

ఉద్దీశ్యములకు ప్రధాని మోటి భారీ పోక్.. ఇక వాలి పోస్తులు ఉంటాయి!



ఆర్.ఎస్.ప్రవీణ్ కుమార్ పై సీఎం రేవంత్ రద్ది సంచలన వ్యాఖ్యలు



చైనాకు మార్కెట్‌సోన్ భాలీ గెష్ట్..



చైనా ప్రధాని లీ కియాంకు పాకిస్తాన్ కొత్త గిఫ్ట్ ఇచ్చింది. ఈ రోజు ఉరయం, చైనా ఇంజనీర్ల నుండిన ఇద్దరు ఉగ్రవాదులను పాకిస్తాన్కు రాకమందే జైలులు తరలించే పేరుతో..పాక్ ఇండిషన్స్ ఏజెన్సీ బిఎస్స్ నినిమా వైలింగ్ వారిని హతమార్చింది. అయితే వారితో పాటు ప్రయాణిస్తున్న ఇతర జైలు వ్యాణ్లో కూర్చున్న శాఖలీసు అభివరులు, ఇతర ఉగ్రవాదులందరూ డాచి నుంచి బయలుబడ్డరు. జూలై 14, 2021న పాకిస్తాన్లోని చైనా ఇంజనీర్లతో నిండిన బస్సువై ట్రిప్పీక్-ఇ-తాలిబాన్ పాకిస్తాన్ తీవ్రవాదులు భారీ అత్యాహుతి గాడికి పొల్పుడ్డారు. ఈ అత్యాహుతి డాచిలో నలుగురు చైనీస్ ఇంజనీర్లు నపో 12 మంది వానిపోయారు. ఈ మంచిన తర్వాత పాకిస్తాన్ పై చైనా తీవ్ర నిరసన వ్యక్తం చేసింది. చైనా వ్యక్తిరేకతకు భయపడి, పాక్ పరిపాలన కేసులో ప్రమేయం ఉన్న ఇద్దరు ఉగ్రవాదులను ఆరెస్టు చేసింది. ముహమ్మద్ హజ్రేస్, అతని సప్పచరుడు, యాణ్ అలియాన్ జహంఓబేచ్ ను అరెస్టు చేసింది. విచారణ జరిపింది. 2022లో కోర్టు వారిద్దరికి మరణిక్క వధించింది. ఆరెస్టు చేసిన తర్వాత ఈ ఇద్దరు ఉగ్రవాదులను వేరేరు జైల్స్లలో ఉంచారు. తాజా పరిణామాల రూకారం ఈ ఇద్దరు ఉగ్రవాదులను ఈ ఉరయం సాహిత్యాలోని క్లౌ నెక్కుల్లారీ జైలులు తరలించారు. పీటితో పాటు మరికొందరు ఉగ్రవాదులు, పోలీసు బందోబస్తును కూడా జైలు వ్యాణ్లో మోహరించారు. పాకిస్తాన్ శాఖలీసులు కథనం ప్రకారం.. ఈ జైలు వ్యాణ్లై ఉగ్రవాద సంస్కరణ ట్రిప్పీక్-ఇ-తాలిబాన్ పాకిస్తాన్ ఉగ్రవాదులు గాడి చేశారు. ఈ డాడిలో చైనా ఇంజనీర్లను హతమార్చిన ఉగ్రవాదులిద్దరూ హతమయ్యారు. కాగా..వారితో పాటు ప్రయాణిస్తున్న ఇతర జైలు వ్యాణ్లో కూర్చున్న ఇతర ఉగ్రవాదులు, పోలీసులు ఎలాంటి గాయాలు లాంచేదు. డాడి చేసిన వారి కోసం గాలిస్తున్నామని పోలీసులు తెలిపారు. కానీ ఇది పాక్ చైనాకు ఇచ్చిన గిఫ్ట్ నాని అందరూ అభిప్రాయపడుతున్నారు.

ఏపీకి కేంద్రం శుభవార్త.. గోదావరి పుష్టరాలకు భారీగా నిధులు



జిల్లాకు గోదావరి పుష్టురాలు నిర్వహించడం కోసం 100 కోట్ల రూపాయలు నిధులు ఉట్టాయింపులు జరిగాయి. 2027 గోదావరి పుష్టురాలను పురస్కరించుకుని అభింద గోదావరి ప్రాజెక్ట్లో శాగంగా కేంద్ర ప్రభుత్వం తూర్పు గోదావరి జిల్లాకు ఈ నిధులు కేటాయించారు. ఈ దిక్కగా బూరిజిం శాఖ అధికారుల పసులు త్వరలో ప్రారంభం కానున్నాయి. మరొపైపు.. 2027లో జరిగే గోదావరి పుష్టురాలను ఉనుగంగా నిర్వహించాలని ప్రభుత్వం భావిస్తోంది. ఈ క్రమంలోనే చేపట్టాల్సిన పసులపై ప్రతిపాదనలు సిద్ధం చేసే పనిలో అధికారులు నిమగ్నపుయ్యారు. దీనికి సంబంధించి ఏపీ మునిపల్ శాఖ మంత్రి నారాయణ వెడిక్ రూపొందించాలని ఇప్పటికే అధికారులను ఆడేశించారు.

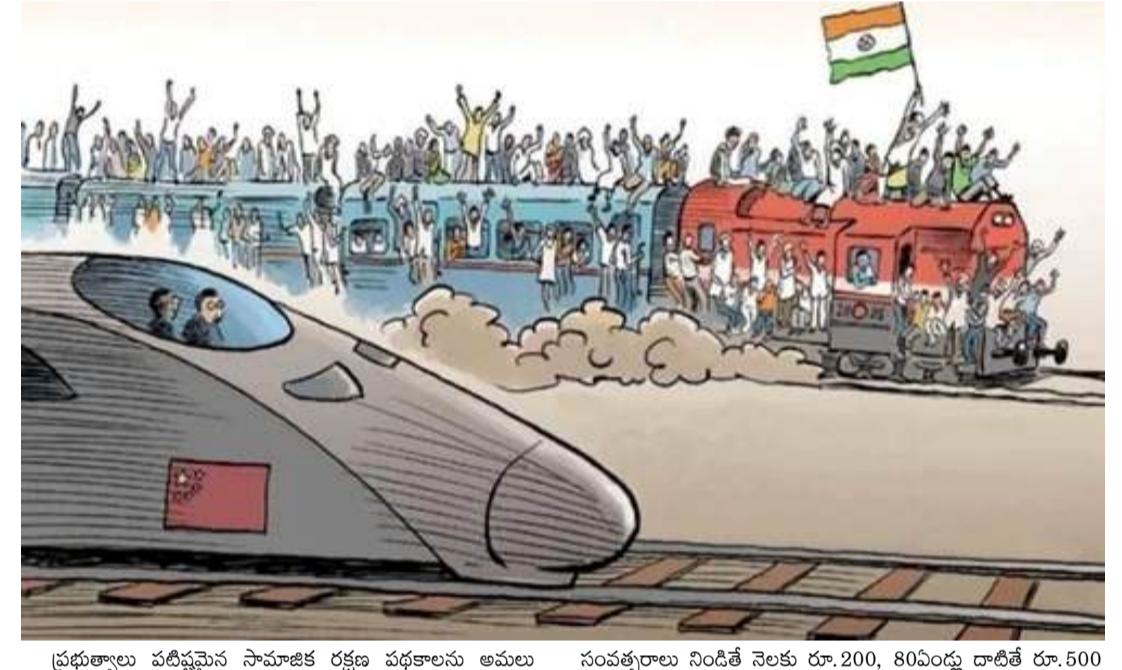
ଓক্টোবৰ ভাৰত রত্নমে!



నిదానంగా కదులుతూ... ముక్కుసూటిగా మాట్లాడుతూ... విలువలను ఎత్తిపుతూ కూడా అన్నయలకు అసార్ధమైన నమున్నత శిథిరాలను చేరుకోవచ్చని ఆరు దశాబ్దాల తన ఆచరణతో దేశానికి చాటిచెప్పిన ద్విగ్జ పారిత్రామికవేత్త రతన్ టాటా బుధవారం రాత్రి కన్యమూర్ఖారు. ఆయన అక్కరాలా రత్నం. సార్థక నామయేయుడు. చెరణని వినిష్టుత, నడులని భృద్ధ సంకల్పం, లక్ష్మిసాధనకు ఎంత దుర్బాహ్లినా పెళ్ళి లక్ష్మణం... విశాల టాటా సాప్రాజ్ఞానిలో ఆయనను విలఱళ వ్యక్తిగా నిలి బెట్టాయి. కనుకనే మాడు దశాబ్దాల పాటు ఆ సాప్రాజ్ఞానికి ఆయన అక్కరాలా చక్రవర్తిగానే వ్యవహరించారు. నిజమే... ఆయన 1962లో సాధారణ ఉండ్రోగిగా చేరినిసాటికి దేశంలో అదీక అప్పున్నత తేచి సంస్క కావోచ్చుగాక. ప్రొగా సంస్క సారథులకు ఆయన అతి దగ్గరివాడు, బంధు వర్గంలో ఒకడు కూడా! కానీ ఆయన ఎదుగులకు తోడ్పునివి అవి కాదు. ఆయన అంకితభావం, దీక్షాదక్షతలు, నిరంతర తపస ఆయనను అంచెలందెలుగా పైపైకి చేశాయి. పేరుకు ఒక సంఘటిత సంస్కే అయినా, అప్పటికే లక్ష్మిలమంది సింఘండికి చల్లని నీడనిచే కల్పవృక్షంగా

పేరుతెచ్చుకున్నా.. టాటాల సామ్రాజ్యం విభిన్న సంస్కరణ మాత్రమే! అందులో నమ్మితత్వం, దిశ, దశ నీరేశించే ఉమ్మడి తాత్ప్రిక భూమిక శూన్యం. జమ్మెపైడీ టాటా, జేఆర్ఎస్ టాటా వంటివారు నేత్తత్వం వహించిన ఆ సంస్కర్త నాయకత్వ స్థానం దక్కలంటే అదుగుదుగునా అవేరోధాలు తప్పలేదు. నెత్తరు చిందకపోవచ్చు... గాయాల జాడ లేకపోవచ్చు, కానీ రోమన్ సామ్రాజ్యాకాలం నాలీ కళోణియంలను తలపించే బోర్డు రూలో తన ఆలోచనలనూ, తన ఖావసనలనూ బిలంగా వినిపించి ప్రత్యర్థుల వాదనలను ఘర్షించుకొని చేయటం మాటలు కాదు. తన ప్రతి పలుకూ, ప్రతి వివరభా నిశితంగా గమనించే, ప్రత్యీంచే ఆ బోర్డు రూలంలో గెలపటం సాధారణం కానే కాదు. కానీ రతన్ అవస్తీ అవాలీలగా చేయగలిగారు. నిప్పుటినున్న చైర్మన్‌జేఆర్ఎస్ టాటా ఆశీర్వాదం పుష్టిలంగా ఉన్న అప్పటికే భిన్న సంస్థలకు సారథులైనవారు సామాన్యులు కాదు. అప్పటికింకా బిస్క్టానే ఉన్న టాటా స్టీల్కు రూసి మెాడి సారథి, పాలిథామిక రంగంలో ఆయన మౌత మోగిస్తున్నాడు. జమ్మెపైడీపూర్వాలో కొలువుదీరిన ఆ సంస్కార్య మకుటంలేని మహారాజు. అజిత్ కేర్రు

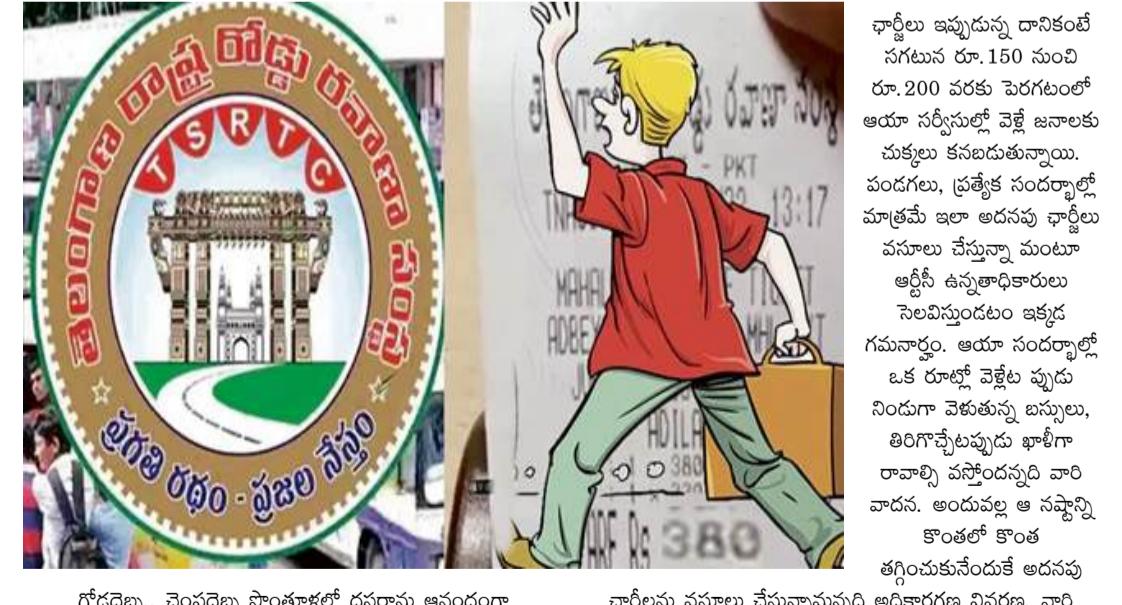
ఎండుకే వంచన...



జరువుస్తున్నాయితే వచ్చే దశాబ్ది కాలంలో ఆసియాలో 26కోట్ల మంది దారిద్ర్యంతో తీవ్ర దిగ్జారాతుని మంగళవారంనాడు వెల్లడించిన బాస నివేదిక హాచ్చిరించింది. ఆసియా-పసిఫిక్ ప్రాంతంలో దారిద్ర్యం పెరుగుతోందని, అనమానతలు విసరినున్నాయని కూడా అందోళన వ్యక్తం చేసింది. మొత్తంగా చూసినవుడు ఈ ప్రాంతంలోని 45 బాతులం జిల్లాలకు సామాజిక భద్రతా పథకాలు అవులు కావటం లేదు. అవులు జరుగుతున్న పథకాలు కూడా ఎంతమందికి మేలు చేస్తున్నాయినుస్తుది ప్రశ్న: ఈ నివేదిక ఆసియా గురించి చెప్పింది గనుక మనదేశం మినహాయింపు కాదు. మన కేంద్ర ప్రభుత్వం జాతీయ సామాజిక సహాయ పథకం సోషల్ ఆడిట్ 2023 నివేదికను విడుదల చేసింది. 1995 నుంచి ఈ పథకం అవులు జరుగుతోంది. దీని ఐదు ఉపపథకాలు ఉన్నాయి. వాటిలో ఒకటిన వృద్ధాశ్వ పెన్ఫ్స్ కింద అరవై

ఇస్తున్నారు. ఈ మొత్తాలు ఎమూలకు సరిపోతాయా పాలకపద్ధి పెదలు చెప్పారి. పారుగు రాష్ట్రం వీటిలో నెలకు నాలుగు వేలు గిరిశ్వంగా ఇస్తున్నారు. బిజీబీ పాలిత రాష్ట్రాలలో వెయ్యి రూపాయలకు మించి ఇప్పటం లేదు, ఇది కేంద్ర ప్రభుత్వ పదకవ్వెనా పెరుగుతున్న ధరలకు అనుగుణంగా పెంచకుండా పాతికేంద్ర నాటి మొత్తాలే ఇస్తున్నది. అంతర్జాతీయ సంస్థల దృష్టిలో ఇదొక ఉద్దరణ పదధకం. ఒకమైపు కోట్లకో మందిని దారిద్ర్యాభిసునంచి ఎగువకు తెచ్చి ఉద్దరించినట్లు మోడి తన జబ్బులను తానే చరుచుకుంటారు. మరోపైపు సామాజిక సంకేర్మం కింద 40కోట్ల మందికి ఉచితంగా బియ్యు, గోధుమలు ఇస్తున్నట్లు గొప్పలు చెప్పుకుంటారు. అంటే వారంతా దారిద్ర్యంలో ఉన్నట్లే కదా! ఎందుకీ వంచన? విషాదకరమైన అంశం ఏమిటంటే అసలు దారిద్ర్యాభిసు ప్రాతిపదిక ఏమిటన్న దానిమీద ఇంతవరకు

బాదుడే పరిష్కారమా



గడదబ్బ.. చంపదబ్బ సామాన్లలో దినానా తెనందిగా
జరువుకుండా మనుకన్న సామాన్య జిల్లాలకు ఇప్పుడు ఈ
రెండుదబ్బలు కలిసి పదుతున్నాయి. పిల్లలజెల్లతో కలిసి ఊరెళ్లామ
నుకుండే కిక్కిణిపోతున్న బస్సులు, రైళ్లు, అయినా అవసులు
పదుతూనే ఎలాగోలూ ఎక్కిపోదామను కుంటే పండగ పేరుతో రెట్టింపు
ఛార్జీల బాదుడు వెరసి ప్రయాణమంబేనే అందోళన వ్యక్తమవు తేంది.
గెత్తేడాది వరకు పండగల సమయాల్లో అదనపు ఛార్జీలు వసూలు
చేయని ఆర్జీసీ ఈ సంపత్తిరం మాత్రం చెడిచప్పుడు లేకుండా వాటిని
వడ్డించింది. దనరాకు నస్పుతున్న ప్రతీత సర్టీసుల లు బేసిక్ ఛార్జీలపై
50శాతం పెంచేసి ప్రయాణికులపై తీవ్ర భారం మోపింది. దీనితో

ఛార్జలును వసాలు చన్నున్నామన్నది అభక్తిగంగ వివరణ. వారి వాదనలో, వివరణలో నిజంగా సహేతుకత, శాంతియుత ఉండా? అంటే నూత్నికి సూర్య శాతం లేదనే అంటున్నారు రవాణారంగ నిపుణులు. ప్రజా రవాణా అయిన ఆస్తినిని నష్టాల ఊచిలోంచి గడ్డక్కించి, లాభాల బాటలో పయనింపజేయాలంటే తాత్కాలిక రాబి కోసం జనాలను భాదటం మాని, శాపుత అదాయాన్ని రాబుటేందుకు మార్గాలను అశైంచాలన్నది నిపుణుల సూచన. కేంద్ర ప్రభుత్వ సంస్కర అయిన నిభి అయ్యగ లెక్కలను తీసుకున్నా, రాష్ట్రంలోని ప్రయాణీకులు, బస్సుల సంఖ్య ఆక్యపెస్టి రేపియో ప్రకారమైనా ప్రభుత్వం, ఆశీసీ చేపడుతున్న వర్షలు ఆ సంస్కర గడ్డక్కించకపోగా, ప్రజా రవాణా వ్యవస్థను ప్రయాణీకులకు దూరం చేసేందని వారు ఆవేదన మకం చేయారు. రాష్ట్రంలో మహాలక్షి పదకుం ఆమలు

ఆందియ్యన్ పోట్లులో తనదైన ముద్ర వేసుకున్నాడు. దార్శి సేల్ టాటా కెమికల్లో తన స్కూల్‌న్యూ స్ట్రింగ్ చేసుకున్నాడు. వీళ్లవరూ రతన్ టాటాను సీరియస్‌గా తీసుకోలేదు. అతన్ని అవలీలగా అధిగమించవచ్చనుకున్నారు. రతన్ తన పేరులో చివరున్నరెడడక్కరాల పుష్పమా అని ఇంత దూరం వచ్చాడు తప్ప సరుకు లేదనుకున్నారు. అయిన రాక్వె అలోచించటం సమయాన్ని వృథా చేసుకోవడమే అనుకున్నారు. కానీ రతన్ పరిశీలనాశ్రి అహాము మైనది, అనితర సాధ్యమైనది. ఈ మహాస్థాప్రాయాంలో ఏం జరుగుతున్నదో, లోపలేమెటో అచిర కాలంలోనే పసిగట్టాడు. తప్పకుడైశుకులకు తక్కువేం లేదు. మరుపుపరులకు ఎప్పులీకప్పుదు లాభాల పంటా పండుతోంది. కానీ అట్టదుగున అవాంఘనియుమైన పోకడలు కనబడుతున్నాయి. వాతాని వక్కిద్దిశేసుంపు మరిన్ని రెఱ్లు పెంచి మనతరమైనదిగా తీవ్రిద్దటం అసాధ్యమేమీ కాదని ఆయిన నిర్ణయించుకున్నాడు. 1991 నాటికి దేశంలో అడుగుపెట్టిన ఆర్కి సంస్కరణల నేపర్చులో పాత పద్ధతిలోనే లోసోను కొనసాగినే త్వరణానే అది గ్రూపు చేజిరటం ఖాయుమన్ నిర్ణయానికాచ్చాడు. జేత్తల్ మంచితనమా, గమనించలేని తత్త్వమౌ గానీ... టాటా స్టీల్లో అప్పటికి టాటాలకున్న ప్రమాటర్ వాటా కేవలం అయిదు శాతం మాత్రమే. ఇదే కొనసాగతే ఏదోనాటికి అది ఎవరి చేతుల్కొనా పోవచ్చని రతన్ గ్రహించారు. అదొక్కటే కాదు... గ్రూపు సంస్కర్లో ఏ ఒకళాటి చేజిరకుండా ప్రమాటర్ వాటాను గణియంగా పెంచారు. సాంత సంస్కరము పదిలపరుకోవడమే కాదు, ఖండాంతర అంగ్లో-డచ్ స్టీల్ సంస్కర్ కోరన్ను వశపరుచుకున్నారు. ఒకప్పుడు తనకు అవరోధంగా నిలిచిన అమెరికన్ దిగ్జి సంస్కర్ ఫోర్ట్ నుంచి జాగ్వార్ ల్యాండరోవర్సును టాటాల తీరానికి చేర్చారు. వర్తమానంలో పారిత్రామికవేత్తల ఎదుగుదల ఎలా సాధ్యమువుతున్నదో బాటటింగానే కనబడుతోంది. కానీ రతన్ టాటా ఇందుకు భిన్నం. టాటా సంస్కరమై ముప్పడకుండా, వర్కమార్కుల భోలికిపోకుండా నిదానంగా తన ప్రశ్ననం సాగించారు. ఆయిన పట్టిందల్లా బిగారమేనని చెప్పాడానికి లేదు. కోరన్ పేకోవర్ అయినా, నానో కారు ఉత్సత్తి ఉబలాటమైనా, టాటా గ్రూపు సంస్కర్ పైర్లోన్గా పైరన్ మిట్రీ ఆగమన, నిర్మపుణ్లో అయినా రతన్ వైఫల్యాలు స్పష్టంగా కనబడతాయి. అందుకాయిన విమర్శలను ఎదుర్కొనక తప్పలేదు. అలాగే టాటా స్టీల్ను దాచావు 1,200 కోట్ల డాలర్ల విలువైన సంస్కర్ తీవ్రిద్దినస్యుడూ, దేశీయి విధ్యుతి ఆధారిత వాహన రంగంలో టాటా మోబాయ్ ను మార్కెట్ లీడర్గా ముందుక ఉకించినప్పుడూ అయిన గర్వం తలకెక్కించుకోలేదు. ఇఖాళ్లి రోజున బహుళజాతి సంస్కరమాపోరంగా ఖండాంతరాల్లో వెలుగు లీనుతున్న టాటా గ్రూపు నిరుదించెన్నా 16,500 కోట్ల డాలర్లు. ఆయన ప్యక్కిగత ఆదాయమే కొన్ని పండల కోట్లు అయినా చివరి పరకూ అతి సాధారణ జీవితం గడిపి, అనపోయిలకు అందరండలందించి జీవియాన్ని ధన్యం చేసుకున్న రతన్కు కొందు కేరుకుంటున్నట్లు 'భారతరత్న' ప్రకటిస్తే అది ఆ అత్యస్తుత వరస్కూరానికి మరింత వన్నె తెఱ్పుంది. ఆ మహామనీషికి 'సాక్షి' వినముంగా నివాటుల్చ్చినస్యున్ది.

విశ్వాసాంగం లూ ప్రమాణం లడు. నాంకితికగా ఒక ప్రాచీపదికను గుర్తించినప్పటికీ అనేక దేశాల్లో దానికి ఎగువన అనేక కోట్లలుమంది ఎప్పుడైనా దారిద్ర్యాలో తీరిగి కూరుకుపోయే వాగిగా వున్నారు. ఇది ఎలా అంటే గోవిషాత రాయుడు దుర్వర దారిద్ర్యంతో ఉన్నట్లు, చాల్చివాలని అంగవప్పుడు చుట్టుకుంటే దాన్నంచి బయలుపచినట్లు పరిగించటంగా చెప్పవచ్చు. అనుకోని అవాంతరాలు ఏర్పడితే అంగవప్పుడు కూడా కొనుకోక్కేరు. అనేక అంశాలను పరిగణనలోకి తీసుకున్న ప్రపంచ భూమికు 2017లో దుర్వర దారిద్ర్యాల్ఫి ప్రమాణంగా రోజుకు విఫిపి వర్ధించి ప్రతిమనిఖి 1.9 దాలర్లుగా ఉన్న దాన్ని 2.15 దాలర్లకు పెంచి అంతకంటే తక్కువ ఆదాయం వచ్చేవారిని గర్జుదిర్యులుగా వర్గీకరించింది. మన కరస్టిలోకి దీన్ని మార్పుకుంటే రోజుకు ప్రతిమనిఖి రూ.180 కంటే తక్కువ వచ్చేవారని అర్థం. ఎపరికి వారు దీన్ని వర్తించేసుకుని తామెక్కడ ఉన్నది అర్థం చేసుకోవచ్చు. ప్రపంచంలో అత్యుత్తిక ధనవంతమైన దేశంగా పరిగణించే అమెరికలో అంతకంటే తక్కువ రాబిడి వచ్చేవారు 1.2 శాతం ఉన్నారు. ఈ కారణంగానే మన దేశంలో ఉనిత బియ్యం ఇప్పుడుట్లు అక్కడ పేదలకు ఆపరి కూపాన్నన ప్రభుత్వం ఇస్తున్నది. ఇండ్యు లేని వారు మనదేశంలో రోడ్స్ మీద పడుకున్నట్లే అక్కడ పొర్చుల్లో, ఇతర బహిరంగ ప్రదేశాల్లో ఉండేవారు కూడా ఉన్నారు. మనదేశాన్ని 2047 నాల్సి ఎక్కుడికో తీసుకుపోతామని చెబుతున్న నరేంద్రమాణి, ఆయనకు భజన చేసే చంద్రబాబు, నితీమృషార్ వంటి వారు కొలువై ఉన్న మనదేశంలో గర్జుదిర్యులు 12.9 శాతం(2022) మంది ఉన్నారు. ఇది ప్రపంచ సగటు తొమ్మిదిశాతం కంటే ఎక్కువ. అదే 3.65 దాలర్లను తీసుకుంటే 44 శాతం, 6.85 దాలర్లను తీసుకుంటే 81.8 శాతం ఉన్నారు. ప్రపంచ సగటును చూస్తే ఈ తరగితికి కిందకు వచ్చే వారు 9-22.4-44.9 శాతం వంతున ఉన్నారు. కమ్మాన్నిస్టు నియంతల దేశం, అక్కడ ప్రజాస్సుమ్మా ఉండదు అని చెప్పే చైనాలో ఈ అంతాలు వరుగొ 0-0.1-17(2020 నంపత్తరం ప్రపంచబ్యాంకు సమాచారం)శాతం మాత్రమే. ప్రపంచబ్యాంకు సమాచారం ప్రకారం.. 2019లో 2.15 దాలర కంటే తక్కువ వచ్చే వారు 64.8 కోట్ల మంది ఉన్నారు. ఆసియున్ దెవలప్పెంట్ బ్యాంకు చెబుతున్నదాని ప్రకారం రోజుకు 1.25 దాలర కంటే తక్కువ ఆదాయం వచ్చేవారు ఆసియు-పసిఫిక్లో 70 కోట్ల మంది ఉన్నారు. నిజానికి ఈ 1.25 దాలర్లన్నిది 1988 నుంచి 2005 పరకు 15 అతిపేద దేశాలలో ధరలు, కరెస్టిల విలువను పరిగణనలోకి తీసుకుని నిర్ణయించారు. దిస్ట్రీ ఆసియా నుంచి కెరండు దేశాలను మాత్రమే తీసుకున్నారు. నాల్సి నేటీకి వచ్చిన తేడాను పరిగణనలోకి తీసుకుంటే దారిద్ర్య నిర్మాలన, దారిద్ర్యార్థ నిర్మయం అంతా అంకెల గారడీ తప్ప మరొకించి కాదు.

తర్వాత ఆర్థిని ఆక్షుపేస్తి రపియో పెరగలము కాదు, ఆ సంస్కరణల్లా బాటలోకి వచ్చిందనేది అధికారిక లక్ష్య సారాంశం. ఈ పథకానికి ముందు ఆర్థిని బస్సుల్లో ప్రతీరోజు సగటును 35 లక్షల మంది ప్రయాణిస్తే, ఇప్పుడు ఆ సంఖ్య 55 లక్షలకు చేరింది. అంటే రోజువారీ ప్రయాణికుల సంఖ్య 20 లక్షలు పెరిగిందనస్తమాట. కానీ పెరిగిన పాసింజర్ల సంఖ్యకు అనుగుణంగా ఆర్థిని బస్సుల సంఖ్యను పెంచకపోవటం గమనార్దం. మహాలక్ష్మిని ప్రవేశపెట్టకముందు 9,100 బస్సులుంటే, ఇప్పుడు కూడా వాటి సంఖ్య అంతే ఉండబంపు ప్రయాణికుల పట్ల ప్రభుత్వ చిత్తవద్దికి నిర్దఃసం. నిచి అయ్యాగ్గె లక్ష్యాల్లో (దేశ సగటు ప్రకారం) యు బట్టి జనాభాలో ప్రతీ వెయ్యి మందికి 1.2 బస్సులుండాలి. ఆ బాప్పున ప్రతీ పది వేల మందికి 12 బస్సులు, అదే లెక్క ప్రకారం నాలుగు కోట్ల మంది తెలంగాణ ప్రజలకు 48 వేల బస్సులను ఆర్థిని తిప్పాలి. కానీ ఇప్పుడు మన తెలంగాణ రోడ్ల మీద తిరుగుతున్నది కేవలం 9 వేల బస్సులే. సర్వార్థకు ప్రయాణికుల పట్ల నిజంగా చిత్తవద్ది ఉంటే తక్షణమే 40 వేల బస్సులను కొస్టగోలు చేసి, ప్రజల రవాణాను మెరుగుపరాశి. మహాలక్ష్మి పథకం తర్వాత బస్సుల్లో ఆక్షుపేస్తి రేటు 100 సంచి 137 శాఖానికి పెరిగిందని స్థాక్షర్తూ ఆర్థిని పెద్దలే చెబుతున్న క్రమంలో ఇక్కడ మనం ఓ విషయాన్ని గమనించాలి. నించంచనల ప్రకారం ఒక్కో బస్సులో 50 మందికి మించి ప్రయాణించకాదను. కానీ బస్సుల సంఖ్య పెరక్క పోవటం, ఈ విషయాన్ని ప్రభుత్వం వచ్చించుకోకపోవటంతో ప్రస్తుతం సామర్థ్యానికి మించి 150 మంది వరకూ ప్రయాణిస్తున్నారు. దీనితో జనాలు తోసుకుంటూ, తోక్కుకుంటూ, కనీసం గాలి కూడా పీల్చుకునే వెసులుబాటు లేకుండా అత్యంత ప్రమాదకర వరిణితుల్లో ప్రయాణి స్తున్నారు. ఈ క్రమంలో ఇప్పటికే అనేక అవాంఘనియ సంఘటలు చేటుచేసుకున్నాయి. మున్సుందు జరగరానిది మైనా జరిగితే దానికి బాధ్యతపెరు? ఇలా గణాంకాలు, లెక్కలు, వార్షవ పరిస్థితులన్నింటినీ చూస్తే ప్రజల అవసరాలకు అను గుణంగా, ప్రయాణికుల సంఖ్య, ఆక్షుపేస్తి రేపియో ఆధారంగా బస్సుల సంఖ్యను పెంచటం ద్వారా ఆదాయాన్ని పెంచుకోవాల్సిన ఆర్థిని, అందుకు విరుద్ధంగా వ్యవహారిస్తోందని చెప్పుక తప్పదు. ఇదే సమ యంతో 'పందగలవ్పుడు ప్రయివేటు ట్రావెల్స్ ఛార్టేర్లను భాదితే తప్పులేదుగాని, ప్రజా రవాణా వ్యవస్థను కాపాడుకోవానికి మేం కొంచెం పెంచితే గగ్గెలందుకు...?' అంటూ ఆర్థిని ఉన్నతాధికారులు వితండ వాదన చేయటం విధుద్దరం. అయినా ప్రయివేటు ట్రావెల్స్ అర్డర్సోలు దంచాను అర్టుకుని, వాటిని నియంత్రించాల్సిన బాధ్యత ప్రభుత్వానిది, ఆర్థినిదే కడా? ఆ వని చేయకుండా ప్రయాణికులపే భారాలు మౌపితే ఏం లాభం?

