

# பொருளியல் நோக்கு

1981  
ஆகஸ்ட்

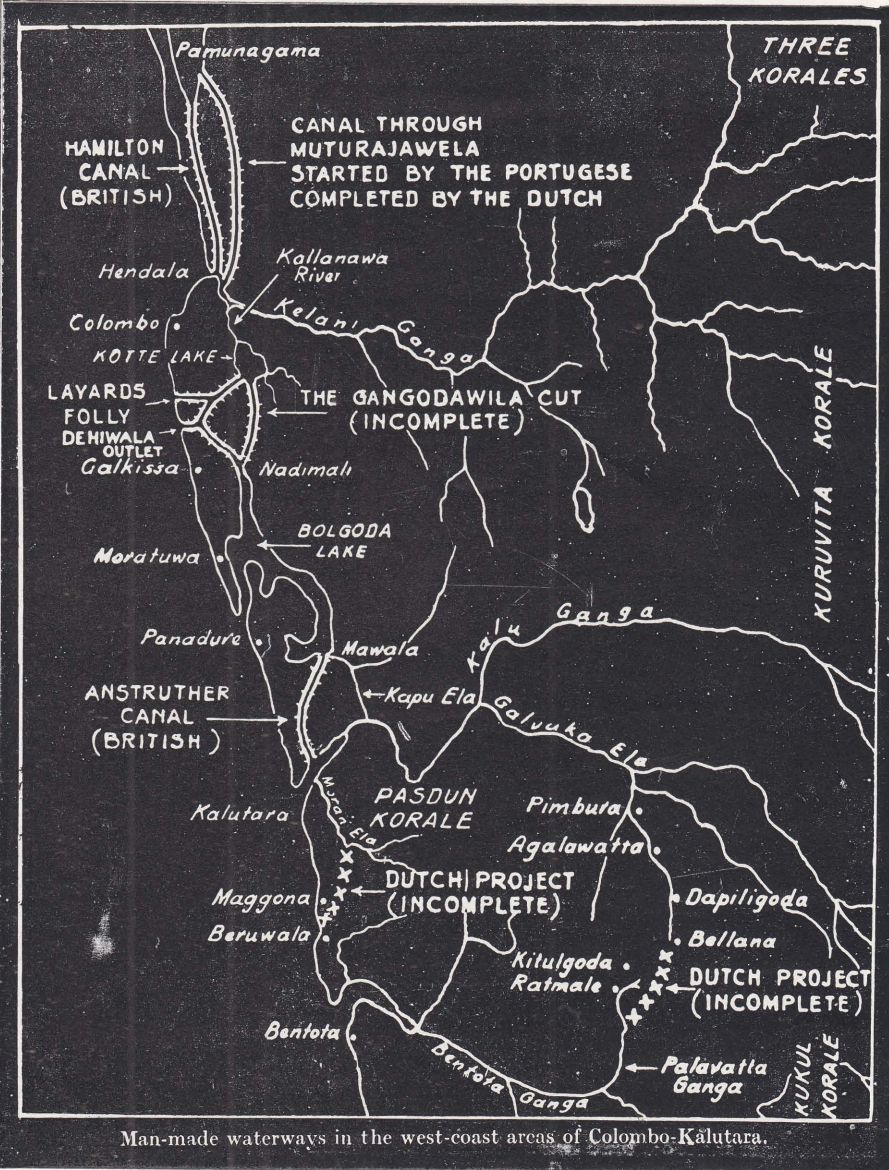
உள்நாட்டு நிர்வாகிகள்

## கால்வாய் அபிவிருத்தி

“இலங்கையின் பெரிய நதிகளில் இரண்டைத் தவிர மற்ற அனைத்து நதிகளும் மத்திய மலை நாட்டுப் பகுதியிலிருந்து ஊற்றெடுத்து வருகின்றன. பருவக்காற்று மழையால் பெருக்கெடுக்கும் இந்நதிகள் மணலையும், வண்டலையும் சுமந்து ஓடி வருகின்றன. சமவெளிகளில் ஓடத் தொடங்கும் போது இந்நதிகளின் வேகம் படிப்படியாகக் குறைவடைகிறது; இவ்வாறு நீரோட்டத்தின் வேகம் குறையும்போது திரண்டெறும் மணலும், வண்டல் மண்ணும் நேரே கடலுக்கு அள்ளிச் செல்லப்படாமல் நதி முகங்களில் குவிந்து தடைகளைத் தோற்றுவிக்கின்றன. இத்தடைகள் மெதுவாக தவழ்ந்து வரும் ஆற்று நீரைத் தாண்டிச் செல்ல விடாது பின்னுக்குத் தள்ள, புதிய ஓடுபாதைகளைத் தேட வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் நீருக்கு ஏற்படுகிறது. இவ்வாறு, நதிக்கரையிலிருந்து கணிசமான அளவு தூரத்துக்கு வளைந்து நெளிந்து செல்லும் ஏரிகளும், வளை குடாக்களும் தோற்றுவிக்கப்படுகின்றன. தீவின் கிழக்கு, மேற்கு ஆகிய இரு பகுதிகளிலும் இந்நிலைமை காணப்படுகிறது. தேங்கி ஒதுங்கி நிற்கும் இந்நீர்நிலைகள் நீர்வழிப் போக்குவரத்து மார்க்கங்களை அமைப்பதற்கான பொருத்தமான வாய்ப்புக்களை நல்கி நிற்பதை டச்சுக்காரர்கள் கண்டார்கள்.

கனளி கங்கையிலிருந்து முத்தராஜவலை சதுப்பு நிலங்களுக்கடாக பழுதுகமைக்குச் சென்ற கால்வாயே அநேகமாக அவர்கள் முதலில் அமைத்த கால்வாயாகும். இம் முயற்சி ஏற்கனவே போர்த்துக்கேயரால் ஆரம்பிக்கப்பட்டு கைவிடப்பட்ட நிலையில் இருந்தது. டச்சுக்காரர்கள் இதைப்பூர்த்தி செய்ததன் நீர்கொழும்பு உப்பு நீரேயைப் பயன்படுத்தி கொழும்பு — நீர்கொழும்பு நிலையங்களுக்கிடையே 23 மைல் நீளமான நீர் வழி மார்க்கத்தையும் நிறுவினார்கள்.”

மூலம்— “நெதர்லாந்துக்கும் இலங்கைக்குமிடையேயான தொடர்புகள்,” ஆர். எல். புரோஹியர்.



Man-made waterways in the west-coast areas of Colombo-Kalutara.



மக்கள் வங்கியின்  
ஆராய்ச்சிப்பதிவு வெளிப்பிடு:  
தலைமையகம், மதுரை,  
11 வது மாடம்,  
கொழும்பு 2,  
ஸ்ரீலங்கா.

**சிறப்புக் கட்டுரைகள்**

- ஹோப் டொட் 23 காட்டு வளமும்  
மரக் கைத்தொழிலும்
- மஹ்பூப் உல்ஹக் 25 வலுப்பிரச்சினையின்  
மாயத் தோற்றங்கள்
- போல் டி வைப்  
கோல் டி டொக் 28 குடிபெயர்ந்து மதுரையில்  
சென்று வாழும் தமிழர்கள்
- இம்மானுவேல் டி கான்ட் 32 சுற்றுலாத்துறை—அது  
அபிவிருத்திக்கான கடவுச்  
சீட்டா?

**வினாச அறிக்கை**

உள்நாட்டு நீர்வழிப் போக்குவரத்து

- 6 கொழும்பு—புத்தளம் நீர்வழி
- 8 கால்வாய்களின் வளர்ச்சி வரலாறு
- ஜே. தியன்தாஸ் 10 உள்நாட்டு நீர் வழிப்பாதைகள்  
தேவையா?

**நிரல்கள்**

- 2 நிகழ்ச்சிக் குறிப்பேடு—  
மே—ஜூன் 1981
- 14 சிறப்பு நிரல்—உலக உணவு  
தினச் செய்தி
- 16 அபிவிருத்தி: வெளிநாட்டு  
உதவியும் அபிவிருத்தியும்
- 20 பொருளாதாரம்: வெளிநாட்டு  
உதவியும் பிரச்சினைகளும்

பொருளியல் நோக்கு கருத்துக்களையும், அறிக்கைகளையும், புள்ளிவிவரங்களையும், உலக வங்கியின் பல்வேறு கோணங்களில் கருத்து அளிப்பதன் மூலம் பொருளாதாரத்திலும் பொருளாதார அபிவிருத்தியிலும் உலகத்தை உணரக்கூடிய அறிவினை வளம்பலக்குதற்காக கோளாக்கக் கொண்டது. பொருளியல் நோக்கு மக்கள் வங்கியின் ஒரு சாதாரண பண்புத்திட்டமாகும். எனினும் அதன் பொருளாதார பல்வேறு ஆய்வாளர்கள் எழுதப்பட்ட கட்டுரைகளைக் கொண்ட நாளிதழ்தன்மை வங்கியின் கோளாக்கையோ உதவியாகப் பூலாமாள் கருத்துக்களையோ மீதிப்பலப்பலமையல் எழுத்தாளர்கள் பெற குணம் பிரதிக்கப்படுகிறது. சிறப்புக் கட்டுரைகள் அவ்வாறியங்களில் சேர்க்கக் குறிக்கப்பட்டுள்ளன. அவை அவர்கள் சார்ந்துள்ள நிறுவனங்களில் பிரதிபலப்பலமாகப் இத்தகைய கட்டுரைகளைக் குறிப்புகளில் வரவேற்கப்படுகின்றன. பொருளியல் நோக்கு மாதந்த தோறும் வெளிப்படுத்தும் அதன் உத்தரவு குறிப்புகள் மூலமாகும். விவரம் தலைமையகம், மதுரை, 11 வது மாடம், கொழும்பு 2, ஸ்ரீலங்கா.

**அடுத்த இதழில்**

- இலங்கையின் பொதுக் கடன்: அதன் புதிய பரிமாணங்கள் குறித்த ஒரு மதிப்பீடு
- வெளி நாட்டுக் கடனும் அபிவிருத்தியும்
- இறப்பார் சந்தை நிலைமை
- இலங்கையில் காட்டு வள அபிவிருத்தி எழுப்பல்களின் தசாப்தம் குறித்த ஓர் ஆய்வு
- இரு உலகங்களில் கோளா

**அட்டைப் பட்டம்**

## நிகழ்ச்சிக் குறிப்பேடு

மே

- 7 அமெரிக்க டொலரின் வாங்கும் விலை ரூபா 18.33 லிருந்து ரூபா 18.78 ஆக அதிகரித்தமை காரணமாக, அமெரிக்க டொலருடன் ஒப்பிடும்போது இலங்கை ரூபாவின் பெறுமதி ஐந்து நாட்களுக்குள் குறைந்துள்ளதை கடந்த சில தினங்களாக வர்த்தக வட்டாரங்கள் அவதானித்து வருகின்றன என்று 'சிலோன் ஒப்சேர்வர்' குறிப்பிட்டுள்ளது.
- 10 பிரெஞ்சு ஜனாதிபதி வெலேரிகிஸ்கார்ட்டி ஸ்டெங்கை பதவியிலிருந்து நீக்கி பிரான்ஸில் மிடர்ஸ்டை முழு நிறைவேற்று அதிகாரமுள்ள அரசாங்கத்தின் தலைவராகத் தெரிவு செய்ததன் மூலம் பிரான்ஸ் உறுதியான இடதுசாரிக் கொள்கையின் பக்கம் சாய்ந்துள்ளதாக பாரிலிலிருந்து வெளியான ரொய்ட்டர் அறிக்கை ஒன்று கூறுகிறது.
- 11 பண நிரம்பல் தொடர்பாக இலங்கையில் ஏற்பட்டுள்ள அதிகரிப்பு வீதத்தைக் கட்டுப்படுத்துமுகமாக தனியார் துறையினருக்கும், அரசாங்க கூட்டுத்தாபனங்களுக்கும் வர்த்தக வங்கிகள் வழங்கும் கடன்களில் கட்டுப்பாட்டை அரசாங்கம் ஏற்படுத்தியுள்ளது. இவ்வருடத்தின் முதல் காலாண்டுப் பகுதியில், தொகைகள் 123.2 கோடி ரூபாவினால் அதிகரித்ததைத் வர்த்தக வங்கிகள் வழங்கிய இவ்வாறான கடன் தொடர்ந்தே இந்தக் கட்டுப்பாடு கொண்டுவரப்பட்டது.
- 13 மின்சாரத் தட்டுப்பாடு ஏற்படும்போது பயன்படுத்தக் கூடியதாக 20 மெகவாட் சக்தியுள்ள மூன்று மேலதிக அனல் மின்சார இயந்திரங்களை ஒவ்வொன்றும் 5 கோடி பிரெஞ்சு பிராங் செலவில் நிறுவவுவதற்கான ரூபா 20 கோடிக்கான குறைநிறைப்புப் பிரேரணை ஒன்றைச் சமர்ப்பிக்க அரசாங்கம் தீர்மானித்துள்ளது. 1981 ஆகஸ்ட்டில் இது சம்பந்தமான வேலைகள் ஆரம்பிக்கப்படல் வேண்டும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.
- 14 மின்சாரத்தை உற்பத்தி செய்தல் சம்பந்தமாக நீர்த் தேக்கங்களில் மொத்தம் 1.7 கோடி யுனிட்டகளுக்குச் சமமான மின்சாரமே கைவசம் இருப்பதாகவும் இது நீர்த்தேக்கங்களின் மொத்தக் கொள்ளளவில் 5.6 சதவீதமேயாகும் எனவும், இதனால் மின்சார விநியோக நிலைமை சாதகமாக இல்லை என்றும் இலங்கை மின்சார சபை அறிவித்துள்ளது.
- 20 இலங்கை, ஆசியன் நாடுகளின் அமைப்பில் அங்கத்துவம் கோரவேண்டும் என்று தீர்மானித்துள்ளது.
- 21 ரோமிலிருந்து வெளியான ரொளட்டர் அறிக்கையொன்று ஐக்கிய நாடுகள் சபையின் உலக உணவு நிதி இலங்கைக்கு 9.7 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் உதவியை வழங்க முன்வந்துள்ளதாக அறிவித்துள்ளது. சர்வதேச அபிவிருத்திச் சங்கம் விசேடவழங்கல் உரிமைகளின்படி 162 கோடி ரூபா கடனுதவியை துரிதப்படுத்தப்பட்ட மகாவலித் திட்டத்திற்கு வழங்க இருப்பதாக உத்தியோகபூர்வமான அறிக்கைகள் தெரிவிக்கின்றன.
- 27 மின்சார விநியோக நிலைமையில் ஏற்பட்ட மோசமான நிலை காரணமாக எட்டு மணித்தியால மின் வெட்டை அமுல்படுத்தியுள்ள அதே வேளையில், சிமேந்துத் தொழில் தவிர்ந்த கைத்தொழில் அமைச்சின்கீழ் வரும் ஏனைய எல்லாத் தொழிற்சாலைகளையும் 29-5-81 தொடக்கம் மூடவேண்டும் என அரசாங்கம் தீர்மானித்துள்ளது.
- 29 மணிலாவில் நடைபெறும் ஆசியன் மாநாட்டில், ஆசியன் அமைப்பில் அங்கத்துவ நாடாகச் சேர்ந்து கொள்வதற்கு இலங்கை தனது விண்ணப்பத்தைச் சமர்ப்பித்தது.

அமெரிக்க பீ. எல். 480 திட்டத்தின்கீழ் 33.5 கோடி ரூபா பெறுமதியான கடனுதவியை அமெரிக்கா இலங்கைக்கு வழங்குவது தொடர்பான ஒப்பந்தம் கொழும்பில் ஷாச்சாத்திடப்பட்டது. முதலாவது தலைப்பிலான திட்டம் 1981 நிதி வருடத்திற்கானதாகும். இக்கடன் நிதி அமெரிக்க விநியோகத்தினிடமிருந்து 100,000 தொன் கோதுமைத் தானியத்தைப் பெற்றுக் கொள்ளப் பயன்படுத்தப்படும்.

- 30 கொழும்பில் முடிவடைந்த ஆசிய-ஆபிரிக்க சட்டக் குழுவின் 22வது மாநாட்டில் இலங்கையின் பிரேரணை ஒன்றை அடுத்து, இந்து சமுத்திர வளங்களை சமாதான முறையில் பயன்படுத்துவதற்காக ஒத்துழைப்புப் பெறுதல் சம்பந்தமான ஆய்வொன்றை மேற்கொள்வதென்று தீர்மானிக்கப்பட்டது.

பங்களாதேஷ் ஜனாதிபதி ஷியாவுர் ரஹ்மான் சிட்டக் கொங்கில் வைத்துப் படுகொலை செய்யப்பட்டார்.

வியட்நாமில் 1979ல் 34 சதவீதமாக இருந்த வெளிநாட்டுக் கடன்தொகை 1980ல் 57 சதவீதமாக அதிகரித்துள்ளதாக 'எக்கொனமிஸ்ட்' பத்திரிகை தெரிவித்துள்ளது.

இங்கிலாந்தில் வருடாந்தம் 6.0 சதவீதமாக இருந்த வேலையில்லாதோர் தொகை ஏப்பிரல் மாத இறுதியளவில் 10 சதவீதமாக அதிகரித்துள்ளது.

### ஜூன்

- 1 இலங்கையில் கட்டட தொழிற்சாலைகளை 10.9 மில்லியன் (சுமார் 243.6 மில்லியன் ரூபா) எஸ்.டி-ஆர். கடனுதவியை சர்வதேச அபிவிருத்திச் சங்கத்திடமிருந்து பெற்றுக் கொள்வதற்கான ஒப்பந்தம் கைச்சாத்திடப்பட்டது. கட்டடத் தொழிற்சாலையில் உள்ளோரில் சுமார் 57,400 பேரைப் பயிற்றுவிப்பதற்கும் உபகரணங்கள், தொழில் நுட்ப உதவிகளைப் பெற்றுக் கொள்வதற்கும் இவ்வதவி பயன்படுத்தப்படும்.
- 2 வர்த்தக வங்கிகள் வழங்கும் கடன்களில் கடந்த மே 11ந் திகதி விதிக்கப்பட்ட கட்டுப்பாடுகள் நீக்கப்பட்டன. எனினும், பொது முறைகளில் கட்டுப்பாடுகளை ஏற்படுத்துமுகமாக மாற்று வழிகள் பயன்படுத்தப்படும்.
- மத்திய கிழக்கின் யூனியன் வங்கி கொழும்பில் தனது கிளையொன்றைத் திறந்தது. அரசாங்கத்தால் அறிவிக்கப்பட்ட திறந்த வங்கிக் கொள்கையின் கீழ் அமைக்கப்பட்ட 12வது வங்கிக் கிளை இதுவாகும். இதனோடு இலங்கையில் உள்ள வெளிநாட்டு வங்கிகள் 23 ஆக உயர்ந்துள்ளது.
- 4 உற்பத்தியாளருக்கு சிறந்த விலை கிடைக்குமுகமாக மெத்தைத் தாம்புக்கான (கட்டுகள்) 15 சதவீத ஏற்றுமதித் தீர்வை நீக்கப்பட்டுள்ளது. இதனால் 2 கோடி ரூபா வருமான இழப்பு ஏற்படும்.
- 5 தொடர்ந்து வீழ்ச்சியடைந்துவந்த கோப்பியின் விலை உயர்ந்தது. செப்டம்பரில், ஐந்து வருடங்களுக்குள் மிகக் குறைந்த தொன்னுக்கு 878.50 ஸ்டர்லிங் பவுணை இருந்த விலை ஜூலை 4ந் திகதி 33 ஸ்டர்லிங் பவுணைவும் வார இறுதியில் 22.50 ஸ்டர்லிங் பவுணைவும் அதிகரித்து தொன் 911.50 ஸ்டர்லிங் பவுணை இருந்தது என 'லண்டன் பிணைஸ்ஸியல் டைம்ஸ்' அறிவித்துள்ளது.
- 6 தாய்லாந்து அரசாங்கத்தின் பொருளாதார ஸ்திரத்திட்டத்திற்கு உதவுமுகமாக சர்வதேச நாணய சபை இருவருட ஆயத்தக் கடனுதவியாக 100 கோடி அமெரிக்க டொலரை (51.2 கோடி ஸ்டர்லிங் பவுண்) அங்கீகரித்துள்ளது. தற்போது தாய்லாந்து எதிர்நோக்கும் நிதி பற்றாக்குறை நிலையைச் சரி செய்யுமுகமாகவே இது வழங்கப்படுவதாக 'லண்டன் பிணைஸ்ஸியல் டைம்ஸ்' அறிவித்துள்ளது.



டச்சுக்காரர் காலத்தில் மிகத் துரிதமாக அபிவிருத்தியடைந்த பிரதேசங்களில் நீர் கொழும்பு மிக முக்கியமானதாகும். இப்பிரதேசத்தில் காணப்பட்ட சிற்றறுகளையும், ஏரிகளையும், உப்பு நீரேரிகளையும் தொடர்புபடுத்தி டச்சு நீரியல் பெறியியலாளர்களின் கண்காணிப்பின் கீழ் நிர்மாணிக்கப்பட்ட பழைய கால்வாய், இம்மாவட்டங்களின் செழிப்புக்கும், வளர்ச்சிக்கும் அளித்த பங்களிப்பு கணிசமானதாகும். படகுகளே பிரதான போக்குவரத்துச் சாதனங்களாக இருந்து வந்தன; எனினும், கால்வாய்ப் போக்குவரத்து முறையுடன் மிக நெருக்கமான வகையில் இனங்காணப்படும் “பத்தைப் படகுகளை” டச்சுக்காரர்கள் அறிமுகப்படுத்தினார்களென ஆர். எல். புரோஹியர் “டச்சு இலங்கை” என்ற தமது நூலில் குறிப்பிடுகிறார். நீர்கொழும்புக்கடாகச் செல்லும் பழைய கால்வாயின் ஒரு பகுதியையே இந்தப் படம் காட்டுகிறது. மேலேயுள்ள படம் டச்சுக்காரர்கள் இலங்கைக் கால்வாய்களில் அறிமுகப்படுத்திய (வேயப்பட்ட கூரையுடன் கூடிய) தட்டைப் படகு வகையைக் காட்டுகிறது. இவை “பத்தைப் படகுகள்” என்றழைக்கப்படுகின்றன.

ஒல்லாந்தர் இலங்கைக்கு விட்டுச் சென்ற விசேட முக்கியத்துவமுள்ள ஒரு பாரம்பரியச் சொத்து, அவர்களுடைய காலனித்துவ எஞ்சினியர்களால் கட்டப்பட்ட நீர் வழிகளாகும். இவை சங்கிலித் தொடர்போல ஒன்றோடொன்று தொடர்புள்ளவையாகும். இந்நாட்டிலுள்ள டச்சு எந்திரவியல் திட்டங்களில், நிரோட்டங்களையும், ஏரிகளையும், பரவைக்கடல்களையும் இணைப்பதற்காக அவர்களுடைய நீரியல் எஞ்சினியர்களால் வெட்டப்பட்ட கால்வாக்களைவிட, அவர்கள் ஆட்சி செய்த மாவட்டங்களின் செல்வச் செழிப்புக்குப் பெருமளவுக்கு உதவிய திட்டங்கள் ஒரு சிலவே என அவதானிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இவற்றுள் மிகக் குறிப்பிடத்தக்கது இரண்டாவது உலக மகாயுத்தம் ஆரம்பமாகும் வரை தொடர்ந்து கிரமமாக உபயோகிக்கப்பட்டு வந்த 78 மைல் நீளமுள்ள கொழும்பு — புத்தளம் கால்வாயாகும். 1949 பெப்ரவரியில் “இலங்கையில் உள்ள போக்குவரத்து நிலைமைகள்” பற்றி அறிக்கை செய்த டி. ஆர். இரத்தினம் போக்குவரத்து ஆணைக்குழு இதுசம்பந்தமாகப் பின்வருமாறு மிகப் பொருத்தமான பிரச்சினையைக் கிளப்பியது: “இம் முறையை நியாயமான விளைத்திறன் நிலையில் பராமரிப்பதில் பொது அனுசூலங்கள் உண்டானாலும் கோணத்திலிருந்து இந்த நீர்வழிகளைத் தகுந்தவாறு எதிர்காலத்தில் உபயோகிக்கும் பிரச்சினைபற்றித் தற்போதைய தலைமுறையினர் ஆராய வேண்டும். அந்த அனுசூலங்கள் இருக்குமானால், கடந்த காலத்திலிருந்து இலவசமாகக் கிடைத்த இந்தப் பாரம்பரியச் சொத்திலிருந்து சில அனுசூலங்களைப் பின்சந்ததியாருக்கு நாம் பாதுகாத்துத் தர முடியும். இது முற்றாக, நமது விருப்பம்போல் செய்ய நமக்குக் கட்டுப்பாடற்ற அதிகாரமிருந்தால், நாம் இத்தகைய ஒரு கால்வாய் முறையை இப்பொழுது தோண்டுவோமா அல்லது தோண்மட்டோமா என்னும் ஒரு பிரச்சினையல்ல; ஆனால், இக்கால்வாய் அமைப்பை நாம் அப்படியே வைத்திருக்க வேண்டுமா? அப்படி வைத்திருக்க வேண்டுமெனில், என்ன அளவில் என் பதேயாகும்.”

## உள்நாட்டு நீர் வழிகள்

இதே பிரச்சினை இன்று அதிக பொருத்தமுடையதாகக் கூட உள்ளது. சமீப வருடங்களில் இது மிக நுணுக்கமாக ஆராயப்பட்டுள்ளது. 1970-ம் ஆண்டிலிருந்து பல கமிட்டிகள் இப்பிரச்சினையை ஆராய்ந்துள்ளன. அதன் பயனாக, இக்கால்வாய் முறையைப் பழைய நிலைக்குக் கொண்டுவந்து, பராமரிக்கும் வேலையை மேற்கொள்ள ஒரு தனிப்பட்ட கால்வாய் அபிவிருத்திப் பகுதி 1975-ம் ஆண்டிலேயே அமைக்கப்பட்டது. இந்தப் பகுதி ஆரம்பிக்கப்பட்டதிலிருந்து 1981 ஜூன் மாத முடிவுவரை சுமார் 2 கோடி ரூபாயைக் கொழுப்பு — புத்தளம் கால்வாய் சம்பந்தமான அதன் வேலைகளுக்காகச் செலவிட்டுள்ளதுடன், இன்னும் அதிக பணத்தைச் செலவிடுவதற்கான திட்டங்களையும் கொண்டுள்ளது. இதற்கிடையில், உள்நாட்டு நிபுணர்களைக் கொண்ட கால்வாய் பரிசீலனைக் குழு ஒன்று, ஆலோசனையிலுள்ள கால்வாய் அபிவிருத்தித் திட்டங்களின் சாத்தியக்கூறுபற்றிய தனது அறிக்கையை இப்பொழுது பூர்த்தி செய்து வருகிறது; இதேவேளையில், கொழுப்பு — புத்தளம் கால்வாய் புனரமைப்பின் போக்குவரத்துப் பொருளியல் சாத்தியப் பாட்டை மதிப்பிடுவதற்கு அழைக்கப்பட்ட நெதர்லாந்துப் பொருளியல் கழகத்தைச் சேர்ந்த இரு போக்குவரத்துப் பொருளியலாளர்கள், போக்குவரத்து நோக்கங்களுக்காக இக்கால்வாயைப் பயன்படுத்துவதற்கான சகல முயற்சிகளும் உடனடியாகக் கைவிடப்பட வேண்டும் என இவ்வருடம் ஜூன் மாதத்தில் அறிவித்தனர்.

உலகின் பல பகுதிகளில் கால்வாய்களும், நீர்வழிகளும் ஆதி காலத்திலிருந்து போக்குவரத்துக்கு ஒரு சிக்கனமான, செளகரியமான சாதனம் என்றும், அபிவிருத்தியுடன் இரண்டறக் கலந்த ஒரு பாகம் என்றும் அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளன. சில குறிப்பிட்ட நாடுகளில் குறிப்பாகப் பூமி கடல் மட்டத்துக்குக் கீழேயுள்ள இடங்களில் அல்லது வெள்ளப் பிரவாகத்துக்கு உட்படும் இடங்களில் கால்வாய்கள் சம்பந்தமாக நீரியல் எந்திரவியல் பெருமைவுக்கு அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டுள்ளது. பிரிட்டன், பிரான்ஸ், ஜெர்மனி, பெல்ஜியம், பின்லாந்து, சோவியத்

ரஷ்யா, அமெரிக்கா, கனடா, சீனா ஆகிய நாடுகளில் போறுகளும் அவற்றை இணைத்து மனிதன் வெட்டிய கால்வாய்களும் உள்நாட்டு நீர்வழிகளாக விரிவான அளவில் பயன்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

குறிப்பாக 17-ம் 18-ம் நூற்றாண்டுகளிலே, இந்த நாடுகளில் கைத்தொழில் மயத்தின் நிகழ்வுப் போக்கைத் துரிதப்படுத்துவதற்காக நீர்வழிகளை இணைத்து பல கால்வாய்கள் வெட்டப்பட்டுள்ளன. பின்னர், இருப்புப் பாதைகளும் நெடுஞ்சாலைகளும் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டு, கைத்தொழில் புரட்சி முன்னேறியதன் விளைவாகப் போக்குவரத்துக்களில் பெரும்பகுதி கால்வாய்களிலிருந்து அகற்றப்பட்டது. காலக் கிரமத்தில் இந்நாடுகளில் பெரும்பாலானவற்றில் கால்வாய் முறைகள் தொடர்ந்து குறைவான முக்கியத்துவமுடைய பங்கெடுத்தன.

இலங்கையிலே டச்சுக்காரர்கள் கரையோர மாகாணங்களை ஆக்கிரமித்த காலத்தில் இப்போக்குவரத்து முறை ஜனபிமானத்தைப் பெற்றது. அவர்கள் பிரதானமாக விளைபொருள்களை உற்பத்தி இடங்களிலிருந்து போக்குவரத்துக் கேற்ற நீர்வழிகளில் துறைமுகங்களிலுள்ள கப்பல்களுக்குக் கொண்டுபோவதற்காக நீர்வழிகளையும் கால்வாய்களையும் அபிவிருத்தி செய்தனர்; அங்கிருந்து விளைபொருள்கள் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன; இதற்காகவே கொழுப்பு — புத்தளம் கால்வாய் தோன்றியது. டச்சுக்காரர்களின் மாத்ரான தட்டைப் படகுகளும், இழுவைக் கயிறுகளின் உதவியுடன் அவர்கள் இழுத்துச் சென்ற (தற்காலிக பாலமாக அமையக்கூடிய) சட்டித்தோணிகளும் இந்நோக்கத்துக்கு விரிவான அளவில் உபயோகிக்கப்பட்டன. பிரிட்டிஷரின் வருகையுடன் இந்த நீர்வழி, பொருள்களைக் கொண்டுபோகும் நோக்கத்தை விட அதிகமாக வடிக்கால் நோக்கங்களுக்காகவே படிப்படியாக உபயோகிக்கப்படலாயிற்று. இதன் விளைவாக, ஏறக்குறைய ஒன்றரை நூற்றாண்டுக்கால பிரிட்டிஷ ஆட்சியின்போது இந்த நீர்வழிகள் உபயோகிக்கப்படாமல் இறுதியில் கைவிடப்பட்டு, மோசமான அளவுக்கு வண்டல் படிந்து, புறக்கணிக்கப்பட்டுவிட்டன.

ஒரு புதிய இருப்புப் பாதையிலிருந்தும், பின்னர் ஒரு சமாதான விதியிலிருந்தும் எழுந்த போட்டியின் பாதிப்புச் சக்தியினால், கால்வாயின் போக்குவரத்துப் பணி படிப்படியாகக் குன்றி, 1940-ம் ஆண்டளவில் முற்றாக நின்றுவிட்டது. அதிலிருந்து கால்வாய்ப் போக்குவரத்துச் சாதனங்களும் (தட்டைப் படகுகள்) அவற்றை இயக்கும் வினையாண்மைகளும் துரிதமாக மறைந்தன.

கால்வாய்ப் போக்குவரத்து முறை குலைந்துவிட்டதற்கான காரணங்கள் பிரிட்டனின் விஷயத்தில் பிரயோகிக்கப்பட்டாலும் அல்லது இலங்கையின் விஷயத்தில் பிரயோகிக்கப்பட்டாலும் சரியே அவை வித்தியாசமானவையல்ல. இவ்வாறாக, பிரிட்டனின் நாட்டு நீர்வழிகள் சங்கம் 1974-ம் ஆண்டில் சமர்ப்பித்த அறிக்கையொன்றில், “அடுத்தடுத்து வந்த அரசாங்கங்கள் உள்நாட்டு நீர்வழிப் போக்குவரத்துபற்றிக் கட்டுக்கதைகளை நிலைக்கச் செய்ததுடன் தவறான எண்ணங்களையும் பரப்பி உள்ளன — இவை அதன் அபிவிருத்திக்கெதிராக வேலை செய்துள்ளன” என்று தெரிவித்தது. உதாரணமாக, அச்சங்கம் வெளியிட்ட சுருத்து இதோ :

“பிரிட்டனின் குறுகலான கால்வாய்களைப்பற்றியும் குறுகிய படகுகள் சகாப்தத்தைப்பற்றியும் சங்கேதக் குறிப்பும், எங்களுடைய விசாலமான நீர்வழிகளின் அளவையும், அவை உண்மையில் காலும் தொன்கணக்கான பரங்களையும் ஏற்க மறுப்பதும் தொடர்ந்து இருந்து வருகின்றன. — இதன் சாராம்சம் என்னவென்றால், உள்நாட்டு நீர்வழிப் போக்குவரத்து பழங்கால மோஸ்தரில் அமைந்ததென்ற ஒரு சாடைக் குறிப்பாகும். எனினும், பல நாடுகள், குறிப்பிடத்தக்கவாறு பொருளாதாரத் துறையில் மிகவும் முன்னேறியுள்ள நாடுகள் இப்பொழுது புதிதாகப் பெரிய நீர்வழிகளைக் கட்டி வருகின்றன... ஏனைய சமதள போக்குவரத்து வகைகளுடன் போட்டியிட, உள்நாட்டு நீர்வழிப் போக்குவரத்து அளவுமீறி மந்தகதியில் நடைபெறுகிறதென்று சொல்லப்படுகிறது. அப்படியிருந்தால், ஜெர்மனி, பிரான்ஸ், ஒல்லாந்து, பெல்

பொருளியல் நோக்கு, ஆகஸ்ட் 1981

ஜியம், ரஷ்யா, அமெரிக்கா — பொருளாதாரத் துறையில் பின் தங்கியுள்ளதாக இவற்றில் எந்த நாட்டையும் குறிப்பிட முடியாது — போன்ற நாடுகள் இன்று அதைத் தீவிர அளவில் உபயோகிக்கவும், மேலும் விஸ்தரிக்கவும் விரும்புமா?”

இலங்கையில் இவ்வகையான போக்குவரத்தைப் புதுப்பித்து அபிவிருத்தி செய்வதன் சாத்தியக் கூறுகள்பற்றி 1970-ம் ஆண்டின் தொடக்கத்தில் மீண்டும் சுறு சுறுப்பாக ஆராயப்பட்டதுடன் கடந்த 10 வருட காலத்தில் அவ்வப்பொழுது விவாதிக்கப்பட்டும் வந்துள்ளது.

1970-ம் ஆண்டில் அரசாங்க எந்திரவியல் கூட்டுத்தாபனத்தின் ஆராய்ச்சி — அபிவிருத்திப் பகுதி இந்நாட்டில் போக்குவரத்து நோக்கங்களுக்காகக் கால்வாய்களை அபிவிருத்தி செய்வது சாத்தியமாவென்பது பற்றிய பரிசீலனை யொன்றை மேற்கொண்டது. கொழும்பிலிருந்து விரிவடையும் உள்நாட்டு நீர்வழிகளை அபிவிருத்தி செய்வதற்கும் சுத்தஞ் செய்வதற்கும் மேற்கொள்ளப்படும் முயற்சி, கப்பற் சரக்குப் போக்குவரத்திலிருந்து கிடைக்கக்கூடிய குறுகிய கால இலாபங்கள், கால்வாய்களுக்குப் பக்கத்திலிருக்கும் சதுப்பு நிலம் பகுதிகளையும் புறக்கணிக்கப்பட்ட காணிகளையும் அபிவிருத்தி செய்வதிலிருந்து கிடைக்கக்கூடிய நீண்ட கால நன்மைகள் ஆகிய இருவகையிலும் பொருளாதார நயம் பயக்கவல்லதென்ற திடமான கருத்தொன்று இருந்தது. ஆதலால், முதல் நடவடிக்கையாக, கொழும்பு — புத்தளம் கால்வாயை அபிவிருத்தி செய்வதென்று உத்தேசிக்கப்பட்டது. ஏனென்றால், வேறெந்தக் கால்வாயுடனும் ஒப்பிடுகையில், இந்த நீர்வழி மிகப் பெரிய கப்பற் சரக்குப் போக்குவரத்து வாய்ப்பைக் கொண்டிருந்தது. இவ்விரு முனைகளுக்கும்மையே சிமெந்து, தெங்கும்ப் பொருள்கள், உப்பு, உணவுப் பொருள்கள், மற்றும் கப்பற் சரக்குகள் ஆகியவற்றைப் போளவில் கொண்டுபோக வேண்டியிருந்ததென்பது தெளிவாகத் தெரிந்தது. இந்த நீர்வழியின் உண்மையான பொருளாதாரப் பயன்களை அடைய முடியுமாயின்,

பொருளியல் நோக்கு, ஆகஸ்ட் 1981

அதன் இலாபங்கலிருந்து, நாட்டின் மேற்குப் பகுதியில் சங்கிலித் தொடர்போல ஒன்றோடொன்று தொடர்புள்ளனவாயுள்ள அனைத்துக் கால்வாய்களும் அபிவிருத்தி செய்யப்படும்வரை, முன்னுரிமை ஒழுங்கில் மற்றும் கால்வாய்களையும் அபிவிருத்தி செய்ய முடியுமென வாதிக்கப்பட்டது. கால்வாய்களை அபிவிருத்தி செய்வதன் சாத்தியப்பாடுபற்றிய முதலாவது அறிக்கையை 1970-ம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதத்தில் தயாரித்த அரசாங்க எந்திரவியல் கூட்டுத்தாபனத்தின் ஆராய்ச்சி — அபிவிருத்திப் பகுதி இக்கருத்தை வற்புறுத்தியது.

கொழும்பிலிருந்து புத்தளம் வரையான நீர்வழி நெடுக மொத்தம் 78 மைல் தூரமுள்ளது. கால்வாயின் உண்மையான நீளம் ஏறக்குறைய 61 மைல்; மீதியுள்ள 17 மைல் தூரத்தில் அகன்ற கழி முகங்களும் ஆறுகளும் பரவைக் கடல்களும் ஏரிகளும் அமைந்துள்ளனவென்று இவ்வறிக்கை சுட்டிக்காட்டியது. கால்வாயைச் சீர்படுத்துவதற்கும் அபிவிருத்தி செய்வதற்கும் இக் குழு பின்வருவன உட்படப் பல்வேறு நடவடிக்கைகளைச் சிபாரிசு செய்தது: (1) சேறு வாருதல்; (2) ஒருதொகையான வள்ளங்களும் தட்டையப்படகுளும்; (3) புத்தளம் சிமெந்துத் தொழிற்சாலை அமைந்துள்ள இடத்துக்குக் கால்வாயை மேல்தகமாக நீட்டுவது; (4) தற்போதுள்ள நீரோட்டங்களை வெலிசறையிலுள்ள அரசாங்க உணவுக் களஞ்சியம்வரை துப்புரவு செய்து அகலமாக்குவது; (5) கால்வாய்க் கரைகளைப் பலப்படுத்துவது; (6) பாலங்களை அகலமாக்கி உயர்த்துவது; (7) கால்வாய் நெடுக நிலையங்களையும் சரக்கேற்றும் இடங்களையும் கட்டுவதுடன் சில முக்கியமான இடங்களில் அதிக கொள்ளளவுள்ள பண்டசாலைகளையும் அமைப்பது. இந்த ஏழு காரியங்களுக்கும் மொத்தம் 32.4 மில்லியன் ரூபா செலவாகும் என அப்போது மதிப்பிடப்பட்டது. காவலெண்டிய சரக்குகளின் கனஅளவைப்பற்றி அக்கட்டத்தில் எந்தத் திட்டமான மதிப்பீடுகளும் வகுக்கப்படவில்லை. ஆதலால், இந்த முதலீட்டிலிருந்து கிடைக்கக்கூடிய பிரதிபலனை வகுப்பது சாத்தியமில்லாதிருந்தது. பிரதிபலன் “காவப்படும்

பொருள்களின் அளவை நேரடியாகப் பொறுத்திருக்கும்” என்று தெளிவற்ற முறையில் குறிப்பிடப்பட்டது.

கால்வாயிலுள்ள சேற்றை வாருவதற்கும், உறுதியான படகுகளையும் தட்டையப்படகுகளையும் உற்பத்தி செய்வதற்கும், புத்தளத்திலுள்ள சிமெந்துத் தொழிற்சாலையையும், வெலிசறையில் உள்ள அரசாங்க உணவுப் பண்டசாலையையும் விஸ்தரித்துக் கட்டுவதற்கும் கமிட்டி ஓர் உத்தேசத் திட்டத்தைச் சிபாரிசு செய்தது.

பல எதிர்கால அறிக்கைகளின் விஷயத்தில் போலவே, மறைமுகமான பலன்கள் வலியுறுத்தப்பட்டனவெனினும், அளவுக் கணக்கில் எடுத்துக்காட்டப்படவில்லை. வீதிப் போக்குவரத்து, இருப்புப் பாதைப் போக்குவரத்து ஆகியவற்றுடன் ஒப்பிடுகையில் கால்வாய்ப் போக்குவரத்தின் காரணமாக ஏற்படும் சேமிப்புகள் தேய்மானத்திலும் பராமரிப்பிலும், அத்துடன் எரிபொருள் செலவுகளிலும் அதிக அளவில் இருக்குமென்று கூறப்பட்டன. சம்பந்தப்பட்ட போக்குவரத்து முறைகளில் உள்ளடங்கிய அந்நிய நாயணமாற்றுச் செலவுகளும் கூட, கால்வாய்ப் போக்குவரத்து மலிவானதெனக் காட்டின. நீர்வழியில் ஏற்படுத்தப்படும் மலிவான போக்குவரத்தின் விளைவாக நுகர் பொருள்களின் விலையில் ஏற்படும் குறைப்பு; துறைமுகத்துக்குள்ளே தற்காலிகப் பண்டசாலைகளாகத் தட்டையப்படகுளையே உபயோகிப்பதனால் ஏற்றுமதிப் பொருள்களில் மேலும் ஏற்படும் செலவுகளின் குறைப்பு; வீதிப் பிரயாணி போக்குவரத்துச் சேவைகளின் சமையில் ஒரு பகுதியை விடுவித்தல், உல்லாசப் பயணத்துறைப் போக்குவரத்துக்கும் அதனுடன் தொடர்புபட்ட வியாபாரத்திற்குமான வசதிகள்; கால்வாய்களின் ஓரத்திலுள்ள பகுதிகளில் காணிகளின் பெறுமதிகளில் ஏற்படும் அதிகரிப்பு; வீடமைப்புக்காகவும், மற்றும் வர்த்தக நோக்கங்களுக்காகவும் இப்பகுதிகளிலுள்ள சதுப்பு நிலங்களை மீட்டல் போன்ற ஏனைய சாத்தியக்கூறுகளும் இந்த அறிக்கையில் நிரல்படுத்தப்பட்டன. கால்வாய் அபிவிருத்தி செய்யப்படும் காலத்தில் பெருமளவில் தொழிலாளர்களை வேலைக்கமர்த்த

தும் வாய்ப்பும் எடுத்துக்காட்டப் பட்டது. இவ்வேலைக்கு 2100 தொழிலாளர்கள் நேரடியாகத் தேவைப்படுவர் என்றும், அடிப் படைப் பொருள் உற்பத்திப் பகுதிகளில் மேலும் 800 பேர் மறைமுகமாக வேலைக்கமர்த்தப் படுவரென்றும் மதிப்பிடப்பட்டது.

மூன்று வருடங்களுக்குப் பின் (1974-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதத்தில்) கொழும்பு—புத்தளம் கால்வாயையும் மற்றும் கால்வாய்களையும் அபிவிருத்தி செய்வதற்கான யோசனையை அரசாங்கம் கொள்கையளவில் அங்கீகரித்தது; அத்துடன் இவ்விஷயம் பற்றி ஆராய்ந்து, அறிக்கை செய்ய, சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சுகளின் கமிட்டியொன்றை நியமிக்கவும் முடிவு செய்தது. இக்கமிட்டி போக்குவரத்துக்காக கொழும்பு—புத்தளம் கால்வாயின் அபிவிருத்தியில் பூர்வாங்க கட்டத்தைச் சிபார்சு செய்தது. மனக் கண்ணால் பார்க்கப்பட்ட இவ்வேலையின் அளவில் வத்தனையிலிருந்து புத்தளம்வரை கால்வாயை 4 அடி ஆழம்வரை ஆழமாக்குவதும், அதேவேளையில் கரையை மாற்றித் தேவையான இடங்களில் கட்டுக் கோப்புகளில் இருந்துவரும் சேதங்களைப் பழுது பார்ப்பதும் அடங்கும். அத்துடன், களனியிலிருந்து சென். செபாஸ்தியன் கப்பல் துறைவரை சென். செபாஸ்தியன் கால்வாயிலுள்ள வண்டலை அகற்றுவதும்; சென். செபாஸ்தியன் கப்பல் துறையைப் புதுப் பிப்பதும் பேரையாற்றுப் பகுதியை ஆழமாக்குவதும் அடங்கும். இச் சமயத்தில் அபிவிருத்தியின் பூர்வாங்க கட்டத்துக்கு 2.5 கோடி ரூபா செலவாகுமென மதிப்பிடப்பட்டது. இதில் 1.6 கோடி ரூபா கையால் சேறு வருவதற்கும் மண்ணை அகற்றுவதற்கும் செலவிடப்படவிருந்தது.

1975-ம் ஆண்டில் இத்திட்டத்தை மேற்கொள்ள ஒரு தனியான கால்வாய் அபிவிருத்திப் பகுதி அமைக்கப்பட்டது. 1975-ம் ஆண்டு ஆகஸ்ட் மாதத்தில் இப் பகுதியின் கமிட்டியொன்று தயாரித்த ஒரு மூன்றாவது நகல் அறிக்கை, போக்குவரத்துக்கு இக் கால்வாயை மீண்டும் அபிவிருத்தி செய்வதற்கான விவரங்களை வகுத்ததுடன், மொத்தம் 5 கோடி

ரூபா முதலீடு செய்யப்படுமென்றும் சுருதியது. கொச்சிக்கடைக்கும் கொழும்புக்குமிடையே கட்டடச் சாமான்களையும், உணவுப் பொருள்களையும், தெங்குப் பொருள்களையும் கொண்டு போவதற்காக, கால்வாய் அபிவிருத்திப் பகுதி கூறிய யோசனைகளின் அடிப்படையில், தனது பரிசீலனையை முதற் கட்டத்துடன் மட்டும் நிறுத்திவிடுவதென இக் கமிட்டி முடிவு செய்தது.

கொச்சிக்கடைவரை கொழும்பு—புத்தளம் கால்வாய் பகுதி

களை மறு அபிவிருத்தி செய்வதற்காக விவரமான சிபார்சுகளைச் செய்ப, வீடமைப்பு — நிர்மாண அமைச்சைச் சேர்ந்த கால்வாய் அபிவிருத்திப் பணிப்பாளர், துணை உணவு ஆணையாளர் (வழங்கல்கள்), திட்டமிடல் — பொருளாதார விவகார அமைச்சின் துணைப் பணிப்பாளர் ஆகியோரைக் கொண்ட கமிட்டியொன்று 1975-ம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதத்தில் நியமிக்கப்பட்டது. அச்சமயத்தில், கையாற் செலுத்தப்படும் கால்வாய்ப் போக்குவரத்தின் செலவு

## கொழும்பு—புத்தளம் நீர் வழி—நன்மைகள்

கொழும்பு—புத்தளம் கால்வாயை மறு அபிவிருத்தி செய்யும் திட்டம் 1975ம் ஆண்டு ஆகஸ்ட் மாதத்தில் அங்குராப்பணஞ் செய்யப்பட்டதற்குப் பின், அதுபெருந்தொகையான தொழிலாளர்களுக்கு வேலை வசதிகளை ஏற்படுத்தியுள்ள துடன் மட்டுமன்றி திட்ட வேலைகள் கீழ்க்கண்ட நன்மைகளையும் உண்டாக்கியுள்ளன:

- (அ) வடிகால் வசதிகள் திருந்தியுள்ளன.
- (ஆ) மீன்பிடி வளங்கள் சுலபமாகச் செல்லக் கூடியன வாயுள்ளன.
- (இ) கால்வாய்க்கரை பாதுகாக்கப்பட்டதன் விளைவாக அடுத்துள்ள பொது வீதிக்குப் பாதுகாப்பு பெறப்பட்டுள்ளது இதுமுறையே இந்த வீதி அரிக்கப் படாது தடுக்கின்றது.
- (ஈ) கால்வாயில் உல்லாசப் பயண ஊக்குவிப்பு நடவடிக்கைகள் அதிகரித்துள்ளன.

தற்சமயம் நாட்டில் வேலையின்மை விரிவான அளவில் பரவியுள்ள நிலைமை நிலவுவதை முன்னிட்டு, பிரதானமாக உழைப்புச் செறிவான இத்திட்டம் அடுத்த 2 வருடங்களில் 600க்கு மேற்பட்ட அடிகளுக்கு நிலையான வேலை கொடுக்கும் என்பதைக் கவனிப்பதில் பயனுண்டு.

கால்வாய் இப்பொழுது செயற்படுவதால் கரையை அடுத்துள்ள நிலப்பகுதிகள் துரிதமாக அபிவிருத்தியடையும் கால்வாயின் மறு அபிவிருத்தி சுற்றியுள்ள பகுதியின் அழகையும் சுத்தத்தையும் அதிகரிக்கும். அத்துடன், நல்ல வடிகால் வசதிகளை உதவும்; நில அரிப்பை நீக்கும்; பொது வாகனகரையை அடுத்துள்ள நிலப்பகுதியில் நிகழும் வாழ்க்கையின் பண்பைப் பொதுவாகச் செம்மைப்படுத்தும்.

கால்வாய் மீண்டும் அபிவிருத்தி செய்யப்படுவதன் பயனாக, முத்து ராஜலெவ பகுதிக்கு இப்பொழுதுள்ளதை விட நல்ல நீர்ப்பாசன வசதிகள் ஏற்படுத்தப்படும்.

உல்லாசமாகப் பொழுது போக்கும் நோக்கங்களுக்காகப் பரவைக் கடலிலும் கால்வாயிலும் பொழுது போக்குக்கான பிரயாணி படகுகளை ஓடவிடுவதை ஆரம்பிப்பதற்கும் நிறைய இடமிருக்கிறது. இவ்விஷயம் பற்றி ரன் வெலி உல்லாசப் பயணி ஹோட்டலின் பொது முகாமையானருடன் உரையாட கமிட்டியினருக்கு ஒரு சந்தர்ப்பம் கிடைத்தபோது, ரன் வெலியிலிருந்து கொழும்புக்கு வராதந்தம் ஒரு படகுப் பிரயாணத்தை நடத்தத் தமது ஹோட்டலில் திட்டமிட்டு வருவதாக அவர் கமிட்டியினருக்குத் தெரிவித்தார். இன்பமான ஹோக்குவரத்து நோக்கங்களுக்காகக் கால்வாய்ப் பகுதியையும் நீர்கொழும்புப் பரவைக் கடலையும் அபிவிருத்தி செய்வதற்குப் போதிய வாய்ப்பிருப்பதை இது காட்டுகிறது.

உல்லாசப் பயணிகளுக்குப் படகுப் பிரயாணங்களை ஏற்பாடு செய்யும் சாத்தியக் கூறு பற்றித் தாங்கள் ஆராய்ந்து வருவதாக இ. போ. சபையாரும் கால்வாய் அபிவிருத்திப் பகுதிக்குத் தெரிவித்துள்ளனர். உல்லாசப் பயணிகளுக்கு மேலதிக பொழுது போக்குகளை வழங்கும் இந்த அம்சம் அளவிடப்படவில்லையெனினும், சுற்றுலாத்துறைக்கு ஊக்கமளிக்க அரசாங்கம் எடுத்து வரும் விசேட முயற்சிகளின் பின்னணியில் அதன் முக்கியத்துவத்தைப் புறக்கணிக்க முடியாது.

ஆதாரம்: கொழும்பு—புத்தளம் கால்வாய் அபிவிருத்தித் திட்டத்தின் பொருளாதார சாத்தியப்பாடு பற்றிய பரிசீலனை யொன்றை மேற்கொள்வதற்காக உள்ளூராட்சி, வீடமைப்பு, நிர்மாண அமைச்சின் காரியதரிசியால் 1978 ஜூனில் நியமிக்கப்பட்ட கமிட்டியின் அறிக்கை.



ஒரு தொன் மைலுக்குச் சுமார் 25 சதமாயுள்ளதென்ற அடிப்படையில் கணக்கிட்ட அவர்கள் மற்றும் போக்குவரத்துச் செலவுகளுடன் ஒப்பிடுகையில் கால்வாய்ப் போக்குவரத்தின் செயற்பாட்டுச் செலவுகள் குறைவென்று கருதினர். எடுத்துச் செல்லப்படக் கூடிய என்னவிதமான பொருள் களுக்கு இத்தகைய போக்குவரத்தை உபயோகிப்பது தேசியப் பொருளாதாரத்துக்கு இலாபமாயிருக்குமென்று அவர்கள் சிபாரிசு செய்தனர். கட்டடச் சாமான்களைக் கால்வாய் வழியாகக் கொண்டு போவதற்குத் தொன்மை ஒன்றுக்கு ஆகும் வர்த்தகச் செலவு 25 சதம்; ஆனால் வீதி வழியாகக் கொண்டு போக ஒரு ரூபா ஆகிறது; ஆதலால், வீதி வழியாகக் கொண்டுபோவதை மாற்றிக் கால்வாய் வழியாகக் கொண்டு போனால் 75 சதம் மீதப்படும் என்று அவர்கள் வாதித்தனர். அத்துடன், கட்டடச் சாமான்களின் விலையைக் குறைப்பதில் உதவுவதன்மூலம் இந்த அனுசூலத்தை துகர்வோருக்கும் மாற்ற முடியும் என்றும் அவர்கள் வாதிட்டனர். கொண்டு செல்லப்படும் பொருள்களின் சம அளவு ஆண்டொன்றுக்கு 875,000 தொன் மைல்களென மதிப்பிடப்படும் அனுமானத்தின் மீது திசை திருப்பப்படும் தொன் ஒன்றுக்கு அந்நிய நாணயச் சேமிப்பு 30 சதமாயிருக்குமென மதிப்பிடப்பட்டது.

கால்வாயில் சேறு வாருவதனால் ஏற்படக்கூடிய மாற்று நன்மைகளையும் இக்கமிட்டி நிரல்படுத்தியது. கால்வாயை அடுத்துள்ள நிலப்பகுதிமீது நன்மையான தாக்கம் ஏற்படும் என்றும், அதனால் அப்பகுதியிலுள்ள காணிகளை மீட்பதற்கும், மறுசூழியேற்றம் செய்வதற்கும் விவசாய உற்பத்திக்கும், மீன்பிடித் தொழிலை அபிவிருத்தி செய்வதற்கும் பொழுது போக்கு நடவடிக்கைகளை வளர்ப்பதற்கும் உதவியாயிருக்குமென்றும் அவர்கள் யோசனை கூறினர். இத்திட்டத்தின் (வத்தளைவரை) அவத்தை—ஏ யில் முதற் கட்டத்தை மேல் நடத்திச் செல்வதற்குக் கமிட்டி நல்ல நியாயங்களை எடுத்துக் கூறியது. திட்டத்துக்கு 65 லட்சம் ரூபா செலவாகுமென அப்போது மதிப்பிடப்பட்டது. இத்தொகையில் பாதி 1976ம்

பொருளியல் நோக்கு, ஆகஸ்ட் 1981

ஆண்டில் செலவிடப்பட வேண்டுமெனக் கூறப்பட்டது.

இவ்விதமாகக் கால்வாய் அபிவிருத்திப் பகுதி முதற்கட்ட வேலைகளை நிறைவேற்றத் தொடங்கியது. இதில் கொச்சிக்கடைக்கும் வத்தளைக்குமிடையே கால்வாயைப் புனர்நிர்மாணம் செய்யும் வேலைகள் அடங்கும். உள்மையு வேலைகளுக்காகவும் தட்டைப் படகுகளைக் கட்டுவதற்காகவும் இப்பிரிவினமீது 65 லட்சம் ரூபா செலவிடப்படுவதற்கு அரசாங்கம் அங்கீகாரம் அளித்தது.

இதற்கிடையில், கொழும்பு—புத்தளம் கால்வாயின் புனரமைப்பு சம்பந்தமாகத் தொழில்துட்ப ஒத்துழைப்பின் சாத்தியப்பாடுகள் பற்றி அறிக்கை செய்வதற்காக நெதர்லாந்திலிருந்து ஒரு குழு 1976-ம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் வந்து சேர்ந்தது. இக்குழு இரு அறிக்கைகளைச் சமர்ப்பித்தது; கட்டம்—1 சம்பந்தமாக முதலாவது அறிக்கை 1976-ம் ஆண்டு ஜூலை மாதத்திலும் கட்டம்—11 சம்பந்தமாக இரண்டாவது அறிக்கை 1977-ம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதத்திலும் சமர்ப்பிக்கப்பட்டன. இந்த அறிக்கைகளில் பிரதானமாக இந்நீர் வழியில் பொருள்களைக் கொண்டுபோவது தட்டைப் படகுகளின் வடிவமைப்பு, தட்டைப்படகுகளைக் கட்டுதல் ஆகியவற்றைப் பற்றிய தொழில்துட்ப அம்சங்களும், ஒரு கால்வாய் அபிவிருத்தி — போக்குவரத்து அதிகார சபையை அமைப்பது உட்பட முகாமை, ஒழுங்கமைப்பு அம்சங்களும் விளக்கப்பட்டன.

மேலும், 1977-ம் ஆண்டு ஆரம்பத்தில் கால்வாய் அபிவிருத்திப் பகுதி, கொழும்பு — புத்தளம் கால்வாயின் (ஹெந்தளையிலிருந்து கொச்சிக்கடைவரை, கட்டம்—ஏ) முதற் கட்டம் சம்பந்தமாகப் போக்குவரத்து — சந்தைப்படுத்தல் பரிசீலனையொன்றை நடத்துவதற்காக, 1970-ம் ஆண்டில் அமைக்கப்பட்ட கமிட்டி அங்கத்தவர்களில் ஒருவருக்கு அதிகாரமளித்தது. அவருடைய அறிக்கை, இக்கால்வாய் வழியாகக் கொண்டு செல்லப்பட வேண்டிய பொருள்கள் பற்றியும் அத்துடன் அவ்வாறு செய்வதற்கு வசதிகளை ஏற்படுத்துவது சம்பந்தமாகவும் பல சிபார்க்களைச் செய்தது.

மீண்டும் 1978-ம் ஆண்டு ஜூன்

மாதத்தில், கொழும்பு — புத்தளம் கால்வாய் அபிவிருத்தித் திட்டத்தின் பொருளாதார சாத்தியப்பாடுபற்றிய பரிசீலனையொன்றை மேற்கொள்வதற்காக ஏழு அங்கத்தவர்களைக் கொண்ட உத்தியோக பூர்வமான கமிட்டி யொன்று உள்ளூராட்சி, வீடமைப்பு, நிர்மாண அமைச்சின் காரியதரிசியால் நியமிக்கப்பட்டது. கால்வாய் அபிவிருத்திப் பகுதி 1975-ம் ஆண்டில் அமைக்கப்பட்டதிலிருந்து அப்பகுதியால் சுமார் 73 லட்சம் ரூபா செலவிடப்பட்டுள்ளதென அவர்கள் பதிவு செய்தனர். அப்போதிருந்த நாளதுவரை இத்திட்டத்தின்மீது மேலும் சுமார் 1 கோடியே 25 லட்சம் ரூபா செலவிடப்பட்டுள்ளது. முதற்கட்டம் கட்டம் — ஏ க்குச் செலவாகுமென ஏற்கனவே மதிப்பிடப்பட்ட தொகையான 65 லட்சம் ரூபாவை 2 கோடியே 31 லட்சம் ரூபாவாக மாற்றியமைக்க வேண்டியுள்ளதென்று இக்கமிட்டி சிபாரிசு செய்தது. கால்வாய்க் கரையைப் பாதுகாப்பதற்காக மேலதிகப் பணம் செலவிடப்பட வேண்டியிருப்பதே இதற்குப் பிரதான காரணம். 1975-ம் ஆண்டில் இதற்காக 400,000 ரூபா வழங்கப்பட்டது. சேற்றை வாரிய பின் அதிதாரித வேகங்களால் உண்டாகும் அதிகரித்த ஆழத்தினால் ஏற்படக்கூடிய கால்வாய்க் கரையரிப்பின் அளவு முதலாவது சந்தர்ப்பத்தில் எதிர்பார்க்கப்படவில்லை. ஆதலால், இந்தச் செலவினம் ஆரம்ப கட்டங்களில் அதன் முழு உட்சிந்தல்களுடன் முன்னரே அறியப்படவில்லை. ஹெக்கித்தையில் இருந்து கொச்சிக்கடை வரை இரு கரைகளின் முழு நீளமும் பலப்படுத்தப்பட வேண்டும் எனக் கால்வாய் அபிவிருத்திப் பகுதி இப்பொழுது உறுதியாக அபிப்பிராயப்பட்டது. கடந்த காலத்தில் கால்வாய்ப் போக்குவரத்து கையாலேயே செயற்படுத்தப்பட்டதெனக் கமிட்டி வற்புறுத்தியது. இதன் விளைவாக, அலைகளின் செயலால் எத்தகைய கரை அரிப்பும் ஏற்படவில்லை. எனினும், தற்சமயம் செயற்படும் படகுகளின் இயந்திரத்தன்மையும், வேகங்களை அதிகரிக்கும் மனப்போக்கும் (சேறுவாரும் நடவடிக்கைகளால் கால்வாய் போதிய ஆழமுள்ளதாக ஆக்கப்பட்டிருப்ப (9ம் பக்கம் பார்க்க)

## கால்வாய்களின் வளர்ச்சி வரலாறு

இலங்கையிலுள்ள கால்வாய்களும், நீர்வழிகளும் டச்சுக்காரர்களால் கண்டெடுக்கப்பட்டுள்ளன. நெருங்கிய தொடர்பு கொண்டுள்ள கடல் மட்டத்துக்குக் கிழே அமைந்துள்ள ஒரு நாட்டில் பிறந்தவர்களாகவும், நீரியல் விளைத்திறன்களிலும் முறைகளிலும் தேர்ச்சி பெற்றவர்களாகவும் உள்ள டச்சுக்காரர்கள், இலங்கை குடியேற்ற நாடாக இருந்தபோது தேர்விய நீர்வழிகள் முறைக்குக் கணிசமான அளவுக்குப் பொறுப்பு பாயிருந்தனர். எனினும், ஒரு போக்குவரத்துச் சாதனம் என்ற முறையில் நீர்வழிகள் இந்நாட்டில் குடியேற்ற ஆட்சிக் காலத்துக்கு முன்பு தெரியாதிருக்கவில்லை. கட்டுமானங்களின் உபயோகத்துடன் ஆறுகள் ஒரு கலப்பமான போக்குவரத்துப் பாதையாக இருந்தனவென்று சித்தம்—ரத்னாவளிய குறிப்பிடுகின்றது. அரபிய அல்லது சோனக சில்லறை வியாபாரிகள் இலங்கையின் உட்பகுதிகளுக்குச் செல்ல ஆறுகளை ஒருவழியாக உபயோகித்தனர் என்று ஐதிகமும் கூறுகிறது. நாட்டின் உட்பகுதியில் சோனகர் குடியேறிய கிராமங்களில் பெரும் பாலானவை ஆறுகள், நீரோட்டங்களின் ஓரங்களில் அமைந்திருப்பதன் காரணத்தை இது ஓரளவு விளக்குகிறது. போக்குவரத்து நோக்கங்களுக்கு மனிதனால் உண்டாக்கப்பட்ட நீர் வழிகளையோ அல்லது கால்வாய்களையோ அறிமுகம் செய்து போர்த்துக்கீசியரே முதலாவதாக முயற்சி எடுத்தார்கள் என்பதற்கும் சான்றுகள் உண்டு. அவர்கள் கொழும்புப் பகுதியில் ஒன்றோடொன்றுதொடர் புள்ள பல கால்வாய்களை அமைக்கத் தொடங்கினர். இவை வடக்கே உள்ள ஹெந்தையை நோக்கிச் செல்வதற்கு வழியாக அமைந்தது. தெற்கே உள்ள பொல்கொட ஏரியைக் கோட்டே ஏரியுடனும் இணைத்தனர். டச்சு கவர்னர் வான் இம்ஹோஸ்ப் தமது ஜீவிய சரிதை யில் “நெடிமால் ஏரியிலிருந்து... கோட்டே ஆற்றுக்கு அல்லது அருவிக்குப் பாயும் ஒரு பழைய போர்த்துக்கீசிய நீர்வழி” யைப் பற்றிப் குறிப்பிடுகிறார். இலங்கையில் நடைபெற்ற டச்சுக்காரர்களின் ஆட்சிக் காலம் பற்றிய நிபுணரான ஆர் எல் பரோவியரும் கொழும்புக்கு வடக்கே களனி கங்கையிலிருந்து பழமைப் பரவைக் கடலுக்குச் செல்லும் கால்வாய்கூட, டச்சுக் காரர்களால் புர்த்தி செய்யப்பட்ட போதிலும், போர்த்துக்கீசியராலேயே ஆரம்பிக்கப்பட்டதெனக் குறிப்பிடுகிறார்.

இந்தச் சாட்சியங்கள் டச்சுக்காரரின் வருகைக்கு முன்பு இலங்கையில் நீர்வழிகள் இருந்தனவென்று குறிப்பிடும் அதே வேளையில் உள் நாட்டுப் போக்குவரத்துக்குரிய ஒரு சாதனமாக நீர்வழிகள் முறையை அபிவிருத்தி செய்

தவர்கள் டச்சுக்காரர்களே என்பதை அது அங்கீகரிக்கின்றது. புரோவியர் கூறுகிறபடி, இம் முயற்சியில் கவர்னர் இம்ஹோஸ்ப் (1736—1740)யின் ஆர்வமும் சொந்த முயற்சியும் கவனத்திற்குரியன. அவருடைய ஜீவிய சரிதை, இலங்கையின் மேற்குக் கடலோர மாவட்டங்களில் அவர் அமைக்கத் திட்டமிட்ட நீர்வழிகளின் தொகையை எடுத்துக் காட்டுகின்றது. இத்திட்டங்களில் பலவற்றை அவர் நிறைவேற்றினார்.

டச்சுக்காரர் திட்டமிட்டு, அபிவிருத்தி செய்த இந்த நீர்வழிகள் பிரிட்டிஷாரால் புகுத்தப்பட்ட ஒரு சில புதுமையான மாறுதல்களுடன் தொடர்ந்து இருந்து வந்தன. டச்சுக்காரர் காட்டிய முதலாவது கால்வாய் கொழும்புக்கு வடக்கே களனி கங்கையிலிருந்து வருவ தாயிருந்தது. போர்த்துக்கீசியரால் ஆரம்பிக்கப்பட்டது இது தான் டச்சுக்காரர் இதைப் பூர்த்தி செய்தனர். 1706ம் ஆண்டளவில் மகா ஓயாவுடன் இணைவதற்காக இது விஸ்தரிக்கப்பட்டது. அடுத்த இரு தசாப்தங்களுக்குள் அவர்கள் இதைப் புத்தளம் வரை கொண்டு போய் விட்டனர். அங்கிருந்து புத்தளம் பரவைக் கடல் வழியாக மேலும் 15 மைல் தூரத்திலுள்ள கற்பிட்டிக் குக் கொண்டு போனார்கள். ஒரு வேளை அத்தசாப்தங்களுக்குள் ஆறுகளையும் கடற் கழிகளையும் பரவைக் கடல்களையும் இணைக்கக் கால்வாய்கள் வெட்டப்பட்டிருக்கலாம். இது கொழும்பிலிருந்து 120 மைல் நீளத்துக்கு ஒன்றோடொன்று தொடர்புள்ள கால்வாய்களை ஸ்தாபித்துவிட்டது கொழும்புக்குத் தெற்கே மீண்டும் போர்த்துக்கீசியர் கோட்டேயிலிருந்து கிரிலப்பீன் வழியாக நெடிமாலாவுக்கும் பின்னர் பொல்கொட ஏரிக்கும் ஒரு கால்வாயைக் கட்டினர். டச்சு கவர்னர் வான் இம்ஹோஸ்ப் இதனைப் பனரமைப்புச் செய்து, அபிவிருத்தி செய்தார். அவர் கோட்டேயிலிருந்து கங்கொடவில் வழியாக நெடிமாலாவுக்கு ஒரு நேடியான நீர்வழியைக் கட்டு வேலையையும் ஆரம்பித்தார். ஆனால், அதுரைபோதும் பூர்த்தி செய்யப்படவில்லை. தெற்கே மேலும் தூரத்தில் வான் இம்ஹோஸ்ப் பல்தான் கோறையிலுள்ள மொறன் எலாவை பார்பரிஸில் (பெருவளை) உள்ள துறைமுகத்துடன் இணைக்க ஒரு கால்வாயைக் கட்டுவதற்குத் திட்டமிட்டு, வேலையை ஆரம்பித்தார். எனினும், அதாவம் புர்த்தி செய்யப்படவில்லை. இதற்கு மாற்றாக, கங்கைக்கையைப் பெர்கோட்ட கங்கையுடன் இணைப்பதற்கும் டச்சுக்காரரால் வேலை ஆரம்பிக்கப்பட்டு, கைவிடப்பட்டது. இந்த

ஒரு சில திட்டங்கள் பூர்த்தி செய்யப்படாத போதிலும், வடக்கே கற்பிட்டியிலிருந்து தெற்கே களுக்குறைவரை நீளும் ஒரு தொடர்ச்சியான உள்நாட்டு நீர்வழி முறையை அபிவிருத்தி செய்த பெருமை டச்சுக்காரரையே சாரும். இந்த நீர்வழி, அது ஊடறுத்துச் செல்லும் நதிகள் (மகா ஓயா, களனி கங்கை, களுக்கை) வழியாக நாட்டின் உட்பகுதியை அடையும் வழியாக அமைந்திருந்தது. மேற்குக் கடலோர மாவட்டங்களில் அமைக்கப்பட்ட நீர்வழிகள் போன்றவை இலங்கையின் தென்பகுதியிலும் கிழக்குப் பகுதியிலும் டச்சுக்காரர்களால் கட்டப்பட்டன. காலி மாவட்டத்திலுள்ள கப்பு எல் (இச் சொற்களுக்குச் சிங்களத்தில் நோரான பொருள் “வெட்டு நீர்வழி” என்பதாகும்.) ஜின் கங்கையிலிருந்து புறப்பட்டு அநேக வடிவங்களுடன் இருபது மைல் தூரத்துக்கு மேல் சென்று கடலுக்குள் பாய்கின்றது. மினுவாங்கொட எல், காலி மாவட்டத்திலுள்ள இந்தக் கால்வாய்களின் முறையில் ஒரு பாகமாகும். மாத்தறையிலுள்ள ஒரு கால்வாய் வெலிகமத்திலுள்ள பொல்வத்த கங்கையை மாத்தறையில் உள்ள நிர்வள கங்கையுடன் இணைத்தது. கிழக்குக் கடற்கரையில் உள்ள நிர்வள கங்கையுடன் இருந்த மட்டக்களப்புப் பரவைக் கடல், மட்டக்களப்புக்குத் தெற்கே 31 மைல் தூரத்திலுள்ள சம்மாந்துறையிலிருந்து மட்டக்களப்புக்கு வடக்கே 26 மைல் தூரத்திலுள்ள வான்டர்லாங்கொடவுக்கு ஒரு நீர்வழியை வழங்குவதற்கான கால்வாய் இணைப்புகளின் தொடர்புள்ள ஏற்படுத்த டச்சுக்காரர்களால் உபயோகிக்கப்பட்டது. டச்சுக் காலத்தில் இப்பிரதேசத்திலுள்ள இரு துறைமுகங்களுடன் மட்டக்களப்பு, கற்குடா—அது இணைக்கப்பட்டது.

பிரிட்டிஷார் 19ம் நூற்றாண்டில் போக்குவரத்துக்கும் அத்துடன் வெள்ளப் பாதுகாப்புக்கும் நீர்வழியின் முக்கியத்துவத்தை உணர்ந்ததுடன், தொடர்ந்து அவற்றைப் பராமரித்தும் வந்தனர். மேலும், அவற்றைக் கூட்டியும் அவற்றில் புதிய மாறுதல்களைச் செய்தும்வந்தனர். களனி கங்கையைப் பழமுகம் பரவைக் கடலோடு இணைக்கும் ஹமில்டன் கால்வாயும் பொல்கொட ஏரியைக் களுக்கையுடன் இணைக்கும் அன்ஸ்ட்ருத் கால்வாயும் பிரிட்டிஷாரால் புதுக்கியமைக்கப்பட்டவை அல்லது கட்டப்பட்ட மாற்று இணைப்புகள், கோட்டே—கிரிலப்பீன்—நெடிமால் கால்வாயை வெள்ளவத்தை யில் கடலுடன் இணைக்கும் லெயார்ட்ஸ் ஓப்போலி (லெயார்ட்ஸ் அசட்டுச் செய்கை) களனி கங்கையில் ஏற்படும் வெள்ளத்துக்கு ஒரு வடிவக் கால் அமைக்கும்

நோக்கத்துடனேயே கட்டப்பட்டது. (அக்காலத்தில் அதற்குத் திட்டமிட்ட மேற்கு மாகாண அரசாங்க அதிபர் சி. பி. லெயார்டின் பெயர் அதற்கு இடப்பட்டது) லெயார்டின் ஃபொலி என்ற பெயரை அது ஈட்டியதற்குக் காரணம், வெள்ளநீரை வடியச் செய்வதற்காகக் கட்டப்பட்ட போதிலும் கால்வாய்ப்படுக்கை வெள்ளப் பகுதியை விட மிகவும் உயர்ந்திருந்ததாகும். பின்னர் இது ஆழமாக்கப்பட்டு, வெள்ளப் பாதுகாப்பளித்து, மழை நீரை வடியச் செய்யும் பிரயோசனமான பணியை ஆற்றியுள்ளது.

பிரிட்டிஷ் ஆட்சிக் காலத்தில், குறிப்பாகப் 19ம் நூற்றாண்டிலே, இலங்கையில் முதலாளித்துவ பொருளாதாரத்தின் படிப்படியான உதயத்துடன் தோன்றி வளர்ந்து வந்த இறக்குமதி—ஏற்றுமதிப் பொருளாதாரத்துக்கு நீர்வழிகள் ஒரு பயனுள்ள போக்குவரத்து முறையை வழங்கின 19ம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதியில் இருப்புப் பாதைகள் தோன்றும் வரை, மத்திய மலைநாட்டிலிருந்து கோப்பித் தோட்டங்களின் (பின்னர் தேயிலைத் தோட்டங்களினதும் ரப்பர்த் தோட்டங்களினதும்) உற்பத்தியும், காரீயச் சுரங்கங்களின் உற்பத்தியும் பொதுவாக வண்டிகளிலேயே கொண்டு போகப்பட்டன. ஆனால், எங்கெங்கு நீர்வழிப் போக்குவரத்து சாத்தியமாயிருந்ததோ அங்கெல்லாம் வண்டிப் போக்குவரத்தைவிட அதுவே விரும்பப்பட்டது. கேகோலை உதவி அரசாங்க அதிபர் 1871 மே 2 ஆம் திகதியன்று ஏதோவொரு தகராறு குறித்து விசாரணை செய்யும்போது பதிந்துள்ள இக்குறிப்பு, காரீயம் பத்த படகுகளில் அல்லது தட்டைப் படகுகளில் நோகா ருவான் வெலைப் பகுதியிலிருந்து களனி கங்கையின் உபநதிகள் மூலம் களனிகங்கைக்கும் பின்னர் கொழும்புக்கும் கொண்டு போகப்பட்டதற்குச் சான்றாக அமைந்திருக்கிறது.

“ஹவாரிஸ் உமெல்லிடமிருந்து அர்னோல்ட் பிரிலால் வாங்கப்பட்ட 8 கொள் நிறையள்ள—துகுவன் வெலையிலுள்ள குருகொட ஓயாவில் காரீயத்துடன் நிற்கும் ஒரு பத்த படகுக்கு அர்னோல்ட் பிரிஸ் உரிமை கோருகிறார். ஹவாரிஸ் உமெல் எப்பந்துவெலையிலுள்ள புல்வேணையிலிருந்து வெட்டினார்.”

1865ம் ஆண்டிலிருந்து இருப்புப் பாதைகள் தோன்றிய பின்னரும் கூட, அத்துடன் வீதிப் பாதைகளில் துரிதமான வளர்ச்சி ஏற்பட்டும் கூட, ஏறக்குறைய அதே திகதியிலிருந்து கால்வாய்கள் கொடர்ந்து உபயோகத்தில் இருந்து வந்தன பிரிட்டிஷ் குடியேற்ற நாட்டு ஆதிக்க வாதத்தினால் அங்குார்ப்பணஞ் செய்யப்பட்ட புதிய பொருளாதார நடவடிக்கைகளுடன் சாமான் போக்குவரத்துக்குத் தோன்றிய அதிகரித்த கோரிக்கையைச் சமாளிப்பதற்காகத் தோன்றி வளர்ந்து

வந்த இருப்புப் பாதை—வீதி வழிகள் ஆகிய முறைகளின் சேவை யைக் கால்வாய்கள் நிறைவாகக் கிள; இலங்கைப் பல்கலைக்கழகம் வெளியிட்ட இலங்கை வரலாறு தொகுதி 3இல் விக்கிரமரத்ன கூறுவது போல: “...சல்லிக் கற்கள் இட்ட நெடுஞ்சாலைகளின்” தோற்றத்துடன் கால்வாய்கள் வழக்கிழந்து விடுமென்று டெனன்ட் சோதிடம் கூறியிருந்த போதிலும், குறிப்பாகச் சுதேச உற்பத்தியாளர்களின் கோணத்திலிருந்து கூட்டுமொத்தப் போக்கு முறையில் அவற்றின் முக்கியத்துவம் குறைந்ததல்ல. உண்மையில், 19ம் நூற்றாண்டின் இரண்டாம் பாதியில் இருப்புப் பாதை வசதிகளும் வீதி வழி வசதிகளும் துரிதமாக விரிவடைந்த போதிலும், பொது வேலைகள் தீணைக்களம் உள்நாட்டு நீர்வழிப் போக்குவரத்தின் பேரில் ஆண்டுதோறும் பெருந்தொகைப் பணத்தைச் செலவழித்து வந்தது. 1880ம் ஆண்டளவில் குறிப்பாக மேற்கு, வடமேற்கு மாகாணங்களில் 167 கால்வாய் பிரிவுகள் உபயோகத்திலிருந்தன.”

1920களில் மோட்டார் லொறிப் போக்குவரத்து ஆரம்பமான துடன்தான் போக்குவரத்துக்கான ஒரு பாதையாகக் கால்வாய்களின் முக்கியத்துவம் குறைந்த தொடங்கியது. 1930ம் ஆண்டளவில் இருப்புப் பாதைகளுக்குக் கூட ஒரு பெருஞ் சவாலாக 2,960க்கு மேற்பட்ட லொறிகள் இருந்தன. அதற்குப் பின்னர் இலங்கையிலுள்ள போக்குவரத்தின் ஒரு சிறப்பியல்பு என்னதென்றால் இருப்புப் பாதைப் போக்குவரத்துக்கும் மோட்டார் வீதிப் போக்குவரத்துக்கும் இடையே நடைபெற்ற போராகும். இலங்கையின் அரசியல் பொருளாதாரத்தில் மோட்டார் போக்குவரத்துத்திறை பலத்த ஆதரவு தேடும் நிலையில் இருப்பதால், இருப்புப் பாதைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் அரசாங்கத்தால் நடத்தப்படும் ஒன்றாக இருந்த போதிலும், மோட்டார் போக்குவரத்துத் துறை இருப்புப் பாதைத் திறையைவிட அனுகூலமான நிலையிலுள்ளது. மோட்டார் போக்குவரத்தின் துரித வளர்ச்சி, யாலும் இருப்புப் பாதைப் போக்குவரத்துக்கும் வீதிப் போக்குவரத்துக்கும் இடையே கடுமையான போட்டி நிலவுவதாலும் நீர்வழிகளின் முக்கியத்துவம் அகன்று விட்டது.

1940களின் பிற்பகுதியில் பொது வேலைகள் தீணைக்கள அதிகாரிகள் கால்வாய் முறை புறக்கணிக்கப்பட்டதற்குக் கூறிய நியாயங்கள் வருமாறு:

“யுத்த காலத்தில் ஏற்பட்ட அனுபவம் உள்நாட்டு நீர்வழிப் போக்குவரத்து, வீதிப் போக்குவரத்தையும் இருப்புப் பாதைப் போக்குவரத்தையும் விட அதிக சிக்கனமானதல்லவென்று எடுத்துக் காட்டியுள்ளது. மேலும், கால்வாய்கள் தற்போதுள்ள நிலையில்

(7-ம் பக்கத் தொடர்ச்சி)

தால் இது சாத்தியமாகி உள்ளது) கால்வாய்க் கரைகள் அரிக்கப்பட்டு வருகின்றன. ஆதலால், கால்வாய்க் கரைகளைப் பாதுகாக்கத் தகுந்த நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டி உள்ளது.

இத்திட்டத்திலிருந்து கிடைக்கக்கூடிய மற்றும் பல நன்மைகளை யும் இக்கமிட்டி நிரல்படுத்தியது. மதிப்பிடப்பட்ட செலவான 23.1 மில்லியன் ரூபாவில், இன்னும் செய்யப்பட வேண்டிய எஞ்சியுள்ள வேலைகளுக்கு 15.9 மில்லியன் ரூபா செலவாகும் என மதிப்பிடப்பட்டது. “திட்டத்தின் பொருளாதார காலத்தில் (20 ஆண்டுகள்) உட்பாய்ந்துள்ள நிகர ரொக்கம் முதலீட்டுக்கு ஈடாக வில்லை” எனக் கமிட்டி முடிவு செய்தது. எனினும், அதன் சிபார்சு பின்வருமாறு அமைந்திருந்தது: “கட்டடச் சாமான் களையும் தெங்குப் பொருள்களையும் கொண்டு போவதனால் முதலீட்டின் பேரில் கிடைக்கும் நிதிப் பிரதிபலன் அரும்பொட்டாக இருந்தபோதிலும், திட்டத்தின் முதற்கட்டம் — ஏயை மேல் நடத்திச் செல்லும்படி கமிட்டி

(13-ம் பக்கம் பார்க்க)

மின்சக்தியால் இயக்கப்படும் வளங்கள் உபயோகிப்பதற்குச் சற்றுத் தகுதியற்றனவாகும். கால்வாய்களின் இயற்கையான புவிச் சாய்வுகளுக்குப் பாதுகாப்பளிக்கவும், மின்சக்தியால் இயங்கும் வளங்கள் உபயோகிப்பதற்கு அவற்றைத் தகுதிப்படுத்தவும் தேவைப்படக்கூடிய விரிவான சீர்திருத்தங்களைச் செய்ய அரசாங்கம் பணச் செலவு ஏற்படுவதுடன் மட்டுமன்றி அதைச் செய்வதற்கு மிக நீண்ட காலமும் பிடிக்கும். இத்தீணைக்களம் வீதிப் பாதைகளையும், பாலங்களையும் சீர்திருத்தியமைக்க இப்பொழுது கைக்கொண்டுள்ள அதன் வேலைத் திட்டம் நிறைவேற்றப்படும் வரை அவ்வேலையை மேற்கொள்ளும் நிலையிலிருக்காது.”

அப்பொழுது கால்வாய்கள் ஒரு போக்குவரத்து வகை என்ற முறையில் வீதிப் பாதைப் போக்குவரத்துடனும் இருப்புப் பாதைப் போக்குவரத்தோடும் போட்டியிடுவதென்றால், மோட்டார் இலங்கைப்படும் தட்டைப் படகுகளை உபயோகிப்பதன் மூலம் வேகத்தில் அவற்றிற்கு ஈடாகச் செயற்படவேண்டும். பெருந்தொகைப் பணத்தையும் நீண்ட காலத்தையும் செலவிட்டு, கால்வாய்க் கரைகளின் அமைப்பில் சில குறிப்பிட்ட மாற்றங்களைச் செய்யாமல் இது நடைமுறையில் சாத்தியமல்ல.

## உள்நாட்டு நிர்வகிப்பாறைகள் தேவையா?

—ஜே. தியன்தாஸ்

உள்ளூர் நிர்வகிப்பை போக்குவரத்தின் வர்த்தகரீதியான வளர்ச்சியின் அடிப்படை அம்சங்களுள் ஒன்று யாதெனில், அது வலுவடிகொண்டிருந்த தொடர்பாகும். கைத்தொழில் மயமாக்கலுக்கு முந்திய ஐரோப்பாவிலும், அமெரிக்காவிலும் மனிதன் மிருகம் என்பவற்றினால் வலு நிரம்பல் செய்யப்பட்டது. சரக்குகளும், மனிதர்களும் குதிரைகள், கழுதைகள் என்பவற்றினாலும் மனிதனாலும் இழுக்கப்பட்டன; அல்லது எடுத்துச் செல்லப்பட்டன. இதே முயற்சியுடன், இதனைவிடவும் அதிகளவு பார்முள்ள பொருட்களை மனிதன் அல்லது குதிரையினால் எடுத்துச்செல்ல முடிந்தமை நிர்வகிப்பாறையின் ஓர் அடிப்படை அம்சமாகும்.

2. ஆரம்பகால நிர்வகிப்பை போக்குவரத்தின் இன்னொரு கவர்ச்சிகரமான அம்சம் யாதெனில், கைத்தொழிற் புரட்சியின் இரு முன்னோடிகளான நிர்வகிப்பை போக்குவரத்து என்பவற்றிற்கிடையில் ஏற்பட்ட முரண்பாடாகும். ஆரம்ப கட்டத்தில் ஒவ்வொரு நதியிலும் நிர்வகிப்பை காணப்பட்டன; இவற்றின் உரிமையாளர்கள், நீரைத் தடுத்து, தமது ஆரம்பகால நீரலைகளை இயக்குவதற்கு நீரை ஒழுங்குபடுத்துவதற்கு அணைகளைக் கட்டினர், அவர்களின் அணைகள் நதிக்கப்பற்போக்குவரத்திற்குத் தடையாக விளங்கின. மறுபுறத்தில், இவ்வணைக்கட்டுக்கள் நதியின் மேற் பிரதேசங்களில் கப்பல் ஓட்டுவதற்குத் தேவையான நீர்மட்டத்தை உறுதிப்படுத்தின.

3. இம்மோதல் வாயில் பூட்டுக்களினால் தீர்க்கப்பட்டன; இம்முறையின் மூலம் ஆலையாளர்களுக்கு மிகக் குறைந்த நீர் மட்டத்துடன் படகுகள் அணைக்கட்டுக்களைத் தாண்ட முடிந்தது. இத்தீர்வு சில அமைவிடப் பிரச்சினைகளையும் தீர்த்துவைத்தது; ஏனெனில், நதியைக் கடப்பதற்கும் தொழிற்சாலைகள், அணைக்கட்டுக்கள், பூட்டுக்கள், ஆலைகள் என்பவற்றிற்கு அண்மையில் அமைவதற்கு உதவியது.

4. இதன் பின்னர் நதிக்கப்பற்போக்குவரத்தும் மனிதனால் வெட்டப்பட்ட கால்வாய்களும் தோற்றம் பெற்றன. இதனைத் தொடர்ந்து கைத்தொழில்களும் நிர்வகிப்பை நிலையங்களுக்கு நகர்த்தின. மேல்நோக்கி பொருட்களை ஒரு திசையில் கொண்டு செல்வதற்குரிய தேவையும் துறைமுக வழிகளால் நிறைவு செய்யப்பட்டன; இவை நீரை ஓட்டுவதன் மூலம் கால்வாய்ப் படகுகளை உயரவைத்தன. உயர்மட்டத்திலிருந்து நீர்கிடைத்தமையால் மேல் ஏறுவது கூட வலுத் தேவையை வேண்டி நிற்கவில்லை. தேவைப்பட்டது யாதெனில், மனிதன் அல்லது மிருகம் அல்லது இழுவை வழி அல்லது தரைக்கு எதிராகக் கட்டப்பட்ட கம்பங்கள் அல்லது துடுப்பு என்பவற்றின் சிறிய உதவியாகும். படகின் முனையினால் நீரைப் பிரிக்கக்கூடிய திறன் வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்துவது; பிரயோகிக்கப்பட்ட வலுவின் ஒன்றுடனொன்றுள்ள தாக்கம், படகின் பருமன், அமைப்பு, சமை, நிர்வகிப்பையின் அகலம் என்பவற்றில் இது தங்கியிருந்தது. செயற்பாட்டில் மணித்தியாலம் 2—3 மைல் வேகம் பொதுவானதாகும். ஆனால், ஒன்றிணைக்கப்பட்ட குதிரைகளின் மூலம் மணித்தியால வேகத்தை 12 மைல்களாக்கவும் முடிந்தது.

5. இன்னொரு பிரதான அம்சம் யாதெனில் எடுத்துச் செல்லப்பட்ட பொருட்கள் அவசரத்தை வேண்டி நிற்காமையாகும். இத்தகைய பொருட்கள் நீண்ட காலமாக ஆரம்ப இடத்தில் அல்லது பயண முடிவில் நிற்கவேண்டியிருந்தன. பிரயாணத்தில் செல்வதாகும் காலத்துக்கு சிறிதளவு முக்கியத்துவமே அளிக்கப்பட்டது. 1875 அளவில் நீராவிப் புகையிரதம் அறிமுகமாகும் வரையில், பொருட்களை வேகமாக எடுத்துச் செல்லக்கூடிய ஒரு மார்க்கம் இருக்கவில்லை.

6. எனினும், விமானச் சரக்குப் போக்குவரத்து நிகழ்கின்ற இக்காலத்தில்கூட மணித்தியாலம் 70 மைல் வேகத்தில் பொருட்களைக் கொண்டுசெல்லுகின்ற புகை

யிரதங்கள், லொரிச் சேவை, நிர்வகிப்பை என்பன பெரும்பாலான பாரிய கைத்தொழில் நாடுகளின் உள்ளூர்ப் போக்குவரத்தில் 15—25 சதவீத பங்கினை வகிக்கின்றன. தொழில்நுட்பவியல் வேகமாக முன்னேறி உள்ளது. மனிதர்களுக்கும், குதிரைகளுக்கும் பதிலாக மசல் வாகனங்களும் இடம்பெற்றுள்ளன. றைன் அல்லது மிக்சிப்பி அல்லது வொல்கா நதிகளில் 15,000 தொன்கள் நிறைபுள்ள பொருட்களைக் கொண்ட இறுகப் பிணைக்கப்பட்ட பதினைந்து தெப்பங்களை உந்துகருவி இயக்குகின்றது. இரவு நேரங்களுக்கு அல்லது மூடுபனிக்காலநிலைகளுக்கு 'ரடார்' கருவிகள் பாவிக்கப்படுகின்றன. ரடார் செய்திப் போக்குவரத்து கப்பல்களைத் தலைமையகத்துடன் இணைக்கின்றன. உள்ளூர்த் துறைமுகங்களில் தெப்பங்களின் தாமதத்தினை கொள்கலங்கள் குறைத்து விடுகின்றன. எல்பா அல்லது றைன் நதியின் மேற்புறத்தை நோக்கிப் பயணத்தைத் தொடரும் வகையில் தெப்பங்கள் உள்ளூர்த் துறைமுகங்களுக்கு அப்பால் சமையை இறக்குகின்றன. மெய்ன் — டன்யூப் நிர்வகிப்பையிலுள்ள பிரதான நகரமான நியூரன்பர்கில் அடுத்த வருடம் திறந்து வைக்கப்படவுள்ள புதிய துறைமுகம், நவீன கப்பற் கட்டுப்பாடு பண்டமாற்றம் என்பவற்றிற்குச் சிறந்த உதாரணமாகும்.

7. இவ்வாறு இருந்தபோதிலும் 1973—74 காலப்பகுதியில் நிர்வகிப்பை போக்குவரத்தில் ஈடுபட்ட நிறுவனங்களுள் 80 சதவீதத்திற்கும் கூடுதலானவை தனிப் படகு உரிமையாளர்களாக இருந்ததுடன், 13 சதவீதத்திற்கும் மேற்பட்ட கப்பல்கள் 250 தொன்களுக்கும் குறைந்த கொள்ளளவு உடையனவாக இருந்தன. இவ்வாறாக ஐரோப்பாவின் உள்ளூர் நிர்வகிப்பை போக்குவரத்தில் பொருட்கள், டடகின் அளவு, அகலம் என்பன பங்குவகிக்கின்றன.

8. நவீன 50 தொன் பன்முக பாரவண்டிகள், பெரும்பாறைகள் என்பன முன்னர் புகையிரதம்

அல்லது நீரின் மூலமான பண்டச் சமைப்போக்குவரத்திற்குள் துழைந்துள்ள போதிலும், ஒப்பீட்டு ரீதியான மலிவு, வலுச் சுருக்கம், சுற்றடல் என்பவற்றின் காரணமாக நீர் இன்னும் தனது பங்கினை வகித்து வருகின்றது. நீர்ப்பாதைகளைத் தேர்வு செய்வதற்குரிய பிரதான காரணம் அவற்றின் மலிவான தன்மை, வலுச் சுருக்கம், பொருள் அளவு என்பன அன்றி, பொருட்களின் ஆரம்ப அமைவிடமும் அல்லது சென்றடையும் அமைவிடமும் காரணமாக உள்ளன என பொருளாதாரக் கூட்டுறவு, ஒத்துழைப்பு என்பவற்றிற்குரிய தாபனமும், ஐரோப்பிய போக்குவரத்து அமைச்சர்களின் மகாநாடும் அண்மையில் மேற்கொண்ட ஆய்வுகள் காட்டுகின்றன.

9. இலங்கையைப் போன்று நீர்ப்பாதைகளை மூடியுள்ள ஒரே யொரு ஐரோப்பிய நாடு பெரிய பிரித்தானியாவாகும். 1790 களில் இந்நாட்டில் ஏற்பட்ட கால்வாய்ப் பித்துக் காலத்தின்போது ஏற்படுத்தப்பட்ட திட்டமிடப்படாத தரம் குன்றிய நீர்ப்பாதைகளினால் தற்போதைய யுகத்தின் நீர்ப்பாதைகளுக்கு ஈடுகொடுக்க முடியவில்லை. மிகவும் ஒக்கமான கால்வாய்களும் 30 தொன்கள் அல்லது அதிலும் குறைந்த நிறையுள்ள பொருட்களைக் கொண்டு செல்லும் படகுகள், ஒரு கால்வாயிலிருந்து இன்னொரு கால்வாய்க்கு இடையில் காணப்பட்ட அளவு வேறுபாடுகள், பொது உரிமை இன்மை அல்லது அடுத்தடுத்த கால்வாய்களுக்கிடையில் ஒத்துழைப்பின்மை, நதியின் மேற்பகுதியில் பிரயாணம் செய்யக்கூடிய அளவிற்குப் போதிய நீரின்மை என்பன இங்கிலாந்தில் நீர்ப்பாதைகளின் செயற்பாட்டிற்கு எதிராகவிருந்தன. எனினும் தற்போது அங்கு எஞ்சியுள்ள நீர்ப்பாதைகளைப் புத்துயிர்ப்புச் செய்வதற்கு தீவிரமான ஒரு திட்டம் தீட்டப்பட்டுள்ளது. விசேடமாக ஹம்பர் நதியை லீட்ச், ஷெபீல்ட் போன்ற கைத்தொழில் பிராந்தியங்களுடன் தொடர்புபடுத்துகின்ற பாதைகள் மீது கவனம் செலுத்தப்படுகின்றது.

10. நீர்ப்பாதைப் போக்குவரத்தும் நீரின் மூலம் பொருட்களைக் கொண்டு செல்வதும் சர்வதேசப் பண்பினைக் கொண்டிருப்பதனால் இச்சர்வதேச ரீதியிலான அறிமுகம் இலங்கையில் உள்ளூர் நீர்ப்பாதைகள் பற்றிய கலந்துரையாடலுக்குப் பயன்மிக்கதாக அமையும். இக் கலந்துரையாடலில் 'உள்ளூர் நீர்ப்பாதைகள்' என்ற வார்த்தை பெரும்பாலும் பொது

வாகப் பிரயோகிக்கப்படுகின்ற 'கால்வாய்' என்ற வார்த்தையை விடவும் விரும்பத்தக்கதாகும்; ஏனெனில் இலங்கையில் நதிகள் பிரதான பங்கு வகிக்காத போதிலும் உப்புநீரோடு முக்கிய பங்கு வகிக்கின்றன.

11. 82 மைல் நீளமான கொழும்பு — புத்தளம் நீர்ப்பாதையின் ஆரம்பமாதி மாத்திரமே உண்

## கால்வாய்கள் ஏன் புறக்கணிக்கப்பட்டிருக்கின்றன?

குறிப்பாக பிரிட்டனில் அவைகளுக்காகச் செய்யப்பட்டுள்ள கணக்கீட்டின்படி அவற்றின் பொருளியல் மோசமாயிருப்பதாகத் தோன்றுகிறது. பிரிட்டனில் இன்னும் செயற்பாடில்லையே கால்வாய்ப் போக்குவரத்து நடைபெறுகிறது. உதாரணமாக பிரிட்டிஷ் சர்வகலாசாலையைச் சேர்ந்த முதன்மையான போக்குவரத்துப் பொருளியலறிஞர்களில் ஒருவரான சி. டி. போஸ்டர் "போக்குவரத்துப் பிரச்சினை" என்ற தமது நூலில் 'கால்வாய்' எழும் சொல்லை இருமுறை மட்டுமே குறிப்பிடுகிறார். பிரிட்டனில் 260 மைல் நீளமுள்ள கால்வாய்கள் மாத்திரமே இன்னும் உபயோகத்தில் இருந்து வருகின்றன. எனினும், உள்நாட்டு நீர்வழிகள் அமெரிக்காவில் நடைபெறும் எல்லா உள்நாட்டுச் சாக்குப் போக்குவரத்துகளிலும் ஏறக்குறைய 15 சதவிகிதத்துக்கும், சோவியத் யூனியனில் 5 சதவிகிதத்துக்கும் பொறுப்பாயுள்ள இயற்கையாகவே, பிரான்ஸ், ஓஸ்திரியா முதலிய நாடுகளிலும் இதே நிலைதான் நெடுஞ்சாலைகள் சகல நோக்கங்களுக்கும் உதவும் பாதைகள். அவை நான்கு பிரதான போக்குவரத்துகளைக் காவுகின்றன. அவையாவன:

(அ) லொறிகளிலும் வண்டிகளிலும் முன்ன சாமான்கள்

(ஆ) பல்களிலுள்ள ஆட்கள்

(இ) தனியார் வாகனங்களிலுள்ள ஆட்கள்.

(ஈ) கால் நடையிலும் சைக்கிள்களிலும் செல்லும் ஆட்கள்

கடைசி இனத்தைத் தவிர, இந்த இனங்களின் நல்லாதவைப் பெற என்னெய்க் கைத்தொழில், மோட்டார் கைத்தொழில், டயர் கைத்தொழில், உப கைத்தொழில்கள் ஆகியவற்றைச் சேர்ந்த விற்பனையாளர்கள் அன்பு நேயத்துடன் முயன்றுள்ளனர். உலகத்திலுள்ள இக் கைத்தொழில்கள் யாவும் பல்தேசிய இராட்சத ஸ்தாபனங்களாகும். அவற்றின் பிரசாரம் தீவிரமாகவும் பயனுள்ளதாகவும் அடக்கமாகவும் நடந்துள்ளது.

மூன்றாவது இனத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் — கார்களிலே நெடுஞ்சாலைகளில் பிரயாணஞ் செய்பவர்கள் போக்குவரத்தின் கன அளவைப் பொறுத்தவரை பொருட்படுத்தத்தக்கவர்களல்லர் எனினும் அவர்களே முடிவு செய்பவர்களாவர். ஒரு வீதி விசாலமாக்கப்படுவதை, ஒரு புதிய வீதி அமைக்கப்படுவதை, நெடுஞ்சாலையில் இன்னொன்றின் மீது ஒரு புதிய வீதிப்பாதை அல்லது இருப்புப் பாதை அமைக்கப்படுவதை அல்லது வீதியில் ஏற்பட்டுள்ள ஓர் ஆழமான துவாரம் நிரப்பப்படுவதைக் கடவற்புறுத்தும் பல பொருளியல் சாத்தியப்பாடு பற்றிய அறிக்கைகள் உடனடியாக ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டு, நடவடிக்கை எடுக்க அனுமதிக்கப்படுகின்றன ஏனென்றால், முடிவு செய்பவர்கள் அல்லது முடிவு மீது செல்வாக்குப் பிரயோகிப்பவர்கள் இப் பிரச்சினையை அறிந்திருக்கிறார்கள், அதை நேரில் பார்க்கிறார்கள், அவசரமாகக் கவனிக்க வேண்டியதென்று உணர்கிறார்கள்.

ஆனால், பராமரிப்பதற்காயினும் சரி அல்லது சேர்த்திருத்தியமைப்பதற்காயினும் சரி கால்வாய்களுக்குப் பணம் கொடுப்பது பற்றிய சேதியென்ன? முடிவு செய்யும் அதிகாரமுள்ள எவர் இந்தக் கால்வாய்களைப் போய்ப் பார்க்கிறார்? அல்லது அவை எங்கு அமைந்துள்ளனவென்று அறிந்திருக்கிறார்?

சாக்குப் போக்குவரத்துத் தேவைகளால் நியாயமென் நிரூபிக்கப்படும் நெடுஞ்சாலைச் சீரமைப்பொன்று கார் ஓட்டத்துக்கும் நல்ல உதவியாயிருக்கும். ஆனால், கால்வாய்ச் சீரமைப்பு கண்டிப்பாகச் சாமான்போக்குவரத்துக்காகும் துரிதமாகச் சுழன்றுவிடும் கட்டிலுமை நன்மைகளை எவரும் பெறுவதாகத் தோன்றவில்லை. ("நீர்ப் போக்குவரத்தும் கால்வாய் அபிவிருத்தியும்" என்பது பற்றி 1975 ஆம் ஆண்டு பெப்ரவரி மாதத்தில் நடைபெற்ற கருத்தரங்கொன்றில் வாசிக்கப்பட்ட ஆராய்ச்சிக் கட்டுரையொன்றிலிருந்து)

மையில் கால்வாயாகும். இந்நீர்ப்பாதை உப்புநீரேரிகள், நதிகள், மனிதனால் நிர்மாணிக்கப்பட்ட கால்வாய்கள் என்பவற்றினால் தொடுக்கப்பட்டுள்ளன. இக்கால்வாய்களுள் ஒன்றின் ஆகக் கூடிய நீளம் 14½ மைலாகும். 82 மைல் நீளமான கொழும்பு — புத்தளம் நீர்ப்பாதை கீழ்க்காணும் வகையில் அமைந்துள்ளது :

	மைல்
6 கால்வாய்த் துண்டுகள்	46
4 உப்புநீரேரிகள்	20
ஜின், லுணு ஓயாத் தொடுப்புகள்	13
களனிஆறு	3
	—
மொத்தம்	82

12. ஓரளவுக்கு வலுவற்ற இலங்கையின் உள்ளூர் நீர்ப்பாதைகள் மூன்று வேறுபட்ட ஒழுங்கமைப்புகளைக் கொண்டுள்ளன :

கொழும்பு — புத்தளம் நீர்ப்பாதை.

கொழும்பு — பெந்தரை நீர்ப்பாதை

கொழும்புக் கோட்டை—பேரை — புகையிரதத்தளம் என்பவற்றை இணைக்கும் நீர்ப்பாதை.

13. இரு பேரை ஆறுகளையும் சூழ அமைந்துள்ள பண்டகசாலைகள், கோட்டை — கொம்பனித் தெரு புகையிரத மார்க்கத்தின் பின்பக்கத் தொடுப்பு என்பவற்றின் ஊடாக துறைமுகத்தை விஸ்தரித்தலே கொழும்புக்கு உள்ளான நீர்ப்பாதையின் அமைப்பெனலாம். ஒவ்வொரு பண்டகசாலையும் ஒருபுறத்தில் பாதையையும் மறுபுறத்தில் பேரையிலுள்ள இறங்குதுறையையும் அடையக் கூடியதாக உள்ளன. இன்று நவீனப்படுத்தப்பட்டுள்ள இம்முறை துறைமுகத்துக்கும் பண்டகசாலைகளுக்கும் இடையிலும், பண்டகசாலைகளுக்கும் துறைமுகங்களுக்கும் இடையிலும், பண்டகசாலைகளுக்கும் பண்டகசாலைகளுக்கும் இடையிலும் லொறிப் போக்குவரத்தினால் கொழும்பு நகரத்துக்குள் ஏற்படக்கூடிய நெரிசலைத் தவிர்க்கக் கூடியதாக உள்ளது.

14. மேலும், மூன்று மைலுக்கப்பால் களனி நதியுடன் இணைகின்ற சென் செபஸ்தியன் கால்வாய், ஒருகொடவத்தைக்கு அண்

மையில் நான்கு சந்திகளைக் கொண்டுள்ளது. இவை கொலன் னாவையைக் கோட்டே, வெள்ளவத்தை, தெலிவிலை என்பவற்றுடன் இணைக்கின்றன. பெந்தரை நதிக்குத் தெற்காக உள்ள நீண்ட நீர்ப்பாதையும் புத்தளம் பாதையைப் போன்று அரைவாசி வெட்டப்பட்ட கால்வாய்களையும் அரைவாசி இயற்கையான நீர்ப்பாதைகளையும் கொண்டுள்ளன.

15. உள்ளூர் நீர்ப்பாதைப் போக்குவரத்தின் அடிப்படைச் சாதகங்கள் ஏற்கனவே அறிமுகப்பந்திகளில் தரப்பட்டுள்ளன. கீழ்வருவன பின்னர் ஆராயப்படவுள்ளன :

1. அதேயளவு சமைக்கு ஏனைய மார்க்கங்களுக்குத் தேவையானதை விடவும் மிகவும் குறைந்த வலுத் தேவை.
2. பாதைப் போக்குவரத்து நெரிசலைக் குறைக்கின்றது.
3. கூடுமையான விபத்துகளிலிருந்தும் விலகியிருத்தல்.
4. போக்குவரத்தின் போது குறைந்த சேதத்துடனான பயணம்.
5. வள்ளம், நீர்ப்பாதை என்பவற்றின் மீதான குறைந்த பராமரிப்புச் செலவு.
6. பல நோக்கு (போக்குவரத்து, வடிகால், நீர் வழங்கல், மீன் என்பன.)
7. சுற்றூடல் தரத்தை உயர்த்துகின்றது.

16. பாதகங்கள் :

- கால்வாய்ப் பிரயாணத்தின் ஒருமுடிவில் பொருட்களைக் கைமாற்றுவதற்குரிய தேவை
- பிரயாண தாமதமும், ஊழியர்க்கான உயர் செலவும்.
- பொருட்களை ஏற்றுவோர் அல்லது பெறுவோரிற்கு சரக்கின்றீது கட்டுப்பாடு இன்மை.
- பொருட்களின் ஆழக்கூடிய தன்மை அல்லது அவற்றைக் கையாடல்.
- தொகுத்தினை சிறு தேவைகளுக்குப் பயன்படுத்த இயலாமை.

17. ஐந்து தொன் நிறையுள்ள ஒரு லொறி 5 தொன் நிறையுள்ள பொருட்களை ஏற்றிச் சென்று வெறுமையாகத் திரும்புகின்ற ஒரு பிரயாணத்தில் ஒரு கலன் டீச

லுக்கு 13½ மைல் ஓடும். ஆனால், 25 தொன் சமை உடைய ஒரு தெப்பம் சமையுடன் சென்று வெறுமையாகத் திரும்புகின்ற ஒரு பயணத்தில் ஒரு கலன் டீசலுக்கு சராசரி 20 மைல் ஓடும். இவ்வாறாக ஐந்து மடங்கு சமையுடன் ஒன்றரை மடங்கு கூடுதலான மைல் தூரம் ஓட முடிகின்றது. சிலாபத்தில் இருந்து 25 தொன் நிறையுள்ள கொப்பராவை ஏற்றிக் கொண்டு ஹல்ஸ்டோர்பில் கால்வாய்ப் புறத்தில் உள்ள பண்டகசாலைகளுக்கு வருகின்ற ஒரு தெப்பத்திற்கு 100 மைலைக் கடப்பதற்கு 5 கலன் டீசல் தேவைப்படும். இதே பயணத்தை மேற்கொண்டால் ஐந்து லொறிகளுக்கு 37 கலன் டீசல் தேவைப்படும். ஒரு கலன் வலுவின் செலவு 27 ரூபா என்ற அடிப்படையில் தெப்பத்திற்கு 135 ரூபா தேவைப்படுகின்ற அதேவேளை லொறிக்கு 1000 ரூபா தேவைப்படும். ஒரு கொப்பரா ஆலையிலிருந்து சிலாபம் கால்வாய்க்கிடையிலான 5—10 மைல் வரையிலான லொறிப் பிரயாணத்திற்குரிய வலுச் செலவும் ஏனைய செலவுகளும் கொப்பரா ஆலையிலிருந்து பி. சி. சி. க்கு வருகின்ற செலவுகளை ஒத்தாகும். ஆகவே, இதில் உள்ள பொருளாதார அம்சம் யாதெனில், 32 கலன் வலுச் சேமிப்புடன் 25 தொன் கொப்பரா விற்கு 865 ரூபா செலவுடனான ஏனைய நீர்ப்போக்குவரத்து நன்மைகள், சிலாபத்திற்கு எடுத்து வருகின்ற செலவு, தெப்பத்தின் தாமதம் காரணமாக உயர் தொழிலாளர் செலவு என்பவற்றை ஈடு செய்யுமா என்பதாகும். வருடாந்தம் 10,000 தொன்களை ஏற்றிக் கொண்டு சராசரி 40 மைல் பிரயாணத்திற்கு 10,000 கலன் வலுவினைச் சேமிக்க இயலும்; கலன் 27 ரூபா என்ற விலையில் இது 270,000 ரூபாவாகும்.

18. சிலாபம் அல்லது நாத் தாண்டிய அல்லது லுணுவில் அல்லது கொச்சிக்கடை ஆகிய எந்த இடத்தில் இருந்தாவது நேரடியாகக் கால்வாய்க் கரைக்குப் பொருட்களை மாற்றுவதற்கு துண்டிவிட அடிப்படையில் ஒரு தொன்னுக்கு 10 ரூபா என்ற வீதத்தில் (ஒரு லொறிச் சமைக்கு 50 ரூபா) வருடாந்தச் செலவு 100,000 ரூபா ஆகும். தொடர்ந்து நாளாந்தம் அல்லது மாதாந்தம்

சம்பளம் வழங்குகின்ற தொழிலாளர்களைப் பாவிக்க முடிந்து, நவீனமற்ற கருவிகளைப் பாவித்தால் இச்செலவு அரைவாசியாக அல்லது மூன்றிலொரு பங்காகக் குறைவடைதல் வேண்டும்.

19. தெப்பம் இயக்குவோர் பகற்சொழுதில் மாத்திரம் 4 மைல் மணித்தியால வேகத்துடன் இயங்குவர் எனக் கொண்டால், சுமை ஏற்றுதல், இறக்குதல் உட்பட்ட எல்லாத் தாமதங்களும் உட்பட 50, 40, 30 மைல்களுக்கு முறையே 5, 4, 3, தினங்கள் தேவைப்படும். இரண்டு மாலுகளுடன் நான்கு தினங்களில் 25 தொன் கொப்பராவை எடுத்துவர 12 மணித்தியாலங்களைக் கொண்ட 8 மணித உழைப்புத் தினங்கள் தேவைப்படும். இதில் சுமை ஏற்றுவதற்கு ஆகக் குறைந்தது இரண்டு மணித உழைப்புத் தினங்கள் தேவைப்படும். ஒப்பீட்டு ரீதியில் 5 லொறிகள் முழுப் பிரயாணத்தையும் ஒரே நாளில் செய்வதற்கு எட்டு மணித்தியாலம் கொண்ட பத்து மணித உழைப்புத் தினங்கள் தேவைப்படும். கொப்பராவைப் பொறுத்தவரையிலும் 10 அரைத் தினங்கள் அல்லது 5 மணித உழைப்புத் தினங்கள் என்ற அடிப்படையில் ஒரு நாளைக்கு 50 ரூபாவீதம் ஒரு நாளைக்கு 250 ரூபா அல்லது ஒரு தொன்னுக்கு 10 ரூபா செலவாகும். வருடாந்தம் 10,000 தொன்களுக்கு மேலதிக தொழில் ஆக்கத்துடன் 100,000 ரூபா உழைப்புக்குச் செலவாகும்.

20. ஆகையால் வலு, உழைப்பு, கொப்பரா என்பவற்றை நோக்குமிடத்து வலுச் சேமிப்பான 270,000 ரூபா பிரயாண உழைப்பு (100,000 ரூபா) கையாளல் (100,000 ரூபா) என்பவற்றிற்குச் செலவாகின்றது. எனினும், சிமெந்து, செங்கல் போன்ற பரமான அல்லது அடர்த்தியான சரக்குகளைப் பொறுத்தவரையிலும் தெப்பத்தின் மூலமான வலுச் சேமிப்பு மிகக் குறைவாகும். மேலதிக மாலுமி உழைப்பும் மிக அதிகமாகும்.

21. நீர்ப் போக்குவரத்தின் சாதகங்களை இப்போது நோக்கலாம். மகாலயா பாலத்தின்மீது ஒவ்வொரு நாளும் 1000 லொறிகள் இரு திசைகளையும் நோக்கிச் செல்வதாக அண்மையில் கொச்சிக்கடையில் மேற்கொள்ளப்பட்ட பொருளியல் நோக்கு, ஆகஸ்ட் 1981

ஓர் ஆய்வு காட்டியது. ஒரு மணித்தியாலம் ஒரு திசையில் 500-க்கு மேற்பட்ட லொறிகளைத் (அல்லது 1500 கார்களைத்) தாங்கக்கூடிய கொள்ளளவுடைய ஒரு பாதையைப் பொறுத்தமட்டிலும் இது ஒரு பெரிய எண்ணிக்கை அல்ல. பண்டங்களை நீர்ப்போக்குவரத்திற்கு அல்லது புகையிரதத்திற்கு மாற்றுவதன்மூலம் இதில் அரைவாசி லொறிகளைப் பாதையிலிருந்து அப்புறப்படுத்தினால் விக் டோரியா பாலம், திவுல்கஸ் சந்தி போன்ற இடங்களில் ஏற்படுகின்ற போக்குவரத்து நெரிசலைத் தவிர்த்தலாம்.

22. கொழும்பு — நீர்கொழும்புப் பாதையில் ஒரு நாளைக்கு 1000 லொறிப் பயணங்களை (ஒவ்வொரு திசையிலும் 500) நீக்கி லால் விபத்துக்கள் குறைபுமா என்பது புள்ளிவிபரவியலாளர்களுக்குரிய ஒரு விடயமாகும். மைல் அடிப்படையிலான புள்ளிவிபரத்தின் பிரகாரம் லொறிகள், கார்களை விடவும் குறைந்த அளவு விபத்துக்கு உட்படுவனவாகும். ஆனால், லொறி விபத்தில் பொருள் — உயிர்ச்சேதம் மிக அதிகமாகும்.

23. மழையுடனும், காலநிலையுடனும் இணைந்த வகையில் லொறிப் போக்குவரத்து பாதைகளுக்கு ஏற்படுத்துகின்ற சேதம் உலகளாவிய ரீதியில் பிரச்சினைக்கு வழிவகுத்துள்ளது. உரியளவு திட்டமிடப்பட்ட தாமதமான ஒரு பாதை மீதான தாக்கமும் பழுது பார்த்தல், பராமரிப்புச் செலவுகளும் வாகனச் சுமையின்மீது தங்கி உள்ளது. பத்துத் தொன்களைக் கொண்ட செல்லுகின்ற ஒரு லொறி கூடிய பழுதிலே ஏற்படுத்துகின்றது என ஜி. அ. சமஷ்டிப் பாதை நிருவாகம் மேற்கொண்ட ஒரு அண்மைக்கால ஆய்வு காட்டுகின்றது. புத்தளப் பாதையில் ஒரு லொறி பெரும்பாலும் 4—8 தொன் நிறையைக் கொண்டு செல்கின்றது. இவ்வாறு இருப்பினும் கூட முறையாகத் திட்டமிடப்படாத, உறுதியாக நிர்மாணிக்கப்படாத பாதைகளில் இவை கார்களை விடவும் கூடிபளவு பழுதிகளை ஏற்படுத்தலாம். உண்மையில் வருடாந்த பழுதுபார்த்தல் செலவு பெரும்பாலும் லொறிகளினால் ஏற்படுத்தப்பட்டனவாக இருக்கும். ஒரு மைலுக்கு 15 சதம் செலவு என்ற மதிப்பீட்டின் அடிப்படையில்

நோக்குமிடத்து, மகாலயாவிலிருந்து கொழும்பு வரையிலும் நாளாந்தம் 1000 லொறிகள் (ஒவ்வொரு திசையிலும் 500) ஒரு நாளைக்கு 7,500 ரூபா பெறுமதி வாய்ந்த சேதத்தினை ஏற்படுத்துகின்றது. அல்லது வருடாந்தம் ரூபா 2 மில்லியன் சேதம் விளைவிக்கின்றது.

(9ம் பக்கத் தொடர்ச்சி)

சிபார்சு செய்கிறது. கால்வாயின் மறு அபிவிருத்தி மீதான முதலீடு ஓர் உள்ளமைப்பு மூலமாகக் கருதப்பட வேண்டும்; பழுது பார்ப்புச் சேவை, போக்குவரத்து, வடிகால், நல்ல வடிகால்களால் அபிவிருத்தியுற்ற நீர்ப்பாசனம், உல்லாசப்பயணத் துறை, அடுத்துள்ள நிலப்பகுதிகளின் அபிவிருத்தி, பல நோக்க வேலைக் கடமையுள்ள ஒரு சமூகப் பொது முதலீட்டு மூலகமாயிருப்பதால், அதன் நடவடிக்கைகளின் ஒரு பகுதி, அல்தாவது போக்குவரத்தின் நிதிப் பெறுபேறு சகல முதலீட்டுச் செலவுகளையும், அத்துடன் சகல பராமரிப்பு — செயற்பாட்டுச் செலவுகளையும் உள்ளடக்குமென்று எதிர்பார்க்கக் கூடாது."

பின்னர், இரு வெளிநாட்டு நிபுணர்கள் தெரிவித்த ஒரு வண்மையான கண்டனம் யாதெனில்: இக்கமிட்டி எதிர்மறைபான பயன்களை அறிந்திருக்க வேண்டும். (அல்தாவது, ஆரம்ப முதலீட்டை எதிர்கால வருவாய் உள்ளடக்க முடியாது. இது எதிர்மறையான பிரதிபலன் விகிதத்தையே குறிப்பாலுணததுகிறது.) இப்படியிருந்த போதிலும், கால்வாய் பூர்த்தி செய்யப்பட வேண்டும் எனக் கமிட்டி சிபாரிசு செய்தது. இத்திட்டம் பூர்த்தி செய்யப்பட வேண்டும் என்பதற்குக் கமிட்டி கூறிய காரணங்கள் போக்குவரத்துத் தவிர்த்த வடிகால், நீர்ப்பாசனம், உல்லாசப்பயணத்துறை, அடுத்துள்ள நிலப்பகுதிகளின் அபிவிருத்தி முதலியன போன்ற விருத்தியுற்ற சாத்தியப்பாடுகளுக்காகும். இந்த ஏனைய நண்மைகளைப் பண உருவில் கணக்கிட இக்கமிட்டியினால் இயலாதிருக்கலாம். ஆனால், அக்காரணங்கள் தெளிவாகத் தெரிந்தன. எனினும், இது பெரும் தகராறுகளுக்கான ஒரு பிரச்சினையாக இருந்து வரும் என்பது நிச்சயம்.

(15ம் பக்கம் பார்க்க)

## உலக உணவு தினச் செய்தி

மனித குலத்தின் உச்சமட்டப் போஷாக்குக்காக அர்ப்பணிக்கப்படும் பொது நடவடிக்கைகளுக்கும், அநுஷ்டானங்களுக்கும் என்று ஒவ்வொருவருடத்திலும் ஒரு நாளை ஒதுக்குவது, எவ்வளவோ வியாபகமான எவ்வளவோ மலைப்பை உண்டாக்கும் ஒரு பிரச்சினையின் முன் ஒரு சங்கேதக் சமிக்ஞையாகத் தோன்றலாம். மனிதனின் நிலையில் விடாப்பிடியாக இருந்துவரும் பசிப்பிணியினதும், மீளமீளவரும் பஞ்சத்தினதும் தன்மைகளைக் கண்டறிவதற்கும், அவற்றிற்குரிய பரிசாரத்தை விதிப்பதற்குமான முயற்சி, உண்மைகளையும் அபிப்பிராயங்களையும் கொண்ட கனத்த புத்தகச் சுருங்கினால் தூல்நிலையங்களை நிரப்பியுள்ளன. அது உலகின் சிறந்த விஞ்ஞானிகளில் சிலரின் கவனத்தைத் தன்பால் ஈர்த்துள்ளது. இவர்கள் நிறைவளத்துக்கான பூமியின் நிலைச் சக்தியை எடுத்துக்காட்ட முயன்றுள்ளனர். கிராமங்களில் உள்ள கோடிக் கணக்கான ஏழைகளுக்கும், நகர்ப்புறச் சேரிகளுக்கு இடம்மாறிய அவர்களுடைய உறவினர்களுக்கும் வாழ்க்கை நிலைமைகளை அபிவிருத்தி செய்யும் நோக்கத்தைக் கொண்ட சங்கிலித் தொடர்போல் ஒன்றோடொன்று இணைந்துள்ள ஏராளமான ஸ்தாபனங்களையும், வேலைத் திட்டங்களையும் இப்பிரச்சினை உலகெங்கும் தோற்றுவித்துள்ளது. ஆனால், அது ஓர் அருவருப்பான உண்மையை இன்னும் மாற்றிவிடவில்லை. மனித வாக்கத்தில் பெரும்பாலோருக்கு ஒவ்வொரு நாளும், ஒவ்வொரு தினமும் உயிரை வெறுத்து, நம்பிக்கையின்றி, நாய்ப்பாடாபுடும் ஒரு பயங்கர சோதனையாகவே இருந்துவருகிற தென்பதே அவ்வுண்மை. இந்த மிகக் கடினமான வேலையிலிருந்து உயிர் பிழைத்திருப்பதற்குத் தேவையான ஆகக் குறைந்தளவு உணவாவது பெற முடியுமென அவர்கள் நம்புகின்றனர். இந்த நம்பிக்கைகள் எப்பொழுதும் நிறைவேறுவதில்லை.

மனித சமுத்திரத்தின் மறு கரையில், விசேஷ நல் உரிமைகளை

யும், சலுகைகளையும் அனுபவிக்கும் உயரிகளை ஒருவர் காண்கிறார். இவர்கள் வயிற்றுக்கு மட்டுமன்றி மூளைக்கும் அளவுக்கு மிஞ்சிய போஷாக்குச் சத்தாட்டும் வழக்கத்தைக் கொண்டவர்கள். மனம் விரும்பினால், தியானம்செய்வதற்கும் இவர்களுக்குப் போதிய ஓய்வு நேரமிருக்கிறது. இந்நிலையில் மனித நடவடிக்கைகள் பழிவாங்கும் எண்ணத்துடன் எங்களுடைய கோளத்தின் உயிரின மண்டலத்திலே என்ன நாசத்தை யெல்லாம் விளைவித்து வருகிறது. இத்தகைய தியானம் எந்த விசாரத்தையும் அல்லது குற்ற உணர்வையும் எழுப்பினால், இவ்வித உணர்ச்சிகளைத் தணிப்பதற்கும் பரிசாரங்கள் உள்ளன. ஒரு பிரச்சினையைச் சம்பிரதாயப்படி அங்கீகரிப்பதற்கும், ஒரு சலோகத்தில் அல்லது ஒரு சங்கேதக் குறியில் அதை பிரதிஷ்டை செய்வதற்கும் ஒரு நாளை, ஒரு வாரத்தை, ஒரு வருடத்தை அல்லது ஒரு தசாப்தத்தைக் கூட சடங்காசாரங்களுடன் அர்ப்பணிப்பதும் இப்பரிசாரங்களில் அடங்கும். மற்றுஞ் சில மருந்துகளின் விஷயத்தில் போலவே, இத்தகைய பரிசாரங்கள் பழக்கமாகிவிடலாம். சலோகங்கள், விசேட நல் உரிமைகளையும் சலுகைகளையும் அனுபவிக்கும் வர்க்கத்தின் அபினியாகி விட்டனவா என்று சந்தேகவாதிகள் நியாயமாக ஆச்சரியப்படக்கூடும்.

### அறுவடைச்

சடங்காசாரங்கள் உதவின

உலக உணவுப் பிரச்சினைகளைத் தீர்ப்பதற்கான முயற்சிகளுக்கு இத்தகைய அவநம்பிக்கை ஏற்புடைத்தாகாதென்பதற்கு அடிப்படைக் காரணங்கள் இருக்கின்றன. எங்களுடைய இனம் வேட்டைக்காரர்களாகவும், உணவு சேகரிப்பாளர்களாகவும் இருந்த நிலையிலிருந்து ஆய்வுகளாகவும், உழவர்களாகவும் படிப்படியாக மாறிய நிலையைக் குறிக்கும் பதிவான வாலாற்றுக் காலத்தொடக்கத்திலிருந்து, சகல நாகரிகப் பண்பாட்டு நிலைகளிலும், பிரதேசங்களிலும் சமூகத்தின் முன்னேற்பாடான சடுபாடு வருடாந்

தம் அதன் வேளாண்மைக்குத் திரும்புவதாயிரும்பதை ஒருவர் காணலாம். அவர்களுடைய நம்பிக்கையின்படி, சமூகங்கள் அறுவடையின் முக்கியத்துவத்தைக் குறைக்கவோ, அல்லது வயல்களில் செழிப்பையும், மந்தைகளில் கர்ப்பவளத்தையும் அருளுமாறு ஆண்டவனை வேண்டிக் கொள்வதற்காகவோ சங்கேதச் சடங்காசாரங்களையும், வைபவங்களையும் வகுத்தன.

உணவில் மிகப் பெரும் பகுதி அதை விளைவித்தவர்களால் துகரப்பட்டனவா அல்லது குறைந்த பட்சம் அது விளைவிக்கப்பட்ட வயல்களில் காணக்கூடியதாயிருக்கும்வரை, அறுவடையைக் குறிக்கும் சடங்காசார விழாக்கள் எல்லோருக்கும் உண்மையான பொருள் பொதிந்ததாக இருந்து வந்தது. ஆனால், மாநகரங்களின் துரிதமான வளர்ச்சியும் விவசாயத்தைக் கைத்தொழில் மயமாக்கும் பொருளாதார முறையும் — இந்தப் புதுமை மேற்கத்திய உலகுடன் நின்றுவிடவில்லை — பிரதம உற்பத்தியாளருக்கும் முடிவான துகர்வாளருக்கும் இடையே யிருந்த பந்தங்களைக் குறைத்து விட்டன; எங்களுக்கு ஆதாரமாக இருந்துவரும் நொய்யம்மையான உயிர்ச்சூழலியல்கள் பற்றிய பொதுமக்களின் உணர்வை ஒழுக்கி விட்டன; விவசாயம் உட்பட, மனிதனைப் பொறுத்த பெரும்பாலான விவகாரங்களின் ஆளுகையில் ஒரு நகர்ப்புற பாதிப்பைப் புகுத்திவிட்டன. எத்தனையோ சந்தர்ப்பங்களில் விவசாய முன்னேற்றம் என்று கருதப்பட்டதில் நஷ்டங்கள் மறைந்துகிடந்தன; அம்முன்னேற்றத்தினால் மிக அதிக அளவில் நன்மையடைந்தவர்களிடையே அவர்கள் சார்ந்திருந்த உணவு முறையின் உண்மையான தன்மைபற்றிய உணவு சிதைந்து வந்தது; உணவு உற்பத்தி வளங்களை நிர்வகிப்பதில் நிலத்தைப் பரம்பரையாக உழுதுவந்த பல கோடி மக்களின் பங்கு குறைந்து வந்தது. வாழ்க்கை முறைகளிலும் புலப்பாடுகளிலும் ஏழை மக்களையும் பசியோடிருப்பவர்களையும் செல்

பொருளியல் நோக்கு, ஆகஸ்ட் 1981



வந்தர்களிடமிருந்தும், நன்றாகச் சாப்பிடுபவர்களிடமிருந்தும் பிரித்துவைக்கும் பிரமாண்டமான இடைவெளியை நிரப்பும் பாலங்கட்டுவதற்கு உணவுக்காக அர்ப்பணிக்கப்படும் ஓராண்டில் ஒரு நாள் உதவுவது சாத்தியமா?

உலக உணவு விவசாய தாபனம் ஸ்தாபிக்கப்பட்டதன் 36 ஆவது ஆண்டு நிறைவு நாளான அடுத்த அக்டோபர் 16-ம் திகதியன்று உலக உணவு தினத்தை முதல்முறையாக அனுஷ்டிக்கும் செயல், உணவு உற்பத்தியில் இன்னும் நெருங்கிய சம்பந்தம் கொண்டுள்ள அம்மக்களினங்களிடையே, அச்சமூகங்களிடையே பரம்பரையாக நடைபெற்று வந்த அந்த அறுவடை வைபவங்களுக்கு எவ்விதத்தும் ஈடாக மாட்டாது. நகரவாசிகளான போசணையின் பிரதம ஆதாரம் சம்பந்தமாகவும், நிலத்திலிருந்தும் கடலிலிருந்தும் உணவு உற்பத்தி செய்வதற்கு இறுதியில் பொறுப்பாய் இருப்பவர்கள் பாலும் காட்டிவரும் ஆழ்ந்து போயுள்ள அலட்சியத்தை அது முதலாவது வருடத்திலே அல்லது அடுத்த வருடத்திலே அல்லது இனிவரும் பல ஆண்டுகளிலே அகற்றிவிடுமென்றும் நாம் எதிர்பார்க்கலாகாது.

ஆனால், உலக உணவு தினம். இந்த அதுஷ்டானத்தை ஸ்தாபித்த தீர்மானத்தில் உலக உணவு விவசாய ஸ்தாபனத்தின் ஆட்சி மாநாடு எடுத்துக் காட்டியது போல, பசிப்பிணிக்கும் போசணைக் குறைவுக்கும் வறுமைக்கும் எதிராக நடைபெறும் போராட்டத்திலே தேசிய ரீதியிலும் சர்வதேச ரீதியிலும் ஓர் ஒருமைப்பாட்டு உணர்ச்சியை உண்டாக்க முடியும் — அப்படி உண்டாக்க வேண்டும். இந்த ஒருமைப்பாடு இன்னொரு சுலோகமாக மாத்திரம் இருந்துவிட அனுமதிக்கக் கூடாது; பசிப்பிணியையும் வறுமையையும் ஒழிப்பதில் எல்லா வர்க்கத்தினருக்கும் உள்ள மறுக்கவொண்ணா பரஸ்பர அக்கறை அவர்கள் எல்லோருக்கும் இப்பொழுதுவிட மிகத் தெளிவாகப் புலப்படும் விதத்தில் அது அமைந்திருக்க வேண்டும்; ஏழை மக்கள் தங்கள் சொந்த அபிவிருத்திக் கான காரிய ஒழுங்கில் பங்குபற்றுவதை மறித்துக்கொண்டிருக்கும் சகல தடைகளையும் அகற்றக்கூடிய

பொருளியல் நோக்கு, ஆகஸ்ட் 1981

நிதர்சனமான ஒத்துழைப்பு உருவங்களில் அது வெளியிடப்பட வேண்டும்.

தூர்ப்பாக்கிய நிலையிலுள்ள அபாய ஏதுக்கள்

தவறிய அறுவடைகளாலும், உணவுப் பற்றாக்குறைகளாலும் பாதிக்கப்பட்டக்கூடிய நிலை, அளவைப் பொறுத்த ஒரு விஷயமாகும் என்பதைக் கடந்த தசாப்தத்தில் நடைபெற்ற சம்பவங்கள் தெளிவாக்கி உள்ளன. ஏழை மக்கள் தாம் முதலிலும் மிக நேரடியாகவும் துன்புறுகிறார்கள்.. ஆனால், பெருமளவிலே அல்லது நீண்டகாலத்துக்கோ நிலவும் உணவுப் பற்றாக்குறைகளின் தாக்கம் சிற்றலைகள்போல வெளிப்புறமாக எழுந்து, தனித்தனி மனச்சாட்சியைப் பொறுத்த ஒரு விஷயமாக இல்லாவிட்டாலும், பொருளாதார முறையிலும் அரசியல் ரீதியாகவும் எங்கள் எல்லோரையும் தொடுகிறது.

உயிர் வாழ்வதற்கு மனிதனுக்குள்ள அடிப்படை உரிமையைப் போலவே போதிய உணவு பெறுவதற்கும் மனிதனுக்கு அடிப்படை உரிமையுண்டு என்பதை எங்கள் எல்லோருக்கும் சங்கேதமாக நினைப்பூட்டிக்கொண்டிருக்க வல்ல சக்தி உலக உணவு தினத்தில் பொதிந்துள்ளது. அவ்விரு உரிமைகளும் பிரிக்க முடியாதவாறு ஒன்றோடொன்று இணைந்துள்ளன. கடினமாக உழைப்பதுடன், உணவு உற்பத்திக்கு இயற்கைத் தூதிர்ப்பும் ஏற்படுத்தும் அபாய ஏதுக்களையும் ஏற்கும் கோடானுகோடி விவசாயிகளிடம் இரக்கங்கொள்வதுபற்றியும், அவர்களுக்கு நன்றி கூறுவதுபற்றியும் விசேஷமாகச் சிந்திக்காமல், நாம் இந்த இணைப்பைப்பற்றிப் பாரதூரமாகச் சிந்திக்க முடியாதென்பது திண்ணம்.

உலக உணவு தினமும் பல நாடுகளில் கிடைத்துள்ள ஊக்கமூட்டும் செயல்களினால் ஏற்கெனவே தோன்றியுள்ள நடவடிக்கைகளும், ஏழை மக்களினதும் பசியோடு இருப்போரினதும் சார்பில் எங்களுடைய செயல்களைக் கிராமமாகவும், கடுமையாகவும் மறுபரிசீலனை செய்வதற்கும், அவர்களுடைய பிரிதாப நிலைக்கு முற்றுப்புள்ளி யிடுவதற்கான போராட்டத்தில் ஒருமைப்பாட்டை ஏற்படுத்தும்

எங்கள் கடப்பாட்டைப் புதுப்பித்துக்கொள்வதற்கும் ஓர் அனுபவ சாத்தியமான வழியை ஏற்படுத்துகின்றன.

—எடோவர்ட் செளமர்.

(13ம் பக்கத் தொடர்ச்சி)

இத்திட்டத்தின் பொருளாதார, தொழில்நுட்ப சாத்தியப்பாட்டை உள்ளடக்கிய ஏழுக்கு மேற்பட்ட அறிக்கைகளிலிருந்தும், இத்திட்டத்தின் சாத்தியப்பாட்டை மீளாய்வு செய்ய 1980-ம் ஆண்டு ஜூலை மாதத்தில் இன்னொரு கால்வாய் அபிவிருத்திப் பரிசீலனைக் கமிட்டியை நியமிக்க அமைச்சு தீர்மானித்தது. ஒருவேளை எரிபொருள் நிலைமையும் மற்றும் பொருளாதார நிலைமைகளும் இடையூறு மாறி வந்ததால், நிலைமையைக் காலத்துக்குக் காலம் மீளாய்வு செய்வது அவசியமானது எனத் தோன்றியது. எனினும், இக்கமிட்டியின் அமர்வுகளில் வெளிநாட்டு நிபுணர்கள் சேர்ந்துகொள்வர் என எதிர்பார்க்கப்பட்டதால், 1981-ம் ஆண்டிலேயே கமிட்டி தனது அமர்வுகளை ஆரம்பித்தது.

இதற்கிடையில், உள்ளூராட்சி, வீடமைப்பு, நிர்மாண அமைச்சு விடுத்த அழைப்பின் பேரில், நெதர்லாந்திலிருந்து இரு போக்குவரத்துப் பொருளியலாளர்கள் இவ்வருடம் மே மாதத்தில் சுமார் இரு வார காலம் இலங்கைக்கு விஜயம் செய்தனர். அவர்கள் தங்களுடைய அறிக்கையை 1981 ஜூன் மாதத்தில் சமர்ப்பித்தனர். அவர்களுடைய ஆராய்ச்சி முடிவுகள் பிரதானமாக ஏற்கனவே கிடைக்கக்கூடியனவாயிருந்த எண்ணற்ற ஆவணங்களையே அடிப்படையாகக் கொண்டிருந்தன. முன்பு நடத்தப்பட்டுள்ள எல்லா ஆராய்ச்சிப் பரிசீலனைகளையும் முன்னிட்டு, விரும்பிய பெறுபெறுகளைப் பெற ஒரு குறுகிய பரிசீலனையே போதுமானதாகும் என்று அவர்கள் குறிப்பிட்டனர். அவர்களுடைய பிரதான ஆராய்ச்சி முடிவு யாதெனில், மற்றும் போக்குவரத்து முறைகளின் (விதிப் போக்குவரத்து, இருப்புப் பாதைப் போக்குவரத்து) செலவில் கால்வாய்ப் போக்குவரத்துக்கு ஊக்கமூட்ட முயல்வது சிக்கலற்ற, விளைத்திறனற்ற செயலாகும்.

## வெளிநாட்டு உதவியும் அபிவிருத்தியும்

இந்த அரசாங்கம் பதவிக்கு வந்த பின், கடந்த நான்கு வருட காலத்தில் பொருளாதார சூதந் திரம் தொடர்பாக பாரிய முன் னேற்றகரமான பல முயற்சிகளில் ஈடுபட்டு வந்துள்ளது. நாட்டின் பொருளாதாரத்தை உறுதியான, சுயநம்பிக்கையுடன் கூடிய வளர்ச் சிக்கான பாதையில் இட்டுச் செல் வதற்காக முன்னெப்பொழுதும் இல்லாத வகையில் மூலதனத் திட்டங்களை ஏற்படுத்தி சமூக, பொருளாதாரக் கட்டுக்கோப்பை உருவாக்குவதில் ஈடுபட்டுள்ளது. இவ்விதமான அபிவிருத்திகளுடன் கூடிய அபிவிருத்தித் திட்டங் களுக்காக எமது நாட்டில் உள்ள வளங்களை மட்டும் பயன்படுத்திக் குறிப்பிட்ட இலக்கை அடைவது சாத்தியமில்லை. குறிப்பாக 'சென் மதிநிலுவை நிலைமைகள்' தொடர் பாக ஏற்படும் பெரும் பாதிப்புக் கள் காரணமாக எமது நாட்டு மூலவளங்கள் மாத்திரம் அபி விருத்தித் திட்டங்களை வெற்றி கரமாக இயக்கிச் செல்லப் போதா தவையாகும். எவ்வாறாயினும், அரசாங்கம் பாரிய அபிவிருத்தித் திட்டங்களை ஆரம்பித்து வைக்கக் கூடியதாக இருந்தது. பல்வேறு வழிகள் மூலம் கிடைக்கப்பெற்ற வெளிநாட்டு உதவிகளின் காரண மாகவே இப்பாரிய அபிவிருத் தித் திட்டங்களை ஆரம்பிப்பது சாத்தியமாயிற்று.

இவ்வுதவிகள் எமது பிரச்சினை களைத் தற்காலிகமாகத் தீர்ப்ப தைத் தவிர இவ்வுதவிகளினால் நாம் மேலும் எதை எதிர்பார்க்க முடியும்? இதற்குரிய பதிலை, எமக்கு உதவி வழங்கும் நாடு களில் ஒன்றாகிய கனடா அளித் திருக்கிறது. கடந்த இரு தசாப் தங்களாக எமக்கு மிக சாதக மான நிபந்தனைகளுக்கமையப் பாரிய உதவிகளை வழங்கிவந்துள்ள நாடுகளுள் கனடாவும் ஒன்று. அது கனேடிய நாடாளுமன்றத் தில் முன்வைத்த 1980-81-ம் ஆண்டுக்கான வரவு — செலவுத் திட்ட அறிக்கையில் பின்வரும் காரணங்களுக்காக அபிவிருத்தி

நிதியை வெளிநாடுகளுக்கு வழங்க வேண்டும் என்று குறிப்பிட்டுள் ளது.

“அபிவிருத்தி அடைந்துவரும் நாடுகளின் முயற்சிகளுக்கு ஒத் தாசை வழங்குதல்; அவற்றின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும், சமூக அபிவிருத்திக்கும் உதவு வதன்மூலம் பயன்களைப் பரந்த அளவில் பரவலாக எல்லோருக்கும் பகிர்ந்தளித்தல்; மக்களின் வாழ்க்கை நிலையை அபிவிருத்தி செய்தல்; சமூகத்திலுள்ள எல்லா மக்களுக்கும் தேசிய அபிவிருத்தி முயற்சிகளில் பங்குபற்றக்கூடிய விதமான திறமைகளை வளர்த்தல்.

உப—இலக்குகள்

— அபிவிருத்தி அடைந்துவரும் நாடுகளின் உற்பத்தி வலுவை அதிகரிப்பதற்கான ஒத்துழைப்பை நல்குதல்.

— அபிவிருத்திக்கான உதவி களை அளிக்கும் ஐக்கிய நாடுகள் சபையின் அபிவிருத்தித் திட்டங் களுக்கும் ஏனைய நிறுவனங் களின் திட்டங்களுக்கும் ஒத் துழைப்பு வழங்குதல்.

— கல்வி மற்றும் தொழில்நுட் பக் கல்வி தொடர்பான பயிற்சி களை அளிக்கும் நிறுவனங்களுக்கு உதவி வழங்குதல்.

— பட்டினி, மற்றும் துன்பங் களை ஒழிக்க உதவுதல்.

— அரசாங்கத் துறையைச் சாராத தனியார் நிறுவனங்கள் அபிவிருத்திப் பணிகளுக்கு ஒத் துழைப்பு வழங்க அவற்றிற்கு உதவுதல்.

— சர்வதேச அபிவிருத்தி, ஆராய்ச்சிகளுக்கு உதவுதல்.

— பொருளாதார, சமூக அபி விருத்திகளுக்கு உதவுதல்.”

மேற்கூறிய திட்டவட்டமான காரி யங்களுக்காகவும், இலக்குகளுக் காகவுமே இலக்கை போன்ற அபி விருத்தி அடைந்துவரும் நாடு களுக்கு உதவிகள் தேவைப்படுகி ன்றன. இப்படியான நாடுகள் மூல மாகப் பற்றாக்குறை, சர்வதேசப்

பொருளாதாரச் சூழலின் தாக்கங் கள் என்பவற்றிற்கு மத்தியில் நாட்டின் அபிவிருத்தியைத் துரி தப்படுத்துவதற்கும், பொருளா தாரச் சீர்திருத்தத்தை ஏற்படுத்து வதற்கு முயற்சிசெய்து வருகின் றன.

வெளிநாட்டு உதவிகளைப் பொறுத்தவரை எமது நாட்டின் உத்தியோகபூர்வமான அபிப் பிராயம் என்னவெனில், இவ்வுதவி களை நீதி, நேர்மையாகப் பயன் படுத்தினால் உறுதியான பொரு ளாதார நிலையை ஏற்படுத்துவ தற்கு வேண்டிய மாற்றங்களைச் செய்யலாம் என்பதும், இதன் மூலமாக சுய அபிவிருத்தியை யும், பாதிப்புகளைத் தாங்கக்கூடிய வலுவையும் உண்டாக்க முடியும் என்பதுமாகும். 1977-ம் ஆண்டி லிருந்து அரசாங்கம், துரிதப் படுத்தப்பட்ட அபிவிருத்தித் திட்டங்களுக்காக உதவியைப் பெற் றுக்கொள்வதற்கும், பொருளா தாரத் துறையில் துரித அபிவிருத் தியை ஏற்படுத்துவதற்கும் இதன் மூலம் எல்லாத் துறைகளிலும் உற்பத்தியை அதிகரிப்பதற்கும் பாரிய வெளிநாட்டுதவி அவசர மாகத் தேவைப்படுகிறது என்பதை உணர்ந்துவந்திருக்கிறது. கடந்த நான்கு ஆண்டுகளில் இவ் வாரூக்க கிடைக்கப்பெற்ற உதவி கள் கிடைக்காதிருந்தால் தற் போதைய அபிவிருத்தித் திட்டங் களை நடைமுறைப்படுத்த முடியாது போயிருக்கும். நிகழ்வு வருடத்தில் இலக்கையின் மொத்த வருமானம் ஏறக்குறைய 1400 கோடி ரூபாவாகும். மொத்தச் செலவினம் ஏறக்குறைய 3000 கோடி ரூபாவாகும். இது வரு மானத்திலும் பார்க்க இரு மடங் காகும். இந்த நிலையில் மாற்று வழி என்ன? 1981-ம் ஆண்டுக் கான உதவி வழங்கும் நாடுகளின் குழுக் கூட்டம் தொடர்பாக நிதி அமைச்சர் நாடாளுமன்றத்தில் முன்வைத்த அறிக்கையில், “இவ் வாரூன நிலையில் நாம் வாழ்வதும், வளர்வதும் அபிவிருத்தியடை வதும் எங்ஙனம்? ஆம். வெளி நாட்டுதவிகளினால் மட்டுமே நாம்

இதைச் செய்ய முடியும். இவ்வுதவிகள் இல்லாவிட்டால், 1970—77 காலப்பகுதியில் சென்ற அரசாங்கம் எங்கு நின்றதோ அந்த நிலையில் தான் நாமும் நிற்கவேண்டியிருந்திருக்கும். இதுவே இக்குழுக்கூட்டத்தின் முக்கிய அம்சமாகும்.”

வெளிநாட்டு உதவி, அதைப் பெற்றுக்கொள்ளும் நாட்டுக்கும் அந்நாட்டின் வருங்காட்சி சந்ததிக்கும் பெருஞ் சமையக இருக்காதா எனப் பெரும்பாலும் கேள்வி எழுப்பப்படுகிறது. இதற்கான பதில், என்ன நிபந்தனைகளின் கீழ் உதவி பெறப்படுகிறது என்பதிலேயே தங்கியிருக்கிறது. கடன் தொகையின் மூலதனங்களைக் கொண்டே கடனின் நன்மை, தீமையை (பெற்றுக்கொள்ளும் நாட்டைப் பொறுத்த அளவில்) நன்கு அளவிட முடியும் எனக் கூறுவர். அண்மைக் காலத்தில் இலங்கை பெற்றுள்ள கடனுதவிகளைப் பரிசீலித்துப் பார்த்தால் உதவிகளின் விகிதம் அதிகரித்திருப்பதைக் காணலாம். 1980-ல் பெற்றுள்ள உதவிகளுள் ஏறக்குறைய 48.3 கோடி டொலர் கடனாகவும், 15.9 கோடி டொலர் நேரடி நன்கொடையாகவும் கிடைத்தன. அதற்கு முந்திய வருடம் வழங்கப்பட்ட தொகை இதைவிட அதிகமாக இருந்ததைக் குத்தகாரணம், விக்டோரியா திட்டத்திற்காக இங்கிலாந்து 22 கோடி டொலர்களை உதவியாக வழங்கியதேயாகும்.

வெளிநாட்டு உதவி சம்பந்தமாக எழுப்பப்படும் மற்றொரு பிரச்சனை என்னவெனில், அந்த உதவித் தொகை நாட்டின் பொருளாதாரத்தில் ஏற்படுத்தும் சமைய பற்றியதாகும். இதைக் கடன் சேவை விகிதத்தால் நன்கு அளவிடலாம். ஏற்றுமதிகள் மூலமாகவும், சேவைகள் மூலமாகவும் முதலீட்டில் ஒரு பகுதியையும் வட்டியையும் செலுத்த நேருகிறது. அண்மைக் காலத்தில் இலங்கையின் கடன் சேவை விகிதம் 1979-ல் 15 வீதமாக இருந்து 1980-ல் 12 வீதமாக வீழ்ச்சி அடைந்துள்ளது. 1970-ல் இது 25 சதவீதமாக இருந்தது. பிராந்தியத்தில் உள்ள ஏனைய நாடுகளோடு ஒப்பிடுகின்றபோது எமது கடன் சேவை வீதம் குறைவானதாகும். சில மூன்றாம் உலக நாடுகளின்

கடன்சேவை விகிதம் 30 சதவீதம் தொடக்கம் 40 சதவீதம் இருந்துள்ளது.

அண்மைக் காலங்களில் போலவே 1980-ம் ஆண்டில் பெற்ற உதவிகளும் நுகர் பொருள் உதவியிலிருந்து திட்டங்களுக்கான உதவியாக மாறியிருப்பதைக் காணக்கூடியதாக இருக்கிறது. 1980-ல் கிடைத்த உதவிகளுள் சுமார் 51.8 கோடி டொலர்கள் அல்லது 80 சதவீதமான உதவி அபிவிருத்தித் திட்டங்களுக்காகவே பயன்படுத்தப்பட்டுள்ளன. நுகர்பொருள் உதவி 8 கோடி டொலர்களும், உணவுப் பொருள் உதவி 3 கோடி டொலர்களாகவும் எனவே உதவிகள் 55 லட்சம் டொலர்களாகவும் இருந்தன. 1979-ம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் பின்வரும் அட்டவணை பெறப்பட்டது.

வகைப்படுத்தப்பட்ட உதவிகள் -- பத்து லட்சம் ரூபாக்களில்

	1979	1980
அபிவிருத்தித் திட்டங்களுக்கான உதவி	6,883.5	8,367.7
நுகர்பொருள் உதவி	2,000.8	1,677.5
உணவுப் பொருள் உதவி	568.3	542.3

இலங்கைக்கான வெளிநாட்டு உதவியை சர்வதேச குழுவின் பின்னணியில் வைத்தே ஆராய வேண்டும். உலக நாடுகள் பலவும் பணவீக்கம், எரிபொருள் விலையேற்றம், வேலையில்லாப் பிரச்சனை, உற்பத்தி வீழ்ச்சி என்பவற்றால் பாதிக்கப்பட்டுள்ளன. எண்ணெய் விலைகளில் ஏற்பட்ட விலை அதிகரிப்பு அபிவிருத்தி அடைந்து வரும் நாடுகளை மட்டுமல்லாமல் அபிவிருத்தி அடைந்த நாடுகளைக் கூட வெகுவாகப் பாதித்துள்ளது. தற்போதைய சூழ்நிலையில் உதவி வழங்கும் பல நாடுகள் பெரிய பொருளாதார நெருக்கடிகளில் சிக்கியுள்ளன.

பல அமைச்சுக்கள் பல அபிவிருத்தித் திட்டங்களை வகுத்துச் செயல்படுவதாலும், உதவி வழங்கும் நாடுகள் இவ்வாறான நீண்ட கால பயன் தரக்கூடிய திட்டங்களுக்கே உதவி வழங்க விரும்புவதாலும் பொருள் உதவிகளும் இறக்குமதி உதவிகளும் குறைந்து இவ்வுதவிகள் அபிவிருத்தித் திட்டங்களுக்கான உதவிகளாக மாற்றம் பெற்றுள்ளன. இவ்வாறான உதவிகள் யாவும் அரசாங்கத்தின் பிரதான திட்டங்களாகிய நீர்ப்

பாசனம், மின்சக்தி, போக்கு வரத்து, நீர் விநியோகம், துறை முக அபிவிருத்தி மற்றும் முக்கிய அபிவிருத்திப் பணிகளுக்கே வழங்கப்பட்டுள்ளன.

இக்கால கட்டத்தில் இவ்வுதவிகள் தொடர்பான மற்றுமொரு முக்கிய அம்சம் என்னவெனில், உதவி வழங்கும் நாடுகளின் எண்ணிக்கையாகும். வழமையாக உதவும் நாடுகளான இங்கிலாந்து, ஐக்கிய அமெரிக்கா, ஜப்பான், கனடா, மேற்கு ஜெர்மனி, நெதர்லாந்து, சுவீடன் ஆகியனவும், உலக வங்கி, ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கி என்பனவும் பாரிய உதவிகளை வழங்கி உள்ள அதேவேளையில், பல புதிய நாடுகளும் உதவி வழங்க முன்வந்தன. சுவீட்சர்லாந்து, பெல்ஜியம், பின்லாந்து, ஆஸ்திரியா போன்ற நாடுகள் இலங்கைக்கு உதவி வழங்கும்

நாடுகள் குழுவில் பூரண உறுப்பினர்களாகச் சேர்ந்துள்ளன; அல்லது பார்வையாளர்களாகச் சேர்ந்திருக்கின்றன. மத்திய கிழக்கு நாடுகளிலிருந்தும் மற்றும் பல் தேசிய நிறுவனங்களிலிருந்தும் அபிவிருத்தித் திட்டங்களுக்காக உதவிகளைப் பெறுவதற்கான பேச்சுவார்த்தைகள் நடத்தப்பட்டுள்ளன. அபிவிருத்திப் பணிகளுக்கு அதிக நிதி தேவைப்படுவதாலும், வழமையாக எமக்கு உதவி வழங்கும் நாடுகள் பொருளாதாரப் பிரச்சனைகளை எதிர்த்துக்கொள்ளும் தாலும் உதவி வழங்கும் நாடுகளின் எண்ணிக்கையை விரிவுபடுத்த வேண்டி உள்ளது.

ஆரம்ப காலங்களில் போலன்றி 1960-ம் தசாப்தத்தின் நடுப் பகுதியில் உதவி வழங்கும் நாடுகளும் நிறுவனங்களும் வருடத்திற்கொரு முறை ஒன்றுகூடி உதவிபெறும் நாடுகளின் நிலையைத் தனித்தனியாக ஆராய்ந்தன. இதற்கு உதவி வழங்கும் நாடுகளின் குழுக் கூட்டம் என்று பெயர் வழங்கப்பட்டது. இலங்கையைப் பொறுத்த மட்டில் 1970 தசாப்தத்தின் ஆரம்பப் பகுதியில் 10 நாடுகள் அளவில் உதவி வழங்கும் நாடுகளாக

இருந்தன. அக்கால கட்டத்திலிருந்து நீண்ட தூரம் நாம் பயணஞ் செய்துவிட்டோம். 1981-ல் டோக்கியோவில் நடைபெற்ற உதவி வழங்கும் நாடுகளின் குழுக் கூட்டத்தில் 17 நாடுகளின் பிரதிநிதிகள் கலந்துகொண்டார்கள். அவுஸ்திரேலியா, ஆஸ்திரியா, கனடா, டென்மார்க், பின்லாந்து, பிரான்ஸ், ஜெர்மன் சமஷ்டிக் குடியரசு, ஐப்பான், நெதர்லாந்து, நோர்வே, சுவீடன், இங்கிலாந்து ஆகியன பூரண உறுப்புரிமையுள்ள நாடுகளாகக் கலந்துகொண்டன. பெல்ஜியம், இந்தியா, இத்தாலி, சுவீட்சர்லாந்து ஆகிய நாடுகள் பார்வையாளர்களாகக் கலந்துகொண்டன. 1981-ல் முதன் முறையாக பின்லாந்து முழு உறுப்பினராக உதவி வழங்கும் நாடுகளின் குழுவில் சேர்ந்து கொண்டதே சர்வதேச நிறுவனங்களாக உலக வங்கி, ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கி, சர்வதேச நாணய நிதியம், ஐரோப்பிய சமூக ஆணைக் குழு, ஐக்கிய நாடுகள் அபிவிருத்தித் திட்டம் என்பனவற்றின் பிரதிநிதிகளும் இக்கூட்டத்தில் கலந்துகொண்டன.

இக்கூட்டங்களில் உதவித் தொகைபற்றியும் அது எவ்விதம் வழங்கப்படல் வேண்டும் என்பது பற்றியும் முடிவுகள் எடுக்கப்படுகின்றன. அதேவேளையில் எமது திட்டங்கள் இலக்குகள் என்பவற்றைச் சர்வதேச சமூகத்திற்குத் தெரியப்படுத்தவும் அவர்கள் இவை தொடர்பான கருத்துக்கள், அபிப்பிராயங்களைத் தெரிவிக்கவும் உதவும் கலந்துரையாடலாக இக்கூட்டங்கள் அமைகின்றன. எமது கொள்கைகள், திட்டங்கள் பற்றி நாம் முன் வைக்கும் பிரச்சினைகளை எவ்விதம் விளங்கிக் கொண்டு, இத்திட்டங்களைப்பற்றி எத்தகைய அபிப்பிராயத்தை மனதில் இருத்திக் கொள்கிறார்களோ அதைப் பொறுத்தே உதவித் தொகைகளின் அளவும் அமைகின்றன.

அண்மையில் நிதி அமைச்சர் நாடாளுமன்றத்தில் ஆற்றிய உரையொன்றில் இக்கருத்துக்களைத் தெரிவித்தார். உதாரணமாக, 1980ல் இலங்கையின் பொருளாதார நிலையில் பெருஞ்சீர்குலைவு ஏற்பட்டதாக உலக வங்கியின் பிரதிநிதிகள் கருத்துத் தெரிவித்தார்கள். இந்தச் சீர்குலைவைத் தடுத்து

நிறுத்துவதற்கு 1980-ல் நாட்டின் மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தியின் 19 சதவீதமாக இருந்த சென்மதி நிலுவைப் பற்றாக்குறையைக் குறைப்பதும், அதேவேளையில் பல அமைச்சர்கள் சமர்ப்பித்த குறைநிரப்புப் பிரேரணைகளால் அரசாங்க வரவு — செலவுத் திட்டத்தில் மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தியின் 21 சதவீதமாக இருந்த துண்டு விழும் தொகையைக் குறைப்பதும் சாத்தியமாயிற்று. “இந்த இலக்குகளை அடைய எடுக்கப்படும் நடவடிக்கைகள் காரணமாக வேதனை தரக்கூடிய நிதிக் கொள்கைகளைப் பின்பற்ற வேண்டி வரும். உள்நாட்டுச் சேமிப்பை அதிகரித்து வெளிநாட்டு உதவிகளைக் குறைக்கக்கூடிய விதமான நிதிக் கொள்கைகளைப் பின்பற்ற வேண்டியிருக்கும். உள்நாட்டில் வழங்கப்படும் கடன்கள் வெகுவாகக் குறைக்கப்பட வேண்டி ஏற்படலாம். அரசாங்கச் செலவினங்களில் வெட்டு ஏற்படலாம். எல்லாவற்றிற்கும் மேலாக மேலதிக வளங்களைப் பெறும் முகமாகக் கூடிய வரிகள் விதிக்கப்படலாம்” என்றும் அவர் குறிப்பிட்டார்.

வெளிநாட்டு உதவிகளைக் குறைத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்ற பொது உறுதிப்பாடு ஏற்றுக்கொள்ளப்படுகிறது. 1980 வரவு—செலவுத் திட்ட உரையில் நிதியமைச்சர் இவ்வாறு குறிப்பிட்டார்: “இலங்கை நீண்டகால நோக்கில், அபிவிருத்திப் பணிகளுக்காக வெளிநாட்டு உதவிகளை அநேகமாக எதிர்பார்த்திருக்கக் கூடாது; எதிர்பார்த்திருக்க முடியாது என்பதை பலமுறை நான் கூறியிருக்கிறேன். எமக்குத் தேவையான நிதி வளங்களை நாமே உண்டாக்கிக் கொள்ள வேண்டும்.”

தேவையான உதவிகளைப்பற்றி அவர் குறிப்பிடும்போது, 1980-ல் நாம் எதிர்நோக்கிய பொருளாதாரப் பிரச்சினைகளைச் சுட்டிக் காட்டி, இதன்காரணமாக வரவு—செலவுத் திட்டத்தில் பெருந்தொகை துண்டு விழந்ததையும் சென்மதிநிலுவையில் பெருந்தொகை துண்டுவிழந்ததையும் குறிப்பிட்டார். பொதுமக்களின் பசி, வேலையில்லாப் பிரச்சினைகள் போன்றவற்றைத் தீர்க்குமுகமாக ஆரம்பிக்கப்பட்ட அபிவிருத்திப் பணிகள் இவ்வாறான காரணங்களால் பாதிக்கப்படுவது வேதனைக்

குரியதாகும் என்று அவர் கூறினார். இதன் காரணமாக அரசாங்கம் தனது பொதுவேலைத் திட்டத்தை 1981 லும் அதைத் தொடர்ந்து வரும் ஆண்டுகளிலும் வெகுவாகக் குறைத்துக்கொண்டுள்ளது. இதைவிட மேலும் குறைத்துக் கொள்ள முயன்றல் விவசாயம், கைத்தொழில் உற்பத்தித் துறைகளும், சுகாதாரம், கல்வி போன்ற சமூகசேவைத் திட்டங்களும் பெரிதும் பாதிக்கப்படும் என்றும் கூறினார். இவ்வாறான செலவினத்தை மேலும் குறைத்துக் கொள்வதில் எல்லையுண்டு எனக் குறிப்பிட்ட நிதி அமைச்சர் உள்நாட்டு மூலவளங்களைப் பெருக்கிக்கொள்ளச் சகல முயற்சிகளும் எடுக்கப்படும் என்றும் கூறினார்.

நாம் எவ்வளவு முயன்றாலும் கூட வளங்களின் பற்றாக்குறையினால் ஏற்படும் இடைவெளி அதிகமாகவே இருக்கும். இவ்விடைவெளியை நிரப்புவதற்கு உதவி வழங்கும் நாடுகள் தொடர்ந்து உதவிகளை வழங்க வேண்டுமென்று அவர் கேட்டுக்கொண்டார்.

டோக்கியோவில் நடைபெற்ற குழுக் கூட்டத்தில் மொத்தமாக 723.44 மில்லியன் எஸ். டி. ஆர். பெறுமதியான உதவி வழங்க முடிவு செய்யப்பட்டது. இது 1980-ல் வழங்கப்பட்ட 638.2 மில்லியன் எஸ். டி. ஆர். களை ஒப்பிடுகையில் 13 சதவீதம் அதிகமானதாகும். கடந்த 12 மாதங்களில் அமெரிக்க டொலரின் பெறுமதியில் ஏற்பட்டு வந்துள்ள பெரும் மாற்றங்கள் காரணமாக 1980—81 உதவிகளைச் சரிவர ஒப்பிட்டுப் பார்ப்பது இலேசல்ல. அர்த்தமுள்ள ஒப்பீடு எங்ஙனம் செய்யப்பட முடியுமெனில், டொலரின் செலாவணி விகித வித்தியாசத்தை வைத்து உதவிகளின் பெறுமதியை டொலரில் கணிப்பதாகும். உதாரணமாக, 1980 ஜூலை மாதத்தில் டொலரின் பெறுமதியின்படி அவ்வருடம் தருவதாக ஒப்பந்தம் செய்யப்பட்ட உதவிகளின் பெறுமதி 842.1 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர்களாகும். இவ்வருட உதவியை அதே காலப் பெறுமதியின்படி கணித்தால் அது 948 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர்களாகும். ஆகவே 12.5 சதவீத அதிகரிப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று கூறலாம்.

“1981-ம் வருடத்திற்கான உதவி நிதி முன்னெப்பொழுதும் இல்லாத அளவில் அதிகமானதாகும். உதவி வழங்கும் நாடுகள் பெரும் பொருளாதாரப் பிரச்சினைகளை எதிர்நோக்கியுள்ள இவ்வேளையில் இத்தகைய அதிகரிப்பு மிகவும் குறிப்பிடத்தக்க அம்சமாகும். ஓரிரு நாடுகள் தவிர்ந்த ஏனைய உதவி வழங்கும் நாடுகள் கடந்த ஓரிரு ஆண்டுகளில் பொருளாதாரத் துறையில் பாதிப்படைந்தவையாகும்” என்று அமைச்சர் நாடாளுமன்றத்தில் குறிப்பிட்டார். “உதவி வழங்கும் நாடுகள் தற்போது தமது உதவிகளை எவ்வளவோ குறைத்துக்கொண்டுள்ள இந்த நிலையில் இதற்கு முற்றிலும் எதிர்மாறாக, இலங்கையைப் பொறுத்தவரை 1981 க்கான உதவிகள் அதிகரிக்கப்பட்டுள்ளன. எமது பொருளாதாரக் கொள்கைகள், திட்டங்கள் மீது சர்வதேச சமூகம் எந்தளவுக்கு நம்பிக்கை வைத்துள்ளது என்பது இது விருந்து புலனாகிறது” என்று நிதி அமைச்சர் மேலும் குறிப்பிட்டார்.

இந்த உதவிகளைப் பரிசீலனை செய்து பார்க்கும்போது 1979, 80, 81-ம் ஆண்டுகளுக்கான இவ்வுதவிகளுள் பெருமளவு ஆரிதப்படுத்தப்பட்ட மகாவலித் திட்டத்திற்கென வழங்கப்பட்ட உதவிகளாகும். ஆயினும், 1982 க்குப் பின்னர் மகாவலித் திட்டத்திற்கென உதவிகள் வழங்குவதற்கு ஒப்பந்தங்கள் பெரும்பாலும் நிகழ்மாட்டா. நாம் ஏற்கனவே பெற்றுள்ள பணத்தையே இன்னும் பல ஆண்டுகளுக்கு மகாவலித் திட்டத்திற்குப் பயன்படுத்த முடியும். ஆகவே, 1982-க்குப் பின் சர்வதேச உதவிகள் வெகுவாகக் குறையும் என நாம் எதிர்பார்ப்பது இயற்கையே. உதவிகள் வழங்குவதற்கான ஏற்பாடுகள் அந்தந்த வருடங்களிலேயே செய்யப்பட்டாலும் அவை அடுத்தடுத்த வருடங்களிலேயே எமக்கு வந்து சேருகின்றன. சிலவேளைகளில் ஒரு வருடத்திற்கான உதவி மறு வருடத்திலோ அல்லது அடுத்துவரும் ஐந்தாண்டு காலத்துக்குள்ளோ வந்து சேலாம். ஆகவே 80—81-ம் வருடங்களுக்கான உதவி 82—83 ஆகிய வருடங்களில் பாரிய அளவில் வந்து சேரும் என எதிர்பார்க்கலாம். 1982-க்குப் பின் மகாவலி

பொருளியல் நோக்கு, ஆகஸ்ட் 1981

தவிர்ந்த ஏனையவற்றிற்கே நாம் உதவிகளை எதிர்பார்க்கலாம். பொதுவாகக் கூறினால் சென்மதி நிலுவைப் பற்றுக்குறைக்கான உதவியாகவே இது இருக்கும். எனவே எதிர்வரும் வருடங்களில் வெளிநாட்டு உதவி வெகுவாக வீழ்ச்சி அடையும்.

நிதி அமைச்சர் நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும் நாட்டிற்கும் பின்வரும் எச்சரிக்கையை விடுத்தார்: “அதிகளவு உதவி கிடைத்ததையிட்டு மகிழும் அதே வேளையில், நான் ஓர் எச்சரிக்கையையும் செய்யவேண்டி உள்ளது. எமது நாட்டைப் போன்ற சிறு நாட்டிற்கு இவ்வுதவி மிகப் பெரிய தெனினும் எமது சகல பொருளாதார நிதிப் பிரச்சினைகளையும் இவ்வுதவியால் தீர்த்துக்கொள்ள முடியாது. ஒது ஓர் அற்புத விளக்கும் அல்ல; நான் அலாவுதீனும் அல்ல. எமது நிதி நிலைமையைப் பொறுத்தவரை பெரிய இடைவெளி இருக்கிறது. நாம் ஆரம்பித்து வைத்துள்ள பாரிய அபிவிருத்தித் திட்டங்களை தொடர்ந்து நடைமுறைப்படுத்த வேண்டுமாயின் புதிய வரிகள் மூலமாக எமக்குத் தேவையான நிதியை நாம் திரட்டிக்கொள்ள வேண்டும். இவ்வாறான சந்தர்ப்பத்தில் வசதியுள்ளோரும் எமது கொள்கைகளால் நன்மையடைந்தோரும் பெரும் கஷ்டங்களை எதிர்நோக்கவும், பெருந் தியாகங்களைச் செய்யவும் வேண்டிய நிலை ஏற்படும். தனியார் துறையினரும் வசதிபடைத்த வகுப்பைச் சேர்ந்தோரும் தாம் “கடன் வாங்கிய காலத்தில்” வாழ்ந்துகொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை உணர்ந்துகொள்ள வேண்டும். நாம் தோற்றால் அவர்களும் தோற்றவர்களாவார்கள். பெருஞ்

செல்வம் சேர்க்கும் சுயநல மனப்பான்மை அவர்களைவிட்டு அகலட்டும். அவர்கள் பெற்று வரும் அதி உயர்ந்த இலாபத்தில் உள்ளூர் வளங்களுக்குக் கொடுப்பதிலும் பங்கேற்க வேண்டும். அபிவிருத்திப் பணியினது சமையின் ஒருபகுதியை வசதியுள்ளோர் தாங்கிக்கொள்ள முன்வராவிட்டால் அவர்கள் எல்லாவற்றையும் இழக்க வேண்டிய ஒரு காலம் வந்து சேரும்.”

நாம் பெற்றுள்ள வெளிநாட்டு உதவிகள் எமது அபிவிருத்திப் பணிகளுக்குப் பெரிதும் உதவும். நிதிப் பற்றுக்குறையைச் சமன்படுத்த இது பெரிதும் உதவும். ஆயினும், இவற்றின் மூலமாக பிரதானமான பலன ஒன்றும் உண்டு. அமைச்சர் நாடாளுமன்றத்தில் குறிப்பிட்டதாவது: “எமது செலவினங்கள் 81, 82, 83-ம் ஆண்டுகளில் உச்சநிலையை அடையும். இது 84, 85-லும் தொடரலாம். அக்காலப் பகுதியில் எமது திட்டங்கள் பலன்தர ஆரம்பிக்கும். அபிவிருத்திப் பணிகளின் பலனை நாம் அறுவடை செய்யலாம். வரலாறு காணாதவிதத்தில் மக்களுக்குப் பொற்காலம் உதயமாகும். எமது திட்டங்களையும் கொள்கைகளையும் தொடர்ந்து நடைமுறைப்படுத்தினால் அபிவிருத்தி, சமூக சமநிலை என்பன மூலமாக வளர்ச்சியையும் சரியான பங்கீட்டு விநியோகத்தையும் எய்தி உண்மையான ஜனநாயக சோஷலிச அரசையும் ஜனநாயக சோஷலிச சமூகநாயகத்தையும் பெறுவதுடன் 1990-ல் முற்றிலும் மாற்றம் பெற்ற நாடாகிய இலங்கையில் நாம் வாழ்பவர்களாக இருப்போம்.”

## பொருளியல் நோக்கு—சந்தா

ஒரு வருட சந்தா ரூ. 32/-

இரு வருட சந்தா ரூ. 64/-

(தபால் செலவு உட்பட)

சதாவுக்கான காசோலைகள்/காசுக்கட்டளைகள் “மக்கள் வங்கி—பொருளியல் நோக்கு” என்ற பெயருக்கு வரையப்பட்டு தல் வேண்டும்.

இவ்வருடம் டோக்கியோவில் நடைபெற்ற இலங்கை உதவிக் குழுக் கூட்டத்தில் அளிக்கப்பட்ட உதவி வாக்குறுதிகளின் பெறுமதி 72.3 கோடி எஸ். டி. ஆர். களாகும்; இது இலங்கையைப் பொறுத்தவரை, எல்லாக் காலத்துக்குமுரிய ஒரு சாதனையாகும்— (ஒரு எஸ். டி. ஆர். என்பது, இரண்டு அமெரிக்க டொலர்களுக்குச் சமம். இதன் பெறுமதி நாளுக்கு நாளுக்கு நான் மாறுகிறது. 1981 ஜூன் 16-ம் திகதியன்று ஒரு எஸ். டி. ஆரின் பெறுமதி ஏறக்குறைய 22 ரூபாவாக இருந்தது. எஸ். டி. ஆர். என்பது விசேட எடுப்பு உரிமையாகும்.) இக்கூட்டங்கள் ஒவ்வொன்றிலும் இலங்கை தொடர்ந்து அதிகரித்த உதவியைப் பெற்று வந்துள்ளது. 1980-ம் ஆண்டில் உதவி வாக்குறுதிகளின் பெறுமதி மொத்தம் 84.2 கோடி அமெரிக்க டொலர்கள்; எனினும், அப்போது நிலவிய நாணயமாற்று வீதத்துக்கு மாற்றும்போது, இவ்வருட வாக்குறுதிகளின் பெறுமதி மொத்தம் 94.8 கோடி அமெரிக்க டொலர்களாகும். இது 12.5 சதவிகித அதிகரிப்பாகும் என்று நிதி அமைச்சர் ஜூலை 23-ம் திகதியன்று பாராளுமன்றத்தில் தெரிவித்தார்.

இத்தகைய உதவி தேவைப்படுகிறதென்று நிதி அமைச்சரும் எனைய அரசாங்கப் பேச்சாளர்களும் அடிக்கடி வற்புறுத்தி வந்திருக்கிறார்கள் — இத்தகைய உதவியை விசேடமாக உபயோகித்தால், கட்டுக்கோப்பில் தேவையான மாற்றங்களைச் செய்வதற்கும், தன்னிறைவு அடிப்படையில் வளர்ச்சியடையக் கூடியதும், வெளிநாட்டு வட்டாரங்களில் இருந்து வரும் பாதகமான நெருக்கல்களைச் சமாளிக்கக் கூடியதுமான ஒரு வலுவான பொருளாதாரத்தைக் கட்டியெழுப்புவதற்கும் இலங்கைக்கு உதவியாயிருக்குமென்று எதிர்பார்க்கப்பட்டது. கடந்த நான்கு வருடங்களில் இலங்கை இவ்வுதவியைப் பெற்றதன் காரணமாகவே, அரசாங்கத்தினால் அதன் தற்போதைய அபிவிருத்தி வேலைத் திட்டத்தைத் துணிந்து மேற்கொள்ள முடிந்

தது. எனினும், அரசாங்கத்தின் மொத்தச் செலவினம் ஏறக்குறைய 3000 கோடி ரூபாவாக இருப்பதால் இந்த வேலைத்திட்டம் சமாளிக்க முடியாதவாறு வளர்ந்துள்ளதென்பது ஏற்றுக்கொள்ளப்படுகிறது; இதேவேளையில், மொத்த வருமானம் ஏறக்குறைய 1400 கோடி ரூபாவாக மட்டுமே உள்ளது. அஃதாவது அரசாங்க செலவினத்தில் பாதிக்கும் குறைவாக இருக்கிறது.

ஆதலால், சமீப வருடங்களில் வெளிநாட்டு வட்டாரங்களிலிருந்து கிடைக்கும் உதவியுடன் உள்நாட்டு நிதிவளங்களை அதிகரிக்கக் கூட்டு முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன. இவ்விதமாக, மத்திய வங்கி தெரிவித்துள்ளபடி, 1980-ம் ஆண்டில் பெறப்பட்ட சகல வெளிநாட்டுக் கடன்களினதும் பெறுமதி 871.4 கோடி ரூபாயிருந்தது — இது முந்திய வருடத்தைவிட 35 சதவிகிதம் அதிகமாகும். 1981-ம் ஆண்டில் உதவிக் குழுக் கூட்டம் அளித்த வாக்குறுதிகளின் பெறுமதி மட்டும் (1981 ஜூலை 23-ம் திகதியன்று நிலவிய நாணய மாற்று வீதப்படி) மொத்தம் 1800 கோடி ரூபாவாகும். இது இலங்கையின் மொத்தத் தேசிய வருமானமாகிய 1400 கோடி ரூபாவை விட சற்றே அதிகமாகும்.

பொருளாதாரத்தின் மீது நிகழ்ந்த நெருக்குதல்களினால், குறிப்பாக நிதி வளங்களில் ஏற்பட்ட இந்த இடைவெளியினால், நாட்டின் பிரதான செய்திட்டங்களில் சிலவற்றைத் திசைதிருப்ப வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டது. 1981-ம் ஆண்டுக்கும் அடுத்தவரும் ஆண்டுகளுக்குமான அதன் பொது முதலீட்டுத் திட்டத்தின் பரிமாணத்தைக் குறைக்க வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் அரசாங்கத்துக்கு ஏற்பட்டது. எனினும், விவசாயம், கைத்தொழில் போன்ற உற்பத்தித் துறைகளுக்குள் கைவைக்காமல், (சுகாதாரம், கல்வி போன்ற சமூகத் துறைகளைக்கூட பாதிக்காமல்) இவ்வேலைத் திட்டத்தை மேலும் நறுக்கித் திருத்துவது மிகக் கடினமாயிருக்கும் என்பது திண்ணம். மேலும், சகல செலவினங்களும்

உச்சநிலையை அடையக்கூடிய மிகக் கஷ்டமான வருடங்கள் 1982 ஆகவும் 1983 ஆகவும் இருக்கும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

நிதி அமைச்சர் டோக்கியோவில் நடைபெற்ற உதவிக் குழுக் கூட்டத்துக்கு விடுத்த தமது வேண்டுகோளில், முதலீட்டுத் திட்டத்தில் அரசாங்கச் செலவினங்களை மேலும் வெட்டுவதற்குரிய இடம் வரையறுக்கப்பட்டதாகவே உள்ளதென்று குறிப்பிட்டார்; எனினும், மேலதிக உள்நாட்டு நிதி வளங்களைத் திரட்டுவதன்மூலம் இவ்வேலைத்திட்டத்தின் செலவில் எவ்வளவுச் சாத்தியமோ அவ்வளவுச் சமாளிக்கத் தாம் சகல முயற்சிகளையும் எடுப்பதாக அவர் குழுவுக்கு உறுதி கூறினார். “நாங்கள் மிகச் சிறந்த முயற்சிகளை மேற்கொண்ட போதிலுங்கூட, நிதி வளங்களில் பெரிய இடைவெளி இருந்துவரவே செய்யும்” என்று அவர் கூறினார். இவ்விதமாக, முன்னேறிச் செல்லும் அபிவிருத்தித் திட்டங்களுக்குத் தேவையான நிதி வளங்களில் ஏற்பட்டுள்ள பற்றாக்குறைகளை நிரப்புவதற்கு அவசியமான நிதிகளை வழங்குமாறும், அத்துடன் உரங்கள், கட்டடச் சாமான்கள், அத்தியாவசிய உணவுப் பொருள்கள், இயந்திரசாதனங்கள், மூலப்பொருள்கள் போன்ற அத்தியாவசிய இறக்குமதிகளுக்கு நிதி வழங்குவதற்காக இலங்கைக்கு வணிகப் பொருளுதவி அளித்துதலுமாறும் அவர் உதவிக் குழுவின் நன்கொடையாளர்களைப் பலமாக வற்புறுத்தினார்.

1980-ம் ஆண்டில் இலங்கையில் பொருளாதார நிலைமை மோசமாகச் சீர்குலைந்திருந்ததென்று உலக வங்கிப் பிரதிநிதிகள் உதவிக் குழுக் கூட்டத்தில் தெரிவித்தனர். இந்த நிலைமை நிச்சயமாகப் பதற்றமடையாது அமைதியாய் இருப்பதற்குரிய ஒன்றல்ல. இந்த உதவிக் குழுக் கூட்டம்பற்றி அறிக்கையொன்றில் நிதி அமைச்சர் இவ்வருடம் ஜூலை மாதம் 23-ம் திகதியன்று பாராளுமன்றத்தில் தெரிவித்ததுபோல, இச்சீர்குலைவைத் தடுத்து நிறுத்துவதற்

பொருளியல் நோக்கு, ஆகஸ்ட் 1981

காக, சென்மதி நிலுவைகளில் ஏற்பட்டுள்ள பற்றாக்குறையைக் கணிசமாகக் குறைக்கவும் (1980-ம் ஆண்டில் இது நாட்டின் மொத்த உள்நாட்டுப் பொருளாதாரத்தில் 19 சதவிகிதமாயிருந்தது), அத்துடன் அரசாங்கத்தின் வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் ஏற்பட்டுள்ள பற்றாக்குறையைக் கடுமையாகக் குறைக்கவும் (1980-ம் ஆண்டில் இது பல்வேறு அமைச்சுக்களினால் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட குறைநிரப்பு மதிப்பீடுகளின் காரணமாக நாட்டின் மொத்த உள்நாட்டுப் பொருளாக்கத்தில் 21 சதவிகிதத்தை அடைந்தது.) அரசாங்கம் உடனடியான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வது அத்தியாவசியமாகும். இக்குறிக்கோள்களை எய்துவதற்குத் தேவையான செயல்திட்டம், கசப்பான நாணய — அரசிறைக் கொள்கைகளை மேற்கொள்ளும் அவசியத்தை ஏற்படுத்தக் கூடும். இதற்கு வெளிநாட்டுக் கடன் பெறுகைகளைச் சார்ந்திருக்கும் அளவைக் குறைத்து, உள்நாட்டுச் சேமிப்புகளை அதிகரிக்கும் நோக்கத்தைக் கொண்ட அரசிறை — நாணய நடவடிக்கைகளை மிகத் தீவிரமாகப் பிரயோகிக்க வேண்டியிருக்கலாம்; உள்நாட்டுக் கொடுகடன்கள் மீது மேலும் கட்டுப்பாடுகளை விதிக்கவும், அரசாங்கச் செலவினங்களை மேலும் வெட்டவும் நேரிடலாம். எல்லாவற்றிற்கும் மேலாக, இப்பொழுதுள்ளதைவிட உயர்வான வரிகளை அறவிட வேண்டி நேரிடலாம் — இந்த எச்சரிக்கையை நாட்டிலுள்ள சகல மக்கட்பிரிவினரும் கவனத்திற்கொள்ள வேண்டியிருக்கும் என்பதில் சந்தேகமில்லை. கணிசமான அளவில் மேலதிக உள்நாட்டு நிதிவளங்களைத் திரட்ட வேண்டியிருக்கலாம்.

இதே சந்தர்ப்பத்தில் நிதி மந்திரி பாராளுமன்ற அங்கத்தவர்களுக்கும் நாட்டு மக்களுக்கும் மேலும் இந்த எச்சரிக்கையை விடுத்தார்: “இவ்வருடம் நாம் பெற்றுள்ள அதிகரித்த உதவி குறித்துப் பெருங்களிப்படையும் அதேவேளையில், நான் மேலும் ஓர் எச்சரிக்கைக் குறிப்பை விடுக்க வேண்டும். உறுதி கூறப்பட்டுள்ள உதவி இலங்கை போன்ற ஒரு சிறிய நாட்டுக்கு மிகப் பெருமளவினதாக இருந்தபோதிலும், அது எங்களுடைய நாட்டின் சகல

பொருளியல் நோக்கு, ஆகஸ்ட் 1981

பொருளாதார நிதிப் பிரச்சினைகளையும் தீர்த்துவிடமாட்டாது. இது அற்புத விளக்கல்ல — நான் அலாவுதினுமல்ல. எங்களுடைய நிதிகளைப் பொறுத்தவரை, இன்னும் ஒரு பெரிய இடைவெளி இருந்து வருகிறது. நாம் மேற்கொண்டுள்ள பிரமாண்டமான அபிவிருத்தி வேலைத் திட்டத்தைத் தொடர்ந்து செயல்படுத்துவதென்றால், பிரதானமாக புதிய வரி விதியின் மூலம் எங்களுடைய சொந்த நிதி வளங்களை மேலதிகமாகக் கணிசமான அளவில் நாம் திரட்ட வேண்டும். இதற்கு எமது மக்கள் (குறிப்பாகப் பாரத்தை சுமக்க வல்லவர்கள்) குறிப்பாகச் செல்வந்தர்களும் எங்களுடைய கொள்கைகளினால் நேரடியாக நன்மை அடைந்தவர்களும் மேலும் கஷ்டங்களுக்கு ஆளாக வேண்டியிருக்கும்; மேலும் தியாகங்கள் செய்ய வேண்டியிருக்குமென்பதில் சந்தேகமில்லை. இலங்கையிலுள்ள தனியார் துறையினரும் பணக்கார வர்க்கத்தினரும் குறிப்பாக இதனை உணர வேண்டும். நாம் தோல்வியுறுவோமாயின், அவர்களும் தோல்வியுறும். எல்லார்களும் அதிதூரிதமாகப் பணம் சம்பாதிக்கும் மிதமிஞ்சிய சுயநலப் பேராசையில் அவர்கள் அமிழா திருப்பார்களாக. அவர்கள் ஈட்டியிருப்பதும் இன்னும் ஈட்டிக்கொண்டிருப்பதுமான பயங்கர இலாபங்களிலிருந்து உள்நாட்டு வருவாயையும் உள்நாட்டு நிதி வளங்களையும் திரட்டுவதற்கு அவர்களும் தங்களுடைய நியாயமான பங்கை தவற வேண்டும் என்பதை அவர்கள் உணர்வார்களாக. இது ஒரு ஜனநாயக சோஷலிஸ சமுதாயமென்பதையும் அவர்கள் உணர்வார்களாக. எங்களுடைய 1978-ம் வருட அரசியலமைப்பின் படி இலங்கை ஒரு ஜனநாயக சோஷலிஸ நாடாகும். பணக்கார வர்க்கத்தினர் இப்பொழுது நடைபெற்றுவரும் அபிவிருத்தியின் சுமையில் பங்குகொள்ளத் தயாராக இருக்கவில்லையானால், அவர்கள் எல்லாவற்றையும் இழக்கக்கூடிய ஒரு காலம் நிச்சயமாக வந்தேதீரும். ஜனநாயக சோஷலிஸம்பற்றி நாம் உதட்டளவில் மட்டும் பேசிக்கொண்டிருக்க முடியாது”

சீர்குலைந்து வந்த பொருளாதார நிலைமைக்கு, சென்மதி நிலுவைகள்

தொடர்பாக மோசமடைந்து வந்த நிலைமையும் பொறுப்பாயிருந்தது. மத்திய வங்கி 1980-ம் ஆண்டில் பொருளாதாரம்பற்றிய அதன் வருடாந்த அறிக்கையில் இதற்குக் கவனத்தை ஈர்த்துச் சுட்டிக்காட்டியதாவது: “சென்மதி நிலுவைகள் சம்பந்தமாக 1980-ம் ஆண்டில் தோன்றிய நிலைமைகள், உள்நாட்டில் பிறப்பிக்கக்கூடியதையும் அத்துடன் உலகின் ஏனைய பகுதிகளிலிருந்து திரட்டக்கூடியதையும்விட அதிகமான நிதி வளங்களைக் கிரகிக்க நாடு செய்த ஒரு முயற்சியைப் பிரதிபலிக்கின்றன. இத்தகைய ஒரு செயல்முறை குறுகிய காலத்தில் மட்டுமே எடுபடும். நீண்ட காலத்தைப் பொறுத்தவரை, திரண்ட காப்பொதுக்கங்கள் அபாயமான அளவுக்குக் குறைந்து, வெளிநாட்டுச் சந்தைகளில் நாட்டின் கடன் வாங்கும் சக்தி நெருக்கப்படும் போது, சென்மதி நிலுவைகளைப் பாதுகாக்க, கொள்கையில் அதிக அளவில் அடிப்படை மாற்றங்களைச் செய்ய வேண்டியது அவசியமாகும். இத்தகைய கொள்கை மாற்றங்கள், நாணய மாற்று வீதத்தை மேலும் குறைத்தல், சுங்கத் தீர்வைக் கொள்கையில் அதிக கட்டுப்பாடுகளைப் புகுத்தல், உள்நாட்டுக் கிரகிப்பு விகிதத்தை மிதப்படுத்த நாணயக் கட்டுப்பாட்டை மிக உயர்ந்த அளவுக்கு அமுல் நடத்தல் ஆகிய உருவில் அமைய வேண்டும்.”

சென்மதி நிலுவைகளில் ஏற்பட்ட இந்தச் சீர்கேட்டிலுள்ள பிரதான அம்சங்களில், வீழ்ச்சி அடைந்துவந்த பண்டப் பொருள் வர்த்தக மாற்றுவிதங்கள், வியாபாரப் பொருள்களிலும் நடப்புக் கணக்குகளிலும் விரிவடைந்து வந்த பற்றாக்குறை, வெளிநாட்டுச் சேமிப்புகளில் ஏற்பட்ட பெருநஷ்டம், பெரும்பாலான பிரதான நாணயங்களுக்கு எதிராக இலங்கை ரூபாவின் மதிப்பிறக்கம் ஆகியன சிலவாகும். மொத்தத்தில், 1980-ம் ஆண்டின்போது மொத்த வெளிநாட்டுச் சேமிப்புகளில் 288.6 கோடி ரூபா குறைந்தது. (1976-ம் ஆண்டுக்குப் பின்னர் இலங்கையின் வெளிநாட்டுச் சேமிப்புகள் ஒரு குறைவைப் பதிவு செய்தது. இதுதான் முதல் முறையாகும்.) அத்துடன், 1980-ம் ஆண்டில் நாட்டின் வெளிநாட்டுக் கடன் பரு பெருமளவுக்கு

உயர்ந்தது. 1980-ம் ஆண்டு முடிவில் தீர்க்கப்படாதிருந்த மொத்த வெளிநாட்டுக் கடன் 2227.7 கோடி ரூபாவாயிருந்தது. முந்திய வருடத்தின் அதிகரிப்பான 9 சதவிகிதத்துடன் ஒப்பிடுகையில் இது 643.6 கோடி ரூபா அல்லது 41 சதவிகித அதிகரிப்பைப் பிரதிபலித்தது. மற்றும் நாணயங்கள் தொடர்பாக இலங்கை ரூபாவின் மதிப்பிறக்கம், வெளிநாட்டுக் கடனின் தீர்க்கப்படாத பொறுப்பில் 292.1 கோடி ரூபாவை அதிகரிக்க வைத்தது.

உதவிக் கடப்பாடுகள் பண்ட உதவியிலிருந்து திட்ட உதவிக்குப் பெயரும் ஒரு குறிப்பிடத்தக்க மாற்றத்தைப் பிரதிபலிக்கின்றன. 1980-ம் ஆண்டில் கடப்பாடு கொண்ட மொத்த உதவியில் ஏறக்குறைய 51.8 கோடி அமெரிக்க டொலர் அல்லது 80 சதவிகிதம் திட்ட உதவி அடங்கியிருந்தது. பண்ட உதவியின் பெறுமதி 8 கோடி அமெரிக்க டொலர்; உணவுதவியின்பெறுமதி 3.9 கோடி அமெரிக்க டொலர்; மற்றும் உதவியின் பெறுமதி 55 லட்சம் அமெரிக்க டொலர். கீழ்க்காணும் அட்டவணையில் (ரூபாக் கணக்கில்) 1979-ம் ஆண்டுக்கும் 1980-ம் ஆண்டுக்குமிடையே ஓர் ஒப்பீடு தரப்படுகிறது.

வகைப்படுத்திய உதவிக்  
கடப்பாடுகள்  
(கோடி ரூபா)

	1979	1980
திட்டஉதவி	688.3	836.7
பண்ட உதவி	200.0	167.7
உணவு உதவி	56.8	54.2

ஆதாரம்: "செயற்பாடு," திட்ட அமுல் அமைச்சு.

ஆனால், (1981-85 பொது முதலீட்டுத் திட்டத்தின்படி) அடுத்த ஐந்து வருடங்களில் நாட்டின் சென்மதிநிலுவைகளில் அச்சுறுத்தும்படியான பெரும் பற்றக்குறைகளைப்பெற்று ஹேஷ்யம் கூறப்படுவதால், உதவிக் குழாய்ப் பாதையில் துரிதமாக வழங்கும் உதவியின் (இது அபிவிருத்தித்திட்டங்களை நிறைவேற்றுவதுடன் பிணிக்கப்பட வேண்டியதவசியமில்லை) ஒரு பெருங் கூறு இருப்பது அவசியமாக உள்ளது. ஆதலால் இப்பொழுது மிக முக்கியமாகத் தேவைப்படுவது அதிக நெகிழ்வுத் தன்மையான

பண்ட உதவியெனவே தோன்றுகிறது. இப்பண்ட உதவியில் வெளிநாட்டு நிதி காண்பதில் இடைவெளிகள் தோன்றியுள்ள அபிவிருத்தித் திட்டங்கள் தொடர்பாக மூலதன சாதனங்களை இறக்குமதி செய்வதற்கு உபயோகிக்கக்கூடிய உதவியும் அடங்கியிருக்க வேண்டும்.

எதிர்காலத்தில் மொத்த உதவி வழங்கல்கள் பெருமளவுக்குப் பொது முதலீட்டுத் திட்டம் அமுல் செய்யப்படும் அளவைப் பொறுத்திருக்கும். மொத்த வழங்கல்கள் 1981-ம் ஆண்டிலுள்ள 43 கோடி அமெரிக்க டொலரிலிருந்து 1984-ம் ஆண்டளவில் 2.9 கோடி அமெரிக்க டொலருக்கு அதிகரிக்குமென எதிர்பார்க்கப்படுவதாக உத்தியோகபூர்வமதிப்பீடுகள் வெளியிடுகின்றன. இதில் முக்கியமானது என்னவென்றால், இலங்கையின் பாதிட்டுப் பொது முதலீட்டுத் திட்டத்தின் (1981-ம் ஆண்டில் 65 சதவிகிதம்) பெரும் பகுதிக்கு இந்த வெளிநாட்டு நிதி வளங்கள் வாயிலாக நிதி காணப்படும் என எதிர்பார்க்கப்படுவதாகும்.

மேலும், 1980-ம் ஆண்டில் பெறப்பட்ட கடன்களின் பெறுமதி முந்திய வருடத்தைவிட 35 சதவிகித அதிகரிப்பைக் காட்டிய போதிலும், கிடைக்கக்கூடியனவாயிருந்த வெளிநாட்டுக் கடன் நிதிகள் பயன்படுத்தப்பட்ட விகிதம் ஒரு குறைவைப் பதிவு செய்தது. (எந்த வருடத்திலும் உறுதி கூறப்படும் உதவியின் பெரும்பகுதி அடுத்து வரும் வருடங்களில் மட்டுமே வழங்கப்படுகிறது.) திட்டக் கடன்களில் குறைந்த அளவே பயன்படுத்தப்பட்டுள்ளமை கவனிக்கக்கூடியதாயிருந்தது. இதன் அளவு 36 சதவிகிதம்வரையில் குறைவாயிருந்தது. பண்டக் கடன்கள் 81 சதவிகித பயன்பாட்டு விகிதத்தைப் பதிவு செய்த அதேவேளையில், ரொக்கக் கடன்கள் பூரணமாகப் பயன்படுத்தப்பட்டன. 1980-ம் ஆண்டு முடிவில் இருந்தவாறு, 1970-ம் ஆண்டுக்குப் பின் பெறப்பட்ட கடன்களின் மொத்த பயன்பாட்டு விகிதம் 56 சதவிகிதமாயிருந்தது.

வெளிநாட்டு உதவிபற்றிய ஒரு சர்ச்சைக்கிடமானபிரச்சினையாதெனில், நாட்டுப் பொருளாதாரத்தின் மீதுள்ள வெளிநாட்டுக்

கடன் பளுவின் அளவாகும். இதற்கான ஓர் அளவுகோல் நாட்டின் கடன்தீர் விகிதமாகும் — அஃதாவது, வியாபாரச் சரக்குகளின் ஏற்றுமதிகளிலிருந்தும், சேவைகளிலிருந்தும் நாடு சம்பாதிக்கும் வருமானத்தின் ஒரு சதவிகிதமாக மூலதன மறு கொடுப்பனவுகளும், வட்டியுமாகும். சமீப வருடங்களில் இலங்கையின் கடன்தீர் விகிதம் 1979-ம் ஆண்டளவில் ஏறக்குறைய 15 சதவிகிதத்துக்கும், 1980-ம் ஆண்டில் 12 சதவிகிதத்துக்கும் குறைந்தது. இதனுடன் ஒப்பிடுகையில், 1970 களின் ஆரம்பத்தில் கடன் தீர்விகிதம் 25 சதவிகிதத்துக்கு மேலிருந்தது. இப்பிராந்தியத்தில் இலங்கையின் கடன்தீர் விகிதம் மற்றும் அநேக நாடுகளுடையதைவிடக் குறைவாக இருந்து வந்துள்ளது. மூன்றாம் உலக நாடுகளில் சில, 30 சதவிகிதத்திலிருந்து 40 சதவிகிதம்வரையான கடன் தீர் விகிதங்களைக் கொண்டிருந்தன. இதே சமயத்தில் மற்றும் நாடுகளின் கடன்தீர் விகிதம் 50 அல்லது 60 சதவிகிதமாக உயர்ந்திருந்தது.

கவனத்திற் கொள்ள வேண்டிய மற்றொரு காரணி என்னவென்றால், வெளிநாட்டு நிதிவளங்களை அதிக அளவில் நாடுவதால் நாட்டின் அபிவிருத்தி வேலைத்திட்டத்தில் ஏற்படக்கூடிய விளைவுகளாகும். இவ்வளவு பெருந்தொகையாக வெளிநாட்டு நிதி வளங்கள் கிடைப்பது சாத்தியமெனத் தோன்றியதால், 1977-ம் ஆண்டுக்குப் பின் அரசாங்கம் உயர்மட்டச் சுறுசுறுப்பு நிலைக்குப் பொருளாதாரத்தை உயர்த்தும் முயற்சியில் தனது வேலைத்திட்டத்தைத் திடச்சங்கற்பத்துடன் முன்னேற்றிச் செல்ல ஊக்கம் பெற்றது. இது முறையே எதிர்பார்க்கப்பட்டதை விட அதிக நிதி வளங்களுக்கான கோரிக்கையைத் தூண்டிவிட்டது. 1977-ம் ஆண்டின் பிற்பகுதியில் ஆரம்பிக்கப்பட்ட "கட்டுப்பாடற்ற பொருளாதாரம்" எனும் கொள்கை, நுகர்வு, முதலீடு ஆகிய இரண்டுக்குமான கோரிக்கையை ஊக்குவித்துள்ளது. குறிப்பாக, பொதுத்துறை முதலீட்டுத் திட்டங்கள் ஒவ்வொரு வருடமும் அதிகரித்த அளவில் பெருமளவு நிதிகளைத் தொடர்ந்து கோரிவந்துள்ளன. இதனால் ஏற்பட்ட ஒரு (24ம் பக்கம் பார்க்க)



இலங்கை நிலப்பரப்பு 6,355,000 ஹெக்டார்களாகும். இதில் 2.4 மில்லியன் ஹெக்டார் நிலப் பகுதி காடுகளாக இருக்கிறது. 2.4 மில்லியன் ஹெக்டார் விஸ்தீரணமான இவ்வனம் பகுதியில் அரசுக்குச் சொந்தமான வனப்பகுதியின் விஸ்தீரணம் 1.0 மில்லியன் ஹெக்டார்களாகும்.

வனப் பாதுகாப்பாளரின் 1979ம் ஆண்டுக்கான நிர்வாக அறிக்கை பின்வருமாறு கூறுகிறது:

நாட்டின் வனப்பகுதி கடந்த 20 வருட காலங்களில் வெகுவாகச் சுருங்கிக்கொண்டு வந்துள்ளது. சுமார் 45 சதவீதமாக இருந்த வனப்பகுதி 25 சதவீதமாகக் குறைந்துள்ளது. இதனால் பின்வரும் விளைவுகள் ஏற்படுகின்றன:

1. எரிபொருள் (விறகு) தட்டுப்பாடு. இதனால் நாட்டின் 90 சதவீதமான மக்கள் பாதிக்கப்படுகின்றனர்.

2. கூட்ட வேலைகளுக்கான மாங்களின் தட்டுப்பாடு. இத்தகைய மாங்களை அரசும் தனியார் நிறுவனங்களும் வெளிநாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்யும் நிலை ஏற்பட்டுள்ளது.

இந்தச் சரிவை மேலும் துரிதப்படுத்தும் மற்றொரு காரணியாக துரிதப்படுத்தப்பட்ட மகாவலித் திட்டத்தின் கீழ் எதிர்வரும் ஐந்து வருடங்களில் படிப்படியாக வெட்டி வீழ்த்தப்படும் தேக்கு மர வளங்களைக் குறிப்பிடலாம்.

அரிப்பாடாத மர இறக்குமதி 1980 — 21,323,981 கி. கிராம். பெறுமதி — 213,135,120 ரூபா.

ஏற்றுமதி 1980 — 31,675,460 கி. கிராம். பெறுமதி—129,533,357 ரூபா.

பிரவரி 78 — 'பொருளியல் நோக்கு' சஞ்சிகையில் வருடாந்த மாத்நிப்பு பின்வரும் வீதத்தில் 7 மில்லியன் கன அடி அளவில் ஆகும் எனச் சுட்டிக்காட்டப்பட்டது.

பொருளியல் நோக்கு, ஆகஸ்ட் 1981

கைத்தொழில் அபிவிருத்திச் சபையின் பொரோன் ரப்பர் மாத்திட்ட முகாமையாளராக இருக்கும் ஹோப் டொட் "இலங்கையின் அபிவிருத்தியில் வனங்களின் பங்கு" என்ற தலைப்பில் அமைந்த கருத்தரங்கில் சமர்ப்பித்த கட்டுரையிலிருந்து தெரிவு செய்யப்பட்ட பகுதிகள் இவையாகும். நாட்டிலுள்ள வனங்களிலிருந்து பயன்படுத்துவதற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்படாத மரங்கள் பற்றியும் அவற்றின் தொழில்துட்ப வளங்கள் பயன்பாடு என்பனபற்றியும் இக்கட்டுரையில் அவர் ஆராய்கிறார்.

	மில். க. அடி
ஓட்டுப் பலகைக்கு	2.8
தளபாடத்திற்கு	1.5
ரயில்வே ஸ்லீப்பர்களுக்கு	1.0
பொத்சார்ந்த	
கைத்தொழில்களுக்கு	1.0
தேயிலைப் பெட்டிகளுக்கு	0.5
தீப்பெட்டித் தொழிலுக்கு	0.5
	—
	7.1
	—

ரப்பர் மரம், தென்னை மரம் ஆகியவற்றின் பயன்பாடு

உலக நிலப்பரப்பு — 1 கோடி ஏக்கர்

இலங்கை — 550,000 ஏக்கர். இலங்கையில் ஏறக்குறைய 550,000 ஏக்கர் நிலப்பரப்பில் ரப்பர் பயிர்ச்செய்கை அமைந்துள்ளது. 25—30 வருடகாலச் சுழற்சியில் மேற்கொள்ளப்படும் மறுநடுகைத் திட்டத்தின்கீழ் தொடர்ச்சியாக வருடாந்தம் 15,000 தொடக்கம் 20,000 ஏக்கர்வரை மறுநடுகை செய்யப்படுகிறது. இவ்வாறு மறுநடுகை செய்யப்படும் நிலத்திலிருந்து சராசரி ஏக்கருக்கு 2000 க. அடி மாத்தைப் பெறலாம். போர்வுட் ஆக மாற்றப்படும் மரத்தின் மிக விரைமான பகுதி மட்டும் ஏக்கருக்கு 400—500 க. அடி அளவில் தேறும். ஆகவே மொத்த 20,000 ஏக்கர் மாநடுகை நிலத்தில் பெறப்படும் மாத்தின் அளவு (ஆகக் குறைந்தது) 4 கோடி க. அடிகளாகும். இத்தொகை வருடாந்தம் காடுகளில் இருந்து அறுவடை செய்யப்படும் மாங்களின் அளவைவிட அதிகமானதாகும்.

1967—68-ம் ஆண்டளவில் — அப்போது சிரேஷ்ட உதவி வனப் பாதுகாப்பாளராக இருந்த திஸ்ஸ வீரசிங்க அவர்களும், அவரின் கீழ்ப்பணிபாற்றிய ஊழியர்களும் வன திணைக்கள ஆய்வுகூடங்களில்

செய்த ஆராய்ச்சிகளின் பயனாகவே ஹேலி என அழைக்கப்படும் இவ்வகை ரப்பர் மாங்களைப் பயன்படுத்திக்கொள்வது சாத்தியமாயிற்று. இக்கட்டுரையின் ஆசிரியர் தேசிய சிறுகைத்தொழில் கூட்டுத்தாபனத்தின் பொதுமுகாமையாளராக இருந்த காலத்தில் வனபரிபாலன திணைக்களத்துடன் ஒன்றிணைந்து, இவ்வகை மரம்பற்றிய முன்னொடித் திட்டத்தையும் அறுவடை, பரிகாரம், பதப்படுத்தல், தெரிவு செய்தல் சம்பந்தமான நடவடிக்கைகளையும் மேற்கொண்டார். ஹேலி மரத்தின் பிரதான தொல்லை எதுவெனில், அது பங்கு என்பவற்றால் வெகு சீக்கிரம் பாதிக்கப்படுவதாகும். எனவே இவை பயன்படுத்தப்படுவதற்கு முன் பரிகாரம் செய்யப்பட்டு பதப்படுத்தப்படல் வேண்டும்.

பூச்சிகளுள்ள ஜந்துக்களைப் பாதிக்கும் பொரோன் உப்புக் கலவையைக் கொண்டு மாங்கள் பரிகாரம் செய்யப்படுகின்றன. இந்த உப்பு மனிதர்களுக்கு ஆபத்தை விளைவிப்பதில்லை. இக்கலவையை உட்செலுத்துதல், நிலப்படுத்துதல் (தங்கு நிற்கச் செய்தல்) என்பன சர்வதேசத் தரத்திற்கமைவாகப் செய்யப்படுகின்றன. இது பூச்சிகள், ஜந்துக்கள் முதலியவற்றால் மரம் பாதிக்கப்படாமல் பாதுகாக்கிறது. உலர்ந்த மரக்கறையான்களையும் இந்த உப்பு அழிக்கிறது.

இத்திட்டம் இலங்கைப் பல்கலைக்கழகத்தின் போர்தனை, கொழும்பு பெளதிக விஞ்ஞான பீடங்களுடைய உதவியுடன் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டது. போர்தசிரியர்கள் துரைராஜா, மில்டன் அமாதாங்க ஆகியோர் செய்த பகுப்பாய்வுபற்றி விசேஷமாகக் குறிப்பிட வேண்டியது அவசியம் இப்பகுப்பாய்வுகளே தற்போது இவ்வகை மரம் தொடர்பாகத்

தீவிரமாகச் செய்யப்படுகின்ற பரிசோதனை முயற்சிகளுக்கு முன்னோடியாகும். இவ்வகை மரம் இடைநிலை இழைகளை உடையது. மெல்லிய பழுப்புநிறமானது. மனதுக்கு இசைவான அமைப்பும் ஓரளவு ஒழுங்குமுறையற்றதுமாகும். அதனைக் கையாளுவது மிக இலகு. அல்லது கலபம். உருவமைப்புகள் செய்வதற்கும் வாடிவமைப்பதற்கும் இலகுவானது. வர்ணம், மெருகு ஆகியவற்றை ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடியது. இவ்வகை மரங்கள் வாயு அல்லது சூளை முறையால் பதப்படுத்தப்படுவதோடு, அதன் சுரப்பதன் தன்மை விற்பனைக்கு முன்னரே உறுதிசெய்யப்பட்டுவிடுகிறது.

1972-ல் தேசிய சிறுகைத் தொழில் கூட்டுத்தாபனத்திலிருந்து இந்தச் செயல் திட்டம் அரசாங்க சபையாகிய இலங்கை கைத்தொழில் அபிவிருத்திச் சபைக்கு மாற்றப்பட்டது. இச்சபையானது கொழும்பிலிருந்து இரத்தினபுரிக்குச் செல்லும் வழியில் சுமார் 30-வது மைலில் கந்தன, ஹொரன என்னும் இடத்தில் முன்னோடி வர்த்தக நிலையத்தை நிறுவி உள்ளது. ஹொரனயில் நிறுவப்பட்டுள்ள இந்த நிலையம் அடிப்படை நிலையமாகும். சுத்திகரிப்பு, விஸ்தரிப்பு தொடர்பான திட்டங்களை அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொண்டுள்ளது. இந்நிலையத்தின் உற்பத்தி கொள்ளளவை மாதாந்தம் 10,000 க. அடி அரியப்பட்ட மாங்களாக அதிகரித்து இரண்டு முறைமாற்று வேலைத்திட்டத்தின் கீழ் பதப்படுத்துவதற்கும், சுத்திகரிப்பதற்குமான வசதிகள் செய்யப்படவுள்ளன. ஐந்து வருட காலத்தில் ஒரு லட்சம் க. அடி பதப்படுத்தப்பட்ட ஹேவீ மரத்தை நாட்டுக்கு வழங்க முடியும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

1981 ஜனவரியில் ஐ. அமெரிக்க கமத்தொழில் இலாகா வனப்பொருள் உற்பத்தி ஆய்வகத்தின் உதவியுடன் சூரிய வெப்பத்தினால் பதப்படுத்தி உலர்த்தக்கூடிய இயந்திரமொன்று நிர்மாணிக்கப்பட்டது. இது 1000 அகல அடி மரத்தைக் கொள்ளக்கூடியதாகும். ஆரம்பப் பெறுபேறுகள் திருப்திகரமாக அமைந்துள்ளன. அக்காலகட்டத்தில் நடைமுறைப்படுத்தப்பட்ட மின்வெட்டு காரணமாகவும் இக்குறிப்பிட்ட பகுதியில் மின்

வோல்டேஜ் அடிக்கடி வீழ்ச்சியடைவது காரணமாகவும் இதன் சிறப்பான நடவடிக்கைகள் பெரிதும் பாதிப்படைந்தன. இதற்கு முன் சுமார் 300 க. அடி ஓர் அங்குலத் தடிப்பான அரியப்பட்ட மரத்தை வர்த்தகப் பயன்பாடுகளுக்காக இத்திட்டம் விநியோகித்திருந்தது.

தென்னை மரம்

உலக நிலப்பரப்பு — 50 லட்சம் ஏக்கர்  
இலங்கை — 10 லட்சம் ஏக்கர்

எண்பது—நூறு வருட சுழற்சியில் சுமார் ஒரு லட்சம் தென்னை மரங்களை மறுநடுகை செய்ய வேண்டி. உள்ளதாகப் பெருந்தோட்ட அமைச்சு, தென்னைக் கைத்தொழில் அமைச்சு ஆகியவற்றின் புள்ளி விபரங்கள் சுட்டிக் காட்டுகின்றன. ஒவ்வொரு தென்னை மரமும் பயன்படுத்தக்கூடிய சுமார் 20 க. அடி மரத்தைத்தரும். வன, பரிபாலன திணைக்கள ஆய்வகத்தில் இம்மரத்தை அரிதல், பரிசுரித்தல், பதப்படுத்தல் ஆகியன சம்பந்தமாகச் செய்யப்பட்டு வந்த ஆராய்ச்சிகள், மட்டக்களப்பு மாவட்டத்தில் ஏற்பட்ட சூருவனி காரணமாகப் பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டன.

மிகக் குறைவாக மதிப்பீடு செய்யப்பட்டாலும்கூட ஒரு லட்சம் தென்னை மரங்களிலிருந்து சுமார் இரண்டு லட்சம் கன அடி மரத்தைப் பெறலாம். எட்டு லட்சம் க. அடி அரியப்பட்ட மரத்திலிருந்து ஆகக் குறைந்தது 40 லீதமான பயன்படுத்தக்கூடிய பதப்படுத்தப்பட்ட மரத்தைப் பெறுவதாகக் கணிக்கப்பட்டது. இது மரத் தளபாடங்களுக்கும் கட்டடத் தேவைகளுக்கும் பயன்படும்.

இறுதியாக எனது வேண்டுகோள் என்னவெனில், மலாயா வன பரிபாலன திணைக்களத்தினால் வெளியிடப்படும் சஞ்சிகை வெளியீட்டைப் போன்று எமது வன பரிபாலன திணைக்களமும் இம்மரங்கள் சம்பந்தமான தகவல்கள், வர்த்தகப் பயன்பாடுபற்றிய விஷயங்களை வெளியிட வேண்டும். இது மரத்தைப் பல்வேறு தேவைகளுக்கும் பயன்படுத்தும் எல்லாத் துறைகளையும் சேர்ந்தவர்களுக்காக அமையும்.

(22ம் பக்கத் தொடர்ச்சி)

வினாவு யாதெனில், நிதி சார் குறிக்கோள்களில் நலன்கள் ஒன்றோடொன்று மோதிக்கொண்டதாகும்.

ஒரு பக்கத்தில், பொருளாதாரத்தில் வளர்ந்துவந்த இந்தக் கோரிக்கையுடன், சிறப்பாக, சமப்படுத்திய பாதிடுகள் அல்லது உபரிப் பாதிடுகளைக் கொண்டுவந்து நிதிசார் உறுதிப்பாட்டை அதிக அளவில் ஏற்படுத்த வேண்டிய அவசியம் இருந்து வந்தது; இதே வேளையில், மறுபக்கத்தில், முதலீட்டுத் திட்டங்கள் உத்வேகம் பெற்றதுடன், மேலும் மேலும் அதிக நிதிகளைச் செலவிட வேண்டிய தேவை ஏற்பட்டது. பாதிட்டில் (வரவு — செலவுத் திட்டம்) தாங்கள் முன்னர் கோரிப் பெற்ற நிதிகளுடன் தங்களுடைய திட்டங்களை மேல்நடத்திச் செல்ல முடியாதிருப்பதை அரசாங்கத் திணைக்களங்களும், அமைச்சுகளும் கிரமமாகக் கண்டுவந்தன. ஆதலால் குறைநிரப்பு மதிப்பீடுகளைச் சமர்ப்பிக்கும் வழக்கத்தை அவைகைக்கொண்டன. இது ஓரளவுக்கு நிதி சார் ஒழுங்கீனத்தை ஏற்படுத்தியதுடன், அரசாங்கச் செலவினங்கள் கணிசமான அளவில் அதிகரிப்பதற்கும் வழிகோலின. இந்நிலைமை 1980-ம் ஆண்டில் பொருளாதாரத்தின் மீது சகிக்க முடியாத பாரமான நெருக்குதல்கள் ஏற்படுவதற்கு அடிகோலியது. இதன் விளைவாக 1980-ம் ஆண்டளவில் பல முனைகளில் உக்கிரமான நிர்ப்பந்தங்கள் தோன்றி, பண வருமானம் பாய்வுகளையும் மொத்த வழங்கலையும் பொருளியல் முறைப்படி நிர்வகிப்பதன்மீதும், பொது விலை மட்டங்கள்மீதும், அத்துடன் நாணய மாற்றுலீதம் வெளிநாட்டுச் சேமிப்புகளின் நிலை ஆகியவற்றின் மீதும் கடுமையான நெருக்குதல்களை உண்டாக்கின. குறிப்பாக, 1980-ம் ஆண்டின் போது பணச் சந்தையில் தோன்றிய நிலைமைகள், உள்நாட்டுச் சந்தையில் அரசாங்கம் எதிர்பார்த்த கடன் வாங்கும் திட்டத்தில் பற்றாக்குறை ஏற்படுவதற்குத் தூண்டிவிட்டன.

பொருளியல் நோக்கு, ஆகஸ்ட் 1981

# வலுப் பிரச்சினையின் மாயத் தோற்றங்கள்

—மஹ்பூப் உல் ஹக்

புதிய சர்வதேச பொருளாதார ஒழுங்கமைப்புத் தொடர்பாக உலகளாவிய ஒப்பந்தங்களை ஒழுங்கமைப்பதற்கான முயற்சிகள் குறிப்பிடத்தக்க விளைவுகள் ஏதுமின்றி இவ்வாண்டிலும் தொடர்ந்துள்ளன. இவ்வொப்பந்தம் தொடர்பாக வடக்கு, தெற்கு அணுகுமுறைகளுக்கிடையே இன்னும் தெளிவானதும், அடிப்படையானதுமான வேறுபாடுகள் உள்ளன. தப்பிப்பிராயம் நிலவுகின்ற ஒரு பிரதான துறையாக வலு விளங்குகின்றது. இந்த முட்டுக்கட்டை சஞ்சலத்துக்குரிய ஒரு காரணம் அல்ல; ஆனால், இது கருத்துப் பிரதிபலிப்புக்கான ஒரு அழைப்பாகும் என, உலக வங்கியின் கொள்கைத் திட்டமிடல் பணிப்பாளரும், “வறுமைத் திரை” நூலாசிரியரும், அபிவிருத்தியின் பல்வேறு அம்சங்கள் குறித்த கட்டுரையாளருமான மஹ்பூப் உல் ஹக் “வெளிநாட்டு விவகாரங்கள்” எனும் அமெரிக்க சஞ்சிகைக்கு “எதிர்காலத்தை ஒப்பந்தம் செய்தல்” என்ற தலைப்பில் எழுதிய ஒரு கட்டுரையில் குறிப்பிடுகின்றார். இக்கட்டுரையில் வலு உட்பட உலக நாணய நிலைமை, சர்வதேச மூலவள அசைவு, உலக உணவு முறை போன்ற சில பிரதான பிரச்சினைகளை ஹக் நுணுக்கமாக ஆராய்கின்றார். இங்கு, வலுப் பிரச்சினை தொடர்பான அவரது நுண்ணாய்வு மறுபிரகாரம் செய்யப்படுகிறது.

கடந்த சில வருட காலத் தவறுகள், அனுபவங்கள் என்பவற்றிலிருந்து வடக்கத்திய செல்வந்த நாடுகளும், தெற்கத்திய நாடுகளும் சில பாடங்களைக் கற்றுள்ளன என நம்பலாம். காலாவதியாகியுள்ள உலகளாவிய ஒப்பந்தங்களைப் பரீட்சிக்கின்ற புதிய முயற்சியின்போது இவை கவனத்தில் எடுக்கப்படுதல் வேண்டும். வலு, உணவு, நாணய முறை, மூலவளப் பரிமாற்றம், வர்த்தகம், பொருளாதார அபிவிருத்தி, தொழில்நுட்பம், பல்தேசியக் கூட்டுத்தாபனங்கள், சர்வதேச நிறுவனங்கள் போன்ற சில துறைகளின் பழைய உலகளாவிய ஒழுங்கமைப்பு அத்திவாரத்தை ஆராய்வதன் மூலம் ஒரு புதிய அணுகுமுறையைக் காணலாம். ஏற்கனவே தீர்மானிக்கப்பட்ட முன்மொழிவுகளுடன் ஆரம்பிப்பதனை விடவும், இந்நுண்ணாய்வு, இறுதித் தீர்வுக்கு இட்டுச் செல்லக்கூடியதாக இருந்தல் வேண்டும் என்பதே இதன் அடிப்படை

யாக அமைதல் வேண்டும். ஒவ்வொரு விடயத்திலும் நான்கு திடமான கேள்விகள் எழுப்பப்படல் வேண்டும்.

- பழைய அமைப்பு அமைந்திருந்த அத்திவாரங்கள் யாவை?
- இவ்வத்திவாரங்கள் இன்னும் செல்லுபடியானவையா?
- அல்லாவிடில், இவற்றுக்குப் பதிலாக இடம்பெற வேண்டிய அத்திவாரங்கள் யாவை?
- புதிய சர்வதேச ஒழுங்கமைப்பு எல்லாச் சாரார்களினதும் சட்டரீதியான நலன்களை நிறைவு செய்யுமா?

வலுப் பிரச்சினை கட்டாயமாக தெளிவு படுத்தப்பட வேண்டியதாகும். துணை அம்சங்கள், அயற் பிரச்சினைகள் என்பவற்றில் அது சிக்கியிருப்பதனால், இதுவரையிலும் இப்பிரச்சினை தொடர்பாக நியாயமாகக் கலந்துரையாடல்

இடம்பெறவில்லை. ஒன்றில் ஒபெக் நிறுவனம் குற்றவாளி என உணரவைக்கப்பட்டுள்ளது; (அதன் ஒத்துழைப்பினைப் பெறுவதற்குரிய ஒரு திறமையான நுட்பம் என இதனைக் கருத முடியாது) அல்லது இச்சூழலை உருவாக்குகின்ற வரலாற்று ரீதியான, நீண்ட காலச் சக்திகள் யாவை என்பதுபற்றி ஒரு தெளிவான கருத்தில்லாமல் கைத்தொழில் மய நாடுகளும், வளர்முக நாடுகளும் ஒரு புதிய வலுச் சூழலுக்குத் தம்மை மாற்றி அமைத்துக்கொள்ளுமாறு கேட்கப்பட்டுள்ளன.

உலகம் அடைந்துகொண்டிருக்கின்ற பல அமைப்பு ரீதியான மாற்றங்களுள் ஒன்றாக அது நோக்கப்பட்டு, பெருமளவுக்கு அத்தியாவசியமானதாய் உள்ள தேசிய, சர்வதேசிய ஒழுங்கமைப்பினை மீளமைக்கின்ற கட்டமைப்பிற்குள் வைக்கப்படுவதன் மூலம் மாத்திரமே வலுப் பிரச்சினையை உரிய நோக்கில் அவதானிக்க முடியும். உலக சுற்றுடலைப் பாதுகாப்பதற்குரிய கவனம், முழுமையான வறுமையை ஒழித்தல், தெற்கில் புதிய சுய தங்கியிருப்பு, அபிவிருத்தி முறைகளையும், வடக்கில் புதிய பெறுமானங்களையும் விருத்தி செய்தல், ஏற்படவுள்ள சர்வதேச நாணயப் பிரச்சினையைக் கட்டுப்படுத்தல், ஒரு புதிய சர்வதேசப் பொருளாதார ஒழுங்கமைப்பினை நிறுவுதல் என்பவற்றை உட்கொண்ட ஒரு பாரிய மாற்றத்தை உலகு ஏற்கனவே எதிர்நோக்கிக் கொண்டிருக்கும்போதே வலுப் பிரச்சினை தோன்றியது. எல்லா நாடுகளுக்கும் இடையிலான அத்தியாவசிய தங்கியிருப்பு, பலவீனம் என்பவற்றை விளக்குவதன்மூலம் வலுப் பிரச்சினை, இவற்றின் ஏனைய நிலை மாறுதல்கள் தொடர்பான உலகளாவிய கருதுகோளைப் பெருமளவுக்குக் கூர்மைப்படுத்தி உள்ளது. இவ்விரிவான நோக்கிற்குள் ஏனைய இணைந்த பிரச்சினைகளுடன் வலுப் பிரச்சினையைத் தொடர்புபடுத்தி வைத்திருக்கும் வரையில், நிலை மாற்றத்தின் ஒரு இழுவிசையாக இது உதவலாம்.

வலுப் பிரச்சினை (வலுவின் அதி கரித்து வருகின்ற மெய்ச் செலவு) உலகப் பொருளாதாரப் பிரச் சினைக்குத் தூண்டுகோளாக இருந் துள்ளது என ஒரு பரவலான நம் பிக்கை உண்டு. ஒரு வகையில் இது சம்பவத் தொடர்களை மாற்றி விடுகின்றது. வலுவில் அதிகரித்து வருகின்ற மெய்ச் செலவு, மிகைச்

கான காரணி அல்ல. சென்ற சில தசாப்தங்களாக இடம்பெற்று வந்த விரைவான எண்ணெய் துக்ஷ விகிதாசாரம், புதிதுபடுத்த இயலாத மூலவளங்களின் விரை வான குறைபாட்டுக்கு இட்டுச் சென்றுள்ளது. நீண்ட காலமாக சர்வதேச எண்ணெய்க் கம்பெனி கள், செயற்கையாக எண்ணெய் விலையைக் குறைவாக வைத்திருந் தமைபினாலேயே இது இடம்பெற் றுள்ளது. இதற்கு முரணாக, செயற்கையான எண்ணெய் விலைக் குறைப்பு ஓர் ஒழுங்குபடுத்தப் படாத எண்ணெய்ப் பசிக்கு இட் டிச் சென்று பிரச்சினையைத் தோற்றுவித்துள்ளது.

ஒபெக் நிறுவனத்தின் கூட்டுத் தனிப்புரிமை முயற்சியின் ஊடாக எண்ணெய் விலைகள் செயற்கை யாக உயர்வாக வைக்கப்பட்டிருப் பதாகவும், ஒபெக் நிறுவனத்தை நிலைகொள் செய்வின் விலைகள் வீழ்ச்சி அடையும் எனவும் பரவ லாக நம்பப்படுகின்றது. எண் ணெய்யின் தற்போதைய விலை பெரும்பாலும் கேள்வி, நிரம்பல் சக்திகளினாலும், மாற்றிகளின் விலையினாலும் தீர்மானிக்கப்படு கின்றன. மிகைநிரம்பலைக் கட்டுப் படுத்தும் வகையில் ஐ. அ. கோதுமை உற்பத்தியைக் குறைப் பதற்குத் தீர்மானம் எடுப்பதனைப் போன்றே, ஒபெக் அங்கத்தவர் களும், பொதுவாகத் தமது தேசிய கொள்கைகளுக்கு — கூட்டாக வன்றி — ஏற்பவே உற்பத்தி தொடர்பான தீர்மானங்களை மேற் கொள்கின்றனர் என்பதனைக் கருத் திற்கொள்ளுதல் வேண்டும்.

உண்மையில் பல ஒபெக் அங்கத் தவர்கள் தமது சொந்த வரு மானத்துக்குத் தேவையான அளவை விடவும் கூடுதலாக (சர்வ தேச நிலைமையைக் கருத்திற் கொண்டு) உற்பத்தி செய்கின்ற னர். இன்று ஒபெக் நிறுவனம் இயக்கத்தில் இல்லாவிடில் எண்

ணெய் விலைகள் பழைய நிலையில் இருந்திருக்கலாம் அல்லது அதி கரித்து இருக்கலாம்; ஏனெனில் எண்ணெய் உற்பத்தி, ஏற்றுமதி நாடுகள் தமக்கு உடனடியாகத் தேவைப்படாத நிதி மிகைகளைத் தவிர்க்கத் தீர்மானித்து, அதற்குப் பதிலாகத் தமது குறைந்துவரு கின்ற எண்ணெய் வளத்தை நிலத் தில் வைத்து அதன் மெய்ப் பெறு மானத்தைப் பாதுகாக்க முயற்சிக் கலாம்.

மேலும், தற்போது எண் ணெய்யை விடவும் மலிவான, எண்ணெய்க்குரிய பிரதியீட்டுப் பொருள் கணனுக்கு எட்டிய தொலைவில் இல்லை. பதிலீட்டு மூலவளங்களைக் கண்டறிவதற்குச் செலவுமிக்க, நீண்டகால முதலீடு களை மேற்கொண்டுள்ள எண்ணெய் இறக்குமதி நாடுகள் உயர் எண் ணெய் விலையில் கூடிய சிரத்தை கொண்டிருப்பது மாத்திரம், மாற் றிகளின் மீதான இம்முதலீடுகளை நியாயப்படுத்துகின்றது. எதிர் காலத்தில் வலு விலையைத் தீர் மானிக்கின்ற காரணி கேள்வி வழி யாக ஏற்படும்; பாதுகாப்புக் கொள்கைகள் கைக்கொள்ளப்படு கின்ற அளவிற்கே இது அமை யும்.

ஒபெக் நாடுகள் அதிக செல்வம் படைத்தவை எனவும், அவை தம் மால் பாங்கு முடியாத பாரிய நிதி மிகைகளை உருவாக்கி இருப்ப தாகவும், இது உலகப் பொருளா தாரத்தில் குறிப்பிடத்தக்க தாக்கத்தினை ஏற்படுத்தி உள்ளது என வும், வளர்முக நாடுகளின் எண் ணெய் இறக்குமதிச் செலவினை நிதிப்படுத்தும் பொறுப்பு இந்நாடு களுடையதாக இருந்த போதிலும் அவை போதிய நிதி உதவி அளிப்பதில்லை எனவும் பரவலான ஒரு நம்பிக்கை நிலவுகின்றது. இத்தகைய அம்சங்கள் எத் தகைய ஆக்கபூர்வமான விளைவு களுக்கும் இட்டுச் செல்லாது, ஒபெக் நாடுகளை அவற்றின் பாது காப்பு நடவடிக்கைகளுக்கு வைக்க முயற்சிக்கின்றன எனலாம்.

முதலில் அநேகமான ஒபெக் நாடுகள் செல்வம் படைத்தவை அல்ல. அவை திரவத்தனமை படைத்தனவாக இருந்தபோதி லும், செல்வம் படைத்தவையல்ல. திரவத்தன்மை, செல்வம் ஆகிய இரு வார்த்தைகளும் இன்று தவ

றாகப் புரியப்பட்டுள்ளன. மூல்தன மிகை மிக்க நாடுகளான சலுதி அரேபியா, குவைத், ஐக்கிய அரபு அமீர் இராச்சியங்கள், கடார், லிபியா, ஈராக் எனபன உட்பட்ட, பதின்மூன்று ஒபெக் அங்கத்தவர் களும் 1978-ல் 1000 டொலர்களுக் கும் குறைந்த தலா வருமானத் தைப் பெற்றிருந்தன. இவை தவிர பெரும்பாலான ஒபெக் நாடுகள், குறைந்த தொழில் துட்டம், ஆராய்ச்சி, எண்ணெய்த் துறைக்கு வெளியில் சிறிது பன்முகப்படுத்தப் பட்ட அபிவிருத்தி என்பவற் றுடன் கூடிய குறைவிருத்தி நாடு களாக இருப்பதுடன், ஒரு தனி மூலவளப் பொருளாதாரப் பிரச் சினைகளையும் கொண்டுள்ளன. ஒபெக் நாடுகள் சடுதியாக நிதித் திரவத்தன்மையைப் பெற்றுள்ள போதிலும் அவை இன்னும் தமது செல்வத்தை நீடித்து நிலவக்கூடிய மெய்ச் செல்வமூலவளங்களாக மாற்றவேண்டி உள்ளன.

அடுத்து, ஒபெக் நிதி மிகை களைத் தோற்றுவிப்பதில்லை; வலுப் பசி கொண்ட கைத்தொழில்மய நாடுகளே இதனைச் செய்கின்றன. கைத்தொழில்மய நாடுகளினால் இம்மிகைகள் விரும்பப்படுகின்றன. தற்போதைய மிகைகளைத் தவிர்ப் பதற்கு ஒபெக் மேலும் உற்பத் தியைக் குறைத்தால், உலகப் பொருளாதாரம் தீவிர மந்த நிலையை அனுபவிக்கும். ஒபெக் நாடுகளுக்கு இம்மிகைகளின் பொருளாதாரக் கருத்துக்கள் தெளிவாக இல்லை; இந்நிதி மிகை களின் மெய்ப் பெறுமதியைவிட வும், நிலத்தில் இருக்கும் எண் ணெய்யின் பெறுமதி காலகதியில் அதிகரிக்குமா என்ற கேள்வி உள் ளது. இதற்கு மேலாக நாம் ரூபகமூட்ட வேண்டிய இன்னொரு அம்சம் உண்டு. அதாவது, இம் மிகைகளைப் பொறுத்தமான அடிப் படையுடன் குறைபாடுள்ள நாடு களைச் சென்றடையக்கூடிய வகை யில் மீள் சுழற்சிப்படுத்தக்கூடிய ஒரு ஊடகத்தை அல்லது போதிய சந்தைப் பொறிமுறைகளை சர்வ தேச நாணய அமைப்பு இன்னும் கண்டறியாது இருப்பதினாலேயே இம்மிகைகள் ஒரு பிரச்சினையாக உள்ளன. இது எண்ணெய் விலைக் கொள்கைகளிலன்றி, நாணய அமைப்பிலேயே மாற்றத்தை வேண்டி நிற்கின்றது.

இறுதியாக, மூலதன — மிகை படைத்த ஒபெக் நாடுகள், 1974—79 காலப் பகுதியில் தமது மொத்த தேசிய உற்பத்தியில் 4 சதவீதத்தை ஏற்கனவே சலுகை உதவியாக அளித்துள்ளன; கைத் தொழில்மய நாடுகளுடன் ஒப்பிடுமிடத்து இதில் அவற்றின் பங்கு 0.35 சதவீதமாகும்; வேறு வார்த்தைகளிற் கூறின், இந்நாடுகளின் தலாவருமானம், வளர்ச்சியடைந்த நாடுகளின் தலா வருமானத்திலும் அரைவாசிக்கும் குறைவாக இருந்த போதிலும் இவ்வுதவித் தொகை வளர்ச்சிகண்ட நாடுகளைவிடவும் பன்னிரண்டு மடங்கு அதிகமாகும். தற்போதைய வருமானத்தில் இருந்ததன்றி, எண்ணெய் நிதியிலிருந்தே — குறைவு அடையக்கூடிய ஒரு மூலதனச் சொத்து — ஒபெக் உதவி கொடுக்கப்படுகின்றது என்பதனை உணரும்போது உண்மையில் இது குறிப்பிடத்தக்க ஒன்றாகும். தனது மூலதனத்தை வற்றச் செய்து உதவி அளிக்கின்ற நாடுகள் உலகில் இருத்தல் அரிதாகும். ஒபெக் உதவித் தொகைகள் உச்சமானது எனவோ அல்லது ஒபெக்கிற்கும், மூன்றாம் உலகிற்கும் இடையே மேலும் சமூக ஒத்துழைப்பு மார்க்கங்களைத் தடைப்படுத்துவதோ இக் கருத்தின் நோக்கம் அன்று; ஆனால், இவ்விடயம் தொடர்பான சில வாய்ப்புக்களை நன்னிலைப்படுத்தவே இதன் நோக்கமாகும்.

கருங்கக் கூறின் உலகளாவிய வலு முறையின் பழைய அத்திவாரங்கள் இன்று தகர்ந்துள்ளன; நிறுவப்படாத புனைவுகள், தேவையற்ற பிரச்சினைகள் என்பவற்றின் இருண்ட நிழல்களுக்கு அடியில் புதிய அத்திவாரங்களை நிர்மாணிக்க முடியாது. இத்தகைய ஒரு சூழலுக்குள் மாத்திரமே உலகளாவிய ஒப்பந்தங்களும் உரிய பிரதான துறைகளை அடையாளம் காணலாம்.

எதிர்காலத்தில் எண்ணெய் விலைகள் எவ்வாறு தீர்மானிக்கப்படும் என்பது முதலாவதாகும். சர்வதேச எண்ணெய்ச் சந்தையில் ஆதிக்கம் செலுத்துகின்ற பலம் மிக்க சில எண்ணெய்ச் கூட்டுத் தாபனங்களிலுலோ அல்லது ஒபெக் நிறுவனத்தின் ஒருதலைப்பட்ச நடவடிக்கைகளிலுலோ இது தீர்மானிக்கப்படமாட்டாது என்பது தெளிவாகும்.

ஒபெக்கின் தேசிய உற்பத்திக் கொள்கைகள், உலகளாவிய வளப் பாதுகாப்புக் கொள்கைகள் — குறிப்பாக கைத்தொழில்மய நாடுகளில் — எண்ணெய் உற்பத்தி, விஸ்தரிப்பு, ஒபெக் அல்லாத நாடுகளின் வலு மாற்றீடுகள் என்பன மீதான முதலீடு, எண்ணெய்ப் பிரதியீடுகளின் எதிர்கால விலைகள், உலகப் பொருளாதார வளர்ச்சி வீதம் போன்ற ஒரு தொகுதித் தீர்மானங்கள், காரணிகள் என்பவற்றினாலேயே அவை தீர்மானிக்கப்படும். இவற்றுள் சிலவற்றின் முழுத் தாக்கம் உணரப்படும் வரையிலும், சர்வதேச சமூகம் ஒரு நிலைமையும் காலக் கட்டத்துக்கு உட்படும்.

1980 களில் எண்ணெய் விலைகளில் ஒரு மெய் அதிகரிப்பு (ஒரு வருடத்தில் மூன்றிலிருந்து நான்கு சதவீதம்) ஏற்படும் என தற்போதைய பெரும்பாலான முற்கூற்றுக்கள் சுட்டிக் காட்டுகின்றன. இத்தகைய ஒரு அதிகரிப்பு சமூகியாக அன்றி படிப்படியாகவும், முன்னர் அறியக்கூடிய வகையிலும் ஏற்பட்டால் எல்லா நாடுகளும் இதனால் லாபம் அடையலாம். எதிர்கால எண்ணெய் விலைகள் தொடர்பாக, எண்ணெய் இறக்குமதி நாடுகள் ஒப்பந்தம் செய்ய விரும்புகின்ற அதேவேளை, கைத் தொழில் நாடுகளின் பாதுகாப்புக் கொள்கைகள், தமது நிதி மிகைகளின் மெய்ப் பெறுமானம் பாதுகாப்பு, எண்ணெய்க்குப் பிற்பட்ட கட்டத்திற்குத் தமது பொருளாதாரத்தை நீண்டகால அபிவிருத்திக்குத் தயார்படுத்தும் வகையில் எண்ணெய் வருமானத்தை மாற்றுவதற்குரிய உதவி என்பன தொடர்பாக தெளிவான விளக்கங்கள் இன்றி ஒபெக் நாடுகள் இத்தகைய ஒரு ஒப்பந்தத்தைச் செய்துகொள்ளத் தயங்கும். ஏற்கனவே விவாதிக்கப்பட்டது போன்று, ஒரு தொகுதியான கொள்கைத் தீர்மானங்கள் சந்தையைச் செல்வாக்குப்படுத்துவதனால் ஒபெக் மாத்திரம் எண்ணெய் விலையை 'பலவந்தமாகச்' சுமத்தவோ அல்லது உறுதிப்படுத்தவோ முடியாது என்பதனையும் அங்கீகரித்தல் வேண்டும். அதன் நோக்கம் கட்டுப்பாட்டின் கீழ் உள்ள விவகாரங்கள் தொடர்பாக மாத்திரமே ஒபெக் இணக்கப்பாட்டினை அடையலாம்.

இரண்டாவதாக, 1980-க்களில் வலுப் பாதுகாப்புக் கொள்கைகள் சரிக்கட்டும் நடவடிக்கையில் மிக முக்கியமான ஒரு பகுதியாக அமையலாம். மலிவான எண்ணெய், விரயம் மிக்க வலுப்பாவனையையும், பொருத்தமற்ற தொழில்நுட்பத் தெரிவினையும் ஊக்குவித்துள்ளது. சில சமூகங்களில் சில தீர்மானங்கள் உறைந்து கிடத்தல் சரிக்கட்டல் நடவடிக்கையில் உள்ள ஒரு பிரச்சினையாகும். உதாரணமாக, தனியார் வாகனங்கள், பெருந் தெருக்கள் மீதான வலியுறுத்தல், நகர்ப்புற வாழ்க்கை முறை, வலுச் செறிவு மிக்க கைத் தொழில்கள் என்பவற்றைக் குறிப்பிடலாம். எதிர்காலத்தில் இத்தீர்மானங்களை உறையவிடாமல் வைத்திருப்பதற்கு, குறிப்பாகக் கைத்தொழில்மய நாடுகளுக்குப் பாரிய அரசியல், பொருளாதாரத் துணிவு அவசியமாகும். வளர்முக நாடுகள், புதிய வலு நிலைமையின் கீழ் தமது எதிர்கால அபிவிருத்தி, நுகர்வு முறைகளை மீளாய்வு செய்யின், அவற்றிற்கும் இன்னும் பல தெரிவுகள் இருப்பதனைக் காணலாம். வலு விலைகள் உரிய நிலைக்கு அதிகரித்துச் செல்ல அனுமதிக்கப்பட்டால், எண்ணெய் இறக்குமதி நாடுகளில் சிக்கனத்தைக் கையாள்வதற்குப் போதிய இடமுண்டு. சில கைத்தொழில்மய நாடுகளில் ஏற்கனவே மட்டுப்படுத்தப்பட்ட அளவுக்கு பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள் செயல்படுகின்றன; ஆனால், மிக அடிப்படை அம்சமான நுகர்வு அமைப்பு, அபிவிருத்தி தொடர்பான சரிக்கட்டும் நடவடிக்கை சிறிய அளவுக்கே ஆரம்பித்துள்ளது.

மூன்றாவதாக உள்ளூர் வலுத் தயாரிப்பிற்குரிய பாரிய முதலீட்டினை நிதிப்படுத்துவதற்கு, எண்ணெய் இறக்குமதி செய்கின்ற வளர்முக நாடுகளுக்கு குறிப்பிடத்தக்களவு மூலவளங்கள் தேவைப்படுகின்றன. 1980—90 காலகட்டத்தில் இம்முதலீட்டுத் தேவைகள் வருடாந்தம் ஏறக்குறைய 8000 கோடி டொலர் (நடைமுறை டொலரில்) ஆக இருக்கும் என உலக வங்கி மதிப்பீடு செய்துள்ளது. அடுத்த வருகின்ற ஐந்து வருடங்களில் வருடாந்தம் 500 கோடி டொலர் வீதம் உதவி வழங்க (31ம் பக்கம் பார்க்க)

# குடிபெயர்ந்து மதுரையில் சென்று வாழும் தமிழர்கள்

## பிரச்சினைகளும் வருங்கால வாய்ப்புக்களும்

தேயிலைத் தோட்டங்களில் வேலைசெய்த பல தமிழர்கள் கடந்த காலங்களில் இலங்கையைவிட்டு இந்தியாவுக்குக் குடிபெயர்ந்து சென்றுள்ளார்கள். இவர்களைப் போன்று மதுரையை அண்டிய பிரதேசங்களுக்குக் குடிபெயர்ந்து சென்று வாழ்வோரின் நிலைமை தொடர்பான தகவல்களை இக்கட்டுரை விளக்குகிறது. இலங்கையிலிருந்தும், பர்மாவினிலிருந்தும் குடிபெயர்ந்து சென்றவர்கள் தொழிற்சாலைகளுக்குச் சென்று வேலை செய்பவர்கள், மற்றும் பல தொழில்களில் ஈடுபட்டுள்ளவர்கள் ஆகியோருக்கிடையே பொருத்தமான இடங்களில் ஒப்புநோக்கல் செய்யப்பட்டு இக்கட்டுரை வரையப்பட்டுள்ளது.

பெரும்பாலும் பத்திரிகைகளில் குறிப்பிடப்படுவதைப் போன்று அந்த அளவுக்கு மோசமான நிலையில் அவர்கள் வாழ்ந்துகொண்டிருக்கிறார்கள் என்று சொல்லிவிட முடியாது. அரசாங்கமும் மற்றும் முகவர் நிலையங்களும் குடியகல்வினை நடைமுறைப்படுத்துவதில் மட்டுமன்றி வேறு பல முக்கிய விஷயங்களிலும் ஈடுபட்டிருக்கின்றனர். துரதிர்ஷ்டசாலிகள் பலர் வீட்டு வசதிக் கொலனிகளைவிட்டு வெளியேறியுள்ளனர். அதிர்ஷ்டசாலிகள் அங்கேயே தங்கியிருக்கின்றனர்.

பிரித்தானிய பொருளாதார முறையின் துரித வளர்ச்சி காரணமாக 19-ம் நூற்றாண்டின் நடுப்பகுதியில் தோட்டங்களில் வேலைசெய்யக்கூடிய கூலியாட்களை கொண்டுவரவேண்டிய தேவை ஏற்பட்டது. கமத்தொழிலிலும் மீன்பிடித் தொழில் போன்ற ஏனைய தொழில்களிலும் ஈடுபட்டிருந்த சிங்களவர்கள் பொதுவாக புதிதாக ஆரம்பிக்கப்பட்ட தோட்டங்களில் வேலை செய்ய முன்வரவில்லை. இலங்கையிலும் இந்தியாவிலும் அப்போது காலனித்துவ ஆட்சியை நடத்திக்கொண்டிருந்த பிரித்தானியர் இந்தியாவில் இருந்து நன்கு கஷ்டப்பட்டு வேலை செய்வதில் பெயர் பெற்ற தமிழர்களை இவ்வேலைகளுக்காக அழைத்து வந்தார்கள். இவர்களின் எண்ணிக்கை வர்வர அதிகரித்து வந்தது. 1843 ல் 31,000 தமிழர்கள் இலங்கையில் குடியேறினர். 1844-ல் 71,000 பேரும் வந்தனர். 1964-ம் ஆண்டளவில் இந்திய வம்சாவளியினரான இத்தோட்டத் தொழிலாளர்களின் தொகை 975,000 ஆக இருந்ததாகக் கணிக்கப்பட்டது.

தோட்டங்கள் அமைந்திருந்த பிரதேசத்தில் வாழ்ந்த சிங்கள

சமூகத்தவருடன் இத்தமிழர்கள் ஒன்றிணைவது சாத்தியமாகவில்லை. அநேகமாக இப்படியான தோட்டங்கள் புவியியல் ரீதியாகவும் சமூக ரீதியாகவும் மிகப் பெரிய இடைவெளியைக் கொண்டிருந்தன. சமய, மொழி, கலாசார, பொருளாதார வேறுபாடுகளும் ஏனைய வித்தியாசங்களும் சிங்களவர்களிலிருந்து தமிழர்களை நன்கு வேறுபடுத்திக்காட்டின. இத்தோட்டங்களில் வேலை செய்த தமிழர்கள் இந்தியாவிலிருந்து தமது இனத்தவருடனேயே விவாகப் பந்தங்களையும் உறவுகளையும் கொண்டிருந்தனர். அன்றிருந்த காலனித்துவ ஆட்சி முறையின்படி அப்போதிருந்த பிரித்தானியரின் விருப்பத்திற்கமையவே இவர்கள் செயல்பட வேண்டியவர்களாக இருந்தனர். அதேவேளையில், தம்மைச் சூழ உள்ளவர்களின் விருப்பு வெறுப்புக்கு ஏற்ப இணங்க வேண்டியவர்களாகவும் இருந்தனர்.

இதேவேளையில் பல நூற்றாண்டுகளுக்கு முன்னர் இலங்கையில் வந்து குடியேறிய யாழ்ப்பாணத் தமிழர்களுடனும் இவர்களால் இணைய முடியவில்லை. யாழ்ப்ப

-யோல் டி வைப்

-கோல் டி பொக்

பாணத் தமிழர்கள் இலங்கையின் வடக்கு, கிழக்குப் பகுதிகளில் கமத்தொழில், வியாபாரம் ஆகியவற்றில் ஈடுபட்டிருந்ததோடு, அவர்களும் சிங்களவர்களைப் போலவே தோட்டங்களில் கூலியாட்களாக வேலை செய்வதில் ஆர்வம் காட்டவில்லை.

இலங்கை, இந்திய அரசாங்கங்கள் தமிழ் தோட்டத் தொழிலாளர்களின் பிரஜா உரிமைப் பிரச்சினைகளை நேரத்தானேயே இனங்கண்டுகொண்டன. 1931-ல் இவர்களுக்கும் ஏனையோருக்கும் இலங்கை அரசாங்கத்தால் வாக்குரிமை வழங்கப்பட்டதாயினும், அதன் பின்பு செய்யப்பட்ட பல மாற்றங்கள் காரணமாக இவர்களது நிலையில் மாறுதல் ஏற்பட்டது. 1948-49-ம் ஆண்டுகளில் பாராளுமன்றத்தில் கொண்டுவரப்பட்ட சட்டங்களால் இவர்களது வாக்குரிமை பறிக்கப்பட்டதுடன், காரிய சாத்தியமான ஏந்த விஷயத்திலும் ஈடுபட முடியாதபடி நாடற்றோராக ஆக்கப்பட்டனர்.

தோட்டத் தொழிலாளர்களின் பிரஜா உரிமைப் பிரச்சினைகள் 1964-ல் கைச்சாத்திடப்பட்ட சிறிமா — சாஸ்திரி ஒப்பந்தத்தின்மூலம் 'தீர்த்துவைக்கப்பட்டன.' அதன்படி அப்போதிருந்த இந்திய வம்சாவளித் தமிழர்களில் 525,000 பேரை இந்தியா திரும்பப் பெற்றுக்கொள்வதாகவும், 'நீர்த்து வைத்தது.' அதன்படி மேலும் 300,000 பேரை இலங்கை அரசாங்கம் நிரந்தரமாக ஏற்றுக் கொள்ளவும் ஒத்துக் கொள்ளப்பட்டது. 1964 ஒப்பந்தத்தின் கீழ் வராத 150,000 பேரின் விதியை 1974-ல் இடம்பெற்ற சிறிமா — காந்தி ஒப்பந்தம் இந்தியா மேலும் 75,000 பேரை ஏற்றுக்கொள்வதாகவும், மிகுதித் தொகையினரையும் இயற்கையாக அதிகரிப்போர் தொகையினரையும் இலங்கை ஏற்றுக்

பொருளியல் நோக்கு, ஆகஸ்ட் 1981

கொள்வதாகவும் ஒத்துக்கொள்ளப்பட்டது.

ஒப்பந்தத்தில் உள்ளபடி இவை திட்டவட்டமாக நடைபெறவில்லை. 1967-ல் நடைமுறைக்கு வந்த இலங்கை — இந்திய (நிறைவேற்று) ஒப்பந்தத்தின்படி அத்திகதியிலிருந்து 15 வருட காலத்திற்குள் இது படிப்படியாகச் செயல்படுத்தப்பட வேண்டும் என்று கூறப்பட்டது. 31-5-1978 ல் 227,000 பேரும் இயற்கையாக அதிகரித்த 61,000 பேரும் மட்டுமே இந்தியாவுக்குக் குடிபெயர்ந்து சென்றனர். 128,000 பேரும் இயற்கையாக அதிகரித்த 33,800 பேரும் இலங்கைப் பிரஜா உரிமையைப் பெற்றிருந்தனர். எதிர்பார்க்கப்பட்ட விதத்தில் அல்லாது நாட்டைவிட்டு அகல்வோரின் தொகை வரவர மந்தமாகியது. 1976-ல் 46,000 பேர் குடிபெயர்ந்து சென்றனர். 1978-ல் இது 29,000 ஆகவும் 1979-ல் 22,000 ஆகவும் வீழ்ச்சி அடைந்தது. (1968 தொடக்கம் 1979 வரை குடிபெயர்ந்து சென்றோரின் விபரங்களை அட்டவணை 1-ல் காணலாம்.)

இவ்வாறாக இத்தொகை வீழ்ச்சி அடைவதற்குப் பல காரணங்கள் உள்ளன. இப்படிப் பாரிய அளவில் தனிப்பட்டோரும் குடும்பங்களும் ஒரு நாட்டைவிட்டு இன்னொரு நாட்டுக்குச் செல்வது சூழ்நிலைகளுக்கு அமைய மிகக் கஷ்டமான காரியமாகும். அதே வேளையில், இந்திய வம்சாவளியினர் இலங்கையில் வாழ்ந்து தேசியநிலையில் வேர்விட்டுத் தம்மை ஸ்திராப்படுத்திக் கொண்ட காரணத்தால் இது மேலும் சிரமமான காரியமாகிறது. முதலில் குடிபெயர்ந்து சென்றவர்கள் தாம் அங்கு சென்றுபடும் இன்னல்களைப் பற்றித் தமது உறவினர்களுக்கும் நண்பர்களுக்கும் கடிதங்கள் மூலம் அறிவிக்கும் போது மேலும் குடிபெயர்ந்து செல்ல விரும்புவோரின் எண்ணிக்கை குறைகிறது. அத்தோடு குடியகல்வினால் தோட்டங்களில் உற்பத்தி வீழ்ச்சி அடைகிறது. தோட்டத் தொழில் அமைச்சின் செயலாளர் பிரட்மன் வீரக்கோன் குறிப்பிட்டதுபோல் தோட்டத் தொழிலாளர்கள் நாட்டை விட்டுச் சென்றதால் அரசாங்கத்

தோட்டங்களில் சுமார் 29,000 காலிஸ்தானங்கள் ஏற்பட்டன.

இவ்வாறான காலிஸ்தானங்கள் மலைநாட்டிலும், மலைநாட்டுக்கு அண்மிய பகுதிகளிலும் உள்ள தோட்டங்களிலும் ஏற்பட்டன. இங்கு தமிழ் தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கையே எப்போதும் அதிகமாக இருந்தது. மலைநாட்டில் 90—95 வீதமாகவும் அதற்கு அண்மிய பகுதிகளில் 60 சதவீதமாகவும் இவர்களது தொகை இருந்தது. 1978-ல் இலங்கையின் 53 சதவீதமான அந்நியச் செலாவணி தேயிலை ஏற்றுமதியிலேயே கிடைத்தது என்றும் வீரக்கோன் குறிப்பிட்டுள்ளார்.

இந்தியாவுக்கு அனுப்பி வைக்க வேண்டும் என்று கருதப்பட்ட பலரும் அநேகமாக இலங்கையிலேயே நிரந்தரமாகிவிட வேண்டும் என்று ஏற்கனவே எண்ணிக் கொண்டிருந்தவர்களாவர். 1948—49-ம் ஆண்டு பிரஜா உரிமைச் சட்டத்தின்படி 825,000 பேரின் சார்பில் 2,37,000 பேர் இலங்கைப் பிரஜா உரிமையைப் பெற்றுக் கொள்ள விண்ணப்பித்திருந்தனர். இதிலிருந்து பெரும்பான்மையோர் இலங்கையிலேயே வாழ்வதில் விருப்பம் உடையவர்களாக இருந்தனர் என்பது தெளிவாகிறது. 1928-ல் டொனமூர் கமிஷன் 40—50 சதவீதமான இந்தியத் தொழிலாளர்கள் இலங்கையில் நிரந்தரமாகத் தங்கிவிட்டார்கள் என்று கருதியது. 1938-ல் குடியகல்வு தொடர்பாக வெளியான ஜேக்சன் அறிக்கையில் இந்தத் தொகை 60 சதவீதமாகக் கணிக்கப்பட்டது. அண்மைக்

கால அறிக்கைகள் இது 80 சதவீதமாகும் எனக் கருதுகின்றன.

### மதிப்பீடு

இலங்கையில் இருந்து குடிபெயர்ந்து இந்தியாவுக்குச் செல்லும் தமிழர்கள் (தலைமன்னரைக் கடந்து) கப்பலில் இராமேஸ்வரத்திற்கு வருகின்றனர். பூர்வாங்கமாக அவர்கள் மாறிச் செல்வதற்காக மண்டபத்திலும், திருச்சியிலும் அமைக்கப்பட்டுள்ள வாடிகளில் தங்குகின்றனர். போதுமான சேமிப்புப் பணம் இல்லாதவர்கள் இந்திய அரசாங்கம் வழங்கும் பின்வரும் நான்கு வழிகளால் ஒன்றின்மூலம் உதவி பெறலாம். தமிழ்நாட்டுத் தோட்டங்களுள் ஒன்றில் வசித்தல், கொலனிகளில் குடியேறுதல், வியாபாரத்திற்குச் சிறுகடனுதவி பெறல், தொழிற்சாலை ஒன்றில் வேலை வாய்ப்பைப் பெறல். தோட்டங்களில் தொழில் செய்யச் செல்பவர்களுக்கு வசிக்க 'லயன்' அறைகள் வழங்கப்படுகின்றன. தோட்டம் அல்லாத தொழில்களில் ஈடுபடுவோருக்கு வீட்டு வசதிக் கடனாக 5000 ரூபா அளவில் வழங்கப்படுகிறது. குடிபெயர்ந்து செல்வோருக்கு வேலை வழங்கும் தோட்டங்கள், தொழிற்சாலைகளுக்கு (அநேகமாக நெசவாலைகள்) அரசாங்கம் ஊக்குவிப்பை வழங்குகிறது. ஒவ்வொரு நபருக்கும் ஆகக்கூடியது 15,000 ரூபா என்ற அளவில் மூலதன வசதியைத் தோட்டங்களக்கும் தொழிற்சாலைகளுக்கும் அரசு ஏற்படுத்திக் கொடுக்கிறது. குடிபெயர்ந்து சென்ற 77 சதவீத

### அட்டவணை 1

இலங்கையிலிருந்து இந்தியாவுக்குக் குடிபெயர்ந்து சென்றோர் 1968—1978

வருடம்	தனிப்பட்டோர் எண்ணிக்கை	குடும்பங்களின் எண்ணிக்கை
1968	4,565	647
1969	5,876	2,638
1970	10,166	4,112
1971	260,51	6,021
1972	32,718	7,586
1973	40,979	9,532
1974	44,940	10,648
1975	260,28	7,182
1976	45,785	11,087
1977	39,800	10,000
1978	29,400	7,600
1979	22,119	5,664
மொத்தம்	328,112	80,027

மூலம்: குடியகல்வோர் ஐக்கிய முன்னணிக் முகம், மதுரை. வருடாந்த அறிக்கை, 1979.

மாணேருக்கு வியாபாரத்திற்  
கான சிறு கடனுதவியை அரசு  
வழங்கி உள்ளது. 8 வீதமானோர்  
தொழிற்சாலைகளில் வேலைசெய்து  
கொண்டிருக்கிறார்கள். 6 சதவீத  
மாணேர் தோட்டங்களிலும் 4  
சதவீதமானோர் கொலனிகளி  
லும் குடியேறியுள்ளார்கள்.

மதுரைப் பிரதேசத்தில் குடி  
யேறியுள்ளவர்கள் — அநேகமாக  
எல்லோரும் — நெசவாலைகளில்  
தொழில் புரிவதோடு பொதுவாக  
எல்லோரும் வியாபாரக் கட  
னுதவி (வழமையாக 5000 ரூபா)  
பெற்றுள்ளனர். இவர்களில் அநே  
கர் கொந்தராத்துக்காரர்களின்  
கொலனிகளிலேயே வசிப்பதுடன்  
இந்தக் கொந்தராத்துக்காரர்  
கள் இவர்களிடம் கையெழுத்துப்  
பெற்று அரசாங்க சட்டதிட்டங்  
களுக்கும்மையே துழைந்து  
இவர்கள் சார்பில் கடன் மற்றும்  
சலுகைகளைப் பெற்றுக்கொள்  
வதில் சமர்த்தர்களாக இருக்  
கின்றனர்.

மேலே கூறப்பட்ட இந்த மதிப்  
பீடு, 1978—1979-க்கு இடைப்  
பட்ட காலங்களில் குடி  
பெயர்ந்து மதுரை நகரத்தைச்  
சுற்றியுள்ள 25 கி. மீட்டர் பிர  
தேசத்தில் 16 வேறுபட்ட கொலனி  
களில் வந்து வசிக்கும் 178  
தமிழ்க் குடும்பங்களிலும், 98 பர்  
மியக் குடும்பங்களிலும் தகவல்  
கள் சேகரித்ததன் பயனாகக்  
கிடைக்கப்பெற்ற அறிக்கை  
யாகும். பர்மியக் குடும்பங்கள்  
1960 காலகட்டத்தில் குடியேறி  
யவை. ஒப்பீடுநோக்கல் தேவை  
காரணமாகவே இவர்களது விவ  
ரங்கள் திரட்டப்பட்டன. நாம்  
மதிப்பீடு செய்த பர்மியக் குடும்  
பத்தினரின் 97 வீதத்தினர் மது  
ரைப் பிரதேசத்தில் ஆகக்  
குறைந்தது மூன்று வருட காலத்  
திற்கு மேல் வசித்துள்ளனர்.  
இலங்கையிலிருந்து சென்று  
அங்கு ஆகக்குறைந்தது 3 வரு  
டங்கள் வசித்துள்ளோரின்  
தொகை 29 வீதமாகும். பர்மாவி  
லிருந்து குடிபெயர்ந்து வந்தவர்  
கள் இலங்கையிலிருந்து சென்ற  
வர்களைப் போலன்றி, முன்னர்  
பர்மாவில் நல்ல நிலையில் வாழ்ந்  
தோராவர். இலங்கையிலிருந்து  
சென்றவர்களில் பெரும்பாலும்  
தோட்டத் தொழிலாளர்கள்.  
பர்மாவிலிருந்து வந்தவர்களுள்  
பெரும்பாலானோர் எழுதுவினை

ஞர்களாகவும், வியாபாரம்,  
தொழில்துறை பின்னணியைக்  
கொண்டவர்களாகவும் இருப்ப  
வர்கள்.

### கண்டுபிடிப்புகள்

குடும்பப் பரிமாணம் : 38.7 சத  
வீதமான பர்மியக் குடும்பங்களில்  
7 பேர் அல்லது அதற்கும் மேற்  
பட்ட உறுப்பினர்கள் இருந்தனர்.  
17.4 வீதமான இலங்கைக் குடும்  
பங்களிலேயே இவ்வெண்ணிக்கை  
யுள்ள உறுப்பினர்கள் இருந்தனர்.  
பர்மியக் குடும்பத்தினர் அதிக  
காலமாக அங்கு வசித்து வருபவர்  
கள். பின்னர் அவர்களின் உற  
வினர்கள் வந்து சேர்ந்துகொண்  
டார்கள். 9.2 சதவீதமான கூட்டுக்  
குடும்பங்களை பர்மியக் குடும்பங்  
களிலும் 2.8 சதவீதமான  
கூட்டுக் குடும்பங்களை இலங்கையி  
லிருந்து சென்றோரின் குடும்பங்  
களிலும் காணக்கூடியதாக இருந்  
தது.

### தொழில்

மதுரையை அண்டியுள்ள பகுதி  
களில் ஆலைகளில் வேலை செய்யும்  
குடிபெயர்ந்து சென்ற தமிழர்கள்  
அதிகமாக இருப்பதுடன் அவ்  
வாலைகளுக்கு அரசு ஊக்குவிப்பும்  
வழங்குகிறது. பர்மியர்களுள்  
பெரும்பாலானோர் பயிற்சி பெற்ற  
தொழிலாளர்களாக வேலைசெய்  
கின்றனர். ஒப்பிட்டுப் பார்க்கை  
யில் குறைந்த தொகையினரான  
இலங்கையிலிருந்து சென்ற தமிழ்  
ர்களே மதுரையை அண்டிய  
தோட்டங்களிலும் கொலனிகளி  
லும் வசிக்கின்றனர்.

இருசாராரையும் சேர்ந்த  
ஆண்களுக்கு வேலையில்லாப் பிரச்  
சினை இல்லை. ஆனால், இலங்கையி  
லிருந்து சென்ற பெண்களுக்கு  
வேலையில்லாப் பிரச்சினை உண்டு.  
பர்மிய பெண்கள் சிறு வியா  
பாரம், மற்றும் பயிற்சி பெற்ற  
தொழில்களில் ஈடுபட்டுள்ள  
னர். அவர்களுக்கு இலங்கையி  
லிருந்து சென்ற பெண்களைப்  
போல் கூலிவேலை செய்வதில்  
விருப்பமில்லை.

### நாளாந்த வருமானம்

நாளாந்த வருமானம்பற்றி  
யும் மதிப்பீடு செய்வதற்கு முன்  
னர் வாராந்தம் வேலை செய்யும்  
நாட்களின் எண்ணிக்கைபற்றி  
இலங்கையிலிருந்து சென்ற 172  
ஆண்களிடமும் பர்மாவிலிருந்து

சென்ற 98 ஆண்களிடமும் விபரம்  
சேகரிக்கப்பட்டது.

அக்குறிப்பிட்ட வாரத்தில்  
இரு சாராருக்கும் வருமானம்  
நல்லவிதமாக இருப்பதாகவும்  
தமிழ்நாட்டில் உள்ள ஏனைய  
குறைந்த வருமானம் உள்ளோ  
ருடன் ஒப்பிடுகையில் இவர்களது  
நிலை அவ்வளவு மோசமாக இல்லை  
என்றும் கூறப்பட்டது. வருமா  
னம், வாங்கும் சக்தி என்பன  
ஓரளவு குறைவானதாகத்  
தோன்றினாலும் ஏனைய குடிசை  
வாழ் மக்களின் வருமானத்துடன்  
ஒப்பிடுகையில் ஓரளவு சிறப்பாக  
இருந்தது. 1971-ல் 18 சதவீத  
மான குடும்பங்களின் மாதாந்த  
வருமானம் மொத்தம் 200 ரூபா  
வாக இருந்தது. (தமிழ்நாடு  
குடிசை மாற்றுவாரியம், 1975.)

### கல்வி

மதிப்பீட்டின்படி ஆண்கள்,  
பெண்களைவிட எழுத வாசிக்கத்  
தெரிந்தவர்களாக இருந்தனர்.  
பர்மாவிலிருந்து குடிபெயர்ந்து  
வந்தோரினதும் இலங்கையி  
லிருந்து சென்றோரினதும் கல்வி  
அறிவோடு ஒப்பிடுகையில், அவர்  
கள் தமிழ்நாட்டுச் சனத்தொகை  
விகிதாசாரத்திற்கு ஏற்ப கல்வி  
அறிவுடையோராக இருந்ததும்  
காணப்பட்டது.

### போஷாக்குத் தன்மையும்

#### பாலர் பாடசாலைச்

#### சிறுர்களும்

பாலர் பாடசாலைச் சிறுர்களும்  
களின் போஷாக்கு நிலை கணிக்  
கப்பட்டது. இவர்களுள் 236  
பேர் இலங்கையிலிருந்து சென்ற  
குடும்பங்களிலிருந்தும் 164 பேர்  
பர்மாவிலிருந்து வந்த குடும்பங்  
களிலிருந்தும் தெரிவு செய்யப்  
பட்டனர். பர்மாவிலிருந்து வந்த  
சிறுர்களில் 11 பேரில் ஒருவ  
ரைத் தவிர மற்றெல்லோரும்  
மிகக் கடுமையான போஷாக்  
கின்மையால் பாதிக்கப்பட்டிருந்  
தனர். ஒரு கொலனியாயிருந்த  
ஐந்து குடும்பங்கள் மிகவும்மோச  
மான நிலையில் வாழ்ந்தனர். இலங்  
கையிலிருந்து சென்ற சிறுர்க  
ளுடன் ஒப்பிடுகையில் பர்மாவி  
லிருந்து வந்தோரின் சிறுர்கள்  
போஷாக்கின்மையால் பெரிதும்  
பாதிக்கப்பட்டிருந்தனர்.

இந்தப் புள்ளிவிபரங்கள்  
எதைச் சுட்டிக்காட்டுகின்றன?  
பல காரணங்களால் இதுபற்றி



விரிவாகக் கூறு முடியாது. ஒப்பீடு செய்வதில் உள்ள பிரச்சினைகள் போன்ற காரணங்களுமுன், எப்படியிருப்பினும் கண்டி போன்ற பிரதேசங்களில் உள்ள தோட்டங்களில் வசிக்கும் சிற்றூர்களின் போஷாக்கு நிலையைவிடக் குடிபெயர்ந்து சென்று தமிழ்நாட்டில் வாழும் சிற்றூர்களின் போஷாக்கு நிலை சிறந்ததாக இருந்தது. 3.7 சதவீதமான இலங்கையிலிருந்து சென்ற குழந்தைகளும் 6.7 வீதமான பர்மாவிலிருந்து சென்ற குழந்தைகளும் போஷாக்கின்மையால் பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டவர்களாகக் காணப்பட்டனர். அண்மைக்கால மதிப்பீடொன்று கண்டிப் பிரதேசத்தில் உள்ள சிற்றூர்களுள் 8.6 சதவீதத்தினர் போஷாக்கின்மையால் மிக மோசமாகப் பாதிக்கப்பட்டுள்ளனர் என்று கண்டிருக்கிறது. அதே வேளையில் ஓர் அமெரிக்கக் குழந்தையுடன் சராசரி ஓர் ஆறு வயது இந்தியக் குழந்தையை ஒப்பிடுகையில் அதன் நிறை 40—50 வீதம் குறைவாகவே இருக்கிறது என இந்திய மருத்துவ ஆராய்ச்சிக்கழக அறிக்கை கூறுகிறது. ஹைதராபாத்தில் 18 வீதமான குழந்தைகளைப் போஷாக்கு மந்தநிலையின் 3-ம் படியிலிருப்பதாக (வயதுக்கு அமைய 60 சதவீதம் நிறை குறைந்தவர்களாக) அவ்வறிக்கை சுட்டிக் காட்டி உள்ளது. இது மதுரைப் பிரதேசத்தில் உள்ள போஷாக்கு மந்தநிலையைவிட மோசமானதாகும்.

பர்மாவிலிருந்து குடிபெயர்ந்து சென்றோரின் குழந்தைகளுக்கும் இலங்கையிலிருந்து குடிபெயர்ந்து சென்றோரின் குழந்தைகளுக்கும் இடையே குறிப்பிடக்கூடிய பெரிய வித்தியாசமில்லை. ஆலைத் தொழில்களில் ஈடுபட்டுள்ளோரின் குழந்தைகள் ஏனைய குழந்தைகளைவிட போஷாக்குள்ளவாக விளங்குகின்றன.

#### வீட்டு வசதி

மதிப்பீடு செய்யப்பட்ட 16 லட்சக்கொண்ட 276 வீடுகள் குடிபெயர்ந்து சென்றோர் வாழ்ந்தார்கள். 18 வீடுகளில் குடிபெயராதவர்கள் வசித்தனர். 231 இல்லங்கள் யாரும் வசிக்காது கைவிடப்பட்ட நிலையில் இருந்தன. 435 கட்டி முடிக்கப்படாத நிலையில் இருந்தன. அநேகமாகக் கைவிடப்பட்ட நிலையிலிருந்து வீடுகளில் வசித்த

பொருளியல் நோக்கு, ஆகஸ்ட் 1981

தோர் தொழில் நிமித்தம் வேறு இடங்களுக்குத் தற்காலிகமாகப் பெயர்ந்து சென்றிருந்தல் வேண்டும். எவ்வாறாயினும், 220 வீடுகள் கட்டி முடிக்கப்படாத நிலையிலும் கைவிடப்பட்ட நிலையிலும் காணப்பட்டன. இவை நிரந்தரமாகக் கைவிடப்பட்டவை என்றே கருதத் தோன்றுகிறது. இத்தகைய வீடுகள் மிகவும் ஒதுக்குப் புறமாக அமைந்த தொழில்வாய்ப்புக்குச் சாத்தியமற்ற கொலனிகளிலேயே காணப்பட்டன. எம்மால் மதிப்பீடு செய்யப்பட்ட 950 வீடுகளுள் 1/3 பகுதியளவில் யாருக்கும் பயன்படாத நிலையிலிருந்தன.

வீட்டுக் கொந்தரத்துக்காரர்கள் அநேக சந்தர்ப்பங்களில் இந்தக் குடிபெயர்ந்து சென்ற குடும்பங்களுக்கு உதவியுள்ளனர். தேவையான பத்திரங்களில் அவர்களின் கையெழுத்துக்களைப் பெற்று, அவர்கள் சார்பில் அரசாங்கத் திணைக்களங்களுக்குச் சென்று கடன்களைப் பெறுவர். அதன் பின்னர் தாம் வாங்கிய நிலங்களில் வீடுகளைக் கட்டி வழங்குகின்றனர். சில சந்தர்ப்பங்களில் வீடுகள் கட்டி முடியும் வரை தற்காலிகமாகத் தங்குமிடங்களை இவர்கள் அமைத்துக் கொடுப்பதுமுண்டு.

இவ்வாறான சந்தர்ப்பங்களில் ஏற்படக்கூடிய ஊழல்களை எடுத்துக்காட்டுவனவாக கைவிடப்பட்ட வீடுகள் அமைந்துள்ளன. எதிர்பார்த்த விதமாக இவ்வீடுகள் அமையாதிருப்பதை சில வேளைகளில் இக்குடிபெயர்ந்து சென்றோர் கண்டுகொள்கின்றனர். இவற்றின் கட்டமைப்பைத் தரப்பரிசோதனை செய்தலும் சாத்தியப்படாத நிலையில், இத்தகைய வீடுகள் பல சந்தர்ப்பங்களில் வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்ட கூடிய பகுதிகளில் அமைந்திருப்பதைப் பார்த்தும் வேதனைப்படுகின்றனர். சில காலங்களில் குடிக்கத் தண்ணீர் கிடைக்காமலும் போவதுண்டு. அத்தோடு, பாடசாலை போன்ற பொதுநிலையங்களூடல் தொடர்பு ஏற்படுத்திக் கொள்ள முடியாதவாறு மிக ஒதுக்குப்புறமாகவும் அமைவதுண்டு.

#### முடிவுரை

உள்ளூரில் உள்ள குறைந்த வருமானமுள்ள கீழ்மட்டத்தில்

உள்ள மக்களோடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்கையில் குடிபெயர்ந்து சென்றோரின் கல்வி, வருமானம், தொழில், போஷாக்குநிலை ஆகியவை மதுரையில் ஓரளவு சிறப்பாகவே உள்ளது.

என்னும் இது எமது புள்ளிவிவரங்கள் தெரிவிக்கும் கருத்தின் ஒரு பகுதியேயாகும். ஒப்பிட்டுப் பார்க்கையில் அவர்களின் வாழ்க்கை நிலை எவ்வளவு சிறப்பாக அமைந்திருப்பினும் அவர்கள் பெற்றுக்கொள்ள வேண்டியவை இன்னும் எவ்வளவோ உள்ளன. நல்ல இடத்திலும் உறுதியாகவும் அமைக்கப்பட வேண்டிய வீடுகள் அவ்வாறு அமையாத காரணத்தினால் கைவிடப்படுகின்றன. இலாபத்தையே பெரிதும் விரும்பிய கொந்தரத்துக்காரர்கள் வீட்டு வசதிகளைப்பற்றிக் கவனம் செத்துவதில்லை. இதற்குப் பொறுப்பாக உள்ள உத்தியோகத்தர்களின் கடமைகள் அநேகம் என்ற காரணத்தால் சிறப்பான முறையில் கருமமற்றியதாகத் தெரியவில்லை.

சுருக்கமாகக் கூறினால் முதலில் குறிப்பிட்டுள்ளதுபோல் தூர திர்ஷ்டசாலிகள் கொலனிகளில் உள்ள வீடுகளைக் கைவிட்டுப் போக வேண்டிய நிலைக்குத் தள்ளப்பட்டவர்கள், குடிபெயர்ந்து செல்வோர் சம்பந்தமான கருமங்களைக் கவனிக்கும் அரசாங்க முகவர் நிலையங்கள் இன்னும் பொறுப்புடனும் கண்காணிப்புடனும் கருமமாற்றாதல் இன்றியமையாததாகும்.

(27ம் பக்கத் தொடர்ச்சி)

கக்கூடிய உலக வங்கியின் ஒரு வலு இணைப்பகம், 2000 கோடி டொலர் மூலதனத்துடன் தற்போதைய ஒபெக் நிதியத்தை ஒரு அபிவிருத்தி முகவராக விஸ்தரித்தல், பாரிய தனியார் வெளிநாட்டு முதலீட்டினை அசைப்பதற்குரிய திட்டங்கள் போன்ற பல்வேறு முன்மொழிவுகளும் எண்ணெய் இறக்குமதி செய்கின்ற வளர்முக நாடுகளின் வலு விருத்திக்குரிய முதலீட்டு மூலவளங்களை வழங்க ஆய்விற்ரு உட்படுத்தப்பட்டுள்ளன. வலுவின் மொத்த முதலீட்டுத் தேவைகள் பாரியதாக இருப்பதனால் இய்முன்மொழிவுகள் யாவற்றையும் இதில் உள்ளடக்கப் போதிய இடம் இருப்பதுடன், இந்நோக்கிற்குப் பன்முக மார்க்கங்கள் இருத்தலும் சாலச் சிறந்ததாகும்.

-இமானுவேல் டி கான்ட்

டச்சு நாட்டுச் சமூகவியலாளரான திரு. இமானுவேல் டி கான்ட் பிரிட்டனில் உள்ள சசெக்ஸ் பல்கலைக்கழகத்தின் அபிவிருத்தி இயல் நிறுவனத்தின் அங்கத்துவப் பேராசிரியர் ஆவார். மிகப் பரந்த அளவில், வேண்டுமென்றே மேற்கொள்ளப்பட்டுவரும் உல்லாசப் பயணத்துறை அபிவிருத்தியினால் ஏற்படும் விளைவுகள், மூன்றாவது உலக நாடுகளின் புதிய அபிவிருத்தி நோக்கங்களுக்கு உகந்ததாக இருக்குமா என்ற பெரிய பிரச்சினை ஒன்றைக் கிளப்புகிறார் அவர். “உல்லாசப் பயணத்துறை—அது அபிவிருத்திக்குக் கடவுச்சீட்டா?” என்ற தலைப்பில் திரு. காடர் எழுதி, ஒக்ஸ்போர்ட் யுனிவர்சிட்டி பிறெஸ்ஸினால் 1979இல் வெளியிடப்பட்ட நூலுக்கு அவரொழுதிய முன்னுரையை, யுனெஸ்கோ நிறுவனத்தின் “கூரியர்” என்ற சஞ்சிகை சுருக்கிப் பிரசுரித்திருந்தது. அதனையே இங்கு மறுபிரசுரம் செய்கிறோம்.

1960 ஆம் ஆண்டுக்குப் பிந்திய வருடங்களில் உல்லாசப் பயணத்துறை மிகப் பெரும் அளவில் தலையெடுத்தது. அதன் மூலம், மூன்றாவது உலக நாடுகள், வெளிநாட்டுச் செலாவணியை சம்பாதிப்பதற்கும், அதன் விளைவாகப் பொருளாதார வளர்ச்சியைத் தூண்டிவதற்கும் புதிதாகச் சந்தர்ப்பம் கிடைத்தது. அந்த நாடுகளின் வெப்பமான சீதோஷ்ணமும், மணற்பரப்பு மிகுந்த எழிலார்ந்த கடற்கரைகளும், பண்பாடு மிகுந்த கலாசாரங்களும் விடுமுறையை உல்லாசமாகக் கழிக்க விரும்பிய ஏராளமானோரைக் கவர்ந்திழுத்தன. அதன் பலனாக அந்த நாடுகளில் விடுதிகள் பெருகின.

எண்ணெய்ப் பிரச்சினை காரணமாகவும், 1974—75-ம் ஆண்டுகள் காலப் பகுதியில் ஏற்பட்ட நாணயப் பெறுமதிக்குறைவு காரணமாகவும் உல்லாசப் பயணத்துறை வளர்ச்சியில் சிறு தடங்கல் உருவானது. அதைத் தொடர்ந்து, வளர்ச்சி அடைந்து வரும் நாடுகள், உல்லாசப் பயணத்துறையில் முதலீடு செய்யும் மூலதனத்துக்கு உரிய பலபலன்கள் கிடைக்கின்றனவா என்பது சம்பந்தமாக ஏற்பட்ட சந்தேகத்தை அவசரமாகத் தீர்க்க வேண்டும் என்பதில் அதிக அக்கறை காட்டத் தொடங்கின.

உல்லாசப் பயணத்துறைக்கான பொருளாதாரச் செலவினத்துக்கு ஏற்ற பொருளியல் வருவாய் அதன் மூலம் கிடைத்ததா என்ற சந்தேகம் ஒருபுறமிருக்க, அபிவிருத்திக்கும், பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும், இடையிலான தொடர்பு சம்பந்தப்பட்ட அடிப்படைக் கோட்பாடுகள் சம்பந்தமாகவும் பொதுவான சந்தேகம் ஏற்பட்டுள்ளது. உல்லாசப் பயணத்தைப் பொறுத்தமட்டில் அது ஏனைய அபிவிருத்தித் துறைகளைவிட, நாடுகளின் சமூக, கலாசாரத்துறைகளில் பெருமளவில் மோசமான தாக்கங்களை ஏற்படுத்துகின்றது என்று நம்பப்படுவதால், முன்னர் சொன்ன சந்தேகத்துக்கு மேலும் வலுவூட்டப்படுகிறது.

உல்லாசப் பயணத்துறை ஏனைய ஏற்றுமதி நடவடிக்கைகளைவிட ஒரு பிரதான வகையில் வேறுபட்டதாகும். ஏற்றுமதி செய்யும் பொருட்களைப் பெறுபவர் தமது சொந்த நாட்டில் அவற்றைப் பெறுவதற்குப் பதிலாக சம்பந்தப்பட்ட நாட்டுக்குத் தாமே சென்று அவற்றை வாங்கிக்கொள்வதோடு சேவைகளையும் அனுபவிக்கிறார். எனவே, ஏனைய ஏற்றுமதித் துறைகளைவிட உல்லாசப் பயணத்துறையின் லாப நட்டத்தை ஆராயும் போது, போக்குவரத்து, சந்தைப்படுத்தல் வசதிகள் என்பன

குறித்து அதிக கவனம் செலுத்தப்பட வேண்டும்.

ஏற்றுமதி செய்யும் நாட்டில் வெளிநாட்டார் வந்து தங்கி நிற்பதால் அவர்களது வேற்று வாழ்க்கை முறைகளும் — சம்பந்தப்பட்ட நாட்டு மக்களின் தரத்துக்கு எட்டாத வாழ்க்கை முறைகளும் அங்கு குறிப்பிடத்தக்க சமூகத் தாக்கங்களை உண்டாக்கும் எனப் பரவலாக நம்பப்படுகிறது. மேலும், சரியாகச் சொல்வதானால் ‘உல்லாசப் பயணக் கைத்தொழில்’ என்று ஒரு கைத்தொழில் இருப்பதாகக் கூற முடியாது. உருக்குக் கைத்தொழில், விவசாயக் கைத்தொழில், கட்டடக் கைத்தொழில் போன்ற சாதாரண கைத்தொழில்களின் வகுப்பில், உல்லாசப் பயணத்துறையையும் ஒரு கைத்தொழிலாகச் சேர்ப்பது பொருந்தாது.

உல்லாசப் பிரயாணிகள் தமக்குத் தேவையான பொருள்களை வெவ்வேறு கைத்தொழில் துறைகளிலிருந்து பெறுகிறார்கள். வழமையில், அவர்களது மொத்தச் செலவினத்தில் மூன்றிலிரண்டு பங்குக்குக் குறையாது ஹோட்டல்களிலும் மதுபானச் சாலைகளிலும் செலவாகிறது.

இத்தகைய வேறுபாடுகளுக்கு மத்தியில், வளர்முக நாடுகளின் உல்லாசப் பயணத்துறை சம்பந்தமான விசேஷ பிரச்சினைகளை, அபிவிருத்தி என்ற வகுப்பில் வைத்துப் பரந்த அளவில் ஆராயவேண்டிய அவசியம் இருக்கின்றது. உல்லாசப் பயணத்துறை குறித்து எழுப்பப்பட்டுள்ள பிரதான கேள்விகள் சம்பந்தமாகக் கொள்கை வகுப்போர் கருத்தில் கொண்டு அதற்கேற்ற விதத்தில் நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டும்.

கடந்த மூன்று தசாப்தங்களிலும் அபிவிருத்தி முறைகளில் பெரும் மாற்றங்கள் ஏற்பட்டுள்ளன. அபிவிருத்தித் திட்டங்கள், நடைமுறைகள் என்பவற்றில் அளவுக்கு மீறிய சுருக்குதல் வழிகள் கையாளப்பட்டுள்ளன. அவற்றின் விளைவாக பொருளாதார வளர்ச்சி

குறித்து முன்னர் இருந்த நம்பிக்கை இப்போது அற்றுப் போயிற்று. இப்போதெல்லாம், பொருளாதார வளர்ச்சியில் ஏற்படக்கூடிய பற்றாக்குறை, அபிவிருத்தித் திட்டங்களினால் கிடைக்கக்கூடிய நன்மைகளைச் சரியான முறையில் பகிர்ந்துகொள்ளுதல் என்பனவற்றில் அசாத்திய நிலைமை தோன்றி வருகிறது. அது மட்டுமன்றி, அபிவிருத்தி என்றால் என்ன என்ற வரைவிலக்கணம் குறித்த சந்தேகம் எழுப்பப்படுகிறது; அதுவும் அபிவிருத்தியின் பொருளாதார விவகாரம் குறித்து மட்டுமன்றி, சமூக, அரசியல், மனிதவியல் துறைகளிலும் அத்தகைய சந்தேகம் எழுந்துள்ளது.

யுனெஸ்கோ நிறுவனத்தின் ஆதரவில் கலாசாரக் கொள்கைகள் சம்பந்தமாக, பல நாட்டு அரசுகளும் கலந்துகொண்ட மாநாடுகள் 1970 தொடக்கம் பல தொடர்ச்சியாக நடைபெற்றன. அந்த மகாநாடுகளில், நாடுகளின் பொது அபிவிருத்தியில் கலாசார அபிவிருத்தியும் ஒரு முக்கிய அங்கம் என வலியுறுத்தப்பட்டது. எனினும், சர்வதேச ரீதியாகவும், தேசிய ரீதியாகவும் முக்கியமான பிரச்சினைக்குரிய கொள்கைகளை வகுப்பவர்கள் கலாசார அபிவிருத்தி குறித்துக் கவனம் செலுத்துவதில் அக்கறை காட்டுவதில்லை.

நாடுகள் அல்லது சர்வதேசங்கள் வளர்ச்சி அடைந்துவிட்டால் மட்டும் நியாயமான காலத்திற்குள் வறுமையை ஒழித்துவிட முடியாது. வளர்ச்சியின் பெறுபெறுகளை வறுமையான நாடுகள் மத்தியிலும், ஒவ்வொரு நாட்டிலுமுள்ள ஏழ்மை மிகுந்த மக்கள் மத்தியிலும் பகிர்ந்துகொடுப்பதில் விசேஷ அக்கறை செலுத்தப்பட வேண்டும். வருமானத்தைப் பகிர்ந்துகொள்வதில், பல்வேறு அபிவிருத்தி முறைகளால் ஏற்படக்கூடிய பொதுவான தாக்கங்களை ஆராயும்போது, முழுக்க முழுக்க வறுமையில் உழலும் 90 கோடி மக்களின் நிலை குறித்தே கவனம் குத்திட்டு நிற்கிறது.

அதிக பலன்களைத் தரக்கூடிய உற்பத்தித் துறைகளில் ஈடுபடுவதன் மூலமும், அதிக அளவில் கிடைக்கும் சமூகசேவை வளங்கள் மூலமும் ஏழைகள் தமது அடிப்படைத் தேவைகளைப் பூர்த்தி

செய்வதற்கும் அரசியல் முடிவுகளைச் செய்வதில் அவர்கள் அதிக அளவில் பங்குபற்றுவதற்குமான வழிவகைகளைத் தேடுவதிலேயே அபிவிருத்தி அடைந்துவரும் சமூகம் இப்போது முன்னெப்போதும் இல்லாத அளவுக்கு அக்கறை காட்டி வருகிறது. அபிவிருத்தியின் இந்தப் புதிய நோக்கத்தை அடைவதற்கு, பெருமளவில் வெளிநாட்டுச் செலாவணியை ஈட்டித் தரும் ஒரு சாதனமாக உருவெடுத்துள்ள பரந்த ரீதியிலான உல்லாசப் பயணத் துறை உதவுமா என்பது பற்றி ஆராயப்பட வேண்டும்.

நாடுகளின் இயற்கைச் சூழல் தொடர்ந்து சீர்கெட்டு வருகிறது; புதுப்பிக்க முடியாத இயற்கை வளங்களின் இருப்புக் குறைந்து கொண்டே வருகிறது; இத்தகைய ஒரு இக்கட்டான நிலையில் உலகில் உள்ள எல்லா நாட்டு மக்களுக்கும் உணவும், மற்றும் அடிப்படைப் பாவனைப் பொருள்களும் கிடைக்குமா என்ற கேள்வி “ஒரே உலகம்” என்ற வாதம் வரும்போது எழுகின்றது. செல்வந்த நாடுகளின் நுகர்ச்சி மேலும் அதிகரிக்கும்போது, ஏழை மக்களின் வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்துவதற்கான முயற்சிக்கு மேன்மேலும் குந்தகம் ஏற்படும் என்பது தெளிவானதாகும். சர்வதேச உல்லாசப் பயணத் துறை வளர்ச்சியினால் வசதிபடைத்தோரின் நுகர்ச்சி பல மடங்கு அதிகரித்துள்ளது. இது வளர்ச்சி அடைந்த நாடுகளின் அதிக அளவு நுகர்ச்சிக்கும், அதனால் ஏற்பட்டுள்ள சவால் மிகுந்த பிரச்சினைக்கும் ஓர் உதாரணமாகவும் விளங்குகிறது. இந்த அதிக அளவு நுகர்ச்சியினால் பண வசதி குறைந்த நாடுகளின் ஏழை மக்களுக்குப் போதிய நுகர்ச்சி வாய்ப்புக் கிடைப்பதில்லை. எனினும், அந்த நாடுகளில் உள்ள வசதிபடைத்த கூட்டத்தினருக்கு அது கிடைத்து விடுகிறது.

உல்லாசப் பயணத் துறையையும் அதன் விளைவுகளையும் ஆராயும்போதும், முன்சொன்னது போன்ற பரந்த அளவிலான பிரச்சினைகள் பலவும் கவனத்துக்கு எடுக்கப்படுவதில்லை. இந்தக் கவனயீனத்தினால் இரு பெரும் அபாயங்கள் ஏற்படுகின்றன. அவ்வாறான உல்லாசப் பிரயாண வளர்ச்சி, நாடுகளின் ஆக்கக்கூடிய அபிவிருத்திக்கு உதவும் விதத்தில்

திட்டமிடப்பட்டதாக இருக்க மாட்டாது என்பது முதலாவதாகும். உல்லாசப் பிரயாணத்துக்கு சாதகமாகவேனும் சரி, பாதகமாகவேனும் சரி, அதனை நிலைநிறுத்தக்கூடிய உண்மையான காரணம் எதுவும் இன்றியே முடிவுக்கு வரக்கூடியது இரண்டாவதாகும்.

கடந்த காலங்களில் உல்லாசப் பிரயாணத்துறைத் திட்டமிடும் அதிகாரிகள், உல்லாசப் பயணத்தினால் மக்களின் கலைகள், கலைநுட்பத் தொழில்கள் என்பனவற்றின்மீது ஏற்படக்கூடிய பாதிப்புகளைப்பற்றியும், சமூக, கலாசாரத் துறைகளில் ஏற்படக்கூடிய பாதிப்புகளைப் பற்றியும் பின்னர் யோசிக்கலாம் என்று விட்டுவைத்தனர். அந்த அதிகாரிகளில் பொருளாதாரத்துறை தவிர்ந்த வேறு துறையைச் சேர்ந்த ஒரேயொருவர் மட்டுமே இருந்தாலும், இதுபோன்ற விஷயங்களை அலசி ஆராயக்கூடிய தன்மையும் வசதியும் தகுதியும் இருக்கவில்லை.

அது மட்டுமன்றி, உல்லாசப் பயணத்துறை வளர்ச்சியினால், சமூக அமைப்பில் ஏற்படக்கூடிய மாற்றங்கள் பல்வேறு வகுப்புகளையும் சேர்ந்த மக்களிடையேயான உறவில் ஏற்படக்கூடிய மாற்றங்கள் சர்வதேச ரீதியிலோ அல்லது தேசிய ரீதியிலோ அரசியல் ஆதிக்கம் அல்லது பொருளாதார ஆதிக்கம் உள்ள குழுக்களை கவரக்கூடிய பொதுவான விளைவுகள் என்பன குறித்து முன்னேற்பாடாக மதிப்பீடு நடத்தும் வழக்கமோ அல்லது அவை குறித்து தீர்க்கதரிசனமோ திட்டமிடும் அதிகாரிகளிடம் இதுவரை இருந்ததில்லை. சமூக மாற்றங்கள், மற்றும் வேலைவாய்ப்பு, வருமானம் போன்ற உலோகாயுத விளைவுகளே, உல்லாசப் பயணத் துறையினால் பாதிக்கப்பட்ட மக்கள், அத்துறை வளர்ச்சி அடைவது நல்லவா அல்லது கூடாதா என்று தீர்மானிப்பதற்குக் காரணிகளாக உள்ளன.

எனவே மேற்சொன்ன அபிவிருத்திப் பிரச்சினைகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு, உல்லாசப் பயணத் துறையின் தாக்கங்கள் சமூக, கலாசார தாக்கங்களோடு ஒப்பிட்டு ஆராய்வதற்கும் அது உதவும்

## பொருளியல் நோக்கு

மக்கள் வங்கி ஒரு சமூகப்பணித் திட்டமாக “பொருளியல் நோக்கை” வெளியிடுகின்றது. பாரபட்சமற்ற பரிசீலனைகள், கருத்தாழமிக்க கலந்துரையாடல்கள் என்பன மூலம் பொருளாதாரத்திலும் பொருளாதார அபிவிருத்திப் படிமுறையிலும் ஆர்வத்தினை உண்டாக்கி அறிவினை வளர்ப்பதே எமது குறிக்கோளாகும். நாட்டின் மிக முக்கியமான சமூக, கலாசாரத் தேவைகள் குறித்து வங்கியின் வளங்கள் பயன்படுத்தப்படும் பல்வேறுபட்ட திட்டங்களில் இதுவும் ஒன்றாகும்.

மேலும், மக்கள் வங்கி, நாடெங்கணும் சிதறிக் காணப்படும் 200 க்கும் அதிகமான அதன் கிளைகள் மூலமும், சுமார் 550 கூட்டுறவுக் கிராமிய வங்கிகள் மூலமும், கடற்றொழில் வங்கிகள் மூலமும் விரிவான சகல வங்கிச் சேவைகளையும் வழங்கி வருகின்றது. உலகெங்கணுமிருக்கும் முகவர்கள், பிரதிநிதிகள் என்போரின் உதவியுடன் சர்வதேச வர்த்தகம், கொடுப்பனவுகள் என்பன குறித்த சகல அம்சங்களையும் வங்கி மேற்கொண்டு வருகின்றது.

மக்கள் வங்கி வெளியீடு

விலை ரூ. 2/25

பொருளியல் நோக்கில் அரசரிக்கப்படுவற்றைப் பெற்றுக் குறிப்புடன் மீளப் பிரசுரிக்கவோ மேற்கோள் காட்டவோ அனுமதியுண்டு.

அசோஸியேட்டட் நியூஸ் பேப்பர்ஸ் ஒவ் சிலோன் லிமிட்டெட் கம்பனியரால் கொழும்பு டி. ஆர். விஜயவர்த்தன மாவத்தையிலுள்ள லேக் ஹவுஸில் அச்சிடப்பட்டது.