



01.06.2026 செய்திகள்

கட்டு - இயக்கு - சுரண்டு !

- மத்திய நெடுஞ்சாலைத் துறை 2008-இல் இயற்றிய சட்டத்தின் படி ஒரு சங்கச்சாவுடிக்கும், மற்றொரு சங்கச்சாவுடிக்கும் 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 கட்டாய மாக்குகிறது. இருப்பினும், நடைமுறையில் வாகன ஓட்டிகள் 30 முதல் 40 கி.மீ. இடைவெளியில் பல சங்கச்சாவுடிகளை எதிர்கொள்கின்றனர்.
- 2008-இல் புதிய திருத்தப் பட்ட 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.
- 2008-க்கு முன்பு கையாடப்பட்ட 30 ஆண்டு கால 'கட்டு-இயக்கு-ஓப்படை' (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.
- 2008-ஆம் ஆண்டு விதிகளில், 'வருவாய் திறனை மேம்படுத்த அல்லது ஒரு நெடுஞ்சாலை விரிவாக்கத் திட்டத்தை நிதி ரீதியாக முதலீட்டாளர்களுக்கு சாத்தியமாக்க, அருகருகே சங்கச்சாவுடிகளை 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 சங்கச்சாவுடியை அமைக்க நெடுஞ்சாலை ஆணையம் சட்டபூர்வமாக அனுமதியை வழங்குகிறது.
- இதேபோல, ஒரு தேசிய நெடுஞ்சாலை மாநில எல்லைகளைக் கடக்கும்போது வெவ்வேறு மாநில அளவிலான வரிகட்டமைப்புகள் மற்றும் நிர்வாக வரம்புகள் காரணமாக, முந்தைய சங்கச்சாவுடிக்கு மிக அருகே கூட மற்றொரு சங்கச்சாவுடி இருக்கலாம் என்ற வசதியை பல மாநில எல்லைகளில் தேசிய நெடுஞ்சாலை ஆணையம் தனக்குச் சாதகமாக்கி வருவாயைப் பெருக்கி வருகிறது.
- தில்லியில் அண்மையில் செய்தியாளர்களிடம் மத்திய நெடுஞ்சாலைகள் துறை அமைச்சர் நிதின் கட்காரி பேசும்போது, அவரிடம் நெடுஞ்சாலை சங்கச்சாவுடிகளின் இடைவெளி வரம்பு குறித்து கேள்வி எழுப்பப்பட்டது. அப்போது அவர், 60 கி.மீ. தொலைவுக்குள் பல சங்கச்சாவுடிகள் இருப்பது அடிப்படையில் நியாயமற்றது என்பதை வெளிப்படையாக ஒப்புக்கொண்டார்.
- தில்லிக்கும் சென்னைக்கும் இடையிலான சுமார் 2200 கி.மீட்டர் தொலைவில் 8 மாநில நெடுஞ்சாலை மற்றும் தனியார் பராமரிக்கும் சங்கச்சாவுடிகள் உட்பட மொத்தம் 37 சங்கச்சாவுடிகள் உள்ளன. அவற்றில் 20 சங்கச்சாவுடிகள் 60 கி.மீ. இடைவெளி விதிகளைப் பின்பற்றவில்லை.
- தமிழகத்தை எடுத்துக் கொண்டால், 700 கி.மீ. சென்னை-கன்னியாகுமரி நெடுஞ்சாலையில், 10 சங்கச்சாவுடிகளுக்கு இடையிலான இடைவெளிகளில் 8 சங்கச்சாவுடிகள் கட்டாய 60 கி.மீ இடைவெளி விதியை மீறும் வகையில் அமைந்துள்ளன. எடுத்துக்காட்டாக, ஆத்தூர் வட்டம் - சாலைப்புதூர் - விக்கிரவாண்டி (43 கி.மீ.), எட்டுர் வட்டம் - சாலைப்புதூர் (45 கி.மீ.), போன்றவை மிகச் சிறிய இடை வெளிகளைக் கொண்டுள்ளன.

TUTICORIN 99445 11344	TIRUNELVELI 98942 41422	RAMANATHAPURAM 75503 52916	MADURAI 98431 10566	CHENNAI 97555 52003	COVAI 90433 10773	TENKASI 98840 51717	SALEM 95147 89102
--------------------------	----------------------------	-------------------------------	------------------------	------------------------	----------------------	------------------------	----------------------

- தனியார் நிறுவனம் அதன் சாலை கட்டுமானச் செலவுகளை மீட்டெடுத்தவுடன், சுங்கச்சாவடிகள் நிரந்தரமாக மூடப்படுவதில்லை.
- தனியார் நிறுவனத்தின் ஆரம்ப ஒப்பந்தம்(சலுகை காலம்) முடிவடையும் போது, அதன் உரிமை மீண்டும் மத்திய அரசுக்கே வந்துவிடுகிறது. அதன்பிறகு, தேசிய நெடுஞ்சாலை ஆணையம் நேரடியாக அந்தச் சாவடிகளின் நிர்வாகத்தை ஏற்றுக்கொண்டு, நெடுஞ்சாலை உட்கட்டமைப்பைப் பராமரிக்கவும் விரிவுபடுத்தவும், சுமார் 40% என்ற குறைக்கப்பட்ட கட்டணத்தில் பயனர் கட்டணத்தை காலவரையின்றி தொடர்ந்து வசூலிக்கிறது. இதுவே களத்தில் உள்ள நிலைமை.
- நெடுஞ்சாலை உட்கட்டமைப்பைப் பராமரிக்கவும் சாலை, விரிவுபடுத்தவும் தொடர்ந்து கட்டணம் வசூலிக்கப்படுவதைப் 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, நெடுஞ்சாலை ஆணையமோ பொருள்படுத்துவதும் இல்லை.
- இதைத் தட்டிக் கேட்ய வேண்டிய அரசியல்வாதிகளும், அரசியல் கட்சித் தலைவர்களும், ஏன், நீதித் துறையினரும் கூட அது குறித்து மௌனம் காக்கின்றனர். சாமானியர்களுக்கு மட்டும்தான் சுங்கச் சாவடிகளில் கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறது. அதனால் அது குறித்து அவர்கள் கவலைப்படுவதில்லை. சமூக ஆர்வலர்கள், ஊடகவியலாளர்களின் குரல் எடுப்புவதில்லை.
- நீதித் துறையின் கதவுகளைத் தட்டியும் பயனில்லை. நீதியின் வாகனம் சுங்கச் சாவடியில் தாமதப்பட்டதற்குக் கோபப்படும் நீதித் துறை, பராமரிப்பில்லாத, சாலைகளில் வசூலிக்கப்படும் சுங்கக் கட்டணத்துக்கு கடிவாளம் போடவோ, இடைவெளி தூரம் மீறப்படுவதைத் தடுக்கவோ, சாமானியர்கள் சுரண்டப்படுவதற்கு முற்றுப்புள்ளி வைக்கவோ தயாராக இல்லை என்பதை யாரிடம் போய் முறையிட முடியும்?

இந்திய பங்குச் சந்தையை முந்தியது தைவான்

- உலகளாவிய நிதிச் சந்தையில் ஒரு மிகப் பெரிய திருப்பம் ஏற்பட்டுள்ளது. செயற்கை நுண்ணறிவு (ஏ.ஐ) தொழில்-நுட்பத்தின் அசுர வளர்ச்சியால், உலக பங்குச்சந்தை தரவரிசையில் இந்தியாவை பின்னுக்குத் தள்ளி தைவான் 5ம் இடத்தை பிடித்துள்ளது புளம்பெரிக் தரவுகளின்படி, தைவானின் மொத்த சந்தை மதிப்பு 4.95 லட்சம் கோடியாக உயர்ந்துள்ளது. அதே நேரம் இந்திய பங்குச் சந்தையின் மதிப்பு 4.92 லட்சம் கோடி டாலராக சரிந்துள்ளது.
- தற்போது உலகளவில் அமெரிக்கா, சீனா, ஜப்பான் மற்றும் ஹங்காங் ஆகிய நாடுகளுக்கு அடுத்த படியாக தைவான் 5வது பெரிய பங்குச் சந்தையாக உருவெடுத்துள்ளது.
- இந்தியாவின் பொருளாதார அளவுடன் ஒப்பிடும் போது தைவான் மிகச் சிறிய நாடு அதன் மக்கள் தொகையும் வெறும் 2.3 கோடிதான். ஆனாலும், பங்குச்சந்தையில் அது இந்தியாவை முந்தியது எப்படி? இதன் பின்னணியில் உள்ள காரணங்களையும், இந்திய சந்தைக்கு ஏற்பட்டுள்ள சவால்களையும் விரிவாகப் பார்போம்.

» ஒரு நிறுவனத்தின் அசுர வளர்ச்சி

- தைவானின் இந்த அசாதாரண வளர்ச்சிக்கு மிக முக்கியக் காரணம். உலகப் புகழ்பெற்ற செமிகண்டக்டர் மற்றும் சிப்தயாரிப்பு நிறுவனமான தையான் செமிகண்டக்டர் மேனுபேரெரிங் கம்பெனி (டிஎஸ்எம்சி) ஆகும் தைவான் பங்குச்சந்தையின் முதன்மை குறியீடான "TAIEX" - ல் டிஎஸ்எம் நிறுவனம் மட்டுமே சுமார் 42 பங்களிப்பைக் கொண்டுள்ளது.
- நடப்பு 2026ம் ஆண்டில் மட்டும் (3 மாதத்தில்) இந்த நிறுவனத்தின் பங்குகள் சுமார் 45% வரை உயர்ந்துள்ளன. உலமெங்கும் ஏற்பட்டுள்ள ஏஜ புரட்சிக்குத் தேவையான அதிநவீன சிப்களை தயாரிப்பதில் டிஎஸ்எம்சி உலகளவில் முதலிடத்தில் உள்ளதே இதற்குக் காரணம்.

» தைவானின் புதிய விதிமுறைகள்:

- உள்நாட்டு மியூச்சுவல் ஃபண்டுகள் ஒரு குறிப்பிட்ட தனிப்பங்கில் முதலீடு செய்வதற்கான வரம்பு 10%லிருந்து 25% ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. இந்த விதியின் கீழ் தகுதிபெறும் ஒரே நிறுவனமான டிஎஸ்எம்சி உள்ளதால், தைவான் சந்தைக்குள் கூடுதலாக 53 பில்லியன் (சுமார் ரூ.50,000 கோடி) முதலீடு வர வாய்ப்புள்ளதாக ஜேபி மார்கள் நிறுவனம் கணித்துள்ளது.

இன்றைய செய்திகள்...

» **இந்திய பங்குச்சந்தை சரிவுக்கு காரணங்கள்**

- இந்தியாவின் பொருளாதாரம் (GDP) சுமார் 4.15 லட்சம் கோடி டாலராக உள்ள வேலையில் தைவானின் (GDP) வெறும் 977 பில்லியன் டாலர் மட்டுமே இந்தியாவை விட 3 மடங்கு குறைவு இருப்பினும் இந்திய பங்குச்சந்தை சரிவைச் சந்திக்க முக்கிய காரணமாகும்.
- அந்நிய முதலீட்டாளர்கள் வெளியேற்றம் இந்திய பங்கு சந்தையின் மதிப்பு மிக அதிகமாக இருப்பதாகக் கருதி, கடந்த சில மாதங்களில் மட்டும் சர்வதேச முதலீட்டாளர்கள் இந்தியாவிலிருந்து பல்லாயிரக்கணக்கான கோடிகளை வெளியேற்றியுள்ளனர். அவர்கள் அந்த பணத்தை ஏ.ஐ. தொழில்நுட்பம் சார்ந்த தைவான் மற்றும் தென்கொரியா சந்தைகளில் முதலீடு செய்து வருகின்றனர்.
- ஏ.ஐ. பங்குகள் இல்லாமை இந்திய பங்குச்சந்தையில் நேரடியாக ஏ.ஐ. வன்பொருள் தயாரிப்பின் ஈடுபடும் மாபெரும் நிறுவனங்கள் இல்லை.
- இந்தியாவின் ஐடி துறை இன்னும் சேவை சார்ந்தே இயங்குவதால் உலகளாவிய ஏ.ஐ. முதலீட்டு அலையை இந்தியாவில் முழுமையாக பயன்படுத்திக் கொள்ள முடியவில்லை.
- பொருளாதார சவால்கள் கச்சா எண்ணெய் மற்றும் எரிபொருள்கள் உயர்வு, பணவீக்கம் இந்திய ரூபாயின் மதிப்பு சரிவு போன்ற காரணங்களால் இந்திய நிறுவனங்களில் வருவாய் வளர்ச்சி சற்று மந்தமாகியுள்ளது. இதன் விளைவாக இந்தி பங்குச்சந்தை நடப்ப ஆண்டில் சுமார் 2% வரை சரிவைக் கண்டுள்ளது.

» **இது நிரந்தர மாற்றமா?**

- தைவான் இந்தியாவை நம்பியுள்ளது. தைவான் சந்தை முழுவதும் டிஎஸ்எம்சி என்ற ஒரே ஒரு நிறுவனத்தைச் சார்ந்து இருப்பதால் அங்கு அபாயம் அதிகமாக உள்ளது. எதிர் காலத்தில் ஏ.ஐ. மீதான மோகம் சற்றுக் குறைந்தாலோ அல்லது புவிசார் அரசியல் மாற்றங்கள் ஏற்பட்டாலோ தைவான் சந்தை பாதிப்படையும்.
- இருப்பினும் நீண்டகால அடிப்படையில் இந்தியாவின் வலுவான உள்நாட்டுப் பொருளாதாரம் மற்றும் நுகர்வுத் திறன் காரணமாக இந்திய பங்குச் சந்தை மீண்டும் தனது இடத்தை பிடிக்கும் என்று சந்தை வல்லுநர்கள் நம்புகின்றனர். ஆனால் தற்போதைய சூழலில் உலகை ஆளும் ஏ.ஐ., செமிகண்டக்டர் தொழில் நுட்பத்தின் பவரே தைவானை இந்த உயரத்துக்குக் கொண்டு சென்றுள்ளது என்பது மறுக்க முடியாத உண்மை.

இந்திய எல்லைகளை ஆக்கிரமித்துள்ளதாக....
நேபாள பிரதமரின் பேச்சால் வெடித்தது சர்ச்சை

- நம் அண்டை நாடான நேபாளத்துடன், 1,251 கி.மீ., தூர எல்லையை நாம் பகிர்ந்து கொள்கிறோம். உத்தரகண்ட், உத்தர பிரதேசம், பீஹார், மேற்கு வங்கம், சித்திம் ஆகிய ஐந்து மாநிலங்கள், நேபாளத்தின் எல்லையை ஒட்டி அமைந்துள்ளன.
- ஆங்கிலேயர் ஆட்சி காலத்தின் போது இரு தரப்புக்கும் இடையே எல்லை தொடர்பான ஒப்பந்தம் இன்று கையெழுத்தானது. இதன்படி, காணி நதியே இரு நாடுகளின் எல்லைப் பகுதியாக நிர்ணயிக்கப்பட்டது. இருப்பினும், நம் நாட்டில் உள்ள காலாபாணி, லிபுலேக் மற்றும் ஜிம் பியாதுரா ஆகிய பகுதிகளுக்கு நேபாளம் தொடர்ந்து உரிமை கொண்டாடி வருகிறது.
- கைலாஷ் மானசரோவர் புனித யாத்திரை, இந்தப் பகுதிகள் வழியாக நடப்பதால், இரு தரப்பு எல்லைப் பிரச்சனை நீண்டகாலமாக தொடங்கிறது.

» **உண்மை**

- காத்மாண்டு முன்னாள் மேயரும், ராப் பாடகருமான பாவேந்திர ஷா, 36, நாட்டின் இளம் பிரதமராக பொறுப்பேற்றுக் கொண்டார். எல்லை பிரச்சனை என்ன?
- உத்தரகண்ட் மாநிலத்தில் அமைந்துள்ள லிபுலேக், மிக முக்கியமான எல்லைப் பகுதியாக உள்ளது. இந்தியா, சீனா, நேபாளம் ஆகியவற்றை இணைக்கும் பகுதியாக இது உள்ளது. மேலும் நேபாளத்தில் இமயமலையில் உள்ள கைலாஷ் மானரோபவர் புனித யாத்திரை செல்லும் பாதையும் இங்கு அமைந்துள்ளது.
- இதுபோல, உத்தரகண்ட் மாநிலத்தில் உள்ள காலாபாணி, லிம்பியாதுரா ஆகியவை, இந்தியா, நேபாளம், திபெத்தை இணைக்கும் பகுதியில் உள்ளன. அதனால் இந்தப் பகுதிகளுக்கு நேபாளம் உரிமை கோரி வருகிறது. சீனாவும் அதற்கு ஆதரவாக உள்ளது.

TUTICORIN 99445 11344	TIRUNELVELI 98942 41422	RAMANATHAPURAM 75503 52916	MADURAI 98431 10566	CHENNAI 97555 52003	COVAI 90433 10773	TENKASI 98840 51717	SALEM 95147 89102	
--------------------------	----------------------------	-------------------------------	------------------------	------------------------	----------------------	------------------------	----------------------	--