सोशल मीडिया से जुड़ें
Parivehan_Vishesh
RNI No :- DELHIN/2023/86499
DCP Licensing Number :
F.2 (P-2) Press/2023

www.newsparivahan.com

परिवहन विशेष

वर्ष 02, अंक 211, नई दिल्ली । गुरुवार, 10 अक्टूबर 2024, मूल्य ₹ 5, पेज 8

देश का पहला ट्रांसपोर्ट दैनिक समाचार पत्र

03 दिल्ली की सड़कों से उठाई जाएंगी डग्गामार बसें
06 मीडिया और सिनेमा का सांस्कृतिक माध्यम
08 रतन टाटा का निधन, 86 साल की उम्र में ली अंतिम सांस

दिल्ली की जनता के लिए दिवाली पर्व के उपलक्ष में परिवहन विभाग का तोहफ़ा

GOVERNMENT OF NATIONAL CAPITAL TERRITORY OF DELHI
TRANSPORT DEPARTMENT: SCRAPPING CELL
5/9, UNDER HILL ROAD: DELHI -110054

F.10(1)/PCO/Scrap/TPT/2023/ Date: 09-10-2024

ORDER

The Transport Department is in process of running an enforcement drive against the End-of-Life vehicle (diesel vehicle more than 10yrs old and Petrol vehicle more than 15yrs old) and unregistered e-Rickshaw or without Certificate of Fitness e-rickshaws. Accordingly, the following registered RVSFs which are approved and operational by concerned state government and which already voluntarily associated with the Enforcement team of Transport Department for Scrapping of End-of-Life vehicles as per the RVSF Rules, 2021 are hereby designated the MCD Zones as follows :-

S.No.	RVSF Name	Vehicle Category	MCD Zones
1.	Niravana Scrapper	L, M, N	Central Zone
2.	Go Green ELV Handlers	L, M, N	City-SP Zone
3.	Bharat Scrap Facilities	L, M, N	Civil Lines and Karol Bagh
4.	Pineview Technology Private Limited	L, M, N	South Zone
5.	Abhishek K Kaiho Recyclers	L, M, N	Delhi Cantonment Board Area
6.	Saral Auto Scrapping India Pvt. Ltd.	L, M, N	Keshav Puram
7.	PKN Motors Scrappers Pvt. Ltd.	L, M, N	Najafgarh
8.	Grand Global Junkyard and Recycling LLP	L, M, N	Narela
9.	Rosemarta Auto Recycling Pvt Ltd	L, M, N	North Shahdara & South Shahdara
10.	Select Technical Services	L, M, N	Rohini
11.	MTC Business Pvt. Ltd.	L, M, N	NDMC
12.	Indian Motors	L, M, N	West

1. The above mentioned RVSFs shall collect the impounded/seized vehicles from the designated teams of traffic police and enforcement (Transport Department) in their MCD zones and process the scrapping as per RVSF Rules, 2021 and Guidelines for Handing End-of-Life Vehicles in Public Places of Delhi, 2024.
2. All logistics is responsibility of concerned RVSF. RVSFs need to deploy their cranes and other necessary infrastructure or aforementioned purpose. Enforcement teams will issue the seizure memo and handover at the spot to RVSF.
3. **Timeline for scrapping the impounded vehicle:**
   1. Unregistered e-Rickshaw: To be crushed at nearest impounding pit before sending it to scrapping yard of concerned RVSF.
   2. Registered e-Rickshaw, impounded on expiry of fitness certificate:- RVSF to wait for 90 days in line with Delhi maintenance and management of parking rules 2019. In case, registered e-Rickshaw does not get released within 90 days, it will get scrapped.
   3. Diesel vehicle more than 10 yrs and Petrol Vehicle more than 15 yrs old: RVSF to wait for four weeks for release order in line with guideline for handling end of life vehicle 2024. In case, vehicle not released within four weeks, RVSF to scrap the vehicle.
4. RVSF has to submit every fortnightly the copy of Certificate of Deposit (COD), Certificate of vehicle Scrapping and proof of payment to vehicle owners for the vehicle handed over to them.
5. In case, a vehicle owner does not report to RVSF within stipulated time for payment as per the Guidelines for Handing End-of-Life Vehicles in Public Places of Delhi, 2024, then scrap value has to be deposited in Government Treasury of Transport Department.
6. The Value of scrap has to be decided as per the formulae of reserve price set up by Ministry of Steel OM. F.No. S-31037/1/2022-MFM dated 23.01.2023.
7. EO (HQ), will maintain a register of inventory of all vehicle seized by enforcement team and handed over to scrappers with details of team In-charge who seized, RVSF to whom it has been handed over, Submission of COD, Payment and Certificate of vehicle Scrapping.
8. RVSF who has valid RVSF license can participate. Department is encouraging more RVSF to participate in order to have more resource in terms of crane/manpower/recovery van etc. further strengthening the drive as well as utilizing the facility of all licensed "Approved and Operational" RVSF in equitable manner.

This issues with the prior approval of Competent Authority.

Deputy COMMISSIONER
(SCRAPPING CELL)

F.10(1)/PCO/Scrap/TPT/2023/ Date

1. Principal Secretary to Hon'ble LG GNCTD
2. Secretary to Hon'ble Minister of Transport GNCTD
3. OSD to Chief Secretary GNCTD
4. Chairperson CAQM
5. PS to Commissioner, Transport Department, GNCTD.
6. PS to SCOT -2, Transport Department, GNCTD.
7. DC (Enforcement),, Transport Department, GNCTD.
8. All Enforcement Officer, , Transport Department, GNCTD
9. All the above-mentioned Scrapping Agencies.

Deputy COMMISSIONER
(SCRAPPING CELL)

परिवहन विशेष न्यूज

नई दिल्ली। दिल्ली परिवहन विभाग ने आज दिल्ली की जनता के अपने पद के बल पर वाहन उठाकर फिर से अपने प्रिय बाहरी राज्यों के वाहन स्क्रैप डीलरो को सुपुर्द करने के आदेश जारी कर दिए। उल्लेखनीय यह है की इस बार के आदेश में अन्य वाहनों के साथ ई रिक्शा भी उठाकर देने की बात कहीं गई है। (आदेश का हिन्दी अनुवाद और आदेश की कापी जनता के लिए प्रस्तुत)

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार परिवहन विभाग: स्क्रैपिंग सेल 5/9, अंडर हिल रोडः दिल्ली-110054

एफ10(1)/पीसीओ/स्क्रैप/1पीटी/2023/ ददनांकः 09-10-2024

परिवहन विभाग जीवन समाप्ति वाले वाहनों (10 वर्ष से अधिक पुराने डीजल वाहन और 15 वर्ष से अधिक पुराने पेट्रोल वाहन) और अपंजीकृत ई-रिक्शा या बिना फिटनेस प्रमाण पत्र वाले ई-रिक्शा के खिलाफ प्रवर्तन अभियान चलाने की प्रक्रिया में है। तदनुसार, निम्नलिखित पंजीकृत आरवीएसएफ जो संबंधित राज्य सरकार द्वारा अनुमोदित और चालू हैं और जो पहले से ही आरवीएसएफ नियम, 2021 के अनुसार जीवन समाप्ति वाले वाहनों की स्क्रैपिंग के लिए परिवहन विभाग की प्रवर्तन टीम के साथ स्वेच्छा से जुड़े हुए हैं, उन्हें निम्नानुसार एमसीडी जोन नामित किया गया है।

आरवीएसएफ नाम

1. निरवाना स्क्रैप
2. गो ग्रीन ईएलवी हैंडलर्स
3. भारत स्क्रैप सुविधाएं
4. पाइनव्यू टेक्नोलॉजी प्राइवेट लिमिटेड
5. अभिषेक के काइहो रिसाइक्लर्स
6. सरल ऑटो स्क्रैपिंग इंडिया प्राइवेट लिमिटेड
7. पीकेएन मोटर्स स्क्रैपर्स प्राइवेट लिमिटेड
8. ग्रैंड ग्लोबल जंकयार्ड और रीसाइक्लिंग एलएलपी
9. रोज़मार्टा ऑटो रिसाइक्लिंग प्राइवेट लिमिटेड
10. सेलेक्ट टेक्निकल सर्विस
11. एमटीसी बिजनेस प्राइवेट लिमिटेड
12. इंडियन मोटर्स

1. उपर्युक्त आरवीएसएफ अपने एमसीडी क्षेत्रों में यातायात पुलिस और प्रवर्तन (परिवहन विभाग) की नामित टीमों से जब्त/जब्त वाहनों को एकत्र करेंगे और आरवीएसएफ नियम, 2021 और दिल्ली के सार्वजनिक स्थानों पर जीवन समाप्ति वाले वाहनों को संभालने के लिए दिशानिर्देश, 2024 के अनुसार स्क्रैपिंग की प्रक्रिया करेंगे।

2. सभी रसद संबंधित आरवीएसएफ की जिम्मेदारी है। आरवीएसएफ को अपने क्रेन और अन्य आवश्यक बुनियादी ढांचे या उपर्युक्त उद्देश्य के लिए तैनात करने की आवश्यकता है। प्रवर्तन दल जब्ती ज्ञापन जारी करेंगे और मौके पर आरवीएसएफ को सौंप देंगे।

3. जब्त वाहन को नष्ट करने की समयसीमाः

1. अपंजीकृत ई-रिक्शाः संबंधित आरवीएसएफ के स्क्रैपिंग यार्ड में भेजने से पहले इसे निकटतम जब्ती गड्ढे में कुचल दिया जाएगा।

2. पंजीकृत ई-रिक्शा, फिटनेस प्रमाण पत्र की समाप्ति पर जब्तः- दिल्ली पार्किंग नियम 2019 के रखरखाव और प्रबंधन के अनुरूप आरवीएसएफ को 90 दिनों तक इंतजार करना होगा। पंजीकृत ई-रिक्शा के मामले में,

3. 10 साल से अधिक पुराने डीजल वाहन और 15 साल से अधिक पुराने पेट्रोल वाहनः आरवीएसएफ को चार साल तक इंतजार करना होगा

वाहन के जीवन के अंत 2024 से निपटने के लिए दिशानिर्देश के अनुरूप रिलीज ऑर्डर के लिए सप्ताह। यदि वाहन चार सप्ताह के भीतर जारी नहीं किया जाता है, तो आरवीएसएफ वाहन को स्क्रैप कर देगा।

4. आरवीएसएफ को प्रत्येक पखवाड़े वाहन मालिकों को जमा प्रमाणपत्र (सीओडी), वाहन स्क्रैपिंग प्रमाणपत्र और उन्हें सौंपे गए वाहन के लिए भुगतान का प्रमाण प्रस्तुत करना होगा।

5. यदि कोई वाहन मालिक दिल्ली के सार्वजनिक स्थानों पर वाहनों की जीवन समाप्ति, 2024 के अनुसार भुगतान के लिए निर्धारित समय के भीतर आरवीएसएफ को रिपोर्ट नहीं करता है, तो स्क्रैप मूल्य का भुगतान करना होगा।

परिवहन विभाग के सरकारी खजाने में जमा करने के लिए दिशा-निर्देश।

6. स्क्रैप का मूल्य इस्पात मंत्रालय के कार्यालय ज्ञापन संख्या एस-31037/1/2022-एमएफएम दिनांक 23.01.2023 द्वारा निर्धारित आरक्षित मूल्य के फार्मूले के अनुसार तय किया जाना है।

7. ईओ (मुख्यालय), प्रवर्तन दल द्वारा जब्त किए गए और स्क्रैपर्स को सौंपे गए सभी वाहनों की सूची का एक रजिस्टर बनाए रखेंगे, जिसमें जब्त करने वाले दल के प्रभारी, आरवीएसएफ जिसे वाहन सौंपे गए हैं, सीओडी की प्रस्तुति, भुगतान और वाहन स्क्रैपिंग का प्रमाण पत्र का विवरण होगा।

8. आर.वी.एस.एफ. जिनके पास वैध आर.वी.एस.एफ. लाइसेंस है, वे भाग ले सकते हैं। विभाग अधिक से अधिक आर.वी.एस.एफ. को भाग लेने के लिए प्रोत्साहित कर रहा है ताकि क्रेन/मैनपावर/रिकवरी वैन आदि के संदर्भ में अधिक संसाधन उपलब्ध हो सकें, अभियान को और मजबूत किया जा सके और साथ ही सभी लाइसेंस प्राप्त ₹स्वीकृत और परिचालन₹ आर.वी.एस.एफ. की सुविधा का समान तरीके से उपयोग किया जा सके।

इसे सक्षम प्राधिकारी के पूर्व अनुमोदन से जारी किया जाता है।

उप आयुक्त
(स्क्रैपिंग सेल)

एफ.10(1)/पीसीओ/स्क्रैप/टीपीटी/2023 /

1. माननीय एलजी जीएनसीटीडी के प्रधान सचिव
2. माननीय परिवहन मंत्री जीएनसीटीडी के सचिव
3. मुख्य सचिव जीएनसीटीडी के ओएसडी
4. अध्यक्ष, सीएक्यूएम
5. आयुक्त, परिवहन विभाग, जीएनसीटीडी के निजी सचिव।
6. एससीओटी-2 के निजी सचिव, परिवहन विभाग, जीएनसीटीडी।
7. डीसी (प्रवर्तन), परिवहन विभाग, जीएनसीटीडी।
8. सभी प्रवर्तन अधिकारी, परिवहन विभाग, जीएनसीटीडी
9. उपर्युक्त सभी स्क्रैपिंग एजेंसियां।

उप आयुक्त (स्क्रैपिंग सेल)

विशेष परिवहन आयुक्त शहजाद आलम के खिलाफ कार्यवाही की उठाई दिल्ली के व्यवसायिक वाहनों के मालिकों ने आवाज

संजय बाटला

नई दिल्ली। बुधवार को बुराड़ी वाहन जांच शाखा में सैकड़ों वाहन मालिक एकत्र हुए और वाहनों की जांच के लिए विशेष परिवहन आयुक्त शहजाद आलम द्वारा बिना पूर्व सूचना के वाहनों को बुराड़ी जांच शाखा से झुलझुली वाहन जांच शाखा में भेजने के विरोध में आम आदमी पार्टी, मुख्यमंत्री दिल्ली और परिवहन मंत्री से शिकायत के साथ मांग कर कहा की सभी वाहनों को वापिस बुराड़ी जांच शाखा के आदेश कर ओर विशेष परिवहन आयुक्त के खिलाफ कार्यवाही करे। वाहन मालिकों के कहना टू की सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के किस आदेश की बात कर वाहन यह से वहा जांच के लिए से किए का नाम लिया जा रहा है उसके लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय 6 महीने की और समय की घोषणा कर चुका था फिर एक प्राईवेट कम्पनी जिसका टेंडर पहले से ही खत्म हो चुका है उसे फ़ायदा पहुंचाने के लिए सिर्फ़ यह स्थांतरण लिया गाया है और इसी लिए दिल्ली की 50000 वाहन मालिकों को बेरोजगार बनाने की साजिश के लिए शहजाद आलम के खिलाफ कार्यवाही की जाए।

दूसरी तरफ टैक्सी वालों ने बीएलटीडी के मामले में और इलैक्ट्रिक वाहनों से सरकार द्वारा माफ किए गए रोड टैक्स को परिवहन विभाग के द्वारा जुर्माने सहित जमा करवाने के मामले को उजागर कर शहजाद आलम के खिलाफ आवाज़ उठा कर दशहरा पर्व पर परिवहन विभाग का पुतला जलाने की बात कर रहे है।

दिल्ली के अधिकतर व्यावसायिक वाहन मालिकों ने एक जुट आवाज़ में बकायदा वीडियो जारी करके धर्मेंद्र धामू (आप), यशपाल सिंह, राजू कक्कड़, राजू गोली, मोहिंद्र त्यागी, सुभाष त्यागी, घनश्याम कपूर, सौरब एवम्-अन्य सैकडो मालिक/ चालक आम आदमी पार्टी दिल्ली सरकार को खुले आम यह कह दिया है की अगर शहजाद आलम के खिलाफ कार्यवाही नहीं करी जाएगी तो दिल्ली में आम आदमी पार्टी को समर्थन देकर सरकार बनवाने वाले सभी वाहन मालिक और चालक आने वाले चुनाव में आम आदमी पार्टी को वोट नहीं देंगे।

अब देखना यह होगा की दिल्ली सरकार दिल्ली के लाखो वाहन मालिकों ओर चालकों के लिए विशेष परिवहन आयुक्त शहजाद आलम के खिलाफ कार्यवाही करने के आदेश जारी करती हैं या जनता की नाराजगी के बाद भी विशेष परिवहन आयुक्त शहजाद आलम का बचाव करती हैं।

दूसरा मुख्यमंत्री तत्काल प्रभाव से वाहनों को वापिस बुराड़ी जांच शाखा में जांच शूरु करने के आदेश देती है या नहीं

आपकी जानकारी हेतु बता दें पहले भी जिस क्षेत्र में शहजाद आलम एसडीएम के पद पर कार्यरत थे वहा भी उस क्षेत्र को जनता बगावत पर उतारू हो गई थी और अब परिवहन विभाग में भी पूरा वाहन मालिक और चालक बगावत पर उतारू है। आखिर ऐसे प्रशासनिक अधिकारी जो जनहित की लिए पद पर आसीन होकर जनता के अहित करने में सलिप्त है के खिलाफ़ गृह मंत्री भारत सरकार क्यों कार्यवाही के आदेश जारी नही करते।

दिल्ली के टैक्सी बसों पर लगातार होने वाले अत्याचार के खिलाफ दिल्ली सरकार और दिल्ली के परिवहन मंत्रालय और परिवहन विभाग के खिलाफ रावण के पुतले दहन की बजाय भ्रष्टाचार का पुतला दहन करेंगे

परिवहन विशेष न्यूज

नई दिल्ली। दिल्ली टैक्सी एंड टूरिस्ट ट्रांसपोर्टर्स, दिल्ली के टैक्सी बसों पर लगातार होने वाले अत्याचार के खिलाफ 15 अक्टूबर को दिल्ली सचिवालय पर दिल्ली सरकार और दिल्ली के परिवहन मंत्रालय और इसके दिल्ली परिवहन विभाग के खिलाफ इस बार दशहरा त्योहार के समय रावण के पुतले दहन की बजाय भ्रष्टाचार का पुतला दहन करेंगे.

काफी सालो से दिल्ली सरकार, उसके परिवहन मंत्रालय और दिल्ली परिवहन विभाग की तरफ से पेनिक बटन घोटाला, स्पीड गवर्नर घोटाला और हाई सिक्योरिटी नंबर प्लेट घोटाला हों रहा है

ट्रांसपोर्टर्स एसोसिएशन के अध्यक्ष संजय सम्राट का कहना है की हम काफी सालो से इस भर्ष्टाचार के खिलाफ आंदोलन भी कर रहें है. लेकिन दिल्ली सरकार और उसके परिवहन विभाग हमारी मांगो को अनसुना कर रहा है बल्कि पेनिक बटन जो की पेहले इनका विभाग 2019 के बाद रजिस्ट्रेड हुई टैक्सी बसों मे लगाता था अब 2019 से पेहले रजिस्ट्रेड हुई टैक्सी बसों मे भी जबरजस्ती लगवाना शुरू कर दिया. अभी दिल्ली में पेनिक बटन की वजह से काफी गाड़ियाँ रजिस्ट्रेड नहीं हों रहीं है और काफी गाड़ियों का परमिट और फिटनेस नहीं हों रहीं है सबसे बड़ी बात ये है की इन पेनिक बटन के दबाने से कुछ नहीं होता. लेकिन दिल्ली के टैक्सी बसों के मालिकों को अपनी गाड़ियों के रजिस्ट्रेशन के समय पेनिक बटन (व्हीकल लोकेशन ट्रैकिंग डिवाइस) के 10 हजार से 15 हजार हर टैक्सी बसों के लिए देने पड़ते है. बल्कि अब ये हर 2 साल की फिटनेस के समय इन डिवाइस को चेक करने के नाम पर भी 5 हजार रुपये तक लेते है. और इतना बड़ा भर्ष्टाचार निर्भया बलात्कार के नाम पर हों रहा है.

और एक तरह से ये महिलाओ का भी मजाक बना रहें है क्योंकी ये महिलाओ की सुरक्षा के नाम भी भ्रष्टाचार कर रहें है. आज तक दिल्ली सरकार या उसके परिवहन विभाग ने इसका कोई कॉल सेंटर नहीं बनाया, थोड़ा बहुत खाना पूर्ति के नाम पर ये गाडी की लोकेशन दिखाने की बाते ये करते है लेकिन पेनिक बटन दबाने से ना तो पुलिस आती ना ही ट्रांसपोर्ट विभाग का कोई कर्मचारी.

ऐसा ही स्पीड गवर्नर का मामला है इसमें भी करोडो रूपया का घपला हों चूका है.

हाई सिक्योरिटी नंबर प्लेट जो की 200 रुपये की थी कुछ समय पेहले उसके 800 रुपये से ज्यादा वसूल किये जा रहें है. और ये सब दिल्ली सरकार के परिवहन मंत्रालय और दिल्ली परिवहन वीभाग की मिलीभगत से इनके द्वारा कुछ प्राइवेट वेंडर द्वारा किया जा रहा है. जिस से की दिल्ली सरकार और इसका परिवहन मंत्रालय और दिल्ली परिवहन विभाग के बड़े अधिकारी अपने को बचा सके और सारा आरोप प्राइवेट वेंडरस पर लगे.

ट्रांसपोर्टर्स एसोसिएशन के अध्यक्ष संजय सम्राट का कहना है की हम भ्रष्टाचार का पुतला दहन दशहरे के दिन करना चाहते थे लेकिन पुलिस ने उस दिन के लिए इज्जाजत नहीं दी.

संजय सम्राट का ये भी कहना है की पूरे देश में भ्रष्टाचार का ही पुतले दहन होना चाहिए क्योंकी भ्रष्टाचार भारत के लोगों के लिए कैंसर बन चूका है. और ये हमारी एक शरुआत है दशहरे के त्यौहार पर।

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार कंप्यूटर शाखा: परिवहन विभाग 5/9, अंडर हिल रोड, दिल्ली-110054

एफ.डीटीओ/VIU/2022/322/ 075779197/दिनांकः 19/09/2024

यह सूचित किया जाता है कि एनआईसी, एनआईसीएसआई और परिवहन विभाग, दिल्ली सरकार द्वारा 27/08/2024 को निर्भया फ्रेमवर्क के तहत एमओआरटीएच से प्राप्त धनराशि से एआईएस-140 मानक के अनुसार सार्वजनिक सेवा वाहनों के लिए वाहन ट्रैकिंग और निगरानी के लिए बैकएंड सिस्टम और मॉनिटरिंग सेंटर के कार्यान्वयन के लिए एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए गए हैं।

इस संबंध में, सभी पब्लिक सर्विस वाहन (PSV) के मालिकों को पुराने DIMTS मैनेज्ड बैकएंड सिस्टम से नए व्हीकल लोकेशन ट्रैकिंग (VLT) और इमरजेंसी अलर्ट सिस्टम (EAS) बैकएंड सिस्टम में बदलाव करना आवश्यक है। इसके अलावा, सुचारू बदलाव के लिए यह भी अनुरोध किया जाता हैः

1. वाहन मालिकों और बस ऑपरेटरों को एनआईसी द्वारा प्रबंधित वाहन की निगरानी और ट्रैकिंग के लिए बैकएंड सिस्टम की कार्यक्षमता को सत्यापित करने के लिए वीएलटीडी विक्रेताओं के साथ सहयोग करना होगा।

2. वीएलटी और ईएएस बैकएंड पर वाहनों की ऑनबोर्डिंग को पूरा करने के लिए सत्यापन और सक्रियण प्रक्रिया के लिए वाहन मालिकों के मोबाइल पर एक ओटीपी भेजा जाएगा। इसके बिना, वाहन की ऑनबोर्डिंग को अंतिम रूप नहीं दिया जा सकता है।

3. डीटीओ (वीआईयू बुराड़ी) और डीटीओ (वीआईयू झुलझुली) के साथ-साथ सहायक सचिव (एसटीए) और सभी डीटीओ वाहन की फिटनेस, परमिट से संबंधित कार्यों और नए वाहन के पंजीकरण के समय बैकएंड ट्रैकिंग की कार्यक्षमता की जांच करेंगे, सभी वाहनों के लिए जो वीएलटीडी आधारित वाहन ट्रैकिंग और आपातकालीन चेतावनी प्रणाली को बनाए रखने के लिए सीएमवीआर के नियम 125एच के अंतर्गत अर्हता प्राप्त करते हैं।

4. उपायुक्त (बस परिवहन) सभी जीसीसी ऑपरेटरों के साथ समन्वय स्थापित करेंगे। क्लस्टर बसों को एनआईसी 5 द्वारा वाहन की निगरानी के लिए प्रबंधित बैकएंड सिस्टम पर शामिल किया जाएगा। वाहन की निगरानी के लिए बैकएंड सिस्टम की यह पूरी प्रक्रिया बिना किसी बाधा के है।

वाहन की निगरानी के लिए बैकएंड सिस्टम पर अपने वाहन को शामिल कराने के लिए वाहन और वाहन मालिक से सहयोग करने के लिए कोई शुल्क नहीं लिया जाएगा।

यह सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से जारी किया जाएगा।

शहजाद आलम
विशेष आयुक्त (VIU/IT)
कॉपीः

1. प्रधान सचिव-सह-आयुक्त, परिवहन विभाग जीएनसीटीडी के निजी सचिव
2. विशेष आयुक्त (बस परिवहन) परिवहन विभाग जीएनसीटीडी।
3. All DTOs including DTO (VIU Burari) and DTO (VIU Jhuljhuli)
4. उप सचिव एसटीए।
5. डिप्टी कमिश्नर (टैक्सी यूनिट)

GOVT OF NATIONAL CAPITAL TERRITORY OF DELHI
COMPUTER BRANCH: TRANSPORT DEPARTMENT
5/9, UNDER HILL ROAD, DELHI -110054

F.DTO/VIU/2022/322/075779197/ Dated: 19/09/2024

ORDER

It is to inform that a Memorandum of Understanding (MoU) has been signed on 27/08/2024 by NIC, NICSI, and Transport Department, Govt. of NCT of Delhi for the implementation of Backend System and Monitoring Centre for Vehicle tracking and monitoring for public service vehicles as per AIS-140 standard from funds received from MORTH under Nirbhaya Framework.

In this regard, all the owner of Public Service vehicle (PSV) are required to do the transition from old DIMTS managed backend system to the new Vehicle Location Tracking (VLT) and Emergency Alert System (EAS) backend system. Further, for smooth transition it is also requested as under:

1. Vehicle owners and Bus operators to cooperate with VLTD vendors to verify the functionality of the backend system for monitoring and tracking of vehicle managed by NIC.
2. An OTP will be sent on mobile of the Vehicle owners for the verification and activation process to complete the onboarding of vehicles to the VLT and EAS backend. Without the same, the onboarding of the vehicle cannot be finalized.
3. DTO(VIU Burari) and DTO(VIU Jhuljhuli) as well as Assistant Secretary (STA) and all DTOs to check the functionality of backend tracking at the time of fitness of vehicle, Permit related works and during registration of new vehicle, for all vehicles which qualifies under rule 125H of CMVR for maintaining VLTD based Vehicle tracking and emergency alert system.
4. Deputy Commissioner (Bus Transport) to coordinate with all GCC operator as well as cluster buses to get onboarded on the backend system managed for monitoring of vehicle by NIC
5. This whole process of backend system for monitoring of vehicle is without any charge from the vehicle owner and vehicle owner to cooperate to get their vehicle onboarded on the backend system for monitoring of vehicle.

This issues with the approval of competent authority.

Special Commissioner (VIU/IT)

Copy to:

1. PS to Pr. Secretary-cum-Commissioner, Transport department GNCTD
2. Special Commissioner (Bus Transport) Transport Department GNCTD.
3. All DTOs including DTO (VIU Burari) and DTO (VIU Jhuljhuli)
4. Deputy secretary STA.
5. Deputy Commissioner (Taxi Unit)

अष्टमी व नवमी पूजन-मुहूर्त, 11 अक्टूबर 2024 शुक्रवार

इस बार शारदीय नवरात्र की अष्टमी व नवमी तिथि का पूजन/अनुष्ठान इत्यादि 11 अक्टूबर 2024 शुक्रवार को किया जाएगा- :

* अष्टमी तिथि 10 अक्टूबर, गुरुवार को दोपहर 12:32 से शुरू होगी, जो अगले दिन 11 अक्टूबर शुक्रवार को दोपहर 12:07 तक रहेगी।

* जो लोग अष्टमी तिथि को कन्या पूजन इत्यादि करते हैं, उनको भी 11 अक्टूबर, शुक्रवार को ही कन्या पूजन करना चाहिए। क्योंकि सप्तमीयुक्त तिथि के दिन अष्टमी पूजन करना शास्त्रोचित नहीं है।

* नवमी तिथि 11 अक्टूबर, शुक्रवार को दोपहर 12:06 पर शुरू होगी और 12 अक्टूबर, शनिवार को 10:58 तक रहेगी। अतः नवमी तिथि पर व्रत पूजन करने वाले भी 11 अक्टूबर, शुक्रवार को ही नवमी तिथि का व्रत- पूजन कर सकते हैं।

* अष्टमी व नवमी दोनों का ही व्रत- पूजन 11 अक्टूबर 2024 शुक्रवार को करना ही उचित रहेगा। और 12 अक्टूबर, शनिवार के दिन ₹विजयदशमी₹ का पर्व मनाया जाएगा।

पूजन का शुभ समय-: * सुबह 6:20 से सुबह 10:41 तक क्रमशः चर, लाभ व अमृत के अच्छे चौघड़िये रहेंगे। इस समय के दौरान देवी पूजा, उपासना, कन्या- पूजन, हवन इत्यादि की शुरुआत करना शुभ रहेगा//

प्रिय युवा साथियों,

यात्रा मंत्र: शुभ यात्रा के लिए आशीर्वाद के अंतर्गत आप सभी से कुछ विचार साझा करना चाहता हूँ। हमारी ज़िन्दगी भी एक यात्रा की तरह है, जिसमें हर कदम पर नई चुनौतियाँ, अवसर, और अनुभव होते हैं। यात्रा चाहे तीर्थ स्थल की हो, किसी व्यवसायिक उद्देश्य से हो, या फिर जीवन के नए अनुभवों को पाने की हो, हर यात्रा हमें कुछ न कुछ सिखाती है।

लेकिन, किसी भी यात्रा की सफलता के लिए मानसिक स्थिरता और सकारात्मक दृष्टिकोण होना बहुत जरूरी है। हमारे प्राचीन साहित्य में भी इस विषय पर विशेष ध्यान दिया गया है। इस संदर्भ में एक महत्वपूर्ण दोहा है:

"साधु संगति लीजिए, मन में धीरज धार।
मार्ग मिले शुभ मंगलमय, संकट रहे अपार।।"

इस दोहे का अर्थ बहुत सरल और गहरा है। इसमें कहा गया है कि यात्रा के दौरान सज्जनों का साथ लें, क्योंकि अच्छे लोगों की संगति आपको सही दिशा दिखाती है और आपके कदम सही मार्ग पर पड़ते हैं। इसके साथ ही मन में धैर्य और संयम बनाए रखना भी उतना ही आवश्यक है। चाहे रास्ते में कितनी भी कठिनाइयाँ क्यों न आएँ, यदि आपका मन शांत और धैर्यवान है, तो आप उन कठिनाइयों को पार कर लेंगे।

यात्रा केवल एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुँचने का साधन नहीं है, यह एक आत्मिक और मानसिक सफर भी है। यह मंत्र हमें सिखाता है कि किसी भी यात्रा से पहले अपने मन को तैयार करना चाहिए। सकारात्मक सोच, अच्छे लोगों की संगति, और धैर्य ही आपकी यात्रा को मंगलमय बनाएँगे।

मैं आप सभी से आग्रह करता हूँ कि अपनी जीवन यात्रा में इस दोहे का स्मरण करें। जब भी किसी नई यात्रा पर निकलें, अपने मन को शांति और सकारात्मकता से भरें। इससे न केवल आपकी यात्रा सफल होगी, बल्कि आप जीवन में भी हर चुनौती का सामना धैर्य और दृढ़ता से कर पाएँगे।

आप सभी को मेरी ओर से भविष्य की सभी यात्राओं के लिए शुभकामनाएँ !

सप्रेम,
डॉ. अंकुर शरण

कन्याओं का पूजन करें हम।

यह पूजन है हमारे संस्कारों का,
बेटी के पैरों में खुशियाँ है संसार की
वह कन्या रूपी देवी हमारी शक्ति है,
आओ इन छोटी-छोटी कन्याओं का पूजन करें हम।

हम जब राह भटक जाते हैं तो,
ममता रुपी माँ बन हमें राह दिखाती है
जब मझधार में हम घिर जाते हैं तो पत्नी धर्म वह निभाती है,
वह बेटियाँ ही है जो माँ-बाप का फ़र्ज़ निभाती है
आओ इन छोटी-छोटी कन्याओं का पूजन करें हम।

दो परिवारों की बागडोर निभाने वाली,
वह बेटियाँ कन्या रूप में तभी तो पूजी जाती है।
इन बेटियों का विश्वास बनें हम,
आओ इन छोटी-छोटी कन्याओं का पूजन करें हम॥

हरिहर सिंह चौहान

पर्यावरण पाठशाला - बीज मंत्र: पेड़ से सीखे जीवन के अनमोल सबक

-अंकुर

पर्यावरण पाठशाला के अंतर्गत जब हम पेड़ों की ओर देखते हैं, तो हमें सिर्फ एक प्राकृतिक संरचना नहीं दिखाई देती, बल्कि एक पेड़ हमें जीवन के महत्वपूर्ण सबक भी सिखाता है। जीवन में कुछ लोग पत्तों की तरह होते हैं, कुछ शाखाओं की तरह, और हमारे परिवार की भूमिका जड़ों और तने के समान होती है। आइए इस बीज मंत्र के माध्यम से हम इन सबक को विस्तार से समझें।

पत्तों की तरह लोग:

पत्ते हमेशा पेड़ की सुंदरता बढ़ाते हैं, लेकिन उनकी उम्र बहुत छोटी होती है। जैसे ही मौसम बदलता है, पत्ते गिर जाते हैं। इसी तरह, हमारे जीवन में भी कुछ लोग पत्तों की तरह आते हैं। वे हमारे साथ समय बिताते हैं, हमें खुशी देते हैं, लेकिन जैसे ही परिस्थितियां बदलती हैं या समय आगे बढ़ता है, वे हमें छोड़कर चले जाते हैं। ये लोग क्षणिक होते हैं, वे हमें कुछ सिखाने आते हैं और फिर अपना रास्ता बदल लेते हैं। पत्तों की तरह ये लोग जरूरी नहीं कि हमेशा हमारे जीवन में बने रहें, लेकिन उनका योगदान महत्वपूर्ण होता है।

शाखाओं की तरह मित्र:

शाखाएँ पेड़ की महत्वपूर्ण संरचनाएं होती हैं, जो लंबे समय तक टिकती हैं, लेकिन कभी-कभी वे भी टूट सकती हैं। हमारे जीवन में कुछ लोग शाखाओं की तरह होते हैं। ये वे मित्र या संबंध होते हैं जो हमें सहारा देते हैं, हमारे साथ खड़े रहते हैं और कठिन समय में भी हमारा साथ देते हैं। लेकिन कुछ परिस्थितियों में, जैसे तेज आंधी या तूफान, ये शाखाएँ भी टूट सकती हैं। हालांकि ये लोग लंबे समय तक हमारे साथ होते हैं, पर हमेशा के लिए नहीं। उनका समर्थन और प्यार सीमित होता है, लेकिन उनका प्रभाव हमारे जीवन पर गहरा होता है।

जड़ों की तरह परिवार:

पेड़ की जड़ें गहरी होती हैं, और वे पेड़ की पूरी संरचना को मजबूती से थामे रहती हैं। हमारा परिवार जड़ों की तरह होता है, जो हमें आधार प्रदान करता है, हमें पोषण देता है, और कठिनाइयों में भी हमारे साथ खड़ा रहता है। माता-पिता, भाई-बहन और करीबी रिश्तेदार वे हैं, जो हमारे जीवन की नींव होते हैं। जैसे जड़ें पेड़ को स्थिर रखती हैं, वैसे ही परिवार हमें जीवन की चुनौतियों से लड़ने की ताकत देता है। जब जीवन में तूफान आता है, तो जड़ें हमें संभालती हैं, और हमें गिरने नहीं देतीं।

तने की तरह माता-पिता:

पेड़ का तना सबसे स्थिर और मजबूत हिस्सा होता है, जो पेड़ की शाखाओं और पत्तों को सहारा देता है। हमारे जीवन में माता-पिता तने की तरह होते हैं। वे हमेशा मजबूत और स्थिर रहते हैं, हमें सहारा देते हैं और हमारी सभी जरूरतों का ख्याल रखते हैं। चाहे कितनी भी मुश्किलें आएं, माता-पिता हमेशा हमारी ढाल बने रहते हैं। उनका जीवन हमें सुरक्षा और मार्गदर्शन प्रदान करता है, ताकि हम अपनी जड़ों से जुड़े रहें और ऊँचाइयों तक पहुंच सकें।

जीवन का सबक:

पेड़ हमें सिखाता है कि जीवन में सभी लोग और रिश्ते अपनी-अपनी जगह पर महत्वपूर्ण होते हैं। पत्तों की तरह लोग हमें अस्थायी खुशी देते हैं, शाखाओं की तरह मित्र कठिन समय में हमारा साथ देते हैं, और जड़ों और तने की तरह हमारा परिवार हमें जीवन की हर चुनौती से लड़ने की शक्ति प्रदान करता है। हर रिश्ते का अपना महत्व है, लेकिन सबसे महत्वपूर्ण वे रिश्ते हैं जो हमें जड़ से जोड़ते हैं, हमें मजबूती और स्थिरता देते हैं।

इस बीज मंत्र के माध्यम से हमें यह समझने की जरूरत है कि जीवन में हर व्यक्ति का एक खास योगदान होता है। कुछ लोग हमें छोड़कर चले जाएंगे, कुछ लोग हमारे साथ रहेंगे, और कुछ हमेशा हमारे साथ जड़ों की तरह मजबूती से खड़े रहेंगे। पेड़ से सीखें और अपने जीवन में इन सबक को अपनाएं, ताकि आप भी जीवन की चुनौतियों का सामना करते हुए स्थिर और मजबूत बने रहें।

जैसे पेड़ की संरचना हमें स्थिरता और विकास का महत्व सिखाती है, वैसे ही जीवन में रिश्तों की भूमिका भी वैसी ही होती है। कुछ लोग आते-जाते हैं, कुछ समय के लिए साथ देते हैं, लेकिन जो हमेशा आपके साथ रहते हैं, वे आपके जीवन की असली नींव होते हैं।

indiangreenbuddy@gmail.com

सड़क सुरक्षा के नियमों को पाठ्यक्रम में शामिल करने की आवश्यकता

मोहित सोनी कुक्षी

भारत में सड़क दुर्घटनाओं की बढ़ती संख्या एक बड़ी चिंता का विषय है। हर साल लाखों लोग सड़क दुर्घटनाओं में मारे जाते हैं, जिनमें से अधिकांश दुर्घटनाएं सड़क सुरक्षा के नियमों की अनदेखी या उनकी जानकारी के अभाव के कारण होती हैं। इस स्थिति से निपटने के लिए सड़क सुरक्षा के नियमों को औपचारिक शिक्षा का हिस्सा बनाना आवश्यक है। इन नियमों की शिक्षा से बच्चों में जागरूकता पैदा होगी और वे जिम्मेदार नागरिक के रूप में भविष्य में दुर्घटनाओं को रोकने में मदद करेंगे।

सड़क दुर्घटनाओं के भयावह आंकड़े

भारत में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के आंकड़ों के अनुसार, 2021 में 4.03 लाख सड़क दुर्घटनाएं हुईं, जिनमें 1.55 लाख लोगों की मौत हो गई और 3.71 लाख से अधिक लोग घायल हुए। इन दुर्घटनाओं के पीछे कई कारण होते हैं, जिनमें शामिल हैं:

1. तेज गति से वाहन चलाना: लगभग 60% दुर्घटनाएं तेज गति से वाहन चलाने के कारण होती हैं।

2. शराब या नशे की स्थिति में वाहन चलाना: नशे में गाड़ी चलाने के कारण हर साल लगभग 11,000 मौतें होती हैं।

3. सुरक्षा उपकरणों का उपयोग न करना: हेलमेट और सीट बेल्ट न पहनने के कारण कई मौतें होती हैं। केवल हेलमेट का उपयोग न करने से हर साल 30% दोपहिया चालकों की मौत होती है।

4. अन्य नियमों का उल्लंघन: सिग्नल तोड़ना, गलत दिशा में गाड़ी चलाना और गलत लेन में चलना दुर्घटनाओं के अन्य प्रमुख कारण हैं।

सड़क सुरक्षा के प्रतीक चिन्हों की जानकारी क्यों जरूरी है?

सड़क सुरक्षा के प्रतीक चिन्हों की जानकारी बच्चों और युवाओं को देने से वे सड़कों पर सुरक्षित रह सकते हैं और जोखिम को कम कर सकते हैं। ये चिन्ह सड़क पर सही दिशा में चलने और संभावित खतरों से सतर्क रहने में मदद करते हैं।

प्रमुख सड़क सुरक्षा चिन्ह और उनका महत्व:

1. स्टॉप (Stop): इस चिन्ह का अर्थ है कि वाहन को पूरी तरह रोकना और सावधानीपूर्वक आगे बढ़ना।

2. गति सीमा (Speed Limit): यह चिन्ह उस क्षेत्र में वाहन की अधिकतम गति सीमा को निर्धारित करता है।

3. पैदल यात्री क्रॉसिंग (Pedestrian Crossing): यह चिन्ह पैदल यात्रियों को सुरक्षित रूप से सड़क पार करने के लिए होता है।

4. जंक्शन (Junction): यह चिन्ह चौराहों या सड़क के मिलन बिंदुओं पर होता है, जहाँ अन्य गाड़ियों से सावधान रहना जरूरी है।

5. हॉर्न निषेध (No Horn): यह चिन्ह शांति क्षेत्रों में हॉर्न बजाने पर प्रतिबंध लगाने के लिए होता है, जैसे कि अस्पताल और स्कूल।

6. रेलवे क्रॉसिंग (Railway Crossing): इस चिन्ह से पता चलता है कि रेलवे लाइन पार हो रही है और यहां विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है।

7. ओवरटेकिंग निषेध (No Overtaking): यह चिन्ह बताता है कि इस स्थान पर ओवरटेक करना खतरनाक हो सकता है।

सड़क सुरक्षा से संबंधित कानून

भारत में सड़क सुरक्षा के लिए कई कानून और नियम बनाए गए हैं जो नागरिकों की सुरक्षा सुनिश्चित करते हैं। इन्हें जानना और उनका पालन करना सभी के लिए जरूरी है:

1. मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (Motor Vehicles Act, 1988): यह कानून भारत में सड़क सुरक्षा के नियमों और यातायात नियंत्रण का आधार है। यह कानून वाहन पंजीकरण, ड्राइविंग लाइसेंस, ट्रैफिक नियम, और जुर्माने से संबंधित नियमों का प्रावधान करता है।

धारा 185: शराब या नशे में वाहन चलाने पर जुर्माना और सजा।

धारा 183: गति सीमा से अधिक वाहन चलाने पर जुर्माना।

धारा 194D: हेलमेट न पहनने पर जुर्माना।

धारा 194B: कार में सीट बेल्ट न पहनने पर जुर्माना।

2. सड़क परिवहन और सुरक्षा विधेयक, 2016 (Road Transport and Safety Bill, 2016): यह विधेयक सड़क सुरक्षा को सुनिश्चित करने के लिए कई सुधारों और सख्त कानूनों की बात करता है। इसमें ड्राइविंग लाइसेंस प्रणाली को सख्त करने और जुर्माने को बढ़ाने का प्रावधान है।

3. गुड सेमेरिटन कानून (Good Samaritan Law): यह कानून सड़क दुर्घटनाओं में मदद करने वाले लोगों को कानूनी सुरक्षा प्रदान करता है, जिससे लोग बिना किसी कानूनी डर के दुर्घटना पीड़ितों की मदद कर सकें।

4. ध्वनि प्रदूषण (Noise Pollution): मोटर वाहन अधिनियम के तहत तेज हॉर्न बजाने पर प्रतिबंध लगाया गया है। नियम 119 के अनुसार, हॉर्न की आवाज 75-80 डेसिबल से अधिक नहीं होनी चाहिए, और अस्पताल, स्कूल, या शांति क्षेत्रों में हॉर्न बजाने पर सख्त पाबंदी है।

5. अधिसूचित हेलमेट नियम: मोटर वाहन (संशोधन) अधिनियम के तहत, दोपहिया वाहन चालकों और सवारियों के लिए हेलमेट पहनना अनिवार्य है। हेलमेट न पहनने पर चालकों पर भारी जुर्माना लगाया जा सकता है।

6. चालक प्रशिक्षण और जागरूकता (Driver Training and Awareness): भारत में ड्राइविंग लाइसेंस प्राप्त करने से पहले ड्राइवरों को प्रशिक्षण प्राप्त करना अनिवार्य है। यह कानून सुनिश्चित करता है कि ड्राइवर सड़क सुरक्षा के सभी नियमों को जानें और उनका पालन करें।

सड़क सुरक्षा के नियमों की शिक्षा क्यों जरूरी है?

1. बचपन से आदतें विकसित करना: जिस प्रकार बच्चे स्कूल में नैतिकता, शारीरिक शिक्षा और विज्ञान सीखते हैं, उसी प्रकार उन्हें सड़क सुरक्षा के नियमों से अवगत कराना भी जरूरी है। बचपन में ही यदि इन नियमों की जानकारी दी जाए, तो वे अपनी पूरी जिंदगी सड़क पर जिम्मेदारी से व्यवहार करेंगे।

2. हादसों को कम करना: सड़क सुरक्षा नियमों की शिक्षा न होने के कारण लोग अक्सर अनजाने में ही नियम तोड़ते हैं, जो गंभीर दुर्घटनाओं का कारण बन सकता है। यदि स्कूलों में इन नियमों की शिक्षा दी जाए, तो भविष्य में होने वाले हादसों में कमी आ सकती है। उदाहरण के लिए, एक सर्वे के अनुसार, जिस स्थानों पर ड्राइवरों को सही ढंग से प्रशिक्षित किया गया था, वहां दुर्घटनाओं की दर 20% कम हुई।

3. सुरक्षा उपकरणों के महत्व को समझाना: सड़क सुरक्षा के नियमों में हेलमेट, सीट बेल्ट और अन्य सुरक्षा उपकरणों का उपयोग प्रमुख होता है। अध्ययन से पता चला है कि हेलमेट के उपयोग से मोटरसाइकिल चालकों की मौत की संभावना 40% तक कम हो जाती है। इन बातों की शिक्षा छात्रों को दी जाएगी तो वे अपने और दूसरों की सुरक्षा का बेहतर ख्याल रख सकेंगे।

4. सामाजिक जिम्मेदारी का विकास: सड़क सुरक्षा केवल व्यक्तिगत जिम्मेदारी नहीं है, बल्कि यह सामूहिक जिम्मेदारी है। छात्रों को अगर यह सिखाया जाएगा कि उनके द्वारा नियमों का पालन न करने से किसी और की जान को खतरा हो सकता है, तो वे और अधिक जिम्मेदार नागरिक बनेंगे।

सड़क सुरक्षा शिक्षा की संभावित संरचना

प्राथमिक स्तर: बच्चों को ट्रैफिक लाइट्स, पैदल यात्री क्रॉसिंग, और सड़क पर चलते समय सावधानियों के बारे में बताया जा सकता है।

माध्यमिक स्तर: इस स्तर पर वाहन चलाते समय नियमों का पालन, तेज गति और मोबाइल फोन के उपयोग से बचने के बारे में जानकारी दी जा सकती है।

उच्चतर स्तर: उच्चतर कक्षाओं में सड़क सुरक्षा के कानूनी पहलुओं, यातायात उल्लंघनों के परिणाम और ड्राइविंग लाइसेंस प्रक्रिया के बारे में बताया जा सकता है।

निष्कर्ष

सड़क सुरक्षा के नियमों और प्रतीक चिन्हों की जानकारी का अभाव लाखों लोगों की जान ले रहा है। सड़क सुरक्षा के कानूनों की जानकारी और उनके पालन से न केवल दुर्घटनाओं में कमी आएगी, बल्कि देश का हर नागरिक जागरूक और जिम्मेदार बनेगा। सड़क सुरक्षा नियमों और कानूनों को पाठ्यक्रम में शामिल करना बच्चों के लिए न केवल जीवन सुरक्षा का पाठ होगा, बल्कि यह उन्हें जिम्मेदार नागरिक भी बनाएगा।

टर्मिनल-1 के टूटे फोरकोर्ट का अभी तक नहीं हुआ पुनर्निर्माण, यात्रियों को हो रही परेशानी

परिवहन विशेष न्यूज

दिल्ली के आईजीआई एयरपोर्ट के टर्मिनल-1 के डिपार्चर एरिया के फोरकोर्ट की छत का एक हिस्सा जून में भारी बारिश के दौरान गिर गया था। क्षतिग्रस्त हिस्से को हटा दिया गया है लेकिन मरम्मत का काम अभी तक शुरू नहीं हुआ है। इससे यात्रियों को असुविधा हो रही है और उन्हें डिपार्चर के लिए दो अलग-अलग तलों से प्रवेश करना पड़ रहा है।

नई दिल्ली। जून महीने में भारी वर्षा के दौरान आईजीआई एयरपोर्ट टर्मिनल-1 (IGI Airport Terminal 1) के डिपार्चर एरिया के फोरकोर्ट की छत का जो हिस्सा टूटकर गिरा था, वह अभी भी नहीं बना है। घटना के बाद क्षतिग्रस्त हिस्से के मलबे को वहां से हटा तो लिया, लेकिन इसे कब बनाया जाएगा, यह बताने को कोई नहीं जानता है।

यात्रियों को क्षतिग्रस्त हिस्सा नजर न आए, इसके लिए वहां फोरकोर्ट एरिया में एक अस्थायी दीवार खड़ी कर दी गई है। क्षतिग्रस्त हिस्से के पुनर्निर्माण नहीं होने के कारण यात्रियों को डिपार्चर के लिए एक तल के बजाय दो अलग तलों से टर्मिनल में प्रवेश करना पड़ रहा है।

यात्रियों के बीच भ्रम

इस स्थिति में कई बार यात्रियों के बीच भ्रम की स्थिति बन जाती है। एयरपोर्ट संचालन से जुड़ी एजेंसी डायल (DIAL) से इस बारे में उनका पक्ष पूछा गया, लेकिन समाचार लिखे जाने तक उन्होंने कुछ नहीं बताया।

पहले एक तल अब दो अलग तलों से हो रहा प्रवेश, भ्रम की स्थिति

जून की घटना से पहले यात्रियों को डिपार्चर के लिए प्रथम तल से टर्मिनल में प्रवेश मिलता था। यहां छह गेट थे। सभी गेट का सभी यात्री इस्तेमाल करते थे। लेकिन फिलहाल चार गेट बंद हैं। प्रथम तल पर अभी दोनों गेट से प्रवेश केवल इंडिगो यात्रियों का हो रहा है।

स्पाइसजेट के यात्रियों को इन दोनों गेटों से प्रवेश नहीं मिल पाता है। उनके लिए भूतल पर एक गेट बनाया गया है। इससे भ्रम की स्थिति यात्रियों के बीच बनी रहती है। यात्री जब एयरपोर्ट पर पहुंचते हैं तो वे जब किसी से पूछते हैं कि डिपार्चर एरिया कहां है तो उन्हें प्रथम तल का पता बताया जाता है।

लंबे समय से आईजीआई एयरपोर्ट के तीनों टर्मिनल पर डिपार्चर के लिए प्रथम तल का ही इस्तेमाल होता चला आ रहा है, लेकिन स्पाइसजेट के यात्री जब प्रथम तल पहुंचते हैं तो उन्हें पता चलता है कि उन्हें प्रवेश भूतल पर बने गेट से मिलेगा।

डिजियात्रा की सुविधा अभी तक नहीं हुई बहाल

देश के कई एयरपोर्ट टर्मिनल के साथ आईजीआई टर्मिनल-1 के विस्तारित हिस्से का प्रधानमंत्री ने जब उदघाटन किया था, तब एयरपोर्ट संचालन से जुड़ी एजेंसी डायल ने दावा किया था, यह टर्मिनल अत्याधुनिक सुविधाओं से लैस है। लेकिन यात्रियों की नजर में डायल का यह दावा तब गलत साबित नजर होता है कि जब उन्हें पता चलता है कि यहां अभी तक डिजियात्रा (DigiYatra) से प्रवेश की सुविधा नहीं मिलेगी।

इसे कब शुरू किया जाएगा, इस बारे में सुरक्षा जांच में जुटे कर्मियों को कुछ पता नहीं है। यात्रियों का कहना है कि डिजियात्रा का इस्तेमाल अभी केवल घरेलू उड़ानों के यात्रियों के लिए ही है। टर्मिनल-1 पर फिलहाल केवल घरेलू उड़ानों की सुविधा है, लेकिन इसके बाद भी यहां डिजियात्रा का शुरू नहीं होना किसी आश्चर्य से कम नहीं है।

टर्मिनल-1 पूरी तरह शुरू हो तो टर्मिनल 2 पर कम हो भीड़

टर्मिनल-1 के फोरकोर्ट के पूरी तरह नहीं बनने के कारण अभी डिपार्चर के लिए जितनी उड़ानों का यहां से संचालन हो सकता है, उसका पूरी तरह इस्तेमाल नहीं हो पा रहा है। नतीजा यह है कि टर्मिनल-2 पर उड़ानों का जो दबाव है, वह अपनी जगह कायम है। टर्मिनल-2 पर कई बार यात्रियों की काफी भीड़ नजर आती है। जबकि वह आकार में टर्मिनल-1 से काफी छोटा है।

दिल्ली की सड़कों से उठाई जाएंगी डग्गामार बसें
20 हजार हो चुकी जब्त; अब आया नया नियम

परिवहन विशेष न्यूज

राजधानी दिल्ली में अब डग्गामार बसें बिल्कुल भी नहीं चलेंगी। अब दिल्ली की सड़कों से डग्गामार बसों को जब्त किया जाएगा। राजधानी में अभी तक 20 हजार बसों को जब्त किया जा चुका है। वहीं अब सिर्फ दिल्ली के तीनों आईएसबीटी से ही ऐसी निजी बसें संचालित हो सकेंगी और इन बसों के लिए ऑल इंडिया टूरिस्ट परमिट अनिवार्य है।

नई दिल्ली। दिल्ली से डग्गामार बसों का परिचालन पूरी तरह से बंद होगा। दिल्ली के किसी इलाके से दूसरे राज्यों के लिए सवारियां लेकर चलने वाली बसें अब जब्त होंगी। परिवहन विभाग ने ऐसी बसों की पहचान कर इन पर कार्रवाई तेज करने के निर्देश दिए हैं। अब केवल दिल्ली के तीनों आईएसबीटी से ही ऐसी निजी बसें संचालित हो सकेंगी और इन बसों के लिए ऑल इंडिया टूरिस्ट परमिट अनिवार्य है।

इस सख्ती के बाद डग्गामार बसों के परिचालन पर रोक लगने की संभावना है। परिवहन विभाग नियमों का उल्लंघन कर रहीं ऐसी 2000 बसें अब तक जब्त कर चुका है। ये बसें पिछले करीब दो माह में जब्त की गई थीं।

इनमें स्लीपर सुविधा वाली बसें भी शामिल

बता दें कि दिल्ली के विभिन्न हिस्सों से बड़ी संख्या में निजी बसें दूसरे राज्यों के लिए चलती हैं। एक तरह से शाम के समय दिल्ली के कई इलाकों में प्रतिदिन के अवैध बस स्टैंड सज जाते हैं। इन बसों की टिकट बुकिंग मोबाइल पर दिए गए नंबर से होती है। इनमें स्लीपर सुविधा वाली बसें भी शामिल हैं।

स्थानीय पुलिस और परिवहन विभाग के निचले स्तर के अधिकारियों और कर्मचारियों की मिलीभगत से यह धंधा खूब फल फूल रहा है। इससे सरकार को राजस्व की हानि हो रही थी।

सूत्रों की मानें तो इनमें से कई बसों के पास वह ऑल इंडिया टूरिस्ट परमिट भी नहीं है, जिसके आधार पर बसों का संचालन हो रहा है।

इस पर रोक लगाना संभव नहीं

एलजी के निर्देश के बाद परिवहन विभाग और पुलिस में हलचल है। ऐसी बसों के खिलाफ कार्रवाई लगातार जारी है। मगर सूत्रों की मानें तो यह कारोबार बड़े स्तर पर फल-फूल रहा है इस पर एकाएक रोक लगा पाना संभव नहीं है। मगर चल रही कार्रवाई से ऐसे लोगों में डर जरूर बैठा है।

परिवहन विभाग का कहना है कि दूसरे राज्यों के चलने वाली प्राइवेट बसें बस अड्डों के अंदर से चलनी शुरू हुई हैं धीरे-धीरे संख्या बढ़ रही है। विभाग का कहना है कि बसें बस अड्डे के अंदर से चलनी चाहिए।

क्या बोले अधिकारी

विभाग के एक अधिकारी ने कहा कि नियम के अनुसार ऑल इंडिया परमिट के बस के लिए ऑनलाइन सीट बुक की गई है कि तो उस सवारी को बस दिल्ली में बीच रूट में कहीं भी ले सकती है मगर बगैर बुकिंग के सवारी नहीं ले सकती है। परिवहन विभाग के अनुसार बसों को बस अड्डे के अंदर से ही चलना चाहिए, इसे पूरी तरह लागू किया जाएगा।

प्रभु श्रीराम का संपूर्ण जीवन अनुकरणीय: सतीश गर्ग

परिवहन विशेष न्यूज

नई दिल्ली। आदर्श रामलीला कमेटी अशोक विहार फेस 2 में राम- सुग्रीव मित्रता, अशोक वाटिका में सीता हनुमान भेंट, लंका दहन कि लीला का मंचन निपुण कलाकारों द्वारा प्रस्तुत किया गया। जहां अशोक वाटिका के मनभावक दृश्य तो वही लंका दहन का सजीव दृश्य दिखाया गया। मुख्य अतिथि के रूप में गोपाल गोयल राष्ट्रीय महामंत्री अग्रवाल सम्मेलन व जयप्रकाश पूर्व महापौर उपस्थित हुए। इस अवसर पर गोपाल गोयल ने कहा कि श्रीराम के आदर्शों के साथ धर्म नीति, राजनीति, कूटनीति, अर्थनीति, सत्य, त्याग ,सेवा, प्रेम, क्षमा, परोपकार, शौर्य, दान , हित- चिंतन आदि मूल्यों का सुंदर आदर्श हमें श्री राम के जीवन से सीखने को मिलता है। सतीश गर्ग ने कहा कि श्रीराम का संपूर्ण जीवन हर पहलू पर मानव समाज के लिए अनुकरणीय हैं। अध्यक्ष अशोक गर्ग व महामंत्री अनिल यादव ने डेंगू रोकथाम के लिए दर्शकों को जागरूक किया। कार्यक्रम में देवराज, चंदन शर्मा, नितिन बत्रा, प्रदीप गोयल, संदीप गुप्ता , प्रवीण कुमार सिंह, विजय बंसल, बिट्टू हार्मिलापी, राकेश गुप्ता, रजनीश सेठ, उषा गोयल, रजनी गुप्ता, रश्मि राजपाल, अनुज जैन, बृजेश शर्माउपस्थित रहे।

बहुजन महानायक मान्यवर कांशीराम को उनकी 18 वीं पुण्यतिथि पर याद किया

सुषमा रानी

नई दिल्ली। फोरम ऑफ एकेडेमिक्स फॉर सोशल जस्टिस (शिक्षक संगठन) के तत्वावधान में बुधवार को दिल्ली विश्वविद्यालय के उत्तरी परिसर के कला संकाय (निकट विवेकानंद प्रतिमा) में बुधवार को सामाजिक क्रांति के प्रणेता , आधुनिक राजनीतिक विचारक , लेखक , पत्रकार व बहुजन समाज के महानायक मान्यवर कांशीराम की 18 वीं पुण्यतिथि के अवसर पर उन्हें कृतज्ञ राष्ट्र की ओर से अपने श्रद्धासुमन अर्पित किए । इस अवसर पर फोरम के चेयरमैन डॉ. हंसराज सुमन ने महामहिम राष्ट्रपति डॉ. द्रौपदी मुर्मू व प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी जी से यह मांग की है और कहा है कि दलितों, बहुजनों के महानायक , सामाजिक न्याय के पक्षधर तथा बाबा साहेब डॉ. भीमराव अम्बेडकर के कारवाँ को आगे बढ़ाने वाले मान्यवर कांशीराम जैसी महत्वपूर्ण शख्सियत को भी भारत रत्न से सम्मानित किया जाना चाहिए। बुधवार को उनकी 18 वीं पुण्यतिथि है यदि इस अवसर पर केंद्र सरकार उन्हें भारत रत्न से सम्मानित करने की घोषणा करती है तो करोड़ों लोगों में सरकार के प्रति सद्भाव का संदेश जायेगा और सरकार के प्रति सम्मान बढेगा ।

उन्होंने ने कहा कि मान्यवर कांशीराम जी को भारत रत्न से सम्मानित करने पर भारतीय समाज में समता, समानता, बंधुत्व और भाईचारे का संदेश जाएगा। इस महान हस्ती ने अपने कार्यकाल में समाज के सभी वर्गों के लिए विशेषकर अन्य पिछड़ा वर्ग, दलितों तथा बहुजनों को संविधान प्रदत्त अधिकार दिलाने के लिए पूरा जीवन न्यौछावर कर दिया था। इन्होंने वंचित वर्ग में शिक्षा के प्रचार-प्रसार के लिए विशेष अभियान चलाया था, जिसका भारतीय समाज पर दूरगामी प्रभाव पड़ा था। इसलिए इस महान विभूति के उल्लेखनीय कार्यों को देखते हुए भारत सरकार को इन्हें भारत रत्न से सम्मानित किया जाना चाहिए।

डॉ. सुमन ने मान्यवर कांशीराम को उनकी पुण्यतिथि पर स्मरण करते हुए प्रेस को जारी अपने वक्तव्य में आगे कहा कि बाबा साहेब डॉ. भीमराव अंबेडकर को भी लंबे इंतजार के बाद भारत सरकार ने भारत रत्न से सम्मानित किया था। इस बीच बहुत सी सरकारें आईं और चली गईं, लेकिन दलितों और पिछड़ों के लिए संघर्ष करने वाले महापुरुषों को विशिष्ट सम्मान से हमेशा वंचित रखा जाता रहा है। उन्होंने कहा कि बहुजन समाज इस सरकार पर भरोसा करता है कि वे बहुजनों के अधिकार एवं उनके हितों के लिए आजीवन संघर्ष करने वाले मान्यवर कांशीराम के योगदान को ध्यान में रखते हुए उन्हें देश के सर्वोच्च सम्मान से सम्मानित करेगी। उनका यह भी कहना है कि सरकार को सामाजिक न्याय के सिद्धांत के अनुसार समाज के सभी समुदायों को साथ लेकर चलना चाहिए तथा समाज में समरसता का संदेश देने के लिए सभी वर्गों को उचित प्रतिनिधित्व भी देना चाहिए। इसलिए फोरम मान्यवर कांशीराम जैसे महापुरुष को भारत रत्न से सम्मानित करने के लिए भारत सरकार से निवेदन करता है ।

सेन्ट जोहन दक्षिण एवं दक्षिण पूर्वी दिल्ली में नवरात्रि मेला कालकाजी मन्दिर , युवा रामलीला कमेटी गोविन्द पुरी एवं शिव शक्ति रामलीला अंबेडकर नगर विराट मैदान एवं दुर्गा पुजा में फ़र्स्ट ऐड पोस्ट लगाई हैं

परिवहन विशेष न्यूज

नई दिल्ली। सेन्ट जोहन दक्षिण एवं दक्षिण पूर्वी दिल्ली में नवरात्रि मेला कालकाजी मन्दिर , युवा रामलीला कमेटी गोविन्द पुरी एवं शिव शक्ति रामलीला अंबेडकर नगर विराट मैदान एवं दुर्गा पुजा में फ़र्स्ट ऐड पोस्ट लगाई हैं।

सभी प्राथमिक चिकित्सा पोस्ट आयोजको के आग्रह पर 3 अक्टूबर से 12 अक्टूबर तक लगाई गई हैं क्योंकि जो आयोजन हो रहा है उनमें कभी भी किसी भी प्रकार की दुर्घटना हो सकती है। जिससे निपटने के लिये फ़र्स्ट एड पोस्ट लगवाई जाती है। कालकाजी मन्दिर पर 24 घण्टे फ़र्स्ट एड पोस्ट लगाई गई है।

सभी फ़र्स्ट एड पोस्ट कोर्प्स ऑफिसर श्रीमती मोनिका कुशवाहा जी के मार्गदर्शन में क्रमशः सेवा में हैं।

कालकाजी मन्दिर। मॉर्निंग शिफ्ट।
01 श्री चन्दन एम्बुलेंस ऑफिसर।
02 श्री ओमवीर एम्बुलेंस मैम्बर।
03 कुमारी विशाखा नर्सिंग मैम्बर।
04 कुमारी राखी नर्सिंग मैम्बर।
05 श्रीमती खुश्बू नर्सिंग मैम्बर।
दोपहर की शिफ्ट।
01 श्री प्रेम चंद सार्जेंट।
02 श्री यस सार्जेंट।
03 कुमारी झिलमिल नर्सिंग मैम्बर।
04 कुमारी खुशबू नर्सिंग मैम्बर ।
रात्रि शिफ्ट 8 से 3.
01 सुमित कुमार सिंह पोस्ट इंचार्ज।
02 श्री कुनाल एम्बुलेंस मैम्बर।
03 मोहम्मद कामरा एम्बुलेंस मैम्बर।
सुबह 3.30 से 8 बजे तक।
01 श्री विनोद एम्बुलेंस मैम्बर।
02 श्री प्रदीप कुमार एम्बुलेंस मैम्बर।

श्री शिव शक्ति रामलीला एवं रामलीला विराट मैदान दक्षिण पुरी।
01 श्री दिलीप कुमार डिविजनल कमांडर।
02 कुमारी प्रीति वर्खिया नर्सिंग सार्जेंट।
03 श्रीमती माधुरी नर्सिंग सार्जेंट ।
04 श्रीमती सज्जन नर्सिंग सार्जेंट।

श्री युवा रामलीला कमेटी गोविन्द पुरी कालकाजी नई दिल्ली।
01 श्रीमती मोनिका कुशवाहा कोर्प्स ऑफिसर।
02 कुमारी तननु डिवीजन कमांडर ।
03 श्री यस सार्जेंट।

सेन्ट जोहन एम्बुलेंस ब्रिगेड यह सेवा निष्काम करती है। फ़र्स्ट एड पोस्ट लगवाने के लिये आप दिल्ली ब्रिगेड को रिक्वेस्ट लैटर ईमेल द्वारा भेज सकते हैं ।

अतिरिक्त आयुक्त St. John Ambulance Brigade Delhi Call. 011-2332 2237

stjohnambulancedelhi@yahoo.com

दीपक दुआ को मिला 'सर्वश्रेष्ठ फिल्म क्रिटिक' का राष्ट्रीय पुरस्कार

सुषमा रानी

राष्ट्रपति श्रीमती द्रौपदी मुर्मू ने 8 अक्टूबर को नई दिल्ली के विज्ञान भवन में 70वें राष्ट्रीय फिल्म पुरस्कारों का वितरण किया। इस समारोह में वर्ष 2022 के लिए सर्वश्रेष्ठ फीचर व गैर-फीचर फिल्मों से जुड़े ढेरों पुरस्कारों के अलावा अभिनेता मिथुन चक्रवर्ती को फिल्मी दुनिया का सर्वोच्च सम्मान दादा साहब फाल्के पुरस्कार दिया गया। इसी समारोह में दिल्ली स्थित स्वतंत्र फिल्म समीक्षक दीपक दुआ को 'सर्वश्रेष्ठ फिल्म क्रिटिक' का पुरस्कार प्रदान किया गया। फिल्म पत्रकारिता के क्षेत्र में दिया जाने वाला यह भारत का सबसे प्रतिष्ठित पुरस्कार है जो तमाम भारतीय भाषाओं के फिल्म समीक्षको में से हर वर्ष किसी एक को दिया जाता है। दीपक दुआ यह पुरस्कार प्राप्त करने वाले हिन्दी के छठे फिल्म समीक्षक हैं। 1993 से फिल्म पत्रकारिता में सक्रिय दीपक दुआ भारत के चुनिंदा फिल्म समीक्षकों की संस्था 'फिल्म क्रिटिक्स गिल्ड' के सदस्य भी हैं।

दिल्ली की सीएम आतिशी का आवास कराया खाली, बंगले के बाहर निकाला सामान; सीएमओ का बड़ा आरोप

दिल्ली में पहली बार मुख्यमंत्री आवास खाली कराया गया है। भाजपा के इशारे पर एलजी ने सीएम आतिशी के सामान को जबरन बाहर निकाला। सीएमओ का आरोप है कि एलजी भाजपा के किसी बड़े नेता को सीएम आवास आवंटित करने की तैयारी में है। 27 साल से दिल्ली में सत्ता से बाहर रही भाजपा अब सीएम आवास पर कब्जा करना चाहती है।

नई दिल्ली। देश के इतिहास में पहली बार मुख्यमंत्री आवास खाली कराया गया। भाजपा के इशारे पर एलजी ने जबरन सीएम आतिशी का सामान सीएम आवास से बाहर निकाला। ऐसा सीएमओ कार्यालय की ओर से बताया गया है।

सीएमओ का आरोप है कि एलजी की तरफ से भाजपा के किसी बड़े नेता को सीएम आवास आवंटित करने की तैयारी चल रही है। 27 साल से दिल्ली में वनवास काट रही भाजपा अब सीएम आवास कब्जाना चाह रही है।

दिल्ली में सीएम आवास खाली कराने के मामले में तीन अधिकरियों को नोटिस भेजा गया है। सामान्य प्रशासन विभाग की ओर से पूर्व सीएम के पूर्व सेक्रेटरी व पीडब्ल्यूडी विभाग के दो अधिकारियों को नोटिस भेजा गया है।

सीएम आवास सील करने पहुंचे अधिकारी

वहीं, पीडब्ल्यूडी विभाग के अधिकारी सीएम आवास को सील करने पहुंचे हैं। सीएमओ का आरोप है कि अधिकारियों ने सीएम आवास को सील कर दिया है।

बंगला खाली कराने की यह है वजह

जानकारी के अनुसार पीडब्ल्यूडी विभाग ने बंगला अलॉट करने की प्रक्रिया पूरी नहीं की थी और बिना कागजी कार्यवाही पूरी हुए कोई बंगले में नहीं रह सकता है। ऐसे में नियमों का पालन न होने के चलते लोक निर्माण विभाग ने आतिशी का जो सामान आया था उसे बाहर निकाल दिया।

अधिकारियों को क्यों भेजा गया नोटिस

इस मामले में लोक निर्माण विभाग (पीडब्ल्यूडी PWD) विभाग की लापरवाही को देखते हुए सामान्य प्रशासन विभाग ने तीन अधिकारियों को नोटिस भेजा है। इनमें एक अधिकारी पूर्व सीएम के सचिव हैं और अन्य दो लोक निर्माण विभाग के ही अधिकारी हैं।

दिल्ली बीजेपी अध्यक्ष ने क्या कहा...

दिल्ली बीजेपी अध्यक्ष वीरेंद्र सचदेवा का कहना है कि अरविंद केजरीवाल का 'शीश महल' आखिरकार सील कर दिया गया। उस बंगले में ऐसे कौन से राज छिपे हैं कि आप संबंधित विभाग को चाबी सौंपे बिना दोबारा बंगले में घुसने की कोशिश कर रहे थे? आपने अपना सामान दो छोटे ट्रकों में ले जाकर अच्छा नाटक किया। सभी जानते हैं कि बंगला अभी भी आपके कब्जे में है। जिस तरह से आपने आतिशी को बंगला आवंटित करने की कोशिश की वह असंवैधानिक था वह तुम्हारा बंगला ले लेगी? उस बंगले में बहुत सारे राज छिपे हैं।

गुरुग्राम की चारों विधानसभा सीटों पर खिला कमल, BJP की इस नीति का मिला पार्टी को लाभ

परिवहन विशेष न्यूज

Gurgaon Vidhan sabha Chunav result गुरुग्राम की चारों विधानसभा सीटों पर भाजपा की जीत मिली है। गुड़गांव से मुकेश शर्मा बादशाहपुर से पूर्व मंत्री राव नरबीर सिंह पटौदी से पूर्व विधायक बिमला चौधरी एवं सोहना से पूर्व विधायक तेजपाल तंवर ने पार्टी की विजय पताका फहरा दिया है। जिले की चारों विस सीटों पर पहली बार 2014 में भाजपा का कमल खिला था।

गुरुग्राम। आर्थिक नगरी के नाम से पूरी दुनिया में पहचान बनाने वाले गुरुग्राम की चारों विधानसभा सीटों पर एक बार फिर कमल खिला है। पिछली बार गुड़गांव, पटौदी एवं सोहना सीट जीतने में भाजपा कामयाब हो गई थी, लेकिन बादशाहपुर सीट हार गई थी। ऐंटी इनकम्बेंसी फैक्टर का असर न दिखे, इसके लिए इस पार्टी ने पिछला चुनाव लड़ने वाले चारों उम्मीदवारों को बदल दिया था। यह रणनीति पूरी तरह सफल रही।

गुड़गांव से मुकेश शर्मा, बादशाहपुर से पूर्व मंत्री राव नरबीर सिंह, पटौदी से पूर्व विधायक बिमला चौधरी एवं सोहना से पूर्व विधायक तेजपाल तंवर ने पार्टी की विजय पताका फहरा दिया है। जिले की तीन विधानसभा सीटों गुड़गांव, बादशाहपुर एवं पटौदी पर शुरू से ही पार्टी की स्थिति बेहतर मानी जा रही थी।

गुड़गांव में मिली आसान जीत

खासकर बादशाहपुर एवं पटौदी को लेकर भाजपा पूरी तरह आश्वास्त थी। गुड़गांव में कांटे की टक्कर होगी, यह पार्टी मानकर चल रही थी। किंतु यहां पर भी पार्टी ने आसान जीत हासिल की। सोहना में शुरू से ही पार्टी की स्थिति कमजोर दिख रही थी, क्योंकि पार्टी के दो-दो मजबूत बागी मैदान में थे।

एक बागी सुभाष बंसल को तो पार्टी में मनाने में कामयाब हो गई थी, लेकिन कल्याण नहीं माने थे। यदि पार्टी चौहान को भी मनाने में कामयाब हो जाती तो सोहना में भी आसान जीत होती। राजनीतिक जानकार बताते हैं कि भाजपा ने पिछले चारों उम्मीदवारों को बदलकर कांग्रेस के हमलावर तेवर को कमजोर कर दिया था।

एक भाषा बोल रहे थे सभी नेता

यही नहीं, चारों प्रत्याशी से लेकर वरिष्ठ भाजपा नेता वही भाषा बोल रहे थे, जो विपक्षी बोल रहे थे। इससे भी विपक्ष का हमलावर तेवर कमजोर हुआ। विपक्ष समस्याओं को प्रमुखता से उठा रहा था। भाजपा के प्रत्याशियों ने समस्याओं को नजरअंदाज नहीं किया, बल्कि स्वीकार किया कि समस्याएं हैं। सड़कें टूटी हैं, जलभराव, प्रदूषण और ट्रैफिक जाम की समस्या है।

सीवर जाम की परेशानी है, यह भाजपा के प्रत्याशियों ने खुले तौर पर स्वीकार किया। साथ ही यह भी भरोसा जताया कि उन्हें मौका मिला तो समस्याएं दिखाई नहीं देंगी। मतदाताओं ने भाजपा प्रत्याशियों के वादे पर विश्वास किया। यही वजह है कि हर तरफ समस्याएं ही समस्याएं दिखाई देने के बाद भी भाजपा चारों सीट आसानी से जीतने में कामयाब हो गई। केवल एक सीट सोहना ही जीतने के लिए उसे मशक्कत करनी पड़ी।

वर्ष 2024 ने वर्ष 2014 का इतिहास दोहराया

जिले की चारों विस सीटों पर पहली बार 2014 में भाजपा का कमल खिला था। गुड़गांव विस क्षेत्र से उमेश अग्रवाल, बादशाहपुर से राव नरबीर सिंह, सोहना से तेजपाल तंवर एवं पटौदी से बिमला चौधरी ने जीत हासिल की थी। पिछले चुनाव में चारों का टिकट काटकर गुड़गांव से सुधीर सिंगला, बादशाहपुर से मनीष यादव, सोहना से संजय सिंह एवं पटौदी से सत्यप्रकाश जरावता को मैदान में उतारा गया था।

इनमें से बादशाहपुर सीट भाजपा हार गई थी। इस बार फिर पिछले चारों उम्मीदवारों को पार्टी ने बदल दिया। इस बार उम्मीदवारों को बदलने की रणनीति सौ फीसद सफल रही यानी वर्ष 2024 ने 2014 का इतिहास दोहरा दिया।

एक वरिष्ठ भाजपा नेता ने नाम नहीं छापने की शर्त पर कहा कि सोहना से बागी प्रत्याशी कल्याण सिंह चौहान को पार्टी मना सकती थी। इस दिशा में गंभीरता से प्रयास नहीं किया गया। इस वजह से सोहना विधानसभा क्षेत्र से जीत के लिए मशक्कत करनी पड़ी।

कल मिलेंगे फ्लैट्स, ड्रा में होगा 2 लाख आवेदकों की किस्मत का फैसला; पढ़ें पूरी डिटेल्स

यमुना प्राधिकरण (यीडा) की आवासीय भूखंड योजना में 187577 आवेदकों की किस्मत का फैसला गुरुवार को होगा। कल सुबह 10 बजे से ड्रा में आवेदकों के नाम की पर्ची निकालकर भूखंड का आवंटन होगा। खास बात यह है कि इसमें सिर्फ एक मुश्त भुगतान का विकल्प भरने वाले आवेदकों को ड्रा में शामिल होने का मौका मिलेगा।

ग्रेटर नोएडा। YEIDA यमुना प्राधिकरण की आवासीय भूखंड योजना में 187577 आवेदकों की किस्मत का फैसला गुरुवार को होगा। इंडिया एक्सपो मार्ट में सुबह 10 बजे से होने वाले ड्रा में आवेदकों के नाम की पर्ची निकालकर भूखंड का आवंटन होगा। केवल एक मुश्त भुगतान का विकल्प भरने वाले आवेदकों को ड्रा में शामिल होने का मौका मिलेगा।

YEIDA New Scheme यमुना प्राधिकरण ने केवल 1877 आवेदकों को ही ड्रा स्थल पर आने की अनुमति दी है। अन्य आवेदकों के लिए दूरदर्शन उत्तर प्रदेश चैनल, दैनिक जागरण के पोर्टल व यूट्यूब चैनल समेत सोशल मीडिया प्लेटफार्म पर संजीव प्रसारण की व्यवस्था की गई है।

361 आवासीय भूखंड की निकाली थी योजना

YEIDA Flat Scheme यमुना प्राधिकरण ने पांच जुलाई को 361 आवासीय भूखंड की योजना निकाली थी। इसमें आवेदन की अंतिम तिथि 23 अगस्त थी। प्राधिकरण को 202822 आवेदन मिले थे। जांच के बाद इसमें से 202235 आवेदन सही पाए गए। एक मुश्त भुगतान का विकल्प भरने वाले आवेदकों की संख्या 187577 है। इसलिए इन आवेदकों को ही ड्रा में शामिल करने का फैसला किया गया है।

यमुना प्राधिकरण के विशेष कार्याधिकारी शैलेंद्र भाटिया का कहना है कि आवेदकों के नाम की पर्ची निकालकर भूखंड आवंटन का फैसला किया जाएगा। ड्रा प्रक्रिया की वीडियोग्राफी व फोटोग्राफी भी कराई जाएगी। हाई कोर्ट के सेवानिवृत तीन न्यायाधीशों की जूरी की देखरेख में ड्रा प्रक्रिया होगी।

असफल आवेदकों की पंजीकरण राशि ड्रा संपन्न होने के 72 घंटों में उनके खाते में पहुंच जाएगी। सफल आवेदकों को साठ दिन में शेष 90 प्रतिशत राशि का भुगतान करना होगा। भूखंड योजना में 120, 162, 200, 300, 500, एक हजार व चार हजार वर्गमीटर के भूखंड हैं।

लाखों लोगों के लिए राहत की खबर, नहीं देना पड़ेगा बढ़ा टैक्स; बैठक में हुआ फैसला

गाजियाबाद। गाजियाबाद शहरवासियों के लिए राहत भरी खबर है। डीएम सर्किल रेट के आधार पर टैक्स बढ़ाने का प्रस्ताव बुधवार को नगर निगम मुख्यालय में हुई निगम की बोर्ड बैठक में सर्वसम्मति से निरस्त कर दिया गया।

पार्षदों के साथ महापौर सुनीता दयाल, कैबिनेट मंत्री सुनील शर्मा व मुरादनगर विधायक अजित पाल त्यागी ने इसका खुलकर विरोध किया। इसके बाद सदन ने प्रस्ताव निरस्त करने का निर्णय लिया। सदन के निर्णय से निगम के अधिकारी शासन को अवगत कराएंगे। इसके बाद शासन मामले में निर्णय लेगा।

11 बजे शुरू हुई थी बैठक

नगर निगम मुख्यालय में बुधवार सुबह 11 बजे निगम की बोर्ड बैठक शुरू हुई। पार्षदों ने डीएम सर्किल रेट से हाउस टैक्स के बिल जारी करने का विरोध किया। उन्होंने कहा कि डीएम सर्किल रेट के आधार पर हाउस टैक्स बढ़ाकर शहर की जनता पर चार गुना अतिरिक्त कर का बोझ पड़ेगा, जो सरासर गलत है।

वहीं, सभी ने एक सुर में कहा कि शहर की सभी संपत्ति पर सही तरीके से टैक्स लगाकर वसूली नहीं की जा रही। कर निर्धारण करने वाले अधिकारियों से शपथ पत्र लिया जाए, ताकि कोई गड़बड़ी न हो। प्रस्ताव खारिज होने के बाद महापौर सुनीता दयाल ने कहा कि डीएम सर्किल रेट की दर से जो लोग टैक्स जमा करा चुके हैं उन्हें बढ़ी हुई टैक्स की राशि का समायोजन अगले साल के टैक्स में किया जाएगा।

डीएम सर्किल रेट से हाउस टैक्स नहीं लगाया जाए

कैबिनेट मंत्री सुनील शर्मा ने कहा कि डीएम सर्किल रेट से हाउस टैक्स नहीं लगाया जाए। यह प्रस्ताव शासन को भेजा जाएगा। संभावना है कि शासन प्रस्ताव को वापस कर दे। नगर निगम के अधिकारी शासन के उच्चाधिकारियों को भरोसा दिलाएं, कि आय बढ़ाई जाएगी। सरकार से अतिरिक्त फंड लेने के लिए टैक्स बढ़ाए बिना ही 25 फीसदी की बढ़ोतरी की जाए।

उन्होंने नगर आयुक्त को टैक्स बढ़ाने के लिए योजना बनाने के निर्देश देते हुए कहा कि वेवसाइट बनाकर टैक्स की व्यवस्था को ऑनलाइन किया जाए, जिससे यह स्पष्ट रहे कि किस संपत्ति पर कितना टैक्स लगा है। कॉलेज, मॉल और बैंक्वेट हॉल आदि पर टैक्स लगाकर आय बढ़ाई जा सकती है।

सभी पार्षदों को दी बधाई

टैक्स लगाने वाले अधिकारियों से शपथ पत्र लिया जाए। इसके बाद गड़बड़ी मिलने पर मुख्य कर निर्धारण अधिकारी को निलंबित किया जाए। कैबिनेट मंत्री ने इंदिरापुरम के हस्तांतरण को लेकर नगर आयुक्त, जीडीए उपाध्यक्ष, महापौर व सभी पार्षदों को बधाई दी।

नगर आयुक्त विक्रमादित्य सिंह मलिक ने सदन को अवगत कराया कि सदन के निर्णय को शासन में भेजा जाएगा। टैक्स को लेकर नया पोर्टल तैयार कराया जा रहा है। पोर्टल पर टैक्स संबंधित अपडेट जानकारी रहेगी।

इसके बाद किसी तरह की गड़बड़ी नहीं होगी। साल 2013 से हाउस टैक्स निर्धारण में विसंगति थी जिन्हें दूर किया जा रहा है। शहर की 18 सड़कों के पास ही चार गुना टैक्स निर्धारित किया जाना था। मलिन बस्ती के साथ कई जगह हाउस टैक्स में कमी आती। नगर आयुक्त ने बताया कि विभिन्न योजनाओं के लिए सरकार से अतिरिक्त तभी मिलता है जब 25 प्रतिशत से अधिक टैक्स वसूला जाए।

ग्रेटर नोएडा वेस्ट के लोगों के लिए गुड न्यूज, सड़कों से जाम की समस्या होगी खत्म; अथॉरिटी ने बढ़ाया कदम

परिवहन विशेष न्यूज

ग्रेटर नोएडा। जाम से जूझ रहे लोगों के लिए राहत भरी खबर है। नोएडा और ग्रेटर नोएडा प्राधिकरण ने जाम वाले स्थानों को चिह्नित कर लिया है। उन स्थानों पर बाटलनेक दूर करने के लिए सड़कें चौड़ी की जाएंगी। रोड इंजीनियरिंग सही की जाएगी।

इससे राहगीरों के ईंधन व समय की बचत होगी। वायु प्रदूषण भी कम होगा। दैनिक जागरण जाम वाले स्थानों को लेकर समाचारीय अभियान चला रहा था। इससे अधिकारियों ने काम शुरू किया है। लोगों ने दैनिक जागरण को धन्यवाद कहा है।

खत्म होगा बाटलनेक

ग्रेटर नोएडा और ग्रेटर नोएडा वेस्ट में सड़कों पर जाम की समस्या से लोग जूझ रहे हैं। इसका सबसे बड़ा कारण बाटलनेक, सड़क का कम चौड़ा होना और गोलचक्कर की चौड़ाई अधिक होना है। रोड इंजीनियरिंग में खामी है। इससे कई प्रमुख सड़कों पर जाम लगता है। सीईओ एनजी रवि कुमार ने परियोजना विभाग के अधिकारियों से नाराजगी जताई और इसके समाधान के लिए तेजी से काम करने के निर्देश दिए।

चार मूर्ति गोलचक्कर (गौड़ चौक) अंडरपास का निर्माण जल्द शुरू कराने को कहा है। ये अंडरपास 60 मीटर रोड के समानांतर बनेगा। यहां से सर्विस लाइनों को शिफ्ट करने का कार्य जारी है। पेड़ों को शिफ्ट करने के लिए हाल ही में वन विभाग से अनुमति भी मिल गई है।

इटैड़ा गोलचक्कर के पास चौड़ी होंगी सड़कें

इसी तरह इटैड़ा गोलचक्कर पर यूटर्न का निर्माण और सड़क को चौड़ा करने का कार्य जल्द पूरा करने को कहा है। यूटर्न और रोड के चौड़ीकरण हो जाने से ट्रैफिक की समस्या हल हो जाएगी। गौड़ सिटी वन व टू के बीच की रोड पर सब्जी मंडी के पास लगने वाले ट्रैफिक जाम को हल करने के लिए वर्क सर्किल एक की टीम सर्वे कर रही है। 130 मीटर रोड पर चौड़ीकरण का कार्य भी तेजी से कराने को कहा है।

एक्सपो मार्ट के पीछे नासा पार्किंग से लेकर शारदा विश्वविद्यालय गोलचक्कर तक रोड को भी चौड़ा किया जाएगा। एक्सपो मार्ट में आयोजनों के दौरान ट्रैफिक जाम की समस्या होने लगती है। कासना बस डिपो के पास रोड यूटर्न का निर्माण भी शुरू हो गया। सीईओ ने ट्रैफिक की समस्या वाले अन्य जगहों का अध्ययन कर प्रस्ताव शीघ्र उपलब्ध कराने को कहा है।

क्या बोले लोग?

शहर की प्रमुख सड़कों पर जाम से माल की ढुलाई में देरी होती है। स्टाफ भी कई बार समय पर नहीं पहुंच पाता। दैनिक जागरण का आभार जिसने इस मुद्दे को प्रमुखता से उठाया। प्राधिकरण ने संज्ञान लेकर कार्रवाई शुरू कर दी है। - नवनीत गुप्ता, व्यापारी, ग्रेटर नोएडा

ग्रेटर नोएडा वेस्ट में सुबह शाम घंटों जाम लग जाता है। व्यापारी, उद्यमी, आफिस जाने वाले लोग सभी को दिक्कत होती है। दैनिक जागरण ने आमजन की इस समस्या को प्रमुखता जिसका असर दिखने को मिला और प्राधिकरण ने इस पर काम शुरू किया। - सचिन, व्यापारी, ग्रेटर नोएडा

ग्रेटर नोएडा में पिछले चार पांच वर्ष से जाम की समस्या काफी बढ़ गई है। सुबह शाम सबसे अधिक परेशानी होती है। दैनिक जारण ने लोगों की इस समस्या को प्रमुखता से उठाया, जिसका नतीजा रहा कि प्राधिकरण ने अब काम शुरू कर दिया है। - अंकुर गोयल, ग्रेटर नोएडा

प्रमुख सड़कों के साथ ही बाजार की सड़कों पर भी जाम रहता है। दैनिक जागरण का आभार कि आमजन की समस्या को प्रमुखता से उठाया और उसे निस्तारित कराया। - गौरव बंसल, ग्रेटर नोएडा

नोएडा के एंट्री प्वाइंट सेक्टर 14ए के पास ही जाम की समस्या झेलनी पड़ती है। पिछले कई वर्षों से ये समस्या बनी हुई है। दैनिक जागरण का बहुत आभार जिसने आमजन की इस समस्या को प्रमुखता से उठाया और नोएडा प्राधिकरण ने इस पर कार्रवाई शुरू की। - प्रकाश झा, नोएडा

सेक्टर 62 में काफी संख्या में ऑफिस हैं। यहां सुबह शाम जाम की समस्या रहती है। सुबह आफिस और शाम को घर पहुंचने में लोगों को देरी होती है। दैनिक जागरण के अभियान पर नोएडा प्राधिकरण ने संज्ञान लेकर समस्या से निजात दिलाने का काम शुरू किया है, जिससे काफी खुशी हूं। - नेहा कौशिक, नोएडा

नोएडा फेज दो की तरफ एनएसईजेड के पास सड़क कम चौड़ी होने से जाम की समस्या रहती है। हाजारों लोग यहां काम के लिए आते हैं। दैनिक जागरण के अभियान का ही असर है कि प्राधिकरण ने इस पुरानी समस्या को दुरुस्त करने की पहल शुरू की है। - राजेश रंजन, नोएडा

दैनिक जागरण ने शहरवासियों की सबसे बड़ी समस्या को प्रमुखता से उठाया और उसस निजात दिलाने की दिशा तक पहुंचा। नोएडा प्राधिकरण ने संज्ञान लिया और काम शुरू किया। दैनिक जागरण की इस पहल से शहरवासी काफी खुश हैं।- राजीव गर्ग, नोएडा

हरियाणा में भाजपा की जीत से ज्यादा कांग्रेस की हार और तीसरे-चौथे मोर्चे के जार-जार होने की छिड़ी हुई है चर्चा

कमलेश पांडे

हरियाणा की चुनावी परीक्षा में बीजेपी जहां 48 सीटें जीतकर पास हो गई, वहीं कांग्रेस को उम्मीदों से कम सीटें महज 37 मिलीं। वहीं, इंडियन नेशनल लोक दल को मात्र 2 सीटें मिलीं, जबकि 3 सीटें निर्दलीय प्रत्याशी जीत ले गए।सबसे चौंकाने वाली बात यह है कि सूबे में सत्ताधारी पार्टियों के बी टीम के रूप में काम कर रहीं आम आदमी पार्टी, जननायक जनता पार्टी, बहुजन समाज पार्टी, आजाद समाज पार्टी आदि को बेहद खराब अंक मिले। हां, इन्होंने राज्य में कांग्रेस के बढ़ते ग्राफ को थामने में भाजपा की अंदरखाने से मदद की, ताकि भविष्य में कोई भी मजबूत विपक्षी दल उन्हें नजरअंदाज नहीं कर सके। इस अप्रत्याशित चुनाव परिणाम से जहां भाजपा की बांछें खिल गईं, वहीं कांग्रेस के सियासी हौसले लगातार तीसरी बार पस्त पड़ गए। इस बार तो वह जीती हुई बाजी हार गई। इससे यह साबित हो गया कि अब वह पूरी तरह से परजीवी पार्टी बन गई है। क्योंकि हरियाणा में भी अकेले थी तो हार गई। यही वजह है कि हरियाणा में भाजपा की जीत से ज्यादा कांग्रेस की हार और तीसरे-चौथे मोर्चे के जार-जार होने की चर्चा हर ओर छिड़ी हुई है।

देखा जाए तो हरियाणा में कांग्रेस को शिकस्त देकर भाजपा ने एक बार फिर से यह साबित कर दिया कि चुनावी रणनीति बनाने में उसके रणनीतिकारों की कोई तोड़ नहीं। हां, इतना जरूर है कि जब कभी भी और जहां कहीं भी वह हारती है तो अपनों की भीतरघात की वजह से और जहां कहीं भी ताल ठोंक कर जीतती है तो आरएसएस के वरदहस्त और अपने कार्यकर्ताओं के अतिउत्साह के चलते, जो हिंदुत्व और राष्ट्रवाद के प्रति पूरी तरह से समर्पित रहते हैं। और अब जिस तरह से प्रधानमंत्री पीएम नरेंद्र मोदी ने कांग्रेस को अंतरराष्ट्रीय साजिश का हिस्सा करार दिया है, वह भी उसपर भारी पड़ने वाला है। जिस तरह से भारत के लोकतंत्र, अर्थतंत्र और सामाजिक तानेबाने को कमजोर करने की अंतर्राष्ट्रीय साजिशें हो रही हैं, उसके मुताल्लिक पीएम मोदी की बातों में दम है। निःसन्देह कांग्रेस उसी मुस्लिम लीग की ट्रू कॉपी बनती जा रही है, जिसके प्रतिरोध स्वरूप उसने राष्ट्र विभाजन तक को स्वीकार किया था।

सच कहूं तो हरियाणा के मामले में चुनावी पंडित जिस तरह से गच्चा खा गए, उससे फिर यह बात स्पष्ट हो गई कि राजनीति में दो जोड़ दो बराबर चार समझने की भूल कभी नहीं करनी चाहिए और जो ऐसा करते हैं, सियासत के हाशिये पर चले जाते हैं हुड्डा-शैलजा सरीखे अन्य क्षेत्रीय नेताओं की तरह! जानकारों के मुताबिक, हरियाणा में हैट्रिक लगाते हुए भाजपा वहां तीसरी बार अपनी सरकार बनाएगी। आम चुनाव 2024 में कांग्रेस गठबंधन को मिली तात्कालिक अप्रत्याशित सफलता की बात यदि छोड़ भी दी जाए तो हाल के वर्षों में मध्यप्रदेश, छत्तीसगढ़, राजस्थान, उड़ीसा, उत्तरप्रदेश, उत्तराखंड, असम, गुजरात आदि के बाद हरियाणा भी एक ऐसा राज्य बन चुका है, जहां पर बीजेपी ने अपने मजबूत चुनावी प्रबंधन से विरोधी पार्टियों के मंसूबे ध्वस्त कर दिए। वहीं, बिहार, पश्चिम बंगाल, जम्मूकश्मीर जैसे राज्यों में भी उसकी स्थिति सुधरी है।

 # हरियाणा में बीजेपी की जीत से दिल्ली, महाराष्ट्र और झारखंड के चुनाव में मिलेगी मनोवैज्ञानिक बढ़त

हरियाणा में जबरदस्त एंटी इनकंबेंसी के बावजूद बीजेपी का तीसरा बार जीतना बहुत मायने रखता है। क्योंकि उसकी जीत अब इस बात को स्पष्ट करती है कि एससी-ओबीसी मतदाताओं को खींचने में कामयाब रही। भले ही चुनाव नतीजों से पहले एग्जिट पोल में कांग्रेस की जीत की भविष्यवाणी की गई थी और यहां तक कहा गया था कि किसान, जवान और पहलवान बीजेपी से नाराज हैं। इसलिए उससे सत्ता छिन जाएगी, लेकिन मुख्यमंत्री सैनी के आत्मविश्वास के चलते जो असल नतीजे आए, उससे कहानी बिल्कुल पलट गई है। गीता की धरती पर सत्य की जीत हुई। कुरुक्षेत्र वाले भूभाग में कौरवों सरीखी कांग्रेस हार गई।

बीजेपी ने गत लोकसभा चुनाव से सबक लेते हुए गैर जाट मतदाताओं को गोलबंद करने का काम किया और अपनी रणनीति में वह कामयाब हो गई। खासकर एससी और ओबीसी समुदाय से आने वाले मतदाताओं पर उसने फोकस किया और उनको अपनी तरफ खींचने में कामयाब रही। वहीं, चुनाव से ठीक पहले बीजेपी की सीएम बदलने वाली रणनीति भी गुजरात की तरह ही कामयाब रही। क्योंकि नायब सिंह सैनी, ओबीसी समुदाय से आते हैं, जिनको सीएम बनाने से ओबीसी मतदाताओं के बीच एक सकारात्मक संदेश गया। वहीं, ओबीसी रणनीतिकार दिलीप मंडल को मलाईदार पद देने के बाद उनके समर्थकों ने भी कमल खिलाने का काम किया।

भले ही हरियाणा में जाट मतदाताओं का वोट बैंक बहुत बड़ा है जिनके समर्थन पर कांग्रेस काफी निर्भर रही है, लेकिन उनमें भी दरार डालने में भाजपा सफल रही। जाट मतदाता कितने शक्तिशाली हैं, इसका अंदाजा इस बात से मिलता है कि राज्य में जाट समुदाय से आने वाले मुख्यमंत्री लगभग 33 साल तक शासन कर चुके हैं। हालांकि, वर्ष 2014 में, जब बीजेपी सत्ता में आई तो कांग्रेस के भूपिंदर सिंह हुड्डा को जाना पड़ा, जो जाट समाज से ही आते हैं। क्योंकि बीजेपी ने तब मनोहर लाल खट्टर को सीएम बनाया जो एक पंजाबी खत्री समुदाय से सम्बन्धित हैं। जब 2019 में बीजेपी अपने दम पर बहुमत हासिल नहीं कर पाई, तो उसने जेजेपी नेता दुष्यंत चौटाला का समर्थन लिया था, जो एक महत्वपूर्ण जाट नेता हैं।

 # भाजपा रणनीतिकारों ने एंटी इनकंबेंसी फैक्टर की निकाली तोड़

बीजेपी के लिए यह जीत इस मायने में भी महत्वपूर्ण है कि उसके खिलाफ यहां तगड़ी एंटी इनकंबेंसी लहर थी। जिससे पार्टी भी वाकिफ थी। इसलिये अंतिम समय में पार्टी ने नेतृत्व परिवर्तन किया और मनोहर लाल खट्टर की जगह नायब सिंह सैनी को मुख्यमंत्री बनाया। वहीं, राज्य बीजेपी अध्यक्ष मोहन लाल बडोली और पूर्व सांसद संजय भाटिया जैसे वरिष्ठ नेताओं तक को विधानसभा चुनावों से दूर रखने का फैसला उनकी रजामंदी से किया। क्योंकि गत लोकसभा चुनावों में पार्टी का प्रदर्शन बेहद खराब रहा था। 2024 के आम चुनावों में, बीजेपी ने 10 में से सिर्फ 5 लोकसभा सीटें जीतीं और महज 46.1 प्रतिशत वोट हासिल किए, जबकि कांग्रेस ने बाकी सीटें छीन लीं और 43.7 प्रतिशत वोट प्राप्त किए। जबकि 2019 के लोकसभा चुनावों में बीजेपी का वोट शेयर 58 प्रतिशत था, जो अब 12 प्रतिशत घटकर 46.1 प्रतिशत रह गया। हालांकि विधानसभा चुनाव के आंकड़े अब बिलकुल अलग तस्वीर पेश करते हैं, जिससे भाजपा को भी सुकून मिली है।

 # रिजल्ट का महाराष्ट्र, झारखंड और दिल्ली पर ऐसे होगा असर

हरियाणा में मिली अप्रत्याशित बीजेपी के लिए आने वाले चुनावों के लिहाज से भी एक शुभ संकेत जैसा ही है, जिसकी शुरुआत महाराष्ट्र व झारखंड के विधानसभा चुनाव से होगी। फिर दिल्ली भी इससे प्रभावित होगी, क्योंकि उसके चारों ओर कमल खिला हुआ है। इस प्रकार हरियाणा ने बीजेपी को 2024 लोकसभा चुनावों के दौरान देखी गई अप्रत्याशित गिरावट को उलटने का पहला वास्तविक मौका दिया है। क्योंकि यहां की जीत से महाराष्ट्र, झारखंड और अंततः दिल्ली में भी बेहतर प्रदर्शन की नींव रखी जा सकती है। बशर्ते कि यूपी के मुख्यमंत्री योगी आदित्यनाथ के पर कतरने वाली सियासत को वह अंदरूनी तौर पर बढ़ावा नहीं दे। क्योंकि हरियाणा में भी सर्वाधिक मांग योगी की ही थी चुनाव प्रचार के दौरान। उल्लेखनीय है कि महाराष्ट्र में इस वर्ष के आखिर तक चुनाव होने वाले हैं। वहीं, झारखंड में भी जल्द ही चुनाव होंगे। संभव है कि दिल्ली का चुनाव भी इन राज्यों के साथ हो जाए। अगले वर्ष बिहार में भी चुनाव होंगे। इसलिए हरियाणा में जीत से बीजेपी को एक तरीके से आगामी चुनावों में जो नैतिक बढ़त हासिल होगी, वही उसकी वास्तविक पूंजी है।

वहीं, देश पर सर्वाधिक समय तक राज करने वाली कांग्रेस अंततः जीती हुई लड़ाई कैसे हारती है, यह भी हरियाणा के चुनाव परिणाम से समझा जा सकता है। जहां पार्टी युवराज और नेता प्रतिपक्ष राहुल गांधी की अदूरदर्शिता भरी बयानबाजी ने पूरी पार्टी की लुटिया ही डुबो दी। जातिगत जनगणना, एससी और ओबीसी पॉलिटिक्स, अल्पसंख्यक सियासत पर पार्टी नेतृत्व के अतिरेक निर्णय ने उन सवर्ण जाटों को भी कांग्रेस के ऊपर फिदा होने से रोक दिया, जिनके दम पर भूपेंद्र सिंह हुड्डा की पूरी सियासत चमक सकती थी। मैं राजनीतिक विश्लेषकों की उन बातों से सहमत नहीं हो सकता कि इस चुनाव में कांग्रेस को भूपेंद्र सिंह हुड्डा पर जरूरत से ज्यादा भरोसा महंगी पड़ी।

यह ठीक है कि हुड्डा को ज्यादा तरजीह दिए जाने के कारण कुमारी शैलजा विफर उठीं, जिससे कांग्रेस की आंतरिक कलह सार्वजनिक मंचों पर भी सामने आ गई। उनके बाद भले ही राहुल गांधी ने सैलजा और हुड्डा का हाथ मिलवाया, लेकिन उनके प्रतिबद्ध कार्यकर्ताओं के दिल आपस में नहीं मिल सके। इससे कांग्रेस बीजेपी के खिलाफ उपजे राज्यव्यापी गुस्से को भुनाने में कामयाब नहीं हो पाई। जबकि प्रचार के आखिरी चरण में बीजेपी ने अपने कील-कांटे इस प्रकार से दुरुस्त कर लिए कि उसकी जीत सुनिश्चित हो और ऐसा ही हुआ। अंततः भाजपा ने बाजी मार ली।

चर्चा है कि हरियाणा विधानसभा चुनाव के दौरान कांग्रेस में शुरु से ही पूर्व मुख्यमंत्री भूपेंद्र सिंह हुड्डा की चली। जिन्होंने अपने मन के मुताबिक टिकट बांटे। चूंकि हाईकमान से फ्री हैंड मिलने के बाद हुड्डा ने न सिर्फ अपने समर्थकों को टिकट बांटे बल्कि सैलजा समर्थकों को महज 9 कमजोर सीट देकर साइड लाइन कर दिया। इस तरह से उन्होंने अपनी ही पार्टी में अंतर्कलह के बीज रोप दिए। नतीजा सामने है, क्योंकि सैलजा की सार्वजनिक नाराजगी के बाद कांग्रेस के दलित कार्यकर्ता छिटक गए। राहुल की आरक्षण हटाने वाली बयानबाजी ने भी दलितों को कांग्रेस से छिटकने का मौका दिया।

वहीं, भूपेंद्र सिंह हुड्डा के कारण ही आम आदमी पार्टी से गठबंधन का रास्ता भी लगभग बंद हो गया, जिसकी खीझ में आप ने भी 90 सीटों पर कैंडिडेट उतार दिए। स्पष्ट है कि इंडिया गठबंधन में फूट का संदेश मतदाताओं के बीच अच्छा नहीं गया। आम आदमी पार्टी ने भी कांग्रेस के ही वोट काटे। उधर भारतीय राजनीति में कभी तीसरे मोर्चे की भूमिका निभा चुके इंडियन नेशनल लोक दल और उसके बागी धड़े जननायक जनता पार्टी से गठबंधन कर चुकी चौथे मोर्चे की बसपा के अलावा आजाद समाज पार्टी की विपक्ष विरोधी भूमिका से वोटरों में संदेश अच्छा नहीं गया। वहीं, चुनाव प्रचार के दौरान 1 बनाम 35 का नैरेटिव भी भूपेंद्र सिंह हुड्डा के कैंप से बाहर आया, जिससे गैर जाट भी कांग्रेस के खिलाफ लामबंद हो गए। क्योंकि भाजपा भी तो यही चाहती थी। इसलिए उसने इन बातों को खूब चुनावी हवा दी।

वहीं, हरियाणा की बाजी अपने हाथ करने में भाजपा के टीम वर्क का सबसे बड़ा हाथ है। जिसकी सबसे मजबूत कड़ी भाजपा का वह सांगठनिक ढांचा है, जिसकी रणनीति में बूथ प्रबंधन उनकी जीत के ताले की चाबी समझे जाते हैं। भाजपा जानती है कि अपने कोर वोटर को कैसे बूथ तक ले जाया जाए। इसमें आरएसएस उसको बैक सपोर्ट देती है। जबकि अन्य सभी दल अपने प्रचार और संपर्क यात्रा के बाद अपने वोटरों को उनके हवाले कर देते हैं, क्योंकि उनके साथ वह मतदान समय के अंत तक कम ही जुड़े रहते हैं। यही वजह है कि जहां हार जीत का बड़ा अंतर नहीं होता है, वहां भाजपा बाजी मार ले जाती है। वह वैसे सभी विधान सभा को अपने सक्रिय और समर्पित कार्यकताओं के जरिए परिणाम बदलने की ताकत रखती है। इस बार भी उसने यही किया और अपने नेक मकसद में कामयाब रही।

यदि भाजपा रणनीतिकारों की बात करें तो हरियाणा में उन्हें अपने कोर वोटर का पक्का भरोसा था। लेकिन उन्होंने हरियाणा में वोट के बिखराव के कई कारण बनाए, ताकि कांग्रेस और हुड्डा परिवार को कमजोर किया जा सके। जानकार बताते हैं कि इनेलो और जेजेपी को अकेले अपने दम पर चुनाव लड़वाने के पीछे भाजपा की ही अंदरूनी शक्ति काम कर रही थी। इतना ही नहीं, जननायक जनता पार्टी और आजाद समाज पार्टी तथा इनेलो व उसके विभिन्न धड़ों और बसपा के बीच हुए गठबंधन के पीछे भी भाजपा रणनीतिकारों के हाथ होने की चर्चा है। चुनावी समरभूमि से यह बात निकलकर के सामने आ रही है कि इन दोनों गठबंधन का हरियाणा के जाट और दलित वोटों पर कुछ कुछ क्षेत्रों पर खास असर दिखा, जिसके वजह से कांग्रेस अपेक्षित वोट हासिल नहीं कर पाई। रही सही कसर आम आदमी पार्टी ने भी पूरी कर दी, जो वोट के विभाजन का जबरदस्त कारण बनी।

- :सौजन्य :-
ईवी ड्राइव द फ्यूचर
EV
Drive the Future

भारत की नई पॉलिसी का फायदा लेने से बीवाईडी ने किया इनकार

परिवहन विशेष न्यूज

बीवाईडी इंडिया के इलेक्ट्रिक पैसेंजर व्हीकल्स के प्रमुख राजीव चौहान ने बताया कि कंपनी भारत में अपनी कारों का स्थानीय रूप से निर्माण या संयोजन नहीं करना चाहती है और CBU (कम्प्लीटली बिल्ट-अप यूनिट) रूट के ज़रिए उन्हें पूरी तरह से आयातित और कार्यात्मक वाहनों के रूप में बेचना जारी रखेगी। वह भारत की नई ईवी पॉलिसी का फायदा उठाने के लिए फिलहाल कोई आवेदन नहीं करेगी। कंपनी ने इस बारे में फैसला ले लयिा है।

बीवाईडी इंडिया के इलेक्ट्रिक यात्री वाहन कारोबार के प्रमुख राजीव चौहान ने बताया कि कंपनी भारत में अपने मॉडल की मांग को पूरा करने के लिए 'होमोलोगेशन' के रास्ते पर विचार कर रही है। 'होमोलोगेशन' का मतलब है आधिकारिक मंजूरी। यह एक तरह का सर्टिफिकेशन है जो यह सुनिश्चित करता है कि कोई भी वाहन, चाहे वह भारत में बना हो या आयात किया गया हो, सरकार की ओर से तय मानकों पर खरा उतरता है। हम उसका उपयोग करेंगे। हम 'होमोलॉगेशन' का रास्ता अपना रहे हैं और इसके लिए आवेदन कर रहे हैं।

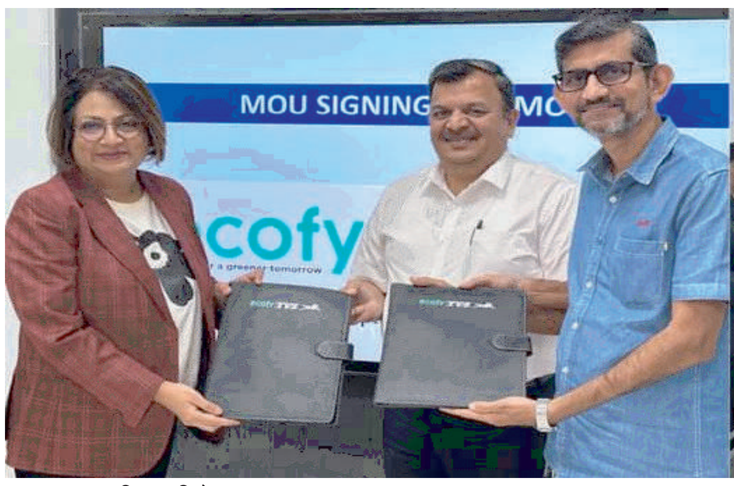
यह फैसला बीवाईडी के लिए महत्वपूर्ण है। कारण है कि भारत सरकार इलेक्ट्रिक वाहनों को अपनाने को बढ़ावा देने के लिए कई पहल कर रही है। बीवाईडी का मानना है कि अभी उन्हें इस नीति का लाभ उठाने के लिए पूरी तरह तैयार होने में थोड़ा समय लगेगा।

चौहान ने कहा कि मैन्यूफैक्चरिंग प्लांट होने से कुछ फायदे मिलते हैं, लेकिन बीवाईडी इंडिया अभी उस पर कदम नहीं बढ़ा रही है।

चौहान ने बीवाईडी इंडिया के लिए अल्पकालिक रणनीति के बारे में कहा, 'हम वास्तव में बाजार में उपलब्ध अवसरों का पता लगाएंगे और जहां भी हमें लगेगा कि अवसर सरकार की ओर से तय कोटा से अधिक है, तो उआम उसका उपयोग करेंगे।

उन्होंने कहा, 'यह साफ है कि हमारी अल्पकालीन रणनीति विनिर्माण क्षेत्र में निवेश को लेकर नहीं है और हमें इसके लिए इंतजार करना होगा।'

इकोफाई और टीवीएस मोटर कंपनी ने भारत में इलेक्ट्रिक थ्री-व्हीलर फाइनेंसिंग के परिदृश्य को बदलने के लिए किया सहयोग



परिवहन विशेष न्यूज

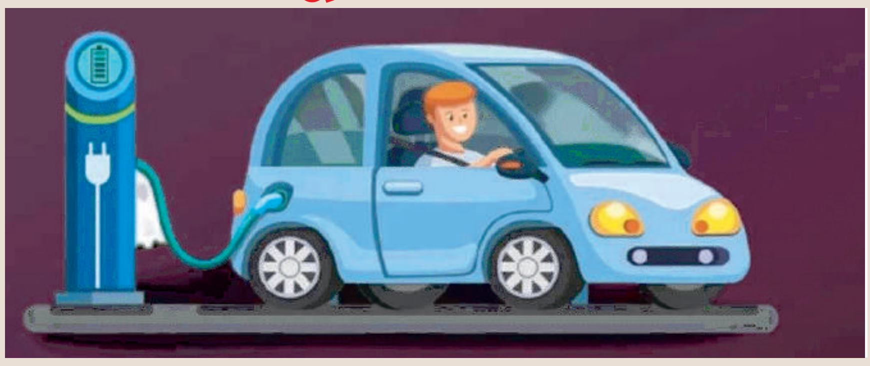
एवरसोर्स कैपिटल द्वारा समर्थित और भारतीय खुदरा क्षेत्र में जलवायु वित्त अंतर को पाटने के लिए समर्पित भारत की अग्रणी ग्रीन-ओनली एनबीएफसी इकोफाई ने टीवीएस मोटर कंपनी के साथ साझेदारी की घोषणा की है, जो दोपहिया और तिपहिया वाहनों के क्षेत्र में काम करने वाली एक प्रमुख वैश्विक वाहन निर्माता कंपनी है। तेजी से बढ़ते इलेक्ट्रिक 3 व्हीलर क्षेत्र में, इस रणनीतिक सहयोग का उद्देश्य इलेक्ट्रिक थ्री-व्हीलर को अपनाना और देश भर में टिकाऊ गतिशीलता को बढ़ावा देना है।

इस गठबंधन पर टिप्पणी करते हुए, इकोफाई की सह-संस्थापक, एमडी और सीईओ राजश्री नांबियार ने कहा, "टीवीएस मोटर कंपनी के साथ यह साझेदारी स्वच्छ ऊर्जा भविष्य के प्रति हमारी प्रतिबद्धता के साथ पूरी तरह से मेल खाती है और हमें यात्री और कार्गो इलेक्ट्रिक थ्री-व्हीलर दोनों के लिए व्यापक वित्तपोषण समाधान प्रदान करने में सक्षम बनाएगी। टीवीएस मोटर के व्यापक उद्योग अनुभव, मजबूत वितरण नेटवर्क और स्थापित ब्रांड प्रतिष्ठा का लाभ उठाकर, इकोफाई ईवी वित्तपोषण क्षेत्र में पर्याप्त प्रभाव डालने के लिए तैयार है। हम वित्त वर्ष 2025 में पर्याप्त वृद्धि की उम्मीद करते हैं, जो हमारे वित्तपोषण कार्यों को बढ़ाने के साथ-साथ हमारी विस्तार यात्रा में एक महत्वपूर्ण मील का पत्थर साबित होगा।"

टीवीएस मोटर कंपनी के कमर्शियल मोबिलिटी के बिजनेस हेड रजत गुप्ता ने कहा, "इकोफाई के साथ सहयोग करने से हमें अपनी विनिर्माण विशेषज्ञता को उनकी अभिनव वित्तीय सेवाओं के साथ जोड़ने का मौका मिलता है। साथ मिलकर, हमारा लक्ष्य विकास को बढ़ावा देना, नवाचार को बढ़ावा देना और इलेक्ट्रिक थ्री-व्हीलर सेगमेंट में अपने ग्राहकों को बेजोड़ मूल्य प्रदान करना है। यह टिकाऊ गतिशीलता समाधान प्रदान करने की हमारी प्रतिबद्धता के अनुरूप भी है।"

इकोफाई और टीवीएस मोटर कंपनी टीवीएस इलेक्ट्रिक वाहनों को अधिक सुलभ और किफायती बनाने के लिए अनुकूलित वित्तपोषण योजनाएं शुरू कर रही हैं। इन अनुकूलित पेशकशों का उद्देश्य भारत में ईवी अपनाने को बढ़ावा देना और ईवी वित्तपोषण के भविष्य को फिर से परिभाषित करना है।

पीएम ई-ड्राइव योजना में डीलरों के खिलाफ कार्रवाई की तैयारी, छूट के बावजूद बढ़ा रहे हैं कीमतें



परिवहन विशेष न्यूज

हर घर तक इलेक्ट्रिक वाहन पहुंचाने वाली प्रधानमंत्री ई-ड्राइव योजना के तहत त्योहारी सीजन में देशभर में लोगों को दी जा रही छूट का फायदा ईवी वाहन डीलर उठा रहे हैं। लॉजिस्टिक्स, सुविधा, एक्सेसरीज जैसे चार्ज लगाकर ग्राहकों को मिल रही छूट का फायदा खत्म किया जा रहा है। ईवी डीलरों द्वारा लगाए जा रहे इन अतिरिक्त चार्ज की वजह से छूट के बावजूद इलेक्ट्रॉनिक दोपहिया और तिपहिया वाहनों की कीमतें बढ़ जाती हैं। इस संबंध में केंद्र सरकार को शिकायतें मिली हैं और वह जल्द ही इस गड़बड़ी के खिलाफ कार्रवाई करने की तैयारी कर रही है।

उपभोक्ता मामलों के मंत्रालय के एक अधिकारी के अनुसार कई ईवी कंपनियों के खिलाफ शिकायतें मिली हैं। ओला इलेक्ट्रिक को हाल ही में केंद्रीय उपभोक्ता संरक्षण प्राधिकरण द्वारा नोटिस भेजा गया है। ये शिकायतें देरी से डिलीवरी, सेवाएं, अधिक चार्ज करने और वादा किए गए अनुसार सेवा न देने से संबंधित हैं।

एक ई-कॉमर्स कंपनी पर ईवी स्कूटी के पेमेंट में भ्रामक विज्ञापन को लेकर भी मंत्रालय को शिकायत मिली है। दरअसल पोर्टल पर दिखाया जा रहा है कि 60 हजार का तत्काल भुगतान करने पर कुल कीमत में 20 हजार कि छूट मिलेगी, लेकिन जब आप खरीद का मन बना लें कि चलो 60 हजार का ऑनलाइन डाउनपेमेंट कर देंगे और शेष राशि पर लोन ले लेंगे।

तब आपको हकीकत का पता चलेगा कि भुगतान पूरा करना पड़ेगा यानी डेढ़ लाख कीमत है तो पूरा भुगतान करो और उसके बाद छूट मिलेगी। ऐसा करने पर 60 हजार से ऊपर की राशि को आप ईएमआई में कनवर्ट कराते हैं तो आपको 16 प्रतिशत ब्याज देना होगा। ईवी वाहन पर आसानी से बैंक 6 प्रतिशत पर लोन दे रहे हैं। उपभोक्ता मामलों का मंत्रालय इस मुद्दे पर इसलिए और सतर्क है, क्योंकि यह मामला प्रधानमंत्री के नाम से चल रही योजना से जुड़ा हुआ है इसके बावजूद यदि कंपनियां और डीलर बाज नहीं आ रहे तो फिर उनके खिलाफ कड़ा कदम उठाया जाना जरुरी हो जाता है।

अगर आप आज Mahindra Thar Roxx को करवाते हैं बुक, जानें डिलीवरी के लिए कितना करना पड़ सकता है इंतजार

परिवहन विशेष न्यूज

भारतीय बाजार में कई बेहतरीन एसयूवी को ऑफर करने वाली वाहन निर्माता Mahindra की ओर से अगस्त में ही Thar Roxx को लॉन्च किया गया है। रिपोर्ट्स के मुताबिक कंपनी इस एसयूवी का उत्पादन बढ़ाने की तैयारी कर रही है। ऐसा किन कारणों से किया जा रहा है। मौजूदा समय में इस एसयूवी की कितनी यूनिट्स का उत्पादन किया जा रहा है। आइए जानते हैं।

नई दिल्ली। देश की प्रमुख एसयूवी निर्माता Mahindra की ओर से भारतीय बाजार में Thar Roxx को अगस्त में लॉन्च किया गया था। पहले नवरात्र (3 October 2024) से इसके लिए बुकिंग को शुरू किया गया था। लेकिन अब इसकी डिलीवरी में कितना समय लग सकता है। कंपनी हर महीने कितनी यूनिट्स का उत्पादन कर रही है। हम आपको इस खबर में बता रहे हैं।

एक घंटे में कितनी बुकिंग मिली

महिंद्रा की ओर से नवरात्र के पहले दिन से ही Mahindra Thar Roxx के लिए बुकिंग को शुरू किया गया था। ऑफलाइन और ऑनलाइन दोनों तरह से कंपनी एसयूवी के लिए बुकिंग ले रही है। बुकिंग शुरू होने के पहले ही घंटे में 1.76 लाख ग्राहकों ने एसयूवी को बुक करवाया था।

कितना है उत्पादन

महिंद्रा अपनी एसयूवी Thar और Thar Roxx का हर महीने संयुक्त तौर पर 9500 यूनिट्स का प्रोडक्शन कर रही है। लेकिन इनमें से कितनी फाइव डोर यूनिट्स का उत्पादन किया जा रहा है इसकी जानकारी कंपनी की ओर से नहीं दी गई है। लेकिन माना जा सकता है कि फाइव डोर थार का हर महीने छह से सात हजार यूनिट्स का उत्पादन किया जा रहा होगा।

कितना करना होगा इंतजार

अगर हम यह मान लें कि महिंद्रा की ओर से Thar Roxx का हर महीने छह से सात हजार यूनिट्स का ही उत्पादन किया जा रहा है। इसके अलावा ऐसे भी कुछ लोग होंगे, जिन्होंने लंबे वेटिंग पीरियड के कारण बुकिंग को रद्द भी करवाया होगा। रद्द करवाने वालों की संख्या अगर 25 हजार के आस-पास लगाई जाए तो कंपनी के पास अभी भी 1.50 लाख यूनिट्स की बुकिंग होगी। अगर 1.50 लाख ग्राहकों के लिए वेटिंग पीरियड का अंदाजा लगाया जाए तो हर महीने की सात हजार यूनिट्स के हिसाब से कंपनी एक साल में 84 हजार यूनिट्स तक का उत्पादन कर सकती है। ऐसे में पहले ही घंटे में बुकिंग करने वालों को करीब डेढ़ से दो साल तक का इंतजार करना पड़ सकता है।

कितनी है कीमत

महिंद्रा की ओर से Thar Roxx को कुल छह वेरिएंट्स के विकल्प के साथ लॉन्च किया गया है। इसके 2WD वेरिएंट्स की एक्स शोरूम कीमत 12.99 लाख रुपये से शुरू होती है और इसके टॉप वेरिएंट की एक्स शोरूम कीमत 20.49 लाख रुपये रखी गई है। फोर व्हील ड्राइव Mahindra Thar Roxx के वेरिएंट्स की एक्स शोरूम कीमत की शुरुआत 18.79 लाख रुपये से होती है और इसके फोर व्हील ड्राइव के टॉप वेरिएंट को 20.99 लाख रुपये की एक्स शोरूम कीमत पर खरीदा जा सकता है।

सर्विस से परेशान ग्राहक, शिकायतों की बाढ़

परिवहन विशेष न्यूज

ओला इलेक्ट्रिक के बाद अब एक और लोकप्रिय कंपनी एथर एनर्जी को लेकर शिकायतें सामने आ रही हैं। अब इलेक्ट्रिक टू-व्हीलर कंपनी एथर एनर्जी को लेकर भी कुछ ऐसा ही मामला सामने आ रहा है।

सोशल मीडिया से मिली जानकारी के मुताबिक एथर के ग्राहकों ने कंपनी की हार्डवेयर-सॉफ्टवेयर सर्विस को लेकर शिकायतें दर्ज कराई हैं। कंपनी की डिलीवरी सर्विस में देरी की भी शिकायतें हैं। कंपनी ने एक्स हैंडल पर इन शिकायतों का जवाब दिया है और कहा है कि जल्द से जल्द इस समस्या का समाधान किया जाएगा।

बुधवार, 09 अक्टूबर को एथर ई-स्कूटर के एक ग्राहक ने एक्स पर पोस्ट किया कि 14 सितंबर को 10,000 ओडोमीटर की सर्विसिंग कराई गई थी, स्कूटर में कई तरह की दिक्कतें थीं, स्टॉक स्पेयर न होने की बात कहकर इस समस्या पर ध्यान नहीं दिया गया। जब कंपनी से शिकायत की गई तो जांच के लिए स्कूटर छोड़ने का सुझाव दिया गया, इसलिए 3 अक्टूबर को इसे वापस कर दिया गया। कल स्कूटर को फोर्क के साथ डिलीवर किया गया, चाबी का स्लॉट बदला गया। लेकिन फिटिंग अधूरी थी।

एक अन्य ग्राहक ने बताया कि एथर एनर्जी, मुझे अपने 450X में समस्या आ रही है। 2 दिन से जब मैं थ्रॉटल बंद करता हूं, तो वाहन तुरंत धीमा हो जाता है। ऐसा पहले नहीं होता था। कृपया मेरी मदद करें कि क्या यह सॉफ्टवेयर की समस्या है या मुझे सर्विस सेंटर जाना चाहिए। कंपनी के एक अन्य ग्राहक ने बताया कि आपकी इंदौर शहर की सेवाएं खराब हैं और कर्मचारी घमंडी हैं, जो शिकायतों पर ध्यान नहीं देते हैं। पार्ट्स उपलब्ध नहीं हैं, मेरा वाहन 4 कार्य दिवसों से सेवा में है।

एक अन्य यूजर ने बुधवार को पोस्ट किया कि एथर एनर्जी, मैं कल से अपने एथर 450X की अपडेट स्क्रीन पर अटका हुआ हूं। रीस्टार्ट नहीं हो रहा है और अगर मैं चाबी निकालता हूं, तो भी स्क्रीन चालू रहती है। यह वास्तव में निराशाजनक है।

कंपनी निराश और परेशान ग्राहकों की मदद करने के लिए अपनी तरफ से लगातार प्रयास कर रही है।

रॉल्स रोयसे घोस्ट फेसलिफ्ट हुई पेश, कार कनेक्टिविटी से लेकर एक्सटीरियर में हुए कई बदलाव

Rolls-Royce Ghost facelift को पेश किया गया है। इसके इंटीरियर और एक्सटीरियर में कुछ बदलाव किए गए हैं। इसकी भारत में कीमत 6.95 करोड़ रुपये से 7.95 करोड़ रुपये के बीच रहने वाली है। इसमें वायरलेस हेडफोन सेंटर कंसोल में USB-C पोर्ट जैसे अपडेट दिए गए हैं। वहीं नई सीरीज II कलिनन से मिलता-जुलता ब्लॉकियर स्टाइलिंग दिया गया है। आइए जानते हैं इसके बारे में।

नई दिल्ली। रोल्स-रॉयस घोस्ट के फेसलिफ्ट को पेश किया गया है। इसे इंटीरियर कस्टमाइज़ेशन और बेहतर तकनीक पर ज्यादा ध्यान देने के साथ अपडेट किया गया है। रोल्स रॉयस घोस्ट खरीदने वाले लोग कार की कीमत की 10 फीसदी राशि कस्टमाइजेशन पर खर्च करते हैं।

Rolls-Royce Ghost facelift: इंटीरियर

रोल्स-रॉयस घोस्ट फेसलिफ्ट में इंटीरियर में नए फीचर्स मिले हैं। कंपनी ने ग्राहकों के जरिए किए जाने वाले कस्टमाइजेशन को देखते हुए कई नए एक्सेसरीज ऑप्शन को पेश किया है, जिसमें ग्रे स्टैंड ऐश और डुअलिटी ट्विल शामिल है। ग्रे स्टेन्ड ऐश हाथ से रंगी हुई ऐश वुड है, जिसे बहुत ही छोटे कणों से तैयार किया जाता है। डुअलिटी ट्विल बांस से बुना हुआ कपड़ा है, इसका डिजाइन बोट की रस्सियों पर बेस्ड है। इसमें रियर इंफोटेनमेंट सिस्टम को वायरलेस हेडफोन, सेंटर कंसोल में USB-C पोर्ट और एम्पलीफायर को अपग्रेड किया है।

Rolls-Royce Ghost facelift: फीचर्स

इसके डैशबोर्ड की चौड़ाई में एक अपग्रेडेड ग्लास पैनल दिया गया है। इसके कार कनेक्टिविटी को काफी बढ़ाया गया है। जिससे पीछे के पैसेंजर दो स्ट्रीमिंग डिवाइस को अपनी स्क्रीन से कनेक्ट कर सकते हैं।

Rolls-Royce Ghost facelift: एक्सटीरियर

नई कार में ब्लॉकियर स्टाइलिंग है, जो नई सीरीज II कलिनन से मिलती-जुलती है। इसके फ्रंट बम्पर का निचला ग्रिल छोटा है और डेटाइम-रनिंग लाइट दी गई है। इसके रियर लाइट्स को एक नया बैंडेड डिजाइन दिया गया है।

Rolls-Royce Ghost facelift: इंजन

इसमें पुराने वेरिएंट की तरह ही प्लेनर सस्पेंशन सिस्टम और ट्विन-टर्बोचार्ज्ड 6.75-लीटर V12 का इंजन दिया गया है। इसका इंजन दो पावर आउटपुट के साथ आया है, जो 563hp और 592 hp है। 592 hp की पावर ब्लैक बैज वेरिएंट में मिलती है। इस मॉडल में बढ़ा हुआ ब्रेक बाइट पॉइंट, कम पेडल ट्रैवल और थ्रॉटल के 90 फीसद ओपन होने पर 50 प्रतिशत तेज गियर परिवर्तन के साथ लो ड्राइव मोड भी दिया गया है।

Rolls-Royce Ghost facelift: कीमत

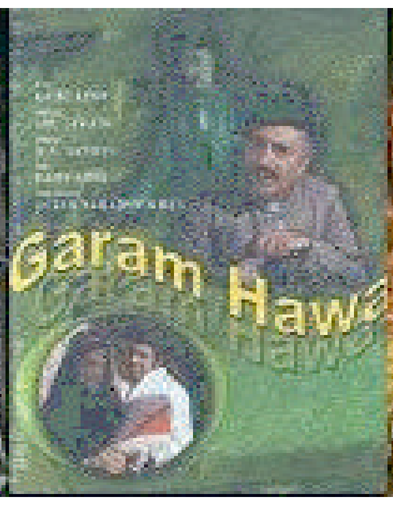
रोल्स रॉयस घोस्ट फेसलिफ्ट की कीमत की बात करें तो यह भारत में 6.95 करोड़ रुपये से 7.95 करोड़ रुपये के बीच हो सकती है। यह जल्द ही भारत में बिक्री के लिए उपलब्ध होने की उम्मीद है।

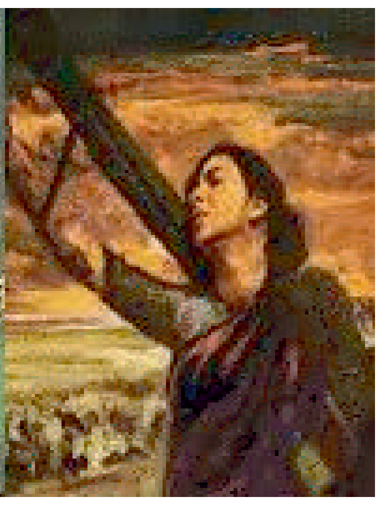
मीडिया और सिनेमा का सांस्कृतिक माध्यम

विजय गर्ग

अभिव्यक्ति के हर माध्यम की अपनी चरित्रगत विशेषता होती है। साहित्य में लेखक अदृश्य बिंबों का सृजन करता है, जबकि सिनेमा पूर्णतः दृश्य माध्यम है। इसलिए साहित्य का सिनेमा में रूपांतरण सीधे-सीधे अदृश्य का दृश्यों में रूपांतरण होता है। वह भी कला या मूर्तिकला की तरह एक स्थिर चाक्षुष बिंब भर में नहीं, बल्कि पूर्णतः जीवंत और प्रत्यक्ष नजर आते जीवन के घटनाक्रम में।

अभिव्यक्ति के हर माध्यम की अपनी चरित्रगत विशेषता होती है। साहित्य में लेखक अदृश्य बिंबों का सृजन करता है, जबकि सिनेमा पूर्णतः दृश्य माध्यम है। इसलिए साहित्य का सिनेमा में रूपांतरण सीधे-सीधे अदृश्य का दृश्यों में रूपांतरण होता है। वह भी कला या मूर्तिकला की तरह एक स्थिर चाक्षुष बिंब भर में नहीं, बल्कि पूर्णतः जीवंत और प्रत्यक्ष नजर आते जीवन के घटनाक्रम में। जाहिर है कि यह रूपांतरण अतिरिक्त संवेदनशीलता और अपने माध्यम में गहन निपुणता की मांग करता है, और इस हद तक सृजनशीलता की, कि जैसे फिल्म का निर्देशक उसे अपनी ही मौलिक कृति की तरह रचे।





एक व्यक्ति जब पाठक के रूप मे साहित्य पढ़ता है, तो वह अनायास स्वयं उस सृजन प्रक्रिया से संबद्ध हो जाता है। लेखक शब्दों के माध्यम से उसके सामने जो चरित्र प्रस्तुत करता है, उसे वह अपनी तरह से, अपनी कल्पना में सृजित करता है। उसके सामने जो घटनाएं लेखक प्रस्तुत करता है, उन्हें वह स्वयं अपनी कल्पना में आकार देता, और उन्हें घटते हुए देखता है। इस तरह सृजन की एक प्रक्रिया, जो लेखक द्वारा शुरू की जाती है, वह व्यक्तिगत रूप में ही सही, पाठक की कल्पना में साकार होकर पूर्ण होती है। वही व्यक्ति जब फिल्म देखता है, तो उसकी सृजन प्रक्रिया से संबद्ध नहीं हो पाता। इसलिए कि उसके चरित्र अपने पूरे रूप और साज-सज्जा में उसके सामने प्रस्तुत किए जाते हैं। संपूर्ण घटनाक्रम बना कर उसकी आंखों के सामने चलती-फिरती-बोलती वास्तविक जिंदगी की तरह दिखाया जाता है। बेशक वह फिल्म निर्देशक की कल्पना पर आधारित होता है। लेकिन उन्हें सृजित करने में दर्शक की कोई हिस्सेदारी नहीं होती। उसे महज देखना और देख कर पसंद या नापसंद करना होता है। पुस्तक पढ़ कर उसने अपनी कल्पना में जो बिंब सृजित किए होंगे, अगर सिनेमा के बिंब उनके अनुरूप या बेहतर हुए, तब तो वह उसे पसंद कर पाता है अन्यथा नहीं। लेकिन इससे इतर एक बड़ा दर्शक वर्ग वह होता है, जिसने साहित्य में उसे नहीं पढ़ा होता है। वह सीधे उस कहानी का परदे पर ही साक्षात्कार करता है। उसकी स्वीकृति सीधे इस पर निर्भर करती है कि निर्देशक उस साहित्य के कथानक, संवेदना और भावों को कितनी सफलतापूर्वक फिल्म में उतार पाया है। अगर बाहरी दबावों के चलते उसने अनावश्यक समझौते कर लिए हों, तो जाहिर है कि फिल्म अपेक्षित प्रभाव नहीं छोड़ पाती।

साहित्य में सहूलियत यह है कि लेखक पृष्ठ-दर-पृष्ठ चरित्रों के मनोभावों में गहरे उतरता चला जा सकता है, जैसे निर्मल वर्मा के गद्य में होता है। जबकि सिनेमा को अपने पात्रों के मनोभावों को प्रकट करने के लिए उसके चेहरे पर नजर आते भाव ही पकड़ने होते हैं। वह सिर्फ बाहरी बिंब पकड़ सकता है। उसके मन के भीतर नहीं उतर सकता। लेकिन उसके पास चलते-फिरते चाक्षुष बिंब हैं, आवाज है, लाईटों के प्रभाव हैं, और अब तो आधुनिकतम तकनीक भी है, जो दृश्यों को शब्दों की बनिस्बत अधिक सशक्त ढंग से प्रस्तुत कर सकती है। सामान्यतया जिस दृश्य या भाव को प्रस्तुत करने के लिए लेखक को विस्तार में जाना पड़ता है, उसे कैमरा महज एक क्षण में अधिक वास्तविक रूप में प्रस्तुत करने की क्षमता रखता है। साहित्य के पाठक के लिए कोई समय सीमा नहीं होती। वह एक ही पुस्तक को कई दिनों तक पढ़ता चला जा सकता है, बल्कि अनेक बार पढ़ सकता है। एक तरह से वह कृति उसकी संवेदना का हिस्सा हो जाती है। जबकि सिनेमा के सामने उसी कृति को महज ढाई घंटे में प्रस्तुत करने की सीमा होती है। ऐसा करने के लिए उसे बहुत से विस्तार और अंशों को भी उसमें से निकाल देना होता है। साथ ही चुनौती यह भी होती है कि ये तमाम परिवर्तन करते हुए साहित्यिक कृति की मूल कथावस्तु, मूल भावना और मूल संवेदना के साथ कोई छेड़छाड़ न हो। अगर यह जरूरी संवेदनशीलता के साथ नहीं किया गया, तो फिल्म न तो अपेक्षित प्रभाव छोड़ पाती है, न साहित्यिक कृति के साथ न्याय कर पाती है। बावजूद ऐसी अनेक कठिनाइयों और सीमाओं के, साहित्य का फिल्मों मे रूपांतरण होता है। अंग्रेजी में बड़े पैमाने पर होता है। वहां तो जैसे परंपरा-सी है कि क्लासिक कृतियों पर आधारित क्लासिक फिल्मों का निर्माण हो जाता है, और वह भी वैसी ही भव्यता, समझ और गुणवत्ता के साथ, जैसी रूपांतरण से अपेक्षित होती है। वे स्वयं प्रस्तुतीकरण और कला की उन ऊंचाइयों को छूती हैं, जैसी स्वयं साहित्यिक कृति। ऑस्कर अवार्ड प्राप्त फिल्मों में बड़ी संख्या साहित्यिक कृतियों से रूपांतरित फिल्मों की है।

फिर हिंदी में कहां बाधा आती है? होता है रूपांतरण, लेकिन बहुत कम होता है उसका अनुपात। शरतचंद्र, रवींद्रनाथ टैगोर, प्रेमचंद या अमृता प्रीतम आदि पर अवश्य कुछ अच्छी फिल्में बनी हैं। लेकिन फिल्मों को बेहतरीन कथानकों की जरूरत होती है, और हिंदी साहित्य में ऐसे कथानकों का भंडार उपलब्ध होता है, जो फिल्मों से अछूता रह जाता है। समांतर फिल्मों के दौर में अवश्य आशा बंधी थी कि सामाजिक समस्याओं से जूझती गंभीर कलात्मक फिल्मों के युग का आगाज होगा, और वे तत्संबंधी साहित्यिक कृतियों को आधार बनाएंगी। कुछ ऐसी बेहतरीन फिल्में आर्इं भी। लेकिन वह दौर दूर तक नहीं जा सका। हिंदी में फिल्मों को महज एक मनोरंजन का साधन मान लेने की जो अवधारणा बनी हुई है, वह गंभीर साहित्यिक कृतियों के फिल्मांकन में बाधा बनती है। फिल्मों को एक व्यवसाय मान कर, उसमें सैकड़ों करोड़ रुपए लगा कर, उसी अनुपात में मुनाफा कमाने की जो व्यावसायिक बाध्यताएं हैं, और उनके चलते जो तमाम तरह के अनुचित समझौते होते हैं, वे उन्हें साहित्यिक कृतियों के फिल्मांकन के लिए प्रेरित ही नहीं कर पाते। ऐसा करते समय वे दर्शकों की रुचि को भी खासा कमतर आंकते हैं। जबकि ऐसा है नहीं। जब भी किसी बेहतरीन कहानी पर लीक से हट कर बनी फिल्म आती है, तो दर्शक उसका स्वागत ही करते हैं। इससे आशा बंधती है कि आने वाले समय में साहित्यिक कृतियों के अधिक फिल्मांकन के लिए उर्वरक जमीन तैयार हो रही है।

हालांकि धार्मिक साहित्य पर अवश्य सफल फिल्में बनती रही हैं। बल्कि रामायण और महाभारत पर बने धारावाहिकों ने सफलता के कीर्तिमान स्थापित कर रखे हैं। लेकिन साहित्य तो अपने युग का प्रतिनिधित्व करता है, और अपने समय का प्रतिबिंब होता है। वह समकालीन समाज में मूल्यों के ध्वंस, मानवीय संबंधों के क्षरण और संस्कृति के अवमूल्यन को प्रतिध्वनित करता है। वह एक भयावह समय को बेनकाब करता है। फिर सिनेमा भी तो अपने समय का प्रतिबिंब होता है। 'मनोरंजन का साधन' वाले उसके भाग को छोड़ भी दें, (जो आवश्यक भी है और जिसके स्तर पर ध्यान देना वांछनीय) तब भी उसके दूसरे गंभीर पहलू से गहन सामाजिक यथार्थ का संप्रेषण अपक्षित है। ताकि साहित्य की ऐसी तमाम चिंताओं का उस सशक्त माध्यम में अधिकाधिक समावेश हो और वह अपने अपार दर्शकों के बीच उन अपेक्षाओं पर खरा उतर सके। आवश्यकता है साहित्य के साथ उसके और अधिक घनिष्ट संबंधों की। इस बात पर गहन मंथन अपेक्षित है कि जो प्रतिबद्ध और समर्पित फिल्मकार जोखिम उठा कर साहित्य से रूपांतरित ऐसी फिल्मों का निर्माण करने का साहस करते हैं, उन्हें कैसे अधिक से अधिक आर्थिक और अन्य किस्म का संरक्षण प्रदान किया जाए, ताकि वे फिल्में वृहत्तर दर्शक वर्ग से जुड़ सकें।

संपादकीय

समय यात्रा (टाइम मशीन)

जब मैं छोटा था, तो मुझे टाइम मशीन धारावाहिक बहुत पसंद थे, यह बहुत अच्छा था जब नाटकों के पात्र अपने पिछले जीवन में वापस चले जाते थे या भविष्य की यात्रा करते थे। काश मेरे पास भी ऐसी कोई मशीन होती और मैं बड़े होकर भी अतीत और भविष्य की यात्रा कर पाता, तब भी इन फिल्मों के प्रति मेरा प्रेम कम नहीं हुआ, लेकिन मैं यह जरूर समझ गया कि यह सब काल्पनिक फिल्में हैं मशीन में दिखाया गया है पिछले साल ये हरियाणा के एक गांव में शादी में जाने का बहाना बन गयानीचे उतरते ही उसने इधर-उधर देखा। ₹आह गाँव, गली, घर... सब वैसा ही है जैसे बचपन में भुआ का गाँव हुआ करता था।₹ आधुनिकता का नामो-निशान कहां है? गंदगी भरी गलियां... घर पक्के लेकिन साधारण हैं, एक-एक घर में चार-पांच भैंसें बंधी हुई हैं और हर घर के बाहर मुलायम जूठन के ढेर हैं। "यह कौन सी दुनिया में आएगा?", सोचते-सोचते शादीशुदा जोड़ा घर की ओर चल पड़ा। वह एक बच्चे की तरह सभी बड़े दरवाज़ों से गुज़रता हुआ विवाह घर में दाखिल हुआ। ₹उन्होंने बिस्तर भी बनाए?₹वे बिस्तर पर लेटे हुए थे. घर में बने लड्डू-जलेबियों की खुशबू ने मन मोह लिया, कुछ ही मिनटों में स्टील के बड़े गिलासों में चाय के साथ मिठाइयाँ परोस दी गईं। ....बचपन की शादियों का स्वाद चख लिया। थोड़ी देर बाद नानक-मेल आ गया। ₹निन बंबीहा बोले... ।₹ नाचने वाले नानकों का लड्डुओं और शगुन से स्वागत किया गया। नहाने-धोने की एक रस्म होती थी, यह रस्म वतना के लोगों के गीतों और मंत्रोच्चार के साथ की जाती थी। फिर रात की रोटी साधारण होती है...दाल और सब्जी के साथ। ₹पंजाब में कितना खर्च बढ़ गया है? जागो और लाखों चुकाओ।₹खर्चा तो होता ही है..." हम पूरी तरह तुलना के मूड में थे. रात को जागने पर मामी के पास रोशनी वाला आधुनिक जागो था तो आधुनिकता की झलक मिलती थी। ₹काश! यह भी एक पुराना जागो होता, जिसमें आटे के दीये होते।₹ हम बहुत जल्दी सोचना बंद नहीं करते. लेकिन जल्द ही ये सब भुला दिया गया. नानकिया-दादाकी प्रतियोगिता कठिन थी। दोनों पक्षों में पूरी लड़ाई हुई। कई सालों बाद दिखा असली गधे का रंग! बचपन में ऐसी ही शादियाँ देखने को मिलती थीं, जल्द ही ये सभी महंगी आधुनिक शादियों में बदल गईं।यह बदलाव अच्छा था। लेकिन दिन-ब-दिन शादियां महंगी होती जा रही हैं और उनमें सादगी खत्म होकर गरीबी का रूप लेती जा रही है। आज की शादियां सच्ची खुशी से ज्यादा दिखावा बन गई हैं। इसलिए कभी-कभी तंग आकर वापस लौटने का मन करता है। कानफोड़ू शोर, सादगी और समृद्ध विरासत के दर्शन से दूर शांति की प्राप्ति बिल्कुल ताजगी भरी थी। ...और मेरी 'टाइम-ट्रैवल' की आदत पूरी हो गई। अगर कभी मौका मिले तो तीस साल पहले के समय में वापस जाइए और अपने बच्चों को 'टाइम मशीन' के जरिए वापस भेजिए।पंजाब अवश्य जाएँ। ....लेकिन जल्दी जाइये क्योंकि पता नहीं कब 'आधुनिकता' इस क्षेत्र पर भी कब्ज़ा कर ले।

त्योहार और आर्थिक उत्सव उत्सव की लालसा

विजय गर्ग

भारत उत्सवधर्मी देश है। यहां विभिन्न परंपराओं और क्षेत्रीय संस्कृति का सम्मिश्रण कई नए रंग- बिरंगे अवसर पैदा करता है, जब देशवासियों को उत्सव मनाते देखा जा सकता है। उत्सवधर्मी इस देश में आर्थिक लाभ यही होता है कि साधारण व्यक्ति भी अपनी आर्थिक सीमा से बाहर जाकर खर्च करता है। त्योहार के दिनों में बाजारों में मंदी की उदासी नहीं फैलती। इतने बड़े देश में चूंकि ऐसा होता ही रहता है, इसलिए आज जब पूरा विश्व आर्थिक मंदी और गिरती हुई मांग के चंगुल में फंसा है, भारत की आर्थिक विकास दर सब देशों से आगे है। मगर हम आठ फीसद की विकास दर तक नहीं पहुंच पाए। पिछले वर्ष इस विकास दर के करीब पहुंच गए थे, इस वर्ष के अंत में यह सात फीसद से भी नीचे जाती दिखाई देती है, लेकिन फिर भी मांग की कमी भारत के लिए कोई समस्या नहीं। हां, इस मांग को पूरा करने के लिए उचित उत्पादन बढ़ाने की समस्या हो सकती है। जैसा कि अर्थशास्त्री और रिजर्व बैंक के पूर्व गवर्नर रघुराम राजन ने भी कहा राजन ने भी कहा है कि देश विनिर्माण और कृषि विकास की ओर ध्यान दे। उनका कहना है कि पिछले वर्षों में जिन बुनियादी उद्योगों के विकास की ओर हमने ध्यान दिया, उसी के फलस्वरूप आज तरक्की की की मंजिलें तय कर रहे हैं।

आज हम दुनिया की पांचवीं आर्थिक महाशक्ति हैं, तीसरी आर्थिक महाशक्ति बनने का सपना देख रहे हैं और उम्मीद करते हैं कि 2047 जब आजादी का शताब्दी महो का शताब्दी महोत्सव मनाएंगे, तो अपना देश विकसित हो चुका होगा और अगर यह दुनिया की सबसे ताकतवर आर्थिक शक्ति नहीं बनता, , तो भी यह चौथी औद्योगिक क्रांति का अगुआ होगा, जो इस बार पूरब से और तीसरी दुनिया से उभरेगी। अपने सांस्कृतिक मूल्यों 5 बल पर पूरी दुनिया का गुरु बन कर उसको रास्ता भी दिखाएगा। है आने वाले दिनों की बात इस समय खबरें भारत की अर्थव्यवस्था को लेकर आ रही हैं, वे अच्छी हैं। नीति निर्माता भी कुछ ऐसे कदम उठा लेना चाहते हैं जिससे जनता का भला हो सके। इस पर कुछ विवेचन कर लिया जाए। चाहे दावा किया जा रहा है कि नए कर्तव्य समर्पित विकास के माहौल में रोजगार सृजन हो रहा है, लेकिन यह रोजगार कहां हो रहा है? रोजगार की एक अजब स्थिति पैदा हो रही है। जिन लोगों के पास इस बदलती हुई दुनिया की प्रौद्योगिकी का शिक्षण-प्रशिक्षण है, उनके लिए तो नौकरियों की कतार लगी है और कला और विज्ञान संकायों से निकल कर आए नौजवान अपना कोई भविष्य इस बदलते भारत में नहीं पाते। उनके लिए रोजगार प्रदान करने वाले लघु और कुटीर उद्योगों का कोई नया अभियान नजर नहीं आता। आता भी है, तो उसमें निजी क्षेत्र और 'स्टार्टअप' के नाम पर परोक्ष और प्रत्यक्ष रूप से धनकुबेरों के लिए भी चोर दरवाजे खोले जा रहे हैं। तो, भारत की प्रगति को समझ कर रोजगार देने का गंभीर प्रयास हो, ताकि देश का निर्माण उसकी विशेष पहचान के अनुसार हो। उस

पर उधार के लबादे ओढ़ा कर उसका वह आधुनिकीकरण न किया जाए, जो उसके मिजाज में नहीं।

वैसे, देश में धूमधाम है कि आने वाले त्योहारी मौसम में प्रगति ही प्रगति, विकास ही विकास दिखाई देगा। इसके साक्षी हैं, शेयर बाजार के सूचकांक और निफ्टी के नए शिखर, क्योंकि इसमें न केवल भारतीय. बल्कि अंतरराष्ट्रीय निवेशकों का भरोसा भी दिखता है कि जैसे ही अमेरिका ने अपनी फेडरल नीति में पचास आधार अंक की कमी की, तो विदेशी निवेश जो निकला जा रहा था, वह भारत लौटने लगा। इस बीच भारत के स्थानीय निवेशकों ने भी अपने घरेलू निवेश से शेयर बाजार को बिखरने नहीं दिया। तेजी का यह सिलसिला बनाए रखा। इस तेजी के साथ भारत का नया उभरता हुआ मध्यवर्ग और उसका घरेलू निवेश भी बंधी हुई बैंक एफडी के क्षेत्र से थोड़ा रुख बदल कर शेयरों और म्युचुअल फंड की तरफ आ गया, जिसमें नए निवेश को स्थायित्व देना शुरू कर दिया। इधर अंतरराष्ट्रीय स्थिति के मद्देनजर भारत की जनता उम्मीद करती है कि कच्चे तेल के घटते दाम का फायदा उन्हें भी मिलेगा, क्योंकि अभी तक वह महंगाई की समस्या से जूझ रही है। अगर पेट्रोल और डीजल के दामों में इतने लंबे समय के बाद थोड़ी सी कटौती हो जाए, तो उससे उनके लिए महंगाई को नियंत्रित करने की गुंजाइश पैदा हो जाएगी और उत्सव के इन दिनों को एक नया रंग मिल जाएगा।

इस समय पेट्रोलियम कंपनियों की कमाई बढ़ गई है। इसलिए हर विशेषज्ञ यह कहता है कि पेट्रोल और डीजल के दाम जनसाधारण के लिए कुछ कम करने की गुंजाइश है। हमारे आयात भुगतान का बिल भी घट गया, क्योंकि हम अपनी जरूरत का पचासी फीसद तेल आयात करते हैं, तो हो सकता है इसका लाभ उत्सव के दिनों में कुछ कटौती के रूप में जनता को दे दिया जाए। इस बीच पेट्रोलियम कीमतें केवल एक बार दो रुपए घटाई गई, लेकिन इसकी भरपाई भी राज्य सरकारों ने अपना-अपना वैट बढ़ा कर पूरी कर ली। पंजाब ने भी पिछले दिनों वैट दरें बढ़ाई। मार्च में तो इसका दाम 84-85 डालर प्रति बैरल था, तब दो रुपए दाम घटा दिए गए, तो फिर अब क्यों नहीं घटा कर उत्सव के दिनों में लोगों को यह उपहार दे दिया जाए।

स्वास्थ्य एवं जीवन बीमा पर जीएसटी के लिए मंत्री समूह की बैठक 19 अक्तूबर को होने जा रही है। सूचना है कि त्योहारों के के लिए कई वस्तुओं पर जीएसटी घटाने पर विचार हो सकता है। जीवन बीमा पर दरें घटा दी जाएं। यह मांग विपक्ष ही नहीं, सत्तापक्ष के कुछ नेताओं की भी है। समिति के सामने व्यक्तिगत, समूह और वरिष्ठ नागरिकों, मानसिक बीमारी से ग्रस्त लोगों और विभिन्न श्रेणियों के अन्य लोगों के लिए चिकित्सा बीमा दरें घटाने की सोच देर से लंबित है। अब अगर बीमा दरों में कटौती का यह उपहार जनता को मिल जाए, तो इससे बड़ा उत्सव और क्या हो सकता है। पेट्रोल और डीजल की कीमतों को नियंत्रित करने के लिए इनको भी जीएसटी के दायरे में ले आने का विचार काफी समय 'चल रहा है। । क्यों जाए। इस परवाह के बगैर कि अगर केंद्र इसे जीएसटी दरों अधीन ले आया, तो राज्य अपनी कर दरों को बढ़ा कर 'कर-खोरी' शुरू कर देंगे। त्योहारों के दिन शुरू हो गए हैं। जनता को अगर यह चंद कल्याणकारी कदम उठते हुए नजर आ जाएं, तो शायद यह उनके लिए एक बड़ा आर्थिक उत्सव मनाने की भूमिका हो सकती है। वैसे भी कहा जाता है कि भारत प्रजातांत्रिक समाज के लिए प्रतिबद्ध है और गरीब की चिंता, उसे संपन्न देशों से अधिक है।

निजीकरण बनाम कल्याणकारी राज्य

निजी क्षेत्र का अनावश्यक पक्ष लेना अब बंद करना होगा। अब ऐसे आर्थिक सुधारों की नींव रखने का समय आ गया है, जिसमें 'कल्याणकारी राज्य' के लिए निजी क्षेत्र को भी बराबर का जिम्मेदार बनाया जाए। इस समय स्थितियां बड़ी विपरीत हैं। हम आर्थिक तरक्की के भ्रम में दिन-ब- दिन खुद को हांक रहे हैं। दूसरी तरफ, इस बात की स्वीकृति भी दे रहे हैं कि देश के गरीब आदमी की आय बढ़ाने के लिए एक लंबा सफर तय करना अभी बाकी है। गरीबी दूर करने के लिए आर्थिक असमानता एक मुख्य बाधा है। इन दिनों एक अजीब द्वंद्व या छलावा भी दिखता है, जब कल्याणकारी राज्य की जिम्मेदारी के साथ-साथ सरकारों द्वारा अपने चुनावी वादों को पूरा करने के लिए सामाजिक कल्याण को आर्थिक नीतियों में ज्यादा तरजीह दी जा रही है। इससे आर्थिक विकास पर बहुत विपरीत असर पड़ रहा है। राजनीतिक दलों के चुनावी घोषणापत्रों में वह सब कुछ शामिल हो रहा है, जो लोकलुभावन अधिक है, सर्वहित के लिए कम कल्याणकारी है। इससे राज्यों पर आर्थिक दबाव लगातार बढ़ रहा है।

नब्बे के दशक में उदारीकरण से निजी क्षेत्र को आगे बढ़ने का मौका मिला, पर अब समय आ गया है कि कल्याणकारी राज्य और सामाजिक कल्याण दोनों का मिश्रण गरीबी दूर करने के लिए एक ! एक मुख्य उद्देश्य के तौर पर आर्थिक नीतियों में जगह ले और उसके संचालन की जिम्मेदारी सरकारों के साथ-साथ निजी क्षेत्र भी उठाए। भारत में कभी आर्थिक नीतियों में निजी क्षेत्र को एकाधिकार नहीं दिया गया। आजादी के से आर्थिक नीतियां सरकारी संरक्षण में ही रहीं। हालांकि आर्थिक विकास के आंकड़े इस बात की गवाही देते हैं कि सरकारी संरक्षण में बनीं, पली और बढ़ीं आर्थिक नीतियां, जिन्हें लोकहितकारी राज्य बनाने की सोच से देश के आर्थिक विकास को एक सुस्त वृद्धि ही मिली। इसी कारण हम विकसित मुल्कों की तुलना में पिछड़ते गए। इन दिनों अमेरिका में आर्थिक नीतियों का विरोध हो रहा है। वहां इस बात की मांग उठ रही है कि अर्थव्यवस्था का रुख अब पूंजीवाद से समाजवाद की तरफ मुड़ना चाहिए। इसके बाद से यह चर्चा विश्व की सभी बड़ी अर्थव्यवस्थाओं में भी शुरू हो गई है कि बदलाव का रुख उन्हें भी अपनाना होगा या उसमें अभी देरी है। भारत में भी पिछले कुछ अरसे से यह सुनने को मिलता कि देश में पूंजीपतियों की संख्या बढ़ रही जबकि गरीबी कम नहीं हो रही। यह कोई हैरत की बात नहीं, बल्कि पूंजीवादी आर्थिक नीतियों के चलते पैदा हुई आर्थिक विषमता का परिणाम है। समाज में पूंजीवाद का विरोध इसलिए भी जायज लगता है। कि करीब सभी जगह सरकारें आर्थिक विकास की बागडोर पूरी तरह निजी क्षेत्र के हवाले कर देती हैं और कई दफा उनकी गलतियों के बावजूद उन्हें संरक्षित भी करती हैं। अमेरिका में तो यह सब बहुत आम हो गया है। 2005-06 में निजी क्षेत्र की गलत नीतियों के चलते ही अमेरिका में मंदी का सामना करना पड़ा। मगर यह सोचना भी आवश्यक है कि क्या समाजवाद के माध्यम से आर्थिक विकास को वह तेजी दी जा सकती है, जो पूंजीवाद की नीतियों से मिलती है ? आर्थिक नीतियों के सरकारी संरक्षण के दौरान भारत में 1960 से 1990 के तीन दशकों में प्रति व्यक्ति औसत आय में वृद्धि मात्र 1.6 फीसद थी। 1990 के बाद से अब तक यह 3.6 फीसद रही। वहीं वर्ष 2005 से वर्ष 2010 तक का समय आर्थिक सुधारों के कारण काफी तेजी से बढ़ने का था। इसलिए वृद्धि दर 4.3 फीसद थी और 2010 के बाद से प्रति व्यक्ति विकास दर ने अपने अधिकतम स्तर 4.9 फीसद को छुआ। गौरतलब है कि 1991 के बाद भारतीय आर्थिक नीतियों में उदारीकरण को सम्मिलित कर लिया गया था और फिर सरकारी नियंत्रण लगातार कम होता चला गया। वर्ष 1975 तक भारत, चीन और वियतनाम में प्रति व्यक्ति आय लगभग बराबर थी, पर वर्ष 2000 के बाद से चीन और वियतनाम में प्रति व्यक्ति आय 35 से 50 फीसद के बराबर बढ़ी। आज चीन में प्रति व्यक्ति आय भारत से ढाई गुना अधिक है। इसका कारण भारत में आर्थिक नीतियों में उदारीकरण को काफी देर से शामिल किया जाना रहा है और परिणामस्वरूप प्रति व्यक्ति आय भी एक समय के बाद ही बढ़ी अगर पूंजीवादी आर्थिक नीतियों से आर्थिक विकास तेजी से बढ़ता है, तो फिर इसका आमजन में विरोध क्यों हैं? इसके पीछे कुछ संभावित कारणों में से एक, सरकारों द्वारा निजी क्षेत्र को बहुत हद तक संरक्षित करना है। अमेरिका के संदर्भ में इसे कई दफा दिवालिया होने वाली कंपनियों को बचाने से समझा जा सकता है, वहीं

भारत के संदर्भ में इसे व्यक्तियों की वित्तीय आय पर लगने वाला कर तुलनात्मक रूप से कंपनियों के मुनाफे पर लगने वाले कर से बहुत अधिक है। इसकी पुष्टि आर्थिक आंकड़ों से हो जाती है। वर्ष 2023- 24 में भारतीय कंपनियों से मिलने वाले कर की राशि 9.3 लाख करोड़ थी, जो भारतीय अर्थव्यवस्था के जीडीपी का 3.11 फीसद था। वहीं व्यक्तिगत आयकर का संग्रह 10.22 लाख करोड़ के आसपास था, जो जीडीपी का 3.45 फीसद था। क्या इसका अर्थ है कि भारतीय कंपनियां कम मुनाफा कमा रही हैं, इसलिए वे कम कर का भुगतान कर रही है? यह एक गलत अवधारणा है। एक ताजा आंकड़े के मुताबिक तकरीबन पैंतीस हजार भारतीय कंपनियों का कर से पूर्व का पूर्व का मुनाफा पिछले पांच वर्षों में करीबन 144 फीसद बढ़ा है। इसके अलावा स्टक मार्केट में सूचीबद्ध पांच हजार कंपनियों के मुनाफे में पिछले पांच वर्षों में 186 फीसद की बढ़ोतरी हुई, जबकि उनके द्वारा दिया गया कर 35 फीसद ही बढ़ा है। कंपनियों के कर संग्रह में में जारी इस कमी के चलते ही पिछले पांच वर्षों में यह जीडीपी के 3.51 फीसद से गिर कर 3.11 फीसद पर आ गया है। वहीं व्यक्तिगत कर संग्रह 2.44 से बढ़कर 3.45 फीसद हो गया है। इसे इस तरह भी समझा जा सकता है fen 1991 के आर्थिक सुधारों के दौर में कंपनियों पर कर की दर 45 फीसद थी, जो वर्तमान समय में घट कर मात्र आधी रह गई है। हालांकि, इसके पीछे का मुख्य कारण भारतीय कंपनियों के उत्पादों को वैश्विक बाजार में प्रतिस्पर्धात्मक कीमत पर लाना है। भारत के संदर्भ में आर्थिक नीतियों में फेरबदल को सदैव लोकतंत्र की छाया में देख कर चलना जरूरी है। मगर भारत ने कभी पूर्ण रूप से पूंजीवाद के प्रारूप को नहीं अपनाया। इसने हमेशा कल्याणकारी राज्य की छवि को बरकरार रखने की कोशिश की है। इस पक्ष पर 'वर्तमान राजनीति पारस्परिक विरोधाभास बहुत अधिक है, जिससे आमजन निष्कर्ष नहीं निकाल पा रहा कि सरकार की नीतियां उनके विकास के लिए हैं या उन्हें लुभाने का एक तरीका।

गरीबों को 2028 तक मिलता रहेगा मुफ्त अनाज, मोदी सरकार ने लिया बड़ा फैसला

परिवहन विशेष न्यूज

Muft Anaj केंद्र की नरेंद्र मोदी सरकार ने गरीब जनता के लिए बड़ा फैसला लिया है। अब गरीबों को अगले 4 साल तक मुफ्त अनाज मिलता रहेगा। केंद्रीय मंत्रिमंडल ने मुफ्त अनाज योजना को दिसंबर 2028 तक बढ़ाने की मंजूरी दे दी है। केंद्रीय मंत्री अश्विनी वैष्णव ने एक प्रेस कॉन्फ्रेंस में यह जानकारी दी। उन्होंने बताया कि सरकार अब 2028 तक गरीबों को मुफ्त अनाज देगी।

नई दिल्ली। देश की गरीब जनता को अगले 4 साल तक मुफ्त अनाज मिलता रहेगा। पीएम नरेंद्र मोदी की अगुआई में केंद्रीय कैबिनेट ने बुधवार को मुफ्त अनाज वितरण को 4 साल तक बढ़ाने की मंजूरी दे दी। केंद्रीय मंत्री अश्विनी वैष्णव ने एक प्रेस कॉन्फ्रेंस में बताया कि सरकार अब 2028 तक गरीबों को मुफ्त अनाज देगी। केंद्रीय मंत्रिमंडल ने इसके अलावा कई अन्य योजनाओं पर भी मुहर लगाई है।

केंद्र उठाएगा योजना का खर्च

मोदी सरकार ने बुधवार (9 अक्टूबर 2024) को कई योजनाओं को हरी झंडी दी। केंद्रीय मंत्रिमंडल ने प्रधानमंत्री गरीब कल्याण योजना (PMGKAY) और अन्य कल्याणकारी योजनाओं के तहत जुलाई 2024 से दिसंबर 2028 तक मुफ्त फोर्टिफाइड चावल की आपूर्ति जारी रखने पर मुहर लगा दी।

केंद्रीय मंत्री अश्विनी वैष्णव ने बताया कि इस पहल का मकसद विकास और पोषण को बढ़ावा देना है। उन्होंने कहा कि इसका पूरा खर्च करीब 17,082 करोड़ रुपये आएगा, जिसे केंद्र सरकार उठाएगी।

पीएम नरेंद्र मोदी ने गरीब कल्याण अन्न योजना (PM-GKAY) और अन्य कल्याणकारी योजनाओं के तहत मिड डे मील, मुफ्त राशन, योजना, पीएम पोषण योजना जैसी सभी योजनाओं के तहत फोर्टिफाइड चावल की आपूर्ति को जुलाई, 2024 से दिसंबर, 2028 तक जारी रखने की मंजूरी दे दी है।

अश्विनी वैष्णव, केंद्रीय मंत्री

आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति (सीसीईए) ने अप्रैल 2022 में चावल फोर्टिफिकेशन पहल को मार्च 2024 तक पूरे देश में लागू करने का फैसला किया था। यह काम चरणबद्ध तरीके से होना था। केंद्रीय मंत्री अश्विनी वैष्णव ने बताया कि अभी तक यह तीन चरणों में सफलतापूर्वक लागू हो चुका है। उन्होंने दावा किया कि गरीबों को मुफ्त फोर्टिफाइड चावल की आपूर्ति से एनीमिया और सूक्ष्म पोषक तत्वों की कमी की समस्या दूर होगी।

सड़क प्रोजेक्ट को भी मंजूरी

केंद्रीय मंत्रिमंडल ने राजस्थान और पंजाब के सीमावर्ती इलाके में सड़क परियोजनाओं को भी मंजूरी दी है। अश्विनी वैष्णव ने बताया कि इन क्षेत्रों में 2,280 किमी सड़कों का निर्माण किया जाएगा। इसके लिए कुल 4,406 करोड़ रुपये खर्च होंगे।

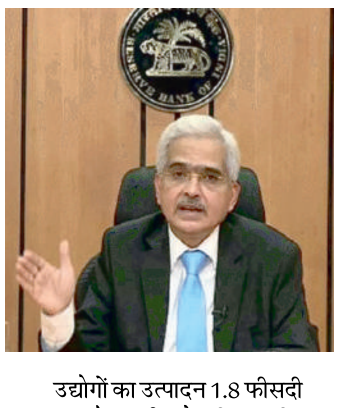
साथ ही, केंद्रीय मंत्रिमंडल ने गुजरात के लोथल में राष्ट्रीय समुद्री विरासत परिसर (एनएमएचसी) के विकास को मंजूरी दे दी है। इस प्रोजेक्ट को दो चरणों में पूरा किया जाएगा। केंद्रीय मंत्री ने बताया कि इसका मकसद समृद्ध और विविध समुद्री विरासत को प्रदर्शित करना और दुनिया का सबसे बड़ा समुद्री विरासत परिसर बनाना है।

रेपो रेट पर आ गया आरबीआई का फैसला, आपकी EMI पर क्या होगा असर?

रिजर्व बैंक जिस दर पर अन्य बैंकों को कर्ज देता है वो रेपो रेट होती है। इसका असर लोन की ब्याज दर पर पड़ता है। अगर रेपो रेट में कमी होती है तो इसका मतलब कि बैंकों को कर्ज सस्ता मिलेगा तो वे ग्राहकों को भी लोन भी कम ब्याज दर देंगे। लेकिन रेपो रेट में इजाफे की सूरत में ब्याज दर बढ़ जाती है।

नई दिल्ली। रिजर्व बैंक (RBI) ने लगातार दसवीं पर रेपो रेट में कोई बदलाव नहीं किया। यह 6.5 फीसदी पर बरकरार रही। इसका मतलब है कि आपकी EMI पहले की ही तरह रहेगी। उसमें कोई कमी-बेसी नहीं होगी। फरवरी, 2023 से रेपो दर को 6.5 फीसदी पर जस का तस रखा है। हालांकि, आरबीआई ने अपने रुख में बदलाव करते हुए उसे न्यूट्रल कर दिया।

मॉनेटरी पॉलिसी कमेटी (RBI Monetary policy meeting October 2024) की तीन दिवसीय मीटिंग का आगाज (7 अक्टूबर) को शुरू हुआ था। आरबीआई गवर्नर शक्तिकांत दास (RBI Governor Shaktikanta Das) ने आज बैठक में लिए गए फैसलों की जानकारी दी। अमेरिकी फेडरल रिजर्व ने बेंचमार्क दर में 50 आधार अंकों की कटौती के बाद आरबीआई ने रेपो रेट पर पहली नीति घोषणा है।



GDP ग्रोथ का क्या रहेगा हाल

दास ने GDP ग्रोथ के अनुमान से जुड़े डेटा भी शेयर किए। वित्त वर्ष 2024-25 में हमारी इकोनॉमी 7.2 फीसदी की रफ्तार से बढ़ सकती है। आरबीआई के मुताबिक, दूसरी तिमाही में जीडीपी ग्रोथ 7.0 फीसदी, तीसरी तिमाही में 7.4 फीसदी, चौथी तिमाही में 7.4 फीसदी और वित्त वर्ष 2026 की पहली तिमाही में 7.3 फीसदी रह सकती है।

कितनी रहेगी खुदरा मुद्रास्फीति?

आरबीआई गवर्नर शक्तिकांत दास का कहना है कि केंद्रीय बैंक का फोकस महंगाई घटाने पर बना रहेगा। मॉनेटरी पॉलिसी कमेटी की मीटिंग में मौजूदा वित्त वर्ष में खुदरा मुद्रास्फीति के 4.5 फीसदी रहने के अनुमान को भी बरकरार रखा गया है। पहली तिमाही में 8 प्रमुख उद्योगों का उत्पादन 1.8 फीसदी घटा है। उम्मीद से अधिक बारिश ने बिजली, कोयला और सीमेंट जैसे कुछ इंडस्ट्री को प्रभावित किया है। हालांकि, सरकारी खपत में सुधार हो रहा है।

क्या होता है रेपो रेट

रिजर्व बैंक जिस दर पर अन्य बैंकों को कर्ज देता है, वो रेपो रेट होती है। इसका सीधा असर लोन की ब्याज दर पर पड़ता है। अगर रेपो रेट में कमी होती है, तो इसका मतलब कि बैंकों को कर्ज सस्ता मिलेगा, तो वे ग्राहकों को भी लोन भी कम ब्याज दर देंगे। लेकिन, रेपो रेट में इजाफे की सूरत में वे ब्याज दरों को बढ़ा देते हैं। आरबीआई गवर्नर शक्तिकांत दास ने एमपीसी के निर्णयों की घोषणा करते हुए कहा कि मुद्रास्फीति में नरमी धीमी और असमान बनी रहेगी।

आरबीआई ने आपकी EMI घटाने का क्यों नहीं किया इंतजाम, तीन कारण में समझिए पूरी बात

परिवहन विशेष न्यूज

RBI MPC Meeting 2024 Announcements अमेरिकी केंद्रीय बैंक ने हाल ही में अपनी नीतिगत ब्याज दरों में आधा फीसदी की कमी की थी। इससे अनुमान लगाया जा रहा था कि आरबीआई भी रेपो रेट में कमी करके आम जनता को राहत दे सकता है। लेकिन रिजर्व बैंक ने लगातार 10वीं बार नीतिगत ब्याज दरों में कोई बदलाव नहीं किया। आइए जानते हैं इस फैसले की वजह।

नई दिल्ली। रिजर्व बैंक (RBI) ने लगातार 10वीं बार रेपो रेट यानी नीतिगत ब्याज दरों में कोई बदलाव नहीं किया। हालांकि, एक्सपर्ट पहले ही अनुमान जता रहे थे कि इस बार ब्याज दरों में आरबीआई कोई राहत नहीं देगा। इसका मतलब है कि मॉनेटरी पॉलिसी कमेटी की अगली बैठक तक ब्याज दरें 6.5 फीसदी पर बरकरार रहेंगी। आइए जानते हैं कि आरबीआई ने लगातार 10वीं बार रेपो रेट (Why RBI not decreasing EMI) में बदलाव क्यों नहीं किया।

महंगाई घटाने पर जोर

इस वक्त आरबीआई का सारा जोर महंगाई घटाने पर है। खासकर, खाद्य मुद्रास्फीति पर। खुदरा महंगाई अगस्त में (Retail Inflation in August 2024) मामूली रुपये से बढ़कर 3.65 प्रतिशत रही। केंद्र सरकार ने आरबीआई को खुदरा मुद्रास्फीति दो प्रतिशत घट-बढ़ के साथ चार प्रतिशत पर रखने की जिम्मेदारी दी हुई है। हालांकि, खाद्य मुद्रास्फीति आरबीआई के लिए बड़ी चिंता का विषय है। इनमें आलू, टमाटर और प्याज जैसी सब्जियों की बढ़ती कीमतें शामिल हैं।

इजरायल-ईरान तनाव

इराजयल और ईरान संघर्ष से क्रूड की कीमतें में भारी उछाल आया है। इससे सप्लाई चेन भी बाधित होने की आशंका है। इस स्थिति में महंगाई उफान मार सकती है। आरबीआई की नजर इस फैक्टर पर है। इसका जिक्र आरबीआई गवर्नर शक्तिकांत दास ने भी किया। उनका कहना है कि वैश्विक स्तर पर चुनौतियां बढ़ रही हैं, जिसका देश की अर्थव्यवस्था पर असर पड़ सकता है। यह भी एक वजह है कि आरबीआई ने ब्याज दर घटाने का जोखिम नहीं लिया।

कैश फ्लो बढ़ने का खतरा

पिछले दिनों ने अमेरिका के केंद्रीय बैंक फेडरल रिजर्व ने ब्याज दरों में आधा फीसदी की भारी-भरकम कटौती की। इससे अमेरिकी निवेशकों की ब्याज से कमाई हो गई है और वे ज्यादा ब्याज के लिए भारत जैसे इमर्जिंग मार्केट का रुख कर सकते हैं। इस स्थिति में भारत में विदेशी कैश फ्लो तेजी से बढ़ने का अंदेशा है। अगर आरबीआई भी ब्याज दरों में कटौती कर देता, तो मार्केट में नकदी काफी बढ़ जाती। इससे महंगाई के रॉकेट बनने का भी खतरा रहता।

15 अक्टूबर को खुलेगा देश का सबसे बड़ा आईपीओ, प्राइस बैंड समेत जानिए पूरी डिटेल

परिवहन विशेष न्यूज

Hyundai Motor India IPO Launch Date हुंडई मोटर इंडिया जल्द ही 27870 करोड़ रुपये जुटाने के लिए आईपीओ लाने वाली है। यह भारत का सबसे बड़ा आईपीओ होगा। इससे पहले एलआईसी ने शेयर मार्केट से 21000 करोड़ रुपये जुटाए थे। हुंडई मोटर इंडिया का प्रस्तावित आईपीओ पूरी तरह से ऑफर फॉर सेल (OFS) है। इसका मतलब है कि आईपीओ का पूरा पैसा पैरेंट कंपनी हुंडई को जाएगा..

नई दिल्ली। दक्षिण कोरियाई ऑटोमेकर हुंडई (Hyundai) की भारतीय यूनिट- हुंडई मोटर इंडिया लिमिटेड (HMIL) अपना आईपीओ लाने के लिए पूरी तरह से तैयार है। उसने प्राइस बैंड समेत दूसरी डिटेल की भी जानकारी देगी। यह देश का अब तक सबसे बड़ा आईपीओ होगा। हुंडई का कहना है कि उसका 27,870 करोड़ रुपये का आईपीओ 15 अक्टूबर से सब्सक्रिप्शन के खुलेगा। आइए इस आईपीओ की पूरी डिटेल जानते हैं।

कितना होगा प्राइस बैंड

हुंडई ने अपने आईपीओ के लिए 1,865-1,960 रुपये प्रति शेयर का प्राइस बैंड तय किया है। यह भारत का सबसे बड़ा आईपीओ होगा, जो एलआईसी के 21,000 करोड़ रुपये के आईपीओ को पीछे छोड़ देगा। एंकर निवेशकों के लिए 14 अक्टूबर को खुलेगा। वहीं, रिटेल इन्वेस्टर्स 15 अक्टूबर से 17 अक्टूबर तक पैसे लगा सकेंगे। अलॉटमेंट 18 अक्टूबर को होगा। हुंडई की BSE और NSE पर एंट्री 22 अक्टूबर को होगी। इश्यू का रजिस्ट्रार केफिन टेक है।

आईपीओ से बनेगा रिकॉर्ड

प्रस्तावित आईपीओ पूरी तरह से प्रमोटर हुंडई मोटर कंपनी द्वारा 14,21,94,700 इक्विटी शेयरों का ऑफर फॉर सेल (ओएफएस) है। इसमें कोई फ्रेश इक्विटी नहीं जारी होगी। इसका मतलब है कि शेयरों की बिक्री से होने वाली पूरी कमाई पैरेंट कंपनी को जाएगी। यह जापानी कार निर्माता मारुति सुजुकी की 2003 में लिस्टिंग के बाद दो दशकों में किसी ऑटोमेकर का पहला आईपीओ है।

हुंडई का मार्केट शेयर

हुंडई मोटर इंडिया ने 1996 में भारत में कामकाज शुरू किया और फिलहाल अलग-अलग सेगमेंट में 13 मॉडल बेचती है। हुंडई फिलहाल मार्केट शेयर के मामले में मारुति सुजुकी के बाद दूसरे नंबर पर है। घरेलू मार्केट में इसकी हिस्सेदारी करीब 14.6 फीसदी है। सितंबर में हुंडई ने 64,201 गाड़ियां बेचीं, जो सालाना आधार पर 10 फीसदी कम रही। 2024 में अब तक हुंडई ने 5.77 लाख गाड़ियां बेची है। यह सालाना आधार पर लगभग फ्लैट है।

ब्याज दरों में कब होगी कटौती, आरबीआई ने क्या दिया इशारा; जानिए एक्सपर्ट की राय

आरबीआई ने लगातार दसवीं बार नीतिगत ब्याज दरों में कोई बदलाव नहीं किया। इसका मतलब कि आपकी EMI जस की तस बनी रहेगी। आरबीआई के फैसले पर तमाम इंडस्ट्री के एक्सपर्ट ने भी अपनी राय दी है। एक्सपर्ट के मुताबिक रियल एस्टेट सेक्टर और शेयर मार्केट पर इस फैसले का अधिक असर होगा। उन्होंने ब्याज दरों में कटौती को लेकर अपना अनुमान भी बताया है।

नई दिल्ली। रिजर्व बैंक (RBI) ने नीतिगत ब्याज दरों को 6.5 फीसदी पर बरकरार रखने का फैसला किया है। हालांकि, अमेरिका में ब्याज दरों में आधा फीसदी की भारी कटौती के बाद आरबीआई से भी राहत की उम्मीद थी। लेकिन, आरबीआई का आरबीआई का जोर अभी भी महंगाई को काबू में रखने का है।

आइए जानते हैं कि आरबीआई के ब्याज दर को यथावत रखने को पर तमाम इंडस्ट्री के एक्सपर्ट का क्या कहना है और ब्याज दरों में कब तक कटौती होने की उम्मीद है।

क्या रियल एस्टेट सेक्टर की राय

क्रेडाई के अध्यक्ष और गौर ग्रुप के सीएमडी मनोज गौड़ ने कहा, “आरबीआई द्वारा रेपो दर पर यथास्थिति बनाए रखने की घोषणा से बाजार और खरीदारों के साथ-साथ रियल एस्टेट डेवलपर्स दोनों में उत्साह बढ़ेगा। आरबीआई ने संकेत दिए हैं कि आने वाले समय में रेट कट हो सकता है और होम बायर्स को राहत मिल सकती है।”

काउंटी ग्रुप के डायरेक्टर अमित मोदी का कहना है कि आरबीआई का रेपो रेट को स्थिर रखने का फैसला बहुत महत्वपूर्ण है, खासकर पहली बार घर खरीदने वालों के लिए, जो त्योहारों के मौसम में अच्छे ऑफर्स का इंतज़ार कर रहे हैं। मिसगन ग्रुप के एमडी यश मिगलानी ने आरबीआई के फैसले को मुद्रास्फीति पर काबू पाने और आर्थिक विकास को बढ़ावा देने के बीच का संतुलन बताया है।

कब ब्याज दरों में होगी कटौती

बेसिक होम लोन के सीईओ और को-फाउंडर अतुल मोंगा का कहना है कि आरबीआई का 'निष्पक्ष' रूख अपनाने का फैसला भावी मौद्रिक नीति के प्रति संतुलित दृष्टिकोण की ओर इशारा करता है। उन्होंने कहा, 'हालांकि, यह होम लोन ब्याज दरें कम होने की गारंटी नहीं है। लेकिन, अगर महंगाई नियंत्रण में रहती है, तो इस बात की पूरी संभावना है कि आगामी मीटिंग में आरबीआई रेपो रेट में कमी कर दे। अगर ऐसा होता है, तो दिसंबर या 2025 की शुरूआत तक कर्ज लेने वालों की ईएमआई कम हो जाएगी।'

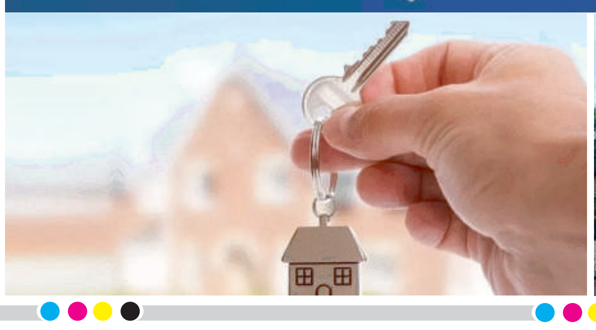
Angel One Wealth Ltd की चीफ मैक्रो एंड ग्लोबल स्ट्रैटजिस्ट अंकिता पाठक ने स्पष्ट किया कि आरबीआई ने ब्याज दरों में कटौती का फैसला क्यों नहीं किया। उन्होंने कहा, 'भारत ने विकास को समर्थन देने के इरादे से मुद्रास्फीति पर ध्यान केंद्रित रखते हुए सुरक्षित रुख अपनाया है। तटस्थ रुख में बदलाव उम्मीदों के अनुरूप है और दिसंबर, 2024 में दरों में कटौती के संकेत देता है।'

अंकिता ने कहा, 'RBI ने भू-राजनीति तनाव, कच्चे तेल की बढ़ी कीमत जैसे पहलुओं पर अधिक ध्यान दिया है। यही वजह है कि फेड द्वारा दरों में कटौती के बावजूद मुद्रास्फीति पर लगाम नहीं ढीली करने का फैसला किया है। वहीं, इक्विटी मार्केट के लिए यह कोई बड़ा मसला नहीं है, क्योंकि फिलहाल यह ब्याज दरों में कटौती से अधिक दूसरी घटनाओं के चलते घट-बढ़ रहा है।'

शेयर बाजार क्या होगा असर

Axis Securities में चीफ इन्वेस्टमेंट ऑफिसर नवीन कुलकर्णी की भी कमोबेश यही राय है। उन्होंने बैंकिंग सेक्टर पर आरबीआई के फैसले के पड़ने वाले प्रभाव की भी जानकारी दी। कुलकर्णी ने कहा, 'हम ऐसे बैंकों को प्राथमिकता देंगे जो वैल्यूएशन पर सुविधा प्रदान करते हों, बेहतर एसेट क्वालिटी प्रोफाइल और स्वस्थ डिपॉजिट फ्रैंचाइजी प्रदान करते हों। हमारी पसंद आईसीआईसीआई बैंक, एसबीआई और फेडरल बैंक हैं।'

Geojit Financial Services के चीफ इन्वेस्टमेंट स्ट्रैटजिस्ट डॉक्टर वीके विजयकुमार ने भी आरबीआई के रुख को इक्विटी मार्केट खासकर बैंकिंग के लिए सकारात्मक बताया है। उन्होंने कहा, 'आरबीआई गवर्नर शक्तिकांत दास ने भारतीय अर्थव्यवस्था स्थिरता और मजबूती की तारीफ की है। उन्होंने मुद्रास्फीति पर लगाम लगाने का भरोसा भी जताया है। इस आत्मविश्वास के चलते एमपीसी ने अपना रुख बदलकर न्यूट्रल किया है। इसकी बदौलत दिसंबर में ब्याज दरों में 25 आधार अंकों की कटौती हो सकती है।'



अलविदा...

1937-2024

रतन टाटा का निधन
86 साल की उम्र में ली अंतिम सांस

दिग्गज उद्योगपति और टाटा संस के चेयरमैन एमेरिटस रतन टाटा का निधन हो गया है। वह 86 साल के थे। मुंबई के ब्रीच कैंडी अस्पताल में उनकी मौत हुई। उम्र संबंधी परेशानी के कारण वह अस्पताल में भर्ती थे। रतन टाटा ने मार्च 1991 से दिसंबर 2012 तक टाटा संस के चेयरमैन के रूप में कार्य किया।

परिवहन विशेष न्यूज

नई दिल्ली। टाटा संस के पूर्व चेयरमैन रतन टाटा का 86 साल की उम्र में निधन हो गया है। मुंबई के ब्रीच कैंडी अस्पताल में उन्होंने आखिरी सांस ली। बढ़ती उम्र से जुड़ी तकलीफों के चलते उन्हें अस्पताल में भर्ती कराया गया था। रतन टाटा ने मार्च 1991 से दिसंबर 2012 तक टाटा समूह की अगुवाई की। टाटा समूह को नई ऊंचाइयों पर पहुंचाया। उन्होंने टाटा ग्रुप को नमक से लेकर सॉफ्टवेयर तक बनाने वाली कंपनी बनाया। उनके नेतृत्व में टाटा समूह ने कई बड़ी कंपनियों का अधिग्रहण किया। टाटा समूह आज देश के सबसे बड़े औद्योगिक घरानों में से एक है।

दो दिन पहले ही रतन टाटा ने अपनी सेहत को लेकर चल रही अटकलों को खारिज किया था। सोमवार को खबरें आई थीं कि टाटा को ब्रीच कैंडी अस्पताल में भर्ती कराया गया है।

टाटा ने बताया था कि वह अपनी उम्र संबंधी परेशानियों के इलाज के लिए अस्पताल गए हैं। उन्होंने लोगों से कहा था कि चिंता की कोई बात नहीं है। टाटा ने एक बयान में कहा था, 'मैं अपनी उम्र और उससे जुड़ी बीमारियों के कारण नियमित मेडिकल जांच करवा रहा हूं। चिंता की कोई बात नहीं है। मेरा मनोबल ऊंचा है।' उन्होंने लोगों और मीडिया से अपील की थी कि वे अफवाहें न फैलाएं।

1937 में हुआ था जन्म

रतन टाटा का जन्म 28 दिसंबर 1937 को हुआ था। उन्होंने अपनी शुरुआती शिक्षा मुंबई के कैथेड्रल एंड जॉन कॉनन स्कूल से प्राप्त की। इसके बाद उन्होंने अमेरिका की कॉर्नेल यूनिवर्सिटी से आर्किटेक्चर और स्ट्रक्चरल इंजीनियरिंग में डिग्री हासिल की। 1962 में टाटा समूह में शामिल होने से पहले रतन टाटा ने अमेरिका में कुछ समय तक काम किया। 1981 में उन्हें टाटा इंडस्ट्रीज का चेयरमैन बनाया गया। 1991 में जेआरडी टाटा के रिटायरमेंट के बाद रतन टाटा ने टाटा संस के चेयरमैन का पद संभाला।

कई बड़ी विदेशी कंपनियों का अधिग्रहण

रतन टाटा ने अपने नेतृत्व में टाटा समूह को एक नई पहचान दी। उन्होंने कई बड़ी विदेशी कंपनियों का अधिग्रहण किया, जिसमें टेटली, जगुआर लैंड रोवर और कोरस जैसी कंपनियां शामिल हैं। उनके नेतृत्व में टाटा समूह दुनिया की सबसे बड़ी कंपनियों में से एक बन गया।

रतन टाटा को उनके सामाजिक कार्यों के लिए भी जाना जाता था। वह टाटा ट्रस्ट के चेयरमैन थे, जो शिक्षा, स्वास्थ्य और गरीबी उन्मूलन जैसे क्षेत्रों में काम करता है। रतन टाटा को उनके योगदान के लिए भारत सरकार ने पद्म विभूषण से सम्मानित किया था।

न होती 1962 की जंग तो शादीशुदा होते रतन टाटा, जानें दिग्गज कारोबारी की जिंदगी के कमसुने किस्से

रतन टाटा अपने पीछे छोड़ गए हैं कितने हजार करोड़ की संपत्ति, जानिए कौन होगा वारिसरतन टाटा के निधनके बाद यह सवाल पूछा जा रहा है कि उनकी करोड़ों की संपत्ति का वारिस कौन होगा. रतन टाटा अपने पीछे काफी संपत्ति छोड़कर गए हैं.

मुंबई : सुप्रसिद्ध उद्योगपति और टाटा संस के मानद चेयरमैन रतन टाटा (Ratan Tata) का निधन हो गया. टाटा को एक बेहतरीन और वैश्विक ब्रांड बनाने में उनका योगदान भुलाया नहीं जा सकता है. हालांकि रतन टाटा सिर्फ एक अरबपति नहीं बल्कि एक ऐसे व्यक्ति थे, जिन्होंने टाटा समूह के साथ इस देश और यहां के करोड़ों लोगों के लिए बहुत कुछ दिया है. यही कारण है कि रतन टाटा के निधन से हर कोई दुखी है. उन्हें संयमित जीवनशैली और टाटा ट्रस्ट के माध्यम से परोपकारी कार्यों के प्रति गहरी प्रतिबद्धता के लिए भी जाना जाता है. उनके जाने के बाद यह सवाल उठ रहा है कि उनका उत्तराधिकारी कौन होगा? करीब 3800 करोड़ रुपये की नेटवर्थ के मालिक रतन टाटा जीवन भर अविवाहित रहे हैं. रतन टाटा के उत्तराधिकारी को लेकर चर्चाएं आज शुरू नहीं हुई है. काफी वक्त से यह चर्चाएं होती रही हैं. टाटा परिवार में एन चंद्रशेखर टाटा संस के 2017 से चेयरमैन हैं. उनके अलावा टाटा ग्रुप की अलग-अलग कंपनियों से ऐसे बहुत से लोग हैं, जो भविष्य में टाटा समूह में अलग-अलग जिम्मेदारी निभाते नजर आ सकते हैं.

कौन होगा टाटा का उत्तराधिकारी

नोएल टाटा : रतन टाटा के पिता नवल टाटा की दूसरी शादी सिमोन से हुई थीं. उनके बेटे नोएल टाटा, रतन टाटा के सौतेले भाई हैं. रतन टाटा की विरासत हासिल करने के लिए यह संबंध उन्हें एक प्रमुख दावेदार बनाता है. नोएल टाटा के तीन बच्चे हैं, जिनमें माया, नेविल और लीह हैं. यह रतन

टाटा के उत्तराधिकारी हो सकते हैं.

माया टाटा : इनमें से माया टाटा 34 साल की हैं और टाटा समूह में लगातार प्रगति कर रही हैं. बेयस बिजनेस स्कूल और वारविक यूनिवर्सिटी से शिक्षा हासिल करने के बद माया टाटा ने टाटा अपॉर्चुनिटीज फंड और टाटा डिजिटल में कई महत्वपूर्ण पदों पर काम किया है. इस दौरान माया के रणनीतिक कौशल और दूरदर्शिता ने टाटा नियो एप को लॉन्च करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई थी.

नेविल टाटा : नेविल टाटा की उम्र 32 साल है और वे अपने पारिवारिक बिजनेस को नई ऊंचाइयां देने में व्यस्त हैं. नेविल टाटा ने टोयोटा किर्लोस्कर समूह की मानसी किर्लोस्कर से शादी की और वह ट्रेंट लिमिटेड की प्रमुख हाइपरमार्केट चेन स्टार बाजार के प्रमुख हैं.

लीह टाटा : नोएल टाटा की सबसे बड़ी बेटी लीह टाटा 39 साल की हैं. वह टाटा समूह के हॉस्पिटेलिटी सेक्टर में अपनी विशेषज्ञता साबित कर रही हैं. स्पेन के आईई बिजनेस स्कूल में पढ़ीं लिआ ने ताज होटल रिसॉर्ट्स और पैलेसेस में महत्वपूर्ण योगदान दिया और पिछले दस सालों से वह होटल इंडस्ट्री से जुड़ी है.

माया, नेविल और लीह को टाटा मेडिकल सेंटर ट्रस्ट का ट्रस्टी बनाया गया है. पहली बार टाटा समूह से जुड़ी किसी परोपकारी संस्था में युवाओं को जोड़ा गया है.

उत्तराधिकारी से जुड़े यह बड़ा सवाल

रतन टाटा सिर्फ टाटा समूह की बिजनेस स्ट्रेटजी का ही मार्गदर्शन नहीं करते थे, बल्कि समूह की परोपकारी पहलों से भी बेहद करीब से जुड़े थे. ऐसे में उत्तराधिकारी को लेकर यह बुनियादी सवाल है कि वह क्या टाटा समूह में नवाचार, उसका सामाजिक प्रभाव और अखंडता को बनाए रखने के लिए वह जिम्मेदार उठाने के काबिल है या नहीं.

व्यवसायी रतन टाटा मुंबई के अस्पताल में निधन हो गया. अपने 83 साल के जीवन में, रतन टाटा को वह महिला कभी नहीं मिली जिसके साथ वह अपना जीवन बिताना चाहते थे.

देश के प्रमुख व्यवसाई रतन टाटा का मुंबई के ब्रीच कैंडी हॉस्पिटल में निधन हो गया. वो अपने चेकअप के लिए हॉस्पिटल भर्ती हुए थे. इससे पहले टाटा ने एक बयान जारी कर कहा था कि उनकी सेहत ठीक है और किसी तरह की चिंता की कोई बात नहीं है. .

रतन टाटा को किसी परिचय के मोहताज नहीं है. उद्योगपति, उद्यमी और टाटा संस के मानद चेयरमैन अपने अच्छे कामों के लिए जाने जाते हैं. यहां 86 साल के इस व्यवसायी के बारे में कुछ रोचक और ढेरों ऐसी कहानियां भी हैं, जिनके बारे में शायद आप नहीं जानते होंगे.

1948 में रतन टाटा जब केवल दस साल के थे, तब उनके माता-पिता अलग हो गए थे और इसलिए उनका पालन-पोषण उनकी दादी, नवाजबाई टाटा ने किया. बता दें कि रतन टाटा अविवाहित हैं. यह ध्यान रखना दिलचस्प है कि वे चार बार शादी करने के करीब पहुंचे, लेकिन कई कारणों से शादी नहीं कर सके.

किस बात पर पिता से हुआ मतभेद

रतन टाटा ने 'ह्यूमंस ऑफ बॉम्बे' को दिये एक इंटरव्यू में अपने पिता के साथ मतभेदों के बारे में खुलकर जिक्र किया था. वे अपने पिता नवल टाटा के ज्यादा क्लोज नहीं थे, कई चीजों को लेकर दोनों के बीच मतभेद थे. वे बचपन में वायलन सीखना चाहते थे, लेकिन उनके पिता की चाहते थे कि वह पियानो सीखें. इस पर दोनों के बीच मतभेद हुआ. इसके अलावा टाटा चाहते थे कि वह अमेरिका जाकर पढ़ाई करे, जबकि उनके पिता उन्हें ब्रिटेन भेजना चाहते थे. टाटा खुद आर्किटेक्ट बनना चाहते थे, लेकिन उनके पिता की जिद थी कि वह इंजीनियर बनें.

भारत-चीन युद्ध न होता तो शादीशुदा होते टाटा

उन्होंने एक बार स्वीकार किया था कि जब वे लॉस एंजिल्स में काम कर रहे थे, तब एक समय ऐसा आया जब उन्हें प्यार हो गया था, लेकिन 1962 के भारत-चीन युद्ध के कारण, लड़की के माता-पिता उसे भारत भेजने के खिलाफ थे. जिसके बाद उन्होंने कभी शादी नहीं की. रतन टाटा इसके बाद वह कारोबारी दुनिया में रम गए और फिर निजी जिंदगी के बारे में सोचने का मौका ही नहीं मिला.

चेयरमैन बनते ही 3 लोगों को कंपनी से निकाला

साल 1991 में रतन टाटा पहली बार टाटा संस के चेयरमैन बने थे. इससे पहले जेआरडी टाटा कंपनी के चेयरमैन थे. जेआरडी ने तीन लोगों को ही कंपनी की पूरी कमान दे रखी थी. सारे फैसले यही तीनों लेते थे. जब रतन टाटा चेयरमैन बने तो उन्होंने सबसे पहले इन तीनों को हटाकर कंपनी के लीडरशिप में बदलाव का फैसला किया. उनको लग रहा था कि तीनों ने कंपनी पर अपना कब्जा जमा लिया है.

रतन टाटा एक रिटायरमेंट पॉलिसी लेकर आए. जिसके तहत कंपनी के बोर्ड से किसी भी डायरेक्टर को 75 की उम्र के बाद हटाना पड़ेगा. इस पॉलिसी के लागू होने के बाद सबसे पहले तीनों को गद्दी छोड़नी पड़ी.

बता दें कि 2009 में उन्होंने सबसे सस्ती कार बनाने का वादा किया, जिसे भारत का मिडिल क्लास खरीद सके. उन्होंने अपना वादा पूरा किया और 1 लाख में टाटा नैनो लॉन्च की. वे अपने चैरिटी के लिए भी जाने जाते हैं. उनके नेतृत्व में टाटा समूह ने भारत के ग्रेजुएट छात्रों को फाइनेंशियल मदद प्रदान करने के लिए कॉर्नेल विश्वविद्यालय में $28 मिलियन का टाटा स्कॉलरशिप फंड शुरु किया.

बीजेडी सदस्य भर्ती अभियान शुरू हो गया है

मनोरंजन सासमल, स्टेट हेड ओड़िशा

भुबनेश्वरः पुण्यात्मा उत्कलमणि गोपबंधु दास की जयंती पर बीजेडी सदस्य भर्ती अभियान शुरू हो गया है। बीजेडी अध्यक्ष नवीन पटनायक ने शंख भवन में इसका शुभारंभ किया। नवीन बिजेड़ी के पहले सदस्य बन गये हैं। हस्ताक्षर करके उन्होंने भुवनेश्वर से यह सदस्यता स्वीकार की। पूर्व मंत्री अशोक चंद्र पंडा ने नवीन को सदस्य बनाया है।बिजेड़ी सुप्रीम ने इस अभियान को ऑनलाइन और मैन्युअल दोनों तरह से लॉन्च किया है।

इस मौके पर उन्होंने कहा, आज त्याग और सेवा के प्रतीक उत्कलमणि गोपबंधु की जयंती है।बिजेड़ी का सदस्यता अभियान आज से शुरू हो गया है। यह एक राजनीतिक दल का महत्वपूर्ण कार्य है। इससे टीम मजबूत होती है। साइन अप करने के लिए प्रत्येक कर्मचारी के घर पर जाएँ। उन्होंने विदेश और ओडिशा के बाहर से लोगों को बिजेड़ी में शामिल होने के लिए आमंत्रित किया। कुछ टीमें मिस कॉल कर रही हैं। बीजू जनता दल मिस्डकल से कोसों दूर है। स्वाभिमान और संघर्ष बिजेड़ी के आदर्श हैं। बीजू बाबू ने ओडिशा के लोगों की सेवा, ओडिशा समुदाय के सम्मान की रक्षा और ओडिशा के हितों के लिए अंत तक संघर्ष किया। बीजेडी सरकार के दौरान राज्य में काफी अच्छे काम हुए हैं।बिजेड़ी की योजना दूसरों के लिए एक मॉडल है। भारत सरकार ने भी हमारी योजना को अपनाया है। बिजेड़ी सरकार द्वारा शुरू की गई विकास कल्याण योजना से ओडिशा के लोगों को कोई भी वंचित नहीं कर सकता है। बिजेड़ी अभी भी ओडिशा की नंबर एक टीम है। आम चुनाव में लोगों ने बीजेडी को ज्यादा वोट दिया है।अगले 2 महीने तक पूरे देश में सदस्यता संग्रह अभियान चलाया जाएगा. चरणबद्ध तरीके से सभी निर्वाचन क्षेत्रों में सदस्यता भर्ती कार्यक्रम आयोजित किया जाएगा। सदस्यों को भौतिक और डिजिटल दोनों तरह से जोड़ा जाएगा। डिजिटल सदस्यता लेने वाले सदस्यों को घर-घर कनेक्शन देने का आदेश दिया गया है। पिछली बार एक करोड़ 91 हजार 915 सदस्य बीजे से जुड़े थे। इस बार भी बिजेड़ी ने अधिक सदस्यता जुटाने का लक्ष्य रखा है।

एक शाम माताजी के नाम' जागरण सम्पन्न

परिवहन विशेष न्यूज

हैदराबादः बालाजी नगर जवहार नगर स्थित सीरवी समाज ट्रस्ट बालाजी नगर के तत्वावधान में विशाल जागरण व महाप्रसादी का आयोजन भव्य रूप से आयोजित किया गया।जगदीश सीरवी द्वारा जारी प्रेस विज्ञप्ति में अध्यक्ष जयराम पंवार सचिव हीरालाल चोयल ने बताया कि हर वर्ष की भांति विशाल जागरण व महाप्रसादी का आयोजन भक्तों के सानिध्य में गया। सीरवी समाज ट्रस्ट बडेर माताजी का भव्य पंडाल सजाकर, पूजा-अर्चना व ज्योत प्रज्वलित कर जागरण के कार्यक्रम में भजन गायक दिनेश नाथ योगी एण्ड पार्टी धनला ने देर रात तक भजनों के पुष्प अर्पित किये। सभी समाज बन्धुओं व भक्तों ने नाचते-गाते लाभ लिया कार्यक्रम में पधारे सम्मानित अतिथियों, विभिन संस्थाओं के पदाधिकारियों का व मुख्य अतिथि सीरवी समाज के समस्त आयोजकों सीरवी समाज ट्रस्ट बालाजी नगर अध्यक्ष जयराम पंवार, सचिव हीरालाल चोयल द्वारा विशेष सम्मान किया गया। पधारे भक्तों के लिए भोजन प्रसादी की व्यवस्था कार्यक्रम स्थल पर की गयी। कार्यक्रम के सफल आयोजन में सीरवी समाज मंदिर ट्रस्ट बालाजी नगर अध्यक्ष जयराम पंवार, उपाध्यक्ष नारायण लाल बर्फा, सचिव हीरालाल चोयल, कोषाध्यक्ष नरेश कुमार सोलंकी के समस्त कार्यकारणी सदस्य विशेष सहयोग रहा। महाआरती के पश्चात कार्यक्रम सम्पन्न हुआ।

स्वामी, मुद्रक, प्रकाशक एवं संपादक संजय कुमार बाटला द्वारा इम्प्रेशंस प्रिंटिंग एंड पैकेजिंग लिमिटेड, सी-18,19,20 सेक्टर 59, नोएडा (उत्तर प्रदेश) से मुद्रित एवं 3, प्रियदर्शनी अपार्टमेंट ए-4, पश्चिमी विहार, नई दिल्ली- 110063 से प्रकाशित। सम्पर्क : 9212122095, 9811902095. newstransportvishesh@gmail.com
(इस अंक में प्रकाशित समस्त समाचारों के चयन एवं संपादन पी.आर.बी. एक्ट के अंतर्गत उत्तरदायी) किसी भी कानूनी विवाद की स्थिति में निपटारा दिल्ली के न्यायालय के अधीन होंगे। RNI No :- DELHIN/2023/86499. DCP Licensing Number F.2 (P-2) Press/2023