சென்னை, மதுரை, கோவை, திருப்பூர், ஈரோடு, வேலூர், திருப்பத்தூர், ராணிப்பேட்டை, சேலம், திண்டுக்கல், ராமநாதபுரம், திருநெல்வேலி ஆகிய நகரங்களில் வெளி வருகிறது

தினமும் படியுங்கள்
"ஆதிதமிழன்" தேசிய தமிழ் நாளிதழ் செய்தி மற்றும் விளம்பரம் தொடர்புக்கு
86102 95334, 9585013373

ஆதிதமிழன்

தேசிய தமிழ் நாளிதழ்

நிருபர்கள் தேவை
சென்னையில் இருந்து வெளிவரும் நமது ஆதிதமிழன் நாளிதழுக்கு மாவட்ட தாலுக்கா அளவில் பணியாற்ற அனுபவம் உள்ள நிருபர்கள் தேவை
தொடர்புக்கு: ஆசிரியர் 86102 95334

RNI:TNTAM/2009/28769

aathithamizhan2009@gmail.com
+91 9585013373 | +91 861029533

AATHITHAMIZHAN | CHENNAI | 3.11.2026 | TUESDAY | VOLUME: 13 | ISSUE:235 | PAGES - 4

• சென்னை • 3.11.2026 செவ்வாய்க்கிழமை • ஆதி 13 • மலர் 235 • விலை ரூ.5/- • ஆண்டு சந்தா ரூ.1825/-

பிற மாநிலங்களில் இருக்கும் ஜிஎஸ்டி வருவாய் வளர்ச்சி தமிழகத்தில் ஏன் இல்லை? அண்ணாமலை கொடுத்த அட்வைஸ்



சென்னை: தமிழகத்தில் ஜிஎஸ்டி வதல் தொடர்பாக தமிழக அரசுக்கு பல்வேறு அ றி வு ரை கு ளையும் , யோசனைகளையும் வீ தி லீடர்ஸ் அமைப்பின் தலைவர் அண்ணாமலை தெரிவித்துள்ளார்.

அவரது அறிக்கை; கடந்த 6 மாதங்களில் தமிழகத்தில் ஜிஎஸ்டி வதல் தொடர்பான புள்ளிவிபரங்களை பார்க்கும் போது, மாநிலத்தின் பொருளாதாரம், தவெக அரசின் நிலையான வருவாயை ஈட்டும் திறன் குறித்து நிறைய கேள்விகளை எழுப்பச் செய்கிறது.

பல மாதங்களாக ஜிஎஸ்டி வருவாய் எதிர்மறையான வளர்ச்சியைக் கொண்டிருந்தது. அக்டோபரில் ஜிஎஸ்டி வருவாய் ஒற்றை இலக்கத்திலாவது வளர்ச்சி அடைந்துள்ளதே என்பதுதான் தற்போதைய ஒரே ஆறுதலான விஷயமாகும்.

தமிழகத்தில் பண்டிகை கலம், நீட்டிக்கப்பட்ட பள்ளி விடுமுறைகள், சுற்றுலாப் பயணிகளின் வருகை, அதனுடன் தொடர்புடைய பொருளாதார நடவடிக்கைகள் கணிசமாக அதிகரித்திருந்த போதிலும் இந்த நிலை நிலவுகிறது.

தமிழகத்திற்கு இணையான பொருளாதார நடவடிக்கைகளைக் கொண்ட கர்நாடகா, மகாராஷ்டிரா, குஜராத், ஹரியானா மாநிலங்கள் தொடர்ந்து நேர்மறையான ஜிஎஸ்டி வளர்ச்சியைக் கண்டு வருகின்றன. தமிழக அரசு இதனை உணர்ந்து, மாநிலத்தின் ஜிஎஸ்டி வருவாய் அதிகரிக்கத் தேவையான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும். அனைத்துத் துறைகளிலும் அரசின் மூலதனச் செலவினங்களைக் கண்காணிக்க வேண்டும்.

இந்தியாவின் மொத்தத் தொழிற்சாலைகளில் 15.43% கொண்டுள்ள தமிழகத்தில் முதல் இடத்தில் உள்ளது. இதன் பங்களிப்பு 10.26% ஆக உள்ளது. தேசிய அளவில் 3வது இடத்தைப் பிடிக்கிறது. 15 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு, தமிழகத்தின் பங்கு 10.3% ஆக இருந்தது.

மாநில திட்டக் குழுவால் தயாரிக்கப்படும் தமிழகத்தின் பிராந்திய சமநிலையின்மை அறிக்கைகள், தவறாகவே மாநிலத்தின் பிரச்னைகளைத் தீர்த்துவிடாது. அவை நமது மாநிலத்தின் நிலையை மட்டுமே வெளிக்காட்டுகின்றன. தமிழகத்தின் பல மாவட்டங்களுக்குப் பொருளாதார நடவடிக்கைகளை அதிகரிக்க, அரசின் தலையீடுகள், சிறப்புத் திட்டங்கள் மிகவும் அவசியமாகும். தமிழக அரசு இதனை எவ்வளவுக்கு எவ்வளவு சீக்கிரம் உணர்கிறதோ, அவ்வளவுக்கு அவ்வளவு நல்லது. இவ்வாறு குறிப்பிட்டுள்ளார்.

சத்தீஸ்காரில் நக்சல் தீவிரவாதம் முடிவுக்கு வந்தது

மாநிலம் உருவான தினத்தில் பிரதமர் மோடி பெருமிதம்



ராய்ப்பூர்: சத்தீஸ்கர் மாநிலத்தில் ஒரு காலத்தில் 'ரெட் காரிடார்' (நக்சல் பாதிப்புப் பகுதிகள்) என்று அழைக்கப்பட்ட பகுதிகள், தற்போது அமைதி, நம்பிக்கை மற்றும் வளர்ச்சியின் மையங்களாக உருவெடுத்துள்ளன என்று பிரதமர் நரேந்திர மோடி தெரிவித்துள்ளார்.

சத்தீஸ்கர் மாநிலம் உருவான தினத்தை முன்னிட்டு முதல்வர் விஷ்ணு தேவ் சாய்க்கு பிரதமர் நரேந்திர மோடி எழுதிய கடிதத்தில் கூறியிருப்பதாவது: சத்தீஸ்கர் மாநிலத்தின் முன்னேற்றத்துக்கு முதல்வர் விஷ்ணு தேவ் சாய் தலைமையிலான அரசின் முறை நீண்ட காலமாக மிகப் பெரிய தடையாக இருந்தது.

தற்போது நிலைமை முற்றிலும் மாறிவிட்டது. சில ஆண்டுகளுக்கு முன்பு நக்சலிசத்தின் சிவப்பு வழித்தடம் என அறியப்பட்ட பகுதிகள் இன்று அமைதி, நம்பிக்கை, வளர்ச்சியின் புதிய மையங்களாக வருகின்றன. இந்த மாற்றம் இணைப்பு வசதிகள், நவீன உள்கட்டமைப்பின் விரிவாக்கத்தை விரைவுபடுத்தியுள்ளது.

25 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு டெல்லி – ராய்ப்பூர் இடையே ஒரே ஒரு விமானம் மட்டுமே இயங்கிய நிலையில், தற்போது 4 நவீன விமான நிலையங்கள் இயங்கி வருகின்றன. மேலும், சத்தீஸ்கரில் ரூ.51,000 கோடிக்கு மேல் ரயில் திட்டங்கள் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. வந்தே பாரத், அம்ரித் பாரத் ரயில் சேவைகளும் தொடங்கப்பட்டுள்ளன. இதனால் ராய்ப்பூர் பிலாஸ்பூர் பயண நேரம் பாதியாகக் குறைந்துள்ளது. புதிய விரைவுச் சாலைகள் மூலம் தொழிலும் வேலைவாய்ப்பும் பெருகும்.

பிரதமரின் கரீப் கல்யாண் அன்ன யோஜனா மற்றும் மாதிரி அரசுத் திட்டங்கள் மூலம் 73 லட்சம் குடும்பங்களுக்கு இலவச உணவு தானியம் வழங்கப்படுகிறது. கிராமப்புறம் மற்றும் நகர்ப்புறங்களில் 22 லட்சம் வீடுகள் கட்டப்பட்டுள்ளன. 41 லட்சத்துக்கும் மேற்பட்ட கிராமப்புறக் குடும்பங்களுக்கு குழாய் குடிநீர் இணைப்பு வழங்கப்பட்டுள்ளது.

மாநிலத்தின் நெல் கொள்முதல் முறை 25 லட்சத்துக்கும் மேற்பட்ட விவசாயிகளுக்கு மேம்பட்ட விலையை அளித்து, கிராமப்புறப் பொருளாதாரத்தை வலுப்படுத்துகிறது. மஹ்தாரி வந்தன் யோஜனாவின் கீழ் 68 லட்சத்துக்கும் மேற்பட்ட பெண்களுக்கு மாதத்தோறும் ரூ 1,000 வழங்கப்படுகிறது. நவா ராய்ப்பூர் ஒரு நவீன நகரமாக உருவாகி வருகிறது.

மருத்துவத் தயாரிப்பு, ஜவுளி, தகவல் தொழில்நுட்பம், மின்சாரம், அலுமினியம், எஃகு போன்ற துறைகளில் வாய்ப்புகள் பரிசீலிக்கப்பட்டு வருகிறது. நியாத் நெல்லைநார், வாழ்வாதார மேம்பாட்டுத் திட்டங்கள், முதலமைச்சர் ஸ்வஸ்த் பஸ்தர் ஆகிய முயற்சிகள் மக்களுக்கு அடிப்படை வசதிகளைக் கொண்டு சேர்க்க உதவுகிறது. பஸ்தர் இன்று அமைதி, நல்லாட்சி, செழிப்பு என்ற புதிய பாதையில் முன்னேறிச் செல்கிறது. இவ்வாறு அதில் கூறப்பட்டுள்ளது.

"திமுகவை விட தவெகவை சஃப்ட்டா கார்னர் பண்றாரா அண்ணாமலை?"....
பின்னணியில் இருக்கும் உண்மை என்ன?.... அதிரும் அரசியல் களம்...!

தமிழக அரசியலில் பாஜக மாநிலத் தலைவராகப் பணியாற்றியவர்களில், ஆளுங்கட்சியான திமுகவை மிகக் கடுமையான சொற்களாலும் ஆவேசமான முறையிலும் விமர்சித்து வந்தவர் கே.அண்ணாமலை. ஆனால், தற்போது 'வி தி லீடர்ஸ்' அமைப்பின் தலைவராகச் செயல்பட்டு வரும் அவர், தற்போதைய தவெக அரசை அணுகும் விதம் முந்தைய கால கட்டங்களிலிருந்து மாறுபட்டுள்ளதாக அரசியல் விமர்சகர்கள் மத்தியில் பேசப்படுகிறது. திமுக மீது காட்டிய அரசியல் அளவை விட, தவெக மீதான விமர்சனங்கள் சற்று மென்மையாக இருப்பதை அவதானிக்க முடிகிறது. ஆளுங்கட்சியின் கொள்கைகளையும் பொருளாதாரக் கொள்கைகளையும் அவர் கட்டி வருகிறார். அந்த விமர்சனங்களில் நேரடியான அரசியல் மோதலைத் தவிர்த்து, ஒரு ஆலோசனைக் குரலே மேலோங்கி நிற்பது கவனிக்கத்தக்கது.

குறிப்பாக, தமிழகத்தின் தற்போதைய ஜிஎஸ்டி வரி வருவாய் மற்றும் பொருளாதார வளர்ச்சிப் பேச்சுக் குறித்து அவர் எழுப்பியிருக்கும் கேள்விகள் மிகுந்த விவாதத்தை ஏற்படுத்தியுள்ளன. அக்டோபர் மாத ஜிஎஸ்டி வருவாயில் கர்நாடகா, ஆந்திரா போன்ற அண்டை மாநிலங்கள் இரட்டை இலக்க வளர்ச்சியைப் பதிவு செய்துள்ள நிலையில், தமிழ்நாடு வெறும் 3% வளர்ச்சியுடன் பின்தங்கியிருப்பதை அவர் கட்டிக் காட்டியுள்ளார். பண்டிகைக் கலம் மற்றும் சுற்றுலாப் பயணிகளின் வருகை அதிகரித்திருந்த இந்தக் காலகட்டத்திலும் வரி வதலில் எதிர்பார்த்த வளர்ச்சி ஏற்படாதது ஏன் என்ற கேள்வியை அவர் எழுப்பியுள்ளார். இருப்பினும், இந்த விவகாரத்தில் ஆளுங்கட்சியைக் கடுமையாகச் சாடுவதைத் தவிர்த்து, அரசின் நிதிக் கொள்கைகளை சீரமைக்க வேண்டிய அவசியத்தையே அவர் அதிகமாக வலியுறுத்தியுள்ளார்.

அரசின் மூலதனச் செலவினங்கள் மந்தமடைந்து வருவதும் மாநிலத்தின் ஒட்டுமொத்தப் பொருளாதாரத்தை எவ்வாறு பாதிக்கும் என்பதை அவர் விரிவாகப் பேசுகிறார். கடந்த ஆறு மாதங்களாகப் பல்வேறு துறைகளில் மூலதனச் செலவினங்கள் குறைந்துள்ளதை காரணமாக, வேலைவாய்ப்புகள், ஒப்பந்தப் பணிகள் மற்றும் வணிக நடவடிக்கைகள் பாதிக்கப்படுவதாக அவர் எச்சரித்துள்ளார். ஜிஎஸ்டி பகிர்வை மட்டுமே இதற்கான காரணமாகக் கொல்லது பொருத்தமல்ல என்றும், குஜராத், மகாராஷ்டிரா போன்ற பிற மாநிலங்கள் வலுவான வளர்ச்சியைப் பதிவு செய்வதை அரசு கவனத்தில் கொள்ள வேண்டும் என்றும் அவர் அறிவுறுத்தியுள்ளார். இங்கு எதிர்க்கட்சியின் வழக்கமான கண்டனங்களைவிட, ஆக்கபூர்வமான பொருளாதார விவாதத்திற்கே அவர் முக்கியத்துவம் அளித்துள்ளார்.

மேலும், தொழில்துறையின் மொத்த மதிப்புக் கூட்டலில் (GVA) தேசிய அளவில் மூன்றாவது இடத்திற்குத் தமிழ்நாடு தள்ளப்பட்டிருப்பதையும் அவர் சுட்டிக் காட்டுகிறார். உற்பத்தியில் முதலிடத்தில் இருந்தாலும், GVA பங்களிப்பு கடந்த 15 ஆண்டுகளாக ஏறுக்குமாறு ஒரே நிலையில் தேக்கமடைந்துள்ளதை அவர் குறிப்பிட்டுள்ளார். இதர மாநிலங்கள் வேகமாக முன்னேறி வளர்ச்சி இடைவெளியைக் குறைத்து வருவதால், தமிழகத்தின் வருவாயைப் பெருக்குவதற்கான உடனடி நடவடிக்கைகளை அரசு எடுக்க வேண்டும் என்று அவர் கேட்டுக் கொண்டுள்ளார். இந்தத் தரவுகளை முன்வைக்கும் போதெல்லாம், அரசின் குறைகளைச் சுட்டிக் காட்டுவதோடு நில்லாமல், அதற்கான தீர்வுகளையும் ஒரு வழிகாட்டியாக அவர் முன்வைப்பது குறிப்பிடத்தக்கது.

பிராந்திய ஏற்றத்தாழ்வுகளைக் களைவது குறித்தும் அவர் ஆழமான கருத்துக்களை முன்வைத்துள்ளார். மாநிலத் திட்டக்குழு வெளியிடும் அறிக்கைகள் மட்டுமே தீர்வு கிவிடாது என்றும், வளர்ச்சியில் பின்தங்கியுள்ள மாவட்டங்களைக் கண்டறிந்து அவற்றுக்கெனத் தனித்துவமான பொருளாதாரத் திட்டங்களைச் செயல்படுத்த வேண்டும் என்றும் அவர் வலியுறுத்தியுள்ளார். "வகுப்பில் முதலிடம் பெறும் மாணவனுக்குப் பாராட்டும் ஊக்கமும் தேவைதான்; ஆனால், கடைசி இடத்தில் இருக்கும் மாணவனுக்குத்தான் கூடுதல் கவனமும் சிறப்புப் பயிற்சியும் அதிகம் தேவை" என்ற எளிய உதாரணத்தின் மூலம் அவர் இந்த விஷயத்தை விளக்கியுள்ளார். வளர்ச்சியடைந்த மாவட்டங்களுடன் சேர்த்து, பின்தங்கிய மாவட்டங்களின் பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்கும் முன்னுரிமை அளிக்க வேண்டும் என்பதே அவரது முக்கிய கோரிக்கையாக உள்ளது.

இத்தகைய தடுமாற்றம், அண்ணாமலையின் இந்த அணுகுமுறை ஒரு 'அரவணைப்பு அரசியல்' (Aravanaippu Arasiyal) என்ற பார்வையை அரசியல் களத்தில் தோற்றுவித்துள்ளது. திமுக அரசுக்கு எதிராகக் கடைப்பிடித்த கடுமையான அரசியல் தாக்குதல்களுக்கு மாறாக, தவெக அரசை அவர் மிகவும் கனிவாகவும், ஒரு மூத்த வழிகாட்டி போலவும் அணுகுவதாகக் கூறப்படும் விமர்சனங்களுக்கு இது வலு சேர்க்கிறது. நேரடி மோதல் போக்கைக் கைவிட்டு, ஆக்கப்பூர்வமான ஆலோசனைகளை வழங்குவதன் மூலம் எதிர்கால அரசியல் கணக்குகளை அவர் கவனமாக நகர்த்துவதாகவும் அரசியல் நோக்கர்கள் கருதுகின்றனர்.

எவ்வாறாயினும், தவெக அரசு தனது கொள்கைகளையும் பொருளாதார முன்னுரிமைகளையும் எவ்வளவு விரைவாக மாற்றியமைக்கிறது என்பதைப் பொறுத்தே மாநிலத்தின் எதிர்கால வளர்ச்சி அமையும் என்று அவர் எச்சரித்துள்ளார். விமர்சனங்களை எதிர்நோக்கும் விதம் எப்படியிருப்பினும், தமிழகத்தின் பொருளாதாரப் பிரச்சனைகள் மற்றும் பிராந்திய ஏற்றத்தாழ்வுகள் குறித்த விவாதத்தை மையநீரோட்டத்திற்குக் கொண்டுவருவதில் அண்ணாமலையின் இந்தத் தரவுகள் முக்கியமானதாகப் பார்க்கப்படுகின்றன. ஆளுங்கட்சியின் மீது நேரடித் தாக்குதல் தொடுப்பதை விட, மாநிலத்தின் வளர்ச்சியை மையமாகக் கொண்ட இந்த மென்மையான அணுகுமுறை தமிழக அரசியலில் புதியதொரு மாற்றத்திற்கான தொடக்கமாக அமையலாம்.

சென்னைக்கு புல்லட் ரயில்! கனவு நிஜமாகுது! ஒப்புதல் கொடுத்த பிரதமர் நரேந்திர மோடி!



சென்னை: சென்னை உட்பட நாடு முழுவதும் 4,000 கி.மீ புல்லட் ரயில் சேவைக்கு பிரதமர் நரேந்திர மோடி ஒப்புதல் அளித்திருப்பதாக, மத்திய ரயில்வே துறை அமைச்சர் அஸ்வினி வைஷ்ணவ் தெரிவித்திருக்கிறார்.

இந்த புல்லட் ரயில் திட்டம் சென்னை, பெங்களூர், ஹைதராபாத் மற்றும் அமராவதி ஆகிய நகரங்களை இணைக்கும். இதன் மூலம் சென்னை–பெங்களூர் பயண நேரம் வெறும் 73 நிமிடங்களாக குறையும்.

மொத்தம் 4,000 கி.மீ நேற்று பெங்களூர்–மும்பை வந்தே பாரத் படுக்கை வசதி கொண்ட ரயில் சேவையை, பெங்களூரில் அமைச்சர் அஸ்வினி வைஷ்ணவ் தொடங்கி வைத்தார். பின்னர் அவர் பேசுகையில், "4,000 கிலோமீட்டர் தொலைவிற்கு புல்லட் ரயில் சேவைக்கான விரிவான பாதை அமைக்க பிரதமர் மோடி ஏற்கனவே ஒப்புதல் கொடுத்துவிட்டார். இதன் மூலம், தென்னிந்தியாவில் மிகப்பெரிய மாற்றம் ஏற்படபோகிறது. தென்னிந்தியாவின் பொருளாதார மையமாகவும்.. தொழில்நுட்பத்தில் முன்னோடியாகவும் விளங்கும் பெங்களூர், சென்னை, ஹைதராபாத், அமராவதி ஆகிய நகரங்கள் இனி புல்லட் ரயில் மூலம் இணைக்கப்படும்.

சென்னை–பெங்களூர் ரூட் இந்த ரயில் சேவை பயன்பாட்டுக்கு வரும்போது, சென்னை–பெங்களூர் இடையே பயண நேரம் வெறும் 73 நிமிஷங்களாக குறையும். சென்னை சென்டரலிலிருந்து புறப்படும் இந்த ரயில், பூந்தமல்லி, பரந்தூர், சித்தூர், கோலார், கொடிஹல்லி, ஓயிட்ஃபீல்டு என கடைசியாக பெங்களூரை அடையும். மொத்தமாக இந்த ரயில் 28 கி.மீ தொலைவை பூமிக்கடியில் கடக்கிறது. அதிகபட்சமாக மணிக்கு 350 கி.மீ வேகத்தில் இந்த ரயில் பறக்கும்.

அடுத்தடுத்து வெளியாக உள்ள அறிவிப்பு அதேபோல, பெங்களூர்–ஹைதராபாத் இடையேயான பயண நேரம் 2.10 மணி நேரமாக குறையும். இதை தொடர்ந்து அடுத்த கட்டமாக, மேலும் 3,000 கிலோமீட்டர் தொலைவிற்கு புல்லட் ரயில் சேவையை நீட்டிப்பது குறித்து.. பிரதமர் ஆலோசித்து வருகிறார். அடுத்த சில ஆண்டுகளில் இது தொடர்பான அறிவிப்பு வெளியாகும்" என்று தெரிவித்திருக்கிறார்.

இந்தியாவின் மக்கள் தொகை அதிகம் என்பதால் ரயில் போக்குவரத்துக்கு நிறைய டிமாண்ட் இருக்கிறது. ஒவ்வொரு நாளும் 2.3 கோடி மக்கள் ரயில்களில் பயணிக்கின்றனர். இவர்களுக்காக 13,198 ரயில்கள் இயக்கப்படுகிறது. இவைகள் நாடு முழுவதும் 7,325 ரயில் நிலையங்களை கனெக்ட் செய்கிறது. ஆனால், பிரச்சனை என்னவெனில்.. ரயில்களின் வேகம் போதுமானதாக இல்லை என்பதுதான். இந்தியன் ரயில்வேயில் ரயில்களின் சராசரி வேகம் 40–55 கி.மீதான்.

புல்லட் ரயில்களின் தேவை எனவே இந்த பிரச்சனையை ஓவர்கம் செய்ய வந்தே பாரத் ரயில்கள் கொண்டுவரப்பட்டன. இந்த ரயில்கள் கிட்டத்தட்ட சதாப்தி ரயில்களின் வேகத்தை விட கொஞ்சம் வேகமாக இயக்கப்படுகின்றன.

எனவே, நீண்ட தொலைவுகளை குறைந்த நேரத்தில் கவர் செய்கின்றன. ஆனாலும்..சென்னைடுகன்னியாகுமரி, சென்னை டு ஹைதராபாத் என மிக நீண்ட தொலைவு பயணத்தில் இன்னும் வேகம் தேவையாக இருக்கிறது. எனவேதான் புல்லட் ரயில்கள் உள்ளே வந்தன.

மத்திய அரசின் பிளான் இன்னும் இந்தியாவில் புல்லட் ரயில்கள் இயக்கப்படவில்லை. அகமதாபாத்–மும்பை இடையே புல்லட் ரயில் பாதை அமைக்க கடந்த 2017ம் ஆண்டு அடிக்கல் நாட்டப்பட்டது. சொல்லிக்கொள்ளும் அளவு வேகத்தில் இல்லை என்றாலும்.. ஓரளவு மும்முரமாக பாதை அமைக்கும் பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன. 2029 நாடாளுமன்ற தேர்தல் நெருங்கும் நிலையில்.. அந்த ஆண்டில் இந்த வழித்தடத்தில் புல்லட் ரயில் இயக்கப்படும் என்று மத்திய அரசு தெரிவித்திருக்கிறது.

சென்னையை பொறுத்தவரை இப்போதுதான் ரூட் கிளியர் அப்ரூவல் கிடைத்திருக்கிறது என்பதால், நம்மூருக்கு புல்லட் ரயில் வர.. அடுத்த 10–15 ஆண்டுகள் ஆகலாம் என்று சொல்லப்படுகிறது.

நவம்பர் 5ம் தேதி நிடி ஆயோக்கின் புதிய தலைமையை சந்திக்கிறார் பிரதமர் மோடி!

புதுடில்லி: உலகளாவிய பொருளாதார நிச்சயமற்ற தன்மை நிலைகளுக்கு மத்தியில், நிடி ஆயோக்கின் புதிய தலைமையை பிரதமர் மோடி வரும் நவம்பர் 5ம் தேதி நேரில் சந்தித்துப் பேசுகிறார்.

புதிய உறுப்பினர்கள் மற்றும் துறைசார் வல்லுநர்கள் மேற்கொண்டு வரும் கொள்கை திட்டங்கள் மற்றும் ஆய்வுகள் குறித்து பிரதமர் மோடி கேட்டறிய உள்ளார்.

2047ம் ஆண்டிற்குள் வளர்ச்சி அடைந்த இந்தியா என்ற இலக்கை அடைவதற்கான தொலைநோக்குப் பார்வைக்கு ஏற்ப இந்த ஆலோசனைகள் அமையும்.

அடுத்த நிதியாண்டுக்கான பட்ஜெட் தயாரிப்புப் பணிகள், நாட்டின் உற்பத்தித் துறையை மேம்படுத்துதல், வேலைவாய்ப்புகளை உருவாக்குதல் மற்றும் உலகளாவிய பொருளாதார சவால்களை எதிர்கொள்வது குறித்தும் விவாதிக்கப்படலாம் என வட்டாரங்கள் தெரிவிக்கின்றன.

நிடி ஆயோக் துணைத் தலைவர் அசோக் லாஹிரி, தலைமைச் செயல் அதிகாரி (சிஇஓ) அனுராக் ஜெயின் மற்றும் உறுப்பினர்கள் ராஜீவ் கௌபா, ஆர். பால சுப்பிரமணியம், ஜோரம் அனியா, கே. வி. ராஜு, எம். ஸ்ரீனிவாஸ், கோவர்தன் தாஸ் மற்றும் அப்ய் கரண்டிகர் ஆகியோர் மற்றும் நிடி ஆயோக்கின் பிற மூத்த அதிகாரிகளும் இந்தச் சந்திப்பில் கலந்து கொள்வார்கள்.