

અમેરિકામાં કાર ફી શહેરોનો વધી રહેલો ટ્રેન્ડ

આ ત્યાં ઈરાન યુદ્ધના કારણે ભારત સહિત વિશ્વભરમાં પેટ્રોલ-ડીઝલ અને ગેસનું સંકટ સર્જવાની વાતો થઈ રહી છે. જોકે ભારત સરકારે સ્પષ્ટ કર્યું છે કે તેની પાસે ૬૦ દિવસ ચાલે તેટલો પૂરવહો છે અને પેટ્રોલ-ડીઝલ કંપનીઓએ અનિવાર્યતા વગર પેટ્રોલ-ડીઝલ ન ખરીદવા અનુરોધ કર્યો છે.

બીજી તરફ, ભારતમાં હવે છેલ્લાં કેટલાંક વર્ષથી બહાર દૂધ લેવા જવું હોય તો પણ કાર લઈને જનારા કે બાઇક લઈને જનારાની સંખ્યા વધી ગઈ છે. આમ તો, જિમમાં જઈને હાનરો રૂપિયા દઈને ટ્રેડ મિલ પર ચાલશે. પરંતુ બહાર જવું હોય તો ચાલવાનું ટાળો. જોકે ભારતમાં હવે સ્થિતિ એ થઈ છે કે જેમને ચાલીને જવું છે તેમને ડર લાગે છે.

આનું કારણ છે અનિયંત્રિત ગતિએ અને કાળજી વગર વાહન ચલાવતા લોકો. એક તો ક્રૂટપાથ પર દુકાનવાળાઓએ દબાઈ કર્યું હોય ને ન કર્યું હોય તો તેના પર સ્કૂટર પાર્ક કર્યાં હોય. રોડ પર કાર પાર્ક હોય. એટલે ફરજિયાત રોડ પર અને તે પણ પાર્ક કરાયેલી કારની બાજુમાંથી નીકળવું પડે. અને પાછા બીઆરટીએસના

અમેરિકામાં કાર ફી શહેરોનો સર્વ થયો છે જેમાં સાન ફ્રાન્સિસ્કો ટોચ પર છે. લોકો પણ હવે કાર વગર મુસાફરીને મહત્વ આપવા લાગ્યા છે. તો બીજી બાજુ પ્રશાસન કેટલાક વિસ્તારોમાં કાર પર પ્રતિબંધ મૂકી અકસ્માતો ઘટાડી રહી છે

વોક સ્કોર ટ્રાન્ઝિટ સ્કોર બાઇક સ્કોર

એન્વયુઅલ પ્રેસિપિટેશન સ્કોર

શું છે આ માપદંડ? વોક સ્કોરનો અર્થ એ થાય છે કે તમે તે શહેરમાં પગપાળા ચાલીને સરળતાથી જઈ શકો છો. ટ્રાન્ઝિટ સ્કોરનો અર્થ થાય છે તમને બાહર પરિવહનની સુવિધા સારી મળે છે. બાઇક સ્કોરનો અર્થ છે તમે બાઇક પર તમારા દિનપ્રતિદિનનાં કામો પતાવી શકો છો. એન્વયુઅલ પ્રેસિપિટેશન સ્કોરનો અર્થ છે કે જો આ સ્કોર વધુ હોય તો તેનો અર્થ એ છે તમારા માટે શહેરમાં પગપાળા

વૃદ્ધી નથી પડતું.) કાર વગર જીવવાનું પસંદ કરનારાઓ માટે પાંચ પરિબલો કારણભૂત છે: ૧. આપણે ક્યાં કાર સાથે જન્મ્યા હતા? કાર તો હવે આવી, અગાઉ કાર વગર ચાલવું જ હતું, હવે પણ ચાલી શકે. ૨. ઓછામાં ઓછી પાંચ ટકા ટ્રિપ કાર વગર આજે અમે કરીએ જ છીએ. એટલે કાર હોવી જ જરૂરી નથી. ૩. કાર પર આધારિત રહેવું ગમતું નથી. ગેસ/ડીઝલ પુરાવવાની ઝંઝટ, પાર્ક કરવાની ઝંઝટ, ડ્રાઇવરની ઝંઝટ અથવા જાતે ડ્રાઇવ કરવામાં થાક અને તણાવ અનુભવાય- સાથે ફોન પણ ઉપાડવાના. ૪. બાહર પરિવહન સુવિધામાં નિયમિત જઈએ જ છીએ એટલે વાંધો ન આવે. ૫. પોતાની કાર દ્વારા જવામાં ઓછો આનંદ આવે છે. બાહર પરિવહનમાં હાથ ઉલાળતા જઈ શકાય.

આ સર્વેમાં કંઈ નિમ્ન મધ્યમ વર્ગ કે ગરીબ, ઘરડાઓને પસંદ કરાયા હતા તેવું નથી. અમુક સર્વેક્ષણવાળા, પહેલેથી પરિણામ શું લાવવાનું હોય તે નક્કી હોય એટલે સર્વેક્ષણ માટેના સેમ્પલ એવા જ પકડે. પરંતુ અહીં તો ઘનવાન અને યુવાનોનો પણ સમાવેશ કરાયો હતો. આથી આ સર્વેક્ષણ કરનારાઓએ એવું



કારણે રોડ સાંકડા હોય એટલે પાછળથી કાર એકદમ બાજુમાંથી નીકળે અને હોર્ન મારે એટલે હૃદયના ઘબકારા વધી જાય. અને આ સ્થિતિ માત્ર ઓફિસ અવર્સ દરમિયાન જ નથી હોતી. વહેલી સવારે તો સ્કૂલ બસ ને શાકભાજી ઘલ્યાદિની હેરફેર કરતા ટેમ્પોનો પણ આવો પ્રાસ હોય છે.

પેટ્રોલ-ડીઝલના તોળાતા સંકટ વચ્ચે ઘણા લોકોએ કહ્યું છે કે હું વગર અનિવાર્યતાએ સ્કૂટર લઈને નહીં નીકળું. ૨૦૦૮ની મંદી વચ્ચે ભારતમાં ઘણાએ કાર પૂલ કરવાની એટલે કે નજીક-નજીકમાં રહેતા હોય અને ગંતવ્યસ્થાન એક જ દિશામાં નજીક હોય તો સાથે જવાની શરૂઆત કરી હતી. પરંતુ પછી તે બંધ થઈ ગયું. આજે જો આવી અપીલ કરવામાં આવે તો તેને સરકારના સમર્થન ગણી લેવામાં આવે. પરંતુ બાણીને નવાઈ લાગશે કે ખાત-ખાતના સર્વ કરીને મૂલ્યાંકન કરતા અમેરિકામાં હવે એક નવો સર્વે અને મૂલ્યાંકન શરૂ થયું છે. આ મૂલ્યાંકન છે કેટલાં શહેરો કાર-ફી છે અથવા કેટલાં શહેરોમાં લોકો કાર વગર ચલાવી રહ્યા છે તેનું!

કાર ફી શહેરો માટે કેટલાક માપદંડો નક્કી કરવામાં આવ્યા છે. જેમ કે

ચાલીને અથવા બાહર પરિવહન દ્વારા અથવા તો બાઇક એમ કોઈ પણ રીતે (ટૂંકમાં કાર વગર) જવું અઘરું છે.

આ રીતે મૂલ્યાંકનમાં અમેરિકાનાં ટોચનાં દસ શહેરોમાં પ્રથમ ક્રમે સાન ફ્રાન્સિસ્કો, દ્વિતીય ક્રમે વોશિંગ્ટન ડીસી, ત્રીજા ક્રમે મિનિયાપોલીસ, ચોથા ક્રમે શિકાગો, પાંચમા ક્રમે બોસ્ટન, છઠ્ઠા ક્રમે

અબીલ ગુલાલ જયવંત પંડ્યા

નેશનલિ, સાતમા ક્રમે ડેનવર, આઠમા ક્રમે લોસ એન્જેલસ, નવમા ક્રમે વ્યૂ ઓર્ક અને દસમા ક્રમે ફિલાડેલ્ફિયા છે.

અમેરિકામાં કેટલા લોકો કાર વગર જીવવા માગે છે? નિકોલ કોર્કોરન અને અન્યોએ કરેલા એક સર્વેક્ષણ મુજબ, શહેરોમાં ૧૮ ટકા કાર સ્વામીઓએ 'વોકસ' એમ કહી રસ દાખવ્યો, તો ૪૦ ટકાએ કહ્યું કે અમે આ વિચાર માટે પુલ્લા મના છીએ. પરંતુ અમેરિકાનાં શહેરોમાં દસ ટકા લોકો ઓલવેડી કાર વગર જીવી રહ્યા છે (અને તોય તેમના માટે આકાશ

તારણ કાઢવું કે શહેરનું આયોજન કરનારાઓ (ટાઉન પ્લાનર)એ કાર વગર જીવી શકાય તેવું આયોજન કરવું બોધે છે.

આરએસી ફાઉન્ડેશનના એક સર્વેક્ષણ મુજબ, ૮૫ ટકા સમય અંગત કાર પાર્ક કરાયેલી રહે છે અને તે શહેરના વિસ્તારોમાં કિમતી એવી જગ્યા રોકે છે. અમેરિકાના મેનહટ્ટનનો પા ભાગ રાસ્ટા અને પાર્કિંગ રોકે છે. ૨૦૦૯માં ટાઇમ્સ સ્ક્વેરમાં બોડવે પર કાર પર પ્રતિબંધ મૂકી દેવાયો હતો. આનાથી શરૂઆતમાં તો વિવાદ થયો, વિરોધ થયો પરંતુ પછી તેનાં સારાં પરિણામો દેખાયાં. અકસ્માત ઓછા થવા લાગ્યા.

ભારતમાં-ગુજરાતમાં આનાથી ઉલટું થઈ રહ્યું છે. કારવાળાને સડસડાટ જઈ શકાય તે માટે હવે વચ્ચેથી કટ (જમણે વળવા માટેના) બંધ કરાઈ રહ્યા છે. તાજેતરમાં જ સમાચાર હતા કે સરખેજ-ગાંધીનગર હાઇવે પર દસ કટ બંધ કરાશે જેથી ઉનાલાથી વેપ્પોદેવી સડસડાટ પહોંચાશે. પરંતુ આનાથી કાર સિવાયના વાહનો કે પગપાળા ચાલનારાઓને પડનારી તકલીફોનો કોઈ વિચાર કરતું નથી.



શું યુદ્ધ એ જ કલ્યાણ?

હિર લુધિયાની ફક્ત શાયર નહોતા...એ પ્રખર પંજાબી લેખિકા અમૃતાના 'પ્રીતમ' પણ હતા અને જે સંબંધ લાંબો ખેંચી શકાય એમ ના હોય એને એક ખૂબસૂરત વળાંક પર છોડી દેવાની પ્રયંડ અનાસક્તિ કેળવી જાણનારા પ્રાણ પુરુષ પણ હતા. એથીયે આગળ એ ભીંત પાછળનું ભાગનારા દીર્ઘખટા હતા; આર્ષદખટા કહીએ તો પણ અતિશયોકિત નહીં ગણાય.

ફિલ્મ 'તાજમહલ'નું એક ગીત એમને આટલાં વર્ષો પછી પણ કેટલા પ્રાસંગિક બનાવી મૂકે છે! એ ગીત કથાનકને અનુરૂપ જ લખાવડાનું હશે પણ એ આજના વૈશ્વિક સંદર્ભે પણ એટલું જ, બલકે એથી વધુ પ્રસ્તુત લાગે છે. સંગીતકાર રોશન તો ભુલાઈ ગયા છે પણ એ ગીત સ્વર કોડિલા ભારતરત્ન લતા મંગેશકરના કંઠે ગવાયેલું છે. ગીતકાર કે ગાનારની ગેરહાજરીમાં આટલાં વર્ષો પછી પણ એ કેવું તરોતાજા લાગે છે. એ ઈશ્વર સમક્ષ કરેલી ફરિયાદ છે, આજીજી છે, એમાં કવિસહજ ઉપાલંબ છે. કવિ ઈશ્વરને ઠપકો આપવાનો વિરોધાધિકાર ધરાવે છે. આખરે એ એનો પ્રતિનિધિ છે. કવિની ચેતના લોહિયાળ લાઇએ સ્વીકારી શકે ખરી? પણ માનવજાત તો જમીનના ટુકડા માટે લોહીની નદીઓ વહેવડાવતી રહી છે. એને ઈશ્વરે આપ્યું છે તે પૂરતું નથી લાગતું. એ હરહંમેશ સંપત્તિ વધારવા જ પ્રયત્નશીલ રહે છે. વ્યક્તિગત સ્તરે તો એ લારી, વારી અને ગાંધી બ્રાન્ડ સંપત્તિમાં શિરમોર રહેવા ઈચ્છે જ છે પરંતુ એથી બીજી એક કક્ષાએ પણ એ ઊંચું નિશાન તાકે છે: એનું નામ છે પ્રતિષ્ઠા. તુલસીદાસ કહી ગયા છે એમ માન, બડાઈ અને અદેખાઈ મરણ લગી છૂટતી નથી. સાપુસંતો અને ઉચ્ચ કોટિની સર્જક પ્રતિભાઓ પણ આ લાલસામાં લપેટાયેલી રહી છે ત્યાં શુલ્ક રાજકારણીઓ થોડા અલિપ્ત રહી શકે? દુનિયાનો કોઈ સાધુ એવો નથી જે પોતાની જાતને સામાન્ય પ્રજાજનોની હરોળમાં બેસાડીને અધ્યાત્મનો અર્ક રજૂ કરવા તૈયાર થાય. એ તો પોતાની ગાદી અને વ્યાસપીઠને જ વરેલો હોય છે. નેતાઓ આજીવન નહીં બલકે વંશાનુગત નેતાગીરી સચવાયેલી રહે એની ફિરાકમાં રહેતા હોય છે. પોતે આગળ થઈ ગયેલા પૂર્વસૂરિઓના ગુણગાન જરૂર કરી લેશે પણ એમના કરતાં ખુદ એક કદમ આગળ વધી ગયેલ હોવાની પ્રતીતિ કરાવે ત્યારે જ એને જંપ વળે છે! એટલું ઓછું હોય તેમ અનુયાયીઓ પાસે પણ એવો એકરાર કરાવશે. બીજા મુદ્દાઓ નેતાઓ કરતાં પોતે ક્યાંય ઉફરો અને ઊંચો હોવાનું ઠસાવવા એ સોશિયલ મીડિયા ભારે સાખરો, પ્રશંસકોને ખરીદી લેશે.

દુનિયાનો કોઈ સાધુ એવો નથી જે પોતાની જાતને સામાન્ય પ્રજાજનોની હરોળમાં બેસાડીને અધ્યાત્મનો અર્ક રજૂ કરવા તૈયાર થાય. એ તો પોતાની ગાદી અને વ્યાસપીઠને જ વરેલો હોય છે

સાહિત્ય તો 'સંપૂર્ણ શાયર' હતા. એમણે શાયરી પાછળ, ફિલ્મી ગીતો પાછળ જિંદગી હોમી દીધી હતી. પરંતુ એ કવિતા મારફત માનવીય સંવેદના અને કરુણાનો અહેસાસ કરાવતી વખતે અચાનક શાશ્વતીની નજીક પહોંચી જાય છે. આ એવી જ એક મૂકી ઊંચેરી રચના છે જે 'તાજમહલ' ફિલ્મ બની ત્યારે હતી કે એના કથાનાયક મોગલ બાદશાહના જમાનામાં હશે એટલી જ આજે પણ પ્રાસંગિક રહી છે.

મનકા સિતાર કેશુભાઈ દેસાઈ

હર એક ફતહ-ઓ-જફર કે દામન પે ચુને ઈન્નાં કા રંગ ક્યું હૈ ? જમીં ખી તેરે હૈ હમ ખી તેરે

ફિલ્મ 'તાજમહલ'ના એ યાદગાર ગીતની આ પકિતઓ જેમ જેમ આગળ વધતી જાય છે એમ એમ તે વધુ કરુણાસભર આજીજી બને છે. આખું ગીત એક સાચાદિલ સંસ્કાર સંપન્ન માનવીની દૂટીમાંથી ફૂટેલી આરજુ બની જાય છે.આખરે કવિ તો સંવેદનાની રૂએ ઉત્કાંઠની પરાકાષ્ટા પર પહોંચી ગયેલો સુવાણી જીવ છે.એને યુદ્ધની ખાનાખરાબી થોડી જીરવાય! એના હૈયે કાળી કળેળાટી ઊઠી છે:

યે મિલ્કિયત કા સવાલ કયા હૈ? યે કત્લ ઓ ચૂં કા રિવાજ ક્યું હૈ? યે સ્મ-૯-જંગ-ઓ જવાલ કયા હૈ? જિન્હેં તલબ હૈ જહાન ખર કી ઝૂંઠીં કા દિલ ઇતના તંગ ક્યું હૈ? સાહિરને સમર્થન આપતાં મારાથી પણ અનાયાસે લખાઈ ગયું: યુદ્ધથી શું વળે કહેશો? ભૂલે જરૂર લોહીમાં આગ બળે શરીર માંસ મજજા હાડકાં ટળે કદાચ અવાઈત હસ્તીઓ સડે અનેક જીવ કાટમાળમાં - કહો મિસાઈલથી શું વળે ?

સાહિર હોય કે આજનો સંવેદનશીલ કવિજીવ - એ સ્વપ્નમાં પણ યુદ્ધની તરફેણ નહીં કરી શકે. સાહિરે તત્કાલીન ઐતિહાસિક ફિલ્મ માટે લખેલું ગીત આજે પણ એટલું જ પ્રાસંગિક અને તરોતાજા લાગે છે એનું કારણ કહી શકશો? કવિ કાન્તદર્શી હોય છે.એ હરહંમેશ પીડાનો પક્ષધર રહે છે.પીડિતની વ્યથા જાતે અનુભવીને એ એનું પ્રતિબિંબ રજૂ કરી શકે છે.એને પરકાયા પ્રવેશની સિદ્ધિ વરેલી હોય છે.જરા એક મિનિટ બાકીની બધી પળોજીજી છોડીને યુદ્ધરત દેશોના આમ માનવીની કલ્પના કરી જુઓ. ધારોકે એ ઈરાન કે ઈઝરાયેલમાં આપણે રહેતા હોત તો?

આપણે ભર ઊંધમાં હોઈએ અને સુસવાટા મારતી મિસાઈલ આપણા જ બિલ્ડિંગ પર ત્રાટકે તો? આપણે કદાચ આયાતોલ્લા અલી ખામેની કરતાં વધુ ભાગ્યશાળી છીએ કે એમને એક વિશાળ દેશના સર્વોચ્ચ નેતા હોવા છતાં જેવું કરુણ મોત સંપન્નું એવું મૃત્યુ તો આપણને નથી જ મળવાનું, સિવાય કે ઓચિંતી ભૂકંપ જેવી કુદરતી આફત આવી પડે. યુદ્ધથી મોટી માનવસર્જિત આફત હોઈ શકે ખરી? એ સાચું કે દૂર બેઠાં બેઠાં વર્તમાન યુદ્ધના સમાચારો રોમહર્ષક લાગે, ભૂતકાળમાં થઈ ગયેલાં યુદ્ધોની પરાક્રમ ગાથાઓ વાંચવાની મજા આવે, મહાકવિ જાતે જ કહે છે કે , પણ એ યુદ્ધમાં જે પરિવાર કે પ્રદેશો વેલ્લું છે એની વ્યથાનો વિચાર કર્યો છે કોઈ દિવસ? કલિંગવિજય પછી અશોક લાખો સૈનિકોની અને નાગરિકોની લાશો જોઈ હયમચી ઊઠ્યો હતો અને રાતોરાત એનામાં એક નવ અશોક જાગી ઊઠ્યો હતો. શરીર તો એ જ હતું પણ માનસ બદલાઈ ગયું હતું. આવી જ પીડા કુરુક્ષેત્રમાં મહાભારતનું મહાયુદ્ધ જીતી લીધા પછી વિજેતા યુધિષ્ઠિર અને લંકાવિજય પછી રામે અનુભવેલી છે.

'હવે તો યુદ્ધ એ જ કલ્યાણ ' કહી કેસરબીના કંથને રણવાટે વિદાય આપનારી આશા અને અરમાન ભરી નવોઢા ઉત્તરને કે કર્ણ પાસેથી 'મા,તારા પાંચના પાંચ રહેશે: હું મરીશ તો પણ અને અર્જુન હણારો તો પણ..' એવું બોલું આશ્વાસન મેળવી પાછી વળનારી કુંતીને યુદ્ધ પછી જિંદગી કેવી ગોઝારી ઘટના લાગી હશે એની કલ્પના પણ આપણને યુગો પછી થયવાની મૂકે છે.આ આખાં ને આખાં સત્તાધીશ કુટુંબો અને પુરંધરોથી માંડી સાવ ભોળી કબૂતર જેવી નિશાળમાં ભણવા ગયેલી બાળાઓને રહેસી નાખીને યુદ્ધખોર જગત જમાદાર કે એના બગાલબચ્ચા જેવા નેતાઓને એવી ધોર હિંસા પણ વાજીથી લાગે છે.એ લોહીહરચ્ચા રાક્ષસ નથી તો બીજું શું છે? ધારોકે જેમનો સંહાર કર્યો એ દુશ્મનો પણ રાક્ષસી વૃત્તિના હોય તો પણ શું હિંસા

એનો અંતિમ ઉકેલ છે? કોઈ પણ ધર્મ હિંસાનું સમર્થન નથી કરતો અને હિંસાનું છેલ્લું પરિણામ કેવું હોય છે એ યુદ્ધ પછીની હુલાત માનવજાત વારંવાર અનુભવી ચૂકી છે. છતાં નિર્દોષ પશુપંખીઓ અને જળચરોને મારી ખાવા દેવાયેલા જીવાંડા સૌથી ખતરનાક જીવ ઉર્ક માનવીને હિંસાની લોહિયાળ લીલા યુગોથી આકર્ષતી રહી છે.... અને એટલે જ એ અનાજ ઉગાડવા કરતાં વિનાશક શસ્ત્રો ભેગાં કરવામાં વધુ રાજીબો અનુભવતો રહ્યો છે.

અનુસંધાન પાના એકનું નો નોનસેન્સ

મોઢું બોલવાથી કોઈ મારી નથી નાખવાના. દરેકનો પોતાનો સ્વાર્થ છે. પડખામાં ઘૂસી જશો, ચાપલુચી કરશો અને મૂંગા રહેશો તો કોઈ કશું આપી દેવાના નથી અને બોલશો તો કોઈ મારી નાખવાનું નથી. અટલ બિહારી વાજપેયી ચીનની મુલાકાત મુદત કરતાં વહેલી આટોપીને પાછા આવી ગયા હતા અને ચીનની નિંદા કરી હતી, ૧૯૭૮માં ઈન્દિરા ગાંધીએ સોવિયેત રશિયાએ અફઘાનિસ્તાનમાં પોતાનું સૈન્ય મોકલ્યું એની નિંદા કરી હતી અને અમેરિકાની તો અનેકવાર નિંદા કરી હતી, કારણ કે અમેરિકા દાયકાઓથી લખણવંતું રહ્યું છે. કોઈએ ભારતને મારી નથી નાખ્યું. ઉલટું જગતે કદર કરી છે.

અમેરિકાની સોડમાં ઘૂસવાની કિમત પાકિસ્તાને, ૧૯૭૮ પહેલાં ઈરાને, ૧૯૮૦-૮૦ના દાયકામાં ઈરાકે કેવી ચૂકવી એ તપાસી જુઓ. કેનેડાના વડાપ્રધાન માર્ક કાર્નિએ તો જાહેરમાં કહ્યું કે ટૂંકો સ્વાર્થ જોઈને અનીતિમાં સાથ આપવાની, વખત આવ્યે મૂંગા રહેવાની અને રૂક્ષ બેગર વર્લ્ડ ઓર્ડરની ઉપેક્ષા કરવાની ભૂલ આજે સમજાય છે. અલબત્ત આ રાંડબા પછીનું ડહાપણ છે. ભારતના શાસકોએ આવા રાંડપાથી દેશને બચાવ્યો હતો, પછી શાસક ગમે તે પક્ષનો અને વિચારધારાનો હોય.

પણ આ ૨૦૧૪ પહેલાંની વાત છે. ૨૦૧૪ પછી ભારતની વિદેશનીતિમાં વળાંક આવ્યો. સાત દાયકા વીતી જાય પછી નવી સ્થિતિમાં નવી નીતિ અપનાવવામાં આવે એમાં કશું ખોટું નથી, પણ સવાલ એ છે કે જે વળાંક આપવામાં આવ્યો એ સમજાવવાથી આપવામાં આવ્યો હતો ખરો? આ લાખ રૂપિયાનો સવાલ છે. વિદેશનીતિમાં સમૂળગું પરિવર્તન એક મોટી બાબત છે. એને યોગ્ય ઠેરવનારી કોઈ થીસીસ, કોઈ ડોક્ટ્રીન, રાષ્ટ્રીય સ્તરે ચર્ચા, વિરોધ પક્ષોને વિશ્વાસમાં લેવા અને સંબંધિત દેશોને વિશ્વાસમાં લેવા વગેરે જરૂરી પ્રયાસ કર્યા હતા ખરા?

બે ઉદાહરણ આપું. ભૂતપૂર્વ વડા પ્રધાન ઈન્દર કુમાર ગુજરાલ એમ માનતા હતા કે શીતયુદ્ધના અંત પછી અને મૂડીવાદના વિજય પછી ભારતે પાડોશી દેશો સાથેના સંબંધ પર ધ્યાન આપવું જોઈએ. ઝડપભેર વિકસવાની ભારત પાસે તક છે અને એમાં પાડોશી દેશોની ફરિયાદોને

સાંભળવામાં આવે અને તેને શાંત કરવામાં આવે તો ભારત સામેનાં વિદ્વો ઓછા થાય, જાગૃતિક મંચ પર વિરોધ થતો અટકે અને ભારત નવી સ્થિતિનો લાભ લઈ શકે. ગુજરાલની એ ભૂમિકાને ગુજરાલ ડોક્ટ્રીન તરીકે ઓળખવામાં આવેલી હતી. એના વિષે દેશમાં ખૂબ ચર્ચા થઈ હતી તે ત્યાં સુધી કે હિંદુ રાષ્ટ્રવાદી અટલ બિહારી વાજપેયી એ થીસીસને અનુકૂળ હતા. બીજું ઉદાહરણ પી. વી. નરસિંહ રાવનું છે. તેમણે ઈઝરાયેલ સાથે પૂર્ણ સ્વરૂપનાં રાજદ્વારી સંબંધો સ્થાપવાનો નિણય લીધો. ભારતની વિદેશ નીતિમાં એક નિષ્ણાતિક વળાંક હતો, પણ એ વળાંક આપતાં પહેલાં તેમણે ઈરાન સહિત દરેક અખાતી દેશોના શાસકોને વિશ્વાસમાં લીધા હતા. ૧૯૮૦ પછી દ્વિપુલ્વીય વિશ્વનો અંત આવ્યો અને એક દાવેદાર તરીકે ચીને તેમાં પ્રવેશ કર્યો ત્યારે તેમણે ચીન સાથેના સંબંધોમાં નિષ્ણાતક સુધારો કર્યો હતો. તેઓ અલબત્ત ગુજરાલ ડોક્ટ્રીનમાં નહોતા માનતા અને વગર બોલ્યે નીતિ એવી હતી કે પાકિસ્તાનની પશ્ચિમે અને બંગલાદેશની પૂર્વે આખું જગત છે અને અહીં માથું ફોડવાની જગ્યાએ પૂર્વ અને પશ્ચીમમાં જગ્યા બનાવવા પ્રયાસ કરવા જોઈએ.

આ બધું મને કોઈએ કાનમાં નથી કહ્યું. ૧૯૮૦ પછીથી વિદેશનીતિમાં કરવામાં આવેલા પરિવર્તનો અને અપનાવવા જોઈતા વિવિધ અભિગમોની વ્યાપક ચર્ચા દેશમાં થતી હતી. અંતે એ લાંબાગાળાનાં રાષ્ટ્રીય હિતના પ્રશ્નો હતા. પણ ૨૦૧૪ પછી દેશની વિદેશનીતિમાં જે પરિવર્તનો કરવામાં આવ્યા એની કોઈ ચર્ચા જ કરવામાં નથી આવી. નથી સંબંધિત દેશોને વિશ્વાસમાં લેવામાં આવ્યા કે નથી વિરોધ પક્ષોને. એજન્ડા વિનાના વિદેશ પ્રવાસો કરવાથી કે એજન્ડા વિના વિદેશી મહેમાનોને ભારત બોલાવવાથી નથી સંબંધો સુધરતા કે નથી બોલબાલા થતી. શી ઊંચાઈએ કેટલા વિદેશ પ્રવાસ કરે છે? ૨૦૧૩માં ઝિંગપીંગ સત્તામાં આવ્યા અને અત્યાર સુધીમાં તેમણે માત્ર એ વિદેશયાત્રાઓ કરી છે. નરેન્દ્ર મોદીએ ૨૦૧૪થી અત્યાર સુધીમાં ૯૯ વિદેશયાત્રાઓ કરી છે. વડા પ્રધાનની યાત્રાઓ અને ૨૦૧૪ પછીની વિદેશનીતિનું કોઈ ચિત્ર તમારા દિમાગમાં ઉપસે છે ખરું? ટૂંકા ગાળા માટે શાસન કરી ગયેલા શાસકો ડોક્ટ્રીન આપીને જાય અને ૧૨ વરસ શાસન કરનાર વડા પ્રધાનની વિદેશનીતિ દિશાહીન હોય એ શું સૂચવે છે? જવાબ બહુ સ્પષ્ટ છે. નરેન્દ્ર મોદીની વિદેશનીતિ

અનુસંધાન પાના એકનું બહુશ્રુત

વૈશ્વિક શિપિંગ માર્ગો ચોકપોઇવ્કસ પર એકબીજાને છેદે છે. એટલે સવાયર અલવલોચી વેપારની ભૂગોળ બદલાતી નથી. આ સમીકરણમાં ચીન માત્ર એક મૂક પ્રેક્ષક નથી હિંદ મહાસાગરમાં તેની નોકાદળની હાજરી સતત વધી રહી છે. ગ્વાદરથી લઈને જીબુટી સુધી તેનું પોર્ટ નેટવર્ક વિસ્તરતી રહ્યું છે. ગલ્ફ દેશો સાથે તેની સુરક્ષા ભાગીદારી પણ ગાઢ બની રહી છે. બેઇજિંગ જાણીબોઈને એ જ કોર્પોરેટ પર પોતાનો પ્રભાવ વધારે છે, જેની પર ભારતનો આદાર છે. એ સ્વીકારવું પડશે કે ભારતની આ નબળાઈ માત્ર માળખાગત

નથી સ્પર્ધાત્મક પણ છે.

એક યુદ્ધાત્મક પ્રશ્ન જેને ભારત ટાળી શકે તેમ નથી

ભારતનો અર્થવ્યવસ્થાને સતત અને સસ્તી ઊર્જાની જરૂર છે. પરંતુ એ ઊર્જા એક એવા માર્ગ પર આધારિત છે, જેનું સુકાન કોઈપણ રીતે, જરાક જેટલું પણ ભારત પાસે નથી. આ સ્વીકારી શકાય તેવી બાબત છે પણ અવગણી ન શકાય. એટલે જ આપણી પકડ વધે, આપણી ક્ષમતા વધે તે જરૂરી છે. સ્પર્ધામાં પડવામાં સાર નથી તે આપણે જાણીએ છીએ પણ શક્તિ પ્રદર્શનમાં આપણે પાછા નથી પડતા. ભારતીય નોકાદળ અરબી સમુદ્ર અને આસપાસના વિસ્તારમાં પહેલેથી જ કામ કરી રહ્યું છે. ચાંલિયાગીરી સામેની કામગીરીને કારણે ભારતને આ વિસ્તાર સારી પેઠે જાણે છે, એટલે તેવારીમાં કોઈ ખામી નથી. અહીં પ્રશ્ન ક્ષમતાનો નહીં પ્રાયમિકતાનો છે, એનર્જી માર્ગોને સુરક્ષિત રાખવા એ ઈચ્છા નહીં, જવાબદારી બની જવી બોધરૂ. પ્રાદેશિક ભાગીદારીનો વધુ અસરકારક ઉપયોગ થઈ શકે છે. 12U૨૫ એટલે કે, ભારત, ઘરગણેલ, સુએઈ અને યુનાઇટેડ સ્ટેટ્સનો ઉપયોગ હજી પૂરતી ક્ષમતામાં નથી કરાવ્યો. ઝોમાન સાથેના સંબંધો, ખાસ કરીને દુકમ પોર્ટ એક્સેસ, શાંતિથી અસરકારક સાબિત થયા છે. આ તમામ પ્રયાસોને એક સાથે જોવાની જરૂર છે, અલગ-અલગ પહેલ તરીકે નહીં. આનાથી વધુ અઘરી બાબત છે વોશિંગ્ટન સાથે વાત કરવામાં છે, આપણી યુદ્ધાત્મક સ્વાયત્તાથી અમેરિકાને ફાયદો બહુ થયો છે, પણ કટોકટીમાં સ્વાયત્તાની કિમત ચૂકવવી પડે છે. જ્યાંતે ભવિષ્યમાં હોમીયુમાં વિક્ષેપ ઊભો થશે, ત્યારે ભારત પાસે પોતાના હિતોનું રક્ષણ કરવામાં મદદ કરે એવા સંબંધો છે ખરા કે પછી ભારતને ભાગે વેઠવાનું જ અવશ્યોનો સવાલ માત્ર સૈદ્ધાંતિક બનીને નહીં રહી જાય.