



## P.L.RAJ IAS & IPS ACADEMY

Building Bureaucrats Since 2006

### June 1, 2026 – தினமணி செய்தித்தாள் - சிறு துணுக்கள்

1. இந்திய-அமெரிக்க இடைக்கால வர்த்தக ஒப்பந்தத்தின் அனைத்து அம்சங்களையும் இறுதி செய்வது தொடர்பான அடுத்த சுற்று பேச்சுவார்த்தை, தில்லியில் திங்கள்கிழமை தொடங்கி நான்கு நாட்கள் நடைபெறவுள்ளது.

(i) இந்தப் பேச்சுவார்த்தையில், இந்திய தரப்பில் தலைமை அதிகாரி தர்ப்பண் ஜெயின் தலைமையிலான குழுவினரும், அமெரிக்க தரப்பில் அந்நாட்டு தலைமை அதிகாரி பிரெண்டன் லின்ச் தலைமையிலான குழுவினரும் பங்கேற்கவுள்ளனர்.

(ii) இடைக்கால வர்த்தக ஒப்பந்தத்தின் முழு அம்சங்களையும் இறுதி செய்வதுடன், சந்தை அணுகல், வரி விலக்கு, சுங்கவரி மற்றும் வர்த்தக சலுகை, முதலீடு ஊக்குவிப்பு, பொருள்தார பாதுகாப்பு போன்ற பல்வேறு துறைகளை உள்ளடக்கி, விரிவான வர்த்தக ஒப்பந்தத்துக்கான பேச்சு வார்த்தையை முன்னெடுக்கவும் இருதரப்பும் திட்டமிட்டுள்ளன.

(iii) கடந்த பிப்ரவரியில் இறுதி செய்யப்பட்ட இடைக்கால வர்த்தக ஒப்பந்த செயல்திட்டத் தின்படி, இந்தியா மீதான கூடுதல் வரியை அமெரிக்கா ரத்து செய்தது. பரஸ்பர வரியையும் 25 சதவீதத்தில் இருந்து 18 சதவீதமாக குறைத்தது. இந்திய தரப்பில் அமெரிக்க பொருள்களுக்கான வரிச் சலுகைக்கு ஒப்புக் கொள்ளப்பட்டது. அத்துடன், எரிபொருள், விமானங்கள்-விமான பாகங்கள், தொழில்நுட்ப சாதனங்கள் உள்பட அமெரிக்காவிடம் இருந்து அடுத்த 5 ஆண்டுகளில் 500 பில்லியன் மதிப்பிலான பொருள்களைக் கொள்முதல் செய்யும் விருப்பத்தையும் இந்தியா வெளியிட்டது.

2. முப்படை தலைமைத் தளபதியாக தமிழகத்தைச் சேர்ந்த ஜெனரல் என்.எஸ்.ராஜா சுப்பிரமணி பொறுப்பேற்றுக்கொண்டார்.

(i) முப்படை தலைமைத் தளபதியாக இருந்த ஜெனரல் அனில் செளஹான் ஓய்வு பெற்றார். இதையடுத்து, புதிய முப்படை தலைமைத் தளபதியாக ராஜா சுப்பிரமணி பதவியேற்றார்.

(ii) 3-ஆவது 'சிடிஎஸ்':

- இந்தியாவின் முதல் முப்படை தலைமைத் தளபதியாக (சிடிஎஸ்) முன்னாள் ராணுவ தலைமைத் தளபதி விபின் ராவத் கடந்த 2020, ஜனவரி 1-ஆம் தேதி பொறுப்பேற்றார். அவர் 2021-ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் தமிழகத்தில் நிகழ்ந்த ஹெலிகாப்டர் விபத்தில் மரணமடைந்தார்.
- அதன்பிறகு இரண்டாவது முப்படை தலைமைத் தளபதியாக அனில் செளஹான் 2022, செப்டம்பர் 30-ஆம் தேதி பொறுப்பேற்றார்.
- அவரது பதவிக் காலம் நிறைவடைந்த நிலையில் மூன்றாவது முப்படை தலைமைத் தளபதியாக ராஜா சுப்பிரமணி பொறுப்பேற்றுள்ளார்.
- தமிழகத்தை பூர்விகமாகக் கொண்ட இவர் பாகிஸ்தான் மற்றும் சீனா விவகாரங்களைக் கையாள்வதில் நிபுணர் எனப் பாதுகாப்புத் துறை

வட்டாரங்களில் அறியப்படுகிறார்.

3. மத்திய நெடுஞ்சாலைத் துறை 2008-இல் இயற்றிய சட்டத்தின்படி ஒரு சுங்கச்சாவடிக்கும், மற்றொரு சுங்கச்சாவடிக்கும் இடையிலான இடைவெளி குறைந்தபட்சம் 60 கி.மீட்டர் இருக்க வேண்டும். ஆனால், நடைமுறையில் அவ்வாறு இருப்பதில்லை. இந்த தொலைவு இடைவெளியை 2008-ஆம் ஆண்டின் தேசிய நெடுஞ்சாலைக் கட்டணம் (விகித நிர்ணயம் மற்றும் வசூல்) விதிகள் 8-ஆவது பிரிவு கட்டாயமாக்குகிறது. இருப்பினும், நடைமுறையில் வாகன ஓட்டிகள் 30 முதல் 40 கி.மீ. இடைவெளியில் பல சுங்கச் சாவடிகளை எதிர்கொள்கின்றனர்.

(i) 2008-இல் புதிய திருத்தப்பட்ட விதிகளுக்கு முன்பே அமைக்கப்பட்ட தேசிய நெடுஞ்சாலைகளுக்கு இந்த இடைவெளி விதி பொருந்தாது என்று மத்திய நெடுஞ்சாலைத் துறை கூறி வந்தாலும், புதிய நெடுஞ்சாலைகளுக்குக் கூட சில காரணங்களைக் கூறி மத்திய நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சகம் விலக்கு பெற ஏதுவாக விதிகளில் உள்ள வார்த்தைகளை தனக்குச் சாதகமாக்கி வருவாயைப் பெருக்க கவனம் செலுத்தி வருகிறது.

(ii) 2008-க்கு முன்பு கையொப்பமிடப்பட்ட 30 ஆண்டு கால 'கட்டு-இயக்கு-ஒப்படை' (பிஓடி) ஒப்பந்தங்களின் அடிப்படையில் பல நெடுஞ்சாலைகள் தற்போதும் நாட்டின் பல்வேறு மாநிலங்களில் செயல்பட்டு வருகின்றன. 30 ஆண்டு காலக்கெடு முடிந்த பிறகும் அங்கு தொடர்ந்து கட்டணம் வசூலிக்கின்றன என்பது மட்டுமல்ல, முன்பைவிட அதிகமான கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறது. அவை பெரும்பாலும் தனியார் மூலம் நிர்வகிக்கப்படும் ஒப்பந்தங்களைக் கொண்டிருப்பதால் அவற்றை சட்டபூர்வமாக மூட முடியாது என்று நியாயப்படுத்துகிறது தேசிய நெடுஞ்சாலை ஆணையம்.

(iii) 2008-ஆம் ஆண்டு விதிகளில், 'வருவாய் திறனை மேம்படுத்த அல்லது ஒரு நெடுஞ்சாலை விரிவாக்கத் திட்டத்தை நிதி ரீதியாக முதலீட்டாளர்களுக்கு சாத்தியமாக்க, அருகருகே சுங்கச்சாவடிகளை அமைக்க விதிவிலக்கு பெறலாம் என்ற ஒரு பிரிவு உள்ளது. புதிதாக வடிவமைக்கப்பட்ட நிரந்தரப் பாலம், மலைச் சுரங்கப்பாதை அல்லது நகர புறவழிச் சாலைக்காக மட்டுமே கட்டணம் வசூலிக்கப்பட்டால், 60 கி.மீ. தொலைவுக்குள் ஒரு சுங்கச்சாவடியை அமைக்க நெடுஞ்சாலை ஆணையம் சட்டபூர்வமாக அனுமதியை வழங்குகிறது.

(iv) இதேபோல, ஒரு தேசிய நெடுஞ்சாலை மாநில எல்லைகளைக் கடக்கும்போது, வெவ்வேறு மாநில அளவிலான வரி கட்டமைப்புகள் மற்றும் நிர்வாக வரம்புகள் காரணமாக, முந்தைய சுங்கச்சாவடிக்கு மிக அருகே கூட மற்றொரு சுங்கச்சாவடி இருக்கலாம் என்ற வசதியை பல மாநில எல்லைகளில் தேசிய நெடுஞ்சாலை ஆணையம் தனக்குச் சாதகமாக்கி வருவாயைப் பெருக்கி வருகிறது.

(v) தில்லியில் அண்மையில் செய்தியாளர்களிடம் மத்திய நெடுஞ்சாலைகள் துறை அமைச்சர் நிதின் கட்கரி பேசும்போது, அவரிடம் நெடுஞ்சாலை சுங்கச்சாவடிகளின் இடைவெளி வரம்பு குறித்து கேள்வி எழுப்பப்பட்டது. அப்போது அவர், 60 கி.மீ. தொலைவுக்குள் பல சுங்கச்சாவடிகள் இருப்பது அடிப்படையில் நியாயமற்றது என்பதை வெளிப்படையாக ஒப்புக்கொண்டார்.

(vi) தில்லிக்கும் சென்னைக்கும் இடையிலான சுமார் 2,200 கி.மீட்டர் தொலைவில் 8 மாநில நெடுஞ்சாலை மற்றும் தனியார் பராமரிக்கும் சுங்கச்சாவடிகள் உள்பட

மொத்தம் 37 சுங்கச்சாவடிகள் உள்ளன. அவற்றில் 20 சுங்கச்சாவடிகள் 60 கி.மீ. இடைவெளி விதிகளைப் பின்பற்ற வில்லை.

(vii) தமிழகத்தை எடுத்துக் கொண்டால், 700 கி.மீ. சென்னை-கன்னியாகுமரி நெடுஞ்சாலையில், 10 சுங்கச்சாவடிகளுக்கு இடையிலான இடைவெளிகளில் 8 சுங்கச்சாவடிகள் கட்டாய 60 கி.மீ இடைவெளி விதியை மீறும் வகையில் அமைந்துள்ளன. எடுத்துக்காட்டாக, ஆத்தூர் - விக்கிரவாண்டி (43 கி.மீ.), எட்டுர்வட்டம் - சாலைப்புதூர் (45 கி.மீ.) போன்றவைமிகச்சிறிய இடை வெளிகளைக் கொண்டுள்ளன.

(viii) தனியார் நிறுவனம் அதன் சாலை கட்டுமானச் செலவுகளை மீட்டெடுத்தவுடன், சுங்கச்சாவடிகள் நிரந்தரமாக மூடப்படுவதில்லை. தனியார் நிறுவனத்தின் ஆரம்ப ஒப்பந்தம் (சலுகை காலம்) முடிவடையும்போது, அதன் உரிமை மீண்டும் மத்திய அரசுக்கே வந்துவிடுகிறது. அதன்பிறகு, தேசிய நெடுஞ் சாலை ஆணையம் நேரடியாக அந்தச் சாவடிகளின் நிர்வாகத்தை ஏற்றுக்கொண்டு, நெடுஞ்சாலை உள் கட்டமைப்பைப் பராமரிக்கவும் விரிவுபடுத்தவும், சுமார் 40% என்ற குறைக்கப்பட்ட கட்டணத்தில் பயனர் கட்டணத்தை காலவரையின்றி தொடர்ந்து வசூலிக்கிறது. இதுவே களத்தில் உள்ள நிலைமை.

(ix) நெடுஞ்சாலை உள்கட்டமைப்பைப் பராமரிக்கவும், சாலைகளைப் பராமரிக்கவும், விரிவுபடுத்தவும் தொடர்ந்து கட்டணம் வசூலிக்கப் படுவதைப் புரிந்துகொள்ள முடிகிறது. ஆனால், அந்தக் கட்டணம் குறைந்த அளவில் இருப்பதற்குப் பதிலாகத் தொடர்ந்து அதிகரித்துப் புதிய சாலைகளுக்கான கட்டண அளவை எட்டுவதுதான் வியப்பாக இருக்கிறது. கட்டணச் சாலைகளில் பராமரிப்புக் குறைவு காணப்பட்டால், கட்டணம் வசூலிப்பதை நிறுத்துவதுதான் நியாயம். ஆனால், அதை யாரும் கேள்வி கேட்பதும் இல்லை, தனியார் நிறுவனங்களோ, நெடுஞ் சாலை ஆணையமோ பொருள்படுத்துவதும் இல்லை.

(x) இதைத் தட்டிக் கேட்க வேண்டிய அரசியல்வாதிகளும், அரசியல் கட்சித் தலைவர்களும், ஏன், நீதித் துறையினரும் கூட அது குறித்து மௌனம் காக்கின்றனர். சாமானியர்களுக்கு மட்டும்தான் சுங்கச் சாவடிகளில் கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறது. அரசியல் கட்சிக் கொடிகளுடன் பயணிக்கும் வாகனங்களுக்கு விதிவிலக்கு வழங்கப்படுகிறது. அதனால் அது குறித்து அவர்கள் கவலைப்படுவதில்லை. சமூக ஆர்வலர்கள், ஊடகவியலாளர்களின் குரல் எடுபடுவதில்லை.

4. லெபனானில் மலைப் பகுதியில் இருக்கும் பாதுகாப்பு முக்கியத்துவம் வாய்ந்த பழைமையான பியூபோர்ட் கோட்டையை இஸ்ரேல் கைப்பற்றியுள்ளது.

(i) 1948-ஆம் ஆண்டில் மத்திய கிழக்கில் இஸ்ரேல் நாடு புதிதாக உருவானதுமுதல் அந்த நாட்டுக்கும், அண்டை நாடான லெபனானுக்கும் மோதல் நிலவிவருகிறது. குறிப்பாக, இஸ்ரேல் மீது ஹமாஸ் இயக்கத்தினர் நடத்திய திடீர் தாக்குதல் மற்றும் ஹமாஸ், ஈரானுக்கு ஆதாரவாக ஹிஸ்புல்லா அமைப்பினர் இஸ்ரேல் மீது நடத்திய தாக்குதல் சம்பவங்களால் மோதல் மேலும் தீவிரமடைந்துள்ளது.

(ii) ஈரானுடன் அமெரிக்கா சண்டை நிறுத்தம் செய்ததையடுத்து, அமெரிக்காவின் மத்தியஸ்தத்தின்பேரில் வாஷிங்டனில் வைத்து இஸ்ரேலுக்கும், லெபனான் அரசுக்கும் இடையே சண்டை நிறுத்தம் ஏற்பட்டது. எனினும், லெபனான் அரசுடன்

இஸ்ரேல் செய்து கொண்ட இந்தச் சண்டை நிறுத்தத்தை ஹிஸ்புல்லா அமைப்பினர் ஏற்கவில்லை. இதையடுத்து, இஸ்ரேல் படையினருக்கும் அவர்களுக்கும் தொடர்ந்து சண்டை நடந்து வருகிறது. லெபனானுடனான எல்லைப் பகுதியாக லிதானி நதியை இஸ்ரேல் கருதி வந்தது. ஆனால், இந்தச் சண்டைக்குப் பிறகு, லிதானி நதியைத் தாண்டி இஸ்ரேல் படையினர் ஊடுருவினர். படிப்படியாக ஹிஸ்புல்லா அமைப்பினருடன் சண்டையிட்டபடி இஸ்ரேல் படையினர் முன்னேறி வந்தனர்.

(iii) நபடியா நகரில் பல நாள்களாக இரு தரப்புக்கும் இடையே பல நாள்கள் சண்டை நடைபெற்றது. முடிவில் ஹிஸ்புல்லா அமைப்பினரை விரட்டியடித்து விட்டு, அங்கு மலை மீதிருக்கும் பாதுகாப்பு முக்கியத்துவம் வாய்ந்த பழைமையான கோட்டையை இஸ்ரேல் படை கைப்பற்றி, தனது கொடியை நாட்டியுள்ளது.

(iv) 2-ஆவது முறை:

- கடந்த 1982-ஆம் ஆண்டிலும் இஸ்ரேல் படையினர், இக்கோட்டையைக் கைப்பற்றி தங்களது கட்டுப்பாட்டின் கீழ் 2000-ஆம் ஆண்டு வரை வைத்திருந்தனர். பின்னர், இஸ்ரேல் படை லெபனானில் இருந்து வெளியேறியபோது கோட்டையில் இருந்தும் வெளியேறியது. அதன்பிறகு கடந்த 26 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு லெபனானுக்குள் மிக அதிக தொலைவுக்கு இஸ்ரேல் படையினர் ஊடுருவி வந்து கோட்டையைக் கைப்பற்றியுள்ளனர்.

5. இலங்கையில் பெட்ரோல், டீசல் விலை மீண்டும் உயர்த்தப்பட்டது. அந்நாட்டு எண்ணெய் நிறுவனமான சிலோன் பெட்ரோலியம் கார்ப்பரேஷன் இதை அறிவித்தது.

(i) மேற்காசிய போர்ப் பதற்றத்தால் கச்சா எண்ணெய் விநியோகம் பாதிக்கப்பட்டுள்ளதால் இந்த விலை உயர்வு தவிர்க்க முடியாததாகிறது என்று தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது.

(ii) மக்கள் எரிபொருளைச் சிக்கனமாகப் பயன்படுத்த வேண்டும் என்று அந்நாட்டு அதிபர் அனுரகுமார திசாநாயக தொடர்ந்து வலியுறுத்தி வருகிறார். இந்தச் சூழ்நிலையில் எரிபொருள் விலை 5- ஆவது முறையாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

(iii) பெட்ரோல் விலை ஒரு லிட்டருக்கு இலங்கை ரூபாயில் 24 அதிகரித்து ரூ.434- ஆக விற்பனையாகிறது. டீசல் விலை இலங்கை ரூபாயில் ரூ.15 உயர்த்தப்பட்டு ஒரு லிட்டர் ரூ.407-ஆக நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளது. மண்ணெண்ணெய் விலை ஒரு லிட்டர் ரூ.20 அதிகரிக்கப்பட்டு ரூ.285-க்கு விற்பனை செய்யப்படுகிறது.

(iv) கடந்த மார்ச் 1 முதல் மே 31-ஆம் தேதி வரை இலங்கையில் 5 முறை எரிபொருள் விலை உயர்ந்துள்ளது. மே மாதம் முதல் அமெரிக்க டாலருக்கு நிகரான இலங்கை ரூபாயின் மதிப்பும் சரிந்து வருகிறது.

6. ரஷிய கட்டுப்பாட்டில் உள்ள ஐரோப்பாவின் மிகப்பெரிய அணுமின் நிலையமான ஸ்போரிஷியா அணுமின் நிலையம் மீது ட்ரோன் தாக்குதல் நடத்தப்பட்டது. இதை உக்ரைன் நடத்தியதாக ரஷியா குற்றஞ்சாட்டிய நிலையில், அதற்கு உக்ரைன் மறுப்பு தெரிவித்துள்ளது.

(i) ரஷியா, உக்ரைன் இடையேயான போர் 4 ஆண்டுகளுக்கும் மேலாக நீடிக்கிறது.

இதுவரையிலான போரில் உக்ரைனுக்குச் சொந்தமான ஏராளமான நிலப்பகுதிகளை ரஷியா தனது கட்டுப்பாட்டின் கீழ் கொண்டு வந்துள்ளது. அதில் ஐரோப்பா கண்டத்திலேயே மிகப்பெரிய அணுமின் நிலையமாகக் கருதப்படும் ரோஸ்டோவ் பிராந்தியத்தில் உள்ள ஸ்போரிஷியா அணுமின் நிலையமும் ஒன்றாகும்.

7. பிரதமரின் சாலையோர வியாபாரிகள் தற்சார்பு நிதி (பிரதமர் ஸ்வநிதி) திட்டம் மூலம், நாட்டில் இதுவரை ரூ.17,800 கோடிக்கும் அதிகமாக கடன் அளிக்கப்பட்டுள்ளதாக மத்திய வீட்டுவசதி மற்றும் நகர்ப்புற விவகாரங்கள் அமைச்சகம் தெரிவித்துள்ளது. அந்த அமைச்சகம் வெளியிட்ட செய்திக்குறிப்பில் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளதாவது:

- பிணையில்லா கடன், சமூக பாதுகாப்பு, எண்ம (டிஜிட்டல்) தொழில்நுட்பங்கள் வாயிலாக அனைத்துத் தரப்பினரும் பலனடைதல் ஆகியவை மூலம், சாலையோர வியாபாரிகளுக்கு சக்தியளிக்கும் மத்திய வீட்டுவசதி மற்றும் நகர்ப்புற விவகாரங்கள் அமைச்சகத்தின் பிரதமர் ஸ்வநிதி திட்டம் 6 ஆண்டுகளை நிறைவு செய்துள்ளது.

8. பெட்ரோல், டீசல் மற்றும் விமான எரிபொருள் ஏற்றுமதிக்கு விதிக்கப்படும் மிகை லாபத் தடுப்பு வரியை மத்திய அரசு குறைத்தது.

(i) அதன்படி பெட்ரோல் ஏற்றுமதி மீதான வரி லிட்டருக்கு ரூ.1.50, டீசல் லிட்டருக்கு ரூ.13.50, விமான எரிபொருள் லிட்டருக்கு ரூ.9.50 குறைக்கப்பட்டுள்ளது.

(ii) இந்த நடைமுறை ஜூன் 1-ஆம் தேதிமுதல் அமலுக்கு வருவதாக நிதி அமைச்சகம் வெளியிட்ட செய்திக் குறிப்பில் தெரிவிக்கப்பட்டது.

(iii) ஈரானுக்கு எதிராக அமெரிக்கா மற்றும் இஸ்ரேல் இணைந்து கடந்த பிப்ரவரி 28-ஆம் தேதி தாக்குதல் நடத்தத் தொடங்கின. இதற்குப் பதிலடியாக ஹோர்முஸ் நீரிணையைய ஈரான் முடியது. இதனால் அந்த நீரிணையை கச்சா எண்ணெய், சமையல் எரிவாயு உள்ளிட்டவற்றை ஏற்றிச் செல்லும் சரக்குக் கப்பல்கள் கடப்பதில் சிக்கல் ஏற்பட்டது.

(iv) மேற்காசிய போர்ப் பதற்றத்தால் ஒரு பீப்பாய் கச்சா எண்ணெய் விலை 73 டாலர்களில் இருந்து 100 டாலர்களுக்கும் மேல் அதிகரித்தது. இந்நிலையில், உள்நாட்டில் பெட்ரோல், டீசல் மற்றும் விமான எரிபொருள் பற்றாக்குறை ஏற்படாமல் இருக்க அவற்றின் ஏற்று மதியைக் குறைக்கும் வகையில் மிகை லாபத் தடுப்பு வரியை மத்திய அரசு விதிக்கத் தொடங்கியது.

(v) அதன்படி கடந்த மார்ச் 26-ஆம் தேதி டீசல் மீது லிட்டருக்கு ரூ.21.50 மற்றும் விமான எரிபொருள் மீது லிட்டருக்கு ரூ.29.50 மிகை லாபத் தடுப்பு வரி விதிக்கப்பட்டது. அதன்பிறகு ஏப்ரல் 11-ஆம் தேதி டீசல் மீது லிட்டருக்கு ரூ.55, விமான எரிபொருள் மீது லிட்டருக்கு ரூ.42 வரி அதிகரிக்கப்பட்டது.

(vi) பின்னர், ஏப்ரல் 30-ஆம் தேதி டீசல் ஏற்றுமதி மீதான வரி லிட்டருக்கு ரூ.23-ஆகவும், விமான எரிபொருள் மீதான வரி லிட்டருக்கு ரூ.33-ஆகவும் குறைக்கப்பட்டது. அதைத் தொடர்ந்து மே 16-ஆம் தேதி டீசல் மீதான வரி லிட்டருக்கு 16.50-ஆகவும், விமான எரிபொருள் மீதான வரி ரூ.16-ஆகவும் குறைக்கப்பட்டது.

(vii) இந்நிலையில், ஜூன் 1-ஆம் தேதி முதல் டிசல் ஏற்றுமதி மீதான மிகை லாபத் தடுப்பு வரி லிட்டருக்கு ரூ.13.50, விமான எரி பொருள் லிட்டருக்கு ரூ.9.50, பெட்ரோல் லிட்டருக்கு ரூ.1.50-ஆக குறைக்கப்படவுள்ளது. உள் நாட்டு நுகர்வுக்கான பெட்ரோல் மற்றும் டிசல் மீது ஏற்கெனவே விதிக்கப்பட்டுள்ள வரி மாற்றமின்றி தொடரவுள்ளது.

(viii) அதேசமயம் பெட்ரோல் மற்றும் டிசல் ஏற்றுமதிக்கு சாலை மற்றும் உள்கட்டமைப்பு வரி விதிக்கப்படவில்லை எனவும் நிதி அமைச்சகம் வெளியிட்ட செய்திக் குறிப்பில் தெரிவிக்கப்பட்டது.

(ix) முன்னதாக, மே 16-ஆம் தேதி பெட்ரோல் மீதான சிறப்பு கூடுதல் சுங்க வரி லிட்டருக்கு ரூ.3 விதிக்கப்பட்ட நிலையில், தற்போது லிட்டருக்கு ரூ.1.50-ஆக குறைக்கப்பட்டுள்ளது.

9. முன்மொழியப்பட்ட மேக்கேதாட்டு நீர்த்தேக்கத் திட்டம் மற்றும் கர்நாடகா, தமிழ்நாடு ஆகிய இரு மாநிலங்களுக்கும் அதனால் ஏற்படக்கூடிய விளைவுகள் குறித்த ஆய்வு.

(i) மேக்கேதாட்டு அணைத் திட்டம் குறித்த கண்ணோட்டம்

- 67 TMC-க்கும் அதிகமான நீர் சேமிப்புத் திறன் கொண்ட ஒரு பிரம்மாண்டமான நீர்த்தேக்கத்தை மேக்கேதாட்டுவில் அமைப்பதற்கான திட்டங்களை கர்நாடக அரசு முன்னெடுத்து வருகிறது.
- இத்திட்டத்திற்காக கர்நாடகா ₹9,000 கோடியை ஒதுக்கியுள்ளது; மேலும் கட்டுமானப் பணிகளைத் துரிதப்படுத்தும் நோக்கில் சமீபத்தில் ₹1,000 கோடியை விடுவித்துள்ளது.
- காவிரி ஆற்றின் குறுக்கே கர்நாடகாவில் ஏற்கெனவே அமைந்துள்ள ஹேமாவதி, ஹாரங்கி மற்றும் கபினி போன்ற அணைகளைக் காட்டிலும், இத்திட்டம் மிகப்பிரம்மாண்டமான ஒன்றாகும்.

(ii) கர்நாடகாவின் மீதான தாக்கம் (இலக்குகள் மற்றும் நியாயங்கள்)

- பெங்களூரு நகரின் அதிகரித்து வரும் குடிநீர் தேவையைப் பூர்த்தி செய்வதற்கு அவசியமான ஒரு நடவடிக்கையாகவே இத்திட்டத்தை கர்நாடகா நியாயப்படுத்துகிறது.
- அதிக மழைப்பொழிவு உள்ள ஆண்டுகளில் ஏற்படும் உபரி நீரை (வழிந்து செல்லும் நீரை) தடுத்துச் சேமிப்பதே கர்நாடகாவின் முதன்மையான நோக்கமாகும்; தற்போது, கர்நாடகாவின் பிற நீர்த்தேக்கங்கள் நிரம்பி வழியும் சமயங்களில், இந்த உபரி நீர் கீழ்நோக்கிப் பாய்ந்து தமிழ்நாட்டிற்குச் செல்கிறது.

(iii) தமிழ்நாட்டின் மீதான தாக்கம் (நீர் பற்றாக்குறை மற்றும் உபரி நீர் வரத்து)

- தமிழ்நாட்டிற்குத் தனக்கான முழுமையான நீர் ஒதுக்கீடு, வழக்கமாக அதிக மழைப்பொழிவு உள்ள பருவமழை ஆண்டுகளில் ஏற்படும் உபரி நீர் வரத்தின் மூலமாகவே கிடைக்கிறது. மேக்கேதாட்டு அணை கட்டப்பட்டால், தமிழ்நாட்டிற்கு இயல்பாகவே வரும் எஞ்சிய அனைத்து உபரி நீர் வரத்தையும் அது முழுமையாகத் தடுத்துவிடும்.
- தமிழ்நாட்டிற்கு 177.25 TMC நீரை ஒதுக்கீடு செய்ய உச்ச நீதிமன்றம்

உத்தரவிட்டிருந்த போதிலும், நீர் பற்றாக்குறை நிலவும் ஆண்டுகளில் இந்த அளவைக்கூடப் பெறுவதற்குத் தமிழ்நாடு மாநிலம் பெரிதும் சிரமப்படுகிறது.

- சமீபத்திய ஆண்டுகளில், தமிழ்நாட்டிற்கு வந்த நீர் வரத்து 100 TMC-க்கும் குறைவாகவே இருந்துள்ளது; இது கடுமையான வறட்சி நிலவக் காரணமாக அமைந்தது. புதிய அணை கட்டப்பட்டால், இந்த நீர் பற்றாக்குறை அபாயம் மேலும் தீவிரமடையும்.
- காவிரி ஆற்றையே முழுமையாகச் சார்ந்திருக்கும் தமிழ்நாட்டின் 22 மாவட்டங்களுக்கான குடிநீர் விநியோகத்தை இத்திட்டம் ஆபத்திற்குள்ளாக்குகிறது.

(iv) தமிழ்நாட்டில் ஏற்படக்கூடிய விவசாய மற்றும் சமூக ரீதியான விளைவுகள்

- மேக்கேதாட்டு அணை கட்டப்பட்டால், 12 மாவட்டங்களில் பரவியுள்ள சுமார் 26 லட்சம் ஏக்கர் வளமான விவசாய நிலங்கள் தங்களின் பாசன ஆதாரத்தை இழக்க நேரிடும்.
- சீரான நீர் வரத்து தடைபடுவதால், காவிரி டெல்டா பகுதியானது தரிசு நிலமாக மாறிவிடும் அபாயம் உள்ளது; இதனால், தங்கள் வாழ்வாதாரங்களை இழக்கும் லட்சக்கணக்கான விவசாயிகள் மற்றும் விவசாயத் தொழிலாளர்கள் "பொருளாதார அகதிகளாக" மாறக்கூடிய சூழல் உருவாகலாம்.
- மேக்கேதாட்டு அணை கட்டப்படுவதால், மேட்டூர் நீர்த்தேக்கம் அதன் முழு கொள்ளளவை எட்டுவது தடுக்கப்படும்; இது, மாநிலத்தின் உணவுப் பாதுகாப்பிற்கு இன்றியமையாததாகத் திகழும் பாரம்பரியப் பாசன அட்டவணைகளைச் சீர்குலைத்துவிடும். கீழ்நிலை ஆற்றுப்படுகை மாநிலத்தின் ஒப்புதல் இல்லாத ஒரு திட்டத்திற்கு, சுற்றுச்சூழல் அல்லது தொழில்நுட்ப அனுமதியை வழங்கக்கூடாது என்று வலியுறுத்தி, அத்திட்டத்தை நிறுத்துவதற்கு மத்திய அரசு தலையிட வேண்டும்.

10. மனித ஊட்டச்சத்தில் பாலின் பங்கு மற்றும் பால் பண்ணைத் துறையின் முக்கியத்துவம்.

(i) இந்தியாவில் வெண்மைப் புரட்சியின் வரலாறு

- கூட்டுறவு முறை மூலம் பால் உற்பத்தியை அதிகரிக்க, 1970-ஆம் ஆண்டில் தேசிய பால் மேம்பாட்டு வாரியத்தால் "வெண்மைப் புரட்சி" (White Revolution) தொடங்கப்பட்டது.
- "ஆபரேஷன் ஃப்ளட்" (Operation Flood) என்றும் அழைக்கப்படும் இந்த முயற்சி, தொடக்கத்தில் குஜராத் மாநிலத்தின் ஆனந்த் நகரில், பால் உற்பத்தியாளர்களால் நிர்வகிக்கப்படும் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் வாயிலாகப் பெரும் வெற்றியைப் பெற்றது.
- உபரியாகக் கிடைக்கும் பாலைப் பல்வேறு பால் பொருட்களாக மாற்றுவதன் மூலம், விநியோகத்தில் ஏற்படும் பருவ கால ஏற்ற இறக்கங்களைச் சமாளிக்கவும், ஈட்டப்படும் லாபத்தை விவசாயிகளுடன் நேரடியாகப் பகிர்ந்துகொள்ளவும் இத்திட்டம் உதவியது.

(ii) இந்தியாவின் பால் உற்பத்தி விவரங்கள்

- இந்தியாவில் பால் உற்பத்தியில் உத்தரப்பிரதேச மாநிலம் 16.3%

பங்களிப்புடன் முதலிடத்தில் உள்ளது; அதனைத் தொடர்ந்து ராஜஸ்தான் மாநிலம் 12.6% பங்களிப்புடன் இரண்டாம் இடத்தில் உள்ளது.

- இந்தியாவில் தனிநபர் பால் கிடைப்பளவு கணிசமாக உயர்ந்துள்ளது; இது 1991-ஆம் ஆண்டில் ஒரு நாளைக்கு 176 கிராமாக இருந்தது, 2015-ஆம் ஆண்டில் 322 கிராமாக அதிகரித்துள்ளது.
- இந்தியா, சாஹிவால் (Sahiwal), கிர் (Gir) மற்றும் சிவப்பு சிந்தி (Red Sindhi) போன்ற 37 வகையான தூய உள்நாட்டு மாட்டு இனங்களைக் கொண்டுள்ளது; இவை அதிக அளவு பால் உற்பத்திக்குப் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

(iii) ஊட்டச்சத்து முக்கியத்துவம் மற்றும் தினசரித் தேவைகள்

- சுற்றுச்சூழல் ஆரோக்கியத்தையும் மனித ஆரோக்கியத்தையும் இணைக்கும் ஒரு அடிப்படை உணவாகப் பால் கருதப்படுகிறது; இது குழந்தைகளின் வளர்ச்சிக்கு உதவுவதுடன், முதியவர்களுக்கு எலும்புப் பாதுகாப்பையும் வழங்குகிறது.
- பரிந்துரைக்கப்பட்ட தினசரி உட்கொள்ளளவு:
- குழந்தைகள் (1-10 வயது): குறைந்தது 100 மில்லி.
- இளைஞர்கள் (18 வயதுக்குட்பட்டோர்): 250 மில்லி.
- பெரியவர்கள் (18 வயதுக்கு மேற்பட்டோர்): 200 மில்லி.
- தூய பால் ஒரு "தெய்வீக உணவு" என்றாலும், கலப்படம் செய்யப்பட்ட பால் கடுமையான உடல்நலக் கேடுகளை விளைவிக்கக்கூடும்.

(iv) இயற்கையான பால் உற்பத்தியை அதிகரிக்கவும், உயர்தரமான பாலை உறுதி செய்யவும், பின்வரும் குறிப்பிட்ட கால்நடைப் பராமரிப்பு மற்றும் தீவன முறைகள் பரிந்துரைக்கப்படுகின்றன:

- கால்நடைகளின் தீவனத்துடன் பூசணிக்காய் (200-500 கிராம்) மற்றும் வெல்லம் (50-100 கிராம்) ஆகியவற்றைச் சேர்ப்பதன் மூலம், இயற்கையான முறையில் பால் சுரப்பை அதிகரிக்க முடியும்.
- மக்காச்சோளம், கம்பு அல்லது பாசிப்பயறு போன்ற ஊறவைக்கப்பட்ட தானியங்களை மாடுகளுக்குத் தீவனமாக அளிப்பது பால் உற்பத்தியை மேம்படுத்தும்.
- 'அசோலா' (Azolla) எனும் நீர்த்தாவரத்தைத் துணைத் தீவனமாகப் பயன்படுத்துவதன் மூலம், பாலில் உள்ள புரதம் மற்றும் கொழுப்புச் சத்துக்களின் அளவை அதிகரிக்க முடியும்.
- ஆரோக்கியமான பால் உற்பத்தி அளவுகளைத் தொடர்ந்து பராமரிப்பதற்கு, கன்று ஈன்ற 35 முதல் 45 நாட்களுக்குள் மாடுகளுக்குக் குடல் புழு நீக்கம் (deworming) செய்யப்பட வேண்டும்.

(v) உலகளாவிய அங்கீகாரம்

- பாலின் ஊட்டச்சத்து முக்கியத்துவம் மற்றும் பால்வளத் துறையின் நிலைத்தன்மை குறித்து விழிப்புணர்வை ஏற்படுத்தும் வகையில், ஐக்கிய நாடுகள் சபை ஜூன் 1-ஐ 'உலகப் பால் தினம்' (World Milk Day) என அறிவித்துள்ளது.