வெளியீடு 26-3-1992

தமிழ்நாடு
சட்டமன்றப் பேரவை நடவடிக்கைகள்
செயலக வெளியீடு

TAMIL NADU
LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES

OFFICIAL REPORT

சனிக்கிழமை, செப்டம்பர் 14, 1991 - தொகுதி 6 - எண் 2
Saturday the 14th September, 1991 - Volume 6 - No. 2

சட்டமன்றப் பேரவைச் செயலகம், சென்னை-600 009
Legislative Assembly Secretariat,
Madras-600 009

விலை ரூ. 3-00]

Tamil Nadu Legislative Assembly Debates Official Report

Vol-6 NO-2

14.9.1991

D
V211,31 N91
N91.6.2
161491

4211, 31 N91
N91: 6-2
161491

	பக்கங்கள்
7. *திரு. ஓ. எஸ். அமர்நாத்	346–349
8. *திரு. வே. தம்புசாமி	349–353
9. திரு. எஸ். அண்ணாமலை	353–355
10. திரு. ஜி. பழனிசாமி	355–360
11. *திரு. சி. இராமசுவாமி	360–363
12. டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்	363–372
13. திரு. ஏ.கே.சி. சுந்தரவேல்	373–374
14. *திரு. டி. சுதர்சனம்	375–378
(ஈ) கோரிக்கை எண். 23—கூட்டுறவு (உ) கோரிக்கை எண். 35—நுகர்பொருள் வழங்கல்	395–497
1. *மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்	396, 387 467–495
2. *திரு. ப. ரங்கநாதன்	397–401
3. திரு. இராம. இராமநாதன்	401–404
4. *திரு. ஆ.கு. சீனிவாசன்	405–407
5. *திரு. எ. தெய்வநாயகம்	407–411
6. *திருமதி கவிநிலவு தர்மராஜ்	411–417
7. திரு. நா.சா. பழனிசாமி	418–423
8. *திருமதி ரமணி நல்லதம்பி	423–430
9. *திரு. தேனி பன்னீர்செல்வம்	430–434
10. திருமதி கே. பஞ்சவர்ணம்	434–437
11. *திரு. ச. இராமச்சந்திரன்	437–442
12. *திரு. ஆ. பாலைய்யா	442–447
13. *திரு. ச. காந்திராஜன்	447–451
14. *திரு. வி.கே. சின்னசாமி	451–456
15. திரு. ஆர். சிங்காரம்	456–460
4. அறிவிப்பு— உறுப்பினர்களுக்கு மாலை சிற்றுண்டி வழங்கப் பெறுதல் குறித்து	418
5. பேரவை முன்வைக்கப் பெற்ற ஏடுகள்	

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை.

(13)

ஆவணி 29, பிரஜோற்பத்தி—திருவள்ளுவர் ஆண்டு 2022

1991 செப்டம்பர் 14, சனிக்கிழமை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் திரு. இரா. முத்தையா அவர்கள் தலைமையில் முற்பகல் 9-30 மணியளவில் பேரவை கூடியது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :

''அறன்ஈனும் இன்பமும் ஈனும் திறனறிந்து
தீதின்றி வந்த பொருள்.''

சேர்க்கும் திறன் அறிந்து, தீமை ஒன்றும் இல்லாமல் சேர்க்கப்பட்டு வரும் பொருள் அறத்தையும் கொடுக்கும்; இன்பத்தையும் கொடுக்கும்.

1. வினாக்கள்—விடைகள்.

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 26. திரு டி.எம். ரங்கராஜன்—மாண்புமிகு வருவாய்த்துறை அமைச்சர்

26—

தண்ணீர் வரி.

*101—திரு. டி.எம். ரங்கராஜன் : மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) காவிரியில் தண்ணீர் சரியாக வராத நிலையில் திருச்சி, தஞ்சை விவசாயிகளிடமிருந்து வசூலிக்கப்படுகின்ற தண்ணீர் வரி ரத்து செய்யும் செயற்குறிப்பு அரசிடம் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. எஸ்.டி. சோமசுந்தரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) இல்லை.

(ஆ) கேள்விக்கு இடம் இல்லை.

திரு. டி.எம். ரங்கராஜன் : மாண்புமிகு பேரவைத தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய ஒப்பற்ற தலைவி, புரட்சித் தலைவி அவர்கள் தமிழக முதல்வராக ஆனவுடன் காவிரித்

உள்ளடக்கம்

14—09—1991

	பக்கங்கள்
1. வினாக்கள்—விடைகள்—	277–304
உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்	
2. தகவல் கோரல்—	
(அ) முதலமைச்சருக்குத் தேசியப் பாதுகாப்புப் படையின் பாதுகாப்பு தொடர்தல் குறித்து	304–310
(ஆ) சுதந்திரப் போராட்ட வீரரும் புரட்சியாளருமான டாக்டர் செண்பகராமன் பிள்ளை நூற்றாண்டு நிறைவையொட்டி சிலை மற்றும் நினைவுச் சின்னம் அமைத்தல் குறித்து	310–313
(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் போராட்டத்தில் ஈடுபட்டுள்ள ஆசிரியர்கள் மீதான வழக்குகளைத் திரும்பப் பெறுதல் குறித்து	313–314
3. மானியக் கோரிக்கைகள், 1991–92—விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி.	
(அ) கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம்	314–315
(ஆ) கோரிக்கை எண்.—40 சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்	316–317
(இ) கோரிக்கை எண். 58—மாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு	
1. *மாண்புமிகு திரு,கே. ஏ. செங்கோட்டையன்	316–318 319–321 323
2. *திரு. எஸ். பீட்டர் ஆல்போன்ஸ் ..	318–333
3. *திரு. ஆ. அறிவழகன் ..	334–336
4. *திரு. ச. இராமச்சந்திரன் ..	336–341
5. திரு. காஞ்சி பன்னீர்செல்வம் ..	341–343
6. திரு. இரா. நடேசன்	343–346

தாய், கர்நாடக அரசு தடுத்தும் இன்றைக்கு தமிழகத்திலே துள்ளிக் குதித்து வருகின்றாள். ஆனால் கடந்த 15 ஆண்டுக் காலமாக காவிரியில் சரியாக நீர் வராத நிலையிலே திருச்சி, தஞ்சை விவசாயிகள் பெருத்த நஷ்டத்திற்கும் கடன் தொல் லைக்கும் ஆளாகி உள்ளனர். தஞ்சை மாவட்டத்துக்கார ரான நம்முடைய மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இதனைக் கருத்தில் கொண்டு ஆவன செய்ய இந்த அரசு முன் வருமா என்று உங்கள் மூலமாக அறிய விரும்பு கின்றேன்.

<u>மாண்புமிகு திரு. எஸ்.டி. சோமசுந்தரம் :</u> பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இயற்கை இடர்ப்பாடு, செயற்கை இடர்ப்பாடு என்று இருக்கின்றது. இயற்கை இடர்ப்பாடு தான் காவிரியில் நீர் வராமல் இருப்பது; செயற்கை இடர்ப் பாடு, வெள்ளம், புயல், வறட்சி, பெரும்பாலும் அண்மைக்காலங் களில் வெள்ளம் வறட்சி இல்லாத காரணத்தினால் திருச்சி, தஞ்சை மாவட்டங்களில் தண்ணீர்த் தீர்வை கடந்த இரண்டு பசலிக்கும் வசூல் செய்யப்பட்டு இருக்கிறது. 1399, 1400 பசலிக்கு பூராவும் வசூல் செய்யப்பட்டு இருக்கிறது.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு.</u> அ. பாப்பாசுந்தரம்.

<u>திரு. அ. பாப்பா சுந்தரம் :</u> மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த வரி வசூல் செய்யப்படுவது ஏக்கர் அளவிலே வசூல் செய்யப்படுகிறதா அல்லது விவ சாயிகள் விளைவிக்கின்ற பயிரை வைத்து வசூலிக்கப்படுகிற தா? இரு போகம், முப்போகம் என்று சொல்வார்களே அந்த அடிப்படையிலே வசூலிக்கப்படுகிறதா அல்லது நிலத்தின் தரத்தை வைத்து வசூலிக்கப்படுகிறதா என்பதை தங்கள் மூலம் அமைச்சர் அவர்களிடமிருந்து அறிய விரும்புகிறேன்.

<u>மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்</u> : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் கடைசியில் சொன்னாரே, 'தரம்' என்று, அந்த தரத்தின் அடிப்படை யில் வசூல் செய்யப்படுகிறது.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :</u> திரு. ஆர். சிங்காரம்.

<u>திரு. ஆர். சிங்காரம் :</u> மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, காவிரியில் தண்ணீர் சரியாகக் கிடைக்காத காரணத்தினால் விளை நிலங்கள் எல்லாம் மிகப் பெரிய நஷ்டத்திற்கு உள் ளாகி இருக்கின்ற காரணத்தினாலே தான் இந்த தண்ணீர் வரியை ரத்துச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டு இருக் கிறோம். தண்ணீர் வரியை ரத்துச் செய்வதற்கான செயற் குறிப்பு உள்ளதா என்பதை ஆராய்ந்து, அதே நேரத்தில்

அதை மீண்டும் பரிசிலனை செய்து அந்தத் தண்ணீர் வரியை ரத்துச் செய்வதற்கான முயற்சியை அரசு மேற்கொள்ளுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

<u>மாண்புமிகு திரு. எஸ்.டி. சோமசுந்தரம் :</u> பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, முதலில் நான் பசலியினுடைய எண்ணை சொன்னேன். ஆனால் அது உங்களுக்கு வருஷத்தில் சொல்ல வேண்டும் என்றால் 1989-90, 1990-91 ஆகிய இரண்டு ஆண்டு களுக்கு தஞ்சை, திருச்சி மாவட்டங்களில் தண்ணீர் தீர்வை வசூல் செய்யப்பட்டு இருக்கிறது. வசூல் செய்து முடிந்து ஆகிவிட்டது. பாக்கி கூட இல்லை. தள்ள வேண்டிய நிலைமை ஏற்படவில்லை.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்</u> : வினா எண் 27. திரு. இரா. நடேசன். மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர்

27—

<u>ஆசிரியர் பயிற்சி மற்றும் கல்வியியல் கல்லூரி.</u>

*<u>5—திரு. இரா. நடேசன்</u> : மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :—

(அ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் ஆசிரியர் பயிற்சி மற்றும் கல்வியியல் கல்லூரி அமைக்கும் திட்டம் அரசிடம் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது அமைக்கப்படும் ?

<u>மாண்புமிகு திரு. இராம வீரப்பன்</u> : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் ஆசிரியர் பயிற்சி மற்றும் கல்வியியல் கல்லூரி அமைக்கும் திட்டம் ஏதும் அரசிடம் இல்லை.

(ஆ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

<u>திரு. இரா. நடேசன் :</u> மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இந்தக் கேள் விக்கு இடம் இல்லை என்று சொன்னார்கள். அங்கே இந்நாள் வரையிலும் அரசு கல்லூரி இல்லை. அங்கு 13 தனியார் கல்லூரிகளும், ஒரு தேவசம் கல்லூரியும் இருக் கின்றன. அங்கு கற்கின்ற மக்களுக்கு எல்லாம் பி.எட். படிப்பதற்கு ஒரு தனியார் கல்லூரி மட்டும் தான் இருக்

கின்றது. அங்கே அவர்கள் நிறைய டொனேஷன் வாங்கித் தான் ஆட்களை சேர்க்கிறார்கள். ஆகையினால் அங்கு அரசு ஒரு பி.எட். கல்லூரியைத் துவக்க முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 9.35

<u>மாண்புமிகு திரு. இராம வீரப்பன் :</u> மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பி.எட்., படிக்கிற அந்தக் கல்லூரிகள் இப்போது போதுமான அளவுக்கு இருக்கிறது என்பது அரசினுடைய கணிப்பு. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு கல்லூரி இப்போது தனியாருடைய நிர்வாகத்தில் நடைபெற்று வருகிறது. அதற்கு மேல் இப்போது கல்லூரிகள் தொடங்குவதற்கு அரசினிடத்தில் எந்தக் கருத்துருவும் இல்லை. (குறுக்கீடு)

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :</u> மூலக் கேள்வி கேட்டிருக்கிற மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் இரண்டாவது துணைக் கேள்வி கேட்பதாக இருந்தாலும் கையைத் தூக்க வேண்டும். முதல் கேள்வியே போதும் என்று இருந்து விட்டீர்கள் என்று இருந்தேன்.

<u>திரு. இரா. நடேசன :</u> மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இப்போது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நிதிநிலை சரியில்லை என்று பதில் அளித்தார்கள். ஆனால் இப்போது இந்த வருடம் 'ஈவினிங் காலேஜ் கோர்ஸ்'-க்கு யூனிவர்சிட்டியில் அப்ளிகேஷன் வாங்கி மனு செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அடுத்த வருடம் அதை கல்லூரியாகவே தொடங்கும் எண்ணம் அரசுக்கு இருந்தால் அதைத் திருவட்டாறு சட்ட மன்றத் தொகுதியில் அரசு தொடங்குமா என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

<u>மாண்புமிகு திரு. இராம வீரப்பன் :</u> மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நிதிநிலை இடம் தராததால் கல்லூரி தேவையில்லை என்று நான் பதில் சொல்லவில்லை. கல்லூரிகள் இப்போது தேவையான அளவு இருக்கின்றன. இப்போது தேவையில்லை என்று பதிலளித்து இருக்கிறேன். மேலும், மனோன்மணியம் சுந்தரனார் பல்கலைக் கழகத்தின் சார்பில், மாலை நேர வகுப்பு தொடங்கவிருப்பதாகத் தெரிவித்து இருக்கிறார்கள். அதைத் தொடங்கியதற்குப் பிறகு ஒரு கல்லூரியாக அமைக்க வேண்டுமா என்பதைப் பற்றி அரசு பரிசீலித்து, அந்த நேரத்தில் அதை எங்கே அமைக்க வேண்டும் என்பதையெல்லாம் பரிசீலித்து, இறுதி முடிவு எடுக்கப்படும்.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :</u> டாக்டர் மணிமேகலை.

<u>டாக்டர் (திருமதி) சு. மணிமேகலை :</u> மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அங்கீகாரம் பெறாமல் சிறுபான்மையோர் நடத்திக் கொண்டிருக்கும் பெண்கள் ஆசிரியர் பயிற்சி நிறுவனங்களையாவது மாணவர்களின் நலன் கருதி அரசு அங்கீகரிக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

<u>மாண்புமிகு திரு. இராம வீரப்பன் :</u> மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அங்கீகாரம் பெறாமல் அவர்கள் நடத்துகிறார்கள் என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினரே தெரிவிக்கிறார்கள். இப்படி எல்லாவற்றையும் அங்கீகாரம் பெறாமல் ஆரம்பித்து விட்டு, அவர்கள் பணத்தையும் பெற்றுக் கொண்டு, அதிலே மாணவர்கள் எல்லாம் கல்வி கற்பதாகச் சொல்லி, இறுதியில் அரசாங்கத்தினிடத்தில் வந்து பரிட்சை நடத்த வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். அங்கீகரிக்க வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். அதை மறுக்கிறபோது நீதிமன்றத்திற்குச் செல்லுகிறார்கள். நீதிமன்றமும் கருணை அடிப்படையில், மாணவர்களுடைய நலனை முன்னிட்டு, அவர்களை பரிட்சை எழுத அனுமதியுங்கள் என்று உத்தரவு பிறப்பிக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட நீதிமன்றங்களின் அனுமதியோடு இப்போது அங்கீகரிக்கப்பட்டிருக்கிற பள்ளிகளே சுமார் 21 இருக்கின்றன. இன்னும் இதைப் போன்ற பல நிறுவனங்கள் தொடங்கப்பட்டு, உச்ச நீதிமன்றத்தினுடைய மிகத் தெளிவான உத்தரவால் இப்போது அவர்கள் எல்லாம் என்ன செய்வது என்று திண்டாடிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால், அரசு இவைகள் எல்லாவற்றையும் பரிசீலித்து, மாணவர்களுடைய நலனைக் கருதி, இதுவரையில் ஏமாந்தவர்களை எப்படி காப்பாற்றுவது என்கிற வகையில் ஆய்வு செய்து, இனிமேல் இந்தத் தவறுகள் நிகழாமல் தடுப்பதோடு, இதுவரையில் நடைபெற்ற தவறுகள் மன்னிப்பதற்குரியனவாக இருந்தால், அதைப் பொறுத்து அதன் மீது தக்க நடவடிக்கைகள் பரிசீலனைக்குப் பிறகு எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் ;</u> திரு. எஸ். எஸ். ராமசுப்பு.

<u>திரு. எஸ். எஸ். ராமசுப்பு :</u> மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆசிரியர் பயிற்சி பள்ளியானது மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் காலத்தில் ஒவ்வொரு மேனிலைப் பள்ளிகளிலும் வைக்கப்பட்டிருந்தன. இப்போது சில தனியார் பள்ளிகள் 20 ஆயிரம், 30 ஆயிரம் ரூபாய் வாங்கக் கூடிய சூழ்நிலை தமிழகத்தில் இருப்பதால் மாணவர்கள் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். எனவே, மாநிலத்தில் மாவட்டத்திற்கு ஐந்து பள்ளிகள் என்ற வகையில் பயிற்சி கொடுக்கப்பட்டால் இப்போதுள்ள கூட்டத்தைக் குறைக்க முடியும். இது போன்ற தவறுகளையும் குறைக்க முடியும் என்பதால் இது போன்ற நடவடிக்கையை அரசு எடுக்குமா என்பதைக் கேட்க விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 9.40

மாண்புமிகு திரு. இராம வீரப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் டாக்டர் எம்.ஜி.ஆர். அவர்களுடைய காலத்தில் மேல்நிலைப் பள்ளிகளில் ஆசிரியர் பயிற்சி வகுப்புகள் என்று ஒதுக்கப்பட்டன. ஆனால் அது பெண்களுக்காக மாத்திரம் தான் ஒதுக்கப்பட்டது. அதற்குப் பிறகு தனியார் பயிற்சி நிறுவனங்கள் அதிகமாக தோன்றி விட்டதனால் அந்த முறை நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. இப்போது உள்ள எண்ணிக்கையின்படி, 96 நிறுவனங்கள்— அரசாங்கத்தினுடைய நிறுவனங்கள், தனியார் நிறுவனங்கள், அங்கீகரிக்கப்பட்ட நிறுவனங்கள், நீதிமன்றத்தினாலே அனுமதிக்கப்பட்ட நிறுவனங்கள் என்று இப்போது 96 நிறுவனங்கள் — நடைபெற்றுக் கொண்டு இருக்கின்றன. அதிலே ஆண்டு தோறும் 4 ஆயிரம் மாணவர்கள் ஆசிரியர் பயிற்சியிலே தேர்வு பெற்று வருகிறார்கள். இப்போது ஆசிரியர் பயிற்சி பெற்றவர்களே, வேலை வாய்ப்பு அலுவலகத்தில் 35 ஆயிரம் பேர் பதிவு செய்து இருக்கிறார்கள். ஆகவே, இந்தச் சூழ்நிலையில் ஆசிரியர் பயிற்சிக்கு நாம் அதிகமான முயற்சி எடுத்துக் கொள்ளத் தேவையில்லை என்பதைத் தான் நேற்று மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் அவர்களுடைய சார்பில் இங்கே கொள்கையாக அறிவிக்கப்பட்டது. ஆகவே, மேல்நிலைப் பள்ளிகளில் இந்த ரியர் பயிற்சியைத் தொடங்குவது அவசியம் என்று கருதுகிறபோது, மேல்நிலைப் பள்ளிகளில், ஆசிரியர் பயிற்சியைத் தொடங்குவதைப் பற்றி அரசு ஆலோசிக்கும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. தா. வேடியப்பன.

திரு. தா. வேடியப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய காலத்தில், மேல்நிலைப் பள்ளிகளில், பிளஸ் 2 படித்தவுடனே ஆசிரியர் பயிற்சி நிலையங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டு இருந்தன. ஆனால் அது கடந்த அரசால் நீக்கப்பட்டு விட்டது. அதனை இன்று நமது இதயத்தை விட்டு நீங்காத மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆட்சிக் காலத்தில், இதனை அரசு தனிக் கவனம் செலுத்தி, ஒவ்வொரு மேல்நிலைப் பள்ளியிலும், மீண்டும் ஆசிரியர் பயிற்சிப் பாடசாலையை ஏற்படுத்த, வழிவகை செய்ய வேண்டுமென்ற என்னுடைய குறையைச் சொல்லி, அதற்கு அரசு ஆவன செய்யுமா என்று கேட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. இராம வீரப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதற்கு முன்னாலே நான் இவ்வளவு நேரமும் இதற்குத் தான் தெளிவாக பதில் அளித்துக் கொண்டு இருக்கிறேன். மீண்டும் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் இதை ஒரு முறை சொல்லச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தைப் பயன்படுத்திக் கொண்டு, இன்னொரு விளக்கத்தையும் சொல்ல விரும்புகிறேன். இப்போது, இந்த ஆசிரியர் பயிற்சிக்கு மிகப் பெரிய போட்டி ஏற்பட்டிருக்கிறது. என்ன எண்ணிக் கொண்டு வருகிறார்களோ தெரியவில்லை. அது சுலபமாகப் பார்க்கிற வேலை என்று எண்ணிக் கொண்டு வருகிறார்களா, அல்லது வேலையே பார்க்காமல் சம்பளம் கிடைக்க வழி கிடைக்கும் என்று எண்ணுகிறார்களா என்பதும் தெரியவில்லை. ஆனால் மிகப் பெரிய அளவிலே இதற்கு இப்போது போட்டி ஏற்பட்டு இருக்கிறது. அதனாலே தான் தனியார் இதை வியாபார நோக்கத்தோடு இப்படிப்பட்ட நிறுவனங்களைத் தொடங்கிக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். இந்த ஆசிரியர் பயிற்சி என்பதும், ஆசிரியர் பணி என்பதும், இந்த நாட்டுக்குச் செய்கிற சேவை, தொண்டு, இந்த நாட்டு மக்களாலே இறைவனாக வைத்துப் போற்றப்படக் கூடிய ஒரு அரிய பணி என்பதை இன்றைக்கு உணராத ஒரு சூழ்நிலையும் வளர்ந்து கொண்டிருக்கிறது. என்றாலும் இப்போது ஆசிரியர்களும் இன்றைக்குத் தேவையான அளவில் தேர்வு பெற்றிருக்கிறார்கள் ; வேலை வாய்ப்பை எதிர் நோக்கி இருக்கிறார்கள். ஆகவே, உடனடியாக ஆசிரியர் பயிற்சி நிறுவனங்களைத் துவங்குவதோ அல்லது அதிகரிப்பதோ அரசினுடைய எண்ணம் இல்லை என்பதைத் திட்டவட்டமாகத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. தேனி பன்னீர் செல்வம்.

திரு. தேனி பன்னீர்செல்வம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அரசு நடத்துகின்ற ஆசிரியர் பயிற்சிப் பள்ளிகளில், மதிப்பெண்களின் அடிப்படையில் மாணவர்களுக்கு முறையாக அனுமதி வழங்கப்படுகிறது. ஆனால் அதே நேரத்தில் தனியார்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ள ஆசிரியர் பயிற்சிப் பள்ளிகளில் மதிப்பெண்ணை அடிப்படையாக வைக்காமல், தங்களுக்கு வேண்டியவர்களை மட்டுமே சேர்க்கின்ற வகையிலும், தங்களுடைய பள்ளிகளிலே தொடர்ந்து படித்து வருகிற மாணவர்களை மட்டுமே சேர்க்கின்ற ஒரு முறையிலும், அவர்கள் அரசு உத்தரவுகளை மதிக்காமல் செயல்பட்டு வருகிறார்கள். அவர்கள் மீது அரசு நடவடிக்கை எடுக்க முன்வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. இராம வீரப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அங்கீகரிக்கப்பட்ட தனியார் பள்ளிகளாக இருந்தாலும், அரசுப் பள்ளிகளிலே, அரசு நிறுவனங்களிலே கடைப்பிடிக்கின்ற அந்த முறைதான் கடைப்பிடிக்கப்பட வேண்டும். அதுதான் விதி, சட்டம். ஆனால் சில தனியார்

நிறுவனங்கள் அங்கீகரிக்கப்படாமல் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன. அவைகள் அரசின் கட்டுப்பாட்டுக்குள் வராத நிறுவனங்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தெரிவிப்பதைப் போன்று, அங்கீகரிக்கப்பட்ட நிறுவனங்களில் இப்படித் தவறுகள் நிகழுமேயானால், அதை அரசு உடனடியாகக் கவனித்து; அதை நீக்குவதற்கு நடவடிக்கைகளை எடுக்கும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண். 28. டாக்டர் ச. சுந்தரராஜ், திரு. பே. தர்மலிங்கம், மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர்.

வீட்டுக்கு ஒருவருக்கு வேலைத் திட்டம்

28—

*541. டாக்டர் ச. சுந்தரராஜ்:

திரு. பே. தர்மலிங்கம் :

மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) வீட்டுக்கு ஒருவருக்கு வேலை கொடுக்கும் திட்டம் தற்போது நடைமுறையில் உள்ளதா ?

(ஆ) இத்திட்டத்தை தீவிரமாக அமல்படுத்த மத்திய அரசை மாநில அரசு கேட்டுக் கொள்ளுமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் செ. அரங்கநாயகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) ஆம்.

(ஆ) மத்திய அரசை இதுவரை இத் திட்டம் சம்பந்தமாக அணுகவில்லை.

டாக்டர் ச. சுந்தரராஜ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வீட்டுக்கு ஒருவருக்கு வேலை கொடுக்கும் திட்டத்தின் கீழ் நகர்ப் புறங்களிலும், கிராமப் புறங்களிலும் வேலை வாய்ப்பைப் பெற்று பயன் பெற்றோர்கள் எத்தனை பேர் ?

முற்பகல் 9.45

மாண்புமிகு டாக்டர் செ. அரங்கநாயகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஐ.டி.ஐ., ஐ.எஸ்.சி. போன்ற பயிற்சி பெற்றவர்களுக்கு சுய தொழில் தொடங்கக் கடன் உதவி செய்கிற திட்டத்தை இதன் கீழ் அமல்படுத்தியிருக்கின்றார்கள். அதிலே 439 நபர்கள் பயன் அடைந்துள்ளனர்.

வீட்டு சேவை மையங்கள் என்ற திட்டத்தை அமல்படுத்தியதில் 50 மையங்களை நிறுவியிருக்கிறார்கள். அதிலே 69 நபர்கள் பயனடைந்துள்ளனர். இந்த இரண்டு திட்டங்களின் மூலமாகவும் எதிர்பார்த்த அளவிற்கு நபர்களுக்கு வேலை கொடுக்க முடியவில்லை என்பதை நான் இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

டாக்டர் ச. சுந்தரராஜ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நாளுக்கு நாள் இளைஞர்கள் வேலை வாய்ப்பிற்காக அதிகமாக அலைந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். 10 ஆண்டுகளுக்கு மேல் வேலை வாய்ப்பு அலுவலகத்தில் பதிந்து விட்டு வேலையில்லாமல் காத்திருக்கின்ற இளைஞர்களுக்காக அரசு தீவிர கவனம் செலுத்தி வேலை வாய்ப்பைப் பெருக்குவதற்காக திட்டம் இட்டுள்ளதா ? அத்தோடு இந்த வேலை வாய்ப்பை அதிகப்படுத்துவதற்காக 'ஏஜ் லிமிட்' கொண்டு வரும் எண்ணம் அரசுக்கு உள்ளதா என்பதையும் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் செ. அரங்கநாயகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அதிகப்படியான பேர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிப்பதற்காக பல்வேறு திட்டங்களை இந்தத் துறை ஆராய்ந்து வருகிறது. 16—ஆம் தேதி நம்முடைய மானியக் கோரிக்கை வருகின்றபோது அந்த விவாதத்தின்போது அந்தத் திட்டங்களைப் பற்றி அறிவிக்கப்படும்.

திரு. பே. தர்மலிங்கம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஏழைகளின் ஒளி விளக்காகத் திகழும் நம்முடைய இதய தெய்வம் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் இத்திட்டத்தை ஊக்குவிக்க கிராமப்புறங்களிலுள்ள வேலையற்றோருக்குப் பயன்படும் வகையில் அரசு செயல்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் செ. அரங்கநாயகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கிராமப்புறங்களில் இருக்கின்றவர்களுக்கும், நகர்ப்புறங்களில் இருக்கின்றவர்களுக்கும், படித்தவர்களுக்கும், படிக்காதவர்களுக்கும், எல்லோருக்கும் சேர்ந்து எப்படி வேலை வாய்ப்பு அளிப்பது என்பதைப் பற்றிய விரிவான திட்டங்கள் பரிசீலிக்கப்படுகின்றன.

திரு. பே. தர்மலிங்கம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே ! தற்போது தமிழ் நாட்டில் 32.44 இலட்சம் பேர் வேலையில்லாமல் இருக்கின்றார்கள். அதில் சுமார் 7 இலட்சம் பேருக்கு ஜவஹர் வேலை வாய்ப்புத் திட்டத்தில் வேலை

கொடுப்பதாகத் தெரிகிறது. எனினும், வீட்டுக்கு ஒருவருக்கு அரசு வேலை கொடுப்பது என்பது கஷ்டமான காரியம். அதனால் அவர்களுக்கு சுய வேலை செய்து பிழைக்க அரசு நிதியுதவி செய்ய முன்வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் செ. அரங்கநாயகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அந்த அடிப்படையிலே தான் சில திட்டங்களைப் பற்றி நான் இங்கே குறிப்பிட்டேன். அதிலே ஆர்வத்தோடு முன்வருகின்ற வேலையில்லாத இளைஞர்களுக்கு அரசு உதவி செய்யும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. கே. செல்வராஜ்.

திரு. கே. செல்வராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே வீட்டுக்கு ஒருவருக்கு வேலை கொடுக்கும் விதத்தில் ஒருவர் கூட வேலைக்குச் செல்லாத குடும்பத்தைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு வேலை கொடுக்கும் விதத்தில் அரசுப் பணிகளுக்கு ஆள் எடுக்கும் போதும் தனியார் அரசு நிறுவனங்களில் வேலைக்கு ஆள் எடுக்கும் போதும் வேலை கொடுக்க வேண்டுமென்று அரசிடம் திட்டம் ஏதாவது உண்டா?

மாண்புமிகு டாக்டர் செ. அரங்கநாயகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எந்தெந்த குடும்பங்களில் ஒருவர் கூட வேலையில் இல்லை என்கின்ற விவரங்கள் அரசிடம் இல்லை. ஆகவே, அதை சேகரிக்கின்ற ஒரு முயற்சியை அரசு மேற்கொண்டிருக்கிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜெ. பாலகங்காதரன்.

திரு. ஜெ. பாலகங்காதரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வீட்டுக்கு ஒருவருக்கு வேலை கொடுக்கும் திட்டத்தின் கீழ் பெருப்டாலும் நல்ல வசதி உள்ளவர்கள் மட்டுமே வேலை பெற்று விடுவார்கள். எனவே, ஏழைகள் பயன் பெறும் வகையில் வருமான அடிப்படையில் வேலை கொடுக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் செ. அரங்கநாயகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பெருமளவாளும் வசதி உள்ளவர்கள் தங்களுக்கு வேலை வேண்டுமென்று இந்த எம்ப்ளாய்மெண்ட் எக்சேஞ்சில் பதிவு செய்து கொண்டு அதற்கு முயற்சிகள் எடுத்துக் கொள்வது என்பது பெரும்பாலும்

இல்லை. ஆகவே, ஏழை எளிய மக்கள் தான் அதையே நம்பிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்குத் தான் அதனாலே பயன் கிடைக்கிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. நா. சா. பழனிசாமி.

திரு. நா. சா. பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வீட்டுக்கு ஒருவருக்கு வேலை கொடுக்கும் திட்டம் என்றால், அதிலே அந்த வீட்டிலே ஏதாவது ஒரு தொழிற் கல்வியில் அல்லது மற்ற கல்வித் துறையிலே தகுதி பெற்றவர்களுக்கா? அந்த வேலை அரசு வேலையா? அப்படி அந்த வீட்டிற்கு ஒருவருக்கு வேலை கொடுக்கின்ற திட்டத்திலே அந்த வீட்டிலே ஏதாவது ஒரு நபர் அரசு வேலையில் இல்லாமல் தனியார் கம்பெனிகளில் நல்ல வேலைகளில் அவர்கள் இருக்கின்ற பொழுது அந்த குடும்பத்தைச் சேர்ந்தவர்களுக்கும் அரசு வேலை என்கின்ற முறையிலே வேலை கொடுக்கப்படுமா என்ற விவரங்களையும் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் செ. அரங்கநாயகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே வேலை என்பதை அரசு வேலையை மட்டும் குறிப்பிடவில்லை. ஏதாவது சுயமாகச் செய்கின்ற வேலை அல்லது தனியார் துறையிலே ஏதாவது கம்பெனிக்கு வேலைக்குப் போனாலும் அதுவும் இங்கே வேலையாகத்தான் கருதப்படுகிறது.

முற்பகல் 9.50

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. வி. கே. சின்னசாமி.

திரு. வி. கே. சின்னசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வீட்டிற்கு ஒருவருக்கு வேலை திட்டம் என்பதில் பல பகுதிகளிலே, கிராமப் பகுதிகளிலே படித்து விட்டு இளைஞர்கள் நிறைய பேர் வேலை இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். ஆகவே, எம்பிளாய்மெண்ட் ஆபிசிலே பதிவு செய்யும்போதே, ஒரு குடும்பத்திலே ஒருவருக்குக் கூட வேலை இல்லை என்ற அடிப்படையிலே அந்தப் பதிவு செய்கிற அதிகாரிகளே, அதையும் பதிவு செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா? அல்லது நேர்முகத் தேர்வுக்கு அழைக்கப் படும்போது அங்கே குடும்பத்திலே ஒருவருக்குக் கூட வேலை இல்லாமல் இருக்கின்ற அவர்களுக்கு முன்னுரிமை கொடுத்து, சலுகை கொடுத்து, அந்த நேர்முகத் தேர்விலேயே அவர்களுக்கு 5 மார்க்குகளோ அல்லது 10 மார்க்குகளோ கூடுத்து அந்தத் தேர்விலே தேர்வு செய்வதற்கான நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்?

[1991 செப்டம்பர் 14

மாண்புமிகு டாக்டர் செ. அரங்கநாயகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வீட்டுக்கு ஒருவருக்குக் கூட வேலை இல்லை என்ற நிலைமை இருக்கிற குடும்பங்களைப் பற்றிய ஒரு சர்வே எடுப்பதற்கான முயற்சியை அரசு மேற்கொள்ள இருக்கிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. வி. பி. சந்திரசேகர்.

திரு. வி. பி. சந்திரசேகர் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வீட்டுக்கு ஒருவருக்கு வேலை என்கிற திட்டத்தின் கீழே அமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்த திட்டங்களின் மூலமாக பயன் அடையும்போது 100-க்கு குறைவாகவே அறிவித்தார்கள். ஆனால் வேலையில்லாமல் இருப்பவர்கள் லட்சக்கணக்கில் இருக்கிறார்கள். அப்படி இருக்கும்போது படித்த இளைஞர்களுக்கு முன்னுரிமை கொடுத்து வேலைகள் கொடுக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் செ. அரங்கநாயகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இப்போது இருக்கிற நிலையில் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவியுடைய அரசுக்குத் திருப்தி இல்லை என்பதை நான் ஆரம்பத்திலேயே குறிப்பிட்டேன். ஆகவே, திருப்தி அளிக்கின்ற விதத்தில் இந்த திட்டங்கள் எல்லாம் செம்மைப்படுத்தப்பட்டு செயல்படுத்தப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருமதி ரமணி நல்லதம்பி.

திருமதி ரமணி நல்லதம்பி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த வேலை வாய்ப்பு அலுவலகத்தில் படித்து விட்டோ அல்லது படிக்காமலோ பதிந்துக் கொண்டிருப்பவர்களுக்கு வயது வரம்பை வைத்திருக்கிற காரணத்தாலே பதிந்துக் கொண்டு கடைசி வரையில் வேலை கிடைக்காமல் இருக்கிற ஒரு அவல நிலை ஏற்படுகிறதே, எனவே, அந்த வயது வரம்பை நீங்கள் தளர்த்துவீர்களேயானால் எம்பிளாயின்ட்மென்ட் எக்ஸ்சேஞ்சில் ரூபாய் கொடுக்கிற வேலை, வேலை கிடைப்பதற்கு ரூபாய் கொடுக்கிற வேலைகள் எல்லாம் தவிர்க்கப்படும். எல்லோருக்கும் வாய்ப்புக்கிடைக்கும் என்ற வகையில் அந்த வயது வரம்பை தளர்த்த அரசு முன் வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் செ. அரங்கநாயகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வயது வரம்பு என்பதை நாம் எல்லாவற்றிலேயும் தான் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். இதிலேயும் 30 வருடங்கள் என்று வைத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். அதை அதிகப்படுத்த வேண்டும் என்று பல பேர் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள், அதிகப்படுத்துவதில் ஒன்றும்

1991 செப்டம்பர் 14]

கஷ்டம் கிடையாது. ஆனால் அதிகப்படுத்துவதன் மூலம் மிகவும் இளைஞர்களாக இருக்கின்ற வாய்ப்பை கொஞ்சம் வயதானவர்களுக்கு வரக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலை தான் நாம் உருவாக்க முடியும். குறிப்பிட்ட சில வேலைகளுக்கு இளைஞர்களாக இருப்பவர்கள் தான் மேல் என்று நாம் கருதலாம். ஆகவே, வயது வரம்பை உயர்த்துவதன் மூலம் நாம் ஒரு பகுதியினருக்கு நன்மை செய்வதாக கருதினாலும் இன்னொரு பகுதியினருக்கு அது பாதகமாகத் தான் இருக்கிறது. அத்தோடு பணம் கொடுப்பதைப் பற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அது பற்றி ஏதேனும் புகார் இருந்தால் எழுதி அனுப்புமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. என். ஜி. வேணுகோபால்.

திரு. என். ஜி. வேணுகோபால் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வீட்டுக்கு ஒருவருக்கு வேலை வாய்ப்பு என்று இருக்கும்போது என்னுடைய ராணிப்பேட்டையைச் சார்ந்த சிப்காட் பகுதியிலே 100-க்கணக்கான கம்பெனிகள் இருந்தபோதும், தற்போது புதியதாக ஆரம்பிக்கிற கம்பெனிகளில் எல்லாம் காண்டிராக்ட் முறை என்ற ஒரு முறையை புகுத்தி அங்கே வேலை வாய்ப்பு இருந்தும் வேலை வாய்ப்பு இல்லாத ஒரு சூழ்நிலையை உருவாக்கி வருகிறார்கள். அதை மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத் துறை அமைச்சருக்கு உங்கள் மூலமாக தெரிவித்து கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்றும், அங்கே வேலை அற்றோருக்கு வேலையை உருவாக்கித் தர வேண்டும் என்றும் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : உருவாக்கப்படுமா என்று கேள்வியாகக் கேளுங்கள்.

திரு. என். ஜி. வேணுகோபால் : சரி, உருவாக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் செ. அரங்கநாயகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒப்பந்த வேலைக்காரர்கள் என்ற நிலைமையை ஒழிக்க வேண்டும் என்ற சட்டம் அமலில் இருக்கிறது. அந்த அடிப்படையில் தேவையான நடவடிக்கை எடுத்து இந்தக் குறைபாட்டை போக்க அரசு முயற்சி செய்யும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண் 29. டாக்டர் மு. சினியம்மாள், மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர்.

[1991 செப்டம்பர் 14

மருந்துகள் விற்பனை.

29—

* 1242 டாக்டர் திருமதி மு. சீனியம்மாள் : மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா :

முறையான மருத்துவச் சீட்டு இல்லாமல் மருந்துகளை விற்கக் கூடாது என்கிற விதியை கடுமையாக அமல்படுத்த அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

பதிவு பெற்ற மருத்துவர்கள் வழங்கும் சீட்டின் பேரில் மருந்துகள் விற்க வேண்டும் என்கிற விதி மருந்துக் கட்டுப்பாடு இயக்குநரால் கடுமையாக அமல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

உ.நீக். முற்பகல்

டாக்டர் (திருமதி) மு. சீனியம்மாள்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அறிஞர் எல்லாம் ஆட்சி பல கண்டிருப்பர். என் தலைவி ஆட்சியை இதுவரை கண்டது இல்லை. ஆனாள் போல் ஒருவர் உலகில் இல்லை, ஒரு உவமைக்கு உம்மையில் இல்லை. எதை எதையோ நினைத்துக் கொண்டு திருமகளே மண்ணையோ பேர் ஏளனம் செய்தவர்கள், பூந்தளிர் ஆட்சியில் பூகம்பம் விளைத்திட எண்ணிய புல்லர்களை 'ப்பூ' என்று ஊதி விட்டு எங்கள் பெண்ணாட்சியார் எங்கள் பெண் நாச்சியார் பொன்னாட்சி செய்கின்றார். இந்த அரசாட்சியைக் காப்பதற்கு அரணாக ஏந்திழையர் அறத்தினை எடுத்திடுவோம் — அறத்தினையும் எடுத்திடுவோம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: சீக்கிரமாகக் கேள்விக்கு வாருங்கள்.

டாக்டர் (திருமதி) மு. சீனியம்மாள்: எதிர்ப்பினை ஒழித்திட தேவையானால் நாங்கள் மறத்தினையும் எடுத்திடுவோம் என்று பெண் விலங்கினை ஒடித்து எரிந்து, பெண்களுக்குச் சுதந்திரம் அளித்து, இந்த அவையிற்கு பேச வாய்ப்பு அளித்து, எங்களை உருவாக்கிய வாழ வைக்கும் புரட்சித் தலைவி அவர்களை வாழ்த்தி வணங்கி, கண் தானம் செய்து எங்கள் தலைவியின் ஆட்சிக்கு சிறப்பு செய்த மாண்புமிகு நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றி தெரிவித்துக் கொண்டு முந்தைய திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் அரசில் பெரியார் மாவட்டத்

1991 செப்டம்பர் 14]

திலே போலி மருத்துவர்கள் என ஐ.எம்.ஏ. காவல் துறையினரால் சுட்டிக்காட்டப்பட்டு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும், முந்தைய சுகாதாரத் அமைச்சர் அவர்களால் அந்த பதிவு செய்த போலி மருத்துவர்கள் இன்றும் தொழில் செய்வதை இந்த அரசு ரத்து செய்யுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : கேள்வியையும் கவிதையாகவே பாடியிருந்தீர்கள் என்றால் நன்றாக இருந்திருக்கும்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கேள்வியை கவிதையாகப் பாடினால் பதிலையும் கவிதையாகப் பாடவேண்டியிருக்கும். நல்ல வேளையாக கேள்வியாக் கேட்டார்கள். இந்தக் கேள்வியைப் பொறுத்தவரை மருந்துக் கட்டுப்பாட்டை பற்றிதான் கேள்வி கேட்டிருக்கிறார்கள். எனவே, இந்த மருந்து கட்டுப்பாட்டை பொறுத்தவரை பதிவு பெற்ற மருத்துவர்கள் என்னென்ன நோய்களுக்காக மருந்துச் சீட்டு வழங்குகின்றார்களோ அந்த அடிப்படையிலே தான் இந்த மருந்துகள் அந்தக் கடைகளிலிருந்து மெடிக்கல் ஸ்டோரிலிருந்து வழங்கப்பட வேண்டும் என்ற அந்தச் சட்டத்தை முறையாக அமல்படுத்தி வருகிறார்கள். எனவே நீங்கள் சொல்வதைப் போல பதிவு பெறாத, தகுதியற்ற மருத்துவர்கள் வெளியிலே பிராடிக்ஸ் செய்து கொண்டிருந்தால் அதைத் தடுப்பதற்கான நடவடிக்கையை தொடர்ந்து அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்டு தான் இருக்கிறது. எனவே அதிலே யார் தகுதி பெற்றவர்கள் யார் தகுதி பெறாதவர்கள் என்பதைப் பற்றிக் கொஞ்சம் தெளிவாக முடிவு எடுக்க வேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது. எனவே இதை பொறுத்தவரை இந்தச் சட்டத்தைப் பொறுத்தவரை முறையாக நாம் அமல்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறோம். அதைப்பற்றி தனியாக ஆய்வு செய்ய வேண்டும்.

டாக்டர் (திருமதி) மு. சீனியம்மாள்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, முறையான மருந்துச் சீட்டு இல்லாமல் கண்ட பட்டத்தை போட்டுக்கொண்டு போலி மருத்துவர்கள் போதை மருந்தையும், அதி தீவ்ரமான மருந்தையும் மருந்துச் சீட்டில் எழுதி கொடுப்பதும், கடைகளிலே விற்பதையும் இந்த அரசு தடை செய்யுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அதைத்தான் நான் ஏற்கனவே சொன்னேன். அதிலே பதிவு பெறாத மருத்துவர்கள் யார் என்பதைத் தெளிவாக ஆராய்ந்து அந்த பதிவு பெறாதவர்கள் அப்படிப்பட்ட மருந்துகளை எழுதிக் கொடுப்பார்களேயானால் அதைத் தவிர்ப்பதற்கான நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படும். ஆனால் தகுதி படைத்தவர்கள் யார், தகுதி படைக்காதவர்கள் யார் தகுதி இல்லாமல் யார் எல்லாம் இப்படி வெளியிலே தனியாக ப்ராக்

டிஸ் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைப் பற்றி கொஞ்சம் தனியாக விரிவாக ஆய்வு செய்ய வேண்டிய அவசியம் இருக்கின்ற காரணத்தினால் இப்படி நான் உங்களுக்கு பதில் சொல்ல வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டு வருகிறது.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்:</u> டாக்டர் எம். கருப்புசாமி.

<u>டாக்டர் எம். கருப்புசாமி:</u> மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த 5 அரை கோடி மக்களின் தாயாகவும், என்னுடைய இதய தெய்வமாகவும் விளங்குகின்ற புரட்சி தலைவி அவர்களுடைய கவனத்திற்கு இத்தனை கோடி மக்களின் நலன்கள் எல்லாம் பாதிக்கப்படும் வகையில் போலி டாக்டர்கள் அதாவது சிலர் பட்டங்களைப் போட்டுக்கொண்டு, ஐந்தாவது படித்தவன், ஆறாவது படித்தவன், எட்டாவது படித்தவன் எல்லாம் டாக்டர் என்று கிட்டத்தட்ட 10 லைன் அளவிற்கு பட்டங்களை வாங்கி சூடிக் கொண்டு போலி மருந்துகளை கொடுக்கிறார்கள். என்னுடைய பகுதியில் நான் ப்ராக்டிஸ் செய்து கொண்டிருக்கின்ற பந்தலூர் பகுதியிலே அதுபோன்ற மருத்துவர்களால் . . . . . .

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்:</u> உங்கள் தொழில் தகராறு எல்லாம் கேள்வி நேரத்தில் கூடாது. குறிப்பிட்ட குற்றச்சாட்டுகள் எதுவும் கூடாது.

<u>டாக்டர் எம். கருப்புசாமி:</u> தலைவர் அவர்களே, பாதிக்கப்பட்டு அதனால் அலர்ஜி ஏற்பட்டு நானே வைத்தியம் செய்திருக்கிறேன். அதை முறையாக யாருக்கு தெரிவிப்பது, அந்த சமயத்தில் நான் தெரிவித்தால் யாருமே நடவடிக்கை எடுக்கமாட்டார்களே, அது திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சி ஆயிற்றே என்பதற்காகத்தான் பொருத்திருந்தேன். இப்போது புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய ஆட்சியில் சூப்பிரண்டெண்ட் ஆப் போலீஸ் மாவட்ட காவல் துறை அதிகாரிகளிடம், போலி டாக்டர்கள் யார் யார் என்று நீலகிரி மாவட்டத்தை பொறுத்தவரை கேட்டால் நானே லிஸ்ட் கொடுப்பதற்குத் தயாராக இருக்கிறேன். அதற்கு உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அந்த போலி மருத்துவர்களால் சமுதாயத்தில் குழந்தைகள் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. சில ஊசி போடப்பட்டு அதனால் கை வராத குழந்தைகள் ஏராளமாக உள்ளனர். கவனம் இல்லாமல் மருந்து கொடுப்பதால் ஸைட் எஃபக்ட்டுக்கு உள்ளாகி பல நோய்கள். . . .

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்:</u> கேள்வியாகக் கேட்க வேண்டும். போலி மருத்துவர்கள் பற்றிய பட்டியல் கொடுக்க நான் தயார், நடவடிக்கை எடுக்க நீங்கள் தயாரா என்று சொன்னீர்கள் என்றால் முடிந்து போயிற்று. அதற்கு விளக்கம் வேண்டாம். கேள்வி நேரத்தில் விளக்கங்கள் எல்லாம் கொடுப்பதில்லை.

<u>டாக்டர் எம். கருப்புசாமி:</u> ஆகவே இந்த மாதிரி போலி மருத்துவர்கள் மீது தனி சட்டம் ஒன்றை போட்டு கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று புரட்சித் தலைவி அவர்களை மிகவும் தாழ்மையுடன் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 10-00

<u>மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி:</u> மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, முறையான மருந்து சீட்டு இல்லாமல் மருந்துகள் விற்கக்கூடிய நிலை தடுக்கப்படுமா என்ற கேள்வி தான் இங்கே கேட்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்போது அவர்கள் எழுப்பிக் கொண்டிருக்கிற கேள்வி எல்லாம் போலி மருத்துவர்கள் நிறைய பேர் இருக்கிறார்கள். அதை தடை செய்யப்படுமா என்ற கேள்வியைத் தான் அவர் கேட்டிருக்கிறார். இதை நான் தீர ஆய்வு செய்ய வேண்டுமென்று சொல்லுவதற்கு காரணம் அதிலே மிகப் பெரிய ஒரு கடுமையான போட்டியிருக்கிறது. ஏற்கனவே பல பிரச்சினைகள் இதிலே உருவாகியிருக்கிறது என்ற காரணத்தால் போலியாக யார் நிச்சயமாக பிராக்டீஸ் செய்து கொண்டிருந்தாலும் அப்படிப்பட்ட மருத்துவர்கள் யாராக இருந்தாலும் கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்; அதில் எந்தவிதமான தயக்கமும் இந்த அரசுக்கு இல்லை. ஆனால் அப்படிப்பட்ட போலியானவர்கள் யார் என்பதை கண்டுபிடிப்பதிலே கொஞ்சம் தெளிவாக முடிவு எடுத்து செய்ய வேண்டிய அவசியம் இருப்பதால் ஏற்கனவே மாண்புமிகு உறுப்பினர் கேள்விக்கு நான் இதை சொன்னேன். எனவே இந்தப் பிரச்சனையைப் பொறுத்தவரையில் தெளிவாக இந்த அரசு ஒரு நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதை மட்டும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்:</u> டாக்டர் ஜெய்சன் ஜேக்கப்.

<u>டாக்டர் ஜெய்சன் ஜேக்கப்:</u> மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, முறையான மருந்து சீட்டுஇல்லாமல் மருந்துகள் விற்பது குற்றம் என தெரிந்தும், முறையான மருந்து சீட்டு இல்லாமல் antibiotics, steroids மற்றும் பல உயிர் காக்கும் மருந்துகன் விற்கப்படுகின்றன. முறையாக இவற்றை பயன்படுத்த தவறுவதால் சில ஆண்டுகளில் Drug resistance என்ற பிரச்சினை சமுதாயத்தில் உருவாகிவிடும். பள்ளிகள் மற்றும் கல்லூரிகளில் படிக்கும் மாணவர்கள் கூட மருந்துகடைகளிலிருந்து முறையான சீட்டு இல்லாமல் Diazeparm போன்ற தூக்க மருந்துகளை வாங்கி drug adiction என்ற நிலைக்கு ஆளாகிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே அதை தடுக்க அரசின் நடவடிக்கை என்ன என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த சட்டமே அதற்காக தான். எனவே இதிலே பணியாற்றுகிற அதிகாரிகள் முறையாக செயல்படவேண்டுமென்று நிச்சயமாக அறிவுறுத்தும் Schedule X என்ற தலைப்பின் கீழ் ஏறத்தாழ 18 மருந்துகள் உள்ளன. இந்த மருந்துகளை மருத்துவர்கள் எழுதிக் கொடுக்கிறபோது எந்த மருத்துவர் எழுதிக் கொடுத்தார் என்று 2 சீட்டுகள் வரவேண்டும். அதிலே ஒன்றை அந்த மருந்துக் கடையிலே வைத்துக் கொள்ள வேண்டும், மற்றொன்றை அந்த நோயாளியிடத்திலே இருக்க வேண்டும். இப்படி விற்கவேண்டும் என்ற ஒரு முறை இருக்கிறது.

இன்னொன்று Schedule H என்ற தலைப்பின் கீழ் 200 மருந்துகள் இருக்கின்றன. அதற்கு சீட்டு மட்டும் கொடுத்தால் போதும் என்ற ஒரு முறை இருக்கிறது. எனவே இப்படி தவறான வகையில் பயன்படுத்தக்கூடிய மருந்துகள் அல்லது மருந்துவர்கள் தவறாக எழுதிக் கொடுக்காமலே வாங்கக் கூடியது இதையெல்லாம் தடுப்பதற்கு நிச்சயமாக அரசு கடுமையான நடவடிக்கை மேற்கொள்ளும். எனவே போலி மருத்துவர்களாக இருந்தாலும் அல்லது நல்ல தேர்ச்சி பெற்ற மருத்துவர்களாக இருந்தாலும் எந்த அளவுக்கு மருந்துகள் கொடுக்க வேண்டுமோ அந்த அளவுக்கு கொடுத்துக் கொண்டு இருந்தால் நிச்சயமாக பிரச்சினை இருக்காது. எனவே மண்புமிகு உறுப்பினர் சொல்லுவது போல் சில மருந்துகளை கூடுதலாக கொடுத்துக்கொண்டே வருகிற காரணத்தால் அந்த மருந்துகள் அதற்குப் பின்னால் அந்த நோய்க்கு அந்த குறிப்பிட்ட நபருக்கு பயன் இல்லாமல் போய் விடுகிறது என்ற ஒரு நிலை வெளியே சொல்லப்படுகிறது. அது போலி மருத்துவர்களால் மட்டும் அல்ல எல்லோரும் அதிலே கவனம் செலுத்த வேண்டியது அவசியமாக இருக்கிறது. எனவே அதை தடுப்பதற்கு போதிய வசதிகள் அல்லது மருத்துவர்கள், சான்றிதழ் பெற்ற மருத்துவர்கள், அங்கீகாரம் பெற்ற மருத்துவர்கள் கொடுக்கின்ற மருந்து சீட்டை தடுப்பதற்கு போதிய அளவிலே நமக்கு சட்டங்கள் இல்லை. இருந்தாலும் இதிலே கடுமையான நடவடிக்கை எடுத்து இந்த முறையை சீர் செய்வதற்கு மேற்கொண்டு நடவடிக்கை எடுக்கலாம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: டாக்டர் ஜெ. பரந்தாமன்.

டாக்டர் ஜெ. பரந்தாமன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் போலி மருத்துவர்களைப் பற்றி சொல்லும்போது இதைப்பற்றி ஆய்வு நடத்த வேண்டுமென்று சொல்லுகிறார்கள். சாதாரணமாக இதைப்பற்றி சொல்லும்போது பல ஓமியோபதி மருத்துவர்கள், படிக்காத பலர் இதை பிராக்டீஸ் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இதற்காக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களிடத்திலே ஒரே ஒரு வினாவை சொல்ல விரும்புகிறேன். இதுவரை

வரலாற்றில் இல்லாத அளவுக்கு மருத்துவ பட்டதாரிகள் பலரை மாண்புமிகு இதய தெய்வம் தமிழக முதலமைச்சர் அவர்கள் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களாக ஆக்கியிருக்கிறார்கள். நீங்கள் ஆய்வு செய்வதற்கு நாட்கள் ஆகும். இங்கே நாங்களே பலர் பட்டியலை தர தயாராக இருக்கிறோம். அந்தப் பட்டியலைத் தந்தால் இதன் மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பட்டியலை வாங்கிச் செய்வதிலே பல பிரச்சினைகள் ஏற்பட்டு விடக் கூடாது என்ற காரணத்தால் தான் முறையாக இதை ஆய்வு செய்ய வேண்டுமென்று நான் தெரிவித்தேன். இங்கே சித்தா படித்த டாக்டர்களும் வந்திருக்கிறார்கள்; ஓமியோபதி படித்த டாக்டர்களும் வந்திருக்கிறார்கள். இப்படி மாறி மாறி எல்லோரும் இங்கே இருக்கின்ற காரணத்தால் தான் கொஞ்சம் தெளிவாகவும், கொஞ்சம் ஜாக்கிரதையாகவும் பதில் சொல்ல வேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது. எனவே, போலி மருத்துவர்கள் யார் என்பதை இந்த அரசு நிச்சயமாக கண்டுபிடித்து அதை தடுப்பதற்கு கடுமையான நடவடிக்கையை மேற் கொள்ளும் என்ற உத்திரவாதத்தை மட்டும் இந்த நேரத்தில் நான் தருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 30, டாக்டர் தே. குமாரதாஸ், மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர்.

கிள்ளியூர் மீனவர்களுக்கு தூண்டில் வளைவுகள்.

30—
*204—டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்:

மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) கிள்ளியூர் தொகுதிக்குட்பட்ட கடற்கரைப் பகுதிகளில் ஆண்டுதோறும் ஜூன் மாதம் முதல் டிசம்பர் மாதம் வரை கடல் கொந்தளிப்பு ஏற்பட்டு மீனவர்கள் தொழிலுக்கு பாதிப்பு ஏற்படுவது அரசுக்குத் தெரியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், தூண்டில் வளைவுகள் அமைக்க வேண்டும் என்ற மீனவர்களின் கோரிக்கையை உடனடியாக அரசு நிறைவேற்றிக் கொடுக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

(அ) ஆம்.

(ஆ) இதற்கான செயற்குறிப்பு ஏதும் தற்போது அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

முற்பகல் 10.50

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களே 6 மாதகாலமாக மீன்பிடி தொழிலுக்குச் செல்ல முடியாத ஒரு சூழ்நிலை இருப்பதை ஒத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். வெகுகாலமாக, அந்தப் பகுதி மக்கள், இந்த 6 மாதங்களில் தமிழ்நாட்டிலேயிருந்து கேரளாவுக்குச் செல்லக் கூடிய சூழ்நிலை ஏற்படுகிறது. தமிழ்நாட்டிலேயிருந்து வந்து அதிகமாக மீன் பிடித்துச் செல்கிறார்கள் என்கிற காழ்ப்புணர்வின் அடிப்படையில் ஆண்டுதோறும் இந்த லா அண்டு ஆர்டர் பிராப்ளம் வந்து கொண்டு இருக்கிறது. அதைத் தவிர்க்கின்ற விதத்தில் இந்தத் தூண்டில் வளைவை நீங்கள் அமைத்துத்தர முன் வருவீர்களா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கடல் கொந்தளிப்பு ஏற்படுவதால் கன்னியாகுமரி மாவட்டம் கிள்ளியூர் தொகுதியிலுள்ள கடற்கரைப் பகுதியில் கடல் அரிப்பு ஏற்படுகிறது. அதனால் ஏற்படுகின்ற விளைவுகள் நமக்கு நன்றாகத் தெரியும். இதனால் மீனவர்களுக்கும், மீன் பிடிக்கின்ற தொழிலுக்கும் பாதிப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதையும் அரசு நன்றாக அறியும். இருந்தாலும் நடைமுறையிலே சில பிரச்சினைகள் இருக்கின்றன. அதை இந்த அவையின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவது என்னுடைய கடமை என்று கருதுகின்றேன். கடல் அரிப்பினைத் தடுப்பதற்கு, கடல் அரிப்பு தடுப்புச் சுவர் ஒன்று கட்டுவதற்கு அந்தப் பகுதியிலே ஏற்பாடு செய்யலாம் என்று முடிவெடுத்து, அதைச் செயல்படுத்துகின்ற நேரத்திலே, மீன்பிடி படகுகள் போவதற்குத் தடையாக இருக்கிறது என்று சொல்லி அதற்கு மீனவர்கள் எதிர்ப்பு தெரிவித்த நேரத்திலே, பொதுப்பணித்துறையினரால் செயல்படுத்தப்படவிருந்த திட்டம் கைவிடப்பட்டது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள், மீன்பிடி வளைவுகள் ஏற்படுத்துவது பற்றி சொன்னார்கள். அதை ஏற்படுத்துகின்ற நேரத்திலே அதற்கு ஆகின்ற செலவினை நாம் பார்க்கின்றபோது ஒரு சிறிய மீன்பிடி துறைமுகம் கட்டுவதற்கு ஆகின்ற செலவைவிட கொஞ்சம் அதிகமாக இருக்கின்ற அளவிற்கு மதிப்பீடுகளெல்லாம் தயார் செய்யப்படுகின்றன. ஆகவே, அந்த அளவிற்கு செலவு செய்து ஏற்படுத்துகின்ற திட்டம் இந்த அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை என்பதைத்தான் நான் ஏற்கனவே சொல்லி இருக்கின்றேன். ஆகவே, செலவினம் அதிகமாக இருக்கின்ற காரணத்தினாலே, அந்தத் திட்டம் தற்போது அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நமது அரசைப் பொறுத்தவரைக்கும் பலகோடி ரூபாய்களை துச்சமென மதித்து மக்களுக்கு தொண்டாற்றவேண்டுமென்ற அடிப்படையில் செயல்பட்டுவருகிறது.

குறைந்த பட்சம் 50 ஆயிரத்துக்கும் மேற்பட்ட குடும்பத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் இப்படி 6 மாத காலமாக மிகவும் பட்டினிப் போரில் வாழக்கூடிய சூழ்நிலை இருக்கின்ற காரணத்தினாலே அரசு தனியாக அவர்கள் மேல் இரக்கம் கொண்டு, ஒரு வேளை இதற்கு 2, 3 கோடி ரூபாய் செலவாகக் கூடும், இருந்தாலும் அதை நீங்கள் பொருட்படுத்தாமல், புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் இருந்த காலத்தில் கூட மீனவர்களுக்காக நல்லபல திட்டங்களை அறிவித்து செயல்படுத்தினார்கள். அதை நீங்களும் கருத்தில் கொண்டு, அவர்களுக்கு, இந்தச் செலவை பார்க்காமல், ஒரு சிறிய தூண்டில் வளைவை ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும். கேரளாவிலே நிறைய பகுதிகளிலே இப்படி அமைத்துக் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். அங்கே மீன்களும் அதிகமாகக் கிடைக்கின்ற சூழ்நிலை இருக்கிறது. அதைப் போல நீங்களும் அந்தத் தொகுதியை தத்து எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். எனவே, அந்தத் தூண்டில் வளைவை அமைத்துத்தர மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன் வருவார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுடைய கோரிக்கையை கவனத்தோடு இந்த அரசு பரிசீலித்து அதற்கான தக்க நடவடிக்கையை எடுக்கும் என்பதை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினா எண் 31, திருமதி இரா. பாண்டியம்மாள், மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர்.

பெரியார் அணை மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

31—

*266—திருமதி இரா. பாண்டியம்மாள் :

மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா :

மதுரை மாவட்டம் உசிலம்பட்டியில் பெரியார் அணை மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின் கீழ் 58 கிராமப் புதிய கால்வாய்த் திட்டம் எந்த நிலையில் உள்ளது?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

உலக வங்கி ஒப்புதலளித்த இணைப்புக் கால்வாய்த் திட்டம் ரூ. 25 கோடி செலவில் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டதால் உசிலம்பட்டியில் 58 கிராம கால்வாய்த் திட்டம் அரசால் கைவிடப்பட்டது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திருமதி இரா. பாண்டியம்மாள்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உசிலம்பட்டி தொகுதி ஒரு பின்தங்கிய தொகுதி. உசிலம்பட்டி தொகுதி மக்கள் 40 ஆண்டுக்காலமாக ஓரே கட்சிக்கு வாக்களித்த மக்கள் இன்றைய தினம் எங்களுடைய அன்புத் தலைவி புரட்சித் தலைவியின்மேல் உள்ள பாசத்தினாலும் அன்பினாலும் அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பாக என்னைத் தேர்ந்தெடுத்து இருக்கின்றார்கள். 58 கிராமக் கால்வாய்த் திட்டம் என்பது 10 ஆயிரம் ஏக்கர் நீர்ப்பாசனமும், 3 ஆயிரம் குடும்பத்தினர் வாழ வகையுள்ள திட்டமாகும். எனவே, எங்களுடைய அன்புத் தலைவி, புரட்சித் தலைவி அவர்கள் எங்களுக்கு அந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றிக் கொடுக்க உலக வங்கி ஒப்புதல் அளித்த இணைப்புக் கால்வாய்த் திட்டம் எப்போது எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டது? அந்தத் திட்டம் விரைவிலே நிறைவேற்றப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 10–10

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் கேட்டிருக்கின்ற கேள்வி, 58 கண்மாய்களுக்கான கால்வாய் வெட்டும் திட்டம் பற்றி மட்டும் தான். இணைப்புக் கால்வாய் பற்றிய விவரங்களைப் பற்றி கேள்வி கேட்பது என்றால் அதற்கு ஒரு தனிக் கேள்வி போட வேண்டும். ஆனால், இந்த 58 கண்மாய்கள் வெட்டுகின்ற பிரச்சனை பற்றி சுமார் 200 ஏக்கர் நிலம் கையகப்படுத்த வேண்டி உள்ளது. ஏறத்தாழ மலையினைக் குடைந்து மூன்று கிலோ மீட்டர் தூரம் அளவிற்கு 27 கிலோ மீட்டர் கால்வாய் வெட்டப்பட வேண்டியிருக்கிறது. அந்த காஸ்ட் பெனிஃபிஷியரி ரேஷியோ என்று பார்க்கின்ற நேரத்திலே மிகவும் குறைவாக இருக்கின்ற காரணத்தினாலேதான் ஏறத்தாழ இன்றைய மதிப்பீடுபடி இருபது கோடிக்கு மேலே அந்தத் திட்டத்திற்குச் செலவிடப்பட வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே, இவர்கள் கேட்கின்ற அந்தப் பகுதி 58 கிராமங்களும் மேலே இருக்கின்ற பகுதி என்று சொல்லுகின்ற அப்பர் லிமிட்டிலே இருக்கின்ற காரணத்தினாலே, கால்வாயை வெட்டிச் செல்வதற்கு என்று சாத்தியக் கூறு இல்லாத நிலையில் இந்தத் திட்டம் கைவிடப்பட்டது. ஆகவே, இப்பொழுது இந்தத் திட்டத்தைப் பரிசீலனையில் எடுப்பதற்கான சாத்தியக் கூறுகள் இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திருமதி இரா. பாண்டியம்மாள்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அடுத்த ஆண்டிலாவது இந்தத் திட்டம் நடைமுறைக்கு வருமா என்பதை அமைச்சரிடம் கேட்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, அதுகுறித்து பரிசீலிக்கப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இந்தத் திட்டம் பல ஆண்டுகளுக்கு முன்பு சர்வே செய்யப்பட்டது. அப்படி தண்ணீர் போகும்பொழுது என்னுடைய தொகுதியிலுள்ள பகுதி வழியாகத்தான் போகிறது, ஆகவே அதிகப்படியான தண்ணீர் வரக்கூடிய காலங்களிலாகிலும் இதை மீண்டும் பரிசீலனைக்கு எடுத்து இதற்கு உயிரூட்டக்கூடிய ஒரு நிலைமையை அமைச்சரவர்கள் உருவாக்கிக் கொடுப்பார்களா என்று அறிய விருப்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, நான் ஏற்கனவே, தற்போது இருக்கின்ற நிலைமைகளைத் தெரிவித்தேன். எதிர்காலத்தில், நான் ஏற்கனவே குறிப்பிட்டதைப் போல, தாய் உள்ளம் கொண்ட இந்த அரசு மிகுந்த கவனத்தோடு பரிசீலித்து ஆவன செய்யும்.

மாண்பிமிகு பேரவைத் தலைவர் ; திரு, கே, தவசி

திரு. கே. தவசி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, நம்முடைய இதயம் கொள்ளை கொண்ட தலைவர் மாண்புமிகு முன்னாள் முதலமைச்சர் புரட்சித் தலைவர் அவர்களால் ஏற்படுத்தப்பட்ட அந்த 58 கிராமக் கால்வாய்த் திட்டம், தாய் உள்ளம் கொண்ட தலைவி' கடந்த 27 ஆண்டுகளாக அந்தப் பகுதியிலே ஆளுங்கட்சிக்கு வாக்களிக்காதவர்கள் இப்பொழுது வாக்களித்து நமது புரட்சித் தலைவியினுடைய பெருமையைச் சேகரித்திருக்கின்றார்கள். எனவே, இந்தத் திட்டத்தை அடுத்த ஆண்டில் கொள்கை அளவில் ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமாய் மாண்புமிகு பொதுப் பணித் துறை அமைச்சரவர்களை நான் கேட்டுக் கொள்ள ஆவலுடன் இருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, நம்முடைய புரட்சித் தலைவியினுடைய அரசு, ''தட்டுங்கள் திறக்கப்படும். கேளுங்கள் தரப்படும்'' என்று சொல்லுகின்ற அளவிற்குச் செயலாற்றிக் கொண்டிருக்கின்ற அரசு. ஆகவே, உங்களுடைய கோரிக்கையை ஏற்று அடுத்த ஆண்டு இந்தத் திட்டம் நிறைவேற்றப்படும் என்பதை இந்த அவையிலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு, கே. ஆர். இராமசாமி அம்பலம், இது 58 கிராமப் புதிய கால்வாய்த் திட்டத்தைப் பற்றிய கேள்வி.

திரு. கே. ஆர். இராமசாமி அம்பலம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இந்த பெரியார் அணை மேம்

[1991 செப்டம்பர் 14

பாட்டுத் திட்டத்திலிருந்து தேவர் திருமகனார் மாவட்டத்
திற்கு வாய்க்கால்கள் புதிதாக அமைக்கப்படுமா என்று நான்
அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : கேள்வி, உசிலம்பட்டி
பகுதியில் அமைப்பதைப் பற்றியது.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு
பேரவைத் தலைவரவர்களே சொல்லி விட்டார்கள். ஆகவே,
இதற்கு என்று உறுப்பினர் தனியாகக் கேள்வி போடவும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. தேனி வெ. பன்னீர்
செல்வம்.

திரு. தேனி பன்னீர்செல்வம் : மாண்புமிகு பேர
வைத் தலைவரவர்களே, இந்த பெரியார் அணை மேம்
பாட்டுத் திட்டம் என்ற தலைப்பிலே இந்தக் கேள்வி வரு
கிறது. எனவே....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இல்லை, இல்லை.
உசிலம்பட்டியில் 58 கிராமப் புதிய கால்வாய்த் திட்டத்தின்
கீழ் கேள்வி வருகிறது.

திரு. தேனி பன்னீர்செல்வம் : ஆமாம், கால்வாய்த்
திட்டம்தான். பெரியார் அணை மேம்பாட்டுத் திட்டம் என்ற
வகையிலே 18 ஆம் கால்வாய்த் திட்டம் என்று ஒரு திட்டம்
இருக்கிறது. இந்தத் திட்டம், எங்களுடைய இதய தெய்வம்
மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள்
சென்றமுறை போடி தொகுதியினுடைய சட்டமன்ற உறுப்
பினராகத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டபொழுது முதல் கோரிக்கை
யாக இதை நிறைவேற்றித் தருவதாக வாக்குறுதி தந்திருந்
தார்கள். இந்த 18 ஆம் கால்வாய்த் திட்டம் தற்போது நட
வடிக்கையில் இருப்பதாக அறிகிறேன். இந்தத் திட்டத்தை
இந்த ஆண்டு நிறைவேற்றுவதற்கு அரசு முன் வருமா என்பதை
அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு
பேரவைத் தலைவரவர்களே, பெரியாற்றைப் பொறுத்த
வரைக்கும் பல்வேறு கால்வாய்த் திட்டங்கள் இருக்கின்றன.
இங்கே கேட்கப்பட்ட கேள்வி 58 கால்வாய்த் திட்டம்தான்.
இருந்தாலும் சூழ்நிலைகளைப் பயன்படுத்தி நம்முடைய உறுப்
பினரவர்கள் கேட்டுக் கொண்டிருக்கின்றார்கள். ஏதாவது
ஒப்புதலைப் பெற்று விடலாமா என்று நினைக்கிறார்கள். ஆக
வே, அதற்கு என்று அவர் தனியாகக் கேள்வி போட வேண்டு
மென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1991 செப்டம்பர் 14]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அடுத்து, வினா எண்
32, டாக்டர் அ. ஸ்ரீதரன், மாண்புமிகு வீட்டு வசதி மற்றும்
நகர்ப்புற வளர்ச்சித் துறை அமைச்சர்.

வால்பாறை அரசு ஊழியர் குடியிருப்பு.

32 —

*1041—டாக்டர் அ. ஸ்ரீதரன் :

மாண்புமிகு வீட்டுவசதி மற்றும் நகர்ப்புற வளர்ச்சித்துறை
அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா :

வால்பாறை தொகுதியில் மலைப்பகுதியில் பணிபுரி
கின்ற அரசு ஊழியர்களுக்கு குடியிருப்புகள் கட்டித்தர
அரசிடம் செயற்குறிப்பு உள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. டி.எம். செல்வகணபதி : மாண்புமிகு
பேரவைத் தலைவரவர்களே,

இல்லை.

டாக்டர் அ. ஸ்ரீதரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலை
வரவர்களே, அனைத்துத் திட்டங்களையும் சிந்தாமல் சிதறாமல்
சீர்படுத்தி, நெறிப்படுத்தி மக்களாட்சியின் நல்லாட்சியை

முற்பகல் 10-15

நடத்திக் கொண்டிருக்கின்ற மாண்புமிகு இதய தெய்வம்
புரட்சித் தலைவியின் ஆட்சியில் இதை அருள் கூர்ந்து
கவனிக்க வேண்டும். காரணம், அகில இந்திய அண்ணா
திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் தொடங்கிய காலத்திலிருந்து,
வால்பாறை தொகுதி நமது அரசுக்கு மிகவும் உறுதுணை
யாக இருந்தது என்றும், மேலும் வால்பாறையை தாலுகாவாக
அமைக்கப்பட்டுள்ளது என்றும், அங்கு மழைக் காலங்களும்
குளிர் காலங்களும் அதிகமாக இருக்கிற காரணத்தினால்,
அரசு ஊழியர்களுக்கு வழங்குவதற்கு வீடுகள் இல்லாத
காரணத்தினாலும், தனியாரிடமிருந்து வாடகைக்கு வீடுகள்
இல்லாதக் காரணத்தினாலும், தனியார் நிறுவனங்கள்
வீடுகள் கட்டுவதற்கு அங்கு வசதிகள் இல்லை என்கிற
காரணத்தினாலும், இதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள்
அருள்கூர்ந்து கவனிக்க வேண்டுமாய் கேட்டுக் கொள்
கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : கேள்வியாகக் கேளுங்கள்.

டாக்டர் அ. ஸ்ரீதரன் : கவனிப்பாரா என்று கேட்க
விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. டி.எம். செல்வகணபதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அரசு ஊழியர்களுக்கு வாடகைக் குடியிருப்பைப் பொறுத்தவரை, மாநிலத் தலைநகரங்களிலும், மாவட்ட மற்றும் வருவாய்க் கோட்ட தலைமையகங்களிலும் மட்டும்தான் அரசு ஊழியர்களுக்கு வீடுகள் கட்டித் தர முன்னுரிமை வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. வால்பாறை ஒரு மலைப் பகுதியாக இருக்கிற காரணத்தினால், அங்கிருக்கிற அரசு ஊழியர்களுடைய தேவையைப் பொறுத்து, அடுத்த நிதியாண்டில் இது பரிசீலிக்கப்படும் என்று தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

டாக்டர் அ. ஸ்ரீதரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 22-11-1984 அன்று 302892 நகல்படி, மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் வட்டாட்சியர் அவர்களுக்கு அரசு ஊழியர்களுக்கு வீடுகள் கட்டித் தரவேண்டுமென்ற ஒரு திட்டத்தைத் தீட்டி, அதற்குண்டான ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்ற ஓர் அறிக்கையை விடுத்திருக்கிறார். அதற்கு, அடுத்தபடியாக 8-9-1989 அன்று எல்.ஏ.-2/3537/87 என்ற ஓர் அறிக்கையில் 'எக்ஸிக்யூடிவ் எஞ்சினியர், ஸ்பெஷல் டிவிஷன், தமிழ்நாடு ஹவுஸீங் போர்டு' என்ற அதிகாரி, வால்பாறை அரசு குடியிருப்புகள் கட்டுவது தொடர்பாக இவ்வலுவலகம், வால்பாறை வட்டாட்சியரிடம் தொடர்பு கொண்டு வருகிறது; மேற்கொண்டு, திட்டத்திற்குத் தேவையான இடம், கோரிக்கையின்படி தேர்வு செய்தபின்பு, அரசு ஊழியர்களுக்கு வாடகை வீடுகள் கட்டுவதற்கு மேல் நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படும் என்று தெரியப்படுத்தியிருக்கிறார். அதற்கு அடுத்தபடியாக, 9-8-1990......

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : கேள்வியாகக் கேளுங்கள். அதை எல்லாவற்றையும் படிக்க வேண்டுமென்றால், அமைச்சரிடம் உங்கள் மொத்த அறிக்கையையும், கோரிக்கையாக வேண்டுமானால் வைக்கலாம். இப்போது, 'இதுமாதிரியெல்லாம் பலர் எழுதியிருக்கிறார்கள்' என்பதெல்லாம் வேண்டாம்; கேள்வியாகக் கேட்க வேண்டும்.

டாக்டர் அ. ஸ்ரீதரன் : ஆகவே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பார்ட்-2விலேயாவது இதைச் சேர்த்து, ஆவன செய்ய முன்வருவாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. டி.எம். செல்வகணபதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் ஏற்கெனவே கூறியதுபோல, இதுபோல பல்வேறு வட்டாட்சித் தலைமையகங்களில் இப்படிப்பட்டத் தேவைகள் கிளம்பி இருக்கின்றன. ஆகவே, மாண்புமிகு உறுப்பினருடைய கோரிக்கை அடுத்த நிதியாண்டில் பரிசீலித்து, ஆவன செய்யப்படும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. க. பழனிசாமி, கேள்வி, வால்பாறை தொகுதியைப் பற்றியது.

திரு. க. பழனிசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அரசு ஊழியர்கள், அதிகாரிகள், ஓரிடத்திலிலிருந்து மற்றோர் இடத்திற்கு மாறுதல் செய்யும்போது, அவர்கள் வீடுகள் கிடைக்காமல் பெரிதும் அவதிப்படுகிறார்கள். ஆகவே, எல்லா நகரங்களிலும் அரசு ஊழியர்கள், அதிகாரிகள் ஆகியோருக்கு குடியிருப்புக்கு வாடகை வீடுகளை, வீட்டு வசதி வாரியத்தின் மூலம் கட்டித்தர அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. டி.எம். செல்வகணபதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நமது இதய தெய்வம், புரட்சித் தலைவி அவர்களின் அரசினுடைய லட்சியமாகவும் நோக்கமாகவும் ஒரு குடும்பத்திற்கு ஒரு வீடு என்று தேர்தல் அறிக்கையிலே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. வருகின்ற ஐந்தாண்டு காலத்தில், சுமார் 10 லட்சம் வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இதைக் கருத்தில்கொண்டு, தேவையையும், i.e. demand-ஐயும் பார்த்து அரசு ஆவன செய்யும். அதற்கான திட்டங்கள் கவனத்தில்கொண்டு, முறையாக வகுக்கப்படும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. கே.பி. ராஜு.

திரு. கே.பி. ராஜு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கோவை மாவட்டத்தில் வால்பாறை தொகுதி இருக்கிறது. ஆகவேதான், கோவை மாவட்டம் என்று சொல்கிறேன். கோவை மாவட்டத்தில், கோவைப்புதூர் போலீஸ் குடியிருப்பு இருக்கிறது ....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : கோவைப்புதூர் என்பதற்கொல்லாம் அதில் இடம் இருக்காது; அதற்கு பதில் வராது. அது சம்பந்தமாக ஏதாவது துணைக் கேள்விகள் கேளுங்கள்.

திரு. கே. பி. ராஜு : நிறைய வீடுகள் சென்ற ஆண்டில் கட்டி, அவற்றில் குடிபோகாமல் இருக்கிறார்கள். தி.மு.க. ஆட்சியில் கட்டப்பட்டன. அந்த வீடுகள் கட்டியவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 10-20

மாண்புமிகு திரு. டி.எம். செல்வகணபதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினர் கூறிய போலீஸ் காலனியில் சுமார் 21 வீடுகள் ஏற்கெனவே காவலர்

களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டு விட்டன. மீதம் இருக்கின்ற கொடுக்கப்படாத வீடுகளை, வீட்டு வசதி வாரியத் திற்கு ஒப்படைக்கக் கோரி இருக்கின்றது அரசு. ஆகவே, அது சம்பந்தமாகப் பரிசீலித்து, அதற்குண்டான நட வடிக்கைகளை அரசு மேற்கொள்ளும் என்று தெரிவித்துக் கொள் கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினாக்கள் விடைகள் நேரம் முடிவுற்றது.

[குறிப்பு : ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் (*) உடுக்குறி இடப்பெற்றிருந்தால் அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரி பார்க்கப்பெற்றது என்பதைக் குறிக்கும்.]

2. தகவல் கோரல்.

(அ) முதலமைச்சருக்குத் தேசியப் பாதுகாப்புப் படையின் பாதுகாப்பு தொடர்தல் குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் அவர்களுடைய பாதுகாப்புப் பற்றி ஒரு முக்கிய மான பிரச்சினையை அவையிலே, எழுப்ப வேண்டுமென்று மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவர் அவர்கள், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள், திரு. சி. ஞானசேகரன், திரு. ஆர். சிங்காரம், திரு. தேனி பன்னீர்செல்வம் ஆகியோர் என்னுடைய அனுமதி யைக் கோரியிருக்கிறார்கள். அப்பிரச்சினையை எழுப்புமாறு எதிர்க் கட்சித் தலைவர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ்.ஆர். பாலசுப்ரமணியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றைய தினம் பத்திரிகைகளிலே செய்தி வந்திருக்கிறது. நம்முடைய மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் அவர்களுடைய பாதுகாப்பைப் பற்றிய செய்தியாக அந்தச் செய்தி இருக்கிற காரணத்தினாலே, அதற்கு ஒரு தனி முக்கி யத்துவம் நம்மைப் பொறுத்தவரையில் இருக்கிறது. தேசியப் பாதுகாப்புப் படையைச் சேர்ந்த அதிரடிப் பயிற்சி பெற்ற கறுப்புப் பூனைகள் இன்றைய தினம் நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுக்குப் பாதுகாப்பு அளித்து வருகின் றார்கள். அவர்களைத் திரும்பப் பெற இருப்பதாக அந்தச் செய்தி கூறியிருக்கிறது. ஏற்கனவே, இளைய பாரதத்தின் எழுச்சி முரசமாக விளங்கிய. இராஜீவ் காந்தி அவர்களை நாம் பறி கொடுத்திருக்கிறோம். அதற்குக் காரணம், பாதுகாப்பிலே ஏற்பட்ட கோளாறு என்பதை யாரும் மறந்து விடக்கூடாது. ஏற்கனவே ஒரு பலி. அதாவது, 'செக்யூரிட்டி லேப்ஸ்', அப்படியிருக்கும் போது, மீண்டும் தவறுதல் நடைபெறாமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டிய

கடமை ஆட்சியிலே இருப்பவர்களுக்கும் மற்றவர்களுக் கும் நிச்சயமாக உண்டு. இங்கே இராஜீவ் காந்தி கொலை தொடர் பாகப் பல நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. இன்றைய தினம் புலன் விசாரணைகள் நடைபெற்று வருகின்றன. பலர் கைது செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். அதனுடைய தொடர்ச்சியாகத் தமிழ்நாட்டிலே இருக்கிற தமிழீழ விடுதலைப் புலிகள் மீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. பலர் கைது செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு உதவி செய்த வர்கள், அவர்களுக்குத் துணையாக இருந்தவர்கள் என்று பலரும் இன்றைய தினம் கைது செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள்.

ஒரு பக்கம் அந்த நிகழ்ச்சிகள் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக் கின்றன. இன்னொரு பக்கம், கடந்த, இரண்டு, மூன்று நாட்க ளாக, இங்கே நண்பர்கள் பலரும் எடுத்துச் சொன்னார்கள். தீவிரவாதிகளுடைய நடவடிக்கைகள், தமிழகத்திலே அதிகரித் துக் கொண்டு வருகின்றன. எல்.டி.டி.ஈ. போன்ற தீவிரவாத பயங்கரவாத அமைப்புகளைப் பற்றித் திடீரென்று பெருமைப் படுத்திப் பேசுவதும், அதற்கு ஒரு மகத்துவம் உண்டாக்குவதைப் போல் பத்திரிகையிலே செய்திகள் தருவது, போஸ்டர்கள் ஒட்டு வது, அவர்களுடைய நடவடிக்கைகள்தான் சரி என்று சொல்வது இராஜீவ் காந்தியைக் கொலை செய்ததிலே என்ன தவறு என்று கேட்பது, மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களைக் கொலை செய்ய வேண்டுமென்று போஸ்டர் ஒட்டுவது போன்ற பல நிகழ்ச்சிகள் இன்றைய தினம் தமிழகத்திலே நடைபெற்று வருகின்றன. சென்னையிலே நடைபெற்ற நிகழ்ச்சிகளையெல்லாம், அவை யின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவரப்பட்ட நேரத்தில், மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் சொன்னார்கள், அவர்கள்மீது கடுமை யான நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்; தேசியப் பாதுகாப்புச் சட்டம் அவர்கள்மீது பாயும் என்று அவர்கள் தெரிவித்தார்கள். இந்தப் பின்னணியில் இன்றைய தினம், இன்னும் பல நடவடிக்கை களை எடுக்க வேண்டிய நிலையில் நாம் இருக்கிறோம். இன் றைய தினம், நம்முடைய மத்திய உள்துறை அமைச்சர், திரு. எஸ். பி. சவான் அவர்கள் இங்கே, இந்த நடவடிக்கைகள் குறித்து, மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் அவர்களோடு கலந்தா லோசிப்பதற்கு வருவதாக இருந்தது. பல்வேறு காரணங்க ளாலே அவருடைய வருகை ரத்து செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இந்தச் சூழலிலே, மேலும் ஒரு அதிர்ச்சி தரும் செய்தி, இன்றைய தினம் பத்திரிகையிலே வந்திருக்கிறது. இங்கே, பேரவையிலே உறுப்பினர்கள் பலருக்கும் தெரியும். 1989 ஆம் ஆண்டு, மார்ச் மாதம் 25 ஆம் தேதி, இந்தப் பேரவையிலே நடைபெற்ற நிகழ்ச்சியை யாரும் மறந்துவிட முடியாது. நானும் இந்தப் பேரவையிலே உறுப்பினராக இருந்தவன் என்ற முறையிலே அந்த நிகழ்ச்சியை என்னாலும் எளிதிலே மறக்க முடியாது. இங்கே பலரும் இருக்கிறார்கள். அன்றைய தினம், எதிர்க் கட்சித் தலைவராக வீற்றிருந்த, நம்முடைய மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் மீது கொலை வெறித் தாக்குதல் நடத்தப்பட்டது. அதற்குத் தலைமை தாங்கி நடத்தியவர்கள், அன்றைய தினம்

அமைச்சரவையிலே இருந்தவர்கள், அதிலே, கதாநாயகன் சிறப்பு ஒருவருக்கு உண்டு. அந்தக் கதாநாயகன் முன்னாள் பொதுப் பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள். அவர்கள் இன்றைய தினம் ஏதோ பேசியதாகப் பத்திரிகையிலே செய்தி வந்திருக்கிறது. அந்தச் செய்தியும், அதிர்ச்சி தருவதான செய்தியாக இருக்கிறது. அவர் என்ன சொல்லியிருக்கிறார் என்று சொன்னால், நான், புலிகள் தூங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று நினைத்தேன்; அவர்கள் பெத்தடின் ஊசி போட்டுத் தூங்கிக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று கூறி தூண்டிவிடுகிறார்கள். யாரை? தமிழீழ விடுதலைப் புலிகளை; ஒரு பக்கத்திலே தூண்டி விடுகிறார். மாணவர்களையும் தூண்டிவிடுகிறார். ஆக, மாணவர்களையும், புலிகளையும், திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் வேண்டுமென்றே நம்முடைய முதல்வர் அவர்களுக்கு எதிராக தூண்டிவிட்டுக் கொண்டிருக்கிறது.

முற்பகல் 10–25

இந்தச் சூழ்நிலையில் இப்போது இருக்கிற பாதுகாப்பைக் குறைப்பது சரியாக இருக்குமா, முறையாக இருக்குமா என்று எண்ணிப்பார்க்க வேண்டிய நிலையில் நாம் இருக்கிறோம். நம்மைப் பொறுத்தவரையில் முதல்வர் அவர்களுக்குப் பாதுகாப்பு அளிப்பது ஒரு தலையாய கடமையாகும் என்று நாம் நினைக்கிறோம். முதல்வருடைய உயிருக்கு நிச்சயமாக நல்ல பாதுகாப்பு வழங்கியாகவேண்டும். என்னைப் போலவே இந்தப் பேரவையில் இருக்கிற அத்தனை பேர்களும் இதனை ஏற்றுக்கொள்வார்கள் என்று நான் நினைக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இங்கே நம்முடைய உணர்வுகளையும், தமிழ் மக்களுடைய உணர்வுகளையும் மத்திய அரசுக்கு எடுத்துரைக்க வேண்டிய கடமை நமக்கு இருக்கிறது. நிச்சயமாக கறுப்புப் பூனைகள் பாதுகாப்பைத் திரும்பப் பெறக்கூடாது என்று இந்தப் பேரவையின் சார்பிலே கூட நாம் கேட்டுக்கொள்ளலாம், அதில் தவறு கிடையாது என்று நான் நினைக்கிறேன். எனவே பாதுகாப்பு மேலும் தீவிரப்படுத்தப்பட வேண்டுமே தவிர பாதுகாப்பைக் குறைப்பதற்கு இப்போது எந்தவிதமான பாதுகாப்பான சூழ்நிலையும் ஏற்படவில்லை. தமிழகத்தில் இருக்கிற சூழ்நிலை மிகவும் மோசமான சூழ்நிலை என்று நான் கருதுகிறேன். எனவே, இதுகுறித்து மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவருகிறோம் இந்தப் பேரவையின் வாயிலாக.

பாதுகாப்பு குறித்து மத்திய அரசோடு இதுவரை ஏதேனும் தொடர்பு இருக்குமேயானானால், அதைப் பேரவையின் கவனத்திற்குத் தாங்கள் கொண்டுவர வேண்டும்; நிச்சயமாக எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் பாதுகாப்பைக் குறைக்கக்கூடாது என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்:</u> மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள்.

<u>மாண்புமிகு செல்வி ஜெ. ஜெயலலிதா :</u> மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்களும் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சிங்காரம் அவர்களும், திரு. ஞானசேகரன் அவர்களும், திரு. தேனி பன்னீர்செல்வம் அவர்களும் எனக்கு மத்திய அரசால் வழங்கப்படும் சிறப்புப் பாதுகாப்புப் படை குறித்து அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள்.

ஏற்கெனவே 1—7—1991 அன்று மத்திய உள்துறைச் செயலாளரிடமிருந்து இங்கே தமிழக அரசுக்கு ஒரு டெலக்ஸ் செய்தி வந்தது. பேக்ஸ் செய்தியும் வந்தது. 15 ஆம் தேதி ஜூலை மாதம் இந்த என்.எஸ்.ஜி. ப்ரொட்டக்ஷன் திரும்பப் பெறப்படும் என்று ஒரு அறிவிப்பு தமிழக அரசுக்குத் தரப்பட்டது. அதன் பின்னர் தமிழக அரசின் தலைமைச் செயலர் மத்திய உள்துறைச் செயலருக்கு 10—7—1991 அன்று ஒரு கடிதம் எழுதி என்.எஸ்.ஜி. ப்ரொட்டக்ஷனை நீட்டிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டார். நான் மாண்புமிகு பிரதமர் நரஸிம்மராவ் அவர்களுக்கு 11—7—1991 அன்று தேவையான காலம் என்.எஸ்.ஜி. ப்ரொட்டக்ஷன் நீட்டிக்கப்பட வேண்டும் என்ற கோரிக்கையை வைத்தேன், கடிதம் மூலம். தமிழகத்தில் முதலமைச்சரின் பாதுகாப்புக்காக ஒரு ஸ்பெஷல் ப்ரொட்டக்ஷன் க்ரூப், ஒரு சிறப்புப் பாதுகாப்புப் படையை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று மாநில காவல் துறை திட்டம் தீட்டியுள்ளது இவர்களுக்கு விசேஷ பயிற்சி அளிக்கப்பட வேண்டும் என்றும் மாநில காவல் துறை எண்ணியுள்ளது. இந்த ஸ்பெஷல் ப்ரொட்டக்ஷன் க்ரூப் அமைக்கப்பட்டு, மத்தியிலிருந்து அனுப்பப்பட்டுள்ள என்.எஸ்.ஜி. கார்ட்ஸ் அடைந்துள்ள அளவுக்கு இவர்களுக்கும் பயிற்சி தரப்பட வேண்டும்; அந்த ஸ்டாண்டர்டை இவர்கள் எட்ட வேண்டும்; அந்த அளவுக்கு பாதுகாப்புத் தரக்கூடிய வகையில் இவர்கள் பயிற்சி பெறும் வரை, மத்தியில் இருந்து அனுப்பப்பட்டுள்ள என்.எஸ்.ஜி.-க்கு என்னென்ன விசேஷ திறமைகள் இருக்கின்றனவோ — அவர்களுக்கு சில குறிப்பிட்ட பொருட்கள் குறித்து சிறப்பான பயிற்சி அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அத்தகைய பயிற்சிகள் எல்லாம் நம்முடைய ஸ்பெஷல் ப்ரொட்டக்ஷன் க்ரூப்-க்கு அளிக்கப்பட்டு—அதில் அவர்கள் தேர்ச்சி பெறும் வரை இந்த என்.எஸ்.ஜி. ப்ரொட்டக்ஷன் நீட்டிக்கப்பட வேண்டுமென்று பிரதமர் அவர்களுக்கு நான் கடிதம் எழுதியிருந்தேன். அதற்கு பதில் அளித்து மாண்புமிகு பிரதமர் அவர்கள் ஆகஸ்ட் மாதம் 19-ஆம் தேதி பதில் அனுப்பியிருக்கிறார்.

"My dear Jayalalithaji,

This has reference to your letter dated 11th July 91 regarding continuing the services of NSG guards for your personal security and protection. I have given inrtructions that the NSG should continue to provide you security cover as requested.

[செல்வி ஜெ. ஜெயலலிதா] [1991 செப்டம்பர் 14

I have also instructed the Ministry of Home Affairs to initiate steps to provide proper training to the Members of the Tamil Nadu Police force so that suitable capability is developed by them to take over these duties."

முற்பகல் 10-30

என்று மாண்புமிகு பிரதமர் அவர்கள் பதில் அளித்திருக்
கிறார்கள். எனவே பிரதமரிடமிருந்து இந்த பதில் பெறப்
பட்ட பின்னர், மீண்டும் என்.எஸ்.ஜி. ப்ரொட்டக்ஷனை
திரும்பப் பெறப்போவதாக மத்திய அரசிடமிருந்து மீண்டும்
எந்தக் கடிதமும தமிழக அரசுக்கு வரவில்லை. ஆனால்,
இன்று பத்திரிகைகளில் சில செய்திகள் வந்து இருக்கின்றன.
அதன் அடிப்படையில் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் இந்த பிரச்சி
னையை இங்கே எழுப்பியிருக்கிறார்கள் என்று கருதுகிறேன்.
ஆகவே, தமிழகத்தில் ஒரு ஸ்பெஷல் ப்ரொட்டக்ஷன் குருப்
ஏற்படுத்தப்பட்டு, அவர்களுக்குச் சிறப்புப் பயிற்சி அளிக்கப்
பட்டு, மத்தியிலிருந்து அனுப்பப்படும் என்.எஸ்.ஜி. கார்ட்ஸ்
அளவுக்கு இவர்கள் பயிற்சி பெறுகின்றவரை அந்த என்.எஸ்.ஜி.
ப்ரொட்டக்ஷன் நீட்டிக்கப்படும் என்ற உத்திரவாதத்தினை ஏற்
கனவே பிரதமர் அவர்கள், அவரது கடிதத்தில் தெரிவித்துள்
ளார். ஆகவே நீடிக்கப்படும் என்றுதான் கருதுகிறேன்.
எனவே இது குறித்து அவையில் தீர்மானம் நிறைவேற்ற
வேண்டிய அவசியம் இல்லை என்றே கருதுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அடுத்து, திரு. எஸ்,
பீட்டர் அல்போன்ஸ்.

*THIRU S. PETER ALPHONSE: Mr. Speaker, Sir, Madam Chief Minister has informed the House that there is no such intention for the Central Government to withdraw the Special Security Guards given to her. But what for the news were planted in the News paper? Whether it has got any ulterior motive or was it to weaken the Security already provided by the Central Government or to create a wedge between the Govenment of India and the Govrnment of Tamil Nadu. அந்தச் செய்திக்குப் பின்னால் யார் இருக்கிறார்கள்
என்பதை இந்த அவை அறிந்துகொள்ள விரும்புகிறது. அதற்காக
முதலமைச்சர் ஏற்பாடு செய்து, அந்த செய்தியைக் கொடுத்தது
யார், அதற்கு என்ன காரணம் என்பதையும் தெரிந்துகொள்ள
வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு
முதலமைச்சர் அவர்கள்

மாண்புமிகு செல்வி ஜெ. ஜெயலலிதா : மாண்புமிகு பேர
வைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த செய்தியைப் பத்திரிகையாளர்
களுக்குக் கொடுத்தது யார் என்பது இன்னும் தெரியவில்லை.

1991 செப்டம்பர் 14] (செல்வி ஜெ. ஜெயலலிதா)

இனிமேல்தான் இதை ஆராய்ந்து கண்டுபிடிக்க வேண்டும்.
ஆனால் பிரதமர் அவர்களின் அலுவலகத்திற்கும், மத்திய உள்
துறை அலுவலகத்திற்கும் ஒரு 'கம்யூனிகேஷன் கேப்' இருக்
கின்றதா என்ற ஐயப்பாடு சில சமயங்களில் எழுகின்றது.
ஏனெனில் பிரதமர் அவர்களை நான் டெல்லியிலே சந்தித்து
இது குறித்துப் பேசியபோது பிரதமர் அவர்கள் ஒரு உத்திரவாதத்
தினை நேரிலேயே அளித்தார்கள். உங்களுக்குத் தேவைப்படும்
வரை என்.எஸ்.ஜி. ப்ரொட்டக்ஷன் அளிக்கப்படும் என்று கூறி
னார்கள். ஆனால் அதன் பின்னர்தான் மத்திய உள்துறை
யிலேயிருந்து இத்தகைய கடிதம் தமிழக அரசுக்கு வந்துள்ளது.
எனவே கடிதம் வந்ததால் முறைப்படி நாங்களும் இங்கிருந்து
மீண்டும் கடிதம் எழுதி இந்த ப்ரொட்டக்ஷன் நீட்டிக்கப்பட
வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம். அபிசியல்-ஆக
வந்த ஃபேக்ஸ் மேஸேஜ் இதுதான். அன் அபிசியல்-ஆக
அங்கேயிருந்து உள்துறை செயலாளர் அவர்கள் நம்முடைய
தலைமைச் செயலாளர் அவர்களிடப் பேசும்போதெல்லாம்
சீக்கிரம் இந்த என்.எஸ்.ஜி. கார்ட்ஸ்-ஐ நீங்கள் திரும்ப
அனுப்ப வேண்டும்; எங்களுக்கு வேறு மாநிலங்களுக்கு அனுப்ப
வேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது என்று அடிக்கடி வலியுறுத்தி
வருகிறார்கள். நாங்கள் சொல்லி வருகிறோம், இங்கே
எங்களுடைய ஸ்பெஷல் ப்ரொட்டக்ஷன் குருப்புக்கு சிறப்பான
பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு அவர்கள் அந்த அளவிற்கு தேர்ச்சி
பெற்ற பிறகு நிச்சயமாக நாங்களே திருப்பி அனுப்பிவிடு
கிறோம் என்று சொல்லியிருக்கிறோம். எனவே இதை ஒரு
பெரிய பிரச்சினையாக இந்த நேரத்தில் எடுத்துக்கொள்ள
வேண்டியதில்லை என்றே கருதுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு முதலமைச்
சர் அவர்களுடைய விளக்கத்திற்குப் பிறகு மேற்கொண்டு
அவையில் இதுபற்றி விரிவான விவாதம் வேறு ஏதும் தேவை
இல்லை என்று நான கருதினாலும், இன்றைய தினம் மாண்புமிகு
முதலமைச்சர் அவர்களுக்கு அவர்களுடைய பாதுகாப்புக்கு
ஏற்பட்டிருக்கின்ற இந்த ஊறுதகமான சூழ்நிலைக்குக் காரணம்
இந்த தேச ஐக்கியத்திற்கும் தேச நலனுக்கும் குந்தகம் ஏற்படு
கின்ற ஒரு சூழ்நிலை தமிழ்நாட்டில் ஏற்பட்டபோது, வேறு
எந்தத் தலைவரும் குரல் கொடுக்காத ஒரு அசாதாரணமான
ஒரு சூழ்நிலையில், தன்னுடைய உயிருக்கோ, உடலுக்கோ
துளியும் பயமின்றி குரல் கொடுத்த தலைவி என்கின்ற காரணத்
திற்காகத்தான், இன்றைய தினம் அவர்கள் இப்படிப்பட்ட ஒரு
பாதுகாப்புக்கு குந்தகமான ஒரு சூழ்நிலையை எதிர்நோக்க
வேண்டிய சூழ்நிலைக்கு ஆட்பட்டிருக்கிறார்கள். எனவே,
அவரைப் பாதுகாப்பது என்பது இந்த தேச ஐக்கியத்திலேயும்,
தேச நலனிலேயும் அக்கறை கொண்ட இந்திய தேசத்தின் ஒவ்
வொரு பிரஜையின் கடமை என்ற உணர்வோடு, அவருடை
முழு பாதுகாப்பையும் அவர்களேகூட வேண்டாம் என்று
சொன்னாலும், மத்திய அரசே ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும்
இத்தகைய பாதுகாப்பு ஏற்பாடுகளை மத்திய அரசு தொடர்ந்து

நீட்டித்து வருவதுதான் மத்திய அரசின் கடமை என்பதுதான் இந்த அவையினுடைய அனைத்து உறுப்பினர்களுடைய உணர்வாகும். அவர்கள் அனைவரின் இந்த உணர்வுகளோடு என்னுடைய உணர்வையும் சேர்த்து, இந்த அவையினுடைய கோரிக்கை அது என்பதை மத்திய அரசுக்குத் தெரிவித்து, இந்த பிரச்சினையை இந்த அளவில் முடிக்கலாம் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(ஆ) சுதந்திரப் போராட்ட வீரரும் புரட்சியாளருமான டாக்டர் செண்பகராமன் பிள்ளை நூற்றாண்டு நிறைவையொட்டி சிலை மற்றும் நினைவுச் சின்னம் அமைத்தல் குறித்து.

முல்பகல் 10-35

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. குமரி அனந்தன். செண்பகராமன் பிள்ளை நூற்றாண்டு நிறைவு பற்றி.

திரு. குமரி அனந்தன் : மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த தேசத்தை பாதுகாக்க வேண்டுமென்ற அரசு இந்த அரசு என்பதனையும் அதனால் இந்த அரசை நடத்திக் கொண்டிருக்கின்றவர்களுக்குப் பாதுகாப்பு வேண்டும் என்பதைச் சொல்லி முடித்த கையோடு இதனை இங்கே சொல்வதற்குக் காரணம், இந்தத் தேசத்தைப் பாதுகாக்க வேண்டுமென்று சொல்கின்ற அரசு இந்த தேசத்தை விடுதலைப் பெறச் செய்ய வேண்டும் என்று சொல்லுகின்ற நோக்கத்தோடு தியாகம் செய்தவர்களைப் போற்றும் மதிக்கும் என்ற எண்ணமும் எனக்கு உறுதியாக இருக்கின்ற காரணத்தினாலேயே இந்தச் செய்தியைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இன்றைக்கு 99 ஆண்டுகள், 11 மாதம், 28 நாட்களுக்கு முன்னால் இன்னும் 2 நாள் ஆனால் 100 ஆண்டு நிறைவுறுகிறது. அப்படி 100 ஆண்டுகளுக்கு முன்னாலே செண்பகராமன் பிள்ளை என்பவர் பிறந்தார். அவருடைய மூதாதையர்கள் நாஞ்சில் நாட்டைச் சேர்ந்தவர்கள். தமிழர்கள். வேணாடு என்ற பெய ரோடு திருவாங்கூர் ராஜ்யம் இருந்தபோது பத்மநாபபுரத்தைத் தலைநகராகக் கொண்டு ஆண்டபோது இந்தக் குடும்பமும் அந்த அரசு குடும்பத்தோடு தொடர்பு உடையதாக இருந்தது. அந்தத் குடும்பத்திலே பிறந்த இந்த செண்பகராமனின் தந்தை அப்போது ஹெட்-கான்ஸ்டபிளாக இருந்த நேரத்திலேயே கூட, சின்னஞ்சிறு வயதிலேயேகூட தேச பக்தி தன்னுடைய நெஞ்சிலே கனன்று, கொழுந்துவிட்டு எரிந்த காரணத்தினாலே, 15 ஆம் வயதிலேயே 'ஜெய்ஹிந்த்' என்ற தாரக மந்திரத்தைச் சொல்கிறார். சந்திக்கின்ற நண்பர்களிடம் எல்லாம், அவர்களைப் பார்க்கின்றபோது எல்லாம் கையை உயர்த்தி 'ஜெய்ஹிந்த்' என்று சொல்வதும் வகுப்பிலே உட்கார்ந்த உடனேயே ஆசிரியருக்கு வணக்கம் சொல்வதிலும் 'ஜெய்ஹிந்த்' என்று சொல்

வதுமான ஒரு பழக்கத்தை புதுமையாக ஏற்படுத்துகிறார். அதைப் பார்த்த எல்லோரும் அஞ்சி நடுங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதோடு நிற்காமல் அரசாங்கம் வரி விதித்து குடியானவர்களிடம் வரி கொடுங்கள் என்று தண்டோரா போடுகின்றபோது வரிக் கொடுக்காதீர்கள், இது நம்மை அடிமைப்படுத்துகிற அரசாங்கம் என்று எதிர்த்து குரல் கொடுத்தவர் அவர். அதைப் பார்த்துக் கொண்டிருந்த ஸ்ட்ரிக்ட்லேண்ட் என்கின்ற ஒரு ஒற்றர் ஜெர்மனியினுடைய ஒற்றர், இதோ வெள்ளை ஏகாதிபத்யத்தை எதிர்ப்பதற்கு ஒரு தீரன் கிடைத்திருக்கிறான், ஒரு வீரன் பாரத மாதாவின் புதல்வன் கிடைத்திருக்கிறான், — ஜெர்மனியும் பிரிட்டனை எதிர்த்துக்கொண்டிருந்த காரணத்தினாலே—1908 ஆம் ஆண்டு அதாவது தன்னுடைய 17 வது வயதிலேயே செண்பகராமன் பிள்ளையை அழைத்துக்கொண்டு ஜெர்மனிக்கு போகிறார். ஜெர்மனிக்கு செல்கின்ற செண்பகராமன் பிள்ளை அங்கே படித்துப் பட்டம் பெற்று, அங்கேயுள்ள கப்பற் படையிலே சேர்ந்து 23 ஆம் வயதிலேயே 'எம்டன்' என்று சொல்லுகின்ற பிரசித்துப் பெற்ற, பல கப்பல்களை மூழ்கடித்த திறமையான ஒரு போர்க் கப்பலிலேயே ஏறி, அதனுடைய துணை அதிகாரியாக அமர்ந்து, 1922 ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதம்—மன்னிக்க வேண்டும் —1914 ஆம் ஆண்டு செம்டம்பர் 22 ஆம் தேதி இரவு 9.30 மணிக்கு இந்த கோட்டை கொடிமரத்தை நோக்கி வந்து, வெள்ளைக்காரனுடைய ஜாக் கொடிமரம் என் பாரத மாதாவினுடைய பீடத்திலே பறப்பதற்கு இந்த கொடி மரமா துணை செய்கிறது என்று சொல்லிக்கொண்டு குண்டு வீசினார். போர்க் கப்பல்கள் நின்றுகொண்டிருக்கின்ற துறைமுகமா என்று சொல்லி சென்னை துறைமுகத்திலே குண்டு வீசினார். வெள்ளை நீதிபதிகள் அமர்ந்து இருக்கின்ற இடமா என்று சொல்லி நீதிமன்றத்திலே குண்டுகளை வீசினார். இங்கே அவர்களுடைய ராணுவ வாகனங்கள் செல்வதற்குரிய பெட்ரோல் டாங்க் இருக்கிறது என்று சொல்லி பர்மாசெல் ஆயில் கம்பெனியின் அந்த டாங்குகள் மீது குண்டுகளை வீசினார். எல்லா இடங்களும் பற்றி எரிந்தன. இப்பொழுது ஜாக் கொடி பறந்துகொண்டிருக்கிறதே இந்தக் கோட்டையிலே வீசிய அந்தக் குண்டு மணலிலே புதைந்திருக்கிறது. அதைத் தேடி எடுத்து அடையாளச் சின்னமாக எக்மோரிலே வைத்திருக்கிறார்கள். அருங்காட்சியகத்திலே வைத்திருக்கிறார்கள். நீதிமன்றத்திலே போட்டு தெறித்த குண்டுகளினுடைய குண்டுகள் இங்கேயுள்ள அருங்காட்சியகத்திலே வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதை அவர் செய்தபோது அவருடைய வயது 23. 24 ஆம் வயதிலேயே காபூலுக்குச் சென்று, இந்திய சுதந்திர சர்க்கார் என்று சொல்லுகின்ற அரசாங்கத்தை ஏற்படுத்துகின்றார். இந்த நாட்டுக்கு ஒரு சுதந்திர தாகத்தை தன்னுடைய 23, 24 ஆம் வயதிலேயே காபூலிலே ஏற்படுத்துகிறார் செண்பகராமன் பிள்ளை. அதன்பிறகு அவர் செய்தவைகள்தான் மிக அற்புதமானவை. அவை எவை என்று சொன்னால் உலகத்தில் இருக்கிற நாடுகள் பலவற்றுக்கும் சென்று, இந்திய விடுதலைக்கு ஆதரவாக ஒரு பெரிய அணியை திரட்டுகிறார். தன்னுடைய

(திரு. குமரி அனந்தன்) [1991 செப்டம்பர் 14

முற்பகல் 10-40

திறமையான சொல்லாற்றலால், எழுத்தாற்றலால் 'ப்ரோ இந்தியா' என்று சொல்கின்ற ஒரு பத்திரிகையினை நடத்தி உலக நாட்டுத் தலைவர்களோடு எல்லாம் தொடர்பு கொண்டு அந்த நேரத்திலே இருந்த கெய்சரோடும் ஜெர்மானிய சக்கரவர்த்தியோடும் நண்பராக இருந்தார். அதன்பிறகு ஹிட்லருடைய நண்பராகவும் இருந்தார். இப்படி இருந்துகொண்டிருந்த நேரத்தில் தான் 1933 ஆம் ஆண்டு நேதாஜி சுபாஸ் சந்திரபோஸ் வியானாவுக்கு செல்கிறார். அந்த 1933 ஆம் ஆண்டு நேதாஜி சுபாஸ் சந்திரபோஸ் வியானாவுக்கு வந்திருக்கிறார் என்று அறிந்த நமது செண்பகராமன் பிள்ளை அந்த மாவீரனை சந்திக்கப் போகிற அந்த நேரத்தில், செண்பகராமன் பிள்ளையை பார்க்கிறார் நேதாஜி. இவர் போனவுடன் கை கொடுத்தவுடன், ஜெய்ஹிந்த் என்கிறார். அந்தத் தாரக மந்திரத்தில் இருக்கிற மின்சக்தி அவர் உடலில் பாய்ந்த காரணத்தால், செண்பகராமன் பிள்ளை அவர்கள் சொன்ன அந்த வாசகத்தை, ஜெய்ஹிந்த் என்று சொன்ன அந்த வாசகத்தை அவருக்குப் பிறகு நேதாஜி அவர்கள் எடுத்துக் கொண்டார்கள். அப்படிச் சொல்லிய ஒரு வருடத்திற்குள்ளேயே இவர் மறைந்துவிட்டாலும், நேதாஜியிடம் என்ன சொன்னார் என்றால், நான் ஏற்கெனவே இந்தியர்களைத் திரட்டி ஒரு படை அமைத்திருக்கிறேன், அந்தப் படையினுடைய பெயர் இந்திய தேசிய தொண்டர் படை; நீங்களும் அதைப்போல ஒரு படையை அமைக்க வேண்டுமென்று சொன்ன காரணத்தாலே அவருடைய எண்ணத்தை நெஞ்சத்திலே சுமந்து, இந்திய தேசிய இராணுவத்தை நேதாஜி சுபாஷ் சந்திரபோஸ் அமைக்கிறார். ஜெய் ஹிந்த் என்று சொல்கிற தாரக மந்திரத்தை வைத்திருக்கிறார். அப்படிப்பட்ட மாவீரன், அந்த மாவீரனுடைய நூற்றாண்டு நிறையப் போகிறது, செப்டம்பர் 15 ஆம் தேதி. பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் பிறந்த தினத்திலே பிறந்துள்ள அந்த மாவீரன் செண்பகராமன் பிள்ளைக்கு ஒரு நல்ல நினைவுச் சின்னம் எழுப்ப வேண்டும். இந்த அரசாங்கம் சிலை உட்பட, நல்ல நினைவுச் சின்னம் எழுப்பி, தியாகிகளைப் போற்றும் அரசு இது, தியாக தீபத்தை அணையாமல் பாதுகாக்கும் அரசு இது. ஏனென்று சொன்னால் இந்த தேசத்தைப் பாதுகாப்பதற்கே என்னை அர்ப்பணித்துக்கொள்ளத் தயாராக இருக்கிறேன் என்று சொல்லுகின்ற ஒரு வீராங்கனையைத் தலைவியாகப் பெற்றிருக்கிற இந்த அரசாங்கம், செண்பகராமன் பிள்ளைக்கு ஒரு மரியாதையை, நினைவுச் சின்னத்தை நிச்சயமாக ஏற்படுத்தும், அவருடைய பெயரையும், புகழையும் நிலைநாட்டும் என்று நம்புகிறேன். அந்த அடிப்படையிலே இதை மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களுக்கு நான் வேண்டுகோளாக வைக்கிறேன். அவர்கள் ஆவன செய்வார்கள் என்ற நம்பிக்கையோடு அமர்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள்.

1991 செப்டம்பர் 14]

மாண்புமிகு செல்வி ஜெ. ஜெயலலிதா : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, ஜெய்ஹிந்த் என்று முதன்முதலாக முழங்கிய இந்தியர், டாக்டர் செண்பகராமன் பிள்ளை அவர்களுடைய 101-வது பிறந்த நாள் 15-9-1991 அன்று, அதாவது நாளைய தினம் கொண்டாடப்படுகிறது. இந்தத் தருணத்தில் டாக்டர் செண்பகராமன் பிள்ளை அவர்களின் நினைவைப் போற்றும் வகையில் தமிழக அரசு அவருக்கு ஏதாவது சிறப்பு செய்யுமா என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. குமரி அனந்தன் அவர்கள் கேட்டுள்ளார்கள். ஒரு சிறப்பைச் செய்ய வேண்டுமென்ற வேண்டுகோளையும் அவர் வைத்துள்ளார். கேரளத்திலே பிறந்திருந்தாலும், தமிழர்களுக்கெல்லாம் பெருமை சேர்க்கும் வகையிலே விளங்கிய சுதந்திரப் போராட்ட வீரரும், புரட்சியாளருமாகிய டாக்டர் செண்பகராமன் பிள்ளையின் நூற்றாண்டு நிறைவினைப் போற்றும் வகையில் சென்னையில் அந்தப் புரட்சியாளருக்கு ஒரு சிலை நிறுவி அவரைச் சிறப்பிக்கலாமென்று அரசு முடிவு செய்துள்ளது என்பதை மகிழ்ச்சியுடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (பலத்த மேசையைத் தட்டும் ஒலி) மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. குமரி அனந்தன் அவர்கள் கூறியதுபோல சிலையோடு ஒரு நினைவுச் சின்னமும் எழுப்பப்படும் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். சென்னையில் எந்த இடத்தில் சிலை நிறுவலாம் என்பது பற்றிப் பின்னர் முடிவெடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் போராட்டத்தில் ஈடுபட்டுள்ள ஆசிரியர்கள் மீதான வழக்குகளைத் திரும்பப் பெறுதல் குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. தே. குமாரதாஸ்,

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் ஊதியமில்லாத ஆசிரியர்கள் தொடர்ச்சியாகப் போராட்டம் நடத்தி வந்தார்கள். நேற்றையதினம் 16 ஆண்டுகளாக உள்ள அவர்களுடைய கோரிக்கைகளுக்கு முற்றுப்புள்ளி வைக்கும் விதத்தில் மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் அவர்கள் அரசு அங்கீகாரத்திற்கு உட்பட்ட அனைத்துப் பள்ளி ஆசிரியர்களுக்கும் ஊதியம் வழங்கப்படுமென்று இந்த அரசினுடைய கொள்கையாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதற்கு இந்த அரசையும், மாண்புமிகு முதல்வரவர்களையும் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இந்தப் போராட்டத்தின் தொடர்ச்சியாக நேற்றையதினமும், நேற்றைய முன்தினமும் ஆசிரியைகளும் ஆசிரியர்களும் மறியல் போராட்டங்களில் ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய கோரிக்கை வென்றுவிட்டது. நீங்கள் அதற்கு செவி சாய்த்திருக்கிறீர்கள். அவர்கள் இந்த எதிர்பார்ப்போடு செய்த போராட்டத்தில் நேற்றையதினம்

[டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்] [1991 செப்டம்பர் 14

20 ஆசிரியைகளும் 20 ஆசிரியர்களும் கைதாகியிருக்கிறார்கள். எனவே மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்கள் அவர்கள்மீது கருணை கொண்டு, போடப்பட்ட வழக்குகளை வித்டிரா செய்து, ஒரு சுமுகமான நிலைமையை உருவாக்க முன்வருவார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு முதலமைச்சர். அவர்கள்.

மாண்புமிகு செல்வி ஜெ. ஜெயலலிதா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே என்னென்ன வழக்குகள் போடப்பட்டிருக்கின்றன என்பதை விசாரித்துப் பார்த்து, பரிசீலனைக்குப் பிறகுதான் முடிவு எடுக்க முடியும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

3. மானியக் கோரிக்கைகள், 1991–92—விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி.

(அ) கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கைகள் மீது விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்.

மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்

*மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே,

''மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 6,23,35,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெறவேண்டும்'' என்று கோருகிறேன்.

முற்பகல் 10-45

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 90, திருமதி ரமணி நல்லதம்பி.

திருமதி ரமணி நல்லதம்பி : மாண்புமிகு பேரவைத்தலைவர் அவர்களே, 'என்.டி.சி.' திருச்செந்தூர் வேகப் பெருந்துகளை திசையன்விளை வழி செல்லச் செய்து, திசையன்விளையை ஸ்டேஜ் ஆகவும் ஏற்படுத்தித் தருவது குறித்து, விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

1991 செப்டம்பர் 14] [திருமதி ரமணி நல்லதம்பி]

''மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 6,23,35,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.''

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 77, திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 'கொள்கை பற்றி' விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

''மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 6,23,35,000-ல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்.''

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 75. டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

''மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 6,23,35,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும் '.

(ஆ) கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண். 40—'' சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்''. மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

''சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்'' பற்றிய 40 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 10,25,44,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெறவேண்டும்'', என்று கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 105, திரு. ஆர். சிங்காரம்.

[1991 செப்டம்பர் 14

திரு. ஆர். சிங்காரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 'பேராவூரணியிலிருந்து இராமேஸ்வரத்திற்கும் பழனிக்கும் திருச்சிக்கும் பாதம் பெரியார் கோவிலுக்கும் நாகூருக்கும் புதிய அரசு கழகப் பேருந்து விடுவதன் அவசியம் குறித்து விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

''சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 40 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 10,25,44,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 103. டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ''கொள்கை பற்றி'' விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

''சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 40 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 10,25,44,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.

(இ) கோரிக்கை எண் 58—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போககுவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண் 58. சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு. மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

'' சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு'' பற்றிய 58 ஆம்எண். மானியக் கோரிக்கையின்கீழ், ரூ. 1,26,27,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெறவேண்டும்'' என்று கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 125. திரு. ஆண்டி அம்பலம்.

திரு. மெ. ஆண்டி அம்பலம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 'கொள்கை பற்றி' விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. மெ. ஆண்டி அம்பலம்]

''சாலைப்போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 58 ஆம் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 1,26,27,000ல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 126, திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ''கொள்கை பற்றி'' விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

'' சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 58 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 1,26,27,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்''.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 124. டாக்டர் குமாரதாஸ்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 'கொள்கை பற்றி' விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

''சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்–கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 58 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 1,26,27,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கைகளும் வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவையின் முன் விவாதத்திற்காக வைக்கப்படுகின்றன. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்னுரையாக ஏதாவது கூற விரும்பினால் கூறலாம்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே கோரப்பட்டுள்ள மானியக் கோரிக்கைகள் குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகள் அவையின்முன் வைக்கப்பட்டுள்ளன. * நான் அவைகளைப் படித்ததாக எடுத்துக்கொண்டு, மாண்புமிகு உறுப்பினர் பெருமக்கள் தங்களுடைய கருத்துக்களை எல்லாம் மொத்தமாக எடுத்துச் சொன்னதற்குப் பின்னால், இறுதியாகநான் என்னுடைய கருத்துக்களை பதிலிலே தரவிருக்கிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ச. இராமச்சந்திரன்.

* 499 முதல் 626 வரையிலான பக்கங்களில் 1 மற்றும் 2-ம் இணைப்புகளாக அச்சிடப்பெற்றுள்ளன.

[1991 செப்டம்பர் 14

*திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கெனவே சட்டமன்றத்தில் அரசின் சார்பில் பேருந்து கட்டணங்கள் உயர்த்தப்படும் என்று தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதுபற்றிய விபரங்களை அவைக்கு வைத்திருந்தால் அவற்றில் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கருத்துக்களை கூறமுடியும். அந்த விபரங்கள் இனிமேல் அவைக்குத் தந்தாலும் அதைப் பார்க்க முடியுமே தவிர அதில் விவாதம் நடத்துவது என்பது முடியாது. ஆகையினாலே அந்த வாய்ப்பினை மன்றத்திற்குத் தராமல் மறைத்தது முறையா என்பதைக் கேட்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வாய்ப்பினை மறுக்கவில்லை. கட்டணம் உயர்த்தப்படும் என்று நீங்களாகவே ஏன் நினைக்க வேண்டும். மாண்புமிகு நிதிஅமைச்சர் அவர்கள் அன்றைக்கே தெளிவாகச் சொன்னார்கள். இது போன்ற நிலைமை எல்லாம் இருக்கிறது. அந்த நிலைமை அதாவது களை எல்லாம் மனதில் வைத்து, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் உங்கள் கருத்துகளையும் சொல்லுங்கள். அதற்குப் பிறகு அரசு முடிவெடுக்கும் என்றுதான் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆகவே கட்டணம் உயர்த்தப்படும் என்று அவர் அறிவிக்கவில்லை. உங்களுடைய கருத்துக்களையெல்லாம் சொல்லுங்கள் என்றுதான் கேட்டார். ஆகவே இதில் ஒன்றும் ஒழுங்குப் பிரச்சினை என்பது எழாது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். திரு. பீட்டர் அல்போன்ஸ்,

முற்பகல் 10.50

*திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த நிதி ஆண்டுக்கான போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின் மீது இந்திய தேசிய காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பாகக் கலந்து கொண்டு கருத்துக்களை வழங்குவதற்கு வாய்ப்பினைத் தந்த உங்களுக்கு நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

போக்குவரத்து என்பது வளர்ந்து வருகிற இந்தச் சமுதாயத்திலே எவ்வளவு தேவையான அம்சம் என்பதைப் பற்றி நாம் ஒன்றும் புதிதான கருத்து சொல்ல வேண்டிய அவசியமில்லை. ஆனால் இன்றைய நாட்டினுடைய பொருளாதார நிலையைப் பார்க்கும்போது இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை என்பது இரண்டு வகையிலே பயன்படக்கூடிய துறையாக இருக்கிறது. ஒன்று, பொது மக்களுடைய வசதிக்காக நாட்டிலே, தொழில் வளர்ச்சிக்காக, நாகரீகம், கலாச்சாரம், கல்வி முதலிய அடிப்படையான தேவைகளை விஸ்தரிப்பதற்காக இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை மிகவும் இன்றியமையாதது. அதே நேரத்திலே அரசாங்கத்திற்கு வருமானத்தை ஈட்டித் தருகிற துறையாகவும் இருக்கிறது. வணிக வரித் துறையை எடுத்துக்கொண்டால் அது அரசாங்கத்திற்கு வரியை மட்டும் ஈட்டித் தருகிற துறையாக இருக்கிறது. அதைப்

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்]

போலவே மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை என்று சொன்னால், அது மக்களுக்கு வசதிகளைச் செய்வதற்காக உள்ள துறை. ஆனால் போக்குவரத்துத் துறை என்பது ஒரு பக்கத்திலே மக்களுக்கு அடிப்படையான தேவைகளை செய்து கொடுப்பதற்கான துறையாக இருக்கிறது. அதே நேரத்தில் ஒரு புறம் அரசுக்குத் தேவையான வரியை வசூலித்துக் கொடுப்பதற்கும் இந்தத் துறை பயன்படுகிறது. எனவே, இந்த இரண்டு கண்ணோட்டத்தோடு அணுக வேண்டிய கட்டாயத்திலே நாம் எல்லாம் இருக்கிறோம்.

மாண்புமிகு நிதியமைச்சர் அவர்கள், நிதிநிலையைப் பற்றி விளக்கிச் சொல்லுகிறபோது, ''மாநில அரசுக்கு வரியை உண்டாக்கித் தருகிற துறைகள் இரண்டே துறைகள்தான். ஒன்று, வணிக வரித் துறை; மற்றொன்று போக்குவரத்துத் துறை. இந்த போக்குவரத்திலே வரியைக் கூட்டுவதிலே சில குறிப்புகளை இங்கே தந்திருக்கிறார்கள். பிரயாணிகள் பஸ் போக்குவரத்துச் சம்பந்தமாக பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டும் என்ற ஒரு நிர்பந்தம் இருப்பதைச் சுட்டிக்காட்டி அதை எவ்வாறெல்லாம் உயர்த்தலாம், எப்படியெல்லாம் உயர்த்தலாம் என்பதைப் பற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்கள் மேலான ஆலோசனைகளை இந்த அரசுக்குத் தர வேண்டும்'' என்று கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்தக் கருத்தைப் பற்றி நான் பின்பு சொல்ல வருகிறேன்.

முதலில் இந்த போக்குவரத்துத் துறை சம்பந்தமாக இந்த அரசு என்ன கொள்கை ரீதியாக முடிவு எடுக்கப்போகிறது ? கடந்த அரசு சில கொள்கைகளை அறிவித்தது. சில கொள்கைகளை நடைமுறைப்படுத்தப் போகிறோம் என்று சொன்னார்கள். பத்தாண்டுக் காலமாக ஒரு திட்டம் வகுத்து ஒவ்வொரு ஆண்டிலும் சில குறிப்பிட்ட மாவட்டத்திலே உள்ள பஸ்களை தேசியமயமாக்கப் போகிறோம் என்று சொன்னார்கள். அப்போது இந்த அவையில் இருந்த நாங்கள் கேட்டோம் Do'nt keep the P.ivate bus owners in animated suspe: sion அவர்களை மிரட்டுகிற பாணியில் அதையும் தெரிவிக்காமல் பத்து ஆண்டுகளிலே தேசியமயமாக்கப் போகிறோம் என்று மட்டும் அறிவிக்காதீர்கள், திட்டவட்டமாகச் சொல்லுங்கள், எந்த ஆண்டு எந்த மாவட்டத்திலே நீங்கள் தேசியமயமாக்கப் போகிறீர்கள் என்பதை அறிவியுங்கள் என்று கேட்டோம். ஆனால் அவர்கள் அதையெல்லாம் சொல்லாமல் நாங்கள் அதை ஆரம்பிக்கப் போகிறோம் முடிக்கப் போகிறோம் என்றுதான் சொன்னார்களே ஒழிய ஒரு திட்டவட்டமான செயற்குறிப்பைச் சொல்லாமல் அதை ஒரு அரசியல் ரீதியாக பயமுறுத்தும் கருவியாகப் பயன்படுத்திச் சொல்லி வந்தார்கள். இப்போது அரசு மாறிவிட்டது. புதிய அரசு வந்திருக்கிறது. புதிய அரசு வந்தது மட்டுமல்லாமல் ஏறக்குறைய ஒரு பற்றாக்குறை பட்ஜெட்டை இந்த அவையில் நிதியமைச்சர் அவர்கள் தாக்கல் செய்திருக்கிறார்கள், ரூ. 600,

ரூ. 700 கோடி வருமான பற்றாக்குறை இருக்கிறது. இதை எப்படி நிவர்த்தி செய்யப்போகிறோம் என்ற கேள்வியை இந்த மாமன்றத்தின் முன்னாலே வைத்திருக்கிறார்கள்.

அது மட்டுமல்ல. முன்னாள் அமைச்சர் மாண்புமிகு திரு பண்ருட்டி இராமச்சந்திரன் அவர்கள் பேசும்போது, போக்குவரத்துத் துறையிலே இந்த அரசுக்கு ஏற்படுகிற ரூ. 350 கோடியையும் பற்றாக்குறையோடு நீங்கள் சேர்க்க வேண்டும். அதுவும் பற்றாக்குறைதான். அது இந்த அரசு கொடுக்க வேண்டிய பணம்தானே என்று கேட்டிருக்கிறார்கள். இந்த ரூ. 350 கோடி என்பது எனது கணக்குச் சரியோ தவறோ எனக்குத் தெரியவில்லை. அமைச்சர் அவர்களிடம் சரியான கணக்கு இருந்தால் என்னை அவர் திருத்த வேண்டும்—ஒரு பெருந் தொகை; நஷ்டம் என்று வைத்துக் கொள்வோம். இந்தப் பெருந்தொகை நஷ்டத்திற்கு போக்குவரத்துத் துறையில் ஏற்பட என்ன காரணம்? அதிலே என்ன சிக்கல் ? எப்படி மீண்டும் இலாபகரமாக ஓட்ட முடியும் என்பதற்கு அரசில் என்ன திட்டம் வைத்திருக்கிறார்கள்? இதை இலாபகரமாக மாற்றுவதற்கு, இந்த போக்குவரத்துத் துறையை பயனீட்டும் அளவிற்கு மாற்றுவதற்கு அமைச்சர், அவர்கள் என்ன திட்டம் வைத்திருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த அவைக்குத் தெரிவிக்க வேண்டும்.

முற்பகல் 10.55

நாங்கள் சொல்லுகிறோம்—இந்த பஸ்களை ஓட்டுவது என்பது ஒரு இலாபகரமான தொழில். இதிலேகூட கடந்த ஐந்தாறு நாட்களுக்கு முன்பு இந்த அவையிலேகூட ஒரு பிரச்சினை வந்தது. பஸ்களை தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்ற பிரச்சினை வந்தபோது எங்கள் கட்சி உறுப்பினர் ஒரு கருத்தைத் தெரிவிக்கிறபோது, எங்கள் கட்சி உறுப்பினரே மாற்று கருத்துத் தெரிவிக்க வேண்டியதொரு சூழ்நிலை இங்கே ஏற்பட்டது. நான் அதிலே போவதற்கு முன்னால் ஒரு கருத்தைத் தெளிவாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த ஸ்டேட் ஓன்ட் எக்கானமி என்பது எவ்வளவு பழுதுபட்ட பொருளாதாரத் தத்துவம் என்பதை நாம் எல்லோரும் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். வீணான ஒரு கொள்கைக்காக ஒரு கொள்கையை நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும் என்பதற்காக 500 கோடி மக்களை நஷ்டப்படுத்த வேண்டுமா என்பதை இன்று இந்த அரசு சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். 1967-க்குப் பிறகு போக்குவரத்தில் ஏற்பட்டு இருக்கிற மாற்றங்களை ஒவ்வொரு பகுதியாக இந்த அமைச்சர் அவர்கள் ஆராய்ந்து பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இதிலே 3 மாவட்டங்களிலே 100 சதவீதம் நேஷனலைசேஷன். அதாவது 100 விழுக்காடு தேசிய மயமாக்கப்பட்ட இடங்கள் எந்தெந்த மாவட்டம் என்று சொன்னால், கன்னியாகுமரி மாவட்டம் ஒன்று, நீலகிரி மாவட்டம் ஒன்று, சென்னை

மெட்ரோபாலிட்டன் சிட்டி—இப்போது புதிதாக மதுரை மெட்ரோபாலிட்டன் சிட்டியோடு 4 பகுதியைச் சேர்த்து இருக்கிறார்கள். மற்ற மாவட்டங்களிலே தனியார் பஸ்களும் ஓடுகின்றன; தேசியமயமாக்கப்பட்ட அரசு பஸ்களும் ஓடுகின்றன. ஆனால் தனியார் பஸ்கள் ஓடுகின்ற மாவட்டங்களிலே தான் அரசு ஓட்டுகின்ற பஸ்கள் நல்லமுறையிலே ஓடுகின்றன.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :</u> மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

<u>மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் :</u> மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய உறுப்பினர் குறிப்பிடுகிற மதுரை மாநகராட்சியும் சேர்க்கப்பட்டதாகச் சொன்னார்கள். அது இல்லை. தனியார் பேருந்துகளும் மதுரை மாநகராட்சிக்குள்ளே வந்து செல்கின்றன. அவர்களும் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

<u>திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ் :</u> திருத்தத்திற்கு நன்றி. அமைச்சர் அவர்கள் இந்த 3 மாவட்டங்களை மட்டும் எடுத்துக் கொள்ளலாம். நீலகிரி மாவட்டம், கன்னியாகுமரி மாவட்டம், சென்னை மாநகராட்சி எல்லை. இந்த மூன்றுக்குள்ளும் முழுக்க முழுக்க அரசுடைமையாக்கப்பட்ட பஸ்கள் தான் ஓடுகின்றன. ஆனால் எங்கே போக்குவரத்து வசதிகளைக் கூட்டி இருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால், தேசியமயமாக்கப்பட்ட பஸ்களும் தனியார் பஸ்களும் எங்கே ஓடுகின்றனவோ அங்கே 150 விழுக்காடு டெவலெப்மென்ட்ஸ், அடிஷன் ஆஃப் நியு பஸ்சஸ் இருக்கின்றது. ஆனால் முழுமையாக தேசியமயமாக்கப்பட்ட இந்த 3 மாவட்டங்களில் ஒன்லி தெயர் ஆர் 12 பர்சென்ட். இது எதைக் காண்பிக்கிறது என்று சொன்னால், எங்கெல்லாம் ஒரு ஆரோக்கியமான போட்டி இருக்கிறதோ அந்த ஆரோக்கியமான போட்டி இருக்கிற இடத்திலே அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தன்னைத் தயார் செய்து கொள்கின்றன; சிறப்பான வகையிலே ஓடுகின்றன; சிறப்பான சேவைகளைச் செய்கின்றன; குறைந்த செலவிலே நிறைவான ஓட்டத்தைத் தருகின்ற தனியார் துறைக்கு ஈடு கொடுக்கவேண்டுமென்ற அடிப்படையிலே தன்னைத் திருத்திக் கொள்கின்றன. எங்கே அரசுடைமையாக்கப்பட்ட பஸ்கள் நல்லமுறையில் ஓடவில்லை என்றால், எங்கெல்லாம் ஏகாதிபத்திய தேசியமயமாக்கப்பட்ட பஸ்கள் ஓடுகின்றனவோ அதாவது மனாப்போலி, அங்கெல்லாம் பஸ்களின் ஓட்டம் சரியாக இல்லை; அங்கே புதிய வளர்ச்சிகள் இல்லை; புதிய தேவைகள் கவனிக்கப்படவில்லை என்பதுதான் உண்மை.

இன்னொன்றும் நான் சொல்கிறேன். இப்போது நமது மரியாதைக்குரிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் பண்ருட்டி இராமச்சந்திரன் அவர்கள் கேட்டார்கள். பஸ் கட்டணத்தை கூட்டப்

[திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்] [1991 செப்டம்பர் 14

போகிறீர்களா என்று கேட்டார்கள். இந்தக் கேள்வி வருவதற்கு முன்னாலே நிதி அமைச்சர் அவர்கள் பஸ் கட்டணத்தைக் கூட்டுவது அவசியம் என்கிற பாணியிலே பேசி இருக்கிறார்கள். நான் வேண்டுமானாலும் விவாதத்திற்காக ஒத்துக்கொள்கிறேன். பஸ் கட்டணத்தைக் கூட்ட வேண்டியது ஒரு நிர்ப்பந்தம் என்று கூட வைத்துக் கொண்டாலும்கூட, அப்படி நீங்கள் கூட்டினால் கூட, இந்த நஷ்டத்திலே ஓடுகிற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சரி செய்யப்படுமா என்றால், இல்லை. நான், இந்தியன் எக்ஸ்பிரஸ் பத்திரிக்கை கடந்த செப்டம்பர் மாதம் 11 ஆம் தேதி தந்திருக்கிற ஒரு செய்திக் குறிப்பை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு உங்கள் அனுமதியோடு கொண்டு வர விரும்புகின்றேன். Even fare hike may not help. பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தினால்கூட பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் லாபத்திலே ஓடாது என்று அவர்கள் போட்டு இருக்கிற செய்தி. அந்தச் செய்தியில் ஆடிட்டர் ஜெனரலினுடைய அறிக்கையின் மீதுள்ள கருத்தைத் தந்து இருக்கிறார்கள். நம்முடைய தமிழக போக்குவரத்துக் கழகங்களினுடைய கணக்குகளை ஆராய்ந்த ஆடிட்டர் ஜெனரலினுடைய ரிப்போர்ட்டிலே சொல்லி இருக்கிறார்கள். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே பஸ் கட்டணத்தை நீங்கள் கூட்டுவதற்கு அனுமதித்தாலும கூட அந்த போக்குவரத்துக் கழகம் லாபத்திலே ஓடாது என்று சொல்கிறார். என்ன காரணம்? இன்னும் நான் சொல்கிறேன். தனியார் ஓட்டுகிற நகர டவுன் பஸ்களுக்கும், மெட்ரோபாலிட்டன் சிட்டியில் ஓடுகிற டவுன் பஸ்களுக்கும் டாக்ஸ் டேரிப்—வரி வீதத்தில் எவ்வளவு வேறுபாடு இருக்கிறது என்பதை நீங்கள் சிந்திக்க வேண்டும். தனியார் ஓட்டுகின்ற பஸ்களினுடைய வரி 260 ரூபாய், ஒரு பஸ்ஸுக்கு சீட்டுக்கு குவார்டர்லி டாக்ஸ் 260 ரூபாய். ஆனால் அதே நேரத்திலே நம்முடைய பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்துக்கு நீங்கள் போடுகிற டாக்ஸ் வெறும் 50 ரூபாய் தான். இந்த 50 ரூபாய்க்கும், 260 ரூபாய்க்கும் ஒரு பஸ்ஸுக்கு எவ்வளவு ரூபாய் வித்தியாசம் இருக்கிறது என்று சொன்னால் வருடத்திற்கு 80 ஆயிரம் ரூபாய் வித்தியாசம் இருக்கிறது. ஒரு தனியார் பஸ்ஸுக்கும், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக பஸ்ஸுக்கும் இருக்கின்ற வேறுபாடு ஒரு பஸ்ஸிலே ஓராண்டிலே 80 ஆயிரம் ரூபாய் இருக்கிறது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 3,000 பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டு இருக்கின்றன. இந்த 3,000 பஸ்களுக்கு ஒரு பஸ்ஸுக்கு 80 ஆயிரம் வீதம் டாக்ஸ் என்று சொன்னால் ஆண்டு ஒன்றுக்கு 21 கோடி ரூபாய் மொத்தத்திலே வருகிறது. நீங்கள் வரியே போட வேண்டாம். நான் மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்துக்குக் கொண்டுவர ஆசைப்படுகிறேன். அவர்கள் சொன்னார்கள். மாண்புமிகு நிதியமைச்சர் அவர்கள் எப்படியெல்லாம் நாம் வருமானத்தைப் பெருக்க வேண்டும் என்று கேட்டார்கள். அவர்களுக்காகத் தான் ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். மாண்புமிகு நிதியமைச்சர் அவர்கள்..

1991 செப்டம்பர் 14]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு சமூகநலத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் நிதியமைச்சர் அவர்களின் கவனத்தைத் திருப்பக்கூடாது. மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

முற்பகல் 11-00

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சில குறிப்புகளை இங்கே தந்திருக்கிறார்கள். அதிலே பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஏற்படுகிற நஷ்டத்தைக் குறிப்பிட்டுக் காட்டி, அதைப்போல இங்கே போடப்படுகிற டாக்சை குறிப்பிட்டு காட்டியிருக்கிறார்கள். நகரப் பேருந்துகளை சென்னையில் இயக்குவது எவ்வளவு கடினம் என்பது அவருக்கு நன்றாகத் தெரியும். நகரப் பேருந்து ஓடுவதில்லை, அது நகர்ந்து சென்று கொண்டிருக்கிறது என்பதும் அவருக்கு நன்றாகத் தெரியும். அதிலே எவ்வளவு செலவினங்கள் ஆகிறது என்பதும், டீசல் செலவு எவ்வளவு ஆகிறது என்பதும் நன்றாகத் தெரியும். அதை கருத்திற்கொண்டு தான் தலைநகரத்தில் நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் முழுமையாக தேசியமயமாக்கப்பட்டிருக்கிற காரணத்தால், மக்களுக்கு சேவை செய்ய வேண்டுமென்ற அடிப்படையில், அதற்கு டாக்ஸ் குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு நிதியமைச்சர் அவர்களுக்குச் சொல்லிக் கொண்டிருந்தேன். திருநெல்வேலி, தூத்துக்குடி, கோயம்புத்தூர் போன்ற நகரங்களில் ஓடுகிற ஒரு டவுன் பஸ்ஸுக்கு குவார்ட்டர்லி டாக்ஸ் சீட் ஒன்றுக்கு 260 ரூபாய். ஆனால் அதே சீட்டுக்கு பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு 50 ரூபாய். இந்த வித்தியாசம் ஒரு ஆண்டுக்கு ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஏறக்குறைய—இந்த அரசுக்கு ஏற்படுகிற இழப்பு 80 ஆயிரம் ரூபாய். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகதத்தில் 3,000 பஸ்கள் ஓடுகின்றன. எனவே, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் மூலம் இந்த அரசுக்கு ஏற்படுகிற வருமான இழப்பு 21 கோடி ரூபாய் என்று நான் சொன்னேன்.

மாண்புமிகு நிதியமைச்சர் அவர்கள் கவனத்திற்குச் சொல்கிறேன். நீங்கள் இந்த 21 கோடி ரூபாய் பஸ் டாக்ஸ் மூலமாக வசூலிப்பதாக இருந்தால் இன்னும் மூன்று கருத்துக்களைச் சொல்கிறேன். பொதுமக்களுக்கு நீங்கள் வரியே போட வேண்டிய அவசியம் இருக்காது. மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் எனக்கு ஒரு பதிலைச் சொன்னார்கள். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக பஸ் நகர்ந்து கொண்டிருக்கிறது. அதை ஓட்டுவது எவ்வளவு கடினம்? ஆகவே, வரியை குறைத்திருக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். நான் அமைச்சர் அவர்களிடம் இன்னொன்றை கேட்கிறேன். திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழக பஸ் நகர்கிறதா, ஓடுகிறதா என்பதை நீங்கள் சொல்ல வேண்டும்..

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு நிதியமைச்சர்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பீட்டர் அல்போன்ஸ் அவர்கள் வைத்த பிரச்சினைக்கு மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் விடையளித்தார்கள். சாதாரணமாக பெருநகரங்களுக்குள்ளே மட்டும் ஓடுகிற பஸ்ஸுக்கும், நகரங்களில் மட்டுமல்லாமல் வெளிப்புறங்களுக்கும் ஓடுகிற பஸ்ஸுக்கும் உள்ளபடியே செலவினங்களைக் கணக்கிடுகிற போது, நகர்ப்புறங்களில் ஓடுகிற பஸ்களுக்கு அதிகமான செலவு ஏற்படும் என்பது இங்கே மட்டுமல்ல, உலகம் முழுவதும் எல்லா நாடுகளிலும் லண்டன், நியூயார்க், வாஷிங்டன், டோக்கியோ போன்ற எல்லா நாடுகளிலும் இருக்கிறது. இதற்கு காரணம் என்னவென்றால் ஒரு பர்லாங்கிற்குள்ளாக இரண்டு மூன்று முறை கியர் மாற்றி மாற்றி போடுகிறபோது, சாதாரணமாக பஸ்ஸை ஓட்டுகிறபோது ஆகிற பெட்ரோல் செலவை விட அதிகமான செலவு கியர் மாற்றி மாற்றி ஓட்டுகிற போது ஆகிறது. காரணம் கியர் மாற்றுவதற்குள்ளேயே அடுத்த ஸ்டாப்பிங் வந்து விடும். மறுபடியும் சியர் போட்டு எடுப்பதற்குள்ளாக எவ்வளவு பெட்ரோல் செலவாகும் என்று கணக்கிடுகிறபோது உலகம் முழுவதும் நகர்ப்புறங்களில் ஓடுகிற பஸ்களுக்கு செலவினங்கள் அதிகமாகத்தான் ஏற்படும். மற்றைய கார்ப்பரேஷன்களில் எல்லாம் நிரம்ப வருமானத்தை திரட்டிய காலத்தில் கூட பல்லவன் போக்குவரத்து கழகம் சென்னை மாநகரத்திற்குள் குறைவான வருமானத்தைத் தான் திரட்டித் தருகிற அளவுக்கு இருக்கிறது. ஆகவே, அந்த சிரமத்தை கருதிதான் சீட்டிற்கான வரிவீதத்தை வெளி பஸ்களுக்கு கூடுதலாகவும், இங்கே நகர்ப்புறங்களில் ஓடுகிற பஸ்களுக்கு குறைவாகவும் வைத்திருக்கிறது. திருவள்ளுவர் பஸ் என்றால் அது நீண்ட தூரத்திற்குப் போகிறது என்பதால் அது லாபம். உள்ளுக்குள்ளேயே திருவள்ளுவர் பஸ்ஸை ஓட்டினாலும் இதே கதிக்குத் தான் திருவள்ளுவரும் கொண்டு வந்து வைப்பார். பல்லவன் கதிக்குத் தான் அதுவும் வந்து சேரும். ஆகவே, இரண்டு வித்தியாசங்களைப் புரிந்து கொண்டால் இருக்கிற வேறுபாட்டைத் தெரிந்து கொள்ளலாம்.

திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் மாண்புமிகு நிதியமைச்சர் அவர்களின் கருத்தை ஏற்றுக்கொள்கிறேன். அப்படியென்றால் நீங்கள் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு வரிச் சலுகை ஏன் கொடுத்திருக்கிறீர்கள் என்று தெரிந்து கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஒரு சீட்டுக்கு குவார்ட்டர்லி டாக்ஸ் 325 ரூபாய். ஆனால் அதே நேரத்தில் ஆம்னி பஸ்ஸில் ஒரு சீட்டுக்கு 500 ரூபாய் இப்போது 500 ரூபாய் வரிபோட்டும் ஆம்னி பஸ்காரர்கள் பஸ்ஸில் வீடியோ வைத்திருக்கிறார்கள்.

நல்ல சீட்டுகளை வைத்திருக்கிறார்கள். பஸ்ஸை நல்ல வசதியாக வைத்திருக்கிறார்கள். திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்து இங்கேயிருந்து ஆறு மணி நேரத்தில் திருச்சிக்கு போகிறது என்றால் அவர்கள் ஐந்து மணி நேரத்தில் போகிறார்கள். மதுரைக்கு ஏழு மணி நேரத்தில் போகிறார்கள். இரண்டு பஸ்கள் ஒரே இடத்திலிருந்து கிளம்புகிறது என்றால் திருவள்ளுவர் பஸ்ஸில் யாரும் ஏறுவதில்லை.

முற்பகல் 11-05

நீங்கள் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு ஒரு கருத்தைச் சொல்கிறீர்கள். டவுனுக்குள்ளே போக வேண்டும். கியரை மாற்றி மாற்றி ஓட்ட வேண்டுமென்று சொல்கிறீர்கள். அதற்கு கூட மறுப்பு வாதத்தை வைத்திருக்கிறேன். ஆனாலும் அதை ஏற்றுக்கொள்கிறேன். திருவள்ளுவர் கழகத்தில் 325 ரூபாய் வாங்கும்போது ஒரு சீட்டுக்கு 175 ரூபாய் ரிலீப் கிடைக்கிறது. அதற்கு என்ன காரணம்? அதற்கு ஏன் அப்படிச் சலுகை? நான் கேட்கிறேன். Why don't you take it on an experimental basis. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தை மட்டும் Why don't you open it as a joint sector இதை பொதுத்துறை நிறுவனத்திலிருந்து கூட்டு நிறுவனமாக மாற்றுவதற்கு நீங்கள் ஏன் தைரியமாக முன்வரக்கூடாது. நிதியமைச்சர் அவர்கள் ஒன்றைச் சொன்னார்கள். தேனீ போல ஓடி ஓடி பூக்களைப் பார்த்து, தேன் சேகரிப்பதைப் போல, நாங்கள் வரியினை சேகரிக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். நீங்கள் அப்படிச் செய்கிறீர்கள் ஒரு இடத்திலே. ஆனால் இங்கே ராட்சஷ வௌவால்களைப் போல உட்கார்ந்து கொண்டு Tax payers money வரி கட்டுகின்றவர்களுடைய பணத்தைக் குடிக்கின்ற போக்குவரத்து நிறுவனங்களை நீங்கள் கட்டுப்படுத்தவில்லை என்றால், இந்த ராட்சஷ வௌவால்களைக் கட்டுப்படுத்தவில்லை என்றால், இந்தத் தேனீக்கள் எவ்வளவு வேகமாக ஓடியும் தேனீ சேகரித்து என்ன பயன் என்பதை நான் கேட்க விரும்புகிறேன். ஏன் என்றால், பஸ் கட்டணத்தைக் கூட்டப் போகிறோம் என்று சொல்கிறீர்கள். பஸ் கட்டணத்தைக் கூட்டுவது, ஒருவேளை பொருளாதார அடிப்படையில் அவசியமாக இருக்கலாம். நிர்ப்பந்தமாக இருக்கலாம். ஆனால், கடந்த முறை பட்டாபிராமன் கமிஷனில், தனியார் பஸ் நிறுவனங்களுடைய அதிபர்கள், அதாவது உரிமையாளர்கள் கொடுத்த சாட்சியங்களை நீங்கள் கருத்திலே கொள்ள வேண்டும். இன்றைய தினம் அதே 10½ பைசாவுக்கு பெர் கிலோ மீட்டர் அவர்கள் லாபகரமாக ஓட்டுவதற்குத் தயாராக இருக்கிறார்கள். they have given it as a challenge before the Pattabiraman Commission, அரசு நிறுவனம் எதை நஷ்டம் என்று சொல்லுகிறதோ, அந்தக் கோடிக் கணக்கான பணத்தை நீங்கள் ஏதோ மக்கள் கட்டு

[திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்] [1991 செப்டம்பர் 14

கின்ற வரிப் பணத்தை குப்பையிலே கொட்டுவதைப் போல ஆண்டு ஒன்றுக்கு 80 கோடி, 100 கோடி, 300 கோடி என்று சொல்லி, இந்தப் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே there is not even paid up capital மூலதனமே இல்லாத அளவிற்கு the losses have been accumulated 65 கோடி ரூபாய் டோட்டல் லாஸ் அதற்கு அங்கீகரிக்கப்பட்ட மூலதனமே அவ்வளவுதான். அப்படிப்பட்ட நிறுவனங்களை வைத்துக் கொண்டு நீங்கள் இருக்கின்றபோது, அவர்கள் சொல்கிறார்கள். நாங்கள் இந்த 10½ பைசாவிலே ஓட்டத் தயாராக இருக்கின்றோம் என்று, நான் ஏன் கேட்கிறேன் என்று சொன்னால், ஏதோ தனியார் பஸ் சொந்தக்காரர்களுக்கு வக்காலத்து வாங்கு வதற்காகப் பேசுகிறேன் என்று நினைக்கவேண்டாம். there should be a healthy competition. There should be a better service. அதுதான் ஒரே கன்சிடரேசன்.

சோவியத் யூனியனிலே, இன்றைக்குப் பார்க்கிறோம், இன்றைய தினம் கோர்பசேவ்வாக நமது அருமை செங்கோட்டையன் அவர்கள் மாற முன்வரவேண்டும். அமைச்சர் அவர்கள் பழைய சித்தாந்தத்தை உடைத்து இன்று தேசியமயமாக்கப்பட்ட, ஒத்துவராத பொருளாதார எறிந்துவிட்டு களுடைய அடிப்படையான ஆக்கிரமிப்புகளிலிருந்து சிந்தனை ஒரு புதிய சிந்தனைக்கு இன்றைக்கு அந்த நாடு விடுபட்டு, கிறது. நான் ஏதோ எல்லா பஸ்களையும் எடுத்து எழுந்திருக் ரிடம் கொடுத்து விடுங்கள் என்று சொல்லவில்லை. தனியா பழனிச்சாமி அவர்கள் இதற்கு மறுப்புக் கருத்தைச் நண்பர் லாம். அந்த வாதத்தைச் சந்திப்பதற்கு நான் சொல்ல மேடையிலும் தயாராக இருக்கிறேன். எந்த நாம் இதைத் தனியாக வைத்துக் கொள்வோம். தம்புசாமி உட்பட, தினம் நான் என்ன சொல்ல வருகிறேன் இன்றைய ருசிய பொருளாதார சிந்தனை பற்றி கோர்பசேவ் என்றால், டி. வி.யிலே ஒரு பேட்டி கொடுக்கிறார்கள். State owned அவர்கள் is a failure எங்களிடமிருந்து நீங்கள் economy கொள்ளுங்கள் என்று உலக நாடுகளுக்கு பாடத்தைக் கற்றுக் திருக்கிறார்கள். (குறுக்கீடு). அறைகூவல் விடுத்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. வே. தம்புசாமி.

*திரு. வே. தம்புசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் பீட்டர் அல்போன்ஸ் அவர்கள் அங்கே ரஷ்யாவில் தத்துவம் தோற்றுவிட்டதாகச் சொல்கிறார்கள். அது ஒரு தனி நபருடைய செயல்பாட்டின் நிலையே தவிர, மார்க்சியத் தத்துவம் என்றும் தோற்றதாக வரலாறு கிடையாது. தோற்கப் போவதும் கிடையாது. அது ஒரு தற்கால நிகழ்ச்சி என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்கு நான் சொல்லக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

1991 செப்டம்பர் 14]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. எஸ். ஆர். பாலசுப்ரமணியன் :

திரு. எஸ். ஆர். பாலசுப்ரமணியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மார்க்சிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சி கடந்த 14 ஆண்டுக்காலமாக ஆட்சிப் பீடத்திலே இருக்கிற மேற்கு வங்கத்திலே போக்குவரத்துத் துறை பெரும் அளவிற்கு இன்றும் தனியார் கையிலேதான் இருக்கிறது.

திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ் : நண்பர் தம்புசாமி அவர்களுக்கு நான் சொல்வேன், இதை நான் சொல்லவில்லை. சொல்வது யார் என்று சொன்னால், General Secretary of the Supreme Soviet அவர்கள் சொல்கிறார்கள். இந்தத் தத்துவம் தோற்று விட்டது என்று.

அதுமட்டுமல்ல, ரஷ்யாவிலே மட்டுமல்ல. ஹங்கேரியிலே, போலந்திலே, உலகத்தில் உள்ள கம்யூனிச நாடுகளிலே எல்லாம் பூகோளப் படத்தை எடுத்துக் கொண்டால் கம்யூனிசம் என்பது தகர்ந்து வருவதையும் அவர்கள் எட்டிப் பார்க்கவேண்டும். குண்டுச் சட்டிக்குள்ளே குதிரை ஓட்டக்கூடாது. ஜன்னல் வழியாக எட்டிப் பார்க்கவேண்டும், உலகத்திலே என்ன நடந்து கொண்டிருக்கிறது என்று. நான் என்ன சொல்ல வருகிறேன் என்றால், சில தனிப்பட்ட முதலாளிகளுக்கு இந்தக் கதவுகளைத் திறந்துவிடுங்கள் என்று நான் கேட்கவில்லை. ஆனால், What should b the guidelne for this Government? இந்த அரசாங்கத்திற்கு எது வழிகாட்டியாக இருக்கவேண்டும் என்று சொன்னால், honesty, sincerety and service to the public. இந்த மூன்று அம்சங்கள்தான். அது தேசிமயமாக்கப்பட்ட பொருளாதாரத்திலே வருகிறதா அல்லது தனியாரிடம் ஒப்படைக்கப்பட்ட பொருளாதாரத்திலேயிருந்து வருகிறதா என்று நீங்கள் பார்க்கவேண்டிய அவசியம் இல்லை. இன்னும் ஒரு படி . அதிகமாகச் சொல்கிறேன். This industry is a completely controlled industry and guided industry, உங்கள் கைக்குள்ளே இருக்கிறது. நீங்கள்தான் வழித்தடங்களை நிர்ணயிக்கிறீர்கள். நீங்கள் தான் டாரிப் அதாவது கட்டணத்தை நிர்ணயிக்கிறீர்கள். நீங்கள்தான் timings, schedule, operation everything is decided by the Government. ஆகவே, நான் என்ன சொல்கிறேன் என்றால், ஒரு பெட்டர் அட்மினிஸ்ட்ரேஷனுக்காக, ஒரு சிறப்பான நிர்வாகத்திற்காக, Why dont you think of a joint sector. நான் இன்னும் ஒருபடி அதிகமாகச் சொல்கிறேன். எப்படி முழுக்க முழுக்க தேசியமயமாக்கப்பட்ட பகுதிகள் என்று அறிவித்து இருக்கிறீர்களோ, அதைப்போல் முழுக்க முழுக்க தனியார் பஸ்கள் ஓடுகின்ற மாவட்டமாக ஒரு மாவட்டத்தை இந்த ஆண்டு ஆக்கிப் பாருங்கள்.

முற்பகல் 11-10

அந்த மாவட்டத்திற்கும் இந்த மாவட்டத்திற்கும் மாறுபாடு இருக்கிறது. அங்கே இந்த மாவட்டத்திற்குள்ளே ஓடுகின்ற பஸ்களுக்கும் இந்த பஸ்களுக்கும் என்ன வேறுபாடு இருக்கிறது; அல்லது லாபத்தில் ஓடுகிறதா ? நஷ்டத்தில் ஓடுகிறதா, அது லாபத்தில் ஓடுவதானால் என்ன காரணத்தினால் லாபம் அடைந்திருக்கிறது என்பதைப் பற்றி எல்லாம் நீங்கள் சிந்தித்துப் பாருங்கள். ஏனென்று சொன்னால், இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தை நீங்கள் இப்படியே அனுமதித்தால், ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 350 கோடி, ரூ. 400 கோடி என்ற அளவில் நஷ்டப்படுகிறீர்கள் என்று சொன்னால், இனிமேல் வரக்கூடிய காலங்களில் அதைச் சுமப்பதற்கான தோள்கள் மக்களிடத்திலே இல்லை. இனிமேல் பஸ் கட்டணத்தை நீங்கள் கூட்டாதீர்கள். அதை அரசியல் ரீதியாக சந்திக்கக்கூடிய நிலையில் பெரிய போராட்டங்கள் மூலமாக சந்திக்க வேண்டிய ஒரு நிர்பந்தம் இந்த அரசுக்கு ஏற்படும். ஆகவேதான் நான் கேட்கிறேன். மக்களுக்கு ஏற்படுகின்ற சவுகரியங்களை மனதிலே வைத்துக் கொண்டு மக்களுக்கு, ஏற்படுகின்ற நன்மைகளை வைத்துக் கொண்டு, செயல்பட வேண்டுமென்று சொல்லிக் கொள்கிறேன். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கூடச் சொல்வார்கள். தேசியமயமாக்கப் பட்ட பஸ்கள் இருப்பதனால்தான் நாம் கிராமங்களுக்குச் செல்கிறோம். பஸ் பாஸ் கொடுக்கிறோம், அதனால் தானே சமூகக் கடமைகளை நிறைவேற்றுகிறோம் என்று சொல்வார்கள். நான் சொல்கிறேன். அத்தனை நிபந்தனைகளையும் நாம் அவர்களுக்கு விதிக்கலாம். இப்போது ஸ்பிக் நிறுவனங்களில், 51 விழுக்காடு owned by the State. 49% owned by the Private individuals. அதைப்போல ஒரு அமைப்பை நீங்கள் ஏன் சிந்தித்துப் பார்க்கக் கூடாது என்று கேட்கிறேன். ஏகாதிபத்திய முதலாளிகள் உருவாவதற்கு அல்ல. 4 பஸ்கள், 5 பஸ்கள் வைத்திருக்கக் கூடிய சின்ன சின்ன நிறுவனங்களைக் கூட, for a healthy comp tition you can introduce in the monopolist idea. இன்னும் ஒரு படி அதிகமாக போக்குவரத்து தொழிலகத்திலே பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிற தொழிலாளர்களுக்கே அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தை உரிமையாக்கக் கூடிய சட்டங்களைக் கூட இந்த அரசு சிந்தித்துப் பார்க்கலாம். இப்படிப் பட்ட சட்டங்களைச் சிந்தித்துப் பார்த்து, எங்கெங்கே இந்தச் சட்டங்கள் வேகமாக அமலாக்கப்பட்டால் பொது மக்களுக்கு அதிக பயன் கிடைக்குமோ, அதை வேகமாக அமலாக்குவதற்கு இந்த அரசு தைரியமாக முன் வர வேண்டும். 'அறிவுடைமை, ஊக்கம்' என்று நம்முடைய நிதியமைச்சர் அவர்கள் நிதிநிலை அறிக்கையிலே சொன்னார்கள். அந்த அறிவுடைமையும், ஊக்கமும், போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சருக்கு நிரம்ப வேண்டுமென்று என்னுடைய சார்பாக நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, இந்த 'Tax str:cturc' இந்த வேன்களுக்கு டூரிஸ்ட் வேன்களுக்கு ரூ. 125 என்று இருந்தது. இப்போது ரூ. 150 போட்டிருக்கிறீர்கள். அதில் ரூ. 1,500 இருந்ததை 12 சீட்டர் என்று போட்டிருக்கிறார்கள். அந்த 12 சீட்டருக்கு அதிலே வேலையில்லாத பட்டதாரிகள் அல்லது சிறிய தொழிலதிபர்கள்தான் அதை வைத்துக் கொண்டு பிழைக்கிறார்கள். சில இடங்களில் அந்த வேன்கள் இல்லாமல் போக்குவரத்திற்கு மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கின்றன. அதிலே நான் என் ஆலோசனையாகக் கேட்பது என்னவென்று சொன்னால் நீங்கள் ஒரு சின்ன மாற்றத்தை அதிலே செய்ய வேண்டும். பர் சீட் ரூ. 100 அல்லது அதே ரூ. 125 என்று வைத்துக் கொண்டாலும் கூட 14 சீட்டராக அதை நீங்கள் அனுமதித்தீர்கள் என்று சொன்னால், அந்த சிறிய வேன்களை ஓட்டுகின்ற டிரைவர்களுக்கு அல்லது உரிமையாளர்களுக்கு நிறைய நன்மைகள் கிடைக்கும். அதற்குப் பிறகு ஸ்பேர் பஸ் டாக்ஸ் கலெக்ஷன். இந்த ஸ்பேர் பஸ்களுக்கும் ரெகுலராக ஓடுகின்ற பஸ்களுக்கும் ஒரே விகிதத்திலே டாக்ஸ் ஸ்ட்ரக்சரை வைத்திருக்கிறீர்கள். அதில் ஏறக்குறைய 2,000 ஸ்பேர் பஸ்கள் தமிழ்நாட்டில் இருப்பதாக ஒரு கணக்கைச் சொல்கிறீர்கள். அதன் மூலமாக இதற்கு முன்பிருந்த நம்முடைய ஆட்சியிலே அதற்கு ¾ அளவு என்ற அடிப்படையிலே வரி நிர்ணயிக்கப்பட்டிருந்தது. ஆனால் கடந்த ஆட்சியிலே They made it 100 pcr cent அதாவது அதையும் முழு வரியாக விதித்து ஆம்னி பஸ்களோடு போட்டியிடுகின்ற அளவிற்கு அதற்கு டாக்ஸ் ஸ்ட்ரக்சர் இருந்தது. இப்போது என்ன நினைக்கிறேன் என்று சொன்னால் தனியார் பஸ் நிறுவனங்கள் அந்த 2,000 பஸ்களை பக்கத்திலே உள்ள மாநிலங்களுக்குச் சென்று பதிவு பண்ணலாமா என்று யோசித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த 2,000 பஸ்களை நிறுத்தி விடலாமா என்று யோசிக்கிறார்கள். அப்படி 2,000 பஸ்களை நிறுத்தி விட்டால் ஏறக்குறைய இந்த அரசிற்கு ஏற்படுகின்ற வரி இழப்பு ரூ. 7 கோடி. அந்த 7 கோடி ரூபாயை இழப்பதற்குப் பதிலாக மீண்டும் அந்த ஸ்பேர் பஸ்களுக்கு ¾ வரி என்று நீங்கள் நிர்ணயம் செய்து வசூலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ரூ. 6 கோடி தான் கிடைக்கும். அதிலே ஒன்றும் பெரிய வருமான இழப்பு ஏற்படப் போவதில்லை. இன்னும் சொல்லப் போனால், இந்த ஸ்பேர் பஸ்கள்தான் பள்ளிக்கூட மாணவர்களுக்கும், சின்ன சின்ன கிராமங்களில் வாழ்கின்றவர்களுக்கும் டூரிஸ்ட்டிற்காக உபயோகப்படுகிறது. நான் பெரிய டூரிஸ்ட்களைச் சொல்லவில்லை. வாழ்க்கை வசதி குறைந்தவர்களுக்கு, கோயில் குளத்திற்கும், ஒரு சுற்றுலா தலங்களுக்கும் போய் வர வேண்டுமென்று சொன்னால் அந்த ஸ்பேர் பஸ்களைத்தான் அவர்கள் வாடகைக்கு எடுக்கிறார்கள். அதற்கு ஸ்டேட் கவர்ன்மெண்ட் கார்ப்பொரேஷனிலே அப்படிக் கொடுப்பதற்கு பஸ்கள் இல்லை. எனவே அந்த மக்களுடைய நலனை அடிப்படையாகக்கொண்டு இந்த ஸ்பேர் பஸ்களுக்கு ¾ வரி வசூலிக்க முடியுமா என்பதை நீங்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும்.

[திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்] [1991 செப்டம்பர் 14

இரண்டாவதாக, Free bus fare concession for students. இதிலே நான் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்கு இதைக் கொண்டுவர ஆசைப்படுகிறேன். அந்த ஜி.ஓ. எப்படி போடப்பட்டது என்று சொன்னால், Free bus paus to all Insistuticns reccgnised by Gov.rnment என்று தான் போடப்பட்டது. ஆனால் இப்போது அதிலே என்ன மாற்றம் செய்திருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால், இந்த Self-financing Colleges and the Polytechive இவைகளிலே படிக்கின்ற மாணவர்களுக்கு அந்த கன்செஷன் இல்லை என்று அறிவித்திருக்கிறார்கள். Even Self-financing Institutions கூட Government recognised Institutionsதான். நான் போக்குவரத்துத்துறைச் செயலாளரைச் சந்தித்துகேட்கின்றபோது சொன்னார்கள். நிதியமைச்சர் அவர்கள் அதற்கு ஆட்சேபம் தெரிவித்ததாக அவர்கள் என்னிடம் சொன்னார்கள். நாம் அதற்கு ஒரு பாகுபாடு செய்வது நியாயம் அல்ல.

முற்பகல் 11-15

அந்தப் பாகுபாடு இயற்கையானது அல்ல. மற்ற பள்ளிகளிலே படிக்கிற மாணவர்களுக்கு, பொறியியற் கல்லூரி, பாலிடெக்னிக்குகளிலே படிக்கிற மாணவர்களுக்கு என்ன பாஸ் கன்செஷன் இருக்கிறதோ, அதே கன்செஷன், செல்ப் பைனான்சிங் இன்ஸ்டிடியூஷனிலே படிக்கிற மாணவர்களுக்கும் இருக்க வேண்டும். செல்ப் பைனான்சிங் இன்ஸ்டிடியூஷனிலே படிக்கிற அவ்வளவு மாணவர்களும் பணக்கார மாணவர்கள் அல்ல. பணக்கார பெற்றோர்களுக்கு பிறந்தவர்கள் அல்ல. அங்கே கூட 50 சதவீதம் கவர்ன்மென்ட் கோட்டா இருக்கிறது. கவர்ன்மென்ட் மூலமாகவே அனுமதி பெற்று அவர்கள் அந்தப் பள்ளிக்கூடங்களிலே கல்லூரிகளிலே படித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கும் இந்த போக்குவரத்து பஸ் பாஸ் வசதியை விஸ்தரிக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அடுத்து, 50 சி.சி.யிலே ஓடுகிற மொப்பெட்டுகளுக்கு எல்லாம் you are going to give full tax exemption. அதற்கு மேலே வருகிற வண்டிகளுக்கு 300 ரூபாய் வரையில் விதித்து இருக்கின்றீர்கள். இது மிகப் பெரிய அநியாயம். 300 ரூபாயை அவர்களால் கட்ட முடியாது. இப்போதிருக்கிற, ரோடு கண்டிஷனிலே 300 ரூபாய் டாக்ஸ் கட்டுவது அதுவும் 60 சிசி 65 சிசி. வண்டிகளுக்கெல்லாம் 300 ரூபாய் கட்ட வேண்டும் என்பது மிகப் பெரிய விரோதத்தை அரசுக்கு சம்பாதித்துக் கொடுக்கும். ஏனென்று சொன்னால் இப்போது பூ விற்கிறவன்கூட மொபெட் வைத்திருக்கிறான். பால் விற்பனை செய்பவர்கள் கூட மொபெட் வைத்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் எல்லாம் குவார்ட்டருக்கு 300 ரூபாய் டாக்ஸ் கட்ட வேண்டும் என்று வைத்திருப்பது பெரிய ஒரு நிதிச் சுமையை அவர்கள் மேல் சுமத்துவதாகும். எனவே இந்த ப்ரீ டாக்ஸ் கன்செஷனை 100 சிசி வெஹிகல்சுகளுக்கும் அதை மாற்ற வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அடுத்து ....

1991 செப்டம்பர் 14]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு: ரங்கநாதன், இந்த அவையில்இருந்து கொண்டே பத்திரிகையாளர்களோடு பேசுவது அவை மரபுக்கு முரணானது என்பது உங்களுக்குப் பயிற்சி கருத்தரங்கிலேயே குறிப்பிடப்பட்டு இருக்கிறது. அதைத் தவிர்க்க வேண்டும்.

திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்: போக்குவரத்து தொழிலாளர்களுக்கு மட்டும் வீடு கட்டுகிற கடன்களுக்கு வட்டி விகிதம் 15 விழுக்காடாக கொடுக்கிறார்கள். மற்ற அரசு ஊழியர்களுக்கெல்லாம் 7 சதவீத விழுக்காட்டிலே வட்டிக்கு கடன் கொடுக்கிறபோது போக்குவரத்து துறையிலே இருக்கிற ஊழியர்களுக்கு மட்டும் 15 விழுக்காட்டிலே ஏன் பணம் கடன் கொடுக்க வேண்டும் என்பதை நீங்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். இந்த ஹவுசிங் லோன் அட்வான்சில் போக்குவரத்து ஊழியர்களுக்கு மட்டும் 15 சதவீத வட்டி. ....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாலையிலும் அவை இருக்கிறது என்பதை மனதிலே வைத்துக் கொண்டு பேசினால் எவ்வளவு வேகமாக முடிக்க வேண்டும் என்பது உங்களுக்கே தெரியும்.

திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்: அதற்குப் பிறகு பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களுக்கு திருவேற்காடு ஹவுசிங ஸ்கீம் என்று, திருவேற்காடு வீடு கட்டும் திட்டம் என்று ஒரு திட்டத்தை போட்டு 3 வருடங்களுக்கு முன்னாலே 25,000 ரூபாய் 25,000 ரூபாய் என்று வாங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த 3 வருஷங்களில் அந்தத் திட்டம் என்ன ஆயிற்று என்றே தெரியவில்லை. மூன்று வருடங்களாக அந்தத் திட்டம் கிடப்பிலே போடப்பட்டு அவர்களுக்கு—cost of construction is also incr asing-அந்த வீடு கட்டும் செலவு கூடப் போகிறது. அதே நேரத்தில் அவர்களுக்கு ஒரு திட்டவட்டமான பதில் கிடைத்திருக்கிறதா என்றால் இல்லை. எனவே ஒன்று அந்த திருவேற்காடு ஹவுசிங் ஸ்கீமை உடனே ஆரம்பித்து அவர்களுக்கு வீடு கட்டி வழங்கப்பட வேண்டும். இல்லையென்றால் அந்த வீட்டு மனைகளைப் பிரித்து உடனே அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு அரசு தர வேண்டும்.

கப்பல் போக்குவரத்து பற்றி நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்திற்கு ஒரு சிறிய தகவலை கொண்டு வர விரும்புகிறேன். கடந்த அரசு இருந்த போது, ஜூனியர் விகடன் பத்திரிகையிலே தொடர்ந்து ஒரு கட்டுரை வந்தது. இந்தத் தமிழக அரசினுடைய கப்பல் துறை மூலமாக நடந்த கோடிக் கணக்கான ஊழலுக்கான விளக்கம் கேட்டு அந்தக் கட்டுரை எழுதப்பட்டது. இது அத்தனை பேர்களுக்கும் தெரியும். அது சம்பந்தமாக இந்த அரசு என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப் போகிறது? இதிலே ஊழல் நடந்திருந்தால் அதற்கு யார் பொறுப்பானவர்கள்? அந்த பொறுப்பானவர்களைக் கண்டுபிடித்து அந்தப் பணத்தை திரும்பப் பெறுவதற்கு போக்குவரத்துத் துறை ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று நான் மிகப் பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்] [1991 செப்டம்பர் 14

இரண்டாவதாக, Traffic Police d.partment has become a menace in the public. நகரங்களிலே அந்த டிராபிக் அதாவது சில உடைய பிஹேவியர் போலீஸ் டிபார்ட்மெண்ட்டுக்கே ஒரு அசிங்க கான்ஸ்டபிள் மான சூழ்நிலையை ஏற்படுத்துகிற அளவுக்கு செய்து வருகிறார் கள். சில இடங்களில் நகரங்களுக்கு வெளியே வந்து நின்று கொண்டு, லாரிகளையும் பஸ்களையும் நிறுத்தி அவர்கள் செய்கிற அந்த அலங்கோலம், அசிங்கம், இந்தக் காவல் துறைக்கு மட்டும் அல்ல இந்த அரசுக்கே ஒரு கெட்ட பெயர் உண்டாக்கு கிறது. கருட பகவான் மாதிரி இரண்டு கைகளை நீட்டுகிறார்கள். பஸ்களெல்லாம் ரொம்ப நேரம் ஒரே இடத்தில் நின்று கொண் டிருந்தது. ஏன் நிற்கிறது என்று பார்த்தால், அந்த டிராபிக் கான்ஸ்டபிள் அங்கேயிருந்து இறங்கி லாரிகளுக்கெல்லாம் அருகில் வந்து மாமூல் வாங்கிக் கொண்டு போகக்கூடிய அளவுக்கு டிராபிக் அங்கே நின்று கொண்டே இருக்கிறது (மேசையைத் தட்டும் ஒலி). இது ஒப்பனாக பகிரங்கமாக நடக்கிறது. அதை எப்படி நீங்கள் சரி செய்யப் போகிறீர்கள்? ஒரு புதிய தீர்மான மான உணர்வை அந்தத் துறைக்கு நீங்கள் கொடுக்க வேண்டும். அவர்கள் செய்கிற ஒவ்வொரு செயலும் ஒட்டு மொத்தத்தில் இமேஜ் ஆப் தி கவர்ன்மெண்ட், இந்த அரசாங்கத்தினுடைய இமேஜைப் பாதிக்கிறது என்பதை உணர வேண்டும். அதைச் சீர் செய்வதற்கான நடவடிக்கைகளை இந்த அரசு எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். எனவேதான் நான் கேட்கிறேன். அடுத்து மிகப் பெரிய பொருளாதாரச் சுமையை சுமத்துகிற அந்த தேசிய மயமாக்கப்பட்ட பஸ்களின்மீது உங்கள் கவனம் தேவை. அதை நீங்கள் இந்த ஆண்டிலாவது தொடர்ந்து கவனித்து தகுந்த நடவடிக்கை எடுத்து இந்தப் போக்குவரத்து துறை யிலே வருகிற நஷ்டத்தைக் குறைக்க வேண்டும். அது எவ்வாறு ஏற்படுகிறது என்பதற்கு நான் சொல்லுகிறேன். எங்கே அவர்கள் வாங்குகிறார்கள் என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். பத்து பேக்டரிகள் இருக்கின்றன, டயர் செய்கிற பேக்டரிகள். இந்தப் பத்து பேக்டரிகளில் ஒரு பேக்டரி மட்டும், கர்நாடகா ஸ்டேட் வோண்ட் கார்ப்பொரேஷன். விக்ரம் டயர். ஆனால் விக்ரம் டயரிலே மட்டும் இவர்கள் டயர்கள் வாங்குவதில்லை. இவர்கள் தனியார் தயாரிக்கின்ற டயர் கம்பெனியிலேதான் டயர் வாங்கு கின்றார்கள். ஏனென்று சொன்னால் இந்த அரசுடைமை, யாக்கப்பட்ட கம்பெனி கமிஷன் கொடுக்காது. இதை யெல்லாம் எங்களுக்கு வந்து சொல்கிறார்கள். தகவல்கள் சொல்கிறார்கள். இதையெல்லாம் அமைச்சர் அவர்கள் வெரிஃபை பண்ணவேண்டும். க்ராஸ் செக் செய்ய வேண்டும். இந்தத் தகவல்கள் உண்மையா? இந்த கர்நாடகா ஸ்டேட் ஒன்டு பேக்டரியிலே எத்தனை பெர்சன்ட் டயர் வாங்குகிறார்கள்?

முற்பகல் 11.20

மாண்புமிகு பேரவைத்தலைவர்: 30 நிமிடங்கள் ஆகிவிட்டன.

1991 செப்டம்பர் 14]

திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்: எனவே இதையெல்லாம் நமது போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்திலே கொண்டு தான் தமிழ்நாட்டிலேயிருந்து புறப்பட்டிருக்கின்ற ஒரு புதிய கோர்ப்பசேவ் என்கின்ற ஒரு தோற்றத்தை தமிழக மக்களுக்குக் கொடுத்து இந்த நெறுக்கியிருக்கின்ற மூடத்தனத் தின் முடை நாற்றம் வீசுகின்ற பொருளாதாரத் தத்துவத்தி னுடைய எல்லையை நொறுக்கி ஒரு புதிய பொருளாதாரச் சிந்தனையை வளர்த்து தேசிய மயமாக்கப்பட்ட ஊர்திகள் அல்லது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அமைச்சர் செங்கோட் டையன் காலத்திலே தான் லாபத்திலே நடக்க ஆரம்பித்தன என்ற ஒரு புதிய சரித்திரத்தை அவர்கள் உருவாக்க வேண்டு மென்று நான் அவர்களை மனமாற வாழ்த்தி வாய்ப்புக்கு நன்றி சொல்லி அமர்கிறேன், வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு நிதியமைச்சர்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினர் பீட்டர் அல்போன்ஸ் அவர்கள் பேசுகின்றபோது பொருளாதாரத் துறையிலே புதிய ஒரு சிந்தனை ஏற்பட்டால்தான் நல்லது என்கின்ற அளவிற்கு கருத்துக்களை எடுத்துச் சொன்னார்கள். உள்ளபடியே பொரு ளாதார அடிப்படையிலே சிந்தனை ஏற்பட வேண்டும் என்பதைத் தான் நானும் ஓரளவிற்கு நிதி நிலை அறிக்கையினுடைய விவாதத்திற்கு பதில் சொல்கின்றபோது எடுத்துத் தெரிவித் தேன். ஏனென்றால் தத்துவ சிந்தனையினுடைய அடிப்படை யிலே பிடிவாதமாக இருந்து முடிவுகள் எடுப்பதன் காரணமாக ஏற்படுகின்ற விளைவுகளை எடுத்துச் சொல்லி புதிய பொரு ளாதாரச் சிந்தனை ஏற்பட வேண்டும், அதிலே ஏற்றம் ஏற்பட வேண்டும், முன்னேற்றம் ஏற்பட வேண்டும் என்ற கருத்து இப்போது உலகெங்கும் பரவலாக ஏற்பட்டுக் கொண்டு வருகிறது என்பதையும் நான் உணர்கிறேன். அந்தக் கருத்தை நான் ஏற்றுக் கொள்கிறேன். பொருளாதாரத்திலே புதிய சிந்தனை ஏற்பட வேண்டும் என்பது பரவலாக பொறுப்பானவர்களாலும், பொது மக்களாலும், ஏற்று நடத்துகிறவர்களாலும் ஏற்றுக் கொள்கின்ற அளவுக்கு பரவலான ஒரு சூழ்நிலை ஏற்பட்டால்தான் தக்க முடிவுகள் எடுக்க முடியும். அப்பொழுதுதான் பப்ளிக் பைனான்ஸ் பொதுவார் துறையினுடைய நிதித் தன்மைகள் மத்திய அரசு பொறுத்தும் சரி, மாநில அரசு பொறுத்தும் சரி, பொதுவாக ஏற்படுவதற்கு உதவும். அதற்கு முன்னேற்பாடாக ஏற்படுவது இந்த சிந்தனை பரவலாக பொறுப்பாளர்களிடத்திலே பொதுவாக நிர்வகிக்கின்றவர்களிடத்திலே, பொது மக்க ளுடைய பிரதிநிதிகளிடத்திலே முதலில் ஏற்பட்டால்தான் அதற்குப் பிறகு அரசு மாண்புமிகு உறுப்பினர் கூறுவது போன்ற தக்க முடிவுகள் எடுக்க வாய்ப்பாக இருக்குமே தவிர, இல்லாவிட்டால் முடிவுகள் எடுத்துவிடுவோமேயானால் இந்த பொருளாதார சிந்தனை கருத்துக்களுக்குக் கூட ஆபத்து வந்து

[டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்] [1991 செப்டம்பர் 14

விடும். ஆக முதலிலே இந்த அட்மாஸ்பியரை கிரியேட் பண்ணிக் கொண்டுதான், உருவாக்கிக் கொண்டுதான் பிறகு தக்க முடிவு கள் எடுக்க வேண்டிய சூழ்நிலையிலே அரசு இருக்கிறது என் பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஆ. அறிவழகன்.

*திரு. ஆ. அறிவழகன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து மானியத்தில் என்னை பேச அழைத்ததற்கு என் சார்பாக நன்றி சொல்ல கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். தமிழ கத்தில் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொடர்ந்து நஷ்டத்தில் இயங்குவதாக மாண்புமிகு நிதியமைச்சர் அவர்கள் தன்னுடைய வரவு—செலவு திட்ட உரையிலே தெளிவாக தெரிவித்துள்ளார்கள். டீசல் உயர்வு, மோட்டார் உதிரிப் பாகங்கள் உயர்வு மற்றும் போக்குவரத்து ஊழியர்களின் ஊதிய உயர்வின் காரணமாக எழுந்துள்ள நஷ்டத்தை ஈடு செய்வதற்கு நாம் கட்டணத்தை உயர்த்தும் கட்டாயத்தில் இருக்கிறோம். பேருந்து போக்கு வரத்துக் கழகத்தின் செயல்பாடுகள் குறித்து தில்லைநாயகம் குழுவின் பரிந்துரையில் உள்ள சில சிறப்பான அம்சங்களை நாம் அதன் செயல்பாடுகளை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்தில் கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதே சமயத்தில் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் சென்னை யிலே ஓடிக் கொண்டிருக்கின்ற பெரிய போக்குவரத்துக் கழகம். இங்கே சிறு சிறு தகராறுகள் ஏற்படுகின்ற காரணத்தால் இங்கே இந்த நகரமே ஸ்தம்பிக்க வேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்படு கின்றது. காரணம் அவர்களுடைய மோனாபலி இருக்கின்ற காரணத்தினால் சென்னை நகர மக்கள் மிகவும் சிரமப்படு கிறார்கள். அதன் காரணமாக 40 விழுக்காடுகள் தனியாரிடம் அளித்தால் இப்படிப்பட்ட ஒரு நிலை ஏற்படாது என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் சாதாரண கட்டணத்தில் செல்லும் மக்களின் வசதியை முன்னிட்டு இருக்கை வசதிகளை அதிகமாக செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்பதை இந்த நேரத்தில் கூறிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

முற்பகல் 11.25

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை).

அதே சமயத்தில் ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் அதன் நிர்வாகத்திற்கும், அதன் செயல்பாடுகள் குறித்தும் ஆலோசனைகள் வழங்க ஆலோசனைக் குழுக்களை சட்டமன்ற உறுப்பினர்களைக் கொண்டும், நாடாளுமன்ற உறுப்பினர் களைக் கொண்டும் நியமிக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று என் சார்பாக எடுத்துக் கூற கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1991 செப்டம்பர் 14]

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. எஸ். ஆர். பாலசுப்ரமணியன்.

திரு. எஸ். ஆர். பாலசுப்ரமணியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தில்லைநாயகம் குழுவின் பரிந்துரைகளைப் பற்றி சொன்னார் கள். அந்த பரிந்துரைகளை இன்னும் பேரவையில் வைக்க வில்லை. எனவே அதை பேரவையில் வைக்க உடனடியாக அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்பாடு செய்வார்களா என அறிய விரும்பு கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நடவடிக்கை மேற் கொள்ளப்படும்.

திரு. ஆ. அறிவழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, தற்சமயம் சென்னையிலிருந்து புது டெல்லிக்கு செல்வதற்கு ரயில் போக்குவரத்து மிகவும் சிரமமாக இருக்கிறது. ஆகவே, மாநில அரசின் சார்பாக போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் புதுடெல்லிக்கு மேலும் ஒரு புதிய அதிவேக ரயில் விடுவதற்கு வற்புறுத்த வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேமாதிரி தென் பகுதிக்கு, தென் தமிழ்நாட்டுக்கு செல் வதற்கு காலையில் எக்மோரிலிருந்து ஒரு அதிவேக ரயிலை விடுவதற்கு மத்திய அரசை வற்புறுத்த வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

என் தொகுதியின் சார்பாக கடவூர் ஒன்றியம், குளித்தலை யிலிருந்து கடவூர், திண்டுக்கல் வழியாக புதிய வழித் தடங்களை அமைத்துத் தருமாறு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேபோல் முசிறியிலிருந்து குளித் தலை—பாளையம் வழியாக பழனி செல்வதற்கு ஒரு பேருந்தை விடுமாறு இந்த அரசைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். குளித் தலையை மையமாக வைத்து ஒரு பணிமனையை அமைத்து எங்களுடைய குளித்தலை வட்டத்திற்கு நகரப் பேருந்தை குக் கிராமங்களுக்கும் விடுவதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதிக்கு அருகாமையில் இருக்கின்ற, கரூரிலிருந்து என் பகுதிக்கு புளியூர், உப்பளமங்கலம் வழியாக தெங்கல் வரை நகரப் பேருந்து வந்து கொண்டிருக்கிறது. அதில் நெரிசல் அதிகமாக இருப்பதால் நான் கடந்த ஞாயிற்றுக்கிழமை

ஒரு பேருந்தை நீட்டிப்புச் செய்யும் வேளையில் அங்கே இருக்கின்ற கிராம மக்கள் அந்தப் பகுதியில் உள்ள நெரிசலை என்னிடம் தெரிவித்து இருக்கிறார்கள். அந்தப் பகுதிக்கு இன்னும் நகரப் பேருந்து வேண்டுமென்று கேட்டார்கள். ஆகவே, எங்களுடைய குளித்தலை, கரூர் வரை அந்தப் பகுதியில் இருக்கின்ற எங்களுடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சார்பாகவும், குளித்தலை சட்டமன்ற உறுப்பினர் சார்பாகவும், கரூர் சட்டமன்ற உறுப்பினர் சார்பாகவும், என் சார்பாகவும் கரூரிலிருந்து பெங்களூருக்கும், கரூரிலிருந்து எர்ணாகுளத்திற்கும், கரூரிலிருந்து சென்னைக்கும் இரண்டு கூடுதல் பஸ்களை விடவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, எனக்கு வாய்ப்புக் கொடுத்த மாண்புமிகு துணைத் தலைவருக்கு நன்றி கூறி விடை பெறுகிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

முற்பகல் 11–30

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. ச. இராமச்சந்திரன்.

*திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத்துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்த வரையில் பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை அதிகமாகின்றபோது அதன் மூலம் ஏழையெளிய மக்கள் பயணம் செய்வதற்கும், அதேபோல எரிபொருள் சிக்கனமாவதற்கும் அது பேருதவியாக இருக்கும். அப்படி இருக்க, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் தந்திருக்கும் கணக்குகளில், பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை சென்ற ஆண்டு 18,937 என்றும் இந்த ஆண்டு 18,723 என்றும் குறைந்து இருப்பது சரியானதல்ல; அதற்கு என்ன காரணம் என்பதை மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் அவைக்கு விளக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பேருந்துக் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டிய அவசியம் பற்றி நிதிநிலை அறிக்கையிலேயும் கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலேயும் எடுத்து குறிப்பிட்டு இருக்கின்றீர்கள். அதில், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பேரிழப்புக்கு ஆளாகி இருக்கின்றன என்றும் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வரி மீது மேல் வரி கட்ட வேண்டியிருக்கிறது; தனியார் பேருந்துகளுக்கு அந்த மேல்வரி இல்லை. ஆகவே அந்த வருமானம் எவ்வளவு என்பதும் அந்த வருமானத்தைப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இந்த நேரத்திலும் கட்ட வேண்டுமா என்பதையும் அவைக்கு மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவிக்க வேண்டும். இந்த ஆண்டு இந்திய அரசினுடைய வரவு—செலவுத் திட்டத்தில் தேய்மான செலவின் சதவீதம் குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதனாலே போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு லாபம் அதிகமாக வருகின்ற வாய்ப்பு இருக்கிறது. ஆகவே அவற்றைக் கணக்கில் எடுத்துக் கொண்டால் எந்த அளவிற்கு நஷ்டம் அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இருக்கும் என்பதையும் அவர்கள் தெரிவிக்க வேண்டும். ஆம்னி பஸ்களுக்கு 1–4–1990-லிருந்து வரிச் சலுகை அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. 1,500

ரூபாய் ஒரு சீட்டுக்கு என்று இருந்ததை, 500 ரூபாயாகக் குறைத்து இருக்கிறீர்கள். அதனால் எதிர்பார்த்த வருவாய் இழப்பு என்ன என்பதையும் இந்த அவைக்குத் தெரிவிக்க வேண்டும். ஆகவே, போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்த வரையில் 3 இனத்தில் வரி மீது மேல் வரி, அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மட்டும் செலுத்த வேண்டிய மேல்வரி தேய்மான செலவுக்குத் தரப்பட வேண்டிய குறைந்த பணம் ஆம்னி பஸ்கள் மூலம் எதிர்பார்த்த வருவாய் இழப்பு ஆகியவற்றைக் கணக்கில் எடுத்துக் கொண்டு பார்க்கின்றபோது, பேருந்து கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டிய அவசியம் இராது. இழப்பு, போக்குவரத்துக் கழகங்களில் 40 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு என்று விவரம் தரப்பட்டிருக்கிறது. இதிலே, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் மட்டும் சுமார் 15 கோடி ரூபாய்; மீதி 25 கோடி ரூபாய் மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நஷ்டமாக இருக்கின்றன. மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்ததைப்போல, நகர, மாநகரப் பேருந்துகளில் நஷ்டம் ஏற்படுவது இயல்பு. அதனாலே தான், திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் ஒரு பிரிவாக ஒரு காலத்தில் வைக்கப்பட்டிருந்தது. அதன் மூலம், திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே வருகின்ற லாபமும், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே ஏற்படுகின்ற இயற்கையான இழப்பும் ஒன்றுக்கொன்று சரிகட்டிக்கொண்டு இயங்குவதற்குரிய ஒரு வழிவகை காணப்பட்டது. அது எந்த அடிப்படையிலே தவிர்க்கப்பட்டது என்று எனக்குத் தெரியவில்லை. ஆகவே மீதியுள்ள 25 கோடி ரூபாயை, உபரி வருமானம், தேய்மானம் இவற்றையெல்லாம் எடுத்துப் பார்க்கின்றபோது பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைத் தவிர மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மிகப் பெரிய நஷ்டத்தில் இயங்குவதாக எனக்குத் தெரியவில்லை. மாண்புமிகு காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த உறுப்பினர் பீட்டர் அல்போன்ஸ் அவர்கள் ஏற்கெனவே ஒரு நல்ல கருத்தை அவைக்குத் தந்திருக்கின்றார். தனியார் பேருந்துகளெல்லாம் லாபமாக நடக்கின்றன. ஆகவே, தனியார் பேருந்துகள் லாபமாக நடக்கின்றபோது பஸ் கட்டணத்தை அதிகப்படுத்தினோமானால் அதன் விளைவு தனியார் மேலும் பெருத்த லாபம் அடைவதற்கும் கொள்ளை அடிப்பதற்கும் வழிவகை செய்யாதா? என்று கேட்டார்கள். ஆகையினாலே நஷ்டத்தை நாங்கள் எடுத்துக்காட்டிய வகையிலே சரி செய்து, பஸ் கட்டணத்தை இந்த அரசு உயர்த்தக் கூடாது. அப்படி உயர்த்தினால், அதனால் பஸ் முதலாளிகளுக்குத்தான் லாபம். அதைத்தான் மாண்புமிகு உறுப்பினர் பீட்டர் அல்போன்ஸ் அவர்களும் இங்கே அவைக்குத் தெரிவித்து இருக்கின்றார்கள்.

தனியார் துறையிலே ஏற்கெனவே அவர்கள் கொள்ளை அடிக்கிறபோது மேலும் கொள்ளை அடிப்பதற்கு வழியைத் தாங்கள் ஏற்படுத்தித் தரக்கூடாது என்று மாண்புமிகு போக்கு

வரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். நாட்டுடைமைக் கொள்கையே தவறு என்பதல்ல. இந்தக் குறிப்புகளிலே பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் இந்த ஆண்டில் நஷ்டத்தை உண்டாக்கியிருக்கிறது என்று குறிப்பிடப் பட்டிருக்கிறது. 1988-89 இல் 3.29 கோடி ரூபாய் நஷ்டம்;

முற்பகல் 11-35

ஆனால் 1989-90 இல் 3½ கோடி ரூபாய் இலாபம். 3 கப்பல்களை வைத்திருக்கின்றனர். 10 கப்பல்களை வெளியாரிடத்திலே வாடகைக்கு எடுத்து இயங்க வேண்டியிருக்கிறது. அப்படி வாடகைக்கு எடுக்கின்றபொழுது ஏராளமாக தனியார் கேட்கின்ற தொகையை கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது என்று பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒப்பாரி வைத்திருக்கிறது. இதிலேயிருந்து தெரிந்து கொள்ள வேண்டுவது ஓராண்டிலே ஒரு பொது நிறுவனத்தில் நஷ்டம் வருகிறது என்றால் தொடர்ந்து நஷ்டம் வரும் என்பது பொருள் அல்ல. பல்வேறு காரணங்களுக்காக இலாப நட்டங்கள் வருவது உண்டு. அடுத்த ஆண்டிலே இலாபம் வருவதற்கான வாய்ப்பிருக்கிறது. ஆகவே, இதை வைத்துக் கொண்டு, ஒரு கொள்கையே தப்பு என்று சொல்வது, அதனாலேயே திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில், கட்டுச் சோற்றில் பெருச்சாளியைக் கொண்டு வந்து சேர்ப்பதைப்போல தனியாரைக் கொண்டு வந்து சேர்ப்பதும் தகாத காரியம் என்பதைதான் இந்த மன்றத்திற்கு எடுத்துக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

பொதுவாக, பஸ் போக்குவரத்துத் துறையில் 4 அம்சங்களைக் குறிப்பிடுவார்கள். Speed, comfort, Punctuality and economy—வேகம், வசதி, நேரம் தவறாமை, சிக்கனம், நாம் ஓரளவுக்கு 100-க்கு 70 பங்கு அரசுத் துறையிலே பஸ்கள் ஓடுவதால்தான் அளவுக்கு மீறி கட்டணத்தைத் தனியார்களால் உயர்த்த முடியவில்லை. ஒருவேளை நாட்டுடைமைக் கொள்கையே இல்லாமல் இருந்திருக்குமேயானால் பேருந்து உரிமையாளர்கள் கேட்பதையெல்லாம் கொடுத்துத்தான் ஆகவேண்டும். சான்றாக, அரிசி கொள்முதலையே நாம் செய்யாமல், ரேஷன் கடைகளே இல்லாமல் இருக்கிறோம் என்றால், அரிசி வியாபாரிகள் என்ன விலைக்கு விற்கிறார்களோ அந்த விலைக்குத்தான் நாட்டு மக்கள் பொருட்களை வாங்க வேண்டும். அதேபோல இன்றைக்குப் பேருந்து கட்டணம் ஓரளவுக்குக் கட்டுப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது என்றால், அதற்குக் காரணம் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட அந்தப் பேருந்துகள் அரசாங்கத்தின் கையிலே இருக்கின்ற காரணத்தினால்தானே தவிர வேறு அல்ல. அதனாலேதான் குடிநீர் வசதி, பஸ் போக்குவரத்து வசதி, இரயில்வே வசதி, மின்சார வசதி இவையெல்லாம் இன்றியமையாதப் பணிகள், இவை அரசாங்கத்தின் கையிலே இருக்க வேண்டுமென்று கோர்ப்பசேவ் மட்டுமல்ல, முதலாளித்துவ நாடுகள்கூட இவற்றை அரசாங்கத்தின் கையிலே

தான் வைத்துக்கொண்டு இருக்கின்றார்கள் என்பதை நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பீட்டர் அல்போன்ஸ் அவர்களுக்கும் மற்றவர்களுக்கும் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்</u> : திரு. பீட்டர் அல்போன்ஸ்,

<u>திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ் :</u> மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் பண்ருட்டி இராமச்சந்திரன் அவர்கள் பேசுகிறபொழுது, ஏதோ கட்டுச் சோற்றுக்குள் பெருச்சாளியை உள்ளே தள்ள வேண்டுமென்பதற்கு நாங்கள் முயற்சி செய்கிறோம் என்று அவர்கள் சொன்னார்கள். நாங்கள், உள்ளே இருக்கின்ற பெருச்சாளி வெளியே வர வேண்டுமென்று சொல்கிறோமே ஒழிய பெருச்சாளியை உள்ளே தள்ள வேண்டுமென்று நாங்கள் சொல்லவில்லை. அதாவது, பஸ்கள் தேசியமயமாக்கப்பட்டதையோ அல்லது அரசினுடைய கன்ட்ரோல், அதாவது அரசினுடைய கட்டுக்குள் இருக்க வேண்டுமென்பதையோ நாங்கள் மறுக்கவில்லை. ஆனால் அதே நேரத்தில் efficiency, honesty and better service to the pubiic ஆகிய இந்த மூன்று கொள்கைகளையும் கருத்திலே கொள்ள வேண்டுமென்பதுதான் எங்களுடைய கோரிக்கை.

<u>திரு. ச. இராமச்சந்திரன் :</u> துணைத் தலைவரவர்களே, திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் என்பதை முழுக்க முழுக்க அரசு நடத்துகிறது. அது கட்டுச் சோறு. மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொன்னார். அதை ஜாயின்ட் செக்டாராக— இணை செக்டாராக தனியாரை அதில் சேர்க்க வேண்டும் என்கிறார். கட்டுச் சோற்றுக்குள்ளே இருக்கிறதா பெருச்சாளி அல்லது பெருச்சாளியை வெளியேயிருந்து கட்டுச் சோற்றுக்குள் கொண்டு வருகிறாரா என்பதை அவர்தான் இந்த மன்றத்திற்கு விளக்க வேண்டும். நான் விளக்க வேண்டிய அவசியம் நிச்சயமாக இல்லை. ஆகையினாலே, கட்டுச் சோற்றுக்குள் பெருச்சாளி என்று அதைத்தான் நான் குறிப்பிட்டேன்.

ஆம்னி பஸ்களை அதிகப்படுத்துவது அரசாங்கப் பேருந்துகளை— திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தை மிகவும் பாதிக்கும். அப்படிச் சொல்வதற்குக் காரணம், திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒரு குறிப்பிட்ட வழித் தடத்தில், ஒரு குறிப்பிட்ட நேரத்தில், ஒரு குறிப்பிட்ட கட்டணத்தில் செல்ல வேண்டும். ஆனால் ஆம்னி பஸ்களுக்கு அத்தகைய கட்டுப்பாடுகள் கிடையாது. எந்தக் கட்டணத்தை வேண்டுமென்றாலும் வசூலிக்கலாம், எந்த நேரத்தில் வேண்டுமானாலும் புறப்படலாம் எங்கிருந்தும் எந்த ஊருக்கு வேண்டுமானாலும் புறப்படலாம். ஏனென்றால், they are contract carriages ஆகையினாலே அவைகளுக்கு இருக்கக்கூடிய அந்த நீட்சித்தன்மை, நிச்சயமாகத் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலம் கிடைக்க இருக்கின்ற வருமானத்தைப் பெருமளவு பாதிக்கும் என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1991 செப்டம்பர் 14

ஆகையினாலே, நிர்வாகச் சீர்திருத்தத்தின் மூலமும், செலவு
களைக் குறைப்பதன் மூலமும், சிக்கன நடவடிக்கைகளை மேற்
கொள்வதன் மூலமும், தேவையில்லாத போட்டிகளைத் தவிர்ப்
பதன் மூலமும் வருவாயைப் பெருக்குவதற்கான வழிவகைகளைக்
காண வேண்டுமே தவிர, பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்துவது
ஏழை எளிய மக்களைப் பாதிக்கக் கூடிய ஒன்று ; பாமர மக்க
ளைப் பாதிக்கக் கூடிய ஒன்று. இன்னும் சொல்லப்போனால்
பஸ் கட்டணத்தை எந்த அளவிற்கு உயர்த்தாமல் இருக்கி
றோமோ அந்த அளவிற்கு அந்தப் போக்குவரத்து பெருகும்.
காரிலே போகிறவர்கள் அல்லது ஸ்கூட்டரிலே போகிறவர்கள்
அல்லது டாக்ஸியிலே போகிறவர்கள், இப்படி பெட்ரோலியப்
பொருட்களைப் பயன்படுத்துகிறவர்கள் எல்லாம்கூட, பஸ்
வசதிக்கு வருகிறார்கள் என்றால், அதன் மூலம் பெட்ரோல்
செலவும் மிச்சமாகும் ; அன்னியச் செலாவணியும் மிச்சமாகும்.
ஆகையினாலே, கட்டணத்தை உயர்த்துவது நாட்டுக்கும் நல்ல
தல்ல ; நம்மை நம்பியிருக்கக்கூடிய பாமர மக்களுக்கும் ஏற்ற
தல்ல. அதன் மூலம் யாருக்கும் பயன் கிடைக்கப் போகிறது
என்று கருதிப் பார்த்தால், பஸ் முதலாளிகளுக்குத்தான் நன்மை
என்ற என்னுடைய அனுபவத்தை வைத்து, மாண்புமிகு போக்கு
வரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவிக்க விரும்பு
கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது).

மூற்பகல் 11-40

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் :</u> சீக்கிரம்
முடியுங்கள்.

<u>திரு. ச. இராமச்சந்திரன் :</u> போக்குவரத்துத் துறையில் பல்
வேறு சீர்திருத்தங்களையெல்லாம் மேற்கொண்டு, அவற்றில்
நல்லபல நிறுவனங்களையெல்லாம் உருவாக்கி, அது நிதி நிறுவன
மாயினும் சரி, எஞ்சினியரிங் நிறுவனமாயினும் சரி, இவைக
ளெல்லாம் அப்படி நிற்கின்றன ; இதிலே, இன்னொன்றை
மட்டும் சொல்லி, நான் என் உரையை முடிக்கிறேன். கட்டணத்
தை உயர்த்தி, போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு அதனால்
வருமானம் வருமென்று தெரிந்தால், போக்குவரத்துக் கழகங்
களுக்கு "ஸ்பேர்-பார்ட்ஸ்" கொடுக்கிறார்களே, அவர்கள்
அவற்றின் விலையை உயர்த்தி அதை எப்படி "தயிரைக் கடை
கிறபோது, வெண்ணெய் எடுப்போமோ" அதைப்போல, அந்த
வருமானத்தை எடுத்துக் கொண்டுபோய் விடுவார்கள். ஆகையி
னாலே, அதையெல்லாம் சிந்தித்துப் பார்த்துத்தான், போக்கு
வரத்துக் கழகங்களிலே "என்ஜினியரிங் யூனிட்"—பொருட்
களை உற்பத்தி செய்யக்கூடிய அந்த சிறு நிறுவனங்கள் ஆரம்
பிக்கப்பட்டன. அவை வளர்க்கப்படவில்லை. அவை வளர்க்கப்
பட்டால்தான், தனியார் தங்கள் துணைப் பொருட்களைத் தந்து
போக்குவரத்துக் கழகங்களில் எட்டுகிற வருவாயை அவர்கள

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

எடுத்துக் கொண்டு போகாமல் தடுப்பதற்கு வழிப்பிறக்கும். அவற்றில் தனிக்கவனம் தேவை என்று சொல்லி, போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் அரசுடைமை ஆக்கப்படுகிறபோதுதான், தொழிலாளர்களுக்கு நிரந்தரமான வேலை, நிரந்தரமான ஊதியம், ஓய்வு பெற்றபின் நல்ல திட்டங்கள் இவையெல்லாம் கிடைக்கும். தனியார் துறையிலே இருந்தால், இன்றைக்கு கிடைத்தால்தான் வேலை ; இல்லையென்றால் வேலையில்லை என்ற நிலைமைதான் ஏற்படும். வெறும் பஸ் ஓட்டுவது மட்டும் நமக்கு முக்கியமல்ல. ஒரு நல்ல வாழ்வை நாட்டிலே உருவாக்க வேண்டியது முக்கியம். உழைக்கின்ற மக்களுக்கு உறுதியான நல்வாழ்வு கிடைக்க வேண்டுமானால், அது சோஷலிஸத்தின் மூலம்—பொதுவுடைமையின் மூலம்—தேசத்திற்கு அனைத்தும் சொந்தம் என்று உருவாக்குவதன் மூலம்தான் ஏற்படுமே தவிர, தனியார்களிடத்திலே அவைகளைத் தூக்கிப் போடுவது சரியாகாது என்று கூறி, உரையை முடிக்கிறேன்.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் :</u> திரு. காஞ்சி பன்னீர்செல்வம்.

<u>திரு. காஞ்சி பன்னீர்செல்வம் :</u> மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தப் போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையின் மீது நான் பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்த உங்களுக்கு என்னுடைய நன்றியை முதலிலே தெரிவித்து, இன்றைக்கு பல்வேறு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் கேள்வி நேரத்திலேயும் சரி, பேசுகின்ற நேரத்திலேயும் சரி, எல்லா கிராமங்களிலும் டீசல் தட்டுப்பாட்டால் நிறுத்தப்பட்ட பேருந்துகளை விடவேண்டுமென்று பேசினார்கள். அந்தக் கருத்திலே என்னைப் போன்றவர்களுக்கு மாற்றுக் கருத்து ஏதுமில்லை என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே பணிவன்போடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன், இந்த மாமன்றத்திற்கு. அதே நேரத்திலே இன்றைக்குப் பேசியவர்கள் எல்லாம், பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தக் கூடாது ; பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தினால், அரசுக்குக் கெட்ட பெயர் ஏற்படும் என்றும் இங்கே பேசினார்கள். நான் ஒன்றை இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுடைய கவனத்திற்கும், நம்முடைய பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கும் பணிவன்போடு தெரிவித்துக் கொள்வேன். பஸ் கட்டணத்தை இன்றைக்கு—ஏற்கெனவே, நம்முடைய மாண்புமிகு நிதியமைச்சர் அவர்கள் பேசுகின்ற நேரத்திலே ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். மற்ற மாநிலங்களை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிற நேரத்திலே, நம்முடைய மாநிலத்தில் பஸ் கட்டணம் மிகவும் குறைந்திருக்கிறது என்று. ஆக, அந்த அளவிலே பார்க்கின்ற நேரத்தில், மற்ற மாநிலங்களை பக்கத்தில் இருக்கிற ஆந்திரா, அதற்குப் பக்கத்தில் இருக்கிற கர்னாடகா அப்படி இன்னும் பல்வேறு மாநிலங்களையும்—ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிற நேரத்தில், மிக மிகக் குறைந்த கட்டணமாகத்தான், நம்முடைய மாநிலத்திலே இன்றைக்கு பஸ் கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறது. கடந்த ஆட்சிக் காலத்திலே, "டீசல்

தட்டுப்பாடு '' என்ற உள்நோக்கத்தைக் கற்பித்து, பல இடங்களிலும் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சிக் காலத்திலே விடப்பட்ட பேருந்துகள் குறிப்பாக கிராமங்களிலே ஓடிக் கொண்டிருந்த பேருந்துகள்—அன்றைக்கு நிறுத்தப்பட்டன. ஆக, அந்த வகையில் நிறுத்தப்பட்ட பேருந்துகளை, இன்றைக்கு நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் விட வேண்டுமென்று நான் இந்த அவையிலே பணிவன்போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன். காரணம், நம்முடைய தமிழகத்தினுடைய முதலமைச்சர், மாண்புமிகு இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் தேர்தல் அறிக்கையிலேகூட சொல்லி இருக்கிறார் ; ஆயிரம் மக்கள் வாழ்கின்ற பகுதிக்கு நிச்சயமாக நகரப் பேருந்துகள் என்ற அளவிலே விடப்படும் என்று ஏற்கெனவே தேர்தல் அறிக்கையிலே வாக்குறுதியாக சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

முற்பகல் 11–45

அந்த வகையிலே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பஸ் கட்டணத்தை இன்றைக்கு உயர்த்துகின்ற அதே நேரத்தில், ஓரளவுக்கு அதை உயர்த்தி, எல்லா இடங்களுக்கும், எல்லாக் கிராமங்களுக்கும், ஏற்கனவே 30 கிலோமீட்டர் தூரத்திற்கு நகரப் பேருந்துகள் விடப்படும் என்ற ஒரு திட்டத்தை, ஒரு 35 கிலோமீட்டர் என்ற நிலையிலே இருக்கிறது என்று கூடச் சொன்னார்கள். அதை, 40 கிலோமீட்டருக்குத் தொலைவிலே கூட நீங்கள் நிரப்புகின்ற, உயர்த்துகின்ற அளவிலே உயர்த்தி, எல்லா கிராமங்களுக்கும், இன்றைக்கு ஏற்கனவே நம்முடைய சிறப்புத் தன்னிறைவுத் திட்டத்திலே நம்முடைய மாண்புமிகு இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் அறிவித்திருக்கிறார்கள். கிராமங்களுக்கு, இன்றைக்குக் குடிநீர்ப் பிரச்சினை, மின்சாரப் பிரச்சினை, சாலை அமைக்கும் பிரச்சினை முழுமையாகச் செயல்படும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

அதே போல், இந்தப் பேருந்துகள் பிரச்சினை கூட, அப்படி ஒரு நிலையிலே அதைக் கொண்டு வந்து, எல்லா கிராமங்களுக்கும் இந்த 1000 மக்கட் தொகை வாழ்கின்ற பகுதி என்று இல்லாமல், எல்லா கிராமங்களுக்கும் பேருந்துகளை ஓட்டுகின்ற நிலையை, பஸ் கட்டணத்தை ஓரளவுக்காவது உயர்த்தி, எல்லா கிராமங்களுக்கும் பஸ் வசதி செய்து தர வேண்டுமென்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை, நான் இந்த நேரத்திலே பணிவன்போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன். கேட்டுக் கொள்கிற அதே நேரத்தில், என்னுடைய தொகுதி, உத்திரமேரூர் தொகுதி மிகவும் பின்தங்கிய தொகுதி, விவசாயப் பெருமக்கள், நெசவாளப் பெருமக்கள் அதிகமாக வாழ்ந்து கொண்டிருக்கின்ற அந்தத் தொகுதியில், கிட்டத்தட்ட, சென்னையிலிருந்து பேருந்துகள் புறப்பட்டு, அந்த வழியாகத்தான் திருவண்ணாமலை வரையிலே செல்கிறது. அதேபோல், சென்னையிலிருந்து புறப்பட்டு வாலாஜாபாத் வழியாகத் தான் காஞ்சிபுரம் செல்கிறது. ஆனால் போகின்ற வழியிலே பணிமனை இருக்கிறதா என்று சொன்னால்,

உத்திரமேரூர் நகரத்திலேயும் இல்லை. வாலாஜாபாத் நகரத்திலேயும் இல்லை. ஆக, இரு நகரங்களிலேயும் தயவு செய்து மாண்புமிகுஅமைச்சர் அவர்கள் பணிமனை ஒன்றை உருவாக்கித் தர வேண்டுமென்று நான் பணிவன்போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல், இங்கே ஏற்கனவே ஒரு திட்டத்தைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். நான் அதையும் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். உடல் ஊனமுற்றவர்களுக்கு, 15-லே இருந்து 20 வயது வரையிலே உள்ள உடல் ஊனமுற்றவர்களுக்குப் பஸ் பாஸ் கொடுக்கப்படும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அந்த இலவசப் பஸ் பாஸ் திட்டத்தைத் தயவு செய்து எல்லா உடல் ஊனமுற்றவர்களுக்கும் கொடுக்க வேண்டுமென்று, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை நான் பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, நான் ஏற்கனவே, நாடாளுமன்ற உறுப்பினராக இருந்த காலத்திலே அங்கே நான் குரல் கொடுத்தேன். போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு, ஏற்கெனவே இதயதெய்வம் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் காலத்தில், பென்ஷன் திட்டம் என்ற ஒரு திட்டத்தை உருவாக்கி, அதை நிறைவேற்றுகின்ற நேரத்திலே அவர்கள் மறைந்து விட்டார்கள். காலத்தின் சூழ்நிலையில் இடையிலே ஒரு ஆட்சி வந்து போயிருக்கிறது. இன்றைக்குப் புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய அரசியல் வாரிசு, எங்களையெல்லாம் ஆளாக்கியிருக்கின்ற இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்கள், தாய் உள்ளத்தோடு இருக்கின்றார்கள். அவர்கள் நம்முடைய போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு பென்ஷன் திட்டத்தையும் நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று, இந்த மாமன்றத்திலே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை கேட்டு விடைபெறுகிறேன். நன்றி.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. இரா, நடேசன்.

திரு. இரா. நடேசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 1991-92 ஆம் ஆண்டு நிதிநிலை அறிக்கையிலே, இந்த போக்குவரத்து மானியத்திலே பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொண்டு, நமது போக்குவரத்துக் கழகமானது, இந்த நாட்டுக்கு எவ்வளவு முக்கியம் என்பதனைக் குறித்துச் சொல்ல வேண்டிய அவசியம் இல்லை என்று சொல்லி, பொதுமக்களின் வசதியினை முன்னிட்டும், நமது தமிழக அரசின் வருமானத்தைக் கருதியும், போக்குவரத்துக் கழகம் மிகச் சிறப்பாக ஓட வேண்டியது என்பதைச் சொல்லிக் கொள்கிறேன். ஆனால், இன்று சீர்குலைந்து இருப்பதாக இந்த நிதிநிலை அறிக்கையிலே கூறப்பட்டிருக்கிறது.

ஒன்று, இரண்டு பஸ்கள் கூட இன்று மிகச் சிறப்பான அளவிலே, இலாபத்திலே ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது. நமது தமிழகம் முழுவதும் இன்று 13,000-க்கும் மேற்பட்ட பேருந்துகள்

[திரு. இரா. நடேசன்] [1991 செப்டம்பர் 14

ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. ஆனால், மிகப் பெருமளவிலே நஷ்டத்திலே இயங்கி வருவதாக இங்கே கூறப்பட்டிருக்கிறது. இதன் காரணம் என்ன என்று சிந்திக்கும்போது, உண்மையிலேயே நிர்வாகத் திறன் குறைவாகத்தான் இருக்க வேண்டுமென்று எண்ணவேண்டிய நிலை இருக்கிறது. எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும், அதாவது ஒன்றுபோல் நஷ்டத்தில் இயங்குகின்றதா அல்லது குறிப்பிட்டு, நிர்வாகத்திறன் குறைவாகநடந்துகொண்டிருக்கிற நிர்வாக இயக்குநர்கள் உள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்தில் ஓடுகின்றதா என்பதனை, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சிந்தித்து, நஷ்டத்தில் , நிர்வாகத் திறன் குறைவாக இருக்கின்ற, அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே உள்ள நிர்வாகிகளை மாற்றி நல்ல நிர்வாகத் திறன் உள்ள நிர்வாகிகளை நியமிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 11-50

அது மட்டுமல்லாமல் இன்று தமிழகத்தில் மட்டும்தான் மிக குறைவான ரேட்டிலே அதாவது 10½ காசு ஒரு கிலோமீட்டருக்கு என்ற அளவிலே போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பேருந்தை ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறோம். பக்கத்து மாநிலங்களான கேரளா, கர்நாடகம், ஆந்திரா போன்ற மாநிலங்களில், 13 பைசா, 14 பைசா, 15 பைசா என்ற அளவில் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. இன்றைய விலைவாசி உயர்வைப் பொறுத்தவரையில் டீசல் விலை 25 சதமானம் உயர்ந்து இரண்டு வருடங்கள் ஆகின்றன. மற்ற உதிரிப் பொருட்களின் விலையும் ஏறி இருக்கிறது. டயர் போன்ற பொருட்கள் எல்லாம் மிக அதிகமான அளவுக்கு விலை ஏறி இருக்கிறது. இப்படி விலைவாசி உயர்வு உள்ள இந்தக் காலத்தில் நாம் மட்டும் இப்படி 10½ பைசா ஒரு கிலோமீட்டருக்கு என்று பேருந்துகளை ஓட்டினால் நஷ்டத்திற்கு அதுவும் ஒரு காரணமாக இருக்கும். ஆகவே, என்னுடைய சொந்த அபிப்பிராயத்தைப் பொறுத்தவரையில் நான் சொல்கிறேன். குறைந்தது இரண்டு பைசா அளவிலாவது கட்டணத்தைக் கூட்டினால் ஓரளவில் நாம் நஷ்டத்தைச் ' சரிக்கட்டலாம் என்று நினைக்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்லாமல் டீசல் தட்டுப்பாடு என்ற நிலையில் நாம் இன்று ஆயிரம் வண்டிகளுக்கு மேல் நிறுத்திவிட்டு 750 வண்டிகளைத்தான் ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறோம் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்கள். ஆனால் பக்கத்து மாநிலமான கேரளா, கர்நாடகம் போன்ற மாநிலங்களில் டீசல் தட்டுப்பாடு என்ற காரணத்தை வைத்து வண்டிகளை நிறுத்தவில்லை என்று எனக்குச் சொல்லி வருகிறார்கள். ஆனால் நம்முடைய தமிழகத்தில் சென்னை மாநகரத்தில் ஏழை எளிய மக்களுக்கு மிகவும் தொந்தரவு கொடுக்கிற அளவில் ஞாயிற்றுக்கிழமைகளில் எல்லாம் 50 சதவீதம் வண்டிகளை ஓடாமல் நிறுத்தியிருப்பதாகவும்

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. இரா. நடேசன்]

வி, ஜே, என்ற இரண்டு வகையான நம்பர்களைக் கொண்ட வண்டிகள் முன்பு ஓடி வந்ததாகவும், அந்த வண்டிகள் ஓடுகிற நேரத்தில் இங்கே சென்னை மாநகரத்திலே உள்ள மக்களுக்கு எல்லாம் மிக வசதியாக இருந்ததாகவும் சொல்கிறார்கள். இன்று அந்த வி, ஜே என்ற வண்டிகள் ஓடாமல் வேறு ஏதோ பெயர் உள்ள வண்டிகள் ஓடுவதாகவும், அவை மிகவும் நஷ்டத்தில் ஓடிக்கொண்டிருப்பதாகவும் சொல்கிறார்கள். அதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் மனதில் கொண்டு தக்க நடவடிக்கை எடுத்து பொதுமக்களின் வசதிக்காக முழுமையாக வண்டிகளை விட வேண்டும் என்பதுடன் அந்த வி, ஜே பஸ்களை மீண்டும் விடுமாறும் நான் வேண்டிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையில் அவற்றில் வேலை பார்க்கிற பணியாளர்களுக்கு மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்களின் ஆட்சி வந்தவுடனே, அரசாங்கத்தில் வேலை பார்க்கிற ஊழியர்கள் பணியில் இருக்கிறபோது மரணம் அடைந்தால் 60,000 ரூபாய் கொடுப்பதுபோல் இவர்களுக்கும் அதாவது போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணியாற்றுகிற தொழிலாளர்களுக்கும் 60,000 ரூபாய் கொடுப்பதற்காக நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அடுத்து அவர்கள் ஏராளமான நாட்களாக ஆவலோடு காத்துக்கொண்டிருப்பது அந்த பென்ஷன் என்பதற்காக. அதையும் கருணை கொண்டு, கொடுக்க முடியும், கொடுக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்லாமல், எங்களுடைய கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகத்தில் நிர்வாக இயக்குநர் போடுகிற அந்தச் சட்டத்தைக் கூட அங்கேயுள்ள ஓட்டுநர்களோ, நடத்துநர்களோ பரிபாலிக்கவில்லை. ஆகவே அங்கே பல குழப்பங்கள் நடந்துகொண்டு இருக்கின்றன. அப்படி நிர்வாக இயக்குநர் போடுகிற உத்தரவுகளைச் சரிவர நடத்தாததற்கு காரணம் என்ன என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சிந்தித்துப் பார்த்து ஆவன செய்யவேண்டும்.

அங்கே பல ரூட்டுகளை அவர்கள் நிறுத்தி இருக்கிறார்கள். அந்த இடங்களில் எல்லாம் கருணை கொண்டு வண்டிகளை விட வேண்டும். ஆயிரம் ஜனங்கள் வசிக்கின்ற இடங்களுக்கெல்லாம் வண்டிகளை ஓட்டுவோம் என்று சொல்லியிருக்கிறோம், ஆனால் இரண்டாயிரம், மூன்றாயிரம் ஜனத்தொகை உள்ள இடங்களில் வண்டிகளை ஓட்டவேண்டும் என்று சொன்னால் அந்த இயக்குநர் அதற்கு செவிசாய்க்கவில்லை. ஆகவே கருணை கொண்டு கன்னியாகுமரி நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நிர்வாகிகளுக்கு சற்று சிந்தித்து நடவடிக்கை எடுக்க உரிய ஆலோசனைகள் வழங்கவேண்டும்.

அடுத்து ஏதாவது ஒரு காரணம் வருகிறது என்றால் உடனே ஓட்டுநர்களும், நடத்துநர்களும் வண்டியை நிறுத்திவிடுகிறார்கள். அப்படி நிறுத்துவதால் நமது அரசுக்கு மட்டுமல்ல; பொதுமக்க

[திரு. இரா. நடேசன்] [1991 செப்டம்பர் 14

ளுக்கும் மிகவும் சிரமத்தைக் கொடுக்கிறார்கள். எனவே, அப்படிப்பட்ட தீய எண்ணங்கள் எப்படி உண்டாகின்றன என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்த்து, ஏதாவது ஒரு காரணம் இருந்தால் பேசித் தான் முடிக்க வேண்டும். உரிய நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமே யல்லாது இப்படி திடீரென்று மாவட்டத்தில் ஓடுகிற வண்டிகளை முழுவதையும் நிறுத்துகிற அந்தச் செயலை இத்தோடு நிறுத்தி வைக்க ஏதாவது திட்டங்களைக் கொண்டுவர வேண்டும் என்று அன்போடு கேட்டு வாய்ப்புத் தந்தமைக்கு நன்றி சொல்லி விடை பெறுகிறேன்.

முற்பகல் 11-55

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்:</u> திரு. ஓ. எஸ். அமர்நாத்.

*<u>திரு. ஓ. எஸ். அமர்நாத் :</u> மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே,. மதுரை கிழக்குத் தொகுதியிலிருந்து இந்த சட்டமன்ற உறுப்பினராக ஆக்கிய மாண்புமிகு முதல்வர் கழகத்தினுடைய காவல் தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கு என்னுடைய தொகுதி சார்பாகவும், என் சார்பாகவும் நான் அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைக் காணிக்கையாக்குகிறேன் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்று மோட்டார் வாகனங்கள் சட்டங்கள் நிர்வாகம் பற்றிய மானிய கோரிக்கையின் மீது எனக்கு பேச வாய்ப்பளித்தமைக்கு என்னுடைய நன்றியை முதலிலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் சம்பந்தமாக வாகன விபத்தில் இறந்தவர்களுக்கு சட்டப்படி நஷ்ட ஈடு வழங்கப்பட்டு வருகிறது. இறந்தவர்கள் குடும்பத்தின் சார்பாக வாரிசுதாரர்கள் மோட்டார் வாகன விபத்து நஷ்ட ஈடு கோரி நீதிமன்றத்தில் மனு தாக்கல் செய்கிறார்கள். மதுரையிலே மோட்டார் வாகனம் விபத்து சம்பந்தமாக நஷ்ட ஈடு கோரும் நீதி மன்றம் ஒன்று, சிறப்பு நீதி மன்றம் ஒன்று இருக்கிறது.

ஆனால் நாளுக்கு நாள் மதுரை மாநகரத்திலே விபத்துக்கள் அதிகமான எண்ணிக்கையில் வளர்ந்து கொண்டு வருவதால் மேலும் ஒரு கூடுதலான மோட்டார் வாகன விபத்துக்கள் நீதி மன்றம் ஒன்றை அமைத்துத்தர வேண்டும் என்று மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்களையும், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களையும், சட்ட அமைச்சர் அவர்களையும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால் ஒரு வழக்கு முடிவதற்கு 3 ஆண்டுக் காலம் ஆகிறது. அதுவுமில்லாமல் குறிப்பாக மோட்டார் வாகனங்கள் சட்டத்திலே 1989 ஆம் ஆண்டிலே ரூல் 20 என்று ஒன்று கொண்டு வந்து இருக்கின்றார்கள். அந்த ரூல் 20 என்பது மோட்டார் வாகன விபத்து நஷ்டஈடு வழங்குகின்ற நீதிபதிகள் அவர்கள் தங்களுடைய தீர்ப்புரையிலே நஷ்ட ஈடு தொகையாக வழங்கும்போது, அந்தக் குடும்பங்களுக்கு

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு ஓ. எஸ். அமர்நாத்]

நஷ்ட ஈட்டுத் தொகை என்பது உடனே முந்தைய காலத்தில் அளிக்கப்பட்டு வந்தது. ஆனால் 1989ஆம் ஆண்டிலே மோட்டார் வாகன சட்டத்தில், ரூல் 20-லே, நஷ்ட ஈட்டுத் தொகை வைப்பீட்டுத் தொகையாக 3 ஆண்டுக் காலம் அரசுடமை ஆக்கப்பட்ட வங்கிகளில் வைக்கப்பட வேண்டுமென்பது ஒரு ரூலாக இருந்து வருகிறது. சட்டத்தில் நிவாரணம் என்பது உடனடியாகப் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு சென்றடையவேண்டுமென்று இருக்கிறது. ஆனால் முந்தைய அரசு இந்த திருத்தத்தைக் கொண்டு வந்ததன் காரணமாக பாதிக்கப்பட்டு உயிரிழந்த குடும்பத்திற்கு நிவாரணம் அளிக்க முடியாமல் 3 ஆண்டுக் காலம் வைப்பீட்டுத் தொகையாக வைப்பதன் காரணமாக அந்த அளவிலே நாங்கள் வழக்கறிஞர் என்ற முறையிலே ஒரு வழக்கு தாக்கல் செய்து முடிவதற்கே 3 ஆண்டுக் காலம், 4 ஆண்டு, 5 ஆண்டு என்று ஆகிறது. மேலும் இந்த வைப்பீட்டுத் தொகையாக 3 ஆண்டுக் காலம் வைப்பதன் காரணமாக நாங்கள் இந்தத் தொகையை பாதிக்கப்பட்ட குடும்பங்களுக்கு எடுத்துத்தர வேண்டுமென்றால் மிகவும் சிரமப்படுகிறோம். அதுவும் இல்லாமல், ஒரு வயதான கிழவி இறந்துவிட்டால், அவருக்கு வயது 70, 80 ஆகிறது என்றால் அவருடைய கணவர் வயது 90 இருக்கும். இறந்த அந்த கிழவியின் கணவர் மனு தாக்கல் செய்கிறார். பின் அவருடைய கணவரும் இறந்துவிடுகிறார். யார் வாரிசுதாரர் என்ற முறையில் பணத்தை எடுப்பது? 3 ஆண்டுக் காலம் ஏற்கெனவே வைப்பீடு செய்ய வேண்டுமென்று இருக்கிறது. அவரும் இறந்துவிட்டால் அவருடைய வாரிசுதாரர்கள் சார்பாக மனு தாக்கல் செய்து பணம் எடுப்பது என்பது 10 ஆண்டுகள் ஆகிவிடுகிறது. எனவே இந்தச் சட்டத் திருத்தத்தை OS Sec. 176 State Government Power, 1989 மூலமாக ரூல் 20 என்று கொண்டு வந்ததை, மாநிலத்திலே சட்டத் திருத்தம் மூலமாக மாற்றியமைக்கவேண்டும் என்று மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இது இயற்கை நீதிக்கு எதிராக இருக்கிறது. 'இட் இஸ் அகென்ஸ்ட் நேட்சுரல் ஜஸ்டிஸ்'. பாதிக்கப்பட்ட குடும்பங்களுக்கு உடனே நிவாரணம் கிடைக்க வேண்டும் என்ற ஒரே ஒரு காரணத்தினால்தான் சட்டம் இயற்றப்படுகிறது. 'இட் இஸ் அகென்ஸ்ட் நேட்சுரல் ஜஸ்டிஸ்'. இன்டெரிம் காம்பென்ஷேசன் மோட்டார் வாகன சட்டத்திலே இடைப்பட்ட நஷ்டஈட்டைக் கொடுக்க வேண்டும் என்று "No fault liability clause"-ல் இருக்கிறது. அந்த பிரிவினை மோட்டார் வாகனம் நஷ்ட ஈடு வழங்கும் நீதிபதிகள் அமல்படுத்தவில்லை. இறந்தவர் குடும்பத்திற்கு மனு தாக்கல் செய்த உடனே ரூபாய் 25 ஆயிரம் தொகையும், காயமுற்றோருக்கு ரூபாய் 12,500மும் வழங்கப்பட வேண்டும் என்று சட்டம் சொல்கிறது. ஆனால் எந்த நீதிபதியும் அதைப் பின்பற்றுவதில்லை. அதன் காரணமாக குடும்பத் தலைவி அவர்களும் குடும்பத் தலைமை பொறுப்பேற்றுள்ளவர், பாதிக்கப்பட்ட குடும்பத்தினர் மிகவும் சிரமப்படுகிறார்கள். உடனடி

[திரு ஓ. எஸ். அமர்நாத்] [1991 செப்டம்பர் 14

யாக அந்த நிறைவேற்றும்படி மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். மதுரை போன்ற பெரிய நகரங்களில் நாளுக்குநாள் விபத்து எண்ணிக்கை அதிகமாகிக் கொண்டிருக்கிறதால் மதுரை நகருக்குள் வராமல் லாரிகளை புறநகர்ப் பகுதியிலேயே நிறுத்த வேண்டும். அல்லது சென்னை போன்ற மாநகரங்களில் குறிப்பிட்ட நேரத்தில் லாரிகள் வருவதை போன்ற ஒரு சட்டத்தை கொண்டுவர வேண்டும் என்று நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். வாகன ஓட்டுநர்கள் அஜாக்கிரதையாவும், அதிவேகமாகவும் கவனக் குறைவாகவும் ஓட்டுவதால் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. உயிர்ச்சேதங்கள் ஏற்படுகின்றன.

Those who drive the vehicle rashly and negligently thereby causing loss to the life shall be punishable with fine or sentence or with both...."

நண்பகல் 12.00

அப்படி என்று இந்தியச் தண்டனைச் சட்டம் 304 (ஏ) பிரிவில் இருக்கிறது. ஆனால் மத்திய அரசுடன் கலந்து இந்தச் சட்டத்திலே வாகனம் ஓட்டும்போது விபத்து ஏற்பட்டால் அவர்கள் கடுமையான முறையில் கட்டாயம் தண்டிக்கப்பட வேண்டுமென்ற சட்டத் திருத்தம் மத்திய அரசின் உதவியுடன் கொண்டு வர வேண்டுமென்று மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்களையும், சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சர் அவர்களையும் நான் மிகவும் அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், வாகனம் ஓட்டுபவர்கள் குடிபோதையில் வாகனம் ஓட்டுபவர்களாக இருந்தால், பிரதான சாலையில் 50, 100 கிலோ மீட்டர் வித்தியாசத்தில் நவீன கருவிகளை வைத்து குடிபோதையில் வண்டி ஓட்டுபவர்களைக் கண்டுபிடித்து அவர்களுடைய வாகனம் ஓட்டுகிற உரிமையை ரத்து செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப் பெற்றது)

திரு. ஓ. எஸ். அமர்நாத் : முதல்முறை பேசுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : நானும் முதல் முறை மணி அடிக்கிறேன்.

திரு. ஓ. எஸ். அமர்நாத் : அடுத்து, நீதித் துறைக்கு வாகனங்கள் வழங்குதல். நீதித் துறை நடுவர்களுக்கு சாதாரணமாக ஒரு கார் போன்ற வாகன வசதிகள் செய்து தர

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. ஓ. எஸ். அமர்நாத்]

வேண்டும். நீதித் துறை நடுவர்கள் கொலை போன்ற வழக்குகளில், பிரதான வாக்குமூலம் அதாவது மரண வாக்குமூலம் வாங்க வேண்டுமென்றால் காவல் துறை வாகனத்தை நாட வேண்டிய கட்டாயம் தற்போது இருக்கிறது. ஆகவே, நீதித் துறையிலே, கடைசியாக இருக்கின்ற நீதித் துறை நடுவர்களுக்கும் வாகன வசதி செய்துதர வேண்டுமென்று மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்து அதிகம் உள்ள பகுதியான மதுரை பஸ் நிலைய சுரங்கப் பாதையை அமைக்க வேண்டுமென்றும், மதுரை தேவர் சிலை அருகே ஒரு சுரங்கப் பாதை அமைக்க வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.....(மணியடிக்கப்பெற்றது).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இதை எல்லாம் சாலைகள்—பாலங்கள்' குறித்த விவாதத்தின்போது வைத்துக் கொள்ளுங்கள். அடுத்து, திரு. தம்புசாமி.

*திரு. வே. தம்புசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கு நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்ற போக்குவரத்துத் துறையின் மானியக் கோரிக்கைமீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பு தந்த தங்களுக்கு நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இந்த மானியக் கோரிக்கைமீது, பஸ் கட்டண உயர்வு பற்றி கூறப்பட்டிருக்கிறது. பஸ் கட்டண உயர்வால் எவ்வளவு பெரிய நெருக்கடி சாதாரண மக்களுக்கு ஏற்படும் என்று எண்ணிப் பார்க்கவேண்டும். ஆகவே, இந்த பஸ் கட்டண உயர்வைக் குறைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதே சமயத்தில், இப்படி உயர்த்துவதற்குக் காரணம் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள பேருந்துகளிலே நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று கூறப்படுகிறது. ஆனால் அந்தப் பேருந்துகளில் உள்ள நிலைமையைப் பார்த்தால் பேருந்துகள் எல்லாம் பாழடைந்த நிலையில் உள்ளன. இட நெருக்கடியும் உள்ளது. மக்கள் பஸ்ஸிலே ஸ்டான்டிங்கில் நின்றுகொண்டு போகின்ற நிலைதான் உள்ளது. எப்படி நஷ்டம் வரும். சரியாக பழுது பார்ப்பதும் கிடையாது. எங்கேயாவது ஒரு பஸ் இடையிலே நின்றுவிட்டால் உடனடியாக அதை பழுதுபார்த்து எடுத்துவர தேவையான எந்த விதமான உபகரண வசதியும் கிடையாது. இப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் செயல்பட்டாலும் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் எப்படி நஷ்டம் வரும் என்று தெரியவில்லை. ஆனால் அதே நேரத்தில் தனியார்த் துறையிலே ஓடுகின்ற பேருந்துகளிலே அதிகமான லாபம் பெற்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஒரு பஸ் அல்லது இரண்டு பஸ்களின் உரிமையாளர்கள் இன்றைய தினம் 4, 5, 10 பஸ் என்கிற அளவுக்கு பஸ்களை அதிகரித்திருப்பதுடன், லாபத்தில் இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். பேருந்தும் விஸ்தரிக்கப்படுகிறது. ஆனால் அரசுத் துறையிலே இயங்குகின்ற இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இவ்வளவு

பெரிய நஷ்டம் ஏற்படுவதற்கு என்ன காரணம் என்று பரி சீலிக்க வேண்டும், ஆய்வு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் டீசல் தட்டுப்பாடு என்கிற பெயரால் பேருந்துகள் நிறுத்தப்படுகின்றன. அதே சமயத்தில் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு அதிக வேலைப் பளு இருக்கிறது. அப்படி அவர்கள் அதிகமாக வேலை செய்திருந்தும்கூட இப்படி நஷ்டம் ஏன் வருகிறது, கட்டண உயர்வை உயர்த்துவதற்கான சூழ் நிலை தொடர்ந்து ஏன் ஏற்படுகிறது, ஏன் நஷ்டம் ஏற்படு கிறது என்பதற்கான காரணங்களைக் கண்டுபிடிப்பதற்கான நிலைமைகளை உருவாக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள் கிறேன்.

பிற்பகல் 12.05

முதலாவதாக இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே செய் கின்ற ஆடம்பரச் செலவுகளைக் குறைக்க வேண்டும். தேவை யற்ற செலவுகளைக் குறைக்க வேண்டும். உதாரணத்திற்கு ஒன்று சொல்கிறேன். நாகப்பட்டிணத்திலிருந்து வேதாரண் யத்திற்கு செல்கின்ற பேருந்திலே டிக்கெட் மோசடி ஏதாவது நடக்கிறதா என்று பார்ப்பதற்கு அதற்குப் பின்னால் ஒரு ஜீப் பிலே அதிகாரிகள் செல்கிறார்கள். இப்படி ஜீப்புகளையும், பெட்ரோலையும் பயன்படுத்துவது சரியா? இது அதிகமான செலவு இல்லையா? அந்த வழித் தடத்திலே செல்கின்ற வேறு பேருந்துகளிலேயோ அல்லது அந்தப் பேருந்திலேயே சென்று சோதனை பண்ணலாம் அல்லவா? அதுபோல சில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஓட்டல்கள் நடத்தப்பட்டன. அந்த ஓட்டல்கள் எல்லாம் இருந்த இடம் இப்பொழுது தெரிய வில்லை. அந்த ஓட்டல்கள் கட்டுவதற்கு இலட்சக்கணக்கான ரூபாய் செலவழிக்கப்பட்டு, பராமரிக்கப்படாமல் அதிலும் ஒருபுறம் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதேபோன்று பெரிய பெரிய வாகனங்கள் இருக்கின்றன. ஒரு பேருந்து நின்றுவிட் டால் அதைப் பழுதுபார்ப்பதற்கு அந்த வாகனங்களில் செல்லு கிறார்கள். பல கிலோ மீட்டர் தூரம் அவை செல்லுகின்றன. அதற்கு பஸ்களில் கூட செல்லலாம். இதுபோன்ற அனாவசிய செலவுகள், அலுவலகங்களில் உள்ள ஆடம்பரச் செலவுகள் ஆகியவற்றைக் குறைக்க முடியுமா என்று அமைச்சரவர்கள் எதிர் காலத்தில் பரிசீலிக்க வேண்டும். அதே நேரத்தில் இதுபோன்ற நஷ்டம் வராமல் இருக்க ஒரு குழுவை நியமித்தால் நல்லதென்று நான் கருதுகிறேன். அதிலே அந்தந்த போக்குவரத்துக் கழ கங்களின் எல்லைக்குட்பட்ட சர்வ கட்சித் தலைவர்கள், அதிலே பணியாற்றக்கூடிய ஊழியர்கள், அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இருக்கிற நிர்வாகத்தினர் — இந்த 3 தரப்புக் களைக் கொண்ட குழுவை அமைப்பதன் மூலம் இந்த நஷ்டத்தை

எதிர்காலத்திலே தவிர்ப்பது மட்டுமல்லாமல் சிறப்பான முறை யிலே பேருந்துகளை இயக்குவதற்கு எதிர்காலத்திலே ஆலோ சனைகளைப் பெறமுடியும். அப்படிச் செய்யமுடியுமா என்பதையும் அமைச்சரவர்கள் எதிர்காலத்தில் பரிசீலிக்க வேண்டும்.

அதேநேரத்தில் ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் 2 நாட்கள் அரசு ஆய்வு நடத்தவேண்டும். அமைச்சரவர்கள் நேரில் வந்து ஆய்வு நடத்தி ஒருபுறம் பொது மக்கள், ஊழியர்கள், நிர்வாகத் துறையிலே உள்ளவர்கள், சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், ஊராட்சி ஒன்றிய முன்னாள் தலைவர்களாக இருந்தாலும் கூட, அவர்கள் — எல்லோரையும் அழைத்து. . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டது போல ஒவ்வொரு துறையையும் தெளிவாக ஆய்வு செய்வதற்கு நடவடிக்கைகளை நாங்கள் மேற்கொண்டிருக்கிறோம். குறிப் பாக, 2, 3 போக்குவரத்துக் கழகங்களில் அந்த ஆய்வுகள் நடை பெற்றிருக்கின்றன. இந்த நிதிநிலைக் கூட்டம் முடிந்ததற்குப் பிறகு நீங்கள் சொல்லுகின்ற கருத்துக்களை அரசு விரைவாக, உடனடியாகப் பரிசீலனை செய்து, எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் விரைந்து அது செயல்படுத்தப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. வே. தம்புசாமி : மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பொதுவாக தொழி லாளர்களை நிர்வாகம் இஷ்டத்திற்கு மாற்றாமல் இருக்கவேண் டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அப்படி மாறுதல் செய் வதால் பல்வேறு சிக்கல்கள், பிரச்சினைகள் வருகின்றன. அத னால் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் வேலைப் பளு அதிகரிக்கப் படுகிறது. இதையெல்லாம் தவிர்க்கின்ற முறையில் மாறுதல் செய்யவேண்டுமென்றால் அந்தந்தப் போக்குவரத்துக் கழ கங்களிலே இருக்கிற அந்தச் சங்கங்களோடு பேசி, அந்தத் தொழி லாளர்களோடு பேசி, அவர்கள் விரும்புகின்ற அளவுக்கு மாறு தல் செய்வதன் மூலம் எந்தவிதமான பிரச்சினையும் வராமல் இருப்பதோடு, நிர்வாகத்திற்கும் தொழிலாளர்களுக்கும் ஒரு சுமூகமான உறவு ஏற்படுவதற்கு வாய்ப்பு ஏற்படும். அதனால் எந்தவிதமான நஷ்டமும் கழகத்திற்கு வந்துவிடப் போவது இடையாது. எனவே தங்கள் இஷ்டத்திற்கு மாற்றுவது அல்லது தனக்கு வேண்டாதவர்களை மாற்றுவது அல்லது அதிகாரி

களுக்குப் பிடிக்காதவர்களை வேண்டுமென்றே மாற்றுவது போன்ற நிகழ்ச்சிகளை மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் கண்காணித்து, அவைகள் தவிர்க்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, அந்தக் கழகங்களிலே பணியாற்றக்கூடிய தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டும். அதே போன்று அவர்களுக்கு உடை வழங்குவதிலும், கூடுதல் உடை, செருப்பு வழங்கப்பட வேண்டும். அதே நேரத்தில், அரசுத் துறையிலே இருக்கக்கூடிய அரசு ஊழியர்களுக்கு வழங்கக்கூடிய சலுகைகளை அவர்களுக்கும் வழங்க வேண்டும். ஏனென்றால் இரவு பகலாக உழைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த வகையில் அரசு ஊழியர்களுக்கு வழங்கப்படும் சலுகைகள் அவர்களுக்கும் வழங்கப்பட வேண்டும். இன்றைக்கு இயக்கப்படும் கும்பகோணத்திலுள்ள சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலுள்ள பேருந்துகள் மிகவும் பழைமையானவை. அவற்றை மாற்றி, புதிய பேருந்துகள் விடுவதற்கு அமைச்சரவர்கள் முழு முயற்சி எடுக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து திருவாரூர் நகரப் பேருந்து நிலையத்தில் இட நெருக்கடி அதிகமாக உள்ளது. அதற்கு அருகாமையில் கீழ்ப்புறம் உள்ள பேருந்து டெப்போவை மாற்றி அந்த இடத்தையும் சேர்த்து நகர பேருந்து நிலையமாக மாற்ற அமைச்சரவர்கள் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதே போன்று பல கிராமங்களுக்குப் பேருந்துகள் செல்ல முடியாத நிலைமை இருக்கிறது.

பிற்பகல் 12-10

அதுபோன்ற கிராமங்களை ஆய்வு செய்து, அந்தக் கிராமங்களுக்கு பேருந்துகள் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது) அதுபோல, தஞ்சாவூர்-திருவாரூர் வழியில் செல்கின்ற சில பேருந்துகளை காலையிலோ மாலையிலோ ஒரு பேரூராட்சியைப் போல இருக்கின்ற குளிக்கரை மற்றும் அம்மையப்பன் வழியாக தஞ்சை-திருவாரூர் சென்று திரும்புவதற்கான நடவடிக்கைகளை விரைவில் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். திருவாரூரிலிருந்து ஆந்தைக்குடி வழியாக ஏறத்தாழ 22 கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு பேருந்துகளே கிடையாது. ஆகவே கண்ணாபூர்—வலிவலம் என்ற இணைப்பை ஏற்படுத்தி பேருந்து விட வழிவகை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேபோல் திருவாரூரிலிருந்து சாட்டியகுடி வழியாக ஏறத்தாழ 15,16 கிலோ மீட்டரில் முப்பத்துகோட்டகம் என்ற கிராமம் இருக்கிறது,

அங்கே ரோடு வசதி இருக்கிறது. அப்படியிருந்தும் பேருந்து விடுவதில் தேக்க நிலை இருக்கிறது. அதை எதிர்காலத்தில் நிவர்த்திக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். திருவாரூரிலிருந்து கங்களாஞ்சேரி வழியாக நாகூருக்குச் செல்கிற பேருந்துகள், கிட்டத்தட்ட 6-7 கிராமங்களைக் கொண்டிருக்கக் கூடிய பழையவலத்திற்கும் சென்று வர வேண்டும். அதேபோல வெங்கடங்கால் வழியாகவும் சென்று திரும்புவதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். முன்பு எந்தெந்தத் தடங்களில் பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டனவோ அந்த இடங்களுக்கு எல்லாம் மீண்டும் பஸ்களை விடவேண்டும். திருவாரூரிலிருந்து கண்கொடுத்தவனிதம் வழியாக கொரடாச்சேரிக்கு ஒரு பேருந்து விட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். அந்த பகுதி மக்கள் திருவாரூருக்கோ கொரடாச்சேரிக்கோ செல்ல வேண்டுமானால் பல மைல் தூரம் நடந்தே வரவேண்டிய சிரமம் இருக்கிறது. அதைப்போக்க அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன். எதிர்காலத்தில் சிறப்பாக இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயல்படுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்வதோடு, எனக்கு முன்னாலே பேசிய காங்கிரஸ் கட்சியின் உறுப்பினர் திரு. பீட்டர் அல்போன்ஸ் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள், தனியார் துறை மூலமாகத்தான் இப்படிப்பட்ட பொருளாதார உயர்வுகளை எதிர்காலத்தில் ஈட்டமுடியும் என்று சொன்னார்கள். அப்படி முடியும் என்று சொன்னால் நான் அவர்களைக் கேட்கிறேன். இன்றைய தினம் இந்தியாவில் ஏறத்தாழ இரண்டு லட்சம் தனியார் ஆலைகள் மூடிக்கிடக்கின்றன. அப்படி தனியாருக்குச் சொந்தமான ஆலைகளே மூடிக்கிடக்கின்றபோது, அதை நம்பி வாழ்கிற லட்சக்கணக்கான தொழிலாளர்கள் இன்றைக்கு வீதியில் நிற்கின்ற காட்சிகளை நாம் பார்க்கிறோம். ஆகவே தனியார் துறையில் இயக்கினால் மட்டும் லாபம் வரும் என்பதல்ல, பொதுவாக நிர்வாகத்தை சிறப்பாக நடத்த எந்த அளவுக்கு முயற்சிக்கிறோமோ அந்த அளவுக்குத்தான் லாபம் ஈட்ட முடியும் என்ற வகையில்தான், தொழில் முன்னேற்றம் ஏற்படும். ஆகவே சர்க்கார் பொதுத் துறையில் தொழில் திறமையையும் நிர்வாகத் திறமையையும் வளர்ப்பதற்குப் பதிலாக, மீண்டும் தனியார் கையில் தொழில்களை ஒப்படைப்பது என்பது எதிர்காலத்தில் எந்த ஒரு பொதுவான நன்மைக்காக நாம் இருக்கிறோமோ, எதை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று நினைக்கிறோமோ அதற்கு விரோதமாக அமைந்து விடும் என்பதைக் கூறி இந்த விவாதத்தில் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்த பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி கூறி அமைகிறேன், நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. எஸ். அண்ணாமலை.

திரு. எஸ். அண்ணாமலை : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியக்

கோரிக்கை மீது கருத்துக்கள் கூற வாய்ப்பு அளித்த பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எனது ஆலந்தூர் தொகுதியில் நந்தம்பாக்கம் பகுதியில் வாழும் பொது மக்களுக்காக மறைந்த டாக்டர் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் 45-பி, 21-ஈ ஆகிய பேருந்துகளை ஆரம்பித்து வைத்தார்கள். கடந்த மாதம் வரை ஓடிக் கொண்டிருந்த மேற்குறிப்பிட்ட பேருந்துகள் தற்போது திடீ ரென்று போரூர் வரை நீட்டிக்கப்பட்டு ஓடுகின்றன. அதனால் பேருந்துகளில் நெரிசல் அதிகமாகியிருக்கிறது. இத்தனை ஆண்டுகள் இந்தப் பேருந்துகளை நம்பி அதில் பயணம் செய்த அந்தப் பகுதி மக்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். எனவே டாக்டர் புரட்சித் தலைவர் ஆரம்பித்த பேருந்துகளை மீண்டும் நந்தம்பாக்கத்திலிருந்து இயக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மூவரசம்பேட்டை பகுதியிலிருந்து தி.நகர் வரை 51-என். என்ற இரண்டு பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருந்தன. அதில் தற்போது ஒரு பேருந்து நிறுத்தப்பட்டுள்ளது. மூவரசம் பேட்டை பகுதி மிகவேகமாக முன்னேறி வரும் பகுதியாக இருப்பதால் மீண்டும் அந்த இரண்டு பேருந்துகளையும் இயக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-15

பல்லவபுரம் பகுதியில் தற்போது நிறுத்தப்பட்டுள்ள எம்-37 மினி பஸ்ஸை மீண்டும் ஓட்ட ஆவன செய்யுமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன். இதே போன்று எம்-27, 52ஏ, 52ஈ, 52ஜி ஆகிய வழித்தடங்களில் மேலும் ஒவ்வொரு பஸ்ஸை அதிகரிக்கும் படிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திருசூலம் மலைப் பகுதியில் இது வரை எந்தப் பேருந்து வசதியும் இல்லை. ஆகவே நோயாளிகள், கல் உடைக்கும் தொழிலாளர்கள், அரசு அலுவலர்கள், மாணவர்கள் போய் வர புதிய மினி பஸ் விடுமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்தப் பகுதியில் ஆட்டோ வசதிகூட இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

சென்னையிலிருந்து தாம்பரம் வழியாகச் செல்லும் பல்லவன் போக்குவரத்துப் பேருந்துகள் அனைத்தும் குரோம்பேட்டை பொது மருத்துவமனை எதிரில் நிற்க நடவடிக்கை எடுக்குமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஆலந்தூர் பகுதியில் ஒரு பணிமனை திறக்க இருப்பதற்காக நான் இந்த அரசைப் பாராட்டுகிறேன். இந்தப் பணிமனையை இந்த நிதியாண்டிலேயே துவக்குமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்தப் பணிமனைக்கு பரங்கிமலை பணிமனை என்று பெயரிட வேண்டும் என்று நான் அமைச்சர் அவர்களைக் , கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஆலந்தூர், தாம்பரம் ஆகியவற்றுக்கு இடையே மையமாக உள்ள பகுதி கீழ்க்கட்டளைப் பகுதியாகும். எனவே கீழ்க் கட்டளையில் அவசியம் ஒரு பணிமனையை அமைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஓட்டுநர்கள் பேருந்துகளை நிறுத்த வேண்டிய இடத்திலே நிறுத்தாமல் போக்குவரத்துக்கும் இடைஞ்சலாக நடு ரோட்டி லேயே நிறுத்துகிறார்கள். அவர்களுக்கு அமைச்சர் அவர்கள் அறிவுரையைக் கூறி நிறுத்த வேண்டிய இடத்திலே நிறுத்தி, அதுவும் போக்குவரத்துக்கு இடைஞ்சல் இல்லாமல் நிறுத்திட வழிவகை செய்ய வேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டு எனக்கு போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கை யின் மீது பேச வாய்ப்பளித்தமைக்கு பேரவைத் துணைத் தலைவருக்கு நன்றி கூறி, அமர்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. ஜி. பழனிசாமி.

<u>திரு. ஜி. பழனிசாமி</u> : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் நிர்வாகத் தினுடைய மானியக் கோரிக்கையின் மீது இந்தியக் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பாக என்னுடைய கருத்தைச் சொல்ல நான் முன் வருகிறேன்.

தமிழகத்திலே ஓடிக் கொண்டிருக்கக் கூடிய 15 போக்கு வரத்துக் கழகங்களை ஒரு ஐந்து போக்குவரத்துக் கழகங்களாக ஆக்கினால் நிர்வாகச் சிரமங்களைக் குறைக்க முடியும். அரசின் வீணான செலவுகளையும் குறைப்பதற்கு நல்ல வாய்ப்புகளும் உருவாக முடியும். அநேகமாக போக்குவரத்துத் துறையில் ரூ. 42 கோடி இன்றைய தினம் நஷ்டம் காட்டப்பட்டிருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எல்லாம், எனக்கு முன்பாக, போக்குவரத்துத் துறையில் தனியாருக்கும் அரசு போக்குவரத் துகளுக்கும் உள்ள வித்தியாசங்களையெல்லாம் எடுத்துக் குறிப் பிட்டார்கள். இதற்கு அடிப்படையான காரணங்களை மாண்பு மிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்கள் கண்டறிந்து இன்றைககு இருக்கக் கூடிய அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஒழுங்கு படுத்த முயற்சி எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளக் கட மைப்பட்டிருக்கிறேன். காரணம், இன்றைக்கு இருக்கக் கூடிய தனியார் பேருந்துகள் சிறப்பான முறையில் இலாபத்தோடு ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. ஆனால் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்திலே காட்டப்படுவதற்கான காரணங்கள் என்ன? எங்கே தவறு நடைபெறுகிறது என்பதை அரசு ஆராய வேண்டும். எங்கே தவறு நடக்கிறது என்பதை அரசாங்கத் துறையில் உள்ள அதிகாரிகள் ' மொபைல் ' அடிப்படையில் பார்த்து வரத்தான் ஸ்பெஷல் ஆபீசர்களாகப் போடப்பட்டு,

கண்காணிக்கும் பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன. ஆகவே தமிழகத்திலே நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கக் கூடிய பஸ்போக்குவரத்தில் ஏற்படக்கூடிய நஷ்டத்தைப் போக்க நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். பொதுவாக அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை இலாப நோக்கோடு பாராமல் இது மக்களுடைய சேவைக்காக உள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்கள் என்ற முறையில் பார்க்க வேண்டும். அதே நேரத்தில் தனியாருடைய போக்குவரத்துகளையும்கூட நாம் ஊக்குவிக்க வேண்டும்.

பிற்பகல் 12-20

தனியார் துறையை நான் வேண்டாம் என்று சொல்லவில்லை. தனியார் துறைக்கு எந்த அளவிற்கு தமிழகத்திலே போக்குவரத்துத் துறையில் நாம் அனுமதி கொடுத்த போதிலும் கூட, அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களை நவீனப்படுத்துகிற விதத்தில் இன்றையதினம் நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் முயற்சி எடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுபோன்று தொழிற்சங்கம் உள்ளிட்டு இருக்கிற நிபுணர் குழுவை அரசு நிறுவி நட்டத்தைப் பற்றி மறு பரிசீலனை செய்ய வேண்டும். முந்தைய ஆட்சிக் காலத்தில் கூட இப்படிப்பட்ட வெளியீடுகளை, அறிக்கைகளை வெளியிட வேண்டுமென்று கேட்டு இருக்கிறோம். நிபுணர் குழு ஏற்கனவே அறிக்கைகளை சமர்ப்பித்து இருக்கிறது. ஆனால் இதுவரையில் அந்த நிபுணர் குழு அறிக்கையை அரசு தொழிற் சங்கங்களுக்கு அனுப்பவில்லை. அதை எல்லாம் அனுப்புவதற்கான முயற்சிகளை நீங்கள் மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

அதேபோன்று, நமது சாலைப் போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையில் இன்றைக்கு அநேகமாக நம்முடைய வண்டிப் பயணத்திற்காக கோடிக் கணக்கான ரூபாயை போக்குவரத்துத் துறையிலே செலவு செய்கிறோம். அந்த பொதுப் போக்குவரத்தில் முதலில் ஃபோர்டு வண்டிகள் இருந்தன. அந்த வண்டிகளை அரசு கொள்முதல் செய்ததன் மூலமாக அரசுக்கு கோடிக் கணக்கான ரூபாய் இன்றைய தினம் நஷ்டம் ஏற்பட்டதற்கு ஒரு காரணமாக அமைந்து கொண்டிருக்கிறது. ஆகையினால், அப்படி அரசாங்கத்துக்கு நஷ்டம் வராத வகையில் அந்த பஸ்களை கொள்முதல் செய்வதிலே தாங்கள் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

அதுபோன்று பயணிகளுக்கு பாதுகாப்பு என்ற அடிப்படையில் இன்றையதினம் போதிய வசதிகள் இன்றி நம்முடைய பஸ்கள் பராமரிக்க முடியாமல் இருக்கின்றன. அநேகமாக

இங்கே இருக்கக்கூடிய நம்முடைய சட்டப் பேரவை உறுப்பினர்கள் எல்லாம் சென்ற ஆட்சியைப் பற்றி குறைகள் எல்லாம் சொன்னார்கள், ஆனால் இடையிலேதான் திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு ஒரு இரண்டு ஆண்டுக் காலம் மட்டும் தான் செயல்பட்டுக் கொண்டு இருந்தது. அநேகமாக ஏற்கனவே அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலம் தான் தொடர்ந்து தமிழகத்திலே ஆட்சி புரிந்திருக்கிறது, ஆனால் உங்களுடைய ஆட்சிக் காலத்திலே பஸ்கள் மிகவும் பராமரிக்க முடியாத ஒரு சூழ்நிலைமை இருந்தது. அநேகமாக அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர்களோடு சேர்ந்து நானும் எதிர்க் கட்சி வரிசையிலே முன்பு இருந்து தான் குரல் கொடுத்து இருக்கிறோம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிடுகிறபோது ஃபோர்டு வண்டிகளை எடுப்பதிலே சிக்கல்கள் இருக்கின்றன என்று குறிப்பிட்டார்கள். அது போன்ற திட்டங்களை நம்முடைய அரசு இதுவரையில் எடுக்கவில்லை. அதுபோல முன்பு இருந்த அரசாங்கம், திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்திலே தான் பேருந்துகள் பராமரிக்க முடியவில்லை என்ற நிலையை உருவாக்கி அன்றைக்கு மூன்றில் ஒரு பகுதி பேருந்துகள் பராமரிக்கப்படாமலேயே அந்த ஆட்சியில் விட்ட காரணத்தினாலே தான் இன்றைக்கு நம்முடைய தமிழகத்தின் ஒப்பற்ற தலைவியாக இருக்கிற தமிழகத்தின் முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் அதைப் பராமரிக்க வேண்டுமென்று சொல்லி, அறிவுரை வழங்கியதன் வாயிலாக மிக விரைவிலே அவைகளைப் பராமரிப்பதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டிருக்கிறோம் என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் ; திரு. கே. கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன்.

திரு. கே. கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பேரவை உறுப்பினர் மறந்து இருப்பார் என்று நினைக்கிறேன். திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய ஆட்சிக் காலத்திலே தான் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பற்றி 'பல்லவா, தள்ளவா' என்றெல்லாம் கேலி செய்த காலம் ஒரு காலம் இருந்தது. புரட்சித் தலைவர் ஆட்சிக் காலத்திலேதான் இந்தியத் திருநாட்டிலேயே முதன்மையான துறையாக போக்குவரத்துத் துறை அப்போது இருந்தது. இப்போது அதைவிட ஒரு படி அதிகமாக, புரட்சித் தலைவர் காலத்திலே இருந்து வருகிற முயற்சியை புரட்சித் தலைவி அவர்கள் எடுத்து இருக்கிறார்கள். அதைப் பாராட்ட வேண்டுமேயொழிய, இந்த

[1991 செப்டம்பர் 14

[திரு. கே. கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன்]

ஆட்சிக் காலத்திலே சரியாக இல்லை என்று சொல்வது, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் அவைக்குத் தவறான தகவல் தருகிறார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

திரு. ஜி. பழனிசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 3 மாதங்களுக்குள்ளாக நிர்வாகம் சீர் கெட்டு விட்டது என்று நான் சொல்லவில்லை. எதிரே இருக் கிற மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களும் நானும் இந்த அவையிலே திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசைப் பார்த்து இப்படிப்பட்ட தவறுகள்—பேக்டரியிலே வரக்கூடிய சத்தம் போன்று, தமிழகத்திலே இன்றைக்கு அரசு பேருந்துகள் ஓடிக் கொண்டு இருக்கின்றன என்று நாங்கள் குற்றம் சாட்டி இருக்கிறோம் என்பதனை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு நான் நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன். அப்படிப்பட்ட நிலைகள் இருக்கக் கூடாது. நம்முடைய அரசு போக்குவரத்துக் கழகங் களை நவீனப்படுத்த வேண்டும். அதிலே வரக்கூடிய நஷ்டங் களைப் போக்குவதற்கு முயற்சி எடுக்க வேண்டும். தொடர்ந்து அரசுக்கு நஷ்டக் கணக்கைக் காட்டுவதைவிட அதிலே வரக் கூடிய நஷ்டத்தைக் குறைப்பதற்கான காரணங்களைக் கண் டறிந்து முயற்சி எடுக்க வேண்டும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகின்றன்.

அதுபோன்று, போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல் பாடுகளைப் பொறுத்த வரையில், இன்றையதினம் 'அம்மனி' பஸ்கள், ... (சிரிப்பு)

பிற்பகல் 12.25

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : ஆம்னி பஸ்கள் (சிரிப்பு)

திரு. ஜி. பழனிசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மன்னிக்க வேண்டும். வார்த்தையில் தவறு ஏற்பட்டு விட்டது. ஆம்னி பஸ்களை இன்றையதினம் தவறான முறைகளில் பயன்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஏற்கனவே அவைகள் எல்லாம் தடை செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. இன்றைய தினம் அந்த பஸ்களை திரும்பக் கொண்டு வந்து அவர்கள் தவறான முறையில் பல்வேறு இடங்களில் பயன் படுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த பஸ்கள் கூட்டமான நெரிசலான காலங்களில், விழாப் பேருந்துகள் என்ற அடிப் படையில் இன்றைக்கு ஓட்டப்படுவதால் அரசுப் போக்கு வரத்துக் கழகங்களுக்கு மிகப் பெரிய பாதிப்பு ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. அதிலே பல லட்சக்கணக்கான ரூபாய் இழப்பு அரசுக்கு ஏற்படுகிறது.

அது மட்டுமல்லாமல் தமிழகத்தில் இருக்கிற சுற்றுலா பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் இன்றைக்கு அண்டை மாநிலங் களான கேரளா, ஆந்திரா, கர்நாடகம், பாண்டிச்சேரி

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. ஜி. பழனிசாமி]

மாநிலங்களில் உள்ள அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைக் கலந்து நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் பேசி, அதிலுள்ள கட்டண வித்தியாசங்களைப் போக்குவதற்கு முயற்சி எடுத்தால் நம்முடைய அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நல்ல லாபம் ஈட்டித் தருவதற்கு வாய்ப்பு ஏற்படும் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற அமைப்பில் ஏற்கனவே வண்டிகள் ஓடிக் கொண்டிருந்தன. அதை சென்ற அரசில் எடுத்து விட்டார்கள். அநேகமாக இவை தனியாரிடம் இருப்பதை விட அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் என்று இருந்தால் அரசுக்கு மிகப் பெரிய லாபம் தரக் கூடிய நிலைமை இருக்கும். நேரடியாக நெல் கொள்முதல் நிலையங்களில் நெல் எடுத்துச் செல்லவும், அரசினுடைய பொருள்களை ஏற்றி இறக்கிச் செல்லவும் பயன்பட்டு நல்ல லாபத்தை தரக் கூடியதாக அமையும். ஆகவே, அதைத் திரும்பக் கொண்டு வருவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முயற்சியெடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து இன்றைக்கு தமிழகத்தில் தான் அதிகமாக விபத்துகள் ஏற்படுகின்றன. அதற்கு அடிப்படைக் காரணமாக லாரிகள் இருக்கின்றன. அவைகள் போகக் கூடிய வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்துவதற்கு அரசு ஆராய வேண்டும். இதற்காக போக்குவரத்துத் துறையில் உள்ள நிபுணர்களைக் கொண்டு பரிசீலனை செய்ய வேண்டும். அவர்கள் பவர் உள்ள ஹெட் லைட்டுகளைப் போட்டுக் கொண்டு இரவில் கடுமையான வேகத்தில் செல்கிறார்கள். குறிப்பாக சென்னைக்கு அருகில் இருக்கிற இடங்களிலிருந்து மணல் லாரிக்காரர்கள் மணலைக் கொண்டு வருகிறபோது அவர்கள் வருகிற வேகத்தைப் பார்த் தால், அநேகமாக அந்த லாரிகள் காரணமாகத் தான் விபத்து கள் அதிகமாக ஏற்படுகின்றன. ஆயிரக்கணக்கான உயிர்ச் சேதம் ஏற்படுகிறது. அதன் மூலமாக டிரைவர்கள் பலர் உயிரிழக்கிற நிலைமை இருக்கிறது. அதைக் கட்டுப்படுத்து வதற்கு என்ன செய்யலாம் என்பதை நம்முடைய அரசும், நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களும் ஆராய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்றைய தினம் எரி பொருள் மூலமாக அதிகமான நஷ்டம் வருவதாகச் சொல்லப்படுகிறது. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளுக்கு டீசல், ஆயில் வாங்குகிறபோது அதனை மத்திய அரசிடமிருந்து மானிய விலையில் நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்களும், போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களும் பெற வேண்டும். ஏனென்றால் இது ஒரு சமூகப் பணி. போக்குவரத்திலே என்ன லாபம் கிடைக் கிறது என்பதை விட, மின்சார வாரியத்திற்கு அரசு மூலமாக கடன் கொடுப்பதைப் போல. . . .

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் :</u> மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

<u>மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் :</u> மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிடுகிறபோது மானிய விலையில் டீசல் பெற வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். இப்போது 10 சதவீத கட்டையே நாம் தளர்த்த முடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறபோது அது எப்படி சாத்தியக் கூறாக இருக்கும் என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் வாயிலாகத் தெரிந்து கொள்ள விரும்புகிறேன்.

<u>திரு. ஜி. பழனிசாமி :</u> மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அதை மத்திய அரசிடமிருந்து நாம் பெற வேண்டும். மத்திய அரசில் கேட்டுப் பெற்றால் தான் இதிலுள்ள நஷ்டத்தைப் போக்க நாம் முயற்சிகளை எடுக்க முடியும். சாத்தியமானதாக இருந்தால் அதைப் பரிசீலிக்கட்டும். நம் தமிழ் நாட்டில் ஓடுகிற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டப் படக் கூடாது என்பதற்காக அதைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அந்த வகையில் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இருக்கிற நிலைமை பற்றி என்னுடைய தொகுதி குறித்தும் ஒன்றிரண்டு கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் தம்புசாமி அவர்களும் சொன்னார்கள். திருத்துறைப்பூண்டியிலிருந்து திருவாரூர் போகிற பஸ்களில் 11 பஸ்களை—திருத்துறைப்பூண்டி டெப்போ வில் சர்வீசை எடுத்து விட்டார்கள். எரி பொருள் தட்டுப்பாடு என்பதால் எடுத்து விட்டார்கள். அங்கேயுள்ள டெப்போ தாலுக்கா தலைநகரத்தில் இருப்பதை, இட வசதி போத வில்லை என்று எடுத்து விட்டார்கள். அதற்கான இடத்திற்கு கோவில் நிலம் வாங்கிக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த டெப்போவைக் கட்டுவதற்கு அரசு முயற்சியெடுக்க வேண்டு மென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையில் பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்த துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி கூறி அமர்கிறேன். வணக்கம்.

பிற்பகல் 12-30

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் :</u> திரு. சி. இராம சுவாமி.

* <u>திரு. சி. இராமசுவாமி :</u> மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, எங்களின் இதய தெய்வம், கண்கண்ட தெய்வம், தமிழகத்தின் காவல் தெய்வம், மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர், புரட்சித் தலைவி அவர்களின் பொற் பாதங்களில் விழுந்து வணங்கி, இந்த மானியக் கோரிக்கையில் என் து விவாதத்தைத் தொடங்குகிறேன்.

விபத்தில் இறந்தால் முதலமைச்சர் நிவாரண நிதியிலிருந்து பாதிக்கப்பட்ட குடும்பங்களுக்குக் கொடுக்கப்படும் நிதியை ரூபாய் ஆயிரத்திலிருந்து ரூபாய் 3 ஆயிரமாக உயர்த்தியதை நான் மிகவும் பாராட்டுகிறேன். இந்த நிவாரணத் தொகை பல இடங்களில் கொடுக்கப்படவில்லை. ஓர் ஆண்டுக் காலம் ஆகியும் கொடுக்கப்படவில்லை. இந்தத் தொகையை 'ஆன் தி ஸ்பாட்' அந்த இடத்திலேயே கொடுக்க வேண்டும், சட்டப் படி. ஆனால் அது பல இடங்களிலே கொடுக்கப்பட வில்லை. வழக்கு முடிந்தும் கூட கொடுக்கப்படவில்லை. ஆர்.டி.ஓ. அவர்கள் தான் இந்தப் பணத்தைக் கொடுக்கிறார் கள். ஆகவே, இதை உடனடியாகக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும், M.A.C.T. ஆக்ட், செக்சன் 140-ன்படி, 'நோ ஃபால்ட் கிளெயிம் என்று மனு கொடுத்தால், இறந்தவர்கள் குடும்பத்திற்கு 25 ஆயிரம் வீதமும், ஊனமுற்றோருக்கு 12 ஆயிரம் வீதமும் கொடுக்க வேண்டும் என்று சட்டம் இருக் கிறது. ஆனால் அதை யாரும் நடைமுறைப்படுத்தவில்லை. இதை ஒரு இன்டரிம் ரிலீப்-ஆகக் கொடுக்கிறார்கள். தமிழ் நாட்டிலே, கிருஷ்ணகிரியிலும், தஞ்சாவூரிலும் தான் இந்த நிவாரணத்தைக் கொடுக்கிறார்கள். இந்த நிவாரணத்தை மற்ற மாவட்டங்களிலும் நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும் என்று பணிவன்போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை)

மேலும், இந்த நேரத்தில் என்னுடைய தொகுதியைப் பற்றி நான் பேச ஆசைப்படுகிறேன். எங்கள் தொகுதியிலே போக்குவரத்து வசதிகள் குறைந்த அளவில் தான் உள்ளன. மலைப்பாங்கான கல்வராயன்மலையில், கரியாலூர், வெள்ளி மலை, சேராப்பட்டு, இந்நாடு, களாக்காடு போன்ற இடங் களில் பேருந்துகள் சரியாக இயங்கவில்லை. தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலம் சங்கராபுரம்—சேராப்பட்டிற்கும், கல்வராயன்மலையிலுள்ள வெள்ளிமலை, கரியாலூருக்கும், புதிய போக்குவரத்தை இயக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சங்கராபுரம்—திருவண்ணாமலை, வழி மூங்கில்பட்டு, வழியாக ஒரு பேருந்தும், சங்கராபுரம்—சாத்தனூர் அணை, வழியாக, மேல்செருவலூர் வழியாக, மணலூர் வழியாக ஒரு பேருந்தும், மோட்டாம்பட்டியிலிருந்து உளுந்தூர்பேட்டை வழியாக, சங்கராபுரம் வழியாக செல்லுகின்ற ஒரு பேருந்தும், சேராப்பட்டு—சென்னை, மூங்கில்துறைப்பட்டு, திருவண்ணா மலை வழியாக தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் மூலமாக புதிய பேருந்துகளை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. சி. இராமசுவாமி] [1991 செப்டம்பர் 14

நகரப் பேருந்து, சங்கராபுரத்திலிருந்து மூங்கில்துறைப் பட்டுக்கும், சங்கராபுரத்திலிருந்து மூலக்காடு வழியாகவும், சங்கராபுரம்—பவுஞ்சுபட்டுக்கும், சங்கராபுரம்—மணலூர் வழி யாகவும், கள்ளக்குறிச்சி, வளையாம்பட்டு வழியாகவும், பேருந்துகளை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம் மூலமாக புதிய பேருந்தை, சங்கராபுரம்—திருவண்ணாமலைக் கும், திருவண்ணாமலையிலிருந்து, மோட்டாம்பட்டிக்கும், மோட்டாம்பட்டியிலிருந்து, சேராப்பட்டிற்கும், மூலக்காடு வழியாக விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நகரப் பேருந்துகளை, திருவண்ணாமலை—பவுஞ்சுப் பட்டுக்கும், சங்கராபுரம்—பி ர ம் ம கு ண் ட த் தி ற் கு ம், திருவண்ணாமலை—அருணம்பாடிக்கும் விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். சங்கராபுரத்திலிருந்து ஹொசூர் வழியாக, திருவண்ணாமலை வழியாக, அன்னை சத்தியா போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஒகனேக்கல்—சங்கராபுரம் வழியாக தாணிப்பாடி வழியாகவும், அன்னை சத்தியா போக்குவரத்துக் கழக பஸ்களை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்த நேரத்தில் மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அன்னை சந்தியா கார்ப்பரேசன் என்று ஒரு நிறுவனத்தை ஏற்படுத்தி, அதில் போக்குவரத்துப் பேருந்துகளை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும், கிருஷ்ணகிரி—சங்கராபுரம், சங்கராபுரம்—செங்கம், சாத்தனூர் அணை, தண்டராம்பட்டு, வழியாக பேருந்துகளை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சங்கராபுரத்தில் பெரியார், கிளை பணிமனை ஒன்றைத் தொடங்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். கல்வ ராயன்மலைப் பகுதியில் இருந்து செல்லுகின்ற பஸ்களும் சங்கராபுரத்திலிருந்து செல்லுகின்ற பஸ்களும் அங்கேயுள்ள பணிமனையில் தங்க வாய்ப்பாக இருக்கும். எனவே, போக்கு வரத்து அமைச்சர் அவர்கள் சங்கராபுரத்தில் ஒரு கிளை பணி மனையைத் துவங்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மலைவாழ் மக்கள் மேம்பாட்டுக்காக, நகரப் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டுமென கேட்டுக் கொள்கிறேன். கள்ளக்குறிச்சி ஒன்றியத்தில், கள்ளக்குறிச்சியிலிருந்து தாவடிப்பட்டுக்குச் செல்லும் பஸ்களை, செம்படாக்குறிச்சி, காடிசித்தூர் வழி யாக பஸ்களை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. சி. இராமசுவாமி]

அதேபோல் சங்கராபுரத்திலிருந்து கள்ளக்குறிச்சி வழியாக, வீரசோழபுரம், மாடூர் வழியாகச் செல்லுகின்ற வகையில் பேருந்துகளை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

எனது கல்வராயன் தொகுதி மிகவும் பின்தங்கிய தொகுதி. அங்கே வாழும் மக்கள் பஸ் வசதிகள் இல்லாமல் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். 90-க்கும் மேற்பட்ட கிராமங்கள் இருக்கின்றன. கல்வராயன் மலையிலிருந்து கரியாலூர், வெள்ளி மலை, இந்நாடு, கிளாக்காடு ஆகிய வழிகளில் உள்ள ஊர்கள், போக்குவரத்து வசதி இல்லாமல், சாலை வசதிகள் இல்லாமல் இருக்கிறது. எனவே, அந்த 90 கிராமங்களுக்கும், மலைவாழ் மக்கள் வசதிக்காக புதிய பேருந்துகளை இயக்க வேண்டும் என்று மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர் களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் மோட்டாம்பட்டியிலிருந்து புதுப்பாலப்பட்டு வழி யாக, சங்கராபுரத்திற்கு தனிப் பேருந்து ஒன்றை இயக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் **12-35**

அவ்வாறு இயக்குவது மலைவாழ் மக்கள் மலையிலிருந்து கீழே வருவதற்கு வாய்ப்பாக இருக்குமென்று பணிவோடு தெரி வித்துக் கொள்கிறேன்.

சேரப்பட்டிலிருந்து மூலக்காடு, கொடியனூர் வழியாக, லக்கிநாயக்கன்பட்டி வழியாக, சங்கராபுரத்திற்கு ஒரு தனிப் பேருந்தினை இயக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள் கிறேன். சேராப்பட்டுக்குப் பக்கத்திலே 30 கிராமங்கள் பஸ் வசதியில்லாமல் இருக்கின்றன. அந்த ஊர்களுக்கும் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டுமென்று பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன். என்னுடைய தொகுதி மிகவும் பின்தங்கிய தொகுதியாக இருப்பதால், கல்வாாயன் மலையில் அதிக மக்கள் வாழ்வதாலும், பெரும் பகுதி கிராமங்களை உள்ளடக்கிய தொகுதியாகவும் இருப்பதாலும், அந்த கிராமங்களுக்கு போக்குவரத்து வசதி செய்து கொடுக்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன். பொது மக்க்ளுக்கு அத்தியாவசிய மான சில வழித் தடங்களில், கல்வராயன்மலையில் பேருந்து கள் இயங்கவில்லை. எனவே, அவைகளை இயக்க வேண்டு மென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். எனக்கு வாய்ப்பு அளித்த மாண்புமிகு பேரவைத்தலைவருக்கு நன்றிகூறி விடைபெறுகிறேன்.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :</u> டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்.

<u>டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் :</u> மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே. நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கக் கூ[illegible]

போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின் மீது பேசுகின்ற வாய்ப்பினை ஏற்படுத்தித் தந்ததற்கு நன்றியினை கூறிக் கொண்டு இங்கே ஒரு சில கருத்துக்களை நான் கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

15 போக்குவரத்துக் கழகங்களாக இயங்கி வருகின்ற நம்முடைய பேருந்துக் கழகங்களில் கிட்டத்தட்ட 13,594 பேருந்துகள் இருப்பதாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். என்னைப் பொறுத்தவரைக்கும் இந்த பேருந்துகள் அனைத்தும் ஓடிய பிறகும் கூட, நமக்கு நஷ்டம் வந்திருக்கிறது என்று சொன்னால் எங்கேயோ ஒரு விதத்தில் ஓட்டை விழுந்திருக்கிறது என்பது தான் அதன் பொருளாக இருக்க முடியும். காரணம், 2 பஸ்கள், 5 பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்கள் கூட குறுகிய காலக் கட்டத்தில் கோடீஸ்வரர்களாக மாறுகின்ற காலக் கட்டத்தில், இத்தனை பேருந்துகள் இருக்கக் கூடிய நமக்கு நஷ்டம் வருகின்றது என்று சொன்னால், அது எவ்வாறு என்பதை நாம் கண்டறிய வேண்டும்.

அதே போன்று அருமை நண்பர்கள் இங்கே பேசுகின்ற போது குறிப்பிட்டார்கள். நமக்கு இதிலே நஷ்டம் வருகின்ற காரணத்தினாலே தனியாருக்குக் கொடுத்து விடலாமா என்கின்ற ஒரு கேள்வியை எழுப்பினார்கள். என்னைப் பொறுத்த வரைக்கும், இது அரசினுடைய போக்குவரத்துக் கொள்கை என்பதனால் எத்தனை கோடி கொடுத்தாலும் வாங்க முடியாது. அது லட்சியத்தின் அடிப்படையில் நடைபெறுகின்ற ஒரு திட்டம். இப்போது இங்கே நான் உரிமையாக, என்னுடைய தொகுதிக்கு இந்த இடத்திலிருந்து இந்த இடத்திற்கு பஸ் வேண்டும், இந்த இடத்திலிருந்து இந்த ஊர்களுக்கு பஸ் வேண்டுமென்று உரிமையாக நாம் கேட்க முடிகிறது. ஆனால் ஒரு தனியாருக்கு என்று நீங்கள் கொடுத்து விடுவீர்கள் என்று சொன்னால், என்னுடைய பகுதிக்கு, என்னுடைய தொகுதிக்கு பஸ் விடுங்கள் என்று சொன்னால், நிச்சயமாக அதைப் பரிசீலனையில் கொள்ள மாட்டார்கள். அது மாத்திரமல்ல. அவர்களுடைய வருமானம் எங்கே பொது மக்களுடைய போக்குவரத்திற்கு அதிகமாக இருக்கிறதோ, அந்தப் பகுதியை மையமாக வைத்துத் தான் இயங்க வேண்டுமென்ற எண்ணத்தோடு அவர்கள் செயல்படுவார்கள். எனவே, தனியாருக்குக் கொடுத்து விட்டால், அதனால் வருகின்ற லாப நஷ்டங்களை பகிர்ந்து கொள்கின்ற விதத்தில் இருக்கக் கூடிய பொது மக்கள் மிகவும் இன்னல்களுக்கு ஆளாகக் கூடும். எனவே, அரசு இதைப் பிரித்து நோக்குகின்ற ஒரு செயல் வேண்டாம் என்ற என்னுடைய தாழ்மையான கருத்தினை கூறிக் கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்தையும் நீங்கள் எடுத்துப் பார்ப்பீர்கள் என்று சொன்னால், அதனுடைய நிர்வாகத் தலைவராக ஐ.ஏ.எஸ். அதிகாரிகளைப் போட்டிருக்

கிறீர்கள். அவ்வளவு பெரிய அதிகாரிகள் அதற்குத் தேவையாக இருந்தும், இப்படிப் போய்க் கொண்டிருக்கிறது என்று சொன்னால், அந்த அதிகாரிகளை மாற்றி விட்டு, அதற்குப் பதிலாக ' டெக்னிகலில் ' முன்னேறியிருக்கின்றவர்களுக்கு, ' ப்ரமோஷன் ' பதவி உயர்வுகளைக் கொடுத்து, நிர்வாகச் செலவுகளைக் குறைக்கின்ற விதத்தில் உங்களுக்கு அதிகமான லாபத்தை ஈட்ட முடியும் என்று கருதுகின்றேன்.

அதேபோல் இன்றைய தினம் தனியார் போக்குவரத்து ஆம்னி பஸ்களுக்கு ரூ. 500 என்று விதிக்கப்பட்டிருக்கக் கூடிய வரியினை மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் கூட பதில் சொல்கின்ற நேரத்திலே குறிப்பிட்டார்கள். ரூ. 1,500 என்ற அளவிற்கு வரி போடலாம் என்று சொன்னாலும் ரூ. 500 போட்டிருப்பதாகச் சொன்னார்கள். பொது மக்கள் மீது நீங்கள் டிக்கெட்டிற்கு அதிகமான காசுகள் வாங்குவதை விட்டு, அதை வேண்டுமானால், ரூ. 2,000 ஆக இருந்ததை ரூ. 1000 ஆக இன்னும் ரூ. 500-ஐ நீங்கள் அதிகப்படுத்துவீர்கள் என்று சொன்னால், இதன் மூலமும் வருமானம் அதிகமாக ஏற்படுவதற்கு அரசுக்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. எனவே, நீங்கள் அதைக் கருத்திற் கொண்டு, அவர்களுக்குக் கொடுத்திருக்கின்ற வரிகளை அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்று நான் மிகவும் பணிவோடு உங்களைக் கேட்டுக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதுபோல நம்முடைய அருமை சகோதரர் திரு. பழனிசாமி அவர்கள் கூறுகின்றபோது இங்கே ஒரு கருத்தினைச் சொன்னார்கள். அது நேற்றையதினம் தினமணிப் பத்திரிகையில் ஒரு செய்தியாக வந்திருக்கிறது.

பிற்பகல் 12–40

என்ன சொல்லி இருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால் 1985 முதல் 1988 வரைக்கும் லே-லாண்ட் பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருந்ததாகவும், அதற்கு பதிலாக ஃபோர்ட் கம்பெனியிலே இருந்து பேருந்துகள் வாங்கியதில் கிட்டத்தட்ட 70 லட்சம் ரூபாய் அரசுக்கு நஷ்டம் வந்திருக்கிறது என்று ஆடிட்டர் ஜெனரல் ரிப்போர்ட்டினை எழுதியிருக்கிறார்கள். ஆகவே இப்படி அதிகமான பொருள் செலவுகள் வருகின்ற நேரத்தில் அதைக் களைகின்ற விதத்தில் உங்களுடைய செயல்பாடுகள் இருக்கும் என்று சொன்னால் அரசு அதிகமான நஷ்டத்தை ஏற்கக்கூடிய ஒரு வாய்ப்பாக ஏற்படாது என்பதை உங்களுடைய மேலான கவனத்திற்கு கொண்டு வர கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதைப் போல ஒரு கார்ப்பொரேஷனில் ஆக்சிடெண்ட் நடக்கிறபோது நீதி மன்றங்களுக்குச் செல்லுகிறார்கள். ஏங்களுக்கு நஷ்டஈடு வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். நீதி மன்றத்

தில் இருப்பவர்கள், நீதிபதிகள் ஒரு லட்சமோ 75 ஆயிரமோ, 60 ஆயிரமோ கொடுக்க வேண்டும் என்று சொல்லி கார்ப் பொரேஷனுக்கு உத்திரவு போடுகிறார்கள். அந்த உத்தரவின் அடிப்படையில் அந்தக் கார்பொரேஷன் தான் அந்தப் பணங்களைக் கட்டிக் கொண்டிருக்கிறது. அதற்கு மூல காரணம் பஸ்களுக்கு இன்ஷ்யூரன்ஸ் இல்லை என்ற குறைபாடு இருப்பதாக அறிகிறேன். ஆக அந்த பேருந்துகளுக்கு இன்ஷ் யூர் செய்திருந்தால் ஒரு கால கட்டத்தில் இப்படிப்பட்ட விபத் துக்கள் வருகிற நேரத்தில் அந்த இன்ஷ்யூரன்சை வைத்தே பேஸ் பண்ணிக் கொள்ளக் கூடிய ஒரு சூழ்நிலை ஏற்படும். எனவே பஸ்களுக்கு இன்ஷ்யூரன்ஸ் செய்கிற ஒரு திட்டத்தை நீங்கள் கண்டிப்பாக கடை பிடிக்க வேண்டும் என்ற என்னுடைய தாழ்மையான கருத்தினை நான் கூறிக் கொண்டு, அதை போல மிக முக்கியமான ஒன்றை மாண்புமிகு முதலமைச்ச ருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வர கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இப்போது ஹாங்காங்கில் இருக்கக்கூடிய புளோட்டிங் மார்க்கெட் 99 ஆண்டுகளுக்கான லீஸ் முடியப்பெற்று அதற்கு பதிலாக இந்தியாவில் ஒரு பகுதியில் அமைக்காலம் என்பதற்கு இடம் தேடி அலைகின்றார்கள். குறிப்பாக கல்கத்தாவிற்கு சென் றிருக்கிறார்கள். பம்பாய்க்குச் சென்றிருக்கிறார்கள். நமது மா நிலத்தில் கூட குளச்சல் பகுதி, தூத்துக்குடி இரண்டையும் பார்த் திருக்கிறார்கள். பாண்டிச்சேரிக்குப் போய் பார்த்திருக்கிறார்கள். பாண்டிச்சேரியில் வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டிருக் கிறார்கள். அந்த ப்ரீ புளோட்டிங் மார்க்கெட்டை ப்ரீ— ஜோன் மார்க்கெட்டாக நம்முடைய பகுதியில் குறிப்பாக கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் இருக்கக் கூடிய குளச்சல் பகுதியில்—இயற்கை துறைமுகம் அது. அதற்கு அதிகம் செலவு கூட ஏற்படாது. அந்த இடத்தில் நீங்கள் மத்திய அரசிடம் பரிந்துரை செய்து ப்ரீ ஜோன் மார்க்கெட்டை நமது கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் குளச்சல் பகுதியில் அமைத்து தருவதற்கான உத்திரவு பெற்று தருவீர்கள் என்று சொன்னால், அந்தப் பகுதியில் பெருவாரியான இளைஞர் களுக்கு வேலை வாய்ப்பு தருகின்ற ஒரு வாய்ப்போடு இன்னும் அந்நிய செலாவணியை அதிகமாக ஈட்டுகிற ஒரு வாய்ப்பும் ஏற்படும். அதை உங்கள் மேலான கவனத்திற்கு நான் கொண்டுவர கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல் நம்முடைய தனுஷ்கோடி பகுதியில் புயலால் பல ஆண்டுகளுக்கு முன்பு சேதம் அடைந்த பாலம் இருக்கிறது. இன்றைக்கு அது தனியார்களுக்கு டெண்டர் விடப்பட்டு, 23 லட்சம் ரூபாய்க்கு அந்த டெண்டர் என்ற அடிப்படையில் அந்தப் பாலத்தை உடைத்துக் கொண்டிருப்பதாக தகவல்

வந்திருக்கிறது. ஆனால் அந்தப் பகுதியில் உள்ள நண்பர்கள் பெரியவர்கள் வந்து என்னிடம் சொல்லுகிறார்கள். அந்தக் கடலிலே அந்தப் பாலம் கட்டுவதற்காக பயன்படுத்தப் பட்டிருக்கக் கூடிய வெண்கலமும், ஈயமும் பல கோடி ரூபாய்க்கு மதிப்புடையதாக இருக்கும் என்று சொல்லுகிறார்கள். அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் அதை தனியர்ருக்கு கான்டி ராக்டை விடுவதைவிட, அவர்கள் பணம் சம்மபாதித்துக் கொள்வதை விட, அரசே அதை எடுத்துக் கொள்ளலாம். எதற்காக பல கோடி ரூபாய்க்கான திட்டம் தனியார் ஒரு வருக்கு செல்ல வேண்டும் என்பதை அரசு மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டும் என்று நான் மிகப் பணிவோடு கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து அதைப்போல மதுரைப் பகுதியில் ஓடிக் கொண் டிருக்கக் கூடிய பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம். அது மிகப் பெரிய அதிகமான எண்ணிக்கையில் உள்ள வண்டி களைக் கொண்டு செயல்பட்டு வருகிறது. இதில் பெருவாரி யான நண்பர்கள் நம்முடைய இந்திரா காங்கிரஸ் கட்சித் தோழர்கள் கூட இந்த என்னுடைய கோரிக்கையை எதிர்க்க மாட்டார்கள் ஆதரவாகத்தான் இருப்பார்கள் என்று கருது கிறேன். மையமாக ஓடிக் கொண்டிருக்கிற அந்தப் பாண்டி யன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாகப் பிரித்து ஒன்றிற்கு பெரும் தலைவர் காமராசர் அவர்களுடைய பெயரை வைத்து அந்தப் பகுதியில் இயக்குவதற்கு நீங்கள் முன் வரவேண்டும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அதற்கான ஆணையை பிறப்பிக்க வேண்டும் என்று மிகப் பணிவன்போடு உங்களைக் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதற்கு அடுத்தபடியாக அரசு ஊழியர்களைப் பொறுத்த வரைக்கும் அவர்களுக்கு கார்ப்பொரேஷனிலே பணியாற்றி னாலும் ஓய்வு பெறுகிறபோது அவர்களுக்கு ஓய்வூதியம் வழங்குகிற ஒரு நல்ல திட்டத்தை இந்த அரசு தான் ஏற் படுத்தியது என்ற பெருமையை பெருகிற விதத்தில், அதை அமைத்துத் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

அதைப்போல எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலேயும் பொதுவான சட்டம் இருக்க வேண்டும். சில நிர்வாகங்களில் ஒரு சட்டம் இருக்கிறது. இன்னொன்றில் வேறு வகையான சட்டம் இருக்கிறது. இப்படி பல குளறுபடிகள் இருக்கின்றன. அதைத் தவிர்த்து அனைத்து கார்பொரேஷன்களுக்கும் பொதுவான சட்டத்தை நீங்கள் உருவாக்கித் தரவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

[டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்] [1991 செப்டம்பர் 14

அதேபோல எல்லா ஊழியயர்களுக்கும்—1980-க்கு முன் நிரந்தரமான எல்லா ஊழியர்களுக்கும் மருத்துவ வசதி வழங்கப்படுவது போன்று எல்லா ஊழியர்களுக்கும் மருத்துவ வசதி வழங்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள் கிறேன்.

அதேபோல ஊழியர்களுக்கு பெருவாரியான ஊழியர்களுக்கு கார்ப்பொரேஷனிலே பணியாற்றுகிறவர்களுக்கு—கார்ப்பொ ரேஷனின் வாயிலாகவோ அல்லது வீட்டு வசதி வாரியத்தி னுடைய ஆதரவுடனோ, அங்கே பணிபுரிகின்ற ஊழியர்களுக்கு வீடுகள் அமைத்துக் கொடுப்பதற்கான முயற்சிகளை நீங்கள் மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 12–45

இன்னும் ஒன்றிரண்டு கருத்துக்களை மாத்திரம் கூறி நான் முடித்துக் கொள்ளலாம் என்று கருதுகிறேன். கன்னியா குமரி மாவட்டத்தில் இருக்கக் கூடிய பஸ் ஸ்டாண்டு பல ஆண்டுக் காலத்திற்கு முன்பு கட்டப்பட்டது. கன்னியா குமரி மாவட்டத்தில் ஒரு பஸ் ஸ்டாண்டு, பஸ் ஸ்டாண்டாக இருக்கிறதேயல்லாமல் அங்கே பஸ்கள் செல்கின்ற ஒரு சூழ் நிலை இல்லை. அதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்திற்கு கொண்டுவர கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். வெட்டுர்ணி என்ற பகுதி. அந்தப் பகுதிக்கு பஸ்ஸே போகாது. அதே போன்று மார்த்தாண்டத்தில் ஒரே ஜங்ஷனில் ஏழு இடங்களில் பஸ் ஸ்டாப். நாகர்கோயி லுக்கு அடுத்தபடியாக கன்னியாகுமரி மாவட்டம் மிகப் பெரிய டவுன். அங்கே ஒரு பஸ் ஸ்டாண்ட் இல்லாத நிலை. ஆக அதை அமைக்க வேண்டுமென்று சொல்லி முன்னால் முதல்வர் மரியாதைக்குரிய எம். ஜி. ஆர். அவர்கள் இருந்த நேரத்திலே ஒரு பஸ் ஸ்டாண்டுக்கான உத்திரவு அமல்படுத்தப்பட்டு பணம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டது. ஆனால் இங்கே வைப்பதா, அங்கே வைப்பதா என்ற பிரச்சினை அடிப்படையில் அந்த பேருந்து நிலையம் அமைக்கப்பட வில்லை. மார்த்தாண்டத்திலே காளச்சந்தைப் பகுதியிலே அமைத்துத் தருவதற்கான முயற்சிகளை நாம் மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கோள்கிறேன்.

அதே போல தியாகிகளுக்கு பஸ் பாஸ் வழங்கி வந்தார்கள். அதிலே மொழிப் போர் தியாகிகளுக்கு என்று சொல்லி பஸ் பாஸ் வழங்கப்பட்டது. கடந்த 1-ந் தேதி முதல் அது நிறுத்தப்பட்டு இருப்பதாக வேதனைப்பட்டுக்கூட என்னிடம்

1991 செப்டம்பர் 14] [டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்]

வந்து சொன்னார்கள். நானும்கூட அதை உங்களுடைய கவனத்திற்கு கொண்டு வருவதாகச் சொல்லியிருக்கிறேன். நீங்கள் அதை பரிவுடன் கவனித்து மொழிப் போர் தியாகி களுக்கு........

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்கு வரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப் போல மொழிப் போர் தியாகிகளுக்கு பஸ் பாஸ் நிறுத்தப் பட்டதாக அவர் நினைவுபடுத்தியிருக்கிறார். அது போன்று— நிலைமை இல்லை. இருக்குமானால் உடனடியாக நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படும்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கூறிய தகவலுக்கு நன்றி. எனக்கு தகவல் வந்தது. அதனால் சொன்னேன். ஒருவேளை இப்போதும் கொடுத்துக் கொண்டிருந்தால் நன்றி. குளச்சல் பகுதியிலே ஒரு சின்ன துறைமுகம் அமைக்கப்பட வேண்டுமென்று சொல்லி அதற்கான முயற்சிகள் 45 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் மேற்கொண்டிருப்ப தாக இங்கே......

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : எதிர்க்கட்சித் தலைவர்.

திரு. எஸ். ஆர். பாலசுப்ரமணியன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சற்று முன்புதான் மாண்புமிகு உறுப்பினர் பேசும்போது துறைமுகத்திற்காக குளச்சலிலே செலவு செய்ய வேண்டியதில்லை. அது இயற்கைத் துறைமுகம் என்று சொன்னார். இப்போது துறைமுகத்திற்கு செலவு செய்ய வேண்டுமென்று சொல்கிறார். எது சரி என்று அறிய விரும்பு கிறேன்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : பேரவைத் தலைவர் அவர் களே, இது குறிப்பில் இருக்கிறது. ஒரு சின்ன துறைமுகம். ஏதோ 45 இலட்சம் ரூபாய்க்கு கட்டித் தருவதாக இங்கே குறிப்பிட்டார்கள். அதைத்தான் நான் சொல்கிறேன். அந்த 45 இலட்சம் ரூபாய்க்கு ஒரு துறைமுகம் அமைத்து தருவதாக குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அதை வெகு காலமாக சொல்லிக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். வெகு விரைவாக முடித்துக் கொடுக்கவேண்டுமென்று சொன்னேனே தவிர வேறு ஒன்றும் இல்லை. அதை நீங்கள் பரிவுடன் கவனிக்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அரசாங்கமும் உங்க ளுக்கு முடித்துக் கொடுக்கலாம். நீங்களும் முடிக்கலாம்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நாங்கள் பேசுகின்றபொழுது எப்போது [நிறுத்தச் சொல்லிவிடுவீர்களோ என்று பயந்து பயந்து பேசக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலை இருந்து கொண்டிருக்கிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : தயவுசெய்து குமாரதாஸ் அவர்களே, நான் காலையிலேயே உங்களிடத்திலே தெரிவித்தேன், ஒவ்வொரு நாளும் இரண்டு, இரண்டு அமைச்சர்கள் தங்கள் மானியக் கோரிக்கைகளை விவாதத்திற்கு வைக்கிறார்கள். காலையிலேயும், மாலையிலேயும் அவை நடைபெற இருக்கிறது. காலையில் நடைபெறுகிற அவைக் கூட்டம் 1½ மணிக்குள்ளே முடிந்தால்தான் மாலையில் மறுபடியும் 4 மணிக்கு அவை கூடுவதற்கு எளிதாக இருக்கும். உங்களுக்குத் தெரியாதது அல்ல. ஆகவேதான் எதிர்க் கட்சியில் இருப்பவர்கள் நீங்கள் ஒரு உடன்பாடு வைத்துக் கொண்டு ஒவ்வொரு மானியக் கோரிக்கையிலும் இன்னின்னார் மட்டும் பேசுவது என்கின்ற ஒரு முடிவுக்கு வாருங்கள் என்று உங்களிடத்திலே விட்டேன். அந்த உடன்பாடு உங்களுக்குள் வரமுடியவில்லை. எனவேதான் ஒரு குறிப்பிட்ட நேரத்திற்குள் முடியுங்கள் என்று சொல்லி உங்களுக்கு நான் அனுமதியும் வழங்கியிருக்கிறேன். ஆகவே நீங்கள் கொடுத்த வாக்குறுதிப்படி ஒரு குறிப்பிட்ட நேரத்திற்குள் முடித்தால் நல்லது.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எங்களுக்குள் தேர்தல் உடன்பாடுதானே தவிர கொள்கை ரீதியிலே பலவிதமான வித்தியாசங்கள் உள்ளது. அது உங்களுக்கு தெரியாது. (சிரிப்பு) தெரியாதது அல்ல. எனவே ஒவ்வொரு கட்சியினுடைய கொள்கைகளைச் சார்ந்து அவர்கள் பேசுகின்ற வாய்ப்பு ஏற்படத்தான் வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இந்த முறை அல்ல. அடுத்த முறையிலேயிருந்து நீங்கள் அந்த மாதிரி வைத்துக் கொள்ளலாம். இப்போது நாம் ஒரு குறிப்பிட்ட கால நெருக்கடிக்குள் இருக்கிற காரணத்தால்தான் இதைச் சொல்கிறேன்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : நான் முடித்துவிடுகிறேன். ஆக குளச்சலிலே அந்த துறைமுகத்தை நீங்கள் 45 இலட்சத்தில் கட்டித்தர வேண்டும். அடுத்து இந்த விமான போக்குவரத்திற்கு சேலத்திலே, தூத்துக்குடியிலே இடங்கள் ஆய்வு செய்யப்பட்டு அதற்கான முயற்சிகளுக்கு பரிந்துரை செய்யப் பட்டிருக்கிறது என்று குறிப்பிலே சொல்லியிருக்கிறீர்கள். நன்றி.

அதைப்போலே, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திற்கு ஏற்கெனவே இடங்கள் பார்வையிடப்பட்டு இருக்கிறது. அது ஒரு சுற்றுலா மையமாக இருக்கின்ற காரணத்தினாலே அங்கே பார்வையிட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். எனவே அந்தப் பகுதியிலேயும் அந்த விமான நிலையத்தை விரைவில் துரிதப் படுத்தி தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். (குறுக்கீடு) நான் கேட்பது குளச்சலுக்கு. மரியாதைக்குரிய இந்திரா காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த அருமை சகோதரர் பாலையா அவர்களுடைய தொகுதி அது. அதனால் என்னுடைய தொகுதிக்கு கேட்கிறேன் என்று எண்ணிவிட வேண்டாம். மாவட்டத்திற்கு கேட்கிறேன். ஆக என்னை பொறுத்த வரைக்கும் நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம் பணியாற்றுகின்ற அந்தப் பகுதியில் பேருந்துகள் கேட்கின்ற நேரத்திலும், பொதுவாக பல பகுதிகளுக்கு கேட்கின்ற நேரத்திலும், ஒரு சின்ன ரூட் டைவர்ஷன் என்று சொன்னால்கூட அதை கலெக்டரிடம் கேட்க வேண்டும், அமைச்சரிடம் கேட்க வேண்டும் என்று இப்படியெல்லாம் பதில்கள் வருகின்றன. ஒரு சின்ன ‘ டைவர்ஷன் ’ தான். ஒரு கிலோ மீட்டர் அல்லது இரண்டு கிலோ மீட்டர் தூரம் வேண்டுமென்றாலும் கூட நாங்கள் இங்கே வந்து அமைச்சர் அவர்களைப் பார்த்து சொல்ல வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே அவருக்கு இருக்கிற வேலைப் பளுவில் இதுவும் ஒரு வேலைப் பளுவாக மாறிவிடுகிறது. இப்படிப்பட்ட சின்ன சின்ன விஷயங்களுக்கு எல்லாம் நிர்வாக இயக்குநரிடமே பொறுப்புகளை கொடுத்து, செய்யச் சொல்லலாம். நான் இதை எனக்கு என்று கேட்கவில்லை ; எல்லா சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும் சேர்த்துதான் சொல்கிறேன்.

பிற்பகல் 12—50

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப்போல நிர்வாக இயக்குநரிடம் அந்தப் பொறுப்பு தரப்பட்டிருக்கிறது. நம்முடைய தமிழ் நாட்டின் ஒப்பற்றத் தலைவியாக இருக்கிற மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் நிர்வாகப் பளுவைக் குறைக்க வேண்டுமென்ற அடிப்படையிலேதான் ஆங்காங்கே நிர்வாக இயக்குநர்கள் ‘ வேரியேஷன் ’ என்று சொல்லப்படுகிற, கொஞ்ச தூரம் நீட்டித்தல் வேண்டுமென்றால், நிர்வாகக் குழுவின் பரிந்துரையோடு நீட்டித்துக் கொள்ள நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளலாம் என்ற ஏற்பாட்டைச் செய்திருக்கிறார்கள். அதிலே எந்தத் தயக்கமும் கிடையாது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

[1991 செப்டம்பர் 14

திரு. சி. ஞானசேகரன் : சார், பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் ; பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டரா ? இதிலே என்ன பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர் இருக்கிறது ? சரி, சொல்லுங்கள்.

திரு. சி. ஞானசேகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் நிர்வாக இயக்குநர்களிடத்திலே அந்தப் பொறுப்புகள் ஒப்படைக்கப்பட்டிருப்பதாகக் கூறினார்கள். ஆனால் நாங்கள் அணுகுகிறபோது ஒவ்வொருவரும் மினிஸ்டரிடமிருந்துதான் உத்தரவு வர வேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள்........

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இது பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர் இல்லை. நீங்கள் மறுபடியும் பேசும்போது இதைச் சொல்லலாம். திரு. குமாரதாஸ் அவர்கள் சீக்கிரம் முடிக்க வேண்டும்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : தலைவரவர்களே, இறுதியாக மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுக்கும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் ஒரு வேண்டுகோளை வைத்து அமரலாம் என்று நினைக்கிறேன். எங்களுடைய மாவட்டத்தில் கருங்கல் இருக்கிறது. கருங்கல் என்பது ஒரு இடத்தினுடைய பெயர்தான். அந்தப் பகுதியை மையமாகக் கொண்டு—அது ஒரு 'அப்கிரேடட் டவுன் பஞ்சாயத்து'—அந்தப் பகுதியை மையமாக வைத்து 'டிராஃபிக்' மையமாக வைத்து, அங்கே நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகத்தின் பணிமனை ஒன்றை ஏற்படுத்தி, 35 கிலோ மீட்டர் சுற்றளவுக்கு டவுன் பஸ்களை இயக்கினால் அந்த மாவட்டத்தில் பெருவாரியான மக்களுக்குப் பயனடைவதாக இருக்கும். அது மிகச் சிறிய மாவட்டம். எப்படி சுற்றி வந்து பார்த்தாலும் 40 கிலோ மீட்டர், 50 கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு மேல் போகாது. எனவே கருங்கல் பகுதியை மையமாக வைத்து நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகத்தின் டெப்போ ஒன்றை அங்கே திறந்து வைக்கவும் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று அந்த மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் வேறு எந்த வேண்டுகோளையும் வைக்காமல், இந்த சின்ன வேண்டுகோளை மட்டும் வைக்கிறேன், நீங்கள் ஆணை பிறப்பித்து என்னுடைய கோரிக்கையை நிறைவேற்றித் தரவேண்டுமென்று கேட்டு அமர்கிறேன். நன்றி. வணக்கம்.

1991 செப்டம்பர் 14]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஏ.கே.சி. சுந்தரவேல்.

மாண்புமிகு பேரவைத்

திரு. ஏ.கே.சி. சுந்தரவேல் : உறுப்பினராகத்

தலைவர் அவர்களே, என்னை சட்டமன்ற வாக்காளர் பெருமக்களுக்கும், தேர்ந்தெடுத்த திருப்பத்தூர் எங்கள் காவல் தெய்வம் மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் அவர்களுடைய பாதக் புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கும் என்னுடைய நெஞ்சார்ந்த கமலங்களைத் தொட்டு வணங்கி நன்றியைக் காணிக்கையாக்குகிறேன்.

தமிழ்நாட்டிலே போக்குவரத்துத் துறை இந்தியாவிலேயே தலைசிறந்து இயங்குகிறது. தமிழகத்திலுள்ள அனைத்துக் கிராமங்களுக்கும் மூலைமுடுக்குகளுக்கெல்லாம் பேருந்துகளை இயக்கி வருகிறது நமது அரசு. தமிழ்நாட்டு மக்களின் நலனைக் கருத்தில் கொண்டு எங்கள் இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் 'ஆம்னி' பஸ்களுக்கு காலாண்டு வரி ரூ. 2,000-லிருந்து ரூ. 500 ஆக குறைத்திருப்பது வரவேற்கக் கூடிய ஒன்று.

அதைப்போல 1991—92 ஆம் ஆண்டில் நிதிநிலை அறிக்கையில் உள்ளபடி 50 சி.சி. இரண்டு சக்கர வண்டிகளுக்கும் வரிச்சலுகை அளித்து ஏழை மற்றும் நடுத்தர மக்களும் பயன் பெறும் வகையில் செய்துள்ளதை இந்த நேரத்திலே கூறிக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். வடாற்காடு – அம்பேத்கார் மாவட்டம், செங்கை – எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டம், மற்றும் திருவண்ணாமலை-சம்புவராயர் மாவட்டம் ஆகிய மூன்று மாவட்டங்களிலும் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகத்தைச் சேர்ந்த 1,013 பேருந்துகள் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. அதை இரண்டாகப் பிரித்து எனது தொகுதியான திருபத்தூரைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டு மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் டாக்டர் எம்.ஜி.ஆர். போக்குவரத்துக் கழகம் ஒன்றை அமைக்க வேண்டும் என்ற வேண்டுகோளை இந்த நேரத்திலே வைக்க விரும்புகிறேன்.

சென்ற வாரம் மாண்புமிகு காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர் ஒருவர் பேசும்போது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்திலே ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன; 6 மாதங்களுக்குள் இலாபம் ஈட்ட முடியவில்லை என்றால் தனியாரிடம் ஒப்படைக்க வேண்டுமென்று கூறினார். ஆனால் நம்முடைய மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் மிகவும் திறமை மிக்கவர்; ஆற்றல் உள்ளவர். 6 மாதங்களுக்குள் அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் இலாபத்தில் இயங்கச் செய்து, தனியார் பேருந்துகளையும் தேசியமயமாக்குவார் என்று நான் நம்புகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

திருப்பத்தூர் தொகுதியிலே நிறைய கிராமங்கள் இருக்
கின்றன. 450 கிராமங்களையும் ஒரு நகரத்தையும் உள்
ளடக்கியது அத்தொகுதி. ஆகவே, அந்தப் பகுதியில் குறைந்த
டவுன் பஸ்கள்தான் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. ஆகை
யால் என்னுடைய தொகுதிக்கு அதிகமான டவுன் பஸ்களை
விட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் திருப்பத்தூருக்கு அருகே அண்டை மாநிலங்
களான கர்நாடக, ஆந்திரா மாநிலங்களின் நகரங்களான
பெங்களூர், கே.வி.எப்., குப்பம் ஆகியவை உள்ளன. அதற்கும்
சரியான போக்குவரத்து வசதி இல்லை. அதையும் அரசு
கவனித்து, உடனடியாக அந்த நகரங்களுக்கு திருப்பத்தூரி
லிருந்து பஸ்கள் விடவேண்டுமென்று பணிவோடு கேட்டுக்
கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-55

என்னுடைய திருப்பத்தூர் தொகுதியில் 2 மலைகள்
உள்ளன. ஒன்று ஜவ்வாது மலை, அடுத்தது ஏலகிரி மலை,
இதற்கு இதுவரை சரியான பஸ் வசதி இல்லை. சிலயிடங்களிலே
உடல் நலம் இல்லாதவர்களை கட்டிலில் வைத்து டோலி
கட்டி தூக்கிக்கொண்டு வருகிறார்கள். இதய தெய்வம்,
காவல் தெய்வம் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள்
ஆட்சியில் மக்கள் துயர் துடைக்கும் வகையில் இரண்டு மலை
களுக்கும் அதிக பேருந்துகளை இயக்கவேண்டுமென்று
மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களைக்
கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பிராட்வேயிலிருந்து சைதாப்பேட்டைக்கு டவுன் பஸ்கள்
போகின்றன. அதிலே சில பஸ்களை எம்.எல்.ஏ. ஆஸ்டலுக்கு
வந்து போக செய்யுமாறு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டு
கொள்கிறேன். காரணம் எங்களுடைய தொகுதி மக்கள்
எம்.எல்.ஏ. ஆஸ்டலுக்கு வருவதற்கு ஆட்டோவில் 20 ரூபாய்,
25 ரூபாய் கேட்பதாக சொல்கிறார்கள். ஏழை மக்கள் மிகவும்
கஷ்டப்படுகிறார்கள். (சிரிப்பு) ஆகவே சில பஸ்களையாவது
எம்.எல்.ஏ. ஆஸ்டலுக்கு வந்து போகும்படி செய்ய வேண்டு
மென்று உங்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்
பெற்றது).

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : சட்டமன்ற உறுப்பினர்
விடுதிக்குள் பார்வையாளர்களுக்கு எல்லாம் வண்டி விடுவது
முடியாத காரியம். அது பேரவைத் தலைவருடைய ஆளு
கைக்கு உட்பட்டு இருக்கின்ற பகுதி. அதற்குள் எல்லாம்
பொதுப் பேருந்துகளை விடுமாறு கேட்கவேண்டாம்.
(சிரிப்பு) அடுத்து, திரு. டி. சுதர்சனம்.

*திரு. டி. சுதர்சனம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர்
அவர்களால் கொண்டுவரப்பட்டு இருக்கிற போக்குவரத்துத்
துறை மானிய கோரிக்கையின் மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பு
அளித்ததற்காக நன்றியை தெரிவித்துக் கொண்டு என்
உரையைத் துவக்குகின்றேன்.

தமிழகத்தின் நிதி அமைச்சர் டாக்டர் நாவலர் அவர்கள்
56 கோடி ரூபாய் நிகர நஷ்டத்தில் போக்குவரத்துத் துறை
போய் கொண்டிருக்கிறது; எங்கேயோ வரி போட்டு இதிலே
செலவழிக்க வேண்டியிருக்கிறது என்ற தன்னுடைய ஆதங்
கத்தை இங்கே வெளிப்படுத்தினார்கள். 15 போக்குவரத்துக்
கழகங்களிலே 13 ஆயிரம் பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன.
அப்படி நாம் கணக்குப் பார்த்தால் ஒரு பஸ்ஸுக்கு 45 ஆயிரம்
ரூபாய்தான் ஆண்டு ஒன்றுக்கு நஷ்டம் வருகிறது. இந்த நஷ்
டத்தை சரி செய்வது ஒன்றும் பெரிய காரியம் அல்ல. 5 பஸ்கள்
வைத்துள்ள தனியார் நல்ல லாபத்தோடு நடத்துகிறார்கள்.
ஆனால் இவ்வளவு வண்டிகளை வைத்துள்ள அரசு நஷ்டத்திலே
இயங்குவதற்கு என்ன காரணம் என்று சொன்னால் நிர்
வாகத்திலே ஏதோ தவறு இருக்கிறது. இந்த நிர்வாகச் சீர்
கேட்டை மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆட்சிக் காலத்
திலே சரி செய்யாவிட்டால் வேறு எப்போது சரி செய்வது.
இதற்கு மிக சுறுசுறுப்பான மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்
துறை அமைச்சர் அவர்கள் முழு முயற்சி எடுக்கவேண்டு
மென்று இந்த நல்ல நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்த நஷ்டத்தை தவிர்ப்பதற்கு சில யோசனைகளைக்
கூற விரும்புகிறேன். ஒவ்வொரு மாவட்டத்திற்கும் ஒரு
போக்குவரத்துக் கழகம் என்று அமைக்க வேண்டும். ஒவ்
வொரு 100 பஸ்ஸுக்கும் ஒரு சிறந்த அதிகாரி நியமிக்கவேண்டும்.
அதிலே ஓட்டுநர்களையும், நடத்துனர்களையும் தொழில்
வல்லுனர்கள் இருவரையும் சேர்த்து ஒரு கமிட்டி அமைத்து
ஒவ்வொரு பஸ்ஸும் மாதம் ஒன்றுக்கு எத்தனை கிலோ மீட்டர்
ஓடியது, டிக்கட் மூலம் எவ்வளவு வசூல் ஆகியது; டீசல்,
ஆயில், டயர், பேட்டரி ஆகியவற்றுக்கு செலவு எவ்வளவு;
நிகர லாபம் எவ்வளவு; நஷ்டம் எவ்வளவு என்று தனித்தனி
யாகக் கணக்கு எடுக்கவேண்டும். எந்த எந்த வழித்தடங்
களில் லாபம் சம்பாதிக்கவில்லையோ அவைகளை லாபத்தில்
எப்படி இயக்கி வைப்பது என்பதைப் பற்றி ஆலோசிக்க
வேண்டும். முந்தைய ஆட்சியில் உதிரி பாகங்கள் எல்லாம்
தரம் இல்லாதவற்றையும், இரட்டை விலைக் கொடுத்தும்
வாங்கியதாக அறிகிறேன். தமிழக முதலமைச்சர் மாண்புமிகு
புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆட்சிக்காலத்தில் தரம் உள்ள
உதிரி பாகங்களை, தரம் உள்ளவர்களிடம் நியாய விலைக்கு
வாங்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் இந்த உதிரி பாகங்களும் டயர்களும் திருடு போகாமல் கண்காணிக்கவேண்டும். ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் நிர்வாக இயக்குநர்களாக பஸ் துறையிலே அனுபவம் படைத்தவர்களையோ, அல்லது சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையோ நியமித்து அவர்களின் ஆலோசனைகளைப் பெற வேண்டும். லாபம் ஈட்டித் தரும் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு அந்த லாபத்தில் 25 சதவீதம் போக்குவரத்துக் கழக தொழிலாளர்களுக்கு போனஸ் பங்கிட்டுத் தரவேண்டும்.

புதிதாக துவக்குகின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு தமிழகத்திலே இருந்து சுதந்திரப் போராட்டக் காலத்திலே பங்கு கொண்ட பாரதியார், மூதறிஞர் ராஜாஜி, செக்கிழுத்த செம்மல் சிதம்பரனார், பெருந்தலைவர் காமராஜர், அன்னை இந்திரா காந்தி ஆகியோர் பெயர்களைச் சூட்ட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கடந்த கால ஆட்சியில் தனிப்பட்ட பஸ் உரிமையாளர்கள், அரசு பஸ்களை அடுத்து அடுத்து போகும்படி செய்து அவர்கள் பஸ்களை மட்டும் நேரப்படி ஓடச் செய்து அரசு போக்குவரத்துத் துறைக்கு பெரிய நஷ்டத்தை ஏற்படுத்தினார்கள். உதாரணத்திற்குச் சொல்ல வேண்டும் என்றால் இன்றும் கூட என்னுடைய தொகுதியான பூவிருந்தவல்லியிலிருந்து ஆவடி, அம்பத்தூர் செல்லும் அரசு பஸ்கள் ½ மணி நேரத்திற்குள் 3 அல்லது 4 பஸ்கள் செல்லுகின்றன. அடுத்த ஒரு மணி நேரத்திற்கு அரசு பஸ்கள் போவது இல்லை.

பிற்பகல் 1-00

இடைப்பட்ட நேரத்தில் தனியார் பஸ்கள் பயணிகளை வெள்ளமென ஏற்றிக்கொண்டு செல்கின்றன. இனியாவது முறையான நேரத்திற்கு அரசு பஸ்களை ஓட்ட இந்த அரசு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சென்னை மாநகரத்திலே அதிகமான விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. இதற்கு என்ன காரணம் என்றால், ஓட்டுநர்களின் பொறுப்பின்மையும், வண்டிகளுக்கு சரியான பராமரிப்பின்மையும்தான். சென்னை நகரிலே 4 மண்டல போக்குவரத்து அலுவலகங்களும், செங்கை-எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டத்திலே ஒரு போக்குவரத்து அலுவலகமும் உள்ளன. வாகன ஆய்வாளர்கள் அலுவலகங்கள் பல இடங்களிலே உள்ளன. இதில் நடைபெறும் ஊழல்கள் சொல்லி முடியாது. வண்டி ஓட்டத் தெரியாதவர்களுக்கு எல்லாம் லைசன்ஸ் தருகிறார்கள். பல இடங்களுக்கு திடீர் விஜயம் செய்யும் நமது போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இந்த மண்டல போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கும் திடீர் விஜயம் செய்து ஊழல் அதிகாரிகளையும் அவர்களுக்கு உறுதுணையாக உள்ள இடைத்தரகர்களையும் கண்டுபிடித்து, சென்னை நகரிலே பெருகிவரும்

விபத்துக்களைத் தவிர்க்க வேண்டுமென்ற வேண்டுகோளை விடுக்கிறேன். மேலும் கன்னியாகுமரியிலே உள்ள விவேகானந்தா பாறைக்குச் செல்ல சுற்றுலா பயணிகளுக்கு வசதியாக, பூம்புகார் போக்குவரத்துக் கழகம் இரண்டு படகுகளை அமர்த்தியுள்ளது. உல்லாசப் பயணிகள் நன்கு அனுபவிக்கும் வகையிலே, மேலும் சென்னையிலிருந்து மாமல்லபுரம் செல்ல இரண்டு சிறிய படகுகளைப் பூம்புகார் போக்குவரத்துக் கழகம் விடுவதற்கு அரசு ஆவன செய்யவேண்டுமென்ற வேண்டுகோளையும் விடுக்கிறேன். புதிதாகத் துவங்கவிருக்கும் வடசென்னை அனல் மின்சார நிலையத்திற்கும், தூத்துக்குடி அனல் மின்சார நிலையத்திற்கும் நிலக்கரி கொண்டு வர இன்னும் இரண்டு சரக்குக் கப்பல்களை வாங்கவும் பூம்புகார் போக்குவரத்துக் கழகம் முனைய வேண்டுமென்று வேண்டுகிறேன். போக்குவரத்துத் துறையும் நெடுஞ்சாலைத் துறையும் ஒரே அமைச்சரிடம் இருக்க வேண்டுமென்ற வேண்டுகோளை மாண்புமிகு தமிழகத்தினுடைய முதலமைச்சர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கு விடுக்கிறேன். அப்படியிருந்தால்தான், எந்தெந்த சாலைகள் சரியில்லை என்று சரிபார்த்து, சரி செய்ய முடியும். மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இலவச பஸ் பாஸ் வழங்கும் திட்டத்தில் உண்டாகும் நஷ்டத்தை சம்பந்தப்பட்ட இலாக்காவிடம் பெற வேண்டும்.

சென்னை நகரத்திலே ஓடும் ஆட்டோக்களுக்கு கட்டணம் உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். ஆனால் பல ஆட்டோ டிரைவர்கள் பொதுமக்களிடம் அதிக பணம் கேட்கிறார்கள். தமிழக அரசு உடனடியாக எல்லா ஆட்டோக்களுக்கும் கம்ப்யூட்டர் மீட்டர்களைப் பொருத்துமாறு ஆணையிட வேண்டுகிறேன்.

ஆம்னி பஸ்களுக்கு, இருக்கை ஒன்றுக்கு 2 ஆயிரம் ரூபாய் வரி என்று முன்பிருந்த அரசு போட்டது. அதற்குப் பிறகு அது நீதிமன்றத்திலே 1,500 ரூபாயாக குறைந்து, இப்போது தமிழக அரசு 500 ரூபாயாக குறைக்கிறது. இந்த நல்ல செய்தியை வரவேற்கின்ற இந்த நேரத்திலே, கடந்த காலத்திலே ஒரே பர்மிட்டில், ஒரே எண்கொண்ட இரண்டு மூன்று பஸ்கள் ஓடின. அப்படி இப்போதும் நடைபெற்றால் அந்த பஸ்களை பறிமுதல் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் ஆட்சிக் காலத்திலே அகில இந்திய சுற்றுலா ஊர்தியும் மாநில ஒப்பந்த ஊர்தியும் தனித்தனியாக பிரித்து வைத்திருந்தார்கள். அவருடைய ஆட்சிக்காலத்தில் அகில இந்திய சுற்றுலா ஊர்திக்கு காலாண்டுக்கு வரி குறைவாகவும், சுமார் ரூபாய் 140 இருந்தது. மாநில ஒப்பந்த வாகனங்களுக்கு காலாண்டுக்கு வரி ரூபாய் 320 ஆகவும் வசூலித்தார்கள். தி.மு.க. அரசு இந்த இரண்டையும் ஒன்றாகச் சேர்த்து விட்டார்கள். மாண்புமிகு போக்கு

வரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள், புரட்சித் தலைவர்
அவர்கள் ஆட்சிக்காலத்தில் இருந்ததைப்போல தலைவர்
யாகப் பிரித்து, வரி வசூல் செய்ய வேண்டுமென்று தனித்தனி
கிறேன். அதேபோல, தி.மு.க. அரசு பல மாநிலங்களில் வேண்டு
கொள்ளப்பட்ட 'ரிசிப்ரோகல்' ஒப்பந்தத்தை ரத்து செய்தது. ஒப்புக்
•அதனால் அதிகம் பாதிக்கப்பட்டவர்கள் பாண்டிச்சேரியிலும்
தமிழகத்திலும் உள்ள அகில இந்திய சுற்றுலா நடத்துனர்கள்
தான். இந்த ஆணையை உடனே தமிழக அரசு நீக்கவேண்டு
மென்ற வேண்டுகோளை விடுக்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியான பூவிருந்தவல்லியும் நண்பர்
சிங்காரம் அவர்கள் இருக்கின்ற பேராவூரணி தொகுதியிலும்
திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்திலே நிறுத்தப்
பட்ட பஸ்களை உடனே ஓடச் செய்ய வேண்டும். இரண்டு
சக்கர வண்டிகளுக்கு.........

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பூந்தமல்லிக்கும் பேரா
வூரணிக்கும் இணைத்து ஒரே பஸ் போகாது. (சிரிப்பு) இரண்டு
பேரும் பக்கத்து, பக்கத்திலே இருக்கிற காரணத்தால் பேருந்
தையும் இணைக்க வேண்டுமென்று சொல்லக்கூடாது.

திரு. டி. சுதர்சனம் : தற்போது 50 சி.சி. இரண்டு சக்கர
வண்டிகளுக்கு வரி விலக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ளது. அதை
70 சி.சி-யாக உயர்த்தி, சாலை வரியிலேயிருந்து விலக்கு அளிப்
பதன் மூலமாக கிராமப்புற விவசாயிகளும் புறநகர் பகுதி
களிலே வாழும் மக்களும் பயனடைவார்கள். அதற்காக இந்தச்
சட்டமன்றக் கூட்டத்திலேயே ஒரு மசோதாவைக் கொண்டு
வரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பத்திரிகை நிருபர்களுக்கு ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக்
கழகத்திற்கும் தனித்தனியாக இலவச பஸ் பாஸ் வழங்கு
வதை விடுத்து அனைத்து கழகங்களுக்கும் ஒரே பஸ் பாஸாக
வழங்கிடவேண்டுமென்று கேட்டு, இந்த மானியக் கோரிக்கை
யின் மீது பேச வாய்ப்பளித்த மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்
அவர்களுக்கு நன்றி தெரிவித்து, விடைபெறுகிறேன், வணக்கம்.

பிற்பகல் 1-05

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்கு
வரத்துத் துறை அமைச்சர்.

*மாண்புமிகு திரு. கே.ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு
சட்டப் பேரவைத் தலைவரவர்களே, பல்வேறு சட்டமன்ற
உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய கருத்துக்களை வழங்கியிருக்
கிறார்கள். நம்முடைய தமிழகத்தின் தன்னிகரில்லாத் தலைவி

யாக, அவர் இதே சட்டமன்றத்தில் சிந்திய கண்ணீரின் அடிப்படையில் தமிழகத்திலே ஒரு மாற்றத்தை இன்றைக்குத் தமிழ் மக்களால் உருவாக்கப்பட்டு, நீதி வழங்கப்பட்டு, தமிழகத்தின் ஒப்பற்றத் தலைவியாக நீதிதேவதை, தமிழகத்தின் முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆட்சிப் பீடத்திலே அமர்ந்திருக்கின்ற நேரத்தில் அவருடைய நல்லாசியோடு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் பொறுப்பைத் தந்தமைக்கு அவர்களுடைய பொற்பாதங்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்து என் உரையைத் துவங்க விழைகின்றேன்.

இங்கே பல்வேறு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சிறந்த கருத்துக்களை வழங்கினார்கள். போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இருக்கின்ற பல்வேறு நடைமுறைச் சிக்கல்களை இங்கே கோடிட்டுக் காட்டியிருக்கிறார்கள். அதேபோல, பேருந்துக் கட்டணத்தை உயர்த்தக்கூடாது என்றும் கருத்துக்களைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதே நேரத்தில், அந்த நஷ்டத்தை நாம் எப்படி ஈடு கட்ட வேண்டுமென்ற ஆலோசனையை மட்டும் அவர்கள் சொல்லவில்லை. அதை இங்கே குறிப்பிடுகிறபொழுது நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு எதனால் நஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன என்பதை உங்களுக்குச் சுட்டிக்காட்டுவது கடமை என்று நான் கருதுகிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தமிழகத்திலே மூலை முடுக்குகளிலே பேருந்துகளை இன்றைக்கு விட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. குறிப்பாக, தனியார் பேருந்துகளுக்கும், போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய பேருந்துகளுக்கும் வித்தியாசம், இருக்கின்றன. சரியான பாதைகள் இல்லாத இடங்களிலே நீங்கள் பேருந்து விட வேண்டுமென்று எடுத்துச் சொல்கிறபொழுது, அந்தப் பேருந்துகளை இயக்குவதற்கு, எந்த நாட்கள் அங்கே இயக்கப்பட வேண்டுமென்று நீங்கள் கருதுகிற நேரத்தில், சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள்—அதே நேரத்தில், பொதுமக்களுடைய கருத்துக்களை ஏற்று, பேருந்துகளை நாம் இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம்.

அதே அடிப்படையில் தனியார்கள் இன்றைக்குப் பேருந்துக் கழகங்களிலே எவ்வளவு நகரப் பேருந்துகளை இயக்குகிறார்கள் என்று சொன்னால், அதை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிறபொழுது, தனியாருக்கும், போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே இருக்கின்ற நகரப் பேருந்துகளுக்கும் இருக்கின்ற வித்தியாசம், தனியார் இன்றைக்கு 5,000 பேருந்துகள் விட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால், 1,500 பேருந்துகள்தான் தனியார்கள் நகரப் பேருந்துகளாக இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரையிலும், 13,500-க்கும் மேற்பட்ட பேருந்துகளை நாம்

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1991 செப்டம்பர் 14

இன்றைக்கு இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். இயக்குகிற நேரத்
தில் ஏறத்தாழ 7,000 பேருந்துகளை நகரப் பேருந்துகளாக
வே நாம் இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். எனவே, அதிலே
ஏற்படுகின்ற நஷ்டத்திற்குக் காரணம், கூடுதலாக 51 சத
வீதம் பேருந்துகள் நகரப் பேருந்துகளாக இயக்குகின்ற
காரணத்தாலும், நகரப் பேருந்துகளிலே குறைந்த கட்டணத்திலே
மக்கள் பேருந்துகளிலே பயணம் செய்கிறார்கள் என்ற
அடிப்படையில் பேருந்துக் கழகங்கள் இன்றைக்கு நஷ்டத்தி
லே ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கிற நிலையை நாம் கண்கூடாகப்
பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறோம்.

இதற்கு முன்னாலே உரையாற்றுகின்ற நேரத்தில் ஒவ்
வொரு சட்டமன்ற உறுப்பினரும் தங்களுடைய கருத்துக்
களை இங்கே கோடிட்டுக் காட்டியிருக்கிறார்கள். காங்கிரஸ்
சட்டமன்ற உறுப்பினர் பீட்டர் அல்போன்ஸ் அவர்கள்
குறிப்பிடுகிறபொழுது, சில கணக்குகளைக் கோடிட்டுக்
காட்டினார்கள்.

தனியாருக்கும் நமக்கும் இருக்கின்ற வித்தியாசங்களைக்
கோடிட்டுக் காட்டுகிறபொழுது, தனியார்கள் பேருந்துகளை
இயக்குகின்றபொழுது இரண்டு பேருந்துகளை வைத்திருக்கிறார்
கள் என்று சொன்னால், அந்த இரண்டு பேருந்துகளுக்கு அவர்
கள் இரண்டு ஓட்டுநர்களை வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள்;
இரண்டு நடத்துனர்களை வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.
நம்முடைய தொழிலாளர் சட்டத்தில் ஒரு பேருந்து இயக்க
வேண்டுமென்றால் 7½ பேர் வேண்டுமென்று சட்டங்கள்
வகுக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. ஆகவே, 7½ பேர்களை
வைத்துக் கொண்டு பேருந்துகளை இயக்குவதில் செலவுகள் கூடு
தலாகிறது. தனியார்கள் இரண்டே பேர்களை வைத்துக்
கொண்டிருக்கலாம்.

அதேபோல, பேருந்துக் கழகங்களிலே, இங்கே பணிமனைக்குச்
சென்று, அந்தப் பேருந்துகளை நாம் பணிமனையிலே பழுது
பார்க்கின்ற நேரத்தில் நாம் படித்துப் பயிற்சி பெற்ற தேர்ச்சி
யாளர்களை வைத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். டெக்னிக்கல் குவா
லிபிகேஷன் உள்ளவர்களைத்தான் நாம் வைத்துக் கொண்டி
ருக்கிறோம். ஆனால் தனியார், யாரை வைத்து வேண்டு
மானாலும் அவர்கள் பணிமனைகளில் அவர்கள் ஏற்படுகின்ற அந்
தப் பழுதுகள்ளை ரிப்பேர் செய்து கொள்வதற்கு வாய்ப்பு இருக்
கிறது.

ஆகவே, இதுபோன்ற பல்வேறு சிக்கல்கள் இருக்கின்ற
காரணத்தினால்தான் பேருந்துக் கழகங்களுக்கும் அவர்களுக்
கும் இருக்கின்ற இலாப நட்ட ஈடுபாடுகள் இருக்கின்றன என்
பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக் காட்ட நான் கடமைப்பட்டி
ருக்கிறேன்.

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

நம்முடைய பேருந்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையிலும்
இங்கே குறிப்பிடுகின்ற நேரத்தில் இங்கே ஒவ்வொருவரும் தங்க
ளுடைய கருத்துக்களைச் சொன்னார்கள். நம்முடைய
மாண்புமிகு பண்ருட்டி இராமச்சந்திரன் அவர்கள் இங்கே குறிப்
பிடுகிறபொழுது சில கருத்துக்களைச் சொன்னார்கள். இங்கே
பேருந்துக் கழகத்தில் கட்டணங்களை உயர்த்தக் கூடாது என்ற
கருத்தையும் சொன்னார்கள். நல்ல கருத்தைச் சொல்லி
யிருக்கின்றார்கள். உயர்த்தக் கூடாதுதான். ஆனால் இந்தப்
பேருந்துக் கழகம் இன்றைக்கு நஷ்டத்திலே இயங்கிக் கொண்டி
ருக்கின்ற நேரத்தில், இந்த வருமானத்தைப் பெருக்குவதற்கு
ஏதாவது ஆலோசனை சொல்வாரா என்று நான் கருதினேன்.
ஆனால் எந்த ஆலோசனையையும் அவர் சொல்லவில்லை.

பிற்பகல் 1—10

அதைத்தான் இன்றைக்கு எண்ணிப் பார்க்கிறேன். வரு
மானத்தைப் பெருக்குவதற்கு என்ன வழி இருக்கிறது. பேருந்
துக் கழகத்திலே என்பதை அவர் சுட்டிக்காட்டியிருந்தால் நன்
றாக இருந்திருக்கும்.

அதைப்போல, சில புள்ளி விவரக் கணக்கைச் சொல்கிற
போது, 'ஆம்னி பஸ்ஸைக்' குறிப்பிட்டார்கள்; அதேபோல்,
பஸ் . கட்டணம் உயர்த்தக் கூடாது என்று குறிப்பிட்டார்கள்.
போர்க்குவரத்துக் கழகங்களின் செலவுகளைக் குறைக்க வேண்டு
மென்று சொன்னார்கள். பல்லவன் கழகத்திலே இருக்கிற நஷ்
டத்தை ஈடுகட்ட வேண்டுமென்று குறிப்பிட்டார்கள். இதை
யெல்லாம் நாம் கருத்திலே கொள்கிறபோது, இந்தப் பேருந்து
கழகங்களிலே நாம் எதற்காக இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம் என்
பதை நீண்ட நெடுங்காலமாக நாம் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிறபோது,
போக்குவரத்துக் கழகங்களால்தான், கிராமப் புறங்களிலே இருக்
கிற மக்களுக்கு, அவர்களுடைய தேவையை பூர்த்தி செய்ய
முடியும் என்ற நிலையை நாம் உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம்.
தனியாரிடத்திலே பேருந்துகளை விடுகிற நேரத்தில், அந்தந்
தனியார்கள் தங்களுடைய பேருந்துகளை கிராமங்களிலே முத
லிலே இயக்குவார்கள், அவ்வாறு இயக்குகிற நேரத்திலே, ஒரு
குறிப்பிட்ட காலத்திற்குப் பிறகு, சட்டங்கள் வலிமையை செய்
கின்ற காரணத்தினாலே, அந்தக் கிராமங்களிலே பேருந்து
களை இயக்குவதை நிறுத்தி விட்டு நேரடியாக நகரப் பேருந்து
களாக இயக்கிக் கொண்டிருக்கிற காட்சியை நாம் இன்றைக்குப்
பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறோம். ஆகவே, அந்த நிலைமை
யெல்லாம் தனியாருக்கு இருக்கிற காரணத்தினாலேதான்,
பேருந்து கழகங்களிலே போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரை
யிலே, கிராமங்கள் அத்தனையையும், நகரங்களாக மாற்றி
யமைக்கப்பட வேண்டுமென்ற அடிப்படையில், நம்முடைய
தமிழ்நாட்டின் ஒப்பற்றத் தலைவியாக இருக்கிற புரட்சித் தலைவி
அவர்கள் இன்றைக்குக் கருதிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இங்கே

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1991 செப்டம்பர் 14

குறிப்பிட்டுக் காட்டுகிறபோது, ஒவ்வொரு சட்ட மன்ற உறுப்
பினரும் குறிப்பிட்டார்கள். கிராமங்களுக்கு பேருந்துகளை
விட வேண்டும்; கிராமங்களிலே கூடுதலான பேருந்துகளை
அங்கே பயணம் செய்கின்ற பயணிகளுக்கு 'அடிஷனல் சிங்கிள்'
என்று சொல்கிற கூடுதல் நடையில், பேருந்துகள் விடப்பட வேண்
டுமென்றெல்லாம் குறிப்பிட்டு இருக்கிறீர்கள். குறிப்பாக, அதை
எண்ணிப் பார்க்கிறபோது, பேருந்துகள் அதிகமாக விடவேண்டு
மென்ற எண்ணம் மக்களிடத்திலே இருக்கிறது. பேருந்துகள்
அழகானப் பேருந்துகளாக விட வேண்டுமென்று நீங்கள் கருது
கிறீர்கள். அழகான பேருந்துகள் மட்டுமல்ல, இங்கே இருக்
கிற சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் குறிப்பிட்டுக் காட்டுகிறபோது,
நம்முடைய நகரப் பேருந்துகளாகவே அவை அத்தனையும்
இருக்க வேண்டுமென்று கருதுகிறீர்கள். 30 கிலோ மீட்டர்
இருப்பதிலே நஷ்டம் ஏற்படுகிற நேரத்திலே கூட, அதை 35
கிலோ மீட்டராக நீட்டித்துத் தர வேண்டுமென்று மக்கள்
விரும்புகிறார்கள். அதை சட்டமன்ற உறுப்பினர்களாகிய நீங்
கள் வலியுறுத்திக் கொண்டிருக்கிறீர்கள். அதே அடிப்படை
யில், கிராமங்களிலே பேருந்துகள் இல்லாத கிராமங்கள் இத்
தனை இத்தனை என்று இன்றைக்கு இருந்து கொண்டிருக்கிறது.
அந்த அடிப்படையிலேதான், நம்முடைய தமிழகத்தின் முத
லமைச்சர் அவர்கள் தேர்தல் அறிக்கையின் நேரத்திலே குறிப்
பிட்டுக் காட்டியிருக்கிறார்கள். பாதை வசதி செய்திருக்கின்ற
ஆயிரம் பேர் இருக்கிற கிராமங்களுக்கு ஒரே ஒரு ஆண்டு
காலத்திலே, நம்முடைய ஒப்பற்றத் தலைவியாக இருக்கிற
புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய ஆட்சியில் பேருந்துகள் விடப்
படும் என்ற உத்தரவாதத்தை நான் இங்கே தெரிவித்துக்
கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். குறிப்பாக, பேருந்து
கழகத்தைப் பொறுத்தவரையிலே, இங்கே சில உறுப்பினர்கள்
சில குறிப்புகளைக் கோடிட்டுக் காட்டியிருக்கிறார்கள். சில
நண்பர்கள் ஒவ்வொருவரும் ஒவ்வொரு கருத்தைக் கோடிட்டுக்
காட்டி அதாவது பணிமனைகள் திறக்கப்பட வேண்டும்; பேருந்து
வசதிகள் வேண்டும்; அதே நேரத்தில் தொழிலாளர்களுக்கு பாது
காப்பு தரப்பட வேண்டும்; தொழிலாளர்களுக்கு சீருடைகள்
வழங்கப்பட வேண்டும்; காலணிகள் வழங்கப்பட வேண்டுமென்
றெல்லாம் இங்கே இருக்கிற கம்யூனிஸ்ட் கட்சியைச் சார்ந்த
நண்பர்கள் குறிப்பிட்டுக் காட்டியிருக்கிறார்கள். அதேபோல்,
தொழிலாளர் இயக்கங்களுக்கு வேண்டிய உதவி செய்ய வேண்
டும்; போனஸ் பற்றி சொல்லும்போது, 60 ஆயிரம் ரூபாய்
என்றெல்லாம் குறிப்பிட்டுக் காட்டி, பல கருத்துக்களை இங்
கேயுள்ள கம்யூனிஸ்ட் கட்சி நண்பர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்
கள். நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்களின் ஆட்சியிலே
பேருந்துக் கழகங்கள் சிறப்பான முறையில் இயங்கப்பட
வேண்டும் என்பது அவர்களுடைய கருத்து. முன்னாலே,
இருந்த அரசாங்கம். தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்ற கொள்
கையிலே வலிமையாக இருந்து, அது இன்றைக்கு உச்ச நீதிமன்
றத்திலே அதன் பேரில் வழக்குகள் தொடரப்பட்டு, அந்த வழக்

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

குகள் நிலுவையில் இருந்து கொண்டிருக்கிற காரணத்தினால்
அதற்குள்ளே நான் செல்லாமல், அவர்கள் அங்கே முதலிலே
கூட்டப்பட்டிருக்கிற கூட்டத்தில் செயலாளரை அழைத்து
வைத்துப் பேசுகிற நேரத்தில், அது அப்போது விவாதத்திற்கு
வருகிற நேரத்தில், இன்றைக்கு இருக்கிற நிலைமை அப்படியே
நீடிக்கும் என்ற கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார். தனியார்
பேருந்துகளும் இருக்கும். அதே நேரத்தில், போக்குவரத்துக்
கழகங்களிலே இயக்கப்படுகிற பேருந்துகளும் சிறப்பான முறை
யில் இயக்குவதற்கு நடவடிக்கைகள் மேற் கொள்ளப்படும் என்
றும் அன்றைக்கு குறிப்பிட்டுக் காட்டியிருக்கிறார். அந்த
அடிப்படையிலே, நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்களின்
எண்ணங்களை நாம் எண்ணிப் பார்க்கிறோம். சில கவிஞர்
கள் சொன்னதைப் போல, — நான் இவ்வாறு குறிப்பிடுகிற
நேரத்தில் — ஒரு கருத்தை சொல்கிறார்; 'முயல் உயிருக்
காக ஓடுகிறது: நாய் பசிக்காகத் துரத்துகிறது. ஏழை பசிக்
காக ஓடுகிறான்; பணக்காரன் தன் வசதிக்காக அவனை துரத்து
கிறான்' என்ற நிலைமையை மாற்றி, அந்த தத்துவத்திற்கே
— இன்றைக்கு பணக்காரர்களை எல்லாம் — அந்த நிலைமை
யெல்லாம் மாற்றுகிற வகையிலே ஏழை தொழிலாளர்களாக
இருக்கிற தொழிலாளர் வர்க்கத்தினுடைய கண்ணீரைத் துடைக்
கின்ற வகையிலே, 'சொல்வதைத்தான் செய்வோம்; செய்வ
தைத்தான் சொல்வோம்' என்று வாயளவிலே பேசிக் கொண்டி
ருந்த திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்திலே,
1—9—1989-ஆம் தேதி அன்று 40 ஆயிரம் ரூபாய் இறந்த
தொழிலாளர் குடும்பத்திற்கு வழங்கப்படும் என்று சொன்னார்
களே, அதை மாற்றி செயலாக்கி இருப்பவர், தமிழகத்தின்
முதலமைச்சர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள்தான் என்பதை
நாம் எண்ணிப் பார்க்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். (மேசை
யைத் தட்டும் ஒலி) 1—8—1991 அன்று புரட்சித் தலைவியி
னுடைய திருக்கரங்களால் அவர்களுக்கு வழங்கலாம் என்ற
உத்தரவை வழங்கியிருக்கிறார்கள். ஆக, அப்படி பார்க்கிற
போது, 838 தொழிலாளர்களுடைய குடும்பங்கள் கண்ணீரால்
அழுது கொண்டிருக்கிற நிலைமையை மாற்றி, இன்றைக்கு
அந்தக் குடும்பங்களுக்கு கூடுதலாக 20 ஆயிரம் ரூபாய் வழங்குகிற
நிலைமையை நாம் கண்கூடாகப் பார்த்துக் கொண்டிருக்கி
றோம்.

பிற்பகல் 1-15

அதோடு மட்டுமல்லாமல், தொழிலாளர்கள் வாழ வேண்டு
மென்பதற்காக 5 ரூபாய் அவர்களுடைய ஊதியத்திலிருந்து
பிடித்து, அவர்களுக்கு 60,000 ரூபாய் வழங்கலாம் என்று, இந்
தியத் திருநாட்டிலே எந்த ஒரு முதலமைச்சரும் வழங்காத
அளவிற்கு நம்முடைய முதல் அமைச்சர் அவர்கள் வழங்கியிருக்
கிறார்கள் என்பதை எண்ணிப் பார்க்க நாம் கடமைப்பட்டி

ருக்கிறோம் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி). ஆகவே, தொழிலாளர்கள் ஒரு புறம் வாழ வேண்டும் என்பதும், அதே நேரத்தில், கிராமங்களிலே இருக்கிற மக்கள் நகரங்களுக்கு வருவதற்கு நல்ல பேருந்துகளைப் பெறவேண்டுமென்ற அடிப்படையிலே நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்கள் திட்டங்களை வகுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைச் சொல்லிக் கொள்கிறேன். அந்த அடிப்படையிலே, போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்த வரையிலும், நல்ல பல திட்டங்களை நிறைவேற்றுகின்ற வகையில், உங்களுடைய நல்ல ஆலோசனைகளை ஏற்று, சிறப்பான முறையிலே, தமிழகத்திலே இயங்குவதற்கு நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படும் என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக் காட்ட நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

உறுப்பினர் பெருமக்கள் சொல்லியிருக்கின்ற அத்தனை கருத்திற்கும் பதிலுரை அளிக்க வேண்டுமென்று நீங்கள் கருதினாலும், காலத்தின் நிலை கருதி, மாலையிலே கூட்டம் இருக்கின்ற காரணத்தினாலும், அன்பிற்குரிய நண்பர்களுக்குச் சொல்லிக் கொள்வது என்னவென்றால், கேட்கப்பட்டிருக்கின்ற கோரிக்கைகள் அனைத்தையும் அரசு பரிசீலிக்கும். நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்ட நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல, நம்முடைய ஒப்பற்றத் தலைவராக இருக்கிற நம்முடைய தமிழகத்தின் முதல்வர் அவர்கள் சொன்னதை நாம் சற்று எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். இங்கே நண்பர்களும் இரண்டரை ஆண்டு காலம் திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியிலே இருந்திருக்கிற நேரத்தில் ஏதாவது ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாகப் பிரித்து, கூடுதலாகப் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒன்றை உருவாக்கியிருக்கிறதா என்றால் இல்லை. இரண்டரை ஆண்டு காலத்தில் இல்லாமல் 80 நாட்கள் தான் நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆட்சி பீடத்திலே அமர்ந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அதை நாம் இன்றைக்கு எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். 'நல்லதைப் பார்த்தால் தான் நல்லதைச் செய்ய முடியும்: நல்லதைச் செய்தால் தான் நல்லதை நினைக்க முடியும்; நல்லதை நினைத்தால் தான் நல்லதைப் பேசமுடியும்; நல்லதைப் பேசினால்தான் நல்லதைச் செய்ய முடியும்' என்ற தத்துவத்தை நிறைவேற்றுகின்றவர் நம்முடைய தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் என்பதை நாம் இன்றைக்கு எண்ணிப் பார்க்கிறோம். அந்தப் புரட்சி தலைவி அவர்களுடைய ஆட்சியிலேதான் இன்றைக்குத் 'தில்லை நாயகம் குழுவின்' பரிந்துரையை ஏற்று, தந்தை பெரியார் மற்றும் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் இரண்டும் சேர்த்து மூன்றாகப் பிரிக்கப்படும் என்பதைச் சொல்லிக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். வழித்தடங்கள் சிலவற்றைப் பிரித்து நம்முடைய ஒப்பற்றத் தலைவராக இருக்கிற நம்

முடைய புரட்சித் தலைவர் மாவட்டம் எனக் காஞ்சிபுரத்தைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டு, இதை புரட்சித் தலைவர் எம். ஜி. ஆர். போக்குவரத்துக் கழகம் ஒன்றை உருவாக்குவதற்கு, அவருடைய பொற்கரங்களால் இன்றைக்கு அனுமதி வழங்கியிருக்கிறார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆகவே, நம்முடைய அரசைப் பொறுத்த வரையிலும், நல்ல பல திட்டங்களை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்பதற்கு வேகமாகச் செயல்பட்டுக் கொண்டு இருக்கிறது.

அதே போல, பயணிகள் நலனைக் கருத்திற் கொண்டு, நெடுந்தொலைவிலிருந்து பயணம் செய்கின்றவர்கள் தங்குவதற்கோ, ஓய்வு எடுப்பதற்கோ வசதி வாய்ப்பு இல்லை என்ற நிலையை மாற்றி, நெடுஞ்சாலைத் துறையிலே பல்வேறு இடங்களில், குறிப்பாகப் பயணம் செய்கின்றவர்கள் கன்னியாகுமரியிலிருந்து சென்னைக்கு வருகின்றார்கள் என்று சொன்னால், தொலை தூரத்திலிருந்து பயணம் செய்கின்றவர்களுடைய நலனைக் கருதி, 100 அல்லது 50 கிலோ மீட்டருக்கு ஒரு இடத்தில் அவர்கள் இளைப்பாறுவதற்கு அங்கே அறைகள் அமைக்கப்பட்டு, சுகாதார முறையில் சிற்றுண்டிகள் வழங்குவதற்காக அங்கே 'ஹோட்டல்' கட்டுவதற்காக நம்முடைய அரசு விரைவாக நடவடிக்கை மேற்கொண்டிருக்கிறது. அந்த அடிப்படையில், நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய ஆட்சியில் மிக விரைவிலே, வருகின்ற ஆண்டிலே நான்கு இடங்களிலே அது துவங்கப்படும் என்பதையும் இந்த நேரத்திலே நான் சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதே போல, நம்முடைய நண்பர்கள் எடுத்துக் கூறியதைப் போல, 1000 பேர்கள் இருக்கின்ற இடங்களுக்குப் பேருந்துகள் விடப்படும். அதே போல நண்பர்கள் குறிப்பிட்டதைப்போல பல்வேறு திட்டங்களை நாம் எண்ணிப்பார்க்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். தொழிலாளர் வர்க்கம் வாழ வேண்டுமென்பதற்காக இன்றைக்கு விபத்து இல்லாமல், ஓர் ஆண்டு காலத்தில், பேருந்து ஓட்டுநர்கள் ஓட்டினார்கள் என்றால் அவர்களுக்கு அளிக்கப்படுகின்ற 'ஊக்கத் தொகை' இந்த ஆண்டிலிருந்து கூடுதலாக 50 ரூபாய் வழங்கப்பட வேண்டுமென்ற உத்தரவை நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்கள் பிறப்பித்திருக்கிறார்கள். ஆகவே, தொழிலாளர் வர்க்கத்தைப் பொறுத்த வரையிலும் அவர்கள் ஓட்டுகின்ற காலத்தில் எந்த விபத்தும் இல்லாமல் ஓட்டுகின்ற ஓட்டுநர்களுக்கு அந்த 50 ரூபாய் கூடுதலாக வழங்கப்பட வேண்டுமென்ற எண்ணம் நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்குத்தான் இன்றைக்கு வந்திருக்கிறதே தவிர, எந்த மாநிலத்திலும் அது இல்லை

அதே போல, வீட்டு வசதியைப் பொறுத்த வரையிலும், தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டுவசதியைச் செய்துதரவேண்டுமென்ற அடிப்படையில் நம்முடைய ஒப்பற்ற புரட்சித் தலைவி

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1991 செப்டம்பர் 14

அவர்கள் ஒரு கோடி ரூபாய் அளவில் ஒரு சுழல் நிதியை போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் உருவாக்கி அந்நிதியிலிருந்து தொழிலாளர் களுக்கு வீடு கட்டுவதற்காக முன்பணமாக வழங்கப் பெற தேவை யான நடவடிக்கையினை மேற்கொள்ள அனுமதி தந்திருக்கிறார் கள்.

பிற்பகல் 1-20

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப்பற்றி உங்க ளுக்குத் தெரியும். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் வி. ஜெ. என்ற பேருந்துகள் இயங்கிக்கொண்டிருந்த காலம் இருந்தது. அதை இப்போது ஏ. பி. என்று மாற்றி இருக்கிறார் கள். அதை மாற்றி வருகிற 20-ஆம் தேதியிலிருந்து ஜே. ஆர். என்ற பேருந்துகள் இயக்கப்படும் என்று நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட் டும் ஒலி).

இங்கே இருக்கின்ற அன்புக்குரிய நண்பர்கள் பல குறிப்புகளைக் கோடிட்டுக் காட்டினார்கள். சட்டமன்ற உறுப் பினர்கள் இங்கே பேசுகிறபோது இன்றைய மோட்டார் வாக னச் சட்டங்களிலே சில சிக்கல்கள் இருக்கின்றன என்று குறிப் பிட்டுச் காட்டினார்கள். வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவல கங்களிலே பல்வேறு ஊழல்கள் நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கின் றன என்றும் குறிப்பிட்டுக் காட்டினார்கள். அதைக் குறைக்கிற வகையில் — நியாய விலைக் கடையிலே சென்று நாம் கேட்கிற போது ஆயிரம் பேர் இருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால் ஒரு நியாய விலைக் கடையை உருவாக்குகிறோம் — ஆனால் இன் றைக்கு இதை யாரும் எண்ணிப் பார்த்திருக்கிறார்களா என்று சொன்னால், இதுவரையில் தமிழகத்தில் யாரும் எண்ணிப் பார்த் திடாத நிலையில் 10,000 வாகனங்கள் பதிவு செய்யப்பட்டால் உடனடியாக மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் பிரகாரம் ஒரு யூனிட் ஆபிஸ் உருவாக்கப்பட வேண்டும் என்று சொல்லி புரட் சித் தலைவி அவர்கள் ஆணை வழங்கி இருக்கிறார்கள். (மேசை யைத் தட்டும் ஒலி.) இதுவரையில் எந்த அரசாங்கமும் அதை வழங்கவில்லை 10,000 மோட்டார் வாகனங்கள் அங்கே பதிவு செய்யப்பட்டால் அந்த இடத்தில் உடனடியாக, பதிவு செய்பவர் கள் தங்களுடைய பணிகளைச் சிறப்பான முறையில் செய்வதற் காக ஒரு புதிய திட்டத்தை முதன் முதலில் தமிழகத்தில் உரு வாக்கியவர்கள் நம்முடைய ஒப்பற்றத் தலைவி புரட்சித் தலைவி அவர்கள்தான் என்பதை இன்றைக்கு எடுத்துக்காட்ட நான் விரும்புகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

அதேபோல் வட்டார அலுவலகங்கள், நாம் எண்ணிப் பார்க்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். எத்தனையோ வட்டார அலுவலகங்கள் வாடகைக் கட்டடத்தில் இயங்கிக் கொண்

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

டிருக்கின்றன. வாடகைக் கட்டிடங்களில் மட்டுமல்ல, தூர தொலைவிலே இருக்கிறபோது சாலை வசதிகூட இல்லாத இடங்களில் எல்லாம் உள்ள வாடகைக் கட்டடங்களில் அவற்றை அமைத்துக்கொள்வதன் வாயிலாக அங்கே ஓட்டுநர் களுக்கும் மற்றவர்களுக்கும் பல்வேறு இடர்பாடுகள் ஏற்படு கின்றன ; எஃ.ப.சிக்கு செல்பவர்களுக்கு இடர்பாடுகள் ஏற் படுகின்றன என்ற அடிப்படையில் வருகிற 8-வது ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலத்தில் அனைத்து வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவல கங்களுக்கும் அரசாங்கம் கட்டிடம் கட்டித்தரப்படும் என்ற உத்தரவாதத்தை இந்த ஒப்பற்றத்தலைவி புரட்சித் தலைவி அவர்கள் வழங்கி இருக்கிறார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி.)

அதேபோல் 9-வது ஐந்தாண்டுத் திட்ட காலத்தில் அனைத்து யூனிட் அலுவலகத்திற்கும் அரசாங்கக் கட்டிடம் கட்டித் தரப்படும் என்ற உத்தரவை இந்திய திருநாட்டில் முதன்முதல் வழங்கியவர்கள் தான் நம்முடைய புரட்சித் தலைவி என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி.)

அதேபோல் மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்கள் பதவி 39 காலியாக இருக்கின்றன. இங்கே குறிப்பிட்டுக் காட்டுகிற போது பல தவறுகள் நடைபெறுகின்றன என்று சொன்னார்கள். வேலைப் பளு தான் பல தவறுகள் ஏற்படுவதற்குக் காரண மாக அமைந்துகொண்டிருக்கின்றன. 39 வாகன ஆய்வாளர் கள் தேர்வு செய்யப்பட வேண்டும் என்று சொல்லி தேர் வாணைக் குழுவிற்கு அனுப்புகிற நேரத்தில் இரண்டுபேர் வழக்கு மன்றத்திற்குச் சென்று வழக்குத் தொடர்ந்தார்கள். அவ்வாறு வழக்கு தொடர்ந்ததன் காரணமாக இரண்டரை ஆண்டு காலமாக வழக்கு நிலுவையில் இருந்து கொண்டிருக்கிற காரணத்தால் 39 இடங்கள் காலியாகவே இருக்கின்றன. அரசு அதை உடனடியாகப் பரிசீலனை செய்து 3 மாத காலத் தில் தேர்வாணைக் குழுவில் நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட வில்லை என்று சொன்னால் உடனடியாக நெருக்கடியைக் குறைக்க தற்காலிக அடிப்படையில் நியமனம் செய்வது பற்றி விரைவில் அரசு முடிவெடுக்கும் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

காங்கிரஸ் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் இங்கே குறிப்பிட்டுக் காட்டுகிறபோது ஒரு கருத்தைச் சொன்னார் கள். சென்னையில் இருக்கிற ஐந்தாறு வட்டார போக்கு வரத்து அலுவலகங்களில் பல்வேறு தவறுகள் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன என்பதைச் சுட்டிக் காட்டியதன் வாயி லாக நம்முடைய தமிழகத்தின் முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் மேலும் கூடுதலாக தமிழகத்தில் இரண்டு வட்டாரப்

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1991 செப்டம்பர் 14

போக்குவரத்து அலுவலகங்களை உருவாக்கவேண்டுமென்று உத்தரவு வழங்கி இருக்கிறார்கள். அந்த அடிப்படையில் குறைகள் தீர்க்கப்படும்.

அடுத்து இங்கே உறுப்பினர்கள் குறிப்பிட்டுக் காட்டியதைப் போல் எந்தக் குறைபாடுகள் இருந்தாலும் அந்தக் குறைபாடுகளைத் தீர்க்கிற வகையில் இந்த அரசு விரைந்து செயலாற்றும் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஒவ்வொரு மாநிலத்தோடும் நாம் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிற போது இங்கே நண்பர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அவ்வாறு குறிப்பிடுகிற நேரத்தில் போக்குவரத்துக் கட்டணத்தை உயர்த்தக்கூடாது என்று பேசியிருக்கிறார்கள். நான் ஒன்றைக் கேட்க விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு நல்ல பேருந்து வேண்டும் அதேநேரத்தில் ஆயிரம் பேர் அல்லது 200 பேர் இருந்தாலும் அந்த கிராமங்களுக்கெல்லாம் பேருந்துகளை நாம் இயக்கியாக வேண்டும்; அதேபோல பணிமனைகளைப் பல இடங்களில் கட்டியாகவேண்டும்; இப்படிப்பட்ட கருத்துக்களை எல்லாம் நீங்கள் வற்புறுத்தியிருக்கிறீர்கள். ஆனால் ஒரு கணம் நீங்கள் எண்ணிப்பார்க்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறீர்கள். ஒவ்வொரு மாநிலத்தையும் நாம் எண்ணிப் பார்க்கிறபோது தமிழ்நாட்டில் இரண்டு கிலோமீட்டருக்கு இயக்கப்படுகிற பேருந்துக்கு 50 பைசா; அதே நேரத்தில் கேரளாவில் 70 பைசா: கர்நாடகாவில் 75 பைசா; பம்பாயிலே ஒரு ரூபாய்; அதேபோல் கல்கத்தாவிலே பார்த்தால் 80 பைசா; இரயில்வே கட்டணம் ஒரு ரூபாய் 50 பைசா. இப்படிக் குறிப்பிட்டுப் பார்க்கிற போது இரண்டாவது, நான்காவது கிலோமீட்டரில் இயங்குகிற நேரத்தில் 60 பைசா; 80 பைசா. 75 பைசா; 85 பைசா. 1 ரூபாய் 25 பைசா; ஒரு ரூபாய்; இரயில்வே கட்டணம் ஒன்றரை ரூபாய்.

பிற்பகல் 1-25

அதேபோல பார்க்கிறபோது 6 கிலோ மீட்டரிலே இயக்கப்படுகின்ற அதற்கு தமிழகத்திலே இருப்பது 75 பைசா, கேரளாவிலே ஒரு ரூபாய், கர்நாடகத்திலே ஒரு ரூபாய், ஆந்திராவிலே ரூ. 1.10. அதே போல பம்பாயிலே ரூ. 1.20. அதே போல கல்கத்தாவிலே ரூ. 1.10. இப்படி உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. கடைசியிலே பார்க்கிற போது 28-வது கிலோமீட்டரில், 40 கிலோ மீட்டர்கள் இயக்கப்படுகின்ற பேருந்துனுடைய நிலையை எண்ணிப் பார்க்கிறபோது அந்த கட்டண உயர்வு எப்படி இருக்கிறது என்று சொன்னால், தமிழகத்திலே ரூ. 2.30. அதே போல கேரளாவிலே பார்க்கிறபோது ரூ. 5.20 கர்நாடகத்திலே பார்க்கிறபோது, அதைக் காட்டிலும் ரூ. 4.80. அதே போல ஆந்திராவைப் பார்க்கிறபோது ரூ. 5.75. அதே

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

போல பம்பாயைப் பார்க்கிறபோது ரூ. 5.50. இதைக் கோடிட்டுக் காட்டுகிறபோது, ஒவ்வொரு மாநிலமும் பேருந்து கட்டணத்தை உயர்த்துகின்ற நேரத்தில், நம்முடைய மாநிலத்திற்கு உயர்த்தாமல் இருக்கின்ற நேரத்திலே பல இடங்களிலே பேருந்துகளை விடமுடியாத சூழ்நிலை இருக்கின்றது. ஆகவே இதை எல்லாம் கருத்திலே கொண்டு அங்கே இருக்கின்ற நண்பர்கள் நீங்கள் மனங்கூர்ந்து அங்கே இருக்கின்ற பல்வேறு அரசியல் தலைவர்களிடத்திலே எடுத்துச் சொல்லி பேருந்து கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் பேருந்துகளை இயக்க முடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்திலே எடுத்துக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இப்போது ஏறத்தாழ ரூ. 12 கோடிக்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. டீசல் விலை உயர்ந்ததன் காரணமாக ஏறத்தாழ அதற்கு ரூ. 22 கோடி கூடுதல் செலவாகிறது. அதைப் போல டையர் விலை உயர்ந்த காரணத்தினாலே, 1,572 ரூபாய் உயர்ந்த காரணத்தினாலே இன்றைக்கு அதற்கு ஏறத்தாழ 7½ கோடி ரூபாய் கூடுதலாகச் செலவாகிறது. அதேபோல, இங்கே ஒவ்வொரு உதிரி பாகங்களைக் குறிப்பிட்டுப் பார்க்கிறபோது அதிலே பத்தரை கோடி ரூபாய் கூடுதல் செலவாகிறது. தொழிலாளர் நலனைக் கருதி ஆண்டுதோறும் சம்பள உயர்வின் காரணமாக ரூ. 31 கோடி உயர்வு ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆக ஏறத்தாழ 132 கோடி ரூபாய் கூடுதல் செலவு இந்த அரசுக்கு ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இங்கே வந்திருக்கின்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் அருள்கூர்ந்து மற்றவர்களிடத்திலே எடுத்துச் சொல்லவேண்டும். இந்த பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தவேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது. அதற்கு வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது என்பதை கருத்திலே கொண்டு ஓரளவுக்கு, குறைந்த அளவுக்கு உயர்த்துவதற்கு உங்களுடைய ஒத்துழைப்பைத் தாருங்கள், தாருங்கள் என்று இந்த நேரத்திலே கேட்டு, சிறப்பான கருத்துக்களை இங்கே நீங்கள் வழங்கி இருக்கிறீர்கள்; அந்தக் கருத்துக்கள் அனைத்தையும் அரசு மிக விரைவாக பரிசீலனை செய்து நல்ல முடிவினை மேற்கொள்ளும் என்பதை சுட்டிக்காட்டி, இங்கே கருத்துக்களைச் சொன்ன அத்தனை பேர்களுக்கும் நன்றியைத் தெரிவித்து, இங்கே உங்கள் வெட்டுத் தீர்மானங்களை திரும்பப் பெற வேண்டுமென்று கேட்டு, அரசுக்குக் கொடுக்கப்படவேண்டிய நிதியை வழங்குவதற்கு நீங்கள் ஒத்துழைப்பு நல்கிட வேண்டுமென்று கேட்டு விடைபெற்றுக் கொள்கிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்</u> : திரு. வி. தண்டாயுதபாணி.

[1991 செப்டம்பர் 14

திரு. வி. தண்டாயுதபாணி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப்பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் தங்களுடைய உரையிலே எதுவுமே சொல்லவில்லை. ஒரே ஒரு வார்த்தையை பதில் மட்டும் நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே அந்த நஷ்டம் ஏற் பட்டிருக்கிறது. கடந்த திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சி யிலே அந்த கப்பலை ரிப்பேர் பார்ப்பதற்காகவே அந்த பெரிய அதிகாரி, எம்.டி. அவர்களே ஒரு மாதம் போய் சிங்கப்பூரிலே தங்கியிருக்கிறார். பஸ் ரிப்பேர் பண்ண வேண்டும் என்றால் அந்த மெக்கானிக் யாராவது போய் பண்ணலாம். அதேபோல, கப்பலை ரிப்பேர் பண்ண வேண்டுமென்றால் கேப்டன் போய் இருக்கலாம். சார்ட்டட் பண்ணுவதிலே லோயஸ்ட் சார்ட்டர்ட் விட்டுவிட்டு அதிக மான ார்ட்டர் பண்ணுகின்ற ஊழல்கள் நடந்திருக்கின்றன என்பதை மட்டும் பணிவன்போடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் ; ஒரு உரையே நிகழ்த்தக் கூடாது. ஏதாவது கொஞ்சம் விளக்கம் மட்டும் கேட்கலாம்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிடுகிறபோது ஊழல் நடைபெற்றதாகச் சொன்னார்கள். அதுபோன்ற ஊழல்கள் நடைபெறவில்லை என்று நமக்கு கோப்புகள் மூலமாக தெரிய வந்திருக்கிறது. ஜூனியர் விகடனில் ஒரு செய்தி வந்திருக்கிறது. 10–7–1991-ல் இது போன்று ஊழல் நடைபெற்றதாக குறிப்பிட்டுக்காட்டி ஒரு கருத்து திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியில் வந்திருக்கிறது. நம் ஆட்சியில் அல்ல என்று குறிப்பிடுகிறேன்.

ஆகவே அதுபோன்ற குறிப்புகள் வந்த காரணத்தி னாலே நான் கோப்புகளை வாங்கிப்பார்க்கிறபோது, அதிலே ஒப்பு ஏற்பதிலே எந்த குறைபாடுகளும் வரவில்லை. அந்த கட்டணத்தை உயர்த்துகிறபோது தவறுகள் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று அங்கே பத்திரிகைகளிலே வெளிவந்த செய்தி தவறு என்பதை சுட்டிக்காட்டி இருக்கிறார்கள். ஆக எந்தத் தவறும் பூம்புகார் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே ஏற்பட வில்லை என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : டாக்டர் வெ. புரு ஷோத்தமன்.

டாக்டர் வெ. புருஷோத்தமன் ; மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நஷ்டத்தி திலே இயங்கிக் கொண்டிருப்பதாகச் சொன்னார்கள். லாபத் திலே இயங்கக்கூடிய அளவில், இந்த நஷ்டத்தை எப்படி

1991 செப்டம்பர் 14] [டாக்டர் வெ. புருஷோத்தமன்]

தவிர்க்கலாம் என்ற கருத்தை உறுப்பினர்கள் சொல்லவில்லை என்று மனக்குறையாக சொன்னதன் காரணமாக ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் ; ஏதாவது விளக்கம் வேண்டுமென்றால், என்ன விளக்கம் என்று சொல்லுங்கள். ஒரு சில கருத்துக்கள் சொல்வதற்கு நேரம் இல்லை. அவர் பதில் கூறியிருப்பதில்— ஏதாவது அவர் சொன்னதிலேதான், கேட்க வேண்டும். புதிதாக நீங்கள் எதையும் பேசமுடியாது. திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வேண்டாத போலீஸ் அதிகாரிகளை எல்லாம் இந்த இடத்திலே கொண்டு வந்து 'சேர்மன்' ஆக போட்டு, நஷ்டத்தை உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்களே, அந்த முறையை இந்த அரசு தவிர்க்க, அமைச்சர் அவர்கள் தக்க நடவடிக்கை எடுப்பார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

பிற்பகல் 1-30

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அவையில் முன்அனு மதியோடு அவையின் அலுவல் நேரம் நீட்டிக்கப்படுகிறது. (திரு சி. ஞானசேகரன் எழுந்து நின்றுகொண்டிருந்தார்) கேட் டீர்கள் அல்லவா ? உட்காருங்கள். மாண்புமிகு போக்குவரத் துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வேண்டாத அதிகாரிகளை, காவல் துறை அதிகாரிகளை அங்கே தலைவர்களாக அங்கே நியமிப்பதாக இங்கே குறிப்பிட்டார்கள். அவர்களுடைய திறமைக்காக அங்கே நியமிக்கப்படுவது சட்ட சிக்கல் வரக் கூடாது என்பதற்காகத் தானே தவிர, நீங்கள் சொல்வது போல அல்ல. சட்டம் ஒழுங்கை பாதுகாக்கின்ற வகையில், பேருந்துகள் நல்ல சிறப்பான முறையில் இயக்கப்படுவதற் காகத்தான் அவர்கள் தலைவர்களாக நியமிக்கப்படுகிறார்கள். அதற்கு அடுத்தாற்போல, நிர்வாக இயக்குநர், டெக்னிக்கல் குவாலிபிகேஷன் தெரிந்து கொண்டிருக்கிறார். ஆகவே, எந்தத் தவறும் நடைபெறுவதற்கு வாய்ப்பு இல்லை. இதுபோன்று குற்றச்சாட்டுகளுக்கு இடமில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ஜி. விசுவநாதன்.

திரு. ஜி. விசுவநாதன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய புரட்சித் தலைவர் ஆட்சிக் காலத்தில், 1987-லே, சிறு உரிமையாளர்களுக்குப் பாது காப்புத் தரும்வகையில் சட்டத் திருத்தம் கொண்டுவந்த

[திரு. ஜி. விசுவநாதன்]]1991 செப்டம்பர் 14

நிறைவேற்றினார்கள். இரண்டாண்டுக் காலம் கழித்து அதற்கு குடியரசுத் தலைவருடைய ஒப்புதல் கிடைத்தது. ஆனால், அன்றைக்கு இருந்த தி.மு.க. அரசாங்கம் அதை நிறைவேற்றாமல் செய்துவிட்டது. அந்த புரட்சித் தலைவர் ஆட்சிக்காலத்தில் நிறைவேற்றிய அந்தச் சட்டத்தை நிறைவேற்ற அரசு வழிவகை செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய ஆட்சிக் காலத்திலே எப்படி இருந்ததோ அதைப்போலவேதான் நம்முடைய ஒப்பற்றத் தலைவியாக இருக்கின்ற தமிழகத்தினுடைய முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய ஆட்சியிலும் இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. டேனியல்ராஜ்.

திரு. எஸ். டேனியல்ராஜ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாகப் பிரித்து தூத்துக்குடியை மையமாகக் கொண்டு ஒரு புதிய போக்குவரத்துக் கழகத்தை ஆரம்பிப்பதற்கு அரசு பரிசீலிக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினருடைய கோரிக்கையை அரசு பரிசீலிக்கும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : விவாதம் முடிவுற்றது. இப்போது வாக்கெடுப்பு.

(அ) கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : கோரிக்கை எண் 3—'மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம்' பற்றிய மானியக்கோரிக்கைகளுக்கான வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என அறியவிரும்புகிறேன். திருமதி ரமணி நல்லதம்பி.

திருமதி ரமணி நல்லதம்பி : இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திருமதி ரமணி நல்லதம்பி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பெற்றது.

1991 செப்டம்பர் 14] [பேரவைத் தலைவர்]

திரு. ஜி. பழனிசாமி தன்னுடைய வெட்டுத் தீர்மானத்தை வலியுறுத்த விரும்புகிறாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. ஜி. பழனிசாமி : இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ஜி. பழனிசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பெற்றது.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : தன்னுடைய வெட்டுத் தீர்மானத்தை வலியுறுத்த விரும்புகிறாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பெற்றது.

" மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம் பற்றிய 3–ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 6,23,35,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும் " என்னும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுடைய தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் " ஆம் " என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் " இல்லை " என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்படுகிறது.

(ஆ) கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண் 40—" சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் " பற்றிய மானியக் கோரிக்கைக்கான வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். திரு. ஆர். சிங்காரம்.

திரு. ஆர். சிங்காரம் : இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ஆர். சிங்காரம் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பெற்றது.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : தன்னுடைய வெட்டுத் தீர்மானத்தை வலியுறுத்த விரும்புகிறாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம், பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பெற்றது.

''சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 40 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 10,25,44,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்''

என்னும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுடைய தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ''ஆம்'' என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் ''இல்லை'' என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்படுகிறது.

(இ) கோரிக்கை எண். 58—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 58. ''சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்—கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு'' பற்றிய மானியக் கோரிக்கைக்கான வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். திரு. மெ. ஆண்டி அம்பலம் அவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப் பெற்றதாகக் கருதப்பெற்றது.

திரு. ஜி. பழனிசாமி தன்னுடைய வெட்டுத் தீர்மானத்தை வலியுறுத்த விரும்புகிறாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. ஜி. பழனிசாமி : இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ஜி. பழனிசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றது.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் தன்னுடைய வெட்டுத் தீர்மானத்தை வலியுறுத்த விரும்புகிறாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

டாக்டர் தே.குமாரதாஸ் : இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பெற்றது.

பிற்பகல் 1-35

''சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்-கப்பல் போக்குவரத்து குறித்து மூலதனச் செலவு பற்றிய 58 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 1,26,27,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்''

என்னும் மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ஆம் என்க (ஆம்).

மறுப்போர் இல்லை என்க (இல்லை).

ஏற்போரே அதிகமென்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

(பலத்த மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்படுகிறது.

பேரவையின் இன்றைய காலை நிகழ்ச்சிகள் இத்துடன் முடிவுற்றன. பேரவை, மீண்டும் இன்று பிற்பகல் 4 மணிக்குக்கூடும். வணக்கம்.

பின்னர் பேரவை பிற்பகல் 1-36 மணிக்கு ஒத்தி வைக்கப் பெற்றது.

பேரவை மீண்டும் பிற்பகல் 4.00 மணியளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் திரு. இரா. முத்தையா அவர்கள் தலைமையில் கூடியது.

(ஈ) கோரிக்கை எண். 23—கூட்டுறவு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்.—தொடர்ச்சி மானியக் கோரிக்கை எண். 23— கூட்டுறவு, மாண்புமிகு உணவு மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர் அவர்கள்.

*மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"கூட்டுறவு பற்றிய 23-ம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 40,74,21,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்" என்று கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண். 151. திரு. ப. ரங்கநாதன்.

திரு. ப. ரங்கநாதன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 'புரசை தொகுதியில் உள்ள கூட்டுறவு சிறப்பு அங்காடிகள், குறிப்பாக சிந்தாமணி சீரான முறையில் உணவுப்பொருள்கள் ஒரே தினத்தில் வழங்குவது பற்றி" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

"கூட்டுறவு பற்றிய 23-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 40,74,21,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 137. டாக்டர். தே. குமாரதாஸ்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கொள்கை பற்றி" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

கூட்டுறவு பற்றிய 23-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 40,74,21,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

(உ) கோரிக்கை எண். 35— நுகர்பொருள் வழங்கல்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண். 35. நுகர்பொருள் வழங்கல். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள்.

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"நுகர் பொருள் வழங்கல் பற்றிய 35-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 3,58,69,73,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெறவேண்டும்"

என்று கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண். 175. திரு. ஆர். சிங்காரம்.

*திரு. ஆர். சிங்காரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கூட்டுறவு அங்காடியை 500 குடும்பக் கார்டு உள்ள ஊர்களில் தொடங்க வேண்டிய அவசியம் குறித்து" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"நுகர்பொருள் வழங்கல் பற்றிய 35 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 3,58,69,73,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் எண். 163. டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "கொள்கை பற்றி" விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"நுகர்பொருள் வழங்கல் பற்றிய 35-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 3,58,69,73,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்,"

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கைகளும் வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவையின் முன் விவாதத்திற்காக வைக்கப்படுகின்றன. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்னுரையாக ஏதாவது கூற விரும்பினால் கூறலாம்.

*மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கெனவே உணவு மற்றும் நுகர்பொருள் பற்றிய குறிப்புகளை நூல்களாக அச்சடித்து இந்த மாமன்றத்திற்கு வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவற்றையெல்லாம் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் படித்திருப்பார்கள் என்று கருதுகிறேன். அவற்றை நான் படித்ததாக ஏற்றுக் கொண்டு, வேறு ஏதாவது கருத்துக்களை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொன்ன பிறகு கடைசியாக என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல இருக்கிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ப. ரங்கநாதன்.

*திரு. ப. ரங்கநாதன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இம்மாமன்றத்திலே கூட்டுறவு, உணவு மற்றும் நுகர்வோர் பாதுகாப்பு கொள்கை விளக்க மானியத்தின் மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்புத் தந்த தங்களுக்கு நான் வணக்கத்தை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கூட்டுறவுத் துறையிலே செயல்படுகின்ற கூட்டுறவு வங்கிகள், நிலவள வங்கிகள், நகைக்கடன் கொடுக்கிற வங்

*285 முதல் 352 வரையிலான பக்கங்களில் 3 மற்றும் 4-ஆவது பதிப்புகளாக அச்சிடப்பெற்றுள்ளன.

கிகள் இப்படி பல்வேறு பிரிவுகளின் கீழ் கூட்டுறவுத் துறையிலே
உள்ளன. உணவு வழங்கு துறையும், பால் வழங்கு துறையும்
என்று பல துறைகள் இந்தத் துறையிலே அடங்கியிருக்கின்றன.
குறிப்பாக சென்னை நகரில் கூட்டுறவுத் துறையின் கீழ் வட
சென்னையில் சிந்தாமணி உணவுப் பங்கீட்டுக் கழகம் என்ற
அமைப்பு இருக்கிறது. சென்னை நகரைப் பொறுத்தவரையில்
கடந்த 20 ஆண்டுக்கு மேலாக சென்னை நகர வாக்காளர்கள்
தொடர்ந்து ஒரே கட்சிக்குத்தான் வாக்களித்து வந்தார்கள்.
ஆனால் இந்த முறை நடந்த தேர்தலிலே புரட்சித் தலைவியின்
தலைமையிலே சென்னை நகரைப் பொறுத்தவரையில் 14 சட்ட
மன்றத் தொகுதிகளில் 12 தொகுதிகளை காங்கிரஸ்—அண்ணா
தி.மு.க கூட்டணிக்கு மிகப் பெருவாரியான வாக்குகளைத் தந்து
வெற்றிபெறச் செய்துள்ள அந்த பொதுமக்களுக்கு, சிந்தாமணி
மூலமாக, சிந்தாமணியில் பணியாற்றுகிற ஊழியர்களின் மூலமாக
வும், சிந்தாமணியை நிர்வாகிக்கின்ற தனி அதிகாரி, பொது
மேலாளர் இவர்களின் மூலமாகவும் பல்வேறு தொல்லைகள்
வட சென்னையில் நாள்தோறும் நிகழ்ந்து வருகின்றன.

பிற்பகல் 4-05

குறிப்பாக சிந்தாமணியிலே அரிசி முறையாக வழங்கப்படு
வதில்லை, கிரோசின் வழங்கப்படுவதில்லை, சர்க்கரை இரண்டு
கிலோ என்றால் ஒன்றரை கிலோதான் அங்கே வழங்குகிறார்கள்.
இப்படி பல்வேறு கோளாறுகள் சிந்தாமணியிலே நடந்து கொண்டி
ருக்கின்றன. கடந்த ஆட்சியிலே அவர்களுடைய கட்சிக்காரர்
களை சிந்தாமணியிலே வேலைக்கு அமர்த்தியதால், அந்த ஊழல்
களுக்கெல்லாம் அவர்கள் முழு பொறுப்பாகி இன்றைக்கு சிந்தா
மணியை சின்னாபின்னமாக ஆக்குகிற நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது.
நான் அங்கே வாக்குகளைக் கேட்கும் நேரத்தில், சிந்தாமணியில்
உள்ள ஊழல்களை களைந்தெறிய நீங்கள் எனக்கு வாக்களியுங்
கள் என்று நான் வாக்கு கேட்டேன். மற்ற சென்னை சட்ட
மன்ற உறுப்பினர்களும் அப்படியேதான் வாக்கு கேட்டார்கள்.
ஆகவே அந்த ஊழல்களைக் களைந்து தடுக்கின்ற வகையில் உணவு
மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை
எடுக்க வேண்டும் என்று இந்த மாமன்றத்தின் வாயிலாகக் கேட்
டுக்கொள்கிறேன்.

தமிழகத்திலே, சென்னையிலே உள்ள சிவில் சப்ளைஸ்
துறையை பல மண்டலங்களாகப் பிரித்து அந்த மண்டல அதிகாரி
களின் வாயிலாக குடும்பஅட்டைகள், மண்ணெண்ணெய், போன்ற
பொருள்களை வழங்குவதற்கு என்று சிவில் சப்ளைஸ் அசிஸ்
டெண்ட் கமிஷனர்களை நியமித்திருக்கிறார்கள். அந்த சிவில்
சப்ளைஸ் ஏ. சி. அவர்களின் கீழ் பணியாற்றுகிற அதிகாரிகள்
ஒரு குடும்ப அட்டை வேண்டுமென்றால் குறைந்தது 3 மாதங்கள்
அல்லது 4 மாதங்கள் காலம் எடுத்துக்கொண்டு, பிறகும் அதை
வழங்காமல் பொதுமக்களை திரும்பத் திரும்ப இன்றைக்கு வா,
நாளைக்கு வா என்று சொல்லும் நிலை அங்கே இருக்கிறது.

அதைத் தவிர்க்க ரூ. 300 கொடுத்தால் உடனடியாக குடும்ப அட்டையை மறுநாளே கொடுத்து வருகிற நிலை இன்றும் இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அது மட்டுமல்ல. கடந்த ஆட்சிக் காலத்திலே உணவுத் துறை அமைச்சராக இருந்தவர், மண்ணெண்ணெய் வியாபாரத்திலே பல கோடிக்கணக்கான ரூபாய் ஊழல் செய்து, அந்த ஊழலை சி.பி.ஐ. அதிகாரிகள் கண்டுபிடித்து, சென்னையிலே இருந்து 16 மண்ணெண்ணெய் டீலர்களை முடக்கி வைத்திருந்தார்கள். அவர்களிலே இரண்டு பேர் உயர்நீதிமன்றத்தின் மூலமாக, மீண்டும் தங்களுடைய கடையைத் திறந்து நடத்துகிற ஒரு நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதைப் பற்றிய முழு விளக்கத்தையும் அமைச்சர் அவர்கள் இந்த மாமன்றத்திலே விளக்க வேண்டும் என்று நான் பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அது மாத்திரமல்ல, ஃபுட் செல், சி.ஐ.டி. என்ற அமைப்பு தமிழகத்திலே இருக்கிறது. கடந்த ஆட்சிக் காலத்திலே அந்த அதிகாரிகளுக்கு எந்தவிதமான அதிகாரமும் இல்லாமல் முடக்கி வைத்திருந்தார்கள். அவர்களுக்கு முழு அதிகாரம் தந்து உணவுத் துறையில், நுகர் பொருள் வாணிபக் கழகம், அமுதம் போன்ற சில்லறைக் கடைகளில் நடக்கும் ஊழல்களை அவர்கள் மூலமாகக் கண்டுபிடித்து தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று நான் இந்த மாமன்றத்தின் வாயிலாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்தவரையிலும் சரி, தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையிலும் சரி, கூட்டுறவுத் துறையிலும் சரி, உணவுத் துறையிலும் சரி, சிவில் சப்ளைஸ் துறையின் கீழ் உள்ள சிந்தாமணி போன்ற அனைத்து உணவு பங்கீட்டுக் கடைகளிலும் பொருள்கள் ஒழுங்காக கிடைக்கவில்லை என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். உணவு அமைச்சர் அவர்கள் இதற்கு முறையாக நடவடிக்கை எடுத்து அந்த தவறு செய்கின்ற அதிகாரிகள் மீது கண்டிப்பாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்னை நகரத்திலே உள்ள அனைத்து வியாபாரிகளும், குறிப்பாக மொத்த வியாபாரிகளும், சில்லறை வியாபாரிகளும் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்தவர்கள்தான். அவர்கள் நாம் வெற்றி பெற்றப் பின்பு நமது புரட்சித் தலைவியின் ஆட்சிக்குக் களங்கம் ஏற்படுகிற வகையில் கடைகளிலே பொருள்களை ஒழுங்காக விற்பதில்லை. எல்லாப் பொருள்களையும் பதுக்கி வைத்திருக்கிறார்கள். அதை வெளியே கொண்டு வரும் வகையில் ஃபுட் செல் (சி.ஐ.டி.) அதிகாரிகளுக்கு முழு அதிகாரத்தையும் அமைச்சர் அவர்கள் வழங்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சிவில் சப்ளைஸ் அசிஸ்டெண்ட் கமிஷனர்கள், நாள்தோறும் கடைகளுக்குச் சென்று கடைகளில் உள்ள பொருள்களைச் சரி பார்க்க வேண்டிய கட்டாயம் அவர்களுக்கு உண்டு. ஆனால் அதை விடுத்து ஒவ்வொரு கடைக்கும் தங்கள் ஆட்களை அனுப்பி, தனக்குத் தேவையான பொருள்களையும், லஞ்சமாக பணத்தை யும் பெற்றுக்கொள்வதாக சென்னை நகரத்திலே பொதுமக்களும் வியாபாரிகளும் பேசிக்கொள்கிறார்கள். இதையெல்லாம் போக்க வேண்டும் என்று நான் உணவுத் துறை அமைச்சர் அவர்களை இந்த மாமன்றத்தின் வாயிலாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இதையெல்லாம் போக்குவதற்குக் கடந்த ஆட்சிக் காலத்திலே ஃபுட் செல், சி.ஐ.டி. அதிகாரிகளுக்கு அதிகாரம் இல்லாமல் அது ஒரு செயலிழந்த அமைப்பாகச் செய்து விட்டார்கள்.

பிற்பகல் 4-10

அந்த செயல் இழந்த ஃபுட் செல் (சி.ஐ.டி) துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு முழு அதிகாரத்தையும் நீங்கள் வழங்கி உணவுத் துறையிலே தமிழகத்திலே நடக்கின்ற ஊழல்களைக் களைந்து எறிய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

பாமாயிலைப் பொறுத்தவரையில் தமிழகத்திலே நாம் ஆட்சிக்கு வந்த பிறகு ஒரு கிலோ கூட இதுவரை வழங்கவில்லை. அதை உடனடியாகக் கொடுப்பதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். அதுமட்டுமல்லாமல் முறையாகக் குடும்ப அட்டைகள் வழங்குவதற்கும் அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கின்றேன்.

மொத்த வியாபாரிகள், சில்லறை வியாபாரிகள் எல்லாம் குறிப்பாக புரட்சித் தலைவி ஆட்சிக்கு எதிராகச் செயல்படுவதாக மக்கள் பேசிக்கொள்கிறார்கள். அதைப் போக்குகின்ற வகையில் கூட்டுறவுத் துறையிலும், உணவுத் துறையிலும் அமைச்சர் அவர்கள் முழுக் கவனத்தைச் செலுத்தி முறையான நடவடிக்கை எடுத்து பொதுமக்களுக்கு விநியோகிக்காமல், பொது மக்களுக்குக் கிடைக்காமல் செய்கின்ற, பதுக்கி வைக்கின்ற, கொள்ளை லாபம் அடிக்கின்ற முதலாளிகள் மீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள் கின்றேன்; குறிப்பாக கடலெண்ணெய், நல்லெண்ணெய் போன்ற அனைத்து எண்ணெய்களும் கிடைக்காத அளவுக்கு, எண்ணெயிலே கலப்படம் செய்து கடலெண்ணெய்க்குப் பதில் மற்ற எண்ணெய்களை எல்லாம் ஒன்றாக கலப்படம் செய்து விற்கின்ற நிலை சென்னை நகரத்தில் இருக்கிறது. இதைப் போக்குகின்ற வகையில் அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

14491

கடந்த ஓரிரு மாதங்களாக சென்னை நகரத்திலே மண் ணெண்ணெய்த் தட்டுப்பாடு அதிகமாக இருக்கின்றது. சென்னை நகரத்திலே மண்ணெண்ணெய்களை மார்க்கெட்டில் விற்று, பெட் ரோல் பங்குகளுக்கும், டீசல் பங்குகளுக்கும் குறுக்கு வழியிலே கலப்படம் செய்து விற்கிறார்கள். அதையும் அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்தில் கொண்டு அந்த கலப்படம் செய்கின்ற பெட்ரோல் பங்குகளை உடனடியாகக் கண்டுபிடித்து நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று இந்த மாமன்றத்தின் வாயிலாகக் கேட்டுக் கொண்டு எனக்கு வாய்ப்பு அளித்த பேரவைத் தலைவருக்கு நன்றி கூறி அமர்கிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்:</u> திரு. இராம. இராமநாதன்.

<u>திரு. இராம. இராமநாதன்:</u> மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, என்னை வாழவைக்கின்ற தமிழகத்தினுடைய காவல் தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்களை வணங்குகின்றேன். கூட்டுறவு மானியக் கோரிக்கையிலே பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்து இருக்கின்ற தங்களுக்கும் என்னுடைய பணிவான நன்றி கலந்த வணக்கத்தைத் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன். பொதுவாக ஆங்காங்கே இருக்கின்ற கூட்டுறவு பண்டக சாலைகளிலே பொருட்களை வாங்குகின்ற வாடிக்கையாளர்கள், ரேஷன் கார்டுகளுக்குக் கொடுக்கின்ற ஒரு சில பொருட்களைத் தவிர வேறு பொருட்களை எல்லாம் வெளியிலே வாங்குவதற்கு முற்படுகின்றார்கள். அந்த அங்காடியிலே அவர்கள் ஏன் அதை வாங்குவதில்லை என்று கேட்கிறபோது, அவர்கள் அங்கே விலை மிகவும் அதிகமாக இருக்கின்றது; நாங்கள் வெளியிலே சென்று வாங்கினால் அதே பொருள் மிகவும் குறைந்த விலையில் கிடைக்கின்றது என்று கூறுகின்றார்கள். இதற்கு காரணத்தை நான் ஆராய்ந்து பார்க்கின்ற நேரத்திலே, அரசாங்கத் திலே பர்சேஸ் கமிட்டி என்று ஒரு கமிட்டியை அறிவித்து இருக் கின்றார்கள். அந்த பர்சேஸ் கமிட்டியின் வாயிலாக அவர்கள் பொருட்களை அங்கு வாங்குகின்றார்கள். நாம் நம்முடைய பகுதியிலே ஒரு பொருளை குறைந்த விலைக்குக் கொடுத்தாலும் கூட, அந்த பர்சேஸ் கமிட்டியின் வாயிலாக வெளியிலே பல தொலை தூர இடத்திலிருந்து ஒரு பொருளை வாங்குகின்றார் கள். அப்படி வாங்குகின்ற நேரத்திலே அந்த பொருளின் ஃப்ரைட் அண்டு ஃபார்வேடிங் சார்ஜஸ் போன்ற பல காரணங் களால் அதனுடைய விலை மிகவும் அதிகமாகப் போகின்றது என்று கூறுகின்றார்கள். அதேபோல வாங்குகின்ற சரக்கு அந்த இடத்திலிருந்து விற்று முடிவதற்கும் காலதாமதம் ஆகின்ற நேரத் திலே அது மிகவும் பழைய சரக்கு என்று சொல்கின்ற ஒரு நிலைமைதன்னை இன்றையதினம் பெற்றுக்கொண்டிருக்கின்றது. ஆகவே, இந்த பர்சேஸ் கமிட்டி, ஊரிலே பக்கத்திலே எந்த இடத் திலே அதிகமான விலை இல்லாமல் குறைந்த விலையில் பொருள் கிடைக்கின்றது என்பதைப் பார்த்து வாங்குவதோடு, பக்கத் திலே இருக்கின்ற இடத்திலே வாங்குகின்ற நேரத்திலே அவர்

(திரு. இராம இராமநாதன்) [1991 செப்டம்பர் 14

களுக்கு கிரடிட் ஃபெசிலிட்டீஸை்ம் கொடுக்கிறார்கள். அரசாங் கத்திலே அதையும் நாம் ‘அவைல்’ பண்ணிக்கொள்ளலாம் என்று ஒரு நினைவுதனை நாம் கொண்டிருப்போமேயானால் அது மிகவும் சௌகரியமாக இருக்கும் என்று நான் என்னுடைய கருத்தினைத் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்,

அதேபோல முந்தைய ஆட்சியிலே இங்கே நிறுவி இருக்கின்ற விழிப்புப் பணிக் குழுவை இன்றையதினம் நம்முடைய ஆட்சியிலே மாற்றி அமைத்தால்தான் நாம் உடனடியாக அங்கே விழிப்புற அப்பணியைச் செய்வதற்கு முடியும் என்று நான் இந்த நேரத்திலே தங்கள் முன் சமர்ப்பிக்கின்றேன்.

பிற்பகல் 4-15

அதைப்போல கும்பகோணம் மத்திய கூட்டுறவு வங்கி, தஞ்சை மத்திய கூட்டுறவு வங்கி போன்றவைகள் நன்கு செயல்பட வேண்டும். பொதுவாக கும்பகோணம் மத்திய கூட்டுறவு வங்கி என்பது ஏழு ஒன்றியங்களையும் ஒரு நகராட்சியையும் கொண் டது. இதனுடைய தகுதிக்கேற்ப பகுதி என்று சொல்வார்கள்— பகுதிகளும் - ஏரியா—இங்கே அதிகமாக இருக்கிறது. இப்போது தமிழகத்தின் நெற்களஞ்சியமான எங்களுடைய தஞ்சை மாவட்டத்தை இரண்டாகப் பிரித்து இருக்கிறார்கள். நாங்கள் எல்லாம் தஞ்சை மாவட்டத்தை இன்றையதினம் பெற்றிருக் கிறோம். புதியதாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ள காயிதே மில்லத் மாவட்டத்திற்கு இன்றையதினம் கும்பகோணம் மத்திய கூட்டுறவு வங்கி, அதைப்போல தஞ்சை மத்திய கூட்டுறவு வங்கி போன்ற வங்கிகளை எல்லாம் மாற்றாமல் கும்பகோணத் திலும், தஞ்சையிலும் வைத்திருக்கவேண்டும். அதை புதியதாக இப்போது பிரிக்கப்பட்டுள்ள மாவட்டத்திற்கு மாற்றுவதற்கான ஆயத்தங்களை இந்த அரசாங்கம் கருணையோடு செய்யக்கூடாது. எங்களைப் பொறுத்தவரையில் புதியதாக உருவாக்கப்படுகிற மாவட்டத்தில் இதுபோன்ற மத்திய கூட்டுறவு வங்கியை உருவாக்குவதற்கு நாங்களும் நிச்சயமாக உதவிகரமாக இருப் போம். எனவே, இப்போது இருக்கிற கூட்டுறவு வங்கிகளை தகுதியின் காரணமாக, ஏரியா இருக்கிற காரணத்தால், அவர்கள் முழுமையாகப் பயன்பெறவேண்டுமென்ற அடிப்படையில் மாற்று வதற்கு தயாராக இந்த அரசாங்கம் இருக்கக்கூடாது என்ற விண்ணப்பத்தை நான் வைக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதைப் போல புதியதாக ஒரு வங்கியை உருவாக்குவதில் எந்தச் சிக்கலும் இல்லை. அரசாங்கத்தின் சார்பில் அதனை உருவாக்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கலாம்.

கூட்டுறவு அங்காடிகளை குறைந்தபட்சம் கிராமப் பகுதி களிலாவது விவசாயிகள் பயன்பெறக்கூடிய அளவுக்கு இரவு ஏழு மணி வரையில் திறந்து வைப்பீர்களானால் நம்முடைய அரசாங்கத்தின் வாயிலாக அந்த மக்கள் அதிகமான பயனைப் பெறுவதற்கு வாய்ப்பாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. இராம. இராமநாதன்]

அதைப்போல மத்திய கூட்டுறவு வங்கிகளில் பணியாளர்களு டைய நியமனம் என்பது கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் விதி 149-ன் படி "Conditions of service etc. of paid Officers and Servants of Society both Administrative and Technical in a Society shall be classified as follows." என்று சொல்லி அதில் பிரிவு இரண்டிலே— "....the post, the minimum time scale of pay of which is not less than Rs. 1000/-. ..". என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். இதன் படி பொதுவாக 1000 ரூபாய்க்கு மேலே சம்பளம் வழங்க வேண்டுமென்ற ஒரு பணியிடத்தில் நியமனம் செய்ய வேண்டு மென்றால் நிச்சயமாக அதற்குபதிலும் கொடுத்திருக்கிறார்கள். "Clause 2 By promotion only" என்று mode of appointment'-சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆனால் முந்தைய ஆட்சிக்காரர்களால் இதுபோன்ற பணியிடங்களை அதிகமான விலைக்கு விற்று அவர் களையெல்லாம் நியமனம் செய்திருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட அந்த நியமனங்களை எல்லாம் கருணையோடு இந்த அரசாங்கம் பரிசீலித்து, தவறான முறையில் சட்ட விதிகளுக்குப் புறம்பாக செய்யப்பட்டிருக்கிற நியமனங்களை எல்லாம் அரசாங்கம் அகற்று வதோடுமட்டுமல்லாமல், அந்த இடங்களுக்கு எல்லாம் புதியதாக சரியானமுறையில் பணியாளர்களை நியமிக்க வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்தில் இந்த மாமன்றத்தில் கேட்டுக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதைப்போல இங்கே நுகர்வோர் நீதிமன்றத்திலே ** நியமனம் செய்யப்பட்டிருக்கிறவர்கள் பழைய கட்சிக்காரர்கள் என்ற அளவில் இன்றையதினம் செயல்பட்டுக்கொண்டு வரு கிறார்கள். அவர்களை இந்த அரசாங்கம் கருணையோடு பரிசீலித்து..............

திரு. சி. ஞானசேகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர். அருமை உறுப்பினர் அவர்கள் பேசுகிறபோது கன்சூமர் கோர்ட்டுகளில் ** கட்சிக்காரர் கள் இருக்கிறார்கள் என்று சொல்கிறார்கள். டிஸ்டிரிக்ட் ஜட்ஜ்கள் தான் அந்தந்த கோர்ட்டுகளில் ** இருக்கிறார்கள். அங்கே கட்சிக்காரர்கள் யாரும் இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : கன்சூமர் கமிட்டியைத் தான் அவர் சொல்கிறார். உறுப்பினர் தொடர்ந்து பேசலாம்.

** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

பிற்பகல் 4-20

திரு. இராம. இராமநாதன்; மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் ** என்று சொன்னதை தயவுசெய்து மாற்றிக் கொள்ளத் தயாராக இருக்கிறேன். அங்கே உள்ள அட்வைசரி கமிட்டி மெம்பர்ஸ் என்பதைத்தான் நான் மாற்றிச் சொல்லியிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அவர்கள் ** என்று சொன்னது அவைக்குறிப்பிலிருந்து நீக்கப்படுகிறது. அதற்குப் பதிலாக கன்ஸ்யூமர் கவுன்சில் மெம்பர்ஸ் என்று இருக்கலாம்.

திரு. இராம. இராமநாதன்: கன்ஸ்யூமர் கவுன்சில் மெம்பர்ஸ் அதைப்போல் இந்த நியமனங்களைப் பொறுத்தவரையிலே. அதையும் அரசாங்கம் கருணையோடு பரிசீலிக்கவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இங்கே நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்பு கூறியபோது, எடை சரியாக இருக்கிறது, பொருள்கள் எல்லாம் சரியாக இருக்கிறது, ஆனால் அந்தத் தராசுகளும் சரியாக இருக்கிறது, கை மட்டும் சரியாக இல்லை என்று கூறினார்கள். அந்தப் பொருட்களைப் பொறுத்தவரையில், தராசிலே அளக் கின்றபோது, கைகள் சரியாக இல்லை என்பதை நான் ஏற்றுக் கொள்கிறேன். ஆனால் அதேபொழுது, மண்ணெண்ணெய் போன்ற பொருட்களை எல்லாம் கொடுக்கின்றபோது, அங்கே கைகள் மட்டுமல்ல, அவர்கள் அந்தப் பாத்திரத்தைக் கீழே பிடிக் கின்றபோது, நுரைகளை எல்லாம் பயன்படுத்தி ஒரு லிட்டருக்கு கரெக்டாக 800 மில்லி இருக்கின்ற அளவிலே, 200 மில்லி நுரை வருகின்ற அளவிலே இன்றையதினம் அவர்கள் செயல்பட்டு வருகிறார்கள். அதற்கும் தயவுசெய்து மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்யவேண்டும் என்று பேரவைத் தலைவர் வாயிலாகக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதைபோல் ஏழை எளியவர்கள் மற்றும் ஆதிதிராவிட மக்கள் எல்லாம் பல்வேறு இடங்களில் குடும்ப அட்டைகள் இல்லாமல் தவித்துக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். எங்களிடம்தான் வருகிறார்கள். எனவே அரசாங்கம் கருணையோடு, ஆதிதிராவிட மக்கள் மற்றும் ஏழை எளிய மக்களின் வாழ்க்கைத் தரத்தை முன்னேற்றுகின்ற அளவிலே அவர்களுக்கு குடும்ப அட்டைகளை எல்லாம் கொடுத்து, ஆவன செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு, இந்த அரிய வாய்ப்பினை எனக்கு அளித்திருக்கிற என்னுடைய உயிரினும் மேலான நான் வணங்குகின்ற புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கும் பேரவைத் தலைவர் அவர்களுக்கும் நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன். நன்றி.

** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ஆ.கு. சீனிவாசன்.

*திரு. ஆ. கு. சீனிவாசன் ; மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எனக்குப் பேச வாய்ப்பு தந்தமைக்கு மிக்க நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்த மன்றத்தில் மக்கள் நலனுக்காக என் தொகுதியின் சார்பில் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு தந்த புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியினைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இன்று கூட்டுறவு மானியக் கோரிக்கையைப் பற்றி பேசும் போது சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஏழை எளிய மக்களுடைய நலன் கருதி, அவர்களுக்கு நல்லது செய்யவேண்டும் என்ற நல்ல நோக்கத்தோடு இந்தக் கூட்டுறவுச் சங்கத்தின் மூலமாக இந்த மானியக் கோரிக்கை தயாரிக்கப்பட்டு உள்ளது. இதைப் பார்க்கும் சமயத்தில் இது நல்லமுறையில் இருக்கிறது என்றும், அதற்காக முதல்வர் அவர் களுக்கு என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

கிராமங்களில் வழங்கப்படும் உணவுப் பொருட்கள் சங்கத்தின் மூலமாக வழங்கப்படுகிறது. அதில் ஏழைகளுக்கு முக்கியமாக வழங்கப்படுவது அரிசி. இதை இரண்டு விதமாக வழங்குகிறார்கள். ஒன்று கெட்ட அரிசி. மற்றொன்று, நல்ல அரிசி என்றும் வழங்கப் படுகிறது. அதற்கு ஒரு விலையாகவும், நல்ல அரிசிக்கு ஒரு விலை யாகவும்தான் வழங்கப்படுகிறது. அதைக் கடைசியில் பார்க்கும் சமயத்தில், அரசாங்கம் என்ன விலை நிர்ணயம் செய்கிறதோ அதைக்கணக்குப் போட்டுத்தான் சொசைட்டியிலே உள்ளவர்கள் ஒப்படைக்கிறார்கள். அதில் எங்கே தவறுகள் நடக்கின்றன என் பதை நாம் கட்டுப்பாடோடு இருந்து இதைச் செயலாக்க வேண்டும்.

இன்று விவசாயிகளிடமிருந்தும் அல்லது வியாபாரிகளிட மிருந்தும் அரசாங்கத்தில் கொள்முதல் செய்யும் நெல்லை, அரசாங்க ஆலைக்கு அனுப்பி, அதைத் திரும்பப் பெறும்போது, அதே அரிசிதான் வருகிறது. ஆனால் தனியார் துறையில் கொடுக் கப்படும் அரிசியானது, அதை திருப்பி வாங்கும்போது வேறு அரிசியாகக் கொடுக்கிறார்கள். அதனுடைய தரம் மிக மிகக் குறை வாக உள்ளது. எனவே இதைச் சரியான முறையில் குவாலிட்டி இன்ஸ்பெக்டர்கள் தணிக்கை செய்து பெறுவதில்லை. இதை நாம் செய்யாத காரணத்தால், ஏழை எளிய மக்கள் அந்த அரிசியைப் பெறும்போது, மிகவும் வேதனையோடு வாங்குகிறார் கள்.

பிற்பகல் 4-25

அதற்கு அடுத்து, குடோனிலிருந்து சொசைட்டிக்குச் செல்லும் போது, சரியான முறையில் மூட்டைகள் ஏற்றப்படுகின்றன. ஆனால் அங்கு ரயில்வே எடைபடி போடப்பட்டுள்ள மூட்டை

களை வைத்து கிராம சொசைட்டிக்கு அனுப்புகிறார்கள். ஆனால் அங்கு வந்து சேர்கின்ற சமயத்தில் ஒரு மூட்டைக்கு ஒரு கிலோ, அரை கிலோ அரிசி குறைந்துள்ளது. அதை ஈடுகட்டுவதற்காக சொசைட்டியில் விற்பனை செய்பவர்கள் ஏழைகளுக்கு வழங்கும்போது கொஞ்சம் குறைத்துக் கொடுக்கிறார்கள். ஆகவே இது எப்படி நடக்கிறது என்பதை நாம் கண்டுகொள்ள வேண்டுமென்று சொன்னால் வேலை செய்கின்ற ஆட்கள் மத்தியில் கொண்டுவரும்போதே குத்தூசியின் மூலமாக அந்த அரிசியை ஒரு மூட்டைக்கு ஒரு கிலோ வீதம் எடுத்துவிடுகிறார்கள். ஒரு லாரியில் 100 மூட்டைகளைக் கொண்டு வந்து எல்லா கடைகளுக்கும் விநியோகம் செய்துவிட்டு கடைசியில் செல்லும்போது 1 மூட்டை, 2 மூட்டைகள் அரிசி அவர்களுக்குக் கிடைக்கின்ற அளவிற்கு எடுத்துக்கொள்கிறார்கள். அந்தத் தவறுகள் நடவாமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும்.

மேலும் ரயில்வே எடை பிரகாரம் ரைஸ் மில்லில் வாங்கும்போதே வாங்கிக்கொள்கிறார்கள். ஆனால் சொசைட்டியில் கொண்டுவந்து சொசைட்டியில் உள்ள விற்பனையாளர்களுக்குக் கொடுக்கும்போது எடை போடாமல் இறக்கிவிடுகிறார்கள். தட்டின் மூலமாகத்தான் சொசைட்டியில் கிராம மக்களுக்கு வழங்கப்படுகிறது. ஆனால் எடையானது ஆங்காங்கே வித்தியாசப்படுகிறது. நகர்ப்புறங்களில் வழங்கப்படும் அரிசியானது நல்ல தரம் உயர்ந்ததாக இருக்கிறது. ஆனால் கிராமப்புறங்களில் வழங்கப்படும் அரிசி மிகவும் மோசமான நிலையில் இருக்கிறது. எந்த மக்கள் நமக்காக நல்ல எண்ணத்துடன் வாக்களித்தார்களோ, அவர்களை, நிர்வாகத்தில் உள்ளவர்கள் அரிசியை அனுப்பும்போது, கிராம மக்கள் தவறாக நினைக்கும் அளவிற்கு நிர்வாகத்திலுள்ளவர்கள் செயல்பட வேண்டியுள்ளது. ஆகையால் நிர்வாகத்தில் உள்ளவர்கள் நல்ல கண்ணும் கருத்துமாக செயல்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதற்கடுத்து சொசைட்டிகளில் பல விதத்தில் இருக்கின்றன. அதில் பால் விற்பனை சொசைட்டி, அரிசி ஆலைகள், கூட்டுறவு சொசைட்டி, கரும்பு விவசாயம் செய்பவர்கள் என்று பலவகை இருக்கின்றன. கரும்பு விவசாயிகளுக்கு கரும்பு உற்பத்தி செய்ததற்காக பணத்தை அனுப்புகிறோம். அதை பட்டுவாடா செய்யும்போது 1 மாதம், 2 மாதங்கள் பொறுத்துத்தான் விவசாயிகளுக்கு அந்தப் பணம் போய்ச் சேர்கிறது. அதிலே சொசைட்டியில் நிர்வாகம் செய்பவர்கள் அதைப் பெற்றுக்கொண்டு, விவசாயிகளுக்கு தவணைமுறையில் கொடுக்கிறார்கள். அவர்கள் சரியான முறையில் இல்லை என்றுதான் சொசைட்டி தலைவர்களை எடுத்துவிட்டார்கள். ஆனால் சொசைட்டி தலைவர்களால் நியமிக்கப்பட்ட செயலாளர்கள், செக்ரட்டரிகள், இன்னும் அந்தத் தவறுகளைச் செய்துகொண்டுதான் இருக்கிறார்கள். யாரை வேண்டாம் என்று நீக்கினோமோ

அவர்கள், தங்களால் நியமிக்கப்பட்ட செயலாளர்களை வைத்துக்கொண்டு, இன்னும் சில தவறுகள் நடந்துகொண்டு இருக்கின்றன.

அடுத்து தனி அதிகாரிகள் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் கணக்கெடுத்து, அந்தக் கணக்கை பார்க்கும்போது இன்னும் பல சொசைட்டிகளுக்கு கணக்கு பெறாமல் இருக்கிறார்கள். ஏனென்று சொன்னால் தனி அதிகாரிகள் சொல்கிறார்கள். எனக்கு 5, 10 சொசைட்டிகள் கொடுத்துள்ளார்கள். அதைப் பெறுவதற்கு முடியவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். அதற்குள், இடைப்பட்ட நாட்களில் என்னென்ன தவறுகள் ஏற்பட்டுள்ளதோ அதையெல்லாம் கணக்கு எழுதி சரி செய்ய வேண்டுமென்று நிலைகள் இன்னமும் இருக்கின்றன. அதற்கடுத்து எஸ்.ஓ. இருக்கிறார்கள். எஸ்.ஓ.க்கு என்னென்ன பவர்கள் இருக்கிறதோ, அதையெல்லாம் செய்தால்தான் ஒழுங்கான முறையில் செயலாற்ற முடியும். ஆனால் எஸ்.ஓ-க்கள் என்ன சொல்கிறார்கள் என்று சொன்னால், எங்களுக்கு இருக்க வேண்டிய பவர்கள் இருக்கின்றன. ஆனால் அதை செயல்படவிடவில்லை. ஆகையால் டி.ஆர்.ஓ.-க்குத்தான் நீங்கள் சென்று கேட்கவேண்டுமென்று தட்டிக் கழித்துவிடுகிறார்கள். மேலும் சொசைட்டியில் என்னென்ன சிறு சிறு தவறுகள் இருக்கிறதோ, அதைப் பொதுமக்கள் நன்றாகத் தெரிந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அதை எடுத்து மேலதிகாரிகளிடம் சென்று கேட்கும்போது அவர்கள் தட்டிக் கழித்துக்கொண்டே வருகிறார்கள்.

பிற்பகல் 4-30

எனக்குப் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு தந்ததற்கு மிக்க நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்,

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :</u> திரு. எ. தெய்வநாயகம்.

*<u>திரு. எ. தெய்வநாயகம் :</u> மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இன்று உணவு மற்றும் நுகர் பொருள், கூட்டுறவுத் துறை மானியத்தின் மீது பேசுகிற வாய்ப்பை அளித்தமைக்கு முதற்கண் என்னுடைய நன்றி கலந்த வணக்கத்தைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன், உணவுத் துறையானது தமிழகத்திலே ஒரு சிறந்த துறையாய் செயலாற்றிக்கொண்டு வருகிறது; இருந்தபோதிலும் இங்கு நமக்கு முன்னுள்ள பிரச்சினை நிதிநிலை இக்கட்டான ஒரு சூழ்நிலையில் நாம் விவாதித்துக் கொண்டிருக்கிறோம், நமது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் மிகப் பழமை வாய்ந்த ஒரு திறமைசாலியாய இருக்கிற காரணத்தால் நல்ல பல திட்டங்களை செயலாற்றுவதற்கு இந்த அறிக்கையிலேயே கூறி இருந்தாலும் கூட நான் அவர்களிடம் ஒன்றை மட்டும் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

எங்களுடைய இயக்கம் இன்னும் தமிழகத்திலே ஆட்சி செய்கிற வாய்ப்பை இழந்ததற்குக் காரணமே இந்த அரிசி கொள்கையிலேதான். 1976-லே இந்த அரிசி கொள்கையினால்தான்

[திரு. எ. தெய்வநாயகம்] [1991 செப்டம்பர் 14

எங்களுக்கு பொது மக்களிடத்திலேயிருந்து ஒரு தூரப்பார்வை
யாக நாங்கள் காட்சியளித்துக்கொண்டிருக்கிறோம். இந்தப்
பார்வையை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கொஞ்சம் ஒரு கணம்
சிந்திக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். நெல்,
அரிசியை பொறுத்த மட்டிலும் தமிழகத்திலே பற்றாக்குறை
யாகத்தான் இருக்கிறது. நேற்றைக்கு கேள்வி நேரத்தின்
போது............

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. வி. கே. சின்னசாமி.

*திரு. வி. கே. சின்னசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே, மாண்புமிகு காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர் அவர்கள்
அரிசி விலையினால்தான் காங்கிரஸ் கட்சி தோற்றது என்று
சொல்லுகிறார்கள். அப்படி இல்லை, எலிக்கறியையெல்லாம்
சாப்பிடச் சொன்னதாலேதான் என்பதை அவர்களுக்கு நினைவு
படுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

திரு. எ. தெய்வநாயகம் : நான் அந்த காரணத்திற்கு
உள்ளே எல்லாம் செல்லவில்லை. நேற்றைக்கு கேள்வி நேரத்
தின்போது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள்
ஏகபோக நெல் கொள்முதல் பற்றி கூறினார்கள். கூறும்போது
திகிலாகவே இருந்தது. ஏகபோக கொள்முதல் ஏதோ மாநிலம்
தழுவிய நிலையில் இருக்கும் என்று எண்ணினேன்.
ஆனால் அவருடைய பதிலிலே காவிரி டெல்டாப் பகுதியிலே
மட்டும் ஏகபோக கொள்முதல் செய்யப்போகிறோம் என்று
கூறி என்னை சமாதானப்படுத்தினார்கள்.

அப்படி ஒரு நல்ல எண்ணத்தை உடையவர்கள் வரும்
காலத்திலே என்ன செய்ய இருக்கிறார் என்பதை, புரட்சித்
தலைவி ஜெயலலிதா அவர்கள் தலைமையிலே நாங்கள் இதைச்
செய்ய இருக்கிறோம் என்று கூற கடமைப்பட்டவராக இருக்
கிறார். நான் சொல்வது எல்லாம் வேறு ஒன்றும் இல்லை.
இன்று அவர் அறிக்கையிலே பார்க்கிறபோது ஏகபோக கொள்
முதலிலே கிட்டத்தட்ட 6 இலட்சம் டன் 7 இலட்சம் டன் கொள்
முதல் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். மத்திய அரசினுடைய
குவியலிலேயிருந்து 6 இலட்சம் டன், 7 இலட்சம் டன் வரவழைத்
துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் மற்ற மாவட்டங்களிலே
அவர்கள் கொள்முதல் செய்யும் அளவு தமிழகத்திலே ஒரு
இலட்சம் டன் தான். அந்த ஒரு இலட்சம் டன் அளவுக்கு
கொள்முதல் செய்ய இவ்வளவு சிரமங்கள் இவ்வளவு அரசு இயந்
திரங்களும் இயங்கினாலும் கூட ஒரு இலட்சம் டன்தான் கொள்
முதல் செய்யப்போகிறார்கள். கிட்டத்தட்ட 24 மாவட்டங்களி
லேயும், 3 மாவட்டங்களைத் தவிர இவ்வளவுதான் குறைந்த
அளவுக்கு அதாவது ஒரு இலட்சம் டன் கொள்முதல் செய்
கிறார்கள் என்றால், அது சற்று யோசிக்கவேண்டிய ஒன்று.
இது அவசியம்தானா? இவ்வளவு செலவு செய்து இந்த ஒரு
இலட்சம் டன்னை கொள்முதல் செய்யவேண்டுமா என்பதைக்

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. எ. தெய்வநாயகம்]

கொஞ்சம் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும் என்றுதான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன். மீண்டும் இந்த அளவுக்கு கொள்முதல் செய்தும், அது மக்களுக்கு போய்ச் சேரக் கூடிய அளவிலே—தமிழகத்தினுடைய இழப்புத் தொகை 338 கோடியை எட்டிக்கொண்டிருக்கிறது என்று அறிக்கையிலே கூறியிருக்கிறார்கள். அப்படி 338 கோடி ரூபாய் செலவாக இருந்தாலும் மக்களுக்கு போய்ச் சேருவது கிட்டத்தட்ட 40, 50 கோடிதான் இருக்கும் என்று ஒரு கணிப்பாக சொல்ல நான் கடமைப்பட்டவனாக இருக்கிறேன். மீதி எல்லாம் எங்கோ போய் சந்து பொந்துகளிலே அடிபட்டு சீரழிந்துகொண்டிருக்கிறது. எப்படி என்றால் இன்று அரிசி மூட்டைகளை கோட்வுனிலே கொண்டு போய் செலுத்தி, அந்த அரிசி மக்களுக்குப் போய்ச் சேரும் என்று நாம் நல்ல எண்ணத்தோடு இருக்கிறோம். ஆனால் அந்த அரிசி உண்மையிலேயே அப்படி போய்ச் சேருவது இல்லை. அதில் 30,40 சதவீதம்தான் மக்களுக்கு போய்ச் சேருகிறது. எல்லாவற்றையும் மில்காரர்களும் அதிகாரிகளுமே பங்கு போட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட நிலைமை நடமாடிக்கொண்டிருக்கிறது என்பதை நாம் பார்க்க வேண்டும்.

பிற்பகல் 4-35

அதுமட்டும் அல்ல. இதிலே பல தில்லுமுல்லுகளும் நடந்து கொண்டிருக்கிறது. இதை எல்லாம் நீங்கள் எண்ணிப்பார்க்க வேண்டும். அந்தக் கொள்கையை நாம் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டிய கால கட்டம் இது. லெவி கொள்கை என்பது மற்ற மாவட்டங்களிலேயும் இருக்க வேண்டுமா வேண்டாமா என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சற்று சிந்தித்து எண்ணிப் பார்த்து அதை நீக்குவதற்கு அவர்கள் முற்பட வேண்டும் என்பதுதான் நான் கேட்டுக்கொள்வதெல்லாம்.

அடுத்தபடியாக கூட்டுறவுத் துறையிலே எக்கச்சக்கமாக சங்கடங்கள் இருக்கின்றன. குடும்பக் கார்டு வைத்து நாம் வழங்குகின்றோம் ஏழை மக்களுக்கு. அந்த குடும்பக் கார்டு அட்டை இன்று மொத்தமாக சமூக விரோதிகள் கையிலே சிக்கி இருக்கின்றன. அதை விநியோகிக்கின்ற முறையில் பல கள்ளக் கார்டுகள் எல்லாம் கண்டுபிடித்ததாகச் சொல்கிறார்கள். கணக்கிலே தான் இருக்கிறதே தவிர உண்மையிலே அப்படி இல்லை. எங்கள் மதுரை நகரத்தை பொறுத்தமட்டிலும் பல கடைகளிலே கூட்டுறவுக் கடைகளிலே மொத்தமாக மூட்டை மூட்டையாக கடத்தல் செய்துகொண்டிருக்கின்றன. அவர்கள் கணக்கை சரிபார்க்கப் போனால் கணக்கும் சரியாக இருக்கிறது. கார்டும் சரியாக இருக்கிறது. எப்படி இது நடமாடுகின்றது என்பது யாருக்கும் புரியவில்லை. அதற்கு அந்த கடைக்காரர்களும் உடந்தையாக இருக்கிறார்கள். நான் சொல்வது எல்லாம் அந்த சமூக விரோதிகள் மீது நடவடிக்கை எடுப்பது

ஒருபுறம் இருந்தாலும் அப்படி கண்டுபிடிக்கப்பட்டால் அந்தக் கடைக்காரர்களையும் சேர்த்து ஒட்டுமொத்தமாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். இதையெல்லாம் எண்ணிப் பார்த்து, இந்த போலிக் கார்டு எங்கெங்கு இருக்கின்றது என்பதை நாம் ஆராய்ச்சி செய்வதற்கு முன்பு அந்த கூட்டுறவுக் கடைக்காரர்களை எச்சரிக்கை செய்து இப்படித்தான் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும். இப்படித்தான் நடந்துகொள்ள வேண்டும் என்ற வழிமுறைகளை வகுத்துக்கொடுத்து அவர்களுக்கு குடும்பக் கார்டு தனித்தனியாக வந்தால்தான் நீங்கள் சரக்குகளை சப்ளை செய்ய வேண்டும் என்று ஆணை பிறப்பிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மண்ணெண்ணை பொறுத்தமட்டில் இன்று எல்லோருக்கும் தாராளமாக கிடைக்கின்றது என்று ஒருபுறம் இருந்தாலும் திடீரென்று அதுமாயமாக மறைகிறது. மறைவதற்குக் காரணம் என்னவென்று பார்த்தால் வேறு ஒன்றும் இல்லை. எங்கள் மதுரையிலே வண்டியிலே மண்ணெண்ணை விற்பதாக சொல்கிறார்கள். ஆனால் எங்கேயும் மண்ணெண்ணை விற்பதாகத் தெரியவில்லை. அந்த பெர்மிட்டை வைத்துக்கொண்டு வியாபாரம் செய்துகொண்டு இருக்கிறார்கள். மண்ணெண்ணை மொத்த வியாபாரத்திற்குப் போய்விடுகிறது. இந்த மொத்த வியாபாரம் எப்படி நடக்கிறது என்று நாம் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். கடந்த கால ஆட்சியிலே 25 பெர்மிட் மண்ணெண்ணை வண்டிக்கு மதுரை மாநகரத்திலே வழங்கப்பட்டது. ஆனால் வழங்கப்பட்ட நபர்கள் யார் என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் துரிதமாகப் பார்க்க வேண்டும். நாங்கள் பல முறை பல கோரிக்கைகளை எல்லாம் மாவட்ட ஆட்சியரிடத்திலே கொடுத்தும் அவை பயன் இல்லாமல் போய்விட்டன. இந்த தருணத்திலேயாவது அந்த பெர்மிட் எப்படி வழங்கப்பட்டது, யாருக்கு வழங்கப்பட்டது என்பதையெல்லாம் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஆராய வேண்டும். மீண்டும் எதிர்காலத்திலே எப்படி வழங்கினால் அந்த மண்ணெண்ணை மக்களுக்குச் சென்று சேரும் என்று எண்ணிப்பார்த்து அதை ஒழுங்குபடுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பாமாயில் கிடைக்கவில்லை என்று நாம் ஒருபுறம் இருந்தாலும், நல்லெண்ணை, கடலை எண்ணை இவைகள் எல்லாம் கிடைக்கவில்லை என்று கூறுகிறார்கள். வட மாநிலங்களிலே விளையக்கூடிய எண்ணை வித்துக்களை வரவழைப்பதற்கு நாம் முயற்சி செய்ய வேண்டும். வியாபாரிகளிடம் கேட்டால், பற்றாக்குறை மாநிலம் இது, நாங்கள் எப்போதுமே வட மாநி[illegible]லிருந்து வந்து, அதை தயார் செய்துதான் நாங்கள் [illegible] [illegible]க்கு கொண்டுவருகிறோம் என்கிறார்கள். பாமாயில் [illegible] [illegible]கள் வரவேண்டியிருக்கிறது. வரவில்லை. அதனால் [illegible] [illegible] உயர்ந்துவிட்டது என்று சொல்கிறார்கள். நீங்கள் [illegible] [illegible] காய்கறி விலையைக் குறைப்பேன் என்று சொல்லி [illegible]

முயற்சியும் எடுத்து வெற்றியும் கண்டிருக்கிறீர்கள். அதே போல உணவு தானியங்களிலும் அந்த முயற்சியை எடுக்க வேண்டும். மதுரை மாநகரத்திலே மட்டும் அரிசி விலை 6 ரூபாய். 6 ரூபாய்க்கு அரிசி விற்றுக்கொண்டு இருப்பதைக் கண்டு தாய்மார்களெல்லாம் கூக்குரல் இடுகிறார்கள். சரி, நியாயவிலைக் கடைகளிலே அரிசி போடுகிறீர்கள் என்றால் அந்த அரிசியும் நல்ல அரிசியாக இல்லை என்ற குற்றச்சாட்டைச் சொல்கிறார்கள். இதற்கு நாம் ஒரு வழி காண வேண்டும். நல்ல அரிசி, தரமான அரிசியை விற்பனைக்கு நாம் மார்க்கெட்டில் ஏற்பாடு செய்தாக வேண்டும். அந்த தாராள விநியோகத்திற்கு நாம் முயற்சி எடுத்தால்தான் மக்களுடைய நல்லெண்ணத்தை நாம் சம்பாதிக்க முடியும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 4–40

அதுமட்டுமல்ல. கூட்டுறவு வங்கிகளிலே கடன்கள் வழங்குவதிலே பெரிய இடர்ப்பாடுகள் உள்ளன. தாழ்த்தப்பட்ட சமுதாயம் தாட்கோவிலிருந்து கடன் பெறுவதற்காக மனு செய்கிறார்கள். அவர்களிடம் கேட்டால் அவர்களுக்கு சப்ஸிடி வரவில்லை என்கிறார்கள். அந்த அதிகாரிகளிடம் போய் கேட்டால் நாங்கள் அனுப்பிவிட்டோம் என்கிறார்கள். இம்மாதிரி அலைக்கழித்து, பல தில்லுமுல்லுகள் நடந்துகொண்டிருக்கின்றன. இவற்றை சரிசெய்து அவ்வப்போது ஆராய்ச்சி செய்து உத்திரவுகள் வழங்க வேண்டும். தாட்கோ நிறுவனத்திலிருந்து வங்கிகளுக்கு உத்திரவு வழங்குவதற்கு இவ்வளவு நாட்களுக்குள்—2, 3 நாட்களுக்குள் இந்த உத்திரவை வழங்க வேண்டும் என்ற ஒரு குறியீட்டை நிர்ணயித்தால் தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் சமுதாயத்திற்கு நன்றாக இருக்கும் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே கூறிக்கொண்டு வாய்ப்பு அளித்தமைக்கு நன்றி கூறி விடை பெறுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திருமதி கவிநிலவு தர்மராஜ்.

*திருமதி கவிநிலவு தர்மராஜ் : சரித்திரத்திலே பவித்தர திரவியமாய் ; நீலப்பூ குழலாக ; குவளைப்பூ கண்ணாக ; எள்ளின் பூ மூக்காக ; சங்குப்பூ செவியாக ; நீலப்பூ வாயாக ; கனகாம்பரப்பூ கண்ணாக ; தாழம்பூ கழுத்தாக ; தாமரைப்பூ மார்பாக ; வெண்டைப்பூ விரலாக ; குறிஞ்சிப்பூ கரமாக : அனிச்சம்பூ விரலாக ; ஆவாரம்பூ மேனியாக ; ஆந்திரப்பூ அமைப்போடு ; தும்பைப்பூ விளக்கோடு ; துல்லிய பவ்விய திரவியமாய் இன்று தமிழகத்தின் திறமைமிகு ஆட்சியால் இருக்கும் இடம் தெரியாமல் ஒதுங்கி, ஓரம்கட்டி தன்னை மிகுந்த, தன்னை எஞ்சும்படி, மிஞ்சும்படி ஒரு தலைவர் இந்தத் தரணியில் இல்லையென்று சொல்லக்கூடிய அளவிலே போர் பரணி பாடிக்கொண்டு புது யுகம் படைத்துக்கொண்டிருக்கக்கூடிய

[திருமதி கவிநிலவு தர்மராஜ்] [1991 செப்டம்பர் 14

எங்களுடைய தங்கத் தமிழகத்தின் சிங்கத் தலைவி மாண்பு மிகு நான் வணங்கும் நடமாடும் தெய்வம் எங்களுடைய புரட்சித் தெய்வத்தினுடைய பொன்னான பாதங்களை இந்த நேரத்திலே மானசீகமாக தொட்டு மதிப்பிற்கும், மரியாதைக்கும் உரிய உணவு மற்றும் கூட்டுறவுத்துறை மானியக் கோரிக்கைகள் சார் பாக என்னைப் பேச எனக்கு வாய்ப்பு அளித்ததற்கு இந்த நேரத்தில் என்னுடைய நன்றியை எடுத்துச் சொல்லி அறிவை; தெரிவை; மங்கை; மடந்தை; பேரிளம்பெண்; பேதை; பெதும்பை என்று சொல்லக்கூடிய எழு வகைப் பெண்களும் ஈரேழு பதினான்கு உலகங்களும் இன்று சரித்திரமே வியக்கக் கூடிய அத்தனைப் பெரியவர்களும், நல்லவர்களும், வல்லவர் களும், பாமரர்களும், படித்தவர்களும், விஞ்ஞானிகளும், மெய் ஞானிகளும், அஞ்ஞானிகளும் பாராட்டக்கூடிய உத்தமமான ஆட்சி நடத்திக்கொண்டிருக்கக்கூடிய எங்களுடைய புரட்சித் தலைவியினுடைய ஆட்சியிலே லெவி என்று சொல்லக்கூடிய உணவுத் துறை முறையினுடைய கொள்முதலைப்பற்றி இந்த நேரத்தில் ஒரு கருத்தை நான் கோடிட்டுக்காட்டியாக வேண்டும். ஏகபோக கொள்முதலிலே 60 ரூபாய் விவசாய பெருங்குடி மக்க ளுக்கு லாபம் தரக்கூடிய விதத்திலே எங்களுடைய இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் அருமையான திட்டத்தை அறிவித்திருக்கிறார்கள். அதற்காக விவசாய பெருங்குடி மக்கள் 65 சதவீதம் கொண்டிருக்கக்கூடிய மொடக்குறிச்சி மக்களுடைய ஏகோபித்த வணக்கத்தையும், நன்றியையும் அவருடைய பாதங்களிலே காணிக்கையாக்கி இந்த லெவியிலே ஆலை அதிபர்கள், வணிகர்கள், விவசாய பெருங்குடி மக்கள் மீதும் நம் ஆலைக்காரர்களையும், வணிகர்களையும் கேட்கும்போது அவர்கள் அதிகாரிகள் எங்களை மிரட்டி கொள்ளை லாபம் அடிக்கிறார்கள் என்றும் எங்கள் மத்தியில் கருத்துக்களை எடுத்து வைக்கிறார்கள். அதைப்பொறுத்தவரையில் மாண்புமிகு உண வுத்துறை அமைச்சர் அவர்களும், எங்களுடைய இதய தெய்வம் தாயுள்ளம் கொண்ட தங்கத் தலைவி அவர்களும் இந்த லெவி முறை முக்கியமாக எங்கள் பெரியார் மாவட்டத்தில் உள்ள அத்தனை விவசாய பெருங்குடி மக்களையும், வணிகர்களையும் வேதனைப்படுத்தக்கூடிய திட்டமாக இருக்கிறது என்பதை கருத்தில் கொண்டு அதை ஆய்வு செய்ய வேண்டும், மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டும் என்று மொடக்குறிச்சி தொகுதி மக்களின் சார்பாக, பெரியார் மாவட்டத்தினுடைய விவசாய பெருங்குடி மக்கள், ஆலை வணிகத்து சொந்தக்காரர்கள் சார்பாகவும் எனது கருத்தை இந்த நேரத்தில் நான் எடுத்து வைக்க கடமைப்பட் டிருக்கிறேன். மதிப்பிற்குரிய அருமையான பல திட்டங்களை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கக்கூடிய உணவு விநியோக முறையில் மண்ணெண்ணெய் பற்றியும், பாமாயில் பற்றியும், நியாய விலைக் கடைகள் பற்றியும் அதனுடைய விநியோகங்கள் பற்றி விரிவாக குறிப்பிட்டு இருப்பதை எல்லாம் நான் பார்த்து [illegible]டக்கூடிய சூழ்நிலையில் இருந்தாலும் கூட பெரியார் மாவட்டத்தில் இருக்கக்கூடிய தனியார் மண்ணெண்ணெய் விநி

1991 செப்டம்பர் 14] [திருமதி கவிநிலவு தர்மராஜ்]

வியாபார தொழிலாளர்கள் எல்லாம் முன் நீர் சூழ்ந்து, மென் நீர் மேவிட, செந்நீர் உலகிலே கண்ணீர் விட்டுக்கொண்டிருக்கக் கூடிய சூழ்நிலையிலே தி.மு.க. ஆட்சியிலே கொடுமைபடுத்தப் பட்ட அவர்களுடைய சில்லரை பதிவு உரிமங்கள் பறிக்கப்பட்டு அவர்கள் இருக்கும் இடம் தெரியாமல் வாடி, வதங்கி, அடங்கி, ஒடுங்கி, மிதக்கும் விதத்திலே வறுமைக் கோட்டிற்குக் கீழே துவண்டு கொண்டிருக்கக்கூடிய விதத்திலே பட்டினிப் போராட் டங்களை, உண்ணாவிரதங்களை நடத்திக்கொண்டிருக்கக்கூடிய சூழ்நிலைக்கு தள்ளப்பட்டிருக்கிறார்கள். இந்த வேதனைக்குரிய கருத்துக்களை மாண்புமிகு இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் தன்னுடைய மேலான கவனத்திலே எடுத்து பெரியார் மாவட்ட மண்ணெண்ணெய் தனியார் சில்லரை வியாபாரிகளின் உரிமத்தை தி.மு.க. ஆட்சியால் பறிக்கப்பட்ட அந்த உரிமங்களை மீண்டும் பெற்றுத் தரவேண்டுமென்று அவர்களுடைய மலர் பாதங்களை நான் இந்த நேரத்திலே தொட்டு வணங்கி கேட்டுக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 4-45

இந்த நேரத்தில் நுகர்வோர் வாணிபக் கழகத்தின் மூலம் அது தமிழக அரசினுடைய நேர் முகவராக செயல்படக்கூடிய கழகம். இந்த கழகத்தின் மூலம் சிந்தாமணி போன்ற தனியார் நிறுவனங்களுக்கு பொருட்களைக் கொடுக்கிறார்கள். இந்த சிந்தாமணி போன்ற தனியார் நிறுவனங்களிலே கிடைக்கக் கூடிய பொருட்களை அவர்கள் கிடங்குகளுக்கு அனுப்பி.....

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்</u>: சிந்தாமணி தனியார் நிறுவனம் அல்ல. அது அரசு நிறுவனம்.

<u>திருமதி கவிநிலவு தர்மராஜ்</u>: மாண்புமிகு பேரவைத் தலை வர் அவர்களே, அரசு நிறுவனத்தினுடைய உரிமைகளை மறை முகமாக தனியார் ஆதிக்கம் செலுத்தி அந்த அதிகாரிகளை தன்வசப்படுத்தி அவர்களுக்கு தங்களுடைய கட்டளைகளை இட்டு அரசுக்கு இழுக்கைத் தேடி தந்திருக்கிறார்கள் என்ற கருத்தை தங்களுடைய மேலான கவனத்திற்கு நான் வைப்பதற் காகவே இந்தக் கருத்தைக் கோடிட்டுக் காட்டுகிறேன்.

அரசுத் துறைகளின் மூலமாக செயல்படுத்தக்கூடிய 'சிந்தாமணி' களை தனியார் துறைபோல நடத்தி, அதிலே வரக்கூடிய, விநி யோகிக்கக்கூடிய பொருள்களையெல்லாம் அசிங்கப்படுத்தக்கூடிய விதத்திலே, அரசின் பெயர் கெட்டுபோகக்கூடிய விதத்திலே அவர் களுடைய தவறான நடத்துதலின் மூலம் தனியார் துறைபோல செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் வேதனையோடு எடுத்துச்சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஏனென்றால், இந்த நுகர்வோர் வாணிபக் கழகத்தின் மூலம் கொடுக்

கப்படக்கூடிய பொருள்கள் கண்ணியம் மிகுந்த காவல்துறைக்கும், தீயணைப்புத் துறைக்கும், சிறைகளிலேயிருந்து பணியாற்றக் கூடிய, சிறைகளிலே வாழக்கூடிய அல்லது சிறையினுடைய அதிகாரிகளுக்கும் மானியம் என்ற முறையிலே கொடுக்கக்கூடிய உயர்ந்த கழகமாக இருக்கிறது. அன்று சொன்னார்கள் :

''படமாடக் கோயில் பகவருக்கு ஒன்று ஈயின்
நடமாடக் கோயில் நம்பருக்கு அது ஆகா;
நடமாடக் கோயில் நம்பருக்கு ஒன்று ஈயின்
படமாடக் கோயில் பகவருக்கு அது ஆமே''

என்று சொன்னார்கள்.

''மண்டிலி ஞாலத்து வாழ்வோருக்கு உண்டி அளித்தோன் உயிர் அளித்தோன்'' என்று சொன்னார்கள்.

''வாடிய பயிரைக் கண்டபோதெல்லாம் வாடினேன் ''
என்று சொன்னார் வள்ளலார்.

''உறுபசியும் ஓவாப் பிணியும் செறுபகையும்
சேரா தியல்வது நாடு ''

என்று சொன்னார் வள்ளுவர்.

அத்தனை பேராலும் நடத்திக்காட்டமுடியாத சரித்திரத்தை படைத்துக்கொண்டிருக்கிற எங்களுடைய இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவியினுடைய சத்துணவுத் திட்டத்திற்கு இந்த நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகத்தின் மூலமாக பொருள்கள் விநியோகிக்கப்படு கிறது. சத்துணவுத் திட்டம் சீரிய திட்டமாக, செம்மையான திட்டமாக, அந்தப் பிஞ்சு உள்ளங்களில் எழுதப்படா ஓவியமாக, முடிக்கப்படா சித்திரமாக, வரையப்படா கவிதையாக நம்மிடம் வெள்ளைத்தாள்களாக வந்திருக்கக்கூடிய மழலைச் செல்வங்க ளுடைய பசி பித்தத்தைப் போக்கி, கல்விச் சித்தத்தை ஊட்டக் கூடிய அந்தச் சத்துணவுத் திட்டத்திற்கு இங்கிருந்து பொருள்கள் விநியோகிக்கப்படுகிறது. எனவே, மதிப்பிற்கும், மரியாதைக்குமுரிய எங்களுடைய தானைத் தலைவியினுடைய மேலான கவனத்திற்கும் மாண்புமிகு உணவுத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் தெரிவித்துக் கொள்வது, இந்தச் சிந்தாமணியினுடைய ஊழல்களை ஒரு விழிப்புணர்ச்சி கமிட்டி அமைத்தாவது, தாங்கள் கருணை கூர்ந்து கவனிக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று இந்த நல்ல நேரத்திலே, நாங்கள் உங்களுக்கு என்னுடைய தொகுதியினுடைய சார்பாக வும், தமிழகம் முழுவதிலும் இருக்கக்கூடிய அத்துணை நல்லவர் கள் சார்பாகவும் நாங்கள் வேண்டுகோள் வைக்க கடமைப்பட்டி ருக்கிறோம். பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் அடிக்கடி சொல்வார் கள்;

"Dear Brothers, go to the people live among them; love them; serve them. Plan with them; start with that. They have built that what they have want to those who want to engage themselves in the public service, geography is not necessary, biography is not necessary, astorology is not necessary, geology is not necessary, physiology is not necessary, philosophy is not necessary. Phychology is the most necessary sci·ce for them'' என்று சொல்வார்கள்.

உண்மையான அரசியல்வாதி, உண்மையான தேசியவாதி, உண்மையான மக்கள் தொண்டர் என்பவர்கள், மக்களோடு மக்களாக, மக்களில் ஒருவராக இருந்து, அவர்களுடைய உள்ளங் களிலே நிறைந்து இருக்கவேண்டும். அந்த மனநோய் தத்து வத்தை அறிந்தவன்தான் உண்மையான அரசியல்வாதி என்று சொல்லுவார்கள். அந்த அளவிலே, 6½ கோடி மக்களினுடைய உள்ளத்திலும், ஒவ்வொரு இல்லத்திலும், ஒவ்வொரு ஜீவ ஏட்டிலும் நாடி நரம்பிலும், ஓடிக்கொண்டு இருக்கக்கூடிய ரத்தத் துளிகளைப்போல எங்களையெல்லாம் வழிநடத்திக்கொண்டிருக் கக்கூடிய இதய தெய்வம், புரட்சித் தலைவியினுடைய ஆட்சி யிலே நல்ல பல திட்டங்கள் நடக்கிற இந்த நல்ல நேரத்திலே தமிழக அரசினுடைய இந்த நுகர்வோர் வாணிபக் கழகத்தினுடைய கலப்பட விநியோகம் முதலிலே தடுத்து நிறுத்தப்படவேண்டு மென்பதை இந்த நேரத்திலே என்னுடைய மேலான வேண்டு கோளாக வைப்பதற்கு நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். நியாய விலைக் கடைகளிலும், நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகத்திலும் இதற்கான ஆணையர்களை அமைத்து அதற்குரிய நடவடிக்கை களை எடுத்து இருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவியினுடைய ஆட்சியிலே, எம். பில்., பி.எச்டி., யிலே கூட இந்தக் கலப்படத்தைத் தவிர்ப்பது எப்படி என்பதை ஒரு பாடப்பொருளாக சேர்க்கவேண்டும் என்ற உயர்ந்த கருத்தை அறிவுறுத்தி இருக்கிறார்கள். அதற்கு நான் என்னுடைய மேலான வணக்கத்தை இந்த நேரத்திலே அவர்களுடைய மலர் பாதங் களிலே காணிக்கையாக்குகிறேன். இந்தக் கலப்படத்தை ஒழித்து, இந்த நாட்டினுடைய தரித்திரத்தைத் துடைத்து, வறுமைக்கோட் டிலே இருக்கக்கூடியவர்களுக்கு வளமான வாழ்க்கைக கொடுக்கக் கூடிய இதய தெய்வத்தினுடைய ஆட்சியிலே, பொன்னான ஆட்சியிலே கலப்படம் என்ற சொல் இந்தத் தமிழகத்திலேயே இல்லை என்று சொல்லக்கூடிய சரித்திரத்தைப் படைக்க வேண்டும். அதற்கு விழிப்புணர்ச்சி கமிட்டியிலே மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அவர்களுடைய ஆலோசனையின் பேரிலே, அவர் களுடைய மேலான கவனத்தின் அடிப்படையிலே மாண்புமிகு உணவுத் துறை அமைச்சர் அவர்களுடைய கருத்துக்களையும் ஏற்று, சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் மற்றும் உயரதிகாரிகளைக் கொண்ட குழுவாக அந்தக் குழுவை நியமித்து கலப்படம் செய் பவர்கள் மீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்பதை யும் இந்த நேரத்திலே ஒரு தாய்க்குலத்தினுடைய பிரதிநிதி, கலப்பட பொருள்களை வாங்குவதால் ஏற்படும் சிரமங்களை

அனுதினம் வீட்டிலே அனுபவிக்கின்ற ஒரு தாய்க்குலம் என்கின்ற மட்டிலே, இந்தநேரத்திலே என்னுடைய கருத்தை எடுத்து வைக்க கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். மதிப்பிற்கும், மரியாதைக்குரிய இந்த உணவு மற்றும் நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகத்தினுடைய செயல்பாடுகளை இந்த நேரத்திலே நாங்கள் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருந்தாலும்கூட இந்த நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகத்தினுடைய உறுப்பினர்களாக இருப்பவர்கள், நுகர்வோர் என்பவரும், வாடிக்கையாளர்கள் என்பவரும், வியாபாரிகள் என்பவரும், அத்துணை பேரும் ஒரு சக்கரத்தின் ஆரங்களைப் போன்றவர்கள். நுகர்வோர் என்பவரும் ஒரு நாளில் வியாபாரிகளாகிறார்கள். வியாபாரிகளும் நுகர்வோர்தான். எப்படி பெற்றோர் ஆசிரியர், ஆசிரியர் பெற்றோர் என்பது போல, இந்த ஞாலத்திலே பிறந்தவர்கள் அத்தனைபேரும் நுகர்வோர்தான். இந்த நுகர்வோர் என்பவர், தங்களுடைய பணியை நல்லமுறையிலே தெரிந்துகொள்ள வேண்டும். இல்லத்திலே இருக்கக்கூடிய தாய்க் குலங்களும் சரி; அல்லது இல்லத்தை நல்லமுறையில் நடத்திக் காட்ட வேண்டுமென்று சொல்லக்கூடிய ஆடவர் சமுதாயமானாலும் சரி, கலப்படம் செய்வோரைக் கண்டிக்கக் கூடிய திறமை அவர்களுக்கு இருக்க வேண்டும். அந்த உரிமைக் குரல் கொடுத்த உத்தம தாயினுடைய ஆட்சியிலேதான் அது நிறைவேற்றப்பட வேண்டு மென்று நாங்கள் இந்த நேரத்திலே எங்களுடைய வேண்டு கோளாக அதை வைக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம்.

பிற்பகல் 4-50

மதிப்பிற்கும் மரியாதைக்கும் உரிய இந்த அருமையான கூட்டுறவு மற்றும் நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகத்தினுடைய கருத்துக்களை—மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது இந்த நேரத்திலே எடுத்து வைக்கக் கூடிய இந்தத் தருணத்திலே எங்களுடைய மொடக்குறிச்சி தொகுதியினுடைய விவசாயப் பெருங்குடி மக்களினுடைய ஒரு வேதனையான விஷயத்ன்தயும் இந்த நேரத்திலே நான் கூறியாக வேண்டும்.

விவசாயப் பெருங்குடி மக்கள் நெல் கொள்முதல் இன்னும் செய்யப்படாமல் வேதனையிலே இருக்கிறார்கள். ஏகபோக நெல் கொள்முதலுக்கு அருமையான விலை நிர்ணயம் செய்து சரித்திரம் படைத்துக் கொண்டிருக்கக்கூடிய எங்கள் தானைத் தலைவி விரைவிலே அதற்கும் ஆணையை அளித்திருக்கிறார்கள் என்று நான் எண்ணுகிறேன். அதை உடனடியாகச் செயல்படுத்த அதிகாரிகளை அவர்கள் துரிதப்படுத்த வேண்டும், அவர்கள் உணர்ந்திருக்கிறார்களோ இல்லையோ மாண்புமிகு நம்முடைய உணவுத் துறை அமைச்சரவர்கள் அதற்கு உரிய ஆணைகளைச் செயல்படுத்த போர்க்கால நடவடிக்கைகளாக எடுத்து இதை நிறைவேற்ற வேண்டும். அதற்கு அவர்கள் உறுதுணையாக இருக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே அவர்களுக்கு நான் என்னுடைய வேண்டுகோளை வைக்கிறேன்.

இந்த உணவு மற்றும் கூட்டுறவுத் துறையைப் பொறுத்த வரையில், இந்தத் தமிழகம் முழுவதும் அது கூட்டுக்கொள்ளை நிறுவனமாக நடந்து கொண்டிருக்கிறது. பெரியார் மாவட்டம் புண்பட்ட நிலையிலே இருக்கிறது. வறட்சியை விரட்டி விரட்டி விரட்டி திரட்சிமிகு திட்டங்களால் மக்கள் மனத்திலே இருக்கக் கூடிய அயற்சி, மயற்சி, தளர்ச்சியைப் போக்கி, ஒளிர்ச்சி, மிளிர்ச்சி, மலர்ச்சி, மகிழ்ச்சியை ஊட்டக் கூடிய தானைத் தலைவி சரித்திர நாயகியினுடைய ஆட்சியிலே இந்தப் பித்தலாட்டங்கள் மீண்டும் தொடராது என்ற உறுதி எங்களுடைய நெஞ்சமெனும் மஞ்சத்திலே இருந்தாலும் அப்படிப்பட்ட துரோகிகள் மீது நம்முடைய இதய தெய்வம் புரட்சித் தலையினுடைய கணைகள் வீசப் படுமேயானால் அவர்கள் அத்தனைபேரும்— அவருடைய ஆணை எனும் வேல் பாய்ந்தால் அவர்கள் தூள் தூள் என்பதை நாங்கள் உணர்ந்திருந்தாலும்கூட, அவர்கள்மீது உடனடியாகக் கடும் நடவடிக்கை எடுப்பதற்கான ஆணையை மாண்புமிகு உணவுத் துறை அமைச்சரவர்கள் உடனடியாக மேற்கொள்ள வேண்டுமாய் அவர்களைப் இந்த நேரத்திலே இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவியினுடைய பாதங்களிலே வீழ்ந்து அவர்களுக்கு இந்த வேண்டுகோளை நான் வைப்பதற்குக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மற்ற துறைகளைப் பொறுத்தவரையில், நுகர்வோர் வாணிபக் கழகம் இதற்கான கருத்தரங்குகளை நடத்தியிருந்தாலும்கூட, அந்தக் கருத்தரங்குகளினுடைய திட்டங்கள் சீரிய முறையிலே செயல்படுத்தப்படவில்லை. சீரிய முறையிலே செயல்படுத்தப் படாத அந்தக் கருத்தரங்குகள் வீணான பண விரயத்திற்குத் தான் காரணமாகிறது. அப்படிப்பட்ட கருத்தரங்குகளை நடத்துவதைக் காட்டிலும் மாணவப் பருவத்திலேயே பி.எச்.டி.;எம்.பில்.; இலே வைத்திருக்கக்கூடிய அந்தப் பாடங்களை மாணவப் பருவத்திலேயே, மேல்நிலைப்பள்ளியிலே ஒரு பாடமாக அவர்கள் வைத்தால், ஆசான் என்பவன் ஞானி; அவன் அறிவை அடைவோரின் ஏணி; ஆயிரம் இருந்தென்ன காணி; ஆசானுக்கு இணையில்லை காணீர்; வானளவு மாளிகையில் வாழ்ந்தாலும், மலையளவு செல்வத்தில் திளைத்தாலும் நான் அளவு பார்த்ததிலே நானிலத்தில், கல்வி நவிலுகின்ற சொல்லுக்கு இணையே இல்லை என்று சொல்லக்கூடிய அளவிலே, அறிவை அளிக்கக்கூடிய அந்த ஆசிரியப் பணியோடு அறப் பணியையும் ஆற்றிக் கொண்டிருக்கக்கூடிய அவர்கள் மூலமாக மாணவ சமுதாயத்தினுடைய உள்ளத்திலே, கள்ளமில்லாத உள்ளத்திலேயே இந்தக் கலப்படத் தொழில் நாட்டை விட்டு நீக்கப்பட வேண்டுமென்பதை உறுதியாக அவர்கள் நிலைநிறுத்தும்படி அதை ஒரு பாடமாகச் சேர்க்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டு, எனக்கு வாய்ப்பளித்ததற்கு நன்றி கூறி, முடிக்கிறேன், நன்றி,

[1991 செப்டம்பர் 14

4. அறிவிப்பு

உறுப்பினர்களுக்கு மாலை சிற்றுண்டி வழங்கப்பெறுதல் குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு ஒரு செய்தி, நாள்தோறும் மாலை நேரத்தில் அவை நடைபெறுகிறபொழுது உறுப்பினர்களுக்காக சிற்றுண்டி வசதி ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இன்றும் சிற்றுண்டி ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது. பக்கத்திலுள்ள பழைய மேலவை அரங்கில் உங்களுக்காக சிற்றுண்டி காத்திருக்கிறது. எல்லோரும் உடனடியாகச் சென்றுவிட வேண்டாம். ஒவ்வொரு பிளாக்கிலேயும் இருக்கக்கூடிய ஒவ்வொரு வரிசையிலேயிருந்தும் ஒருவர் இருவராகச் சென்று சிற்றுண்டி அருந்தி வரலாம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. கே. பி. ராஜு : தலைவரவர்களே........

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : என்ன? சிற்றுண்டியிலே பாய்ன்ட் ஆப் ஆர்டர் இருக்கிறதா ?

திரு. கே. பி. ராஜு : தலைவரவர்களே, இந்தச் சிற்றுண்டி காலையிலும் கிடைக்குமா ?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாலை நேரம் அவை நடைபெறும்பொழுதுதான் ஏற்பாடு செய்கிறோம். காலையிலே நீங்களே அருந்தி வருவீர்கள் என்பது எனக்குத் தெரியும்.

3. மானியக் கோரிக்கைகள், 1991–92 விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்—தொடர்ச்சி.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அடுத்து திரு. நா. சா. பழனிசாமி அவர்கள்.

பிற்பகல் 4.55

திரு. நா .சா.பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ''கூட்டுறவே நாட்டுயர்வு'' என்ற உயர்ந்த தத்துவத்தின் அடிப்படையிலே, இந்தக் கூட்டுறவு அமைப்புகள் நம்முடைய தமிழ் நாட்டிலே உருவாக்கப்பட்டன. இந்தக் கூட்டுறவு அமைப்புகள், மற்றவர்களை விட, வேளாண்மைத் தொழிலிலே ஈடுபட்டுள்ளவர்களுக்கு அவர்களுடைய வேளாண்மைப் பணிக்கு ஒரு முக்கியமான ஸ்தாபனமாக தமிழ் நாட்டிலே விளங்கி வருகிறது. இந்தக் கூட்டுறவு ஸ்தாபனங்கள் உருவாகுவதற்கு முன்பாக, வேளாண்மைத் துறையிலே ஈடுபட்டிருந்தவர்களுக்கு, வட்டிக் கடையிலே இருந்துதான் கடன் பெற முடிந்தது. அந்த வட்டிக் கடைக்காரர்களிடம் கடன் பெற்ற காலத்திலே, வேளாண்மைத் தொழிலிலே ஈடுபட்டிருந்தவர்கள், அவர்கள் உழைத்த உழைப்பையெல்லாம் வட்டிக்காகவே செலவழித்துக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட நிலையை மாற்றி, வங்கி

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. நா. சா. பழனிச்சாமி]

களின் மூலமாக வேளாண்மைத் தொழிலுக்குக் கடனைக் கொடுத்து உதவவேண்டுமென்ற முறையிலே தான், 1965–66ஆம் ஆண்டு வாக்கிலே, தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கிகள் உருவாக்கப்பட்டு, விவசாயத் தொழிலுக்கு கூட்டுறவு வங்கிகளின் மூலமாக கடன் கொடுக்கின்ற ஒரு முறை உருவாக்கப்பட்டது. அப்படி, வேளாண்மைத் தொழிலுக்கு, தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கிகளிலே கடன் கொடுக்கிறபோது அதிலே விவசாயப் பெருமக்கள் உறுப்பினர்கள் ஆனார்கள். இன்று தமிழ்நாட்டிலே, கிட்டத்தட்ட 75 சதவிகிதம் விவசாயப் பெருமக்கள் கூட்டுறவுச் சங்கங்களிலே உறுப்பினர்களாக இருக்கிறார்கள் என்ற ஒரு செய்தி கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

அப்படி 75 சதவிகிதம் விவசாயப் பெருமக்கள் பங்கு எடுத்திருக்கிற, அந்த தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவினுடைய செயல்பாடு, எந்த அளவிலே இன்றைக்கு இருக்கிறது என்பதை நாம் சற்று சிந்தித்துப் பார்த்தாக வேண்டும். கூட்டுறவைப் பொறுத்தவரையில், அதிலே இருக்கிற உறுப்பினர்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டவர்கள் தான். அந்தக் கூட்டுறவு இயக்கத்தினுடைய நிர்வாக இயக்குநர்களாகவும் அந்தக் தொடக்க வேளாண்மை வங்கியினுடைய தலைவர்களாகவும் இருக்க வேண்டுமென்ற ஒரு இலட்சிய அடிப்படையிலே உருவாக்கப்பட்டது இந்த அமைப்பு. இன்று பல்லாண்டு காலமாக தனி அதிகாரிகளினுடைய கட்டுப்பாட்டிலே இருந்து வருகிறது. தனி அதிகாரிகளினுடைய கட்டுப்பாட்டிலே அந்தக் கூட்டுறவு ஸ்தாபனங்கள் நீண்ட நெடுங்காலமாக இருந்து வருகிற காரணத்தினாலே, அந்தக் கூட்டுறவு அமைப்பிலே உறுப்பினர்களாக இருப்பவர்களுக்குக்கூட, நாம் இதிலே உறுப்பினராக இருக்கிறோமா என்கிற உணர்வு அற்றுப்போய், ஏதோ இந்தக் கூட்டுறவு ஸ்தாபனத்திற்கும், நமக்கும் எந்தத் தொடர்பும் இல்லை என்கிற நிலை இப்போது விவசாயப் பெருமக்கள் மத்தியிலே உருவாகியிருக்கிறது. அந்தக் கூட்டுறவு ஸ்தாபனங்களிலே, இப்போது தனி அதிகாரிகளும், அந்தத் தொடக்கக் கூட்டுறவு வங்கிகளிலே செயலாளர்களாக இருப்பவர்களும்தான், இப்போது ஆதிக்கம் பெற்றவர்களாக இருக்கிறார்கள். உண்மையிலே சொல்லப்போனால், அந்தத் தொடக்க வேளாண்மை வங்கியின் செயலாளராக இருப்பவர்கள், நீண்ட நெடுங்காலமாக அந்த ஒரு குறிப்பிட்ட கூட்டுறவுச் சங்கத்திலேயே தொடர்ந்து செயலாளராக இருக்கிற காரணத்தினாலே, அவர் யார் வர வேண்டுமென்று நினைக்கிறாரோ அவர்தான் இயக்குநராகவும், அவரையே தலைவராகவும் கொண்டு வருகிற அளவுக்கு இன்று அவருடைய செல்வாக்கு வளர்ந்து கொண்டிருக்கிறது. அவர்தான் புதிதாக உறுப்பினர்களைச் சேர்க்கிறார். அந்த உறுப்பினர் தான் நாளைக்கு வாக்காளராக வருகிறார். இப்படிப்பட்ட நேரங்களிலே, அந்தச் செயலாளர்கள் தங்களது செல்வாக்கை, அந்தந்தக் கூட்டுறவு வேளாண்மைச் சங்கங்களிலே வைத்து,

[திரு. நா. சா. பழனிச்சாமி] [1991 செப்டம்பர் 14

அவர்கள்தான் இன்று "Public Distribution System" பொது விநியோக முறையிலே, அவர்களுடைய கட்டுதிட்டத்திலே இருக்கிறது. இந்த இரண்டினுடைய செல்வாக்கையும் அவர்கள் வைத்திருக்கிற காரணத்தினாலே, அந்தச் செயலாளர்களினுடைய ஒழுக்கம் மிகமிகக் கெட்டுப்போய், அவர்கள் அதிகமாக இன்று பொருளை ஈட்டி, செல்வந்தர்களாக வாழ்ந்து கொண்டிருக்கிறார்கள்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை).

அவர்களே 'டைரக்டர்'களை வைத்து, வேண்டிய அளவுக்கு சம்பளம் நிர்ணயித்து, அவர்களே அந்தச் சம்பளத்தையும் எடுத்துக்கொண்டு அவ்வாறு செயல்படுகிறார்கள். எனவே, அந்தத் தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவுச் சங்கத்திலே இருக்கிற செயலாளர்களை வங்கி ஊழியர்களாக மாற்றி, அவர்களை ஒரு தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவுச் சங்கத்திலே, இருந்து இன்னொரு தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவு சங்கத்திற்கு மாறுதல் செய்கின்ற ஒரு நிலையை ஏற்படுத்தினால்தான், அந்தத் தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவுச் சங்கங்களிலே இப்போது ஏற்பட்டிருக்கிற ஊழல்களைக் களைய முடியும்.

எனவே, அந்தத் தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவுச் சங்கங்களை சீர்படுத்துவதன் மூலமாக விவசாயப் பெருமக்களுக்கு அதை உதவிகரமான ஸ்தாபனமாக இயங்கவைக்க முடியும்.

பிற்பகல் 5.00 மணி

இப்போது விவசாயப் பெருமக்கள் வேளாண்மை வங்கிகளில் பெற்றிருக்கின்ற கடனைத் தள்ளுபடி செய்ய வேண்டுமென்ற வேண்டுகோளைப் பல சந்தர்ப்பத்திலே வைத்து, புரட்சித் தலைவர் எம். ஜி. ஆர். அவர்கள் தமிழகத்திலே முதன்முதலாக வேளாண்மைக்காக, கூட்டுறவுக் கடனை சிறு விவசாயிகள் கடனை முதலிலே தள்ளுபடி செய்தார்கள். அதற்குப் பிறகும் அந்தக் கடன் தள்ளுபடியிலே எல்லா விவசாயிகளுக்கு அது பயன் அளிக்கவில்லை என்று அதனை அடிப்படையாக வைத்து மாண்புமிகு திரு. கே. கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன் அவர்கள் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சராக இருந்த காலத்திலே புரட்சித்தலைவர் எம்.ஜி.ஆர் அவர்கள் மதுரை மாநாட்டிலே ரூபாய் 125 கோடிக்கான விவசாயக் கடனைத் தள்ளுபடி செய்கிறேன் என்று வாக்குறுதி கொடுத்தார்கள். விவசாயப் பெருமக்கள் தாங்கள் வாங்கிய அசலை இரண்டு தவணைகளாகப் பிரித்துக் கட்டினால், அவர்களுடைய வட்டி முழுமையாகத் தள்ளுபடி செய்யப்படும் என்று சொன்னார்கள். அப்படி இரண்டு தவணைகளாகப் பிரித்துக் கொடுப்பதற்கு அவர்கள் மிகக் குறுகிய கால அவகாசத்தை அந்த நேரத்திலே வைத்துவிட்ட காரணத்தினால், விவசாயப் பெருமக்களில்

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. நா. சா. பழனிச்சாமி]

பலரும் குறிப்பிட்ட தவணைக்குள், ஒரு தவணை செலுத்தியவர்கள், மறு தவணை செலுத்த முடியாமல் போய்விட்டது. இரண்டாவது தவணையும் செலுத்தியவர்களே அந்தச் சலுகையைப் பெற்றார்கள். அதற்கு நாங்கள் குறிப்பிட்ட காலத்தில் அந்த வட்டிச் சலுகையைக் கொஞ்சம் தவணையாகத் தள்ளிக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற வேண்டுகோள் விடுத்த நேரத்திலே, மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள், நோய்வாய்ப்பட்டு, அவர்கள் அந்தத் திட்டத்தினை முறையான அளவிலே செயல்படுத்த முடியாத சூழ்நிலை ஏற்பட்டு, அதற்குப் பின் ஆட்சி மாற்றமெல்லாம் ஏற்பட்டு, அந்தப் புரட்சித் தலைவர் அறிவித்த அருமையான திட்டம் நிறைவேற்றாமல் போய்விட்டது. அவர்கள் அறிவித்த திட்டத்தின்படி, வட்டியை முழுமையாகத் தள்ளுபடி செய்திருந்தால், அசலை விவசாயிகள் முழுமையாகக் கட்டியிருப்பார்கள். கூட்டுறவுக் கடன் வசூலும் ஆகியிருக்கும். விவசாயப் பெருமக்களுக்குச் சலுகையும் கிடைத்திருக்கும். இந்தத் திட்டம் சரியாக நிறைவேற்றப்படாமல், குளறுபடியாக முடிந்துவிட்டது. அதற்குப் பிறகுதான் இந்த வேளாண் மற்றும் ஊரகக் கடன் நிவாரணத் திட்டத்தின் கீழ், மத்திய அரசாங்கம் திரு. வி. பி. சிங் அவர்கள் ஆட்சிக் காலத்திலே 10,000 ரூபாய் ஒவ்வொரு விவசாயிக்கும் கடனைத் தள்ளுபடி செய்கின்ற திட்டத்தினைக் கொண்டு வந்தார்கள். அந்தப் பத்தாயிரம் ரூபாய்க்கான கடன் தள்ளுபடி என்பது, 2—10—1989ஆம் தேதியிலே தவணை தவறிய அந்தக் கடனுக்குத் தள்ளுபடி என்று அறிவித்தார்கள். அதிலே கூட, 1986ஆம் ஆண்டுக்கு முன்பு கடன் பெற்ற அந்த 1986ஆம் ஆண்டிலே அந்தக் கடன் தவணை தவறியிருக்குமேயானால், அவர்களுக்குப் பத்தாயிரம் ரூபாய் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டது. அப்படி 1986ஆம் ஆண்டு தவணை தவறாமல் இருந்த கடன், 1989 வரை இடைப்பட்ட மூன்று ஆண்டுகளுமே அந்த மாவட்டத்திலே இரண்டு ஆண்டுகள் தொடர்ந்து வறட்சி என்று மாவட்ட ஆட்சியாளரால் அனாவாரி செர்டிபிகேட் வழங்கப்பட்டிருக்குமானால் அந்த 1986 ஆம் ஆண்டிலே இருந்து 1989ஆம் ஆண்டு வரைக்கான கடனுக்கு ரூபாய் 10,000 தள்ளுபடி சலுகை கிடைத்தது. அதன்படி, தமிழகத்திலே பல மாவட்டங்களில், அந்த அந்த மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் அப்படிப்பட்ட அனாவாரி செர்டிபிகேட் உண்மையாக வறட்சி இருந்தும் கொடுக்கவில்லை. உதாரணத்திற்குச் சொல்லப்போனால், பெரியார் மாவட்டத்திலே அந்த மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அப்படி ஒரு செர்டிபிகேட் கொடுத்த காரணத்தினால், பெரியார் மாவட்டத்தைச் சார்ந்த விவசாயிகள் அந்த 1986-க்கும் 1989-க்கும் இடையிலே அந்தக் கடனுக்குப் பத்தாயிரம் ரூபாய் சலுகை பெற்றார்கள். ஆனால், கோவை மாவட்டம், பெரியார் மாவட்டத்தைவிட மிகவும் ஒரு வறட்சியான மாவட்டம். பெரியார் மாவட்டத்திலே கூட மூன்று நான்கு

நீர்ப்பாசனத் திட்டங்கள் இருக்கின்றன. ஆனால், கோவை மாவட்டத்திலே இருக்கிற பரம்பிக்குளம்-ஆளியாறு திட்டத்தை தவிர வேறு எந்த ஒரு நீர்ப்பாசனத் திட்டமும் கிடையாது. பல்லடம், திருப்பூர் போன்ற மிக வறட்சியான பகுதிகள் அந்த மாவட்டத்திலே மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரால் அனாவாரி செர்டிபிகேட் கொடுத்து அறிவிக்கப்படாத காரணத்தாலே அந்தப் பகுதிகளினுடைய விவசாயிகள் அந்தப் பத்தாயிரம் ரூபாய் தள்ளுபடியைப் பெற முடியாமல் போய் விட்டார்கள். எனவே, அந்தத் திட்டத்திலே விவசாயிகள் கடன் தள்ளுபடியை முழுமையாகப் பெற முடியாமல் குளறுபடியிலே முடிந்து விட்டது. எனவே, இந்தக் கடன் சலுகையைப் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் தன்னுடைய தேர்தல் அறிக்கையிலே, ஆளுநர் உரையிலே செய்வேன் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியைப் பின்பற்றி நடைபெறுகின்ற, இந்தப் புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய ஆட்சியிலே புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் அறிவித்து நிறைவேறாமல் முடிந்துவிட்ட இந்த முறையிலாவது அந்தத் திட்டத்தை அறிவித்து, முழுமையாக நிறைவேற்ற வேண்டுமென்பதை இந்த நேரத்திலே புரட்சி தலைவி அவர்களுக்கு, உழவர் உழைப்பாளர் கட்சியின் சார்பிலே, விவசாயப் பெருமக்கள் சார்பிலே எனது வேண்டுகோளாகக் கூறிக் கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது).

பிற்பகல் 5.05 மணி

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத்தலைவர் :</u> உங்களுக்கு ஒதுக்கப்பட்ட நேரம் முடிந்துவிட்டது சீக்கிரம் முடித்துவிடுங்கள்.

<u>திரு. நா. சா. பழனிச்சாமி:</u> மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பொது விநியோகம் சம்பந்தமாக மிக முக்கியமான பிரச்சினையைச் சொல்ல வேண்டும். இந்திய உழவர் உழைப்பாளர் கட்சியின் சார்பாக நான் ஒருவன் தான் இருக்கிறேன். ஆகவே இந்தப் பிரச்சினையைப் பற்றி இந்த அவையிலே கருத்துக்களை எடுத்துச் சொல்வதற்கு இரண்டு நிமிடங்கள் கூடுதலாகக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பொது விநியோகத்தில் சில குறைபாடுகள் இருக்கின்றன. பொது விநியோகத்தைப் பொறுத்தவரையில் இன்று கிராமப் பகுதிகளிலே இருக்கிற மக்களுக்கு சரியான எடையோடு பொருள்கள் கொடுக்கப்படுவதில்லை. சென்னை நகரிலே எடை பெறுவதற்கு, எடை போட்டுப் பார்ப்பதற்கு வசதி இருக்கிறது என்ற குறிப்பை இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். சென்னை மாநகர் போன்ற நகரங்களிலே விழிப்பு உணர்வு உள்ள மக்கள் இருக்கிற காரணத்தால் எடை போடும் கருவி இல்லாவிட்டாலும் அவர்கள் சரியாகப் பார்த்து வாங்கிக் கொள்வார்கள்

ஆகையால் கிராமப் புறங்களிலே இருக்கிற பாமர மக்கள் சரியாக எடை போட்டு, பார்த்து வாங்குவதற்கு ஏற்ற வகையில் அங்கே கருவிகளை வைக்க வேண்டும்.

அதோடு அரிசியானாலும் சரி, பாமாலின் ஆனாலும் சரி, சர்க்கரையானாலும் சரி, அந்த ஏழை மக்களுக்கு அதை சரியான முறையிலே விநியோகிப்பதில்லை. அங்கே செல்வாக்குப் பெற்றவர்கள், குறிப்பாகச் சொல்ல வேண்டுமென்றால் நான் ஏற்கெனவே சொன்னதைப் போல அந்தக் கூட்டுறவுச் சங்கத்தின் செயலாளர் மற்றும் தனி அதிகாரிகளிடம் செல்வாக்குப் பெற்றவர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு எவ்வளவு வேண்டுமானாலும் கிடைக்கும். சர்க்கரையை மூட்டை மூட்டையாக, திருமணம் என்று சொல்லி, மற்ற காரியங்களுக்கு என்று சொல்லி அவர்கள் எடுத்துச் செல்கிறார்கள். அந்தச் சர்க்கரையை ஏழை மக்கள் பெறவே முடியவில்லை.

அதைப்போல அரிசி கூட மூட்டை மூட்டையாக அரிசி மில் சொந்தக்காரர்களுக்கு அப்படியே அனுப்பப்படுகிறது. அவர்கள் சிவில் சப்ளையிலிருந்து பெறக்கூடிய நெல்லை, 'சிங்கிள் பாயில்' என்ற முறையில் அதை வேகவைத்து, அரிசியாக்கி வெளி மார்க்கெட்டில் விற்று விடுகிறார்கள். சிவில் சப்ளைஸுக்கு இரண்டு வேக்காடு போட்டுக் கொடுக்கவேண்டும். அந்த இரண்டு வேக்காடு அரிசியை அவர்கள் இப்படிப்பட்ட சொசைட்டிகளிலிருந்து நேரடியாகப் பெற்று, மீண்டும் சிவில் சப்ளைஸுக்கு அனுப்பிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட சம்பவங்கள் கிராமப்புறங்களிலே நடந்து கொண்டிருக்கின்றன.

அதைப்போல, சத்துணவுக்குக் கொடுக்கப்படுகிற அந்த அரிசியை எல்லாம் அந்த சிவில் சப்ளையிலிருந்து சத்துணவுக்குக் கொண்டு வந்து கொடுக்கிறபோது அந்தச் சத்துணவுக் கூடத்திலே முறைகேடாக மொத்தமாகச் சேர்த்து வைத்திருக்கிற பொருட்களை எல்லாம் சத்துணவுக்குக் கொண்டு வருகிற அதே லாரியிலேயே அந்தப் பொருட்களை திரும்ப எடுத்துச் செல்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட தவறுகள் பொது விநியோகத்திலே நடந்து கொண்டிருக்கின்றன. ஆகவே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இப்படிப்பட்ட குறைபாடுகளை எல்லாம் அந்தப் பொது விநியோகத்திலிருந்தும் இந்தக் கூட்டுறவு ஸ்தாபனங்களிலிருந்தும் களைய வேண்டுமென்ற வேண்டுகோளைச் சொல்லி, இந்தச் சந்தர்ப்பத்தைக் கொடுத்ததற்காக நன்றி கூறி முடிக்கிறேன். நன்றி. வணக்கம்.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்:</u> திருமதி ரமணி நல்லதம்பி.

<u>திருமதி ரமணி நல்லதம்பி:</u> மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியத்திலே பேசியவர்கள் பல்வேறு கருத்துக்களையும் கூறி விட்டார்கள். கூட்டுறவானது

—இந்தியத் திருநாட்டிலே தமிழ்நாடு தான் கூட்டுறவுத் துறையிலே முன்னணியில் இருக்கிறது என்று கூறப்பட்டுள்ளது. ஆனால் இது எந்த அளவிலே இருக்கிறது, தமிழ்நாட்டில் இந்தக் கூட்டுறவுத் துறையிலே ஆதி திராவிடர் மக்களையும் விவசாயப் பெருங்குடி மக்களையும் இணைத்து, அவர்களுடைய வாழ்விலே ஒரு முன்னேற்றத்தை ஏற்படுத்தி, தமிழ்நாட்டிலே ஒரு முன்னேற்றத்தை ஏற்படுத்த முனைந்துள்ளார்கள் என்பதெல்லாம் தெளிவாகக் கூறப்பட்டிருக்கின்றன.

இந்தக் கூட்டுறவுச் சங்கமானது ஏறத்தாழ 24 வகைப் பட்டதாக இருப்பதாகச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் இவை அனைத்துப் எந்த அளவிலே சீரழிந்த நிலையிலே இயங்கி வந்தன; இயங்கி வந்து கொண்டிருக்கின்றன என்பதைச் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

பால் பண்ணைக் கூட்டுறவுச் சங்கத்தை எடுத்துக் கொண்டால் அதற்கு ஒரு தேர்தல் நடந்தது. அந்தத் தேர்தலில் ஏற்கெனவே இருக்கிற உறுப்பினர்கள்தான் வாக்களித்து அதிலே 'போர்டு ஆப் டைரக்டர்ஸ்' வரமுடியும் என்ற நிலை இருந்தது. கடந்த ஆட்சியில் என்ன செய்தார்கள் என்றால் புதிதாக உறுப்பினர்களைச் சேர்க்கலாம் என்று சொல்லி, ஒரே நாளில், மொத்தம் எவ்வளவு பால் செலுத்தியிருக்க வேண்டுமோ அத்தனை லிட்டர் பாலையும்—ஏறத்தாழ 300 லிட்டர் பாலை ஒரே நாளில் சப்ளை செய்ததாக 'ரிக்கார்டு' பண்ணிவிட்டு அவர்களை எல்லாம் உறுப்பினர்களாக ஆக்கினார்கள்.

இந்த பால் கூட்டுறவுச் சங்கங்களிலே ஏற்பட்டிருக்கிற குளறுபடிகளைப் பற்றிச் சொல்ல வேண்டுமென்றால், என்னுடைய தொகுதியிலே இருக்கிற 3 சங்கங்களைப் பற்றிச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இருக்கந்துறை என்ற ஊரில் ஒரு சங்கம் இருக்கிறது. அந்தச் சங்கத்திலே 'போர்டு ஆப் டைரக்டர்ஸ்' எடுக்கும்போது, ஒரு தலைவரை ஏற்பாடு செய்து, அவர்தான் தலைவர் என்று அறிவிக்கின்ற நிலையிலே அவருக்கு சில தளவாடங்கள், சுமார் 5,000 ரூபாய் பெறுமானமுள்ள தளவாடங்களைக் கொடுத்து விட்டார்கள். அதை எல்லாம் கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிற நிலையில் ஆட்சி மாறி விட்டது. அந்த அதிகாரிகள் தங்களுடைய நிலையை மாற்றி விட்டு, அங்கே வேறு ஒரு நபரை தலைவராக அறிவித்தார்கள். ஏற்கெனவே கொடுத்த 5,000 ரூபாய் பெறுமானமுள்ள தளவாடங்களை இன்னும் பெற முடியாத நிலைமை இருக்கிறது. அரசுப் பணம் ஆங்காங்கே தேங்கிக் கிடக்கிறது.

அதைப்போல வடக்கன் குளம். அங்கே இருக்கிற பால் கூட்டுறவுச் சங்கத்திற்கு தேர்தல் நடக்கும்போது, தேர்தலே வைக்காமல் அங்கே இருக்கிற அதிகாரிகள் இன்னும் ஒருபடி மேலே போய்விட்டார்கள். இன்னார்தான் தலைவர் என்று

அறிவித்து விட்டார்கள். அதை எதிர்த்து குரல் கொடுத்த தாழ்த்தப்பட்ட சமுதாயத்தைச் சேர்ந்த 12 நபர்களுடைய பாலையே ஏற்றுக்கொள்ள மாட்டேன் என்று சொல்லி துன்புறுத்தியிருக்கிறார்கள்.

பிற்பகல் 5 .10

அடுத்து பிள்ளையார் குடியிருப்பு என்று ஒரு இடம் இருக்கிறது. அங்கே இன்றைக்குத் தேர்தல் என்று அறிவிப்பார்கள். ஆனால் யாரும் வர மாட்டார்கள். சட்டம், ஒழுங்கு பிரச்சினை என்று சொல்லி ஒரு பொய்யான தகவலை ரெக்கார்ட் பண்ணி விட்டுப் போவார்கள். இப்படியே இருந்து கடைசியில் அதிலே நான் தலையிட்டு....

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்:</u> மாண்புமிகு உணவு கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர்.

<u>மாண்புமிகு திரு. கா. இராசாராம்:</u> மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பால் பண்ணை என்னிடத்திலே இல்லை.

திருமதி ரமணி நல்லதம்பி: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பால் கூட்டுறவுச் சங்கம், இப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் அந்தத் தேர்தல் நடந்தது. மார்க்கெட்டிங் சொசைட்டி. அது வள்ளியூரிலே இருக்கிறது. இன்னொருபடி மேலே அந்த அதிகாரிகள் போகிறார்கள். காவல் துறை அதற்கு உடந்தை. திராவிட இயக்கத்தைச் சேர்ந்த எம்.பி. ஒருவர். எல்லோரும் சேர்ந்து......

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்:</u> மாண்புமிகு சட்டத்துறை அமைச்சர்.

<u>மாண்புமிகு திரு, கே. ஏ. கிருஷ்ணசாமி:</u> மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இது வேளாண்மைத் துறையில் வருகிறது. எனவே உணவு பற்றிப் பேசுமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

<u>திருமதி ரமணி நல்லதம்பி:</u> மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் எப்படி இயங்குகின்றன என்பதைச் சுட்டிக் காட்டுவதற்காகத்தான் நான் இதையெல்லாம் சொல்கிறேன். அங்கே இருக்கிற நிலைமை என்ன என்றால் உறுப்பினர்கள் நாமினேஷனைத் தாக்கல் பண்ணுவதற்குக்கூட அனுமதிக்காத நிலையில் அப்படி ஒரு அராஜகம் நடந்தது. இதையும் நாங்கள் சுட்டிக் காட்டினோம்.

அடுத்து ஹவுஸிங் சொசைட்டி எலக்ஷன். அங்கே அவர்கள் விரும்பியவர்கள் வரமாட்டார்கள் என்ற காரணத்தால் அப்படியெல்லாம் பண்ணிநான் அங்கே அடிஷனல் கலெக்டர் முன்னிலையிலே சொல்லி தாசில்தார் அலுவலகத்திலிருந்து நியாயமான முறையில் தேர்தல் நடக்கச் செய்து என்மீது கேஸ்கூட போட்டார்கள். பல வழக்குகள்.

[திருமதி. ரமணிநல்லதம்பி] [1991 செப்டம்பர் 14

அப்புறம் பனைப் பொருள் உற்பத்தியாளர் சங்கம் என்று ஒன்று இருக்கிறது. அது காளி கோயிலிலே. அங்கே என்ன பண்ணினார்கள். அதிகாரிகள் இன்னும் ஒரு படி மேலே போனார்கள். 5 பேரை 'போர்ட் ஆஃப் டைரக்டர்' என்று அறிவிக்கிறார்கள். Such and such people are declared elected. என்று அறிவிக்கிறார்கள். அப்புறம் ஆட்சி மாறியவுடனே அவர்களே புத்தியையும், நிலையையும் மாற்றிக் கொண்டு அன்றைக்கு அறிவித்த அவர்கள் எல்லாம் செல்லுபடியாக மாட்டார்கள், இன்றைக்கு நான் அறிவிப்பவர்கள்தான் செல்லுபடி ஆவார்கள் எனவே இவர்கள்தான் டைரக்டர்ஸ் என்று இன்னொரு அறிவிப்பு செய்கிறார்கள். இந்த ஆட்சி பொறுப் பேற்றவுடன் நான் திரும்பப் போனேன். முதலிலே அறிவித்துதான் செல்லும் என்று அறிவியுங்கள் என்று கேட்டேன். இப்படி இவர்களே அறிவித்துக் கொண்டு, இவர்களே மாற்றிக் கொண்டிருக்கிற சூழ்நிலை இந்தக் கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்கு ஏற்பட்டு கீழ்த்தரமான நிலையில் ஆகி அது கலைக்கப்பட்டு விட்ட சூழ்நிலை வந்து இருக்கிறது. அவ்வாறு கலைக்கப்பட்டு விட்டாலும்கூட இன்றைக்கும் அந்தச் சங்கங்களின் நிலை அப்படியேதான் இருக்கிறது. அந்த அதிகாரிகள் எல்லாம் சரியான முறையில், திராவிட இயக்கத்தைச் சேர்ந்த தவறு செய்து கொண்டிருந்த சங்கத் தலைவர்களிடமிருந்து அதைக் கைப்பற்றாமல் தொடர்ந்து அந்த நிலைதான் நீடித்துக் கொண்டிருக்கிறது. இதை எல்லாம் எதற்காகச் சொல்கிறேன் என்றால் கூட்டுறவுத் துறையில் எந்த ஒரு நன்மையை நாம் தமிழகத்தில் ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று எண்ணுகிறோமோ அந்த நன்மையை மக்கள் அடைய முடியாமல் இப்படிப்பட்ட செய்கைகள் தடுக்கின்ற காரணத்தால் இவைகளை எல்லாம் தடுக்கிற வகையில் நீங்கள் நன்றாக ஆய்வு செய்து இருக்கின்ற சூழ்நிலையினைப் போக்க வேண்டும் என்பதற்காகச் சொல்கிறேன்.

அடுத்து உணவு வழங்கல்-நுகர் பொருள் பற்றிச் சொல்கிறேன். இதிலே எல்லோரும் நிறைய கருத்துக்களைத் தெரிவித்து விட்டார்கள். நான் ஒரே ஒரு கருத்தை மட்டும் சொல்ல விரும்புகிறேன். 3 வெரைட்டி அரிசி இருக்கிறது. இந்த மூன்று வெரைட்டிக்கும் தினுசு, தினுசான விலை இருக்கிறது. பொதுவாக கிராமப் புறத்தில் உள்ள கடைகளில் மோசமான, குறைந்த விலை உள்ள அரிசியைத்தான் சப்ளை பண்ணுகிறார்கள். அதற்கு வசூலிக்கப்படுகிற விலையோ உயர்ந்த சன்ன ரக அரிசிக்கு உள்ள விலை. இப்படி வாங்குகிறார்கள். ஆகவே இனிமேலாவது அந்த மூன்று வெரைட்டி அரிசியையும் கண்ணாடி பாட்டிலில் வைத்து அதனுடைய விலைகளையும் வைத்து விட்டால் இப்படித்தான் இருக்கும் அரிசி என்று மக்கள் தெரிந்து கொள்ள முடியும். அப்படி தெரிந்து கொள்ளக்கூடிய வகையில் அந்த மூன்று அரிசியையும் 'டிஃபரன் ஷியேட்' பண்ணக்கூடிய அளவில் ஒரு ஏற்பாடு செய்தால் அங்குள்ள மக்களுக்குத் தெரியும். நாம் ஏமாற்றப்படுகிறோமா இல்லையா என்று. நுகர்வோர் அறிந்து கொள்ள முடியும்.

1991 செப்டம்பர் 14] [திருமதி ரமணி நல்லதம்பி]

அப்புறம் சிவில் சப்ளைஸ்-க்கும் அரிசி தருகிறார்கள். சொசைட்டிக்கும் அரிசி தருகிறார்கள். சிவில் சப்ளைஸ் நல்ல ரக அரிசியை எடுத்துக் கொண்டு சொசைட்டிக்குத் தருகிற அரிசி மோசமான அரிசியைத் தருகிறார்கள் என்று ஒரு குற்றச்சாட்டு பரவலாக இருந்து வருகிறது. அதே மாதிரி சத்துணவுக் கூடத்திற்கும் வழங்குகிற அரிசி மோசமான அரிசியைத்தான் வழங்குகிறார்கள். அங்கே லாரியிலே வந்து இறங்கும்போதே எடை குறைவாக இருக்கிறது. அதைச் சரி செய்து பார்த்துக் கொடுக்கிற நிலை இல்லை. அவ்வாறு அளவு குறைகிற வேளையில் எங்கள் சம்பளத்தைப் பிடித்துக் கொள்கிறார்கள். எங்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்கிறார்கள் என்று குறைந்த ஊதியத்தைப் பெற்றுக் கொண்டிருக்கிற சத்துணவு ஊழியர்கள் எல்லாம் சொல்கிற ஒரு நிலை இருக்கிறது. ஆகவே அந்த உணவுப் பண்டங்களை அங்கே இறக்கும்போதே அவர்கள் எடையைச் சரிசெய்து பார்த்துக் கொள்ள ஒரு வாய்ப்பை ஏற்படுத்தித் தர வேண்டும்.

அடுத்து ரேஷன் கார்ட். இதைப் பொறுத்த வரையில் ஒரு ஊரிலே 60 வீடுகள் இருக்கின்றன என்று சொன்னால் 90 கார்டுகள் இருக்கும். அதாவது 60 குடும்பத்திற்கு ஏற்கெனவே 30 கார்டு எக்ஸஸ் ஆக இருக்கிறது. ஆனால் இன்னும் 30 பேர் எனக்கு கார்டே இல்லை என்று கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட ஒரு பிரச்சினை இருக்கிறது. ஏன் என்று கேட்டால் அங்கே சென்ஸஸ் எடுத்து விவரப் பட்டியல் எல்லாம் சேகரித்து கார்டுகள் வழங்குவதில் அவர்கள் அவ்வளவு மெத்தனமாகச் செயல்படுவதுதான் காரணம் ஆகும்.

பிற்பகல் 5-15

எனவே வருங்காலத்திலாவது இன்னும் ஒரு முறை இப்படி சென்சஸ் எடுக்க ஆட்களை அனுப்பி புள்ளி விவரங்களை எல்லாம் திரட்டி டோர் நம்பர் பார்த்து, வாக்காளர் பட்டியலை எல்லாம் பார்த்து வெரிஃபை பண்ணி இந்த கார்டுகளை இஷ்யூ பண்ணினால் அதிலேயே நிறைய ஆதாயம் வரும். இந்தக் கார்டுக்கு மேக்ஸிமம் என்று ஒரு சீலிங், அதாவது இவ்வளவு வருவாய் உள்ளவர்களுக்குத்தான் கார்டு கொடுக்க வேண்டும் என்ற வகையில் ஒரு யோசனை அரசுக்கு இருப்பதாகத் தெரிவித்தார்கள். என்னைப் பொறுத்தவரையில் சொல்கிறேன் அந்த அளவுக்குக் கூட போக வேண்டியதில்லை. இந்த மாதிரி எக்சஸ் ஆக இருக்கின்ற கார்டுகளைக் கண்டு பிடித்துவிட்டாலே ஓரளவுக்கு நமக்கு லாபம் நிறைய கிடைக்கும். அப்புறம் விவசாயிகள் வீட்டு நிறைய நெல் வைத்து லெவி அளந்து கொண்டு இருக்கின்றவர்களுக்கு எல்லாம் எதற்கு கார்டு. பெரிய பெரிய வணிகப் பெருமக்களுக்கு கார்டு எல்லாம் எதற்கு? ஐ.ஏ.எஸ்., ஐ.பி.எஸ். அதிகாரிகள் போன்றவர்களுக்கெல்லாம் கார்டு

எதற்கு? இவர்கள் எல்லாம் அரிசி வாங்குவதற்கே போக மாட்டார்கள். ஆக இவர்கள் கார்டுகளையெல்லாம் கடையிலே இருப்பவர்கள் பதிந்து கொண்டு அந்த அரிசியெல்லாம் மார்க் கெட்டுக்குப் போவதற்கு ஒரு வாய்ப்பை உருவாக்கித் தருகிறது. இதையெல்லாம் தவிர்க்கின்ற வகையிலே முற்படுவார்கள் என் றால், அதிலேயும் கொஞ்சம் லாபம் நமக்கு கிடைக்கும்.

அப்புறம் இலவச வேஷ்டி தருவோம் என்று சொன்னார்கள். இலவச வேஷ்டி தருகிறேன் என்று சொன்னவுடனே, கிராமப் புறங்களிலே சொல்கின்ற சொல் எனக்கு நினைவுக்கு வருகிறது. அதாவது ஒருத்தன் சொன்னானாம். கப்பலிலே பெண் வந்து இறங்கியிருக்கிறது என்று. ஒருவன் எனக்கு ஒன்று வேண்டும் என்று சொன்னானாம். அவன் சரி என்றானாம். அப்ப என் அப்பாவுக்குப் இன்னொன்று வேண்டும் என்றானாம். அதற்கும் சரி என்றானாம். அப்ப என் தாத்தாவுக்கும் இன்னொன்று வேண்டும் என்றானாம். அதற்கும் அவன் சரி என்றானாம். உடனே. அப்ப என்னுடைய 7 வயது மகனுக்கும் ஒன்று கொடுத்து விடுங்கள் என்றானாம். அந்த மாதிரி இலவச வேஷ்டி, இலவச அரிசி என்ற காரியங்கள் எல்லாம் வந்தவுடனே ஆசிரியர்கள், மளிகைக் கடை முதலாளிகள், இப்படி பல்வேறு நபர்கள் அந்த வேஷ்டிகளைப் பெற்றுச் சென்றிருக்கிறார்கள். நான்கூட கண் கூடாகக் கண்டிருக்கிறேன். வாங்கும்போது வெட்கம் இருக்காது. ஆனால் இன்னார் வாங்கினார் என்று இப்படி அவையிலே சுட்டிக் காட்டினால் அவர்களுக்கு வெட்கமாக இருக்கும் என்ற காரணத் தினாலேயே அவர்களுடைய பெயர்களை நான் இங்கே சொல்ல விரும்பவில்லை.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்:</u> சீக்கிரம் முடி யுங்கள். திருமதி ரமணி நல்லதம்பி.

<u>திருமதி ரமணி நல்லதம்பி:</u> இன்னும் 3 பாயிண்டுகள் தான். அதற்குப் பிறகு இங்கே தமிழகத்திலே இருக்கின்ற பெண்மணி களுக்கெல்லாம் பொன் மாதாவாக இருந்து அந்த மதுவை ஒழித்து அவர்களுடைய வாழ்விலே அந்த வருத்தத்தையெல்லாம் துடைத்து வாழ்விலே ஒரு வசந்தத்தை ஏற்படுத்த முயன்று இந்த மலிவு விலை மதுவை ஒழித்திருக்கிறார்கள். ஆனால் மேல்நாட்டு மது இத்தனை கடைகளிலே விற்பனை ஆகிறது என்று பெருமையோடு குறிப்பிட்டுள்ளார்கள். மேல்நாட்டு மதுவைக் குடித்தால் நடுத்தர மக்கள் பாதிக்கப்படு வார்கள். அந்த பெண்மணிகளுக்கு அடி விழும். ஒரு வேளை உள்நாட்டு சாராயங்களை குடித்தால் டமார், டிமீர் என்று அடித்து விட்டு, இதைக் குடித்தால் 'டுசிங், டுசிங்' என்று அடிப் பான் என்று நினைத்தார்களோ என்னவோ தெரியவில்லை. ஆனால் இதைக் குடித்தாலும் வலிக்கும், அதைக் குடித்தாலும் உபாதை வரும். எதைக் குடித்தாலும் அந்த தரப்பு மக்களுடைய

வாழ்க்கை பாதிக்கப்படும் என்கின்ற நிலையிலே, மயக்கத்தை ஏற்படுத்துகின்ற இந்த மேல்நாட்டு சாராயத்தையும் நீங்கள் நிறுத்த வேண்டும். அதை அரசே விநியோகிக்கிறது என்பதை நான் ஒரு வெட்கக்கேடாக நினைக்கிறேன் என்பதைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

அதற்குப் பிறகு இந்த ரேஷன் கடைகளிலே உள்ள அரிசிகள் எல்லாம் கடத்தப்படுகின்றது அல்லது தவறாகக் கையாளப் படுகின்றது என்கின்ற நிலையிலே அதற்கு சில.... (குறுக்கீடு).

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்:</u> டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் அவர்களுக்கு என்ன வேண்டும் என்று சொல்லுங்கள். ஆன் எ பாயின்ட் ஆப் ஆர்டரா என்ன? டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்

<u>டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்:</u> மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஆன எ பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டர் தான். அதாவது இது உணவுத் துறை பற்றிய மானியம். இதிலே மது பற்றி எல்லாம் பேசிக் கொண்டிருக்கிறார்கள், அது எந்த விதத் திலே சரி?

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்:</u> மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் இங்கே முன்பே உறுப்பினராக இருந்தவர் கள், அவர்கள் தொடர்புடையதைத்தான் சொல்லிக் கொண் டிருக்கிறார்கள். தயவு செய்து இடையூறு செய்யாமல் அமருங்கள். உறுப்பினர் தொடர்ந்து பேசலாம்.

<u>திருமதி ரமணி நல்லதம்பி :</u> மானியப் புத்தகத்திலே குறிப் பிட்டுள்ளதைத்தான் நான் குறிப்பிடுகிறேன் எனக்குக் கொஞ்சம் வேதனை. ஒரு பெண்ணாக இருக்கின்ற காரணத்தினா லேயே தமிழகத்திலே உள்ள பெண்களின் உணர்வுகளை புரிந்து கொள்ள முடியும் என்ற காரணத்தினாலேயே பொருளாதாரம் கற்றவள் என்ற காரணத்தினாலேயே, இது பொருளாதாரத்தை எப்படி பாதிக்கும் என்கின்றது புரிந்த காரணத்தினாலேயேயும் இதையும் ஒரு வேண்டுகோளாக வைக்கின்றேன. அது எந்த வகையிலே தீமையைத் தருவதாக இருந்தாலும் நாங்கள் விட் டெறிந்து விடுவோம் என்று கூறிய நீங்கள் இதையும் விட்டெறிந்து விட முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்த அரிசி கடத்தல், இவைகளுக்கெல்லாம், தவறு நடத்து பவர்களை எல்லாம் பிடிக்க Flying Squad வைத்திருக்கிறார்கள். கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலே ஒரு 15 நாட்களுக்கு முன்னாலே 43 லாரிகள் அரிசியைப் பிடித்திருக்கிறார்கள். பிடித்து ஏ.ஆர்.ஆர். கிரவுண்டிலே வைத்திருக் கின்றார்கள். அந்த அரிசி என்னுடைய தொகுதியை கடந்துதான் போய் இருக்கும். என் தொகுதியிலே அந்த அதிகாரிகள் இருப் பார்கள் அல்லவா, எங்கள் மாவட்டத்திலே. இவர்கள் என்ன

[திருமதி ரமணி நல்லதம்பி] [1991 செப்டம்பர் 14

செய்து கொண்டிருந்தார்கள்? அது ஏன் போய் கன்னியாகுமரியிலே பிடிபட்டது. அதைப் பிடித்த எஸ்.ஐ.-ஐ ஏன் மாற்றுகிறார்கள் என்று எனக்கு ஒன்றும் புரியவில்லை. ஆகவே ஒரு கடத்தலைத் தடுத்து பிடிக்கிறார்கள் என்கின்ற காரணத்திற்காக, அவர்கள் வீரத்தையும், திறமையையும் தடை செய்கின்ற தடுத்து நிறுத்துகின்ற வகையிலே ஒரு டிரான்ஸ்டர் என்று சொன்னால் அது கண்டனத்திற்குரிய ஒன்று என்றே நான் நினைக்கிறேன். அதிலே தாங்கள் கருத்து செலுத்த வேண்டும் என்று மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களை கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. தேனி வெ. பன்னீர் செல்வம்.

பிற்பகல் 5.20

*திரு. தேனி பன்னீர்செல்வம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு இதயத் தெய்வம் தமிழக முதல்வர் 5 கோடி தமிழ் மக்களின் நம்பிக்கை நட்சத்திரம் புரட்சித் தலைவி அவர்களின் பொற்கால ஆட்சி மலர்ந்திருக்கின்ற இந்த சூழ்நிலையில் இந்த ஆட்சியினுடைய நல்ல அம்சங்களை உள்ளடக்கிய ஆளுநரின் உரை ஒரு கம்பீரமான தோற்றமாகவும், நிதிநிலை அறிக்கை என்பது அந்தத் துவக்கத்தினுடைய ராஜ நடையாகவும், மானியக் கோரிக்கைகள் என்று இன்றைய தினம் விவாதிக்கப்படுவது வெற்றிச் சரித்திரங்களைப் படைக்கின்ற உயர்ந்த லட்சியங்களை உள்ளடக்கிய தீர்க்க தரிசனமான தொலை நோக்குத் திட்டங்களையும், தெளிவான கொள்கைகளையும் இன்றைக்கு தன்னகத்தே கொண்டிருக்கக் கூடிய இந்த நிதி நிலை அறிக்கையினுடைய தொடர்ச்சியாக வந்திருக்கக்கூடிய உணவு மற்றும் நுகர்பொருள் வாணிபத்தினுடைய மானியக் கோரிக்கையிலே என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்வதற்கு வாய்ப்பளித்தமைக்காக என்னுடைய நன்றியை பணிவோடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு உணவுத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் எனக்கு முன்னால் பேசிய பல்வேறு உறுப்பினர்கள் பல்வேறு குறைபாடுகளைச் சுட்டிக் காட்டியிருக்கிறார்கள். இருந்தபோதிலும் இந்த மாநிலத் திட்டங்களிலே நிறைய நல்ல காரியங்கள் சொல்லியிருந்தாலும் நல்ல காரியங்களை விட்டு பற்றி ஏற்படக்கூடிய வாய்ப்புகள் பற்றி மட்டும் சுட்டிக் காட்டுவது தவறுகள் என்னுடைய கடமை என்று கருதி ஒரு சில கருத்துக்களை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். எனக்கு இரண்டு, மூன்று நிமிடம் கூடுதலாகவே தாங்கள் நேரம் அனுமதிக்க வேண்டுமென்று பணிவன்புடன் கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஏனென்றால், கடந்த 10 நாட்களாகவே தினந்தோறும் கேட்டு இன்றைக்கு தான் எனக்குப் பேச வாய்ப்பு கிடைத்திருக்கிறது. எனவே, எனக்கு மற்ற உறுப்பினர்களுக்குக் கொடுத்திருப்பதை விட இரண்டு நிமிடங்கள் கூடுதலாகக் கொடுத்தால் போதும்.

1991 செப்டம்பர் 14]

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் வேண்டுகோள் விடுத்தே ஒரு நிமிடம் வீணாக்கி விட்டீர்கள்.

திரு. தேனி பன்னீர்செல்வம்: இன்றைக்கு இருக்கக் கூடிய நல்ல அலுவலர்கள் மூலம் விலைவாசியைக் குறைக்கின்ற ஒரு நல்ல காரியத்தை செய்யாமல் நாம் அவர்களின் உழைப்பை இழந்து கொண்டிருக்கிறோம். சோதனைச் சாவடிகளிலே இருக்கக்கூடிய ஊழியர்கள் தங்களுடைய கவனக் குறைவின் காரணமாக இன்றைக்கு அரிசி வெளி மாநிலங்களுக்கு கடத்திக் கொண்டு போகப்படுகிறது. எனவே, சோதனைச் சாவடிகளில் அரசினுடைய விசுவாசமான ஊழியர்களை நியமிக்க வேண்டுமாய் இந்த அரசைப் பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன். இன்றைக்கு உணவுக் கடத்தல் தடுப்புப் பிரிவு என்கிற ஒரு பிரிவு அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் அந்தப் பிரிவினுடைய மாநில அதிகாரிகள் அரசுக்கு நல்ல பெயரை ஈட்டித் தருகின்ற அதிகாரிகளாக இருந்தாலும் மாவட்டங்களில் பணியாற்றுகின்ற அதிகாரிகள் நிச்சயமாக அப்படியில்லை என்பதை நான் வருத்தத்தோடு இந்த அரசினுடைய கவனத்திற்குக்கொண்டு வர விரும்புகிறேன். அது மட்டுமல்லாமல், அவர்கள் மாவட்டத்தினுடைய தலைநகரத்தில் இருக்கிற காரணத்தினால் எல்லைப் புறங்களில் நடைபெறுகின்ற கள்ளக் கடத்தல், எல்லைப் புறங்களில் நடைபெறுகின்ற அரிசிக் கடத்தல், லாரி லாரியாக அரிசிக் கடத்தல் போன்றவற்றை எல்லாம் தடுக்க முடியாத நிலை இருக்கிறது என்பதையும் நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக் காட்டக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். எனவே, மாவட்டங்களில் இருக்கக் கூடிய உணவுக் கடத்தல் தடுப்பு அதிகாரிகள் பெரும்பாலும் தங்களுடைய தலைமையிடமாக, எங்களுடைய மதுரை மாவட்டத்தைப் பொறுத்த வரையில், கேரளா எல்லைப் பகுதியில் இருக்கக்கூடிய கம்பம் பகுதியிலே அவர்களுடைய தலைமையிடம் அமைந்தால் நிச்சயமாக தினந்தோறும் கேரளாவிற்கு அரிசி கடத்துகின்ற, ஒரு நாளைக்கு 5, 10 லாரிகளில் அரிசிக் கடத்துகின்ற அந்தக் காரியத்தைத் தடுத்து நிறுத்தலாம். அதன் மூலம் தமிழ்நாட்டிலே அரிசி விலை உயராமல் பார்த்துக் கொள்ள இயலும் என்பதையும் நான் இந்த நேரத்தில் எடுத்துச் சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இதை எதற்காக நான் சொல்கிறேன் என்றால், எங்களுடைய மதுரை மாவட்டம் உத்தமபாளையத்தில் ஒரு நபர் இருக்கிறார். அவர் அரிசி ஆலைகளுக்குச் சொந்தக்காரர். தி.மு.க. வைச் சார்ந்தவர். கடந்த 10, 15 ஆண்டுக் காலமாக அரிசி வியாபாரம் செய்கிறார். ஆந்திராவிலிருந்து அரிசியை பெர்மிட் மூலம் கொண்டு வருகிறார். ஆனால் தன்னுடைய ஆலைகள் எல்லாம் கேரளா மாநில எல்லையிலே, எல்லையையொட்டி இருக்கின்ற பல்வேறு கிராமங்களில் இருக்கிற அந்த ஆலைகளுக்கு அவற்றைக் கொண்டு செல்வது போல, கொண்டு சென்று, இரவோடு இரவாக கேரளா மாநிலத்திற்கு

[திரு. தேனி பன்னீர்செல்வம்] [1991 செப்டம்பர் 14

கடத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இன்றைக்கும் அது நடந்து கொண்டிருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக் காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். எனவே, இதுபோன்ற தவறுகளை இங்கே இருக்கக் கூடிய உயர் அதிகாரிகள் தடுத்து நிறுத்த வேண்டுமென்ற ஆர்வம் இருந்தாலும், அதற்குரிய நடவடிக் கைகளை அதிகாரிகள் எடுக்க வருகிறார்கள் என்ற உடனேயே மாவட்டங்களிலே இருக்கக்கூடிய அந்த தனி நபர்களுடைய சில விசுவாசிகள் காட்டிக் கொடுக்கின்ற காரணத்தி னாலே அந்தக் கள்ளக் கடத்தலை சரியான முறையில் தடுக்க முடியாமல் போகிறது என்பதையும் நான் எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 5-25

அதுபோல சத்துணவு மையங்களுக்கு சிவில் சப்ளைஸ் மூலம் தான் அரிசி, பருப்பு, எண்ணெய் போன்ற பொருள்கள் சப்ளை செய்யப்படுகின்றன. இந்த உணவுப் பொருள்களை எடுத்துச் செல்கின்ற டிரான்ஸ்போர்ட் கான்டிராக்டர்கள் என்று சொல் லக்கூடிய போக்குவரத்து ஒப்பந்தக்காரர்கள் இன்றைக்கு அந்த கான்டிராக்டை செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் இப்படி செய்யும்போது இந்தத் திட்டத்திற்கு ஒரு நாளைக்கு லாரி வாடகையாக, குறைந்த வாடகையிலேயே அந்தக் காரிய யத்தை செய்வதாக டெண்டர் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இது எப்படி அவர்களுக்குச் சாத்தியமாகும்? உதாரணத்திற்குச் சொல்கிறேன். ஒரு நாளைக்கு தேனியிலிருந்து அதன் சுற்று வட்டாரங்களில் இருக்கக்கூடிய, 40, 50 கிலோ மீட்டர் தொலை வில் உள்ள கிராமங்களுக்கு அரிசி, பருப்பு எடுத்துச் செல்லும் ஒப்பந்தக்காரர்கள் 290 ரூபாய்க்கு இந்த ஆண்டு டெண்டர் கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஒரு நாளைக்கு லாரி வாடகை 290 ரூபாய். அதிலே ஏற்றுக் கூலி, இறக்குக் கூலி அனைத்தும் அடங் கும். 290 ரூபாயிலே அவர்கள் எப்படி அதைச் செய்ய முடியும்?

எப்படிச் செய்ய முடியுமென்றால் அங்கே இருக்கக்கூடிய தி.மு.க. 100 மூட்டை அரிசியில், ஒவ்வொரு மூட்டையிலிருந்துப் குத்தூசி மூலம் 10 கிலோவிலிருந்து 15 கிலோ வரையில் அரிசியை எடுக்கும் வாய்ப்பை அவர்கள் பெற்றிருக்கிறார்கள். அங்கே இருக்கக் கூடிய தொழிற் சங்கத்தைச் சேர்ந்த லோட்மென் என்று சொல்லக் கூடிய சுமை ஏற்றி, இறக்கக் கூடியவர்கள் ஒரு குறிப்பிட்ட தொழிற்சங்கத்தைச் சேர்ந்தவர்களாக; ஆதிக்கம் செலுத்தும் தொழிற் சங்கத்தைச் சேர்ந்தவர்களாக இருக்கின்ற காரணத் தால், அவர்களுடைய துணையோடு செய்கிறார்கள். சாக்கு தைத்தது தைத்தபடியே இருக்கும். குத்தூசி போட்டு ஒவ் வொரு மூட்டையிலிருந்தும் 10 கிலோவிலிருந்து 15 கிலோ வரை யில் எடுக்கும் வாய்ப்பை அவர்கள் பெற்றிருக்கிறார்கள். அதற்குப் பிறகு சத்துணவு மையங்களில் கொண்டு போய் இறக்கும்போது ஒவ்வொரு மூட்டையிலும் 90 கிலோ முதல் 85 கிலோ அரிசிதான் இருக்கும். இதே நிலைமைதான் பருப்பைப்

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. தேனி பன்னீர்செல்வம்]

பொறுத்தவரையிலும், எண்ணெயைப் பொறுத்தவரையிலும் இருக்கிறது. ஒவ்வொன்றிலும் அளவைக் குறைத்துத்தான் சப்ளை செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட நிலைமைகளை தயவு செய்து நீங்கள் தடுத்து நிறுத்த வேண்டும். முந்தைய ஆட்சியிலே இது இருந்திருக்கலாம். கடந்த மார்ச் மாதம், டெண்டர் போடப்பட்டு, அந்த மார்ச் மாதம் இருந்த சூழ் நிலைக்கு அவர்கள் டெண்டர் கொடுத்திருக்கலாம். ஆனால் அதை இப்போது அனுமதிக்கக்கூடாது என்று இந்த நேரத்தில் பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதைப்போல தனியார் மில்களுக்கு அறவைக்காக நெல்லை வழங்குகிறோம். அப்படி அரசு வழங்குகின்ற நெல்லை அவர்கள் பெற்றுக் கொண்டு, அந்த ஆலை அதிபர்கள் பெரும்பாலும் தங்கள் சொந்த உபயோகத்திற்கு அந்த நெல்லை வைத்துக் கொள்கிறார்கள். அதற்குப் பிறகு அரசுக்கு அரிசி கொடுக்க வேண்டிய கட்டாயம் வரும்போது, கூட்டுறவுச் சங்கங்களில் தேங்கிக் கிடக்கும், விற்பனையாகாமல் இருக்கும் மடிந்த அரிசியை ஒவ்வொரு கூட்டுறவுச் சங்கத்திலிருந்தும் 5 மூட்டை, 10 மூட்டை என்று சேகரித்து, அந்த அரிசியை பாலிஷ் செய்து, மீண்டும் அதை அரசுக்குக் கொடுக்கும் வழக்கத்தை நம்முடைய பகுதியிலே இருக்கக்கூடிய தனியார் அறவை ஆலை உரிமை யாளர்கள் செய்து வருகிறார்கள். இந்த நடைமுறையையும் கடுமையாகக் கண்காணித்து, தடுக்க வேண்டுமாய் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதைப்போல (மணி அடிக்கப் பெற்றது) இன்னும் பாதி சப்ஜெக்ட் கூட வரவில்லை. அதைப்போல குடும்ப அட்டை விநியோகத்தில் இன்றைக்கு ஒரு கொள்கையை வைத் திருப்பதாக மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்கள் தெரிவித்திருக் கிறார்கள். அதாவது போலி கார்டுகள் எவ்வளவு கைப்பற்றப் படுகிறதோ அதிலே மூன்றில் ஒரு பங்குதான் புதிய அட்டைகள் வழங்கப்படும் என்று சொல்லுகிறார்கள். இது எந்த வகையில் நியாயம்? ஒவ்வொரு கிராமத்திலும் 100, 150 பேர் குடும்ப அட்டை இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். நமக்கே மிக நன்றாகத் தெரிகிறது. அதே நேரத்தில் போலி அட்டைகளும் இருக்கலாம். யாராவது வசதி இல்லாதவர்கள் வெளி ஊருக்குச் செல்லும் போது, ஏலத் தோட்டத்திற்கு வேலைக்குச் செல்லும்போது, அவர்களுடைய குடும்ப அட்டையை வேறொரு நபரிடமோ அல்லது கடைக்காரர்களிடமோ அடகு வைத்து விட்டுச் செல் கிறார்கள். அந்த வியாபாரிகள் தனிப்பட்ட முறையிலே தங்களுடைய ஆதாயத்திற்காக உணவுப் பொருள்களைப் பெறும் வழக்கம் இருக்கிறது. ஆனால் அதே நேரத்தில் ஒரு குடும்பத்திலிருந்து உண்மையிலேயே திருமணம் செய்துகொண்டு தனிக் குடும்பமாக இருப்பவர்களுக்குக் கட்டாயம் குடும்ப அட்டை தேவை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். (மணி அடிக்கப் பெற்றது) அதோடு மத்திய தொகுப்பிலிருந்து மாதந்தோறும் தமிழக அரசுக்கு 50,000 டன் அரிசிதான் வழங்கப் படுகிறது. அதை ஒரு லட்சம் டன்னாக உயர்த்திக் கொடுக்க

வேண்டும். கடந்த ஆண்டுகளில் பல்வேறு முறை அதைக் குறைத்துத் தந்ததால்தான் அரிசி தட்டுப்பாடு ஏற்பட்டிருக்கிறது. எனவே பாரபட்சமில்லாமல் தொடர்ந்து 1 லட்சம் டன் அரிசியை மத்திய அரசு தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 5.30

பாமாயில் தமிழகத்தில் இல்லை என்று சொல்லுமளவிற்கு மிகவும் மோசமான நிலை இருக்கிறது. இதனால் அரசுக்குக் கெட்ட பெயர் வரும் சூழ்நிலை இருக்கிறது. எனவே பாமாயில் கட்டாயம் மத்திய அரசு தர வேண்டும். இதை இறக்குமதி செய்துதான் தர வேண்டிய ஒரு சூழ்நிலை இருக்கின்ற காரணத்தால், ஒரு மாதத்திற்கு நம்முடைய அரசுக்குத் தேவையான 12,250 மெட்ரிக் டன் பாமாயிலும், ஒரு மாதத்திற்குத் தேவையான ஒரு லட்சம் கிலோ லிட்டர் மண் எண்ணெயும் நம்முடைய தமிழகத்திற்குத் தருவதற்கு மத்திய அரசு முன் வர வேண்டும். அதற்கு உரிய நடவடிக்கைகளை மாண்புமிகு உணவு அமைச்சரவர்கள் எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். காய்கறிக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் ஆட்சிக் காலத்தில் இருந்தது. அவையெல்லாம் இப்போது கலைக்கப்பட்டு, அந்தச் சங்கங்கள் இப்போது இல்லாத நிலையில் இருக்கிறது. அதை மீண்டும் அமைக்க வேண்டுமென்று சொல்லி, மத்திய கூட்டுறவு வங்கிகளைப் பொறுத்தவரையில், அங்கே இருக்கக்கூடிய ஒவ்வொரு செயலாளர்களும் 13 ஆயிரம் ரூபாய் வரை சம்பளம் பெறுகிறார்கள். இதுபோல தமிழ்நாட்டிலே வேறு எந்த அதிகாரியும் பெறமுடியாத சம்பளம். எதற்காக இதைச் சொல்கிறேன் என்றால், தி. மு.க. ஆட்சியில் சேலம் மாவட்டத்தைச் சார்ந்த உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சராக இருந்தவருக்கு வேண்டிய ஒருவருக்கு, புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். ஆட்சியில் வேலை நீக்கம் செய்யப்பட்ட அவருக்கு 12 ஆண்டுக் காலம் கழித்து, வேலை கொடுக்க வேண்டுமென்று அந்த அமைச்சர் உத்தரவிட்டு, அந்த உத்தரவின் மூலம், ஏறத்தாழ 5 முதல் 6 லட்சம் ரூபாய் வரையில் அவருக்கு நிலுவைச் சம்பளமாகக் கொடுக்க வேண்டுமென்று சொல்லி ஊழல் நடந்திருக்கிறது. அவருக்கு ஏறத்தாழ 6 லட்சம் ரூபாய் சம்பளமாகக் கொடுக்க வேண்டுமென்று அமைச்சர் உத்தரவு போட்டதோடு மட்டுமல்லாமல், உதவியாளராக இருந்த அவருக்கு துணை மேலாளர் பதவியும் கொடுத்திருக்கிறார் என்பதையும் உங்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். (மணியடிக்கப் பெற்றது) அதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்:</u> திருமதி கே. பஞ்சவர்ணம்.

<u>திருமதி கே. பஞ்சவர்ணம்</u>: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த அவையில் என்னை அறிமுகப்படுத்தி வைத்த எங்களின் குலதெய்வம், தமிழகத்தின் ஒப்பற்ற தலைவி...

தாய்க்குலத்தின் தனிப் பெருந்தலைவியும் ஆன இதய தெய்வம் மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்களின் பொற்பாதங்களைத் தொட்டு வணங்கி, வலங்கைமான் வாக்காளப் பெருங்குடி மக்களின் சார்பில் இந்த கூட்டுறவுத் துறை மானியக் கோரிக்கையில் சில கருத்துக்களைத் தெரிவிக்க முன் வந்திருக்கிறேன.

கூட்டுறவுத் துறையைப் பொறுத்தமட்டிலும் மனிதனுடைய வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்தக்கூடிய ஒரு முக்கியமான துறையாகும். அந்தத் துறை என்பது குறிப்பாக ஏழை, எளிய, நலிவுற்ற கிராமப்புற மக்களுடைய நல்வாழ்வுக்காக, அவர்களின் வாழ்க்கையை மிகவும் மேம்படுத்தக்கூடிய துறையாக அது அமைய வேண்டுமென்பதுதான் நோக்கம். தொடர்ந்து பண்டித ஜவஹர்லால் நேரு முதல் நாட்டில் மிகப் பெரிய வளர்ச்சிக் கொண்டுவர வேண்டுமென்ற ஒரு முக்கியமான அம்சமாக விளங்குகிற துறை. அந்தக் கூட்டுறவுத் துறையைப் பொறுத்தவரையிலும் இன்றைக்கு எங்களுடைய தஞ்சை மாவட்டத்தில் உள்ள வலங்கைமான் தொகுதியில் பல்வேறு பகுதிகளில் கூட்டுறவுத் துறையைச் சார்ந்த அமைப்புகள் இருக்கின்றன. அதிலும் குறிப்பாக பஞ்சாயத்துக்கு ஒரு கடை என்று இருச்கிறது. ஒரு பஞ்சாயத்து என்று சொல்கிறபோது, 3 கிராமங்கள், 4 கிராமங்கள் இருக்கின்றன. இன்னும் சொல்லப்போனால் 5 கிராமங்கள் கூட இருக்கின்றன. அந்த 5 கிராமங்களும் ஒரு பஞ்சாயத்துக்குள் இருக்கிறது என்று சொன்னால் ஒவ்வொன்றும் 2 கிலோ மீட்டர், 3 கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு அப்பால் உள்ளன. இன்னும் அந்த சொசைட்டிகள் உள்ள பகுதியிலேயே சில கிராமங்கள் உள்ளன. ஆனால் குடிமக்கள், 500 பேர், 600 பேர், 700 பேர் எனறு அந்த கிராமங்களில் இருக்கிறார்கள். அப்படி கிராமப்புறங்களில் இருக்கக்கூடியவர்கள், தஞ்சை மாவட்டம் வலங்கைமான் போன்ற பகுதிகளில் இருப்பவர்கள், விவசாயத்தை நம்பியிருக்கக் கூடிய ஆதி திராவிட மக்கள்தான் அதிகம் இருக்கிறார்கள் என்பதை அறிவீர்கள். அந்த மாவட்டத்தில் இருக்கிற கூட்டுறவு சொசைட்டிகளுக்கு கிராம மக்கள் போகவேண்டும். சொசைட்டிகள் திறக்கும் நேரமான காலை 6 மணி முதல் மாலை 6 மணி வரை அந்த கிராமத்தில் இருக்கும் விவசாயத்தில் ஈடுபட்டிருக்கும் அந்த மக்கள் அந்த நேரத்திற்குள் போக முடியாது. அதில் பல சிரமங்கள் இருக்கின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பெண்கள்தான் சொசைட்டிக்கு வந்து பொருட்கள் வாங்கக் கூடிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. அந்தப் பெண்கள் 2–3 கிலோ மீட்டர் தூரம் உள் கிராமங்களில் இருந்து வருவதற்கு கஷ்டம் இருக்கிறது. அதே நேரத்தில் அவர்கள் வேலை முடிந்து சொசைட்டிக்கு வருகிறபோது அந்தக் கடை மூடப்பட்டு விடுகிறது. ஆகவே சொசைட்டிகளின் வேலை நேரத்தை அதிகப்படுத்தினால் அவர்களுக்கு அதிகச் சம்பளம் வழங்கமுடியாத நிலை இருக்கிறது. சொசைட்டிக்கு வருகிறபோது கடை மூடியிருந்தால்

[திருமதி கே. பஞ்சவர்ணம்] [1991 செப்டம்பர் 14

சாமான்கள் வாங்க முடிவதில்லை. ஆகவே அந்தக் கடைகளின்
நேரத்தை 6 மணி என்று இருப்பதை 7 மணி 7-30 மணி என்று
அதிகப்படுத்தினால். கிராமப்புறத்திலுள்ள விவசாயத் தொழி
லாளிகள் ரேஷன் கடைகளில் பொருள்களை வாங்க உதவியாக
இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 5-35

மேலும் போலி ரேஷன் கார்டுகள் இருக்கின்றன என்று
அவையில் அதிகமான உறுப்பினர்கள் பேசினார்கள். ஆனால்
தஞ்சை மாவட்டத்தைப் பொறுத்த வரையில் போலி கார்டுகள்
இருப்பதாக எனக்குத் தெரியவில்லை. ரேஷன் கார்டுகள் இல்லா
தவர்கள்தான் அதிகம் பேர் இருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த
அவையிலே குறிப்பிட விரும்புகிறேன். நான் வாக்குகள் கேட்கும்
போதும், நன்றி சொல்லும்போதும் நூற்றுக்கணக்கான மக்கள்
தங்களுக்கு ரேஷன் கார்டுகள் இல்லை என்று சொல்லித்தான்
என்னிடம் அதிகமான மனுக்களை கொடுத்திருக்கிறார்
கள். ஆகவே ரேஷன் கார்டுகளை அதிகமாகக் கொடுக்க வகை
செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு
ரேஷன் கடைகளுக்கு வரக் கூடிய பொருள்கள் 15 நாட்களுக்கு
ஒரு முறைதான் வருவதாகச் சொல்கிறார்கள். இப்படி 15 நாட்
களுக்கு ஒரு முறை பொருள்கள் வருகிறபோது, அந்த நேரத்தில்
விவசாயத் தொழிலாளிகளிடம் காசு இருப்பதில்லை. அரிசி வந்த
பிறகு, மூன்று, நான்கு நாட்கள் கழித்துச் சென்று கேட்டால்
அரிசி இல்லை, சீனி இல்லை, மண்ணெண்ணெய் இல்லை என்று
சொல்லிவிடுகிறார்கள். அந்தக் கடைக்காரர்கள். அந்த ரேஷன்
கார்டுகளுக்கு உரிய பொருள்கள், அவர்களுக்காக ஒதுக்கீடு
செய்யப்பட்ட அளவு பொருள்கள் எங்கே போகிறது என்று
தெரியவில்லை. பொருள் வந்த ஒரு வாரம் சென்று பணம்
கொண்டு போய்க் கேட்டால் இல்லையென்று சொல்லிவிடுகிறார்
கள். ஆனால் அந்தப் பொருள்கள் எல்லாம் வந்தவுடனேயே ஒரு
வாரத்திற்குள்ளேயே மொத்தமாக சீனியாக இருந்தாலும்,
மண்ணெண்ணெய்யாக இருந்தாலும், அரிசியாக இருந்தாலும்
அவற்றையெல்லாம் வேறு இடத்திலேயிருந்து வந்தவர்கள்
வாங்கிச் சென்றுவிடுகிறார்கள். தனிப்பட்டவர்கள் எடுத்துக்
கொண்டு போய் விடுகிறார்கள் என்பதை நான் இங்கே குறிப்பிட
விரும்புகிறேன். ஆகவே நான் ஏற்கெனவே குறிப்பிட்டதைப்
போல ஐந்து கிராமங்கள், 3 கிராமங்களுக்கு என்று இரண்டு,
மூன்று கிலோ மீட்டர் அப்பால் உள்ள கிராமங்கள் ஒவ்வொன்
றிற்கும் தனித்தனியாக ஒரு ரேஷன் கடையை வைக்க வேண்டும்
என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அப்போதுதான் இரண்டு, மூன்று
மைல்களுக்கு அப்பால் இருந்து வரும் கிராம மக்களுக்குப் பொருள்
கிடைக்காமல் இருப்பதைத் தடுக்க உதவியாக இருக்கும்
என்பதைத் தெரிவித்து கொள்கிறேன்.

1991 செப்டம்பர் 14] [திருமதி கே. பஞ்சவர்ணம்]

மேலும் கடைகளில் பொருள்கள் வருவது என்பது மிகக்
குறைவாக இருக்கிறது. அதைக் கேட்டால், தாலுக்கா சப்ளை
ஆபீசில் அப்படி அளவு குறைத்துக் கொடுக்கிறார்கள், நாங்கள்
என்ன செய்வது என்று சொல்லி, அங்கே இருக்கக்கூடிய ரேஷன்
கடைகளில் விநியோகம் செய்யக்கூடிய பொறுப்பாளர்கள் கூறு
கிறார்கள். ஆகவே அதிலும் சிரமம் இருக்கிறது. அதை மாற்றி
யமைக்க என்ன செய்ய வேண்டுமோ அதைச் செய்ய வேண்டும்
என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை)

விவசாயக
தஞ்சை மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் அனைவரும்
கூட்டுறவுக் கடன்களைப் பொறுத்தவரையில்
அறிந்ததே. தொடர்ந்து காவிரி நீர் இல்லாத காரணத்தால்
விவசாய மக்கள் மிகவும் சிரமப்பட்டுக் கடன் வாங்கி விவசாயம்
செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். விவசாயம் பண்ணக் கூடிய
விவசாயிகள் கூட்டுறவு சொசைட்டிகளில் கடன் வாங்கியிருக்
கிறார்கள். ஆனால் வாங்கப்பட்ட கடன் அனைத்தையும் முழுமை
யாகக் கட்ட முடியாமல் இருக்கிறார்கள். ஆகவே விவசாயிகள்
அந்தக் கடனைக் கட்டினால்தான் இந்த ஆண்டு கடன் கொடுப்
போம் என்று சொல்லுகிறார்கள். வாங்கிய கடனைக் கட்ட
வில்லை என்றாலும் அவர்கள் உறுப்பினர்களாக இருக்கிறார்கள்.
கடன் வாங்கியிருக்கிறார்கள், ஆனால் பணத்தைத் திரும்பக்
கட்டவில்லை, ஆனால் அந்த சொசைட்டியில் மெம்பர்களாக
இருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட உறுப்பினர்களுக்கு விவசாயத்
திற்கு இடக்கூடிய உரத்தையும், பூச்சி மருந்தையும் கூட கொடுக்க
மறுக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆகவே
அப்படிப்பட்ட உறுப்பினர்களுக்கு உரம், பூச்சி மருந்து ஆகி
யவற்றை அந்த சொசைட்டிகள் கொடுக்க ஆவன செய்ய வேண்
டும். பாக்கி இருந்தால் அவர்களுக்குக் கடனாகத் தொகை
கொடுக்க வேண்டாம். பழைய கடன் பாக்கி இருந்தாலும் அவர்
களுக்கு பூச்சி மருந்து, உரம் ஆகியவைகளை அந்த விவசாயி
களுக்குக் கொடுக்கலாம் என்ற வகையில் இந்த அரசு ஆணையிட
வேண்டும் என்று உங்களைத் தாழ்மையோடு கேட்டுக்கொள்
கிறேன். (மணி அடிக்கப்பெற்றது). மேலும் இதய தெய்வம்
புரட்சித் தலைவர் ஆட்சிக் காலத்திலே கூட்டுறவு சொசைட்டியில்
வாங்கியிருந்த கடன்களை..

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : உட்காருங்கள். அப்புறம்
பேசலாம். விவசாய மானியத்தின் மீது பேசலாம். இப்போது
உட்காருங்கள். திரு. ச. இராமச்சந்திரன்.

பிற்பகல் 5-40

*திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத்
தலைவர் அவர்களே, கூட்டுறவுத் துறையைப் பொறுத்த வரை

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1991 செப்டம்பர் 14

யில் ஏற்கெனவே நடைபெற்ற தேர்தல்கள் முறையற்றவை.
ஆகவே முறையான தேர்தல்களை நடத்துவதற்கு இந்த அரசு
முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

''வாடி வறுமையுற்றுச் சாவதெல்லாம் தோழர்களே
கூடித் தொழில் செய்யாக் குற்றத்தால்.''

என்று பாரதிதாசன் பாடினார். கூட்டுறவுத் துறை மூலம் பல்
வேறு நன்மைகளைச் செய்ய முடியும். ஆனால் ஆந்திரம்,
மராட்டியம் போன்ற மாநிலங்களிலே கூட கூட்டுறவு நல்ல
செல்வாக்கோடு இருக்கிறது. ஆனால் என்ன காரணத்தாலோ
தமிழ்நாட்டில் அத்தகைய நிலைமையை உருவாக்க முடியவில்லை.
கூட்டுறவுத் துறையில் அதிகாரிகளின் ஆதிக்கம் தமிழ்நாட்டில்
அதிகமாக இருக்கிறது என்ற ஒரு கருத்து உள்ளது. மாண்புமிகு
கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் அந்நிலையைப் போக்கி
உண்மையாகவே விவசாயிகள், தொழிலாளர்கள் போன்றோர்
கூட்டுறவு அமைப்பாக முழு உரிமையோடு இயங்குவதற்கான
சூழ்நிலையை உருவாக்க வேண்டும். பேரறிஞர் அண்ணா அவர்
கள் காலத்திலேயே சந்தானம் கமிட்டி என்று நியமிக்கப்பட்டு,
பெறப்பட்ட பரிந்துரைகள் எல்லாம் அரசினிடத்திலே இருக்கிறது.
அவற்றை எல்லாம் எடுத்து, புரட்சித் தலைவர் ஆட்சிக் காலத்
திலே இயற்றப்பட்ட சட்டத்தையும் வைத்து எந்த அளவுக்கு
இதிலே இந்தத் துறையிலே களைகளை நீக்கி, பயிர்களை வளர்க்க
முடியுமோ அந்த அளவிற்குப் பாடுபட வேண்டுமென்று கேட்டுக்
கொள்கிறேன்.

உணவுத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் அரிசி மிக முக்கிய
மான இடத்தை வகிக்கிறது. மாண்புமிகு காங்கிரசு கட்சி
உறுப்பினர் அவர்கள் எடுத்துக் காட்டியதைப் போல, தமிழ்நாட்
டில் அரசியல் 'அரிசியியல்' என்பதை மறந்துவிடக் கூடாது.
பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களுடைய உதாரணத்தையே சொல்லப்
போனால், நம் நாட்டு மக்களுக்கு அரிசி கிடைத்து விட்டால்
போதும், அதை நீரிலே கொதிக்க வைத்து கஞ்சியாகக் கூட
சாப்பிட்டுவிட்டுக் காலத்தைக் கழித்துவிடுவார்கள் என்பார்.
ஆகையினால் அரிசியினுடைய விலையும், அரிசி கிடைப்பதற்கான
சூழ்நிலையும் மிக மிக முக்கியமானது. இன்றைக்கு இருக்கக்
கூடிய சூழ்நிலையைப் பார்க்கிறபொழுது . 1½ இலட்சம் டன்
அரிசி மாதந்தோறும் ரேஷன் கடைகள் மூலம் விநியோகம்
ஆகிறது. இதை அதிகம் என்று கருதுகிறேன். இதற்குக் காரணம்
வெளி விலை அதிகமாக இருப்பதுதான். ஆகவே வெளி விலையை
குறைப்பதற்கான சாத்தியக் கூறுகளை இந்த அரசு மேற்
கொண்டால் அதன் மூலம் உணவுப் பங்கீட்டுக் கடைகளின் மூலம்
விற்கப்படுகின்ற அரிசியின் தொகை குறையும்; அவ்வாறு
தொகை அளவு குறையுமேயானால் அதன் மூலம் இப்போது
பேரிழப்பு ஏற்படுகிறது என்று சொல்கிறார்களே, அந்தப்

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

பேரிழப்பைச் சரிக்கட்ட முடியும். வெளி விலையைக் குறைப்ப
தற்கு என்ன வழி என்பதை அரசு ஆராய்ந்து, வெளி மார்க்
கெட்டிலே அரிசி கிடைப்பதற்குக் குறைந்த விலையிலே கிடைப்
பதற்கான சூழ்நிலையை உருவாக்க வேண்டும்.

தமிழ்நாட்டிலே வணிகர்கள் சங்க உறுப்பினர்கள் இந்தத்துறை
யிலே மிகவும் ஆற்றல்வாய்ந்தவர்களாக இருக்கிறார்கள். புரட்சித்
தலைவருடைய ஆட்சிக் காலத்திலே இரண்டு ஆண்டுகள் வறட்சி
ஆண்டுகள். அந்த நேரம் இந்தத் துறையை என்னிடத்திலே
ஒப்படைத்து இருந்தார். அப்போது நம்முடைய நாட்டு வணிகர்
களைத் தான் நாங்கள் நம்பினோம். அவர்கள் நம்மைக் கைவிட
வில்லை. எங்கெங்கு எல்லாமோ சென்று அரிசியைக் கொண்டு
வந்து, வெளி விலை ஏறாமல் பார்த்துக் கொண்டார்கள். ஆகை
யினாலே வெளி விலை ஏறாமல் பார்த்துக் கொண்டால் ரேஷன்
கடைகள் மூலம் விநியோகிக்கப்படுகின்ற அரிசியின் அளவு
குறையும்; நஷ்டம் குறையும் என்பதை அரசுக்குத் தெரிவிக்க
விரும்புகிறேன்.

அடுத்து நான் சொல்ல விரும்புவது, ஏற்படுகிற இழப்பைச்
சரிக்கட்டுவதற்கு கார்டுகளை ஏழைகளுக்கு மட்டும் தான்
கொடுக்க வேண்டும்; மற்றவர்களுக்குக் கொடுக்கக் கூடாது
என்ற நிலை சரியானதாக இருக்காது. உண்மை என்ன? விலை
ஏறுவதற்கு என்ன காரணம்? மத்திய அரசினுடைய பொருளா
தாரக் கொள்கைகள் காரணம். அவர்களே இந்த ஆண்டு வரவு
செலவுத் திட்டத்தை அறிவித்துவிட்டு விலைவாசி 9 சதவீதம்
தான் உயரும் என்று பொருளாதார மேதை இன்றைய நிதி
அமைச்சர் சொன்னார்; ஆனால் உண்மையிலே 14 சதவீதம்
உயர்ந்து இருக்கிறது. ஆகவே விலை உயர்வுக்குக் காரணம்
இந்திய அரசு. விலை உயர்வினால் பாதிக்கப்படுகின்றவர்கள்
ஏழை மக்கள். ஆகவே ஏழைகளுக்குக் குறைந்த விலையிலே
அரிசி கொடுப்பதில் ஏற்படுகிற இழப்பை இந்திய அரசு சரிக்கட்ட
வேண்டும். யார் அந்த நிலைமை, சூழ்நிலைக்குக் காரணமாக
இருக்கிறார்களோ அவர்கள் ஏழை மக்களைப் பாதுகாத்து,
அதாவது ஆங்கிலத்திலே சொல்வார்கள் ''safety net'' என்று.
ஒரு பாதுகாப்பு வளையத்துக்குள் அந்த மக்களைப் பாதுகாப்ப
தற்கு அவர்கள் அந்த இழப்பை ஏற்க வேண்டும். ஆகையினாலே
இந்திய அரசு எந்தெந்தக் காரியங்களுக்கோ தருகிறார்கள்—
ஃபெர்ட்டிலைசர் சப்சிடி, எக்ஸ்போர்ட் சப்சிடி என்று ஆயிரக்
கோடிக் கணக்கான அளவிலே தருகிறார்கள். அப்படி இருக்கிற
பொழுது அவர்களுடைய பொருளாதாரக் கொள்கை காரண
மாக நாட்டிலே விலைவாசி உயர்கிறபொழுது பாதிக்கப்படுகின்ற
ஏழைகளுக்கு அடிப்படைத் தேவையான அரிசியை மட்டுமாவது
நியாயமான விலையிலே தருவதற்கு மாநில அரசுகள் முற்படுகிற
பொழுது அதற்கான மானியத்தை அவர்கள் வழங்கட்டும்.

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1991 செப்டம்பர் 14

மற்ற வருமானம் உள்ளவர்களுக்கு இழப்பு ஏற்படுமானால் அதை
மாநில அரசே கூட சரிசெய்து கொள்ளலாம். ஏன் இதைக்
குறிப்பிடுகிறேன் என்றால் இந்த ஆண்டு மட்டுமல்ல, இன்னும்
வரும் ஆண்டுகளில் கூட இது மிகப்பெரிய பிரச்சினையாக ஆகக்
கூடிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. இந்த அரசாங்கத்திற்கே கூட
மிகப் பெரிய கஷ்டத்தை இது கொண்டு வரப்போகிறது என்பதை
குறிப்பிட்டு காட்டுவதற்கு தான். ஆகவே, அரிசியை தருவ
தானால் ஏற்படுகிற இழப்பை சரிகட்ட வேண்டிய பொறுப்பும்
கடமையும் இந்திய அரசுக்கு இருக்கிறது. ஏனென்றால், அவர்
களுடைய கொள்கைகளின் காரணமாகத் தான் இது நடக்கிறது.
ஆகவே, இந்த அரசு இந்திய அரசை வற்புறுத்தி அந்த மானி
யத்தைப் பெறுவதற்கு முயற்சிக்க வேண்டுமே தவிர—கணவன்
அடித்தால் மனைவி கோபத்தில் கணவனை ஒன்றும் செய்ய
முடியாத மனைவி பிள்ளையை அடிப்பது போல—தமிழ்நாடு
அரசு அவர்கள் தருவதற்கு மறுத்தால் இங்கேயிருக்கிற மக்களுக்கு
அரிசி தருவதில் நாங்கள் தரமாட்டோம் என்று ஒரு பகுதியை
விடுவது சரியாகாது. இன்னொரு கருத்தையும் சொல்ல விரும்பு
கிறேன்.

பிற்பகல் 5-45

ரேஷன் கடைகளில் இப்போது எல்லோரும் வாங்குகிறார்கள்
என்ற கருத்து சரியானது அல்ல. வசதி படைத்தவர்கள் வெளியில்
வாங்குகிறார்கள். பெரும்பாலும் வசதியற்றவர்கள் தான்
ரேஷன் கடைகளில் வாங்குகிறார்கள். ரேஷன் கடைகளில் பிளவு
படுத்தி ஒரு சாராருக்கு மட்டும் தான் அந்த அட்டைகளைத் தரப்
போகிறோம் என்ற நிலைமை வருமானால் இன்னொரு சாரார்,
ஒரு நடுத்தர வகுப்பினர்—லோயர் மிடில் இன்கம் குரூப்—என்று
சொல்வார்களே அதைப்போல உள்ள மக்கள் வேகம் தான் படு
வார்கள். கோபம் தான் அடைவார்கள். ஆகவே, அரிசி பிரச்
சினையில் மிகவும் எச்சரிக்கையாக இந்த அரசு இருக்க வேண்டும்.

பாமாயில் கிடைப்பதில்லை. ஏனென்றால்
வெளி நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்படுகிறது. பாமாயில்
அரசு இறக்குமதி செய்யக்கூடிய உரிமையைப் பெற்றிருக்கிறது. இந்திய
ஆனால் இறக்குமதி செய்கிறபோது இறக்குமதிக்கு முன்னுரிமை
தருகிற அந்தப் போக்கிலே கட்டாயம் மாநில அரசு தட்டிக்
கேட்க உரிமை இருக்கிறது. பெட்ரோல் இறக்குமதி
செய்கிறார்கள். அன்னியச் செலாவணியை அதற்கு பயன்
படுத்துகிறார்கள். பெட்ரோல் யாருக்கு பயன்படுகிறது ?
கார் உள்ளவர்களுக்கு பயன்படுகிறது. ஆனால் பாமாயில்
சாதாரண ஏழை மக்களுக்கு பயன்படுகிற சமையல் எண்ணெய்
அதற்கு முன்னுரிமை கொடுப்பதில்லை. ஒன்று பிரையா
ரிட்டி, முன்னுரிமை என்று வருகிறபோது மாநிலங்களை கலந்து
அதற்கான திட்டங்களை வகுக்க வேண்டும். இல்லையென்றால்
ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் அந்த மாநிலம் எவ்வளவு அன்னியச்

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

செலாவணியை அந்த மாநிலத்தில் உற்பத்தியாகிற பொருள்களின் மூலம் ஈட்டுகிறதோ, அதிலே ஒரு பகுதியைத் தரலாம். சான்றாக, நம்முடைய கடல் வளத்தை எடுத்துக் கொண்டால் இந்த ஆண்டு 1,500 கோடி அளவிற்கு எறால் ஏற்றுமதி செய்வதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது என்று இந்திய அரசு சொல்கிறது. இந்த 1,500 கோடியில் மாண்புமிகு அமைச்சர் இராசாராம் அவர்களுக்கு ஒரு 200 கோடி அன்னியச் செலாவணியை ஒதுக்குவார்களானால் பாமாயில் என்ன, எந்த ஆயில் வேண்டுமானாலும் அவர்கள் வாங்கி நம்முடைய மக்களை பாதுகாக்க முடியும். மீதி அன்னியச் செலாவணியை இந்திய அரசு பெற்றுக் கொள்ளட்டும்.

இப்போது எல்லாவற்றையும் தளர்த்துகிறார்கள். ஏற்றுமதி செய்கிற தனியார்களுக்கு இறக்குமதி செய்கிற உரிமையை வழங்குகிறார்கள். தனிப்பட்ட முதலாளிக்கு ஒரு உரிமை வழங்குகிறபோது ஏன் மாநில அரசுக்கு இந்த உரிமையை அவர்கள் வழங்கக்கூடாது ? அதை ஏன் இந்த அரசு வற்புறுத்தக் கூடாது என்று நான் கேட்க விரும்புகிறேன். இந்தத் துறை மிகவும் இன்றியமையாத் துறை என்பதை கடந்த கால வரலாறு நமக்கு காட்டுகிறது. கண்ணும் கருத்துமாக இருந்தால் தான் இந்தத் துறை மூலமாக மக்களை நாம் காப்பாற்ற முடியும். அந்த வகையில் பார்க்கிறபோது அனுபவம் வாய்ந்த அமைச்சர் அவர்கள் இதிலே மிகவும் ஜாக்கிரதையாக இருந்து, ரேஷன் கார்டுகள் விநியோகிப்பதாக இருந்தாலும் சரி, அல்லது அரிசி விலையை உயர்த்துவதாக இருந்தாலும் சரி, அல்லது இன்றியமையா சமையல் எண்ணெய் போன்ற பொருள்களை சாதாரண மக்களுக்கு கொடுப்பது என்றாலும் சரி, ஒவ்வொரு இல்லத்தையும் அது போய் தொடும் என்ற சூழ்நிலையை அவர்கள் நன்றாக அறிவார்கள். ஆகவே, மிகவும் எச்சரிக்கையாக இருக்க வேண்டும்.

கடைகளை எல்லா இடங்களிலும் திறக்கமுடியாது என்றாலும் கூட, அரசாங்கமே அதற்கு செலவு செய்ய முடியாது என்றாலும் கூட, நான் ஏற்கனவே ஒருமுறை எடுத்துக்காட்டியதைப் போல, சிறுசிறு கிராமங்களில் இப்போதே மளிகைக் கடைகள் இருக்கின்றன. அந்தக் கடைகளில் நல்ல கடைகளைப் பார்த்து அவர்களுக்கு அங்கீகாரம் வழங்கி, அந்த ஊரிலுள்ள ரேஷன் கார்டுகளை அவர்களுக்கு கொடுத்து இன்றியமையாப் பொருள்களை விநியோகம் செய்யச் சொல்லலாம். அவர்கள் அப்படி தவறு செய்வார்களானால், அந்தக் கடையை மாற்றி இன்னொருவருக்குத் தரலாம். அது ஒன்றும் தவறான காரியம் அல்ல. அரசாங்கமே கடைகளை திறக்க வேண்டுமென்றால் அங்கே அலுவலர்களைப் போட வேண்டியிருக்கிறது சம்பளம் கொடுக்க வேண்டும். படி கொடுக்க வேண்டும். அது மிகப்பெரிய பிரச்சினை. அதற்காக உதவி மானியம் எல்லாம் கொடுக்க வேண்டும். ஆனால் சிறுசிறு ஊர்களில் இப்போது

இருக்கிற கடைகள் இருக்கட்டும். ஆனால் இனிமேல் நல்ல முறையில் விரிவாகக் கொண்டு வர வேண்டுமென்றால், ஆங்காங்கு இருக்கக்கூடிய தனியார் நடத்துகிற மளிகைக் கடைகளையோ, மற்றவர்களையோ நிச்சயமாக நாம் பயன் படுத்தலாம்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

இன்னும் சொல்லப்போனால், மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியாதது அல்ல. சென்னை மாநகரத்திலே தனியார்கள் மூலமாகத்தான் அப்படி எல்லாம் கடைகள் இருந்தன. ஆனால் அவர்கள் எல்லாம் பெருந்தலைவர் காமராஜரை ஒரு காலத்திலே ஆதரித்து விட்டார்கள் என்று ஒரு தவறான எண்ணம் பரப்பப்பட்டதன் காரணமாக அந்தக் கடைகள் எல்லாம் ரத்து செய்யப்பட்டன என்பதை அவர்கள் நன்றாக அறிவார்கள். ஆகையினாலே, இதிலே அரசியல் கலப்பதற்கு இடம் இல்லை. நாட்டுமக்களுக்கு எப்படியாவது இன்றியமையாதப் பொருட்கள், மலிவான விலையில் உரிய நேரத்தில், தரமான அளவில் கிடைப்பதற்கு இந்தத் துறையை அவர்கள் பயன்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டு என் உரையை முடிக்கிறேன்.

பிற்பகல் 5.50

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. ஆ. பாலையா,

*திரு. ஆ. பாலையா: மாண்புமிகு சட்டப்பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, கூட்டுறவுத்துறை அமைச்சர் அவர்களால் இந்த மன்றத்திலே சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கிற உணவு, மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது ஒருசில கருத்துக்களை நான் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் ஒரு காலத்தில் மக்களுடைய இயக்கமாக இருந்தது. ஆனால், அந்தச் சங்கங்கள் இன்றைய நிலையில் அதிகாரிகளுடைய ஆதிக்கப்பிடியில் சிக்கிக்கொண்டு இருக்கின்றது என்பதை இந்த நேரத்தில் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுடைய பார்வைக்குக் கொண்டு வருகிறேன். கூட்டுறவுச் சங்கங்களை இன்றையதினம் மக்கள் சந்தேகக் கண்ணோடு பார்க்கக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. மக்கள், கூட்டுறவுச் சங்கங்களிலே வைப்பு நிதிகள் வைப்பதற்கு தயக்கம் காட்டுகிறார்கள், நகைகளை அங்கே ஈடுவைப்பதற்கு அவர்கள் தயாராக இல்லாத நிலைமை உருவாகியிருக்கிறது. இதற்கெல்லாம் காரணம், தமிழ்நாட்டிலே இருக்கிற பல்வேறு கூட்டுறவுச் சங்கங்களிலே ஏற்பட்டு இருக்கிற மோசடிகள் தான் காரணம் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

குறிப்பாக ஒரு சம்பவத்தை மட்டும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலே மெளுகும்பல் கூட்டுறவு வங்கியின் சுமார் 45 லட்சம் ரூபாய் மோசடி செய்யப்பட்டு இருப்பது அரசினுடைய கவனத்திற்குக் வந்திருக்கும் என்று நான் நம்புகிறேன். அங்கே தனியதிகாரியாக இருந்த ** என்கிற கூட்டுறவு சார் பதிவாளர் அவர்கள் .. ..

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பெயர் நீக்கப் படுகிறது.

திரு. ஆ. பாலையா : தனி அதிகாரியாக இருந்துகொண்டு, அந்த மோசடிகளை நடத்தியிருக்கிறார்கள். வைப்புத் தொகை மற்றும் கையிருப்பு, நகைக் கடன், இவைகளில் எல்லாம் போலி ரசீதுகள் தயார் செய்து, அந்த மோசடி நடத்தப்பட்டு இருக்கிறது, அதிலே பல்வேறு அதிகாரிகள் சம்பந்தப்பட்டு இருக்கிறார்கள். அந்த அதிகாரிகளிலே பலர் தற்காலிகமாக வேலை நீக்கம் செய்யப் பட்டு இருக்கிறார்கள். இந்த பெரிய மோசடிக்குக் காரணமாக இருந்த, அந்த சார் பதிவாளர் இன்றும் பதவியில் இருக்கிறார். அவர் மீது எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்கவில்லை. அவர் மீது நடவடிக்கை எடுக்காமல் இருப்பதற்கான காரணம், அன்று திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய ஆட்சி இருந்ததுதான். அதன் காரணத்தாலே, அந்த அரசினுடைய பாதுகாப்பின் காரணமாக அவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அந்த வழக்கு சம்பந்தமாக, அந்த மோசடி சம்பந்தமாக விசாரணை நடைபெற்றுக்கொண்டு இருக்கிறது. விசாரணை நடைபெறுகிற நேரத்தில், அந்த அதிகாரி பொறுப்பிலேயிருந்து கொண்டு, அந்த மாவட்டத்திலேயிருந்து கொண்டு, வேலை பார்ப்பாரேயானால், அந்த மோசடியை நாம் உண்மையாகக் கண்டுபிடிக்க முடியுமா என்பதை நான் அரசினுடைய கவனத் திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

பிற்பகல் 5.55

அதைப்போல் இன்னும் அந்த கூட்டுறவு சார் பதிவாளர் அவர்கள் கல்குளம் தாலூக்காவிலே இருக்கின்ற கூட்டுறவு அச்சகத்திலே தனி அதிகாரியாக இருந்திருக்கிறார். தலைகுளம், இரணியல் கூட்டுறவு வங்கியிலே தனி அதிகாரியாக இருந்திருக்கிறார். நெய்யூர் மேற்கங்கரை கூட்டுறவு பண்டகசாலையில் தனி அதிகாரியாக இருந்திருக்கிறார். இவைகளிலெல்லாம் பெரும் மோசடிகள் நடந்திருக்கின்றன என்பதை அரசினுடைய பார்வைக்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். அவ்வளவு மோசடிகளையும் கண்டுபிடிப்பதற்காக தனியாக அந்தக் கணக்குகளை ஆடிட் செய்வதற்கு அரசு

** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

[திரு. ஆ. பாலையா] [1991 செப்டம்பர் 14

உத்தரவிட்டு, அவர் செய்திருக்கின்ற மோசடிகளை வெளியே கொண்டுவருவதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் வேண்டி விரும்பி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக நியாய விலைக் கடைகளில் உணவுப் பண்டங்கள் எடை குறைவாக கொடுக்கப்படுகின்றது என்கிற புகார் பொதுவாக இருந்து கொண்டிருக்கிறது. இது ஒரு பகுதியில் மட்டுமல்ல. தமிழ்நாட்டில் உள்ள அனைத்துப் பகுதிகளிலும் இந்தக் குறைபாடுகள் இருந்துகொண்டிருக்கின்றன. இது எதனால் ஏற்படுகின்றது, எப்படி ஏற்படுகின்றது. மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் அறிவித்துள்ள கூட்டுறவுத் துறைக்கான கொள்கை விளக்கத்திலே உணவுப் பண்டங்கள் உணவுக் கிடங்குகளிலிருந்து எடுக்கின்றபோது கூட்டுறவு ஊழியர்களை வைத்து அவர்கள் முன்னிலையில் தான் அந்தப் பொருட்கள் எடைபோட்டு வழங்கப்படுகின்றது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அந்தக் கிடங்குகளிலே வேலை செய்கின்றவர்களுக்கு நியாயமான முறையில் சரியான எடையில் கொடுக்கவேண்டுமென்ற அறிவுரை வழங்கப்பட்டிருந்தும், என்ன நடக்கின்றது ? ஒரு மூட்டை அரிசியை எடுத்துக் கொண்டால், இரண்டு கிலோ முதல் ஐந்து கிலோ வரை அரிசி குறைத்துக் கொடுக்கப்படுகின்றது. அரசினுடைய உத்தரவை மதிக்காமல் இந்த செயல் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிற காரணத்தினாலே கூட்டுறவுக் கடைகளிலே விநியோகிக்கின்ற பொருட்களுடைய எடை குறைவாக அமைவதற்குக் காரணம் என்பதை நான் தெளிவாகச் சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். கூட்டுறவுக் கடைகளிலே வேலை செய்கின்ற ஊழியர்களைப்பற்றி பல்வேறு விதமான குறைபாடுகள், குற்றச்சாட்டுக்களை எல்லாம் சொல்கின்ற நேரத்திலே, அரசு இதை கவனத்தில் எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும். கூட்டுறவுக் கடைகளிலே வேலை செய்கின்ற ஒரு ஊழியருக்கு மாதம் ரூ. 300 சம்பளம் வழங்கப்படுகின்றது. அந்தச் சம்பளத்தைப் பெற்றுக்கொண்டு, காலை 8 மணி முதல் மாலை 6 மணி வரையிலும், குடும்ப அட்டைகளுக்கு நியாய விலையில் பொருட்களை வழங்க வேண்டிய ஒரு கட்டாயம் அவர்களுக்கு ஏற்படுகின்றது. இந்த நிலையிலும் ரூ. 300 மாதச் சம்பளமாகப் பெற்றுக்கொண்டு, ஒரு மூட்டை அரிசியிலே 2 கிலோ, 5 கிலோ என்று குறைவாகப் பொருள்களை பெற்றுக்கொண்டு, அவர்கள் நியாயமாக எப்படி நடக்கமுடியும் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் கேட்க ஆசைப்படுகின்றேன்.

மேலும் இந்தக் கூட்டுறவு ஊழியர்கள் அரசு ஊழியர்களா ? அல்லது கூட்டுறவு இலாக்காவைச் சேர்ந்த ஊழியர்களா என்பதை அரசு தெளிவுபடுத்த வேண்டும். ஏனென்று சொன்னால், அவர்கள் எந்த இலாக்காவில் வேலை பார்க்கிறார்கள், எப்படி வேலை பார்க்கிறார்கள், அவர்களுடைய பணி

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. ஆர்- பாலையா]

நிரந்தரம் செய்யப்படுமா, அவர்களுக்கு அரசு ஊழியர்களுக்கு வழங்கக்கூடிய சம்பளங்கள் மற்றும் படிகள் எல்லாம் வழங்கப்படுமா என்பதையும் அரசு தெளிவுபடுத்த வேண்டும்.

மேலும் இன்னொன்றை நான் அரசினுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் கூட்டுறவுச் சங்கங்களுடைய தேர்தலை நடத்தியது. அந்தத் தேர்தலிலே பல்வேறு விதமான தில்லுமுல்லுகள் நடைபெற்றன. சட்டவிரோதமாக அதிகாரிகளுடைய உடந்தையோடு போலி உறுப்பினர்களை எல்லாம் சேர்த்து வைத்து தேர்தல் நடத்தினார்கள். அதிலே வெற்றியும் பெற்றார்கள். கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலே நெல்வேலி என்கின்ற இடத்திலே ஒரு கூட்டுறவு விவசாயச் சங்கம் ஒன்றிருக்கிறது. அந்தச் சங்கத்திலே திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்தவர் தலைவராக பொறுப்பேற்றதற்குப் பின்னாலே அங்கே வேலை செய்துகொண்டிருந்த இளநிலை எழுத்தர் * * * என்கின்ற வரை.............

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் :</u> பெயரைக் குறிப்பிட்டுப் பேச வேண்டாம் என்று உறுப்பினரைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அப்பெயர் அவைக்குறிப்பிலிருந்து நீக்கப்படுகிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர்.

பிற்பகல் 6-00

<u>திரு. ஆ. பாலையா :</u> பதவி நீக்கம் செய்திருக்கிறார்கள் என்பதை அரசினுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். அந்தப் பெண் ஊழியர் அவர் மீது எந்த விதமான குற்றச்சாட்டும் இல்லாமல் பணி நீக்கம் செய்யப்பட்டதை பதிவாளர் அவர்களுக்கும், இணை பதிவாளர் அவர்களுக்கும், துணை பதிவாளர் அவர்களுக்கும், மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கும் புகார் மனுக்கள் பல்வேறு முறைகளில் அனுப்பியும் அந்த புகார் மனுக்களை அரசு அதிகாரிகள் விசாரணை செய்வதற்கு கூட தயாராக இல்லாமல் தடையாக இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்வதெல்லாம், அந்த வேலை நீக்கம் செய்யப்பட்ட, சட்டத்திற்கு புறம்பாக வேலை நீக்கம் செய்யப்பட்ட அந்த பெண் ஊழியருக்கு மீண்டும் வேலை கொடுப்பதற்கு நீங்கள் உத்திரவிடவேண்டும் என்று நான் வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

**மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப் பெற்றது.

தமிழகத்திலே இலங்கையிலிருந்து வந்த அகதிகளுக்கு 57 பைசா விலையிலே ஒரு கிலோ அரிசி வழங்கப்படுகிறது. இன்றுள்ள நிலையில் அவர்களுக்கு 57 பைசாவிலே ஒரு கிலோ அரிசி வழங்க வேண்டியது முறைதானா ? தமிழகத்திலே இருக்கிற மக்கள் இரண்டு ரூபாய் இரண்டரை ரூபாய் கொடுத்து அரிசி வாங்க வேண்டிய நிலையில் இருக்கிறபோது, அவர்களுக்கு மட்டும் 57 பைசாவிலே அரிசி வழங்குவது சரிதானா என்பதை நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே கேட்டுக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். தென்காசியிலே . . . . .

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை.)

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :</u> நிறைய உறுப்பினர்கள் ஊருக்குப் போக வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். திரு. ஆ. பாலையா.

<u>திரு. ஆ. பாலையா :</u> நானும் போக வேண்டும்.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :</u> அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொன்ன பிறகுதான் தாங்கள் போக வேண்டும். (சிரிப்பு) அதனால் வேகமாக முடியுங்கள். திரு. ஆ. பாலையா.

<u>திரு. ஆ. பாலையா :</u> தென்காசி தாலுக்காவிலே ஆதித் திராவிடர்களால் நடத்தப்படுகிற ஒரு விவசாய கூட்டுறவுச் சங்கம் இருக்கிறது. தென்காசி திருகுற்றாலநாதர் தேவஸ்தான கூட்டுறவு விவசாய சங்கம் என்ற பெயரிலே செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. அந்தச் சங்கத்திலே 50 ஆயிரம் ரூபாய் லாபம் இருப்பதாக சொல்லுகிறார்கள். அந்த லாபத்தை வைத்துக் கொண்டு விவசாயத்தை அபிவிருத்தி செய்ய ஒரு டிராக்டர் வாங்குவதற்கு அவர்கள் முடிவு செய்திருக்கிறார்கள். இந்த நிலையிலே அங்கே தனி அதிகாரிகள் நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அந்த விவசாய சங்கத்திலே ஒரு தனி அதிகாரியை வைத்து சம்பளம் கொடுக்கக் கூடிய அளவிலே நிதிநிலை இல்லை. அந்தத் தனி அதிகாரிக்கு மாதம் ஒன்றுக்கு 3 ஆயிரம் ரூபாய் வரை சம்பளம் கொடுக்க வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே அரசு அந்த தனி அதிகாரியை எடுத்துவிட்டு, அங்கே மிக நீண்ட காலம், பணி செய்து அனுபவம் பெற்ற எழுத்தர் ஒருவர் இருக்கின்றார். அவர் பொறுப்பிலே விடுவீர்களானால் அந்த மூவாயிரம் ரூபாய் அந்த கூட்டுறவுச் சங்கத்திற்கு மிஞ்சும் என்பதை இந்த அரசினுடைய கவனத்திற்கு கொண்டுவருகிறேன்.

கடைசியாக தமிழ்நாட்டிலே ஒரு கோடியே 25 லட்சம் குடும்ப அட்டைகள் வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன. அந்த குடும்ப அட்டைகளிலே போலி அட்டைகள் 3½ லட்சம் திரும்பப் பெறப்பட்டுள்ளதாக அரசு அறிவித்துள்ளது. குடும்ப அட்டைகளைப் பொறுத்த அளவிலே அது இன்றைய தினம் ஒவ்வொரு குடும்பத்திற்கும் முக்கியமான ஒரு சாதனமாக இருந்துக் கொண்டிருக்கிறது. ஏனென்று சொன்னால் நியாயவிலைக் கடைகளிலே பொருள்கள் வாங்குவதற்கு மட்டும் அல்ல, ஜாதி சான்றிதழ்கள் வாங்க வேண்டுமென்றால் எதாவது பிரச்சினைகள் வந்தால் அந்த குடும்ப அட்டைகளைக் காட்டித் தான் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே விடுபட்ட குடும்பங்களுக்கு உடனடியாக குடும்ப அட்டைகள் கொடுக்கப்பட வேண்டும். அந்த குடும்ப அட்டைகள் கிடைப்பதற்கான கோரிக்கை மனுக்கள் அதிகாரிகளுடைய அலுவலகத்திலே நீண்ட நாட்களாக காத்துக் கொண்டிருக்கிறது. சாதாரண மக்கள் ஏழை மக்கள் அந்த அரசு அலுவலகத்திற்கு சென்று குடும்ப அட்டைகள் பெறுவதற்காக முயன்று கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் அதிகாரிகளுடைய கவன குறைவினாலோ அல்லது குடும்ப அட்டைகள் கொடுக்கக் கூடாது என்ற நிலையிலோ அந்த ஏழை மக்களுக்கு குடும்ப அட்டைகள் கிடைக்க முடியாத சூழ்நிலை இருந்துக் கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே அதை அரசு உடனடியாக வழங்குவதற்கு ஆணை பிறப்பிக்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டு முடித்துக் கொள்கிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

பிற்பகல் 6-05

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :</u> திரு. ச. காந்திராஜன்.

<u>*திரு. ச. காந்திராஜன் :</u> பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கூட்டுறவு மானியம், உணவு மானிய கோரிக்கைகளில் என்னை பேச அழைத்தமைக்காக என்னுடைய மனமார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். 'கூட்டுறவே நாட்டுயர்வு' என்று எனக்கு முன்னாலே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொன்னதைப் போல, ஏதோ சொன்னதைச் செய்வோம், செய்வதைச் சொல்வோம் என்று வெறும் வார்த்தை அளவிலே மட்டும் நின்றுவிடாமல், அந்தக் கூட்டுறவே நாட்டுயர்வு என்னும் இலக்கணத்திற்கு ஒரு நல்ல வளர்ச்சியையும், வலிவையும், பொலிவையும் தரவேண்டும் என்ற ஒரு நல்ல நோக்கத்தோடு கடந்த காலத்திலே இந்த கூட்டுறவு மற்றும் உணவு மானியங்களுக்கான தொகையினை விட இந்த ஆண்டு 1991-92ஆம் ஆண்டுகளுக்கு ரூபாய் 40,74,21,000 என்று இவ்வளவு தூரம் இந்தத் தொகையினை அதிகரித்து கொடுத்திருப்பதிலிருந்து, இந்தத் துறையினுடைய முக்கியத்துவத்தை உணர்ந்து, இவ்வளவு தூரம் புரட்சித் தலைவி அவர்களால் நல்ல முறையில் கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது என்பதை நாம் உணர முடிகின்றது.

எனவே அதனுடைய ஒரு அடிப்படை நோக்கமாக இன்றைய தினம் வேளாண்மை, கூட்டுறவுச் சங்கங்களைப் பொறுத்த அளவிலே அதனுடைய குறுகிய கால கடன்கள், மத்திய கால கடன்கள் நீண்டகால கடன்களுக்கு ஒதுக்கியிருக்கின்ற தொகைகளை

[திரு. ச. காந்திராஜன்] [1991 செப்டம்பர் 14

எல்லாம் பார்க்கின்றபோது உண்மையிலேயே எங்களுடைய புரட்சித் தலைவியின் அரசு விவசாயிகளுக்கு எந்த அளவிற்கு முக்கியத்துவம் கொடுக்கிறது என்பதை நாம் உணர முடிகின்றது.

அதுமட்டுமல்ல. ஒரு தொடக்கக் கூட்டுறவு வங்கியிலே கடன் கொடுப்பது என்பது மட்டும் அந்த கூட்டுறவுத் துறையைப் பொறுத்த அளவிலே நல்ல பணியாக இருக்க முடியாது. என்ற கருத்திலே அதற்கு வருகின்ற வைப்பு நிதிகள் (டெப்பாசிட்ஸ்) பொறுத்தளவிலே இன்றைய தினம் எங்களுடைய மரியாதைக்குரிய புரட்சித் தலைவி அவர்கள் அரசு 1.5 சதவீதம் வைப்பு நிதிகளுக்கு கூடுதலாக வட்டி வழங்குவோம் என்று சொல்லியிருப்பது உண்மையிலேயே வரவேற்கத்தக்கது என்பதை இந்த நேரத்திலே சொல்லிக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல, பொது உயர் நிதி நிறுவனங்களிலிருந்து நிதியைப் பெறுவதைக் குறைக்க வேண்டும் என்ற அளவிலே இப்படிப்பட்ட அந்த சேமிப்புகளை எல்லாம் ஊக்குவிப்பது எங்களுடைய அரசினுடைய கொள்கை என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் பெருமையோடு சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். எனவேதான் இன்றையதினம் இந்தத் தொடக்க வேளாண்மை கூட்டுறவைப் பொறுத்தளவிலே அதனோடு சார்புடைய நிலவள வங்கிகளிலே கூட விவசாயத்திற்கு என்று கடன்களை வழங்குகின்றார்கள். ஏற்கெனவே விவசாய மோட்டார் பம்ப் செட்டுகளுக்கு கடன்களை வழங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் காலம் மாறுகின்ற சூழ்நிலைகளினால் இன்றையதினம் நிலத்தடி நீர் ஆழமாக போகின்ற காரணத்தினாலே நிறைய கிணறுகளிலே வறண்டுவிட்ட சூழ்நிலைகளை நாம் பார்க்கின்றோம். எனவே மின் மோட்டார்களுக்கு மட்டுமல்லாது இப்போது 300 அடி, 400 அடி என்று போட்டு ஆழ்குழாய் கிணறுகளை வைத்து கம்ப்ரஸர்களை இயக்குகின்ற காரணத்தாலே இந்த கூட்டுறவு நிலவள வங்கிகளிலிருந்து மோட்டார் மட்டுமல்லாது ஏர் கம்ப்ரசர்களுக்கும் அதிலே கடன் உதவிசெய்ய வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே பணிவான கோரிக்கையாக நான் இந்த அமைச்சகத்திற்கு விடுகிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல, கடன் வழங்குகின்றபோது ஒருசில சலுகைகளை நலிந்த பிரிவினருக்காக சொல்லியிருக்கிறார்கள் நம்முடைய இந்த மானியக் கோரிக்கையிலே கூட இதனுடைய கொள்கையாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். சிறு விவசாயிகள், 5 ஏக்கருக்கு குறைவாக வைத்திருப்பவர்கள் எல்லாம், அவர்களை விதிவிலக்காக வைத்து, அவர்களுக்கு விவசாய நிலங்கள் மட்டுமல்ல, அவர்கள் சொந்தமாக நிலம் வைத்திருக்காவிட்டாலும், குத்தகைக்கு அனுபவித்து வந்தாலும் கூட அவர்களுக்கு கடன் வழங்க வேண்டும் என்ற விதியை வைத்து, கடந்த அரசாங்கத்திலே இருந்தவர்கள் எல்லாம் ஏறத்தாழ குத்தகைக்கு நிலத்தை போட்டதாக பல்வேறு கடன்களை வாங்கி மோசடி

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. ச. காந்திராஜன்]

செய்திருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த நேரத்திலே நினைவுபடுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். எனவே அந்த கடந்த ஆட்சி காலத்திலே விவசாயிகளுக்கு என்று, நலிந்த பிரிவினருக்கென்று வழங்கப்பட்ட கடன்களை எல்லாம் இந்த அரசாங்கம் இந்த நேரத்திலே மறுபரிசீலனை செய்து, இந்த கூட்டுறவுத் துறையினுடைய பல மோசடிகளை எல்லாம் சரி செய்ய வேண்டும் என்பதை என்னுடைய கோரிக்கையாக வைக்கிறேன்.

பிற்பகல் 6-10

அதுமட்டுமல்ல, இந்த அரசாங்கத்தினுடைய நல்ல முன்னோடித் திட்டமாக இன்றையதினம் 1991-92-ஆம் ஆண்டுக்கான குறுகிய கால கடன்களாக 275 கோடி ரூபாயும், மத்திய கால கடன்களுக்கு 50 கோடி ரூபாயும், நீண்ட காலக்கடன்களுக்கு 30 கோடி ரூபாயும் ஒதுக்கியிருப்பது உண்மையிலேயே ஒரு பெரிய இமாலய சாதனை என்பதை இந்த நேரத்திலே சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். நான் இதை இங்கே இந்த மன்றத்தில் எங்கள் கட்சி உறுப்பினர்கள் சார்பாக மிகுந்த மன மகிழ்ச்சியோடு வரவேற்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல இங்கே விவசாயிகளுக்கு நிலவள வங்கியின் மூலமாக பால்பண்ணை வைப்பதற்கு, ஆடு, கோழி வளர்ப்புக்கு எல்லாம் விவசாயிகளுக்கு அந்த கடன் கொடுக்கிறார்கள். இந்த மானியக் கோரிக்கையினுடைய கொள்கையின் அடிப்படையில் இன்றையதினம் அவர்களுக்கு மட்டும் அல்லாமல் இன்றையதினம் கலைத் தொழில் மற்றும் வாணிபம் அதோடு சம்பந்தப்பட்ட வியாபாரத்திற்கு கூட நிலவள வங்கியின் மூலம் கடன் கொடுக்கப்படும் என்பதை சொல்லியிருப்பது உண்மையிலேயே நாங்கள் அதை வரவேற்கிறோம், காரணம் இன்றையதினம் விவசாயம் மிகவும் மோசமான சூழ்நிலையில் போய் கொண்டிருக்கிறது. எனவே அதைச் சார்ந்த வாணிகத் தொழிலிலே ஈடுபடுபவர்களுக்கு நிலவள வங்கிகள் மூலமாக கடன் கொடுக்க இந்த அரசு முன் வந்திருப்பதை, அதை பயன்படுத்தி இங்கே இருக்கின்ற விவசாய பெருமக்கள் எல்லாம் நல்ல முறையில் முன்னேறுவதற்கான வாய்ப்பை இந்த அரசு தந்து இருக்கிறது என்பதை நான் மன மகிழ்ச்சியோடு வரவேற்கிறேன்.

இந்த நேரத்தில் பால்பண்ணை, ஆடு, கோழி வளர்ப்புக்கு எல்லாம் கடன் வழங்குகின்றபோது ஏற்கெனவே விவசாயத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் நிலவள வங்கிகளிலும் சரி, கூட்டுறவு வங்கிகளிலும் சரி, பன்றி வளர்ப்புக்கு என்று கடன் கொடுக்கிறார்கள். ஆனால் இந்த அரசு இனிமேல் பன்றி வளர்ப்புக்கு கடன்கள் (லோன்கள்) கொடுக்கக் கூடாது என்பதை இந்த நேரத்தில் கோரிக்கையாக பணிவன்போடு வைக்கிறேன். காரணம் பன்றியின் மூலமாக பல்வேறு நோய்கள் குறிப்பாக மூளைக் காய்ச்சல் எல்லாம் வருகிறது என்றும் சுகாதார சீர்கேட்டை உருவாக்குகிற சூழ்நிலையில் அந்த பன்றி வளர்ப்புக்கு என்று உள்ள லோன்களை எல்லாம் நிறுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. ச. காந்திராஜன்] [1991 செப்டம்பர் 14

நுகர்வோர் கூட்டுறவுச் சங்கங்களைப் பொறுத்தவரையில் இன்றையதினம் ஏறத்தாழ 111 கோடி ரூபாய்க்கு அதன் மூலம் விற்பனை செய்யப்படும் என்பதை இங்கே கொள்கை விளக்கத்தில் சொல்லப்பட்டிருப்பதை நான் மகிழ்ச்சியோடு வரவேற்கின்றேன். காரணம் ஏழை எளிய மக்கள் எல்லாம் இதன் மூலமாகத்தான், கிராமப்புற விவசாய மக்கள் எல்லாம் இதன் மூலமாகத்தான் பயன் அடைகிறார்கள். எனவே, அதிக அளவுக்கு நிதியின் மூலமாக ஒரு சலுகை செய்து இருப்பதை ஏழை எளிய மக்களின்பால் இந்த புரட்சித் தலைவி அவர்கள் எவ்வளவு தூரம் பரிவினை கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த நேரத்தில் கோடிட்டுக் காட்ட விரும்புகிறேன். எனவே, இன்றைக்கு 1,200 குடும்ப அட்டைகள் உள்ள அந்த சூழ்நிலையில் அதற்கு மேல் இருந்தால் அந்த கடைகள் எல்லாம் இரண்டாகப் பிரிக்கப்படும் என்று சொல்லியிருப்பது உண்மையிலேயே அந்த கிராமப்புற மக்கள் மீது எங்களுடைய ஆட்சிக்கு இருக்கின்ற அந்த நன்நிலையைக் காட்டுகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மேலும் இந்த மண்ணெண்ணெயைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு லிட்டருக்கு 25 பைசா குறைத்து இருக்கிறார்கள் என்பதை சொல்லுகிறபோது உண்மையிலேயே நாங்கள் எல்லாம் மிகுந்த மகிழ்ச்சி அடைந்து ஏழைகள் சார்பாக ஏழைகள் இதயத்தில் இறைவனைக் காண்போம் என்ற அந்த வேத வாக்குக்கு ஒப்ப நாங்கள் அதை வரவேற்கிறோம்.

மேலும் கூட்டுறவுச் சங்கங்களைப் பொறுத்தவரையில் முறைகேடாக தேர்தல் நடத்தியதின் மூலமாக அந்தக் கூட்டுறவுச் சங்கங்களிலே பல்வேறு அமைப்புகளிலே அங்கே கடந்தஆட்சியிலே இருந்தவர்கள் எல்லாம் தவறான ஒரு பாதையை அணுகி அதன் மூலமாக உட்கார்ந்து விட்ட காரணத்தால் கடந்த ஆட்சியின் போது அந்தக் கூட்டுறவுச் சங்கங்களிலே தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட உறுப்பினர்களும் மற்றும் அங்கே இருந்த (செகரட்டரி), செயலாளரும் சேர்ந்து கொண்டு ஏறத்தாழ 30 சதவீதம் அவர்களுக்குள் ஒரு அக்ரிமெண்டு, ஒப்பந்தத்தைப் போட்டுக் கொண்டு " ரெட்ராஸ்பெக்ட்டிவ் எபக்ட் " கொடுத்து அதன் மூலமாக 10 ஆயிரம் ரூபாய், 15 ஆயிரம் ரூபாய் என்று சம்பளம் போட்டு அவர்களாகவே அரசாங்கத்தினுடைய முன் அனுமதி இல்லாமல் எடுத்துக் கொண்டார்கள் என்பதை எல்லாம் நான் இந்த சபையினுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வரக்கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். எனவே, மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் அரசு இதன்மீது நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பாமாயிலைப் பொறுத்தவரையில் மாநில அரசு, மத்திய அரசை நம்பிக்கொண்டிருக்கிற நிலைமையை நாம் பார்க்கிறோம். எனக்கு முன்னால் பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எல்லாம் சொன்னார்கள் ஒரு கிலோ ஒரு அட்டைக்கு என்று கொடுத்தால்

1991 செப்டம்பர் 14) [திரு. ச. காந்திராஜன்]

கூட 12,500 மெட்ரிக் டன் ஒரு மாதத்திற்கு தேவைப்படுகிறது. 1991-ஆம் ஆண்டு மே மாதம் முதல் மத்திய அரசு நமக்கு வழங்குகின்ற அந்த பாமாயிலை நிறுத்திவிட்டது என்பது எல்லாம் இந்த மன்றத்தில் உள்ள அனைத்து உறுப்பினர்களுக்கும் நன்கு தெரியும். எனவே, ஏற்கெனவே நம்முடைய மாநில அரசு நடவடிக்கை எடுத்து இருப்பதன் மூலமாக மறுபடியும் மத்திய அரசை நிச்சயமாக ஒரு கடுமையான வலியுறுத்தலின் மூலமாக நாம் அந்த உரிமையைப் பெறவேண்டும். நமக்குக் கொடுக்க வேண்டிய பாமாயிலை மறுபடியும் கேட்டுப் பெறவேண்டும் என்ற அந்த கோரிக்கையை இந்த நேரத்தில் வைத்துக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது).

பிற்பகல் 6.15

நடமாடும் நியாய விலைக்கடைகளை பல்வேறு இடங்களிலே கொண்டுவரவேண்டும். குறிப்பாக, அண்ணா மாவட்டத்திற்கென்று ஒரு நடமாடும் நியாய விலைக் கடையைக் கொடுப்பதாக கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே குறிப்பிடப்பட்டிருப்பதை நான் என்னுடைய மாவட்ட மக்களின் சார்பாக வரவேற்று, இங்கே குறிப்பாக உணவுப் பொருள் கடத்தலைத் தடுக்கின்ற வகையிலே ஒரு சிறிய குறிப்பை மட்டும் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஃபுட் செல் சம்பந்தப்பட்ட அந்த அதிகாரிகளுக்கு குறிப்பாக இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு ஜீப்களை வையர்லெஸ் செட்டுகளைப் பொறுத்தினால்தான் உணவு கடத்தலைத் தடுக்க முடியும். அந்த வகையிலே நமது மாநிலத்திலே 20 மாவட்டங்கள் உள்ளன. அந்த 20 மாவட்டங்களுக்கும் 20 வையர்லெஸ் செட்டுகளைக் கொடுப்பதன் மூலமாக, நிச்சயமாக ஒரு நல்ல பயனை நாம் அடையமுடியும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொண்டு, எனக்கு இந்த வாய்ப்பைக் கொடுத்த மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி கூறி, விடை பெறுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. வி, கே. சின்னசாமி.

*திரு. வி. கே. சின்னசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உணவு மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை மானியத்தின் மீது பேசுகின்ற வாய்ப்பைக் கொடுத்த உங்களுக்கு முதலில் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொண்டு இந்த உணவுத் துறையைப் பொறுத்த மட்டில், ரேஷன் கார்டுகள் வழங்குவதில் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். ஏனென்றால் பல இடங்களிலே புதிய ரேஷன் கார்டுகள் கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்ற கோரிக்கைகளை மக்கள் எங்களிடத்திலே வைக்கின்றார்கள். இங்கே பல உறுப்பினர்கள் பேசும்போதுகூட அந்தக் கோரிக்கைகளை வைத்து இருக்கின்றார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொண்டு, பாம் ஆயில் கிடைப்பதில்லை என்ற உண்மையை ஏகமாக அனைவரும் பேசி இருக்கின்றார்கள் ஒன்று, மத்திய அரசாங்கம் வாங்கி நமக்குத் தரவேண்டும் ; இல்லையென்றால் நம்முடைய தமிழக அரசு வாங்குவதற்கான உரிமை

[திரு. வி. கே. சின்னசாமி] [1991 செப்டம்பர் 14

யினை வழங்குவதற்கு மத்திய அரசு முன்வரவேண்டும் என்பதை இந்த நேரத்திலே பணிவன்போடு தெரிவித்துக் கொள்ள கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

இந்த ஃபுட் செல்லில் சி. ஐ. டி.-களை நியமிக்கும்போது, உண்மையாகவே லஞ்சம் வாங்காத அதிகாரிகள் யார் இருக்கிறார் கள் என்பதைத் தேடிப்பிடித்து அவர்களை நியமிக்க வேண்டும். அதோடு, அவர்கள் 3 ஆண்டுகள் இருக்கலாம் என்பதை மாற்றி, ஓராண்டுக்குள்ளாக மாற்றுவதோடு, அந்த ஃபுட் செல் ஆபீசிலே பணிபுரிகின்ற போலீஸ் அதிகாரிகள் நிச்சயமாக ஒரு மாவட்டத் திலே ஓராண்டுக்கு மேல் இருக்கக் கூடாது என்பதையும் நான் இந்த நேரத்திலே பணிவன்போடு தெரிவித்துக் கொள்ளக் கட மைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

5,6 கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்கு தனி அலுவலர்களை நிய மித்து இருக்கிறார்கள். அவர்கள் தங்களுடைய பொறுப்புக் களையும் பார்த்துவிட்டு, இவற்றையும் பார்ப்பது என்பது கடின மான ஒன்றுதான். ஆகவே, தனி அலுவலர்களை நியமிப்பதை ரத்து செய்துவிட்டு உடனடியாக பொதுமக்களுடைய பிரதிநிதி களாக, நாமினேஷன் முறையை உடனடியாகக் கொண்டு வருவ தற்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டுமென்பதையும் இந்த நேரத் திலே பணிவன்போடு தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக் கிறேன்.

கூட்டுறவுச் சங்கங்களிலே கடன் வழங்குவதில் ஜாமீன் கேட் கின்றார்கள்.

'' உழுதுண்டு வாழ்வாரே வாழ்வார்மற் றெல்லாம்
தொழுதுண்டு பின்செல் பவர் ''

என்று விவசாயிகளை உயர்த்திக் கூறுகின்ற நேரத்தில், ஒரு விவசாயி பயிர்க்கடன் பெறவேண்டுமென்றால் கூட இன்னொரு விவசாயியைத் துணைக்கு அழைத்துச் சென்று ஜாமீன் கொடுக் கின்ற நிலைமை இருக்கிறது. அப்படி ஜாமீன் கொடுக்கின்ற அந்த நிலைமை அறவே ரத்து செய்யப்பட வேண்டும். ஒரு விவசாயி கடன் பெற வேண்டுமென்றால், அவராகவே முன்னின்று உரிமை எடுத்து கடன் பெறுகின்ற நிலைமையை உருவாக்கித்தர வேண்டுமென்பதையும் இந்த நேரத்திலே பணிவன்போடு கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

நிலவள வங்கிகள் மூலமாக ஊரக கலைத் தொழிலாளி, சிறுகலைத் தொழிலாளிகள், சிறிய அளவிலே வாணிபம் செய்ப வர்களுக்கெல்லாம் 50 ஆயிரம் ரூபாய் வரை வீடுகட்டுவதற்கு கடன் வழங்கப்படும் என்ற ஒரு அறிவிப்பை இங்கே கொடுத்து இருக்கின்றார்கள். அதற்கு நன்றி தெரிவிப்பதோடு, இங்கே 3 கோடி அளவிலே 1991-92-லே தரவுள்ளோம் என்பதைச் சொல்லியிருக்கின்றார்கள். இன்றைய நிலையில் விலைவாசிகள்

1991 செப்டம்பர் 14) [திரு. வி. கே. சின்னசாமி]

ஏறியிருக்கின்ற காரணத்தினால் இந்த 50 ஆயிரம் ரூபாய் என் பதை ஒரு லட்சம் வரை உயர்த்தித் தரவேண்டுமென்பதை இந்த நேரத்திலே பணிவன்போடு தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதுமட்டுமல்லாமல், கிராம கூட்டுறவு வீடுகட்டும் சங்கத்தின் மூலம் கடன் தருகின்றார்கள். குறிப்பாக, பெரியார் மாவட்டத் திற்கு, ஆயிரம் வீடுகள் கட்டுவதற்குத்தான் இந்த முறை அனுமதி வழங்கியிருப்பதாக அறிகின்றேன். அதிகமான அளவிலே விண்ணப்பங்கள், 10 ஆயிரம் விண்ணப்பங்களுக்கு மேல் அங்கே தேங்கியிருக்கின்ற காரணத்தினால் குறைந்தது, 2 ஆயிரம், 3 ஆயிரம் வீடுகளாவது கட்டுவதற்கான கடனைத் தருவதற்கு நீங்கள் இந்த முறை உத்தரவு வழங்க வேண்டுமென்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இந்த மார்க்கெட் கமிட்டியைப் பொறுத்தமட்டில் விவசாயிகள் ஏனோ நம்புவதேயில்லை. மஞ்சள் மார்க்கெட் இருக்கிறது என்றால், மஞ்சளை தனியாரிடத்திலே கொண்டு போய், லட்சக்கணக்கான, கோடிக்கணக்கான ரூபாயிலே மஞ்சளை வைக்கின்றார்கள். ஆனால், மார்க்கெட் கமிட்டி நடத்துகின்ற மஞ்சள் மார்க்கெட்டிலே வைப்பதற்கு விவசாயிகள் விரும்பாத ஒரு நிலை இருக்கிறது. அதற்கு என்ன காரணம் என்பதை ஆராய்ந்து மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்பதை இந்த நேரத்திலே பணிவன்போடு தெரிவித்துக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

கூட்டுறவுச் சங்கத் தேர்தல்களில் நடந்த முறைகேடுகள் எப்படிப்பட்டவை என்பதை இங்கே ஒவ்வொருவரும் விளக்கி னார்கள். கூட்டுறவுச் சங்கத்தில் நெசவாளி என்றால், நெசவுத் தொழிலையே செய்யாதவர்களை, அவர்கள் எங்கே இருக்கி றார்கள் என்றுகூட தெரியாதவர்களையெல்லாம் உறுப்பி னர்களாக வைத்து இருக்கின்றார்கள். இரண்டு மூன்று சங்கங் களிலேயெல்லாம் உறுப்பினர்களாக வைத்து தேர்தலை நடத்தி யிருக்கின்றார்கள். ஆகவே, உண்மையான உறுப்பினர்களாக இருப்பவர்களைத் தவிர, திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியில் யார் யாரையெல்லாம் உறுப்பினர்களாக சேர்த்தார்களோ, அவர்களெல்லாம் அறவே நீக்கப்பட வேண்டுமென்பதையும் இந்த நேரத்திலே நான் பணிவன்போடு தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 6.20

எங்களுடைய பகுதியைப் பொறுத்தமட்டில், இந்த ஐ.ஆர்.டி.பி. கடன் வழங்குவது என்பதைப் பொறுத்தவரையில் கடன், முன்னாள் முதலமைச்சரவர்கள் 13—8—1990 என்று கருதுகிறேன், பவானிசாகருக்கு வருகை தந்தார்கள். வருகை தந்த நேரத்தில் ஐ.ஆர்.டி.பி. கடன் உடனடியாக வழங்க வேண்டுமென்ற உத்தரவைப் போட்டார்கள். அங்கே, நொச்சிக் குட்டை தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கி என்று

இருக்கிறது. பெரியார் மாவட்டத்தில் பவானிசாகர் ஒன்றியத்திலே புளியம்பட்டி டவுன் ஷிப்புக்கு உள்ளடங்கிய பகுதி. அங்கே 30 நபர்களுக்கு ஐ.ஆர்.டி.பி. லோன்—அது மத்திய சர்க்கார் வழங்குகின்ற சப்சிடி கடன் தருகின்றார்கள். அதிலே ஒரு முறை கூட கடைப்பிடிப்படவில்லை. ரேஷன் கார்டாவது அவர்களுக்கு இருக்க வேண்டும் ; அல்லது வீடாவது அவர்களுக்கு இருக்க வேண்டும். யார் என்றுகூட அடையாளமே தெரியாதவர்களுக்கெல்லாம் கடனை கிட்டத்தட்ட 3 இலட்சம் ரூபாய் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதிலே 1¼, 1½ இலட்சம் ரூபாய் சப்சிடியாக வேறு தர வேண்டுமென்று தந்திருக்கிறார்கள்.

அதிலே என்ன காரணம் என்றால், சப்சிடி கிராண்டே கலெக்டரிடத்திலே கிடையாது அந்த நேரத்திலே, ஆனால் அந்த சொசைட்டியினுடைய மூலதனத்தை எடுத்து அங்கே பணத்தைத் தந்திருக்கிறார்கள். அதற்குப் பின்பு நாங்கள் மாவட்ட ஆட்சியாளரிடத்திலே முறையிட்ட நேரத்தில், மாவட்ட ஆட்சியர் நடவடிக்கையெடுத்து அந்த சப்சிடியைப் பெறுவதற்கு அவர்களுக்குத் தகுதியில்லை என்று சொன்ன பின்பாக இன்றைக்கு அந்தப் பணம்—சொசைட்டியினுடைய பணம் அங்கே தந்து, அந்த சொசைட்டியையே நடத்த முடியாத அளவிற்குச் சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதிலே என்ன காரணம் என்றால், திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்த நகரச் செயலாளர், பேரூராட்சி மன்ற உறுப்பினர், இப்படி அவர்களுக்கே முழுமையாக அது தரப்பட்டிருக்கிறது.

ஆகவே, அதில் என்ன பாவம் என்றால், அதில் எத்தனையோ பெரிய காரியங்களைச் செய்தவர்களெல்லாம், மாவட்ட அளவில் அதிகாரிகள் இருக்கிறார்கள். ஆனால் அங்கே அந்தக் கூட்டுறவு—தொச்சிக்குட்டை தொடக்கக் கூட்டுறவு வங்கியிலே செயலாளராகப் பணியாற்றிய ஒருவரை சஸ்பென்ட் செய்திருக்கிறார்கள். நியாயப்பிரகாரம் செய்ய வேண்டுமென்றால், அந்த சென்ட்ரல் பேங்கிலே இருக்கிற செகரட்டரியைக்கூட சஸ்பென்ட் பண்ணலாம் அல்லது ஜே.ஆர்.-ஐ, எல்லோரும் ஒட்டுமொத்தமாகச் சேர்ந்துதானே அந்தத் தவறைச் செய்திருக்கிறார்கள். ஆனால் தவறு செய்தது, ''தென்னை மரத்திலே தேள் கொட்டினால் பனை மரத்திலே நெறி ஏறும்'' என்று சொல்வார்களே அது போல, கடைசியிலே கடைசி ஊழியராக இருக்கின்ற அந்தத் தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கியினுடைய செயலாளரைத் தற்காலிக வேலை நீக்கம் செய்திருக்கிறார்கள். அவரை மீண்டும் பணியில் அமர்த்த வேண்டும்.

உண்மையிலேயே அந்த சப்சிடி யார் யாருக்குப்போய்ச் சேர வேண்டுமோ அவர்களுக்கு அது போய்ச் சேர வேண்டும். அந்தப் பணத்தை இன்னும் வசூல் பண்ணக்கூட முடியாத ஒரு சூழ்நிலைகூட அங்கே ஏற்பட்டிருக்கிறது. போலீஸ் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு, கவர்னர் ஆட்சியிலே கேஸ்களெல்லாம் பதிவு

செய்திருக்கிறார்கள், அதிலே சிலபேர்கூட தப்பித்திருப்பதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆகவே, மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் அதன் மீது உரிய நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இந்த ரேஷன் கார்டைப் பொறுத்தமட்டில், அரிசி விலையை உயர்த்தாமல் நம்முடைய இதய தெய்வம் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்களை இன்றைக்கு உண்மையிலே நாம் பாராட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். காவல் தெய்வம் என்று சொல்வதற்குக் காரணமே, இன்றைக்கு ரேஷன் கடையை நம்பி வாழ்கின்ற அந்த மக்களைக் காப்பாற்றுகின்ற முழுப் பொறுப்பு இன்றைக்கு முதலமைச்சரிடத்திலே இருக்கிறது. ஆக, இந்த ரேஷன் கடையை நம்பி வாழ்கின்ற மக்கள் தமிழ்நாட்டில் ஒட்டுமொத்தத்திலே பாதி நபர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் ஒரு அரசாங்கம்—தேர்வு செய்யப்பட்ட ஒரு அரசாங்கத்தினிடத்திலே எதற்குமே வருவதில்லை. பஸ் பர்மிட் கேட்டு வருவது இல்லை ; சினிமாத் தியேட்டருக்கு உரிமை வேண்டுமென்று கேட்டு வருவதில்லை. நெசவுத் தொழிலாளியாக இருக்கின்றவர்கள், விவசாயக் கூலிகளாக இருக்கின்றவர்கள், உழைத்தால்தான் இந்த நாட்டிலே வாழ முடியும் என்று உழைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்களே, அந்த மக்களைக் காப்பாற்றுகின்ற நடவடிக்கையாகத்தான் இன்றைக்குக் கிட்டத்தட்ட 400 கோடி அதிலே செலவு அதிகமானாலும், அதை அரசாங்கம் ஏற்று, இன்றைக்கு ரேஷன் கடையிலே அரிசி விலை ஏறாமல் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இது தொடரப்பட வேண்டுமென்பதை இந்த நேரத்திலே நான் பணிவன்போடு தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இந்த நியாய விலைக் கடைகள் கிளை நிலையங்கள் தயவு செய்து திறக்கப்பட வேண்டும். ஐந்தாறு கிலோ மீட்டர் செல்லுகின்ற சூழ்நிலை கிராமப் பகுதியிலே இருக்கின்றது. ஆகவே, 800 கார்டுகளுக்கு ஒரு கடை என்று திறப்பதற்கு உத்தரவு இடப்பட்டு சுமார் 1,200 கடைகள் திறக்கப்பட வேண்டும். அதிலே 800 கடைகள் திறக்கப்பட்டிருக்கின்றன. மீதிக் கடைகள் இன்னும் திறக்கப்படாமல் உள்ளன என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆக, அந்த மீதிக் கடைகளை உடனடியாகத் திறப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும். அல்லது வாரத்திலே இரண்டு நாட்கள்—ஒரு கிராமத்திலே வாரத்திலே இரண்டு நாட்கள் போட்டால்கூட அவர்கள் அதைச் சரி செய்து கொள்வதற்கான வாய்ப்பாக இருக்கும். ஆகவே, வாரத்திற்கு இரண்டு நாளாவது, தேவையாக இருக்கின்ற இடங்களிலே திறப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை அமைச்சரவர்கள் எடுக்க வேண்டும்.

ஒவ்வொரு சட்டமன்ற உறுப்பினரும் அதற்குண்டான விவரத்தை எந்த எந்த இடங்களிலே திறக்கப்பட வேண்டுமென்ற விவரத்தைத் தருவதற்கு நாங்கள் தயாராக இருக்கின்

[திரு. வி. கே. சின்னசாமி] [1991 செப்டம்பர் 14

றோம். எனவே, ஜே.ஆர்.-யிடத்திலோ அல்லது மாவட்ட ஆட்சியாளர்களிடத்திலோ நீங்கள் சொல்லிவிடுங்கள், எம்.எல்.ஏக்கள் எங்கெல்லாம் திறக்க வேண்டுமென்று கேட்கிறார்களோ அங்கெல்லாம் உடனடியாகத் திறந்தாக வேண்டுமென்ற உத்தரவை இந்த மாமன்றத்தின் வாயிலாக நீங்கள் அறிவிக்க வேண்டும் என்பதை நான் இங்கே பணிவன்போடு—கிளை நிலையங்கள், இரண்டு நாட்களுக்குப் போடுவது மாதிரி—இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்..

நம்பியூரிலே—எனது தொகுதியிலே—மார்க்கெட் கமிட்டி இருக்கிறது. புளியம்பட்டியிலே அதற்குத் தேவையான கட்டிடங்கள் இருந்து வருகின்றன. நல்ல முறையிலே, சிறப்பாக நிலக்கடலை அதிக அளவிலே, மார்க்கெட் கமிட்டியிலே வியாபாரத்தை, பொது மக்கள் செய்து வருகிறார்கள். இருந்தாலும், நம்பியூரிலே இருக்கிற மார்க்கெட் கமிட்டிக்கு ஒரு சொந்தமான கட்டிடம் கட்டிக் கொடுக்க வேண்டுமென்று பல நாட்களாக அந்தக் கோரிக்கை இருந்து வருகிறது . . (குறுக்கீடு)

பிற்பகல் 6-25

திரு. வி. கே. லட்சுமணன் : பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. வி. கே. லட்சுமணன்.

திரு. வி. கே. லட்சுமணன் : மார்க்கெட் கமிட்டி என்பது கூட்டுறவுத் துறையிலே வராது ; விவசாயத் துறையிலேதான் வருகிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : ஏதோ, அது தொடர்புடைய கருத்தை அவர் சொல்கிறார்.

திரு. வி. கே. சின்னசாமி : மார்க்கெட் கமிட்டிக்கு நலம் மாறுதல் செய்து, சொந்தமாகக் கட்டிடம் தரவேண்டும் என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொண்டு, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்ட இந்தத் தீர்மானத்தை ஆதரித்து, என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நேரத்தின் அருமை கருதி, விரைவில் முடித்துக்கொள்ளக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். திரு. ஆர். சிங்காரம்.

திரு. ஆர். சிங்காரம் : இறுதியாக........

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : ஆம், இறுதியாக. (சிரிப்பு).

1991 செப்டம்பர் 14]

திரு. ஆர். சிங்காரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த உணவு மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை மானியக் கோரிக்கையில் பேசுகின்ற வாய்ப்பு அளித்த தங்களுக்கு என நன்றியினை முதற்கண் தெரிவித்துக் கொண்டு, விவசாயிகளுடைய கடன்களைத் தள்ளுபடி செய்வோம் என்று அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய தேர்தல் அறிக்கையிலே கூறப்பட்டிருந்தும், விவசாயிகளினுடைய கடன்களைத் தள்ளுபடி செய்யவில்லை. கவர்னர் உரையிலேகூட 'பரிசீலிக்கப்படும்' என்று சொல்லியிருந்தீர்கள். ஆனால் இங்கே இந்த மானியக் கோரிக்கையிலே இதுபற்றி குறிப்பிடவில்லை. தமிழகத்தினுடைய தானைத் தலைவியாம் புரட்சித் தலைவி அவர்கள், தமிழகத்திற்கு சிறந்த ஒரு பட்ஜெட்டைக் கொடுத்து, தமிழகத்திலே இருக்கிற எல்லாப் பிரிவு மக்களும் மகிழ்ச்சிக் கடலில் மூழ்கி எழுகின்ற இந்த நேரத்தில், விவசாயிகள் மட்டும் பாவம் ; என்ன பாவம் செய்தார்களோ, தெரியவில்லை. அவர்களுக்கு எந்தவித பலனும், நன்மையும், தள்ளுபடி என்ற பேச்சுக்கே இடம் அளிக்காமல் வட்டிகளைக்கூட தள்ளுபடி செய்ய முடியாத அளவுக்கு எந்த அறிவிப்பும், இந்த பட்ஜெட்டிலே தெரிவிக்காமல் இருப்பதை நான், இங்கே இருக்கிற சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் அனைவரின் சார்பாகவும், விவசாயிகள் சார்பாகவும் வேதனையோடு தெரிவித்துக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். ஆனால் எனக்கு ஒரு நல்லெண்ணம் உண்டு. நிச்சயமாக புரட்சித் தலைவி அவர்கள் விரைவில் விவசாயிகளினுடைய துயர் துடைக்கின்ற அளவில், இந்தக் கடன்களைத் தள்ளுபடி செய்வதற்கு, அல்லது வட்டி, அபராத வட்டிகளை தள்ளுபடி செய்து, மீதிக் கடன்களை நீண்டகாலத் தவணையாக மாற்றி அமைப்பதற்கான வாய்ப்பினைத் தருவார்கள் என்று நம்பி ..... (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. அழகு திருநாவுக்கரசு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, விவசாயிகளின் கடன்களைத் தள்ளுபடி செய்வதற்கு இந்த அரசு பரிசீலனை செய்து வருகிறது என்பதனை எங்களுடைய தமிழக முதல்வர், மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் தேர்தல் அறிக்கையிலேயும், கவர்னர் உரையிலேயும் அறிவித்திருக்கிறார் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அதுதான் கவர்னர் உரையிலே இருக்கிறது என்று அவர் சொன்னார்.

திரு. ஆர். சிங்காரம் : ஆம், நானும் அதைத்தான் சொன்னேன். இந்த கூட்டுறவு மானியக் கோரிக்கையிலே இது குறித்து ஒன்றும் காணப்படவில்லை என்பதற்காகத்தான் சொன்னேன். ஆனால் நம்பிக்கை இருக்கிறது ; நம்பிக்கை வீண் போகவில்லை. நிச்சயமாக நம்முடைய தானைத் தலைவி புரட்சித் தலைவி மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் விவசாயிகளினுடைய கடன்களைத் தள்ளுபடி செய்வார்கள் என்ற நம்பிக்கை எங்கள் அனைவருக்கும் உண்டு என்ற உணர்வோடு, நான் அடுத்த விஷயத்திற்குச் செல்கிறேன்.

இங்கே கூட்டுறவு சங்கத் தேர்தல் உடனே நடத்த வேண்டும் என்பது, என் அவா. அதேமாதிரி, கூட்டுறவுச் சங்கத் தேர்தலை நடத்த வேண்டுமென்று சென்ற முறை நாங்கள்— அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சார்ந்த அவர்கள் 29 பேரும், காங்கிரஸ் பேரியக்கத்தைச் சேர்ந்த நாங்கள் 26 பேரும், தி.மு.க. ஆட்சிக் காலத்திலே கேட்டுக் கொண்டோம். உடனே, அவர்கள் நீண்ட பல வருடங்களாக நடத்தாத தேர்தலை நடத்திக் காட்டுவோம் என்று சவால்விட்டு நடத்தினார்கள். ஆனால், நண்பர் திரு. சின்னசாமி அவர்கள் சொன்னதுபோல, முன்கூட்டியே, நெசவாளர்கள் சம்பந்தமே இல்லாதவர்களை அந்த நெசவாளர் கூட்டுறவுச் சங்கத்தில் சேர்ந்தவரைப் போல, விவசாயம் என்றால் வீசை என்ன விலை? கிலோ என்ன விலை என்று கேட்கக் கூடியவர்களை எல்லாம் திடீரென்று அவர்களுடைய கட்சிக்காரர்களை நேரடியாகச் சேர்த்து, அங்கே தேர்தல் நடத்தினார்கள். அந்தத் தேர்தலிலே ஓட்டுப் போடுகிறவர்கள் விவசாயிகள். ஆனால் ஓட்டுப் போடுகிற விவசாயிகள் அங்கே ஓட்டுப் போடவில்லை. புதிதாக சேர்ந்த உறுப்பினர்கள் அத்தனைபேரும் ஓட்டுப்போட்டு, அங்கே அவர்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டார்கள். அப்படியும், காங்கிரஸ், அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகக் காரர்கள் மீறி தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டால், அதிலே நாமினேஷன் என்ற முறையிலே சட்டத்திற்குப் புறம்பான ஒரு விதியை— உடனடியாக சட்டத்தை மாற்றி, அவர்கள்தான் அந்த சங்கத்தினுடைய தலைவராக வந்துவிட வேண்டுமென்ற வகையிலே அந்தச் சட்டம் வகை செய்யப்பட்டது. இது ஜனநாயகத்திற்கே சாவு மணி அடிக்கிற சட்டமாகும். ஆகவே, அந்தச் சட்டத்தை உடனடியாக— நீங்கள், 'பெண்டிங்' ஆக இருந்தால் மாற்ற வேண்டும். ஜனநாயக முறைப்படி நாம் தேர்தல் நடத்துவோம். தவிர, விவசாயிகள்தான் அந்த சங்கத்திலே உறுப்பினராகச் சேர்வதற்கு இரண்டு வகை இருக்கிறது. ஒரு ஒன்று, நிரந்தரமான குடியிருப்பு இருக்க வேண்டும். அந்த சங்கத்தினுடைய ஏரியாவில். அல்லது, விவசாயியாக இருக்க வேண்டும் ; நிலம் இருக்க வேண்டும். இரண்டும் இருக்க வேண்டுமென்று நினைக்கிறேன்.

பிற்பகல் 6.30

ஆனால், முதலிலே சொன்ன ஒரு விதியை வைத்துக்கொண்டு, சங்கத்திலே அனைவரையும் மெம்பராகச் சேர்த்து, கூட்டுறவுச் சங்கத் தேர்தல் நடத்தி, சங்கத்தைக் கட்டிக் காத்தவர்களோ, சங்கத்தை வளர்த்தவர்களோ, விவசாயத்திற்குச் சம்பந்தப் பட்டவர்களோ அங்கே சங்கத்தினுடைய பொறுப்பாளர்களாக அங்கு வருவது கிடையாது. ஆக, சங்கத்திற்குச் சம்பந்தம் இல்லாதவர்கள், விவசாயமே தெரியாதவர்கள், அந்தக் கூட்டுறவுச் சங்கத்தைப் பற்றி வீசை என்ன விலை என்று கேட்கின்றவர்கள் எல்லாம் சங்கத்தினுடைய தலைவர்களாகக் கடந்த திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்திலே தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டார்கள். அதனுடைய விளைவுதான், நாங்கள் எல்லாம் சட்டமன்றத்திலே கத்தியதன் பிறகு, புரட்சித் தலைவியிடம் சொல்லியதன் பிறகு, கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர் இடத்திலே சொல்லிய பிறகு, கூட்டுறவுச் சங்கத்தைக் கலைத்தீர்கள். அதை நாம் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். அதே நேரத்தில், தேர்தலை உடனடியாக நடத்த வேண்டும். அந்தத் தேர்தலை உடனடியாக நடத்துகின்ற போது, அந்தச் சங்கத்திலே முறைகேடாகச் சேர்க்கப்பட்ட உறுப்பினர்களை உடனடியாக நீக்க வேண்டும். அது ஒன்று.

இரண்டாவது, அந்த விவசாயிகளுடைய கடன்களைக் கட்ட முடியாத காரணத்தினால் அவர்கள் கூட்டுறவுச் சங்கத்திலே தேர்தலிலே கலந்து கொள்ள வேண்டுமென்று சென்ற முறை நாங்கள் சொன்னோம்—பலமுறை சொன்னோம், இரண்டு ஆண்டுகளில் நான்கு முறை எல்லா உறுப்பினர்களும் சொல்லியிருக்கிறோம். அதன் பிறகு அவர்கள் சங்கத்திலே ஓட்டுப் போடலாம். ஆனால் தேர்தலிலே நிற்க முடியாது என்ற ஒரு விதியைக் கொண்டு வந்தார்கள். அதன் பிறகு ஓட்டுப் போடுகின்ற அளவுக்கு வாய்ப்பு வந்தது. ஆனால் அவர்கள் ஓட்டுப் போடவில்லை. ஆனால் போட்டியிட முடியாது. சங்கத்தைக் கட்டிக் காத்தவர்கள், வளர்த்தவர்கள், பல டெபாசிட்டுகள் போட்டு அந்தச் சங்கத்தை ஆளாக்கியவர்கள் எல்லாம் அந்தச் சங்கத்தினுடைய தலைவர்களாக வந்தால் தான், சங்கத்தினுடைய டைரக்டர்களாக வந்தால்தான், அந்தச் சங்கம் நிச்சயமாக வலிமை பெற முடியும். நிச்சயமாக உருப்படியாக இருக்கும். கூட்டுறவுச் சங்கம் என்றால் என்ன என்பது இந்த அடிப்படையில் உண்மையான கூட்டுறவாக நடைபெற முடியும். இல்லையேல், ஏதாவது கொள்ளையடிக்கலாம் என்று பார்க்கின்ற அளவுக்குத்தான் அவர்கள் அங்கே வந்தார்கள். அதை நீங்கள் கலைத்தீர்கள். அதையெல்லாம் நிவர்த்தி செய்கின்ற வகையிலே நீங்கள் தெளிவாகக் கூட்டுறவுச் சங்கத் தேர்தலை நடத்துவதற்கு முயற்சிகள் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. ஆர். சிங்காரம்] [1991 செப்டம்பர் 14

அதே போல இதற்கு முன்னால் இது பற்றிய விளக்கங்களை எல்லாம் நாங்கள் பலமுறை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறோம். மேலும் அதிகமான விளக்கம், அதுவும் நம்முடைய கூட்டுறவு அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும், அவர்கள் ஒரு ஒரிஜினல் விவசாயி. ஆக, விவசாயி என்ற முறையில் அது குறித்து ஒரு விரிவான, ஒரு நல்ல ஏற்பாட்டினைச் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று நான் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

விவசாயிகளுக்கு ஒரு நியாயமான நெல் விலை கிடைக்க வேண்டுமென்று அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக உறுப்பினர்களும், காங்கிரஸ் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும் பல முறை இந்த அவையிலே எடுத்துச் சொல்லி, விவசாய சங்கங்கள் எல்லாம் எடுத்துச் சொல்லி, இன்று ஒரு நல்ல முடிவினை இந்தத் தமிழக அரசும், மத்திய அரசும் செய்ததற்காக நான் மனப்பூர்வமாக நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இருபத்தைந்து ரூபாயைத் தமிழ்நாடு அரசும், முப்பத்தைந்து ரூபாயை மத்திய அரசும், சேர்ந்து ஆக, அறுபதுக்குக் கூட்டிக் கொடுத்ததாக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே சொன்னார்கள். மிகவும் மகிழ்ச்சியான, ஒரு வரவேற்பான செய்தி. அதே நேரத்தில், இன்னும் ஒரு முப்பது ரூபாய் அல்லது ஒரு ஐம்பது ரூபாய், சற்று ஊக்க போனஸ் அதிகமாகக் கொடுத்தால் நன்றாக இருக்கும். ஏனென்றால், உர விலை அதிகமாகப் போய் விட்டது. அதற்கு யார் காரணம் என்று சொல்வதை விட, விவசாயிகளுடைய நிலையை நான் சொல்கிறேன். உர விலை அதிகமாகப் போய் விட்டது. விவசாயிகளுக்குப் பல் வேறு கஷ்டங்கள் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இங்கே கூட்டுறவுச் சங்கக் கடன்களைக் கட்ட முடியவில்லை. இப்படித் திண்டாடி தெருவில் நிற்கின்றவர்கள் விவசாயிகள் தான். ஆகவேதான் விவசாயிகளுக்கு இந்தச் சலுகையை நீங்கள் கட்டாயம் செய்தாக வேண்டும் என்ற அடிப்படையில் தயவு செய்து பரிசீலனை செய்து, இங்கே இந்த நெல் விலையையும் சற்று உயர்த்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். நெல் கொள்முதல் நிலையங்களில் எல்லாம் ஒரு ரூபாயிலிருந்து ஐந்து ரூபாய், பத்து ரூபாய் வரை பணம் கொடுத்து அது மோசமான நெல்லாக இருந்தால் அதை நல்ல நெல்லாகக் கணக்கெடுப்பதற்கு அந்த நெல் கொள்முதல் நிலையங்களில் பல கோளாறுகள் நடைபெறுகின்றன. அது குறித்து அமைச்சர் அவர்களுக்கும் புகார் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அது குறித்து விரைவான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று உங்களை நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இங்கே அங்காடிக்கு வருகின்ற அரிசிகள் எல்லாம் சில நேரங்களில் நாற்றம் எடுக்கிறது. அது மோசமான அரிசி. அதை நல்ல அரிசி தான் என்று சொல்லி பதினைந்து ரூபாய் மூட்டைக்கு வாங்கிக் கொள்கிற போது இந்த மோசமான அரிசி

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. ஆர். சிங்காரம்]

இங்கே அங்காடிக்கு வந்து விடுகிறது. ஆகவே, இதை ஒழுங்காகக் கட்டுப்பாட்டுக்குக் கொண்டுவர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதே நேரத்தில், இங்கே சென்னையில் உள்ள மெட்ராஸ் சென்ட்ரல் பாங்க், காலையில் 8½ மணியிலிருந்து 12½ மணி வரைக்கும், மாலையில் 2½ மணியிலிருந்து 6½ மணி வரைக்கும் செயல்பட்டது கடந்த திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியில். காலையில் செயல்படுவதை வைத்துக் கொண்டு, மாலையில் செயல்படுவதை ரத்துச் செய்து விட்டார்கள். அந்த வங்கியில் சென்னையிலுள்ள ஆபீஸர்கள், மற்ற ஸ்டாப்ஸ் எல்லோரும் கணக்கு வைத்திருக்கிறார்கள். எல்லா கிளைகளிலும் மெட்ராஸ் சிட்டி முழுவதும் வைத்திருக்கிறார்கள் காலையில் மட்டும் என்றால் அவர்களுக்கு டைம் ஒத்து வராது. ஆனால், மாலையில் இருந்தால் 5 மணிக்கு ஆபீஸ் முடிந்து பணம் டிரா பண்ணுவதற்கு சரியாக இருக்கும். அதனால், மெட்ராஸ் சிட்டியில் உள்ளவர்கள் போய் ரெப்ரசென்ட் செய்கிறார்கள். ஆகவே மாலை நேரங்களிலும் அந்த பாங்கைச் செயல்பட ஏற்பாடு செய்ய நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 6-35

குடும்ப அட்டையைப் பொறுத்த வரையில் இங்கே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஒன்று சொன்னார்கள். குடும்ப அட்டை கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். கொடுத்துக் கொண்டு தான் இருக்கிறீர்கள். நான் மறுக்கவில்லை. ஆனால் ஒரு குடும்ப அட்டை அந்தப் பார்டிக்கு வருவதற்கு ஒரு 6 அல்லது 7 மாதம் ஆகிறது. குடும்ப அட்டை சரியான முறையில் இல்லையென்று கடந்த ஆட்சிக் காலத்தில் நாங்கள் எல்லாம் இங்கே சத்தம் போட்டோம். அதன் பிறகு உடனே உத்தரவு போட்டு புதுக் கார்டு எடுக்கச் சொன்னார்கள். புதுக் கார்டு எடுக்கச் சொன்னவுடன் வீடு வீடாகச் சென்று எடுத்தார்கள். எடுத்து ஒரு சிலிப்பையும் கொடுத்து விட்டார்கள். அவர்கள் நினைத்த கணக்கை விடக் குறைவாக வரும் என்று நினைத்தார்கள். ஆனால் நினைத்த கணக்கை விட 3 மடங்கு அதிகம் அகிவிட்டது. ஆகவே உடனே அதை ரத்து பண்ணிவிட்டார்கள். ரத்து பண்ணிவிட்டு திரும்ப மனு கொடுத்தால் பரிசீலனை பண்ணுகிறோம் என்று சொல்கிறார்கள். அந்த புது கார்டு எப்படி தருகிறார்கள என்று சொன்னால் ஒரு ஊரிலே இரண்டு பினாமி கார்டு இருந்தால், அதைக் கண்டுபிடித்தால் ஒரு கார்டு புது கார்டு தருகிறேன் என்று கூறுகிறார்கள். அப்படி என்றால் சில ஊரிலே பினாமி கார்டுகளே இல்லை என்றால் அப்போது புது கார்டே இல்லையா? இப்படிப்பட்ட ஒரு உத்தரவு தி.மு.க. ஆட்சியில் போடப்பட்டிருக்கிறது. அதை எல்லாம் பார்த்து நீங்கள் கேன்சல் பண்ணி ஆக்சுவல் ஆக யார், யாருக்குக் குடும்பக் கார்டு தேவையோ அதையெல்லாம் கொடுக்க வேண்டும். புரட்சித் தலைவி அவர்களிடம் தாய்மார்கள் ரொம்ப எதிர்பார்க்கிறார்கள்,

[திரு. ஆர். சிங்காரம்] [1991 செப்டம்பர் 14

ரொம்ப அதிகமான முறையில் எதிர்பார்க்கிறார்கள். குடும்பக்
கார்டுக்கான மனுவை நீங்கள் கொண்டுபோய் புரட்சித் தலைவி
யிடம் கொடுங்கள் என்று சொல்கிறார்கள். அம்மா. நான்
பார்க்கிறேன் என்று சொன்னால் நீங்கள் பார்க்க வேண்டாம்.
நீங்கள் அம்மாவிடம் கொண்டு போய் இந்த மனுவைக் கொடுங்
கள் ; அந்த அம்மா எல்லாவற்றையும் பண்ணிவிடுவார்கள் என்று
சொல்கிறார்கள. எனவே புரட்சித் தலைவி அவர்கள் மீது
அவ்வளவு ரொம்ப நம்பிக்கை வைத்திருக்கிறார்கள் தாய்
மார்கள். எனவே குடும்பக் கார்டு என்பது தாய்மார்களுடைய
நிலை. நாமெல்லாம் வெளியே போய்விடுவோம். பெண்கள்
தான் சென்று சாமான்களை எல்லாம் வாங்குகிறார்கள். ஆகவே
தாய்மார்களுடைய முக்கியமான பிரச்சினை இது. எனவே
குடும்பக் கார்டு விஷயத்தில் நீங்கள் தயவுசெய்து தீவிரமாக
நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். டிலே-யைத் தவிர்க்கவேண்டும்
என்று நான் பணிவன்போடு வேண்டிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல் நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகத்தில் தற்காலிகப்
பணியாளர்களாக சுமை தூக்கும் பணியாளர்கள் 6,000 பேர்
வேலை செய்கிறார்கள். அவர்களை நிரந்தரம் செய்யவேண்டும்
என்று கடந்த தி.மு.க. ஆட்சிக் காலத்தில் நானும் இரண்டு
முறை சட்டமன்றத்தில் பேசி இருக்கிறேன். இங்கே கூட்டுறவுத்
துறை அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொன்னார்கள். அன்றைய
முதல்வர் கலைஞர் அவர்களும் இங்கே ஆகஸ்ட் 15-ஆம் தேதி
சுதந்திர தின விழாவில்—டி.வியிலும் பேசினார்கள் ; ரேடி
யோவிலும் பேசினார்கள். நிரந்தரம் செய்வேன் என்று
அறிவித்தார்கள். அதுபோல் சட்டமன்றத்திலேயும் உணவுத்
துறை அமைச்சர் ஆற்காடு வீராசாமி அவர்கள் அறிவித்தார்
கள். இங்கே முதலமைச்சரும் அறிவித்தார். இப்படி
எல்லோரும் அறிவித்து, சொல்வதையே செய்வோம், செய்வ
தைத்தான் சொல்வோம் என்றெல்லாம் சொன்னார்கள்.
ஆனால் சொன்னபடி செய்யவில்லை. அன்றைய தினம்
அவர்கள் அறிவித்தபடி நடவடிக்கை எதுவும் எடுக்கவில்லை.
காற்றிலே பறந்துவிட்டது.

இதற்கெல்லாம் மேலாக ஒரு வேடிக்கை. செப்டம்பர்
15 ஆம் தேதி அறிவிக்கிறோம் என்று சொல்லி ஒரு இடத்திலே
ஒரு கூட்டத்தைப் போட்டு முதல்வர் அவர்களும், உணவுத்துறை
அமைச்சர் அவர்களும் கலந்து கொண்டார்கள். தமிழகத்திலே
இருக்கிற லோட் மென் அதாவது சுமை தூக்கும் தொழிலாளர்
கள் அத்தனை பேரும், அதாவது சுமார் 10,000 பேர்
அவர்களுக்கு வேண்டிய உறுப்பினர், நண்பர்களை எல்லாம்
அழைத்துக்கொண்டு வந்து பெரிய கூட்டத்தைக் கூட்டினார்
கள். கலைஞர் அறிவிக்கப் போகிறார், கலைஞர் அறிவிக்கப்
போகிறார்; இன்று முதல் நம்முடைய வாழ்க்கை ஒளிமயம்
ஆகப் போகிறது என்று காத்து, ஏங்கிக்கொண்டிருந்த நண்பர்
களுக்கெல்லாம் ஏமாற்றம் அளித்து, அதை மட்டும் சொல்லாமல்

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. ஆர். சிங்காரம்)

மற்றவற்றை எல்லாம் சொல்லிவிட்டு கலைஞர் போய்விட்டார்,
நாற்காலிகள் தூள், தூளாகின. அங்கே உடைந்து சிதறி
தியேட்டர் எல்லாம் நாசமாகிப் போய்விட்ட நிலைமை ஏற்
பட்டது. இப்படி சுமை தூக்கும் தொழிலாளர்களின் நிலைமை
ஆகிவிட்டது. ஆகவே தயவுசெய்து அவர்களை நிரந்தரம்
செய்யவேண்டும். ஆனால் இது எம்.ஜி.ஆர். ஆட்சிக் காலத்தில்
செய்ய வேண்டும் என்று விடப்பட்ட கோரிக்கை. அவர்கள் எல்
லாம் அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச்
சேர்ந்தவர்கள், மீதி இருந்தால் அவர்கள் காங்கிரஸ் இயக்கத்
தைச் சேர்ந்தவர்கள்—அதுதான் உண்மை—அந்தக் கணக்கில்
தான் அவர்களைப் பெர்மனன்ட் செய்யவில்லை என்பதுதான்
உண்மையான குறை. ஆகவே அவர்களை நீங்கள் நிரந்தரம்
செய்ய வேண்டும் என்று பணிவன்போடு வேண்டிக் கேட்டுக்
கொள்கிறேன். இங்கே தொடக்கக் கூட்டுறவு வங்கிச் செயலாளர்
ஒவ்வொரு கிராமத்திலும் இருக்கிறார்கள. அவருக்குச் சம்பளம்
2,000, 3,000, 3,500 ரூபாய் என்று வழங்கப்படுகிறது. ஆனால்
அவருக்குச் சம்பளம் கொடுப்பது அந்த கூட்டுறவு சொஸைட்டி
அதாவது தொடக்கக் கூட்டுறவு சொஸைட்டிதான் சம்பளம்
கொடுக்கிறது. அந்த கூட்டுறவு சொஸைட்டியிலே என்ன வரு
மானம் வருகிறதோ, என்ன லாபம் வருகிறதோ அந்த இலாபத்
திலிருந்துதான் அந்த ஸ்டாஃபுக்கும் சம்பளம் கொடுக்க வேண்டும்.
மற்றும் செயலாளருக்கும் சம்பளம் கொடுக்க வேண்டும்.
ஆனால் அவர் டைரக்ட்-ஆக சென்ட்ரல் பேங்கி
னுடைய ஸ்டாஃப். அதாவது டைரக்ட்-ஆக கன்சர்ன்ட்
சென்ட்ரல் பேங்கினுடைய ஸ்டாஃப். ஆகவே அவருக்கு
சென்ட்ரல் பேங்க்தான் சம்பளம் கொடுக்க வேண்டுமே தவிர,
தொடக்கக் கூட்டுறவு வங்கி கொடுத்தால் நஷ்டம் தான்
வரும். இது தான் நீண்ட நாளாக இருந்து கொண்டிருக்கிறது.
நீண்ட நாளாக இதைத்தான் பண்ணிக்கொண்டிருக்கிறோம். அத
னால் பலமுறை சம்பளம் கூட கொடுக்கவில்லை. சென்ற முறை
புரட்சித் தலைவர் அதை மாற்ற முயற்சி செய்தார். அதற்
குள்ளாகவே அவர் இறந்துவிட்டார். சூழ்நிலை மாறி விட்டது.
அந்த ஆட்சியிலேயும் அதைச் செய்யவில்லை. இந்த ஆட்சி
யிலே நிச்சயமாக அதைச் செய்யவேண்டும். மத்திய வங்கிதான்
சம்பளம் கொடுக்க வேண்டும். அப்போதுதான் அந்தத்
தொடக்கக் கூட்டுறவு வங்கி பொருளாதாரத்தில் சிறப்பான
முறையில் செயல்பட வாய்ப்பாக இருக்கும். எனவே அதையும்
நீங்கள் செய்ய வேண்டும்.

ரேஷன் கடைகளுக்கு விழிப்புக் குழு என்று போடப்
போகிறோம். அந்தக் குழுவிலே சில இடங்களிலே வேறு
மாதிரி பண்ணுகிறார்கள். அதிலே தி.மு.க. எல்லாம் உள்ளே
புகுகிறார்கள். நான் அவ்வளவுதான் சொல்வேன். அதற்கு
மேலே சொல்ல மாட்டேன். அவர்கள் பல்வேறு நண்பர்கள்,
போக்குவரத்து எல்லாம் வைத்துக் கொண்டு அதிலே உள்ளே
புகுவதற்கு என்னென்ன வழிவகைச் செய்ய வேண்டுமோ அதைச்

[திரு. ஆர். சிங்காரம்] [1991 செப்டம்பர் 14

செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அதற்கெல்லாம் இடம்
கொடுக்காமல் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் யார், யார் என்று
லிஸ்ட் கொடுக்கிறார்களோ அவர்களைப் போடச் சொல்லுங்
கள். ஏனென்றால் நாங்கள் சும்மாவா வந்திருக்கிறோம்.
சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சும்மாவா வந்திருக்கிறோம். எவ்
வளவு கஷ்டப்பட்டு, சிரமப்பட்டு அடி வாங்கி, உதை வாங்கி,
மிதி வாங்கி, எவ்வளவு தூரம் வேதனைப்பட்டு நாங்கள் சட்ட
மன்ற உறுப்பினர்களாக வந்து இருக்கிறோம். இப்படி சட்ட
மன்ற உறுப்பினர்களாக வந்த எங்களைக் கலந்து கொண்டு
செய்வதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். காங்கிரஸ், அனைத்
திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம், ஆளும் கட்சி,
எதிர்க்கட்சி எல்லாம் இருக்கிறது. நாம் இரண்டு கட்சியினர்
இருக்கிறோம். இன்னும் எதிர்க்கட்சிகள் எல்லாம் இருக்
கிறார்கள். (குறுக்கீடு) உங்களையும் சொல்லி விட்டேன்.
அவர்கள் ஏதோ நான்கைந்து பேர் இருக்கிறார்கள. அவர்
களையும் கலந்துகொண்டு எல்லோருக்கும் அந்த விழிப்புக் குழு
விலே இடம் கொடுக்கக்கூடிய அளவுக்கு நீங்கள் செய்ய
வேண்டும் என்று பணிவன்போடு வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக்
கொள்கிறேன்.

இங்கே தமிழ்நாடு பத்திரிகையாளர்கள் கூட்டுறவுச்
சங்கத்தின் மூலம் பத்திரிகையாளர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுக்க
திருவான்மியூரை அடுத்த கொட்டிவாக்கத்தில் வீட்டு வசதி
வாரியத்தின் மூலம் நிலம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. இதற்கு
ஓரளவுக்கு சலுகை வழங்கப்பட்டாலும் ஏழையெளியப்
பத்திரிகையாளர்களுக்கு அதில் குடியிருப்பு வீடுகளைக் கட்டிக்
கொடுக்க மேலும் தேவையான சலுகைகளை அரசு அளித்து
உதவி செப்திட வேண்டும். இது குறித்து பத்திரிகையாளர்கள்
நம்முடைய மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களை, புரட்சித்
தலைவி அவர்களை நேரில் அணுக இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு
நீங்கள் பரிவு காட்டி அதற்கு ஊக்கமும் ஆக்கமும் தர வேண்டும்
என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 6-40

கடந்த ஆட்சிக் காலத்தில் சேலத்தில் ஒரு அமைச்சர்
இருந்தார். அந்த கூட்டுறவு வங்கியிலேயும் ஒரு அதிகாரி
இருந்தார். அந்த அதிகாரி 12 ஆண்டுக் காலம் அந்த பாங்கி
யிலே வேலை செய்யவில்லை. 12 ஆண்டுக் காலம் வேலை
செய்யாத அந்த அதிகாரியை இந்த மந்திரி, அமைச்சராக
வந்தவுடன் உடனடியாக வேலையில் சேர்த்துக் கொண்டு
அவருக்கு புரோமோஷன் கொடுத்து அந்த 12 ஆண்டுக்
காலத்திற்குள்ள அரியர்ஸ் சம்பளத்தை கொடுத்து இன்றைக்கு
ரூ. 6 லட்சம் டிரா பண்ணியிருக்கிறார்கள். அந்த ஆட்சியிலே
செய்தார்கள். ஆனால் அவர் இன்னமும் அதிகாரம் பண்ணிக்
கொண்டு இருக்கிறார். நம்முடைய காங்கிரஸ் சட்ட மன்ற
உறுப்பினர்கள், அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. ஆர். சிங்காரம்]

சட்ட மன்ற உறுப்பினர்கள் எல்லாம் அங்கே போக முடியாது. தி.மு.க.வுக்குத்தான் அங்கே மரியாதை பண்ணுகிறார்கள். இது மாதிரி அங்கே மட்டுமல்ல. தமிழ் நாடு பூராவும் இருக்கிறது. இங்கே சொன்னார்கள். ஏதோ அதிகாரிகளை எல்லாம் மாற்றி விட்டார்கள் என்று. யாரை மாற்றி விட்டார்கள். ஏதோ ஒரு மைனாரிட்டி. 5 பர்செண்ட் கூட மாற்றவில்லை இன்னும். அமைச்சர் அவர்களுக்கு சொல்கிறேன். மாற்றுவது ஒன்றும் தப்பு என்று யாரும் சொன்னால் நான் ஏற்றுக்கொள்ளத் தயாராக இல்லை. ஏனென்றால் தவறு செய்பவர்களை உடனடியாகத் தண்டிக்க வேண்டும். இந்த கூட்டுறவு துறை மற்றும் எல்லா துறைகளிலும் இருக்கின்ற அதிகாரிகளை தண்டிக்க வேண்டும் என்று பேரவைத் தலைவர் அவர்கள் மூலமாகக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். பல்வேறு அதிகாரிகள் தி.மு.க. சார்டே வைத்துக் கொண்டிருக்கின்றார்கள். அப்படிப்பட்டவர்கள் இன்னும் இந்த ஆட்சியிலே இருந்து கொண்டிருக்கின்றார்கள். பார்த்துக் கொண்டிருக்கின்றார்கள். ஏதாவது கிடைக்குமா கிடைக்காதா என்று இருக்கின்றார்கள். மாற்றல் கிடைக்கவில்லை என்றால் ஒரு பாய் பாய்ந்து, புலிபோல பாய்ந்து அ.தி.மு.க. வினரைக் குதறுவார்கள். அந்த அளவுக்கு அவர்கள் தயாராக இருக்கிறார்கள். அவர்களை எல்லாம் களையெடுக்க வேண்டும். ஏனென்றால் தி.மு.க. ஆட்சிக் காலத்தில் நாங்கள் எழுந்து 'பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர்' என்று சொல்ல முடியாது. சீட்டிலே அமருங்கள் என்று பேரவைத் தலைவர் அப்போது சொல்லிவிடுவார்கள். இன்னொன்று கூட சொல்லியிருக்கிறார். ரெக்கார்டிலே இருக்கிறது. 'சிங்காரம், உன் ஜென்மத்திற்கு உங்களை இங்கே விட மாட்டேன். இங்கே பேசவே முடியாது. நீங்கள் உட்காருங்கள்' என்று சொல்லிவிடுவார்கள். அப்படி எல்லாம் கஷ்டப்பட்டு, பாதிக்கப்பட்டு, சிரமப்பட்டு சட்ட மன்ற உறுப்பினராக மீண்டும் வந்து, நம்முடைய பேரவைத் தலைவருடைய ஆசீர்வாதத்திலே பேசிக் கொண்டிருக்கிறோம்.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :</u> சீக்கிரம் முடியுங்கள். திரு. ஆர். சிங்காரம்.

<u>திரு. ஆர். சிங்காரம் :</u> முடித்துவிடுகிறேன்.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :</u> மற்ற உறுப்பினர்களின் ஆசீர்வாதத்தையும் நீங்கள் வாங்க வேண்டும். அதைக் கவனத்தில் வைத்துக்கொள்ளுங்கள். திரு. ஆர்.சிங்காரம்.

<u>திரு. ஆர்.சிங்காரம்:</u> அவர்கள் ஜோராகக் கைதட்டுகிறார்கள்.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :</u> அவர்கள் கை தட்டுவது வேறு ஒன்றுக்காக. (சிரிப்பு) அதை மனதிலே வைத்துக் கொண்டு பேசுங்கள். திரு. ஆர். சிங்காரம்.

திரு. ஆர். சிங்காரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தலைமைச் செயலகக் கூட்டுறவு உணவகம் 30—12—1976 முதல் பல ஆண்டுகளாக கூட்டுறவுத் துறையின் மேற்பார்வையில் இயங்கி வருகிறது. உணவு அகத்தில் பணி புரியும் பணியாளர்கள் பல ஆண்டுகளாகப் பணியாற்றி வருகிறார்கள். மற்றும் பலர் வேலை வாய்ப்பு அலுவலகம் மூலமாகவும் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு இருக்கிறார்கள். இவர்களும் முறைப்படி பணி நிரந்தரம் செய்யப்படவில்லை. அடிப்படை சலுகைகளும் வழங்கப்படவில்லை. இது எல்லாம் கடந்த ஆட்சிக் காலத்திலே நடந்தது என்று சொல்கிறேன். நான். கடந்த 16 மாத காலத்தில் உணவகத்தில் பண்டங்களின் விலையை 4 முறைகள் அதிகரித்து மாற்றியமைக்கப்பட்டுள்ளது, தி.மு.க. ஆட்சிக் காலத்தில். ஆனால் உணவகத்தில் பணி புரியும் இவர்களுக்கு கீழ்க்கண்ட முறையில் ஊதியம் வழங்கப்படவில்லை. கீழ்க்கண்ட முறையில் ஊதியம் வழங்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். உணவு பரிமாறுபவர்க்கு மாதம் ஊதியம் 300 என்றும், சுத்தம் செய்பவர்களுக்கு மாத ஊதியம் ரூ. 250 என்றும் வழங்கப்பட்டு வருகிறது. இவர்களின் ஊதியத்தை ரூ. 500 என்று நிர்ணயம் செய்ய வேண்டுகிறேன். **

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : ** கிடையாது. திரு. ஆர். சிங்காரம்.

திரு. ஆர். சிங்காரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அது அந்த சொசைட்டியிலே. . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அது அவைக் குறிப்பிலே வேண்டாம். சட்ட மன்றத்திற்கு வெளியிலே. அது ** என்று வரவேண்டாம். திரு. ஆர். சிங்காரம்.

திரு. ஆர். சிங்காரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த பணியாளர்களுக்கு, நான் இந்த சங்கத்திற்கு உதவி கோருகின்ற அதே நேரத்திலே, சட்ட மன்ற வளாகத்திலே 2 ரூபாய்க்கு மிக்சர், சின்ன பாக்கெட் கொடுக்கிறார்கள். அந்த விலைவாசியையும் குறைக்க வேண்டும் என்று நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொண்டு, இந்த உணவு மானியத்தில் எனக்கு பேசுகின்ற வாய்ப்பளித்த தங்களுக்கு நன்றி கூறி விடை பெறுகிறேன். ஜெய்ஹிந்த்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. நா. சா. பழனிசாமி.

** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப் பெற்றது.

திரு. நா. சா. பழனிசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத்தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சிங்காரம் அவர்கள் பேசுகிறபோது, தொடக்க வேளாண்மை கூட்டுறவு சங்கத்தினுடைய செயலாளர்கள் மத்திய வங்கியினுடைய நேரடி அதிகாரி என்று சொன்னார்கள். தொடக்க வேளாண்மை கூட்டுறவு வங்கியினுடைய செயலாளர்கள் சங்கத்தினுடைய செயலாளர்கள் அந்த தொடக்க வேளாண்மை கூட்டுறவு வங்கியினுடைய தலைவராலேயும் அந்த நிர்வாகக் குழுவினாலேயும் பதவி அமர்த்தப்படுபவர்கள். அவர்கள் தான் அவர்களை நீக்குவதற்கும் அதிகாரம் பெற்றவர்கள். அவர்களுக்கு அதிகாரம் இருக்கிறது. இப்போது நாம் அவர்களை வங்கி ஊழியர்களாக மாற்ற வேண்டும் என்று தான் அவர்கள் கோரிக்கை வைத்துக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். அப்படி மாற்றுகிறபோதுதான் அவர்களை வேறு இடங்களுக்கு மாற்ற முடியும். எனவே, அவர்கள் மத்திய வங்கியினுடைய ஊழியர்கள் அல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். (குறுக்கீடு).

பிற்பகல் 6-45

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அதிலே ஒன்றும் இல்லை அவர் கருத்து சொன்னார்கள். அதுதான். மாண்புமிகு உணவு மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர் அவர்கள். (திரு. சிங்காரம் எழுந்து நின்றார்) அவர் அவருடைய கருத்தைச் சொன்னார். அவ்வளவுதான். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள்.

*மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உணவு மற்றும் கூட்டுறவுத் துறையின் சார்பாக ஏறக்குறைய நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. இரங்கராஜனில் இருந்து திரு. சிங்காரம் வரை 14 பேர்கள் இதிலே பங்கேற்று உரையாற்றியிருக்கிறார்கள். பல்வேறு துறைகளைப் பார்த்து வந்த எனக்கு மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் இந்த முறை கூட்டுறவு இலாகாவையும், உணவு இலாகாவையும் என்னிடத்தில் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதற்காக அவர்களுக்கு நான் நன்றி தெரிவித்துக்கொள்வதோடு, இந்த கூட்டுறவுத் துறையிலேயும், உணவுத் துறையிலேயும் நடைபெற்று வருகிற செய்திகளை எடுத்துரைப்பதோடு இத்துறையிலுள்ள புகார்கள் பற்றியும் உறுப்பினர்கள் தெரிவித்துள்ளதால் அவற்றைப் பற்றியும் தொடர்ந்து என்னுடைய கருத்துக்களைக் கூறி அமரலாமென்று கருதுகிறேன். உணவுத் துறை—'உண்டி கொடுத்தோரே உயிர் கொடுத்தோர்' என்பதை உறுப்பினர்கள் எல்லோரும் நன்றாக அறிவீர்கள். உணவுத் துறையில் ஏற்கெனவே இருந்த மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பண்ருட்டி ராமச்சந்திரன் அவர்களும் இந்த விவாதத்திலே கலந்து கொண்டார்கள். ஆகவே, அவர்கள் ரொம்ப ஜாக்கிரதையாக எனக்கு சொல்ல வேண்டியவைகளை எல்லாம் சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்பதையும் நான் இங்கே சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

உணவுத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் இந்த ஆண்டு விளைபொருள் நல்லபடியாக நமக்குக் கிடைப்பதற்கான சாத்தியக் கூறுகள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. உங்களுக்கெல்லாம் தெரியும், காவிரி நீர்ப் பிரச்சினை சம்பந்தமாக நம்முடைய மாண்புமிகு முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் எடுத்த நடவடிக்கைகளையும், அதற்கு ஆதரவாக அவர்கள் ஒரு நாள் பூரா வேலை நிறுத்தம் நடத்த வேண்டிய நிலைமையையும், அதற்குப் பிறகு இயற்கை நம் பக்கம் கண் திறந்ததன் காரணமாக காவிரியில் நீர் வரத்து அதிகமாகி, மேட்டூர் நிரம்பியதன் காரணமாக இன்றைக்கு தஞ்சைத் தரணியில் நல்ல நெல் விளைச்சல் கண்டிருப்பதையும் நீங்கள் மிக நன்றாக அறிவீர்கள். ஆகவே, நல்ல வேளையாக எனக்கு உணவுத் துறையை தந்த நிலையில் மற்றவர்களுக்கு ஏற்பட்ட கஷ்டங்கள் எனக்கு ஏற்படாத வகையில் ஏராளமான உணவு, தாராளமாக உற்பத்தியாகிக் கொண்டிருக்கிற காலக் கட்டத்தில் எந்த சிரமும் இல்லாமல் இந்தத் துறையில் நான் அமைச்சராக நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறது குறித்து நான் நன்றியையும் மகிழ்ச்சியையும் தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதோடு மட்டுமல்லாமல், நல்ல வேளையாக மத்திய அரசில் திரு. பலராம் ஜாக்கர் அவர்கள் விவசாயத் துறை அமைச்சராக இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு என்று சில அரசியல் பிரச்சினைகள் வந்தன. அவர்கள் ஒரு விவசாய குடும்பத்தைச் சேர்ந்தவர்கள். அதுபோல நம்முடைய புரட்சித் தலைவர் காலத்தில் ஒரு பெரிய அறிவிப்பை செய்தார்கள். நெல் கொள்முதலின் போது 35 ரூபாய் அதிகம் தரலாம் என்று அவர்கள் ஆணைப் பிறப்பித்தார்கள். அதேபோல இன்றைக்கு மத்திய பேரரசு 25 ரூபாய் அதிகம் தரலாம் என்று ஆணை பிறப்பித்திருக்கிறார்கள். அநேகமாக மத்திய அரசு குறிப்பிட்ட தொகையை இப்படி தரும்போது, மாநில அரசு தாங்கள் தருகிற 35 ரூபாயை குறைத்துக் கொண்டு, இந்த 25 ரூபாயோடு 10 ரூபாயை சேர்த்துக் கொண்டு 35 ரூபாயை பழைய நிலைமையில் தந்துவிடுவது தான் வழக்கம். ஆனால் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் விவசாயிகள்மீது கருணைக் கொண்டிருந்த காரணத்தால், அவர்களுடைய உழைப்புக்கு மதிப்பு தர வேண்டுமென்ற காரணத்தின் அடிப்படையில் மாநில அரசு தருகின்ற 35 ரூபாயை அப்படியே தந்துவிடலாம் என்றும், அதேபோல மத்திய அரசு தருகின்ற 25 ரூபாயையும் தந்துவிடலாம் என்றும் அனுமதித்ததன் விளைவாக இன்றைக்கு கூடுதல் கொள்முதல் விலையில் கொள்முதல் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களின் பிறந்த நாளிலிருந்து தொடங்கப்படும் என்பதை நேற்றே நான் இம்மாமன்றத்தில் அறிவித்திருக்கிறேன்.

ஆகவே, இந்தமுறை விவசாயிகளுக்கு, விளைந்திருக்கிற நெல்லுக்கு நல்ல விலை கிடைக்கும். ஏறக்குறைய 60 ரூபாய் அதிகமாக கிடைக்கும். அதன் விளைவாக அவர்கள் நல்ல வகையில் நெல் கொள்முதலுக்கு ஆதரவு தர வேண்டுமென்ற வேண்டுகோளை நேற்றே நான் இந்த மாமன்றத்தில் தெரிவித்தேன் என்பதையும் நீங்கள் எல்லோரும் அறிவீர்கள். ஆகவே, இந்த நெல்கொள்முதலுக்கு அதிக கவனத்தைச் செலுத்திக்கொண்டிருக்கிறோம்.

ஈரப் பதம், வந்து விடாமல், களிமண் கலந்து விடாமல் கற்கள் கலந்துவிடாமல், பதர் இல்லாமல் நல்ல வகையில் நெல்லைத் தர வேண்டுமென்று விவசாயிகளிடம் நாங்கள் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம். அதேபோல இம்மாமன்றத்தில் பேசிய சிலர் அதிகாரிகளும் ஆங்காங்கே தவறு செய்கிறார்கள் என்ற குறைபாட்டைச் சொன்னார்கள். அப்படி அதிகாரிகள் எங்கேயாவது தவறு செய்வார்களேயானால் அவர்கள் மீது தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டிய கடமை இந்த அரசுக்கு உள்ளது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஆகவே, இன்றைக்கு நாம் கொடுக்கப் போகிற விலை சாதாரண நெல்லுக்கு குவிண்டாலுக்கு ரூபாய் 265. சன்ன ரகத்துக்கு குவிண்டாலுக்கு ரூபாய் 275. மிகச் சன்ன ரகத்துக்கு குவின்டாலுக்கு ரூ. 285 ஆகும். ஆக, இந்த பொது வேலை நிறுத்தம் ஏற்பட்டதன் விளைவாகவும், காவிரியில் நல்லபடியாக நீர் வரத்து ஏற்பட்டு அதன் காரணமாக விளைச்சல் அதிகப்படியாக பெற்றிருப்பதோடு, அந்த விளைச்சலை விவசாயிகளிடமிருந்து நல்ல விலையில் வாங்குவதற்கான முயற்சிகளையும் மேற்கொண்டிருக்கிறோம்.

பிற்பகல் 6-50

அதோடு இன்றைக்கு மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பேசிய நேரத்தில் வாங்குகின்ற நெல்லை உடனே கொண்டுபோய் கிடங்குகளில் வைப்பதற்கு கிடங்குகள் இருக்கிறதா என்ற கேள்வியும், அங்கே உள் அறையிலேகூட அடுக்குகிறார்கள் என்ற குறைபாட்டையும் சுட்டிக் காட்டினார்கள். உங்களுக்கு நான் ஒன்றைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். நிறைய கிடங்குகள், ஏறக்குறைய 75 கிடங்குகள், சிவில் சப்ளைஸ் கார்ப்பரேஷனுக்குச் சொந்தமானவைகள் இருக்கின்றன. இந்த ஆண்டு மேலும் 25 கிடங்குகள் கட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதோடு 75 அமுதம் சிறப்பு அங்காடிகள் மூலமாக, இங்கே 90 இலட்சம் அளவுக்கு பல்வேறு பொருள்கள் விற்பனை செய்யும் இடங்களாக அவைகள் இருந்து வருகின்றன. ஆகவே இந்த வகையில் தமிழ் நாட்டில் ஏகபோக கொள்முதல், நாளையிலிருந்து தொடங்கும் கொள்முதல், சரியான முறையில் செய்யப்பட்டு, நெல் பாதுகாக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ள நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, நியாய விலைக் கடைகள். உணவுப் பொருள்கள்
வழங்கு துறையைப் பொறுத்தவரையில் தமிழகத்திலே ஏறக்
குறைய 21,000 நியாய விலைக் கடைகள் இயங்கிக் கொண்
டிருக்கின்றன. அவைகளில் எல்லாம் சில குறைபாடுகள்
இருப்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சுட்டிக் காட்டினார்
கள். உறுப்பினர் திருமதி கவிநிலவு தர்மராஜ் அவர்கள்
பேசும்போது கொள்ளை அடிப்பதாக ஒரு வார்த்தையை
இடையிலே சொன்னார்கள். ஆக அப்படிப்பட்ட தவறுகள்
நடக்காமல் இருப்பதற்காக, நான் ஏற்கெனவே பல கடை
களுக்கு நேரடியாகப் போனேன். எடையிலே தவறு செய்
வதை என்னால் பார்க்க முடிகிறது. அவைகளைக் கண்டு
பிடித்து, நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டிருக்கிறோம். ஆக
எடையிலே தவறுகள் வந்து விடாமல் இருப்பதற்காகத்தான்
சர்க்கரை போன்றவைகளை பிளாஸ்டிக் பைகளில் போட்டுக்
கொடுக்கலாமென்று நாங்கள் திட்டம் போட்டோம். அதி
லேகூட ஒரு பிரச்சினை. பிளாஸ்டிக் பைகளில் கொடுக்கும்
போது 30, 40 காசுகள் விலை ஏறும். அதை ஒரு குறை
பாடாகக் கருதுவார்களானால், சர்க்கரையை மூட்டையாக
வைத்து, சில்லரையில் விற்கவும், சரியான எடை வேண்டு
கிறவர்களுக்கு பிளாஸ்டிக் பைகளில் போட்டுக் கொடுக்கவும்
திட்டங்களைத் தீட்டிக் கொண்டிருக்கிறோம் என்பதைத்
தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதோடு போக்குவரத்து வசதியில்லாத ஏழை எளிய
மக்கள் நியாயமான விலையில் எல்லாப் பொருள்களையும்
பெற வேண்டுமென்பதற்காக நடமாடும் நியாய விலைக்
கடைகள் 7—ஊட்டியில் 3-ம், பெரியார் மாவட்டத்தில் 2-ம்
திண்டுக்கல் அண்ணா மாவட்டத்தில் 1-ம், திருச்சியிலே 1—ம்
ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்
கொள்கிறேன்.

அடுத்து தமிழகத்தில் 19 நவீன அரிசி ஆலைகள் நடை
பெற்று வருகின்றன. அது 4 லட்சத்து 21 ஆயிரம் மெட்ரிக்
டன் அளவுக்கு நெல் அறவை செய்கிறது. தஞ்சை மாவட்
டத்தில் எருக்கூர் என்ற ஊரில் நாள் ஒன்றுக்கு 100 மெட்ரிக்
டன் அறவை செய்யும் இயந்திரங்கள் பொறுத்தப்பட்டு,
வெகு விரைவிலே நடைமுறைக்கு அது வர இருக்கிறது.
தஞ்சை மாவட்டத்தில் தமிழ்நாடு சிவில் சப்ளைஸ் கார்ப்ப
ரேஷன் 5 மெட்ரிக் டன் எண்ணெய் சுத்திகரிப்புத் திறன்
கொண்ட அலகோடு கூடிய 20 மெட்ரிக் டன் தவிட்டி
லிருந்து எண்ணெய் பிழியும் ஆலை ஒன்று நடத்தி வருகிறது.
இந்த ஆலை அமுதம் நெல் எண்ணெய் என்ற பெயரில் எண்
ணெய் தயாரித்து விற்பனை செய்து வருகிறது. இதன்
விலை, டின்னிலிருந்து எடுத்து விற்றால் ஒரு கிலோ 35
ரூபாய்; பிளாஸ்டிக் பைகளில் நிரப்பி விற்றால் 37 ரூபாய்
என்று 11 சிறப்பங்காடிகளில் சென்னையில் விற்கப்படுகிறது.

தவிட்டு எண்ணெய் பற்றி நான் சொல்லும்போது,
மாண்புமிகு முன்னாள் வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர
வர்கள் ஓர் அறிக்கை விட்டார்கள். இப்போது தவிடு
சாப்பிடு என்று அரசாங்கம் சொல்கிறது என்று சொல்லி
யிருக்கிறார்கள். தவிடு பற்றி ரொம்ப பேருக்குத் தெரியாது.
அரிசி விலையைவிட தவிட்டின் விலை அதிகம்.
இரண்டாவது, இன்னும் ஒன்று தெரியாது. தெராப்டின்
பிஸ்கட் என்று ஒன்று இருக்கிறது. முன்னாள் முதலமைச்சரே
கூட, தமிழினத் தலைவர்கூட தெராப்டின் பிஸ்கட்
சாப்பிடுவார்கள். அது சுத்தமான தவிட்டால் செய்யப்பட்
டது. தமிழினத் தலைவருக்கே தான் சாப்பிடுவது என்ன
என்று தெரியாமல் அறிக்கை விட்டுவிட்டார்கள். தவிடு
என்பது தவறானது அல்ல. அது கெடுதலும் அல்ல. விலை
உயர்ந்த பிஸ்கட் அது. அதைச் சாப்பிட்டால் 3 மணி
நேரம் பேசலாம். அந்த அளவிற்கு சக்தி கொடுக்கும்
பிஸ்கட். தவிடு என்று கேலியாகச் சொல்லி, கிண்டல்
பண்ணி, தவிட்டு எண்ணெய், தவிட்டு எண்ணெய் என்று
சொன்னதால் பாமர மக்கள் ஏதோ கெடுதலைக் கொடுக்
கிறார்கள் என்று நினைக்கிறார்கள். அரிசி மேலே இருப்பது
உமி, உமிக்கும் அரிசிக்கும் இடையே இருப்பது தவிடு.
அதுவும் உணவுப் பொருள்தான். உணவுப் பொருளில் எது
வும் கழிவல்ல. உணவுப் பொருள் என்றால் கடைசிவரையில்
எல்லாவற்றையும் சாப்பிடலாம். குச்சி வள்ளிக் கிழங்கை
எடுத்துக்கொண்டால் நாம் கிழங்கைச் சாப்பிடுகிறோம்.
மாடு தோலைச் சாப்பிடுகிறது. எல்லாம் சாப்பிடக்கூடியது
தான். ஆக ஒன்றைச் சொன்னவுடன் அதற்கு ஏதாவது அர
சியல் சாயம் பூசுவதைவிட, நியாயமான கருத்தாக இருந்
தால் ஏற்றுக்கொள்ளத் தயாராக இருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 6-55

ஆக, தமிழினத் தலைவர்களே அதைச் சாப்பிடுகிறார்கள்.
தவிடு என்பது தப்பானது அல்ல. தவிட்டு எண்ணெய்
என்பதும் தவறானது அல்ல. அதை விரும்புவதற்குக்
காரணம் தமிழ்நாட்டில் தவிடு அதிகமாக இருக்கிறது. இன்
னும் சொல்லப்போனால் பஞ்சாபில் இருப்பவர்கள் பூரா
வும் தவிட்டு எண்ணெய்தான் சாப்பிடுகிறார்கள். அங்கே
நிறைய இருக்கிறது. திரு. ஆதித்தனார் அவர்கள் இங்கே
விவசாயத்துறை அமைச்சராக இருந்தபோது நான் நாடாளு
மன்றத்தில் உறுப்பினராக இருந்தேன். நீங்கள் பஞ்சாப்
போய் பார்த்து வாருங்கள், அவர்கள் தவிட்டு எண்ணெய்
எப்படி உபயோகப்படுத்துகிறார்கள் என்று பார்த்து வரச்
சொன்னார். நான் போய் பார்த்துவிட்டு வந்து ஒரு அறிக்கை
யே அவரிடம் கொடுத்தேன். அதற்குப் பிறகு தவிட்டு
எண்ணெய் ஆலை எல்லாம் இங்கே வைக்க ஆரம்பித்தார்கள்.
எதற்காக இதைச் சொல்கிறேன் என்றால், தவிட்டு

[திரு. க. இராசாராம்] [1991 செப்டம்பர் 14

எண்ணெய் பஞ்சாபியர்கள் சாப்பிட்டுத் தான் 7 அடி உயரம்
இருக்கிறார்கள். நாமெல்லாம் நாலரை அடி உயரம்தான்
இருக்கிறோம். ஆகவே தவிட்டு எண்ணெய் சாப்பிடுவதில்
தவறில்லை என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு மாண்புமிகு
அவைத் தலைவர் மூலமாகத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மத்திய அரசால் ஒதுக்கப்படுகிற மண்ணெண்ணெய் தவறு
தலாக உபயோகப்படுத்தப்படுகிறது என்ற கருத்தையெல்லாம்
இங்கே சொன்னார்கள். மண்ணெண்ணெயைப் பொறுத்த
வரையில் நமக்கு பிரச்சினை இல்லை. ஏராளமாகக் கிடைக்
கிறது. அதிலும் சென்னையைப் பொறுத்தவரையில் கார்டு
ஒன்றுக்கு 10 லிட்டர் வீதமும், நகராட்சிகளுக்கு 6 லிட்டரும்,
பேரூராட்சிகளில் 5 லிட்டர் வீதமும், கிராமப் பகுதிகளில்
இருப்பவர்களுக்கு 3 லிட்டர் வீதமும் கொடுக்கிறோம். இதில்
என்னவென்றால் சமையல் கேஸ், எல்.பி.ஜி. கேஸ் வீடு
களுக்கு வந்தபிறகு மண்ணெண்ணெக்கு வேலை கிடையாது.
அப்படியானால் இந்த மண்ணெண்ணெய் எங்கே போகிறது
என்று நான் வந்தபிறகு ஆராய்ச்சி பண்ணியதில், இந்த
எண்ணெயானது 4 சக்கர வண்டிகளின் வியாபாரிகளுக்குப்
போகிறது என்று தெரிய வந்தது. இந்த நான்கு சக்கர வண்டி
களில் கடலைக்காய் விற்கிறார்கள். முட்டை அவித்து விற்
கிறார்கள். சப்பாத்தி, பூரி என்று எல்லாம் போட்டு வியா
பாரம் செய்கிறார்கள். ஆயிரக்கணக்கான வண்டிகள் இப்படி
இருக்கின்றன. அவர்களுக்கு மண்ணெண்ணெய் அதிகமாகத்
தேவைப்படுகிறது. பிறகு மோட்டார் கார் ரிப்பேர் பண்ணு
கிற கார் ஷெட்டுகளுக்கு போகிறது. கார் பார்ட்ஸ்களுக்கு
மண்ணெண்ணெய் தேவைப்படுகிறது. விதவைத் தாய்மார்கள்
இட்லி கடைகள் ஒவ்வொரு வார்டிலும் பார்த்
தால் 50 கடைகள், 40 கடைகள் என்று வைத்து வியாபாரம்
செய்கிறார்கள். அவர்களுக்கு மண்ணெண்ணெய் தேவைப்படு
கிறது. இவர்களெல்லாம் அதிக விலை கொடுத்து வாங்க
முடியாது. சென்னையிலும் மதுரையிலும் கூட மாவட்ட
ஆட்சித் தலைவர்களை நான் கேட்டேன். எவ்வளவு பேர்
இப்படி இருப்பார்கள் என்று கேட்டேன். உடனே கணக்கு
கொடுத்தார்கள். 3 லட்சம் மெட்ரிக் டன் அதிகமாக இருந்
தால் இந்தத் தேவைகளை ஈடு செய்யலாம் என்று சொன்
னார்கள். இப்போது ரூ. 2.70-க்கு நாம் விற்கிறோம். இதை
வாங்கி அவர்கள் 7 ரூபாய்க்கு விற்கிறார்கள். ஆகவேதான்
இதுபோன்ற விலை உயர்வு இருக்கிறது. ஆகவே இப்படிப்
பட்ட நடுத்தர குடும்பங்கள், ஏழை எளிய மக்கள், சிறு
கடை வியாபாரிகள் போன்றவர்களுக்கு நாம் சலுகையில்
மண்ணெண்ணெய் கொடுத்தால் நமக்குப் பிரச்சினை வராது.
மத்திய சர்க்கார் தருகிற விலை ரூ. 4.20. அதற்கே நாம்
அவர்களுக்குக் கொடுத்தால் மண்ணெண்ணெய் பிளாக்
மார்க்கெட்டில் விற்பது குறையும். இன்னொரு பிரச்சினை

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. க. இராசாராம்]

மண்ணெண்ணெயை பெட்ரோல் பங்கில், விற்றுவிடு
கிறார்கள். இது ரூ. 2.70க்குக் கிடைக்கிறது டீசல் 5
ரூபாய். இதை அப்படியே கொண்டு போய் பெட்ரோல்
பங்கில் தள்ளுவண்டிக்காரர் கொட்டிவிட்டால் 1 ரூபாய் கிடைக்
கிறது. ஆகவே பெட்ரோல் பங்குக்குக் கொடுத்துவிடுவது
லாபமாக அவர்களுக்குக் அமைந்துவிடுகிறது. பெட்ரோல்
பங்கை பொறுத்தவரையில் கடுமையாக இருக்க வேண்டுமென்று
கூட நினைக்கவில்லை. ஆனால் பல இடங்களில் அந்தத்
தவறுகள் நடப்பது தெரியவந்து, நடவடிக்கை எடுக்க
வேண்டியதாக இருக்கிறது. ஆகவே இதைத் தவிர்ப்பதற்கு
என்னென்ன வழிகள் என்று யோசித்ததில், சென்னை மாவட்ட
ஆட்சித் தலைவரிடத்திலும் கேட்டேன். மாநகராட்சியை
யும் கேட்டிருக்கிறேன். எவ்வளவு பேர் இப்படி சிறு சிறு
கடைகள், மோட்டார் ஒர்க்ஷாப் வைத்திருக்கிறார்கள் என்று
ஆராய்ந்து அதற்குப் பிறகு மத்திய அரசிடத்திலும் பேசி
யிருக்கிறேன். ஆகவே அவர்களிடத்தில் அதிகம் மண்ணெண்
ணெய் வாங்கி அதையும் கொடுத்தால் இந்த ரேஷன் ஷாப்
பில் கொடுக்கக்கூடிய மண்ணெண்ணெயின் அளவும் குறைத்
துக் கொள்ளலாம் என்ற நம்பிக்கை இருக்கிறது. அதற்கு
மேல் கள்ளமார்க்கெட்டையும் தவிர்க்கும் வாய்ப்புப் ஏற்படும்
அதற்குப் பிறகு இப்படிப்பட்ட குறைகளை வராதபடி
தடுக்கலாம் என்று நான் கருதுகிறேன் எனவே அதற்கான
வேலைகள் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன என்பதை
தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நான் ஏற்கெனவே சொன்னதைப்போல், புழுங்கல் அரிசி
தவிடு மெட்ரிக் டன் ஒன்றுக்கு ரூ 5202 விற்கிறது. பச்சரிசி
தவிடு மெட்ரிக் டன்னுக்கு ரூ 3358 என்று விற்கிறது
ஆனால் அரிசி விலை அதைவிட ஒன்றரை மடங்கு கம்மி
அந்த அளவிற்கு தவிட்டு விலை விற்கிறது என்பதைத் தெரி
வித்துக் கொள்கிறேன் அதோடு மலைவாழ் மக்களுக்கும் இந்த
ஆட்சியில் உணவுத்துறை மூலம் நல்ல பல காரியங்களைச்
செய்துகொண்டு இருக்கிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக்
கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர்
திரு. பாலையா அவர்கள் பேசும்போது இலங்கை அகதிகள் பற்றி
குறிப்பிட்டு, அவர்களுக்கு 57 காசுக்கு அரிசி கொடுக்கிறார்
களே, இது நியாயமா என்று கேட்டார்கள். அவர்களே
அகதிகள். இங்கே நம்மை நாடி வந்திருக்கிறார்கள். தமிழ்
நாட்டைச் சேர்ந்தவர்கள். அங்கே போனவர்கள். யுத்தத்
தின் காரணமாக வந்திருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு 57 காசில்
தருவது என்பது மனிதாபிமான அடிப்படையில் தான் தரப்
படுகிறதே தவிர, மற்ற அடிப்படையில் அல்ல. ஆகவே
மலைவாசிகளுக்கு நால் அரிசி ரூ. 1.75 விலையிலும், கோதுமை
கிலோ ஒன்றுக்கு ரூ. 2.20 என்ற விலையிலும் வழங்குகிறோம்.
மலைவாசிகள் அதிகமாக வாழ்கிற வட ஆற்காடு அம்பேத்கார்
மாவட்டத்தில் 10 கடைகள் இருக்கின்றன.

[திரு. க. இராசாராம்] [1991 செப்டம்பர் 14

திருவண்ணாமலை-சம்புவராயர் மாவட்டததில் 21 கடைகள் இருக்கின்றன. தென்னாற்காடு மாவட்டத்தில் 21 கடைகள் இருக்கின்றன. தருமபுரி மாவட்டத்தில் 23 கடைகள் இருக்கின்றன. திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டத்தில் 3 கடைகள் இருக்கின்றன. சேலம் மாவட்டத்தில் 73 கடைகள் இருக்கின்றன. ஆக மொத்தம் 151 கடைகள் இருக்கின்றன. 38,287 குடும்பங்களுக்கு குடும்பக் கார்டுகள் அளிக்கப்பட்டு அவர்களும் இந்தக் குறைந்த விலையில் அரிசியையும், கோதுமையையும் பெற்று வருகிறார்கள் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 7-00

போலி குடும்ப அட்டைகளைப் பற்றியெல்லாம் பேசினார்கள். போலி குடும்ப அட்டைகள் நிறைய இருந்து கொண்டுதான் இருக்கின்றன. இவற்றை ஏதாவது ஒரு வகையிலே கண்டுபிடித்தாக வேண்டும். ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் ஒரு தொகுதியில் பரிட்சார்த்தமான முறையில் ஆய்வைச் செய்யலாமா என்று இந்த ஆட்சி கருதிக் கொண்டிருக்கிறது. ஏனென்றால் பல இடங்களில் போலி கார்டுகள் இருப்பதாக புகார்கள் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. அதுவும் சில பேரிடத்திலே 100, 200 கார்டுகளை தங்கள் வீட்டுக்குள் வைத்துக்கொண்டு அவர்கள் கொண்டு போய் அப்படியே வாங்கி விடுகிறார்கள். தர்மபுரி மாவட்டத்திலே ஒரு காலத்திலே ஒரு பழக்கம் உண்டு இப்போது எப்படி என்று எனக்குத் தெரியாது. சர்க்கரை வேண்டாம் என்றால் எல்லோரும் கார்டைக் கொடுங்கள் என்று ஒரு தெருவில் உட்கார்ந்து கார்டுகளை அவர்கள் வாங்கிக் கொண்டு ஆளுக்கு ஒரு ரூபாயைக் கொடுத்துவிட்டு மொத்தமாக 100 கிலோ மூட்டையாக வாங்கிக் கொண்டு போய் அதை விற்றுவிட்டு ** அந்த மாதிரியெல்லாம் நடந்தது. (சிரிப்பு).

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :</u> ** என்பது அவைக் குறிப்பிலிருந்து நீக்கப்படுகிறது.

<u>மா்ண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்:</u> ** அப்படியெல்லாம்..

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :</u> அதுவும் வேண்டாம் என்று கருதுகிறேன். ஒரு குறிப்பிட்ட மாவட்டத் மக்களைப் பார்த்துச் சொல்லுகிறீர்கள். பிறகு அது இங்கேயுள்ள உறுப்பினர்களைப் பாதிக்கும்.

** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

1991 செப்டம்பர் 14]

<u>மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் :</u> அது எங்கள் மாவட்டம்தான்.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :</u> ஆகவே தான் சொல்லுகிறேன்.

<u>மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் :</u> நான் சிறு வயதிலே பார்த்ததைச் சொல்லுகிறேன். இப்போது எப்படி என்று எனக்குத் தெரியாது.

தருமபுரி மாவட்டம், பர்கூர் தொகுதியில் ஒரு நியாய விலைக் கடை வேண்டும் என்று கேட்டிருக்கிறார்கள். இதைத் திறக்க அரசு அனுமதித்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதோடு, அரிசி, சர்க்கரை, கடலை எண்ணெய் போன்ற முக்கியப் பொருள்களின் விலை நிலவரத்தைப் பற்றியெல்லாம் பேசினார்கள். ஒவ்வொரு வாரமும் ஆய்வு செய்து கொண்டிருக்கிறோம். விலைவாசியைத் தடுப்பதற்கு எல்லா முயற்சிகளையும் மேற்கொண்டு வருகிறோம். பண்ருட்டி இராமச்சந்திரன் அவர்கள் பேசும்போது மத்திய அரசினுடைய வரிகளால், மற்றவற்றால் 14 சதவீதம் விலைவாசி உயர்ந்திருக்கிறது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். மத்திய அரசின் புள்ளிவிவரத்தின்படி 12.1 சதவீதம் உயர்ந்திருப்பதாக அவர்களே சொல்லுகிறார்கள். எல்லா வகையிலும் விலைவாசி ஏற்றத்தைத் தடுக்க மத்திய அரசிலே பெரு முயற்சி எடுத்தாக வேண்டும் என்பது மாநில அரசினுடைய எண்ணம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

விலைவாசியைக் குறைப்பதில் ஒரு காலக் கட்டத்திலேயே, இந்த ஆட்சி தொடங்கியதிலேயிருந்து புரட்சித் தலைவியினுடைய எண்ணத்தின்படி விலைவாசியைக் குறைக்க நாங்கள் அரும்பாடுபட்டுக் கொண்டு வருகிறோம். இந்த ஆட்சி பொறுப்புக்கு வந்தவுடன் காய்கறி விலை ஏறிவிட்டது. காய்கறி விலை ஏறிவிட்டது என்று ஓரேடியாக தினசரி பத்திரிகையில் எழுதி வந்தார்கள். தக்காளியின் விலை ஏறிவிட்டது. தக்காளியின் விலை ஏறிவிட்டு என்று சொல்லிக் கொண்டே இருந்தார்கள். இன்றைக்கு நான் காய்கறி விலை பட்டியலைத் தருவித்துப் பார்த்தேன். இப்போது தக்காளியின் விலை கிலோ ரூ. 3-20க்குக் கிடைக்கிறது. ஆகவே இப்போது யார் வேண்டுமானாலும் தக்காளி மட்டும் வாங்கி நிறைய சாப்பிடலாம். (சிரிப்பு). அந்த வகையில் இந்த அரசுக்கு காய்கறி வியாபாரிகள் நிரம்ப ஒத்துழைப்புத் தந்திருக்கிறார்கள். தக்காளியின் விலை மட்டுமல்ல, ஏறக்குறைய எல்லா காய்கறிகளின் விலையும் நல்லபடியாகக் குறைந்திருக்கிறது என்பதை நான் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஆக காய்கறி விலை குறைந்திருக்கிறது.

உணவு எண்ணெய் விலையைக் குறைப்பதற்கான நடவடிக்கையை மேற்கொண்டிருக்கிறோம். பாமாயில் பற்றி எல்லோரும் பேசினார்கள். இதற்காகவே, கர்நாடகா, தமிழ் நாடு, கேரளம், ஆந்திரம் ஆகிய நான்கு தென் மாநிலங்கள் ஆந்திர மாநிலத்தின தலைநகரான ஐதராபாத்தில் கூடி பாமாயிலை எப்படியும் தருவித்துத் தர வேண்டும் என்று ஒரு தீர்மானம் போட்டு மத்திய அரசுக்கு அனுப்பினோம். மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி, பிரதமர் தலைமையில் நடந்த முதலமைச்சர்கள் கூட்டததிலே கலந்து கொண்டு அவர்கள் பாமாயிலை எப்படியும் தந்தாக வேண்டும் என்ற ஒரு கருத்தை வலியுறுத்தி விட்டு வந்தார்கள். மீண்டும் உணவு அமைச்சர்கள் மாநாடு நடைபெற்ற நேரத்தில் புரட்சித் தலைவியினுடைய எண்ணத்தைப் பிரதிபலிக்கும் தன்மையில் அவருடைய கருத்துக்களை நானும் எடுத்து அந்த மாமன்றத்திலே வைத்தேன். அதற்கும் அவர்கள் இது வரையிலே பதில் சொல்லாமல் இருக்கிறார்கள். மீண்டும் புரட்சித் தலைவி அவர்கள், தீபாவளி வந்து கொண்டிருக்கிறது. விசேஷக் காலம் வந்துக் கொண்டிருக்கிறது, பண்டிகைக் காலம் வந்துக் கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே எப்படியாவது பாமாயிலை பண்டிகைக் காலத்திலேயாவது குறைந்த அளவு ஒரு நபருக்கு ஒரு கிலோ என்ற வீதத்தில் தர வேண்டும் என்ற வேண்டுகோளை பிரதமர் அவர்களுக்கு ஒரு கடிதமாக இன்றைக்குக் கூட எழுதியிருக்கிறார்கள். மொத்தம் ஒரு கோடியே 25 இலட்சம் கார்டுகள் தமிழகத்திலே இருக்கின்றன. ஆக 12,500 டன் நமக்குத் தேவைப்படுகிறது . ஆகவே அதையும் நாம் ஏற்றுக் கொண்டு இருக்கிறோம்.

பிற்பகல் 7.05

அதைப்போலவே ஏற்றுமதித் துறையிலே இருக்கிற நம்முடைய மாண்புமிகு மத்திய அமைச்சர், ப. சிதம்பரம் அவர்களைச் சந்தித்து நான் கேட்டபோது, ஏதாவது புதிதாக ஏற்றுமதி செய்தால் அதன் மூலமாக பாமாயில் இறக்குமதி செய்யலாம் என்று ஒரு கருத்து சொன்னார்கள். குஜராத் மாநிலத்தில் ஒரு கெமிக்கல் இருக்கிறது. அதை ஏற்றுமதி செய்து அவர்கள் பாமாயில் பெறுகிறார்கள். நம்மிடத்திலே இரால் ஏற்றுமதி செய்யலாம் என்று சொல்கிறார்கள். இரால் ஏற்கெனவே ஏற்றுமதி ஆகிக்கொண்டு இருக்கிறது. அதிக ஏற்றுமதிக்கு வாய்ப்பு இருக்கிறதா என்பதை நாம் பார்த்துக் கொண்டு இருக்கிறோம். அதோடு மட்டுமல்லாமல் கருப்புக் கல் டாமின் நிறுவனத்தின் மூலமாக ஏறக்குறைய 19 கோடி ரூபாய்க்கு ஏற்றுமதி ஆகிக் கொண்டிருக்கிறது. அதாவது ஏற்கெனவே இருக்கிற பொருட்கள் அல்லாமல் புதிதாக ஏதாவது ஏற்றுமதி செய்து பாமாயில் தரலாமா என்கிற முறையிலேயும் இந்த அரசு

ஆராய்ந்து கொண்டிருக்கிறது என்பதையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்ள கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன். ஆக அந்த பாமாயில் தருகிற முயற்சியை நாங்கள் விட்டுவிடவில்லை என்பதையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்ள கடமைப்பட்டு இருக்கின்றேன்.

அதேபோல நெல்லுக்கு, உரத்திற்கு விலையை மத்திய அரசு நிர்ணயித்து இருக்கிறது. சிறு, குறு விவசாயிகளுக்கு நெல்லுக்கு குறைந்த விலையிலே தர வேண்டுமென்று அது ஆணை பிறப்பித்து இருக்கிறது. அதன் மூலமாக ஒரு ஏக்கர் பயிரிடுகிற நெற்பயிருக்கு நைட்ரஜன் 40 கிலோ தேவைப்படுகிறது; ஃபாஸ்பரஸ் 20 கிலோ தேவைப்படுகிறது; பொட்டாஷ் 20 கிலோ தேவைப்படுகிறது. உரங்கள் யூரியா 87 கிலோ, சூபர் பாஸ்பேட் 125 கிலோ, பொட்டாஷ் 37 கிலோ என்று மொத்தம் ஒரு ஹெக்டேருக்கு செலவு 1,233 ரூபாய் வரை ஆகிறது. அதிலே இன்னொரு விஜய் என்கிற 17 : 17 என்கிற உரத்தையும், யூரியாவையும், சூபர் பாஸ்பேட்டையும், பொட்டாஷையும் போட்டால் அதிலே ஒரு ஹெக்டேருக்கு செலவு 1,363 ரூபாய் ஆகிறது. ஆனால் நம்மிடத்திலே ஏறக்குறைய 63 இலட்சம் சிறு, குறு விவசாயிகள் இருப்பதாகக் கணக்கு இருக்கிறது. அதுபற்றி எல்லாம் விவசாய இலாக்காவிலே கணக்கு இருக்கிறது. அந்தக் கணக்கின் அடிப்படையில் மத்திய சர்க்கார் நமக்கு 53 கோடி ரூபாயை உரத்திற்கு மானிய விலையில் தருவதற்கு, இசைவு தந்து இருக்கிறார்கள். இதைக் கணக்கிட்டுப் பார்த்தால் ஒரு ஹெக்டேருக்கு 210 ரூபாய் வரையில் சலுகை விலையிலே அளிக்கலாம் என்றும், ஒரு ஏக்கருக்கு 84 ரூபாய் வரையில் சலுகை விலையிலே அளிக்கலாம் என்றும், தென்னகத்திலே ஸ்பி , எம்.எப்.எல்., பாக்ட், ஈஐடி காம்ப்ளக்ஸ், பாரி என்ற 4, 5 கம்பெனிகள் உரத்தை தயாரிக்கின்றன. அவர்களிடத்தில் எல்லாம் உரங்களை நாம் கேட்டு இருக்கிறோம். பொட்டாஷை பொறுத்தவரையில் அது இறக்குமதி செய்யப்படுகிற சரக்கு. அது மத்திய சர்க்கார் உதவியோடு நமக்குக் கிடைக்கும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

தற்போது சென்னை நகரத்தில் உள்ள கூட்டுறவு வங்கிகளுக்கு ஒரு செய்தியை நாங்கள் வந்த உடனே தெரிவித்து இருக்கிறோம். அது என்ன செய்தி என்று சொன்னால், சென்னை நகரத்தில் 1130 குடிசைப் பகுதிகள் இருக்கின்றன. அவைகளில் ஏறக்குறைய 200 பகுதிகளுக்கு மேலாக நான்கு மாடிக் கட்டிடங்கள் வந்து இருக்கின்றன. மீதிப் பகுதிகள் இன்னும் குடிசைப் பகுதிகளாகவே இருந்து கொண்டு இருக்கின்றன. அங்கு இருப்பவர்களிடத்திலே பணம் இருக்கிறது. அவர்களிடத்திலே சிறு சேமிப்பு இருக்கிறது. இந்த நாடு சுதந்திரம் அடைந்த 45 ஆண்டுகளில் வங்கிகள் அவர்கள் மத்தி

[திரு. க. இராசாராம்] [1991 செப்டம்பர் 14

யில் போகவே இல்லை. ஆகவே நாங்கள் பொறுப்பு ஏற்றுக் கொண்ட உடன், புரட்சித் தலைவியின் எண்ணத்தை ஏற்று சிறு சிறு குடிசைகளில் இருக்கிற, சிறு வியாபாரம் செய்கிற, கடலிலே போய் மீன் பிடிப்பவர்கள், பூ விற்பவர்கள், காய்கறி விற்பவர்கள், தலையிலே கூடை சுமந்து விற்பவர்கள், தெரு ஓரங்களிலே சாக்குப் பை போட்டு காய்கறி விற்பவர்கள், கீரை விற்பவர்கள், மீன் விற்பவர்கள்— இவர்களுக்கு எல்லாம் கடன் தர வேண்டும் என்ற எண்ணத்தின் அடிப்படையிலே, ஏனென்றால் அவர்கள் தினசரி 90 ரூபாய் காலையிலே கடன் வாங்கி, மாலையிலே 100 ரூபாய் தந்துகொண்டு இருக்கிறார்கள்; அந்த நிலமையை மாற்ற வேண்டும் என்பதற்காகவும்; வட்டிக்காரர்களின் கொடுமையிலிருந்து அவர்கள் தவிர்க்கப்பட வேண்டும் என்பதற்காகவும் இன்றைக்கு சென்னையிலே இருக்கிற மத்திய கூட்டுறவு வங்கி சில ஏற்பாடுகளைச் செய்து கொண்டு வருகிறது. அதன் விளைவாக நடமாடும் வங்கிகள் உருவாக்கப்பட்டு, அவர்கள் வேலைக்குப் போகிற நேரங்களாகப் பார்த்து காலை நேரத்திலேயும், வேலையிலிருந்து திரும்புகிற மாலை நேரத்திலேயும், அவர்கள் சிறிது சிறிதாக வாங்குகிற கூலியையோ, சம்பளத்தையோ அல்லது வியாபாரத்தில் வருகிற லாபத்தையோ தினசரி வங்கியிலே கொண்டுவந்து போடவும், தங்களுக்கு வேண்டிய பணத்தைத் திரும்பப் பெறவுமான காரியங்களை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்கிற முடிவுகள் அவர்களிடத்திலே எடுத்துச் சொல்லப்பட்டன. அதன் விளைவாக இன்றைக்கு ஒரு ஊர்தி வாங்கப்பட்டு இருக்கிறது. இன்னும் 5 ஊர்திகள் வாங்கி சென்னை நகரம் பூராவிலும் போய் அவர்களுக்கு ஏற்ற வசதியான குடிசைக்குப் பக்கத்திலே ஒரு கட்டிடம் இருந்தால் அந்த இடத்திலே ஊர்தியை நிறுத்திவிட்டு, 2, 3 பாய்களை கொண்டுபோய் போட்டு அந்த அதிகாரி கீழே உட்கார்ந்து கொண்டு, எப்படி பெரியவர்கள் எழுந்தால் லகர் கொடுக்கிறாரோ அதைப்போல அங்கே வருகிற தாய்மார்களுக்கு வெற்றிலை பாக்குக் கொடுத்து, அவர்களிடத்திலே பேசி அவர்களிடத்திலே இருந்து பணத்தை வாங்க வேண்டும்; அவர்களுக்கு கடன் கொடுக்க வேண்டும் என்று சொல்லி ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு இருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 7.10

காய்கறி விலைகள் அடிக்கடி ஏறுகிறது என்ற குறைபாட்டை நீக்குவதற்கு குளிர்பதனசாலைகள், கட்டடங்கள் கட்டுவதற்கு ஆங்காங்கே ஏற்பாடுகள் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. தமிழ்நாட்டில் லாரிகள் அதிகமாக இருக்கிற இடங்கள், நான்கைந்து இடங்கள்—பெரியகுளம், திண்டுக்கல், சேலம், வேலூர், சென்னை ஆகிய இடங்களில் படிப்படியாக குளிர்பதன வசதிகள் செய்வதற்கு இந்த ஆட்சி முடிவெடுத்திருக்கிறது. தற்போது மிகப்பெரிய காய்கறி அங்காடி கோயம்பேட்டில் கட்டப்பட்டுக் கொண்டு வருகிறது.

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. க. இராசாராம்]

அது அநேகமாக ஆசியா கண்டத்திலேயே மிகப் பெரிய காய்கறி மார்க்கெட்டாக எனக்குப்படுகிறது. நான் உலகத்திலே பல நாடுகளுக்கு எல்லாம் போய் இருக்கிறேன். இந்த அளவுக்கு வசதியாக காய்கறி மார்க்கெட் மற்ற இடங்களில் இல்லையென்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஆகவே, அங்கேயும் ஒரு குளிர்பதன கட்டடம் மிகப் பெரிய அளவில் கட்டப்படுகிறது. காய்கறிகள் தேவையான போது வாங்கிவைத்து கொடுப்பதற்கான தன்மைகளை இந்த அரசு செய்து கொண்டு வருகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இப்போது காய்கறி விலை பற்றியெல்லாம் நான் சொன்னேன். அவை மிகுந்த அளவுக்கு விலை குறைந்து இருக்கின்றன.

கிராமப்பகுதிகளில் தொடக்க வேளாண்மை கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் அமைக்கப்பட்டதன் நோக்கம் அங்கேயுள்ள நலிந்த பிரிவினரின் பொருளாதாரத்தை உயர்த்துவதற்காகத்தான். விவசாயிகளுக்குத் தேவையான கடன்களை உரியநேரத்தில் வழங்குகிறோம். இடுபொருள்களை மானிய விலையில் அளித்தல், விளை பொருள்கள் விற்பனை செய்தல் ஆகிய பணிகளைச் செய்கிறோம். ஆனால் இந்த இரண்டு ஆண்டுகளாக இந்த அடிப்படை நோக்கமே நிறைவேறாத காரணத்தால்தான் ஏற்கனவே உருவாக்கப்பட்ட—மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எல்லாம் குறிப்பிட்டதைப் போல—அந்தச் சங்கங்களைக் கலைக்க வேண்டிய நிலைமையும், தனி அதிகாரிகளின் கையில் அதை கொடுக்க வேண்டிய நிலைமையும் ஏற்பட்டது.

நெல் பயிரிடுபவர்களுக்கு ஜிங்க் சல்பேட், ஜிப்சம் போன்றவைகள் மானிய விலையில் கொடுக்கப்படுகின்றன. நிலக்கடலை, எள், சூரியகாந்தி, சோயா பீன்ஸ் போன்ற எண்ணெய் வித்துக்களை சாகுபடி செய்ய குறுகிய கால கடன்கள் வழங்கப்படுகின்றன. மத்திய அரசு மானிய விலையில் விவசாயிகளுக்கு உரம் விநியோகம் செய்ய கடன் கொடுத்திருப்பதை நான் ஏற்கனவே சொன்னேன்.

கூட்டுறவு வங்கிகளை நல்லமுறையில் பயன்படுத்திக் கொள்ள வேண்டும் என்பது இந்த அரசின் எண்ணமாகும். ஏனென்றால் கூட்டுறவுச் சங்கங்களில் தேர்தல் நடத்த வேண்டுமென்று பல மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொன்னார்கள். இன்றைக்கு கூட்டுறவுச் சங்கங்களில் கணக்கெடுத்துப் பார்க்கிற நேரத்தில் அநேகமாக எல்லா கூட்டுறவுச் சங்கங்களிலேயும் 18 சதவீதம் ஆதி திராவிடர் மக்கள் இருக்கிறார்கள். ஆனால் பல சங்கங்களில் பெண்கள் இல்லை. பெண்கள் இல்லாத குறைபாடுதான் இருக்கிறது. மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆட்சியில் அவர்கள் பெண்களுக்கு முன்னுரிமை தரவேண்டுமென்று கருதுகிறார்கள். நான் ஏற்கனவே பல நேரங்களில் சொல்லியிருக்கிறேன். தமிழ்நாட்டில் இன்றைக்கு

[திரு. க. இராசாராம்] [1991 செப்டம்பர் 14

72 சதவீதம் ஆண்கள் படித்து இருக்கிறார்கள். 55 சதவீதம்
பெண்கள் படித்து இருக்கிறார்கள். ஆகவே, பெண்களை
கூட்டுறவுச் சங்கங்களில் உறுப்பினர்களாக ஆக்கவேண்டும் என்பது
இந்த ஆட்சியினுடைய எண்ணம் என்பதை நான் தெரிவித்துக்
கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதன் விளைவாக கூட்
டுறவுச் சங்கங்களில் 30 சதவீதம் பெண்களை சேர்ப்பதற்கு-
ஒரு மூன்று மாதக் காலத்தில் ஏறக்குறைய 30 லட்சம் பெண்
களை சேர்க்க வேண்டியிருக்கிறது. அவர்களுக்கு சந்தா
என்று சொல்லப்படுகிற பங்குத் தொகை ஏறக்குறைய 10
ரூபாய். அந்த 10 ரூபாயைத் தந்து, பெண்களை உறுப்பினர்
களாகச் சேர்க்க வேண்டும் என்பது இந்த அரசின் விருப்பம்.
அதற்காக 3 மாதக்காலம் கெடு வைத்திருக்கிறோம். அந்தக்
கெடு முடிவதற்குள்ளாக செய்ய வேண்டும் என்று அதிகாரி
களிடத்தில் ஆணை பிறப்பிக்கப்பட்டிருக்கிறது. கூட்டுறவுச்
சங்கங்களில் பெண்களைச் சேர்ப்பதற்கான தக்க முயற்சி
களை எடுத்துக்கொண்டு காரியங்களைச் செய்ய வேண்டுமென்று
நாங்கள் அவர்களுக்கு அறிவித்து இருக்கிறோம்.

கூட்டுறவுப் பயிற்சி நிலையங்கள் தமிழகத்தில் ஏறக்குறைய
ஒன்பது இடங்களில் இருக்கின்றன. காஞ்சிபுரம், கடலூர்,
வேலூர், சேலம், கோவை, மதுரை, திருநெல்வேலி, சாத்தூர்,
தஞ்சாவூர் ஆகிய இடங்களில் உள்ளன. இந்தப் புதிய ஆட்சி
ஏற்பட்டதன் காரணமாகவும், பலபேருக்கு கூட்டுறவுத்
துறையில் வேலை பெறவேண்டுமென்ற எண்ணம் மிகுந்த
அளவுக்கு இருக்கிற காரணத்தாலும் இந்த ஆண்டு
ஏராளமான விண்ணப்பங்கள் வந்தன. சென்ற ஆண்டு
இந்தப் படிப்பை படிக்க 4,000 பேர்கள் சேர்க்கப்பட்டார்கள்.
இந்த ஆண்டு ஆயிரம் பேரைச் சேர்த்து, 5,000 பேரை
அதிலே சேர்ப்பதற்கான ஆணைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டிருக்
கின்றன. ஆகவே, இந்தப் பயிற்சி நபர்களுக்கு கூட்டுறவுச்
சங்கங்களில் வேலை வாய்ப்பிலே சேர்கிற முன்னுரிமை தரப்
படுகிறது. ஏராளமான நண்பர்களுக்கு—இந்த ஆண்டு இது
வரையில், 2, 3 பேர் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அந்தவகையில்
அனைவருக்கும்—மார்க் வாங்கியவர்களுக்கு—அனைவருக்கும்
என்றால் எல்லோருக்கும் அல்ல. 50 சதவீதம் எண்ணிக்கை
வேண்டும். அந்த எண்ணிக்கை வாங்கியவர்களுக்கு கூட்டுறவுப்
பயிற்சி அளிப்பதற்கு இந்த அரசு ஆணை பிறப்பித்து இருக்
கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்
கிறேன்.

பிற்பகல் 7-15 மணி

புரட்சித் தலைவியின் ஆணையின்படி கடத்தல், கள்ள
மார்க்கெட், பதுக்கல் போன்ற சட்டவிரோதமான நட
வடிக்கைகளைக் கண்காணித்து வரும் 'சிவில் சப்ளைஸ்
சி.ஐ.டி. பிரிவில், 100 நாட்களிலே மட்டும், பதுக்கல்,

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. க. இராசாராம்]

கடத்தல், கள்ள மார்க்கெட், கலப்படம் போன்ற குற்றங்களுக்
காக, 884 குற்றங்கள் பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளன. கலப்படத்
தைப் பற்றி திருமதி கவிநிலவு தர்மராஜ் அவர்கள் பேசும்போது,
அதை வேகமாகத் தடுக்க வேண்டும் என்று சொன்னார்கள்.
காரணம் ஈரோட்டிலே தான் அதிகமாக கலப்படம் இருப்
பதாக நான் கருதுகிறேன். ஏன் என்றால்—அங்கே டீ-
யிலே கலப்படம் செய்கிறார்கள். விருதுநகர் பகுதியிலே
அரிசியிலே, பருப்பிலே, இன்னும் மற்றவற்றிலே எல்லாம்
கலப்படம் செய்கிறார்கள், என்ற பழைய குற்றங்களை
நான் சொல்கிறேன். இப்போது புதிதாக கண்டுபிடிக்க
வேண்டி இருக்கிறது. அது நடக்கிறதா, இல்லையா என்று
எனக்குத் தெரியாது. இனிமேல், குற்றப்பிரிவு, சி.ஐ.டி.
போலீஸ் பிரிவு, இதிலே வேகமாக இருக்கிறது என்பதை
யும், இதுவரையில் 121 வண்டிகள் பறிமுதல் செய்யப்பட்டு
இருக்கின்றன என்பதையும், மொத்தமாக 48 லட்சம் ரூபாய்
பறிமுதல் செய்யப்பட்டுள்ளது என்பதையும், மேலும் 17 லட்
சம் ரூபாய் அளவிற்கு பொருட்கள் கைப்பற்றப்பட்டுள்ளன
என்பதையும், இந்த அரசு விழிப்புடன் செயல்படுகிறது என்
பதற்கு, இவைகளை நான் சுட்டிக்காட்ட கடமைப்பட்டு
இருக்கிறேன்.

பழங்குடியினரும், மலை ஜாதியினரும் அதிகமாக இன்
னும் கூட்டுறவுச் சங்கங்களிலே சேரவில்லை.
அதோடு அவர்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்படவும் இல்லை.
ஆகவே மலைஜாதிப் பகுதியிலே இருக்கிற மாண்பு
மிகு உறுப்பினர்களை நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அந்தப்
பகுதியிலே இருக்கிற மலைஜாதி மக்களை கூட்டுறவுச் சங்
கங்களிலே கொண்டு வந்து சேர்ப்பதிலே அக்கறை காட்ட
வேண்டும் என்று நான் வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்ளக்
கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

அதோடு உறுப்பினர்கள் சேர்க்கப்பட்டவுடன், சட்டத் திருத்
தங்கள் முறையாகச் செய்யப்பட்டு, முறையாகத் தேர்தலை
3 மாதத்திற்குள் கொண்டு வருவதற்காக இந்த ஆட்சி தயாராக
இருக்கிறது. ஆகவே தேர்தல் எப்போது வரும் என்கிற நிலைமை
இல்லை. அந்த வகையில் காரியங்களைச் செய்வதற்கு நாங்கள்
திட்டமிட்டு இருக்கிறோம் என்பதையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்
ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பூச்சி ஒழிப்புப் பணித் திட்டம் போன்றவற்றைப் பற்றி
எல்லாம் சில நண்பர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். பூச்சிகளால்
பாதிக்கப்பட்ட உணவு தானியங்களிலிருந்து, பூச்சிகளை அகற்று
வதற்காக தமிழ்நாடு வேர் ஹவுசிங் கார்ப்பரேசன் காரியங்
களைச் செய்து வருகிறது. இவ்வாரியம் சிறிய தொகையினைக்
கட்டணமாகப் பெற்றுக் கொண்டு, விவசாயிகளின் இருப்பிடத்

[திரு. க. இராசாராம்] [1991 செப்டம்பர் 14

திற்குச் சென்று, பூச்சி ஒழிப்புத் திட்டத்தைச் செயலாக்கி வரு
கிறது என்பதையும் நான் தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்
பட்டு இருக்கிறேன்.

தமிழ்நாடு மாநில நிலவள வங்கி 318 லட்சத்திற்கான, 16
திட்டங்களைப் போட்டு, பரிசீலனை செய்து கொண்டிருக்கிறது.
சிறுபாண்மை திட்டங்கள் மூன்றும், கால்நடை அபிவிருத்தித்
றும், இதர காரணங்களுக்காக ஐந்தும்—காரியங்களைச்
செய்து கொண்டு, திட்டம் போட்டு, — ஏறக்குறைய 318 லட்
சம் ரூபாய்க்கு திட்டங்களைப் போட்டு, இந்த ஆண்டு, அதிலே
காரியங்களைச் செய்து கொண்டு வருகிறது என்பதையும் நான்
மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டு
இருக்கிறேன்.

தமிழ்நாடு கூட்டுறவு விற்பனை இணையம், 'டான்பெட்'
என்கிற நிறுவனம் பாமினி உரத்தை உருவாக்கி, தமிழ்நாட்டு
மக்களுக்கு வழங்குகிறது. நீலகிரி மாவட்டம் நீங்கலாக,
3,870 பருவ வேளாண் வங்கிகளுக்கும், 91 கூட்டுறவு விற்பனைச்
சங்கங்களுக்கும் இந்த நிறுவனம் உரங்களை வழங்கி வருகிறது.
விவசாயப் பெருங்குடி மக்களுக்கு தேவையானவற்றைச் செய்ய
வேண்டும் என்ற முனைப்போடு, தமிழக முதல்வருடைய ஆணை
யின்படி, இந்த ஆண்டு 4.89 லட்சம் மெட்ரிக் டன் உரங்களை
வழங்க அரசு முடிவு செய்திருக்கிறது. இது சென்ற ஆண்டை
விட 43 சதவீதம் அதிகம் என்பதை நான் தெரிவித்துக்
கொள்ள கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

இந்த நிறுவனத்தின் உரக்கலவை நிலையங்கள், தமிழகத்
திலே வேலூர், காஞ்சிபுரம், கடலூர், திருச்சி, மதுரை, ஈரோடு,
விருதுநகர், திருநெல்வேலி, மன்னார்குடி, மற்றும் நாகர்கோவில்
ஆகிய இடங்களில் இருக்கின்றன.

அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம்,
இந்த ஆட்சிப் பொறுப்புக்கு வருவதற்கு முன்னதாக, புரட்சித்
தலைவி அவர்கள் ஒரு தேர்தல் அறிக்கையை வெளியிட்
டார்கள். அந்த அறிக்கையிலே விலைவாசியைக் கட்டுப்படுத்
துவதைப் பற்றிக் கவனம் செலுத்தப்படும் என்று அவர்கள்
குறிப்பிட்டார்கள். அதைப்போலவே, எடுத்த எடுப்பிலே,
காய்கறிகளினுடைய விலைகள் குறைக்கப்பட்டன. விலைவாசி
களைக் கட்டுப்படுத்துவதற்கான பல நடவடிக்கைகளை இந்தக்
கூட்டுறவுத் துறையின் மூலமாகவும், உணவுத் துறையின் மூல
மாகவும், நாங்கள் எடுத்துக் கொண்டு வருகிறோம் என்பதை
நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக் கொள்ள கடமைப்பட்டு
இருக்கிறேன்.

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. க. இராசாராம்]

இதிலே கூட்டுறவுத் தொழில் பயிற்சி நிலையங்கள், ஐ.டி.ஐ.
மூலமாக, பெண்களுக்கு வேலை வாய்ப்பினை அதிகரித்துத்
தரவேண்டும் என்பதில், இந்த அரசு மிகுந்த அக்கறை கொண்
டுள்ளது. கிராமப் புறங்களிலே 9 அல்லது 10-வது வகுப்பு
வரை படித்த பெண்கள் தகுந்த வேலை வாய்ப்பு கிடைக்கா
மலும், ஓரளவு படித்தால், கூலி மற்றும் சிறு வேலைகளுக்குச்
செல்ல முடியாமலும் இருக்கிறார்கள். அதற்காக, அவர்
களுக்காக, இரண்டு பயிற்சிப் பள்ளிகளை, பெண்களுக்கு என்று,
கூட்டுறவுத் துறையின் கீழ் தர்மபுரி மாவட்டத்திலே ஒன்றும்,
சேலம் மாவட்டத்திலே ஒன்றும், ஆக, இரண்டு கூட்டுறவுத்
தொழில் நுட்பப் பயிற்சி நிலையங்களைத் துவக்க இந்த ஆட்சி
உத்தேசித்து இருக்கிறது.

பிற்பகல் 7-20

இதற்காக தலைமை மற்றும் கூட்டுறவு நிறுவனங்களால்
ஒரு கூட்டுறவுக் கல்விச் சங்கம் அமைக்கப்படும். இந்த இரண்டு
தொழில் நுட்பப் பயிற்சி நிறுவனங்களிலேயும் ஒரு பயிற்சி நிலை
யத்திற்கு 200 பெண்கள் வீதம் சேர்க்கப்பட்டிருக்கிறார்கள்.
இங்கே தையல் தொழில் வகுப்புகள், அச்சுத் தொழில் சம்பந்த
மாக கல்வி, பனியன் தொழில், ரொட்டி மற்றும் இனிப்பு சம்
பந்தப்பட்ட தொழில்கள், கம்ப்யூட்டர் தொழில் வகுப்புகள்,
கணிப் பொறி, பழங்கள், காய்கறிகள் பாதுகாப்பு போன்ற துறை
களில் தொழில் நுட்பப் பயிற்சி அளிக்கப்படும். மேலும் 100
பெண்கள் தங்கும் அளவிற்கு விடுதி வசதிகள் கொண்டதாக இந்தப்
பயிற்சி நிலையம் அமையும். இதற்காக ரூ. 75 இலட்சம் மூலதனச்
செலவாகும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இந்தத் தொகை நம்
முடைய நிதியமைச்சரிடத்திலேயிருந்து பெறாமல், தமிழ்நாடு கூட்
டுறவு ஒன்றிய நிறுவனத்திலிருந்து வருகிற ஆராய்ச்சி மற்றும்
வளர்ச்சி நிறுவனத்திலிருந்து வழங்கப்படுகிறது என்பதை நான்
தெரிவித்துக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். நான் அறி
விக்கிற இந்த அறிவிப்புகளுக்கெல்லாம் மாநில அரசிடத்திலே
யிருந்து எந்த நிதியும் பெறவில்லை என்பதை நான் தெரிவித்துக்
கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

தர்மபுரி மாவட்டம் பின் தங்கிய மாவட்டம் என்பது உறுப்
பினர்களுக்குத் தெரியும். தர்மபுரி மாவட்டத்தில் ஒருங்
கிணைந்த கூட்டுறவு வளர்ச்சித் திட்டம். அது ஏற்கனவே
காமராசர் மாவட்டத்தில் இருக்கிறது. அந்த வளர்ச்சித் திட்
டத்தையும் நம்முடைய தர்மபுரி மாவட்டத்திற்கும் அறிமுகப்
படுத்தி, ரூ. 10 கோடி அளவில் 5 ஆண்டு காலத்தில் தொடக்க
வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கிகளுக்கு 100 மெட்ரிக்
டன் கொள்ளளவு கொண்ட கிடங்கு கட்டித் தருதல், நியாய
விலைக் கடைகள் நடத்த கட்டிடங்கள் கட்டித் தருதல்
மற்றும் உரம் ஆகியவற்றை பொதுமக்களுக்கு அளித்தல்,
நகைகளின் மீதான கடனை தொடக்க வேளாண்
மைக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் அதிக அளவில் அளிக்காததால்

[திரு. க. இராசாராம்] [1991 செப்டம்பர் 14

தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் பெரும்பாலும்
லாபமீட்ட முடிவதில்லை. எனவே தொடக்க வேளாண்மைக்
கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்குப் பாதுகாப்பு அறைகள், மற்றும்
இரும்புப் பெட்டகங்கள் படிப்படியாக அளித்து கூட்டுறவுச்
சங்கங்களுக்கு வழங்க உத்தேசிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதனால்
நகைகளின் பேரில் பொதுமக்கள் அதிக அளவில் கடன் பெற
இயலும். தாழ்த்தப்பட்ட வகுப்பைச் சேர்ந்த விவசாயிகளுக்கு
தொடக்க வேளாண்மை மற்றும் நகர் வங்கிகளிலே ஒரு நபருக்கு
ரூ. 500 மானியமாக வழங்கப்படும். நிலமற்றோரை நிலச்
சொந்தக்காரர்களாக்க கூட்டுறவுத் துறையின் மூலமாக உதவி
செய்வதற்கு இந்த ஆட்சி முடிவு எடுத்திருக்கிறது. புரட்சித்
தலைவி இதிலே மிகுந்த அக்கறை செலுத்தியிருக்கிறார்கள்
என்பதையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்
கிறேன். இத்தனை உதவிகள் அளித்தாலும் கிராமப்புறங்களில்
இருக்கின்ற ஏழை ஆதி திராவிட மக்கள் இன்னமும் நிலங்களை
சொந்தமாக்கிக் கொள்வதற்கு முடியாத தன்மையில் குத்தகை
தாரர்களாகவும் மற்றவர்களாகவும் பாடுபட்டுக் கொண்டி
ருப்பதை நீங்கள் நன்றாக அறிவீர்கள். ஆகவே இதற்கு இந்தத்
திட்டத்தின் அடிப்படையில் குத்தகைதாரர்களுக்கும் நிலச்
சொந்தக்காரர்களிடமிருந்து நிலங்களை வாங்கி, ஆதி திராவிடர்
மற்றும் மலை ஜாதிப் பழங்குடியின மக்கள் ஆகியோருக்காக
ஒரு திட்டம் வகுக்கப்பட்டு, இந்தத் திட்டத்திலே ஒவ்வொரு
வருக்கும் ரூ. 20,000 வரையில் ஒரு ஏக்கரா வாங்கிக் கொள்
வதற்கு நிதியுதவி செய்யப்படும். அதன் மூலமாக ரூ. 5,000
மானியமாக இந்த அரசு வழங்குகிறது. இதிலே ஆதி திராவிடர்
மற்றும் பழங்குடியினர் நிதி மேம்பாட்டு நிறுவனம் ரூ. 95
இலட்சத்தைக் கடனாக அளிக்கிறது. மாநில நில வள வங்கி
ரூ. 32 இலட்சத்தை கடன் பத்திரங்கள் மூலமாகப் பெறும்.
ரூ. 65 இலட்சம் மானியம் ஒருங்கிணைந்த ஊரக வளர்ச்சித் திட்ட
ஒதுக்கீட்டிலிருந்து அளிக்கப்படும். அநேகமாக இந்தத் திட்டத்
தினால் சிதம்பரம் பகுதி மக்கள் பயன்பெறுவர். ஏனென்றால்
சிதம்பரம் பகுதியிலே ஏராளமான ஆதி திராவிடர்கள் இந்தப்
பிரச்சினைகளினால் தொல்லைப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள்
என்பதை அறிகிறேன். அதையும் மற்ற இடங்களிலே இருப்
பதையும் பார்ப்பதற்கு இந்தத் திட்டம் பழங்குடியினர், ஆதி
திராவிடர்களுக்காக உருவாக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதையும்
ஏறக்குறைய ரூ. 1 கோடி இதற்காக செலவிடப்படுகிறது என்
பதையும் நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.
ஏழை எளிய மக்கள் மற்றும் நடுத்தர மக்கள், வெளிச் சந்தையை
விட குறைவாக அன்றாடத் தேவைக்கு ஏற்படும் பொருட்களைப்
பெறும் வகையில் கூட்டுறவு நியாய விலைக் கடைகள் லாபகர
மாக இயங்க பலவற்றை இன்றைக்கு மற்ற மாநிலங்களிலே
எல்லாம்—கூட்டுறவு நியாய விலைக் கடைகளை தனியாரிடம்
ஒப்படைத்திருக்கிறார்கள். நாம் அதைப் போலவே இல்லாமல்
நாமே நடத்துகின்ற ஒரு சூழ்நிலையில் 21000 கடைகளுக்குமேலாக

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. க. இராசாராம்]

நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. அவைகள் மூலம் நான்கு
பொருள்களைத்தான் வழங்கிக் கொண்டு வருகிறார்கள். அரிசி
கோதுமை, சர்க்கரை, மண்ணெண்ணெய் ஆகிய இந்த நான்கு
பொருட்களைத்தான் வழங்கி வருகிறார்கள். அவர்களுக்கு சம்பளம்
போதவில்லை. லாபகரமாக நடத்த வேண்டுமென்று பல
பேர் சொன்னார்கள். காலையிலே திறந்து வைக்கிறார்கள்.
மாலையிலும் திறந்து வைக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு ஒரு முழு
நேர வேலை வாய்ப்பைத் தரவும் அவர்களுடைய சம்பளத்தை
உயர்த்துவதற்கான ஆக்கபூர்வமான காரியங்களைச் செய்யவும்.
விலைவாசியை மார்க்கெட்டை விட குறைத்துத் தருவதற்காகவும்
இன்றைக்கு பல முயற்சிகளை இந்தஅரசாங்கம் ஏற்றுக்கொண்டு
வருகிறது. அதற்கான ஆலோசனையும் செய்து வருகிறது.
சிவகாசியில் இருப்பவர்களின் மூலமாக நெருப்புப் பெட்டிகளை
வாங்கி, 5 காசு, 6 காசுக்குக் குறைத்து தரலாம் என்று முயற்சி
செய்து கொண்டிருக்கிறோம்.

அதைப் போல பெரிய நிறுவனங்களிலிருந்து உடலுக்குப்
பயன்படுத்துகிற டாய்லெட் சோப்புகளை வாங்கி குறைந்த
விலைக்குத் தரலாம் என்கின்ற அந்த ஆராய்ச்சியிலே ஈடுபட்டி
ருக்கிறோம். ஆக சோப்புகள், தீப்பெட்டிகளை—கதர் கிராமத்
தொழில் வாரியங்கள் தமிழக அரசாங்கத்திலே இருக்கின்றன.
அதிலே பல பேருக்கு, கைவினைஞர்களுக்கு வேலை
வாய்ப்புகள் தருவதற்கான சாத்தியக் கூறுகள் இருக்கின்றன.
அவர்களிடம் கோபுரம் போன்ற சோப்புகள் இருக்கின்றன. அது
டிடெர்ஜன்ட் சோப், துணிக்குப் போடுகின்ற சோப் ரூ. 2-க்குக்
கிடைக்கும். மற்ற இடங்களிலே அதிகமான விலைக்கு டிடர்
ஜெண்ட் சோப்புகளை விற்கிறார்கள்.

பிற்பகல் 7-25

ஆகவே இதையெல்லாம் வாங்கித் தந்தால் ஏறக்குறைய
5 ஆயிரம் 6 ஆயிரம் பேர்களுக்கு குறையாமல் வேலை வாய்ப்பும்
கிடைக்கும். குறைந்த விலைக்கும் 3, 4 பொருட்கள் கிடைப்
பதற்கு சாத்தியக் கூறுகள் இருக்கின்றன. அத்தோடு அன்றாடம்
அத்தியாவசியப் பொருள்கள் என்று அழைக்கப்படுகிற
கிராம மக்களுக்கு தேவையான பொருட்களை வாங்கித் தருவதற்
காக, நாங்கள் அவைகளை தீர்மானம் செய்து இன்னும் பல
பொருட்களைச் சேர்க்கலாமா என்று பட்டியலை போட்டுக்
கொண்டிருக்கிறோம். ஏறக்குறைய 20 பொருட்களை கிராம
அங்காடிகளிலே விற்பதற்கு சாத்தியக் கூறுகள் இருக்கின்றன. எது
அதிகமாக விற்கிறது என்பதையும் பார்த்து, எதிலே எல்லாம்
லாபம் சரியாக வரும்என்பதையும் பார்த்து, அதிலும் கடைக்
காரர்கள் அதை வாங்கினால் தான் அரிசி போடப்படும் என்று
கட்டுப்படுத்தாத அந்தச் சூழ்நிலையில் வைத்து இவைகளைத்
தரலாம் என்ற முயற்சியினை நாங்கள் மேற் கொண்டிருக்கிறோம்
என்பதை மட்டும் தெரிவித்துக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்
கிறேன்.

[திரு. க. இராசாராம்] [1991 செப்டம்பர் 14

தற்போது 5 கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் பெண்களுக்கு மட்டும் பலன் தருகிறது. சென்னை, கோவை, சேலம், கடலூர் மற்றும் திருச்சியிலே இருக்கிறது. இந்தச் சங்கங்கள் 200 ரூபா யிலிருந்து ஆயிரம் ரூபாய் வரையில் காய் கறி விற்பனை, சேலை துணி வியாபாரம், பிளாஸ்டிக் பொருட்கள் தயாரித்தல், பெட்டிக் கடைகள் நடத்த, அலுமினியப் பாத்திரங்கள் மற்றும் தையல் கலைகள் போன்றவைகளுக்கு கடன் அளிக்கப்படுகிறது. சென்னை கூட்டுறவு வங்கி 500 ரூபாயிலிருந்து சிறு கடன்கள் அளிக்கிறது. அதில் 2057 பேர்களுக்கு இதுவரையில் 9 லட்சம் ரூபாய் வரையில் கடனாக அளித்து இருக்கிறது. சென்னை மத்திய கூட்டுறவு வங்கி மற்றும் மாவட்ட கூட்டுறவு வங்கிகளிலும் பெண்களுக்கு முக்கியத்துவம் அளித்து மேற்படி கடன்களை வழங்கிக் கொண்டு வருகிறது.

அதேபோல தமிழ்நாடு மாநிலக் கூட்டுறவு வங்கி, மத்திய கூட்டுறவு வங்கி மூலம் விவசாயிகளுக்கு குறுகிய மற்றும் மத்திய கால கடன்களை வழங்கி வருகிறது. இது தவிர லாரி மற்றும் பஸ் டிரக் போன்றவைகள் வாங்கவும், மாடு, ஆடு, கோழி போன்றவை வளர்ப்பதற்கும் மத்திய கால கடன்கள் வழங்கப்படுகின்றன. கைத்தறி நெசவாளர்களுக்கு, நெசவாளர் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மூலம் கடன்கள் வழங்கப்படுகின்றன. மாவட்ட மத்திய வங்கிகள் மூலமும் மாவட்டங்களில் உள்ள அதன் கிளை வங்கிகள் மூலமும் நகைக் கடன்கள் மற்றும் நுகர்வோர் கடன்கள் போன்றவைகள் அளித்து விவசாயிகளுக்கு நல்லமுறையில் உதவி செய்து வருகிறது.

அதேபோல இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தை—இராமநாத புரம் மாவட்டம், பசும்பொன் மாவட்டமாக காமராசர் மாவட் டமாக பிரிக்கப்பட்ட பிறகு, காமராசர் மாவட்டம் தவிர, மற்ற இரண்டு மாவட்டங்களுக்கு இதுவரையில் தனியாக மாவட்ட, மத்திய வங்கிகள் இல்லை. அது மட்டுமல்ல, சம்பு வராயர் மாவட்டமாக பிரிக்கப்பட்ட பிறகு அவர்களுக்கும் ஒரு மத்திய வங்கி இல்லை. இன்றைக்குக் கூட கும்பகோணம் இராமநாதன் அவர்கள் பேசுகிற போது, தஞ்சையில் காயிதே மில்லத் மாவட்டமாக பிரிப்பதாலே கும்பகோணத்தை மட் டும் மாற்றி விடாதீர்கள் வேறு எதையாவது மாற்றிக் கொள் ளுங்கள் என்று அவர் ஊரை பாதுகாப்பதற்காக தெரிவித்தார் கள். மாவட்டம் இரண்டாகப் பிரிக்கப்படுகிறபோது புதிய தாக பல கிராமங்களுக்கு வங்கிகள் உருவாக்கப்பட வேண்டும். அதேபோல இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தைப் பார்த்தால் ஏறக்குறைய 120 வங்கிகள் கிராம வங்கிகள் தொடங்கப்பட்ட பிறகுதான் ஒரு வயபிள் யூனிட் என்று சொல்லக்கூடிய அளவுக்கு, தங்களுடைய காலிலே நிற்கக் கூடிய வங்கிகளை உருவாக்க முடி யும். அதைப் போலவே ஒவ்வொரு இடத்திலும் அதை ஆராய்ச்சி செய்து, அதை மத்தியிலே இருக்கிற ரிசர்வ் வங்கி யிடத்திலே அனுமதி பெற வேண்டியதிருக்கிறது. அந்த அனு மதிக்கு போயிருக்கிறது. போய் வந்தவுடன் அந்தந்த மாவட்

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. க. இராசராம்]

டங்களுக்கு—காலம் கடந்து விட்டது என்று சொன்னாலும் ஏனென்றால் மாவட்டங்கள் புரட்சித் தலைவர் ஆட்சிக் காலத்திலேயே பிரிக்கப்பட்டன. நடுவிலே அவைகள் புறக் கணிக்கப்பட்டிருப்பதாகத்தான் நான் கருதுகிறேன். ஆகவே அந்தந்த மாவட்டங்களில் புதிய வங்கிகள் உருவாக்கு வதற்கான தன்மைகளிலே இந்த அரசு திட்டமிட்டுக் கொண்டி ருக்கிறது. அது மிக விரைவிலே தொடங்கப்படும் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்ள கடமைப் பட்டி ருக்கிறேன்.

தமிழ்நாடு ஸ்டேட் கோ-ஆப்பரேட்டிவ் வங்கி ஈட்டிய லாபத் திலேயிருந்து—கிராமங்களிலே நகைக் கடன்களைப் பற்றி யெல்லாம் சொன்னார்கள். நகைக் கடன்களிலே நடந்த மோசடி கள் பற்றியெல்லாம் சொன்னார்கள். நகைக் கடன்களைப் பொறுத்த மட்டில் அது இன்றைக்கு நல்லபடியாக தமிழ் நாட் டிலே வழங்கப்பட்டு வருகிறது. விவசாயிகளுக்கு தேவையானது எல்லாம் நகைக் கடன்கள் தான். எதற்காக நகைக் கடன்களை வாங்குகிறார்கள் என்றால் விதை நெல்லை வாங்குவதற்காக, விவசாயத்தை தொடங்குவதற்காக அது தேவைப்படுகிறது. ஆகவே நகையைக் கொண்டு போய் வைக்கிறார்கள். தமிழ் நாட்டில் இதில் இன்னொரு அதிசயம் என்னவென்று சொன் னால், நகைகளைக் கொண்டு போய் கடனுக்காக கிராம வங்கி களிலே வைத்தால் எப்படியும் அதை மீட்டு விடுகிறார்கள். அதற்கு உழைக்கிறார்கள். திரும்பவும் நகைகளைப் பெறுகிறார் கள். அல்லது தாய்மார்களின் நச்சரிப்பு பொறாமல் எப்ப டியோ அதை திரும்ப வாங்கி கொடுத்து விடுகிறார்கள். ஆகவே அந்த வகையில் நகைகடன் நல்லபடி பயன்பட்டுக் கொண்டு வருகிறது.

இப்போது இன்னும் 150 கிராம வங்கிகளில் நகைக் கடன் களை வழங்குவதற்காக ஜுவல்ஸ் ஃசேப் வழங்க இருக்கிறது. கூட் டுறவு வேளாண்மை வங்கிகள் 4,069 வங்கிகள் இருக்கின்றன. அதிலே 3,000 வங்கிகளில் நகைக் கடன்களை கொடுப்பதற்கான பெட்டக வசதி இல்லாத காரணத்தால் நட்டத்திலே இயங்கு கிறது. அதை மனத்திலே கொண்டு தமிழ்நாடு கோ-ஆப்ப ரேட்டிவ் யூனியனிலேயிருந்து, அதிலே இருக்கிற 150 ஜுவல்ஸ் ஃசேப் என்று சொல்லக் கூடிய இரும்புப் பெட்டகங்களை வாங்கி வழங்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

பிற்பகல் 7-30

பிரதம கூட்டுறவு வேளாண் வங்கி மேம்பாட்டு நிதியின் மூலமாக இதற்கு 5 சதவிகிதம் லாபத்தை அவர்கள் தருகிறார் கள். அதிலிருந்து 300 இரும்பு பெட்டகங்கள் வாங்கி வைப்ப தற்கும் இரும்புக் கதவு கொண்ட ஒரு அறை கட்டுவதற்கும் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு ஏறக்குறைய 600 இடங்களில் இந்த

[திரு. க. இராசாராம்] [1991 செப்டம்பர் 14

நகைக் கடன் வழங்குவதற்கு இந்த ஆண்டு திட்டம் போடப்
பட்டு இருக்கிறது. 3,000 கிராமங்களுக்கு அப்படிப்பட்ட
வசதிகள் இல்லை. ஆகவே இந்த ஆண்டு 600 முடிந்தால் 5
ஆண்டு காலத்திற்குள் 3,000 கிராமங்களுக்கும் அந்த நகைக்
கடன்கள் வழங்குவதற்கான இரும்புப் பெட்டகங்கள் வாங்கி
வைக்கப்படும் என்பதையும் அதன் மூலமாக தமிழகத்திலே நகைக்
கடன் கிடைப்பதற்காக எல்லா வசதிகளும் செய்யப்படும் என்ப
தையும் தெரிவித்துக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். தமிழக
சிறு விவசாயிகளுக்கு உரங்களைத் தருவதற்கும் 53 கோடி
ரூபாயை மாநில அரசு தந்திருக்கிறது. புரட்சித் தலைவி அவர்
களுடைய ஆணையின்படி கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மூலமாக அது
விநியோகிக்கப்படுகிறது. இதன்படி நன்செய் நிலம் பயிரிடும்
விவசாயிகளுக்கு ஹெக்டேருக்கு 210, புன்செய் நிலம் பயிரிடும்
விவசாயிகளுக்கு ஹெக்டேருக்கு 140 கிடைக்கும் என்று எதிர்
பார்க்கப்படுகிறது.

இராமநாதபுரம் மாவட்டம் பிரிக்கப்பட்டதைச் சொன்
னேன். கொத்தவால்சாவடி, இடம் மாறி போகும் போது
கோயம்பேடு வளாகத்தில் 2,100 டன் கொள்ளளவில் ரூ. 110
இலட்சம் செலவில் குளிர் பதன அறை கட்டப்பட்டுக்
கொண்டு இருக்கிறது. ஆகவே அந்த அறை வந்தாலும் நல்ல
அளவிற்கு பயன்படும் என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்ள கட
மைப்பட்டிருக்கிறேன். இந்தக் கூட்டுறவுச் சங்கங்களில் 11,000
கூட்டுறவு சங்கங்களுக்கு நாம் உறுப்பினர்களைச் சேர்க்க
வேண்டிய கடப்பாடு இருக்கிறது.

மூன்று மாதத்திற்குள்ளாக பெண் உறுப்பினர்களைச் சேர்க்க
வேண்டும் என்பதை ஏற்கனவே சொன்னேன். ஆதிதிராவிடர்
மற்றும் பழங்குடி வகுப்புகளைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு மானிய
மாக 100 ரூபாய் வழங்கப்படும் என்பதையும் முறைப்படியான
உறுப்பினர்களைச் சேர்த்த பின் சங்கத்திற்கு தேர்தல் வைக்கப்
படும் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்
கிறேன். இதோடு இந்த கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் வந்த பிறகு
உணவுப் பொருள் வழங்குவது ஒரு மகிழ்ச்சிகரமான செய்தி.
அதன் மூலமாக எல்லா மக்களுக்கும் உணவு வழங்குவதிலே
நாங்கள் மிகுந்த அக்கறை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம்.

கூட்டுறவு சிறப்பு அங்காடிகள் என்று தமிழகத்திலே
பல்வேறு இடங்களிலே இருக்கின்றன. நான் இரண்டு சிறப்பு
அங்காடிகளைத்தான் பார்த்தேன். அவைகள் எல்லாம் எனக்கு
வேதனை தந்த அங்காடிகளாகத்தான் இருக்கின்றன. 58
கோடி ரூபாய் வியாபாரம் நடக்கிற சென்னையில் 125
இலட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் அடைந்து கொண்டிருக்கிறது.
அதுபோலவே மதுரையிலே போய் ஒரு கூட்டுறவு வங்கி சிறப்பு
அங்காடியைப் பார்த்தேன். அதிலே 28 கோடி ரூபாய்க்கு
வியாபாரம் 94 இலட்ச ரூபாய்க்கு நஷ்டம். இது உலகத்திலே

1991 செப்டம்பர் 14] [திரு. க. இராசாராம்]

என்னை மாதிரி உலகம் சுற்றினவர்களுக்கு, சகித்துக்கொள்
ளவே முடியவில்லை. அன்றிலிருந்து சரியான தூக்கமும்
இல்லை. அந்த அளவிற்கு வியாபாரம் நடக்கிறது. கூட்
டுறவுத் துறை என்றால் கூட்டுறவுத் துறையின் மூலமாக
எல்லாமே செய்ய முடியும் என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் பண்
ருட்டி இராமச்சந்திரன் அவர்கள் சொன்னார்கள். உங்
களுக்குச் சொல்ல வேண்டுமென்று சொன்னால் ஒரு சின்ன நாடு
டென்மார்க். அந்த நாட்டிற்கு நான் போயிருக்கிறேன்.
அந்த நாட்டிலே வெறும் கூட்டுறவுதான். கூட்டுறவு மூல
மாக வாழ்க்கை நடத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். 5 ஏக்
கராவுக்கு மேலே யாருக்கும் கிடையாது. 4 குதிரை,
50 மாடுகள் வைத்திருக்கிறான். 20 கோழி வைத்திருக்கிறான்.
5 ஏக்கரா வைத்திருக்கிறான். எம்.ஏ., பி.ஏ., படித்திருக்
கிறேன் என்கிறான். அந்த இடங்களிலே போய் பார்த்தேன்.
அந்த டென்மார்க் சேலம் ஜில்லா மாதிரி ஒரு சின்ன நாடு
அவ்வளவுதான். அந்த நாட்டிலே கூட்டுறவுத் துறையின்
மூலமாக பாலாடை, பாலாடைக் கட்டி இதையெல்லாம்
செய்து உலகம் பூராவும் வியாபாரம் செய்து, நம்ம ஊரிலே
இருக்கின்ற தாய்மார்களுக்கு பிரசவ காலத்திலே, குழந்தை
பெறும் பொழுது, தாய் சாகிறாளா அல்லது
குழந்தை சாகிறதா என்பதைக் கண்டு பிடித்து,
தென்னாற்காடு மாவட்டத்திற்கு சேலம் மாவட்டத்திற்கு
என்று 8, 8 கோடி ஆக 16 கோடி ரூபாயைக் கொடுத்து
டானிடா திட்டம் என்ற ஒன்றைப் போட்டு அதன் மூலமாக
நமக்கு ஆஸ்பத்திரி கட்டிக்கொடுக்கிறான். நமக்கு இவ்வளவு
பெரிய ஜனத்தொகை, இவ்வளவு பெரிய அதிகாரிகள், ஆள்,
அம்பு எல்லாம் ஏராளமாக இருந்து, சரக்கு இருந்து, படிப்பு
இருந்து அதிலே இவ்வளவு நஷ்டம். நான் போய் பார்க்கிறேன்.
மதுரை கூட்டுறவு வங்கியிலே ஒரு பகுதி 2,000 சதுர அடி
தனியாக வாடகைக்கு விட்டால் 10,000 ரூபாய் வரும்.
அது மூடிக் கிடக்கிறது. என்ன அப்பா உள்ளே இருக்கிறது
என்றேன். கான்பிஸ்கேட்டடு குட்ஸ் எல்லாம் வாங்கி
வைத்திருக்கிறது என்றான். கடிகாரம், ரேடியோ போன்ற
பொருட்கள் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. சரி கதவைத் திற
என்றேன். இன்னும் அந்தப் பையன் வரவில்லை என்றான்.
நான் எல்லாக் கடைகளையும் சுற்றிப்பார்த்துவிட்டு வந்து
கதவைத் திற என்றேன். அந்தப் பையன் இன்றைக்கு லீவ்
போல இருக்கிறது என்றான். சரி பூட்டு சாவி இங்கே
தான் இருக்கும். சாவியைக் கொண்டு வா என்றேன். அதையும்
அவனே எடுத்துக்கொண்டு போய்விட்டான் என்றான். இது
4 வருஷமாக, இதிலே பார்த்தால் எனக்கு ஒரு பக்கம்
நல்ல வேலையைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள் : இன்னொரு
பக்கம் வொர்க்ஷாப் ரிப்பேர் செய்து கொடுக்கின்ற வேலை
யையும் கொடுத்துவிட்டார்கள். பெரிய விவகாரமாக இருக்
கிறது. இதையெல்லாம் மாற்ற வேண்டியிருக்கிறது. இரண்டு
வருடங்களாக ஆட்சி நடந்து அவர்கள் ஏன் பார்க்கவில்லை,

மதுரையிலே நடந்து போகலாம். ஒருவேளை மந்திரிகள்
கடைக்குள் போனால் மரியாதைக்குறைவு என்று நினைத்தார்
களோ என்னவோ, எனக்கு இந்த மரியாதை எல்லாம் கிடையாது.
நான் மந்திரி வேலையிலும் இருந்திருக்கிறேன். இல்லாமலும் இருந்
திருக்கிறேன். ஊர் சுற்றிக்கொண்டே இருந்திருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 7-35

ஆகவே போய்ப் பார்த்தால் பயங்கரமாக இருக்கிறது.
மருந்துக் கடையில் இருக்கிற ரெப்ரிஜிரேட்டரைத் திறந்து
பார்த்தால் அது பீரோவாக இருக்கிறது. ரெப்ரிஜிரேட்டர்
வேலை செய்து 5, 6 வருடங்கள் ஆகிறதாம்.
கொஞ்சம் கூட உணர்ச்சி இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். இப்படி

ஆகவே, இன்றைக்கு இந்த நஷ்டங்கள் முழுவதையும்
மாற்றியமைக்கவேண்டும் என்ற முடிவில் இருக்கிறேன்.
ஏன் என்றால் நான் ஏற்கனவே மாற்றியிருக்கிறேன். தொழில்
அமைச்சராக இருக்கும்போது 14 கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலை
கள் இருந்தது என்னிடம், வந்தவுடன் கேட்டேன் என்னப்பா
லாபம் என்று. லாபமும் கிடையாது, நஷ்டமும் கிடையாது
என்று சொன்னார்கள். என்னப்பா 225 கோடி ரூபாய்க்கு
ராஜீவ் காந்தி சர்க்கரையை இறக்குமதி செய்து கொண்டிருக்
கிறார். நீ என்ன லாபமும் கிடையாது, நஷ்டமும் கிடை
யாது என்று சொல்லுகிறாய். எதற்காக வேலை செய்
கிறாய்? லாபம் கொண்டு வந்தால் நீ இரு, இல்லாவிட்டால்
உன்னை வீட்டுக்கு அனுப்பி வைத்து விடுவேன் என்று சொன்
னேன். ஒரே ஒரு வருடத்திலே லாபம் கொண்டு வந்து விட்
டார்கள். 2 லட்சம் டன் சர்க்கரை அதிகம் உற்பத்தி ஆகி
52 கோடி ரூபாய் மிச்சம் செய்து இருக்கிறார்கள். இப்
போது உள்ள இந்த நஷ்டம், ஈரோட்டில் மட்டும் தான்
கொஞ்சம் லாபம் காட்டியிருக்கிறார்கள். அது அந்த அம்மா
பயத்தால் காட்டினார்களோ என்னமோ தெரியாது. ஆகவே
எல்லாக் கடைகளிலும் நஷ்டம் இருக்கிறது. அந்த நஷ்
டங்களை போக்கவேண்டிய கடப்பாடு இருக்கிறது. ஆகவே,
அதற்கான முயற்சியில் ஈடுபட்டிருக்கிறேன். எனக்கு இந்தி
யாவில் இருக்கிற எல்லா விவரங்களும் தெரியும்; எல்லா
ஆட்களையும் தெரியும். எங்கே நெல் விளைகிறது; எங்கே
கொள் விளைகிறது; எங்கே பருப்பு விளைகிறது என்று எல்
லாம் எனக்குத் தெரியும். ஆகவே இப்போது மந்திரி வேலை
இல்லை. வியாபாரி வேலை தான் பார்த்துக்கொண்டிருக்
கிறேன். அந்த மாதிரி பார்த்து அதை லாபகரமாக கொண்டு
வந்து அடுத்த வருடம் உங்களிடத்திலே இந்த மானியக்
கோரிக்கையிலே நல்ல பல செய்திகளை சொல்வேன் என்று
சொல்லி விடைபெறுகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் 28 வெட்டுத் தீர்மானங்களைத்
தந்து இருக்கிறார்கள். அதை அருள்கூர்ந்து திரும்பப் பெற்றுக்
கொள்ளும்படி வேண்டிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்</u>: திரு. ஆர். சிங்காரம்.

<u>திரு. ஆர். சிங்காரம்</u>: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கூட்டுறவுத் துறையிலே 12 ஆண்டுக் காலமாக கூட்டி அள்ளி இங்கே சுகம் கண்டுக்கொண்டிருக்கிற இந்த சேலத்து அதிகாரிகள் மேல் நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு ஏதாவது விசாரணைக் கமிஷன் அமைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

<u>மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்</u>: வங்கியிலேயா எதிகல ?

<u>திரு. ஆர். சிங்காரம்</u>: தலைவர் அவர்களே, சேலத்திலே ஒரு அதிகாரி 12 ஆண்டுக் காலமாக டிஸ்மிஸ் செய்யப்பட்ட அதிகாரி, கூட்டுறவு வங்கியில், சென்டிரல் வங்கியில் உள்ள அந்த அதிகாரிகள் மீண்டும் உத்தியோகத்தில் புரமோஷன் கொடுத்து செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். முன்னாள் அமைச்சர் அவருக்கு 6 லட்சம் ரூபாய் அரியர்ஸ் வாங்கிக் கொடுத்திருக்கிறார். புரமோஷனில் இப்போது வேலை பர்த்துக் கொண்டிருக்கிறார். ஆனால் அங்கே காங்கிரஸ், அ.தி.மு.க. காரர்களுக்கு எந்தவிதமான சௌகரியமும் பண்ணுவது இல்லை. இரண்டாவது மிகப்பெரிய ஊழலை இன்னும் செய்து கொண்டிருக்கிறார் என்று கேள்விப்படுகிறேன். ஆகவே, உடனடியாக விசாரணைக் கமிஷன் ஏற்படுத்தி அவரை தற்காலிக நீக்கம் செய்து புதிய அதிகாரிகளை நியமித்து ஊழலை கண்டுபிடிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க. முடியுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

<u>மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்</u>: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பரிசீலிக்கலாம். என்னுடைய கவனத்திற்கு வந்திருக்கிறது. பரிசீலிக்கலாம்.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்</u>: திரு. வி. தண்டாயுதபாணி

<u>திரு. வி. தண்டாயுதபாணி</u>: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நாடாளுமன்றத்தில் இரவு 12 மணி வரை உட்கார்ந்து பணியாற்றிய காரணத்தால் ஒன்றும் தெரியவில்லை. இருந்தாலும் மாண்புமிகு உணவுத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் பேசுகின்றபோது நல்ல திட்டங்களை எல்லாம் கொடுத்தார்கள். செய்வதாகவும் உறுதி கூறியிருக்கிறார்கள். ஒரே ஒரு சின்ன ஆலோசனையை மட்டும் வைத்து அதை செய்ய முடியுமா என கேட்க ஆசைப்படுகிறேன்.

இந்தக் கூட்டுறவுத் தேர்தல் எல்லாம் நடக்காத காரணத்தால் அகில இந்திய அளவில் நம்முடைய தமிழ்நாட்டு பிரதிநிதிகள் செல்லாமல் பல வருடங்களாக N.A.F.E.D., I.F.C.O.

[திரு. வி. தண்டாயுதபாணி] [1991 செப்டம்பர் 14

போன்ற பல்வேறு நிறுவனங்களிலே எந்த நாளிலேயும் தமிழ்
நாட்டிலிருந்து பிரதிநிதிகள் போய் அங்கே உட்கார்ந்து
அவர்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்படுகின்ற நிலைமை இல்லாமல் போய்
விடுகிறது. அவர்கள் நல்ல நிறைய அனுபவம் பெற்று
இருக்கின்ற காரணத்தால் டெல்லி ஆனாலும் சரி, சென்னை
ஆனாலும் சரி இங்கே கூட திரு. வி. கே. லட்சுமணன் சட்ட
மன்ற உறுப்பினர் அவர்கள் கூட நல்ல கோ-ஆப்பரேட்டராக
இருந்தவர். ஆனால் நம்முடைய ஆட்கள் போய் அங்கே
நல்ல பொசிசனுக்கு வரவேண்டிய நிலைமையைத் தாங்கள்
ஏற்படுத்திக் கொடுக்கவேண்டும். கொடுக்கமுடியுமா ? இது
ஒரு கேள்வி. அடுத்து.....

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :</u> ஒரு கேள்வி போதும்.
இந்த நேரத்தில் ஒரு கேள்வி தான். உட்கார்ந்து இருப்பதைப்
பற்றி ரொம்ப வருத்தப்பட்டீர்கள்.

<u>திரு. வி. தண்டாயுதபாணி :</u> மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே, உரத்தில் வரியை 3½ சதவீதத்தி
லிருந்து 3 சதவீதமாக குறைத்து இருக்கிறீர்கள். ஆனால்
உரத்தினுடைய விலையை மத்திய அரசு 30 சதவீதத்திற்கு
உயர்த்தியிருக்கிறது. 100 ரூபாய் விற்றபோது 3½ ரூபாய்
வரி ; 130 ரூபாய்க்கு 3 சதவீத வரி என்று சொன்னால் 3
ரூபாய் 90 பைசா ஆகிறது. ஆகவே, விவசாயிகள் 3½ ரூபா
யிலிருந்து 3 ரூபாய் 90 பைசா கொடுக்கிறார்கள். ஆனால்
52 கோடி ரூபாய் உர மானியம் கிடைத்தாலும் கூட விவ
சாயி இப்போது உரம் வாங்குகின்றபோது உரத்தினுடைய
விலை குறைந்தபாடில்லை என்பதை மட்டும் பணிவன்போடு
தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

<u>மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் :</u> தலைவர் அவர்களே,
உரத்தினுடைய விலை குறைந்து தான் இருக்கிறது. அதோடு
210 ரூபாய் மானியமாக தருகிறோம். சிறு, குறு விவசாயி
களுக்கு உரத்தினுடைய விலை குறைந்துதான் இருக்கிறது.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :</u> திரு. எஸ். பீட்டர்
அல்போன்ஸ்.

<u>திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ் ;</u> தலைவர் அவர்களே,
கூட்டுறவுச் சங்கங்களுடைய தேர்தலை நடத்துவதற்கு தயாராக
இருக்கிறோம் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொன்
னார்கள். ஆனால் அதுவரை கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்கு
இப்போது நியமிக்கப்பட்டுள்ள தனி அதிகாரிகள் சம்
பளத்தை தாங்கவேண்டிய சூழ்நிலையில் இருக்கிறதே, அதை
தாங்குவதற்கான சக்தியே கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்கு
இல்லையே ; தேர்தல் நடக்கின்ற வரை அந்தக் கூட்டுறவு
தனி அதிகாரிகளின் சம்பளத்தை அரசே கொடுத்துவிடுமா
என அறிய விரும்புகிறேன்.

1491 செப்டம்பர் 14]

பிற்பகல் 7-40

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் ;</u> மாண்புமிகு உணவு
மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர்.

<u>மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் :</u> மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே, நான் ஏற்கெனவே சொன்னேன். நிதி
இலாகாவிலேயிருந்து எந்தக் காசையும் பெறாமல்தான்
இப்போது இந்த அறிக்கையை உங்களிடத்திலே கொடுத்திருக்
கிறேன். ஆகவே, உணவுத் துறைக்கு 400 கோடி ரூபாய்
வாங்குகிறோம். அதுவே பெரிய மானியம். ஆகவே, நிலைமை
களை உத்தேசித்து, அந்தச் சம்பளத்தை 4, 5 சங்கங்கள்
கொடுக்க முடியுமா என்பதையெல்லாம் பரிசீலித்துப் பார்க்கலாம்
என்று இருக்கிறேன். இருந்தாலும் மாண்புமிகு உறுப்பினர்
அவர்கள் அதைப்பற்றி குறிப்பிட்டுச் சொல்லியிருக்கிறார்கள்.
அதை கவனிக்கலாம். அதோடு, மாண்புமிகு உறுப்பினர்
தண்டபாணி அவர்கள் சொல்கிறபோது பல இடங்களுக்குப் பிரதி
நிதிகள் செல்லவில்லை என்று சொன்னார்கள். அதை
கவனித்து, எந்தெந்த இடங்களுக்குப் பிரதிநிதிகள் இல்லையோ
அந்த இடங்களுக்கு பிரதிநிதிகளை அனுப்பலாம் என்கிற
எண்ணம் எனக்கு இருக்கிறது. எந்த இடங்களுக்கெல்லாம்
பிரதிநிதிகள் போகவேண்டுமோ அங்கெல்லாம் பிரதிநிதிகள்
போய் நம்முடைய குறைகளை எடுத்துச்சொல்லாவிட்டால்
மாநிலத்திற்குத் தேவையானவைகள் பல இடங்களிலேயிருந்து
கிடைக்காமல் போய்விடும். அதற்கான நடவடிக்கைகளை
அரசு மேற்கொள்ளும்.

<u>மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :</u> திரு. ம. தனபால்.

<u>திரு. ம. தனபால் :</u> மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் மிகச் சிறப்பானத்
திட்டங்களை இந்த நேரத்திலே அறிவித்து இருக்கின்றார்கள்.
நான் ஒரே ஒரு சந்தேகத்தை மட்டும் தெளிவாக்கிக் கொள்ள
விரும்புகிறேன். கூட்டுறவுக் கடைகளிலே மதுக்கடைகள்
வைக்கப்பட்டிருக்கின்றனவே, கூட்டுறவுக் கடைகளை மது
வகைகள் விற்கப்படுகின்றனவே அது தொடர்ந்து செயல்படுத்
தப்படுமா அல்லது அகற்றப்படுமா ? அது அகற்றப்பட்டு தாய்
வீட்டிற்கே திருப்பி அனுப்பப்படுமா? என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

<u>மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் :</u> மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே, ஐ.எம்.எஃப்.எல்., என்கிற மது
நாட்டிலே இருக்கிற வரையில், கூட்டுறவுக் கடைகளில்
அந்த ஒரு பகுதிதான் லாபமாக நடக்கிறது. (சிரிப்பு) அதை
யும் மூடிவிட்டு நான் என்ன செய்வது ? கொஞ்சமாவது
லாபம் வருவதற்கு ஒரு கடைஇருக்கிறது. அதைத் தற்போது
மூடுகிற உத்தேசம் இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. எஸ். அன்பழகன்.

திரு. எஸ். அன்பழகன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உணவு அமைச்சர் அவர்கள் இந்த ஆண்டு தர்மபுரி மாவட்டத்திலும், சேலம் மாவட்டத்திலும் பெண்களுக்காக பயிற்சி நிலையம் ஒன்று ஆரம்பிக்க இருப்பதாகச் சொன்னார்கள். தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் அதிகமாக வாழும், பெண்கள் அதிகமாக வாழும் எனது நாமக்கல் தொகுதியில், சேலம் மாவட்டத்திற்காக ஆரம்பிக்கப்படும் பயிற்சி நிலையத்தை ஆரம்பிப்பாரா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அது என்னுடைய மாவட்டமும்கூட, என்னுடைய தொகுதியும் அங்கே இருக்கிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. இரா. புதுநயினார் ஆதித்தன்.

திரு. இரா. புதுநயினார் ஆதித்தன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர் பாலையா அவர்கள் கூறியதைப்போல இந்த அகதிகளுக்குக் கொடுக்கின்ற, அந்த அரிசிப் பிரச்சினையில் நான் ஒரு கருத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : கருத்து வேண்டாம்; கேள்வியாகக் கேளுங்கள்.

திரு. இரா. புதுநயினார் ஆதித்தன் : அந்த அகதிகளுக்கு நீங்கள் இந்த அளவிற்கு, குறைந்த விலையில் அரிசியையும் மற்றும் உதவித் தொகையும் அளித்தும், அவர்கள் எந்த வேலையிலும் ஈடுபடாமல் பொதுவான அரசியல் பிரச்சினைகளிலும், ராஜீவ்காந்தி கொலை சம்பந்தமாக நியாயப்படுத்தியும், முன்னாள் முதல்வரைப் பாராட்டியும் நமது புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய நடவடிக்கைக்கு கண்டனம் தெரிவிக்கும் வகையிலே அவர்கள் இருந்துகொண்டு இருக்கிறார்கள். அதனால் அவர்களுக்குக் கொடுக்கின்ற அந்த.......... (மணியடிக்கப்பெற்றது).

மாண்புமிகு பேரவைத தலைவர் : கேள்வியாகக் கேளுங்கள்.

திரு. இரா. புதுநயினார் ஆதித்தன் ; அந்த அரிசி விலையை அவர்களுக்கு .. ..

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஈழப் போராளிகள் வேறு; அகதிகள் வேறு. அதையும் இதையும் ஒன்றாகப்போட்டு குழப்பக்கூடாது. அகதிகள்

முகாம்களைப் போய் பார்க்கவேண்டும். சென்ற வாரம் கூட மாண்புமிகு வருவாய்த்துறை அமைச்சர் திரு. எஸ்.டி.எஸ். அவர்கள் போய் பார்த்துவிட்டு வந்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் நிலைமை வேறு; இவர்களுடைய நிலைமை வேறு. ஆகவே ராஜீவ்காந்தி கொலையை சம்பந்தப்படுத்தி எல்லோரையும் போட்டு ஒரேயடியாக அலைக்கழிப்பது தவறு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. எஸ். டேனியல்ராஜ்.

திரு. எஸ். டேனியல்ராஜ் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தற்போது கிளைக் கடைகளை ஆரம்பிக்க வேண்டுமென்றால் பதிவாளருடைய அனுமதியைப் பெற்றுத்தான் ஆரம்பிக்க வேண்டியிருக்கிறது. அது மிகவும் சிரமமாக இருக்கிறது. ஆகவே, அந்தந்த மாவட்டத்திலேயிருக்கிற இணைப்பதிவாளரே கிளைக் கடைகளை ஆரம்பிப்பதற்கான அனுமதியை வழங்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கிளைக் கடைகள் இல்லாத இடங்களில், அமைப்பதற்கான ஏற்பாடுகளை நான் செய்துகொண்டு வருகிறேன் கிளைக்கடைகள் இல்லாமல் இருக்கின்ற இடங்கள் ஏதாவது இருக்குமானால், அங்கு கிளைக்கடைகள் அமைப்பதற்கான தக்க நடவடிக்கைகளை இந்த அரசாங்கம் எடுக்கத் தயங்காது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : விவாதம் முடிவுற்றது. இப்போது வாக்கெடுப்பு.

கோரிக்கை எண். 23—கூட்டுறவு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண் 23—கூட்டுறவு பற்றிய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப் படுகின்றனவா என அறிய விரும்புகிறேன். திரு. ப. ரங்கநாதன்.

திரு. ப. ரங்கநாதன் : இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ப. ரங்கநாதன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பெற்றது.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : தன்னுடைய வெட்டுத் தீர்மானத்தை வலியுறுத்த விரும்புகிறாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

டாக்டர். தே. குமாரதாஸ் : இல்லை.

[1991 செப்டம்பர் 14

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பெற்றது.

''கூட்டுறவு பற்றிய 23-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 40,74,21,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்'', என்னும் மாண்புமிகு உணவு மற்றும் கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர் அவர்களுடைய தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ''ஆம்''. என்க. (ஆம்).

மறுப்போர் ''இல்லை'' என்க. (இல்லை.)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக்கோரிய தொகை வழங்கப்படுகிறது.

பிற்பகல் 7-45

கோரிக்கை எண். 35— நுகர்பொருள வழங்கல்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண். 35. நுகர்பொருள வழங்கல் பற்றிய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன். திரு. ஆர். சிங்காரம் அவர்கள் தன்னுடைய வெட்டுத் தீர்மானத்தை வலியுறுத்த விரும்புகிறாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. ஆர். சிங்காரம் : இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஆர். சிங்காரம் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பெற்றது.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் அவர்கள் தன்னுடைய வெட்டு தீர்மானத்தை வலியுறுத்த விரும்புகிறாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் : இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெற்றுக் கொள்ளப்பெற்றது.

1991 செப்டம்பர் 14] [பேரவைத் தலைவர்]

''நுகர் பொருள் வழங்கல் பற்றிய 35-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 358,69,73,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்'' என்னும் மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் 'ஆம்' என்க .. (ஆம்)

மறுப்போர் 'இல்லை' என்க .. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகமென்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

(மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்படுகிறது.

பேரவையின் இன்றைய நிகழ்ச்சிகள் இத்துடன் முடிவுற்றன. பேரவை, மீண்டும் 16-9-1991 திங்கட்கிழமை முற்பகல் 9-30 மணிக்குக்கூடும். வணக்கம்.

பின்னர் பேரவை பிற்பகல் 7.46 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப் பெற்றது.

5. பேரவை முன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்.

அ. சட்டப்படிக்கான விதிகளும், ஆணைகளும்.

72. குன்னூர், திருவாளர் இமானுவேல் பார்வையற்றோர் துயர் தணிப்பு சங்கத்தினருக்கு வரி செலுத்துவதிலிருந்து விலக் களிப்பது குறித்து வணிகவரிகள் மற்றும் சமய அறக்கட்டளைகள் துறையின் 22—3—1991-ஆம் நாளிட்ட 167-ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை (தமிழ்நாடு 1990-ஆம் ஆண்டு உள்ளாட்சி பகுதிக்குள் இயக்கூர்திகளின் நுழைவின் மீதான வரிச்சட்டம் (தமிழ்நாடு சட்டம் 13/1990) 18(4) பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப்பெற்றது.

73. வேலூர், திருவாளர்கள் கிருத்துவ மருத்துவக் கல்லூரியினருக்கு வரி செலுத்துவதிலிருந்து விலக்களிப்பது குறித்து வணிக வரிகள் மற்றும் சமய அறக்கட்டளைகள் துறையின் 7—5—1991-ஆம் நாளிட்ட 249-ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை (தமிழ்நாடு 1990-ஆம் ஆண்டு உள்ளாட்சி பகுதிக்குள் இயக்கூர்திகளின் நுழைவின் மீதான வரி சட்டம் (தமிழ்நாடு சட்டம் 13/1990) 18 (4) பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப் பெற்றது.

74. தமிழ்நாடு 1954-ஆம் ஆண்டு அரசுப் பணியாளர் தேர்வாணைய ஒழுங்குமுறை விதிகளில் திருத்தமொன்று செய்வது குறித்து பணியாளர் மற்றும் நிருவாகச் சீர்திருத்தத் துறையின் 25—2—1991-ஆம் நாளிட்ட 68-ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை (இந்திய அரசமைப்புச் சட்டத்தின் 320(5) பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப்பெற்றது.)

75. தமிழ்நாடு 1954-ஆம் ஆண்டு அரசுப் பணியாளர் தேர்வாணைய ஒழுங்குமுறை விதிகளில் திருத்தமொன்று செய்வது குறித்து பணியாளர் மற்றும் நிர்வாகச் சீர்திருத்தத் துறையின் 4-4-1991 ஆம் நாளிட்ட 121-ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை [இந்திய அரசமைப்புச் சட்டத்தின் 320(5) பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப்பெற்றது].

76. தமிழ்நாடு 1954-ஆம் ஆண்டு அரசுப் பணியாளர் தேர்வாணைய ஒழுங்குமுறை விதிகளில் திருத்தமொன்று செய்வது குறித்து பணியாளர் மற்றும் நிருவாகச் சீர்திருத்தத் துறையின் 10—4—1991-ஆம் நாளிட்ட 132-ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை [இந்திய அரசமைப்புச் சட்டத்தின் 320(5) பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப்பெற்றது]

77. 1989—90-ஆம் ஆண்டிற்கான தமிழ்நாடு மாசுக் கட்டுப்பாடு வாரியத்தின் ஆண்டுக் கணக்குகள் (1974-ஆம் ஆண்டு நீர் (மாசுத் தடுப்பு கட்டுப்பாடு) சட்டத்தின் (மத்தியச் சட்டம் 6/1974) 39(2) பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப்பெற்றது) (தமிழ், ஆங்கிலம்).

ஆ. அறிக்கைகள், அறிவிக்கைகள், ஏனைய தாள்கள்.

27. கோரிக்கை எண். 3 —மோட்டார் வணடிகள் சட்டம்-நிருவாகம் பற்றிய விளக்கக் குறிப்பு, 1991—92 (தமிழ்-ஆங்கிலம்).

28. கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணி, கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் கோரிக்கை எண். 58—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு, 1991-92 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

29. கோரிக்கை எண். 23—கூட்டுறவுத் துறைக்கான கொள்கை விளக்கம், 1991-92 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

30. கோரிக்கை எண். 35—உணவு மற்றும் நுகர்வோர் பாதுகாப்பு பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1991-92 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

31. நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்துகப்பல் போக்குவரத்து குறித்த சாதனை பற்றிய ஆய்வுரை, 1991-92 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

32. தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறையின் சாதனை விளக்கக் குறிப்பு, 1991-92 (தமிழ், ஆங்கிலம்)

33. கோரிக்கை எண். 52—தமிழ் வளர்ச்சி பண்பாட்டுத் துறையின் விளக்கக் குறிப்பு (தமிழ், ஆங்கிலம்).

34. பள்ளிக் கல்வி, கல்லூரிக் கல்வி மற்றும் தொழிற் கல்வியைப் பற்றிய சாதனை விளக்க அறிக்கை, 1991-92 (ஆங்கிலம்).

இணைப்பு-1

[பக்கம் 42-இல் உள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் நிருவாகம் 1991-92 ஆம் ஆண்டுக்குரிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு.

மக்கள் ஓரிடத்திலிருந்து மற்றோர் இடத்திற்கு எளிதில் சென்று வருவதற்கும், பொருட்களை ஓரிடத்திலிருந்து மற்றோரிடத்திற்கு அனுப்புவதற்கும், மோட்டார் வண்டிப் போக்குவரத்து ஒரு முக்கிய சாதனமாக விளங்குகிறது. பயணிகள் எளிதில் சென்று வருவதற்கும், சரக்குப் போக்குவரத்திற்கும், சுற்றுலாவை மேம்படுத்துவதற்கும். மோட்டார் வண்டிப் போக்குவரத்து இன்றியமையா முக்கியப் பங்கு வகிக்கிறது. இவ்வாறாக மோட்டார் வண்டிப் போக்குவரத்து ஒரு பக்கம் மக்களுக்குச் சேவை செய்வதுடன், மற்றொரு பக்கம் மாநிலத்திற்கு வருவாயையும் ஈட்டித் தருகிறது.

இத்துறை பயனுள்ள வகையில் செயற்படவும், திறமையான வகையில் பணியாற்றவும் அதன் பணிகள் மற்றும் செயற்குறிப்புகள் குறித்தும் அறிந்து கொள்வது மிகவும் பொருத்தமுடையதாகும்.

போக்குவரத்துத்துறையின் அமைப்பு :

போக்குவரத்து ஆணையரின் தலைமையின் கீழ் இயங்குகிற போக்குவரத்துத்துறை, உள்துறையின் நிருவாகக் கட்டுப்பாட்டின் கீழ் இயங்கி வருகிறது. 1988-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், தமிழ்நாடு 1974-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம், இச்சட்டங்களின் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றை நிருவகிப்பது இத்துறையின் பொறுப்பாகும். மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், போக்குவரத்து நிருவாகத்தை ஒழுங்குபடுத்துவது என்ற அடிப்படை நோக்கத்துடன், மோட்டார் வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல், போக்குவரத்து வண்டிகள் மீது நிருவாகக் கட்டுப்பாட்டைச் செலுத்துதல், ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்துதல், விபத்தில் மூன்றாம் பேருக்கு ஏற்படும் கேடுகளுக்காக மோட்டார் வண்டிகளுக்குக் காப்புறுதி செய்தல் முதலியவற்றுக்கும் வகை செய்கிறது. 1939-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்திற்குப் பதிலாக அண்மையில் கொண்டுவரப்பட்ட 1988-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் (மத்தியச் சட்டம் 59/1988) விரைவாக அதிகரித்து வரும் வணிகப் பயன் மற்றும் சொந்தப் பயனுக்கான மோட்டார் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை குறித்தும் பயணிகள், சரக்குகள் தடையின்றி செல்லுதல், சாலைப் பாதுகாப்பு மற்றும் அதன் தரங்கள் குறித்தும், மாசுக் கட்டுப்பாடு போன்ற முக்கியத்துவம் வாய்ந்த சில இன்றியமையாப் பணிகளைக் கவனிப்பதற்காகப இயற்றப்பட்டுள்ளது.

2. போக்குவரத்து ஆணையர், போக்குவரத்துத் துறையின் தலைவராவார். இவர், மாநில போக்குவரத்து அதிகாரியும் ஆவார். மாநில அளவில், போக்குவரத்து ஆணையருக்கு, போக்குவரத்து இணை ஆணையர் இருவர், போக்குவரத்து துணை ஆணையர்கள் நால்வர், உதவிச் செயலாளர்கள் மூவர், துறைப் பிரதிநிதி ஒருவர், தலைமைக் கணக்கு அதிகாரி ஒருவர், கணக்கு அதிகாரி ஒருவர் உதவிப் பொறியாளர் (மோட்டார் வண்டிகள்) ஒருவர், புள்ளியியல் துறை உதவி இயக்குநர் ஒருவர் ஆகியோர் உதவி புரிகின்றனர். மாவட்ட நீதிபதி பதவித் தரத்திலுள்ள நீதித்துறை அலுவலர் ஒருவரின் தலைமையின் கீழ் இயங்குகிற மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றம், மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம், அதன் செயலாளர், கூடுதல் செயலாளர்கள், உதவிச் செயலாளர்கள் ஆகியோரின் ஆணைகளுக்கு எதிராகவும், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள், செயலாளர்கள், கூடுதல் செயலாளர்கள் ஆகியோரின் ஆணைகளுக்கு எதிராகவும் செய்து கொள்ளப்படுகிற மேல் முறையீடுகள், மறு ஆய்வு மனுக்களை விசாரணை செய்கிறது. மாநிலப் போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டு நடுவர் மன்றச் செயலாளர் என்ற பதவிப் பெயர் கொண்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர் பதவித் தரத்திலுள்ள அதிகாரி ஒருவர், மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றத்துக்கு உதவியாகப் பணியாற்று கின்றார். மேற்சொன்ன நிருவாக அமைப்பு முறையை எளிதில் புரிந்து கொள்வதற்காக, நிருவாக அமைப்பு முறை விளக்கப்பட்டியல் ஒன்று இணைப்பில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

3. மேற்பார்வை வசதிக்காக, மாநிலம் ஆறு மண்டலங் களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளது. ஒவ்வொரு மண்டலமும் போக்கு வரத்துத் துணை ஆணையர் ஒருவரின் நிருவாகக் கட்டுப் பாட்டின் கீழ் இயங்கி வருகிறது. மண்டலத்திலுள்ள போக்கு வரத்துத் துணை ஆணையாளருக்கு உதவியாகப் பின்வரும் அதிகாரிகளும், பணியாளர்களும் உள்ளனர். அதாவது தலைமையிடங்களில், வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர் (செயற்படுத்தும் பிரிவு) ஒருவர், மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர்கள் (பறக்கும் படை), உதவி கணக்கு அதிகாரி ஒருவர் ஆகியோரும், மாவட்டங்களில் வட்டாரப் போக்கு வரத்து அலுவலர்களும் உதவி புரிகின்றனர். சென்னையைத் தவிர, ஏனைய மாவட்டங்களில், மாவட்ட ஆட்சியாளர்கள் சம்பந்தப்பட்ட மாவட்டத்தின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகச் செயல்படுகின்றனர். சென்னையில், போக்கு வரத்துத் துணை ஆணையாளர், மாவட்டத்தின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாவார். வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் முப்பது பேரும், ஈரோட்டில் உள்ள வட்டாரக் கூடுதல் போக்குவரத்து அலுவலர் ஒருவரும் முறையே வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் செயலாளர்களாகவும், கூடுதல் செயலாளர்களாகவும் பணிபுரிகின்றனர்.

4. சென்னை மாநகரில், தற்போது சென்னை (மையம்), சென்னை (வடக்கு), சென்னை (தெற்கு), சென்னை (மேற்கு), என நான்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் உள்ளன.

''ஆட்டோ ரிக்ஷா'' ஓட்டுநர்கள், ''டாக்சி'' ஓட்டுநர்கள் ஆகியோரது முறைகேடுகளையும், தவறுகளையும், கண்டுபிடிக்க சென்னை மாநகருக்கென, சென்னை வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர் ஒருவருக்கு உதவுதவற்காக, இரண்டாம் நிலை மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர்கள் பன்னிருவரும், முதல் நிலை மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் ஒருவரும் கொண்ட சோதனைப்படை ஒன்று வாட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர் ஒருவரின் தலைமையில் உள்ளது.

5. மாவட்டங்களில், 25 பிரிவு அலுவலகங்கள் இயங்குகின்றன. ஒவ்வொரு பிரிவு அலுவலகத்திலும் மோட்டார் வண்டிகளின் எண்ணிக்கைக் கேற்ப முதனிலை அல்லது இரண்டாம் நிலை மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் ஒருவர் அல்லது பலர் உள்ளனர். இப்பிரிவு அலுவலகங்கள், பொதுவாக வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல், ஓட்டுநர்—நடத்துநர் உரிமங்கள் வழங்குதல், வரிகள் வசூலித்தல் முதலிய பணிகளைக் கவனிக்கின்றன. பூவிருந்தவல்லி, புழல், ஓசூர், காட்பாடி பன்னாரி, கூடலூர், கண்டியகவுண்டன் சாவடி, அம்பாரம் பாளையம், குமுளி, புளியறை, களியாக்காவிளை, திருச்சிற்றம்பலம் ஆகிய இடங்கள் ஒவ்வொன்றிலும் ஒரு தணிக்கைச் சாவடி வீதம் மொத்தம் பன்னிரெண்டு பல நோக்குத் தணிக்கைச் சாவடிகள் இயங்கி வருகின்றன. ஒவ்வொரு தணிக்கைச் சாவடியிலும் தொழில் நுட்பம் சாரா மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்கள் நால்வர் பணி புரிகின்றனர் ; இவர்கள் மாநிலங்களுக்கிடையே இயங்கும் மோட்டார் வாகனங்கள் உரிமத்தில் கண்டுள்ள நிபந்தனைகளின்படி இயங்குகின்றனவா என்றும், அவற்றிற்கு மோட்டார் வண்டிகளுக்கான வரி உரியவாறு வசூலிக்கப்பட்டுள்ளனவா என்றும் கண்காணிக்கின்றனர்.

மோட்டார் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை பெருக்கமும் போக்குவரத்து வசதிகளும் :—

6. கடந்த பத்தாண்டுகளில், மோட்டார் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை ஐந்து மடங்காக அதிகரித்துள்ளது. 1981 ஆம் ஆண்டில், இம் மாநிலத்தில் 3.21 இலட்சமாக இருந்த மோட்டார் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 1991 ஆம் ஆண்டில் 15.39 இலட்சம் வண்டிகளாக அதிகரித்து உள்ளது.

(ii) கடந்த இரண்டாண்டுகளில், போக்குவரத்து வண்டிகளின் ஒப்பு நோக்கு விவரங்கள் பின்வருமாறு :

அட்டவணை

போக்குவரத்து வண்டிகள்.

	பயணிப் பேருந்து.	ஒப்பந்த வண்டிகள்.	சரக்கு வண்டிகள்.	ஏனை போக்குவரத்து வண்டிகள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
31–3–1990 ஆம் நாள் நிலவரப்படி.	18,937	52,280	83,281	47,017
31–3–1991 ஆம் நாள் நிலவரப்படி.	18,723	62,414	88,281	38,973

	போக்குவரத்து அல்லாத வண்டிகள்.	பெரு மொத்தம்.
(1)	(6)	(7)
31–3–1990 ஆம் நாள் நிலவரப்படி.	12,08,651	14,10,166
31–3–1991 ஆம் நாள் நிலவரப்படி.	13,30,352	15,38,743

31–3–1990 மற்றும் 31–3–1991 ஆம் நாள் நிலவரப்படி அனுமதி பெற்றுள்ள ஒப்பந்த வண்டிகள் எண்ணிக்கை குறித்த விவரம் வருமாறு ;—

	ஆட்டோ ரிக்சா.	சாதாரண வாடகை மோட்டார் வண்டி.	சுற்றுலா வாடகை மோட்டார் வண்டி. (மோட்டார் வேன், பெரிய மோட்டார் வேன் உட்பட).	தனியார் ஒப்பந்தப் பேருந்து (பேருந்துகள் கொக்கூ உட்பட.)	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
31–3–1990 ஆம் நாள் நிலவரப்படி	28,062	2,351	21,727	140	52,280
31–3–1991 ஆம் நாள் நிலவரப்படி.	37,572	2,025	22,665	152	62,414

தமிழ்நாட்டில் இயங்கிவரும் பயணப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை, 1981 ஆம் ஆண்டில் 11,852 ஆக இருந்தது. அது 1991 ஆம் ஆண்டில் 18,723 ஆக உயர்ந்துள்ளது. அவற்றில், 12,667 பேருந்துகள் அரசுப் போக்குவரத்து கழகங்களைச் சேர்ந்தவையாகும். ஏனையவை தனியார் பேருந்துகளாகும்.

பேருந்து வசதிகள் :

9. போக்குவரத்துத்துறை, போக்குவரத்து வசதிகளை வழங்குவதில், போக்குவரத்து அடிப்படை தேவைகள் குறித்து உன்னிப்பாக கவனம் செலுத்தி வருகிறது.

புதிய வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கை, பேருந்து வசதிகள் பெற்ற கிராமங்களின் எண்ணிக்கைக் குறித்த புள்ளி விவரம் வருமாறு.—

தொடர் எண்.	பேருந்துகளின் விவரம்.	ஆண்டு விபரம். 1989–90	1990–91 (31–12–1990 வரை.)
1.	பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை ..	18,937	20,258
2.	வழித்தடப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	16,806	18,096
3.	உற்றுழிப் பேருந்துகள் ..	2,131	2,162
4.	வழித்தடங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை.	9,363	9,456
5.	புதிய வழித்தடங்கள் ..	113	93
6.	பயனடைந்த கிராமங்களின் எண்ணிக்கை.	143	117
7.	பயனடைந்த மக்களின் எண்ணிக்கை (இலட்சத்தில்).	1.37	1.02

10. இம்மாநிலத்தின் மூலை முடுக்குகளிலுள்ள ஊரகப் பகுதிகளுக்கு வழக்கமாக இயங்குகிற பேருந்து வசதிகளைச் செய்து தர இயலாத நிலையில் இப்பகுதிகளில் வாழும் மக்களின் போக்குவரத்து வசதிக்காக சிறு பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. சிறிய பேருந்துகளுக்கு, சலுகை வரியாக காலாண்டிற்கு இருக்கை ஒன்றிற்கு ரூ. 50 (வரி ரூ. 40-ம் மேல்

வரி ரூ. 10-ம்) வரி விதிக்கப்படுகிறது. 15 இருக்கைகளுக்கும் குறைவாக இருக்கைகள் உள்ள ஜீப் பேருந்துகளுக்குச் சலுகை வீதத்தில் வரி விதிக்கப்பட்டு (சாதாரண வரிவீதத்தில் முக்கால் பங்கில்) இயக்க அனுமதிக்கப்படுகின்றன. 31–3–1991 ஆம் நாள் நிலவரப்படி, தமிழ்நாட்டில் உள்ள ஜீப் பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை 23 ஆகும். 31–3–1991 ஆம் நாள் நிலவரப்படி, தமிழ்நாட்டில் இயங்கும்சிறு பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 78 ஆகும். இவை தவிர, சந்தைக்குச் செல்லும் கிராம மக்களின் தேவையை நிறைவு செய்வதற்காக சலுகை வரி வீதத்தில் (அதாவது காலாண் டிற்கு இருக்கை ஒன்றிற்கு ரூ. 50) அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களினால் பயணி சரக்கு வண்டிகள் 18 இயக்கப்பட்டு வருகின்றன.

11. சரக்கு வண்டிகள் :

(i) வியாபாரம், வணிகம், தொழில் ஆகியவற்றின் வளர்ச்சி யின் வேகத்தை அதிகரிப்பதற்காக சரக்கு வண்டிகளுக்கு மாநிலம் முழுவதும் இயங்குவதற்கான அனுமதிகள் எந்தவித நிபந்தனையுமின்றி வழங்கப்படுகின்றன. 1991 ஆம் ஆண்டில் மட்டும் சரக்கு ஊர்திகளின் எண்ணிக்கை 5,000 உயர்ந்துள்ளது. மேலும், இந்தியா முழுவதும், மாநிலங்களுக்கு இடையே சரக்குப் போக்கு வரத்தினை ஊக்குவிக்கும் பொருட்டு, சரக்கு ஊர்திகளுக்குத் தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. தற் போது தமிழ்நாட்டில், 14,386 தேசிய அனுமதிகள் வழங் கப்பட்டுள்ளன.

(ii) இம் மாநிலத்தில் சாதாரணமாக வசிக்கிற எவரும் மேற் சொன்ன அனுமதிக்காக விண்ணப்பிக்கலாம். 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தில் கண்டுள்ள நிபந் தனைகளை விண்ணப்பதாரர் நிறைவு செய்வதன் பேரில் சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகள் அவருக்கு அனுமதி வழங்கு வார்கள்.

12. சுற்றுலாவை மேம்படுத்துவதற்காக, ஒப்பந்த வண்டி களுக்கு அனைத்திந்திய அனுமதிகளும் வழங்கப்பட்டுள்ளன. சுற்றுலாவை மேம்படுத்துவதற்காக 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், மத்திய மோட்டார் வண்டிகள் விதிகள், தமிழ்நாடு 1989 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் விதிகள் ஆகியவை செயற்படுத்தபப்ட்ட பின்னர், மாநில அளவிலும், அனைத்திந்திய அளவிலும் சுற்றுலா வேன்கள் மற்றும் பெரிய வேன்களுக்கு அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின் றன. நாடு முழுவதும் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லும் அனைத் திந்திய அளவில் அனுமதி பெற்ற வேன்களும் உள்ளன. 31–3–1991 ஆம் நாள் நிலவரப்படி தமிழ்நாட்டில் அனைத் திந்திய அளவில் அனுமதி பெற்ற பெரிய வேன்கள் 308-ம் மோட்டார் வேன்கள் 1,134-ம் உள்ளன.

மாநிலங்களுக்கிடையேயான போக்குவரத்து :

13. ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொரு மாநிலத்திற்குப் பயணிகள், சரக்குகள், போக்குவரத்து தங்கு தடையின்றி நடைபெறும் பொருட்டு, அண்டை மாநிலங்களாகிய கேரளா, கருநாடகம், ஆந்திரப்பிரதேசம், மத்திய அரசின் நேரடி ஆட்சிப் பகுதியான பாண்டிச்சேரி ஆகியவற்றுடன் பரிமாற்ற போக்குவரத்து ஒப்பந்த உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்படு கின்றன. மாநிலங்களுக்கிடையே உள்ள வழித் தடங்களில் செல்லும் போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு அனுமதிகள் வழங்கும் அதிகாரம் மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கு வழங் கப்பட்டுள்ளது. மேற்சொன்ன பரிமாற்ற போக்குவரத்து ஒப்பந்த உடன்பாடுகள் தமிழ்நாட்டிற்கும், அண்டை மாநிலங் களாகிய ஆந்திரப்பிரதேசம், கேரளம், கருநாடகம், மத்திய அரசின் நேரடி ஆட்சிப் பகுதியாகிய பாண்டிச்சேரி ஆகிய மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் இடையே ஏற்கனவே செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

14. சரக்கு ஊர்திகள், ஒப்பந்த ஊர்திகள் ஆகியவற்றின் அனுமதிகளுக்கு மேலொப்பமிடுவதற்கு அண்டை மாநிலங் களுடன் தற்போதுள்ள ஏற்பாடுகள் பின்வருமாறு தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்படுகின்றன :—

பின்வரும் மாநிலங் களுக்கிடையே.	சரக்கு ஊர்திகள்.		ஒப்பந்த ஊர்திகள்.	
	அரசு ஊர்தி கள்.	தனியார் ஊர்தி கள்.	சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.	சாதாரண வாடகைக் கார்கள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
தமிழ்நாடு— ஆந்திரப் பிரதேசம்.	5,250	150	50	100
ஆந்திரப்பிரதேசம்— தமிழ்நாடு—	5,250	150	50	100
தமிழ்நாடு— கருநாடகம்.	3,000	150	100	200
கருநாடகம்— தமிழ்நாடு.	3,000	150	100	200
தமிழ்நாடு— கேரளம்.	2,500	200	350	500
கேரளம்— தமிழ்நாடு.	2,500	200	350	500
தமிழ்நாடு— பாண்டிச்சேரி.	3,009	வரம்பு ஏது மில்லை.	வரம்பு ஏது மில்லை.	வரம்பு ஏது மில்லை.
தமிழ்நாடு.— பாண்டிச்சேரி	300	ஷை	ஷை	ஷை

போக்குவரத்துப் பணிகளைப் பெருக்குவதற்காக வரைவு துணை ஒப்பந்தங்கள் அந்தந்த மாநில அரசுடன் கலந்தா லோசித்து வெளியிடப்பட்டுள்ளன. அவை விரைவில் முடிவு செய்யப்படும்.

<u>சென்னை மாநகரில் ஆட்டோ ரிக்ஷா அனுமதிகள்—</u>

15. ஆட்டோரிக்ஷா ஓட்டுவதற்கு, செல்திறனுள்ள உரிமம் வைத்திருக்கும் அனைவருக்கும் ஆட்டோ ரிக்ஷா அனு மதிகள் தாரளமாக வழங்கப்படுகின்றன. ஆட்டோ ஓட்டு நர்கள் சங்கம் அன்றாடப் பணியில் தாங்கள் எதிர்நோக்கும் பிரச்சினைகள் பற்றி புகார் தெரிவித்து, அக்குறைகள் நீக்கப் பட வேண்டுமென விரும்பியது. இவை குறித்து ஆழ்ந்து ஆராய்ந்து, நிவாரண நடவடிக்கைகள் பற்றிக் கருத்துத் தெரி விப்பதற்காக, போக்குவரத்து ஆணையாளரின் தலைமையின் கீழ் குழு ஒன்றை அரசு ஏற்படுத்தியுள்ளது. குழுவின் அறிக்கை எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. அறிக்கை கிடைத்தபின், அவர்களின் குறைகளைக் களைவதற்குத் தேவையான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும்.

வளைகுடா நெருக்கடியின்போது, பெட்ரோல் விலை அதிகரித்ததைத் தொடர்ந்து, ஆட்டோரிக்ஷாக்களுக்கான குறைந்தளவு கட்டணத்தில் எவ்வித மாற்றமுமின்றி கட்டண வீதம் ஒரு கி. மீட்டருக்கு ரூ. 1.50 லிருந்து ரூ. 1.70 ஆக 1–4–1991 லிருந்து உயர்த்தப்பட்டது.

தற்போது பெட்ரோல் விலை உயர்ந்துவிட்டதால்' கட்டண வீதத்தை மாற்றுமாறு ஆட்டோ ஓட்டுநர்களும்' ஆட்டோ உரிமையாளர் சங்கமும் முன்றியிட்டனர்.

28–8–1991 முதல் ஆட்டோ ரிக்ஷா மற்றும் சாதாரண வாடகைக்கார்களின் கட்டணங்கள் பின்வருமாறு உயர்த்தப் பட்டுள்ளது:—

(1)	முன்பிருந்த கட்டணம். (2) ரூ. பை.	புதிய கட்டணம். (3) ரூ. பை.
ஒவ்வொரு கிலோ மீட்டருக்கான கட்டணம்.		
ஆட்டோரிக்ஷா	1.70	2.26
சாதாரண வாடகைக்கார்கள்	2.50	3.40
குறைந்த அளவுக் கட்டணம்—		
ஆட்டோ ரிக்ஷா	3.00	4.40
சாதாரண வாடகைக் கார்கள்	3.40	[illegible]

பெட்ரோல் விலை அண்மையில் உயர்ந்து விட்டதால், சென்னை விமான நிலைய தடத்தில் முன்னரே தொகை செலுத்தி அமைக்கப்படும் வாடகைக் கார்களின் கட்டண அமைப்பு, 1991 ஆகஸ்டில் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

<u>நாட்டுடைமையாக்கல் :</u>

16. பேருந்து வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை 1947 ஆம் ஆண்டில் கொண்டுவரப்பட்டது. 1976 ஆம் ஆண்டு வரை, இதில் பல்வேறு மாற்றங்கள் ஏற்பட் டுள்ளன. 1976 ஆம் ஆண்டுக்குள் பல்வேறு அரசு போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டன. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டவுடன், தங்கள் பேருந்துகளை எந்தெந்த வழித்தடங்களில் இயக்க விரும்புகிறார்களோ அந்தந்த வழித்தடங்கள் அனைத்துக்கும் வரைவுத் திட்டங்களை வெளியிட முடிவு செய்யப்பட்டது. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வெளியிட்ட வரைவு அறிவிப்புகளில் வரைவுத் திட்ட வழித்தடங்களிலிருந்து தனியார் உரிமையாளர்களை நீக்கி விட விரும்புகிறார்களா அல்லது அவ்வழித்தடங்களில் சில பகுதிகளில் தனியார் பேருந்துகளை இயக்குவதற்கு அனு மதிக்க விரும்புகிறார்களா என்பது தெளிவாகக் குறிப்பிடப் பட்டது. 1976 ஆம் ஆண்டு வரை, அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வெளியிட்ட அத்தகைய சுமார் 400 வரைவுத் திட்டங்களுக்கு அரசு ஒப்புதலளித்தது. ஓர் இடத்திலிருந்து மற்றொரு இடம் வரை பேருந்துகளை இயக்குவதிலிருந்து நீக்கப்பட வேண்டிய தனியார் உரிமையாளர்களின் பெயர்கள் மேற்சொன்ன ஆணைகளின் இணைப்பு 1-ல் குறிப்பிடப் பட்டது. இவ்வழித் தடங்களில் சில பகுதிகளில் பேருந்து களை காலவரையறையின்றி இயக்க அனுமதி பெற்ற தனியார் உரிமையாளர்களின் பெயர்கள் இணைப்பு—2-ல் குறிப் பிடப்பட்டன. எஞ்சிய வரைவுத் திட்டங்கள் (சுமார் 800) 1990 வரை பரிசீலிக்கப்படவில்லை.

ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட திட்ட வழித்தடங்களில் சில பகுதி களில் தங்கள் பேருந்துகளை இயக்குவதற்கு அரசினால் திட்டவட்டமாக அனுமதியளிக்கப்படாத தனியார் உரிமை யாளர்கள் ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட திட்ட வழித்தடங்களில் சில பகுதிகளில் அல்லது குறிப்பிட்ட தூரம் வரை தங்கள் பேருந்து களை இயக்க அனுமதிக்கப்படக் கூடாது என்று 1986 ஆம் ஆண்டில் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் உச்ச நீதி மன்றத்திடமிருந்து தீர்ப்புப் பெற்றது. இத்தீர்ப்புக்கு செயல் வடிவம் கொடுப்பதற்காக அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் பெருமளவிற்கு தங்கள் பணிகளைப் பெருக்க வேண்டி யிருந்தது. ஆனால் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் அனைத்து தனியார் உரிமையாளர்களின் பேருந்துகளுக்குப் பதிலாகத் தங்கள் பேருந்துகளை இயக்கும் நிலையில்

இல்லை. எனவே, பயணம் செய்யும் பொதுமக்களின் நன்மையைக் கருதி தனியார் உரிமையாளர்களை இருத்திக்கொள்ள அரசு விழைந்தது. இந் நிலைமையைச் சமாளிக்க அப்போதிருந்த தனியார் உரிமையாளர்கள் தொடர்ந்து பேருந்துகளை இயக்க அனுமதிக்குமாறும், அனுமதிகளை புதுப்பித்தல், மாற்றுதல் வேறுபடுத்தல், தற்போதுள்ள வண்டிகளுக்குப் பதிலாக புதிய வண்டிகளை வாங்குதல் ஆகியவற்றிற்கு அனுமதியளிக்குமாறும், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கு உத்தரவிடப்பட்டது. இந்த உத்தரவுகளுக்கு சட்டவடிவம் கொடுக்கும் பொருட்டு, தமிழ்நாடு 1987 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வாகனம் (தனி விதித் துறைகள்) சட்ட முன்வடிவு தயாரிக்கப்பட்டது.

இச்சட்ட முன்வடிவு சட்டமன்றத்தில் நிறைவேற்றப்பட்டு குடியரசுத் தலைவரின் இசைவைப் பெறுவதற்காக 1987 ஆம் ஆண்டில் மத்திய அரசுக்கு அனுப்பப்பட்டது. 1989 மார்ச்சில் தான் இசைவு வந்தது, அதற்குள் மற்றொரு அரசு ஆட்சிக்கு வந்தது. இவ்வரசு குடியரசுத் தலைவரின் இசைவு பெற்ற சட்ட முன்வடிவை செயல்படுத்துவதைப் பரிசீலித்து ஆனால், இது அவ்வரசின் நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கைக்கு எதிராக இருந்ததால் இதனைச் சட்டமாக வெளியிட வேண்டாமென முடிவு செய்தது.

இதன் பின்னர் 1976-ஆம் ஆண்டு முதல் அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் வெளியிட்ட வரைவுத் திட்டங்களுக்கு ஒப்புதற் அளிக்கும் பிரச்சினை குறித்து அரசு பரிசீலித்து, 251 திட்டங்களுக்கு ஆணைகள் பிறப்பித்தது. இவ்வினங்களில் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும், ஏகப்பன் என்பவருக்கும் இடையிலானவழக்கு ஒன்றில் அளிக்கப்பட்ட தீர்ப்பையொட்டி ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட திட்ட வழித்தடங்களின் பகுதிகளில் இயக்கப்படும் தனியார் பேருந்துகள் அனைத்தையும் அவற்றிலிருந்து முற்றிலுமாக அகற்ற வேண்டும் என்று ஆணை பிறப்பிக்கப்பட்டது. இதற்கிடையில், குடியரசுத் தலைவர் இசைவு அளித்திருந்த தமிழ்நாடு 1987 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதித் துறைகள்) சட்ட முன்வடிவை, மாநில அரசு, அவசரச் சட்டம் ஒன்றை வெளியிட்டு ரத்து செய்துவிட்டது. இந்த ஆணைகளினால் பாதிக்கப்பட்ட தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள், (1) ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட 251 வரைவுத் திட்டங்களில் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களை நீக்கும் அரசின் உத்தரவுகளை ரத்து செய்யுமாறும் (2) தங்களுக்கு பாதுகாப்பு அளிக்கக் கூடியதும் மற்றும் குடியரசுத் தலைவரால் இசைவளிக்கப்பட்டதுமான சட்ட முன்வடிவை அதாவது தமிழ்நாடு 1987 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதித் துறைகள்) சட்ட முன்வடிவைச் செயல்படுத்துமாறும் கோரி, சென்னை உயர்நீதிமன்றத்தில் ரிட் மனுக்களைத் தாக்கல் செய்தனர். 251 வரைவுத் திட்டங்களில் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களை நீக்கி, தமிழ்நாடு அரசு பிறப்பித்த ஆணைகளை உயர்நீதிமன்றம் ரத்து செய்தது. இதனை

எதிர்த்து அரசு உச்ச நீதிமன்றத்தில் மேல்முறையீடு செய்தது. குடியரசுத் தலைவர் இசைவளித்த தமிழ்நாடு 1987 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதித் துறைகள்) சட்ட முன்வடிவை ரத்து செய்து அரசு பிறப்பித்த ஆணைகளை உயர்நீதிமன்றம் சரியே என்று தீர்ப்பளித்தது. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் உயர்நீதிமன்றத்தின் ஆணைகளை எதிர்த்து உச்ச நீதிமன்றத்தில் வழக்குத் தொடர்ந்ததுடன் குடியரசுத்தலைவரால் இசைவளிக்கப்பட்ட 1987 ஆம் ஆண்டு சட்ட முன்வடிவை வெளியிடும் வகையில் தமிழ்நாடு அரசுக்கு உத்திரவிடுமாறும் கேட்டுக்கொண்டனர். இவ்விரு வழக்குகளும் இந்திய உச்ச நீதிமன்றத்தில் முடிவுறாமல் உள்ளன. குடியரசுத் தலைவரால் இசைவளிக்கப்பட்ட தமிழ்நாடு 1987 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதித் துறைகள்) சட்ட முன்வடிவை வெளியிடுமாறு தமிழ்நாடு அரசுக்கு உத்திரவிடக் கோரி தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தாக்கல் செய்த வழக்கில் உச்ச நீதி மன்றம் அறிவிப்புகளை அனுப்பியது, இம்மாநில அரசு எதிர் உறுதிமொழிப் பத்திரம் தாக்கல் செய்யவேண்டியுள்ளது. பேருந்து வழித் தடங்களை நாட்டுடைமையாக்குவது மற்றும் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு அனுமதியளிப்பது ஆகியவை குறித்து இந்த அரசு பரிசீலித்து வருகிறது. இது தொடர்பாக விரைவில் ஒரு முடிவு எடுக்கப்படும்.

கட்டணங்கள் :

17. சென்னை பெருநகர் பேருந்துப் பணிகள் மற்றும் மாநகர், நகர் ஆகியவற்றில் (சென்னைப் பெருநகர் பேருந்துப் பணிகள் நீங்கலாக) ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள், விரைவுப் பேருந்துகள், சாதாரணப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றில் நிலவும் கட்டண விதங்கள் வருமாறு :—

பயணிப் பேருந்துகள் (7—10—1989 முதல்)

விவரங்கள்.	கட்டண விதங்கள்.
1. விரைவுப் பேருந்துகள்.	1. சமவெளிகளில் அமைந்துள்ள சாலைகளில் கி. மீ. ஒன்றுக்கு 10 1/2 காசுகள். ஆனால் 26 கி. மீட்டருக்கும் குறைவான தூரத்திற்கு மூன்று ரூபாய்க்கும் மேற்படாமல் கட்டணம் விதிக்கப்பட வேண்டும்.
	2. மலைச் சாலைகளில் கி. மீட்டர் ஒன்றுக்கு 12 காசுகள்.

3. உயர்தர இருக்கை வசதிகள் செய்யப்பட்டிருந்தால், கி. மீட்டர் ஒன்றுக்கு 12½ காசுகள் ஆனால் 30 கி. மீட்டருக்கும் குறைவான தூரத்திற்கு, நான்கு ரூபாய்க்கு மேற்படாமல் கட்டணம் விதிக்கப்பட வேண்டும்.

4. மேற்படி வசதிகளுடன், குளிர் சாதன வசதிகள் இருந்தால், கி. மீட்டர் ஒன்றுக்கு 18 காசுகள் ஆனால் 30 கி. மீட்டருக்கும் குறைவான தூரத்திற்கு ஆறு ரூபாய்க்கு மேற்படாமல் கட்டணம் விதிக்கப்பட வேண்டும்.

மேலே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வீதங்களுக்கிணங்க வரையறுக்கப்பட்டுள்ள கட்டணங்கள், 50 காசு மடங்குகளில் அடுத்த உயர் மடங்கிற்கு உயர்த்திக் கணக்கிட்டு வசூலிக்கப்பட வேண்டும்.

2. சாதாரண பயணிப் பேருந்துகள்

1. சம வெளிகளில் அமைந்துள்ள சாலைகளில் கி. மீட்டர் ஒன்றுக்கு 10½ காசுகள். ஆனால் 10 கி. மீட்டருக்கும் குறைவான தூரத்திற்கு ஒரு ரூபாய்க்கு மேற்படாமல் கட்டணம் விதிக்கப்பட வேண்டும்.

2. மலைச்சாலைகளில் கி. மீட்டர் ஒன்றுக்கு 12 காசுகள் ஆனால் எட்டு கி. மீட்டருக்கும் குறைவான தூரத்திற்கு ஒரு ரூபாய் மேற்படாமல் கட்டணம் விதிக்கப்பட வேண்டும்.

மேலே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வீதங்களுக்கிணங்க வரையறுக்கப்பட்டுள்ள கட்டணங்கள், 10 காசு மடங்குகளில் அடுத்த உயர் மடங்கிற்கு உயர்த்திக் கணக்கிட்டு வசூலிக்கப்பட வேண்டும்.

3. மாநகர், நகரப் பயணிப் பேருந்துகள்.

தமிழ்நாட்டில் சென்னைப் பெருநகர் நீங்கலாக, மற்ற மாநகர, நகர பேருந்து வழித் தடங்களின் பகுதிகளில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகளுக்கான கட்டணங்கள். கீழேயுள்ள அட்டவணையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வீதங்களில் கணக்கிடப்பட்டுள்ள கட்டணங்களுக்கு மேற்படக்கூடாது.

அட்டவணை

நிலை. (1)	கட்டணம் (2) (ரூ. காசு)
முதலாவது	0.50
இரண்டாவது	0.60
மூன்றாவது	0.75
நான்காவது	0.90
ஐந்தாவது	1.00
ஆறாவது	1.10
ஏழாவது	1.20
எட்டாவது	1.25
ஒன்பதாவது	1.40
பத்தாவது	1.50
பதினொன்றாவது	1.60
பன்னிரெண்டாவது	1.70
பதிமூன்றாவது	1.75
பதினான்காவது	1.90
பதினைந்தாவது	2.00
பதினாறாவது	2.10
பதினேழாவது	2.1
பதினெட்டாவது	2.20
பத்தொன்பதாவது	2.25
இருபதாவது	2.30

[1991 செப்டம்பர் 14

இருபத்தொன்றாவது	2.35
இருபத்திரெண்டாவது	2.40
இருபத்திமூன்றாவது	2.50

[நிலை (Stage) என்பது, ஏறக்குறைய 2 கி. மீட்டர் ஆகும்.]

மலைச்சாலைகளைப் பொறுத்தவரையில் ஒவ்வொரு நிலைக்கும் மேலேயுள்ள அட்டவணையில் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ள கட்டணங்களுக்கும் கூடுதலாக 10 காசுகள்.

4. சென்னைப் பெருநகர் பயணிப் பேருந்துகள். தமிழ்நாடு மாநிலத்தில், சென்னைப் பெருநகர் வழித் தடங்களில் பகுதிகளில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகளுக்கான கட்டணங்கள், கீழேயுள்ள அட்டவணையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வீதங்களில் கணக்கிடப்பட்டுள்ள கட்டணங்களுக்கு மேற்படக் கூடாது.

அட்டவணை

நிலை. (1)	கட்டணம். (2) (ரூ. காசு)
முதலாவது	0.50
இரண்டாவது	0.60
மூன்றாவது	0.75
நான்காவது	0.90
ஐந்தாவது	1.00
ஆறாவது	1.10
ஏழாவது	1.20
எட்டாவது	1.25

1991 செப்டம்பர் 14]

நிலை. (1)	கட்டணம். (2) (ரூ. காசு)
ஒன்பதாவது	1.40
பத்தாவது	1.50
பதினொன்றாவது	1.60
பன்னிரண்டாவது	1.70
பதிமூன்றாவது	1.75
பதினான்காவது	1.90
பதினைந்தாவது	2.00
பதினாறாவது	2.10
பதினேழாவது	2.15
பதினெட்டாவது	2.20
பத்தொன்பதாவது	2.25
இருபதாவது	2.30
இருபத்தொன்றாவது	2.35
இருபத்திரண்டாவது	2.40
இருபத்தி மூன்றாவது	2.50

(நிலை என்பது ஏறக்குறைய இரண்டு கி. மீட்டர் ஆகும்.)

5. இராமேசுவரம் தீவில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள் :

	பயணி ஒருவருக்குக் கட்டணம். (ரூ. காசு.)
1. இராமேசுவரம் இரயில் நிலையத்திலிருந்து இராமேசுவரம் கோயில் வரை	0.60
2. (அ) பாம்பன்—தங்கச்சிமடம	0.60
(ஆ) தங்கச்சிமடம்—இராமேசுவரம் ..	0.80
(இ) பாம்பன்— இராமேசுவரம் (இறுதி முதல் இறுதி வரை)	1.20
(ஈ) இராமேஸ்வரம— தனுஷ்கோடி ..	2.40

ஒப்பந்த ஊர்திகள் (28—8—1991 முதல்)

(1)	சமவெளிகளில் அமைந்துள்ள சாலைகளில் கட்டண விதம். (2)	மலைச் சாலைகளில் கட்டண விதம். (3)
	ரூ. பை.	ரூ. பை.
1. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள்—		
(அ) குறைந்த அளவு கட்டணம் ..	4.40	5.60
(ஆ) ஒவ்வொரு கி.மீ. தூரத்திற்கும்	2.20	2.80
(இ) காத்திருப்புக் கட்டணம் ..	ஒவ்வொரு 10 நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.	
2. வாடகைக் கார்கள் (சாதாரணம்)—		
(அ) குறைந்த அளவுக் கட்டணம் ..	6.80	8.00
(ஆ) ஒவ்வொரு கி.மீ. தூரத்திற்கும்	3.40	4.00
(இ) காத்திருப்புக் கட்டணம் ..	ஒவ்வொரு ஐந்து நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.	

இரவுப் பணிகள்—

18. இரவு 10.00 மணியிலிருந்து அதிகாலை 5.00 மணிவரையில் ஓடும் ஆட்டோக்களுக்கும், வாடகைக் கார்களுக்கும் மேற்படி வீதங்களில் 25 சதவீதம் கூடுதல் கட்டணமாக (அடுத்த 5 காசுகளில் முழு அளவுக்கு கணக்கிடவும்) வசூலிக்கப்படலாம்.

சுற்றுலா வாடகைக்கார்கள்:—

A. இயக்கச் செலவு உட்பட வாடகைக் கட்டணங்கள் :—

(1)	சம வெளியில் (2) (கி.மீ. 1-க்கு)	மாலைச் சாலையில் (3)
	ரூ.பை.	ரூ.பை.
(a) 22 பரித்திறனுக்கும் குறைவான நடுத்தரமான சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.		
அ. எத்தனை பேர் பயணம் செய்யலாம் என்பது (மொத்தத்தில் 6 பேர்)—	1.70	2.30
ஆ. எத்தனை பேர் பயணம் செய்யலாம் என்பது (மொத்தத்தில் 7 பேர்).	1.15	2.40
(b) 22 பரித்திறனும் அதற்கு அதிகமான திறனும் கொண்ட பெரிய அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.	3.50	4.15

காத்திருப்புக் கட்டணம் .. நாள் ஒன்றுக்கு உயரளவு ரூ. 18 என்ற நிபந்தனைக்கு உட்பட்டு மணிக்கு ரூ. 2.

இரவுத் தங்குதல் — இரவு ஒன்றுக்கு ரூ. 15.

சீர்வளிச் சாதனம் பொருத்தப்பட்டுள்ள வண்டிகளில், சாதனம் பயன்படுத்தப்பட்டால் மேற்சொன்ன கட்டண வீதங்களில் 15 சதவீதத் தொகையைக் கூடுதல் கட்டணமாக வசூலிக்கலாம்.

B. இயக்கச் செலவு நீங்கலாக வாடகைக் கட்டணங்கள் :—

(a) 22 பரித்திறனுக்கும் குறைவான நடுத்தரச் சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்:—

	(ரூபாய்)
(அ) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில்.	90
(ஆ) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும் .	

(b) 22 பரித் திறனும் அதற்கு அதிகமான திறனும் (ரூபாய்) உடைய பெரிய அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்—

(அ) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில்.	120
(ஆ) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும்.	60

வரி விதிப்பு:—

19. சென்னை மாகாணத்தில் மோட்டார் வண்டிகள்மீது அரசு வரி விதிப்பதற்கு இயற்றப்பட்ட சட்டம் முதன் முதலில் 1931 ஆம் ஆண்டு இயற்றப்பட்ட சென்னை மோட்டார் வாகனங்கள் வரி விதிப்புச் சட்டமாகும். இச்சட்டத்தின் முக்கிய நோக்கம் சென்னை மாகாணத்தில் அன்றைய நாட்களில் வாகனங்கள்

[1991 செப்டம்பர் 14

மீது வசூலித்து வந்த சுங்கத் தீர்வையை ரத்து செய்வதும்'
மோட்டார் வாகனங்கள்மீது உள்ளாட்சி அமைப்புக்கள்
வசூலித்து வந்த வரியினை ரத்துச் செய்வதும் ஆகும். இது தவிர
1953 பிப்ரவரி 1 முதல், 1952 ஆம் ஆண்டு சென்னை
மோட்டார் வாகனங்கள் (பயணிகள் மற்றும் சரக்குகள்
மீது வரி விதிப்புச்) சட்டத்தின்கீழ் பயணிகள்மீதும் சரக்குகள்
மீதும் வரிகள் விதிக்கப்பட்டன. தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு
மோட்டார் வாகனங்கள் வரி விதிப்புச் சட்டம் (தமிழ்நாடு சட்டம்
13/74) இயற்றிய பின்னர், மோட்டார்வாகனங்கள் மீதான வரியும்
பயணிகள் மற்றும் சரக்குகள் மீதான வரியும் ஒருங்கிணைப்பு
செய்யப்பட்டதுடன் முந்தைய இரு சட்டங்களும் நீக்கப்பட்டன.
இச்சட்டமும் அதன்கீழ் இயற்றப்பட்டுள்ள விதிகளும் கால
மாறுபாடுகளுக்கு ஏற்ப அவ்வப்போது திருத்தப்பட்டு வருகின்றன.
இவ்வாறான சட்டதிருத்தம் சமீபத்தில் 1991-ல் செய்யப்பட்டது.

20. பேருந்துகள் நாள்தோறும் ஓடுகிற தூரம் எதுவாயினும்
அவற்றில் அனுமதிக்கப்படும் பயணி இருக்கைகளையும் அவையளிக்
கும் பணியைப் பொறுத்தும் வரி விதிக்கப்படுகிறது. ஏற்றப்
படும் எடைகளின் அடிப்படையில் சரக்கு வண்டிகளுக்கு வரி
விதிக்கப்படுகிறது. கார் மற்றும் பொது போக்குவரத்து அல்
லாத வாகனங்கள்மீது அவற்றின் எடை அடிப்படையிலும்,
மோட்டார் சைக்கிள்களுக்கு கனப்கரிமான அடிப்படையி லும்
(C.C. திறன்) வரி விதிக்கப்படுகிறது. 1—4—1989 ஆம் நாளன்
றும், அதற்குப் பின்னரும் பதிவு செய்யப்பட்ட இரண்டு சக்கர
வண்டிகளுக்கு கட்டாயமாக ஆயுள் காலவரி விதிக்கப்படுகிறது.

21. தமிழ்நாட்டில் பொது போக்குவரத்திற்கென பயன்படுத்
தப்படும் அல்லது வைத்திருக்கும் மோட்டார் வாகனங்கள்மீது
ஆண்டு வரி செலுத்தும்போது 6 சதவீத தள்ளுபடியும், அரை
யாண்டு வரி செலுத்தும் போது 4 சதவீத தள்ளுபடியும் வழங்கப்
படுகிறது.

மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் சட்டப் பேரவையில்
சமர்ப்பித்த 1991–92 ஆம் ஆண்டு நிதிநிலை அறிக்கையில் குறி
பிட்ட மோட்டார் வாகனங்களுக்கு அறிவித்த வரி உயர்வை நடை
முறைப்படுத்த, 1974 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார்
வாகன வரி வதிப்புச் சட்டத்தைத் திருத்துவதற்கு நடவடிக்கை
கள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன.

<u>வங்கிகள் மூலம் வரி செலுத்துதல் :</u>

22. பொது போக்குவரத்து அல்லாத வாகனங்களுக்கான வரித்
தொகைகளை வங்கிக் கிளைகள் மூலம் செலுத்தும் திட்டம் 1978
ஆம் ஆண்டில் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டு வரித்தொகையை எளிதில்
செலுத்தவும், வரி செலுத்துவோர்களின் சிரமத்தை குறைக்கவும்
ஏதுவாகும் பொருட்டு, இது தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்படு
கிறது. முதற்கண் இந்தியன் வங்கி மற்றும் இந்தியன் ஓவர்சீஸ்
வங்கி கிளைகள் மூலமாக மட்டுமே வரி வசூலிக்கப்பட்டது. பின்

1991 செப்டம்பர் 14]

இத்திட்டத்தின் பயனைக் கருத்தில் கொண்டு கீழ்க்கண்ட
தேசியமயமாக்கப்பட்ட வேறு ஆறு வங்கிக் கிளைகள் மூலமாக
வும், மேலும் இரண்டு தனியார் வங்கி கிளைகள் மூலமாகவும் வரி
வசூலிக்கும் ஏற்பாடு 1989 ஆம் ஆண்டு முதல் செயல்படுத்தப்
பட்டு வருகிறது.

<u>தேசியமயமாக்கப்பட்ட வங்கிகள் :—</u>

கார்ப்போரேஷன் வங்கி
விஜயா வங்கி
இந்திய சென்ட்ரல் வங்கி
சிண்டிகேட் வங்கி
கனரா வங்கி
இந்திய ஸ்டேட் வங்கி

<u>தனியார் வங்கிகள் :—</u>

லஷ்மி விலாஸ் வங்கி லிமிடெட்
மதுரை வங்கி லிமிடெட்.

<u>வரவு-செலவு :</u>

23. மோட்டார் வண்டி வரிகள், கட்டணங்கள் வாயிலாகப்
போக்குவரத்துத் துறைக்கு வருவாய் கிடைக்கிறது. பெரும்பகுதி
வருவாய், மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரியிலிருந்தே
கிடைக்கிறது.

பல்வேறு வருவாய்த் தலைப்புகளின்கீழ் கிடைக்கும் வருவாய்
பற்றிய விவரம் கீழே அட்டவணையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:—

வரிசை எண்.	தலைப்பும் விவரமும்.	1990-91 ஆம் ஆண்டு வரவு.	1991–92 ஆம் ஆண்டு வரவு–செலவு திட்ட மதிப்பீடுகள்.
(1)	(2)	(3)	(4)
		(ரூபாய் ஆயிரத்தில்.)	
1.	மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின்கீழ் வசூலிக்கப்படும் கட்டணம்.	21,33,71	21,75,00
2.	தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிச் சட்டத்தின்கீழ் வரவுகள்.	2,01,04.53	2,11,10,000
3.	ஏனைய வரவுகள்	43,43	15,00
	மொத்தம் ..	2,22,81,67	2,33,00,00

24. 1990-91 ஆம் ஆண்டில் போக்குவரத்துத் துறையின்
நிருவாகம் குறித்து ஏற்பட்ட செலவு 5.79 கோடி ரூபாயாகும்.
1991-92 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு 5.43
கோடி ரூபாயாகும்.

விபத்து நிவாரண முதலமைச்சர் நிதி :

25. தமிழ்நாட்டிற்குள், சாலைகளில் ஏற்படும் மோட்டார்
வண்டிகள் விபத்தில் இறந்துவிடுவோரின் நெருங்கிய உறவினர்
களுக்கு அல்லது விபத்தில் காயமுற்றவர்களுக்கு விபத்து நிவாரண
முதலமைச்சர் நிதியிலிருந்து உடனடியாக தொகை வழங்கு
வதற்காக 1978-79 ஆம் ஆண்டில் திட்டம் ஒன்று தொடங்கப்
பட்டது. இத்திட்டத்தின்கீழ் தொகை வழங்குவதற்காக,
ஒவ்வோராண்டும் மாவட்ட ஆட்சியர்களுக்கு 50 இலட்சம் ரூபாய்
ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது. விபத்தில் இறந்து விட்டால், 1,000
ரூபாயும், உறுப்புகளை முழுமையாக இழந்து விட்டால் 800
ரூபாயும், ஒரு கண் அல்லது கை, கால்களை இழந்து விட்டால்
400 ரூபாயும் மற்ற நேர்வுகளில் 50 ரூபாயும் நிவாரண உதவியாக
வழங்கப்படுகிறது. இறந்து விட்டால் 3,000 ரூபாய், உறுப்பு
களை முழுமையாக இழந்து விட்டால் 1,500 ரூபாய், ஒரு கண்
அல்லது ஒரு கால் அல்லது கையை இழந்து விட்டால் 800 ரூபாய்,
மற்ற நேர்வுகளில் 100 ரூபாய் என்று நிவாரண உதவித்தொகை
அதிகரிக்கப்படும். 1990–91 ஆம் ஆண்டில் 50 இலட்சம்
ரூபாயில் 32 இலட்சம் ரூபாயை மாவட்ட ஆட்சியர்களுக்கும்
எஞ்சியுள்ள 18 இலட்சம் ரூபாயை விபத்து நடந்த இடத்திற்குச்
சென்று விபத்தினால் பாதிக்கப்பட்டவர்களை எடுத்து
வருவதற்கான அவசர சிகிச்சை ஊர்திகளை வாங்குவதற்கும்
வழங்கப்பட்டுள்ளது.

**மோட்டார் வண்டிகளால் நிகழும் விபத்துக்களில் தவறு
செய்யாமல் பாதிக்கப்பட்டோருக்கு வழங்கப்படும் நிவாரண
உதவித் தொகை :**

26. மோட்டார் வண்டிகளால் நிகழும் விபத்துக்களால் பாதிக்
கப்படுவோருக்குப் போதுமான நிவாரண உதவித் தொகை விரை
வில் வழங்கப்படுவதற்காக 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டி
கள் சட்டத்தில் அவசியமான விதித்துறைகள் இயற்றப்பட்டுள்ளன.
மேற்சொன்ன சட்டத்தின் 140 ஆம் பிரிவின்படி மோட்டார்
வண்டி விபத்தினால் உயிரிழப்பு அல்லது நிரந்தர உடலூனம்
அடைவோருக்கு ஏற்படும் இழப்பினை வண்டிகளின் உரிமையாளர்
ஈடு செய்ய வேண்டும். இந்த விதித்துறையின் குறிப்பிடத்தக்க
அம்சம் என்னவெனில், பாதிக்கப்பட்டவர், விபத்து நேருவதற்கு
காரணமாக இருந்திருந்தால் கூட, அத்தவறு வண்டிகளின்
உரிமையாளரின் பொறுப்பினைக் குறைக்கக் காரணமாகாது.
நீதிமன்றத்தில் வழக்கு முடிவுறாமல் இருக்கும்போது இவ்விபத்தில்
உயிரிழந்தவர்களுக்கு 25,000 ரூபாயும், நிரந்தர உடலூனமுறு
வோருக்கு 12,000 ரூபாயும் இடைக்கால நிவாரண உதவித்
தொகையாக வழங்கப்படும்.

ஆறுதல் நிதியுதவித் திட்டம்:

27. இவை தவிர, 1988-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள்
சட்டத்தின் 163 ஆம் பிரிவின்கீழ், விபத்து நிகழக் காரணமாக
இருந்தும் கூட விபத்து நிகழ்ந்தவுடன் நிற்காமல் வேகமாகச்
சென்றுவிடும் ஊர்தி ஓட்டுநர் விபத்து குறித்த வழக்குகளில்
பாதிக்கப்பட்டோருக்கு ஆறுதல் நிதியுதவியும் வழங்கப்படுகிறது.
மேற்சொன்ன பிரிவின்கீழ் உருவாக்கப்பட்ட ஆறுதல் நிதியுதவித்
திட்டத்தின்படி உயிரிழப்பு ஏற்பட்டால் 8,500 ரூபாயும்,
படுகாயம் ஏற்பட்டால் 2,000 ரூபாயும் வழங்கப்படுகிறது.
தற்போது இந்தியாவில் ஈட்டுறுதி நடவடிக்கையில் ஈடுபட்டுள்ள
இந்தியப் பொது ஈட்டுறுதி நிறுவனமும், பிற ஈட்டுறுதி நிறுவனங்
களும் இத்திட்டத்தில் வகை செய்யப்பட்டுள்ளதற்கிணங்க
தொகை வழங்க வேண்டும்.

செயல்படுத்தல் :

28. போக்குவரத்துத் துறையின் செயல்படுத்தும் பிரிவு, ஒரு
துணைப் போக்குவரத்து ஆணையாளரையும் அவருக்கு உதவக்
கூடிய துணைப் பணியாளர்களையும் கொண்டு இயங்கி வருகிறது.
அதன் மூலம் குற்றங்களின் எண்ணிக்கையைக் குறைக்கக்கூடும்.
சென்னை, திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, கோயம்புத்தூர், சேலம்,
திருநெல்வேலி ஆகிய ஆறு மண்டலங்களில் வட்டாரப் போக்கு
வரத்து அதிகாரியின் தலைமையின் கீழ் இயங்கும் பறக்கும்
படையும், சென்னை மாநகரிலுள்ள சிறப்புச் சோதனைப் படை
யும், சென்னை, சேலம், மதுரை ஆகிய இடங்கள் ஒவ்வொன்றி
லும் ஒருவர் வீதம் மூன்று உதவிப் பொறியாளர்களும் செயல்
படுத்தும் பணியில் உதவுவதுடன் மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர்
கள் செய்த பணியை மேல் சோதனை செய்கின்றனர்.
செயல்படுத்தும் பணிக்காக நியமிக்கப்பட்டுள்ள பிற பணியாளர்
கள் வரி ஏய்ப்பு, அனுமதி தகுதிச் சான்றிதழ் ஆகியவை இன்றி
இயங்கும் போக்குவரத்து வண்டிகள், தகுதிச் சான்றிதழ் அற்ற
வண்டிகள் இயக்கப்படுதல், போக்குவரத்து வண்டிகளில் அதிகச்
சுமை, அதிகப் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லுதல், அதிவேகமாக
வண்டிகளை ஓட்டிச் செல்லுதல், ஆம்னி பேருந்துகளை தடப்
பேருந்துகளாகப் பயன்படுத்துதல், முறையற்ற வகையில் இயக்
கப்படும் வாடகைச் சீருந்துகள், மோட்டார் ஊர்திகள் சட்டத்
தின் விதித்துறைகள், மோட்டார் ஊர்திகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம்
மற்றும் அதன் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகளையும் மீறி நடப்போர்
போன்ற குற்றங்களைக் கண்டறிகின்றனர். இப்படைப் பிரிவுகள்
போக்குவரத்து ஊர்திகளின் எந்திரங்களின் இயங்கு நிலை மன
நிறைவளிக்கும் வகையில் இல்லாவிட்டால் அவ்வூர்திகளின்
தகுதிச் சான்றிதழ்களை நிறுத்தி வைக்கின்றன. மோட்டார்
ஊர்திகளில் புகை வெளியேறும் அளவைச் சோதிக்க அனைத்து
வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கு புகை வெளியேறும்

அளவைக் காட்டும் கருவிகள் (smoke matters) வழங்கப்பட்டுள்ளன. இவை தவிர, ஊர்திகள் அதிவேகமாகச் செல்கின்றனவா என்பதைச் சோதனை செய்ய வேகக் கட்டுப்பாடு அளவைக் கண்டறியும் கடிகாரம், டிகேண்டர் ராடார் சாதனங்கள் ஆகியவற்றை வழங்குவது பற்றி பரிசீலிக்கப்பட்டு வருகிறது.

அரசுத்துறைக்கு வண்டிகளை வழங்குதல் :

29. காவல்துறை, வனத்துறை, பொதுப்பணித்துறை, வருவாய்த்துறை, நீங்கலாக அரசுத் துறைகளுக்குத் தேவைப்படுகின்ற வண்டிகள் போக்குவரத்து ஆணையாளரின் முகவரமைப்பு மூலம் வாங்கப்பட்டன. அரசு, உள்துறையின் 9-7-1990 ஆம் நாளிட்ட 1607 ஆம் எண் ஆணையில் உத்தரவு பிறப்பித்த தன்படி துறையின் பயனுக்காக, நேரடியாகவே மோட்டார் வண்டிகளை வாங்குவதற்கு துறைத் தலைவர்களுக்கு அதிகாரமளிக்கப்பட்டுள்ளது.

காவல் துறையின் பங்கு :

30. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் மற்றும் தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் விதிகள் ஆகியவற்றின் கீழ் போக்குவரத்தினை முறைப்படுத்துதல் தொடர்பான விதிகளைச் செயற்படுத்துவதில் காவல் துறை பெரும் பொறுப்பு வகிக்கின்றது. மேற்குறித்த சட்டங்களைத் திறமையாகச் செயற்படுத்துவதற்காக, அநேகமாக எல்லா மாவட்டத் தலைமையிடங்களிலும் மற்றும் முக்கியமான நகரங்களிலும், பேரூர்களிலும் போக்குவரத்து காவல் பிரிவுகள் இயங்கி வருகின்றன. இச்சட்டம் மற்றும் விதிகளின் கீழ் வழக்குகளைப் பதிவு செய்ய காவல் உதவி ஆய்வாளர் மற்றும் அதற்கு மேற்பட்ட தரத்திலுள்ள அலுவலர்களுக்கு அதிகாரம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. போக்குவரத்து நிர்வாகத்தில், போக்குவரத்து காவல் பிரிவின் கடமைகள் குற்றங்கள் ஏற்படா வண்ணம் தடுத்தலும், தண்டித்தலும் ஆகும். தமிழ்நாட்டில் 1989-ல் 32,962 விபத்துக்கள் ஏற்பட்டன. இவற்றுள் 6,299 பேர் இறந்தனர். 26,640 பேருக்கு காயம் ஏற்பட்டது. ஆனால், 1990-ல் 34,634 மோட்டார் வண்டி விபத்துக்கள் ஏற்பட்டன. இவற்றுள் 6,663 பேர் இறந்தனர். 29,523 பேருக்கு காயம் ஏற்பட்டது. சாலைப் போக்குவரத்து சீரிய முறையில் நடைபெறவும் விபத்துக்கள் ஏற்படாவண்ணம் தடுக்கவும் காவல்துறை கீழ்க்கண்ட பல நடவடிக்கைகளை எடுத்துள்ளது :—

1. போக்குவரத்து அதிகமுள்ள சாலைகளில் தானியங்கி சைகை விளக்குகள், சாலைப்பிரிவுகள், போக்குவரத்துக் குறியீடுகள் அமைத்தல்.

2. முக்கியமான சந்திப்புகளில்/சாலைகளில் சுரங்கப் பாதை அமைத்தல்.

3. போக்குவரத்துக்கு இடையூறாக உள்ள சாலையோர வியாபாரிகள், சைக்கிள் ஓட்டுநர்கள், பேருந்து படிகளில் பயணம் செய்பவர்கள் முதலானோர் மீது வழக்கு பதிவு செய்தல்.

4. சாலைகளில் திரியும் கால்நடை மற்றும் தன்னை மறந்து நடப்பவர்களைப் பிடித்தல்.

5. கண் கூசும் விளக்குகளினால் ஏற்படும் விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்காக, தொண்டு நிறுவனங்கள் மற்றும் கல்லூரி மாணவர்களின் உதவியுடன் பல முக்கியமான சாலைகளில் வண்டிகளின் முன்புற விளக்குகளின் நடுப்பாகத்தில் கருப்பு ''ஸ்டிக்கர்களை'' ஒட்டுதல்.

6 ''நில்'', ''நிறுத்தக் கூடாத இடம்'', ''முன்னால் சாலைப் பிரிவுகள் உள்ளன'', ''பள்ளிப் பகுதி'' போன்ற குறியீட்டு பலகைகளை அமைத்தல்.

31. உயிர்ச் சேதம் விளைவிக்கக்கூடிய சாலை விபத்துக்கள் நிகழ்வது சமீப காலங்களில் அதிகமாகியுள்ளது. சாலை விபத்துக்களின் எண்ணிக்கையும், உயிர்ச்சேதம் விளைவிக்கக்கூடிய விபத்துக்களின் எண்ணிக்கையும் ஏறுமுகமாக உள்ளன. இப்போக்கினைத் தடுக்கும் பொருட்டு, தீவிர நடவடிக்கைகள் எடுப்பது அவசியமென உணரப்பட்டுள்ளது. 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 215-வது பிரிவில் வரையறுக்கப்பட்டபடி, சாலைப் பாதுகாப்பு கவுன்சில் ஒன்றினை அமைப்பது அத்தகைய நடவடிக்கைகளில் ஒன்றாகும். இக்கவுன்சில் 25-5-1989 ஆம் நாளன்று நிறுவப்பட்டது. மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்கள் இக்கவுன்சிலின் தலைவரும், பதினொரு துறைகளைச் சேர்ந்த பதின்மூன்று அதிகாரிகளும் இதன் உறுப்பினர்கள் ஆவர். சாலைப் பாதுகாப்பு பணி சம்பந்தப்பட்ட பல்வேறு துறைகள் மற்றும் நிறுவனங்கள் ஆகியவற்றிற்கிடையே மிகவும் நெருக்கமான இணக்கம்—ஒருங்கிணைப்பு பணித் தொடர்புகள் ஏற்படுத்துவது போன்ற சாலைப் பாதுகாப்பு தொடர்பான பணிகளைக் கவனிக்கவும், கவுன்சிலில் இயற்றப்படும் தீர்மானங்களை விரைவில் செயல்படுத்தவும், மேலும், கவுன்சிலின் நோக்கங்களை நிறைவேற்றவும் போக்குவரத்து இணை ஆணையாளர் பதவித் தரத்தில் உள்ள போக்குவரத்துத்துறை மூத்த நிலை அலுவலர் ஒருவர், சாலைப் பாதுகாப்பு கவுன்சிலின் உறுப்பினர்-செயலாளராக நியமிக்கப் பட்டுள்ளார்.

போக்குவரத்து பொறியியல்—நிருவாக வட்டம் ஆற்றிவரும் பணிகள் :—

32. நெடுஞ்சாலைகள — ஊரகப் பணித்துறையைச் சேர்ந்த போக்குவரத்துப் பொறியியல்—நிருவாக வட்டம், இம்மாநிலம் முழுவதிலும் தகுந்த போக்குவரத்து மேம் பாட்டுப் பணிகளைள் மேற்கொளவது குறித்துக் கருத்துத் தெரி விப்பதில் முற்றிலும் ஈடுபட்டுள்ளது. இவ்வட்டம், இரு போக்கு வரத்து பொறியியல் கோட்டங்களைக் கொண்டுள்ளது. அதாவது, ஒன்று சென்னையிலும், மற்றொன்று திருச்சிராப் பள்ளியிலும் உள்ளன. தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், கோட்டங்கள் உட்பட இம்மாநிலத்திலுள்ள பல்வேறு நெடுஞ்சாலை கோட் டங்களுக்குப் போக்குவரத்து மேம்பாடு மற்றும் போக்குவரத்துப் பாதுகாப்பு குறித்த செயற்குறிப்புகளையும் காவல் துறையில் போக்குவரத்து ஒழுங்குபடுத்தும் பிரிவில் இதற்குப் பொறுப்பு வகிக்கும் காவல்துறைப் பணியாளர்களுக்குத் தொழில் நுட்ப வழிகாட்டி வழி முறைகளையும் வழங்கும் பொறுப்பு இவ் வட்டத்திடம் நிலை பெற்றுள்ளது.

இவ்வட்ட அலுவலகத்தின் நடவடிக்கைகள் கீழே கொடுக்கப் பட்டுள்ளன :—

1. சாலை சந்திப்புகளின் நில அளவு மற்றும் போக்கு வரத்து கணக்கெடுப்பு மேற்கொள்ளப்பட்டு, அந்தந்த சந்திப்பு களுக்குத் தேவையான அதாவது பிரிவுத் திட்டுகள் அமைத்தல் (Chanalisatior), நடுத்திட்டு (Rcurd About) அல்லது மேம்பாலம், கீழ்பாலம் அமைப்பதற்கான கருத்துரு வழங்குதல்.

2. தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் ஒவ்வொரு வருடமும், தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் அல்லாத நெடுஞ்சாலைகளில் மூன்று வருடத்திற்கு ஒரு முறையும், உச்சகட்ட நேரம் மற்றும் சாதாரண நேரங்களில் போக்குவரத்து கணக்கெடுப்பு மேற்கொள்ளப் படுகிறது. சென்னையில் முக்கிய மூன்று பிரதான சாலை களில் வாகன போக்குவரத்து கணக்கெடுப்பு மேற்கொள்ளப் படுகிறது. போக்குவரத்தில் தகுந்தவாறு மேம்பாட்டுப் பணி களுக்கு வகை செய்யும் வாகன போக்குவரத்து மற்றும் போக்கு வரத்து ஒழுங்குபடுத்தும் முறை குறித்த பணி மேற்கொளள்ப் படுகிறது. இந்த கணக்கெடுப்பின் உதவியால் எந்தெந்தப் பகுதிகளில் நெரிசல் அதிகமாக உள்ளதோ அங்கு மேம்பாட்டுத் திட்டங்கள் தயாரித்து நெரிசலை நீக்க உதவுகிறது.

3. விபத்துக்கள் நடக்கும் இடங்கள் பார்வையிடப் பட்டு, அவ்விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்கான போக்குவரத்துத் தொழில் நுட்ப மேம்பாட்டுத் திட்டங்கள் தயாரிக்கப்படுகிறது.

4. வெவ்வேறு போக்குவரத்து கணக்கெடுப்புகள் மேற் கொள்ளப்பட்டு, நெரிசல் அதிகமாக உள்ள சாலைகளுக்கு மாற்றுப் பாதை அமைப்பதற்கான மேம்பாட்டு பிரேரணை தயாரிக்கப்படுகிறது. இரயில் பாதை கடவுகள் மற்றும் பாலங்களுக்கு மேம்பாலம் கீழ்பாலம் அமைப்பதற்கான கணக் கெடுப்பு மேற்கொள்ளப்பட்டு அறிக்கை தயாரிக்கப்படுகிறது.

5. வளைவுகள் மற்றும் சிலைகள் நிறுவுவதற்கு கேட்கப் படும் இடங்கள் பார்வையிடப்பட்டு, அவை பிற்கால போக்கு வரத்திற்கு இடைஞ்சல் இல்லாமல் இருக்கும்படி ஆய்வுச் செய் யப்பட்டு அறிக்கை தயாரிக்கப்படுகிறது.

6. போக்குவரத்து நெரிசல் அதிகமாக உள்ள சாலைகள் பார்வையிடப்பட்டு அச்சாலைகளை ஒருவழிப்பாதையாக்கி மாற்றுப் பாதை அமைப்பதற்கான வழி காவல் துறை ஒத்துழைப்புடன் அமுல்படுத்தப்படுகிறது.

7. தேவையான இடங்களுக்கு புதிய தானியங்கி போக்கு வரத்து வழிகாட்டி விளக்குகள் அமைக்க அறிவுரை வழங்கப் படுகிறது. தற்போதுள்ள தானியங்கி போக்குவரத்து வழி காட்டி விளக்குகள் அவ்வப்போது சரி பார்க்கப்பட்டு, தேவைப் படும் போது புதிய வடிவத்திலும் உருவாக்கப்படுகிறது.

8. இந்திய சாலைக் கழகத்தில் தற்போது புதியதாக அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ள போக்குவரத்து சமிக்ஞைகள் நெடுஞ் சாலைகளில் ஆங்காங்கே நிறுவ பரிந்துரை செய்யப்படு கிறது. முக்கியமான நெரிசல் உள்ள பகுதிகளில் தேவையான சாலை குறியீடுகள் நிறுவ பரிந்துரை செய்யப்படுகிறது.

9. சென்னை நகரில் உள்ள வெவ்வேறு பொதுக் கட்டிடங்கள், சினிமா திரையரங்குகள், விடுதிகள், தங்கும் விடுதிகள், கல்யாண மண்டபங்கள் மற்றும் பள்ளிகள் கட்டு வதற்கான சென்னை பெருநகர் முன்னேற்ற குழுமத்தினால் பரிந்துரை செய்யப்பட்டு மேம்பாட்டு விதிகளுக்கு உட்பட்ட தாக உள்ளதா என்று பார்த்து போக்குவரத்து சம்பந்தமான மறுப்பின்மை சான்றிதழ்கள் வழங்குதல் சென்னையில் உள்ள கோட்டத்தினால் கவனிக்கப்பட்டு வருகிறது.

10. நெரிசல் அதிகமாக உள்ள பகுதிகளில் வாகனங்கள் நிறுத்துவதினால் ஏற்படும் இடைஞ்சல்களை தவிர்ப்பதற்காக, வாகனங்கள் நிறுத்துவதற்கான மாற்று இடம் ஆய்வுச் செய்யப் பட்டு, பரிந்துரை செய்யப்படுகிறது.

11. கோட்டப் பொறியாளர் (நெ. ஊ. ப.) போக்கு வரத்து பொறியியல் கோட்டம், சென்னை அவர்கள் ஒருங் கிணைப்புக் குழுக் கூட்டத்தின் கூட்டுநராக (Convenor)

உள்ளதால், சாலைகள் வெட்டுதல் பணியில், மின் வாரியம்,
மாநகராட்சி, சென்னை தொலைபேசி போன்ற வெவ்வேறு
துறையினர்கள் சம்பந்தப்படுவதால் அவர்கள் ஒருங்கிணைந்து
செயல்பட்டு போக்குவரத்துக்கு இடைஞ்சல் வராமல் பணி
தொடர ஆய்வு நடத்தப்படுகிறது.

12. கோட்டப் பொறியாளர் (நெ.) போக்குவரத்து'
பொறியியல் பிரிவு திருச்சி, மாவட்ட ஆட்சியர் தலைமையில்
காவல் துறை அதிகாரிகள், நகராட்சி அதிகாரிகள், நெடுஞ்
சாலை துறை அதிகாரிகள் இவர்களால் நடத்தப்படும் மாவட்ட
சாலைகள் அபிவிருத்தி மற்றும் போக்குவரத்து மேம்பாட்டு
திட்டக் குழுக் கூட்டத்தில் அங்கத்தினராக உள்ளார். போக்கு
வரத்து சம்பந்தமான விபத்துக்கள் மற்றும் குறைகள்
கலந்தாலோசிக்கப்பட்டு அதற்கான குறைபாடுகள் களையும்
பொருட்டு விபத்துக்கள் தடுப்பதற்காக வழிகள், போக்குவரத்து
மேம்பாட்டு வழிகள், சந்திப்பு மேம்பாடுகள், தானியங்கி
போக்குவரத்து வழிகாட்டி விளக்குகள் அமைப்பது ஆகியவை
பரிந்துரை செய்யப்படுகிறது. மாவட்ட போக்குவரத்து
ஆலோசனைக் குழுக் கூட்டத்தில் அவசரமானதாகக் கருதப்படக்
கூடிய போக்குவரத்து மேம்பாட்டுப் பணிகள் தொடர்வதற்
கான நிதி ஒதுக்கீடு அந்தந்த மாவட்ட ஆட்சியர்களுக்கு
ஒதுக்கப்பட்டு அவை அந்தந்த கோட்டப் பொறியாளர்களுக்கு
(நெடுஞ்சாலைகள் — ஊரகப் பணிகள்) பிரித்து அளிக்கப்படு
கிறது. எந்த வேலைக்கு முன்னுரிமை அளிக்கப்பட வேண்டும்
என்பது கோட்டப் பொறியாளர் (நெ.) திருச்சி அவர்களின்
கலந்தாலோசனையுடன், போக்குவரத்து அறிவுரைக் குழு
வினால் பரிந்துரை செய்யப்படுகிறது.

13. சாலைகளில் சிலை அமைப்புக்கான கருத்துருக்கள்
ஆய்வு செய்யப்பட்டு, தலைமைப் பொறியாளருக்கு (நெடுஞ்
சாலைகள்—ஊரகப் பணிகள்) சிபாரிசு செய்யப்படுகிறது.

14. மேற்சொன்ன பணிகளைக் கவனிப்பதுடன் மேற்
சொன்ன இரண்டு கோட்டங்களும், உலக வங்கி நிதியுதவி
யுடன் மேற்கொள்ளப்படும், தமிழ்நாடு பெரு நகர மேம்
பாட்டுத் திட்டத்தின் கீழ், சாலை சந்திப்பு மேம்பாட்டுப்
பணிகள், போக்குவரத்து வழி காட்டி விளக்குகள் நிறுவுதல்
போன்ற செயற் குறிப்புகளை ஏற்படுத்தும் பணியையும் மேற்
கொள்கின்றன.

15. புதிய மாற்றுப் பாதைகள் அமைத்தல் பாலங்கள்
அமைத்தல் ஆகியவற்றிற்கான பொருளாதார மதிப்பீடு
செய்யும் பணி உட்பட அவைகளை அமைப்பதற்கான
சாத்தியக் கூறுகள் பற்றிய அறிக்கைகள் தயாரிக்கும் பணியையும்
மேற்சொன்ன இரண்டு போக்குவரத்துக் கோட்டங்களும்
மேற்கொள்கின்றன.

புதிய செயற்குறிப்புகள் :

33. (1) வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்குப்
பொது மக்கள் நீண்ட தூரம் செல்ல வேண்டியதால் ஏற்படும்
இடர்ப்பாட்டைக் களைவதற்காகவும், சில குறிப்பிட்ட
பகுதிகளில் உள்ள வண்டிகளின் எண்ணிக்கையைக் கருத்தில்
கொண்டும் சென்னை மாநகரில் உள்ள வட்டாரப் போக்குவரத்து
அலுவலகப் பணியைப் பரவலாக்கும் நோக்குடன், நான்கு போக்கு
வரத்து பிரிவுகளை (Unit offices) ஏற்படுத்தத் தீர்மானிக்கப்
பட்டுள்ளது.

(2) போக்குவரத்து வண்டிகளைத் தவறாகப் பயன்
படுத்துவதைத் தவிர்ப்பதற்காகவும், மோட்டார் வண்டிகள்
சட்டம், விதிகள் ஆகியவற்றின் விதித் துறைகள் மீறப்
படுகின்றனவா என்று சோதனையிட்டு அவற்றை தடுப்பதற்கும்,
மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் அரசுக்குச் செலுத்தப்
பட வேண்டிய வரி வருவாயை ஏய்ப்பு செய்வதால் அரசுக்கு
ஏற்படும் வருவாய் இழப்பைத் தடுப்பதற்கும், நெரிசல் மிக்க
இடங்களான கோபாலபுரம் (கோயம்புத்தூர் மாவட்டம்),
இராணிப்பேட்டை (வட ஆற்க்காடு அம்பேத்கார் மாவட்டம்),
பர்கூர் (பெரியார் மாவட்டம்) ஆகிய இடங்களில் சோதனைச்
சாவடிகள் ஏற்படுத்தப்படவிருக்கின்றன.

(3) அதிகாரங்களைப் பரவலாக்கும் கொள்கையின்படி,
மயிலாடுதுறை, ஆரணி ஆகிய இடங்களில் பிரிவு அலுவலகங்
களை ஏற்படுத்தக் கருதப்பட்டுளள்து. மயிலாடுதுறையில்
உள்ள பிரிவு அலுவலகம், தஞ்சாவூர் மாவட்டத்திலுள்ள
தரங்கம்பாடி, சீர்காழி, மயிலாடுதுறை போன்ற வட்டங்களில்
உள்ள பொது மக்களின் தேவையையும் (நாகப்பட்டினம்
வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம்) ஆரணியிலுள்ள பிரிவு
அலுவலகம், திருவண்ணாமலை சம்புவராயர் மாவட்டத்திலுள்ள
செய்யாறு, ஆரணி, வந்தவாசி ஆகிய இடங்களில் உள்ள
மக்களின் தேவைகளையும் நிறைவு செய்யும். மேற்சொன்ன
வட்டங்களில் உள்ள மக்கள் தங்களுடைய சிறு தேவை
களை நிறைவு செய்வதற்காக நீண்ட தொலைவு பயணம்
செய்து முறையே நாகப்பட்டினம், திருவண்ணாமலை ஆகிய
இடங்களிலுள்ள வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்
களுக்குச் செல்வதால் ஏற்படும் பெரும் அல்லல் மிகவும்
குறைக்கப்படுகிறது.

(4) பொது மக்களின் நீண்ட நாள் தேவையையும்,
வண்டிகளின் எண்ணிக்கையையும் கருத்தில் கொண்டு விழுப்புரம்
திருப்பூர் ஆகிய இடங்களில் பிரிவு அலுவலகங்களை வட்டாரப்
போக்குவரத்து அலுவலகங்களாக நிலை உயர்த்தக் கருதப்
பட்டுள்ளது.

(5) கடமைகளை மனநிறைவளிக்கும் வகையிலும், திறமை
யுடன் ஆற்றுவதற்கு வகை செய்யும் பொருட்டு நீலகிரி,
தருமபுரி, புதுக்கோட்டை ஆகிய இடங்களில் உள்ள வட்டார
அலுவலகங்களில் பயனற்றது என்று தள்ளி விடப்பட்ட ஜீப்பு
களுக்குப் பதிலாக மூன்று புதிய டீசல் ஜீப்புகளை வாங்கவும்,
நாமக்கல்லிலுள்ள வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்குப்
புதிதாக ஒரு டீசல் ஜீப்பை வாங்கவும், ஓட்டுநர் பதவி
ஒன்றை ஏற்படுத்தவும் கருதப்பட்டுள்ளது. (அண்மையில்
நிலை உயர்த்தப்பட்ட அலுவலகம்).

34. (1) ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் — ஆம்னி பேருந்துகள் மீது
1—4—1990 முதற் கொண்டு ஒரு இருக்கைக்கு ஒரு காலாண்
டிற்கு ரூ. 2,000 என்று உயர்த்தப்பட்டிருந்த வரித் தெகைை
உள்துறையின் 30—7—1991 ஆம் நாளிட்ட 1203 ஆம் எண்.
அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கையில், அதே தேதியி
லிருந்து ஒரு இருக்கைக்கு ஒரு காலாண்டிற்கு ரூ. 500 ஆகக்
குறைக்கப்பட்டுள்ளது.

(2) 1991—92 ஆம் ஆண்டிற்கான நிதிநிலை அறிக்கை
யில் அறிவித்தபடி 50 சி.சி. மற்றும் அதற்குக் குறைவான
பரித் திறன் கொண்ட இரண்டு சக்கர வண்டிகளுக்கு வரி
செலுத்துவதிலிருந்து விலக்களிக்கப்படும்.

இணைப்பு—2.

மானியக் கோரிக்கை எண். 40 மற்றும் 58.

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த 1991-92-ஆம் ஆண்டு கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு.

1. தேசியமயமாக்கல் :

1.1. பயணிப் போக்குவரத்து, பொருளாதார வளர்ச்சியுடன்
இணைந்த இன்றியமையாத ஒன்றாகும். ஆகவே, இது, சாலை
வழிச் செல்லும் பயணிகளின் வளர்ந்து வரும் தேவைகளுக்கேற்ப
அமைதல் வேண்டும். எனவே, தமிழ்நாட்டிலுள்ள மாநகர், நகர்,
கிராமம் ஆகியவற்றில் வசிக்கின்ற மக்களுக்குத் தேவைப்படுகின்ற
போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து தருவதன் வாயிலாக, தமிழ்
நாட்டிலுள்ள அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள், பேருந்துகள
மூலமாகப் பெருமளவில் மக்களை இணைக்கும் பாலமாகத்
தொடர்ந்து பணியாற்றி வருகின்றன. நகர், மாநகர், புறநகர்
மற்றும் துரித பேருந்துகள் என பல்வேறு பேருந்துகள் மூலம்
நியாயமான கட்டணங்களில். தமிழ்நாட்டிலுள்ள அரசு
போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் பேருந்துகள் மக்களை இணைக்
கும் பாலமாக தொடர்ந்து பணியாற்றி வருகின்றன.

1.2. தமிழ்நாட்டில், பேருந்துப் போக்குவரத்தை அரசுடை
மையாக்கும் நடவடிக்கை, பின்வரும் நடைமுறைகளின் மூலம்
மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது.

(அ) (i) அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் அனுமதி
களுக்கு விண்ணப்பித்தல் ; தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின்
அனுமதி கால அளவு முடிவடையும் தருணத்தில் அவர்கள்,
தங்களது அனுமதியை புதுப்பிக்கும்போது, அது குறித்து மறுப்பு
தெரிவித்தல்.

(ii) மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதித்துறைகளைப்
பயன்படுத்தி வரைவுத் திட்டங்களை வெளியிட்டு அரசின் ஏற்
பளிப்பை பெற்று வழித்தடங்களை அரசுடைமையாக்குதல் ;
இவ்வாறு அறிவிக்கப்பட்ட வழித்தடங்களிலிருந்து தனியார்
பேருந்து உரிமையாளர்களை நீக்குதல்.

(ஆ) தனியார் பேருந்துப் போக்குவரத்து ஏற்பாட்டு முறை
செயல்படுவதுடன் தொடர்புடைய வழித்தடங்கள, பேருந்துகள்
ஏனைய உடைமைகள் ஆகியவற்றை கையகப்படுத்துவதற்குத்
தனி சட்ட நடைமுறைகளை அறிமுகப்படுத்துதல்.

[1991 செப்டம்பர் 14

1.3. தமிழ்நாட்டில் பயணியர் வாகன சாலைப் போக்கு
வரத்தை அரசுடைமையாக்கும் பணியானது 1948ஆம் ஆண்டில்
சென்னை மாநகரில் எல்லா வழித் தடங்களையும் அரசு எடுத்துக்
கொண்டதிலிருந்து தொடங்கியது. 120 மைல் தொலைவிற்கு
மேற்பட்ட எல்லா வழித்தடங்களிலும் அரசுதான் போக்குவரத்
துப் பணியை இயக்க வேண்டும் என்ற கொள்கையின் அடிப்படை
யில், தமிழ்நாடு அரசின் முன்னாள் போக்குவரத்துத் துறை,
1959ஆம் ஆண்டில் தொலை தூர வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை
இயக்கியது.

1.4. பின்னர், 1967-ஆம் ஆண்டில், அரசு,

(1) சாதாரணப் பேருந்துகள், விரைவுப் பேருந்துகள்
இயக்குகின்ற 75 மைல்களும் (120 கிலோ மீட்டர்) அதற்கு
மேலும் தொலைவுடைய அனைத்து வழித்தடங்களையும்,

(2) சென்னை மாநகரிலிருந்து புறப்பட்டுச் செல்கிற
அல்லது மாநகருக்குள் வந்து சேருகிற (இவற்றின் தூரம்
எவ்வளவாக இருப்பினும்) அனைத்துப் பேருந்து வழித்தடங்
களையும்,

(3) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து புறப்பட்டுச்
செல்கிற அல்லது மாவட்டத்திற்குள் வந்து சேருகிற இடங்கள்
உட்பட அம்மாவட்டத்திலுள்ள அனைத்துப் பேருந்து வழித்தடங்
களையும்,

முழுவதுமாக அரசுடைமையாக்க முடிவு செய்தது.

1.5. 50 பேருந்து அனுமதிகளும் அதற்கு மேலும் (பர்மிட்)
வைத்திருக்கும் பேருந்து உரிமையாளர்களின் அனைத்துப்
பேருந்து வழித்தடங்கள், பேருந்துகள், பணிக்களரிகள் ஆகிய
வற்றையும், பணியாளர்களையும் தமிழ்நாடு பேருந்து உரிமை
யாளர்கள் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின் கீழ்
1971 ஆம் ஆண்டில், அரசு தன்வசம் எடுத்துக் கொள்வதே அதன்
அடுத்த நடவடிக்கையாகும். இச்சட்டத்தின் கீழ், சதர்ன்
ரோட்வேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட், மதுரை, ஆனைமலை பஸ்
டிரான்ஸ்போர்ட் பிரைவேட் லிமிடெட், பொள்ளாச்சி, இராமன்
அண்ட் இராமன் பிரைவேட் லிமிடெட், கும்பக்கோணம், ஸ்ரீராம
விலாஸ் சர்வீசஸ் லிமிடெட், கும்பக்கோணம், ஸ்ரீசக்தி விலாஸ்
தஸ் சர்வீஸ், பொறையார் ஆகிய நிறுவனங்களுக்குச் சொந்தமான
பனியார் பேருந்து போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் கையகப்படுத்தப்
பட்டு, பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்கு
வரத்துக் கழகம், சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகிய மூன்று
போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றப்பட்டன,

1991 செப்டம்பர் 14]

1.6. இதனையடுத்து, அரசு 1973 ஆம் ஆண்டில் தமிழ்நாடு
பயணிப் பேருந்து ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்)
சட்டத்தைக் கொண்டு வந்தது. இந் 5 ஆண்டு கால அளவில்,
மாவட்டம், மாவட்டமாக பயணிப் பேருந்து போக்குவரத்தை
அரசுடைமையாக்க வகை செய்தது. இச்சட்டத்தின் கீழ்,
அரசுடைமையாக்கப்பட வேண்டிய, முதல்
முழுவதுமாக அரசுடைமையாக்கப்பட இருந்தது. ஆனால் இச்சட்டம்
மாவட்டம் நீலகிரி மாவட்டமாக இருந்தது. ஆனால் இச்சட்டம்
மாநில அரசின் அதிகார வரம்பிற்கு அப்பாற்பட்டது என்று
சென்னை உயர் நீதி மன்றம் தீர்ப்பு அளித்தது. சென்னை
உயர் நீதி மன்றத்தின் இத்தீர்ப்பை எதிர்த்து, உச்ச நீதி
மன்றத்தில் மேல்முறையீடு தாக்கல் செய்யப்பட்டது.

1.7. உச்ச நீதி மன்றத்திற்கு செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ள
மேல்முறையீட்டிற்கு தீர்ப்பு அளிக்கப்படாத நிலையில், அரசுடை
மையாக்கும் பணியை மும்முரமாக விரைவுபடுத்தும் வகையில்,
பேருந்து அனுமதிகளைப் பெறுவதற்கு, வட்டாரப் போக்குவரத்து
அதிகார மன்றங்கள்/அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம்
ஆகியவற்றிற்கு விண்ணப்பிப்பதன் மூலமும், திட்டங்களை
வெளியிடுவதன் மூலமும், 1939 மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின்
அத்தியாயங்கள் IV மற்றும் IV-A-ன் கீழ், அரசுடைமையாக்கும்
பணியை அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் தொடர்ந்து மேற்
கொள்ள வேண்டும் என்று அரசு கட்டளைகளைப் பிறப்பித்தது.

1.8. முடிவில், 1983-ஆம் ஆண்டில், தமிழ்நாடு 1973-ஆம்
ஆண்டு பயணிப் பேருந்து—ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்
படுத்தல்) சட்டத்தின் செயல்திறன் கால அளவை உச்ச நீதி
மன்றம் உறுதி செய்தது. உச்ச நீதி மன்றத்தின் தீர்ப்பு பெறப்
பட்ட பின்னர், அரசு 1984ஆம் ஆண்டில் திருத்தச் சட்டத்தின்
மூலம், 1973ஆம் ஆண்டு மூலச் சட்டத்தில் சில திருத்தங்களைக்
கொண்டு வந்தது. இத்திருத்தங்களினால், 5 அனுமதிகள் (பர்
மிட்) வரையில் வைத்திருக்கும் பேருந்து சிறு உரிமையாளர்கள்
1973 ஆம் ஆண்டு சட்டத்தின் விதித் துறைகளிலிருந்து விலக்
களிக்கப்பட்டனர். மேலும், தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள்
தொடர்ந்து புதிதாகப் பேருந்து அனுமதிகளைப் பெறவும்,
தற்போதுள்ள அனுமதியின் கால அளவு முடிவடையும்போது
அவர்கள் அதனை புதுப்பித்துக் கொள்ளவும் இயலும்.

1.9. பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் சி.ஏ. 1758/86
ஆம் எண்ணில் செய்து கொண்டுள்ள மேல்முறையீட்டிற்கு
24—2—1987 அன்று அனுமதியளிக்கையில், அறிவிக்கப்பட்ட
அனைத்து வழித்தடங்களிலும் ஏற்பளிக்கப்பட்ட திட்டத்தின்
கீழ்வரும் வழித்தடங்கள் ஏற்பளிக்கப்பட்ட திட்டங்களின்
இணைப்பு-II-ல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளவர்கள் அல்லாத எவரும்,
பயணிப் பேருந்துப் பணிகளை இயக்கலாகாது என்று உச்ச நீதி
மன்றம் தீர்ப்பளித்தது. ஏற்பளிக்கப்பட்ட திட்டத்தின் II-ஆம்
இணைப்பில், தனியார் பேருந்து உரிமையாளரின் பெயர் திட்ட
வட்டமாக குறிப்பிடப்பட்டிருந்தாலன்றி மற்றபடி, ஏற்பளிக்கப்
பட்ட திட்டத்தின் கீழுள்ள பேருந்து வழித்தடங்களில், ஒரே
வழித்தடத்தில் குறிப்பிட்ட தொலைவிலுள்ள எந்தவொரு பகுதி

யிலும் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தங்களுடைய பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணிகளை இயக்கமுடியாது என்பதே இந்தத் தீர்ப்பின் சாராம்சமாகும்.

1.10. இதனையடுத்து, தமிழ்நாடு 1987 ஆம் ஆண்டு மோட் டார் வண்டிகள் (தனி விதித்துறைகள்) சட்டமுன் வடிவு கொண்டு வரப்பட்டது. வரைவு-ஏற்பளிக்கப்பட்ட திட்ட வழித்தடங்கள் பகுதிகள் ஆகியவற்றின் கீழ் வரும் வழித்தடங்களில், பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணியை மேற்கொள்ளும் பொருட்டு, உரிமை யாளர்கள் அனுமதி பெற இச்சட்ட முன்வடிவு வகை செய்தது. அரசு திருத்தச் சட்ட முன் வடிவை நிறைவேற்றியது. 1989-ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்களில், குடியரசுத் தலைவரின் இதற்கு இசைவு பெறப்பட்டது. அரசு, இச்சட்டத்தைச் செயல்படுத்த வேண்டாம் என்று பின்னர் முடிவு செய்தது. இதனையடுத்து, 1987 ஆம் ஆண்டு சட்ட முன் வடிவை ரத்து செய்வதற்காக அவசரச் சட்டமொன்றை அரசு இயற்றியது.

1.11. 1973 ஆம் ஆண்டு அரசுடமையாக்கும் சட்டத்தின் நடைமுறையை மீண்டும் பழைய நிலைக்கு செயலாக்கும் பொருட்டு தமிழ்நாடு 1990 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்து ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்ட முன் வடிவை 1989-ஆம் ஆண்டு ஜனவரித் திங்களில் பதவி ஏற்ற அரசு கொண்டு வந்தது. இச்சட்ட முன்வடிவு, 1984 ஆம் ஆண்டில் மூலச் சட்டத்தில் செய்யக் கருதப்பட்ட திருத்தங்களை மாற்றி யமைக்கவும் பத்தாண்டு கால அளவில் பேருந்துப் போக்குவரத்து அரசுடமையாக்கும் பணி முடிக்கப்பட வேண்டும் என்பதை நோக்கமாகவும் கொண்டிருந்தது. இச்சட்ட முன்வடிவு, 9–5–1990 அன்று சட்டப் பேரவையில் நிறைவேற்றப்பட்டு, குடியரசுத் தலைவரின் ஒப்புதல் பெற மத்திய அரசுக்கு அனுப்பப் பட்டது. இந்தியக் குடியரசுத் தலைவரின் இசைவு பெற வேண்டி யுள்ளது. அண்மையில், சட்ட முன் வடிவு பற்றி பல்வேறு கூறுகள் குறித்து இந்திய அரசின் உள்துறை அமைச்சகம் விளக்கம் கேட்டுள்ளது. இவை சட்டத்துறையுடன் கலந்தாலோ சித்து பரிசீலிக்கப்பட்டு வருகின்றது.

1.12. ஏற்பளிக்கப்பட்ட திட்ட வழித் தடங்களின் கீழ் திட்ட வட்டமாகச் சேர்க்கப்படாத தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் இயக்கும் எந்தவொரு பேருந்துப் போக்குவரத்துப்பணியும் சட்ட விரோதமானதாகும் என்று உச்ச நீதி மன்றம் அளித்துள்ள தீர்ப் பைக் கருத்தில் கொண்டு, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின்கீழ் பேருந்து வழித்தடங்களை அரசுடமையாக்குவது பற்றிய கொள் கையை, அரசு, 1990 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு திங்களில் மறு ஆய்வு செய்தது. அதற்கிணங்க ஒப்பளிக்கப்பட்ட திட்ட தடங்களி லிருந்து தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களை நீக்குவது குறித்த சில ஆணைகள் அரசால் பிறப்பிக்கப்பட்டன.

1.13. போக்குவரத்துப் பணிகளின் இயல்பான அதிகரிப்பு, மற்றும் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகளை விடுவது ஆகியவை குறித்த பொறுப்புகளை நிறைவேற்றுவதோடு

3 முதல் 4 ஆண்டு காலத்திற்குள் தனியார் பேருந்து உரிமை யாளர்கள் பேருந்துகளை இயக்குவதை நிறுத்திவிடக் கூடிய அனைத்து (2965) வழித்தடங்களிலும் பேருந்துகளை இயக்குவது அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு கடினமாக இருக்குமென கருதப்பட்டதால் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களைப் பட்டி யலிலிருந்து நீக்கும் கொள்கையை படிப்படியாக செயல்படுத்த அரசு முடிவு செய்துள்ளது.

1.14. 1976 ஆம் ஆண்டுக்கும் 1989 ஆம் ஆண்டுக்கும் இடைப் பட்ட காலத்தில், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின்கீழ் வழித் தடங்களை நாட்டுடமையாக்குவதற்குரிய 900 வரைவுத் திட் டங்களை அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் வெளியிட்டுள்ளன. இவ்வாறு வெளியிட்டு பத்தாண்டுகளுக்கும் மேலாகியும் இத் திட்டங்கள் குறித்து விசாரணை செய்யப்படவுமில்லை; ஒப்புதல் அளிக்கப்படவுமில்லை. இதற்கிடையில், புதிதாக இயற்றப்பட்ட 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் ஒன்று, 1-7-89 ஆம் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வரத் தொடங்கியது. 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தில் 100-வது பிரிவின்படி, அரசு வகுத்த நாட்டுடமையாக்கும் செயற்குறிப்புகளுக்கு ஓராண்டு காலத்திற்குள்ளேயே ஒப்புதல் பெற வேண்டும். அவ்வாறு பெறாவிடில், அவை காலாவதியாகிவிடும். எனவே, உள்துறை, தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களிடமிருந்து மறுப் புரை அனுப்பப் பெறாத வரைவுத் திட்டங்களைப் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக் கொண்டு, 1990 ஆம் ஆண்டு ஜுன் மாதம் கடைசி பதினைந்து நாட்களுக்குள், 250 வரைவுத்திட்டங்களுக்கு ஒப்புதல் அளித்து ஆணைகளைப் பிறப்பித்தது. தனியார் பேருந்து உரிமை யாளர்கள் இத்திட்டங்களுக்கு ஒப்புதல் அளித்ததற்கு எதிர்ப்பு தெரிவித்து ரிட் மனுக்களைத் தாக்கல் செய்தனர். 31–10–90 ஆம் நாளன்று, சென்னை உயர்நீதி மன்ற பகுதி நடுவர் ஆயம், பல்வேறு பேருந்து வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்குவதற் காகத் தீட்டப்பட்ட வரைவுத்திட்டங்கள் குறித்து முடிவு ஒன்றை எடுக்க வகை செய்யும் விசாரணை அறிவிப்பினைத் தொடர்ந்து மேற்கொள்ளப்பட்ட அனைத்து நடைமுறைகளையும் ரத்துசெய் துள்ளதோடு, திட்டங்களுக்கு ஒப்புதலளிக்கும் அரசாணை செல் லாது என்றும், 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத் தின் 100-வது பிரிவையும் இந்திய அரசியலமைப்புச் சட்டத்தின் 13, 14 ஆகிய பிரிவுகளையும் மீறுவதாகும் என்றும் தீர்ப்பு அளித் துள்ளது. அரசு உள்துறையும், அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங் களும் உயர் நீதி மன்றம் அளித்த தீர்ப்பிற்கு எதிராக உச்ச நீதி மன்றத்தில் சிறப்பு அனுமதி மனுக்களைத் தாக்கல் செய் துள்ளன. அவை விசாரிக்கப்பட்டு வருகின்றன.

2. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் :

2.1. இம்மாநிலத்தில் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்கு வரத்துப் பணிகளை, நிறுவனங்கள சட்டத்தின்கீழ் பதிவு பெற்ற பதினைந்து போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நிருவகித்து வருகின்றன. இக்கழகங்கள் தம்முடைய முதன்மை பணியைத் தொடங்கிய பகுதி குறித்த விவரம் வருமாறு :

பணியைத் தொடங்கிய பகுதி குறித்த விவரம் வருமாறு

தொடர் எண்ணும், கழகத்தின் பெயரும்.	செயல்படத் தொடங்கிய நாள்.	பேருந்துகள் சென்று வந்த முக்கியப் பகுதி.	31-3-1991 அன்றிருந்த படி பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)	(3)	(4)
1 பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை.	1972, சனவரி 1 ஆம் நாள்.	சென்னை பெருநகர் பகுதி.	2,328
2 பாண்டியன் சாலை போக்குவரத்துக் கழகம், மதுரை.	1972, சனவரி 17 ஆம் நாள்.	மதுரை காமராசர் மாவட்டம்.	980
3 சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூர்.	1972, மார்ச் 1 ஆம் நாள்.	கோயம்புத்தூர், நீலகிரி மாவட்டங்கள்.	1,346
4 சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், கும்பகோணம்.	1972, மார்ச் 1 ஆம் நாள்.	தஞ்சாவூர் மாவட்டம்	726
5 அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சேலம்.	1973, பிப்ரவரி 15 ஆம் நாள்.	சேலம் மாவட்டம்.	773
6 கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம், திருநெல்வேலி.	1974, சனவரி 1 ஆம் நாள்.	திருநெல்வேலி கட்டபொம்மன், சிதம்பரனார் மாவட்டங்கள்.	754
7 தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், விழுப்புரம்.	1975, சனவரி 16 ஆம் நாள்.	தென்னார்க்காடு, செங்கல்பட்டு எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டத்தின் தென் பகுதி.	949
8 திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை.	1980, ஏப்ரல் 1 ஆம் நாள்.	தமிழ்நாடு மாநிலம் முழுவதற்கும் விரைவுப் பேருந்துகள்.	855
9 பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம், வேலூர்.	1982, டிசம்பர் 1 ஆம் நாள்.	வடஆற்காடு அம்பேத்கர் திருவண்ணாமலை-சம்புவராயர் மாவட்டங்கள், செங்கல்பட்டு எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டத்தின் வட பகுதி.	1,013
10 மருது பாண்டியர் போக்குவரத்துக் கழகம், காரைக்குடி.	1983, ஏப்ரல் 1 ஆம் நாள்.	புதுக்கோட்டை, இராமநாதபுரம், பசும்பொன் முத்துராமலிங்கத்தேவர் மாவட்டங்கள்.	729
11 ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகம், ஈரோடு.	1983, ஏப்ரல் 1 ஆம் நாள்.	பெரியார் மாவட்டம்.	721
12 நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம், நாகர்கோவில்.	1983, ஏப்ரல் 1 ஆம் நாள்.	கன்னியாகுமரி மாவட்டம்	555
13 தீரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழகம், திருச்சிராப்பள்ளி.	1985, ஏப்ரல் 1 ஆம் நாள்.	திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டம்.	706
14 இராணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்துக் கழகம், திண்டுக்கல்.	1986, ஏப்ரல் 1 ஆம் நாள்.	திண்டுக்கல் அண்ணா மாவட்டம்.	611
15 அன்னை சத்தியா போக்குவரத்துக் கழகம், தருமபுரி.	1987, ஏப்ரல் 1 ஆம் நாள்.	தருமபுரி மாவட்டம்.	548
		மொத்தம் ..	13,594

3. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சாதனை :

3.1. பயணம் செய்யும் பொதுமக்களுக்கு உதவுவதையே தம்து குறிக்கோள்ாகக் கொண்டு, சிறந்த, ஒருங்கிணைந்த சிக்கன மான போக்குவரத்துப் பணியை நடத்த இம்மாநிலந்திலுள்ள பதினைந்து போக்குவரத்துக் கழகங்களும் செவ்வனே செயல் படுகின்றன. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இம்மாநிலத் தின் ஒவ்வொரு மூலை முடுக்குகளையும் இணைக்கும் வழித்தடங் களை ஏற்கனவே பரவலாக உருவாக்கியுள்ளன. தமிழ்நாட்டில் ஒரு பேருந்து ஒரு நாளைக்கு ஓடும் உரம் 370.36 கி.மீ. ஆகும். 1990–91ல் இது இந்தியாவிலேயே வேறெந்த மாநிலத்தைவிட வும் அதிகமாகும். இந்நாட்டில், பேருந்துகள் அதிக அளவில் பயன்படுத்தப்படுகின்ற மாநிலங்களில் தமிழ்நாடும் ஒன்றாகும். 1991 மார்ச் 32–ம் தேதி இருந்தவாறு இந்த பதினைந்து போக்கு வரத்துக் கழகங்களும் 13,594 பேருந்துகளை இயக்கி வந்தன. இவற்றில், 52 குறு பேருந்துகளும் (Mini Buses) மற்றும் சிறு பேருந்துகளும் (Short Wheel Base Buses) அடங்கும். இவை, கிராமத்தின் உட்பகுதியில் வசிக்கும் மக்களின் நலனுக்காக இயங்கி வருகின்றன. இப்பேருந்துகளில் நாளொன்றுக்கு சுமார் 136.61 இலட்சம் பயணிகள் பயணம் செய்கின்றனர். மேலும் நாளொன்றுக்கு 45.32 இலட்சம் கி. மீட்டர் வரை இவை செல் கின்றன. 1990–91ல் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 83.32 கோடி ரூபாய் செலவில் 2,063 புதிய பேருந்துகளை இயக்கி வந்தன. இவற்றில் 1,688 பேருந்துகள், கழிவு செய்யப்பட்ட பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக விடப்பட்டுள்ளன. மற்ற 375 பேருந்துகள புதிய தடங்களிலும் ஏற்கனவே உள்ள வழித் தடங்களில் இயங்கி வரும்பேருந்துகளோடு கூடுதலாகவும் சேர்க் கப்பட்டு இயக்கப்பட்டு வருகின்றன. இதனால் 138 கிராமங் களில் வசிக்கின்ற சுமார் 1.32 இலட்சம் மக்கள் பயனடைவர். இந்த புதிய வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்குவதால் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு இழப்பு ஏற்படும் என்றாலும், கிராமப் பகுதியில் வசிக்கும் மக்களுக்கு உதவ வேண்டுமென்கிற சமுதாய நோக்குடன் அவை புதிய வழித்தடங்களில் பேருந்து களைத் தொடர்ந்து இயக்கி வருகின்றன.

3.2. பெரும்பாலான போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பல் வேறு முக்கியப் பணிகளுக்குக் கணிப் பொறிகளைப் பயன் படுத்தத் தொடங்கியுள்ளன. இக்கணிப்பொறிகள், ஊதிய விவரங்களைக் கணக்கிடல், பொருள் விவரப் பட்டியல் தயாரித்தல், வழித்தட ஆய்வு, பணிமனை பராமரிப்பு, நிதிக் கணக்கிடல், போன்ற முக்கியமான பணிகளுக்குப் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. நெடுந்தொலைவு செல்லும் விரைவுப் பேருந்துகளை இயக்கி வருகின்ற திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், குறிப்பிட்ட சில இடங்களில் பொதுமக்கள் பயணச் சீட்டுகளை முன்கூட்டியே வாங்குவதற்கு கணிப்பொறிகளை பயன்படுத்தி வருகின்றது.

3.3. தமிழ்நாட்டிலுள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பெரும்பாலானவை பேருந்துகள் இயங்குவதை நன்கு கண்காணிக்கும் பொருட்டு, பல்வேறு பணிமனைகள், கிளைப் பணிமனைகள், வருகை நேரப் பதிவிடம், பேருந்து நிலையங்கள் ஆகியவற்றை இணைக்கின்ற கம்பி யில்லாத் தொலைத் தொடர்பு முறையைச் செயலுக்குக் கொண்டு வந்துள்ளன. விபத்து, பேருந்து பழுதுபடல், போக்குவரத்தை முறைப்படுத்தச் செயல்படுகின்ற தற் காலிக வழித்தட மாற்றம் ஆகிய சமயங்களில் உடனடி யாக உரிய நடவடிக்கை எடுக்கும் பொருட்டு, பேருந்துகள் செல்வதைக் கண்காணிக்க பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகமும், பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகமும், கம்பியில்லாத் தொடர்பு வசதியுடைய இயலூர்திகளைப் பயன் படுத்துகின்றன.

3.4. வளைகுடாப் போரினால் போக்குவரத்துக் கழகங் களுக்கு ஏற்பட்ட பாதிப்பு :

வளைகுடாப் போர் காரணமாக மத்திய அரசு பெட் ரோலியப் பொருட்கள் பயன்பாட்டை 10 சதவீதம் குறைந் தது. இது தவிர அதிவேக டீசல் எண்ணெய் விலை அதிகரித்தது, அரசு போக்குவரத்து நிலையங்களுக்கு மிகுந்த கவலை அளிக்கிறது. அவற்றின் நிதிநிலையும் திட்டச் சாதனையும் பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டுள்ளன. ஆகவே, அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பொது மக்களுக்குக் குறைந்தளவே இடர்பாடு இருக்கும் வகையில் சிக்கனமற்ற வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் விடுவதைக் குறைக்க வேண்டியிருந்தது. பணிபுரிவோர் பிற பயணிகள் ஆகியோரின் வசதிக்காக, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் வேலை நாட்களில் முழு அளவில் பேருந்துகளை இயக்கு கின்றது. சனிக்கிழமைகளில் 85 சதவீதம், ஞாயிற்றுக் கிழமைகளில் 50 சதவீதம் பேருந்துகளை மட்டுமே இயக்கு கின்றது. வளைகுடாப் போரினால் அதிவேக டீசல் எண்ணெய்க்கான மேல்வரி அதிகரித்த போதிலும், அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் பயணக் கட்டணத்தை அதிகரிக்கவில்லை. பெட்ரோலியப் பொருட்களில் 10 சத வீதம் குறைக்கப்பட்டதால், பேருந்துகளில் எண்ணிக்கையை அதிகரிக்கும் திட்டம் கட்டுபடுத்தப்பட்டது.

3.5. மாற்று எரிபொருள் பற்றிய ஆய்வு :

3.5.1. மாற்று எரிபொருள் வழிவகைகளை காணும் பொருட்டு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல்வேறு நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருகின்றன. இயற்கை எரி வாயுவை (Compressed Natural Gas) பேருந்துகளில் உபயோ கிப்பது குறித்து சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை

எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு ஆலை மற்றும் தமிழ்நாடு எரிசக்தி வளர்ச்சி நிறுவனத்துடன் சேர்ந்து ஒரு முன்னோடி ஆய்வுத் திட்டத்தினை நடத்தி வருகின்றது. இது சம்பந்தமாக மாற்று உபகரணங்கள் பொருத்துவதற்கு ஆகும் செலவுத் தொகையான ரூபாய் எட்டு லட்சத்தை சாலை போக்குவரத்து நிறுவனம் ஏற்குமாறு அரசு பணித்துள்ளது. அரசின் ஆணைக் கிணங்க ஒரு மாற்று உபகரணம் வரிகள் நீங்கலாக ரூ. 60,000 வீதம், பத்து மாற்று உபகரணங்கள் வாங்க நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

3.5.2. தற்போதுள்ள எண்ணெய் பற்றாக்குறையை கருத்திற்கொண்டும், இறக்குமதி செய்யப்படும் எண்ணெயை நம்பி இருக்கும் தன்மையைக் குறைக்கும் பொருட்டும் மாற்று எரிபொருளை உபயோகிப்பது பற்றி பரிசீலித்து முடிவெடுக்க வேண்டிய ஒரு நிலையில் உள்ளது.

எண்ணெய் உபயோகிப்பதை மிச்சப்படுத்தவும், அதனால் ஏற்படும் அந்நியச் செலாவணியை சேமிக்கும் பொருட்டும், இரைச்சல் மற்றும் மாசு ஏற்படுவதைத் தவிர்க்கும் பொருட்டும் மின்கலப் பெட்டியால் இயங்கும் பேருந்துகளை சிறிய அளவில் இயக்க அரசு தீர்மானித்துள்ளது. இது சம்பந்தமாக சென்னையில் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஐந்து பேருந்துகளையும் ஊட்டியில் சேரன் போக்கு வரத்துக் கழகம் ஐந்து பேருந்துகளையும் பரிசோதனை முறையில் இயக்கிட அரசு அறிவுரை வழங்கியுள்ளது.

3.6. தமிழ்நாடு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம் மூடப்படல்:

பொருள் போக்குவரத்தினை பொதுத்துறையில் செயல்படுத்த அவசியமில்லை என முடிவெடுக்கப்பட்டு தமிழ் நாடு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகத்தினை கலைத்திட மார்ச் 1989 ஆம் ஆண்டில் அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. இதன் தொடர்பாக நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

3.7. வல்லுநர் குழு :

அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் செயல் படுவதை ஆய்வு செய்யவும் அவற்றின் சாதனை தணிக்கை அமைப்பு முறை, அவற்றின் பணியாளர்களின் பணி முறை வாகம், பணிநிலை முதலியவற்றை மேம்படுத்தவும் வழி வகைகளைக் காணும் பொருட்டு அரசு திரு. ஆர். திரு நாயகம் அவர்கள் தலைமையில் வல்லுநர் குழு ஒன்றை 1990 சனவரி 1 ஆம் நாள் அமைத்தது. இந்த வல்லுநர் குழு, இல்லை ஆய்வு அறிக்கையை அரசுக்கு அனுப்பியுள்ளது. அந்த அறிக்கை அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

3.8. போக்குவரத்து கழகங்களின் நிதிநிலை :

பேருந்துகளை இயக்க ஆகும் செலவு அதிகரித்ததாலும், உதிரிபாகங்கள், டயர்களின் விலையும் பணியாளர்களுக்கு வழங்கப்படும் ஊதியமும் அதிகரித்ததாலும், அனைத்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் 1990—91-ல் இழப்பு ஏற்பட்டது. பேருந்துகளை இயக்க ஆகும் செலவு 1990—91-ல் அதிகரித்த போதிலும், அரசு கட்டணத்தை அதிகரிக்கவில்லை. 1990—91 ஆம் நிதியாண்டில், அனைத்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் சுமார் 42 கோடி ரூபாய் இழப்பு ஏற்பட்டுள்ளது. வாங்கப்படும் டீசலுக்கு 15—10—1990 முதல் 25 சதவீதம் வளைகுடா மேல்வரி விதிக்கப்பட்டதால் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களில் நிதி நிலை மேலும் நலிவடைந்துள்ளது.

3.9. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு உலகவங்கி நிதி உதவி :

சென்னைப் பெருநகர் பகுதியில் போக்குவரத்து முறையைச் சீரமைக்க, உலக வங்கி பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு 1,000 பேருந்துகள் மற்றும் சாதனங்களைக் கொள்முதல் செய்தல், பணிமனைகள் பேருந்து நிலையங்கள், பெரிய பணிக்களரிகள், பயணிகள் நிழலிடங்கள் ஆகியவற்றிற்கான கட்டுமானப் பணிகளை மேற்கொள்ளுதல் ஆகிய வகையில் ரூ. 58.80 கோடி கடனுதவி அளித்துள்ளது. இத்திட்டத்தின் கீழ் இக்கழகம் 31—3—1991 வரை 645 வண்டி அடிச்சட்டங் களைக் கொள்முதல் செய்துள்ளது. இவற்றில் 1990—91 வரையில் 605 பேருந்துகள் போக்குவரத்துப் பயனுக்கு விடப் பட்டுள்ளன. ஆவடி, அய்யப்பன்தாங்கல், எண்ணூர் ஆகிய இடங்களில் பணிமனை—பேருந்து நிலையம் கட்டுதல், ஆலந்தூரில் பணிமனை கட்டுதல், சுங்கச்சாவடி, பெரியார் நகர், கவியரசு கண்ணதாசன் நகர், பெசன்ட் நகர், அரும் பாக்கம் சென்னைப் பெருநகர் வளர்ச்சிக் குழுமம் காலனி ஆகிய இடங்களில் பேருந்து நிலையம் கட்டுதல் ஆகிய பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

3.10. போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் :

3.10.1. போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பேருந்துகளைத் திறம்பட இயக்கி அதன்மூலம் உபரி வருவாயைத் திரட்ட நடவடிக்கை மேற்கொள்வதன் மூலம் தங்களது நிதித் தேவை களில் ஒரு பகுதியை உருவாக்குகின்றன. பொது மக்களிட மிருந்து வைப்பீட்டுத் தொகைகளைத் திரட்டி, மாநில போக்கு வரத்து நிறுவனங்களுக்கு நிதியுதவி அளிக்கும் வகையில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதியுதவி நிறுவனம் என்ற ஒரு தனி அமைப்பினை தமிழ்நாடு அரசு நிறுவியுள்ளது. இந்தியாவிலேயே தமிழ்நாடு ஒன்றுதான் பொதுத்துறையில் இது போன்ற நிறுவனத்தைப் பெற்றுள்ளது.

3.10.2. பொதுமக்களிடமிருந்து வைப்பீட்டுத் தொகைகளைத் திரட்டுவதன் மூலமும் நிறுவன நிதியுதவிக் கடனைப் பெறுவதன் மூலமும் வண்டி வாங்குதல், வண்டி மேற்கூடு கட்டுதல், பணிப்பட்டறைகள் தொடங்குதல், நடைமுறை மூலதனம் முதலிய பணிகளுக்காக, மாநில போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் தேவையை பூர்த்தி செய்யும் பொருட்டு இந் நிதி நிறுவனம் 1975 ஆம் ஆண்டு மார்ச் மாதத்தில் நிறுவப்பட்டது.

3.10.3. நிதிச் சாதனை :

தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் தொடங்கிய காலத்திலிருந்து ஆதாயத்தில் இயங்கி வருகிறது. கடந்த மூன்றாண்டுகளில் வரிக்கு முந்தைய ஆதாயம் பற்றிய விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :

வரிக்கு முந்தைய ஆதாயம்.

ஆண்டு.	(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
1988–89	10.98
1989–90	17.95
1990–91	19.08

3.10.4. கடன்கள் :

தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் செயல்படத் தொடங்கிய நாளிலிருந்து 1990–91 வரையிலான கால அளவில் சுமார் ரூ. 719.23 கோடி ரூபாய் (கடனுதவி பெற ஏற்பாடு செய்வது உட்பட) நிதி உதவி வழங்கியுள்ளது. இவ்வாறு வழங்கிய கடன் விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:—

	(கோடி ரூபாயில்.)
1987–88 வரையில் கொடுக்கப்பட்ட நிதியுதவி.	406.70
1988–89 ஆம் ஆண்டில்	82.77
1989–90 ஆம் ஆண்டில்	103.65
1990 டிசம்பர் வரையில்	126.11
	719.23

1981–82 ஆம் ஆண்டு முதல் இந்திய அரசின் ஈட்டுறுதிக் கழகத்திடமிருந்து பெறப்பட்டு மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு வழங்கப்பட்ட 16.51 கோடி ரூபாய் கடனும் இத்தொகையில் அடங்கும். மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பழைய பேருந்துகளை மாற்றும் வகையிலும் புதிய பேருந்துகளை அறிமுகப்படுத்தும் வகையிலும் சுமார் 12,386 புதிய பேருந்துகளை தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்தின் நிதியுதவியுடன் வாங்கியுள்ளன. பொது மக்களிடமிருந்தும் நிதி நிறுவனங்களிடமிருந்தும் மிகுதியான வைப்புத்தொகை கிடைக்கப் பெறுவதால், தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் தனது நிதியுதவி நடவடிக்கைகளை விரிவாக்கிக் கொள்ளும் பொருட்டு அரசு அனுமதி வழங்கியுள்ளது. இதற்கிணங்க ஆந்திரப் பிரதேச மாநில சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், கர்நாடக மாநில சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், கேரள மாநில சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் போன்ற ஏனைய மாநிலப் போக்குவரத்து கழகங்களுக்கும் தென்னாற்காடு மாவட்டத்தில் பாலம் கட்டுவதற்காகவும் 20 கோடி ரூபாய் இந்நிறுவனம் வழங்கியுள்ளது. 1984—85 ஆம் ஆண்டு இந்நிறுவனம் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி கடன் பத்திரங்களை அரசு உத்திரவாதத்துடன் ரூபாய் 55 இலட்ச மதிப்பிற்கு வெளியிட்டுள்ளது.

கூடுதல் வைப்புத் தொகையை திரட்டும் பொருட்டு 1—3—1991 ஆம் நாளன்று கோயம்புத்தூரிலுள்ள கிளை ஒன்று இந்நிறுவனத்தால் திறக்கப்பட்டுள்ளது. மேலும் பல இடங்களில் கிளைகளைத் தொடங்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

4. பயணிகளுக்கு வசதிகள் :

4.1. பயணிகளின் நலனுக்காக போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நிதிநிலைக்கேற்ப நிழற்குடைகளுக்கு ஏற்பாடு செய்கின்றன, பயணிகளின் வசதியை முன்னிட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நிர்வகிக்கும் பேருந்து நிலையங்களில் மிதிவண்டி நிறுத்தும் இடவசதி செய்யப்பட்டுள்ளது.

4.2. முன் கூட்டியே திட்டமிட்டு பயணம் செய்ய விரும்புவோர். பெரிய பேருந்து நிலையங்களிலும் பயண இறுதி முனைகளிலும் பத்து நாட்களுக்கு முன்பே தங்களது இருக்கைகளை முன்பதிவு செய்து கொள்ளலாம். சில முக்கிய இடைப் பயண நிலைகளிலும், ' ஒதுக்கீட்டு முறையின் ' அடிப்படையில் முன்பதிவு செய்து கொள்ளவும் வசதிகள் உள்ளன.

4.3. பயணிகளின் நலனை முன்னிட்டு, திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், சில முக்கிய பேருந்து நிலையங்களில் கழிப்பறை வசதியுடன் கூடிய பயணிகள் தங்கும் அறைகளை கட்டி, பராமரிக்கிறது. சென்னை, கோயம்

புத்தூர், சேலம், திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோவில்
மற்றும் தஞ்சாவூர் ஆகிய இடங்களில் பயணிகளின் வசதிக்
காக சிற்றுண்டி விடுதிகள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. மேலும்
பயணிகளின் ஓய்வறை மற்றும் பயணப் பொருள் பாது
காப்பு அறை ஆகிய வசதிகளும் சென்னையில் உள்ளன.
குழுக்களாக வரும் பயணிகளின் நலனை முன்னிட்டு,
சென்னையில் துயிலும் வசதியுடன் கூடிய இடவசதிகள்
செய்யப்பட்டுள்ளன.

4.4. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் 92 சொகுசுப்
பேருந்துகளை (குளிர்சாதன வசதியில்லாத) தெரிந்தெடுக்கப்
பட்ட வழித் தடங்களில் இயக்கி வருவதோடு, நெடுஞ்சாலை
களில் தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட இடங்களில் பயணவழி
உணவகங்களையும் கட்டியுள்ளது. தந்தை பெரியார் போக்கு
வரத்துக் கழகம், மாமண்டூரில் 69.00 இலட்ச ரூபாய் செலவில்
நவீன பயணவழி உணவகம் ஒன்றை 1990-91 ஆம் நிதியாண்டில்
நிறுவி இயக்கி வருகிறது.

4.5. திருவிழா மற்றும் பண்டிகைகள் ஆகியவற்றிற்காக
சிறப்பு ஏற்பாடுகள் :

தமிழ்நாட்டில் பண்டிகைகள், திருவிழாக்கள் நடைபெறும்
போது பயணிகள் நெரிசலை விரைவில் குறைக்கும் பொருட்டு
இக்கழகங்கள் போதிய அளவுக்குச் சிறப்பு பேருந்துகளை
இயக்கி வருகின்றன. அச்சமயங்களில் போக்குவரத்தை
முறைப்படுத்தவும் நடவடிக்கை எடுக்கப்படுகிறது. பயணிகள்
நலனை முன்னிட்டு, தேவையான இடங்களில் நிழற்
பந்தல்கள் போடப்படுகின்றன. மேலும் குடிநீர் மற்றும்
கழிவறை வசதிகளும் செய்து தரப்படுகின்றன.

5. சமூக நலப்பணிகள் :

5.1. மாநிலப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகளில் புற்று
நோயாளிகள் சிகிச்சைப் பெறுவதற்காக இலவசமாகப் பயணம்
செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர்.

5.2. இதுவரை 50 விழுக்காடு அல்லது அதற்கு மேல்
உடல் ஊனமுற்ற மற்றும் காது கேளாத 15 வயதுக்கு உட்
பட்ட குழந்தைகள் அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின்
(திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் நீங்கலாக) அனைத்துப்
பேருந்துகளிலும் பள்ளிகள்/மருத்துவமனைகளுக்கு வீட்டி
லிருந்து சென்று திரும்ப இலவச பயணச்சீட்டு வழங்கப்பட்டு
வந்தது. இச்சலுகை கல்லூரி மற்றும் பயிற்சி மையங்
களில் பயிலும் மாணவர்களுக்கும் நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது. இச்
சலுகை பெற 15 வயது என்றிருந்த உச்ச வரம்பு 20 வயதாக
தற்போது உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

மேற்கண்ட சலுகைகள் மருத்துவச் சான்றிதழின் அடிப்படை
யில் இதுவரை வழங்கப்பட்டு வந்தது. 50 விழுக்காடு அதற்கு
மேலும் உடல் ஊனமுற்றோருக்கு தற்போது இச்சலுகை
சமூக நலத் துறையில் வழங்கப்படும் அடையாள அட்டை
யின் அடிப்படையில் வழங்கப்படுகிறது. இம்மாநிலத்திலுள்ள
குறிப்பிட்ட 23 மன வளர்ச்சி குன்றியவர்களுக்கான இல்லங்
களில் பயிலும் மன வளர்ச்சி குன்றியவர்களை மட்டும்
அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் (திருவள்ளுவர் போக்கு
வரத்துக் கழகம் நீங்கலாக) அனைத்துப் பேருந்துகளிலும்
பள்ளிகள் மற்றும் மருத்துவமனைக்கு ஒரு துணையுடன்
இலவசமாக சென்று வர அனுமதிக்கப்பட்டு வந்தனர். சமூக
நலத் துறையால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட எந்த ஒரு மன வளர்ச்சி
குன்றியவர்களுக்கான இல்லத்தில் பயிலும் மாணவர்கள் அனைத்து
போக்குவரத்துக் கழகத்தின் (திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக்
கழகம் நீங்கலாக) அனைத்துப் பேருந்துகளிலும் மருத்துவமனை/
கல்வி நிலையம்/பயிற்சி மையம் தொழிற் கூடம் ஆகிய இடங்
களுக்கு ஒரு துணையுடன் சென்று வரும் வகையில் தற்போது
இச்சலுகை விரிவாக்கப்பட்டுள்ளது. பார்வையில் 50 சத வீதம்
அதற்கு மேலும் குறைபாடு உடையவர்கள் தற்போதுள்ளபடி
வீட்டிலிருந்து மருத்துவமனை, கல்வி நிலையம், பயிற்சி மையம்,
கல்லூரி, தொழிற்கூடம் மற்றும் பிற இடங்களுக்கும் அனைத்துப்
போக்குவரத்துக் கழகத்தின் (திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக்
கழகம் நீங்கலாக) அனைத்துப் பேருந்துகளிலும் இலவசப் பயணம்
செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர்.

5.3. இத்துடன், எட்டாவது வகுப்பு வரையில் படிக்கும்
மாணவர்கள் மாநிலப் போக்குவரத்து நிறுவனப் பேருந்துகளில்
இலவசமாகச் சென்றுவர அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். 9-ம்
வகுப்பு மற்றும் அதற்கு மேல் வகுப்பில் படிக்கும் மாணவர்களும்
மற்றும் கல்லூரி மாணவர்களும் போக்குவரத்து நிறுவனப்
பேருந்துகளில் சலுகையில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படு
கின்றனர். இத்திட்டங்களின் மூலம் ஏறத்தாழ ஏழு இலட்சம்
மாணவர்கள் பயனடைகின்றனர். நெரிசல் மிக்க நேரங்களில்
பள்ளி செல்லும் சிறுவர், சிறுமியரும், பணிக்குச் செல்லும் மகளிர்
ஆகியோரின் தேவைகளை பூர்த்தி செய்யும் நோக்குடன்,
மாநகரங்களில் 'மகளிர் பேருந்துகள்' கணிசமான அளவிற்கு
இயக்கப்படுகின்றன.

5.4. சில குறிப்பிட்ட நிபந்தனைகளுக்கு உட்பட்டு,
பத்திரிகை நிருபர்கள் கழகப் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பய
ணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். மாண்புமிகு சட்டப்
பேரவை உறுப்பினர்கள் பேருந்துகளில் இலவசமாக பயணம்
செய்ய அனுமதிக்கப்படுவதுடன், அவர்களது கணவர்/மனைவி
யுடனும் சேர்ந்து பயணம் செய்யவும் இச்சலுகை நீட்டிக்கப்
பட்டுள்ளது. ஏறத்தாழ 8,000 விடுதலைப்போராட்ட வீரர்
களுக்கும் மொழிப் போராட்டத்தில் ஈடுபட்டவர்களுக்கும்
பேருந்துகளில் இலவசப் பயணச் சலுகை நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது

[1991 செப்டம்பர் 14

6. போக்குவரத்துக் கழகங்களால் நடத்தப்படும் சிறப்பு நிறுவனங்கள் :

6.1. போக்குவரத்து தொழில்நுட்ப உத்திகளில் தேர்ச்சி
பெற்ற தொழில்நுட்ப பணியாளர்கள் பலரை உருவாக்கும்
நோக்குடன், 1984 ஆம் ஆண்டில் சாலைப் போக்குவரத்து
நிறுவனக் கட்டுப்பாட்டின் கீழ் ஈரோட்டில் சாலை மற்றும்
போக்குவரத்து தொழில்நுட்ப நிறுவனம் ஒன்றை போக்குவரத்
துக் கழகம் நிறுவியுள்ளது. இந்தியாவிலேயே முதன் முறை
யாகத் தொடங்கப்பட்ட தனித்தன்மை வாய்ந்த இந்நிறுவனம்
சாலைப் போக்குவரத்துத் தொடர்பான பொறியியல் துறைகள்
சிலவற்றில் பட்டப்படிப்புக்கு வகைசெய்ய முன்வந்துள்ளது.
எடுத்துக்காட்டாக தானியங்கி பொறியியல், கட்டிடம் மற்றும்
போக்குவரத்துப் பொறியியல், கணணியியல் கணிப்பொறி
தொழில் நுட்பம் மற்றும் தகவல் அறிவிப்பு போன்றவை. ஆண்டு
தோறும் இந்நிறுவனத்தில் 180 மாணவர்கள் சேர்க்கப்படுகின்ற
னர். இந்நிறுவனக் கட்டிடத்திற்குகாகும் மூலதனச் செலவு முழு
வதும், போக்குவரத்துக் கழகங்களின் உபரி நிதியிலிருந்து அளிக்
கப்படுகிறது. சுமார் ஒரு இலட்சம் போக்குவரத்துக் கழக
ஊழியர்கள் தாமாகவே முன்வந்து செலுத்தியுள்ள திருப்பித்தரக்
கூடிய வைப்புத்தொகை நிதியிலிருந்து கிடைக்கப்பெறும் வட்டி
யின் மூலம் இந்நிறுவனத்தின் தொடர் செலவுத் தொகையின் ஒரு
பகுதியை ஈடுகட்ட ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இந்த
நல்லெண்ணத்தின் பிரதிபலிப்பாக இக்கல்வி நிறுவனத்திற்கு அனு
மதிக்கப்பட்ட இடங்களில் 50 சதவீத இடங்கள் போக்குவரத்துக்
கழக ஊழியர்களின் குழந்தைகளுக்கு ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

6.2. பயிற்சி பெற்ற தானியங்கி கம்மியர்களை போதிய
எண்ணிக்கையில் பெறும் பொருட்டு, அனைத்துக் கழகங்களும்
தொழில்நுட்பப் பயிற்சி நிறுவனங்களை சொந்தத்திலேயே
நடத்தி வருகின்றன. 1990–91 ஆம் ஆண்டில் கழகத்தால்
நடத்தப்படும் இந்நிறுவனங்களால் 276 மாணவர்கள் பயிற்சி
பெற்றுள்ளனர்.

6.3. விபத்தில் சிக்கிய போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்
கும் தீராத நோயின் காரணமாக நீண்டகால சிகிச்சையைப்பெற்று
வரும் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கும் சிறப்புச் சிகிச்சை
அளிக்கும் நோக்குடன் நவீன மருத்துவமனை ஒன்றை நிறுவும்
பொருட்டு, பெரியார் மாவட்டத்திலுள்ள பெருந்துறையில்
இராமலிங்கம் காச நோய் மருத்துவமனையில் மருத்துவக்
கல்லூரி ஒன்றைச் சாலை போக்குவரத்து நிறுவனம் 1986 ஆம்
ஆண்டு தொடங்கியது. பெருந்துறையில் உள்ள மருத்துவக்
கல்லூரியில் உள்ளமைப்பு வசதிகள் கொண்ட கட்டிடத்தைக்
கட்டும் வரையில், இம்மருத்துவக் கல்லூரிக்குத் தேர்வு செய்யப்
பட்ட 60 மாணவர்கள் கொண்ட அணியினை சென்னை மருத்து

1991 செப்டம்பர் 14]

வக் கல்லூரி, மதுரை மருத்துவக் கல்லூரி மற்றும் கீழ்ப்பாக்கம்
மருத்துவக் கல்லூரி போன்ற பல்வேறு மூன்று மருத்துவக் கல்லூரி
களில் தற்காலிகமாகச் சேர்க்கப்பட்டுள்ளனர்.

6.4. பெரியார் மாவட்டத்திலுள்ள பெருந்துறையில் கட்டிடங்
கள் கட்டுதல், ஆய்வுக் கூடங்கள் ஏற்படுத்துதல் முதலிய பணி
களுக்கான மூலதன மதிப்பீட்டுச் செலவு 20.00கோடி ரூபாய் என
கணக்கிட்டு இத்தொகையினை 1988–94 ஆம் ஆண்டுகளில்
மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழக உபரி நிதியைக்கொண்டு நிறை
வேற்ற அரசு முடிவு செய்துள்ளது. மாநிலப் போக்குவரத்து
நிறுவன ஊழியர்களுக்குத் திருப்பிச் செலுத்தத்தக்க வட்டியில்லா
கடன் திட்டத்தின் கீழ் செய்யப்பட்ட வைப்புத் தொகையி
லிருந்து கிடைக்கப் பெறும் வட்டித்தொகையைக் கொண்டு ஆசிரி
யர்கள், அலுவலக ஊழியர்களுக்கான சம்பளம் மற்றும் பராமரிப்
பிற்கான செலவு சரிக்கட்டப்படும்.

கல்லூரி கட்டிடப் பணியின் முதல் கட்டப்பணி தொடங்கப்
பட்டுள்ளது. மாணவர் இல்லங்கள் மற்றும் மருத்துவ மனைகள்
தொடர்பான கட்டுமானத்தின் தொடக்க நிலைப் பணி நடந்தேறி
வருகிறது. இராமலிங்கம் காசநோய் மருத்துவ மனையில் புதுப்
பிப்புப் பணிகளை மேற்கொள்ளவும் ஏற்கெனவே உள்ள வார்டு
களின் தரத்தை உயர்த்துவதற்குமான நடவடிக்கைகள்
மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. இதுநாள் வரை மொத்தத்தில் கழக
ஊழியர்களின் 554 பிள்ளைகள் பொறியியல் கல்லூரியிலும் 120
பிள்ளைகள் மருத்துவக் கல்லூரியிலும் சேர்ந்துள்ளனர்.

7. சாலை விபத்துக்களைத் தடுத்தல் :

7.1. பேருந்துகள் இயக்குவதில் பாதுகாப்பு முறைகளைச்
செம்மைப்படுத்தி, விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்கும் அரசு
போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தக்க பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகளை
எடுத்து வருகின்றன. ஓட்டுநர்களிடையே பாதுகாப்பு உள்ளு
ணர்வைத் தூண்டிவிடும் வகையில், ஊக்குவிக்கும் நடவடிக்கை
யாக 'பாதுகாப்புப் பரிசுத் திட்டம்' என்ற திட்டம் போக்குவரத்
துக்கழகங்களில் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. இத்துடன்,
நல்ல திறமையான ஓட்டுநர்களை உருவாக்கும் நோக்குடன்,
போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளையும்
ஏற்படுத்தியுள்ளன. விபத்துக்களைத் தடுக்கும் வகையில் ஓட்டு
நர்களிடையே விழிப்புணர்வை ஏற்படுத்தும் பொருட்டு, நினைவு
கூர் பயிற்சி வகுப்புகளைப் பல போக்குவரத்துக் கழகங்கள்
நடத்துகின்றன.

7.2. சென்னை, சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின்
கும்மிடிப்பூண்டி கிளையில் ரூ. 30 இலட்சம் செலவில் ''ஓட்டுநர்
வெளி'' ஒன்று கட்டப்பட்டுள்ளது. இதைப்போன்றே மதுரை,
பொள்ளாச்சி, திருச்சிராப்பள்ளி மற்றும் நாமக்கல் ஆகிய இடங்

களிலும் ''ஓட்டுநர் வெளிகள்'' கட்டுவதற்கு உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. திறமையான ஓட்டுநர்களை உருவாக்கும் நோக்குடன், சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள், ''ஓட்டுநர் பயிற்சி''த் திட்டம் ஒன்றை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. இத்திட்டத்தின் கீழ், நல்ல உடற்கட்டுடன், பள்ளியிறுதித் தேர்வுபெற்ற கல்வித் தகுதியுடைய இளைஞர்களைத் தேர்ந்தெடுத்து, அவர்களுக்கு கனரக வண்டிகள் ஓட்டுதல் மோட்டார் வண்டிகளின் கம்மியர் நுணுக்கம், பொது மக்களிடம் பழகும் முறை, முதலுதவி போன்றவற்றில் 12 வாரங்களுக்குத் தீவிரமாகப் பயிற்சியளிக்கப்படும்.

8. தொழிலாளர் நல நடவடிக்கைகள்:

8.1. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்கள் பணியாளர்களின் நலனில் தொடர்ந்து கவனமும் நாட்டமும் செலுத்தி வருகின்றன.

8.2. பணியில் இறக்கும் அரசு ஊழியர்களின் வாரிசுதாரர்களுக்கு வழங்கப்படும் கருணைத் தொகையாகிய ரூபாய் 60,000-ஐ போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களின் வாரிசுதாரர்களுக்கு 1—8—1991 முதல் வழங்கிட அரசு தீர்மானித்துள்ளது. அதன்படி பணிக்காலத்தில் இறக்கும் போக்குவரத்து கழக ஊழியர்களின் வாரிசுதாரர்களுக்கு ஊழியர்களின் வைப்பு காப்பீட்டு திட்டத்தின் கீழ் அளிக்கப்படும் தொகையான ரூபாய் 20,000 உடன் கூடுதலாக ரூபாய் 40,000 அளிக்க அரசு உத்தரவிட்டுள்ளது. இதற்கிடையில் ரூ. 20,000 மானியத்தை ரூ. 40,000 ரூபாயாக 1—9—1989 முதல் உயர்த்துவது குறித்து கருத்துரு அரசின் பரிசீலனையில் இருந்து வந்தது. தற்போது 1, செப்டம்பர் 1989 முதல் 31, சூலை 1991 முடிய உள்ள காலத்தில் இறந்த போக்குவரத்து கழக ஊழியர்களின் வாரிசுதாரர்களுக்கு ஊழியர்களின் வைப்பு காப்பிட்டு திட்டத்தின் கீழ் அளிக்கப்பட்ட தொகையுடன் கூடுதலாக ரூபாய் 20,000 அளிக்க அரசு உத்தரவிட்டுள்ளது. இதன்படி 838 அரசு போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களின் குடும்பங்கள் பயன் பெறும்.

8.3. அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் நீண்டகாலத்தொடர் ஊதியத் திட்டம் தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

8.4. அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் உள்ள அனைத்துப் பணியாளர்களுக்கும் ஏற்ற செயலாக்கத் திட்டங்களும் தொடர்ந்து நடைமுறைப் படுத்தப்பட்டு வருகின்றன.

8.5. ஊதிய ஒப்பந்தங்கள் :

8.5.1. மூன்றாண்டு ஊதிய ஒப்பந்தம் ஒன்று தொழிலாளர் களுடன் செய்து கொள்ளப்பட்டு 1, செப்டம்பர் 1989 முதல் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. திருத்தப்பட்ட ஊதிய வீதங்கள், தொழிற்சாலைப் பணியாளர்களுக்கான அனைத் திந்திய நுகர்வோர் விலைவாசி குறியீட்டளவு 650 புள்ளி யுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளன (அடிப்படை 1960–100).

8.6. படிகள் :

8.6.1. தொழிற்சாலைப் பணியாளர்களுக்கான அனைத் திந்திய நுகர்வோர் விலைவீதப் புள்ளியின் அடிப்படையில் 650 புள்ளிகளுக்கு மேற்கொண்டு ஒவ்வொர் புள்ளிக்கும் ரூ. 1.65 என்ற வீதத்தில் காலாண்டுக்கு ஒரு முறை, நுகர்வோர் விலை வீதத்தின் சராசரி வீதத்தில் அகவிலைப்படி நிர்ணயிக்கப்படுகிறது.

8.6.2. சென்னை மாநகர், ஏனைய மாவட்டத் தலைமையிடங்கள், போக்குவரத்துக் கழகத் தலைமையிடங்கள் ஆகிய இடங்களில் வசிக்கும் பணியாளர்களுக்கு 15 சதவீத அளவிற்கும் ஏனைய இடங்களில் வசிக்கும் பணியாளர்களுக்கு 12 சதவீத அளவிற்கும் வீட்டு வாடகைப்படி வழங்கப்படுகிறது.

8.6.3. சென்னை மாநகரில் வசிக்கும் பணியாளர்களுக்கு 8 சதவீதமும் மதுரை, கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, சேலம் ஆகிய இடங்களில் வசிக்கும் பணியாளர்களுக்கு 5 சதவீதமும் நகர ஈட்டுப்படி முறைப்படுத்தப்பட்டு வழங்கப்படுகிறது. ஏனைய இடங்களில் வசிப்பவர்களுக்கு 'ஊரகப் படி' யாக 5 சதவீதம் வழங்கப்படுகிறது.

8.6.4. சம்பளம், அகவிலைப்படி, ஆகியவற்றின் மொத்த தொகையில் 4 சதவீதம் மருத்துவப்படியாக வழங்கப்படுகிறது.

8.6.5. சீருடைகள் வழங்கப்பட்டுள்ளவர்களுக்கு திங்களொன்றுக்கு வழங்கப்படும் சலவைப்படி ரூ. 15-லிருந்து ரூ. 20 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.6.6. மலைப்பகுதியில் உள்ளவர்களுக்கு, அவர்கள் பெறும் ஊதியத்தில் 5 சதவீதம் (உச்சவரம்பு ஏதுமின்றி) 'மலை வாழ்விடப்படியாக' வழங்கப்படுகிறது.

8.6.7. முழுவதுமாக குறிப்பிட்ட அளவு பணியை முடிக்கும் ஓட்டுநர்களுக்கு அவருக்கு ஒதுக்கப்படும் குறிப்பிட்ட பணி நேரம் ஒவ்வொன்றிற்கும் 50 பைசா வீதத்தில் பேருந்து

[1991 செப்டம்பர் 14

இயக்கப்படி அளிக்கப்படுகிறது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக ஓட்டுநர்களுக்கு வரையறுக்கப்பட்ட நிபந்தனைக்குட்பட்டு இப்பேருந்து இயக்கப்படி 0.50 பைசாவிலிருந்து ரூ. 1.00 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. ஆயினும் விபத்து அல்லது இயற்கைச் சீற்றங்கள் காரணமாகப் பணி தொடங்கிய பின்னர், குறிப்பிட்ட பணி நேரம் வரை பணிபுரிய இயலாவிடில் ஓட்டுநர்களுக்கு மேற்குறிப்பிட்ட நிபந்தனையிலிருந்து விலக்களிக்கப்படுகிறது.

8.7. விடுப்புப் பயன்கள் :

8.7.1. தற்போதுள்ள நடைமுறையின்படி, பின்வரும் திருத்தங்களுக்குட்பட்டு, பணியாளர்கள், நீண்ட காலத்தொடர் ஊதியத் திட்டத்தின் கீழ் தற்போதுள்ள விடுப்புப் பயன்களைப் பெற்றுக்கொள்ளலாம்.

8.7.2. ஆண்டொன்றுக்கு அனுமதிக்கப்பட்டு வந்த மருத்துவ விடுப்புக் காலம் 9 நாட்களிலிருந்து 11 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.7.3. தேசிய மற்றும் பண்டிகை விடுமுறைச் சட்டத்தின் கீழ் உள்ள விடுமுறைகளைத் தவிர, ஆண்டிற்கு ஒரு நாள் விடுப்புப் பண்டிகை விடுமுறை எடுத்துக்கொள்ள பணியாளர்கள் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளனர்.

8.7.4. புற்று நோய், காச நோய், தொழுநோய் அல்லது பாரிச வாயிவினால் பாதிக்கரிபட்டவர்கள் அல்லது இருதயம் அல்லது சிறுநீரக அறுவைச் சிகிச்சை மேற்கொண்டவர்கள் ஆகியோர் நடைமுறையிலிருக்கும் விதிகளுக்கு உட்பட்டு, மருத்துவச் சான்றிதழ் அடிப்படையில், முதல் மூன்று மாதங்களுக்கு முழு சம்பளத்துடனும் அடுத்த ஒன்பது மாதங்களுக்கு அரைச்சம்பளத்துடனும் சிறப்பு மருத்துவ விடுப்பு அளிக்கப்படுகிறார்கள். பெண் பணியாளர்களை பொறுத்த மட்டில் கருப்பை நீக்கத்திற்காக அறுவை சிகிச்சை மேற்கொண்டவர்களுக்கு மருத்துவச் சான்றின் அடிப்படையில் மூன்று மாதங்களுக்கு அரைச் சம்பளத்துடன் கூடிய சிறப்பு மருத்துவ விடுப்பு அளிக்கப்படுகிறது.

8.7.5. காயமடைந்ததற்கான விடுப்பு :

பணியிலிருக்கும் அல்லது ஊழியம் செய்து கொண்டிருக்கும் போது ஏற்பட்ட காயத்தின் விளைவாகப் பணியாளர் ஒருவர் அரசு பொது மருத்துவ மனையில் அக நோயாளியாக மருத்துவ சிகிச்சை பெறுவாரானால் அவருக்கு இதற்கென வரையறுக்கப்பட்ட விதிகளுக்கு உட்பட்டு முதல் ஆறு மாதங்களுக்கு முழு சம்பளத்துடனும் அடுத்த 18 மாதங்களுக்கு அரைச் சம்பளத்துடனும் சிறப்பு விடுப்பு அளிக்கப்படுகிறது.

1991 செப்டம்பர் 14]

8.7.6. மேற்கூறியவாறு மருத்துவ சிகிச்சை பெறும் பணியாளர் ஒருவர், மருத்துவ மனையிலிருந்து விடுவிக்கப்பட்டு புற நோயாளியாக மருத்துவம் பார்த்துக் கொள்ளும்படி கோரப்படுவாரேயானால், தகுந்த மருத்துவச் சான்றிதழ் கொடுத்து, கழகத்தினால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட மருத்துவரால் பரிசோதிக்கப்பட்ட பிறகு, மேற்கூறிய எல்லா விடுப்பு நலன்களும் அவருக்கு அளிக்கப்படுகிறது.

8.8. பணிக்கேற்ற உடல் நலம் :

அச்சு வார்ப்புப் பணி, டயர் புதுப்பித்தல், ஸ்பிரேபெயிண்ட் அடித்தல் மற்றும் சுத்திகரிப்பு வேலை போன்ற தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ள பணியாளர்கள் இரண்டு ஆண்டிற்கொருமுறை மருத்துவச் சோதனைக்கு உட்படுத்தப்படுகிறார்கள். தவிர தேவையான மருத்துவ சிகிச்சையும் அவர்களுக்கு அளிக்கப்படுகிறது.

8.9 சீருடைகள் :

8.9.1. சீருடைகள் வழங்கப்பட்ட நாளிலிருந்து ஓராண்டு முடிவடைந்த பின்னர் சீருடைகள் வழங்கும் முறைக்குப் பதிலாக வருடாந்திர அடிப்படையில் சீருடை வழங்கத் தகுதியான பணியாளர்களுக்கு சீருடை துணி வழங்கப்படுகிறது.

8.9.2. சீருடை பெறத் தகுதியான பணியாளர்கள் அனைவருக்கும் இரண்டு சீருடைகளுக்கான (சட்டை, காற்சட்டை,) 'டெரிகாட்டன்' துணிகள் வழங்கப்படுகின்றன. பெண் பணியாளர்களுக்கு மூன்று கைத்தறிப் புடவைகளும் 3 ரவிக்கைகளுக்கான 'பாலியஸ்டர்' துணியும் ஆண்டுதோறும் வழங்கப்படுகிறது.

8.9.3. அலுவலக உதவியாளர்களுக்கு இரண்டு சீருடைகளுக்கான டெரிக்காட்டன் துணியும் தையற்கூலியும் வழங்கப்படுகிறது.

8.9.4. ஒரு சீருடை (சட்டை-காற்சட்டை) தைப்பதற்காக ஆண் பணியாளர்களுக்கு வழங்கப்பட்டு வந்த தையற்கூலி ரூ. 45-லிருந்து ரூ. 65 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. பெண் தொழிலாளர்களுக்கு ரவிக்கை தைப்பதற்காக ஆண்டொன்றிற்கு வழங்கப்பட்டு வந்த தையற்கூலி ரூ. 12 லிருந்து ரூ. 25 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.9.5. நீண்ட காலத் தொடர் ஊதியத் திட்டத்தின்கீழ் இரண்டாவது ஆய்வு முடித்து பதவி உயர்வு பெற்ற ஓட்டுநர் நடத்துநர் போன்ற பணியாளர்களுக்கு 'காக்கி சீருடைக்குப் பதிலாக வெளிர் நீலம் மற்றும் கருநீல டெரிக்காட்டன் சீருடை வழங்கப்படுகிறது.

8.9.6. போக்குவரத்து ஆய்வாளர் மற்றும் பயணச்
சீட்டு பரிசோதகர் ஆகியோருக்கு, ஐந்தாண்டிற்கு ஒரு முறை
குல்லாயுடன் கூடிய உயர்தர மழை அங்கி ஒன்று தரப்பட
வேண்டும் என்று உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது.

8.9.7. ஒவ்வொரு பணிமனையிலும் இரண்டு மழை அங்கி
களும் இரண்டு குடைகளும் பணியிலிருக்கும் பணியாளர் உப
யோகத்திற்கென வைத்திருக்க வேண்டும் என்று ஆணை
யிடப்பட்டுள்ளது.

8.10. ஊதியக்கொடை :

1989–90 ஆம் ஆண்டில் மாத ஊதியம் மற்றும் அகவிலைப்
படியில் 8.33 சதவீதம் ஊதியக் கொடையும் 4.92 சதவீதம்
(குறைந்தபட்சம் ரூ.675) கருணைத் தொகையும் ஒவ்வொரு
பணியாளருக்கும் வழங்கப்பட்டது. இவை தவிர 1990 ஆம்
ஆண்டிற்கான ''சாதனை ஊக்கத் தொகையாக ரூ. 500
அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் உள்ள தகுதியுடைய
பணியாளர் ஒவ்வொருவருக்கும் வழங்கப்பட்டது.

8.11. வீடு கட்டும் திட்டம் :

8.11.1. தொழிலாளர்கள் சொந்தமாக வீடுகளைக் கட்டிக்
கொள்ள தேவையான நிதி உதவி தமிழ்நாடு போக்குவரத்து
வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் மூலம் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு
இதுவரை சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவன்
போக்குவரத்துக் கழகம், பட்டுக் கோட்டை அழகிரி போக்கு
வரத்துக் கழகம், திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம்,
சோழன் சாலை போக்குவரத்துக் கழகம், தீரன் சின்னமலைப்
போக்குவரத்துக் கழகம், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக்
கழகம், ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகம், கட்டபொம்மன் போக்கு
வரத்துக் கழகம் மற்றும் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகிய
வற்றில் பணிபுரியும் 3,792 தொழிலாளர்களுக்கு வீடுகள்
கட்டி முடிக்கப்பட்டுள்ளன. தற்போது சேரன் போக்கு
வரத்துக் கழகம், சோழன் சாலை போக்குவரத்துக் கழகம்,
தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், ஜீவா போக்கு
வரத்துக் கழகம் ஆகியவற்றில் பணிபுரியும் 490 தொழிலாளர்
களுக்கு வீடு கட்டும் பணி நடந்து கொண்டிருக்கிறது.
ஏனைய போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணியாற்றும் ஊழியர்
களுக்கு நில எடுப்பைப் பொறுத்து 1991–92 ஆம் ஆண்டில்
வீடுகள் கட்டித்தர நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

8.11.2. தொழிலாளர் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மூலம் கட்டப்
படும் குடியிருப்புகளில் குடிநீர் வசதி, சாலை வசதி, தெரு
விளக்கு வசதி போன்றவற்றிற்கு ஆகும் செலவினை, சம்
டந்தப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வீடுகள் கட்டும்
திட்டத்திற்கான மொத்த மதிப்பீட்டில் 9 விழுக்காடு அளவிற்கு
மிகாமல் ஏற்கும்.

வீடுகள் கட்டி முடிக்கப்படும் வரை, தக்க பொறியாளர்கள்
போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செலவில் நியமனம்
செய்யப்பட்டு வீடு கட்டும் பணிகளை மேற்பார்வையிடும்
பணியில் ஈடுபடுத்தப்படுகிறார்கள்.

8.11.3. வீடுகட்டும் திட்டத்தை மேலும் முனைப்பாக நிறை
வேற்ற வேண்டி எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களும் அந்தந்த
கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மூலம் இடங்களைத் தேர்வு செய்து
போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் மட்டும் அல்லாமல்
ஹட்கோ, எச்.டி.எப்.சி. போன்ற வீடு கட்ட நிதியுதவி அளிக்
கும் நிறுவனங்களிடமிருந்தும் நிதியுதவி பெற்று வீடுகள் கட்டும்
திட்டத்தை விரைந்து மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று
கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

8.11.4. சமுதாயக் கூடம் :

வீட்டு வசதி கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் மூலம் அமைக்கப்பட்ட
குடியிருப்புகளில் தொழிலாளர் நலன் கருதி, திருமணம் மற்றும்
ஏனைய காரியங்களுக்குப் பயன்படும் வகையில் போக்கு
வரத்துக் கழகங்கள் தங்கள் நிதியிலிருந்து இந்த ஆண்டு
சமூகக் கூடம் கட்டவும் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது. முதற்
கண் விழுப்புரம், கும்பகோணம், கோவை, ஈரோடு ஆகிய
இடங்களில் சமூகக் கூடங்கள் கட்ட நடவடிக்கைகள் மேற்
கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

8.12. ஈரோடு சாலை மற்றும் போக்குவரத்து பொறியியல் நிறுவனம் மற்றும் பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரி ஆகியவற்றில் பணியாளர்களின் குழந்தைகளுக்கு ஒதுக்கீடு.

தற்சமயம் சாலை மற்றும் போக்குவரத்து பொறியியல்
கல்லூரியில் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களின் குழந்தை
களுக்கு 50 சதவீதம் இட ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.
மருத்துவக் கல்லூரியில் இட ஒதுக்கீட்டினை அதிகரிப்பதற்கான
நடவடிக்கைகள் உரிய நேரத்தில் எடுக்கப்படும். இந்தத்
திட்டத்தின்கீழ் ஓட்டுநர், நடத்துநர் போன்ற தொழிலாளர்
களின் குழந்தைகளும், பொறியாளர்களாகவும், மருத்துவர்
களாகவும் ஆகும் வாய்ப்பினைப் பெற்றுள்ளனர்.

8.13. படிப்புதவித் தொகை :

கணவன் மனைவி ஆகிய இருவரின் மொத்த ஆண்டு
வருமானம் ரூ. 30,000-க்கு மிகாமலிருக்கும் பணியாளர்
களுடைய குழந்தைகளுக்குப் பொறியியல் மற்றும் மருத்துவக்
கல்லூரி படிப்பிற்கென பணியாளரின் ஒரு குழந்தைக்கு
ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1,000 வீதம் படிப்புதவித் தொகை
யாக இதற்கென வரையறுக்கப்பட்ட விதிகளுக்குட்பட்டு
வழங்கப்படுகிறது.

8.14. பணியிலிருந்து ஓய்வு பெற்ற பணியாளர்களுக்கென இலவச பயணச் சலுகை :

1—9—1989 ஆம் நாளன்றும் அந்நாளுக்குப் பிறகும் பணியிலிருந்து ஓய்வு பெற்ற பணியாளர் ஒருவர் அவர் ஓய்வு பெற்ற போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நகரப் பேருந்து களில் ஒரு நாளைக்கு ஒரு முழு பயணம் (2 நடை) என்ற வீதத்தில் ஐந்தாண்டுக் காலத்திற்குப் பயணம் செய்ய அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளார். தன்னிச்சையாக ஓய்வு பெறும் ஊழியர்களுக்கும் இத்திட்டம் விரிவுபடுத்தப்பட்டுள்ளது.

8.15. பணியாளர்களின் குழந்தைகளுக்கு வேலை வாய்ப்பு :

பணியிலிருக்கும் பணியாளருடைய அல்லது பணியிலிருந்து ஓய்வு பெற்ற பணியாளருடைய குழந்தைகள் வேலையில் அமர்த்தப்படுவதற்குத் தேவையான அனைத்துத் தகுதிகளை யும் பெற்றிருந்து வேலை வாய்ப்பகத்தின் மூலமாக நேர்முகத் தேர்விற்கு வருவார்களேயானால் அவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பில் முன்னுரிமை அளிக்கப்படும்.

8.16. பணியிலிருந்து தாங்களே முன் வந்து ஓய்வு பெறும் திட்டம் :

தற்போது நடைமுறையில் உள்ள மாற்றியமைக்கப்பட்ட திட்டத்தின்படி 50 வயது முடிந்து 15 வருட பணி முடித்த வர்கள் அல்லது 20 ஆண்டுகள் பணி முடித்தவர்கள் தன்னிச்சை யாக ஓய்வு பெறுவதற்கு தகுதியுடையவர்களாவர். தற்போது நடைமுறையில் உள்ள தாங்களாகவே முன்வந்து பணியிலிருந்து ஓய்வு பெறும் திட்டத்தின்கீழ் பணிசெய்ய தகுதியுள்ள எஞ்சிய ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 5,000 என்று வழங்கப் பட்டு வந்ததை ரூ. 7,500 ஆகவும் உயர்ந்த பட்ச தொகை யாக ரூ. 40,000 என்று வழங்கப்பட்டு வந்ததை ரூ. 60,000 ஆகவும் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.17. குடும்ப இலவச பயண அனுமதிச் சீட்டு :

பணியாளர்களின் நலனை முன்னிட்டு ஏற்படுத்தப்பட் டுள்ள குடும்ப இலவசப் பயண அனுமதித் திட்டங்கள் மூன்றில் ஏதாவது ஒன்றினை பயன்படுத்திக்கொள்ள வகை செய்யப் பட்டுள்ளது.

8.18. மேற்குறிப்பிட்ட சலுகை திட்டங்களுடன் போக்கு வரத்துக் கழக ஊழியர்கள் கல்வி சலுகை, கல்வி முன்பணம், திருமண முன்பணம், ஊழியர்களின் குழந்தைகளுக்கு இலவச பேருந்து சலுகை ஆகிய சலுகைகளையும் சில நியந்தனைக்

...குட்பட்டு பெறுகின்றனர். கழக ஊழியர்களோ அல்லது அவரது குடும்பத்தினரோ இறக்க நேரிட்டால் சம்பந்தப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகம் ஈமச்சடங்குகளுக்காக செலவை அளிக் கின்றன.

9. பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு :

9.1. பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு சாலைப் போக்குவரத்துத் துறையிலும் கண்ணித் துறையிலும்(1) போக்குவரத்துப் பிரிவு (2) பணி ஏற்பட்டு வடிவமைப்பு மற்றும் கணிம மேம்பாட்டு பிரிவு ஆகிய இரு பிரிவுகளை கொண்டு ஆலோசனைப் பணிகளை மேற்கொண்டு செயல்பட்டு வருகின்றது. இந்நிறுவனத்தில் அந்தந்த துறைகளில் தகுதியும் அனுபவமும் கொண்ட சிறந்த ஆலோசகர்கள் பணியாற்றி வருகிறார்கள். மேலும் இந்நிறுவனம் சிறந்த தேர்ச்சி பெற்ற வல்லுநர்களை தனது சகோதர போக்கு வரத்துக் கழகங்களில் பணியாற்றும் பணியாளர்களிடமிருந்து ஆலோசனை பணித் தன்மைக்கேற்ப தேர்ந்தெடுத்துக் கொள்கிறது. இது மட்டுமின்றி அரசுப் பணியிலிருந்து ஓய்வு பெற்ற அனுபவமிக்க அலுவலர்களையும் தேவைக்கேற்ப இந்நிறுவனம் ஈடுபடுத்திக் கொள்கிறது.

9.2. ஆலோசனைப் பணி போட்டிகள் மிகுந்த தொழிலாக இருப்பினும் தொடக்க காலமான 1984 ஆண்டு முதல் இந்நிறுவனம் படிப்படியாக முன்னேறிக்கொண்டு வருகின்றது. கண்ணிமயமாக்குதல், மற்றும் போக்குவரத்து வசதி மேம்படுத் துதல் ஆகிய துறைகளில் மேலும் பணிகள் கிடைத்திட நிறைய வாய்ப்புகள் உள்ளன.

9.3. இதன் செலுத்தப்பட்ட மூலதனம் ரூ. 2.00 இலட்ச மாக தொடர்ந்து இருந்து வருகிறது. சேமிப்பு நிதியும் மற்றும் உபரி நிதிகளும் அதிகரித்துள்ளன. 31–3–1991 அன்று இந்நிறுவனத்தின் சேமிப்பு மற்றும் உபரி நிதி ரூ. 5.06 இலட்சமாகும். அதாவது செலுத்தப்பட்ட மூலதனத்தைப் போல இட்டத்தட்ட 2.5 மடங்கு ஆகும். இது இந்நிறுவனத் தின் வளர்ச்சியையும் இலாபகரத்தின் மேம்பாட்டையும் எடுத்துக் காட்டுகிறது. நடப்பு நிதியாண்டில் அதாவது 1991-92ஆம் ஆண்டில் இந்நிறுவனத்தின் வருமானம் ரூ. 25.00 இலட்சத் திற்கும் அதிகமாக இருக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இது முந்தைய நிதியாண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் ஏறக்குறைய 40 சதவிகிதம் அதிகமாகும். இந்தியாவிலும் வெளிநாடுகளிலும் ஆலோசனைப் பெறவிழையும் நிறுவனங்களுடன் தொடர்பு கொள்வதன் மூலம், அதிகப் பணிகளைப் பெறுவதற்கான சாத்தியக் கூறுகளை ஆராய்ந்து ஈடுபடுவதற்கான முயற்சி கள் அனைத்தும் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றது. சென்னையில் சாலைப் போக்குவரத்து திட்டத்திற்கான முக்கிய

[1991 செப்டம்பர் 14

அடிப்படை வசதிகளுக்குரிய விரிவான பொறியியல் ஆய்வு
களை 1991-92ஆம் ஆண்டில் இக்கழகம் மேற்கொள்ளும்
என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

9.4. இக்கழகத்தில் பணி ஏற்பாட்டுப் பிரிவு கண்ணி
மொழியைப் பயிற்றுவிப்பது, கணிப் பொறியைப் பயன்படுத்
துவது குறித்து பொதுத் துறையிலுள்ள பணியாளர்களுக்கு
கண்ணி மையமாகக் கொண்ட பயிற்சித் திட்டங்களை
தொடர்ந்து நடத்தி வருகிறது. தேவைகளைப் பொறுத்து
அனுபவம் வாய்ந்தவர்களை போதிய எண்ணிக்கையில் நிய
மிப்பதன் மூலமும், பணிப்பொறி (Safftware) தொடர்பாக
அதிகரித்து வரும் பணிச்சுமையை நிறைவேற்றும் பொருட்டு
கணிப் பொறி வசதிகள் வலுப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. போக்கு
வரத்துத் துறையில் வெளிநாட்டிலிருந்தும், இந்தியாவிலிருந்தும்
அதிக அளவில், ஆவோசனைப் பணிகளைப் பெற வாய்ப்புள்ளது.
மேலும் உலக வங்கி போன்று நிதி உதவி செய்யும் பன்னாட்டு
அமைப்புகளிலிருந்து ஆலோசனைப் பணிகளைப் பெற எல்லா
முயற்சிக்ளும் செய்யப்பட்டு வருகின்றன. அதிகரித்துவரும்
பணிச் சுமையை நிறைவேற்றும்பொருட்டு போக்குவரத்துப்
பிரிவு நடப்பாண்டில் விரிவுபடுத்தப்பட வேண்டியுள்ளது.

10. மோட்டார் வாகனம் பராமரிப்புத் துறை:

10.1. தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத்
துறை ஒரு பணித் துறையாகும். இம் மாநிலத்தில் உள்ள
சுமார் 7,000 அரசுத் துறை ஊர்திகள் சம்பந்தப்பட்ட பழுது
பார்த்தல் மற்றும் பராமரித்தல் பணிகளை இத்துறை கவனித்து
வருகிறது. மாவட்டத் தலைமையிடங்களில் 16 பணிமனை
களும் கழுவிச் சுத்தம் செய்து பராமரிப்புப் பணி செய்வதற்கான
ஒரு நிலையமும் (Servicestation) உள்ளன. மாவட்டங்களிலுள்ள
இப்பணிமனைகளைத் திறம்பட மேற்பார்வையிடவும், பணிகளை
கவனிக்கவும், சேலத்தில் ஒன்றும் திருச்சியில் ஒன்றுமாக இரு
துணை இயக்குநரகங்களும் இயங்கி வருகின்றன.

10.2. அரசுத் துறையைச் சார்ந்த அனைத்து ஊர்தி
களுக்கும் எரிபொருள் வழங்குவதற்கென, சென்னையில்
இரண்டு நுகர்வோர் பெட்ரோல் நிலையங்களும், தஞ்சாவூர்,
மதுரை, சேலம், கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, தருமபுரி,
கடலூர் மற்றும் நாகர்கோவில் ஆகிய இடங்களில் தலா ஒரு
பெட்ரோல் நிலையமும் இத்துறையால் இயக்கப்பட்டு வரு
கின்றன.

10.1. விரிவாக்கத் திட்டம்:

ஆறாம் மற்றும் ஏழாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டங்களின்போ
து ஆற்காடு-அம்பேத்கார், காமராசர், பெரியார், நீலகிரி,
புதுக்கோட்டை, பசும்பொன் முத்துராமலிங்கத் தேவர்,

1991 செப்டம்பர் 14]

இராமநாதபுரம் மற்றும் திண்டுக்கல் அண்ணா ஆகிய மாவட்டங்
களில் தானியங்கிய பணிமனைகளை அமைக்க அரசு அனுமதி
அளித்துள்ளது.

10.4. புதிய முறைகள்.

பெருவாரியான ஊர்திகளுக்கு முழு உறுப்புகளை மாற்றம்
செய்யும் முறை (Unit Replacement System) அறிமுகப்படுத்தப்
பட்டுள்ளது. இதன் காரணமாக வாகனங்கள் சம்பந்தமான
பழுது பார்த்தல். பராமரிப்புப் பணியில் வெகுவான முன்னேற்றம்
ஏற்பட்டுள்ளது. செயல்முறை சாதனையும் மேம்படுத்தப்பட்
டுள்ளது.

மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத்துறை பொறுப்பில்
உள்ள பழுது பார்த்தல் மற்றும் பராமரித்தல் ஆகிய பணி
களை மேலும் முறைப்படுத்தி சீரான தரமுள்ள பராமரிப்பை
வகை செய்யவும் ஊர்திகளில் செயல் திறனை மேலும் அதிகரிக்
கவும், தேவையான வழிமுறைகளைக் கண்டறிந்து பரிந்துரைக்க
பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு
(Pallavan Transport Consultancy Service) கேட்டுக் கொள்ளப்
பட்டுள்ளது. அறிக்கை எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

11. தமிழ்நாடு துறைமுகத்துறை :

11.1. சுமார் ஆயிரம் கிலோ மீட்டர் நீளம் உள்ள
கடற்கரையைக் கொண்ட தமிழ் நாட்டில் சென்னை
மற்றும் தூத்துக்குடியில் இரு பெரிய துறைமுகங்கள் உள்ளன.
மேலும் இரு நடுத்தர துறைமுகங்களும் ஆறு சிறிய துறை
முகங்களும் உள்ளன. கடலூர் மற்றும் நாகப்பட்டினத்தி
லுள்ள இரு நடுத்தர துறைமுகங்களையும், இராமேஸ்
வரம், பாம்பன், கீழக்கரை, கன்னியாகுமரி, குளச்சல்
மற்றும் வாலிநோக்கம் ஆகிய ஆறு சிறு துறைமுகங்களையும்
மாநில அரசு நிர்வகித்து வருகிறது. பெரிய துறைமுகங்
களான சென்னை மற்றும் தூத்துக்குடி ஆகிய இரண்டும்
மைய அரசினால் நிர்வகிக்கப்பட்டு வருகின்றன. நடுத்தர
மற்றும் சிறிய துறைமுகங்களைக் தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறை
பாதுகாத்து வருகிறது.

11.2. இந்த நடுத்தர மற்றும் சிறிய துறைமுகங்
களில் ஏற்றுமதி, இறக்குமதி செய்யப்படும் முக்கிய சரக்கு
களின் விபரம் பின் வருமாறு :—

ஏற்றுமதி. (1)	இறக்குமதி. (2)
வெங்காயம்	உரம்
இல்மனைட் மணல்	ஃபளவர்ஸ்பார்
அரிசித்தவிடு	உணவு தானியங்கள்
ஃபெல்ட்ஸ்பார்	தார்
பொதுச் சரக்கு	

சிறு துறைமுகங்கள் 1988–89 ஆம் ஆண்டில் 3.07 இலட்சம் டன்களும், 1989–90 ஆம் ஆண்டில் 3.00 இலட்சம் டன்களும் மற்றும் 1990–91 ஆம் ஆண்டில் 2.27 இலட்சம் டன்களும் ஏற்றுமதி ,இறக்குமதி செய்யப்பட்டது.

11.3. தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறையின் துறைமுகங்களுக்கு அதிக அளவு சரக்குகளை ஈர்க்கும் பொருட்டு இடைநிலை மற்றும் சிறு துறைமுகங்களை மேம்படுத்துவதில் அரசு அக்கறை கொண்டுள்ளது.

அந்த நோக்கத்துடன் 1990–91 ஆம் ஆண்டு தமிழ் நாடு துறைமுகத் துறைக்கு கீழ்க்காணும் திட்டங்களை ஒப்பளித்தது:—

1. ரூ. 47.00 இலட்சம் செலவில் குளச்சல் துறைமுகத்தில் ஆர். சி. சி. ஜெட்டி கட்டுதல், இப்பணி நடைபெற்று கொண்டிருக்கிறது;

2. கடலூர் துறைமுகத்தில் ரூ. 30.00 இலட்சம் செலவில் ''வடக்குபுறம் உள்ள நீர் தடுப்பியை பலப்படுத்துதலும், நீட்டித்தலும் மற்றும் தென்புறத்தில் நீர் தடுப்பியை அமைத்தல் இப்பணி முடிவடையும் தருவாயில் உள்ளது.

3. நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்திற்காக பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்து நிறுவனத்திடமிருந்து ஒரு தூர் வாரியினை ரூ. 85.00 இலட்சம் செலவில் பெறுதல்.

தூர்வாரி, பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்து நிறுவனத்தினரால், தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறைக்கு ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. இத்தூர்வாரி தற்சமயம் நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தில் இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது.

11.4. துறைமுகப் பொறியியற் கோட்டம், துறைமுகப் பணிகள் தவிர, மண்டபத்தில் கடலோரக் காவல் படையினருக்காக ரூ. 27.36 இலட்சம் செலவில் ஒரு மரப்பாலம் கட்டுதல் மற்றும் இதர சில பணிகளை மேற்கொண்டுள்ளது.

ரூபாய் 48.00 இலட்சம் செலவில் புதுக்கோட்டை மாவட்டம் கோட்டைப்பட்டினத்தில் மீன் வளத்துறைக்காக ஓர் ஆர்.சி.சி. ஜெட்டி கட்டும் பணி நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது.

11.5. சிறு துறைமுகங்கள் மேம்பாட்டிற்காக 1991–92 ஆம் ஆண்டு ரூபாய் 16.70 இலட்சம் செலவு செய்ய திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

11.6. கடலூர் துறைமுகத்தை மேம்படுத்த திட்ட அறிக்கை தயாரிக்க ஒரு கலந்து அறிதற்குரியவர் ஒருவரை நியமிக்க அரசு உத்தேசித்துள்ளது. இதற்காக 1991–92-ல் ரூபாய் 1 இலட்சம் செலவிட உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

12. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம்:

12.1. தொடர்ந்து மின் உற்பத்தி செய்யும் வகையில் தமிழ்நாடு மின் வாரியத்தில் அனல் மின் நிலையங்களுக்குத் தேவையான நிலக்கரியை தரை வழியில் எடுத்துச் செல்வதில் உள்ள பிரச்சினைகளை சமாளிக்கும் பொருட்டு, கடல் வழியாக நிலக்கரியை எடுத்துச் செல்வதற்காக மாநில அரசுத் துறையில் முகவரமைப்பு ஒன்றை ஏற்படுத்துவதென்று 1972 டிசம்பரில் மாநில அரசு முடிவு செய்தது. இவ்வாறு 1973 முடிவிற்கு இணங்க 1956 ஆம் ஆண்டு கம்பெனிகள் சட்டத்தின்கீழ் 11–4–1974 ஆம் நாளன்று பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் ஏற்படுத்தப்பட்டது.

12.2. தமிழ்நாடு மின் வாரியத்தின் சார்பாக அதன் சொந்த கப்பல்கள் மூலமும், வாடகைக்கு அமர்த்தப்படும் கப்பல்கள் மூலமும் நிலக்கரியை கடல் வழியாக எடுத்து வருதல் தூத்துக்குடியில் வெளிப்புற நிலக்கரியை ஏற்றியிறக்கும் துறையில் அமைந்துள்ள சுழல்பட்டை அமைப்பிற்கு நிலக்கரியை கப்பலிலிருந்து கொண்டு வருதல், சுற்றுலாப் பயணிகளின் பயனுக்காக கன்னியாகுமரியிலிருந்து விவேகானந்தர் நினைவுப் பாறைக்கு படகுப் போக்குவரத்து நடத்துதல், தூத்துக்குடி துறைமுகத்திற்கு அருகில் முகாரப் பணிமனை ஒன்றை நடத்துதல் ஆகியவை இக்கழகத்தின் தற்போதைய பணிகளாகும். இக்கழகத்தின் கப்பல் தொகுதியில் மூன்று சொந்தக் கப்பல்களும், பத்து வாடகைக் கப்பல்களும் உள்ளன. இவை அனைத்தின் மூழ்கு திறன் 4.45 இலட்சம் டன்களாகும். இக்கழகம் வாடகைக் கப்பல்களை ''ஆதாய-இழப்பற்ற'' அடிப்படையிலும், சொந்தக் கப்பல்களை தமிழ்நாடு மின் வாரியத்திற்கு அடிப்படையிலும் இயக்கி வருகிறது. தூத்துக்குடி அனல் மின் நிலையத்திற்கு மட்டும் ஆண்டொன்றுக்கு 18 இலட்சம் மெட்ரிக் டன் நிலக்கரி தேவைப்படும் என்று மதிப்பிடப்பட்டது. ஆனால், தூத்துக்குடி உட்பட்ட மூன்று அனல் மின் நிலையங்களுக்கும் 1989–90 ஆம் ஆண்டில் 63.00 இலட்சம் மெட்ரிக் டன் நிலக்கரி கொண்டு வரப்பட்டது. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் 1990–91 ஆம் ஆண்டில் அதே எண்ணிக்கையுள்ள கப்பல்களை பயன்படுத்தி (1989–90 ஆம் ஆண்டில் 63 இலட்சம் டன் நிலக்கரியைக் கொண்டு வந்ததற்கு மாறாக 1990–91 ஆம் ஆண்டில்) 66.36 இலட்சம் டன் நிலக்கரியைக் கொண்டு வந்தது.

12.3. 1989–90 ஆம் ஆண்டிற்கான இக்கழகத்தின் வரவு–
செலவு விவரங்கள ஊக்கமளிப்பதாக உள்ளன. 1989-90 ஆம்
கணக்கு ஆண்டில் இக்கழகம் ரூ. 3.05 கோடி நிகர இலாபம்
ஈட்டியுள்ளது. 1990–91 ஆம் ஆண்டு கணக்கு முடிக்கப்பட்டு
வருகின்றன. 1990–91 ஆம் ஆண்டிலும் இக்கழகம் ஆயதம்
ஈட்ட உள்ளது.

12.4. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம், அதற்குச்
சொந்தமான மூன்று கப்பல்களைக் கொண்டு ஆண்டொன்றுக்கு
உயரளவு 18 இலட்சம் மெட்ரிக் டன் நிலக்கரியையே கொண்டு
வர இயலும். ஆனால் தூத்துக்குடியில் அனல் மின் நிலையத்
தில் தற்போதுள்ள மூன்று மின் உற்பத்தி பிரிவுகளின் தேவை
ஆண்டொன்றுக்கு 36 இலட்சம் டன்களாகும். முதலில் இக்
கப்பல்கள் தூத்துக்குடி அனல் மின் நிலையத்திற்கு ஹால்டியா
விலிருந்து நிலக்கரியைத் தூத்துக்குடிக்கு ஏற்றி வந்தன. இக்
கழகத்தின் வாடகைக் கப்பல்களின் வாடகைக் கட்டணம் ஆண்
டிற்கு ஆண்டு அதிகரித்து வருகின்ற காரணத்தாலும், ஹால்டியா
தூத்துக்குடி ஆகிய துறைமுகங்களில் ஆழம் இல்லாத காரணத்
தால் சாதாரண கப்பல்களில் முழு கொள்திறன் அள்வுக்கு அவற்
றில் நிலக்கரியை ஏற்றி வர இயலாததால், அக்கப்பல்கள்
குறைந்த அள்வு பயன்பாட்டு திறனிலேயே செயல்பட்டதாலும்
ஹால்டியாவிலிருந்து தூத்துக்குடிக்கு நிலக்கரியை ஏற்றி
வருவதற்கு உதவியாக வாடகைக் கப்பல்களை பயன்படுத்துவது
அதிகச் செலவு பிடிப்பதாக இருந்தது. இவற்றைக் கருத்திற்
கொண்டு, தூத்துக்குடி அனல் மின் நிலையத்திற்காக நிலக்
கரியைச் சிக்கனமாகவும், திறம்படவும் கொண்டுவர, பூம்புகார்
கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் தற்போது அதற்குச் சொந்த
மாக உள்ள கப்பல்களைப் போன்று மேலும் இரு கப்பல்களை
வாங்க அரசுக்குச் செயற் குறிப்பினை ஏற்கெனவே அனுப்பி
வைத்துள்ளது. இக்கப்பல்களின் விலை ரூ. 100 கோடியாக
இருக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது. இதில் 80 சதவிகிதம்
தொகையை நிதி உதவி நிறுவனங்களிடமிருந்து பெற இயலும்.
இச் செயற் குறிப்பு தற்போது அரசின் பரிசீலனையில் இருந்து
வருகிறது.

12.5. நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தின் அணுகு கால்
வாயும், துறைமுகப் பகுதியும் கடந்த ஆண்டுகளில் அதிக
மாக மண்மேடிட்டு விட்டன. பழைய தூர்வாரிக் கப்பலான
''எர்ஸ்கின்'' பயனற்றதென ஒதுக்கப்பட்டதிலிருந்து உரிய
தூர்வாரிக் கப்பலின்றி இத்துறைமுகம் மிகுந்த இன்னலுக்குள்
ளாகியுள்ளது.

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் தகுந்த தூர்
வாரிக் கப்பலொன்றை வாங்கி, அதனை வணிக அடிப்படையில்
நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தில் இயக்குவது என்று அரசு முதலில்
முடிவு செய்தது. புதிய தூர் வாரிக் கப்பலை வாங்குவதற்காக,

மாநில அரசு, பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு
பங்கு மூலதனமாக ரூ. 35 இலட்சம் வழங்க அனுமதி வழங்கியது.
உரிய மணல் வெட்டும்-உறிஞ்சும் மண்வாரிக் கப்பல் ஒன்றை
வாங்க பம்பாயிலுள்ள திருவாளர்கள் பாரதி கடற்தளத்திடம்
வழங்கல் ஆணை கொடுக்கப்பட்டு, 1990 ஆகஸ்டு திங்களில்
அக்கப்பல் நாகப்பட்டினத்திற்கு கொண்டு வந்து ஒப்படைக்கப்
பட்டது. இந்த தூர்வாரிக் கப்பலைப் பயன்படுத்துவதற்குத்
தேவையான மிதவை, கடற்கரைக்கு நீர் கொணரும் குழாய்கள்,
இவற்றை இணைப்பதற்கான வளையும் தன்மைக் கொண்ட
குழாய்கள் ஆகியவையும் வாங்கப்பட்டன. இவைகள் பெறப்
பட்டு காலம் முடிவடைந்தவுடன் மாநிலத் துறைமுகத் துறை
யிடமே ஒப்படைக்கும் நோக்குடன் இதனை மாநிலத் துறை
முகத்துறைக்கு வாடகைக்கு விடுவதென்று பின்னர் தீர்மானிக்
கப்பட்டது. துணைக் கருவிகளுடன் தூர்வாரும் கப்பல்
1990 ஆம் நாளன்று மாநில துறைமுகத் துறையிடம் ஒப்படைக்
கப்பட்டது. இந்தத் தூர்வாரிக் கப்பல் நாகப்பட்டினத்தில்
நன்முறையில் இயங்கி வருகிறது.

13. தூத்துக்குடி, சேலத்தில் புதிய விமான நிலையங்கள்:

13.1. தமிழ்நாட்டில் முக்கிய இடங்களில் மேலும் கூடுதலாக
விமானப் போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க
வேண்டுமென்று கருதப்பட்டது. இதற்கிணங்க மாநில அரசு,
தேசீய விமான நிலைய குழுமத்துடன் கலந்தாலோசித்த
பின்னர் தூத்துக்குடியில் ஒன்றும் சேலத்தில் ஒன்றுமாக இரு
விமான நிலையங்களை ஏற்படுத்துவதென்று தீர்மானித்தது.
விமான நிலையங்களை அமைக்கும் பொறுப்பு மத்திய அரசைச்
சார்ந்தது. இருந்தபோதிலும் இவ்விமான நிலையங்களின்
முக்கியத்துவத்தைக் கருதி, இதற்குத் தேவையான நிலத்தை
இலவசமாக வழங்குவதென்றும், இத்திட்டத்திற்கு தேவைப்
படும் நிதி உதவி வழங்குவதென்றும் மாநில அரசு தீர்மானித்தது.

தூத்துக்குடி விமான நிலையம்.

13.2. மேற்குறிப்பிட்ட கொள்கையின் அடிப்படையில்,
இந்த அரசு 8,74,000 ரூபாய் மதிப்புள்ள 180 ஏக்கர் நிலத்தை
தேசீய விமான நிலைய குழுமத்திடம், 21–11–1988-ஆம்
நாளன்று இலவசமாக ஒப்படைத்தது. இடத்தைப் பண்படுத்து
வது, இணைப்புச் சாலைகள் போடுவது, குடிநீர், மின் இணைப்பு
கள் கொடுப்பது போன்ற சில பணிகளுக்காக அரசு ரூ. 20.50
இலட்சத்திற்கு அனுமதி வழங்கியது. இப்பணிகள் முடிக்கப்
பட்டு விட்டன. இத்துடன் விமான நிலைய கட்டிடங்களைக்
கட்டுவதற்காகத் தேசீய விமான நிலைய குழுமத்திற்கு மாநில
அரசின் பங்குத் தொகையாக ரூ. 40 இலட்சம் வழங்கப்பட்டுள்
ளது. இவ் விமான நிலையப் பணிகள் முடிவுற்று விமானப்
போக்குவரத்து இணைப்பு கிடைக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படு

1991 செப்டம்பர் 14]

<u>சேலம் விமான நிலையம்.</u>

13.3. இதைப்போன்று, அரசு ரூ. 70.15 இலட்ச செலவில் 130 ஏக்கர் நிலத்தைக் கையகப்படுத்தி, சேலத்தில் விமான நிலையம் கட்டுவதற்காக, தேசிய விமான நிலைய குழுமத்திடம் 27-9-1989 ஆம் நாளன்று இலவசமாக ஒப்படைத்துள்ளது. இந்த நிலம் முழுவதும் சிறு சிறு மேடு பள்ளங்கள் நிறைந்த குன்றுப் பகுதியாக உள்ளதால் இந்நிலத்தை சமன் படுத்து வதற்காகத் தேசீய விமான நிலைய குழுமத்திடம் இந்த அரசு ரூ. 60 இலட்சம் வழங்கியுள்ளது. அனுகுசாலை வசதி, குடிநீர் வசதி, மின் இணைப்பு வழங்குவதற்காக அரசு மேலும் 41,04,800 ரூபாய்க்கு அனுமதி வழங்கியுள்ளது. இப்பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன. இப்பணிகள் 1991 நவம்பரில் முடிவடையுமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது.

1991 செப்டம்பர் 14]

இணைப்பு—3

[பக்கம் 122-ல் உள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

<u>கூட்டுறவுத் துறையின் 1991-92ஆம் ஆண்டிற்கான கொள்கை விளக்கம்.</u>

<u>முன்னுரை :</u>

தமிழ்நாடு இந்தியாவில் கூட்டுறவு இயக்கத்திற்கு முன்னோடியாக விளங்கும் சிறப்பு பெற்றது. 1904-இல் கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் பதிவுச் சட்டம் (மத்தியச் சட்டம்) நிறைவேற்றப் பட்டவுடன் முதல் கிராமப்புற கூட்டுறவுக் கடன் வழங்கு சங்கம் செங்கல்பட்டு—எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டத்தில் உள்ள திரூரில் முதன்முதல் அமைக்கப்பட்டது. 1909ஆம் ஆண்டு மார்ச்சு திங்கள் 10ஆம் நாள், முதல் முறையாக கூட்டுறவாளர்கள் மாநாடு காஞ்சீபுரத்தில் நடைபெற்றது. நம் நாட்டில் நுகர்வோர் கூட்டுறவுச் சங்கம் 1904ஆம் ஆண்டு முதன் முதலாக திருவல்லிக்கேணி நகர்ப்புற கூட்டுறவுச் சங்கம் அமைக்கப்பட்டது. கூட்டுறவுப் பால்பண்ணையைப் பொறுத்த மட்டில், 1927ஆம் ஆண்டில் சென்னையிலுள்ள அயன்புரத்தில் ஒரு தொடக்கப் பால் கூட்டுறவுச் சங்கம் நிறுவப்பட்டது.

2. 1955ஆம் ஆண்டு வரை தமிழ் நாட்டில் உள்ள அனைத்து கூட்டுறவுச் சங்கங்களிலும் கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் பதிவாளரது கட்டுப்பாட்டில் இருந்தன. 1956-57ஆம் ஆண்டு முதல், கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் சட்டத்தின்படி கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் பதிவாளரது அதிகாரங்கள், சிலவகைச் சங்கங்களுக்காகப் பிற துறைகளுக்கும் அல்லது சட்டபூர்வமான வாரியங்களுக்கும் அப்போதைக்கப்போது மாற்றப்பட்டன. கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் பதிவாளரைத் தவிர இத்தகைய செயல்முறை பதிவாளர்கள் பதினைந்து பேர் உள்ளனர்.

பிற அலுவலர்களின் கட்டுப்பாட்டில் உள்ளசங்கங்களைப் பற்றிய விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

சங்கங்களின் வகைகள். (1)	கட்டுப்பாடுடைய அலுவலர். (2)	கட்டுப்பாட்டில் வந்த நாள். (3)
1 நெசவாளர் கூட்டுறவு தவிர உள்ள தொழிலியல் கூட்டுறவுகள்.	தொழில் மற்றும் வணிகத் துறை இயக்குநர்.	1—2—1956
2 மீனளக் கூட்டுறவுகள்	மீன்துறை இயக்குநர்	12—5—1959
3 காதி கூட்டுறவுகள் உள்ளிட்ட கிராம தொழில்யல் கூட்டுறவுகள்.	தலைமை நிர்வாக அலுவலர், தமிழ்நாடு காதி மற்றும் கிராமத் தொழில் வாரியம்.	15—8—1960
4 கோழிப்பண்ணை கூட்டுறவுகள் மற்றும் ஆடு வளர்ப்புக் கூட்டுறவுகள்.	கால்நடைப் பராமரிப்புத் துறை இயக்குநர்.	10—3—1964
5 நெசவாளர் கூட்டுறவுகள் மற்றும் கூட்டுறவு நூற்பாலைகள்.	கைத்தறி மற்றும் ஜவுளித்துறை இயக்குநர்	1—5—1965
6 பால்வழங்கு கூட்டுறவுகள்	பால் உற்பத்தி மற்றும் பால் பண்ணை அபிவிருத்தி ஆணையாளர்.	1—8—1965
7 வீட்டுவசதி கூட்டுறவுகள் மற்றும் வீட்டு அடமான கூட்டுறவுகள்.	கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் பதிவாளர் (வீட்டுவசதி).	1—7—1966 (வீட்டு வசதி கூட்டுறவுகள்) 8—6—1972 (வீட்டு அடமானக் கூட்டுறவுகள்).

(1)	(2)	(3)
8 கூட்டுறவுச் சர்க்கரை ஆலைகள்	சர்க்கரைத்துறை ஆணையாளர்	7—10—1969
9 வேளாண்மைப் பொறியியல் மற்றும் பணிக் கூட்டுறவுகள்.	வேளாண்மை பொறியியல் மற்றும் பணி இயக்குநர்.	16—7—1979
10 கிராமதான சர்வோதய மற்றும் பூமிதான சேவைச் சங்கங்கள்.	ஊரக வளர்ச்சித் துறை இயக்குநர்	4—7—1986
11 எண்ணெய் வித்துக்கள் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள்.	வேளாண்மைத் துறை இயக்குநர்	1—12—1980
12 மகளிருக்கான தொழிலியல் கூட்டுறவுகள்.	சமூக நலத்துறை இயக்குநர்	10—5—1983
13 பால் கூட்டுறவுகள் நீங்கலாக கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் தணிக்கை.	கூட்டுறவுத் தணிக்கை இயக்குநர்	17—6—1981
14 பால் கூட்டுறவுகளின் தணிக்கை	பால் கூட்டுறவுகளுக்கான தணிக்கை இயக்குநர்	1—10—1983
15 பட்டுச் கூட்டுறவுகள்	பட்டுத் தொழில்கள் இயக்குநர்	

அரசு நிலையில் தலைமைச் செயலகத்தில் உள்ள பல்வேறு துறைகளில் பல்வேறு வகையான சங்கங்களின் பணிகள் கவனிக்கப்படுகின்றன. பல்வேறு செயல்முறை பதிவாளர்களது கட்டுப்பாட்டில் உள்ள கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் எண்ணிக்கை விவரங்கள் கீழுள்ள அட்டவணையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

வரிசை எண் மற்றும் துறையின்/தலைவர் செயல்முறை பதிவாளர்.	கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் எண்ணிக்கை.			
	தலைமைச் சங்கம்.	மத்தியச் சங்கம்.	தொடக்கச் சங்கம்.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1 கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் பதிவாளர்	6	90	11,286	11,382
2 கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் பதிவாளர் (வீட்டு வசதி) ..	1	..	966	967
3 தொழில் மற்றும் வணிகத் துறை இயக்குநர் ...	7	46	337	390
4 சர்க்கரைத் துறை இயக்குநர்	1	16	..	17
5 கைத்தறித் துறை இயக்குநர்	1	25	1,483	1,509
6 தலைமை நிர்வாக இயக்குநர், காதி வாரியம் ..	2	6	1,505	1,513
7 பால் உற்பத்தி ஆணையாளர்	1	17	8,403	8,421
8 மீன் துறை இயக்குநர்	...	10	638	648
9 வேளாண்மைப் பொறியியல் மற்றும் பணி இயக்குநர்	1	12	176	189

0 வேளாண்மை இயக்குநர் (எண்ணெய் வித்துக்கள்) ...	1	...	336	337
1 கால்நடை பராமரிப்புத்துறை இயக்குநர் ...	...	..	1,664	1,664
2 ஊரக வளர்ச்சித்துறை இயக்குநர்	...	...	45	45
3 பட்டுத் தொழில் இயக்குநர்	1	..	71	72
4 சமூக நலத்துறை இயக்குநர்	..	1	168	169
மொத்தம் ...	22	223	27,078	27,323

[1991 செப்டம்பர் 14

3. கூட்டுறவுச் சங்கப் பதிவாளரின் கட்டுப்பாட்டில் உள்ள கூட்டுறவு அமைப்புகள், வேளாண்மை உற்பத்தி மேம்பாட்டுக் கடன், நகர்ப்புறக் கடன், வேளாண்மை பொருட்கள் விற்பனை மற்றும் பதனிடுதல், வேளாண்மை இடுபொருட்கள் விநியோகித்தல், தமிழ்நாடு முழுவதும் அத்தியாவசியப் பொருட்களை நுகர்வோர் கூட்டுறவுகள் மூலமாகவும், பொது விநியோகத் திட்டம் மூலமாகவும் விநியோகித்தல் மற்றும் கூட்டுறவுக் கல்வி மற்றும் பயிற்சி போன்ற முக்கியப் பணிகளை மேற்கொண்டு செயலாற்றுகின்றன. கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் பதிவாளரது கட்டுப்பாட்டில் உள்ள கூட்டுறவு அமைப்புகளின் வருட வியாபாரத் தொகை சுமார் ரூ. 5,000 கோடி என்பது இங்கு குறிப்பிடத்தக்கதாகும். கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் பதிவாளரது கட்டுப்பாட்டில் உள்ள கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் பற்றிய எண்ணிக்கை விவரங்களும், அச்சங்கங்களின் வருட விற்பனை யளவு விவரங்களும் கீழுள்ள அட்டவணைகளில் கொடுக்கப்பட்டு உள்ளன.

(அ) தலைமைக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் :

	எண்ணிக்கை.	எண்ணிக்கை.
1. தமிழ்நாடு மாநிலத் தலைமைக் கூட்டுறவு வங்கி	1	
2. தமிழ்நாடு கூட்டுறவு மாநில நிலவள வங்கி	1	
3. தமிழ்நாடு நுகர்வோர் கூட்டுறவு இணையம்	1	
4. தமிழ்நாடு கூட்டுறவு விற்பனை இணையம்	1	
5. தமிழ்நாடு கூட்டுறவு ஒன்றியம்	1	
6. தமிழ்நாடு மாநில கூட்டுறவு நகர்புற வங்கிகளின் இணையம்	1	26

(ஆ) மத்தியக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் :

1. மத்தியக் கூட்டுறவு வங்கிகள்	18	
2. மொத்த விற்பனைப் பண்டகச்சாலைகள்	28	
3. கூட்டுறவு அச்சகங்கள்	18	
4. பயிற்சி நிறுவனங்கள்	9	
5. மாவட்டக் கூட்டுறவு ஒன்றியங்கள் ..	16	
6. தஞ்சாவூர் கூட்டுறவு விற்பனை இணையம்	1	90

1991 செப்டம்பர் 14]

(இ) தொடக்கக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் :

	எண்ணிக்கை	
1. தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கிகள்	4,655	
2. தொடக்க நிலவள வங்கிகள் ..	181	
3. கூட்டுறவு விற்பனைச் சங்கங்கள்	112	
4. கூட்டுறவு நகர வங்கிகள் ..	131	
5. நகர்புற கடன் சங்கங்கள்	52	
6. பணியாளர் சங்கங்கள்	1,286	
7. தொடக்கக் கூட்டுறவுப் பண்டகசாலை	822	
8. மாணவர்கள் கூட்டுறவுப் பண்டகசாலை	3,086	
9. கூட்டுறவு சிற்றுண்டிச் சாலைகள் ...	75	
10. பண்ணைச் சங்கங்கள் (நிலக்குடியேற்ற சங்கங்கள் உட்பட)	81	
11. காய்கறி உற்பத்தியாளர்களின் கூட்டுறவு விற்பனைச் சங்கங்கள்	447	
12. தொழிலாளர் ஒப்பந்தக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள்	202	
13. நீரேற்றுப் பாசனக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள்	39	
14. பதனிடுதல்	1	
15. உப்புச் சங்கங்கள்	15	
16. ஊரக மின்சாரக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள்	3	
17. இதர பல்வகை கூட்டுறவுச் சங்கங்கள்	98	11,286
மொத்தம் ..		11,382

வரிசை எண்.	சங்கங்களின் வகைகள்.		சங்கங்களின் எண்ணிக்கை.	அருட விற்பனை அளவு. (ரூபாய்.)
(1)	(2)		(3)	(4)
1.	தலைமைக் கூட்டுறவு நிறுவனங்கள்	..	6	63,356.28
2.	மத்தியக் கூட்டுறவு வங்கிகள்	..	18	2,24,712.28
3.	கூட்டுறவு மொத்த விற்பனைப் பண்டகசாலைகள்	..	28	53,693.43
4.	மாவட்டக் கூட்டுறவு ஒன்றியங்கள்	..	16	29.62
5.	கூட்டுறவு அச்சகங்கள்	..	18	529.54
6.	கூட்டுறவுப் பயிற்சி நிறுவனங்கள்	..	9	24.49
7.	தஞ்சாவூர் கூட்டுறவு விற்பனை இணையம்	..	1	145.07
8.	தொடக்கக் கூட்டுறவு வேளாண்மை வங்கிகள்	..	4,655	48,474.56
9.	தொடக்கக் கூட்டுறவு விற்பனைச் சங்கங்கள்	..	112	1,117.81
0.	கூட்டுறவு நகர வங்கிகள்	..	131	3,080.75
1.	தொடக்க நிலவள வங்கிகள்	..	181	2,749.98
2.	பணியாளர் கூட்டுறவு கடன் சங்கங்கள்	..	1,286	38,557.12
3.	நகர்ப்புற கடன் சங்கங்கள்	..	52	374.14
14.	தொடக்கக் கூட்டுறவுப் பண்டக சாலைகள்	..	822	18,354.43
15.	மாணவர்கள் கூட்டுறவுப் பண்டகசாலைகள்	..	3,086	689.33
16.	கூட்டுறவுச் சிற்றுண்டிச்சாலைகள்	..	75	318.07
17.	பதனிடும் சங்கம்	..	1	..
18.	நீரேற்றுப் பாசனக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள்	..	39	0.73
19.	நிலக் குடியேற்ற கூட்டுறவுச் சங்கங்கள்	..	81	71.47
20.	காய்கறி உற்பத்தியாளர்கள் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள்		447	..
21.	உப்பு உற்பத்தியாளர் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள்	..	15	30.99
22.	தொழிலாளர் ஒப்பந்தக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள்	..	202	367.46
23.	ஊரக மின்சாரக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள்	..	3	824.40
24.	இதர பல்வகை கூட்டுறவுச் சங்கங்கள்	..	98	4.04
	மொத்தம்	..	11,382	4,57,505.99

2. பொது முன்னேற்றம் :

கூட்டுறவுத் துறையின் பெரும் பணிகளான விவசாயிகளுக்குத் தேவையான கடன்களை வழங்குதல், வேளாண் இடுபொருட்கள் விநியோகித்தல், வேளாண் விளைபொருட்கள் விற்பனை செய்தல், நுகர் பொருட்கள் விநியோகித்தல் போன்ற இனங்களில், 1990-91 ஆம் ஆண்டில் அடைந்த முன்னேற்றம், 1991—92 ஆம் ஆண்டிற்கான திட்டம், மற்றும் 30-6-1991 வரை (1-4-1991 முதல் 30-6-1991 வரை) அடைந்த முன்னேற்றம் கீழே குறிக்கப்பட்டுள்ளன:—

வரிசை எண்.	விவரம்.	அலகு.	1990—91-ம் ஆண்டில் அடைந்த முன்னேற்றம்.	1991-92-ம் ஆண்டுக்கான திட்டம்.	1991-92-ம் ஆண்டில் 30-6-91 வரை அடைந்த முன்னேற்றம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1.	குறுகிய கால வேளாண்மைக் கடன்கள் வழங்குதல்.	ரூபாய் கோடியில்.	243.98	27,500	54.54
2.	மத்தியக் கால வேளாண்மைக் கடன்கள் வழங்குதல்.	ரூபாய் கோடியில்.	40.02	50.00	9.11
	குறுகிய காலம் மற்றும் சதவீதம் மத்தியக் கால வேளாண்மைக் கடன்களை வழங்கியதில் மொத்தத்தில் நலிந்த பிரிவினருக்கு வழங்கப்பட்டவை.		67.8	70.00	67.9
4.	நீண்ட கால வேளாண்மை கடன்கள் வழங்குதல்.	ரூபாய் கோடியில்.	31.31	32.00	2.19
5.	நகையீட்டுக் கடன்கள் வழங்குதல்.	ரூபாய் கோடியில்.	773.89	640.00	199.15
6.	சிறு மற்றும் குடிசைத் தொழில்கள் போன்ற பண்ணைச் சாராப் பிரிவுக் கடன்கள் வழங்குதல்.	ரூபாய் கோடியில்.	23.57	17.00	6.30
7.	இரசாயன உரங்கள் வழங்குதல்.	ரூபாய் கோடியில்.	96.20	100.00	16.02
8.	வேளாண் விளை பொருட்கள் விற்பனை செய்தல்.	ரூபாய் கோடியில்.	267.87	300.00	52.74
9.	கிடங்கு வசதியின் திரண்ட கொள்திறன்.	ஆயிரம் டன்களில்.	687	702	688
10.	நுகர் பொருட்கள் சில்லறை விற்பனை செய்தல்.	ரூபாய் கோடியில்.	1,516.80	1,110.00	301.80

5. வளர்ச்சித் திட்டங்களுக்கான செலவு :

கூட்டுறவு வளர்ச்சித் திட்டங்களுக்கான 1990–91 ஆம் ஆண்டிற்கான செலவு, 1991–92 ஆம ஆண்டிற்கான வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு (முதன்மை) ஆகிய விவரங்கள் கீழே குறிக்கப் பட்டுள்ளன :—

வரிசை எண்.	திட்டங்களின் விவரம்.		1990–91 ஆம் ஆண்டுக்கான செலவு.	1991–92 ஆம் ஆண்டின் வரவு-செலவு (முதன்மை) திட்ட மதிப்பீடு.
(1)	(2)		(3)	(4)
			(ரூபாய் கோடியில்.)	
அ.	மாநில திட்டப் பணிகள் :			
1.	நெறிப்படுத்துதலும் நிருவாகமும்	..	0.02	0.01
2.	கடன் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள்	..	5.75	2.82
3.	நுகர்வோர் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள்	..	0.04	0.10
4.	ஏனைய கூட்டுறவுச் சங்கங்கள்	..	0.02	0.03
5.	கல்வி, ஆராய்ச்சி மற்றும் பயிற்சி	..	0.03	0.02
6.	பழங்குடியினர் பகுதிகள் துணைத் திட்டம்	..	0.03	1.05
	மாநிலத் திட்டப் பணிகளின் மொத்தம்	..	6.72	4.03
ஆ.	மத்திய அரசு பொறுப்பேற்கும் திட்டங்களும், தன்னாட்சி நிறுவனங்கள் நிதி உதவி பெறும் திட்டங்களும் (தேசிய கூட்டுறவு வளர்ச்சிக் கழகம், கிராமிய மின் வசதிக் கழகம்)	..	5.27	1.33
	திட்டப் பணிகள் மொத்தம்	..	11.99	5.36
இ.	திட்டத்தில் சேராத பணிகள்	..	38.26	36.83
	பெரு மொத்தம்	..	50.25	42.19

6. தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் :

குறுகிய மற்றும் நடுத்தரக் காலக் கடன் அமைப்பின் அடிப்படையாகத் தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கிகள் அமைந்துள்ளன. அவ்வாறான 4,655 வங்கிகள் வேளாண்மைப் பணிகளுக்கான குறுகிய காலக் கடனையும் வேளாண்மைச் சார்ந்த துணைத் தொழில்களை மேற்கொள்ள நடுத்தரக் காலக் கடனையும் வழங்கி வருகின்றன. தொடக்க, வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கிகள் தன்னிறைவு பெறவும் புது வலுவூட்டவும் மாநிலத்திலுள்ள அனைத்து தொடக் வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கிகளையும் வளர்ச்சி பெறும் வகையில் ஒரு செயல் திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டு செயல் பாடில் உள்ளது. தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கிகள் வைப்புகள் திரட்டலில் பெருமளவு தம்மை ஈடு படுத்திக் கொண்டுள்ளதுடன், உயர் நிதி நிறுவனத்திடம் நிதி பெறுவதை குறைத்துக்கொண்டு, கடன் வழங்குதலையும் பன் முகப் படுத்திவருகின்றன. கிராம மக்களிடமிருந்து வைப்பு நிதிகளைக் கவரும் வகையில், வணிக வங்கிகள் வைப்புகளுக்கு அளிக்கும் வட்டி வீதத்தை விட அவ்வகை வைப்புகளுக்கு 1.5 விழுக்காடு அதிக வட்டி அளிக்க அவை அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளன. வேளாண்மை அபிவிருத்திக்கும் பிற பன்முகப்படுத்தப்பட்ட காரியங்களுக்கும் நீண்ட காலக் கடன் வழங்க 181 பிரதம நிலவள வங்கிகள் உள்ளன.

7. விவசாயக் குடும்பங்களைக் கூட்டுறவில் சேர்த்தல் :

1985–86 ஆம் ஆண்டின் வேளாண்மைக் கணக்கெடுப்பின் படி, மாநிலத்தில் உள்ள மொத்த விவசாயத் குடும்பங்களின் எண்ணிக்கை 77,06 இலட்சம் ஆகும், சிறு மற்றும் மிகச் சிறு விவசாயக் குடும்பங்களின் எண்ணிக்கை 67.58 இலட்சம் ஆகும். 1991–92 ஆம் ஆண்டு இறுதிக்குள் மொத்த விவசாயக் குடும்பங்களில் 77 சதவீதத்தினரையும் சிறு மற்றும் மிகச் சிறு விவசாயக் குடும்பங்களில் 74 சதவீதத்தினரையும் கூட்டுறவு களில் சேர்க்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. 1991 ஆம் ஆண்டு சூன் திங்கள் வரை, மொத்த விவசாயக் குடும்பங்களில் 76.7 சதவீதத்தினரும் சிறு மற்றும் மிகச் சிறு விவசாயக் குடும்பங்களில் 72.9 சதவீதத்தினரும் உறுப்பினர்களாகச் சேர்க்கப்பட்டுள்ளனர்.

8 ஆதி திராவிடர்களை உறுப்பினர்களாகச் சேர்த்தல் :

ஆதி திராவிட வகுப்பைச் சார்ந்த விவசாயிகளை அதிக அளவில் கூட்டுறவு இயக்கத்தின்கீழ்க் கொண்டு வரும் நோக்கத்துடன், அவ்வகை குடும்பம் ஒவ்வொன்றிலிருந்தும் ஒவ்வொருவரை தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கி களில் உறுப்பினராகச் சேர்ப்பதற்கான திட்டத்தை அரசு

1981–82 ஆம் ஆண்டு முதல் செயல்படுத்தி வருகிறது.
இதன் மூலம் அவர்கள் வேளாண்மைச் சாகுபடிக்காகக் குறுகிய
காலக் கடன்களையும் வேளாண்மைச் சார்ந்த துணைத்
தொழில்களுக்கான நடுத்தரக் காலக் கடன்களையும் பெற்று
அவர்களது பொருளாதார நிலையை மேம்படுத்திக் கொள்ள
இயலுகிறது. சங்கத்திற்குச் செலுத்த வேண்டிய பங்கு
மூலதனத்திற்காக அரசு அத்தகைய ஒவ்வொருவருக்கும்
100 ரூபாய் மானியமாக வழங்கி வருகிறது. இதுவரை
ஆதி திராவிடர் வகுப்பைச் சார்ந்த 1,10,000 நபர்கள்
110 இலட்ச ரூபாய் மாநிலத் திட்டத்தின் கீழ் அரசு மானிய
உதவியுடன் தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கிகளில்
உறுப்பினர்களாகச் சேர்க்கப்பட்டுள்ளனர். இத்திட்டம்
தற்போது மத்திய அரசால் ஏற்கப்பட்டுள்ளது. மத்திய அரசு
1988–89 முதல் 1990–91 வரைக்கான காலத்தில் ஆதி
திராவிடர் வகுப்பைச் சார்ந்த 45,092 நபர்களை கூட்டுறவு
களில் உறுப்பினர்களாகச் சேர்க்க 45.092 இலட்ச ரூபாய்
மானியமாக ஒப்பளித்துள்ளது. இவ்வாறு 1990–91
ஆண்டிறுதி வரை மொத்தமாக 1.55 இலட்சம் ஆதி திராவிடர்
வகுப்பைச் சார்ந்த உறுப்பினர்கள் மாநில-மத்திய அரசு
திட்டங்களின் கீழ் உதவி பெற்றுள்ளனர்.

9. கடன் வழங்குதல்—

கடன் கூட்டுறவுகளின் தலையாய பணி அவற்றின்
உறுப்பினர்களுக்குத் தேவையான வேளாண்மைக் கடன்
வழங்குதல் ஆகும். ஏழாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலம்
மற்றும் 1990–91 ஆம் ஆண்டில் குறுகிய கால, நடுத்தரக்கால
மற்றும் நீண்ட காலக் கடன்கள் வழங்குவதில் எய்திய முன்
னேற்றம் பின்வருமாறு :—

(ரூபாய் கோடியில்.)

ஆண்டு.	குறுகிய கால வேளாண்மைக் கடன்கள்.	வேளாண்மை சார்ந்த துணைத் தொழில் களுக்கான நடுத்தரக்கால வேளாண்மைக் கடன்கள்.	வேளாண்மை அபிவிருத்திக் காரியங் களுக்கான நீண்ட காலக் கடன்கள்.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1985–86	130.88	20.14	24.19	175.21
1986–87	62.45	25.32	20.52	108.29
1987–88	186.82	34.03	30.60	251.45
1988–89	205.04	40.14	28.94	274.11
1989–90	233.84	41.11	25.97	300.9
1990–91	243.98	40.02	31.31	315.3

மேலே குறிப்பிட்ட ஆண்டுகளில் வேளாண்மைக் கடன்
வழங்கல் சீராக அதிகரித்து வருவதும், இதுவரை வழங்கப்
பட்டதில் 1990–91 ஆம் ஆண்டில் வழங்கப்பட்ட வேளாண்மைக்
கடன்கள் மிகவும் அதிகமென்பதும் குறிப்பிடத்தக்க அம்சங்
களாகும்.

1991–92 ஆம் ஆண்டில் குறுகிய, நடுத்தர மற்றும் நீண்ட
காலக் கடன்கள் வழங்குவதற்கான திட்டம் மற்றும் 1991 ஆம்
ஆண்டு சூன் 30 ஆம் நாள் வரை எய்தப்பட்ட முன்னேற்றம்
பின்வருமாறு :—

(ரூபாய் கோடியில்.)

விவரங்கள்.		1991–92 ஆம் ஆண்டுக்கான திட்டம்.	30–6–1991 ஆம் நாள் வரை எய்தப்பட்ட முன்னேற்றம்.
(1)		(2)	(3)
குறுகிய காலக் கடன்கள்	..	275.00	54.54
நடுத்தரக் காலக் கடன்கள்	..	50.00	9.11
நீண்ட காலக் கடன்கள்	..	32.00	2.19

10. உடனடி கடன் வழங்கும் திட்டம் :

கடன் வழங்கல் நடைமுறையை எளிதாக்கவும் கடன்
தவணை தவறாத உறுப்பினர்களுக்கு பயிர் கடன்களை துரித
மாக வழங்குவதை உறுதிப் படுத்திக் கொள்ளவும், நடப்பு
ஆண்டில் தெரிவு செய்யப்பட்ட தொடக்க வேளாண்மைக்
கூட்டுறவு வங்கிகளில் உடனடி கடன் வழங்கும் திட்டம்
அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

11. சமுதாயத்தில் நலிந்த பிரிவினர்களுக்கு கடன் வழங்குதல்:

வேளாண்மை மற்றும் ஊரக வளர்ச்சிக்கான தேசிய
வங்கியின் (நாபார்டு) வழிமுறைகளின்படி வழங்கப்படும் மொத்
தக் குறுகிய காலக் கடன்களில் 20 விழுக்காடு நலிந்த பிரிவின
ரான சிறு விவசாயிகளுக்கு அதாவது ஐந்து ஏக்கர் அல்லது
அதற்கு குறைந்த நன்செய் அல்லது புன்செய் நிலத்தைச்

மாநிலத்திலுள்ள எல்லா மத்தியக் கூட்டுறவு வங்கிகளும்
வேளாண்மை மற்றும் ஊரக வளர்ச்சிக்கான தேசிய வங்கியால்
வரையறுக்கப்பட்ட அளவிற்கு கடன் வசூலின் முன்னேற்றத்தை
எய்தி வேளாண்மை மற்றும் ஊரக வளர்ச்சிக்கான தேசிய
வங்கியிடமிருந்து 1990—91 ஆம் ஆண்டுக்கான கடன்
வசதி பெற்றுள்ளன. மத்தியக் கூட்டுறவு வங்கிகள்
30—6—1990-ம் நாளன்று கடன் வசூலில் குறித்த நிலையை நிறைவு
செய்து, 1991—92 ஆம் ஆண்டிற்கு வேளாண்மை மற்றும்
ஊரக வளர்ச்சிக்கான தேசிய வங்கியிடமிருந்து கடனளவுகள்
ஒப்பளிப்பைப் பெறத் தகுதி பெற்றன. வேளாண்மை
மற்றும் ஊரக வளர்ச்சிக்கான தேசிய வங்கியும் எல்லா வங்கி
களுக்கும் கடனளவுகளை ஒப்பளித்தது. பிரதம நிலவள வங்கி
கள் வரையறையற்ற கடன் வழங்கும் தகுதியை எய்த கடன்
வசூல் பணியில் முன்னேற்றம் காண்பது இன்றியமையாததாகும்.
பிரதம நிலவள வங்கிகளில் அணுகுமுறை மூலமே தவணை
தவறியக் கடன் நிலுவை நிலையை குறைக்க தொடர்ந்து
முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

14. உள்நிதி ஆதாரங்களைப் பெருக்குதல் :

வேளாண்மைக் கடன்களை வழங்குவதற்கானத் திட்டம்
அதிகரித்து வருவதற்கேற்பத் தேவையான அளவிற்கு கடன்
களை வழங்குவதற்கு வாய்ப்பாகக் கடன் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள்
அவற்றின் உள் நிதி ஆதாரங்களைப் பெருக்குவதில் தொடர்ந்து
முன்னேற்றம் காட்டி வருகின்றன. தொடக்க வேளாண்மைக்
கூட்டுறவு வங்கிகள், மத்தியக் கூட்டுறவு வங்கிகள் மற்றும்
தமிழ்நாடு மாநிலத் தலைமைக் கூட்டுறவு வங்கி ஆகியவற்
றின் மொத்த பங்கு மூலதனம் (அரசு பங்கு முதலிடு நீங்கலாக).

1990 ஆம் ஆண்டு ஜூன் திங்கள் 30 ஆம் நாளன்றிருந்த
137.62 கோடி ரூபாயிலிருந்து 1991 ஆம் ஆண்டு அதே கால
கட்டத்தில் 156.53 கோடி ரூபாய் அளவிற்கு உயர்ந்துள்ளது.
1990 ஆம் ஆண்டு ஜூன் திங்கள் 30 ஆம் நாளன்றிருந்த
1,519.09 கோடி ரூபாய் அளவிற்கான வைப்புகள்
1991 ஆம் ஆண்டு அதே காலக் கட்டத்தில் 1,680.48 கோடி
ரூபாய் அளவிற்கு திரண்டுள்ளது.

15. பங்கு மூலதனத்திற்கு அரசு உதவி :

கடன் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் போதுமான கடன் பெறும்
திறனைப் பெறுவதற்காக, அரசு வேளாண்மை மற்றும் ஊரக
வளர்ச்சிக்கான தேசிய வங்கியின் தேசிய கிராமக் கடன்
(நீண்ட காலக் கடன் திட்டம்) நிதியிலிருந்து கடன் வசதி
பெற்றுக் கடன் கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் பங்கு மூலதனத்தில்
முதலீடு செய்கிறது. 1990 மார்ச்சு 31-ல் நிலவள வங்கிகள்
மற்றும் கூட்டுறவு நகர வங்கிகள் உள்ளிட்ட கடன் கூட்டுறவுச்
சங்கங்களில் அரசின் பங்கு மூலதன முதலீட்டின் 100,37
கோடி ரூபாயாகும்.

16. நகைக் கடன்கள் :

கடன் நிவாரணச் சட்டம் இயற்றப்பட்டதால், நிறுவன
அமைப்பில்லாத தனியார் நிறுவனங்களிடமிருந்து கடன்
கிடைப்பது அரிதாகிய நிலையில், கடன் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள்
நகையீட்டின் பேரில் மாநிலம் முழுவதும் கடன் வழங்கி,
கடன் தேவைகளை நிறைவு செய்வதில் குறிப்பிடத்தக்க
பங்கை ஆற்றி வருகின்றன. தற்போது 3,969 கூட்டுறவு அமைப்
புகள் நகையீட்டுக் கடன் வழங்குவதில் ஈடுபட்டுள்ளன.
1990-91 ஆம் ஆண்டு இறுதியில் 3,838 கூட்டுறவு அமைப்பு
கள் மட்டுமே இப்பணியில் ஈடுபட்டிருந்தன. 1989-90 ஆம்
ஆண்டில் கூட்டுறவுகளால் 681.50 கோடி ரூபாய் அளவிற்கு
வழங்கப்பட்ட நகையீட்டுக் கடன்களை 1990-91 ஆம் ஆண்டில்
19.84 இலட்சம் நபர்களுக்கு 773.89 கோடி ரூபாய் அளவிற்கு
வழங்கப்பட்டது குறிப்பிடத்தக்க அம்சமாகும். நடப்பு ஆண்
டில் அதாவது 1991-92-ல் இக்கடன்கள் 1991 ஆம் ஆண்டு
ஜூன் திங்கள் 30 ஆம் நாள் வரை 199.15 கோடி ரூபாய் அள
விற்கு வழங்கப்பட்டுள்ளன. மாநிலம் முழுவதும் அநேகமாக
ஊரகப் பகுதிகளில் அமைந்துள்ள கூட்டுறவு அமைப்புகள்
நகையீட்டுக் கடன்கள் வழங்கி வருவதன் மூலம் சமுதாயத்
தின் நலிந்த பிரிவினர்களின் அவசர நிதி தேவைகளைப் பயன்
விளையத்தக்க வகையில் நிறைவு செய்து வருகின்றன. இவ்
வகையில் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் சமுதாயத்தின் பின் தங்கிய
பிரிவினர்கள், குறிப்பாக கிராமப் பகுதிகளில் உள்ள
வேளாண்மைச் சமுதாயத்தின் நலன்களைப் பாதுகாப்பதில் முக்
கிய பங்காற்றி வருகின்றன. இவ்வாறாக கூட்டுறவுச் சங்கங்கள்
கடந்த ஐந்து ஆண்டுகளில் எய்தியுள்ள முன்னேற்றம் குறிப்பிடத்
தக்கதாகும். சவரன் ஒன்றுக்கு வழங்கப்படும் கடனின் உச்ச
அளவு 1,900 ரூபாயாகும்.

இச்செயலில் ஈடுபடும் கூட்டுறவுகளை ஊக்குவிக்கும் வகை
யில் தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கிகளுக்கு இரும்புப்
பெட்டகம் வாங்க கடனாக தலா 20,000 ரூபாய் மாநில அரசு
நிதி உதவி அளித்து வருகிறது.

17. நிலவள வங்கிகள் கடன்கள் வழங்குவதற்கான புதிய வகைகள் :

பால் பண்ணை, ஆடு வளர்ப்பு, கோழிப் பண்ணை போன்ற
பலதரப்பட்ட காரியங்களுக்காகவும், நாபார்டு உதவியுடன்
செயல்படுத்தப்பட்ட சிறப்புத் திட்டங்களுக்காகவும் மட்டுமே
இதுவரை நிலவள வங்கிகள் கடன்களை வழங்கி வந்தன.
ஆயினும், இதர நிதி நிறுவனங்கள் நிதி வசதி அளிப்பதால்
மாறுதலான நிலைமையை கருத்தில் கொண்டு கீழ்க்கண்ட
பல்வேறு நோக்கங்களுக்காகக் கடன்கள் வழங்க நிலவள வங்கிகள்
அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளன.

[1991 செப்டம்பர் 14

(i) பண்ணை சாராப் பிரிவுகட்கு கடன் வழங்குதல் :

நாபார்டினால் அறிவிக்கப்பட்டுள்ள மறுநிதி உதவித்
திட்டத்தின்படி ஊரக கலைத் தொழிலாளி, சிறு கைத் தொழி
லாளி மற்றும் சிறிய அளவிலான வாணிபம் செய்பவர்களுக்கு
1990-91 ஆம் ஆண்டிலிருந்து நிதி உதவி செய்யும் பணியை
நிலவள வங்கிகள் முதன் முறையாக மேற்கொண்டுள்ளன.
இவ்வகை நிதியுதவி, இலாபகரமான வேலை வாய்ப்பு மூலம்
கிராம மக்களின் வருமானத்தை கணிசமான அளவிற்கு
அதிகரித்து பயன் அடையச் செய்வதுடன் நிலவள வங்கிகளின்
கடன் லேவா தேவியையும் விரிவடையச் செய்ய உதவுகிறது.
நாபார்டின் கடன் வழங்கு தகுதி நெறிமுறைகளைக் கடை
பிடிக்காது, நிலவள வங்கிகள் இத்திட்டத்திற்கு கடன் வழங்க
லாம் என்பது சிறப்பு அம்சமாகும். மேலும், நாபார்டு இத்
திட்டத்தின் கீழ் கடன் வழங்க 100 சதவிகித மறுநிதி உதவி
அளிக்கிறது. இத்திட்டத்தில் ஒரு தனி நபருக்கு உச்ச பட்ச
மாக 50,000 ரூபாய் வரை கடன் வழங்கலாம் என நிர்ண
யம் செய்யப்பட்டுள்ளது. 1990–91 ஆம் ஆண்டில் 2.00
கோடி ரூபாய் அளவிற்கு கடன் வழங்க வேண்டும் என்ற குறி
யீட்டிற்கெதிராக நிலவள வங்கிகள் 1.92 கோடி ரூபாய் அள
விற்கு கடன் வழங்கியுள்ளன. 1991-92 ஆம் ஆண்டில் இவ்
வகை கடன்களின் கீழ் 3.00 கோடி ரூபாய் அளவிற்கு கடன்
வழங்க குறியீடு நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளதின் அடிப்படையில்
ஜுன் 1991 வரை 0.20 கோடி ரூபாய் அளவிற்கு நிலவள வங்கி
கள் கடன் வழங்கியுள்ளன.

(ii) கிராம வீடுகட்டும் திட்டத்தின்கீழ் கடன் வழங்குதல் :

1989-90 ஆம் ஆண்டின் வரவு–செலவு கூட்டத் தொடரில்
பாராளுமன்றத்தில் அறிவிக்கப்பட்டுள்ள தேசிய கொள்கைக்கு
ஏற்ப, தேசிய வீட்டு வசதி வங்கியின் மறுநிதி உதவியுடன்
கிராமப் புறங்களில் வீடுகள் கட்டும் காரியங்களுக்கு கடன்கள்
வழங்க தமிழ்நாட்டில் உள்ள நிலவள வங்கிகள் அனுமதிக்
கப்பட்டுள்ளன. இவ்வகை கடன்களுக்கு 20,000 ரூபாய்
வரை கடன் வழங்க முதலில் நிர்ணயம் செய்யப்பட்டிருந்
தது. இவ்வகைக் கடன் இனங்களில் தேசிய வீட்டுவசதி
வங்கியினால் நிர்ணயம் செய்யப்பட்டுள்ளபடி, அதிகப்படி
யாக 1.00 லட்சம் ரூபாய் வரையில் கடன் வழங்க உத்தே
சிக்கப்பட்டுள்ளது. தேசிய வீட்டுவசதி வங்கியினால் நிர்ணயம்
செய்யப்பட்டுள்ள வசூல் நிபந்தனைகளின் காரணமாக பிரதம
நிலவள வங்கிகள் உடனடியாக இவ்வகைக் கடன்கள் வழங்கு
வதை தொடங்க இயலவில்லை. இவ்வகை நெறி முறைகளின்
படி, முந்தைய ஆண்டில் 65 சதவிகிதத்திற்கு குறையாமல்
கடன் தவணைத் தொகைகளை வசூல் செய்த நிலவள
வங்கிகளும், கடைசியாக முடிவுற்ற கூட்டுறவு ஆண்டின் இறுதியில்

1991 செப்டம்பர் 14]

நிலுவையில் இருந்த தவணை கடந்த இனங்கள் அனைத்திலும் தொகைகளை வசூலிக்க சட்டபூர்வ நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ள நிலவள வங்கிகள் மட்டும் இவ்வகை கடன்களை வழங்க தகுதி பெற்றவையாகும்.

18. நிலவள வங்கி :

நீண்டகாலக் கடன்கள் வழங்குவதற்கான நிதியினை, தமிழ்நாடு கூட்டுறவு மாநில நிலவள வங்கி சாதாரண மற்றும் சிறப்பு கடனீட்டுப் பத்திரங்கள் வெளியிடுவதன் மூலமாக திரட்டுகிறது. சாதாரண கடனீட்டுப் பத்திரங்களில் இந்திய ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகம், பாரத ஸ்டேட் வங்கி, வணிக வங்கிகள், தமிழ்நாடு மாநில தலைமைக் கூட்டுறவு வங்கி மற்றும் இதர மாநில நிலவள வங்கிகள் முதலீடு செய்கின்றன. சிறப்பு கடனீட்டுப் பத்திரங்களில் நாபார்டு மாநில மற்றும் மத்திய அரசுகள் முதலீடு செய்கின்றன. 31-3-1991 அன்று சாதாரண மற்றும் சிறப்பு கடனீட்டுப் பத்திரங்களில் முறையே 50.76 கோடி ரூபாயும், 106.95 கோடி ரூபாயும் நிலுவையாக உள்ளன.

19. தமிழ்நாடு வேளாண் மற்றும் ஊரகக் கடன் நிவாரணத் திட்டம், 1990 :

பொதுத் துறை வங்கிகள் மற்றும் மண்டல ஊரக வங்கிகளுக்குப் பொருந்தும் வகையில் மத்திய அரசால் அறிவிக்கப்பட்ட கடன் நிவாரணத் திட்டத்தையொட்டி, ஜுன் 1990-ல் தமிழக அரசு மேற்படி வேளாண் மற்றும் ஊரகக் கடன் நிவாரணத் திட்டத்தினை தமிழகத்திலுள்ள கூட்டுறவு வங்கிகளிலும் செயற்படுத்த உத்தரவிட்டுள்ளது. மேற்படி திட்டத்தின் கீழ், தனி விவசாயியோ, நெசவாளரோ, கைவினைஞரோ அல்லது நிலமற்ற பயிரிடுவோரோ ஒரு வங்கியிலோ அல்லது ஒன்றுக்கு மேற்பட்ட வங்கிகளிலோ வேளாண்மை அல்லது கைவினைத் தொழிலுக்காக கடன் பெற்ற கடன்தாரர்கள் இத்திட்டம் நடைமுறைப்படுத்தப்படும் நாளான 2–10–1989 ஆம் தேதியன்று உள்ள அனைத்து தகுதிவாய்ந்த கடன்கள் குறித்து நிவாரணம் பெறத் தகுதியுடையவர்கள் ஆவார்கள். இத்திட்டத்தின்கீழ் ஒவ்வொரு கடன்தாரரும் பொதுத்துறை வங்கிகள் மற்றும் கூட்டுறவு வங்கிகளில் பெற்ற கடனுக்காக அவரது பெயரில் நிலுவையாக உள்ள தவணை கடந்த கடன்களுக்காக 10,000 ரூபாய்க்கு மேற்படாமல் நிவாரணம் பெறத் தகுதியுடையவர்களாவார்கள்.

இத்திட்டத்தின்கீழ் கூட்டுறவு வங்கிகள் மூலம் 10.89 இலட்சம் நபர்கட்கு 289.43 கோடி ரூபாய் அளவிற்கு நிவாரணம் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த மொத்த நிவாரணத் தொகையில்

டி.2 53-299—39

நபார்டு நிறுவனம் 218.294 கோடி ரூபாய் மட்டுமே வழங்கியுள்ளது. இந்நிறுவனத்திடமிருந்து இன்னமும் 71.186 கோடி ரூபாய் பெறப்பட வேண்டியுள்ளது.

மொத்த நிவாரணத் தொகையான 289.43 கோடி ரூபாயில், 50 சதவீத நிவாரணத் தொகையான 144.715 கோடி ரூபாய் மாநில அரசால் அளிக்கப்பட வேண்டும்.

20. பொய்த்த கிணறுகள் நிதியிலிருந்து உதவி :

கூட்டுறவு பிரதம நிலவள வங்கிகளில் கடன் பெற்று, வெட்டப்படும் கிணறுகளில் தண்ணீரின்றி பொய்த்துப் போனால், அப்படி பாதிக்கப்பட்ட விவசாயிகட்கு உதவுவதற்காக 'பொய்த்த கிணறுகள் நிதி' ஒன்றை தமிழ்நாடு கூட்டுறவு மாநில நிலவள வங்கி நிர்வகித்து வருகிறது. திறந்த வெளிக் கிணறுகள், முனைக் குழாய் கிணறுகள், குழாய்க் கிணறுகள் மற்றும் ஆழ்குழாய் கிணறுகளின் நீர்சுரப்பு அளவு மற்றும் பயிரிடும் நிலத்தின் தன்மை ஆகியவை பற்றிய நெறிமுறைகளை அனுசரித்து பொய்த்த கிணறுகள் நிதி விதிகளை அரசு திருத்தியுள்ளது. இத்திட்டத்தின் கீழ், சிறு விவசாயிகட்கு மற்றும் பெரிய விவசாயிகட்கு முறையே 90 சதவிகிதமும், 75 சதவிகிதமும் அசல் மற்றும் வட்டி பகுதிகளுக்கு நிவாரணம் அளிக்கப்படுகிறது. பிற்படுத்தப்பட்ட மற்றும், மலைவாழ் சிறு விவசாயிகட்கு அவர்களின் சொந்த உழைப்பாக அளித்த பங்கு நீங்கலாக, முழுத் தொகையும் மானியமாக அளிக்கப்படுகிறது. 31-3-1991 வரை 3,187 பொய்த்த கிணறுகட்கு 218.99 இலட்சம் ரூபாய் மானியம் வழங்கப்பட்டது.

எல்லா மாநிலங்கட்கும், பொதுவான பொய்த்த கிணறுகள் இழப்பீட்டு திட்டம் ஏற்படுத்தும் நோக்கத்துடனும் கடன்கள் பெற்று, பொய்த்த கிணறுகட்கு மானியம் அளிப்பதில், பொதுவான முறை பின்பற்றும் நோக்கத்துடனும், எல்லா மாநிலங்களும் கடைப்பிடிப்பதற்கான பொய்த்த கிணறுகள் இழப்பீட்டு நிதி ஒன்றினை நபார்டு அறிவித்துள்ளது. மேற்படி பொய்த்த கிணறு இழப்பீட்டு நிதி திட்டத்தினை 1—7—86 முதல் செயல்படுத்த ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இத் திட்டத்தின்படி பிரதம கூட்டுறவு வங்கிகள், பிரதம நிலவள வங்கிகள், வணிக வங்கிகள் மற்றும் மண்டல ஊரக வங்கிகள் மூலம் கடன் பெற்று கிணறுகள் வெட்டி, அவை பொய்த்துப் போனால், பாதிக்கப்பட்ட சிறு விவசாயிகள், நலிந்த விவசாயிகள், பிற்பட்ட மற்றும் மலைவாழ் விவசாயிகட்கு 100 சதவிகிதம் அளவிற்கு மானியம் வழங்கப்படும். அசல் மற்றும் வட்டி பகுதிக்கு முழு அளவிற்கு மானியம் வழங்கப்படும். இத்திட்டத்தின்படி கடன் தொகையில் அசல் பகுதிக்கான மானியத் தொகை மாநில அரசினால் வரவு செலவுத் திட்டத்தில் மானியம் ஒதுக்கீடு மூலம் வழங்கப்படும். இதில் 50 சதவிகிதத் தொகை மத்திய அரசிடம் இருந்து

பெறப்படும். நபார்டு திட்டங்கள் தொடர்பான கடன்களாக இருந்தால், நபார்டும் சம்பந்தப்பட்ட வங்கியும் 50:50 அளவில் வட்டிப் பகுதிக்கு மானியம் அளிக்கும். இதர சாதாரண திட்டம்பற்றிய கடன்களாக இருந்தால், முழு வட்டித் தொகையையும் சம்பந்தப்பட்ட வங்கியே ஏற்கும்.

21. விரிவான பயிர் ஈட்டுறுதித் திட்டம் :

இயற்கைச் சீற்றங்களின் கொடுமைகளினின்று விவசாயிகள் பாதுகாப்பு பெற்று பயனடைய சரியான ஒரு சாதனமாக உள்ள விரிவான பயிர் ஈட்டுறுதித் திட்டம் இம்மாநிலத்தில் 1985-86 ஆம் ஆண்டு முதல் செயலாக்கத்திலுள்ளது. மத்திய அரசும் மாநில அரசும் பிரிமியத் தொகையைப் பகிர்ந்து கொள்வதிலும் ஈட்டுத்தொகையை வழங்குவதிலும் 2:1 என்ற விகிதத்தில் பங்கேற்கின்றன. பொதுக் காப்பீட்டுக் கழகமும், தமிழ்நாடு பயிர்ப் பாதுகாப்பு நிதியும் முறையே மத்திய அரசு மற்றும் மாநில அரசின் முகவர்களாகச் செயல்படுகின்றன. இத் திட்டத்தின் கீழ் கூட்டுறவு நிறுவனங்கள், வணிக வங்கிகள் மற்றும் மண்டல கிராமிய வங்கிகளால் அறிவிக்கப்பட்ட பகுதிகளில், நெல், கோதுமை, சிறு தானியங்கள், எண்ணெய் வித்துக்கள் மற்றும் பருப்பு வகைப் பயிர்களுக்கு வழங்கப்படும் பயிர்க் கடன் முழுவதும், ஒரு விவசாயிக்கு 10,000 ரூபாய்க்கு மிகாமல், கட்டாயம் ஈட்டுறுதி செய்யப்படுகிறது. ஈட்டுறுதி செய்யப்பட்ட தொகையில் இரு சதவீதம் நெல், கோதுமை மற்றும் சிறு தானியங்களுக்கும், ஒரு சதவீதம் எண்ணெய் வித்துக்கள் மற்றும் பருப்பு வகைப் பயிர்களுக்கும் பிரிமியக் கட்டணமாக வசூலிக்கப்படுகிறது. இத் திட்டத்தில் இணையும் சிறு மற்றும் குறு விவசாயிகள் செலுத்த வேண்டிய பிரிமியத் தொகையில் 50 சதவீதம் மட்டும் செலுத்தினால் போதும். மிகுதி 50 சதவீதம் மானியமாக அவர்களுக்கு அனுமதிக்கப்படுகிறது. இச் செலவினை மத்திய அரசும், மாநில அரசும் சம அளவில் பகிர்ந்து கொள்கின்றன.

(ii) இம்மாநிலத்தில் நெல், சோளம், கம்பு, கேழ்வரகு, நிலக்கடலை, எள் மற்றும் சூரியகாந்திப் பயிர்களுக்கு இத்திட்டம் செயலாக்கப்படுகிறது. திட்ட ஆரம்ப கால முதல் திட்டம் செயலாக்கப்பட்ட விவரம் கீழே அளிக்கப்பட்டுள்ளது :—

வரிசை எண்.	பருவகாலம்.		இணைந்த விவசாயிகள்.	(பரப்பளவு ஹெக்டேரில்.)	ஈட்டுறுதி செய்த தொகை.	வசூலித்த பிரீமியம்.	வழங்கிய ஈட்டுத் தொகை.
						(ரூபாய்	இலட்சங்களில்.)
(1)	(2)		(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	காரீப்	1985	54,829	1,23,141	1,915.00	37.50	56.40
2	ராபி	1985–86	51,364	82,886	1,774.00	31.58	24.63
3	காரீப்	1986	89,044	1,29,659	3,229.07	26.80	44.89
4	ராபி	1986–87	74,830	99,035	2,576.96	44.22	41.86
5	காரீப்	1987	67,436	93,994	2,333.33	42.67	52.05
6	ராபி	1987–88	1,54,168	1,98,512	5,566.98	97.09	70.62
7	காரீப்	1988			செயலாக்கப்படவில்லை.		
8	ராபி	1988–89	43,444	79,580	1,372.97	23.46	18.85
9	காரீப்	1989	1,07,347	1,73,317	3,428.20	63.54	57.08
10	ராபி	1989–90	92,664	1,24,400	3,405.96	63.47	15.85
11	காரீப்	1990	46,419	87,092	1,648.23	32.14	*21.72
12	ராபி	1990–91	1,98,945	2,51,767	6,311.97	112.32	**

*தீர்வு செய்யப்படவேண்டியுள்ளது. **மதிப்பிடப்பட வேண்டியுள்ளது.

(iii) இத்திட்டம் தற்போது (காரிப் 1991 பருவ காலத்தில் கீழ்க் குறிப்பிட்டுள்ள விவரப்படி அறிவிக்கப்பட்ட பகுதிகளில் செயலாக்கப்படுகிறது :—

வரிசை எண்.	பயிர்.	அறிவிக்கப்பட்ட வட்டாரங்களின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)	(3)
1	நெல்	241
2	சோளம்	100
3	கம்பு	62
4	கேழ்வரகு	48
5	நிலக்கடலை	143
6	எள்	57
7	சூரியகாந்தி	7

22. சிறப்புப் பணிகளும் திட்டங்களும் :

இம்மாநிலத்தில் தெரிவு செய்யப்பட்ட மாவட்டங்களில் அரிசி உற்பத்திக்கான ஒருங்கிணைந்த திட்டம் மற்றும் உணவு தானியங்கள் உற்பத்திச் சிறப்புத் திட்டம் ஆகிய இரண்டு மத்திய அரசுத் திட்டங்கள் செயல்படுத்தப்படுகின்றன.

அரிசி உற்பத்திக்கான ஒருங்கிணைந்த திட்டத்தின் கீழ் நெல் பயிரிடுபவர்களுக்கு சிங்க் சல்பேட், ஜிப்சம் போன்ற இடு பொருட்கள் மானிய விலையில் விநியோகிக்கப்படுகின்றன. கடந்த 3 ஆண்டுகளில் இச் சிறப்புத் திட்டத்தின் கீழ் எய்திய முன்னேற்றம் பின்வருமாறு :—

ஆண்டு.	குறுகிய காலக் கடன்கள்.		நீண்ட காலக் கடன்கள்.	
	இலக்கு.	எய்தப் பட்ட முன்னேற்றம்.	இலக்கு.	எய்தப் பட்ட முன்னேற்றம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	(ரூபாய் கோடியில்.)			
1988–89	52.45	55.87	4.49	4.52
1989–90	63.10	69.29	2.25	2.99
1990–91	68.90	75.46	6.10	8.41

1991—92 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டத்தின்கீழ் குறுகிய காலக்
கடன்களில் 85.26 கோடி ரூபாயும், நீண்ட காலக் கடன்களில்
8.20 கோடி ரூபாயும் வழங்க திட்டமிட்டதில், 1991 ஆம் ஆண்டு
சூன் திங்கள் 30 ஆம் நாள் வரை எய்திய முன்னேற்றம் முறையே
5.05 கோடி ரூபாயும் 0.59 கோடி ரூபாயும் ஆகும்.

1990—91 ஆம் ஆண்டில் உணவு தானியங்கள் உற்பத்திச்
சிறப்புத் திட்டத்தின்கீழ் இலக்கு மற்றும் அதில் எய்தப்பட்ட
முன்னேற்றம் பின்வருமாறு :—

வரிசை எண்.	பயிரின் பெயர்.	1990—91ம் ஆண்டின் இலக்கு.	1990—91 ஆம் ஆண்டில் எய்தப்பட்ட முன்னேற்றம்.
(1)	(2)	(3)	(4)
		(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)	
1.	சோளம்	28.00	22.96
2.	கேழ்வரகு	23.00	28.33

23. எண்ணெய் வித்துக்களின் உற்பத்தியைப் பெருக்கவும்
பெருமளவிலான அந்நிய செலாவணியை ஈடுபடுத்தி பெறும்
சமையல் எண்ணெய் இறக்குமதியை குறைக்கவும், இந்திய அரசு
1984—85-ல் தேசிய எண்ணெய் வித்து அபிவிருத்தி திட்டத்தை
உருவாக்கியது. மீண்டும் 1988—89 ஆம் ஆண்டில் இந்திய அரசு
எண்ணெய் வித்து உற்பத்தி முனைப்புத் திட்டம் என்ற மற்றொரு
திட்டத்தை தொடங்கியது. பின்னர் அவை இரண்டும் ஒன்று
சேர்க்கப்பட்டு, எண்ணெய் வித்துக்கள் உற்பத்தித் திட்டம் என்று
செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. இம் மாநிலத்தில் மேலே குறிப்
பிட்டத் திட்டத்தில் நீலகிரி, சென்னை மற்றும் கன்னியாகுமரி
தவிர அனைத்து மாவட்டங்களும் அடங்கியுள்ளன. இத்
திட்டத்தில் நிலக்கடலை, எள், சூரியகாந்தி மற்றும் சோயாபீன்ஸ்
அடங்கும். எண்ணெய் வித்து பயிர் சாகுபடிக்காக இனங்கண்டு
கொள்ளப்பட்ட சாகுபடியாளர்களுக்குத் தேவையான குறுகிய
காலக் கடன்கள் வழங்குவதே இத்திட்டத்தின் கீழ்க் கூட்டுறவு
களின் பணியாகும்.

கடந்த மூன்று ஆண்டுகளில் எண்ணெய் வித்துப் பயிர் சாகு
படிக்காக வழங்கப்பட்ட கடன்களின் விவரம் பின்வருமாறு:—

ஆண்டு.	வழங்கப்பட்ட கடன் அளவு.
(1)	(2)
	(ரூபாய் கோடியில்.)
1988—89	27.65
1989—90	31.72
1990—91	37.10

1991—92 ஆம் ஆண்டில் 39.41 கோடி ரூபாய் அளவிற்கு
கடன்கள் வழங்க திட்டமிட்டுள்ளதில், 1991ஆம் ஆண்டு சூன்
திங்கள் 30 ஆம் நாள் வரை 10.71 கோடி ரூபாய் அளவிற்கு
கடன்கள் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

24. ஒருங்கிணைந்த கூட்டுறவு வளர்ச்சித் திட்டம் :

நாட்டில் சில தெரிவு செய்யப்பட்ட மாவட்டங்களில் ஒருங்
கிணைந்த கூட்டுறவு வளர்ச்சியை செயல்படுத்துவதற்கெனத்
தேசிய கூட்டுறவு வளர்ச்சிக் கழகம் ஒரு திட்டத்தை உருவாக்கி
யுள்ளது. பிரதம கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் பணிகளாக,
வேளாண்மை மற்றும் தோட்டக்கலை, பட்டுப்பூச்சி வளர்த்தல்
பன்றி வளர்த்தல், கோழிப்பண்ணை, மீன் வளர்ப்பு போன்ற
வேளாண்மை சார்ந்த பிரிவுகள் மற்றும் கைத்தறி, கிராமக் கத்
தொழில் கைவினைஞர் தொழில் போன்ற பண்ணைசாரா பிரிவுகள்
முதலியவற்றில் பன்முகப்படுத்தி பெருக்குதல் இத்திட்டத்தின்
நோக்கமாகும். சங்கத்தை அடிப்படையாக கொள்ளாமல்
பகுதி அடிப்படையிலான வளர்ச்சி காண்பதே இத்திட்டத்தின்
குறிக்கோளாகும்.

தமிழகத்தில் இத்திட்டம் காமராசர் மாவட்டத்தில் தற்போது
செயலாக்கத்தில் உள்ளது. காமராசர் மாவட்டத்தில் ஒரு
ங்கிணைந்த கூட்டுறவு வளர்ச்சித் திட்டத்தை 5 ஆண்டுகளில்
862.51 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் நிறைவேற்ற அரசு ஒப்புதல்
அளித்துள்ளது. இத்திட்டம் 8—10—1989 அன்று துவக்கி
வைக்கப்பட்டது. அரசு இத்திட்ட செயலாக்கத்திற்காக
1989—90 மற்றும் 1990—91 ஆம் ஆண்டுகளில் 413.110 இலட்சம்
ரூபாய் விடுவித்துள்ளது.

இதே போன்று இரண்டாவது மாவட்டமாக தென் ஆற்காடு
மாவட்டத்தில் ஒருங்கிணைந்த கூட்டுறவு வளர்ச்சித் திட்டத்தை
ரூ.1,508.207 இலட்சம் செலவில் செயல்படுத்த தேசிய கூட்டுறவு
வளர்ச்சிக் கழகம் 27-3-1991 அன்று ஒப்புதல் தெரிவித்தது.
இத்திட்டம் நடப்பாண்டில் தென் ஆற்காடு மாவட்டத்தில்
செயலாக்கப்பட்டுள்ளது.

இத்திட்டத்தை விரிவுபடுத்துவதற்கு திருவண்ணாமலை—
சம்புவராயர், கோயம்புத்தூர், மற்றும் புதுக்கோட்டை மாவட்டங்
களை அரசு தேர்ந்தெடுத்துள்ளது. திட்ட அறிக்கைகள் திட்ட
ஆலோசகர்களால் தயாரிக்கப்பட்டு வருகின்றன. தற்போது
பசும்பொன் மற்றும் இராமநாதபுரம் மாவட்டங்களும் இத்திட்டத்தை
அடுத்த கட்டத்தில் செயலாக்குவதற்கென அரசால் தெரிவு செய்
யப்பட்டுள்ளன.

25. நகர்ப்புற மக்களுக்கு கடனுதவி :

தமிழ் நாட்டில் 131 கூட்டுறவு நகர வங்கிகள் உள்ளன. அவை
களில் 125 கூட்டுறவு நகர வங்கிகள் நல்ல முறையில் செயல்பட்டு
வருகின்றன. இவ்வங்கிகள் நகரங்கள் மற்றும் ஓரளவு நகர்ப்
புறங்களில் உள்ள மக்களுக்கு 1990–91 ஆம் ஆண்டில் 361.32
கோடி ரூபாய் அளவிற்கு குறுகிய கால மற்றும் மத்திய காலக்
கடன்களை வழங்கியுள்ளன. 1990–91 ஆம் ஆண்டில் இறுதி
யில் இவ்வங்கியிடமிருந்து வைப்புத் தொகைகளை 368.35 கோடி
ரூபாயாகும். கூட்டுறவு நகர வங்கிகள் வழங்கும் கடன்களில் 60
சதவீதம் குடிசைத் தொழில் மற்றும் சிறு தொழில்கள் உள்ளிட்ட
முன்னுரிமைப் பிரிவிற்கு வழங்க வேண்டும் என்று இந்திய ரிசர்வ்
வங்கி வழிமுறைகளை வகுத்துள்ளது. முன்னுரிமைப் பிரிவிற்கு
கொடுக்கப்படுகின்ற மொத்த கடன் தொகையில் குறைந்தது
25 சதவீதம் நலிந்த பிரிவினருக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்.
1990–91 ஆம் ஆண்டில் வழங்கப்பட்ட மொத்த கடன் தொகை
யான 361.32 கோடி ரூபாயில் 238.63 கோடி ரூபாய் முன்னுரிமை
பிரிவிற்கு வழங்கப்பட்ட கடனாகும். இது மொத்தக் கடன்
தொகையில் 68 சதவீதம் ஆகும். இது ரிசர்வ் வங்கியின் நிர்ண
யிக்கப்பட்ட 60 சதவீதத் தொகைக்கும் அதிகமாகும். நலிந்த
பிரிவினருக்கு 138.27 கோடி ரூபாய் அளவிற்கு கடன் வழங்கப்
பட்டுள்ளது. இந்திய ரிசர்வ் வங்கியின் நெறிமுறைகளின்படி 25
சதவீதம் என நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்க, 58 சதவிதம் என்ற
அளவிற்கு கடன் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. ரிசர்வ் வங்கியால்
அனுமதிக்கப்படும் சிறு தொழில் மற்றும் குடிசைத் தொழில்களுக்
கான குறுகிய காலக்கடன் அளவினை திரும்பச் செலுத்த ஏதுவாக
மாநில அரசு, நகர கூட்டுறவு வங்கிகளுக்காக 200 இலட்சம்
ரூபாய் அளவிற்கு உத்திரவாதம் அளித்துள்ளது. நடப்
பாண்டில் 4 நகர கூட்டுறவு வங்கிகளுக்கு 28,095 இலட்சம்
ரூபாய் அளவிற்கு ரிசர்வ் வங்கியினால் கடன் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

குடிசைத் தொழில்கள் மற்றும் சிறு தொழில்களுக்காக நகர
கூட்டுறவு வங்கிகள் மூலம் 1990–91 ஆம் ஆண்டில் 19.29
கோடி ரூபாய் அளவிற்கு கடன்கள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. இத்
தகைய கடன்கள் 1991–92 ஆண்டில் 17.00 கோடி ரூபாய்
அளவிற்கு வழங்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

விற்பனை, பதனிடுதல், கிடங்கு வசதி.

26. இரசாயன உர விநியோகம் :

தமிழ் நாட்டில் மூன்று மொத்த விற்பனையாளர்களும் (தமிழ்
நாடு கூட்டுறவு விற்பனை இணையம், தஞ்சாவூர் கூட்டுறவு விற்
பனை இணையம், நீலகிரி கூட்டுறவு விற்பனைச் சங்கம்) 6,258
கூட்டுறவு சில்லறை உர விற்பனை நிலையங்கள் மூலம் உழவர்
களுக்கு இரசாயன உரங்களைத் தொடர்ந்து விநியோகித்து வரு
கின்றன. உறுப்பினர்களுக்கு பயிர்க் கடன்களின் ஒரு பகுதியாக

வும், உறுப்பினரல்லாதவர் மற்றும் உறுப்பினர்களுக்கும் ரொக்க
கத்திற்கும் உரங்கள் விற்பனை செய்யப்படுகின்றன. கூட்டுறவுத்
துறையில், தமிழ்நாடு கூட்டுறவு விற்பனை இணையம் தஞ்சை
மாவட்டம், மன்னார்குடியில் உரத் தொழிற்சாலை (பாமனி உர
ஆலை) ஒன்றினை நடத்தி வருகிறது. 1990–91 ஆம் ஆண்டில்
96.20 கோடி ரூபாய் மதிப்பிற்கு 2.16 லட்சம் டன் உரங்கள் விநி
யோகிக்கப்பட்டுள்ளன. நடப்பு ஆண்டில் (1991–92) 100.00
கோடி ரூபாய் மதிப்பிற்கு உரங்கள் விநியோகிக்க திட்டமிடப்
பட்டது. 30–6–1991 வரை 16.02 கோடி ரூபாய் அளவிற்கு
உரங்களை விநியோகித்துள்ளன.

27. விதைகள் பூச்சி மருந்துகள் மற்றும் வேளாண்மைக் கருவிகள் விநியோகம்

துடியலூர் கூட்டுறவு வேளாண்மை சேவைச் சங்கமும்,
கோவை மற்றும் பெரியார் மாவட்டங்களிலுள்ள மூன்று கூட்டுறவு
விற்பனைச் சங்கங்களும், கோவை விதைகள் கூட்டுறவுகளின் கூட்
டமைப்பு என்ற அமைப்பின்கீழ் விதைபெருக்கத் திட்டத்தினை
செயல்படுத்தி வருகின்றன. தமிழ்நாடு கூட்டுறவு விற்பனை
இணையமும் ஒரு விதை சுத்திகரிப்பு மையத்தினை நடத்தி வரு
கிறது. இக்கூட்டுறவு நிறுவனங்களால் உற்பத்தி செய்யப்படும்
விதைகள் கூட்டுறவு மொத்த விற்பனையாளர்களின் மூலம்
மாநில முழுவதும் விநியோகிக்கப்படுகின்றன. 1990–91 ஆம்
ஆண்டில் 65 இலட்சம் ரூபாய் மதிப்புள்ள விதைகள் விநியோ
கிக்கப்பட்டுள்ளன.

கூட்டுறவுத் துறையில் துடியலூர் கூட்டுறவு வேளாண்
சேவைச் சங்கம் பூச்சி மருந்துகள் தயாரிக்கும் அலகினை நடத்தி
வருகிறது. அரசால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட நிறுவனங்களின் பூச்சி
மருந்துகளும், துடியலூர் கூட்டுறவு வேளாண் சேவைச் சங்
கத்தின் பூச்சி மருந்துகளும் கூட்டுறவு மொத்த விற்பனையாளர்
களின் மூலம் விவசாயிகளுக்கு விநியோகிக்கப்பட்டு வருகின்றன.
1990–91 ஆம் ஆண்டில் 473 இலட்சம் ரூபாய் மதிப்புள்ள
பூச்சி மருந்துகள் விநியோகிக்கப்பட்டுள்ளன. விவசாய உப
கரணங்கள் உற்பத்தி செய்யும் ஒரு அலகினை துடியலூர் கூட்
டுறவு சேவைச் சங்கம் நடத்தி வருகிறது. விவசாயிகளுக்கு விநி
யோகிக்க கூட்டுறவு மொத்த விற்பனையாளர்கள் அரசால்
அங்கீகரிக்கப்பட்ட நிறுவனங்களிடமிருந்தும் துடியலூர் கூட்
டுறவு வேளாண்மை சேவைச் சங்கத்திடமிருந்தும் கொள்முதல்
செய்கின்றன. 1990–91 ஆம் ஆண்டில் 43 இலட்சம் ரூபாய்
மதிப்புள்ள விவசாய உபகரணங்கள் விநியோகிக்கப்பட்டுள்ளன.

நடப்பாண்டில் (1991–92) கூட்டுறவு நிறுவனங்களின்
மூலம் 800 இலட்சம் ரூபாய் மதிப்புள்ள பூச்சி மருந்துகளும்,
75 இலட்சம் ரூபாய் மதிப்புள்ள விதைகளும் 75 இலட்சம்
ரூபாய் மதிப்புள்ள வேளாண்மைக் கருவிகளும் விநியோகிக்க
திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

கூட்டுறவு விற்பனை.

28. விவசாய விளை பொருட்களை விற்பனை செய்தல் :

மாநிலத்தில் 112 கூட்டுறவு விற்பனைச் சங்கங்கள் இருக்
கின்றன. அவை தம் உறுப்பினர்களின் வேளாண் விளை
பொருட்களை விற்பனை செய்வதின் வாயிலாக அவர்கள் நியாய
மான விளையில் வருமானம் பெற தொடர்ந்து உதவி செய்து
வருகின்றன. 1990–91 ஆம் ஆண்டில் 250 கோடி ரூபாய்
அளவிற்கு வேளாண் விளைபொருட்களை விற்பனை செய்ய
திட்டமிடப்பட்டதில் 2 7.87 கோடி ரூபாய் அளவிற்கு சாதனை
எய்தப்பட்டுள்ளது. 1991–92 ஆம் ஆண்டிற்கு வேளாண் விளை
பொருட்கள் விற்பனையை 300 கோடி ரூபாய் அளவிற்கு உயர்த்த
திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. 1991 ஜுன் மாத இறுதிவரை இதில்
சாதனை 52.74 கோடி ரூபாயாகும்.

29. கூட்டுறவு விற்பனைச் சங்கங்களை தொடக்க கூட்டுறவு வங்கிகளோடும் நுகர்வோர் கூட்டுறவுச் சங்கங்களோடும் இணைத்தல் :

உற்பத்தியாளர்கள் தம் விளை பொருட்களை விற்பதில்
ஆதாயமான வருமானம் பெறவும் நுகர்வோர் இன்றியமை
யாப் பொருட்களை நியாயமான விலைகளில் பெறவும்,
வாக கூட்டுறவு விற்பனை சங்கங்கள் ஒரு பக்கம் ஏது
கூட்டுறவு வங்கிகளுடனும், மறுபக்கம் நுகர்வோர் தொடக்க
சங்கங்களுடனும் இணைக்கப்பட்டுள்ளன. கூட்டுறவு
தொடக்க கூட்டுறவு வங்கிகளின் உறுப்பினர்கள் இத்திட்டத்தின்கீழ்
விற்பனை சங்கங்களில் உறுப்பினர்களாக கூட்டுறவு
விற்பனைச் சங்கங்களின் கொள்முதல் காரியங்கள் சேர்க்கப்பட்டு,
களுடன் இணைக்கப்படுகின்றன. கூட்டுறவு கடன்தாரர்
பண்டகசாலைகள் அவற்றிற்கு தேவையானவற்றை மொத்த விற்பனை
கூட்டுறவு விற்பனை சங்கங்களின் சேவையை வாங்குவதில்
படுத்திக் கொள்கின்றன. 1990–91 –ல் வேளாண் பெரிதும் பயன்
கள் விற்பனை செய்ததின் மூலமாக 68.86 விளை பொருட்
அளவிற்கு உற்பத்திக் கடன்கள் இலட்சம் ரூபாய்
1991–92–ல் 180.00 இலட்சம் ரூபாய் வசூலிக்கப்பட்டன. இது
அளவிற்கு உயர்த்தப்படும்.

30. விளை பொருளீட்டுக் கடன்கள் :

விவசாய உறுப்பினர்கள் தங்கள் விளைபொருட்களுக்கு நியாய
மான விலை கிடைக்கும் வரையில் காத்திருக்கும்
அவர்களது விளை பொருட்களின் ஈட்டின் பேரில் பொருட்டு
விற்பனைச் சங்கங்களுக்கும் தொடக்க கூட்டுறவு
தொடர்ந்து கடன்கள் வழங்கி வருகின்றன. வங்கிகளுக்கும்
1990–91-ல் 737.81 இலட்சம் ரூபாய் இவ்வகை கடன்கள்
பட்டுள்ளன. இந்த பயனுள்ள செயல், அளவிற்கு வழங்கப்
அதிகப்படுத்தப்படும். 1991–92 ஆம் வரும் ஆண்டுகளில்
ரூபாய் அளவிற்கு விளை பொருளீட்டுக் ஆண்டில் 1825 இலட்சம்
சங்கங்களால் வழங்கப்படும். கடன்கள் கூட்டுறவுச்

கூட்டுறவு பதனிடுதல்.

1. பதனிடும் பிரிவுகளை அமைத்தல் :

கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் உறுப்பினர்களாக உள்ள
உற்பத்தியாளர்களுக்கு விளை பொருட்கள் பதனீட்டு வசதிகளை
குறைந்த செலவில் அளிக்கும் பொருட்டு அச்சங்கங்கள் கூட்
டுறவு விற்பனை சங்கங்களுக்கு அருகிலேயே பதனிடும் பிரிவு
களை நிறுவியுள்ளன. இதற்காக அவை அரசிடமிருந்தும்
தேசிய கூட்டுறவு வளர்ச்சிக் கழகத்திடமிருந்தும் பங்கு மூலதன
மாகவும் கடனாகவும் நிதியுதவி பெறுகின்றன. தமிழ்நாட்டில்
அரிசியாலைகள், 38 பருத்தி விதை நீக்கும் ஆலைகள் 20 (16
கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்குச் சொந்தமானவை), கடலை உடைக்
கும் அலகுகள் 16, எண்ணெய் பிழியும் இயந்திரங்கள் 13, பழம்
பதனிடும் ஆலைகள் 3, எண்ணெய் ஆலை 1, காப்பி அரவை
ஆலை 3, காப்பி பதனிடும் ஆலை 1, குளிர்பதன அறை 1,
மரவள்ளிக்கிழங்கு பதனிடும் பிரிவு 1, மஞ்சள்தூள் அரவை
ஆலை 1, மாவு அரவை ஆலை 3, பருப்பு ஆலைகள் 2, சேமியா
பிரிவு 2, விதைகள் பதனிடும் பிரிவுகள் 5 ஆக மொத்தம் 110
பதனிடும் அலகுகள் கூட்டுறவு நிறுவனங்களால் நடத்தப்பட்டு
வருகின்றன.

விழுப்புரம் கூட்டுறவு விற்பனைச் சங்கத்தால் 35 இலட்சம்
ரூபாய் திட்டச் செலவில் நவீன பருத்தி அரவை ஆலை ஒன்றை
தேசிய கூட்டுறவு வளர்ச்சிக் கழக நிதியுதவித் திட்டத்தின்கீழ்
நிறுவ அரசு ஏற்கனவே ஒப்பளித்துள்ளது. இத்திட்டம் செயல்
படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

கோயம்பேடு விற்பனை வளாகத்தில் 109.75 இலட்சம் ரூபாய்
செலவில் 2,500 மெ. டன் கொள்ளளவு கொண்ட குளிர்பதன
அறை ஒன்றை தமிழ்நாடு கூட்டுறவு விற்பனை இணையம் நிறு
வுவதற்கான திட்டத்தினை தேசிய கூட்டுறவு வளர்ச்சிக் கழகம்
அங்கீகரித்துள்ளது. இந்த குளிர்பதன அறை அமைக்கும் திட்டம்
எட்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் சேர்க்கப்பட்டுள்ளது. இத்
திட்டம் 31–3–1993-க்குள் நிறைவேற்றப்படும்.

கிடங்கு வசதி

32. ஊரக மற்றும் விற்பனைக் கிடங்குகள் :

கூட்டுறவுத்துறையில் கிடங்கு வசதிகளை மேம்படுத்துவதற்
கான தேவையையும் வேளாண்மை உற்பத்தியை அதிகரிப்பதற்
காகச் செயல்படுத்தப்படும் சிறப்புத் திட்டங்களையும் கருத்
திற்கொண்டு கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் கிராம அளவில் ஊரகக்
கிடங்குகளையும் மண்டி அளவில் விற்பனைக் கிடங்குகளையும்
தொடர்ந்து கட்டி வருகின்றன. வேளாண்மை இடுபொருட்

களையும் இன்றியமையா நுகர்பொருட்களையும் வேளாண் விளைபொருட்களையும் சேமித்து வைத்து விற்பனை செய்வதற்குக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் இக்கிடங்குகளைப் பயன்படுத்துகின்றன. 31-3-1991 அன்று 5.26 இலட்சம் மெட்ரிக் டன் கொள்திறனுள்ள 4597 ஊரகக் கிடங்குகளும் 1.61 லட்சம் மெ. டன் கொள்திறனுள்ள 306 விற்பனை நுகர்வோர் கிடங்குகளும் இருந்தன. 31-3-1990 அன்று 6.73 லட்சம் மெ.டன்னாக இருந்த கூட்டுறவுகளின் மொத்தக் கிடங்கு கொள்திறன் 31—3—1991-ல் 6.87 லட்சம் மெ. டன்னாக உயர்ந்தது. தேசிய கூட்டுறவு வளர்ச்சிக் கழக மூன்றாவது உலக வங்கித் திட்டத்தின்கீழ் 1990-91-ல் 8,400 மெ.டன்கொள்திறனுள்ள 84 ஊரகக் கிடங்குகள் கட்ட அரசு உதவி வழங்கியுள்ளது. இத் திட்டத்தின்கீழ் தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கிகளுக்கு திட்டச் செலவில் 50 சதவிகிதம் தொகை செயல்படுத்தும் முகவரான தமிழ்நாடு மாநில கூட்டுறவு வங்கி மூலம் தேசிய கூட்டுறவு வளர்ச்சிக் கழக கடனையும் 45 சதவீதத் தொகை அரசு பங்குத் தொகையாகவும் வழங்கப்படுகின்றது. எஞ்சியுள்ள 5 சதவீத தொகை சம்பந்தப்பட்ட சங்கங்களின் சொந்த நிதியில் இருந்து செலவு செய்யப்பட வேண்டும். 15,000 மெட்ரிக் டன் கொள்திறனுள்ள 128 கிராமிய கிடங்குகளும், 4 விற்பனைக் கிடங்குகளும் தற்போது கட்டுமானத்தில் பல்வேறு நிலைகளில் உள்ளன. 1991—92 ஆம் ஆண்டில் 5,500 மெ.டன் மொத்த கொள்திறனுள்ள 50 ஊரகக் கிடங்குகளும் 1 விற்பனைக் கிடங்கும் கட்ட நிதிஉதவி வழங்கப்படும்.

நுகர்வோர் கூட்டுறவு.

33. நுகர்பொருட்கள் சில்லறை விற்பனை.

தமிழ்நாட்டில் தற்போது நுகர்வோர் கூட்டுறவு, தொடக்க நிலையில் 3,763 பிரதம கூட்டுறவுப் பண்டகசாலைகளுடனும் (மாணவர் கூட்டுறவுப் பண்டகசாலைகள் உட்பட) மாவட்ட நிலையில் 28 நுகர்வோர் கூட்டுறவு மொத்த விற்பனைப் பண்டகசாலைகளுடனும் மாநில நிலையில் தமிழ்நாடு நுகர்வோர் கூட்டுறவு இணையமும் கொண்டு செயல்பட்டு வருகிறது. இணைப்புச் சங்கங்கள் நடத்தும் கிராமியக் கடைகள் உள்ளிட்டு நுகர்வோர் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் செய்த சில்லறை விற்பனையின் மதிப்பு 1989-90 ஆம் ஆண்டில் இருந்த 976.91 கோடி ரூபாயில் இருந்து 1990-91ஆம் ஆண்டில் 1,156.40 கோடி ரூபாய் அளவிற்கு உயர்ந்துள்ளது. 1991—92 ஆம் ஆண்டில் 1,110.00 கோடி ரூபாய் அளவிற்கு நுகர்பொருட்கள் சில்லறை விற்பனை செய்ய திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

34. நியாய விலைக் கடைகள் மூலமாக இன்றியமையாப் பொருட்கள் விநியோகம் செய்தல்.

பொது விநியோகத் திட்டம் கூட்டுறவுச் சங்கங்களால் 117.45
இலட்சம் குடும்ப அட்டைதாரர்களுக்கு 20,882 நியாய விலைக்
கடைகள் மூலம் நிறைவேற்றப்படுகிறது. அரசால் அவ்வப்போது
நிர்ணயிக்கப்படும் அளவு மற்றும் விலையில் அரிசி, சர்க்கரை,
கோதுமை, சமையல் எண்ணெய் மற்றும் மண்ணெண்ணெய்
போன்ற அத்தியாவசியப் பொருட்கள் குடும்ப அட்டைதாரர்
களுக்கு விநியோகம் செய்யப்படுகின்றன. பொது விநியோகத்
திட்டம் சம்பந்தமாக அரசால் எடுக்கப்பட்டுள்ள சில நட
வடிக்கைகள் பின்வருமாறு :—

1. நியாய விலைக் கடைகளை சமச்சீர் செய்தல் :

800 குடும்ப அட்டைகளுக்கு மேலுள்ள எல்லா கடைகளை
யும் சீரமைக்க அரசு முடிவு செய்தது. இதில் முதல் நடவடிக்கை
யாக 1200 குடும்ப அட்டைகளுக்கு மேலுள்ள கடைகள் இரண்
டாக பிரிக்கப்பட்டன. இதுவரை 718 கடைகள் திறக்கப்
பட்டன. இன்னும் 85 கடைகள் திறக்கப்பட வேண்டும்.

2. நடமாடும் கடைகள் :

நடமாடும் கடைகளாக செயல்பட நான்கு ஊர்திகள் வாங்கப்
பட்டன. மலைப்பகுதிகளில் அத்தியாவசியப் பொருட்களை
விநியோகம் செய்வதற்கு அவைகள் வடாற்காடு மாவட்டத்தில்
(2) திண்டுக்கல் அண்ணா மாவட்டத்தில் (1) மற்றும் திரு
நெல்வேலி- கட்டபொம்மன் மாவட்டத்தில் (1) பயன்படுத்தப்
படுகின்றன.

3. பொது விநியோகப் பராமரிப்பு :

குடும்ப அட்டைதாரர்களுக்கு சரியாக விநியோகம் செய்
வதையும் நியாய விலைக் கடைகளுக்கு அத்தியாவசியப் பொருட்
கள் முறையாக சென்றடைவதையும் கண்காணிக்க சென்னை
நகரில் கூட்டுறவுத்துறை அலுவலர்களால் பொது விநியோக
பராமரிப்புத் திட்டம் 15-7-1991-ல் அறிமுகப்படுத்தப்
பட்டுள்ளது.

4. மண்ணெண்ணெய் விலை குறைப்பு :

மண்ணெண்ணெய் சில்லறை விற்பனை விலை
முதல் லிட்டருக்கு 25 பைசா குறைக்கப்பட்டுள்ளது.

5. தகவல் முறை :

கூரியர் மூலம் பெறப்படும் பொது விநியோகத் திட்ட விவரங்கள் சென்னையில் உள்ள 'நிக்', நிறுவனம் மூலம் (National Informatics Centre) கண்காணிக்கப்படுகிறது. சென்னை எழிலகத்தில் உள்ள 'நிக்' நிறுவனத்திற்கு மாவட்ட 'நிக்', நிறுவனங்கள் மூலம் நேரடியாக தகவல் விரைங்களை அனுப்ப தற்போது முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

35. சிறப்பங்காடிகள் மற்றும் சிறப்பு சிற்றங்காடிகள் :

மாநிலத்தில் உள்ள நுகர்வோர் கூட்டுறவு மொத்த விற்பனைப் பண்டகசாலைகள் மற்றும் பிரதம கூட்டுறவுப் பண்டகசாலைகள் தற்போது 34 சிறப்பு அங்காடிகளையும் 227 சிறப்பு சிற்றங்காடிகளையும் (நவீன சில்லறை விற்பனை கூடங்களும், பெரிய அளவில் சில்லறை விற்பனை கூடங்களும்) நடுத்திகின்றன. 1989-90 ஆம் ஆண்டில் பெரிய அளவிலான சிறிய அளவிலான சில்லறை விற்பனைக் கூடங்கள் மற்றும் சில்லறை விற்பனைக் கூடங்கள் மற்றும் நடமாடும் ஊர்தி அங்காடிகள் வாங்க மத்திய அரசு 10.30 இலட்சம் ரூபாய் நிதி வழங்கி உள்ளது. நடப்பாண்டிலும் இதற்காக 15.70 இலட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

36. சுயசேவைப் பிரிவு துவக்குதல் :

தேவைப்படும் நுகர்பொருட்களின் தரத்தை கண்டறிந்தும் அவற்றின் விலைகளை ஒப்பிட்டும் சரிபார்த்த பிறகு வாங்குவதையே நுகர்வோர் விரும்புகிறார்கள். நுகர்வோரின் இந்த மனப்பாங்கினைப் பூர்த்தி செய்ய தொடங்கப்பட்டவை சுயசேவை பிரிவாகும். இச்சுய சேவைப்பிரிவுகள் நுகர்வோர் கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் வியாபாரத்தில் முன்னேற்றம் காண்பதற்காக கையாளப்படும் மிக நவீன உத்திகளில் ஒன்றானதும் நுகர்வோர்களின் தேவைகளை நிறைவு செய்வதும் ஆகும். இம் முயற்சிக்கு நல்ல ஆதரவு கிடைத்தது, நுகர்வோர் கூட்டுறவுகளின் வியாபாரம் பெருகியுள்ளது. தற்சமயம் மாநிலத்தில் 56 சுயசேவைப்பிரிவுகள் செயல்பட்டு வருகின்றன. சென்னை திருவல்லிக்கேணி நகர கூட்டுறவுச் சங்கத்தினால் நடத்தப்பட்டு வரும் தேனாம்பேட்டையில் உள்ள புதிய காமதேனு சுயசேவைப் பிரிவு, தென்னிந்தியாவிலேயே மிகப்பெரிய அளவில் சுமார் 6,000 சதுர அடி பரப்பளவில் இயங்கும் சுய சேவைப் பிரிவாகும்.

37. நலிந்த பிரிவினர்களுக்கு சேவை :

பின்தங்கிய பகுதியில் உள்ள சமுதாயத்தில் நலிந்த பிரிவினர்களுக்கும் தொழில் சார்ந்த பணியாளர்களுக்கும் அவர்களது தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதற்காக 66 சிறிய கிளைகளும்

பெரு நகரங்களிலும், நகரங்களிலும் குடிசைப் பகுதிகளில் வசிக்கும் நலிந்த பிரிவினுள்மிக நலிந்தோர்க்கு 100 மிகச் சிறிய கிளைகளும் (மக்கள் அங்காடிகளும்) தொழில் சார்ந்த தொழிற் சாலை பணியாளர்கள், தோட்டத் தொழிலாளர்கள், கூலி வேலை செய்பவர்கள், குறைந்த வருமானம் உள்ள பின்தங்கிய வகுப்பினர், தாழ்த்தப்பட்ட மற்றும் மலை ஜாதியினர் மிகுதியாக வசிக்கும் பகுதியில் உள்ளவர்களின் மற்றும் குடிசைப் பகுதியில் உள்ளவர்களின் தேவைகளை நிறைவு செய்ய 32 சிறிய அளவு விற்பனை நிலையங்களும் மத்திய அரசின் நிதி உதவித் திட்டத்தின் கீழ் அமைக்கப்பட்டுள்ளன.

38. நலிந்த கூட்டுறவு மொத்த விற்பனை பண்டகசாலைகளுக்கு புத்துயிரூட்டல் :

மத்திய அரசு திட்டத்தின்கீழ் மாநிலத்திலுள்ள மிகவும் நலிந்த கூட்டுறவு மொத்த விற்பனை பண்டகசாலைகளுக்கு நிதியுதவி அனுமதிக்கப்பட்டது. இத்திட்டத்தின்கீழ் மாநிலத்திலுள்ள 28 நுகர்வோர் கூட்டுறவு மொத்த விற்பனைப் பண்டகசாலைகளுள், 12 நுகர்வோர் கூட்டுறவு மொத்த விற்பனைப் பண்டகசாலைகளுக்கு 151.10 இலட்சம் ரூபாய் அளவிற்கு நிதியுதவி வழங்கப்பட்டது. மத்திய அரசு நிதி உதவியில் 25 விழுக்காடு நிதி உதவியைப் பங்குத்தொகையாக மாற்றி மாநில அரசு வழங்குகிறது. இவ்விதம் நிதியுதவி பெற்று புத்துயிரூட்டும் திட்டத்தின்கீழ் உள்ள நுகர்வோர் கூட்டுறவு மொத்த விற்பனைப் பண்டகசாலைகளின் செயற்பாட்டு முன்னேற்றங்கள் மாநில அளவுத் திட்ட நிறைவேற்றுக் குழுக் கூட்டங்களில் ஆய்வு செய்யப்படுகின்றது.

39. நடமாடும் ஊர்தி அங்காடிகள் :

நகரத்தின் சுற்றுப்புற எல்லையில் உள்ள தொழில் சார்ந்த பணியாளர்கள் குடிசைப் பகுதியில் உள்ளவர்களின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்ய ஏதுவாக 5 இலட்சம் அளவிற்கு மேல் மக்கள் தொகை கொண்ட பெருநகரங்களில் ஆண்டொன்றுக்குக் குறைந்த அளவு 100 இலட்சம் ரூபாய் அளவிற்கு விற்பனை செய்கின்ற நுகர்வோர் கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்கு மத்திய அரசு நிதி உதவித் திட்டத்தின் கீழ் நடமாடும் ஊர்தி அங்காடிகள் அமைக்க நிதி உதவி அளிக்க தெரிவு செய்யப்படுகின்றன. சென்னை, கோவை, திருச்சி மற்றும் மதுரை நகரங்களில் நடமாடும் ஊர்தி அங்காடிகள் இயங்கி வருகின்றன. மேலும் இவ்வங்காடிகளில் ஒன்று தற்போது கொடைக்கானல் மலைப் பகுதியில் இயங்கி வருகிறது. மாநிலத்தில் இவ்வாறாக ஐந்து நடமாடும் ஊர்தி அங்காடிகள் செயல்பட்டு வருகின்றன.

நலிந்த பிரிவினருக்கான கூட்டுறவுச் சங்கங்கள்:

40. தனி வகைக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் :

தொழிலாளர்கள், சலவைத் தொழிலாளர்கள், முடிதிருத்துவோர், உப்பளத் தொழிலாளர்கள் மற்றும் மலை வாழ் மக்கள் போன்ற நலிந்த பிரிவினரின் நலன் கருதி தனியாகக் கூட்டுறவுச்

சங்கங்கள் இயங்கி வருகின்றன. தொழில் ஒப்பந்தக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள், ஒப்பந்த வேலைகளைப் பெற்று தருவதன் மூலம் அவற்றின் உறுப்பினர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிக்கின்றன. தற்போது 18 கூட்டுறவு அச்சகங்கங்கள் செயல்படுகின்றன அவை அதன் உறுப்பினர் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மற்றும் இதர கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் அச்சு வேலைகளை நியாயமான விலையில் செய்து தருகின்றன. இதர தனி வகைக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் அவற்றின் உறுப்பினர்களுக்கு சேவைகளையோ அல்லது கடன் உதவியோ அளிக்கின்றது. இச்சங்கங்களுக்கு மான்யம், பங்குத் தொகை கடன் மற்றும் துறைப் பணியாளர்களின் இலவசச் சேவை ஆகியவற்றை அரசு அளித்து வருகிறது.

41. வேலையில்லாப் பொறியியல் பட்டதாரிகள் மற்றும் பட்டயதாரர்களுக்கான கட்டுமானக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் :

படித்து வேலையில்லாத பொறியியல் பட்டதாரிகள் மற்றும் பட்டயதாரர்களுக்கு சுயவேலை வாய்ப்பு அளிக்கும் வகையில் அவர்களுக்கென கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் அமைக்கப்பட்ட நவீனப் பொறியியல் கட்டுமானக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் சென்னையில் ஒன்றும், மதுரையில் ஒன்றும் முறையே, 1981–82ஆம் ஆண்டிலும் 1984–85 ஆம் ஆண்டிலும் அமைக்கப்பட்டன. அரசு மேற்கண்ட ஒவ்வொரு சங்கத்திற்கும் தலா 3.64 இலட்சம் ரூபாய் நிதியுதவி அளித்ததுடன் இச்சங்கங்களில் செயலாளராக பணியாற்ற ஒவ்வொரு சங்கத்திற்கும் ஒரு கூட்டுறவு சார் பதிவாளர் பதவியினை இலவசமாக 1989–90 ஆம் ஆண்டு வரை வழங்கியுள்ளது. தற்போது இச்சங்கங்கள் முறையே 36 மற்றும் 49 உறுப்பினர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு அளித்து வருகிறது இந்த இரண்டு சங்கங்களும் இதுவரை 954.20 இலட்சம் ரூபாய் மதிப்புள்ள ஒப்பந்தப் பணிகளை செய்து முடித்துள்ளன. 1989–90 ஆம் ஆண்டில் சென்னையில் இதுபோன்று மேலும் ஒரு சங்கம் ''பேர்ள் பொறியாளர் கட்டுமான கூட்டுறவுச் சங்கம்'' என்ற பெயரில் துவக்கப்பட்டுள்ளது. இச்சங்கத்திற்கும் அரசு 2.25 இலட்சம் ரூபாய் நிதியுதவி அளித்துள்ளது. இச்சங்கம் 26 உறுப்பினர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு அளித்து வருகிறது. இச்சங்கம் இதுவரை 3.84 இலட்சம் ரூபாய் மதிப்புள்ள ஒப்பந்த பணிகளை செய்து முடித்துள்ளது. மார்ச் 1991-ல் மயிலாடுதுறையில் ''வேலையற்ற பொறியியல் பட்டதாரிகள் மற்றும் பட்டயதாரிகள் கட்டுமான கூட்டுறவுச் சங்கம்'' மேலும் ஒன்று துவக்கப்பட்டுள்ளது. அரசு இச்சங்கத்திற்கு 2 இலட்சம் ரூபாய் நிதியுதவி மார்ச் 1991 இல் அளித்துள்ளது. இச்சங்கம் ஒப்பந்தப் பணிகளையும் இனிமேல் தான் ஏற்க உள்ளது.

42. பழங்குடியினர் மேம்பாடு :

மாநிலத்தில் 1991 மார்ச் 31 ஆம் நாளில் பதினெட்டுப் பெரும் பல நோக்கு கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் உள்ளன. இவற்றிலுள்ள மொத்த உறுப்பினர்கள் 65,714. இவற்றில் 59,000

பேர் பழங்குடி உறுப்பினர்கள். இச்சங்கங்கள் பழங்குடியினரின் பொருளாதார மேம்பாட்டிற்காக ஒரே இடத்தில் ஒருங்கிணைந்த கடன் வசதி, விற்பனை மற்றும் இதரப் பணிகளை வழங்கி வருகின்றன. பழங்குடியினரின் ஏழ்மையான பொருளாதார நிலையைக் கருத்தில் கொண்டு, அரசு இச்சங்கங்களுக்குத் தொடர்ந்து நிதியுதவிகளைத் தாராளமாக வழங்கி வருகிறது. பழங்குடி உறுப்பினர்களின் வேளாண்மைக்காகத் தேவைப்படும் நிதியுதவிகளை இப்பெரும்பல நோக்குக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் வழங்கி வருகின்றன. அவர்களின் வருவாயைப் பெருக்கும் பொருட்டு ஆடு வளர்ப்பு, பட்டுப்புழு வளர்ப்பு, பால்பண்ணைத் தொழில் முதலியவற்றிற்கு மத்திய காலக் கடனும் வழங்கப்படுகின்றன. பருவ காலம் அல்லாத காலங்களில் பழங்குடியினரின் தேவைக்கேற்ப நுகர்வுக் கடன்களும் வழங்கப்படுகின்றன. இவ்வகைக் கடன்கள் 1984–85 ஆம் ஆண்டு வரை ஆண்டொன்றிற்கு 4 விழுக்காடு சலுகை வட்டி வீதத்தில் வழங்கப்பட்டு வந்தன. 1985 ஏப்ரல் 1 ஆம் தேதி முதல் பழங்குடி உறுப்பினர்களுக்கு வட்டியில்லாக் கடன்கள் வழங்கப்பட்டு வருகின்றன. இதனால் ஏற்படும் வட்டி இழப்பை அரசு மான்யமாக வழங்குகிறது. மேற்கூறிய வட்டி இழப்புக்காக அரசு 31.82 இலட்சம் ரூபாய் 1990–91 ஆம் ஆண்டில் மான்யமாக வழங்கியுள்ளது. ஆகவே, இவ்வகைப் பெரும்பல நோக்கு கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மூலமாகப் பழங்குடி உறுப்பினர்களின் மேம்பாட்டிற்குப் பல்வகை நலத் திட்டங்களில் அரசு உதவி செய்து வருகிறது. இச்சங்கங்கள் 1985–86 ஆம் ஆண்டு முதல் செய்துள்ள பல்வேறு பணிகளின் விவரங்கள் வருமாறு :—

ஆண்டு (1)	வழங்கிய கடன். (2)	வேளாண்பொருள் கொள்முதல். (3)	வேளாண் இடுபொருள் வழங்கல். (4)	கைவினைப் பொருள் கொள்முதல். (5)	நுகர்பொருள் விநியோகம். (6)
		(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)			
1985—86	98.48	11.00	26.41	22.15	95.90
1986—87	120.26	14.27	29.20	34.15	104.39
1987—88	166.52	13.85	32.15	54.39	136.20
1988—89	228.29	16.48	35.66	45.05	167.43
1989—90	273.17	29.54	47.26	45.04	194.93
1990—91	321.00	30.89	52.97	50.16	239.34
1991—92 (30—6—1991 முடிய).	71.30	7.93	11.98	12.99	61.74

கல்வி ஆராய்ச்சி மற்றும் பயிற்சி :

43. கொள்கை பரப்புதல் மற்றும் விளம்பரங்களைத் தீவிரப் படுத்துதல் :—

மாநிலத்தில் கூட்டுறவுக் கல்வி, பயிற்சி மற்றும் விளம்பரம்
ஆகிய பணிகளுக்கு தமிழ்நாடு கூட்டுறவு ஒன்றியம் பொறுப்
பேற்றுள்ளது. கொள்கை பரப்புதல், விளம்பரம் செய்தல்
ஆகிய பணிகளை இது தீவிரப்படுத்தியுள்ளது. மாநிலத்தில்
வெளிவரும் முக்கியமான வெளியீடுகளில், கூட்டுறவுச் சங்கங்
களின் முக்கியமான திட்டங்கள் குறித்து தமிழ்நாடு கூட்டுறவு
ஒன்றியம் விளம்பரங்கள் வெளியிட்டு வருகிறது. தொலைக்
காட்சி மற்றும் வானொலி ஆகியவற்றைப் பெரிதும் பயனபடுத்தி
தமிழ்நாடு கூட்டுறவு ஒன்றியம் கூட்டுறவு இயக்கத்தின் நோக்கம்
மற்றும் நன்மைகளைப் பரப்பிவருகிறது. கொள்கைப் பரப்புப்
பணிகளுக்கு தமிழ்நாடு கூட்டுறவு ஒன்றியம் நடமாடும் ஊர்தி
களைப் பயன்படுத்தி வருகிறது. கூட்டுறவுக் கடன்களைத்
திருப்பிச் செலுத்துவதின் அவசியத்தையும், கூட்டுறவுச் சங்கங்
களின பணிகளை எடுத்துரைக்கும் வகையிலும் சினிமாப் படங்கள்
தயாரித்துள்ளது. அனைத்திந்திய கூட்டுறவு வார விழாவினைக்
கொண்டாட தமிழ்நாடு கூட்டுறவு ஒன்றியம் ஏற்பாடு செய்
கிறது. இது தவிர, தமிழ்நாடு கூட்டுறவு ஒன்றியம் நூலகங்கள்
நடத்தியும், மாநாடுகள் மற்றும் கருத்தரங்குகள் நடத்தியும்,
பொருட்காட்சிகள் மற்றும் சந்தைகளில் பங்கு கொண்டும் வரு
கின்றது. மாவட்டக் கூட்டுறவு ஒன்றியங்களும், மாத இதழ்கள்
வெளியிட்டும் நூலகங்கள் நடத்தியும் வருகின்றன. மிகச்
சிறந்த முறையில் செயல்படும் கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்கு
ஒவ்வொரு ஆண்டும் நவம்பர் திங்களில் கொண்டாடப்படும்
அனைத்திந்திய கூட்டுறவு வார விழாவின்போது கேடயங்கள்
வழங்கப்படுகின்றன.

44 கூட்டுறவுப் பயிற்சி :

இளநிலைப் பணியாளர்களுக்கான கூட்டுறவுப் பயிற்சி
சென்னையிலுள்ள கூட்டுறவுப் பயிற்சி நிலையத்திலும்,
மாவட்டங்களிலுள்ள 9 கூட்டுறவுப் பயிற்சி நிலையங்களிலும்
அளிக்கப்படுகிறது. இடைநிலைப் பணியாளர்களுக்கான கூட்
டுறவுப் பயிற்சி சென்னையிலுள்ள மேலாண்மை கூட்டுறவுப்
பயிற்சி நிலையத்திலும் மதுரையிலுள்ள மேலாண்மை கூட்
டுறவுப் பயிற்சி நிலையத்திலும் அளிக்கப்படுகிறது.

உலக வங்கி உதவியின் கீழ் தேசிய கூட்டுறவு வளர்ச்சிக்
கழகம் மூன்றாம் திட்டத்தில் தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்
டுறவு வங்கிகள் மற்றும் தொடக்கக் கூட்டுறவு விற்பனைச்
சங்கங்களின் பணியாளர்களுக்கு கிடங்கு பயிற்சி அளிக்கும்

திட்டமும் ஒன்றாகும். இதன்படி, தமிழ்நாடு மாநில தலைமை
கூட்டுறவு வங்கி இத்திட்டத்தை செயல்படுத்தும் முகவராக
உள்ளது. தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கிப் பணி
யாளர்களுக்கு சென்னையில் வேளாண்மைக் கூட்டுறவுப் பணி
யாளர் பயிற்சி நிலையம், தஞ்சாவூரிலுள்ள சாமியப்பா கூட்
டுறவுப் பயிற்சி நிலையம், மற்றும் கோயம்புத்தூரிலுள்ள இராம
லிங்கம் கூட்டுறவுப் பயிற்சி நிலையம் ஆகியவற்றில் இத்தகைய
பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது. 200 தொடக்க கூட்டுறவு
விற்பனைச் சங்கப் பணியாளர்களுக்கு சென்னை கூட்டுறவு
மேலாண்மைப் பயிற்சி நிலையத்திலும் மதுரை கூட்டுறவு
மேலாண்மைப் பயிற்சி நிலையத்திலும் பயிற்சி அளிக்கப்படு
கிறது. சென்னையில் உள்ள வேளாண்மைக் கூட்டுறவுப் பயிற்சி
நிலையத்தில் 1,050 தொடக்க வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கிப்
பணியாளர்களுக்கு பயிற்சி அளிக்கப்பட்டுள்ள. 700 தொடக்க
வேளாண்மைக் கூட்டுறவு வங்கிப் பணியாளர்களுக்கு மேலே
கூறப்பட்டுள்ள இரண்டு கூட்டுறவுப் பயிற்சி நிலையத்தில்
பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. தொடக்க வேளாண்மைக்
கூட்டுறவு வங்கிப் பணியாளர்களுக்கு பயிற்சி அளிப்பதற்காக,
வேளாண்மைக் கூட்டுறவுப் பணியாளர் பயிற்சி நிலையத்திற்
கென மாதவரத்தில் 4.86 ஏக்கர் நிலத்தில் 2,45.00 இலட்சம்
ரூபாய் செலவில் ஒரு கட்டிடம் கட்டப் பட்டுவருகிறது. தேசியக்
கூட்டுறவு வளர்ச்சிக் கழகம் புதுடில்லி வேளாண்மைப் பணி
யாளர் பயிற்சி நிலைய கட்டிடத்திற்கான செலவு 90.00 இலட்சம்
ரூபாய் உட்பட, மொத்த பயிற்சித் திட்டத்திற்கென 151.305
இலட்சம் ரூபாய் மான்யமாக அனுமதித்துள்ளது.

45. கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்கான தேர்தல் :

தொடக்கக் கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்கு நடைபெற்ற தேர்
தலிலும், சங்கங்களின் நிர்வாகத்திலும் பல்வேறு முறைகேடுகள்
நடைபெற்றுள்ளதென பல புகார்கள் அரசின் கவனத்திற்கு வந்த
தாலும், நியமன உறுப்பினர்களின் நியாயமற்ற ஆதிக்கத்தை
சரி செய்யவும், அரசு 1983-ஆம் வருடத்திய கூட்டுறவு சங்
கங்களின் சட்டத்தை தகுந்தாற்போல் திருத்தி, திருத்தப்பட்ட
சட்டத்தின்படி அனைத்து கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்கும் தேர்
தல்களை நடத்த அரசு முடிவு செய்துள்ளது. அவ்வாறு சட்
டத்தை திருத்துவதற்குமுன் தமிழ்நாடு கூட்டுறவுச் சங்கங்
களின் (தனி அலுவலர்கள் நியமனம்) அவசரச் சட்டம், 1991-ல்
பிறப்பிக்கப்பட்டு அதன்படி 28—7—1991 முதல் ஓராண்டுக்
காலத்திற்கு தொடக்கக் கூட்டுறவுச் சங்கங்களை நிர்வகிக்க
தனியலுவலர்கள் நியமனம் செய்யப்பட்டுள்ளனர். 1983-ஆம்
வருடத்திய கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் சட்டத்திற்கு தேவையான
திருத்தங்களை முன்மொழிவது அரசின் கவனத்தில் உள்ளது.

46. முடிவுரை.—கூட்டுறவுகள் ஏழைமக்கள் பயன்பெறுவதற்காக இருக்கின்ற அமைப்பாக இந்த அரசு கருகின்றது. ஆகையால் பொதுவாக, எல்லா மக்களுக்கும் குறிப்பாக நலிந்த பிரிவினருக்கும் கூட்டுறவுகளின் பணிகளை விரிவுபடுத்த ஏதுவாக கூட்டுறவுகளின் அடித்தளத்தைப் பலப்படுத்த உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

உணவு மற்றும் நுகர்வோர் பாகாப்பு குறித்த கொள்கை விளக்கம்.

I. முன்னுரை :

1. இன்றியமையாப் பொருட்கள் பொது மக்களுக்கு போதுமான அளவிலும், நியாயமான விலையிலும் கிடைப்பதை உறுதி செய்வதே உணவுப் பொருள் வழங்கல் குறித்த அரசின் கொள்கையாகும். ஆக்கப் பூர்வமான பொது விநியோக முறையைப் பராமரிப்பதாலும், மக்களால் அதிக அளவில் உபயோகிக்கப்படும் இன்றியமையாப் பொருட்களின் விலைகளை கண்காணிப்பதாலும் 1955-ம் ஆண்டின் இன்றியமையாப் பொருட்கள் சட்டத்தின்கீழ் இயற்றப்பட்டுள்ள பல்வேறு கட்டுப்பாட்டு ஆணைகளை செயல்படுத்துவதாலும், மாநிலத்தில் நுகர்வோர் இயக்கத்தை பலப்படுத்த ஊக்குவிப்பதாலுமே இக்கொள்கையை வெற்றிகரமாக அரசால் செயல்படுத்த இயலும்.

2. உணவுப் பொருள் வழங்கல் மற்றும் நுகர்வோர் பாதுகாப்புத் துறை ஆணையாளர் மற்றும் குடிமைப் பொருள் வழங்கல் குற்றப்புலனாய்வுக் காவல்துறை துணைத் தலைவர் ஆகிய இரண்டு துறைத் தலைவர்களுடன் தமிழ்நாடு நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகம் மற்றும் தமிழ்நாடு சேமிப்புக் கிடங்கு நிறுவனம் ஆகிய இரு அரசு நிறுவனங்கள் இத்துறையின் கட்டுப்பாட்டிலுள்ளன. 1986-ம் ஆண்டு நுகர்வோர் பாதுகாப்பு சட்டத்தின் அமைக்கப்பட்ட மாநில நுகர்வோர் குறை தீர்க்கும் ஆணையம் மற்றும் மாவட்ட நுகர்வோர் குறை தீர்க்கும் அமைப்புகள் ஆகியவை இத்துறையின் கீழ் செயல்பட்டு வருகின்றன.

3. பின்வரும் பத்திகள் அரசு மேற்கண்ட கொள்கையை செயல்படுத்துவதற்கு உதவியாக உள்ள பல்வேறு கூறுகளைப் பற்றி விவரிக்கின்றன.

II. பொது விநியோக முறை :

4. அரசின் கொள்கைகளை நிறைவேற்றுவதில், பொது விநியோக முறை மிக முக்கிய பங்கு வகிக்கிறது. பொது மக்களுக்கு சில இன்றியமையாப் பொருட்களை கிடைக்கச் செய்வதும், அவர்கள் சுலபமாக சென்றடையும் இடங்களில் அவற்றை கிடைக்கச் செய்வதும், மக்கள் தங்களால் வாங்கக் கூடிய விலைகளில் அவற்றை கிடைக்கச் செய்வதும், பொருட்கள் நல்ல தரத்தில் இருக்கச் செய்வதும் பொது விநியோக முறையின் குறிக்கோளாகும். தற்போது பொது விநியோக முறை மூலம் மாநிலத்திலுள்ள அனைத்து குடும்பங்களுக்கும், குடும்ப அட்டைகள் மூலமாக அரிசி, கோதுமை, சர்க்கரை, சமையல் எண்ணெய் மற்றும் மண்ணெண்ணெய் ஆகியவற்றை அரசு வழங்கி வருகிறது. தற்பொழுது மாநிலத்தில் புழக்கத்திலுள்ள ஏறத்தாழ 125 இலட்சம்

குடும்ப அட்டைகளுக்கு, 21,968 நியாயவிலைக் கடைகள் மூலம் இன்றியமையாப் பொருட்கள் வழங்கப்பட்டு வருகின்றன. 1990 மற்றும் 1991-ம் ஆண்டுகளில் இன்றியமையாப் பொருட்களின் நுகர்வு பற்றிய விபரங்கள அட்டவணைகள் 1 மற்றும் 2-ல் உள்ளன.

5. அரிசி :

தமிழ்நாட்டின் முக்கிய உணவு அரிசியாகும். ஆகவே, பொது விநியோகத்தில் வழங்கப்படும் பொருட்களில் முக்கியமானது அரிசி ஆகும். தற்சமயம் மாதந்தோறும் சுமார் 1.50 இலட்சம் மெட்ரிக் டன் அரிசி பொதுவிநியோகத்தில் வழங்கப்படுகிறது. சாதாரணமாக ஏகபோக கொள்முதல் பகுதிகளிலிருந்து சுமார் 8 இலட்சம் டன் அரிசியும் வர்த்தக லெவிமூலம் 1 இலட்சம் டன் அரிசியும் கொள்முதல் செய்யப்படுகிறது. ஆண்டொன்றுக்கு மத்திய அரசு சுமார் 8-லிருந்து 9 இலட்சம் டன் அரிசி ஒதுக்கீடு செய்கிறது. இவ்வாறு சேர்க்கப்பட்ட இருப்பினைக் கொண்டு பொது விநியோகத்தில் அரிசியின் தேவை ஈடுசெய்யப்படுகிறது. பொது விநியோகத்திற்கு தேவையான மேற்கூறிய அளவு அரிசி கீழ்க்காணும் முறைகளில் பெறப்படுகிறது.

(அ) காவிரி டெல்டா பகுதிகளில், ஏகபோக கொள்முதல் முறையில் விவசாயிகளிடமிருந்து நேரடியாக கொள்முதல் ;

(ஆ) ஆலையாளர்கள் மற்றும் மொத்த வணிகர்களிடமிருந்து வர்த்தக லெவி மூலம் கொள்முதல் ;

(இ) மாதந்தோறும் மத்திய அரசிடமிருந்து ஒரு குறிப்பிட்ட அளவு அரிசி பெறுதல் ; மற்றும்

(ஈ) மேற்கூறிய முறைகளில் கொள்முதல் செய்தும் பொது விநியோகத்தின் தேவையை ஈடு செய்ய முடியாவிடில் வெளிச் சந்தையில் வாங்குதல்.

6. ஏகபோக கொள்முதல் ;

6.1. அறுவடை காலங்களில் தஞ்சாவூர் மாவட்டம் முழுவதும் திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டத்தில் அரியலூர், உடையார்பாளையம், முசிறி, குளித்தலை, லால்குடி மற்றும் திருச்சிராப்பள்ளி ஆகிய வட்டங்களிலும், தென்னாற்காடு மாவட்டத்தில் சிதம்பரம் மற்றும் காட்டுமன்னார் கோயில் வட்டங்களிலும், புதுக்கோட்டை மாவட்டத்தில், ஆலங்குடி, ஆவுடையார்கோயில் மற்றும் அறந்தாங்கி வட்டங்களிலும் தமிழ்நாடு நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகம் விவசாயிகளிடமிருந்துநேரடியாக கொள்முதல் செய்கிறது. ஒவ்வொரு ஆண்டும் விவசாய விளைபொருள் உற்பத்திச் செலவுகள் மற்றும் விலைகள ஆணைக்குழுவின் பரிந்துரை

கள் மற்றும் மாநில அரசுகளின் பரிந்துரைகளின் அடிப்படையில்
மைய அரசு நெல்லுக்கு விலை நிர்ணயம் செய்கிறது. மத்திய
அரசு நிர்ணயித்த கொள்முதல் விலைகளுக்கும் கூடுதலாக, ஏக
போக கொள்முதல் பகுதிகளில் விவசாயிகளுக்கு மாநில அரசு
தற்சமயப் குவிண்டாலுக்கு 35 ரூபாய் ஊக்கத் தொகை வழங்கு
கிறது. இந்த ஊக்கத் தொகை பயிரிடத் தேவையான இடு
பொருட்களை பெறுவதற்கு விவசாயிகளுக்கு உதவுகிறது.

6.2. கொள்முதல் விலைகள் வருமாறு :

ரகம்.	கொள்முதல் விலை*.	விவசாயிகளுக்கு ஊக்குவிப்பு தொகை. (குவிண்டாலுக்கு)	மொத்தம் **
	ரூ.		
சாதாரணம் ..	205	35	240
சன்னம் ...	215	35	250
மிகச் சன்னம் ...	225	35	260

*இது 50 சதவீத வர்த்தக லெவி முறையில் நெல்லின
கொள்முதல் விலையாகும்.

**இது ஏகபோக கொள்முதல் பகுதிகளில் தமிழ்நாடு நுகர்
பொருள் வாணிபக் கழகத்தின் நேரடிக் கொள்முதல் நிலையங்
களில் விவசாயிகள் கொடுக்கும் நெல்லுக்கு வழங்கப்படும் விலை
களாகும்.

6.3.. எனினும், அண்மையில் மத்திய அரசு 1991-92-பயிராண்
டிற்கு நெல்லுக்கு குவிண்டாலுக்கு ரூ. 25 கூடுதலாக ஆதரவு
விலைகள் அறிவித்துள்ளது.

7. லெவி :

தமிழ்நாடு நெல் அரிசி கொள்முதல் (லெவி) ஆணை, 1984-ன்
படி உரிமம் பெற்ற ஆலையாளர்கள் மற்றும் வணிகர்களிட
மிருந்து அவர்கள் வாங்கும் இருப்பில் 50 சதவீதத்தைக் கொள்
முதல் செய்ய அரசுக்கு அதிகாரமுள்ளது.

8. மத்தியத் தொகுப்பிலிருந்து அரிசி ஒதுக்கீடு :

மாதந்தோறும், மத்தியத் தொகுப்பிலிருந்து ஒரு குறிப்பிட்ட
அளவு அரிசியை, மத்திய அரசு பொது விநியோகத்திற்கென
மாநில அரசுக்கு ஒதுக்கீடு செய்கிறது.

9. வெளிச்சந்தையில் அரிசி வாங்குதல்:

9.1. ஏற்கெனவே கூறப்பட்ட மும்முறைகளிலும் சேகரிக்க
பட்ட அரிசியைக் கொண்டு பொதுவிநியோகத்தின் தேவையைப்
பூர்த்தி செய்ய இயலாவிடில் மத்திய அரசின் முன் அனுமதி
பெற்று வெளிச்சந்தையில் அரிசி வாங்க அரசு முற்படும். எனினும்
இது ஒரு அரிய நிகழ்வாகும்.

9.2. கடந்த ஐந்தாண்டுகளில், நான்கு முறைகளில் கொள்முதல் செய்யப்பட்ட அரிசியின் விவரங்கள் பின்வருமாறு :

ஆண்டு.	ஏகபோக கொள்முதல்.	லெவி.	மத்தியத் தொகுப்பு ஒதுக்கீடு.	வெளிச்சந்தை அரிசி வாங்குதல்.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
			(மெட்ரிக் டன்களில்.)		
1987 ..	6,22,627 (47.15·/·)	1,13,542 (8.56·/·)	5,51,739 (41.77·/·)	32,023 (2.42·/·)	13,19,931
1988 ..	4,84,494 (33.24·/·)	1,20,724 (18.24·/·)	7,15,198 (49.10·/·)	1,36,277 (9.34·/·)	14,56,693
1989 ..	6,62,183 (39.71·/·)	64,323 (3.83·/·)	6,97,763 (35.81·/·)	3,42,239 (20.51·/·)	16,67,008
1990 ..	8,26,769 (47.28·/·)	1,15,759 (6.58·/·)	6,94,517 (39.72·/·)	1,10,655 (6.29·/·)	17,47,700
1991	7,14,080 (58.92·/·)	67,709 (5.58·/·)	4,30,000 (35.48·/·)		12,11,789

9.3. மொத்த அரிசி தேவையில் 80-90 சதவீதத்திற்கும் கூடுதலான அரிசி ஏகபோக கொள்முதல் மூலமும் மத்தியத் தொகுப்பிலிருந்தும்தான் பெறப்படுகிறது என்பது தெரிய வருகிறது. லெவி மற்றும் வெளிச்சந்தை மூலம் பெறப்படும் அரிசியின் அளவு மிகவும் குறைவாகும்.

10. குடும்ப அட்டைக்கு வழங்கப்படும் விநியோக அலகுகள் :

மாதந்தோறும் குடும்ப அட்டைகளுக்கு வழங்கப்படும் அரிசியின் அளவைப் பொறுத்து பொது விநியோகத்தின் அரிசி தேவை அமைகிறது. விநியோக அலகுகள் அவ்வப்பொழுது மாற்றியமைக்கப்படுகின்றன. 1-11-1990 முதல் விநியோக அலகுகள் பெரியவர்களுக்கு மாதமொன்றுக்கு தலா 4 கிலோ மற்றும் சிறியவர்களுக்கு மாதமொன்றுக்கு தலா 2 கிலோ என்ற அலகுகளில் அட்டை ஒன்றுக்கு மாதமொன்றுக்கு 12 கிலோவிற்கு மிகாமல் வழங்கப்பட்டுவருகிறது. இதைத் தவிர, மேலும் விருப்பினால் 8 கிலோ பச்சரிசியும் வாங்கிக் கொள்ளலாம் என்றும் நிர்ணயம் செய்யப்பட்டுள்ளது. ஒவ்வொரு குடும்ப அட்டைக்கும் தகுதியான 12 கிலோ அரிசியில் ஒரு பகுதி சாதாரண ரக அரிசியாகவும், ஏனைய பகுதி சன்னரக அரிசியாகவும் வழங்கப்படுகிறது இதேபோல் மொத்த தகுதியில் ஒரு பகுதி புழுங்கல் அரிசியாகவும் மற்றொரு பகுதி பச்சரிசியாகவும் வழங்கப்படுகிறது. விநியோகிக்கப்படும் சாதாரண மற்றும் சன்னரக அரிசியின் விகிதமும் புழுங்கல் மற்றும் பச்சரிசியின் விகிதமும் நுகர்வோரது விருப்பம் மற்றும் இருப்பில் உள்ள அரிசியின் ரகத்தைப் பொறுத்து அமையும். குடும்ப அட்டைகளுக்கான அரிசி விநியோகம் தவிர, மாதந்தோறும் 20,000 மெட்ரிக் டன் அரிசி புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். மதிய சத்துணவுத் திட்டத்திற்கும் வழங்கப்படுகிறது.

11. விநியோக விலைகளும் அரசு மானியமும் :

11.1. அரிசியின விலை கொள்முதல் முறைகளுக்கேற்ப மாறுபடும். தற்பொழுது புழக்கத்தில் உள்ள மத்திய அரசின் விநியோக விலைகள் வருமாறு :—

ரகம்.	விலை கிலோவிற்கு
(1)	(2)
	ரூ.
சாதாரணம்	2.89
சன்னம்	3.49
மிகச் சன்னம்	3.70

போக்குவரத்து மற்றும் இதர செலவினங்கள் உட்பட அரிசியின் அடக்கவிலை சாதாரணம், சன்னம் மற்றும் மிகச் சன்ன ரகங்களுக்கு கிலோவிற்கு முறையே 3.17 ரூபாய், 3.83 ரூபாய் மற்றும் 4.10 ரூபாய் ஆகும்.

11.2. ஏகபோக கொள்முதல் முறையில் ஊக்கத் தொகை உட்பட தற்சமயம் ஒரு குவிண்டால் நெல்லுக்கு வழங்கப்படும் விலைகள் சாதாரண ரகத்திற்கு 240 ரூபாயும், சன்னரகத்திற்கு 250 ரூபாயும் மிகச்சன்னரகத்திற்கு 260 ரூபாயும் ஆகும்.

11.3 வர்த்தக லெவி முறையில், மத்திய அரசு நிர்ணயித்த கொள்முதல் விலைகள் குவிண்டாலுக்கு சாதாரண ரகம் 205 ரூபாயும் சன்ன ரகம் 215 ரூபாயும், மிகச் சன்ன ரகம் 225 ரூபாயும் ஆகும்.

11.4. பொது விநியோகத் திட்டத்தின் கீழ் வழங்கப்படும் அரிசியின் விலைகள், அரிசியின் அடக்க விலையைவிடக் குறைவாகும். இந்த விலை வித்தியாசத்தை அரசு மானியமாக ஏற்றுக் கொள்கிறது. கடந்த ஆண்டிலிருந்து பொது விநியோகத்தில் நிலவி வந்த அரிசியின் விலைகளின் விவரம், அட்டவணை 4 இல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

12. பொது விநியோகத்தில் அரிசிக்கான மானியம் :

12.1. பல்வேறு வகைகளில் ஈட்டப்படும் அரிசியின் அளவைப் பொறுத்தும் தமிழ்நாடு நுகர் பொருள் வாணிபக் கழகத்தின் வணிக நடவடிக்கைக்கான விலைகளைப் பொறுத்தும் தற்சமயம் அரசின் மானிய செலவு வருமாறு :—

ரகம்.		போக்குவரத்து செலவு உட்பட மத்திய அரசின் விலை.	தமிழ்நாடு நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகத்தின் அடக்க விலை.	ஒட்டு மொத்த சராசரி விலை.	பொது விநியோக விலை.	மானியம்.
(1)		(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
				(ரூபாய் ; கிலோவிற்கு.)		
சாதாரணம்	..	3.17	4.23	4.23	2.00	2.23
சன்னம்	..	3.83	4.40	4.07	2.50	1.57
மிகச்சன்னம்	..	4.10	4.58	4.26	2.50	1.76

12.2. அரிசியின் மொத்த அளவில் சுமார் மூன்றில் ஒரு பங்கு
சாதாரண ரக அரிசியாக இருப்பதால், ஒட்டு மொத்தமான மானி
யம் கிலோ ஒன்றுக்கு ரூ. 1.88, அதாவது டன்னுக்கு ரூ. 1,880
ஆகும். பொது விநியோகத்திற்கு தேவைப்படும் அரிசி மாத
மொன்றுக்கு 1.50 இலட்சம் டன்கள் என்றால் மாதமொன்றுக்கு
மானியம் அளவில் அரசு ஏற்கவேண்டிய செலவு ரூ. 28.20
கோடியாகும் ஆண்டு முழுவதும் பொது விநியோகத்தின்
தேவை தொடர்ந்து இவ்வாறே அமைந்தால் ஆண்டுக்கு
மானியம் அளவிலான செலவு அரசுக்கு சுமார் ரூ. 338.40
கோடியாகும். நெல்லின் ஆதரவு விலைகள் உயர்த்தப்
பட்டுள்ளபடியால். மானியத் தொகை மேலும் உயரும் என்று
எதிர்பார்க்கலாம்.

13. கோதுமை:

13.1. கோதுமை தமிழக மக்களின் துணை நுர்வுவுப்
பொருளாக உள்ளது. கோதுமை இம்மாநிலத்தில் விளைவ
தில்லை. பொது விநியோகத் திட்டத்திற்கு தேவைப்படும்
கோதுமையின் முழு அளவும் மைய அரசால் ஒதுக்கீடு செய்யப்
படுகிறது. மைய அரசு இம்மாநிலத்திற்கு மாதத்தோறும்
பொது விநியோகத் திட்டத்தின் கீழ் வழங்குவதற்காக 30,000
மெட்ரிக் டன்கள் கோதுமை வழங்கிய போதிலும், நுகர்வோரால்
உள்ளபடியே எடுத்துக் கொள்ளப்படுவது 18,000 மெட்ரிக்
டன்களிலிருந்து 23,000 மெட்ரிக் டன்களுக்குள்தான் உள்ளது.
கோதுமை கிலோ ரூ. 2.60 என்ற அளவில் விற்கப்படுகிறது.

13.2. மாநில அரசு கோதுமையின் நுகர்வை பிரபலப்
படுத்துவதற்கு இயன்ற அனைத்து நடவடிக்கைகளையும் மேற்
கொண்டு வருகிறது. இது இம்மாநில் மக்கள் முக்கிய உணவுப்
பொருளாக அரிசியையே சார்ந்திருப்பதை குறைக்க உதவுகிறது.
கோதுமைப் பொருள்களான ரவை, மைதா ஆகியவை மக்க
ளால் விரும்பப்படுகின்றன. இவை இம்மாநிலத்தில் இயங்கி
வரும் மொத்தம் 80,000 மெட்ரிக் டன் அரவைத்திறன் கொண்ட
46 கோதுமை உருளை மாவு ஆலைகளிலிருந்து தயாரிக்கப்படு
கின்றன. இவ்வாலைகளுக்குத் தேவையான கோதுமை நாட்டின்
பிற பகுதிகளிலிருந்து கிடைக்கப்பெறாத காலங்களில், மாநில
அரசின் வேண்டுகோளுக்கிணங்கி, மைய அரசும் அவ்வாலை
களின் தேவையை ஓரளவிற்கு ஈடுசெய்யும் வகையில் இந்திய
உணவுக் கழகம் மூலம் பொதுச் சந்தை விற்பனையில் கோது
மையை ஒதுக்கீடு செய்துள்ளது.

14. சர்க்கரை

14.1. மைய அரசு இம்மாநிலத்திற்கு நபர் ஒருவர்க்கு 425
கிராம் என்ற வீதத்தில் 1986 ஆம் ஆண்டின் மக்கள் தொகை 532
இலட்சம் என்ற கணக்கில் 1-2-1987 முதல் மாதந்தோறும்
22,500 மெட்ரிக் டன்கள் லெவி சர்க்கரையை ஒதுக்கீடு செய்ய

வருகிறது. ஆனால், மக்கள் தொகை கணக்கெடுப்புத் துறை இயக்குநரின் கணக்குப்படி 1-3-1991-இல் இம்மாநிலத்தின் மக்கள் தொகை 557 இலட்சமாகும். எனவே, மாநிலத்தின். தேவைக்கும் விநியோகத்திற்கும் இடையே குறைவு உள்ளது. ஆகவே, மைய அரசின் ஒதுக்கீடு போதுமானதாக இல்லை. இந்த நிலையில் மாநிலத்தின் அனைத்து குடும்ப அட்டைதாரர் களுக்கும் சர்க்கரையை சீராக வழங்கவேண்டும் என்பதற்காக இவ்வரசு நபருக்கு மாதம் ஒன்றுக்கு 500 கிராம் சர்க்கரை என்ற விகிதத்தில் உச்ச அளவு ஒரு அட்டைக்கு மாதம் ஒன்றுக்கு இரண்டு கிலோ என்று நிர்ணயித்து, 1 10-1989 முதல் நடை முறைப்படுத்தி வருகிறது.

14.2. மாதம் ஒன்றுக்கு ஓர் குடும்ப அட்டைதாரருக்கு இரண்டு கிலோ என்று வரையறுத்து வழங்குவது போதுமான தல்ல. அனைத்து குடும்ப அட்டைதாரர்களுக்கும் நபருக்கு 500 கிராம் என்ற அளவில் வழங்க, குறைந்தது 31,000 மெட்ரிக் டன்கள் தேவைப்படுகிறது. தற்போதைய ஒதுக்கீட்டில் குறைவு ஒவ்வொரு மாதமும் சுமார் 8,000 மெட்ரிக் டன்களாகும். எனவே இவ்வரசு மைய அரசை மாதம் ஒன்றுக்கு வழங்கும் லெவி சர்க்கரையை 22,500 மெட்ரிக் டன்களிலிருந்து 31,000 மெட்ரிக் டன்களுக்கு உயர்த்த வேண்டும் என்று கேட்டு வரு கிறது. எனினும், மைய அரசு வழக்கமான மாத ஒதுக்கீட்டில் 5 சதவீதம் மட்டுமே, 1991-ம் ஆண்டு ஆகஸ்டு மாதம் முதல் டிசம்பர் மாதம்வரை தற்காலிகமாக உயர்த்தி அனுமதித்துள்ளது. (22,500 1,125 23,625 மெட்ரிக் டன்கள்.)

15. பாமோலின் :

15.1. பொது விநியோக முறை மூலம் பாமோலின் வழங்கு வதற்கு மைய அரசின் ஒதுக்கீட்டை தமிழ்நாடு முழுவதுமாக நம்பியுள்ளது. ஓர் குடும்ப அட்டைதாரருக்கு மாதம் ஒன்றுக்கு ஒரு கிலோ பாமோலின் வீதம் வழங்க வேண்டுமானாலும் கூட இம்மாநிலத்திற்கு மாதம் ஒன்றுக்கு சுமார் 12,500 மெட்ரிக் டன் பாமோலின் தேவைப்படும். ஆனால், மைய அரசால் மிகக் குறைந்த அளவு பாமோலின்தான் இம்மாநிலத்திற்கு ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது. 1990-ஆம் ஆண்டு சனவரி மாதத்தில் 1,250 மெட்ரிக் டன்களாக இருந்த மைய அரசின் பாமோலின் ஒதுக்கீடு படிப்படியாக ஒவ்வொர் மாதமும் அதிகப்படுத்தப்பட்டு, 1990-ம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதத்தில் அது 8,000 டன்களாக இருந்தது. பண்டிகை மாதமான அக்டோபர் மாதத்திற்கு 10,000 மெட்ரிக் டன்கள் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டது. ஆனால், 1990-ஆம் ஆண்டு நவம்பர் மாதம் ஒதுக்கீடு கடுமையாக குறைக்கப்பட்டு, 4,000 மெட்ரிக் டன்களே மாநிலத்திற்கு வழங்கப்பட்டது. மேலும், 1990 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் மற்றும் 1991-ஆம் ஆண்டு சனவரி ஆகிய மாதங்களில் ஒதுக்கீடு ஏதும் செய்யப்படவில்லை. 1991-ம் ஆண்டு சூலை மாதத்தில் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்ட மிகக்குறைந்த

அளவான 275 மெட்ரிக் டன்களைத் தவிர 1991-ஆம் ஆண்டு மே முதல் பாமோலின் ஒதுக்கீடு செய்வது முழுவதுமாக நிறுத்தப்பட்டு விட்டது. 1990–91-ல் மைய அரசு ஒதுக்கீடு செய்த பாமோலின் அளவு மற்றும் பொது விநியோக முறை மூலம் வழங்கிய அளவு ஆகிய விவரங்கள் அட்டவணை 3-ல் காணலாம்.

15.2. அந்நிய செலாவணி நெருக்கடி காரணமாக மத்திய அரசு பாமோலின் இறக்குமதி செய்வதை நிறுத்தி விட்டது. இம்மாநிலத்தில் தேவையான அளவு எண்ணெய் வித்துக்களின் விளைச்சல் இல்லாததாலும், மக்கள் பாமோலின் உபயோகித்துப் பழகி விட்டதாலும், பொது விநியோக முறை மூலம் பாமோலின் வழங்குவது வெளிச் சந்தையில் எண்ணெய் விலைகளைக் கட்டுப் பாட்டுக்குள் கொண்டுவர உதவும். அதற்கொப்ப பொது விநியோக முறையில் வழங்குவதற்குகாக பாமோலினை இறக்குமதி செய்து ஓரளவு, இம்மாநிலத்திற்கு வழங்குமாறு மைய அரசு கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளது. பல்வேறு காலங்களில் நிலவிய பாமோலின் விலை விவரங்களை அட்டவணை 5-ல் காணலாம்.

16. மண்ணெண்ணெய் :

16.1. மண்ணெண்ணெய் பொது விநியோக முறை மூலமாக மட்டுமே மக்களுக்கு வழங்கப்படும் ஒரு இன்றியமையாப் பொருளாகும். மாநிலங்களுக்கு மொத்தமாக மண்ணெண்ணெய் வழங்கும் மைய அரசு, கீழ்க்கண்டவாறு இம்மாநிலத்திற்கு மண்ணெண்ணெய் ஒதுக்கீடு செய்தது.

1.	கோடைக்காலம்	மார்ச், 9-லிருந்து ஜுன், 90 வரை மாதம் ஒன்றுக்கு 65,571 கிலோ லிட்டர்.
2.	மழைக்காலம்	ஜூலை 90-லிருந்து அக்டோபர் 90 வரை மாதம் ஒன்றுக்கு 68,701 கிலோ லிட்டர்.
3.	குளிர்காலம்	நவம்பர் 90-லிருந்து பிப்ரவரி 91 வரை மாதம் ஒன்றுக்கு 75,929 கிலோ லிட்டர்.
4.	கோடைக்காலம்	மார்ச் 91-லிருந்து ஜுன் 91 வரை மாதம் ஒன்றுக்கு 65,571 கிலோ லிட்டர்.
5.	மழைக்காலம்	ஜூலை 91-லிருந்து ஆகஸ்ட் 91 வரை மாதம் ஒன்றுக்கு 68,701 கிலோ லிட்டர்.

16.2. கூட்டுறவு சங்கங்கள் மற்றும் தமிழ்நாடு நுகர்பொருள் வாணிபக்கழகம் ஆகியவற்றுடன் சேர்த்து மொத்தம் 590 மண்ணெண்ணெய் மொத்த வணிகர்கள் இம்மாநிலத்தில் உள்ளனர். உணவுப் பொருள் வழங்கல் மற்றும் நுகர்வோர்

பாதுகாப்புத் துறை ஆணையாளர் மாவட்டங்களுக்கு மண்ணெண்ணெய் ஒதுக்கீடு செய்கிறார். இவ்வாறு ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்ட மண்ணெண்ணெய் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களால் மாவட்டத்தின் மொத்த வணிகர்களுக்கு மறு ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது. இந்த மொத்த வணிகர்கள் தங்களுக்கு இணைக்கப்பட்டுள்ள நியாய விலைக் கடைகள், சில்லரைப் பதிவு சான்றிதழ் பெற்றவர்கள், கைவண்டிக் காரர்கள் மற்றும் தொழிற்சாலைகள ஆகியோருக்கு ஒதுக் கீடு செய்கிறார்கள்.

16.3. சென்னை மற்றும் அதன் புறநகர் பகுதிகள் மற்றும் மாவட்ட தலைநகரங்கள் ஆகியவற்றில் மாதம் ஒன்றுக்கு குடும்ப அட்டை ஒன்றுக்கு 10 லிட்டர் வீதமும், மற்ற நகராட்சி பகுதிகளில் மாதம் ஒன்றுக்கு, அட்டை ஒன்றுக்கு 6 லிட்டர் வீதமும் நகரப் பஞ்சாயத்து மற்றும் நகரியப் பகுதிகளில் மாதம் ஒன்றுக்கு அட்டை ஒன்றுக்கு 5 லிட்டர் வீதமும் கிராமப் பகுதிகளில் மாதம் ஒன்றுக்கு அட்டை ஒன்றுக்கு 3 லிட்டர் வீதமும் மண்ணெண்ணெய் விநியோகிக்கப்படுகிறது. நீலகிரி மாவட்டத்தில் மாவட்ட தலைமையகம் மற்றும் நகராட்சி பகுதிகளில் மாதம் ஒன்றுக்கு அட்டை ஒன்றுக்கு 15 லிட்டர் வீதமும், நகரப் பஞ்சாயத்து மற்றும் நகரியப் பகுதிகளில் மாதம் ஒன்றுக்கு அட்டை ஒன்றுக்கு 10 லிட்டர் வீதமும் கிராமப் பகுதிகளில் மாதம் ஒன்றுக்கு அட்டை ஒன்றுக்கு 5 லிட்டர் வீதமும் மண்ணெண்ணெய் விநியோகிக்கப்படுகிறது.

16.4. மைய அரசு மண்ணெண்ணெயின் விலையை குறைத்ததால் சென்னை நகரம் மற்றும் அதன் புறநகர்ப் பகுதிகளில் மண்ணெண்ணெயின் விலை 1-8-1991 முதல் லிட்டர் ஒன்றுக்கு 2.95 ரூபாயிலிருந்து 2.70 ரூபாயாக குறைக்கப்பட்டுள்ளது. மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களும் தங்கள் மாவட்டங்களில் பொது விநியோக முறையில் மண்ணெண்ணெய் விற்பனை விலையை இது போன்று குறைக்குமாறு கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளனர். பல்வேறு காலங்களில் மண்ணெண்ணெயின் விலை விவரங்களை அட்டவணை 6-ல் காணலாம்.

16.5. சென்னை நகரில் ஏறத்தாழ 2,840 கைவண்டிக் காரர்களுக்கு நாள் ஒன்றுக்கு 100 லிட்டர் வீதம் மாதத்தில் 25 நாட்களுக்கு பொது விநியோக முறை விலையில் விநியோகிப்பதற்காக மண்ணெண்ணெய் வழங்கப்படுகிறது. மாவட்டங்களில் இவர்களுக்கு நாள் ஒன்றுக்கு 50 லிட்டர் வீதம் மாதத்தில் 25 நாட்களுக்கு பொது விநியோக முறை விலையில் விநியோகிப்பதற்காக மண்ணெண்ணெய் வழங்கப்படுகிறது. இந்த கைவண்டிக்காரர்கள் குடும்ப அட்டைதாரர்களின் அதிகப்படியான தேவைகளை நிறைவு செய்கிறார்கள்.

16.6. நியாய விலைக் கடைகளைத் தவிர 2,900 சில்லரை வணிகர்களும் . மண்ணெண்ணெய் விநியோகத்தில் ஈடுபட்டுள்ளனர். இவர்கள் சில்லரை பதிவுச் சான்றிதழ்

பெற்றவர்கள் என அழைக்கப்படுகிறார்கள். அவர்கள் தங்களுக்கு ஒதுக்கப்பட்ட பகுதியில் குடும்ப அட்டை தாரர்களுக்கு மண்ணெண்ணெய் விநியோகம் செய்து வருகிறார்கள். ஒவ்வொரு சில்லரை வணிகருக்கும் 5,000க்கு மேற்படாமல் குடும்ப அட்டைகள் இணைக்கப் பட்டுள்ளன.

16.7. இம்மாநிலத்திற்கு ஒதுக்கீடு செய்யப்படும் மண் ணெண்ணெய் முழுவதுமாக எடுக்கப்பட்டு விநியோகம் செய் யப்பட வேண்டுமென்பதில் இவ்வரசு உறுதி கொண்டுள்ளது.

17. நியாயவிலைக் கடைகள். :

17.1. மக்கள் சுலபமாக சென்றடையும் வகையில் நியாய விலைக் கடைகளை அமைத்தல் பொது விநியோக முறை யின் ஒரு முக்கியமான குறிக்கோளாகும். வரையறுக்கப்பட்ட பொருட்கள் சுலபமாய் கிடைத்தல், அவை நல்ல தரத்தி லும், நியாயமான விலையிலும் கிடைத்தல் ஆகியவை பொது விநியோகத்தில் மற்ற மூன்று குறிக்கோள்களாகும். நியாய விலைக் கடைகள், குடும்ப அட்டைதாரர்கள் தங்களுக்குத் தேவையான அனைத்துப் பொருட்களையும் ஒரே சமயத்தி லும் தேவையான அளவிலும் பெறும் வகையில் இயங்க வேண்டியது அவசியம். தற்போது மாநிலத்தில் மொத்தம் 21,968 நியாய விலைக் கடைகள் இயங்கி வருகின்றன. இவற்றில் 20,907 கடைகளை கூட்டுறவு சங்கங்களும், மீதமுள்ள 1,061 கடைகளை தமிழ்நாடு நுகர் பொருள் வாணிபக் கழகமும் நடத்தி வருகின்றன. கிராமப் பகுதி களில் 16,843 நியாயவிலைக் கடைகளும், நகர்ப்பகுதிகளில் 5,125 கடைகளும் இயங்கி வருகின்றன.

17.2. 1989 ஆம் ஆண்டு, டிசம்பர் திங்களில் மாநிலத்தி லுள்ள அனைத்து நியாயவிலைக் கடைகளையும் சீரமைத்து, ஒவ்வொரு கடையிலும் 8,000 குடும்ப அட்டைகளுக்கு மிகாதவாறு குடும்ப அட்டைகள் இணைக்கப்பட வேண்டு மென்று அரசு ஒரு கொள்கை முடிவெடுத்தது. இதன் முதல் படியாக் 1,200 குடும்ப அட்டைகளுக்கு மேல் இணைக்கப் பட்டுள்ள அனைத்து நியாயவிலைக் கடைகளையும் இரண் டாகப் பிரிக்கலாம் என்றும் அரசும் முடிவெடுத்தது. இதன்படி 1,202 புதிய நியாய விலைக் கடைகள் திறக்கப்பட வேண்டும். 31-7-1991 வரையில் 834 புதிய கடைகள் திறக்கப்பட்டுள்ளன.

17.3. இந்த நியாயவிலைக் கடைகளைத் தவிர தேவைப்படும் இடங்களில் கடை நடத்த, கட்டிடங்கள் வாடகையின்றி வழங்கப்படும் பட்சத்தில், பகுதிநேர நியாய விலைக் கடைகள் திறக்க மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களுக்கு அரசு அனுமதி வழங்கியுள்ளது. இந்த கடைகளுக்கு அரசு மானியம் எதுவும் வழங்காது. மேற்கண்ட நடவடிக்கையால் மாநிலத்திலுள்ள ஒவ்வொரு வருவாய் கிராமத்திலும் ஒரு நியாய விலைக் கடை தற்போது இயங்கி வருகிறது.

18. நடமாடும் நியாயவிலைக் கடைகள் ;

நெடுந்தூரமுள்ள மற்றும் எளிதில் சென்றடைய முடியாத பகுதிகளில் வசிக்கும் மக்கள், இன்றியமையாப் பொருட் களை பொது விநியோக முறை மூலம் பெற உதவும் வகையில் அரசு, வடஆற்காடு-அம்பேத்கார் மாவட்டத்தில் இரண்டு நியாய விலைக் கடைகளையும், திண்டுக்கல்—அண்ணா மாவட்டத்தில் ஒரு கடையையும், திருநெல்வேலி-கட்டபொம்மன் மாவட்டத்தில் ஒரு கடையும், ஆக மொத்தம் 4 நடமாடும் நியாயவிலைக் கடைகளை தற்போது நடத்தி வருகிறது. இந்த ஆண்டு மத்திய அரசு 7 வாகனங்கள் வாங்க மாநில அரசுக்கு மானியமும், கடனும் வழங்கியுள்ளது. இந்த 7 வாகனங்கள், நீலகிரி மாவட்டத்தில் 3, பெரியார் மாவட்டத்தில் 2, திண்டுக்கல் அண்ணா மாவட்டத்தில் 1 மற்றும் திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டத்தில் 1 என்ற விகிதத்தில் நடமாடும் நியாயவிலைக் கடைகளாக பயன்படுத்தப்படும்.

19.1 ஒருங்கிணைந்த மலைவாழ் மக்கள் மேம்பாட்டுத் திட்டம்

மைய அரசு உதவி திட்டமான ஒருங்கிணைந்த மலை வாழ் மக்கள் மேம்பாட்டுத் திட்டம். இம் மாநிலத்தில் மலை வாழ் மக்கள் மேம்பாட்டிற்காக செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. இத் திட்டம், இம் மாநிலத்தில் கீழ்க்குறிப்பிட்ட மாவட்டங்களிலுள்ள மலைப்பகுதிகளில் மட்டும் அமுல்படுத்தப் பட்டு வருகிறது :—

மாவட்டம்.	வட்டாரங்களின் எண்ணிக்கை.	கடைகளின் எண்ணிக்கை.	மக்கள் தொகை.	திட்டத்தின்கீழ் வரும் குடும்ப அட்டைகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
வடஆற்காடு–அம்பேத்கார்.	1	10	23,079	5,031
திருவண்ணாமலை-சம்புவராயர்.	..	21	16,181	2,816
தென்னாற்காடு	1	21	23,935	4,771
தர்மபுரி	1	23	11,931	2,435
சேலம் ..	5	73	90,540	21,698
திருச்சிராப்பள்ளி	1	3	8,404	1,536
மொத்தம் ..	9	151	1,74,070	38,287

19.2. இத்திட்டத்தின்கீழ் அரிசியும் கோதுமையும் மலை வாழ் மக்களுக்கு மிகக் குறைந்த விலையில் வழங்கப்பட்டு வருகிறது. மைய அரசினரால் வழங்கப்படும் மானியத்திற்கும் மேல், இம் மாநில அரசும் மேலும் கூடுதலாக மானியம் வழங்கி சாதாரண ரக அரிசியை 10–4–1991 முதல் கிலோ 1.75 ரூபாய் என்ற விலையிலும் கோதுமையை 1–5–1990 முதல் கிலோ 2.20 ரூபாய் என்ற விலையிலும் வழங்கி வருகிறது.

19.3. மலைவாழ் மக்கள் மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின்கீழ் ஒரு மாதத்திற்கு சுமார் 4,200 குவிண்டால் அரிசியும், சுமார் 80 குவிண்டால் கோதுமையும் வழங்கப்பட்டு வருகிறது. இதன் மூலம் மாநில அரசிற்கு ஏற்படும் மானிய செலவினத் தொகை மாதத்திற்கு சுமார் ரூபாய் 3.75 இலட்சமாகும்.

20. குடும்ப அட்டைகள் :

20.1. தற்போது மாநிலத்தில் சுமார் 125 இலட்சம் குடும்ப அட்டைகள் புழக்கத்தில் உள்ளன. மாநிலத்திலுள்ள அனைத்து குடும்பங்களும் பொது விநியோகத்தின் மூலம் பயனடைகின்றன.

20.2. மாநிலத்திலுள்ள போலி குடும்ப அட்டைகளைக் களையும் பொருட்டு எடுக்கப்பட்ட தீவிர நடவடிக்கை களின் விளைவாக 28–2–1991 வரை சுமார் 3.5 இலட்சம் போலி குடும்ப அட்டைகள் அனைத்து மாவட்டங்களிலும் களையப்பட்டன. இதனால் அரசுக்கு ஆண்டொன்றுக்கு சுமார் 41.97 கோடி ரூபாய் மானியம் மிச்சப்படும். இந்த தீவிர நடவடிக்கைகள் தொடர்ந்து நடைபெறுகின்றன.

21. விழிப்புப் பணி குழுக்கள் :

21.1. மக்களுக்கு பொது விநியோகம் மூலம் வழங்கப் படும் இன்றியமையாப் பொருட்கள் நல்ல தரத்துடனும், சரியான எடையுடனும் வழங்கப்படுகின்றனவா என்பதைக் கண்காணிக்கும் பொருட்டு அரசு ஒவ்வொரு நியாயவிலைக் கடைக்கும் ஒரு விழிப்புப் பணி குழுவினை அமைத்துள்ளது. இக்குழுவின் மொத்த உறுப்பினர்களில் குறைந்த பட்சம் இரண்டு பெண் உறுப்பினர்கள் இடம் பெறுவர். இவை தவிர, வட்ட அளவிலும், மாவட்ட அளவிலும்கூட பொது விநியோக முறை சீராக நடைபெறும் பொருட்டு விழிப்புப் பணிக் குழுக்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன.

21.2. பொது விநியோகத்திற்கான விழிப்புப் பணிக் குழுக்கள் தவிர நியாயவிலைக் கடை பணியாளர்கள்மீது நிலுவையாக உள்ள குற்றச்சாட்டுகளை ஆய்வு செய்யும்

பொருட்டு ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் மாவட்ட வருவாய் அதிகாரி தலைமையில் ஒரு ஒழுங்கு நடவடிக்கைக் குழுவும் அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

22. மக்கள் குறைகளைத் தீர்த்தல்:

22.1. நியாயவிலைக் கடைகளின் நடைமுறைகள் குறித்து மக்கள் தாங்கள் வெளியிட விரும்பும் குற்றச் சாட்டுகளை தெரிவிக்கும் வகையில் ஒவ்வொரு நியாயவிலைக் கடையிலும் ஒரு புகார் பெட்டியும், புகார் புத்தகமும் வைக்கப்பட்டுள்ளன. இவற் றின் மூலம் குடும்ப அட்டைதாரர்கள் நியாய விலைக் கடையின் செயல்பாடு குறித்த தங்கள் குற்றச் சாட்டுகளை தெரிவிப்ப துடன் கடை சிறந்த முறையில் இயங்குவதற்கான தங்களது ஆலோசனைகளையும் தெரிவிக்கலாம். கண்காணிப்பு அதிகாரி களால் இந்த குற்றச் சாட்டுகளும் ஆலோசனைகளும் பரிசீலிக் கப்பட்டு குடும்ப அட்டைதாரர்களின் குறைகள் நிவர்த்தி செய்யப்படுகின்றன.

22.2. எடை குறைவு, இருப்பு குறைவு, மற்றும் கடைகளில் தேவையான அளவு பொருட்களின் இருப்பின்மை ஆகியவை பொதுவாக நியாயவிலைக் கடைகளின்மீது கூறப்படும் குற்றச் சாட்டுகளாகும். பொருட்கள் முழுமையாக வழங்கப்பட்டு, அவை முழுவதுமாக எடுக்கப்படுகின்றனவா என்பதை உறுதி செய்வதற்காக மாவட்ட அளவில் இன்றியமையாப் பொருட்கள் ஒதுக்கீட்டு குழுவொன்று மாவட்ட வருவாய் அதிகாரி தலைமை யில் இயங்கி வருகிறது. இந்தக் குழு கடைகளில் தேவையான பொருட்கள் இருப்பு இருக்குமாறு பார்த்துக் கொள்கிறது. மாதத் தொடக்கத்தில் கடைகளில் இன்றியமையாப் பொருட்கள் தேவை யான அளவு இருக்க வேண்டும் என்பதற்காக நியாயவிலைக் கடையின் சென்ற மாத ஒதுக்கீட்டில் 80 சதவீதத்தை முன்ன தாகவே எடுக்க கடைகளுக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. நியாயவிலைக் கடைகளின்மீது வேறு குறைகள் ஏதாவது இருப்பின் அவை மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் வாரம் தோறும் கூட்டும் கூட்டத்தில் பரிசீலிக்கப்பட்டு நிவர்த்திக்கப்படுகின்றன.

22.3. எடைக் குறைவினை தவிர்க்கும் பொருட்டு கூட்டுறவுச் சங்க பிரதிநிதிகளின் முன்னிலையில் தரப்படுத்தப்பட்டு, அரிசி 100 விழுக்காட்டுக்கு எடை போட்டு வழங்கப்பட வேண்டும் என்று கிடங்குப் பணியாளர்களுக்கு அறிவுரை வழங்கப்பட் டுள்ளது. இவ்வாறு பெறப்பட்ட இன்றியமையாப் பொருட் களை குடும்ப அட்டைதாரர்களுக்கு எடை குறையாமல் வழங் கப்பட வேண்டியது கடைகளின் பொறுப்பாகும். குடும்ப அட்டைதாரர்கள் பொருட்களின் எடையை சரிபார்த்துக்கொள்ள ஏதுவாக, சென்னை நகரத்திலுள்ள சில நியாயவிலைக் கடை களில் எடை பார்க்கும் இயந்திரங்கள் வைக்கப்பட்டு வருகின்றன.

22.4. தீவிரமான மற்றும் இடைவிடாத [1991 செப்டம்பர் 14
னால்தான் எடைக் குறைவும், இருப்புக் குறைவும் நீக்கப்பட மேற்பார்வையி
முடியும். கோட்ட வருவாய் அலுவலர், மாவட்ட வருவாய்
அலுவலர், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர், உணவுப் பொருள்
வழங்கல் மற்றும் நுகர்வோர் பாதுகாப்புத் துறை அதிகாரிகள்
மற்றும் மண்டல அதிகாரிகளாக நியமிக்கப்பட்டுள்ள அரசின்
மிக மூத்த அதிகாரிகள் ஆகியோர் நியாயவிலைக் கடைகளை
தீவிரமாக மேற்பார்வையிடுகிறார்கள். எனினும், நியாயவிலைக்
கடைப் பணியாளர்கள் அதிகமான அதிகாரிகள் அடிக்கடி கடை
களை சோதனை செய்வது தங்களுக்கு தொல்லை கொடுப்பதாக
முறையிடுவதால், மேற்பார்வை அதிகாரிகள், பொது விநியோக
முறை வெற்றி பெறுவதைக் கருத்திற் கொண்டு, கடைப் பணி
யாளர்களுக்கு உதவும் வகையிலும் அவர்களை வழி நடத்தி
செல்லும் வகையிலும் கடைகளை மேற்பார்வையிடுமாறு
அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளனர்.

III. தமிழ்நாட்டில் விலைவாசி நிலவரம் :

23.1. வெளி அங்காடியில், இன்றியமையாப் பொருட்
களின் விலையை மாநில அரசு தொடர்ந்து கண்காணித்து
வருகிறது. இதனால் இயல்பு மீறிய விலை ஏற்ற இறக்கம் ஏற்படும்
போது, சரியான நடவடிக்கை எடுக்க முடிகிறது. அனைத்து
இன்றியமையாப் பொருட்களின் வெளி அங்காடி அலைகள்
குறித்த வாராந்திர அறிக்கைகளை மாவட்ட ஆட்சியாளர்களிட
மிருந்து பெற்று, கணிப் பொறி தகவல் அமைப்பில் பாதுகாத்து
வைத்து செய்முறைப்படுத்தப்படுகிறது. இதன் மூலம் இன்றி
யமையாப் பொருட்களின் விலையில் இயல்பு மீறி ஏற்படுகிற
விலை ஏற்ற இறக்கம் கண்காணித்து வரப்படுகிறது. இணைப்பில்
காட்டப்பட்டுள்ள. 1 முதல் 3 வரையிலுள்ள படங்கள்
மாநிலத்தில் 1990-91-ம் ஆண்டில் சில இன்றியமையாப்பொருட்
களின் வெளி அங்காடி சில்லரை விலைகளின் சராசரி நிலவரத்
தைக் காட்டுகின்றன.

23.2. 1990-91-ம் ஆண்டின் தென்மேற்குப் பருவ காலத்தில்
இம் மாநிலத்தில் தேவையான அளவுக்கு மழை கிடைக்க
வில்லை என்பது இங்கே முதலில் குறிப்பிடத்தக்கது. இதனால்
விளைச்சல் பரப்பு குறைந்ததன் காரணமாக உணவுப் பொருட்
களின் விளைச்சலும் எதிர்பார்த்ததைவிடக் குறைந்தது. வளை
குடாப் போருக்குப் பின் இந்தியா முழுவதும் ஏற்பட்ட
பொதுவான பணவீக்கப் போக்கு காரணமாகவும் இன்றியமையாப்
பொருட்களின் விலைகள் தமிழ்நாட்டிலும் உயர்ந்து காணப்
பட்டது. இருப்பினும், சில முக்கியமான நுகர்வோர்பொருட்
களான அரிசி, சோளம், கம்பு, கடலைப்பருப்பு, கடலை
எண்ணெய் மற்றும் உருளைக் கிழங்கு, தக்காளி, வெங்காயம்
போன்ற காய்கறி வகை ஆகியவற்றின் விலைகள் 1991, ஆகஸ்ட்
ங்களில் மாறாமலிருந்தன.

1991 செப்டம்பர் 14]

23.3. புழுங்கலரிசியின் (சாதா ரகம்—சி. ஆர். 1009)
சில்லரை விலை, 1990 ஏப்ரலில் கிலோ ஒன்றுக்கு 4.10 ரூபாயாக
இருந்தது. இதன் விலை, 1990 டிசம்பரில் 4.85 ரூபாயாக
சிறிது அதிகரித்தது. ஆனால், பின்னர், 1991 ஜூலையில்
4.60 ரூபாயாக குறைந்தது. பச்சரிசியின் (சாதா ரகம்— சி.ஆர்.
1009) சில்லரை விலை, 1990 ஏப்ரலில் கிலோ ஒன்றுக்கு ரூ. 4.25
ஆக இருந்தது. இதன்விலை, 1990, டிசம்பரில் 5.15 ரூபாய்
வரை உயர்ந்தது. பின்னர் 1991 ஜூலையில் ரூ. 4.95க்குக்
குறைந்தது.

23.4. இம்மாநிலத்தில் பயிறு வகைகளின் உற்பத்தி, இதன்
தேவைகளை நிறைவு செய்யப் போதுமானதாக இல்லை. எனவே,
பயிறு வகைகளின் விலை ஏற்ற இறக்கம் பெருமளவில் பயிறு
வகைகளை உற்பத்தி செய்யும் மாநிலங்களான ஆந்திரப்
பிரதேசம், குஜராத், மத்தியபிரதேசம், இராஜஸ்தான், உத்தரப்
பிரதேசம் போன்ற மாநிலங்களிலிருந்து கிடைக்கும் பயிறு வகை
களின் அளவைப் பொறுத்தே உள்ளது. மேற் சொன்ன மாநிலங்
களிலிருந்து போதிய அளவு பயிறு வகைகள் வரப் பெறாததால்,
கடலைப் பருப்பு தவிர, அனைத்து வகைப் பயிறுகளின்
விலையும் சற்று உயர்ந்தது.

23.5. இம்மாநிலத்தில் அதிக அளவில் பயன்படுத்தப்படு
கிற துவரம்பருப்பின் விலை 1990, ஏப்ரலில் ஒரு கிலோ 11.85
ரூபாயாக இருந்தது. இது 1991, ஜூலையில் 18.00 ரூபாயாக
உயர்ந்து உளுத்தம்பருப்பின் விலை 1990, ஏப்ரலில் 10.90 ரூபா
யாக இருந்தது. இது சில விலை ஏற்ற இறக்கங்களுடன் 1991
ஜூலை யில் 13.60 ரூபாயாக உயர்ந்தது. கடலைப் பருப்பின்
விலை, 1990 ஏப்ரலில் 10.25 ரூபாயாக இருந்தது. இது
1990 அக்டோபரில் 11.50 ரூபாயாக உயர்ந்தது. பின்னர்,
1991 ஜூலையில் 10.50 ரூபாய்க்குக் குறைந்தது. பாசிப் பருப்
பின் விலை, 1990 ஏப்ரலில் 11.20 ரூபாய்க்கும், 1991 பிப்ரவரி
யில் ரூ. 11·95-க்கும் இடைப்பட்ட விலைகளில் நிலவி வந்தது.
பின்னர் இதன் விலை, 1991 ஜூலையில் 11.85 ரூபாய்க்குக்
குறைந்தது.

23.6. அனைத்து வகை சமையல் எண்ணெய்களின் விலை
களும் குறிப்பிடத்தக்க வகையில் அதிகரித்தன. தமிழ்நாடு
உட்பட இந்தியாவின் அனைத்துப் பகுதிகளிலும், பயிர் விளை
யாததும் இறக்கு மதி செய்யப்பட்ட பாமோலின் குறைந்த
அளவு கிடைத்ததுமே இந்த விலை உயர்வுக்குக் காரணம்.

23.7. தமிழ்நாட்டில் நிலக் கடலை உற்பத்தி குறைந்த
தாலும் பெருமளவில் நிலக்கடலை உற்பத்தி செய்யும் மாநிலங்
களான ஆந்திரப் பிரதேசம், குஜராத், மத்தியப் பிரதேசம்
போன்ற மாநிலங்களிலிருந்து போதிய அளவு கிடைக்காததாலும்
கடலை எண்ணெய் விலையேற்றம் குறிப்பிடத்தக்க அளவில்

அமைந்தது. கடலை எண்ணெயின் விலை 1990 ஏப்ரலில் கிலோ ஒன்றுக்கு 25.85 ரூபாயாக இருந்தது. 1991 ஜனவரியில் 38.65 ரூபாயாக உயர்ந்தது. இதன் விலை உள்ளூர் வரத்து காரணமாக இதன் விலை 1991 ஜூலையில் இருப்பினும் 37.65 ரூபாய்க்கு குறைந்தது.

23.8. நல்லெண்ணெயின் விலையேற்றம் கடலை எண்ணெயின் விலை அளவுக்கு இல்லை. இதன் விலை 1990 ஏப்ரலில் கிலோ ஒன்றுக்கு 31.35 ரூபாயாக இருந்தது. இது பின்னர் 1991 பிப்ரவரியில் 39.40 ரூபாயாக உயர்ந்தது. பின்னர் இதன் விலை மீண்டும் 1991 ஜூலையில் 33.95 ரூபாயாகக் குறைந்தது.

23.9 மிளகாய் வற்றல் விலை 1990, ஏப்ரலில் கிலோ ஒன்றுக்கு 12.55 ரூபாயாக இருந்தது. இது சில விலை ஏற்ற இறக்கங்களுடன் 1991, ஜூலையில் 32.25 ரூபாயாக உயர்ந்தது. பெருமளவில் மிளகாய் உற்பத்தியாகும் ஆந்திரப் பிரதேசம் போன்ற மாநிலத்திலிருந்து போதுமான அளவு மிளகாய் வற்றல் வராததும் இம் மாநிலத்தில் போதிய அளவு உற்பத்தியாகாததும் இந்த விலை உயர்வுக்குக் காரணமாகும்.

23.10. புளியின் விலை 1990 ஏப்ரலில் ஒரு கிலோ 9.85 ரூபாயாக இருந்தது. இதன் விலை ஒவ்வொரு மாதமும் சிறிது சிறிதாக உயர்ந்து 1991 ஜனவரியில் 12.10 ரூபாயாக இருந்தது. இருப்பினும் இதன் விலை பின்னர் 1991, ஜூலையில் ரூ. 9.95 ஆகக் குறைந்தது.

23.11. தனியாவின் விலை, 1990 ஏப்ரலில் கிலோ ஒன்றுக்கு ரூ. 12.20 ஆக இருந்தது. இதன் விலை குறைந்த அளவுவரத்து காரணமாக 1991 ஜூலையில் ரூ. 13.85 ஆக உயர்ந்தது.

24. விலை கண்காணிப்பு:

உணவுப் பொருள் வழங்கல் மற்றும் நுகர்வோர் பாதுகாப்பு ஆணையாளர் அலுவலகத்தில் அமைக்கப்பட்டுள்ள விலை கண்காணிப்புக் குழு மாநிலத்தில் வெளிச் சந்தையில் நிலவும் இன்றியமையாப் பொருட்களின் மொத்த விலை, சில்லரை விலை மற்றும் அவை கிடைக்கும் தன்மை ஆகியவற்றைச் சேகரித்து, சந்தை நிலவரத்தை கவனித்து, தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்கும் பொருட்டு விலை நிலவரத்தை கூர்ந்து ஆய்வு செய்கிறது.

25. பலவகை.

இன்றியமையாப் பொருட்களின் விலை உயரும்போது விலையைக் கட்டுபடுத்துவதற்கு அரசு தகுந்த நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்கிறது. காய்கறிகளின் விலைகள் பெருமளவு உயர்ந்தபோது, அரசு காய்கனிப் பொருட்கள் [illegible] [illegible]

கள் சங்கத்துடன், 1991, ஜூலை திங்களில் கூட்டம் நடத்தி காய்கறிகளின் விலைகளைக் குறைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தது. தற்போது அனேகமாக அனைத்து காய்கறிகளின் விலைகளும் கணிசமான அளவு குறைந்துள்ளன. மேலும் உணவு விடுதிகளில் விற்கப்படும் உணவுப் பொருட்கள் நியாயமான விலையில் கிடைப்பதற்காக அரசு உணவு விடுதி உரிமையாளர்களுடன் பேச்சு வார்த்தை நடத்தியது. மாவட்ட ஆட்சியாளர்களும், அந்தந்த மாவட்டத்திலுள்ள உணவு விடுதி உரிமையாளர்கள் சங்கங்களுடன் பேச்சு வார்த்தை நடத்தியுள்ளனர்.

IV, 1955-ஆம் ஆண்டு இன்றியமையாப் பொருட்களின் சட்டத்தைச் செயல்படுத்துதல்.

26.1 மைய அரசின் 1955ஆம் ஆண்டு இன்றியமையாப் பொருட்கள் சட்டத்தின் கீழ் இன்றியமையாப் பொருட்கள் தொடர்ந்து சீராக கிடைக்கப் பெறுவதை உறுதி செய்வதற்கு மாநில அரசு பல்வேறு கட்டுப்பாட்டு ஆணைகளைப் பிறப்பித்துள்ளது. கீழே குறிப்பிட்டுள்ள சில முக்கியமான கட்டுப்பாட்டு ஆணைகள் உணவுத்துறைக்கு தொடர்புடையவையாகும்.

(1) தமிழ்நாடு இன்றியமையா வாணிபக் பொருட்கள் (வாணிபம் ஒழுங்குமுறைப்படுத்தல்) ஆணை. 19.4 ;

(2) தமிழ்நாடு மண்ணெண்ணெய் (வாணிகம் ஒழுங்குமுறைப்படுத்தல்) ஆணை. 1973; மற்றும்

(3) தமிழ்நாடு அட்டவணைப் பொருட்கள (குடும்ப அட்டை மூலம் பங்கீட்டை ஒழுங்குபடுத்துதல்) ஆணை. 1982.

26.2 மேற்காணும் ஆணைகள் உணவுப் பொர்ருள் வழங்கல் மற்றும் நுகர்வோர் பாதுகாப்புத் துறையின் பணியாளர்களால் செயல்படுத்தப்படுகிறது. இப்பணியினை செயல்படுத்த குடிமைப் பொருள் வழங்கல் குற்றப் புலனாய்வு பிரிவினர் உதவுகிறார்கள். ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் அம் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரின் நேரடி மேற்பார்வையின் கீழ் ஒரு குடிமைப் பொருள் வழங்கல் குற்றப புலனாய்வு பிரிவுக்குழு ஒன்று செயல்பட்டு வருகிறது. நிலைமையை உன்னிப்பாக கவனிக்கவும், தீவிர சோதனை செய்தும், வழக்குகள் தொடர்ந்தும் கட்டுப்பாட்டு ஆணைகளை அமுல்படுத்தும் அமைப்பு விழிப்புடன் செயல்படுவதை உறுதி செய்யுமாறு மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளார்கள். 1990ஆம் ஆண்டு சனவரி முதல் டிசம்பர் வரையிலும், 1991ஆம் ஆண்டு சனவரி முதல் சூலை வரையிலும் செய்யப்பட்ட திடீர் சோதனைகளின் விளைபயன்கள் அட்டவணை 7-ல் ஒப்புமை செய்யப்பட்டுள்ளது.

26.3 கள்ளச்சந்தையினை தீவிரமாக ஒடுக்க, 1980ஆம் ஆண்டு கள்ளச்சந்தை தடுப்பு மற்றும் இன்றியமையாப் பொருட்கள் வழங்குதலை நிலை பேணுதல் சட்டத்தின்கீழ் 1986ஆம் ஆண்டிற்குப் பிறகு சமீபத்தில் நடவடிக்கை தொடரப்பட் டுள்ளது. மேற்படி சட்டத்தின்கீழ் புதுக்கோட்டை மாவட் டத்தில் 10 நபர்கள் தடுப்புக்காவலில் வைக்கப்பட்டுள்ளனர்.

27. உணவுக் கலப்படத்தைத் தடுத்தல்

உணவுக் கலப்பட தடைச் சட்டத்தை இந்திய மருத்துவம், ஹோமியோபதி மற்றும் மக்கள் நலவாழ்வு வாழ்வுத்துறை செயற்படுத்தி வருகிறது. மாநிலத்தில் நல் உணவுப் பகுப்பாய்வு சோதனைக் கூடங்கள் இயங்கி ஏழு கின்றன. 1990 சனவரி திங்கள் முதல் 1991 சூன் திங்கள் வரு வரையிலான காலத்தில் 28,007 சட்டபூர்வ மாதிரிகள் பகுப்பாய்வு செய்யப்பட்டுள்ளன. அவற்றில் 1,845 மாதிரி களில் கலப்படம் இருப்பதாகக் கண்டுபிடிக்கப்பட்டுள்ளது. இதே காலத்தில், 1,601 இனங்களில் குற்ற வழக்குகள் தொடர்வதற்கு அனுமதி அளிக்கப்பட்டுள்ளது. இச்சட்டத் தின்கீழ், இந்தக் காலத்தில், ரூ. 4.33 இலட்சம் அபராதத் தொகை விதிக்கப்பட்டுள்ளது. உணவுப் பொருள் வழங்கல் மற்றும் நுகர்வோர் பாதுகாப்பு ஆணையாளர் அலுவலகத் தில் ஒரு பகுப்பாய்வு சோதனைக்கூடம் 1982ஆம் ஆண்டு முதல் இயங்கி வருகிறது. இது அனைத்து உணவு தானியங் கள், கோதுமைப் பொருட்கள் மற்றும் சமையல் எண்ணெய் களை சோதனை செய்யவல்லது. நுகர்வோருக்கு நல்ல தர மான உணவு தானியங்களை வழங்குவதை உறுதி செய் வதற்காக கிடங்குகள், கொள்முதல் மற்றும் சேமிப்பு முனை களில் சோதனைகளுக்கான மாதிரிகள் எடுக்கப்பட்டு பகுப் பாய்வு செய்யப்படுகிறது. 1991—92ஆம் ஆண்டில் உணவுப் பொருள் வழங்கல் மற்றும் நுகர்வோர் பாதுகாப்பு ஆணை யாளர் அலுவலகத்தில் இயங்கி வரும் சோதனைக் கூடத்தில் சர்க்கரையையும் பகுப்பாய்வு செய்வதற்காக ரூ. 1,26 இலட்ச மதிப்பீட்டில் சோதனைக் கருவிகள் வாங்குவதற்கு உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. 1990ஆம் ஆண்டில் 1,85 மாதிரிகள் பகுப்பாய்வு செய்யப்பட்டுள்ளன. இதில் 1,416 மாதிரிகள் தரம் குறைந்தவை என கண்டுபிடிக்கப்பட்டுள்ளன. 1991—92ஆம் ஆண்டில் உணவு பகுப்பாய்வு சோதனைக் கூடத்தை பலப்படுத்துவதற்கும் உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

28. எடைகள் மற்றும் அளவைகள்.

1976-ஆம் ஆண்டு எடைகள் மற்றும் அளவைகள் தரங்கள் நிர்ணய சட்டத்தையும் 1985ஆம் ஆண்டு எடைகள் மற்றும் அளவைகள் (செயல்படுத்துதல்) சட்டத் தையும் தொழிலாளர் மற்றும் வேலைவாய்ப்புத்துறை அமுல்

படுத்தி வருகிறது. சட்டபூர்வ அளவைகள் கட்டுப் பாட்டாளர் தலைமையில் 21 தொழிலாளர் நல ஆய்வாளர் களும் இதர களப்பணியாளர்களும் உள்ளனர். 1990 சனவரி திங்கள் முதல் 1991 சூலைத் திங்கள் வரையிலான காலத்தில் 1977ஆம் ஆண்டு எடைகள் மற்றும் அளவை கள் (பொட்டலப் பொருட்கள்) விதிகளின் கீழ் 9,428 குற்ற வழக்குகளும், 1985ஆம் ஆண்டு எடைகள் மற்றும் அள வைகள் (செயற்படுத்துதல்) சட்டத்தின் கீழ் 2,388 குற்ற வழக்குகளும் தொடரப்பட்டுள்ளன. இதே காலத்தில் மேற்சொன்ன சட்டங்களின் கீழ் முறையே ரூ. 10.983 இலட்சம் ரூ. 26.79 இலட்சம் அபராதத் தொகையாக விதிக்கப்பட்டுள்ளன. இத்தகைய சட்டங்கள் செயற் படுத்துதல் தொடர்பாக கூட்டுறவு, உணவு மற்றும் நுகர்வோர் பாதுகாப்புத்துறை தொடர்ந்து கண்காணித்து வருகிறது.

V. நுகர்வோர் பாதுகாப்பு.

29.1. "நுகர்வோர் நலன் காத்தல்" இத்துறையின் குறிக்கோளாகும். 1986ஆம் ஆண்டு நுகர்வோர் பாது காப்புச் சட்டத்தின் கீழ் நுகர்வோர் நலனைப் பாதுகாக்க இம்மாநில அரசு கீழ்க்கண்ட அமைப்புகளை உருவாக்கி யுள்ளது.

1, மாநில நுகர்வோர் பாதுகாப்புக் குழு ;

2. சென்னையை தலைமையகமாகக் கொண்ட மாநில நுகர்வோர் குறை தீர்க்கும் ஆணையம் ;

3. 21 மாவட்டங்களிலும் மாவட்ட நுகர்வோர் குறை தீர்க்கும் அமைப்புக்கள்.

20.2. மாநில நுகர்வோர் பாதுகாப்புக்குழு ஒரு ஆலோ சனைக் குழுவாகும். உணவு மற்றும் கூட்டுறவு அமைச்சர் இக்குழுவிற்குத் தலைவராவார். இக்குழுவில் அலுவல் சார் உறுப்பினர்களும், வணிகம் மற்றும் தொழில், தன்னியலாகச் செயல்படும் நுகர்வோர் பாதுகாப்பு அமைப்புக்கள், சமூக சேவையில் ஈடுபட்டுள்ள மகளிர், சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் போன்ற அலுவல் சார்பில்லாத உறுப்பினர்களும் அங்கம் வகிக்கின்றனர். 1988ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் தொடங்கி இக்குழு, ஏழு கூட்டங்களைக் கூட்டியுள்ளது. இக்குழுவின் ஆலோசனைகள் மற்றும் பரிந்துரைகள் பரிசீலிக்கப்பட்டு மேல் நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன.

29.3. மாநில நுகர்வோர் குறை தீர்க்கும் ஆணையத்தின் தலைவராக ஒய்வு பெற்ற உயர்நீதிமன்றத்தின் நீதிபதி ஒருவர் பொறுப்பு வகிக்கிறார். ஒரு பெண் உறுப்பினர் உள்பட இரண்டு உறுப்பினர்கள இந்த ஆணையத்திற்கு

நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர். இம்மாநிலத்தில் உள்ள 21 மாவட்ட
அமைப்புகளுக்கு 1955ஆம் ஆண்டு இன்றியமையாப் பொருட்
கள் சட்டத்தின் கீழ் சென்னை, சேலம், தஞ்சாவூர்,
கோயம்புத்தூர், புதுக்கோட்டை மற்றும் மதுரை ஆகிய
மாவட்டங்களில் அமைக்கப்பட்டுள்ள சிறப்பு நீதி மன்றங்
களின் தலைவர்களே அந்தந்த மாவட்ட நுகர்வோர் குறை
தீர்க்கும் அமைப்புகளுக்கும் தலைவர்களாக உள்ளனர்.
எஞ்சியுள்ள 15 மாவட்டங்களில் அந்தந்த மாவட்டங்களின்
நீதிபதிகளே அந்தந்த மாவட்ட நுகர்வோர் குறை தீர்க்கும்
அமைப்புக்களுக்கும் தலைவர்களாக உள்ளனர். ஒரு பெண்
உறுப்பினர் உட்பட இரண்டு உறுப்பினர்கள் ஒவ்வொரு
மாவட்ட அமைப்புகளுக்கும் நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர்.

29.4. இந்த மாநில ஆணையம் மற்றும் மாவட்ட அமைப்பு
களின் இன்றியமையாத சில ஆணைகள் செய்தித் தாள்களில் வெளி
யாகின்றன. முக்கிய செய்தித்தாள்களில் வெளியாகும் இச் செய்திக்
குறிப்புகள், நுகர்வோர்கள் குறைகளை வீண் செலவின்றி
உரியகாலத்தில் தீர்த்து வைக்க இவ்வாறான அமைப்புகள் உள்
ளன என்று நுகர்வோரிடம் விழிப்புணர்வை ஏற்படுத்துவதோடு,
உற்பத்தியாளர்கள மற்றும் வணிகர்கள் தங்களது பொருட்கள்
மற்றும் சேவைகளின் தரத்தை உயர்த்துவதற்கும் பெருமளவு
உதவி செய்கிறது.

29.5. உச்ச நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பாணையின்படி நிதிப்பற்றாக்
குறை இல்லாவிடில் ஒவ்வொரு மாவட்ட நுகர்வோர் குறை
தீர்க்கும் அமைப்புகளுக்கும் நுகர்வோர் குறைகளை விசாரிப்
பதற்கு மட்டும் தனியாக ஒரு மாவட்ட நீதிபதியையோ அல்லது
ஓய்வு பெற்ற ஒரு மாவட்ட நீதிபதியையோ நியமித்து இந்த
அமைப்புகளுக்கு தனியாக இட ஒதுக்கீடு செய்து தனியாக அலு
வலர்களை நியமனம் செய்தால், இம்மாவட்ட அமைப்புகள் நன்கு
செயல்படுவதற்கு ஏதுவாகும் என்ற கருத்து வெளியிடப்பட்டது.
எனினும் இவ்வாறு தனியாக மாவட்ட அமைப்புக்களை உருவாக்க
மாநில அரசுக்கு நிதிப்பற்றாக்குறை உள்ளது. 1955ஆம் ஆண்டு
இன்றியமையாப் பொருட்கள் சட்டத்தின்கீழ் அமைக்கப்பட்டுள்ள
சிறப்பு நீதி மன்றங்களுக்கு மைய அரசு நிதிஉதவி அளிப்பதால்,
மாவட்ட நுகர்வோர் குறைதீர்க்கும் அமைப்புகளுக்கும் இவ்வாறு
மைய அரசு நிதி உதவி அளித்தால் இம்மாவட்ட அமைப்புகள்
செம்மையாக செயல்பட உதவும் என்ற கருத்தின் அடிப்படையில்
மைய அரசு இம்மாவட்ட அமைப்புகளின் செலவினங்களை ஏற்
றுக் கொள்ளும்படி கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டது. ஆனால் மைய
'அரசு இக்கருத்தினை ஏற்றுக் கொள்ளவில்லை.

29.6. 1986-ஆம் ஆண்டு நுகர்வோர் பாதுகாப்புச் சட்டத்
தினை திருத்தம் செய்வதற்கு மைய அரசு ஒரு பணிக்குழுவினை
நியமனம் செய்துள்ளது. இப்பணிக்குழுவில் மாநில உணவு மற்
றும் கூட்டுறவு அமைச்சரோ அல்லது அவரின் பிரதிநிதியோ ஒரு
உறுப்பினராக நியமனம் செய்யப்பட்டுள்ளனர். இப் பணிக்குழு

வின் முதல் கூட்டம் 28—3—1991 அன்று கல்கத்தாவில் நடை
பெற்றது. இரண்டாவது கூட்டம் 30—9—1991 அன்று புது
டெல்லியில் நடைபெற உள்ளது.

30. இத்துறையின் வேறு நடவடிக்கைகள் :

30.1. பெரும்பாலான நுகர்வோர்கள் அவர்களது உரிமை
களை அறியாதவர்களாக இருப்பதால், அவர்களுக்கு முறை
சார்ந்த மற்றும் முறைசாராக் கல்விமூலம் அறிவு புகட்ட மாநில
அரசு வெவ்வேறு நடவடிக்கைகளை எடுத்துள்ளது. இம்மாநிலத்
தின் 13,000 முதியோர் கல்வி மையங்களில் பயன்படும்வகையில்
நுகர்வோர் பாதுகாப்பு குறித்த ஒரு பாடம் ஒரு துணை நூலாக
சேர்க்கப்பட்டுள்ளது உணவுக் கலப்படம் மற்றும் அவற்றை கண்டு
பிடித்தல் குறித்த ஒரு பாடத்தை வேதியல் போதிக்கும் கல்லூரி
களில் பாடத் திட்டத்தில் சேர்த்துக்கொள்ள அரசு கேட்டுக்
கொண்டுள்ளது. நுகர்வோர் பாதுகாப்பை எம்.பில். மற்றும்
பி.எச்.டி. போன்ற துறைகளில் ஆய்வு செய்யும் மாணவர்களுடன்
ஒரு தலைப்பாக வைக்கும்படி இம்மாநிலத்திலுள்ள அனைத்து
பல்கலைக் கழகங்களும் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

20.2. தமிழ்நாடு நுகர்பொருள் வணிபக் கழகம் மற்றும்
கூட்டுறவுத் துறையின் கீழ் நடத்தப்பெறும் பெரும் அங்காடி
கள் மற்றும் பல்பொருள் அங்காடிகள் ஆகியவற்றில் கலப்படத்தை
கண்டுபிடிக்க சுமார் 400 கலப்பட ஆய்வுப் பெட்டிகள் வழங்கப்
பட்டுள்ளன. இதே கலப்பட ஆய்வுப் பெட்டிகள் தமிழ்நாடு
நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகத்தின் மாவட்ட மற்றும் வட்ட
அளவிலான அலுவலகங்களுக்கும் வழங்கப்பட்டுள்ளன. கல்வித்
துறையின் கீழ் இயங்கும் நடமாடும் அறிவியல் வண்டிகளுக்கும்,
ரூ. 25,052.50 செலவில் 55 கலப்பட ஆய்வுப் பெட்டிகளை வாங்கு
வதற்கும் அரசு உத்தரவிட்டுள்ளது.

31. கருத்தரங்குகள் நடத்துதல் :

31.1. மைய அரசின் நிதி உதவியோடு, இந்த அரசு ஒவ்வொரு
ஆண்டும் மாநில அளவிலான நுகர்வோர் பாதுகாப்பு கருத்தரங்கு
களை நடத்தி வருகிறது. இந்த ஆண்டு இக்கருத்தரங்கு திரு
நெல்வேலி—கட்டபொம்மன் மாவட்டத்திலுள்ள சங்கர் நகரில்
நடைபெற்றது.

31.2. இம்மாநிலத்தில் 115 தன்னியலாகச் செயல்படும் நுகர்
வோர் பாதுகாப்பு அமைப்புகள் உள்ளன. சில தன்னியலாகச்
செயல்படும் நுகர்வோர் அமைப்புகள் மிகச் சிறந்த முறையில்
நுகர்வோர் நலனுக்காக பணியாற்றி வருவதால், இந்த அமைப்பு
களுக்கு கருத்தரங்குகள் நடத்துவதற்கு அரசு நிதி உதவி அளிக்
கிறது. மைய அரசு உருவாக்கியுள்ள நுகர்வோர் பாதுகாப்பிற்
கான இளைஞர் விருதினை போலவே, நுகர்வோர் பாதுகாப்பிற்
காக மாநில அளவிலான ஒரு விருதினை எவ்வித வயது வரம்பு

ன்றி இந்த மாநில அரசும் உருவாக்கியுள்ளது. இத்திட்டத்தின்
டி ஒரு முதல் பரிசு, ஒரு இரண்டாம் பரிசு, ஒரு மூன்றாம் பரிசு
ஆகியவை முறையே ரூ.3,000, ரூ.2,000, ரூ.1,000-என்ற அளவில்
ரு சான்றிதழுடன் அளிக்கப்படுகின்றன. 1990 ஆம் ஆண்டுக்
ான இந்த விருதினைப் பெறுவதற்கு திரு. முனிவேலு, பேராசி
ரியர் சீனிவாச நாராயணசாமி, திரு. கே. கதிர்மதியோன் ஆகி
யோர் முறையே முதல், இரண்டாம், மூன்றாம் பரிசுகளை பெறு
வதற்கு தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டுள்ளனர். நுகர்வோர் நலனுக்கு
சீரிய முறையில் பணியாற்றுவதற்கு இவ்வாறான பரிசுகள் ஒரு
ஊக்குவிப்பாக அமையும் என்று நம்பப்படுகிறது.

31.3. நுகர்வோர்களை, மக்களை விரைவாக சென்றடை
யும் சாதனங்கள் மூலம் விழிப்படையச் செய்யும் வகையில், நுகர்
வோர் நலன் குறித்த மைய அரசின் திரைப்படத்துறை வெளியிட்
டுள்ள 'தி குருசேட்' என்ற திரைப்படம் வாங்கப்பட்டு, இம்மாநிலத்
தின் அனைத்து மாவட்டங்களிலும் உள்ள திரையரங்குகளில்
திரையிட அனுப்பப்பட்டுள்ளது. நுகர்வோர் நலன் குறித்த
காசெட்டுகளும் வெளியிடப்பட்டுள்ளன.

31.4. நுகர்வோர் பாதுகாப்பு தொடர்பான செயல்களை
முன்னிறுத்தி தன்னியலாகச் செயல்படும் சில முதன்மை நுகர்
வோர் அமைப்புக்களுடன் கூட்டங்கள் நடத்தி அவர்களது குறை
கள் ஆலோசனைகள் பரிந்துரைகள் ஆகியவற்றின் மீது மேல்
நடவடிக்கைகள் எடுக்கும்படி அரசு செயலாளர்கள் துறைத்தலை
வர்கள் அரசு நிறுவனங்களின் தலைவர்கள் ஆகியோர் அறிவுறுத்
தப்பட்டுள்ளனர். எல்லாத் துறைத் தலைவர்களும் அரசு நிறுவனங்
களின் தலைவர்களும் அவர்கள் துறையில் உற்பத்தி செய்யும்
பொருட்கள் அல்லது அவர்கள் வழங்கும் சேவைகள் மீது நுகர்
வோர்கள் கூறும் குறைகளைக் கேட்டறிந்து களைவதற்கு அவர்
களது அலுவலகத்தில் ஒரு நுகர்வோர் குறை தீர்க்கும் பிரிவினை
அமைக்கும்படி கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளனர்.

VI. தமிழ்நாடு நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகம்.

32.1. அரசு நிறுவனமான தமிழ்நாடு நுகர் பொருள்
வாணிபக் கழகம் 1972 ஆம் ஆண்டு நிறுவப்பட்டது. இதன்
நோக்கம் கொள்முதல், சேமிப்பு, பதப்படுத்தல் தேவையான
இடங்களுக்கு உணவு தானியம் மற்றும் இன்றியமையாப் பொருட்
களை கொண்டு செல்லுதல், விநியோகித்தல், விற்பனை செய்
தல் அரசின் நலன் பயக்கும் திட்டங்களை செயல்படுத்து
தல் மற்றும் அதற்கு தேவையான மூலதனம், நிதி ஆதாரங்கள்
தேடுதல், தொழில் நுட்பம் மற்றும் மேலாண்மை சேவைகள்,
அறிவுரை உதவி போன்ற பணிகளை செய்தல் ஆகியவை, 1972-ல்
சுமார் 12 கோடி ரூபாய் அளவிற்கு இருந்த விற்பனை 1988-89
ஆம் ஆண்டில் சுமார் 751 கோடி அளவிற்கு உயர்ந்துள்ளது. இந்
நிறுவனத்தின் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பங்கு மூலதனம் ரூ. 30 கோடி
யாகும். செலுத்தப்பட்ட பங்கு மூலதனம் ரூ.22.04 கோடியாகும்.

32.2. இக்கழகம், தலைவர் மற்றும் நிர்வாக இயக்குநர்
தலைமையில் அவருக்குக்கீழ் உதவியாக பல அலுவலர்களுடன்
பணியாற்றி வருகின்றது. ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் ஒருமண்ட
லமாக 21 மண்டலங்கள் செயல்பட்டு வருகின்றன. ஒவ்வொரு
மண்டலமும் மாவட்ட வருவாய் அதிகாரி அல்லது துணை ஆட்சி
யாளர்கள் நிலையில் உள்ள அதிகாரிகளால் நிருவகிக்கப்பட்டு வரு
கிறது. கழகத்தின் மொத்த பணியாளர் எண்ணிக்கை 10,000-
க்கும் மேலாகும்.

32.3. தமிழ்நாடு நுகர் பொருள் வாணிபக் கழகம் அரசின்
நேரடி முகவராக இருந்து மாநிலத்திற்குள் நெல் கொள்முதல்
மற்றும் அரிசி கொள்முதல் மற்றும் மத்திய தொகுப்பிலிருந்து
ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்ட அரிசி, நெல், கோதுமை, சர்க்கரை மற்றும்
வெளிச் சந்தையில் அரிசி கொள்முதல் ஆகிய பணியினை அரசின்
ஆணைக்கேற்ப செய்து வருகிறது. இந்திய உணவுக் கழகம் மூலம்
வழங்கப்படும் அரிசிக்கு ஈடாக 90,000 மெட்ரிக் டன் நெல்லை
ஒதுக்கீடு செய்யும்படி இம்மாநில அரசு மத்திய அரசை கேட்டுக்
கொண்டது. அதன்படி கழகம் 54,000 மெட்ரிக் டன் நெல்லைத்
தேர்வு செய்தது. அதில் 50,327 மெட்ரிக் டன் நெல்லை இந்திய
உணவுக்கழகத்தால் கழக கிடங்குகளுக்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளன.
இதில் 31—8—1991 வரை 48,730 மெட்ரிக் டன் நெல்லை கழ
கம் பெற்றுக் கொண்டுள்ளது. மீதமுள்ள 3,673 மெட்ரிக் டன்
நெல் வர வேண்டியுள்ளது.

33. நலன் பயக்கும் திட்டங்கள்.

33.1. மாபெரும் சமூக நலத் திட்டமான புரட்சித் தலைவர்
எம்.ஜி.ஆர். மதிய சத்துணவுத் திட்டத்துக்கு தேவையான
அரிசி, பருப்பு மற்றும் சமையல் எண்ணெய் போன்றவற்றை
சத்துணவு மையங்களுக்கு நேரிடையாக வழங்கும் பொறுப்பான
பணியினை செய்து வருகிறது. ஒவ்வொரு மாதமும் மேற்படி
மதிய உணவு மையங்களுக்கு சுமார் 20,000 மெ. டன் அரிசி
யும், 3,000 மெ. டன் பருப்பு வகைகளும், 250 மெ.டன். சமையல்
எண்ணெய்யும் வழங்கி வருகிறது.

33.2. தமிழ்நாடு உப்புக்கழகத்தால் உற்பத்தி செய்யப்படும்
இரும்புச் சத்து கொண்ட உப்பினை கழகம் பெற்று மதிய
உணவு மையங்களுக்கு 1—1—1991 முதல் வழங்கி வருகிறது.

33.3 பணியாளர் நலத் திட்டத்தின் கீழ் காவல் துறை,
தீயணைப்புத் துறை, சிறைத் துறை பணியாளர்களுக்கும் அரசு
கட்டளைப்படி இன்றியமையாப் பொருட்களை மானிய விலை
யில் கழகம் வழங்கி வருகிறது.

LIST OF AGENTS FOR THE SALE OF TAMIL NADU GOVERNMENT PUBLICATIONS.

IN MADRAS CITY.

1 Account Test Institute, Egmore, Madras-8.
2 The City Book Company, Madras-4.
3 Higginbothams (Private) Limited, Madras-2.
4 P. Varadachary and Company, Madras-1.
5 C. Subbiah Chetty and Company, Madras-5.
6 The Universal Book House, Moore Market, Madras-3.
7 C. Sitharaman and Company, Madras-14.
8 Mohan Pathippagam and Book Depot, Madras-5.
9 C. Venkatesan Chetty and Company, No. 8-C, Pycrofts Ro
10 The South India Saiva Siddhanta Works Publishing Societ Limited, Madras-1.
11 The Sangam Publishers, No. 11, Sunkurama Chetty Street,
12 New Century Book House (Private) Limited, Madras 2.
13 Kalaivani Book Centre, No. 1, Ponniamman Koil St Madras-8.

IN MOFFASIL OF TAMIL NADU

1 A. Venkatasubban & Company, Vellore (North Arcot) D
2 Bharathamatha Book Depot, Thanjavur (Tanjore District
3 P. V. Nathan & Company, Kumbakonam (Tanjore Distri
4 Appar Book Stall, Thanjavur.
5 P. N. Swaminathan and Company, Bazaar Street, Pudukk
6 Palaniappa Brothers, Tiruchirappalli-2.
7 S. R. Subramania Pillai, Tirunelveli Junction.
8 B. Aruldoss, Villupuram (South Arcot District).
9 Vasantham Stores, Booksellers, 9/31, Cross Cut Road, Coi
10 Mercury Book Company, 20, Karuppa Gounder Street, C
11 S. M. Jegannathan Book House, 35, Nandhi Koil Street, palli-1.
12 Ganesh Stores, South Car Street, Sivakasi
13 Mary Martin, Booksellers, Kotagiri (The Nilgiris).
14 A. K. Chandriah Chettiar & Sons, Salem.
15 Parameswari Book Shop, No. 461, Old Market Street, Sal
16 Meenakshi Pathipagam, Pudukkottai
17 K. V. Narayana Iyer & Sons, Dindigul, Madurai District
18 Jayakumari Stores, Nagercoil (Kanyakumari District).
19 Baby Stores, Booksellers, Villupuram (South Arcot District)
20 Dinamani Stores, No. 3/1, Old Post Office Road, Coimba
21 Kumaran Book Depot, Booksellers, Erode.
22 Vela Book Company, No. A, Annaji Rao Street, Erode.
23 Radhamani Stores, 6-A, Raja Street, Coimbatore-1.
24 Ajantha Book Centre, Salem-1.
25 Sri Vidya, 63, Tennure High Road, Tiruchirappalli-2.
26 Sri Ramavilas Book Shop, 90, Amman Sannathi, Madura

IN OTHER STATES.

1 Jain Book Agency, New Delhi.
2 International Book House, Trivandrum.
3 The Book Syndicate, Hyderabad-1.
4 Labour Law Publications, Hyderabad.
5 Puthagbalevam, Pondicherry.
6 Prabu Book Service, Gurgaon, Haryana.
7 K. P. Bachi & Company, 286, B.B. Gandhi Street, Calcutt

© Published under Rules 280 and 283 of the Tamil Nadu Legislative Assembly Rules and printed by the Direct Stationery and Printing, Madras.

(1)	(2)	(1)	(2)