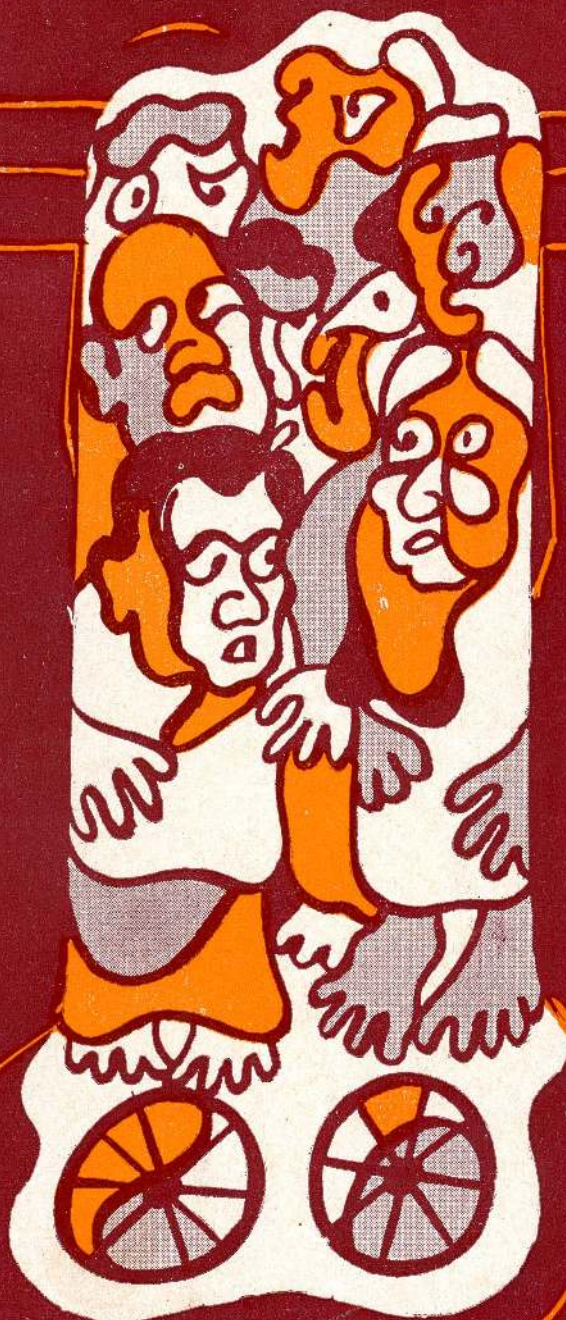


பொருளியல் நோக்கு

நொவெம்பர்
1975



போக்குவரத்து

நிகழ்ச்சிக் குறிப்பேடு

ஒக்டோபர்

2 பெற்றோலியம் ஏற்றுமதி நாடுகளின் நிறுவனம் பெற்றோலிய விலையை ஒரு பீப்பாவுக்கு 1.05 அமெரிக்க டாலரினால் அதிகரித்ததை அடுத்து அரசாங்கம் பெற்றோலிய விலையை கலனுக்கு 80 சதத்தாலும், மண்ணெண்ணெய் விலையை கலனுக்கு 48 சதத்தாலும் அதிகரித்தது.

3 இலங்கை வந்த சர்வதேச நாணய நிதியின் தூதுக்குழு கொழும்பில் அரசாங்க அதிகாரிகளுடன் பேச்சு வார்த்தைகளை ஆரம்பித்தது.

இங்கிலாந்து வங்கி கடனளிப்பு வீதத்தை 11 சதவீதத்திலிருந்து 12 சதவீதமாக அதிகரித்தது.

6 நோர்வே தனதுவங்கி விகிதத்தை 5½ சதவீதத்திலிருந்து 5 சதவீதமாகக் குறைத்தது.

8 இலங்கையில் நெல் அரிசி என்பவற்றை வைத்திருத்தல், எடுத்துச்செல்லுதல் விற்பனை செய்தல் தொடர்பாக விதிக்கப்பட்ட சகல கட்டுப்பாடுகளும் அகற்றப்பட்டு விட்டன.

10 காணிச் சீர்திருத்த (திருத்த) மசோதா, காணி விவசாய மந்திரியால் தேசிய அரசுப் பேரவையில் சமர்ப்பிக்கப்பட்டது.

13 எரிபொருட்கள், மூலப்பொருட்கள், அபிவிருத்திப் பிரச்சினைகள் தொடர்பாகவும் இம் மூன்று துறைகளுடனும் சம்பந்தப்பட்ட நிதிப் பிரச்சினைகள் தொடர்பாகவும் டிசெம்பர் 16ம் 17ம் திகதிகளில் பூரண அளவிலான மந்திரிகள் மகாநாடொன்றைப் பாரிஸில் நடத்துவதென்பிரதான எண்ணெய் உற்பத்தி நாடுகளும் எண்ணெய் நுகர்வு நாடுகளும் இணக்கம் தெரிவித்தன.

14 வறிய நாடுகளுக்கு 12 கோடி டாலர்கள் உதவியாக வழங்குவதற்கு ஐரோப்பிய பொதுச்சந்தையின் அபிவிருத்தி உதவி மந்திரிகள் தீர்மானித்தனர்.

15 ஐ.நா.வின் 142 ஆவது உறுப்பு நாடாக பபுவா நியூகினி ஐ.நா. பொதுச் சபையினால் ஏகமனதாக அனுமதிக்கப்பட்டது.

இந்தியாவின் எண்ணெய் ஆய்வுப்பயணம் பற்றிய நிகழ்ச்சிக் குறிப்பேடு

இந்தியாவின் எண்ணெய் ஆய்வுப்பயணம் பற்றி இந்தியா அடைந்துள்ள முன்னேற்றம் சம்பந்தமாக நம்பிக்கை அளிக்கும் அறிக்கைகள் ஒக்டோபர் மாதம் முழுவதிலும் கிடைத்துள்ளன.

ஒக்.

2 பம்பாய் ஹை பகுதியில் ஆறுவது கிணற்றில் 1,416 மீட்டர் ஆழத்தில் எண்ணெய் கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. இதுவரை 20 கோடி தொன்கள் எண்ணெயும் வாயுவும் இருப்பது நிறுவப்பட்டுள்ளது. நோர்வேஜிய நிறுவனம் இம் முயற்சியில் ஈடுபட்டுள்ளது.

9 வங்காளக் கரைக்கு அப்பால் 2,170 மீட்டர் ஆழத்தில் இந்தியாவில் இரண்டாவது எண்ணெய்க் கிணறு கண்டுபிடிக்கப்பட்டுள்ளது. ஒரிஸ்ஸா வங்காளக் கடற்கரைக்கு அப்பால் ஆரம்பிக்கப்பட்ட எண்ணெய் தேடும் முயற்சி செப்டெம்பர் 22ஆம் திகதி ஆரம்பிக்கப்பட்டு 18 நாட்களுக்குள் எண்ணெய் இருப்பதாக அறியப்பட்டுள்ளது. இம் முயற்சி அமெரிக்க நிறுவனம் ஒன்றிற்கு பாரப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

23 காவேரிவடி நிலத்தில் உற்பத்தியைப் பகிர்ந்து கொள்ளும் அடிப்படையில் எண்ணெய்த் தேடும் முயற்சியை கனடா நிறுவனக்குழுவுக்கு இந்திய பெற்றோலியம் அமைச்சும் எண்ணெய் இயற்கை வாயுக் குழுவும் ஒப்படைத்துள்ளது. 25 இந்தியாவில் அருஹசல் பிரதேசத்தில் உள்ள கர்ணத்தில் எண்ணெய் கண்டுபிடிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்தியா எண்ணெயில் சுயதேவையை அடையும் வாய்ப்பு இதனால் துரிதமடையும் என நம்பப்படுகிறது. 2,850 மீட்டர் ஆழத்தில் நல்ல படிவுகள் இருப்பதாக இம்முயற்சியில் ஈடுபட்டுள்ள ஓயில் இந்தியா விமீட்டட் நிறுவனம் கண்டுபிடித்துள்ளது.

26 குச் கடற்கரைக்கு அப்பால் உள்ள பகுதியில் முதலாவது கிணறு தோண்டும் முயற்சியை ஐக்கிய அமெரிக்க நிறுவனம் ஒன்றுக்கு ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது.

தென் கிழக்காசிய நாடுகளின் இராணுவ கூட்டமைப்பு (ஏசீன்) நாடுகள் "பெற்றோலியத்துக்கான ஏசீன் கவுன்ஸில்" என்றொரு புதிய அமைப்பை ஏற்படுத்திக் கொண்டன. தேசிய அரசுப் பேரவை, காணிச் சீர்திருத்த (திருத்த) மசோதாவை நிறைவேற்றியது.

16 பேராசிரியர் டாக்டர் ரி, ஜல்லிங். ஹி. கூட்மான்ஸ், பேராசிரியர் டாக்டர் லியோனிட் குண்டொ ரோவிச் என்ற இரு பொருளியலாரும் பொருளியல் துறைக்கான இவ்வருட நோபல் பரிசை கூட்டாக வென்றனர். பர்மாவுக்கு இந்தியா வழங்கியுள்ள 8.8 கோடி ரூபா பெறுமதியான கடன் வசதியைப் பர்மா இன்னும் பயன்படுத்தவில்லை என்று பர்மாப் பிரதமர் ஊ. சியன்வின் கூறினார். இலங்கை, புகையிலைக்கான தீர்வை இருத்தலுக்கு 57/- ரூபாவிலிருந்து 62/- ரூபாவாக அதி கரிக்கப்பட்டுள்ளது. இதன்மூலம் அரசாங்கம் 1 கோடி ரூபாவை மேலதிக வருமானமாகப் பெற எதிர் பார்க்கின்றது.

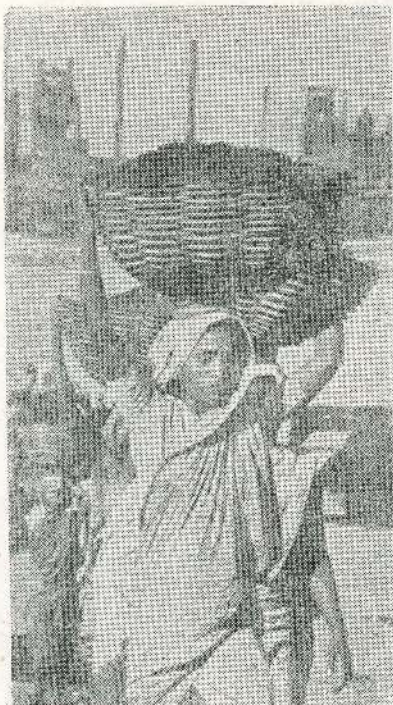
17 ஐ.நா. சபையின் ஆசிய உறுப்பினர்கள், ஐ.நா. ஷக்கான இலங்கைத் துர்தர் திரு. ஷேர்லி அமரசிங்கவை அடுத்தாண்டு ஐ.நா. பொதுச் சபைத் தலைவர் பதவிக்காகப் பெயர் குறித்துள்ளது. பிராந்திய குழுவின் அங்கீகாரம் பொதுவாக தெரிவுக்கு ஒப்பாகும்.

20 அடுத்த ஐந்தாண்டுக் காலத்தில் சோவியத் யூனியன் அமெரிக்கா விடமிருந்து 3 கோடி தொன் அமெரிக்க கோதுமையையும் தானியத்தையும் வாங்கும், அமெரிக்கா சோவியத் யூனியனிடமிருந்து வருடாந்தம் 1 கோடி தொன் வீதம் ஐந்து வருடங்களுக்கு

சோவியத் எண்ணெயை வாங்கும் என வெள்ளை மாளிகை அறிக்கை தெரிவித்தது.

21 புதிய சர்வதேச கொக்கோ ஒப்பந்தமொன்றை ஜெனிவாவில் சுமார் 60 நாடுகள் முறைப்படி அங்கீகரித்தன.

23 இலங்கையின் பாரம்பரியமற்ற ஏற்றுமதிப் பொருட்களுக்கு பரிசளிப்பதாக ஏற்றுமதி அபிவிருத்திச் சபை அறிவித்தது.



போக்குவரத்து பற்றிய ஒரு மேல்நோக்கு

மக்களையும், பொருள்களையும் நகர்த்துவதே போக்குவரத்தின் உடனடி நோக்கமாகும். பொருள்களுள் உணவு, கைத்தொழில் மூலப்பொருள், இடைத்தர உற்பத்திகள், கைத்தொழில் முடிவுப் பொருள்கள் போன்ற பல அடங்கும். ஆனால் மக்களையும், பொருள்களையும் நகர்த்துவது ஏன் அவசியமாகிறது?

காரணகாரியங்களை உறுதிப்படுத்துவதே போக்குவரத்தின் ஆழ்ந்த நோக்கமாகும். பொருள்கள் காணப்படுவதோ, வளர்வதோ, பதப்படுத்தப் பெறுவதோ, உற்பத்தி செய்யப் பெறுவதோ ஓரிடத்திலும், அவை நுகரப்படுவது இன்னோரிடத்திலும் நிகழ்கின்றன. எனவே பொருள்களை நகர்த்துதல் வேண்டும். ஓர் உற்பத்திக் காரணி என்ற முறையில் மனிதர் தாமும், உற்பத்திப் படிமுறைகளில் கலந்து கொள்ளும் பொருட்டுத் தாம் வாழும் இடங்களினின்று நகர வேண்டியோராகின்றனர்.

பெருமளவுக்குத் தன்னிறைவையுடைய ஓர் எளிய சமூகத்துக்குச் சிறிதளவே போக்குவரத்துச் சேவைகள் வேண்டும். ஆனால் ஒரு சிக்கார்ந்த சமூகத்துக்கு அதிகளவு போக்குவரத்துத் தேவை.

எனவே, நகர வேண்டிய பொருள்களின் உபயோகத்தைக்

கட்டுப்படுத்துவதனாலும், ஒருவித “முறைமைப் போக்கு” மூலம் நிலப் பயன்பாட்டைத் திட்டமிடுவதாலும் போக்குவரத்தையும், பயணத்தையுங் குறைக்கலாமென்பது தெளிவு. இதனால் சமூக அபிவிருத்தியின் வலைப் பின்னலில் மக்களதும், பொருள்களதும் நகர்வு ஆகக் குறைவாகவே தேவைப்படும்.

போக்குவரத்துக்கு மாற்றங்கள்

மேற்குறித்த நோக்கங்கள் போக்குவரத்துச் சேவைகள் போட்டிக்கிடமற்ற உரிமைகள் அல்ல என்பதைக் காட்டுகின்றன. அவற்றின் தேவையைச் சமூக சுயசார்பு, மின்னியக்கத் தொடர்பு என்ற இரு காரணிகள் போட்டிக்குட்படுத்துகின்றன.

அடிப்படை நோக்கங்களினின்று முதலாவது சித்தாந்தம் எழுகிறது. இதன்படி தொழிற்சாலைகளும், வீடுகளும் அருகருகே இருந்தால் மனிதர் போக்குவரத்துச் செய்யுந்தேவையுமில்லை. அவர்கள் தாம் பயிரிடும் வயல்களிலேயே வாழ்ந்து, உணவு, -உடை-உறையுட்தேவைகளை அயலிலேயே பூர்த்திசெய்து கொண்டால் தாமோ, அநேகமான பொருள்களோ நகரத்தேவையில்லை.

இவ்வாறே கலாச்சார ரீதியாகச் சுயதிருப்தியுடைய மக்கள்

நாடகம் பார்க்கவும் புனித யாத்திரையில் ஈடுபடவும் வேண்டியதில்லை. உணவிற் தன்னிறைவும், கைத்தறிகளும், வீட்டிலேயே தங்கியிருக்க நாட்டமும், அயலிலும், சமூகத்திலும், புத்தக வாசிப்பிலும், உள்ளக விளையாட்டுக்களிலும் ஈடுபாடும் போக்குவரத்துடன் போட்டியிடும்.

இரண்டாவதாக, மின்னியக்கத் தொடர்பு போக்குவரத்துடன் போட்டியிடுகின்றது. (வானொலி, தொலைபேசி மூலம்) பேச்சுத் தொடர்பையும், (தொலைநோக்கி, காட்சித் தொலைபேசி (வைட்ஸ்கோப்) மூலம்) படக்காட்சித் தொடர்பையும், (கணினி (கொம்ப்யூட்டர்) மூலம்) தரவுத் தொடர்பையும் கருத்துக்களின் போக்குவரத்து என நாம் ஏற்குமிடத்து, அவை போக்குவரத்துடன் போட்டியிடுகின்றனவே. உதாரணமாக ஒரு வானொலி ரசிகருக்குப் பத்திரிகை தேவையில்லை. அன்றேல் அத்தகையோருக்கு பத்திரிகை விறியோக்கிப் போக்குவரத்து அவசியம். இதுபோன்றே ஒருதொலைநோக்கி ரசிகர் சினிமா பார்க்கப் போகத் தேவையில்லை.

போக்குவரத்தின் இயல்பு

போக்குவரத்து இயக்கத்தை ஏற்படுத்துகிறது. இயக்கமே போக்குவரத்துமாம். இயக்கத்துக்கு உபகரணங்களும், வலு

வுந் தேவை. வலுவை மனிதரிடமிருந்து பெறலாம். மிகுத்திலிருந்தும் பெறலாம். நதிப்பெருக்கு, செயற்கை வழிகள் என்பவற்றால் பெறலாம்.

உபகரணங்கள் இரு திறத்தன. ஒரு கொள்கலமும், பாதையும். பலாப்பழம், அரி மரப்பலகை போன்றவற்றின் போக்குவரத்துக்குக் கொள்கலம் தேவையில்லை. ஒருவன் அவற்றை எடுத்துக் கொண்டு புற்றரை, பாறை, சதுப்பு நிலம் ஊடாக நடந்து செல்லவோ, ஆற்றைக் கடந்து நீந்திக் கூடச் செல்லவோ முடியும். எனினும் அநேகமான போக்குவரத்து வகைகளுக்குத் திட்டமிட்டதும், வரையறுத்ததுமான பாதை அவசியம்.

போக்குவரத்துச் சாதனங்கள்

(பாதையும் கொள்கலமும்) உபகரணங்களும், வலுவும், சாதனங்களாகும். பாதையில் (சமுத்திரம், ஏரி, ஆறு, கால்வாய் போன்று) பயணஞ் செய்யக் கூடிய நீர், வழி, மோட்டார் பாதை, தண்டவாளம், நாடா வழி, பறக்கத்தக்க விண்வெளி என்பன அடங்கும். இவற்றில் விசேட தரிப்பிடங்களோ, இடைநிறுத்த நிலையங்களோ அமைந்திருக்க வேண்டும்.

கொள்கலங்களுள் பெட்டிகளும், சைக்கிளிலிருந்து புகையிரதம், கப்பல் வரை வாகனங்களும் அடங்கும். வாகனங்களை (தானியங்கிகள், உழவுயந்திரங்கள், பொறிக்குதிரைகள்) போன்ற பாரமேற்றிகள் என்றும் தொடர் வண்டிகள் என்றும் இரு உபபிரிவுகளாகக் கலாம். எனினும் இரண்டையும் தெளிவாக வேறுபடுத்தவியலாது.

(கம்பித் தொடர்பு, ஆற்றுப் பயணம் போன்றவற்றுக்குப் பயன்படும்) ஈர்ப்புச் சக்தியாயும் காற்றாயும் சிலவேளைகளில் வலு அமைகிறது. விலங்குகளும், மனிதரும் சுமைகளைத் தள்ளியும், தாங்கியும் செல்லலாம். மற்றும் வலு நிலக்கரி, நிலநெய், இயற்கை வாயு போன்ற வர்த்தகரீதியான எரிபொருள்களாலும், மின்சாரத்தாலும், கிடைக்கிறது. மின்வலுவை எரிபொருள்களாலும் தோற்றுவிக்கலாம்.

பிரதான போக்குவரத்துப் பாங்குகள்

நீர், பாதை, தண்டவாளம், வான் வழிகளே பிரதானப் போக்குவரத்துப் பாங்குகளாம்.

இவற்றுள் நீர் வழியே எளியது. மெதுவான வேகம் குறைந்த வலுத் தேவைகள் என்பன இதன் பண்புகள். சமுத்திரம், ஆறு, ஏரி போன்ற புவிச்சரிதவியல் விளைவுகளினால் நீர்ப் போக்குவரத்து மிக மலிவானதாகும். கால்வாய்கள் வெட்ட ஆரம்பத்தில் மட்டுமே பெருஞ்செலவு. அதன்பின் அசுத்தமுறுதலாலோ, கவனயீனத்தாலோ திருத்தம் அவசியப்பட்டாலன்றிச் செலவு எப்போதும் குறைவாகவே இருக்கும்.

வலு நுகர்வில் புகையிரதங்கள் இரண்டாவது இடத்தைப் பெறுகின்றன. பொறிகளின் பணியை எளிதாக்க இவற்றை முதலில் ரோமரே வகுத்தாரென்று சிலரும், 1700 இன் பிற்பகுதியிலும் 1800 இன் முற்பகுதியிலும் ஜெர்மனியரும், ஆங்கிலேயருமே கண்டுபிடித்தனரென்று வேறு சிலரும் கூறுவர். சிறப்பமைவுற்ற ஒரு தண்டவாளப் பாதையில் பொறி (எஞ்சின்) தனது ஆற்றலைப் பன்மடங்காகப் பெருக்க முடியும். உந்துசக்தி முறைகள் நிலக்கரி - நீராவிக்கும், நிலநெய் - நீராவிக்கும், மசலுக்கும், மின்சார டர்பைன்களுக்கும், வாயு டர்பைன்களுக்கும் வளர்ச்சி பெற்றுள்ள போதிலும் இதனான சிக்கனம் தொடர்ந்து பயனை அளித்து வருகிறது. கால்வாய்களை அமைப்பதிற்போலவே புகையிரத சேவையிலும் ஆரம்பச் செலவு அதிகமுண்டாகும். பராமரிப்புச் செலவு இன்னுமதிகமாகும். இரண்டாவதாக, புகையிரதம் தொழிலாளர் தேவையில் மலிவானது. ஒரு புகையிரத ஆனணியினர் 10,000 தொன்களையோ 2,000 பேரையோ நகர்த்திச் செல்லக்கூடும். மேலும் புகையிரதம் இடப் பரப்பையும் மீதப்படுத்தும். செறிவாகப் பயன்படுத்தப்பெறும் புகையிரத சேவையால் அதிக அளவில் மக்களையோ, பொருள்களையோ கொண்டு செல்லலாம்.

தெருக்கள் புராதனமானவை. நீடிக்கக் கூடிய அடித்தளங்களுடனும், மெலிதான மேற்பரப்புக்களுடனும், தல்ல வடிவகாலமைப்புடனும் கூடிய நெடுஞ்சாலைகள் மிகச் சம்பகாலத்தன. ஆரம்பச் செலவுடன் ஒப்பிடுகையில் பயன் அளவால் அவை மலிவானவை. அவற்றைப் பயன்வசதிக்கேற்பப் படிப்படியாக முன்னேற்றலாம். அவற்றைப் பன்

முகத் தேவைகளுக்கு உபயோகிக்கலாம். சட்டரீதியான அல்லது பெளதிகத் தன்மை சார்ந்த தடைகள் இன்றேல் தெருக்களைப் பாதசாரிகளும், சைக்கிள்களும், வண்டிகளும், லொறிகளும், கார்களும், பஸ்களும் மட்டுமன்றி யானைகளும் பயன்படுத்தலாம். ஆனால் தெருக்களுக்கு ஒரு வரம்புண்டு. கார்கள் செறிந்த நாடுகளின் மாநகரங்களில் இடவசதி எல்லையுடையது. எனவே அதில் தெருக்களை விரிவாக்கவும், வசதியாகவும் எவ்வளவை ஒதுக்குவது, வேலைகளுக்கும், பொழுதுபோக்கும் எவ்வளவை ஒதுக்குவது என்பது பிரச்சினையாகும். எனினும் நெடுஞ்சாலைகளே பயணத்துக்கு மிகவும் வசதியானவை.

விண்வெளி ஆறுகளை ஒத்தது. ஆனால் நெடுஞ்சாலைகளிற் போன்றே அதிலும் பயணத்துக்குரிய வசதி மட்டுப்பட்டுள்ளது. ஒரு குறித்த தொகையினர் மட்டுமே உபயோகிக்கும் பட்சத்தில் பொருள்களதும், மக்களதும் போக்குவரத்துக்கு அது சிறந்தது. இதனால் வலுச் செலவு மிக அதிகம். இதன் பயணத் தொடக்கத்தின்போது சார்புவிதியை முறியடிப்பது அவசியம். மேலும் தரிப்பிடங்கள் மிகுந்த இடைவிட்டு அமைந்துள்ளன.

குழாய்வழிகள், மின்தொடர்பு நாடாக்கள் போன்ற புதிய பாதை அமைப்புக்கள் உருவாகின்றன. தெருக்களாலும், புகையிரத வழியாலும் உயிர்ச் சுவட்டு எரிபொருளைக் கொண்டு செல்வதற்குப் பதிலாக இவ்விருண்டாலும் அவற்றை அனுப்பலாம். ஹோவர் பாதைகள், காந்த ஒளியாக்கம், ஊஞ்சற்கபின் வழிகள் என்பனவும் பெருவளர்ச்சி பெறுகின்றன. எனினும் இவை 'துணைவழிகளே' யாதலின் புகையிரதச் சேவையையோ, நாடா வழிகளையோ சார்ந்தே அமையும்.

இடவசதி பற்றிய பிரச்சினை

தெருக்களையும், வானையும் பொறுத்தவரையில் இட தெருக்கடிப் பிரச்சினை குறிப்பிடப்படுகிறது. இப்பிரச்சினை சிலவேளைகளில் தரிப்பிடங்கள், நிலையங்கள், துறைமுகங்கள், விமான நிலையங்கள் ஆகியவற்றிலும் ஏற்படுகிறது. இயக்கமும், இடைநிறுத்தமும் போக்குவரத்தில் ஒருங்கிணைந்தவை. இவற்றுக்கு இடவசதி தேவை.

மோட்டார் வாகனங்களிலும் விமானங்களிலும் தங்கியுள்ள சமூகங்கள், கிடைக்கக்கூடிய இட வசதி அனைத்தையும் பயன்படுத்திவிட்டன. ஆனால் வளர் முக நாடுகளிலும் கூட சிறப்பாக மாநகரங்களில் தெருக்கள், கால்வாய்கள், புகையிரத வழி போன்றவற்றிற்குரிய இடவசதி, மிகவும் அரிதாகவே காணப்படுகிறது.

வளர்ச்சியுற்ற நாடுகளில் இந்நிலை மிகவும் மோசமாகவுள்ளது. போக்குவரத்து உயர்தொழிற் துறையினர், பொருளாதார நிபுணர்கள், நகரத் திட்டவியலாளர் பலர் நகரின் இடப்பரப்பைச் சிக்கனமாயும் சுத்தமாயும் பயன்படுத்துவோரிடையே பங்கிட்டுக்கொள்ள வேண்டுமென அவசியத்தை வலியுறுத்துகின்றனர். மாநகரங்கள் மோட்டார் காரர்களின் பாவனையைக் கட்டுப்படுத்துகின்றன. உதாரணமாக சிங்கப்பூர் சனநெரிசல் உள்ள வேளைகளில் பிரதான வீதிகளைப் பயன்படுத்துவோரிடம் கடுமையான கட்டணங்களை அறவிடுகிறது. நியூயோர்க்கின் உள்ளூராட்சித் தலைவர் ஒரு சர்வதேச மகாநாட்டில் பஸ்சேவை போன்ற பொதுப் போக்குவரத்து வசதி கிடைக்கின்ற பகுதிகளில் மோட்டார் வாகனங்களின் ஓட்டத்தைத் தடைசெய்ய வேண்டும் என்ற தமது கருத்தை முன்வைத்தார்.

எனவே நவீன நகரத்திட்ட வியலாளரும், போக்குவரத்து முகாமையாளரும் வளர்ந்த நாடுகளிலும் சரி, வளரும் நாடுகளிலும் சரி தெருக்களை விரிவுபடுத்துவதிலும், போக்குவரத்தை முன்னேற்றுவதிலும் அக்கறை காட்டுவதில்லை. அவர்கள் அதனைக் கட்டுப்படுத்தி, தெருவசதிகளை மிகவும் சிக்கனமாகப் பயன்படுத்தும் போது போக்குவரத்துக்கு முதன்மையளிக்கின்றனர்.

வலு நெருக்கடி

எண்ணெய் ஏற்றுமதி (OPEC) நாடுகளின் தவிர ஏனையவற்றின் நகரங்களில் இடவசதியும், போக்குவரத்துப் பாறைகளும் அரிதாகவுள்ளன. எதிர்வரும் 30 - 60 வருடங்களில் எண்ணெய் தீர்ந்துவிடும் எனப்படுகிறது. ஸ்ரீலங்காவில் வலு ஓர் அருமையான மூலவளம் என்பதில் ஐயமில்லை. ஆனால் ஐக்கிய அமெரிக்காவிலும் அதே

நிலைதான். எனவே தலைவர்கள் சிலர் (OPEC) விலையேற்றம் உண்மை நிலையை தெளிவுபடுத்தியுள்ளது என அதனை மறைமுகமாக வரவேற்றுள்ளனர். உதாரணமாக (அமெரிக்காவின் அத்தியாவசியத் தேவைகளைப் பற்றி ஆராயும் ரொக்கிபெல்லர் குழுவின் தலைவருமான) ஐக்கிய அமெரிக்காவின் போக்குவரத்துத் துறைத் தலைவர் ஒருவர் 1975 மேயில் நடந்த ஒரு சர்வதேச மகாநாட்டில் பின்வருமாறு தெரிவித்தார்:

“கடந்த ஒன்றரை வருட கால நிகழ்ச்சிகள் எதிர்கால நிலையைப் பற்றிய ஒரு தெளிவான நோக்கத்தைத் தந்துள்ளன”.

வலுவின் தொழிற்பாடு இத்தன்மையது. தெருவழியால் ஒரு தொன் நிறையுள்ளவற்றை நகரத்திலும் அதே வேளையில் அதன் நான்கு மடங்குகளை புகையிரதத்தாலோ, நீர் வழியாலோ அனுப்பலாம்.

ஸ்ரீலங்காவின் பயணிகளைப் பொறுத்தவரை ஒரு தனிப்பட்ட கார்ப்ப் பயணி பஸ் அல்லது புகையிரதப் பயணியை விட 10 மடங்கு கூடுதலாக வலுவை நுகர்கிறார்.

வலுவுக்கு வேறு உருவளவை இல்லை. வேண்டுமென்றால் வெப்ப வியக்கத்தாலான மின்சாரம் எண்ணெயை நேராகப் பயன்படுத்துவதைப் பார்க்கிலும் உயிர்ச் சுவட்டு எரிபொருளை மீதப்படுத்தக் கூடும். நீர் வலுவாலோ அணுவலுவாலோ மின்வலுவை உற்பத்தி செய்தால் எண்ணெயோ, நிலக்கரியோ ஒரு சிறிதும் தேவைப்படாது; அற்ப சத்தமே ஒவிக்கும்; வளி அசத்தமுறாதல் குறையும். ஆனால், மின்வலுவைப் போக்குவரத்துக்குப் பயன்படுத்துவது எப்படி? பயணிகள் போக்குவரத்துக்குப் புகையிரதங்களையும், டிரும் வண்டி (அமிழ்தண்டுர்தி) களையும், டிரெய் பஸ்களையும் பொருள்களைக் கொண்டு செல்ல புகையிரதங்களையும், நாடாவழிகளையும் கால்வாய்களையும் பயன்படுத்துவதன் மூலமே இது சாத்தியமாகும். தெருக்களில் பொருள்களை லொறிகளாலும், மக்களைக் காரர்களாலும் கொண்டு செல்லல் இத்துறையில் முக்கியத்துவம் பெறமாட்டாது. ஏனெனில் புதிய வகைக் கலங்களும் (பட்டரி) எரிபொருள் உலர் கலங்களும் அமைப்பது பற்றிய உற்சாகம் குன்றிக் காணப்படுகிறது.

வலுவை மீதப்படுத்தும் விடயத்தில் போக்குவரத்துப் பாங்கு, வலு மூலாதார வகை எனும் இரண்டையும் சீர்துக்கிப் பார்க்க வேண்டும்.

உரிமைத் தொடர்புடையோர் பற்றிய பிரச்சினை

உலகின் பல பாகங்களில் குறிப்பாக ஐக்கிய அமெரிக்கா, மேற்கு ஐரோப்பா ஆகியவற்றில் உரிமைத் தொடர்பு உடையோரால் போக்குவரத்தின் அபிவிருத்தி சீர்குலைக்கப்பட்டுள்ளது என்பது பொதுவாக ஏற்கப்பட்டுள்ளது.

இவர்களுள், எண்ணெய், மோட்டார் வாகனம், உயர் உற்பத்தித் துறை சார்ந்தோரைச் சிறப்பாகக் குறிக்கலாம். உதிரிப்பாகம், உறுப்புக்கள், (தீந்தை போன்ற) முடிவுப் பொருள் உற்பத்தியாளர்களும், மொத்தமாயும், சில்லறையாயும் மோட்டார் விநியோக வியாபாரத் துறையில் ஈடுபட்டுள்ளோரும் இவர்களைச் சார்ந்து இயங்குகின்றனர். இவர்களுடன் நெடுஞ்சாலை அமைப்புக்கான பொருள் வழங்குவோரும், கொந்தருத்துக் கைத்தொழிலாளரும், பாரமேற்றிகள், டாக்ஸிகள், வாடகைக்கு வழங்கும் காரர்கள் ஆகியவற்றின் சொந்தக்காரரும் சேர்வர். இவர்கள் யாவரும் கூட்டாக “நெடுஞ்சாலை குழுவினர்” என அறியப்படுவர். எனினும் இவர்களுள் லாப நாட்டமுடைய நிறுவனத்தார் மட்டுமன்றி, உயர்தொழிற் துறையினரும், நுகர்வோரும் அடங்குவர்.

நெடுஞ்சாலைத் திட்டவரைஞர், திட்டவியலாளர், பொறியியலாளர், போக்குவரத்தை முகாமைப் படுத்துவோர், நெறிப்படுத்துவோர், நகரத் திட்டவியலாளர் என்போர் “குழுவினர்” ஆதரிக்கும் உயர் தொழிற் துறையினராவர். இவர்கள் தமது நோக்கில் சமூக நலனைக் கருதி போக்குவரத்து நெருக்கடிப் பிரச்சினையைத் தீர்க்கத் தமது திறமைகளையும், ஆற்றல்களையும், பயன்படுத்தத் துணிந்துள்ளனர். இவர்கள் பிரச்சினையின் அறிகுறிகளை உணர்ந்து அதைத் தீர்ப்பதனைத் தமது திறமைக் குரிய சவாலாக ஏற்கின்றனர். 6 அல்லது 8 ஒழுங்குகளைக் கொண்ட மோட்டார் வழிகளை அமைக்க வேண்டும் என்ற இவர்களது திட்டம் இவற்றைப்

பயன்படுத்துவோரது பொண்ணை காலத்தை மீதப்படுத்தும் என்ற வகையில் தம்மை ஆதரிக்கக் கூடிய போக்குவரத்துப் பொருளாதாரச் சிக்கனவிவரங்களையும் துணை சேர்த்துக் கொள்கின்றனர். உலக வங்கியிலும் OECD இலும் கூடச் சில புதிய உயர் தொழிலாளர் உருவாகின்றனர். ஆனால் தற்போதுள்ள முறையை மாற்றுவதற்கான எதிர்ப்பும் பலம்வாய்ந்தே காணப்படுகிறது.

பிரிட்டிஷ் கட்டிடக் கலைஞர் கட்டுப்பாட்டிற்கான புதிய போக்குப்பற்றி டர்ஹாம் பல் கலைக்கழகத்தில் ஒரு கருத்தரங்கை நிகழ்த்தினர். OECD கூட (சிங்கப்பூர் போன்ற நாடுகளை உதாரணமாகக் கொண்டு) காரர்களைக் கட்டுப்படுத்தல், மாநகரங்களில் பாதசாரிகளுக்கு முதன்மையளித்தல், காரர்களின் பாவனையில் ஆர்வத்தைக் குறைத்தற் பொருட்டுச் செயற்கையான நெருக்கடிகளைத் திட்டமிட்டுத் தோற்றுவித்தல் போன்ற விடயங்களில் ஒரு மாநாட்டை நடத்தியது. ஆனால் இவை உலக அரங்கிலோ ஸ்ரீலங்காவின் வட்டாரங்களிலோ அற்பத்தாகக் கத்தையே ஏற்படுத்தின.

நுகர்வோரை நோக்குமிடத்து, ஐக்கிய அமெரிக்காவில் சனத்

தொகையில் தலா 1,000 பேருக்கு 500 கார்கள் உள. ஐரோப்பாவில் 200 - 400. சிங்கப்பூர் 80. ஸ்ரீலங்காவில் 8. எட்டுக் கார்கள் என்ற விகிதாசாரம் கூட போக்குவரத்து நெரிசலையுண்டாக்கிப் பொதுப் பஸ்களை ஸ்தம்பிக்கச் செய்து விட முடியும். இவ்வெட்டுக் கூட நெடுஞ்சாலையில் நிறுத்தப் பெறும் போது குறிப்பிடத்தக்க இடப் பரப்பை பிடித்துக் கொள்ளும் எட்டோ எண்பத்தோ எண்ணூரே மோட்டார் நுகர்வோர் வசதியான ஒரு சொந்தப்போக்கு வரத்துச் சாதனத்தை விரும்புகின்றனர். எனவே பாதை அபிவிருத்தியால் தமக்கு இச்சதந்திரம் நீடிக்கும் என்று கருதுமவரை பெருஞ் செலவிலான தெரு அமைப்புத் திட்டங்களை ஆதரிப்பர். முறையான தீர்வுகளை பின்போடுவர்.

எனவே எங்கும் இந்நுகர்வோருள் ஒருவரே முடிவைத் தீர்மானிப்பவராக இருப்பார். (ஸ்ரீலங்காவின் போல) நுகர்வோரின் எண்ணிக்கை சிறிதாயின் முடிவெடுக்கும் வல்லோரும், மோட்டார் வாகன நுகர்வோரும் ஒரே குழுவினராயே அமைவர். ஏதாவது ஒரு மாற்றுத் திட்டத்தை வழங்

கினால் அவர்கள் எதைத் தீர்மானிப்பர்?

இவ்வாறு, மோட்டார் கைத் தொழில் இன்றி துணைத்தொழில்களையுள்ள ஸ்ரீலங்காவின் தானும் “நெடுஞ்சாலைக் குழுவினர்” பலம் வாய்ந்துள்ளனர். இங்கு பலம்வாய்ந்த நுகர்வு நாட்டமுடைய உயர்தொழிலாளரும், நுகர்வோரும் உள்ள குழுவில் இடப் பரப்பையும், வலு மூலாதாரங்களையும் கருதி நிகழ்கால - எதிர்கால நிலைமைகளைப் பற்றிச் சரியான தீர்மானங்கள் மேற்கொள்ளப்படல் சாத்தியமா?

ஸ்ரீலங்காவில் புகையிரதம்

பொதுவாகக் கூறுமிடத்து, ஸ்ரீலங்காவின் புகையிரதச் சேவைக்கு ஓர் ஒருங்கிணைந்த அல்லது சுயமான அகவுரு ஏதுமில்லை. தனி இயல்பு இல்லை; எனவே ஒருங்கிணைந்த இலட்சியமும் இல்லை. அது ஒரு அரசாங்கத் திணைக்களமாக இருப்பதன் விளைவே இது எனச் சிலர் நம்புகின்றனர். அதன் நூற்றாண்டு கால வரலாற்றில் அதற்கு ஒரு சீரிய தலைமை கிடைக்காததன் விளைவு இது என்று மற்றுஞ் சிலர் கருதுவர்.

இலங்கையினதும் தெரிவுசெய்யப்பட்ட சில நாடுகளினதும் புகைவண்டிப் புள்ளிவிவரங்கள்

இலங்கை மைல்கள்				(பத்து லட்சம்)									
இ.பு.சே. வருடம்	நடுவருடக் குடிகள்	நிலப் பரப்பு	இருப்பு			புகைவண்டி மைல்கள்			பிரயாணிகள்		பொருள்கள்		
			பிரயாணிகள்	பொருள்	வண்டி	பிரயாணிகள்	பொருள்	மொத்தம்	பத்து லட்சம் பிரயாணிகள்	பத்து லட்சம் பொருள்கள்	பத்து லட்சம் மொத்தம்	பத்து லட்சம் மொத்தம்	பத்து லட்சம் மொத்தம்
1963	...	10.6	25	1,022	4,181	355	5.2	2.0	7.3	69	1,342	1.79	200
1964	...	10.9	...	1,015	4,048	355	5.1	2.1	7.3	73	1,453	1.87	218
1965	...	11.2	...	1,055	4,095	355	5.6	2.0	7.7	74	1,498	1.96	196
1966	...	11.4	...	1,040	4,208	357	5.8	2.1	8.0	75	1,537	1.79	212
1967	...	11.7	...	1,013	4,129	355	5.8	2.2	8.0	78	1,585	1.09	212
1968	...	12.0	...	1,004	4,095	344	5.8	2.3	8.1	82	1,678	1.82	221
1969	...	12.3	...	996	4,171	393	5.6	2.3	8.1	88	1,781	1.79	220
1970	...	12.5	...	991	4,150	340	5.8	2.6	6.5	86	1,825	1.70	228
1971	...	12.8	...	984	4,117	332	4.7	2.0	6.9	83	1,734	1.76	207
1972	...	13.0	...	992	4,117	332	5.3	2.3	7.8	85	1,907	1.77	211
1973	...	13.2	...	700	4,081	279	5.4	2.3	8.0	89	2,051	1.89	204
1974	...	13.4	...	710	4,081	289	4.5	2.2	6.9	69	1,726	2.0	197

தெரிவுசெய்யப்பட்ட நாடுகள் (கிலோமீட்டர்) 1973

இலங்கை	...	13.2	25	700	4,081	279	8.6	3.7	12.8	89	2,762	2.0	315
ஸ்பெயின்	...	34.4	194	3,237	44,060	1,802	84.0	46.9	132.5	193	15,640	37.6	11,561
போத்துக்கல்	...	9.8	35	1,002	7,812	575	23.8	5.6	30.8	117	3,225	5.1	859
நோர்வே	...	3.9	125	1,002	9,411	409	21.7	9.4	31.4	30	1,640	31.7	2,843
சுவிடன்	...	8.1	172	2,328	51,188	1,206	55.8	43.4	99.9	68	4,500	65.2	7,036
ருமேனியா	...	20.7	92	—	—	—	66.1	82.2	148.7	297	17,264	205.9	51,243
ஹங்கேரி	...	10.4	36	—	—	—	63.5	43.3	107.6	323	12,611	121.9	21,315
தய்வான்	...	15.1	14	1,212	7,767	413	26.7	9.1	36.9	141	7,940	17.0	2,780
கிறீஸ்	...	8.9	51	538	9,495	424	—	—	—	19	1,615	3.3	798

ஆதாரம்: புகையிரதச் சேவை முகாமையாளரின் அறிக்கைகள் இலங்கைபற்றியவை ஏனையவை யுஜிஸி சருவதேசப் புகைவண்டியிரதப் புள்ளிவிவர ஆண்டு 1973.

நாட்டில் இடத்துக் கிடம் கொண்டு செல்வப்படும் பொருள்களின் எடைகளில் புகை வண்டியின் பங்கு

	1955		1969		1974	
	நாடு	புகைவண்டி	நாடு	புகைவண்டி	நாடு	புகைவண்டி
தேயிலை	167	92	225	33	201	32
தப்பர்	92	17	150	1	134	1
காரியம்	9	2	12	1	10	—
எண்ணெய்	748	181	1753	301	1523	360
சிமெந்து	78	48	391	148	466	94
சீனி	187	20	311	9	105	13
உப்பு	40	32	117	15	113	8
வளமாக்.	187	101	291	113	—	88
மா	—	—	458	227	448	221
அரிசி	—	—	1245	316	1226	277
தேங்காய்	—	—	21	—	—	10
மொத்தம்	1616	—	1569	—	1104	—

1858க்கும் 1930க்கும் இடையில் சுமார் 1,000 மைல்கள் அளவிலான புகையிரதப் பாதைகள் அமைக்கப் பெற்றன. அதற்குப் பின் புத்தளத்திற்கு மேந்து ஆலைக்கும், கனித் தரைகளுக்கும் புதிதாக இணைப்புகள் ஏற்படுத்தப்பட்டன. இதனைத் தவிர (ருகல், யட்டியாந்தோட்டை, ஒப்பநாயக்க ஆகியவற்றுடன் இருந்த) பழைய இணைப்புகள் துண்டிக்கப் பெற்றன. இவற்றில் புத்தளத்துடன் மட்டும் இணைப்பு மீண்டும் ஏற்படுத்தப்பட்டது. மின்சார மயப்படுத்துவது பற்றி 1918இல் விமலசுரேந்திரவின் விதப்புரை இனிமேற்கான் அனுமதிக்கப் பெறக்கூடும். தண்டலா இரட்டைத் தட அமைப்புத் தானும் 1930 இன் பின் நடைபெறவில்லை. (ரம்புக்கன — பொல்காவலையில்) இரட்டைத் தடப் பாதை ஒற்றைத் தடப் பாதையானது தான் மிச்சம். இவ்வாறு சுமார் 50 ஆண்டுகளாக விரிவாக்கமே நடைபெறவில்லை. தண்டலா அமைப்புக்கேற்ற தரைத்தோற்றமிருந்த போதும், சனத்தொகை நிலப்பரப்பு இரண்டினதும் விகிதாசாரப்படிக்கு உலகத் தரங்களின் ஒப்பீட்டளவில் பாதைகளின் நீட்டம் மிகக் குறைவாகும்.

எனினும் குறைந்தது 1970 வரையாதல், பாதைகளையும், வண்டிகளையும் பயன்படுத்துவது தொடர்பாகக் குறிப்பிடத்தக்க செறிவாக்கம் நிகழ்ந்துள்ளது. இந் நடவடிக்கைகளுள் CTC சமிக்ஞை (சிக்னல்) முறையும் எஞ்சின்களில் டீசலாக்கமும் குறிப்பிடத்தக்க இரண்டாகும். எனினும் இவற்றைக் கூடச்

சரிவரப் பயன்படுத்தவில்லை என்று கூறப்படுகிறது.

ஸ்ரீலங்காவின் புகையிரதச் சேவை ஆற்றலைப் பற்றிய அட்டவணை, வெற்று வாகனங்களுக்கும் பாரமேற்றிய வாகனங்களுக்கும் இடையிலான விகிதாசாரத்திலும், வாகன்கொள்ளவுக்கும், சராசரி பாரமேற்றலுக்குமுள்ள விகிதாசாரத்திலும் நன்கு இயங்குவதைக் காட்டுகிறது. இவை இரண்டும் உற்பத்தித் திறனை உணர்த்தும் முக்கிய சுட்டெண்கள். ஆனால் அதேகமாக ஏனைய எல்லா நடவடிக்கைகளிலும், ஸ்ரீலங்காவைப் புகையிரத சேவையில் மிகவும் திருந்திய ஐரோப்பிய நாடுகளான போர்த்துக்கல்லுடனும், கிரீசுடனும் ஒப்பிடுமிடத்து மிகவும் மோசமாகும்.

அதிக ஏமாற்றத்தையளிப்பது பொருட் போக்குவரத்தின் வீழ்ச்சிப் போக்கே. பெருந்தோட்டங்களின் அரசுமையாக்கத்தையடுத்துச் சிலவேளை புகையிரத நிலையங்களினின்றும் 10 மைல் தொலைவுக்குள் அமைந்த தோட்டங்களினின்றும் றப்படும், தேயிலையும் பெருமளவு ஏற்றப் பெறக்கூடும்.

டீசல் எண்ணெயால் ஓடும் சரக்கு வண்டிகள் தெருவாக வண்டிகளை விட 3, 4 மடங்கு கூடுதலான ஆற்றலுடன் வலுவை உபயோகிக்க வேண்டும். மின்சாரமயமாக்கலின் பின்வலுவாய்ப்புகள் இன்னும் கூடுதலாகும். ஏனெனில் ஸ்ரீலங்காவின் மின்வலுவிற்பெரும் பங்கு நீரினிருந்தே பெறப்படும். (கெலன் திஸ்ஸவில் உள்ளது போன்ற ஒரு மத்திய வெப்பநிலையத்தால் உயிர்ச்சுவட்டு எரிபொருளைக் கொண்டு வெப்ப மின்வலுவை உற்பத்தி செய்தாலும் கூட, அதன் ஆற்றல் டீசல் மின்வலுச் செயற்பாட்டை விடக் கூடுதலாகவே அமையும்) குருநாகல் — நீர்கொழும்பு — களுத்துறை பாதையை மின்மயமாக்கினால் மொத்தம் 110 இலட்ச கலன் எண்ணெய்ச் செலவில் 35 இலட்சத்தை ஆண்டுதோறும் மீதப்படுத்தலாம். இது சுமார் 100,000 பீப்பாய்கள். ஒரு பீப்பா 11 டொலர் வீதப்படி வருடாந்த செலவு 120 இலட்ச ரூபா. இது மின்மயப்படுத்தலுக்கான செலவில் சுமார் 3% ஆகும்.

மின்மயப்படுத்தலால் பயணிகளும் பெருநன்மையடைவர்.

அவர்களுக்குத் துரித பயணங்கிட்டும். அத்துடன் வண்டியும், ஆளணியினரும் இயக்கும் மைத்தூரமுங் கூடும்.

மின்மயப்படுத்திய உபகரணங்கள் டீசல் யந்திரங்களை விட இரு மடங்கு கூடுதலான காலத்துக்கு நீடிக்கக் கூடியன.

இவையன்றிப் பின்வரும் வகையிலும் புகையிரத சேவை மின்மயத்தால் அபிவிருத்தி எய்தலாம்.

(அ) விரிவாக்கங்கள்:

மாத்தறை — தெவுந்தர
புத்தளம் — அநுராதபுரம்
மாத்தளை — நாலந்தா
கலுவத்த — எம்பிலிப்பிட்டிய
மட்டகளப்பு — அக்கரைப்பற்று
யாழ்ப்பாணம் — பருத்தித்துறை

(ஆ) மீட்சி:

யட்டியாந்தோட்டை
ருகல்
ஒப்பநாயக்க

(இ) பன்முகப் பாதை:

3 தடங்கள் கோட்டை — ருகம்
2 தடங்கள் பாணந்துறை பாலம்
2 தடங்கள் பொல்காவலை — குருநாகல்
2 தடங்கள் ஐரா-எலை — நீர்கொழும்பு

(ஈ) கொள்கலவாக்கம் (Containerisation)

(உ) தேயிலையைக் கை ஆளும் விசேட நிலையங்கள் } புளுமென் டோல்
(ஊ) றப்பரைக் கை ஆளும் விசேட நிலையங்கள் } திருகோணமலை
காவி

பொருளாதார ரீதியாக அதிக முக்கியமில்லாத போதும், (பம்பலப்பட்டி மாடிவீடுகள், ஊருகொடவத்தை போல) கூடுதலான பயண நிலையங்களைத் திறக்கவும், முகத்துவாரம், கொலன்னாவை ஆகிய பகுதிகளைப் பயணிகள் போக்குவரத்துக்கு விருத்தி செய்யவும், இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையுடன் இணைப்பு நிலையங்களை ஏற்படுத்தவும் மின்மயவாக்கம் உதவலாம்.

ஸ்ரீலங்காவின் கால்வாய்கள்

புத்தளத் தொட்டு கலுகங்கை வரை பரந்தும், ஆங்காங்கே சிதறலாயும் உள்ள கால்வாய் அமைப்புக்கள் கவனயினத்தாலும், அவற்றுக்குப் பொறுப்பு வாய்ந்தோர் அவற்றின் பெறுமதியை உணரத் தவறியமையாலும் பயணித்து விட்டன.

அவற்றில் வண்டநேர்க்கையும், பயணவழியின் சீர்குலைவும் தடைகளை ஏற்படுத்தும் வரை, சுமார் பத்து ஆண்டுகளுக்கு முன்பு கூட, சிலாபத்திலிருந்து கொழும்புக்குப் பாதைப் படகுகள் மூலமே கொப்பறா அனுப்பப்பட்டது. உரிமைத் தொடர்புடையோரே இவற்றின் சீரழிவைத் துரிதப்படுத்தினர் என்று சிலர் கூறுகின்றனர்.

புதிய விழிப்புணர்ச்சி நிச்சயமாக வரவேற்கற்பாலது. ஏனெனில் கால்வாய்களின் பயன்கள் அளப்பரியன. அவற்றால் வலுமீதப்படுகிறது; தொழிலாளரைச் செறிவாக்கலாம்; சூழலைப் பேணலாம்; நகர்ப்புற வடிகாலமைப்புக்கும் துணை கோலலாம். கால்வாய்களின் முன்னேற்றத்தை விழைவோர் எச்சரிக்கையாயிருக்க வேண்டும். ஏனெனில் படகுகளைக் கட்டுவோர் கிராமப்புற விவையாளராயும், அரசு பொறித்துப் பக்கட்டுத்தாபனத்தாராயும், அவற்றை இயக்குவது மனித சக்தியாயும் இருக்கும் பட்சத்தில் உரிமைத் தொடர்புடைய எவரும் நீர்வழிப் போக்குவரத்தை ஆதரிக்க முன்வரார். எனவே கால்வாய்களில் வண்டல் திரண்டு மீண்டும் அவை பயனொழிந்து போகலாம்.

புகையிரதம், இ. போ. ச. நெடுஞ்சாலைத் திணைக்களம் போன்ற போக்குவரத்துத் துறைப் போட்டியாளர் கால்வாய்களின் நன்மை தீமைகளை ஒப்பிட்டு உணர் முன்வர வேண்டும். (இரும்பும் உருக்கும், சீமேந்து, உப்பு, கொப்பறா, நார் உட்பட) பாரமான பொருள்களுக்குக் கால்வாய்கள் சிறந்தன. ஆனால் அழகக்கூடிய பொருள்களும், அதிக பெறுமதி மிக்க பொருள்களும் விரைந்து கொண்டு செல்லப்பட வேண்டுமாதலின் அவற்றுக்குக் கால்வாய்கள் ஏற்றவையல்ல. எனினும் கால்வாய்களைத் தெருக்களுடன் இணைத்து அத்தகைய பொருள்களை மாற்றியனுப்ப ஏற்பாடு செய்தால் நெடுஞ்சாலை அபிவிருத்திப் பணிகள் சிலவற்றைத் தற்காலிகமாகவாதல் தவிர்க்கலாம்.

புத்தளம்-கொழும்பு கால்வாய் மீளத் திறக்கப்பட்ட பின் சீமேந்து, உப்புக் கூட்டுத்தாபனத்தார் தமது பொருள்களை நீர்வழியாற் கொழும்புக்கு அனுப்பாது விடவோ, அரசு தேங்காயெண்ணெய் ஆலைகள் கால்வாய்

வழியால் கொப்பறா கொள்வனவு செய்யாது விடவோ எவ்வித நியாயமுமில்லை.

அதன் பின்னும், உருக்குப் போக்குவரத்துக்காகத் தற்போது உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ள கடுவெல ஒருவெல கால்வாய் அகழ்வு வேலைகளைத் தொடராமலும், தெற்கே பெந்தற கங்கை ஜின்கங்கை வரை கால்வாய்களைப் புனரமைக்காமலும், செங்கல், சீனி போன்றவற்றின் போக்குவரத்தில் கால்வாய்களுக்குப் புத்துயிரளிக்காமலும் மற்றும் திட்டங்களுக்கு ஊக்கமளிக்காமலும் விட நியாயங் காட்ட முடியாமற் போகும்.

மூலங்காவின் சரக்கு வண்டிகள் (புறக்) லொறிகள், வேன்கள்

மூலங்காவின் சாமான்களை ஏற்றிச் செல்லும் தெருவாகனங்களைப் பற்றிய தரவுகள் அரிதாகவே வெளியிடப்பட்டுள்ளன. 1965 இல் பதிவான 27,000 வாகனங்களின் தொகை 1971ல் 34,000 ஆகக் கூடியது. அதன் பின் பதிவிற தேக்கத் தோன்றுகிறது. கழிக்கப்பெற்றன ஏறத்தாழ அதேயளவால் புதிய இறக்குமதிகளைக் கொண்டு ஈடுசெய்யப்பட்டமையை இது உணர்த்தலாம். எனினும் பதிவு செய்த வாகனங்கள் எவ்வளவு புழங்குகின்றன என்று நிச்சயமாகக் கூறவியலாது.

லொறி, வேன் போக்குவரத்தின் முக்கியத்துவத்தைப் பற்றி பிறிதொரு நோக்கத்தைத் தருகிறது. புகையிரதம் தனது உள்ளார்ந்த பொதியேற்றத் தொழிலைப் பெருமளவுக்கு இழந்துள்ளது. 1954இல் அது 94,000 தொன் தேயிலையையும், 20,000 தொன் ரப்பரையும் கொண்டு சென்றது. 1969இல் 33,000 தொன் தேயிலையும், 1,000 தொன் ரப்பரும் மட்டுமே கொண்டு செல்லப்பட்டன. அரசு கணிசமான பெருந்தோட்டப் பரப்பை பொறுப்பேற்றதால், அவற்றின் உற்பத்திகளைப் புகையிரதத்தால் அனுப்பியிருத்தல் சாத்தியமேயாயினும், 1974இல் நிலை மேலும் வீழ்ச்சியுற்றே இருக்க வேண்டும்.

'புகையிரதம் இழந்த தொழிலை லொறிகள் பற்றிக் கொண்டன' என்பதே இதன் மூலம் பெறப்படுகிறது. போக்குவரத்து ஆணைக்குழு அறிக்கையின் 1967ஆம்

ஆண்டு XXIII ஆம் பருவப் பத்திரம் 1959 - 1964 காலப் பகுதியில் புகையிரதப் பொதித் தொகை மாறு அளவில் இருக்க லொறிகள் அதிகரிப்பை அனுபவித்தன என்றும் இது மொத்த தேசிய உற்பத்தியில் 21% அதிகரிப்பு என்றும் காண்கிறது.

அதே ஆணைக் குழு லொறிகளின் அணியைப் பின்வருமாறு கணித்தது:

1965 இல் பதிவு			
கொழும்பு	12,000
ஏனையவிடங்கள்	14,000
மொத்தம்	26,000

1966 இல் பொதியுடன் கூடிய பயணம்

2½ தொன்களும் அதற்குமேலும் (அதேகமாக 1½ தொன்களும் அதற்குக் குறைவுமாக) குறைந்த தொகைகள்	13,000
மொத்தம் ...	28,000
அணி உடமைகள்	
அரசாங்கத் திணைக்களங்கள் 10 அவ்வது அதற்கும் கூட வைத்திருப் போர்	2,700
மொத்தம் ...	5,300

தெருப் பொதியேற்று தொகை நடவடிக்கைபற்றிய புள்ளிவிபரங்கள் போதாதுள்ள தன்மையைச் சுட்டிக் காட்டிய ஆணைக்குழு பின்வரும் மதிப்பீடுகளைச் செய்தது:

1966 இல் போக்குவரத்தான தொகை லட்சம் தொன்களில்	
விவசாயப் பொருளும், இறக்குமதிப்பொருளும்	36
ஏற்றுமதி ...	10 46
1971 இல் அதிகலிப்பு	
1965இன் 25% ...	11.5
கைத்தொழில் மூலப்பொருள்கள் 12 பொதுவான அதிகலிப்புக்கள்	20 43.5
	89.5

1971 இல் போக்குவரத்தான தொகை லட்சம் தொன்களில்

தெருப் பொதி லட்சம்தொன் லொறிகள் யளவு	
1965 அதிகரிப்பு	46 13,000
1971 ...	20 6,500
	66 19,500

ஆனால் ஆணைக்குழு மைலுக்குரிய தொன்னளவை ஆராயவில்லை. பொதியின் அளவையும், அணிகள் தேவைப்படும் அளவையும் புரிந்து கொள்ள இது இன்றியமையாதது. புள்ளிவிபரங்களின் படி, 2½ தொன்னும் அதற்கு மேலும் சுமக்கக் கூடிய லொறிகள் ஒவ்வொன்றும் 1965இல் வருடாந்தம் 350

பொருளியல் நோக்கு, நொவெம்பர் 1975

தொன்களை ஏற்றின. புதிதாக இறக்குமதி செய்யச் சிபாரிசு செய்யப்பட்ட 6,500 லொறிகளுள் ஒவ்வொன்றும் வருடாந்தம் 300 தொன்களை ஏற்ற வல்லன. செல்ல வேண்டிய தூரம் 100 மைல்கள் என்றும் சராசரி கொள்ளளவு 3 தொன்கள் என்றும் கொண்டால் 1965இன் அணியில் ஒரு லொறி ஒரு நாளில் சராசரி 40 மைல்களை சென்றது. புதிய லொறிகளோ ஒரு நாளில் 33 மைல்களை போகலாம்.

தாம் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லும் “போக்குவரத்து நேரங்களில்” மட்டுமே இயங்குவனவான பஸ்கள் நாளொன்றுக்குச் சுமார் 150 மைல்கள் ஓடுகின்றன. ஓடும் மூன்று பஸ்களுள் ஒன்று பழுதடைந்து நின்று விடுகிறது என்ற உத்தேச விகிதத்திற் கூட, ஒரு பஸ் ஒரு நாளில் சராசரி 100 மைல்கள் ஓடுவதாகக் கொள்ள முடியும். லொறிகளுக்குக் கட்டுப்பாடுகள் குறைவு. அப்படியிருந்தும் அவை தலா ஒருநாளில் 33 மைல்களை ஓடுவது அரிதான மூலதனப் பொருள்களிலிருந்து ஆகக் குறைந்த பயனையே பெறப்படுகின்றமைக்கு எடுத்துக் காட்டாகும்.

எனவே, புகையிரதப் பாதையமைப்பிலோ, வண்டிகளிலோ, அவற்றைப் மின்சாரமயமாக்கலிலோ, லொறிகளிலோ முதலீடு செய்ய முன் அவற்றைச் செலவும்/பயனும் பற்றி ஒப்பிட்டாய்வு நிகழ்த்துவது கட்டாயமாகும்.

இதே ஆணைக்குழுவே கால்வாய்களைக் கைவிடவும், களனிப் பள்ளத்தாக்குப் புகையிரத வழியை ஹோமாகமத்துக்கு அப்பால் முடிவிடவும் விதப்புகைத்த தென்பது இங்கு குறிப்பிடத்தக்கது. போக்குவரத்துக்கான மூலவளச் செலவு, புகையிரத வழியாலும், நீர்வழியாலும் ஒப்பீட்டளவில் வாய்ப்புக்களும், நன்மைகளும் ஆகிய விடயங்களை உள்ளடக்கித் தெருப் போக்குவரத்தைப் பற்றி முறையான ஓர் ஆய்வு இதுவரையில் நிகழ்த்தப்பட்டதாகத் தெரியவில்லை. இது ஓர் அவசரத் தேவையாகும்.

இவ்வாறு ஆய்வுறுத்திய தரவுகள் கிடைக்கும் வரை அடிப்படையான கோட்பாடுகளை முன்வைத்துத் தெருப் போக்குவரத்

தைப் பற்றி ஆராய வேண்டும். தெருக்களதும், வாகனங்களதும் இயல்பு புகையிரத வழியையோ நீர்வழியையோ விட வலுச் செலவையும், வாகனத் தேய்வையும், பாதைத் தேய்வையும் கூடுதலாக ஏற்படுத்துகிறது. எனினும், பொருத்தமான வேளைகளில் முழுப் பயணத்தையும் புகையிரத வழியூடாகவோ, நீர்வழியூடாகவோ செல்வதற்கு முக்கியத்துவமளிக்க வேண்டும்.

தனியார் நிறுவனங்களோ, அரசு கூட்டுத்தாபனங்களோ, அரசாங்கத் திணைக்களங்களோ தமது சொந்த வசதியையோ கணக்குப் பதிவியற் படிமுறையையோ முன்னிட்டுப் போக்கு வரத்துப் பாதைத் தெரிவு செய்யும் நிலை மாறுவதும் அவசியமாகும்.

மீலங்காவின் பஸ்கள்

பஸ்களைப் பொறுத்த வரையில் 1961க்கும் 1963க்கும் இடையில் அதிகரிப்பும், 1974இல் வீழ்ச்சியும் ஏற்பட்டுள்ளன.

இலங்கையின் பஸ் வண்டிகள்	1961 1973 1974		
	1961	1973	1974
ஒடிய பஸ்கள்	2,500	4,600	4,300
இலட்சம் மைல்கள் பஸ்களால் பயணிகளால்	1,200	2,500	2,350
களால்	34,000	92,000	79,000

1973 வரை வளர்ச்சி, பொருளாதார நடவடிக்கையிலும், பஸ் போக்குவரத்து வழங்கலிலும் வளர்ச்சியை உணர்த்துவதாகும். வளர்முக நாடுகளில், பஸ் போக்குவரத்துக்கான ஒடுக்கப்பட்ட அல்லது மறைமுகமான கேள்வி, அங்கு வழங்கப்படும் சேவையின் அதிகரிப்பினால் பயனுறுத்தப்படுவது ஒரு பொதுப் பண்பாகும்.

1974இன் வீழ்ச்சிக்கு பயணக் கட்டண ஏற்றத்தால் நேர்ந்த கேள்வி நெகிழ்ச்சி காரணமாகலாம். ஒரு பீப்பா 3 டொலரி விருந்து 100 டொலராக எண்ணிய விலையேற்றத்தின் நேர்த்தாக்கத்தாலும், மறைமுகத் தாக்கத்தாலும் ஏற்பட்ட பொதுவான பணவீக்கமே கட்டண ஏற்றத்துக்குக் காரணமானது.

கடந்த சில வருடங்களில் பஸ்களின் தினசரி ஓட்டத்தில் வீழ்ச்சி ஏற்பட்டுள்ளது. 1967-

1969இல் ஒரு நாளின் 157 மைல் உச்ச ஓட்டம் 150 மைல்களாக அண்மையில் குறைந்தது. (நள்ளிரவின் பின்னும், சனநெரிசலற்ற போதும் சேவைக் குறைப்பு போன்று) சேவை நேரக் குறைப்பு வேகக் குறைப்பு என்பன இதற்குக் காரணமாகலாம்.

ஐக்கிய அமெரிக்கா மேற்கு ஐரோப்பிய நாடுகள் உள்பட அநேக நாடுகளில் வலு நெருக்கடியால் பொதுப் போக்குவரத்தின் தரத்தைக் கூட்டி, மான்யங்களின் துணையுடன் கட்டணங்களைக் குறைக்க வேண்டுமென்று வலியுறுத்தப் பெற்று வரும் இந்நாடுகளில் மீலங்காவில் அதற்கு நேர்மாற்றமான ஒரு தத்துவார்த்தம் நிகழ்கிறது.

உதாரணமாக, ஆகக் குறைந்த கட்டணமாக 20 சதம் அறவிடப்படுகிறது. குறுந்தூரப் பயணங்களில் விருப்பத்தைத் தளர்த்துவதே இதன் நோக்கம். எனினும் கியூவரிசையிலோ, பஸ்களினுள்ளோ நெரிசல் இல்லாத நேரங்களில் பெரும்பாலும் குறுந்தூரப் பயணங்களுக் கெனப் போதிய இடவசதியை அளிக்க முடியும். மற்றுமோர் உதாரணம் பஸ் தரிப்பிடங்களைக் குறைத்தல். பயண நாட்டத்திற் தளர்ச்சியை விளைப்பதும், பிரேக், க்ளாச் போன்ற உறுப்புக்களை பேணுவதும் இதற்கான நோக்கங்களாகத் தோன்றுகின்றன. வலுவைப் பொறுத்த வரை பின்வருந் தொடர்பைக் காட்டுகிறது.

பஸ் புகை யிரதம்	இலட்சம் இலட்சம் தலா பயண எண் மைலுக்கு மைல்கள் மென் கலன் மைல் தூரம்	
	79,000	225 350
பொது வாகனம் கார்	17,000	55 310
மொத்தம்	96,000	280 340
	7,000	280 25
	103,000	560 185

பொது வாகனங்களுக்கும் ஏனையவற்றுக்கும் ஏற்படும் செலவு ஒரே விகிதாசாரமானது எனக் கருதுவது பொருந்தாது. வெளிநாட்டு நாணய மாற்றையோ ஏனைய மூலவளங்களை யோ மீதப்படுத்தும் பொருட்

டுத் தளர்ச்சியேற்படுத்த வேண்டிய பயணத்துறை கார்ப் பயணமே அன்றி பஸ் பயணம் அன்று.

பஸ் சேவைகளின் தரத்தை முன்னேற்றி, பஸ் கட்டண அமைப்பையும் தருக்க ரீதியாக மாற்றி அமைத்தால் கார்ப் பயணிகளுட் பாதிப் பங்கினருக்கு மேற்பட்டோரை பஸ்களை நாடிக் கவர்ந்திழுக்கலாம். இதனால் 200 இலட்ச டொலர் பெறுமதியான 130 இலட்சம் கலன் பெட்ரோல் மிஞ்சும். பயணிகளும் தமது பணத்தை மீதப்படுத்தலாம். வாகனத் தேய்வுகளும் குறையும்.

பஸ் சேவையின் தரத்தில், பஸ் தரிப்பிடங்களுக்கு வசதியாகவும், நடந்து சென்று அடையக்கூடிய தன்மை, அடிக்கடி பஸ் சேவை கிட்டுந்தன்மை, சனநெரிசல் அற்ற வேளைகளிலும் பின் மாலைப்பொழுதுகளிலும் பஸ் சேவை கிடைத்தல், வசதியான பயணம், பயணநேரக் குறுக்கம், பயணத்தின் போது உளவியல் சார்ந்த ஏமாற்றங்கள் இன்மை என்பன அடங்கும். எனவே 'பஸ் சேவை அனைத்தும் நடையிற் தொடங்கி நடையிலேயே முடிகிறது' என்பதை மறக்கலாகாது.

ஸ்ரீலங்காவில் மோட்டார் வாகனங்கள்

மோட்டார் வாகனங்களின் நிலையை முன்பே ஒப்பிட்டு நோக்கியுள்ளோம். மோட்டார் கார்களின் பதிவு 1965இல் 82,000 இலிருந்து 1974இல் 91,000 ஆகக் கூடியுள்ளது.

பெட்ரோல் நுகர்வு 1973இன் 420 இலட்சம் கலன்கள் 1974ன் 280 இலட்சம் கலன்களாக வீழ்ந்தன. 100% விலையேற்றத்துக்கு எதிராக 33% நுகர்வு வீழ்ச்சியாகிய இது கணிசமான ஒரு நெகிழ்ச்சியாகும்.

சனத்தொகையைவிடக் குறைந்த அளவிலேயே கார்ப் பதிவு அதிகரித்தது. எனவே 1950இன் நடுப்பகுதிகளில் 1,000 பேருக்கு 10 கார்களாக இருந்தஅடர்த்தி 1974இல் 1,000 பேருக்கு 7½ ஆக வீழ்ந்தது. இதை ஏனைய நாடுகளுடன் பின்வருமாறு ஒப்பிட்டுக் காட்டலாம்.

	1970 உண்மை யானது	1975 உத்தேச மானது
ஐக்கிய அமெரிக்கா	434	456
கனடா	313	369
பிரான்ஸ்	244	294
பிரித்தானியா	211	270
ஜப்பான்	85	174
கிழக்குஐரோப்பா	—	—
பா	—	—
சிங்கப்பூர்	—	64
கிரீஸ்	26	46
ஸ்ரீலங்கா	07	08

1970இன் பின், மாநகரங்கள் தம்மால் (ஆடம்பரமான நெடுஞ்சாலைகள், வாகன நிற்பாட்டிடத் திட்டங்கள் பல அமைக்கப்பட்டும் கூட) வாகன நெரிசல், வளி அசுத்தமுறல், தனிப்பட்டோரது கார்களினின்று எழும் ஓலம் ஆகியவற்றைக் கட்டுப்படுத்த முடியாதென்று உணர்ந்ததாலும், 1972இன் வலு நெருக்கடி முன் எதிரப்பட்டதாலும், OECD முதல் அமெரிக்காவின் அத்தியாவசியத் தேவைகளைப் பற்றிய நெல்சன் ரொக்லி பெல்லர் குழு, பிரிட்டிஷ் கட்டிடக் கலைஞர்களின் வேத்தியல் நிறுவனம் போன்றவை ஈடுக, மோட்டார் கார்களின் உபயோகத்தை, குறிப்பாக மாநகரங்களில் கட்டுப்படுத்த வேண்டும் என வாதாடின. அவர்களது கோரிக்கைகள் ஆதரவையும் பெற்று வந்தன. அநேக மாநகரங்கள் பின்வருவன உட்படக் கடும் நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்கின்றன.

- போக்குவரத்து சமிக்ஞை நிலையங்களில் பஸ்களுக்கு முன்னுரிமை.
- கார்களுக்குமட்டும் ஒற்றை வழி.
- நகர்ப் பகுதியில் கார் உத்தரவுப் பத்திரங்கள் (சிங்கப்பூரில் ஒரு நாளைக்கு 3 டொலர் கட்டணம் அறவிடப்படுகிறது)
- புதிய கட்டிடங்களுக்கு எதிரே வாகனம் நிற்பாட்டக் கூடிய இடப்பரப்பைச் சட்டபூர்வமாக வரையறுத்தல்.
- மாநகரின் நடுப் புறங்களில் பாதசாரிகளும், பாதசாரிகளுடன் வண்டிகளும் மட்டுமே செல்லலாம்.
- பஸ்களும், அமிழ்தண்டீர்திகளும் ஓடும் பாதையில் வாகனம் நிறுத்தத் தடை.

- தெருக்களின் அகலத்தை ஒடுக்குதலும், சுற்றுவளைவு சளைப் பெருப்பித்தலும்.
- திட்டமிட்ட நெரிசலை உண்டுபண்ணல்.

ஐக்கிய அமெரிக்காவில் பொறுப்பு வாய்ந்த சிலர் எண்ணெய் விலையதிகரிப்பினால் கார்களின் உபயோகம் கட்டுப்படுத்தப்படுவதனால் அவ் விலையேற்றத்தை வரவேற்கின்றனர்.

பொறுப்பு வாய்ந்த அதிகாரிகள் ஸ்ரீலங்காவை ஒரு செல்வந்த நாடாகக் கருதுவதற்கு போலும் இவ்வாறான தகவல்கள் இங்கு எட்டுவதில்லை!

ஸ்ரீலங்காவில் நெடுஞ்சாலைகள்

லொறிகள், பஸ்கள், கார்கள் ஆகியவற்றைப் பற்றி ஆராய்ந்த போது அவை பயன்படுத்துகின்ற நெடுஞ்சாலைகளைப் பற்றிய குறிப்பும் தவிர்க்க முடியாத வாறு இடம்பெற்றது. நெடுஞ்சாலைகளை உபயோகிப்பவை இவை மட்டும் அல்ல. சைக்கிளோட்டிகளும், மாட்டு வண்டிகளும், பாதசாரிகளும், சிறுமும், நாய்களும், இன்னும் எண்ணிறந்த பொருள்களைத் தாங்கிய எண்ணிறந்தோரும் உபயோகிக்கின்றனர்.

(1973 ஓகஸ்டில்) நெடுஞ்சாலைப் பணிப்பாளர் வெளியிட்ட 1969/1970 ஆம் வருட அறிக்கைப் படி அவரது ஆணைக்குட்பட்ட தெருக்கள் 13,225 மைல்கள் நீளமுடையவை. இவற்றில் 11,745 மைல்கள் வாகன ஓட்டத்துக்கு ஏற்றவை. வில்பர் ஸ்மித் அறிக்கை, 1962இல் PWD (பொது வேலைத் திணைக்களம்) தெருக்களைப் பற்றிப் பின்வருந்தகவலைத் தருகிறது :

அகலம்	மைல்கள்	%
8'-15'	9,179	89
16'-23'	1,030	10
24'	71	01
	10,280	100

இவற்றில் மாநகரங்களிலுள்ள தெருக்கள் அடங்கவில்லை. கொழும்பில் 155 மைல்கள் இவ்வாறு உள். இவற்றில் 54 மைல்கள் முதலாம் இனத்தில் (8' - 15' அகலம்) அடங்கும்.

ஆற்றல் மிக்க மாவட்ட நெடுஞ்சாலைப் பொறியியலாளர்களின் மனப்பாங்குக்கமையவும் அதே சமயம் அரசியல் முடிவெடுப்போரின் விருப்பு வெறுப்புக்கிணங்கவும் ஸ்ரீலங்காவில்

பொருளியல் நோக்கு, நொவெம்பர் 1975

நெடுஞ்சாலைகள் வளர்ச்சி பெற்றுள்ளன.

முதலீட்டுக்கு முன் செலவும் பயனும் பற்றியோ, இயல்தன்மை பற்றியோ ஆய்வுகள் மேற்கொள்ளப்படும்போது இரு அடிப்படையான விடயங்கள் கவனிக்கப்படுகின்றன. அவற்றில் ஒன்று பொருத்தமற்றது. மற்றதற்கு எவ்வித ஆதாரமில்லை.

(அ) உள்ளடக்கத்தை (மக்களையும் பொருள்களையும்) கருதாமல் வாகனங்களைக் கொண்டு போக்குவரத்து அளவை மதிப்பிடல்.

(ஆ) திருத்திய பின் வேகமாகச் செல்வதனால் மீதப்படுத்தக்கூடிய நேரத்துக்கு முக்கியத்துவமளிப்பது.

ஸ்ரீலங்காவில் வாகன ஓட்டத்தைப் பற்றி 1962இல் வில்பர்ஸ்மித் குழுவினர் மட்டுமே விரிவாக ஆராய்ந்தனர். வாகனங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு வாகன ஓட்டப்படங்களைத் தயாரித்தனர். வில்பர்ஸ்மித் அறிக்கையில் உள்ள ஒரு விசேட அத்தியாயத்தில் சராசரியாக ஒரு பஸ்ஸில் 30 பேரும், ஒரு காரில் 2½ பேரும் பயணஞ் செய்வதாகக் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இதன்படி ஒரு பஸ் 12 கார்களுக்குச் சமம். ஆனால் செறிவாகப் பயன்படுத்தினால் 6 கார்களுக்குச் சமப்படுத்தலாம். எனினும் வாகன ஓட்டப்படங்கள் ஒரு காரை ஒரு பஸ்ஸுக்கும், ஒரு லொறிக்குச் சமப்படுத்துகின்றன. இவற்றில் அகில இலங்கையிலும் “தினசரி” வாகன ஓட்டத்தில் 42% பங்கினை வகிக்கும் சைக்கிள்கள் இங்கு இடம்பெறவில்லை.

(பிரிட்டிஷ் M1 வாய்ப்பாட்டின் படி)

“ஒருவன் விரைந்து பயணஞ் செய்யக்கூடிய தெருவையே விரும்புவான்; தெருத் திருத்தங்களின் பின் அவன் புதிய தெருக்களையே பெரிதும் நாடுவான் என்று கூறமுடியாது. நெட்டோட்டத்தில் நேரத்தை மீதப்படுத்துவதே அவனது முக்கிய நோக்கமாக அமையும்”. ஆனால் இக் கொள்கை தற்போது ஏற்க முடியாதது என்பது பலர் வாதாடுகின்றனர்.

கட்டுநாயக்க — கொழும்பு, காலிமுகத் திடற் பகுதி தெருத் திட்டங்கள் புதிய கோட்பாடுகளின் அடிப்படையில் வகுக்கப்பட்டுள்ளன. இவை வாகனங்

களைவிட மக்களையும், பொருள்களையுமே முக்கியமாகக் கருதுகின்றன. தனிப்பட்ட ஒவ்வொருவரும் தமது சொந்த நேரத்தை மீதப்படுத்தும் வசதியைக் கவனிக்கவில்லை. ஆனால் இப் பிரதேசங்களில் புகையிரத வழியும், கால்வாயும் குறைவாகப் பயன்படுத்தப் பெறும் விடயம் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கப்பட்டுள்ளது. எனவே இத்திட்டங்களின் செலவு/பயன்பெறுபேறுகளைப் பொறுத்திருந்தே பார்க்க வேண்டும். ஏனெனில் இவற்றுக்குக் கணிசமான மூலவளங்கள் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளன.

“நெடுஞ்சாலைகளையும், பாலங்களையும், அமைக்கவோ, அகலமாக்கவோ, சீர்படுத்தவோ மேற்கொள்ளும் முடிவுகள் (பாலங்களில் நெரிசல், போக்குவரத்து நெரிசல் போன்ற) வெளித்தோற்றங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டே செய்யப்படுகின்றன. இவற்றுக்கான காரணங்களோ, இவற்றுக்குப் பொருத்தமான தீர்வுகளோ கருத்திற் கொள்ளப்படுவதில்லை” என்ற முடிவுக்கு வருதல் பிழையாகாது.

ஸ்ரீலங்காவிற்கு போக்குவரத்துப் பிரச்சினைக்கு ஒரு தீர்வினைநோக்கி

முதற்கண் எதிர்கால நலனைக் கருதிப் பின் வருவனவற்றின் அடிப்படையில் ஒரு கொள்கையை வகுத்துக் கொள்ளல் வேண்டும் :

(அ) (மக்களையும் பொருள்களையும் அடிப்படையாகக் கொண்டு) மெய்யான பிரச்சினைகளை இனங்காணுதல்.

(ஆ) நம்பகமான புள்ளிவிவரங்களைச் சேகரித்தல்.

(இ) பெறக்கூடிய தொழில்நுட்பங்களைப்பற்றிய அறிவு.

இத்தகைய ஆய்வுக்கு, முதலில் நகரத் திட்டவியலாளர், போக்குவரத்துத் தொழில்நுட்பவியலாளர், மூலவளவியலறிஞர், புள்ளிவிவரவியலாளர், பொருளியலாளர் ஆகியோரது ஆற்றல்கள் ஒருங்கிணைய வேண்டும். அதையடுத்து நடைமுறையிலுள்ள சமூக, அரசியற் சித்தாந்தங்களின் அடிப்படையில் அவர்கள் கூட்டாக ஒரு செயற்திட்டத்தை வகுக்க வேண்டும்.

ரோம சமாஜம் (Club of Rome) “எல்லையுள்ள மூலவளங்கள்” பற்றிய அதன் ஆய்வை வெளியிட்ட பின் ஒரு

நாட்டின் அபிவிருத்தித் திட்டத்தில் அருமையான மூலவளங்களைச் சிக்கனமாயும், திறமையாயும், பயன்படுத்துவதற்கு முதன்மையளிக்க வேண்டும் என்ற கருத்து வலியுறுத்தப்பட்டு வருகிறது. போக்குவரத்துக்கும் இது பொருந்தும்.

எனவே ஸ்ரீலங்காவில் போக்குவரத்தின் எதிர்காலத்தை முன்னிட்டுப் பின்வரும் விடயங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு ஒரு கொள்கை வகுக்கப்படுவது விரும்பத்தக்கது :

1. போக்குவரத்தின் அவசியத்தைக் குறைக்கும் வகையில் நடவடிக்கைகளை ஓரிடப்படுத்தல்.
2. மிருகவலு, மனிதவலு, மின்வலு ஆகியவற்றை அவற்றின் ஒழுங்கு நிரம்படியே இயன்ற வேளைகள் யாவற்றிலும் பயன்படுத்துவது.
3. முடிந்தவரை தெருக்களுக்குப் பதில் கால்வாய்களையும், புகையிரதங்களையும் பயன்படுத்துவது.
4. சொந்த வாகனங்களுக்குப் பதில் பொதுவாகன சேவையையே பயன்படுத்துவது.
5. தனிப்பட்ட வாகனங்களின் வசதியைக் கருதித் தெருக்களையும், பாலங்களையும் அகலமாக்க நெடுஞ்சாலையபிவிருத்திக்கு ஒதுக்கும் நிதிகளைக் கிராமப்புறத்தெருவமைப்புக்கும், பாரமான வாகனங்கள் ஓடும் தெருக்களின் அத்திவாரங்களை உறுதிப்படுத்தவும் செலவழித்தல்.

உலகப் புகையிரதப் பாதையின் போக்குகள்

கடந்த சில ஆண்டுகளில் காணக்கூடியதான உலகப் புகையிரதப் பாதையின் அபிவிருத்தியில், சோஷலிஸ நாடுகளிலே புதிய பாதைகள் நிர்மாணிக்கப்படுதலும், உலகம் முழுவதும் கணிசமான அளவு மின்வண்டித் தொடராக மாறுதலும், அபிவிருத்தியடைந்த நாடுகளில் சரக்குகளுக்கான கொள்கலப்படுத்துதலும் அலகடிப்படை வண்டிகளும் அமைத்தலும், தலைநகரங்களிலே செயற்கைப் பண்பூட்டப்பட்ட ‘மேட்ரோ’ பாதைகள் அமைத்தலும், ஐக்கிய அமெரிக்காவில் புகையிரதப் பாதையின் நொடிப்பும் முக்கிய அம்சங்களாக இருந்தன.

இறுதியாகச் சொல்லப்பட்ட, தனியார் தொழிற்சாலைகளின் கோட்டையாக விளங்கும் ஐக்கிய அமெரிக்காவுடன் ஆரம்பித்தால், வடகிழக்கில் தனியார் துறைக்குச் சொந்தமாகவுள்ள பெரும் பாலான புகையிரதப் பாதைகளிலும், மத்திய மேற்கிலுள்ள இன்னொன்றிலும் நொடிப்பு நிலை ஏற்பட்டுள்ளதால், அத்தொழில் இரண்டாக நிலையை அடைந்துள்ளது. ஏன்? நகரங்களுக்கிடையிலான சில புகையிரதங்களை எடுத்து நடத்தினால் நடத்துவதற்குக் காங்கிரஸ் “அம் ராக்” என்ற நிறுவனத்தை அமைத்திருக்காவிட்டால், வாடிக்கைப் பயணிகள் புகையிரதங்களும் சுரங்கப் புகையிரதங்களும் தவிர்ந்த ஏனைய பிரயாணிகள் வண்டிகள் கடந்த காலப் பொருள்களாகவே மாறிவிருக்கும். ஏன்? வடகிழக்கிலுள்ள எல்லாச் சுரங்கப் புகை வண்டிகளையும் அல்லது பெரும் பாலானவற்றை நடத்துவதற்கு, இப்பொழுது காங்கிரஸ் ‘கொன் ரயில்’ என்ற நிறுவனத்தைத் துவக்குவது பற்றி ஆலோசித்து வருகின்றது. இதற்கான விடை மிகச் சிக்கலானது. கடந்த பத்தாண்டுகளுக்கிடையில், எவ்வளவு சீக்கிரமாக அனுமதிக்கப்பட்டார்களோ அவ்வளவு சீக்கிரமாகவே பிரயாணிகள் புகையிரதங்கள் அகற்றப்பட்டன. ஐந்து வேலையாட் குழு வேலை செய்யக் கோரும் பழைய ஊழியச் சட்டங்களினாலேதான் சுரங்கப் புகையிரதங்கள் ஆளப்படுகின்றன. அவற்றின் உச்ச நாள் களிலே தேவைக்கும் அதிகமாகப் புகையிரதப் பாதைகள் அமைக்கப்பட்டிருக்கலாம். பிரயாணிகள் தமது கார்களையும், பேருந்துப் பாதைகளையும், ஆகாய விமானப் பாதைகளையும் நாடுகின்றார்கள். மென்பார் உயர் மதிப்பிலை நெடுஞ்சாலை லொறிகள் நாடப்படுகின்றன. ஒரு காலத்தில் ஐக்கிய அமெரிக்காவின் நிர்மாணத்திற்கும், அபிவிருத்திக்கும், கட்டுக்கோப்புக்கும் ஆதாரமாக விளங்கிய புகையிரதப் பாதைகள், மேலே கூறப்பட்ட காரணங்களினாலும், கூட்டாட்சியின் (விலைகள், பாதைகள், பரிமாற்றம், ஒன்றிணைதல் முதலியன பற்றிய) மேலதிகக் கட்டுப்பாட்டு விதிமுறைகளினாலும், புகையிரதப் பாதை என்ற மூலவளங்களைத் தேசியமயப்படுத்துதல் பகுத்தறிவான வழி என்பதைப் பரிசீலிக்க அசலான

அமெரிக்க உணர்ச்சி நிலை இடந்தராததினாலும், ஏனைய நாடுகள் தேசிய வரிகளிலிருந்து சரிக் கட்டும் தொகையை வாணிகக் கணக்குமுறை நடத்தங்களாக எதிர் நோக்குவதினாலும், புகையிரதப் பாதைகள் நொடியத் தொடங்கின.

சுரக்குப் பெட்டிப் பாரம் அல்லது குறைவான பாரம் ஏற்றிச் செல்வதற்குப் பதிலாக, (இரண்டு முதல் இருபதாயிரம் தொன் வரையிலும்) புகையிரத வண்டிப் பாரங்கள் எடுத்துச் செல்லத்தக்க அலகடிப்படைப் புகையிரதங்கள் ஒட்டுவதன் மூலமும், தொழிற்சாலைகள் மயப்படுத்தப்பட்ட உலகத்திலெல்லாம் மூல இடம் சென்றடையும் இடம் ஆகிய இடங்களில் சுரக்கு ஏற்றுவதற்கு அல்லது இதற்கு வதற்கு (20' X 10' X 8' அல்லது 40' X 10' X 8' போன்ற) பெரிய கொள்கலன்கள் பயன்படுத்துவதின் மூலமும், மிகுவிளையுள்ள புகையிரதப் பாதை, துறைமுகம், (உலகம் முழுவதும் அரிதான மூலவளமாகும்) கப்பற் தொழிற்சாலை ஆகியவற்றின் இயக்கத்திற்கும் உற்பத்தித் திறனுக்கும் மட்டுமல்லாமல், சுரக்குகளின் இயக்கத்திற்கும் உற்பத்தித் திறனுக்குங்கூட ஒரு வேகம் இணைக்கப்பட்டுள்ளது. சுரக்குகளைக் கையாளுதல் இயந்திர மயமாக்கப்பட்டுள்ளது. இதனால் குறைவான தொழிலாளரே தேவைப்படுவார்கள். இவர்கள் அபிவிருத்தியடைந்த நாடுகளில் அரிதாகவே காணப்படுகின்றார்கள்.

பெரிய நகரங்களில், அநேகமாக 10 இலட்சம் அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட ஜனத் தொகை உள்ளவற்றில், ‘மேட் ரோ’ புகையிரதங்களுக்கான (சுரங்கப் பாதை, உயர்ந்த பாதை, இடைத்தர அளவுக் கடுகதி நெடுஞ்சாலைகள்) பாதைகள் பெருத்த செலவில் நிர்மாணிக்கப்படுகின்றன அல்லது விரிவுபடுத்தப்படுகின்றன. இதன் மூலம் போக்குவரவு நெருக்கடிகள் வெல்லப்படுவதுடன், தனிப்பட்ட காரர்கள் ஓட்டிச் செல்பவர்களிலும் பார்க்கத் துரிதமான பயணம் பொதுவான பிரயாணிகளுக்குக் கிடைக்கக் கூடிய சாத்தியமும் ஏற்படுகிறது. சோவியத் ரூஷியாவிலும், சீனாவிலும், அநேகமான சோஷலிஸ நாடுகளிலும், கனடாவிலும், யப்பானிலும் முற்றிலும் புதிய

புகையிரதப் பாதைகள் நிர்மாணிக்கப்படுகின்றன. அவற்றுள் சில கணிசமான நீளம் உடையவை.

கனடாவில் புதிதாகத் திறக்கப்பட்டுள்ள பாதையின் நோக்கம் வடக்குப் பிராந்தியங்களுக்குக் கனிப்பொருள்களை எடுத்துச் செல்வதுதான். உள்ள பாதைகளின் நெருக்கடியைத் தவிர்த்து அவை மேலும் சிறப்பான முறையில் சுரக்கு — மெது பயணிகள் போக்குவரத்தைக் கவனிக்கச் செய்யும் அதேவேளையில், ஆகாய விமானப் பாதையிலும் பார்க்கச் சிறப்பான முறையிலே, ஒழுங்கான நேர இடைவெளிகளில் ஓடும் மிக விரைவான ‘சிங்கான் சன்’ பயணிகள் புகையிரதச் சேவை மூலம் நகரங்களுக்கிடையிலான பிரயாணிகளுக்கு வசதி செய்து கொடுப்பதற்காக, யப்பான் முழுவதும் வலைப் பின்னலைப் போன்று புகையிரதப் பாதைகள் அமைக்கப்படுகின்றன. இதிலும் பார்க்க எல்லைக்கட்டுடைய இத்தகைய திட்டங்களை பிரான்சும் இத்தாலியும் செயற்படுத்துகின்றன. ஆனால், பயணிகள் வண்டிகள் சுரக்கு வண்டிகள், ஆகிய இரு தரத்தின் கூட்டு உபயோகத்திற்காகப் புகையிரதப் பாதைகள் சோஷலிஸ நாடுகளிலே அமைக்கப்படுகின்றன.

மின்சார மயப்படுத்துதல் புதிய — பெரிய சகாப்தத்தை அடைந்துள்ளது. தெரிவு செய்யப்பட்ட நாடுகளில் எவ்வளவு புகையிரத மைல்களும், மொத்தத் தொன் மைல்களும் மின்சார மயமாக்கப்பட்டிருக்கின்றது என்பதை அறியலாம். 1974 இலும் 1975 இலும் குறிப்பிடத்தக்க அபிவிருத்திகள் அல்லது அறிவிக்கப்பட்ட திட்டங்கள் சில பின்வரும் சிறிய பட்டியலில் அடங்கியுள்ளன. அநேகமானவை உயர்ந்த வோல்ட்ஜ் ஆடல் ஓட்டம் (11000 வோல்ட்ஜ் தொடக்கம் 25000 வரை மட்டுமல்லாமல், 50000 வோல்ட்ஜ் வரையிலுங்கூட) உடையவை. வர்த்தக அதிர்வெண் 50 ஹேஸ் மோல்ட்ஸ் அல்லது 60 ஹேஸ் மோல்ட்ஸ் ஆகும். ஆனாலும், சில மரபு ரீதியான நேரோட்டம் 3000 வோல்ட்ஜ் அல்லது 1500 வோல்ட்ஜ் ஆகவும் அமையும். ‘மேட் ரோ’ நகர அதிவிரைவுப் பயணப் புகையிரதப் பாதையா மட்டும் பயன்படும் மூன்றுவது

பாதையான உயரமான இணைத் தொடரிலிருந்து இவை அனைத்தும் “சாறு” பெறும்.

டென்மார்க்:

பிரதான பாதையை மின்சார மயப்படுத்துவதற்கான திட்டங்கள் 1975 செப்டெம்பரில் நாடாளுமன்றத்திலே சமர்ப்பிக்கப்பட்டன.

கிறீஸ்:

1976-1980ற்கான ஐந்தாண்டுத் திட்டம், ஏதென்ஸுக்கும் டொமோக்கோஸுக்கும் இடையிலுள்ள பிரதான பாதையை மின்சாரப் படுத்துதலையும் அடக்கியுள்ளது.

ஐக்கிய அமெரிக்கா

வாஷிங்டன் — பல்டிமோர் — விலிங்டன் — பிலாடெல்பியா — நியூ யோர்க் — நியூ ஹேவன் — பொஸ்டன் ஆகியவற்றிற்கு இடையில் இடைவெளி மின்சாரப் பாதையை விஸ்தரிக்க அம்ராக் திட்டமிட்டுள்ளது.

பின்லாந்து:

1985ஆம் ஆண்டளவில் புகையிரதப் பாதையின் 50% மின்சார மயமாக்கப்பட்டு விடும்.

பிரித்தானியா:

லண்டன் — கிளாஸ்கோ மேற்குக் கரைப் பாதை, 1974 மே மாதத்தில் மின்சார மயமாக்கல் பூரணப்படுத்தப்பட்டதைத் தொடர்ந்து, லண்டனிலிருந்து ஹேத்போர்டிற்கும் கேம்பிரிஜ்ஜுக்குமான பாதைகளில் 1976இல் மின்சார வண்டிகள் ஓடச் செய்வதற்கான ஆயத்த வேலைகள் இப்பொழுது மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

இத்தாலி:

சியாம்பிளோ — கொல்லேபேரோ (ரோம் — நேப்பல்ஸ் பிரதான பாதையின் ஒரு பகுதி) பாதையை மின்சார மயப்படுத்தும் வேலை 1975ம் ஆண்டு தொடக்கி வைக்கப்பட்டுள்ளது. சியாம்பிளோவுக்குக் கஸ்ஸேர்டாவுக்குமிடையிலுள்ள 200 கிலோமீட்டர் பாதை இப்பொழுது மின்சார மயமாக்கப்படுகின்றது. திட்டத்தில் அடுத்ததாகக் கிழக்குக் கரையிலுள்ள ரீமினி — ராவன்னா — பேரேரா பாதை மின்சார மயமாக்கப்படும்.

ஹைவான்:

மேற்குக் கரையின் பிரதான பாதையின் 494 கிலோமீட்டர்

டர் பாதையை மின்சாரப் படுத்தும் வேலையை இப்பொழுது பிரித்தானிய ஒப்பந்தக்காரர்கள் தொடங்கியுள்ளார்கள்.

போர்த்துக்கல்:

1974 - 1979 திட்டத்தின்படி மின்சார மயமாக்கப்பட்ட பாதையின் தூரம் 470 கிலோமீட்டராக அதிகரிக்கும்.

பரகுவே:

அசன்சியேனுக்கும் கேமேனுக்கும் இடைப்பட்ட 400 கிலோமீட்டர் பாதை யப்பானிய உதவியுடன் மின்சார மயமாக்கப்படும்.

மேற்கு ஜேர்மனி:

பிரதான பாதையில் மேலும் 276 கிலோமீட்டர் முழுமையாக்கப்பட்டு, 1975ஆம் ஆண்டின் இறுதிக்கிடையில் மின்சார மயமாக்குதலுக்கு ஒப்படைக்கப்படும்.

பாகிஸ்தான்:

கானோவால் — சமசாட்டா (73 மைல்கள்), லாகூர் — ராவல்பிண்டி (180 மைல்கள்) ஆகியவற்றின் மின்சார மயமாக்கலுக்கான திட்டங்கள் 1975ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதத்தில் பிரசுரிக்கப்பட்டன.

போலந்து:

ஸாவிர்சு — ரட்ஸீஸ் பாதையின் 143 கிலோமீட்டர் தூரம் 1976ஆம் ஆண்டில் மின்சார மயமாக முழுமை பெறும்.

சோவியத் தூர கிழக்கு:

ரான்ஸ் — சைபிரியன் புகையிரதப் பாதை முழுவதையும் மின்சார மயமாக்குவதுடன் கூடவே, புதிய “பி.ஏ.எம்.” குறுக்காக வெட்டிச் செல்லும் (கிரஸ்நோயார்க் — லேனாசேய்ஸ்க் — ஆமூரிலுள்ள கொம்ஸோ மொல்ஸ்க்) 3200 கிலோமீட்டர் நீளமுள்ள பாதையும் ஆரம்பத்தில் டிசல் வண்டிகள் உபயோகித்த பின்னர், மின்சார மயமாக்கப்படும்.

பஸ்கேரியா:

1945ஆம் ஆண்டிலிருந்து 957 கிலோமீட்டர் நீளமுள்ள புதிய பாதைகள் கட்டப்பட்டுள்ளன. 1972இல் 1,016 கிலோமீட்டர் பாதை மின்சார மயமாக்கப்பட்டுவிட்டது. ஆரவது ஐந்தாண்டுத் திட்டம் மேலும் 596 கிலோமீட்டர் பாதையை மின்சார மயமாக்குவதையும் அடக்கியுள்ளது.

ஸ்பெயின்:

1974 - 1977 திட்டத்தின்படி மின்சார மயமாக்கப்பட்ட பாதை 3,400 கிலோமீட்டரிலிருந்து 6700 கிலோமீட்டராக உயரும். 3300 கிலோமீட்டர் தூரம் புதிதாக மின்சார மயமாக்கப்படும்.

பயணிகள் போக்குவரத்திற்கான கட்டணம்

ஓர் ஆண்டிற்கு முன்னாலோ என்னவோ, இரண்டு வார காலத்திற்கு ரோமிலுள்ள அமிழ்தண்டீர்திகளும் பேருந்துகளும் இலவசச் சேவை ஆற்றின. இந்தப் பரிசோதனையின் நோக்கம், நகரத்துப் பயணிகளைத் தமது கார்களுக்கும் ஸ்கூட்டர்களுக்கும் தமது புறநகர் வீடுகளில் வைத்துவிட்டுப் பகிரங்கப் போக்குவரத்துச் சேவையை உபயோகிக்கத் தூண்டுவதாகும். சமூகவியல் மதிப்புகளின்படி, தனியார் வாகனங்களினால் ஏற்படும் போக்குவரத்து நெரிசல், காற்றுத்தீட்டு, இரைச்சல் ஆகியவற்றிற்கு ஈடுசெய்ய இலவசப் போக்குவரத்துச் சேவைகளைந்த செலவு பிடிக்கலாம் என்று அந்த நகரம் நினைத்திருக்கலாம். இந்தப் பரிசோதனை பிரதிபலிப்பு ஏற்படுத்தத் தக்க பயணிகளைக் கவரத் தவறியதுடன், மக்கள் தனியார் வாகனம் அல்லது பகிரங்க வாகனம் என்று தெரிவு செய்வதிலே செலவு முக்கிய அங்கம் வகிக்கவில்லை என்பதையும் எண்பித்தது.

நொற்றின் ஹயில், புறஎல்லைக் கார் நிற்குமிடத்திற்கும் நகரமத்திக்கும் இடையில் ஓடும் பேருந்துகள் இலவசச் சேவையே இயற்றுகின்றன. பேருந்துகள் போகக் கூடிய இடங்களுக்குக் காரர்களின் நடமாட்டம் தடுத்து வைக்கப்பட்டுள்ளபடியால், இந்தத் திட்டம் வெற்றியளித்துள்ளது. அப்படியானால், ஏன் பேருந்துகள் பயணித்தற்கு மாறக்கூடாது? நொற்றின்ஹம் தந்துள்ள பதில்கள் இவையே. ஒன்று, காரோட்டிகளுடைய கட்டுப்பாட்டிற்குப் பரிவர்த்தனையாக ஏதாவது சலுகையை வியாபாரஞ் செய்ய வேண்டும். இரண்டாவதாக, மோட்டார் காரர்கள் மோதுவதைத் தடுக்க நெருக்கடியின் சமூக விலையுடனும், மிகஉயர்ந்த வரி விதித்தினை இறுக்கும் மத்திய வியாபாரம் மாவட்டத்தைத் தாராளப்படுத்துவதுடனும் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கையில்

விசேட பேருந்துகள் ஓட்டுவதற்கான செலவு அற்பமானது.

ரோமும் நொற்றின் ஹாழும் ஏனையனவும் இட நெருக்கடியைத் தவிர்க்கும் திட்டத்தின் அம்சமாகவே இலவச பேருந்துச் சேவைகளை முயன்றிருக்கின்றன. ஏனையன மூலவளத் தட்டுப் பாட்டினை வெற்றிகாணும் மார்க்கமாகவும் இலவசப் பயணங்கள் பற்றிச் சிந்திக்கின்றன. மனித சக்தி குறைவாக உள்ள நாடுகளில் அமிழ்தண்டீர்திகளுக்கும் பேருந்துகளுக்கும் நடத்துநர்களைக் கண்டுபிடிப்பது கடினம். அவ்வாறு அமர்த்தினால் மொத்தப் பயணச் செலவில் 40% வரையிலும் இதற்காகச் செலவாகும். கட்டணங்கள் செலவினத்தை ஈடு செய்யாது போனால், 40% விலை மீட்க இயலாததாக அமையும். ஒரு மனிதனை ஓட்டி நடத்துவதும் பொது வழக்கில் உண்டு. ஆனால் (எவ்வளவுதான் நுட்பமான உபகரணங்களை உபயோகித்த போதிலும்) கட்டணம் அறவிடுதலும் பயணச்சீட்டு வழங்கலும் வாகனத்தின் ஓட்டத்தை மந்தமடையச் செய்வதின் பயனாகப் பயணஞ் செய்யப்பட்ட தூரத்திற்கான மொத்தச் செலவு அதிகரிப்பதினால் இது முழுமையான பதிலாக அமைய மாட்டாது.

எனவே, கட்டணங்களைப் பொதுவான தீர்வைகள் மூலமும், வரிகளுக்கான முறைமை மூலமும் அறவிட்டு, மனித ஆற்றலுக்கான செலவினை மிச்சப் படுத்தலாம் என்றும் விவாதிக்கப்படுகின்றது.

எல்லாப் பயணங்களும் இலவசமாக அமைந்தால் "சும்மா" பயணங்கள் வரையறையற்றதாக அமையும் என விமர்சகர்கள் கூறிய போதிலும், பயணம் தன்னளவில் ஓர் இலக்காக அமையாததினாலும், மிக நவீனத்துவம் அடைந்துள்ள பகிரங்கப் போக்குவரத்து வாகனத்திலே கூட பயணம் மகிழ்ச்சியாக அமையாததினாலும், சும்மா பயணங்கள் செய்வது பற்றிய விமர்சனரீதியான மிகு உற்சாகம் சீக்கிரமே தளர்ந்து, பயணத்தின் சாதாரண தேவையின் பரிமாணத்திற்குச் சுருங்கிவிடும் என இதனைப் பிரேரிப்பவர்கள் கூறுகின்றார்கள்.

கட்டணத்தை வருலிப்பதில் உள்ள பிரச்சினையை இலகுபடுத்துவதற்காக, ஒரே கட்டண முறைமைகள் (குறிப்பாக ஐக்கிய

அமெரிக்காவில்) அடிக்கடி பழக்கத்திற்குக் கொண்டுவரப்பட்டன. கட்டணம் இலாப நோக்கமுடையதாக நிர்ணயிக்கப்பட்டால், சிறிய தூரத்துப் பயணிகொடுக்க வேண்டிய தொகையிலும் பார்க்க அதிகம் பங்கு செலுத்துவதின் மூலம், அதிக தூரப் பயணியின் கட்டணத்திற்கு ஈடுசெய்யப்படுகின்றது. ஆனால் பிறிதோர் பிரச்சினை உண்டு. சேர்விடத்திற்கு அப்பாலும் அபிவிருத்தி தொடர்வதினால், பாதையை விஸ்தரிப்பதற்கு ஒரே கட்டண முறை தடையாக இருக்கின்றது.

நெடுந்தூரப் புகையிரதப் பயணங்களுக்கும் இலவசப் பயணத்தைச் சிந்தித்துப் பார்க்க முடியுமா? ஊதாரித் தனமான கேள்விகளை அவை ஊக்கப்படுத்துமா? உதாரணமாக, நெடுந்தூர வாடிக் கைப் பயணத்தை அவை ஊக்கப் படுத்துமா? மூலவளங்களைக் குவிக்கும் பயணப் பாகங்களிலிருந்து வேறுபட்ட விதத்திலே தேவை இருக்குமானால், தேசம் நயமடையும். உள்ளார்ந்த வருவாய்களை மறுசரிப்படுத்துவதால் மட்டுமே பிரச்சினை ஏற்படும். ஆனால், பயணமற்றதிலிருந்து தேவைக்குத் தேவையை மீறிய தூண்டுதல் ஏற்பட்டால், நிலை வேறு விதமாக இருக்கும்.

சாத்தியமற்றது அல்லது விரும்பத்தக்கதல்ல என்று முழுமையான இலவசப் பயணம் நிராகரிக்கப்பட்டால், வைத்திய சாலைச் சேவைக்காக இருபத்தைந்து சதத்தினை, அடையாளக் கட்டணமாக வருலித்தல் சரியானதாக இருக்குமா?

தூண்டு விழும் தொகையை உள்ளூராட்சி மன்றம் அல்லது மத்திய அரசு மான்யம் வழங்குவதன் மூலம் சரி செய்யப்படும், வேறு வார்த்தைகளிலே சொல்வதானால், குறிப்பிட்ட பயணிக்குப் பதிலாக இது வரியிறுப்பாளரின் செலுத்தப்படுகின்றது.

இந்த மான்யம் உலகிலுள்ள எல்லா இடங்களிலும் ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளது. விருப்ப மில்லாவிட்டாலுங் கூட, இந்த மெய்ம்மை பெயரளவில் ஸ்ரீலங்காவில் ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளது. வேறிடங்களில் இந்தக் கருத்துவம் விருப்பத்துடன் ஏற்றுக்கொள்ளப் பட்டுள்ளது.

உதாரணமாக, 1973இல் பிரித்தானியப் புகையிரதப் பாதை

மத்திய அரசிடமிருந்தும் பல்வேறு பிராந்திய அரசுகளிலிருந்தும் மொத்தமாக 910 இலட்சம் பவுனை மான்யமாகப் பெற்ற பின்னரும், 50 இலட்சம் பவுனை நட்டம் கண்டுள்ளது.

ஐக்கிய அமெரிக்காவின் பயணிப் புகையிரதங்களை ஓட்டுவதற்கு ஏகபோக உரிமை பெற்றுள்ள மருவிய கூட்டாட்சி நிறுவனமான 'அம்ராக்', வேறெவ்விதச் செயல்முற்சிகளிலும் ஈடுபடாதிருந்த போதிலும், 1974இல் 19 கோடி டாலர் மான்யம் பெற்ற பின்னர், 52.9 கோடி டாலர் நட்டம் கண்டுள்ளது. ஓட்டுவதற்கான நட்டங்களையும் மூலதன நன்கொடைகளையும் சமஷ்டி அரசே செலுத்தியது; தொடர்ந்தும் செலுத்தி வருகிறது.

(பேருந்துகளையும் சுரங்கப்புகையிரதங்களையும் நடத்தும் நிறுவனமான) சிக்காகோ ஊடுகடப்பு அதிகாரம் 1974இல் 6.2 கோடி டாலர் நட்டம் கண்டுள்ளது. விருப்பத்திற்கு மாறாக பணியாற்றுகையைப் பிணை எடுத்தது போன்று அல்லாது, கொள்கை அடிப்படைச் செயலாக நகரமும், வட்டமும், மாநில அரசும் நட்டத்தைப் பங்கீட்டுக் கொண்டன.

இந்த நாடுகளிலே, பேருந்தொகையான கார்களினால் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ள இடநெருக்கடியினாலேதான் இந்தப் பிரச்சினைகள் எழுந்துள்ளன என்பது உண்மையே. நெடுஞ்சாலையிலுள்ள சில பகுதி மக்களையேனும் பகிரங்கப் போக்குவரத்து நிறுவனம் ஏற்றுக் கொள்ளாவிட்டால், அவர்கள் மூச்சுத் திணறிச் செத்துப் போவார்கள். எனவே, ஊடுகடப்பு பயணிகளும் நெடுஞ்சாலைப் பாவனையாளரும் இந்த ஊடுகடப்பு நடைபெற்றுக் கொண்டிருப்பதற்குக் கூவி செலுத்தத் தயாராக இருக்கிறார்கள். மோட்டார் கார்களுடைய கூட்டத்தினால் மந்தகதிப் பேருந்துச் சேவை, ஆதரவு போதாமையினால் ஆதரவினால் குறுகிய வருவாய் ஆகியன பகிரங்கப் போக்குவரத்துப் பிரச்சினையின் பகுதிகளாம்.

வளர்முக நாடுகளிலே கார்களின் எண்ணிக்கை குறைவு. கார்களை வைத்திருப்பவர்களும் உபயோகிப்பவர்களும் இவ்வாறு குறைவாக வைத்துக் கொள்வதில் ஆதாயம் உண்டு. எனவே, நல்ல பகிரங்கப் பயணிகள்

போக்குவரத்துச் சேவைக்காக எல்லோரும் கூலி செலுத்துவது, உண்மையில் மான்யமல்ல, பெறப்படும் நன்மைகளுக்கான கட்டணமாகவே அமையும்.

உலகப் போக்குவரத்துப் போக்குகள்

சரக்குகளினதும் பயணிகளினதும் போக்குவரத்தில் புகையிரதப் பாதையும் நீர்ப்பாதையும் வகித்த முக்கிய பங்கு 1920க்களில் உலகளாவிய உச்ச வளர்ச்சி அடைந்த பின், குறிப்பிடக் கூடிய அளவுக்கு வீழ்ச்சி அடைந்ததுடன், ஓரளவுக்கு அதிவிருந்து மாற்ற முடியாத தன்மையையும் அடைந்துள்ளது.

சிறிய அளவு உள்ளக எரிதல் எந்திரங்களின் வளர்ச்சியும், ஆகாய விமானம் வகுத்த மைத்தமையும் இந்த வீழ்ச்சிக்கு மூல காரணியாகும். இவ்விரு அபிவிருத்திகளும் பெருஞ்சாலைகளையும் ஆகாய விமானத்தளங்களையும் உருவரை செய்வதிலும், நிர்மாணிப்பதிலும், மகாமை செய்வதிலும் அவற்றை ஒழுங்கு சீராக்கும் சாதனங்களிலும் மகத்தான முன்னேற்றத் தாவுதல்களுக்கு வலுச் சேர்த்துள்ளன. திரவங்களின் போக்குவரத்துச் சாதனமாகக் குழாய் இணைப்புகளும் கணிசமான அளவுக்குப் பிரவேசித்துள்ளன.

புகையிரதப் பாதையையும் நீர்ப் பாதையையும் விட்டு விலகிய பெருஞ்சாலை, ஆகாயம், குழாய் ஆகிய இந்தப் போக்குகள் 'ஓ.ஈ.ஸி.டி.' (OECD) நாடுகளிலே தான் மிகத் தெரியக் காட்டுவதாக உள்ளது. இந்தப் போக்கு எங்கே துவங்கியதோ, அங்கே அதனை உடைத்த மூன்று காரணிகளும் மந்தமடையத் துவங்கியுள்ள நேரத்தில், 1974 செப்ரெம்பரில் புடாபஸ்டில் நடைபெற்ற சர்வதேசிய சாலைச் சம்மேளன மாநாடு சாட்சிய மளிப்பது போல, கிழக்கு ஐரோப்பாவிலும் இந்தப் போக்குகள் தலைதாக்கத் துவங்கியுள்ளன. இரண்டு எதிர் அம்சங்களும் ஒன்றுடன் ஒன்று தொடர் புடையன போலும். ஏனெனில், 'ஓ.ஈ.ஸி.டி.' விமான வளர்ச்சியும் மோட்டார் வளர்ச்சியும் வீழ்ச்சி யடையா விட்டாலும் மந்தமடையத் துவங்கியுள்ளதால் உற்பத்தியாளர் சோஷலிஸ ஐரோப்பிய நாடுகளில், தமது உற்பத்திப் பொருள்களுக்கும் தொழில் நுட்பங்களுக்கும் உள்ளார்ந்த வாய்ப்புடைய

அகலிய சந்தைக்கு மசகிட விரும்பியிருக்கலாம்.

ஐக்கிய அமெரிக்கா, யப்பான், மேற்கு ஐரோப்பா, ஆகிய வற்றின் மோட்டார் வளர்ச்சியையும் விமான வளர்ச்சியையும் உடைத்த மூன்று முக்கிய சக்திகளாவன: ஆற்றல் (விலையும் எதிர்நோக்கப்படும் தட்டுப்பாடும்), தீட்டு (காற்றும் சத்தமும்), இடத் தட்டுப்பாடு (திருத்த முடியாத இடநெருக்கடி)

உலக வளர்ச்சியின் எல்லைக் கட்டுகள் முடிவடைய மூல வளங்கள் பற்றி ரோம் கழகம் போன்றவை சமூகவியற் பொருளியல் ஆராய்வுகளில் ஈடுபட்டதி விருந்து, மோட்டார் கார் எல்லைக்கட்டுடைய எரிபொருள் உலோக வளங்களை எவ்வாறு நுகர்கின்றது, உள்ளக எரி எந்திரங்களும் காற்றுத் தீட்டும் சத்தமும் மனித அசௌகரியத் திற்கு அப்பால் செளக்கியத் திற்கு எவ்வாறு அச்சுறுத்தலாக இருக்கின்றது, அவற்றிலே வர்த்தகமும் கலாசாரமும் எவ்வாறு மூச்சுத் திருகப்படுகின்றது என்பனவற்றை ஆராய்வதற்கு 'ஓ.ஈ.ஸி.டி.' ஆதரவளிக்கின்றது.

தொழில் மயத்தின் தீட்டு (பவனம், வெப்பம், சத்தம்), ஆகாய விமானத் தளச் சத்தம், கட்டுப்பாடற்ற ஒளியின் புற எழுச்சி, மனிதனால் உண்டாக்கப்படும் சுவாத்திய மாற்றம், காடுகள் அழிக்கப்படுதல் ஆகிய பிரச்சினைகளைச் சூழ்நிலை ஆய்வுக் குழுக்களும் உயிரினச் சூழல் ஆய் வாளரும் எடுத்துக்காட்டியுள்ளார்கள். இதனால், அநேக நாடுகளில் சூழ்நிலைப் பாதுகாப் பிற்கான அரச திணைக்களங்கள் அல்லது நிறுவனங்கள் அமைக் கப்பட்டுள்ளன. பிரான்ஸ் நாட்டில், வாழ்க்கையின் பண்புத் தான ஓர் அமைச்சர் நியமிக்கப் பட்டுள்ளார்.

பிரித்தானிய அமைச்சரும் சூழ்நிலைத் திணைக்களமும், போக் குவரத்து அமைச்சரிடமிருந்து போக்குவரத்து என்ற விடயத் தைப் பொறுப்பேற்றுள்ளமையும் இதனால் போக்குவரத்து அமைச்சு இல்லாமற் போனமையும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்ததாக அமையலாம்.

சத்தம், தீட்டு வெளிப்பாடுகள், வலுக்குவியல் ஆகியவற்றிற்காக நெடுஞ்சாலை உபயோகமும் விமானப் பாதைகளும்

கண்டனத்துக்குள்ளாகியிருக்கின்றன. குடியேறியிருக்கும் சமூகவியற் குழுக்களைப் பிரித்தல், தனிமைப் படுத்துதல், அவர்களுடைய அந்தரங்கங்களை உலகிற்குத் திறந்து காட்டல் ஆகியவற்றிற்காக நெடுஞ்சாலைகளின் நிர்மாணம் கண்டனத்திற்குள்ளாகியிருக்கின்றது.

வெளிப்படுத்தல்கள், புறம் போக்கிச் சத்தம், சில்லுத் தேய்வுச் சத்தம் ஆகிய விடயங்களில் புதிய ஒழுங்குபடுத்தப் பட்ட தரங்களுடன் இசைந் தொழுக மோட்டார் வாகன உற்பத்தியாளர் மனமின்றி ஒப்புக் கொண்டுள்ளார்கள். ஜாதிபதிகளினாலும் அமைச்சர்களினாலும் நியமிக்கப்பட்ட குறிப்பிட்ட பணிக் காக அமைக்கப்பட்ட குழுக்களும் செயலாக்கச் சக்திகளும் மீண்டும் புகையிரதம், அமிழ் தண்டீர்தி, பேருந்து ஆகிய வற்றை உபயோகிக்கும் போக்கினை ஆதரித்து வாதாடிய போதிலும், இன்னமும் குறிப்பிடத் தக்க முன்னேற்றம் காணப்படவில்லை. இதற்கிடையில், உலகெங்கணுமுள்ள அநேகமான புகையிரதப் பாதைகளும், அநேகமான விமானப் பாதைகளும், அதேநமாக பேருந்துப் பாதைகளும் பண நஷ்டமே காட்டி வருதல், இப்பிரச்சினையை மீண்டும் சிக்கலாக்கியுள்ளது. இவ்வாறு தொழிற்றுறை வளர்ச்சி அடைந்துள்ள முதலாளித்துவ நாடுகளில் சரக்குகளிலும் மக்களிலும் போக்குவரத்து நிச்சயமற்ற நிலையை அடைந்துள்ளது. (ஐக்கிய அமெரிக்காவில் தப்பிக்க முடியாத நிலை உள்ளது) இதற்கான தீர்வு அறியப்பட்டுள்ள போதிலும், நுகர்வு வாழ்க்கைப் பாங்கம், சுயநல அக்கறைகள், மாற்றாக நிர்மாணிக்கப்படும் புகையிரதப் பாதைக்கான பங்குச் செலவினங்கள் ஆகியன விரும்பத்தக்க திசையிலே முன்னேற்றத் தடையாக இருக்கின்றன.

செக்கோஸ்லொவாக்கியா தவிர்ந்த சோஷலிஸ நாடுகளிலுள்ள நிலைவரம் வேறு விதமாக அமைந்துள்ளது. மோட்டார்க்கார்களும் அதற்கான மிகப் பெரிய நெடுஞ்சாலைகளும் தவிர்க்க முடியாத வளர்ச்சித் துண்டுதலாக இன்னமும் மாறவில்லை. எனவே அதிகமாக நீர் — புகையிரதப் போக்குவரத்து திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

வரவு செலவுத் திட்டம்

வங்கிகளும் பணவீக்கமும்

உள்ளூர் வங்கிகளுக்கான புதிய உத்தரவுகள்

இவ்வருடத்தில் திட்டவட்டமான கொள்கைகளாக வங்கித் தொழிலில் புதிய நோக்குகளை அறிமுகப்படுத்துவதாக நிதியமைச்சர் நொவெம்பர் 5 அன்று தமது வரவுசெலவு திட்ட உரையில் தெரிவித்தார். கடன் பெறுவதற்குச் சொத்துப் பிணைகளை அளிக்க முடியாது "தமது நல்ல கருத்துக்கள், உடற்பலம் கல்வி ஆதிகயவற்றை மட்டும் அளிக்கக் கூடிய" நிலையிலுள்ளவர்களுக்குக் கான வங்கிக் கடன் உதவி, தேசியமயமாக்கப்பட்ட வங்கிகளின் தீர்மானம் வகுக்கும் செயல் முறைகளைப் பன்முகப்படுத்துதல் என்பன புதிய நடவடிக்கைகளாக அமையும்.

தேசியமயமாக்கப்பட்ட வங்கிகள் மேலும் இரு முக்கிய துறைகளில் செயற்றிறன் மிக்க பங்கினை ஆற்றவேண்டியிருக்கும். முதலாவது தோட்டத் துறையாகும். குறிப்பாக அரசாங்கத்தின் உதவிமான்யத் திட்டங்கள் தேசியமயப்படுத்தப்பட்ட தோட்டங்கள், கைத்தொழில்கள் ஆகியனவற்றிற்கு நிதியுதவுதல், முகவர் நிலையங்களினால் கையாளப்பட்டு வந்த தேயிலை, இறப்பர், தெங்கு ஆகிய ஏற்றுமதிகள் சம்பந்தப்பட்ட வங்கி முறைகள் என்பனவற்றில் தேசியமயமாக்கப்பட்ட வங்கிகள் முக்கிய சேவைகளையாற்ற வேண்டியிருக்கும். இரண்டாவதாக அரசாங்க கூட்டுத்தாபனங்களுக்கான நிதி வழங்கும் செயல் முறைகளை ஒழுங்கு படுத்துதல் நெருங்கிய மேற்பார்வை, நிதிக் கட்டுப்பாட்டினை ஏற்படுத்துதல் என்பனவாகும். அத்துடன் நாட்டின் அபிவிருத்தித் திட்டங்களுக்கான வெளி மூலதனங்களைத் திரட்டவேளிநாட்டு வங்கிகளுக்கு உற்சாகமும் ஊக்கமளித்தலும் நிபுணத்துவம் முகாமைத்துவ திறன்கள் தொழில்நுட்ப அறிவுகளைப் பெற ஊக்கமளித்தலும் இவற்றுள் அடங்கும்.

கற்ற இளைஞரின் முயற்சிகளுக்கு பண உதவி புரிதல்

சொத்தாகவோ உத்தரவாதமாகவோ அளிப்பதற்கு யாது மில்லாத படித்த இளைஞர் புதிய முயற்சிகளை பிரதானமாக கமத்தொழில் சார்ந்தவற்றைத்தாமே நிறுவி நடத்துவதற்கு வங்கிக் கடன் பெறக் கூடிய அளவுக்கு நானயமுள்ளவராவர். இதற்காக உள்ளூர் தேசியமயமாக்கப்பட்ட வங்கித் தொழில் முறைக்கு 10 கோடி ரூபா அளிக்கப்படும். வெறும் கொடுப்பனவாக மாத்திரம் இப்பணம் அமையாது ஒவ்வொரு சந்தர்ப்பத்திலும் வங்கியானது முகாமைச் சேவைகளை அளித்து, திட்ட இயல்தன்மை ஆராய்ச்சிகளைச் செய்வித்து நீடிப்புச் சேவைகளை அளித்து எல்லாத்திட்டங்களும் வெற்றி பெறுவதை உறுதிப்படுத்துமுகமாக வழிகாட்டும், ஆலோசனை வழங்கும். மேற்பார்வை செய்யும்.

பன்முகப்படுத்தல்

தேசியமயமாக்கப்பட்ட வங்கிகளின் கட்டுப்பாடு மத்தியப்படுத்தி இருப்பதோடு தலைமை அலுவலக மட்டத்திலே எல்லாத்தீர்மானங்களும் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன என்பதை அமைச்சர் உணர்ந்தார். இப்போதைய முறையில் தனியார்துறை முதலீட்டுக்கு அனுமதியளித்தல் சிக்கலாகவுள்ளது. அதிகாரிகளின் கட்டுப்பாடுகள் இருப்பதாலேயே ஊழல்கள் தவிர்க்க முடியாது வளர்கின்றன. தீர்மானங்கள் மேற்கொள்வதைப் பன்முகப்படுத்திய தளர்வான வங்கித் தொழில் முறைக்கு மாற்றி விடுதல் இவ்வுழல்களுக்கு முடிவுகாணும் ஒரு முறையாகும். வங்கியின் நிர்வாகம் உள்ளூர் மட்டத்தில் பயனான தீர்மானங்களை எடுக்கத் தக்கதாய் பன்முகப்படுத்தப்படும்.

பெருந்தோட்டத் துறை

மேலும் உற்பத்தியாளருக்கான பல்வேறு உதவிப் பணத்திட்டங்களை நிர்வகிப்பதில் தனது சகபாடிகளுடன் கலந்தாலோசித்து படிவங்களை நிரப்பலும் பிறவும் போன்ற இப்பொழுதுள்ள ஆளும் வகுப்பினர் செயன்முறை

களைத் தவிர்த்து வங்கியினால் நிதியளிக்கப்படுவோருக்கு இச்சேவையை வங்கியே முற்குக் மேற்கொள்வதை உறுதிப்படுத்துதற்கும் அமைச்சர் தீர்மானம் எடுத்துள்ளார். அன்றியும் தேயிலை ரப்பர் கட்டுப்பாட்டாளருக்கும் காணிச் சீர்திருத்த ஆணைக்குழுவுக்கும், இறக்குமதி ஏற்றுமதிக் கட்டுப்பாட்டு திணைக்களத்துக்கும், நானயமாற்றுக் கட்டுப்பாட்டாளருக்கும் கமத் தொழில் அபிவிருத்தியோ வியாபாரமோ தொடர்பாக இத் திணைக்களங்கள் சார்பில் நிதியளிக்கும் நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளும் போது முகவராகவும் செயல்புரியும் பொறுப்பையும் வங்கி மேற்கொள்ளும்.

உதவிப் பணம் கொடுத்தல் அவை முறையாகப் பயன்படுத்தல் பற்றி உண்மையாக மேற்பார்வை செய்தலையும் வங்கி சரிபார்க்கும். முகவராண்மைக் கம்பலிகளின் பெருந்தோட்டத் திணைக்களங்களால் பெருந்தோட்டக் கம்பனிகள் சார்பில் முன்னர் ஆற்றப்பட்டு வந்த கருமங்கள் மிகவும் திறமையுடனும் சீராகவும் வங்கி முறைமை நடைமுறைப்படுத்தும். இதனால் முன்னிருந்த ஏற்பாடுகளில் எழுந்த பல பிரச்சினைகளையும் தவிர்க்கக் கூடியதாகும். வங்கித் தொழில் முறையினுள் இதனைச் சாத்தியமாக்குவதற்கு புது முறைகள் அவசியம். இத்தகைய திசை திருப்பம் குறுகிய காலத்தில் சாதிக் கக் கூடிய தொன்றாகும் என்று அமைச்சர் முழு நம்பிக்கை தெரிவித்துள்ளார்.

அரசுக் கூட்டுத்தாபனங்கள்

அரசு கூட்டுத்தாபனங்களின் நிதித் தேவைகளை வங்கித் துறையிடமிருந்து பெறுவது பற்றிய கொள்கை தெளிவாக வெளியிடப்பட்டுள்ளது. வங்கித் துறை மூலமாக அரசு கூட்டுத்தாபனங்களுக்கு நிதி வழங்கும் முறை தொடர்ந்து கடைபிடிக்கப்படும். ஆனால் பாதகமான வியாபார நிலைமைகள் காரணமாகவோ எதிர்பாராத இடையூறுகள் எவற்றினாலுமோ அன்றி பிழையாக முகாமையினாலோ தேவையான நிதிக் கட்டுப்பாடுகள் இல்லாததினாலோ அரசுக்

கூட்டுத்தாபனம் நடட்டமடைவதாகக் காணப்படும்போது அது பற்றி வங்கி அரசாங்கத்திற்கு அறிவிக்க வேண்டும். அப்பொழுது அரசாங்கம் குறிப்பிட்ட கூட்டுத்தாபனத்துக்குப் பொறுப்பாகவுள்ள அமைச்சு மூலம் அதன் தன்னாண்மையை மட்டுப்படுத்திக் கூட்டுத்தாபன அலுவல்களை முறைப்படுத்துதல் விரும்பத்தக்க தெனக் கருதினால் நன்றாக நிர்வகிக்கப்படாத உள்ளூர் ஆட்சி மன்றங்களையும் கூட்டுறவுச் சங்கங்களையும் திருத்தும் முறையில் நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படும்.

பிறநாட்டு வங்கிகள்

பிறநாட்டு வர்த்தக வங்கிகளின் முயற்சிகள் அரசு கூட்டுத்தாபனங்களினாலோ அரசாங்கத்தினாலோ கட்டுப்படுத்தாதவைகளின் ஏற்றுமதி இறக்குமதி வியாபாரத்திற்கு நிதியளிக்கும் அளவுக்கும் முகவரானமை நிறுவனங்கள் மூலம்தேயிலை, ரப்பர், பெருந்தோட்டங்களுக்கும் ஏற்றுமதி வியாபாரத்துக்கும் நிதியளிக்குமளவுக்கும் மட்டுப்படுத்தப்பட்டிருந்தன. காணிச்சீர்திருத்தத்தின் இரண்டாவது கட்டமாகப் பெருந்தோட்டங்களைத் தேசியமயமாக்குவதுடன் இந்நாட்டின் ஏரும் பெரும் சொத்தாகிய எங்கள் காணிகளின் உடமையும் பொருளாதாரக் கட்டுப்பாடும் இப்பொழுது அரசு கைகளுக்கு மாறியுள்ளது. இச் சூழ்நிலைகளில் வங்கித் தொழில் பணிகள் அவற்றின் பாடுகளுக்குப் பொருத்தமாக தேசியமயமாக்கப்பட்ட துறைக்கு அதாவது இலங்கை வங்கிக்கும் மக்கள் வங்கிக்கும் மாற்றப்படல் வேண்டும். இது பிறநாட்டு வர்த்தக வங்கிகளின் முயற்சிகளைப் பெயரளவில் தேசியமயமாக்கப்படுவதற்கு ஒப்பானதாகும்.

உள்நாட்டு வளங்களைப் பயன்படுத்தி அவற்றை மரபுவழி முதலீட்டு முறைகளுக்கு வழிப்படுத்துவது மாத்திரம் பிறநாட்டு வங்கிகளிடமிருந்து எதிர்பார்ப்பதுவன்று தனியார் மூலவளங்களிலிருந்து பெறப்படும் புதிய பிறநாட்டு மூலதனத்தை புகுத்தி எமது மக்களுக்குப் புதிய

தொழில்களைப் புகட்டி, புதுத்திட்டங்களை அமைத்து தொழில்களைக் கற்பித்து முகாமை உசாவுதல் சேவைகளைச் சீராக்கித் திறமைகளையும் தேர்ச்சிகளையும் வளர்த்து அவர்களுக்கு ஊக்கம் அளித்து எமது நாட்டினை நவீன முறையில் அமைப்பதற்குத் தேவையான தொழில்நுட்பத் தகுதியையும் அறிவையும் பெற்றுக் கொடுத்து, இந்நாட்டினை சர்வதேச சமுதாயத்துடன் சமநிலைக்குக் கொண்டு வருதல் வேண்டும். இந்நோக்கத்தின் பொருட்டு ஏற்கெனவேயுள்ள பிறநாட்டு வர்த்தக வங்கிகளை விட எமது உள்நாட்டு வளங்களைப் பயன்படுத்துவதில் பங்கு கொள்வதற்காகவன்றி புதிய மூலதனம் புதிய சிறப்புத் திறமை, தொழில்நுட்ப அறிவு, முகாமைத் திறன் தகுதி ஆகியவற்றை எமது நாட்டிற்குக் கொண்டு வருவதில் அக்கறையுடன் புதிய பிறநாட்டு வங்கிகள் இந்நாட்டுக்கு வருவதற்கு அழைப்பு விடுக்கப்பட்டுள்ளன.

பணவீக்கம்

வரவு செலவுத்திட்ட ஆரம்ப உரையில் நிதியமைச்சர் பணவீக்கம் பற்றியும் நாணய மதிப்பிற்க்கம் பற்றியும் பேசினார். பணவீக்கம் பற்றி அவர் கருத்துத் தெரிவிக்கையில் “வங்கிக் கடன் மூலம் நிதியளிக்கப்படும் வரவு செலவுத்திட்டப் பற்றாக்குறை பொருத்தமற்றது. ஆனால் எல்லை கடந்த விலை ஏற்றத்தைத் தூண்டாதிருப்பதற்காக அரசாங்கத்துறையையும் தனியார்த் துறையையும் ஒன்றாகக் கொண்டு விதிக்கப்படும் பண நிரம்பலுக்குரிய முழுமையான எல்லைகள் ‘பாதுகாப்பானவை’ என்பதை உறுதிப்படுத்தல் அவசியம். பணவீக்கம் ஒரேயடியாக ஏற்படும் என்பதில் நான் நம்பிக்கை உடையவன் அல்லேன். அது வெறுமனே அபாயகரமான விளைவுகளைக் கொண்ட, மாறுவேடம் பூண்ட ஒரு வரி விதிப்பு முறையாகும்” என்றார். அமைச்சர் தமது உரையில் உலகில் ஏற்பட்டுள்ள பணவீக்கப் போக்குகளையும் எடுத்துக் கூறினார். இப்போக்குகள் குறித்து ‘உள்நாட்’ செயலகம் அண்மையில் பின்வருமாறு விவரித்துள்ளது.

தற்போது நிலவும் பொருளாதார நெருக்கடி இலங்கையில் மாத்திரமல்ல உலகின் பல்வேறு நாடுகளிலும் காணப்படுகிறது. அதிலும் குறிப்பாக அபிவிருத்தியுற்ற நாடுகளின் பணவீக்க நிலை, வர்த்தக மந்தம் என்பவற்றால் வளர்முக நாடுகள் பாதிக்கப்பட்டுள்ளன. அத்தியாவசிய இறக்குமதிப் பொருட்களான உற்பத்திப் பொருள், எரிபொருள் அல்லது உணவு எதிலும் விலை மாற்றத்தை ஏற்படுத்திப் புது எமது பொருளாதாரத்தில் பணவீக்கத்தாக்கத்தினை ஏற்படுத்துதல் மாத்திரமின்றி முழு உள்ளூர் வரவு செலவுத் திட்டத்தையும் மாற்ற வேண்டிய ஒரு நிலையை ஏற்படுத்தவல்லது. குறிப்பிட்ட நிதி ஏற்பாடுகளினால் இவ் வெளி அதிர்ச்சிகள் சமாளிக்கப்படுவது சுர்வதேச ரீதியில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

வளர்முக நாடுகளின் பிரதான பிரச்சினை

அபிவிருத்தியடைந்து வரும் உலகில் பணவீக்கமானது ஒரு முக்கிய பிரச்சினையாக உருவாகி வருவது பொது அசெம் பிளியின் ஏழாவது விசேட கூட்டத்தொடரில் இனம் காணப்பட்டது.

அபிவிருத்தியடைந்த சந்தைப் பொருளாதார நாடுகளில் பணவீக்கம் புதிய ஒரு பிரச்சினையாகவுள்ளது. 1960ஆம் ஆண்டுகளின் இறுதிப் பகுதியிலிருந்து இதன் வேகம் அதிகரித்து இந்நாடுகளில் சமாதான காலநவீன பொருளியல் வரலாற்றில் உச்சக் கட்டத்தையடைந்துள்ளது.

அபிவிருத்தியடைந்துள்ள சந்தைப் பொருளாதார நாடுகளில் போருக்குப் பிந்திய கால வளர்ச்சியில் பணவீக்கம் ஏன் விரும்பத்தகாத அம்சமாகவுள்ளது? புதிய பணத்தைப் புகுத்துவதால் பணவீக்கம் ஏற்படுகிறது. பொருட்கள் சேவைகள் என்பவற்றுக்கு அதிகமாக பணத்தை ஏற்படுத்துவது நியாயந்தானா? அரசியல்வாதிகளுக்கு இதனைத் தவிர வேறு வழியில்லை என்பதே அதற்குரிய விடையாகக் கருதப்படுகிறது.

வியாபாரப் பொருள்கள்

தேயிலை

தோட்டங்கள் தேசியமயமாக்கப்பட்ட பின் கொழும்பில் நடந்த முதலாவது ஏலவிற்பனை

தோட்டங்கள் தேசியமயமாக்கப்பட்டபின் முதலாவதாகத் தேயிலை ஏலவிற்பனை 1975 ஒக்டோபர் 21ஆந்திகதியில் நடந்தது. 1973, 1974ஆம் ஆண்டுகளின் ஒத்திசைவான கணக்குகளுடன் ஒப்பிட்டு நோக்கிய பொழுது முன்னைய வருடங்களிலும் பார்க்கக் கூடுதலான சராசரி விலைகள் கிடைத்தமை காணப்பட்டது. ஏறத்தாழ 39,64,732 கிலோ தேயிலை ஏலத்துக்கு விடப்பட்டிருந்தது.

வருடகாலத்தின் பின் ஏலவிற்பனையில் பங்குபற்றியது.

1975 ஜனவரி — செப்தெம்பருக்கான தேயிலைச் சந்தை அறிக்கை

1975 ஜனவரி — செப்தெம்பர் மாதங்களின் போது தேயிலை உற்பத்தி 36,41,71,105 இருத்தல்களாகும். 1974ஆம் ஆண்டில் இதே காலத்தின் போது உற்பத்தி 32,99,35,393 இருத்தல்களாக இருந்தன. 1975 செப்தெம்பர் மாதத்தினதும் ஜனவரி — செப்தெம்பர் மாத காலங்களினதும் உற்பத்திக் கணக்கு

	மொத்தம்		தேறியது			
	1973	1974	ரூபா / கிலோ		1974	1975
உயர் வளர் ..	5.20	7.82	7.23	4.71	6.55	6.40
மத்திய வளர் ..	4.10	6.62	5.85	4.01	5.64	5.42
தாழ் வளர் ..	.20	7.69	6.67	4.08	6.52	6
மொத்தம் ..	4.53	7.39	6.58	4.30	6.24	5.94

1975 ஒக்டோபர் 21ஆந்திகதி நிகழ்ந்த ஏலவிற்பனைக்கு முற்பட்ட வாரத்தில் தேயிலைச் சந்தையிற் காணப்பட்ட ஊக்கங்குறைந்த புத்துயிர்ப்புடன் ஒப்பிட்டுப் நோக்கும் பொழுது இலங்கையின் பெருந்தோட்டங்களின் வரலாற்றுச் சிறப்பு மிக்க உடைமை மாற்றத்தை அடுத்து நிகழ்ந்த முதலாவது ஏலவிற்பனையில் மிகவும் பரவியதும் ஆர்வம் மிகுந்ததுமான போட்டி அடிப்படையில் எழுந்த பலமான நிலைமைகள் காணப்பட்டன. எல்லா வகைத் தேயிலைகளுக்கும் முந்திய வாரத்தின் விலைகளிலும் பார்க்கக் கணிசமான அதிகரிப்பும் விற்பனையின் போது படிப்படியான மேம்பாடும் தென்பட்டது. ஏலத்தில் தென் ஆபிரிக்கர் அமோகமாகத் தேயிலை வாங்கியமை சிறப்பான அமிசமாகும். இந்த ஆண்டின் போது வேறு எப்போதுமிராத வாறு ஐக்கிய இராச்சியம் ஏலத்தில் ஆர்வம் காட்டியது. பி.ஓ.பி.எவ். தரங்களில் ஜப்பான் தீவிரமான ஊக்கம் காட்டியது. ஏறத்தாழ 1 கோடி இருத்தல் இலங்கைத் தேயிலைக்காக அண்மையில் ஒப்பந்தமொன்றுக்குக் கையொப்பமிட்ட சூடானும் 10

கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :

	1973	செப்தெம்பர் 1974	1975
	கிலோக்களில்		
உயர் வளர் ...	5,426,045.4	4,777,445.6	4,971,458.2
மத்தியவளர் ...	4,540,993.5	4,077,162.5	4,900,564.3
தாழ்வளர் ...	3,827,930.5	4,078,366.8	4,609,988.6
மொத்தம் *	13,794,969.4	12,939,974.9	14,482,011.1

* செப்தெம்பரின் ஆகக் குறைந்த விலைச்சல் — 1952 — 7,90,791 கிலோக்கள்
செப்தெம்பரின் ஆகக் கூடியவிலைச்சல் — 1965 — 1,81,64,087 கிலோக்கள்

	1973	1974	1975
	ஜனவரி/செப்தெம்பர்		
உயர்வளர் ...	59,681,691.2	58,856,402.1	62,897,665.4
மத்தியவளர் ...	52,337,172.0	52,138,106.4	57,304,919.3
தாழ்வளர் ...	44,201,884.7	39,115,439.5	44,983,923.4
மொத்தம்	156,220,747.9	150,109,948.0	165,186,508.1

ஏற்றுமதிகள்

1975 ஜனவரி — செப்தெம்பர் மாதத்தின் தேயிலை ஏற்றுமதி 1974ஆம் ஆண்டின் சரிநிகரான காலத்திலும் பார்க்க 738 இலட்சம் இருத்தல் அதிகமாக இருந்தது. இது உற்பத்தி, கேள்வி, விலைகள் என்பனவற்றில் உண்டான அதிகரிப்பு காரணமாக விளைந்ததெனலாம். ஏற்றுமதி பற்றிய புள்ளிகள் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன:

ஜனவரி / செப்தெம்பர் (பத்துலட்சம் இருத்தல்களில்)		
ஏற்றுமதி	28,25,05,13	35,62,13,429
ஏற்றுமதியின் பெறு. (ரூ)	94,45,75,3564	148,10,98,509
க.த.இ. பெறுமானம் (ரூ/ச.)	3.34	4.15

விலைகள்

கொழும்பு ஏலவிற்பனைகளின் 1975 செப்தெம்பருக்கும் 1975 ஜனவரி/செப்தெம்பர் கால எல்லைக்குமுரிய சராசரிகள் 1973, 1974 ஆண்டுகளுக்குரிய விலைகளுடன் ஒப்பிட்டுக் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:

ஜனவரி / செப்டெம்பர் (ரூபா/கிலோ) தேறியது			
	1973	1974	1975
உயர் வளர் ..	4.60	5.95	6.32
மத்திய வளர் ..	5.83	5.33	5.90
தாழ் வளர் ..	3.92	56.2	6.40
மொத்தம் ..	4.17	5.64	6.20

சிறிய இந்தியத் தேயிலைத்

தோட்டங்களுக்கான உதவிப் பணம்

தேயிலைச் செய்கை செய்யப்படுமிடங்களை திருத்திப் புனரமைப்பதற்காக இந்திய தேயிலைச் சபை இந்தியா அரசாங்கத்தின் அங்கீகாரத்துடன் திட்டமொன்றைத் தொடங்கியுள்ளது. பழந்தேயிலைச் செடிகளை அறவே பிடுங்கி புதுச் செடிகளை நட இயலாத நிலையிலுள்ள, விசேடமாக டார்ஜிலிங் போன்ற குன்

பொருளியல் நோக்கு. நொவெம்பர் 1975

றுப் புறங்களிலுள்ள சிறுபயிர்ச் செய்கையாளருக்கும் சிறியதோட்டங்களுக்கும் உதவும் முறையில் அமையும் இந்தத் திட்டம் 1975 ஒக்டோபர் 3ஆந் திகதி செயல்படுத்தப்பட்டு ஒரு ஹெக்ரெயாருக்கு (2.47 ஏக்கர்) ரூபா 4,000/- வரையும் உதவிப் பணம் வழங்குகிறது.

தெங்குப் பொருட்கள் ஏற்றுமதித் தீர்வை அகற்றப்படல்

நிதி அமைச்சர் அவர்கள் தமது வரவு செலவுத் திட்டத்தில் கொப்பரூ, தேங்காயெண்ணெய், உலர்த்திய தேங்காய்த் துருவல் என்பனவற்றின் மீது தற்போதுள்ள ஏற்றுமதித் தீர்வையை நீக்குவதற்கு உத்தேசித்திருப்பதாக அறிவித்தார்.

உள்ளபடியான ஏற்றுமதிகள்

1975 செப்டெம்பர் மாதத்தில் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்ட தெங்குப் பொருட்களிலிருந்து கிடைத்த வருவாயான 26.3 இலட்சம் ரூபா ஒகஸ்ட் மாதத்தை விட 187 இலட்சம் ரூபா குறைந்ததாகவும் 1974ஆம் ஆண்டில் அதே மாதத்தின் வருவாயிலும் 390 இலட்சம் ரூபா குறைவானதாகவும் காணப்பட்டது.

1975 செப்டெம்பரில் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்ட தேங்காய் எண்ணெயிலிருந்து கிடைத்த வருவாயை முந்திய மாதத்தின் வருவாயுடன் ஒப்பிட்டு நோக்கியபோது அது முனைப்பாக 236 இலட்சம் ரூபா அல்லது 100% குறைவுற்றுக் காணப்பட்டது.

1975 செப்டெம்பர் மாதத்தில் ஏற்றுமதியாக்கப்பட்ட உலர்த்திய தேங்காய்த் துருவலிலிருந்து கிடைத்த வருவாயான 187 இலட்சம் ரூபா முந்திய மாதத்தின் வருவாயிலும் 55 இலட்சம் ரூபா அதிகரிப்பைக் காட்டியது.

இம்மாதத்தில் 45 இலட்சம் ரூபாவுக்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்ட தென்னந் தும்பிலும் தும்புப் பொருட்களிலுமிருந்து கிடைத்த வருவாயை முந்திய மாதத்துடன் ஒப்பிடுகையில் 17 இலட்சம் ரூபா குறைந்ததாகக் காணப்பட்டது.

தெங்கு உற்பத்திப் பொருட்களின் ஏற்றுமதி	1974 ஜனவரி-செப்டெம்பர்		1975 ஜனவரி-செப்டெம்பர்	
	தொகை (கிலோ)	பெறுமதி (ரூபா)	தொகை (கிலோ)	பெறுமதி (ரூபா)
தேங்காய் எண்ணெய் ...	15,140,270	100,098,572	35,915,678	133,049,637
தேங்காய்த் துருவல் ...	30,671,966	177,764,996	38,606,770	144,083,844
கொப்பரூ ...	6,096,344	291,656	684,925	3,340,665
பிண்ணாக்கு ...	2,941,181	977,713	508,028	279,751
தேங்காய்கள் ...	627,057	925,280	3,351,629	4,844,137
தும்பு உற்பத்திப் பொருட்கள் 84,329,050		78,739,191	49,945,614	61,177,193
சிரட்டை உற்பத்திப் பொருட்கள்	21,674,077	21,290,965	13,040,691	10,431,357
மொத்தப் பெறுமதி		380,088,373		357,206,524

றப்பர்

1975ஆம் ஆண்டு முதல் ஒன்பது மாதங்களுக்கான றப்பர் ஏற்றுமதி 26 கோடியே 28 இலட்சம் இருத்தலாகும். இது 1974க்கான அதே கால எல்லையோடு ஒப்பிடும் போது 3 கோடியே 72 இலட்சம் இருத்தல் அதிகமாகும்.

தேங்காய் நீரிலிருந்து வளமாக்கி (உரம்) செய்தல்

கொப்பரூ உற்பத்தியின்போது வீணாக்கப்படும் தேங்காய் நீரிலிருந்து வளமாக்கியை உற்பத்தி செய்தல் பற்றிய ஆராய்ச்சியில் கேப்ரியல் இப்பொழுது ஈடுபட்டுள்ளார். உயர்ந்த தன்மை வாய்ந்த வளமாக்கியை உற்பத்தி செய்தற்கு வேண்டிய

றப்பர் ஏற்றுமதி

	1974 ஜனவரி-செப்டெம்பர்		1975 ஜனவரி-செப்டெம்பர்	
	அளவு இரூ.	பெறுமதி ரூபா பத்து இலட்சம்	அளவு இரூ.	பெறுமதி ரூபா பத்து இலட்சம்
சோல் கிறேப்	6,315,593	30.7	7,563,202
லேடக்கல் கிறேப்	63,840,133	197.7	74,546,813
ஸ்கிரப் கிறேப்	23,447,370	52.0	22,168,214
ஷீட் றப்பர்	131,298,516	336.5	156,642,787
கட்டி றப்பர்	537,048	1.5	1,757,870
லேடெக்கல்	4,141	.009	94,204
மொத்தம்	225,642,821	618.4	262,773,090
				436.1

கொப்பரூ உலர்த்துதல் பற்றிய புதுச் செய்முறை

பிலிப்பைன் புத்தாக்கியோர் சங்கத்தைச் சேர்ந்த திரு. வின்சன்ட் கேப்ரியல் கொப்பரூ உலர்த்துதல் பற்றிய புதிய செய்முறையொன்றைக் கண்டுபிடித்துள்ளார். கேப்ரியல் செய்முறைப்படி உற்பத்தி செய்யப்பட்ட கொப்பரூ பருப்புகள் வெண்மையாகவும் சுத்தமாகவும் இருப்பதுடன் அவற்றின் ஈரலிப்பு உள்ளடக்கம் 48%இலிருந்து 5%க்குக் குறைக்கப்படும் புரத உள்ளடக்கம் 25% ஆகவும் அமைகிறது. இச் செய்முறைப்படி உற்பத்தி செய்யப்பட்ட சிரட்டைக் கரி 85% காபன் உள்ளடக்கத்தைக் கொண்டிருப்பதுடன் 5% ஈரலிப்பு உள்ளடக்கத்தை மாத்திரம் கொண்டதாகும்.

பக்ரீரியா வகைகளைப் பெருக்குவதற்குத் தேவையான கலவையாகக் கொள்ளத்தக்க நொதிச் சத்தைப் பெறுவதற்கு தேங்காய் நீர் பயன்படுத்தப்படும்.

உள்ளூர்ச் சந்தை விலைகள்

ஒக்டோபர் மாதத்தின் போது புதிய தேங்காய்களின் மொத்த விற்பனை விலை 1,000 காய்களுக்கு ஏறத்தாழ ரூபா 175/- - 186/- ஆக இருந்தது. 100 கிலோ கொப்பரூவின் விலை ரூபா 106/- ஆகவும் நொவெம்பர் மாதத்தில் ஒப்படைக்கப்பட்ட தேங்காயெண்ணெய் மெற்றிக் தொன் ஒன்றின் விலை ரூபா 1,950/- ஆகவும் காணப்பட்டது. நொவெம்பர் - டிசம்பர் மாதங்களின்போது தேங்காய்த் துருவலின் விலை ரூபா 1.94 ஆகக் குறிக்கப்பட்டது.

1975 வரவுசெலவுத் திட்டமும் விவசாயத் துறையும்

1975 நொவம்பர் 5ஆந் திகதியில் நிதி அமைச்சர் திரு. பீலிக்ஸ் டயஸ் பண்டாரநாயக்க வால் முன்னிலைப் படுத்தப்பட்ட வரவுசெலவுத் திட்டம் நெல்லுக்கும் பெருந் தோட்டப் பயிர்களுக்கும் தேவைப்படும் வளமாக்கிகளுக்கு 50% உதவிப்பணம் வழங்கலை முன் மொழிந்துள்ளது. இதன் மூலம் ஒரே சீரான உதவித் திட்டம் செயல்படுத்தப்படவுள்ளது. இத்திட்டம் சிறுநிலக் கமக்காரர்களுக்குப் பெருந்துணையாக அமைவதுடன் உதவிப்பணம் பெறுந் துறையிலிருந்து உதவிப் பணம் பெறுத துறைகளுக்கு வளமாக்கிகள் கசிந்து போவதைக் குறைப்பதற்கும் உதவும். ஒரு விவசாயிக்கு இதன் பயனாக விலை ரூ. 134/- இலிருந்து ரூ. 17/15 ஆகக் குறைகிறது. எல்லாப் பயிர்களைப் பொறுத்த வரையிலும் இந்த மானியம் வழங்கப்படும். விலை அதிகரிப்புக் காரணமாக விவசாயிகள் பலர் வளமாக்கிகளின் உபயோகத்தைக் கைவிட்டுள்ளனர். டிறக்டர் இயந்திரங்களில் கூலியைக் கட்டுப்படுத்தலும் இரண்டு சில்லுகளைக் கொண்ட டிறக்டர் மீதான இறக்குமதித் தீர்வையை நீக்குதலும் உற்பத்திச் செலவைக் குறைத்து சிறு நிலக் கமக்காரர்களுக்கு ஆறுதலைக் கொடுக்கும். பன்முனைப்படுத்தப்பட்ட பயிர்ச்செய்கை மூலம் உற்பத்தியை அதிகரிக்கச் செய்வதற்காகத் தள்ளுபடிக் கொடுப்பனவுகள் திட்டமிடப்பட்டுள்ளன. 1976ஆம் ஆண்டின் மதிப்பீடுகளில் ஏற்கெனவே ஒதுக்கப்பட்டுள்ள 25 கோடி ரூபாவுக்கும் அதிகமாக 10 கோடி ரூபா மேலும் ஒதுக்கப்பட்டமை உணவு உற்பத்தி இயக்கத்துக்கு ஊக்கமூட்டுவதாக அமையும். 1976ம் ஆண்டின் வருவாயிலிருந்து காணிச் சீர்திருத்தச் சபைக்கு 5 கோடி ரூபா மூலதன துணை உதவி வழங்கப்பட்டுள்ளது. தேங்காயெண்ணெய், கொப்பரூ, உலர்த்திய தேங்காய்த் துருவல் என்பனவற்றின் ஏற்றுமதியிலிருந்து கிடைத்த 4 கோடி ரூபா பெறுமதியான ஏற்றுமதித் தீர்வை முற்றாக நீக்கப்பட்டுள்ளது.

1975இன் 39ஆம் இலக்கக் காணிச் சீர்திருத்த (திருத்தச்) சட்டம்

1975 ஒக்டோபர் மாதம் 17ஆந் திகதியன்று 1975ஆம் ஆண்டின் 39ஆம் இலக்கக் காணிச் சீர்திருத்த (திருத்தச்) சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டதோடு பொதுக் கம்பனித் தோட்டங்கள் யாவும் தேசியமயமாக்கப்பட்டன. ரூபாக் கம்பனிகளும், ஸ்ரேலிங் கம்பனிகளுமான 232 பொதுக் கம்பனிகளுக்குச் சொந்தமானவையும் தேயிலை, இறப்பர், தென்னையும் பிற மரப் பயிர்களும் செய்யக் செய்யப்பட்டவை யுமான 4,15,508 ஏக்கர் நிலம் காணிச் சீர்திருத்த ஆணைக்குழுவிடம் உரிமையளிக்கப்பட்டது. இவ்வாறு உரிமையளிக்கப்பட்ட தோட்டங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை 396 ஆகும். 232 பொதுக் கம்பனிகளுள் 191 தோட்டங்கள் 87ஸ்ரேலிங் கம்பனிகளுக்குச் சொந்தமானவையாகவும் 205 தோட்டங்கள் ரூபாக் கம்பனிகளுக்குச் சொந்தமானவையாகவும் இருந்தன. 20 கம்பனிகள் அவற்றிற்குச் சொந்தமான 20 தோட்டங்களை தாமதமாகவே முகாமை செய்தன. காணிச் சீர்திருத்த ஆணைக் குழுவிடம் உரிமையளிக்கப்பட்ட மொத்த ஏக்கர்க் கணக்கு 2,92,126 ஏக்கர் தேயிலையை யும் 1,10,021 ஏக்கர் இறப்பரையும் 8,036 ஏக்கர் தென்னையையும் 5,325 ஏக்கர் கறுவா, கரம்பு போன்ற சிறு பயிரினங்களையும் உள்ளடக்கியது. 2,92,126 ஏக்கர் தேயிலையில் 1,36,345 ஏக்கர் ஸ்ரேலிங் சார்புடையனவாகவும் 1,10,021 ஏக்கர் இறப்பரில் 63,201 ஏக்கரும் 8,036 ஏக்கர் தென்னையில் 2,433 ஏக்கரும் ஸ்ரேலிங் கம்பனிகளின் உடைமைகளாகவு இருந்தன. வேறு சொற்களில் உரைப்பின், தேசியமயமாக்கப்பட்ட 4,15,508 ஏக்கர் பயிரிடப்பட்ட நிலத்தில் 2,01,979 ஏக்கர் நிலம் ஸ்ரேலிங் கம்பனிகளுக்குச் சொந்தமானவையாகும். 396 தோட்டங்களுள் 376 தோட்டங்கள் 22 முகவர் நிலையங்களால் நடாத்தப்பட்டன. தோட்டங்களில் 70% 6 முகவர் நிலையங்களால் அல்லது கம்பனித் தோட்டங்களில் 86% 13 முகவர் நிலையங்

களால் பரிபாலிக்கப்பட்டு வந்தன.

முகவர் நிலைய ஆணைக் குழுவின் அறிக்கையின்படி முகவர் நிலையங்கள் மொத்தத் தேயிலை உற்பத்தியில் 62.1% ஐயும் இறப்பர் உற்பத்தியில் 27.3% ஐயும் மொத்தத் தேங்குப் பொருள் உற்பத்தியில் 3.9% ஐயும் பரிபாலித்து வந்தன. அவை மொத்தத் தேசிய ஆக்கத்துக்குத் தேயிலையிலிருந்து 6.21% ஐயும் இறப்பரிலிருந்து 1.09% ஐயும் வழங்கின. ஆணைக் குழுவுக்கு உரிமையளிக்கப்பட்ட மொத்த ஏக்கர்களின் பரவல் பின்வருமாறு அமையும்: நுவரளையி மா வட்டம் (82,171 ஏக்கர்), கண்டி மாவட்டம் (76,963 ஏக்கர்), பதுளை மாவட்டம் (77,837 ஏக்கர்), இரத்தினபுரி மாவட்டம் (50,352 ஏக்கர்), கேகாலை மாவட்டம் (42,764 ஏக்கர்), கொழும்பு மாவட்டம் (9,418 ஏக்கர்), சுமதுதுறை மாவட்டம், (27,756 ஏக்கர்), காலி மாவட்டம் (21,288 ஏக்கர்), மாத்தறை மாவட்டம் (4,819 ஏக்கர்), புத்தளம் மாவட்டம் (911 ஏக்கர்), குருநாகல் மாவட்டம் (6,021 ஏக்கர்), மாத்தளை மாவட்டம் (13,161 ஏக்கர்), மொனருகலை மாவட்டம் (2,031 ஏக்கர்) ஆகும். முன்னைய முகவர்களும், முகாமை யாளர்களும் ஓர் ஆண்டு காலத்துக்குக் காணிச் சீர்திருத்த ஆணைக்குழுவின் நியதிச் சட்ட முறையான நம்பிக்கைப் பொறுப்பாளர்களாகக் கடமையாற்றுவார்கள். அரசாங்கப் பெருந் தோட்டக் கூட்டுத்தாபனம், விவசாயக் கூட்டுத்தாபனச் சட்டத்தின் கீழ் நிறுவப்பட்ட 'உஸவஸம்' போன்ற பிற அரசாங்க தாபனங்கள், ஜனவாஸ போன்ற குடியேற்றங்கள், கூட்டுப் பண்ணைகள் மாவட்ட அபிவிருத்திக் குழுக்கள், தேர்தல் தொகுதி நிலையிலுள்ள காணிச் சீர்திருத்தக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள், தேங்குப் பயிர்ச் சபை, முதலியவற்றுக்கும், கிராம விசாலிப்புக்கும் மனித குடியிருப்புகளுக்கும் இக்காணிகளை சட்டத்தின் கீழ் பராதீனப்படுத்த முடியும். தேவைப்பட்டால் முகவர் நிலையம் எதனையேனும் கவீகரிப்பதற்கும் பணிப்பாளர் எவரையாவது நீக்குவதற்குமுரிய அதிகாரம் காணிவிவசாய அமைச்சருக்கு வழங்கப்பட்டுள்ளது.

செல்வந்தர்களை

வறியவர்கள்

ஆதரிக்க இயலுமா?

டாக்டர் எம். ஏ. ஹுசைன் மலிக்

கடந்த 20 ஆண்டுகளுக்குள் வளர்முக நாடுகள் பல தமது வளர்ச்சி வீதம் உயர்ந்து செல்வதைக் கண்டுள்ளன. ஆனால் போதிய தொழில் வாய்ப்புக் களை ஏற்படுத்தத் தவறியதன் காரணமாக வேலை இல்லாமை அதிகரிப்பதையும் அவைகள் கண்டுள்ளன. வருமான அசமத்துவ இடைவெளி மேலும் அகன்று அடித்தள மக்களுக்குள்ளே வறுமை மிக ஆழமாகப் பரவுவதையும் அவைகள் கண்டுள்ளன. மேற்கூலக கைத்தொழில் நாடுகளில், பெரும்பாலும், விருத்தியுற்ற விரிவான பொருளாதார சித்தாந்தங்கள் எல்லாம், புதிதாகத் தோற்றும் நாடுகளின் விசேட பிரச்சினைகள் பலவற்றைப் புரிந்துகொள்வதற்கு உதவியுள்ளனவெனினும் முழு அளவில் உற்றுநோக்குமிடத்து அதன் விளைவுகள் ஏமாற்றம் தருவனவாகவே உள்ளன.

மேற்கூலக சித்தாந்தங்கள் பொருத்த மற்றவை

மூன்றாம் உலக நாடுகளில் கடந்த காலங்களில் மேற்கொள்ளப்பட்ட அபிவிருத்தி முயற்சிகளின் தோல்விக்குப் பல காரணிகள் வழி கோலியுள்ளன. தேசிய மொத்த உற்பத்தியின் வளர்ச்சி வீதத்தின் மீதான கவர்ச்சியும், மனித வளமல்லாத மூலதனத்துடன் ஒன்றிணைந்த அதிவிசேட பணியோடு, முதலாளித்துவ அமைப்பும், அசமத்துவமும் பெருமளவிலான தோல்வியை ஏற்படுத்துவதற்கு சதிசெய்து விட்டன. மூலதனத்தின் முக்கியத்துவம், எல்லா விகிதாசாரங்களையும் மீறுமளவுக்கு, மிசைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. வேலை வாய்ப்புகளை ஏற்படுத்துவதில் மூலதனம் முக்கிய பங்கு வகிக்கின்றதென்பதையாரும் மறுக்கவில்லை யெனினும் அது மாத்திரம் தனித்து அதைச் சாதித்து

அபிவிருத்தி நடைமுறையின் முக்கிய காரணியாக வறிய நாடுகளிடையே வளங்களைச் சமமாகப் பகிர்ந்திடும் முயற்சி கைக்கூடக்கொண்டு வருகிறது. இப் பிரச்சினையின் சில அம்சங்களை இக் கட்டுரையில் ஹுசைன் மலிக் ஆராய்கிறார். இஸ்லாமபாதிஸ் உள்ள பாக்கிஸ்தானிய பொருளியல் அபிவிருத்தி நிலையத்தின் பிரதம ஆராய்ச்சியாளராவார்.

விட முடியாது. விளிம்பு வீதம் சேமிப்பு போன்ற தத்துவங்களும் கூட தவறான வழியிலிட்டுச் செல்பவைகளாகவேயுள்ளன. இத்தத்துவத்தின் அடிப்படையிலேயே ஆரக்கூடுதல் வீதம் விளிம்புச் சேமிப்பைத் தரக்கூடிய திட்டங்களை தெரிவுசெய்வதற்கு திட்டமிடுவோர்கள் உந்தப்படுகின்றனர். ஆனால் இத்தத்துவம் ஆபத்தானது. முதலீடு செய்யப்பட்ட தொகையிலிருந்து ஆகக்கூடுதலான அளவைச் சேமிப்பதிலேயே பொருளாதாரம் வெற்றி பெறுகின்றது என்பது உண்மையே. ஆனால் அந்த நடைமுறையில் முக்கிய சமூக இலக்குகள் தவறி விடுகின்றன. மேலும் பல்வேறு உற்பத்திக் காரணிகளை ஒன்று திரட்டுதலும் புறக்கணிக்கப்படுகின்றன. தொழிலாளர் வளம், மூலப்பொருட்கள், அடிப்படைத் தொழிற் திறமைகள் என்பன போதியளவு இருந்தும் மூலதனம் பற்றாக்குறை காரணமாக பல வறிய நாடுகள் தம் முயற்சிகளில் வெற்றி பெறுவதற்குப் பதிலாக இறுதியில் தோல்வியடைகின்றன. அதேபோல, வருமான அசமத்துவம், நவீன அபிவிருத்தியுடன் ஒன்றிணைந்தது என மூலதனத்தை அடிப்படையாகக் கொண்ட தத்துவங்கள் வலியுறுத்துகின்றன. இந்த அபிவிருத்தி மாதிரிகளின் செயன்முறை விளைவாக சிறு அபிவிருத்தித் திவுகள் உருவாக்கப்பட்டுள்ளன. அதேவேளையில் விவசாயப் பெருந்துறை, ஏற்றுமதி அல்லது சிறு அளவிலான கைத் தொழிற் சிறுதுறைகள் புறக்கணிக்கப்பட்டுள்ளன. இந்த அசமத்துவ அபிவிருத்தி மற்றொரு விரும்பத்தகாத விளைவுக்கு வழிகோலுகின்றது. அதாவது மக்கள் தொகையான வசதிபடைத்த பிரிவினருக்குத் தேவையான பொருட்களையும் சேவைகளையுமே அது உற்பத்தி செய்கின்றது.

பெரும்பான்மையான, மூன்றாம் உலக நாடுகளில், போதிய வல்லமையுடைய சமூக உந்துதல்கள் போதியளவு இல்லாமையும்தற்போதைய அபிவிருத்திக்கொள்கையின் மற்றுமொரு முக்கிய பலவீனமாகும். “ஆரம்பகால” முதலாளித்துவ பொருளாதார அமைப்பினால் பல வறியநாடுகள் தற்போது அல்லலுறுகின்றன. இது பெரும்பாலும் இரு முக்கிய காரணிகளால் ஏற்படுத்தப்பட்டது. முதலாவது காரணம்: சமூகம் ஏற்று கொள்ளக்கூடிய மாற்று அபிவிருத்தித் திட்டங்களைத் தயாரிப்பதில் நாட்டின் தலைமைத்துவத்தின் இயலாமை. இரண்டாவது: வறியநாடுகளில் சக்திமிக்க முதலாளித்துவ குழுக்கள், அல்லது சுரண்டல் பேர்வழிகளின் நலன்களை விருத்தியுற் செய்வதற்காக முதலாளித்துவ நாடுகள் மேற்கொள்ளும் “நெம்புகோல் தூண்டுதல்” நடவடிக்கைகள். இத்தகைய குழுக்கள் தத்தமது நாடுகளில் தமது நாட்டின் பொருளாதாரத்தைத் தாம் விரும்பியபடி தாம் விதிக்கும் நிபந்தனைகளுக்கு ஏற்பக்குறைத்தன. அடுத்த பத்து அல்லது இருபது ஆண்டுகளுக்கு, நடத்தக்கூடியளவு தம்மை ஸ்திரப்படுத்திக் கொண்டுள்ளன.

புதிய வழிகள்

கடந்த கால அபிவிருத்தித் தோல்விகளில் உறைந்து கிடக்காது அபிவிருத்தியின் பல்வேறு சவால்களையும், விசேடமாகத் தொழிற்றுறையிலும், சமூக நீதித்துறையிலும், எதிர்நோக்குவதற்கான புதிய வழிகளையிட்டு மூன்றாம் உலக நாடுகள் ஆராயவேண்டும். மேற்கு நாடுகளின் அபிவிருத்தித் தத்துவங்களும் அனுபவங்களும் மூன்றாம் உலக நாடுகளின் அபிவிருத்திக்கானசில அடிப்படை உண்மைகளையும் உப

சுரணங்களையும் வழங்கலாம். ஆனால், வளர்முக நாடுகள் தமது மக்களின் அபிலாஷைகளை நிறைவேற்றுவதற்கு தங்களது சொந்த அபிவிருத்தித் திட்டங்களுையே வகுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்பதையே அண்மைக் கால அனுபவங்கள் எமக்குத் தெளிவாக எடுத்துக் காட்டியுள்ளன.

தேசிய மொத்த உற்பத்தி வளர்ச்சி வீதத் தத்துவத்துக் காக பரிந்து பேசுவோர் பலர் எமது பொருளியலாளர் மத்தியில் உள்ளனர். அபிவிருத்தியுறும் நாட்டு மக்களுக்கு இவ்வளர்ச்சி வீதம் மிகவும் குறைவான நன்மைகளையே தருகின்றது என்பதை நன்கு தெரிந்து கொண்டும், இவர்கள் வாதிடுவது துரதிர்ஷ்டமாகும். புள்ளிவிபரங்கள் மாத்திரம் அதிகரித்துக் காட்டுவதால் உயர் வளர்ச்சி வீதம் நாட்டின் பொருள்தாரத்தில் நேரடிப் பங்கினை ஆற்றுகிறது என்பது எடுத்துக் காட்டாது. அதேபோல் உருக்கு உற்பத்தியின் அதிகரிப்பு மாத்திரம் உண்மையான பொருளாதார அபிவிருத்தியை எடுத்துக் காட்டாது. குறிப்பாக இந்த உலோகம் இராணுவ ஆயுதங்களை உற்பத்தி செய்வதில் பயன்படின் அது அபிவிருத்தியைக் காட்டாது.

உண்மையான அபிவிருத்தியை சாதிப்பதெனின், நீண்ட காலமாகவே நடைமுறையிலுள்ள, மூலதனத்தை ஆதாரமாகக் கொண்ட, மாதிரி அபிவிருத்திகளிலிருந்து பிரிந்து செல்வதாகும். “பயிற்றப்படாத தொழிலாளர்” எனும் மூலகத்தையும் முன்னைய அபிவிருத்தி முறைகளுக்குச் சேர்த்துக் கொள்வதன் மூலம் இதனைச் செய்யலாம். அபிவிருத்தியுறும் நாடுகளில் அதிகமாகக் கிடைக்கக்கூடிய ஒரு வளம் இதுவாகும். மனித நேரத்தையும், மனித சக்தியையும் மூலதனமாகப் படிப்படியாக மாற்றிச் செய்து காட்டக்கூடிய புதிய அபிவிருத்திச் சமன்பாடுகளை ஏன் உருவாக்க முடியாது என்பதற்குக் காரணமில்லை. உற்பத்தியையும் விநியோகத்தையும் நாட்டின் 20 சதவீதமான மக்கள் தொகையினரே தமது கட்டுப்பாட்டுக்குள் வைத்திருக்கும் இன்றைய பொருளாதார

அமைப்பினை கீழ் அபிவிருத்திக் கொள்கையை இவ்வீதம் மாற்றுவது அசாத்தியமானதாகும். பயிற்றப்படாத தொழிலாளரைப் பயன்படுத்தல் அதிகரிக்கும்போது உற்பத்தியும் விநியோகமும் மாற்றியமைக்கப்பட நேரிடும். இதனால் ஏகபோசத்துவம் இல்லாதொழிக்கப்படுவதோடு 20 சதவீதத்தினரின் கட்டுப்பாடும் தளர்த்தப்பட்டு விடும்.

வெகு ஜனங்களுக்கு சமூக ரீதியை உறுதிப்படுத்துவதாயின், பஜேஸ்தகா கூறுவது போல் “ஒரு புதிய அபிவிருத்தித் தொடர்புகள் வளர்வதற்கான அமைப்புகள் தேவைப்படும். அதன் “உள்ளிடல்” பகுதி வெவ்வேறு பொருளாதார காரணிகளை உள்ளடக்குவதோடு “வெளியிடல்” பகுதி அவற்றின் பல்வேறு பிரயோகங்களின் சமூக விளைவுகளையும் செயல்படுத்தும். இந்த சமூக விளைவுகள் தொழிற்றுறையில், வருமானத்தில், தனி நபர்களின் தராதரங்கள், செலக்கியம், கலாச்சார அபிவிருத்தி போன்றவற்றின் மீதான தனது தாக்கங்களையும் உள்ளடக்கும்”.

மூன்றாம் உலக நாடுகளின் பொருளாதாரத்தைப் பொறுத்த வரையில் கடந்தகால அபிவிருத்தித் திட்டங்கள் தோல்வியுற்றமைக்கான ஒரு விளக்கம் என்னவெனின் அவை தவறான அடிப்படைகளின் மேல் எழுப்பப்பட்டமையாகும். மேற்கு நாடுகளின் அபிவிருத்தி அனுபவங்களிலிருந்து வளர்ச்சி பெற்று உருவெடுத்த இத் திட்டங்கள் அபிவிருத்தியடைந்து வரும் நாடுகளின் பொருளாதாரம் அபிவிருத்தியுற்ற நாட்டின் பொருளாதாரத்தை விட வேறுபட்ட தென்பதையோ, அல்லது அவை தமக்குள்ளேயே வேறுபாடானவை என்பதையோ கவனத்தில் கொள்ளாது எழுப்பப்பட்டவைகளாகும்.

கைத் தொழில் நாடுகளின் பொருளாதாரங்கள் முற்றிலும் வேறுபட்ட சூழ்நிலைகளிலேயே இயக்கப்படுகின்றன. நன்கு அபிவிருத்தியடைந்த சந்தை முறைகளை இவை கொண்டுள்ளன. முதலாளித்துவம் மற்றதுறைகள் பூரணத்துவம் பெறாத சந்தை முறைகள், வெளிப்புறத் தலை

யீடுகள், வருமான அசமத்துவமும் உற்பத்தியிலும், நுகர்விலும் அதன் எதிர்த்தாக்கங்கள் என்பவற்றிற்கு எதிராக தகுந்த சமூக-அரசியல் பகுப்பையும் அவை கொண்டுள்ளன.

வருமானத்திலும், வாய்ப்புக்களிலும் உள்ள அசமத்துவம் அபிவிருத்தியுற்ற நாடுகளை விட அபிவிருத்தியுறாத நாடுகளில் தொழிற்றுறை, உற்பத்தி ஆகியவற்றில் மிகவும் பாதுகாமான நேரடித் தாக்கங்களை ஏற்படுத்தியுள்ளன. இன்றைய சமூக-பொருளாதார-அரசியல் சக்திகளின் ஒன்றிணைப்பு அசமத்துவ சமூக அமைப்பின் உற்பத்தி என்பதும் அச்சமூக அமைப்பினைப் பாதுகாக்கவே இந்த ஒன்றிணைப்பு வாதிடுகின்றது என்ற உண்மையும் இந்நாடுகளின் பொருளாதாரத்திற்கு, எவ்வளவு தான் புதிய வளங்களை, திட்டமிட்டோ, திட்டமிடாமலோ, ஏற்றியபோதிலும் அவை தாமதமாகவே நிலைமையை மேலும் மோசமாக்கு மென்பதை தெளிவுபடுத்துகின்றன. துரதிர்ஷ்டம், என்னவெனில், வருமானம், வாய்ப்பு ஆகியவற்றிலான அசமத்துவம் பல அபிவிருத்தியுறும் நாடுகளின் தரமாகி விட்டது. “விசைகளை அசமத்துவமாக்கல்” அடிப்படைகளின் மீதான பொருளாதார அமைப்பு திறமையும் நியாயமுமான தேசிய ரீதியில் பரந்த அபிவிருத்தியை ஏற்படுத்துவதில்லை. மாறாக அது பணக்காரக் கூட்டத்தின் செல்வத்தை ஆக்கக் கூடிய உச்சநிலைக்கு உயர்த்துவதோடு ஏழை மக்கள் மீதான அவர்களது பிடியையும் மேலும் பலமாக்குகின்றது.

சுருங்கச் சொல்வதாயின் அபிவிருத்தியின்மை என்பது ஏனைய நாடுகளின் அபிவிருத்தியுடனும் வளர்ச்சியுடனும் ஒப்பிடும்போது பின்தங்கி நிற்கும் நிலைமையைக் குறிப்பிடுவது மாத்திரமன்று. ஆனால் ஏனையோரின் தியாகங்களை ஆதாரமாகக் கொண்டு சில நாடுகள் அபிவிருத்தியைப்பெற்றுக்கொண்ட சூழ்நிலைகளையும் குறிப்பிடுகின்றது. இந்த அர்த்தத்தில் நோக்கும்போது, அபிவிருத்தியின்மை என்பது தேசிய, பிராந்திய, சர்வ தேசிய தரங்களில் சமூக-பொருளாதார அசமத்துவத்தையே குறிக்கின்றது.

இலங்கையும் ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகமும்

ஜயந்தா கெலேகம

ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகம் ("பொதுச் சந்தை") உலகத்திலுள்ள மிகப் பெரிய வர்த்தகக் குழுக்களில் ஒன்றாகும். அண்மையில் இலங்கை, ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகத்துடன் பொது வர்த்தக ஒப்பந்தமொன்றில் கைச்சாத்திட்டது. ஐரோப்பியப் பொருளாதாரச் சமூகத்தில் அங்கம் வகிக்கும் மிகப் பெரும்பாலான நாடுகள், ஐந்து நூற்றாண்டுகளுக்கு மேல் உலகத்தின் ஏனைய பகுதிகளைக் குடியேற்ற நாடுகள் (காலனிகள்) ஆக்கிய பிரதேசத்திலே பொதுவாக அடங்கியுள்ளன. ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகத்துடன் சமீபத்தில் செய்யப்பட்ட ஒப்பந்தங்களில் சில, அதன் முன்னைய குடியேற்ற நாடுகளில் மிகப் பெரும்பாலானவற்றுடனேயே செய்யப்பட்டனவாகும். புதிய ஒப்பந்தங்களில் சில நவகாலனி ஆதிக்கவாதத்தின் ஒரு தொடர்ச்சியையாகுமெனக் கண்டனவாதிகள் தாக்கியுள்ளனர். இக்கட்டுரையிலே ஜயந்தா கெலேகம அவர்கள் ஐரோப்பியப் பொருளாதாரச் சமூகத்தின் வரலாற்றையும் இலங்கையுடன் அதன் புதிய உறவையும் ஆராய்கின்றார். கெலேகம அவர்கள் உள்நாட்டு, வெளிநாட்டு வர்த்தக அமைச்சின் காரியதரிசியாவார். ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகத்துடன் நடைபெற்ற பேச்சுவார்த்தைகளில் இவருக்கு நெருங்கிய தொடர்பு உண்டு.

ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகம், ஒன்பது மேற்கு ஐரோப்பிய நாடுகளைக் கொண்டு ஒரு சங்கமாகும்; எத்தனை தேசியத் தடைகள் சாத்தியமோ அத்தனை தடைகளையும் அகற்றி, தங்களுடைய ஒன்பது தேசியப் பொருளாதாரங்களையும் ஒரு பொருளாதாரமாகப் பொருத்தி, தங்கள் மக்களின் வாழ்க்கை நிலைமைகளையும் வேலை நிலைமைகளையும் அபிவிருத்தி செய்வதற்கு ஒன்றாகப் பணியாற்றுகின்றது. ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகத்தை ஸ்தாபித்த அங்கத்துவ நாடுகள் பெல்ஜியம், பிரான்ஸ், ஜெர்மனி, இத்தாலி, லக்ஸம்பர்க், நெதர்லாந்து ஆகியனவாம். 18 கோடி மக்களைக் கொண்ட இவை பொதுவாக "ஆறு நாடுகள்" என அழைக்கப்பட்டன. பிரிட்டன், அயர்லாந்து, டென்மார்க் ஆகிய நாடுகள் 1973 ஜனவரி 1ஆந் திகதியன்று ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகத்தில் அங்கத்தவர்களாகியதால், இந்த "ஆறு நாடுகள்" "ஒன்பது நாடுகள்" ஆயின. சட்டபூர்வமாக மூன்று ஐரோப்பிய சமூகங்கள் உள்ளன. (1) ஐரோப்பிய நிலக்கரி உருக்குச் சமூகம் (ஐ.நி.உ.ச.) (2) ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகம் (ஐ.பொ.ச.) பொதுச் சந்தை என அழைக்கப்படுகிறது. (3) ஐரோப்பிய அணுசக்திச் சமூகம் (ஈரோட்டம் அல்லது ஐ.அ.ச.ச) எனினும், 1967 ஜூலை 1ஆந் திகதியிலிருந்து மூன்று உடன்படிக்கைகளும் அல்

லது சமூகங்களும் அதே ஸ்தாபனங்களால் நிர்வகிக்கப்பட்டு வருவதுடன் மூன்று சமூகங்களும் 'சமூகம்' எனக் குறிப்பிடப்படுகின்றன.

இரண்டாவது உலக மகாயுத்தத்தினால் ஏற்பட்ட துன்பதுயரங்களும் பேரழிவுகளும் இன்றோ ஐரோப்பிய யுத்தம் ஏற்படாது தடுக்க வேண்டுமென்ற திடசங்கற்பமும், பொருளாதார அரசியல் ஒற்றுமையை நோக்கி இந்த இயக்கத்தைத் தூண்டின. தங்களுக்குள் நெருங்கிய ஒத்துழைப்பை ஏற்படுத்துவது அவசியமென்று ஆழமாக உணரப்பட்டதால் பிரஸ்லஸ் உடன்படிக்கை ஸ்தாபனம், (பின்னர் மேற்கு ஐரோப்பிய ஒன்றியம் என அழைக்கப்படுவது), ஐரோப்பிய சபை, ஐரோப்பியப் பொருளாதார ஒத்துழைப்புக்குரிய ஸ்தாபனம் ஆகியன படிப்படியாக எழுந்தன. இவை யாவும் மகாயுத்தத்துக்குப்பின் உடனடியாக ஸ்தாபிக்கப்பட்டனவாகும். தங்களுடைய பொருளாதார வளங்களை ஒன்றுதிரட்டுவதன் மூலம் இதனைச் சாதிக்கமுடியுமென அவை முடிவு செய்தன.

ஐரோப்பாவின் எதிர்கால ஒன்றிணைப்புக்குரிய ஒரு முன்னோடித் திட்டமாக, 1950 மே 9ஆந் திகதியன்று மூன்று சமூகங்களில் முதலாவதான ஐரோப்பிய நிலக்கரி உருக்குச் சமூகம் வெற்றிகரமாக ஆரம்பிக்கப்பட்டது. பிரெஞ்சுத் தேசியப் பொருளாதாரத்

திட்டத்துக்குப் பொறுப்பானியான ஜீன் மொனட்டின் கருத்துகளால் உந்தப்பட்டவராய், பிரெஞ்சு வெளிநாட்டு மந்திரி ரோபர்ட் சூமன், பொது அதிகாரமுள்ள ஒரு ஸ்தாபனத்தின் கீழ் தங்களுடைய நிலக்கரியையும் உருகையும் ஒன்றுதிரட்டுமாறு ஐரோப்பிய நாடுகளுக்கு, குறிப்பாக ஜெர்மனிக்கு, அன்று தினம் வேண்டுகோள் விடுத்தார். ஐந்து நாடுகள்—பெல்ஜியம், ஜெர்மனி, இத்தாலி, லக்ஸம்பர்க், நெதர்லாந்து—இவ் வேண்டுகோளுக்குச் சாதகமாகச் செவியாய்த்தன. இது, ஐரோப்பிய நிலக்கரி உருக்குச் சமூகத்தைச் சிருஷ்டிப்பதற்காக 1951ம் ஆண்டில் பாரிஸ் உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப் படுவதற்கு அடிகோலியது. நிலக்கரி உருக்குச் சமூகம், ஆறு அங்கத்துவ நாடுகளுக்கும் நிலக்கரி உருக்கு சம்பந்தமாக ஒரே சந்தையை உண்டாக்கத் தொடங்கியது. இதனால் இப் பொருள்களில் கட்டுப்பாடின்றித் தாராளமாக வியாபாரம் நடத்த வசதி ஏற்பட்டது. ஐரோப்பியப் பொதுகாப்பு, அரசியல் சமூகங்களை அமைக்க 1950ம் ஆண்டில் செய்யப்பட்ட இதேபோன்ற முயற்சிகள் தோல்வியுற்றபோதிலும், நிலக்கரி உருக்குச் சமூகம் வெற்றிகரமாக இயங்கியதால், இம்முறையைப் பொருளாதார நடவடிக்கைத் துறை முழுவதற்கும் விஸ்தரித்துப் பார்க்க ஆறு நாடுகளும் ஊக்கம் பெற்றன. 1955ல் இத்தாலியிலே நடைபெற்ற மகாநாடொன்றில், இரு புதிய சமூகங்கள்—தோன்றின.

ஒரு சந்தை இருப்பதன் நன்மை

சரக்குகள் கட்டுப்பாடின்றித் தாராளமாக நகரக்கூடிய விஸ்வதானியோரு சந்தையிலுள்ள அனுகூலங்களை ஆறு நாடுகள் நிலக்கரி உருக்குத் துறையில் கண்டன. பிரான்ஸில் அல்லது ஜெர்மனியில் போன்று 5 கோடி மக்களுக்குப் பதிலாக 18 கோடி மக்களைக் கொண்ட

பலதேச ஸ்தாபனமொன்றைச் சிருஷ்டித்தால், 5 கோடி மக்களை அல்லது அதற்குக் குறைந்த தொகையான மக்களைக் கொண்ட தனியொரு நாட்டை விட அதிக செல்வத்தையும் பொருளாதார ஸ்திரத்தையும் உண்டாக்க முடியுமென எதிர்பார்க்கப்பட்டது. இறுதியாக, அரசியல் ஐக்கியம் எனும் நீண்டகாலக் குறிக்கோளை அடைவதற்கு அடிகோல, பொருளாதார ஒன்றிணைப்பு உதவுமென நம்பப்பட்டது. ஐரோப்பிய நிலக்கரி உருக்குச் சமூகத்தில் பெறப்பட்ட அனுபவம் ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகமும் ஐரோப்பிய அணுசக்தி சமூகமும் 1958ம் ஆண்டில் ஸ்தாபிக்கப்படுவதற்கு உதவியது.

ஆட்சள், சரக்குகள், சேவைகள், மூலதனம் ஆகியனவற்றின் கட்டுப்பாடற்ற போக்குவரத்துக்கும் பொதுவான விவசாய, வர்த்தகக் கொள்கைகளின் அபிவிருத்திக்கும் இடமளிக்கும் ஐரோப்பியப் பொருளாதாரச் சமூகம் அல்லது பொதுச் சந்தை 1958 ஜனவரி 1ஆந் திகதி தொடங்கிப் பன்னிரண்டு ஆண்டுகளைக் கொண்ட மாறுதல் காலத்தில் சிருஷ்டிக்கப்படுவதாயிருந்தது. எனினும், இந்த இலட்சியங்களில் சில குறித்த கெடுவுக்கு முன்பே சாதிக்கப்பட்டன.

ஐரோப்பியப் பொருளாதாரச் சமூகம், அமெரிக்காவுக்கும், சோவியத் யூனியனுக்கும் அடுத்த படியாக உலகத்தின் மூன்றாவது பலமிக்க கைத்தொழில் ஸ்தாபனமாக எழுந்தது. 1970ம் ஆண்டளவில் அது, கார்களை உற்பத்தி செய்வதில், அமெரிக்காவுக்கு அடுத்தபடியாக, உலகத்தின் இரண்டாவது மிகப்பெரிய ஸ்தாபனமாகவும், உருக்கு உற்பத்தியில் உலகத்தின் மூன்றாவது மிகப்பெரிய ஸ்தாபனமாகவும் ஆகிவிட்டது. உலகின் முன்னணி விவசாய உற்பத்தியாளர்களில் ஒருகிவிட்ட ஐரோப்பியப் பொருளாதாரச் சமூகம் பால், இறைச்சி ஆகியவற்றின் உற்பத்தியில் உலகின் இரண்டாவது மிகப்பெரிய உற்பத்தியாளராகி விட்டது. அதன் பொருளாதார வளர்ச்சி விகிதம் யாவரையும் கவரவதாயிருந்தது. ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகம் உலகின் மிகப்பெரிய வர்த்தகராயிருப்பதோடு வளர்முக நாடுகளிலிருந்து அதிக அளவில் இறக்குமதி செய்யும்

ஸ்தாபனமாகவுமுள்ளது. 1970ம் ஆண்டில், அமெரிக்காவின் 4,105 கோடி 60 இலட்சம் டாலர் பெறுமதியான இறக்குமதிகளோடும் 4,215 கோடி 70 இலட்சம் டாலர் பெறுமதியான ஏற்றுமதிகளோடும் ஒப்பிடுகையில், சமூகம் உலகின் ஏனைய பகுதிகளிலிருந்து 4,562 கோடி 20 இலட்சம் டாலர் பெறுமதியான பொருள்களை இறக்குமதி செய்திருப்பதுடன் 4,519 கோடி 90 இலட்சம் டாலர் பெறுமதியான பொருள்களை உலகின் ஏனைய பகுதிகளுக்கு ஏற்றுமதியும் செய்துள்ளது.

ஐரோப்பியப் பொருளாதாரச் சமூகம் வளர்முக நாடுகளுக்கு உதவிசெய்யும் ஒரு முக்கியமான மூலமாகவும் விளங்குகிறது. 1969ம் ஆண்டில், வளர்முக நாடுகளுக்கு அளிக்கப்படும் உணவு உதவியில் 23 சதவிகிதத்துக்கு அது பொறுப்பாயுள்ளது. (அமெரிக்கா 42 சதவிகிதம் : பிரிட்டன் 5 சதவிகிதம்)

சரக்குகள் கட்டுப்பாடின்றித் தாராளமாகப் போக்குவரத்துச் செய்வதற்காக அங்கத்துவ நாடுகளுக்கிடையே காப்பு வரிகள், கோட்டாக்கள் மற்றும் வர்த்தகத் தடைகள் ஆகியன நீக்கப்பட்டு, ஒரு சுங்க ஒன்றியம் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. சமூகத்தில் சேராத நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்படும் சரக்குகள் சகல அங்கத்துவ நாடுகளிலும் ஒரேவிதமான இறக்குமதி வரிகளுக்கு உட்படுவதற்காக, உலகின் ஏனைய பகுதிகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்படும் சகல பொருள்களுக்கும் ஒரு பொது வெளிநாட்டுக் காப்பு வரி முறையை ஸ்தாபிப்பதே இந்தச் சுங்க ஒன்றியம் அமைக்கப்பட்டதன் நோக்கம். ஆறு நாடுகளின் தேசியக் காப்பு வரிகள் மூன்று படிமுறைகளில் பொது வெளிநாட்டுக் காப்பு வரிகளுக்கு கேற்ப அமைக்கப்பட்டன. கடைசி படிமுறை 1968 ஜூலையில் அமுலாக்கப்பட்டது. மிகப் பெரும் பாலான உற்பத்திப் பொருள்களுக்குப் பொது வெளிநாட்டுக் காப்பு வரி மட்டம் ஆறு அங்கத்துவ நாடுகளால் 1957 ஜனவரி 1ஆந் திகதியன்று பிரயோகிக்கப்பட்ட காப்பு வரிகளின் கணக்கு முறையான சராசரியில் நிர்ணயிக்கப்பட்டது. எனினும், சில பிரதான பொருள்களுக்கு அது ஆறு நாடுகளுக்கு மிடையே பேச்சு வார்த்தைகள் மூலம் நிர்ணயிக்கப்பட்டது.

அங்கத்துவமும் கூட்டுத்தொடர்பும்

உலகத்திலுள்ள மிகப் பெரிய வர்த்தக சக்தி என்ற முறையில், சமூகத்தின் செல்வாக்கும் தாக்கமும் எவ்வளவோ முடிவான தாயிருப்பதால், அநேக நாடுகள் சமூகத்தில் அங்கத்துவம், கூட்டுத் தொடர்பு பெற அல்லது சமூகத்துடன் வர்த்தக ஒப்பந்தம் செய்து கொள்ள முயன்றுள்ளன. முழு அங்கத்துவம் ஐரோப்பிய நாடுகளுக்கு மட்டுமே உரியது : சில ஐரோப்பிய நாடுகளுக்கு—உதாரணமாக ரீஸ், துருக்கி, மால்டா, சைப்ரஸ் ஆகியன—இறுதி அங்கத்துவத்தை நோக்கி ஒரு படியாகச் சமூகத்துடன் கூட்டுத்தொடர்பு அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது. “கூட்டுத்தொடர்புள்ள நாடுகள்” ஆகச் சில குறிப்பிட்ட வளர்முக நாடுகளையும் சமூகம் அனுமதிக்கின்றது. ஐரோப்பிய சமூகத்துக்கும் ஆபிரிக்காவிலும் மற்று மிடங்களிலுமுள்ள குடியேற்ற நாடுகளுக்கும் ஏனைய ஆதினப் பிரதேசங்களுக்கு மிடையே பந்தங்கள் அமைக்கப்படுவதற்கும் ரோம் உடன்படிக்கை ஏற்பாடு செய்தது.

யாவுண்டே ஒப்பந்தம்

1958ம் ஆண்டுக்குப் பின்னர், ஆபிரிக்கா விலுள்ள அநேகமாக எல்லாப் பிரெஞ்சு, பெல்ஜியக் குடியேற்ற நாடுகளும் சுதந்திரமடைந்து விட்டன. கினியைத் தவிர மற்றெல்லா நாடுகளும் 1963ம் ஆண்டில் கைச்சாத்திடப்பட்டதும் 1969ம் ஆண்டில் புதுப் பிக்கப்பட்டதுமான பிரசித்திப் பெற்ற யாவுண்டே ஒப்பந்தத்தின் கீழ் சமூகத்துடன் கூட்டுத் தொடர்பை ஏற்றுக் கொண்டன. யாவுண்டே ஒப்பந்தத்தில் கைச்சாத்திட்ட 18 நாடுகளாவன: பெருஸேடி, கமரூன், மத்திய ஆபிரிக்கக் குடியரசு, சாட், காங்கோ (பிரஸாவில்), லெய்ரே (முன்பு காங்கோ—கின்ஷாஸா), தஹோமி, கபோன், ஐவறி கோஸ்ட், மடகாஸ்கர், மாலி, மௌரிடானியா, நைஜர், ருவாண்டா, ஸெனிகல், சோமாலியா, டோகோ, மேல்வாடா. இந்த நெடுகனே முன்பு பிரெஞ்சு மேற்கு ஆபிரிக்காவாகவும் பெல்ஜியக் காங்கோவாகவும் மடகாஸ்கராகவும் அமைந்திருந்தன ; இவற்றின் மொத்த ஜனத்தொகை ஏறக்

பொருளியல் நோக்கு, நொவெம்பர் 1975

குறைய 7 கோடியாகும். 1973ம் ஆண்டில் மொர்லியஸ் இந் நாடுகளுடன் சேர்ந்ததால், சமூகத்துடன் கூட்டுத் தொடர்புள்ள நாடுகளின் தொகை 19 ஆகியது.

உண்மையில், கூட்டுத் தொடர்பு நாடுகளின் மிகப் பெரும்பாலான உற்பத்திப் பொருள்கள் தீர்வையின்றியே சமூக நாடுகளுக்குள் பிரவேசிக்கின்றன. கூட்டுத் தொடர்பு நாடுகள் இந்த இறக்குமதிகள் மீது, இறக்குமதி வரிக்களைக் குறைத்துள்ளதோடு, 'கோட்டா' (அளவு) கட்டுப்பாடுகளையும் நீக்கியுள்ளன. கூட்டுத் தொடர்பு நாடுகளிலிருந்து சமூகத்தின் இறக்குமதிகள் 1958ம் ஆண்டில் 91 கோடி 30 இலட்சம் டாலர் மதிப்புள்ள வையாயிருந்தன 1970ம் ஆண்டில் இவற்றின் மதிப்பு 188 கோடி 90 இலட்சம் டாலருக்கு உயர்ந்தது; அஸ்தாவது சமூகத்தின் இறக்குமதிகள் 107 சதவீதம் அதிகரித்தன. இதே காலத்தில் 18 நாடுகளுக்கும் சமூகத்தின் ஏற்றுமதிகள் 71 கோடி 30 இலட்சம் டாலர் மதிப்பிலிருந்து 124 கோடி 99 இலட்சம் டாலர் மதிப்புக்குச் சற்றே மெதுவாக 75 சதவிகிதம் உயர்ந்தது.

அருஷா ஒப்பந்தம்

கென்யா, உகண்டா, தான்ஸானியா ஆகிய மூன்று ஆபிரிக்க நாடுகளுக்கு அருஷா ஒப்பந்தத்தின் கீழ் 1968ம் ஆண்டில் வேறு வகையான கூட்டுத் தொடர்பு முறையொன்று அளிக்கப்பட்டது. மூன்று நாடுகளும் தங்களுடைய உற்பத்திப் பொருள்களைத் தீர்வையின்றிச் சமூகத்துக்கு ஏற்றுமதி செய்ய அருஷா ஒப்பந்தம் அனுமதிக்கின்றது; ஆனால் கோப்பி, கரம்பு, அன்னாசிப்பழங்கள் ஆகியனவற்றிற்கு 'கோட்டா' விதிக் கப்படுகிறது. இதற்குப் பதிலாக ஐரோப்பியப் பொருளாதரச் சமூகத்திலிருந்து வரும் சுமார் 60 உற்பத்திப் பொருள்களுக்குக் காப்புவரிச் சலுகைகள் வழங்க மூன்று நாடுகளும் ஒப்புக் கொண்டுள்ளன. கூட்டுத் தொடர்புச் சபையொன்று இந்த ஒப்பந்தத்தை அமுலாக்கி, மேற்பார்வை செய்கிறது; இதே சமயத்தில் கூட்டுப் பாராளுமன்றக் கமிட்டியொன்றும் காலத்துக்குக் காலம் கூடுகின்றது.

வர்த்தக ஒப்பந்தங்கள் மூலமாகச் சமூகத்துடன் பந்தங்களை

வைத்துக் கொள்வதற்கும் பலப்படுத்திக் கொள்வதற்கும் சமூகம் அனுமதிக்கின்றது. இந்த வர்த்தக ஒப்பந்தங்களின் படி, பொதுவாகக் கைத்தொழில், விவசாய உற்பத்திப் பொருள்கள் சம்பந்தமாகப் பரஸ்பரம் காப்புவரி சளைக் குறைக்க வேண்டும். ரோம் உடன்படிக்கையின்படி சமூக அங்கத்துவ நாடுகள் சிலவற்றிற்கும் மத்திய தரைக்கடற் பிரதேசத்திலுள்ள நாடுகளுக்கு மிடையே யிருந்த விசேஷ பொருளாதார பந்தங்களை மேற்கொள்ள வேண்டிய கட்டாயம் சமூகத்துக்கு ஏற்பட்டது. ஈரான், இந்தியா, சிலிலத்தின் அமெரிக்க நாடுகள் ஆகியவற்றுடனும் ஒப்பந்தங்களைக் கைச்சாத்திட்டு, ஆறு நாடுகளுக்கு அவை ஏற்றுமதி செய்யும் சில குறிப்பிட்ட பொருள்களுக்காக அந்நாடுகளுக்கு விசேஷ சலுகைகளை வழங்குகின்றது. யூகோஸ்லாவியாவைத் தவிர, கிழக்கு ஐரோப்பிய சோஷலிஸ நாடுகள் ஆரம்பத்தில் சமூகத்துடன் பகைமை பாரட்டிக் கொண்டு, பின் உறவுபூண்டன, சிஞ்சமூகத்தை ஆதரித்தது.

பிரிட்டனும் ஐ. யோ. ச. வும்

மூவல்லரககளில் ஒன்றான பிரிட்டன் இரண்டாவது உலக மகாயுத்தத்திலிருந்து, தோல்வியடையாது வெளியேறியது. அதன் பொருளாதாரத்துக்கு மற்றும் ஐரோப்பிய நாடுகளை விடக் குறைவான சேதமே ஏற்பட்டது; அதன் தேசிய ஸ்தாபனங்கள் சரியானவை என நிரூபிக்கப்பட்டதாகக் கருதப்பட்டு, பலப்படுத்தப்பட்டன. யுத்தத்துக்குப் பிந்திய தசாப்தத்தில் பிரிட்டிஷ் ஆதிபத்திய உரிமையில் எப்பகுதியையும் ஐரோப்பாவிடம் ஒப்படைக்க வேண்டிய அவசியமேதும் தோன்றியுள்ளதாகக் கருதிய பிரிட்டிஷாரின் தொகை மிகக் குறைவு. மேற்கு ஐரோப்பாவிலும் வடக்கு ஐரோப்பாவிலுமுள்ள வேற்றிடங்களில் கவிடலும் கவிடலாந்தும் அயர்லாந்தும் மகாயுத்தத்தின்போது நடுநிலைமை வகித்ததோடு, தங்களுடைய நடுநிலைமையைத் தொடர்ந்து பராமரித்து வரவும் திடசங்கற்பம் கொண்டிருந்தன. டென்மார்க்கும் நார்வேயும் யுத்தத்தின்போது ஆக்கிரமிக்கப்பட்டிருந்தபோதிலும், இரு நாடுகளும் பிரிட்டனோடும் சுவீட

னோடும் பலமான பந்தங்களைக் கொண்டிருந்தன. எனினும் 1950ம் ஆண்டு முடிவில், ஐரோப்பியப் பொருளாதார ஒன்றிணைப்பில் நெருங்கிய பங்கெடுப்பதிலுள்ள அனுசூலங்களைப் பிரிட்டன் உணரத் தொடங்கியது. மோசமடைந்து வந்த பொருளாதாரப் பிரச்சினைகள், சென்மதி நிலுவைக் கஷ்டங்கள், குடியேற்ற நாடுகளுக்குச் சுதந்திரம் வழங்கியமை, உலக ஆலோசனை மன்றங்களில் செல்வாக்கு இழந்தமை ஆகிய காரணிகளால் நிலைமை மாறிவிட்டது. ஐரோப்பிய சமூகத்தில் அங்கத்துவம் பெறாத ஐரோப்பிய நாடுகள், ஒரு விரிவான ஐரோப்பிய கட்டுப்பாடற்ற வர்த்தகப் பிரதேசத்தை ஸ்தாபிப்பதில் சமூகத்துடன் சேர்ந்து கொள்ள வேண்டுமென்று அப்பொழுது கருதப்பட்டது. எனினும், இத்திட்டம் பொதுவாக ஒப்புக் கொள்ளப்படவில்லை. பின்னர் பிரிட்டனும் சமூகத்துடன் சேராத மற்றொரு சில நாடுகளும்—அஸ்தாவது 'எட்டு நாடுகள்'—ஐரோப்பிய சுதந்திர வர்த்தக சங்கத்தை (ஐ.சு.வ.ச.) ஸ்தாபித்தன. அங்கத்துவ நாடுகளுக்கிடையே கட்டுப்பாடற்ற கைத்தொழில் வர்த்தகத்தை ஸ்தாபிப்பதும், ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகத்தின் அங்கத்துவ நாடுகள் உட்பட ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூக ஸ்தாபனத்தின் சகல அங்கத்துவ நாடுகளுக்குமிடையே வர்த்தகத் தடைகளை அகற்றுவதும் நெருங்கிய பொருளாதார ஒத்துழைப்பை வளர்ப்பதும் இச்சங்கத்தின் நோக்கமாகும். ஐரோப்பிய சுதந்திர வர்த்தக சங்கத்தின் சில அங்கத்துவ நாடுகள் ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகத்துடன் சேர இறுதியில் விரும்பக் கூடுமென்றும், மற்றும் அங்கத்துவ நாடுகள் சமூகத்துடன் நெருங்கிய வர்த்தக ஏற்பாடுகளை அமைப்பதில் நாட்டங் கொள்ளக் கூடுமென்றும் உணரப்பட்டது.

திரும்பத் திரும்ப வரும் சென்மதி நிலுவை நெருக்கடிகளால் தாக்கப்பட்டுப் பின்னடைந்து வரும் தனது சொந்தப் பொருளாதாரத்துடன் ஒப்பிடுகையில் ஐரோப்பியப் பொருளாதாரச் சமூகம் ஊக்கத்துடன் உரமான பொருளாதார வளர்ச்சிபெற்று வருவதைக் கண்ணுற்ற பிரிட்டன் 1961ம் ஆண்டில் சமூகத்தில் அங்கத்துவம் பெறுவதைப் பற்றி

விசாரணை செய்யலாயிற்று. எனினும், பிரிட்டன் முழு அங்கத்துவப் பொறுப்பை ஏற்கத் தயாராயிருக்க வில்லையென முடிவு செய்த பிரான்ஸ் 1963ம் ஆண்டில் திடீரெனப் பேச்சுவார்த்தைகளுக்கு முற்றுப்புள்ளி வைத்து விட்டது. அதன் பின் 1967ம் ஆண்டில் தொழிற்கட்சி அரசாங்கத்தின் கீழ் பிரிட்டன், சமூகத்தில் அங்கத்துவம் கோரி முதலாவது முறைப் படியான மனுவைச் சமர்ப்பித்தது. ஆனால் இது சமூகத்திடமிருந்து அனுகூலமான பதிலைப் பெறத்தவறி விட்டது. சார்ல்ஸ் டிகால் பதவியிலிருந்து ஓய்வுபெற்று, அடுத்த மரணமடைந்து, 1969ம் ஆண்டில் ஆறு நாடுகளின் அரசியல் தலைவர்களது “உச்சி” மகாநாடு ஹேக்கில் வெற்றிகரமாக நடைபெற்றதற்குப் பின், 1971ம் ஆண்டில் பேச்சுவார்த்தைகள் ஊக்கத்துடன் ஆரம்பமாயின. 1973 ஜனவரி 1ஆந் திகதியன்று பிரிட்டனும் அயர்லாந்தும் டென்மார்க்கும் சமூகத்தின் அங்கத்துவ நாடுகளாயின.

பொதுநல அமைப்பு (காமன் வெல்த்) இதனுடன் ஒப்பிடத்தக்க சந்தர்ப்பங்களை வழங்க முடியாதென்பது பிரிட்டனின் கருத்து. “பிரிட்டனும் ஐரோப்பிய சமூகங்களும்” என்னும் வெள்ளையறிக்கையில் இவ்விஷயம் பற்றிப் பின்வருமாறு குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது :—

“பொதுநல அமைப்பில் அங்கம் வகிக்கும் நாடுகள் உலகின் வெவ்வேறு பிரதேசங்களில் சிதறிக் கிடக்கின்றன; அவற்றின் அரசியல் கருத்துக்களிலும் பொருளாதார அபிவிருத்தியிலும் விரிவான வித்தியாசங்கள் உள்ளன. சுதந்திரம் அடைந்துவிட்டன, குறிப்பாகப் பிரிட்டனுடன் அவற்றின் அரசியல், பொருளாதார உறவுகள் பெருமளவு மாறியுள்ளன; இன்னும் மாறி வருகின்றன. அந்நாடுகள் தங்களுடைய அடிப்படைப் பூகோள, பொருளாதார நிலைமைகளுக்கு ஒப்ப மற்றும் நாடுகளுடன் வர்த்தகத்தையும் முதலீட்டு ஏற்பாடுகளையும் அபிவிருத்தி செய்துள்ளன; இன்னும் அபிவிருத்தி செய்து வருகின்றன. கடந்த தசாப்தத்தில் பொதுநல அமைப்பு நாடுகளின் வர்த்தகத்தில் பிரிட்டனின் பங்கு வெகுவாகக் குறைந்துவிட்டது. கிழக்கு ஆபிரிக்காவின் லுள்ள பொதுநல அமைப்பு நாடுகள், எங்களைப் புறக்கணித்து, சமூகத்துக்கு இப்பொழுது வர்த்தக முன்னுரிமைச் சலுகைகளை வழங்கியிருப்பது அர்த்தபுஷ்டியுள்ளதாகும்.”

ஆதலால், சமூகத்தில் சேருவதென பிரிட்டன் செய்த முடிவு தர்க்கரீதியானதாகும். வெள்ளையறிக்கை கூறுவதாவது :—

“எங்களுடைய பூகோள, இராணுவ, அரசியல், பொருளாதார, சமூக

நிலைமைகள் ஆறு நாடுகளின் பூகோள, இராணுவ, அரசியல், பொருளாதார, சமூக நிலைமைகளை எவ்வளவோ ஒத்திருப்பதாலும், எங்களுடைய இலட்சியங்கள் எவ்வளவோ பொதுவானவையாக இருப்பதாலும், சுதந்திர நாடுகளைக் கொண்ட இன்னும் விரிவானதோர் ஐரோப்பிய சமூகத்தைச் சிருஷ்டிப்பதில் அந்நாடுகளுடன் முழுப்பலத்தோடு சேர்ந்து கொண்டது எங்களுடைய சிறந்த நலனுக்கு உகந்ததாகும். இத்தகைய ஒரு சமூகத்தின் கூட்டு வலிமையும் செல்வாக்கும் அதன் தனித்தனி அங்கத்துவ நாடுகளின் வலிமையையும் செல்வாக்கையும் விட எவ்வளவோ அதிகமாயிருக்க முடியும். நாம் சமூகங்களுக்கு வெளியேயிருப்பதாயின், ஒரு குறுகிய அடிப்படையில் எங்களுடைய தேசிய நலன்களை நாம் பராமரிக்க வேண்டியிருப்பதோடு, எங்களுடைய தேசிய மூலவளங்களையும் ஒரு குறுகிய அடிப்படையிலேயே நாம் அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டியிருக்கும்.

சமூகத்தில் அங்கம் வகிக்கும் பிரிட்டன், அங்கத்துவ விதிகளின்படி, சமூகத்தின் பொது வெளிநாட்டுக் காப்புவரி முறையை மேற்கொள்வதோடு, தனக்கும் ஆறு நாடுகளுக்கும்ிடையே வர்த்தகம் சம்பந்தமாக உள்ள சகல காப்புவரிகளையும் அகற்றி விட வேண்டும். எனினும், இந்நடவடிக்கைகள் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளது போல 1977 ஜூலை 1ஆந் திகதியளவில் பூர்த்தியடையத் தக்கதாக நான்கு கட்டங்களில் நிறைவேற்றப்பட வேண்டும்:—

திகதி	சதவீதம்	சதவீதம்	பிரிட்டன் பொ.வெ. பொ.வெ. கா.வை மேற் கொள்வது		
			பொ.வெ. கா.வை மேற் கொள்வது	நோக்கி, கூட்டு மொத்த இலக்கம்	
ஏப்ரல் 1, 1973	—	—			
ஜன. 1, 1974	40	40			
ஜன. 1, 1975	20	60			
ஜன. 1, 1976	20	20			
ஜன. 1, 1976	20	80			
ஜூலை 1, 1977	20	100			

பொது வெளிநாட்டுக் காப்பு வரி முறையைப் பிரிட்டன் மேற்கொள்வதிலுள்ள உள்ளர்த்தம் என்னவென்றால், சமூகத்துடன் கூட்டுத் தொடர்பு நாடுகளாயில்லாமல் பிரிட்டிஷ் சுதனையில் கட்டுப்பாடற்ற பிரவேச உரிமையை அனுபவிக்கும் பொதுநல அமைப்பு நாடுகளின் ஏற்றுமதிகள் மீது படிப்படியாகப் பொது வெளிநாட்டுக் காப்புவரிகள் விதிக்கப்படும் என்பதாகும். முன்னுரிமைச் சலுகை பெருமளும் பிரிட்டிஷ் காப்பு வரியைச் செலுத்திக் கொண்டுமிருக்கும் நாடு

களுக்கு இது சில அனுகூலங்களை நல்கும். ஏனென்றால், பொதுவாக, பொது வெளிநாட்டுக் காப்புவரி பிரிட்டிஷ் காப்புவரியை விடக் குறைவானதாகும். எனினும், பொது வெளிநாட்டுக் காப்பு வரி முறை நாலரை ஆண்டுகளுக்கு மேற்பட்ட காலத்தில் கட்டங்கட்டமாக மேற்கொள்ளப்படுவதால், நிலைமைக்கேற்பத் தங்களை மாற்றியமைத்துக் கொள்ள சமூகத்துடன் கூட்டுத் தொடர்பற்ற பொதுநல அமைப்பு நாடுகளுக்குச் சிறிது அவகாசம் கிடைக்கிறது.

சமூகத்தில் பிரிட்டன் பிரவேசித்திருப்பதிலுள்ள மற்றொரு முக்கியமான அம்சம் யாதெனில், ஜிப்ரால்டரைத் தவிரச் சகல பிரிட்டிஷ் ஆதின நாடுகளுக்கும் ஹொங்கொங்குக்கும், ஆசியாவிலுள்ள பொதுநல அமைப்பு நாடுகளைத் தவிர மற்றெல்லாச் சுதந்திர பொதுநல அமைப்பு வளர்முக நாடுகளுக்கும் கூட்டுத்தொடர்பு அந்தஸ்து வழங்க முன்வந்திருப்பதாகும். இவ்விதமாக, பிரதானமாக ஆபிரிக்காவிலும் கரீபியன் பிரதேசத்திலும் பசிபிக் பிரதேசத்திலும் உள்ள 21 சுதந்திர பொதுநல அமைப்பு நாடுகளுக்கு மூன்று உரிமைகளில் ஒன்றைத் தெரிவு செய்து கொள்ளும் சந்தர்ப்பம் வழங்கப்பட்டது. யாவுண்டே ஒப்பந்தப் படியான கூட்டுத் தொடர்பு அந்தஸ்து, அருஷா ஒப்பந்தப்படியான வரையறுக்கப்பட்ட கூட்டுத் தொடர்பு அந்தஸ்து அல்லது வர்த்தக ஒப்பந்தம்; 1975 ஜனவரி மாதமளவில் ஒரு முடிவுக்கு வருமாறு அந்நாடுகள் கேட்கப்பட்டுள்ளன. பிரஸ்தாப நாடுகளாவன :—

பஹாமாஸ், பார்படோஸ், பொட்ஸ், வாஹு, பிஜி, காம்பியா, காணு, கிறீனேடா, குயானா, ஜமைக்கா, கென்யா, லிசோத்தோ, மானி, தைஜீரியா, சுயரானியோன், சுவானிஸாந்து, தான்ஸானியா, டிரினிடாட், ரொபாகோவும், டோங்கா, மேற்கு சமோவா, ஸாம்பியா.

நியூஸிலாந்தின் பண்ணை உற்பத்திப் பொருள்களின் ஏற்றுமதிகளுக்கும் பிரிட்டன், சமூகத்திடமிருந்து விசேஷ சலுகைகளைப் பெற்றுக் கொடுத்துள்ளது.

லோம் ஒப்பந்தம்

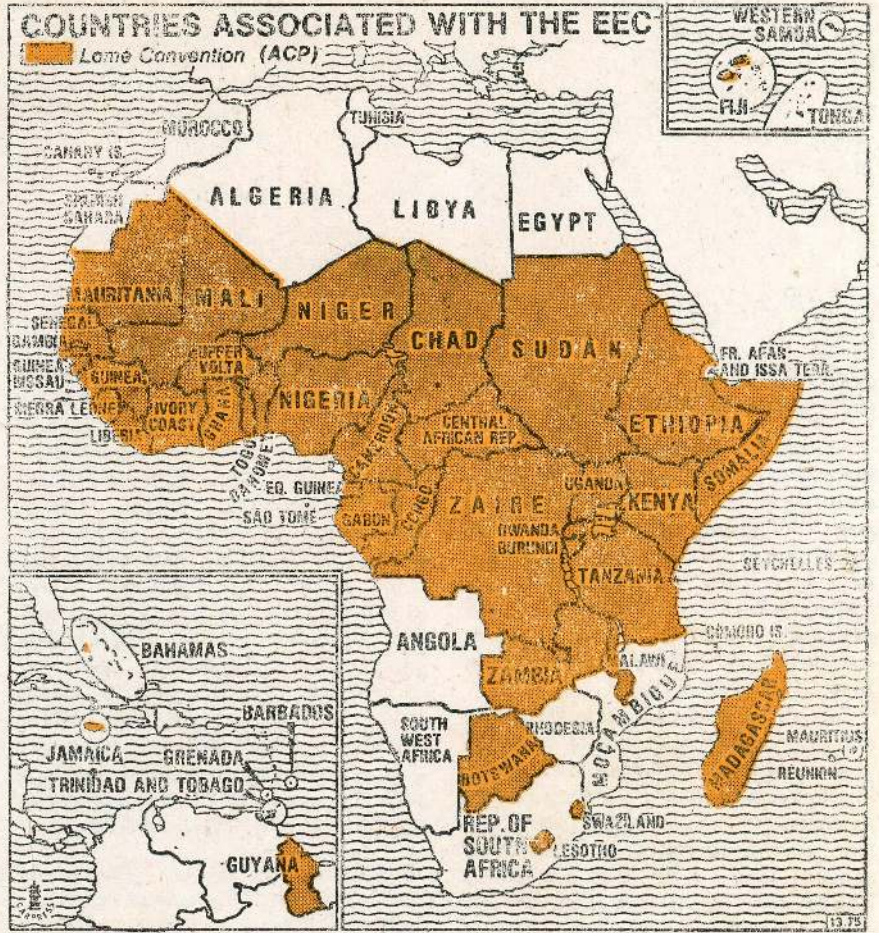
லோம் ஒப்பந்தத்தின் கீழ் ஆபிரிக்க, கரீபியன், பசிபிக் நாடுகள் ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகத்துக்கு ஏற்றுமதி

பொருளியல் நோக்கு, நொவெம்பர் 1975

செய்யும் சகல கைத்தொழில் பொருள்கள் சம்பந்தமாகவும் (உள்நாட்டில் உற்பத்தி செய்யப்பட்டவையாகவோ அல்லது மதிப்பு சேர்க்கப்பட்ட பொருளடக்கம் மொத்த மதிப்பில் 50 சதவிகிதமாகவோ இருக்க வேண்டும்) தீர்வையில்லாத பிரவேச உரிமையை அனுபவிக்கின்றன. விவசாய ஏற்றுமதிகளைப் பொறுத்தவரை, ஏறக்குறைய 96 சதவிகிதப் பொருள்களுக்குத் தீர்வையில்லாத பிரவேச உரிமை உண்டு. எஞ்சியுள்ள பொருள்களுக்கு மூன்றாவது நாடுகள் மீது முன்னுரிமைச் சலுகை உண்டு. ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகம் வழங்கும் வர்த்தக சலுகைகளுக்குப் பரஸ்பரம் எந்தச் சலுகைகளையும் வழங்கத் தாங்கள் தயாராயில்லை யென ஆபிரிக்க, கரிபியன், பசிபிக் நாடுகள் ஆரம்பத்திலிருந்தே தெளிவாக்கிவிட்டன. இவ்விதமாக, புதிய ஒப்பந்தத்தின் கீழ் ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகத்திலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்படும் பொருள்களையும் ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகத்துக்கு ஏற்றுமதி செய்யப்படும் பொருள்களையும் அந் நாடுகள் சமமாக மட்டுமே நடத்தும்; இச் செயல் மூன்றாவது நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்படும் பொருள்கள் மூன்றாவது நாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்யப்படும் பொருள்கள் சம்பந்தமாகக் கையாளப்படும் முறையை விட அனுகூலம் குறைந்ததல்ல. இதனால் ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகத்திலிருந்து வரும் இறக்குமதிகளுக்கெதிராக ஆபிரிக்க, கரிபியன், பசிபிக் நாடுகள் பாரபட்சம் காட்டா தென்பதும், ஆபிரிக்க, கரிபியன், பசிபிக் நாடுகளிடமிருந்து மூலப் பொருள்களைப் பெறும் விடயத்திலும் ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகப் பாரபட்சத்துக்கு உட்படுத்தப்பட மாட்டா தென்பதும் உறுதிப்படுத்தப்படுகின்றன.

லோம் ஒப்பந்தத்தின் மிக முக்கியமான அம்சம் ஒருவேளை, ஆபிரிக்க, கரிபியன், பசிபிக் நாடுகள் சமூகத்துக்கு ஏற்றுமதி செய்யும் பயன்படு பொருள்களின் விலைகளில் ஏற்படக்கூடிய வீழ்ச்சியின் விளைவாக அந்நாடுகளின் ஏற்றுமதிச் சம்பாத்தியத்தில் ஏற்படும் நஷ்டங்களை ஈடுசெய்வதற்காக, ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகம் ஸ்டாபெக்ஸ் நிதிய மொன்றை ஸ்தாபித்ததா

ஐ.பொ.ச. உடன் இணைந்த நாடுகள்



யிருக்கும். ஒரு நாடு எந்தப்பயன்படு பொருளின் ஏற்றுமதியிலிருந்தாவது பெறும் வருமானம் முந்திய 4 வருடங்களின் சராசரி வருமானத்துக்குக் கீழே 6.4 சதவிகிதத்துக்கு மேல் குறைந்தாலும், அந்தப் பயன்படு பொருளின் ஏற்றுமதி வருமானம் மொத்த ஏற்றுமதி வருமானத்தில் குறைந்தபட்சம் 7.5 சதவீத மாயிருந்தாலும், அந்நாட்டுக்கு நஷ்டஈடுகிடைக்கும். எனினும் 24 ஆகக் குறைந்த அபிவிருத்தியடைந்து உள்ள, துறைமுக வசதியில்லாத நிலத்தால் சூழப்பட்டுள்ள அல்லது தீவுகளாக உள்ள நாடுகளுக்கு நஷ்டஈடு பெறுவதற்கான அளவுகோல் 2.5 சதவீதமாகும். இந்த நிதிக் கைமாற்றங்களுக்கு வட்டியில்லை; மிகவறிய நிலையிலுள்ள 24 நாடுகளைத் தவிர மற்றெல்லா நாடுகளும் இப்பணத்தைத் திருப்பிச் செலுத்த வேண்டும்.

ஆபிரிக்க, கரிபியன், பசிபிக் நாடுகளின் சீனி ஏற்றுமதிகளுக்குரிய விசேஷ பரஸ்பர ஏற்பாடுகள் ஒரு தனிப்பட்ட மூலப்பிரதியில் பதிவுசெய்யப்பட்டுள்ளன. ஆண்டொன்றுக்குக் குறைந்தபட்சமாக 14 இலட்சம் தொன் சீனியைக் கொள்வனவு செய்வதாக ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகம் உத்தரவாதம் செய்கிறது. குறைந்தபட்ச விலை என்பது, பொது விவசாயக் கொள்கையின் கீழ் சமூகத்தின் உற்பத்தியாளர்களுக்குச் சீனிக்குக் கொடுக்கப்படும் தலையீட்டு விலையாகும். சாதாரண நிலைமைகளில் பிரிட்டனில் தலையீட்டு விலை இப்பொழுது தொன் ஒன்றுக்கு 150 பவுண் அளவில் இருக்க வேண்டும். 1974ம் ஆண்டிலும் 1975ம் ஆண்டின் ஆரம்பத்திலும் சீனிச் சந்தையில் நிலவிய விசேஷ நிலைமைகளில், பிரிட்டன் முதல் வருடத்தில் வி.ச.கே. தொன் ஒன்று 260 பவுண் விலையில் பொதுநல அமைப்பு நாடுகளின்

சீனி உற்பத்தியாளர்களிலிருந்து வாங்க ஒப்புக் கொண்டிருந்தது சீனி ஒப்பந்தத்தின் கீழ் ஆபிரிக்க, கரிபியன், பசிபிக் நாடுகளுக்கு உள்ள அனுகூலம் யாதெனில், அது 50 வருடங்களிலிருந்து 7 வருடங்கள் வரையுள்ள காலத்துக்குரிய தென்பதும், சமூகம் தனது சொந்தச் சீனி உற்பத்தியாளர்களுக்குக் கொடுக்கும் குறைந்தபட்ச உத்தரவாத விலையையே கொடுக்க வாக்குறுதியளித்திருக்கிறது என்பதுமாகும். இதன் பொருள், ஒப்பந்த மூலப் பிரதி அமுலிலிருக்கும் வரை, குறிப்பிடப்பட்ட குறைந்தபட்ச விலை உள்ளது என்பதாகும்.

லோம் ஒப்பந்தம் கைத் தொழில் மயமான நாடுகளுக்கும் வளர்முக நாடுகளுக்குமிடையே ஒரு புதுவகையான உறவை ஆரம்பித்து வைக்கும் ஒன்றெனப் பாராட்டப்பட்டுள்ளது. ஐரோப்பியக் கமிஷனில் அபிவிருத்தி சம்பந்தமான ஒத்துழைப்புக்கும் பொறுப்பாயிருந்த திரு. லி. செய்ஸன் கூறினார்: “இந்த ஒப்பந்தம் உலகிலேயும் சரித்திரத்திலேயும் ஈடினையற்றது; முதல் முறையாக, கைத் தொழில்மயமான நாடுகளுக்கும் மூன்றாவது உலகுக்குமிடையே ஒர் ஒப்பந்தம் இரு கட்சியினருக்குமிடையே பரிபூரண சமத்துவத்துடன் செய்யப்பட்டுள்ளது; ஒரு முழுக் கண்டமே பேச்சுவார்த்தைகளை நடத்தியதென்ற உண்மையினாலேயே இச் சமத்துவம் சாத்தியமாயிற்று.”

ஓர் ஐரோப்பிய பொதுநலவாயம்

‘லோம் உடன்படிக்கை ஒரு புதிய பொதுநல அமைப்பை (காமன்வெல்த்) அங்குரார்ப்பணம் செய்கின்றது. பிரதானமாக ஐரோப்பாவையும் ஆபிரிக்காவையும் கொண்ட இது, வர்த்தக சலுகைகள், பொருளாதார உதவி, ஒத்துழைப்பு, மற்றும் வளர்முக நாடுகளுக்குக் கிடைக்காத ஏனைய வசதிகள் ஆகிய ஏற்பாட்டினால் ஒன்றாகப் பிணைக்கப்பட்டுள்ளது. ஐரோப்பாவுக்கும் ஆபிரிக்காவுக்குமிடையே ஏற்பட்டுள்ள இந்த விசேஷ உறவை அமெரிக்கா அனுதாபத்துடன் நோக்கவில்லை. இது வளர்முக நாடுகளுக்கிடையே பாரபட்சம் காட்டுகிறதென்றும், ஐரோப்பியப் பொருளாதாரச் சமூகத்துக்கு விசேஷ நலஉரிமைகளை வழங்குகிறதென்றும் அமெரிக்கா தனது கருத்துக்களுக்குக்

காரணங் கூறுகிறது. ஆபிரிக்க, கரிபியன், பசிபிக் நாடுகளுக்கு அளிக்கப்பட்ட சலுகைகள் படிப்படியாகப் பொது முன்னுரிமைச் சலுகைத் திட்டத்துக்குள் சேர்க்கப்பட வேண்டுமென்பது அமெரிக்காவின் கருத்து.

வெளியேயுள்ள ஏழு

ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகத்தில் பிரிட்டன் பிரவேசித்தபோது கூட்டுத் தொடர்பு அந்தஸ்து வழங்கப்படாத பொதுநல அமைப்பு வளர்முக நாடுகள் ஆகியாவிலுள்ளவை மட்டுமேயாகும்—இந்தியா, பாகிஸ்தான், பங்க்ளாதேஷ், மலேசியா, சிங்கப்பூர், இலங்கை, ஹொங் கொங்—இந் நாடுகள் “வெளியேயுள்ள ஏழு” என்று அழைக்கப்படுகின்றன. இந்நாடுகளுக்கு யாவுண்டே ஒப்பந்தப்படியான பூரண கூட்டுத்தொடர்பு அந்தஸ்தோ அல்லது அருஷா ஒப்பந்தப்படியான ஓரளவுகூட்டுத் தொடர்பு அந்தஸ்தோ அளிக்கப்படவில்லை. ஈரான், ஒப்பந்தப்படியான எகிப்து, யூகோஸ்லாவியா முதலிய நாடுகளுடன் செய்யப்பட்ட விசேஷ வர்த்தக ஒப்பந்தங்கள் கூட இந் நாடுகளுக்கு ஆதியில் அளிக்கப்படவில்லை.

இந்த ஆசிய பொதுநல அமைப்பு நாடுகளுக்குப் பிரிட்டனே இன்னும் மிசப் பெரிய தனியொரு சந்தையாக விளங்குகிறது. 1970ம் ஆண்டில் பிரிட்டன் பொதுநல அமைப்பு ஆசியாவிலிருந்து இறக்குமதி செய்த பொருள்களின் மதிப்பு 91கோடி. 60 இலட்சம் டாலராகும். இதில் 32 கோடி. 70 இலட்சம் டாலர் மதிப்புள்ள பொருள்கள் அல்லது 36 சதவிகிதம் ‘விவசாயப் பொருள்கள்’ (பி.டி.என்.1 - 24); 58 கோடி 90 இலட்சம் டாலர் மதிப்புள்ள பொருள்கள் அல்லது 64 சதவிகிதம் உற்பத்திப் பொருள்கள் (பி.டி.என். 25 - 99). இந்த உற்பத்திப் பொருள்களின் இறக்குமதிகளில் பாதி ஹொங் கொங்கினுடையதாகும். பொதுநல அமைப்பு ஆசியாவிலிருந்து வந்த மொத்த இறக்குமதிகளில் (30 கோடி 40 இலட்சம் டாலர்) மூன்றிலொரு பகுதி மிக அனுகூலமான—நாட்டு விகிதங்களில் தீர்வையின்றி பிரிட்டனுக்குள் பிரவேசித்தது.

கூட்டுத் தொடர்பு நாடுகளுடனும் மற்றும் பொறுக்கிய நாடுகளுடனும் சமூகம் செய்து

கொண்ட முன்னுரிமைச் சலுகை வர்த்தக ஏற்பாடுகளின் விளைவாகப் பொதுநல அமைப்பு ஆசியாவுக்கெதிராக வர்த்தகப் பாரபட்சம் காட்டப்பட்டது. பிட்டர் துல்லோச் “வெளியேயுள்ள ஏழு” என்னும் தமது புத்தகத்தில் இந் நிலைமையை விளக்குகிறார்.

பொதுநல அமைப்பு ஆசிய நாடுகளுடன் பேரம் நடத்துவதற்குப் பொது முன்னுரிமைச் சலுகைத் திட்டமே பிரதான கருவியாகுமென ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகம் கருதியது. இது ஒரு நஷ்டாடாகவே இருக்கவில்லை. ஏனெனில், இது ஒன்பது நாடுகளால் சகல வளர்முக நாடுகளுக்கும் சமமாக விஸ்தரிக்கப்பட்டது. எனினும், விரிவாக்கப்பட்ட சமூகம் பொதுநல அமைப்பு ஆசிய நாடுகளுடன் வர்த்தகத்தை விரிவாக்க விரும்பியதுடன் பொருத்தமான பரிசாரங்களைத் தேடும் நோக்கத்தோடு, ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகம் விரிவாக்கப்பட்டதற்குப் பின் வர்த்தகத்துறையில் எழக்கூடிய பிரச்சினைகளை இந்நாடுகளுடன் சேர்ந்து ஆராயத் தயாராயிருப்பதாகவும் தெரிவித்தது. இவ் விருப்பம் பிரிட்டனால் பிரவேச உடன்படிக்கையில் கீழ்க்கண்டவாறு இணைக்கப்பட்டது:—

“ஆசியாவிலுள்ள வளர்முக கதந்திர பொதுநல அமைப்பு நாடுகளுடன் (இலங்கை, இந்தியா, மலேசியா, பாகிஸ்தான், சிங்கப்பூர்) வர்த்தக உறவுகளை விரிவாக்கிப் பலப்படுத்தும் விருப்பத்தினால் உந்தப்பட்டதாய், பொதுக் காப்புவரி முன்னுரிமைச் சலுகைத் திட்டத்தின் பயனையும் அதே பூகோளப் பகுதியிலுள்ள மற்றும் வளர்முக நாடுகளின் நிலைமையையும் கணக்கிலெடுத்துக் கொண்டு, பொருத்தமான பரிசாரங்களைத் தேடும் நோக்கத்தோடு வர்த்தகத்துறையில் எழக்கூடிய பிரச்சினைகளை இந்நாடுகளுடன் சேர்ந்து ஆராய, ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகம், பிரவேசத் திகதியிலிருந்து, தயாராயிருக்கிறது.”

இவ்விதமாக, ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகம் விரிவாக்கப்பட்டதன் பின்னர் வரை பொதுநல அமைப்பு ஆசிய நாடுகளின் பிரச்சினைகளைப் பற்றிய ஆலோசனையை ஒத்திவைப்பதே பொதுநல அணுகு முறையாயிருந்தது.

பொருளியல் நோக்கு, நொவெம்பர் 1975

இலங்கை

பிரிட்டனே இலங்கையின் மிகப் பெரிய தனியொரு வர்த்தகப் பங்காளியாயிருந்தது. எனவே ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகத்தில் சேருவதென்ற அதன் முடிவு இலங்கையின் சர்வதேச வர்த்தகத்தில் சில குறிப்பிட்ட விளைவுகளை ஏற்படுத்தியே திரும். விரிவாக்கப்பட்ட சமூகத்துடன் இலங்கை நடத்தியுள்ள வர்த்தகம் பற்றிய மிகச் சமீபத்திய புள்ளி விவரங்கள் கீழுள்ள அட்டவணையில் தரப்பட்டுள்ளன :—

முக்கியமான வாடிக்கையாளர்களான நெதர்லாந்தும் இத்தாலியும் ஐ.பொ. சமூகத்துக்கு இலங்கையின் ஏற்றுமதிகளில் முறையே 11.7 சதவீதத்தை யும் 11 சதவீதத்தையும் எடுத்தன. ஐ.பொ. சமூகச் சந்தையின் முக்கியத்துவம், விரிவாக்கப்பட்ட ஐ.பொ. சமூகத்துக்கு விற்கப் பட்ட இலங்கையின் சில குறிப்பிட்ட ஏற்றுமதிகளின் உயர் விகிதாசாரத்தினால் மேலும் விளக்கப்படுகிறது :—

விரிவாக்கப்பட்ட ஐ.பொ.ச.வுடன் இலங்கையின் வர்த்தகம்

நாடு	பிறநாட் இலங்கைக்கு மொத்த ஏற்றுமதி மில்லியன் ரூபா	ஐ.பொ. ச.வுக்கு மொத்த ஏற்றுமதி மில்லியன் ரூபா	பிறநாட் இலங்கைக்கு மொத்த ஏற்றுமதி மில்லியன் ரூபா	ஐ.பொ. ச.வுக்கு மொத்த ஏற்றுமதி மில்லியன் ரூபா
பெல்ஜியம்	...	29	0.8	3.4
டென்மார்க்	...	12	0.3	1.4
பிரான்ஸ்	...	48	1.4	5.7
ஜெர்மன்ச.கு.	...	197	5.7	23.4
அயர்லாந்து	...	11	0.3	1.4
இத்தாலி	...	93	2.7	11.0
லக்ஸம்பர்க்	...	இல்லை	—	இல்லை
நெதர்லாந்து	...	99	2.9	11.7
பிரிட்டன்	...	354	10.3	42.0
மொத்தம் ஐ.பொ.ச.	...	842	24.4	100.0
				896
				19.7
				100.0

1974ம் ஆண்டில் இலங்கை விரிவாக்கப்பட்ட ஐ.பொ. சமூகத்துக்கு ஏற்றுமதி செய்த உள்நாட்டுப் பொருள்களின் மதிப்பு 84 கோடியே 20 இலட்சம் ரூபா அல்லது நாட்டின் மொத்த ஏற்றுமதிகளில் 24.4 சதவீதம். அதே வருடத்தில் இலங்கை விரிவாக்கப்பட்ட ஐ.பொ. சமூகத்திலிருந்து இறக்குமதி செய்த பொருள்களின் மதிப்பு 89 கோடியே 60 இலட்சம் மில்லியன் ரூபா அல்லது நாட்டின் மொத்த இறக்குமதிகளில் 19.7 சதவீதம், இலங்கையின் மொத்த ஏற்றுமதிகளில் 10.3 சதவீதத்தை அல்லது விரிவாக்கப்பட்ட ஐ.பொ. சமூகத்துக்கு இலங்கையின் ஏற்றுமதிகளில் 42 சதவீதத்தை எடுத்த மிகப்பெரிய தனியொரு நாட்டுச் சந்தை பிரிட்டனேயாகும். ஐ.பொ. சமூகத்திலுள்ள இரண்டாவது மிகப் பெரிய வாடிக்கையாளரான ஜெர்மனி ஏற்றுமதிகளில் 23.4 சதவீதத்தை எடுத்தது; அடுத்த

விரிவாக்கப்பட்ட ஐ.பொ.ச.வுக்குப் பொறுக்கிய ஏற்றுமதிகளின் விகிதாசாரம்

பொருள்கள்	ஐ.பொ.ச. நாடுகள் யாவற்றிற்கும் செய்யப்பட்ட மொத்த ஏற்றுமதிகளின் சதவீதம்
தேங்காய் தருவல்	60.5
தேயிலை—மொத்தமாக	24.7
உடன் தேயிலை	77.9
மிளகு	28.4
கறுவாச் சிம்புகள்	53.0
கரம்பு	27.3
தேங்காய் எண்ணெய்	—
மொத்தமாக	41.6
கிளைசரோல் லைஸ்	100.0
கொக்கோ	38.8
புகையிலை	99.9
புல்லெண்ணெய்	63.3
கறுவாப்படை எண்ணெய்	80.8
கறுவா இலை எண்ணெய்	60.2
அத்தியாவசிய எண்ணெய்	—
கள்—மற்றும்	78.5
இயற்கை ரப்பர்	17.2
மாட்டுத் தோல்	97.4
தேங்காய் சிரட்டைக் கரி	52.5
கயிறுத் தும்பு	52.5
பாதணிகள்	72.0

இறக்குமதிகளைப் பொறுத்த வரை, விரிவாக்கப்பட்ட ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகத்தில் மிகப் பெரிய வழங்குநர்பிரான்ஸ் தானாகும். பிரிட்டன் இறக்குமதிகளை வழங்கும் ஒரு நாடு என்னும் முறையிலிருப்பதை விட ஓர் ஏற்றுமதிச் சந்தை என்னும் முறையில் இலங்கைக்கு மிக முக்கியமாகும். இலங்கை ஐ.பொ. சமூகத்திலிருந்து இறக்குமதி செய்த பிரதான பொருள்கள் கீழ்க்கண்ட அட்டவணையில் தரப்படுகின்றன :

விரிவாக்கப்பட்ட ஐ.பொ. ச.விலிருந்து இலங்கையின் இறக்குமதிகள் — 1974

இறக்குமதி செய்யப்பட்ட மொத்த இறக்குமதிகளின் சதவீதம்	கோடி ரூபா	சதவீதம்
கோதுமைமா	427	50.0
பாலும்பாலாடையும்	50	75.4
கனிப்பொருள்கள் உ.தா.	—	—
பச்சை	57	25.0
இரசாயனப் பொருள்கள் உ.தா. செயற்கை நூற் கழி	53	46.0
இரும்பு, உருக்குப் பொருள்கள்	21	57.0
இயந்திரங்கள், உபகரணங்கள்	40	48.0
போக்குவரத்து உபகரணங்களும் உதிரிப்பாகங் களும்	24	66.8
தபால் முத்திரைகள்	3	89.2

ஐ.பொ.ச. இறக்குமதிகாப்பு வரியின் அபாயம்

இலங்கையைப் பொறுத்த வரை பிரதான பிரச்சினை யாதெனில், ஐ.பொ. சமூகத்துக்கு அது ஏற்றுமதி செய்த பொருள்கள் மீது இறக்குமதி காப்பு வரி விதிக்கப்பட்டதாகும். பிரிட்டன் ஒரு பாதுகாப்பான சந்தையிலிருந்தது. இலங்கை ஏற்றுமதி செய்த மிகப் பெரும்பாலான பொருள்கள் ஒன்றில் தீர்வையின்றி அல்லது குறைந்த காப்பு வரியின் கீழ் பிரிட்டிஷ் சந்தைக்குள் பிரவேசித்தன; மேலும், இலங்கையின் பொருள்கள் பொது நல அமைப்பில்லாத அதன் போட்டியாளர்களுக் கெதிராகச் சலுகைக் காப்பு வரியை அனுபவித்தன. எனினும், மற்றோரிடத்தில் காட்டப்பட்டது போல, இந்தச் சலுகை 1972ம் ஆண்டில் அமுலாக்கப்பட்ட பிரிட்டிஷ் பொது முன்னுரிமைச் சலுகைத் திட்டத்தினால் பெருமளவு குறைக்கப்படவில்லை. இந்த நிலை

மை இப்பொழுது கீழ்க்கண்ட வாறு மாற வேண்டியிருந்தது :

(1) பிரிட்டன் 1972ம் ஆண்டிலிருந்து 1977ம் ஆண்டு வரை ஐ.பொ. சமூகத்தின் பொது வெளிநாட்டுக் காப்பு வரியைக் கட்டங்களில், மேற் கொண்டு வந்தது. இதனால் பிரதானமாகத்தீர்வையில்லாதிருந்த இலங்கையின் ஏற்றுமதிகள் பிரிட்டிஷ் சந்தையில் ஓர் இறக்குமதித் தீர்வைக்கு உட்பட வேண்டி ஏற்பட்டது.

(2) பொது வெளிநாட்டுக் காப்பு வரி முறையைக் கைக் கொள்வதுடன், பிரிட்டன் ஐ.பொ. சமூகத்தின் கூட்டுத் தொடர்பு நாடுகளுக்கு முன்னுரிமைச் சலுகையை விஸ்தரிக்க வேண்டியிருந்தது. இதனால் இதுவரை பிரிட்டிஷ் சந்தையில் தீர்வையின் நியிருந்த தனது ஏற்றுமதிகளுக்கு இலங்கை காப்பு வரியைச் செலுத்த வேண்டியிருந்ததுடன் மட்டுமன்றி, இலங்கையுடன் போட்டியிடும் கூட்டுத் தொடர்புப் பிரதேசங்களுக்கு இலங்கைக்கெதிராகக் காப்பு வரிச் சலுகைகளும் அளிக்கப் படவிருந்தன.

(3) கடந்த காலத்திலே, சகல பொதுநல அமைப்பு நாடுகளும் (பிரிட்டனைத் தவிர) ஐ.பொ. சமூகத்தில் சமநிபந்தனைகளின் பேரில் போட்டியிட வேண்டியிருந்தது. ஆனால் இப்பொழுது கூட்டுத் தொடர்பு அந்தஸ்து வழங்கப்படாத பொதுநல அமைப்பு நாடுகளுக்கு கெதிராகப் பாரபட்சம் காட்டப்பட்டது. இவ்விதமாக, கூட்டுத் தொடர்பு நாடுகளான முன்னைய பொதுநல அமைப்பு நாடுகளுக்கு ஐ. பொ. சமூகத்தின் ஐரோப்பியச் சந்தையில் இலங்கை போன்ற நாடுகளைக் கெதிராகப் போட்டியிடும் அனுகூலமிருந்தது.

ஐ.பொ.மு. உடனான வியாபாரப் பிரச்சினைகள்

இலங்கையின் ஏற்றுமதிகள் சம்பந்தமாக முன்னுரிமைச் சலுகை இழக்கப்பட்டதன் விளைவாகப் பிரிட்டிஷ் சந்தை ஓடுங்கி விடக் கூடுமென்பதே இலங்கையின் பிர

தான பயமாயிருந்தது. 150 வருடங்களுக்கு மேலாக, பிரிட்டனுடன் நெருங்கிய அரசியல் பொருளாதார உறவுகள் நிலவியதன் காரணமாக, இலங்கையின் ஏற்றுமதிகள் அநேகமாக பிரிட்டிஷ் சந்தையின் தேவைகளுக்குக் கொப்பவே முற்றாகச் சரிக்கட்டப்பட்டுள்ளன. ஆதலால், பிரிட்டிஷ் சந்தையைச் சார்ந்திருக்கும் நிலையைக் குறைக்க வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் இலங்கைக்கு ஏற்படுமானால், நாட்டின் ஏற்றுமதி உற்பத்தி முறையையும் வர்த்தகத்தின் திசையையும் பயனுற மாற்றுவதற்குப் பெரும் பணமுதலீடுகள் தேவைப்படுவதுடன் பல்லாண்டுகளும் பிடிக்கும். ஐ.பொ. சமூகத்தின் மனங்கவர் பொருளாதார அபிவிருத்தியையும் சர்வதேச வர்த்தக விஸ்தரிப்பையும் இலங்கை கவனித்ததோடு, செல்வச் செழிப்புள்ள ஐ.பொ. சமூகச் சந்தையில் தனது ஏற்றுமதிகளுக்குள்ள பிரமாண்டமான வசதிகளையும் உணர்ந்தது. ஆதலால், பிரிட்டிஷ் சந்தையைப் பத்திரமாகப் பிடித்து வைத்திருக்கும் அதே சமயத்தில் முழு ஐ.பொ. சமூகத்தின் பெருஞ் சந்தைக்குத் தனது ஏற்றுமதிகளை அதிகரிப்பதும் இலங்கையின் பிரதான குறிக்கோளாயிருந்தது.

இலங்கையின் இரு பிரதான ஏற்றுமதிகள்—தேயிலை (மொத்தமாக) யும் இயற்கை ரப்பரும்—விளிவாக்கப்பட்ட ஐ.பொ. சமூகத்துக்குள் தீர்வையின்றித் தொடர்ந்து பிரவேசிக்கும் சமயம் அது. ஆனால் மேற்குறிப்பிட்டது போல, பெறுமதியிற் குறைந்த ஆனால் வருடந்தோறும் அதிகரித்து வந்த மற்றும் அநேக ஏற்றுமதிகளுமிருந்தன. எனினும், கூட்டுத் தொடர்பு நாடுகளுடன் ஒப்பிடுகையில் அவற்றிற்கெதிராகப் பாரபட்சம் காட்டப்பட்டது. இலங்கை சலுகைப் பிரவேசத்தை அனுபவித்த பாதுகாப்பான சந்தை, இலங்கையுடன் போட்டியிட்ட நாடுகளில் சில சலுகைப் பிரவேச உரிமையைக் கொண்ட ஒரு பகிரங்க சந்தைக்கு வழிவிட வேண்டியிருந்தது. இது ஒருபுறமிருக்க, விளிவாக்கப்பட்ட ஐ.பொ. சமூகம் இலங்கையின் பதிய கைத்தொழில் உற்பத்தி பொருள்களுக்கும் பாரம்பரிய மற்ற ஏற்றுமதிகளுக்கும் சிறந்த சந்தையாக அமைந்தது. இச்சந்தையில் இலங்கைக்குக் கட்டுப்பாடற்ற பிரவேச உரிமையிருக்க

வேண்டியது. அத்தியாவசியமாயிருந்தது. இதனால் ஐ.பொ. சமூகத்துடன் வர்த்தக உறவுகளைப் பலப்படுத்தவும் விரிவாக்கவும் ஏதாவதொரு வகை ஏற்பாடு அல்லது இணக்கம் இருப்பது அவசியமாயிருந்தது.

வர்த்தகத் துறையில் இலங்கைக்கும் ஏனைய ஆசிய பொதுநல அமைப்பு நாடுகளுக்கும் எழக்கூடிய பிரச்சினைகளை ஆராய்வதில், ஐ.பொ. சமூகத்தினால் அதே பூகோளப் பகுதியிலுள்ள மற்றும் வளர்முக நாடுகளின் நிலைமை கணக்கிலெடுத்துக் கொள்ளப்படு மென்று கூட்டு விருப்பப் பிரகடனம் எடுத்துக் காட்டுகின்றது. இந்நாடுகளிடையே வளர்ந்த நாடுகளுக்கு ஏற்கனவே கைத்தொழில் உற்பத்திப் பொருள்களையும் ஓரளவு கைத்தொழில் உற்பத்திப் பொருள்களையும் ஏற்றுமதி செய்யும் அநேக நாடுகள் உள்ளன; பிரிட்டன் ஐ.பொ. சமூகத்தில் பிரவேசித்ததனாலும் பொது முன்னுரிமைச் சலுகைத் திட்டம் அமுலுக்குக் கொண்டு வரப்பட்டதனாலும், இந்த நாடுகளும் மற்றும் சுதந்திர பொதுநல அமைப்பு நாடுகளும் இலங்கையை விட மிக அனுகூலமான நிலைமையிலிருக்கும்.

இந் நிலைமைகளில், பொது முன்னுரிமைச் சலுகைத் திட்டம் பொதுநல அமைப்பு ஆசியாவின் பிரச்சினைகளைத் தீர்க்கும் மென்ற ஊகம் இலங்கையைப் பொறுத்த வரை செல்லாததாகியது. அநேகமாக ஆசியாவிலுள்ள சகல பொதுநல அமைப்பு நாடுகளும், ஆசியாவிலுள்ள பொதுநல அமைப்பில்லாத பெரும்பான்மையான நாடுகளும் கூட்டுத் தொடர்பு அந்தஸ்து வழங்கப்பட்ட மற்றுஞ் சில வளர்முக நாடுகளும் கூட, பொது முன்னுரிமைச் சலுகைத் திட்டத்திலிருந்து நன்மையடைவதற்கு, இன்னும் பிரதம விளைபொருள் நாடாகவே உள்ள இலங்கையை விட மேலான நிலையிலிருந்தன. இதற்கு எதிரிடையாக, பிரிட்டனும் கனடாவும் பொது முன்னுரிமைச் சலுகைத் திட்டத்தை அமுலுக்குக் கொண்டு வந்து துடன், இலங்கை இச்சந்தைகளில் பெறுமதியான வர்த்தக உரிமைச் சலுகைகளை இழந்தது. இது சம்பந்தமாக ஐ. பொ. சமூகத்திலிருந்து போதிய நஷ்ட ஈட்டு நன்மையைப் பெற இலங்கை தவறிவிட்டது.

மேலே தொங்கிக் கொண்டிருந்த நிலைமை போதிய கவலையை உண்டாக்குவதாயிருந்தால், இலங்கை தனது வர்த்தகப் பிரச்சினைகளுக்குத் தக்க பரிகாரங்களைத் தேடும் நோக்கத்துடன் அவற்றை ஐ.பொ. சமூகத்தின் கவனத்துக்குக் கொண்டுவர வேண்டியிருந்தது: இவ்விதமாக, 1972ம் ஆண்டு அக்டோபர் முடிவில், இலங்கை தனது வர்த்தகப் பிரச்சினைகளை (மேற்போன பந்திகளில் எடுத்துக்காட்டப்பட்டது போல) விளக்கியும், “காப்பு வரித் துறையிலும் காப்பு வரியற்ற துறையிலும் தக்க ஏற்பாடுகளைச் செய்வதன் மூலமும் விரிவாக்கப்பட்ட சமூகத்துடன் இலங்கையின் வர்த்தக அபிவிருத்தியையும் பன்முகப்படுத்தலையும் வளர்க்கும் நோக்கத்தை வரும் கொண்ட மற்றும் நடவடிக்கைகள் மூலமும் சமூகத்தின் சந்தைகளில் இலங்கைக்கு விசேஷ வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுக்கச் சமூகம் சம்மதிக்கும்” என்று நம்பியும் ஒரு விசேஷ தூதர் வாயிலாக ஐரோப்பிய கமிஷனுக்கு ஓர் நினைவுட்டற் குறிப்பைச் சமர்ப்பித்தது. இதையடுத்து 1975 ஜூனில் ஐ.பொ. சமூகத்துக்கு இருப்பிட வசதியுடன் கூடிய ஒரு ஸ்தானீகர் நியமிக்கப்பட்டார்.

அவசரமான பிரச்சினை

இவ்விதமாக, இலங்கையை எதிர்நோக்கிய மிக அவசரமான பிரச்சினை என்னவென்றால், பிரிட்டிஷ் சந்தையில் வர்த்தக முன்னுரிமைச் சலுகைகள் இழக்கப்பட்டமையும் ஐ.பொ. சமூகத்துடன் தான் நடத்தும் வர்த்தகத்தில் இதன்மோசமான தாக்கத்தைத் தணிப்பதன் தேவையுமாகும். இரண்டாவது அவசரப் பிரச்சினை, ஐ.பொ. சமூகத்துடன் இலங்கையின் நீண்டகால உறவுகளைக் கையாள்வதற்கு ஏற்ற ஏற்பாடுகளைச் செய்யும் பொதுப் பிரச்சினையாகும். முன்னைய பிரச்சினையைப் பொறுத்த வரை, முன்னுரிமைச் சலுகையுள்ளதே வர்த்தக ஏற்பாட்டையும் எதிர்ப்பதும் ஆனால், இலங்கையின் விசாரத்துக்குரிய குறிப்பிட்ட விளை பொருள்கள் ஒவ்வொன்றையும் ஆராய்வதும் (கூட்டு விருப்பப் பிரகடனத்திற்கொப்ப) பொது முன்னுரிமைச் சலுகைத் திட்டத்தின் அடிப்படையில் சாத்தியமான பரிகாரங்களை ஆலோசிப்பதுமே ஐ. பொ. சமூகத்தின்

பொது அணுகு முறையாயிருந்தது. 1974 ஜனவரியில் பிரிட்டனின் காப்பு வரியைப் பொது வெளிநாட்டுக் காப்புவரியுடன் ஒரு நிரைப்படுத்துவதும் பிரிட்டனின் பொது முன்னுரிமைச் சலுகைத் திட்டம் ஐ.பொ. சமூகத்தின் பொது முன்னுரிமைச் சலுகைத் திட்டத்துடன் இசைவிக் கப்படுவதும், இலங்கை போன்ற கூட்டுத் தொடர்பு அந்தஸ்து பெறத் தகுதியில்லாத நாடுகளின் வர்த்தகப் பிரச்சினைகளுக்குச் சிறிது நிவாரணத்தை ஏற்படுத்தும் வகையில் ஐ.பொ. சமூகத்தின் பொது முன்னுரிமைச் சலுகைத் திட்டத்தைத் திருத்தியமைத்துத் தாராளப்படுத்துவதற்குரிய ஒரு சந்தர்ப்பமாக்கப்பட வேண்டுமென்று ஐ. பொ. சமூகம் கருதியது. ஆசியப்பொது நல அமைப்பு நாடுகள் செய்த முறையீடுகளின் பேரில், கூட்டு விருப்பப் பிரகடனம் இடையறாது மறு பரிசீலனை செய்யப்படும் ஒரு முன்னேறிச் செல்லும் பொறுப்பாகுமென்று ஐ. பொ. சமூகம் உறுதி கூறியது. இதன் பொருள், 1974ம் ஆண்டில் அளிக்கப்பட வேண்டிய நிவாரணத்தை இறுதியான நடவடிக்கையாகவன்றி ஒரு முதல் நடவடிக்கையாகவே ஐ.பொ. சமூகம் கருதியது என்பதாம்.

இதற்கு முன்பு குறிப்பிட்டது போல, இரண்டாவது பிரச்சினை, விரிவாக்கப்பட்ட ஐ.பொ. சமூகத்துடன் இலங்கையின் நீண்டகால உறவுகளைப் பற்றியதொன்றாகும். ஐ.பொ. சமூகத்துக்கு முற்றாக வெளியேயிருப்பது இலங்கையின் வர்த்தக நலன்களுக்கு உகந்ததல்ல; ஐ.பொ. சமூகத்தின் பொது முன்னுரிமைச் சலுகைத் திட்டத்தின் வாயிலாக இலங்கை நன்மைகளை மட்டும் அடைவது போதாது. இலங்கையின் மீது ஆழ்ந்த கவனம் செலுத்தும்படி ஐ.பொ. சமூகத்தைத் தூண்டுவதும், சாத்தியமாயின் ஏதாவதொரு ஸ்தாபன ரீதியான ஏற்பாட்டின் மூலமாகப் பரஸ்பர வர்த்தக உறவுகளுக்குத் திட்டமான உருக்கொடுப்பதும் அவசியமாகும். மேலே காட்டப்பட்டது போல், பிரிட்டன் ஐ.பொ. சமூகத்தில் அங்கம் வகிப்பதால், ஒரு பக்கத்தில், பிரிட்டனுடன் எங்களுக்குப் பரம்பரையாக இருந்துவந்த வர்த்தக உறவுகள் ஒரு குறிப்பிட்ட அளவுக்குப் பலவினமடைந்துள்ளன. மறுபக்கத்தில், இலங்கை

யை விலக்கி வைக்கும் ஐ.பொ. சமூகத்தின் கூட்டுத் தொடர்புக் கொள்கை மேலும் ஓர் இடைவெளியைச் சிருஷ்டித்தது.

வர்த்தக ஒத்துழைப்பு ஒப்பந்தம்

விசேஷ அங்கீகாரத்துக்கு இலங்கையின் கட்சியைப் பலப்படுத்திய ஒரு புதியகாரணி இருந்தது: இதுவே 1973ம் ஆண்டு முடிவில் ஐ. பொ. சமூகத்துக்கும் இந்தியாவுக்கும் இடையே ஒரு வர்த்தக ஒத்துழைப்பு ஒப்பந்தம் முடிக்கப்பட்டதாகும். இந்த ஒப்பந்தம் பரஸ்பர வர்த்தகப் பிரச்சினைகளை மறுபரிசீலனை செய்யும் நோக்கத்துக்காக, நிர்ணயிக்கப்பட்ட இடைக் காலங்களில், கூடுவதற்கு ஒரு கூட்டுக் கமிஷனின் உருவில் செயல்படு ஸ்தாபனத்தை அமைப்பதன் மூலம் ஐ.பொ. சமூகத்துக்கும் இந்தியாவுக்குமிடையேயுள்ள உறவை ஸ்தாபன ரீதியாக்கியது. எதிர்காலத்தில் இரு கட்சியாருக்குமிடையே உறவுகளை பலப்படுத்துவதற்கு ஏற்பாடு செய்யவல்ல ஒரு “கட்டுக்கோப்பு ஒப்பந்தம்” என அது கருதப்பட்டது. இந்த ஒப்பந்தத்துக்கு மேலதிகமாக, இந்தியா சனல் பொருள்கள் கயிற்றுப் பொருள்கள் சம்பந்தமாகவும் விசேஷ ஒப்பந்தங்களைக் கைச்சாத்திட்டது. இப்பொருள்கள் மீது காப்புவரிகள் படிப்படியாகத் தளர்த்தப்படுவதற்கு இந்த ஒப்பந்தத்தில் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

ஐரோப்பாவில் சந்தைகளைத் தேடிக் கண்டுபிடிப்பதற்கு மட்டுமன்றி இந்தச் சந்தைகளுக்கேற்பத் தங்களுடைய உற்பத்தியைத் திருத்தியமைப்பதற்கும் வளர்முக நாடுகளின் உற்பத்தியாளர்களுக்கும் ஏற்றுமதியாளர்களுக்கும் உதவி தேவைப்படுகிறதென அங்கீகரிக்கப்பட்டது. வர்த்தக ஒத்துழைப்பு ஒப்பந்தமொன்று கோரிய இந்தியாவின் வேண்டுகோளுக்குச் செவிசாய்ப்பதெனச் செய்யப்பட்ட முடிவுக்கு, கூட்டு விருப்பப் பிரகடனத்தில் ஐ. பொ. சமூகம் ஏற்றுக்கொண்ட பொறுப்பும், இந்தியாவின் வர்த்தகத்தைக் காப்பு வரிச் சலுகைகள் மூலம் அபிவிருத்தி செய்வதற்கு முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டும் அது அளவில்குறைந்து கொண்டே வந்தமையும், இந்தப் போக்கை மாற்றுவதற்கு மிகத் திட்டமான உதவி தேவைப்படு

மென்பதும் அடிப்படையாகும். இந்த நியாயங்கள் இலங்கை, பாகிஸ்தான், பங்கலா தேஷ ஆகிய நாடுகளிடமிருந்து வந்த வேண்டுகோள்களுக்கும் சமமாகப் பொருந்தின. இவ்விதமாக, இந்த நாடுகளில் முன்னேற்றம் ஏற்படுவதற்குக் கணிசமான உதவி செய்வதாயின், வெறும் காப்புவரிச் சலுகைகளுக்கு அப்பாற்பட்ட வர்த்தக ஒத்துழைப்பு அவசியமாகுமென ஐ. பொ. சமூகம் கருதத் தொடங்கியது. வர்த்தக ஒத்துழைப்பு ஒப்பந்தத்தை முடிப்பதற்காக ஐரோப்பிய சமூகங்கள் கமிஷனுக்கும் இலங்கைக்குமிடையே 1974 நவம்பர்—டிசம்பர் மாதங்களில் பிரஸஸ்ஸில் பேச்சு வார்த்தைகள் நடைபெற்று, 1975 மே மாதத்தில் ஒப்பந்தம் முறைப்படி கைச்சாத்திடப்பட்டது.

இலங்கை ஐ.பொ.ச ஒப்பந்தம்

ஐரோப்பியப் பொருளாதார சமூகத்துக்கும் இலங்கைக்குமிடையே செய்யப்பட்ட வர்த்தக ஒத்துழைப்பு ஒப்பந்தம் இந்தியாவுடன் சமூகம் செய்து கொண்டஒப்பந்தத்தைப்போன்றதேயாகும். ஒப்பந்தத்தின் குறிக்கோள், தங்களுடைய பொருளாதார சமூக முன்னேற்றத்துக்கு உதவுவதற்கும் தங்களுடைய பரஸ்பர வர்த்தகத்தில் எஞ்சியுள்ளதை எவ்வளவு உயர்மட்டத்துக்குச் சாத்தியமோ, அவ்வளவு உயர் மட்டத்துக்கு அபிவிருத்தி செய்வதற்கும் சம அனுகூலமும் பரஸ்பர நன்மையும் பொருந்திய அடிப்படையில் தங்களுடைய வர்த்தக, பொருளாதார உறவுகளை அபிவிருத்தி செய்து, ஆழமாக்கி, பன்முகப்படுத்துவதாகும். ஒப்பந்தத்தின் பிரதான அம்சங்கள் பின்வருமாறு :—

- (1) இரு கட்சியினரும் ஒருவருக்கொருவர் மிக அனுகூலமான —நாட்டுச் சலுகைகளை வழங்கிக் கொள்வதோடு, தங்களுடைய பரஸ்பர வர்த்தகத்தை மிக உயர்ந்த சாத்தியமான மட்டத்திற்கு அபிவிருத்தி செய்யவும் பன்முகப்படுத்தவும் உறுதி கூறுகின்றனர். அவர்கள் பொதுவாக மூன்றாவது நாடுகளுக்கு வழங்குவது போல இரக்கு மதிகளிலும் ஏற்றுமதிகளிலும் மிக உயர்ந்த அளவு தாராளத்தை ஒருவருக்கொருவர் வழங்குகின்றனர். (இந்திய ஒப்பந்தத்தில் உற்பத்திப் பொருள்கள் மட்டுமே இடம்பெற்றுள்ளன.)

- (2) இலங்கையின் இயற்கை மூலவளங்களை உபயோகிக்கும் உரிமை உசிதாதிகாரத்துக்கு உட்படுத்தாது ஐ. பொ. சமூகத்துக்கு வழங்கப்படுவதற்காக இலங்கையிடம் ஒரு வெளிப்படையான உறுதிமொழியைக் கேட்டுப் பெறவேண்டுமென ஐ. பொ. சமூகம் ஆதிரில் கொண்டிருந்த எண்ணத்தைக் கைவிட்டு விட்டது. அத்துடன் இந்த உறுதிமொழி பரஸ்பரம் அளிக்கப்பட்டிருக்க வேண்டும் என்றும் இலங்கை அபிப்பிராயப்பட்டது. பொருளாதார வர்த்தக ஒத்துழைப்புக்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

- (3) இரு கட்சியினரின் பிரதிநிதிகளையும் கொண்ட ஒரு கூட்டுக் கமிஷன்ஸ்தாமிக்கப்பட்டுள்ளது. அது பொதுச் சம்மத்தின் பேரில் ஆண்டுக்கு ஒருமுறை அல்லது பலமுறை கூடும். கீழ்க்கண்டவாறு, ஒப்பந்தம் முறைப்படி சரியாகச் செயற்படுவதையும் அதன் குறிக்கோள்கள் சாதிக்கப்படுவதையும் உறுதிப்படுத்துவது கூட்டுக் கமிஷனின் வேலையாகும்.

- (அ) வர்த்தகத் தடைகளைப் பற்றி ஆராய்ந்து, அவற்றை வெல்வதற்குரிய வழி முறைகளை வகுப்பது;

- (ஆ) வர்த்தகத்தை அபிவிருத்தி செய்யவும் பன்முகப் படுத்தவும் வர்த்தக பொருளாதார ஒத்துழைப்பை வளர்ப்பதற்கு ஊக்கமளிப்பதற்குரிய வழி முறைகளைக் காணமுயல்வது;

- (இ) பொருளாதார ஒத்துழைப்புக்குரிய அனுகூலமான நினைவைக் களைச் சிருஷ்டிப்பதற்காகத் தகவற் பரிவர்த்தனையை இலகுவாக்குவதும் தொடர்பு கொள்வதற்கு ஊக்கமளிப்பதும்.

- (4) ஒப்பந்தம் ஐந்து வருட காலத்துக்குரியது. எக்கட்சியாரும் அதனை முடிவுக்குக் கொண்டுவர விரும்பாவிட்டால், வருடத்துக்கு வருடம் அது நீடிக்கப்பட வேண்டும்.

வர்த்தக ஒத்துழைப்பு ஒப்பந்தத்தில் நான்கு அனுபந்தங்களும் கூட அடங்கியுள்ளன. முதலாவது அனுபந்தம் கூட்டுக் கமிஷனைப் பற்றிய ஒரு கூட்டுப் பிரகடனம். கூட்டுக் கமிஷனிலுள்ள இரு கட்சியினரும் தங்களுடைய சிபார்சுகளை நடவடிக்கைக்காக முறையே தத்தம் அதிகாரிகளுக்கு அனுப்ப இது வகை செய்வதுடன், கூட்டுக் கமிஷன் சிபார்சுகளைச் செய்யும் போது, இலங்கையின் அபிவிருத்தித் திட்டங்களுக்குச் சமூகத்தின் பொருளாதார, கைத்தொழில், சமூக, சுற்றுடல், விஞ்ஞானக் கொள்கைகளுக்கும் அத்துடன் இரு கட்சியினரின் பொருளாதார அபிவிருத்தி மட்டத்துக்கும் தக்க மதிப்பளிக்க வேண்டுமென்றும் வற்புறுத்துகிறது.

இரண்டாவது அனுபந்தத்தில், இலங்கைக்கு விசேட சிரத்தை யுள்ள பொருள்கள் சம்பந்தமாக ஏற்கனவே சுயேச்சையாகப் பிரயோகிக்கப்பட்ட காப்பு வரிக் குறைப்புக்களையும் தற்காலிக நீக்கங்களையும் கீழ்க்கண்டவாறு உறுதிப்படுத்தச் சமூகம் ஒப்புக்கொள்கின்றது :—

(1) தேங்காய் துருவல்	2%
(2) தேயிலை—மொத்தமாக வரியில்லை	
தேயிலை—பொட்டணங்களில்	5%
(3) மிளகு—கைத்தொழில் உபயோகத்துக்கு	வரியில்லை
(4) கறுவா—அரைத்தது	10%
கறுவா—மற்றது	8%
(5) ஏலவகைகள்—அரைத்தது	வரியில்லை
(6) மாட்டுத் தோல்; கிழக்கு இந்திய இனங்களுக்குத் தோல்	வரியில்லை

மூன்றாவது அனுபந்தம் நான்காவது அனுபந்தமும் காப்பு வரிக் திருத்தங்கள் சம்பந்தமாக முறையே ஐ. பொ. சமூகமும் இலங்கையும் விடுத்த உறுதியுரைகளைக் கொண்டுள்ளன. ஐ. பொ. சமூகம், பொது முன்னுரிமைச் சலுகைத் திட்டத்தை அபிவிருத்தி செய்வதற்காகத் தான் மேற்கொள்ளும் முயற்சிகளின் போது, சமூகத்துடன் இலங்கையின் வர்த்தக உறவுகளை விரிவாக்குவதிலும் பலப்படுத்துவதிலும் இலங்கையின் நலன்களைக் கணக்கிலெடுத்துக் கொள்ளத் தயாராயிருக்கிறது. இலங்கைக்கும் சமூகத்துக்குமிடையே வர்த்தக அபிவிருத்தியை வளர்ப்பதற்காக, இலங்கையின் ஏற்றுமதிகள் மீது மேலும் காப்புவரிக் திருத்தங்களைச் செய்வதற்காக, கூட்டுக் கமிஷனில் ஆராயவும் சமூகம் தயாராயிருக்கிறது. மறு பக்கத்தில், இலங்கையின் அபிவிருத்தித் தேவைகளைக் கருத்திற் கொண்டு, இரு கட்சியாளருக்குமிடையே வர்த்தகத்தை அபிவிருத்தி செய்வது தொடர்பாக இலங்கை செய்யும் காப்புவரித் திருத்தங்கள் சம்பந்தமாகச் சமூகத்தின் யோசனைகளைப் பற்றிக் கலந்து பேச இலங்கை தயாராயிருக்கிறது. ஒப்பந்தத்திலுள்ள இந்தப் பிரிவு இந்திய ஒப்பந்தத்துக்கு மேலான ஓர் அபிவிருத்தியாகும். ஏனெனில், இந்திய ஒப்பந்தம் ஐ. பொ. சமூகத்திலிருந்து நாடப்பட்ட காப்புவரிச் சலுகைகளின் ஒரேயடியான பரிசீலனைக்கே ஏற்பாடு செய்கையில், இலங்கை ஒப்பந்தம் தொடர்ச்சியான பரிசீலனைக்குவழிவகுக்கிறது.

பொருளியல் நோக்கு

விலை 1/25

பொருளியல் நோக்கில் இடம் பெற்றுள்ளவற்றை பேற்றுக் குறிப்புடன் மீளப் பிரகரிக்கவோ
மேற்கோள் காட்டவோ அனுமதியுண்டு.

தெலிவளை, துட்டுகமுனு தெரு, 137 இல் உள்ள நூலாமைச்சுத் திணைக்களம் பதிப்பது.

Digitized by Noolaham Foundation