



கிணங்கை மத்திய வங்கி
தொடர்ச்சுட்டல் திணைக்களம்

சுற்ப்பேடு

மலர் 29 திதழ் 8 2010 ஆகஸ்ட்

கொழுமபு தமிழ்ச் சுவை

நூலகம்

கடல் ட்ட்டுப் பாணைதயில்
கிணத்திர நிணையமாக
விவதற்கு —

கடல் பட்டுப் பாதையில் கேந்திர நிலையமாக ஆவதற்கு...

வினீதா ஹேரத்
தொடர்பாடல் திணைக்களம்

பண்டைய காலத்தில் வர்த்தக மற்றும் கடல்வழி கேந்திர நிலையமாக இலங்கை சிறப்பானதொரு இடத்தைப் பெற்றிருந்தது. இதற்கு அநேகமாக இலங்கையின் புவியியல் ரீதியிலான அமைவிடமும், அரிதான பல இயற்கை வளங்களை அது கொண்டிருந்தமையுமே காரணமாயிருந்தது. மேலைத்தேய மற்றும் கீழைத்தேய நாடுகளுடன் தொடர்புகளைப் பேணிவருவதில் இலங்கையில் அப்போதிருந்த துறைமுகங்களின் மூலம் பெரும் சேவை ஆற்றப்பட்டது. வர்த்தக மற்றும் போக்குவரத்து நடவடிக்கைகளின் பொருட்டு பயன்படுத்தப்பட்ட கடல் பட்டுப் பாதையில் கப்பல் போக்குவரத்து வழிகளை இணைத்த சந்திப்பு இடமாக இலங்கை விளங்கியது. இதனால் இந்த கப்பல் போக்குவரத்துப் பாதையில் தரிப்பிடமாகவும் அதேபோன்று வர்த்தகப் பரிமாற்ற நிலையமாகவும் ஆவதற்கு எமது நாட்டிற்கு இயலாமையிருந்தது. அதேபோன்று மிக நீண்ட கடல் பயணப் பாதையில் செல்கின்ற கலங்களுக்கு பல்வேறு பணிகளையும் வழங்குகின்ற, கலங்களை பழுதுபார்க்கின்ற சந்தர்ப்பங்களையும் நாம் பெற்றிருந்தோம். இது தொடர்பாக வெளிநாட்டு பயணிகளின் அனுபவங்களைக் கொண்டு எழுதப்பட்ட அறிக்கைகளின் மூலமும் பழைய இலக்கிய நூல்களிலிருந்தும் பாளி மொழியிலான வம்சக் கதைகளிலிருந்தும் கல்வெட்டுக்களிலிருந்தும் பல தகவல்கள் வெளிப்படுகின்றன.

ஆறாவது நூற்றாண்டில் இலங்கைக்கு வருகைதந்த கிரேக்க நாட்டவரான கொஸ்மஸ் கூறியுள்ளவாறு இந்நாடு அக்காலகட்டத்தில் பெரியதொரு வர்த்தக கேந்திர நிலையமாக விளங்கியது. அதன் சிறப்பான அமைவிடத்தின் காரணமாக இந்தியாவின் பல்வேறு திசைகளிலிருந்தும் அதேபோன்று பாரசீகம், இத்தியோப்பியா போன்ற நாடுகளிலிருந்தும் வருகின்ற கப்பல்களுக்கு தங்குமிட வசதிகளை வழங்குகின்ற ஒரு இடமாகவும் இருந்துள்ளது. அதேபோன்று அதற்குச் சொந்தமான பல கப்பல்களும் இருந்தன. வெளிநாடுகளிலிருந்து சில்க், அகில், கரம்பு, சந்தனம் மற்றும் இன்னும் பல உற்பத்திகள் இந்நாட்டிற்குக் கிடைத்ததோடு அவை இங்கிருந்து மலபார், கன்னியானா, சிந்து, பாரசீகம், ஹோமரைட் நாடு, மற்றும் செங்கடலின் ஏடுல் போன்ற பிரதேசங்களுக்கு அனுப்பப்பட்டன. மீண்டும் அந்தச் சந்தைகளிலிருந்து வருகின்ற கப்பல்களின் மூலம் எடுத்துவரப்படுகின்ற வர்த்தகப் பண்டங்கள் நாட்டின் உட்புறமுள்ள சந்தைகளுக்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டன. அதேபோன்று அந்த அனைத்துத் துறைமுகங்களுக்கும் தமது உற்பத்திகளையும் ஏற்றுமதி செய்தது.

நாட்டைச் சுற்றிலுமுள்ள கடல்சார்ந்த பிரதேசங்களில் பல்வேறு இடங்களிலும் பல துறைமுகங்கள் இருந்த போதிலும் பிரதானமான ஆட்சி நகரம் மாற்றமடைந்ததைத் தொடர்ந்து ஒவ்வொரு துறைமுகத்தின் முக்கியத்துவமும் மாற்றமடைந்தது. உதாரணமாக, அனுராதபுரம் ஆட்சிக் காலத்தில் மன்னாருக்குப் பக்கத்தில் அமைந்திருந்த மாந்தோட்டம் (மகாதித்த) துறைமுகம் பிரதானமாக இருந்தது. இது அராபியக் கடலுக்கு நேராக அமைந்திருந்தமையால் அரேபியர்களின் வர்த்தக நடவடிக்கைகளுக்கான கேந்திர நிலையமாக விளங்கியது. மகாதித்த துறைமுகத்துக்குப் பின்னர் அபிவிருத்தியடைந்த துறைமுகமாக கோகன்ன (திருகோணமலை) துறைமுகம் விளங்கியது. பொலன்னுவைக் காலகட்டத்தில் திருகோணமலைத் துறைமுகத்தைப் போன்றே ஜம்புகொலபட்டினம் (காங்கேசன்துறை) துறைமுகமும் ஊராத்தோட்ட (ஊர்காவற்றுறை) துறைமுகமும் பிரதானமானவையாக விளங்கின. ஜம்புகொலபட்டினம் துறைமுகம் 16 வது நூற்றாண்டு வரை கப்பல்துறையாகவும் கப்பல் கட்டும் இடமாகவும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்ததாக விளங்கியது. 10வது நூற்றாண்டின் நடுப்பகுதியாகின்ற போது கொழும்பு பிரதானமான கப்பல்துறையாக விளங்கியது. கிழக்கு மேற்கு பிரதான கப்பல் போக்குவரத்துப் பாதைக்கு அண்மையில் இருந்தமையால் காலித் துறைமுகத்திற்கும் சிறப்பானதொரு இடம் கிடைத்தது.

இவ்வாறு பன்னாட்டு வர்த்தகத்துக்கு சிறப்பானதொரு பங்களிப்பை வளங்கிய இலங்கையும் அதன் துறைமுகங்களும் அவற்றின் அமைவிடத்தின் இயல்பு காரணமாகவே காலத்துக்குக் காலம் ஆக்கிரமிப்பாளர்களால் கைப்பற்றப்பட்டன. 1816 இல் இலங்கையின் வரலாற்றை எழுதிய பிலாதியஸ் கூறியுள்ளவாறு 'இலங்கைத் தீவை பிரித்தானியர்கள் வசமுள்ள முக்கியமானதொரு வெளிநாட்டு வளமாகக் கருத முடியும். உள்ளக ரீதியிலும் வெளிவாரியாகவும் இந்நாட்டின் பொருளாதார, கடல்வழி மற்றும் அரசியல் முக்கியத்துவம் மிக உயர்வானதாகும். மரஞ்செடிகள், விலங்குகள், கனிய வளங்கள், கறுவா, யானைத் தந்தம், பெறுமதிமிக்க இரத்தினக் கற்கள், ஆகிய இந்த அனைத்தையும் விட பிரித்தானியர்களுக்கு இதன் அமைவிடமே, அதாவது கடல்வழி ரீதியாகக் கிடைத்த உதவியே முக்கியத்துவம் வாய்ந்ததாக இருந்தது. திருகோணமலைத் துறைமுகம்கூட

கணிப்பிட முடியாதளவு பெறுமதியைக் கொண்டுள்ளது. போர்த்துக்கேயர் இந்நாட்டைக் கைப்பற்றி தமது மதத்தை மூலை முடுக்குகளிலெல்லாம் பரப்புவதற்கு முயற்சி எடுத்தனர். ஒல்லாந்தர்கள் இங்கே வளர்ந்த கறுவா மற்றும் பூமிக்கடியில் மறைந்திருந்த பெறுமதிமிக்க இரத்தினங்கள் மீது பேராசை கொண்டனர். ஆயினும், கீழைத்தேய கடற் பிரயாணங்களின்போது முக்கியமான சந்திப்பு இடமாக விளங்கியமையால் பிரித்தானியர்களுக்கு இது முக்கியத்துவம் வாய்ந்ததாக இருந்தது.

இவ்வாறு இலங்கையின் துறைமுகங்கள் மற்றும் பன்னாட்டுத் தொடர்புகள் பற்றிய நீண்டதொரு வரலாறு உள்ள போதிலும், 600 வருடங்கள் கடந்தும் எம்மால் ஒரு துறைமுகத்தையேனும் நிர்மாணிக்க முடியவில்லை. பன்னாட்டு வர்த்தகத்தின் பொருட்டு பயன்படுத்தப்படுகின்ற, கிழக்கையும் மேற்கையும் இணைக்கின்ற கடற் பாதைக்கு 10-12 கடல் மைல்கள் அண்மித்ததாக அமைந்திருந்த போதிலும், நாளொன்றுக்கு இப்பாதையில் 200-300 கப்பல்கள் பிரயாணம் செய்த போதிலும் அக்கப்பல்களில் குறிப்பிடத்தக்களவு கப்பல்கள் இலங்கையை நோக்கி வருவதில்லை. நாளுக்கு நாள் விஞ்ஞானம், தொழில்நுட்பம், கைத்தொழில்கள் ஆகிய பல்வேறு துறைகளில் உலகம் முன்னேற்றமடைந்து செல்கின்ற போது அதற்கு நிகரான விதத்தில் நிர்மாணிக்கப்பட்ட மிகப் பெரும், நவீன கப்பல்கள் பிரவேசிக்கக்கூடிய இடவசதிகளைக் கொண்டதாக துறைமுக வசதிகள் விஸ்தரிக்கப்பட்டிருந்தாலும், அதே போன்று மிகக் கவர்ச்சிகரமானதாக ஆக்கப்பட்டிருந்தாலும் வேண்டும். ஆயினும் விரிவடைகின்ற பன்னாட்டு வர்த்தகக் கொடுக்கல் வாங்கல்களுக்கு நேரொத்த வகையில் மேற்படி துறைமுக உட்கட்டமைப்பு வசதிகளை அபிவிருத்தி செய்வதற்கு எம்மால் முடியாதிருந்தமையின் காரணமாக கணிப்பிட முடியாதளவு வெளிநாட்டுச் செலாவணியை நாடு இழக்க நேரிட்டது.

தென் கொழும்புத் துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்படுதல், காலித் துறைமுகம் விஸ்தரிக்கப்படல், அம்பாந்தோட்டை மற்றும் ஒலுவில் புதிய துறைமுகங்கள் நிர்மாணிக்கப்படுதல் ஆகிய பல கருத்திட்டங்களைப் பற்றி இற்றைக்கு ஒரு தசாப்தத்திற்கு முன்னரே முன்மொழிவுகள் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்தன. அந்த முன்மொழிவுகள் இன்று வரை நடைமுறைப்படுத்தப்படவில்லை. ஆயினும் துறைமுக மற்றும் கப்பல் கைத்தொழிலுடன் தொடர்புடைய தொழிற்பாடுகள் பொருளாதார அபிவிருத்தியின் பொருட்டு பெரிதும் உதவியாயமையக்கூடிய சாத்தியப்பாடுகளைக் கொண்டுள்ளதென்பதை அடையாளம் கண்டுள்ள தற்போதைய அரசாங்கம் தனது பொருளாதாரக் கொள்கைக் கட்டமைப்பினுள் துறைமுக அபிவிருத்திக்கு சிறப்பானதொரு இடத்தை வழங்கியுள்ளது. மஹிந்த

சிந்தனை தொலைநோக்கில், இலங்கையை உலகில் பஞ்ச சக்திகளின் கேந்திரமாக மாற்றுகின்ற இலக்கினுள் துறைமுக நிர்மாணிப்பு மற்றும் துறைமுக அபிவிருத்தித் தொழிற்பாடுகளுக்கு முன்னுரிமை அளிக்கப்பட்டுள்ளதன் மூலம் இது தெளிவாகின்றது.

‘இலங்கையை உலகின் உபாய ரீதியான முக்கியத்துவம்வாய்ந்த பொருளாதார கேந்திரமாக மாற்றுவதே எமது அடுத்த பாரிய தாவின் நோக்கமாகும். இலங்கையை மீண்டும் ஆசிய பட்டுப் பாதையின் முத்தாக மாற்றுவதே எனது திடமான உறுதிப்பாடாகும். நாட்டின் உபாய ரீதியிலான அமைவிட அனுகூலத்தைப் பயன்படுத்தி எமது தாய்நாட்டை கிழக்குக்கும் மேற்குக்கும் இடையில் சேவையாற்றும் கடல், ஆகாய, வர்த்தக, சக்தி மற்றும் அறிவுக் கேந்திரமாக அபிவிருத்தி செய்வேன்.’

‘அன்று பராக்கிரமபாகு மன்னரின் காலத்தில் பிராந்தியத்தின் கடல்வழி பலசாலியாக எமது நாடே விளங்கியது. எமது பிள்ளைகளின் இரத்தத்தில் அந்த வீர கப்பற் தலைவர்களின், கப்பல் கட்டுபவர்களின் இரத்த மரபுரிமை உள்ளதென நான் தீவிரமாக நம்புகிறேன். அந்த மரபுரிமையையும் பலத்தையும் அடிப்படையாகக் கொண்டு கடல் பட்டுப் பாதையில் கடல்வழி கேந்திர நிலையமாக மாற்றுவதற்கு எதிர்வரும் தசாப்தத்தினுள் நடவடிக்கை எடுப்பேன். அதனூடாக எமது நாட்டிற்குப் பக்கத்தால் செல்கின்ற கப்பல்களுக்கு சேவை வழங்குகின்ற கேந்திர நிலையமாக மாறுவதற்கு எமக்கு இயலுமாயிருக்கும். அதேபோன்று, இலங்கையின் வர்த்தகக் கப்பல் கைத்தொழிலில் ஒரு புரட்சியும் உருவாகும். இலட்சக்கணக்கான பயிற்சிபெற்ற மாலுமிகள், தொழில்நுட்பவியலாளர்கள், உணவு மற்றும் தயாரிப்புத் தொழில்களில் ஈடுபடுகின்றவர்கள், எண்ணெய் வழங்குகின்றவர்கள் என்றவாறு புதிய தொழில் வாய்ப்புகளில் ஈடுபடுவார்கள்.’

(மஹிந்த சிந்தனை தொலைநோக்கு)

இதன் பிரகாரம் தற்போது நவீன பாரிய கப்பல்களுக்கான துறைமுக வசதிகளை வழங்குவதற்கு ஏற்ற விதத்தில் தற்போது உள்ள கொழும்பு மற்றும் காலித் துறைமுகங்களை விஸ்தரிப்பதற்கும் அபிவிருத்தி செய்வதற்கும் அம்பாந்தோட்டை மாவட்டத்தில் அதி நவீன பாரிய துறைமுகமொன்றையும் ஒலுவில் கடற்றொழில் மற்றும் வர்த்தகம் ஆகிய இரண்டு விடயங்களுக்குமான துறைமுகமொன்றையும் நிர்மாணிப்பதற்கான நடவடிக்கைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளன. மேற்படி துறைமுக அபிவிருத்தித் தொழிற்பாடுகள் பற்றிய சுருக்கமான ஒரு ஆய்வில் ஈடுபடுதல் இக்கட்டுரையின் நோக்கமாகும்.

அம்பாந்தோட்டை துறைமுகம்

அம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தின் ஆரம்ப நிர்மாணிப்புப் பணிகள் 2008 ஆம் ஆண்டில் ஆரம்பிக்கப்பட்டன. இது இலங்கையின் ஏனைய துறைமுக நிர்மாணிப்புகளை விட பெரிதும் மாற்றமானதாகும். ஏனெனில் இது நிலப்பரப்பில் அமைக்கப்படுகின்ற ஒரு துறைமுகம் என்ற காரணத்தினாலாகும். கரகன்லேவாய சதுப்பு நிலத்தின் மேற்பரப்பு நீரையும் வண்டலையும் அகற்றிவிட்டு, 17 மீற்றர் ஆழத்திற்கு மண்ணை அகழ்ந்தெடுத்து இது நிர்மாணிக்கப்படுகிறது. நிலத்தை அகழ்ந்து நிர்மாணிக்கப்படுகின்ற துறைமுகம், அகழ்ந்து அமைக்கப்படும் கால்வாய் ஒன்றின் மூலம் கடலுடன் இணைக்கப்படுகிறது. கொழும்பு துறைமுகத்தின் ஆழம் 14 மீற்றர்களாகும் என்பதோடு பரப்பளவு 400 ஹெக்டயார்களாகும். நவீன பாரிய கப்பல்களுக்கு அதில் பிரவேசிக்க முடியாதுள்ளது. ஆயினும் அம்பாந்தோட்டையில் நிர்மாணிக்கப்படுகின்ற புதிய துறைமுகமானது அதை விட நான்கு மடங்கு, அதாவது 1600 ஹெக்டயார்கள் பூராகப் பரவியுள்ளது. நான்கு கட்டங்களில் பூர்த்தி செய்வதற்கு எதிர்பார்க்கப்படுகின்ற முழுக் கருத்திட்டத்தினதும் நிர்மாணிப்புப் பணிகள் 15 வருடங்களினுள் பூர்த்தியடையுமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. 2010 ஆம் ஆண்டின் இறுதிப் பகுதியில் முதலாவது கப்பலின் வருகை இடம்பெறும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

துறைமுகத்தின் முழு நிர்மாணிப்புக் கருத்திட்டத்திற்கும் மதிப்பிடப்பட்டுள்ள செலவு அமெரிக்க டொலர் 361 மில்லியனாகும். இதில் 85 சதவீதம் சீன அரசாங்கத்தினால் முதலீடு செய்யப்படுகின்றது. எஞ்சிய 15 சதவீதமும் இலங்கை அரசாங்கத்தால் முதலீடு செய்யப்படுகின்றது.

நவீன பாரிய கப்பல்களை கையாள்வதற்கு ஏற்ற வகையில் நிர்மாணிக்கப்படுகின்ற இதில் 100,000 தொன்களை ஏற்றிச் செல்லக்கூடிய கப்பல்களைக் கையாள்வதற்கு இயலுமாமிருக்கும். அதேபோன்று ஒரேதடவையில் 33 பாரிய கப்பல்களுக்கு சேவை வழங்குவதற்கு அம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தால் முடியுமாமிருக்கும்.

அம்பாந்தோட்டை துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்படுவதன் மூலம் மரபு ரீதியான கப்பல் சரக்கு ஏற்றிச் செல்லல் மற்றும் கப்பல்களுக்கு சேவை வழங்குதல் மூலம் வருமானம் ஈட்டுவதற்கான இயலுமை கிடைக்கும். துறைமுகத்தை நிர்மாணிக்கின்றபோது எரிபொருள் வழங்கல் சேவைகளும் தாபிக்கப்படும். கப்பல்களுக்கும் விமானங்களுக்கும் தேவையான எரிபொருள் களஞ்சியங்கள் நிர்மாணிக்கப்படும் என்பதோடு, திரவ மற்றும் பெற்றோலிய வாயுக்களைக் களஞ்சியப்படுத்தி வைப்பதற்கும் கலப்பதற்குமான வசதிகள் உருவாக்கப்படும். எரிபொருள் வழங்கும் முனையமானது 80,000 தொன் எரிபொருளை களஞ்சியப்படுத்தி வைக்கக்கூடிய வசதிகளுடன் நிர்மாணிக்கப்படும். இதில் ஆண்டுக்கு 500,000 மெற்றிக் தொன் எரிபொருள் உற்பத்திகளைக் கையாள்வதற்கு

முடியுமாமிருக்கும். இதைத் தவிர எரிபொருள் தடாகங்களை குத்தகைக்கு வழங்கும் கருத்திட்டமும் அம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தை நிர்மாணிக்கின்ற கருத்திட்டத்தில் உள்ளடங்கியுள்ளது.

ஆரம்ப கட்டத்தில் இது 4 முனையங்களைக் கொண்டதாக இருக்கும்.

1. அடிப்படை துறைமுக வசதிகளை வழங்குவதற்கான முனையம். இந்த முனையம் 5 மீற்றர் அளவு ஆழத்தைக் கொண்டிருக்கும். அதில் படகுகள் போன்றவை நிறுத்தி வைக்கப்படும்.
2. மரபு ரீதியான கப்பல் சரக்கு கொள்கலன் முனையம் இது எண்ணெய், சீமெந்து, உரம் ஆகிய பொருட்களை கப்பலிலிருந்து இறக்குவதற்கு பயன்படுத்தப்படும்.
3. எரிபொருள் வழங்கும் முனையம் கப்பல்களுக்குத் தேவையான எண்ணெய், நீர் ஆகியவற்றை வழங்குவதற்காக இந்த முனையம் பயன்படுத்தப்படும். இதற்குப் பக்கத்தில் கப்பல்களுக்குத் தேவையான எரிபொருள் களஞ்சியங்கள் நிர்மாணிக்கப்படும்.
4. ரோ ரோ (Roll on Roll off (RO-RO) முனையம் மீள் கப்பலேற்றலின் பொருட்டு சிறிய கப்பல்களின் மூலம் ஏற்றிவரப்படுகின்ற வாகனங்கள் மற்றும் கொள்கலன்களை இறக்குவதற்கு இந்த முனையம் பயன்படுத்தப்படும். தற்போது ஆசிய பிராந்தியத்தில் வாகன விற்பனை குறிப்பிடத்தக்களவு அதிகரித்துள்ளது. இதன் காரணமாக துறைமுகத்தில் மீள் கப்பலேற்றலுக்கான வசதிகள் எமது நாட்டிற்கு மிகவும் அனுகூலமானதாக அமையும்.

அம்பாந்தோட்டை துறைமுகம் உலகில் மிகவும் சுறுசுறுப்பான பன்னாட்டு கடல்வழி வர்த்தகப் பாதைக்கு 10 கடல் மைல்கள் அப்பால் அமைந்துள்ளமையால் அது பன்னாட்டு கப்பல் போக்குவரத்துக்கு மிகவும் பொருத்தமான தங்குமிடமாக அமையும். அதேபோன்று அதனைக் கேந்திரமாகக் கொண்டு எம்பிலிபிட்டிய, தமமல்வில் ஆகிய பிரதேசங்களில் அபிவிருத்தி வலயங்கள் தாபிக்கப்பட்டுள்ளதோடு, இதனுடாக நேரடியான மற்றும் நேரடியற்ற தொழில்கள் பெருமளவு உருவாகும்.

கொழும்புத் துறைமுகம்

இலங்கையில் பெருந்தோட்டக் கமத்தொழில் தாபிக்கப்படுவதற்கு முன்னர் பிரதானமான துறைமுகமாக

காலித் துறைமுகமே விளங்கியது. ஆயினும் மலை நாட்டுப் பிரதேசங்களில் பெருந்தோட்டப் பயிர்ச் செய்கை பரவிமையைத் தொடர்ந்து அங்கிருந்து ஏற்றுமதிக்காக உற்பத்திகளை இலகுவாக கொழும்புக்கு எடுத்துவர இயலுமாயிருந்தமையால் காலனித்துவ ஆட்சியாளர்கள் கொழும்புத் துறைமுகத்தை அபிவிருத்தி செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தனர். இதன் பிரகாரம் வர்த்தகத் தொழிற்பாடுகளின் வளர்ச்சிக்கு சாதகமான விதத்தில் 1883 இல் தென்கிழக்கு அலைதாங்கி நிர்மாணிக்கப்பட்ட நாள் முதல் கொழும்புத் துறைமுகம் இலங்கையின் பிரதானமான துறைமுகமாக மாறியது. இதனூடாக இலங்கையிலிருந்து பெருமளவு செல்வம் வெளியேறியுள்ளது. பெருந்தோட்டக் கைத்தொழிலின் ஊடாக இலங்கையிலிருந்து உருவாகிய செல்வம் மேலைத்தேயத்துக்கு எடுத்துச் செல்லப்படுகின்ற கேந்திர நிலையமாக இது விளங்கியது. இதன் காரணமாக 1910 ஆம் ஆண்டளவில் கொழும்புத் துறைமுகம் உலகில் சுறுசுறுப்பான துறைமுகங்களில் ஏழாவது இடத்தை வகித்தது. ஆயினும் பல்வேறு காரணங்களால் பிற்பட்ட காலத்தில் இந்நிலைமை எமது கைகளைவிட்டு நழுவிச் சென்றது. வேகமாக வளர்ச்சியடைந்து வருகின்ற உலகின் விஞ்ஞான மற்றும் கைத்தொழில் தொழில்நுட்பத்தின் முன்னே அதற்கு நேரொத்த வகையில் எமது துறைமுக வசதிகள் அபிவிருத்தி செய்யப்படாமையே இதற்குப் பெரும்பாலும் காரணமாயமைந்தது.

சுதந்திரம் பெற்ற காலத்தில் கொரியாவின் செழிப்பு காரணமாக ஏற்றுமதி இறக்குமதி குறிப்பிடத்தக்களவு வளர்ச்சியடைந்தது. இதன் காரணமாக கொழும்புத் துறைமுகத்தின் செயற்பாடுகள் அதிகரித்தன. இந்த சாதகமான பின்னணியினால் 1950-1955 காலத்தில் துறைமுக அபிவிருத்திப் பணிகள் பலவற்றை மேற்கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது. 16 கப்பல் நங்கூரமிடும்துறைகள், ஏனைய வசதிகளுடன் கூடியதாக எலிசபெத் இராணி இறங்குதுறை, பண்டாரநாயக்க இறங்குதுறை, விஜய இறங்குதுறை, தெற்குப் பாலம், வடக்குப் பாலம் மற்றும் எண்ணெய் கப்பலகம் ஆகியவை மேம்படுத்தப்பட்டமை மேற்படி துறைமுக அபிவிருத்திப் பணிகளில் உள்ளடங்குகின்றன.

துறைமுக உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் அபிவிருத்தி தொடர்பில் இவ்வாறான நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்ட போதிலும், மனித வள முகாமைத்துவம், இயக்க நிர்வாகத் தொழிற்பாடுகள் தொடர்பில் பல்வேறான பிரச்சினைகள் மேலெழுந்தன. அதன் விளைவாக துறைமுக உற்பத்தித்திறன் முன்னெப்போதும் இல்லாதவாறு வீழ்ச்சியடைந்தது. அதனைத் தொடர்ந்து பிராந்தியத்தில் பிரதானமான கடல்வழி கேந்திர நிலையமாக கொழும்பு பெற்றிருந்த இடத்தையும் புகழையும் இழக்க நேரிட்டது.

1வது அட்டவணை
கையாளப்பட்ட பண்டங்களின் அளவு (1989-2009)

மெற்றிக் தொன் ஆயிரம்

ஆண்டு	துறைமுகம்			மொத்தம்
	கொழும்பு	காலி	திருகோணமலை	
1989	10,429	214	1,184	11,827
1990	11,718	190	1,144	13,052
1991	12,283	219	1,189	13,691
1992	11,957	236	1,139	13,332
1993	14,712	255	1,531	16,498
1994	16,143	303	1,651	18,097
1995	17,414	237	1,866	19,517
1996	20,885	236	1,601	22,722
1997	25,117	182	1,533	26,832
1998	24,793	402	1,652	26,847
1999	24,825	239	1,731	26,995
2000	25,222	597	1,716	27,535
2001	24,741	662	1,659	27,062
2002	26,273	526	1,564	28,363
2003	28,198	482	1,820	30,500
2004	31,299	578	2,082	33,959
2005	34,522	655	2,123	37,300
2006	39,428	735	2,498	42,661
2007	43,502	627	2,215	46,344
2008	47,960	459	2,163	50,582
2009	46,373	167	2,238	48,777

மூலம்: இலங்கை மத்திய வங்கி ஆண்டறிக்கை

சுதந்திரம் பெறுகின்ற காலகட்டமாகின்றபோது கொழும்புத் துறைமுகத்தின் முழுமொத்த தொழிற்படை 6,477 ஆக இருந்தது. இதில் 70 சதவீதமானோர் புலம்பெயர்ந்த அமைய ஊழியர்களாக இருந்தனர். ஆயினும் சுதந்திரத்தின் பின்னர் இந் நிலைமை முற்றாக வேறொரு தோற்றத்தைப் பெற்றது. நிரந்தர அடிப்படையில் இலங்கையின் ஊழியர்கள் துறைமுக சேவைக்கு ஆட்சேர்க்கப்பட்டார்கள் என்பதோடு, புலம்பெயர்ந்த ஊழியர்களின் எண்ணிக்கை 20 சதவீதத்துக்கு வரையறுக்கப்பட்டது. 1957 ஆம் ஆண்டளவில் துறைமுகத்தின் மொத்த ஊழியர் எண்ணிக்கை 10,335 ஆக இருந்தது. ஊழியர் தொகை அதிகரித்தமையைத் தொடர்ந்து தொழிற் சங்கங்கள் உருவாக ஆரம்பித்தன. அவர்கள் பல்வேறு கோரிக்கைகளை வென்றெடுக்கும் பொருட்டு வேலை நிறுத்தங்கள் உள்ளிட்ட தொழிற் சங்க நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட்டனர். படிப்படியாக பல்வேறு காரணங்களால் துறைமுகத்தின் உற்பத்தித்திறன் குறைவடையலாயிற்று. இதன் பிரகாரம்

1948 இன் பின்னர் முதற் தடவையாக 1958 இல் துறைமுக தொழிற்பாடுகளிலிருந்து ரூபா 1.6 மில்லியன் இயக்கம்சார் நட்டமொன்று அறிக்கையிடப்பட்டது. இதைத் தவிர 1960 ஆம் ஆண்டளவில் சென்மதி நிலுவைச் சிரமங்களைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு இறக்குமதி மட்டுப்படுத்தப்பட்டமையும் துறைமுக தொழிற்பாடுகளில் பாதகமான தாக்கத்தை ஏற்படுத்தியது. இதன் பிரகாரம் கொழும்புத் துறைமுகத்தில் கப்பல் சரக்குக் கையாளுகை 1955 இல் மெற்றிக் தொன் 5 மில்லியனிலிருந்து 1965 ஆண்டளவில் மெற்றிக் தொன் 2.2 மில்லியன் வரை படிப்படியாகக் குறைவடைந்தது. இந்நிலைமையைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு பல்வேறு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்ட போதிலும், கடுமையான இறக்குமதிக் கட்டுப்பாடுகளின் காரணமாகவும் 1970 ஆம் தசாப்தத்தில் கப்பற் சரக்கு கையாளுகை வீழ்ச்சியடைந்தது. ஆயினும் மீள் கப்பலேற்றல் படிப்படியாக வளர்ச்சியடைந்தது. இதன் பிரகாரம் 1965-69 காலத்தினுள் சராசரி வருடாந்த மீள் கப்பலேற்றல் மெற்றிக் தொன் 4.6 மில்லியனாக விளங்கியது. 1970-75 காலத்தினுள் மீள் கப்பலேற்றல் 50 சதவீதமளவு அதிகரித்தது. 1977 இல் திறந்த பொருளாதார முறையில் பிரவேசித்ததைத் தொடர்ந்து கொழும்புத் துறைமுகத்தின் செயலாற்றம் குறிப்பிடத்தக்களவு அதிகரித்தது. வெளிநாட்டு முதலீடு நாட்டினுள் உட்பாய்ச்சப்பட்டமை, கட்டுமான மற்றும் கைத்தொழில் துறைகளில் ஏற்பட்ட வளர்ச்சி, ஏற்றுமதித் தயாரிப்பு வலயங்கள் மற்றும் மகாவலித் திட்டம் போன்ற பாரிய நிர்மாணிப்புக் கருத்திட்டங்களின் காரணமாக இறக்குமதி ஏற்றுமதி வளர்ச்சியடைந்தமை இதற்கான காரணங்களாக அமைந்தன. இதன் பிரகாரம் 1971-1975 கால கட்டத்தில் மெற்றிக் தொன் 2,106,200 ஆக விளங்கிய கொழும்புத் துறைமுகத்தின் கையாளுகை ஆண்டுச் சராசரி பண்டங்கள் தொகை 1980-1985 கால கட்டத்தில் மெற்றிக் தொன் 6,681,400 ஆகவும், 1990-1995 கால கட்டத்தில் மெற்றிக் தொன் 16,226,800 ஆகவும், 2001-2005 கால கட்டத்தில் மெற்றிக் தொன் 29,006,600 ஆகவும் அதிகரித்தது.

கொழும்புத் துறைமுக அபிவிருத்தி

1979 இல் துறைமுக நிர்வாகத்தின் பொருட்டு இலங்கை துறைமுக அபிவிருத்தி அதிகார சபை தாபிக்கப்பட்டது. இதன் பொருட்டு துறைமுக ஆணைக்குழு, துறைமுக இயக்க மற்றும் பாதுகாப்புச் சேவைக் கூட்டுத்தாபனம் மற்றும் துறைமுக கப்பற் சரக்கு கூட்டுத்தாபனம் ஆகிய நிறுவனங்கள் ஒன்றிணைக்கப்பட்டன. பண்டங்களை ஏற்றிச் செல்லும் பொருட்டு கொள்கலன்கள் பயன்படுத்தப்படுதல் ஆரம்பிக்கப்பட்டதைத் தொடர்ந்து அதற்கு உகந்த விதத்தில் துறைமுக வசதிகளும் விஸ்தரிக்கப்பட வேண்டியிருந்தது. இதன் பொருட்டு எலிசபெத் இராணி பாலம் கொள்கலன்களைக் கையாள்வதற்குப் பொருத்தமானவாறு 300 மீற்றர்களால் நீடிக்கப்பட்டது. இதன்

நிர்மாணிப்பு 1980 இல் பூர்த்தியடைந்தது. இந்த துறைமுக அபிவிருத்திப் பணியுடன் கொள்கலன் அலகுகளைக் கையாளும் பொருட்டு விரிவான இடவசதி கிடைத்தது. இதன் பெறுபேறாக 1978 இல் 20 அடிகளுக்கு சமனான 8500 கொள்கலன்களைக் கையாண்ட கொழும்புத் துறைமுகத்தினால் 1980 இல் 43,000 கொள்கலன் அலகுகளை கையாள்வதற்கு இயலுமையிருந்தது. அதன் பின்னர் பிரதானமான கொள்கலன் ஏற்றிச் செல்லும் கப்பல்களும் சிறிய கப்பல்களும் கொழும்புத் துறைமுகத்திற்கு வருதல் ஒவ்வொரு ஆண்டும் துரிதமாக அதிகரித்தது.

1982-1985 காலத்தில் யப்பான் நாட்டு உதவியின் கீழ் ஜயபஹாலு முனையம் நிர்மாணிக்கப்பட்டது. இதன் கீழ் கொள்கலன் கப்பல் தடாகங்கள் நான்கு நிர்மாணிக்கப்பட்டன. இதன் மூலம் கொழும்புத் துறைமுகத்தின் வருடாந்த கொள்ளளவு கொள்கலன் அலகுகள் 1.6 மில்லியன் வரை அதிகரித்தது. அதைத் தொடர்ந்து 1980 இல் உலகில் கொள்கலன்களைக் கையாள்கின்ற துறைமுகங்களுக்கு மத்தியில் 139 வது இடத்தை வகித்த இலங்கை 1987 ஆம் ஆண்டளவில் 38 வது இடத்தைப் பெறுவதற்கு இயலுமையிற்று.

தென் கொழும்புத் துறைமுகம்

தென் கொழும்புத் துறைமுக கருத்திட்டத்தின் நிர்மாணப் பணிகள் 2008 ஆம் ஆண்டில் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. இதன் பொருட்டு அமெரிக்க டொலர் 345 மில்லியன் செலவாகும் என மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இதில் 81 சதவீத நிதிப் பங்களிப்பை ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கி வழங்குகின்றது. இக் கருத்திட்டம் பல அம்சங்களைக் கொண்டுள்ளது.

- 750 மீற்றர் அகலமான பிரவேசப் பாதையுடன் 285 ஹெக்டரையாருடன் கூடியதாக தடாகமொன்றை நிர்மாணித்தல்.
- பாரிய அலைதாங்கியொன்றையும் சிறிய அலைதாங்கி யொன்றையும் நிர்மாணித்தல்.
- புதிய கப்பல் இயக்க நிலையமொன்றை நிர்மாணித்தல்.
- மூன்று கொள்கலன் முனையங்களை நிர்மாணித்தல்.

2020 ஆம் ஆண்டளவில் தென் கொழும்பு புதிய அபிவிருத்திக் கருத்திட்டத்தின் கொள்ளளவு 20 அடிகளுக்கு சமனான 10 மில்லியன் கொள்கலன் அலகுகளாகும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இந்தக் கொள்ளளவை உருவாக்கும் பொருட்டு தென் கொழும்புத் துறைமுகம் மூன்று முனையங்களுடன் கூடியதாக நிர்மாணிக்கப்படும். ஒரு முனையத்தை நிர்மாணிப்பதன் மூலம் துறைமுகத்திற்குப் புதிதாகச் சேர்க்கப்படுகின்ற கொள்ளளவு 20 அடிகளுக்கு சமனான 2.4 மில்லியன் கொள்கலன்களாக இருக்கும். முதலாவது கொள்கலன் முனையத்தின் இயக்கத் தொழிற்பாடுகளை 2012 இல் ஆரம்பிப்பதற்கு திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

கப்பல் தடாகத்தை விஸ்தரிக்கின்ற கருத்திட்டத்தின் கீழ் பாரிய கப்பல்களைக் கையாள்வதற்குள்ள இடவசதிகள் அதிகரிக்கப்படும். 400 மீற்றர்கள் வீதம் நீளத்தைக் கொண்டதான 9 நக்சுரமிடும் தலங்களைக் கொண்டதாக கப்பல் தடாகம் விஸ்தரிக்கப்படும். துறைமுகத்தின் கொள்ளளவு அதிகரிப்பதைத் தொடர்ந்து இயக்கத் தொழிற்பாடுகள் மிக வினைத்திறன்மிக்கதாக ஆவதன் மூலம் கப்பல் தொழிற்பாடுகளின் மூலம் கிடைக்கின்ற வருமானம் அதிகரிக்கும். இது வெளிநாட்டுச் செலாவணியை ஈட்டுவதற்குப் பெரிதும் உதவியாயமையும்.

2 வது அட்டவணை வருகைதந்த கப்பல்களின் எண்ணிக்கை (1989-2009)

ஆண்டு	துறைமுகம்			மொத்தம்
	கொழும்பு	காலி	திருகோணமலை	
1989	2,548	78	175	2,801
1990	2,847	59	183	3,089
1991	3,076	142	197	3,415
1992	3,624	74	263	3,961
1993	3,887	210	248	4,345
1994	3,790	223	281	4,294
1995	3,277	69	266	3,612
1996	3,467	84	306	3,857
1997	3,627	56	404	4,087
1998	3,879	104	250	4,233
1999	3,968	97	274	4,339
2000	3,832	97	303	4,232
2001	3,570	117	327	4,014
2002	3,787	76	199	4,062
2003	3,838	73	121	4,032
2004	3,688	88	107	3,883
2005	3,929	114	96	4,139
2006	4,228	100	141	4,469
2007	4,326	87	297	4,710
2008	4,424	68	322	4,814
2009	4,114	32	310	4,456

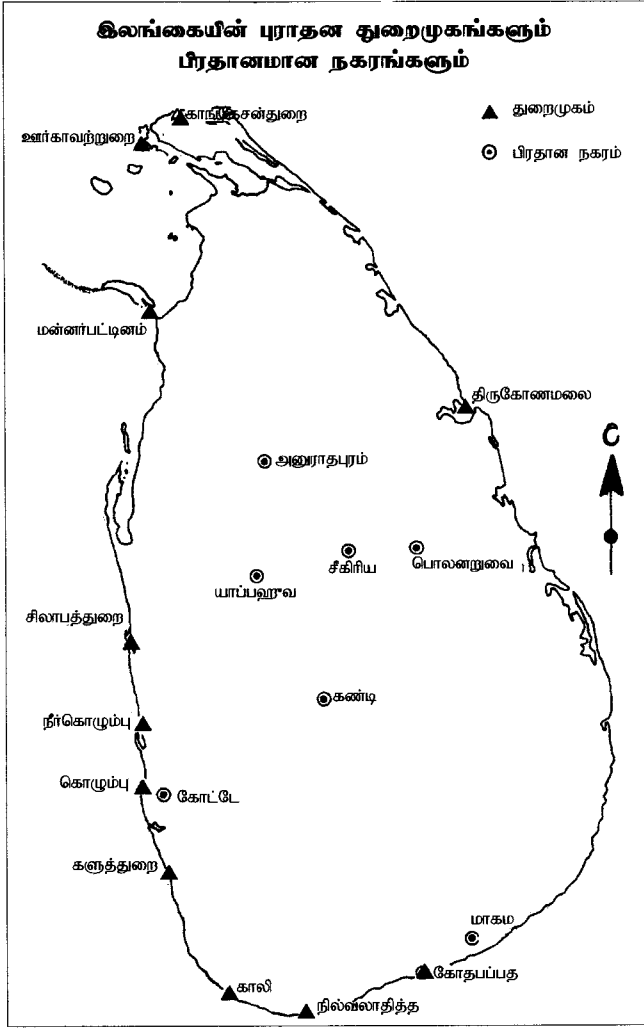
மூலம்: இலங்கை மத்திய வங்கி ஆண்டறிக்கை

காலி துறைமுகம்

பண்டைய காலம் தொட்டு காலி துறைமுகம் இயற்கையிலேயே பாதுகாப்பான ஒரு துறைமுகமாகவும் பன்னாட்டுச் சந்தையொன்றாகவும் உலகில் பிரபல்யமடைந்திருந்தது. அக்காலத்தில் கொழும்புத்

துறைமுகத்தினால் ஆண்டு முழுவதும் ஒரே விதத்தில் செயற்படுவதற்கான ஆற்றல் இருக்கவில்லை. அதன் பக்கத்தில் கற் பாறைகளும் மணல் மேடுகளும் அதிகமாயிருந்ததோடு வடமேல் பருவக் காற்றும் மிகவும் பாதகமான விதத்தில் அதன் செயலாற்றத்தில் தாக்கத்தை ஏற்படுத்தியது. இதனால் பாதுகாப்பான காலித் துறைமுகம் மிகவும் சுறுசுறுப்பானதொரு துறைமுகமாக விளங்கியது. 1869 இல் சுயெஸ் கால்வாய் கப்பல் போக்குவரத்துக்குத் திறந்துவிடப்பட்டதைத் தொடர்ந்து சீனா, யப்பான், அவுஸ்திரேலியா ஆகிய நாடுகளை நோக்கிச் செல்கின்ற கப்பல்கள் காலித் துறைமுகத்திற்கு தவறாமல் வருகைதருகின்ற போக்கைக் காணமுடியுமாயிருந்தது. நீண்ட கடற் பாதையில் இலங்கை ஒரு தங்குமிடமாக இருந்தமையால் காலி துறைமுகம் பன்னாட்டுச் சந்தையொன்றாக மிகவும் அபிவிருத்தியடைந்தது. சீன, அராபிய, உரோம, பாரசீக வர்த்தகத் தொழிற்பாடுகளின் பொருட்டு இது கேந்திர நிலையமாக அமைந்திருந்தது. ஆயினும் மலைநாட்டை மையமாகக் கொண்டு கோப்பிச் செய்கையையும் அதன் பின்னர் தேயிலைச் செய்கையையும் முதன்மையாகக் கொண்டு பெருந்தோட்டக் கமத்தொழில் இந்நாட்டில் வேறொடியதைத் தொடர்ந்து காலித்துவ ஆட்சியாளர்கள் காலித் துறைமுகத்தை விட அதிக கவனத்தைக் கொழும்புத் துறைமுகத்தின் மீது செலுத்தினர். உற்பத்திகளை மலை நாட்டிலிருந்து கொழும்புக்குக் கொண்டுவருதல் ஒப்பீட்டளவில் இலகுவாயிருந்தமையே அதற்கான காரணமாகும். இதனால் அதுவரை காலித் துறைமுகத்திற்கு உரித்தாயிருந்த முதன்மை நிலை கொழும்புத் துறைமுகத்திற்கு கிடைத்தது. அன்றிலிருந்து இன்றுவரை காலி துறைமுகத்தின் அபிவிருத்தி தொடர்பிலோ அதன் மூலம் கிடைக்கக்கூடிய பிரதிபலன்கள் தொடர்பிலோ போதியளவு கவனம் செலுத்தப்படவில்லை. இதனால் காலித் துறைமுகத்திற்குப் பிரவேசிக்காது அதற்குப் பக்கத்தால் நாள்தோறும் சென்ற கப்பல்களின் எண்ணிக்கை மிக அதிகமாகும். இதன் காரணமாக பெருந்தொகை வெளிநாட்டுச் செலாவணியை ஈட்டுவதற்கு எமக்கிருந்த ஆற்றலை நாம் இழந்துவிட்டோம்.

உல்லாசத்திற்காகப் பயன்படுத்தப்படுகின்ற பாய்மரத் தோணிகளைக் கையாளக்கூடிய இலங்கையிலுள்ள ஒரேயொரு துறைமுகம் காலித் துறைமுகமாகும். காலித் துறைமுகம் உலகில் மிகவும் கவர்ச்சிகரமான துறைமுகமாக பன்னாட்டு பாய்மரத்தோணிகள் சங்கத்தினாலும் அடையாளம் காணப்பட்டுள்ளது. மேற்படி பாய்மரத்தோணிகள் காலித் துறைமுகத்திற்கு வருகைதருதல் இலங்கையின் சுற்றுலாக் கைத்தொழில் வளர்ச்சி தொடர்பில் மிகவும் சாதகமானதாக அமையும். காலித் துறைமுகத்தினால் பாய்மரத்தோணிகளுக்கு ஏற்படுத்தப்பட்டிருந்த வசதிகள் 2004 சனாமி அனர்த்தம் காரணமாக வீழ்ச்சியடைந்தது. இது தொடர்பாக துறைமுக



ஒலுவில் துறைமுகம்

ஒலுவில் துறைமுக நிர்மாணிப்பு கிழக்கின் உதயம் நிகழ்ச்சித் திட்டத்தின் கீழ் நடைபெறுகின்றது. இதற்கான மதிப்பீட்டுச் செலவு யூரோ 46.1 மில்லியனாகும். இக் கருத்திட்டத்திற்கு டென்மார்க் அரசாங்கத்தின் நிதி ஏற்பாடுகள் கிடைத்துள்ளன. இது கடற்றொழில் மற்றும் வர்த்தகத் துறைமுகமாக நிர்மாணிக்கப்படுகின்றது. வர்த்தகத் துறைமுகத்தின் அலைதாங்கியின் நீளம் 1320 மீற்றர்களாகும். இறங்குதுறை 330 மீற்றர்களாகும். 8 மீற்றர் ஆழத்தைக் கொண்டதாக இது நிர்மாணிக்கப்படுகின்றது. இதில் 5000 தொன் பாரமான கப்பல்களைக் கையாள்வதற்கு இயலுமாயிருக்கும். வர்த்தகத் துறைமுகம் 10 ஹெக்டயார் பிரதேசத்தை உள்ளடக்கியதாயுள்ளது. கடற்றொழிலின் பொருட்டு நிர்மாணிக்கப்படுகின்ற துறைமுகத்தின் ஆழம் 3 மீற்றர்களாகும். இது 6 ஹெக்டயார்கள் பூராக பரந்துள்ளது. 200 சிறிய படகுகள் ஒரே தடவையில் நங்கூரமிடுவதற்கு இத்துறைமுகத்தில் வசதிகளுள்ளன. அதேபோன்று கடற்றொழிலுக்குத் தேவையான பனிக்கட்டி உற்பத்தி நிலையமொன்று, குளிரூட்டலறை, உற்பத்திகளைச் சந்தைப்படுத்தும் நிலையம், வலைகளைப் புதுப்பிக்கும் இடம், ஏலவிற்பனைச்சாலை ஆகியனவும் இங்கு தாபிக்கப்படும்.

மூன்று தசாப்த காலமாக நிலவிய பயங்கரவாதத்தின் காரணமாக கிழக்கு மாகாணத்திற்கு பண்டங்களை ஏற்றிச் செல்வதில் அதிக செலவினத்தை ஏற்க நேரிட்டது. ஆயினும் ஒலுவில் துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்படுவதைத் தொடர்ந்து கப்பல் போக்குவரத்தின் மூலம் இச் செலவைக் குறைக்க இயலுமாயிருக்கும்.

எவ்வாறாயினும் பண்டைய காலத்தில் ஆசிய பட்டுப் பாதையில் நாம் பெற்றிருந்த இடத்தை வெற்றிகொள்வது அவ்வளவு இலகுவானதொரு விடயமல்ல. அது போட்டியின்றிக் கிடைக்கவும் மாட்டாது. தற்போது பிராந்திய ரீதியில் துறைமுகத் தொழிற்பாடுகளுக்கு பெரும் போட்டி உருவாகியுள்ளது. இப்போட்டிக்கு முகம்கொடுத்து அதன் அனுகூலங்களை அடைவதற்கெனில் வினைத்திறனும் தரத்தில் உயர்வானதுமான துறைமுகச் சேவைகளைப் பேணிவருதல் வேண்டும். பல தசாப்தங்களாக அபிவிருத்திப் பணிகள் தொடர்பில் பெரும் தடையாக இருந்த பயங்கரவாதத்தின் முடிவும் உலகளாவிய பொருளாதாரம் மீட்சியடைந்துள்ளமையும் துறைமுக அபிவிருத்திக் கருத்திட்டங்களிலிருந்து அனுகூலமான பலன்களைப் பெறுவதற்கு தகுந்ததொரு பின்னணியை உருவாக்கியுள்ளது. துறைமுக அபிவிருத்தியானது வெறுமனே போக்குவரத்து முறைமையிலோ அல்லது உட்கட்டமைப்பு வசதிகளிலோ நடைபெறுகின்ற அபிவிருத்தி மட்டுமல்ல. அதன் மூலம் வெளிநாட்டுச் செலாவணியை ஈட்டுகின்ற வழிகள் விரிவாக்கப்படுவதோடு தொழில் வாய்ப்புகள் உருவாகுதலும் பிரதேச அபிவிருத்தியும் நடைபெறும். இவ்வாறான பிரதிபலன்களின் ஊடாக துறைமுக அபிவிருத்தி நாட்டின் ஒட்டுமொத்தமான அபிவிருத்திக்கும் பங்களிப்புச் செய்யும். ●

அபிவிருத்திக் கருத்திட்டத்தின் கீழ் தீவிர கவனம் செலுத்தப்பட்டுள்ளது. மூன்று வருடங்களில் பூர்த்தி செய்யப்படுவதற்கு உத்தேசமாயுள்ள இதன் நிர்மாணிப்பு வேலைகள் இரண்டு கட்டங்களின் கீழ் நடைபெறும். முதலாவது கட்டத்தின் போது சுற்றுலா பாய்மரத்தோணிகளுக்கான வசதிகளை நிர்மாணிக்கப்பதற்கு உத்தேசமாயுள்ளது. இரண்டாவது கட்டத்தின்போது பாய்மரத்தோணிகளுக்கான இடவசதிகளை மேலும் விரிவாக்குதலும், பயணிகள் போக்குவரத்துக் கப்பல்களுக்கான உட்கட்டமைப்பு வசதிகளைக் கட்டியெழுப்புதலும் நடைபெறவுள்ளது. சேவை வழங்கல்கள் மற்றும் புதுப்பித்தல் வசதிகள், தீர்வை வரியற்ற கடைத் தொகுதிகள் ஆகிய நிர்மாணிப்புப் பணிகள் பல உள்ளடங்கிய முதலாவது கட்டத்திற்கான செலவின மதிப்பீடு ரூபா 125 மில்லியனாகும். இரண்டாவது கட்டத்துக்கான செலவின மதிப்பீடு ரூபா 3,175 மில்லியனாகும்.

பிரதானமான குறிக்கோள்களுக்கு அப்பால்..

பாற் பசு வள நிலையம்

இலங்கை மத்திய வங்கியின் பிரதானமான குறிக்கோள் பொருளாதார மற்றும் விலை உறுதிப்பாட்டைப் பேணிவருதலும் நிதியியல் முறைமை உறுதிப்பாட்டைப் பேணிவருதலுமாகும். விலை உறுதிப்பாட்டைப் பேணிவரும் பொருட்டு மத்திய வங்கியினால் கடைப்பிடிக்கப்படுகின்ற பல வழிமுறைகள் உள்ளன. அத்தகைய நிதிக் கொள்கை வழிமுறைகள் தொடர்பாக 'குறிப்பேடு' மூலம் எப்போதும் விடயங்கள் முன்வைக்கப்படுகின்றன. மேலும், நிதியியல் முறைமையின் உறுதிப்பாடு தொடர்பில் மேற்கொள்ளப்படுகின்ற வழிமுறைகள் தொடர்பாகவும் அநேகமாகக் கலந்துரையாடப்படுகின்றது. மத்திய வங்கியின் தொழிற்பாடுகள் மேற்படி பிரதானமான குறிக்கோள்களுக்கு மட்டும் வரையறுக்கப்பட்டதாக இல்லை. நாணய முகாமைத்துவமும், மத்திய வங்கியின் ஒரு தொழிற்பாடாகும். அதற்கு மேலதிகமாக பல்வேறான முகவராண்மைப் பணிகளும் மத்திய வங்கிக்கு ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளன. இந்த முகவராண்மைப் பணிகளில் பொதுப் படுகடன் முகாமைத்துவம், வெளிநாட்டுச் செலாவணி முகாமைத்துவம், ஊழியர் சேமநிதிய முகாமைத்துவம் மற்றும் பிரதேச அபிவிருத்தித் தொழிற்பாடுகள் உள்ளடங்குகின்றன. இதில் பொதுப் படுகடன் முகாமைத்துவம் மற்றும் வெளிநாட்டுச் செலாவணி முகாமைத்துவம் தொடர்பாக நாம் எப்போதும் கலந்துரையாடுகிறோம். ஆயினும் மத்திய வங்கியின் பிரதேச அபிவிருத்தித் தொழிற்பாடுகள் தொடர்பாக 'குறிப்பேடு' மூலம் அரிதாகவே கலந்துரையாடியுள்ளோம். எனவே இத்தகைய 'குறிப்பேடு' இதழில் இது தொடர்பில் குறிப்பிடத்தக்களவு இடத்தை ஒதுக்குவதற்கு நாம் தீர்மானித்தோம்.

அரசு நிதியங்கள் மற்றும் அளிப்புகளின் மூலம் செயற்படுத்தப்படுகின்ற கடன் திட்டங்களைப் பிரபலப்படுத்துவதன் மூலம் பிரதேச அபிவிருத்தித் தொழிற்பாடுகளை ஊக்குவிக்கும் பொருட்டே இலங்கை மத்திய வங்கியின் பிரதேச அபிவிருத்தித் திணைக்களம் தாபிக்கப்பட்டுள்ளது. இதன் பொருட்டு பிரதேச அபிவிருத்தித் திணைக்களம் பல நிகழ்ச்சித் திட்டங்களை நடைமுறைப்படுத்தியுள்ளது. புதிய 'சுபிரி கிராமிய கடன் திட்டம்', வறுமை ஒழிப்புக்கான சிறு கடன் திட்டம், வேளாண்மை மற்றும் விலங்கு வளர்ப்பு அபிவிருத்தித் கடன் திட்டம் ஆகியன இவற்றில் விசேடமானவையாகும்.

வேளாண்மை மற்றும் விலங்கு வளர்ப்பு அபிவிருத்தித் கடன் திட்டம் மிக முக்கியமானதாக உள்ளது. உள்நாட்டுப் பால் உற்பத்தியை அதிகரிக்கச் செய்தலும், வேளாண்மைப் பயிர்கள் மற்றும் திரவப் பால் பதனிடல் கைத்தொழிலை ஊக்குவித்தலுமே, இலங்கை அரசாங்கத்தினால் அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட இக் கொடுகடன் திட்டத்தின் நோக்கமாக உள்ளது. பன்னாட்டுச் சந்தையில் பால் மற்றும் பால் சார்ந்த

உற்பத்திகளின் விலைகள் தீவிரமாக அதிகரித்தமையைத் தொடர்ந்து உள்நாட்டு ரீதியில் திரவப் பால் மற்றும் அது சார்ந்த உற்பத்திகளை மேம்படுத்தும் தேவை மேலெழுந்தது. 2008 ஆம் ஆண்டில் முழு உலகமும் உணவு நெருக்கடியினால் பாதிப்புக்கு உள்ளாகியது. இலங்கையில் நாம் எதிர்நோக்கிய நிலைமை அவ்வளவு பாரதூரமானதாக இல்லாதிருந்த போதிலும், எதிர்காலத்தில் உருவாகக்கூடிய ஆபத்தான நிலைமைக்கு தயாராகும் பொருட்டும், எமது தேவைக்கான இந்நாட்டு வளங்கள் போதியளவில் உள்ளபோது வெளிநாட்டு மூலங்களிலேயே தங்கியிருக்க நேரிடுகின்ற முறையிலிருந்து மீளும் பொருட்டும் உணவு உற்பத்திச் செயற்பாட்டை உடனடியாக மேம்படுத்துதல் வேண்டுமென்ற கருத்து உருவாகியது. இது அந்த ஆண்டின் வரவு செலவுத் திட்டத்திலும் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. வேளாண்மை மற்றும் விலங்கு வளர்ப்புக் கடன் திட்டம் அச்சந்தர்ப்பத்திலேயே அறிமுகப்படுத்தப்பட்டது.

இத்திட்டத்தின் மூலம் சலுகை அடிப்படையிலான வட்டி வீதத்தின் கீழ் பாற் பண்ணையாளர்களுக்கும், பால் மற்றும் பால் சார்ந்த உற்பத்தித் தொழிற்பாடுகளில் ஈடுபடுகின்ற கைத்தொழிலாளர்களுக்கும் மற்றும் வேளாண்மைப் பயிர்களைப் பதனிடும்வர்களுக்குமே கடன் வழங்கப்படுகின்றது. இதன் கீழ் ரூபா 5,000 மில்லியனை விடுவிப்பதற்கு எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது. கடன் தொகையானது கருத்திட்டத்தில் இணைந்துள்ள பங்கேற்பு நிதி நிறுவனங்கள் (வங்கிகள்) மூலமே வழங்கப்படும். கடன் வழங்கலானது அந்தந்த வங்கிகளிலுள்ள நிதியங்கிலிருந்து வழங்கப்படுகின்றமையால் தகுந்த கருத்திட்டங்களைத் தெரிவு செய்கின்ற பொறுப்பு முற்றாகவே குறித்த வங்கிகளுக்கு ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. குறைந்த வட்டி வீதத்தின் கீழ் கடன் வழங்கப்படுவதால் அத்தகைய வங்கிகளுக்கு நேரிடக்கூடிய நட்டத்தை அடைக்கும் பொருட்டு அரசாங்கத்தினால் வட்டி நிவாரணம் வழங்கப்படும்.

தற்போது மிக வெற்றிகரமாக நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டு வருகின்ற இக் கடன் திட்டத்திற்கு அரசாங்கத்தின் சார்பில் கால்நடை வளர்ப்பு அபிவிருத்தி அமைச்சம் இலங்கை மத்திய வங்கியும் முன்னின்று செயற்படுகின்றன. இதன் காரணமாக கடன் வழங்குகின்ற வங்கி நிறுவனங்கள் மற்றும் கடன் பெறுகின்றவர்களிடையே பெரும் நம்பிக்கை தோன்றியுள்ளது. எவ்வாறாயினும் மேற்படி கடன் திட்டத்தை முன்னெடுத்துச் செல்கின்றபோது எதிர்நோக்க நேரிட்டுள்ள பல பிரச்சினைகள் உள்ளன. கொள்வனவு செய்வதற்கு போதியளவு பசுக்கள் இன்மை இதில் பிரதானமான பிரச்சினையாக உள்ளது. தற்போது இலங்கை மத்திய வங்கி இந்தப் பிரச்சினையை அடையாளம்கண்டு அதற்கான தீர்வொன்றை முன்மொழிந்து

(தொடர்ச்சி 15ம் பக்கம் பார்க்க)

நாட்டில் பால் பொங்கும் நாள் வெகு தூரத்தில் இல்லை..

டபிள்யூ. எம். கருணாரத்ன
உதவி ஆளுநர்

வேளாண்மை - கால்நடை வளர்ப்பு அபிவிருத்திக் கடன் திட்டம் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டதன் நோக்கம் என்ன?

2008 ஆம் ஆண்டுக்காகச் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட வரவு செலவுத் திட்டத்தின் மூலம் வேளாண்மை - கால்நடை வளர்ப்பு அபிவிருத்திக் கடன் திட்டம் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டது. இதன் பிரகாரம், நாம் - இலங்கை மத்திய வங்கி கால்நடை அபிவிருத்தி அமைச்சினதும் இலங்கை வங்கி, மக்கள் வங்கி, வயம்ப அபிவிருத்தி வங்கி உள்ளிட்ட ஏனைய அனைத்து பங்கேற்பு நிதி நிறுவனங்களினதும் முழுமையான பங்களிப்புடன் பசு வளர்ப்பை மேம்படுத்துவதற்கான சிறப்பியல்புவாய்ந்த கொடுகடன் திட்டமொன்றை அறிமுகப்படுத்தியது.

சிறப்பியல்புவாய்ந்த கொடுகடன் திட்டம் ..?

ஆம். இந்தக் கொடுகடன் திட்டத்தை சிறப்பியல்பு வாய்ந்ததொன்றாக குறிப்பிடுவதற்கான ஒரு காரணம் உண்டு. இலங்கை மக்களின் நுகர்வுக்குத் தேவையான பாலை நாட்டிலுள்ளேயே உற்பத்தி செய்வதை நோக்கமாகக் கொண்டுள்ளமையே அதற்கான காரணமாகும். அதாவது, இதனூடாக எமது நாட்டை பால் உற்பத்தியில் தன்னிறைவடையச் செய்வதற்கு எமக்கு இயலுமாயுள்ளது.

வங்கிகளாலும், அமைச்சினாலும் மாத்திரம் இந்த விடயத்தைச் செயற்படுத்த முடியுமா?

உண்மையிலேயே முடியாது. இதன் பொருட்டு பலர் ஒன்று சேர்ந்துள்ளார்கள். பலரை இணைத்துக்கொள்ள எம்மால் முடியுமாயிருந்தது.

எவ்வாறானவர்கள்?

வங்கிகளுக்கும் அமைச்சுக்கும் மேலதிகமாக பாலை மூலப்பொருளாகப் பயன்படுத்தி பல்வேறு உணவு வகைகளை உற்பத்தி செய்கின்ற தனியார்துறை தொழில் நிறுவனங்கள், பால் கொள்வனவு செய்யும் நிறுவனங்கள் மற்றும் தனிநபர்களுடன் சேர்ந்து பால் உற்பத்தியில் ஈடுபடுகின்ற எமது கமக்காரர்கள் இதில் பிரதானமானவர்களாக விளங்குகின்றனர். இந்த அனைவரையும் ஒரே நோக்கத்தின்பால் ஒன்றுதிரட்ட எம்மால் இயலுமாயிருந்தது.

இக் கொடுகடன் திட்டத்தின் கீழ் எவ்வாறு நிதி வழங்கப்படுகின்றது?

இந்நாட்டிலுள்ள பார் பண்ணையாளர்களை விஞ்ஞான ரீதியிலான மாடு வளர்ப்பு முறைகளைக் கடைப்பிடிப்பதில் ஈடுபடச் செய்தல் எமது அடிப்படை நோக்கமாக உள்ளது.

அதற்குத் தேவையான ஆரம்ப நிதி குறைந்த வட்டியில் இதன் கீழ் வழங்கப்படுகின்றது. திருப்பிச் செலுத்துவதற்கான காலம் 5 ஆண்டுகளாகும்.

கீழ் தொடர்பிலான விழிப்புணர்வுட்டல் எவ்வாறு நடைபெறுகின்றது?

நாம் இதன் பொருட்டு விலங்கு மருத்துவர்களின் ஒத்துழைப்பைப் பெற்றுக்கொண்டுள்ளோம். நூற்றுக் கணக்கான கால்நடை அபிவிருத்தி ஆலோசகர்கள் செயற்கைச் சினைப்படுத்தல்களுக்கு உதவி வழங்குகிறார்கள். அதேபோன்று அவர்கள் கமக்காரர்களை புல் வளர்ப்பு, உயிர் வாயுத் தாங்கிகளை நிர்மாணித்தல் ஆகியவற்றில் ஈடுபடுத்துகின்றார்கள். இவை அனைத்திற்கும் நிதி ஏற்பாடுகளை வழங்குதல் கொடுகடன் திட்டத்தின் கீழ் நடைபெறுகின்றது.

முன்னேற்றம் உள்ளதா?

ஆம். பெரியதொரு மாற்றம் நடைபெற்று வருவதை நாம் காண்கிறோம். இதற்கு முன்னர் புல் தேடிச் சாப்பிடுவதை மாடுகளுக்கே ஒப்படைக்கப்பட்டிருந்தது. இப்போது அவ்வாறல்ல. புல் வெட்டி அவற்றை சிறு துண்டுகளாக ஆக்கி அவற்றுடன் வேறு செறிவுட்டல் உணவு வகைகளைக் கலந்து மாடுகளுக்குப் பக்கத்தில் வைக்கின்றார்கள். குடிப்பதற்கான நீரும் அவ்வாறே வழங்கப்படுகின்றது. முன்னர் நீர் தேடிக் குடிப்பதை மாடுகளுக்கே ஒப்படைத்திருந்தனர். இப்போது நாளில் 24 மணித்தியாலமும் மாடுகளுக்கு நீர் வழங்க வேண்டியதன் முக்கியத்துவத்தை கமக்காரர்கள் உணர்ந்துகொண்டுள்ளார்கள். அது மட்டுமன்றி நோய் வாய்ப்பட்டால் கவனிக்கின்றார்கள். மாட்டுத் தொழுவங்களை நிர்மாணித்திருக்கிறார்கள். அவற்றைத் தூய்மையாக வைத்திருப்பதன் முக்கியத்துவத்தை புரிந்துகொண்டு செயற்படுகின்றார்கள். மாட்டை அன்புடன் கவனிக்க வேண்டியதன் முக்கியத்துவத்தை அனைவரும் புரிந்துகொண்டுள்ளார்கள்.

பெறுபேறு..?

முன்னர் ஒரு லீற்றர் பால் கூட தராதிருந்த பசுக்கள் இப்போது 4-5 லீற்றர் பாலைத் தருகின்றன. இந்த அளவை நாளொன்றுக்கு 8-10 லீற்றர்கள் வரை அதிகரிக்கலாம் என்பதை கமக்காரர்கள் புரிந்துகொண்டுள்ளார்கள். அவர்கள் அதற்காக முயற்சிக்கின்றார்கள். விலங்கு மருத்துவர்களும், கால்நடை அபிவிருத்தி ஆலோசகர்களும் எம்முடன் சேர்ந்து, எமது வங்கி உத்தியோகத்தர்களுடன் சேர்ந்து நாடு பூராவும் இதற்காக முயற்சிக்கின்றார்கள். இது ஒரு பாரிய வேலைத் திட்டம். இதன் பெறுபேறுகளை இப்போது நாம் பெற்று வருகிறோம்.

(தொடர்ச்சி 18ஆம் பக்கம் பார்க்க...)

மீவனபலானை பாற் பசு வள நிலையம் நாட்டை செழிப்படையச் செய்கின்ற ஒரு புண்ணியகருமம்

அஜித் ஹெட்டியாரச்சி

பணிப்பாளர் - பிரதேச அபிவிருத்தித் திணைக்களம்

இந்த பாற் பசு வள நிலையம் தாபிக்கப்பட்டதன் நோக்கம் என்ன?

உதவி ஆளுநர் திரு. கருணாரத்ன விளக்கியவாறு, இந்த நிலையமானது விலங்குப் பரிமாற்றச் சந்தை அபிவிருத்திப் பணியின் முதற் கட்டமாகவே உருவாக்கப்பட்டது. இந்தியாவில் இவ்வாறான முறைகள் உள்ளன. அதாவது விலங்குகளை விற்பனை செய்கின்ற இடங்கள். கமக்காரர்கள் தமது மேலதிக விலங்குகளை இவ்விடத்துக்கு எடுத்துவருவார்கள். பசுக்களைத் தேடி வருகின்ற கமக்காரர்கள் அந்தச் சந்தைக்கு வந்து தமது தேவையை நிறைவேற்றிக்கொள்கிறார்கள். அவற்றிற்கு Animal Exchange என்று கூறுகிறோம். அவ்வளவு பெரிய விலங்குச் சந்தைகள் இலங்கையில் இல்லை. இலங்கை பூராவும் சிறிய அளவிலான அவ்வாறான 50 விலங்குச் சந்தைகளை தாபிப்பதற்கு நாம் கருதியுள்ளோம். அதன் முதலாவது கட்டம்தான் மீவனபலானை நிலையம்.

இதற்குப் பங்களிப்புச் செய்கின்றவர்கள் யார்?

மீவனபலானையில் திரு. ஹெக்றர் குலர்தனவின் தனியார் பண்ணையிலேயே இந்த நிலையத்தை ஆரம்பித்தோம். அப்பிரதேசத்திலுள்ள விலங்கு மருத்துவர்தான் அவரையும் எம்மையும் தொடர்புபடுத்தினார். மிகவும் குறுகியதொரு காலத்திலுள்ள அவர் தமது பண்ணையை அபிவிருத்தியடைந்த மாடு வளர்ப்பு முறைகளுடன் கூடிய நவீன பண்ணையொன்றாக மாற்றுவதற்கு செயற்பட்டார். இது தொடர்பில் திரு. குலர்தனவும் விலங்கு மருத்துவ உத்தியோகத்தர்களும் ஆற்றியுள்ள சேவையைப் பாராட்டுதல் வேண்டும்.

அங்கிருக்கின்ற சிறப்பம்சங்கள் என்ன?

அங்கு விலங்குகளின் உணவுக்காக புல் வளர்க்கப்பட்டுள்ளது. விலங்குகளுக்குப் போதியளவு நீர் வழங்கப்பட்டுள்ளது. நல்லதொரு மாட்டுத் தொழுவம் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த அனைத்தையும் திரு. குலர்தன தமது செலவிலேயே செய்துள்ளார்.

இதன் சேவை கிடைப்பது?

இதிலிருந்து அப்பிரதேசத்திலுள்ள கமக்காரர்களுக்கு சேவையைப் பெற்றுக்கொள்ள முடியும். இப்பிரதேசத்திலும் சுற்றிலுமுள்ள பிரதேசங்களிலும் உள்ள கமக்காரர்களுக்கு தம்மிடம் மேலதிகமாகவுள்ள பசுக்களை விற்பனை செய்வதற்கு முடியும். எவ்வளவு பசுக்களைக் கொண்டுவந்தாலும் அவற்றை அச்சந்தர்ப்பத்திலேயே கொள்வனவு செய்வதற்கு திரு. குலர்தன தயாராக இருக்கின்றார். இறைச்சிக் கடைக்கு விற்பனை செய்வதை விட அதிக விலையையும் பெற்றுக்கொள்ள முடியும். அதேபோன்று பசுக்களைத் தேடுகின்றவர்களுக்கு

இப்போது பசுக்களைத் தேடி நாலாபக்கமும் ஓட வேண்டிய அவசியம் இல்லை. தொலைபேசி அழைப்பொன்றைக் கொடுத்து தமக்குத் தேவையான விலங்குகளைப் பற்றி திரு. குலர்தனவிடம் விசாரிக்க முடியும். எனவே பசுக்களைப் பரிமாற்றிக்கொள்வதற்கு மிகச் சிறந்ததொரு சேவை இதன் மூலம் இப்பிரதேசத்திலுள்ளவர்களுக்குக் கிடைக்கின்றது.

அதாவது இந்த நிலையத்தின் மூலம் பசுக்களின் பற்றாக்குறைக்கு வெற்றிகரமானதொரு தீர்வை வழங்க முடியும்?

ஆம். இந்த முறையின் மூலம் பாற் பசுக்களை இறைச்சிக்கு விற்பனை செய்தல் தவிர்க்கப்படுகின்றது. ஆண்டொன்றுக்கு 2000 தொடக்கம் 8000 லீற்றர்கள் வரை பால் பெறக்கூடிய பசுக்கள் எம்மிடம் இருக்கின்றன. அவ்வாறானதொரு பசுவைக் கொலை செய்வதென்பது ஏறத்தாழ 80,000 லீற்றர் பாலை இழப்பதாகும். நாம் இந்த வேலைத்திட்டத்தை நாடு பூராவும் விஸ்தரிப்பதற்கு எதிர்பார்க்கிறோம்.

நாடு பூராவும்...?

ஆம். நாடு பூராவும் 50 நிலையங்களை உருவாக்குவதுதான் எமது இலக்கு. அதாவது ஒரு மாவட்டத்திற்கு இரண்டு நிலையங்கள் வீதம். இந்த இலக்கை நிறைவேற்றிக்கொண்டதும் நாடு பூராவும் பரவிய மிகவும் பலமான விலங்குச் சந்தை வலையமைப்பொன்றை உருவாக்கிக்கொள்ள எம்மால் முடியுமாயிருக்கும்.

இந்தக் கருத்து யாருடையது..?

இந்தக் கருத்தை முதன்முதலாக ஆளுநரே வெளியிட்டார். கொலை செய்வதற்கு எடுத்துச் செல்லப்படுகின்ற பசுக்களை பாற் பண்ணையாளர்களே கொள்வனவு செய்யக் கூடிய ஒரு முறையை உருவாக்க முடியுமா என அவர் எம்மிடம் விசாரித்தார். இந்தியாவில் உள்ள முறைகளைப் பற்றிய விடயங்களை அவர் எமக்குக் கூறினார். எனவே நாம் இந்த முறையை முன்மொழிந்தோம். இந்த வேலைத்திட்டத்தை இவ்வாறு ஆரம்பிப்பதற்கு அவர் எமக்கு முழுமையான ஆதரவையும் அங்கீகாரத்தையும் வழங்கினார். நாம் அந்தப் பணியை நிறைவேற்றினோம்.

இது ஒரு அபயமளிக்கும் புண்ணியகருமம்..?

ஒருபுறம் இது ஒரு அபயமளிக்கும் புண்ணியகருமம். இது நாட்டின் கலாசாரத் தேவைகளுக்கும் ஏற்புடையதாக உள்ளது. மறுபுறம் எமது நாடு பால் உற்பத்தியில் தன்னிறைவடைகின்ற நோக்கத்தின்பால் செல்வதற்கு உதவியாயமைகின்ற ஒரு வழிமுறை.

பால் பொங்கவைப்பவர்களுக்கான உதவிக்காரம்

எம்.எல்.கே. தர்மவர்தன

மேலதிக பணிப்பாளர் - பிரதேச அபிவிருத்தித் திணைக்களம்

திரவப் பால் உற்பத்தி செய்வதற்கான கொடுகடன் திட்டம் என்பது என்ன?

எமக்குத் தேவையான பால் மற்றும் பால் சார்ந்த உற்பத்திகளுக்காக வெளிநாட்டுச் சந்தையை எதிர்பார்த்திருக்கின்ற பிரச்சினையைப் பற்றி நாம் அனைவரும் அறிவோம். வேளாண்மைப் பயிர் மற்றும் திரவப் பால் உற்பத்தியை மேம்படுத்துகின்ற வேலைத்திட்டமொன்றை எமது மத்திய வங்கி ஆரம்பித்தது அதனாலாகும். மரபு ரீதியில் நடைபெறுகின்ற பசு வளர்ப்பு எமது இலக்கை வெற்றிகொள்வதற்கு உதவியாக அமையாது. ஆதலால், ஒழுங்கான தொழில்நுட்ப முறைகளைப் பயன்படுத்தி இதனைச் செய்வதில் எமது கமக்காரர்களை ஈடுபடுத்த வேண்டியுள்ளது. இதற்கு உதவி வழங்குவதற்கே இந்தக் கடன் திட்டம் ஆரம்பிக்கப்பட்டது.

இதன் கீழ் வழங்குவதற்கு எதிர்பார்க்கப்படுகின்ற மொத்தத் தொகை ரூபா 5000 மில்லியனாகும். கமக்காரர்களுக்கு இந்தப் பணம் 8 சதவீத மிகக் குறைந்த வட்டிக்கே வழங்கப்படுகிறது. இது பாரிய அளவிலான பண்ணைகளை இலக்காகக் கொண்டு நடைபெறுகின்ற ஒரு விடயமல்ல. கிராம மட்டத்திலான சிறிய அளவிலான பாற் பண்ணைக்காரர்களே எமது அடிப்படை இலக்காக உள்ளனர். இதன் கீழ் கமக்காரர் ஒருவருக்கு ரூபா நான்கு இலட்சம் பணத்தை பங்கேற்பு நிறுவனங்களிலிருந்து பெற முடியுமாவுள்ளது. இலங்கை வங்கி, மக்கள் வங்கி உள்ளிட்ட 17 நிதி நிறுவனங்கள் இதில் பங்குபற்றுகின்றன.

நீதி வசதி எந்த விடயங்களுக்கு வழங்கப்படுகிறது?

பசுக்களை கொள்வனவு செய்வதற்கு, மாட்டுத் தொழுவங்களை நிர்மாணிப்பதற்கு, நீர் வசதியைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு, பசுக்களுக்கான உணவை பயிரிடுவதற்கு அல்லது உற்பத்தி செய்வதற்கு, செயற்கைச் சினைப்படுத்தலுக்கு, உயிர் வாயு அலகுகளைத் தயாரிப்பதற்கு இக்கடன் வழங்கப்படுகிறது. இவைதான் நாம் அடையாளம் கண்டுள்ள விடயங்கள். நாம் அத்துடன் நின்றுவிட மாட்டோம். ஏதேனுமொரு வகையில் கால்நடை வளர்ப்புத்துறை உத்தியோகத்தர்கள், ஏதேனுமொரு விடயம் பால் உற்பத்தியை அதிகரிப்பதற்கு உதவியாயமையும் என அங்கீகரிப்பார்களாயின் நாம் அதற்கும் கடன் வழங்கத் தயாராக உள்ளோம்.

உண்மையிலேயே இந்த ஒழுங்குமுறையான பசு வளர்ப்பு என்பதன் மூலம் கருதப்படுவது என்ன?

கட்டாக்காலியாக பசுக்களை வளர்ப்பது ஒழுங்கானதொரு முறையல்ல. அவ்வாறு செய்கின்ற பசு வளர்ப்பின் ஊடாக உயர்ந்தளவு பால் உற்பத்தியை எதிர்பார்க்க முடியாது. பசுக்கள் தொழுவங்களில் வளர்க்கப்படுதல் வேண்டும். இந்த மாட்டுத் தொழுவங்கள்கூட ஒழுங்கான முறையில்

நிர்மாணிக்கப்படுதல் வேண்டும். மாடுகளுக்குத் தேவையான உணவை இலகுவாகப் பெற்றுக்கொடுக்கக்கூடிய வகையிலும் அதேபோன்று நீர் வழங்கலை 24 மணி நேரமும் வழங்கக் கூடிய வகையிலும், அது மட்டுமன்றி கழிவுகளை இலகுவாக கழுவித் துப்புரவு செய்யக்கூடிய வகையிலும் இந்த மாட்டுத் தொழுவங்கள் நிர்மாணிக்கப்படுதல் வேண்டும். அதாவது தொழுவத்தில் தரைக்கு சீமெந்து இடப்பட்டிருத்தல் வேண்டும். காண்கள் கட்டப்பட்டிருத்தல் வேண்டும். கூரை நல்லமுறையில் அமைக்கப்பட்டிருத்தல் வேண்டும். இவற்றை குறைந்த செலவில் செய்வது தொடர்பிலும் கவனம் செலுத்துதல் வேண்டும்.

இதில் ஈடுபடுகின்ற கமக்காரர்கள் இருக்கின்றார்களா?

ஆம். பெருந்தொகையான கமக்காரர்கள் இதில் ஈடுபட்டிருக்கின்றார்கள். இதனுடாக அவர்கள் தமது பால் உற்பத்தியை அதிகரிக்கச் செய்துள்ளார்கள். அதன் மூலம் அவர்களது வருமானத்தை அதிகரிக்கச் செய்துள்ளார்கள். இதைப் பற்றி நாட்டினுள் பெரும் மலர்ச்சியொன்று உருவாகியுள்ளது. இந்த விடயத்தில் அரசாங்கமும் மத்திய வங்கியும் தலையீடு செய்துள்ளதோடு கால்நடை வளர்ப்பு அபிவிருத்தி அமைச்சும் பங்களிப்புச் செய்துள்ளது. எனவே கமக்காரர்களுக்கு இந்த வேலைத்திட்டம் தொடர்பில் நம்பிக்கை உருவாகியுள்ளது. 2007 ஆம் ஆண்டில் இலங்கையில் பால் உற்பத்தி தேசிய தேவையில் 18 சதவீதத்தை வழங்குவதற்கு மட்டுமே போதியதாயிருந்தது. இப்போது இது 35 சதவீதம் வரை அதிகரித்துள்ளது.

நீங்களும், உங்கள் திணைக்களமும் இதற்கு எவ்வாறு பங்களிப்புச் செய்கின்றது?

எமக்கு ஆளுநரிடமிந்து சிறந்த தலைமைத்துவமும், வழிகாட்டலும் கிடைக்கின்றது. அதேபோன்று எமது உதவி ஆளுநர் பிரதேச அபிவிருத்தித் துறை தொடர்பில் சிறந்த அறிவும் அனுபவமும் உள்ள ஒருவர். அவரும் எமது விழிப்புணர்வுட்டல் நிகழ்ச்சித் திட்டங்களில் எப்போதும் கலந்துகொள்கிறார். எனவே நாம் இந்த விடயத்தை தொடர்ச்சியாக முன்னெடுத்துச் செல்கிறோம். நாம் இந்த நிகழ்ச்சித் திட்டத்தை பங்கேற்பு நிதி நிறுவனங்களின், கால்நடை வளர்ப்பு அபிவிருத்திப் பிரிவின் உத்தியோகத்தர்களின் ஒத்துழைப்புடனேயே மேற்கொண்டு வருகிறோம். பண்ணை அவதானிப்புப் பணிகளிலும் நாம் ஈடுபடுகிறோம். அதேபோன்று கமக்காரர்களுக்கு விழிப்புணர்வுட்டுவதில் பங்களிப்புச் செய்கின்ற விவங்கு மருத்துவ உத்தியோகத்தர்களுக்கும் கால்நடை அபிவிருத்தி ஆலோசகர்களுக்கும் ஊக்குவிப்புக் கொடுப்பனவொன்றை வழங்குகின்ற முறையொன்றையும் நாம் அறிமுகப்படுத்தியுள்ளோம். அதேபோன்று விஞ்ஞான ரீதியில் நவீன மாடு வளர்ப்புக்குத் தேவையான அறிவைக் கோவை செய்து கைநூலொன்றையும் அச்சிட்டு விநியோகிப்பதற்கு நாம்

நடவடிக்கையெடுத்தோம். இந்தக் கைநூல் தமிழ் மொழியிலும் வெளியிடப்பட்டுள்ளது.

அவ்வாறென்றால் அண்மையில் தாபிக்கப்பட்ட பாற் பசு வள நிலையம்..?

பால் உற்பத்தியை அதிகரிக்கச் செய்வதிலுள்ள பிரச்சினைகளைப் பற்றிக் கலந்துரையாடுவதற்கு ஆளுநரின் தலைமையில் கடந்த ஏப்பிரல் மாதம் 5 ஆம் திகதி செயலமர்வொன்று நடத்தப்பட்டது. நாட்டின் பாற் பசுக்களின் தொகையை அதிகரிக்கச் செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல் வேண்டும் என அங்கு முக்கிய இணக்கப்பாடொன்று மேற்கொள்ளப்பட்டது. இத்துறையில் தொடர்புடைய அனைவரும் இது பற்றிய விடயங்களை வலியுறுத்திக் கூறினார்கள். இறைச்சிக்காக பசுக்களை விற்பனை செய்வதைக் குறைத்தலும், பாற் பசுக்களைப் பரிமாற்றிக் கொள்வதற்கான முறைகளை உருவாக்குவதும் இதன் பொருட்டு மேற்கொள்ளவேண்டிய அடிப்படைத் தீர்வுகளாக அடையாளம் காணப்பட்டன. இங்குதான் பாற் பசு வள நிலையங்களை உருவாக்குதல் பற்றிய அடிப்படைக் கருத்து ஆளுநரால் தெரிவிக்கப்பட்டது. எனவே முதலாவது பாற் பசு வள நிலையத்தை மிக விரைவாக ஆரம்பிப்பதற்கு எம்மால் இயலுமாயிருந்தது.

பாற் பசு வள நிலையம் ஒரு விலங்கை கொள்வனவு செய்வது மீள் விற்பனை செய்வதற்காகவே. எனவே இந்த விடயம் பூர்த்தியடையும் வரை பசுக்களை நிலையத்தில் வைத்திருக்க வேண்டும். அதற்குத் தேவையான வசதிகள் இந்த நிலையங்களில் உள்ளதா?

நாம் தனியார் பண்ணைகளையே பாற் பசு வள நிலையங்களாகத் தெரிவு செய்கிறோம். அவற்றிலுள்ள வசதிகளையிட்டு நாம் கவனம் செலுத்துகிறோம். அவற்றை நிருவகிக்கின்ற கமக்காரர்கள் தொடர்பிலும் நாம் கவனம் செலுத்துகிறோம். பண்ணையில் சிறந்த முறையில் அமைக்கப்பட்ட மாட்டுத் தொழுவங்கள் இருத்தல் வேண்டும். சிறந்த முறையில் உணவு வழங்குகின்ற மற்றும் 24 மணி நேரமும் நீர் வழங்கக்கூடிய ஆற்றலும் இருத்தல் வேண்டும். அதேபோன்று விலங்கு மருத்துவர்களினதும், கால்நடை அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர்களினதும் ஆலோசனைகளைச் செவிமடுக்கின்ற, அர்ப்பணிப்புடன் செயற்படுகின்ற ஒரு கமக்காரர் இருப்பது அனைத்தையும் விட முக்கியமானது.

ஹோரனை மீளப்பலானையில் இந்த அனைத்திலும் நிறைவானதொரு பண்ணையையே நாம் தெரிவு செய்தோம்.

இந்தக் கருத்திட்டத்தை முன்னெடுத்துச் செல்வதற்குக் கிடைக்கின்ற ஒத்துழைப்பைப் பற்றிய உங்களது மதிப்பீடு?

இதற்கு எமக்கு ஒத்துழைப்பு வழங்குகின்ற பெருந்தொகையினர் உள்ளார்கள். ஆளுநர், பிரதி ஆளுநர்கள், உதவி ஆளுநர்கள் எமக்கு வழங்குகின்ற ஒத்துழைப்பு ஊக்கம் அளிக்கக்கூடியதாக உள்ளது. அதேபோன்று இவ்வாறானதொரு விடயத்திற்கு பெருமளவு பிரசாரம் தேவைப்படுகின்றது. இன்றேல் எம்மால் இந்த விடயத்தில் வெற்றிபெற முடியாது. மக்களை விழிப்புணர்வூட்ட முடியாது. எனவே எமக்கு இந்த விடயத்துக்கு தொடர்பாடல் பணிப்பாளர் பெரும் ஒத்துழைப்பு வழங்குகிறார். அதேபோன்று கால்நடை வளர்ப்பு அபிவிருத்தி அமைச்சின் செயலாளரும் அதன் பணியாளர்களும், விலங்கு மருத்துவ உத்தியோகத்தர்களும், கால்நடை அபிவிருத்தி ஆலோசகர்களும் எமக்கு உதவி வழங்குகின்றார்கள். வங்கி நிறுவனங்களும், கமநலக் காப்புறுதிச் சபையும், பாற் பண்ணையாளர் அமைப்புகளும், பால் கொள்வனவு செய்யும் நிறுவனங்களும் வழங்குகின்ற ஒத்துழைப்பை விசேடமாகக் குறிப்பிடுதல் வேண்டும். இந்த அனைவரினதும் அனைத்து நிறுவனங்களினதும் ஒத்துழைப்பின் காரணமாகத்தான் இந்தக் கருத்திட்டம் மிகவும் வெற்றிகரமானதாக அமைந்துள்ளது.

அவ்வாறென்றால், கிறுதியாக, உங்களது எதிர்பார்ப்புக்கள் என்ன...? கிலக்குகள் என்ன?

2015 ஆம் ஆண்டளவில் நாட்டின் பால் உற்பத்தியை தேசிய தேவையில் 50 சதவீதம் வரை அதிகரிக்கச் செய்தல் எமது எதிர்பார்ப்பாகும். பாலுக்கு உரிய விலை கிடைப்பதில்லை என கமக்காரர்கள் எப்போதும் குறை கூறுகின்றார்கள். எனவே அந்த விடயம் நிறைவேறுமானால், பாலுக்கு சிறந்ததொரு விலை கிடைத்தால், கமக்காரர்கள் மென்மேலும் உற்சாகமடைவார்கள். மேலும் பலர் அதில் ஈடுபடுவார்கள். ஏற்கனவே ஏறத்தாழ ஏழாயிரம் கமக்காரர்களுக்கு வங்கிகளின் ஊடாக கடன் வழங்கப்பட்டுள்ளது. மேலும் பத்தாயிரத்துக்கு அதிகமானோர் கடன் பெறுவதற்கு பதிவு செய்துகொண்டுள்ளார்கள். பால் தழுவியதான உற்பத்திக் கைத்தொழில்களை மேம்படுத்துவதற்கும் கடன் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இவை அனைத்தையும் கவனத்திற் கொள்கின்றபோது நாட்டின் பால் உற்பத்தி இலக்கைத் தாண்டிச் செல்லவும் எம்மால் இயலுமாயிருக்கும் என நம்புகிறேன். ●

பிரதானமான குறிக்கோள்களுக்கு அப்பால் ...

நிசுஹந்தி ஜயசூரிய

உதவிப் பண்பாளர் - பிரதேச அபிவிருத்தித் திணைக்களம்

வேளாண்மை கால்நடை வளர்ப்பு தொடர்பில் நாம் ஏன் இவ்வளவு ஆர்வம் காட்டுகிறோம்?

உண்மையிலேயே உலகின் ஏனைய நாடுகளின் மத்திய வங்கிகளது கடமைப் பொறுப்புகளை நோக்குகின்றபோது இவ்வாறான செயற்பாடுகளில் மத்திய வங்கிகள் ஈடுபடுவதை நடைமுறை ரீதியில் காண்பது மிக அரிதாகும். நிதியியல் முறைமையின் உறுதிப்பாட்டைப் பேணுவதுதான் பிரதானமான குறிக்கோள். ஆயினும் இலங்கை மத்திய வங்கி நிதியியல் முறைமையின் உறுதிப்பாடு, பொருளாதார மற்றும் விலை உறுதிப்பாடு ஆகியவற்றை உறுதிசெய்கின்ற அதேவேளை உள்நாட்டுப் பொருளாதாரத்தை மேம்படுத்துவதற்கும் நடவடிக்கை எடுத்து வருகின்றது. அதன் கீழ் பிரதேச அபிவிருத்தி வங்கியின் ஊடாக தற்போது பல்வேறு துறைகளை உள்ளடக்கியவாறு நடைமுறைப்படுத்தப்படுகின்ற கொடுகடன் திட்டங்கள் பல உள்ளன. அதன் அடிப்படையில்தான் 2008 ஆம் ஆண்டிலிருந்து வேளாண்மை கால்நடை வளர்ப்புக் கடன் திட்டம் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டது. உள்நாட்டு திரவப் பால் கைத்தொழிலை மேம்படுத்துவதன் ஊடாக எமது நாட்டிற்குத் தேவையான பால் உற்பத்தியை நாட்டினுள்ளேயே பெற்றுக்கொள்வதற்கு நடவடிக்கையெடுத்தல் இதன் பிரதானமான குறிக்கோளாக விளங்குகின்றது.

கொடுகடன் திட்டத்திற்கும் மேற்படி பாற் பசு வள நிலையத்திற்கும் கிடையேயுள்ள தொடர்பு என்ன?

உற்பத்தியை அதிகரிப்பதற்கு சலுகை வட்டி வீதத்தில் கடன் வழங்குவதற்காக இக் கடன் திட்டம் அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட போதிலும், புள்ளிவிபரங்களின்படி இலங்கையில் உற்பத்தியை அதிகரிக்கச் செய்வதற்கு

தற்போதுள்ள பாற் பசுக்களின் தொகை போதுமானதாக இல்லை. அதனால்தான் ஆளுநரின் கருத்துப்படி இத்துறையில் ஈடுபட்டுள்ளவர்களுடன் இவ்வாறானதொரு நிலையத்தை ஆரம்பிப்பதற்கு இலங்கை மத்திய வங்கி முன்வந்தது. இத்துறையின் பிரச்சினைகளை அடையாளம் காண்பதற்கு ஆளுநரின் தலைமையில் இத்துறையுடன் தொடர்புடைய பல்வேறு உத்தியோகத்தர்களுடன் கடந்த ஏப்பிரல் மாதத்தில் கலந்துரையாடலொன்று நடைபெற்றது. அதன் பின்னர்தான் ஆளுநரின் ஒரு கருத்தின் அடிப்படையில் மிகக் குறுகியதொரு காலத்தினுள் இந்நிலையம் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. கடன் திட்டத்தின் கடன் வழங்குகின்ற ஒரு பிரதானமான நோக்கம் விலங்குகளைக் கொள்வனவு செய்தலாகும். இக் கொடுகடன் திட்டத்தின் கீழ் பசுக்களைக் கொள்வனவு செய்வதற்காக கடன் பெறுகின்றவர்களால் இந்த நிலையத்திலிருந்து பசுக்களைக் கொள்வனவு செய்ய முடியும்.

வெற்றிகரத்தன்மை பற்றி என்ன நினைக்கின்றீர்கள்?

இந்தக் கொடுகடன் திட்டம் தொடர்பாக நாம் 2008 ஆம் ஆண்டு முதல் பல்வேறு கலந்துரையாடல்கள், செயலமர்வுகள், பத்திரிகை அறிவித்தல்கள் மூலம் பொதுமக்களை விழிப்புணர்வுடையாக்கினோம். கடன் திட்டத்தின் கீழ் தற்போது 7000 க்கு மேற்பட்டவர்கள் கடன் வசதியைப் பெற்றிருக்கின்றார்கள். இதன் கீழ் தற்போது அண்ணளவாக 1100 மில்லியன் ரூபா வழங்கப்பட்டுள்ளது. நிலையம் ஆரம்பிக்கப்பட்டதைத் தொடர்ந்து கிடைக்கின்ற பதிலிறுப்புகள் மிக உயர்வானதாக உள்ளன. அநேகமானோர் இத்துறைக்கு மிகவும் விருப்பம் தெரிவிக்கின்றவர்களாக உள்ளனர். தற்போது ஈடுபடுகின்றவர்கள்கூட அவர்களது பண்ணைகளை மேலும் அபிவிருத்தி செய்ய விரும்புகின்றார்கள்.

(10ம் பக்கத் தொடர்ச்சி....)

பாற் பசு வள.....

அதனை நடைமுறைப்படுத்தியுள்ளது. அது பாற் பசு வள நிலையங்களைத் தாபிக்கின்ற நிகழ்ச்சித் திட்டமாகும்.

பாற் பசு வள நிலையம் என்பது விலங்குப் பரிமாற்றச் சந்தையொன்றாகும். எவரெனுமொரு கமக்காரருக்கு தம்மிடமுள்ள ஒரு பசுவை விற்பனை செய்யத் தேவைப்படுமிடத்து அதன் பொருட்டு பாற் பசு வள நிலையத்திற்கு வர முடியுமாபுள்ளது. அங்கு அதற்கு நியாயமானதொரு விலையைப் பெறுவதற்கு விற்பனை செய்பவரால் இயலுமாயிருக்கும். அதேபோன்று கொள்வனவு செய்த பசுக்களுக்கு உணவு மற்றும் ஏனைய வசதிகளை வழங்கி பராமரிக்கக்கூடிய ஆற்றலை இந் நிலையங்கள் கொண்டிருக்கும். பசுக்களை கொள்வனவு செய்வதற்கு எதிர்பார்க்கின்ற ஒரு கமக்காரர் அதன் பொருட்டு பாற் பசு

வள நிலையத்திற்கு வருதல் வேண்டும். அவராலும் அங்கே தமது தேவைகளை நிறைவேற்றிக்கொள்ள இயலுமாயிருக்கும். 50 பாற் பசு வள நிலையங்களை நாடு முழுவதிலும் தாபித்தல் மத்திய வங்கியின் நோக்கமாக உள்ளது.

இந்த நிகழ்ச்சித் திட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்துகின்ற வகையில் கடந்த ஜூன் 30 ஆம் திகதி ஹொரணை மீவலபலானையில் பாற் பசு வள நிலையமொன்று தாபிக்கப்பட்டது. மத்திய வங்கியின் மேற்படி செயற்பாடு தொடர்பில் வாசகர்களாகிய உங்களுக்கு மத்தியில் கருத்தொன்றை உருவாக்கும் நோக்கத்துடன், இந் நிகழ்ச்சித் திட்டத்தில் முதன்மை வகித்த இலங்கை மத்திய வங்கியின் ஒருசில உத்தியோகத்தர்களுடன் நடைபெற்ற நேர்காணல்கள் இத்தடவை 'குறிப்பேடு' சஞ்சிகையில் இடம்பெற்றுள்ளன.

2009 ஆம் ஆண்டில் இலங்கையின்

மாகாண ரீதியிலான மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தி

இலங்கையின் மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தி தொடர்பிலான புள்ளிவிபரங்கள் தொகை மதிப்புப் புள்ளிவிபரத் திணைக்களத்தின் மூலமே கணிப்பிடப்படுகின்றன. அந்த புள்ளிவிபரங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு ஒவ்வொரு ஆண்டும் இலங்கையின் மாகாணங்களின் உற்பத்தி எவ்வாறு பரவியிருந்ததென்பது மத்திய வங்கியின் புள்ளிவிபரவியல் திணைக்களத்தின் மூலம் கணிப்பிடப்படுகின்றது. 2009 ஆம் ஆண்டுக்காக அவ்வாறு கணிப்பிடப்பட்ட மாகாண ரீதியிலான மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தி பற்றிய புள்ளிவிபரங்கள் இலங்கை மத்திய வங்கியினால் கடந்த ஜூலை மாதம் 16 ஆம் திகதி வெளியிடப்பட்டது. குறித்த மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தியின் புள்ளிவிபரங்களும் அவை தொடர்பிலான பகுப்பாய்வும் கீழே தரப்பட்டுள்ளன.

2009 ஆம் ஆண்டில் முழு நாட்டிற்குமான ஒட்டுமொத்தமான மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தி நடைமுறை விலைகளின்படி ரூபா 4,825 பில்லியன் வரை 9.4 சதவீதத்தால் வளர்ச்சியடைந்தது. மேலும், தலைக்குரிய வருமானம் ரூபா 235,945 (அதாவது அமெரிக்க டொலர் 2,053) ஆக அறிக்கையிடப்பட்டிருந்தது. நடைமுறை விலைகளின்படி அறிக்கையிடப்பட்ட மேற்படி உற்பத்தி மாகாண ரீதியில் பிரித்துக் காட்டப்படுகின்றபோது காண்கின்ற விதம் பின்வரும் அட்டவணையின் மூலம் எடுத்துக்காட்டப்பட்டுள்ளது.

அட்டவணை 1

மாகாண அடிப்படையில் மொத்த உள்நாட்டு

உற்பத்தி

(நடைமுறை விலைகளின்படி) - 2008¹ மற்றும் 2009²

மாகாணம்	மொ.உ.உ. (ரூபா பில்லியன்)		மொ.உ.உ. வளர்ச்சி வீதம்	
	2008	2009	2008	2009
மேல்	2,003	2,178	20.4	8.7
மத்திய	431	465	25.2	8.1
தென்	465	492	23.1	5.9
வடக்கு	139	159	33.4	14.1
கிழக்கு	246	281	32.9	14.0
வடமேல்	439	495	24.0	12.8
வட மத்திய	207	232	45.0	12.1
ஊவா	200	220	13.1	10.0
சப்பிரகமுவ	281	303	22.0	7.8
நாடு முழுவதும்	4,411	4,825	23.2	9.4

1. திருத்தப்பட்டவாறான
2. தற்காலிக

2009 ஆம் ஆண்டில் வடக்கு, கிழக்கு, வடமேல், வட மத்திய மற்றும் ஊவா மாகாணங்கள் 10 சதவீதத்தை விட அதிக பெயரளவு வளர்ச்சியை அடைந்துள்ளன. மேல் மற்றும் மத்திய மாகாணங்கள் 8 சதவீதத்தை விட அதிக வளர்ச்சியை அடைந்துள்ள போதிலும் அவற்றின் வளர்ச்சியும் நாட்டின் ஒட்டுமொத்த பொருளாதார வளர்ச்சியான 9.4 சதவீதத்தை விட குறைந்த மட்டத்திலேயே நிலவியது. சப்பிரகமுவ மாகாணம் 7.8 சதவீத வளர்ச்சியை அறிக்கையிட்டுள்ளது. நாட்டில் ஆகக் குறைந்த பொருளாதார வளர்ச்சியை தென் மாகாணமே அறிக்கையிட்டுள்ளது. அதன் வளர்ச்சிப் பெறுமதி 5.9 சதவீதமாகும்.

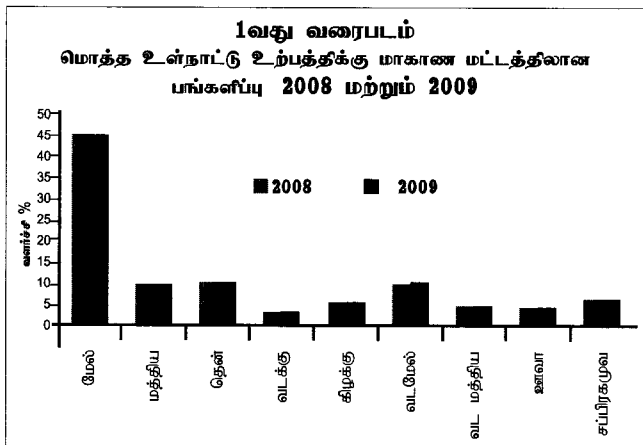
2009 ஆம் ஆண்டில் நாட்டின் ஒட்டுமொத்தமான மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்திக்கு ஆகக்கூடிய பங்களிப்பை மேல் மாகாணமே வழங்கியுள்ளது. எவ்வாறாயினும், இந்தப் பங்களிப்பு 45.1 சதவீதம் வரை வீழ்ச்சியடைந்தது. இப் பெறுமானம் முன்னைய ஆண்டில் 45.4 சதவீதமாக இருந்தது. 2009 ஆம் ஆண்டில் ஒட்டுமொத்தமான மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்திக்கு இரண்டாவதாக பங்களிப்பை வளங்கியது வடமேல் மாகாணமாகும். அது 10.5 சதவீதம் என்றவாறாகும். முன்னைய ஆண்டில் இரண்டாவதாக உற்பத்திக்குப் பங்களிப்பை வழங்கிய தென் மாகாணம், பங்களிப்பை 10.2 சதவீதமாக அறிக்கையிட்டு மூன்றாவது இடத்தைப் பெற்றது. வடமேல் மாகாணம் தனது பங்களிப்பை 9.9 சதவீதத்திலிருந்து 10.3 சதவீதம் வரை அதிகரிக்கச் செய்தது. மத்திய மாகாணமும் சப்பிரகமுவ மாகாணமும் மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்திக்கு வழங்குகின்ற பங்களிப்பு 2009 ஆம் ஆண்டில் வீழ்ச்சியடைந்தது. 2008 ஆம் ஆண்டில் முறையே 9.8 சதவீதமாகவும் 6.4 சதவீதமாகவும் விளங்கிய மேற்படி பங்களிப்பு முறையே 9.6 சதவீதமாகவும் 6.3 சதவீதமாகவும் குறைவடைந்தது. வட மாகாணத்தின் பங்களிப்பு சிறிதளவே அதிகரித்துள்ளது. அது 3.2 சதவீதத்திலிருந்து 3.3 சதவீதம் வரையிலாகும். 30 வருட காலமாக பயங்கரவாதப் பிரச்சினையால் பாதிக்கப்பட்டிருந்த அப்பகுதிகளிலிருந்து கிடைக்கின்ற பங்களிப்பு அநேகமாக அதிகரிக்கும் என்பதில் சந்தேகமில்லை. நுகர்வோருக்கும் முதலீட்டாளர்களுக்கும் மத்தியில் நம்பிக்கை உருவாக வேண்டுமென்பதால் குறிப்பிடத்தக்களவு வளர்ச்சி குறிப்பிட்டதொரு கால தாமதத்துடன் கூடியதாக அறிக்கையிடப்படலாம். அறிக்கையிடப்பட்ட சிறிதளவு வளர்ச்சிகூட அம்மாகாணங்கள் அபிவிருத்திப் பாதையில் பிரவேசித்துள்ளதென்பதை எடுத்துக்காட்டுகின்றது. கிழக்கு, வட மத்திய மற்றும் ஊவா மாகாணங்கள் மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்திக்குக் காட்டிய பங்களிப்பு அதிகரித்துள்ளதென்பதை எடுத்துக்காட்டிய போதிலும் அந்தந்த மாகாணங்களின் பங்களிப்பு மட்டம் தொடர்ந்தும் 6 சதவீத மட்டத்திற்குக் குறைவாகவே உள்ளது. கீழே தரப்பட்டுள்ள 2 வது அட்டவணை பங்களிப்பின் பரம்பல் பற்றிய புள்ளிவிபரங்களை சுருக்கமாகக் காட்டுகின்றது.

2 வது அட்டவணை
மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்திக்கு மாகாண
மட்டத்திலான பங்களிப்பு 2008¹ மற்றும் 2009²

மாகாணம்	பங்களிப்பு %	
	2008	2009
மேல்	45.4	45.1
மத்திய	9.8	9.6
தென்	10.5	10.2
வடக்கு	3.2	3.3
கிழக்கு	5.6	5.8
வடமேல்	9.9	10.3
வட மத்திய	4.7	4.8
ஊவா	4.5	4.6
சப்பிரகமுவ	6.4	6.3

1. திருத்தப்பட்டவாறான
2. தற்காலிக

துறைமுகம், விமான நிலையம், வங்கிகளும் நிதி நிறுவனங்களும் மற்றும் தொழில்துறை நிறுவனங்கள் இன்னமுமே மத்தியமயமாக அமைந்துள்ளமையால் பொருளாதார தொழிற்பாடுகளில் அதிகூடியளவு நடைபெறுகின்ற மேல் மாகாணம் மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்திக்கு பிரதானமான பங்களிப்பை வழங்குகின்றது. எவ்வாறாயினும், ஏனைய மாகாணங்களுக்கிடையிலான முரண்பாடுகள் படிப்படியாகக் குறைந்து வருவதென்பது 2009 ஆம் ஆண்டில் காணக்கூடியதாயிருந்த சிறப்பியல்புவாய்ந்த பண்பாக உள்ளது. கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் அந்தந்த மாகாணங்கள் மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்திக்கு பங்களிப்புச் செய்த விதம் 1வது வரைபடத்தின் மூலம் காட்டப்பட்டுள்ளது.



தலைக்குரிய வருமானம்

மேல் மாகாணத்தில் தலைக்குரிய வருமானம் அமெரிக்க டொலர் 3,259 ஆக அறிக்கையிடப்பட்டுள்ளதோடு, இப் பெறுமானம் 2008 ஆம் ஆண்டினதும் அதேபோன்று முழு நாட்டினதும் தலைக்குரிய வருமானத்தைப் போன்று 1.6 மடங்காகும். ஏனைய அனைத்து மாகாணங்களிலும் தலைக்குரிய வருமானம் முழுமொத்த மட்டத்தை இன்னமும் நெருங்கவில்லை. கடந்த ஆண்டினுள் ஒவ்வொரு மாகாணத்தினதும் தலைக்குரிய வருமானம் நாட்டின் தலைக்குரிய வருமானத்தில் ஏற்கின்ற விகிதத்தை வடக்கு மற்றும் கிழக்கு மாகாணங்கள் மட்டுமே அதிகரித்துக்கொண்டுள்ளன. மத்திய மற்றும் தென் மாகாணங்களில் இந்தப் பெறுமதி மிகக் குறைந்தளவில் வீழ்ச்சியடைந்துள்ளதோடு, ஏனைய மாகாணங்களில் மாற்றம் நடைபெறவில்லை. இந்த விடயத்தை விளக்குகின்ற புள்ளிவிபரங்கள் 3வது அட்டவணையில் காட்டப்பட்டுள்ளன.

தலைக்குரிய வருமானப் பரம்பல் பற்றிய புள்ளிவிபரங்கள் 2வது வரைபடத்தின் மூலம் காட்டப்பட்டுள்ளன.

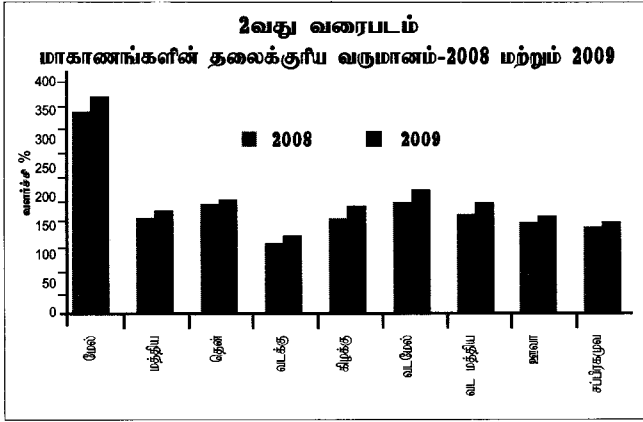
ஒவ்வொரு மாகாணமும் மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தியில் காட்டுகின்ற பங்களிப்பு அவை மேல் மாகாணத்திலிருந்து தொலைவுக்குச் செல்கின்றபோது மாற்றமடைகின்ற விதத்தினை தரவுப் பகுப்பாய்வின் மூலம் அடையாளம்காணலாம். மத்திய, தென், வடமேல் மற்றும் சப்பிரகமுவ ஆகிய மாகாணங்கள் மேல் மாகாணத்திற்கு அண்மையிலுள்ளவை என்ற வகையிலும் வடக்கு, கிழக்கு, வடமத்திய மற்றும் ஊவா ஆகிய மாகாணங்கள் தொலைவில் உள்ளவை என்ற வகையிலும் நோக்கப்பட்டு 4வது அட்டவணை தயாரிக்கப்பட்டுள்ளது. இதில் ஒவ்வொரு மாகாணமும் துறைவாரியாக மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்திக்கு பங்களிப்புச் செய்கின்ற விதமும் ஆராயப்பட்டுள்ளது.

அட்டவணை 3

மாகாணங்களில் தலைக்குரிய வருமானம் - 2008¹ மற்றும் 2009²

மாகாணம்	தலைக்குரிய வருமானம் (ரூபா ஆயிரம்)		தலைக்குரிய வருமான விகிதம் ³	
	2008	2009	2008	2009
மேல்	348	375	1.6	1.6
மத்திய	164	175	0.8	0.7
தென்	190	199	0.9	0.8
வடக்கு	119	134	0.5	0.6
கிழக்கு	163	183	0.7	0.8
வடமேல்	191	213	0.9	0.9
வட மத்திய	171	189	0.8	0.8
ஊவா	155	168	0.7	0.7
சப்பிரகமுவ	148	157	0.7	0.7
நாடு முழுவதும்	218	236	1.0	1.0

1. திருத்தப்பட்டவாறான
2. தற்காலிக
3. மாகாண தலைக்குரிய வருமானம் நாட்டின் தலைக்குரிய வருமான விகிதத்தில் ஏற்கின்ற விகிதம்



4வது அட்டவணையில் காட்டப்பட்டுள்ள புள்ளிவிபரங்களிலிருந்து மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்திக்கு வேளாண்மைத் துறையிலிருந்து, 'வழங்கப்பட்ட பங்களிப்பு ஒவ்வொரு வலயத்திலும் படிப்படியாகக் குறைவடைந்துள்ளதென்பது தெளிவாகின்றது. இத்துறையிலிருந்து மேல் மாகாணத்தின் மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்திக்கு 2.8 சதவீதமளவே கிடைத்திருந்த போதிலும் தொலைவிலுள்ள மாகாணங்களில் மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தியில் நான்கில் ஒரு பங்கை விட அதிகளவில் அத்துறையின் பங்களிப்பைப் பெற்றுள்ளது. அண்மையிலுள்ள மாகாணங்களிலும் தொலைவிலுள்ள மாகாணங்களிலும் மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்திக்கு பணிகள் துறையிலிருந்து கிடைக்கின்ற பங்களிப்பு அநேகமாக சமமான பெறுமானத்தைக் கொண்டுள்ளதோடு, அப்பெறுமானம் 50 சதவீத மட்டத்தைத் தாண்டியுள்ளமை சிறந்ததொரு பண்பாகும். கைத்தொழில் துறையின் பங்களிப்பு தொடர்ந்தும் தொலைவிலுள்ள மாகாணங்களில் குறைந்த மட்டத்திலேயே நிலவுகின்றது. அண்மையிலுள்ள மாகாணங்களில் இத்துறையின் பங்களிப்பின் அளவு அநேகமாக மேல் மாகாணத்தின் அளவை அண்மிய மட்டத்தில் உள்ளது.

(11ம் பக்கத் தொடர்ச்சி.....)

நாட்டில்.....

நோக்கத்தை அடைவதில் உள்ள தடைகள் என்ன?
கமக்காரர்கள் எப்போதும் எம்மிடம் அதிகளவு பாலைத் தரக்கூடிய பசுக்களைப் பெற்றுத்தருமாறு வேண்டுகின்றார்கள். இது ஒரே தடவையில் செய்யக்கூடிய ஒரு விடயமல்ல. கடந்த 10 வருட கால புள்ளிவிபரங்கள் எம்மிடம் இருக்கின்றன. பசுக்களின் எண்ணிக்கை மிகவும் மெதுவாகவே அதிகரிக்கின்றது. பால் பெற முடியுமான வயதிலுள்ள பசுக்களை இறைச்சிக்காக விற்பனை செய்தல் இதற்கான ஒரு காரணமாக உள்ளது. சிலர் மாடு அறுக்கும் இடங்களிலிருந்தே பசுக்களைக் கொள்வனவு செய்வதாக எம்மிடம் கூறியிருக்கின்றார்கள்.

4 வது அட்டவணை
மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தியில்
பிராந்திய ரீதியிலான உள்ளமைப்பு
2008¹ மற்றும் 2009²

மாகாணம்/பிராந்தியம்	துறை					
	வேளாண்மை		கைத்தொழில்		பணிகள்	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009
மேல்	3.1	2.8	31.7	32.0	65.2	65.2
அண்மையிலுள்ள						
மாகாணங்கள்	19.8	18.3	29.7	30.4	50.5	51.3
தொலைவிலுள்ள						
மாகாணங்கள்	26.4	25.1	22.9	22.9	50.7	51.9
நாடு முழுவதும்	13.4	12.6	29.4	29.7	57.2	57.7

1. திருத்தப்பட்டவாறான
2. தற்காலிக

மாகாண ரீதியிலான மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தி தொடர்பில் இலங்கை மத்திய வங்கியினால் மேற்கொள்ளப்படுகின்ற மேற்படி கணிப்பீடானது சமநிலையான அபிவிருத்தி தொடர்பிலான தேசிய எதிர்பார்ப்புகளை நிறைவேற்றிக் கொள்வதற்கு வழிகாட்டுவதாயுள்ளது. அண்மைக் காலத்திலிருந்து கணிப்பிடப்படுகின்ற சுபீட்ச் சுட்டெண்ணின் பொருட்டும் மேற்படி கணிப்பீடுகள் பெரிதும் உதவியாயமைந்துள்ளன. இலங்கை ஒப்பீட்டளவில் ஓரளவு சிறிய நாடாக இருப்பதனால் மாகாணங்களுக்கிடையிலான செயலாற்றுகை மிகத் தீவிரமாக ஒன்றுடனொன்று பிணைந்துள்ளது. ஆதலால், மேற்படி மாகாண ரீதியிலான புள்ளிவிபரங்களைக் கணிப்பிடுதல் இலகுவானதொரு விடயமல்ல. எவ்வாறாயினும், மேற்படி கணிப்பீடுகளின் மூலம் நாட்டின் அபிவிருத்தியை உரிய பாதையில் வழிநடத்துவதற்குக் கிடைக்கின்ற உதவியை விசேடமாகப் பாராட்டுதல் வேண்டும்.

இப்பிரச்சினைக்கான தீர்வு என்ன?
இங்கு சந்தை தொடர்பான ஒரு பிரச்சினையே உள்ளது. விற்பனை செய்பவரையும் கொள்வனவாளரையும் தொடர்புடுத்துவதே இதற்கான தீர்வாகவுள்ளது. பசுக்களை கொலை செய்யவிடாது விலங்கு வளர்ப்பில் ஈடுபட்டுள்ள கமக்காரர் ஒருவருக்கு அவற்றைக் கொள்வனவு செய்வதற்கு இடமளிப்பதை இவ்வாறான சந்தையின் மூலம் மேற்கொள்ள முடியும். இது விலங்குப் பரிமாற்றச் சந்தை முறையாகும். இந்த வேலைத்திட்டத்தின் முதலாவது கட்டமாகத்தான் நாம் ஹொரன மீவனபலானையில் பாற் பசு வள நிலையமொன்றைத் திறந்தோம்.

வெளிநாட்டுக்குறை செயலாற்றுகை தொடர்ந்தும் உயர்நிலைக்கு

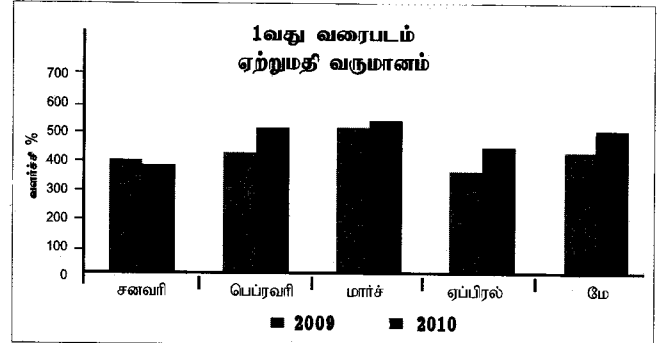
இலங்கைப் பொருளாதாரத்தில் வெளிநாட்டுக்குறை செயலாற்றுகை பற்றிய விடயங்களை எடுத்துக்காட்டுகின்ற பத்திரிகை அறிவித்தலொன்று ஆண்டின் ஒவ்வொரு மாதமும் மத்திய வங்கியின் பொருளாதார ஆராய்ச்சித் திணைக்களத்தால் வெளியிடப்படுகிறது. 2010 ஆம் ஆண்டின் மே மாதத்திற்குரிய பத்திரிகை அறிவித்தல் கடந்த ஆகஸ்ட் மாதம் 3 ஆம் திகதி ஊடகங்களுக்கு வெளியிடப்பட்டன. 'குறிப்பேடு' வாசகர்களாகிய உங்களது பயன்பாட்டின் பொருட்டு அந்த அறிவித்தலில் உள்ளடங்கியிருந்த விடயங்களை நாம் உங்கள் முன்னே இவ்வாறு சமர்ப்பிக்கிறோம்.

2010 மே மாதத்தில் இலங்கையின் வெளிநாட்டுக்குறை செயலாற்றுகை தொடர்ந்தும் அதிகரித்ததோடு, அது இறக்குமதி மற்றும் ஏற்றுமதி வளர்ச்சியினூடாகவும் அதிகரித்த பண அனுப்பல்கள் மூலமும் பிரதிபலித்தது. முன்னைய ஆண்டின் நேரொத்த காலப்பகுதியோடு ஒப்பிடுகின்றபோது 2010 மே மாதத்தில் ஏற்றுமதி வருமானம் அமெரிக்க டொலர் 620 மில்லியன் வரை 15.1 சதவீதத்தால் அதிகரித்தது. இறக்குமதிச் செலவும் ஐக்கிய அமெரிக்க டொலர் 1,051 மில்லியன் வரை 35.8 சதவீதத்தால் அதிகரித்தது. இதன் பிரகாரம் 2010 சனவரி - மே கால கட்டத்தினுள் ஏற்றுமதி வருமானம் 11.6 சதவீதத்தால் வளர்ச்சியடைந்ததோடு இறக்குமதிச் செலவு 42.4 சதவீதத்தால் அதிகரித்தது. இக் காலகட்டத்தினுள் வர்த்தக நிலுவை அமெரிக்க டொலர் 2,351 மில்லியன் வரை விரிவடைந்தது.

ஏற்றுமதி வருமானம்

2010 மே மாதத்தில் வேளாண்மை ஏற்றுமதி வருமானம் அமெரிக்க டொலர் 153 மில்லியன் வரை 7.9 சதவீதத்தால் வளர்ச்சியடைந்ததோடு, இதன் பொருட்டு பன்னாட்டுச் சந்தையில் வேளாண்மைப் பயிர்களுக்கு நிலவிய உயர் விலைகள் காரணமாயமைந்தன. மத்திய கிழக்கு நாடுகளிலிருந்து நிலவிய அதிக கேள்வியின் காரணமாக தேயிலை ஒரு கிலோ கிராமின் விலை அமெரிக்க டொலர் 4.44 வரை 13.0 சதவீதத்தால் வளர்ச்சியடைந்தது. பிரதானமாக சீனா, இந்தியா மற்றும் மலேசியா ஆகிய நாடுகளிலிருந்து இயற்கை இறப்பருக்கு நிலவிய அதிக கேள்வியின் காரணமாக முன்னைய ஆண்டின் நேரொத்த காலப் பகுதியுடன் ஒப்பிடுகின்றபோது 125.4 சதவீத வளர்ச்சியைக் காட்டுகின்ற வகையில் இறப்பர் ஒரு கிலோ கிராமின் விலை அமெரிக்க டொலர் 3.40 வரை சாதனைமிக்க பெறுமானத்தை எட்டியது. எவ்வாறாயினும் அளவைப் பொறுத்தவரை 2010 மே மாதத்தில் 6.5 சதவீதத்தாலும் 47.1 சதவீதத்தாலும் முறையே தேயிலை

மற்றும் இறப்பர் ஆகிய இரண்டு வகைகளினதும் ஏற்றுமதி வீழ்ச்சியடைந்தது. தேயிலை உற்பத்தி செய்கின்ற ஏனைய நாடுகளால் செயற்படுத்தப்பட்ட பாரிய மேம்பாட்டு இயக்கங்கள் மற்றும் நாட்டினுள் பிரதானமாக இறப்பர் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்ற பகுதிகளின் பாதகமான காலநிலை இதற்குக் காரணமாக அமைந்தது. மரக்கறி, பழங்கள், பாக்கு, மிளகு, கரம்பு மற்றும் வாசனைத் தைலங்கள் ஏற்றுமதியிலான சிறந்த செயலாற்றுகைகளின் காரணமாக 19.4 சதவீதத்தால் சிறு வேளாண்மைப் பயிர்களின் ஏற்றுமதி வருமானம் வளர்ச்சியடைந்தது. கைத்தொழில் ஏற்றுமதி 17.1 சதவீதத்தால் அமெரிக்க டொலர் 458 மில்லியன் வரை வளர்ச்சியடைந்தது. இறப்பர் மற்றும் பெற்றோலிய உற்பத்திகள் இதற்கு அடிப்படைக் காரணங்களாக அமைந்தன. 2010 மே மாதத்தில் அமெரிக்க டொலர் 263 மில்லியன் வரை 10.8 சதவீதத்தால்

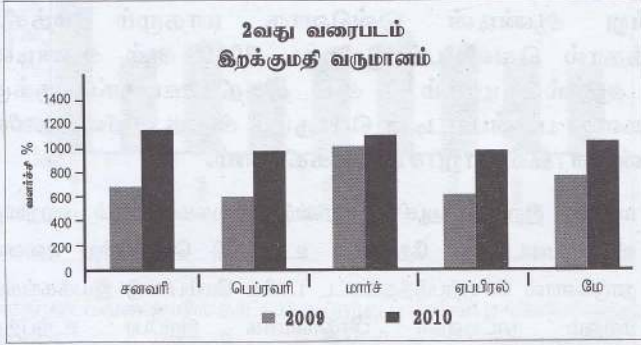


புடவைகள் மற்றும் ஆடைகள் துணைத் துறையின் வருமானம் அதிகரித்ததோடு உணவு மற்றும் பானங்கள், இயந்திர உபகரணங்கள் துணைத் துறையும் சிறந்த செயற்பாட்டைக் காட்டின.

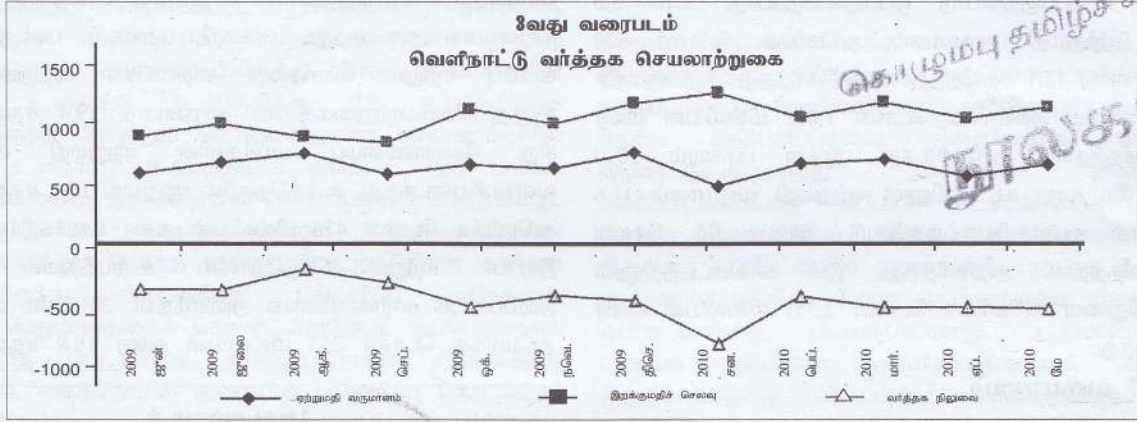
இறக்குமதிச் செலவு

2010 மே மாதத்தில் அனைத்து பிரதானமான இறக்குமதிப் பிரிவுகளும் அதிகரிப்பைக் காட்டின. மேற்படி அதிகரிப்புக்கு பிரதானமாக இடைநிலைப் பண்டங்களும் அதன் பின்னர் நுகர்வுப் பண்டங்களும் பெருமளவு பங்களிப்புச்

செய்தன. இடைநிலைப் பண்டங்களின் இறக்குமதிச் செலவு அதிகரிப்பதற்கு மசகெண்ணெய்க்கான உயர் விலைகள் காரணமாயமைந்தன. 2009 மே மாதத்தில் மசகெண்ணெய் பீப்பாய் ஒன்றின் சராசரி இறக்குமதி விலையாக இருந்த



சந்தையில் சீனி மற்றும் பால் உற்பத்திகளின் விலை அதிகரித்தமை ஆகிய விடயங்கள் நுகர்வுப் பண்டங்களின் இறக்குமதிச் செலவு அதிகரிப்பதற்கு பிரதானமான காரணங்களாக அமைந்தன. மோட்டார் வண்டிகள் மற்றும் மோட்டார் சைக்கிள்களின் இறக்குமதி அதிகரித்தமையின் காரணமாக ஏனைய நுகர்வுப் பண்டங்களின் இறக்குமதி வளர்ச்சியடைந்தது. முதலீட்டுப் பண்டங்கள் பிரிவினாள் பண்டங்கள் மற்றும் பயணிகள் போக்குவரத்தின் பொருட்டு பயன்படுத்தப்படுகின்ற மோட்டார் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை அதிகரித்தமையின் காரணமாக போக்குவரத்துக் கருவிகள் இறக்குமதியும் சீமெந்து, முன்தயாரிக்கப்பட்டு பொருத்தப்படும் கட்டடங்கள் மற்றும் கட்டடவாக்கப் பொருட்களுக்கான செலவு அதிகரித்தமையால் கட்டடவாக்கப் பொருட்களின் இறக்குமதியும் தீவிரமாக அதிகரித்தது.



அமெரிக்க டொலர் 61.98 உடன் ஒப்பிடுகின்றபோது 2010 மே மாதத்தில் இது அமெரிக்க டொலர் 84.83 ஆக இருந்தது. ஏனைய பெற்றோலிய உற்பத்திகள், இரசாயனப் பொருட்கள் மற்றும் உரத்துக்கான செலவு கடந்த ஆண்டை விட அதிகரித்தது. கடந்த ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் சீனி மற்றும் பால் உற்பத்திகளின் இறக்குமதியின் அளவு அதிகரித்தமை மற்றும் நிரம்பல் நெருக்கடிகள் காரணமாக பன்னாட்டுச்

வெளிநாட்டுத் தொழில்புரிவோரின் பண அனுப்பல்கள்

2009 ஆம் ஆண்டின் நேரொத்த காலகட்டத்துடன் ஒப்பிடுகின்றபோது 2010 முதல் ஐந்து மாத காலத்தினுள் வெளிநாட்டுத் தொழில்புரிவோரின் பண அனுப்பல்கள் அமெரிக்க டொலர் 1,498 மில்லியன் வரை 13.3 சதவீதத்தால் வளர்ச்சியடைந்தது.

மொத்த அலுவல்சார் ஒதுக்குத் தொகை

2010 மே மாத இறுதியளவில் மொத்த அலுவல்சார் ஒதுக்குத் தொகை ஆசிய தீர்ப்பளவுச் சங்கத்தின் நிதியங்கள் சேர்க்கப்பட்டு அமெரிக்க டொலர் 5,127 மில்லியன் வரையிலும் சேர்க்கப்படாமல் அமெரிக்க டொலர் 5,032 மில்லியன் வரையிலும் அதிகரித்தது. கடந்த 12 மாதங்களினுள் நிலவிய சராசரி மாதாந்த இறக்குமதிச் செலவான அமெரிக்க டொலர் 979 மில்லியனின் பிரகாரம் நோக்குகையில் மொத்த அலுவல்சார் ஒதுக்குத் தொகை ஆசிய தீர்ப்பளவுச் சங்கத்தின் நிதியங்கள் சேர்க்கப்படாமல் 5.1 மாத இறக்குமதிக்கு நிதியிடுவதற்குப் போதியதாயிருந்தது.

