

April 25, 2026 – தினமணி செய்தித்தாள் - சிறு துணுக்கள்

1. சமூக ஊடகங்களால் சிறுவர்களின் மனநலம் மற்றும் உடல்நலம் பாதிக்கப்படுவதைத் தடுக்கும் நோக்கில், உலகெங்கிலும் பல்வேறு நாடுகள் சிறுவர்களுக்குச் சமூக ஊடகங்களைப் பயன்படுத்தத் தடை விதிக்க எடுத்துவரும் நடவடிக்கைகள் குறித்து பின்வரும் செய்தியில் காண்போம்:

(i) உலகிலேயே முதன்முறையாக ஆஸ்திரேலியா கடந்த டிசம்பர் மாதம் முதல் 16 வயதுக்குட்பட்ட சிறுவர்கள், சமூக ஊடகங்களைப் பயன்படுத்த முழுமையான தடை விதித்தது. இச்சட்டத்தை மீறும் நிறுவனங்களுக்கு 4.95 கோடி ஆஸ்திரேலிய டாலர் வரை அபராதம் விதிக்கப்படும் எனவும் எச்சரிக்கப்பட்டுள்ளது.

(ii) ஐரோப்பாவில்...:

- ஆஸ்திரேலியாவைத் தொடர்ந்து ஐரோப்பிய நாடுகளும் இத்தகைய நடவடிக்கையில் இறங்கின. ஆஸ்திரியாவில் 14 வயது வரையும், ஸ்லோவேனியா மற்றும் போலாந்தில் 15 வயது வரையும், நார்வேயில் 16 வயது வரையும் சிறுவர்களுக்கு சமூக ஊடகத் தடை விதிக்க முடிவு செய்துள்ளன. இதற்கான சட்ட வரைவுகள் தயாரிக்கப்பட்டு வருகின்றன.
- ஜெர்மனியில் 13 முதல் 16 வயதுக்குட்பட்ட சிறுவர்கள், பெற்றோரின் அனுமதி இருந்தால் மட்டுமே சமூக ஊடகங்களைப் பயன்படுத்த அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். இத்தாலியிலும் 14 வயதுக்குட்பட்ட சிறுவர்கள் சமூக ஊடகக் கணக்குகளைத் தொடங்க பெற்றோரின் அனுமதி தேவை. கிரீஸ் அடுத்த ஆண்டு முதல் 15 வயதுக்குட்பட்ட சிறுவர்கள் சமூக ஊடகங்களைப் பயன்படுத்த தடை விதிக்கிறது.
- அடுத்தடுத்து பள்ளி துப்பாக்கிச் சூடு சம்பவங்களால் அதிர்வலைகளைச் சந்தித்த துருக்கியில் 15 வயதுக்குட்பட்ட சிறுவர்கள் சமூக ஊடகங்களைப் பயன்படுத்துவதைக் கட்டுப்படுத்தும் சட்ட மசோதா நிறைவேற்றப்பட்டது.
- எதிர்காலத் தலைமுறையினருக்கு வாழ்நாள் முழுவதும் சிகரெட் விற்பனைக்குத் தடை விதிக்கும் சட்ட மசோதாவை அண்மையில் நிறைவேற்றிய பிரிட்டன், ஆஸ்திரேலியாவைப் பின்பற்றி 16வயதுக்குட்பட்டோருக்கு இந்த ஆண்டுக்குள் தடை விதிப்பது குறித்துப் பரிசீலித்து வருகிறது.
- இதன் முதல்கட்டமாக, சமூக ஊடகத் தடையால் சிறுவர்களின் தூக்கம் மற்றும் கல்வித் திறன் எவ்வாறு மேம்படுகிறது என்பது குறித்து இளைஞர்களிடம் ஆய்வு நடத்தப்பட்டு வருகிறது. பிரான்ஸ், ஸ்பெயின் நாடுகளும் 15 முதல் 16 வயதுக்குட்பட்டவர்களுக்குத் தடை விதிக்கத் திட்டமிட்டுள்ளன.

(iii) அமெரிக்காவில்...:

- அமெரிக்காவின் பல மாகாணங்கள், சிறுவர்கள் சமூக ஊடகங்களைப் பயன்படுத்த பெற்றோரின் அனுமதி தேவைப்படும் சட்டங்களை இயற்றியுள்ளன. ஆனால், அவை பேச்சுரிமை அடிப்படையில் நீதிமன்ற சவால்களை எதிர்கொண்டுள்ளன.
- தென் அமெரிக்க நாடான பிரேஸிலில் 16 வயதுக்குட்பட்ட சிறுவர்கள், தங்கள் சமூக ஊடகக் கணக்குகளை ஒரு சட்டபூர்வ பாதுகாவலருடன் இணைக்க வேண்டும்.

(iv) ஆசியாவில்...:

- இந்தோனேசியாவில் கடந்த மார்ச் 28 முதல் 16 வயதுக்குட்பட்ட சிறுவர்களின் கணக்குகளைப் படிப்படியாக முடக்க சமூக ஊடக நிறுவனங்களுக்கு அந்நாட்டு அரசு உத்தரவிட்டுள்ளது. சீனாவும் ஏற்கெனவே 'மைனர் மோட்' எனும் திட்டத்தின்

மூலம் சிறுவர்களின் திரை நேரத்தைக் கட்டுப்படுத்தி வருகிறது.

- இந்தியாவில் கர்நாடக மாநிலம் முதல் முறையாக 16 வயதுக்குட்பட்ட சிறுவர்களுக்குச் சமூக ஊடகத் தடையை அறிவித்துள்ளது. ஆந்திரம், கோவா மாநிலங்களும் இத்தகைய கட்டுப்பாடுகளைக் கொண்டு வர ஆலோசித்து வருகின்றன.

(v) தொழில்நுட்ப நிறுவனங்களுக்கு சவால்:

- தற்போது பெரும்பாலான சமூக ஊடகங்கள் 13 வயது நிரம்பியவர்கள் கணக்குத் தொடங்க அனுமதியளிக்கின்றன. இருப்பினும், வயது சரிபார்ப்பு முறைகள் முறையாக இல்லாததால், கோடிக்கணக்கான சிறுவர்கள் போலி விவரங்கள் மூலம் சமூக ஊடகங்களைப் பயன்படுத்தி வருகின்றனர்.
- இதைக் கட்டுப்படுத்தத் தவறும் நிறுவனங்களுக்குப் போர்ச்சுகல் போன்ற நாடுகள் அவற்றின் உலகளாவிய வருவாயில் 2 சதவீதம் வரை அபராதம் விதிக்கச் சட்ட மியற்றியுள்ளன.

2. உலகின் மிக உயர்ந்த எவரெஸ்ட் சிகரத்துக்குச் செல்லும் பாதையில், சுமார் 100 அடி உயரமுள்ள ராட்சத பனிப்பாறை ஒன்று சரிந்து விழும் நிலையில் குறுக்கே நிற்பதால், மலையேற்றப் பாதை அமைப்பதில் தாமதம் ஏற்பட்டுள்ளது.

(i) ஏப்ரல் 3-ஆவது வாரத்துக்குள் வழக்கமாக பாதை திறக்கப்படும் நிலையில், தற்போதைய பனிப்பாறைத் தடையால் அடிவார முகாமில் நூற்றுக்கணக்கான சர்வதேச மலையேற்ற வீரர்கள் தங்களின் பயணத்தைத் தொடங்க முடியாமல் தவித்து வருகின்றனர். நேபாள அரசு இந்த ஆண்டு எவரெஸ்ட் சிகரம் ஏற இதுவரை 410 பேருக்கு அனுமதி வழங்கியுள்ளது. இதில் சீனாவைச் சேர்ந்த 98 வீரர்களும், அமெரிக்காவைச் சேர்ந்த 49 பேரும், இந்தியாவைச் சேர்ந்த 46 பேரும் அடங்குவர்.

(ii) ஒரு அனுமதிச் சீட்டுக்கு சுமார் ரூ.14.12 லட்சம் (இந்திய மதிப்பில்) வசூலிக்கப்படும் நிலையில், இந்த மலையேற்றம் நேபாளத்தின் முக்கிய வருவாய் ஆதாரமாக உள்ளது. பனிப்பாறை தானாகவே இடிந்து விழாவிட்டால், மாற்றுப் பாதையை உருவாக்குவது குறித்து அதிகாரிகள் ஆலோசித்து வருகின்றனர்.

3. ஆன்த்ரோபிக் நிறுவனத்தின் புதிய ஏ.ஐ. மாடலான 'மித்தோஸ்' மூலம் நாட்டின் நிதித் துறைக்கும், வங்கிச் சேவைக்கும் முன்னெப்போதும் இல்லாத வகையில் புதிய அச்சுறுத்தல் எழுந்துள்ளதாக மத்திய நிதியமைச்சர் நிர்மலா சீதாராமன் எச்சரித்துள்ளார்.

(i) கணினி பாதுகாப்புத் துறையில் மிகத் திறனுடன் செயல்படும் இந்த மித்தோஸ் ஏ.ஐ. மாடல், சைபர் குறைபாடுகளைக் கண்டறிந்து, தாக்குதல்களை சுயமாக மேற்கொள்ளும் அபாயம் கொண்டிருப்பதால், பாதுகாப்புக் கருதி பொதுப்பயன்பாட்டுக்கு வெளியிடப் போவதில்லை என ஆன்த்ரோபிக் திட்டவட்டமாகத் தெரிவித்துள்ளது.

(ii) இந்த ஏ.ஐ. மாடலின் அணுகல், தற்போதைய தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட நிலையில் சில நிறுவனங்களுக்கு மட்டுமே சோதனை அடிப்படையில் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இந்தியாவின் தேசிய பரிவர்த்தனைக் கழகம் (என்டிபிசி) மற்றும் சில குறிப்பிட்ட வங்கிகள், தங்களின் தொழில்நுட்பத்தில் உள்ள பாதுகாப்புக் குறைபாடுகளைக் கண்டறிய அணுகல் கோரியுள்ளன.

(iii) இருப்பினும், ஆன்த்ரோபிக் நிறுவனம் தனது சர்வர்களை அமெரிக்காவுக்குள்ளேயே மிகக் கடுமையான கட்டுப்பாட்டில் வைத்திருப்பதால், வெளிநாட்டுச் சந்தைகளில் இதைச் சோதனை செய்வதில் சிக்கல்கள் நீடிப்பதாகத் தகவல்கள் தெரிவிக்கின்றன.

(iv) எனினும், இந்தியாவில் அதிவேகமாக வளர்ந்து வரும் பின்னெக் (நிதித் தொழில்நுட்ப) சூழலியலில் மித்தோஸ் ஏ.ஐ. மாடல் ஏற்படுத்தக்கூடிய தாக்கம் கவலை தெரிவித்துள்ள நிதியமைச்சர் நிர்மலா சீதாராமன், நுகர்வோர் பாதுகாப்பு மற்றும் பணப் பரிவர்த்தனைகளின் நம்பகத்தன்மையை உறுதி செய்வது காலத்தின் கட்டாயம் என்றார். தில்லியில் பொதுத் துறை வங்கிகளின் தலைவர்கள், கணினி பாதுகாப்பு வல்லுநர்களுடன் நடைபெற்ற ஆலோசனைக் கூட்டத்தில் அவர் பேசியதாவது:

- இத்தொழில்நுட்பச் சவாலை எதிர்கொள்ள வங்கிகள் மிகுந்த விழிப்புணர்வுடனும், தயார் நிலையுடனும் இருக்க வேண்டும்.
- இந்திய வங்கிகள் சங்கம் (ஐபிஏ) உடனடியாகத் தற்காப்பு வழிமுறைகளை உருவாக்க வேண்டும். வங்கி மற்றும் நிதி நிறுவனங்களுக்கு இடையே சிறந்த ஒருங்கிணைப்பு அவசியம்.
- சைபர் பாதுகாப்புத் துறையில் தலைசிறந்த நிபுணர்களைப் பணிய மர்த்தி, கண்காணிப்புப் பணிகளைத் தீவிரப்படுத்தவும், சந்தேகத்துக்கிடமான பணப் பரிமாற்றங்கள் குறித்து உடனுக்குடன் அதிகாரிகளுக்குத் தகவல் தெரிவிக்கவும் வேண்டும் என்று வலியுறுத்தினார்.
- இவ்விவகாரம் தொடர்பாக ரிசர்வ் வங்கி அதிகாரிகள், அமெரிக்கா மற்றும் பிரிட்டன் மத்திய வங்கி அதிகாரிகளுடன் ஏற்கெனவே தீவிர ஆலோசனையில் ஈடுபட்டு வருகின்ற மித்தோஸ் ஏ.ஐ. மாடலின் நுணுக்கங்களைப் புரிந்துகொள்ள ஆன்ட்ரோபிக் நிறுவனத்துடன் நேரடியாகத் தொடர்பு கொள்ளவும் ரிசர்வ் வங்கி திட்டமிட்டுள்ளது.

4. வங்கி ஒழுங்குமுறைச் சட்ட விதிகளை தொடர்ச்சியாக மீறியதாகக் கூறி, பேடிஎம் பேமெண்ட்ஸ் வங்கியின் வங்கி உரிமத்தை ரிசர்வ் வங்கி ரத்து செய்தது.

(i) வங்கியை மூடுவதற்கான விண்ணப்பத்தை நீதிமன்றத்தில் தாக்கல் செய்யவுள்ளதாக ரிசர்வ் வங்கி குறிப்பிட்டுள்ளது.

(ii) ஏற்கெனவே கடந்த 2022 முதல் புதிய வாடிக்கையாளர்களைச் சேர்க்க தடை நிலவும் இந்த வங்கியில் உள்ள வைப்புத்தொகைகளை முழுமையாகத் திருப்பிச் செலுத்த போதுமான நிதி இருப்பு உள்ளதாக ரிசர்வ் வங்கி உறுதியளித்துள்ளது.

(iii) யுபிஐ, கியூஆர் கோட், சவுண்ட்பாக்ஸ், பேமெண்ட் கேட்வே போன்ற பிற சேவைகள் மற்ற வங்கிகளுடன் இணைந்து தடையின்றி தொடரும் என பேடிஎம் தெளிவுபடுத்தியுள்ளது.

5. 2038-ஆம் ஆண்டு ஆசிய விளையாட்டுப் போட்டிகளை இந்தியாவில் நடத்துவதற்கு விருப்பம் தெரிவித்து ஆசிய ஒலிம்பிக் கவுன்சிலுக்கு இந்திய தரப்பிலிருந்து விருப்பக் கடிதம் அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

(i) ஏற்கெனவே, 2036 ஒலிம்பிக் போட்டியை நடத்துவதற்கான வாய்ப்பைப் பெறுவதை இலக்காகக் கொண்டுள்ள இந்தியா, அதை நோக்கி செயலாற்றி வருகிறது. 2030 காமன்வெல்த் விளையாட்டுப் போட்டிகளை அகமதாபாத்தில் நடத்தும் வாய்ப்பைப் பெற்றதையடுத்து, ஒலிம்பிக் போட்டி ஒருங்கிணைப்புக்கான முன்னோட்ட முயற்சியாக கருத்தில் கொண்டு அதற்குத் தயாராகி வருகிறது.

(ii) இந்நிலையில், ஆசிய போட்டிகள் தொடர்பாக இந்திய ஒலிம்பிக் சங்கத் தலைமைச் செயல் அதிகாரி ரகுராம் ஐயர் கூறுகையில், 2038 ஆசிய விளையாட்டுப் போட்டிகளை இந்தியாவில் நடத்துவதற்கான நமது விருப்பக் கடிதத்தை அண்மையில் ஆசிய ஒலிம்பிக் கவுன்சிலிடம் சமர்ப்பித்துள்ளோம்.

(iii) சீனாவின் சான்யா நகரில் கடந்த 21-ஆம் தேதி நடைபெற்ற ஆசிய ஒலிம்பிக் கவுன்சிலின் நிர்வாகக் குழு கூட்டத்தில் அதுதொடர்பாக விவாதிக்கப்பட்டுள்ளது. அடுத்தகட்டமாக இதில் என்ன செய்ய வேண்டும் என்பதை கவுன்சில் தரப்பிலிருந்து தெரியப்படுத்துவார்கள்' என்றார்.

(iv) அந்தப் போட்டியை நடத்துவதற்காக தென் கொரியா ஏற்கெனவே தனது விருப்பத்தை 2021-இல் தெரிவித்துள்ளது. மங்கோலியாவும் அத்தகைய எண்ணத்தில் இருப்பதாகத் தெரிந்தாலும், அதற்கான விருப்பக் கடிதத்தை அளித்ததாகத் தெரியவில்லை. 2038 போட்டியை நடத்தும் நாடு தொடர்பான முடிவு, 2028-ஆம் ஆண்டில் தான் எடுக்கப்படும் என ஆசிய ஒலிம்பிக் கவுன்சில் தரப்பில் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது. 2026 ஆசிய விளையாட்டுப் போட்டிகள் ஜப்பானில் வரும் செப்டம்பர் - அக்டோபரில் நடைபெறும் நிலையில், 2030-ஆம் ஆண்டு போட்டிகள் சவுதி அரேபியாவிலும், 2034 போட்டிகள் கத்தாரிலும் நடைபெறவுள்ளன. இதற்கான முடிவு 2020-இல் எடுக்கப்பட்டது குறிப்பிடத்தக்கது. இந்தியா இதற்கு முன், 1951, 1982 ஆகிய ஆண்டுகளில் புது தில்லியில் ஆசிய விளையாட்டுப் போட்டிகளை நடத்தியிருப்பது நினைவுகூரத்தக்கது.

6. ஜெர்மனியில் நடைபெற்ற மதிப்புமிக்க சிடிஜ் ஹேகன் சர்வதேச குதிரையேற்ற போட்டியில், இந்தியாவின் அனுஷ் அகர்வல்லா வெள்ளிப் பதக்கம் வென்று அசத்தினார்.

7. தானேவை சேர்ந்த வன் ஷிகா கிரிஷ் ஐயர் (14), ஸ்வராஜ் ஸ்நேகா கௌரவ் பத்னிஸ் (12) ஆகியோர், அரபிக் கடலில் நவி மும்பை பகுதியிலுள்ள அடல் சேது பகுதியிலிருந்து, ராய்காடிலுள்ள பர்வாடி கடற்கரைக்கு நீந்திச் சென்று சாதனை படைத்தனர். இந்த 21 கி.மீ. தொலைவை ஸ்வராஜ் 4.57 மணிநேரத்திலும், வன்ஷிகா 5.14 மணிநேரத்திலும் கடந்தனர்.

8. சுவிட்ஸர்லாந்தில் நடைபெறும் கிராஸ்ஹாப்பர் கோப்பை ஸ்குவாஷ் போட்டியில் இந்தியாவின் அபய் சிங் காலிறுதிக்கு முன்னேறினார். பிளஸ் ஏ கோல்டு நிலையிலான போட்டியில் அவர் காலிறுதிக்கு வந்தது இதுவே முதல் முறையாகும்.

9. சுரங்கத் தொகுப்புகளை ஏலத்தில் விடும் பணியை விரைவுபடுத்துவது உள்ளிட்டவற்றுக்காக மாநிலங்களுக்கு ரூ.5,000 கோடி ஊக்கத் தொகையாக வழங்கப்படும் என்று மத்திய அரசு அறிவித்துள்ளது. இதுகுறித்து மத்திய கனிமவளத் துறை அமைச்சகம் வெளியிட்டுள்ள அறிவிப்பில் தெரிவிக்கப்பட்டிருப்பதாவது:

(i) கடந்த நிதியாண்டில் கிடைத்த வெற்றியின் தொடர்ச்சியாக, சுரங்கத் துறை சீர்திருத்த முயற்சியாக, 2026-27ம் ஆண்டுக்காக மூலதன முதலீட்டுக்காக, மாநிலங்களுக்கு சிறப்பு உதவித்தொகை ரூ.5,000 கோடி வழங்கப்படும். இந்தத் திட்டத்தை செயல்படுத்துவது தொடர்பான வழிகாட்டுதல்கள் அண்மையில் கனிமவளத்துறை அமைச்சகத்தால் வெளியிடப்பட்டது.

(ii) மாநிலங்களில் சுரங்கத் துறையில் சீர்திருத்தம் செய்யும் பணியில் இதுவொரு முக்கிய நடவடிக்கை ஆகும். இவ்வாறு அந்த அறிவிப்பில் கூறப்பட்டுள்ளது.

10. இந்தியா - நியூஸிலாந்து இடையே தடையற்ற வர்த்தக ஒப்பந்தம் ஏப். 27-இல் கையொப்பமாகவுள்ளது. இத்தகவலை நியூஸிலாந்து பிரதமர் கிறிஸ்டோபர் லக்ஸன் வெளியிட்டார்.

(i) இந்தியாவுக்கு அடுத்த 15 ஆண்டுகளில் 20 பில்லியன் டாலர் முதலீடுகளை ஈர்க்க வழிவகுக்கும் இந்த ஒப்பந்தத்தின் கீழ் 100 சதவீத இந்திய ஏற்றுமதி பொருள்களுக்கு நியூஸிலாந்தில் வரி விலக்கு அளிக்கப்பட உள்ளது. பால், பால் பொருள்கள், வெங்காயம், சர்க்கரை, மசாலாப் பொருள்கள், சமையல் எண்ணெய் மற்றும் ரப்பர் இறக்குமதிக்கு

இந்தியத் தரப்பில் வரிச் சலுகை வழங்கப்படவில்லை.

(ii) அடுத்த 5 ஆண்டுகளில் இருதரப்பு வர்த்தகத்தின் மதிப்பை இரு மடங்கு அதிகரிக்க அதாவது 5 பில்லியன் டாலர்களாக உயர்த்த இலக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த ஒப்பந்தப் பேச்சுவார்த்தை கடந்த ஆண்டு டிசம்பரில் நிறைவடைந்தது.

(iii) இந்நிலையில், இருதரப்பு தடையற்ற வர்த்தக ஒப்பந்தம் தில்லியில் ஏப்.27-இல் கையொப்பமிடப்படும் என்று நியூஸிலாந்து பிரதமர் கிறிஸ்டோபர் லக்ஸன் வெளியிட்ட சமூக ஊடக பதிவில் குறிப்பிட்டுள்ளார். தற்போது இருதரப்பு வர்த்தக மதிப்பு தற்போது 2.4 பில்லியன் டாலராக உள்ளது குறிப்பிடத்தக்கது.

11. சென்னை, தூத்துக்குடி உள்பட நாட்டின் 12 முக்கியத் துறைமுகங்களில் 2025-26 நிதியாண்டில் 915.17 மெட்ரிக் டன் சரக்குகள் கையாளப்பட்டதாக மத்திய கப்பல் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் சர்வானந்த சோனோவால் தெரிவித்தார்.

(i) இது ஆண்டு இலக்காக நிர்ணயிக்கப்பட்ட 904 மெட்ரிக் டன்னை கடந்து விட்டதாகவும் அவர் கூறினார்.

(ii) தமிழகத்தின் தூத்துக்குடியில் உள்ள வ.உ.சிதம்பரனார் துறைமுகம், சென்னை துறைமுகம் மற்றும் காமராஜர் துறைமுகம் உள்பட நாட்டில் மொத்தம் 12 முக்கியத் துறைமுகங்கள் உள்ளன. இவை முக்கியத் துறைமுக ஆணையங்கள் சட்டம், 2021-இன் கீழ் நிர்வகிக்கப்படுகின்றன. இந்த துறைமுகங்களில் மேற்கொள்ளப்படும் வர்த்தகம் குறித்து தில்லி ஸ்கூல் ஆஃப் எகனாமிக்ஸ் மற்றும் ஆர்ஜஸ் ஆராய்ச்சி மையம் இடையேயான புரிந்துணர்வு ஒப்பந்த நிகழ்ச்சியில் சோனோவால் பேசியதாவது:

- 2024-25 நிதியாண்டில் இந்திய கொடி பொருத்திய 45 கப்பல்கள் கப்பல் துறையில் கூடுதலாக சேர்க்கப்பட்டு அவற்றின் சரக்குகள் கையாளும் திறன் 7.72 லட்சம் மெட்ரிக் டன்னாக இருந்தது.
- இந்நிலையில், நிதியாண்டில் 2025-26 இந்திய கொடி பொருத்திய 94 கப்பல்கள் கூடுதலாக கப்பல் துறையில் இணைக்கப்பட்டன. இந்தக் கப்பல்களின் சரக்கு கையாளும் திறன் 25.67 லட்சம் மெட்ரிக் டன்னாக அதிகரித்தது. அதேபோல் 2024-25 நிதியாண்டில் கப்பல் துறை மற்றும் அதன் கிளை அமைப்புகளின் மொத்த மூலதனச் செலவினம் ரூ.9,708 கோடியாக இருந்த நிலையில், 2025-26 நிதியாண்டில் இது ரூ.14,953 கோடியாக அதிகரித்தது.
- 12 முக்கியத் துறைமுகங்களில் 2024-25 நிதியாண்டில் 904 மெட்ரிக் டன் சரக்குகள் கையாளப்பட்ட நிலையில் 2025-26 நிதியாண்டில் இது 915.17 டன்னாக அதிகரித்து 7.06 சதவீதம் வளர்ச்சியை பதிவுசெய்தது.
- கடந்த 12 ஆண்டுகளில் இந்திய கப்பல் மாலுமிகளின் எண்ணிக்கை மூன்று மடங்கு உயர்ந்துள்ளது. இதன் மூலம் உலக கடல்சார் தொழில் துறையில் 12 சதவீத மாலுமிகளுடன் உலகளவில் இந்தியா தற்போது மூன்றாமிடத்தில் உள்ளது. இதை 2030-ஆம் ஆண்டுக்குள் 20 சதவீதமாக அதிகரிக்க திட்டமிட்டு வருகிறோம். இதன் காரணமாக கடல்சார் கல்வியை விரிவுபடுத்தி வருகிறோம்.
- 11,098 கி.மீ. கடற்கரை, 111 தேசிய கடல் வழித் தடத்துடன் சர்வதேச கடல் வழிப்பாதையில் இந்தியா முக்கியப் பங்காற்றுகிறது.
- இதை மேலும் வலுப்படுத்தி அடுத்த 21 ஆண்டுகளில் இந்தியாவை கடல் சார் துறையில் முதன்மை நாடாக மாற்றுவதே கடல்சார் இந்தியா தொலை நோக்குத் திட்டம் 2030 மற்றும் வளர்ச்சியடைந்த பாரதம் 2047-இன்கீழ் இலக்காக நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளது என்றார்.

12. இந்திய நெடுஞ்சாலைகளில் அதிகரித்து வரும் உயிரிழப்புகள் மற்றும் இந்த நெருக்கடிக்கு பங்களிக்கும் அமைப்பு ரீதியான தோல்விகள் குறித்த பகுப்பாய்வு.

(i) கவலையளிக்கும் விபத்து புள்ளிவிவரங்கள்

- இறப்பு எண்ணிக்கை: 2020 மற்றும் 2025-க்கு இடையில், குறிப்பாக சாலைக் குழிகள் மற்றும் மோசமான சாலை நிலைமைகள் காரணமாக ஏற்படும் சாலை விபத்து இறப்புகள் 53% அதிகரித்துள்ளன, இதன் விளைவாக 9,438 உயிரிழப்புகள் ஏற்பட்டுள்ளன.
- அலைந்து திரியும் கால்நடைகள்: தேசிய குற்றப் பதிவுப் பணியகத்தின் தரவுகளின்படி, 2023-ஆம் ஆண்டில் மட்டும், இந்தியச் சாலைகளில் அலைந்து திரியும் கால்நடைகளால் 2,033 விபத்துக்கள் ஏற்பட்டுள்ளன.
- உலகளாவிய ஒப்பீடு: இந்தியச் சாலைகளில் கால்நடைகளால் ஏற்படும் இறப்புகளின் எண்ணிக்கை, இலங்கையின் மொத்த வருடாந்திர சாலை இறப்புகளை விட அதிகமாகவும், ஆஸ்திரேலியாவில் ஏற்படும் இறப்புகளை விட 1.5 மடங்கு அதிகமாகவும் உள்ளது.
- மனித இழப்பு: இறப்பு எண்ணிக்கையைத் தாண்டி, நெடுஞ்சாலை விபத்துக்களால் நிரந்தர ஊனமுற்றோர் மற்றும் வாழ்வாதார இழப்புகளால் பாதிக்கப்படும் நபர்களின் எண்ணிக்கை அதிகரித்து வருகிறது.

(ii) விபத்துகளுக்கான முதன்மைக் காரணங்கள்

- உள்கட்டமைப்பு மற்றும் ஊழல்: சாலை கட்டுமானத்தில் ஏற்படும் ஊழல் மற்றும் உள்ளூர் நகராட்சிகள், பஞ்சாயத்துகளின் முறையான கண்காணிப்பு இல்லாததால் ஏற்படும் சாலைக் குழிகள் மற்றும் மோசமான சாலைப் பராமரிப்பு காரணமாக பல விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன.
- பழுதடைந்த கனரக வாகனங்கள்: கனரக வாகனங்கள் (கண்டெய்னர் லாரிகள் போன்றவை) முறையான எச்சரிக்கை விளக்குகள் இல்லாமல் நெடுஞ்சாலைகளின் ஓரத்தில் நிறுத்தப்படுவது அதிவேக மோதல்களுக்கு ஒரு முக்கிய காரணமாகும். இது, வேகமாகச் செல்லும் பயணிகள் வாகனங்கள் அவற்றின் மீது பின்னால் மோதுவதற்கு வழிவகுக்கிறது.
- சாலையோரத் தடைகள்: நெடுஞ்சாலைகளுக்கு மிக அருகில் உணவகங்கள் (தாபாக்கள்), கடைகள் மற்றும் தங்கும் விடுதிகள் இருப்பதால், வாகனங்கள் ஒழுங்கற்ற முறையில் நிறுத்தப்படுகின்றன. இது போக்குவரத்தைத் தடுத்து, ஆபத்தை அதிகரிக்கிறது.
- பார்வைக் குறைபாடுகள்: இரவு நேரங்களிலும், கனமழை அல்லது பனிமூட்டத்தின் போதும் விபத்துக்கள் அதிகமாக நிகழ்கின்றன. ஏனெனில், இந்த நேரங்களில் பார்வை குறைவாக இருப்பதுடன், சாலை விதிகள் பெரும்பாலும் புறக்கணிக்கப்படுகின்றன.

(iii) உச்ச நீதிமன்ற வழிகாட்டுதல்கள் :-

இந்திய உச்ச நீதிமன்றம் பல்வேறு ஆணைகள் மூலம் சாலைப் பாதுகாப்பைக் கையாள்வதில் ஒரு முக்கியப் பங்கை வகித்துள்ளது:

- பாதுகாப்புக் குழு: 2014-ஆம் ஆண்டில், தேசியப் பாதுகாப்புத் தரங்களுக்கு வழிகாட்டவும் கண்காணிக்கவும் உச்ச நீதிமன்றம் சாலைப் பாதுகாப்புக்கான ஒரு உயர்நிலைக் குழுவை அமைத்தது.
- விதிகளை அமல்படுத்துதல்: நெடுஞ்சாலைப் போக்குவரத்திற்கு இடையூறு

விளைவிக்கும் தாபாக்கள் மற்றும் கடைகளை அகற்ற நீதிமன்றம் உத்தரவிட்டுள்ளதுடன், நெடுஞ்சாலைக் கண்காணிப்புக் குழுக்களைச் செயல்படுத்துமாறு மாவட்ட நிர்வாகங்களுக்கு அறிவுறுத்தியுள்ளது.

- வாகன நிறுத்துமிடங்கள்: கனரக வாகனங்கள் சாலையோரத்தில் சட்டவிரோதமாக நிறுத்தப்படுவதைத் தடுக்க, குறிப்பிட்ட கால இடைவெளிகளில் பிரத்யேக வாகன நிறுத்துமிடங்களை அமைக்க நீதிமன்றம் கட்டளையிட்டுள்ளது.
- கண்காணிப்பு உள்கட்டமைப்பு: விபத்துகளை உடனடியாகக் கண்டறிவதற்கும், பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு உடனடி முதலுதவி கிடைப்பதை உறுதி செய்வதற்கும், ஒவ்வொரு 10 கிலோமீட்டருக்கும் கண்காணிப்பு கேமராக்களை நிறுவ நீதிமன்றம் பரிந்துரைத்தது.

(iv) அரசாங்கத்தால் எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கைகள்

- மேம்பட்ட போக்குவரத்து மேலாண்மை அமைப்பு (ATMS): தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் ஆணையத்தால் உருவாக்கப்பட்ட இந்த அமைப்பு, தற்போது சாலைகளைக் கண்காணிக்க செயற்கை நுண்ணறிவைப் (AI) பயன்படுத்துகிறது.
- விதிமீறல் எச்சரிக்கைகள்: போக்குவரத்து விதிமீறல்களைக் கண்டறிந்து, நெடுஞ்சாலை ரோந்துக் குழுக்களைத் தானாகவே எச்சரிக்கும் வகையில் ATMS வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது.
- அவசரகால பதில் நடவடிக்கை: விபத்து ஏற்பட்டால், அவசரகால வாகனங்களை (ஆம்புலன்ஸ்கள்) சம்பவ இடத்திற்கு உடனடியாக அனுப்ப இந்த அமைப்பு உதவுகிறது.

செயற்கை நுண்ணறிவால் இயக்கப்படும் ATMS போன்ற தொழில்நுட்ப முன்னேற்றங்கள் நேர்மறையான நடவடிக்கைகளாக இருந்தாலும், அவற்றைச் செயல்படுத்துவதற்கான இறுதிப் பொறுப்பு நெடுஞ்சாலைத் துறை மற்றும் மாவட்ட நிர்வாகங்களிடமே உள்ளது. விபத்துகளை முழுமையாகத் தவிர்க்க முடியாவிட்டாலும், மோசமான பராமரிப்பு, ஊழல் மற்றும் ஒழுங்குபடுத்தப்படாத சாலையோர வாகன நிறுத்தம் போன்ற விபத்துகளுக்கு வழிவகுக்கும் நிலைமைகளைக் களைந்து, இந்த "மரணச் சாலைகளை" மீண்டும் பாதுகாப்பான நெடுஞ்சாலைகளாக மாற்ற வேண்டும்