www.wsws.org

ලෝක සමාජවාදී වෙබ් අඩවිය

හතර වන ජාත්‍යන්තරයේ ජාත්‍යන්තර කමිටුවේ ප්‍රකාශනය

වැඩි වැටුප් ඉල්ලා දුම්රිය සේවකයන් දහස් ගණනක් වර්ජනයේ

අපේ වාර්තාකරුවන් විසිනි

2018 මැයි 31

වැටුප් හා දිරි දීමනා වැඩිකර ගැනීම, පැය 40 ක සේවා සතියක් ස්ථාපිත කිරීම, නිශ්චිත සේවා කාලයක් නැති වීම නිසා අහිමි වූ අතිකාල හා දිරි දීමනා නැවත ලබා ගැනීම සහ දුම්රිය සේවය අධිකාරියක් යටතට පත් කිරීමට විරෝධය පලකිරීම සඳහා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ සේවා කිහිපයකට අයත් කම්කරුවන් 12,000 ක් දෙදින සංකේත වැඩ වර්ජනයක නිරත වෙති. මැයි 29දා සවස ආරම්භ කෙරුනු මෙම වර්ජනය පැය 48ක් පුරා පැවැත්වෙන බව වර්ජනය කැඳවූ දුම්රිය තාක්ෂණ සේවා වෘත්තීය සමිති කමිටුව පවසයි.

මේ අතර, "ඉල්ලීම් සම්බන්ධයෙන් විසඳුම් ලබාදීම සඳහා" දුම්රිය සේවක ගැටලු විසඳීමේ කමිටුවේ සභාපති අමාත්‍ය සරත් අමුනුගමගේ ප්‍රධානත්වයෙන් 2018.06.01 දින ප.ව. 2.00ට පාර්ලිමේන්තුවේදී සාකච්ඡාවක් පැවැත්වීමට කටයුතු යොදා ඇති බැවින් "වැඩ වර්ජනය සිදු කිරීමෙන් තොරව සේවයේ යෙදෙමින්" සාකච්ඡාවට සහභාගි වන ලෙස ඉල්ලා 2016.05.29 දාතමින් යුත් ලිපියක් දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීවරයා විසින් දුම්රිය තාක්ෂණ සේවා වෘත්තීය සමිති කමිටුවට එවා ඇත. වර්ජනය ආරම්භ කිරීමට මොහොතකට පෙර ලැබුනු එම ලිපිය නොතකා වර්ජනය දියත් කල බව වෘත්තීය සමිති කමිටුව පවසයි.

මැයි මස 9 දා කැබිනට් පත්‍රිකාවක් මගින් දුම්රිය රියදුරන්, නියාමකයන්, අධීක්ෂණ කලමනාකරුවන්, දුම්රිය ස්ථානාධිපතිවරුන් හා පරීක්ෂක ශ්‍රේනියේ නිලධාරීන් සඳහා සියයට 12.1 ක වැටුප් වැඩි වීමක් කර ඇති බව හා එම පියවර මගින් වැටුප් විෂමතා නිර්මානය වී ඇති බව පවසන දුම්රිය තාක්ෂණ සේවා වෘත්තීය සමිති කමිටුව එම වැටුප් වැඩි වීම සියලු දුම්රිය සේවකයන්ට ලබා දෙන ඉල්ලයි.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ සාමාන්‍ය වැඩ මුරය කෑම විවේකය ද ඇතුලු ව උදේ 8.30 සිට සවස 4.30 දක්වා වන අතර, තාක්ෂණ කලමනාකාර සහකාර ශ්‍රේනියට එම සේවා වැඩ මුරය උදේ 8.30 සිට සවස 4.15 දක්වා වේ. වැඩ වර්ජිත වෘත්තීය සමිති කියා සිටින්නේ සියලු ශ්‍රේනිවල වැඩ මුරය කලමනාකාර සහකාර ශ්‍රේනියේ වැඩ මුරයට සමාන කරන ලෙස යි. දැනට මාස දෙකක කාලයක පටන් දුම්රිය කම්කරුවන් ගෙන් සමහරෙක් ඔවුන් ඉල්ලා සිටින සේවා මුරයට අනුව ද අනෙක් කම්කරුවෝ දැනට පවත්නා සේවා මුරය අනුව ද සේවයට වාර්තා කලහ. මේ සම්බන්ධ ව මුල දී නිහඬ පිලිවෙතක් අනුගමනය දුම්රිය බලධාරීන් අදාල සේවකයන්ගේ අතිකාල හා දිරි දීමනා කපා දමා ඇත.

වැටුපෙන් සියයට 75 ක උපරිමයක් වන දිරි දීමනාව දැනට ගෙවනු ලබන්නේ 2004 වසරේ පැවති වැටුපට අනුව ය. එය දැන් පවත්නා වැටුපට අනුව යාවත්කාලීන කරන ලෙස ද වර්ජිත කම්කරුවෝ ඉල්ලති.

කම්කරුවන්ට එරෙහිව තර්ජනාත්මක චක්‍රලේඛ නිකුත් කරමින් සහ අපරාධ චෝදනා ගොනු කරමින් වැඩ වර්ජනය නතර කිරීමට ආන්ඩුව පියවර ගනිමින් සිටී. එක් චක්‍රලේඛයකින් දන්වා ඇත්තේ වැඩ වර්ජනයේ යෙදෙන අනියම් සේවකයන් සේවය අත්හැර ගියා සේ සලකන බවයි. වර්ජිත කම්කරුවන්ගේ නාම ලේඛන සකසා වහාම දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී වරයාට යොමු කරන ලෙස තවත් චක්‍රලේඛයකින් අදාල බලධාරීන්ට දන්වා ඇත.

වඩාත් රුදුරු මර්දන පියවරක් ලෙස, වර්ජිත කම්කරුවන් විසින් දුම්රිය මැදිරි වලට, එන්ජින් වලට සහ සංඥා පද්ධති වලට හානි පමුනුවා ඇති බවට දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් පොලිස් අපරාධ අංශයට පැමිනිලි කර ඇත. මහජන දේපොල වලට හානි පැමිනවීම යටතේ නඩු පවරමින් අදාල කම්කරුවන්ට එරෙහිව නීතිමය පියවර ගන්නා බව දුම්රිය නියෝජ්‍ය සාමාන්‍යාධිකාරී විජය සමරසිංහ මාධ්‍යයට පවසා ඇත.

දුම්රිය කම්කරුවන් වර්ජනයේ යෙදෙන්නේ ජනාධිපති මෛත්‍රීපාල සිරිසේනගේ හා අගමැති රනිල් වික්‍රමසිංහගේ ආන්ඩුව, ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදලේ නියෝග පරිදි රජයේ ව්‍යවසායයන් පුද්ගලීකරනය සඳහා පියවර ගනිමින් සහ අත්‍යවශ්‍ය භාන්ඩවල මිල අහස උසට නංවමින් කම්කරුවන්ගේ ජීවන තත්ත්වයන්ට නොනවත්වා පහර එල්ල කරමින් සිටින තතු තුල ය.

දුම්රිය කම්කරුවන්ගේ වර්ජනය පසුගිය මාස කීපය තුල පැන නැගී පන්ති අරගල මාලාවේ නවතම අරගලයයි. ලංකා විදුලිබල මන්ඩලයේ, ජල සම්පාදන හා ජලාපවාහන මන්ඩලයේ සහ විශ්ව විද්‍යාල අනධ්‍යන කාර්ය මන්ඩලයේ කම්කරුවෝ, වැඩි වැටුප් ඇතුලු විවිධ ඉල්ලීම් මත අරගලයට අවතීර්න වූහ. මෙම අරගල ජාත්‍යන්තර පරිමානව වේගයෙන් වර්ධනය වන පන්ති අරගල මාලාවේ අත්‍යන්ත කොටසකි. යාබද ඉන්දියාවේ මිලියනයක් වන බැංකු සේවකයෝ ද වැඩි වැටුප් ඇතුලු ඉල්ලීම් ගනනාවක් මත අරගලයට පිවිස සිටිති.

ආන්ඩුවට එරෙහිව කම්කරුවන් අතර වැඩෙන විරෝධය හමුවේ වෘත්තීය සමිති විසින් සීමිත වැඩ වර්ජන හා උද්ඝෝෂන කැඳවූවද, ආන්ඩුවේ සහ සමාගම් කලමනාකාරීත්වයන්ගේ ප්‍රහාරයන්ට එරෙහිව සටන් වදින විවිධ ක්ෂේත්‍රයන්හි කම්කරුවන්ගේ අරගල ඒකාග්‍ර කරමින්, ආන්ඩුවට සහ ප්‍රහාරයේ මූලය වන සමස්ත ධනපති ක්‍රමයට එරෙහි ඒකාබද්ධ දේශපාලන ප්‍රහාරයක් දෙසට එම අරගල වර්ධනය කිරීමට මුලුමනින්ම එරෙහිය. එවන් ඒකාබද්ධවීමක් වැලැක්වීම සඳහා සමිති නිලධරය වැඩ වර්ජනයේ යෙදී සිටින කම්කරුවන්ට පවසා ඇත්තේ අසනීප නිවාඩු දමා නිවෙස්වලට වී සිටින ලෙස යි. එපමනක් නොව වර්ජනය පිලිබඳව කම්කරුවන් දැනුවත් කිරීමක් පවා කර නොමැත.

වර්ජනයේ කොටසක් ලෙස පිකට් කිරීම්, උද්ඝෝෂනය කිරීම් හා රැස්වීම් පවත්වන්නේදැයි *ලෝක සමාජවාදී වෙබ් අඩවිය (ලෝසවෙඅ)* විමසූ විට දුම්රිය තාක්ෂණ සේවා වෘත්තීය සමිති කමිටුවේ සභාපති සම්පත් රාජිත පැවසුවේ "ලොකු ම එක (වැඩ වර්ජනය) කරන නිසා" එවැනි දේ සංවිධානය කිරීම අවශ්‍ය බව සමිති නායකයන් නො සිතන බව යි.

සමිතිවල මෙම ක්‍රියාවන්ට විරෝධය දක්වමින් රත්මලාන

දුම්රිය වැඩපොලේ වැඩිමහලු කම්කරුවෙක් මෙසේ කීවේ ය: "වර්ජනය පටන් ගන්න නිශ්චිත දිනයක් අපි දැනගෙන හිටියෙ නැහැ. වර්ජනයේ අරමුනුත් අපිට පැහැදිලි කලේ නැහැ. වෘත්තීය සමිති එකමුතුවෙන් වර්ජනය කැඳවලා තියෙනවා. කලින් වතාවලදි වර්ජනයකට කලින් රැස්වීමක් පවත්වලා සමිති නායකයන් කරුනු පැහැදිලි කිරීමක් කරනවා. දැන් එසේ කිරීමක් නැහැ. අන්තිමට එවැනි කරුනු පැහැදිලි කිරීමක් කලේ දැනට අවුරුදු දෙකකට පමන පෙර යි. මේක වර්ජනයක් කියලා කිවුවත් ටෙලිමේල් යවලා ලෙඩ නිවාඩු දාන්න කියලයි සමිති නායකයො අපිට කිවුවෙ."

දුම්රිය මැදිරි අලුත්වැඩියා කිරීම පුද්ගලික අංශයට භාර දීම මගින් දුම්රිය පුද්ගලීකරන වැඩපිළිවෙල දැනටමත් ක්‍රියාත්මක වී ඇති බව ඔහු පැවසීය. "රත්මලාන දුම්රිය වැඩපොල ආසියාවේ තියෙන ලොකු ම වැඩපොලක්. වානේ උනු කිරීමට තිබුනු ධාරා ඌෂ්මකය වානේ සංස්ථාවට විකුනුවා. ඉතා ම හොඳ තත්ත්වයේ තිබුනු බොයිලේරු රාශියක් ඇගලුම් කම්හල්වලට විකුනුවා."

තමන් මුහුන දෙන කොන්දේසි ගැන කතාකල ලිපිකරුවෙක් මෙසේ පැවසී ය: "මගේ මූලික වැටුප රුපියල් 25,000යි. දීමනා සමග වැටුප රුපියල් 36,000ක් විතර වුනත් ගත්ත නය වාරික කැපුනම අතට එන්නේ රුපියල් 25,000ක් විතර. දරුවන් දෙදෙනා ම පෙර පාසල්වලට යන නිසා ඒවාට වියදම් වෙන්නෙ රුපියල් 2,000ක් විතර. කෑමට පමනක් රුපියල් 18,000ක් විතර මාසෙකට වැය වෙනවා. මගේ බිරිඳ ගුරුවරියක් නිසා අමාරුවෙන් හරි ජීවත් වෙන්න පුලුවන්. ඒත් ගෙයක් දොරක් හදා ගැනීම ගැන හිතන්න වත් බැහැ. අපි දැනට ඉන්නෙ නිල නිවාසවල හින්ද ගැටලුවක් නැහැ. ඊට අමතර ව විදුලි හා ජල බිල්පත් ගෙවිය යුතු යි."

හලාවත දුම්රිය මාර්ග කම්කරුවෙක් තම සේවා කොන්දේසි සහ ජීවන තත්වයන් මෙසේ විස්තර කලේ ය: "මම 1988 අනියම් කම්කරුවෙක් ලෙස වැඩට ආවා. 2001 දි මාව ස්ථිර කලා. දැන් මට රුපියල් 60,000ක් විතර ලැබෙනවා. නමුත් ජීවන වියදම ගොඩක් වැඩි නිසා ජීවත් වෙන්න අමාරුයි. විශේෂයෙන් ම ලෙඩක් දුකක් හැදුනම යන වියදම් දරා ගන්න බැහැ. මගේ බඩවැලේ ගෙඩියක් ඇවිල්ල ඉවත් කලා. ගොඩක් වියදම් ගියා."

සමිති නිලධරය සම්බන්ධයෙන් තමවිරෝධය පල කරමින් ඔහු මෙසේ පැවසීය: "අපි මේ වර්ජනවලට ගියාට ලැබෙන දෙයක් නැහැ. මොකද වෘත්තීය සමිති නායකයො ඉන්නෙ ප්‍රධාන දේශපාලන පක්ෂ දෙකත් එක්ක. මේ ලඟදි නියාමකයොයි, දුම්රිය ස්ථානාධිපතිලයි කරපු වර්ජනේ දි හම්බ වුනෙත් වාචික පොරොන්දු විතරයි. ලැබුන දෙයක් නැහැ."

මරදාන ඩීසල් විදුලි ධාවනාගාරයේ තාක්ෂනික කම්කරුවෙකු වන ධම්මික පතිරන කතා කරමින් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ වියදම් කප්පාදුව නඩත්තු සඳහා බලපා ඇති අන්දම පැහැදිලි කලේය: "අපිට නඩත්තු කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය බඩු නෑ. සම්පත් බොහොම අඩුයි. අරහෙන් මෙහෙන් බඩු හොයල ගැට ගහල අවශ්‍ය ටර්න් එකට යන්න කොහොමහරි එන්ජින් හදල දෙනවා. ලීක් නවත්තන්න අවශ්‍ය රින්ග්ස් ඇත්තෙම නෑ. අපි මේ වැඩපලෙන්ම ඒ සඳහා විකල්පයක් යොදන්න පුදුම වෙහෙසක් දරන්නෙ. අනෙක් අමතර කොටස් වල තත්වයත් එහෙමමයි."

පුහුනු සේවක සංඛ්‍යාවේ විශාල හිඟයක් පවතින බැවින් සමහර අවස්ථා වලදී සතියකටත් වැඩි කාලයක් වැඩපොලේම රැඳෙමින් සේවයේ යෙදීමට සිදුව ඇති බව ඔහු පැවසීය.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව 2016 දී ඉදිරිපත් කල සමීක්ෂන වාර්තාවකට අනුව අවශ්‍ය සේවක සංඛ්‍යාව 20, 222 ක් වුවද සේවයේ නියුතුව ඇත්තේ 14, 865 ක් පමනි. එමෙන්ම 2015 දී රුපියල් මිලියන 44,485 ක් වූ රාජ්‍ය වියදම 2016 වන විට මිලියන 29,090 කට අඩු කොට ඇත. මෙය සියයට 34.6 ක වියදම් කපා දැමීමකි. ප්‍රාග්ධන වියදම් කපා දැමීම සියයට 48.44 කි.

ඩීසල් දුම්රිය ධාවනාගාරයේ කම්කරුවෙකු වන චන්ද්‍රරත්න තම සේවා ස්ථානයේ පවත්නා දුෂ්කර කොන්දේසි විස්තර කරමින් මෙසේ පැවසීය: "මෙහි පවත්නා අධික දුම, ඉවසිය නොහැකි ශබ්දය සහ දූවිල්ල අපේ සෞඛ්‍ය තත්වයට විශාල වශයෙන් බලපානවා. අපි බොහෝ දෙනෙක් ශ්වසන ආබාධයන්ගෙන් දුක් විඳිනවා. ඒ සඳහා කිසිම ආරක්ෂක ක්‍රමවේදයක් යොදා නෑ."

තවත් කම්කරුවෙකු මෙසේ පැවසීය: "ආන්ඩුව ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදලේ පුද්ගලීකරන වැඩ පිලිවෙල ඉදිරියටම ගෙන යනවා. ඒක පරාජය කරන්න අපිට තනියම බෑ. පුද්ගලීකරනය ඇතුලු ආන්ඩුවේ ප්‍රහාරයන්ට මුහුන දීල ඉන්න සියලු කම්කරුවන් ඒකාබද්ධ කරගත් අරගලයක් අවශ්‍ය යි."

එම අරගලය සඳහා අවශ්‍ය ඉදිරි දර්ශනය *ලෝසවෙඅ* න් සම්පාදනය කෙරෙන බව පෙන්වා දුන් විට ඔහු එය කියවීමට අත්‍යවශ්‍ය බව පවසමින් වෙබ් ලිපිනය සටහන් කර ගත්තේය.

මරදාන දුම්රිය ස්ථානයේ සංඥා කම්කරුවෙක් මෙසේ ප්‍රකාශ කලේ ය: "දැනටමත් අපේ දිනක වැඩ මුරය පැය 9 යි. අතිකාල පැය එකහමාරක් ගන්න පැය නවයහමාරක් වැඩ. මගේ වැඩ මුරය ඉවර වෙන්නෙ රාත්‍රි 11.00ට. මේ වෙලාවල්වලට ගෙදර යන්නෙ එන්නෙ කොහොම ද? අපිට නවාතැන් ඇත්තෙත් නැති නිසා අතරමං වෙනවා."

කම්කරු ශ්‍රේනි අනුව ගොඩ නගා තිබෙන වෘත්තීය සමිති සහ ඒවායේ නිලධරය කම්කරුවන් අතර එකමුතුවට එරෙහිව සිටින බවත් එබැවින්ම තම ශක්තිය හීන වී ඇති බවත් ඔහු පැවසීය.

පුද්ගලීකරනය ඇතුලු ආන්ඩුවේ ප්‍රහාරයන්ගේ මූලය වන ධනේශ්වර පද්ධතියේ ඓතිහාසික බිඳ වැටීම පිලිබඳව පැහැදිලි කරමින් එම ප්‍රහාරයන්ගෙන් අත් මිදීම සඳහා ධනපති ක්‍රමයට එරෙහි දේශපාලන අරගලයක් අවශ්‍ය බව *ලෝසවෙඅ* වාර්තාකරුවෝ ඔහුට පෙන්වා දුන්හ.

වෘත්තීය සමිති යනු ධනපති ක්‍රමයට අභියෝග නොකරමින් ධනපති ක්‍රමය තුලම ඉල්ලීම් දිනා ගැනීම සඳහා අතීතයේ ක්‍රියාත්මක වූ උපකරන බවත් අද දින එවැන්නක් සිදුකල නොහැකි බැවින් ඒවා කම්කරුවන්ට එරෙහි උපකරන බවට පරිවර්තනය වී ඇති බවත් වාර්තාකරුවෝ තදුරටත් පැහැදිලි කලහ.

"ඔය කියන විදියට සියලුම කම්කරුවන් එකතුවී තනි වෘත්තීය සමිතියක් හැදුවත් මේ සටන් දිනන්න බැනෙ. එහෙනම් අපි හදන්න ඕන මොනවගේ සංවිධානයක්ද?" යනුවෙන් ඔහු ප්‍රශ්න කලේය. වෘත්තීය සමිති වලින් මුලුමනින්ම ස්වාධීන වූ සහ ජාත්‍යන්තර සමාජවාදය මත පදනම් වූ කම්කරු ක්‍රියාකාරී කමිටු ක්කරුවන් විසින් ගොඩනගා ගතයුතු බව පෙන්වා දුන් විට ඒ සම්බන්ධයෙන් ඉදිරියට කතා කිරීමට ඔහු එකඟ විය.

© www.wsws.org