नईदुनिया

संपादकीय

मेला खत्म, खेल खत्म!

लखपति दीदी को अब अमेजन वाला बाजार चाहिए

मध्यप्रदेश *में लखपति दीदी योजना की चमक अब धुंधली पड़ने लगी है। जो दीदी कल तक सालाना एक लाख रुपये कमा रही थीं, आज उनकी आय पच्चीस से साठ हजार रुपये पर सिमट गई है। सागर, राजगढ़, शिवपुरी, पांढुर्णा और आलीराजपुर जैसे जिलों में 42 प्रतिशत तक दीदियों की आय पच्चीस हजार रुपये से नीचे चली गई है। प्रदेश में 23 लाख 43 हजार महिलाओं को लखपति बनाने के लिए चिन्हित किया गया था, जिनमें से करीब पांच लाख महिलाएं लखपति बन भी गई थीं, लेकिन अब हजारों की आय फिर घट गई है। कारण साफ है, हमने दीदियों को उत्पादन करना सिखाया, बेचना नहीं।*

गांव-गांव में हर स्वसहायता समूह एक ही कहानी दोहरा रहा है। अचार बनाओ, पापड़ बनाओ, अगरबत्ती बनाओ और सिलाई करो। जब हजारों समूह एक जैसे उत्पाद बनाएंगे तो बाजार में आपूर्ति बढ़ेगी, कीमत गिरेगी और ग्राहक मोलभाव करेगा। इसमें दीदी का दोष नहीं, दोष व्यवस्था की सोच का है। आजीविका मिशन को उत्पादन मिशन बना दिया, मार्केटिंग मिशन बनाया ही नहीं। नतीजा यह है कि उत्पाद घरों में भरे हैं, पूंजी फंसी है और अगला कच्चा माल खरीदने के लिए फिर साहूकार के पास जाना पड़ रहा है। यह कैसी लखपति योजना है, जहां उत्पाद तो है, लेकिन खरीदार नहीं?

हम आज भी दीदियों को मेलों के भरोसे छोड़ रहे हैं। साल में दो बार भोपाल में मेला लगेगा तो बिक्री होगी, नहीं तो कुछ नहीं। मेला स्थायी बाजार नहीं, एक आयोजन है। आयोजन से घर नहीं चलता, रोज की बिक्री से चलता है। शहरी ग्राहक को आकर्षक पैकिंग, जीएसटी बिल, बारकोड और ऑनलाइन भुगतान चाहिए। साधारण पॉलीथिन के पैकेट में मिलने वाले उत्पाद को छोड़कर वह ब्रांडेड सामान खरीदता है। इसलिए दीदी का उत्पाद मेले में तो बिक जाता है, लेकिन मॉल में जगह नहीं बना पाता।

अब पहला बाजार डिजिटल होना चाहिए। हर दीदी के हाथ में मोबाइल है। यदि वह अपने उत्पाद की तस्वीर खींचकर अमेजन और ओएनडीसी पर बेचना सीख जाए तो उसका बाजार पूरा देश बन सकता है। सरकार हर जिले में पैकेजिंग और फोटोशूट केंद्र बनाए, जहां उत्पाद की आकर्षक पैकिंग हो, उसकी गुणवत्ता की जांच हो और उसे ऑनलाइन बिक्री के लिए उपलब्ध कराया जाए।

दूसरा बाजार सरकारी खरीद का है। आंगनबाड़ी, मध्यान्ह भोजन केंद्रों, छात्रावासों और अस्पतालों में प्रतिदिन बड़ी मात्रा में सामान खरीदा जाता है। मसाले, तेल, यूनिफॉर्म, दरी, बिस्तर और सफाई सामग्री की खरीद में महिला समूहों को प्राथमिकता मिले तो उन्हें नियमित ऑर्डर मिल सकते हैं। इससे बिक्री के स्थायी अवसर बनेंगे।

तीसरा और सबसे महत्वपूर्ण बाजार ब्रांड का है। लिज्जत पापड़ और अमूल दूध की तरह मध्यप्रदेश की दीदियों का भी साझा ब्रांड होना चाहिए। नर्मदा का अचार, विंध्य का महुआ और बुंदेली चंदेरी जैसे उत्पादों को पहचान मिले। आकर्षक पैकिंग के साथ उत्पाद बनाने वाली महिला की कहानी भी सामने आए। आज ग्राहक सिर्फ उत्पाद नहीं, उससे जुड़ा भरोसा भी खरीदता है। इसके लिए पेशेवर मार्केटिंग कंपनियों की मदद ली जानी चाहिए।

हर समूह में एक बाजार दीदी नियुक्त हो, जो उत्पादन के बजाय बिक्री की जिम्मेदारी संभाले और उसे बिक्री पर कमीशन मिले। जब तक दीदी को व्यापारी नहीं बनाएंगे, लखपति शब्द कागजों पर ही रहेगा। यदि नया बाजार नहीं मिला तो 2029 तक पचास लाख लखपति दीदी बनाने का लक्ष्य अधूरा रह सकता है। जो महिलाएं लखपति बनी हैं, उनकी आय भी फिर घट सकती है। इसलिए अब सरकार का नारा बदलना चाहिए। सिर्फ बनाना नहीं, बेचना भी सिखाइए। तभी लखपति दीदी सचमुच लखपति बनी रह सकेंगी।

आजकल

नशे के सौदागर बने विदेशी मेहमान

वीजा खत्म, पर परछाई खत्म नहीं भोपाल में सिस्टम कैसे सोया ?

रानी कमलापति से नोएडा तक नशे के कारोबार की ऐसी कड़ी सामने आई है, जिसमें ट्रेन का टिकट और जेब में करोड़ों का जहर है। आठ साल तक बिना वीजा भारत में रहना निगरानी व्यवस्था की गंभीर विफलता है। घाना की एक महिला तीन करोड़ रुपये की कोकीन के साथ पकड़ी गई। जांच में पता चला कि उसका वीजा एक साल पहले समाप्त हो चुका था। नाइजीरिया की तीन महिलाएं एसी कोच में मुंबई जाते हुए पकड़ी गईं। इनमें से एक 2018 से बिना वैध दस्तावेजों के भारत में रह रही थी। सवाल है कि आठ साल तक किसी को इसकी भनक क्यों नहीं लगी? वह कहां रहती थी और क्या करती थी?

सेनेगल का एक व्यक्ति नेपाल के रास्ते भारत आया। उसके पास पासपोर्ट था, लेकिन वीजा नहीं। वह महीनों तक अलग-अलग राज्यों में घूमता रहा। वहीं, 24 सितंबर को एक नाइजीरियाई महिला दो किलो से अधिक एम्फेटामाइन के साथ पकड़ी गई, जिसकी कीमत तीन करोड़ रुपये से ज्यादा बताई गई। उसके दस्तावेज भी फर्जी पाए गए। सवाल यह है कि फर्जी दस्तावेजों के आधार पर सिम कार्ड और मकान कैसे उपलब्ध हो जाते हैं? अब तस्करों ने हवाई अड्डों के बजाय रेलवे स्टेशनों को अपना रास्ता बना लिया है। रानी कमलापति स्टेशन से मुंबई, पुणे, हैदराबाद और बेंगलुरु जैसे शहरों तक उनकी आवाजाही आसान हो गई है। अगस्त में नोएडा में चार नाइजीरियाई नागरिक आठ किलो से अधिक मेथामफेटामाइन के साथ पकड़े गए। इसकी कीमत सात करोड़ रुपये से ज्यादा थी। जांच में भोपाल का नाम सामने आया। नेपाल की खुली सीमा हमारी मित्रता का प्रतीक है, लेकिन इसका अर्थ आंतरिक निगरानी में ढिलाई नहीं हो सकता। वीजा अवधि समाप्त होते ही संबंधित व्यक्ति की निगरानी होनी चाहिए। मकान मालिकों के लिए पुलिस सत्यापन अनिवार्य होना चाहिए। रेलवे स्टेशनों पर भी संदिग्ध गतिविधियों पर नजर रखनी होगी। ड्रग्स पकड़ना जरूरी है, लेकिन अवैध रूप से रह रहे लोगों की पहचान करना उससे भी बड़ी चुनौती है। आठ साल तक कोई बिना वीजा रहकर कारोबार करता रहे और व्यवस्था सोती रहे, तो सवाल पूरे निगरानी तंत्र पर उठेंगे। नशे के खिलाफ लड़ाई पुलिस, रेलवे, मकान मालिकों और नागरिकों की साझा जिम्मेदारी है।

इजरायल का सिंहासन युद्ध नहीं, समझौता मांगेगा...

सेना की वर्दी बनाम कुर्सी की चाहत, कौन बचाएगा लोकतंत्र

इजरायल आज बारूद के ढेर पर नहीं, बल्कि अपने ही भीतर बंटे हुए समाज के साथ खड़ा है। एक तरफ गाजा की सीमा पर टैंक खड़े हैं, तो दूसरी तरफ तेल अवीव की सड़कों पर अपने ही लोग एक-दूसरे के खिलाफ नारे लगा रहे हैं। ऐसे में सरकार बनना सिर्फ संख्या का खेल नहीं, बल्कि सामाजिक घावों पर मरहम लगाने जैसा काम है। ताजा चुनाव में बेंजामिन नेतन्याहू को 53 सीटें मिली हैं और पूर्व सेना प्रमुख गादी आइजनकोट के गठबंधन को 48 सीटें। सरकार बनाने के लिए 61 सीटें चाहिए। यानी दोनों में से कोई भी अकेले सत्ता का दावा नहीं कर सकता। राष्ट्रपति इसाक हर्जोग ने पहले आइजनकोट को बुलाया है, क्योंकि अरब पार्टियों की 19 सीटों का समर्थन उनके साथ है। लेकिन आइजनकोट के पास बहुमत नहीं है, इसलिए वह नेतन्याहू की लिकुड पार्टी से बातचीत कर रहे हैं। यहीं से सारा पेंच शुरू होता है। आइजनकोट कह रहे हैं कि साथ आना है तो प्रधानमंत्री मैं बनूंगा, जबकि नेतन्याहू का तर्क है कि अनुभव मेरे पास है, इसलिए कुर्सी मेरी होनी चाहिए।

इस खींचतान के बीच तीसरा चेहरा नफ्ताली बेनेट का है, जिसकी पार्टी ने 12 सीटें जीती हैं। बेनेट ने साफ कहा है कि वह आइजनकोट को बाहर से समर्थन देंगे, लेकिन नेतन्याहू के साथ वाली सरकार में शामिल नहीं होंगे। बेनेट ने तीन शर्तें रखी हैं, जो सुर्खियों से कहीं बड़ी हैं। पहली, सात अक्टूबर के हमले की जांच के लिए स्वतंत्र आयोग बने। दूसरी, प्रधानमंत्री का कार्यकाल आठ साल से अधिक न हो। तीसरी, सरकार पारदर्शी हो। ये शर्तें किसी एक पार्टी की नहीं, बल्कि पूरे समाज की आवाज हैं, क्योंकि इजरायल हर साल चुनाव और सरकार गिरने की राजनीति से थक चुका है।



इजरायल का समाज मोटे तौर पर तीन हिस्सों में बंटा हुआ है। पहला हिस्सा धार्मिक कट्टरपंथियों का है, जो कहते हैं कि पूरा इजरायल हमारा है और एक इंच जमीन भी नहीं देंगे। दूसरा हिस्सा धर्मनिरपेक्ष युवाओं का है, जिन्हें रोजगार, महंगाई से राहत और युद्ध से मुक्ति चाहिए। तीसरा हिस्सा अरब इजरायली नागरिकों का है, जो आबादी का लगभग 20 प्रतिशत हैं और खुद को दूसरे दर्जे का नागरिक महसूस करते हैं। जब तक कोई सरकार इन तीनों वर्गों को एक मेज पर नहीं बैठाएगी, तब तक स्थिरता संभव नहीं है। नेतन्याहू का मॉडल पहले वर्ग को साधता है, जबकि आइजनकोट दूसरे वर्ग को साथ लाने की कोशिश करते हैं। लेकिन तीसरे वर्ग को अब तक पर्याप्त प्रतिनिधित्व नहीं मिला है।

इजरायल के लिए सही रास्ता क्या हो सकता है, इसका जवाब इतिहास में है। 1967 और 1973 के युद्धों के बाद राष्ट्रीय एकता की सरकारों ने देश को संभालने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई थी। आज भी वैसी ही राजनीतिक समझदारी की जरूरत है। आइजनकोट को प्रधानमंत्री बनाकर और नेतन्याहू को सुरक्षा कैबिनेट या विदेश नीति की जिम्मेदारी देकर संतुलन बनाया जा सकता है। इससे संदेश जाएगा कि देश की सुरक्षा और राजनीतिक अनुभव, दोनों साथ चल सकते हैं। लेकिन सबसे महत्वपूर्ण है बेनेट की दूसरी शर्त, यानी प्रधानमंत्री के कार्यकाल की आठ साल की सीमा। इजरायल में प्रधानमंत्री के लिए कार्यकाल की ऐसी कोई सीमा नहीं है। नेतन्याहू 16 साल से अधिक समय तक सत्ता में रह चुके हैं। इससे व्यक्ति केंद्रित राजनीति मजबूत होती है और पार्टी धीरे-धीरे व्यक्ति की पहचान बन जाती है। अमेरिका ने इसी खतरे को समझते हुए राष्ट्रपति के लिए दो कार्यकाल की सीमा तय की थी। इजरायल को भी इस दिशा में विचार करना चाहिए।

बेनेट ने यह मांग रखकर सिर्फ नेतन्याहू को चुनौती नहीं दी है, बल्कि पूरी राजनीतिक व्यवस्था में जवाबदेही की जरूरत को सामने रखा है। सात अक्टूबर को हमास का हमला केवल सुरक्षा चूक नहीं, बल्कि खुफिया तंत्र की गंभीर विफलता भी था। आखिर हजारों आतंकी सीमा पार कैसे कर गए? सेना कहां थी और सरकार क्या कर रही थी? यदि इसकी निष्पक्ष जांच नहीं हुई तो जनता का सेना और सरकार, दोनों से भरोसा उठ सकता है। इजरायल में सेना सबसे बड़े भरोसे का प्रतीक है। इस भरोसे को बनाए रखना राष्ट्रीय आवश्यकता है।फिलिस्तीन नीति पर भी स्पष्टता जरूरी है। इजरायल हमेशा युद्ध की स्थिति में नहीं रह सकता। गाजा में लगातार बमबारी और अपने सैनिकों की जान गंवाना स्थायी जीत का रास्ता नहीं हो सकता। इजरायल को ऐसी सरकार चाहिए, जो सुरक्षा से कोई समझौता किए बिना दो राष्ट्र समाधान पर बातचीत के लिए तैयार हो। अरब देशों के साथ हुए अब्राहम समझौतों को आगे बढ़ाना और सऊदी अरब को साथ लाना भी स्थायी शांति की दिशा में महत्वपूर्ण कदम हो सकता है। इजरायल को आज किसी नए नायक की नहीं, बल्कि कुशल प्रबंधक की जरूरत है, जो कुर्सी से ज्यादा देश को महत्व दे और समाज के सभी वर्गों को साथ लेकर चले। आइजनकोट और नेतन्याहू अहंकार छोड़कर साथ आते हैं और बेनेट की शर्तों पर गंभीरता से विचार करते हैं तो यह इजरायल के लिए नई शुरुआत हो सकती है। अन्यथा एक और चुनाव होगा, एक और साल बर्बाद होगा और जनता सड़कों पर ही रहेगी। इजरायल का भविष्य केवल गाजा की सुरंगों में नहीं, बल्कि नेसेट के भीतर समझौते की मेज पर भी तय होगा।

(नईदुनिया संपादकीय डेस्क)

फिटनेस के नाम पर मौत का फिटनेस सर्टिफिकेट!

राजस्थान का ट्रक धार में पास, ग्वालियर में बैठे-बैठे फिटनेस जारी

मध्यप्रदेश के परिवहन विभाग में जो हुआ है, वह महज लापरवाही नहीं, बल्कि एक संगठित और सोची-समझी आपराधिक लापरवाही है। 36,748 वाहनों को बिना देखे फिटनेस पास कर देना कोई टाइपिंग की गलती नहीं है, यह सड़क पर चलता-फिरता बम बेचने जैसा है। सवाल यह नहीं है कि पांच सेंटर निलंबित क्यों हुए, सवाल यह है कि 19 सेंटरों के इस जाल में बाकी 14 अब भी कैसे चल रहे हैं और इस खेल को संरक्षण कौन दे रहा था?



इस अव्यवस्था का पहला और सबसे बड़ा जिम्मेदार निजी फिटनेस सेंटर संचालक हैं। सरकार ने पारदर्शिता के लिए ऑटोमेटेड टेस्टिंग स्टेशन (एटीएस) का मॉडल दिया, करोड़ों की मशीनें लगवाईं, सेंसर और कैमरे लगवाए, ताकि कोई मानवीय हस्तक्षेप न हो। लेकिन संचालकों ने उसी तकनीक का तोड़ निकाल लिया। नागपुर में खड़ा ट्रक और धार में जारी फिटनेस प्रमाणपत्र इस बात का सबसे बड़ा सबूत है। वाहन सेंटर पर आया ही नहीं, सिर्फ व्हाट्सएप पर फोटो, चेसिस नंबर और कुछ रुपयों के लेन-देन से प्रमाणपत्र जारी हो गया। यह सुविधा नहीं, फर्जीवाड़ा है। जिस संचालक ने 600 किलोमीटर दूर बैठे वाहन को पास किया, क्या उसे नहीं पता था कि वह क्या कर रहा है? उसे पता था कि उसका एक फर्जी हस्ताक्षर किसी दिन किसी हाईवे पर किसी परिवार को खत्म कर सकता है। इसलिए वह पहला आरोपी है।

दूसरा जिम्मेदार परिवहन विभाग का अपना निगरानी तंत्र है। जब केंद्र सरकार ने 1 अप्रैल 2025 से सभी भारी वाहनों की फिटनेस सिर्फ एटीएस से अनिवार्य की तो निगरानी का जिम्मा किसका था? क्या विभाग ने कभी इन सेंटरों के सर्वर डेटा का मिलान किया? क्या किसी ने यह जांचा कि एक ही चेसिस नंबर पर दो-दो बार फिटनेस कैसे जारी हो रही है, जैसा कि ग्वालियर के वेदांती सेंटर में जनवरी 2026 में हुआ था? विभाग साल भर सोता रहा और जब राजस्थान पुलिस ने एफआईआर दर्ज की तथा राजस्थान के 36,748 वाहनों का आंकड़ा सामने आया, तब जाकर मध्यप्रदेश के परिवहन आयुक्त उमेश जोगा को जांच कराने की याद आई। तीन साल का डेटा खंगालने का आदेश अब दिया जा रहा है। मतलब घोड़ा अस्तबल से भाग गया, तब ताला लगाने की याद आई। निगरानी की यही नींद इस अपराध की जननी है।

सबसे खतरनाक जिम्मेदार वाहन मालिकों और दलालों का गठजोड़ है। राजस्थान का ट्रक मध्यप्रदेश के धार में फिटनेस कराने क्यों आएगा? क्योंकि राजस्थान में सख्ती है और मध्यप्रदेश में सेटिंग आसान है। वाहन मालिक को पता है कि उसका वाहन अनफिट है, उसके ब्रेक खराब हैं, हेडलाइट टूटी है। यदि वह ईमानदारी से जांच कराएगा तो वाहन फेल हो जाएगा। इसलिए वह दलाल को दो-तीन हजार रुपये ज्यादा देकर बिना वाहन लाए ही फिटनेस प्रमाणपत्र ले लेता है। वह कुछ पैसे बचाने के लिए पूरी सड़क की सुरक्षा दांव पर लगा देता है। यह मानसिकता भी उतनी ही दोषी है, जितना प्रमाणपत्र जारी करने वाला।

नीति का खोखलापन भी कम जिम्मेदार नहीं है। सरकार ने सेंटर तो खोल दिए, लेकिन केंद्रीकृत रियल टाइम मॉनिटरिंग सिस्टम नहीं बनाया। क्या ऐसा सिस्टम नहीं बन सकता था, जो अलर्ट दे कि जिस वाहन का फिटनेस परीक्षण हो रहा है, उसकी जीपीएस लोकेशन सेंटर से दस किलोमीटर दूर है? क्या ऐसा सॉफ्टवेयर नहीं बन सकता, जो फोटो के मेटाडेटा से पता लगा सके कि तस्वीर पुरानी है? तकनीक का इस्तेमाल आधा-अधूरा किया गया। मशीन तो लगा दी, लेकिन मशीन की निगरानी के लिए कोई व्यवस्था नहीं बनाई। इसका फायदा बेईमानों ने उठाया।

पांच सेंटरों का निलंबन सिर्फ दिखावा है। यदि सरकार वाकई गंभीर है तो उसे तीन काम तुरंत करने होंगे। पहला, आपराधिक मामला दर्ज हो। यह केवल मोटर वाहन अधिनियम का उल्लंघन नहीं, बल्कि गंभीर आपराधिक लापरवाही का मामला है। जिन पांच सेंटरों ने फर्जी प्रमाणपत्र बांटे हैं, उनके संचालकों के खिलाफ कठोर आपराधिक कार्रवाई होनी चाहिए, तभी डर पैदा होगा। दूसरा, 36,748 वाहनों की सूची सार्वजनिक हो। इन सभी वाहनों को 15 दिन के भीतर दोबारा फिटनेस जांच के लिए बुलाया जाए और जांच पूरी होने तक उनके परमिट और बीमा की स्थिति की समीक्षा की जाए। जब वाहन मालिक की जेब पर चोट पड़ेगी, तभी वह दलालों के पास जाना बंद करेगा। तीसरा, विभाग के भीतर जिम्मेदारी तय हो। जिन आरटीओ के क्षेत्र में ये सेंटर आते हैं, उन अधिकारियों की भूमिका की भी जांच हो। बिना मिलीभगत के इतना बड़ा खेल संभव नहीं है।

यह याद रखना होगा कि फिटनेस प्रमाणपत्र महज एक कागज नहीं, बल्कि भरोसा है। सड़क पर चल रही मां अपने बच्चे के साथ इसी भरोसे पर सफर करती है कि सामने से आ रहा ट्रक सुरक्षित है। अगर यह भरोसा ही फर्जी निकला तो फिर परिवहन विभाग के अस्तित्व का औचित्य क्या है? यह निलंबन कार्रवाई का अंत नहीं, बल्कि शुरुआत होनी चाहिए।

(नईदुनिया संपादकीय डेस्क)

बोया नकली बीज तो कैसे उगेगी असली फसल?

देश में दूसरे नंबर पर अमानक बीज का कलंक, हर दसवां सैंपल फेल, फिर भी कोई जिम्मेदार नहीं

मध्यप्रदेश को भारत का सोयाबीन स्टेट कहा जाता है। गेहूं और चने के उत्पादन में भी यह देश का पेट भरता है, लेकिन इसी प्रदेश पर अब एक नया बदनुमा दाग लग गया है। बीज के सैंपल फेल होने के मामले में मध्यप्रदेश इस वर्ष देश में दूसरे स्थान पर है। केंद्रीय कृषि मंत्रालय की रिपोर्ट कहती है कि वर्ष 2026-27 में 15 सितंबर तक देशभर में 4,006 सैंपल फेल हुए, जिनमें 2,360 महाराष्ट्र और 537 मध्यप्रदेश के थे। यानी देश के कुल फेल सैंपलों में से हर सातवां सैंपल अकेले मध्यप्रदेश का है। यह सिर्फ आंकड़ा नहीं है, बल्कि उस किसान के माथे पर लिखी बर्बादी है, जो कर्ज लेकर बीज खरीदता है और खेत में बोने के बाद पता चलता है कि बीज तो नकली था।

चिंता की बात यह है कि यह एक साल की घटना नहीं है। वर्ष 2020-21 से 2024-25 तक के आंकड़े बताते हैं कि जांचे गए सैंपलों में 6.4 से 10.2 प्रतिशत तक बीज अमानक पाए गए। वर्ष 2024-25 में तो मध्यप्रदेश पश्चिम बंगाल के बाद दूसरे नंबर पर था, जहां 7.29 प्रतिशत सैंपल अमानक थे। लोकसभा में सरकार ने खुद यह जानकारी दी थी कि वर्ष 2020-21 से अब तक 13 हजार से ज्यादा सैंपल फेल हो चुके हैं। सोचिए, हर दसवां बीज अगर अमानक है तो हर दसवें किसान की फसल तो बोने से पहले ही बर्बाद हो गई। इसके बावजूद तीन साल से जांच अटकी पड़ी है। फाइलें घूम रही हैं, लेकिन किसी कंपनी का लाइसेंस रद्द नहीं हुआ और न ही किसी पर एफआईआर हुई।

सिस्टम कैसे काम करता है, इसे समझिए। हर जिले में सरकारी और निजी केंद्रों के लिए सैंपल लेने का लक्ष्य तय किया जाता है। हर साल पंद्रह हजार से अधिक सैंपलों की जांच होती है। यदि बीज अमानक पाया जाता है तो उसे बाजार से वापस कराया जाना चाहिए, ताकि किसानों तक उसकी बिक्री न हो। हकीकत में क्या होता है? सैंपल तो ले लिया जाता है, लैब में जांच भी हो जाती है और रिपोर्ट में फेल भी आ जाता है, लेकिन तब तक वह बीज हजारों क्विंटल बिककर खेतों में बोया जा चुका होता है। किसान को पता ही नहीं चलता कि उसने जो बोया, वह असली था या नकली। जब फसल नहीं उगती तो वह किस्मत को दोष देता है, कंपनी को नहीं, क्योंकि उसे जानकारी ही नहीं दी जाती।

तीन साल से जांच अटकी क्यों है? इसका जवाब फाइलों में नहीं, नीयत में है। मध्यप्रदेश में बीज का कारोबार हजारों करोड़ का है। बड़ी-बड़ी कंपनियां हैं, बड़े-बड़े डीलर हैं और उनका राजनीतिक रसूख भी है। यदि किसी कंपनी का बीज फेल होता है तो पहले उसे नोटिस जाता है, फिर वह अदालत से स्थगन आदेश ले आती है और दोबारा जांच की मांग करती है। इसी प्रक्रिया में तीन साल निकल जाते हैं और तब तक वह कंपनी नाम बदलकर नया बीज बाजार में ले आती है। अधिकारी भी सैंपल फेल होने के बाद उसे वापस कराने की जहमत नहीं उठाते, क्योंकि उन्हें पता है कि ऊपर से फोन आ जाएगा। इसलिए जांच सिर्फ आंकड़ा बनकर रह जाती है, कार्रवाई बनकर नहीं।

इसका सबसे बड़ा खामियाजा छोटे किसान को भुगतना पड़ता है। बड़ा किसान एक बार फसल खराब होने पर दूसरी बार बीज बदल लेगा, लेकिन छोटा किसान तो कर्ज में डूब जाता है। उसने साहूकार से पैसा लिया, बीज खरीदा, खाद डाली, पानी दिया और अंत में खेत में कुछ उगा ही नहीं। अब वह क्या करेगा? आत्महत्या के आंकड़ों में मध्यप्रदेश पहले से ही ऊपर है और नकली बीज इस आग में घी का काम कर रहा है। एक अमानक बीज सिर्फ फसल नहीं मारता, वह पूरे परिवार का भविष्य मार देता है। बच्चों की फीस रुक जाती है, बेटी की शादी टल जाती है। समाधान बहुत आसान है, लेकिन नीयत साफ चाहिए। पहला, हर बीज के पैकेट पर क्यूआर कोड अनिवार्य हो। किसान उसे स्कैन करे तो पता चले कि यह बीज किस लैब में पास हुआ है और कब तक वैध है। दूसरा, सैंपल फेल होने पर चौबीस घंटे के भीतर उस बैच को जब्त किया जाए, न कि नोटिस-नोटिस का खेल खेला जाए। तीसरा, किसान को सीधे मुआवजा मिले। यदि बीज अमानक पाया जाता है तो कंपनी को किसान को उसकी लागत का दोगुना भुगतान करना पड़े, ऐसा कानून बने। जांच रिपोर्ट सार्वजनिक की जाए। हर जिले की वेबसाइट पर लिखा हो कि इस साल किस कंपनी का कौन-सा बीज फेल हुआ है, ताकि किसान खुद जागरूक हो सके। इसके अलावा सरकार को बीज ग्राम योजना को फिर से मजबूत करना होगा। हर गांव में कुछ किसानों को शुद्ध बीज तैयार करने का प्रशिक्षण दिया जाए, ताकि किसान खुद अपना बीज बना सके और कंपनियों पर निर्भरता कम हो।

पटरी पर दौड़ेगा आत्मनिर्भर भारत

वंदे भारत के बाद अब स्वदेशी बुलेट ट्रेन की बारी

सूरत -बिलिमोरा के 50 किलोमीटर लंबे खंड पर मई में ट्रायल, जापान की तकनीक से हिंदुस्तान के हौसले तक का सफर। तीन सौ की रफ्तार सिर्फ ट्रेन की नहीं, सोच की भी है। अब भारत बनाएगा, भारत चलाएगा।

देश में पहली बार 280 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार वाली हाईस्पीड बुलेट ट्रेन चलाने का रास्ता साफ हो गया है। रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव ने बताया है कि मुंबई-अहमदाबाद हाईस्पीड रेल कॉरिडोर के सूरत-बिलिमोरा खंड पर मई 2027 से ट्रेन का परीक्षण शुरू होगा और पहली यात्री सेवा अगले वर्ष की अंतिम तिमाही में शुरू हो सकती है। इस 50 किलोमीटर लंबे खंड पर विद्युतीकरण का काम पूरा हो चुका है। अप और डाउन लाइनों के एलिवेटेड ट्रैक पर ओवरहेड इलेक्ट्रिक उपकरणों को चालू कर दिया गया है। यह खबर सिर्फ एक परियोजना की नहीं है, यह भारत के आत्मविश्वास की खबर है।

कुछ साल पहले तक बुलेट ट्रेन को जापान का सपना कहा जाता था। कहा जाता था कि यह तकनीक भारत के बस की नहीं है। जापान देगा, हम चलाएंगे। लेकिन अब कहानी बदल रही है। वंदे भारत ने इस कहानी को बदला है। वंदे भारत पूरी तरह स्वदेशी है और चेन्नई की इंटीग्रल कोच फैक्ट्री में बनी है। पहले लोग कहते थे कि हम सेमी हाईस्पीड ट्रेन भी नहीं बना सकते। आज वही भारत 180 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार वाली वंदे भारत खुद बना रहा है और अब उसी अनुभव के साथ बुलेट ट्रेन की ओर बढ़ रहा है।

रेल मंत्री ने कहा है कि शुरुआती ट्रायल के लिए बी-28 ट्रेन का इस्तेमाल होगा, जिसे अधिकतम 280 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से चलाने के लिए तैयार किया गया है। 240 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक रफ्तार वाली ट्रेनें हाईस्पीड श्रेणी में आती हैं। ऐसी ट्रेनों के लिए सामान्य रेल लाइनों की तुलना में अत्यधिक मजबूत बुनियादी ढांचे की जरूरत होती है। यह ढांचा अब भारत में ही तैयार हो रहा है।



पूरे 508 किलोमीटर के कॉरिडोर में बिजली वितरण के लिए 14 ट्रैक्शन सबस्टेशन बनाए जा रहे हैं। इनसे मिलने वाली बिजली की निगरानी एक केंद्रीय नियंत्रण केंद्र के जरिए की जाएगी। वैष्णव ने स्पष्ट किया कि बुलेट ट्रेन परियोजना को अलग-अलग चरणों में चालू किया जाएगा। 2027 के अंत तक अहमदाबाद से वापी के बीच का हिस्सा तैयार करने का लक्ष्य है। मुंबई की तरफ ठाणे तक बुलेट ट्रेन सेवा 2029 तक पहुंचने की उम्मीद है। महाराष्ट्र वाले हिस्से में निर्माण कार्य तेजी से चल रहा है। इसमें समुद्र के नीचे बनाई जा रही सुरंग भी शामिल है। यह सब बताता है कि परियोजना सिर्फ गुजरात तक सीमित नहीं है। यह दो बड़े आर्थिक केंद्रों को जोड़ेगी और यात्रा का समय घटकर करीब एक घंटा 58 मिनट रह जाएगा।

असली बात तकनीक के स्वदेशीकरण की है। पहले बुलेट ट्रेन के लिए हम पूरी तरह जापान पर निर्भर थे। शिंकानसेन तकनीक जापान की है, लेकिन अब भारत ने धीरे-धीरे उस तकनीक को समझना और अपने हिसाब से ढालना शुरू कर दिया है। तेज रफ्तार से चलने के दौरान ट्रेन के आसपास हवा के दबाव में काफी बदलाव आता है। इससे ट्रेन के डिब्बों और रेल ढांचे पर भी दबाव पड़ता है। इस चुनौती को ध्यान में रखते हुए ट्रेन और उससे जुड़े बुनियादी ढांचे को तैयार करना होता है। पहले यह ज्ञान जापान के इंजीनियरों के पास था, अब यही ज्ञान भारत के युवा इंजीनियरों तक पहुंच रहा है। यही आत्मनिर्भरता है। वंदे भारत में हमने सीखा कि हल्की एल्युमिनियम बॉडी कैसे बनाई जाती है और एयरोडायनामिक डिजाइन कैसे तैयार किया जाता है। यही ज्ञान अब बुलेट ट्रेन के निर्माण में काम आएगा। भविष्य में भारत ही बुलेट ट्रेन का निर्माण करेगा और शायद उसका निर्यात भी करेगा।

इसका आर्थिक और सामाजिक असर बहुत बड़ा होगा। बुलेट ट्रेन सिर्फ अमीरों की ट्रेन नहीं है, यह समय की बचत का माध्यम है। समय की बचत का मतलब आर्थिक विकास है। सूरत का व्यापारी सुबह मुंबई में बैठक करके शाम को घर लौट सकेगा। इससे व्यापार बढ़ेगा, रोजगार बढ़ेगा और सबसे बड़ी बात, देश के युवाओं में यह विश्वास पैदा होगा कि भारत भी दुनिया की सबसे तेज तकनीक विकसित कर सकता है। जो देश कभी धीमी गति की सवारी के लिए जाना जाता था, वह अब हाईस्पीड के दौर में प्रवेश कर रहा है। यह बदलाव सिर्फ पटरी पर नहीं, सोच में भी है।

सूरत-बिलिमोरा का 50 किलोमीटर का ट्रायल सिर्फ एक परीक्षण नहीं है, यह भारत के आत्मनिर्भर होने का ट्रायल है। वंदे भारत ने हमें दौड़ना सिखाया, बुलेट ट्रेन हमें उड़ना सिखाएगी। जापान हमारा मित्र है। उसकी मदद से हमने शुरुआत की है, लेकिन भविष्य में भारत खुद अपने दम पर बुलेट ट्रेन बनाएगा। यह स्वदेशी बुलेट ट्रेन की ओर बढ़ते भारत के कदम हैं और ये कदम बताते हैं कि देश अब सिर्फ बाजार नहीं, बल्कि निर्माता बनने जा रहा है।

(नईदुनिया संपादकीय डेस्क)