express veered off its line and crashed into a goods train at high speed. Consequently, its bogies derailed and hit a passenger train travelling in the opposite direction on a parallel line. Vaishnaw said prima facie a technical glitch with the signalling system had been identified. Collision, derailment and signalling all fall within the ambit of railway safety. The Balasore tragedy is yet another terrible reminder that this has been an area of systemic weakness.

Two institutions that exercise oversight over safety issues in railways, the parliamentary standing committee on railways and CAG, have repeatedly flagged problems. Between December 2016 and March 2023, they had issued at least three reports – all showing that railways fell short of safety standards when benchmarked against its internal protocols. First, there's the funding aspect for safety. Acknowledging the challenge of safety, in 2017-18 a fund named Rashtriya Rail Sanraksha Kosh (RRSK) was started to carry out safety-related work in a systematic manner. Most of this funding comes from the general budget that imparts stability to the flow of resources.

In March 2023, the parliamentary committee pointed out that not once had the annual funding been spent fully. It's not money that's the primary problem. The core issue is the attitude to safety. For example, CAG in a report on derailments showed that RRSK's allocation had begun to see an increasing proportion diverted to what was termed as "nonpriority". The Odisha accident has catalysed a debate on Kavach, a technological application that aids a locomotive pilot by automatically triggering the brake system. Kavach's rollout is still at an early stage but the challenges faced by locomotive pilots are well known. In December 2016, a parliamentary committee said that locomotive pilots pass a signal almost every kilometre and lack enough technological backup. In addition, exigencies often lead to drivers overshooting the 10-hour work shift. Between 2016-17 and 2020-21, derailments constituted 75% of consequential train accidents and collisions another 5%. Notwithstanding that, the railway ministry has been lax about following its own protocol on inspections and track renewals, according to the CAG. GoI aims to increase the average speed of trains. More than 19,000 ply. Is this aim consistent with the railways' casual attitude to safety?

Date:05-06-23

Middle East Play

Iran's new naval alliance may be ambitious, but India should be wary of China's growing influence in the region

TOI Editorials

Iran has said it is forming a naval alliance that will include Saudi Arabia, three other Gulf states, and, surprisingly, India and Pakistan. While the shape and form of this alliance is yet to be revealed, it nonetheless represents a significant geopolitical shift underway in the Middle East. Iran has been trying to mend relations with several Gulf Arab nations following a Beijing-mediated deal between Tehran and Riyadh in March. These efforts have already seen results such as the return of Syria's Bashar al-Assad to the Arab League.

There are two important dynamics here. First, it appears that Iran and Saudi Arabia are finally coming to the realisation that their regional proxy war is harming both. Both Riyadh and Tehran are looking at new options to manage regional equations. Second, the US has been progressively disengaging from the Middle East and pivoting towards East Asia. Thus, Washington is no longer seen as a regional problem solver. On the contrary, Trump's decision to withdraw from the Iran nuclear deal and Biden's to not join back have cast the US as unreliable.

Enter China with its economic partnership plans for the region. Also, Washington's pledge to create an alliance of democracies to counter autocracies in the wake of the Ukraine war sits uncomfortably with Middle East regimes. But if China's footprint grows here, it is bad news for India, which relies on the Middle East for energy and the remittance economy. New Delhi would be far more comfortable working with Washington in the region. Therefore, it should help boost platforms like I2U2 (India, Israel, US and UAE) to stay in the Middle East game and counter China.



Date:05-06-23

The Delhi ordinance is an unabashed power-grab

The ordinance, an attack on federalism and democracy, erodes judicial independence, is an act of constitutional subterfuge and destroys established norms on bureaucratic accountability

Mathew Idiculla is a legal consultant and a visiting faculty at Azim Premji University, Bengaluru

On May 19 this year, the Union government promulgated an ordinance to amend the Government of National Capital Territory of Delhi (NCTD) Act, 1991 that effectively nullified the Supreme Court judgment of May 11 on the powers over bureaucratic appointments in Delhi. After an eight-year long protracted legal battle, a five-judge Constitution Bench led by the Chief Justice of India D.Y. Chandrachud had unanimously held that the elected government of Delhi had legislative and administrative powers over “services”.

The ordinance removes Entry 41 (services) of the State List from the Delhi government’s control and creates a National Capital Civil Service Authority, consisting of the Chief Minister, Chief Secretary and Principal Secretary-Home, to decide on service matters in Delhi. Decisions of the Authority will be made through majority voting, which means that two Union-appointed bureaucrats could overrule the Chief Minister. Further, the ordinance provides that if a disagreement arises between the Authority and the Lieutenant Governor (LG), the decision of the LG shall prevail. The ordinance raises multiple legal and political questions regarding federalism, democracy, bureaucratic accountability, executive law-making, and judicial review. Several Opposition parties, barring the Congress, have supported the Aam Aadmi Party (AAP) government in its opposition to the ordinance. Congress leader Ajay Maken said that “cooperative federalism principles don’t fit” Delhi since it is the “National Capital”. In this context, it is important to examine how the ideas of federalism fit in unique contexts such as Delhi.

Asymmetric federalism and Delhi

The position of Delhi in India’s federal constitutional scheme is not straightforward. The Supreme Court, in its May 11 verdict, had noted that the addition of Article 239AA in the Constitution accorded the National Capital Territory of Delhi (NCTD) a “sui generis” status. The Court held that there is no “homogeneous class” of Union Territories and States; rather, India’s Constitution has several examples of special governance arrangements which treat federal units differently from each other. It noted that the special provisions for States under Article 371 are in the nature of “asymmetric federalism” made for “accommodating the differences and the specific requirements of regions”.

Scholars of federalism have long argued that for countries with deep social cleavages along ethnic, linguistic, and cultural lines, an asymmetric model of federalism, which accommodates the interests of various social groups through territorial units, is desirable. India’s federal system has been described as asymmetric due to the special status it accorded Jammu and Kashmir under Article 370 (before its dilution) and special protections under Article 371, and 5th and 6th Schedule Areas.

What is striking about the Court’s judgment is that it used the asymmetric federalism framework to clarify the position of the NCTD in India’s federal scheme. It remarked that though NCTD is not a full-fledged State, since its Legislative Assembly is constitutionally entrusted to legislate upon subjects in the State and Concurrent Lists, the insertion of Article 239AA created a “asymmetric federal model” for the NCTD. So, while the NCTD remains a Union Territory, the “unique constitutional status conferred upon it makes it a federal entity”.

While the invocation of asymmetric federalism for Delhi is interesting, the Court was a mute spectator when this idea was annihilated in Jammu and Kashmir. Nevertheless, an articulation of the underlying principles of federalism in this case is welcome. The Court noted that the principles of federalism and democracy are interlinked since the States’ exercise of legislative power gives effect to people’s aspirations and that federalism creates “dual manifestation of the public will” in which the priorities of the two sets of governments “are not just bound to be different, but are intended to be different”. Such a

clear expression of the federal principle punctures hollow exhortations of “cooperative federalism” that have been weaponised to centralise Indian politics.

The law and politics of federalism

The presidential ordinance is problematic at different levels. First, the government’s swift and brazen act of undoing a Constitution Bench judgment does not augur well for judicial independence. While the legislature can alter the legal basis of a judgment, it cannot directly overrule it. Further, executive law-making through an ordinance, as the Supreme Court held in D.C. Wadhwa (1987), is only to “meet an extraordinary situation” and cannot be “perverted to serve political ends”. Most crucially, adding an additional subject of exemption (services) to the existing exemptions (land, public order, and police) of Delhi’s legislative power listed in Article 239AA, without amending the Constitution, is arguably an act of constitutional subterfuge. Finally, creating a civil services authority where bureaucrats can overrule an elected Chief Minister destroys long-established norms on bureaucratic accountability.

For all of these reasons, the ordinance is a direct assault on federalism and democracy. Such an unabashed power-grab by the Union government needs to be opposed by all who care for the future of India as a federal democracy. However, Opposition parties do not often take a position on federalism on first principles or articulate it as a normative idea. Hence, AAP cheered the dilution of Article 370, and now the Congress refuses to oppose this ordinance. This poses limits for federalism to act as a counter-hegemonic idea. As the foundations of India’s constitutionalism are threatened, we need a new politics of federalism that reflects and articulates the underlying values of federalism consistently.



Date: 05-06-23

तकनीकी खामी का प्रश्न

संपादकीय

सबसे भयानक रेल दुर्घटनाओं में से एक बालेश्वर रेल हादसे में यह तथ्य सामने आना गंभीर चिंता का कारण बनना चाहिए कि इलेक्ट्रॉनिक इंटरलाकिंग सिस्टम में गड़बड़ी के कारण यह दुर्घटना हुई। विस्तृत जांच रिपोर्ट इस पर और विस्तार से प्रकाश डालेगी, लेकिन एक ऐसे समय जब देश में ट्रेनों की संख्या और उनकी गति बढ़ती चली जा रही है, तब उनके सुरक्षित संचालन के लिए त्रुटिहीन तकनीक का उपयोग सुनिश्चित किया जाना अनिवार्य है। यदि यह सच है कि दक्षिण पश्चिम रेलवे के एक पूर्व अधिकारी ने इलेक्ट्रॉनिक इंटरलाकिंग सिस्टम की अनदेखी होने की बात कही थी तो फिर इसकी तह तक जाना चाहिए कि उनकी रिपोर्ट को गंभीरता से लिया गया या नहीं?

इसी के साथ इस प्रश्न का उत्तर भी मिलना चाहिए कि इलेक्ट्रॉनिक सिग्नल मॉटेनर सही तरह काम करता है या नहीं? ट्रेनों के संचालन में ऐसी किसी तकनीक के इस्तेमाल की अनुमति नहीं दी जा सकती, जो पूरी तरह भरोसेमंद न हो या

फिर जिसमें गड़बड़ी होने की तनिक भी गुंजाइश रहती हो। चूंकि बालेश्वर हादसा बहुत ही भयावह है और इस तरह के हादसे स्वीकार्य नहीं, इसलिए उसकी केवल सघन जांच ही नहीं होनी चाहिए, बल्कि यह भी सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि भविष्य में इस तरह के हादसे न हों। यह सुनिश्चित करके ही उस भरोसे को बहाल किया जा सकता है, जो बालेश्वर रेल हादसे के बाद डिगा हुआ सा दिखने लगा है।

रेल मंत्री की ओर से बालेश्वर हादसे की जांच सीबीआइ से कराने की सिफारिश यह बताती है कि मामला बहुत गंभीर है, लेकिन मुद्दा केवल दुर्घटना के लिए जिम्मेदार कारणों और लोगों की पहचान ही नहीं, बल्कि यह भी है कि ट्रेनों का सुरक्षित संचालन कैसे सुनिश्चित हो। इसके लिए ऐसी भरोसेमंद तकनीक विकसित करनी होगी, जिसमें न तो किसी खामी के लिए गुंजाइश रहे और न ही किसी मानवीय भूल के लिए। यह अच्छी बात है कि बालेश्वर रेल हादसे को लेकर लगभग एक स्वर से यह मांग उठी है कि उसकी गहनता से जांच हो, लेकिन इसी के साथ विरोधी दलों के कुछ नेता रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव के त्यागपत्र की मांग करने में जुट गए हैं।

यह मांग करने वालों को अपने आप से यह प्रश्न करना चाहिए कि क्या रेल मंत्री का त्यागपत्र उन कारणों का निवारण करने में सहायक सिद्ध होगा, जिनके चलते इतना बड़ा हादसा हुआ और जिसमें 275 रेल यात्री मारे गए और एक हजार के करीब घायल हो गए? यह विडंबना ही है कि अश्विनी वैष्णव से त्यागपत्र मांगने वालों में वे पूर्व रेल मंत्री भी हैं, जिनके समय भी बड़े रेल हादसे हुए और तब उन्होंने त्यागपत्र देने की कोई आवश्यकता नहीं समझी। रेल मंत्री से त्यागपत्र मांगने वालों को इसकी अनदेखी नहीं करनी चाहिए कि उन्होंने रेलवे की हालत सुधारने और ट्रेनों के सुरक्षित संचालन की दिशा में उल्लेखनीय कार्य किया है।

बिज़नेस स्टैंडर्ड

Date:05-06-23

खतरे के संकेत

संपादकीय

ओडिशा में हुए दशक के सबसे बड़े रेल हादसे ने भारतीय रेलवे की गलत प्राथमिकताओं की समस्या को एक बार फिर रेखांकित कर दिया है। वह समस्या है सुरक्षा और रखरखाव के बजाय वंदे भारत ट्रेन और बुलेट ट्रेन परियोजनाओं में निवेश को तरजीह देना। यद्यपि अभी विस्तृत रिपोर्ट की प्रतीक्षा है लेकिन रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव ने कहा है कि ओडिशा के बालासोर में तीन रेलगाड़ियों की टक्कर की बुनियादी वजह थी इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग सिस्टम में खराबी। इस खराबी की वजह से चेन्नई की ओर जा रही शालीमार-चेन्नई कोरोमंडल एक्सप्रेस उसी ट्रैक पर खड़ी मालगाड़ी से टकरा कर बेपटरी हो गई। इस बीच विपरीत दिशा में चल रही एक अन्य सवारी गाड़ी यशवंतपुर-हावड़ा सुपरफास्ट ट्रेन बेपटरी हुए डिब्बों से भिड़ गई जिससे 275 लोगों की मौत हो गई और 1,100 से अधिक लोग घायल हो गए। वैष्णव ने कहा कि गलत सिग्नल के लिए जिम्मेदार लोगों की पहचान कर ली गई है चीजों को पहले जैसा बनाने के प्रयास किए जा रहे हैं।

ये प्रयास काफी देर से किए जा रहे हैं। सिग्नल देने की प्रणाली में खामियां नई नहीं हैं। पहले भी कई बार इन पर सवाल उठाए जा चुके हैं। उदाहरण के लिए इस वर्ष फरवरी में ही रेलवे अधिकारियों ने एक अन्य जोन में सिग्नलिंग प्रणाली में गंभीर खामियों की ओर इशारा किया था। मैसूरू के निकट संपर्क क्रांति एक्सप्रेस और एक माल गाड़ी के बीच टक्कर को लोको पायलट की सतर्कता की वजह से टालने में कामयाबी मिली थी क्योंकि उसने पाया था कि सवारी गाड़ी को गलत लाइन पर भेज दिया गया है। 2018 में दक्षिण भारत के मार्गों पर चलने वाले लोको पायलटों ने एक सप्ताह के भीतर सिग्नल प्रणाली में तीन गंभीर संकट उजागर किए थे। इन सभी मामलों में एक्सप्रेस ट्रेनों को गलत मार्ग पर आगे बढ़ा दिया गया था। एक मामले में तो ट्रेन को क्रॉसिंग पार करने का सिग्नल दे दिया गया था जबकि वहां से वाहन गुजर रहे थे। इन मामलों में भी लोको पायलटों की सतर्कता के कारण समय रहते ट्रेनों को रोका जा सका था। जरूरी नहीं है कि तेज गति से चलने वाली ट्रेनों को हमेशा ऐसे समय पर रोक कर खतरा टाला जा सके। बालासोर हादसा भी ऐसी ही घटना का परिणाम है।

दुर्घटना के बाद से यह सवाल भी बार-बार उठ रहा है कि उस मार्ग पर ट्रेनों के बीच आमने-सामने की भिड़ंत रोकने के लिए बनी 'कवच' प्रणाली क्यों नहीं स्थापित की गई थी। स्वदेश में विकसित यह चेतावनी प्रणाली न केवल लोको पायलट को समय रहते आसन्न भिड़ंत के बारे में जानकारी देती है बल्कि जब उसे लगता है कि उसी पटरी पर कोई और ट्रेन आ रही है तो वह एक खास दूरी पर रहते स्वतः ब्रेक लगा देती है। इस प्रणाली का परीक्षण भी बहुत मंथर गति से हुआ है और दक्षिण मध्य रेलवे सिस्टम के दो सेक्शन में इसे परखा गया है। सुरक्षा और रखरखाव के अलावा अतीत में नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक ने एक गंभीर कमी की ओर इशारा किया था और वह यह कि भारत सरकार स्वदेश में विकसित उच्च गति वाली ट्रेनों की शुरुआत कर रही है और एक बुलेट ट्रेन परियोजना में करोड़ों रुपये की राशि मंजूर की गई है।

वंदे भारत ट्रेन निस्संदेह स्थानीय इंजीनियरिंग की सफलता हैं लेकिन विडंबना यह है कि 180 किलोमीटर प्रति घंटे की अपनी उच्चतम गति से कोसों दूर वे औसतन 83 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से चल रही हैं। ऐसा आमतौर पर पटरियों की खराब स्थिति के कारण है। हालांकि मंत्री ने कहा है कि उनके लिए पटरियों को बेहतर बनाया जा रहा है। यह मानना होगा कि 2016 के बाद से बड़ी दुर्घटनाओं में कमी आई है लेकिन बालासोर दुर्घटना एक चेतावनी है। हर रोज करीब 2.5 करोड़ लोग रेलों में सफर करते हैं। उनमें से कई देश के गरीब और मध्यवर्ग से ताल्लुक रखते हैं जो वंदे भारत जैसी महंगी ट्रेनों में सफर नहीं कर सकते। वे हवाई जहाज या बुलेट ट्रेन (जब वह शुरू हो जाएगी) में भी नहीं चल सकते। भारतीय रेल को उन्हें सुरक्षा की दृष्टि से आश्वस्त करना चाहिए।

Date:05-06-23

हरित अर्थव्यवस्था में बड़े बदलाव लाने वाली पहल

वंदना गोम्बर

जिस सप्ताह नए संसद भवन का उद्घाटन हुआ उसी समय भारत की शीर्ष तेल निर्यातक कंपनी तेल एवं प्राकृतिक गैस निगम की तरफ से ऊर्जा क्षेत्र से जुड़ी एक बड़ी घोषणा हुई। ओएनजीसी ने कहा कि वह वर्ष 2030 तक स्वच्छ ऊर्जा परियोजनाओं में 1 लाख करोड़ रुपये निवेश करने की योजना को कार्य रूप देने में जुटी है। ओएनजीसी के चेयरमैन

अरुण कुमार सिंह ने कहा कि ओएनजीसी इस दशक के अंत तक अक्षय ऊर्जा में अपनी वर्तमान क्षमता 200 मेगावाट से बढ़ाकर 10,000 मेगावाट करना चाहती है। सिंह ने कहा, 'भारत में 2040 तक जीवाश्म ईंधन की मांग बढ़ती रहेगी मगर इसी दौरान हमें हरित ऊर्जा की दिशा में भी प्रयास तेज करना होगा। हमें इसलिए ऐसा करना होगा कि जीवाश्म ईंधन के परंपरागत इस्तेमाल के बीच हरित ऊर्जा के भी इस्तेमाल को बढ़ावा मिलता रहे।'

अंतरराष्ट्रीय ऊर्जा एजेंसी के अनुसार पहली बार इस साल निवेशक तेल उत्पादन से अधिक सौर ऊर्जा में निवेश करेंगे। आंकड़ों के आधार पर बात करें तो जीवाश्म ईंधन में होने वाले प्रत्येक 1 डॉलर निवेश के बदले लगभग 1.7 डॉलर अब स्वच्छ ऊर्जा के उत्पादन में लगाया जा रहा है। आईए के कार्यकारी निदेशक फतह बिरोल ने कहा कि पांच वर्ष पहले तक यह अनुपात 1-1 का था। इस वर्ष पूरी दुनिया में ऊर्जा क्षेत्र में 2.8 लाख करोड़ डॉलर निवेश का अनुमान है जिनमें लगभग 1.7 लाख करोड़ डॉलर स्वच्छ तकनीक में निवेश किए जाएंगे। यह रकम अक्षय ऊर्जा, इलेक्ट्रिक वाहन, नाभिकीय ऊर्जा, ग्रिड, भंडारण, कम उत्सर्जन करने वाले ईंधन, क्षमता सुधार और ताप पंपों पर खर्च की जाएगी। 1 लाख करोड़ डॉलर से कुछ अधिक रकम कोयला, गैस एवं तेल में जाएगी। कुछ सरकारें स्वच्छ ऊर्जा क्षेत्र में रणनीतिक साझेदारी ले रही हैं। तेल क्षेत्र में भी पहले सरकारें रणनीतिक हिस्सेदारी लेती रही हैं। डेनमार्क ने कहा है कि वह पवन ऊर्जा परियोजनाओं में 20 प्रतिशत हिस्सेदारी लेगी। यह योजना सरकार और विपक्षी दलों के बीच 14 गीगावाट क्षमता वाली पवन ऊर्जा क्षमता विकसित करने के सौदे का हिस्सा है।

फोर्ड- टेस्ला सौदा

इलेक्ट्रिक वाहनों (ईवी) की मांग बैटरी चार्ज करने की सुविधाओं के विकास पर पूरी तरह निर्भर है। ईवी चार्जर साझा करने को लेकर फोर्ड-टेस्ला के बीच हुआ समझौता इलेक्ट्रिक वाहनों के क्षेत्र में एक बड़ी प्रगति मानी जा सकती है। फोर्ड की तरफ से जारी एक बयान में कहा गया, 'अमेरिका और कनाडा में फोर्ड के ईवी ग्राहकों के लिए 12,000 से अधिक टेस्ला सुपरचार्जर सुलभ होंगे। 10,000 डीसी फास्ट चार्जर ब्लूओवल चार्जर इस तंत्र (नेटवर्क) का पहले से ही हिस्सा हैं। इससे फोर्ड के ईवी ग्राहकों के लिए फास्ट चार्जिंग तक पहुंच आसानी से सुनिश्चित हो जाएगी।'

टेस्ला द्वारा तैयार एडेप्टर फोर्ड के कम्बाइंड चार्जिंग सिस्टम (सीसीएस) युक्त ईवी की पहुंच टेस्ला के सुपरचार्जर तक आसान कर देगा। 2025 में फोर्ड नॉर्थ अमेरिकन चार्जिंग स्टैंडर्ड (एनएसीएस) कनेक्टर लगे इलेक्ट्रिक वाहनों की पेशकश करेगी। ब्लूमबर्गएनईएफ के अनुमानों के अनुसार 2022 के अंत तक सार्वजनिक ईवी-चार्जिंग कनेक्टर की संख्या 27 लाख थी। पिछले साल हुए निवेश का लगभग 80 प्रतिशत हिस्सा अत्यंत तेज गति से चार्ज करने वाले चार्जरों (अल्ट्रा फास्ट चार्जर) के विनिर्माण में लगाया गया।

सौर ऊर्जा परियोजना पर बड़ा दांव

ऑस्ट्रेलिया से सिंगापुर तक जल के अंदर से सौर ऊर्जा पहुंचाने की 20 अरब डॉलर की महत्वाकांक्षी योजना एक बार फिर पटरी पर आती दिख रही है। अरबपति माइक कैन्नन-ब्रूक्स द्वारा सन केबल परियोजना की परिसंपत्तियों के अधिग्रहण के बाद ये संभावनाएं जगी हैं। इस बारे में कैन्नन ब्रूक्स ने कहा, 'हमारा सदैव मानना रहा है कि सन केबल सौर ऊर्जा ले जाने की संभावनाओं से परिपूर्ण है। हम यह भी जानते हैं कि ऑस्ट्रेलिया के लिए इसके क्या मायने हो सकते हैं।'

इस सौदे के बाद कैनन-ब्रूक्स और क्विनब्रूक इन्फ्रास्ट्रक्चर पार्टनर्स का उत्तरी ऑस्ट्रेलिया में विशाल अक्षय ऊर्जा परियोजना पर नियंत्रण हो जाएगा। 4,200 किलोमीटर लंबे जल के अंदर से गुजरने वाले केबल के जरिये एशिया को बिजली के निर्यात की योजना पर प्रमुख निवेशकों के बीच विवाद हो जाने के बाद मामला बिगड़ गया था।

हरित हाइड्रोजन का विकास

अमेरिकी कंपनी पल्ग पावर ने फिनलैंड में तीन हरित हाइड्रोजन (ग्रीन हाइड्रोजन) संयंत्र लगाने की योजना तैयार की है। इन संयंत्रों की स्थापना पर 6 अरब डॉलर लागत आएगी। इस संबंध में कंपनी की तरफ से आए बयान में कहा गया कि वह पर्याप्त पूंजी जुटाने के लिए अपने वित्तीय साझेदारों के साथ मिलकर काम कर रही है। कंपनी ने कहा कि वह विश्वसनीय पक्षों से भी ऊर्जा खरीदने के संबंध में ठोस आश्वासन लेने की तैयारी में है। इन परियोजनाओं के संबंध में 2025-26 तक निवेश के संबंध में ठोस निर्णय ले लिया जाएगा।

कंपनी वैश्विक स्तर पर हरित हाइड्रोजन उत्पादन तंत्र तैयार कर रही है और अन्य संस्थानों सहित अमेरिकी ऊर्जा विभाग के ऋण कार्यक्रम कार्यालय से ऋण लेने का प्रयास कर रही है। कंपनी ने पिछले महीने कहा था कि रणनीतिक साझेदारों एवं मूलभूत ढांचे में निवेश करने वाली इकाइयां लगातार परियोजना में दिलचस्पी दिखा रही हैं।

फैशन कंपनियों से शुल्क

कपड़े की बरबादी रोकने के लिए नियामक कुछ खास उपायों पर विचार कर रहे हैं। इनके तहत फैशन कंपनियों को उत्पादन की मात्रा के आधार पर कुछ शुल्क का भुगतान करना होगा। कैलिफोर्निया, न्यूयॉर्क, स्वीडन, नीदरलैंड्स और इटली में अलग से कुछ नियमों के प्रस्ताव दिए गए हैं। इन नियमों के तहत फैशन कंपनियों को टेक्सटाइल रीसाइकलिंग कार्यक्रमों के लिए वित्त मुहैया कराना होगा। ब्रिटेन और यूरोपीय संघ में भी ऐसे ही नियमों पर विचार हो रहा है। एक्सटेंडेड प्रोड्यूसर रिस्पॉन्सिबिलिटी (ERP) पर केंद्रित इन योजनाओं के तहत ब्रांडों को उत्पादन पर फीस देनी होगी या पुनरावर्तन (रीसाइकलिंग) कार्यक्रमों चलाने के लिए रकम देनी होगी। कपड़ा के लिए ईपीआर कार्यक्रमों के समर्थकों को उम्मीद है कि इससे कपड़े का बेवजह जरूरत से अधिक उत्पादन नहीं होगा और इनसे रीसाइकलिंग में नवाचार बढ़ने के साथ ही उच्च गुणवत्ता वाले उत्पाद भी तैयार होंगे।

 **जनसत्ता**

Date:05-06-23

हादसे की रेल

संपादकीय

ओड़ीशा के बालासोर में हुआ रेल हादसा यह बताने के लिए काफी है कि भारतीय रेल को अंतरराष्ट्रीय स्तर का बनाने का दावा चाहे कितना भी किया जाए, लेकिन यह सपना अभी हकीकत से दूर है। एक साथ तीन रेलगाड़ियों का आपस में

टकराना इस बात की पुष्टि है कि या तो रेलगाड़ियों के परिचालन के प्रबंधन में घनघोर लापरवाही बरती गई या फिर रखरखाव और सुरक्षा के इंतजामों में व्यापक खामी है।

खबरों के मुताबिक, शनिवार शाम को यशवंतपुर से हावड़ा जा रही दुरंतो एक्सप्रेस के कुछ डिब्बे पटरी से उतर गए और विपरीत दिशा से आ रहे कोरोमंडल एक्सप्रेस से टकरा गए। इसके बाद दूसरी रेलगाड़ी की कई बोगियां भी पटरी से उतर गईं और वहीं खड़ी मालगाड़ी से टकरा गईं। इस तरह एक साथ तीन रेलगाड़ियों की टक्कर हो गई और सिर्फ इतने से ही हादसे की भयावता का अंदाजा लगाया जा सकता है। इस दुर्घटना में दो सौ पिचहतर लोगों की जान चली गई और ग्यारह सौ पिचहतर लोग घायल हो गए। सवाल है कि जिस दौर में समूची रेल व्यवस्था को आधुनिकतम स्वरूप देने की बात की जा रही हो, उसके बारे में इस घटना के बाद क्या राय बनेगी! इस हादसे के बाद स्वाभाविक ही इस बात पर भी चर्चा हो रही है कि चलती ट्रेन को सामने से आ रही किसी ट्रेन से टकराने से रोकने के लिए जिस 'कवच' नाम की व्यवस्था के इस्तेमाल की बात हो रही थी, क्या उसका दायरा और उसकी उपयोगिता अभी सीमित है? हालांकि इस घटना के बारे में आई खबरों में बताया गया कि एक रेलगाड़ी के डिब्बे पटरी से उतर गए और इस वजह से हादसा हुआ। लेकिन क्या दुर्घटना वाले मार्ग पर 'कवच' की व्यवस्था थी? इसके समांतर इस बात की पड़ताल करने की जरूरत है कि ट्रेन के बेपटरी होने का क्या कारण है। क्या पटरियों में पहले से कोई खामी थी, उससे कोई छेड़छाड़ की गई थी या फिर ट्रेन के परिचालन में कोई ऐसी चूक या लापरवाही हुई, जिसकी वजह से डिब्बे पटरी से उतरे। वजह चाहे जो हो, लेकिन सच यह है कि ट्रेन के सफर को सुरक्षित मान कर अपने-अपने घर या किसी गंतव्य के लिए चले बहुत सारे लोगों की जान चली गई या वे बुरी तरह हताहत हुए। सवाल है कि क्या इस चूक के लिए किसी की जिम्मेदारी तय की जाएगी!

दरअसल, पहले हुए इसी तरह के हादसों के मददेनजर ऐसे इंतजाम किए जाने की जरूरत महसूस की गई थी कि अगर कभी ट्रेनों में आमने-सामने टक्कर की स्थिति बने तो 'कवच' की मदद से उससे बचा जा सके। 'कवच' का पूर्व परीक्षण भी हो चुका है। लेकिन अगर ताजा रेल दुर्घटना के बारे में शुरुआती कारणों को ध्यान में रखें तो ऐसा लगता है कि बचाव के इंतजामों पर नए सिरे से विचार करने की जरूरत है। हाल के दिनों में रेलयात्रा को बेहतर करने के क्रम में इस बात पर भी ज्यादा जोर दिया जा रहा है कि रेलगाड़ियों की रफ्तार और ज्यादा बढ़ाई जाए। सवाल है कि तेज रफ्तार से चलने वाली गाड़ियों के लिए क्या रेलगाड़ियों और पटरियों की गुणवत्ता और उनके रखरखाव के साथ-साथ निर्बाध रास्ते को लेकर भी क्या उसी अनुपात में काम किए गए हैं, ताकि लोगों की रेल यात्रा को पूरी तरह सुरक्षित बनाया जा सके? रेलवे में संरक्षा और सुरक्षा कर्मियों के कितने पद रिक्त हैं? बालासोर हादसे से यह साबित होता है कि यात्रा के बढ़ते खर्च के बीच हर कुछ दिनों बाद सरकार की ओर से रेलगाड़ियों में सुविधाएं और सुरक्षा के साथ-साथ उसके सुरक्षित परिचालन को लेकर दिए जाने वाले आश्वासनों के बरक्स सच्चाई संतोषजनक नहीं है।

राष्ट्रीय
सहारा

Date:05-06-23

ब्रिक्स की दमदारी

संपादकीय



दक्षिण अफ्रीका के केपटाउन में ब्रिक्स (ब्राजील, रूस, भारत, चीन और दक्षिण अफ्रीका) देशों के विदेश मंत्रियों का दो दिवसीय सम्मेलन पिछले शुक्रवार को संपन्न हो गया। यह सम्मेलन पूर्व की अपेक्षा अधिक चर्चा का विषय बन गया था। इसलिए कि रूस-यूक्रेन में जारी जंग के बीच संपन्न हो रहा था, जबकि ब्रिक्स के स्तंभ देश रूस के राष्ट्रपति व्लादिमीर पुतिन पर युद्ध अपराधी होने के आरोप में गिरफ्तारी वारंट जारी है। हालांकि यह ब्रिक्स सम्मेलन सदस्य देशों के राष्ट्राध्यक्षों एवं शासन प्रमुखों के अगले छह महीने बाद होने वाले

शिखर सम्मेलन की तैयारी की एक पूर्वपीठिका के रूप में हुआ पर इसने अपनी निरंतर संघनित होती आंतरिकता एवं वैश्विक व्यवस्थाओं में नई व्यावहारिकता की आवश्यकता को रेखांकित किया है। ब्रिक्स का आत्मविश्वास डेढ़ दशक में ही अपनी बढ़ती स्वीकार्यता और तदनु रूप विशाल आकार की संभावनाओं से जाहिर होता है। कोई 19 देशों ने ब्रिक्स के चार्टर को अपने साझा आर्थिक-राजनीतिक विकास के लिए जरूरी माना है। इससे गोल्डमैन सैक्स का यह दावा सही साबित होता है कि 2050 तक वैश्विक अर्थव्यवस्था पर चार ब्रिक्स इकोनमी का प्रभुत्व होगा। इस दावे का आधार था कि ब्राजील, रूस, भारत, चीन और दक्षिण अफ्रीका दुनिया की सबसे तेजी से बढ़ती और उभरती बाजार अर्थव्यवस्थाएं हैं। संगठन देशों ने जिस तरह से आबादी, भूक्षेत्र एवं उत्पादन-कारोबार की वैश्विक भागीदारी में अपना अनुपात बढ़ाया है, उसको देखते हुए इसके अर्थशास्त्री ब्रिक्स को समूह-7 की तुलना में व्यापक, तीव्र गति से विकास करने वाला अधिक सक्षम मानते हैं। हालांकि वैश्विक अर्थव्यवस्था में मंदी के दुष्प्रभाव से इसमें भी लड़खड़ाहट आई लेकिन समय के साथ यह संभल गया। अब तो यह तमाम चुनौतियों से निबटते हुए अधिक सक्षम दिख रहा है। वैश्विक आर्थिकी के विकास में विकासशील देशों की उचित हिस्सेदारी की मांग करते हुए संयुक्त राष्ट्र और सुरक्षा परिषद में बदलाव के औचित्य को प्रतिपादित कर रहा है। हालांकि ऐसे मौकों पर बहुत सारे विशेषण गढ़े जाने का भी रिवाज रहा है कि हम दुनिया में समानता एवं सद्भाव के लिए काम करेंगे लेकिन ब्रिक्स आज जहां पर पहुंचा है, वहां से समानता और अधिकार की बातें फिजूल भी नहीं हैं कि दिग्गज देश उसकी अनसुनी कर दें। निस्संदेह इसका श्रेय भारत की स्वतंत्र विदेश नीति को जाता है।

Date:05-06-23

टूटा भरोसे का 'कवच'

विनीत नारायण

मंत्री अश्विनी वैष्णव ने बालासोर के बेहद खौफनाक रेल हादसे के एक दिन पहले टीवी के जरिए जनता को बताया था कि मोदी सरकार ने भारतीय रेल का कायाकल्प कर दिया है। उन्होंने यह भी दावा किया था कि ट्रेन दुर्घटनाओं को टालने के लिए मोदी सरकार ने विश्व की सबसे आधुनिक सुरक्षा प्रणाली 'कवच' को लागू कर दिया है। हकीकत यह है कि इस

तकनीक को लागू करने का फैसला मनमोहन सिंह सरकार ने 2012 में ले लिया था। तब इसका नाम 'ट्रैफिक कोलिजन अवायर्डेंस सिस्टम' था। पुरानी योजनाओं के नाम बदल कर उन्हें अपनी नई योजना बताकर लागू करने में माहिर भाजपा सरकार ने 2022 में उसी योजना को 'कवच' के नाम से लागू किया था। प्रश्न है कि पिछले नौ वर्ष से केंद्र सरकार इस सुरक्षा प्रणाली पर कुंडली मारे क्यों बैठी थी?

'कवच' वह तकनीक है, जिसे लागू करने के बाद पटरियों पर दौड़ती रेलगाड़ी किसी दुर्घटना के अंदशे से 400 मीटर पहले ही अपने आप रुक जाती है। शुरू में इसे दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा के रूट पर लागू किया गया और दावा किया गया कि मोदी सरकार के 'मिशन रफ्तार' के तहत 160 किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से दौड़ने वाली रेलगाड़ी अपने आप रुक जाएगी। उल्लेखनीय है कि इस तकनीक का परीक्षण करने के लिए रेल मंत्री अिनी वैष्णव ने अपनी जान को जोखिम में डाला और पिछले साल मार्च में सकिंदराबाद में इंजन ड्राइवर के साथ बैठे और इस तकनीक का सफल परीक्षण किया जिसमें आमने-सामने से आतीं दो रेलगाड़ियों पर इसे परखा गया था।

रेल मंत्री ने बालासोर के दुखद हादसे से कुछ घंटे पहले ही दिल्ली में रेल मंत्रालय के वरिष्ठ अधिकारियों को संबोधित करते हुए 'कवच' के परीक्षण का विडियो भी दिखाया था। उन्होंने रेल अधिकारियों से सभी प्रमुख रेलगाड़ियों की गति को 160 किलोमीटर तक बढ़ाने की अपील की जिससे प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी का 'मिशन रफ्तार' गति पकड़ सके। पर अनहोनी को कौन टाल सकता है? बालासोर में जो हादसा हुआ उसमें एक नहीं, तीन-तीन ट्रेनें आपस में भिड़ीं। ऐसा हादसा दुनिया की रेल दुर्घटनाओं में होने वाले हादसों में शायद पहले कभी नहीं हुआ। उल्लेखनीय है कि इस रूट पर 'कवच' को अभी लागू नहीं किया गया था। इस हादसे में सैकड़ों लोग अकाल मृत्यु को प्राप्त हुए और हजार से ज्यादा गंभीर रूप से घायल हुए। राहत एवं बचाव कार्य करने वाले लोग दुर्घटना स्थल को देखकर दहल गए क्योंकि उनके सामने चारों तरफ लाशों का अंबार लगा था। रेलगाड़ी की कई बोगियां तो पूरी तरह पलट गईं, जिनके पहिए ऊपर और छत जमीन पर आ गई थी।

काल के आगे किसी का बस नहीं चलता। कहते हैं कि जिसने जन्म लिया है, उसकी मृत्यु की घड़ी भी पूर्व निर्धारित होती है। इसलिए जिन परिवारों ने अपनों को खो दिया है, उनके प्रति पूरे देश की सहानुभूति है। सरकार से उम्मीद है कि वह जो भी कर सके वो सब इन परिवारों के लिए करे। मगर यहां एक गंभीर प्रश्न खड़ा होता है कि क्या हम रेल यात्रा के मामले में अपनी क्षमता से अधिक हासिल करने का प्रयास तो नहीं कर रहे? 11 करोड़ लोग भारतीय रेल में सफर करते हैं।

मालगाड़ी की जगह यात्री सेवाओं पर कहीं ज्यादा खर्च आता है क्योंकि यात्रियों की अपेक्षाएं बहुत ज्यादा होती हैं। ध्यान देने वाली बात यह है कि संपन्न वर्ग अब रेल यात्रा की जगह हवाई यात्रा को प्राथमिकता देता है जबकि आम आदमी विशेषकर मजदूर वर्ग के लिए रेल यात्रा ही एकमात्र विकल्प है। काम की तलाश में मजदूर देश के एक हिस्से से दूसरे हिस्से में आते-जाते रहते हैं। इन्हें 5 सितारा चमक-धमक की बजाय पेयजल, शौचालय और वेटिंग हाल जैसी बुनियादी सुविधाओं से ही संतोष हो जाता है। ऐसे में सरकार का रेलवे स्टेशनों और रेलगाड़ियों को 5 सितारा संस्कृति से सुसज्जित करना बड़ी प्राथमिकता नहीं होना चाहिए। अभी तो देश को अपने सीमित संसाधनों को आम जनता के स्वास्थ्य और शिक्षा पर खर्च करने की जरूरत है। मोदी जी हमेशा बड़े सपने देखते हैं। 'मिशन रफ्तार' को सभी प्रमुख रेलगाड़ियों पर लागू करना चाहते हैं। सत्ता में आते ही उन्होंने 'बुलट ट्रेन' का भी सपना दिखाया था जो अभी धरातल पर नहीं उतर पाया है। हमारे देश की जमीनी हकीकत यह है कि हम जापान और चीन की तरह न तो अपने कार्य के प्रति ईमानदारी से

समर्पित हैं, और न ही अनुशासित हैं। परिणामतः सरकार की तमाम महत्वाकांक्षी योजनाएं लागू होने से पहले ही विफल हो जाती हैं।

यहां अगर उज्जैन के महाकाल का उदाहरण लें तो अनुचित न होगा। छह महीने पहले 856 करोड़ रुपये से हुआ मंदिर का सौंदर्यीकरण एक ही आंधी में धराशायी हो गया। ऐसे तमाम उदाहरण हैं, जब मतदाताओं को प्रभावित करने के लिए बड़ी-बड़ी योजनाओं को जल्दबाजी में, बिना गुणवत्ता का ध्यान रखे, लागू किया गया और वे जल्दी ही अपनी अकुशलता का सबूत देने लगीं। इसलिए रेल विभाग को नई तकनीकी और 5 सितारा संस्कृति अपनाने में जल्दबाजी नहीं करनी चाहिए। ऐसा न हो 'आधी छोड़ सारी को धावे, आधी मिले न पूरी पावे।'

अंतिम प्रश्न है कि क्या रेल मंत्री अिनी वैष्णव को 1956 में तत्कालीन रेल मंत्री लाल बहादुर शास्त्री का अनुसरण करते हुए बालासोर की दुखद दुर्घटना की नैतिक जिम्मेदारी लेते हुए और विपक्ष की मांग का सम्मान करते हुए अपने पद से इस्तीफा दे देना चाहिए? मैं इसका समर्थक नहीं हूँ क्योंकि आज की राजनीति में न तो राजनीतिज्ञों के नैतिक मूल्यों का शास्त्री जी के समय जैसा उच्च नैतिक स्तर बचा है, और न ही ऐसे इस्तीफों से किसी मंत्रालय की दशा सुधरती है। बजाय इस्तीफा मांगने के मैं रेल मंत्री को सुझाव देना चाहता हूँ कि अपनी प्राथमिकताओं, क्षमताओं, उपलब्ध संसाधनों और आर्थिक रूप से कमजोर वर्ग के करोड़ों रेलयात्रियों की सुविधा का ध्यान रखकर निर्णय लें। जो मौजूदा ढांचा रेल मंत्रालय का है, उसमें यथासंभव सुधार की कोशिश करें और अपने विभाग से भ्रष्टाचार को खत्म करें और कार्यकुशलता को बढ़ाएं। वही बालासोर के हादसे में मारे गए रेलयात्रियों के प्रति सच्ची श्रद्धांजलि होगी।

Live
हिन्दुस्तान
.com

Date:05-06-23

रेलवे के लिए सबक

संपादकीय

भारतीय रेलवे के इतिहास में एक बेहद दुखद और शर्मनाक हादसा दर्ज हो गया। ओडिशा के बालासोर जिले में स्थित बहानागा बाजार स्टेशन एक बहुत अविश्वसनीय हादसे का गवाह बन गया। इस हादसे को समझने में ही लगभग एक दिन का समय लग गया और जो गलती हुई है, उसका आकार-प्रकार तय करने में पता नहीं कितना समय लगेगा? केंद्रीय रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव ने रविवार को यह बताया कि दुर्घटना इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग में बदलाव की वजह से हुई है। रविवार सुबह तक 290 लोगों की मौत हुई है और करीब 1,000 लोग घायल हैं। रेलवे सुरक्षा आयुक्त ने मामले की जांच की है और घटना की वजहों के साथ-साथ इसके लिए जिम्मेदार लोगों की पहचान भी कर ली गई है। आमतौर पर रेलवे सामूहिक जिम्मेदारी के तहत दोषी या जिम्मेदार व्यक्ति के नाम उजागर करने से बचता है, पर अब यह परिपाटी बदलनी चाहिए। रेलवे ही नहीं, हर विभाग में जो गैर-जिम्मेदार लोग हैं, उन्हें चिह्नित करना चाहिए। बदलते दौर में सरकारों की जिम्मेदारी है कि किसी भी तरह की सेवा में नाकारा लोगों को बर्दाश्त न किया जाए।

साल 1995 के बाद यह सबसे घातक रेल दुर्घटना है और इससे बहुत कुछ सीखने की जरूरत है। पहले भी सुधार के अवसरों को हमने गंवाया है, पर अब सुधार से मंह चुराने की रती भर भी गुंजाइश नहीं है। दुनिया में सबसे अधिक आबादी वाला भारत और उसका जरूरत से ज्यादा दबाव झेलता रेल ढांचा छटांक भर लापरवाही भी नहीं बर्दाश्त कर सकता। प्रधानमंत्री का दुर्घटनास्थल पर जाना और वहां रेल मंत्री का लगातार बचाव कार्य में जुटे रहना बेहतर संकेत है। सेवा के मामले में दिखावे का दौर अब पीछे छूट जाना चाहिए और हर सेवा को चाक-चौबंद करना प्राथमिकता होनी चाहिए। भारत अगर सुविधा व सेवा को सुरक्षित बनाने पर पूरा ध्यान लगाए, तो ऐसे हादसों से हम बच सकते हैं, लेकिन आम लोगों को भी सोचना पड़ेगा कि क्या हम अपनी सुरक्षा, सुविधा सुनिश्चित करने के लिए ही वोट देते हैं? समय बदल रहा है, जनता की सुरक्षा के प्रति हर नेता को सजग होना चाहिए। ओडिशा के मुख्यमंत्री नवीन पटनायक के घटनास्थल पर पहुंचने से पहले ही पश्चिम बंगाल की मुख्यमंत्री ममता बनर्जी पहुंच गईं। वह कोशिश में लग गईं कि जान गंवाने वालों की संख्या को बढ़ाकर बताएं, ताकि राजनीति चमकाने में सुविधा हो। वैसे, वह रेल मंत्री रह चुकी हैं, तो आज जो रेल दुर्घटना हुई है, उसमें उनका भी कुछ तो योगदान बनता होगा? वस्तुतः यह रेल हादसा राजनीति नहीं, बल्कि नीति और नीयत का विषय है।

कवच सुरक्षा जल्दी से जल्दी पूरे देश में लागू हो, लेकिन यह हादसा कवच से जुड़ा नहीं है। इसमें दो यात्री गाड़ियां आमने-सामने से एक ही पटरी पर नहीं भिड़ी हैं। यहां इंटरलॉकिंग सिस्टम, सिग्नल, प्वाइंट और ट्रैक सर्किट में सुधार की जरूरत सामने आई है। कई सवाल खड़े हुए हैं। क्या हम अति आत्मविश्वास के साथ रेल दौड़ाने लगे हैं? क्या 120-130 किमी प्रति घंटा की गति से दो गाड़ियों को अगल-बगल की पटरियों पर विपरीत दिशा में दौड़ाने की तकनीकी व बुनियादी क्षमता हम हासिल कर चुके हैं? क्या स्टेशनों पर न रुकने की स्थिति में वहां गाड़ियों की गति को कम नहीं किया जा सकता? यात्रियों के भाग्य भरोसे रेलों को तेज दौड़ाने से पहले अपना पूरा इंतजाम देख लेना चाहिए। गति तभी तक अच्छी है, जब तक सुरक्षित है। ध्यान रहे, भारतीय रेलवे के मूल मंत्र में सुरक्षा सबसे पहले है।

Date:05-06-23

सबके सच्चे प्रयास से बनेगा पर्यावरण

अनीता भटनागर, (पूर्व आईएस अधिकारी)

आज, यानी 5 जून विश्व पर्यावरण दिवस है। आज कुछ सरकारी आयोजन होंगे, विज्ञापन जारी किए जाएंगे, और वाट्सएप जैसे मीडिया मंचों पर शुभकामनाएं भेजी जाएंगी। आज बड़ी संख्या में पेड़ लगाए जाएंगे, चाहे सब स्थानों पर वातावरण पेड़ लगाने व उनके जीवित रहने के अनुकूल हो अथवा नहीं। कई लोग प्रदूषण से पर्यावरण को नुकसान, विलुप्त होते ध्रुवीय भालू, आर्कटिक व अंटार्कटिका के पिघलते ग्लेशियर और भविष्य की पीढ़ियों के प्रभावित होने के संबंध में अपनी बात रखेंगे। मगर आज भला कितने लोग सोचेंगे कि दूषित पर्यावरण अब आपदा में बदल गया है और उससे उनके भी अस्तित्व पर प्रभाव पड़ रहा है?

भारत में गत वर्ष अत्यधिक गरमी के कारण विभिन्न क्षेत्रों में 159 अरब डॉलर की आय का नुकसान हुआ। असहनीय तापमान से बाहर काम करने वालों की मानसिक विश्लेषणात्मक व शारीरिक क्षमता पर सीधा प्रभाव तो पड़ा ही, अंदर

भवनों में कार्य करने वालों की उत्पादकता भी घटी। जलवायु पारदर्शिता रिपोर्ट- 2022 के अनुसार, 167 अरब श्रमिक घंटों का नुकसान केवल एक वर्ष में हुआ, जो 1990 से 1999 की 10 वर्ष की अवधि की तुलना में हुए नुकसान से 39 प्रतिशत अधिक है।

विश्व में भारत दुग्ध उत्पादन में प्रथम स्थान पर है, परंतु अत्यधिक तापमान और गरमी जल्दी प्रारंभ हो जाने के कारण मवेशियों का दूध उत्पादन घटा है। भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् के शोध पत्र के अनुसार, अत्यधिक तापमान से कई मवेशी बीमार हो गए, कई की मृत्यु हो गई और कई के लिए कूलर लगवाने पड़े, जिसके परिणामस्वरूप दूध उत्पादन का खर्च 12 प्रतिशत बढ़ गया। पर्यावरण से खिलवाड़ का ही नतीजा है कि 2016 से 2021 के मध्य जलवायु की चरम घटनाओं से भारत में 360 लाख हेक्टेयर भूमि में फसल का, और किसानों को 37,500 लाख डॉलर का नुकसान हुआ। वर्ष 2023 में असामान्य तापमान से और उसके बाद कटाई के समय बारिश से गेहूं-उत्पादन तो प्रभावित हुआ ही, मार्च-अप्रैल में कुछ क्षेत्रों में सामान्य से 308 प्रतिशत अधिक बेमौसम बरसात से प्याज की भी 70 फीसदी फसल खराब हुई।

गत 30 वर्षों से वर्षा का स्वरूप लगातार बदलने से कृषि, वानिकी, मत्स्य उत्पादन आदि अनेक आर्थिक गतिविधियों पर असर पड़ा है। एक तरफ, पहाड़ों पर ग्लेशियर सिकुड़ते जा रहे हैं, तो दूसरी तरफ, कम अवधि में बहुत अधिक वर्षा होने से बाढ़ आ रही है, और अधिकांश जल संचित नहीं हो पा रहा। नतीजतन, सिंचाई की जब जरूरत होगी, हमें शायद पर्याप्त जल नहीं मिलेगा। ऐसा दिखने भी लगा है। 74 प्रतिशत गेहूं और 65 प्रतिशत धान की कृषि भूमि में 2030 तक जल की अत्यधिक कमी हो जाने की आशंका जताई गई है। पानी की कम उपलब्धता से उत्पादन, लाभ, निर्यात, ऊर्जा उत्पादन आदि सभी प्रभावित हो रहे हैं।

विश्व स्वास्थ्य संगठन के अनुसार, जलवायु परिवर्तन से सर्दी की अवधि कम और गरमी की अवधि बढ़ रही है, जिससे मच्छरजनित विभिन्न बीमारियों, वायु प्रदूषण के कारण सांस व हृदय संबंधी रोगों में तेज वृद्धि हुई है। स्टेट ऑफ इंडिया एनवायरनमेंट-2022 के अनुसार, भारत में तीन करोड़ व्यक्तियों को पर्यावरण व जलवायु समस्याओं के कारण अपने निवास स्थान को छोड़कर कहीं और बसना पड़ा है। उत्तराखंड में तो अनेक जनपदों में घरेलू प्रवासन चिंताजनक स्तर पर पहुंच गया है।

यूएनईपी ने पर्यावरण दिवस का विषय बीट प्लास्टिक पॉल्यूशन रखा है। हर वर्ष 40 करोड़ टन से अधिक सिंगल यूज प्लास्टिक का उत्पादन होता है। विश्व में प्रत्येक मिनट 10 लाख प्लास्टिक बोतलें खरीदी जाती हैं और एक दिन में 144 करोड़ बोतलें। एक वर्ष में पांच ट्रिलियन प्लास्टिक बैग का उपयोग होता है। 2000 से 2010 के दशक में ऐसे प्लास्टिक उत्पाद का उपयोग गत 40 वर्षों के उपयोग से भी अधिक बढ़ गया। इसी गति से यदि उपयोग जारी रहा, तो 2050 तक यह आंकड़ा 110 करोड़ टन हो जाएगा।

हमारी सुख-सुविधा वाली जीवनशैली का नतीजा तमाम जीव-जंतुओं के साथ-साथ खुद पृथ्वी भी भोग रही है। ब्राजील से 1,140 किलोमीटर दूर कछुओं के आश्रय के एक टापू में पिघली प्लास्टिक चट्टानों का हिस्सा बन गई है। भूगर्भशास्त्र की दृष्टि से यह स्थिति भयावह हो सकती है। माइक्रो प्लास्टिक, यानी पांच मिलीमीटर से छोटे प्लास्टिक के कण अब सर्वव्यापी हैं। यह जमीन से 20 किलोमीटर ऊपर तक वातावरण में, समुद्र से उत्पादित नमक में, नवजात शिशु की नाल में और मां के दूध तक में पाए गए हैं। विश्व में प्रत्येक वर्ष 70 करोड़ टन प्लास्टिक के कचरे का केवल 10 प्रतिशत रीसाइकिल हो पाता है। यह कचरा हजारों किलोमीटर फेंकने या दफनाने के लिए भेजा जाता है। प्लास्टिक के जो गुण

(टिकाऊपन और नष्ट न होने की क्षमता) हैं, वही समस्या भी है कि वह सदियों तक प्राकृतिक रूप से नष्ट नहीं हो सकती।

सरकार ने कुछ नीतियां बदली हैं, और कई योजनाओं को चालू किया है, परंतु जब तक हम सुविधाभोगी जीवनशैली में परिवर्तन नहीं लाएंगे, क्रांतिकारी बदलाव संभव नहीं है। प्रत्येक व्यक्ति को व्यक्तिगत रूप से सोचना है कि क्या पर्यावरण में बदलाव आया है, और उसमें उसका क्या योगदान है? अपनी गतिविधियों से हम पर्यावरण पर जो कुप्रभाव डाल रहे हैं, वह हमारे लिए तो नुकसानदेह है ही, दूसरों के लिए भी है। यह अच्छी बात है कि अब अक्सर पर्यावरण से संबंधित समाचार आते हैं, विभिन्न शहरों में वायु गुणवत्ता नापी जा रही है, और अब शहरों में जनसामान्य भी इसे समझने लगे हैं। मौसम विभाग अब तापमान तो बताता ही है, फील लाइक, यानी तापमान की तपिश भी बताने लगा है। ये सब पर्यावरण-संरक्षण के प्रति बढ़ते रुझान के उदाहरण हैं।

स्पष्ट है, हम में से प्रत्येक व्यक्ति को स्वयं सच्चाई का सामना कर निष्ठापूर्वक कदम उठाना है। बचपन में कहानी सुनी थी कि एक राजा ने अगली सुबह गांव के एक तालाब में सबसे केवल एक लोटा दूध डालने को कहा, ताकि तालाब दूध से भर जाए। मगर अगले दिन तालाब दूध के स्थान पर पानी से भरा था, क्योंकि कमोबेश हर किसी ने सोचा कि दूसरा तो दूध डालेगा ही, इसलिए उसके पानी डालने से क्या अंतर होगा? लिहाजा, हर किसी को महज 5 जून नहीं, हर दिन पर्यावरण संरक्षण को लेकर ईमानदारी दिखानी होगी।
