विचार बिन्दु

अत्याचार और भय दोनों कायरता के दो पहलू हैं। –अज्ञात

ट्रैफिक समस्याएं : कारण, परिणाम और समाधान

स्वाधीनता प्राप्त के बाद हमारे देश की आम ज़िंदगी में जो बड़े बदलाव आए हैं उनमें शहरीकरण सबसे ख़ास है। अतीत में भारत को गांवों का देश कहा और माना जाता था। महाकवि सुमित्रानंदन पंत ने तो अपनी एक कविता में भारत माता को ही ग्रामवासिनी कहा था। लेकिन अब ऐसी बातें केवल कविताओं तक सीमित रह गई हैं। अब हर कोई गांव से निकल कर शहर में और शहर से निकल कर महानगर में बस जाना चाहता है। यही देखिए कि जहां सन् 2011 की जनगणना के अनुसार भारत की शहरी आबादी केवल 31 प्रतिशत थी, सन् 2025 के प्रारम्भ में वह बढ़कर 37.1 प्रतिशत हो गई है और सन् 2030 तक उसके बढ़कर 40 प्रतिशत को पार कर जाने का अनुमान है। ग्रामीण क्षेत्रों से लोग शिक्षा, रोज़गार, स्वास्थ्य सुविधाओं और चमक-दमक तथा सुविधा भरे जीवन की चाह में शहरों की तरफ बढ़े आ रहे हैं। स्वभावतः इस बदलाव का सीधा असर शहरों के आधारभूत ढांचे पर पड़ा है और यहां की ज़िंदगी में अनेक असुविधाएं सर उठाने लगी हैं।

इन असुविधाओं में सबसे ख़ास है ट्रैफिक की समस्या। सड़कों पर वाहनों की रेलमपेल, वाहनों के हॉर्न की कर्कश आवाज़ें, और बार-बार लगता ट्रैफिक जाम आम हो चले हैं। अपने शहर जयपुर को ही देखता हूं तो पाता हूं कि आज से दस बरस पहले कहीं भी जाना-आना जितना सुगम था आज उतना सुगम नहीं रह गया है। जिस द्रुत गति से यहां वाहन बढ़ते जा रहे हैं, अगर वही गति बनी रही तो अगले चार-पांच सालों में हमारी सड़कें उतने वाहनों को स्वीकार करने से ही मना कर देंगी। सोचिए जो सड़क दस गाड़ियों के लिए बनी थी उस पर अगर सौ गाड़ियां उतर जाएंगी तो क्या हाल होगा? आज पूरे शहर में यही हाल नज़र आता है। गाड़ियां एक दूसरी से चिपक कर चलने को मज़बूर हैं। बेचारे पैदल चलने वालों, साइकिल सवारों और यहां तक कि दुपहिया चालकों के लिए तो सड़क पर कोई जगह बची ही नहीं है। इस भीड़ भाड़ के, और वाहनों के बढ़ते जा रहे बोझ के अनेक दुष्परिणाम नज़र आने लगे हैं। आइये, इन पर एक-एक करके विचार करें।

आर्थिक संपन्नता (भले ही सबकी न होकर कुछ की ही हो) और सुलभ ऋण सुविधाओं के कारण आज पहले से कहीं ज़्यादा लोग अपने वाहन खरीदने लगे हैं। ये न केवल सुविधा के लिए खरीदे जा रहे हैं, स्टेट्स सिंबल के प्रदर्शन के लिए भी इन्हें खरीदा जाता है। बिना ज़रूरत भी लोग दिखावे के लिए बड़े वाहन खरीदने लगे हैं। एक रिपोर्ट के अनुसार भारतीय कार बाज़ार में छोटी कारों की बिक्री घट और बड़ी कारों की बिक्री बढ़ रही है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के आंकड़ों के अनुसार सन् 2010 की तुलना में 2023 तक आते-आते वाहनों की संख्या दुगुनी हो चुकी थी। सन् 2003 में जहां केवल 6.7 करोड़ मोटर वाहन पंजीकृत थे, 2022 तक आते-आते उनकी संख्या बढ़कर 35.4 करोड़ हो गई थी। यह वृद्धि 528 प्रतिशत थी। अगर हम दुपहिया वाहनों की बात करें तो यही देख लें कि सन् 2003 के 4.75 करोड़ दुपहिया वाहन 2022 तक आते-आते 26.3 करोड़ हो गए। यह वृद्धि 555 प्रतिशत थी। सन् 2022 तक अकेले राजस्थान में ही 2.3 करोड़ से अधिक वाहन पंजीकृत थे। वैसे बिना आंकड़ों के भी यह जाना जा सकता है कि जिस गति से जनसंख्या और वाहन बढ़े हैं, लोग गांवों से शहरों में आए हैं, उस गति से शहरों के बुनियादी ढांचे का विकास नहीं हुआ है। बहुत जगहों पर जो सड़कें हैं वे इतने भारी ट्रैफिक को सम्हालने के लिए बनी ही नहीं हैं। जयपुर के चार दीवारी वाले इलाके को ही देख लीजिए। उन पर चलते वाहन उन सड़कों पर भीषण अत्याचार हैं। बेशक इन बरसों में सड़कें चौड़ी की गई हैं, नई बनी हैं और फ्लाईओवर तथा अंडरपास भी बने हैं, लेकिन ज़रूरत के अनुपात में ये ऊंट के मुंह में जीरा वाली बात को चरितार्थ करते हैं। जो सड़कें हैं वे अतिक्रमण और बदहाली का शिकार भी हैं उनका समुचित रख-रखाव होता नहीं है। थोड़ी बारिश होते ही उनमें गड्ढे पड़ जाते हैं जो अगले तीन-चार महीनों तक हमारा मुंह चिढाते रहते हैं, जुलूस, शोभा यात्राएं, धरने प्रदर्शन, विभिन्न विभागों द्वारा उन सड़कों की खुदाई और वीआईपी मूवमेंट इन सड़कों का पूरा लाभ लोगों तक पहुंचने में अवरोधक बनते हैं।

इस बात को स्वीकार करने में कोई झिझक नहीं होनी चाहिए कि हममें नागरिक बोध की कमी है। सड़कों पर ट्रैफिक नियमों का उल्लंघन आम है। लोग लेन में चलना पसंद नहीं करते और जैसे भी हो आगे निकलने की कोशिश में रहते हैं। इन कारणों से प्रायः यातायात अवरुद्ध होता रहता है। अगर सारे वाहन व्यवस्थित रूप से चलते रहें तो धीमी गति से ही सही यातायात चलता रहे, लेकिन अगर एक भी वाहन इस क्रम को तोड़ता है तो पूरा रास्ता रुक जाता है - और ऐसा हमारे यहां होना आम है। अगर लाल बत्ती पर सिपाही न खड़ा हो तो शायद ही कोई वाहन वहां रुके। अगर सिपाही खड़ा भी तो बहुत सारे लोग उससे लड-भिड़ कर रेड लाइट जंप कर जाते हैं। सीट बेल्ट और हेलमेट न लगाकर लोग ख़ुद अपनी ज़िंदगी से जो खिलवाड़ करते हैं, उसकी तो बात ही क्या की जाए! इन सब बातों से भी ट्रैफिक निर्बाध नहीं चल पाता है। अतिक्रमण और पार्किंग की वजह से सड़कों की चौड़ाई बहुत कम हो गई है, जिसका सीधा असर ट्रैफिक पर पड़ रहा है।

सरकार को दो बातों पर तुरंत ध्यान देना चाहिए। एक तो सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को सुदृढ़ बनाया जाए और लोगों की ज़रूरतों के अनुसार बेहतर सार्वजनिक परिवहन सुविधा सुलभ कराई जाए। दुनिया के बहुत सारे देश तो अपने नागरिकों को निःशुल्क स्थानीय सार्वजनिक परिवहन सुलभ कराते हैं। हम इतना तो कर ही सकते हैं कि वाज़िब मूल्य पर सार्वजनिक परिवहन सुलभ करा दें। इससे निजी वाहनों का प्रयोग घटेगा, जिसके अनेक सुपरिणाम सामने आएंगे।

इन सब बातों के कारण यातायात के बढ़ने और उसके अवरुद्ध होने से होने वाली परेशानियां बहुत कम हो सकती थीं, अगर हमने सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को मज़बूत बनाने की फ़िक्र की होती। दुर्भाग्य से हमारे शासन की प्राथमिकताओं में यह बात है ही नहीं। वह उल्टे-सीधे कामों में पैसा नष्ट कर सकता है लेकिन सार्वजनिक परिवहन की बात करते ही उसे अपनी दरिद्रता याद आ जाती है। फिर जयपुर की तरफ देखें। बरसों पहले एक तुग़लकी फरमान द्वारा कुछ मुख्य सड़कों पर भारी राशि खर्च कर बीआरटीएस कॉरीडोर बनाया गया, जिसका कोई उपयोग नहीं हुआ। अब उसे पहले से ज़्यादा राशि खर्च कर हटाया जा रहा है। जयपुर में एक समय खूब सारी सिटी बसें थीं, कुछ वातानुकूलित भी थीं। अब वे कबाड़ हो चुकी हैं। नई बसें चलाना किसी की प्राथमिकता में नहीं है। अगर शहर में सिटी बसों का जाल बिछा दिया जाए तो निजी वाहनों की भीड़ थोड़ी कम हो सकती है। इधर मेट्रो के विस्तार की बात चल रही है। लेकिन जब तक सपना यथार्थ में बदलेगा, हमारी ज़रूरतें उससे काफी ज़्यादा बढ़ चुकी होंगी।

इस लगातार बढ़ती जा रही ट्रैफिक समस्या के अनेक दुष्परिणाम हमारे सामने हैं। पहला दुष्परिणाम तो समय और उत्पादकता की क्षिति है। टॉमटॉम इंडेक्स, 2023 के अनुसार बेंगलुरु वासियों ने एक साल में औसतन 132 घण्टे ट्रैफिक में बिताए। माना जाता है कि एक भारतीय वाहन चालक साल में औसतन 135 घण्टे ट्रैफिक जाम में फंसा रहता है। ये घण्टे पचास कार्य दिवसों के बराबर होते हैं। इसी इंडेक्स के अनुसार बेंगलुरु में दस किलोमीटर की दूरी तय करने में सामान्यतः तीस मिनिट लगते हैं। अगर यह समय कम हो जाए तो निश्चय ही उत्पादकता में वृद्धि होगी। ट्रैफिक में जब आप अटक जाते हैं तो उसका सीधा असर आपकी सेहत पर भी पड़ता है आपका गुस्सा और चिड़चिडाहट बढ़ जाते हैं। तनाव, चिन्ता और थकन में वृद्धि होती है। ट्रैफिक जाम में फंस जाने से अनेक दफा एम्बुलेंस या अन्य इमरजेंसी सेवाओं पर प्रतिकूल असर पड़ता है। भीड़ भाड़ की वजह से दुर्घटनाओं की आशंका भी बढ़ जाती है और छोटी-छोटी बातों पर झगड़े तो ख़ैर आम हैं ही। यातायात की इस कुदशा से प्रदूषण भी बढ़ता है क्योंकि रुक रुक कर वाहन चलते हैं तो अधिक ईंधन खर्च होता है। आंकड़े बताते हैं कि ट्रैफिक जाम की वजह से सन 2019 में भारत को 22 अरब डॉलर का नुकसान हुआ और 2030 तक आते-आते यह नुकसान 37 अरब डॉलर तक जा पहुंचेगा। प्रदूषण हमारे स्वास्थ्य पर भी बुरा असर डालता है।

ख़राब सड़कों और ख़राब ड्राइविंग तथा ऐसे ही अन्य अनेक कारणों की वजह से सन 2023 में भारत में सड़क दुर्घटनाओं से 1,72,000 से ज़्यादा लोग काल के गाल में समा गए। इसे यों भी समझ सकते हैं कि प्रति दिन 474 लोगों ने या फिर हर तीन मिनिट में एक व्यक्ति ने अपनी जान गंवाई। यह बात भी ग़ौर तलब है कि 2015 से 2022 तक आते-आते शहरी क्षेत्रों में सड़क दुर्घटनाएं बढ़ी हैं। बहुत पहले, 2012 में अंतरराष्ट्रीय सड़क महासंघ ने अनुमान लगाया था कि सड़क दुर्घटनाओं से भारत को हर साल 20 अरब डॉलर या एक लाख करोड़ रुपये की हानि उठानी पड़ रही है, जिसमें पीड़ित, संपत्ति और प्रशासनिक व्यय शामिल हैं। अब तक तो यह क्षिति कई गुना ज़्यादा हो चुकी होगी।

ये स्थितियां ऐसी नहीं हैं जिन्हें बदला नहीं जा सकता है। बात केवल प्राथमिकताओं के निर्धारण की और सही नीयत से निष्ठापूर्वक काम करने की है। सरकार को दो बातों पर तुरंत ध्यान देना चाहिए। एक तो सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को सुदृढ बनाया जाए और लोगों की ज़रूरतों के अनुसार बेहतर सार्वजनिक परिवहन सुविधा सुलभ कराई जाए। दुनिया के बहुत सारे देश तो अपने नागरिकों को निशुल्क स्थानीय सार्वजनिक परिवहन सुलभ कराते हैं। हम इतना तो कर ही सकते हैं कि वाज़िब मूल्य पर सार्वजनिक परिवहन सुलभ करा दें। इससे निजी वाहनों का प्रयोग घटेगा, जिसके अनेक सुपरिणाम सामने आएंगे। इसी के साथ हमें अपने बुनियादी ढांचे का बहुत द्रुत गति से विस्तार और विकास करना होगा। आगामी दस बरसों की ज़रूरत को ध्यान में रखकर सड़कें, ओवरब्रिज, फ्लाईओवर बनाए जाएं, और यह सुनिश्चित किया जाए कि उनका निर्माण समय पर हो। तीसरी बात यह कि लोगों को ट्रैफिक नियमों के पालन के लिए पाबंद किया जाए। उल्लंघन करने वालों को कड़ा दंड देकर भविष्य में ऐसा न करने की सीख दी जाए। अपने परिवहन को सुधारने के लिए आधुनिक तकनीक की भी मदद ली जानी चाहिए। अगर कहीं ट्रैफिक जाम है तो सड़कों पर इस बात की सूचना प्रदर्शित की जाए और एफएम रेडियो प्रसारण का भी इसके लिए प्रयोग किया जाए। इनके अलावा, इस बात पर भी विचार किया जाना चाहिए कि उपलब्ध सड़क तंत्र के अनुरूप क्या वाहनों की बिक्री को नियंत्रित किया जा सकता है? दुनिया के बहुत सारे देश यह करते हैं। फिर, हर जगह से अतिक्रमण को तुरंत हटाया जाए और यह सुनिश्चित किया जाए कि भविष्य में अतिक्रमण न हो। सड़क पर वाहन खड़े करने से सड़कों की चौड़ाई कम रह जाती है। इस समस्या का समाधान बहु मंज़िला पार्किंग विकसित करके किया जाना चाहिए।

असल में यह समस्या बड़ी है लेकिन ऐसी भी नहीं है कि इसका कोई समाधान संभव नहीं है। बात केवल सरकार की नीयत, दूरदर्शिता और इच्छा शक्ति की है। इसके लिए नागरिकों को भी अपनी सरकार पर दबाव बनाना होगा।

–अतिथि संपादक,
डॉ. दुर्गाप्रसाद अग्रवाल
(शिक्षाविद और साहित्यकार)

वन नेशन, वन स्टॉक एक्सचेंज - क्या समय आ गया है बीएसई और एनएसई के विलय का?

सुनील दत्त गोयल

भारत दुनिया की सबसे तेजी से बढ़ती हुई अर्थव्यवस्थाओं में से एक है, और हमारे देश का शेयर बाजार इस ग्रोथ की रीढ़ जैसा है। निवेश, कारोबार और फाइनेंशियल स्टेबिलिटी के लिए एक मजबूत स्टॉक एक्सचेंज सिस्टम बहुत जरूरी है। फिलहाल भारत में दो बड़े स्टॉक एक्सचेंज हैं –बॉम्बे स्टॉक एक्सचेंज (बीएसई) और नेशनल स्टॉक एक्सचेंज (एनएसई)। दोनों ने पिछले कई सालों में लोगों को निवेश के बारे में जागरूक किया, पारदर्शिता दी और एक अच्छा, भरोसेमंद शेयर बाजार सिस्टम खड़ा किया। दोनों की स्थापना और विकास की कहानी अलग-अलग है, लेकिन दोनों ने देश के आर्थिक विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। बीएसई की स्थापना 1875 में हुई थी, जो इसे एशिया का सबसे पुराना और दुनिया के सबसे पुराने स्टॉक एक्सचेंजों में से एक बनाती है। वहीं एनएसई की शुरुआत 1992 में हुई, जिसे भारतीय वित्तीय संस्थानों जैसे स्टेट बैंक ऑफ इंडिया, लाइफ इंश्योरेंस कॉरपोरेशन, जनरल इंश्योरेंस कॉरपोरेशन और इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट बैंक ऑफ इंडिया ने मिलकर प्रमोट किया था।

मगर अब समय आ गया है कि एक बड़ा प्रश्न पूछा जाए - क्या भारत को वन नेशन, वन स्टॉक एक्सचेंज मॉडल अपनाना चाहिए? यह सवाल अब केवल चर्चा का विषय नहीं, बल्कि आर्थिक सुधार और नीतिगत निर्णयों की सूची में सबसे ऊपर होना चाहिए। यह एक ऐसा निर्णय हो सकता है जो भारत को वैश्विक पूंजी बाजारों में अग्रणी भूमिका में लाकर खड़ा कर दे।

एक झलक दोनों स्टॉक एक्सचेंजों की

निवेशकों की संख्या की बात करें तो बीएसई के पास लगभग 12 करोड़ निवेशक खाते हैं जबकि एनएसई के लगभग 8 करोड़ निवेशक खाते हैं। यह दर्शाता है कि दोनों एक्सचेंजों का निवेशक आधार बहुत बड़ा और व्यापक है।

लिस्टेड कंपनियों की संख्या के मामले में बीएसई आगे है, जिसमें 5,595 से अधिक कंपनियां सूचीबद्ध हैं, जबकि एनएसई में लगभग 2,266 कंपनियां लिस्टेड हैं। बीएसई के प्रमुख सूचकांकों में सेंसेक्स, बीएसई 100, बीएसई 500, मिडकैप, और स्मॉलकैप शामिल हैं, जबकि एनएसई का मुख्य सूचकांक निफ्टी 50 है, बैंक निफ्टी, साथ ही निफ्टी नेक्स्ट 50 और निफ्टी 500 जैसे सूचकांक भी प्रचलित हैं।

दोनों एक्सचेंजों की बड़ी और प्रमुख लिस्टेड कंपनियों की सूची में रिलायंस इंडस्ट्रीज, एचडीएफसी बैंक, टीसीएस, भारती एयरटेल, आईसीआईसीआई बैंक, एसबीआई, इंफोसिस, बजाज फाइनेंस, हिंदुस्तान यूनिलीवर, आईटीसी और एलआईसी जैसी बड़ी कंपनियां लिस्टेड हैं। ये कंपनियां दोनों एक्सचेंजों पर लिस्टेड हैं और भारतीय अर्थव्यवस्था की मजबूत आधारशिला हैं। इन दोनों एक्सचेंजों पर लिस्टेड कंपनियों में काफी ओवरलैप है, यानी कई कंपनियां दोनों जगह सूचीबद्ध हैं। विशेषज्ञों के अनुसार, लगभग 1,800 से 2,000 कंपनियाँ ऐसी हैं जो बीएसई और एनएसई दोनों पर लिस्टेड हैं। इस दोहरी लिस्टिंग की वजह से कंपनियों को दोहरी फीस और अनुपालन की जटिलताओं का सामना करना पड़ता है, जो विलय की जरूरत को और भी मजबूत बनाता है।

बीएसई भारत इंटरनेशनल एक्सचेंज (इंडिया आईएनएक्स) का भी संचालन करता है, जो भारत का पहला अंतरराष्ट्रीय एक्सचेंज है और अंतरराष्ट्रीय निवेशकों को ध्यान में रखकर बनाया गया है।

मार्केट कैपिटलाइजेशन की बात करें तो बीएसई का कुल बाजार पूंजीकरण लगभग 4.27 लाख करोड़ (लगभग 5 ट्रिलियन अमेरिकी डॉलर) के आसपास है, जबकि एनएसईका मार्केट कैपिटलाइजेशन इससे थोड़ा अधिक है, जो 5 लाख करोड़ (लगभग 6 ट्रिलियन अमेरिकी डॉलर) के करीब पहुंच चुका है। हालांकि, एनएसई के पास भारत का सबसे बड़ा डेरिवेटिव्स और कैश मार्केट सेगमेंट है और यह वैश्विक स्तर पर सबसे ज्यादा वॉल्यूम वाला डेरिवेटिव्स एक्सचेंज माना जाता है। यह अंतर दोनों एक्सचेंजों की ट्रेडिंग वॉल्यूम और कंपनियों की संख्या में अंतर को दर्शाता है। भारत और विदेशों में दोनों एक्सचेंजों के हजारों ट्रेडिंग टर्मिनल्स मौजूद हैं, जो निवेशकों और ट्रेडर्स को बाजार से जोड़ते हैं। यह कहा जा सकता है कि दोनों एक्सचेंजों की पहुंच देश के कोने-कोने तक फैली हुई है।

कुल कारोबार की बात करें तो बीएसई में 2024-25 के दौरान कुल कारोबार 1.58 ट्रिलियन के आसपास रहा, जिसमें रोजाना औसत इक्विटी टर्नओवर 5,000 से 7,000 करोड़ के बीच था। वहीं एनएसई दुनिया का सबसे बड़ा डेरिवेटिव एक्सचेंज है, जहां रोजाना औसत इक्विटी टर्नओवर 70,000 से 80,000 करोड़ तक पहुंचता है और कुल कारोबार लाखों करोड़ रुपये में होता है। दोनों एक्सचेंजों का इतिहास गौरवशाली है, लेकिन इनके बीच अत्यधिक दोहराव भी देखा जाता है - तकनीकी आधारभूत ढांचा, मानव संसाधन, क्लियरिंग कॉर्पोरेशन, रजिस्ट्रेशन की प्रक्रिया, और निवेशक सेवा से लेकर नियामकीय अनुपालन तक।

तो फिर सवाल ये है - क्या दो स्टॉक एक्सचेंज रखना ज़रूरी है? या फिर समय आ गया है कि हम एक संयुक्त, मजबूत और पारदर्शी ;इंडियन स्टॉक एक्सचेंज; या भारतीय पूँजी बाज़ार की तरफ बढ़ें?

वन नेशन, वन स्टॉक एक्सचेंज; के संभावित लाभ

1. व्यापार में सरलता---जब निवेशकों और ट्रेडर्स को अलग-अलग सिस्टम, शुल्क संरचनाओं, नियमों और टेक्निकल पोर्टलों से नहीं जूझना पड़ेगा, तो उनका अनुभव सहज होगा। इससे छोटे और मध्यम निवेशकों का आत्मविश्वास भी बढ़ेगा।

2. तरलता (लिक्विडिटी) में इज़ाफा---एकीकृत स्टॉक एक्सचेंज से सभी ऑर्डर और वॉल्यूम एक ही जगह पर केंद्रित होंगे, जिससे शेयरों में बाय-सेल स्प्रेड कम होंगे और वोलाटिलिटी भी घटेगी। इससे नए निवेशकों को बाज़ार में प्रवेश करना आसान होगा।

3. कर्मचारियों और संसाधनों का समेकन---कर्मचारियों के लिए भी यह विलय कोई खतरा नहीं है, बल्कि अवसर है। दोनों एक्सचेंजों के कर्मचारियों को नई तकनीकों के अनुरूप पुनः प्रशिक्षण (रि- स्किलिंग) दिया जाएगा और उन्हें उन्नत तकनीकी वातावरण में बेहतर भूमिका निभाने का अवसर मिलेगा। इससे मानव संसाधनों का बेहतर उपयोग होगा और कर्मचारियों की दक्षता बढ़ेगी।

4. निवेशकों के लिए पारदर्शिता और सुविधा---एक ही ट्रेडिंग प्लेटफॉर्म से निवेशक को सारे शेयर, ईटीएफ और डेरिवेटिव एक ही जगह मिलेंगे। इससे भ्रम भी कम होगा और विश्वसनीयता भी बढ़ेगी। बीएसई में एसएमई स्टॉक लिस्टिंग की फोर्मलिटीज़ अलग होतीं हैं और एनएसई में एसएमई इमर्ज के नाम से अलग स्टॉक एक्सचेंज है। बीएसई और एनएसई मिल जायेंगे तो एसएमई स्टॉक लिस्टिंग और इन्वेस्टमेंट और बेहतर हो जायेगा।

5. वैश्विक स्तर पर प्रतिस्पर्धा---अगर भारत का एक ही स्टॉक एक्सचेंज होगा, जो पूरी ट्रेडिंग को संचालित करेगा, तो वह एनवाईएसई (अमेरिका), एलएसई (लंदन) और टीएसई (टोक्यो) जैसे वैश्विक एक्सचेंजों के समकक्ष खड़ा हो सकेगा। इससे विदेशी निवेशकों का भरोसा बढ़ेगा और भारत को एफआईआई और एफडीआई दोनों के प्रवाह में बढ़ोतरी मिलेगी।

निष्कर्ष---वन नेशन, वन स्टॉक एक्सचेंज का विचार आज भारत के पूंजी बाजार को अधिक सक्षम, पारदर्शी और सुलभ बना सकता है। इससे ना सिर्फ निवेशकों को लाभ होगा, बल्कि सरकार, कंपनियों और विदेशी निवेशकों को भी एक सरल, केंद्रीकृत प्रणाली मिलेगी। यह विचार सुनने में भले ही अतिवादी लगे, लेकिन जब दुनिया के कई विकसित देशों में एकीकृत स्टॉक एक्सचेंज मॉडल सफल रहा है, तो भारत जैसे विशाल लेकिन तकनीकी रूप से सक्षम देश को इससे पीछे नहीं रहना चाहिए। वैश्विक स्तर पर यूरोनेक्स्ट जैसे एकीकृत मॉडल्स ने दिखाया है कि यह दृष्टिकोण तरलता को 30प्रतिशत तक बढ़ा सकता है, साथ ही क्रॉस-बॉर्डर ट्रेडिंग को सरल बना सकता है। तकनीकी दृष्टि से भी आने वाले समय में आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस, मशीन लर्निंग, ब्लॉकचेन और क्लाउड कंप्यूटिंग जैसी तकनीकों का प्रभाव बढ़ेगा। इन तकनीकों को लागू करने के लिए भारी निवेश की आवश्यकता होगी, जिसे दो एक्सचेंजों द्वारा अलग-अलग करना व्यावहारिक नहीं होगा। एक साझा तकनीकी आधार से न केवल संचालन कुशल होगा, बल्कि भविष्य की चुनौतियों का सामना भी बेहतर तरीके से किया जा सकेगा। अब जबकि एनएसई अपने आईपीओ की तैयारी कर रहा है, यह सही समय है कि इस पर गंभीरता से विचार हो और एक राष्ट्र, एक स्टॉक एक्सचेंज की दिशा में कदम बढ़ाए जाएं।

धन्यवाद,
–सुनील दत्त गोयल,
महानिदेशक, इम्पीरियल चैंबर ऑफ़ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री
पूर्व उपाध्यक्ष, जयपुर स्टॉक एक्सचेंज लिमिटेड
जयपुर, राजस्थान

ईंट-भट्टे पर बंधुआ मजदूरी करने के लिए बुलाया यूपी का परिवार 10 दिन से परेशान

भीलवाड़ा, (निसं)। जिले के गंगापुर थाना क्षेत्र में ईंट-भट्टे पर बंधुआ मजदूरी करने के लिए बुलाया गया यूपी का एक परिवार भट्टे मालिक और प्रशासन की अनदेखी के चलते दर-दर की ठोकरे खाने को मजबूर है। पिछले 10 दिनों यह परिवार सड़कों पर रात गुजारकर और भीख मांगकर अपना गुजर-बसर कर रहा है।

भट्टे मालिक और प्रशासन की अनदेखी के चलते दर-दर की ठोकरे खाने को परिवार मजबूर है।

■ पिछले 10 दिन यह परिवार सड़कों पर रात गुजारकर और भीख मांगकर गुजारा कर रहा है

जानकारी के अनुसार लक्ष्मण पिता विग्रु हरिजन मूलतः चित्रकूट उत्तर प्रदेश का निवासी है। वह अपने परिवार के एक दर्जन से ज्यादा सदस्यों के साथ भीलवाड़ा जिले के गंगापुर थाना क्षेत्र स्थित खाती खेड़ा गांव में बालू प्रजापत के ईंट भट्टे पर मजदूरी करने के लिए आया था। वर्ष 2024 में 36 हजार रुपये एडवांस देकर गंगापुर स्थित एक ईंट भट्टे पर उसे तपाई करने के लिए प्रति हजार ईंट पर 600 रुपये तय कर रखा गया। परिवार सहित लक्ष्मण भट्टे पर काम करने लगा, लेकिन बालू प्रजापत ने कुछ समय केवल खाना खर्चा दिया। लक्ष्मण और उसके परिवार की मजदूरी का भुगतान नहीं किया, जब भी वह हिसाब मांगता तो वह सीजन खत्म होने की बात कहते हुए उसे टाल देता। 20 अप्रैल 2025 को जब लक्ष्मण ने अपने घर लौट जाने की बात कही तो बालू ने उसे और उसके परिवार को जान से मारने की धमकी दी और जाने से रोक दिया।

इसी दौरान गत दिनों जब गंगापुर एसडीएम में अभियान चलाकर ईंट भट्टे से कई बंधुआ मजदूरों को मुक्त करवाया तो इसमें लक्ष्मण का परिवार भी इस भट्टे से मुक्त करवाकर रेन बसेरा गंगापुर में शेल्टर किया गया, लेकिन प्रशासनिक अनदेखी के चलते उक्त परिवार को वहां से भी निकाल दिया गया। अब लक्ष्मण का यह परिवार कभी एसपी तो कभी कलेक्टर के आवास के बाहर सड़क पर ही रात गुजार कर अपनी मजदूरी के पैसे और उनकी इस स्थिति के जिम्मेदार लोगों के खिलाफ कार्रवाई की मांग को लेकर दर-दर भटक रहा है। लक्ष्मण और उसके परिवार का कहना है कि अभियुक्त बालू प्रजापत के विरुद्ध प्रकरण दर्ज कर कानूनी कार्रवाई की जाए और पीड़ित परिवार को उसका मजदूरी दिलाई जाए।

जल संरक्षण हेतु खिलाड़ियों ने रैली निकाली

भीलवाड़ा, (निसं)। राज्य सरकार द्वारा जल संरक्षण हेतु आयोजित किये जा रहे "वंदे गंगा जल संरक्षण जल अभियान" पखवाड़े में आयोजित होने वाले कार्यक्रमों की कड़ी में आम नागरिकों को जल संरक्षण हेतु जागरूक करने के लिए प्रभात फेरी का आयोजन किया गया।

जिला खेल अधिकारी हेमेंद्र सिंह राणावत में बताया कि कार्यक्रम का आयोजन जिला प्रशासन एवं जिला खेलकूद प्रशिक्षण केंद्र भीलवाड़ा द्वारा श्री राम व्यायाम शाला,जगदीश चंद्र दरक स्टेडियम पुर पर नगर निगम महापौर राकेश पाठक एवं भारतीय जनता पार्टी जिला अध्यक्ष प्रशांत मेवाड़ा के मुख्य आतिथ्य में किया गया। उपस्थित खिलाड़ियों प्रशिक्षकों एवं खेल प्रेमियों को अतिथियों ने जल संरक्षण की महत्वतता बताई। उन्होंने बताया कि रेगिस्तानी इलाकों में आज भी बरसाती पानी को टांकों में संचय करके उसका उपयोग किया जाता है। भीलवाड़ा शहर में भी कुछ समय पूर्व तक रेल से पानी की आपूर्ति होती थी। इस बात की अत्यंत आवश्यकता है कि उज्जवल भविष्य के लिए पानी को व्यर्थ नहीं बहाया जाए। इस अवसर पर उपस्थित सभी खिलाड़ियों एवं खेल प्रेमियों ने जल संरक्षण की शपथ ली। प्रभात फेरी स्टेडियम से निकलकर पुर की गलियों से होते हुए बस स्टैंड पर समाप्त हुई।

इस अवसर पर गिरिराज चौबे उस्ताद, लाभ शंकर जी चौबे पार्षद, प्रेम शंकर बिश्नोई पूर्व मंडल अध्यक्ष, कल्याण बिश्नोई कुश्ती प्रशिक्षक, शिवलाल खारोल, आसकरण जाट पूर्व पार्षद, दयाशंकर आचार्य, सुनील पारीक,यशपाल, राजेंद्र आचार्य, मुकेश कुमार, हिम्मत चौबे, प्रशिक्षक चेतन चौबे, गोपाल माली, राकेश धाकड़, कृष्णकांत टांक, मिथिलेश मारू, लोकेश भट्ट, अर्जुन सिंह इत्यादि उपस्थित रहे।

राशिफल सोमवार 9 जून, 2025

पंडित अनिल शर्मा

ज्येष्ठ मास, शुक्ल पक्ष, त्रयोदशी तिथि, सोमवार, विक्रम संवत 2082, विशाखा नक्षत्र दिन 3:31 तक, शिव योग दिन 1:08 तक, तैतिल करण प्रातः 9:36 तक, चन्द्रमा आज प्रातः 8:50 से वृश्चिक राशि में संचार करेगा।

ग्रह स्थितिः सूर्य-वृष, चन्द्रमा-तुला, मंगल-सिंह, बुध-मिथुन, गुरू-मिथुन, शुक्र-मेष, शनि-मीन, राहु-कुम्भ, केतु-सिंह राशि में।

आज यमघट योग सूर्योदय से 3:31 तक है। सर्वार्थ सिद्धि योग दिन 3:31 से सूर्योदय तक है। रवियोग दिन 3:31 से आरम्भ होगा। आज विवाह मुहुर्त भार्द्रा में है।

श्रेष्ठ चौघड़ियाः अमृत सूर्योदय से 7:18 तक, शुभ 9:01 से 10:43 तक, चर 2:08 से 3:50 तक, लाभ अमृत 3:50 से सूर्यास्त तक।

राहूकालः 7:30 से 9:00 तक। सूर्योदय 5:36, सूर्यास्त 7:15

मेष

चन्द्रमा अष्टम भाव में शुभ नहीं है। पारिवारिक एवं आवश्यक कार्यों के कारण भागदौड़ रहेगी। खान-पान के कारण स्वास्थ्य खराब हो सकता है।

वृष

व्यावसायिक कार्यों में प्रगति होगी। व्यावसायिक कार्य शीघ्रता/सुगमता से बनने लगेंगे। नवीन कार्य योजना का क्रियान्वयन होगा। आर्थिक मामलों में उचित सफलता मिलेगी।

मिथुन

अटके हुए कार्य बनने लगेंगे। विवादित मामलों से राहत मिल सकती है। अस्त-व्यस्त कार्य व्यवस्थित होने लगेंगे। व्यावसायिक कार्यों में व्यस्तता बनी रहेगी। आर्थिक स्थिति ठीक रहेगी।

कर्क

व्यावसायिक कार्यों से संबंधित आर्थिक समस्या का समाधान हो सकता है। अटका हुआ धन प्राप्त होगा। व्यावसायिक सुविधाओं में वृद्धि होगी। घर-परिवार में सुख-शांति बनी रहेगी।

सिंह

घर-गृहस्थी के खर्चों में अनावश्यक वृद्धि हो सकती है। परिवार में आपसी अनबन हो सकती है और मन में असंतोष बना रहेगा। खान-पान के कारण स्वास्थ्य खराब हो सकता है।

कन्या

परिवार में मन को प्रसन्न करने वाले संदेश प्राप्त होंगे। परिजनों के सहयोग से मनोबल बढ़ेगा। आर्थिक मामलों में परिचितों से सहयोग मिलेगा। व्यावसायिक प्रतिष्ठा बढ़ेगी।

तुला

व्यावसायिक कार्यों में उचित सफलता मिलेगी। अटके हुए कार्य बनने लगेंगे। नवीन कार्यों में आ रही अड़चनें दूर होने लगेंगी। घर-परिवार में चल रहे आपसी मतभेद समाप्त होंगे।

वृश्चिक

व्यावसायिक संपर्क बनेंगे। व्यावसायिक वार्ता के लिए दिन अच्छा रहेगा। व्यावसायिक अनुबंध प्राप्त होंगे। आर्थिक स्थिति ठीक रहेगी। परिवार में मांगलिक कार्य सम्पन्न हो सकते हैं।

धनु

घर-गृहस्थी के खर्चों में अनावश्यक वृद्धि हो सकती है। परिवार में स्वास्थ्य संबंधित परेशानी हो सकती है। आज अनर्गल कार्यों में समय खराब हो सकता है। मन में असंतोष बना रहेगा।

मकर

व्यावसायिक कार्यों में आ रही परेशानियां दूर होने लगेंगी। व्यावसायिक कार्य शीघ्रता/सुगमता से बनने लगेंगे। चलते कार्यों में प्रगति होगी। नवीन कार्य योजना का क्रियान्वयन होगा।

कुंभ

व्यावसायिक कार्यों को प्राथमिकता से करने का प्रयास करें। व्यावसायिक परेशानियां दूर होने लगेंगी। नवीन कार्य योजना का क्रियान्वयन होगा। आर्थिक स्थिति ठीक रहेगी।

मीन

परिवार में शुभ-मांगलिक संदेश प्राप्त होंगे। अटके हुए कार्य बनने लगेंगे। नवीन कार्यों के संबंध में सकारात्मक आश्वासन प्राप्त होंगे। व्यावसायिक स्थिति ठीक रहेगी। आर्थिक स्थिति में सुधार होगा।