

दिल्ली परिवहन विभाग द्वारा ताले लगवाए गए 8 क्षेत्रीय कार्यालयों के तालों को खुलवाने के प्रति उच्च न्यायालय में दर्ज होगी पीआईएल

संजय बाटला

नई दिल्ली। टेंपल्स ऑफ़ लिबरलाइजेशन वेलफेयर एलाइड ट्रस्ट की आज जनरल बाडी मीटिंग में कई सामाजिक मुद्दों पर चर्चा हुई। इस बैठक में जो मुख्य चर्चा का विषय जिस पर सबसे अधिक समय दिया गया वह रहा परिवहन विभाग दिल्ली द्वारा बिना जनता को सूचित किए जनहित में गैजट नोटिफिकेशन द्वारा शुरू हुए 8 क्षेत्रीय कार्यालयों को तले लगवाना। इस मुद्दे पर अलग अलग बाते बैठक में सामने आईं

1. परिवहन विभाग ने सरकारी खर्चों में कटौती करने के अपने उद्देश्य के प्रति इन्हें बंद किया

2. परिवहन विभाग ने राजस्व में इजाफा करवाने के अपने उद्देश्य के प्रति इन्हें बंद किया

3. परिवहन विभाग द्वारा प्राईवेट कम्पनियों को इन कार्यालयों का स्थान उपलब्ध करवाने के उद्देश्य से इन्हें बंद किया

4. परिवहन विभाग द्वारा अपने कर्मचारियों और अधिकारियों को कम करने के उद्देश्य से इन्हें बंद किया

5. परिवहन विभाग द्वारा दिल्ली की जनता को परेशान करवा कर बिचौलियों के माध्यम के प्रयोग के प्रति इन्हें बंद करवाया

कुल मिलाकर सभी का मत यह था की जनहित को दर्शाना कर अपने निजी एवम सरकार के दायित्व को नजरंदाज कर दिल्ली परिवहन विभाग ने अपने पद के बल पर इन्हें बंद किया है।

दिल्ली सरकार के मंत्रिमंडल की सहमति मिलने के बाद उपराज्यपाल द्वारा सहमति प्राप्त करने पर गैजट नोटिफिकेशन द्वारा जनहित में सरकारी कार्यालयों को खोला जा सकता है और इसी प्रक्रिया को पूरा करके इन सभी क्षेत्रीय कार्यालयों को खोला गया था पर परिवहन विभाग के आला अधिकारी ने बिना न्यायिक प्रक्रिया को अपनाए सिर्फ राजस्व में इजाफा करवाने और परिवहन विभाग के खर्चों में कटौती करने की इच्छा को सर्वोपरि मानते हुए अपने पद के बल का प्रयोग कर बिना किसी पूर्व सूचना जारी किए, बिना क्षेत्रीय जनता को सूचित किए, बिना उपराज्यपाल से आज्ञा प्राप्त किए 8 क्षेत्रीय कार्यालयों में ताले लगवा कर दूसरे क्षेत्र के कार्यालय में विलय कर दिया। जो न्याय संगत नहीं था।

इस मुद्दे पर सर्वसम्मति से यह फैसला लिया गया की जनहित में ट्रस्ट परिवहन विभाग के आला अधिकारी द्वारा ताले लगवाए गए 8 क्षेत्रीय कार्यालयों के ताले खुलवाने के लिए उच्च न्यायालय में पीआईएल दर्ज करे और इसके लिए ट्रस्ट की लीगल शाखा को निर्देश भी जारी कर दिए गए हैं की जल्द ही कोर्ट में पीआईएल दर्ज के लिए जिन दस्तावेजों की आवश्यकता है उन्हें एकत्र कर पीआईएल दर्ज की जाए।

ट्रस्ट ने प्रेस विज्ञप्ति द्वारा बताया है की 15 दिन के अंदर ही हम परिवहन विभाग के द्वारा ताले लगवाए गए सभी 8 क्षेत्रीय कार्यालयों के ताले खुलवाने के प्रति उच्च न्यायालय में पीआईएल दर्ज कर ताले खुलवाने की मांग रख रहे है।



दिल्ली में हवा हुई जहरीली तो बढ़ी पाबंदियां, ग्रेप का पहला चरण लागू



सांसों का संकट

दिल्ली में प्रदूषण बढ़ने और वायु गुणवत्ता (AQI) खराब होने के कारण सीएक्यूएम (CAQM) की ग्रेप उप समिति ने आपात बैठक की और ग्रेप के पहले चरण की पाबंदियां लागू करने का फैसला लिया। सोमवार को दिल्ली का एक्यूआई 234 दर्ज किया गया जो खराब श्रेणी में आता है। कई इलाकों में एक्यूआई 300 से भी ऊपर दर्ज किया गया।

नई दिल्ली। हवा की दिशा उत्तर पश्चिमी हो जाने एवं पराली का धुआं भी दिल्ली पहुंचने के साथ ही वायु गुणवत्ता (Air Quality) बिगड़ने लगी है। सोमवार को लगातार दूसरे दिन भी दिल्ली का एयर क्वालिटी इंडेक्स (एक्यूआई, AQI) 200 पार 234 यानी "खराब" श्रेणी में पहुंच गया। दिल्ली के कई इलाकों में तो 300 से भी ऊपर "बहुत खराब" श्रेणी में दर्ज किया गया।

सीपीसीबी की रिपोर्ट के अनुसार, एनसीआर के शहरों का भी शुक्रवार को यही हाल रहा। फरीदाबाद का एक्यूआई 180, गाजियाबाद का एयर इंडेक्स 271, ग्रेटर नोएडा का 274, गुरुग्राम का 108 व नोएडा का एयर इंडेक्स 268 दर्ज किया गया।

बैठक में ग्रेप के पहले चरण की पाबंदियां लागू इसी के महानगर वायु गुणवत्ता प्रबंधन आयोग (सीएक्यूएम, CAQM) की ग्रेडेट रिसांस एक्शन प्लान (ग्रेप, GRAP) की उप समिति ने सोमवार शाम आपात

गजब मामला: पहले किया माफ, अब टैक्स मांग रहा विभाग; फिटनेस नहीं करा पा रहे टैक्सी चालकों की बढ़ी टेंशन

राजधानी दिल्ली में एक हेरान करने वाला मामला प्रकाश में सामने आया है। परिवहन विभाग ने टैक्स माफ किया और अब टैक्सी चालकों से टैक्स मांगा जा रहा है। इस वजह से हजारों टैक्सी चालक फिटनेस भी नहीं करा रहे हैं। उधर चालक भी नौकरी छोड़-छोड़कर भाग रहे हैं। जानिए आखिर टैक्स माफ करने का पूरा मामला क्या है।

नई दिल्ली। पहले खुद रोड टैक्स माफ किया था, अब परिवहन विभाग टैक्सियों के मालिकों से टैक्स मांग रहा है। रोड टैक्स नहीं भरा जाने के कारण इन टैक्सियों को फिटनेस नहीं हो पा रही है। यह समस्या उन टैक्सियों के सामने आ रही है, जिनकी एक सिस्टम से फिटनेस बाकी है। विभाग का कंप्यूटर सिस्टम ऐसे टैक्सियों को फिटनेस करने की अनुमति नहीं दे रहा है।

दिल्ली में खड़ी हो गई 500 टैक्सी

विभाग का कहना है कि जब तक रोड टैक्स जमा नहीं होगा, टैक्सी की फिटनेस नहीं हो सकेगी। ऐसे में दिल्ली में करीब 500 टैक्सियां खड़ी हो गई हैं। बताया गया कि यह समस्या 31 अगस्त को जारी परिवहन विभाग के एक आदेश के बाद से खड़ी हो गई है, जिसमें कहा गया कि इलेक्ट्रिक वाहनों की खरीद पर रोड टैक्स को छूट हटा दी गई है। मगर आदेश में इससे पहले की स्थिति के बारे में जिक्र नहीं है।

वहीं, इस आदेश के बाद से अब तक 500 इलेक्ट्रिक

टैक्सियां खड़ी हो चुकी हैं। दिन प्रतिदिन यह संख्या बढ़ रही है। दिल्ली सरकार ने 2020 में इलेक्ट्रिक वाहनों से रोड टैक्स नहीं लेने की घोषणा की थी। उसके बाद से इलेक्ट्रिक वाहनों पर रोड टैक्स नहीं लिया गया है। इन टैक्सी वालों के पास रोड टैक्स दिए जाने का कोई प्रमाण मौजूद नहीं है। दिल्ली में इलेक्ट्रिक वाहनों की खरीद पर गत जनवरी से सब्सिडी नहीं मिल रही है।

दिल्ली में 2020 से लागू हुई थी इलेक्ट्रिक वाहन नीति

जनवरी से जून के दौरान उस समय भी लोगों को इलेक्ट्रिक वाहन की खरीद पर सब्सिडी नहीं मिल पाई है, जब दिल्ली में इलेक्ट्रिक वाहन नीति 2020 लागू हुई थी। जून के बाद से नीति ही समाप्त हो चुकी है। मगर इसी बीच एक उन टैक्सी वालों के सामने समस्या खड़ी हो गई है, जिन टैक्सी वालों ने दिल्ली में प्रदूषण की समस्या को देखते हुए टैक्सी में चलाने के लिए इलेक्ट्रिक कार खरीदी थी, यह बात सभी को पता होनी चाहिए कि इलेक्ट्रिक कार सीएनजी और पेट्रोल कारों से सवा गुणा से अधिक महंगी हैं, फिर भी इन लोगों ने इन्हें खरीदा था, अधिकतर ने कार खरीदने के लिए ऋण लिया था।

बता दें कि उस समय सरकार की नीति के तहत इनसे रोड टैक्स नहीं लिया गया। मगर अब परिवहन

विभाग इनकी कार की फिटनेस नहीं कर रहा है। इलेक्ट्रिक टैक्सी के मालिक राम कुमार कंवर कहते हैं कि पिछले एक माह से उनकी टैक्सी इसलिए खड़ी है, क्योंकि टैक्सी की फिटनेस नहीं हो पा रही है। उन्होंने करीब दो साल पहले टैक्सी खरीदी थी, उस समय टैक्सी पर रोड टैक्स नहीं लिया गया था। अब विभाग रोड टैक्स जमा होने की पच्ची मांग रहा है।

आठ माह से भुगतान नहीं किया

आने वाले दिनों में सार्वजनिक परिवहन के मामले में जनता को परेशानी हो सकती है। सड़कों से 300 ई-बसें हट सकती हैं। इन बसों को चलाने के लिए पिछले आठ माह से भुगतान नहीं किया है। दिल्ली सरकार बकाया 100 करोड़ का भुगतान नहीं कर रही है। इससे बस

चालकों को वेतन तक नहीं मिल पा रहा है। कई चालक नौकरी छोड़ गए हैं। चालक अपनी समस्या बसों में सवारियों से साझा कर रहे हैं, बरीर भुगतान के कंपनी भी बसें चलाने से हाथ खड़ी कर रही हैं।

इस संबंध में दिल्ली सरकार से पक्ष मांगा गया, जो उपलब्ध नहीं सका। दिल्ली सरकार ने गत फरवरी में एक साथ 300 ई-बसों को सड़कों पर उतारा था, इस बसों को एलजी वीके सक्सेना और मुख्यमंत्री अरविंद केजरीवाल ने एक साथ हरी झंडी दिखाई थी।

ये बसें केंद्र सरकार के तहत काम कर रही

कंपनी कंवर्जेन्स एनर्जी सर्विसेज लिमिटेड के माध्यम से किए गए टेंडर के तहत जेबीएम द्वारा सड़कों पर उतारी गई थीं।

सोईएसएल इस कंपनी के माध्यम से दिल्ली में 1,500 बसें और आनी हैं। ये बसें उस समय दिल्ली को मिलीं, जब बसों की संख्या जरूरत थी। इससे कुछ समय पहले ही पुरानी होने पर दिल्ली की सड़कों से 400 बसें हटाई गई थीं।

परिवहन विभाग के अधिकारी का कहना है कि कुछ तकनीकी अड़चन हैं, जिसे जल्द दूर कर लिया जाएगा। जिस कारण यह समस्या सिस्टम में गड़बड़ी के कारण आ रही है। इसे दूर कर जल्द ही समस्या को सुलझाने की कोशिश की जा रही है।

दिया गया ?

कायदे से देखा जाए तो, जिन गाड़ियों पर ट्रैफिक पिट में कई सालों से धूल जमा हो रही है, उन पर भी कार्रवाई होनी चाहिए थी। पर वास्तविकता यह है कि इन्हें सालों से वहीं छोड़ा गया है। इस प्रक्रिया में कई बार नोटिस भेजे जाते हैं, जवाब न आने पर गाड़ियों के चालान निस्तारित होते हैं और अंततः अदालत के आदेश के बाद इन्हें जब्त किया जाना चाहिए था। लेकिन इन गाड़ियों पर सरकार की कोई कार्रवाई नहीं दिखती।

क्या यह अभियान सिर्फ दिखावा है ?

यह भी विचारणीय है कि दिल्ली सरकार ने इस अभियान की शुरुआत खुद के घर से क्यों नहीं की ? सड़कों पर चलने वाली गाड़ियों से पहले उन गाड़ियों का निस्तारण क्यों नहीं किया गया जो ट्रैफिक पिट में जगह घेरे हुए हैं ? सरकार की यह दोहरी नीति यह

सोचने पर मजबूर करती है कि क्या यह पूरा अभियान महज जनता को परेशानी में डालने और दिखावा करने के लिए चलाया जा रहा है ?

इतिहास से सीखने की जरूरत

दिल्ली की यह समस्या नई नहीं है। पिछले कुछ दशकों में ऐसे कई उदाहरण मिलते हैं जब सरकार ने नए नियम लागू किए, लेकिन खुद उन नियमों का पालन नहीं किया। पुराने वाहनों का स्कैपिंग अभियान पहले भी चलाया गया था, लेकिन वह भी अधूरा ही रहा। इस बार सरकार ने स्पष्ट रूप से यह फैसला लिया है कि 15 साल पुरानी पेट्रोल गाड़ियों और 10 साल पुरानी डीजल गाड़ियों को राजधानी से हटाना है। लेकिन इस फैसले की आधिकारिकता तभी मानी जाएगी जब यह कानून सभी के लिए समान रूप से लागू होगा, न कि सिर्फ आम जनता के लिए।

निष्कर्ष

दिल्ली में पुराने वाहनों की समस्या को हल करने के लिए सरकार द्वारा उठाए गए कदम प्रशंसनीय हैं, लेकिन यह तभी सार्थक हो सकते हैं जब सभी पुराने वाहनों का समान रूप से निस्तारण किया जाए। अगर सरकार आम जनता से अपेक्षा करती है कि वे अपने पुराने वाहन हटाएं, तो उसे खुद भी यह सुनिश्चित करना चाहिए कि ट्रैफिक पिट और सरकारी संस्थानों में खड़े पुराने वाहनों का भी समय पर निस्तारण हो। वरना यह कदम महज एक दिखावा बनकर रह जाएगा और प्रदूषण की समस्या का हल नहीं निकल पाएगा।

सरकार को अपनी नीतियों की शुरुआत अपने घर से करनी चाहिए, तभी जनता को विश्वास हो पाएगा कि इस अभियान का उद्देश्य सही है और यह केवल आम लोगों को परेशान करने के लिए नहीं है।

टेंपल्स ऑफ़ लिबरलाइजेशन एंड वेलफेयर एलाइड ट्रस्ट (पंजीकृत)



website : www.tolwa.in
Email : tolwadelhi@gmail.com
bathlansanjaybathla@gmail.com

रजिस्टर्ड अंडर सेवशन 60 विद रजिस्ट्रेशन नंबर (152/02-03-2020), एमएसएमई रजिस्ट्रेशन नंबर उद्यम - डीएल - 0026470, नीति आयोग रजिस्ट्रेशन नंबर वीओ/ एनजीओ/0303274/25-01-2022 दर्पण

रजिस्टर्ड कार्यालय :- 3, प्रियदर्शिनी अपार्टमेंट, ए - 4 पश्चिम विहार, न्यू दिल्ली 110063
कॉरपोरेट कार्यालय :- 529, समयपुर, मैन बवाना रोड, नियर बैंक ऑफ बड़ौदा दिल्ली 110042

गाजियाबाद में दिवाली के बाद गरजेगा बुलडोजर, नगर निगम के निशाने पर आया ये पाँश इलाका

गाजियाबाद नगर निगम एक बार फिर अतिक्रमण के खिलाफ कार्रवाई करेगा। इसके लिए योजना तैयार की जा रही है। इंदिरापुरम में ग्रीन बेल्ट को कब्जा मुक्त कराने के लिए दिवाली बाद अभियान चलाया जाएगा। अधिकारियों ने बताया कि अतिक्रमणकारियों को मौके से हटाया जाएगा। इसके बाद इंदिरापुरम क्षेत्र की ग्रीन बेल्ट को संवारा जाएगा। इसके लिए नगर निगम ने खास योजना तैयार की है।

परिवहन विशेष न्यूज़

गाजियाबाद। इंदिरापुरम में ग्रीन बेल्ट को कब्जा मुक्त कराने के लिए नगर निगम अभियान चलाने की तैयारी कर रहा है। दिवाली के बाद नगर निगम की टीम इंदिरापुरम क्षेत्र में ग्रीन बेल्ट को कब्जा मुक्त कराएगी।

अधिकारियों ने बताया कि अतिक्रमणकारियों को मौके से हटाया जाएगा। दरअसल, गाजियाबाद विकास प्राधिकरण (जीडीए) से नगर निगम को इंदिरापुरम हस्तांतरण की कार्रवाई पूरी होने के बाद अब नगर निगम क्षेत्र में विकास कार्य कराने की तैयारी में जुटा है।

एस्टीमेट तैयार करने में जुटे अधिकारी

नगर आयुक्त विक्रमादित्य सिंह मलिक के निर्देशानुसार निगम के सभी विभागों के अधिकारी एस्टीमेट तैयार करने में जुटे हैं। एक महीने में टेंडर का आवंटन कर विकास कार्य शुरू करा दिए जाएंगे। इसके अलावा इंदिरापुरम क्षेत्र की ग्रीन बेल्ट को संवारने के लिए भी निगम ने विशेष कार्य योजना तैयार की है।



अतिक्रमण हटाने के बाद इंदिरापुरम क्षेत्र की ग्रीन बेल्ट को संवारने के लिए भी नगर निगम ने विशेष कार्य योजना तैयार की है।

विक्रमादित्य सिंह मलिक
नगर आयुक्त, गाजियाबाद

जागरूक कर रहा निगम

नगर आयुक्त विक्रमादित्य सिंह मलिक के निर्देश पर नगर निगम होम कंपोस्टिंग को लेकर शहरवासियों को जागरूक कर रहा है। डोर-टू-डोर स्वच्छ भारत मिशन की टीम के सदस्य जाकर हर घर स्वच्छता, हर घर हरियाली का नारा दे रही हैं।

हर नागरिक को गाजियाबाद नगर निगम कचरा अलग-अलग करने के लिए भी जागरूक कर रहा है। निगम के पांचों जोन यह अभियान चलाया जा रहा है।

हरियाली को बढ़ावा देने की अपील

नगर आयुक्त ने बताया कि शहरवासियों से

गोले कचरे से खाद बनाकर अपने घर की बॉलकनी, गार्डन व अन्य स्थानों पर लगे हुए पौधों में खाद का उपयोग किए जाने के लिए अपील की जा रही है। इस प्रक्रिया से न केवल घर के कचरे का निस्तारण हो रहा है बल्कि हरियाली को भी बढ़ावा मिल रहा है। शहरवासियों को हर घर को

स्वच्छता और हरियाली के लिए जागरूक किया जा रहा है।

एक हजार लोगों ने अपनाई होम कंपोस्टिंग

गोले कचरे से किस प्रकार खाद बनाई जा सकती है और खाद का इस्तेमाल किस प्रकार

अपने गार्डन में किया जा सकता है। शहरवासियों को इसकी विस्तार से जानकारी दी जा रही है। मालूम हो कि गाजियाबाद नगर निगम सीमा में एक हजार नागरिकों द्वारा अब तक होम कंपोस्टिंग को अपनाया गया है। निगम का प्रयास इस कवायद में ज्यादा से ज्यादा लोगों को जोड़ने का है।

ग्रेटर नोएडा वालों के लिए अच्छी खबर, यीडा 2024 में ही शुरू कर देगा ये सुविधाएं

ग्रेटर नोएडा के लोगों के लिए अच्छी खबर है। YEIDA ने सेक्टरों में मूलभूत सुविधाओं की कमी को दूर करने का फैसला किया है। दिसंबर के अंत तक सीवर पानी और बिजली जैसी सुविधाएं शुरू हो जाएंगी। प्राधिकरण ने परियोजना विभाग को 31 दिसंबर तक का समय दिया है। इस साल के अंत तक आर्वाटियों को सेक्टर में पानी बिजली और सीवर कनेक्शन आदि की समस्याओं से निजात मिल जाएगी।

ग्रेटर नोएडा। उत्तर प्रदेश के ग्रेटर नोएडा के लोगों की समस्याओं का समाधान इसी साल हो जाएगा। यमुना प्राधिकरण इसे लेकर गंभीर है और अधिकारियों को सख्त निर्देश दिए गए हैं।

बताया गया कि यमुना प्राधिकरण Yamuna Authority के सेक्टरों में दिसंबर अंत की मूलभूत सुविधाओं का अभाव दूर हो जाएगा। सीवर, पानी व बिजली जैसी मूलभूत सुविधाएं सेक्टरों में शुरू हो जाएंगी।

अडचन को दूर करने के निर्देश दिए

प्राधिकरण के मुख्य कार्यपालक अधिकारी डा. अरुणवीर सिंह ने



परियोजना विभाग को अभियान चलाकर सेक्टरों में मूलभूत सुविधाएं उपलब्ध कराने में आ रही अडचन को दूर करने के निर्देश दिए हैं।

सेक्टरों में मूलभूत सुविधाओं का टोटा

यमुना प्राधिकरण के आवासीय सेक्टर 18, 20 व 22 डी, 16, 17 में भूखंड वर्गित भवन परियोजनाएं हैं। सेक्टर में भूखंडों की लीज होने के बाद आर्वाटियों ने निर्माण कार्य शुरू कर दिया है। सी से अधिक भवन बनकर तैयार हो चुके हैं, लेकिन लोग इनमें बसने को तैयार नहीं हैं, इसकी वजह सेक्टरों में मूलभूत सुविधाओं का टोटा है।

परियोजना विभाग को 31 दिसंबर तक का वक्त दिया

वहीं, सुरक्षा से लेकर पानी, सीवर जैसी सुविधाएं मिलने में अडचन है। पानी की लाइन बिछी होने के बावजूद कनेक्शन नहीं जारी हुए हैं। सीवर कनेक्शन व बिजली कनेक्शन में भी

अडचन है। इस समस्याओं को दूर करने के लिए सीईओ ने परियोजना विभाग को 31 दिसंबर तक का वक्त दिया है।

परियोजना विभाग के प्रभारी को दिए गए निर्देश

परियोजना विभाग के प्रभारी महा प्रबंधक एवं ओएसडी राजेश कुमार को निर्देश दिए हैं कि साल के अंत तक अंतिम प्वाइंट तक पानी की आपूर्ति पहुंच जाए। सड़क, बिजली लाइन का काम पूरा करने और सीवर कनेक्शन के लिए भी निर्देश दिए गए हैं। सीईओ का कहना है कि

इसी साल में समस्याओं का समाधान कराने की कोशिश

साल के अंत तक आर्वाटियों को सेक्टर में पानी, बिजली एवं सीवर कनेक्शन आदि की समस्याएं दूर हो जाएंगी। जल निकासी के लिए भी परियोजना विभाग को उचित बंदोबस्त करने के निर्देश दिए गए हैं। प्राधिकरण की कोशिश है कि लोगों को ऐसी सुविधाएं मिले ताकि वह अपने निर्मित भवन में आकर रहें। वहीं, ऐसे में माना जा रहा है कि यमुना प्राधिकरण के निर्देश के बाद इसी साल सभी समस्याओं तो दूर कर लिया जाएगा। अगर इसी साल समस्याओं का समाधान हो जाता है तो भवनों के मालिकों को सीधा फायदा मिलेगा।

राशन कार्ड की लिस्ट से कटा 10 हजार लोगों का नाम, पकड़े गए फर्जी दस्तावेज; अपात्रों पर कार्रवाई जारी

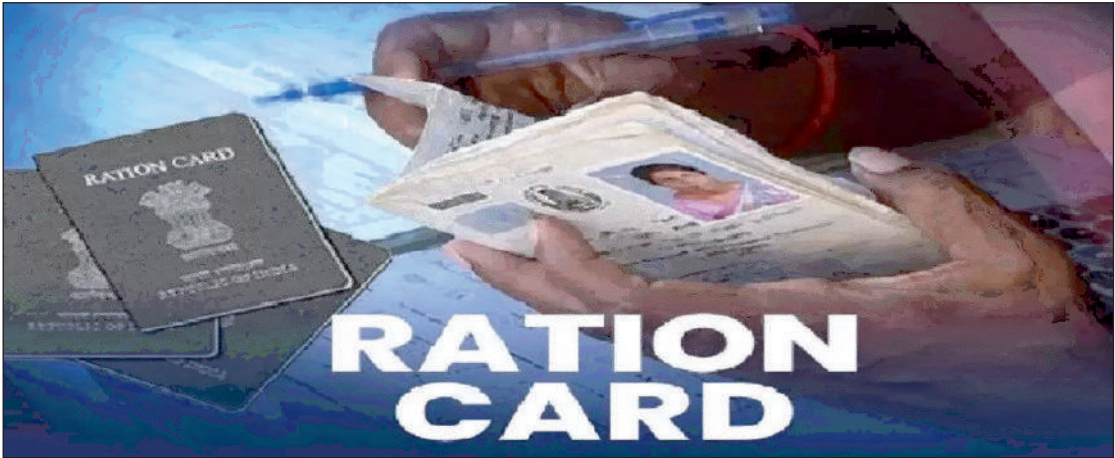
अगर आप अपात्र होते हुए राशन कार्ड का लाभ ले रहे हैं तो जल्द ही आपका नाम लाभार्थियों की सूची से कट सकता है। गाजियाबाद में मुफ्त राशन पाने वाले 10000 अपात्र लोगों के नाम राशन कार्ड सूची से हटा दिए गए हैं। सत्यापन में 30000 लोग अपात्र पाए गए थे। ई-केवाईसी न कराने पर भी राशन कार्ड निरस्त होगा।

गाजियाबाद। अपात्र होते हुए भी मुफ्त राशन का लाभ ले रहे दस हजार लोगों का नाम पात्रता सूची से काट दिया गया है। इन लोगों के स्थान पर जो पात्र लोग अब तक राशन कार्ड न बनने से परेशान थे, उनका नाम पात्रता की सूची में जोड़ा गया है। गाजियाबाद जिले में 20 लाख से अधिक लोगों को मुफ्त राशन का लाभ दिया जा रहा था।

सत्यापन में 30 हजार लोग मिले अपात्र

सरकार द्वारा लाभार्थियों का सत्यापन कराया गया तो पता चला कि 30 हजार लोग अपात्र हैं। इन अपात्रों का जिले स्तर पर सत्यापन करने के निर्देश दिए गए थे।

जिला पूर्ति विभाग द्वारा सत्यापन के बाद दस हजार लोगों का नाम राशन कार्ड से हटा दिया गया है। सत्यापन अभी भी जारी है, ऐसे में इस महीने के अंत तक कई अन्य लोगों के नाम भी लाभार्थियों की सूची से हटाए जाएंगे।



ई-केवाईसी न कराने पर भी निरस्त होगा राशन कार्ड

जिले में सभी राशन कार्ड धारकों को ई-केवाईसी कराना अनिवार्य किया गया है। अब तक 63 प्रतिशत लोगों ने ही ई-केवाईसी कराया है। जिन लोगों ने ई-केवाईसी नहीं कराया है, उनको राशन डीलर के माध्यम से ई-केवाईसी कराने के लिए जागरूक किया जा रहा है, यदि जल्द ही ई-केवाईसी नहीं कराया तो उनका राशन कार्ड निरस्त किया जाएगा।

इसे लेकर जिला पूर्ति अधिकारी अमित तिवारी ने बताया कि सत्यापन के दौरान जो राशन कार्ड धारक योजना के लिए अपात्र मिल रहे हैं, उनके राशन कार्ड को निरस्त किया जा

रहा है। सत्यापन का कार्य अभी जारी है।

कब तक है ई-केवाईसी की लास्ट डेट ?

सरकार ने राशन कार्डधारकों के लिए राहत दी है। अब कार्डधारक दिसंबर तक ई-केवाईसी करा सकेंगे। इसके पहले यह समयसीमा सितंबर तक थी। आप अपने आधार कार्ड और लिंक किए गए मोबाइल नंबर का उपयोग करके आसानी से अपने राशन कार्ड की केवाईसी को ऑनलाइन पूरा कर सकते हैं। इसके लिए आधिकारिक सरकारी कार्यालयों में जाने की आवश्यकता नहीं है।

ऐसे करें ऑनलाइन केवाईसी

आवश्यक दस्तावेज एकत्र करें।

सुनिश्चित करें कि आपके पास अपना आधार कार्ड, आधार से जुड़ा मोबाइल नंबर और परिवार के सभी सदस्यों के आधार कार्ड हो।

खाद्य विभाग की आधिकारिक वेबसाइट पर जाएं।

इसके बाद ईकेवाईसी विकल्प ढूंढ़ें और उस पर क्लिक करें।

अपना राशन कार्ड नंबर और 12 अंकों का आधार नंबर दर्ज करें।

ओटीपी सत्यापित करें- आपके पंजीकृत मोबाइल नंबर पर एक ओटीपी भेजा जाएगा। अपनी पहचान सत्यापित करने के लिए ओटीपी दर्ज करें।

किसान आंदोलन के नाम पर हुए बवाल का जो सच सामने आया है उससे देश को सतर्क हो जाना चाहिए

जाहिर है कांग्रेस पार्टी गुरनाम सिंह चढ़नी के बयान से किनारा ही करेगी लेकिन इसमें कोई दो राय नहीं कि किसानों के नाम पर खड़ा किया गया आंदोलन पूरी तरह राजनीतिक था और इसका एकमात्र मकसद मोदी सरकार को सत्ता से बाहर करना था।

नীরज कुमार दुबे

देश ने हाल के कुछ वर्षों में कई आंदोलन देखे। सबसे पहले जन लोकपाल के लिए आंदोलन हुआ। इस आंदोलन को मिले समर्थन के बलबूते अरविंद केजरीवाल सत्ता की सीढ़ियां चढ़ कर अपनी मंजिल पर पहुंच गये लेकिन दिल्ली में जन लोकपाल नहीं बनाया। देश ने दिल्ली में हरियाणा के कुछ पहलवानों का आंदोलन भी देखा। यह पहलवान राजनीति के अखाड़े में कूदने के लिए उसी खेल को नुकसान पहुँचाते रहे जिसकी बदौलत उन्होंने दौलत और शोहरत कमाई। देश ने किसान आंदोलन भी देखा। किसानों के कल्याण और उनके बेहतर भविष्य के लिए मोदी सरकार जो तीन कानून लेकर आई उसके बारे में भ्रम फैला कर देशभर में किसानों का आंदोलन खड़ा कर दिया गया जिसके चलते सरकार को तीनों कृषि कानून वापस लेने पड़े। खुद को किसान कहने वाले आंदोलनकारियों ने कानून व्यवस्था का भी खूब नज़ाक बनाया और सरकार को झुकाने का अभियान सफलतापूर्वक चलाकर

दिखाया। मगर अब इस किसान आंदोलन का सच एक प्रमुख आंदोलनकारी ने ही देश के सामने रख दिया है।

हम आपको बता दें कि भारतीय किसान यूनियन के चढ़नी गुट के अध्यक्ष गुरनाम सिंह चढ़नी ने कहा है कि किसानों ने हरियाणा में कांग्रेस पार्टी के पक्ष में माहौल बनाया था। मीडिया में छपी खबरों के मुताबिक गुरनाम सिंह चढ़नी ने कहा है कि किसानों ने हरियाणा में कांग्रेस के पक्ष में माहौल बनाया था, लेकिन पार्टी ने सब कुछ वरिष्ठ नेता भूपेंद्र सिंह हुड्डा पर छोड़ दिया था। संयुक्त संघर्ष पार्टी के संस्थापक चढ़नी ने विधानसभा चुनावों में कांग्रेस की हार का सबसे बड़ा कारण यही बताया है। चढ़नी के बयान पर सियासत भी शुरू हो गयी है और भाजपा ने कांग्रेस से इस मुद्दे पर स्पष्टीकरण की मांग भी की है। जाहिर है कांग्रेस चढ़नी के बयान से किनारा ही करेगी लेकिन इसमें कोई दो राय नहीं कि किसानों के नाम पर खड़ा किया गया आंदोलन पूरी तरह राजनीतिक था और इसका एकमात्र मकसद मोदी सरकार को सत्ता से बाहर करना था। समय-समय पर इस आंदोलन से जुड़े तमाम सच सामने आते ही रहे हैं। टूलकिट गैंग के सदस्यों ने भोले भाले किसानों को बरगला कर अपने राजनीतिक हित तो साथ लिये मगर अन्नदाता का नुकसान करवा दिया। आम किसानों का कैसे अपने राजनीतिक हितों के लिए इन तथाकथित किसान नेताओं ने दुरुपयोग किया यह हमने लोकसभा चुनावों के दौरान भी देखा था। तीनों कृषि कानून खिलाफ पहले ही यानि साल 2022 के अंत में ही वापस लिये जा चुके थे लेकिन उसके बावजूद 2024 के लोकसभा चुनावों के दौरान पंजाब में भाजपा के सभी उम्मीदवारों के



घर के बाहर बड़ी संख्या में किसानों को धरने पर बैठा दिया गया था। पंजाब में चुनाव प्रचार की कबरेज के दौरान जब मैंने संगरूर, लुधियाना, अमृतसर, पटियाला आदि क्षेत्रों में घरने पर बैठे लोगों से पूछा कि आपकी मांगें क्या हैं तो सबका जवाब एक ही था कि सारी समस्याओं के हल तक हम यहाँ से नहीं हटेंगे। जब मैंने पूछा कि समस्याएं क्या हैं तो हर जगह से यही जवाब मिला कि स्कूल अच्छे बनने चाहिए, अस्पतालों में सारी सुविधाएं होनी चाहिए, सड़कें अच्छी बननी चाहिए। स्पष्ट था कि यह धरना प्रदर्शन भी एक टूलकिट का हिस्सा था। लोकसभा चुनावों के लिए मतदान होते ही यह प्रदर्शनकारी भाजपा उम्मीदवारों के घर के बाहर से हट गये। ऐसा लगा कि उनकी सारी समस्याओं का या तो समाधान हो गया है या टूलकिट के तहत दिया गया टास्क पूरा हो गया है।

वैसे जहां तक चढ़नी की बात है तो आपको बता दें कि उन्होंने हरियाणा में कुरुक्षेत्र की पेहोवा विधानसभा सीट से चुनाव लड़ा था। यहां जनता ने मात्र 1170 वोट देकर उनकी जमानत तक जब्त करा दी। हम आपको यह भी याद दिला दें कि इन तथाकथित किसान नेताओं ने 2022 के पंजाब विधानसभा चुनावों में भी किस्मत आजमाई थी। पंजाब की 31 में से 22 किसान यूनियनों ने संयुक्त समाज मोर्चा नामक पार्टी बनाकर चुनाव लड़ा था और किसान नेता बलबीर सिंह राजेवाल को अपना मुख्यमंत्री उम्मीदवार भी घोषित किया था। लेकिन एक को छोड़कर इनके बाकी उम्मीदवार अपनी जमानत तक नहीं बचा पाये थे। अब हरियाणा में भी इस पार्टी का जो हश्र हुआ है उससे साफ है कि आम जनता और आम किसानों का समर्थन इन लोगों के पास कभी भी नहीं था। विदेशी इशारे पर और विदेशी पैसे के

बलबूते भारत की छवि को खराब करने और सरकार के खिलाफ माहौल बनाने का जो षड्यंत्र रचा गया था उसका सच सामने आ चुका है। यह समय है कि देश सतर्क हो जाये और गैर-राजनीतिक आंदोलनों की असली मंशा को पहचाने।

बहरहाल, चढ़नी के बयान पर हमलावर होते हुए भाजपा ने कहा है कि जिस किसान आंदोलन को सहज और स्वाभाविक बताया गया था, वह दरअसल कांग्रेस की ओर से 'प्रयोजित और पोषित' था। भाजपा प्रवक्ता सुधांशु त्रिवेदी ने कहा है कि चढ़नीजी का जो वक्तव्य आया है, उसने एक बार फिर उजागर कर दिया है कि कांग्रेस की जमीन के अंदर क्या छुपा हुआ है। उन्होंने कहा है कि इससे एक बात बहुत साफ हो गई है कि जिस आंदोलन को सहज और स्वाभाविक आंदोलन कहा जा रहा था, वह कांग्रेस के द्वारा प्रायोजित और पोषित आंदोलन है।

गाजियाबाद में घर बसाने का मौका GDA की नई टाउनशिप का काम हुआ शुरू

गाजियाबाद में आशियाना बसाना चाह रहे लोगों के लिए अच्छी खबर है। गाजियाबाद विकास प्राधिकरण (जीडीए) ने हरनंदी पुरम टाउनशिप पर काम शुरू कर दिया है। जीडीए झोन सर्वे से स्थायी और अस्थायी निर्माण का आकलन कर रहा है। योजना को परवान चढ़ाने के लिए खाली जमीन देखी जा रही है। 16 अक्टूबर को टेंडर खोले जाएंगे। इसके बाद किसानों से जमीन खरीदी जाएगी।

गाजियाबाद। हरनंदी पुरम टाउनशिप विकसित करने के लिए गाजियाबाद विकास प्राधिकरण (जीडीए) ने स्थायी और अस्थायी निर्माण आंकना शुरू कर दिया है। इसके बाद किए गए निर्माण को माना जाएगा। जीडीए सचिव इस योजना को परवान चढ़ाने के लिए नोडल अधिकारी बनाए गए हैं।

झोन कराया गया भूमि का सर्वे :

हरनंदी पुरम टाउनशिप को विकसित करने के लिए जीडीए वीसी अतुल वत्स ने प्लानिंग कर इसको धरातल पर उतारने की प्रक्रिया आरंभ कर दी है। इसके तहत झोन सर्वे करारकर चिह्नित भूमि का सर्वे कराया जा चुका है। अब इसका झोन से ही स्थायी और अस्थायी निर्माण के अलावा खाली भूमि को भी देखा जा रहा है।

16 अक्टूबर को खोले जाएंगे टेंडर :

इस जमीन को चिह्नित कर रिपोर्ट तैयार होगी। फिर यदि कोई इस जमीन पर किसी भी तरह का निर्माण करता है तो उसके

खिलाफ कार्रवाई की जाएगी। योजना को आगे बढ़ाने के लिए अब प्राधिकरण ने टेंडर निकाले हैं, जो 16 अक्टूबर को खोले जाएंगे।

टाउनशिप के नोडल अधिकारी जीडीए सचिव राजेश कुमार सिंह ने बताया कि शासन की मंजूरी मिलने के बाद टाउनशिप के लिए जमीन की दर का निर्धारित की जाएगी। भूमि अधिग्रहण के लिए पहले धारा 11 का कार्य किया जाएगा।

किसानों से जमीन खरीदेगा प्राधिकरण :

इसके बाद उस क्षेत्र में कोई जमीन की खरीद फरोख्त नहीं कर सकेंगे। प्राधिकरण किसानों के साथ वार्ता कर जमीन खरीदेगा। जमीन की कीमत तय करने के लिए डीएम की अध्यक्षता में बनी कमटी के समक्ष प्रस्ताव भेजा जाएगा।

कम आबादी वाले 55 गांवों की तस्वीर में भरे जा रहे 'विकास के रंग'

जब गाजियाबाद जिले के विकास की बात की जाती है सबसे पहले गांवों की तस्वीर देखी जाती है। जिले 55 गांवों को आदर्श बनाने के लिए चिह्नित किया गया है। यह गांव कूड़ा निस्तारण और पानी की बचत करने में अब्बल बन जाएंगे।

इन गांवों में कूड़ा संग्रहण व पृथकीकरण, नाली, सोखा गड्ढा, सेनेटरी इंप्रूवमेंट, सीमेंट के डस्टबिन, कूड़ा वाहन, कंपोस्ट पिट, सामुदायिक कंपोस्ट पिट, स्वच्छता किट, एकीकृत ठोस अपशिष्ट प्रबंधन आदि काम बराए जा रहे हैं। यह काम तेजी से चल रहा है। हालांकि 100 गांवों में पहले से यह काम चल रहा है।

- :सौजन्य :-

ईवी ड्राइव द फ्यूचर



वज़म इलेक्ट्रिक ने ईवी उत्पादन क्षमताओं का विस्तार करने के लिए वर्कास ऑटोमोबाइल्स में 40% की हिस्सेदारी



टाटा का नैनो ईवी का सपना रहा अधूरा

परिवहन विशेष न्यूज

रतन टाटा ने अपने औद्योगिक साम्राज्य में टेटली चाय से लेकर जगुआर लैंड रोवर और एयर इंडिया को जोड़कर अपने लगभग सभी सपने पूरे किए। टाटा नैनो का इलेक्ट्रिक संस्करण लाने का उनका सपना अधूरा ही रहा। टाटा ने कोयंबतूर की कंपनी जयम ऑटोमोटिव्स को इस कॉन्सेप्ट कार पर काम करने की जिम्मेदारी सौंपी थी और लगभग 400 कार उतारे जाने के बावजूद कोविड-19 और नए क्रैश नियमों के चलते इसे सड़क पर उतारने का सपना पूरा नहीं हो सका।

ओला के संस्थापक भवोश अग्रवाल टाटा को अपना हीरो मानते हैं। उन्होंने सोशल मीडिया एक्स पर टाटा की इस डीम परियोजना को याद किया। टाटा इस परियोजना को लेकर इतने उत्साहित थे कि वह खुद ही अग्रवाल को कोयंबतूर ले गए थे ताकि उन्हें अपनी इस महत्वाकांक्षी परियोजना की एक झलक दिखा सकें और उन्होंने टेस्ट ड्रैक पर कार भी ड्राइव की। बाद में इससे ही प्रेरित होकर अग्रवाल ने ओला इलेक्ट्रिक की शुरुआत की।

अग्रवाल ने उन्हें याद करते हुए लिखा, 'वर्ष 2017 में एक दिन मुझे उनका फोन आया और उन्होंने मुझे मुंबई आने के लिए कहा। उन्होंने कहा भवोश मैं तुम्हें कहीं ले जाना चाहता हूँ और कुछ रोमांचित करने वाली चीज दिखाना चाहता हूँ। हम टाटा नैनो से इलेक्ट्रिक वाहन बनाने की उनकी निजी परियोजना देखने उनके विमान से ही कोयंबतूर गए। वह इलेक्ट्रिक वाहनों को लेकर बेहद भावुक और उत्साहित थे। वह मुझे एक टेस्ट ड्राइव नैनो से इलेक्ट्रिक और इंजीनियरों को इसमें व्यापक स्तर पर सुधार करने की ताकदी भी दी। यही वह दिन था जिस दिन मूल रूप से ओला इलेक्ट्रिक की शुरुआत हुई।' वर्ष 2015 में टाटा ने कम लागत वाली ईवी बनाने के बारे में सोचा, जिससे नियो ईवी की शुरुआत हुई। इस पर जयम और टाटा समूह ने संयुक्त रूप से काम किया। जयम नियो ईवी या कुछ लोग इसे इलेक्ट्रिक टाटा नैनो भी कहते हैं



को संयुक्त रूप से कोयंबतूर की इंजीनियरिंग एवं प्रोडक्शन कंपनी जयम और टाटा ने तैयार किया था जिस पर सेवामुक्त चेंयरमैन रतन टाटा निजी तौर पर नजर रख रहे थे।

मीडिया रिपोर्ट के मुताबिक इस गाड़ी के दो संस्करण लाने की योजना थी जिसमें से एक 48 वोल्ट वाला संस्करण और दूसरा 72 वोल्ट वाला ताकतवर संस्करण शामिल था। इस परियोजना ने वर्ष 2018 में रफ्तार पकड़ी जब जयम ने 400 कारें तैयार की और इसकी आपूर्ति ओला कैब को कर दी।

इन कारों का इस्तेमाल महामारी के दौर की शुरुआत में हैदराबाद और बंगलूरु में किया गया था। जयम ऑटो के प्रबंध निदेशक जे आनंद ने कहा, 'मैं ईवी परियोजना के बारे में बात नहीं करना चाहता। हमें एक ऐसी परियोजना पर चर्चा

क्यों करनी चाहिए जो कई सरकारी नियमन के कारण सफल नहीं हो पाई? कोविड-19 और नए क्रैश नियमन से परियोजना का विस्तार प्रभावित हुआ। हालांकि हमारे रिश्ते अब भी समूह के साथ अच्छे हैं।' मीडिया की एक रिपोर्ट में कहा गया था कि नियो ईवी को कई कारकों की वजह से कभी भी बिक्री के लिए पेश नहीं किया गया जिनमें से एक वजह यह भी थी कि इंजीनियर 72 वोल्ट वाले संस्करण की लागत कम करने की कोशिश में जुटे थे।

महामारी के अलावा क्रैश परीक्षण के सख्त नियमों ने भी इस परियोजना को ठंडे बस्ते में डालने में योगदान दिया। फिलहाल जयम ऑटो, आनंद की कंपनी और चेन्नई की कंपनी मुरुगप्पा समूह प्रवर्तित ट्यूब इन्वेस्टमेंट्स ऑफ इंडिया

(टीआईआई) के बीच समान भागीदारी वाला संयुक्त उद्यम है। अपनी सहायक कंपनी टीआई क्लीन मोबिलिटी के जरिये टीआईआई ने पिछले साल जयम ऑटो में 50 प्रतिशत हिस्सेदारी हासिल की।

फिलहाल जयम ऑटो, इलेक्ट्रिक वाहनों में पूरी विशेषज्ञता के साथ वाहनों के कलपुर्जे, इसकी प्रणाली और प्रोटोटाइप के डिजाइन, परीक्षण और निर्माण से जुड़ा हुआ है। आनंद ने कहा कि उसकी इस परियोजना पर फिर से नए सिरे से काम करने की कोई योजना नहीं है। रतन टाटा के निधन के बाद हम केवल उम्मीद ही कर सकते हैं कि उनकी कम लागत वाली ईवी का सपना एक दिन साकार हो जिसकी बेहतर बांडी और एयरबैग हो और जो नई सुरक्षा आवश्यकताओं को भी पूरा करे।

20% तक पहुंच जाए तो ईवी सब्सिडी को चरणबद्ध तरीके से समाप्त करने का सही समय: सियाम अध्यक्ष

परिवहन विशेष न्यूज

सोसायटी ऑफ इंडियन ऑटोमोबाइल मैनुफैक्चरर्स के नवनिर्वाचित अध्यक्ष शैलेश चंद्रा के अनुसार इलेक्ट्रिक वाहन खरीदारों के लिए सरकार की मांग सब्सिडी को चरणबद्ध तरीके से समाप्त करने का सही समय तब है, जब किसी विशेष वाहन श्रेणी में प्रवेश 20% तक पहुंच जाए।

उनका मानना है कि सरकारी सब्सिडी तब तक जारी रहनी चाहिए जब तक कि पर्याप्त संख्या में लोग किसी विशेष वाहन श्रेणी में प्रौद्योगिकी का अनुभव नहीं कर लेते तथा इसके बारे में सकारात्मक प्रचार नहीं कर लेते।

टाटा मोटर्स पैसेंजर व्हीकल्स और टाटा पैसेंजर इलेक्ट्रिक मोबिलिटी के प्रबंध निदेशक शैलेश चंद्राज ने कहा, 'यह निश्चित रूप से अनुमान है कि बढ़ते पैमाने और इन प्रौद्योगिकियों की लागत संरचना में कुछ कटौती के साथ यह उस स्तर तक नीचे आ जाएगी कि सब्सिडी समाप्त की जा सकेगी।'

उन्होंने कहा कि सेल की लागत में कमी, स्थानीयकरण और बढ़ते पैमाने के कारण इलेक्ट्रिक वाहनों की लागत में कमी आ रही है। हालांकि पहले भी व्यक्तिगत इलेक्ट्रिक कारों को मांग सब्सिडी नहीं मिलती थी, लेकिन चंद्रा ने कहा कि इलेक्ट्रिक कारों की कीमत में कमी आ रही है, जो आईसी इंजन वाहनों के काफी करीब है।

उन्होंने कहा, 'रजब पहुंच 20% तक पहुंच जाएगी, तो सब्सिडी कम करना शुरू करने का सही समय होगा।'

सियाम अध्यक्ष की टिप्पणी ऐसे समय में आई है जब सरकार वित्तीय वर्ष 2027 से इलेक्ट्रिक दोपहिया और तिपहिया वाहनों की खरीद पर मांग प्रोत्साहन को समाप्त करने की संभावना है। वर्तमान में इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए मांग प्रोत्साहन पीएम ई-ड्राइव योजना के तहत दिए जाते हैं, जिसे 1 अक्टूबर को लॉन्च किया गया था।

पीएम ई-ड्राइव में इलेक्ट्रिक टू-व्हीलर और श्री-व्हीलर के लिए ईएमपीएस में दी गई सब्सिडी का



स्तर जारी रहेगा, लेकिन इसके दूसरे साल में इन दोनों सेगमेंट के लिए प्रति वाहन सब्सिडी आधी हो जाएगी। फेम II स्क्रीम की तुलना में ईएमपीएस में भी सब्सिडी कम की गई थी। इस बीच सरकार ने नई सब्सिडी स्क्रीम में इलेक्ट्रिक ट्रक और एंबुलेंस को भी शामिल किया है।

चंद्रा ने बताया, 'यह सिर्फ अनुभवजन्य है, क्योंकि हमने उन देशों में देखा है जहाँ ईवी को सफलता के रूप में देखा जाता है। आमतौर पर, जब आप उस तरह की पहुंच बना लेते हैं, तो आप सब्सिडी खत्म करना शुरू कर देते हैं। उदाहरण के लिए, चीन। क्योंकि तब पाँच में से एक व्यक्ति ईवी खरीदता है और फिर सकारात्मक बातें फैलता है और बाकी लोगों को प्रभावित करता है। संभवतः यही वह मोड़ हो सकता है।

बड़े के लिए इलेक्ट्रिक यात्री कारों को पहले सरकार की फेम 1 और फेम 2 योजनाओं में शामिल किया गया था, जबकि ईएमपीएस और पीएम ई-ड्राइव में इस सेगमेंट को शामिल नहीं किया गया था। निजी इलेक्ट्रिक कारों को कभी भी कोई मांग सब्सिडी नहीं मिली।

पीएम ई-ड्राइव योजना से इलेक्ट्रिक कारों को बाहर रखने के बारे में पूछे जाने पर चंद्रा ने कहा कि पर्याप्त चार्जिंग बुनियादी ढांचे की कमी इस क्षेत्र में इलेक्ट्रिक वाहनों को अपनाने में बड़ी बाधा है और पीएम ई-ड्राइव का यात्री वाहन चार्जिंग बुनियादी ढांचे पर ध्यान केंद्रित करने से इसे और अधिक अपनाने का मार्ग प्रशस्त होगा।

नहीं चलेगी मनमानी को लेकर इलेक्ट्रिक स्कूटर के बाद अब कैब सर्विस पर भी सरकार की सख्त नजर

परिवहन विशेष न्यूज

ओला इलेक्ट्रिक के फाउंडर और सीईओ भाविश अग्रवाल की मुश्किलें बढ़ती ही जा रही हैं। इलेक्ट्रिक स्कूटर के बाद अब ओला कैब्स पर भी सरकार सख्ती से नजर रख रही है। केंद्रीय उपभोक्ता संरक्षण प्राधिकरण (CCPA) ने कैब सर्विस देने वाली कंपनी ओला को कंज्यूमर फ्रेडली बदलाव लागू करने का निर्देश दिया है। इसमें रिफंड के ऑप्शन देना और 'ऑटो राइड' के लिए रसीदें देना शामिल है। सीसीपीए ने रविवार, 13 अक्टूबर को ये जानकारी दी।

उपभोक्ता मंत्रालय की ओर से जारी प्रेस रिलीज के मुताबिक सीसीपीए ने पाया कि जब भी कस्टमर्स ने ओला ऐप पर कोई शिकायत दर्ज की तो कंपनी ने बिना सवाल-जवाब वाली रिफंड नीति के तहत केवल एक कूपन कोड प्रदान दे देता था, जो सिर्फ अगली राइड इस्तेमाल किया जा सकता था। यानी कस्टमर्स को यह ऑप्शन ही नहीं मिलता था कि वह रिफंड अकाउंट में चाहता है या कूपन कोड के रूप में।

नोटिस जारी किया था। इलेक्ट्रिक टू-व्हीलर बनाने वाली कंपनी ओला के खिलाफ एक साल में क्वालिटी और पोस्ट-सेल्स सर्विस से जुड़ी 10,000 से ज्यादा शिकायतें मिली थीं। इन शिकायतों का समाधान नहीं होने के बाद सीसीपीए ने ओला इलेक्ट्रिक के खिलाफ कार्रवाई शुरू करते हुए 7 अक्टूबर को कारण

बताओ नोटिस जारी किया था। सीसीपीए ने ओला इलेक्ट्रिक को नोटिस का जवाब देने के लिए 15 दिनों का समय दिया है।

नेशनल कंज्यूमर हेल्पलाइन (NCH) को पिछले एक साल से ओला इलेक्ट्रिक के खिलाफ 10,000 से ज्यादा शिकायतें मिली थीं। समाधान के लिए इन शिकायतों को कंपनी के

हाई कमान तक भेजा गया, लेकिन कंपनी ने इन शिकायतों का समाधान करने में वो दिलचस्पी नहीं दिखाई, जो उन्हें दिखानी चाहिए थी।

उपभोक्ता संरक्षण अधिनियम, 2019 की धारा 2 (47) के अनुसार, 'अनुचित व्यापार व्यवहार का अर्थ है ऐसा व्यापार व्यवहार, जो किसी भी वस्तु की बिक्री, उपयोग या सप्लाई को

बढ़ावा देने या किसी भी सेवा के प्रावधान के उद्देश्य से किसी भी अनुचित तरीके या अनुचित या भ्रामक व्यवहार को अपनाता है। इसमें (vii) बेचे गए सामान या प्रदान की गई सेवाओं के लिए ऐसे बिल या रसीद जारी नहीं करना जैसा कि निर्धारित किया जा सकता है शामिल है।'

सोलर पैनल और ईवी चार्जिंग के लिए नहीं करना पड़ेगा डबल खर्चा

परिवहन विशेष न्यूज

नोएडा में बिजली निगम अपने उपभोक्ताओं को अच्छी बिजली सप्लाई को लेकर लगातार कार्य कर रहा है। इसी क्रम में बिजली निगम उपभोक्ताओं को एक और सहूलियत दी है। उपभोक्ताओं को सोलर पैनल और ईवी वाहन चार्जिंग के लिए अलग-अलग मीटर लगाने पड़ते हैं, लेकिन अब इसकी जरूरत नहीं पड़ेगी। बिजली निगम द्वारा उपभोक्ताओं की सुविधा के लिए लगाए स्मार्ट मीटर में अब दोनों सुविधाएं मिलेंगी।

अभी सोलर पैनल कनेक्शन लगवाने के बाद अलग से मीटर लगाना पड़ता है। मीटर का खर्च भी उपभोक्ताओं को ही देना पड़ता है। इसके अलावा ईवी वाहनों को चार्ज करने के लिए अलग से मीटर लगाना पड़ता है,

जिसका भार भी उपभोक्ताओं को ही उठाना पड़ता है। इससे उपभोक्ताओं पर आर्थिक बोझ बढ़ता है। ऐसी समस्याओं से निपटने और उपभोक्ताओं की सुविधा के लिए बिजली निगम स्मार्ट मीटर लगाने की दिशा में आगे बढ़ रहा है। फिलहाल योजना के तहत इस स्मार्ट मीटर का शुल्क भी उपभोक्ताओं से नहीं लिया जा रहा है।

सोलर पैनल से अतिरिक्त बिजली बिजली निगम को दी जाती है। जरूरत पड़ने पर उसे वापस भी लिया जा सकेगा। स्मार्ट मीटर लगने के बाद उपभोक्ता को सोलर पैनल और ईवी वाहन के लिए अलग से मीटर लगाने की जरूरत नहीं पड़ेगी। उपभोक्ताओं को इस स्मार्ट मीटर में ही सारी सुविधाएं मिल जाएंगी।

अतुल ग्रीनटेक ने ई-मोबिलिटी समाधान में सुधार के लिए जियो प्लेटफॉर्मर्स के साथ की साझेदारी

परिवहन विशेष न्यूज

अतुल ऑटो लिमिटेड की सहायक कंपनी अतुल ग्रीनटेक प्राइवेट लिमिटेड ने इलेक्ट्रिक वाहन परिवर्तन को आगे बढ़ाने के लिए जियो प्लेटफॉर्मर्स लिमिटेड (जियो) के साथ साझेदारी की है। इस सहयोग का उद्देश्य अतुल ग्रीनटेक की दक्षिण अमेरिका, यूरोपीय संघ, पूर्वी अफ्रीका और भारत सहित बाजारों में ईवी और ई-मोबिलिटी समाधान देने की क्षमता में सुधार करना है।

यह साझेदारी जियो की IoT मोबिलिटी तकनीक का लाभ उठाएगी, जो हार्डवेयर, सॉफ्टवेयर और कनेक्टिविटी को जोड़ती है ताकि उपयोगकर्ताओं के लिए वास्तविक समय के टेलीमैटिक्स डेटा और बेहतर विश्वसनीयता प्रदान की जा सके। अतुल ग्रीनटेक वैश्विक स्तर पर बी2बी और बी2सी दोनों क्षेत्रों के लिए अपनी सेवाओं

को बढ़ाने के लिए जियो के चार्जिंग समाधान, ऑटोमोटिव क्लस्टर, टेलीमैटिक्स हार्डवेयर और प्लेटफॉर्म और अंतर्राष्ट्रीय एम2एम कनेक्टिविटी को एकीकृत करेगा। इससे स्थानीय सौरिंग में सुधार, आपूर्ति श्रृंखला को मजबूत करने और डेटा उपयोग को अनुकूलित करने, चार्जिंग समय को कम करने और बेड़े के ऑपरेटरों के साथ-साथ अंतिम उपयोगकर्ताओं को लाभ होने की उम्मीद है।

इस साझेदारी का फोकस अतुल ग्रीनटेक के सभी 3-व्हीलर प्लेटफॉर्म पर होगा, जिसमें यात्री वाहनों के लिए अतुल मोबिलिटी और कार्गो वाहनों के लिए अतुल एनर्जी शामिल है। जियो के टेलीमैटिक्स और नेटवर्क कनेक्टिविटी के एकीकरण से ट्रैकिंग, वाहन स्वास्थ्य निगरानी, सुरक्षा और सुरक्षा उपाय और मॉनिटरिंग जैसी सुविधाएँ सक्षम होंगी, जिससे ईवी मालिकों को एक सहज अनुभव मिलेगा।

अतुल ऑटो के निदेशक डॉ. विजय केडिया ने कहा कि अतुल ग्रीनटेक का लक्ष्य इलेक्ट्रिक वाहन उत्पादन को बढ़ाने और ऑटोमोटिव उद्योग में सतत परिवर्तन का समर्थन करने के लिए जिम्मेदारी से भागीदारों का चयन करना है। उन्होंने कहा कि यह सहयोग जियो के डिजिटल इकोसिस्टम का उपयोग करके पर्यावरण और विद्युतीकरण प्रौद्योगिकियों पर अतुल ग्रीनटेक के फोकस को मजबूत करेगा।

अतुल ग्रीनटेक की प्रबंध

निदेशक दिव्या चंद्रा ने जियो के साथ साझेदारी के बारे में आशा व्यक्त की और कहा कि कंपनी को जियो की तकनीक के उपयोग के माध्यम से ग्राहक अनुभव में सुधार करने का भरपूर सा है।

जियो प्लेटफॉर्मर्स लिमिटेड के अध्यक्ष आशीष लोढ़ा ने कहा कि अतुल ग्रीनटेक के साथ साझेदारी भारत और उसके बाहर ई-मोबिलिटी परिवर्तन का समर्थन करेगी, साथ ही उन्होंने कहा कि मोबिलिटी प्रौद्योगिकी में संयुक्त विशेषज्ञता 3-व्हीलर सेगमेंट में

●●●●●

●●●●●

●●●●●

●●●●●

जलवायु परिवर्तन का डेयरी उत्पादन पर प्रभाव



भारतीय मौसम विभाग के अनुसार देश में तापमान वृद्धि की दर वैश्विक के औसत काफी नजदीक है। वर्ष 2020 में विगत शताब्दी के वार्षिक तापमान एवं वर्षा के अध्ययनों से यह ज्ञात होता है कि एक ओर जहां वर्ष 1901 से 2019 के मध्य वार्षिक अधिकतम, न्यूनतम एवं मध्यम तापमानों वृद्धि हुई है तो वहीं दूसरी ओर वार्षिक वर्षा में कमी हुई है। वर्ष 1950 से 2015 के मध्य, मानसून वर्षा में 6 की कमी हुई, जिससे मध्य भारत में भारी वर्षा में वृद्धि हुई तथा अकाल एवं सूखे की घटनाओं में वृद्धि हुई।

विजय गर्ग

तमान आदता सूचकांक एक व्यापक और सर्वव्यापक प्रतिदर्श है। यह केवल ताम्रमान और आद्रता के मानों पर ही आधारित होता है तथा यह पशु उत्पादकता के प्रभावित करने वाले अन्य महत्वपूर्ण कारक जैसे ओसिक, वायु वेग एवं सौर विकिरण आदि की उपेक्षा करता है। स्वदेशी नस्ल की गायों की तुलना में, वर्णसंकर गायों तथा भैंसों में उत्पादन एवं प्रजनन क्षमता पर ग्रीष्म तनाव का प्रभाव अधिक परिलक्षित होता है। डेरी पशुओं में ग्रीष्म तनाव के प्रत्यक्ष एवं अप्रत्यक्ष दोनों प्रभाव दिखाई देते हैं अर्थात् समस्थिति को बनाए रखने हेतु ऊर्जा उपयोग में वृद्धि के फलस्वरूप पशु उत्पादकता में गिरावट, तथा उपलब्ध चारे में जल विविध कार्बोहाइड्रेट एवं नाइट्रोजन के संघटन में विचलन के कारण चारे की गुणवत्ता में कमी, दोनों ही पशु उत्पादकता को प्रभावित करती हैं। ग्रीष्म ऋतु में चारा तथा चारा संसाधनों की कमी, चारा फसलों में उच्च लिनिनकरण, शुष्क एवं अर्धशुष्क क्षेत्रों में जल की सीमित उपलब्धता के अतिरिक्त शुष्क चारे की अल्प-पाकता आदि सभी कारक पशु उत्पादन को अप्रत्यक्ष रूप से प्रभावित करते हैं।

भारतीय मौसम विभाग के अनुसार देश में तापमान वृद्धि की दर वैश्विक के औसत काफ़ी नजदीकी है। वर्ष 2020 में विगत शताब्दी के वर्षों का तापमान एवं वर्षा के अध्ययनों से यह ज्ञात होता है कि एक ओर जहाँ वर्ष 1901 से 2019 के मध्य वार्षिक अधिकतम, न्यूनतम एवं मध्यम तापमानों वृद्धि हुई है तो वहीं दूसरी ओर वार्षिक वर्षा में कमी हुई है। वर्ष 1950 से 2015 के मध्य, मानसून वर्षा में 6 की कमी हुई, जिससे मध्य भारत में भारी वर्षा में वृद्धि हुई

तथा अकाल एवं सूखे की घटनाओं में वृद्धि हुई। वर्ष 1951 से 2018 के मध्य, चक्रवातों की अपेक्षाकृत कम घटनाओं के बाद भी वर्ष 2000 से 2018 के मध्य, पूर्व तट पर चक्रवातों एवं तूफानों में वृद्धि हुई।

पशुओं में उच्च ऊष्मीय तनाव के प्रभाव: पशुओं में उच्च ऊष्मीय तनाव के फलस्वरूप रैनिंग शरीर की वृद्धि में गिरावट, खाद्य परिवर्तन दक्षता में गिरावट, वृद्धि दर, गिरावट, दुग्ध उत्पादन में गिरावट, प्रजनन क्षमता में गिरावट, मांसपेशीय गुणवत्ता में गिरावट, रोग घटनाओं में वृद्धि, दुग्धकाल अवधि में गिरावट एवं बॉन्डम आदि परिलक्षित होते हैं। डेरी पशुओं विशेषकर उच्च उत्पादक डेरी पशुओं में जलवायवीय परिवर्तनों के प्रभाव दुग्ध के उत्पादन एवं संघटन पर परिलक्षित होते हैं। उच्च उत्पादक डेरी पशु अपनी उच्च उत्पादक दर के कारण उच्च ऊष्मीय तनाव से अधिक प्रभावित होता है। इसके अतिरिक्त पशु की खुराक में कमी, खाद्य परिवर्तन दक्षता में कमी एवं वृद्धि तर्कित कार्यक्षीय प्रतिक्रियाएँ आदि भी उच्च तापमान- आर्द्रता सूचकांक स्तर के परिणाम स्वरूप परिलक्षित होती हैं। ऊष्मीय तनाव के दौरान, तापमान एवं आर्द्रता में वृद्धि, पशुओं की प्रजनन क्षमता को प्रभावित करती है। गायों में तापमान आर्द्रता सूचकांक 72-73 और भैसों में 75 से अधिक होने पर अधिक ऊष्मीय तनाव से गर्भधारण दर में गिरावट आती है। इसके अतिरिक्त उच्च ऊष्मीय तनाव के कारण युग्मक जनन एवं यौन व्यवहार में गिरावट, गर्भाशयीय मृत्युदर में वृद्धि, गर्भपात में वृद्धि एवं प्रजन अंतराल में वृद्धि परिलक्षित होती है। ऊष्मीय तनाव के कारण पशुओं में मदचक्र अवधि में कमी, मदकालीनता एवं शांत मदकाल की घटनाओं में वृद्धि होती है। डेरी पशुओं में



प्रायः उच्च ऊष्मणीय तनाव से उत्पन्न उपपचयी, शारीरिक, हार्मोनिक एवं प्रतिक्रमण परिवर्तनों के कारण स्वास्थ्य समस्याएँ होती हैं। शारीरिक परिवर्तन के फलस्वरूप, रूमेन आमाशय की गतिशीलता एवं चारा ग्रहण क्षमता में कमी होती है। सम शीतोष्ण जलवायवीय परिवर्तितियों में 25-26% सेलिउसस से अधिक तापमान होने पर चारा ग्रहण क्षमता में गायों एवं बैंगों में क्रमशः 40 व 8-10% की कमी परिलक्षित होती है जबकि बकरियों में 40% सेलिउसस से अधिक तापमान होने पर चारा ग्रहण क्षमता में 22-35% की कमी होती है। इसके अतिरिक्त उच्च ऊष्मणीय तनाव के प्रत्यक्ष प्रभावों में संक्रामक रोगों से प्रस्त होने की दर में अधिकता एवं प्रतिशुष्का तंत्र की दुर्बलता सम्मिलित है जबकि अप्रत्यक्ष प्रभाव में रोगाणु वाहकों की संख्या में वृद्धि एवं पशुओं की भावी रोग प्रतिरोधक क्षमता में कमी तथा प्राणिज्य रोगों के प्रति अधिक संवेदनशीलता आदि परिलक्षित होते हैं।

पशुधन तनाव के दौरान कुमि संक्रमण, थैनेला रोग, खुपका-मुहपका रोग तथा बकरियों में प्रायः क्लिन्ती संक्रमण में वृद्धि होती है। तापमान में वृद्धि, विशेषकर झुलसाने वाली गर्मी, नर पशुओं में जलवायवीय तनाव उत्पन्न करती है जो शुक्राणुओं की निषेचन क्षमता को दीर्घकाल तक प्रभावित करती है। शारीरिक एवं वृष्णीय ताप में वृद्धि कोशिकीय उपापचय को परिवर्तित करते हैं जिससे वृष्ण क्षय में वृद्धि एवं शुक्राणु की आयु में कमी होती है। ऊष्मीय तनाव को कम करने हेतु रणनीतियाँ: पशुपलकों एवं किसानों द्वारा प्रायः प्रयोग में जाने वाली रणनीतियाँ जैसे पशुओं को ताजा चारा और पानी प्रदान करना, सुदृढ़ और शाम के अपेक्षाकृत ठंडे घंटों के दौरान पशु को भोजन देना एवं दूध दोहन, आहार में अतिरिक्त छाया एवं मिश्रण प्रदान करना, अतिरिक्त छाया एवं सान प्रदान करना तथा पशु के रहने के लिये पर्याप्त स्थान उपलब्ध करवाना आदि

ऊष्मीय तनाव प्रबंधन में महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। इसके अतिरिक्त क्षेत्र-विशेष प्रजनन रणनीतियों के माध्यम से ऊष्मा सहिष्णु पशुओं का चयन महत्वपूर्ण है। सूक्ष्म जलवायवीय संशोधनों में 'वाष्पीकरण शीतलन' जैसी प्रणालियों का उपयोग कर, ऊष्मा अपव्यय तंत्र और पर्यावरणीय शीतलन में सुधार किया जा सकता है। पोषण प्रबंधन के उपाय, दुग्ध उत्पादन क्षमता एवं प्रजनन क्षमता को बढ़ाने हेतु ऊष्मा तनाव के दौरान अधिक पोषण तत्वों से युक्त भोजन के कम मात्रा में सेवन को संबोधित करना है। अनुवंशिक संशोधन ऊष्मा सहिष्णु, उच्च उत्पादन करने वाली नस्लों की पहचान करने और चयन करने पर ध्यान केंद्रित करता है। जिसमें चमड़ी के रंग और बालों के रंग को वरीयता देना निहित है। गहरे रंग की चमड़ी एवं लंबे बाल वाले गौ वंशीय पशु ऊष्मीय तनाव के लिए कम अनुकूल होते हैं। हल्के रंग की चमड़ी एवं छोटे बाल वाली थारपारकर गाय ऊष्मीय तनाव के प्रति

अनुकूलनशीलता के श्रेष्ठतम उदाहरणों में से एक है। जलवायु परिवर्तन के वर्तमान परिदृश्य में पशुओं के मध्य आनुवंशिक जैव विविधता बनाए रखना अत्यंत महत्वपूर्ण है।

निकषयः जलवायु परिवर्तन के नकारात्मक प्रभाव वैश्विक स्तर पर एवं भारत में तापमान तथा भारी वर्षा में वृद्धि के रूप में सर्वविदित है। यह परिवर्तन डेरी उद्योग पर सार्थक प्रभाव दर्शाते हैं। डेरी पशुओं में ऊष्मीय तनाव, दूध उत्पादन, दूध गुणवत्ता, कोलोस्ट्रम गुणवत्ता, प्रजनन क्षमता, बबड़े के विकास और डेरी पशुओं के समग्र स्वास्थ्य पर प्रतिकूल प्रभाव डालता है जिससे उद्योग में आर्थिक हानि होती है। उच्च दुध उत्पादकता वाले डेरी पशुओं में मैग्निम दुध उत्पादकता वाले डेरी पशुओं के अपेक्षाकृत दूध उत्पादन और प्रजनन क्षमता में गिरावट अधिक परिलक्षित होती है। भैस, उचित छाया एवं जलाशय सुविधाओं के साथ गम-आद्र वातावरणीय परिस्थितियों में अपेक्षाकृत अधिक संवहनीयता प्रदर्शित करती है। ऊष्मीय तनाव के प्रभावी नियंत्रण की रणनीतियों में पर्यावरण संवर्धन, शीतलन तंत्र, पोषण में परिवर्तन, तनाव-संबंधित पूरक और हार्मोनल उपचार सम्मिलित हैं। एकीकृत फसल-पशुधन प्रणाली एवं ऊष्मा सहिष्णु देशी नस्लों हेतु प्रभावी एवं सक्षम प्रभावों बनाने के लिए जलवायु परिवर्तन के प्रभावों का व्यापक अध्ययन महत्वपूर्ण है। पशुधन उत्पादों की बढ़ती मांग को पूरा करने के लिए पर्यावरण मानकों, ग्रीनहाउस गैस उत्सर्जन और स्थिर पशुधन उत्पादन प्रणालियों को ध्यान में रखते हुए उचित रणनीतिक योजना आवश्यक है।

ਸੇਵਾਨਿਵ੍ਰੱਤ ਪ੍ਰਿੰਸਿਪਲ ਸ਼ੈਖਿਕਾ
ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਕੌਰ ਚੰਦ ਐਮ.ਐਚ.ਆਰ.
ਮਲੋਟ ਪੰਜਾਬ

टिप्स और ट्रिक्स : क्रैक फॉरेन मेडिकल ग्रेजुएट एग्जामिनेशन (एफएमजीई)-2025

फरिग मेडिकल ग्रेजुएट एजामिनेशन (एफएमजी) भारत में चिकित्सा का अभ्यास करने के इच्छुक अंतरराष्ट्रीय मेडिकल स्नानकों के लिए एक महत्वपूर्ण कदम है। परीक्षा स्नातक उम्मीदवारों की योग्यता और ज्ञान का आकलन करती है जिन्होंने विदेश में अपनी चिकित्सा शिक्षा पूरी की है, जिसका उद्देश्य उनकी योग्यता और विशेषज्ञता का मूल्यांकन करना है। निम्नलिखित, एफएमजी परीक्षा को क्रैक करने के लिए पूरी तैयारी, सम्पूर्ण और प्रभावी अध्ययन तकनीकों की आवश्यकता होती है। इस चुनौतीपूर्ण परीक्षा में सफल होने में आपको सहायता के लिए, यहां कुछ मुख्यवस्तु युक्तियाँ और युक्तियाँ दी गई हैं।

पैटर्न और संरचना से स्वयं को परिचित करें

एफएमजी परीक्षा साल में दो बार मई और दिसंबर में होती है। एक छात्र कितने भी प्रयास कर सकता है और उन्ती होने का मानदंड 50 प्रतिशत अंक है। परीक्षा में 300 प्रश्न होते हैं जो 19 विषयों को कवर करते हुए दो बराबर भागों में विभाजित होते हैं। इसलिए, छात्रों को इस प्रारूप में प्रश्नों का उत्तर देने का अभ्यास करना चाहिए। इसमें ऐसे नोट्स बनाना शामिल हो सकता है जो

इस परीक्षा पैटर्न के अनुकूल हों। 2. अपनी निम्नलिखी बातों को कण्ठ पर आदर्श रूप से, छात्रों को अपनी तैयारी के कारगर मॉडल, फिजियोलॉजी, पैथोलॉजी और माइक्रोबायोलॉजी जैसे प्री और पैरा-क्लिनिकल विषयों से शुरू करनी चाहिए। इससे उन्हें अपनी मूल बातें स्पष्ट करने और सर्जनी और चिकित्सा जैसे अधिक जटिल विषयों की अधिक व्यापक समझ हासिल करने में मदद मिलेगी। पढ़ाई करते समय परीक्षा पैटर्न को याद रखें और महत्वपूर्ण तिथियों, नामों और आंकड़ों पर विशेष ध्यान दें। 3. मुख्य विषयों पर ध्यान दें एफएमजीई परीक्षा की तैयारी करते समय, पिरामिड दृष्टिकोण अपनाना सबसे अच्छा है - इसका मतलब है प्री और पैरा-विषयों (जैसा कि पहले मेंडेशन किया गया है) से शुरू करना और फिर डॉडलिस, सर्जनी और ऑब्जिन जैसे विषयों पर आगे बढ़ना। अंतिम तीनों में 19 संबंधित विषयों का सबसे बड़ा प्रतिशत (परीक्षा में वेटेज के संदर्भ में) शामिल है। इन विषयों का अध्ययन करते समय, सीवीएस और सीएनएस सिस्टम और उनके संबंधित औपचारिक हस्तक्षेप जैसे पहलुओं पर ध्यान दें, सर्जनी में महत्वपूर्ण



ऑपरेशन, टांके और उपकरणों को सीखने और याद रखने के साथ-साथ महत्वपूर्ण स्त्री रोग

संबंधी बीमारियों के विकृति विज्ञान और उपचार, संबंधित जटिलताओं पर भी ध्यान दें।, उपचार,

और प्रसूति के लक्षण। 4. अभ्यास करने रहें
एफएमजीई सहित किसी भी परीक्षा को करने के लिए परीक्षाओं को हल करना महत्वपूर्ण है। इससे आपको तय समय सीमा के भीतर निर्धारित प्रारूप में प्रश्नों का उत्तर देने की आदत हो जाती है। यह एक सतत प्रक्रिया नहीं चाहिए और आपको तैयारी का एक अनिवार्य हिस्सा होना चाहिए - इसका सही तरीका यह है कि किसी विषय को समाप्त करें और उससे संबंधित प्रश्नों का प्रयास करने के बाद अपनी धारणा शक्ति का परीक्षण करें। इससे बेहतर याददास्त की सुनिश्चित होगी और परीक्षा देने में आपका आत्मविश्वास भी बढ़ेगा। 5. पिछले वर्ष के प्रश्न हल करें पिछले वर्ष के प्रश्नपत्रों को पढ़ना आपको तैयारी का अभिन्न अंग है। इससे आपको पाठ्यक्रम के सबसे महत्वपूर्ण अनुभागों को समझने में मदद मिलेगी, और यह आपके तैयारी के लिए एक आवश्यक रोजमर्रा हो सकता है। 6. अपनी तैयारी के लिए सही मंच चुनें पाठ्यक्रम की विशालता, इसे क्रम करने के लिए की जाने वाली कठोर तैयारी और इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि केवल 15 प्रश्नपत्र से 20 प्रश्नपत्र छात्र भी परीक्षा उत्तीर्ण करते हैं, कोचिंग सेंटर जो छात्रों को

प्रभावी ढंग से तैयारी करने में मदद करते हैं, एक वरदान के रूप में उभरे हैं। 7. पुनरीक्षण जरूरी है आपके तैयारी के अंतिम चरण में चयनात्मक तथ्यांश 19ह न पुनरीक्षण शामिल होना चाहिए। यह सलाह दी जाती है कि एक साल की पढ़ाई के बाद पहली परीक्षा का प्रयास करें ताकि आपके पास रिवीजन के लिए पर्याप्त समय हो। इसे महत्वपूर्ण ऑब्जेक्टों और अवधारणाओं की समीक्षा पर ध्यान केंद्रित करना चाहिए। 8. ऑफ माॅक टेस्ट आज़माएं। विभिन्न विषयों को दिए गए वेटेज को ध्यान में रखें और उसके अनुसार समय आवंटित करें। 9. निचली पंक्ति बहुत मुझे प्रीति और परिश्रम एकएमजीई परीक्षा उत्तीर्ण करने का आधार हैं। उचित मार्गदर्शन और विशेषज्ञ सहायता आपके प्रयासों को बढ़ा और उन्नत कर सकती है और अधिकतम सफलता सुनिश्चित करेगी। 10. इसलिए, सकारात्मक मानसिकता बनाए रखना और सही तैयारी भागीदारों का चयन करना अभिन्न अंग है। याद रखें, यह एक मैथन है।

**विजय गर्ग सेवानिवृत्त प्रिंसिपल गैश्विक
संस्थाकार स्ट्रीट चौर कंद चंद्र सेवानिवृत्त अमलोट**

पंजाब - 152107

वरदान या अभिशाप? एनईपी 2024 की वास्तविकता को डिकोड करना

विजय गर्ग

एनईपी 2024, एनईपी 2020 का उत्तराधिकारी है, जिसका उद्देश्य भारत की शिक्षा प्रणाली को व्यापक रूप से पुनर्जीवित करना है। यह प्री-स्कूल से लेकर उच्च शिक्षा तक विभिन्न शैक्षिक स्तरों पर कई महत्वपूर्ण बदलावों का प्रस्ताव करता है। इसकी कुछ प्रमुख विशेषताओं में प्रगतिक बचपन की देखभाल और शिक्षा पर जोर, ग्रेड 6 से व्यावसायिक शिक्षा की शुरुआत, उच्च शिक्षा का पुनर्गठन और बेहतर शिक्षण परिणामों के लिए प्रौद्योगिकी का समावेश शामिल है। राष्ट्रीय शिक्षा नीति (एनईपी) 2024 गहन जांच और बहस का विषय रही है, खासकर भारत में उच्च शिक्षा के लिए इसके निहितार्थ के संबंध में। अधिवक्ता इस क्षेत्र में क्रांति लाने की इसकी क्षमता की सराहना करते हैं, जबकि आलोचक इसकी व्यावहारिकता और दीर्घकालिक प्रभावों के बारे में आपत्ति व्यक्त करते हैं। एनईपी वैश्विक प्रदर्शन और सहयोग को भी प्रोत्साहित करता है। प्रबंधन संस्थान छात्रों को वैश्विक परिप्रेक्ष्य प्रदान करने और अंतरराष्ट्रीय नौकरी बाजार में उनकी प्रतिस्पर्धात्मकता बढ़ाने के लिए विनिर्माण कार्यक्रम, अंतरराष्ट्रीय इंटरनशिप और विदेशी विश्वविद्यालयों के साथ सहयोग की पेशकश कर सकते हैं। इस लेख का उद्देश्य एनईपी 2024 के सूक्ष्म पहलुओं पर गौर करना है, इसके फायदे और चुनौतियों का आकलन करना है ताकि यह पता लगाया जा सके कि यह उच्च शिक्षा के लिए वरदान है या अभिशाप। एनईपी 2024 को समझना एनईपी 2020, एनईपी 2010 का उत्तराधिकारी है, जिसका उद्देश्य भारत की शिक्षा प्रणाली को व्यापक रूप से पुनर्जीवित करना है। यह प्री-स्कूल से लेकर उच्च शिक्षा तक विभिन्न शैक्षिक स्तरों पर कई महत्वपूर्ण बदलावों का प्रस्ताव करता है। इसकी कुछ प्रमुख विशेषताओं में प्रांरिक बचपन की देखभाल और शिक्षा पर जोर, ग्रेड 6 से व्यावसायिक शिक्षा की शुरुआत, उच्च शिक्षा का पुनर्गठन और बेहतर शिक्षण परिणामों के लिए प्रौद्योगिकी का समावेश शामिल है। एनईपी 2024 के वरदान समीक्षक पर जोर: एनईपी 2024

शिक्षा के लिए बहु-विषयक दृष्टिकोण की वकालत करते समय विकास को प्राथमिकता देता है। आलोचनात्मक सोच, रचनात्मकता और समस्या-समाधान कौशल का पोषण करके, नीति का लक्ष्य आधुनिक दुनिया की जटिलताओं को अपनाने में सक्षम पुरुष व्यक्तियों का निर्माण करना है। पाठ्यक्रम डिजाइन में लचीलापन: एनईपी 2024 के प्रमुख सिद्धांतों में से एक पाठ्यक्रम डिजाइन और कार्य-न्वयन में लचीलापन है। यह उच्च शिक्षा संस्थानों को छात्रों और उद्योगों की बढ़ती जरूरतों के अनुरूप अपने शैक्षणिक कार्यक्रमों को तैयार करने, शिक्षा में नवाचार और प्रासंगिकता को बढ़ावा देने की अनुमति देता है। अनुसंधान और नवाचार को बढ़ावा: यह नीति उच्च शिक्षा में अनुसंधान और नवाचार को बढ़ावा देने पर जोर देती है। अनुसंधान केंद्र, विद्य पोषण के अवसर और उद्योग भागीदारों के साथ सहयोगात्मक पहल स्थापित करके, एनईपी 2024 का लक्ष्य वैज्ञानिक और तकनीकी प्रगति में वैश्विक नेतृत्व के रूप में भारत की स्थिति को ऊपर उठाना है। प्रौद्योगिकी का एकीकरण: एनईपी 2024 शिक्षा में प्रौद्योगिकी की परिवर्तनकारी क्षमता को पहचानता है और इसके व्यापक एकीकरण की वकालत करता है। सामाजिक वितरण, मूल्यंकन और सहयोग के लिए डिजिटल प्लेटफॉर्म का लाभ उठाकर, नीति गुणवत्तापूर्ण शिक्षा तक पहुंच बढ़ाने और शहरी-ग्रामीण विभाजन को घटाने का प्रयास करती है। 21^{वीं} सदी के लिए प्रासंगिकता: भारत में मौजूदा शिक्षा प्रणाली की अक्सर उपरानी होने और रटने पर केंद्रित होने के कारण आलोचना की जाती है। एनईपी शिक्षा को अधिक समग्र, लचीला और अंतःविषय बनाने और छात्रों को 21^{वीं} सदी के कार्यबल की मांगों के लिए तैयार करने का प्रयास करती है। समानता और समावेशन के महत्व पर प्रकाश डालना: शिक्षा में महत्वपूर्ण असमानताएँ हैं भारत के विभिन्न क्षेत्रों, सामाजिक-आर्थिक पृष्ठभूमियों और जनसांख्यिकीय समूहों में। एनईपी का उद्देश्य यह सुनिश्चित करके समानता और समावेशन को बढ़ावा देना है कि सभी बच्चों को उनकी पृष्ठभूमि

**NATIONAL
EDUCATION
POLICY (2024)**

को परवाह किए बिना गुणवत्तापूर्ण शिक्षा तक पहुँच मिले। यह शिक्षा में भारतीय भाषाओं, कला और संस्कृति को बढ़ावा देने के महत्व पर भी जोर देता है। यह भारत की विविध संस्कृतिक विरासत को संरक्षित करने और उसका जश्न मनाने और यह सुनिश्चित करने के लिए महत्वपूर्ण है कि शिक्षा सभी छात्रों के लिए संस्कृतिक रूप से प्रासंगिक है। शिक्षात्मक प्रशिक्षण और विकास पर जोर: शिक्षकों को नई पद्धतियों के साथ संरेखित करने के लिए निरंतर व्यावसायिक विकास और प्रशिक्षण माँड़सुल पर बहुत जोर दिया गया है। निजी क्षेत्र की बढ़ती भूमिका: एनपीई आर समारोहों एडुटेक और मिशन को साकार करने के लिए निजी क्षेत्र, विशेषकर उच्च शिक्षा में, की भूमिका अत्यंत महत्वपूर्ण है। यहां यह उल्लेख करना आवश्यक है कि 70 प्रतिशत उच्च शिक्षा संस्थान (कोलेज और विश्वविद्यालय) निजी क्षेत्र द्वारा चलाए जाते हैं। गौतमल है कि वर्तमान में लगभग 65% प्रतिशत छात्र निजी उच्च शिक्षा संस्थानों में नामांकित हैं। इसके अलावा, निजी क्षेत्र की भागीदारी बहुत आवश्यक वित्तीय संसाधन और नवाचार लाती है। इसलिए, सरकार और नियामक निकायों के लिए व्यावहारिक संस्थागत तंत्र बनाना जरूरी है जो निजी क्षेत्र के योगदान का उपयोग करके और उन्हें



एनईपी प्रक्रिया में समान भागीदार के रूप में मान्यता देगा। एनईपी 2024 के संभावित नुकसान कार्यान्वयन चुनौतियाँ: जबकि एनईपी 2024 उच्च शिक्षा सुधार के लिए महत्वकांक्षी लक्ष्यों की रूपरेखा तैयार करता है, इसका सफल कार्यान्वयन महत्वपूर्ण चुनौतियाँ पैदा करता है। बुनियादी ढांचे की सीमाओं से लेकर नौकरशाही बाधाओं तक, नीति निर्देशों को कारगर एवं गणनीतियों में अनुवाद करने के लिए सावधानीपूर्वक योजना और निरंतर निवेश की आवश्यकता होती है, जिसे व्यवहार में हासिल करना, मुश्किल हो सकता है। एनईपी 2024 भारत की शिक्षा प्रणाली में सुधार और 21वीं सदी की चुनौतियों के लिए अपने युवाओं को तैयार करने की दिशा में एक साहसिक कदम का प्रतिनिधित्व करता है। इसकी सफलता प्रभावी कार्यान्वयन और संभावित चुनौतियों का समाधान करने पर निर्भर करती है। सबसे बड़ी चुनौती कार्यान्वयन बाधाओं को दूर करना, डिजिटल विभाजन को पाटना, मूल्यंकन प्रथाओं की पुनर्कल्पना करना और शिक्षा के व्यावसायीकरण के खिलाफ सुरक्षा करना है। मानकीकृत परीक्षण दुविधा: मूल्यंकन के लिए समग्र दृष्टिकोण की कालात करने के बावजूद, एनईपी 2024 आकादमिक प्रदर्शन के

एक चर्चमय प्रश्न है कि क्या शिक्षा ही समाज को बदल सकती है? इसका जवाब हमें अपने आसपास की दुनिया में देखना होगा। शिक्षा के माध्यम से हम न केवल अपने अंदरूनी दुनिया को समझ सकते हैं, बल्कि बाहरी दुनिया को भी बेहतर ढंग से समझ सकते हैं। शिक्षा हमें एक बेटी बनाने का मौका देती है, जो हमारे समाज को बदल सकती है।

एक एन विश्वविद्यालय के निर्माण की आवश्यकता होती है। अगले 15 वर्षों के लिए k, जो एक बड़ी चुनौती है। शिक्षकों की उपलब्धता और प्रशिक्षण को अभावः उन्नत पाठ्यक्रम को प्रभावित ढंग से वितरित करने के लिए, भारत को सक्षम शिक्षकों के एक बड़े समूह की आवश्यकता है जो नए शैक्षणिक दृष्टिकोण से परिचित हों। चूंकि शिक्षक अभाव तौर पर एक अनुशासनात्मक एंटरप्रिज संस्कृति साझा करने हैं, इसलिए असाधारण कौशल वाले ऐसे शिक्षकों का होना मुश्किल है जो एक क्षेत्र में विशेषज्ञ हों और साथ ही अन्य विषयों में भी रुचि रखते हों। अपर्याप्त फंडिंगः प्रमुख पहलों के सफल क्रियान्वयन के लिए दशकों तक पर्याप्त वित्तीय संसाधनों की उपलब्धता की आवश्यकता होती है। इस संबंध में एनईपी में कहा गया है कि नई नीतियों के लक्ष्यों को साकार करने के लिए देश को शिक्षा पर सार्वजनिक खर्च को सकल घरेलू उत्पाद के 6 प्रतिशत तक बढ़ाना होगा। एकाधिक प्रवेश और निकासः एनईपी में बड़ी छात्र आबादी के कारण भारत में एकाधिक प्रवेश और निकास विकल्पों को चुनौतियों का सामना करना पड़ सकता है। इससे उच्च शिक्षा में उच्च वार्षिक प्रवेश प्राप्त हो सकता है। विश्वविद्यालयों के लिए यह अनुमान लगाना मुश्किल हो सकता है कि कितने छात्र इसमें शामिल होंगे और बाहर निकलेंगे और सरकार को हितधारकों के बीच जागरूकता पैदा करने और प्रमाणपत्र, डिप्लोमा और डिग्री जैसे विभिन्न स्तर के कार्यक्रमों के लिए रोजगार के अवसर पैदा करने की आवश्यकता है। शिक्षा के प्रति समग्र दृष्टिकोण को बढ़ावा देकर, समावेशिता और पहुंच को बढ़ावा देकर, और उन्नत सीखने के अनुभवों के लिए प्रौद्योगिकी का लाभ उठाकर, एनईपी 2024 में भारत में शिक्षा के भविष्य को आकार देने में एक परिवर्तनकारी शक्ति बनने की क्षमता है। हालाँकि, इसके संभावित नुकसानों पर सावधानीपूर्वक विचार करना और उसे कम करने के लिए सक्रिय उपाय यह सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक है कि यह वास्तव में एक उज्ज्वल, अधिक न्यायसंगत शैक्षिक परिदृश्य के अपने वादे को पूरा करता है।

आलू, प्याज, टमाटर बिगाड़ रहे रसोई का हिसाब , कब मिलेगी महंगाई से राहत ?

परिवहन विशेष न्यूज

जुलाई-अगस्त में थोड़ा सुस्त रहने के बाद खुदरा महंगाई फिर से आसमान पर पहुंच गई है। सितंबर 2024 में खुदरा महंगाई 5.49 प्रतिशत दर्ज की गई जो अगस्त में महंगाई दर 3.14 प्रतिशत थी। सब्जी के खुदरा दाम में 36 प्रतिशत का इजाफा हुआ। अगर महंगाई इसी हिसाब से बढ़ती रही तो आरबीआई दिसंबर में ब्याज दरों में कटौती से परहेज कर सकता है।

नई दिल्ली। आलू, प्याज, टमाटर के साथ हरी सब्जियों की बढ़ी हुई कीमतों ने सितंबर माह की खुदरा महंगाई दर को नौ माह के उच्चतम स्तर पर पहुंचा दिया। सोमवार को जारी सरकारी आंकड़ों के मुताबिक सितंबर की खुदरा महंगाई दर 5.49 प्रतिशत दर्ज की गई जबकि इस साल अगस्त की महंगाई दर 3.14 प्रतिशत थी। सितंबर में सब्जी-फल के साथ दाल की कीमतों से भी खुदरा महंगाई दर को समर्थन मिला।

पिछले डेढ़ माह से आलू, प्याज की कीमत 50-70 रुपए प्रति किलोग्राम के बीच चल रही है तो टमाटर के खुदरा भाव पिछले महीने 60-80 रुपए प्रति किलोग्राम थे जो फिलहाल 100 रुपये किलोग्राम के पार जा चुके हैं।

सितंबर में विभिन्न वस्तुओं की खुदरा महंगाई दर

वस्तु	महंगाई दर (प्रतिशत में)
अनाज	6.84
मांस-मछली	2.66
खाद्य तेल-घी	2.47
चीनी	3.46

फल

7.65

कपड़े व फुटवियर

2.71

यातायात व संचार

2.77

तैयार भोजन व मिठाई

3.56

क्या ब्याज दरों में नहीं होगी कटौती ?

आलू, प्याज और टमाटर के दाम कम नहीं होने से अक्टूबर की खुदरा महंगाई दर भी सितंबर की तरह पांच प्रतिशत के पार रह सकती है। इसका नतीजा यह होगा कि आगामी दिसंबर में भी आरबीआई ब्याज दरों में कटौती करने की स्थिति में नहीं होगा। पिछले कई महीनों से महंगाई दर के

पांच प्रतिशत से नीचे रहने की वजह से गत सप्ताह आरबीआई ने दिसंबर में ब्याज दरों में कटौती करने के संकेत दिए थे।

सोमवार को जारी आंकड़ों के मुताबिक सितंबर में खाद्य वस्तुओं की महंगाई दर 9.4 प्रतिशत हो गई जबकि इस साल अगस्त में यह दर 5.66 प्रतिशत थी। सितंबर में आलू, प्याज टमाटर वगैरह मिलाकर कुल सब्जी की खुदरा महंगाई दर में पिछले साल सितंबर की तुलना में 36 प्रतिशत की बढ़ोतरी दर्ज की गई। दाल के दाम में 10 प्रतिशत तो फल में 7.65 प्रतिशत का इजाफा रहा। सितंबर

में मसाले के खुदरा दाम में 1.39 प्रतिशत की गिरावट दर्ज की गई।

कम विकसित राज्यों में अधिक महंगाई सरकारी आंकड़ों के मुताबिक कम विकसित राज्यों में राष्ट्रीय औसत से अधिक खुदरा महंगाई दर है। बिहार में सबसे अधिक खुदरा महंगाई दर 7.5 प्रतिशत रही जबकि दिल्ली में खुदरा महंगाई दर 3.67 प्रतिशत रही। सितंबर में उत्तर प्रदेश में खुदरा महंगाई दर 6.74 प्रतिशत, छत्तीसगढ़ में 7.36 प्रतिशत, हिमाचल प्रदेश में 6.20 प्रतिशत, मध्य प्रदेश में 5.94 प्रतिशत, उड़ीसा में 6.56 प्रतिशत रही।

क्या 'सबसे बड़े IPO' में करना चाहिए निवेश ? भारी नुकसान करा चुके हैं DLF, रिलायंस पावर और पेटेीएम

हुंडई के आईपीओ को देश का सबसे बड़ा आईपीओ कहकर प्रचारित किया जा रहा है। हुंडई फिलहाल दुनिया के तीसरी सबसे बड़े कार बाजार भारत की दूसरी सबसे बड़ी कंपनी है। इसने अगले कुछ साल के दौरान भारत में 32000 करोड़ के निवेश का प्लान भी बनाया है। लेकिन डीएलएफ लिमिटेड रिलायंस पावर पेटेीएम जैसे सबसे बड़े आईपीओ के रिटर्न का रिकॉर्ड काफी खराब है।

नई दिल्ली। पिछले कुछ समय से निवेशकों के बीच हर इनिशियल पब्लिक ऑफरिंग (आईपीओ) में पैसे लगाने का चलन बन गया। कई लोग लिस्टिंग गेन के चक्कर में फंडामेंटल तक एकदम दरकिनार कर देते हैं। लेकिन, आईपीओ के आकार के हिसाब से निवेश करने पर आपको घाटा उठाना पड़ सकता है। यह बात आम निवेशकों को निश्चित तौर पर समझने की जरूरत है।

मंगलवार को देश की दूसरी सबसे बड़ी कार कंपनी राज्यों में राष्ट्रीय औसत से अधिक खुदरा महंगाई दर है। बिहार में सबसे अधिक खुदरा महंगाई दर 7.5 प्रतिशत रही जबकि दिल्ली में खुदरा महंगाई दर 3.67 प्रतिशत रही। सितंबर में उत्तर प्रदेश में खुदरा महंगाई दर 6.74 प्रतिशत, छत्तीसगढ़ में 7.36 प्रतिशत, हिमाचल प्रदेश में 6.20 प्रतिशत, मध्य प्रदेश में 5.94 प्रतिशत, उड़ीसा में 6.56 प्रतिशत रही।

बेशक हुंडई फिलहाल दुनिया के तीसरी सबसे बड़े कार बाजार भारत की दूसरी सबसे बड़ी कंपनी है। भारत को लेकर इसका प्लान भी लंबी अवधि का है। फिर भी यह बात याद रखनी चाहिए कि अतीत में डीएलएफ लिमिटेड, रिलायंस पावर, पेटेीएम जैसी कंपनियों ने अपने-अपने आईपीओ की देश के सबसे बड़े आईपीओ के तौर पर मार्केटिंग की, लेकिन इनमें पैसे लगाने वाले निवेशकों को नुकसान ही हुआ।

डीएलएफ से निवेशकों को मिली मायूसी रियल एस्टेट सेक्टर की मशहूर कंपनी डीएलएफ ने साल 2007 में अपने आईपीओ की सबसे बड़े इश्यू के तौर पर ब्रांडिंग की। इसके आईपीओ का आकार 9,187 करोड़ रुपये था। यह इश्यू तकरीबन साढ़े तीन गुणा ओवरसब्सक्राइब हुआ था, लेकिन खुदरा निवेशकों के लिए आरक्षित शेयरों के प्रति खास उत्साह नहीं दिखा था।

आईपीओ का मूल्य 525 रुपये प्रति शेयर तय किया गया। तकरीबन पांच वर्ष बाद कंपनी ने 600 रुपये प्रति शेयर की दर से बायबैक का फैसला किया। डीएलएफ ने साल 2008 में करीब 1200 रुपये का अपना ऑलटाइम हाई बनाया। लेकिन, 16 साल बीतने के बावजूद दोबारा कभी उस स्तर पर नहीं पहुंच पाई। फिलहाल डीएलएफ के शेयर 850 रुपये के आसपास कारोबार कर रहे हैं।

गरीब देशों के लिए बड़ा संकट बन रहा कर्ज का जाल, प्राकृतिक आपदाओं की मार भी बढ़ी

परिवहन विशेष न्यूज

दुनिया के 26 सबसे गरीब देशों की मुसीबतों लगातार बढ़ रही हैं। ये देश कर्ज के जाल में फंसेते जा रहे हैं। इन 26 गरीब देशों की अर्थव्यवस्था आज भी कोरोना महामारी के ठीक पहले की तुलना ज्यादा कमजोर है जबकि बाकी दुनिया काफी हद तक कोविड के झटके से उबर चुकी है। आइए जानते हैं कि इन गरीब देशों की सबसे मुश्किल वजह।

नई दिल्ली। दुनियाभर में गरीब देश लगातार खस्ताहाल होते जा रहे हैं। एक तो वहां गरीबी बढ़ रही है, दूसरे कर्ज का जाल भी कसता जा रहा है। वर्ल्ड बैंक की एक रिपोर्ट बताती है कि दुनिया के 26 सबसे

गरीब मुल्क इस वकत भारी कर्ज में डूबे हुए हैं, जो साल 2006 के बाद सबसे अधिक है। इन 26 देशों में दुनिया के 40 फीसदी सबसे अधिक गरीब रहते हैं। ये लोग न सिर्फ गरीबी और कर्ज के जाल में फंसे हैं, बल्कि यहां कुदरती आपतों और दूसरी मुसीबतों का खतरा सबसे अधिक रहता है।

क्या कहती है वर्ल्ड बैंक की रिपोर्ट

वर्ल्ड बैंक की रिपोर्ट बताती है कि इन 26 गरीब देशों की अर्थव्यवस्था आज भी कोरोना महामारी के ठीक पहले की तुलना ज्यादा कमजोर है। वहीं, बाकी दुनिया काफी हद तक कोविड के झटके से उबर चुकी है। उनकी तरक्की की रफ्तार कमोबेश पहले की तरह हो गई है।

यह रिपोर्ट वर्ल्ड बैंक और अंतरराष्ट्रीय मुद्रा कोष (IMF) की सालाना मीटिंग शुरू होने से ठीक पहले जारी हुई है। इससे जाहिर होता है कि

अत्यधिक गरीबी उन्मूलन की कोशिशों को तगड़ा झटका लगा है। वर्ल्ड बैंक दुनिया के

सबसे गरीब देशों- इंटरनेशनल डेवलपमेंट एसोसिएशन (IDA) के लिए अपने

वित्तपोषण कोष को दोबारा भरने के लिए 100 अरब डॉलर जुटाने के प्रयास को तेज

कर रहा है।

कितनी है पर कैपिटा इनकम

इन 26 सबसे गरीब देशों में सालाना प्रति व्यक्ति आय (Annual Per-Capita Incomes) 1,145 डॉलर से भी कम है। वर्ल्ड बैंक का कहना है कि ये देश IDA से मिलने वाले ग्रांट और तकरीबन शुन्य के करीब वाले ब्याज दर पर निर्भरता काफी ज्यादा बढ़ गई है, क्योंकि मार्केट फाइनेंसिंग तकरीबन खत्म हो चुकी है।

इन देशों को डेट-टु-जीडीपी रेशियो 72 फीसदी है, जो 18 साल के उच्चतम स्तर पर है। इस ग्रुप के आधा देश या तो कर्ज संकट में फंस चुके हैं, या फिर फंसने की कगार पर हैं।

मुश्किल यहीं खत्म नहीं होती। 26 में से करीब दो तिहाई देश या तो सशस्त्र संघर्ष में उलझे हुए हैं या फिर संस्थागत और सामाजिक चुनौतियों के चलते शासन व्यवस्था बनाए रखने में मुश्किल हो रही है। इससे विदेशी निवेश से

लेकर निर्यात तक सभी चीजों पर बुरा असर पड़ रहा है। इससे इन देशों में महंगाई और मंदी का खतरा लगातार बढ़ रहा है।

क्या है इंटरनेशनल डेवलपमेंट एसोसिएशन

IDA गरीब देशों में जरूरी सुविधाएं उपलब्ध कराती है। इसे अमुमन हर तीन साल में विश्व बैंक के शेयरधारक देशों के योगदान से फिर से भर जाता है। इसने 2021 में रिकॉर्ड 93 अरब डॉलर जुटाए। विश्व बैंक के अध्यक्ष अजय बंगा इसे 6 दिसंबर तक 100 अरब डॉलर के पार ले जाने का प्रयास कर रहे हैं।

पिछले दशक में प्राकृतिक आपदाओं ने भी इन गरीब देशों पर काफी अधिक प्रभाव डाला है। वर्ल्ड बैंक का कहना है कि 2011 और 2023 के बीच प्राकृतिक आपदाओं से सकल घरेलू उत्पाद का औसत वार्षिक नुकसान 2 फीसदी था। यह निम्न-मध्यम आय वाले देशों के औसत से पांच गुना अधिक है। इससे इन देशों में जरूरी सुविधाओं के लिए काफी अधिक निवेश की जरूरत का पता चलता है।

क्या है UPI लाइट, RBI ने क्यों बढ़ाई इसकी लिमिट; किसे मिलेगा फायदा?

यूपीआई लाइट यूजर को सीधे अपने डिवाइस पर पैसे स्टोर करने की अनुमति देता है जैसे कि आप जेब में पैसे लेकर घूमते हैं। यूपीआई लाइट वॉलेट में यूजर अब 5000 रुपये तक का बैलेंस रख सकते हैं। यह सीमा पहले सिर्फ 2000 रुपये थी। आरबीआई ने यूपीआई123पे पर पेमेंट लिमिट बढ़ाकर 10 हजार रुपये कर दी है जो पहले सिर्फ 5 हजार रुपये थी।

नई दिल्ली। रिजर्व बैंक (RBI) ने डिजिटल पेमेंट सॉल्यूशंस UPI लाइट की लिमिट बढ़ा दी है। अब इसे इस्तेमाल करना अधिक सुविधाजनक हो गया है। आइए जानते हैं कि यूपीआई लाइट क्या है, इसकी लिमिट कितनी बढ़ी है और लिमिट बढ़ने से किसे फायदा होगा।

क्या है यूपीआई लाइट (UPI Lite) ?

यूपीआई लाइट UPI ऐप में एक ऑनलाइन वॉलेट है। इसे भारतीय राष्ट्रीय भुगतान निगम (NPCI) ने पेपिन एंटर किए बिना पेमेंट करने की सुविधा के साथ पेश किया है। यूपीआई लाइट पेमेंट सिस्टम असल में बैंकिंग इन्फ्रास्ट्रक्चर का इस्तेमाल किए बगैर काम करता है। इसका इस्तेमाल अधिकतर लोग छोटी रकम की खरीदारी के लिए करते हैं। जैसे कि दूध, फल या फिर सब्जियां।

यूपीआई लाइट कैसे काम करता है

यूपीआई लाइट यूजर को सीधे अपने डिवाइस पर पैसे स्टोर करने की अनुमति देता है, जैसे कि आप जेब में पैसे लेकर घूमते हैं। इससे पेमेंट काफी आसान हो जाता है। साथ ही, हर ट्रांजेक्शन के लिए बैंक सर्वर तक पहुंचने की जरूरत नहीं रहती। इससे फीचर फोन यूजर को भी डिजिटल भुगतान सहूलियत मिलती है। साथ ही, यूपीआई लाइट वॉलेट यूज करने वालों के छोटी रकम का ट्रांजेक्शन सरल हो जाता है।

थोक महंगाई में उछाल, सब्जियों के आसमान छूते भाव का दिखा असर

परिवहन विशेष न्यूज

खाने-पीने की चीजों की कीमतों में उछाल के बीच थोक महंगाई सितंबर में सालाना आधार पर 1.84 प्रतिशत हो गई। इससे एक महीना पहले यानी अगस्त में यह 1.31 प्रतिशत थी। हालांकि यह फिर भी अनुमान से कम रही। एक्सपर्ट का मानना था कि इस बार थोक महंगाई 1.92 फीसदी तक पहुंच सकती है। खुदरा महंगाई के आंकड़े भी आज ही जारी होंगे।

नई दिल्ली। आम जनता को एक बार फिर महंगाई का झटका लगा है। सोमवार को जारी डेटा के मुताबिक, सितंबर में होलसेल प्राइस इंडेक्स (WPI) 1.84 फीसदी हो गई। यह अगस्त में 1.31 फीसदी थी। पिछले साल की बात करें, तो (-)0.07 फीसदी थी। खाद्य वस्तुओं की मुद्रास्फीति पिछले महीने बढ़कर 11.53 प्रतिशत हो गई। अगस्त में यह 3.11 प्रतिशत थी। हालांकि,

थोक महंगाई बढ़ने की सबसे बड़ी वजह है, सब्जियों के आसमान छूते दाम। आलू और प्याज की मुद्रास्फीति सितंबर में क्रमशः 78.13 प्रतिशत और 78.82 प्रतिशत पर रह सकती है।

क्यों बढ़ रही थोक महंगाई

श्रेणी में सितंबर में 4.05 प्रतिशत की अपस्फीति देखी गई, जबकि अगस्त में 0.67 प्रतिशत की अपस्फीति थी।

सरकार ने क्या कहा ?

वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय ने एक बयान में कहा, सितंबर 2024 में मुद्रास्फीति में बढ़ोतरी मुख्य रूप से खाद्य पदार्थों, खाद्य उत्पादों, अन्य विनिर्माण, मोटर वाहनों, ट्रेलरों और अर्ध-ट्रेलरों के निर्माण, मशीनरी और उपकरणों के निर्माण आदि की कीमतों में वृद्धि के कारण है।

रिजर्व बैंक (RBI) मौद्रिक नीति तैयार करते समय मुख्य रूप से खुदरा मुद्रास्फीति को ध्यान में रखता है। उसने इस महीने की शुरुआत में अपनी मौद्रिक नीति समीक्षा में बेंचमार्क ब्याज दर या रेपो दर को 6.5 प्रतिशत पर जस का तस रखा। खुदरा मुद्रास्फीति के आंकड़े भी आज ही आएंगे।

दो तरह की महंगाई दर

भारत में इन्फ्लेशन दो तरीके होती है, एक रिटेल और होलसेल इन्फ्लेशन। रिटेल

क्यों बढ़ रही है महंगाई?

सामान्य और तत्काल टिकट की बुकिंग मिस हो जाए, तो अपनाएं ये रामबाण तरीका

इस त्योहारी सीजन में दिवाली और छठ जैसे खास मौकों पर हर कोई घर जाना चाहता है। लेकिन कई बार भारी भीड़ के चलते रेलवे टिकट बुक (Tatkal Train Booking) करने में मुश्किल होती है। सामान्य और तत्काल टिकट बुक करने में निराशा हाथ लगती है। ऐसे में आप करंट टिकट की बुकिंग आजमा सकते हैं। आइए इसे बुक करने के प्रोसेस को वस्तार से जानते हैं।

नई दिल्ली। भारतीय रेलवे खानपान एवं पर्यटन निगम (ITCTC) रेल यात्रियों को कई शानदार सुविधाएं देता है। इससे आप रेलवे टिकट की बुकिंग से लेकर यात्रा के दौरान खाने-पीने की चीजें ऑर्डर कर सकते हैं।

लेकिन, ITCTC की कुछ सुविधाएं ऐसी हैं, जिनके बारे में अधिक लोग नहीं जानते। जैसे कि करंट टिकट (Current ticket)। इस सुविधा के तहत आप यात्रा वाले दिन भी रेलवे टिकट बुक कर सकते हैं। लेकिन, इसके लिए कुछ चीजों का ध्यान रखने की जरूरत होती है।

करंट टिकट की जरूरत क्यों

रेलवे अभ्युमान ट्रेन चलने की तारीख से तीन

महीने पहले ट्रेन टिकट बुकिंग खोलता है। वहीं, तत्काल कोटा टिकट की बुकिंग ट्रेन के निर्धारित सफर से एक दिन पहले खुलती है। सामान्य टिकट की बुकिंग शुरुआत में ही करने पर सीट

मिल जाती है। वहीं, तत्काल टिकट में टिकटों की संख्या काफी सीमित होती है। ऐसे में बुकिंग कन्फर्म होने की गुंजाइश काफी कम रहती है। अगर आपने सामान्य और तत्काल, दोनों

टिकट की बुकिंग मिस कर दी, तो आप करंट टिकट सिस्टम आजमा सकते हैं।

क्या होता है करंट टिकट

आपने IRCTC के प्लेटफॉर्म से सामान्य,

वेंटिंग या फिर तत्काल टिकट बुक किया होगा। ये सभी टिकट चार्ट तैयार होने से पहले बुक किए जाते हैं। लेकिन, करंट टिकट को आप चार्ट तैयार होने के बाद IRCTC की वेबसाइट या ऐप से बुक

कर सकते हैं। इसमें चार्ट बनने के बाद जो सीटें खाली बच जाती हैं, उनकी बुकिंग होती है।

करंट टिकट कैसे बुक करें

करंट टिकट को यात्रा के दिन ही बुक किया जाता है, तो कुछ खास चीजों का ध्यान रखना चाहिए। आप करंट टिकट को इस प्रोसेस के जरिए बुक कर सकते हैं।

IRCTC ऐप में 'ट्रेन' बटन पर क्लिक करें और अपना डेस्टिनेशन और सोर्स स्टेशन टाइप करें।

जाने की (Departure) की तारीख उसी दिन की होनी चाहिए, जिस दिन आप टिकट बुक कर रहे हैं।

सोर्स, डेस्टिनेशन और डिपार्चर डेट चुनने के बाद 'ट्रेन सर्च' बटन पर क्लिक करें।

अब आपको स्क्रीन पर उस रूट पर सभी उपलब्ध ट्रेनों की सूची दिखाई देगी।

अपनी पसंद की कैटेगरी के टिकट पर क्लिक करें- जैसे कि CC, EC, 3AC, 3E, इत्यादि।

अगर उस ट्रेन के लिए कोई करंट टिकट उपलब्ध है, तो यह 'CURR_AVBL-' के रूप में दिखाई देगा।

इस सुविधा में कम व्यस्त रूट पर करंट टिकट मिलने की संभावना अधिक होती है।

●●●●●

●●●●●

●●●●●

●●●●●

●●●●●

●●●●●

