

## පුද්ගලික අංශයට හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ නව දුම්රිය සේවා මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කිරීමට ඉඩදීමට යයි

සුපීව අමරනාත් විසිති  
2018 ජූනි 11

ශ්‍රී ලංකාවේ ආන්ඩුව, හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කය ආවරණය වන පරිදි නව දුම්රිය මාර්ග ඉදිකර සේවා මෙහෙයුම් සිදුකිරීමට පුද්ගලික අංශයට ඉඩදීමට සූදානම් වේ. කැබිනට් මන්ඩලය විසින් අනුමත කර ඇති පරිදි, විදේශීය සමාගම් ද ඇතුළු ව පුද්ගලික අංශයෙන් ඩොලර් මිලියන 800ක් (රුපියල් බිලියන 127ක්) වැය වන මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා ටෙන්ඩර් කැඳවීමට නියමිත ය.

මෙය අලුතින් පුද්ගලික දුම්රිය සමාගමක් පිහිටුවීමේ පියවරක් පමණක් නොව පවත්නා රාජ්‍ය දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව පුද්ගලිකරණය සඳහා ගත් ඉදිරි පියවරකි.

නව ව්‍යාපෘතිය යටතේ බෙලිඅත්තේ සිට හම්බන්තොට, කතරගම හා මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ දක්වා දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීමට නියමිත ය. ජූනි 3 දා සන්ඩේ ටයිම්ස් පුවත්පත ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් ජී. එස්. විතානගේ උපුටා දක්වමින් සඳහන් කරන පරිදි, ගොඩනගමින් මෙහෙයුම් කටයුතු කිරීම හෙවත් බිල්ඩ්-ඔන් ට්‍රාන්සිට් පදනමින් මෙම දුම්රිය මාර්ග ඉදිකෙරෙනු ඇත. ව්‍යාපෘතිය සඳහා තෝරාගනු ලැබෙන සමාගම කිලෝමීටර 100ක් දිගැති දුම්රිය මාර්ග ඉදිකර, ඒවාට අදාළ සංඥා පද්ධති ස්ථාපනය කරමින් දිස්ත්‍රික්කය තුළ සේවා මෙහෙයුම් පවත්වාගෙන යා යුතු ය.

අයකරන ගාස්තු නියම කිරීමේ අයිතිය ද අදාළ සමාගමට හිමිවන අතර එයට ම අයත් දුම්රිය එන්ජින් හා මැදිරි, මගී හෝ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිරීමට යොදා ගැනීමට ද රාජ්‍ය අංශයේ දුම්රිය එම මාර්ග භාවිතා කරන්නේ නම් නියමිත ගාස්තු අය කිරීමේ අයිතිය ද එයට හිමි වේ.

ඉදිකිරීම් කරන සමාගමේ දුම්රිය එන්ජින් හෝ මැදිරි දැනට පවතින ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයට අයත් මාර්ග හා සේවා භාවිතා කරන්නේ නම් ඒ සඳහා අදාළ පරිදි මුදල් ගෙවිය යුතු ය. මෙහෙයුම් කටයුතුවල කොටසක් ලෙස අවන්හල්, භාණ්ඩ ගබඩා කිරීමේ ස්ථාන හා වෙලඳ සංකීර්ණ ඉදිකොට පවත්වාගෙන යාම වැනි වාණිජ ක්‍රියාකාරකම්වල නිරත වීමට ද තෝරාගන්නා සමාගමට නිදහස ඇත.

අනුප්‍රාප්තික සියලු ආන්ඩු මෙන්, වත්මන් සිරිසේන-වික්‍රමසිංහ ආන්ඩුව ද රාජ්‍ය දුම්රිය සේවාව පුද්ගලිකරණය කිරීමට කරන සැලසුම්වල කොටසක් ලෙස මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාවට දමයි. මීට පෙර ද මාතර සිට බෙලිඅත්ත හරහා කතරගම දක්වා දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීමට කිහිප වතාවක් යෝජනා කෙරුණ ද "අරමුදල් නැතැයි" ප්‍රකාශ කරමින් එම ව්‍යාපෘති අත්හැර දැමුවේ පුද්ගලික අංශය කැඳවා ගැනීමේ සැලසුමක් ලෙසය.

දුම්රිය සේවය දැනට ක්‍රියාත්මක වන්නේ ඒකාබද්ධ සේවයට අයත් දෙපාර්තමේන්තුවක් වසයෙනි. ධනපති ව්‍යවසායකයන්ගේ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය ආදී කටයුතු සඳහා මූලික ව ආරම්භ කරන ලද දුම්රිය සේවය, පසුකාලීන ව ප්‍රධාන වසයෙන් කම්කරුවන් විසින් දෛනික රැකියා හා රාජකාරී සඳහා ද දුරබැහැර ගමන් බිමන් සඳහා සාමාන්‍ය ජනයා ද විසින් භාවිතා කරන සේවාවක් ලෙස පවත්වාගෙන යනු ලබයි. විශේෂයෙන් ම 1977 දී බලයට පත් ජේ. ආර්. ජයවර්ධනගේ ආන්ඩුවේ සිට අනුප්‍රාප්තික ආන්ඩු දුම්රිය සේවාව පාඩු ලබන සේවාවක් ලෙස නම් කරමින් පුද්ගලික අංශයට පැවරීම තම න්‍යාය පත්‍රයේ ප්‍රමුඛ කටයුත්තක් සේ සලකා ක්‍රියාකර තිබේ.

දුම්රිය සේවය මෙලෙස පුද්ගලිකරණය කිරීමට ආන්ඩුව කටයුතු කරමින් සිටින්නේ, රාජ්‍ය දුම්රිය සේවයට වෙන් කරන ප්‍රතිපාදන විශාල පරිමානයෙන් කප්පාදු කරමින් සිටින තත්ත්වයක් තුළ ය. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව 2016 දී ඉදිරිපත් කල සමීක්ෂණ වාර්තාවකට අනුව 2015 දී රුපියල් මිලියන 44,485 ක් වූ රාජ්‍ය වියදම, 2016 වන විට රුපියල් මිලියන 29,090ක් දක්වා සියයට 34.6 කින් කප්පාදු කර ඇත. ප්‍රාග්ධන වියදම් අඩකට ආසන්න ව සියයට 48.44කින් එම කාලය තුළ කපා දමා තිබේ.

රාජ්‍ය දුම්රිය අංශයේ දැවැන්ත සේවක පුරප්පාඩුවක් ද පවතී. සමීක්ෂණ වාර්තාවට අනුව අවශ්‍ය කරන සේවක සංඛ්‍යාව 20,222ක් වුව ද දැනට සිටින්නේ සේවකයන් 14,865 ක් පමණි. එනම්, අවශ්‍ය කරන සේවක සංඛ්‍යාවෙන් තුනෙන් පංගුවකට ආසන්න සංඛ්‍යාවක් නොමැති ව සේවය පවත්වාගෙන යාමට සේවයේ නිරත කම්කරුවන්ට සිදුවී තිබේ. මෙම අරමුදල් හා සේවක කප්පාදුව හරහා රැකියා හා සේවා කොන්දේසි විනාශ වීම සිදු වී ඇති අතර, සේවයේ නිරත කම්කරුවන් මත වැඩ වේගවත් වීම එහි ප්‍රතිඵලය වී ඇත.

ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදල (ජාමුඅ) මගින්

නියෝග කරන සේවා කප්පාදු හා රාජ්‍ය ව්‍යවසායයන් පුද්ගලිකරනය කිරීමේ න්‍යාය පත්‍රයට ආනද්ව ක්‍රියා කරද්දී, පසුගිය වසර පුරා දුම්රිය එන්ජින් රියදුරන්, නියාමකයන්, දුම්රිය ස්ථානාධිපතිවරුන්, තාක්ෂණ ශිල්පීන් ආදී විවිධ අංශවල කම්කරුවන් වැඩි වැටුප්, හොඳ සේවා කොන්දේසි ආදී ඉල්ලීම් මුල්කර ගනිමින් වැඩි වර්ජනවල නිරත වූ හ. එම සියලු වර්ජන මත ලැග සිටි වෘත්තීය සමිති ආනද්වට බලපෑම් දැමීම් මගින් එහි න්‍යාය පත්‍රය ආපසු හරවා ගත හැකිය යන ප්‍රෝධාව මත ආනද්ව සමග සම්මුතිවලට එලඹ වර්ජන පාවා දුනි.

වැඩි වර්ජනවලට ආනද්වේ ප්‍රතිචාරය වූයේ අත්‍යවශ්‍ය සේවා නියෝග පැනවීම හා නිවාඩු අවලංගු කිරීම් ආදිය සිදුකර කම්කරුවන් බියවද්දා වර්ජන බිඳීමට කටයුතු කිරීම යි. එපමනක් නොව දුම්රිය අවශේෂ රාජ්‍ය අංශයෙන් ම පුද්ගලිකරනය කිරීම ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදලේ විධානයන්ගෙන් නිර්නිත ආනද්වේ ප්‍රතිපත්තිවල කොටසකි.

ආනද්වට බලපෑම් දැමීම මගින් එහි න්‍යාය පත්‍රය ආපසු හැරවීම කල නොහැක. ආනද්ව විසින් දුම්රිය සේවකයන්ගේ ප්‍රශ්න විසඳීමට යයි කියමින් පත්කර තිබෙන අමාත්‍ය කමිටුව දුම්රිය සේවය "සංවෘත සේවාවක්" බවට පත් කිරීමට ගෙන ආ යෝජනාවට වෘත්තීය සමිති නායකයන් එකඟ වී තිබේ.

ආනද්වේ තවත් ඉලක්කයක් වන්නේ, එලෙස සංවෘත සේවයක් බවට පත්කරන දුම්රිය සේවය, අධිකාරියක පරිපාලනයට යටත් කර පුද්ගලිකරනය වේගවත් කිරීම යි. දුම්රිය කම්කරුවන්ගේ ජීවන හා කොන්දේසි මත ආනද්වේ ප්‍රභාසය, මේ යටතේ වැඩි දියුණු මට්ටමකින් ඉහල දැමෙනු ඇත.

රාජ්‍ය දුම්රිය සේවය ක්‍රමානුකූලව පුද්ගලිකරනය කිරීමේ වැඩකටයුතු මේ වන විටත් ආරම්භ කරනු ලැබ තිබේ. 2018 අගවැස මගින් යෝජිත රාජ්‍ය-පුද්ගලික හමුල්කාරිත්වය (ජීජීජී) හෙවත් රාජ්‍ය සේවාවන් පුද්ගලිකරනය යටතේ දුම්රිය මැදිරි අලුත් වැඩියා කිරීමේ කටයුතු මේ වන විටත් බොහෝ සෙයින් පුද්ගලික අංශයට පවරා තිබේ.

2009 වසරේ දී 30 අවුරුදු යුද්ධය අවසන් වීමෙන් පසු උතුරු දුම්රිය මාර්ගය අලුතින් ඉදිකිරීමේ කටයුතු එවකට පැවති මහින්ද රාජපක්ෂගේ ආනද්ව ඉන්දියානු සමාගමකට පැවරූ අතර මේ වන විට උඩරට දුම්රිය මාර්ගය අලුත් වැඩියා කිරීමේ කටයුත්ත ද ඉන්දියානු සමාගමකට පැවරීමට වත්මන් ආනද්ව ක්‍රියාකරමින් සිටී. එම අලුත් වැඩියා කිරීමටමෙන් පසු දුම්රිය මාර්ග නඩත්තුව ද එම සමාගම යටතේ පවත්වාගෙන යාම සඳහා ඉඩදීමට ආනද්ව අපේක්ෂා කරයි.

ජාමුඅ කප්පාදු න්‍යාය පත්‍රයට අනුව ආනද්ව 2020 වසර වන විට අගවැස පරතරය දල දේශීය නිෂ්පාදිතයෙන් සියයට 3.5 ක් දක්වා කප්පාදු කල යුතු ය. මේ සඳහා රාජ්‍ය අංශ මත වියදම් කප්පාදුව, සීමිත

සුබසාධන සේවා කප්පාදුව හා රාජ්‍ය ව්‍යවසායයන් පුද්ගලිකරනය කිරීම කල යුතු වේ. දුම්රිය සේවයට වෙන්කරන ප්‍රතිපාදන කපා හරින්නේ ද දුම්රිය සේවාව පුද්ගලිකරනය වේගවත් කරන්නේ ද මෙහි කොටසක් වසයෙනි.

හම්බන්තොට ඉදිකිරීමට යෝජිත නව පුද්ගලික දුම්රිය සේවය පවත්නා රාජ්‍ය සේවාවන් පුද්ගලිකරනය වේගවත් කිරීම හා නව සේවාවන් පුද්ගලික ධනපතියන්ට පැවරීමේ එම වැඩිපිලිවෙලේ කොටසකි. හම්බන්තොට වරාය, මත්තල ගුවන් තොටුපොල හා කතරගම පුජා නගරය අතර දුම්රිය සේවා පවත්වාගෙන යාම ඉලක්ක කරගෙන මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කිරීම මෙහි අරමුණ යි. ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රවාහන සේවාවන් පුද්ගලිකරනය කිරීමෙහි ඉතිහාසයක් මෙන් ම එමගින් ඇතිකරන බලපෑම ගැන අත්දැකීම් ද පවතී.

1978 ආනද්වක්‍රම ව්‍යවස්ථාව මගින් විධායක ජනාධිපති ලෙස පත්වූ ජේ. ආර්. ජයවර්ධනගේ ආනද්වේ විවෘත ආර්ථික ප්‍රතිපත්තීන්හි මූලික ඉලක්කයක් වූයේ එවකට රාජ්‍ය අංශය යටතේ පැවති බස් රථ ප්‍රවාහන සේවය යි. මහී බස් රථ ධාවනය පුද්ගලික අංශයට විවෘත කරන ලද අතර රාජ්‍ය අංශයේ ලංකා ගමනා ගමන මන්ඩල (ලංගම) බස් සේවය ක්‍රමයෙන් නොතකා හරින ලදී. එහි ප්‍රතිඵලය වූයේ ආනද්ව කී පරිදි ර්නියා ගුනාත්මක තරගකාරී බස් සේවයක් ඇති වීම නො ව, නාගරික ප්‍රදේශවල පවා විශේෂයෙන් ම රාත්‍රී කාලයේ ගමනා ගමනය බිඳ වැටීම යි.

2016 වසර මැද භාගයේ ජාමුඅ විසින් විස්තීර්ණ අරමුදල් සම්පාදනය යටතේ ශ්‍රී ලංකාව සඳහා අනුමත කල ඩොලර් බිලියන 1.5 නය මුදලෙන් ඩොලර් මිලියන 252ක වාරිකයක් නිදහස් කරමින් එහි විධායක මන්ඩලය"ශ්‍රී ලංකාව වැදගත් වර්ධනයක් අත්කරගෙන ඇත" යනුවෙන් ප්‍රකාශ කර තිබේ. එහි අර්ථය වන්නේ කප්පාදු න්‍යාය පත්‍රය ක්‍රියාවට දැමීමේ කටයුතු වත්මන් ආනද්ව යටතේ වේගවත් කර ඇති බව යි.

සිරිසේන-වික්‍රමසිංහ ආනද්ව දුම්රිය සේවාව පුද්ගලිකරනය ඉලක්ක කරන්නේ ලෝකය පුරා සියලුම රටවල ධනපති පාලක පන්තීන් ලෝක ආර්ථික අර්බුදයෙන් මිරිකී පුද්ගලිකරනය ක්‍රියාවට දමන තතු තුල ය. යෝජිත නව දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය, ආනද්ව සැලසුම් කරන නව ආර්ථික කලාප හා කාර්මික ජනපදවලට සමගාමී ව ආර්ථික මධ්‍යස්ථානයක් බවට හම්බන්තොට හැරවීමේ වැඩිපිලිවෙලේ කොටසකි. මෙමගින් ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තර හා දේශීය ප්‍රාග්ධනය සඳහා ලාභ ශ්‍රම තිප්පොලක් බවට හැරවීමේ වැඩකටයුතු තවත් වේගවත් කිරීමට ආනද්ව ඉලක්ක කරගෙන ඇත.