



THE TIMES OF INDIA

Date: 08-12-25

IndiGo: SOME PLANE SPEAKING

How airline, DGCA & govt failed passengers. And some mordant humour on airport hostage drama

Saurabh Sinha, Siva Kumar Sundaram

Indian aviation seems to be on a ventilator, after suffering a multi-organ failure. The collapse of IndiGo's schedule integrity over the past few days has led to thousands of flights being cancelled and delayed, and left lakhs of passengers stranded at airports across the airline's wide network. This, in the final month of a year that saw the tragic Air India Ahmedabad crash, a series of chopper accidents in Uttarakhand, ATC system collapse at IGIA, and GPS spoofing at airports far from international borders.

Public outcry forced GOI to finally intervene and India's biggest airline has begun ramping up operations. As the dust hopefully settles, let's not forget how different stakeholders have failed India's flying public.

● **IndiGo:** The new, more humane pilot duty norms, resisted by Indian carriers for many years, as these would increase pilot requirement and hence wage bills, were coming into effect from Nov 1. This was known for a long time. Yet IndiGo did not prepare for rollout.

Perhaps it expected an exemption, and when it didn't get one, the result was mass cancellations. To bring IndiGo back on track, certain provisions of FDTL, for pilots operating its Airbus A320 family planes, have been put on hold till Feb 10, 2026.

DGCA's show-cause issued to the airline's CEO & COO Saturday night clearly says that the flight disruptions were caused by non-provisioning for "the approved flight duty time limitation scheme" and that "such large scale operational failures indicate significant lapses in planning, oversight, and resource management". The airline neither informed passengers about the cancellations or delays, nor did it provide the facilities it is supposed to in such situations. "As CEO, you are responsible for ensuring effective management of the airline. But you have failed in your duty," the notice to IndiGo adds.

The cash-rich airline has also not been able to address its pilots' grievances. After 'adjusting' for a month, in Nov, by flying as per airline requirements under the new FDTL, many of them refused to do so any longer this month.

● **Aviation authorities:** Govt first deferred the court-ordered implementation of the new FDTL from 2024, which possibly made the airline feel it will be able to manage yet another extension, beyond Nov 1. IndiGo's confidence was not misplaced. After Operation Sindoor, it was directed to return two wide-body Boeing 777s leased from Turkish Airlines by Aug 31. Later on, it was allowed to keep operating them till the end of next Feb.

However, implementation of the new FDTL was not deferred. Plus, IndiGo got its schedule for 6% more domestic flights this winter approved. No one checked if the airline had the crew strength to operate the approved, over 15,000 weekly domestic flights. Meanwhile, despite inducting a plane a week, IndiGo went slow on hiring pilots and on their command upgrade, to keep its wage bill in check.

- **Other Indian carriers:** Once IndiGo mass cancellations started, passengers were forced to buy last-minute tickets on other airlines, by coughing up to 4-6 times the normal fares. A one-way Udaipur-Delhi cattle class ticket that usually costs ₹5,000/6,000 rose up to ₹25,000. On Saturday, aviation ministry capped domestic airfares at ₹18,000 (taxes, UDF, security fee extra). But by then, a large number of people had paid extortionate prices to fly to their destinations.

- **Govt as a whole:** India has among the highest operating costs for airlines globally. Many of these costs, like for lease rentals, are dollar denominated. INR recently breached the 90 level. On top of that, jet fuel faces disproportionately higher pressure, to keep prices of politically inflammable petrol, diesel, and LPG in check. And taxes too. As a result, a billionaire needs to remain at least a millionaire to keep running his or her airline. Or, only a mega conglomerate with multiple cash cows can sustain an airline group. Just like Amar, Akbar, Anthony simultaneously gave blood to Nirupa Roy.

Net result is that India has a duopoly of airlines – Tata Group and IndiGo. Other players are struggling to get either paisa or planes. This means consumer is not the king as far as the sky is concerned. A sudden mass cancellation by the airline with 65% domestic market share meant the remaining airlines with 35% market share, could raise fares by up to 400%!

- **Finally, passengers:** Why did they choose to fly when they could have driven or gone by rail?

There was a time when air travel was aspirational. You packed, reached early, and announced to relatives that you were ‘going by flight’, in the same tone people now reserve for going to Mars. Today, with 16cr Indians flying every year, airports have become slightly shinier bus stands, with better but inexplicably expensive samosas and far more inventive ways to ruin your week.

The recent Great Indian Sky Meltdown, in which the airline ‘did not Go’ discovered that pilots are, inconveniently, human, has given us a brutal refresher course in an old truth: when regulators and airlines arm-wrestle over safety rules, the only guaranteed loser is the common man, clutching a boarding pass with absolutely no ability to board.

Weddings shifted to Zoom, brides and grooms attended their own receptions from other states, patients missed appointments, students missed exams, and one-way tickets briefly cost more than some people’s first cars. The only things taking off on time were airfares and blood pressure.

So what is the helpless flyer expected to do when airlines convert the sky into a negotiation room? Here, then, are some survival tips for India’s frequent hostages.

- Assume the worst, especially when it matters most: If your travel is for a visa interview, surgery, board exam or your own wedding, please assume your flight will be cancelled at the exact moment you have paid ₹480 for coffee and a sandwich, which looks like it survived the previous FDTL regime. Book two flights on two different airlines. Also book a train. India is a land of redundancy: two SIM cards, three astrologers, four family WhatsApp groups but when it comes to travel, we behave like monks practising minimalism.

- In the era of aviation roulette, all roads must lead somewhere: A sensible citizen now maintains: a train option bookmarked, a reasonably clean bus service in mind, and one reliable cab aggregator, plus the local taxi union number. When the sky collapses, the road still exists and usually has better FDTL norms for drivers than pilots.
- Never book the last flight out: The last flight of the day is not a convenience, it is a dare. It is a message to fate saying, ‘Please pick me for adventure.’ Choose earlier departures. Fog, backlog, mysterious “technical issues”, and the great algorithm of cancellations all intensify as the clock moves towards midnight.
- Fine print exists only to mock you: Even if you read the fine print, the airline has the last word. ‘Full refund’ actually means ‘full credit shell’, valid for three reincarnations, redeemable only on alternate Tuesdays if the flight is not fully booked. ‘Free meal’ for a delayed flight means a stale sandwich and a bottle of water. Travel insurance has terms so stringent even the gods cannot fulfil them. Carry your mother’s thepla, idli, or paratha and water in a steel thermos. India’s airport security still allows water – a small mercy in turbulent times. At worst, you can picnic cheerfully while others queue for an hour only to discover that the only thing left is a biscuit packet you are gluten-intolerant to. And yes, when airlines say ‘hotel’, they actually mean ‘go home’.
- Anything cheap is the most expensive: We love the lowest fare the way we love festival discounts and free kachori with chai. But that extra ₹400 saved may cost ₹40,000 in last-minute tickets, taxis, and hotel cancellations. Sometimes, the slightly costlier airline or simply a saner time slot is the real ‘budget option’.
- Anger is free, BP medication is not: Shouting at a 23-year-old ground staffer will not produce a rested pilot, a fresh aircraft, or an apologetic regulator. It will, however, produce a new influencer making a viral reel of your meltdown. Far better to sit quietly with your thepla and achaar and accept the philosophical vastness of the situation.

In the end, we, the common people, do not control market share, FDTL acronyms, or aviation policy. But we can control our buffers, our backups, and our expectations. And now it is evident that even ‘on-time performance’ is not a promise, it is a bargaining chip that can make even regulators bend backwards.

Until the skies become truly safe and sane, treat every successful, punctual flight as what it has quietly become in India’s monopoly skies: an accidental upgrade to business class, delivered in economy.


Date: 08-12-25

Balancing, not swinging

India needs to assert strategic autonomy by engaging both Russia and West

Editorial

Although the India-Russia relationship goes back decades, the strategic partnership and practice of annual summits marked 25 years this year, with President Vladimir Putin's visit to Delhi last week. It was his first visit to India since Russia's 2022 invasion of Ukraine, which ranged the entire West against Moscow, and particularly Mr. Putin himself, who has an international criminal court (ICC) warrant in his name. He has made it clear in recent days that he does not intend to accept the U.S.'s peace proposal without changes, and has stepped up attacks into Ukraine, which has further heightened tensions with Europe. To have invited Mr. Putin at such a time indicates that the Modi government is sending a message to Moscow and western capitals. Prime Minister Narendra Modi's decision to receive Mr. Putin in person, and for the government to accord him a state visit, both actions for the first time in its tenure, send the message that Mr. Putin remains a friend despite western attempts to isolate him. The second is that while Mr. Modi consistently speaks of peace efforts, he will not be goaded into criticising Russia for the war. The third is that as geopolitical factors including stringent sanctions on Russian and Indian oil companies and the U.S.'s tariff surcharge of 25% are pressuring India into giving up these imports, India still seeks other ways of engaging Russia economically. To that end, in describing the takeaways from the Modi-Putin meet, officials have highlighted the labour mobility agreement, an MoU to jointly set up a urea plant in Russia, and the adoption of the economic road map launched during Mr. Modi's 2024 Moscow visit. The road map includes encouraging more trade, developing connectivity using maritime corridors, and mechanisms to enable a national currency payment system to circumvent sanctions.

However, the two sides did not announce any agreements in strategic areas that the West would be sensitive to — for defence hardware, nuclear power projects and space cooperation. Despite Mr. Putin's offer of "uninterrupted" oil supplies, India also announced no plans to step up oil imports. This will make the goal of \$100 billion in bilateral trade by 2030 more difficult. The omission of strategic issues from the agenda is a sign that the government remains aware of western concerns, taking care not to upset current negotiations with the U.S. and the European Union on trade agreements and high-level visits, even as Mr. Modi referred to ties with Russia as the "Dhruv Tara (lode star)". While balancing ties with two sets of partners inimical to each other, however, New Delhi must be mindful that asserting strategic autonomy will require taking consistent steps with both, rather than pendulum movements from one to another.



दैनिक जागरण

Date: 08-12-25

एक नई विश्व व्यवस्था की दस्तक

शिवकांत शर्मा, (लेखक बीबीसी हिंदी के पूर्व संपादक हैं)

ब्रिटेन के पूर्व प्रधानमंत्री टोनी ब्लेयर ने एक भाषण में कहा था कि पश्चिम का राजनीतिक और आर्थिक वर्चस्व समाप्त हो रहा है और विश्व की अगली व्यवस्था कम से कम दो ध्रुवीय या फिर बहुध्रुवीय होगी। यूरोपीय आयोग की अध्यक्ष उर्सुला वान डर लेन ने कहा कि इसमें कोई बुराई नहीं है, क्योंकि इससे पश्चिम और शेष विश्व के बीच सहयोग के नए आयाम खुल सकेंगे। गत सितंबर में तियानजिन के एससीओ शिखर सम्मेलन में भाग लेने गए प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी ने कहा था कि एससीओ एक बहुपक्षीय और समावेशी विश्व व्यवस्था को आगे बढ़ाने में अग्रणी भूमिका निभा सकता है।

उसी सम्मेलन में चीनी राष्ट्रपति शी चिनफिंग ने एक विश्व संचालन पहल का प्रस्ताव रखा था और अधिनायकवाद एवं धौंस की राजनीति के खिलाफ खड़े होकर सच्ची बहुपक्षीयता पर चलने का आह्वान किया था। डोनाल्ड ट्रंप ने इस पर तंज करते हुए इसे अमेरिका के खिलाफ साजिश कहा, पर दुनिया भर के राजनयिकों ने इसे एक नई उभरती विश्व व्यवस्था की दस्तक के रूप में देखा था।

राष्ट्रपति पुतिन की भारत यात्रा को उसी की एक और कड़ी के रूप में देखा जा रहा है। ट्रंप ने भारत के साथ 25 साल पुरानी दोस्ती को ताक पर रखते हुए रूस से तेल खरीदने के विरोध में टैरिफ बढ़ाकर दोगुना कर दिया जिनकी वजह से भारत का अरबों डालर का निर्यात प्रभावित हुआ है। बीते कुछ वर्षों में अमेरिका भारतीय वस्तुओं की सबसे बड़ी मंडी बनकर उभरा, जहां पिछले साल तक 87 अरब डालर का निर्यात होता था जो भारत के कुल निर्यात का करीब 20 प्रतिशत है। दूसरी तरफ रूस की दो बड़ी तेल कंपनियों रोसनेफट और लुक आयल पर प्रतिबंध लगा दिया है जिससे रूस को अरबों डालर का नुकसान हो रहा है।

ट्रंप की शैली भी धौंस दिखाने की है। यही शिकायत चीन को भी है। इसलिए कहां तो वे सत्ता संभालते ही किसिंजर नीति पर चलते हुए रूस को चीनी प्रभाव से निकाल कर अपनी तरफ करने का दम भर रहे थे और कहां उनकी अप्रत्याशित नीतियों और धौंस ने रूस, चीन और भारत को एक-दूसरे के और निकट कर दिया। रूस, भारत और चीन की इस यूरेशियाई तिकड़ी या रिक को नई विश्व व्यवस्था की उभरती धुरी के रूप में देखा जा रहा है। दुनिया की 40 प्रतिशत जीडीपी और जनशक्ति, प्रबल सैन्य शक्ति और दक्षिणी देशों में प्रभाव और साख होने के कारण इन तीनों के बढ़ते प्रभाव की अवहेलना नहीं की जा सकेगी।

आधुनिक चीन का लक्ष्य अपने शताब्दी वर्ष 2049 तक विश्व में राजनीतिक और आर्थिक शक्ति की धुरी बनकर अपने सांस्कृतिक और ऐतिहासिक कद की बराबरी पर आना है। ट्रंप की मनमानी नीतियों ने उसका काम और आसान बना दिया है। रूस का लक्ष्य सौवियत संघ के विघटन से खोए वर्चस्व को बहाल करते हुए अपने आभा क्षेत्र का विस्तार करना है, जिसे वह नाटो का विस्तार रोककर और यूरेशिया में अपना प्रभाव फैलाकर हासिल करना चाहता है। उसने यूक्रेन युद्ध में अमेरिका और नाटो को चुनौती देकर अपनी सामरिक और आर्थिक धाक को काफी हद तक बहाल कर लिया है। करीब ढाई लाख सैनिकों और 1200 अरब डालर के नुकसान के बावजूद उसकी सेना आगे बढ़ रही है।

आर्थिकी ठप नहीं हुई है और पश्चिमी देश उसकी घेराबंदी में नाकाम रहे हैं। रूस और चीन दोनों अपनी रक्षा तकनीक और सैनिक साजोसामान के मामले में नाटो और अमेरिका की तरह आत्मनिर्भर हैं। चीनी सामरिक क्षमता की अभी तक रूस की तरह युद्ध के मैदान में परीक्षा नहीं हुई है, लेकिन उसने आर्थिक और तकनीकी शक्ति के मामले में ट्रंप को झुकने पर मजबूर करके अपनी शक्ति दिखा दी है।

जार्ज आरवेल के उपन्यास '1984' की तरह अभी शक्ति की तीन धुरियां बनती दिख रही हैं। भारत को चौथी धुरी बनने के लिए सैन्य और आर्थिक मोर्च पर बहुत कुछ करना है, परंतु उसकी जनशक्ति और आर्थिक एवं तकनीकी विकास की संभावनाएं उसे किसी भी नई विश्व व्यवस्था में अपरिहार्य बनाती हैं। इसी की ओर इशारा करते हुए राष्ट्रपति पुतिन ने भारत यात्रा से पहले दिए एक इंटरव्यू में जी-7 जैसे संगठनों की प्रासंगिकता पर सवाल उठाया था, जिनमें न भारत है और न रूस और चीन।

कोई भी नई व्यवस्था केवल पुरानी व्यवस्था के विरोध की नींव पर खड़ी नहीं हो सकती। यह सही है कि ट्रंप ने पहले से ही अमेरिका और नाटो की दोहरी नीतियों की वजह से कमजोर और अप्रासंगिक होती आ रही विश्व व्यवस्था को अपनी मनमानी और अस्थिर नीतियों से और छिन्न-भिन्न कर दिया है। पहले संयुक्त राष्ट्र की किसी भी संस्था में दिखावे के लिए भी कोई प्रस्ताव रखे बिना ईरान पर हमला किया और अब वेनेजुएला की नौकाओं पर हमले कर रहे हैं। यूक्रेन की मर्जी के बिना उसकी जमीन रूस को सौंपकर शांति समझौता लादना चाहते हैं। मनमाने टैरिफ थोपकर विश्व व्यापार संगठन को अप्रासंगिक बना दिया है।

जलवायु संधि, विश्व स्वास्थ्य संगठन और यूनेस्को सदस्यता छोड़ दी, जिसकी वजह से जलवायु परिवर्तन और महामारियों का सामना कर पाने और विश्व धरोहरों की रक्षा कठिन हो गई। अमेरिका ने अपने नेतृत्व में जो नियमबद्ध विश्व व्यवस्था शुरू की थी, उसे ट्रंप 'जिसकी लाठी-उसकी भैंस' वाली व्यवस्था में बदलते जा रहे हैं। इससे चिंतित होकर चीन, रूस और भारत निकट जरूर आए हैं, पर विश्व व्यवस्था को लेकर तीनों के बीच गहरे विरोधाभास रहे हैं। चीन जिहादी आतंकवाद, परमाणु निरस्त्रीकरण और सुरक्षा परिषद में भारत की स्थायी सदस्यता को लेकर टांग अड़ाता रहा है।

रूस ने स्वतंत्र देशों की सार्वभौमिता और अखंडता के सिद्धांत को ताक पर रखकर यूक्रेन पर हमला किया है और चीन ताइवान पर हमले की ताक में है। चीन मुक्त व्यापार के नियमों का भी पालन नहीं करता, जिसकी वजह से भारत को भारी व्यापार घाटा हो रहा है। ऐसे में तीनों के बीच किसी नियमबद्ध वैश्विक व्यवस्था पर सहमति कैसे संभव होगी? हो भी गई तो अमेरिका और यूरोप को उसके पालन के लिए कैसे मनाया जा सकेगा? यह भी कि रूस से मिली हार और अमेरिका से मोहब्बंग के बाद अब यूरोप की भूमिका क्या रहेगी?

बिज़नेस स्टैंडर्ड

Date: 08-12-25

रणनीतिक स्वायत्ता की परीक्षा

संपादकीय

यूक्रेन युद्ध की शुरुआत के बाद रूस के राष्ट्रपति व्लादीमिर पुतिन की पहली भारत यात्रा की हर तरफ चर्चा हुई। इस यात्रा ने दोनों देशों के बीच एक ऐसे रिश्ते की मजबूती का प्रदर्शन किया है जो तेजी से बदलते भू-राजनीतिक हालात और मौजूदा परिस्थितियों में भी अडिग रहा है जबकि भारत और रूस दोनों ही अमेरिका के दबाव से गुजर रहे हैं। प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी द्वारा स्वयं पुतिन की अगवानी करना और एक ही वाहन में दोनों नेताओं का प्रधानमंत्री आवास पहुंचना, दोनों देशों के रिश्तों की गर्मजोशी को दर्शाता है। राष्ट्रपति भवन में भी पुतिन का जोरदार स्वागत किया गया। ये तमाम बातें भारत-रूस संबंधों में पिछले कई दशकों से चली आ रही स्थिरता परिलक्षित करती हैं। मगर बड़ा प्रश्न यह है कि क्या पुतिन की यह भारत यात्रा वाकई किसी ठोस लाभ में तब्दील हो पाई?

रूस इस समय एक साथ कई चुनौतियों का सामना कर रहा है। पश्चिमी देश पुतिन को दरकिनार करने में लगे हैं और उनका देश बढ़ते आर्थिक प्रतिबंधों का सामना करना पड़ रहा है। यूक्रेन पर शांति वार्ता भी जटिल दौर से गुजर रही है।

मगर इन सब के बीच भारत जैसे मजबूत एशियाई देश की यात्रा पुतिन और रूस दोनों के लिए एक बड़ी ताकत का संचार करने वाली है। रूस से तेल खरीदने के फैसले के परिणामस्वरूप अमेरिकी शुल्कों का सामना कर रहा भारत भी अमेरिका के साथ अपने बिगड़े संबंध साधने में जुटा है। मगर भारत ने पुतिन की इस यात्रा को वैश्विक मामलों में अपनी रणनीतिक स्वायत्तता के तौर पर पेश किया।

मोदी का यह बयान कि भारत तटस्थ नहीं है बल्कि शांति के पक्ष में है, शायद यूक्रेन में पुतिन की कार्रवाई की एक अप्रत्यक्ष आलोचना है। इसके अलावा यूक्रेन के राष्ट्रपति वोलोदिमीर जेलेंस्की को भारत आने का निमंत्रण और यूरोपीय संघ के शीर्ष नेतृत्व को गणतंत्र दिवस समारोह के लिए मुख्य अतिथि के रूप में आमंत्रित करना इस संदेश को और मजबूती से रेखांकित करता है।

मगर इस रणनीतिक स्वायत्तता की असली परीक्षा अभी होनी बाकी है। पहली बात यह कि अमेरिका के साथ व्यापार समझौता अभी कोई शक्ति नहीं ले पाया है। दूसरी तरफ ट्रंप प्रशासन चीन के साथ लगातार बातचीत कर रहा है जबकि वह रूस के साथ उसके (चीन) गहरे आर्थिक संबंधों से अच्छी तरफ वाकिफ है। दूसरी बात यह है कि हिंद-प्रशांत क्षेत्र में भारत की स्थिति थोड़ी कमजोर होती दिख रही है क्योंकि अमेरिकी राष्ट्रपति डॉनल्ड ट्रंप ने भारत यात्रा करने की योजना रद्द कर दी है। भारत को इस साल चार देशों के 'क्वाड' शिखर सम्मेलन की मेजबानी करनी थी।

यह सवाल भी मुंह बाए खड़ा है कि क्या पुतिन की यात्रा से भारत को तत्काल अपने किसी उद्देश्य की पूर्ति करने में मदद मिली है। मगर भविष्य के लिए कई दावे किए गए हैं जिनकी बुनियाद मुख्य रूप से 2024 में मोदी की रूस यात्रा के दौरान रखी गई थी। पुतिन की दो दिवसीय भारत यात्रा में द्विपक्षीय व्यापार को वर्ष 2030 तक 100 अरब डॉलर तक पहुंचाने, पांच सदस्यीय यूरोशियाई आर्थिक संघ पर बातचीत जारी रखने, पुतिन की तरफ से यूरोपीय संघ को तीखी प्रतिक्रिया और राष्ट्रीय मुद्राओं और डिजिटल भुगतान के इस्तेमाल से व्यापार को सक्षम बनाने जैसी कई प्रमुख बातें रहीं।

भारत और रूस में व्यापार, परिवहन और नागरिक परमाणु सौदों में सहयोग से जुड़े समझौते भी हुए। रूस की छोटे मॉड्यूलर रिएक्टरों में विशेषज्ञता को देखते हुए ये समझौते काफी महत्वपूर्ण हैं। भारत के इष्टिकोण से दोनों देशों के बीच 'श्रमिक आदान-प्रदान समझौता' भी अहम है जिसके तहत इस दशक के अंत तक 30 लाख नौकरियों के लिए लोगों की कमी पूरी करने के लिए कुशल भारतीय श्रमिक रूस भेजे जाएंगे।

हालांकि, पुतिन को दो दिवसीय यात्रा में कोई रक्षा समझौता नहीं हुआ। रूसी एस-400 वायु रक्षा प्रणाली के अतिरिक्त स्क्वाइर के लिए भारत के अनुरोध का कोई उल्लेख नहीं हुआ और न ही पांचवीं पीढ़ी के सुखोई एसयू-57 स्टेल्थ लड़ाकू विमान खरीदने के सौदे का ही जिक्र हुआ। भारतीय वायु सेना को ऐसे किसी सौदे से अपनी ताकत बढ़ाने और अहम कमियों को दूर करने में मदद मिलती। मौजूदा रक्षा साजो-सामान के लिए पुर्जों की उपलब्धता (जो भारत की एक बड़ी चिंता रही है) का संयुक्त बयान में जरूर उल्लेख हुआ। इसमें भारत में संयुक्त विनिर्माण को प्रोत्साहित करने पर सहमति हुई। हालांकि, भारत को इस बात से उत्साहित होना चाहिए कि इस बैठक से निकले नतीजों पर पश्चिमी देशों ने कोई बड़ा विरोध नहीं जताया है। हालांकि, आने वाले कुछ सप्ताह इस लिहाज से जरूर अहम रहने वाले हैं।

Date: 08-12-25

रिजर्व बैंक ने दी क्रिसमिस पर सौगात

तमाल बंद्योपाध्याय, (लेखक जन स्मॉल फाइनेंस बैंक लिमिटेड में वरिष्ठ सलाहकार हैं।)



भारतीय रिजर्व बैंक (आरबीआई) के गवर्नर संजय मल्होत्रा ने 'सांता क्लॉज' बनकर भारत में समय से पहले ही क्रिसमस की सौगात दे दी है। अगस्त और अक्टूबर में यथास्थिति बनाए रखने के बाद आरबीआई ने शुक्रवार को रीपो दर 25 आधार अंक घटा कर इसे 5.25 फीसदी कर दी। भारतीय केंद्रीय बैंक की दर-निर्धारण संस्था छह सदस्यीय मौद्रिक नीति समिति (एमपीसी) ने इस कैलेंडर वर्ष यानी 2025 के लिए निर्धारित अंतिम नीति बैठक में रीपो दर में कटौती का फैसला सर्वसम्मति से लिया। हालांकि, नीतिगत रुख में कोई बदलाव नहीं किया गया है और इसे 'तटस्थ' छोड़ दिया गया है।

आरबीआई ने बैंकिंग प्रणाली में नकदी की उपलब्धता का पूरा ध्यान रखा है। केंद्रीय बैंक लगभग 1 लाख करोड़ रुपये उपलब्ध कराने के

लिए खुले बाजार परिचालन (ओएमओ) के माध्यम से सरकारी बॉन्ड खरीदेगा। आरबीआई प्रणाली में दीर्घकालिक नकदी डालने के लिए दिसंबर में तीन साल की अवधि के लिए 5 अरब डॉलर का डॉलर-रुपया विनिमय (स्वैप) भी आयोजित करेगा। इसका मतलब है कि इस महीने लगभग 1.45 लाख करोड़ रुपये की नकदी उपलब्ध कराई जाएगी। बाजार इससे ज्यादा की उम्मीद भी नहीं कर रहा होगा। शुक्रवार को सेंसेक्स 0.52 फीसदी उछला और 10 वर्ष के सरकार बॉन्ड पर यील्ड गुरुवार को दर्ज 6.51 फीसदी से 2 आधार अंक फिसलकर 6.49 फीसदी रह गई। रुपया एक पैसा कमज़ोर होकर 89.99 प्रति डॉलर पर बंद हुआ।

इस मौद्रिक नीति समीक्षा में रीपो दर में कटौती की दो वजह रही है। पहली तो यह कि चालू वित वर्ष की दूसरी तिमाही में उपभोक्ता मूल्य सूचकांक (सीपीआई) आधारित मुद्रास्फीति 0.25 फीसदी के साथ दशक के निचले स्तर पर आई गई। दूसरी वजह यह कि सकल घरेलू उत्पाद (जीडीपी) की वास्तविक वृद्धि दर 8.2 फीसदी हो गई। ये दोनों आंकड़े आम सहमति से जताए अनुमान से भी आगे निकल गए। गवर्नर मल्होत्रा के शब्दों में यह एक 'वास्तविक गोल्डीलॉक्स पीरियड' (अर्थव्यवस्था के लिए आदर्श स्थिति) है। बतौर गवर्नर मल्होत्रा के लगभग पिछले एक साल के कार्यकाल में इस साल फरवरी और दिसंबर के बीच नीतिगत दर में 125 आधार अंक की कटौती हो चुकी है। वर्ष 2019 के बाद से यह नीतिगत दरों में सर्वाधिक तेजी से की गई कटौती है। फरवरी और अक्टूबर 2019 के बीच आरबीआई ने रीपो दर 6.5 फीसदी से घटाकर 5.15 फीसदी कर दी थी यानी पांच चरण में 135 आधार अंक की कटौती गई गई थी।

संयोग से पिछली बार जब अप्रैल 2010 में रीपो दर 5.25 फीसदी थी तो मुद्रास्फीति 9.9 फीसदी (मार्च 2010) थी और वित वर्ष 2010-11 (वित वर्ष 2011) में वास्तविक जीडीपी वृद्धि दर 7.4 फीसदी रही थी। उस समय आरबीआई थोक

मूल्य (डब्ल्यूपीआई) आधारित मुद्रास्फीति को केंद्र में रखकर निर्णय लेता था। अप्रैल 2014 में डब्ल्यूपीआई की जगह सीपीआई ने ले ली।

वित्त वर्ष 2026 के लिए सीपीआई आधारित मुद्रास्फीति अब 2 फीसदी रहने का अनुमान है जो अक्टूबर के अनुमान 2.67 फीसदी से कम है। यह चौथा मौका है जब आरबीआई ने अपने मुद्रास्फीति अनुमान को कम किया है। वित्त वर्ष 2027 की पहली तिमाही में खुदरा मुद्रास्फीति 3.9 फीसदी और दूसरी तिमाही में 4 फीसदी रहने का अनुमान लगाया गया है और जोखिम भी संतुलित ही दिख रहा है। अक्टूबर में आरबीआई ने वित्त वर्ष 2027 की पहली तिमाही में मुद्रास्फीति के 4.5 फीसदी रहने का अनुमान लगाया था। आरबीआई ने वित्त वर्ष 2026 के लिए वास्तविक जीडीपी वृद्धि दर का अनुमान 7.3 फीसदी रखा है जो अक्टूबर में जताए अनुमान 6.8 फीसदी से अधिक है। वित्त वर्ष 2026-27 की पहली तिमाही में जीडीपी वृद्धि दर 6.7 फीसदी और दूसरी तिमाही में 6.8 फीसदी रहने का अनुमान है।

एमपीसी ने रीपो दर में इसलिए कटौती की है क्योंकि आर्थिक वृद्धि- मुद्रास्फीति की चाल संतुलित दिख रही है खासकर समग्र (हेडलाइन) और मुख्य (कोर) दोनों मुद्रास्फीति के मोर्चे पर हालात उत्साहजनक लग रहे हैं। यह स्थिति आर्थिक वृद्धि दर को सहारा देने के लिए नीतिगत गुंजाइश बना रही है। अब सवाल यह है कि क्या आगे और कटौती होगी? एमपीसी से मिले संकेत निश्चित रूप से नरम हैं मगर तस्वीर साफ नहीं दिख रही है। अगर वित्त वर्ष 2027 की दूसरी तिमाही में मुद्रास्फीति बढ़कर 4 प्रतिशत हो जाती है तो आगे दर में कटौती की गुंजाइश सीमित है क्योंकि 5.25 प्रतिशत रीपो दर के साथ वास्तविक दर 1.25 प्रतिशत रहेगी।

अगर मुद्रास्फीति आरबीआई के अनुमान से कम रहती है और आर्थिक वृद्धि की राह में व्यापार से जुड़ी बाधाएं और भू-राजनीतिक चुनौतियां खड़ी होती हैं तो यह आश्चर्य की बात नहीं होगी कि नीतिगत दर में 25 आधार की एक और कटौती हो जाए। सितंबर तिमाही में 8.2 फीसदी की वास्तविक जीडीपी वृद्धि दर शायद आगे बढ़करार नहीं रहे क्योंकि आरबीआई को अगले वित्त वर्ष की पहली छमाही में यह 7 फीसदी से कम दिखाई दे रही है। पहले ऐसा बहुत कम हुआ है जब आरबीआई ने रूपये पर भीषण दबाव के बीच नीतिगत दर में कमी की है। रूपये पिछले सप्ताह के शुरू में डॉलर की तुलना में 90 का स्तर पार कर गया। ऐसा लगता है कि आरबीआई रूपये के इस स्तर को स्वीकार कर रहा है जो आर्थिक बुनियादी बातों के अनुरूप है। बेशक विदेशी मुद्रा बाजार में अत्यधिक उतार-चढ़ाव की स्थिति में वह हालात संभालने के लिए आगे आएगा।

जो भी हो, नीतिगत दर में कमी कर्जधारकों के लिए एक अच्छी बात है। खासकर खुदरा और छोटे एवं मध्यम उद्यमों को राहत मिलेगी क्योंकि इस तरह के ऋण रीपो दर या ट्रेजरी बिल यील्ड जैसे बाहरी मानक से जुड़े होते हैं। मगर बैंकों को यह चुनौतीपूर्ण लगेगा। उनका शुद्ध ब्याज मार्जिन (मोटे तौर पर जमाकर्ताओं को ब्याज भुगतान और ऋण पर अर्जित ब्याज के बीच का अंतर) और दबाव में होगा। ऋण पर ब्याज घट जाएगा मगर अधिकांश बैंक अपनी जमा दर कम करने की स्थिति में नहीं हैं। उन्हें मुनाफा बनाए रखने के लिए अपनी देनदारी की रणनीति पर मंथन करने की आवश्यकता होगी। इसे घुमाकर कहें तो उन्हें अपनी कारोबारी रणनीति पर ध्यान देने की जरूरत है।

जनसत्ता

Date: 08-12-25

उड़ान का संकट

संपादकीय

पायलटों के साप्ताहिक आराम की अवधि बढ़ाने से विमानन कंपनी इंडिगो में उपजा उड़ान परिचालन का संकट इस फैसले को वापस लेने के बाद भी थमता नजर नहीं आया। शनिवार को कंपनी की साढ़े आठ सौ से अधिक उड़ानें रद्द कर दी गईं, जबकि शुक्रवार को देश भर के विभिन्न हवाईअड्डों से एक हजार से अधिक उड़ानें निरस्त कर दी गई थीं। इससे न केवल यात्रियों को अपने गंतव्य तक पहुंचने में परेशानी हो रही है, बल्कि उन्हें दूसरी उड़ानों की यात्रा टिकट हासिल करने के लिए कई गुना अधिक दाम चुकता करने पड़ रहे हैं। हालांकि, इस समस्या के निराकरण के लिए सरकार ने अब फिलहाल दूरी के आधार पर हवाई किराए की सीमा 7,500 रुपए से 18,000 रुपए तक सीमित कर दी है। मगर उड़ानों के परिचालन का संकट दूर करने के लिए पायलटों के साप्ताहिक आराम की अवधि बढ़ाने का जो फैसला वापस लिया गया है, क्या इस मसले की संवेदनशीलता को देखते हुए उस पर फिर से विचार किया जाएगा? यह सवाल भी महत्वपूर्ण है कि आखिर इंडिगो में ही यह संकट क्यों और कैसे पैदा हुआ। दरअसल, पायलटों का संगठन लंबे समय से साप्ताहिक आराम की अवधि बढ़ाने की मांग कर रहा था। उनका कहना था कि लगातार काम के दबाव की वजह से उन्हें थकान समेत कई तरह की परेशानियों का सामना करना पड़ रहा है। इस पर नागर विमानन महानिदेशालय ने हाल में नई नियमावली जारी कर पायलटों के साप्ताहिक आराम की जरूरत के समय में बारह घंटे की बढ़ोतरी कर उसे अड़तालीस घंटे कर दिया था। इसके बाद इंडिगो की उड़ानों के रद्द होने का सिलसिला शुरू हो गया। कंपनी का तर्क था कि नए नियमों के लागू होने से ज्यादा पायलट अवकाश पर हैं, जिससे उड़ानों का परिचालन बाधित हुआ है। मगर, इस बात पर गौर करना जरूरी है कि नए नियम सभी विमानन कंपनियों पर लागू थे! दूसरा, इस बात पर भी गहराई से विचार करने की जरूरत है कि उड़ान के दौरान पायलटों की संवेदनशीलता और सक्रियता बेहद महत्वपूर्ण होती है, जरा-सी चूक किसी बड़े हादसे का कारण बन सकती है। ऐसे में उनके पूरी तरह स्वस्थ रहने के लिए उन्हें जरूरी आराम की सुविधा का पहलू भी अहम है।

एक और समस्या है जो उड़ानों के संकट के बीच अक्सर हवाई यात्रियों को परेशानी और चिंता में डाल देती है, वह है किराए में अचानक बढ़ोतरी। यह इसलिए है, क्योंकि विमानन कंपनियों पर किराए की सीमा को लेकर कोई स्पष्ट नियम लागू नहीं है। इसी कारण शनिवार को स्पाइसजेट की कोलकाता - मुंबई की एक तरफ की यात्रा के लिए 'इकोनामी' श्रेणी के हवाई टिकट की कीमत नब्बे हजार रुपए तक पहुंच गई, जबकि एअर इंडिया की मुंबई- भुवनेश्वर उड़ान के लिए यात्रियों को चौरासी हजार रुपए तक में टिकट खरीदना पड़ा। इन खबरों के बाद सरकार ने फिलहाल दूरी के आधार पर हवाई किराए की सीमा तय कर दी है। मगर यह व्यवस्था तब तक रहेगी, जब तक उड़ानों का संकट दूर नहीं हो जाता है। सवाल है कि क्या इसके बाद विमानन कंपनियों की ओर से मनमाना किराया वसूलने का सिलसिला जारी रहेगा। ऐसे में जरूरी है कि सरकार की ओर से स्थायी तौर पर हवाई किराए की सीमा तय करने की पहल की जाए, ताकि कंपनियों की मनमानी पर अंकुश लग सके और यात्रियों को बेवजह परेशानी एवं आर्थिक नुकसान न झेलना पड़े।

जलवायु की चिंता

संपादकीय

जलवायु की चिंता जरूरी है और दिल्ली सरकार ने प्रदूषण रोकने के लिए जो नए प्रयास शुरू किए हैं, उनका स्वागत होना चाहिए। प्रदूषण और जलवायु संबंधी संकट से निपटने के लिए विशेषज्ञता बहुत जरूरी है। विशेषज्ञों की जरूरत को सर्वोच्च न्यायालय ने भी रेखांकित किया था और उसी दिशा में दिल्ली सरकार की पहल अनुकरणीय है। दिल्ली में अगर ऐसे प्रयास सफल होते हैं, तो उन्हें देश में बाकी स्थानों पर लागू किया जा सकता है। इतना तो तय है कि हम अगर नहीं सुधरे, तो प्रदूषण की बड़ी कीमत चुकानी पड़ेगी। साथ ही, बढ़ते प्रदूषण की वजह से जलवायु संकट भी तेजी से बढ़ेगा। आज भारत दुनिया के उन दस देशों में शामिल है, जिनको खराब जलवायु की कीमत सबसे ज्यादा चुकानी पड़ रही है। कॉप30 में भी यह बात सामने आई थी कि भारत चरम मौसम की घटनाओं से सबसे ज्यादा प्रभावित होने वाले देशों में शुमार है। इसमें चिंता की बात यह है कि जिस स्तर की सक्रियता भारत में चाहिए, वह नहीं है। विभिन्न संस्थाओं और नागरिक स्तर पर भी जिस प्रकार से निष्क्रियता दिखती है, उसे नजरंदाज नहीं किया जा सकता।

विभिन्न अध्ययनों पर हमें गौर करना चाहिए और यह एहसास सबको होना चाहिए कि जलवायु के प्रति लापरवाही अक्षम्य है। भारतीय रिजर्व बैंक और विश्व आर्थिक मंच के आंकड़ों को अगर हम देखें, तो साल 2030 तक जलवायु जनित चरम घटनाओं के कारण भारत के सकल घरेलू उत्पादका 4.5 प्रतिशत तक हिस्सा गिरावट के महत्वपूर्ण जोखिम में पड़ सकता है। इसके अतिरिक्त, सदी के अंत तक जलवायु संबंधी मुद्रों के कारण भारत को अपनी राष्ट्रीय आय का 6.4 प्रतिशत से 10 प्रतिशत तक का नुकसान हो सकता है। जलवायु परिवर्तन से उत्पन्न चरम घटनाएं भौतिक बुनियादी ढांचे को नष्ट कर देती हैं, श्रम घंटों का नुकसान करती हैं और उत्पादकता को भी कम करती हैं। ये घटनाएं विकास परियोजनाओं के पूरा होने में देरी का कारण भी बनती हैं। जब परियोजनाएं समय पर पूरी नहीं होती हैं, तो फिर निवेश में भी कमी आती है। बढ़ता प्रदूषण और मौसम का बार-बार प्रतिकूल होना विकास में बाधा बन जाता है। दूसरी ओर, इसका एक बड़ा असर स्वास्थ्य पर भी पड़ता है। एक नए अध्ययन से पता चला है कि जलवायु संवेदनशील जिलों में बच्चों और महिलाओं को स्वास्थ्य संबंधी तकलीफों का सामना करना पड़ता है। ऐसे क्षेत्रों में बच्चों का वजन कम होने की आशंका 1.25 गुना बौनेपन की आशंका 1.15 गुना ज्यादा बढ़ जाती है। ऐसे इलाकों में बच्चे कमजोर पैदा होते हैं। महिलाओं की प्रसव संबंधी परेशानियां भी बढ़ जाती हैं। यह जलवायु परिवर्तन का ही नतीजा है कि भारत में पांच साल से कम उम्र के हर तीन में एक बच्चा कम वजन का होने लगा है।

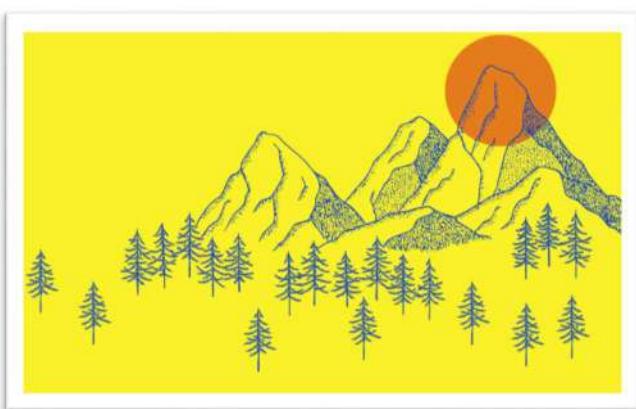
समय बदल रहा है और मौसम की प्रतिकूलता भी ध्यान देने की बात है कि नवंबर के अंत में, तीन उष्णकटिबंधीय चक्रवातों सेन्यार, दित्वा और कोटो का सामना हिंद महासागर के तट पर बसे देशों ने किया है। पहले इतने चक्रवात नहीं उठते थे। इंडोनेशिया के सुमात्रा, मलेशिया, वियतनाम, थाईलैंड, भारत के अंडमान व निकोबार द्वीप समूह, फ़िलीपींस और श्रीलंका में चक्रवातों का असर देखा गया है। नवंबर में ही हजार से ज्यादा लोगों की जान गई है। कुछ जगहों पर तो

हालात इतने खराब हैं कि साल 2004 की सुनामी को याद किया जा रहा है। ऐसे इलाकों में राहत के इंतजाम के अलावा गंभीरता से मिलकर सोचने की जरूरत है कि जलवायु संबंधी खतरों को कैसे कम किया जाए।

Date: 08-12-25

अरावली पहाड़ियों की ऊँचाई घटने से किसे फायदा होगा

पंकज चतुर्वेदी



सुप्रीम कोर्ट ने चंद रोज पहले यह टिप्पणी की है कि अरावली पहाड़ को लोगों ने आपस में बांट लिया है और झट्ट तरीके से यहां खनन के काम चल रहे हैं, मगर आला अदालत ने केंद्र सरकार की सिफारिश पर अरावली पर्वत शृंखला की जो नई परिभाषा दी है, उससे दिल्ली ही नहीं, पंजाब तक रेगिस्तान के विस्तार की आशंका पैदा हो गई है। अदालत का मानना था कि जब अवैध खनन रुक ही नहीं रहा, तो जमीन से 100 मीटर या उससे अधिक ऊँची पहाड़ियों को ही 'अरावली' माना जाए।

भौवैज्ञानिक डॉ उमर सैफ की माने, तो एक समय अरावली का विस्तार शिवालिक तक हुआ करता था और यमुना के कटाव से लाखों वर्ष पहले यह शृंखला दिल्ली के रायसीना पहाड़ पर आकर बंट गई। इसके नैसर्गिक स्वरूप से लगातार छेड़छाड़ ने इसके मूल स्वभाव, पाकिस्तान की तरफ से आने वाली गरम हवाओं और बालू को रोकने वाली दीवार में रास्ता बना दिया। इससे आहिस्ता-आहिस्ता रेगिस्तान के कदम बढ़ने की आशंका है।

अरावली की पहाड़ियां दो तरह से देश के एक बड़े हिस्से को गर्मी और अंधड़ से बचाती रही हैं। इसके ऊँचे शिखर हवा के साथ बहकर आने वाले पीएम 2.5 कणों को रोकते हैं, तो 30 मीटर तक की पहाड़ियां भारी रेत व धूल-कणों को रोकती हैं। भारतीय वन संरक्षण, यानी एफएसआई की रिपोर्ट के मुताबिक, 10 से 30 मीटर ऊँची पहाड़ियां भी तेज हवाओं के साथ आने वाली रेत को थामने में सक्षम होती हैं। चूंकि अरावली का 90 प्रतिशत हिस्सा 100 मीटर से कम ऊँचाई का है और अब वहां खनन होगा, तो रेगिस्तान से उड़ने वाली धूल सीधे दिल्ली व उत्तरी मैदानों (एनसीआर) तक पहुंचेगी।

अभी तक अरावली ने मरुभूमि के विस्तार को थामने में निर्णायक भूमिका निभाई है। यही नहीं, मानसून के पानी भरे बादलों को दिशा देने में इस पर्वत शृंखला के मध्यम व ऊँचाई वाले पहाड़ों की भूमिका रही है। इन पहाड़ियों के गायब होने की स्थिति में उत्तर-पश्चिम भारत में बरसात की प्रकृति में बदलाव आ सकता है। पहले से ही बढ़ते तापमान से त्रस्त इन इलाकों में 'गरम द्वीप' का विस्तार छोटे कस्बों तक हो सकता है। जाहिर है, उससूरत में रेत की आंधियां कृषि भूमि की उर्वरता को नष्ट करेगी, जिससे किसानों की आजीविका खतरे में पड़ जाएगी।

चर्चित जर्नल अर्थ साइंस इंफोरमेटिक्स में प्रकाशित एक शोध में पहले ही चेतावनी दी जा चुकी है कि अरावली पर्वतमाला की पहाड़ियों के नष्ट होने से राजस्थान में रेतीले तूफानों में वृद्धि हुई है। भरतपुर, धौलपुर, जयपुर और चितौड़गढ़ जैसी जगहों को, जहां अरावली पर्वतमाला पर अवैधखनन, भूमि अतिक्रमण और हरियाली उजाइने की सबसे अधिक मार पड़ी है, सामान्य से अधिक रेतीले तूफानों का सामना करना पड़ रहा है।

यह कोई छिपी हुई बात नहीं है कि दिल्ली, राजस्थान के गैर-मरुस्थलीय जिलों और हरियाणा का अस्तित्व भी अरावली पर टिका है। ऐसे में, अरावली के नुकसान का अर्थ है कि अन्न के एक कटोरे पंजाब तक बालू का विस्तार। इसरो का एक शोध बताता है कि थार रेगिस्तान अब राजस्थान से बाहर पांच पसार रहा है। गौर कीजिए, राजस्थान से सुदूर पाकिस्तान व उससे भी आगे तक फैले भीषण रेगिस्तान से हर दिन लाखों टन रेत उड़ती है। खासकर गर्मी में यह धूल पूरे परिवेश में छा जाती है।

अरावली को दुनिया के सबसे प्राचीन पहाड़ों में एक गिना गया है, मगर राजस्थान केंद्रीय विश्वविद्यालय के अध्ययन में पाया गया है कि पिछले दो दशकों में ऊपरी अरावली पर्वतमाला की हरियाणा व उत्तरी राजस्थान में कम व मध्यम ऊंचाई की कम से कम 31 पहाड़ियां पूरी तरह गायब हो गईं। ये पहाड़ियां नरैना, कलवाड़, कोटपुतली, झालाना और सरिस्का में समुद्र तल से 200 से 600 मीटर की ऊंचाई वाली थीं। अध्ययन से पता चला है कि 1975 से 2019 के बीच अरावली की 3,676 वर्ग किलोमीटर भूमि बंजर हो गई। यह बेहद दुखद और चिंताजनक तथ्य है कि बीसवीं सदी के अंत में अरावली के 80 प्रतिशत हिस्से पर हरियाली थी, जो आज बमुश्किल सात फीसदी रह गई। ऐसे में, अरावली की नई परिभाषा के बाद यहां के पर्यावरण का क्या होगा, इसे जानने के लिए किसी नज़ूमी की जरूरत नहीं है।
