

संपादकीय

हे राम, पायलट ही नशे में उड़ाए विमान तो यात्रियों की सुरक्षा कौन करेगा ?

आसमान में उड़ने वाले विमान को सबसे सुरक्षित सफर माना जाता है, क्योंकि पायलट के हाथ में सैकड़ों यात्रियों की जान होती है। लेकिन जब यही पायलट नशे में धुत होकर कॉन्ट्रिप्ट में बैठ जाए तो सवाल उठता है कि हम किस पर भरोसा करें? रिपोर्ट्स के अनुसार, उड़ान से पहले हुए ड्रग टेस्ट में पायलट पॉजिटिव पाया गया, दूसरे ड्रोप टेस्ट में भी रिपोर्ट पॉजिटिव आई। यह सिस्टम को नाकामी है।

उड़ान से पहले पायलट और क़रू का मेडिकल और ड्रग टेस्ट अनिवार्य है। लेकिन अगर इस टेस्ट को भी कोई गंभीरता से नहीं लेगा तो फिर नियम बनाने का फायदा क्या? डीजीसीए और एयर इंडिया प्रबंधन की जवाबदेही पर है कि ऐसा पायलट ड्यूटी पर कैसे पहुंच गया, जिसने नशा किया था। क्या प्री-फ्लाइट चेक में हिलाई बरती गई या ऐसी घटनाओं को नजरअंदाज किया जा रहा था?

इस घटना के बाद बड़ा सवाल यात्रियों के मन में है कि अगर पायलट ही नशे में होगा तो विमान कौन संभालेगा? तीन सौ फीट की ऊंचाई पर एक सेकंड की चूक भी तबाही ला सकती है। ऐसे में नशे में धुत पायलट से उम्मीद करना कि वह आपात स्थिति में सही फैसला लेगा, मज़क है। नई एयरलाइंस, नए रूट और सस्ते किराए से हवाई सफर आम आदमी की पहुंच में आया है। इसी के साथ सुरक्षा और अनुशासन को भी प्राथमिकता देनी होगी।

भारत सरकार और एविएशन मंत्रालय को इस मामले को गंभीरता से लेना होगा। सस्पेंशन और जांच के नाम पर खानापूर्ति से काम नहीं चलेगा। जरूरत सिस्टम की ऑडिट की। हर एयरलाइन में ड्रग और अल्कोहल टेस्ट की प्रक्रिया कितनी पारदर्शी है, इसकी जांच होनी चाहिए। क्या टेस्ट समय पर होते हैं? क्या रिपोर्ट में हेरफेर की गुंजाइश है? और दोषी पाए जाने पर सख्त कार्रवाई होती है? इन सवालों के जवाब जनता को चाहिए।

एयर इंडिया जैसी राष्ट्रीय धरोहर मानी जाने वाली एयरलाइन की जिम्मेदारी और भी बढ़ जाती है। टाटा समूह के हाथ में जाने के बाद एयर इंडिया को फिर से खड़ा करने की कोशिश हो रही है, लेकिन अगर इसी तरह की खबरें आती रहेंगी तो यात्रियों का भरोसा कैसे जाता जाएगा? इसलिए सुरक्षा और विश्वसनीयता ही किसी एयरलाइन की सबसे बड़ी पूंजी है।

आम नागरिक टिकट लेकर विमान में बैठता है और मानता है कि सब ठीक होगा। सरकार को इस मामले की हाई लेवल जांच कर रिपोर्ट सार्वजनिक करनी चाहिए। दोषियों पर कड़ी कार्रवाई हो और नए नियम बनाए जाएं। साथ ही हर तीन महीने में सभी पायलटों का ड्रग टेस्ट अनिवार्य किया जाए।

आसमान में कोई दूसरा मौका नहीं देता। वहां गलती की कोई गुंजाइश नहीं होती। पायलट भगवान नहीं होता, लेकिन उसकी जिम्मेदारी भगवान से कम भी नहीं होती। इसलिए हे राम, अगर पायलट ही नशे में विमान उड़ाएंगे तो फिर यात्रियों को कौन बचाएगा? इस सवाल का जवाब सरकार, एविएशन विभाग और एयरलाइंस को मिलकर देना होगा, वरना अगली खबर किसी हादसे की होगी और तब पछताने के सिवा हमारे पास कुछ नहीं बचेगा।

आजकल

बिना तौले खनिज परिवहन पर हाईकोर्ट का सवाल

ग्वालियर हाईकोर्ट में अवैध खनन और खनिज परिवहन को लेकर हुई सुनवाई ने एक बार फिर प्रशासनिक व्यवस्था पर सवाल खड़े किए हैं। कोर्ट ने खदानों से बिना वजन किए खनिज ले जाने पर सीधा सवाल उठाया कि क्या बिना कांटा कराए खनिज ले जाने की अनुमति देने के पीछे खनन माफिया को चोरी की सुविधा देने की मंशा थी?

यह मामला प्रशासनिक निगरानी और खनिज राजस्व की वसूली पर गंभीर सवाल खड़े करता है। मामला बिलौआ और रफदापुर क्षेत्र में अवैध उत्खनन से जुड़ा है। याचिकाकर्ता अकर्म खान ने कोर्ट को बताया कि 16 खदान संचालकों पर 500 करोड़ रुपये से अधिक का बकाया है, फिर भी उनकी खदानों की लीज रिन्यू की जा रही है। कोर्ट ने यह भी पूछा कि बकाया के बावजूद खदानों को जारी रखने की प्रक्रिया में अधिकारियों ने नियमों का पालन क्यों नहीं करया। कोर्ट ने ई-चेकगेट के फुटेज जब्त कराने और खदानों का ड्रोन सर्वे कराने के आदेश भी दिए हैं।

खनिज का वजन किए बिना परिवहन की अनुमति कैसे दी जा रही थी? नियमों के अनुसार हर वाहन का वजन काटे पर होना जरूरी है, ताकि रॉयल्टी और राजस्व का सही आकलन हो सके। वजन नहीं होने पर कम खनिज दिखाकर अधिक लेना आसान हो जाता है। ऐसी स्थिति में रिकॉर्ड की विश्वसनीयता पर भी सवाल उठाना स्वाभाविक है। कोर्ट का यह सवाल प्रशासन और खनन विभाग की भूमिका को कण्ठपरे में खड़ा करता है। इस मामले में कोर्ट ने पांच जिलों के आरटीओ, ईओडब्ल्यू और लोकायुक्त को भी पक्षकार बनाया है। इससे मामला प्रशासन विभाग तक सीमित नहीं होगा। लोकायुक्त में आय से अधिक संपत्ति का मामला भी चल रहा है। प्रभारी खन अधिकारी पंकजध्वज मिश्रा के खिलाफ भी शिकायत है।

ड्रोन सर्वे और ई-चेकगेट के फुटेज की जांच से पारदर्शिता बढ़ सकती है। ड्रोन से अवैध खनन के गड्ढों और रास्तों की वास्तविक स्थिति सामने आएगी, जबकि ई-चेकगेट का रिकॉर्ड परिवहन की तस्वीर स्पष्ट कर सकता है। 500 करोड़ रुपये का बकाया छोटी रकम नहीं है। इसकी वसूली से सरकार को बड़ा राजस्व मिल सकता है। अब जिम्मेदारी प्रशासन और जांच एजेंसियों की भी है कि कार्रवाई सिर्फ नोटिस और रिपोर्ट तक सीमित न रहे। दोषी अधिकारियों और खदान संचालकों पर सख्त कार्रवाई तत्काल होनी चाहिए, ताकि हाईकोर्ट का यह सवाल अनुरतिरत न रह जाए कि क्या व्यवस्था ने चोरी का रास्ता आसान किया था।

रामस्वरूप शर्मा
विकास के मंच पर जब नई हवाई सेवाओं की घोषणा होती है तो उम्मीदें बढ़ती हैं। विन्ध्य क्षेत्र के लिए रीवा एयरपोर्ट से शुरू हुई कनेक्टिविटी इसी उम्मीद का प्रतीक है। इसी कार्यक्रम में ऊर्जा और ईंधन से जुड़ा एक विषय भी चर्चा में आया - पेट्रोल में एथेनॉल का मिश्रण। अजीब यह विषय देश भर में घर-घर की बात बन गया है, क्योंकि इसका सीधा असर जेब, पर्यावरण और किसानों की आय पर पड़ता है। ऐसे में जरूरी है कि इस नीति को तथ्यों के साथ समझा जाए और जनता के मन में उठने वाले हर सवाल का जवाब सम्मान के साथ दिया जाए।
भारत आज ऊर्जा सुरक्षा की दिशा में बड़े कदम उठा रहा है। देश कच्चे तेल का बड़ा आयातक है और हर साल हजारों करोड़ रुपये विदेशों को जाते हैं। इस निर्भरता को कम करने के लिए केंद्र सरकार ने पेट्रोल में एथेनॉल मिलाने का लक्ष्य रखा है। अभी 20 प्रतिशत तक एथेनॉल मिश्रण का रोडमैप तैयार है। एथेनॉल गन्ना, मक्का, चावल के दूटे देने और अन्य बायोमास से बनता है। इसका सबसे बड़ा फायदा यह है कि किसान की फसल को नया बाजार मिलता है। चीनी मिलें और एथेनॉल प्लांट ग्रामीण अर्थव्यवस्था की रीढ़ बनते हैं। साथ ही, एथेनॉल जलने पर कार्बन उत्सर्जन कम होता है, जिससे हवा साफ रखने में मदद मिलती है। यानी यह नीति एक साथ तीन लक्ष्य

नईदुनिया

जेम : सरकारी बाजार का डिजिटल लोकतंत्रीकरण

सरकारी खरीद के लिए सरकार का ई-मार्केटप्लेस (जेम) वैश्विक स्तर पर एक पारदर्शी, समावेशी और कुशल प्लेटफॉर्म के रूप में उभरा है, जो 1.37 लाख सरकारी खरीदारों को 25 लाख विक्रेताओं और सेवा प्रदाताओं से जोड़ता है।

जेम प्लेटफार्म की विशेषता है कि यह खरीद से जुड़ी सभी प्रमुख गतिविधियों को एक बड़े डिजिटल मार्केटप्लेस में एकीकृत करता है। यह वैश्विक सर्वोत्तम तौर-तरीकों को सरकार के समावेशी विकास के साथ जोड़ता है, जिससे यह पीएम मोदी के विकासित भारत 2047 के विजन को आगे बढ़ाने वाला इंजन बन जाता है। 2016 में पीएम द्वारा इस परिवर्तनकारी डिजिटल पहल की शुरुआत के एक दशक में, जेम ने भ्रष्टाचार को मिटाकर और स्टार्टअप, एमएसएमई, महिला उद्यमियों और छोटे शहरों के व्यवसायों को बढ़ावा देकर, सरकारी खरीद में क्रांति ला दी है।

उपयोगकर्ता-अनुकूल यह प्लेटेयफॉर्म वास्तव में एक रत्न है, जिसने विवादित आपूर्ति और निपटान महानिदेशालय की जगह ली है, जिसकी प्रणालियाँ अस्पष्ट और गैर-प्रतिस्पर्धी थीं। इससे खरीदारी प्रणाली के केवल कुछ सुविधा-प्राप्त लोगों को ही अनुचित फ़ायदा मिलता था। यह उचित है कि वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय का नया, आधुनिक कार्यालय, वाणिज्य भवन, उसी ज़मीन पर बना है, जहाँ कभी वह पुरानी और संदिग्ध प्रतिष्ठा वाली संस्था हुआ करती थी। वाणिज्य और उद्योग के मंत्री के रूप में, मुझे गर्व है कि जेम, जिसे 9 अगस्त 2016 को लॉन्च किया गया था, अपनी शानदार सेवा के दस साल पूरे कर रहा है। यह सिर्फ आंकड़ों का जर्जन मनाने वाला पड़ाव नहीं है; बल्कि यह इस बात में एक बुनियादी और सफल बदलाव है कि कैसे सरकारी खरीद के निर्माण में योगदान देती है।

पारदर्शिता, व्यवसाय करने में आसानी : उत्पाद खोजने और बोली लगाने से लेकर अनुबंध देने और भुगतान करने तक, पूरी खरीद प्रक्रिया को डिजिटल बनाकर जेम ने मरमाने फैसलों को खत्म किया है, निष्पक्ष प्रतिस्पर्धा को बढ़ावा दिया है और लोगों के भरोसे को मजबूत किया है। हर लेन-देन का एक डिजिटल रिकॉर्ड बनता है जिसकी जांच की जा सकती है; इससे जवाबदेही बढ़ती है और सरकारी सुधार के प्रति निष्ठा मजबूत होती है। जेम पीएम मोदी के व्यवसाय करने में आसानी मिशन का एक महत्वपूर्ण हिस्सा है। एकल डिजिटल बिंडो, आसान पंजीकरण, मानकीकृत प्रक्रिया और निर्यात नीतिगत सुधार - जैसे अमानत राशि को खत्म करना और लेन-देन शुल्क को



युक्तिसंगत बनाना - के जरिये जेम ने भागीदार बनने की बाधाओं को काफी हद तक कम किया है, जिससे सरकारी खरीद तक पहुंच आसान हो गयी है।

आत्मनिर्भर भारत : जेम ने आत्मनिर्भरता और स्वदेशी उद्यमों को बढ़ावा देने के लक्ष्य को मजबूती से आगे बढ़ाया है। घरेलू निर्माताओं और सेवा प्रदाताओं को प्राथमिकता देकर, इसने स्थानीय मूल्य श्रृंखलाओं को मजबूत किया है और देशी उत्पादन को प्रोत्साहित किया है।

पोर्टल पर दिया गया हर ऑर्डर भारत की निर्माण क्षमता और आर्थिक संप्रभुता में एक निवेश है। खास बात यह है कि जेम में मात्रा के आधार पर लगभग 60 प्रतिशत ऑर्डर और सकल माल मूल्य (जीएमवी) में 45 प्रतिशत से ज्यादा की हिस्सेदारी सूक्ष्म और लघु उद्यमों (एमएसई) की है।

समावेशी सरकारी खरीद : जेम, पीएम मोदी के 'सबका साथ, सबका विकास' मिशन के अनुरूप समावेशी विकास का एक महत्वपूर्ण इंजन के रूप में सेवाएं देता है। यह स्टार्टअप, छोटे व्यवसायों और महिलाओं द्वारा संचालित उद्यमों को बिना किसी बाधा या मध्यस्थ के सरकारी खरीदारों के सामने अपने उत्पादों और सेवाओं को आसान तरीके से पेश करने का मौका देता है।

प्रवेश करने की बाधाओं को खत्म करके और सरकारी खरीद तक पहुंच को लोकतांत्रिक बनाकर, जेम

पांच आर्थिक कॉरिडोर से बदलेगी मध्यप्रदेश की तस्वीर

दिल्ली-मुंबई एक्सप्रेसवे से गांव तक पहुंचेगी विकास की रफ्तार

मध्यप्रदेश अब सड़कों के जाल से देश के नक्शे पर नई पहचान बनाने जा रहा है। केंद्र सरकार द्वारा स्वीकृत पांच आर्थिक कॉरिडोर के बनने के बाद राज्य की कनेक्टिविटी में क्रांतिकारी बदलाव आएगा। दिल्ली-मुंबई एक्सप्रेसवे, सागर-कानपुर इकोनॉमिक कॉरिडोर और अन्य प्रमुख हाईवे प्रोजेक्ट के पूरा होते ही मध्यप्रदेश व्यापार, उद्योग, पर्यटन और रोजगार के क्षेत्र में नई ऊंचाइयों को छुएगा। यह सिर्फ सड़कें नहीं हैं, बल्कि प्रदेश के भविष्य की नींव हैं, जो गांव से लेकर शहर तक विकास की रफ्तार को कई गुना तेज कर देंगी।

दिल्ली-मुंबई एक्सप्रेसवे इस पूरी योजना की रीढ़ है। इस एक्सप्रेसवे का 244 किलोमीटर लंबा हिस्सा मध्यप्रदेश से होकर गुजरेगा, जो गुजरात और राजस्थान की सीमा को जोड़ते हुए प्रदेश के पश्चिमी हिस्से को सीधे राष्ट्रीय राजधानी से जोड़ेगा। इस कॉरिडोर के बनने से इंदौर, भोपाल, उज्जैन और आसपास के औद्योगिक क्षेत्रों को दिल्ली-मुंबई जैसे बड़े बाजारों तक पहुंचने में लगने वाला समय आधा हो जाएगा। अभी जो सफर 16 से 18 घंटे में पूरा होता है, वह 8 से 10 घंटे में सिमट जाएगा। इससे माल ढुलाल की लागत कम होगी और प्रदेश के उत्पादों की प्रतिस्पर्धा बढ़ेगी। साथ ही एक्सप्रेसवे के किनारे नए लॉजिस्टिक पार्क, वेयरहाउस और औद्योगिक क्लस्टर विकसित होंगे, जिससे हजारों लोगों को रोजगार मिलेगा।

महत्वपूर्ण प्रोजेक्ट सागर-कानपुर इकोनॉमिक कॉरिडोर है, जिसे राष्ट्रीय राजमार्ग 34 और 934 के रूप में विकसित किया जा रहा है। यह कॉरिडोर बुंदेलखंड क्षेत्र को जोड़ने वाला एक महत्वपूर्ण मार्ग बनेगा। सागर से शुरू होकर यह कॉरिडोर छतरपुर होते हुए उत्तर प्रदेश की सीमा तक जाएगा। इस क्षेत्र को लंबे समय से पिछड़ा माना जाता रहा है, लेकिन अब यह सड़क बुंदेलखंड के किसानों, व्यापारियों और युवाओं के लिए नए अवसर लेकर आएगी। कृषि उत्पादों को मंडी तक पहुंचाने में आसानी होगी, पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा और छोटे उद्योगों को बड़ा बाजार मिलेगा। विशेषज्ञों का मानना ​​है कि इस कॉरिडोर से पूरे बुंदेलखंड की आर्थिक तस्वीर बदल सकती है। भोपाल-कानपुर आर्थिक कॉरिडोर है, जो प्रदेश की राजधानी को उत्तर प्रदेश के औद्योगिक शहर



से जोड़ेगा। यह कॉरिडोर भोपाल के आसपास के क्षेत्रों में निवेश को आकर्षित करेगा, क्योंकि अब राजधानी से माल को पूर्व की ओर भेजना पहले से कहीं ज्यादा आसान हो जाएगा। इसी तरह इंदौर को गुजरात और महाराष्ट्र से जोड़ने वाले कॉरिडोर भी स्वीकृत हुए हैं, जिससे मध्यप्रदेश का माल पोर्ट तक तेजी से पहुंच सकेगा और आयात-निर्यात की लागत घटेगी।

पांचों कॉरिडोर की सबसे बड़ी खासियत यह है कि ये सिर्फ शहरों को नहीं जोड़ रहे, बल्कि गांवों को भी मुख्यधारा से जोड़ेंगे। छतरपुर जिले के रतौनी गांव के रमेश जैसे किसान अब अपने उत्पाद को सीधे बड़े बाजार में बेच सकेंगे। उन्हें अब बिचौलियों पर निर्भर नहीं रहना पड़ेगा। मोहरी, सरई जैसे छोटे कस्बे भी अब सिर्फ सड़क के किनारे पड़े नहीं रहेंगे, बल्कि वे लॉजिस्टिक्स और व्यापार के नए केंद्र बन सकते हैं। जब गांव का रास्ता सीधे एक्सप्रेसवे से जुड़ता है तो वहां की जमीन की कीमत बढ़ती है, वहां नए स्कूल, अस्पताल और बाजार खुलते हैं और युवाओं को पलायन नहीं करना पड़ता।

आर्थिक जानकारों का कहना है कि सड़क बनने के बाद सबसे पहला असर उद्योगों पर होता है। मध्यप्रदेश में पहले से ही पीथमपुर, मंडीदीप और अन्य औद्योगिक क्षेत्र मौजूद हैं, लेकिन कनेक्टिविटी की कमी की वजह से कई निवेशक यहां आने से हिचकते थे। अब जब पांच आर्थिक कॉरिडोर का जाल बिछ जाएगा तो प्रदेश में फूड प्रोसेसिंग, टेक्सटाइल, ऑटो कंपोनेंट और फार्मा जैसे क्षेत्रों में बड़े निवेश की संभावना बढ़ जाएगी। दिल्ली-मुंबई एक्सप्रेसवे के किनारे प्रस्तावित इंडस्ट्रियल नोड्स में देशी और विदेशी कंपनियों की दिलचस्पी पहले से बढ़ गई है। पर्यटन के लिहाज से भी यह प्रोजेक्ट गेम चेंजर साबित होगा। उज्जैन, ओंकारेश्वर, पचमढ़ी, खजुराहो और काहना जैसे पर्यटन स्थल अब देश के किसी भी कोने से कुछ ही घंटों में पहुंचे जा सकेंगे। इससे घरेलू और विदेशी पर्यटकों की संख्या में इजाफा होगा। होटल, रेस्टोरेंट, ट्रांसपोर्ट और स्थानीय हस्तशिल्प से जुड़े लोगों की आमदनी बढ़ेगी। खासकर बुंदेलखंड और निमाड़ जैसे क्षेत्रों में पर्यटन को नई उड़ान मिलेगी। इन सबके

हम जेम के दूसरे दशक में प्रवेश कर रहे हैं, हमारा विज़न इसे एक स्मार्ट, हरित और विश्व-स्तरीय प्लेटफ़ॉर्म के रूप में विकसित करना है, जो नई तकनीकों का उपयोग करता है और साथ ही हितधारकों, खासकर हमारे नवोन्मेषियों, स्टार्टअप, छोटे कारोबार, महिलारं, युवा और छोटे शहरों और वंचित वर्गों से आने वाले उद्यमियों की भागीदारी को बढ़ाता है ।

भारत के सबसे सफल डिजिटल सरकारी खरीद इकोसिस्टम में से एक के रूप में, जेम यह दिखाता है कि कैसे तकनीक, डेटा विश्लेषण, कृत्रिम बुद्धिमत्ता और उपयोगकर्ता-केंद्रित डिज़ाइन सार्वजनिक खर्च में गति, दक्षता और पैसों की सही कीमत प्रदान कर सकते हैं। पिछले दो वित्त वर्षों में, इस प्लेटफ़ॉर्म का वार्षिक जीएमवी 5 लाख करोड़ रुपये को पार कर गया है, जिससे इसका कुल मूल्य लगभग 20 लाख करोड़ रुपये हो गया है। इसमें अब 10,644 उत्पाद श्रेणियां और 350 सेवा श्रेणियां शामिल हैं। चाहे वह जीवन रक्षक दवाइयाँ और टीके हों, जो अस्पतालों तक तेजी से पहुंच रहे हैं, रक्षा सामग्री और ड्रोन हों, जो कुशलता से पहुंचाए जा रहे हैं, उच्च गुणवत्ता वाले उपकरण हों, जो कक्षाओं को बदल रहे हैं, या विश्वसनीय अवसरचना हो, जो गांवों को सशक्त बना रही है-पारदर्शी और कुशल खरीद सार्वजनिक सेवाओं की उच्च गुणवत्ता और संसाधनों का इष्टतम उपयोग सुनिश्चित करती है। इस बदलाव के सच्चे लाभाभी भारत के नागरिक हैं। आईआईटी दिल्ली के एक अध्ययन (जुलाई-अगस्त, 2026) में पाया गया कि जेम के माध्यम से खरीदारी से पिछले तीन वित्त वर्षों (वित्त वर्ष 2023–24 से 2025–26) में 86,571.69 करोड़ रुपये का आर्थिक लाभ हुआ, जिसमें कीमत और प्रक्रिया की दक्षता से हुई बचत शामिल है। इसी तरह, अध्ययन में जेम के 101 उत्पादों की तुलना फिलपकार्ट, अमेज़न, ईंडियामार्ट जैसे प्लेटफार्मा पर उपलब्ध समान वस्तुओं से की गई। इसमें पता चला कि जेम की कीमतें 74.3 प्रतिशत वस्तुओं के सन्दर्भ में सस्ती थीं, जिससे लगभग 13.6 प्रतिशत की कुल बचत हुई।

जेम पोर्टल भारत की आर्थिक वृद्धि और पीएम मोदी के विकास लक्ष्यों को आगे बढ़ाने में एक महत्वपूर्ण इंजन के रूप में कारगर है। यह समाज के वंचित वाले वर्गों को सशक्त बनाता और उनका उत्थान करता है तथा उद्यमिता को बढ़ावा देता है। साथ ही यह सुनिश्चित करता है कि टैक्स देने वालों का पैसा प्रतिस्पर्धी कीमतों पर उच्च गुणवत्ता वाले उत्पादों को कुशलतापूर्वक खरीदने में इस्तेमाल हो सके।

(लेखक भारत सरकार में केंद्रीय वाणिज्य और उद्योग मंत्री हैं।)

साथ चुनौतियां भी हैं। सबसे बड़ी चुनौती है भूमि अधिग्रहण और पर्यावरण संतुलन। सड़क बनाते समय जंगलों और खेती की जमीन को नुकसान न हो, इसका ध्यान रखना होगा। दूसरा मुद्दा है रखरखाव। अक्सर देख गया है कि नई सड़कें बन तो जाती हैं, लेकिन कुछ सालों बाद गड्ढों में तब्दील हो जाती हैं। इसलिए निर्माण के साथ-साथ गुणवत्ता और नियमित मंटेनेंस की व्यवस्था भी जरूरी है। तीसरा मुद्दा है स्थानीय लोगों की भागीदारी। सड़क बनने से जिनकी जमीन जा रही है, उन्हें उचित मुआवजा और पुनर्वास मिले, यह सुनिश्चित करना होगा। तभी विकास का लाभ जमीनी स्तर तक पहुंचेगा। राज्य सरकार ने भी इन कॉरिडोर को अवसर के रूप में देखा है और एक्सप्रेसवे के किनारे नए शहर बसाने की योजना बना रही है, जिसे इंडस्ट्रियल टाउनशिप कहा जा रहा है। इन टाउनशिप में शिक्षा, स्वास्थ्य और आवास की आधुनिक सुविधाएं होंगी, ताकि लोग रोजगार के लिए बड़े शहरों की ओर पलायन न करें, बल्कि अपने क्षेत्र में ही तरक्की कर सकें। भोपाल-इंदौर के बीच बनने वाला क्षेत्र और सागर-जबलपुर के आसपास का क्षेत्र ऐसे ही नए विकास केंद्र बन सकते हैं।

अगले पांच साल में जब ये सभी कॉरिडोर पूरी तरह शुरू हो जाएंगे तो मध्यप्रदेश की जीडीपी में दो से तीन प्रतिशत की अतिरिक्त वृद्धिही हो सकती है। प्रदेश का व्यापार देश के पश्चिमी और उत्तरी हिस्सों से सीधे जुड़ जाएगा और लॉजिस्टिक्स साईट में 20 से 30 प्रतिशत तक की कमी आएगी। इसका सीधा फायदा आम आदमी को मिलेगा, क्योंकि सामान सस्ता होगा, समय बचेगा और नए रोजगार के अवसर बनेंगे। पांच आर्थिक कॉरिडोर मध्यप्रदेश के लिए सिर्फ सड़कें नहीं हैं। यह प्रदेश की तकदीर बदलने का जरिया है। यह प्रोजेक्ट अगर समय पर और गुणवत्ता के साथ पूरा हुआ तो मध्यप्रदेश न सिर्फ देश का दिल कहलाएगा, बल्कि देश की आर्थिक तरक्की का इंजन भी बनेगा। जरूरत है कि सरकार, प्रशासन और जनता तीनों मिलकर इस अवसर का पूरा लाभ उठाएं और खरीद सुनिश्चित करें कि विकास की यह रफ्तार गांव के आखिरी व्यक्ति तक पहुंचे, क्योंकि असली विकास वही है, जो सबको साथ लेकर चले।

(नईदुनिया संपादकीय डेस्क)

क रेंगे तो आम आदमी भी सुनेगा, समझेगा और मानेगा। भाषा की मर्यादा और शब्दों की मिटास इस पुल को मजबूत करती है।
एथेनॉल केवल ईंधन नहीं है। यह आत्मनिर्भरता की कहानी है, यह किसान की आय की कहानी है और यह स्वच्छ हवा की कहानी है। लेकिन हर कहानी की पूरी होती है जब सुनने वाला उसे अपना माने। इसलिए फैलाएँ कि हम एथेनॉल को लेकर डर नहीं कर रहे हैं। वाहन निर्माता कंपनियां पुराने वाहनों के लिए किट और सर्विस गाइड जारी करें। बीमा कंपनियां स्पष्ट करें कि एथेनॉल मिश्रित ईंधन से क्लेम पर कोई असर नहीं पड़ेगा, ताकि उपभोक्ता निश्चिंत रहे। स्थानीय भागीदारों के तहत रीवा संभाग में किसान उत्पादक संगठन और सहकारी समितियां एथेनॉल प्लांट से जुड़ें, ताकि मुनाफा सीधे गांव तक पहुंचे। पंचायत स्तर पर जागरूकता रथ और किसान मेले लायें। जब नीति और जनता के बीच दूरी घटती है तो विरोध कम होता है और सहयोग बढ़ता है।
एथेनॉल के मामले में भी यही होगा। शुरुआत में सवाल होंगे, भ्रम होंगे, लेकिन तथ्यों और सम्मान के साथ संवाद होगा तो लोग खुद बदलाव के पक्षधर बन जाएंगे।
जनप्रतिनिधियों की भूमिका यहां सबसे महत्वपूर्ण है। उनका काम मंच से केवल घोषणा करना नहीं है। उनका काम पुल बनना है - जनता और नीति के बीच का पुल। जब सांसद, विधायक और स्थानीय नेता तथ्यों के साथ बात