દોઢ સદી પાર, નવી સદીઓ માટે તૈયાર

ગુજરાતમિત્ર ૧૬૩ વર્ષ

ગુરુવાર ૧૦ સપ્ટેમ્બર, ૨૦૨૬

# જનધન યોજના 'જન' સુધી પહોંચી જ નહીં, કરોડો ખાતામાં ઝીરો બેલેન્સ જ છે

ભારતમાં નાણાકીય સમાવેશનના ઈતિહાસમાં પ્રધાનમંત્રી જન ધન યોજના એક ક્રાંતિકારી અને યુગપરિવર્તનકારી પગલું ગણાય છે. ઓગસ્ટ ૨૦૧૪માં જ્યારે દેશના છેવાડાના માનવી સુધી બેંકિંગ સુવિધાઓ પહોંચાડવા અને દરેક ઘરને દેશની અર્થવ્યવસ્થા સાથે જોડવાના હેતુથી આ યોજના શરૂ કરવામાં આવી, ત્યારે તેને વિશ્વની સૌથી મોટી નાણાકીય સમાવેશન યોજના તરીકે બિરદાવવામાં આવી હતી. કરોડો લોકો, જેમણે ક્યારેય બેંકનું મોઢું પણ જોયું નહોતું, તેમના ખાતા ખોલવામાં આવ્યા. પરંતુ યોજનાના અમલના એક દાયકા પછી, તાજેતરમાં માહિતી અધિકાર અંતર્ગત નાણા મંત્રાલય દ્વારા સામે આવેલા આંકડા એક નવો અને ગંભીર ચર્ચાનો વિષય લઈને આવ્યા છે. જનધન યોજનામાં દરેક ચોથું ખાતું નિષ્ક્રિય હોવું અને કરોડો ખાતાઓમાં 'ઝીરો બેલેન્સ' હોવું એ બાબત દર્શાવે છે કે બેંક ખાતું ખોલાવવું અને તેનો વાસ્તવિક ઉપયોગ કરવો - આ બે બાબતો વચ્ચે હજુ પણ મોટો તફાવત છે.

તાજેતરના સત્તાવાર ડેટા અનુસાર, દેશમાં કુલ પ્રધાનમંત્રી જન ધન યોજના હેઠળના અકાઉન્ટની સંખ્યા લગભગ ૫૯.૦૩ કરોડ સુધી પહોંચી ગઈ છે. આ ખાતાઓમાં કુલ મળીને રૂ. ૩,૧૫,૧૭૯.૯૦ કરોડથી વધુ રકમ જમા છે, જે દર્શાવે છે કે સામાન્ય નાગરિકોની નાની નાની બચત મળીને પણ અર્થતંત્રમાં એક મોટો આધાર પૂરો પાડી રહી છે. વધુમાં, આ યોજનામાં મહિલા સશક્તિકરણનું પાસું પણ મજબૂત દેખાય છે, કારણ કે કુલ ૫૯.૦૩ કરોડ ખાતાઓમાંથી ૩૨.૮૯ કરોડ જેટલા ખાતા મહિલાઓ (અને ટ્રાન્સજેન્ડર)ના નામે છે, જ્યારે પુરુષોના ખાતા ૨૬.૧૪ કરોડ છે. પરંતુ આ વિશાળ આંકડાઓની પાછળનો બીજો પાસો વધુ ચિંતાજનક છે. આરટીઆઈ અંતર્ગત મળેલી માહિતી મુજબ, જનધન યોજના હેઠળનું દર ચોથું ખાતું આજે 'ઇનઓપરેટિવ' એટલે કે નિષ્ક્રિય સ્થિતિમાં છે. દેશમાં અંદાજે ૧૫.૩૬ કરોડ ખાતાઓ નિષ્ક્રિય છે અને ૫.૭૨ કરોડથી વધુ ખાતા એવા છે જેમાં એક પણ રૂપિયો નથી, એટલે કે તે ઝીરો બેલેન્સ ખાતા છે.

આ આંકડાઓનું રાજ્યવાર વિશ્લેષણ કરવામાં આવે તો પ્રાદેશિક અસમાનતા સ્પષ્ટપણે ઉભરીને સામે આવે છે. દેશમાં સૌથી વધુ જનધન ખાતા ધરાવતું રાજ્ય ઉત્તર પ્રદેશ (૧૦.૫૧ કરોડ) છે, પરંતુ સાથે જ સૌથી વધુ નિષ્ક્રિય અને ઝીરો બેલેન્સ ખાતાઓમાં પણ ઉત્તર પ્રદેશ શીર્ષ સ્થાને છે. ઉત્તર પ્રદેશમાં સૌથી વધુ ૯૫.૯૨ લાખ ઝીરો બેલેન્સ ખાતા છે. ત્યાર બાદ બિહાર (૬૨.૩૫ લાખ), પશ્ચિમ બંગાળ (૩૭.૨૦ લાખ), આસામ (૩૬.૩૦ લાખ) અને મહારાષ્ટ્ર (૩૬.૦૪ લાખ)નો ક્રમ આવે છે. નિષ્ક્રિય ખાતાઓની બાબતમાં પણ ઉત્તર પ્રદેશ (૩.૨૩ કરોડ) પ્રથમ ક્રમે છે, જેની પાછળ બિહાર (૧.૯૫ કરોડ), મધ્ય પ્રદેશ (૧.૩૫ કરોડ), પશ્ચિમ બંગાળ (૧.૦૨ કરોડ) અને મહારાષ્ટ્ર (૯૭.૯૪ લાખ) આવે છે. આ આંકડાઓ દર્શાવે છે કે જે રાજ્યોમાં ગરીબી, સ્થળાંતર અને ગ્રામીણ વસ્તીનું પ્રમાણ વધુ છે, ત્યાં બેંક ખાતા ખોલાયા પછી પણ તેના સતત વપરાશનો અભાવ જોવા મળે છે. ખાતું માત્ર ખોલાવવું અને તેનો નિયમિત ઉપયોગ થવો, આ બંને વચ્ચે મોટો તફાવત છે.

આજના સમયમાં કરોડો ખાતા નિષ્ક્રિય રહેવા પાછળ કેટલાંક મુખ્ય વ્યવહારુ અને સામાજિક કારણો જવાબદાર છે. જેમાં ગ્રામીણ વિસ્તારો અને નાના શહેરોમાંથી મોટો વર્ગ રોજીરોટી માટે મોટા શહેરોમાં સ્થળાંતર કરે છે. ગામડે ખોલાવેલું ખાતું ઘણીવાર વતનમાં જ રહી જાય છે અને શહેરમાં કામના સ્થળે નવું ખાતું ખોલાવવું પડે છે. પરિણામે, જૂનું ખાતું વપરાશ વિના નિષ્ક્રિય થઈ જાય છે. ગ્રામીણ અને અશિક્ષિત વર્ગમાં હજુ પણ ડિજિટલ બેંકિંગ, યુપીઆઈ કે એટીએમ નો ઉપયોગ કરવાની સંપૂર્ણ ક્ષમતા કે જાગૃતિ નથી. બેંક શાખા સુધી પહોંચવાનો સમય અને ભાડાનો ખર્ચ પણ તેમને નાના વ્યવહારો કરવાથી રોકે છે. દૂરદૂરના ગ્રામીણ વિસ્તારોમાં બેંકિંગ કરસ્પોન્ડન્ટ્સ અથવા 'બેંક મિત્ર'ની સેવાઓ ઘણીવાર અનિયમિત હોય છે, જેના કારણે લોકોને રોકડ જમા કરાવવા કે ઉપાડવામાં મુશ્કેલી પડે છે. એક તરફ ૫૯ કરોડથી વધુ ખાતાઓમાં રૂ.૩.૧૫ લાખ કરોડથી વધુની રકમ જમા હોવી એ દેશની બેંકિંગ સિસ્ટમ માટે લિક્વિડિટી (પ્રવાહિતા) વધારનારું પાસું છે. પરંતુ બીજી તરફ, ૧૫ કરોડથી વધુ નિષ્ક્રિય ખાતાઓને જાળવી રાખવા એ બેંકો માટે પણ વ્યવસ્થાપકીય અને ટેકનિકલ બોજ સમાન છે. નિષ્ક્રિય ખાતાઓમાં સાયબર ફ્રોડ, બેનામી વ્યવહારો કે અનધિકૃત ઉપયોગ થવાનું જોખમ પણ વધી જાય છે. જો ખાતું જ નિષ્ક્રિય રહે, તો તે ખાતાધારકને ઓવરડ્રાફ્ટ, પ્રધાનમંત્રી સુરક્ષા વીમા યોજના કે જીવન જ્યોતિ વીમા યોજના જેવા લાભો મળી શકતા નથી.

જનધન યોજનાની સફળતાને પરિપૂર્ણ કરવા માટે હવે જથ્થાત્મક લક્ષ્યાંકોથી આગળ વધીને ગુણાત્મક સુધારા તરફ ધ્યાન આપવાની જરૂર છે. આ માટે ગ્રામીણ વિસ્તારોમાં બેંકિંગ સેવાઓ, UPI અને ડિજિટલ વ્યવહારો અંગે જાગૃતિ ફેલાવવી જોઈએ. લોકોને સમજાવવું જરૂરી છે કે ખાતામાં નાની નાની બચત રાખવાથી તેમને ઓવરડ્રાફ્ટ અને વીમા સેવાઓનો લાભ મળે છે. છેવાડાના ગામડાઓ સુધી રોકડ જમા અને ઉપાડની સુવિધા સુલભ બનાવવી પડશે. બેંકિંગ કરસ્પોન્ડન્ટ્સને યોગ્ય પ્રોત્સાહન આપીને સેવાઓ વધુ કાર્યક્ષમ બનાવવી જોઈએ. એક જ વ્યક્તિના નામે ખોલાયેલા બહુવિધ અથવા નિષ્ક્રિય ખાતાઓને ઓળખીને તેને મુખ્ય ખાતા સાથે મર્જ કરવા અથવા સરળ પ્રક્રિયા દ્વારા ફરી સક્રિય કરવા માટે વિશેષ કમ્પિએન ચલાવવું જોઈએ. જનધન ખાતાધારકોને નાના વ્યવસાયો, પશુપાલન કે ખેતી માટે સરળતાથી નાની લોન મળે તેવી વ્યવસ્થા કરવી જોઈએ, જેથી તેઓ સ્વયંભૂ ખાતામાં વ્યવહાર કરતા થાય.

પ્રધાનમંત્રી જન ધન યોજનાએ ભારતના બેંકિંગ લેન્ડસ્કેપને બદલી નાખ્યું છે અને દેશના કરોડો નાગરિકોને પ્રથમ વાર સત્તાવાર નાણાકીય માળખાનો ભાગ બનાવ્યા છે. પરંતુ, ૫.૭૨ કરોડ ખાતાંમાં ઝીરો બેલેન્સ અને દરેક ચોથું ખાતું નિષ્ક્રિય હોવાના તાજેતરના આંકડા ચેતવણીરૂપ છે. સરકાર અને બેંકિંગ ક્ષેત્રે હવે 'ખાતા ખોલો' અભિયાનમાંથી બહાર આવીને 'ખાતા ચલાવો'ની વ્યૂહરચના અપનાવવી પડશે. માત્ર ખાતાઓની સંખ્યા વધારવાથી નાણાકીય સમાવેશન પૂર્ણ થતું નથી; જ્યારે દેશનો દરેક નાગરિક પોતાના બેંક ખાતાનો ઉપયોગ દૈનિક જીવનમાં આત્મવિશ્વાસપૂર્વક કરશે, ત્યારે જ જનધન યોજનાનો સાચો હેતુ સિદ્ધ થશે.

# GDP વધે છે એટલે શું દરેક ભારતીયની આવક પણ એટલી જ ઝડપથી વધી રહી છે?

ભારતની GDP વૃદ્ધિ દરના તાજેતરના આંકડાઓ સામે આવ્યા બાદ દેશમાં રાજકીય ગરમાવો જોવા મળી રહ્યો છે, જ્યાં વિપક્ષી પક્ષો સરકારની આર્થિક નીતિઓ અને દાવાઓ પર સતત સવાલો ઉઠાવી રહ્યા છે. વિપક્ષોનો મુખ્ય આક્ષેપ એ છે કે ૭.૮ ટકા જેવો ઉત્સાહજનક GDP વિકાસ દર કાગળ પર ભલે પ્રભાવશાળી દેખાતો હોય, પરંતુ તેનો વાસ્તવિક ફાયદો દેશના સામાન્ય નાગરિકો, શ્રમિકો અને મધ્યમ વર્ગ સુધી પહોંચતો નથી. દેશમાં આર્થિક અસમાનતા સતત વધી રહી છે અને વિકાસના ફળો માત્ર ગણતરીના મોટા ઉદ્યોગપતિઓ કે ઊંચી આવક ધરાવતા વર્ગ સુધી જ સીમિત છે, જ્યારે પાયાના સ્તરે મોંઘવારી, બેરોજગારી અને ગરીબી જેવા ગંભીર પડકારો યથાવત્ છે. વિપક્ષ ખાસ કરીને રોજગાર સર્જનના મુદ્દે સરકારને ઘેરી રહ્યો છે કે ઉત્પાદન અને રોકાણમાં વધારો થવા છતાં યુવાનો માટે પૂરતી સંખ્યામાં ગુણવત્તાસભર અને સ્થાયી નોકરીઓ કેમ ઊભી નથી થઈ રહી.

એપ્રિલથી જૂન ૨૦૨૬ના પ્રથમ ત્રિમાસિક ગાળામાં ભારતનો વાસ્તવિક GDP ૭.૮ ટકાના દરે વધ્યો છે, જે RBIના ૭ ટકાના અંદાજ કરતાં પણ વધારે છે. રોકાણમાં ૧૧.૯ ટકા અને ઘરેલું વપરાશમાં ૭.૧ ટકાનો વધારો થયો છે. વૈશ્વિક અનિશ્ચિતતા, મોંઘા ક્રૂડ અને ભૂરાજકીય તણાવ વચ્ચે આ વૃદ્ધિ ભારતની આર્થિક મજબૂતી દર્શાવે છે.

ઓગસ્ટ ૨૦૨૬માં જીએસટી વસૂલાત લગભગ રૂ. ૧.૯૯ લાખ કરોડ રહી, જે ગયા વર્ષ કરતાં ૧૪.૮ ટકા વધારે છે. કારના વેચાણમાં પણ આશરે ૩૬ ટકાનો ઉછાળો નોંધાયો છે. આ આંકડા દર્શાવે છે કે ભારતીય ગ્રાહક ખર્ચ કરી રહ્યો છે અને ઘરેલું માંગમાં ખાસ નબળાઈ આવી નથી. પરંતુ અહીં જ મૂળ પ્રશ્ન ઊભો થાય છે. GDP વધે છે એટલે શું દરેક ભારતીયની આવક પણ એટલી જ ઝડપથી વધી રહી છે? ઉત્પાદન વધે છે એટલે શું એટલા જ પ્રમાણમાં નવા રોજગાર ઊભા થાય છે? માત્ર GDP વૃદ્ધિને ભારતની સંપૂર્ણ આર્થિક સફળતા ગણવી યોગ્ય નથી.

ભારતની વૃદ્ધિમાં ખાનગી રોકાણનું પુનરાગમન સૌથી મહત્વપૂર્ણ સંકેતોમાંનો એક છે. કંપનીઓ નવી ફેક્ટરીઓ, મશીનરી અને ટેક્નોલોજીમાં રોકાણ કરે તો તેનો લાભ લાંબા ગાળે ઉત્પાદનક્ષમતા અને રોજગાર બંનેને થઈ શકે છે. પ્રથમ ત્રિમાસિક ગાળામાં ઉત્પાદનમાં ૯.૨ ટકા અને ફાયનાન્સ, રીઅલ એસ્ટેટ, આઈટી તથા પ્રોફેશનલ સર્વિસમાં ૧૨.૧ ટકાની વૃદ્ધિ થઈ છે. જોકે, ખાણકામમાં ૨.૪ ટકાનો ઘટાડો થયો છે. એટલે વૃદ્ધિ દરેક ક્ષેત્રમાં સમાન નથી.

રોજગારનો પ્રશ્ન ભારત માટે વિશેષ મહત્વનો છે. જો ટેક્નોલોજી અને મૂડીના કારણે ઉત્પાદન ઝડપથી વધે, પરંતુ રોજગાર ધીમે વધે, તો GDP અને સામાન્ય માણસની આવક વચ્ચેનું અંતર વધી શકે છે. ભારતની વિશાળ યુવા વસતી ત્યારે જ ડેમોગ્રાફિક ડિવિડન્ડ બનશે જ્યારે તેને ઉત્પાદનક્ષમ અને સારા પગારવાળા રોજગાર મળશે.

GSTના આંકડાઓને પણ થોડા ઊંડાણથી જોવાની જરૂર છે. કુલ જીએસટી વસૂલાત મજબૂત છે, પરંતુ ઓગસ્ટમાં આયાત આધારિત GSTમાં આશરે ૨૯ ટકાનો વધારો થયો હતો, જ્યારે ઘરેલુ GST આવકમાં વૃદ્ધિ ૯.૩ ટકા હતી. એટલે રૂ. બે લાખ કરોડની GSTવસૂલાતને માત્ર ઘરેલું વપરાશનું પ્રતિબિંબ માનવું યોગ્ય નથી. તે જ રીતે કાર વેચાણમાં ૩૬ ટકાનો ઉછાળો મજબૂત ગ્રાહક માંગ દર્શાવે છે, પરંતુ ભારતની આર્થિક તાકાતની સાચી કસોટી ત્યારે થશે જ્યારે આ વૃદ્ધિ ગામડાં, નાના શહેરો, MSMI અને નીચલા તથા મધ્યમ આવકવાળા પરિવારો સુધી પણ પહોંચે.

## ઈકો-નોમિક્સ

**ડૉ.જયનારાયણ વ્યાસ**

**'ભારતની GDP ૭.૮ ટકા કેમ વધી?' સાચો પ્રશ્ન છે - 'આ ૭.૮ ટકાની વૃદ્ધિમાંથી સામાન્ય ભારતીયના જીવનમાં કેટલો ફેરફાર આવશે?**

જુલાઈ ૨૦૨૬માં ઔદ્યોગિક ઉત્પાદન ૬.૭ ટકા વધ્યું અને કેપિટલ ગુડ્સ ઉત્પાદનમાં ૧૬.૧ ટકાનો વધારો થયો. આ ભવિષ્યના રોકાણ અને ઉત્પાદન માટે સારા સંકેતો છે. પરંતુ ભારત સામે જોખમો પણ છે. પશ્ચિમ એશિયામાં વધતો તણાવ અને મોંઘું ક્રૂડ ભારતનું આયાત બિલ વધારી શકે છે, રૂપિયા પર દબાણ લાવી શકે છે અને મોંઘવારી વધારી શકે છે. તેની અસર ઘરેલું વપરાશ અને કંપનીઓના નફા બંને પર પડી શકે છે. ભારતની હાલની સ્થિતિને માત્ર બૂમ કે બસ્ટ તરીકે જોવી યોગ્ય નથી. આ વૃદ્ધિને લાંબા સમય સુધી જાળવવા માટે ઉત્પાદકતા, રોજગાર, નિકાસ, ખાનગી રોકાણ અને હાઉસહોલ્ડ ઈન્કમમાં સતત સુધારો જરૂરી છે.

ખાસ કરીને ખાનગી રોકાણનો આગામી તબક્કો ખૂબ મહત્વનો રહેશે. કંપનીઓ જો નવી કેપેસિટી, નવી ટેક્નોલોજી અને નવા વ્યવસાયોમાં મૂડી લગાવશે તો આગામી વર્ષોમાં રોજગાર સર્જાઈ શકે છે. સરકારને આંતરમાળખાકીય સવલતો, લોજિસ્ટિક્સ, ઉત્પાદન, MSMI અને સ્કિલ ડેવલપમેન્ટ પર ભાર આપવો પડશે, જ્યારે RBIએ વિકાસ અને ફુગાવા વચ્ચે સંતુલન જાળવવું પડશે.

સમાપનમાં કહી શકાય કે ભારતની અર્થવ્યવસ્થા વધી રહી છે, પરંતુ હવે પ્રશ્ન માત્ર વિકાસનો નથી - વિકાસની ગુણવત્તાનો છે. ૭.૮ ટકા GDP વૃદ્ધિ, લગભગ રૂ. બે લાખ કરોડ GST અને રોકાણમાં ૧૧.૯ ટકાનો વધારો સારા સંકેતો છે. પરંતુ આ વૃદ્ધિ ત્યારે જ સાર્થક બને જ્યારે તેનો લાભ સામાન્ય માણસના જીવનમાં રોજગાર, સારું વેતન, નાના વેપાર માટે વધુ તક, ખેડૂતોની આવકમાં વધારો અને મધ્યમ વર્ગની ખરીદશક્તિમાં સુધારાના રૂપમાં દેખાશે.

એટલે સાચો પ્રશ્ન એ નથી કે, 'ભારતની GDP ૭.૮ ટકા કેમ વધી?' સાચો પ્રશ્ન છે - 'આ ૭.૮ ટકાની વૃદ્ધિમાંથી સામાન્ય ભારતીયના જીવનમાં કેટલો ફેરફાર આવશે?' જો ભારત આગામી વર્ષોમાં આ પ્રશ્નનો ઉચિત જવાબ આપી શકે, તો ૭.૮ ટકા માત્ર એક આંકડો નહીં રહે, તે ભારતના આગામી મોટા આર્થિક ઉછાળાની શરૂઆત બની શકે.

- આ લેખમાં પ્રગટ થયેલાં વિચારો લેખકનાં પોતાના છે.

## નદી અને પર્વતનો સંવાદ

એક પર્વતના શિખર પરથી એક નાની નદીનો જન્મ થયો અને જન્મી ત્યારથી જ તે સતત આગળ વધતી કારણ કે તેને સપનું એક દિવસ સાગરને મળવાનું હતું. તે સતત પોતાના સપનાની દિશામાં આગળ વધી રહી હતી અને સતત મુશ્કેલીઓનો સામનો કરી રહી હતી. ઊંચા શિખર પરથી તે નીચે ઉતરી ...રસ્તામાં વિશાળ ખડકો આવ્યા. નદીએ વિચાર્યું, 'હવે હું આગળ જઈ શકીશ નહીં.' પણ તે હિંમત ન હારી અને રોકાઈ નહીં. જ્યાં રસ્તો મળ્યો જે રીતે મળ્યો ખડકો અને પથ્થરોની વચ્ચેથી માર્ગ બનાવી તે સતત વહેતી રહી. જ્યાં પથ્થર કે ખડકો આવ્યા ત્યાં ત્યાં તેણે વળાંક લીધો. જ્યાં જમીન સપાટ હતી ત્યાં તેણે પોતાની ઊંડાઈ વધારી વેગ ધીમો પડ્યો પણ તે ધીમે ધીમે વહેતી રહી. અનેક વર્ષો પસાર થયા. એ જ પથ્થરો, જે ક્યારેક અડચણ લાગતા હતા, તે નદીના પાણીના ઘસારાથી ધીમે ધીમે ઘસાઈ ગયા. નદી આગળ વધતી રહી. એક દિવસ જે પર્વતના શિખર પાસે નદીનો જન્મ થયો હતો તે પર્વતે પૂછ્યું, 'તારી પાસે મારી જેવી શક્તિ નથી, છતાં તું મને કાપીને રસ્તો કેવી રીતે બનાવી ગઈ? ચેક પર્વતના હ્સીખ્રની ટોચથી નીકળીને તે કેટલી લાંબી મજલ કાપી અને સાગર સુધી પહોંચી રસ્તામાં કેટલી તકલીફો આવી છતાં તું હારી નહિ નક્કી તારામાં જબરદસ્ત તાકાત લાગે છે. ' નદીએ જવાબ આપ્યો, ' મારા માં કોઈ તાકાત નથી હું તો બસ અટક્યા વિના વહેતી રહી છું મને લાગે છે કે હું કોઈ છુપી તાકાતથી નહીં, પણ કોઈ પણ મુશ્કેલી આવે તેનાથી ડરીને અટકવા કરતા એકધારા સતત પ્રયત્ન કરવાથી જીતી છું અને મારી મંઝીલ સમુદ્રને મળવા આગળ વધી રહી છું.' અંતે નદી સમુદ્રને મળી ગઈ. આ નદી અને પર્વત વચ્ચેનો કાલ્પનિક સંવાદ સંદેશ આપે છે કે જીવનની મોટી સફળતા હંમેશાં એક દિવસની મોટી મહેનતથી મળતી નથી. તે રોજના નાના પરંતુ સતત પ્રયત્નોથી મળે છે. જીવનમાં કોઇપણ મુશ્કેલીઓ આવે ત્યારે હંમેશા નદી જેવી સતત ગતિ રાખો. રોકાવું નહીં–ધીમે ધીમે આગળ વધો, વળાંક લો, માર્ગ બદલો, પરંતુ તમારા સપના તરફ આગળ વધતા રહો. યાદ રાખો જીવનમાં ધીમે ચાલનાર હારી જાય એવું નથી; જીવનમાં જે અટકી જાય છે તે જ હારી જાય છે માટે અટકો નહીં સતત આગળ વધતા રહો.

**ચાર્જિંગ પોઈન્ટ**

**હેતા ભૂષણ**

# શ્રી મોહમયી મધ્યે ભદ્રંભદ્ર અવતરી ચૂક્યા છે

મુંબઈની એક વિશેષતા એ છે કે અહીં માણસની ઓળખ મોટે ભાગે તેની ભાષા કરતાં તેના કામથી થાય છે. લોકલ ટ્રેનમાં બાજુમાં બેઠેલો માણસ મરાઠી બોલતો હોય, સામેનો હિન્દી, પાછળનો ગુજરાતી અને ફોન પર કોઈ જુદી ભાષામાં વાત કરતું હોય! અહીં એની નવાઈ નથી. પણ હવે મહારાષ્ટ્ર સરકારે નિર્ણય લીધો કે ઑટો-રિક્ષા અને ટૅક્સીચાલકો માટે મરાઠીનું જ્ઞાન ફરજિયાત હોવું જોઈએ. મુંબઈના અત્યાર સુધીના ચરિત્રથી આ બાબત સાવ વિપરીત છે. સ્થાનિક ભાષા શીખવા માટે પ્રોત્સાહન આપવું અને એ ભાષા ન આવડતી હોય તો રોજગાર મુશ્કેલ બનાવવો–આ બંને એક જ વાત છે? મહારાષ્ટ્રમાં ઑટો અને કૅબ ચાલકો માટે મરાઠીનું કાર્યકારી જ્ઞાન ચકાસવાની પ્રક્રિયા શરૂ થઈ ગઈ છે. આરટીઓના અધિકારીઓ રસ્તા પર જ ચાલકોને મરાઠીમાં રોજિંદા વ્યવહારને લગતા સવાલો પૂછે છે. જે ચાલકો જરૂરી ભાષાજ્ઞાન બતાવી શકતા નથી તેમને નોટિસ આપવામાં આવે છે અને મરાઠી શીખી લેવા માટે સમય આપવામાં આવે છે. ત્યાર પછી પણ ભાષાનું જરૂરી સ્તર ન આવે તો તેમના બૅજ અથવા પરમિટ સામે કાર્યવાહી થઈ શકે છે. મહારાષ્ટ્રમાં વર્ષોથી કામ કરતા માણસને મરાઠી શીખવા પ્રોત્સાહિત કરવામાં આવે એમાં ખોટું કશું નથી. ખાસ કરીને રિક્ષા કે ટૅક્સી ચલાવતો માણસ આખો દિવસ સ્થાનિક લોકોના સંપર્કમાં રહે છે. મુસાફર શું કહે છે એ સમજાય, સરનામું સમજાય, રસ્તો સમજાય, ભાડા અંગે વાત થઈ શકે–આટલી મરાઠી આવડે તો વ્યવહાર બંને માટે સરળ બને. સરકારનો આ તર્ક સાવ ખોટો નથી. ચાલકોને મરાઠી શીખવવા માટે તાલીમની વ્યવસ્થા પણ કરવામાં આવી છે અને ઘણા ચાલકોએ તેનો લાભ લીધો છે. પણ ભાષા આવડવી એક વાત છે અને ભાષાને રોજગારની શરત બનાવવી જુદી વાત છે.

મુંબઈ જેવા શહેરમાં બહારથી આવેલો માણસ કોઈ પણ કામ શોધી લે છે. આ શહેરની ખાસિયત જ કદાચ એ છે કે માણસ પહેલાં કામ શોધે છે અને પછી ધીમે ધીમે શહેરની ભાષા, રીતભાત અને જીવનશૈલીમાં ભળતો જાય છે. મુંબઈનું ખુલ્લાપણું અને સર્વસમાવેશકપણું તેની સૌથી મોટી વિશેષતા છે. મુંબઈની ઓળખમાં મરાઠીનું સ્થાન મહત્ત્વનું છે એનો વાત લાગે. પણ જે વર્ષોથી રિક્ષાની આવકમાંથી ઘર ચલાવે છે, એના માટે પોતાની આજીવિકાના મુખ્ય સ્રોત જેવો બૅજ ગુમાવવાનો ભય નાનીસૂની વાત નથી. ખાસ કરીને એવા ચાલકો માટે, જેમનું શિક્ષણ ઓછું છે અથવા જેઓ બીજા રાજ્યમાંથી આવીને અહીં વસ્યા છે. મુંબઈ કોઈ એક ભાષા બોલનારા લોકોનું શહેર કદી હતું નહીં. મરાઠી સિવાય હિન્દી અને ઉર્દૂ બોલનારા લોકોની સંખ્યા પણ મોટી છે.

વધુ એક બાબત પણ ધ્યાનમાં લેવી પડે. 2017માં બૉમ્બે હાઈકોર્ટે ઑટો-રિક્ષા માટે મરાઠી ભાષાની આવડતની આવી જ એક શરત રદ કરી હતી. હાલની સરકારની

## ફીર દેખો યારોં

**બીરેન કોઠારી**

**ભાષા માણસને જોડવાનું માધ્યમ છે, તેની લાયકાત માપવાનું સાધન નહીં**

ઈનકાર ન હોઈ શકે, પણ મરાઠીનું સન્માન જાળવવાનો રસ્તો એવો હોવો જોઈએ કે મરાઠી શીખનારને સરળતા થાય, નહીં કે મરાઠી ન આવડનારની રોજીરોટી મુશ્કેલીમાં મુકાય. જે રીતે આ પરીક્ષા અને કાર્યવાહી શરૂ થઈ છે તેમાં આ ભેદ ધૂંધળો થતો દેખાય છે. 16 પ્રશ્નોની કસોટી લેવામાં આવી રહી છે. પ્રથમ દિવસે જ હજારો ચાલકોની તપાસ થઈ અને ઘણા ચાલકોને નોટિસ આપવામાં આવી. મુંબઈ વિસ્તારમાં 3,995માંથી 604 ચાલકોને નોટિસ આપવામાં આવી હોવાના અહેવાલ છે. કોઈ ચાલકને મરાઠી શીખવા સારું મહિનાની મુદત આપવી પહેલી દૃષ્ટિએ સહાનુભૂતિપૂર્વકની કાર્યવાહી સુધારેલા નિયમો અને બૅજ-પરમિટની જોગવાઈઓ મુજબ જ થઈ રહી હોવાનો દાવો છે. પણ આ કાર્યવાહી કાનૂની દૃષ્ટિએ કેટલી યોગ્ય છે, તેનીય હવે કસોટી થવાની છે. અલબત્ત, કાયદાનો સવાલ એક બાજુ રાખીએ તો પણ મૂળ પ્રશ્ન એમનો એમ રહે છે. ભાષા કોઈને જોડવાનું સાધન છે કે દૂર કરવાનું? આવું મિથ્યા ભાષાભિમાન ઘડિયાળના કાંટા પાછા ફેરવવાની કવાયતથી વિશેષ બીજું કંઈ નથી. પોતાને જરૂર પડશે તો માણસ ભાષા શીખી જ લેશે, પણ આવી અંધેરી નગરીના રાજા જેવી શરત?

આ નિર્ણયની વિસંગતિ હેમંત મોરપરીયાના એક કાર્ટૂનમાં રમૂજી રીતે વ્યક્ત થાય છે. મુંબઈ એરપોર્ટ પર ઊભેલા વિમાનને 'પરમિશન ટુ લેન્ડ?' (ઊતરવાની પરવાનગી છે?) પૂછતા બતાવીને કાર્ટૂનમાં સવાલ કરવામાં આવ્યો છે–'મરાઠી બોલા!' એટલે કે ટૅક્સીચાલકો પાસેથી મરાઠી બોલવાની અપેક્ષા રાખવામાં આવે તો શું આંતરરાષ્ટ્રીય પાઈલટોને પણ મરાઠીમાં પૂછ્યા પછી જ મુંબઈના એરપોર્ટ પર વિમાન ઉતારવાની પરવાનગી મળશે? આવી શરત અન્ય વ્યાવસાયિકો કે સરકારી કર્મચારીઓ માટે છે ખરી? હવે જોવા મળી રહ્યું છે કે રાજ્ય સરકાર હોય કે કેન્દ્ર સરકાર, વિવિધ સમસ્યાઓના નક્કર ઉકેલ વિચારીને આગળ વધવાને બદલે ગતકડાં જેવાં નિર્ણયો લઈને ખોટેખોટો વિવાદ ઊભું કરવાનું કામ જ તેમને આવડે છે. આનાથી બીજું તો જે થતું હોય એ ખરું, પણ કાર્ટૂનિસ્ટોને કાચી સામગ્રી નિયમિતપણે મળતી રહે છે.

આવું થાય ત્યારે લાગે કે 'ભદ્રંભદ્ર' યુગે યુગે અવતરતા રહે છે. ભાષાપ્રેમને ભાષા શીખવાના ફરમાનમાં ફેરવવામાં આવે, તો ભદ્રંભદ્ર કદાચ ખુશ થાય અને તેમને આર્યધર્મનો જય થતો લાગે. પણ 'શ્રી મોહમયી નગરીના વિદ્યુતરથમાં બિરાજમાન જનસામાન્યને પોતાનું વિદ્યુતરથ વિરામસ્થાન' શોધવું મુશ્કેલ થઈ જાય. ભાષા માણસને જોડવાનું માધ્યમ છે, તેની લાયકાત માપવાનું સાધન નહીં. મુંબઈની તાકાત એ જ છે કે અહીં ભાષાઓ એકબીજાને ધકેલતી નથી, આજુબાજુમાં બેસીને મુસાફરી કરે છે. ભાષા લાદવાથી જીવતી નહીં રહે. સહજપણે બોલવાથી રહેશે.

- આ લેખમાં પ્રગટ થયેલાં વિચારો લેખકનાં પોતાના છે.

# ચર્ચાપત્ર

charchapatra@gujaratmitra.in

## પ્રેમલગ્ન અને બદલાતી માનસિકતા

સમાજ બદલાઈ રહ્યો છે અને તેની સાથે લગ્ન અંગેની યુવા પેઢીની વિચારસરણી પણ બદલાઈ રહી છે. આજના યુવાનો જીવનસાથી પસંદ કરતી વખતે માત્ર પરિવાર, જાતિ કે સમાજની પસંદગી કરતાં પોતાની પસંદગી અને સમજણને પણ મહત્વ આપે છે. આ બદલાવને સ્વીકારવાની જરૂર છે. પ્રેમલગ્ન થાય એટલે તે સફળ જ થશે એવું નથી અને ગોઠવણથી થયેલા લગ્ન નિષ્ફળ જ જશે એવું પણ નથી. લગ્નની સફળતા પરસ્પર સમજણ, વિશ્વાસ, જવાબદારી અને સન્માન પર આધારિત છે. સમસ્યા ત્યારે ઊભી થાય છે જ્યારે પુખ્ત વયના બે વ્યક્તિઓની પસંદગી કરતાં સમાજની 'શું કહેશે?'વાળી માનસિકતા વધુ મહત્વની બની જાય છે. માતા-પિતાની ચિંતા સ્વાભાવિક છે, પરંતુ સંતાનોની પસંદગી સાંભળવી પણ તેમની જવાબદારી છે. બીજી તરફ યુવાનોએ પણ માત્ર લાગણીના આધારે નહીં, પરંતુ જીવનની જવાબદારીઓ સમજીને નિર્ણય લેવો જોઈએ. લગ્ન પ્રેમથી થાય કે પરિવારની પસંદગીથી, અંતે સંબંધ ટકાવે છે સમજણ. સમાજે પસંદગી કરતાં સન્માનને વધુ મહત્વ આપવાનો સમય આવી ગયો છે.

**સુરત - વિશાલ ત્રિવેદી**

## સ્વભાવમાં સૌમ્યતા

ક્યારેક કોઈ વ્યક્તિ કે જ્ઞાતિજનોને સ્વયં અતિનિષ્ણાત આખાબોલા, સામેવાળી વ્યક્તિને વાદવિવાદમાં મોઢામોઢ સંભળાવી દેવામાં, અમે જ બુદ્ધિશાળી છીએ, અન્ય વ્યક્તિ અમારી સરખામણીમાં મૂર્ખ છે. અમુક ક્ષેત્રમાં અમારો જ ઈજારો છે. વિ. અનેક ભ્રમણા હોય છે. આપણે બુદ્ધિશાળી હોઈએ એનો મતલબ એમ નથી કે સામેવાળી વ્યક્તિ બુદ્ધિહીન છે. કોઈના મૌનને કોઈની નબળાઈ ન માનવી. વાદવિવાદમાં શાંતિથી અર્થાત્ સામેવાળી વ્યક્તિનું આત્મસન્માન ન ઘવાય એનું ધ્યાન રાખવાની પ્રત્યેક વ્યક્તિની ફરજ બની જાય છે. આપણે સાચાં હોઈએ અને સામેવાળી વ્યક્તિની ગેરસમજ હોય તો એ સૌમ્યતા-પૂર્વક-સમજણ દ્વારા સમજાવી શકાય, નહીં કે અપમાન કરીને! ઘણી વ્યક્તિ શાંતિપ્રિય હોય છે. મૂર્ખ કે બુદ્ધિહીન નથી હોતી ! કજીયો ટાળવો એમના સંસ્કાર હોય છે. સંબંધ જાળવી રાખવા માટે મૌનનો આશરો લેતા હોય છે. કોઈને પણ 'અંડર એસ્ટીમેટ' કરતાં પહેલાં એમની બુદ્ધિશક્તિ વિષે જાણી લેવું આવશ્યક. કુદરતે પ્રત્યેક વ્યક્તિમાં કંઈક ને કંઈક ખાસિયત અર્પણ કરી જ હોય છે. દરેક ક્ષેત્રમાં દરેક વ્યક્તિ કાબિલ હોય એ જરૂરી નથી. સૌમ્યતાપૂર્ણનો વ્યવહાર ઉત્તમ અને સંસ્કારી વ્યક્તિની ઓળખ છે. નમ્રતા અને વિવેકપૂર્ણ વ્યવહાર સૌનું દિલ જીતી શકે છે. તોછડાઈ અને આખાબોલાપણું વ્યક્તિને સ્વજનોથી, મિત્રોથી અળગાં કરી શકે.

**સુરત - નેહા શાહ**

## શિક્ષણનાં અધઃપતનનું કારણ

'ગુજરાતમિત્ર'ના ચર્ચાપત્ર વિભાગમાં શિક્ષકના મહાત્મ્ય દર્શાવતા બે ચર્ચાપત્રો રજૂ થયા. આ આદર્શ સામે વાસ્તવિકતા એ છે કે સરકારોએ નવી શિક્ષણ નીતિ અને સુધારેલા પાઠ્યક્રમો બનાવ્યા, જે જરૂરી હતા. પરંતુ ગ્રાન્ટેડ શિક્ષણ સંસ્થાઓ બંધ થઈ રહી છે અથવા ક્ષમતા કરતાં ઓછા વિદ્યાર્થીઓથી ચાલે છે. જ્યાં વિદ્યાર્થીઓ પૂરતા છે ત્યાં ભરતીના ક્વોટાને કારણે નિવૃત્ત શિક્ષક-અધ્યાપકોનાં સ્થાનો આખું શિક્ષણસત્ર પસાર થાય ત્યાં સુધી ખાલી રહે છે અને સરકારો શાંતિ ધારણ કરે છે. ગ્રાન્ટેડ શાળાના શિક્ષકો વસ્તીગણતરી, ચૂંટણી, SIR તથા સરકારી ઉત્સવોમાં રોકાયેલા રહે છે. પરીક્ષાની નિરીક્ષણ અને ઉત્તરવહી તપાસવાની ફરજો ઉપરાંત શાળાની અન્ય જવાબદારીઓ પણ હોય છે. આવી પરિસ્થિતિમાં તેઓ પોતાની પદવી પછી સતત વિસ્તરતી જ્ઞાનની ક્ષિતિજથી દૂર થતા જાય છે. તબીબી અને ઈજનેરી શિક્ષણમાં અનામત ક્વોટાને કારણે બિનઅનામત વિદ્યાર્થીઓમાં NEETની તીવ્ર હરીફાઈ રહે છે. અડધો માર્ક ગુમાવવાથી પણ હોશિયાર વિદ્યાર્થી સરકારી સંસ્થામાં પ્રવેશથી વંચિત રહી શકે છે. પસંદગીની વિદ્યાશાખા અથવા ઘર નજીકની ગ્રાન્ટેડ સંસ્થામાં પ્રવેશ ન મળે તો દૂરની ખર્ચાળ નોન-ગ્રાન્ટેડ સંસ્થામાં જવું પડે છે. આજે ગ્રાન્ટેડ શાળાઓ તથા તબીબી-ઈજનેરી કોલેજોની સંખ્યા વધારવાની અને નોન-ગ્રાન્ટેડ સંસ્થાઓને ગ્રાન્ટેડમાં ફેરવવાની તાતી જરૂર છે. જો વિજ્ઞાન તથા વિનયન શાખાઓ તરફનું આકર્ષણ ઘટતું હોય તો ભવિષ્યમાં ઉચ્ચ માધ્યમિક સ્તરે આ વિષયોના શિક્ષકો કેવી રીતે મળશે?

**સુરત - પિયુષ મહેતા**

## સાચી વાત!

તહેવારોના દિવસોમાં ધર્મના નામે ધતિંગો વધી રહ્યો છે. ગણપતિ બાપ્પા ખુદ વિસામણમાં મુકાઈ જાય એટલી હદે જાહેર માર્ગો પર નાચગાન, ઢોલ-નગારાં અને ઘોંઘાટ સાથે ઉજવણી થવા લાગી છે. દેખાદેખીના રવાડે ચઢેલા કેટલાક ભક્તો ધર્મ કરતાં દેખાડાને વધુ મહત્ત્વ આપતા હોય તેમ લાગે છે. વર્ષના ત્રણ-ચાર મહિના દરમિયાન ઉપરાછાપરી આવતા ઉત્સવોમાં મોંઘવારીને ગોળી મારીને બેરોકટોક આગમનથી વિદાય સુધીના વરઘોડા ધમધમતા રહે છે. યુવાનોનો સમય અને શક્તિ વેડફાય છે, જ્યારે કેફી પીણાંની બોલબાલા પણ હવે છૂપી રહી નથી. રાજકીય છત્રછાયા મળતી હોવાથી સામાન્ય નાગરિક માટે આવા કાર્યક્રમો સામે અવાજ ઉઠાવવો મુશ્કેલ બની રહ્યો છે. ટ્રાફિકમાં અડચણ કે ઘોંઘાટ અંગે કોઈ ટોકવા જાય તો ટોળું ભેગું થઈ ઝઘડો અને મારામારી સુધીની સ્થિતિ સર્જાય છે. પરિણામે વડીલો પણ તહેવારો દરમિયાન ઘરની બહાર નીકળવાનું ટાળે છે. તેથી સ્વૈચ્છિક સંગઠનો, રાજકીય નેતાઓ અને સરકારી તંત્રએ ઉત્સવો સાદગીથી ઉજવાય તે માટે આગળ આવવું જોઈએ, જેથી રાહદારીઓ, વિદ્યાર્થીઓ અને હોસ્પિટલમાં સારવાર લેતા દર્દીઓને તકલીફ ન પડે.

**સુરત -પંકજ મહેતા**

## ટ્રાફિકની વધતી સમસ્યા

શહેરો વિકસે તેમ રસ્તાઓ પર વાહનોની સંખ્યા પણ ઝડપથી વધી રહી છે. આજે થોડા કિલોમીટરનું અંતર કાપવામાં પણ લાંબો સમય લાગી જાય છે. ટ્રાફિક સિગ્નલ, પાર્કિંગની અછત, રસ્તા પર દબાણ અને નિયમોનું ઉલ્લંઘન સમસ્યાને વધુ ગંભીર બનાવે છે. ઘણા લોકો ટ્રાફિકના નિયમો જાણતા હોવા છતાં તેનું પાલન કરતા નથી. ખોટી દિશામાં વાહન ચલાવવું, સિગ્નલ તોડવું, જ્યાં-ત્યાં પાર્કિંગ કરવું અને મોબાઈલ પર વાત કરતાં વાહન ચલાવવું સામાન્ય બની ગયું છે. થોડા લોકોની બેદરકારીનો ભોગ હજારો લોકો બને છે. શહેરમાં જાહેર પરિવહન વધુ સુલભ અને વિશ્વસનીય બને તો ખાનગી વાહનોનો ઉપયોગ ઘટાડી શકાય. સાથે સાથે પાર્કિંગની યોગ્ય વ્યવસ્થા અને ટ્રાફિક નિયમોના કડક અમલની જરૂર છે. ટ્રાફિક માત્ર સરકારની સમસ્યા નથી. રસ્તો વાપરનાર દરેક વ્યક્તિની જવાબદારી છે. આપણે નિયમોનું પાલન કરીએ તો ટ્રાફિક પોલીસની લાકડી કરતાં આપણી સમજદારી વધુ અસરકારક સાબિત થઈ શકે.

**સુરત - રૂપા પંડ્યા**

## સોશિયલ મીડિયા : ઉપયોગ કે વ્યસન?

સોશિયલ મીડિયા આજે જીવનનો અભિન્ન ભાગ બની ગયું છે. સમાચારથી લઈને શિક્ષણ, વેપાર અને મનોરંજન સુધી તેની ઉપયોગિતા સ્વીકારવી પડે. પરંતુ ઉપયોગ અને વ્યસન વચ્ચેની રેખા ક્યારે પાર થઈ જાય છે તેની ખબર પણ પડતી નથી. ખાસ કરીને યુવાનો અને બાળકો કલાકો સુધી મોબાઈલમાં વ્યસ્ત રહેતા જોવા મળે છે. સોશિયલ મીડિયામાં બીજાના જીવન સાથે પોતાની સરખામણી કરવાથી અસંતોષ વધે છે. સતત નોટિફિકેશન તપાસવાની ટેવ સમયનો વ્યય કરે છે અને અભ્યાસ, કામ તથા પરિવાર સાથેના સંબંધોને પણ અસર કરે છે. વાસ્તવિક જીવન કરતાં વર્ચ્યુઅલ દુનિયા વધુ મહત્વની લાગવા લાગે તે ચિંતાજનક બાબત છે. ટેક્નોલોજી ખરાબ નથી, તેનો અતિરેક નુકસાનકારક છે. ઘરમાં મોબાઈલનો ઉપયોગ કેટલો અને ક્યારે કરવો તેની સમજ બાળકોને આપવી જોઈએ. માતા-પિતાએ પણ માત્ર બાળકોને સલાહ આપવાને બદલે પોતે ઉદાહરણ પૂરું પાડવું જોઈએ. સોશિયલ મીડિયા આપણું સાધન રહે, આપણો માલિક ન બને એ જ આજની જરૂરિયાત છે.

**બિલીમોરા - ચૈતાલી રાણા**