Registered Office :
1st Floor, Khivraj Complex 1
No. 480, Anna Salai,
Nandanam, Chennai 600 035
Phone : 24313094 to 97
Fax : 24313093
Email : registered@indbankonline.com
CIN No. L65191TN1989PLC017883

Indbank
Merchant Banking Services Ltd
(A Subsidiary of Indian Bank)

Ref: Sec/2023-24 January 24, 2024

Bombay Stock Exchange Limited Phiroze Jeejeebhoy Towers Dalal Street Mumbai 400 001 **Scrip Code: 511473**	**National Stock Exchange of India Limited** Exchange Plaza Bandra Kurla Complex Bandra (East) Mumbai 400 051 **Scrip Code: INDBANK**

Dear Sir/Madam,

Sub: Newspaper Advertisement for publishing financial results

Please find enclosed the copies of newspaper advertisements published in Business Standard (English) and Makkal Kural (Tamil) on 24th January 2024 regarding the financials results of the company for the quarter ended 31st December 2023.

This is for your information and records.

Thanking you,

Yours faithfully,

CHITRA MANGALAM ACHUTHANANDAIYER

Digitally signed by CHITRA MANGALAM ACHUTHANANDAIYER
Date: 2024.01.24 18:23:10 +05'30'

Chitra.MA
Company Secretary and Compliance Officer

Encl: a/a

PHOTO: SHUTTERSTOCK

STEPPING ON THE NATURAL GAS

Three-wheeler dominance gives Bajaj the confidence to try two-wheelers running on CNG

SURAJEET DAS GUPTA
New Delhi, 23 January

Bajaj Auto, the king of the market for CNG-powered passenger three-wheelers, now wants to replicate this dominance in two-wheelers. The difference is that while the former is zooming — registrations for CNG-powered passenger three-wheelers nearly doubled during January-December 2023 — the latter, meaning a market for CNG-powered two-wheelers, does not exist.

CNG, or compressed natural gas, works in a way similar to petrol in internal combustion engines (ICE), but is considered more environment-friendly and cheaper to run than petrol. More and more auto-rickshaws find it economical and profitable to run on CNG, pushing up the penetration of CNG in all three-wheelers from 26 per cent in 2020 to 57 per cent now. In passenger three-wheelers, CNG is 67 per cent.

But CNG has not yet been proven as a commercially viable two-wheeler fuel. In 2016, the central government started a pilot with Indraprastha Gas Ltd to run two-wheelers on CNG in Delhi, under which a few Honda Activa scooters were converted to CNG, but the project did not go far.

Undaunted, Bajaj is looking at launching a CNG-powered motorcycle by 2024-25 and then testing the market with a CNG scooter. For projections, it is looking at electric two-wheelers as an indication.

"We expect it [CNG two-wheelers] to mirror the share of electric. If 5 to 7 per cent of mobikes are expected to go electric, there is no reason not to have a similar share for CNG. And in scooters, if that number is 25 per cent for electric, we are looking at the same levels for CNG," Rakesh Sharma, executive director of Bajaj Auto, told *Business Standard*.

Driven by 3-wheelers

Bajaj is not the first company in the world to think of CNG for two-wheelers. Way back in 2009, Zanella, in Argentina, came out with a factory-fitted CNG model, but it did not lead to a big commercial breakthrough. Some companies in China have tried it, but did not look at scale.

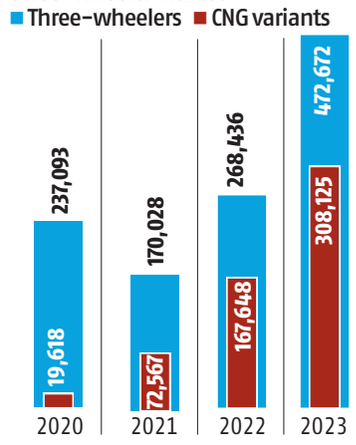
Bajaj draws its confidence from its success with CNG-powered three-wheelers. Sharma says many who buy ICE three-wheelers and replace it after seven years are now coming after four years to replace their ICE vehicle with a CNG version. They find it so remunerative they do not mind giving up on the remaining three years of their ICE three-wheeler. As a positive side effect, the conversion to CNG helps in reducing carbon emissions, one of the stated goals of the government to curb the ill effects of climate change.

In addition to its three-wheeler success, Bajaj is buoyed by the widespread CNG infrastructure that has burgeoned in the last few years, with 4,600 filling stations in more than 335 towns, as of the last quarter. A study undertaken by Bajaj shows the average density of CNG stations is one for every 62,000 people. The network already covers 70 per cent of the two-wheeler market.

Comparing this to the EV infrastructure, EV players say there are almost 10,500 public charging stations in the country, of which 80 per cent are in the metros. These numbers must be seen in the context of the time taken to recharge an electric two-wheeler (four to seven hours, depending on the battery) versus the three to six minutes spent on refilling a CNG vehicle.

GAINING GROUND

CNG growing in passenger three-wheeler market



Source: Vahan data

Talking costs

But how does the cost of ownership and operations compare?

Sharma says the running cost per kilometre is more relevant in the case of motorcycles, which typically run 40 to 50 km a day, sometimes more, than for scooters, whose usage is usually 20 to 30 km.

This, says Bajaj, needs a nuanced look. The cost of running a petrol three-wheeler is about ₹4.4 per km and of a CNG three-wheeler about ₹2.5 per km — 45 per cent lower. The difference, the company says, would be very similar, if not the same, for two-wheelers. For electric two-wheelers, however, the running costs are far lower than even CNG.

Sharma says he cannot give out the difference between the cost of producing an electric two-wheeler and a CNG-powered one, because it is competitive information, but CNG two-wheelers would have a lower cost than electric two-wheelers.

In theory, to make CNG two-wheelers, the company has to modify its ICE platform to make it suitable to run on CNG. Industry experts say 90 per cent of the cost of producing a CNG two-wheeler could be the same as a petrol two-wheeler. In electric, on the other hand, the commonality of components is only about 35 per cent.

That said, CNG two-wheelers would need to be priced higher than their petrol versions, not only because of the modifications but also because the ICE market has much larger and more efficient economies of scale. That is why Bajaj has been trying to persuade the government to lower the goods and services tax on CNG two-wheelers to promote their adoption.

Minuses and pluses

Bajaj Auto's competitors, especially startups making electric two-wheelers, say Bajaj's push for CNG does not make sense for them.

"We don't find any benefit that compensates for the problems, such as the additional weight of the kit leading to less efficiency, and the fears on safety. Also, the range of electric, which was a worry earlier, is no longer an issue, as electric two-wheelers can be easily charged at home. So, frankly, it has no pluses for us," says the founder of a leading EV startup that once considered CNG.

Others say CNG does not really address the two focus areas of the government on going green. One is reducing the foreign exchange outgo by cutting down on fossil fuels. India depends on imports for half of its natural gas needs. The other is to reduce carbon emissions. CNG, they say, can be an interim measure at best, as it reduces emissions but to the extent EVs do.

There have also been concerns on safety. Lugging a gas cylinder on a mobike can be tricky.

Bajaj executives point out that there are safety norms clearly written down by the government, and, because so many three-wheelers with CNG cylinders are moving around the country, the fear is unfounded. The challenge is to design a CNG unit top down again so it is in sync with the vehicle.

That is a work in progress.

Some of Bajaj's rivals say its CNG drive comes from the motorcycle major's experience in building an electric motorcycle with power, which would require heavier and bigger batteries. A heavier and larger battery impinges on performance and efficiency, undermining the appeal of a motorcycle. It can be done, but the price differential between an electric mobike and its ICE version will be so huge that it will not be a viable market proposition.

CNG could be the answer.

CNG SCAN

PROS

- **Large and wide CNG filling network** in 335 cities
- **No range issues** with CNG two-wheelers
- **Cost of modifying an ICE platform** to CNG much lower than switching to electric
- **Operating cost per kilometre** can be 45% lower than ICE vehicles
- Helps **reduce carbon emissions**

CONS

- **Operating cost per kilometre** far lower for EV than CNG
- As CNG is imported, **no reduction in forex outgo**
- **Safety concern** with a two-wheeler carrying a gas cylinder
- **Range no longer an issue** with electric two-wheelers
- CNG can at best be an **interim measure**

Growing better crops

AMBI PARAMESWARAN

The first time I learnt about diffusion of new ideas was when I was having a chat with my summer internship mentor, Subhas Chakravarthy, in 1978. We were discussing the challenges of launching products in the context of a new magazine that was being launched by the Ananda Bazar Group. Who will pick up a magazine that offered in-depth content, long-form interviews, and very little politics and movies? Is it possible to specifically target these consumers?

Subhas, I remember, told me about the way Indian agronomists managed to convince the largely illiterate farmers to adopt new varieties of hybrid seeds. This discussion flashed through my mind as I read the names of illustrious people who left us in the year 2023.

This country owes a huge debt of gratitude to Dr M S Swaminathan, the legendary agricultural scientist and the key architect of the Green Revolution that converted a food-shortage country into a food-surplus country in less than a decade.

How did this miracle happen? How did they convert Indian farmers to adopt new forms of cultivation and new hybrid seeds? Remember there was no internet, television or even wide spread readership of Indian language newspapers.

I was told that the agri-scientist applied what had been espoused in the theory of diffusion of innovation by Everett Rogers. The first edition of the book *Diffusion of Innovations* was published in 1962 when Rogers was just 31 years of age and was an assistant professor of rural sociology at Ohio State University. The theory explained that not all consumers are equally ready to adopt innovative products. Rogers' research showed that adopters of any new innovation or idea can be categorised as innovators (2.5 per cent), early adopters (13.5 per cent), early majority (34 per cent), late majority (34 per cent) and laggards (16 per cent). Early work on the theory was done on two categories of products — hybrid seeds [farmers] and antibiotics [doctors]. It is reported that this book was one of the top two most quoted in the field of social sciences.

Remember we are talking about India of the 1960s. An agri-scientist cannot possibly convince a farmer to adopt an unknown method of farming. They will probably get beaten black and blue by the tough Indian farmer. What Dr Swaminathan's team did was to identify opinion leaders in key village clusters. They then got these opinion leaders, maybe the *mukhia* of the big landlords, to give them a small plot of land. These were the "test plots"; in these test plots, agri-scientists planted the new hybrid seeds and got the villagers to monitor the progress. Low and behold, a few weeks or months later, the result was there for all to see. The trick was not to try and convert everyone in one sweep but to go after the potential "innovators". Even with them don't ask for the whole landholding, just a test plot. By adopting this gentle nudging method they managed to spread the good word about the new hybrid seeds within a few years. What happened then was a tsunami of farmers clamouring for the new miracle "*beej*". And the rest is history. India's foodgrain production increased from around 70 million tonnes in 1966 to around 120 million tonnes in 1976; it kept climbing and reached 176 million tonnes by 2000.

The adoption of hybrid seeds by Indian farmers was not an accident, but it was through the application of a well-designed consumer strategy. Can all products and services take this approach? Academic research is a little lean on this

The adoption of hybrid seeds by Indian farmers was not an accident, but it was through the application of a well-designed consumer strategy. Can all products and services take this approach? Academic research is a little lean on this. Often adoption behaviour is explained post-facto. After a product has been adopted it is easy to find out who adopted it early and who came late to the party. But if I am launching a new product or service, it is very difficult to identify the innovators and early adopters and beam my messages to them. In this regard, Indian agri-scientists managed to identify the right target to convert, the opinion leaders in village clusters. For those who want to understand the adoption of technology products the book *Crossing the Chasm* by Geoffrey Moore is a good guide.

Many government policy interventions can benefit from the diffusion of innovation theory. Getting people to pay their income taxes on time. Getting urban citizens to keep their city clean. Getting more childless couples to adopt orphans. Getting more people to donate their organs. I can go on. The question is who will be the innovators and early adopters in each of these categories. I remember discussing the challenge of raising funds for an orphanage with a non-governmental organisation. They were emphatic that their best source were women and hence they spent their limited budgets on women portals. Could they have gone a little more narrow in defining their innovators? Can it be girls in senior years in colleges? Can they be targeted better?

As the year 2023 drew to a close I was left with many of these thoughts as I remembered the way Indian farmers were convinced to use hybrid seeds and the tremendous contribution made by Dr Swaminathan to help India become a net food grain exporter.

Ambi Parameswaran is a bestselling author and founder of Brand-Building.com a brand advisory. He can be reached at ambimgp@brand-building.com

முதலமைச்சர் மு.க.ஸ்டாலினை முகாம் அலுவலகத்தில், தி.மு.க.வில் நாடாளுமன்ற தேர்தல் அறிக்கை தயாரிக்க அமைக்கப்பட்ட கனிமொழி எம்.பி. தலைமையிலான குழுவினர் சந்தித்து வாழ்த்து பெற்றனர்.

தமிழ்நாட்டில் பல்வேறு பகுதிகளுக்கு சென்று

மக்களின் கோரிக்கைகளை கேட்டறிந்து தி.மு.க. தேர்தல் அறிக்கை இருக்கும்

கனிமொழி எம்.பி. பேட்டி

சென்னை, ஜன.24–

நடைபெற இருக்கும் நாடாளுமன்ற தேர்தலில், மக்களின் கோரிக்கைகளை கேட்டறிந்து தி.மு.க. தேர்தல் அறிக்கை இருக்கும் என்று கனிமொழி எம்.பி. தெரிவித்தார்.

தி.மு.க.வில் நாடாளுமன்ற தேர்தல் அறிக்கை தயாரிப்பதற்கு கட்சியின் துணை பொதுச்செயலாளர் கனிமொழி எம்.பி. தலைமையில் குழு அமைக்கப்பட்டது. இந்த குழுவின் ஆலோசனை கூட்டம் சென்னை அண்ணா அறிவாலயத்தில் நேற்று நடைபெற்றது.

கனிமொழி எம்.பி. தலைமையில் நடைபெற்ற இந்த கூட்டத்தில் குழுவின் உறுப்பினர்களான தி.மு.க. செய்தி தொடர்பு தலைவர் டி.கே.எஸ். இளங்கோவன், விவசாய அணி செயலாளர் ஏ.கே.எஸ்.விஜயன், சொத்து பாதுகாப்புக்குழு செயலாளர் அமைச்சர் பழனிவேல் தியாகராஜன், தகவல் தொழில்நுட்ப அணி செயலாளர்அமைச்சர் டி.ஆர்.பி.ராஜா, வர்த்தகர் அணி துணை தலைவர் கோவி.செழியன், ராஜேஸ்குமார் எம்.பி., மாணவர் அணி செயலாளர் எழிலரசன் எம்.எல்.ஏ., அயலக அணி செயலாளர் எம்.எம்.அப்துல்லா, மருத்துவர் அணி செயலாளர் டாக்டர் எழிலன், பெருநகர சென்னை மாநகராட்சி மேயர் பிரியா ஆகியோர் கலந்துகொண்டு தேர்தல் அறிக்கை தயாரிப்பது தொடர்பாக ஆலோசனை நடத்தினார்கள்.

இந்த கூட்டம் முடிந்தவுடன் கனிமொழி எம்.பி. நிருபர்களுக்கு அளித்த பேட்டியில் கூறியதாவது:

தி.மு.க. தேர்தல் அறிக்கை தயாரிப்பு குழு தமிழ்நாட்டில் பல்வேறு பகுதிகளுக்கு சென்று அங்கு இருக்கிற தொழிலாளர்கள், விவசாயிகள், மீனவர்கள், கல்வியாளர்கள் மற்றும் மக்களின் கோரிக்கைகளை கேட்டறிவோம். பின்னர் மீண்டும் சென்னைக்கு வந்து இந்த தேர்தல் அறிக்கையை முடிவு செய்வதற்கான பணிகளை தொடங்குவோம்.

தற்போது எந்தெந்த ஊர்களுக்கு முதலில் பயணம் செய்கிறோம் என்ற அந்த பட்டியலை இன்று முடிவு செய்து இருக்கிறோம். இந்த பட்டியலை முதலமைச்சரிடம் காண்பித்து ஒப்புதல் பெற்ற பின்னர் அந்த ஊர்களுக்கு பயணம் செய்வோம்.

தேர்தல் அறிக்கையை முதல் அமைச்சரிடம் கொடுத்து அவர் வெளியிடும்போது அதில் உள்ள அம்சங்கள் உங்களுக்கு தெரிய வரும். தேர்தல் அறிக்கைக்கு பொதுமக்கள் யோசனை தெரிவிக்க தொலைபேசி எண், இமெயில் முகவரி போன்றவை ஒரிரு நாளில் அறிவிக்கப்படும்.

இந்த முறை தி.மு.க. தேர்தல் அறிக்கை, இந்த தேர்தலுக்கான கதாநாயகியாகவும் இருக்கலாம். இவ்வாறு கனிமொழி எம்.பி. கூறினார்.

தைப்பூசம், குடியரசு தினம் – 4 நாட்கள் தொடர் விடுமுறை: தமிழகம் முழுவதும் 580 சிறப்பு பஸ்கள் இயக்கம்

சென்னை, ஜன.24–

தொடர் விடுமுறையையொட்டி தமிழகம் முழுவதும் 580 சிறப்பு பஸ்கள் இயக்கப்பட உள்ளது.

தைப்பூச விழா (நாளை), குடியரசு தினம் (நாளை மறுதினம்), 27ந் தேதி (சனிக்கிழமை), 28 (ஞாயிற்றுக்கிழமை) என தொடர்ச்சியாக 4 நாட்கள் விடுமுறை வருகிறது. இதையொட்டி சென்னையில் படிப்பு, பணி நிமித்தமாக தங்கி உள்ளவர்கள் சொந்த ஊர்களுக்கு செல்ல திட்டமிட்டுள்ளனர். எனவே தென்மாவட்ட ரெயில்கள் அனைத்திலும் முன்பதிவு டிக்கெட்டுகள் விற்று தீர்ந்துள்ளது.

காத்திருப்போர் பட்டியல் நீண்டுள்ளது. 'தட்கல்', பிரீமியம் தட்கல் டிக்கெட்டுகளை பயணிகள் எதிர்நோக்கி உள்ளனர். இந்த நிலையில் தமிழ்நாடு அரசு சார்பில் சிறப்பு பஸ்கள் அறிவிக்கப்பட்டுள்ளன.

இதுதொடர்பாக தமிழ்நாடு அரசு விரைவு போக்குவரத்து கழக மேலாண்மை இயக்குனர் வெளியிட்டுள்ள செய்திக்குறிப்பில் கூறியிருப்பதாவது:

தைப்பூசம், குடியரசு தினத்தை முன்னிட்டு நாளை (வியாழக்கிழமை) முதல் 28ந் தேதி வரை தொடர் விடுமுறை நாட்கள் வருவதால், இன்றும், நாளையும் சென்னை கோயம்பேடு, கிளாம்பாக்கம் மற்றும் பிற இடங்களில் இருந்தும் கூடுதலான பயணிகள் தமிழகம் முழுவதும் பயணம் மேற்கொள்வார்கள் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இதனை கருத்தில் கொண்டு, தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்து கழகங்கள் சார்பில் தினசரி இயக்கப்படும் பஸ்களுடன் கூடுதலாக சிறப்பு பஸ்களை இயக்கிட திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

சென்னையில் இருந்து தமிழகத்தின் முக்கிய இடங்களுக்கு இன்று மற்றும் நாளை தினசரி இயக்க கூடிய பஸ்களுடன் கூடுதலாக 405 சிறப்பு பஸ்களும் மற்றும் பல்வேறு இடங்களில் இருந்து அதாவது கோவை, மதுரை, நெல்லை, திருச்சி, சேலம் போன்ற இடங்களில் இருந்து முக்கிய இடங்களுக்கும் மற்றும் பெங்களூருவில் இருந்து பிற இடங்களுக்கும் 175 சிறப்பு பஸ்கள் என ஆக மொத்தம் 580 சிறப்பு பஸ்கள் இயக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

மேலும், ஞாயிற்றுக்கிழமை அன்று சொந்த ஊர்களில் இருந்து சென்னை மற்றும் பெங்களூரு திரும்ப வசதியாக பயணிகளின் தேவைகேற்ப அனைத்து இடங்களில் இருந்தும் சிறப்பு பஸ்கள் இயக்கிட திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

இந்த நிலையில், இன்று 5 ஆயிரத்து 722 பயணிகளும், நாளை 7 ஆயிரத்து 222 பயணிகளும் சென்னையில் இருந்து பயணம் மேற்கொள்வதற்காக முன்பதிவு செய்துள்ளனர். ஞாயிற்றுக்கிழமை அன்று 15 ஆயிரத்து 669 பயணிகளும் முன்பதிவு செய்துள்ளனர். இந்த எண்ணிக்கை மேலும் அதிகரிக்க வாய்ப்பு உள்ளதால் தொலைதூர பயணம் மேற்கொள்ள இருக்கும் பயணிகள் தங்களது பயணத்திற்கு முன்பதிவு செய்து பயணிக்கலாம்.

இந்த சிறப்பு பஸ்கள் இயக்கத்தை கண்காணிக்க அனைத்து பஸ் நிலையங்களிலும் போதிய அலுவலர்கள் நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர். எனவே, பயணிகள் மேற்கூறிய வசதியை பயன்படுத்தி தங்களது பயணத்தை மேற்கொள்ளலாம்.

இவ்வாறு அதில் கூறப்பட்டுள்ளது.

கட்டிடங்களின் மேற்கூரையில் 3 கிலோ வாட் வரையில் 'சோலார்' அமைக்க சாத்தியக் கூறு ஒப்புதல் தேவை இல்லை

தமிழ்நாடு மின்சார வாரியம் அறிவிப்பு

சென்னை, ஜன.24

கட்டிடங்களின் மேற்கூரையில் 3 கிலோ வாட் வரையில் 'சோலார்' அமைக்க சாத்தியக் கூறு ஒப்புதல் தேவை இல்லை என்று தமிழ்நாடு மின்சார வாரியம் தெரிவித்துள்ளது.

இது குறித்து வெளியிட்டப்பட்ட செய்திக்குறிப்பில் கூறியிருப்பதாவது:

தமிழ்நாடு முதலமைச்சரின் அறிவுறுத்தலின்படி நிதி, மனிதவள மேலாண்மை மற்றும் மின்சார துறை அமைச்சரின் வழிகாட்டுதலின்படி, தமிழ்நாட்டில் புதுப்பிக்கத்தக்க எரிசக்தி அடிப்படையிலான சூரிய மின் உற்பத்தியை (சோலார்) மேம்படுத்த அனைத்து நடவடிக்கைளையும் தமிழ்நாடு மின் உற்பத்தி மற்றும் பகிர்மானக் கழகம் பல்வேறு நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருகின்றது.

தற்போது, தமிழ்நாட்டில் சூரிய மின் உற்பத்தியின் நிறுவப்பட்ட திறன் 7 ஆயிரத்து 372 மெகாவாட்டாக உள்ளது. இவற்றில் 526 மெகாவாட் கட்டிட மேல் கூரையில் பொருத்தப்படும் சூரிய மின் உற்பத்தி நிலையங்களாக அமைக்கப்பட்டு உள்ளது. நமது மாநிலத்தில் கட்டிட மேல் கூரையில் சூரிய மின் உற்பத்தி நிலையங்கள் அமைத்து சூரிய மின் உற்பத்தி செய்வதை ஊக்குவிக்கும் வகையில், விண்ணப்ப செயல்முறை எளிமைப்படுத்தப்பட்டு உள்ளது. தற்போது தாழ்வழுத்த மின் இணைப்புகளில் மேல்கூரை சூரிய மின் உற்பத்தி நிலையங்களை அமைப்பதற்கான விண்ணப்பங்கள் இணையதளம் வாயிலாக செயலாக்கப்படுகின்றன.

இந்த செயல் முறையை மேலும் விரைவுபடுத்த, 3 கிலோ வாட் வரையிலான சூரிய மின் சக்தி திறன் அல்லது மின் இணைப்பில் அனுமதிக்கப்பட்ட மின் திறன் இரண்டில் எது குறைவோ, அதற்கு ''சாத்தியக்கூறு ஒப்புதல்'' பெறுவதிலிருந்து விலக்கு அளிக்கப்பட்டு உள்ளது. தங்கள் மின் இணைப்பு உள்ள கட்டிடங்களின் மேல் கூரையில் சூரிய மின் நிலையங்கள் நிறுவ விரும்பும் நுகர்வோர் விண்ணப்பத்தை இணையதளம் வாயிலாக பதிவு செய்து இந்த வசதியை பயன்படுத்திக்கொள்ளலாம். இவ்வாறு அதில் கூறப்பட்டு உள்ளது.

திருப்போரூர் – மானாமதி – சிறுதாவூர் – செம்பாக்கம் வழியாக செங்கல்பட்டு செல்லும் புதிய பேருந்து வழித்தட எண் 50 எஸ் எனும் புதிய பேருந்தை மாவட்ட கலெக்டர் ராகுல்நாத் திருப்போரூர் எம்.எல்.ஏ. எஸ் எஸ் பாலாஜி ஆகியோர் துவக்கி வைத்தனர். நிகழ்ச்சியில் பேரூராட்சி தலைவர் தேவராஜ், வேளாண் ஆத்ம குழு தலைவர் பையனூர் சேகர், அரசு அலுவலர்கள் உட்பட பலர் கலந்து கொண்டனர்.

21 ஆயிரம் ஆவணங்கள் பதிவு: ஒரே நாளில் ரூ.168 கோடி ஈட்டிய பதிவுத்துறை

சென்னை, ஜன.24–

ஆவணங்களின் பதிவு மூலம் ஒரே நாளில் பதிவுத்துறை ரூ.168 கோடி ஈட்டியுள்ளது.

வணிகவரி மற்றும் பதிவுத்துறை செயலாளர் ஜோதி நிர்மலா சாமி வெளியிட்டுள்ள செய்திக்குறிப்பில் கூறியிருப்பதாவது:– தை பொங்கலுக்கு பின்வரும் நாட்களில் பதிவுத் துறையில் அதிக பதிவுகள் நடைபெறும் என்று எதிர்பார்க்கப்பட்டது. இதனால், 31.1.2024 வரை அனைத்து வேலை நாட்களிலும் கூடுதலான டோக்கன் வழங்க உத்தரவிடப்பட்டது.

இதனை உறுதி செய்யும் வகையில் 22.1.24 (நேற்று முன்தினம்) அன்று மட்டும் 21 ஆயிரத்து 4 ஆவணங்கள் பதியப்பட்டு அதன் மூலம் அரசுக்கு ரூ.168.83 கோடி வருவாய் ஈட்டப்பட்டது. புதிய கூட்டு மதிப்பின் அடிப்படையின் கீழ் அன்று சென்னையில் பதியப்பட்ட 137 அடுக்குமாடி குடியிருப்பு பதிவுகளும் அதன்மூலம் பெறப்பட்ட ரூ.12 கோடி வருவாயும் இதில் அடங்கும்.

இவ்வாறு அதில் கூறப்பட்டுள்ளது.