

# ದೇಶದ ಪ್ರಗತಿಗಾಗಿ ಹೈಸ್ಪೀಡ್ ಕಾರಿಡಾರ್‌ನತ್ತ ಭಾರತದ ದಾಪುಗಾಲು

Posted On: 15 SEP 2017 2:53PM by PIB Bengaluru



## ದೇಶದ ಪ್ರಗತಿಗಾಗಿ ಹೈಸ್ಪೀಡ್ ಕಾರಿಡಾರ್‌ನತ್ತ ಭಾರತದ ದಾಪುಗಾಲು

### -ಜಿ.ಶ್ರೀನಿವಾಸನ್

ಇನ್ನು ಐದು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ, ಅಂದರೆ 2022ನೇ ಇಸವಿಗೆ ಭಾರತವು ತನ್ನ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯದ ವಜ್ರಮಹೋತ್ಸವವನ್ನು ಆಚರಿಸಲಿದೆ. ಆ ವೇಳೆಗೆ ದೇಶವು ದಶಕದಷ್ಟು ಹಳೆಯ ಕನಸಾದ ದೇಶದ ಪ್ರಪ್ರಥಮ ಬುಲೆಟ್ ರೈಲಿನ ಸಂಚಾರ ಸೇವೆ ಆರಂಭವಾಗಿರಬೇಕೆಂಬುದು ಕೇಂದ್ರದ ಎನ್‌ಡಿಎ ಸರ್ಕಾರದ ಆಶಯವಾಗಿದೆ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಅದು ಈಗ ಮುಂದಡಿ ಇಟ್ಟಿದೆ. ಭಾರತಕ್ಕೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಿದ್ದ ಜಪಾನಿನ ಪ್ರಧಾನಿ ಶ್ರೀ ಶಿಂಜೊ ಅಬೆ ಮತ್ತು ಭಾರತದ ಪ್ರಧಾನಮಂತ್ರಿ ಶ್ರೀ ನರೇಂದ್ರ ಮೋದಿ ಇಬ್ಬರೂ ಜತೆಗೂಡಿ ಸೆ.14ರಂದು ಗುಜರಾತಿನ ಗಾಂಧಿನಗರದಲ್ಲಿ ಈ ಮಹತ್ವಾಕಾಂಕ್ಷಿ ಬುಲೆಟ್ ರೈಲು ಯೋಜನೆಗೆ ಶಂಕುಸ್ಥಾಪನೆ ನೆರವೇರಿಸಿದ್ದು, ಈ ಯೋಜನೆಯ ಸಾಕಾರದತ್ತ ಇಟ್ಟ ಮೊದಲ ಹೆಜ್ಜೆಯಾಗಿದೆ. ಈ ಉದ್ದೇಶಿತ ಬುಲೆಟ್ ರೈಲು ದೇಶದ ವಾಣಿಜ್ಯ ರಾಜಧಾನಿ ಮುಂಬಯಿ ಮತ್ತು ದೇಶದ ಪುರಾತನ/ಸಾಂಪ್ರದಾಯಿಕ ನಗರ ಅಹಮದಾಬಾದ್ ನಡುವೆ ಸಂಚರಿಸಲಿದ್ದು, ಒಟ್ಟು 508 ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ದೂರವನ್ನು ಕ್ರಮಿಸಲಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಮೋದಿಯವರು ಈ ರೈಲು ಯೋಜನೆಯ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಮನಗಂಡಿದ್ದು, ಅದನ್ನು `ಕ್ಷಿಪ್ರ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿನ ಉತ್ಪಾದಕತೆ' ಎನ್ನುವ ಮಾತುಗಳ ಮೂಲಕ ಅಡಕವಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ತದ ನಿಜ, ಬುಲೆಟ್ ರೈಲಿನಿಂದ ದೇಶಕ್ಕೆ ಸಿಗುವ ಲಾಭ ಇದೇ ಆಗಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ, ಈ ಬುಲೆಟ್ ರೈಲು ಯೋಜನೆಯು ದೇಶದ ಚಿತ್ರಣವನ್ನೇ ಬದಲಿಸಲಿದ್ದು, ಇದು ತಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರವು 2022ರ ಹೊತ್ತಿಗೆ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಿರುವ `ನವಭಾರತದ ಒಂದು ಸಂಕೇತ'ವಾಗಲಿದೆ ಎಂದು ಅವರು ಸರಿಯಾಗಿಯೇ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ.

ಈ ಯೋಜನೆಯು ದೇಶಾದ್ಯಂತ ಭಾರೀ ಆಸಕ್ತಿ/ಕುತೂಹಲಗಳನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಿದೆ. ಜೊತೆಗೆ, ಈ ಯೋಜನೆಯು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಮುಗಿದರೆ ಅದು ಭಾರೀ ಸವಾಲುಗಳ ಜತೆಗೆ, ಅಪಾರ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನೂ ತಂದು ಕೊಡಲಿದೆ. ಇದನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಲು ಸ್ವಲ್ಪ ಮಟ್ಟಿನ ವಿವರಣೆ ಅಗತ್ಯ. ಈ ಮುಂಬಯಿ-ಅಹಮದಾಬಾದ್ ಹೈಸ್ಪೀಡ್ ರೈಲು ಯೋಜನೆಗೆ ಜಪಾನ್ ಸರ್ಕಾರವು ತಾಂತ್ರಿಕ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ನೆರವನ್ನು ನೀಡಲಿದ್ದು, ಯೋಜನೆಯ ಜಾರಿ ಹೊಣೆಯನ್ನು ನ್ಯಾಷನಲ್ ಹೈಸ್ಪೀಡ್ ರೈಲ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಲಿಮಿಟೆಡ್(ಎನ್‌ಎಚ್‌ಆರ್ ಸಿಎಲ್)ಗೆ ವಹಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಅದನ್ನು `ವಿಶೇಷ ಯೋಜನಾ ವಾಹಕ'ವೆಂದು ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯ ಸಂಬಂಧ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಲಾಗಿರುವ ಜಂಟಿ ಕಾರ್ಯಸಾಧು ವರದಿಯು, 2022-23ರ ಹೊತ್ತಿಗೆ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಗುವುದು ಎಂದು ಹೇಳಿದೆ. ಆದರೆ, ಮಾನ್ಯ ಪ್ರಧಾನಮಂತ್ರಿಗಳಾದ ಶ್ರೀ ಮೋದಿಯವರು, ಈ ಬುಲೆಟ್ ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಸೇವೆಯನ್ನು ದೇಶದ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯದ ವಜ್ರಮಹೋತ್ಸವ ವರ್ಷವಾದ 2022ರ ಹೊತ್ತಿಗೆ ದೇಶಕ್ಕೆ ಸಮರ್ಪಿಸಲು ತೀವ್ರ ಉತ್ಸುಕರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗಾಗಿ, ಈ ಯೋಜನೆಯ ಜಾರಿಗೆ ವಿಧಿಸಿದ್ದ ಗಡುವಿನ ಅವಧಿಯನ್ನು ಒಂದು ವರ್ಷ ಮೊಟಕುಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಅತ್ಯಂತ ವೇಗದಿಂದ ಸಂಚರಿಸುವ ಬುಲೆಟ್ ರೈಲುಗಳು ಐರೋಪ್ಯ ದೇಶಗಳಲ್ಲೂ ಜಪಾನ್ ಮತ್ತು ಚೀನಾಗಳಲ್ಲೂ ಸೃಷ್ಟಿಸಿರುವ ಅಚ್ಚರಿಗಳನ್ನು ಕಂಡಿದ್ದ/ ಕೇಳಿದ್ದ ಜನರು 'ಇಂಥ ರೈಲು ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲೂ ದೊಡ್ಡದೊಡ್ಡ ನಗರಗಳ ನಡುವೆ ಓಡಾಡುವಂತಾಗಬಾರದೆ?' ಎಂದುಕೊಂಡಿದ್ದರು. ಈಗ ಮುಂಬಯಿ-ಅಹಮದಾಬಾದ್ ನಡುವಿನ ಬುಲೆಟ್ ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಸೇವೆ ಯೋಜನೆಗೆ ಅಡಿಗಲ್ಲು ಹಾಕುವುದರೊಂದಿಗೆ ಅವರ ಕನಸು ನನಸಾಗುತ್ತಿದೆ. ಜಾಗತಿಕವಾಗಿ ನಾನಾ ದೇಶಗಳಲ್ಲಿರುವ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಆಳವಾಗಿ ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿರುವ ವಿಶ್ಲೇಷಕರ ಪ್ರಕಾರ, ಜಪಾನಿನ ಪೂಜ್ಯಪರ್ವತದ ತಪ್ಪಲಿನಲ್ಲಿ ವಿಶಿಷ್ಟವಾಗಿ ಶಬ್ದ ಮಾಡುತ್ತ, ಆ ಪರ್ವತ ಪಂಕ್ತಿಗಳನ್ನು ಹಿಂದಿಕ್ಕುತ್ತ ಶರವೇಗದಲ್ಲಿ ಸಾಗುವ ಬುಲೆಟ್ ರೈಲು, ಆ ದೇಶದ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯ ಭಾಗವೇ ಆಗಿಹೋಗಿದೆ. (ನೀಲಿ ಮತ್ತು ಬಿಳಿ ಬಣ್ಣಗಳ ಈ ಬುಲೆಟ್ ರೈಲಿಗೆ ಜಪಾನೀಯರು 'ಶಿಂಕನ್ ಸೇನ್' ಎಂದು ನಾಮಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ). ಜಪಾನಿನಲ್ಲಿ ಬುಲೆಟ್ ರೈಲು ಸೇವೆ ಮೊಟ್ಟಮೊದಲಿಗೆ ಆರಂಭವಾಗಿದ್ದು 1964ರ ಅಕ್ಟೋಬರ್ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ. ಆಗ ಈ ಬುಲೆಟ್ ರೈಲು, ದೇಶದ ರಾಜಧಾನಿ ಟೋಕಿಯೊ ಮತ್ತು ಅಲ್ಲಿನ ವಾಣಿಜ್ಯ ರಾಜಧಾನಿಯಾದ ಒಸಾಕಾ ನಗರದ ನಡುವಿನ 582 ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ದೂರವನ್ನು ನಾಲ್ಕು ಗಂಟೆಗಳಲ್ಲಿ ಕ್ರಮಿಸಿತ್ತು (ಈಗ ಬುಲೆಟ್ ರೈಲು ಈ ದೂರವನ್ನು ಕೇವಲ ಎರಡು ಗಂಟೆ ಮತ್ತು ಇಪ್ಪತ್ತೆರಡು ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ ಕ್ರಮಿಸುತ್ತಿದೆ). ಎರಡನೇ ಮಹಾಯುದ್ಧದ ನಂತರ ಜಪಾನ್ ಸಾಧಿಸಿರುವ ಆರ್ಥಿಕ ವಿಕ್ರಮಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಬುಲೆಟ್ ರೈಲು 'ಶಿಂಕನ್ ಸೇನ್' ಒಂದು ಹೆಗ್ಗುರುತಾಗಿದೆ. ಇಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ, ಜಪಾನಿನ ಈ ಬುಲೆಟ್ ರೈಲು ಸೇವೆಯು ತಾಂತ್ರಿಕ ದಕ್ಷತೆ, ಸುರಕ್ಷತೆ ಮತ್ತು ಸಮಯಪಾಲನೆಗೆ ಮತ್ತೊಂದು ಹೆಸರಾಗಿದೆ. 1964ರಲ್ಲಿ ಆ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾದ ಬುಲೆಟ್ ರೈಲಿನಲ್ಲಿ ಈವರೆಗೆ 10 ಶತಕೋಟಿ (ಅಂದರೆ, ಒಂದು ಸಾವಿರ ಕೋಟಿ) ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಸಂಚರಿಸಿದ್ದು, ಇದುವರೆಗೆ ಒಂದೇ ಒಂದು ಅಪಘಾತವೂ ಸಂಭವಿಸಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲದೆ, ಈ ಬುಲೆಟ್ ರೈಲು ಸೇವೆಯ ಸಮಯಪಾಲನೆ ಎಷ್ಟೊಂದು ಅಭೂತಪೂರ್ವವಾಗಿದೆಯೆಂದರೆ, ಈ ರೈಲುಗಳು ಯಾವತ್ತೂ ಒಂದು ನಿಮಿಷಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ತಡವಾಗಿಲ್ಲ!

ಮಾನ್ಯ ಪ್ರಧಾನಮಂತ್ರಿ ಶ್ರೀ ಮೋದಿಯವರು, ಹೀಗೆ ದಕ್ಷತೆಗೆ ಹೆಸರಾಗಿರುವ ಬುಲೆಟ್ ರೈಲು ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ತರಲಿರುವ ಅಗಾಧ ಲಾಭಗಳನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಅರಿತುಕೊಂಡಿರುವುದು ಸಹಜವೇ ಆಗಿದೆ. ಹೀಗಾಗಿಯೇ ಅವರು, ಯೋಜನೆಯ ಶಂಕುಸ್ಥಾಪನಾ ಸಮಾರಂಭದ ತಮ್ಮ ಭಾಷಣದಲ್ಲಿ 'ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಸಮಗ್ರ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ನೋಡಬೇಕು,' ಎಂದು ನುಡಿದರು. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಅವರು ವಿಮಾನ ಪ್ರಯಾಣದಲ್ಲಿರುವ ತೊಡಕುಗಳನ್ನೂ ರೈಲು ಪ್ರಯಾಣದಲ್ಲಿರುವ ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನೂ ವಿವರಿಸಿದರು. ಅಂದರೆ, ವಿಮಾನ ಪ್ರಯಾಣ ಬೆಳೆಸಬೇಕೆಂದರೆ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪಲು ಹಿಡಿಯುವ ಸಮಯ, ಆಮೇಲೆ ವಿಮಾನದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸಲು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಕಾಲಾವಧಿ ಮತ್ತು ನಿಗದಿತ ನಗರದ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಇಳಿದ ಮೇಲೆ ಆ ನಗರವನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸಲು ಹಿಡಿಯುವ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ, ಬುಲೆಟ್ ರೈಲಿನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಇದರ ಅರ್ಧದಷ್ಟು ಸಮಯ ಸಾಕಾಗುತ್ತದೆ; ಅಲ್ಲದೆ, ಇಂಥ ಪ್ರಯಾಣದಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯ ಕಿರಿಕಿರಿಯಾಗಲಿ, ಮಾಲಿನ್ಯದ ಸಮಸ್ಯೆಯಾಗಲಿ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಸಂಚರಿಸುವಾಗ ಸಂಭವಿಸುವಾಗ ಹೆಚ್ಚೂಕಮ್ಮಿ ಆಗುವ ರಗಳೆ ಯಾವುದೂ ಇರುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಅವರು ಬಿಡಿಸಿ ಹೇಳಿದರು. ಅದರಲ್ಲೂ ಈ ಬುಲೆಟ್ ರೈಲು ಸಾಂಪ್ರದಾಯಿಕ ಇಂಧನದ ಬಲದ ಮೇಲೇ ಓಡುವುದರಿಂದ ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ಅಪಾರ ಪ್ರಮಾಣದ ಉಳಿತಾಯ ಸಾಧ್ಯವಾಗಲಿದೆ.

ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಜಪಾನ್ ದೇಶವು ಭಾರತಕ್ಕೆ ಕೇವಲ ಶೇಕಡ 0.1 ಬಡ್ಡಿದರದಲ್ಲಿ 12 ಶತಕೋಟಿ ಡಾಲರ್ ಸಾಲ ನೀಡುತ್ತಿದ್ದು, ಇದರ ಮರುಪಾವತಿಗೆ 50 ವರ್ಷಗಳಷ್ಟು ದೀರ್ಘ ಕಾಲಾವಧಿಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿದೆ. ಈ ಮೂಲಕ ಅದು ತನಗೆ ಮಗ್ಗುಲಮುಳ್ಳಾಗಿರುವ ಚೀನಾದ ವಿರುದ್ಧ ವ್ಯೂಹಾತ್ಮಕವಾಗಿಯೂ, ಜಾಗತಿಕ ಮಟ್ಟದ ರಾಜಕೀಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ಮೇಲುಗೈ ಸಾಧಿಸಿದೆ. ಜಪಾನ್ ಒದಗಿಸುತ್ತಿರುವ ಈ ಆರ್ಥಿಕ ನೆರವಿನಿಂದ ಉದ್ದೇಶಿತ ಯೋಜನೆಯ ಒಟ್ಟು ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದ ಪೈಕಿ ಶೇಕಡ 80ರಷ್ಟನ್ನು ಭರಿಸಬಹುದು. ಅಲ್ಲದೆ, ಇದಕ್ಕೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ತಾಂತ್ರಿಕ ನೆರವು ಮತ್ತು ತರಬೇತಿಯನ್ನೂ ಆ ದೇಶವೇ ನೀಡಲಿದೆ.

ಭಾರತವು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಂಡಿರುವ ಈ ಬುಲೆಟ್ ರೈಲು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಹೊಸ ದೃಷ್ಟಿಕೋನದಿಂದ/ ಆಯಾಮದಿಂದ ನೋಡಬೇಕು. ಏಕೆಂದರೆ, ದೇಶದಲ್ಲಿ 1853ರಷ್ಟು ಹಿಂದೆಯೇ ರೈಲು ಸೇವೆ ಆರಂಭವಾಯಿತಷ್ಟೆ, ಅಂದಿನ ಬೊಂಬಾಯಿ ಮತ್ತು ಥಾಣೆ ನಡುವಿನ 34 ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ದೂರವನ್ನು ಕ್ರಮಿಸಲು ಆ ರೈಲು ಹೆಚ್ಚೂಕಮ್ಮಿ ಒಂದು ಗಂಟೆ ಕಾಲವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿತ್ತು. ಇದಲ್ಲ ಆಗಿ ಈಗಾಗಲೇ ಒಂದೂವರೆ ಶತಮಾನದಷ್ಟು ದೀರ್ಘಕಾಲ ಉರುಳಿದೆ. ಆದರೂ ನಮ್ಮ ದೇಶದ ರೈಲುಗಳ ಸರಾಸರಿ ವೇಗ ಈಗಲೂ 60 ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ನ್ನು ಮೀರಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ, ನಮ್ಮ ರೈಲ್ವೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ವೇಗದ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಬಂದರೆ ಜಗತ್ತಿನಲ್ಲೇ ಅತ್ಯಂತ ನಿಧಾನಗತಿಯದಾಗಿದೆ ಎನ್ನುವುದು ವಾಸ್ತವ. ಅಷ್ಟೇ ಏಕೆ, ಸ್ವಲ್ಪಕ್ಕೆ ದೇಶದ ಅತ್ಯಂತ ವೇಗದ ರೈಲು ಎಂಬ ಶ್ರೇಯಸ್ಸನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ 'ಗತಿಮಾನ್' ರೈಲಿನ ವೇಗ ಕೂಡ ಗಂಟೆಗೆ 160 ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗಳನ್ನು ದಾಟಿಲ್ಲ. ಆದರೆ, ಸರ್ಕಾರದ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರದಂತೆಯೇ ಎಲ್ಲವೂ ನಡೆದು, ಬುಲೆಟ್ ರೈಲಿನ ಕನಸು ನನಸಾದರೆ ಅದರ ವೇಗವು 'ಗತಿಮಾನ್' ರೈಲಿನ ವೇಗಕ್ಕಿಂತ ಎರಡು ಪಟ್ಟಿಗೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರಲಿದೆ. ಈ ಮೂಲಕ ನವಭಾರತವು ಅತ್ಯಾಧುನಿಕ ಸೌಲಭ್ಯ-ಸವಲತ್ತುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರಬೇಕೆನ್ನುವವರ ನಿರೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಅದು ಈಡೇರಿಸಲಿದ್ದು, ಅಂಥವರೆಲ್ಲರ ವಿಶ್ವಾಸಕ್ಕೆ ಪಾತ್ರವಾಗಲಿದೆ.

ಮುಂಬಯಿ-ಅಹಮದಾಬಾದ್ ನಡುವಿನ ಬುಲೆಟ್ ರೈಲು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕೆಲವರು 'ಇದೊಂದು ಅಸಂಭವ,' ಎಂದು ಟೀಕಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ, ಜನರು ರೈಲು, ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ವಿಮಾನ ಸಂಚಾರಗಳ ಜತೆಗೆ ಅನುಕೂಲಕರವೂ ಸುಖಕರವೂ ಆದ ಹೈಸ್ಪೀಡ್ ರೈಲಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ಅನುಭವವನ್ನೂ ಹೊಂದಲು ಬಯಸಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಈ ಟೀಕಾಕಾರರಿಗೆ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ನಮ್ಮ ದೇಶದ ಆರ್ಥಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಹೇಗಿದೆ ಎಂದರೆ ಇದು ಸಾಕಷ್ಟು ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದ್ದು, ಇಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಹೂಡಿಕೆದಾರರು ಮಂದಗತಿಯಲ್ಲಿ ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇನ್ನೊಂದೆಡೆಯಲ್ಲಿ, ಸರ್ಕಾರವು ತನ್ನ ಹೂಡಿಕೆಯನ್ನು ಭಾರೀ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಿದೆ. ಇಂಥ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಭಾರತದಾದ್ಯಂತ ಸರಿಯಾದ ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯ ಜಾಲವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಇದು ತಕ್ಕ ಮಾರ್ಗವಾಗಿದೆ. ಈ ಹೈಸ್ಪೀಡ್ ರೈಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಭಾರತದ ಆರ್ಥಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಅಪಾರ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಲಾಭವನ್ನು ತರಲಿದೆ. ಇದು ಸಾಧ್ಯವಾಗಬೇಕೆಂದರೆ, ಎಲ್ಲಕ್ಕಿಂತ ಮೊದಲು ಅತ್ಯಾಧುನಿಕ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಿ, ಅವುಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟುನಿಟ್ಟಾಗಿ ಕಾಲಮಿತಿಯೊಳಗೆ ಅನುಷ್ಠಾನಗೊಳಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಹೀಗಾದರೆ ಮಾತ್ರ, ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಎದುರಾಗಬಹುದಾದ ಎಂದಿನ ಅಡೆತಡೆಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಯಲ್ಲಿನ ಗೊಂದಲಗಳನ್ನು ಮೆಟ್ಟಿನಿಂತು, ಯಶಸ್ಸನ್ನು ಕಾಣಬಹುದು.

.....

(ಲೇಖಕರು `ದಿ ಹಿಂದೂ' ಪತ್ರಿಕಾ ಸಮೂಹದ ಮಾಜಿ ಸಹಸಂಪಾದಕರು. ಸ್ವಲ್ಪಕೆ ಇವರು ಆರ್ಥಿಕ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಕುರಿತ ಸ್ವತಂತ್ರ  
ವಿಶ್ಲೇಷಕರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಲೇಖನದಲ್ಲಿರುವ ನಿಲುವುಗಳು ಲೇಖಕರ ವೈಯಕ್ತಿಕ  
ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳಾಗಿವೆ)

(Release ID: 1502974) Visitor Counter : 24

Read this release in: [English](#)

