ଆକାଶ ବଜାର

ଗୁରୁବାର, ଜୁନ୍ ୧୨,୨୦୨୫ର ଘଟଣା, ଯାହା ଏବେ ବି ଚର୍ଚ୍ଚାରେ ରହିଛି। ରାଜେନ୍ଦ୍ର ବାବୁଙ୍କ ଜନ୍ମତିଥିରେ କିଛି ପୁସ୍ତକ ପ୍ରକାଶନ ଉପସ୍ଥାପନ କରିବା କାମରେ ମୁଁ ଅଫିସ୍‌ରେ ବ୍ୟସ୍ତଥିବା ବେଳେ ମୋ ମୋବାଇଲ୍ ଫୋନ୍‌ଟି ନିରବ ଥିଲା। ଯେତେବେଳେ ଖୋଲିଲି ଗୋଟିଏ ଖବର ପ୍ରଥମେ ନଜରରେ ପଡ଼ିଲା। ଘରୁ ଆସିଥିବା ଏକ ଭିଡ଼ିଓ ଏବଂ ବାର୍ତ୍ତାରୁ ବୁଝି ହୋଇଗଲା ଯେ କିଛି ସମୟତଳେ ଅହମ୍ମଦାବାଦରେ ଏକ ବିମାନ ଦୁର୍ଘଟଣା ଘଟିଛି ଏବଂ ବିମାନଟି ଗୁଜୁରାଟର ପ୍ରସିଦ୍ଧ ଭେଷଜ ମହାବିଦ୍ୟାଳୟ 'ବି.ଜେ ମେଡ଼ିକାଲ କଲେଜ'ର ଛାତ୍ରାବାସ ଉପରେ ପଡ଼ିଯାଇଛି। ବିମାନର ଶେଷଭାଗଟି ଛାତ୍ରାବାସ ଉପରେ ଅଟକିଥିବାର ଦୃଶ୍ୟ ମଧ୍ୟ ସେହି ବାର୍ତ୍ତା ସହିତ ଆସିଥିଲା। ମାତ୍ର କିଛିମାସ ତଳେ ପୁତ୍ରସମ ଡାକ୍ତର ଆଶୁତୋଷ ଏହି ମହାବିଦ୍ୟାଳୟରେ ପି.ଜି କରିବା ପାଇଁ ଯୋଗ ଦେଇଥିବାରୁ ପରିବାରର ସମସ୍ତେ ଚିନ୍ତିତ ଥିଲେ। ଫୋନ କରି ବୁଝିବାବେଳେ ଜଣାପଡ଼ିଲାଯେ ବିମାନଟି ଅହମ୍ମଦାବାଦରୁ ଲଣ୍ଡନ ଅଭିମୁଖେ ଯାଉଥିଲା। ଏୟାର ଇଣ୍ଡିଆର ବିମାନ ସଂଖ୍ୟା ଏ.ଆଇ ୧୭୧ ନାମରେ ପରିଚିତ ଏହି ବିମାନଟି ଆମେରିକୀୟ ବୋଇଂକମ୍ପାନୀର ୭୮୭ ଶୃଙ୍ଖଳର ସର୍ବଶ୍ରେଷ୍ଠ ବିମାନ ବୋଲି କୁହାଯାଇଥାଏ। ଆଶୁତୋଷ ଯେଉଁ ଛାତ୍ରାବାସରେ ରହୁଥିଲେ, ତାହାରି ଉପରେ ବିମାନର ବଡ଼ ଅଂଶଟିଏ ମାଡ଼ ହୋଇଥିଲା। କୋଠାଟିର ଏକ ବଡ଼ ଅଂଶ ଭୁଷୁଡ଼ି ଯାଇଥିବାବେଳେ କିଛି ଅଂଶ ପୋଡ଼ି ଯାଇଥିଲା। ଆଶୁତୋଷ ଡାକ୍ତରଖାନାରେ କାମରେ ବ୍ୟସ୍ତ ଥିଲାବେଳେ ତାଙ୍କର ଜଣେ ବନ୍ଧୁ ରାତି ଡିୟୁଟି ସାରି ଶୋଇପଡ଼ିଥିଲେ ଏବଂ ସେ ନିଦ୍ରିତ ଅବସ୍ଥାରେ ପୋଡ଼ିଯାଇ ମୃତ୍ୟୁବରଣ କରିଥିଲେ। ଆଶୁତୋଷଙ୍କ କୋଠରୀଟି ପୋଡ଼ିଯାଇଥିଲା। ମାତ୍ର ୫ଜଣ ଡାକ୍ତରୀ ଓ ପି.ଜି ଛାତ୍ରଙ୍କର ମୃତ୍ୟୁ ହୋଇଛି କୁହାଯାଉଥିବାବେଳେ ଜାଣିବାକୁ ପାଇଲୁ ଯେ ପ୍ରାୟ ୭୫ଜଣ ଡାକ୍ତର ନିଖୋଜ ଅଛନ୍ତି। ବିମାନରେ ଯାତ୍ରା କରୁଥିବା ୨୪୨ଜଣ ଯାତ୍ରୀ, ପାଇଲଟ ଓ ବିମାନ କର୍ମଚାରୀଙ୍କ ଭିତରୁ ଜଣେ ମାତ୍ର ନିଜ ଜୀବନକୁ ବଞ୍ଚାଇ ପାରିଥିବାବେଳେ ଅନ୍ୟ ସମସ୍ତେ ମୃତ୍ୟୁବରଣ କରିଥିଲେ। ନିଖୋଜ ଡାକ୍ତରମାନଙ୍କର ଖବର ଅପେକ୍ଷାରେ ଏବେ ବି ପରିବାରବର୍ଗ ଚାହିଁ ବସିଛନ୍ତି। ଏପଟେ କ୍ଷତିଗ୍ରସ୍ତ ହଷ୍ଟେଲର ଛାତ୍ର ତଥା ପାଖରେ ଥିବା ଅଧ୍ୟାପକମାନଙ୍କର ଘର ତୁରନ୍ତ ଖାଲିକରି ଯିବା ପାଇଁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦିଆଯାଇଥିବାବେଳେ ସେମାନଙ୍କର ବିକଳ୍ପ ଥଇଥାନର କିଛି ବ୍ୟବସ୍ଥା ହୋଇନାହିଁ ବୋଲି ଅଭିଯୋଗ ହେଉଛି। ତଥାପି ଡାକ୍ତରମାନଙ୍କ ପାଖରେ ସମୟ ନାହିଁ । ପୋଡ଼ିଜଳି ଯାଇଥିବା କେଉଁ ଶବଟି କାହାର; ତାକୁ ଚିହ୍ନଟ କରିବା ପାଇଁ ଡ଼ି.ଏନ୍.ଏ ପରୀକ୍ଷା କରିବା ଏବଂ ମୃତ୍ୟୁବରଣ କରିଥିବା ନିଜର ଡାକ୍ତର ସାଥିମାନଙ୍କୁ ଖୋଜି ବାହାର କରିବା ସେମାନଙ୍କ ପାଇଁ ଏକ ବଡ଼ ଆହ୍ୱାନ ହୋଇଯାଇଛି।

ଏୟାର ଇଣ୍ଡିଆର ଏ.ଆଇ-୧୭୧ ବୋଇଂ ୭୮୭ ବିମାନରେ ମୃତ୍ୟୁବରଣ କରିଥିବା ଦୁଇଜଣ ଅଭିଜ୍ଞ ପାଇଲଟ, ବିମାନ କର୍ମଚାରୀ ତଥା ଯାତ୍ରୀ ମାନଙ୍କର ପ୍ରତି ଆମେ ଆମର ସମ୍ମାନ ଜଣାଉଛୁ। ସେମାନଙ୍କ ଶୋକସନ୍ତପ୍ତ ପରିବାରମାନଙ୍କ ପ୍ରତି ମଧ୍ୟ ଆମେ ଆମର ପ୍ରିୟ ଲେଖକ ଓ ପାଠକମାନଙ୍କ ତରଫରୁ ଗଭୀର ସମବେଦନା ଜଣାଉଛୁ। ଏହି ବିମାନଟି ଖସିପଡ଼ିବା ଯୋଗୁଁ ଯେଉଁ ଡାକ୍ତର ଏବଂ ଅଣଡ଼ାକ୍ତରଲୋକେ ମୃତ୍ୟୁବରଣ କଲେ; ସେମାନଙ୍କ ପ୍ରତି ସମ୍ମାନ ଏବଂ ସେମାନଙ୍କ ପରିବାର ପ୍ରତି ସମବେଦନା ମଧ୍ୟ ଜଣାଉଛୁ।

ତେବେ ଆମେରିକୀୟ ବୋଇଂକମ୍ପାନୀ ଦ୍ୱାରା ନିର୍ମିତ ସ୍ୱପ୍ନର ଏହି ବିମାନ ୭୮୭ କାହିଁକି ଆକାଶକୁ ଭଲଭାବେ ଉଠିବା ପୂର୍ବରୁ ତଳକୁ ଖସିଗଲା ଓ ଜଣେ ଅଭିଜ୍ଞ ପାଇଲଟଙ୍କୁ ଅସହାୟ ହୋଇ ଅନ୍ତିମ ବାର୍ତ୍ତାଟି ବିମାନ ଗମନାଗମନ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ କକ୍ଷକୁ ପଠାଇବା ପଡ଼ିଲା; ତାହାର ଆଲୋଚନା ସେହିଦିନ ଠାରୁ ଆଜିଯାଏଁ ଗଣମାଧ୍ୟମରେ ଜୋରଦାର ଚାଲିଛି। ସବୁ ଚର୍ଚ୍ଚାରେ 'ବିଶାରଦ'ମାନେ ଭାଗନେଇ ପାଣ୍ଡିତ୍ୟପୂର୍ଣ୍ଣ ଭାଷାରେ ନିଜର ଅନୁମାନଗୁଡ଼ିକୁ ଉପସ୍ଥାପନ କରି ବିମାନ ଦୁର୍ଘଟଣାର କାରଣଗୁଡ଼ିକ ମିଳିଗଲା ବୋଲି ଭ୍ରମ ସୃଷ୍ଟି କରିଚାଲିଛନ୍ତି। ସାମାଜିକ ଗଣମାଧ୍ୟମରେ ଅନେକ କାହାଣୀ ପ୍ରସାରିତ ହୋଇଚାଲିଛି। ଆମେ ସମସ୍ତଙ୍କୁ ଅନୁରୋଧ କରିବୁ ଯେ କୌଣସି ଖବର ବା ପ୍ରଚାର ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଭାବିତ ନହେବା ପାଇଁ ସେମାନେ ଯେମିତି ଚେଷ୍ଟା କରିବେ। ଯେଉଁଭଳି ଭାବେ ବିମାନ ଦୁର୍ଘଟଣା ଘଟିଛି, ଆମେ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଅନୁସନ୍ଧାନ ବିନା କିଛି ସଠିକ୍ ତଥ୍ୟ ପାଇପାରିବା ନାହିଁ। ତେବେ ସତ୍ୟ ଯେହେତୁ ଆମ ସମୟରେ ସମାଧି ନେଇସାରିଛି, କୌଣସି ତଥାକଥିତ ଅନୁସନ୍ଧାନ ଯେ ନିରପେକ୍ଷହେବ ଏବଂ ଆମକୁ ଠିକ୍ କଥାଟି ଜଣାଇବ; ସେ ବିଶ୍ୱାସ କେବଳ ଭଗବାନଙ୍କ ଭରସାରେ ଥିବା ଲୋକମାନେ ହିଁ କରିପାରିବେ। ବୋଇଂକମ୍ପାନୀ ନିଜେ ବି ଚାହିଁବ ନାହିଁ ଯେ ଅନୁସନ୍ଧାନରେ ନିଜ ବିମାନର ନିର୍ମାଣଗତ ତ୍ରୁଟି ପ୍ରତି କେହି ଅଙ୍ଗୁଳି ନିର୍ଦ୍ଦେଶ କରିବେ। ବିଶ୍ୱରେ ବିମାନଯାତ୍ରା ବହୁଗୁଣ ବଢ଼ିଯାଇଛି। ବିମାନ ସଂଖ୍ୟା ବି ସେହି ଅନୁସାରେ ବହୁଗୁଣ ବଢ଼ିଯାଇଛି। ସମଗ୍ର ଆକାଶଟା ଯେମିତି ଗୋଟେ ବଡ଼ବଜାର ହୋଇଯାଇଛି। ମୁଖ୍ୟ ପ୍ରତିଯୋଗିତା ଦୁଇଟି ବିମାନ ତିଆରି କରୁଥିବା କମ୍ପାନୀଙ୍କ ଭିତରେ ଚାଲିଛି ଯେମିତି କି ସେମାନେ ଏହି ବଜାରରେ ନିଜ

ପତିଆରାକୁ ପ୍ରତିଷ୍ଠିତ କରାଇବା ପାଇଁ ଜଣେ ଅନ୍ୟ ଜଣକୁ ପଛରେ ପକାଇ ଆଗରେ ରହିବେ। ଗୋଟିଏ ପଟେ ଅଛି ଆମେରିକାର ବୋଇଂକମ୍ପାନୀ ଏବଂ ଅନ୍ୟପଟେ ଅଛି ଫ୍ରାନସ୍‌ର ଏୟାରବସ୍ କମ୍ପାନୀ। ଯଦି ବୋଇଂକମ୍ପାନୀର ସର୍ବଶ୍ରେଷ୍ଠ ବିମାନ ବୋଇଂ ୭୮୭ପ୍ରତି କୌଣସି ଅନୁସନ୍ଧାନରେ କିଛି ପ୍ରତିକୂଳ ମନ୍ତବ୍ୟ ଆସିବ, ସେମାନଙ୍କର ଆଶଙ୍କା ରହିବଯେ ଏହାର ଲାଭ ଏୟାରବସ୍ କମ୍ପାନୀ ନେଇଯିବ। ଜଗତୀକରଣ, ବଜାରୀକରଣ ଓ ଘରୋଇକରଣ ପ୍ରଭାବରେ ଆମ ଲୋକମାନେ ଆକାଶରେ ଉଡ଼ିବା ପାଇଁ ଅନ୍ତତଃ ଉତ୍ସାହୀ ହୋଇପଡ଼ିଥିବା ଯୋଗୁଁ ଆକାଶ ବଜାରଟି ଏକ ରୋମାଞ୍ଚକର ସ୍ଥିତିରେ ଆସି ପହଞ୍ଚିଛି। ମଧ୍ୟବିତ୍ତ ଶ୍ରେଣୀ ଓ ନିମ୍ନମଧ୍ୟବିତ୍ତ ଶ୍ରେଣୀରେ ମଧ୍ୟ ଆକାଶରେ ଉଡ଼ିବାର ଉନ୍ମାଦନା ଭିତରେ ଥିବା ସଂଖ୍ୟା ସବୁଦେଶରେ ଏବଂ ବିଶେଷ କରି ଭାରତରେ ବହୁଗୁଣ ବଢ଼ିଛି। ଅଧିକ ବିମାନ ଦରକାର ଏବଂ ଅଧିକ ବିମାନବନ୍ଦର ବି ଦରକାର। ସେହି ଦୃଷ୍ଟିରୁ ବୋଇଂର ସ୍ଥାନ ଏଆରବସ୍ ନେବ, ଏହି କଥା ବୋଇଂକମ୍ପାନୀ କେବେବି ଚାହିଁବ ନାହିଁ। ବଜାରୀକରଣ ଓ ଘରୋଇକରଣ ଯୁଗରେ ଅନୁସନ୍ଧାନ ଯେ ନିରପେକ୍ଷ ଭାବେ କରିହେବ; ଏଭଳି ଚିନ୍ତା କରିବା ନିରର୍ଥକ ଅର୍ଥାତ୍ ଆମେ ପ୍ରକୃତ ସତ୍ୟ କେମିତି ଜାଣିବା ଆଜିର ସମୟରେ ତାହା ଏକ ବଡ଼ ଆହ୍ୱାନ।

ଯାହା ଆମକୁ ଅଧିକ ଚିନ୍ତା କରିବା କଥା, ତାହା ହେଉଛି ଏକ କ୍ରମବର୍ଦ୍ଧିଷ୍ଣୁ ଆକାଶ ବଜାର। ଅନେକ ତଥ୍ୟ ଆମେ ନିଜେ ଖୋଜିଲେ ଇଣ୍ଟରନେଟ୍‌ରୁ ପାଇଯାଇ ପାରିବା। ଗୋଟିଏ ତଥ୍ୟରୁ ଜଣାପଡ଼େ ଯେ ପାଖାପାଖି ୧୦ବର୍ଷ ତଳେ ଆମ ଦେଶରେ ୧୩କୋଟି ୧୦ଲକ୍ଷ ଲୋକ ଏହି ଆକାଶ ବଜାରର ଗ୍ରାହକ ଥିଲେ। ୨୦୨୪-୨୫ରେ ଏହି ସଂଖ୍ୟାଟି ୪୦କୋଟି ଉପରେ ହେବ ବୋଲି କୁହାଯାଉଛି। ଏତେ ଲୋକଙ୍କୁ ଆକାଶରେ ଉଡ଼ାଇବା ପାଇଁ ବିମାନ ଓ ବିମାନବନ୍ଦର ମଧ୍ୟ ବଢ଼ିଛି। ୨୦୦୪ରେ ଆମର ୫୦ଟି ବିମାନବନ୍ଦର ଥିଲା। ୨୦୧୪ବେଳକୁ ଏହି ସଂଖ୍ୟାଟି ୭୪ରେ ପହଞ୍ଚିଥିଲା। ତେବେ ୨୦୨୪-୨୫ରେ ବିମାନବନ୍ଦର ସଂଖ୍ୟା ୨୨୦ରେ ପହଞ୍ଚାଇବା ପାଇଁ ଧାର୍ଯ୍ୟ ରଖାଯାଇଥିଲା। ବିମାନବନ୍ଦର ବଢୁଛି, ବିମାନ ସଂଖ୍ୟା ବି ବଢୁଛି ଏବଂ ବିମାନ ଯାତ୍ରୀ ମଧ୍ୟ ବଢୁଛନ୍ତି। ୨୦୦୪ରେ ଆମର ଦେଶଭିତରେ ଓ ଦେଶ ବାହରକୁ ଯାତ୍ରା କରୁଥିବା ବିମାନସଂଖ୍ୟା ଥିଲା ୨୪୩। ୨୦୧୪ ବେଳକୁ ଏହି ସଂଖ୍ୟାଟି ୪୦୦ରେ ଆସି ପହଞ୍ଚିଥିଲା। ଗତ ଦଶବର୍ଷ ଭିତରେ ୨୦୨୪ବେଳକୁ ଆମ ଆକାଶ ବଜାରରେ ଉଡୁଥିବା ବିମାନ ସଂଖ୍ୟାଟି ୮୦୦ରେ ପହଞ୍ଚିଗଲା। ଆମ ବିକାଶ ପୁରୁଷମାନେ ଲକ୍ଷ୍ୟ ରଖିଛନ୍ତି ଏହି ବିମାନ ସଂଖ୍ୟା ଆଗାମୀ ୫ବର୍ଷ ଭିତରେ ଯେମିତି ୧୪୦୦ରେ ପହଞ୍ଚିବ ଏବଂ ଆଗାମୀ ୨୦ରୁ ୩୦ବର୍ଷ ଭିତରେ ଯାତ୍ରୀବାହୀ ବିମାନ ସଂଖ୍ୟା ଯେମିତି ୩୮୦୦ରେ ପହଞ୍ଚିବ। ଆକାଶରେ କେତେ ତେଲ ପୋଡ଼ିବ ଏବଂ କେତେ ପ୍ରଦୂଷଣ ହେବ ତାହା ଉପରେ ଏଠାରେ କିଛି କୁହାଯାଉ ନାହିଁ। କିନ୍ତୁ ପ୍ରତ୍ୟେକ ରାଜ୍ୟରେ ଏମିତିକି କେତୋଟି ଜିଲ୍ଲା ସଦରମହକୁମାରେ ମଧ୍ୟ ବିମାନବନ୍ଦର ଖୋଲିବାପାଇଁ ଭାରତ ସରକାର ପଦକ୍ଷେପ ନେଇ ଚାଲିଛନ୍ତି। ଗୋଟିଏ ହିସାବରୁ ଜଣାଯାଏଯେ ୨୦୪୭ ବେଳକୁ ଅର୍ଥାତ୍ ଦେଶ ସ୍ୱାଧୀନ ହେବାର ୧୦୦ବର୍ଷ ପୂର୍ତ୍ତି ବେଳକୁ ଆମ ଆକାଶ ବଜାରରେ ୧ଶହ କୋଟି ୩୦ଲକ୍ଷ ଭାରତୀୟ ବିମାନରେ ଉଡୁଥିବେ। ଅବଶ୍ୟ ସେ ଭିତରେ ବିଦେଶୀ ବି ଥିବେ। ଆଗ୍ରହ ଆସିପାରେ ଜାଣିବା ପାଇଁ ଯେ ଦେଶ ସ୍ୱାଧୀନ ହେଲାବେଳେ କେତେଲୋକ ବିମାନରେ ଯାତ୍ରା କରୁଥିଲେ ! ସରକାରଙ୍କର ପି.ଆଇ.ବି ସୂଚନା ମୁତାବକ ୧୯୪୭ରେ ମାତ୍ର ୨ଲକ୍ଷ ୫୦ହଜାର ଲୋକ ବିମାନଯାତ୍ରା କରୁଥିଲେ। ୧୦୦ବର୍ଷ ଭିତରେ ଏହି ସଂଖ୍ୟାଟି ୧୦୦କୋଟିରୁ ଅଧିକ ହୋଇଯିବା ଅନେକଙ୍କ ପାଇଁ 'ବିକାଶ'ର ଏକ ବଡ଼ ଉପଲବ୍ଧି ହୋଇପାରେ। ତେବେ ସମଗ୍ର ଆକାଶବଜାର ଏବେ ଘରୋଇ କମ୍ପାନୀମାନଙ୍କ ହାତରେ। ଗତ ୧୧ବର୍ଷ ଭିତରେ ଭାରତ ସରକାରଙ୍କ ଅଧିନରେ ଥିବା ଏବଂ ଜାତୀୟ ବିମାନବନ୍ଦର କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ପ୍ରତ୍ୟକ୍ଷ ନିୟନ୍ତ୍ରଣରେ ଥିବା ବିମାନବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକ ଗୋଟିଏ ପରେ ଗୋଟିଏ ଘରୋଇ କମ୍ପାନୀମାନଙ୍କ ହାତକୁ ଚାଲିଯିବାରେ ଲାଗିଛି। ସରକାରଙ୍କର ମାଲିକାନା ନାମକୁ ମାତ୍ର ଜମିଗୁଡ଼ିକ ଉପରେ ରହିବ। ପ୍ରକୃତ ମାଲିକ ଘରୋଇ କମ୍ପାନୀମାନେ ହେବେ। ସବୁଠାରୁ ଆଗରେ ଅଛନ୍ତି ପ୍ରଧାନମନ୍ତ୍ରୀ ମୋଦୀଙ୍କର ପରମ ବନ୍ଧୁ ଗୌତମ ଆଦାନୀ। ୧୪ଟି ବିମାନ ବନ୍ଦର ଘରୋଇ ନିୟନ୍ତ୍ରଣକୁ ଯାଇସାରିଲାଣି। ଦୁର୍ଘଟଣାଗ୍ରସ୍ତ ଏୟାର ଇଣ୍ଡିଆ ବିମାନଟି ଯେଉଁ ଅହମ୍ମଦାବାଦସ୍ଥିତ ସରଦାର ବଲ୍ଲଭଭାଇ ପଟେଲ ଅନ୍ତରାଷ୍ଟ୍ରୀୟ ବିମାନ ବନ୍ଦରରୁ ଉଡ଼ାଣ ଭରିଥିଲା, ତାହା ଗୌତମ ଆଦାନୀଙ୍କ ନିୟନ୍ତ୍ରଣରେ ୨୦୨୦ ମସିହାରୁ ରହିଆସିଛି। ଆଦାନୀ ଏୟାରପୋର୍ଟ ହୋଲ୍‌ଡିଙ୍ଗସ୍ ଲିମିଟେଡ୍ କମ୍ପାନୀ ମାଧ୍ୟମରେ ଏହି ଏୟାରପୋର୍ଟ ସମେତ ଆଉ ୬ଟି ବିମାନବନ୍ଦର ରହିଛି। ସରକାରଙ୍କର ସମ୍ଭାବ୍ୟ ଘରୋଇକରଣ ତାଲିକାରେ ଅନ୍ୟଯେଉଁ ୨୫ଟି ବିମାନବନ୍ଦର ରହିଛି ସେଥିରେ ପ୍ରଥମେ ରହିଛି ଭୁବନେଶ୍ୱର ବିମାନବନ୍ଦର। ଅଧିକାଂଶ ବିମାନବନ୍ଦର ଗୁଡ଼ିକ ଆଦାନୀଙ୍କ ହାତକୁ ହିଁ ଯିବାର ଅଛି ଏବଂ ତାହା ବି ବର୍ଷେ ବା ଦୁଇବର୍ଷ ପାଇଁ ନୁହେଁ ଆଗାମୀ ୫୦ବର୍ଷ ପାଇଁ। ୧୦୦କୋଟିରୁ ଅଧିକ ଲୋକ ଆକାଶରେ ଉଡ଼ିବେ, ବିମାନସଂଖ୍ୟା ୩୮୦୦ରେ ପହଞ୍ଚିବ, ବିମାନବନ୍ଦର କଥାତ ଆଗରୁ କୁହାଯାଇଛି । ଗୋଟିଏ ସତ୍ୟ ଯାହାଆମେ ଦେଖି ନ ଦେଖିଲା ଭଳି ରହୁଛେ, ତାହା ହେଉଛିଯେ କେଉଁଠି ବି ସରକାର ଆମ ନଜରରେ ଦେଖାଯାଉନାହାନ୍ତି। ଆକାଶରେ ଉଡ଼ିବାପାଇଁ ଆଶୟୀଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା ଏତେ ପରିମାଣରେ ବଢୁଥିଲା ବେଳେ ସେମାନଙ୍କର ଜୀବନ ଓ ଯାତ୍ରାର ନିରାପତ୍ତା ଦାୟିତ୍ୱରେ ନିଜେ

ସରକାର ନ ରହିବା ଏକ ଚିନ୍ତାର ବିଷୟ ନୁହଁକି ? ଲାଭଖୋର କମ୍ପାନୀମାନଙ୍କ ହାତରେ ସମସ୍ତଙ୍କର 'ଭାଗ୍ୟ' ଓ ଭବିଷ୍ୟତ ବାନ୍ଧିହୋଇ ରହିବ। ଯେତେବେଳେ ଏତେବଡ଼ ସଂଖ୍ୟାର ବିମାନଯାତ୍ରୀ ଓ ବିମାନ ଆକାଶରେ ଉଡ଼ିବେ, ବିମାନଟି ଭୂଇଁରେ ଥିଲାବେଳେ ଏହାର ଯାନ୍ତ୍ରିକ ତୃଟି ଏବଂ ବିମାନର ସବୁଅଂଶ ତଦାରଖ ପାଇଁ ବହୁ ଅଧିକସଂଖ୍ୟାରେ ଅଭିଜ୍ଞ ଏବଂ ଦକ୍ଷ ଯାନ୍ତ୍ରିକ ବିଶାରଦମାନଙ୍କର ଆବଶ୍ୟକତା ପଡ଼ିଥାଏ। ସେମାନେ ଯଦି ସରକାରଙ୍କର ଜାତୀୟ ବିମାନବନ୍ଦର କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ନିୟନ୍ତ୍ରଣରେ କାମ କରନ୍ତେ ତେବେ ଜନଗଣ ଆଶ୍ୱସ୍ତ ଅନୁଭବ କରନ୍ତେ। ବିଡ଼ମ୍ବନାର କଥାଯେ ଆକାଶ ବଜାରଟି ବଢ଼ିଚାଲିଥିବା ବେଳେ ଭୂଇଁରେ କାମ କରୁଥିବା ବିମାନବନ୍ଦର କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ସବୁପ୍ରକାର କର୍ମଚାରୀଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା ହ୍ରାସପାଇବାରେ ଲାଗିଛି। ୨୦୧୩ ମସିହାରେ ଏହି ସଂଖ୍ୟାଟି ୧୮ହଜାର ୩୨୫ ଥିଲାବେଳେ ୨୦୨୧ ମାର୍ଚ୍ଚ ସୁଦ୍ଧା ତାହା ୧୬ହଜାର ୮୩୪ରେ ପହଞ୍ଚି ଯାଇଥିଲା। ବିମାନବନ୍ଦରଗୁଡ଼ିକର କ୍ରମାଗତ ଘରୋଇକରଣ ଗୁଡ଼ିକ ପରେ ଏହି ସଂଖ୍ୟା ଆହୁରି ହ୍ରାସ ପାଇବାର ସମ୍ଭାବନା ଅଛି।

ଜୁନ୍ ୨,୨୦୨୩ରେ ବାଲେଶ୍ୱର ବାହାନାଗା ବଜାର ଷ୍ଟେସନପାଖରେ ଯେଉଁ ଟ୍ରେନ୍ ଦୁର୍ଘଟଣା ଘଟିଥିଲା ସେଥିରେ ସରକାରୀ ଭାବେ ୨୯୩ଜଣ ଯାତ୍ରୀ ପ୍ରାଣ ହରାଇଥିଲେ। ସେତେବେଳେ ଗୋଟିଏ କଥା ଚର୍ଚ୍ଚାରେ ଥିଲାଯେ ରେଳପଥ ବଢୁଛି, ଟ୍ରେନ୍ ସଂଖ୍ୟା ବଢୁଛି, ଯାତ୍ରୀସଂଖ୍ୟା ବଢୁଛି; କିନ୍ତୁ ଟ୍ରେନ୍ ଚାଳକଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା ବଢୁନାହିଁ ଏବଂ ରେଳକର୍ମଚାରୀଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା କ୍ରମାଗତଭାବେ ହ୍ରାସ ପାଉଛି। ରେଳ ବିଭାଗରେ ନିଯୁକ୍ତି ନାହିଁ, ଅନଭିଜ୍ଞ ଠିକା କର୍ମଚାରୀ ଟ୍ରାଫିକ୍ ଏବଂ ସିଗିନାଲ୍ ଚଳାଉଥିବାବେଳେ ଟ୍ରେନ୍ ଚାଳକମାନଙ୍କୁ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ଅବଧିଠାରୁ ଦୁଇଗୁଣା ଅଧିକା ସମୟ ଟ୍ରେନ୍ ଚାଳାଇବାକୁ ପଡୁଛି। ତେବେ ଆମ ଲୋକମାନଙ୍କର ସ୍ମୃତି ଶକ୍ତି ଅତି ଦୁର୍ବଳ। ଅହମ୍ମଦାବାଦ୍ ବିମାନ ଦୁର୍ଘଟଣାଟି କିଛି ସପ୍ତାହ ପରେ ଆମ ମନ ପରଦାରୁ ହଟିଯାଇଥିବ। ବିମାନର ଶେଷଭାଗ ସହ ଫଟୋ ଉଠାଇବା ପାଇଁ ପ୍ରଧାନମନ୍ତ୍ରୀଙ୍କଠାରୁ ଆରମ୍ଭ କରି ସାଧାରଣ ଜନତାଙ୍କ ଯାଏଁ ଚାଲିଥିବା ଭିଡ଼ଟି ବି ଧିରେଧିରେ ହ୍ରାସ ପାଇଯାଇଥିବ। ଦୁର୍ଘଟଣା କ'ଣ ପାଇଁ ଘଟିଲା ତାହା ଏକ ପ୍ରଶ୍ନବାଚୀ ହୋଇ ରହିଯିବ।

ଆକାଶ ବଜାରର ଚାପରେ ଉଭୟେ ଫ୍ରାନ୍ସର ଏୟାରବସ୍ ଏବଂ ଆମେରିକାର ବୋଇଂକମ୍ପାନୀ ଆଗକୁ ବି ରହିବେ। ସେମାନେ ନିଜ ଲାଭକୁ ବହୁଗୁଣିତ କରିବା ଲୋଭରେ କେବେ ବି ଏହି କଥା କହିବେ ନାହିଁ ଯେ ଉତ୍ତମ ଗୁଣମାନ ରକ୍ଷାକରି ଅତିକମ୍ ସମୟ ଭିତରେ ଏତେ ବିମାନ ସେମାନେ ଯୋଗାଇ ପାରିବେ ନାହିଁ। ଏଠି ମନେପଡ଼େ ବିଶିଷ୍ଟ ଆମେରିକୀୟ ନାଟ୍ୟକାର ଆର୍ଥର୍ ମିଲ୍ଲରଙ୍କ ବହୁ ଚର୍ଚ୍ଚିତ ନାଟକ 'ଅଲ୍ ମାଇଁ ସନ୍ସ' (ସମସ୍ତେ ମୋର ସନ୍ତାନ)। ନାଟକର ମୁଖ୍ୟ ଚରିତ୍ର ଯୋ କେଲର୍ ଓ ତାଙ୍କର ବନ୍ଧୁ ଷ୍ଟେଭ୍ ଡେଭର୍ ଉଭୟେ ଗୋଟିଏ ଯୁଦ୍ଧ ବିମାନର ଯନ୍ତ୍ରାସ୍ ଯଥା ଇଂଜିନ୍ ନିର୍ମାଣ କରୁଥିବା କମ୍ପାନୀ ଚଳାଉଥିଲେ (ଆମେରିକାରେ କେବଳ ବୋଇଂଭଳି ବେସରକାରୀ ବିମାନ ନିର୍ମାଣ ପାଇଁ ନୁହଁ ସରକାରଙ୍କର ସେନାବାହିନୀ ପାଇଁ ମଧ୍ୟ ଯୁଦ୍ଧ ବିମାନର ନିର୍ମାଣ ବିଭିନ୍ନ କମ୍ପାନୀରୁ ନିର୍ମାଣ କରାଯାଉଥିବା ଯନ୍ତ୍ରାଂଶକୁ ଏକାଠି କରି କରାଯାଇଥାଏ)। 'ଯୋ' କେଲର୍ ଓ ଷ୍ଟେଭ ଡ଼େଭରଙ୍କ କାରଖାନା ଦ୍ୱିତୀୟ ବିଶ୍ୱଯୁଦ୍ଧ ସମୟରେ ଯୁଦ୍ଧ ବିମାନପାଇଁ ଇଞ୍ଜିନ୍ ତିଆରି କରି ଯୋଗାଉଥିଲେ। ଦିନେ କେତୋଟି ଇଞ୍ଜିନ୍‌ରେ ଫାଟ ଦେଖାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଏହି ବାବଦରେ 'ଯୋ'ଙ୍କୁ ଅବଗତ କରାଯାଇଥିଲା। କିନ୍ତୁ ସେ ତାଳିପକାଇ ସେସବୁ ଯୋଗାଣ ଅବ୍ୟାହତ ରଖିବା ପାଇଁ କହିଥିଲେ। ସେ ନିଜେ କାରଖାନାକୁ ନଯିବା ପାଇଁ ଜ୍ୱରର ବାହାନା ନେଇଥିଲେ ଏବଂ ତାଙ୍କ ବନ୍ଧୁ 'ଷ୍ଟେଭ୍' କମ୍ପାନୀରେ ମହଜୁଦ ଥିଲେ। ଏହି ଅବହେଳା ଯୋଗୁଁ ୨୧ଟି ଯୁଦ୍ଧବିମାନ ଦୁର୍ଘଟଣାଗ୍ରସ୍ତ ହେଲା ଏବଂ ୨୧ଜଣ ଯୁବ ପାଇଲଟଙ୍କର ଜୀବନ ଗଲା। ଅନୁସନ୍ଧାନ ବେଳେ 'ଯୋ'ଙ୍କ କମ୍ପାନୀର ତୃଟି ସାମ୍ନାକୁ ଆସିଥିଲା। 'ଯୋ' ନିଜେ ଖସି ଯାଇଥିଲେ କିନ୍ତୁ ତାଙ୍କ ବନ୍ଧୁ 'ଷ୍ଟେଭ୍'ଙ୍କୁ କାରାଦଣ୍ଡ ହୋଇଥିଲା। 'ଯୋ'ଙ୍କର ଦୁଇ ପାଇଲଟ ପୁତ୍ର ଲ୍ୟାରୀ ଓ କ୍ରିସ୍‌ଙ୍କ ଭିତରୁ ଯୁଦ୍ଧବିମାନ ଚଳାଉଥିବା ଲ୍ୟାରୀ ବାପାଙ୍କର ଏହି ଅପରାଧଟିକୁ ଜାଣିପାରି ସେ ତାଙ୍କର ଭାଇସମ ଅନ୍ୟ ପାଇଲଟମାନଙ୍କର ଜୀବନ ଯିବା ଓ ଲାଭ ଲୋଭରେ ପଡ଼ି ଦେଶକୁ ଧୋକାଦେବା କଥାଟିକୁ ସହି ପାରିନଥିଲେ ଏବଂ ନିଜ ଜୀବନକୁ ଦେଇ ଦେଇଥିଲେ। ସମଗ୍ର ଘଟଣା 'ଯୋ'ଙ୍କ ସ୍ତ୍ରୀ କେଟ୍ କେଲର୍ ଜାଣିଥିଲେ ମଧ୍ୟ ନିରବ ଥିଲେ। 'ଯୋ'ଙ୍କର କିଛି ଅନୁତାପ ନଥିଲା ଏହିଥିପାଇଁ ଯେ ସେ ଯାହାକିଛି କରିଥିଲେ ତାଙ୍କ ପରିବାର ପାଇଁ କରିଥିଲେ। ସମଗ୍ର ଘଟଣାଟି ଧିରେଧିରେ ଉନ୍ମୋଚିତ ହୋଇଥିଲା ଯେତେବେଳେ ଜେଲ୍‌ରେ ଥିବା 'ଷ୍ଟେଭ୍'ଙ୍କ ଝିଅ ଆନ୍ 'ଯୋ'ଙ୍କ ଘରକୁ ଆସିଥିଲେ। ସେ ମୃତ୍ୟୁବରଣ କରିଥିବା 'ଯୋ'ଙ୍କ ବଡ଼ପୁଅ ଲ୍ୟାରୀଙ୍କର ବାନ୍ଧବୀ ଥିଲେ ଏବଂ ତାଙ୍କୁ ବାହାହେବା ପାଇଁ ଆଶାବାନ୍ଧି ବସିଥିଲେ। ବାପାଙ୍କଠାରୁ ସବୁକଥା ଶୁଣିଥିବା ଆନ୍ ଯେତେବେଳେ 'ଯୋ'ଙ୍କୁ ପଦାରେ ପକାଇ ଦେଇଥିଲେ, ସେ ଅନ୍ୟକିଛି ବାଟ ନପାଇ ଆତ୍ମହତ୍ୟାର ରାସ୍ତା ବାଛିନେଇଥିଲେ। ତେବେ ମୃତ୍ୟୁ ପୂର୍ବରୁ 'ଯୋ' ଯେଉଁ କଥା କହିଥିଲେ, ବିଶେଷ କରି ତାଙ୍କର ଶେଷ ବାକ୍ୟଟି ନାଟକଟିକୁ ଅଧିକ ଚର୍ଚ୍ଚିତ କରାଇଥିଲା। 'ଯୋ'ଙ୍କର ଶେଷ କିଛି ପଦ କଥାରେ ଥିଲା ଯେ, ଲ୍ୟାରୀ "ନିଶ୍ଚିତ ଭାବେ ମୋ ପୁଅ ଥିଲା। କିନ୍ତୁ ମୁଁ ଭାବୁଛି ତାହାପାଇଁ ସେମାନେ ସମସ୍ତେ (ମୃତ୍ୟୁ ବରଣ କରିଥିବା ସମସ୍ତ ପାଇଲଟ) ମୋର ସନ୍ତାନ ଥିଲେ। ମୋର ଅନୁମାନ ସେମାନେ ସମସ୍ତେ ମୋର ପୁଅ ଥିଲେ, ସେମାନେ ସମସ୍ତେ ମୋର ପୁଅ

ଥିଲେ” (“Sure, he (Larry) was my son.But I think to him they were all my sons. And I guess they were, I guess they were”)।

ସମଗ୍ର ବିଶ୍ୱରେ ଏବଂ ବିଶେଷ କରି ଉପନିବେଶବାଦରୁ ତଥାକଥିତ ସ୍ୱାଧିନତା ପାଇଥିବା ଭାରତ ଭଳି ଦେଶମାନଙ୍କରେ ଯେତେବେଳେ ପୁଞ୍ଜିର ଜୟଯାତ୍ରା ଅବାଧ ଗତିରେ ଚାଲିଛି ଏବଂ ଘୃଣ୍ୟ ଜାତିବାଦରେ ଜର୍ଜରିତ ଏକ ସମାଜରେ ସମ୍ବେଦନହୀନତା ବଢ଼ିବଢ଼ି ଚାଲିଛି ସେତେବେଳେ ‘ଯୋ’ମାନଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା ବଢ଼ିଚାଲିବା ଅତି ସ୍ୱାଭାବିକ। ଆମେ ସେମାନଙ୍କୁ ନିର୍ଲଜ ଭାବେ କୋଟିପତି, ହଜାର କୋଟିପତି ବା ଲକ୍ଷକୋଟିପତି ହିସାବରେ ବର୍ଣ୍ଣନା କରିପାରୁ କିନ୍ତୁ ଆମେ ସେମାନଙ୍କ ସମ୍ବେଦନହୀନତା ଦ୍ୱାରା କେତେ ପ୍ରଭାବିତ, ତାହା ବୁଝିବା ସମ୍ଭବ ହୋଇନଥାଏ। ତେଣୁ କେବଳ ‘ଯୋ’ଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା ହିଁ ବଢ଼ିଚାଲିବ, ଅନେକ ନିରୀହ ପାଇଲଟ୍ ଯାତ୍ରୀଙ୍କ ସମେତ ଜୀବନ ହରାଇବେ କିନ୍ତୁ ଗୋଟିଏ ‘ଆନ୍’ ପାଇବା ଆମପାଇଁ ସହଜ ହେବ ନାହିଁ ଯେକି ଆମକୁ ଜଣାଇଥାନ୍ତା ଗୋଟିଏ ଦୁର୍ଘଟଣା କ’ଣ ପାଇଁ ଘଟିଲା। ସେହି ଦୃଷ୍ଟିରୁ ‘ଯୋ’ମାନଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା ବଢ଼ିଲେ ବି ‘ଆନ୍’ମାନଙ୍କ ଅଭାବ ଯୋଗୁଁ ଆମେ ସେମାନଙ୍କୁ ଅନୁତପ୍ତ ହେବା ବା ନିଜ ଅପରାଧକୁ ସ୍ୱୀକାର କରି ଅତ୍ମହତ୍ୟାର ବାଟ ବାଛିବା ଦୃଶ୍ୟ ଦେଖିବାକୁ ମିଳିବ ନାହିଁ।

ଆଗକୁ ଆମେ କେବଳ ଆକାଶରେ ନୁହଁ, ଯେ କୌଣସି ସ୍ଥାନରେ ବି ଅଘଟଣ ବା ଦୁର୍ଘଟଣା ଦେଖିବାର ସମ୍ଭାବନାକୁ ଏଡ଼ାଇ ଦେଇ ପାରିବା ନାହିଁ। କାରଣ ଖୋଜିବାର ସରକାରୀ ନାଟକଟି ତ ଦେଖିବା କିନ୍ତୁ କିଏ ଦୋଷୀ ପାଇପାରିବା ନାହିଁ। ଉଗ୍ର ପୁଞ୍ଜିତନ୍ତ୍ର ବ୍ୟବସ୍ଥାଟିକୁ ଏତେ ଜଟିଳ ଏବଂ ନାମହୀନ କରିଦେଇଛି ଯେ ଏଠି ଦୋଷୀ ଖୋଜିବା ଓ ଦଣ୍ଡ ବିଧାନ କରିବା ଏକ କଷ୍ଟକର ବ୍ୟାପାର ହୋଇସାରିଛି।