

RNI NO HARHIN/ 2017/ 72144



जून - जुलाई 2025

यात्रा आमंत्रण

अंक 17

भारत की एक मात्र हिंदी पर्यटन पत्रिका

मूल्य 90 रुपये



म्यांमार का पर्यटन



आवरण कथा

धन्नासेठ के हवाले,
देश का विमान उड़ो



उत्सव की मस्ती



यात्रा आमंत्रण

Tours and Travel



DUBAI



SAUDI ARAB



OMAN



Whats up us your requirement

7350851852

Visit us at
www.yatramantan.com

SPECIAL OFFER
GUIDED TOUR

संपादकीय टीम

संपादक

ग्राफ़िक डिज़ाइनर

बिस्वदीप रॉयचौधरी

सलाहकार

गौर कंजीलाल

वरिष्ठ संवाददाता

सुहासिनी साकिर

उत्तरप्रदेश ब्यूरो प्रमुख

प्रताप सिंह

सांगली संवाददाता

तेजस संगार

दिल्ली टीम

कपिल अत्री

दीपक शर्मा

शंकर सिंह कोरंगा

मोहन जोशी

भावना अत्री

यूरोप संवाददाता

चेतन वाधेर

सोशल मीडिया पोस्ट प्रोडक्शन

विकांत रंजन

मुंबई टीम

नरेंद्र पाटिल

पता:

189/10, सेक्टर एक, चर्कोप,
कांदिवली (पश्चिम), मुंबई 61

हमारा अनुसरण करें:

@yatramantran



हमारी वेब साइट पर जाएं:

www.willindiachange.org

www.yatramantran.com

हमारे यूट्यूब चैनल को सब्सक्राइब करें:

यात्रा आमंत्रण



विशेष धन्यवाद:

पराडॉक्स म्यूज़ियम

ब्लेड्स ऑफ ग्लोरी म्यूज़ियम



संपादकीय

हवाई अड्डों का निजीकरण: लोकतंत्र के आसमान में मंडराता संकट

भारत में सार्वजनिक संपत्तियों का निजीकरण एक चिंताजनक प्रवृत्ति बनती जा रही है। हवाई अड्डों जैसे महत्वपूर्ण बुनियादी ढांचे को निजी हाथों में सौंपना केवल एक आर्थिक निर्णय नहीं, बल्कि लोकतंत्र की आत्मा पर आघात है।

विश्व असमानता प्रयोगशाला की रिपोर्ट के अनुसार, भारत की शीर्ष 1% आबादी के पास देश की कुल संपत्ति का 40.1% हिस्सा है, जबकि 22.6% राष्ट्रीय आय भी इन्हीं के पास केंद्रित है। यह असमानता ब्रिटिश शासनकाल से भी अधिक है।

यदि सरकारें हवाई अड्डों का संचालन नहीं कर सकतीं, तो उच्च वेतन पर नियुक्त अधिकारियों की आवश्यकता क्या है? क्या सार्वजनिक सेवाओं का उद्देश्य केवल निजी लाभ कमाना रह गया है?

जब दुनिया के शीर्ष हवाई अड्डे सरकारी नियंत्रण में सफलतापूर्वक संचालित हो सकते हैं, तो भारत में यह असंभव क्यों है? निजीकरण से सेवा की गुणवत्ता में सुधार की अपेक्षा करना भ्रम है; वास्तविकता में यह नागरिकों के अधिकारों और सेवाओं की पहुंच को सीमित कर सकता है। हवाई अड्डों का निजीकरण केवल एक नीति निर्णय नहीं, बल्कि यह तय करता है कि देश की संपत्ति और सेवाएं जनता के लिए हैं या कुछ चुनिंदा लोगों के लाभ के लिए। इसलिए, हमें इस प्रवृत्ति का विरोध करना चाहिए और सार्वजनिक संपत्तियों को जनता के नियंत्रण में रखने के लिए प्रयासरत रहना चाहिए।

संपादक

बिस्वदीप रॉयचौधरी

म्यांमार का पर्यटन: एक विस्तृत आकलन

वर्तमान स्थिति, संभावनाएं, और
ऐतिहासिक प्रभाव

म्यांमार, जिसे पहले बर्मा के नाम से जाना जाता था, एक ऐसा देश है जो अपनी अनूठी सांस्कृतिक धरोहर, प्राकृतिक सौंदर्य, और ऐतिहासिक समृद्धि के लिए विश्व भर में प्रसिद्ध है। सुनहरे पगोडा, प्राचीन मंदिरों की विशाल शृंखला, हरे-भरे जंगल, और अंडमान सागर के मनमोहक समुद्र तट इसे पर्यटकों के लिए एक स्वप्निल गंतव्य बनाते हैं। लेकिन, वर्तमान में म्यांमार गृहयुद्ध और सैन्य शासन की चपेट में है, जिसने इसके पर्यटन उद्योग को गहरी क्षति पहुंचाई है। इस लेख में हम एक विस्तृत यात्रा पर निकलेंगे, यह कल्पना करते हुए कि यदि म्यांमार में गृह युद्ध और राजनीतिक अस्थिरता नहीं होती, तो इसका पर्यटन उद्योग कैसा होता। साथ ही, हम वर्तमान स्थिति, पड़ोसी देशों (थाईलैंड और बांग्लादेश) के साथ तुलना, ऐतिहासिक प्रभाव, और एक अन्य देश की समान स्थिति का भी गहन विश्लेषण करेंगे। यह लेख सरल, रोचक, और शोध-आधारित होगा, जो म्यांमार के पर्यटन की संभावनाओं और चुनौतियों को व्यापक रूप से प्रस्तुत करेगा।

पर्यटन राजस्व का अनुमान

2019 में, म्यांमार ने लगभग 10 लाख विदेशी पर्यटकों का स्वागत किया, जिस से लगभग 1.5 बिलियन अमेरिकी डॉलर (125 अरबरुपये) की आय हुई। यदि स्थिरता बनी रहती, तो 2025 तक पर्यटकों की संख्या 20-25 लाख तक पहुँच सकती थी। इस से पर्यटन राजस्व 3.5-4.5 बिलियन अमेरिकी डॉलर (300-400 अरब रुपये) तक बढ़ सकता था। म्यांमार की बढ़ती मध्यम वर्ग की आबादी के कारण घरेलू पर्यटन भी फलता-फूलता। अनुमान है कि घरेलू पर्यटकों से 50-70 अरब रुपये का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होता, विशेष रूप से यांगून, मांडले, और इंले झील जैसे क्षेत्रों में।

इसके अतिरिक्त, म्यांमार की सरकार और निजी क्षेत्र द्वारा पर्यटन बुनियादी ढांचे (होटल, परिवहन, और गाइड सेवाएँ) में निवेश से रोजगार के अवसर बढ़ते, जिससे स्थानीय अर्थव्यवस्था को और बल मिलता। उदाहरण के लिए, बागान में पर्यटकों की संख्या बढ़ने से स्थानीय हस्तशिल्प और खान पान उद्योग को बढ़ावा मिलता।

म्यांमार का पर्यटन: यदि गृहयुद्ध न होता

यदि म्यांमार में गृह युद्ध और सैन्य अस्थिरता का साया न होता, तो यह देश दक्षिण-पूर्व एशिया का एक चमकता सितारा बन सकता था। इसकी विविध भौगोलिक और सांस्कृतिक विशेषताएँ इसे विभिन्न प्रकार के पर्यटकों के लिए आकर्षक बनातीं। निम्नलिखित क्षेत्र पर्यटन के प्रमुख केंद्र होते:

- यांगून (Yangon):** म्यांमारकी पूर्व राजधानी और वाणिज्यिक केंद्र, यांगून अपने श्रेष्ठ पगोडा के लिए विश्व प्रसिद्ध है। यह स्वर्णिम पगोडा बौद्ध धर्म का एक पवित्र स्थल है, जो रात में अपनी चमक से पर्यटकों को मंत्रमुग्ध करता है। यांगून की औपनिवेशिक इमारतें, जैसे स्टैंड होटल और सिटी हॉल, ब्रिटिश युग की याद दिलाती हैं। इसके अलावा, बोन्ग्यी बाजार और स्थानीय भोजन जैसे मोहिंगा (चावल नूडल सूप) सांस्कृतिक पर्यटकों को आकर्षित करते।
- बागान (Bagan):** बागान को म्यांमारका “मंदिरों का शहर” कहा जाता है। 11वीं से 13वीं सदी के बीच निर्मित 2,000 से अधिक मंदिर और पगोडा यहाँ बिखरे हैं। यह यूनेस्को विश्व धरोहर स्थल सूर्योदय और सूर्यास्त के समय गर्म हवा के गुब्बारों से देखने पर एक अविस्मरणीय अनुभव देता है। बागान का शांत और आध्यात्मिक वातावरण इसे थाईलैंड के चियांग माई जैसे स्थानों से अलग करता।
- मांडले (Mandalay):** म्यांमारकी सांस्कृतिक राजधानी, मांडले अपने शाही महल, मांडले पहाड़ी, और विश्व के सबसे लंबे सागौन लकड़ी के उबेयम ब्रिज के लिए जाना जाता है। यहाँ के बौद्ध मठ और हस्तशिल्प बाजार पर्यटकों को स्थानीय कला और परंपराओं से परिचित कराते। मांडले का कुसी मिनर पगोडा भी धार्मिक पर्यटकों के लिए खास है।
- इंलेझील (Inle Lake):** शान राज्य में स्थित यह झील अपनी तैरती बस्तियों, बगीचों, और एक-पैर से नाव चलाने वाले मछुआरों के लिए प्रसिद्ध है। यहाँ की प्राकृतिक सुंदरता और स्थानीय इन्था जनजाति का जीवन पर्यटकों को प्रकृति और संस्कृति का अनूठा संगम प्रदान करता। झील के आसपास के बाजार और हस्तशिल्प गाँव भी आकर्षण का केंद्र होते।
- समुद्रतट (Ngapali और Mergui Archipelago):** म्यांमार के समुद्र तट, विशेष रूप से न्गापाली और मर्जुई द्वीपसमूह, अपनी प्राकृतिक सुंदरता और शांत वातावरण के लिए जाने जाते। यदि बुनियादी ढांचा विकसित होता, तो ये तट थाईलैंड के फुकेत या मलेशिया के लंगकावी की तरह लोकप्रिय हो सकते थे। मर्जुई के 800 से अधिक द्वीप गोताखोरी और साहसिक पर्यटन के लिए आदर्श हैं।



ऐतिहासिक प्रभाव

म्यांमार का इतिहास इस के पर्यटन उद्योग को समझने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। प्राचीन बर्मी साम्राज्यों, विशेष रूप से बागान और मांडले साम्राज्यों, ने ऐसे स्मारक और मंदिर बनाए जो आज भी पर्यटकों को आकर्षित करते हैं। बागान के मंदिर 11 वीं सदी की स्थापत्य कला का उत्कृष्ट उदाहरण हैं, जब कि मांडले का शाही महल बर्मी राजशाही की भव्यता को दर्शाता है।

19वीं सदी में ब्रिटिश औपनिवेशिक शासन ने यांगून को एक प्रमुख व्यापारिक केंद्र बनाया, जिसके अवशेष आज भी इसकी औपनिवेशिक इमारतों में दिखते हैं। हालांकि, द्वितीय विश्वयुद्ध और उसके बाद की राजनीतिक अस्थिरता ने म्यांमार को वैश्विक पर्यटन से अलग-थलग कर दिया। 1962 से 2011 तक सैन्य शासन और बंद अर्थव्यवस्था ने पर्यटन को और पीछे धकेल दिया। 2010 के बाद लोकतांत्रिक सुधारों और आंग सान सूकी की सरकार ने पर्यटन में उछाल लाया, लेकिन 2021 के तख्तापलट ने इसे फिर से पटरी से उतार दिया। यह इतिहास दर्शाता है कि म्यांमार में पर्यटन की सफलता शांति और राजनीतिक स्थिरता पर निर्भर है।



सैन्य शासन की भूमिका

म्यांमार का सैन्य शासन पर्यटन को पुनर्जनन देने के लिए कुछ कदम उठा रहा है, लेकिन ये प्रयास सीमित और अप्रभावी हैं। उदाहरण के लिए, सैन्य सरकार ने यांगून और मांडले जैसे “सुरक्षित” क्षेत्रों में विदेशी पर्यटकों के लिए वीजा-ऑन-अराइवल और ऑनलाइन वीजा प्रक्रिया को सरल किया है। कुछ अंतरराष्ट्रीय पर्यटन मेलों में म्यांमार को बढ़ावा देने की कोशिश भी की गई है। हालांकि, हिंसा की निरंतर खबरें, मानवाधिकार उल्लंघन, और अंतरराष्ट्रीय प्रतिबंधों ने इन प्रयासों को नाकाम कर दिया है। सैन्य शासन की प्राथमिकता अपनी सत्ता को बनाए रखना है, न कि पर्यटन को बढ़ावा देना। इसके परिणामस्वरूप, पर्यटन उद्योग को आवश्यक निवेश और नीतिगत समर्थन नहीं मिल रहा।



निष्कर्ष

म्यांमार का पर्यटन उद्योग अपनी सांस्कृतिक, ऐतिहासिक, और प्राकृतिक संपदा के कारण अपार संभावनाएँ रखता है। यदि गृहयुद्ध और सैन्य शासन न होता, तो म्यांमार थाईलैंड जैसे प्रमुख पर्यटन स्थलों की श्रेणी में हो सकता था, विशेष रूप से अपने शांत और आध्यात्मिक आकर्षणों के कारण। वर्तमान में, गृहयुद्ध और सैन्य शासन ने पर्यटन को गहरे संकट में डाल दिया है, और विदेशी व घरेलू दोनों क्षेत्रों में भारी नुकसान हुआ है। सैन्य शासन के प्रयास अपर्याप्त हैं, और अंतरराष्ट्रीय प्रतिबंध इसे और जटिल बनाते हैं। म्यांमार का समृद्ध इतिहास और सांस्कृतिक धरोहर इसे भविष्य में पर्यटन के लिए एक मजबूत आधार प्रदान करते हैं, लेकिन इसके लिए शांति, स्थिरता, और वैश्विक समुदाय का विश्वास जीतना आवश्यक है। यमन जैसे देशों की स्थिति म्यांमार को एक सबक देती है कि शांति के बिना पर्यटन की संभावनाएँ केवल सपना ही रहेंगी।

म्यांमार जैसी स्थिति वाला अन्य देश: यमन

म्यांमार की स्थिति की तुलना यमन से की जा सकती है, जो गृहयुद्ध और राजनीतिक अस्थिरता से जूझ रहा है। यमन अपने ऐतिहासिक स्थलों, जैसे सना का पुराना शहर (यूनेस्को विश्व धरोहर), शिबाम की मिट्टी की गगनचुंबी इमारतें, और प्राचीन बंदरगाह शहर अदन के लिए जाना जाता था। 2015 में शुरू हुए गृहयुद्ध ने यमन के पर्यटन उद्योग को पूरी तरह नष्ट कर दिया। म्यांमार की तरह, यमन में भी यदि शांति लौटती है, तो इसका समृद्ध इतिहास और प्राकृतिक सौंदर्य फिर से पर्यटकों को आकर्षित कर सकता है। दोनों देशों में गृहयुद्ध ने न केवल पर्यटन, बल्कि समग्र अर्थव्यवस्था और सांस्कृतिक धरोहर को भी गहरी क्षति पहुंचाई है।

थाईलैंड के साथ तुलना

थाईलैंड दक्षिण-पूर्व एशिया का पर्यटन दिग्गज है, जो 2019 में 4 करोड़ विदेशी पर्यटकों को आकर्षित कर 2 ट्रिलियन रुपये से अधिक कमा चुका था। थाईलैंड की ताकत उसकी विकसित बुनियादी सुविधाएँ, विविध आकर्षण (समुद्र तट, नाइट लाइफ, और सांस्कृतिक स्थल), और वैश्विक प्रचार में है। बैंकॉक जैसे शहर अपनी आधुनिकता और जीवंतता के लिए जाने जाते हैं, जबकि फुकेत और कोहसमुई समुद्र तट प्रेमियों के लिए स्वर्ग हैं।

हवाई अड्डों का निजीकरण

वैश्विक परिदृश्य और भारत की स्थिति

हवाई यात्रा आज वैश्विक अर्थ व्यवस्था की रीढ़ है। हर साल अरबों यात्री हवाई अड्डों से गुजरते हैं, जो न केवल शहरों को जोड़ते हैं बल्कि व्यापार, पर्यटन, और सांस्कृतिक आदान-प्रदान को भी बढ़ावा देते हैं। लेकिन क्या आपने कभी सोचा कि इन विशाल हवाई अड्डों का संचालन कौन करता है? हाल के दशकों में, दुनिया भर में हवाईअड्डों का निजीकरण एक प्रमुख रुझान बन गया है। भारत में अडानी समूह और जीएमआर जैसे समूहों से लेकर यूरोप में विन्सी और फ्रापोर्ट तक, निजी कंपनियां हवाई अड्डों को नए सिरे से परिभाषित कर रही हैं। यह लेख वैश्विक स्तर पर हवाई अड्डों के निजीकरण की पड़ताल करता है, भारत की स्थिति की तुलना करता है, और पारदर्शिता, दक्षता, और एकाधिकार जैसे महत्वपूर्ण पहलुओं पर प्रकाश डालता है।

निजीकरण का उदय: एक वैश्विक प्रवृत्ति

1980 के दशक में यूनाइटेड किंगडम में मारिट थैचर की सरकार ने हवाई अड्डों के निजीकरण की शुरुआत की, जिसने वैश्विक स्तर पर इस मॉडल को लोकप्रिय बनाया। निजीकरण का मतलब है हवाई अड्डों का स्वामित्व, संचालन, या प्रबंधन सरकार से निजी कंपनियों को हस्तांतरित करना, अक्सर सार्वजनिक-निजी भागीदारी (PPP) के तहत। इसका उद्देश्य दक्षता बढ़ाना, निवेश आकर्षित करना, और यात्रियों को बेहतर सुविधाएं प्रदान करना है। आज, यूरोप, ऑस्ट्रेलिया, लैटिन अमेरिका, और कुछ एशियाई देशों में निजीकरण एक स्थापित प्रथा है, जबकि रूस और चीन जैसे देशों में सरकारी नियंत्रण हावी है।

भारत में निजीकरण: अडानी, जीएमआर, और चुनौतियां

भारत में हवाई अड्डों का निजीकरण 2000 के दशक में शुरू हुआ, और आज यह वैश्विक स्तर पर चर्चा का विषय है। अडानी एयरपोर्ट होल्डिंग्स सात हवाई अड्डों—मुंबई, अहमदाबाद, लखनऊ, मंगलुरु, जयपुर, गुवाहाटी, और तिरुवनंतपुरम—का संचालन करता है। जीएमआर समूह दिल्ली और हैदराबाद हवाई अड्डों का प्रबंधन करता है, जो भारत के सबसे व्यस्त हवाई अड्डों में से हैं। बेंगलुरु हवाई अड्डा बेंगलोर इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (BIAL) द्वारा संचालित है, जिसमें फेयर फेक्स इंडिया की हिस्सेदारी है। कोच्ची हवाई अड्डा PPP मॉडल का एक अनूठा उदाहरण है, जिसमें केरल सरकार और निजी निवेशक शामिल हैं।

भारत में निजीकरण ने हवाई अड्डों की गुणवत्ता में कोई खास सुधार नहीं किया है और आज भी हम विश्व स्तर में कहीं नहीं हैं। दिल्ली और मुंबई हवाई अड्डे अब विश्व स्तर की सुविधाएं नज़र नहीं आती हैं, और यात्रियों की संख्या में वृद्धि के साथ ही कई तरह के अतिरिक्त राशि भी ली जा रही है। हालांकि, एक ही समूह (अडानी) के पास कई हवाई अड्डों का नियंत्रण एकाधिकार की चिंता पैदा करता है। इसके अलावा, बोली प्रक्रिया में पारदर्शिता की कमी और स्थानीय समुदायों के विरोध (जैसे तिरुवनंतपुरम में) ने विवाद को जन्म दिया है।

निजीकरण के लाभ और चुनौतियां

निजीकरण ने हवाई अड्डों को बदल दिया है। आधुनिक टर्मिनल, बेहतर खुदरा सुविधाएं, और डिजिटल चेक-इन जैसी सुविधाएं निजी निवेश का परिणाम हैं। भारत में दिल्ली और मुंबई हवाईअड्डों ने वैश्विक रैंकिंग में अपनी जगह बनाई है। वैश्विक स्तर पर, सिंगापुर का चांगी हवाईअड्डा (आंशिक रूप से निजी) और फ्रैंकफर्ट हवाई अड्डा निजीकरण की सफलता के प्रतीक हैं।

लेकिन चुनौतियां भी हैं। निजी कंपनियां लाभ पर ध्यान देती हैं, जिससे पार्किंग और खानपान जैसे शुल्क बढ़ सकते हैं। भारत में तिरुवनंतपुरम हवाई अड्डे के निजीकरण का स्थानीय समुदायों ने विरोध किया, क्योंकि उन्हें रोजगार और स्थानीय हितों की अनदेखी का डर था। ब्राजील जैसे देशों में निजीकरण ने कर्ज और आर्थिक निर्भरता की समस्याएं पैदा की हैं।



प्रमुख देश और उनके निजी हवाई अड्डे

- यूनाइटेड किंगडम:** यूके निजीकरण का अग्रणी है। लंदन का हीथ्रो हवाई अड्डा, जो दुनिया के सबसे व्यस्त हवाई अड्डों में से एक है, हीथ्रो एयरपोर्ट होल्डिंग्स द्वारा संचालित होता है। इस कंपनी में फेरोवियल (स्पेन), कतर इन्वेस्टमेंट अथॉरिटी, और CDPQ (कनाडा) जैसे वैश्विक निवेशकों की हिस्सेदारी है। गैटविक हवाई अड्डा विन्सी एयरपोर्ट्स (फ्रांस) के नियंत्रण में है। यूके में निजीकरण ने हवाई अड्डों को आधुनिक बनाया है, लेकिन उच्च पार्किंग शुल्क और यात्री असुविधा की शिकायतें भी सामने आई हैं।
- ऑस्ट्रेलिया:** 1990 के दशक में ऑस्ट्रेलिया ने अपने प्रमुख हवाई अड्डों का पूर्ण निजीकरण कर दिया। सिडनी हवाई अड्डा सिडनी एयरपोर्ट कॉर्पोरेशन द्वारा संचालित होता है, जिसमें IFM इन्वेस्टर्स (ऑस्ट्रेलिया) की बड़ी हिस्सेदारी है। मेलबर्न और ब्रिस्बेन हवाई अड्डे भी निजी हाथों में हैं। ऑस्ट्रेलिया का मॉडल निवेश फंड्स पर निर्भर करता है, जो वैश्विक स्तर पर हवाई अड्डों में निवेश करते हैं।
- फ्रांस:** पेरिस के चार्ल्स डीगॉल और ओरली हवाई अड्डे एरोपोर्ट्स डी पेरिस (ADP) द्वारा संचालित होते हैं, जो एक निजी कंपनी है, लेकिन फ्रांसीसी सरकार की इसमें आंशिक हिस्सेदारी है। नाइस हवाई अड्डा विन्सी एयरपोर्ट्स के पास है, जो जापान से पुर्तगाल तक हवाई अड्डों में निवेश करती है। फ्रांस में निजीकरण PPP मॉडल पर आधारित है, जो सरकार और निजी क्षेत्र के बीच संतुलन बनाता है।
- जर्मनी:** फ्रैंकफर्ट हवाई अड्डा फ्रापोर्ट AG द्वारा संचालित होता है, जो एक निजी कंपनी है, लेकिन जर्मन सरकार और हेस्से राज्य की इसमें हिस्सेदारी है। फ्रापोर्ट ग्रीस, ब्राजील, और तुर्की जैसे देशों में भी हवाई अड्डों का प्रबंधन करता है। जर्मनी में निजीकरण आंशिक है, और सरकार का नियंत्रण बना रहता है।
- ब्राजील:** ब्राजील ने 2010 के दशक में निजीकरण को गति दी। साओ पाउलो का ग्वारूलोस हवाई अड्डा इनविकटा एयरपोर्ट्स और रियो डी जेनेरियो का गालेओ हवाई अड्डा चांगी एयरपोर्ट्स इंटरनेशनल (सिंगापुर) द्वारा संचालित होता है। ब्राजील का मॉडल विदेशी निवेश पर निर्भर है, जो विकासशील देशों में निजीकरण की चुनौतियों को दर्शाता है।
- चीन और रूस:** चीन में बीजिंग और शंघाई जैसे प्रमुख हवाई अड्डे सरकारी स्वामित्व में हैं, और निजीकरण न्यूनतम है। रूस में मॉस्को का डोमोडेडोवो हवाई अड्डा DME लिमिटेड (निजी) द्वारा संचालित है, लेकिन शेरेमेट्येवो जैसे अन्य हवाई अड्डों में सरकारी नियंत्रण है। इन देशों में रणनीतिक महत्व के कारण निजीकरण सीमित है।
- नेपाल:** नेपाल में निजीकरण प्रारंभिक चरण में है। त्रिभुवन अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डा और अन्य हवाई अड्डों के लिए अडानी एयरपोर्ट होल्डिंग्स के साथ बातचीत चल रही है, जो भारत के निजीकरण मॉडल के क्षेत्रीय विस्तार को दर्शाता है।



भविष्य की राह

हवाई अड्डों का निजीकरण भविष्य में और बढ़ेगा, क्योंकि वैश्विक यात्री संख्या 2030 तक दोगुनी होने की उम्मीद है। भारत में अडानी और जीएमआर जैसे समूह वैश्विक स्तर पर अपनी पहचान बना रहे हैं, जैसे अडानी की नेपाल में रुचि। लेकिन भारत को पारदर्शिता, प्रतिस्पर्धा, और नियमन में सुधार की आवश्यकता है। यूरोप की तरह एक स्वतंत्र नियामक संस्था और बोली प्रक्रिया में जवाब देही निजीकरण को अधिक समावेशी बना सकती है।

वैश्विक स्तर पर, विन्सी, फ्रापोर्ट, और चांगी जैसी कंपनियां नवाचार और स्थिरता में निवेश कर रही हैं। भारत को इनसे सीखते हुए अपने मॉडल को मजबूत करना होगा। आखिरकार, हवाई अड्डे केवल बुनियादी ढांचा नहीं हैं—वे एक देश की प्रगति और वैश्विक छवि का प्रतीक हैं।

भारत बनाम विश्व: पारदर्शिता और प्रबंधन में अंतर

पारदर्शिता:

यूरोप और ऑस्ट्रेलिया: इन देशों में निजीकरण की प्रक्रिया पारदर्शी और सख्त नियमन के अधीन है। उदाहरण के लिए, यूके में कम्पटीशन एंड मार्केट्स अथॉरिटी (CMA) एकाधिकार को रोकने के लिए हवाई अड्डों की निगरानी करती है। बोली प्रक्रिया में स्वतंत्र ऑडिट और सार्वजनिक जवाबदेही सुनिश्चित की जाती है।

भारत: भारत में बोली प्रक्रिया पर सवाल उठे हैं। 2019 में छह हवाई अड्डों की नीलामी में अडानी समूह ने सभी जीते, जिसने पारदर्शिता और प्रतिस्पर्धा पर सवाल उठाए। विशेषज्ञों का मानना है कि भारत को यूरोप की तरह स्वतंत्र नियामक संस्थानों की आवश्यकता है।

चीन और रूस: इन देशों में पारदर्शिता का अभाव है, क्योंकि सरकार का नियंत्रण प्रमुख है। निजी कंपनियों को शामिल करने में भी जवाब देही सीमित है।

संचालक समूहों की विशेषज्ञता

वैश्विक दिग्गज: विन्सी, फ्रापोर्ट, और फेरोवियल जैसी कंपनियां हवाई अड्डों के संचालन में दशकों का अनुभव रखती हैं। ये कंपनियां न केवल हवाई अड्डों का प्रबंधन करती हैं, बल्कि पर्यावरणीय स्थिरता, डिजिटल नवाचार, और यात्री अनुभव में निवेश करती हैं। उदाहरण के लिए, फ्रापोर्ट ने फ्रैंकफर्ट हवाई अड्डे पर बायोमेट्रिक चेक-इन और सौरऊर्जा को लागू किया है।

भारत: अडानी और जीएमआर जैसे समूहों ने हाल के वर्षों में हवाई अड्डों में विशेषज्ञता हासिल की है, लेकिन उनकी पृष्ठभूमि मुख्य रूप से ऊर्जा, बुनियादी ढांचा, और रियल एस्टेट में है। अडानी ने 2019 में हवाई अड्डा व्यवसाय में प्रवेश किया, और उनकी तेजी से विस्तार ने अनुभव की कमी की चिंताओं को जन्म दिया है। हालांकि, जीएमआर का दिल्ली हवाई अड्डा वैश्विक मानकों पर खरा उतरता है, जो उनके बढ़ते कौशल को दर्शाता है।

बिना निजीकरण के विश्वस्तरीय हवाई अड्डे

भारत सरकार क्यों पीछे रह गई?

हवाई अड्डे किसी देश की वैश्विक छवि का दर्पण होते हैं। वे केवल यात्रियों के आने-जाने की जगह नहीं, बल्कि अर्थव्यवस्था, संस्कृति और तकनीकी प्रगति का प्रतीक हैं। स्काई ट्रेक्स रैंकिंग 2024-2025 के अनुसार, दुनिया के शीर्ष पांच हवाई अड्डे—हमाद (दोहा), चांगी (सिंगापुर), इंचियोन (सियोल), हनेदा (टोक्यो), और म्यूनिख (जर्मनी)—या तो पूरी तरह सरकारी नियंत्रण में हैं या हाइब्रिड मॉडल (सरकारी-निजी साझेदारी) के तहत संचालित होते हैं। इनमें से कोई भी पूरी तरह निजी नहीं है। फिर भारत में क्यों सरकार हवाई अड्डों का संचालन निजी कंपनियों, जैसे अडानी और जीएमआर, के हवाले कर रही है? यह लेख वैश्विक स्तर पर सरकारी नियंत्रण में चलने वाले शीर्ष हवाई अड्डों की सफलता की पड़ताल करता है और भारत सरकार की निजीकरण नीति की आलोचना करता है, जो राष्ट्रीय हितों और यात्री सुविधाओं को खतरे में डाल रही है।



भारत में निजीकरण: एक गलत कदम?

भारत में हवाई अड्डों का निजीकरण 2000 के दशक में शुरू हुआ, और आज अडानी एयर पोर्ट होल्डिंग्स सात हवाई अड्डों (मुंबई, अहमदाबाद, लखनऊ, मंगलुरु, जयपुर, गुवाहाटी, तिरुवनंतपुरम) का संचालन करता है। जीएम आर समूह दिल्ली और हैदराबाद जैसे व्यस्त हवाई अड्डों को चलाता है। सरकार का तर्क है कि निजीकरण से दक्षता बढ़ी है और निवेश आया है। दिल्ली और मुंबई हवाई अड्डे अब विश्व स्तर की सुविधाएं प्रदान करते हैं, लेकिन क्या यह कीमत बहुत भारी है?

विश्व के शीर्ष हवाई अड्डे

स्काईट्रेक्स द्वारा जारी शीर्ष 5 हवाई अड्डों की सूची में एक समानता स्पष्ट रूप से सामने आती है — इनमें से प्रत्येक हवाई अड्डा या तो पूरी तरह से सरकारी स्वामित्व में है या सरकार और निजी क्षेत्र के बीच साझेदारी से संचालित होता है।

इन हवाई अड्डों की सफलता यह सिद्ध करती है कि अगर इच्छाशक्ति हो, तो सरकारी निवेश, रणनीतिक सोच और कुशल प्रबंधन से सार्वजनिक बुनियादी ढांचे को विश्वस्तरीय बनाया जा सकता है।

1. हमाद अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डा (दोहा, कतर)

संचालन: कतर सिविल एविएशन अथॉरिटी व कतर एयरवेज
सफलता के सूत्र:

- अरबों डॉलर का सरकारी निवेश
- अत्याधुनिक सुविधाएं, लक्जरी लाउंज और डिज़ाइन
- रणनीतिक स्थिति: यूरोप, एशिया, अफ्रीका का ट्रांज़िट हब
- सरकार और एयरलाइन के बीच सुचारु समन्वय
- राष्ट्रीय प्रतिष्ठा से जुड़ा गर्व

2. चांगी हवाई अड्डा (सिंगापुर)

संचालन: चांगी एयरपोर्ट ग्रुप (सरकारी स्वामित्व, निजी प्रबंधन)
विशेषताएं:

- हाइब्रिड मॉडल: नीति व निवेश सरकार का, संचालन निजी दक्षता से
- नवाचार का प्रतीक: 'ज्वेल चांगी' जैसे आकर्षण
- सख्त और पारदर्शी नियमावली
- सीमित संसाधनों के बावजूद वैश्विक मान्यता

3. इंचियोन अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डा (सियोल, दक्षिण कोरिया)

संचालन: दक्षिण कोरियाई सरकार की एयरपोर्ट कॉर्पोरेशन
मुख्य बातें:

- सरकारी निवेश और दीर्घकालिक रणनीति
- पेशेवर संचालन, निजी कंपनियों जैसी दक्षता
- यात्रियों के लिए मुफ्त सेवाएं, सांस्कृतिक प्रदर्शन
- उच्च तकनीक: रोबोट्स, ऑटोमेशन, डिजिटल अनुभव

4. हनेदा हवाई अड्डा (टोक्यो, जापान)

संचालन: सरकार और निजी कंपनी की साझेदारी
विशेषताएं:

- जापानी अनुशासन, स्वच्छता, समय की पाबंदी
- कुशल यातायात नियंत्रण
- सरकारी ढांचे पर निजी दक्षता की परत

5. म्यूनिख हवाई अड्डा (जर्मनी)

संचालन: म्यूनिख एयरपोर्ट कंपनी (सरकारी हिस्सेदारी)
मुख्य बिंदु:

- जर्मन दक्षता का उदाहरण
- हाइब्रिड मॉडल में संतुलन
- यात्री केंद्रित सुविधाएं: बियर गार्डन, रेस्ट ज़ोन

भारत सरकार क्यों नहीं चलाती हवाई अड्डे?

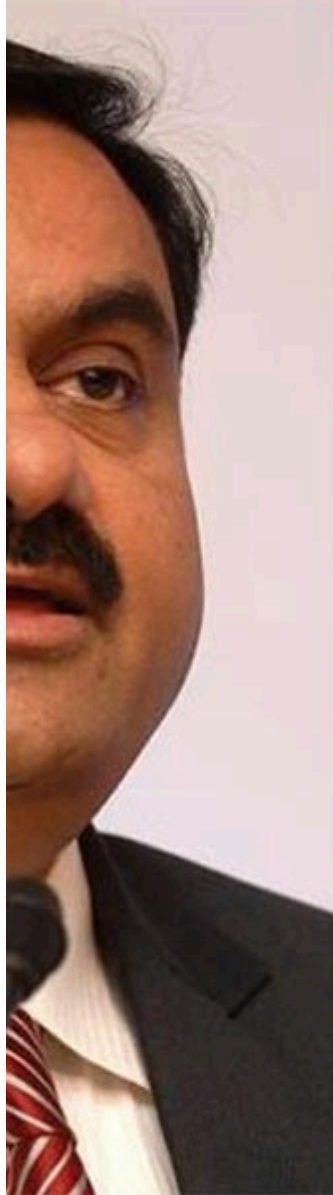
विश्व के शीर्ष हवाईअड्डे साबित करते हैं कि सरकारी नियंत्रण कमज़ोरी नहीं, बल्कि ताकत हो सकता है। तो भारत सरकार हवाई अड्डों को क्यों नहीं चलाती? इसके कुछ कारण और उनकी आलोचना:

1. **वित्तीय बोझ का बहाना:** सरकार का कहना है कि हवाई अड्डों को चलाने के लिए संसाधनों की कमी है। लेकिन कतर और दक्षिण कोरिया जैसे देशों ने सीमित संसाधनों के बावजूद भारी निवेश किया। भारत, जो दुनिया की पांचवीं सबसे बड़ी अर्थव्यवस्था है, क्या ऐसा नहीं कर सकता? सरकार का यह तर्क कमज़ोर है, क्योंकि हवाई अड्डे दीर्घकालिक राजस्व स्रोत हैं।
2. **प्रबंधन में अक्षमता:** भारत में सार्वजनिक क्षेत्र की कंपनियों (जैसे एयर इंडिया) की अक्षमता का हवाला देकर निजीकरण को उचित ठहराया जाता है। लेकिन इंचियोन और चांगी दिखाते हैं कि सरकारी एजेंसियां निजी कंपनियों की तरह कुशल हो सकती हैं, बशर्ते सही नेतृत्व और नीतियां हों। भारत सरकार को एयरपोर्ट्स अथॉरिटी ऑफ इंडिया (AAI) को मजबूत करने पर ध्यान देना चाहिए।
3. **निजी निवेश पर निर्भरता:** सरकार का मानना है कि निजी कंपनियां अधिक निवेश ला सकती हैं। लेकिन सिंगापुर और जापान जैसे देश हाइब्रिड मॉडल अपनाते हैं, जहां सरकार बुनियादी ढांचा देती है और निजी कंपनियां प्रबंधन करती हैं। भारत में पूरी तरह निजीकरण क्यों? क्या सरकार आंशिक नियंत्रण नहीं रख सकती?
4. **राजनीतिक इच्छाशक्ति की कमी:** कतर और सिंगापुर ने हवाई अड्डों को राष्ट्रीय गौरव का प्रतीक बनाया, लेकिन भारत में सरकार का ध्यान बुनियादी ढांचे को बेचने पर है। यह दीर्घकालिक रणनीति की कमी को दर्शाता है।

भारत के लिए सबक

विश्व के शीर्ष हवाईअड्डे भारत को कई सबक देते हैं:

1. **निवेश और दृष्टिकोण:** कतर और कोरिया ने हवाई अड्डों को वैश्विक हब बनाने के लिए अरबों डॉलर लगाए। भारत को भी दिल्ली, मुंबई, और बेंगलुरु जैसे हवाई अड्डों को वैश्विक स्तर पर ले जाने की रणनीति बनानी चाहिए।
2. **हाइब्रिड मॉडल:** सिंगापुर और जापान का हाइब्रिड मॉडल भारत के लिए आदर्श हो सकता है। AAI को बुनियादी ढांचा प्रदान करना चाहिए, और निजी कंपनियों को संचालन में शामिल करना चाहिए, लेकिन पूर्ण नियंत्रण सरकार के पास रहना चाहिए।
3. **पारदर्शिता और नियमन:** यूरोप की तरह भारत को एक स्वतंत्र विमानन नियामक की आवश्यकता है, जो बोली प्रक्रिया को पारदर्शी बनाए और एकाधिकार को रोके।
4. **यात्री-केंद्रित दृष्टिकोण:** हमाल और इंचियोन जैसे हवाई अड्डे यात्री सुविधाओं को प्राथमिकता देते हैं। भारत में भी मुफ्त सुविधाएं, सांस्कृतिक प्रदर्शन, और तकनी की नवाचार पर ध्यान देना चाहिए।



निजीकरण की समस्याएं

1. **एकाधिकार का खतरा:** अडानी समूह के पास सात हवाई अड्डों का नियंत्रण एकाधिकार की स्थिति पैदा करता है। इससे शुल्क वृद्धि और सेवा गुणवत्ता पर असर पड़ सकता है। उदाहरण के लिए, यूनाइटेड किंगडम में हीथ्रो और गैटविक अलग-अलग कंपनियों द्वारा संचालित होते हैं, जो प्रतिस्पर्धा को बढ़ावा देता है। भारत में ऐसा नियमन क्यों नहीं?
2. **पारदर्शिता की कमी:** 2019 में छह हवाई अड्डों की नीलामी में अडानी ने सभी जीते, जिसने बोली प्रक्रिया पर सवाल उठाए। यूरोप में स्वतंत्र नियामक जैसे कम्पटीशन एंड मार्केट्स अथॉरिटी एकाधिकार को रोकते हैं, लेकिन भारत में ऐसा कोई तंत्र नहीं है।
3. **स्थानीय हितों की अनदेखी:** तिरुवनंतपुरम हवाई अड्डे के निजीकरण का स्थानीय समुदायों ने विरोध किया, क्योंकि उन्हें रोजगार और स्थानीय नियंत्रण की हानि का डर था। कतर और सिंगापुर जैसे देश हवाई अड्डों को राष्ट्रीय गौरव मानते हैं, लेकिन भारत में सरकार इसे निजी हाथों में सौंप रही है।
4. **लाभ केंद्रित दृष्टिकोण:** निजी कंपनियां लाभ को प्राथमिकता देती हैं, जिससे पार्किंग, खानपान, और अन्य शुल्क बढ़ रहे हैं। हमाल और इंचियोन जैसे सरकारी हवाई अड्डे यात्री अनुभव को प्राथमिकता देते हैं, न कि केवल मुनाफे को।

निष्कर्ष: सरकार की जवाबदेही

हवाई अड्डे केवल बुनियादी ढांचा नहीं, बल्कि राष्ट्रीय गौरव और आर्थिक प्रगति के प्रतीक हैं। हमाल, चांगी, और इंचियोन जैसे हवाई अड्डे साबित करते हैं कि सरकारी नियंत्रण दक्षता और नवाचार की गारंटी हो सकता है। भारत सरकार का निजीकरण पर अंधा भरोसा एक गलत कदम है, जो एकाधिकार, पारदर्शिता की कमी, और यात्री असुविधा को बढ़ावा दे रहा है। क्या भारत सरकार कतर और सिंगापुर से सबक लेगी? क्या वह हवाई अड्डों को राष्ट्रीय गौरव का प्रतीक बनाएगी, या निजी कंपनियों के हवाले कर यात्री हितों से समझौता करेगी? यह सवाल हर भारतीय यात्री का है, और जवाब सरकार की नीतियों में छिपा है।

भारतीय विमानन क्षेत्र की काली सच्चाई

आसमान में उड़ता भ्रष्टाचार

एचएएल में भ्रष्टाचार: देश की रक्षा तैयारियों पर चोट

जनवरी से अगस्त 2018 के बीच, देश की प्रतिष्ठित रक्षा कंपनी हिंदुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड (HAL) में करीब 5 करोड़ रुपये की धोखाधड़ी उजागर हुई। सीबीआई ने कंपनी के सात अधिकारियों के खिलाफ केस दर्ज किया। आरोप है कि इन्होंने ठेकेदारों को फर्जी भुगतान कर सरकारी धन का दुरुपयोग किया। एक ऐसी संस्था जिसका काम देश की वायु सुरक्षा मजबूत करना है, वहां अंदर ही अंदर भ्रष्टाचार का यह दीमक गवाही देता है कि संस्थागत जवाब देही किस कदर खत्म हो चुकी है।



नवी मुंबई एयरपोर्ट घोटाला: 2,500 करोड़ का राजनीतिक तमाशा

CIDCO द्वारा 890 करोड़ रुपये के ठेके बिना अखबारों में विज्ञापन दिए, बिना अनुभव वाले ठेकेदारों को दिए गए। महाराष्ट्र सरकार ने इसे 2,500 करोड़ रुपये का घोटाला करार दिया है और जांच के आदेश दिए। यह खुलासा दर्शाता है कि कैसे जनता के पैसों से बड़े प्रोजेक्ट 'पार्टी फंडिंग' और 'अपने लोगों को फायदा पहुंचाने' का जरिया बन चुके हैं।

जेट एयरवेज के संस्थापक नरेश गोयल गिरफ्तार: 538 करोड़ का बैंक फ्रॉड

जेट एयरवेज के संस्थापक नरेश गोयल को प्रवर्तन निदेशालय (ED) ने 538 करोड़ रुपये के बैंक घोटाले में गिरफ्तार किया। केनरा बैंक से लिए गए कर्ज का गलत इस्तेमाल कर कंपनी को दिवालिया घोषित करने का रास्ता तैयार किया गया। इसमें गोयल के साथ उनकी पत्नी और अन्य अफसरों की मिली भगत की बात सामने आई है।

एयर एशिया स्कैंडल: नीतियों में बदलाव के लिए 12 करोड़ की रिश्वत

2013-14 में, एयर एशिया को FIPB की मंजूरी दिलाने के लिए 12 करोड़ रुपये की रिश्वत दी गई। आरोप है कि इस दौरान 5/20 नियम बदलने का प्रयास किया गया जिससे एयर एशिया को अंतरराष्ट्रीय उड़ानें चलाने में आसानी हो। यह केवल व्यावसायिक लाभ के लिए सरकारी नीतियों के साथ की गई छेड़छाड़ थी, जो साफ दर्शाती है कि सरकारी मशीनरी किस हद तक बिक चुकी है।

राफेल सौदा: देश की सुरक्षा पर सौदेबाज़ी

राफेल डील में भ्रष्टाचार विरोधी क्लॉज को हटाने और एक दिवालिया कंपनी को अरबों डॉलर का ठेका देने के आरोप प्रधानमंत्री तक जा पहुंचे। राहुल गांधी और फ्रांस के पूर्व राष्ट्रपति फ्रांस्वा ओलांद के बयानों ने इस डील को लेकर गहरे संदेह खड़े किए। क्या राष्ट्रीय सुरक्षा भी अब राजनीतिक और कॉर्पोरेट लॉबियों के लिए एक 'बाज़ार' बन चुकी है?

एयर इंडिया की बर्बादी: जानबूझकर किया गया विनाश

पूर्व नागरिक उड्डयन मंत्री प्रफुल्ल पटेल के कार्यकाल में एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइंस का दुर्भाग्यपूर्ण विलय, और गल्फ देशों को उड़ानों की सौगात देने जैसी नीतियों ने इस राष्ट्रीय एयरलाइन को दिवालिया कर दिया। जानकार मानते हैं कि यह सब 'प्लान्ड' था, ताकि निजी कंपनियों को मौका मिले और सार्वजनिक उपक्रम धीरे-धीरे दम तोड़ दें।

मुंबई एयरपोर्ट स्कैम: 805 करोड़ की लूट

GVK ग्रुप और मुंबई इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड के खिलाफ 805 करोड़ रुपये के गबन का मामला सामने आया है। सीबीआई के अनुसार, फर्जी काम दिखाकर 310 करोड़ का सीधा घोटाला किया गया। सरकारी ज़मीन और संसाधनों का इस्तेमाल निजी संपत्ति बढ़ाने में किया गया।

बोइंग डील: खनन लाइसेंस के लिए 130 करोड़ की रिश्वत

न्यूयॉर्क टाइम्स की रिपोर्ट के अनुसार, अमेरिकी कंपनी बोइंग ने भारत में 130 करोड़ रुपये की रिश्वत दी ताकि उन्हें आंध्रप्रदेश की टाइटेनियम खदानों में खनन का लाइसेंस मिल सके। इस धातु की ज़रूरत बोइंग को अपने 787 ड्रीमलाइनर विमान के निर्माण के लिए थी। 8 शीर्ष भारतीय अधिकारियों को घूस देने की बात रिपोर्ट में सामने आई है।



कोलकाता हवाई अड्डा, मई 2020

शिकायतें, कुप्रबंधन और अनसुनी आवाजें निजीकरण के बाद भी हवाई अड्डों की बदहाली

हवाई अड्डे किसी देश की वैश्विक छवि और आर्थिक प्रगति का प्रतीक होते हैं। भारत में हवाई अड्डों का निजीकरण—विशेष रूप से अडानी और जीएमआर जैसे समूहों को सौंपे गए प्रमुख हवाई अड्डों—का दावा था कि यह दक्षता, आधुनिकता और यात्री सुविधाओं में क्रांति लाएगा। लेकिन क्या वास्तव में ऐसा हुआ? सोशल मीडिया प्लेटफॉर्म X पर यात्रियों की शिकायतें, समाचारों में कुप्रबंधन की सुर्खियां, और कुछ स्वतंत्र रिपोर्ट्स बताती हैं कि निजीकरण के बावजूद कई हवाई अड्डों की स्थिति में सुधार नहीं हुआ है। यह लेख निजीकरण की विफलताओं, यात्रियों की शिकायतों, कुप्रबंधन की घटनाओं, और डेटा के आधार पर भारत के हवाई अड्डों की वास्तविक स्थिति की पड़ताल करता है, साथ ही सरकार की जवाबदेही पर सवाल उठाता है।

कुप्रबंधन की घटनाएं: सुर्खियों में रही खामियां

1. मुंबई हवाई अड्डा (जनवरी 2024): भारी बारिश के कारण टर्मिनल 2 पर पानी भर गया, जिससे उड़ानें देरी से चलीं और यात्रियों को घंटों इंतजार करना पड़ा। X पर यात्रियों ने अडानी प्रबंधन की आलोचना की, क्योंकि जल निकासी की कोई व्यवस्था नहीं थी।

2. लखनऊ हवाई अड्डा (जुलाई 2024): टर्मिनल 3 के उद्घाटन के कुछ महीनों बाद छत से पानी टपकने की घटना सामने आई। सोशल मीडिया पर वायरल वीडियो में दिखा कि नया टर्मिनल बारिश में भीग रहा था।

3. तिरुवनंतपुरम हवाई अड्डा (2023-2024): अडानी को सौंपे जाने के बाद स्थानीय समुदायों और कर्मचारियों ने विरोध प्रदर्शन किया, क्योंकि निजीकरण से रोजगार कम हुए और सुविधाएं महंगी हो गईं। 2024 में एक सर्वे में 60% यात्रियों ने कहा कि हवाई अड्डे की सेवाएं पहले से बदतर हो गई हैं।

4. दिल्ली हवाई अड्डा (दिसंबर 2024): कोहरे के कारण उड़ानों में देरी और अव्यवस्था की शिकायतें सामने आईं। X पर एक उपयोगकर्ता ने लिखा, "जीएमआर के दिल्ली हवाई अड्डे पर कोहरा हर साल आता है, लेकिन प्रबंधन हर बार असफल होता है।

यात्रियों की शिकायतें: X पर गूंजती आवाजें

मुंबई हवाई अड्डा (अडानी द्वारा संचालित): 2024 में X पर कई यात्रियों ने टर्मिनल 2 पर अव्यवस्था, देरी, और अपर्याप्त पार्किंग सुविधाओं की शिकायत की। एक उपयोगकर्ता ने लिखा कि "निजीकरण के बाद भी मुंबई हवाई अड्डा अव्यवस्थित है, और स्टाफ यात्रियों की समस्याओं को नजर अंदाज करता है।"

लखनऊ हवाई अड्डा (अडानी द्वारा संचालित): 2022 में एक X उपयोगकर्ता ने बताया कि सुविधा शुल्क को दस गुना बढ़ा दिया गया, लेकिन सुविधाओं में कोई सुधार नहीं हुआ। यात्रियों ने लंबी कतारें, अपर्याप्त स्टाफ, और खराब स्वच्छता की शिकायत की।

ये घटनाएं यात्रियों की निराशा को और बढ़ाती हैं।

निजीकरण के दावे और हकीकत

► उच्च शुल्क, कम सुविधाएं: CAPA की 2023 की रिपोर्ट के अनुसार, निजीकरण के बाद यात्रीशुल्क में 20-30% की वृद्धि हुई, लेकिन सुविधाओं में सुधार सीमित रहा। उदाहरण के लिए, लखनऊ हवाई अड्डे पर सुविधा शुल्क बढ़ा, लेकिन स्वच्छता और स्टाफ की कमी बनी रही।

► एकाधिकार की समस्या: अडानी का सात हवाई अड्डों पर नियंत्रण एकाधिकार को बढ़ावा देता है। यूरोप में, जैसे यूके में, हीथ्रो और गैटविक अलग-अलग कंपनियों द्वारा संचालित होते हैं, जो प्रतिस्पर्धा को बढ़ावा देता है। भारत में ऐसा नियमन नहीं है।

► कर्मचारी असंतोष: निजीकरण के बाद कर्मचारियों की छंटनी और ठेके पर काम बढ़ा है। तिरुवनंतपुरम में कर्मचारियों ने विरोध किया, क्योंकि निजीकरण ने स्थायी नौकरियों को अस्थायी कर दिया।

► अपारदर्शी बोली प्रक्रिया: 2019 की नीलामी में अडानी को सभी छह हवाई अड्डे मिलने पर विपक्ष और विशेषज्ञों ने सवाल उठाए। कुछ अनुमानों ने दावा किया कि इससे सरकार को 10,000 करोड़ रुपये से अधिक का नुकसान हुआ, हालांकि यह साबित नहीं हुआ।

भारत बनाम विश्व: सरकारी मॉडल की श्रेष्ठता

यात्री-केंद्रित दृष्टिकोण: हमान और इंचियोन मुफ्त सुविधाएं, जैसे शावर और स्लीपिंग ज़ोन, प्रदान करते हैं। भारत के निजीकृत हवाई अड्डों पर ऐसी सुविधाएं दुर्लभ हैं।

निवेश और नवाचार: कतर और सिंगापुर की सरकारें अपने हवाई अड्डों में अरबों डॉलर निवेश करती हैं। भारत में निजी ऑपरेटर लाभ पर ध्यान देते हैं, जिससे दीर्घकालिक निवेश प्रभावित होता है।

पारदर्शी नियमन: सिंगापुर और जर्मनी में स्वतंत्र नियामक एकाधिकार और कुप्रबंधन को रोकते हैं। भारत में ऐसा तंत्र नहीं है।

डेटा और रिपोर्ट्स: निजीकरण की नाकामी का सबूत

1. ट्रांसपेरेंसी इंटरनेशनल इंडिया (2021): ट्रांसपेरेंसी इंटरनेशनल के करप्शन परसेप्शन इंडेक्स में भारत का स्कोर 40/100 था, जो सार्वजनिक क्षेत्र में भ्रष्टाचार और अपारदर्शिता को दर्शाता है।

2. कंज्यूमर अफेयर्स डेटा (2024): भारत के उपभोक्ता मामले मंत्रालय के आंकड़ों के अनुसार, 2024 में हवाई अड्डा सेवाओं से संबंधित शिकायतें 15% बढ़ीं, जिनमें निजीकृत हवाई अड्डों जैसे दिल्ली, मुंबई, और लखनऊ की शिकायतें प्रमुख थीं।

3. सेंटर फॉर एविएशन (CAPA) रिपोर्ट, 2023: CAPA इंडिया ने अपनी एक रिपोर्ट में कहा कि निजीकरण के बाद भारत के हवाई अड्डों पर यात्री शुल्क में 20-30% की वृद्धि हुई, लेकिन सेवा गुणवत्ता में सुधार सीमित रहा।

4. स्काईट्रैक्स रैंकिंग (2024-2025): भारत के निजीकृत हवाई अड्डों में केवल दिल्ली (टॉप 50 में) और मुंबई (टॉप 100 में) ही वैश्विक रैंकिंग में शामिल हैं। लेकिन ये रैंकिंग सरकारी-निजी साझेदारी के दौर से विरासत में मिली हैं, न कि हाल के निजीकरण से।

ये आंकड़े और रिपोर्ट्स बताते हैं कि निजीकरण ने वादे के मुताबिक यात्री अनुभव में क्रांति नहीं लाई।



विमान उद्योग में रक्षा सौदों का

भ्रष्टाचार और सत्ता का खेल

काला सच



राफेल डील: अनिल अंबानी और मोदी का 'खास' रिश्ता

राफेल सौदा, जिसे भारत की वायुसेना की ताकत बढ़ाने का दावा किया गया, वास्तव में भ्रष्टाचार का एक जीता-जागता सबूत है। फ्रांस की कंपनी दसॉ (Dassault Aviation) से 36 राफेल जेट खरीदने का यह सौदा 59,000 करोड़ रुपये में हुआ, लेकिन इसमें अनिल अंबानी की कंपनी रिलायंस डिफेंस को फायदा पहुंचाने के लिए नियमों को ताक पर रखा गया। मीडिया पार्ट (Mediapart) की 2023 की खोजी रिपोर्ट के अनुसार, अंबानी, जो प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी के करीबी मित्र हैं, ने फ्रांस के राष्ट्रपति इमैनुएल मैक्रॉन के साथ अपने रिश्तों का इस्तेमाल कर 162 मिलियन डॉलर (लगभग 1200 करोड़ रुपये) का टैक्स माफ करवाया। यह टैक्स छूट राफेल डील की शर्त के रूप में दी गई, जिसमें अंबानी की कंपनी को 30,000 करोड़ रुपये के ऑफसेट कॉन्ट्रैक्ट मिले।

दसॉ के आंतरिक दस्तावेज, जो एनडीटीवी ने हासिल किए, यह साफ करते हैं कि रिलायंस डिफेंस के साथ साझेदारी राफेल सौदा हासिल करने के लिए एक "ट्रेड-ऑफ" थी। यानी, यह साझेदारी अनिवार्य और जरूरी थी। क्या यह संयोग है कि हिंदुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड (HAL), जिसने एशिया का पहला सुपर सोनिक फाइटर जेट HF-24 मारुत बनाया, को इस सौदे से बाहर कर दिया गया? HAL की जगह एक ऐसी कंपनी को चुना गया, जिसका रक्षा क्षेत्र में कोई अनुभव नहीं था। यह साफ है कि यह सौदा देश की सुरक्षा से ज्यादा निजी हितों को पूरा करने के लिए था।

सबसे शर्मनाक बात यह है कि मोदी सरकार ने न केवल HAL को दरकिनारा किया, बल्कि भ्रष्टाचार विरोधी नियमों को भी नजर अंदाज कर दिया। फ्रांस में इस सौदे की भ्रष्टाचार और पक्षपात के आरोपों में ज्यूडिशियल जांच शुरू हो चुकी है। फिर भी, भारत में इस पर कोई जवाबदेही नहीं। क्या यह देश की जनता के साथ धोखा नहीं है?

नया दौर,
वही खेल:
निजी
कंपनियों
का दबदबा

आज विमान उद्योग में निजी कंपनियों का दबदबा बढ़ रहा है। टाटा ग्रुप और एयर बस ने भारत में पहली निजी हेलीकॉप्टर फाइनल असेंबली लाइन स्थापित करने के लिए साझेदारी की है। रंगसन्स एयरोस्पेस, जो साइकिल अगरबत्ती के लिए मशहूर एनआर ग्रुप का हिस्सा है, ने बोइंग के साथ ट्यूब्स और डक्ट्स की सप्लाई का कॉन्ट्रैक्ट हासिल किया। अमेजन इंडिया ने क्विकजेट कार्गो एयरलाइंस के साथ मिलकर अमेजन एयर लॉन्च किया, जो दो बोइंग 737-800 विमानों के जरिए कार्गो सेवाएं देगा।

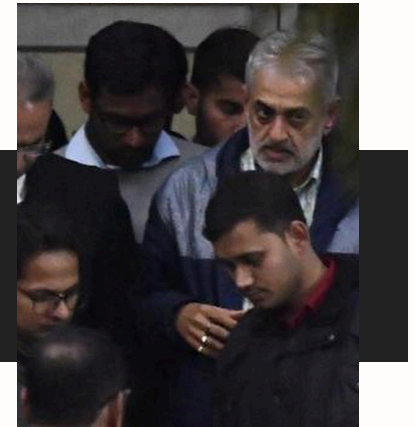
ये सारी डीलें "आत्मनिर्भर भारत" के नाम पर हो रही हैं, लेकिन सवाल यह है कि क्या वाकई में देश की जनता को इसका फायदा मिल रहा है? या फिर ये सिर्फ चुनिंदा अरबपतियों को अमीर बनाने का जरिया हैं? जब HAL जैसे सार्वजनिक उपक्रमों को दरकिनारा किया जाता है, और अनुभवहीन निजी कंपनियों को बड़े कॉन्ट्रैक्ट दिए जाते हैं, तो यह साफ है कि सरकार का मकसद देश की सुरक्षा या विकास नहीं, बल्कि अपने करीबियों को फायदा पहुंचाना है।



ऐतिहासिक घोटाले: राजीव गांधी से लेकर बोइंग तक

विमान उद्योग में भ्रष्टाचार कोई नई बात नहीं है। 1970 के दशक में राजीव गांधी, जो उस समय इंडियन एयरलाइंस के पायलट थे, को स्वीडिश कंपनी साब-स्कैनिया ने अपने विगोनफाइटर जेट बेचने के लिए "मुख्य वार्ताकार" बनाया था। 1975 के न्यू दिल्ली केबल के अनुसार, उन्हें उनकी मां और तत्कालीन प्रधानमंत्री इंदिरा गांधी तक पहुंच के लिए कमीशन दिया गया। 1977 में 'मिशिंगन डेली' अखबार ने खुलासा किया कि बोइंग ने तीन 737 जेटलाइनर्स की खरीद के लिए राजीव गांधी को 9,90,000 डॉलर की रिश्त दी थी। यह उस समय की बात है, जब भारत आर्थिक तंगी से जूझ रहा था।

ये घोटाले सिर्फ अतीत की कहानियां नहीं हैं। आज भी यही खेल नए चेहरों के साथ जारी है। सत्ता में बैठे लोग और उनके करीबी उद्योगपति देश के संसाधनों को लूट रहे हैं, और जनता को सिर्फ "आत्मनिर्भर भारत" का सपना दिखाया जा रहा है।



दीपक तलवार और एम्ब्रेयर घोटाला

विमान उद्योग में लॉबिंग और भ्रष्टाचार का एक और काला चेहरा है दीपक तलवार। 2012 से 2015 के बीच, एयरबस और मिसाइल निर्माता एमबीडीए ने तलवार की एनजीओ "एडवांटेज इंडिया" को लाखों यूरो दिए। सीबीआई जांच के अनुसार, इनफंडस का दुरुपयोग हुआ। तलवार अब देश छोड़ कर फरार है।

इसी तरह, 2016 में अमेरिका के न्याय विभाग की जांच में खुलासा हुआ कि ब्राजील की कंपनी एम्ब्रेयर ने 2009 में डीआरडीओ के लिए तीन सैन्य विमानों की बिक्री के लिए 5.76 मिलियन डॉलर की रिश्त दी थी। सीबीआई ने सात साल की जांच के बाद आर्म्स डीलर अरविंद खन्ना, वकील गौतम खेतान और बिजनेसमैन अनूप गुप्ता के खिलाफ चार्जशीट दाखिल की। क्या यह आश्चर्यजनक नहीं कि इतने बड़े घोटाले के बावजूद कोई बड़ी कार्रवाई नहीं हुई?

भारत का विमान उद्योग, जो कभी स्वदेशी तकनीक और आत्मनिर्भरता का प्रतीक था, आज भ्रष्टाचार, सत्ता के दुरुपयोग और अरबपतियों के हितों का अखाड़ा बन चुका है। पिछले डेढ़ दशक में रक्षा सौदों में जिस तरह से कर्षण और पैसों का खुला खेल चला है, वह न केवल देश की सुरक्षा के साथ खिलवाड़ है, बल्कि जनता के विश्वास का भी घोर अपमान है। राफेल डील से लेकर एयरइंडिया के निजीकरण तक, हर बड़ा सौदा सवालियों के घेरे में है। यह लेख उन काले कारनामों को उजागर करता है, जहां सत्ता और पूंजी का गठजोड़ देश को लूटने का जरिया बन गया है।

वैश्विक असफल निजीकरण

भारत के लिए बड़ी सीख



हाल के वर्षों में, भारत में हवाई अड्डों के निजीकरण की चर्चा ने जोर पकड़ा है। सरकार ने कई प्रमुख हवाई अड्डों को बड़े उद्योगपतियों और निजी कंपनियों को सौंपने की दिशा में कदम उठाए हैं, जिसका तर्क है कि इस से दक्षता बढ़ेगी और बुनियादी ढांचे में निवेश होगा। हालांकि, वैश्विक स्तर पर कई ऐसे उदाहरण हैं, जहां हवाई अड्डों के निजीकरण ने सरकारों और जनता के लिए अपेक्षित लाभ देने के बजाय कई समस्याएं खड़ी कीं। यह लेख उन वैश्विक मामलों पर प्रकाश डालता है, जहां निजीकरण की असफलता ने सरकारों को आर्थिक और सामाजिक नुकसान पहुंचाया, और यह भारत के लिए एक चेतावनी हो सकता है।

यूनाइटेड किंगडम: कार्डिफ और प्रेस्टविक हवाई अड्डों का पुनः राष्ट्रीयकरण

यूनाइटेड किंगडम में, जहां हवाई अड्डों का निजीकरण शुरू हुआ, वहां भी कई असफलताएं देखने को मिलीं। कार्डिफ और प्रेस्टविक हवाई अड्डे इस का उदाहरण हैं। इन हवाई अड्डों को निजी कंपनियों को सौंपा गया था, लेकिन खराब प्रबंधन, अपर्याप्त निवेश और वित्तीय अस्थिरता के कारण ये हवाई अड्डे घाटे में चले गए। अंततः, सरकार को इन्हें फिर से अपने नियंत्रण में लेना पड़ा, जिसे पुनः राष्ट्रीयकरण कहा गया। इस प्रक्रिया में न केवल सरकार को अतिरिक्त वित्तीय बोझ उठाना पड़ा, बल्कि स्थानीय समुदायों को भी नौकरियों और सेवाओं में कमी का सामना करना पड़ा। इस से यह स्पष्ट होता है कि निजीकरण हमेशा दक्षता की गारंटी नहीं देता, और यह सरकार के लिए दीर्घकालिक वित्तीय जोखिम पैदा कर सकता है।

कनाडा: टोरंटो और स्टीवर्ट हवाई अड्डे

कनाडा में टोरंटो के पियर्सन हवाई अड्डे और स्टीवर्ट इंटरनेशनल हवाई अड्डे के निजीकरण के प्रयासों ने भी गंभीर समस्याएं उत्पन्न कीं। टोरंटो में, निजी ऑपरेटरों द्वारा प्रबंधित सुविधाओं की बाद में हवाई अड्डा प्राधिकरण को वापस बेचना पड़ा, क्योंकि निजी कंपनियों ने सेवा की गुणवत्ता और बुनियादी ढांचे के रख रखाव में अपेक्षित निवेश नहीं किया। इसी तरह, स्टीवर्ट इंटरनेशनल हवाई अड्डे को 2000 में निजीकरण किया गया, लेकिन केवल छह साल बाद इसे फिर से सरकारी नियंत्रण में लेना पड़ा। निजी ऑपरेटरों की ओर से वित्तीय जोखिमों को संभालने में असमर्थता और स्थानीय हितों की अनदेखी ने इन परियोजनाओं को असफल बना दिया। इन मामलों से यह स्पष्ट है कि निजीकरण से अपेक्षित आर्थिक लाभ हमेशा प्राप्त नहीं होते।

संयुक्त राज्य अमेरिका: शिकागो मिडवे हवाई अड्डा

संयुक्त राज्य अमेरिका में हवाई अड्डों का निजीकरण अपेक्षाकृत कम हुआ है, लेकिन शिकागो मिडवे हवाई अड्डे के निजीकरण के दो प्रयास असफल होपहला प्रयास वित्त पोषण की कमी के कारण विफल हुआ, जबकि दूसरा प्रयास तब रुक गया जब अंतिम बोली दाताओं में से एक ने प्रक्रिया से हटने का फैसला किया। इन असफलताओं ने न केवल समय और संसाधनों की बर्बादी की, बल्कि यह भी दिखाया कि निजीकरण की प्रक्रिया जटिल और जोखिम भरी हो सकती है। निजी कंपनियों द्वारा उच्च लागत और लाभ-केंद्रित दृष्टिकोण ने स्थानीय यात्रियों और एयरलाइंस के लिए किराए में वृद्धि की आशंका बढ़ा दी, जिससे सार्वजनिक हित प्रभावित हुआ।

कहा होगा धमाल और मौज़ मस्ती



ला टोमाटिना, स्पेन

- स्थान: बुनोल, वालेंसिया, स्पेन
- कब: अगस्त 2025 (आमतौर पर अगस्त का अंतिम बुधवार)
- विवरण: ला टोमाटिना दुनिया का सबसे बड़ा टमाटर युद्ध है, जिसमें हजारों लोग एक-दूसरे पर टमाटर फेंकते हैं। यह बुनोल शहर के सप्ताह भर चलने वाले उत्सव का हिस्सा है, जिसमें संगीत, नृत्य और आतिशबाजी भी शामिल हैं।
- इतिहास: इसकी शुरुआत 1945 में एक स्थानीय झगड़े से हुई थी, जो बाद में एक मजेदार परंपरा बन गई। यह अब विश्व प्रसिद्ध पर्यटक आकर्षण है।
- खासियत (USP): टमाटरों से भरा एक अनोखा और मजेदार युद्ध, जो पर्यटकों को स्थानीय लोगों के साथ मिलकर उत्सव में शामिल होने का मौका देता है।



एसाला पेराहेरा, श्रीलंका

- स्थान: कैंडी, श्रीलंका
- कब: जुलाई या अगस्त 2025 (तिथियाँ चंद्र कैलेंडर पर आधारित)
- विवरण: एसाला पेराहेरा, जिसे पवित्र दांत उत्सव के रूप में भी जाना जाता है, विश्व का सबसे पुराना और भव्य बौद्ध त्योहारों में से एक है। यह भगवान बुद्ध के पवित्र दांत की पूजा के लिए आयोजित किया जाता है, जो कैंडी के प्रसिद्ध टैंपल ऑफ द टूथ में रखा गया है। 10 दिनों तक चलने वाले इस उत्सव में नर्तक, ढोल वादक, अग्नि-नर्तक और सजाए गए हाथियों की भव्य शोभायात्रा होती है, जो कैंडी झील के आसपास परिक्रमा करती है।
- इतिहास: यह परंपरा चौथी शताब्दी में शुरू हुई, जब भारत से बुद्ध का पवित्र दांत श्रीलंका लाया गया। तब से यह त्योहार कैंडी की सांस्कृतिक पहचान बन गया है।
- खासियत (USP): रंग-बिरंगे परिधानों में सजे नर्तकों और सैकड़ों सजाए गए हाथियों की शोभायात्रा, जो रात में मशालों की रोशनी में और भी मनमोहक लगती है। यह पर्यटकों को श्रीलंका की समृद्ध बौद्ध संस्कृति से रूबरू कराता है।



फुजी रॉक फेस्टिवल, जापान

- स्थान: नाएबा स्की रिसॉर्ट, निगाटा, जापान
- कब: 25-27 जुलाई 2025
- विवरण: फुजी रॉक फेस्टिवल जापान का सबसे बड़ा और सबसे प्रतिष्ठित संगीत उत्सव है, जिसमें रॉक, इलेक्ट्रॉनिक, और इंडी संगीत के विश्व-स्तरीय कलाकार हिस्सा लेते हैं। पहाड़ों और जंगलों के बीच बसा यह रिसॉर्ट एक अविस्मरणीय प्राकृतिक पृष्ठभूमि प्रदान करता है।
- इतिहास: इसकी शुरुआत 1997 में हुई थी और तब से यह जापान के संगीत प्रेमियों और अंतरराष्ट्रीय पर्यटकों के लिए एक प्रमुख आकर्षण बन गया है। पिछले संस्करणों में क्राफ्टवर्क और पेगी गौ जैसे कलाकारों ने प्रदर्शन किया है।
- खासियत (USP): प्राकृतिक सुंदरता के बीच संगीत, कैंपिंग का अनुभव, और स्थानीय जापानी खाद्य स्टॉल। यह उत्सव संगीत और प्रकृति के प्रेमियों के लिए एक आदर्श मिश्रण है।



ब्लेड्स ऑफ ग्लोरी म्यूज़ियम: क्रिकेट प्रेमियों की जन्म

भारत के पुणे शहर में स्थित Blades of Glory Cricket Museum दुनिया का सबसे बड़ा क्रिकेट म्यूज़ियम है। 2012 में स्थापित इस म्यूज़ियम में 75,000 से भी अधिक क्रिकेट से जुड़ी वस्तुएं मौजूद हैं – जैसे ऐतिहासिक बल्ले, दस्ताने, कैप्स, जर्सी और अन्य यादगार चीज़ें, जिनमें से कुछ 1800 के दशक की हैं। इस संग्रहालय की स्थापना पूर्व क्रिकेटर रोहन पाटे ने की थी। उनका सपना था कि क्रिकेट प्रेमियों के लिए एक ऐसा स्थान हो जहाँ वे खेल के स्वर्णिम इतिहास को महसूस कर सकें। Blades of Glory सिर्फ एक म्यूज़ियम नहीं, बल्कि एक भावना है – जो क्रिकेट की विरासत को सहेजती है और आने वाली पीढ़ियों तक पहुँचाती है।

विशेषताएं
यहाँ सचिन तेंदुलकर की वर्ल्ड कप जर्सी से लेकर विराट कोहली के हस्ताक्षरित बल्ले तक, हर वस्तु क्रिकेट प्रेमियों के दिलों को छू लेती है। विराट कोहली ने कहा – “अपने लिए समर्पित सेक्शन देख कर भावुक हो गया, यह मेरे लिए सबसे खास तोहफ़ा है।” वहीं सचिन ने इसे “शानदार” कहा और स्टीव स्मिथ ने भी म्यूज़ियम की तारीफ़ की।

दर्शकों की राय
दिल्ली की आयशा ख़ान का कहना है, “ऐसा लगा जैसे इतिहास में चल रहा हूँ। बहुत सुंदर संग्रह।”

पता: गोविंद गौरव अपार्टमेंट, तुलशीबागवाले कॉलोनी, सहकार नगर 2, पुणे – 411009

समय: रोज़ाना सुबह 10 बजे से शाम 7 बजे तक

कैसे पहुँचें:

- पुणे रेलवे स्टेशन से 7.8 किमी
- पुणे एयरपोर्ट से 16 किमी



पराडॉक्स म्यूज़ियम मुंबई: वास्तविकता को चुनौती देने वाला अनुभव

मुंबई के फोर्ट इलाके में अक्टूबर 2024 में शुरू हुआ पराडॉक्स म्यूज़ियम भारत का पहला ऐसा म्यूज़ियम है जो विज्ञान, कला और मनोविज्ञान को एकअनोखे अंदाज़ में जोड़ता है। यह म्यूज़ियम ओस्ट्रो (नॉर्वे) में 2022 में शुरू हुए वैश्विक ब्रांड Paradox Museum की 12 वीं शाखा है, जो पेरिस, मियामी और लंदन जैसे शहरों में पहले से मौजूद है। 55 इंटरएक्टिव प्रदर्शनियों और 15 रोमांचक कमरों के साथ, यह म्यूज़ियम हर आयु वर्ग के लिए एक नया अनुभव लेकर आता है। जीरो ग्रेविटी रूम, पैरेडॉक्स टनल और इन्फिनिटी वेल जैसे इल्यूजन आधारित सेटअप, भ्रम और रोमांच का अनोखा संगम पेश करते हैं। विशेष रूप से मुंबई बाज़ार रूम में बाल गंगाधर तिलक की निगाहों का भ्रम एक स्थानीय सांस्कृतिक रंग भरता है।

इस परियोजना को भारत में लाने का श्रेय सतीश यादव को जाता है, जिन्होंने पहले Museum of Illusions को दिल्ली में पेश किया था। संचालन की कमान नादिया रोडिटी के पास है, जिन्होंने वैश्विक स्तर पर इसके विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई।

पता: श्रीनिवास हाउस, एच. सोमानीमार्ग, फोर्ट, मुंबई (बॉम्बे ज़िमखाना के पीछे)

समय: सोमवार-शुक्रवार – सुबह 11 बजे से रात 8 बजे तक

शनिवार-रविवार – सुबह 11 बजे से रात 8:30 बजे तक

टिकट: वयस्क ₹590, बच्चे/वरिष्ठ नागरिक ₹550, विदेशी नागरिक ₹890 (GST अतिरिक्त)

अगर आप कुछ ऐसा देखना चाहते हैं जो आपकी सोच को झकझोर दे और आपके सोशल मीडिया पर चार चांद लगा दे, तो Paradox Museum Mumbai ज़रूर जाएँ।

तुर्की और अज़रबैजान में भारतीय पर्यटकों की अनुपस्थिति

आर्थिक, राजनैतिक और सामाजिक प्रभाव

परिचय

हाल के दिनों में भारतीय पर्यटकों से तुर्की और अज़रबैजान की यात्रा न करने की अपील की जा रही है, जिसका मुख्य कारण इन देशों का पाकिस्तान के प्रति कथित समर्थन बताया जा रहा है। यह लेख इस अपील के संभावित प्रभावों का विश्लेषण करता है, विशेष रूप से आर्थिक दृष्टिकोण से, और 2024 में इन देशों में भारतीय पर्यटकों की संख्या, उनके द्वारा उत्पन्न राजस्व, पाकिस्तान के साथ इन देशों के संबंध, तुर्की के भूकंप में भारत और पाकिस्तान की सहायता, और ट्रेवल व एयर ऑपरेटरों पर पड़ने वाले प्रभाव का निष्पक्ष मूल्यांकन प्रस्तुत करता है।

2024 में भारतीय पर्यटकों की संख्या और आर्थिक प्रभाव

तुर्की

2024 में तुर्की में भारतीय पर्यटकों की संख्या में उल्लेखनीय वृद्धि देखी गई। विभिन्न स्रोतों के अनुसार, लगभग 2,87,000 भारतीय पर्यटकों ने तुर्की की यात्रा की। तुर्की का पर्यटन राजस्व 2024 में 61.1 बिलियन डॉलर तक पहुंच गया, जिसमें पिछले वर्ष की तुलना में 8.3% की वृद्धि हुई। भारतीय पर्यटकों की संख्या में 20.7% की वृद्धि दर्ज की गई, जो तुर्की की अर्थव्यवस्था के लिए महत्वपूर्ण है।

तुर्की की जीडीपी का 12% और रोजगार का 10% पर्यटन क्षेत्र पर निर्भर है। भारतीय पर्यटक, विशेष रूप से इस्तांबुल, कप्पाडोसिया, और अंताल्या जैसे लोकप्रिय स्थलों में, प्रति वर्ष लगभग 2,900-3,350 करोड़ रुपये (लगभग 350-400 मिलियन डॉलर) का योगदान देते हैं। यदि भारतीय पर्यटक तुर्की की यात्रा बंद करते हैं, तो यह तुर्की के पर्यटन राजस्व में लगभग 0.5-0.7% की कमी ला सकता है, जो कुल राजस्व का एक छोटा लेकिन उल्लेखनीय हिस्सा है।

अज़रबैजान

अज़रबैजान में 2024 में 2,43,589 भारतीय पर्यटकों ने यात्रा की, जो 2023 की तुलना में 108% की वृद्धि दर्शाता है। अज़रबैजान की जीडीपी का 8% और रोजगार का 10% पर्यटन पर निर्भर है। भारतीय पर्यटक अज़रबैजान की अर्थव्यवस्था में प्रति वर्ष 1,000-1,250 करोड़ रुपये (लगभग 120-150 मिलियन डॉलर) का योगदान देते हैं। भारतीय पर्यटकों की अनुपस्थिति से अज़रबैजान के पर्यटन राजस्व में 1-1.5% की कमी आ सकती है, जो तुर्की की तुलना में अधिक प्रभावशाली है क्योंकि अज़रबैजान का पर्यटन बाजार छोटा है।

आर्थिक प्रभाव का विश्लेषण

दोनों देशों में भारतीय पर्यटकों का योगदान महत्वपूर्ण है, लेकिन उनकी अनुपस्थिति का प्रभाव तुर्की में कम और अज़रबैजान में अधिक होगा। तुर्की का पर्यटन क्षेत्र वैश्विक स्तर पर विविधतापूर्ण है, और यूरोप, मध्य पूर्व, और रूस से आने वाले पर्यटक इस कमी को आंशिक रूप से भर सकते हैं। हालांकि, अज़रबैजान, जो हाल ही में भारतीय पर्यटकों के लिए एक उभरता गंतव्य बना है, इस कमी को भरने में कठिनाई का सामना कर सकता है। दोनों देशों में होटल, रेस्तरां, स्थानीय गाइड, और परिवहन सेवाएं सीधे प्रभावित होंगी।

तुर्की भूकंप में भारत की सहायता

फरवरी 2023 में तुर्की में आए विनाशकारी भूकंप के बाद भारत ने तुरंत सहायता प्रदान की। भारत उन पहले देशों में शामिल था जिन्होंने राहत सामग्री और बचाव दल भेजे। भारतीय वायुसेना के C-17 विमान से 35 टन राहत सामग्री तुर्की और सीरिया भेजी गई। इसके अलावा, 150 से अधिक एन डी आर एफ कर्मी और भारतीय सेना की मेडिकल यूनिट ने बचाव कार्यों में हिस्सा लिया। भारत के इस प्रयास को तुर्की ने "ऑपरेशन दोस्त" के रूप में सराहा।

निष्कर्ष

तुर्की और अज़रबैजान में भारतीय पर्यटकों की अनुपस्थिति का आर्थिक प्रभाव सीमित लेकिन उल्लेखनीय होगा। तुर्की में राजस्व की कमी 0.5-0.7% और अज़रबैजान में 1-1.5% तक हो सकती है। दोनों देशों का पाकिस्तान के साथ मजबूत संबंध है, जो भारत के साथ उनके कूटनीतिक और पर्यटन संबंधों को प्रभावित कर सकता है। तुर्की भूकंप में भारत की सहायता व्यापक और प्रभावी थी, जबकि पाकिस्तान की सहायता सीमित रही। ट्रेवल और एयर ऑपरेटरों पर प्रभाव अल्पकालिक होगा, लेकिन वैकल्पिक गंतव्यों को बढ़ावा देकर इसे कम किया जा सकता है। यह अपील भारत की जनता की भावनाओं को दर्शाती है, लेकिन इसके दीर्घकालिक प्रभाव दोनों देशों के साथ व्यापार और कूटनीति पर निर्भर करेंगे। निष्पक्ष दृष्टिकोण से, भारतीय पर्यटकों को वैकल्पिक गंतव्यों पर विचार करने के साथ-साथ इन देशों के साथ संवाद को बनाए रखने की आवश्यकता है ताकि आपसी समझ और सहयोग को बढ़ावा मिले।



भारत ने "ऑपरेशन दोस्त" के तहत भूकंप प्रभावित तुर्की और सीरिया को एक फील्ड अस्पताल, दवाइयाँ और राहत एवं बचाव दल भेजे थे।





मॉस्को में होगी OTOAI की छठी कन्वेंशन, भारत-रूस पर्यटन संबंधों को मिलेगा नया आयाम

आउट बाउंड टूर ऑपरेटर्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया (OTOAI) ने हाल ही में नई दिल्ली के ली मेरिडियन होटल में एक भव्य कार्यक्रम का आयोजन किया, जिसमें संगठन की छठी अंतरराष्ट्रीय कन्वेंशन की घोषणा की गई। यह सम्मेलन 10 से 13 जुलाई 2025 के बीच मॉस्को में आयोजित होगा। इस अवसर पर भारत और मॉस्को सिटी टूरिज्म कमेटी के गणमान्य अतिथि मौजूद रहे, जिससे दोनों देशों के पर्यटन संबंधों को नई दिशा मिलने की उम्मीद है। कार्यक्रम में लगभग 50 पर्यटन विशेषज्ञों ने भाग लिया और मॉस्को के सांस्कृतिक वैभव व आर्किटेक्चरल धरोहरों पर रोशनी डाली। कन्वेंशन के बाद डेलीगेट्स से टपीटर्सबर्ग की तीन दिवसीय यात्रा पर भी जाएंगे, जहां वे 'व्हाइट नाइट्स' के जादुई अनुभव का आनंद ले सकेंगे।

बोधगया में बनेगा बौद्ध ध्यान एवं अनुभव केन्द्र, स्वदेश दर्शन स्कीम के तहत मिली मंजूरी

पर्यटन मंत्रालय की स्वदेश दर्शन स्कीम 2.0 के तहत बोध गया में एक बौद्ध ध्यान एवं अनुभव केन्द्र का निर्माण किया जाएगा। इस योजना के लिए ₹165.44 करोड़ की प्रशासनिक स्वीकृति प्रदान की गई है। बिहार राज्य पर्यटन विकास निगम को इस योजना की कार्यकारी एजेंसी नियुक्त किया गया है। यह केन्द्र पर्यटकों को बेहतर सुविधाएँ उपलब्ध कराएगा और स्थानीय स्तर पर रोजगार और व्यापार के अवसर भी बढ़ाएगा।

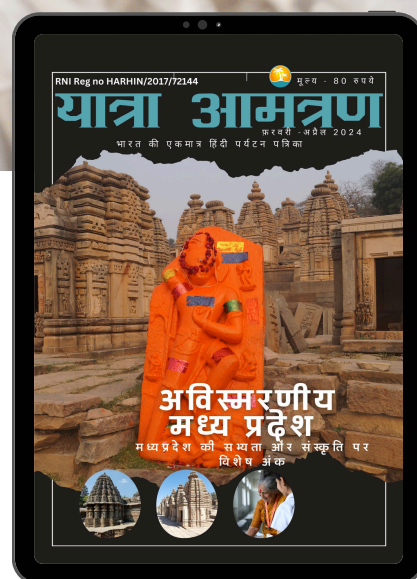
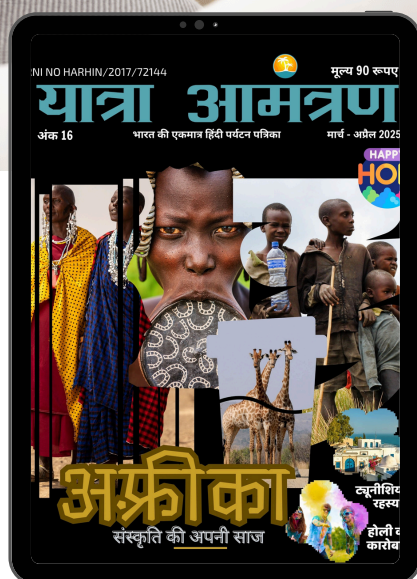
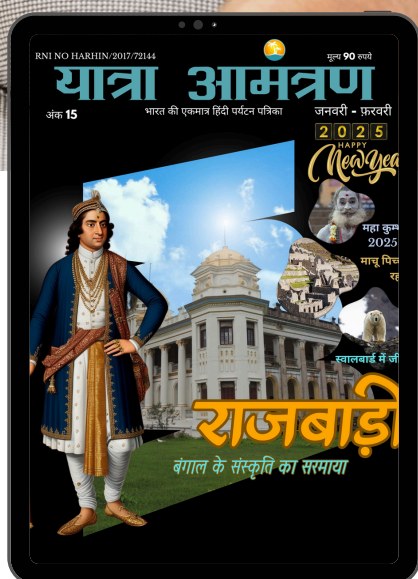


त्रिवेणी कला संगम में 'बिर्योन्ड मिथ एंड मेटाफर' प्रदर्शनी का हुआ भव्य उद्घाटन

शबीर हुसैन संतोष की एकल चित्रकला प्रदर्शनी 'बिर्योन्ड मिथ एंड मेटाफर' का उद्घाटन 23 अप्रैल को त्रिवेणी कला संगम स्थित श्री धराणी गैलरी में हुआ। डॉ. करण सिंह और प्रख्यात कवि प्रयाग शुक्ला की उपस्थिति में आयोजित इस पूर्वावलोकन समारोह में कला प्रेमियों और दिल्ली की सांस्कृतिक दुनिया की अहम हस्तियों ने भाग लिया। संतोष के सूक्ष्म रंगों और ध्यान मग्न अभिव्यक्ति को प्रदर्शनी में खूब सराहना मिली।



Craving Insightful Research-Backed Travel Stories? Discover More at www.yatramatran.com/magazine





WILL INDIA
CHANGE
FOUNDATION

Our Mission: Educate, Empower and Inspire

We are

Will India Change Foundation

.....



413A, Sector 68, HSIIDC, IMT,
Faridabad, Haryana 121004



9971229644



www.willindiachange.org