

डॉ. विश्वास तिवारी

दिल्ली विश्वविद्यालय के निकट स्थित पांच मंजिला इमारत के ढहने से 7 छात्रों की मौत हो गई। दिल्ली की मुख्यमंत्री रेखा गुप्ता के निर्देश पर पांच अधिकारियों को निलंबित कर दिया है और मजिस्ट्रेटी जांच के आदेश भी दिए हैं। सवाल ये है कि किसी जानलेवा हादसे के बाद ही ऐसी कार्रवाई क्यों होती है? पहले ही क्यों बेनुगाह लोगों को जान से खिलवाड़ करने वाले भवनों के विरूद्ध कार्रवाई नहीं की जाती है? उन अधिकारियों के खिलाफ कार्रवाई नहीं होती है, जिनका काम ही रिहाईशी इलाकों में भवनों को व्यावसायिक भवनों को बदलने की जांच करना होता है। दिल्ली के सत्य निकेतन हादसे के बाद भवन के मालिक की गिरफ्तारी के बाद यह विचारणीय है कि जब एक पांच मंजिला इमारत भरभरा कर गिरती है तो उसमें वो लोग मलबे में दबकर मर जाते है जो इस महानगर में अपने सपने पूरा करने आए थे। कोई पढ़ने आया था, कोई नौकरी करने आया था वो किराया दे रहे थे, यानि भवन मालिक के लिए वो ग्राहक थे लेकिन क्या वो इमारत उनके लिए सुरक्षित थी? क्या इसे सिर्फ एक हादसा मानना काफी है? हादसा तब होता है जब किसी घटना को रोका नहीं जा सकता, जैसे नेपाल में हुआ, लेकिन जब निगरानी के लिए पूरा सरकारी तंत्र हो, सारे नियम मौजूद हो तो इसे लापरवाही कहना ही उचित होगा। सत्य निकेतन की ये इमारत पांच मंजिला थी और

हमारे देश में मौत के बाद ही क्यों जागता है प्रशासन...?



इस हादसे के लिए सिर्फ भवन मालिक ही जिम्मेदार नहीं है, बल्कि दिल्ली नगर निगम और दिल्ली विश्वविद्यालय भी जिम्मेदार हैं जो कि अन्य राज्यों से आने वाले छात्रों को होस्टल की सुविधा भी नहीं दे पाते हैं और उन्हें निजी पेइंग गेस्ट यानि पीजी में रहना पड़ता है। दिल्ली में लगातार होने वाले हादसों की सूची लंबी होती जा रही है। असुरक्षित इमारतें, बिना मंजूरी के इमारतों में बदलाव, रिहायशी इमारतों में व्यावसासिक इस्तेमाल और नियम कानून लागू करने में सरकारी तंत्र की नाकामी।

अजब-गजब इंजीनियरिंग का विश्वव्यापी डंका

मध्यप्रदेश के लोक निर्माण विभाग की इंजीनियरिंग की चर्चा अब केवल भोपाल या इंदौर तक सीमित नहीं है। यह चर्चा अब देश की सीमाओं को लांघकर पूरे विश्व में हो रही है, क्योंकि ऐसा नवाचर, ऐसा साहस और ऐसी कल्पनाशीलता दुनिया के किसी और कोने में नहीं मिलती। रोज नए-नए आयाम स्थापित हो रहे हैं और हर नया आयाम पिछले आयाम से भी ऊंचा है।

राजगढ़ का अद्भुत आरटीओ भवन—जमीन किसी की, इमारत किसी की। राजगढ़ जिले में पीडब्ल्यूडी की भवन शाखा, पीआईयू ने एक ऐसा कारनामा किया है, जिसे देखकर बड़े-बड़े आर्किटेक्ट भी अपना स्केल फेंक देंगे। तीन करोड़ रुपये की लागत से आरटीओ भवन बना दिया गया, वह भी उस जमीन पर जो शासन ने रेलवे के लिए प्रस्तावित की थी। संकट मोचन कॉलोनी में तत्कालीन आरआई-पटवारी ने जमीन चिन्हित की, अफसरों ने फाइनल कर दी, पीडब्ल्यूडी ने डीपीआर बना दी और पीआईयू ने इमारत खड़ी कर दी। सात जुलाई 2014 को काम शुरू हुआ, सात अक्टूबर 2015 को पूरा होना था, 30 सितंबर 2016 को पूरा हुआ और छह साल बाद रेलवे ने जब अपनी जमीन पर दूसरी इमारत देखी तो आपत्ति ली। दस साल में यह पता नहीं चल सका कि जिम्मेदार कौन है। यह है असली इंजीनियरिंग।

जमीन का नक्शा बदलना तो मामूली बात है, यहां तो जमीन का मालिक ही बदल दिया गया। रेलवे सोच रही थी, यहां स्टेशन बनेगा और वहां आरटीओ साहब के बैठने की कुर्सी लग गई। इसे कहते हैं दूरदर्शिता। रेल आए न आए, गाड़ी का लाइसेंस तो यहीं मिलेगा।

भोपाल का तीन हजार करोड़ का बायपास—काँपी-पेस्ट का महाकाव्य। यदि राजगढ़ का किस्सा जमीन पर कब्जे की इंजीनियरिंग थी, तो भोपाल का पश्चिमी बायपास काँपी-पेस्ट की इंजीनियरी का विश्व रिकॉर्ड है। भोपाल रिंग रोड को पूरा करने वाला करीब तीन हजार करोड़ का प्रोजेक्ट, रतनपुर से फंदा तक 36 किलोमीटर लंबा पश्चिमी बायपास। इसकी पर्यावरणीय रिपोर्ट बनाने में जिम्मेदारों ने बड़ी लापरवाही नहीं, बल्कि बड़ी होशियारी दिखाई है। अंग्रेजी की रिपोर्ट में सागर बायपास का उल्लेख है। हिंदी की रिपोर्ट में खर्च की राशि में गड़बड़ी है। हिंदी रिपोर्ट के अनुभाग 1.7 में पर्यावरण संरक्षण के उपाय के लिए अंकों में बजट पांच करोड़ बारह हजार सात सौ बाईस रुपये लिखा है, जबकि शब्दों में चौबीस करोड़ छह लाख दो हजार आठ सौ नब्बे रुपये लिखा गया है। अनुभाग 1.5 में निगरानी कार्य के लिए अंकों में दस लाख चौंसठ हजार रुपये लिखा है। यह कोई गलती नहीं है, यह बहुभाषी इंजीनियरिंग है। एक ही



प्रोजेक्ट में दो शहरों का अनुभव—सागर का नाम भोपाल की फादल में और आंकड़ों में गणित का नया सिद्धांत। अंकों में कुछ और, शब्दों में कुछ और।

यह तो वही कर सकता है, जो रोज नए आयाम स्थापित कर रहा हो। एमपीआरडीसी ने सागर की रिपोर्ट लगाकर भोपाल का बायपास पास करवाने की कोशिश की। सोचिए, किताना आत्मविश्वास है कि सागर और भोपाल की मिट्टी एक ही है, पेड़ एक ही हैं, पर्यावरण एक ही है, फिर अलग रिपोर्ट क्यों बनाना? काँपी-पेस्ट पर्यावरण बचाने का सबसे सरता उपाय है। कागज बचेगा तो पेड़ बचेंगे।

देश ही नहीं, विश्व में चर्चा क्यों? विश्व में चर्चा इसलिए हो रही है, क्योंकि ऐसी इंजीनियरिंग कहीं और नहीं मिलती। दुनिया में इंजीनियर पहले जमीन की जांच करते हैं, फिर नक्शा बनाते हैं, फिर पर्यावरण की रिपोर्ट बनाते हैं और फिर भवन बनाते हैं। मध्यप्रदेश में इंजीनियर पहले भवन बना देते हैं, फिर सोचते हैं कि जमीन किसकी थी और रिपोर्ट तो बाद में कहीं से भी उठाकर लगा देते हैं। यह रिवर्स इंजीनियरिंग नहीं है, यह रिवर्स ऑफ इंजीनियरिंग है, जहां परिणाम पहले तय होता है और कारण बाद में खोजे जाते हैं।

इससे क्या होता है? तीन करोड़ का भवन खंडहर बन जाता है, तीन हजार करोड़ के प्रोजेक्ट पर सवाल उठ जाते हैं और जनता के पैसे का ऐसा उपयोग होता है, जिसे देखकर अर्थशास्त्री भी अपना सिर पकड़ लेते हैं।

नए आयामों का असली अर्थ। रोज नए आयाम स्थापित करने का अर्थ क्या है? खिलचिपूर बायपास का अटकना, क्योंकि

नेशनल हाईवे और रेलवे के तालमेल का अभाव था। राजगढ़ में रेलवे की जमीन पर आरटीओ भवन। भोपाल में सागर की रिपोर्ट पर बायपास। हर आयाम में एक ही बात समान है—जिम्मेदार कौन है? दस साल में पता नहीं। फाइलों में सब कुछ ठीक है, जमीन पर सब कुछ उल्टा है।

लोक निर्माण विभाग का काम लोक के लिए निर्माण करना है, पर यहां निर्माण के लिए लोक की जमीन, लोक की पर्यावरण रिपोर्ट और लोक के पैसे का ही ऐसा उपयोग हो रहा है कि लोक ही हैरान है।

इंजीनियरिंग से सबक तक। अजब गजब इंजीनियरिंग से हमें एक सबक मिलता है कि इंजीनियरिंग केवल ईंट और सीमेंट का जोड़ नहीं है, वह जवाबदेही का भी जोड़ है। जब तक राजस्व विभाग, पीडब्ल्यूडी और रेलवे के बीच जमीन का एक ही नक्शा नहीं होगा, तब तक ऐसे ही तीन करोड़ के भवन बनते रहेंगे और जब तक पर्यावरणीय रिपोर्ट को केवल खानापूर्ति समझा जाएगा, तब तक तीन हजार करोड़ के प्रोजेक्ट में भी काँपी-पेस्ट होता रहेगा। मध्यप्रदेश में सच में प्रतिभा की कमी नहीं है। यहां के इंजीनियर पुल भी बनाते हैं, सड़कें भी बनाते हैं। पर जब सिस्टम में लापरवाही को इनाम मिलता है और गलती पर दस साल तक कोई जिम्मेदार तय नहीं होता, तो प्रतिभा भी अजब गजब रास्तों पर निकल जाती है। इसलिए विश्व में चर्चा हो रही है—देखो, मध्यप्रदेश में इंजीनियरिंग कैसे होती है, जहां भवन पहले बनता है, जमीन बाद में तय होती है और रिपोर्ट पहले से ही तैयार रहती है। वस शहर का नाम बदलना होता है।

(नईदुनिया संपादकीय डेस्क)

राजा भोज

एयरपोर्ट पर अब यात्री को अकेला नहीं छोड़ा जाएगा। देश के विभिन्न शहरों को जाने वाले यात्रियों के लिए अब लाउंज में प्रवेश से पहले ही सहायता मिलेगी। एयरपोर्ट अथॉरिटी ने पहली बार डिपार्चर के निकट सहज सेवा काउंटर की स्थापना की है। यह काउंटर उन यात्रियों के लिए है, जो पहली बार हवाई सफर कर रहे हैं, जिन्हें टैक्सी बुकिंग नहीं आती, जिन्हें डिजी यात्रा का उपयोग नहीं आता, जिन्हें लगता है कि एयरपोर्ट एक भूलभुलैया है। अक्सर देखा गया है कि बड़े शहर का बड़ा एयरपोर्ट छोटे शहर के यात्री को डरा देता है। वह गेट नंबर में उलझ जाता है, बोर्डिंग पास में उलझ जाता है, भाषा में उलझ जाता है। इसी उलझन को सुलझाने के लिए यह काउंटर शुरू किया गया है।

सहज सेवा है। सहज सेवा का अर्थ है वह सेवा, जो यात्री को बिना मांगे मिल जाए, पर पूरी विनम्रता के साथ मिले। भोपाल एयरपोर्ट पर गुरुवार को इस सेवा का शुभारंभ हुआ। इसी के साथ काउंटर की शुरुआत भी हुई। यहां आई हेल्प यू काउंटर स्थापित किया गया। अब यात्रियों को अंदर और बाहर दोनों जगह जल्दी सहायता मिल सकेगी। अभियान के पहले दिन कई यात्रियों को टैक्सी बुकिंग कैसे करें, डिजी यात्रा का लाभ कैसे लें, इसकी जानकारी दी गई।

एयरपोर्ट डिपार्चर के निकट ही सहज यात्री सेवा काउंटर की स्थापना की गई है, ताकि यात्री को भटकना न पड़े। पहली बार उड़ने वाले का डर कैसे मिटेगा? भारत में हवाई यात्रा अब महंगी नहीं रही, पर हवाई अड्डे की प्रक्रिया अब भी डराती है। सुरक्षा जांच, सामान की जांच, बोर्डिंग गेट, डिजी यात्रा ऐप पर फेंस स्कैन—यह सब पढ़े-लिखे यात्री के लिए भी नया है। पहली बार सफर कर रहे यात्री की सबसे बड़ी चिंता होती है, कहीं फ्लाइट छूट न जाए, कहीं गलत लाइन में न लग जाऊं। सहज सेवा काउंटर इसी चिंता का जवाब है। यहां कर्मचारी यात्री की भाषा में समझाएंगे कि टैक्सी कहाँ मिलेगी, डिजी यात्रा पर कैसे रजिस्टर करें, बोर्डिंग तक कैसे पहुंचें। यह केवल जानकारी नहीं है, यह आत्मविश्वास देना है।

टैक्सी बुकिंग और डिजी यात्रा क्यों जरूरी है? एयरपोर्ट पर सबसे बड़ा विवाद टैक्सी को लेकर होता है। बाहर निकलते ही आंटी और कैब वाले घेर लेते हैं, ज्यादा किराया मांगते हैं, नए यात्री को लूट लेते हैं। यदि काउंटर पर ही प्रीपेड टैक्सी या ऐप बुकिंग की जानकारी मिल जाए तो यात्री ठगी से बचेगा। डिजी यात्रा में

की जिंदगी का मूल्य भी नहीं समझते हैं। दूरदराज के राज्यों से आने वाले छात्र पैसों की तंगी में मजबूरी में ऐसी पी जी में रहने को मजबूर हो जाते हैं, जहां न तो सुविधाएं रहती है ना ही सुरक्षा की गारंटी।

इसी तरह की लापरवाही और देखरेख के अभाव में कभी मल्टी स्टोरी इमारतों में आग लग जाती है, कभी अस्पतालों में और कभी शिशु रोग के वार्ड में। देश भर में ऐसे कई संकटित से लगती है। लोग जहां इलाज कराने आते हैं वही अस्पताल जानलेवा बन जाती है। सत्य निकेतन इलाके की जो इमारत गिरी है वह 40-50 वर्ष पुरानी थी। वहां बेसमेंट में जमा पानी और वहां हो रहे अतिरिक्त निर्माण कार्य से इसका मूल ढांचा हिल गया और उसमें बोझ उठाने की क्षमता नहीं बची। यह सिर्फ दिल्ली की कहानी नहीं है, देश भर में ऐसे कई मकान हैं जो बतौर छात्रावास या पीजी के रूप में इस्तेमाल हो रहे हैं। यहीं कमरे ज्यादातर हवादार नहीं होते हैं। उसमें बमुश्किल एक दो बिस्तर लगाए जा सकते हैं। कुछ कमरों में ए सी की सुविधा दी जाती है, लेकिन घनी बस्ती में होने के कारण बिजली के तारो से वहां आग लगने का खतरा भी रहता है। चुनौतियां कई हैं। इन इमारतों का ढांचा कमजोर है, संकरी गलियों में होने के कारण जरूरत के समय यहां बचाव व राहत कार्यों में मुश्किल आती है।

हवाई अड्डे पर बोर्डिंग से पहले भरोसे की बोर्डिंग भोपाल से शुरू हुई सहज सेवा की नई उड़ान



चेहरे से एंटी होती है, कागज दिखाने की जरूरत नहीं। पर बहुत से यात्रियों को ऐप चलाना नहीं आता। काउंटर पर खड़ा व्यक्ति मोबाइल पर ही बुकिंग और फेंस वेरिफिकेशन में मदद करेगा तो समय बचेगा, लाइन छोटी होगी और एयरपोर्ट का अनुभव बेहतर होगा।

एयरपोर्ट केवल रनवे नहीं, अनुभव है। दुनिया के बड़े एयरपोर्ट अब केवल विमानों के आने-जाने की जगह नहीं हैं, वे अनुभव के केंद्र हैं। सिंगापुर चांगी हो या दिल्ली का टर्मिनल-3, वहां यात्री को लगता है कि कोई उसका इंतजार कर रहा है। भोपाल जैसे टियर-2 शहर का एयरपोर्ट यदि सहज सेवा जैसी मानवीय पहल करता है, तो यह केवल सुविधा नहीं, ब्रांड बनता है। यात्री आली बाब भी भोपाल से ही उड़ना चाहेगा, क्योंकि उसे याद रहेगा कि यहां किसी ने मदद की थी। एयरपोर्ट डायरेक्टर आलोक त्रिपाठी ने ठीक कहा है कि यात्री-केंद्रित गतिविधियों के आयोजन से अधिक सुगम, सुविधाजनक, सुरक्षित और आत्मीय यात्रा अनुभव प्रदान करना है।

इस पहल से अर्थव्यवस्था को क्या मिलेगा?

एक सहज सेवा काउंटर केवल एक टेबल नहीं है। यह रोजगार है। यह स्थानीय युवाओं के लिए गाइड बनने का अवसर है। यह टूरिज्म को बढ़ावा देता है। जब बाहर से आने वाला यात्री एयरपोर्ट पर ही मुस्कुराता हुआ स्वागत पाता है तो वह शहर के बारे में अच्छी धारणा लेकर जाता है। वंदे मातरम और सांस्कृतिक प्रस्तुति के साथ इस अभियान का शुभारंभ किया गया। एयरपोर्ट परिसर में गौरव एवं देशभक्ति का वातावरण निर्मित हुआ। यात्रियों को टर्मिनल में प्रवेश से लेकर बोर्डिंग तक यात्रा के विभिन्न

सीलन भरे कमरों में रहने से छात्रों की सेहत पर भी बुरा असर पड़ता है। इन कमियों को दूर करने की जिम्मेदारी स्थानीय प्रशासन की है। पी जी के लिए तमाम तरीके के दिशा निर्देश, नियम बने हुए हैं परंतु उनका पालन नहीं होता। इसे लागू करने के लिए कठोर दंड, जागरूकता व जन सहयोग की जरूरत होगी। सबसे पहले सभी पी जी या छात्रावासों का पंजीकरण होना चाहिए। उसके बाद उसके ढांचे का सुरक्षा ऑडिट होना चाहिए। यह भी देखना चाहिए की जगह रहने लायक है या नहीं। वहां से आपातकालीन स्थिति आने पर निकासी के लिए दो द्वार है या नहीं। वह क्षेत्र आने जाने के लिए उपयुक्त है या नहीं। अगर यह सब सही मिलता है तो ही उसका पंजीकरण होना चाहिए। इन्हीं बुनियादी सुविधाओं की जांच कोचिंग सेंटर और अस्पताल में भी होनी चाहिए। इसमें खाली पड़े सरकारी या निजी भवनों का विकास करने उनका छात्रों के लिए इस्तेमाल किया जा सकता है। इसके अलावा विश्वविद्यालयों या कलेजों के पास जो खाली पड़ी हुई जमीन है, रेल्वे की खाली पड़ी जमीन है, जिस पर झुगियां बन जाती हैं। उस पर भी छात्रों के लिए छात्रावास बनाए जा सकते हैं। यह कार्य तभी हो सकते हैं जब स्थानीय प्रशासन, कॉलेजों और मकान मालिकों में समन्वय हो। दिल्ली जैसे महानगर के लिए चुनौती तो है परंतु अवसर भी खूब है। अगर देश की राजधानी में बदलाव हो सका तो यह अन्य शहरों के लिए भी एक उदाहरण बन सकेगा।

पंप पर पेट्रोल कम, यूपीआई पर बवाल ज्यादा : डिजिटल इंडिया का क्यूआर कोड और त्यापारी का पसीना

पेट्रोल पंप पर अब नोजल से पहले क्यूआर कोड पर बहस होती है। ग्राहक मोबाइल निकालता है, कर्मचारी बोर्ड की ओर इशारा करता है। बोर्ड पर लिखा है—दो हजार से ऊपर यूपीआई पर अतिरिक्त शुल्क। बस यहीं से शुरू होती है सरकार और पंप मालिकों के बीच की नई तनातनी है, यूपीआई फ्री है। दूसरी तरफ दुकानदार कहता है, फ्री का हिसाब तो हम दे रहे हैं। दो हजार की लक्ष्मण रेखा कहाँ से आई? यह दो हजार का जादुई आंकड़ा किसी सरकारी गजट से नहीं आया, यह डर से आया है।

पिछले कुछ महीनों में छोटे दुकानदारों की जीएसटी के नोटिस मिले हैं। बैंक स्टेटमेंट में यूपीआई की हर एंट्री अब टर्नओवर बनकर दिखती है। चालीस लाख का आंकड़ा पार होते ही सिस्टम नोटिस भेज देता है। पेट्रोल पंप का गणित और भी टेढ़ा है। पेट्रोल-डीजल जीएसटी में नही है, पर उसकी बिक्री इनकम टैक्स में पूरी गिनी जाती है। मुनाफा दो से तीन रुपये लीटर और बिक्री लाखों में। जब सारी बिक्री



यूपीआई से दिखेगी तो पंप मालिक को लगेगा कि वह कमा तो कम रहा है और हिसाब ज्यादा दे रहा है। इसी डर ने दो हजार की नई दीवार खड़ी कर दी है। ग्राहक क्यों पिस रहा है? ग्राहक सोचता है, यूपीआई तो

सरकार ने फ्री कहा था, फिर पंप वाला पैसा क्यों मांग रहा है? पंप वाला सोचता है, सरकार ने फ्री कहा है, पर टैक्स का नोटिस तो मेरे नाम आ रहा है। और बीच में खड़ा है आम आदमी, जिसके पास कैश नहीं

है और यूपीआई पर पेनाल्टी है। कई पंपों पर अब नया ड्रामा है—कैश है तो जल्दी पेट्रोल मिलेगा, यूपीआई है तो नेटवर्क डाउन है। यह नेटवर्क का नहीं, नीयत का डाउन होना है।

समाधान डंडे से नहीं, भरोसे से

निकलेगा। इस तनातनी का हल चालान से नहीं, संवाद से निकलेगा। हिसाब की स्पष्टता सरकार को खुलकर बताना होगा कि यूपीआई से हुई बिक्री को टर्नओवर में कैसे गिना जाएगा और छोटे पंपों के लिए कमीशन पर टैक्स मॉडल क्या होगा।

भ्रम तोड़ो अभियान। दो हजार से ऊपर यूपीआई पर कोई सरकारी टैक्स नहीं है। यह बात हर पंप, हर दुकान तक पहुंचनी चाहिए। दो क्यूआर को टर्नमूला एक निजी और एक व्यापारिक, ताकि व्यापारी का पर्सनल खर्च और बिजनेस अलग दिखे।

यूपीआई भारत की सबसे बड़ी कामयाबी है। इसे नंबरों से नहीं, भरोसे से नापना होगा। यदि पंप मालिक को भरोसा होगा कि यूपीआई से धंधा बढ़ेगा, नोटिस नहीं, तो वह खुद बोर्ड हटाकर लिखेगा—यूपीआई स्वागत है। पेट्रोल से इंजन चलता है, भरोसे से अर्थव्यवस्था चलती है। भरोसे का मीटर डाउन हुआ तो डिजिटल इंडिया की गाड़ी भी रिजर्व में आ जाएगी।

(नईदुनिया संपादकीय डेस्क)

यूपीआई पर चार्ज का घरेलू झगड़ा और विदेशी बाजार में संदेश भारत का डिजिटल मॉडल दुनिया देख रही है

यूपीआई केवल भारत का पेमेंट सिस्टम नहीं रहा, यह अब दुनिया के लिए एक मॉडल बन गया है। फ्रांस, सिंगापुर, यूएई जैसे देशों में यूपीआई जैसी व्यवस्था को अपनाया जा रहा है। जब भारत में ही दो हजार रुपये से ऊपर यूपीआई पर चार्ज की चर्चा चलती है, तो इसका असर केवल राजगढ़ या दिल्ली के पंप तक नहीं रहता। इसका असर दुबई से लेकर पेरिस तक की फिनटेक कंपनियों पर पड़ता है। विदेशी निवेशक यह देखता है कि भारत में डिजिटल दुकानदार यूपीआई लेने से कितने लगेेंगे, तो विदेशी बाजार में यह संदेश जाएगा कि भारत का मॉडल टिकाऊ नहीं है और इसका सीधा असर यूपीआई के रेलीबल विस्तार पर पड़ेगा।

कच्चे तेल और डॉलर पर असर। पेट्रोल पंप पर यूपीआई का विरोध केवल पेमेंट का विरोध नहीं है। यह कैश इकोनॉमी की ओर वापसी का संकेत है। यदि पंपों पर कैश बढ़ेगा तो काले धन का फ्लो बढ़ेगा। यदि काले धन का फ्लो बढ़ा तो अंतरराष्ट्रीय रेटिंग एजेंसियां भारत के डिजिटल ट्रांसपेरेंसी इंडेक्स पर सवाल उठाएंगी। असर रैमिटेस पर है। विदेश में रहने वाले भारतीय यूपीआई के जरिये पैसा भेजने लगे हैं। यदि घरेलू स्तर पर ही यूपीआई पर अतिरिक्त शुल्क वसूला जाने लगा, तो

एनआरआई का भरोसा टूटेगा और वे फिर से वेस्टर्न यूनियन जैसे महंगे चैनलों पर लौट जाएंगे। इससे भारत में आने वाला डॉलर महंगा हो जाएगा।

रुपे और वीजा-मास्टरकार्ड की लड़ाई। अंतरराष्ट्रीय बाजार में असली लड़ाई रुपये कार्ड और वीजा-मास्टरकार्ड की है। सरकार ने रुपये और यूपीआई को फ्री रखकर विदेशी कंपनियों के एकाधिकार को तोड़ा है। यदि अब यूपीआई पर एमडीआर जैसा चार्ज लगेगा तो वीजा और मास्टरकार्ड कहेंगे, देखो, भारत में भी फ्री मॉडल फेल हो गया। और वे फिर से भारतीय बैंकों से ज्यादा फीस वसूलने लगेेंगे। इसका नुकसान अंत में भारतीय ग्राहक को ही होगा।

यूपीआई पर दो हजार का चार्ज दिखने में छोटा मुद्दा लगता है। अंतरराष्ट्रीय बाजार में यह भारत की नीयत का पैमाना बन गया है। यदि हम घरेलू स्तर पर ही व्यापारियों का भरोसा नहीं जीत पाते तो हम दुनिया को डिजिटल पेमेंट का रास्ता कैसे दिखाएंगे? इसलिए सरकार को पंप मालिकों और दुकानदारों को समझाना होगा कि यूपीआई पर कोई अतिरिक्त टैक्स नहीं है और यूपीआई का हिसाब अलग तरीके से देखा जाएगा। तभी भारत का डिजिटल झंडा दिल्ली के पंप से लेकर दुबई के मॉल तक लहराता रहेगा।

(नईदुनिया संपादकीय डेस्क)