மதுரை - தூத்துக்குடிக்கு தேசிய நெடுஞ்சாலை பிரச்சினை!

கனிமொழி கருணாநிதி எம்.பி.க்கு நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சர் நிதின் கட்கரி பதில்!

புதுடெல்லி, மார்ச் 29-

"தேசிய நெடுஞ்சாலை (NH)38 இன் மதுரை - தூத்துக்குடி பகுதியில் பராமரிப்பு பிரச்சினைகள் தொடர்பாக வரும் பல்வேறு புகார்கள் குறித்து அரசுக்குத் தெரியுமா? அப்படியானால், அவற்றைத் தீர்க்க எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கைகள் என்ன? என கனிமொழி கருணாநிதி கேள்வி எழுப்பினார்.

NHAI ஆல் இந்தச் சாலை மோசமாகப் பராமரிக்கப்படுவதற்கான காரணங்கள் என்ன?" என்று திமுக துணைப் பொதுச் செயலாளரும், திமுக நாடாளுமன்றக் குழு உறுப்பினருமான கனிமொழி கருணாநிதி எம்.பி. நாடாளுமன்றத்தில் கேள்வி எழுப்பியிருந்தார்,

இதற்கு ஒன்றிய சாலைப் போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் துறை அமைச்சர் நிதின் ஜெய்ராம் கட்கரி அளித்த பதிலில்,

"ஆமாம். நீங்கள் குறிப்பிட்ட சாலைப் பகுதி பற்றி வந்திருக்கும் புகார்களை அரசு அறிந்திருக்கிறது. இந்த சாலை ஆரம்பத்தில் BOT திட்டத்தின் கீழ் அதாவது BuildOperateTransfer என்ற வகையில் . மதுரை தூத்துக்குடி எக்ஸ்பிரஸ் வேஸ் லிமிடெட் நிறுவனத்திற்கு வழங்கப்பட்டது. இருப்பினும், அந்நிறுவனத்தின் பல்வேறு தவறுகள் காரணமாக, ஒப்பந்தம் 17.03.2023 அன்று ரத்து செய்யப்பட்டது.

இதன் பின், அப்பகுதியிலுள்ள முழு சாலையின் மேலடுக்கு மற்றும் பராமரிப்புப் பணி ரூ. 144.6 கோடிக்கு ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டது. இதுவரை, 46.3 கி.மீ சாலைக்கான பராமரிப்புப் பணிகள் நிறைவடைந்துள்ளன, மீதமுள்ள பணிகள் டிசம்பர் 2025 க்குள் முடிக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது" என்று தெரிவித்துள்ளார் ஒன்றிய அமைச்சர் நிதின் கட்கரி.

இலங்கை அரசினால் பாதிக்கப்பட்ட

தமிழ்நாடு மீனவர்களுக்கு இழப்பீடு வழங்குவது எப்போது?

மக்களவையில் – கழக குழுத் துணைத் தலைவர் தயாநிதி மாறன் கேள்வி!

புதுடெல்லி, மார்ச். 29-

இந்திய மீனவர்களின், குறிப்பாக தமிழ்நாடு மீனவர்களின் பிரச்சனை களுக்குத் தீர்வு காண்பதற்காக இலங்கை அதிகாரிகளுடன் தூதரக அளவில் கலந்துரையாடல்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளதா என மக்களவையில் மத்திய சென்னை நாடாளுமன்ற உறுப்பினரும் கழக நாடாளுமன்றக் குழுத் துணைத்தலைவருமான தயாநிதி மாறன் கேள்வி எழுப்பினார்.

அதன் விவரங்கள் வருமாறு:

பாக் ஜலசந்தியில் மீன்பிடி உரிமைகள் தொடர்பாக இலங்கை அரசுடன் புதிய ஒப்பந்தம் செய்வது பற்றி ஒன்றிய அரசால் எடுக்கப்பட்ட அல்லது முன்மொழியப்பட்ட நடவடிக்கைகள் என்ன எனக் கேள்வி எழுப்பினார்.

கடந்த11 ஆண்டுகளில், தமிழ்நாடு மீனவர்கள் 3,656 பேர் கைது செய்யப்பட்டு, 611 இயந்திரப் படகுகள் இலங்கை அரசால் பறிமுதல் செய்யப்பட்டுள்ளதா எனக் கேள்வி எழுப்பினார்.

அப்படியெனில், அவர்களின் பாதுகாப்பை உறுதி செய்வதற்கும், இது போன்ற சம்பவங்கள் மீண்டும் நிகழாமல் தடுப்பதற்கும் ஒன்றிய அரசால் எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கைகள் என்ன எனக் கேள்வி எழுப்பினார்.

இந்தக் கைதுகள் மற்றும் பறிமுதல்களால் பாதிக்கப்பட்ட மீனவர்களுக்கு இழப்பீடு அல்லது ஆதரவு வழங்குவதற்கு ஏதேனும் கட்டமைப்பு உள்ளதா ? அவ்வாறு இருந்தால், அதன் விவரங்களைத் தெரியப்படுத்தவும் எனவும் கடந்த ஐந்து ஆண்டுகளில் இதற்காக எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கைகள் என்ன எனவும் கேள்வி எழுப்பினார்.

இந்திய மீனவர்களின், குறிப்பாக தமிழ்நாடு மீனவர்களின் பிரச்சனைகளுக்குத் தீர்வு காண்பதற்காக இலங்கை அதிகாரிகளுடன் தூதரக அளவில் ஏதேனும் கலந்துரையாடல்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளதா? அவ்வாறு இருந்தால், அதன் விவரங்களைத் தெரியப்படுத்தவும் எனக் கேள்வி எழுப்பினார்.

இது தொடர்பாக இலங்கை அரசுடன் ஒன்றிய அரசின் அமைச்சகம் உரையாடியுள்ளதா? உரையாடியிருந்தால், அதன் விவரங்களை தெரியப்படுத்தவும் எனக் கேள்வி எழுப்பினார்.

நிலக்கரிச் சுரங்க மீத்தேன் பயன்பாட்டை

ஊக்குவிக்க அரசிடம் ஏதேனும் திட்டங்கள் உள்ளதா?

மக்களவையில் தமிழச்சி தங்கப்பாண்டியன் கேள்வி!

புதுடெல்லி, மார்ச் 29

நிலக்கரிச் சுரங்கத்திலிருந்து மீத்தேன் வெளியேற்றம் குறித்து மக்களவையில் தென்சென்னை நாடாளுமன்ற உறுப்பினர் தமிழச்சி தங்கப்பாண்டியன் கேள்வி எழுப்பினார்.

அதன் விபரம் வருமாறு:-

அ) உள்நாட்டு நிலக்கரிச் சுரங்கத்தில் முன்மொழியப்பட்ட விரிவாக்கத்தின் விளைவாக நிலக்கரிச் சுரங்கத்திலிருந்து வெளியேறக்கூடிய மீத்தேன் அதிகரிப்பை நிவர்த்தி செய்ய அரசு ஏதேனும் நடவடிக்கைகள் எடுக்கிறதா;

ஆ) அப்படியானால், அதன் விவரங்கள் மற்றும் இந்த நோக்கத்திற்காக பரிசீலிக்கப்படும் தணிப்பு தொழில்நுட்பங்களின் விவரங்கள்

இ) புதுப்பிக்கத்தக்க எரிசக்தியில் அதன் தொடர்ச்சியான விரிவாக்கத்துடன் நிலக்கரிச் சுரங்க மீத்தேன் குறைப்பு முயற்சிகளை ஒருங்கிணைக்க அரசு திட்டமிட்டுள்ளதா/முன்மொழிகிறதா, அப்படியானால் அதன் விவரங்கள்;

ஈ) நிலக்கரிச் சுரங்கங்களில் இருந்து மீத்தேன் கைப்பற்றி பயன்படுத்துவதை ஊக்குவிக்க ஏதேனும் ஒழுங்குமுறை சீர்திருத்தங்கள் மற்றும் சலுகைகள் அறிமுகப்படுத்தப்படுகிறதா, அப்படியானால், அதன் விவரங்கள்; மற்றும்

உ) நிலக்கரிச் சுரங்க மீத்தேன் பயன்பாட்டை ஊக்குவிக்க அரசிடம் ஏதேனும் திட்டங்கள்/முன்மொழிவுகள் உள்ளதா மற்றும் அப்படியானால், அதன் விவரங்கள் என்ன?

இக்கேள்விகளுக்கு ஒன்றிய நிலக்கரி மற்றும் சுரங்கத்துறை அமைச்சர் ஜி.கிஷன் ரெட்டி அளித்துள்ள பதில் வருமாறு:-

நிலக்கரி சுரங்கங்களில் இருந்து நிலக்கரி பிரித்தெடுத்தல், பதப்படுத்துதல், சேமித்தல் மற்றும் விநியோகம் ஆகியவற்றின் போது வெளியிடப்படும் மீத்தேன் உமிழ்வுகள், எரிசக்தித் துறையின் கீழ், 'திடஎரிபொருட்களிலிருந்து (நிலத்திற்கு மேலே மற்றும் நிலத்தடி சுரங்கம்) தப்பியோடிய உமிழ்வுகள்' என்ற துணைப் பிரிவின் கீழ் மதிப்பிடப்படுகின்றன. 2020-21-ஆம் ஆண்டிற்கான 'கார்பன் தடம் பகுப்பாய்வு மற்றும் கார்பன் நடுநிலைமைக்கான சாலை வரைபடம்' என்ற அறிக்கையை அரசாங்கம் தயாரித்துள்ளது. இதில் நிலக்கரி சுரங்கங்களில் இருந்து தப்பியோடிய மீத்தேன் உமிழ்வுகளும் அடங்கும். நிலக்கரி பிரித்தெடுத்தலின் போது மீத்தேன் உமிழ்வைக் குறைக்க அரசாங்கம் பின்வரும் நடவடிக்கைகளை எடுத்துள்ளது.

நிலக்கரி சுரங்க குத்தகைப் பகுதிகளில் இருந்து நிலக்கரி படுகை மீத்தேன் பிரித்தெடுக்க COAL INDIA LIMITED (CIL) மற்றும் அதன் துணை நிறுவனங்கள் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளன. நிலக்கரி சுரங்கங்களின் வணிக ஏலத்தின் கீழ் CBM ஐப் பயன்படுத்துவது அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது.

Jhariya நிலக்கரி வயலில் உள்ள Bharat Coking Coal Limited (BCCL) சுரங்கங்களில் ஒன்றிலிருந்து நிலக்கரி சுரங்க மீத்தேன் (CMM) பிரித்தெடுக்க முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. நிலக்கரிபிரித்தெடுப்பதற்கு முன்பு படுக்கை மீத்தேன் பிரித்தெடுப்பதற்காக நிலக்கரி தாங்கும் பகுதியை ஒதுக்குதல்.

தற்போது CBM பிரித்தெடுத்தல் புதுப்பிக்கத்தக்க எரிசக்தி திட்டங்களுடன் ஒருங்கிணைக்கப்படவில்லை.

நிலக்கரி சுரங்க விதிமுறைகள், 2017-இல், வேலை செய்யும் நிலக்கரி சுரங்கம் அல்லது கைவிடப்பட்ட நிலக்கரி சுரங்கத்திலிருந்து மீத்தேன் பிரித்தெடுப்பதற்கான விதிமுறைகள் இணைக்கப்பட்டுள்ளன. இந்திய அரசின் பெட்ரோலியம் மற்றும் இயற்கை எரிவாயு அமைச்சகம் (MoPNG), 1997 ஆம் ஆண்டு CBM கொள்கையில் பகுதியளவு திருத்தத்தை மே 8, 2018 தேதியிட்ட அறிவிப்பின் மூலம் வெளியிட்டுள்ளது, இது நிலக்கரி படுகை மீத்தேன் (CBM) ஆய்வு மற்றும் சுரண்டல் உரிமைகளை கோல் இந்தியா லிமிடெட் (CIL) மற்றும் அதன் துணை நிறுவனங்களுக்கு நிலக்கரி சுரங்கத்திற்கான சுரங்க குத்தகையை வைத்திருக்கும் அதன் நிலக்கரி தாங்கும் பகுதிகளிலிருந்து வழங்குவதற்கான ஒருங்கிணைந்த விதிமுறைகள் மற்றும் நிபந்தனைகளை கோடிட்டுக் காட்டுகிறது.

CIL இன் CBM தொகுதிகளிலிருந்து உற்பத்தி செய்யப்படும் நிலக்கரி படுகை மீத்தேன், உர உற்பத்தி போன்ற பல்வேறு தொழில்களுக்குப் பயன்படுத்தப்படும்.

இவ்வாறு ஒன்றிய அமைச்சர் பதிலளித்தார்.

பல்வேறு குறைபாடுகளைக் களைந்து

கொதிகலன் மசோதாவை முறைப்படி நிறைவேற்றுங்கள்!

மக்களவையில் – டி.எம்.கதிர் ஆனந்த் வலியுறுத்தல்!

புதுடெல்லி, மார்ச் 29-

கொதிகலன் மசோதாவில் பல்வேறு குறைபாடுகள் உள்ளன. அந்த மசோதாவில் திருத்தங்கள் மேற்கொள்வதற்கு முன்னர் அந்தக் குறைபாடுகளை களைந்து முறைப்படி நிறைவேற்றுங்கள் என்று மக்களவையில் பேசுகையில் வேலூர் தொகுதி கழக உறுப்பினர் டி.எம்.கதிர் ஆனந்த் வலியுறுத்தி உள்ளார்.

கொதிகலன்கள் மசோதா - 2024 மீதான விவாதத்தில் வேலூர் நாடாளுமன்ற தொகுதி எம்.பி. கதிர் ஆனந்த் மக்களவையில் பேசியதாவது:-

கொதிகலன்கள் மசோதா - 2024 குறித்து உரையாற்ற வாய்ப்பு வழங்கிய பேரவைத் தலைவருக்கு நன்றி.

கொதிகலன்கள் மசோதா - 2024 சீர்திருத்தத்தை உறுதியளிக்க வேண்டிய ஒரு சட்டம். ஆனால் ஏமாற்றத்தை அளிக்கிறது. 1923-ஆம் ஆண்டு கொதிகலன்கள் சட்டத்தை நவீனமயமாக்கும் நோக்கம் வரவேற்கத்தக்கது என்றாலும், இந்த மசோதா குறைபாடுகள் மற்றும் அதன் நோக்கங்களை குறைமதிப்பிற்கு உட்படுத்தும் குறைபாடுகளால் நிறைந்துள்ளது.

இம்மசோதாவில் உள்ள குறைபாடுகளை புள்ளி விவரத்துடன் கோடிட்டுக் காட்ட அனுமதியுங்கள், அதை பரிசீலித்து மேம்படுத்துமாறு இந்தப் பேரவையில் வலியுறுத்துகிறேன்.

இம்மசோதாவில் ஒரு பலவீனமான பாதுகாப்பு நடவடிக்கை உள்ளது, இது நான் கண்டறிந்த ஒரு குறைபாடு.

இந்த மசோதா திறமையான நபர்கள் கொதிகலன்களுக்குள் பழுதுபார்ப்புகளை மேற்கொள்ளவும் தொழிலாளர்களைப் பாதுகாக்கவும் கட்டாயப்படுத்துவதன் மூலம் பாதுகாப்பிற்கு முன்னுரிமை அளிப்பதாகக் கூறுகிறது. ஆனால், அதற்கான சாராம்சம் எங்கே? இது திறனுக்கான தெளிவான தரநிலைகளை வரையறுக்கத் தவறிவிட்டது. கட்டாய பயிற்சி இல்லை, சான்றிதழ் கட்டமைப்பு இல்லை, அவ்வப்போது சோதனைகள் இல்லை. இவை இல்லாமல், அமலாக்கம் ஒரு வெற்று வாக்குறுதியாகவே உள்ளது.

இதனால் தொழிலாளர்கள் 1923 சட்டத்தைப் பாதித்த அதே கொதிகலன்கள் வெடிப்புகள் மற்றும் விபத்துகளின் அபாயத்திற்கு ஆளாக நேரிடும். நிகழ்நேர கண்காணிப்பு போன்ற நவீன பாதுகாப்பு கருவிகளுக்கு ஏன் எந்த ஆணை இல்லை? இது மேலோட்டமான தீர்வே தவிர, பாதுகாப்பு அல்ல.

சென்னையில் உள்ள இந்தியன் ஆயில் கார்ப்பரேஷன் ஆலையில் ஏற்பட்ட வெடிவிபத்து மற்றும் தீ விபத்து உயிரிழப்புகளுக்கு வழிவகுத்தது. என்பதை நான் இந்த சபைக்கு நினைவூட்ட விரும்புகிறேன்.

இந்தியன் ஆயில் கார்ப்பரேஷன் ஒரு மகாரத்னா நிறுவனம், ஆண்டுதோறும் பெரும் லாபம் ஈட்டுகிறது. இந்தியன் ஆயில் கார்ப்பரேஷன் ஈட்டும் வருமானத்தின் அளவு, அவர்களின் நிறுவனங்களில் பயன்படுத்தப்படும் கொதிகலன் கண்காணிப்பு மற்றும் பாதுகாப்பில் நிச்சயமாக அதிக கவனம் செலுத்த முடியும். பெட்ரோலியம் மற்றும் இயற்கை எரிவாயு அமைச்சகம் இதில் கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று நான் நினைக்கிறேன்.

கடந்த காலங்களில் போபால் எரிவாயு கசிவு சம்பவத்தையும், இந்த பாய்லர்களால் பல உயிர்களைப் பறித்த ஒரு பெரிய சம்பவத்தையும் சபைக்கு நினைவூட்ட வேண்டும்.

தமிழ்நாட்டில் உள்ள இந்தியாவின் அனல் மின் நிலையமான என்.எல்.சி.யில் நடந்த மற்றொரு பாய்லர் வெடிப்பில் பல உயிரிழப்புகளும் காயங்களும் ஏற்பட்டன. என்எல்சி எல் ஒரு மகாரத்னா நிறுவனமாகும், இது அதிக வருமானத்தை ஈட்டுகிறது. எனவே, நிறுவனங்களில் பயன்படுத்தப்படும் கொதிகலன்களின் கண்காணிப்பு மற்றும் பாதுகாப்பில் ஒன்றிய அரசு அதிக கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று நான் வலியுறுத்துகிறேன்.

இந்த மசோதாவில் சுற்றுச்சூழல் புறக்கணிப்பு உள்ளது. கொதிகலன்களில் பெரிய மாசுபடுத்திகள் இருப்பினும், இந்த மசோதா சுற்றுச்சூழல் பாதுகாக்கும் பொறுப்பில் இருந்து விலகி மௌனமாக உள்ளது. அதிக உமிழ்வு பாய்லர்களை படிப்படியாக அகற்ற எந்த முயற்சியும் இல்லை. தூய்மையான எரிபொருட்களுக்கு எந்த ஊக்கமும் இல்லை, புதுப்பிக்கத்தக்க எரிசக்தி விருப்பங்களின் ஒருங்கிணைப்பும் இல்லை.

இந்தியா தனது கால நிலை இலக்கை அடைய வேகமாக முயற்சி செய்து வரும் போது, இந்த விடுபடல் நியாயப்படுத்த முடியாதது. காற்று மாசுபாடு மோசமடையவும், நமது நிகர பூஜ்ஜிய உமிழ்வு உறுதிப்பாடுகள் தடுமாறவும் நாம் அனுமதிக்க வேண்டுமா?

இது நாடாளுமன்றம் நற்செயலற்றும் தன்மையா? இந்த மசோதா தொழில் துறை முன்னேற்றத்தின் சுற்றுச்சூழல் செலவை நிவர்த்தி செய்ய ஏதுவாக இருக்க வேண்டும்.

மேலும் இம்மசோதாவில் குறைபாடுள்ள தவறுகளை குற்றமற்றதாக கருதும் தன்மை மிக முக்கியமான குறைபாடாகும். ஏழு குற்றங்களில் நான்கிற்கு அபராதங்களிலிருந்து தண்டனைகளாக மாறுவது வணிகச் சுமைகளை, குறிப்பாக MSME களுக்கு அழிக்க நோக்கமாகக் கொண்டுள்ளது. ஆனால், இது பொறுப்புணர்வை பலவீனப்படுத்துகிறது. சிறிய மற்றும் பெரிய மீறல்களுக்கு இடையிலான வித்தியாசம் மிகவும் தெளிவற்று இருப்பதால் ஆய்வாளர்களால் அகநிலை அமலாக்கத்தை அழைக்கிறது. நிர்வாகக் கைகளுக்கு அதிக தண்டனை அதிகாரங்கள், நீதிமன்றங்களை ஒதுக்கி வைப்பது, அதிகாரத்துவ அத்துமீறல் மற்றும் ஊழல் அபாயம் உள்ளது. முடிவுக்கு இது கொதிகலன் இன்ஸ்பெக்டர் ராஜ்ஜியத்தை வளப்படுத்தக்கூடும். தெளிவு மற்றும் நீதித் துறை மேற்பார்வை போன்ற அம்சங்கள் பேச்சு வார்த்தைக்கு உட்பட்டவை அல்ல.

மையப்படுத்தப்பட்ட அத்துமீறலைப் பொறுத்தவரை, இந்தியாவின் தொழில்துறை நிலப்பரப்பு பன்முகத்தன்மை கொண்டது, அங்கு மாநிலங்கள் உற்பத்தியில் செழித்து வளர்கின்றன, மற்றவை பின்தங்கியுள்ளன.

ஆயினும்கூட, இந்த மசோதா மத்திய கொதிகலன்கள் பாதுகாப்பு வாரியம் மூலம் சீரான சட்டம் மற்றும் ஆய்வு விதிமுறைகளை விதிக்கிறது, மாநில அளவிலான நெகிழ்வுத்தன்மைக்கு இடமில்லை. இந்த மையப்படுத்தல் உள்ளூர் கண்டுபிடிப்புகள் மற்றும் பிராந்திய தேவைகளை புறக்கணிக்கிறது.

நமது கூட்டாட்சி கட்டமைப்பை மதிக்க தரநிலைகளை மாற்றியமைக்க நீங்கள் ஏன் மாநிலங்களுக்கு அதிகாரம் அளிக்கவில்லை?

ஒரே அளவு அனைவருக்கும் பொருந்தும்' என்பது ஒரு பிரிட்டிஷ் காலத்து காலனித்துவ நினைவுச் சின்னம் என்பதை நாம் நிராகரிக்க வேண்டும்.

மசோதாவின்படி, விதிமுறைகளை உருவாக்க ஒன்றிய அரசு மத்திய பாய்லர் வாரியத்தை அமைக்கும். மத்திய பாய்லர் வாரியத்தால் உருவாக்கப்பட்ட விதிமுறைகள் மற்றும் மாநில அரசுகளால் உருவாக்கப்பட்ட விதிகள், பொதுமக்களின் ஆலோசனைக்காக வெளியிடப்பட்ட பிறகு இறுதி செய்யப்படும் என்று மசோதா கூறுகிறது. இருப்பினும், ஒன்றிய அரசு உருவாக்கும் விதிகளுக்கு பொதுமக்களின் ஆலோசனை தேவையில்லை என்கிறது. இது இம்மசோதாவில் ஒரு பெரிய குறைபாடு. இது ஒன்றிய அரசின் சர்வாதிகார எதேச்சாதிகார மனப்பான்மைக்கும், மாநில அரசுகள் மீது அதன் தேவையற்ற ஆதிக்கத்திற்கும் மேலும் வழிவகுக்கும். ஒன்றிய அரசு உருவாக்கும் விதிகளுக்கு பொதுமக்களின் ஆலோசனை தேவை.

பங்குதாரர்களின் உள்ளீடு இல்லாதது. இந்த மசோதாவை யார் வடிவமைத்தார்கள்? இது இந்தத் துறை சார்ந்த தொழிலாளர்கள் அல்லது தொழிற்சங்கங்கள் அல்லது சுற்றுச்சூழல் ஆர்வலர்கள் அல்லது சிறு குறு தொழிலதிபர்களால் வடிவமைக்கப்படவில்லை. இம்மசோதாவை வடிவமைப்பதில் அவர்கள் பங்கு இல்லை. அவர்கள் விலக்கப்படுவது ஒரு வெளிப்படையான பெரிய குறைபாடு. பாதுகாப்பு தணிக்கைகளில் தொழிலாளர்களின் குரல்களுக்கான ஏற்பாடு எங்கே? இணக்கச் செலவுகளை எதிர்கொள்ளும் MSME களுக்கான ஆதரவு எங்கே? இம்மசோதா ஒரு மேல்கீழ் அணுகுமுறை அது மிகவும் பாதிக்கும் நபர்களை அந்நியப்படுத்துகிறது, ஒரு சட்டம் யதார்த்தத்திலிருந்து பிரிக்கப்படுகிறது.

ஆலோசனை ஒரு ஆடம்பரம் அல்ல, அது ஒரு முக்கிய தேவை..

இந்த உலகம் தற்போது ஸ்மார்ட் பாய்லர்களுக்கு மாறிவிட்டது, அதாவது IoT இயக்கப்பட்ட ஆற்றல் திறன் கொண்ட மற்றும் முன்னறிவிக்கும் முறை. இருப்பினும், இந்த மசோதா 1923-இன் நிழலைப் பிடித்துக் கொண்டு, தொழில்துறை 4.0 தரநிலைகளைத் தழுவுவதற்குப் பதிலாக காலாவதியான விதிகளை மாற்றியமைக்கிறது. புதுமைக்கான ஊக்கமும் உதவியும் எதுவும் இல்லை, செயல்திறனுக்கான உந்துதல் இல்லை, புதிய வடிவத்தில் நிலைமை மட்டுமே உள்ளது. இத்தகைய பயமுறுத்தும் பார்வையுடன் நமது தொழில்கள் எவ்வாறு உலகளவில் போட்டியிடும்? நமக்கு எதிர்காலத்திற்குத் தயாராக இருக்கும் சட்டம் தேவை, கடந்த காலத்தை மறுபரிசீலனை செய்யக்கூடாது.

மற்றொரு முக்கியமான அம்சத்தை ஆய்வு செய்ய வேண்டும். பாரத் ஹெவி எலக்ட்ரிக்கல்ஸ் லிமிடெட் (BHEL) ஒரு முக்கிய இந்திய பாய்லர் உற்பத்தியாளர், குறிப்பாக தெர்மாக்ஸ், எல் அண்ட் டி, சீமென்ஸ் மற்றும் டீசன் பவர் சிஸ்டம்ஸ் உள்ளிட்ட இந்திய பாய்லர் சந்தையில் உள்ள பிற குறிப்பிடத்தக்க நிறுவனங்களுடன் உயர் அழுத்த பாய்லர்கள் மற்றும் மின் உற்பத்தி நிலையங்களுக்கு. ஆனால் கடந்த 10 ஆண்டுகளில், பாஜக அரசாங்கத்தின் போது, LBHE இன் வணிக திறன் படிப்படியாக அழிக்கப்பட்டு, அதன் வணிகத்தின் பெரும் பகுதி தனியார் நிறுவனங்களுக்கு தாரை வார்க்கப்பட்டுள்ளது. இது ஒன்றிய அரசு மற்றும் அதன் முக்கிய பொதுத்துறை நிறுவனங்கள் செய்த முற்றிலும் மன்னிக்க முடியாத தவறாகும்.

பின்வரும் ஆறு அம்சங்கள், அதாவது பலவீனமான பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள், சுற்றுச்சூழல் புறக்கணிப்பு, குறைபாடுள்ள குற்றமற்ற தன்மை, மிகைப்படுத்தப்பட்ட மையப்படுத்தல், பங்குதாரர் உள்ளீடு இல்லாமை மற்றும் தவறவிட்ட தொழில்நுட்ப பாய்ச்சல் ஆகியவை கொதிகலன்கள் மசோதா, 2024 ஐ, பாதுகாப்பு கடுமை, சுற்றுச்சூழல் தொலைநோக்கு பார்வை, நியாயம், கூட்டாட்சி மனப்பான்மை, உள்ளடக்கம் மற்றும் லட்சியம் இல்லாத ஒரு குறைபாடுள்ள முயற்சியாக அம்பலப்படுத்துகின்றன.

அமைச்சர் இந்த அனைத்து விஷயங்களுக்கும் நிச்சயமாக பதிலளிப்பார் என்று நம்புகிறேன்.

இந்த மசோதாவைத் திருத்துவதற்கு முன், தெளிவான தரங்களுடன் பாதுகாப்பை வலுப்படுத்துதல், பசுமை ஆணைகளைச் சேர்த்தல், குற்றமற்ற தன்மையைச் செம்மைப்படுத்துதல், அதிகாரத்தை பரவலாக்குதல், பங்குதாரர்களை ஈடுபடுத்துதல் மற்றும் தொழில்நுட்பத்தை மேம்படுத்துதல் போன்ற விதிகளைச் சேர்க்குமாறு நான் ஒன்றிய அரசிடம் வலியுறுத்துகிறேன். அப்போது தான் இந்தியாவின் திறனுக்கு ஏற்ற சட்டம் நமக்குக் கிடைக்கும்.

இவ்வாறு கதிர் ஆனந்த் உரையாற்றினார்.

இந்திய ரூபாயின் மதிப்பில் ஏற்படும் தாக்கத்தை

இந்திய ரிசர்வ் வங்கி பகுப்பாய்ந்து, கண்காணித்து வருகிறதா?

மாநிலங்களவையில் இரா.கிரிராஜன் கேள்வி!

புதுடெல்லி, மார்ச் 29-

இந்திய ரூபாயின் மதிப்பில் ஏற்படும் தாக்கத்தை இந்திய ரிசர்வ் வங்கிதான் பகுப்பாய்ந்து, கண்காணித்து வருகிறது என, தி.மு.க. எம்.பி. கிரிராஜனின் கேள்விக்கு, ஒன்றிய அரசு பதிலளித்துள்ளது.

கழக உறுப்பினர் இரா. கிரிராஜன் எழுப்பிய கேள்வியும், அதற்கு ஒன்றிய அரசு அளித்த பதிலும் வருமாறு:-

அமெரிக்க டாலருக்கு நிகரான இந்திய ரூபாயின் மதிப்பில் ஏற்பட்ட கடும் வீழ்ச்சியடைந்துள்ளதால் அதை நிலைப்படுத்த ஒன்றிய அரசு நடவடிக்கை எடுத்துள்ளதா என பதிலளிக்கும்படி நிதி அமைச்சரிடம் தி.மு.க. எம்.பி. இரா. கிரிராஜன் கேள்விகளை எழுப்பி இருந்தார்.

அவற்றிற்கு நிதித்துறை இணை அமைச்சர் பங்கஜ் சௌத்ரி அளித்துள்ள பதிலில், நாணயத்தின் மதிப்பு குறைவது என்பது ஏற்றுமதி போட்டித்தன்மையை அதிகரித்து பொருளாதாரத்தை சாதகமாக்கும் அதேவேளையில், இறக்குமதி செய்யப்பட்ட பொருட்களின் விலைகளை உயர்த்துவதாகவும் தெரிவித்துள்ளது.

இந்திய ரூபாயின் மதிப்பு எந்த இலக்கையோ அல்லது வரம்பையோ சார்ந்திருக்கவில்லை என்றும், அதேசமயம் சந்தை நிலையை பொறுத்து தீர்மானிக்கப்படுவதாக கூறியுள்ள ஒன்றிய அரசு, அமெரிக்க டாலருக்கு எதிரான இந்திய ரூபாயின் மதிப்பில் தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும். உலகெங்கிலும் உள்ள முக்கிய முன்னேற்றங்களைக் இந்திய ரிசர்வ் வங்கிதான் கண்காணிப்பதாகவும் தெரிவித்துள்ளது.

உலகெங்கிலும் உள்ள மத்திய வங்கிகளின் பணவியல் கொள்கை நடவடிக்கைகள், பொருளாதார தரவு வெளியீடுகள் மற்றும் தாக்கங்கள், பெட்ரோலிய ஏற்றுமதி நாடுகளின் அமைப்பின் (OPEC+) கூட்ட தீர்மானங்கள், புவிசார் அரசியல் நிகழ்வுகள், G10 மற்றும் வளர்ந்து வரும் நாடுகளின் நாணயங்களில் (EME Countries) தினசரி இயக்கம் ஆகியவையும் நாணயத்தின் மதிப்பை நிர்ணயிப்பதில் பங்குவகிப்பதாகவும் கூறப்பட்டுள்ளது.

இந்திய ரூபாயின் மதிப்பு நிலைப்படுத்த, பல கோடி ரூபாய் அளவிற்கு அந்நிய செலாவணி மற்றும் தங்க இருப்புக்களை ஒன்றிய அரசு பயன்படுத்தியுள்ளதா என்ற கேள்விக்கு, அந்நியச் செலாவணி சந்தையின் ஒழுங்கான செயல்பாடு மற்றும் வளர்ச்சியை உறுதி செய்வதற்காக ரிசர்வ் வங்கி தான் அதை ஒழுங்குபடுத்துவதாகவும் ரூபாய் மதிப்பில் ஏற்படும் ஏற்ற இறக்கத்தைக் கட்டுப்படுத்த மட்டுமே தலையிடுவதாகவும் கூறி, அந்நியச் செலாவணி சந்தையில் இந்திய ரிசஎவ் வங்கியின் தலையீடுகள் குறித்த நான்கு மாத அட்டவணையையும் வெளியிட்டுள்ளது.

வணிகவரி மற்றும் பதிவுத் துறை அமைச்சர் பி. மூர்த்தி, நேற்று (28.03.2025) சென்னை, நந்தனத்தில் வணிகவரித் துறை அலுவலர்களின் பயன்பாட்டிற்காக 7 புதிய வாகனங்களை ஒருங்கிணைந்த வணிகவரி (ம) பதிவுத் துறை வளாகத்தில் கொடியசைத்து துவக்கி வைத்தார். இந்நிகழ்ச்சியில் வணிகவரித் துறை ஆணையர் முனைவர் டி. ஜகந்நாதன், இணை ஆணையர் (நிர்வாகம்) மொ.நா. பூங்கொடி, மற்றும் வணிகவரித் துறை உயர் அலுவலர்கள் கலந்துகொண்டனர்.