

பொருளியல்
நோக்கு

பெப்ரவரி 1996

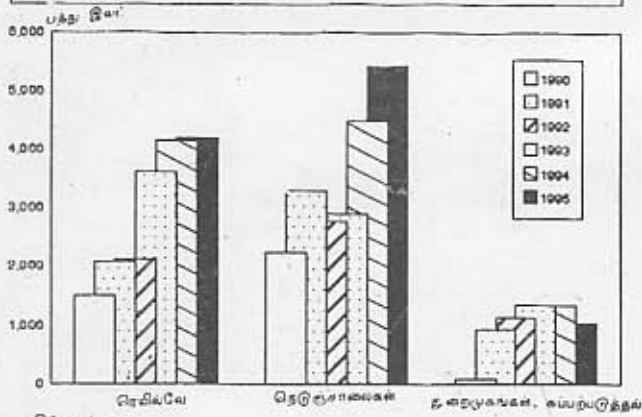
போக்குவரத்து
நெருக்கடியும் தீர்வும்



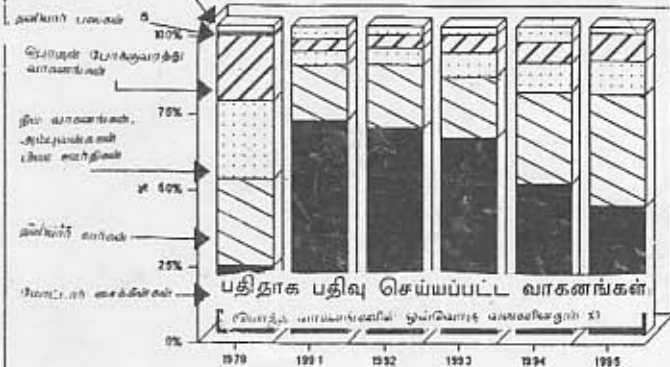
மக்கள் வங்கி வெளியீடு

போக்குவரத்து - குறிகாட்டிகள்

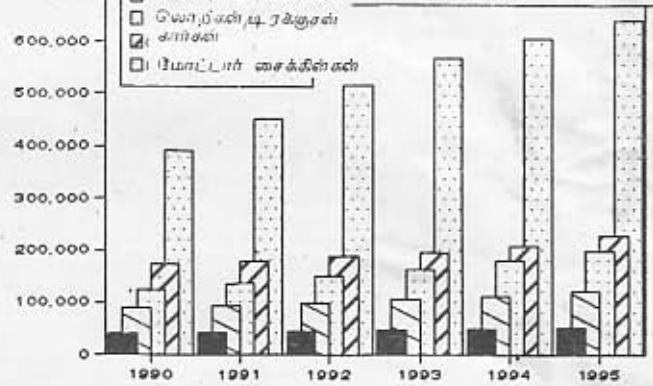
பிரதான போக்குவரத்து முறைகள் மீதான மூலதனச் செலவு (1990 - 1995)



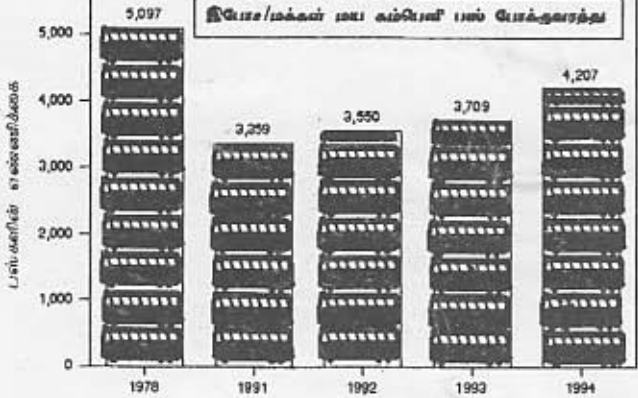
பில்லியனில் மல. ரூபாய்



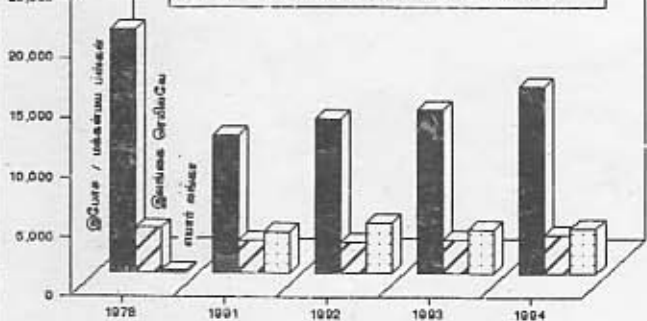
இலங்கையில் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை 1990 - 1995



இலங்கை/மக்கள் மல. ரூபாயில் பஸ் போக்குவரத்து

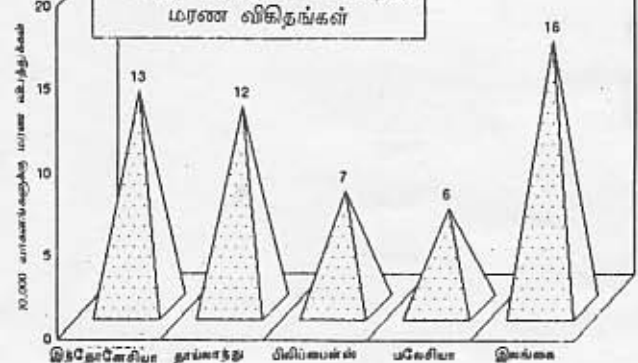


பயணிகள் கிலோ மீட்டர் (பத்து இலட்சம்)

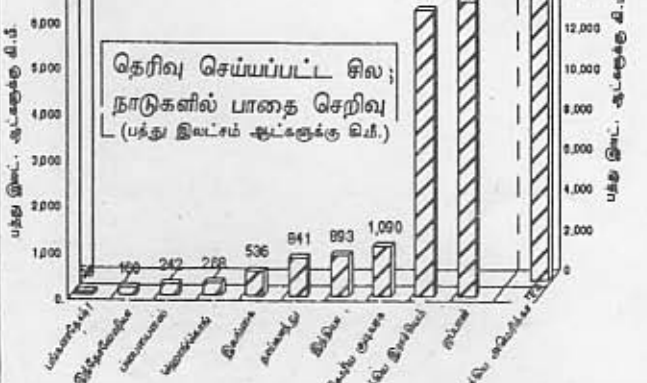


* தூரம் பயனிகள் எண்ணிக்கை

சில ஆசிய நாடுகளில் விபத்து மரண விகிதங்கள்

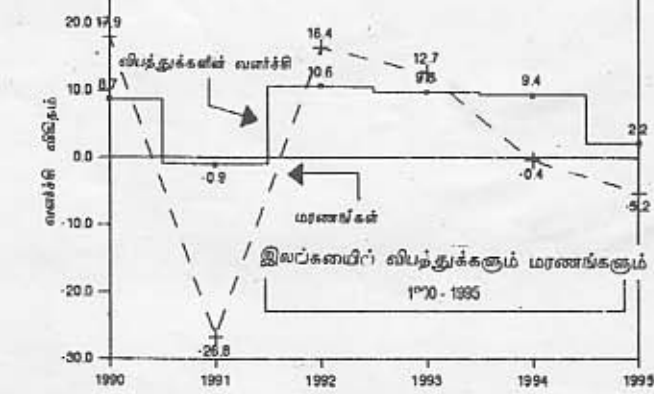


தெரிவு செய்யப்பட்ட சில; நாடுகளில் பாதை செறிவு (பத்து இலட்சம் ஆட்களுக்கு மீ.)



* 1 மணிக்கு தெரிவு (பத்து இலட்சம் ஆட்களுக்கு மீ.)

இலங்கையின் விபத்து மரண விகிதங்கள் 1990 - 1995



* ஆதாரம் : இலங்கை, மத்திய வங்கி, தெரியாத திட்டமிடல் திணைக்களம், மோட்டார் போக்குவரத்து திணைக்களம், போலீஸ் தலைவரவர்கள்.

எ. சே. சே. சே.

வெளிவீடு: ஆராய்ச்சிப் பகுதி
மக்கள் வங்கி, தலைமையலுவலகம்,
சேர் சிறம்பலம் ஏ. காடினர் மாவத்தை
கொழும்பு 2,
இலங்கை.

நிரல்

குடியகல்வு	தொழிலுக்காத வெளிநாடு	
	செல்லும் பெண்கள்	
	எதிர்நோக்கும் பிரச்சினைகள்	35

விசேஷ அறிக்கை

போக்குவரத்து, உள் சுட்டமைப்பு மற்றும் சேவைகள் என்பவற்றின் மீள் வடிவமைப்பு	2
போக்குவரத்தும் பொருளாதாரமும்	8
பஸ் கைத்தொழிலை மீளமைத்தல்	17
இலங்கையில் பன்முக போக்குவரத்து முறையொன்று தொடர்பான கேள்விப் பகுப்பாய்வு	21
போக்குவரத்து நெரிசல் : நாம் அதிலிருந்து மீள்வது எப்படி ?	26
இலங்கைக்கான வெகுஜன ரெயில்வே அமைப்பொன்றின் அவசியம்	28
தெரிவு செய்யப்பட்ட சில நாடுகளில் போக்குவரத்து	32

பொருளியல் நோக்கு கருத்துக்களையும்
அறிக்கைகளையும், புள்ளிவிவரத்தரவு-
களையும் உரைமாதல்களையும் பல்வேறு
கொள்களிலிருந்து அளிப்பதன் மூலம்
பொருளாதாரத்திலும் பொருளாதார
அபிவிருத்தியிலும் ஆலத்தினை துண்டி
அறிவினை வளர்ப்பதற்கு முக்கொள்கை
கொண்ட இயக்கம்.

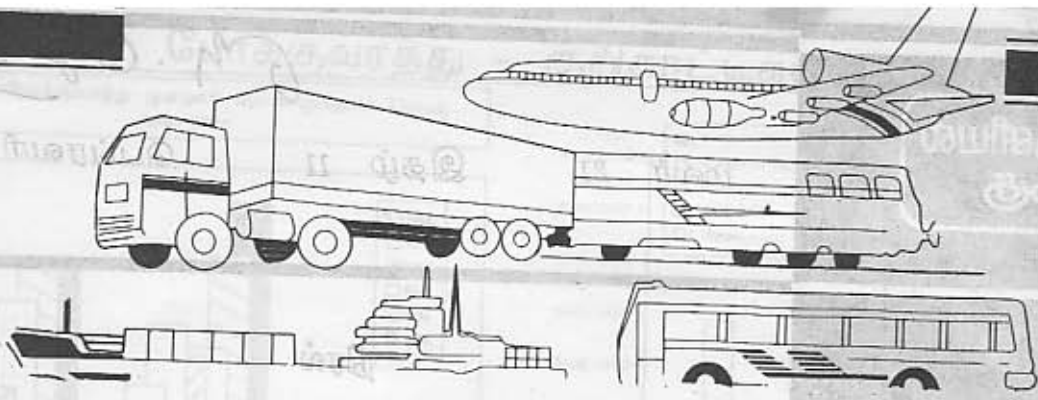
பொருளியல் நோக்கு வெளிவீடு மக்கள்
வங்கியின் முடிந்தவரையில் மிகவும்
எளிதும், அதன் பெருநடைக்கம் பல்வேறு
ஆசிரியர்களால் எழுதப்பட்ட கட்டுரைகளைக்
கொண்ட தாயிருக்கும். அளவு வங்கியின்
கொள்கைகளையோ உத்தியோகமுலமான
கருத்துக்களையோ பிரதிபலிப்பவையல்ல.
எழுத்தாளரின் பெயரால் எழுதப்பட்டும்
சிறப்புக்கட்டுரைகள் அவ்வாசிரியர்களின்
கொந்தக்கருத்துக்களாகும். அளவு அவர்கள்
காரத்துள்ள திறவுகன்களைப் பிரதி-
பலிப்பவையாகவும், இக்கட்டுரைகளை
தரிக் கருத்து வரவேற்கப்படுகின்றன.

பொருளியல் நோக்கு கருத்துக்களையும்
வெளிவீடு பட்டும் மக்கள் வங்கி
கருத்துக்களையோ உத்தியோகமுலமான
கருத்துக்களையோ பிரதிபலிப்பவையல்ல.
எழுத்தாளரின் பெயரால் எழுதப்பட்டும்
சிறப்புக்கட்டுரைகள் அவ்வாசிரியர்களின்
கொந்தக்கருத்துக்களாகும். அளவு அவர்கள்
காரத்துள்ள திறவுகன்களைப் பிரதி-
பலிப்பவையாகவும், இக்கட்டுரைகளை
தரிக் கருத்து வரவேற்கப்படுகின்றன.

அடுத்த இதழ்

**நகர்மயமாக்கம்: அதன் பரிமாணமும்
பன்முக விளைவுகளும்**

**அட்டைப்படம் : எஸ்.பி.குணசேன
ஜே.கே.ஜி.பி.ஞ்சிவேரவா**



போக்குவரத்து '96

இலங்கையில் போக்குவரத்து உள்கட்டமைப்பினையும்
சேவைகளையும் மீளமைத்தல்
சவால்களும் வாய்ப்புக்களும்

தொடர்ச்சியான பொருளாதார வளர்ச்சியுடன் கைகொடுத்துச் செல்லத் தக்கதாக பொருளாதாரத்திலும் சமூக அமைப்பிலும் மேற்கொள்ளப்படும் அமைப்பு ரீதியான மாற்றங்கள் நம்பகத் தன்மையுடனும் வேகமாகவும் ஆட்களையும் பொருட்களையும் மீண்டும் மீண்டும் காவிச் செல்லக் கூடிய அதிகரித்த தேவையை ஏற்படுத்தும். எனவே, இலங்கையின் தொழில் முயற்சிகளின் போட்டித்தன்மையை அதிகரிக்கத் தக்கதான துறைகளுக்கு இடையிலான போக்குவரத்து முறைமைகளைத் தோற்றுவிப்பதன் முக்கியத்துவம் என்றுமில்லாதவாறு உணரப்படுகின்றது. அது உயர் வாழ்க்கைத் தரத்திற்கும் பொருளாதார விரிவாக்கத்திற்குமான ஒரு முதலிலைத் தேவையாகும். ஆனால், அம்மாதிரியான ஒரு முறைமை இலக்குகள் உருவாக்கத்தையும் முதலீட்டுணக்குவீழ்ப்பையும் தீர்மானிக்கத்தக்க மிகப் பொருத்தமானதும் காலோசிதமானதுமான அரசாங்கத் தலைமீட்டினால் மட்டமே அமைக்கப்பட முடியும்.

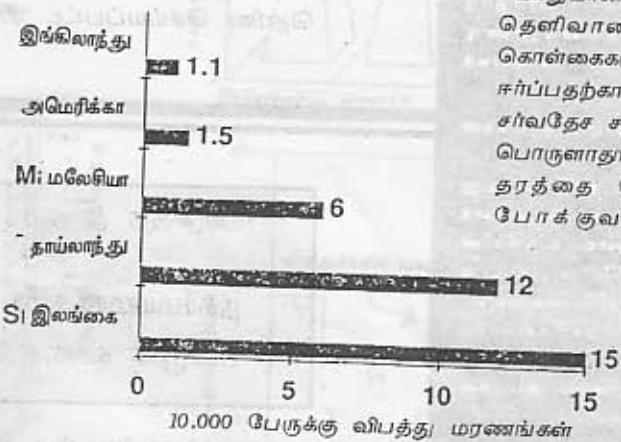
விரிவான சீரமைப்புக்கான தேவை, பொருளாதாரத்தின் எல்லாத் துறைகளிலும் உணரப்பட்ட போதும் மிக முக்கியமாக போக்குவரத்து, நீர் விநியோகம், வடி காலமைப்பு,

மின்னுற்பத்தியும் மின்வளங்களும், தொலைத் தொடர்புகள் ஆகிய துறைகளில் மேலோங்கிக் காணப்படுகின்றது. இவற்றுள் சில துறைகளில் கடந்த தசாப்த காலத்திலான கேள்வி நான்கு மடங்காக அதிகரித்துள்ளது.

பொதுக் கடன்களைக் குறைக்க வேண்டிய தேவை உருவாகியுள்ள ஒரு நிலையில், தமது அடிப்படை வசதிகளையும் சேவைகளையும் தரமுயர்ந்துவதற்கான நிதி வசதிகளைப் பெற்றுக் கொள்வதற்காக போக்குவரத்து

வரைபடம் 1

விபத்து மரண விகிதங்கள்



பேராசிரியர் எல்.எல்.ரத்னாயக கலாநிதி பிரியங்க செனவிரத்ன

அதிகாரிகள் வேறு முலங்களை நாட வேண்டியிருக்கும். நிதி வடிவமைப்பு-நிர்மாணம் உரித்து-முகாமை (FDBM) நிர்மாணம் உரித்து-இயக்கம் (BOO) மற்றும் நிர்மாணம்-உரித்துமாற்றல் (BOT) போன்ற கோட்பாடுகளிலிருந்து பெறப்பட்ட எண்ணக்கருக்களை சிலர் நிதிக் கஷ்டங்களுக்கான தீர்வாகக் கொள்கின்றனர். எவ்வாறாயினும், மேற்கூறப்பட்ட எண்ணக்கருக்களில் எது எப்போது, எங்கே செய்யப் படுகின்றது என்பதை முடிவு செய்ய இதுவரை உள்ள சான்றுகள் போதுமானதாக இல்லை. அது தவிர தெளிவான தேசிய இலக்குகளும் கொள்கைகளும் தனியார் முதலீட்டை ஈர்ப்பதற்கான கட்டாயத் தேவையாகும். சர்வதேச சந்தைக்கு வழிகாண்பதற்கும் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும் வாழ்க்கைத் தரத்தை மேம்படுத்துவதற்குமான போக்குவரத்து அடிப்படை



வசதிகளினதும் சேவைகளினதும் பங்களிப்பு மிக முக்கியமானது மட்டுமன்றி சந்தைச்சக்திகளால் மட்டும் வழிநடத்தப்படுவதற்கு விடப்பட முடியாது எனக் கூறப்படுகின்றது. இரண்டு நூற்றாண்டு காலத்தைத் தழுவிச் செல்லும் பல பில்லியன்கள் பெறுமதியுள்ள போக்குவரத்துத் துறை முதலீட்டினை அதிகரிப்பதற்கும், பாதுகாப்பதற்குமான ஒரு தீவிர செயற் திட்டத்தை இலங்கை அரசு விருத்தி செய்ய வேண்டும். ஒரு தேசிய ஆணைக்குழு முழுத் துறையினதும் குறைநிறைகளை மதிப்பிட்டு, அதுபற்றி ஜனாதிபதிக்கு நேரடியாக அறிக்கை சமர்ப்பித்த பின்னரே உபாயரீதியான திட்ட வழிமுறை பின்பற்றப்பட வேண்டும். இவ்வாணைக்குழுவின் அங்கத்துவம் பாராளுமன்ற அங்கத்தவர்களையும் போக்குவரத்துத் துறை அடிப்படை வசதிகளைத் திட்டமிட்டு, நிர்மாணித்து, முகாமைத்துவம் செய்வதில் நிபுணத்துவம் உள்ள தனியார், பொதுத்துறை வல்லுநர்களையும் கொண்டதாக இருக்க வேண்டும். அதன் பிரதான கடமைகள் பின்வருமாறு:

- இன்றைய போக்குவரத்து முறைகளுக்கு இடையிலான தர நிலையையும் அது தொடர்பான பிரச்சினைகளையும் நிர்ணயித்தல்.
- போக்குவரத்துத் துறைகளுக்கு இடையிலான எவ்வகையான முதலீடு எதிர்கால அபிவிருத்தியைத் தொடர்ந்தும் பேணுவதற்கு அவசியமாகும் என்பதைத் தீர்மானித்தல்.
- வேறுபட்ட போக்குவரத்துத் துறைகளுக்குப் பொறுப்பான முகவரகங்களுக்கு மத்தியில் ஒருங்கிணைப்பை ஏற்படுத்தி வதற்கு ஒரு கட்டமைப்பை முன்மொழிதல்.
- போக்குவரத்து முறைகளையும் நிதித் மூலங்களையும் மேம்படுத்துவதற்கு தேவையான வளங்களை இணங்காணல்.
- வெளிநாட்டு, உண்ணாட்டு ரீதியான முதலீடுகளைக் கவருவதற்குத் தேவையான

நிறுவனத்துறை, சட்டத்துறை, நிதித்துறை சார் உதவிகள் என்னவென விதந்துரைத்தல்.

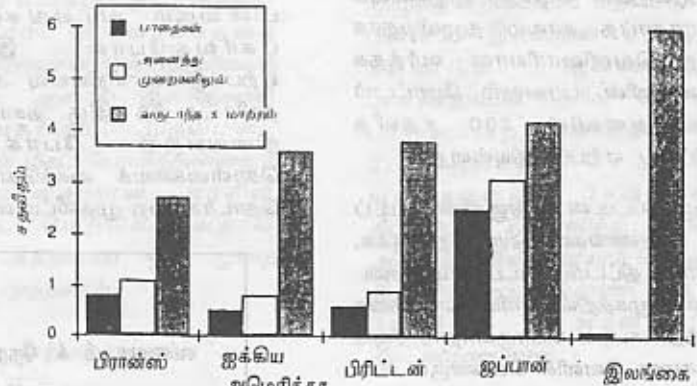
21ஆம் நூற்றாண்டிற்கு தம்மைத் தயார்ப்படுத்திக்கொள்ளும் உலகின் ஒவ்வொரு நாடும் தனது அடிப்படை வசதிகளுள் சிலவற்றை அல்லது முழுவதையும் ஒன்றில் திருத்தம் செய்யவோ, புனர் நிர்மாணம் செய்யவோ அல்லது பிரதியீடு செய்யவோ வேண்டிய சிரமமானதொரு பணியை எதிர்நோக்க வேண்டியிருக்கும். விரிவான சீராக்கத்திற்கான தேவை, எல்லாத்துறைகளிலும் உணரப்பட்டபோதும், போக்குவரத்து, நீர் வழங்கலும் வடிகாலமைப்பும், மின் உற்பத்தியும், வழங்கலும், தொலைத்தொடர்பு ஆகிய துறைகளில் மிகவும் பிரதானமாக உள்ளது. இவற்றுள் சில துறைகளில் கடந்த தசாப்தத்தில் கேள்வி நான்கு மடங்காக அதிகரித்தது. எனவே, உலகெங்கிலும் உள்ள பிரதான விடயங்களைத் தீர்மானிப்போரும்

சட்டமியற்றுவோரும் இரண்டு அடிப்படைச் சவால்களை எதிர்நோக்குகின்றனர் :

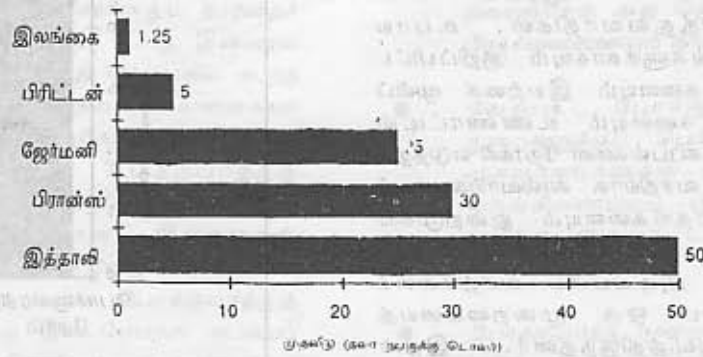
- 21ஆம் நூற்றாண்டின் தேசிய இலக்குகளை அடைவதிலும் பொதுத் தேவைகளை நிறைவேற்றுவதிலும் எத்துறை அல்லது துறைகள் பிரதானமானவை?
- தேவைப்படும் மேம்படுத்தல் நடவடிக்கைகளுக்கு நிதியிடுவது எவ்வாறு?

நிச்சயமாக மேற்கூறப்பட்ட இரண்டு பரந்த, சிக்கலான கேள்விகளுக்கும் பல விடைகள் உண்டு. உதாரணமாக, மேற்கண்ட சகல துறைகளும் ஒரு நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும் சமூக நல்வாழ்வுக்கும் முக்கியமானவையாகும். ஆயினும், அவற்றை முன்னுரிமை அடிப்படையில் வைப்போமாயின் முதலாவது கேள்விக்கான விடையார்? எங்கே? எப்போது? அதைக் கேட்கிறார்கள்

வரைபடம் 2 : போக்குவரத்து மீதான செலவு (மொதேஉ யின் வீதமாக)



வரைபடம் 3 ரெயில்வேயில் முதலீடு



என்பதில் தங்கியிருக்கும். ஏனெனில், அடிப்படை வசதிகளின் தரமும் நிலையும் இடத்திற்கிடம் வேறுபடுவதாகும். எனவே, சமூகத்தின் மீதான அதன் தாக்கம் வெவ்வேறு தனிநபர்களாலும் தீர்மானம் மேற்கொள்வோர்களாலும் வெவ்வேறு இடங்களில் வெவ்வேறு சந்தர்ப்பங்களில் உணரப்படுகின்றது.

இலங்கையைப் பொறுத்த வரையில் அரசாங்கத்தின் உடனடித் தலையீட்டிற்குப் பொருத்தமான ஒரு துறையாகப் போக்குவரத்துத் துறையைக் குறிப்பிடலாம். ஏனெனினால், தடையற்ற உண்ணாட்டுப் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும் வியாபார முயற்சிகளைச் சீவதேச சந்தையில் போட்டிகரமானதாக மாற்றுவதற்கும் அது கட்டாயம் தேவையாகும். போக்குவரத்துத் துறையில் உள்ள சில பிரதான முறைமை உறுப்புகளின் இயலாமை அதிகரிக்கப்பட்டுள்ளது. அவையாவன: கொழும்புத் துறைமுகம், கொழும்புச் சீவதேச விமான நிலையம், பிரதான பாதைகள் மற்றும் கிளைப் பாதைகள் என்பனவாகும். அது போல பஸ்வண்டி மூல போக்குவரத்துத் தொழிற்சாலைகள் ஒழுங்குச் சீரமைவும் கடந்த தசாப்த காலம் தழுவியதாக நிகழ்ந்த வெளிவாரியான வர்த்தக கொள்கைகளின் பரவலும் மோட்டார் வாகன அளவில் 200 சதவீத அதிகரிப்பை ஏற்படுத்தியுள்ளது.

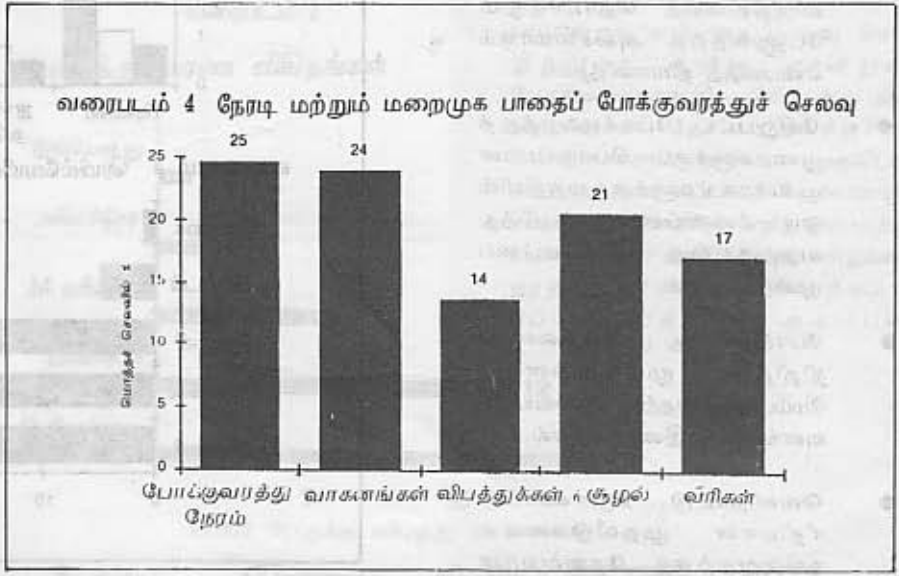
முதலீட்டின் பின்னூட்ட அடிப்படைக் காரணங்கள் ஒரு புறமிருக்க, முறையாகத் திட்டமிடப்பட்ட அடிப்படை வசதிகள் சமூகத்தில் பாரிய தாக்கத்தை ஏற்படுத்தக் கூடிய பொருளாதார சமூக நன்மைகளை வெளிக் கொணரும் என அறியப்படுகின்றது. உதாரணமாக இலங்கையின் ஆரம்ப கால காலனித்துவவாதிகள், உபாய நோக்கங்களுக்காகவும் குறிப்பிட்ட பொருட்களையும் இயற்கை மூலப் பொருட்களையும் உண்ணாட்டில் இருந்து சுப்பல்களை நோக்கி எடுத்துச் செல்ல வசதியாக கால்வாய்களையும் புகையிரதங்களையும் துறைமுகங்களையும் உள்ளடக்கியதான போக்குவரத்து அடிப்படை வசதிகளைக் கொண்ட ஒரு முறைமையைத் தோற்றுவித்திருந்தனர். இதன் காரணமாக பொருட்கள் தமது சொந்த

நாட்டிலும் பிற நாடுகளிலும் உள்ள சந்தைகளில் விநியோகிக்கப்பட்டன. துறைமுக நகரங்களைச் சூழவுள்ள பிரதேசங்களிலும் பிரதான பாதைகளையும் புகையிரதப் பாதைகளையும் அண்டிய பகுதிகளிலும் நடைபெறும் காணி அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகளாலும் பொருளாதாரச் செயற்பாட்டினாலும் நிகழும் நேரடியற்ற தாக்கம் வெளிப்படையானதாகும். அதைத் தவிர, உள்ளூர் வேலை வாய்ப்புக்களை உருவாக்குவது, மக்களுக்கு கிளையிலான வர்த்தகத்தை அதிகரித்தல், குடியல்வை அதிகரித்தல், வறுமை யொழிப்பு, அதிகரித்த உற்பத்தித்திறன் என்பன நிகழ் இது உதவுகின்றது என்பதற்குப் போதிய சான்றுகள் உண்டு.

பொருளாதாரத்திலும் சமூகத்திலும் ஏற்பட்டுள்ள மாற்றங்களுக்கு ஈடுகொடுக்கக் கூடியதாக போக்குவரத்து அடிப்படை வசதிகளும் சேவைகளும் வளரவில்லை. தொடர்ந்து வந்த அரசாங்கங்கள்தமது போக்குவரத்துத் தேவைகளுக்கு காலனித்துவ காலம் தொடங்கி உபயோகத்தில் இருந்து வரும், உள் கட்டமைப்பு வசதிகளை ஓரளவுக்கு திருத்தியமைத்து உபயோகிப்பதிலேயே அதிகம் தங்கியிருந்தன. பின்வரும் விடயங்கள் சான்று பகர்வதுபோல, இயலாமை ஏற்பட்டுள்ள சிறியளவு அதிகரிப்பைத் தவிர கடந்த இரு தசாப்தங்களிலும் நிலையற்ற போக்குவரத்துக் கொள்கையைக் கைக்கொண்ட சிறிய தொடர்ச்சியற்ற முதலீட்டினால் தேசியப்

போக்குவரத்து முறைமையில் மொத்த ரீதியான பாதிப்பு ஏற்பட்டுள்ளது.

- பாதைகளை உபயோகித்து நடைபெறும் நகரிடை, நகருள் பிரயாண நேரம் அவற்றில் நிலவும் நெரிசல் காரணமாக 2 மடங்காக அதிகரித்துள்ளது.
- பாதுகாப்பு நிலை பெரும் வீழ்ச்சிகண்டுள்ளது. வருடாந்த விபத்துகளின் எண்ணிக்கை 40,000 ஆக உள்ளதுடன் அவற்றின் 1/3 இறப்பை ஏற்படுத்துவனவாக உள்ளது.
- வாகனங்கள் வெளியிடும் அதிகரித்த கழிவுப் புகையினால் வளிமின் தரம் மாசடைந்துள்ளது.
- நாட்டிலுள்ள 80% ஆன பாதைகளும் பாலங்களும் இன்றும், ஒன்றில் கட்டமைப்பு ரீதியான குறைபாடுகளைக் கொண்டவையாகவோ, அல்லது நடைமுறைப் பயன்பாட்டுக்குப் பொருந்தாதவையாகவோ காணப்படுகின்றன.
- துறைமுக, விமான நிலைய பிரவேச வசதிக்குறைவுகள் வினை திறனையும் இயலாமை யையும் தொடர்ச்சியாகப் பாதிக்கின்றது.
- போக்குவரத்துத் துறையில் இடப்பட்டுள்ள முதலீட்டின்



அளவு பல்வேறு நியமங்களின் படி மிகக் குறைவானதாகும்

இலங்கையில் போக்குவரத்து நெரிசல் (நேர இழப்பு) விபத்துக்கள், இழந்த வாகன உற்பத்தித் திறன் என்பவற்றில் ஏற்படும் செலவினம் வருடத்திற்கு 110 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர்கள் எனக் கணிக்கப்பட்டுள்ளது. இவை மட்டுமன்றி வரைபடம் 4 இல் காட்டப்பட்டுள்ளவாறு, மற்றும் சமூக செலவினங்களாகிய சூழல் மாசடைதல், துறைமுக வசதிகளை முற்றாக உபயோகிக்காததற்கான செலவினங்கள், குறைவான மனித உற்பத்தித் திறன் போன்றனவும் உட்படுத்தப்படும் போது மொத்த வருடாந்த செலவினம் 200 மில். அமெ. டொலர்கள் வரை அதிகரிக்கலாம்.

மேற்குறிப்பிட்ட செலவினங்கள் பாதைகளைத் தழுவின துறைகளில் ஏற்படும் செலவினங்களை மட்டுமே பிரதிபலிக்கின்றன. ஆனால், போக்குவரத்துத் துறைகள் ஒவ்வொன்றும் மற்றொன்றில் தங்கியிருப்பதன் காரணமாக ஒரு துறையின் விளைத் திறனின்மை ஏனைய துறைகளிலும் தாக்கத்தை ஏற்படுத்துகின்றது. உதாரணமாக, கப்பல்களில் பொருட்களை ஏற்றுவதற்காக துறைமுகத்தில் சேர்ப்பதில் ஏற்படும் தாமதம் சரக்கேற்றத்தில் இழப்புகளையும் களஞ்சியப்படுத்தல், துறைமுக நெரிசல் தொடர்பான அபராதம் போன்ற செலவுகளை அதிகரிக்கச் செய்யும்.

இத்தகு செலவினங்களும் இருந்த போதும், இத்துறையிலான முதலீடு சீரானதொரு போக்குவரத்து முறைமையை அமைப்பதனை இலக்காகக் கொண்டது அல்லது மிக முக்கியமாக அடிப்படை வசதிகளை மீளமைப்பதற்குப் போதுமானது என்பதற்கான குறிகாட்டிகள் உள்ளன. வரைபடம் 2 இல் காட்டப்பட்டுள்ளவாறு, இலங்கையின் பொருளாதார வளர்ச்சி வீதத்திலும் 2/3 வீதத்தையே கொண்ட ஜப்பான் தனது மொத்த தேசிய உற்பத்தி அளவில் 2.5% அளவை போக்குவரத்தில் முதலீடுகின்றது. இலங்கை 0.5 சதவீதத்தை முதலீடுகின்றது. அதேபோல

புலகையிரத்திறையில் ஆகக் குறைந்தளவு முதலீடு செய்துள்ள ஐரோப்பிய நாடுகளை விடவும் இலங்கையில் இத்திறையில் செய்யப்பட்டுள்ள முதலீடு 5 மடங்கு குறைவானதாகும்.

1994 ஆகஸ்ட் மாதம் பதவிக்கு வந்த புதிய அரசாங்கம் தீவிர திறந்த சந்தைக் கொள்கையைப் பின்பற்ற உறுதியுண்டுள்ளது. இது, உற்பத்தி மற்றும் சேவைத் தொழிற்றுறைகள் முன்னிலும் விரியமாகவும் நம்பிக்கையுடனும் வளர்வதற்கான ஓர் ஊக்குவிப்பாகும். பொருளாதாரத்திலும் சமூகத்திலும் ஏற்பட்டுள்ள கட்டமைப்பு மாற்றங்கள் இவ்வளர்ச்சியுடன் ஒன்றிணைந்து முன்னரை விடவும் அதிகளவில் ஆட்களையும் பொருட்களையும் நம்பகத்தன்மையுடனும் வேகத்துடனும் காவிச் செல்லக்கூடிய கேள்வியை ஏற்படுத்தும். எனவே, இலங்கை நிறுவனங்களுக்கு மத்தியில் போட்டியை அதிகரிக்கக் கூடியவாறான போக்குவரத்துத் துறைகளுக்கிடையிலான ஒரு முறைமையினை ஏற்படுத்த வேண்டிய தேவை என்றுமில்லாதவாறு முக்கியத்துவம் பெறுகின்றது. இது உயர் வாழ்க்கைத் தரத்தையும் பொருளாதார விரிவாக்கத்தை ஏற்படுத்துவதற்குமான ஒரு முதனிலைத் தேவையாகும். ஆனால், இலக்குகளை உருவாக்குவதற்கும், முதலீட்டை ஊக்குவிக்கவும் மிகப் பொருத்தமானதும் காலோசிதமானதுமான அரசின் தலையீட்டை மேற்கொள்வதால் மாத்திரமே அத்தகைய ஒரு முறைமையை ஏற்படுத்தலாம்.

இலக்குகளை ஏற்படுத்துதல்

தற்போதைய சேவைகளினதும் அடிப்படை வசதிகளினதும் தரத்தைச் சீர்தாக்கிப் பார்க்கும் போது இன்றைய தேவையைப் பூர்த்தி செய்வதில் கடந்த இரு தசாப்த காலத்தைய கொள்கைகள் போதியளவு வெற்றிகரமானவை என்று கூற முடியாது. போக்குவரத்துத் துறைக்கான வெளிப்படையானதும் இசைவானதுமான இலக்குகள் இல்லாமையும் பல்வேறு அமைச்சுகளின் கீழ் உள்ள போக்குவரத்துத் துறைகளுக்கு இடையேயான கடமைப் பிரிவுகள் தெளிவாக வரையறுக்கப்படாமையும் முக்கிய குறைபாடுகளாகும்.

எனவே, குறுகிய கால அல்லது நீண்டகால முதலீடுகள் சம்பந்தமான முடிவுகள் எதுவும் மேற்கொள்ளப் படுவதற்கு முன்பு ஓர் உபாயத் திட்டமொன்றை விருத்தி செய்வதே போக்குவரத்து தொடர்பாக அரசாங்கத்தின் முதல் நடவடிக்கையாக இருக்க வேண்டும். அது முறைமை விருத்திக்கானது மட்டுமல்லாமல் விசேடமாக வெளிநாட்டு நேரடி முதலீடு அல்லது தனியார் முதலீடுகளுடாக முறைமை நிதியூட்டலுக்கும் அவசியமானதொரு முதன்மைத் தேவையாகும்.



சரியாகச் சொல்வதானால் ஜனாதிபதிக்கு நேரடியாக அறிக்கை சமர்ப்பிக்கக்கூடிய ஓர் ஆணைக்குழு முழுத்திறமையும் மதிப்பீடு செய்த பின்னரே இலக்குகள் ஏற்படுத்தப்பட வேண்டும். ஆணைக்குழுவின் அங்கத்தவம் தெரிவு செய்யப்பட்ட பாராளுமன்ற அங்கத்தவர்களையும், போக்குவரத்து அடிப்படை வசதிகளையும் சேவைகளையும் திட்டமிட்டு, தீர்மானித்து, நிருவகிக்கும் அனுபவமுள்ள தனியார் பொதுத்துறை நிர்ணயர்களையும் கொண்டதாக அமைய வேண்டும். அதன் பிரதான கடைமைகளாவன :

- இன்றைய போக்குவரத்து தர நிலையையும் அது தொடர்பான பிரச்சினைகளையும் தீர்மானித்தல்.
- வேறுபட்ட போக்குவரத்துத் துறைகளுக்குப் பொறுப்பான முகவரகங்களுக்கு மத்தியில் ஒருங்கிணைப்பை ஏற்படுத்துவதற்கு ஒரு கட்டமைப்பை முன்மொழிதல்.
- போக்குவரத்து முறைகளுக்கான நிதித் தேர்ந்து வாய்க்கையும் மேம்படுத்துவதற்குத்



தேவையான வளங்களை இனங்காணல்.

- வெளிநாட்டு, உண்ணாட்டுத் தனியார் முதலீடுகளைக் கவர வதற்குத் தேவையான நிறுவனத் துறை, சட்டத்துறை, நிதித்துறை சார் உதவிகள் என்னவென விதந்தரைத்தல்.

சம்பந்தப்பட்ட எல்லா தரப்புகளில் இருந்தும் ஆணைக்குழு விதப்புரைகளையும் சுருத்தாலோசனைகளையும் பெற வேண்டும். செயல்முறையின்போது உள்ளீடுகளைப் பெற்றுக் கொள்ளக்கூடிய நான்கு பிரதான துறைகளாவன:

நடைமுறையில் உள்ள முறைமையின் நிலை

- இன்றைய போக்குவரத்துத் துறையின் பௌதிக, நிதி நிலைமைகள் என்ன? எந்த இடத்தில் அது திருப்திகரமாக இயங்குகின்றது? எந்த இடத்தில் அது இயங்கவில்லை?
- மாறிவரும் உலக பொருளாதார சூழ்நிலையில் போட்டியை மேம்படுத்தி, பொருளாதார உற்பத்திகள் சந்தையை அடைவதை அதிகரிக்கச் செய்வதற்கான முயற்சிகளுக்கு விளைவிகக்கூடிய கப்பல் ஏற்றம் மற்றும் பிரயாணிகள் போக்குவரத்தில் தாமதத்தை ஏற்படுத்தக்கூடிய பல்வேறு துறைகளுக்குமான பிரதான காரணிகள் யாவை?
- பல்வேறு துறைகளுக்கு இடையிலான வினைத்திறனுள்ள வசதிகள் மற்றும் இயக்கங்களுக்குமான மிகச்சிறந்த அம்சங்கள் யாவை?
- அடிப்படை வசதிகளைத் தீர்மானிப்பதற்கும் பரிபாலிப்பதற்குமான தேசிய நியமங்கள் உள்ளனவா?

சட்ட, ஒழுங்காடுத்தல் மற்றும் நிறுவன ரீதியான பிரச்சினைகள் :

- வெவ்வேறு துறைகளுக்கிடையிலான வினைத்திறனுள்ள

போக்குவரத்து முறைமையின் விருத்தியை மேம்படுத்துவதற்காக அரசு கட்டமைப்புகளில் செய்யப்பட வேண்டிய மாற்றங்கள் அல்லது திருத்தங்களையாவை?

- அடிப்படை வசதிகளின் இயலாமை முன்னேற்றுவதற்கு கட்டமைப்பு ரீதியான அல்லது செயற்பாட்டு ரீதியான இடையூறுகள் ஏதும் உள்ளனவா?
- வெவ்வேறு துறைகளுக்கு இடையேயான பொருட்களையும் ஆட்களையும் போக்குவரத்துச் செய்வதில் உதவக்கூடிய, காலம் கடந்த மற்றும் தொந்தரவான விதி முறைகள் / சட்டங்கள் அரசாங்கங்களுக்கு இடையிலான அதிகாரவரம்பு பிரச்சினைகள், வளங்களைப் பகிர்வது சம்பந்தமான பிரச்சினைகள், முன்னுக்குப்பின் முரணான விதி முறைகள் போன்ற விசேடமான சட்ட இடையூறுகள் உண்டா?
- இவை கொள்கைகளின் வினைத்திறனை மதிப்பிடுவதை அனுமதிப்பதற்கான போதிய தேசிய நியமங்கள் மற்றும் அளவுகோல்களா?

நிதியீட்டம் மற்றும் நிதித்துறை சார் பிரச்சினைகள் :

- போக்குவரத்து அடிப்படை வசதிகள் மற்றும் முறைமை இயக்கம், பரிபாலித்தல், பிரதியீடு செய்தல் போன்ற தேவைகளுக்கு தற்போது கிடைக்கக்கூடிய நிதியின் அளவு என்ன?
- தேசத்தின் தற்போதைய மற்றும் எதிர்கால வசதித் தேவைகள், சேவைகளை வழங்குவதற்காக என்னவகை மேலதிக முதலீடுகள் தேவைப்படுகின்றன?
- மேற்கூறிய நோக்கங்களை நிறைவேற்றுவதற்காக மற்றும் புதிய நிதியூட்டல் முறைகள்.

மற்றும் வள ஒதுக்கீடுகள் என்பன இருந்தால் என்ன?

- அதிகாரம் பெற்றோர் எவ்வாறு போக்குவரத்து துறையின் முதலீட்டை அதன் மேம்பாட்டிற்காகச் சிறந்த முறையில் பயன்படுத்தலாமா?
- தேசிய போக்குவரத்து முறைத் தேவைகள் நிறைவேறுவதை அனுமதிக்கக்கூடிய தனியார் மயப்படுத்தல் மற்றும் தனியார் முதலீட்டுக்கான முக்கியமான சந்தர்ப்பங்கள் உண்டா?

சவால்கள்

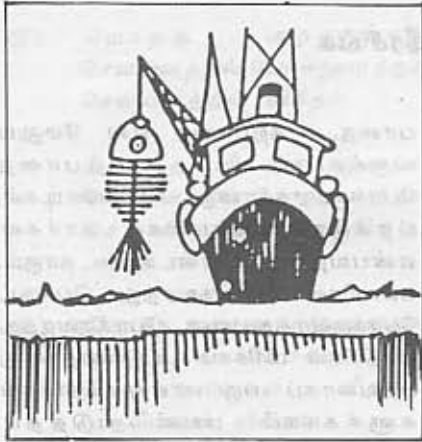
ஏனைய நாடுகளில் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுக்கள் கண்டறிந்த உண்மைகளின் படி முன்னுக்குப்பின் முரணான அரசாங்கக் கொள்கைகள், அதிகார முறை, வரையறைக்குள்ளான வரவு செலவுத் திட்டம், தேசிய முக்கியத்துவம் வாய்ந்த பிரச்சினைகளுக்கான தொடர்ச்சியற்ற தீர்வு போன்றன முன்னர் குறிப்பிடப்பட்ட வினைத் திறனிலும் பயன்படு தன்மையிலும் பாரிய இடைவெளி ஏற்படக் காரணமாகி உள்ளமை தெரிய வருகின்றது. அதே



போல மேற்போந்த பிரச்சினைகளையிட்டு இலங்கை ஆணைக்குழுவினால் நடாத்தப்படும் விசாரணைகள், தற்போதைய நிலவரத்தையும் எதிர்காலத்தில் வெல்ல வேண்டிய நிலையையும் தெரிவிக்கும், எவ்வாறாயினும், அக்குறிகாட்டிகளை நிதர்சனமான இலக்குகளாகவும் குறிக்கோள்களாகவும் நிலைபேறான முன்னுரிமைகளாகவும் மாற்றுவதே எதிர்நோக்கப்படும் சவாலாகும்.



ஆணைக்குழு ஏற்படுத்தியுள்ள இறுதி இலக்குகள் என்னவாக இருந்தாலும் முழுப் பொருளாதாரத்திலும் சமூகத்திலும் தாக்கத்தை ஏற்படுத்தக் கூடிய பல மில்லியன் ரூபாய்களைக் கொண்ட ஒரு முதலீடாகவே தேசிய போக்குவரத்து முறைமை நோக்கப்படல் வேண்டும். இவ்வாறு நோக்குவது பொருளாதாரத்தினதும் சமூகத்தினதும் கட்டத்தில் இணக்கமான இலக்குகளை நிலைநிறுத்துவதற்கு உதவும். தனியார் உடைமையாக இருந்தாலும் சரி அரசு உடைமையாக இருந்தாலும் சரி இலங்கையின் தேசிய போக்குவரத்து முறைமையின் வினைத் திறனையும் பயன்படுத்தும் மையையும் அதிகரிப்பதற்காக இலக்குகளில் பிரதிபலிக்க வேண்டிய அம்சங்கள் பின்வருமாறு:



தேசிய பொருளாதார-சமூக இலக்குகள்

பொருத்தமான அடிப்படை வசதிகள் மற்றும் சேவைகள் சரியான நேரத்தில் சரியான இடத்தில் சரியான தரத்திலும் அளவிலும் கிடைப்பதை உறுதி செய்வதற்காக தேசிய பொருளாதார மற்றும் சமூக அபிவிருத்தி இலக்குகளுடன் அவை முரண்படா திருக்க வேண்டும்.

தேசிய நியமங்கள் போக்குவரத்து முறைமை உறுப்புகளைத் திட்டமிடுவதற்கும் இயக்குவதற்குமான ஏற்கனவே உள்ள தேசிய நியமங்களை அல்லது இலக்குகளை மறுபரிசீலனை செய்வதற்கான அவசர தேவை

நிலவுகிறது. உதாரணமாக, மாறிவரும் இலக்குகளையும் உபயோகிப்போரின் எதிர்பார்ப்புகளையும் பிரதிபலிப்பதற்காக வேண்டி, பாதை வகைப்படுத்தல் அளவுகோல்கள், அடிப்படை வசதிகள், திட்ட நியமங்கள், சேவை, பாதுகாப்பு நியம மட்டங்கள் போன்றவை தேவையான இடங்களில் மறுபரிசீலனைக்கு உள்ளாக்கப்பட்டு திருத்தப்பட வேண்டும்.

பொறுப்புக் கடமையும் சேவைகளையும் அடிப்படை வசதிகளையும் அளிக்கும் முகவரகங்கள் தேசிய நியமங்களைத் திருப்பிப் படுத்துவதில் அதிக பொறுப்பை வசிக்க வேண்டும் எனக் கேட்கப்பட வேண்டும். அத்துடன் சேவையின் தரத்தில் ஏற்படும் எந்தக் குறைக்கும் பதில் கூறுபவர்களாக இருக்க வேண்டும். இது சுதந்திரமான அல்லது பன்முகப்படுத்தப்பட்ட தீர்மானம் எடுப்போருக்கும் முகாமையாளர்களுக்கும் இடையில் துரிதமான கருத்துப் பரிமாற்றத்துக்கு உதவக் கூடிய ஒழுங்கமைப்பு ரீதியான நிருவாக அமைப்பை ஏற்படுத்துவதற்குமான வல்லமை கொண்டதான சட்ட மாற்றங்களை வேண்டி நிற்கும். தனியார்மயப்படுத்தல் எண்ணக்கருவும் இச்சவால் வகையில் அடங்குகின்றது. அடிப்படை வசதிகள் மற்றும் சேவைகளின் அதி வினைத்திறனுள்ள பயன்படுத்தும் மிக்க நிருவாக முறையைத் தீர்மானிப்பது யிக முக்கியமானதாகும். இதற்கு மேலதிகமாக, தனியார் துறைப்பங்குபற்றுவதல் விரும்பப்படக் கூடிய சந்தர்ப்பங்களில் தேசிய மற்றும் தனி நபர் நலன்களைப் பேணுவதற்கான உச்சரிதியான அரசுத் தலையீட்டினைத் தீர்மானிப்பது அவசியம்.

முதலீடு அடிப்படை வசதிகளையும் ஏனைய போக்குவரத்து முறைமைகளையும் விரும்பிய மட்டத்திற்கு உயர்த்துவதற்கான செலவு யிக அதிகமாக இருக்கும். இதற்கான நிதி அரசாங்கத்திடம் இருந்து கிடைக்காது என்பது வெளிப்படை. எனவே, மாணிட வள விருத்தி மற்றும் ஆய்வுத்துறைகளில் ஆகக் குறைந்தது ஆரம்ப நிலையிலேனும் தனியார் நிதி மூலங்களை நாட வேண்டிய தேவையை இலக்குகள் பிரதிபலிக்க வேண்டும்.

மனித வள அபிவிருத்தி எதிர்கால போக்குவரத்து முறைமை திட்டமில், வடிவமைத்தல், இயக்குதல் என்பன முறையாகச் செய்யப்பட வேண்டியவரும். அத்துடன் முடிவுகள் சமூக, அரசியல், பொருளாதார ரீதியாக நியாயப்படுத்தப்பட வேண்டி இருக்கும். உரிய கல்வியும் பயிற்சியும் கொண்ட உயர்வகை ஆளணியை முகவரகங்கள் பெற்றால் மட்டுமே இது சாத்தியமாகும். அரசாங்கம், பின்னிரண்டாம் நிலை கல்வி நிலையங்கள், பல்கலைக் கழகங்கள், வர்த்தக முகாமைத்துவ கல்வி நிலையம் போன்ற உயர் தொழிற் கல்வி நிலையங்களின் பாடவிதானத்தில் பிரயோக ஆய்வு மற்றும் விசேட மாற்றங்களைக் கொண்டு வருவதன் மூலம் இத்திறையில் உதவிகளைச் செய்யலாம்.

ஆய்வும் அபிவிருத்தியும் போக்குவரத்துத் துறை முகவரகங்களோடு இணைந்து செயற்படுவதன் மூலம் ஆய்வு, அபிவிருத்தித் துறையில் தனியார், பொது கூட்டினை அடையாளம் காண்பதற்கு உள்ளூர் மூலப் பொருட்கள் மற்றும் தொழில் நுட்பத்தை உற்பத்தி செய்வோர் ஊக்குவிக்கப்பட வேண்டும்.

தொரிவுகளும் முடிவுகளும்

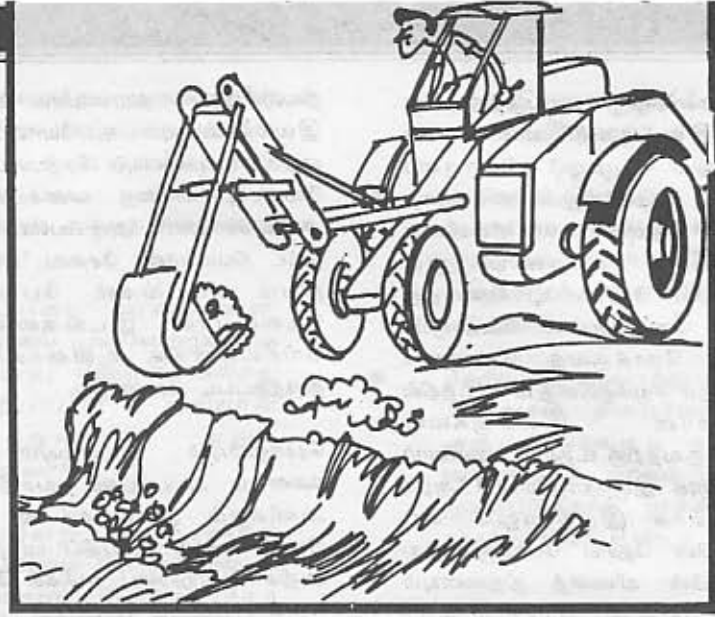
போக்குவரத்தானது அடிப்படை வசதிகள், சேவைகள், வாழ்க்கைத்தரம், பொருளாதார வளர்ச்சி, சர்வதேச சந்தைகளுக்கு வழிகாணல் போன்றன வற்றுக்குச் செய்துள்ள பங்களிப்பு அதி முக்கியம் வாய்ந்ததாகையால் அது சந்தைச் சக்திகளினால் மட்டும் வழிப்படுத்த வதற்காக விடப்படத்தக்கதல்ல. இலங்கை அரசாங்கமானது இரண்டு நூற்றாண்டுகள் தழுவியதாக இடப்பட்டிருக்கும் பல பில்லியன்கள் பெறுமதியான போக்குவரத்து முதலீட்டை மேம்படுத்துவதற்கும் பாதுகாப்பதற்குமான ஒரு தீவிர செயற்றிட்டத்தை விருத்தி செய்ய வேண்டும்.

தெற்காசியாவில் உள்ள பல நாடுகளுடன் ஒப்பிடுகையில் இலங்கையின் போக்குவரத்துத் துறைப்

(34 ஆம் பக்கம் பார்க்க)



போக்குவரத்தும் பொருளாதாரமும் நெருங்கிய தொடர்புடையன. முதலாவதாக, மொத்த பொருளாதாரச் செயற்பாட்டில் ஒரு பிரதான விகிதத்தை போக்குவரத்தே வகிக்கின்றது. இரண்டாவதாக, ஏனைய பொருளாதாரப் பிரிவுகளின் வெளியீடுகளின் கணிசமானதொரு பங்கை போக்குவரத்து உள்ளீடுகள் கொண்டுள்ளன. எந்தவொரு பொருளாதாரத்திற்கும் உரிய அடிப்படை வசதிகளின் ஓர் இன்றியமையாத அம்சமாக அது விளங்குகின்றது. அது போலவே பொருளாதார வளர்ச்சி மட்டமானது கிடைக்கக்கூடிய போக்குவரத்து அளவிலும் அதன் முறைமையின் விளைத்திறனிலும் தங்கியுள்ளமை தவிர்க்க முடியாததாகும்.



போக்குவரத்தும் பொருளாதாரமும்

கே.ஜி.டி.டி.தீர்சின்க

பொதுவாகக் கூறின் ஒரு போக்குவரத்து முறைமை, பாதைகள், புகையிரதப் பாதைகள், தரிப்பு நிலையங்கள், துறைமுகங்கள், விமான நிலையங்கள், வீதி வாகனங்கள், புகையிரத இயக்க வலுக்கள், உருண்டோடும் வாகனங்கள், விமானங்கள், கப்பல்களும் அவற்றின் இயக்கமும் பாராமரிப்பும், முகாமைத்துவமும் கொள்கையும் போன்ற அடிப்படை வசதிகளை உள்ளடக்கியதாக போக்குவரத்துடன் தொடர்புடைய எல்லா வசதிகளையும் நிறுவனங்களையும் கொண்டுள்ளது. பகுப்பாய்வு நோக்கங்களுக்காக போக்குவரத்தானது பல்வேறு தெளிவான துறைகளாகப் பிரிக்கப்படலாம்.

இப்பிரிவுகள் புவியியல் காரணிகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு நிர்ணயிக்கப்படலாம். உதாரணமாக உண்ணாட்டு, வெளிநாட்டுப் போக்குவரத்து, உண்ணாட்டுப் போக்குவரத்தானது குறிப்பிட்டதொரு வழங்கப்பட்ட புவியியல் பிரதேசத்தில் ஒரு போக்குவரத்து முறைமையை இயக்குவதை உள்ளடக்கியதாக இருக்கும். சர்வதேசப் போக்குவரத்தானது நாடுகளுக்கிடையேயான போக்குவரத்து முறைமையொன்றை இயக்குவதைக் கொண்டதாக இருக்கும்.

குறிப்பிட்டதொரு பிரதேசத்தில் இயங்கும் போக்குவரத்து வலைப்பின்னல் அமைப்பு ஒரு பிரதேச போக்குவரத்து முறைமையாக இனங்காணப்படலாம். மற்றுமொரு வகை வேறுபடுத்தலாக தரைமார்க்க, கடல்மார்க்க, வான்வழி போன்ற வெவ்வேறு மாதிரிச் செயற்பாடுகள் வகைப்படுத்தப்படுகின்றன. தரைமார்க்க மாதிரியானது புகைவண்டிப்

பாதை, சுற்பாதை என மேலும் வகுக்கப்படலாம். சுற்பாதை போக்குவரத்தானது பஸ் வண்டிகள், ட்ரக்குகள், வாடகைக் காரர்கள் என்பவற்றை உள்ளடக்கியதாகும். பயணிகள் போக்குவரத்து, பொருட் போக்குவரத்து என போக்குவரத்து மாதிரிகள் பிரிக்கப்பட்டுள்ளதானது பரவலாகப் பகுப்பாய்வு நோக்கங்களுக்காகப் பயன்படுத்தப்படுகின்றது. பயணிகள் துறையிலும் போக்குவரத்து, மாதிரிகள் தனியார்குறை, பொதுத்துறை எனவும் பிரிக்கப்படலாம். பொதுப் போக்குவரத்தானது பொதுமக்கள் உபயோகிக்கக்கூடிய சேவைகளை உள்ளடக்கியதாக உள்ளது. ஆனால், மோட்டார் காரர்கள், ட்ரக்குகள், வேன்கள் போன்றவற்றை உபயோகித்து தனிநபர்களும் நிறுவனங்களும் தமது உரித்தில் இயங்கும் தனியார் போக்குவரத்து முறைமையை மக்கள் தமது தனிப்பட்ட தேவைகளுக்காகச் சுதந்திரமாகப் பயன்படுத்த இயலாது. பொதுப் போக்குவரத்தானது பொது உடைமையாகவோ அல்லது பொது முகாமைச்சு உட்பட்டதாகவோ இருக்க



வேண்டுமென்பது சுட்டாயமில்லை. பொதுப் போக்குவரத்து பஸ்சேவை மீதான தனியார் உடைமை இதற்கொரு சிறந்த உதாரணமாகும்.

போக்குவரத்தின் பேரண்டப் பொருளியல் அம்சங்கள்

ஒரு பொருளாதாரத்தில் போக்குவரத்துத் துறை வசிக்கும் முக்கியத்துவத்தை அளவிட சில பேரண்ட பொருளியற் குறிகாட்டிகள் பயன்படுத்தப்படலாம். அவையாவன:

- (அ) மொத்த உண்ணாட்டு உற்பத்தியில் (GDP) போக்குவரத்துத் துறையின் அளவு..
- (ஆ) தனிப்பட்ட நுகர்வுச் செலவில் போக்குவரத்தின் முக்கியத்துவம்.
- (இ) மொத்த அரசாங்கச் செலவினத்தில் போக்குவரத்துச் செலவினத்தின் விசிதம்.
- (ஈ) மொத்த வீட்டுத் துறைச் செலவினத்தில் போக்குவரத்துச் செலவினத்தின் விசிதம். அத்துடன்
- (உ) மொத்த உண்ணாட்டு மூலதன ஆக்கத்தில் போக்குவரத்து உபகரணங்கள் மீதான முதலீட்டின் விசிதம்.

தேசிய வருமானத்தின் துறைசார் வகையீடுகளும் உற்பத்திக் கணக்குகளும் (ஐ.நா. முறைமை தழுவியது) ஒன்றிணைந்த தகவல்களைத் தருவதில்லை. இது மொத்த உண்ணாட்டு உற்பத்தியில் போக்குவரத்துத் துறையின் பங்களிப்பை அடையாளம் காண உதவுகிறது. போக்குவரத்தானது போக்குவரத்து, களஞ்சியப்படுத்தல், தொடர்பாடற் சேவைகள் ஆகியன உள்ளடக்கிய ஒரு பரந்த துறையோடு இணைக்கப்பட்டுள்ளது. போக்குவரத்தானது களஞ்சியப்படுத்தல், தகவல் பரிமாற்றம் போன்ற அதனுடன் தொடர்பான செயற்பாடுகளைச் சார்ந்து 40% ஆன மொத்த உண்ணாட்டு உற்பத்தியின் கணிசமான

அட்டவணை 1

நடப்பு காரணிக் செலவு விலைகளில் மொட உக் போக்குவரத்து, தொடர்பாடல், களஞ்சியப்படுத்தல் என்பவற்றின் பங்களிப்பு	1977				
	1977	1982	1987	1992	1994
1. மொட உ (ரூ.ப.இ.)	34,679	94,679	177,731	386,999	523,000
2. போக்குவரத்து, களஞ்சியப்படுத்தல், தொடர்பாடல் (ரூ.ப.இ.)	2,723	10,666	18,663	38,587	52,591
3. (2) (1) இன் % ஆக	7.9	11.3	10.5	10.0	10.1

ஆதாரம் : இலங்கை மத்திய வங்கி

அட்டவணை 2

நடப்பு சந்தை விலைகளில் போக்குவரத்து மீதான தனியார் நுகர்வுச் செலவினம் (ரூ.ப.இ.)	1977				
	1977	1982	1987	1992	1994
1. மொத்த தனியார் நுகர்வு	26,698	79,226	151,949	320,466	434,933
2. போக்குவரத்து மீதான தனியார் நுகர்வுச் செலவு	1,403	5,190	10,295	17,386	26,729
3. (2) (1) இன் % ஆக	5.3	6.6	6.8	5.4	6.1

ஆதாரம் : இலங்கை மத்திய வங்கி ஆண்டறிக்கைகள்

அட்டவணை 3

போக்குவரத்து மற்றும் தொடர்பாடல் என்பவற்றின் மீதான அரசாங்க செலவினம் (ரூ.ப.இ.)	1977				
	1977	1982	1987	1992	1994
1. மொத்த அரசாங்க செலவினம்	8,812.8	37,900.0	85,436.0	119,261.0	167,539.0
2. போக்குவரத்து மீதான அரசாங்க செலவு	271.3	2,386.0	5,063.2	5,571.0	16,546.0
3. (2) (1) இன் % ஆக	3.1	6.3	5.9	4.7	9.9

ஆதாரம் : இலங்கை மத்திய வங்கி ஆண்டறிக்கைகள்

அட்டவணை 4

போக்குவரத்து மீதான (ஒருமாத) சராசரி குடும்பச் செலவு	1977					
	00-1,000 ரூபாய்	1,001-2,000	2,001-3,000	3,001-5,000	5,001-10,000	10,000>
1. வருமான குழு	1,000	2,000	3,000	5,000	10,000	
2. குடித்தொகையில் %	20.4	35.9	18.6	14.7	7.6	2.9
3. சராசரி வருமானம் (ரூ.)	696.0	1,465.9	2,439.1	3,816.5	6,640.5	18,879.9
4. போக்குவரத்து மீதான செலவு (ரூ.)	22.6	57.0	101.3	178.6	411.8	1,149.0
5. (4) (3) இன் % ஆக	3.3	3.9	4.2	4.7	6.2	6.1

ஆதாரம் : கட்டுரையாளரால் 1986/87 நுகர்வோர் நிதி ஆய்வின் அடிப்படையில் தொகுக்கப்பட்டது.

அட்டவணை 5

மொத்த உள்நாட்டு நிலையான மூலதனவாகம்	1978				
	1978	1982	1987	1992	1994
1. தனியார் துறையும் பொதுக் கூட்டுத்தாபனங்களும் (ரூ.ப.இ.)	3,493	25,413	34,536	86,407	135,855
2. போக்குவரத்து உபகரணம் (ரூ.ப.இ.)	461	7,063	1,973	9,725	24,226
3. (2) (1) இன் % ஆக	13.2	27.8	5.7	11.3	17.8

ஆதாரம் : இலங்கை மத்திய வங்கி ஆண்டறிக்கைகள்

ஒரு பங்கினை வசிக்கின்றமையை அட்டவணை 1 காட்டுகின்றது.

கடந்த பல வருடங்களாக தனியார் நுகர்வுச் செலவில்

போக்குவரத்துத் துறையின் பங்கானது 6% அளவில் இருப்பதை அட்டவணை 2 காட்டுகின்றது. வீட்டுத்துறை நிறுவனத் துறையின் நுகர்வுச்



செலவினடிப்படையில் போக்குவரத்துத் துறையின் முக்கியத்துவத்தை இந்த அளவு காட்டுகின்றது.

அட்டவணை 3 மொத்த அரசாங்க செலவினம், போக்குவரத்தும் செய்திப் பரிவர்த்தனையும் அதில் என்ன பங்கை வகிக்கின்றன என்பதையும் காட்டுகின்றது. போக்குவரத்திற்கும் செய்திப் பரிவர்த்தனைக்கும் செலவிடப்பட்ட விசிறத்தில் உள்ள கணிசமானளவு வித்தியாசத்திற்குக் காரணம் சில வருடங்களில் மேற்கொள்ளப்பட்ட கூடிய மூலதனச் செலவீடையாகும். இதே காலப் பகுதிக்கான மீண்டுவரும்



செலவினங்கள் ஒப்பீட்டளவில் கிட்டத்தட்ட நிலையாக இருக்கின்றன. போக்குவரத்திற்கும் பொருளாதாரத்

போக்குவரத்தின் முக்கியத்துவத்தை ஆராய்தலாகும். கீழே தரப்பட்டுள்ள அட்டவணை 4 மொத்த வீட்டுத் துறைக்குரிய செலவினத்தையும் ஒவ்வொரு குழு வினரதும் வருமானத்திற்கு ஏற்ப வீட்டுத் துறைக்குரிய போக்குவரத்துச் செலவு போன்றவை தொடர்பான தகவல்களையும் தருகின்றது. இந்தத் தகவல் வீட்டுக்குரிய வருமானம் அதிகரித்த போது போக்குவரத்துச் செலவின விகிதம் அதிகரித்து வீட்டுத் துறைக்குரிய வருமானத்திற்கும் போக்குவரத்துக்கான அதன் செலவினத்துக்குமிடையில் ஒரு சார்பான தொடர்பை காட்டி நிற்கிறது.

மூலதன ஆக்கம் என்பது பெரும் அளவில் பொருளாதார வளர்ச்சியில் தங்கி நிற்கும் முதலீடுகளின் பெருக்கமாகும். அட்டவணை 5 ஆனது தனியார் துறையில் மொத்த உள்நாட்டு நிலையான மூலதன ஆக்கத்தையும், போக்குவரத்துச் சாதனங்களுக்காக அதிலிருந்து ஒதுக்கப்பட்ட பங்கையும் காட்டுகின்றது. (இந்தக் கணிப்பானது அரசாங்க மற்றும் பொது நிறுவனத் துறைகளை உள்ளடக்கவில்லை).

அட்டவணை 5 இலுடாக அட்டவணை 1 இல் கிடைக்கக் கூடிய தகவல்கள் இலங்கையின் பொருளாதாரத்தில் போக்குவரத்தின் முக்கியத்துவத்தை கணிப்பதற்குப் பயனுடையதாகும். ஆனால், பொருளாதார செயற்பாடுகளுக்கான

துறையின் பெறும் முக்கியத்துவத்தை இந்தக் குறிக்காட்டிகளின் மூலம் வெளிக்கொணர்வது சாத்தியமற்றதாகும். போக்குவரத்தின் அடிப்படை அம்சங்கள் பல துறைகளினதும் வெளியீடு, வருமானம், செலவினம், முதலீடு போன்றவற்றில் அடையாளம் காண முடியாதவாறு உள்ளடங்கியுள்ளன. எனவே, பொருளாதாரக் குறிகாட்டிகள், பொருளாதாரத்தில் போக்குவரத்துத் துறையின் பரிமாணத்தை குறை மதிப்பீடு செய்யும் நிலை தோன்றுகின்றது.

ஏனைய செயற்பாடுகளின் உள்ளீடுகளாகப் பயன்பாடு உள்ளபடியாலேயே போக்குவரத்துச் சேவைகள் தொடர்ந்தும் இருக்கின்றன. எனவே, ஏனைய பொருட்களுக்கும் சேவைகளுக்கும் உள்ள கேள்வியிலிருந்தே போக்குவரத்திற்கான கேள்வியும் பிறக்கின்றது. எனவே, ஒரு பொருளாதாரத்தின் செயற்பாடுகளின் முக்கிய குறிகாட்டியாக போக்குவரத்து திகழ்கின்றது.

இந்த எளிமையான தொடர்பு ஒரு நாட்டின் சமூக, பொருளாதார அபிவிருத்தி போக்குவரத்துச் சேவைகளின் விரிவாக்கத்திற்கான தேவையை வேண்டி நிற்பதைக் குறிக்கின்றது. இந்தத் தொடர்பு சம்பந்தமான சாத்திரமான சான்றுகள் சிறப்பாக நிறுவப்படுவதுடன், இத் தொடர்புடன் கூடிய கணிதச் செயற்பாடுகள் பொருளாதாரப் பகுப்பாய்வில் பரவலாகப் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

அட்டவணை 6

வீதி விபத்துக்களின் செலவு (ரூ.ப.இ.)	
மரண விபத்துக்களின் செலவு	45.5
மருத்துவச் செலவும் வெளியீட்டு இரப்பும்	67.2
சாதாரண காயங்களைச் செலவு	4.1
யானைத்துக்கும் சொந்தக்கும் சேதம்	198.5
நிர்வாகம், காப்புறுதி, பொலீஸ் செலவு	2.0
மொத்த மூலதனச் செலவு	317.3

1 - ஆதாரம் : போக்குவரத்து வட்டணைகள் - குரூபில் அறிக்கை.

அட்டவணை 7

வகை	புதிய வாகனங்களின் பதிவு					
	பஸ்	கார்	மோட்டோசைக்கிள்	பொருள் போக்குவரத்து	நில மற்றும் மொத்தம்	
1977 முடிவில் இருப்ப	14,123	97,010	24,435	39,729	32,729	208,026
1978-1994 காலப்பிரிவில் புதிய பதிவுகள்	42,178	177,291	520,629	88,291	78,644	907,033
அதிகரிப்பு வீதம்	198.6	82.8	2030.7	122.3	140.3	336.0

ஆதாரம் : இலங்கை மத்திய வங்கி போக்குவரத்துத் துறையின் பங்களிப்பை மேற்கொண்டுள்ள புள்ளிவரைகள் - குறைத்து மதிப்பிடுவதனால் போக்குவரத்துத்

பொருளாதார வளர்ச்சியும் போக்குவரத்தும்

அட்டவணை 6 இல் உள்ள தகவல்கள் மொத்த உள்நாட்டு



உற்பத்தியின் வளர்ச்சி விகிதங்களும் போக்குவரத்து வளர்ச்சி விகிதங்களும் ஒரே தன்மை வாய்ந்தவையாய் இருப்பதைக் காட்டுகின்றன. மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தி வளர்ச்சி விகிதங்கள் உயர்வாக இருந்த 1978-1981 காலத்தில், போக்குவரத்துத் துறையும் அதேபோன்றதொரு உயர் வளர்ச்சி விகிதத்தைக் காட்டுகின்றது. ஆனால், 1982-1994 காலப் பகுதியின் இறுதியில் பொருளாதார வளர்ச்சி குன்றிய போது போக்குவரத்துத் துறையின் விரிவாக்கமும் குறைந்து செல்வத் தரவாதாரங்களைக் காட்டுகின்றது. இந்த புள்ளிவிபரங்களில் இருந்து 1980 களின் இறுதி அரைப் பகுதியில் பொருளாதார வளர்ச்சி மந்த நிலையைக் கொண்டிருந்தது என்பது தெளிவாகின்றது. 1978-1985 காலப் பகுதிகளில் சராசரியாக 5.5 வீதமான உயர் வளர்ச்சி வீதம் 1987 இல் 1.5 வீதமாகும். இது 1988 இல் 2.7 வீதமாகவும், 1989 இல் 2.3 வீதமாகவும் குறைந்தது.

1990 களில் வளர்ச்சி வீதங்கள் ஒப்பீட்டளவில் மிதமான அளவுகளைக் காட்டின. நாட்டில் நிலவிய நிச்சயமற்ற நிலையே பொருளாதாரத்தின் குறைந்த வளர்ச்சிக்குக் காரணமாகும் என்பது நிறுவப்பட்ட உண்மையாகும். 1980 களில் நாட்டில் நிலவிய குழப்பமான சூழலில் பின்னடைவை எதிர்நோக்கிய ஒரு துறை போக்குவரத்தாகும். இத்துறையில் கேள்வி குறைந்த நிலையில் விளங்கியதால் விரிவாக்கம் நடைபெறவில்லை. ஆனால், இந்தத் துறையின் குறைந்த வெளியீடுகளுக்கு உள்நாட்டுக் குழப்ப நிலை போன்ற வெளிக் காரணிகளின் பாதிப்பு ஒரு பக்கம் மட்டுமே. உட்காரணிகளாகிய தூரதிருஷ்டியில்லாத கொள்கைகள், போதிய திட்டமிடல் இல்லாமை, ஒருங்கிணைப்பு முகாமை வினைத்திறன் இன்மை, குறை உற்பத்தித்திறன் போன்றவற்றாலே அதிகம் பாதிப்பு ஏற்பட்டது. இந்தக் காரணிகளால் போக்குவரத்துத் துறைச் செயற்பாடு குறைக்கப்பட்ட அளவுக்கு போக்கு வரத்து உள்ளீடுகளின் போதியளவற்ற, தொடர்ச்சியற்ற, வினைத்திறன் குன்றிய நிரம்பலால் பொருளாதார விரிவாக்கமும் பாதிக்கப்பட்டது.

போக்குவரத்தும் புறக் காரணிகளும்

போக்குவரத்துடன் இணைந்த சாதகமான மற்றும் எதிர்மறையான புறக் காரணிகள் உண்டு.

சாதகமான புறக் காரணிகள்

போக்குவரத்துச் செயற்பாடுகள், பெறுமதி சேர்ப்பு வேலைவாய்ப்பு உருவாக்கம், உற்பத்தியும் வருமான மாக்கலும் போன்றவற்றிற்குத் துணை செய்யும் ஏனைய துறைகளைச் சார்ந்த புற சிக்கனக் காரணிகளுடன் இணைந்தவை ஆகும். போக்குவரத் தானது பரந்த பொருளாதார நன்மைகளுடன் இணைந்திருக்கத் தக்கதாக இது பொதுவாக மீள் ஒழுங்கு படுத்தப்பட்டுள்ளது. மேலும், இது போக்குவரத்திற்கும் பிராந்திய அபிவிருத்திக்குரியடையில் ஒரு இறுக்கமான தொடர்பை உறுதிப்படுத்துகின்றது. போக்குவரத்து கிடைக்கக் கூடியதாக இருத்தல் சொத்துக்களின் பெறுமானங்களை அதிகரிக்கும். ஆனால், அந்நன்மைகள் ஒரு சில தனிநபர்களுக்கு மாத்திரமே கிடைக்கக் கூடியதாக இருக்கும். எனவே, சொத்துக்களின் பெறுமதியில் ஏற்படும் அதிகரிப்பு தேசிய சமூக நலன்களில் எந்த முன்னேற்றத்தையும் ஏற்படுத்துவதில்லை.

எதிர்மறையான புறக்காரணிகள்

முன்று வகையான எதிர் மறையான புறக் காரணிகள் அல்லது சிக்கனமற்ற காரணிகள் உண்டு. முதலாவதாக நெரிசல் செலவு. இது அதை அனைவராலும் கூட்டாக தாங்கிக் கொள்ளப்படும். பாதை மற்றும் பொது வாகனத் தரிப்பிடம் போன்ற அரிதான வசதிகளை உபயோகிப்பிற்காகப் போட்டியிடும் எல்லா இயங்கு வோர்களாலும் தாங்கப்படுவது ஆகும். இரண்டாவது வகை, புதியதொரு அடிப்படை வசதியை ஏற்படுத்து வதாலோ அல்லது ஏலவே இருக்கக் கூடிய அடிப்படை வசதியொன்றை வாகனங்கள் உபயோகிப்பதன் விளைவாகத் தோன்றும் குழல் மாசடைதல் என்ற வகையில் முழுச் சமூகத்தினாலும் தாங்கப்படும் சமூகச்

செலவினமாகும். முன்று வது வகையானது உயிர்களுக்கும் சொத்துக்களுக்கும் சேதம் விளைவிக்கும் விபத்துக்களாகும். முதல் இரண்டு வகை புறச் செலவுகளும் அளவறிதலுக்குச் சிரமமானவை யாகும். அட்டவணை 6, 1994ஆம் ஆண்டிற்கான பாதை விபத்துச் செலவுகள் பற்றிய ஒரு கணிப்பீட்டைத் தருகிறது.

அட்டவணை 6

ஒரு சதுர கி.மீட்டருக்கு பாதை கி.மீ. தூர அளவு 1994	
மாவட்டம்	பாதை கி.மீ.சதுர கி.மீ.
கொழும்பு	1.08
கம்பகா	1.13
ஏனையன	0.37
முழு நாடும்	0.39

ஆதாரம் : கட்டுரையாளரால் தொகுக்கப்பட்டது

திறந்த பொருளாதாரமும் போக்கு வரத்துத் துறையும்

1977 ம் ஆண்டிலிருந்து படிப்படியாக அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட திறந்த பொருளாதாரக் கொள்கையின் விளைவாக போக்குவரத்துத் துறையில் சீர்திருத்தங்களின் தேவை கட்டாயமாகியது. எவ்வாறாயினும், தாராளமயமாக்கலின் பல்வேறு சந்தர்ப்பங்களில்தான் தோன்றித் தனமாக எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கை



களில் காணப்பட்ட தெளிவற்ற கொள்கை வழிகாட்டல், தலைமைத்துவம் இன்மை என்பன காரணமாக போக்குவரத்துச் சேவையின் அளவிலும், பண்பிலும் போதியளவு முன்னேற்றம் நிகழவில்லை.

தேசிய போக்குவரத்துக் கொள்கை ஆவணம் 1990 ஆம் ஆண்டு அமைச்சரவையின் அங்கீகாரத்தைப் பெற்றது. மேலும், இந்த ஆவணத்தில் கூட்டிக் காட்டப்பட்டுள்ள கொள்கைகளின் அடிப்படையில் வரையப்பட்ட 1991 இன் 37 ஆம் இலக்க தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுச் சட்டம் ஆக்கப் பட்டது. பின்னர் இச் சட்டத்தின் சார்பாக தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு அமைக்கப்பட்டது. இந்த நிறுவனமும், பரவலாக்கப்பட்ட அதிகாரங்களைக் கொண்ட மாகாண சபைகளுமே இலங்கையில் பஸ் போக்குவரத்து சேவைகளை இயக்குவதற்குப் பொறுப்பானவையாகும். 1994ஆம் ஆண்டில் பதவிக்கு வந்த புதிய அரசாங்கமும் 1991 ஆம் ஆண்டின் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு சட்டவாக்கத்துக்குப் பின் நடைமுறைக்கு இடப்பட்ட கொள்கையில் எந்த முக்கிய மாற்றத்தையும் ஏற்படுத்தவில்லை. நிலையான ஒரு போக்குவரத்துக் கொள்கை இல்லாத பிரச்சினை இன்னும் கவனத்திற் கொள்ளப்படவில்லை என்றே கூற வேண்டும்.

போக்குவரத்தில் திறந்த பொருளாதாரக் கொள்கை ஏற்படுத்தியுள்ள வெளிப்படையான தாக்கம்

போக்குவரத்துத் துறையில், திறந்த பொருளாதாரம் கொள்கை ஏற்படுத்தியுள்ள தாக்கத்தை அளவு ரீதியாகக் கணிப்பதற்கு இன்றளவும் எந்த முயற்சியும் மேற்கொள்ளப்படவில்லை. ஆனாலும் சிடைக்கக்கூடிய தகவல்களின் அடிப்படையில் சில பிரயோசனமான கருத்துக்கள் முன் வைக்கப்படலாம்.

1997 ஆம் ஆண்டிலிருந்து அதிகரித்த அளவில் அறிமுகமாகிய திறந்த பொருளாதாரக் கொள்கையின்

அட்டவணை 9

பொருள்	போக்குவரத்து துறையுடன் சம்பந்தப்பட்ட இறக்குமதிகள், 1994		
	(1)	(2)	(3)
	பெறுமதி (ரூ.ப.இ.)	(1) மொத்த இறக்குமதிகளின் % ஆக	(2) மொத்த ஏற்றுமதிகளின் % ஆக
காரர்கள், மோ.சைக்கிள்கள்	5,566	2.4	3.5
பெற்றோல் (மொத்தத்தில் 57.8%)	8,462	3.6	5.3
போக்குவரத்து உபகரணம் ஏனையன	22,425	9.5	14.1
	750	0.3	0.5
மொத்தம்	37,203	15.8	23.4

குறிப்பு : மத்திய வங்கி அறிக்கையின் தரவுகளின் அடிப்படையில் கட்டுரையாளரால் தொகுக்கப்பட்டது. குறிப்பு : போக்குவரத்து துறையில் பயன்படுத்தப்பட்ட பெற்றோல் அளவு குறித்த கட்டுரையாளரின் மதிப்பீடு 57.8% ஆகும்.

கீழ் பொருளாதார நடவடிக்கைகள் விரிவாக்கம் பெற்றதன் விளைவாக பொருளாதாரம் சார்ந்த அடிப்படை வசதிகளின் அதிகரிப்புக்கான கேள்வியும் இடம் பெற்றது. போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையில் இந்த விளைவு மிக வேகமாக இடம் பெற்றது. விசேடமாக பொருட்கள் போக்குவரத்துச் சேவைகளின் துரித விரிவாக்கம் தாராளமாக்கப்பட்ட வாகன இறக்குமதியின் தாக்கத்துடன் இணைந்து காணப்பட்டது. மேலும், மத்திய வங்கியினால் மேற்கொள்ளப்பட்ட ஒரு ஆய்வில் (1982ம் ஆண்டு) பொருளாதார நோக்கு) பொருட்களைக் காவீச் செல்லும் வாகனங்கள் அதிகரித்த அளவில் சிடைத்தபடியால் 1970 களின் பிற்பகுதியிலும் 1980 களின் முற்பகுதியிலும் எண்ணெய் விலை துரிதமாக அதிகரித்த போதிலும் கூட பொருட்களை எடுத்துச் செல்வதற்கான கூலி (லொறி வாடகை) மிகவும் குறைந்தது.

பிரயாணிகள் வாகனங்களின் எண்ணிக்கையில் ஏற்பட்டுள்ள வளர்ச்சி தனியார் போக்குவரத்திற்கு வழி கோலியுள்ளது. 1977ம் ஆண்டு 1.5

வீதமாக இருந்த தனியார் வாகனங்களை உபயோகித்து நிகழ்ந்த போக்குவரத்து 1994ஆம் ஆண்டு 40 வீதமாக அதிகரித்துள்ளது.

தாராளமயமாக்கலின் முன்பும் பின்புமான காலத்திற்கான பிரதான வகையைச் சேர்ந்த வாகனங்களின் பதிவு சம்பந்தமான தகவல்களை அட்டவணை 7 தருகிறது. இத்தரவுகளின்படி தாராளமயமாக்கலின் பின்பு இலங்கையின் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை மூன்று மடங்காக அதிகரித்துள்ளது. மோட்டார் சைக்கிள்களே ஆகக்கூடிய அளவு பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளன. அது 20 மடங்கான அதிகரிப்பாகும். ஆகக் குறைந்தளவு அதிகரிப்பு மோட்டார் காரர்களினதாகும். எவ்வாறாயினும், சில கொள்கை நடவடிக்கைகளான சில வகையான வாகனங்களின் மீதான இறக்குமதிக் கட்டுப்பாடுகள், ஏனைய வாகன வகைகளுக்கு வழங்கப்படும் சுங்க வரி, வேறும் சலுகைகள் என்பவை இணைந்ததாக இவற்றை நோக்கும் போது இந்த மாற்றங்களை விளங்கிக் கொள்ளலாம்.

அட்டவணை 10

பாதை போக்குவரத்து - மதிப்பிடப்பட்ட வருமானமும் செலவும், 1991 (ரூ.ப.இ.)	
மொத்த அரச வருவாய்	10,603.0
(பாதைப் போக்குவரத்திலிருந்து) அதில்	
(அ) பொதுப் போக்குவரத்து	2,210.0
(ஆ) தனியார் போக்குவரத்து	8,393.0
(பாதைப் போக்குவரத்து மீதான) மொத்த அரசாங்க செலவு	8,394.2

குறிப்பு : கட்டுரையாளரால் மதிப்பிடப்பட்டது.



நிறுவன அமைப்பிலான மாற்றங்கள்

1977ஆம் ஆண்டின் இறுதிப் பகுதியில் நிலவிய சூழ்நிலைகளை அவதானிக்கையில் பஸ் பயணிகள் போக்குவரத்து அரசாங்க உடமையான இலங்கைப் போக்கு வரத்துச் சபையின் (CTB) ஏகபோக உரிமையாக இருந்ததையும், இலங்கை அரசாங்க புகையிரதத் திணைக்களம் (CGR) புகையிரதப் போக்குவரத் திற்கான அரசாங்கத்தின் ஏகபோக உரிமையாக இருந்ததையும் அவதானிக்கலாம். சுற்பாதையில் பொருட்களைக் காவிச் செல்லும் போக்குவரத்து, பெருமளவு இயக்குவோரைக் கொண்டிருந்தது. பொருட்களைப் போக்குவரத்து செய்யும் பாதை போக்குவரத்துத் துறை பெருமளவிலான தனியார் இயக்குவோரையும் கொண்டிருந்து, இன்று ஒழுங்கமைப்பு தொடர்பாக போக்குவரத்துத் துறையின் நிலைமை, தற்போதைய தனியார் பஸ் சேவையின் தோற்றம் ஏற்படுத்தியுள்ள மாற்றம் நீங்கலாக வேறு எந்த முக்கியமான மாற்றத்தையும் காட்டவில்லை.

அரசு உடமையான இ.போ.ச. 1978 இல் 9 பிராந்திய சபைகளாகவும் ஒரு மத்திய சபையாகவும் பிரிக்கப்பட்டிருந்தது. இந்த பிராந்திய சபைகள் 1990 ஆம் ஆண்டு ஆரம்பித்து மக்கள்மயப்படுத்தப் படுத்தல் செயல் திட்டத்தின் கீழ் 93 கம்பெனிகளாக மாற்றப்பட்டன. தற்போதைய தனியார் பஸ் போக்குவரத்துச் சேவை, 90 வீதமான அதன் உரிமையாளர் ஆளுக்கு 1 பஸ் வண்டி என்ற வீதத்தைக் கொண்டிருப்பதனால் ஒரு விநோதமான உடைமை அமைப்பாக விளங்குகின்றது.

1994ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் மக்கள் மயப்படுத்தப்பட்ட பஸ் கம்பெனிகளுக்கு 7,914 பஸ் வண்டிகள் இருந்தன. ஆனால், அவற்றுள் சராசரியாக 4,207 பஸ்கள் மட்டுமே ஒவ்வொரு நாளும் இயங்கக் கூடியவையாக இருந்தன. இதற்கு எதிராக 13,197 தனியார் பஸ் வண்டிகள் இருந்தன. அவற்றுள் சராசரியாக 9,545 பஸ் வண்டிகள் ஒவ்வொரு நாளும் இயங்கக் கூடியவையாக இருந்தன. மக்கள்

மயப்படுத்தப்பட்ட பஸ் வண்டிகள் 3,100 பாதைகளில் இயங்கிய அதே வேளையில் தனியார் பஸ் வண்டிகள் 1,870 பாதைகளில் இயங்கின. அண்மைய கணிப்பீடுகளின் படி, (பஸ் இயக்கச் செலவுகள் தொடர்பான ஆய்வறிக்கை-1993) பிரயாணிகள் நீண்ட நேர பிரயாணத் துன்பத்தையும் அசௌகரியத்தையும் அனுபவிக்க நேர்ந்த போதும், அநேக நகர்ப்புறப் பாதைகள் தேவைக்கதிகமான அளவு பஸ் வண்டிகளைக் கொண்டுள்ளன. பிரதான இயங்கு நேரத்தில், வழங்கப்பட்ட எந்த ஒரு குறிப்பிட்ட நேரத்திலும் பெருமளவு எண்ணிக்கையான பஸ் வண்டிகள் குறிப்பாக புறக்கோட்டை, கோட்டை, மருதானை போன்ற நெருக்கடி மிகுந்த இடங்களில் உபயோகிப்பிலில்லாது வீணே விடப்பட்டிருப்பதைக் காண முடியும். பஸ் வண்டிகள் பொதுவாக நிரம்பி வழிபவையாகவும் குறைந்த சேவை மீள் திறனுடன் இயங்குவவையாகவும் இருப்பதைக் காணலாம். இயக்குவோர் அநேகமாக எல்லா ஆசனங்களும் நிரம்பியிருப்பதையும் அதற்கு மேலதிகமாக சிலர் நின்று பயணம் செய்வதையும் உறுதிசெய்து கொண்ட பின் பே தமது பிரயாணத்தை ஆரம்பிக்கின்றனர். இதனால் வழிகளில் காத்து நிற்கும் எத்தனையோ பிரயாணிகள் புறக்கணிக்கப்படுகின்றார்கள். மேலும், இயக்குவோர் குறுசிய தூர பிரயாணங்களை மேற்கொள்வதையே பழக்கப்படுத்திக் கொண்டுள்ளனர். குறைந்தளவு பிரயாணிகள் உபயோகிக்கும் இலாபகரமற்றதான பாதைகள் அல்லது அவற்றின் பகுதிகள் அலட்சியம் செய்யப் படுகின்றன.

இயக்குவோரும் உபயோகிப்போரும் கவனத்தில் கொள்ளத்தக்க பிரச்சினைகள்

வலுவான சந்தைச் சூழலை அடிப்படையாக வைத்து நோக்கப்படு மிடத்து, இயக்குவோர் வழங்குனர் களையும் உபயோகிப்போர் சேவை நுகர்வோரையும் பிரதிநிதித்துவப் படுத்துகிறார்கள். இயக்குவோர், உபயோகிப்போர் ஆகிய இருவருமே

தெளிவான தனித்துவமான பிரச்சினை களுக்கு முகம் கொடுக்க வேண்டியவராய் உள்ளனர். இப்பிரச்சினைகள், "இலங்கையின் பொதுப் போக்குவரத்து தொடர்பான பொருளியல் பிரச்சினைகள் 1993" என்ற இலங்கைப் பொருளியல் கழகத்தினால் வெளியிடப்பட்ட புத்தகத்தின் ஆசிரியரினால் விரிவாக ஆராயப் பட்டுள்ளன. எனவே இந்த ஆய்வறிக்கையின் நோக்கம் கருக்கமான முறையில் இப்பிரச்சினைகளைக் குறிப்பிடுதலாகும்.

எனவே, பொருட்களையும் சேவைகளையும் விநியோகிப்பவர்கள் போலன்றி, போக்குவரத்துச் சேவைகளை இயக்குவோர் கேள்வியில் கணிசமான அளவு தளம்பல் நிலை தோன்றுவது தொடர்பான பிரச்சினைகளை எதிர்நோக்க வேண்டியவர்களாய் உள்ளனர். ஏனெனில், போக்கு வரத்திற்கான கேள்வியானது காலத்துடன் தொடர்பாக கணிசமான அளவு மாறக்கூடிய ஏனைய பொருட்களினதும் சேவைகளினதும் கேள்வியினடிப்படையிலேயே தங்கியுள்ளது. அதாவது, போக்குவரத்திற்கான கேள்வியில் ஓர் உச்ச நிலை ஏற்படக்கூடிய வாய்ப்பு உண்டு. இவ்வுச்சக் கேள்வி, நாளின் குறிப்பிட்ட ஒரு நேரத்திலோ, வாரத்திலோ அல்லது பருவத்திலோ அவதானிக்கப்படலாம். அதே போல் உச்சமற்ற காலத்தில் கேள்வி மிகக் குறைந்த அளவிற்குக் குறைவதை அவதானிக்கலாம்.

உச்சக் கேள்வியானது சேவைகளின் செலவு, விலை நிர்ணயம் தொடர்பான பல்வேறு பிரச்சினைகளுக்குக் காரணமாயமைகிறது. அது உச்சமற்ற காலத்தில் இயலளவின் குறை உபயோகத்திற்கும் காரணமாக அமைகின்றது. வாகனத் தொகுதிகளை இயக்குவோரைப் பொறுத்த வரையில், இந்தப் பிரச்சினைகள் மேலும் அழுத்தமானவையாகும். உறுதியற்ற நிதிநிலை, பொதுப் போக்குவரத்து மானியங்கள் போன்ற பிரச்சினைகளும் அநேகமாக பாரிய கேள்வித் தளம்பல் நிலையினாலே தோற்றம் பெறுகின்றன.

நிரம்பல் செய்யப்பட்ட சேவைகளின் அளவிடற் கூறிடும்



கேள்வியின் அளவிடற் கூறிற்கும் இடையில் உள்ள வித்தியாசம் காரணமாக, சேவைகளின் கேள்விக் கேற்ப நிரம்பல்களை மேற் கொள்வதில் இயக்குவோர் சிரமத்தை எதிர்நோக்குகின்றனர். பிரயாணிகள் போக்குவரத்துச் சேவை நிரம்பலின் அளவிடற்கூறானது இயக்கப்பட்ட தூரமாகும். உதாரணமாக, பிரயாணிகள் போக்குவரத்தைப் பொறுத்தனவில, இயக்கப்பட்ட கிலோமீட்டரின் எண்ணிக்கை அல்லது இயக்கப்பட்ட ஆசனங்கள் கிலோமீட்டர்கள் (Operated seat Kilometerage) என்பதே அளவிடற் கூறாகும். சேவைகளுக்கான கேள்வி பிரயாணிகள் கிலோமீட்டரிலேயே உள்ளது. பொருள் காலும் இயக்குவோர் அவர்களது சேவைகளை இயக்கப்பட்ட தூரக் கூறாக வழங்குகின்றனர். உபயோகிப்பவரின் கேள்வி பொருள் கிலோமீட்டர்களில் உள்ளது. உதாரணம் 'தொன்' கிலோமீட்டர்கள்.

சிர பிரதான செலவுக் காரணிகளிலுள்ள பொது வான காரணிகளினால் அநேகமான சந்தர்ப்பங்களில், ஒரு வெளியீட்டுக் கூறிற்கான செலவு அளவிட முடியாததாகும். பாதை, பண்ட போக்குவரத்தும் சேருமிடமும் போன்றவை தொடர்பான அநேக செலவுக் காரணிகள் உற்பத்தி செய்யப்படும் எல்லாச் சேவைகளுக்கும் பொதுவானவையாகும். அதேவேளை சேவைகளுக்கு விலை குறித்தலில் உள்நோக்கிய, வெளிநோக்கிய பயணங்களின் எல்லாச் செலவினங்களும் கருத்திற் கொள்ளப்பட வேண்டும்.

உபயோகிப்போர் நோக்கு

உபயோகிப்போர் எப்போதும் தமது செலவினங்களை, பற்றி அக்கறையுடையவராவர். மேலும், சேவையின் அளவும் தரமும் அவர்களின் கவனத்தை ஈர்ப்பவையாகும். பிரயாணிகள் போக்குவரத்தில் குறிப்பிடப்பட்ட ஒரு வழித்தடத்தில் பயணங்களின் எண்ணிக்கையின் அடிப்படையில் சேவையின் அளவைக் கணக்கிடலாம். அதே வேளையில்

சேவையின் தரம், பாதுகாப்பு, வசதி, சௌகரியம், நம்பகத்தன்மை நெகிழ்ச்சி போன்றவற்றால் அளவிடப்படுகிறது. பொதுப் போக்குவரத்து முறைமைகளில் மக்கள் பெருமளவு தங்கியிருக்கும் வளர்முசு நாடுகளில் இப்பிரச்சினைகள் மிகவும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்தவையாகும். வளர்ச்சியடைந்த மேற்கைரோப்பா, அமெரிக்க, கனேடிய பொருளாதாரங்களில் மொத்த பிரயாணக் கேள்வியில், பொதுப் போக்குவரத்துத் துறையின் பங்களிப்பு 15 வீதத்திற்கும் குறைவானதாகும். ஆனால், பல வளர்ச்சி குன்றிய பொருளாதாரங்களைக் கொண்ட நாடுகளில் 90 விதத்திற்குமதிகமான பிரயாணிகள் போக்குவரத்து, பொதுப் போக்குவரத்து மாதிரிகளின் மூலமே நிகழ்கின்றது. அண்மைய கணிப்பீடுகளின் படி இலங்கையில் 80 வீதமான பிரயாணங்கள் பொதுப் போக்குவரத்துத் துறையிலே நடைபெறுகின்றன. இது, போக்குவரத்து மாதிரிசார்ந்த பயணப் பங்கீடானது; அநேகமாக மக்களின் வருமான மட்டங்களின் செல்வாக்கிற்குட் படுகின்றமையைக் காட்டுகின்றது. எவ்வாறாயினும், அதேயளவு தலா வருமானமுடைய ஏனைய நாடுகளின் பொதுப் போக்குவரத்து சேவையுடன் ஒப்பிடுகையில் இலங்கையின் பொது போக்குவரத்துச் சேவை குறைந்த சதவீதத்தினரால் பயன்படுத்தப்படுவதற்கு காரணம் நுகர்வோரின் வருமானத்துடன் இணைந்த ஒரு பண்பன்றி, பொதுப் போக்குவரத்துச் சேவைகளின் நலிவடைந்த நிலையே யாகும். அநேக வளர்ச்சியடைந்த பொருளாதாரங்களில் தனியார் போக்குவரத்து முக்கியமானதொன்றாக இருந்தபோதிலும், பொதுவாக பெரிய நகரங்களில் பொதுப் போக்குவரத்தின் மூலமே அநேக பிரயாணங்கள் நடைபெறுகின்றன. மூன்றாம் உலக நாடுகளில் பொதுப் போக்குவரத்துச் சேவைகளின் போதாமையால், செலவு அதிகமான போதிலும் கூட உயர் வருமானம் பெறுபவர்களும் தனியார் போக்குவரத்தை உபயோகிக்க வேண்டி உள்ளனர்.

வளரும் பொருளாதாரங்களில், வரையறுக்கப்பட்ட மாதிரித் தெரிவுகளே கிடைக்கக்கூடியதாக இருப்பதால்

போக்குவரத்தின் தர நிலை சிறிதளவே முக்கியத்துவம் பெறுகிறது; அல்லது அதற்கு முக்கியத்துவமே கிடையாது எனலாம். உயர் வருமானம் பெறும் சமூகங்களிடையே போக்குவரத்து மாதிரிகளைத் தெரிவு செய்யும் போது, குறைந்த வருமானமுள்ள குழுக்கள் செலவுகளைப் பற்றி கவலைப்படுவது போலன்றி தரத்திற்கே அதிக முக்கியத்துவம் செலுத்துகிறார்கள். மாதிரித் தெரிவுகள் பற்றிக் கிடைக்கக்கூடிய தகவல்களின்படி, மக்கள் மலிவான விலையில் கிடைக்கக்கூடிய போக்குவரத்து மாதிரிகளை விட பாதுகாப்பான, சௌகரியமான மாதிரிகளையே தெரிவு செய்கிறார்கள் என்பது தெளிவாகின்றது.

பண்டப் போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையில், செலவுகள் மட்டுமன்றி ஊடகத்தைத் தீர்மானிப்பதற்கான வேறும் காரணிகளும் உள்ளன. இவை (அ) வேகம், (ஆ) நிச்சயமாக நேரத்துக்குச் செல்லக் கூடியதாக இருத்தல் (இ) தடங்கலில்லா திருத்தல், (ஈ) பழுதடைதலைத் தவிர்த்தல் (உ) களவாடுவதன் மூலம் இழப்பு நிகழ்வதைத் தடுத்தல் (ஊ) வாகனத்தின் மீது இடக்கூடிய விளம்பரம் போன்று கிடைக்கக்கூடிய துணைச் சேவைகள், சாரதியினால் கிடைக்கக்கூடிய விற்பனை செய்தல், சேகரித்தல் போன்ற சேவைகள் என்பனவாகும்.

போக்குவரத்தானது உற்பத்திக் காரணிகளின் அசைவுக்கும் அசையாத உற்பத்திக் காரணிகளைப் பொறுத்தவரையில் இணைப்புக்கும் வழிவகுக்கின்றது.

செயற்பாடுகளின் களம்

போக்குவரத்தானது செயற்பாடுகளின் களங்களை நிர்ணயிக்கும் ஒரு பிரதான காரணியாகும். வரலாற்றுச் சான்றுகளின்படி, வாகனப் போக்குவரத்தானது ஆரம்பிக்கும் இடம் (origination) சேருமிடம் (destination) போன்றவற்றை அடிப்படையாகக் கொண்டு போக்குவரத்து வலையமைப்புகளினதும், முறைமைகளினதும் அபிவிருத்தி தங்கியுள்ளது. கற்பாறைகள், புகையிரதப் பாதைகள்



வலையமைப்பு, துறைமுகங்கள், விமான நிலையங்கள் போன்றவற்றின் ஊடாக நகருக்குள் இலகுவாக நுழையும் வசதி இருப்பதனாலேயே அங்கு பெருமளவுக்கு பாரிய செறிவான செயற்பாடுகள் இடம்பெறுகின்றன. அட்டவணை 8 மாவட்ட வாரியாக ஒவ்வொரு சதுர கிலோமீட்டர் நீளத்திற்கும் உரிய பாதை கிலோமீட்டர்கள் (Road Kilometerage) காட்டுகின்றது.

கற்பாதை-புகையிரதப்பாதை

புகையிரதப் போக்குவரத்து மாதிரியை விடவும் கற்பாதைப் போக்குவரத்து மாதிரி, அதன் இலகுவான அணுகு தன்மை, மற்றும் பாவனையாளருக்கு வீட்டுக்கு வீடு சேவை செய்ய முடியுமாக இருத்தல் போன்றவற்றால் அனுகூலமானதாக விளங்குகிறது. கற்பாதைப் போக்குவரத்தில் ஆவதைவிடவும் புகையிரதப் போக்குவரத்தில் பொருட்களை ஏற்றல், இறக்கல், களஞ்சியப்படுத்தல் போன்ற செயற்பாடுகள் அதிகமாகும். இதனால் மேலதிக செலவுகளும் உண்டு. புகையிரதப் போக்குவரத்திற்கான வரையறுக்கப்பட்ட பாதைகளே உள்ளன. ஆனால், கற்பாதைப் போக்குவரத்தானது நன்கு விரிவாக்கம் பெற்ற பாதை அமைப்பைக் கொண்டது. பொருட்களை வைப்பதற்கான தனியார் களஞ்சிய சாலைகளை புகையிரத சேவைகள் போதியளவு கொண்டிராத படியால் அது கற்பாதைப் போக்கு வரத்தினால் குறை நிரப்பப்பட வேண்டியுள்ளது.

போக்குவரத்து, சென்மதி நிலுவையில் ஏற்படுத்தும் தாக்கம்

பாசம் இரண்டில், போக்கு வரத்து தொடர்பான பேரண்டப் பொருளியல் குறிகாட்டிகள் பற்றி கலந்துரையாடப்படுகின்றது. இக் குறிகாட்டிகள் எந்தப் பொருளாதாரத் துக்கும், அதன் விருத்தியின் அளவு எத்தகையதாயினும் பொதுவானதாகும். எவ்வாறாயினும், போக்குவரத்தின் சென்மதி நிலுவைத் தாக்கம் பொதுவான பேரண்டப் பொருளியல் பண்புகளுடன் இணைந்தவையல்ல.

ஏனெனில், பல வளர் முக பொருளாதாரங்கள் போக்குவரத்து தொடர்பான இறக்குமதிகளைக் கொண்டிருப்பதனால் பாரிய இறக்குமதி முதலீட்டினால் போக்கு வரத்தானது சென்மதி நிலுவையில் எதிர்மறையான ஒரு தாக்கத்தை ஏற்படுத்துகிறது. ஆனால், போக்குவரத்து தொடர்பான பொருட்களையும் உள்ளீடுகளையும் ஏற்றுமதி செய்யக்கூடிய எண்ணெய் ஏற்றுமதி நாடுகள் உட்பட்ட வளர்ச்சியடைந்த நாடுகளில் இந்நிலை காணப்படவில்லை.

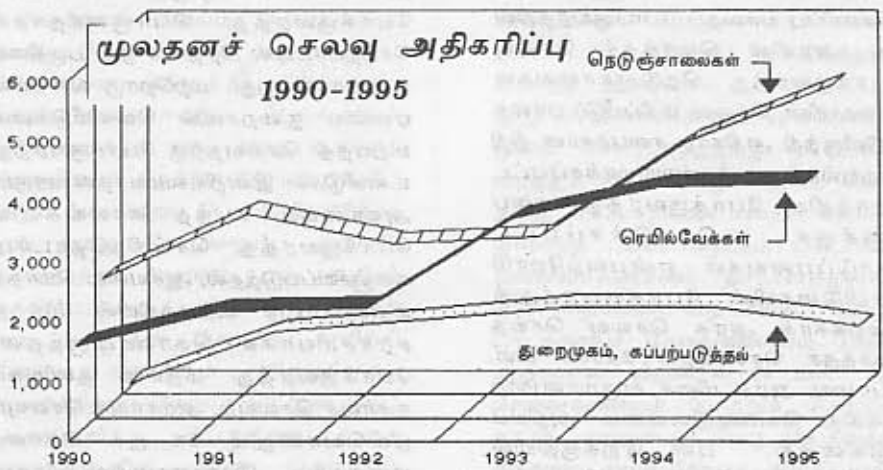
அட்டவணை 9 போக்கு வரத்துடன் தொடர்பான இறக்குமதி கள் மற்றும் இலங்கையின் மொத்த இறக்குமதி, ஏற்றுமதியில் அவற்றின் முக்கியத்துவம் பற்றிய தகவலைத் தருகின்றது. 1994 இல் இவ் விறக்குமதிகள் மொத்த இறக்குமதி களினதும் ஏற்றுமதிகளினதும், முறையே 15.8 வீத, 23.4 வீத பங்கை வகித்தன. ஆனால், பெற்றோலியத்தின் குறைவான விலைகள் காரணமாக 1982 ஆம் ஆண்டு 38 வீதமாக இருந்த எண்ணெய் இறக்குமதி முதலீடுகள் 1994ம் ஆண்டில் 5.3 வீதமாக கணிசமான அளவு குறைந்தது.

போக்குவரத்தும் அரசிறை நடவடிக்கைகளும்

போக்குவரத்துக் கொள்கை தொடர்பான சிக்கலான பிரச்சினை

பொதுப் போக்கு வரத்து மானியங்க ளாகும். நீண்டகால எல்லைச் செலவுகளின் அடிப்படையில் கட்டணங்கள் இருந்தால் வெளிவாரியான மானியம் பற்றிய கேள்வி எழாது. எவ்வாறாயினும், இது நடைமுறைக்கு வருவதாகத் தெரியவில்லை. உண்மையில் வரிலிலக்கு, வரிச்சலுகை போன்ற போக்குவரத்துத் துறைக்கு அளிக்கப்படும் சலுகைகளினாலும் பொதுப் போக்குவரத்துத் துறையின் நன்மை சருதி குறுக்கு மானியம் (உதாரணம் - பெற்றோலிய விலையமைப்பு) போன்ற சலுகை களினாலும் அரசுக்கு ஏற்கனவே பெரும் வருமான இழப்பு ஏற்பட்டுள்ளது. மேலும் மக்கள் மயப்படுத்தப்பட்ட பஸ் கம்பனி களுக்கும் அரசு புகையிரத சேவைக்கும் வழங்கப்படும் நேரடி மானியங்கள் வெளிப்படையானவை யாகும். ஆனால், சிலர் பொதுப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு மானியம் வழங்குவதற்கு அடிப்படையில் நியாயமான காரணங்களுண்டு என வாதிடுகின்றனர் (Nash 1982).

அரசாங்கம் எந்த குறிப்பிட்ட வருடத்திலும் பொதுப் போக்கு வரத்திற்கு வழங்கிய மானியம், பொதுப் போக்குவரத்துத் துறையிலிருந்து அரசாங்கம் பெற்ற வருமானத்துக்கு மேலதிகமான செலவுகளில் பிரதிபலிக்கிறது. 1991 ஆம் ஆண்டு, வாகன எரிபொருள் இறக்குமதியினால்



ஆதாரம்: பொது முதலீட்டு நிகழ்ச்சித்திட்ட அறிக்கைகள் 1990-1995



உதிரிப் பாகங்களினால், டயர்களின் இறக்குமதி யினால் சிடைக்கப்பட்ட வரிகள் மொத்த விற்பனவு வரி, அனுமதிப் பத்திரக் கட்டணம், கலால் வரி, பொதுப் பிரயாணிகள், பொருட்களைக் காவீச் செல்லும் வாகனங்கள் உதிரிப் பாகங்கள் எரிபொருட்டுக்களின் உள்ளக விற்பனை போன்ற பல்வேறு வருமானங்கள், 2,343.0 மில்லியன் ரூபா எனக் கணிக்கப்பட்டது. பாதைப் போக்குவரத்து மீதான (புகையிரதச் சேவை நீங்கலாக) மொத்த அரசாங்க செலவினம் 8,394.2 மில்லியன் ரூபாக்களாக இருந்தது (மத்திய வங்கி, 1992). இது பொதுப் போக்குவரத்தின் மூலம் கிடத்த வருமானங்களுக்கு மேலதிகமாக அரசாங்க செலவினம் 6,052.2 மில்லியன் ரூபாவாக இருந்ததை எமக்குக் காட்டுகின்றது. ஆனால், இந்தக் கணிப்பீடுகளின் மூலம் எமக்குக் கிடைக்கும் பதிவு தவறான வழியில் இட்டுச் செல்லத்தக்கதாகும். ஏனெனில், பொதுப் போக்குவரத்தின் மீதான அரசாங்க செலவினத்தால் பயன்பெற்றவர்கள் இயக்குவோரும் உபயோகிப்போரும் மட்டுமல்லர். பாதைகளை அதிகம் உபயோகிப்பவர்களும் உபயோகிப்பவர்கள். எனவே, அர்த்தமுள்ள ஒப்பீட்டொன்றிற்காக போக்குவரத்துத் துறையிலிருந்து அரசு பெறும் வருமானத்துடன் தனியார் பாதை உபயோகிப்போரின் மூலம் கிடைக்கும் வருமானம் உட்படுத்தப்பட வேண்டும். 1991 இல் பாதை உபயோகிப்போரின் மூலம் அரசாங்கத்திற்குக் கிடைத்த மொத்த வருமானம் 10,603 மில்லியன் ரூபா எனக் கணக்கிடப்பட்டுள்ளது. இக்கணிப்பு பாதைப் போக்குவரத்தின் மீது அரசின் மொத்தச் செலவு (போக்குவரத்து நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சின் செலவு மதிப்பீடு) பாதை அபிவிருத்தி அதிகார சபைக்கான நிதி மாற்றல்கள், மக்கள்மயமாக்கப்பட்ட பிராந்திய போக்குவரத்து சபைகளுக்குக் கொடுக்கப்பட்ட கொடுப்பனவுகள் என்பவற்றோடு ஒப்பிடுகையில் போக்குவரத்துத் துறைக்காக அரசு செலவு செய்த மொத்தச் செலவிலும் 2,208.9 மில். ரூபாவை அரசு மிகை வருமானமாக ஆக்கிக் கொண்டுள்ளமை அறியப்படுகின்றது. பஸ் இறக்குமதியில் அரசாங்கத்திற்குக் கிடைத்த வருமானம், பஸ் உதிரிப் பாகங்கள்,

டயர்கள், எரிபொருள், உத்தரவுப் பத்திரக் கட்டணம் போன்ற ஏனையவற்றில் கிடைத்த வருமானங்கள் மட்டும் 1991 ஆம் ஆண்டு 1,003 மில்லியன் ரூபாவாக இருந்தது. இத்தொகையானது, பொதுப் போக்குவரத்துத் துறைக்கான திறைசேரியின் நேர் நிதிக்கொடுப்பனவுகளை விடவும் பெருமளவு மிகையானதாகும். 1991 ஆம் ஆண்டு திறைசேரியினால் அரசாங்கப் புகையிரதத் துறைக்கான நிதிக் கொடுப்பனவுகள் 610 மில். ரூபாவாகும். இத்தொகையை உட்படுத்தியும் கூட (இது பாதைப் போக்குவரத்து மீதான அரசாங்கச் செலவினத்தின் ஒரு பகுதியல்ல) பொதுப் போக்குவரத்திற்கான அரசாங்கத்தின் மொத்தக் கொடுப்பனவுகள் அதனால் உருவாகிய மொத்த வருமானத்திலும் குறைந்ததாகும். எனவே, அண்மைக் கால இலங்கையின் அனுபவத்தின்படி போக்குவரத்துத் துறையானது பொதுப் பணத்தை செலவிடும் ஒன்றன்றி அரசாங்கத்திற்காக தேரிய வருமானத்தை ஈட்டித் தரும் ஒரு துறையாகும். இது பொதுப் போக்குவரத்து மானியத்தில் தங்கியிருக்கும் ஓர் அமைப்பு என்ற கொள்கைக்கு எதிரான சான்றினைத் தருகின்றது.

சாராம்சம்

போக்குவரத்தும் பொருளாதாரமும் ஒன்றுக்கொன்று நெருங்கிய தொடர்பைக் கொண்டிருக்கிறது. ஏனெனில், ஒரு வகையில் போக்குவரத்து, பொருளாதாரச் செயற்பாட்டில் பிரதான ஒரு பகுதியை உருவாக்கின்றது. மற்றொரு வகையில், ஏனைய துறைகளில் வெளிநீடுகளை உற்பத்தி செய்வதற்கு போக்குவரத்து உள்ளீடுகள் இன்றியமையாதனவாகும். அண்மைய கடந்த காலங்களில் போக்குவரத்து செய்தித்தொடர்பு, களஞ்சியப்படுத்தல், ஆசியவை மொத்த உண்ணாட்டு உற்பத்தியின் 10% ஐ சராசரியாகக் கொண்டிருந்தன. போக்குவரத்து மீதான தனியார் நுகர்வுச் செலவும், அரசாங்க செலவும் ஒவ்வொன்றும் 6% ஐக் கொண்டிருந்தது. போக்குவரத்து மீதான கராசரி வீட்டுத்துறைச் செலவு

ஒவ்வொரு வருமான மட்டத்திற்கும் ஏற்ப வேறுபட்டுள்ளது. இது இச்செலவில் 3.3% ஆகும். போக்குவரத்துச் சாதனங்கள் மீதான மொத்த உண்ணாட்டு மூலதன ஆக்கம் குறிப்பிடத்தக்களவு உயர்வாக இருப்பது பொருளாதாரத்தின் மூலதன உருவாக்கத்தில் பிரதான பங்கை போக்குவரத்துத் துறை வகிக்கிறது என்பதைக் காட்டுகிறது. போக்குவரத்தானது சாதகமான, எதிரிடையான வெளிவாரிச் சிக்கல்களுடன் தொடர்புடையதாகும். போக்குவரத்தின் ஊக்கியாகச் செயல்படும் தன்மையானது, அது பெறுமான அதிகரிப்புக்கு வழிவகுத்தல், வருமான அதிகரிப்பை உண்டாக்கல், தொழில்வாய்ப்புகளை உருவாக்குதல் போன்ற பொருளாதாரத்தின் மீதான தாக்கங்களிலிருந்து தெளிவாகின்றது. எதிரிடையான வெளிவாரிச் சிக்கல்களானவை போக்குவரத்து நெருக்கடி, குழல் மாசடைதல் விபத்துக்கள் போன்றவற்றுடன் இணைந்ததாகும்.

1977 ஆம் ஆண்டு அறிமுகப் படுத்தப்பட்ட திறந்த பொருளாதாரக் கொள்கையினை அடுத்து பெருமளவு வாகனங்கள் இறக்குமதி செய்யப்பட்டதாலும், அதேவேளை போக்குவரத்துத் துறையில் சந்தைமையப் பொருளாதாரக் கொள்கைகள் அதிகளவு அறிமுகப் படுத்தப்பட்டதாலும் அவை போக்குவரத்துத் துறையில் கணிசமானளவு தாக்கத்தினை ஏற்படுத்தின. இவ்விளைவுகள் பண்டப் போக்குவரத்துத் துறையில் மனங்கொள்ளத் தக்கதாயுள்ள அதேவேளை தூர திருஷ்டியற்ற கொள்கைகளாலும், கிரமப்படுத்தல், மேற்பார்வை நடவடிக்கைகள் போதாமையாலும் வீதிப் பயணிகள் போக்குவரத்துத் துறைச் சீர்திருத்தங்கள் எவ்வித கணிசமான முன்னேற்றங்களையும் குறிப்பாக உபயோகிப்போரின் பார்வையில் பெற்றுத் தரவில்லை. இவை போக்குவரத்துத் துறைக்கே உரிய சில பிரச்சினைகளாகும். ஏனெனில், அவை இயக்குவோரின் உறுதிப்பாட்டில் பாதிப்பை ஏற்படுத்துவதுடன்,

(34 ஆம் பக்கம் பார்க்க)



நாட்டில் பொருளாதார அபிவிருத்திக்காக அனைத்து போக்குவரத்து மாதிரிகளும் இன்றியமையாதனவாகும். நாட்டில் 80% பயணிகளைக் காவிச் செல்லும் வீதிப் பயணிகள் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்த வரையில் அதன் முக்கியத்துவம் பொருளாதார அபிவிருத்தியில் மேலும் சிறப்புக் குரியதாகும். இலங்கை போன்ற அபிவிருத்தியடைந்து வரும் நாடொன்றில் கிராமங்களை நகரங்களுடன் இணைப்பதிலும், கிராமவாசியின் உற்பத்தியை சந்தையை நோக்கி எடுத்துச் செல்வதிலும் பஸ்வண்டி யானது பிரதான பங்கினை ஏற்கின்றது. நகர்ப் புறங்களிலும் புற நகர்ப் பகுதிகளிலும் பொதுப் பயணிகள் வலைப்பின்னலமைப்பு இருப்பதனால் மட்டுமே காரியாலயங்கள், தொழிற்சாலைகள், வர்த்தக நிலையங்கள் மற்றும் கல்வி நிறுவனங்கள் என்பன தொழிற்படுகின்றன.

ஒரு போக்குவரத்து மாதிரியாக பஸ்வண்டி முதன்முதலாக இந்நாற்றாண்டின் முதல் தசாப்தத்திலேயே அறிமுகம் செய்யப்பட்டது. அவற்றின் அளவு கிராமமய அடிகரித்து 1925ஆம் ஆண்டளவில் 1440 பஸ் வண்டிகள் இயக்கத்தில் இருந்தன. 1958 இல் பஸ் சேவை தேசியமயமாக்கப்பட்ட தறுவாயில் ஏறத்தாழ 80 பஸ் இயக்கருநர்கள் ஒன்றிணைந்து முழுநாட்டிலும் 2800 பஸ் வண்டிகளை ஓடச் செய்தனர்.

1958 இல் பஸ் தொழிற்துறை தேசியமயமாக்கப்பட்டதன் பின்னர் இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையானது வீதிப் பயணிகள் போக்குவரத்துச் சேவைகளை வழங்குவதில் ஏகபோக உரிமையைக் கொண்டிருந்தது. நாளடைவில் ஏறத்தாழ 90% மான பொதுப் போக்குவரத்துப் பயணிகளுக்குச் சேவைகளை வழங்கக்கூடிய பயணிகளைக் காவிச் செல்லும் மிகப் பெரிய நிறுவனமாக இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபை விருத்தி செய்யப்பட்டது.

இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையானது பஸ் பராமரிப்பு, பஸ் பொருத்துதல், கூறுகளின் உற்பத்தி,



இலங்கையின் பஸ் கைத்தொழில் : மாற்றங்களை எதிர்நோக்கி

ரமல் சிரிவர்தன
தலைவர், இலங்கை மத்திய போக்குவரத்து சபை

உபகூறுகளின் உற்பத்தி, டயர் மீள்நிரப்பு, டிக்கட் இயந்திரப் பராமரிப்பு போன்றவற்றிற்காக மத்திய வேலைத்தலம் ஒன்றையும், பிராந்திய வேலைத்தலங்களையும் அமைப்பதன் மூலம் தேவையான அடிப்படை வசதிகளை விருத்தி செய்தது. இந்நிலைமையானது, இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபை தனது வாகனத் தொகுதியைத் திருத்துவதிலும் பராமரிப்பதிலும் தன்னிறைவு பெற வழிவகுத்தது. சபை தனது தொழில்நுட்ப ஆளணி, முகாமைத்துவ ஆளணி, பஸ் ஊழியர் முதலியோருக்குப் பயிற்சி வழங்குவதற்காக அது தன் சொந்தப் பயிற்சி நிலையங்களையும் நிறுவியது. அனைத்திற்கும் மேலாக நாட்டில் வீதிப் பயணிகள் போக்குவரத்தை வழங்குவதில் ஒரு தொழில் தேர்ச்சியுள்ள அணுகுமுறையைக்

கடைப்பிடிப்பதற்கு உதவக்கூடிய வழிகாட்டல், தொகுதியை விருத்தி செய்தது. இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையானது சேவை வலைப்பின்னல் அமைப்பை முழுமையாக மீளத்திட்டமிட்டு, கேந்திர முக்கியத்துவம் வாய்ந்த இடங்களில் அமைக்கப்பட்ட முழு வசதிகள் கொண்ட டிப்போக்கள் மூலம் செயற்படுத்தியது. போக்குவரத்துச் சபையானது, சமூகம் மீதான தனது கடப்பாடுகளை மனதில் கொண்டு நாளாந்த பயணிகளுக்கும் பாடசாலை மாணவர்களுக்கும் தாராளத்தன்மையுடன் சலுகைகள் வழங்கியது. மேலும், பாடசாலைச் சேவைகளையும் கேள்வி அதிகமான வீதிகளில் 24 மணி நேர சேவைகளையும் பெற்றுக் கொடுத்ததுடன், தானடைந்த பெரு நஷ்டத்தையும் கருதாது, சமூக ரீதியாக அவசியமான, ஆனால் இலாபமில்லாத வழித்தடங்



களில் சேவைகளையும் அளித்தது.

பயணிகளின் செளகரியத்திற்கு உயர் முன்னுரிமை வழங்கப்பட்டது. இவ்வகையில் பஸ் நிலையங்களை தரமுயர்ந்தவதற்காகவும் புதியனவற்றை அமைக்கவும் மற்றும் பாதை மருங்குகளில் பஸ் தரிப்பகங்களை அமைப்பதற்குமாக பாரிய முதலீடுகள் செய்யப்பட்டன.

பிரயானிகளின் தேவைகளைக் கருத்திற் கொண்டு தயாரிக்கப்பட்டதான முன் தீர்மானிக்கப்பட்ட நேர அட்டவணை யின்படி எல்லா பஸ் வண்டிகளும் இயக்கப்பட்டன. பஸ் வண்டிகள் நேர அட்டவணையின்படி இயங்குவதை உறுதி செய்வதற்கான நிருவாகப் பொறிமுறையும் அமைக்கப்பட்டது. ஒவ்வொரு பஸ் நிலையமும் பயண முடிவிடமும் வழி நெடுகிலும் உள்ள ஒவ்வொரு நெரிசல் மிக்க போக்குவரத்து முனையும் நன்கு பயிற்றப்பட்ட அனுபவம் வாய்ந்த வெளிக்கள அலுவலர்களால் நிர்வகிக்கப்பட்டன.

தேசியமயமாக்கப்படும்பொழுது பஸ் தொகுதியானது 2800 பஸ்களாக அதிகரித்தது. இது 1981 இல் 7728 பஸ்களாக அதிகரித்தது. பின்பு 1990 இல் 8585 பஸ்களாகக் குறைந்து மீண்டும் 1994 ல் 8514 பஸ்களாக அதிகரித்தது.

1958 இல் தினத்திற்கு 2300 பஸ்கள் இயக்கப்பட்டன. இது 1980 இல் 5670 ஆக அதிகரித்து 1990 இல் பயங்கரவாதம் காரணமாக பஸ் தொகுதிக்கு ஏற்படுத்தப்பட்ட சேதங்களினாலும், அதன் பின்பு அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட தனியார் பஸ்களாலும் எண்ணிக்கை 3150 ஆகக் குறைந்தது.

1994 இல் இயக்கப்பட்ட பஸ்களின் எண்ணிக்கை 4500 ஆக அதிகரித்திருந்தது. இன்று 93 மக்கள்மயமாக்கப்பட்ட கம்பனிகளின் நேர அட்டவணைப்படி இயங்குவதற்குத் தேவையான (வடக்கு தவிர்த்த டிப்போக்கள்) பஸ்களின் எண்ணிக்கை 6218 ஆகும். இவற்றுள் சராசரியாக தினத்திற்கு இயக்கப்படுவது 4950 ஆகும்.

இலங்கைப் போக்குவரத்து சபையானது அதன் 32 வருட சேவைக்

காலத்தில் தனது பாவனையாளர்களிடமிருந்து மலர்ச் செண்டுகளைவிட கல்லடிகளையே அதிகம் பெற்றுள்ளது எனலாம். அவ்வெதிர்ப்புகளுக்குக் காரணம் வீதிப் பயணிகள் போக்குவரத்தானது. சனத்தொகையில் அதிகமானோரைப் பாதித்தமையே எனலாம். சிறிய ஒரு குறையும் கூட பெரிய விமர்சனத்திற்கு வழிகோலியது. உண்மையில் இ.போ.ச. விடம் எதிர்பார்க்கப்பட்டவாறு சில வகைப் பயணிகளின் தேவைகள் நிறைவு செய்யப்படவில்லை.

1958ஆம் ஆண்டு பஸ் போக்குவரத்துத் தொழிற்சாலை தேசியமயமாக்கப்பட முன்பு அத்துறையின் நிலை பற்றியும் தேசியமயமாக்கல் வழிவகைகள் பற்றியும் பல ஆய்வுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. பிரித்தானியா, ஜேர்மனி



மட்டுமன்றி இந்தியாவில் இருந்தும் கூட நிபுணர் குழுக்கள் இங்கு வந்து இததொழிற்றுறை பற்றி ஆழமான கற்கைகளை மேற்கொண்டு தேசியமயமாக்கலின் போது பின்பற்றப்பட வேண்டிய வழிமுறைகள் பற்றிய சிபாரிசுகளைச் செய்தன. எனவே, இத்துறைத் தேசியமயமாக்கம் திடீர் முடிவுகளின் அடிப்படையில்

செய்யப்பட்டதன்று. அது எல்லா அம்சங்களையும் கருத்தில் கொண்டு முன்தீர்மானிக்கப்பட்ட திட்டமொன்றின் படி அமுல் நடத்தப்பட்டதாகும்.

இருபது வருடங்களாக நிலைபெற்று இருந்த ஒரு முறைமையை மாற்றும்பொழுது கவனமாக ஓர் ஆய்வு மேற்கொள்ளப்படுவது அவசியமாக இருந்தது. ஆனால், 1978 இல் செய்யப்பட்ட பஸ் தொழிற்றுறைசார் ஒழுங்குத்தளர்வு நடவடிக்கை தன்னிச்சையான ஒரு கருமமாதலால் சிறிய, தாழ்கூரை கொண்ட பஸ் வண்டிகள் இத்துறைக்குப் பிரவேசித்தன. இது பாதைப் போக்குவரத்தில் குளறுபடிகளையும் பிரயானிகளுக்கு அசௌகரியங்களையும் ஏற்படுத்தியது. இந்த பஸ் வண்டிகள் நியாயபூர்வமாக வழித்தடங்களில் பங்கீடு செய்யப்படவில்லை. இலாப நோக்கைக் கருத்தில் கொண்டு பஸ் தொழிற்றுறைக்குள் பிரவேசித்த அநேகர் வருமான வாய்ப்புகள் பாதைகளிலேயே இயங்க விரும்பினர். இதன் காரணமாக சமூகரீதியாக அவசியமான ஆனால் வருமானம் குறைந்த பாதைகள் போக்குவரத்துச் சபைகளினால் மட்டும் இயக்கப்பட்ட அதே வேளை சில பகுதிச் சேவைகள் தேவையை மிகைத்து விட்டன.

நேர அட்டவணைகள் முறையாகப் பின்பற்றப்படவில்லை. தனியார் பஸ் இயக்குநர்களினால் வேலையிலமர்த்தப்பட்ட பணியாட்கள் போதிய பயிற்சியோ அனுபவமோ கொண்டிருக்கவில்லை. இத்துறைக்குள் சில ஒழுங்குமுறைகளைக் கொணரும் நோக்குடன் தாபிக்கப்பட்ட தனியார் பஸ் போக்குவரத்துத் திணைக்களம் அரசியல் கட்சி ஆதரவாளரின் மேலாண்மை கொண்ட பஸ் இயக்குநர்களின் மாவட்டக் கட்டமைப்பை தன்னால் கட்டுப்படுத்த முடியாதபடியால் தோல்வியைச் சந்திக்க நேர்ந்தது. இன்றும் கூட மாகாண சபைகளாலும் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு வினாலும் தனியார் பஸ்களின் மூலம் உருவாக்கப்பட்டுள்ள பிரச்சினைகளின் ஒரு சிறியளவையே தீர்த்து வைக்க முடிகின்றது.

தனியார் பஸ்களின் அறிமுகமும் அவற்றின் தன்னிச்சையான விருத்தியும்



இ.போ.ச. டிப்போக்களுக்குப் பல பிரச்சினைகளை ஏற்படுத்தின. ஏற்கனவே குறிப்பிடப்பட்டது போல தனியார் பஸ்கள் இலாப நோக்கத்தை மையமாக்கக் கொண்டபடியால் அவை முக்கியமாக அதிக வருமானம் தரக்கூடிய பாதைகளில் வாய்ப்பான நேரங்களிலும் வாய்ப்பான தினங்களிலும் இயங்கின. அவை கூடிய வருமானம் தரக்கூடிய சந்தர்ப்பங்களைத் தமதாக்கிக் கொண்டன. இலங்கைப் போக்கு வரத்துச்சபை டிப்போக்களின் நிதிப் பிரச்சினைகள் இச் சூழ்நிலையில் மேலும் மோசமடைந்தன.

இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையினதும் அதன் டிப்போக்களினதும் பொதுவாகப் பிரயாணிகள் போக்கு வரத்துத் துறையினதும் பிரச்சினைகளைத் தீர்ப்பதற்கென அப்போதைய அரசாங்கத்தினால் கருதப்பட்ட முடிவே மக்கள்மயமாக்கல் நடவடிக்கையாகும். இம்முடிவின் பால இட்டுச் சென்ற ஏனைய காரணங்களாவன:

- (அ) ஏற்பட்ட நடவடிக்கை அரசாங்கம் மானியங்கள் மூலம் ஈடுசெய்ய இயலாமை.
- (ஆ) பிரயாணிகள் போக்குவரத்து தனியார் துறையினால் சிறப்பாக மேற்கொள்ளப்படலாம் என்ற அரசின் நம்பிக்கை.
- (இ) உலக வங்கி, சர்வதேச நாணய நிதியம் என்பன செலுத்திய நிர்வாகம்.

1990 டிசம்பர் 22-ஆம் திகதி ஆரம்பிக்கப்பட்ட மக்கள்மயமாக்கல் நடவடிக்கையானது ஒழுங்கு விதித் தளர்ப்பு நடவடிக்கைகள் போலவே தான்தோன்றித்தனமாக மேற்கொள்ளப்பட்டது. இதனால் சேவை இடைமுறிவு, நிதிப் பிரச்சினைகள், கம்பனிகளின் இயக்கம் தொடர்பான அம்சங்களின் பொதுவான குறைபாடுகள் போன்ற பிரச்சினைகள் தோன்றின.

பின்வரும் குறைபாடுகளும் தவறான எண்ணக்கருக்களும் குளறுபடிகளுக்கு வழிவகுத்தன:

1. மக்கள்மயமாக்கல் நாட்டின் வீதிப் பயணிகள் போக்குவரத்து

முறைமைய இரவோடு இரவாக மாற்றி, உபயோகிப்போருக்கு காத்திரமான ஒரு சேவையை வழங்கக்கூடிய மந்திரங்கோல் ஒன்றுபோல் தொழிற்படக்கூடியதாகும் எனக் கருதப்பட்டது. ஆனால், பிற்பட்ட நிகழ்வுகள் இது ஒரு தவறான அனுமானம் என்பதை நிரூபித்தன.

2. ஆனால், சுதந்திரமான கம்பனிகளை விளைத்திறனுடனும் உறுதியுடனும் முகாமை செய்யக்கூடிய தகுந்த நிபுணத்துவமின்மையை மக்கள்மயமாக்கல் காணத் தவறிவிட்டது.

3. மக்கள்மயமாக்கலானது டிப்போக்களை இயக்குவதில் எழும் பிரச்சினைகள், வருமானத் தேக்க நிலையினால் செலவினம் அதிகரித்துச் செல்லுதல், அரசியல் தொழிற் சங்கத் தலைமீடுகள், மிகை ஆளணி, தனியார் இயக்குநர்களினால் தலைதாக்கும் நியாயமற்ற போட்டி போன்றவற்றைக் காரணமாகக் கொண்டு எழுவனவன்றி அவை நிருவாகம் தொடர்பானவையல்ல என்பதைப் புரிந்து கொள்ளத் தவறிவிட்டது. மக்கள்மய மாக்கல் இப்பிரச்சினைகளுக்கான தீர்வுகளைக் கொண்டிருக்கவில்லை.

4. மக்கள்மயமாக்க இலக்குகளும் ஒன்றுக்கொன்று முரண்பட்டனவாகும். மக்கள்மயமாக்கப்பட்ட கம்பனிகள் சுய நிதிமீட்டம் கொண்ட, உறுதியான வர்த்தக முயற்சிகளாக தொழிற்பட வேண்டுமென எதிர்பார்க்கப்பட்டது.

5. மக்கள்மயமாக்கத்திற்கு என ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்ட முறைமையும் கூட பல உள்ளார்ந்த பலவீனங்களைக் கொண்டிருந்தது. பணியாட்களினால் 50% ஆன பங்குகள் உரிமை கொள்ளப்பட்டதானது, இயக்குநர் சபையின் ஊசலாட்ட நிலைக்குக் காரணமாகியது. பங்குரிமை கொண்ட பணியாட்கள் இயக்குநர் சபை அங்கத்தவர்களை வருடாந்தப் பொதுக் கூட்டங்களில் வெளியேற்றலாம் என்ற அச்சுறுத்தல் காரணமாக அவ்வங்கத் தவர்களைப் பணயக்கைதிகள் போல நடத்த முடிந்தது. இதன் விளைவாக ஒழுக்காற்று, நிருவாகச் சீர்குலைவும் அதனால் வெளியீடு இழப்பும் ஏற்பட்டது.

6. மக்கள்மயமாக்கலானது புலியியற் காரணிகளைக் கருத்திற் கொண்டு



திட்டமிட வேண்டிய அவசியத்தையும் அடையாளம் காண்பதில் தவறிவிட்டது.

மக்கள்மயப்படுத்தப் பட்ட கம்பனிகளின் சராசரியாக ஒரு கிலோ மீட்டருக்கான செலவு 14.83 ரூபாயாக இருக்கும் அதேவேளை வருமானமாக ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 13.16 ரூபாயை பெறுகின்றன. 1995 இல் 93 மக்கள்மயமாக்கப்பட்ட கம்பனிகளின் மொத்த நடட்டம் மட்டும் 590 மில்.ரூபாயாகும். அதே வேளை பஸ் கொள்வனவின் மீதான தவணைக் கட்டணங்கள் நீங்கலாக மொத்தக் கடன்கள் 200 கோடி ரூபாய்வரையில் இருந்தன.

மக்கள்மயமாக்கல் மற்றும், தனியார் பஸ்களின் அறிமுகமானது பஸ் சேவைகளின் அளவு ரீதியானதும் பண்பு ரீதியானதுமான முன்னேற்றத்தில் எவ்வித தாக்கத்தையும் ஏற்படுத்தவில்லை. 1980 இல் இ.போ.ச. 7545 பஸ்களைக் கொண்ட தொகுதியைக் கொண்டிருந்தது. அவற்றுள் 6275 பஸ்கள் நாளாந்த இயக்கத்திற்காக ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருந்தன. ஆனால், தினமும் 5670 பஸ்களே தினமும் இயங்கின. இன்று மக்கள்மயமாக்கப் பட்ட பஸ்தொகுதி 9187 பஸ்களைக் கொண்டுள்ளது. அவற்றுள் இயக்குவதற்காக ஏற்பாடு செய்யப்பட்டவை 6218 ஆகும். நாளாந்தம் இயங்குவன 4950 ஆகும். பாதை ஒட்ட உத்தரவுப் பத்திரங்களைப் பெற்ற ஏறத்தாழ 13500 தனியார் பஸ்கள் உள்ளன. அவற்றுள் 8000 பஸ்களே தினமும் இயங்குகின்றன.



உண்மையில் புள்ளிவிபர ரீதியாக தற்போது பாதைகளில் ஓடும் பஸ் எண்ணிக்கையின் நிலையை 1980ம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் பொழுது மிக விரும்பத்தக்கதாக உள்ளது.

எவ்வாறாயினும், பல்வேறு வருடங்களில் இயக்கப்பட்ட கிலோ மீட்டர் அளவையும் வழங்கப்பட்ட இயலளவையும் ஒப்பிடுவதானது பஸ் தொழிற்றுறை வளர்ச்சியை அளவிடும் சிறந்த அளவுகோலாக அமைகின்றது. 1980 இல் இ.போ.ச. தினத்திற்கு 1.4 மில்லியன் கிலோ மீட்டர்களை இயக்கியுள்ளதுடன் மொத்தமாக 76.2 மில்லியன் ஆசனக் கிலோ மீட்டர்களையும் வழங்கியுள்ளது. 1980 இல் 5670 பஸ்கள் இயக்கப்பட்டதற்கு எதிராக இன்று 13000 பஸ்கள் இயக்கப்பட்ட போதிலும் மக்கள்மயப் படுத்தப்பட்ட பஸ்சேவையும் தனியார் துறை பஸ்சேவையும் கூட்டாக இணைந்து தினத்திற்கு 2.2 மில். சி.மீட்டர்களை இயக்குவதுடன் 8.1% மில். ஆசன கிலோ மீட்டர்களை மட்டுமே வழங்குகின்றன. இதற்கான காரணம் தனியார் துறையினரின் சராசரி வாகனப் பாவனை 1980 இல் இ.போ.ச. பஸ்களின் 230 கி.மீட்டர்களாக இருந்ததற்கு எதிராக 125 கி.மீட்டர்கள் வரையில் குறைவாக இருப்பதாகும். அத்துடன் தனியார்துறை வாகனங்களின் தாழ்வான சராசரி இயலளவு மக்கள் மயப்படுத்தப்பட்ட பஸ்களின் 54 ஆக இருப்பதற்கு எதிராக 32 ஆக மட்டுமே இருப்பதுமாகும். ஆசன கி.மீட்டர்களினதும் இயக்கப்பட்ட கி.மீட்டர்களினதும் அளவின் உயர்வு சனத்தொகை அதிகரிப்பினதும் பஸ்சேவைக் கான கேள்வியினதும் அதிகரிப்புடன் இணக்கமாகக் காணப்படவில்லை. 1980 இல் இலங்கையின் சனத்தொகை 14 மில்லியன்களாக இருந்தது. ஆனால், இன்று அது 18 மில்லியன்களாகும்.

மேற்கூறியவை, இந்நிலையைத் தீர்ப்பதற்கும் நாட்டில் வீதிப் பயணிகள் போக்குவரத்துத் தொழிற்றுறையில் அவசியமான முன்னேற்றத்தைக் கொண்டுவதற்கு, சில அர்த்தமுள்ள நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட வேண்டியதன் தேவையை சுட்டிக் காட்டியுள்ளன. இது தொடர்பாக,

மக்கள்மயப்படுத்தப்பட்ட, தனியார்துறை போக்குவரத்து குறித்து திலகரத்ன கமிட்டி செய்த சிபாரிசுகள் போக்குவரத்துத் தொழிற்றுறை எதிர்நோக்கும் பாரிய பிரச்சினைகளைத் தீர்ப்பதில் பெரும்பங்களிப்பை வழங்கலாம். 93 மக்கள்மயப்படுத்தப்பட்ட கம்பனிகளை 11 பெரிய பிராந்திய போக்குவரத்துக் கம்பனிகளாகக் கொத்தணிப்படுத்தியதும் மூன்று வருடங்களுக்குள் தனியார் இயக்குவோர்கள் கம்பனிகளாக மாற்றப்படவேண்டும் என்று வலியுறுத்தியமை போன்ற அதன் சிபாரிசுகள் சரியான திசையில் எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கைகளாகும். எனது அபிப்பிராயத்தின் படி முன்மொழியப்பட்ட பிராந்தியக் கம்பனிகளை சரியான பாதையில் வழிநடத்துவதற்கு ஒரு மத்திய நிறுவனத்தை அமைப்பது முக்கியமானதாகும். அத்துடன், எல்லாம் ஒரு பொதுவான குறிக்கோளைக் கொண்டு செயற்பட வேண்டும். ஒரு மத்திய அமைப்பை நிறுவுவதில் முக்கியத்துவம் பெறும் அம்சங்கள் வருமாறு:

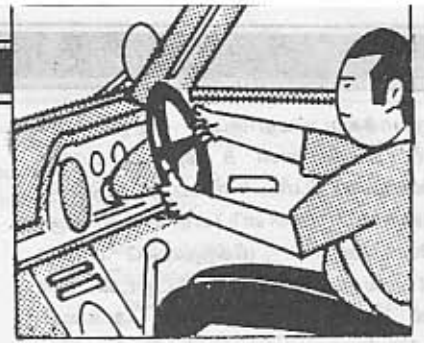
1. சிறப்பாக ஒன்றிணைக்கப்பட்ட சேவை அமைப்பை திட்டமிடல்.
2. குறுகிய நலன்களுக்கென்றி தேசிய நலன்களுக்கு முன்னுரிமை அளித்தல்.
3. உதிரிப்பாகங்கள், கூறுகள், உபகூறுகள், பஸ்கள் என்பன வற்றை மொத்தமாக இறக்குமதி செய்வதன் மூலம் அளவு சிக்கனங்களை அடைதல்.
4. எல்லாப் பிராந்திய போக்குவரத்துக் கம்பனிகளுக்கும் சேவை வழங்குவதற்காக சேவைத் தரங்களை நிறுவ முடியும்.
5. எல்லா வகையான சேவை ஆளணியினருக்கும் நிபுணர்களைக் கொண்ட மத்திய பயிற்சி நிலையங்கள் மூலம் பயிற்சி அளிப்பதற்கென பொதுவான பயிற்சிக்கொள்கை ஒன்றை நிறுவ முடியும்.
6. கம்பனிகளுக்கு இடையிலான, அலகுகளுக்கிடையிலான



இடமாற்றத்திட்டங்களை அமுல் நடாத்தி எல்லா வேலை இடங்களினதும் நன்மை கருதி நிபுணத்துவத்தையும் அனுபவங்களையும் பகிர்ந்து கொள்ளலாம்.

7. நியமனம், பதவியுயர்வு, ஒழுக்காறு பற்றிய ஒரு பொதுவான கொள்கை பின்பற்றப்படலாம்.
 8. எல்லாவற்றுக்கும் மேலாக தற்போது தண்டாடப்பட்டுள்ள, தொடர்பற்ற வீதிப்பயணிகள் போக்குவரத்து முறைமையினை தேசிய நலன் கருதி ஒரு குடையின் கீழ் ஒன்றிணைத்து புத்துயிரூட்டலாம்.
- இறுதியாக சுகாதாரம், கல்வி, போலவே பொருளாதார அபிவிருத்திக்கு போக்குவரத்து இன்றியமையாதது என்ற உண்மை வலியுறுத்தப்பட வேண்டும். இது விசேடமாக பொது வீதிப் பயணிகள் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்த வரையில் சிறப்பித்துக் காட்டப்படுகின்றது. எமது நாடு புதிதாகக் கைத்தொழில் மயமாக்கப்பட்ட தேச அந்தஸ்தை அடைய வேண்டுமெனில், வீதிப் பயணிகள் போக்குவரத்துத் துறையை இன்றியமையாததாக்குவதற்கு உடனடி நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட வேண்டும். இவ்வின்றியமையாத துறையை தனியார் துறையின் கரங்களில் மட்டும் விட்டுவிடுவது நியாயமா? போக்குவரத்துத் தொடர்பான தேவைகளைத் தனியார் துறையினர் வழங்கி, அவற்றை நிறைவு செய்ய முடியுமா? விடைகள் வெளிப்படையானவை.





இங்கையின் பல் மாதிரி போக்கு வரத்து (Multimodal Transport System) முறை பிரதானமாக, பாதை, ரெயில் போக்குவரத்தினையும் ஒப்பீட்டளவில் மிகக் குறைவான வீதாசாரத்தில் உள்நாட்டு ஆகாய, கடல் மற்றும் கால்வாய் மார்க்கபோக்குவரத்தினையும் உள்ளடக்குகின்றது. உள்க் கட்டமைப்பு, சேவைகள், கேள்வி என்பவற்றின் அடிப்படையில் போக்குவரத்து முறையை விளக்கலாம்.

போக்குவரத்து உள் கட்டமைப்பை, இணைப்புக்களின் தொடர்பு, (ரெயில்பாதை, பாதைகள், ஆகாய, கடல் மார்க்கங்கள்), இறங்கு துறைகள் (விமான நிலையம், துறை முகம்) என்பனவற்றால் விளக்கலாம். இவ்வாய்வுக் கட்டுரை விசேடமாக உள்நாட்டு போக்குவரத்து பற்றி கவனஞ் செலுத்துகின்றது.



இலங்கையின் பாதை அமைப்பு 94,209 கி.மீட்டர் கொண்ட மிக விரிவான அமைப்பாகும். அட்டவணை 1 இல் காட்டப்பட்டுள்ளது போல் இதில் 10,974 கி.மீட்டர் தேசிய மட்டத்திலும் 14,916 கி.மீட்டர் மாகாண பாதைகளாகவும் விளங்குகின்றன. எல்லா 'ஏ' வகுப்புப் பாதைகளும் 99 வீதமான 'பி' வகுப்புப் பாதைகளும் செப்பனிடப்பட்ட பாதைகளாகும். வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபை, மாகாண வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபை என்பவற்றினால் பரிபாலிக்கப்படும் 80 வீதத்திற்கும் அதிகமான தேசிய, மாகாணப் பாதைகளும் செப்பனிடப்பட்டவையாகும். 1,453 கி.மீட்டர் நீள ரெயில் பாதையினைக் கொண்ட இலங்கையின் ரெயில் பாதை முறை 1858 முதல் 1933 ஆம் ஆண்டு வரையான காலப் பிரிவில்

இலங்கையில் பன்முக போக்குவரத்து முறையொன்றுக்கான கேள்விப் பகுப்பாய்வு

டி. எஸ். ஜயவீர

(பிரதி பணிப்பாளர், போக்குவரத்து ஆய்வுகள் மற்றும் திட்டமிடல் நிலையம்)

அட்டவணை 1

மாகாணம்	இலங்கையின் பாதையமைப்பு - 1994 (தூரம் - கி.மீட்டர்களில்)					பிரதேச பாதை	எண்ணெய் (தீர்மானம், வசூலிப்பது மற்றும் தோட்டம்)	மொத்த பாதை அமைப்பு
	தேசிய பாதை (வீ.அ.சி.பி.) வகை "A"	மாகாண பாதை வகை "B"	மாநகர சபை பாதை வகை "C"	நகர சபை பாதை வகை "D"	நகர சபை பாதை			
மேல்	367	1,118	1,956	604	611	6,755	1,655	13,066
மத்திய	383	1,030	2,401	183	64	3,066	4,943	12,070
தென்	353	802	1,730	78	155	5,181	425	8,724
வடக்கு/கிழக்கு	1,325	965	2,586	299	370	9,990	2,197	17,732
வட மேல்	354	906	2,054	33	91	11,383	359	15,180
வட மத்திய	474	411	1,612	0	153	8,603	550	11,803
ஊவா	445	474	1,450	51	14	1,777	3,114	7,325
சப்பரமுவு	416	626	1,127	41	40	2,934	3,114	8,298
மொத்தம்	4,117	6,332	14,916	1,289	1,498	49,689	16,357	94,198

ஆதாரம்: வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபை

புகையிரத பாதை அகலப்பாதை	தொடக்கம் - முடிவு	தூரம் கி.கி
1. பிரதான பாதை	கொழும்பு கோட்டை-பதுளை	292
2. மாத்தளை	பேராதளை - மாத்தளை	34
3. புத்தளம்	ராகம - அறுவக்காவை	149
4. வடக்கு	பொல்காவலை - காங்கேசன்துறை	340
5. தலை மன்னார்	மதவாச்சி-தலை மன்னார் இறங்குதுறை	106
6. மட்டக்களப்பு	மாகோ - மட்டக்களப்பு	211
7. திருகோணமலை	கல்லோயா-திருகோணமலை	70
8. கரையோரம்	கொழும்புகோட்டை - திசுவல்லை	158
9. களனிப் பள்ளத்தாக்கு	கொழும்பு கோட்டை - பாதுக்க	35
10. மிகிந்தலை	அநுராதுபுரம்-மிகிந்தலை	15
மொத்தம்		1,410
ஒடுங்கிய பாதை		
1. களனிப் பள்ளத்தாக்கு	பாதுக்க-அவிசாவலை	25
இருவழி		
1. கொழும்பு கோட்டை - பொல்காவலை		74
2. கொழும்பு கோட்டை - பாணந்துறை		26
மொத்தம்		100

ஆதாரம்: இலங்கை புகையிரத திணைக்களம்



உருவாக்கப்பட்டதாகும். இது 1,394 கி.மீட்டர் நீளமான 8 அகலப் பாதைகளையும் 80 கி.மீட்டர் நீளமான ஒடுங்கிய பாதையும் (களனிப்பள்ளத்தாக்கு) உள்ளடக்கும். மிகிந்தலைப் பாதை 1992 இல் நிருமாணிக்கப்பட்டதுடன், 1994 இல் களனிப் பாதை அகலப் பெட்டிப்பாதையாக மாற்றப்பட்டது.

புதிதாக நிருமாணிக்கப்பட்ட மிகிந்தலை பாதை நீங்கலாக பாதை உள் கட்டமைப்பில் 1928 முதல் குறிப்பிடத்தக்க மாற்றங்கள் எதுவும் இரட்டைப்பாதையாக்கல் தவிர) நடைபெறவில்லை. எனினும், கடந்த 27 வருடங்களில் அதன் நிலை சீர்குலைந்து பல வேகக் கட்டுப்பாடுகளைக் காண முடிசிறது. இருப்பினும் ரெயில் சேவை இயக்க நிலையில் பராமரிக்கப்பட்டு வருகிறது.

துறைமுகங்கள் : சர்வதேச பண்ட மாற்றிற்கு மிகச் சாதகமானதாகவும் உள்நாட்டுக் கரையோர கப்பல் போக்குவரத்தின் இறங்கு துறையாகவும் போக்குவரத்து பகுப்பாய்வாளர்கள் கருதுவதால் இலங்கையின் துறைமுகங்கள் பெருமளவு முக்கியத்துவம் பெறுகின்றன. 1994-ஆம் ஆண்டில் மூன்று முக்கிய துறைமுகங்களின் (யாழ்ப்பாணம் நீங்கலாக) சரக்குத் தொன்னளவை அட்டவணை 2 காட்டுகின்றது.



பாக்கு நீரினை ஊடாக இந்தியாவுடன் 30 கிலோ மீட்டர் இணைப்பினைக் கொண்டுள்ள தலைமன்னார் துறைமுகம் நாட்டின் அமைதியான காலப்பிரிவில் பயணிகள் துறையாகவும் மிகப் பெரிய மீன்பிடித் துறைமுகமாகவும் விளங்கியது. கடந்த 14 வருடங்களாக இத் துறைமுகம் செயலற்றுக் காணப்படுகிறது.

அட்டவணை 2

பிரதான துறைமுகங்களில் ஏற்றுமதி, இறக்குமதி - 1994 (மெட்ரிக் தொன்களில்)

விவரம்	கொழும்பு	திருகோணமலை	காலி	மொத்தம்
இறக்குமதிகள்				
உலர் பொருட்கள்	8,187,788	1,125,699	287,741	9,601,228
ஈரப் பொருட்கள்	2,327,000	-	-	2,327,000
மாற்றிக்கொள்ளும் பொருட்கள்	2,932,890	-	-	2,932,890
கரையோர சேவை	67,367	-	49,553	116,920
கன்டெய்னர்கள்-தேறிய நிறை	997,258	-	-	997,258
தொகை கோதுமை	-	864,035	-	864,035
மொத்த இறக்குமதிகள்	14,512,303	1,989,734	337,294	16,839,331
ஏற்றுமதிகள்				
உலர் பொருட்கள்	5,388,538	1,419,380	294,474	7,102,392
ஈரப் பொருட்கள்	2,567,000	-	-	2,567,000
மாற்றிக் கொள்ளும் பொருட்கள்	3,386,789	-	-	3,386,789
கரையோர சேவை	62,201	131,332	-	193,533
கன்டெய்னர்கள் - தேறிய நிறை	1,188,972	-	-	1,188,972
கோதுமை	-	201,470	-	201,470
மொத்த ஏற்றுமதிகள்	12,593,500	1,752,182	294,474	14,640,156
மொத்த இறக்குமதிகளும் ஏற்றுமதி	27,105,803	3,741,916	631,768	31,479,487

ஆதாரம் : இலங்கை துறைமுக அதிகார சபை

தெளிவாக, இலங்கையின் போக்குவரத்து அமைப்பில் சர்வதேச வர்த்தகத்தில் கொழும்புத் துறைமுகம் பிரதான பாத்திரத்தை வகித்து, அதன் நவீன கொள்கலன் இறங்குதுறைகள், களஞ்சியப்படுத்தற் பகுதிகள் மூலம் கப்பற்சரக்குப் போக்குவரத்திற்கு வாய்ப்பளிக்கின்றது. கப்பற் சரக்கு போக்குவரத்திற்கான புது வசதிகளுடன் காலித் துறைமுகம் அபிவிருத்தி செய்யப்படவுள்ளது.

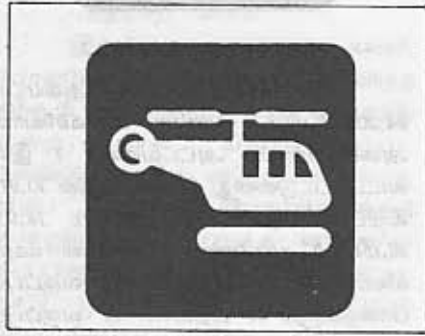
திருகோணமலை நாட்டின் மிகச் சிறந்த இயற்கையான ஆழ்கடல் துறைமுகமாகும்.

உள்நாட்டு நீர்ப் பாதைகள்: ரெயில் பாதைகள் அமைக்கப்பட முன்பு இலங்கையின் மேற்குக் கரைக்கு ஊடாகச் சரக்குகளை போக்குவரத்துச் செய்ய கால்வாய் முறையொன்று நிலவியது. இயற்கை வாலிகள், சூடாக்கள், நதிமுகங்கள் என்பவற்றை இணைக்கும் கால்வாய்களினால் கொண்ட இம்முறையின் கீழ் தெற்கின் சுனத்துறை முதல் கொழும்புக்கு ஊடாக புத்தளம் வரையான 170 கிலோ மீட்டர் தூரம் தொடர்புபடுத்தப்பட்டது.

நிறந்தரக் கட்டடங்களை நிருமாணிக்க இடத்திற்கு இடம் அனுமதி வழங்கப்பட்டு நிரப்பப்பட்டதன் காரணமாக, கொழும்பு சுனத்துறைக்

கால்வாய் பல இடங்களில் தொடர்புபடுத்துள்ளது.

கொழும்புப் பிரதேசத்தில் பேரே வாலி, சென். செபஸ்தியன் கால்வாய், களனி கங்கை என்பன துறைமுகத்திற்குச் செல்லும் நெரிசலான பாதைகளை தவிர்த்துச் செல்லக்கூடிய வாய்ப்புக்களை அளிக்கின்றன.



விமான நிலையங்கள் : தற்சமயம் பிரதானமாக செயற்படும் விமான நிலையம் கொழும்பிற்கு வடக்கே 32 கி. மீட்டர் தொலைவில் சுட்டுநாயக்காவில் அமைந்துள்ள பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையமாகும்.

முன்னைய சர்வதேச விமான நிலையமான இரத்தமலானை இன்று இராணுவ, உள்நாட்டு விமானப்



போக்குவரத்திற்கு பயன்படுத்தப் படுகிறது. யாழ்ப்பாணம், திருகோணமலை, மட்டக்களப்பு, வீரலிவை ஆகிய விமான நிலையங்கள் உள்நாட்டு விமானப் பாதைகளாக செயற்படுகின்றன. ஹிங்குராகொடையிலுள்ள விமான நிலையம் சர்வதேச விமான நிலையமாக அபிவிருத்தி செய்யப்படவுள்ளது.

இலங்கையில் குழாய் பாதைகளாக எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு நிலையங்களுடன் தொடர்புடும் கீழ்வரும் குழாய்ப் பாதைகள் உள்ளன:

- கொலன்னாவை பெற்றோலிய உற்பத்திப் பொருள் களஞ்சிய சாலையிலிருந்து கட்டுநாயக்கலிலுள்ள சர்வதேச விமான நிலையத்திற்கு விமான எரிபொருளை அனுப்ப நிருமாணிக்கப்பட்டுள்ள குழாய்ப் பாதை.
- கொழும்புத் துறைமுகத்திற்கு நுழைய முடியாதளவு பாரிய கப்பல்களுக்கு சேவைகளை வழங்கும் பொருட்டு, கடலில் தனி இணைப்பொன்று ஸ்தாபிக்கப் பட்டுள்ளது. துறைமுகத்திலுள்ள களஞ்சியத் தாங்கிக்கு மசகு எண்ணெயை நீர்மூழ்கி குழாய் பாதையொன்று மூலம் எடுத்துச் செல்லப் படுகின்றது.

போக்குவரத்துச் சேவைகள்

போக்குவரத்துச் சேவை சரக்கு, பிரயாணிகள் சேவைகள் என்பவற்றை உள்ளடக்குகின்றது. நகரிடைச் சரக்குப் போக்குவரத்தினை ரெயில், கனரக வாகனம், கரையோரக் கப்பற் சேவை என்பவற்றின் கீழ் வகைப்படுத்தலாம். 1994 இல் சம்பந்தப்பட்ட மாதிரியின் பங்களிப்பு அட்டவணை 3 இல் கருக்கமாகக் காட்டப்பட்டுள்ளது.

கடந்த தசாப்தத்தில் மாதிரியின் பங்களிப்பில் குறிப்பிடத்தக்க மாற்றம் ஏற்பட்டுள்ளது. ரெயில் சேவையினால் கையாளப்படும் சரக்குத் தொன்னளவின்

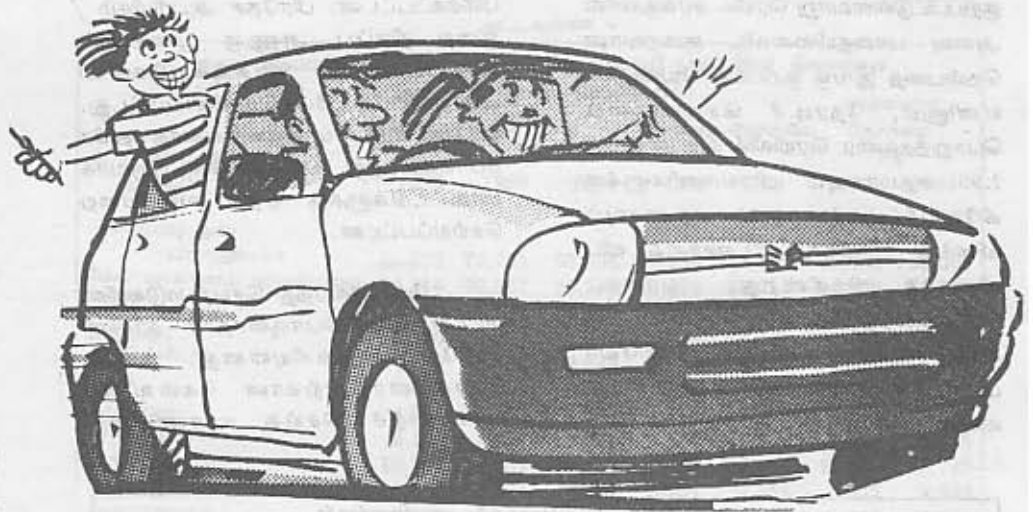
விவரம்	பொருள் போக்குவரத்தும் உள்நாட்டு ஆள் போக்குவரத்தும் - 1994		பயணிகள் கி.மீ. (000,000)
	வருடாந்தம் தொன்கள் (000)	வருடாந்தம் தொன்-கி.மீ. (000,000)	
ரெயில்வே	1,387.3	154.1	2,273.2
லொரி	24,635.9	3,240.8	
கரையோர கப்பல் சேவை	363.9	119.3	24,682.1
பஸ்			1,462.9
தனியார் கார்			28,418.4
மொத்தம்	26,387.1	3,514.2	

ஆதாரம் : புகையிரதப் பகுதி, போக்குவரத்து ஆணைக்குழு மற்றும் கட்டுரையாளரின் கணிப்புகள்

பங்கு 1984 இல் 10 வீதத்திலிருந்து 1994 இல் 5.3 வீதமாகக் குறைவடைந்து பாதைச் சரக்குகளின் பங்கு 82.5 % திலிருந்து 93.4 வீதமாக அதிகரித்துள்ளது. அதே காலப்பிரிவில் கரையோரக் கப்பற் சேவையின் பங்கு 1.8 வீதத்திலிருந்து 1.4 வீதமாக வீழ்ச்சி அடைந்துள்ளது. இத் தசாப்தத்தில் வருடாந்த தொன்னளவு / கி.மீட்டர், ரெயில்வே பங்கு 18.5 வீதத்திலிருந்து 4.4 வீதமாக வீழ்ச்சி அடைந்து பாதைப் பங்கு 73.3 வீதத்திலிருந்து 92.2 வீதமாக

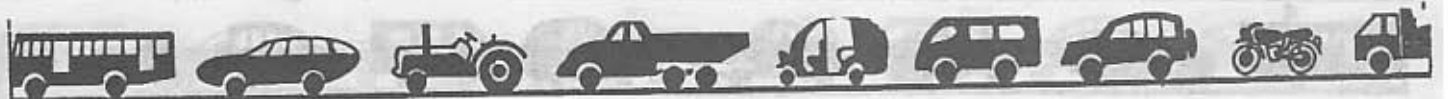
பங்களிப்புச் செய்துள்ளதென்பதை இங்கு குறிப்பிடுவது அவசியமாகும்.

சர்வதேச சந்தையின் சரக்குப் போக்குவரத்தில் கொள் கலன் படுத்தப்படப் பதுக் காட்சியாகும். இது உள்நாட்டுச் சரக்குப் பாய்வில் மட்டுமன்றி உள்நாட்டு சரக்குப் போக்குவரத்தில் தொன்னளவு, தொன்/கிலோ மீட்டர் என்பவற்றிலும் தாக்கங்களை ஏற்படுத்தியுள்ளது. 1994 இல் கொள் கலன்களின் மொத்த



அதிகரித்தும் கரையோரக் கப்பற் சேவையின் பங்கு 4.2 வீதத்திலிருந்து 3.4 வீதமாகவும் வீழ்ச்சி அடைந்தும் உள்ளது. தற்சமயம் பாதைச் சரக்குப் போக்குவரத்து ஆதிக்கம் பெற்றுத் திகழ்வதை இது காட்டுகிறது. மாதிரிகளின் பங்களிப்பில் ஏற்பட்டுள்ள மாற்றத்திற்கு வடக்கு, கிழக்கு பிரச்சினையால் நகரிடை சரக்குப் பாய்வில் ஏற்பட்ட பாதிப்புகள்

வருடாந்த தொன் / கிலோ மீட்டர் 4.9 தொன்/கிலோ மீட்டர்களாகும். ரெயில், பஸ், தனியார் காரர்கள் (பிரயாணக் கோக்கிகள் உட்பட) என்பவற்றினால் வழங்கப்பட்ட உள்நாட்டு நகரிடை பிரயாணிகள் போக்குவரத்துச் சேவைகள் அட்டவணை 3 இல் காட்டப்பட்டுள்ளன. 1994 இல் உள்நாட்டு நகரிடை பிரயாணிகள் சேவை மாதிரிகளின் பங்கு பின்வருமாறு :



ரயில் 8.0 வீதம், பாதை 86.9 வீதம், தனியார் கார்களும், கோச் வண்டிகளும் 6.0 வீதமுமாகும். 1994 உடன் ஒவ்வீடும் பொழுது காணப்படும் பிரதான சிறப்பம்சம் என்னவெனில் ரெயில்பாதை தனது நகரிடை பிரயாணிகள் போக்குவரத்தில் 12.6 வீதத்தை இழந்துள்ளதுடன், இவ் எல்லாப் போக்குவரத்தினையும் பஸ்கள் கைப்பற்றியுள்ளன. இக் காலப் பிரிவில் தனியார் கார்களின் மாதிரிப் பங்கு மாற்றமின்றி தொடர்ந்து நிலவியுள்ளது.

சந்தைப் பொருளாதாரத்தில் ஒவ்வொரு மாதிரியும் அறவிடும் கட்டணத்தில், கேள்வி, வழங்கல் என்பன தங்கியுள்ளன. கேள்வி, கைத்தொழில் கள் அபிவிருத்தி என்பவற்றை தீர்மானிக்கும் முக்கிய அம்சமாக இயக்கச் செலவும் விளங்குகிறது. அட்டவணை 4 வாகன இயக்கச் செலவின சரக்கு கட்டணம் என்பவற்றுடன் ஒப்பு நோக்குகின்றது.

அட்டவணை 4 இல் குறிப்பிட்டுள்ளவாறு ரெயில் சரக்குகளின் அளவு பாதையினைவிட குறைவான தென்பதை இங்கு குறிப்பிட வேண்டும். எனினும், நேரடிச் செலவினைப் பொறுத்தவரை ரெயிலில் தொன்னுக்கு 1.95 சதமாகவும் பிரயாணிகளுக்கு கிலோமீட்டருக்கு 0.53 சதமாகவும் விளங்கி பாதைக் கட்டணத்தை விட மிகைத்து நிற்கின்றது. பாதைப் போக்குவரத்தில் தொன்னுக்கு 1.65 சதமாகவும் பிரயாணிகள் கிலோ மீட்டருக்கு 0.42 சதமாகவும் விளங்குகின்றது.

பஸ்ஸிலிருந்து ஒரு பிரயாணி ரெயிலுக்கு மாறுவதால் நெரிசலால் ஏற்படும் சேமிப்பு 0.03 ரூபாவாகவும் மோட்டார் வாகனத்திலிருந்து ஒரு பிரயாணி ரெயிலுக்கு மாறுவதால் நெரிசல் சேமிப்பு 0.16 ரூபாவாகவும் (வரிகள், உள்ளக மாற்றங்கள் நீங்கலாக) விளங்குகிறதென நெரிசல் தொடர்பாக மேற்கொள்ளப்பட்ட ஆய்வுகள் காட்டுகின்றன. எனவே, பாதை நெரிசலில் ஏற்படும் வீழ்ச்சி பொருளாதார ரீதியில் நன்மை பயக்கின்றது.

போக்குவரத்துக் கேள்வி

1994 ஐ அடிப்படை ஆண்டாகக் கொண்டு இலங்கையின் மாதிரிகளுக்கு கிடைசிலான போக்குவரத்து முறை பற்றி கேள்விப் பகுப்பாய்வொன்று மேற்கொள்ளப்பட்டது. ஐக்கிய அமெரிக்காவின் லூயிஸ் வேர்க் இன் டர் நெஷனல் தாபனத்தால் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்ட ட்ரான்ஸ்வேர் II மாதிரியை உபயோகித்து சரக்கு, பிரயாணிகள் பற்றிய கூறுகள் பிரிக்கப்பட்டன. பிரதேச அபரிமிதம் / குறை நிரப்பு அணுகு முறையின் அடிப்படையில் சரக்குக் கேள்வி அவதானிப்பு மேற்கொள்ளப்பட்டது. வடக்கு, கிழக்கு மாகாணங்களைத் தவிர போக்குவரத்து வலையங்கள் நிருவாக மாவட்டங்களுக்கு ஏற்ப வரையறை செய்யப்பட்டன.

போக்குவரத்து செயற்பாடுகளின் மட்டம் சமூக பொருளாதார காரணிகளிலேயே தங்கியுள்ளது. அது போக்குவரத்திற்கான கேள்வியை தாக்கமுறச் செய்த காரணிகளை

இனங்காணும் பொருட்டு போக்குவரத்து முறை செயற்படும் சமூக-பொருளாதார பின்னணி பற்றி சுருக்கமான மதிப்பீடொன்றை வழங்கும். தொகை மதிப்பு புள்ளி விபரத்திணைக் களத்தின் மாதிரி ஆய்வு மூலம் பெறப்பட்ட சமீபத்திய தரவுகளின்படி வடக்கு, கிழக்கு நீங்கலாக 1994 இல் மொத்த சனத்தொகை 14,945,085 ஆகும். இப் பிரதேசங்களின் 1981 இன் மொத்த சனத்தொகை 13,580,000 ஆகும். இது வருடாந்தம் 1.07 வளர்ச்சி வீதமாகும். அது மேலும் 1994 இல் 570 அ.டொலர் தலா வருமான அதிகரிப்பை காட்டுவதுடன், வருடாந்த சராசரி வளர்ச்சி 5.4 வீதமாகும். போக்குவரத்து அமைப்பு முறையில் மாதிரிகளின் வேறாக்கம் பற்றிய எதிர்கால நிலையை புரிந்துகொள்ள மூன்று பொருளியற் காட்சிகள் உபயோகிக்கப்பட்டுள்ளன. அவை பின்வருமாறு:

- (1) அவநம்பிக்கை நோக்கு - வருடாந்தம் 4 வீதம்.
- (2) அடிப்படை விடயக் காட்டி வருடாந்தம் 5.5 வீதம்
- (3) நம்பிக்கை நோக்கு - வருடாந்தம் 7 வீதம்.

பிராந்தியப் போக்குவரத்து கேள்வியையும் மாதிரியின் வேறாக்கல்களுக்கு ஏற்ப போக்குவரத்தினை ஒழுங்குபடுத்தவும் போக்குவரத்து வலைய ரீதியில் அட்டவணை 5 இல் சனத்தொகை எதிர்வுகூறலும் அட்டவணை 6 இல் தலா வருமானமும் காட்டப்பட்டுள்ளது.

சரக்குப் பாய்வு

1994 ஐ அடிப்படை ஆண்டாகக் கொண்டு வலைய ரீதியில் சனத்தொகை, தலா வருமானம் என்பவற்றை கருத்திற் கொண்டு வலைய ரீதியான உற்பத்தி, நுகர்வு என்பவற்றின் மூலமான அபரிமிதப்பற்றாக்குறை மாதிரியின் அடிப்படையில் கூட்டு ரெயில், பாதை சரக்குப் போக்குவரத்துப் பாய்வு மதிப்பீடு செய்யப்பட்டது. 1994 இல் நாட்டின் மொத்த சரக்குப் பாய்வு 16,648,000 தொன்கள் என மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. அடிப்படை விடய

அட்டவணை 4

பாதை மற்றும் புகைமிரத கட்டண விவரங்கள் (ரு. தொன் ஒன்றுக்கு கி.மீ. அல்லது ரூ. ஆளொன்றுக்கு கி.மீ.)			
வகை	பாதை கட்டணம்	புகைமிரதம்	புகைமிரத கட்டணம் வேறுபாடு
தேயிலை	2.20	0.80	1.20
அரிசி, மாவு	1.95	0.60	0.90
சீமெந்து	2.10	0.50	0.90
உரம்	1.80	0.60	0.90
நுகர்பொருட்கள்	2.80	1.20	1.80
பெட்ரோலியம்	2.60	1.63	2.00
பயணிகள் (பொது)	0.24	0.12	0.13
பயணிகள் (தனியார் காள்)	12.8		



நோக்கின் பெறுபேறுகளின்படி 1999 இல் நாட்டின் மொத்த சரக்குப் பாய்வு 18,450,000 தொன்னாசையும் 2004 ஆம் ஆண்டில் அது 22,679,000 தொன்னாசையும் அமையும்.

பாதை, ரெயில் போக்குவரத்தில் சரக்குப் பாய்வு

நிலைமையை புரிந்து கொள்ளும் முகமாக இவ் அப்பியாசத்திற்கு பாதைப் போக்குவரத்தில் வேகமாக வளர்ச்சி பெற்றுவரும் சரக்குப் போக்குவரத்து அடிப்படை விடயமாகக் கொள்ளப்பட்டுள்ளது. வலையங் கருக்கு இடையிலான 92 வீத சரக்குப் போக்குவரத்து பாதை ஊடாகவே நடைபெறுகின்றதென்பதே இன்றைய சூழ்நிலையாகும். விடய ஆய்வு ரெயில்வேயின் பாத்திரம் மாறிலியாக உள்ளது என ஏற்றுக் கொண்டு 1999 ஆம் ஆண்டளவில் பாதையின் பங்கு 92 வீதமாகவும் 2004 ஆம் ஆண்டில் 95 வீதமாகவும் அதிகரிக்குமென எடுக்கோள் கொள்கிறது. எனினும், நீண்டகால அடிப்படையில் போக்கு வரத்து மாதிரிகளுக்கிடையில் மாற்றங்கள் ஏற்படக்கூடிய சாத்தியக் கூறுகளையும் நாம் நோக்குவது அவசியமாகும்.

உள்நாட்டு சரக்குப் பாய்வில் சர்வதேசத் தாக்கம்

சர்வதேச, ஆசியப் பிராந்திய பொருளாதார அபிவிருத்திகள் இலங்கையின் பாத்திரத்தில் தாக்கங்களை ஏற்படுத்துகின்றன. அரசாங்கத்தின் பொருளாதாரக் கொள்கைகள், தாபன அமைப்பு முறைகள் என்பவற்றினைப் பொறுத்தே இத்தாக்கங்களின் முக்கியத்துவம் அமைகின்றது. இவை சாதகமான நிலையில் செயற்படாவிடின் சரக்குப் பாய்வு பற்றிய முன்னறிவிப்புகளும் போக்குவரத்து கேள்வியும் அவநம்பிக்கையான திசையில் அல்லது அடிப்படை வியடத்திலே தொடர்ந்து நிலவும் நிலை ஏற்படும். எனினும், தேசிய கொள்கை வகுப்போரால் இதனை நம்பிக்கையான திசைக்கு இட்டுச் செல்ல முடியும்.



அட்டவணை 5

வலய அடிப்படையில் குடித்தொகை எதிர்வு கூறல் (அடிப்படை வருடம் 1994 றுயும் உள்ளிட்டு) ('000)

போக்குவரத்து வலயம்	உயர் வளர்ச்சி		நடுத்தர வளர்ச்சி		தாழ் வளர்ச்சி	
	1994	1999	2004	1999	2004	1999
கொழும்பு நகர பிராந்தியம், * 3,549	4,145	4,842	3,728	3,915	3,585	3,622
மேல் மாகாணம் (ஏனையவை)	1,091	1,176	1,267	1,091	1,092	1,091
கண்டி	1,219	1,257	1,296	1,222	1,225	1,219
மாத்தளை	422	435	449	423	424	422
நுவரெலியா	670	672	673	670	670	670
காலி	954	1,028	1,108	964	974	954
மாத்தளை	754	778	802	756	758	754
அம்பாந்தோட்டை	518	523	529	518	518	518
குருநாகல்	1,376	1,607	1,877	1,390	1,404	1,376
புத்தளம்	599	618	637	599	599	599
அநுராதபுரம்	675	696	718	675	675	675
பொலன்னறுவை	330	385	450	340	351	331
பதுளை	748	756	763	748	748	748
மொனராகலை	365	393	424	369	373	365
இரத்தினபுரி	919	1,073	1,254	921	923	919
கேகாலை	756	883	1,031	758	760	756
மொத்தம்	14,945	16,426	18,122	15,172	15,409	14,983

* குறிப்பு : கொழும்பு நகர பிராந்தியம் பியகம், கப்பகா, ஜாளை, கட்டளை, களனி, மகர, மீதுவாங்கொடை, நீர்கொழும்பு, வத்தளை, கொழும்பு, தெகிவலை/இரத்தமலாணை, ஜெராமாசம், கடுவெல், செல்பாவு, பிலியந்தலை, கொலன்னாவு, மொரட்டுவ, நடுகொட, மகரகம், பண்டாரகம், ஜெராரணை (மேற்குப் பகுதி), பாணந்துறை ஆகிய பிரதேச செயலாளர் பிரிவுகளை உள்ளடக்கியுள்ளது.

ஆதாரம் : குடித்தொகை கணிப்பீட்டு, புள்ளிவிவர திணைக்களம், குடிசனவியல் பிரிவு, கொழும்பு பல்கலைக்கழகம் மற்றும் கட்டுரையாளரின் சொந்த மதிப்பீடுகள்

அட்டவணை 6

வலய அடிப்படையில் மொத்த பிராந்திய உற்பத்தி (1982 இன் நிலையான காரணிச் செலவு விலைகளில்)

போக்குவரத்து வலயம்	அடிப்படை அளவில்		பாதகமான நோக்கில்		சாதகமான நோக்கில்		
	1994	1999	2004	1999	2004	1999	2004
கொழும்பு நகர பிராந்தியம்*	55,672	72,761	95,096	67,733	88,525	78,083	102,051
மேல் மாகாணம் (ஏனையவை)	17,114	22,367	29,233	20,822	27,213	24,003	31,372
கண்டி	8,569	11,199	14,637	10,426	13,626	12,019	15,708
மாத்தளை	2,966	3,877	5,067	3,609	4,717	4,161	5,438
நுவரெலியா	4,710	6,156	8,045	5,730	7,489	6,606	8,634
காலி	5,802	7,583	9,911	7,059	9,226	8,138	10,635
மாத்தளை	4,586	5,993	7,833	5,579	7,292	6,432	8,406
அம்பாந்தோட்டை	3,150	4,117	5,381	3,833	5,009	4,418	5,775
குருநாகல்	10,764	14,067	18,386	13,095	17,115	15,096	19,730
புத்தளம்	4,686	6,124	8,004	5,701	7,451	6,572	8,589
அநுராதபுரம்	4,279	5,592	7,309	5,206	6,804	6,001	7,844
பொலன்னறுவை	2,092	2,734	3,573	2,545	3,326	2,934	3,835
பதுளை	4,817	6,295	8,228	5,860	7,659	6,756	8,829
மொனராகலை	2,350	3,072	4,015	2,860	3,737	3,297	4,308
இரத்தினபுரி	6,117	7,995	10,449	7,442	9,727	8,579	11,213
கேகாலை	5,032	6,577	8,595	6,122	8,001	7,058	9,224
மொத்தம்	142,705	186,510	243,761	173,622	226,918	200,151	261,590

* குறிப்பு : கொழும்பு நகர பிராந்தியம் பியகம், கப்பகா, ஜாளை, கட்டளை, களனி, மகர, மீதுவாங்கொடை, நீர்கொழும்பு, வத்தளை, கொழும்பு, தெகிவலை/இரத்தமலாணை, ஜெராமாசம், கடுவெல், செல்பாவு, பிலியந்தலை, கொலன்னாவு, மொரட்டுவ, நடுகொட, மகரகம், பண்டாரகம், ஜெராரணை (மேற்குப் பகுதி), பாணந்துறை ஆகிய பிரதேச செயலாளர் பிரிவுகளை உள்ளடக்கியுள்ளது.

ஆதாரம் : தேசிய திட்டமிடல் திணைக்களம் மற்றும் கட்டுரையாளரின் மதிப்பீடுகள்.

போக்குவரத்து நெரிசல் : அதிலிருந்து நாம் மீள்வது எப்படி ?

கலாநிதி அமல் குமாரகே

போக்குவரத்து நெரிசல் நாகரிக வாழ்வின் விரும்பத்தகா உப விளைவாகும். அது மனித நலனை தீர்மானிக்கும் மேர்சமான தாக்கங்களை ஏற்படுத்துகின்றது. அசுத்தத்தை அதிகரித்தல், உற்பத்தி நேர வீண்பிரயம் என்பன அவற்றில் அடங்கும். இவை வாகனங்களின் இயக்க நட்டம், மூலப் பொருட்கள் கிடைப்பதில் கால தாமதம் போன்ற வளங்களின் நட்டங்களுக்கு மேலதிக மாணவை.

கொழும்பு மாநகர பிரதேசத்தில் மட்டும் வேலை மணித்தியால இழப்பு, எரிபொருள் முதலியன தொடர்பில் நெரிசலால் ஏற்படும் வருடாந்த பொருளாதார நட்டம் 10 மில்லியன் ரூபாவுக்கு அதிகமானதென மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. அடுத்த 6 முதல் 7 வருடங்களில் நெரிசலின் அளவும் செலவும் இரு மடங்காகுமென எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது. சமீப வருடங்களில் இவங்கை மோட்டார் ஊர்தியாளர்களின் பொறுமை எல்லை கடந்ததன் காரணமாக பொதுவாக அரசாங்கமும் குறிப்பாக வீதி அதிகாரசபை, போக்குவரத்துப் பொலிலாரும் கடுமையாக விமர்சிக்கப்பட்டு வருகின்றனர். பெரும் பாதைகளின் கால தாமதத்திற்கு இவர்களே பொறுப்புதாரிகளென மக்கள் கருதுகின்றனர்.

பாதை இடத்தக்கான கேள்வி, அளிப்பினை விடுகும் பொழுது ஏற்படும் விளைவு நெரிசல் என இவ்ருவாகக் குறிக்கப்படுகின்றது. முன்னேற்றகரமான அல்லது புதுப்பாதைகளின் அளிப்பினை விட பாதை இடத்தக்கான கேள்வியில் வெகு வேகமாக அதிகரிப்பு ஏன் ஏற்படுகின்றதென்பதற்கு பல காரணங்கள் உண்டு.

(அ) பாதை இடவசதித் தேவை அதிகரிப்புக்கு பிரதான மூலமாக கார் சொந்தக்காரர் அதிகரிப்பினையும் பொருளாதார செயற்பாடுகளின் அதிகரிப்பினையும் குறிப்பிடலாம். உதாரணமாக, தற்போதைய வாகன தேவை அதிகரிப்பு விகிதம் மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தியில் 6 வீத அதிகரிப்பைக் காட்டுவதுடன் பாதை இடவசதிக்கான தேவை அதிகரிப்பு சுமார் 9 வீதமாகும் (50 வீதம் அதிகரிப்பு). வாகன இயக்கப்பாட்டிற்கான தேவை பொருளாதார வளர்ச்சியைவிட பொதுவில் வேகமாக வளர்ச்சி பெற வேண்டுமாயிறும் இங்கையில் அதன் அபரிமித வளர்ச்சியானது பெரும்பாலும் பொதுப் போக்குவரத்துத் துறையின் செயலிழப்பினாயே ஏற்பட்டுள்ளது. கடந்த சில ஆண்டுகளில் பொதுப் போக்குவரத்துச் சாதன பாவனை குறைவடைந்து ரெயில் பிரயாணிகள் பஸ்வண்டிகளுக்கும், பஸ் பிரயாணிகள் மோட்டார் சைக்கிள், வான் என்பவற்றிற்கும் பெயர்வது இங்கு அவதானிக்கப்படவேண்டும்.

(ஆ) இரண்டாம் பட்சமானதாயிறும் நெரிசலுக்கு பெருமளவு காரணியாக விளங்குவது குறிப்பாக கடந்த இரு தசாப்தங்களுக்கும் அதிகமாக பின்பற்றப்பட்ட காணி பாவனைக் கொள்கைகளாகும். காணி அபிவிருத்தி தொடர்ச்சியான போக்குவரத்து அபிவிருத்திக்கு இட்டுச் செல்லும் என்ற கருதுகோள் பயனற்றதென திருபிக்கப்பட்டுள்ளது. அரச செலவினங்கள் பல்வேறு, மூலக் கட்டமைப்புகளுக்கும் சேமநல முதலீட்டுத் தேவைகளுக்கும் இடையில் போட்டியாக திகழ வேண்டுமாயிறும் இவங்கையில் தெளிவாக அவ்வாறு நடைபெறவில்லை. இதன் தேறிய

பலன் யாதெனில் தற்போதைய போக்குவரத்து அமைப்பு பூண கொள்ளளவை அடைந்துள்ளதடன் சில விடங்களில் சிற்சில பகுதியில் முன்னேற்றத்துக்கு வாய்ப்பிருக்கவில்லை. பாங்கொக் போன்ற சில நகரங்களில் மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தியில் மூன்றில் ஒரு பகுதி பெருந்தெருக்களில் விரயமாக்கப்பட்டுவருவதாக அறிக்கைகள் கூறுகின்றன. கொழும்பில் தற்போதைய மட்டம் ஏறக்குறைய 10 வீதமாகக் காணப்படுவதுடன் ஒரு தசாப்தமளவில் அது சுமார் 20 வீதமாக அதிகரிக்கும்.

(இ) போக்குவரத்து அமைப்பு முறை ரீதியில் அதிக போக்குவரத்தினை உருவாக்கக் கூடிய ஸ்தாபனங்களை தீர்மானிக்கும் பொழுது தெரிவு செய்யப்படும் இடம் தொடர்பில் அனுஷ்டிக்கப்படும் விவேசமற்ற அணுகுமுறை அடுத்த விடயமாகும். பாரிய தாபனங்களை தீர்மானிக்க அனுமதி வழங்கப்படும் பொழுது திட்டமிடல் அதிகாரிகள் நெரிசலின் தாக்கம் பற்றிக் கவனத்திற் கொள்வதில்லை. பம்பலபிட்டிச் சந்தி, கொம்பனித்தெரு போன்ற நெருக்கடி மிக்க போக்குவரத்து முனைகளில் அத்தகைய பாரிய தாபனங்கள் அமைத்துள்ளமை பெருந்தெருக்கள் அமைப்புமுறையின் இயக்கப் பாட்டிற்கு தடையாக விளங்குகின்றன. சமீபத்திய ஆய்வுகளின்படி கொழும்பில் ஒவ்வொரு புதிய 1000 சதுர அடிக் தளப் பார்ப்பும் 15 மேலதிக பயணங்களை ஏற்படுத்துவதாக தெரிய வந்துள்ளது. எனவே, கோட்டைப் பகுதியின் ஒரு மில்லியன் தளப்பார்ப்பு 15000 மேலதிக பயணங்களை ஏற்படுத்துவதுடன் இது கோட்டையில் மட்டுமன்றி கோட்டையை அணுகும் எல்லா போக்குவரத்து வாயில்களுடனுமான பாதை இணைப்புகளில் கணிசமான அதிகரிப்பை ஏற்படுத்துகின்றன.

(ஈ) கட்டடங்களுக்கு அனுமதி வழங்கும்பொழுது அக் தாபனங்களுக்குள் அவசியமான வாகனதரிப்பு பிரதேசங்களுக்கு அனுமதி வழங்க முடியாதென்ற கொள்கையை நகர அபிவிருத்தி அதிகார சபையும், கொழும்பு மாநகர சபையும் அனுஷ்டிக்கின்றன. அத்தகைய தரிப்புப் பிரதேசங்கள் ஒவ்வொன்றிற்கும் 125,000 ரூபா சேவைக் கட்டணமாக அறவிடப்படுகின்றது. இதன் தேறிய விளைவு என்னவெனில் பாதையில் தரிப்புச் செய்தல் கட்டுப்படுத்த முடியாதவாறு மோசமடைந்துள்ளதாகும். குடியிருப்பு பகுதிகளை பாரிய அளவில் வர்த்தக நோக்கங்களுக்காக மாற்றுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்டுள்ள பகுதிகளில் குறிப்பாக இந்தினை ஏற்பட்டுள்ளது. இது மட்டுப்படுத்தப்பட்ட பாதைப் பரப்பினை இல்லாதொழித்து தெரிசலை செலவுயிக்கதாக்கியுள்ளது. உயிர்நாடியான பிரதான பாதையில் ஒரு வாகனத்தின் சட்ட ரீதியற்ற தரிப்பு ஒரு மணித்தியாலத்திற்கு 2000 ரூபா வரையிலான நட்டத்தை ஏற்படுத்துகின்றது.

(உ) குறை தரமான போக்குவரத்து சட்ட அமுலாக்கம், சார்திகள் பயிற்சி, பரிசோதனை என்பன ஒட்டும் முறைகளுக்கு பங்களிப்புச் செய்து நெரிசலுக்கு வழிகோலுகின்றன. பாதைப் பிரிவுகளை நெருக்கமாக்குதல், வாகன வரிசையைத் தாண்டுதல், எதிர்ப்புற குறும்பாதைகளை தடைசெய்தல்,



முச்சக்கர வண்டிகள் சந்திகளை வழிமறித்தல், பஸ் வண்டிகளின் குறைதரமான இயக்கம் என்பன யாவும் தற்பொழுது உள்ள பாதை வசதிகளையும் இவ்வாறாகப் பங்களிப்புச் செய்கின்றன.

- (ஊ) பாதைகளைத் துஷ்பிரயோகம் செய்து நிரமாணிக்கப்படும் சட்ட விரோத கட்டுமானங்கள், பாதை மருங்குகளில் வியாபாரம் செய்தல் போன்றவற்றிற்கு எதிராக நடவடிக்கை எடுக்க முடியாதவாறான அரசியல் தலையீடுகள் என்பன பாதுகாப்பை ஒட்டப்பாதைக்கு இயல்பாகவே தள்ளச் செய்து (தெரிவிவளையில் காண்பது போல) போக்குவரத்து நெரிசலுக்குப் பங்களிப்புச் செய்கின்றன.
- (எ) பாதுகாப்பின் நிமித்தம் பாதைகளை முடுதல் இச்சூழ்நிலையை மேலும் மோசமடையச் செய்கின்றது. சேர்ச் வீதி மூடப்பட்டுள்ளமை காலி முகத்திடற் பாதையை பெருமளவு குறைப் பாவனைக்கு உட்படுத்தியுள்ளதுடன் இது சனாதிபதி மாவத்தை, யோர்க் வீதி என்பவற்றின் வர்த்தகப்பகுதிகளுக்கு கமையை அதிகரிக்கச் செய்துள்ளது.

குறுங்காலத் தீர்வுகள்

கடத்த பல வருடங்களாக பல தீர்வுகள் ஆலோசிக்கப் பட்டபோதும் அமைப்பு ரீதியான ஆற்றல்களும் அரசியல் விரும்பும் தோக்கங்களும் இன்மையால் நடைமுறைப்படுத்தப்படவில்லை. அவற்றைப் பின்வருமாறு விபரிக்கலாம் :

1. நெரிசல் பிரச்சினைகளைக் கையாளக்கூடிய பொறுப்பு வாய்ந்த அமைப்பொன்று இன்மை. தற்சமயம் இந் தோக்கத்திற்காக ஒன்பது மத்திய அரசாங்க அமைச்சர்களின் கீழுள்ள பிரதிநிதித்துவ தாபனங்களுக்கும் மாகாண சபைகளுக்கும் இடையில் ஒருங்கிணைப்பு அவசியமாகும். நெரிசல் இவ் எந்தவொரு தாபனத்தினதும் பிரதான பொறுப்பாகக் கொள்ளப்படாது 'கமையை கைமாற்றுவதே' தினசரி வழமையாக உள்ளது. உடனடித் தீர்வுகளைக் காணும் பொருட்டு பொருத்தமான அமைச்சின் கீழ் போக்குவரத்து முகாமைத்துவ பணிப் பிரிவொன்று அமைக்கப்பட வேண்டுமென சிபாரிசு செய்யப்பட்டுள்ளது.
2. கோட்டைப்பகுதியில் மட்டுப்படுத்தப்பட்ட நுழைவு, தரிப்புக் கொள்கைகளை அமுலாக்கல், தரிப்புக் கட்டணங்களை அதிகரித்தல், மாற்றடாக சொகுசு பஸ் சேவை, தரிப்பு, ஒட்ட வசதிகளைச் செய்தல்.
3. நெரிசல் தோன்றும் இடங்கள், சட்டவிரோத பாதைப் பாவனை, பலவீனமான போக்குவரத்து முகாமைத்துவ நடவடிக்கைகள் என்பவற்றை அடையாளம் காணுதல், இச்சூழ்நிலைகளைத் தீர்த்து வைக்க அவசர நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளல்.
4. கொழும்பு துறைமுகத்தில் 24 மணிநேர கங்க தீர்வை வேலைகள்.
5. பாதுகாப்பு காரணங்களுக்காக தடைகளை மேற்கொள்ளும் சமயங்களில் மாற்றீட்டு போக்குவரத்து பாதை ஒழுங்கு முறைகளை ஆய்வுசெய்து அமுல் நடத்தல்.
6. நெரிசலுக்கு பங்களிப்புச் செய்யும் சட்டவிரோத தரிப்பு, பஸ் தரிப்புக்கு ஒதுக்கப்படாத இடங்களில் தனியார் பஸ்களை

திறத்துதல், பாதை ஒழுங்கு விதிகளை மீறல் போன்ற போக்குவரத்துக் குற்றங்களுக்கு வழக்குத் தொடர்தல்.

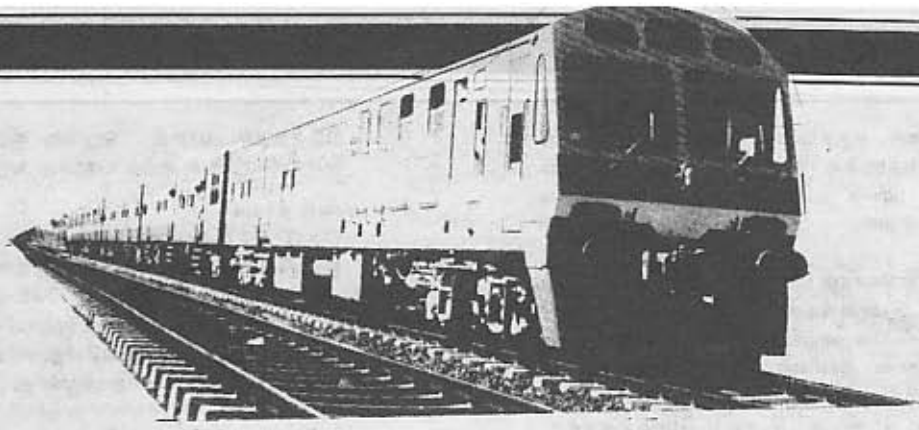
நீண்டகாலத் தீர்வுகள்

1. ஒன்றிணைக்கப்பட்ட பஸ்-ரெயில் மாற்றங்களுடனான முன்னேற்றகரமான ரெயில் சேவை முறை அல்லது புது ரெயில் அல்லது பஸ் சேவை முறையினைக் கொண்ட நன்கு தெறிப்படுத்தப்பட்ட முன்னேற்றகரமான பொதுப் போக்கு வரத்து முறையொன்றை அமுல் நடத்தல்.
2. தவீனமயமான பெருந்தெருக்கள் அமைப்பு அபிவிருத்தி நிகழ்ச்சித்திட்டமொன்றை திட்டமிட கம்பியூட்டர் அடிப்படையிலான திட்டமிடற் தந்திரோபாய முறைகளை பாயித்தல். இதன் மூலம் காணிப் பாவனை அபிவிருத்திப் போக்குகளுக்கு ஏற்ப பாதை (புதியனவும், பழையனவும்) இணைப்புக்களை அபிவிருத்தி செய்ய முடியும்.
3. பின்வரும் குறிக்கோள்களுக்காக நன்கு ஆய்வு செய்யப்பட்ட போக்குவரத்துக் கேள்வி முகாமைத்துவ நடவடிக்கைகள்:
 - (அ) நீண்ட நேரக் காலப்பிரிவில் கூடியபட்ச கமையை பரவலாக்குதல் (காரியாலய, கடைச் சவாரி, பாடசாலை நேரங்களை சீரமைத்தல் முதலியன).
 - (ஆ) ஒரே இடத்தை நோக்கி உயர்ந்த பட்ச போக்குவரத்து ஒருமுகப்படுத்தப்படுவதைத் தடுத்தல். காரியாலய பயணங்களை பொறுத்தவரை கோட்டை பகுதியும் பாடசாலைப் போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரை பம்பலப்பிட்டி, கொள்ளப்பிட்டி, கறுவாக்காடு பகுதிகளும் தற்சமயம் இந் நிலைக்கு உதாரணங்களாகும்.
 - (இ) குறை ஆசன வாகனங்களிலிருந்து (கார், யோட்டார் டைக்கிள்) அதிக ஆசன வாகனங்களுக்கு மாற்றக் கமையித்தல் (அல்லது தூண்டுதல்).

சிங்கப்பூர், ஹொங்கொங் போன்ற நாடுகளில் பரிசீலிக்கத்தக்க செயல்பட்ட இந்நிகழ்ச்சித்திட்டம் ஓரளவு வெற்றியளித்துள்ளது. இலங்கை தனக்கே உரித்தான போக்குவரத்துக் கேள்வி முகாமைத்துவம் ஒன்றை தேடிக்கொள்ள வேண்டும். இத்தகைய வழிமுறையில் பிரதேச அனுமதிப்பத்திர முறை, நெரிசல் இல்லாத நேர கார் அனுமதித்திட்டங்கள், இலெக்ரொனிக் பாதை விலைப்பட்டியல், தரிப்பு, ஒட்ட முறை, திவாரண தரிப்புக் கட்டணம் என்பன பற்றி கவனத்திற் கொள்ளப்பட வேண்டும். இத்தகைய நடவடிக்கைகளை அறிமுகப் படுத்துவதன் சவால்கள் மக்களின் பொருளாதாரச் செயற்பாடுகளையோ, பிரயாணச் சுதந்திரத்தையோ கட்டுப்படுத்தாது மக்களின் இயங்கற் சேவைகளை பூர்த்தி செய்வனவாக அமையும்.

4. தேசிய, மாகாண, பெரும் நகர மட்டங்களில் போக்குவரத்து முகாமை அதிகார சபைகள் ஏற்படுத்தப்பட வேண்டும். நடப்பிலுள்ள எதிர்கால போக்குவரத்துக் கேள்வியினை முகாமைத்துவப்படுத்த தகுதிவாய்ந்த, நிபுணத்துவமிக்க போக்குவரத்து பொறியியலாளர்களையும் போக்குவரத்து திட்டமிடலாளர்களையும் ஈடுபடுத்த வேண்டும்.





இலங்கைக்கான வெகுஜன ரெயில்வே அமைப்பொன்றுக்கான அவசியம்

மாத்தறை-கதிர்காமம் ரெயில் பாதை சமீப காலங்களில் பலராலும் அடிக்கடி உரையாடப்படும் தலையங்கமாக விளங்கி வந்துள்ளது. இத்தேவை பெரும்பாலும் பருவகால வகைப்பட்டதால் இன்றைய உடனடித் தேவை கதிர்காமத்திற்கான ரெயில் பாதை அல்ல. அத்துடன் தற்பொழுதுள்ள பாதை அமைப்புக்கூட குறைப்பாவனையில் இருப்பதால் இக்கோரிக்கையை பிரதானமாகக் கொள்ள முடியாது.

வடக்கு, வடமேற்கு மற்றும் கிழக்கிற்கும் தெற்கிற்குமான குறைந்தபட்சம் 30 மைல் தூர அளவிலான மோட்டார் பாதை பசுநகாலங்களிலும் இரவின் முற்பகுதியிலும் பெரும்பாலும் ஆமை வேகத்திலேயே நகர்சின்றது. இச்சூழ்நிலையை மேலும் மோசமடையச் செய்யும் வகையில் நாள் முழுவதும் பாரிய கொள்கலன் போக்குவரத்துக்கு இப்பாதைகள் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளன. எனவே, கொழும்பிலிருந்து 30 மைல் தூரத்திற்கு எல்லா நகரப் பிரதேசங்களையும் இணைக்கும் வகையில் பாரிய போக்குவரத்து பெருநகர் ரெயில்வே அமைப்பு முறையொன்றை ஏற்படுத்துதல் அவசியமாகும். அத்துடன் 100 மைல் தூரத்திற்குள்ள உள்ள நகரங்களை இணைக்கும் ரெயில் போக்குவரத்து அமைப்பு முறையொன்றை ஸ்தாபிப்பதால் மக்கள் வீடுகளிலிருந்து தினசரி தொழிலுக்குச் செல்ல வாய்ப்பு ஏற்படும். பல்வேறு சுற்றுலா, கைத்தொழில், விவசாய மற்றும்

சுரத் விக்ரமசிங்க
(கட்டடக் கலை வல்லுனர்)

அட்டவணை 1

தற்போதைய நிலை

இரட்டை தண்டவாளம்

கொழும்பு - பாணந்துறை

கொழும்பு - பொல்கணுவெல

தற்போதைய தனி தண்டவாளம்

பாணந்துறை - மாத்தறை

பொல்கணுவெல-காங்கேசந்துறை

(மாகோ, அநுராதபுரம் ஊடாக)

பொல்கணுவெல-மட்டக்களப்பு

(ஹபரணை ஊடாக)

ஹபரணை-திருகோணமலை

மாத்தளை ஊடாக - கண்டி

பேராதனை - பதுளை

ராகம - புத்தளம்

கொழும்பு - ஹோமாகம

சிபார்க்கள்

முப்பாதை

கொழும்பு - சுளுத்துறை

கொழும்பு - பொல்கணுவெல

கொழும்பு - நீர்கொழும்பு

கொழும்பு - ஹோமாகம

உத்தேசிக்கப்படும் இரட்டைத் தண்டவாளம்

பாணந்துறை - மாத்தறை

பொல்கணுவெல - அநுராதபுரம்

பொல்கணுவெல - ஹபரணை

ஹபரணை - திருகோணமலை

பேராதனை - பதுளை

கொழும்பு இரத்தினபுரி

உத்தேச தனித்தண்டவாளம்

இரத்தினபுரி - அப்புத்தளை

அநுராதபுரம் - ஹபரணை

பதுளை - மொனராகலை

மாத்தறை - மட்டக்களப்பு

(ஹம்பாந்தோட்டை,

மொனராகலை,

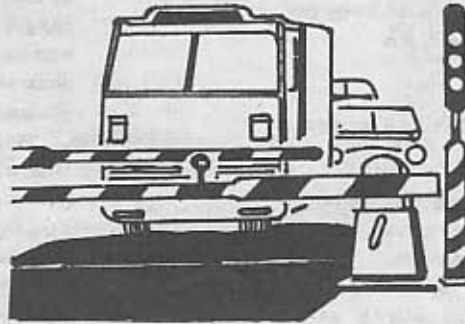
அம்பாறை ஊடாக; கதிர்காமம்

பொத்துவிலுக்கு பிரிவுப்

பாதையுடன்)

புத்தளம் - அநுராதபுரம்

மாத்தளை - ஹபரணை



பிரதான அபிவிருத்தி நிலையங்களை உள்ளடக்கும் வகையில் பெருநகர, நகர இடை (Intercity) ரெயில் போக்குவரத்து அமைப்பு முறைகளை ஒருங்கிணைப்பதற்கு தேசிய அமைப்பு முறையையொன்று உருவாக்கப்பட வேண்டும். இதன் நோக்கம் திறமையாகவும் குறைந்த செலவிலும் பொருட்களையும் மக்களையும் ஏற்றிச் செல்லும் வெகுஜன போக்குவரத்து முறையொன்றை வழங்குவதாகும்.

ஐக்கிய அமெரிக்க நாடுகள், ஐக்கிய இராச்சியம், ஜப்பான் போன்ற வளர்ச்சி பெற்ற நாடுகளிலும் எமது அண்மையிலுள்ள இந்தியா போன்ற வளர் முக நாடுகளிலும் பொருட்களையும், மக்களையும் ஏற்றிச் செல்லும் வெகுஜன போக்குவரத்து சாதனமாக ரெயிலேயே விளங்குகிறது. இலங்கை 21 ஆம் நூற்றாண்டின் சவால்களை எதிர்கொள்ள வேண்டுமாயின் அது இத்தகைய முறையொன்றினை ஸ்தாபித்துக் கொள்வதுடன் அதன் இயக்கப்பாட்டை திறன்முறைப்படுத்தும்பயூட்டர் அமைப்பு முறையுடன் கூடிய நவீன தகவற் தொடர்புத் தொழில்நுட்பத்தின் சாதனங்களைப் பெற்றுக் கொள்ள வேண்டும்.

இவ்வெகுஜன போக்குவரத்து அமைப்பு முறைமை பின்வரும் மூன்று அத்திவாரங்களில் கட்டி எழுப்பப்பட வேண்டும்:

1. பெருநகர முறைமை
2. நகர் இடை முறைமை
3. தேசிய முறைமை

பெருநகர முறைமை

இது 30 மைல்களுக்குட்பட்ட கொழும்பு நகரம், பாரிய கொழும்பு பிரதேசம் மற்றும் அதனைச் சார்ந்த பகுதிகளை உள்ளடக்கும். இது நகர வளர்ச்சியினால் ஏற்படும் போக்குவரத்துக் கேள்வியினை ஈடு செய்வதாக அமையும். வெகுஜன ரெயில்வே போக்குவரத்தினால் பெருமளவு நன்மைகள் ஏற்படுகின்றன. பொருட்களையும் சேவைகளையும் மொத்தமாக போக்குவரத்து செய்வதனால் ஏற்படும் செலவுத் தாக்கம் மட்டுமன்றி அது நகரப்



பாதைகளை போக்குவரத்து நெரிசல், மாகறல் என்பவற்றிலிருந்தும் பாதுகாக்கின்றது.

பெருநகர முறைமை பிரதானமாக நடைமுறையிலுள்ள ரெயில் போக்குவரத்து முறைமையைப் பலப்படுத்துவதுடன் விரைவான போக்குவரத்தை சாத்தியமாக்க மேலதிக பாதைகளை அளிக்கின்றது. குறைந்த பட்சம் பின்வரும் 3 பாதைகள் சிபார்சு செய்யப்பட்டுள்ளன.

- கொழும்பு - களுத்துறை
- கொழும்பு - பொல்கணுவெல
- கொழும்பு - நீர்கொழும்பு
- கொழும்பு - அவிசாவளை

முறைமையை திறன்பாடானதாகவும், செலவுத் தாக்கம் கொண்டதாகவும் ஆக்கும் பொருட்டு சுட்டுநாயக்க சுதந்திர வர்த்தக வலயம் போன்ற பாரிய கைத்தொழிற் பேட்டைகளில் பொதிகளை இலகுவாகக் கையாளக்கூடியவாறு தொழிற்சாலை வரை ரெயில் பாதைகளை நீடித்தல் அவசியமாகும். வேறு வார்த்தைகளில் கூறுவதாயின் துறைமுகத்திலிருந்து தொழிற்சாலையின் பொதிகள் இறங்குதிறை வரை கொள் கலன்களைக் கொண்டு செல்லவும் பின்னர் திருப்பிக் கொண்டு வரவும் வகை செய்யப்பட வேண்டும். அவ்வாறே ரெயில் போக்குவரத்து முறைமையுடன் இணைப்பும் வகையில் பொல்கணுவெல, களுத்துறை, ஹோமாகமை அல்லது அவிசாவளையில் பிரதான கைத் தொழிற்

பேட்டைகள் அமைக்கப்பட வேண்டும். இத்தகைய சந்தர்ப்பங்கள் கொழும்பு நகருக்கு வெளியே தொழில் வாய்ப்புக்களை உருவாக்குவதுடன் தொழிலுக்காக தினசரி கொழும்புக்கு வரும் தேவையினையும் ஏற்படுத்தாது. அவ்வாறே கொழும்பின் இடநெருக்கடியும் நகருக்கு குடிபெயர்தலும் குறைவடையும்.

மேலும் ரெயில் போக்குவரத்து அமைப்பு முறையின் கீழ் நகர சுட்டுவட்ட பகுதிகளில் மொத்த விற்பனைக் களஞ்சியங்கள், பங்கீட்டு நிலையங்கள் அமைக்கப்பட வேண்டும். நாட்டின் எல்லாப் பகுதிகளிலிருந்தும் சேகரிக்கப்படும் மீன், மரக்கறி, பழவகை மற்றும் பாவனைப் பொருட்கள் என்பன ரெயில் ஊடாக போக்குவரத்துச் செய்யப்பட்டு பகிர்வு நிலையங்களுக்கு அல்லது துறைமுகங்களுக்கு ஏற்றுமதிக்காக நேரடியாக கொண்டிறக்கப்படும். இவ்வாறு பாதையால் போக்குவரத்துச் செய்யப்படும் பெருமளவு பொருட்களின் தொகையினைக் குறைத்து நகரப் பாதைகளை கொள் கலன் போக்குவரத்திற்கு திறந்துவிடலாம்.



வெகுஜன ரெயில் போக்குவரத்து முறைமையை பாவனையாளர்களுக்கு கவர்ச்சிகரமாகவும் சிக்கனமுள்ளதாகவும் ஆக்குவதற்கு ரெயில்களின் தொகை, பயணத்தொகை என்பன கேள்விக்கு ஏற்ப அதிகரிக்கப்படுவதுடன் கடைச் சவாரி, பொழுதுபோக்கு மற்றும் மருத்துவ நிலையங்கள் போன்ற பொருத்தமான



வசதிகளும் முடிவிடங்களில் வழங்கப் பட வேண்டும். மேலும் வாகன தரிப்பிட வசதிகள், முடிவிடங்களில் பாதைப் போக்குவரத்து இணைப்புகள் செய்யப்பட வேண்டும். இத்தகைய கோட்பாடொன்று அறிமுகப்படுத்தப் படுமாயின் பாதைப் போக்குவரத்தில் தங்கி நின்றல் பெருமளவு குறைவடைவதுடன், நடப்பிலுள்ள பாதைக் கட்டமைப்பு இன்றைய தேவைக்குப் போதியதாக அமையும்.

நகரிடை முறைமை (Intercity)

நகரிடை முறைமை பின்னர் விபரிக்கப்படும் தேசிய முறைமையுடன் ஒன்றிணைந்ததென்பதில் சந்தேக மில்லை. எனினும், இங்கு 100 மைல் களுக்கு உட்பட்ட நகர மையங்கள் அதிவேக ரயில் போக்குவரத்து ஏற்பாட்டினால் பிணைக்கப்படுகின்றன.

இது தொடர்பில் கொழும்பு லிருந்து 100 மைல்களுக்கு உட்பட்ட பகுதிகளுக்கு இரட்டை ரெயில் பாதை வசதியுடன் கூடிய அதிக ரெயில் பாதைகளை வழங்க பெருமளவு முன்னுரிமை அளிக்கப்பட வேண்டும். இது சந்தேகமின்றி நகரங்களுக்கு உள்ளும், வெளியேயும் பொருட் களையும் மக்களையும் போக்குவரத்துச் செய்யும் பிரச்சினைகளை குறை வடையச் செய்யும். அட்டவணை 1 தற்போதைய நிலையையும் பாதைகளையும் அதிகரிப்பதற்கான சிபார்சுகளையும் குறிக்கின்றது.

மேற்குறித்த யோசனைகள் கருத்திற் கொள்ளப்படுமாயின் கொழும்பு - மாத்தறை இரட்டைப் பாதை தொடர்பாக பின்வரும் கருத்துக்களை கவனத்திற் கொள்வது அவசியமாகும்.

(அ) மாத்தறை - கொழும்பு ரெயில் பாதையை அதிக திறன் மிக்க தாக்கவும் செலவுத் தாக்கமுள்ள தாக்கவும் மாற்ற வேண்டுமாயின் சனத்தொகை அதிகரிப்பு, எதிர் கால அபிவிருத்தி, போக்கு என்பவற்றைக் கருத்திற் கொண்டு தற்போதுள்ள

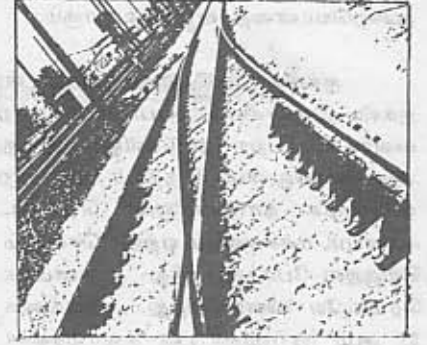
கொழும்பு - மாத்தறை ரெயில் பாதையை மேற்கு கரையோரப் பகுதியிலிருந்து குறைந்த பட்சம் 2 மைல் உட்தள்ளி மீள அமைத்தல் அவசியமாகும்.

இவ்வாறு ரெயில் பாதைகளை உட்பகுதியில் அமைப்பதனால் மேற்குக் கரையோரப் பகுதிகள், அதனைச் சார்ந்த பகுதிகள் என்பவற்றை உள்ளடக்கிய சனத்தொகையின் பெரும்பான்மையினர் பயன்பெறுவர். அது ஹிக்கடுவ, பெந்தோட்டை போன்ற சுற்றுலாப் பிரதேசங்களுக்கு பக்கப் பாதைகளைக் கொண்டும் காலித் துறைமுகம் கொக்கலை சுதந்திர வர்த்தக வலயப் பிரதேசம் போன்றவற்றின் போக்குவரத்துக்கு இடமளிக்கக் கூடியதாகவும் விளங்க வேண்டும்.

இத்தகைய முறையொன்றினால் ரெயில் சேவையின் பலன்களை அதிக பட்ச அளவில் பெற முடியுமாதலால் பல நன்மைகளைப் பெற்றுக் கொள்ளலாம் :

1. இங்கு காணிச் சவீகரிப்பு, தேவைப்படும் காணியின் அளவு என்பவற்றிற்கான செலவு அதன் விரிவான நன்மைகளின் அடிப்படையில் நோக்கும் பொழுது நியாயமானதாகும்.
2. மாத்தறை போன்ற தூர இடங்களிலிருந்தும் தினசரி அதிவேக ரெயிலில் பிரயாணம் செய்வது சாத்தியமாகும். அது தூரப் பகுதிகளிலிருந்து தினசரி வேலைக்கு வந்து செல்ல வாய்ப்பளிப்பதால் சனத்தொகைப் பெயர்ச்சி குறைவடையும்.
3. வெகுஜனப் போக்குவரத்துக் காக திறன்மிக்க ரெயில் சேவை முறையொன்றினை தீர்வாகக் கொள்ளல் பாதைப் போக்கு வரத்தில் தங்கி நிற்பதை (தனியார், பொது) குறைவடையச் செய்யும். வெளிநாட்டு செலாவணியாக பெருமளவு பணம் மிச்சம் பிடிக்கப்படுவது மட்டுமன்றி சப்தம், காற்று என்பன மாசுறல் குறைவடையும்.

4. மேற்குக் கரையோரப் பகுதியிலிருந்து ரெயில் பாதையை மீள அமைத்தல் மூலம் கடற் கரையைக் கொண்ட பெரும் பரப்பளவு நிலம் அபிவிருத்திக்கும் பொருளாதார நடவடிக்கைகளுக்கும் விடுவிக்கப்படுகின்றது. குறிப்பாக சுற்றுலாத்துறையினைக் குறிப்பிடலாம்.



5. தெற்கில் ஆரம்பிக்கப்படவுள்ள உத்தேச பெருந்தெரு அமைப்புத் திட்டம் தற்போதைய காலி வீதியை நம்பி நிற்கும் நிலையை குறைவடையச் செய்வதுடன் இப்பாதையை ரெயில் பாதையுடன் சமாந்தரமாக அமைக்கலாம்.

முன்பு கலந்துரையாடப்பட்ட பெருநகர முறைமையினைப் போல் ரெயில் சேவை அமைப்புத் திட்டம் கொக்கலை போன்ற பிரதான கைத்தொழிற் பேட்டைகளுக்கு பக்கப் பாதைகளையும் பிரதான ரெயில் நிலைய பிரயாணிகளுக்கு அவசியமான மூலக் கட்டமைப்புகளையும் கொண்டு விளங்க வேண்டும்.

இவ் அடிப்படையில் கொழும்பு-புத்தளம் ரெயில் பாதையும் வடிவமைக்கப்பட வேண்டும்.

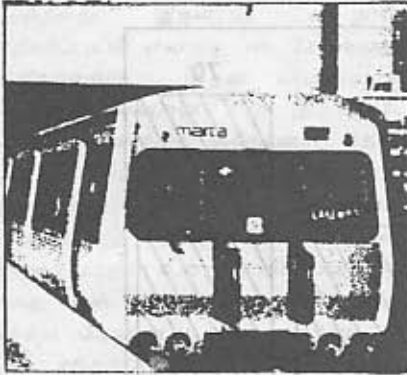
தேசிய முறைமை

பிரதான நகர மையங்கள், பாதைகள், ரெயில் போக்குவரத்து இடை மாற்றங்கள், பொருத்தமான தளங்களில் பொது வசதிகள் மற்றும் தெரிவு செய்யப்பட்ட இடங்களில் பாரிய கைத்தொழிற் பேட்டைகளின் அபிவிருத்திக்கான பெரும்பாலான நிலம் என்பன பொருத்தமாக



ஒன்றிணைக்கப்படுமாயின் வெகுஜன போக்குவரத்து ரெயில் சேவை அமைப்பு திறன்மிக்க, செலவுத் தாக்கமான போக்குவரத்து முறைமையாக அமையும். அத்தகைய முறைமையான அபிவிருத்தி, பாதைப் போக்குவரத்தில் தங்கி நிற்பதை தாக்கரீதியாக குறை வடையச் செய்வதுடன் சேமிக்கப்படும் பணம் பாதைகளை பராமரிக்க பெருமளவில் பயன்படுத்தப்படும் வாய்ப்பினை அளிக்கும்.

தேசிய முறைமையின் கீழ் எல்லா பிரதான நகர மையங்களும், கொழும்பு, காலி, திருகோணமலை, யாழ்ப்பாணம் என்பவற்றின் துறைமுகங்களும், விமான நிலையங்களும் ஒருங்கிணைக்கப்பட வேண்டும். இதனால் பொருட்களையும் சேவைகளையும் விரைவாகவும், பாதுகாப்பாகவும் நாட்டின் எந்தவொரு துறைமுகம்/விமான நிலையம் அல்லது தொலைவிற்கு ஏற்றுமதிக்காக அனுப்பி வைக்க இயலுமாகும். இத்தகைய தேசிய ரீதியான வெகுஜன ரெயில் போக்குவரத்து முறைமை பெருநகர முறைமை, நகரிடை முறைமை என்பவற்றுடன் ஒருங்கிணைக்கப் படுதல் அவசியமாகும்.



தேசிய முறைமை அமைப்பிற்கு முறையான ஏற்பாடொன்றை அன்பளிப்புச் செய்யும்விரிவாக்கலாக அமைதல் அவசியம். நடைமுறையிலுள்ள முறைமையை நெருங்கி நோக்கின் தற்போதைய அமைப்பு முறை கொழும்பிலிருந்து ஆரம்பித்து தெற்கே மாத்தறை வரையும், வடக்கே யாழ்ப்பாணம் வரையும், வட மேற்கே புத்தளத்திற்கும் கிழக்கில் திருகோண

மலை, மட்டக்களப்பு நோக்கியும், மலை நாட்டில் கண்டி, நாவலப்பிட்டி, பதுளை போன்ற இடங்களுக்கும் செல்வதைக் காணலாம்.

அத்துடன் இப்பிரதான பாதைகளில் வடக்குப் பாதையில் மன்னாருக்கும், கிழக்கில் திருகோணமலைக்கும், மலை நாட்டில் மாத்தளைக்கும் கிளைப்பாதைகள் உள்ளன. இப்பிரதான பாதைகளும், கிளைப் பாதைகளும் அடிப்படையில் ஆரம்போல் முடிவுறும் முனைகளாகும். இது தேக்கம், போக்குவரத்து தாமதம் என்பவற்றிற்கு வழி கோலுகிறது.

எனவே, எமது 21 ஆம் நூற்றாண்டிற்கான பார்வை: குறைவான தேக்கம், கால தாமதம் என்பனவற்றைக் கொண்ட துரித போக்குவரத்து முறைமையின் தொடர்ச்சியான தேசிய ரெயில் சேவை அமைப்பினைக் காண்பதாக அமைய வேண்டும்.

இக் குறிக்கோளை அடையும் பொருட்டு பின்வரும் புதிய இணைப்புக்களை ஏற்படுத்துவதற்கான சாத்தியக்கூறு ஆய்வுகள் ஆரம்பிக்கப் படுவது அவசியமாகும் :

1. மாத்தறை-மட்டக்களப்பு இணைப்பு.
2. கொழும்பு, ஹோமாகமை பாதையை இரத்தினபுரிக்கு தொடர்புபடுத்தி மொனரா கலைக்கும், மட்டக்களப்பிற்கும் நீடித்தல்.
3. மாத்தறை ரெயில் பாதையை ஹபரணை வரை நீடித்தல்.
4. கொழும்பு - புத்தளம் பாதைய அநுராதபுரம் வரை நீடித்தல்.

தேசிய ரீதியில் திறன்மிகு துரித ரெயில் போக்குவரத்து அமைப்பு முறையையொன்றை ஸ்தாபிக்க அடர்த்தியான சனத்தொகை மிக்க பகுதிகளை உள்ளடக்கும் வகையில் இரு அடிப்படை சுற்றுக்கள் உருவாக்கப்பட வேண்டும். ஒரு சுற்று மத்திய மலைப் பகுதிகளையும் சரிவுகளையும் உள்ளடக்குவதுடன் அடுத்த சுற்று நாட்டின் மேற்கு, தெற்கு, கிழக்குத்

தரைப் பகுதிகளை உள்ளடக்க வேண்டும்) இணைப்புக்கள் உள்ளக, வெளிவாரி சுற்றுக்களுக்கு 1, 2, 3 ஆம் படங்களைப் பார்க்க.

மத்தியமான பரிதி ஆர அமைப்பிலான முறைமையின் கீழ் எந்தவொரு சந்தர்ப்பத்திலும் சேர்ப்புகள் வெட்டுக்களுக்கு இடமளிக்கும் வகையில் பல்வேறு அபிப்பிராயங்களுக்கு நெகிழ்ந்து கொடுப்பதாக இம் முறைமை அமைகிறது. இத் தேசிய முறைமையின் சுவடுகள் நடப்பிலுள்ள எதிர்கால ஒன்றிணைக்கப்பட்ட அபிவிருத்தி நிலையங்களுக்கு ஊடாக செல்ல வேண்டும்.

அனுசூலமான சமூக, பொருளாதார நன்மைகளை அறுவடை செய்யும் பொருட்டு அபிவிருத்தி நிலையங்கள் விரிவாகத் திட்டமிடப்படல் வேண்டும். இவை நவீன சமுதாயத்தின் தேவைகளைப் பூரணப்படுத்த அவசியமான முலக்கட்டமைப்புகளில் சுயதேவைப் பூர்த்தியைக் கொண்டு விளங்க வேண்டும். உதாரணமாக கொள்கலன்களை கையாளக்கூடிய ஏற்றல், இறக்கல் வசதிகள் பார உபகரணங்கள் இயந்திரங்கள் என்பன முக்கிய ரெயில் நிலையங்களுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும். இது நாடு பூராவுள்ள மகாவலிப் பிரதேசம், பெல்வத்த, ஹிங்குராண கரும்புக்கைத் தொழில்கள், கொக்கலை சுதந்திர வர்த்தக வலையம், ஆடை தயாரிப்புத் தொழிற் காலைகள் மற்றும் அபிவிருத்தித் திட்டங்களின் உற்பத்திகளைப் போக்குவரத்துச் செய்ய வாய்ப்பளிக்கும். இந்த ரெயில் போக்குவரத்து அமைப்பு முறையின் தேசிய முக்கியத்துவம் வாய்ந்த பிரதான அம்சம் என்னவெனில் கொழும்பு, காலி, திருகோணமலை, யாழ்ப்பாணம் ஆகிய இடங்களிலுள்ள பிரதான துறைமுகங்கள் இணைக்கப் படுவதாகும்.



தேரிவு செய்யப்பட்ட சில நாடுகளில் போக்குவரத்து

அறிமுகம்

தனியார் மோட்டார் வாகனங்களைக் கட்டுப்படுத்தி பொதுப் போக்கு, வரத்திற்கு ஊக்கமளிப்பதே ஐரோப்பிய கண்டத்தின் தற்போதைய கொள்கையாகும். பல நகரங்கள் குறிப்பாக மியூனிச், ஹரன்பர்க், கொட்டிபர்க் போன்ற நகரங்கள் தமது முழு நகரமையங்களையும் பாதசாரியப் படுத்தியுள்ளன. பெரும்பாலான விடயங்களில் பாதசாரிப் பகுதிகளில் ட்ராம் அல்லது பஸ் போக்குவரத்திற்கு இடமளித்துள்ளனர். பொதுப் போக்குவரத்துச் செலவினை கட்டணங்களால் மட்டும் ஈடு செய்ய முடியாதென்பதை அவர்கள் ஏற்றுக் கொள்கின்றனர்.

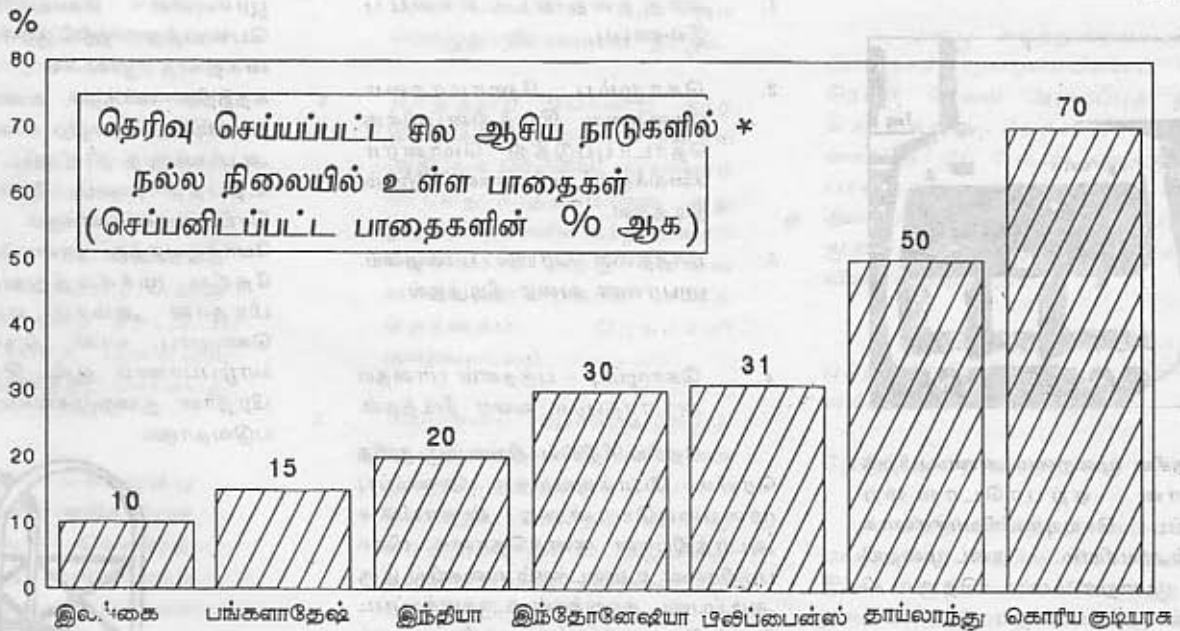
அமெரிக்க நகரங்களில் பொது வாகன்கள் பின்னர் பொதுப்போக்குவரத்து சேவைக்கென புறம்பான வரியொன்று விதிக்கப்படுகின்றது. இவ்வாறே புகையிலை வரி, மதுபான வரி, எரிபொருள் வரி அல்லது பொதுவிற்பனை வரி என்பனவும் அர்ப்பணம்

செய்யப்படுகின்றன. பாரிஸில் சம்பளவரி நேரடியாகவே போக்குவரத்து இயக்குவோருக்கு கொடுப்பனவு செய்யப்படுகின்றது. தனியார் போக்குவரத்து தொடர்பான கொள்கையில் ஒரு வரையறை நிலவுகின்றது. அது என்னவெனில் எந்தவொரு உயர் மாடிக்கட்டத்திற்கு வழங்கப்படும் வாகனத் தரிப்பு இடப் பரப்பில் வரையறை உள்ளது. சில சமயம் சிவப்பு வழி' எனப்படும் பஸ் வழிப் பாதைகளில் எத்தகைய வாகனத் தரிப்பிற்கும் அனுமதி வழங்கப்படுவதில்லை.

ஜெர்மனி

பிரதான ரெயில் சேவைகளை DBAG டி.பி.என் என்ற அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமான கம்பெனி இயக்குகின்றது. எனினும் உள் கட்டமைப்பு, இயக்கம் என்பவற்றின் செலவினங்களை கட்டுப்படுத்தும் பொருட்டு சில துணைக் கடமைகளை தனியாருக்கு வழங்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. இதன் மூலம் கமஷ்டி

அரசாங்கத்தின் மானியத் தொகையைக் குறைத்து ரெயில் சேவையை அதிக வர்த்தகமயமாக்க எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. உள்ளூர் போக்குவரத்து சேவை பெரும்பாலும் நகரங்களாலேயே வழங்கப்படுகிறது. உதாரணமாக மியூனிச் சுரங்க ரெயில் சேவை, ட்ராம், பஸ் போக்குவரத்து என்பன மாநகரசபைகளால் நடத்தப்படுகின்றது. 1950 இன் முற்பகுதி முதல் பெரும்பாலான ஜெர்மன் நகரங்கள் அவற்றின் ட்ராம் சேவைகளை தனியாகவே அல்லது சுரங்க முறையிலோ அல்லது பாதைகளிலோ விரிவுபடுத்தி முன்னேற்றமாக்கியுள்ளன. 1947 ஆம் ஆண்டின் ஆவணமொன்றின்படி பொதுப் போக்குவரத்திலிருந்து பஸ்களை - விசேடமாக ட்ராம் சேவையினை தனியாகப் பிரிவினைப்படுத்தும் உள் கட்டமைப்பு செலவின் 80 வீதத்தை செலவிட சமஷ்டி அரசாங்கம் இணங்கியுள்ளது. ரெயில் பாதைகளை அல்லது ட்ராம் வண்டிப் பாதைகளை அரசாங்கம் சுரங்கமயப்படுத்துவதனால் மேற்பரப்பிலுள்ள பிரயாணிகளே பயனடைகின்றனர்.



நாடு

* நல்ல நிலையில் உள்ள பாதுககள் என்பது கண்காணகக் குறைபாடுகள் ஏதும் இல்லாத பாதுககளையும் வழமான பறாழிப்புகளை மட்டும் வேறே நீதும் பாதுககளையும் குறிக்கிறது.

ஆதாரம் : உலக அறிவித்தி அதிகை, 1995.



சுரங்கப் பாதைகளில் பிரயாணஞ் செய்யும் பிரயாணிகளிடமிருந்து. அவர்களை சுரங்கத்தில் இட்டமைக்காக கட்டணம் கேட்பது நியாயமற்றதாகும்.

ஜெர்மன் நகரங்கள் தூர இடங்களுக்கான ட்ராம். பஸ் வண்டிகளுக்கு சுவர்ச்சிகரமான பெயர்ப் பலகைகள் காட்டப்பட வேண்டுமென வலியுறுத்துகின்றன. அத்துடன் தாழ்வான தள அமைப்புக் கொண்ட ட்ராம், பஸ் வண்டிகளின் அறிமுகம் வலது குறைந்தோருக்கு மட்டுமன்றி சாதாரண பிரயாணிகளுக்கும் வசதியாக அமைந்துள்ளது.

பிரிட்டன்

1985 வரை அரசாங்க நிறுவனமான பிரிட்டிஷ் ரெயில்வேயே ரெயில் சேவையில் ஏகபோக தாபனமாக விளங்கியது. பஸ் சேவைகளைப் பொறுத்தவரை ஒருபுறம் தேசிய பஸ் கம்பனியும் அதன் பிராந்திய துணைக் கம்பெனிகளும் மறுபுறத்தில் மாநகர கவுண்டி சபைகளுக்கு சொந்தமான தாபனங்களும் பங்கு போட்டுக் கொண்டிருந்தன. இதன் பின்னர் பிரிட்டிஷ் அரசாங்கம் கொள்கை ஒழுங்குவிதித் தளர்ப்பை அறிமுகப்படுத்தியது. இதன்படி 42 நாள் அறிவிப்புடன் எவரும் பஸ் சேவையை நாடத்தலாம். இதன் விளைவாக பெருந்தொகையான சிறு இயக்குவிப்பாளர்கள் களத்தில் குதித்தனர். தேசிய பஸ் கம்பெனியால் நாடத்தப்பட்ட துணைக் கம்பெனிகள் சிறு அலகுகளாக பிரிக்கப்பட்டு விற்பனை செய்யப்பட்டன. மாநகர மற்றும் உள்ளூர் கம்பெனிகளும் தமது பஸ் சேவைகளை விற்பனை செய்ய வேண்டிய நிலை ஏற்பட்டது. பல சந்தர்ப்பங்களில் வங்கிகளின் உதவியுடன் கம்பெனி முகாமையாளர்களும் ஊழியர்களும் தத்தமது கம்பெனிகளை கொள்வனவு செய்தனர். எனினும் கடந்த 10 வருடங்களில் சிறு கம்பெனிகளை வாங்குவதன் மூலம் பாரிய கம்பெனிகளின் திரள்வு நடைபெற்று வருகிறது. இதன் விளைவாக பஸ் சேவையில் 3 கம்பெனிகளின் ஆதிக்கத்தை இன்று நாம் காணமுடிகிறது.

அதே சமயம் பிரிட்டிஷ் ரெயில் 90 க்கும் மேற்பட்ட தனித்தனிப் பாகங்களாக துண்டாடப்பட்டதுடன் இவற்றில் 23 ரெயில் ஓட்டக் கம்பெனிகளாகும். இவற்றில் ஒன்றான ரயில்ட்ரக் எனப்படும் கம்பெனி எல்லா உள் கட்டமைப்புகளையும் சொந்தமாக்கியுள்ளதுடன் தமது பாதைகளில் ஓடும் பிற ரெயில் ஓட்டக் கம்பெனிகளிடமிருந்து கட்டணமொன்றை அறவிடுகின்றது. மேலும் ஒரு பாதைகளையும் சமீக்கைகளையும் பராமரித்து சரக்கு முதலியவற்றை கொண்டு செல்லும் சிறு சிறு கம்பெனிகளும் பெருமளவு உருவாகியுள்ளன. இவ் எல்லாக் கம்பெனிகளும் 1997 இல் நடைபெறவுள்ள பொதுத் தேர்தலுக்கு முன்பு தனியார் துறையினருக்கு விற்பனை செய்து முடிக்கப்படவுள்ளன. ரெயில் ட்ரக் நிறுவனம் இவ்வருடம் மே மாதத்தில் விற்பனைக்கு விடப்படவுள்ளது. தனியார் வாகனப் போக்குவரத்து, பாதை அமைப்பு என்பவற்றில் கட்டுப்பாடுகளைக் கொண்டு வருவதில் பிரிட்டன் முழு ஐரோப்பாவிலும் மந்தகதியுள்ள நாடாக விளங்குகிறது. இவ்விடயத்தில் மாற்றத்தின் தொடக்கமாகவும் இக் கொள்கைப் போக்குகளுக்கு எதிர் மாறாகவும் ஜெர்மனி, சுவீட்சர்லாந்து, பிரான்ஸ் மற்றும் வட அமெரிக்க நாடுகளின் ட்ராம் பாதை முறைகளை மாதிரியாகக் கொண்டு நவீன ட்ராம் பாதை முறைகளை தனியார் துறையின் கண்டிப்பான ஒத்துழைப்புடன் அமைக்க அரசாங்கம் உதவி வழங்குகிறது. எனினும் இம் மாற்றங்களின் விளைவாக பஸ் சேவையில் பாரியளவில் முன்னேற்றங்கள் எதுவும் ஏற்பட்டதாகத் தென்படாததுடன், பெரும்பாலான தொழில்சார், ஆய்வு ஆவணங்கள் ரெயில் சேவையிலும் முன்னேற்றங்களைக் குறிக்கவில்லை.

இந்தியா

இவ்வருடத்தில் ஆரம்பிக்கப்படவுள்ள பம்பாய் முதல் கோவாவின் பனாஜி வரை செல்லும் புதிய கொன்சன் ரெயில் சேவை நங்கலாக இந்திய ரெயில் சேவை முழுக்க முழுக்க அரசாங்கமயமானதாகும். எனவே, இங்கு தனியார் மயம் என்ற பேச்சுக்கே

இடமில்லை. இந்தியா தற்சமயம் குறுகிய ரெயில் பாதைகளை அகலப் பாதைகளாக மாற்றி வருவதுடன் எல்லா பிரதான பயணப் பாதைகள் மட்டுமன்றி நிலக்கரி, கனிப்பொருள்மண, இரும்பு மற்றும் ஏனைய கனிப்பொருட்களை கொண்டு செல்லும் ரெயில் சேவைகளையும் மின்சாரமயமாக்குவதில் ஈடுபட்டுள்ளது. கடந்த சில தசாப்தங்களாக வருடத்திற்கு 400 கி. மீட்டர் என்ற வேகத்தில் அவர்கள் மின்சாரமயமாக்கி வருகின்றனர். இந்தியாவில் பஸ் சேவை பம்பாய் போன்ற மாநில நகரங்களினால் நாடத்தப்படுகின்றது. மேலும் கிராமப் பாதைகளிலும் நீண்டதூரப் பயணங்களிலும் பெருந்தொகையான தனியார் பஸ் ஓட்டுநர்கள் ஈடுபட்டுள்ளனர். எனினும், ஒவ்வொரு மாநிலம் தாமாகவே முடிவுகளை மேற்கொள்கின்றன. பிணைகளில் அரசாங்க பொறுப்பேற்பு சிறிதளவாக இருப்பதுடன் பெரும்பாலான பஸ்கள் தனியாருடையவை. மகாராஷ்டிரா, ஆந்திரா ஆகிய மாநிலங்கள் உலகில் இரு பெரிய பஸ் நிறுவனங்களை கொண்டு விளங்குகின்றன. இவை அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமானவை. எனினும் இந்திய திட்டக் கமிஷன், உலக வங்கி என்பன இனங் குறித்து அதிருப்தியடைந்துள்ளன. இத் தாபனங்கள் வரி ஆதரவளிக்கப்பட்ட இலாபகர முயற்சிகளில் நம்பிக்கை வைப்பதில்லை. தனியார் துறைக்கு ஊடாக மட்டும் பஸ் சேவைகளை விரிவுபடுத்துவதற்கான முயற்சிகள் நடைபெறுகின்றன.

சென்னையின் அரசினருக்குச் சொந்தமான பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் பம்பாயின் பெஸ்ட் கம்பெனி என்பன திறன் மிக்கவையாகக் கருதப்படுகின்றன. இந்திய தலைநகரிலுள்ள டெல்லி போக்குவரத்துக் கழகம் மதிப்பிழந்துள்ளதுடன் இந்நகரின் அரைவாசிச் சேவை தனியார் துறையினரால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றது. பொதுவாக, இந்திய அரசினர் பொறுப்பேற்புகள் இலங்கையின் இ.போ.ச. எதிர்நோக்கிய ஒரேவகையான பிரச்சினைகளால் அல்லலுறுகின்றன. இங்கு அரசாங்கம் எல்லா மட்டங்களிலும் (சமீபடி, மாநில,



உள்ளூராட்சி) பஸ் சேவைகளை எல்லாப் பகுதிகளுக்கும் விரிவுபடுத்துமாறு வேண்டுகிறபோதும் நிதிப் பற்றாக்குறையை நிரப்புவோ அல்லது கட்டணங்களை அதிகரிக்கவோ மறுக்கின்றது.

தாய்லாந்து

பொதுமக்கள்மயமான பாங்கொக் மால் ட்ரான்ஸ்போர்ட் (BMT) கம்பெனி அந்நகரின் பஸ் சேவையில் ஏகபோகம் கொண்டு விளங்குகிறது. 10 வருடங்களுக்கு முன்பு வரை இது வெற்றிகரமானதாகக் காணப்பட்டது. மூன்றாம் உலக ஆசியாவில் எதிரிடையாகச் செல்லும் வழிப் பாதைகளை (Contra Flow Lane) உள்ளடக்கிய விரிவான பஸ் வண்டி முன்னுரிமைகளை வழங்கிய முதல் நகரம் பாங்கொக்காகும். எனினும் சமீப காலங்களில் பீ.எம்.டீ.கூட தயவை எதிர்பார்க்கும் நிலையில் வீழ்ச்சியுற்றதுடன் போட்டியாக தனியார் மினி பஸ்கள் பாதையில் இறங்கியுள்ளன.

பாங்கொக் பரவலான நீர்நிலைகளைக் கொண்டது. இவற்றில் தனியார் படகூச் சொந்தக்காரர்களால் பிரயாணப் போக்குவரத்துச் சேவைகள் நடத்தப்படுகின்றன. இது பெரும்பாலும் வெளிவாரியாக புலப்படா விடினும் நெரிசல்மிக்க இந்நகரின் விரைவான போக்குவரத்திற்கு கணிசமான பங்களிப்பை வழங்குகிறது. குறிப்பாக ட்ரக் வாகனங்கள், பஸ்கள் என்பவற்றிலிருந்தும் மோட்டார் கார்சுமீலிருந்தும் வெளியாகும் கார்பன் மொனோக்சைடு புகையிலிருந்து தம்மை பாதுகாத்துக் கொள்ள சைக்கிள் ஓட்டக்காரர்கள் பொதுவாக வாயு முகமூடி களை அணிகின்றனர். நெரிசலைத் தடுப்பதற்கான பாங்கொக்கின் கொள்கை, ஐரோப்பிய முறை போன்று தடுப்பாக அன்றிகடுகதிப் பாதைகளையும் மின்சார ரெயில் பாதைகளையும் அமைப்பதாகும்.

தாய்ரெயில்வே அரசாங்கத்திற்கு சொந்தமானதுடன் மிக மட்டுப்படுத்தப்பட்ட உப நகர சேவைகளையே வழங்குகிறது. பெரும் பாதைகளுடனான அதன் இடைமறிப்புகள் நில மட்டத்துடன் அமைந்திருப்பதால் கடந்து செல்லும் ரெயில் வண்டிகள் இரண்டு மைல் நீளமான போக்குவரத்து தாமதத்தை ஏற்படுத்தி அனைவரதும் கண்டனத்திற்கு உட்படுகின்றது.

அவர்களது டுக் டுக்ஸ், மிதிவண்டி (சைக்கிள் ரிக்ஷோவுக்கு இணையானது) மற்றும் பல்வகை விசித்திர வாகனங்களுடன் தாய்லாந்தின் இரண்டாவது நகரமான சியாங் மாய் முழுக்க வித்தியாசமான காட்சியினை வழங்குகிறது. மணிலாவின் ஜீப்னீஸ் எனப்படும் வாகனத்தைப் போன்ற விசித்திரமான இந்த வாகனங்களும் ஐரோப்பிய, அமெரிக்க பஸ்கலைக்கழகங்களிலிருந்து வரும் ஆய்வாளர்களுக்கு களிப்பினை ஊட்டுகின்றன.

(7 ஆம் பக்கத் தொடர்ச்சி)

பிரச்சினைகள் குறைந்தளவு சிக்கலானதும் சுலபமாக நிருவகிக்கக் கூடியதுமாகும். தற்போதைய பொருளாதார, சமூகப் போக்குகளின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதற்கு சிறிதளவு வாய்ப்பே இன்னும் உண்டு. எனவே, பிரச்சினைகளை விரிவாக ஆராய்ந்து பார்த்து இலக்குகளை நிறுவுவதற்கு போக்குவரத்திற்கான ஓர தேசிய ஆணைக்குழுவை அமைத்து விரைவாகக் கருமங்கள் நடைபெற வழிசெய்யப்பட வேண்டும். இவ்வமைப்பிற்கான பணி ஏலவே உள்ள போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவின் பணியிலும் மாறுபட்டதாகும். தேசிய சுயிஷன் பிரதான பாதைகள் உள்ளிட்டதாக உண்ணாட்டு நீர் வழிசன், விமான நிலையங்கள், துறைமுகங்கள் மற்றும் அவற்றின் சேவைகள், அடிப்படை வசதிகள் என்பவற்றை விசாரித்து அத்துறைகள் சார் சகல அம்சங்கள் பற்றியும் அறிக்கை சமர்ப்பிக்கும் சிறப்பதிகாரம் கொண்டதாய் இருத்தல் வேண்டும். அக்கறை கொண்ட எல்லாத் தரப்பினரும் போக்குவரத்து அபிவிருத்தி முறையை நெறிப்படுவதற்கான உள்ளீடுகளை வழங்குபவர்களாக இருக்கக்கூடிய ஒரு திறந்த அரசாங்க அது இருக்க வேண்டும்.

அத்தகைய ஒரு பணி தம்மை அர்ப்பணித்து முழு நேரமும் உழைக்கக்கூடிய தீர்மானம் எடுப்போர் மற்றும் போக்குவரத்துத் துறை நிபுணர்கள் அகியவர்களால் 12 மாத காலத்தில் பூர்த்தி செய்யப்படலாம். அதன் பின்னர் ஆணைக்குழு விசாரணைகளின் போது தோன்றிய உற்சாகம் மற்றும் பொதுமக்கள் அக்கறை ஆகியவற்றை நிலை

நிறுத்திக்கொள்ள விபரமான நீண்டகால, குறுங்கால திட்டங்கள் பூர்த்தி செய்யப்பட வேண்டும். இத்திட்டங்கள் வடிவமைத்தல், நிதியிடல் மற்றும் முகாமைத்துவ விருப்புகளை முன்வைக்கும்.

திட்ட அமுலாக்க வேளை நெருங்கும் போது ஆட்சியாளர்கள் எடுக்க வேண்டிய முடிவுகளில் நிதி தொடர்பானதே மிகவும் முக்கியமானதாக இருக்கும். பகிரங்கத்தன்மை வாய்ந்த இலக்குகளும் நோக்கங்களும் சிறந்த நிதியிடல் வாய்ப்புகளை இனங்காணும் நடவடிக்கையை இலகுபடுத்தும். இதன் காரணமாகவே இலங்கையின் எல்லா சமூக பொருளாதார அபிவிருத்திச் செயற்திட்டங்களுக்கு முதுகெலும்பாக செயற்படக்கூடிய தேசிய போக்குவரத்து முறைமையின் தரத்தையும் நிலையையும் மேம்படுத்துவதற்கான ஒரு சூழலை அமைப்பதற்காக போக்குவரத்திற்கான தேசிய ஆணைக்குழு அமைக்கப்பட வேண்டும் என்று நாம் மிகவும் வலியுறுத்திப் பிரேரிக்கின்றோம்.

(16 ஆம் பக்கத் தொடர்ச்சி)

உபயோகிப்போரின் நாளாந்த, வாராந்த, பருவ ரீதியான கேள்வித் தளம் பஸ்கள் சேவைகளின் செலவீட்டிலும் விலை நிர்ணயித் தலிலும் பிரச்சினைகளை ஏற்படுத்துகின்றன. கேள்வி அளவீட்டுக் கூறானது நிரம்பல் அளவீட்டுக் கூறிலும் வேறுபடுகின்றது. இணைந்த பொதுவான செலவினங்கள் இருப்பதும் சேவைகளின் செலவீடு, விலை நிர்ணயம் தொடர்பான பிரச்சினைகளின் முக்கிய அம்சங்களைக் கொண்டதாய் உள்ளன. உபயோகிப்போர் தாம் கொடுக்கும் விலையில் மட்டுமன்றி தரப் பண்பு, சேவைகளையிடும் அக்கறை கொள்கின்றனர். எவ்வாறாயினும் குறைந்த வருமானம் கொண்ட நாடுகளில் உபயோகிப்போருக்கு வரையறுக்கப்பட்ட போக்குவரத்து மாதிரித் தெரிவுகளே உண்டு. அநேக சந்தர்ப்பங்களில் தரப் பண்புகளுக்கு முக்கியத்துவம் குறைந்து விடுகின்றது. போக்குவரத்து உற்பத்திக் காரணிகளின் அசைவுக்கு வழிவகுக்கின்றது. எனவே, அது கிடைப்பதும் எளிதில் உபயோகிக்க முடியுமாதலும் நடவடிக்கைத் தளத்தை தீர்மானிக்கும் பிரதான காரணியாக விளங்குகின்றது.

மத்திய கிழக்கு செல்லும் பெண்கள் எதிர் நோக்கும் நெருக்கடிகள்

ரேணுகா ஜெயராஜ்

மொத்த தேர்ச்சியற்ற ஊழியர் குடியகல்வில் ஆண்களிலும் பார்க்க பெண்களின் எண்ணிக்கை பெருமளவுக்கு உயர்ந்து காணப்படுகின்றது. 1994 இல் மட்டும் ஒப்பந்தத் தொழில் அடிப்படையில் வீட்டுப் பணிப் பெண்களாக 130,027 பெண்கள் வளைகுடா நாடுகளுக்குச் சென்றுள்ளனர் என புள்ளிவிவரங்கள் குறிக்கின்றன. இது மொத்த தேர்ச்சியற்ற ஊழியர் படையில் 78.9 சதவீதமாகும். சமூகத்தின் அடிமட்டத்தைச் சேர்ந்த இப்பெண்கள் பொருளாதார நோக்கில் தமது குடும்பங்களுக்கு சிறந்த வாழ்க்கைத் தரத்தை அளிப்பதே மேலோங்கி நிற்கிறது என மதிப்பீடுகள் கூட்டுகின்றன.

மத்திய கிழக்கிற்குச் செல்லத் தூண்டும் பிரதான காரணிகளில் ஒன்றாக இந் நாடுகளில் அவர்களுக்குக் காத்து நிற்கும் செல்வ வளம் பற்றிய எண்ணப் போக்கு விளங்குகின்றது. இது உண்மையாயினும் சரி பொய்யாயினும் சரி, குடும்ப நலனின் அடிப்படை அம்சங்களை புற மொதுக்கி, எதிர்கால மேம்பாட்டுக்காக அவற்றை தற்காலிகமாக புறக் கணித்துவிடும் அளவுக்கு சக்திவாய்ந்ததாக உள்ளது. இப் பெண்களில் பெரும்பாலானோருக்கு அவர்களில் தங்கி வாழும் ஆறுபேருக்கும் அதிகமான அங்கததவர்களைக் கொண்ட குடும்பங்கள் இருக்கின்றன என்பதை இலங்கை மகளிர் பணியகத்தால் மேற்கொள்ளப்பட்ட ஆய்வுகள் காட்டுகின்றன.

பெரும்பாலும், நிரந்தர வேலையில்லாத கணவர்களைக் கொண்ட பெண்களும், நிரந்தர வேலை இருந்தும் தமது குடும்ப பொறுப்புக்கள் பற்றி பாராமுகமாக இருக்கும் கணவர்மாறைக் கொண்ட பெண்களும் ஒப்பந்த அடிப்படையிலான வெளிநாட்டுத் தொழில் வாய்ப்புகளை நாடுகின்றனர். இவ்வகைப்பட்ட பெண்கள் தமது குடும்பங்களை சமூகத்தின் சுருணையில் விட்டுச் செல்லும் போழுது மிக அத்தியாவசியமான சமூக ஆதரவு முறையொன்று இல்லாமை மிகத் துரதிர்ஷ்டவசமானது.

வெளிநாட்டு தொழில் வாய்ப்புகளைத் தேடும் பெண்களில் பெரும்பாலானவர்கள் தமது வாழ்வின் மீள் உற்பத்திக் காலமான 18 வயதிற்கும் 45 வயதிற்கும் இடைப்பட்டவராவர். பெண் குடியகல்வுத் தொழிலாளர்கள் பெரும்பாலும் இளம் வயதினராக இருப்பதால் அவர்கள் சராசரி 5 வயதிற்கும் 15 வயதிற்கும் இடைப்பட்ட பிள்ளைகளை விட்டுச் செல்கின்றனர். தமது தாய்மார்களால் விட்டுச் செல்லப்பட்ட 274 பிள்ளைகளில் 80 வீதமானோர் 13 வயதிற்குக் கீழ்ப்பட்டவர்கள் என டாக்டர் எல்.ஏ.ஜயசேகர அவர்களின் ஆய்வு உறுதிப்படுத்துகின்றது. எனவே, குடும்ப அலகு சிதைவினை குறைந்தபட்சமாக்கும் பொருட்டு உறுதியான ஆதரவு முறையொன்று அத்தியாவசியமாகும். இத்தகைய ஆதரவு வெளிநாட்டில் தொழில் புரியும் பெரும்பாலான பெண்களுக்குக் கிட்டாததால் அவர்களும் அவர்களது குடும்பத்தினரும் எதிர்நோக்கும் சமூக, உளவியல் பிரச்சினைகள் சிக்கலடைகின்றன.

இத்தகைய இளம் தாய்மார்களின் வெளியேற்றத்தால் ஏற்படும் சமூக, உளவியல் தாக்கங்களுக்கு அடியாக விளங்குவது நெருங்கிய செயற்பாடுகளில் பரஸ்பரம் தங்கி வாழும் குடும்ப அலகுகளும், தாம் போதியளவு தயார்படுத்தப்படாத அன்னியச் சூழலில் தனிமைப்படுத்தப்படும் இளம் தாய்மார்கள், மனைவி மார்களின் ஆளுமை, பாரம்பரியம் என்பவற்றில் ஏற்படும் மாற்றங்களுமாகும்.

ஒரு பெண் தனது குடும்பத்திற்கு வழங்கும் பங்களிப்பு பொருளாதார ரீதியில் தொகை மதிப்பீடு செய்யப்படாவிடினும் கூட, அவர் மனைச் சாம்ராச்சியத்தின் அத்திவாரமாக உள்ளார். மத்திய கிழக்கை பிரதானமாகக் கொண்ட வெளிநாட்டு தொழில் சந்தையில் பெண்கள் இதுவரை கனவு காணாத சந்தர்ப்பங்கள் திறந்து விடப்பட்டுள்ளமையால், அவர்கள் தமது இயலாத தன்மைகளைத் தீர்த்துக் கொள்ள பெற்றோல் டொலர்களை தேடி பாரிய அளவில் வெளியேற வாய்ப்புக் கிட்டியுள்ளது. பிரபல சிறுவர் மனோதத்துவியலாளர் டாக்டர் ஹேமமாலி பெரேராவின் கூற்றுப்படி "குடும்ப உணர்வின் மொத்த

உருவமான தாய் எமது கலாசாரத்தின் பிரதான சங்கிலிப் பிணைப்பாக விளங்குகிறார். அவர் மனைப் பொறுப்பாளர், சமையற்காரி முதலிய கடமைகளுக்கு மேலாக குடும்ப ஒன்றிணைப்பாளராகவும், ஆசிரியர், பாதுகாவலர், தனது பிள்ளைகளின் வழிகாட்டி, உதவியாளர் மற்றும் கணவரின் பாலியற் பங்காளி ஆகிய பன்முகப்பட்ட பாத்திரங்களையும் வகிக்கிறார்." எனவே, அவரது வெளியேற்றம் குடும்பத்தில் ஒரு வெற்றிடத்தை, குடும்ப அலகில் ஓர் இடையூறை ஏற்படுத்துகின்றது. மற்றொரு வகையில் இங்கும், வெளிநாட்டிலும் பல சமூக விளைவுகளை எழச் செய்து, சமூகத்தில் எதிரொலிகளை ஏற்படுத்துகின்றது. அத்துடன், குடும்ப அலகுக்குள்ளும் உறுப்பினர்களின் பங்களிப்பில் மாற்றத்தை ஏற்படுத்தி குடும்ப உதவியாளர் பிரதான வருமான உழைப்போராகவும் சாதாரணமாக இரு பெற்றோரைக் கொண்ட குடும்பம் தனிப் பெற்றோர் குடும்பமாகவும் மாறுகின்றது.

போதிய பராமரிப்பு ஏற்பாடுகள் போன்ற உடனடி பிரச்சினைகள் நீங்கலாக, தாய்மார்களின் வெளியேற்றம் சிறுவர் ஆளுமை அபிவிருத்தியில் நிர்ணயமான பாதிப்புக்களை ஏற்படுத்துகின்றது. தனது வளர்ச்சிக் காலத்தின் இரு வருடங்களை தாயிடமிருந்து விலகி வாழ்வதால் ஒரு பிள்ளை வெளி உலகின் செல்வாக்கிற்கு பெருமளவு உட்படக்கூடும். ஏனெனில், தாயின் பிரசன்னத்துடன் கிடைக்கும் அடிப்படை பாதுகாப்பை அப்பிள்ளை இழக்கின்றது. எனவே, தாய்க்கும் பிள்ளைக்கும் இடையிலான இடையறாத தகவற் தொடர்புப் பாதை நிலவுவது அத்தியாவசியமானதென டாக்டர் ஹேமமாலி பெரேரா வற்புறுத்துகிறார். கடிதம் அல்லது தொலைபேசி மூலம் தாயுடன் உறவாட பிள்ளை அனுமதிக்கப்பட வேண்டும். இத்தொடர்பு தாயின் பிரசன்னம் இன்மையால் ஏற்படும் தனிமையை நீக்க பெருமளவு உதவும். ஆசிய நாடுகளில் காணப்படும் விஸ்தரிக்கப்பட்ட குடும்ப அமைப்பு முறை இத்தகைய சூழ்நிலைகளில் தற்காலிகமாகவேனும் மாற்றீடாகக் கொள்ளத்தக்க திருப்திகரமான முறையாகும். தாயின் பிரசன்ன மின்மையால் ஏற்படும் பாரதூரமான

விளைவுகளை இதனால் பெரும்ளவு குறைக்க முடியும். தாய் இல்லாக் குறை பிள்ளையிடம் தனிமையையும், பயப் பிராந்தியையும் ஏற்படுத்தும். இது விரல் உறிஞ்சுதல், முரண்டு பண்ணுதல், விரைவாக கோப்படுதல், இல்லாத உடல் உபாதைகள் பற்றிய நச்சரிப்பு, பிடிப் பில்லாமை முதலிய உணர்ச்சி வயமானதும் ஒழுக்கவியல் சம்பந்தமானதுமான தொடர் அசம்பா விதங்கள் அதிகரிக்க வழிகோலும். மேலும், களவெடுத்தல், மதுசாரம், புகைத்தல், தன்னினச் சேர்க்கை, போதை பொருட் பழக்கம் முதலிய சமூக விரோத நடத்தைகளுக்கும் இட்டுச் செல்லும்.

வெளிநாடு செல்லும் தொழிலாளர்களின் பல பிள்ளைகள், பராமரிப்புக்கு விடப்பட்ட பெரியவர்களின் அலட்சியத்தால் சிறுவர் பராமரிப்பு நீதிமன்றங்கள் வரை சென்றுள்ளனர். பெரியவர்களின் அலட்சியம் என்பது, கைவிடப்பட்ட நிலையில் மோசமாக நடாத்துதல் அல்லது வீட்டிலுள்ள ஆணினாலோ அல்லது அயலவர்களாலோ பாலியல் துஷ்பிரயோகத்துக்கு உட்படுத்தப் படுவதாலோ ஏற்படலாம். தாய் தன் பிள்ளையை பொறுப்பற்றவர்களின் பராமரிப்பில் விட்டுச் செல்லுதல் பொதுவாக, பாசமின்மையால் அன்றி, தூரநோக்கு இன்மையாலேயே ஏற்படுகின்றது. சிறந்த வெளிநாட்டு சந்தர்ப்பங்களைக் கருதி தாய்மார், பால் குடிக்கும் குழந்தைகளையும் விட்டுச் செல்லக்கூடிய சுட்பாய நிலைகளையும் காணக்கூடியதாக உள்ளது. இங்கு அவர்களின் அறியாமையுடன் பொருளாதார இலக்கின் அவசரத்தன்மை தொழில்துறார், முகவர் ஆகியோரின் இரக்கமற்ற தன்மை என்பனவும் ஒட்டி உறவாடுகின்றன. தாய்மை உணர்வை பால் புட்டியுடன் பரிமாற்றம் செய்து கொள்ளும் சந்தர்ப்பங்களில் குழந்தை அனுபவிக்கும் அதிர்ச்சியும் பிரிவும் அதன் எதிர்கால வாழ்வில் பாரதூரமான விளைவுகளை ஏற்படுத்தும்.

ஆண்-பெண் பாலார்களுக்கிடையிலான வேறுபாடுகள் என்பது வெறுமனே உடல் சம்பந்தமானது மட்டுமல்ல. உளவியல் ரீதியிலும் இவர்களுக்கிடையில் பாரிய இடை வெளிகள் காணப்படுகின்றன.

தாய்மை பெண்ணினத்தின் பிறவி குணாம்சமாகும். தனது குடும்ப நலனைப் பொறுத்தவரை தாயின் கவனம் பொதுவாக தன்னலமற்றதாகும். அதில் அவரது கடைசி வளங்களும் பிரயோகிக்கப்படுகின்றன. பொதுவாக அவர் தனக்கு கிடைக்கும் மேலதிக வருமானங்களையும் அவர்களின் நலனுக்காக பிரயோகிப்பர். எனினும், ஆண்களைப் பொறுத்தவரை, அவர் இயற்கையாகவே பெருமளவு புறநிலைப்பட்டவராவர். அவரது கவனம் பெரும்பாலும் சமூகத்தை நோக்கியதாகவும் அவருக்குக் கிடைக்கும் மேலதிக வருமானங்கள் பெரும்பாலும் தன் இச்சைகளை-அதாவது மதுசாரப் பாவனை, தகாத உறவு, சூதாட்டம் போன்றவற்றை-தீர்த்துக் கொள்ளவே பிரயோகிக்கப்படுகின்றன.

வெளிநாட்டு தொழில் வாய்ப்பிற்காக மனைவி செல்லும் பொழுது இதுவரை தனது குடும்ப விவகாரங்களில் ஒப்பீட்டளவில் குறைவான பொறுப்பினை வகித்த ஆணின் பாத்திரம் அதிகப் பொறுப்புக்களைச் சுமக்கும் பாத்திரமாக மாறுகிறது. அத்துடன் பொறுப்பில் ஏற்படும் இம்மாற்றம் மனைவியினால் அனுப்பப்படும் பெற்றோல் ஈடுபாடுகளால் ஈடு செய்யப்படுவதையும் காணலாம். பிரதான வருமானம் உழைப்போராக பெண் பொறுப்பு பேற்கும் ஏசு பாத்திரம் ஆணின் பிரதம பாத்திரம் உப பாத்திரமாக்கப்பட்டு முன்னர் பெண்ணுக்கு அளிக்கப்பட்ட வீட்டு வேலைகள், பிள்ளைகளை பராமரித்தற் கடமைகளைச் செய்ய வைக்கின்றது. பலர் இம்மாறுதல்களுக்கு எதிர் விளைவாக தமது வழமையான தொழில்களைக் கைவிட்டு மத்திய கிழக்குப் பணத்தால் சுட்டப்படும் வீட்டமைப்பு வேலைகளைக் கண் காணிப்பதாகக் காரணம் காட்டுகின்றனர். பல ஆண்கள் மனைவி தன் அருகில் இல்லாத பிரிவினையுடன் இணங்கிச் செல்ல முடியாமல் குடும்பத்தின் நல் வாழ்வுக்குப் பாதகமான நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடுகின்றனர். தாம் கஷ்டப்பட்டு சம்பாதித்த பணம் பிரதிபலனுள்ள வகையில் பயன்படுத்தப்பட்டுள்ளதென எதிர்பார்த்து, தமது ஒப்பந்த காலத்தை முடித்துக் கொண்டு தாயகம் திரும்பிய மனைவி அப் பணம் தனது பொறுப்பற்ற கணவரால் அல்லது குடும்ப அங்கத்தவர்களால் வீணடிக்கப்பட்டுள்ளதை இங்கு வந்த பின்னரே உணரும் பல சந்தர்ப்பங்களைக் காணக்கூடியதாக உள்ளது. அவரது கணவர் ஒன்றில் பிள்ளைகளை பராமரிக்காமல் விட்டுச் சென்றிருப்பார்; அல்லது மற்றொரு மனைவியை எடுத்திருப்பார். வெளிநாட்டிலிருந்து திரும்பிய பெண்கள் விரகதியற்று தற்கொலை செய்துகொண்ட சம்பவங்களும், தமது புதுக் சுட்பாடுகளின் தேவைகளுக்கு முகங்கொடுக்க முடியாமல் தற்கொலை செய்து கொண்ட ஆண்கள் பற்றியும் பல கதைகளை கேட்க முடிகிறது. குடும்பத்தின் ஆதிக்க நிலையிலிருந்து தங்கி வாழும் நிலைக்குத் தள்ளப்பட்ட ஆண், தனது புதிய பாத்திரத்தின் மீது அனுதாபத்தை ஏற்படுத்தத் தக்க சூழ்நிலை ஒன்றை உருவாக்கி, மனைவியிடமிருந்து ஏமாற்றிப் பெறப்படும் பணம் பிரதானமாக அவரது தனிப்பட்ட இச்சைகளுக்கே பயன்படுத்தப்படுகின்றது.

பொதுவாக, பாரம்பரிய இலங்கைக் கலாசாரத்தில், விசேடமாக கிராமப்புற அடிமட்ட பொருளாதாரத்தில் வன்முறை, பெண்பங்காளியை துன்புறுத்தல் என்பன மூலம் பிரயோகிக்கப்படும் ஆண் ஆதிக்கம் பெரும்பாலும் குடும்பத்தை புறக்கணிப்பதற்கே இட்டுச் செல்கின்றது. இது மீண்டும் வறுமையின் கோரப்பிடிகளிலிருந்து நீங்கி, குடும்பத்தின் தற்காலிக சிதைவினை கருதாது குறைந்தளவு கொடுமையைத் தெரிவு கொள்ள பெண்ணை நிர்ப்பந்திக்கின்றது.

வெளிநாடு செல்லும் விரும்பும் தொடர்ந்து நிலவிய போதும் வெளிநாடுகளின் வாழ்க்கை நிலை பற்றி இப்பெண்களுக்கு குறைந்தளவு அறிவே காணப்படுகிறது. சில சமயங்களில் எவ்வித அறிவும் இல்லை, இவ் அறியாமையுடன் வளைகுடா போன்ற நாடுகளின் சுட்டுப் படுத்தப்பட்ட கலாசாரத்துடன் இயைந்து செல்ல இயலா மன அவலங்களும் இணைகின்றன. பிரதானமாக கல்வி அறிவற்ற இப்பெண்களின் தகவல் தொடர்பு மூலம், இத்தகைய தொழில்களிலிருந்து நாடு திரும்பிய முன்னோடி குழுவினராகும். எனவே, இவர்களுக்கு கிடைக்கும் கலாசார அதிர்ச்சிகள் பாரியவை; அத்துடன், அவர்களது பிள்ளைகள், குடும்பங்களை விட்டுச் செல்லும் மன வேதனையும் கை கோர்ப்பதுடன்,

வெளிநாடு செல்லும் விரும்பும் தொடர்ந்து நிலவிய போதும் வெளிநாடுகளின் வாழ்க்கை நிலை பற்றி இப்பெண்களுக்கு குறைந்தளவு அறிவே காணப்படுகிறது. சில சமயங்களில் எவ்வித அறிவும் இல்லை, இவ் அறியாமையுடன் வளைகுடா போன்ற நாடுகளின் சுட்டுப் படுத்தப்பட்ட கலாசாரத்துடன் இயைந்து செல்ல இயலா மன அவலங்களும் இணைகின்றன. பிரதானமாக கல்வி அறிவற்ற இப்பெண்களின் தகவல் தொடர்பு மூலம், இத்தகைய தொழில்களிலிருந்து நாடு திரும்பிய முன்னோடி குழுவினராகும். எனவே, இவர்களுக்கு கிடைக்கும் கலாசார அதிர்ச்சிகள் பாரியவை; அத்துடன், அவர்களது பிள்ளைகள், குடும்பங்களை விட்டுச் செல்லும் மன வேதனையும் கை கோர்ப்பதுடன்,

பல்வேறு மொழி, மதம், நடைஉடை பாவனை, கலாசாரம் முதலிய வற்றுடன் இயைபுபடும் கஷ்டங்களும் அவர்களது மன அவலங்களை பன்மங்காக்குகின்றன.

அரபு மொழி பற்றிய பரிச்சய மின்மை, நவீன மின்சார சமையற் சாதனங்கள், உபகரணங்கள் பற்றிய அனுபவமின்மை, செல்வந்த குடும்பங்களின் மனை ஒழுங்கியல் பற்றிய அடிப்படை அறிவின்மை என்பனவற்றால் அவர்களின் மன அவலங்கள் பற்றிய கவலைகள் வேலையில் குறுக்கிடுவதால் தொழிலில் குறைந்த கவனத்தைச் செலுத்த வைக்கின்றது. பல சந்தர்ப்பங்களில் நீண்ட வேலை நேர சுரண்டல், சம்பளம் கொடுப்பனவு செய்யப் படாமை, பாலியற் துன்புறுத்தல்கள் என்பவற்றாலும் அவர்கள் இன்ன லுறுகின்றனர். எல்லா சந்தர்ப்பங் களிலும் பாலியல் துன்புறுத்தல்கள் நடைபெறாவிடினும், அவை அவர்களது எதிர்கால குடும்ப வாழ்வை வெகுவாகப் பாதிக்கின்றது. அவர்கள் எதிர்நோக்கும் மானசீக வேதனைகள் காரணமாக, பெண்கள் சந்தர்ப்பத்தைப் பயன்படுத்தி (சட்ட விரோதமான) வழிகளில் பணம் சம்பாதிக்கத் தீர்மானிப்பவர்களாயின் அதில் குற்றங் காணமுடியாது என மனோதத்துவவியலாளரான ருஷிகா அமரசேகர குறிப்பிடுகிறார். "இச் சூழ்நிலை மிகச் சிக்கலானது. எனவே இவ்விவகாரத்தில் எவரும் ஒழுக்க நெறியை முன்வைக்க முடியாது".

மேற்குறித்த மன அவலங்க ளுடன் இப் பெண்கள் வேலை யாட்களாக வீடுகளில் ஏற்கும் தாழ்வான தொழிலின் மானசீக வேதனைகளுடனும் இயைந்து செல்ல வேண்டும். ஏழைகளாக இருப்பினும் இப் பெண்களில் பலர் இத் தொழிலின் தாழ்ந்த சமூக அந்தஸ்து காரணமாக தத்தம் நாடுகளில் இவ்வாறான தொழில்களை செய்வதில்லை. பின்னர் குறிப்பிட்ட இக் காரணி, இலங்கையில் இவ்வாறான தொழில்களை ஏற்காமைக்கு சம்பள அடிப்படையை விட பிரதான பங்களிப்புச் செய்கின்றது. சம்பளக் கொடுப் பனவில் இலங்கைக்கும் மத்திய சிழக்கு நாடுகளுக்கும் இடையில் பெரும்

பாலும் குறுகிய இடைவெளியே நிலவுகின்றது. இலங்கையில் ௯7 வீட்டுப் பணிப் பெண் தற்சமயம் 2000 ரூபா முதல் 5000 ரூபா வரை பெறுகிறார். வளைகுடா நாடுகளில் ஒரு வீட்டுப் பணிப்பெண் சராசரி 4000 ரூபா முதல் 5000 ரூபா வரை ஈட்டுகிறார். வளைகுடாவில் குறைவான சம்பளம் பெறுவோர் இலங்கையராவர். எனவே, பெரும்பாலான பெண்களுக்கு வெளிநாட்டில் தொழில் செய்வது மானசீக ரீதியில் திருப்திகரமானதல்ல என்பதைப் புரிந்து கொள்ளலாம்.

நோய்வாய்ப்பட்ட குடியகல்வுத் தொழிலாளர்களை வைத்தியசாலை களுக்கும் குடும்ப சேமநல நிலையங்களுக்கும் ஆற்றுப்படுத்தும் கட்டுநாயக்காவிலுள்ள விமான நிலைய வைத்திய நிலையத்தின் 1995 இன் பதிவுகளின்படி, வளைகுடாவிலிருந்து திரும்பிய 71 பணிப் பெண்கள் மனநோயினாலும் மன வேதனை யினாலும் பாதிக்கப்பட்டுள்ள அதே சமயம் ஆண்களில் இப் பிராந்தியத்தில் தொழில் புரிந்த இருவரே பதிவாகியுள்ளனர். மனநோயினால் பாதிக்கப்பட்ட 71 பேரில் 45 பேர் திருமணமான பெண்களாவர். 26 பேர் திருமணமாகாதோர். வளைகுடாப் பகுதியின் குடிபெயர்வுத் தொழிலாளர் மரண விகிதம் 1995 இல் 68 ஆக உயர்ந்துள்ளது.

தற்போதைய நிலையை விருத்தி செய்வதற்கான சில யோசனைகள் :

(அ) குடியகல்வுத் தொழிலாளர் களாகச் செல்லும் அனைத்து தாய்மர்களதும் குடும்ப விபரங் களைப் பதிவு செய்யும் பதி வேடொன்று வைக்கப்படுவ துடன், தாயின் பிரசன்னம் அற்ற காலப் பிரிவில் அவர்களது குடும்பத்தினருக்கு உதவி அளிக்கவும், அவர்களது நிலையைக் கண்காணிக்கவும் சமூக நல உத்தியோகத்தர்கள் நியமிக்கப்பட வேண்டும்.

(ஆ) ஏனைய நாடுகளில் மேற்கொள் ளப்படும் பரிகார வழிமுறைகள் ஆய்வு செய்யப்பட்டு இலங்கைக்குப் பொருத்தமான முறையொன்று உருவாக்கப்பட வேண்டும். உதாரணம், குடிய கல்வுத் தொழிலாளர்களின்

நலன் கருதி பாகிஸ்தானில் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ள பாகிஸ்தான் வெளிநாட்டு மன்றம். இம்மன்றத்தின் சட்ட விதிகளின்படி வெளிநாடு செல்லும் பொழுது ஒவ்வொரு ஆளும் குறிப்பிட்ட தொகு தொகை சேமநல நிதிக்குச் செலுத்த வேண்டும். இந்நிதி அக்குடும்பங்களின் கல்வி, சமூக பாதுகாப்பு என்பவற்றிற்குச் செலவிடப்படுகின்றது.

(இ) ஒப்பந்த கால முடிவில் குடி பெயர்ந்தோர் பாதுகாப்பாக நாடு திரும்புவதை உறுதிப் படுத்தும் சட்டங்களை இயற்றல். இது போலி முகவர்களால் பணம் வாங்கப்பட்டு தொழில் வழங்கப்படாது வெளிநாடுகளில் அனாதரவாக விடப்படும் நபர்களை தாயகம் மீட்கவும் நடைமுறைப் படுத்தப்பட வேண்டும்.

(ஈ) பல்வேறு நாடுகளில் குறிப்பிட்ட தொழில் வகைகளுக்கு வழங்கப் படும் குறைந்தபட்ச வேதனம் நிர்ணயிக்கப்படுவதுடன், பல்வேறு முகவர்கள் முன்வைக்கும் சம்பள விகிதங்கள் சமன்படுத்தப்பட வேண்டும்.

(உ) ஒருமுகப்படுத்தப்பட்ட வேதன அமைப்பு, சிறந்த சேமநல வசதிகள் என்பவற்றை குறிப்பிடு வதற்கு வாய்ப்பாக தொழிலாளர் நிரம்பல் செய்யும் நாடு களில் அமைப்பொன்ற உருவாக்கப்பட வேண்டும்.

(ஊ) பெண்கள் தொழில் புரியச் செல்லும் நாடுகளின் நிலைமை கள், தீய நடவடிக்கைகள் பற்றி அவர்களுக்கு அறிவுறுத்தல் செய்தல்.

(எ) மின்சார உபகரணங்களைப் பாலித்தல், அரபு மொழி, இஸ்லாமிய கலாசாரம் பற்றிய அறிவு என்பன பற்றி வீட்டுப் பணிப் பெண்களுக்கு பயிற்சி அளித்தல். இது ஓரளவுக்கு நடைமுறையில் உள்ளதாயினும் இன்னமும் தேவையைப் பூர்த்தி செய்யும் வகையில் போதியள வாக இல்லை.

பொருளியல் நோக்கு

பொருளியல் நோக்கு, கடந்த இருபத்தியொரு வருட காலமாக, சமகால அபிவிருத்தி மற்றும் சர்வதேச சமூக, அரசியல், பொருளாதார விவகாரங்கள் தொடர்பான கலந்துரையாடல்களுக்கான ஒரு களத்தினை அளித்து வந்துள்ளது. அது அண்மையில், சிறப்பு அக்கறைக்குரிய பல தலைப்புக்களை உள்ளடக்கிய விசேஷ அறிக்கைகளை வாசகர்களுக்கு வழங்கியுள்ளது.

- ❖ வறுமை : ஒரு நோக்கு
- ❖ தேயிலை பெருந்தோட்டங்களும் பொருளாதாரமும்
- ❖ பணவீக்கம் : ஒரு விரிவான பரிசீலனை
- ❖ மத்திய கிழக்கு தொழில்வாய்ப்புக்களும் பொருளாதாரமும்

பொருளியல் நோக்கு பிரதிகளை நாடெங்கிலும் உள்ள புத்தக நிலையங்களிலும் மக்கள் வங்கிக் கிளைகளிலும் பெற்றுக்கொள்ள முடியும்.

பிரதி விலை : ரூ. 15/- ஆண்டு சந்தா : ரூ.180/-
ஆண்டு சந்தா (வெளிநாடு),

தென்னாசியா - US\$ 24
தென்கிழக்காசியா / ஆபிரிக்கா - US\$ 24
ஜப்பான் - US\$ 24
உலகின் ஏனைய பாகங்கள் - US\$ 33-

காசோலைகள் / காசுக்கட்டளைகள் "People's Bank Economic Review" என்ற பெயருக்கு வரையப்பட்டு கீழ்க்காணும் முகவரிக்கு அனுப்பப்படுதல் வேண்டும்:

ஆராய்ச்சிப் பணிப்பாளர், ஆராய்ச்சிப்பிரிவு,
மக்கள் வங்கி, தலைமையலுவலகம், கொழும்பு 2.
தொலைபேசி : 327082, 436940.

பொருளியல் நோக்கு - மக்கள் வங்கியின்
ஒரு சமூகப் பணித்திட்டம்

உரிய முறையில் "பொருளியல் நோக்கின்" பெயரைக் குறிப்பிட்டு, அதில் இடம் பெறும் கட்டுரைகளை மேற்கோள் காட்டவோ மீளப் பிரசுரிக்கவோ முடியும்.