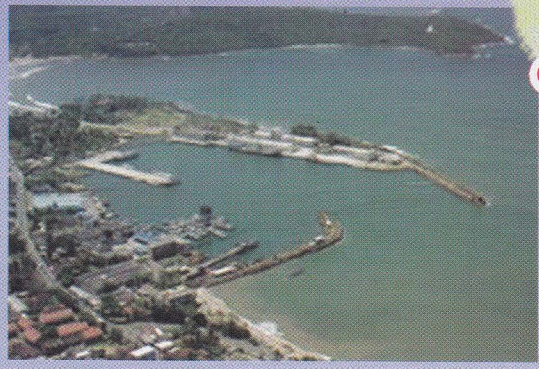
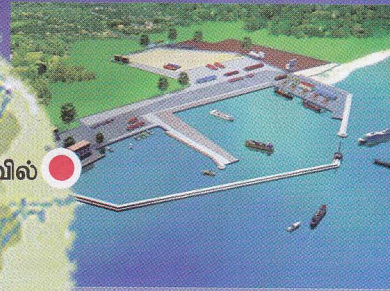
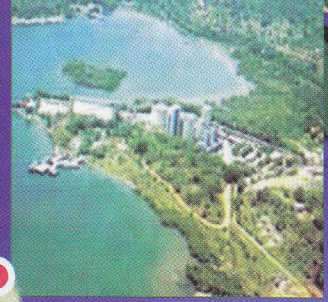


பொருளியல் நோக்கு

ஜூன்/ஜூலை 2010



**துறைமுகங்களும் கப்பற் போக்குவரத்தும்
ஓர் மத்திய நிலையமாக இலங்கை**

இது ஒரு மக்கள் வங்கி வெளியீடு

நிகழ்வுக் குறிப்புகள்

ஜூன்

1 இம்மாதமானது, 'நாட்டின் எதிர்கால முன்னேற்றத்திற்குப் பொருத்தமான இணைஞர் போராட்டுக்கு' எனும் விடயப் பரப்பை உள்ளடக்கிய, "தேசிய போராட்டுக்கு மாதமாக", சகாதரத் திணைக்களத்தின் போராட்டுக்கு ஒருங்கிணைப்பு அலகினால் பெயரிடப்பட்டது.

2-8 சுவீச்சலாந்தின் ஜெனீவா நகரத்தில், சர்வதேச தொழில் மகாநாடு நடைபெற்றது. நிகழ்ச்சி நிரலில் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்த விவாதப் பொருளாக, வீட்டு வேலையாட்களுக்கான மரியாதையான தொழில், தொழில் உலகில் எச். ஐ. வி. / எயிட்ஸ், வேலைவாய்ப்புக்கான உபாய ரீதியான குறிக்கோள் பற்றிய பொதுவான கலந்துரையாடல், தொழிலில் அடிப்படைக் கோட்பாடுகளும் உரிமைகளும் பற்றிய 1998ஆம் ஆண்டுப் பிரகடனத்திற்குப் பின்னரான தொடர் செயல் பற்றிய மதிப்பீட்டாய்வு என்பன அமைந்திருந்தன.

4 ஜனாதிபதி மஹிந்த ராஜபக்ச அவர்கள் FICC - IIFA உலக வணிக மன்றத்தை கொழும்பில் சம்பிரதாய முறைப்படி ஆரம்பித்து வைத்தார். இது, இம்மன்றத்தின் 11வது பாகமாக இருப்பதுடன், வகுடாந்தம் வார இறுதி நாட்களில் நிகழ்கின்ற IIFA இன் பொருளாதார மற்றும் புலமையார் அங்கமாக வரையறுக்கப்படுகின்றது.

5 ஐ.நா. சுற்றுச் சூழல் நிகழ்ச்சித்திட்டத்தின் (UNEP) உலக சுற்றுச் சூழல் தினம் 2010, "உயிர்ப் பல்லினத்தின்மை - சுற்றுச் சூழல் தொகுதி முகாமைத்துவமும் பசுமைப் பொருளாதாரம்" எனும் விடயப் பரப்பின் கீழ், பிறிஸ்பேர்க்கில் நடைபெற்றது.

9 இலங்கையும் இந்தியாவும், சட்டம், பெண்கள் விவகாரம், கலாசாரம், சக்தி மற்றும் மின்சாரம் ஆகிய செயற்களங்களை உள்ளடக்கிய ஏழு உடன்படிக்கைகளை மேற்கொள்ள ஆரம்பித்துள்ளன. தண்டனை வழங்கப்பட்ட சிறைக்கைதிகளை நாடு கடத்துதல், குற்றவியல் விடயங்களில் பரஸ்பர சட்ட உதவி, பெண்களுக்கான வியாபார ஆதரவு வழங்கல் நிலையம் ஒன்றை அமைத்தல், சமூகக் கற்கை நிலையம் ஒன்றை அமைத்தல், கலாசாரப் பரிமாற்ற நிகழ்ச்சித்திட்டங்களைப் புதுப்பித்தல், மின்சார இணைவமைப்புகள், தலைமன்னார் - மடு புகையிரதப்பாதை என்பன தொடர்பான புரிந்துணர்வு உடன்படிக்கைகள் கைச்சாத்திடப்பட்டுள்ளன.

10 - 12 சுற்றுச் சூழலுக்கு பாதிப்பு ஏற்படுத்தாத நுகர்வுக்கும் உற்பத்திக்குமான (APRSCP) 9வது ஆசிய - பசிபிக் சுற்று ஒன்றுகூடல் கொழும்பில் நடைபெற்றது.

11 தொழில்நட்பும், கைத்தொழில், தகவல் தொழில்நட்பும், கட்டட நிர்மாணம் ஆகிய துறைகளில் ஒத்துழைப்பை மேம்படுத்துவதற்காக, இலங்கையும் சீனாவும் கொழும்பில் வைத்து ஆறாம் உடன்படிக்கைகளில் கைச்சாத்திட்டன.

16 இலங்கையின் சகாதாரம், கல்வி, உட்கட்டுமான வசதிகள் மற்றும் மனித வள அறிவிருத்தி என்பவற்றிற்காக, 39 பில்லியன் யப்பானிய யென்னை அறிவிருத்தி உதவியாக வழங்குவதற்கு, யப்பானின் சமாதான மேம்பாட்டிற்கான பிரதிநிதியான யசுஷி அகாஷி வாக்குறுதியளித்தார்.

அரசியல் நல்லிணக்கம், உள்நாட்டில் இடம்பெயர்ந்த மக்களின் மீள்குடியேற்றம், மனித உரிமைகள் என்பன உட்பட, ஐ.நா. செயலாளர் நாயகமும், ஜனாதிபதி மஹிந்த ராஜபக்ச அவர்களும் 2009 மேயில் வெளியிட்ட கூட்டறிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்டிருந்த விடயங்களைப் பற்றிக் கலந்துரையாடுவதற்காக, ஐ.நாவின் அரசியல் விவகாரங்களுக்கான துணைச் செயலாளர் நாயகமான லின் பஸ்கோ இலங்கைக்கு விஜயம் செய்தார்.

வரையறுக்கப்பட்ட ஷெல் கான் லங்கா கம்பனியின் பெரும்பான்மை (51%) பங்குகளைக் கொள்வனவு செய்வதற்கான தனது உத்தேச நோக்கத்தை அரசாங்கம் பிரகடனப்படுத்தியது. (சில வகுடங்களுக்கு முன்னர், அரசுக்குச் சொந்தமாகவும் தனியுரிமையாகவும் இருந்த எல்.பி. கான் நிறுவனத்தை ஷெல் கம்பனி கொள்வனவு செய்திருந்தது)

சுற்றுக்கொண்ட படிப்பிணைகள் மற்றும் நல்லிணக்க ஆணைக்குழுவை அமைப்பது தொடர்பாக ஐ.நா. விற்கு வழங்கிய தனது வாக்குறுதியை

நிறைவேற்றியமைக்காக, ஐக்கிய இராச்சியத்தின் வெளிவிவகார அமைச்சுக்கான பாராளுமன்றத் துணைச் செயலாளரான அலிஸ்ரீ பேட் இலங்கை அரசாங்கத்தைப் பாராட்டினார்.

17 வீடுதலைப் புலிகளின் பயங்கரவாத நடவடிக்கைகளால் வடக்கிலிருந்து இடம்பெயர்ந்த மக்களை மீளக் குடியமர்த்த அரசாங்கத்தினால் மேற்கொள்ளப்பட்டு வரும் முயற்சிகளை, ஐ.நா.வின் அரசியல் விவகாரங்களுக்கான துணைச் செயலாளர் நாயகமான லின் பஸ்கோ பாராட்டியுள்ளார்.

18 புலிப் பயங்கரவாதிகள் தோற்கடிக்கப்பட்டமையின் முதலாவது ஆண்டு நிறைவை, முப்படைகளும் விசேட அணிவகுப்புடன் கொழும்பில் கொண்டாடின.

20 இலங்கை விவகாரத்தில் ஐ. நா. தலையிடக்கூடாது, ஆனால் அரசாங்கத்தடனான கலந்துரையாடலின்போது ஆலோசனைகளையும் கருத்துக்களையும் முன்வைக்கலாம் என யப்பானிய விசேட தூதர் யசுஷி தெரிவித்தார்.

22 இலங்கையில் கடைசிக் கட்ட யுத்தத்தின்போது சர்வதேச மனித உரிமை மற்றும் மனிதாபிமானச் சட்டங்கள் மீறப்பட்டுள்ளனவா என்பது தொடர்பான குற்றச்சாட்டுக்கள் குறித்து, பொறுப்புக்கூறல் விடயத்தில் தனக்கு ஆலோசனை கூறுவதற்காக, ஐ.நா. செயலாளர் நாயகமான பான் கீ மூன் அவர்கள், நிபுணர் குழுவிற்கான மூன்று அங்கத்தவர்களின் பெயர்களைக் குறிப்பிட்டார்.

23 ஐ. நா. செயலாளர் நாயகத்தால் நியூயோர்க்கில் நியமிக்கப்பட்ட ஐ.நா. நிபுணர் குழுவிற்கு அரசாங்கம் மிகக் கடுமையான எதிர்ப்பைத் தெரிவித்ததுடன், இந்த நடவடிக்கையை இறைமையுடைய ஒரு தேசத்தின் மீதான, தகவல்கள் அனாவசியமானதுமான தலையீடு, என அழைத்தது.

26 ஓகஸ்ட் 15 ஆம் திகதியிலிருந்து, ஐரோப்பிய ஒன்றியத்திற்கான ஏற்றமதிக்களுக்காக இலங்கைக்கு எவ்விதமான GSP பிளஸ் முன்வரிமை வரிச்சலுகைகளும் வழங்கப்படமாட்டாது, என ஐரோப்பிய ஒன்றியத் தூதர்க்குழுவின் தலைவரான தூதர் பேனாட் சவேஜ் கொழும்பில் தெரிவித்தார்.

26 - 27 கனடா, சூழ - 20 நாட்டுத்தலைவர்களின் 4வது உச்சிநாட்டை ரொறண்டோவில் நடாத்தியது. இந்த உச்சிநாட்டில், கூந்த உச்சிநாட்டுகளில் நிறைவேற்றுவதாக உறுதியளிக்கப்பட்ட செயற்பொறுப்புக்களின் அமுலாக்கம் தொடர்பான முன்னேற்றத்தை இத்தலைவர்கள் மதிப்பீடு செய்வதுடன், உலகளாவிய பொளாதார மற்றும் நிதி நெருக்கடிகளிலிருந்து மீட்சி பெறுவதை உறுதிப்படுத்துவதற்காக எடுக்கப்பட வேண்டிய அடுத்த நடவடிக்கைகளில் ஒர் உடன்பாட்டுக்கும் வந்தனர். அத்தடன், அவர்கள் உறுதியானதும், மேலும் நீடித்திருக்கக்கூடிய மற்றும் சமநிலையான உலக பொருளாதார வளர்ச்சிக்கான அத்தவாரத்தையும் இட்டனர்.

28 இலங்கைக்கான கூடுதலியின் 3வது கட்டக் கொடுப்பனவை (2.6 பில்லியன் அமெரிக்க டொலர்) சர்வதேச நாணய நிதியத்தின் நிறைவேற்றுச் சபை பூர்த்திசெய்தது.

29 எதிர்காலத்தில், ஓர் இரட்டை இலக்கப் பொருளாதார வளர்ச்சியைக் கொண்டிருப்பதை இலக்காகக் கொள்ளும் அதேவேளை, இறைப் பற்றாக்குறையைக் குறைப்பதையும், முதலீடுகளுக்கான ஊக்குவிப்புகளை வழங்குவதையும் நோக்கமாகக் கொண்டு, 2010 ஆம் ஆண்டின் இடைக்காலச் செலவுகளுக்கான பாராளுமன்ற அங்கீகாரத்தை நாடுவதன் பொருட்டு, வரவு-செலவுத் திட்டக் குறைநிரப்புப் பிரேரணை ஒன்று பாராளுமன்றத்தில் முன்வைக்கப்பட்டது.

நான்கு நாள் உத்தியோகபூர்வ விஜயமொன்றை மேற்கொண்டு, ஜனாதிபதி மஹிந்த ராஜபக்ச அவர்கள் உக்கிரவாக்குப் பயணமானார். சுற்றுலாத்துறை, கடற்பயணச் செயற்பாடுகளும் கப்பற் போக்குவரத்தும் மற்றும் பாதுகாப்பு என்பவற்றை மேம்படுத்துவதில் ஒத்துழைப்பை அதிகரிப்பதற்காக இலங்கை உக்கிரவாக்குடன் நான்கு உடன்படிக்கைகளில் கைச்சாத்திட்டது.

வெளியீடு:

ஆராய்ச்சித் திணைக்களம்,
மக்கள் வங்கி,
தலைமை அலுவலகம்,
சேர் சிற்றம்பலம் ஏ.
கார்டினர் மாவத்தை,
கொழும்பு 02,
இலங்கை.

ஆலோசனைச் சபை

டபிள்யூ. கருணாஜீவ
தலைவர், மக்கள் வங்கி

பி. வீ. பத்திரன
பிரதம நிறைவேற்று அதிகாரி /
பொது முகாமையாளர்

கே. யு. புலப்பகுமார
ஆராய்ச்சிப் பணிப்பாளர்
மக்கள் வங்கி

ஆலோசக ஆசிரியர்

கலாநிதி. ஏ. பி. கீர்த்திபால

ஒருங்கிணைப்பாளர்

எச். எல். வேறுமச்சந்திர
ஆராய்ச்சி உத்தியோகத்தர்

பல்வேறு கோவைக்களமான அறிக்கைகள், கருத்துகள், விடயங்கள் மற்றும் விவாதங்கள் என்பவற்றை முன்வைப்பதன் மூலம், பொருளாதாரத்திலும், பொருளாதார அபிவிருத்தியிலும் அறிவையும், ஆர்வத்தையும் தூண்டுவதே பொருளியல் நோக்கு சங்கங்களின் குறிக்கோளாகும். மக்கள் வங்கியின் ஒரு சமுதாய பணித்திட்டமாக இவ்வெளியீடு மேற்கொள்ளப்படுகிறது. எனினும், இச் சஞ்சிகையில் வெளியிடப்படும் கட்டுரைகள் மற்றும் அறிக்கைகள் என்பன, மக்கள் வங்கியின் கருத்துக்களையோ அல்லது உத்தியோகபூர்வக் கண்ணோட்டத்தையோ பிரதிபலிப்பவையல்ல. ஆசிரியர்களின் பெயர் களுடன் வெளியிடப்படும் கட்டுரைகள் அவர்களின் தனிப்பட்ட கருத்துக்களாகவே உள்ளன. அவை, எவ் விதத்திலும் அவர்கள் சார்ந்திருக்கும் நிறுவனங்களின் கருத்துக்களைக் கூடச் சித்தரிப்பவை எனக் கருதப்படலாகாது. அத்தகைய கட்டுரைகள், கருத்துகள் மற்றும் கண்ணோட்டங்கள் என்பன வாவேறியிருக்கின்றன. பொருளியல் நோக்கு, இரு மாதங்களுக்கு ஒரு முறை வெளியிடப்படுகின்றது. சந்தா செலுத்தவதன் மூலமோ அல்லது நேரடிக் கொள்வனவின் மூலமோ அதனைப் பெறக்கொள்ள முடியும்.

Email:ecorev@peoplesbank.lk

**பொருளடக்கம்
சிறப்புக் கட்டுரைகள்**

கலாநிதி மெத்திக விதானகே வித்தியாஜோதி பேராசிரியர் சி.பி. திசநாயக்க	41	இலங்கையின் உலர் வலயத்தில் புளோரைட் பிரச்சினை: பல் ஆரோக்கியம் மற்றும் சிறுநீரக நோய் என்பவற்றின் மீதான தாக்கங்கள்
கே. ஏ. டி. கொடித்துவக்கு	44	செவனகலவில் விவசாயிகள் கரும்புச் செய்கையிலிருந்து வாழைக்கும் நெற்பயிர் செய்கைக்கும் மாறுதல்
பேராசிரியர் ஐ.எம். முகர்ஜி	47	தென்னாசியாவில் பொருளாதார ஒத்துழைப்பை மேம்படுத்துதல்: தென்னாசியச் சுதந்திர வர்த்தகப் பிராந்தியத்திற்கு (SAFTA) அப்பாற் செல்லல்

விசேட அறிக்கை

**துறைமுகங்களும் கப்பற் போக்குவரத்தும்
கப்பற் போக்குவரத்து மத்திய நிலையமாக இலங்கை**

கலாநிதி. பிரியத் பி. விக்கிரம	03	இலங்கையில் துறைமுக அபிவிருத்தி
ரவிந்திர கல்ஹென	08	கொழும்புத் துறைமுகம்: அபிவிருத்தி, போட்டி மற்றும் எதிர்காலம்
ரொஹான் சமரஜீவ	11	பிராந்தியக் கொள்கலன் கப்பற்போக்குவரத்து மத்திய நிலையமாக கொழும்பின் நகுதி நிலையை மேம்படுத்துதல்
பேராசிரியர் விலி மென்டிஸ்	15	துறைமுக-நகர அபிவிருத்திக்கான கூட்டுச்சக்தி
சுசந்த அமரவிக்கிரம மதவ ஹெட்டியாராச்சி	20	அம்பாந்தோட்டையை ஒரு துறைமுக நகராக மனக்கண்ணால் பார்த்தல்: ஆசியாவின் துறைமுக நகர்களும் துறைமுகங்களால் தோற்றுவிக்கப்பட்ட அவற்றின் நிலப்பயன்பாட்டு ஒழுங்கமைவிலிருந்து கற்றுக்கொண்ட படிப்பினைகளும்
கிறான் வருஸவிதாரன	28	சர்வதேசக் கப்பற் போக்குவரத்து: உலக வியாபாரத்தின் உயிர்நாடி
ரீ. எஸ். ஏ. டி. சில்வா	34	வியாபாரத்திற்கு வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுத்தல் மற்றும் ஆவணமற்ற வியாபாரம் என்பவற்றின் முக்கியத்துவம்
லலித் எதிரிசிங்க	36	இணையம்: கப்பற் போக்குவரத்தில் ஓர் முரண்படு மெய்மை
கிறான் வருஸவிதாரன	38	சர்வதேச வியாபாரத்திலும் கப்பல் போக்குவரத்துத் துறையிலும் தொழில்சார் தகைமைகள் மற்றும் பயிற்சி என்பவற்றின் முக்கியத்துவம்

அடுத்த இதழ்

அறிவுசார் பொருளாதாரத்தை நோக்கிய கல்வி

இலங்கையில் துறைமுக அபிவிருத்தி

இந்து சமுத்திரத்தின் நடுவிலும் இந்தியத் தீபகற்பத்திற்கு தெற்கிலும் அமைந்துள்ள இலங்கை, மேற்கிலிருந்து கிழக்காகவும் கிழக்கிலிருந்து மேற்காகவும் பயணித்த புராதன கடலோடிகள் தங்கிப் போகும் இடமாக இருந்துள்ளது. பட்டையும் வெண்களி பாண்டங்களையும் கிழக்கு ஆபிரிக்க கரைகளிலிருந்து வியாபார மையங்களுக்குக் கொண்டு சென்ற சீனக் கப்பல்களும் வாசனைத்திரவியங்களை ஐரோப்பிய நாடுகளுக்கு எடுத்துச் சென்ற அரேபிய மரக்கலங்களும், தமது நீண்ட, கடினமான கடற் பயணத்தின் இடையில் இருந்த இலங்கைத் துறைமுகங்களுக்குத் தவறாது வந்துபோயின.

நூற்றாண்டுகள் கழிந்த பின்னும் இலங்கையின் அமைவிட முக்கியத்துவம், குறிப்பாக கடல்வழி வியாபாரம் தொடர்பிலான முக்கியத்துவம், இன்னும் குறையவில்லை. கிழக்கு, மேற்கு மற்றும் ஆபிரிக்காவின் கிழக்குக் கரை, இந்து சமுத்திரத்தின் கரையாக அமைந்த நாடுகள் அத்துடன் அவுஸ்திரேலியா ஆகியவற்றை இணைக்கும் கப்பற் பாதைக்கு அண்மையாக இருப்பதனால், இந்த மரகதத் தீவு கேந்திர ரீதியான நன்மையை அனுபவிக்கின்றது.

120 வருட காலமாக, இலங்கையின் சகல வர்த்தக சரக்குகளையும் கையாளும் பிரதான துறைமுகமாக கொழும்பு இருந்து வருகிறது. இதற்கு மேலாக, காலி, திருகோணமலை, காங்கேசன்துறை மற்றும் பருத்தித்துறை ஆகிய நான்கு பிராந்தியத் துறைமுகங்கள் உள்ளன.

1875 இல் கொழும்புத் துறைமுக அபிவிருத்தி தொடங்கும் வரையில், நாட்டின் தென்பகுதியில் அமைந்திருந்த காலித் துறைமுகமே இலங்கையின் நுழைவாயிலாக இருந்தது. கிழக்குக் கரையில் அமைந்த திருகோணமலைத் துறைமுகம் ஓர் ஆழமான இயற்கைத் துறைமுகமாக உள்ளது. இது, பிரதான கப்பற் பாதைகளிலிருந்து வெகுதொலைவில் அமைந்துள்ளதால், இதற்கு வர்த்தக முக்கியத்துவம் இல்லாதுள்ளது. காங்கேசன் துறைச் சீமெந்து தொழிற்சாலைச் செயற்பாடுகளுக்கு ஆதரவாக காங்கேசன்துறை துறைமுகம் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டது. பின்னர் இது இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையிடம் கையளிக்கப்பட்டது.

கொழும்புத் துறைமுகம்

கொழும்புத் துறைமுகத்தில் மூன்று அலைதாங்கி அணைகள் உள்ளன. இவை 1875-1912 காலப்பகுதியில் அமைக்கப்பட்டவை. தொடர்ந்து வந்த

காலங்களில் பெரும் அபிவிருத்தி திட்டங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. முதலாவது கொள்கலன் துறை (முனை) குயின் எலிஸ பெத் கப்பல்துறையில் கட்டப்பட்டது. இது 1980 இல் பூரணமாயிற்று. 1973இல், கொழும்புத் துறைமுகத்தில் 200 TEU (இருபது அடிக்குச் சமமான அலகுகள்) அலகுகள் எண்ணிக்கையிலான கொள்கலன்கள் கையாளப்பட்டன. 1981இல் இது 57800 TEU அலகுகளாக அதிகரித்தது. இதில் 15 சதவீதமானவை, மீள்கப்பற்படுத்தப்பட வேண்டியவையாக இருந்தன.

கொழும்புத் துறைமுகத்தின் கொள்கலன்கையாள்கை படிப்படியாக அதிகரித்து வந்தது. கொள்கலன் கையாள்கைக்கான கேள்வி அதிகரித்தமையால் ஜயா கொள்கலன் துறை (JCT) I, II, III, IV என்பன 1983-1997 காலப்பகுதியில் அமைக்கப்பட்டன.

ஜயா கொள்கலன் துறை கட்டப்பட்ட பின்னர், குயின் எலிஸபெத் கப்பல் துறையை (QEQ) அபிவிருத்தி செய்வதற்காக சவுத் ஏசியா கேர்வே ரேமினல்ஸ் (SAGT) லிமிடெட் என்னும் கம்பனியுடன் 'நிர்மாணித்து, இயக்கிக் கையளி' (Build, Operate and Transfer - BOT) என்னும் ஏற்பாட்டின் கீழ் ஒப்பந்தம் ஒன்று செய்யப்பட்டது. இதன்படி, QEQ வை பூரணமான ஒரு கொள்கலன் துறையாக அபிவிருத்தி செய்வதற்காக, 1999இல் அது SAGT கம்பனியிடம் கையளிக்கப்பட்டது.

அதேவேளை, எண்ணெய் கையாள்கைக்கு வசதியாக இருந்த வடக்கு ஓடத் துறை (துறைமுக அணைக்கரை) இப்போது வெறுமையாயிற்று. இது அகலமாக்கப்பட்டு, இரண்டாம் நிலைக் (மையத் துறைமுகங்களுக்குச் சரக்குகளை அனுப்புவதை) கொள்கலன் துறையாக மாற்றப்பட்டு, 'யுனிற்றி கொள் ரெய்னர் ரேமினல்ஸ்' (UCT) என பெயரிடப்பட்டது. JCT, SAGT, UCT அமைக்கப்பட்ட பின்னர், அவை 2008இல் முறையே 1.75 மில்லியன், 0.2 மில்லியன் 1.72 மில்லியன் TEU அலகுகள் எண்ணிக்கையிலான கொள்கலன்களைக் கையாண்டன. இந்த விவரம் 1983 இலிருந்து அடைந்துள்ள வளர்ச்சியைக் காட்டுகிறது.

130 வருடங்களுக்கு முன் வடிவமைக்கப்பட்ட கப்பல்துறையின் குழிவு/ பள்ளம் எதிர்காலத்தில் வரக்கூடிய மிகப்பெரும் கொள்கலன் கப்பல்களுக்கு பொருந்தும் வகையில் அபிவிருத்தி செய்யப்படக் கூடியதல்ல, என்பது விரைவாகவே உணரப்பட்டது. அத்துடன், கொள்கலன் துறையிலும் இடம் குறைவாக இருந்தது.

கலாந்தி. பிரியத் பி. வீக்கிரம

தலைவர்,

இலங்கை துறைமுகங்கள் அதிகாரசபை

இந்தப் பின்னணியில்தான் இப்போதுள்ள துறைமுகத்துக்கு பக்கத்திலேயே இன்னுமொரு துறைமுகம் அமைக்கத் தீர்மானிக்கப்பட்டது.

தற்போது, கொழும்புத் துறைமுகத்தில் பாரிய விரிவாக்கல் செயற்றிட்டமொன்று அமுலாக்கப்படுகிறது. இது பூரணமாகும் போது, கப்பற் போக்குவரத்துத் துறை சார்ந்த வியாபாரத்தின் சகல தேவைகளையும் பூர்த்தி செய்யக் கூடிய அதிநவீன துறைமுக வசதி கிடைக்கக் கூடியதாக இருக்கும். காலித் துறைமுகத்திலும் அபிவிருத்தி வேலைகள் முன்னெடுக்கப்படுகின்றன. அத்துடன், அம்பாந்தோட்டை துறைமுகம், ஓலுவில் துறைமுகம் ஆகிய இரு புத்தம் புதிய துறைமுகங்களும் அமைக்கப்பட்டு வருகின்றன.

கொழும்புத் துறைமுக விரிவாக்கச் செயற்றிட்டம்

இலங்கை அரசாங்கம், சர்வதேச கப்பல் போக்குவரத்துத் தொழிலில் காணப்படும் அதிகரித்துச் செல்லும் சேவைகளுக்கான கேள்வியைப் பூர்த்தி செய்வதன் பொருட்டு, கொழும்புத் துறைமுகத்தை விரிவுபடுத்தத் தீர்மானித்தது. கொழும்புத் துறைமுகம் பற்றிய, அனைத்தையும் உள்ளடக்கிய ஆய்வொன்றை மேற்கொண்ட பின்னர், அபிவிருத்தி செய்யப்பட வேண்டிய பிரதேசமாக, இப்போதுள்ள துறைமுகத்தின் தென்பகுதி இனங்காணப்பட்டுள்ளது.

கொள்கலன்களை மீள்கப்பற்படுத்தல் மற்றும் மிகப்பெரும் கொள்கலன் சரக்குக் காவிகளுக்கு இடவசதியளித்தல் என்பவற்றிற்கு எதிர்காலத்தில் ஏற்படக்கூடிய கேள்விகளை நிறைவு செய்வதற்கு, இந்த விரிவாக்கல் திட்டம் அவசர தேவையாகவுள்ளது. இந்தப் பாரிய அபிவிருத்தி முயற்சி, கொழும்புத் துறைமுக அபிவிருத்தி செயற்றிட்டம் என அழைக்கப்படுகிறது. இது இரண்டு கட்டங்களாக அமுலாக்கப்படுகின்றது.

கட்டம் I

துறைமுக உட்கட்டமைப்புப் பணிகள்: 6.83 கி.மீ நீளமான அலைதாங்கி அணையை நிர்மாணித்தல், புதிய துறைமுகத்துக்கான பள்ளத்தையும் கப்பல் செலுத்தும் வாய்க்காலையும் தோண்டுதல் என்பவை இதனுள் அடங்கும். இந்த துறைமுக உட்கட்டமைப்பு வேலை ஏப்ரல் 2008இல் தொடங்கப்பட்டது. ஏப்ரல் 2012இல் இதை

முடிக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. நிலைமையைப் பொறுத்து மேலும் இதை விரிவாக்கிக் கொள்ளலாம். அப்போது அலைதாங்கி அணை மேலும் நீட்டப்படலாம். இதுவும் பெருந்திட்டத்தில் காட்டப்பட்டுள்ளது.

கட்டம் II

துறைகளின் நிர்மாணமும் அதனுடன் சம்பந்தப்பட்ட ஏனைய சேவைகளும்: பாதுகாக்கப்பட்ட நீர்ப் பகுதிக்குள், ஒவ்வொன்றும் 2.4 மில்லியன் TEU அலகுகள் கொள்ளளவைக் கொண்ட மூன்று கொள்கலன் துறைகள் அமைக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. ஒவ்வொரு துறையும் 57 ஹெக்டேயர் விஸ்தீரணமுடைய சுற்று வட்டகைவெளியைக் கொண்டிருக்கும். கொள்கலன் துறைகளுக்கான வீதி நுழைவாயில் மற்றும் சேவைகளை பெறுவதற்கான பாதை போன்ற உட்கட்டமைப்பு வசதிகளை இலங்கை துறைமுக அதிகார சபை வழங்கும். தெற்கு கொள்கலன் துறையை BOT முறையின் கீழ் அமைப்பதற்கு திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. துறைமுகத்தின் உட்கட்டுமான வேலைகள் பூர்த்தியாகும்போது, இதுவும் பூர்த்தியாகியிருக்கும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

தற்போது நடைபெறும் துறைமுக உட்கட்டுமான செயற்றிட்டத்தின் பிரதான வேலைகளாக அலைதாங்கி அணையின் நிர்மாணப் பணியையும், அகழ்வு வேலையும் உள்ளன. இந்த செயற்றிட்டத்துக்கான செலவு 345 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர். இதன் 85 சதவீதத்தை ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கி (ADB) நிதியீட்டம் செய்கின்றது. வேலைகள் பற்றிய விபரம் வருமாறு:

- (அ) அலைதாங்கி அணையின் அண்ணளவான நீளம்:
பிரதான அலைதாங்கி அணை: 5140மீ
இரண்டாவது அலைதாங்கி அணை: 1090மீ
- (ஆ) துறைமுகக் குழுவின் பரப்பளவு: 285 ஹெக்டேயர்
- (இ) துறைமுகக் குழுவின் ஆழம்: 18மீ
- (ஈ) அணுகும் வாய்க்காலின் நீளம்: 9 கிலோமீற்றர்
- (உ) நுழைவு வாய்க்காலின் அகலம்: 570மீ
- (ஊ) பாதை வாய்க்காலின் ஆழம்: 20மீ
- (எ) இழுவைப்படை தரிக்கும்படம் மற்றும் வேறு சேவைகள் வழங்குவதற்கான சிறிய படகுத் துறைமுகம்
- (ஏ) கப்பல்களை நெறிப்படுத்தும் உதவி
- (ஐ) கட்டுப்பாட்டு கோபுரமும் கப்பல்களுக்கு வழிகாட்டும் நிலையமும்

(ஒ) நீரில் கூடுதலாக தாழ்க்கூடிய பெரிய கப்பல்களுக்குப் பொருத்தமாக பிரதான வாய்க்காலுக்குக் குறுக்கே உள்ள, சுத்தி கரிக்கப்பாதாணெய் கொண்டு செல்லும் 36 அங்குலக் குழாய் இணைப்பை ஆழமாக்கலும், மாற்றுதலும்

அலைதாங்கி அணை 2000 மீற்றர் வரை அமைக்கப்பட்டுள்ளது. இப்போதுள்ள, 10 கிலோ மீற்றர் நீளமான சுத்திகரிக்கப்படாத எண்ணெய்க் குழாய் இணைப்பை மாற்றுகின்ற, ஆழமாக்குகின்ற வேலை நடைபெறுகிறது. செயற்றிட்ட வளாகத்துக்குச் செல்லும் வீதி அமைக்கப்படுகிறது. இந்த வளாகம், BOT முறையில் தென் கொள்கலன் துறையை அமைக்கத் தெரிவு செய்யப்படும் நிறுவனத்துக்குக் கையளிக்கக் கூடிய நிலையில் உள்ளது. கொள்கலன் துறையை நடத்துவதற்கான நிறுவனத்தைத் தெரிவு செய்வதற்கான விருப்புத் தெரிவிப்பு கோரப்பட்டுள்ளது. தெரிவு செய்யப்படக் கூடிய சாத்தியமுள்ள கொள்கலன் துறை நடத்தும் கம்பனியுடன் ஒப்பந்தம் தொடர்பாக இறுதி முடிவு எடுப்பதற்கான பேச்சுவார்த்தைகள் இடம்பெறுகின்றன.

கொள்கலன் துறையின் நிர்மாண வேலைகள் விரைவில் தொடங்கப்படவுள்ளன. ஏப்ரல் 2012இல் அலைதாங்கி அணை பூர்த்தியாகும்போது, இதுவும் பூர்த்தியாகும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

எதிர்காலத் திட்டங்கள்

இப்போதுள்ள வசதிகளுடனேயே கொழும்புத் துறைமுகம் 2012இல் அதன் முழு இயலளவான 4.5 மில்லியன் TEU அலகுகளை எட்டுமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. கொள்கலன்களைக் கையாளும் பழைய கருவிகளை மாற்றுதல், உள்நாட்டு கொள்கலன்களை கையாள்வதற்குக் கூடுதலான இடவசதியை வழங்குதல், கொள்கலன் கொண்டுவரும் கப்பல்களுக்கு, வசதியாக இப்போதுள்ள இறங்குதுறை மற்றும் சுற்று வட்டகை வெளி (முற்றம்) என்பவற்றை மாற்றியமைத்தல், உற்பத்தித்திறனை அதிகரித்தல் ஆகிய பிரதான திட்டங்களுடாக தற்போதுள்ள கொழும்பு துறைமுகத்தின் இயலளவு 4.5 மில்லியன் TEU அலகுகளாக அதிகரிக்கப்படவுள்ளது.

2012 இல், 2.4 மில்லியன் TEU அலகுகள் இயலளவுடன் செயற்பட ஆரம்பிக்கும் வகையில் தெற்கு கொள்கலன் துறை திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. எனவே, இப்போதுள்ள துறைமுகத்தின் 4.5 மில்லியன் TEU அலகுகள் கொள்ளளவும், புதிய தெற்கு கொள்கலன் துறையின் 2.5 மில்லியன் TEU அலகுகளும் சேர்ந்து, மொத்தமாய்க் 6.9 TEU அலகுகள் மொத்தக் கொள்ளளவாக இருக்கும்.

2015இல் எதிர்பார்க்கப்படும் கேள்வி 6.25 மில்லியனாக இருப்பதால், நெருக்குவாரம் எதுவுமின்றி இந்தக் கேள்வியைப் பூர்த்தி செய்யலாம். 2020 ஆம் ஆண்டில் எதிர்பார்க்கப்படும் கேள்வி 10.6 மில்லியன் ஆகும். இந்தக் கேள்வியைப் பூர்த்தி செய்யும் வகையில், மேற்கு மற்றும் கிழக்கு கொள்கலன் துறைகள் அபிவிருத்தி செய்யப்படும். மேற்கு கொள்கலன் துறையை, BOT அடிப்படையில் அபிவிருத்திசெய்யத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. கிழக்கு கொள்கலன் துறையானது இலங்கை துறைமுக அதிகார சபையினால் அபிவிருத்தி செய்யப்படும்.

அம்பாந்தோட்டை துறைமுக அபிவிருத்திச் செயற்றிட்டம்

நடுத்தர மற்றும் நீண்ட காலத்தில், துறைமுகத்துக்கு வருகின்ற அதிகரித்து செல்லும் கப்பல்களின் எண்ணிக்கைக்கு ஈடுகொடுக்கக்கூடிய வகையில் புதிய துறைமுகம் ஒன்று அமைவதற்கு மிகப் பொருத்தமான இடமாக அம்பாந்தோட்டை இனம் காணப்பட்டுள்ளது.

புதிதாக கட்டப்படும் அம்பாந்தோட்டைத் துறைமுகம், வடக்கு அகலக்கோடு 06° 07' இலும், கிழக்கு நெடுங்கோடு 81° 06' இலும், தென்கடலைப் பார்த்தபடி அமைந்துள்ளது. இது, ஆசிய பசுபிக் பிராந்தியத்தை, ஐரோப்பா மற்றும் வட அமெரிக்காவுடன் இணைக்கும் பிரதான சர்வதேச கப்பற் பாதைக்கு அண்மையில் உள்ளது. மேலும் இந்தியா, ஆப்பிரிக்கா, வளைகுடாவின் மேற் பகுதி என்பவற்றுக்கான பயணத்தில் குறுகிய இடைத் தங்கல் நேரத்தைக் கொண்டுள்ளமையால், இந்திய உபகண்டத்தின் வளர்ந்துவரும் சந்தைகளைப் பயன்படுத்துவதற்கான வாய்ப்பை வழங்குகின்றது.

அம்பாந்தோட்டையானது, ஓர் பலநோக்கு, கைத்தொழில் மற்றும் சேவை வழங்கல்துறைமுகமாக திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. வழமையான ஏனைய துறைமுக சேவைகளுடன், மீள்கப்பற்படுத்தல், பெறுமதிச் சேர்க்கை வணிகம், களஞ்சியப்படுத்தல் மற்றும் சர்வதேசப் போக்குவரத்து வலையமைப்பில் காணப்படும் பரம்பல் என்பவற்றுக்கான வசதிகளைக் கருத்திற் கொண்டு, இத்துறைமுகம் வடிவமைக்கப்படுகிறது.

கொள்கலன் மீள்கப்பற்படுத்தற் செயற்பாடுகளை நிறைவேற்றும் நோக்கில், கொழும்புத் துறைமுக அபிவிருத்தி முழுவேகத்தில் மேற்கொள்ளப்படுவதால், அம்பாந்தோட்டைத் துறைமுகத்தின் முதற்கட்ட நிர்மாணத்தில், அதை கைத்தொழில் மற்றும் சேவைகள் துறைமுகமாக ஆக்கும் அடிப்படை நோக்கம் உள்ளது. ஆனால், எதிர்காலத்தில் கொழும்புத் துறைமுகத்தால் நிறைவேற்ற

முடியாத அளவுக்கு, கொள்கலன் கையாளலுக்கான கேள்வி அதிகரிக்கு மாயின், அம்பாந்தோட்டை துறைமுகம் இந்தத் தேவையைப் பெரிய அளவில் பூர்த்தி செய்யும். முழுச் செயற்றிட்டத்தையும் கட்டம் கட்டமாக செயற்படுத்த திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. ஜனவரி 2008இல் ஆரம்பிக்கப்பட்ட பெருந்திட்டத்தின் முதற்கட்டம் 15 ஏப்ரல் 2011இல் ஒப்பந்தப் படி நிறைவுபெறவேண்டும்.

செயற்றிட்டத்தின் 1ஆம் கட்டம் பூர்த்தி யான பின், 100 000 DWT கப்பல்களை கலப்பமாக நிறுத்திவைக்க முடியும். முழுத் துறைமுகமும் நிலப்பக்கமாக தோண்டப் பட்டு நிலப்பகுதிக்குள்ளேயே அமைக்கப் பட்டிருப்பது, இந்தத் துறைமுகத்தின் சிறப்பு அம்சமாகும். குறுகிய அலைதாங்கி அணைகளுடன் கூடிய அணுகும் வாய்க் காலுக்கு மட்டுமே நீருக்குள் மண்ணை வாரி எடுக்க வேண்டிய தேவை உள்ளது.

செயற்றிட்டத்தின் முதலாவது கட்ட விபரம்

- (அ) காலம்: 39 மாதங்கள்
- (ஆ) ஆரம்பித்த திகதி: 15 ஜனவரி 2008
- (இ) செலவு: 361 மில்லியன் அ. டொலர்
- (ஈ) அனுமதிக்கக் கூடிய கப்பலின் அளவு: 100 000 DWT
- (உ) அலைதாங்கி அணையின் நீளங்கள் மேற்கு அலைதாங்கி அணை: 920மீ கிழக்கு அலைதாங்கி அணை: 310மீ
- (ஊ) அணுகும் வாய்க்கால்: 16 மீ ஆழமும் 210 மீ அகலமும்
- (எ) சேவை வழங்கற் கப்பல் தரிப்பிடம் (இடைத்துறை): 105 மீ நீளம்
- (ஐ) எண்ணெய்த் துறைத்தரிப்பிடம்: 16மீ ஆழமும் 310 மீ நீளமும்
- (ஐ) பொதுவான சாக்குகளுக்கான கப்பல் துறைச் சுவர்: 17 மீ ஆழமும் 600 மீ நீளமும்
- (ஔ) நிர்வாகக் கட்டடத் தொகுதி: 10400 மீ கீழ்த்தரைப் பரப்பளவுடன் கூடிய 14 மாடிகள்

செயற்றிட்டத்தின் தற்போதைய நிலை

பெப்ரவரி 2010 முடிவில் செயற்றிட்டத்தின் பெளதிகரீதியான முன்னேற்றம் அண்ணளவாக 67 சதவீதமாக இருந்தது. கட்டம் Iக்கான இடத்தைக் குறித்துக் காட்டும் நீர்த்தடுப்பு அணை கட்டப்பட்டு, தடாகத்தின் முழு நீரும் அகற்றப்பட்டது. பின்னரே அகழ்வு வேலை தொடங்கியது. 9 மில்லியன் கனமீற்றர் மண் அகழ்த் தெடுக்கப்பட்டது.

அலைதாங்கி அணை அமைப்பதற்கு 8 தொன் 12 தொன் 18தொன் 21தொன் 27 தொன் 30தொன் என வெவ்வேறு அள

விலான, மொத்தமாக 11,500 நாற்காலிகள் (tetra pods, இதை சீனர்கள் இதை சைனிஸ் பொட்ஸ் என அழைப்பர்) தேவைப்பட்டன. இந்த நாற்காலிகள் ஆக்கப்பட்டு, தற்போது அவை உரிய வாயு பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

கிழக்கு அலைதாங்கி அணை (310m) ஏற்கனவே அமைக்கப்பட்டுவிட்டது மேற்கு அலைதாங்கி அணை (920m) நிர்மாணத்தில் 75 சதவீதம் பூர்த்தியாகியுள்ளது. குறுகிய அலைதாங்கி அணைகள், துறைமுகம் அமைக்கும் செலவைக் குறைக்கின்றன. துறைமுகக் குழிவு/ பள்ளம் நிலப் பகுதிக்குள் உள்ளதாலும், கடற்கரைக்கு அண்மையாகவே கடலின் ஆழமான பகுதிகள் உள்ளதாலும் நுழைவு வாய்க்காலின் செலவு குறைக்கப்படுகிறது.

கொழும்புத் துறைமுகத்தின் விரிவாக்கற் செயற்றிட்டத்துடன் ஒப்பிட்டால், அலைதாங்கி அணையின் மொத்த நீளம் அண்ணளவாக 6.0 கிலோமீற்றராக உள்ளது. ஆனால், அம்பாந்தோட்டையில் இது 1.3m வரையில் தான் உள்ளது. அம்பாந்தோட்டையில் அணுகும் வாய்க் காலின் நீளம் 1.1 கிலோமீற்றராக இருக்கும்போது, அது கொழும்பில் 9.0 கிலோமீற்றராக உள்ளது. கொழும்பில் துறைமுகப் பள்ளத்தை நீருக் குள்ளேயே தோண்ட வேண்டியிருந்தபோது, அம்பாந்தோட்டையில் உலர்நிலையில் நிலப் பகுதியிலேயே தோண்டப்பட்டது. இவையே அம்பாந்தோட்டைத் துறைமுகத்திற்கான செலவை குறைக்கும் பிரதான காரணிகள் ஆகும். 310 மீற்றர் நீளமான சேவை வழங்கற் கப்பல் தரிப்பிடம் (இடைத்துறை), 600 மீற்றர் நீளமான பிரதான கப்பல்துறை 310 மீற்றர் நீளமான எண்ணெய்க் கப்பல் தரிப்பிடம் ஆகியவை அடங்கிய கப்பல்துறை நிர்மாண வேலைகள் முடியும் தறுவாயில் உள்ளன.

சில இணைப்புகளை பொருத்துதல் மற்றும் சேவைகளை வழங்குதல் போன்றவை தவிர கப்பல் துறைகள் அமைக்கும் சீமெந்து வேலைகள் பூரணப்படுத்தப்பட்டுள்ளன. இந்தக் கப்பல் துறைகளும் நீர் இல்லாத உலர் நிலையிலேயே அமைக்கப்படுகின்றன.

கட்டம் IIக்கான முன்மொழிவுகள்

இரண்டாம் கட்டத்தின் நடைமுறைச் சாத்தியம் பற்றிய ஆய்வு முடிந்துள்ளது. இதன்படி, இரண்டு சாத்தியங்கள் ஆராயப்பட்டன. இறுதியாக ஆகக் கூடிய அளவு சிக்கனமான முறை தெரிவு செய்யப்பட்டது. அதுவும் பகுதி I, பகுதி II எனப் பிரிக்கப்பட்டது. பகுதி Iஇல் 840 மீற்றர் நீளமான தரிப்பிடமும், 77800 சதுரமீற்றர் பரப்பளவுடைய தேவைப்படும் நிலையில் பயன்படுத்தக்கூடிய ஓர் சுற்று வட்டகைவெளியும் (முற்றம்) அமையும்.

இந்த முன்மொழிவில் 460 மீற்றர் நீளமான இரண்டாம் நிலைத் தரிப்பிடம், கப்பல் முற்றம் (சுற்று வட்டகைவெளி) நுழைவு வாய்க்காலுக்குக் குறுக்காகப் பழைய பிரதான பெருந்தெருவை இணைக்கும் நீரின் கீழான சரங்கம், துறைமுகத்தினுள் அமைந்த மேம்பாலம், வீதிகள் என்பன பிரதான அம்சங்களாக அமையும். பகுதி II இல் முன்மொழியப்பட்ட திட்டத்தில் இன்னொரு 840 மீற்றர் நீளமான தரிப்பிடமும், 837 000 சதுரமீற்றர் பரப்பளவுடைய சுற்று வட்டகைவெளியும் இருக்கும். கட்டம் IIக்கு உரிய பகுதியில், துறைமுகப் பள்ளத்தை 18 மீற்றர் ஆழமாக்கும் சாத்தியம் உள்ளது. இதற்கேற்ப நுழைவு வாய்க்காலின் அகலிப்பு பற்றியும் ஆலோசிக்கப்படுகிறது. கட்டம் IIக்கான நிதி பற்றிப் பேசப்படுகிறது. எல்லாம் சரியாக நடந்தால் கட்டம் II இன் கட்டுமான வேலைகள் 2010 முடிவில் ஆரம்பிக்கப்படும் சாத்தியம் உண்டு.

எதிர்காலத்திற்கான திட்டங்கள்

அம்பாந்தோட்டைத் துறைமுகத்துக்கான பெருந்திட்டத்தின்படி, 33பெரிய கப்பல்கள் தரிக்கும் வசதியும், மொத்தமாக 10 கிலோமீற்றர் நீளமான கப்பல்துறைகளும் அமையும். கப்பல் போக்குவரத்து நெரிசலைச் சமாளிக்கும் வகையில் நுழைவு வாய்க்காலை இருவழிப் பாதை யாக அகலமாக்கும் திட்டம் உள்ளது.

எதிர்வு கூறப்பட்ட கேள்வியின்படி, 2020இல் கொழும்புக்கான கொள்கலன் கேள்வி 10.6 மில்லியன் TEU அலகுகளாக இருக்கும். அந்த நேரத்தில், கொழும்புக்கு மிகையாகவுள்ளதை ஏற்று, அதிகரித்துச் செல்லும் கேள்வியைப் பூர்த்தி செய்ய அம்பாந்தோட்டை தயாராக இருக்கும். இதனால் கட்டம் I, கட்டம் II என்பனவற்றின் பகுதிகள் கொள்கலன் போக்குவரத்தை இலக்காக கொண்டிருக்கும். அவ்வண்ணமே நீண்ட காலத்தில், கைத்தொழில் துறைமுகம் மற்றும் சேவை துறைமுகம் என்பதற்கு மேலாக, அம்பாந்தோட்டைத் துறைமுகம் கொள்கலன் துறைமுகமாகவும் ஆகிவிடும்.

நிலத்தை அகழ்ந்து கட்டப்பட்ட துறைமுகம் என்பதற்கு மேலாக, அம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்துக்கு இன்னுமொரு சிறப்பம்சம் உண்டு. இந்தச் செயற்றிட்டத்தின் வேலைகள் ஆரம்பிக்க முன்னரே இதற்கென 1500 ஹெக்டரெயர் நிலம் ஒதுக்கப்பட்டுவிட்டது என்பதே அச்சிறப்பம்சமாகும். எனவே, எதிர்காலத்தில் துறைமுகத்தை விரிவாக்குவதற்காக, இதற்கு மேலாக நிலத்தை பொறுப்புறக் வேண்டிய தேவையோ அல்லது நிலத்தை மீட்டெடுக்க வேண்டிய தேவையோ அரசாங்கத்திற்கு இல்லை.

கப்பல் துறைமுகத்தின் அபிவிருத்தியைத் தொடர்ந்து, அம்பாந்தோட்டையை நாட்டின் இரண்டாவது தலைநகராக ஆக்கும் நோக்கில் அம்பாந்தோட்டை

நகரைப் பெருமளவில் விருத்தியாக்க அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்துள்ளது. துறைமுகத்துக்காக அகழ்ந்தெடுக்கப்பட்ட கல், மண் என்பவற்றைப் பயன்படுத்தி துறைமுகத்துக்கு அண்மையில் சுற்றுலாத் துறையை வளர்க்கும் வகையில், செயற்கையான தீவு ஒன்றை ஆக்குவதற்குத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இத்துறைமுகம் தொழிற்படுகையில், எதிர்காலத்தில் வரக்கூடிய வாகன நெரிசலைக் குறைப்பதற்காக ஆறு ஊடுவழிகளைக் கொண்ட வீதி அமைப்பதற்காக நிலம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

அம்பாந்தோட்டைப் புகையிரதப் பாதையையும், உள்வட்ட, வெளிவட்ட வீதிகளையும் குறுக்கறுத்துச் செல்லும் தென் பெருந்தெருவை நீட்டுவதும், மிகப்பெரும் அம்பாந்தோட்டை அபிவிருத்தித் திட்டத்தில் முன்மொழியப்பட்டுள்ளது. ஒரு உள்நாட்டு விமான நிலையம், ஒரு சர்வதேச கிரிக்கெட் அரங்கம் என்பனவும் வேறு பிரதான செயற்றிட்டங்களுள் அடங்குகின்றன. இவற்றுக்கான நிர்மாண வேலைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டு வேலைகள் நடைபெறுகின்றன.

காலித் துறைமுகம்

காலி, 1800களில் தரித்துச் செல்லும் துறைமுகமாக இருந்தது. கப்பல்கள், நடுநீரோட்ட தரிப்பிடங்களில் நங்கூரமிட்டு இருந்தபோது, சிறிய படகுகளைப் பயன்படுத்தி, பொருட்கள் ஏற்றியிறக்கப்பட்டன. இதற்கு, காலிக் கோட்டையின் அந்தத்திலிருந்த குடாவிலுள்ள அடிப்படையான துறைமுக வசதிகள் பயன்படுத்தப்பட்டன. அடிப்படை உட்கட்டமைப்புகளுடன் காணப்பட்ட குளவன் பேக்கில், அருகருகில், கப்பல் நங்கூரமிடும் இரு தளங்கள் 1960இல் அமைக்கப்பட்டன. வர்த்தகத் துறைமுகம், மீன்பிடித் துறைமுகம் என்பவற்றின் அருகருகில் அமைந்த கப்பல் நங்கூரமிடும் தளங்களுக்கிடையில், மேலும் ஓர் ஓடத்துறை 2000 ஆண்டு தொடக்கத்தில் அமைக்கப்பட்டது.

மூன்று கப்பல் தரிப்பிடங்களைக் கொண்ட கொள்கலன் துறைமுகம் ஒன்றை அமைப்பதோடு, முழுமையான காலிக் குடாவையும் அபிவிருத்தி செய்வதற்கான ஒரு பெருந்திட்டம் 1990இல் தொடங்கப்பட்டது. அப்போதிலிருந்து BOT முறையிலாவது காலித் துறைமுகத்தை அபிவிருத்தி செய்வதற்கான முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. ஆனால், இந்த முயற்சிகளில் எதுவும் செயல்வடிவம் பெறவில்லை. காலித் துறைமுகத்தை ஒரு பிராந்திய துறைமுகமாக அபிவிருத்தி செய்வதற்கு மேற்கொண்ட இறுதி முயற்சிகளில் பயனளிக்கவில்லை. கேள்விபத்திரம் சமர்ப்பித்தவர்கள் கோரிய அதி குறைந்த தொகை, பொறியியலாளர்களின் மதிப்பீட்டின் இரண்டு மடங்காக இருந்ததால், இது கைவிடப்பட்டது.

இந்த நிலையில், காலித் துறைமுகத்தின் மரபுச் சொத்து என்ற வகையிலான பெறுமதியைக் கருத்திற் கொண்டு, தற்போதைய அரசாங்கம், காலித் துறைமுகத்தைச் சுற்றுலாத் துறைமுகமாக அபிவிருத்தி செய்யத் தீர்மானித்தது. காலி நகரம், வரலாற்றுப் பதிவுகள் பலவற்றைக் கொண்டுள்ளது. அத்தோடு தொல்பொருள் ஆய்வில் கிடைத்த, வரலாற்றுச் சின்னங்கள், வெண்மணல் கடற்கரைகள், தெளிந்த நீலக்கடல், பாரிய ஒல்லாந்தர் கோட்டை போன்ற சுற்றுலாப் பயணிகளைக் கவரும் அம்சங்களையும் இந்த நகரம் கொண்டுள்ளதால், சுற்றுலாத் துறைமுகமாக அபிவிருத்தி செய்வதற்குக் காலித் துறைமுகமே அதி சிறந்ததாக உள்ளது.

இலங்கையில் உல்லாசப் படகுகளுக்கு வசதிகள் வழங்கும் ஒரேயொரு துறைமுகமாகக் காலித் துறைமுகமே உள்ளது. கடந்த மூன்று வருடங்களில், சராசரி உல்லாசப் படகுகளின் வருகை அண்ணளவாக நூறாக இருந்தது. சர்வதேச தனியார் உல்லாசப் படகுச் சங்கம், உலகிலுள்ள அதி சிறந்த துறைமுகங்களில் காலியும் ஒன்றாகும், என அங்கீகரித்துள்ளது. உல்லாசப் படகுகளுக்கு வழங்கும் சேவைகளுக்கு மேலதிகமாக சாதகமான அமைவிடத்தில் அது இருப்பதாலேயே இந்த அங்கீகாரம் கிடைத்துள்ளதாகக் கூறப்படுகிறது.

இயற்கையாகக் கிடைத்த அமைவிடத்தின் சிறப்பையும், காலியின் சிறப்பு மிக்க வரலாற்று முக்கியத்துவத்தையும் பயன்படுத்தும் வகையில், தங்கி நிற்கும் படகுகளுக்கு முழுமையான வசதிகளை வழங்கத் தீர்மானிக்கப்பட்டுள்ளது. இதற்கான செலவு பெருந்தொகையாக உள்ளதால், உல்லாசப் படகுத்துறை அபிவிருத்தியைப் பல கட்டங்களாகப் பிரித்து செயற்படுத்தத் தீர்மானிக்கப்பட்டுள்ளது.

கட்டம் I க்கான முன்மொழிவுகள்

உல்லாசப் படகுத் துறையின் கட்டம் Iஇல், தொடக்க நிலையிலான அடிப்படை வசதிகளை வழங்கத் தீர்மானிக்கப்பட்டுள்ளது. இப்போது காலித் துறைமுகத்தில் உல்லாசப் படகுகளுக்கென விசேடமாக வழங்கப்படும் சேவைகள் பெரியளவில் இல்லை. இவ்வாறான குறைபாடு இருந்தபோதும், காலித் துறைமுகம், கணிசமான உல்லாசப் படகுகளைக் கவர்ந்து வருகிறது. நிர்மாண வேலையின் முதலாம் கட்டம் பூரணமாகும் போது, காலித் துறைமுகத்தை உல்லாசப் படகுகள் தரித்துச் செல்லும் பிரபல துறையாகச் சந்தைப்படுத்தக் கூடிய, உவப்பான சூழல் உருவாக்கப்படும். கட்டம் Iஇல் முன்மொழியப்பட்ட வசதிகளாவன:

(அ) ஒரே நேரத்தில் 50 உல்லாசப் படகுகளை நிறுத்தி வைக்கப் போதுமானதும் பாதுகாப்பானதுமான தரிப்பிடம்

(ஆ) பட்டறையுடன் கூடிய சேவைகள் மற்றும் திருத்த வேலைக்கான வாய்ப்பு வசதிகள்

(இ) தீர்வையற்ற வியாபாரம்

(ஈ) களியாட்ட விடுதி

(உ) குளியல் அறை, ஆடை கழுவும் வசதிகள்

(ஊ) உல்லாசப் படகுச் சமுதாயத்திற்கான, தகவல் மையத்துடன் கூடிய ஓர் தனி வலயம்

இது தொடர்பான ஆரம்பக்கட்ட நிர்மாண வேலை தொடங்கியுள்ளது. மேலே கூறப்பட்ட வசதிகளுக்காக மதிப்பிடப்பட்டுள்ள செலவு ஏறக்குறைய 1 மில்லியன் அமெரிக்க டொலராகும். இந்த வருடத்துக்குள் (2010) மேலே கூறியவற்றில் ஆகக் கூடிய வசதிகளை ஏற்படுத்தத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

கட்டம் II க்கான முன்மொழிவுகள்

குறைந்தபட்சம் 9 மீற்றர் ஆழமான தரிப்பிடத்துடன் கூடிய புதிய ஓடத்துறை மற்றும், மேம்படுத்தப்பட்ட நுழைவு வாய்க் கால் என்பவை அமைக்கப்பட்டு, பயணிகள் கப்பல்களுக்குத் தரித்து நிற்கும் வசதிகள் வழங்கப்படும். கட்டம் Iஇல் பகுதியளவில் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்ட, உல்லாசப் படகுத்துறை விரிவாக்கப்பட்டு, படகு தூக்கும் வசதியுடன் கூடியதாக, மேலும் 30 உல்லாசப் படகுகள் தரித்து நிற்கும் வகையில், அது பெரிதாகக் கப்படும். கார் தரிப்பிடமாகவும் உல்லாசப் படகுகளின் உலர் தரிப்பிடமாகவும், அதாவது நீரிலன்றி நிலத்தில் தங்கிச் செல்லும் இடமாக, ஒரு பகுதி விருத்தி செய்யப்படும். இந்த இரண்டாம் கட்ட அபிவிருத்திக்கு 29 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் வரையில் செலவாகும். இது முதலாம் கட்டம் வெற்றிகரமாக பூர்த்தியாக்கப்பட்டவுடன் ஆரம்பிக்கப்படும்.

ஓஜாவில் துறைமுக அபிவிருத்திச் செயற்றிட்டம்

பிரதானமாக உட்கட்டுமான வசதிகளின் பற்றாக்குறை காரணமாக, இலங்கையின் தென்கிழக்குப் பிரதேசம் ஏனைய பகுதிகளுடன் ஒப்பிடுகையில், அபிவிருத்தி குறைந்த பிரதேசமாக உள்ளது. இந்தப் பகுதியின் பொருளாதார வளர்ச்சியைத் தூண்டிவிடும் நோக்கில், இலங்கை அரசாங்கம் ஓஜாவில் புத்தம் புது துறைமுகம் ஒன்றைக் கட்டத் தீர்மானித்துள்ளது.

எமது நாட்டின் கரையோரத் துறைமுகங்களின் வரிசைத் தொகுதியில் இந்தத் துறைமுகம் தென்கிழக்கு பிணைப்பாக அமையும். மேற்குக் கரையிலிருந்து

பொருட்களையும் சரக்குகளையும் தென் கிழக்கு பிரதேசத்திற்குக் கொண்டு செல்வவும், தென்கிழக்கு பிரதேசத்திலிருந்து அவற்றை மேற்குக் கரைக்குக் கொண்டு வரவும் வசதியான, செலவு குறைந்த போக்குவரத்து ஏற்பாட்டை இந்தத் துறைமுகம் வழங்கும். இந்த புதிய துறைமுகம் கரையோரப் பயணிகள் போக்குவரத்து உட்பட, இந்தப் பிரதேசத்திற்குத் தற்போது தேவையானவற்றை விநியோகிப்பதற்கு அவசியமான பொதுச் சரக்குக் கப்பல்களின் தேவையை நிறைவேற்றும். இந்தத் துறைமுகம் எதிர்காலத்தில் பெரிய துறைமுகமாக வளர்வதற்கு இடமளிக்கும் ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டுள்ளன.

இந்தத் துறைமுகம், தற்போதைய மீன்பிடி நடவடிக்கைகளின் தேவைகளையும், வருங்காலத்தில் வரக்கூடிய அதிகரித்த மீன்பிடி நடவடிக்கைகளின் தேவைகளையும் அத்துடன், இதன் கரைகளில் அமையும் மீன்பிடி வள்ளங்களுக்கான நவீன வசதிகளை வழங்கும் சேவைகள் மற்றும் கைத் தொழில்கள் என்பவற்றின் தேவைகளையும் பூர்த்தி செய்து, இப்பிரதேச மீனவர் சமுதாயத்துக்கு இருந்து வரும் தடைகளை நீக்குவதாக அமையும்.

மீன்பிடி தொடர்பான வளங்கள் பகுதியளவில் மட்டுமே பயன்படுத்தப்பட்டுள்ள கிழக்குக் கரையில், இயந்திரமயப்பட்ட மீன்பிடி வள்ளங்களை அபிவிருத்தி செய்யும் முயற்சிகளையும் இது ஊக்குவிக்கும். இதற்கு மேலாக, துறைமுகம் மற்றும் மீன்பிடியுடன் தொடர்புடைய கைத் தொழில்களை நிறுவும் முதலீட்டாளர்களை இந்தத் துறைமுகம் கவர்ந்து, இப்பிரதேச மக்களுக்குக் கூடுதலான வேலை வாய்ப்புக்களை உருவாக்கும்.

எனவே, இந்தச் செயற்றிட்டத்தால் கிடைக்கும் நன்மைகள், இப்பிரதேசத்தின் கடல் தொடர்பான கைத்தொழில்களுக்கும் நிச்சயம் கிடைக்கும். இதனால், உலகக் கப்பற்போக்குவரத்துத் துறையுடன் தொடர்புறும் வாய்ப்பானது உள்நாட்டிலும் வெளிநாட்டிலும் வேலை வாய்ப்புக்களை அதிகரிக்க உதவுவதோடு மக்களின் வாழ்க்கைத் தரத்தையும் உயர்த்தும். ஒட்டுமொத்தமான இதன் தாக்கம், தேசிய கப்பற் போக்குவரத்துத் தொழிலின் மீது நிச்சயம் செல்வாக்கு செலுத்தும்.

ஒலுவில் துறைமுக அபிவிருத்தித் திட்டமானது, ஒரு வர்த்தகத் துறைமுகத்தையும், மீன்பிடிப் படகுகள் தரிப்பதற்கான ஒரு பள்ளத்தையும் கொண்டுள்ளது. கொழும்பிலிருந்து அண்ணளவாக 370 கிலோமீற்றர் தூரத்தில், இலங்கையின் கிழக்கு கரையிலுள்ள ஒலுவிலில் இந்தத் துறைமுகம் அமையும். இந்தத் துறைமுகத்தின் முதலாம் கட்டம் 60 ஹெக்டரையரையும், இரண்டாம் கட்டம் 105

ஹெக்டரையரையும் உள்ளடக்கும். இந்தத் துறைமுகப் பள்ளம் 16 ஹெக்டரையர் கடற் பரப்பில் அமைவதோடு, கரையோரமாக 1.2 கிலோமீற்றருக்கு விசாலத்திற்கும்.

கட்டம் I இன் விவரம்

(அ) காலம்: 27 மாதங்கள்

(ஆ) ஆரம்ப திகதி: 01 யூலை, 2008

(இ) செலவு: 46 மில்லியன் யூரோ

(ஈ) அலைதாங்கி அணை நீளம்: வடக்கு அலைதாங்கி அணை: 475 மீ தெற்கு அலைதாங்கி அணை: 740 மீ

(உ) வர்த்தக கப்பல் அளவு: 5000 DWT

(ஊ) இடைத்துறை நீளம்: 300 மீ

(எ) குழிவின் ஆழம்: 8 மீ

(ஏ) மொத்த நீர்ப்பரப்பு: 10 ஹெக்டரையர்

(ஐ) ஏனைய வசதிகள்:

வழிகாட்டல் கோபுரம், முன்னரே நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்த களஞ்சியம், நிர்வாகக் கட்டிடம், உட்கட்டுமான வசதிகள், மீன்பிடித் துறைமுகம், 3 மீ ஆழமான சிறுபடகக் குழிவு /பள்ளம், கப்பல்துறைச் சுவர் (சிறிய படகு) - 220அ மொத்த நீர்ப்பரப்பு - 06 ஹெக்டரையர், பனிக்கட்டி உற்பத்தி நிலையமும் குளிரூட்டி வசதியும், மீன் ஏலமிடும் மண்டபம், குளிரக் களஞ்சியங்கள், வலை திருத்தும் வசதிகள், மற்றும் உட்கட்டுமான வசதிகள்.

செயற்றிட்டத்தின் தற்போதைய முன்னேற்றம்

நிரந்தர கட்டிடம் மற்றும் வர்த்தக, மீன்பிடித் துறைமுகப் பகுதிகளில் உள்வீதிகளையும், நுழைவு வீதிகளையும் அமைக்கும் வேலைகள் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன. மீன்பிடித் துறைமுகத்தில் தகடுகளை உட்செலுத்தல் மற்றும் கப்பல் துறையின் சுவர் நிர்மாண வேலை என்பன பூர்த்தியடைந்துள்ளன. வர்த்தகத் துறைமுகத்தில் கப்பல்துறையின் சுவர் நிர்மாண வேலையும், தகடுகளை உட்செலுத்தும் வேலையும் நடைபெறுகின்றன.

நிலத்தைத் தயார்ப்படுத்தும் வேலைகள் நடைபெறுகின்றன. மீன்பிடி மற்றும் வர்த்தகத் துறைமுகங்களுக்கான நிலம் மற்றும் கடல் அகழ்வு வேலைகள் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன. வடக்குதியின் கடற்கரையை உறுதிப்படுத்தும் வேலையும் நடைபெறுகின்றது. வடக்கு அலைதாங்கி அணை, தென் அலைதாங்கி அணை வேலைகள் என்பவற்றோடு வளைந்த

கூரைகளைப் பொருத்தும் வேலை, ஆணி அறையும் வேலை என்பன நடக்கின்றன. வேலைகளில் அண்ணளவாக 55சதவீதம் பூர்த்தியாகியுள்ளது.

500,000 தொன் கல், கற்குழியிலிருந்து உடைத்தெடுக்கப்பட்டு ஒலுவில் செயற்றிட்டத் தளத்துக்கு எடுத்துச்செல்லப்பட்டுள்ளது. பனிக்கட்டித் தயாரிப்புத் தொழிற்சாலை கட்டும் வேலை தொடங்கிவிட்டது.

எதிர்பார்க்கப்படும் விளைவுகள்

வசதிக் குறைவுகள் காரணமாக, உண்டான பிரதானமாக தரமற்ற பெருந்தெருக்கள், அடிப்படை உட்கட்டமைப்புகள் இன்மை காரணமாக அம்பாறை, மட்டக்களப்பு, மொனறாகலை ஆகிய மாவட்டங்களை உள்ளடக்கிய தென்கிழக்குப் பிரதேசம், மேற்குப் பிரதேசங்களுடன் ஒப்பிடும்போது, அபிவிருத்தி குறைந்ததாகக் காணப்படுகிறது. ஒலுவில் துறைமுக அபிவிருத்தி செயற்றிட்டம் நிச்சயமாக இலங்கையின் கிழக்குப் பிரதேசத்திற்கு ஒரு பொருளாதார, உட்கட்டுமான ஊக்கியாக அமையும்.

இதற்கும் மேலாக இந்தத் துறைமுகம் 2010இல் 1000 வேலை வாய்ப்புக்களை உருவாக்கும். 2015இல் நேரடி மற்றும் மறைமுக வேலை வாய்ப்புக்கள் 10000 வரையில் உருவாகும். ஒலுவில் துறைமுக வளாகத்தினால் சீமெந்து, சீனி, உரம், மற்றும் மீன்பிடி தொடர்பான கைத் தொழில்கள் அமைவதாலும், கிழக்கின் பிரதேசக் கைத்தொழில் உற்பத்திகளுக்கு பெறுமதிச் சேர்க்கையுடன் சந்தைப்படுத்துவதாலும், இந்தப் பிராந்தியத்தில் உள்ள மக்கள் நன்மையடைவர்.

திருகோணமலைத் துறைமுகம்

துறைமுகச் செயற்பாடுகள், கற்றலாத் துறை விவசாயம் மற்றும் கடல்முகமாக அமைந்ததால் நன்மை பெறும் பாரிய கைத்தொழில் உட்பட, பல்வேறு வகைக் கைத் தொழில்கள் அடங்கலாக, ஏராளமான பொருளாதார வளங்களின் ஆர்வ நாட்டத்துடன் கூடிய செயற்படுத்துவதற்குரிய இயற்பண்புகளைக் கொண்ட, இயற்கைச் சொத்தாக திருகோணமலை உள்ளது.

உலகின் ஆழம் கூடிய மிகப்பெரிய இயற்கைத் துறைமுகங்களில் ஒன்றாகத் திருகோணமலை இருந்த போதிலும், கிட்டத்தட்ட முன்று தசாப்தங்களுக்கு நீடித்த பாதுகாப்புப் பிரச்சினைகள் காரணமாக, பொருளாதார ரீதியாக அல்லது சமூக ரீதியாக உச்ச அளவிலான நன்மையைப் பெறமுடியவில்லை. இருப்பினும், இந்தப் பிரச்சினைக்குரிய காலத்திலும், பொதியிடாத கோதுமை,

தொடர்ச்சி 14 ம் பக்கம்.....

கொழும்புத் துறைமுகம்: அபிவிருத்தி, போட்டி மற்றும் எதிர்காலம்

சாரம்சம்

கூடந்த மூன்று தசாந்தங்களாக கொழும்புத் துறைமுகத்தின் கொள்கலன் துறையின் அபிவிருத்திச் செயற்பாடுகள் வெற்றிகரமாக மேற்கொள்ளப்பட்டன. இன்றைய நிலையில் தென்னாசியாவில், மீள் கப்பற்படுத்தல் வசதிகளைக் கொண்ட ஒரேயொரு மையத் துறைமுகம் கொழும்புத் துறைமுகமே. இப்பிரந்தியத்திலுள்ள ஏனைய துறைமுகங்களின் போட்டிகளுக்கு மத்தியில் தாக்குப்பிடித்து நின்றதுடன், இது மென்மேலும் பலம் பெற்றும் வந்துள்ளது. இதன் வளர்ச்சிப் பாதையையும், எதிர்வரும் காலங்களில் கொள்கலன் கப்பற் போக்குவரத்துத் தொழிலில் எழக்கூடிய வளர்ச்சிப்போக்குகளையும் இக்கட்டுரை ஆராய்கிறது.

அறிமுகம்

இலங்கையின் கொழும்புத் துறைமுகமானது ஒரு திடீர் ஏற்பாடாக கொள்கலன்களைக் கையாளும் நடைமுறைகளை 1973ஆம் ஆண்டில் ஆரம்பித்திருந்தது. அந்நேரத்தில் இதுவே தென்னாசியாவில் கொள்கலன்களை ஏற்றி இறக்கும் பணிகளை முதன்முதலில் முன்னெடுத்த ஒரேயொரு துறைமுகமாகும். அப்போதிலிருந்தே ஏற்றியிறக்குவற்கு இங்கு கொண்டுவரப்படும் கொள்கலன்களின் எண்ணிக்கை கிரமமான முறையில் அதிகரித்து வந்துள்ளது. அதேவேளை, கொழும்பில் இதற்கென ஏற்பட்டிருந்த கேள்வியை கருத்திற்கொண்டு கணிசமான எண்ணிக்கையான கடல்மார்க்கமான சரக்குக் காவிகள்¹ இத்துறைமுகத்தைப் பயன்படுத்திக் கொள்வதற்கு முன்வந்தன. பெரும்பாலானவை சிறு பொதிகளில் இடப்பட்ட சரக்குகளை ஏற்றியிறக்கும் கப்பல்களாக இருந்தன. கரையில் பொருத்தப்பட்டு இயங்கும் பாரம் தூக்கிகள் அல்லது ஏற்றியிறக்கும் வசதிகள் இல்லாத நிலையில், கப்பலில் உள்ள கியரை பயன்படுத்துவதன் மூலம் பாரங்களை ஏற்றவும் இறக்கவும் வசதிகளை இக்கப்பல்கள் கொண்டிருக்கின்றன. கொள்கலன்களைக் கையாளும் வணிக நடவடிக்கைகளின் அதிகரிப்புடன், எழுபதுகளின் பிற்பகுதியில், கொழும்புத் துறைமுகம் இந்தியா, பாகிஸ்தான் போன்ற நாடுகளுக்கான மீள்கப்பற்படுத்தல் போக்குவரத்து மற்றும் அந்த நாடுகளிலிருந்தும் வருகின்ற மீள்கப்பற்படுத்தல் போக்குவரத்து என்பவற்றிற்கான சிறந்த மையமாக பலராலும் தெரிவு செய்யப்பட்டது. இப்பிராந்தியத்திற்கான

கப்பற் போக்குவரத்தின் பிரதான செயற்பாட்டாளரான இந்தியாவினால் ஏற்றுமதி செய்யப்படுவதும், இறக்குமதி செய்யப்படுவதுமான சரக்குகள், பிரதானமாக பொதி செய்யப்படாதவையாகவோ, சிறு பொதிகளின் வடிவத்திலோ இருப்பதன் காரணமாக, தென்னாசியப் பிராந்தியத்தில் கொள்கலன்களை ஏற்றி இறக்கும் வணிக நடவடிக்கைகள் எதிர்காலத்தில் செழித்து ஓங்கி வளம்பெற்று திகழும் என்று நம்புவதற்குப் பெரும்பாலானோர் தயாராக இருக்கவில்லை. இவ்வாறு கருதுவதற்குக் காரணமாக இருந்த ஏனைய காரணிகளாக, பெருமளவு மூலதனம் மற்றும் உட்கட்டமைப்பு வசதிகளின் தேவை இருந்தது. ஆயினும், இலங்கை தொடக்கியிருந்த, சூழ்நிலைகளைக் கட்டுப்பாட்டிற்குள் கொண்டுவரும் சாணக்கிய வகிபாகமானது இந்தியாவின் பிரதான துறைமுகங்களின் தொழிற்பாடுகளை விஞ்சி நின்றது. அக்காலத்தில் இந்தியத் துறைமுகப் பகுதிகள் வரட்சி நிலைமையினாலும் பெரும் அதிகார வர்க்க ஆட்சிப் போக்கினாலும் (கல் ஹேன, 2003) பாதிப்புகளுக்கு உள்ளாகி இருந்தன.

வியாபாரத்தில் ஏற்பட்டிருந்த விருத்தியை அடிப்படையாகக் கொண்டு, இலங்கை அரசாங்கமும், துறைமுக அதிகாரசபையும் கொழும்பின் அமைவிட அனுகூலத்தினைப் பயன்படுத்தி, கொள்கலன்களைக் கையாளும் வசதிகளை ஏற்படுத்துவதற்குத் தீர்மானித்தன. கொழும்புத் துறைமுகம் கிழக்கிற்கும் மேற்கிற்கும் இடையிலான பிரதான கப்பற் போக்குவரத்து மார்க்கத்தில் அமைந்திருப்பதனால், கொழும்பு ஊடாக பலவேறு கப்பல் போக்குவரத்துத் தொடர்புகளை ஏற்படுத்தவதற்கு வாய்ப்பான மையத்தில் அது உள்ளது (பிரேமரத்தன் 2003). இதன் விளைவாக, எலிசபெத் மகாராணி கொள்கலன் துறை நிர்மாணிக்கப்பட்டு,² 1980 ஆம் ஆண்டில் பணிகள் ஆரம்பித்து வைக்கப்பட்டன. ஆயினும், உரிய சாதனங்கள் 1982 ஆம் ஆண்டுவரை அமையப் பெற்று இருக்கவில்லை. அவசியமான தரை மற்றும் கரையோர ஏற்றியிறக்கும் வசதிகளைக் கொண்ட இந்த எலிசபெத் துறையானது பெயரளவில் 230,000 TEU (இருபது அடிக்குச் சமமான அலகுகள்) அலகுகள் கொள்ளளவு கொண்டது.⁴ 1970 களின் பிற்பகுதியிலிருந்து³ மீள்கப்பற்படுத்தல் செயற்பாடுகளின் எண்ணிக்கை அதிகரித்து வந்தது. இதனால், அக்காலத்தில் கொழும்பு, தென்னாசியாவிற்கான

ரவீந்திர கல்ஹென

வணிக மற்றும் பொருளியல் கல்லூரி
வல்பொறோ பல்கலைக்கழகம்,
ஐக்கிய கிராச்சியம் மற்றும்
கொள்கலன் முறைப்படுத்தல்
தொடர்பான சர்வதேச அமைப்பு,
ஐக்கிய கிராச்சியம்

மீள்கப்பற்படுத்தல் கேந்திர மையமாக உருவாகியது.

இந்நிலையில் ஆரம்பித்து, கொள்கலன்கையாளல் வசதிகளின் எண்ணிக்கை குறித்த வகையில், கொழும்புக்கான கப்பற் பயணம், இட்பாடுகளுக்கு இடமில்லாத ஒன்றாக இருந்தது. அதேவேளை, இப்பிராந்தியத்தின் ஏனைய நாடுகளில் கொள்கலன் ஏற்றியிறக்கல் நடவடிக்கைகள் இன்னும் ஆரம்பக் கட்டங்களிலேயே இருந்தன. எதிர்காலம் நல்வாய்ப்புக்கள் பலவற்றைக் கொண்டிருப்பதை உணர்ந்த நிலையில், அரசாங்கமும் துறைமுக அதிகார சபையும் கொழும்பில் அதிகரித்து வரும் கேள்வியைக் கருத்தில் கொண்டு, கொள்ளளவை மேலும் விருத்தி செய்வதற்கு தீர்மானித்தன. ஐயா கொள்கலன் துறை⁵ 1980 களின் நடுப்பகுதியில் யப்பானிய அரசாங்கம் வழங்கிய மென்கடன் வசதிகளைப் பயன்படுத்தியும், அடிப்படையான ஒரு சில கொள்கலன் இறக்கி ஏற்றும் வசதிகளைக் கொண்டும் இயங்க ஆரம்பித்திருந்தது. துறைமுகத்தை அண்டிய பகுதிகளில் கொள்கலன்களை நிரப்பதல், சரக்குகளை வெளியேற்றுதல் பணிகளுக்கென சில கொள்கலன் சரக்கு நிலையங்கள் அமைக்கப்பட்டன. 1920 இல் உலகின் கொள்கலன் துறைமுகங்களில் 139 ஆவது இடத்தை வகித்த கொழும்புத் துறைமுகம், 1987 ஆம் ஆண்டில் 38வது இடத்திற்கு உயர்த்தப்பட்டது (Containerization International, yearbook).

கப்பல் போக்குவரத்துத் தொழிலைத் தூரளமயமாக்குதல்

இலங்கை அரசாங்கம் கப்பற் போக்குவரத்துத் தொழிலைத் தூரளமயமாக்குவதற்கு 1990 இல் தீர்மானித்தது. சுதந்திர சந்தைப் பொருளாதாரத்தின் அதிகபட்ச அனுகூலங்களைப் பெறும் நோக்கில், மத்திய சரக்குப் பணியகத்தின் ஊடாக அமுல்படுத்தப்பட்டு வந்த, சரக்கு ஒதுக்கீட்டு முறைமையைக் கைவிடுவதெனத் தீர்மானிக்கப்பட்டது. இவ்வாறு தீர்மானிக்கப்பட்ட நிலையில், இலங்கையின்

உள்ளூர் வணிகத்திலுள்ள உரிமைப் பங்குகளில் 40% முதலீட்டை மேற்கொள்வதற்கு கடல்மார்க்கமான சரக்குக்காவிகள் அனுமதிக்கப்பட்டன. இத்தீர்மானம், முன்னணிச் சரக்குக்காவிகள் இலங்கைச் சந்தைக்குள் பிரவேசிக்கவும், ஏற்றுமதி இறக்குமதிகளில் ஈடுபடவும் வழிவகுத்தது.⁷ அத்துடன், கொழும்பின் மீள்கப்பற் படுத்தல் வணிகம் வளர்ச்சி கண்டது. இவ்வாறு புதிதாக அதிகரித்து வரும் கேள்விகளை நிறைவு செய்யும் விதத்தில், மேலும் இரண்டு இடைத்துறைகள் ஐயா கொள்கலன் துறையில் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டன⁸ (கல்ஹேன 2003).

கொள்கலன் துறைகளைத் தனியார் மயமாக்கல்

ஐயா கொள்கலன் துறையில் திட்டமிடப்பட்ட கொள்ளளவு விருத்திப் பணிகள் 1996 இல் பூர்த்தியாக்கப்பட்டது. கேள்வி அதிகரித்துக் கொண்டே சென்ற நிலையிலும், புதிதாகத் தோன்றும் கேள்விகளைத் தாங்குவதற்கான கொள்ளளவை அதிகரிப்பதற்குரிய மேலதிகத் திட்டங்கள் எவற்றையும் இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபை கொண்டிருக்கவில்லை. அத்துடன், ஏற்கனவே இருந்த கொள்ளளவு வானது மிக விரைவாகவே உச்சஉயரளவில் நிரப்பப்பட்டுவந்தது. இந்நிலை யிலேயே, கொள்கலன்களைக் கையாளும் கொள்ளாற்றலை மேலும் அதிகரிப்பதற்கு, தனியார் துறையின் முதலீடு அவசியம் என்பதை அரசாங்கம் உணர்ந்தது. 1999 இல் துறைமுகங்கள், கப்பல் போக்குவரத்துத் தொழில் தொடர்பான புதிய தேசியக் கொள்கைக்கு ஏற்ப, இலங்கை அரசாங்கம் எலிசபெத் கொள்கலன் துறையை தனியார்மயமாக்குவதற்குத் தீர்மானித்தது. வருடம் ஒன்றுக்கு ஒரு மில்லியனுக்கும் அதிகமான TEU அலகுகளைக் கையாளுவதற்கு ஏற்றதாக எலிசபெத் துறையின் கொள்ளாற்றலை அதிகரிப்பதற்கு, 30 வருடகாலத்தில் நிர்மாணித்து, செயற்படுத்தி இறுதியில் கையளிப்பதென்ற (BOT) அடிப்படையில், தனியார் துறைக்கு வழங்கத் தீர்மானிக்கப்பட்டது. இந்தச் சலுகையானது P&O Ports நிறுவனத்திற்கே வழங்கப்பட்டது. இத்துறையின் பெயரும் South Asia Gateway Terminal (SAGT) என மாற்றப்பட்டது.⁹

மேற்படி தனியார்மயமாக்கல் திட்டம் கொழும்புத் துறைமுகத்திற்கும் ஏனைய துறைமுகங்களுக்கும் இடையேயான போட்டியை ஏற்படுத்தியது. இதற்கான ஒப்பந்தம் செய்யப்பட்ட நாளில் தொடக்கி, தென்னாசிய கேட்வே துறை (SAGT) செயற்படத் தொடங்கியது.¹⁰ கொள்கலன் வணிகத்தைத் தொடர்ந்து முன்னெடுக்கும் வகையில், துறைமுக அதிகார சபையின் கட்டுப்பாட்டிலுள்ள துறைகள் தென்னா

சிய கேட்வே ட்ரேமினல் (SAGT) துறையுடன் போட்டிகளில் இறங்கியது. அதிநவீன வசதிகளுடனான தென்னாசிய கேட்வே ட்ரேமினல்,¹¹ 2002 ஆம் ஆண்டில் செயற்பாடுகளை ஆரம்பித்து, அது, துறைமுக அதிகார சபையினால் கட்டுப்படுத்தப்படும் கொள்கலன் துறைகள் பின்பற்றுவதற்கான உள்வாரித் தரநியமங்களை உருவாக்கியது. துறைமுகத்தின் துறைகளுக்கிடையிலான (அகரீதியான) போட்டி நிலைமைகள், துறைமுக அதிகார சபையின் உற்பத்தித்திறனையும் செயற் திறனையும் தொடர்ச்சியாக மேம்படுத்த உதவியது. துறைமுக அதிகார சபையின் வசம் முன்றில் இரண்டு பங்கு துறைகளின் கட்டுப்பாடு இருந்த நிலையிலும் (Containerization International, 2010), (SAGT)யின் வணிகத் தொழிற்பாடுகள் மேலோங்கி நின்றன.¹²

ஆண்டுக்குச் சரியாக கணிப்பிடப்பட்ட (SAGT)யினால் கையாளப்பட்ட கொள்கலன்களின் தொகை 1.8 மில்லியன் TEU அலகுகளை எட்டியது¹³ (கல்ஹே, 2010). இன்றுள்ள விளைத்திறன் மட்டங்களின்படி, இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபையானது 2010 ஆம் ஆண்டில் 2 - 2.2 மில்லியன் TEU அலகுகளுக்கு அதிகமாகக் கையாளும் சாத்தியங்கள் இல்லை.

துறைமுகங்களுக்கு இடையிலான போட்டிகளும் கடல்மார்க்கமான சரக்குக்காவிகளின் அழுத்தமும்

கொழும்புத் துறைமுகம் மீள்கப்பற்படுத்தல் கேந்திர மையாக விளங்குவதால், இப்பிராந்தியத்திலுள்ள சிங்கப்பூர், டுபாய், சலாலா, தன்ஜாங் பெலிப்பாஸ் மற்றும் கிளாங் போன்ற மீள்கப்பற்படுத்தல் துறைமுகங்களுடன் போட்டியிட நிர்ப்பந்திக்கப்பட்டுள்ளது. நடைமுறையிலுள்ள ஏற்ற இறக்கங்கள் எவ்வாறிருந்த போதிலும், 1980 களிலிருந்து கொழும்புத் துறைமுகம் பயங்கரமான போட்டிகளை வெற்றிகரமாகக் கையாண்டு வந்துள்ளது. இதன் வெற்றிக்கு அது அமைந்திருக்கும் இடமே காரணமாகும். முன்னைய காலம் தொடர்பே கப்பல்கள் பெருமளவுக்கு இந்தியாவின் மேற்குக் கரையிலிருந்து கொழும்புக்கு வருகின்றன. இந்தியாவின் கிழக்கு கரையோர துறைமுகங்கள் மற்றும் பங்களதேஷின் சிட்டாகொங் என்பவை, தென்கிழக்கு ஆசிய துறைமுகங்களையும் கொழும்பையும் இணைக்கின்றன. சரக்குக்காவிகளால் தமது வாடிக்கையாளர்களுக்குச் சிறந்த இடைத்தரிப்பு நேரத்தை வழங்கக்கூடியதாக இருப்பதனால், இந்தியாவின் கிழக்கு கரையோரத்திலிருந்தும், சிட்டாகொங் துறைமுகத்திலிருந்தும் மேற்கு நோக்கிப் பயணிக்கும் சரக்குக் கப்பல்களும், மேற்கிலிருந்து இத்துறைமுகங்களை நோக்கி வரும் சரக்குக்

கப்பல்களும் காலஅட்டவணைப்படி பிரதான துறைமுகங்களுக்கிடையிலான பயணத்தில் ஈடுபடுகின்ற கப்பல்களைக் கொழும்பில் சந்திக்கின்றன. இதே காரணங்களின் அடிப்படையில், சிங்கப்பூர் போன்ற தென்கிழக்கு ஆசியத் துறைமுகங்கள், தூர கிழக்கிலிருந்து வரும் சரக்குக் கப்பல்களுக்கும், அங்கிருந்து தூர கிழக்கிற்குச் செல்லும் சரக்குக் கப்பல்களும் நன்கு பொருத்தமுடையன. பாகிஸ்தானின் ஏற்றுமதிகளும் இறக்குமதிகளும் அனேகமாக டுபாய் மற்றும் மத்திய கிழக்குத் துறைமுகங்கள் (சலாலா) ஊடாகவே தற்போது நடைபெறுகின்றன. ஆயினும், சில பாகிஸ்தான் கப்பல்கள் இப்போதும் கொழும்பின் ஊடாகவே நடைபெறுகின்றன.

இந்தியாவின் ஜவஹர்லால் நேரு (மேற்குக்கு கரை) துறைமுகம், சென்னை (கிழக்குக் கரை) துறைமுகம் போன்ற துறைமுகங்களில் ஏற்பட்ட அபிவிருத்தி காரணமாக, கடல்மார்க்கமான சரக்குக் காவிகள் சில இப்பொழுது தூர கிழக்கு மற்றும் ஐரோப்பா, ஐக்கிய அமெரிக்கா நாடுகளுக்கும், இந்த நாடுகளிலிருந்து இந்தியத் துறைமுகங்களுக்கும், நேரடியான சேவைகளை வழங்குகின்றன. கொழும்புத் துறைமுகத்தில் கையாளப்பட்ட மீள்கப்பற்படுத்தல் கொள்கலன்களின் தொகையானது, ஒட்டுமொத்த எண்ணிக்கையின் 75 சதவீதமாகவே இன்னும் உள்ளது. 2009 ஆம் ஆண்டில் கொழும்புத் துறைமுகத்தால் கையாளப்பட்ட மீள்கப்பற்படுத்தல் கொள்கலன்களின் தொகை 76% ஆகும்¹⁴ (Ceylon Association of ships Agents, 2010).

பிராந்திய மீள்கப்பற்படுத்தல் துறைமுகங்கள், மீள்கப்பற்படுத்தல் சரக்குகளின் அளவுகள் தொடர்பில் கொழும்புத் துறைமுகத்திற்கு அழுத்தம் கொடுக்கும் அதே வேளை, ஓர் ஒன்றியம் /கூட்டமைப்பு என்றவகையில் கடல்மார்க்கமான சரக்குக் காவிகள் பேரம் பேசும் ஆற்றலைக் காட்டி நிபந்தனைகளை முன்வைக்கின்றன. 1990 களில், கொழும்புத் துறைமுகம் 'Window' berthing System எனும் முறைமையை வழங்குவதற்கான ஓர் கொள்கையைக் கடைப்பிடித்ததுடன், உத்தரவாத அளவுகள் மற்றும் உற்பத்தித்திறன் மட்டங்கள் தொடர்பான துறை/துறைமுகச் சேவை ஒப்பந்தங்களின் அடிப்படையில் விசேட துறைமுகக் கட்டணங்களைக் கோரியது (கல்ஹேன 2003).

இந்தியத் துறைமுகங்களின் அபிவிருத்தியும் போட்டியின் புதிய விரைவியக்கமும்

இந்தியாவில் கொள்கலன் துறைமுகங்களின் அபிவிருத்தி பல காரணங்களால் பின்தங்கியிருந்தது. முறையான முதலீடு,

அதிகாரிகள் முக்கிய தீர்மானங்களை செய்வதில் தாமதம், துறைமுகப் பகுதிகளில் வரட்சியின் பாதிப்பு, தொலை நோக்கின்மை போன்ற காரணிகள் இதற்கு பங்களிப்புச் செய்தன. கொழும்பு, தன்னை ஓர் மீள்கப்பற்படுத்தல் துறைமுகமாக உருவாக்கி வந்த இக்காலத்தில் இச்சூழல் அதற்கு அனுசூலமானதாக இருந்தது.

நவ சேவா இன்ர்நஷனல் கொள்கலன் துறையை அபிவிருத்தி செய்தவதற்காக, P&O Ports நிறுவனத்திற்கு அவசியமான சலுகைகளை வழங்குவது என்று, இந்திய அரசாங்கமும், ஜவஹர்லால் நேரு துறைமுகப் பொறுப்பாட்சி நிறுவனமும் தீர்மானிக்கும் வரை, துறைமுகம் சார்ந்த தொழிற்துறையானது துறைமுக வருமானங்களிலும், அரசாங்கத்தின் நன்கொடைகள், கடன்கள் போன்றவற்றிலுமே தங்கியிருந்தது. தீர்மானம் செய்யும் விடயம் பெரிதும் அதிகாரபீடம் (பணிக் குழு) சார்ந்ததாகவும், பெரும் பருவானதாகவும் இருந்ததுடன், ஒரு சர்வதேச அடிப்படையிலான விவகாரத்தை கையாள்வதற்கு அது பொருத்தமானதாக இருக்கவில்லை.

ஆனால், இன்று நிலைமைகள் மாற்றம் பெற்றுள்ளன. ஹேக்கை தளமாகக் கொண்ட AP Moller Terminals, சிங்கப்பூரைத் தளமாக கொண்ட P&A, ரூபாயை தளமாகக் கொண்ட DP World (P&O Ports ஐ பொறுப்பேற்ற நிறுவனம்) போன்ற உலகின் முன்னணிக் கொள்கலன் துறைமுக செயற்பாட்டாளர்களின் பிரசன்னம் தற்போது மிக முக்கியமானதாக உள்ளது. இப்பொழுது கொள்கலன் துறைகளில் பெரும் முதலீடுகளைச் செய்துள்ள இந்த உலக கொள்கலன் துறைச் செயற்பாட்டாளர்களுக்கு மேலதிகமாக, உள்நாட்டு¹⁵ முதலீட்டாளர்களும் கொள்கலன் துறை சார் வணிக நடவடிக்கைகளில் முதலீடுகின்றனர். JNP¹⁶ போன்ற சில பிரபலமான துறைமுகங்களில் கொள்ளளவு பற்றிய விவகாரம் வெளிப்படையாகத் தெரியும் அதேவேளை,¹⁷ சில இந்தியத் துறைமுகங்கள் மாற்றங்களுக்கு உட்பட்டு வருகின்றன. இன்று இந்தியாவில் உள்ள நிலைமை கொழும்புக்கு சவால் விடுப்பதாக உள்ளது. கடல் மார்க்கமான சரக்குக்காவிகள் இப்பொழுது Mundra மற்றும் Pipavav போன்ற குஜரத்தின் தனியார் துறைமுகங்களை அவற்றின் நேரடிச் சேவைகளுக்காகப் பயன்படுத்துகின்ற அதேவேளை, சென்னை மற்றும் JNP துறைமுகங்களையும் பயன்படுத்துகின்றன.

DP World ஆல் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டு வருகின்ற வல்லர்பாதம் மீள்கப்பற்படுத்தல் மத்திய நிலையத்தின் செயற்பாடுகள் தொடக்கி

வைக்கப்படுவதுடன்¹⁸ (2010 ஓகஸ்ட் மாதத்தில் திறந்து வைக்கப்படுவதற்கான ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டிருந்தன), இச்சூழ்நிலை மேலும் மாற்றங்களைக் கொண்டுவரவுள்ளது. இந்த அபிவிருத்தியின் பின்னணியிலுள்ள யோசனை எது வெளில், இந்திய நாட்டினுள், இந்தியாவுக்கான ஏற்றுமதிகள், இறக்குமதிகளுக்கான ஒரு மீள்கப்பற்படுத்தல் கேந்திர நிலையமொன்றை அமைப்பதாகும். இந்தியா தனது மீள்கப்பற்படுத்தற் பணிகளை இந்தியாவுக்கு வெளியே யுள்ள இடங்களில் வைத்து மேற்கொள்வதைக் குறைக்க முடியுமானால், பொருட்களை ஏற்றுமதிக்குவதுமே விநியோகித்தலுமும் தொடர்புடைய வணிகத்திற்கு ஏற்படும் செலவினங்களைக் குறைத்துக் கொள்வது சாத்தியம் என்பதை அதிகாரிகள் அங்கீகரித்துள்ளனர். ஆயினும், இது ஒரு வாதத்திற்குரிய விடயமாகும். கப்பற்போக்கு வரத்தச் சேவையைப் பயன்படுத்துவோர் மெய் செலவின் அடிப்படையில் கொடுப்பனவை செய்வார்களா அல்லது சந்தைப் பெறுமதியைச் செலுத்துவார்களா?

ஆயினும், இதன் பின்னணியிலுள்ள யோசனையானது, கடல்மார்க்கமான சரக்குக்காவிகள் தமது மீள்கப்பற்படுத்தல் சரக்குகளைச் (அத்துடன் கொச்சித் துறைமுகத்தில் கட்டுப்படுத்தும் கிடக்கும் உள்ளூர்ச் சரக்குகளையும்¹⁹) சேகரிப்பதற்கு வல்லர்பாதம் துறைமுகத்திற்கு வரும்படி செய்வதாகும். இந்தியாவுக்கான உள்நாட்டு மீள்கப்பற்படுத்தல் துறைமுகமாக வல்லர்பாதம் துறைமுகம் விளங்குவதற்கு, அதற்கெனச் சிறந்த கரையோர (இரண்டாம் நிலைத் துறைமுகங்கள்) மற்றும் நாட்டின் உட்பகுதிப் பாதைவழி இணைப்புகள் அவசியமானவை. வல்லர்பாதம் துறைமுகத்தினை, மேற்குக் கரையிலுள்ள, சரக்குகளை அனுப்பிவைக்கும் இரண்டாம் நிலைத் துறைமுகத்துடன் கூடிய பாதை வலையமைப்பூடாக, ஏனைய துறைமுகங்களுடன் இணைத்து மிகவும் சாத்தியமானது. ஆயினும், கிழக்குக் கரையோரத்தினை வல்லர்பாதத்துடன் சிக்கனமான ஒரு முறையில் இணைப்பது வைப்பது அவ்வளவு சாத்தியமானதன்று. இதற்குக் காரணம், இன்றைய நிலையில் பாரிய சரக்குக் கப்பல்களுக்குச் சரக்குகளைக் கொண்டுவந்து வழங்கக் கூடிய கடற்கலங்கள் பயன்படுத்துவதற்கு இந்தியாவுக்கும் இலங்கைக்கும் இடையிலான கால்வாய் (சேது சமுத்திரக் கால்வாய்) பொருத்தமானதாக இல்லை. மேலும் ஒரு மாற்று வழியாக இருப்பது, இலங்கையைச் சுற்றி வந்து கொழும்பையும் கடந்து செல்வதேயாகும். இவ்வாறு செய்வதற்கான அதிகளவான காலம் மற்றும் செலவு என்பன குறித்த வகையில், பொருளாதார ரீதியான சாத்தியப்பாடு

உள்ளதா? கடல்மார்க்கமான சரக்குக்காவிகளைப் பொறுத்தவரை, ஒருவேளை அவை முன்னர் போன்றே, இந்தியாவின் கிழக்குக் கரையோரப்பகுதியிலிருந்து வரும் சரக்குகளைக் கொழும்பில் வைத்து மீள்கப்பற்படுத்துவதன் மூலம் சிறப்பாகத் தொழிற்பட முடியும். பேரளவுச் சிக்கன அடிப்படையில், வல்லர்பாதம் துறைமுகத்தினை இணையக்கூடிய முக்கியமான இடங்களிலிருந்து சென்றடையக்கூடிய சிறந்த பாதையமைப்புக்கள் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டு வருகின்றன. ஆனால், துறைமுகத்தின் சாத்திய நிலை இன்னுமே பரிட்சிக்கப்படவில்லை. எவ்வாறாயினும், இந்தியாவின் துறைமுகங்களை விடவும் கொழும்புத் துறைமுகம் இன்றைய செயற்பாடுகளுக்கு மிகவும் செலவு குறைந்ததாகும் (கல்ஹேன 2010).

மற்றுமொரு முக்கியமான விடயமாக உள்ளது வல்லர்பாதம் துறைமுகம் புதிய பரம்பரையைச் சேர்ந்த கப்பல்களில் கணிசமான எண்ணிக்கையை ஈர்த்துக் கொள்ளக் கூடிய நிலையில் உள்ளதா என்பதாகும். அதாவது, பிரதான கடல்மார்க்கத்திற்கு அண்மையில் உள்ளதும், நன்கு அபிவிருத்தி அடைந்ததுமான கொழும்புத் துறைமுகத்தைக் கடந்து, வல்லர்பாதம் துறைமுகத்திற்கு வணிகச் சரக்குக் கப்பல்கள் செல்லும் வாய்ப்புக்கள் உள்ளனவா? என்னும் விடயம் கவனத்திற் கொள்ளத்தக்கதாகும்.

முடிவுரை

தென்னாசிய SAGT துறை அமைக்கப்பட்டதற்குப் பிந்திய காலத்தில், பாரிய அளவில் அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகள் ஏதும் எடுக்கப்படாததால், கொழும்பின் துறைமுகமானது கப்பல்களின் வருகையால் பெருமளவுக்கு நிரம்பியுள்ளது. அதேவேளை, 1990 களின் பிற்பகுதியில் முன்மொழியப்பட்ட கொழும்பு தெற்குத் துறைமுகத்தின்²⁰ அபிவிருத்தி வேலைகள் இன்னுமே அபிவிருத்தியற்ற நிலையிலேயே உள்ளன. அதற்கான அலை தாங்கி அணை கட்டப்பட்டு வருவதுடன், கொழும்பு தெற்குத் துறைமுகத்தின் முதலாவது நவீன துறை²¹ 2012 ஆம் ஆண்டிலேயே நிர்மாணித்து முடிக்கப்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. கொழும்புத் துறைமுகத்தின் 2020 ஆண்டுக்கென மதிப்பிடப்பட்டுள்ள கையாளக்கூடிய கொள்கலன்களின் எண்ணிக்கை நான்கு மில்லியன் TEU அலகுகளாகும். ஆயினும், அதற்கும் மேலதிகமாகக் கையாளப்படக்கூடிய தொகையை, இந்தியாவின் புதிய வல்லர்பாதம் மீள்கப்பற்படுத்தல் துறைமுகத்தின் ஊடாக நிறைவேற்றலாம். இதனை ஒரு குறுகியகால ஏற்பாடாகக் கொள்ள

தொடர்ச்சி 52 ம் பக்கம்.....

பிராந்தியக் கொள்கலன் கப்பற் போக்குவரத்து மத்திய நிலையமாக கொழும்பின் தகுதிநிலையை மேம்படுத்துதல்

மஹிந்த சிந்தனையின் தொலைநோக்கின் படி, இலங்கையானது “கடல் வழிப் போக்குவரத்து, வான்வழிப் போக்குவரத்து, வர்த்தகம், வலு மற்றும் அறிவியல் என்பவற்றுக்கான மத்திய நிலையமாக” ஆகுமென கூறப்பட்டுள்ளது. இலங்கையின் பிரதான துறைமுகமான கொழும்பு, தென் இந்திய உபகண்ட பிரதேசத்துக்கான கொள்கலன் கப்பற் போக்குவரத்து மத்திய நிலையமாக ஏற்கெனவே செயற்பட்டு வருகின்றது. இந்த நிலையைப் பேணிக்கொள்ளவும் மேலும் உயர்த்தவும் தேவையான சூழ்நிலைகள் எவை? இச்சிறிய தீவில், இரண்டு கொள்கலன் மத்திய நிலையங்கள் இருக்க முடியுமா?

தற்காலத்தில் காணப்படும் சந்தை மற்றும் தொழில்நுட்பச் சூழ்நிலையில் சர்வதேச பயணிகளுக்கான கப்பற் போக்குவரத்து மத்திய நிலையங்கள் இல்லை (உள் நாட்டுப் பயணிகள் கப்பற் போக்குவரத்து மத்திய நிலையங்கள் இருக்கக் கூடும்). எனவே, கடல்வழி போக்குவரத்து என்ற சொல்லின் பொருள் ஒடுங்கி, அது சரக்கு கப்பல்களுக்கு சேவைகளை வழங்குகின்ற மத்திய நிலையமாகச் சுருங்குகின்றது. திரவங்கள் அல்லாத ஆனால் திரவங்கள் போன்று பாத்திரங்களில் இடக்கூடிய திண்மங்கள் (உதாரணம், தானியங்கள்) தவிர, உலகின் பெரும் பாலான சரக்குகள் கொள்கலன்களிலேயே அனுப்பப்படுகின்றன. எனவே, சரக்கு கப்பல்களுக்கு சேவை வழங்கும் அதிமுக்கியமான மத்திய நிலையங்களாக, கொள்கலன் கப்பற் போக்குவரத்து மத்திய நிலையங்கள் உள்ளன. இலங்கையில் தற்போது ஒரு பிராந்திய கொள்கலன் கப்பல் போக்குவரத்து மத்திய நிலையம் உள்ளது.

இலங்கையினதும் இந்த பிராந்தியத்தியத்தினதும் கொள்கலன் கப்பல் போக்குவரத்து மத்திய நிலையம் என்ற வகையில், கொழும்பின் தற்போதைய நிலையை பேணிக்கொள்ளவும், மேலும் உயர்த்தவும் செய்ய வேண்டியது என்ன, செய்யக் கூடாதென என்ன என்பதிலேயே இந்த கட்டுரை முக்கிய கவனம் செலுத்துகின்றது. பொதி செய்யப்படாத சரக்கை கையாள்வதற்கான துறைமுகமாக விருத்தி செய்யப்பட வேண்டுமென எதிர்பார்க்கப்பட்ட அம்பாந்தோட்டை, கொள்கலன் மத்திய நிலையம் என்ற ரீதியில் கொழும்பின் எதிர் காலத்தின் மீது எப்படியான தாக்கத்தை ஏற்படுத்தப் போகிறது என்பதும் இங்கே கருத்தில்

எடுக்கப்படுகிறது. உரு 1 இல் காட்டப்பட்டுள்ளவாறு, கொழும்புக்கு வரும் கப்பல்களின் எண்ணிக்கை, ஏனைய துறைமுகங்களுக்கு வரும் கப்பல்களின் எண்ணிக்கையை விட பல மடங்கு அதிகமாக காணப்படுவதால், கொழும்பின் மீது கவஞ்செலுத்தலானது நியாயப்படுத்தக் கூடியதாக அமைந்துள்ளது.

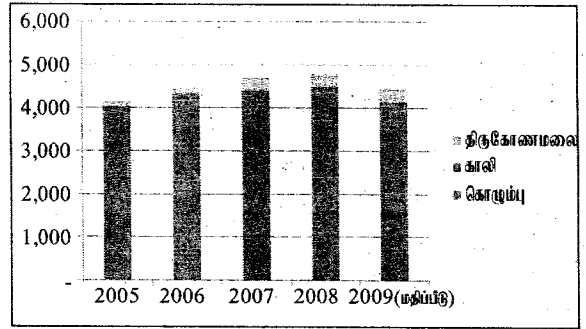
கொள்கலன் கப்பற் போக்குவரத்து மத்திய நிலையமாக கொழும்பு

2008இல், கொழும்புத் துறைமுகம் 3.5 மில்லியன் TEU (20 அடிகளுக்குச் சமமான அலகுகள்) அலகுகளைக் கொண்ட கொள்கலன்களைக் கையாண்டது. இதில் 75 சதவீதமானவை, இந்தியாவுக்கு அனுப்பவேண்டிய அல்லது இந்தியாவிலிருந்து வந்த மீள்கப்பற்படுத்தல் சரக்குகளாகும். இந்தியாவிலிருந்து கிடைக்கும் அதிகரித்த மீள்கப்பற்படுத்தல் வணிகம் காரணமாக, கடந்த பத்தாண்டில் கொள்கலன்களின் எண்ணிக்கை இரண்டு மடங்காக அதிகரித்துள்ளது (உரு2).

கொழும்பு கையாளும் கொள்கலன்களின் எண்ணிக்கையை அதன் போட்டியாளர்களின் பின்புலத்தில் நோக்க வேண்டும். முன்னிலை வகிக்கும் ஆசிய, உலக கொள்கலன் துறைமுகமாக சிங்கப்பூர் கையாளும் TEU அலகுகளின் 1/8 பங்கை கொழும்பு கையாள்கின்றது. இது உண்மையில் தென் இந்திய உபகண்ட பிராந்தியத்திற்கான பிரதான துறைமுக மத்திய நிலையமாக உள்ளது. இதனோடு இந்தியாவின் மேற்கு மற்றும் வடக்குப் பகுதிகளுக்கும் பயன்படும் மும்பையின் நாவ ஹேவா துறைமுகமும் உண்டு.

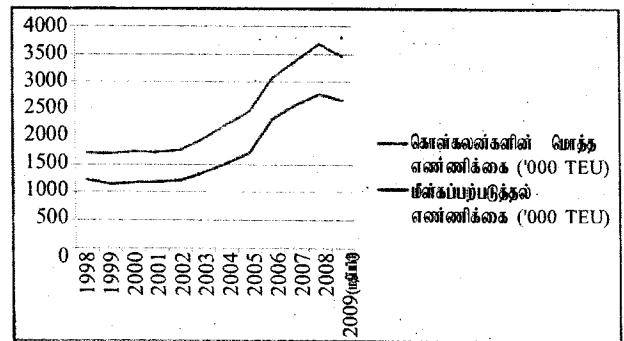
ஹொனான் சமரஜீவ தலைவரும் பிரதம நிறைவேற்றுப் பணிப்பாளரும், LIRNEasia

சட்டவரைவு தயாராக இருந்தாலும், பாராளுமன்றத்தில் உரிய சட்டங்களை நிறைவேற்றுவதிலும், கொழும்பு தெற்கு துறைமுக வேலைகள் முடிவதிலும் ஏற்பட்ட பெரும் தாமதங்களால், கொழும்புத் துறைமுகம், விரைந்து விருத்தியடைந்து வரும் இந்திய துறைமுகங்களின் போட்டியால் பாதிக்கப்படக்கூடிய நிலையில் உள்ளது. இந்த வகையில் தென் இந்திய உபகண்ட பிராந்தியத்தில் உள்ள கொச்சின் போன்ற துறைமுகங்களும், முன்னர் மேலே கூறப்பட்ட துறைமுக மத்திய நிலையங்களான, சிங்கப்பூர் மற்றும் பம்பாயின் நாவ ஹேவா ஆகிய துறைமுக மத்திய நிலையங்களும் இந்திய கொள்கலன்



உரு 1: இலங்கையின் பிரதான துறைமுகங்களுக்கு வந்துசேர்ந்த கப்பல்களின் எண்ணிக்கை, 2005-2009

மூலம்: கிவங்கை மத்திய வங்கி ஆண்டறிக்கை, 2009



உரு 2: கொழும்புக்க அனுப்பப்பட்ட கொள்கலன்கள் மற்றும் மீள்கப்பற்படுத்தல் எண்ணிக்கை (துறைமுக அதிகாரமையம் தென்னாசிய வாயில் இறக்குமதி- SAGT), 1998-2009

மூலம்: கிவங்கை மத்திய வங்கி ஆண்டறிக்கை, 2009

கையாளுகையில் கூடுதலான பங்கைப் பெற்று வருகின்றன. ஓமானில் உள்ள சாலா துறைமுகமும் கொழும்புத் துறைமுகத்துக்கு சவாலாக வளர்ந்து வருகிறது.

வொதியிடாத சரக்குகளுக்கான துறைமுகமாக அம்பாந்தோட்டை

(புதிய தென்கொழும்பு துறைமுகம் உட்பட) கொழும்புக்கு வரும் கப்பல்களின் தொகையை அதிகரிப்பதற்கு மேலாக, புதிய அம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்துக்கு ஆண்டுதோறும் 1000 கப்பல்கள் வருமென மஹிந்த சிந்தனையின் தொலைநோக்கில் கூறப்பட்டுள்ளது. தற்போது இருக்கின்ற சகல துறைமுகங்களும் சேர்ந்தே எந்தக் காலத்திலும் ஆண்டுக்கு 5000 கப்பல்களுக்கு மேல் வராத நிலைமையில், இப்படியான எதிர்பார்ப்பு யதார்த்தத்திற்கு அப்பாலானதே.

மத்திய நிலையங்கள் தோற்றம் பெறுவதற்காக ஆணையிட முடியாது. பொருளாதாரம் சரியாக காணப்படுவதால் தான் மத்திய நிலையங்கள் தோற்றம் பெறுகின்றன. பொருளாதாரம் பிழைத்துப் போகும் போது, அவை மத்திய நிலையம் என்ற நிலையிலிருந்து வீழ்ந்துவிடும். இந்திய கொள்கலன் துறைமுகங்களுக்கு மேலாக, ஒரு ஒப்பீட்டு நயத்தையும் புவியியல் ரீதியான சாதகமான அம்சங்களையும் கொண்டிருந்தாலேயே கொழும்புத் துறைமுகம் ஒரு பிராந்திய மத்திய நிலையமாகியது. முதலிலேயே காணப்பட்ட சாதகமான அம்சங்கள், வலையமைப்புச் சிக்கல்களால் பின்னர் மேலும் உறுதியாக்கப்பட்டன. ஏனைய வற்றை விடக் கூடுதலான கப்பல்கள் வரவழைக்கின்ற ஒரு மத்திய நிலையம், மேலும் கப்பல்களைக் கவர்ந்து இழுக்கும் ஒன்றாக இருக்கின்றது. பல கூறுகளையுடைய மத்திய நிலையங்கள் இருக்கலாம், ஆனால் அவை ஒன்றுக்கொன்று அருகில் இருப்பதில்லை என்பதோடு, சிறிய நாடுகளில் அவ்வாறு இருப்பதேயில்லை. லீ குவான் யூ கூறியது போல, ஒரு நாட்டில் இரண்டு கொள்கலன் மத்திய நிலையங்கள் இருப்பது நடைமுறைச் சாத்தியமானது அல்ல.²

அம்பாந்தோட்டை துறைமுகம் 'ஆரம்பத்தில்' பொதியிடாத சரக்குகளுக்கான துறைமுகமாகவே இருக்குமெனக் கூறப்பட்டது.³ இச் சரக்குகள் திரவ வடிவத்திலோ அல்லது கப்பலின் கீழ்த்தள களஞ்சியத்தினுள் கொட்டக் கூடிய சிறு திண்மத் திணிவாகவோ (உதாரணம், தானியம்) இருக்கலாம். 'ஆரம்பத்தில்' என்ற சொல்லை விட்டுப் பார்த்தால், இது மிக நல்ல விடயமே. அம்பாந்தோட்டைத்

அட்டவணை 1: உலக வரிசைப்படுத்தல், TEU எண்ணிக்கை அடிப்படையில், கொழும்புத் துறைமுகத்துடன் போட்டியிடக்கூடிய வள வாய்ப்புக்களைக் கொண்டுள்ள ஆசிய கொள்கலன் மத்திய நிலையங்கள், 2007ம் 2008ம்

இந்தியத் துறைமுகங்களின் கற்றுப் பூர்த்தியுள்ள ஆசியக் கொள்கலன் மத்திய நிலையங்கள்	2008 உலக வரிசைப்படுத்தல்	2007 உலக வரிசைப்படுத்தல்
சிங்கப்பூர்	1	1
துபாய்	6	8
போர்ட் கிளங், மலேசியா	14	17
தன்யுங் பெல்பாஸ், மலேசியா	18	19
லெம் சபாங், தாய்லாந்து	20	22
நாவா லேவா, இந்தியா	24	25
கொழும்பு	26	31

மூலம்: <http://www.acpa-ports.org/Industry/content.cfm?ItemNumber=900>

துறைமுகத்தைக் கட்டுவதற்காக சீனாவிடமிருந்து பெற்றுக் கொண்ட இலகு கடன் என கூறமுடியாத, 360 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் கடனை மீளச் செலுத்துவதற்குப் போதியளவு வருமானம் கிடைக்காதுபோகும் பட்சத்தில், கொள்கலன் கப்பல்களை அம்பாந்தோட்டைக்குத் திரும்பிவிடுவதில் நாட்டம் ஏற்படலாம்.

மீள்கப்பற்படுத்தலுக்கான சரக்காக இல்லாதவிடத்து, அதாவது இலங்கையே தொடக்க இடமாக அல்லது சேரிடமாக உள்ள போது, அம்பாந்தோட்டைத் துறைமுகம் கவர்ச்சியுடையதாக இருக்கமாட்டாது. குறைந்தபட்சம் நாட்டின் ஏனைய பகுதிகளோடு இணைக்கும் புகையிரதப் பாதை மற்றும் பெருந்தெருக்கள் அமைக்கப்படாத வரையிலாவது இது உண்மையாகும். எனவே, குறைந்தபட்சம் 5-10 வருடங்களுக்காவது ஏனைய கப்பற்படுத்தற் செயற்பாடுகளைக் கொழும்பில் தொடர்ந்து வைத்துக் கொண்டு, மீள்கப்பற்படுத்தற் செயற்பாட்டில் ஈடுபடுகின்ற கப்பல்களை அம்பாந்தோட்டைக்கு அனுப்பலாம் என ஒருவர் ஊக அடிப்படையில் யோசிக்க முடியும். ஆனால், இதுவும் இரண்டு காரணங்களால் சாத்தியமாகாது.

முதலாவதாக, இலங்கையில் இறக்க வேண்டிய கொள்கலன்களையும் மீள்கப்பற்படுத்தலுக்கான கொள்கலன்களையும் பிரித்தெடுப்பது அவ்வளவு இலகுவான காரியமல்ல. எனவே, பழக்கப்பட்ட துறைமுகமான கொழும்புக்கே முன்னுரிமை கிடைக்கும். அடுத்து, மேலதிக செலவு உண்டாகும் என்ற காரணத்தாலும், இந்த செலவுக்கேற்ப புதிய வணிக வாய்ப்புகள் அமையும் என்பது நிச்சயமற்றதாலும் துறைமுக சேவைக் கம்பனிகள் அம்பாந்தோட்டையில் புதிய அலுவலகங்களை திறக்கத் தயங்கும் எனும் இந்த இரண்டாவது காரணியானது முதலாவது காரணத்துக்கு வலுச்சேர்ப்பதாக அமைந்துள்ளது.

எனவே, அம்பாந்தோட்டையில் அலுவலகங்களை நிறுவும் கம்பனிகளுக்கு வரிவிலக்கு, மானியங்கள் என்பவற்றை வழங்கினாலொழிய, தொடக்கத்

தில், அம்பாந்தோட்டையால் சிறிய அளவில்தான் கொள்கலன் வணிகத்தை பெற்றுக் கொள்ள முடியும். எப்படிப் பார்த்தாலும், இவை ஆக்கபூர்வமான நடவடிக்கைகள் அல்ல. கொழும்பிலுள்ள வணிகத்தை அம்பாந்தோட்டைக்கு மாற்றுவதால் இலங்கை நன்மையடையாது. அம்பாந்தோட்டை புதிய வணிக வாய்ப்புகளை உருவாக்கினால் மட்டுமே தேசிய பொருளாதாரம் நன்மையடையும். அம்பாந்தோட்டையை பெரிதாகக் காட்ட எடுக்கப்படும் முயற்சிகளால், மத்திய நிலையம் என்ற தகுதிநிலையைக் கொழும்பு இழக்குமாயின் தேசிய பொருளாதாரம் பின்னடைவை எதிர்நோக்கும்.

நான் முன்பு, எண்ணெய்க் களஞ்சியப் படுத்தற் செயற்பாட்டுடன் கூடிய, ஒரு பாரிய எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு நிலையத்தை அமைக்கும்படி முன்மொழிந்தது இதன் காரணமாகவே.⁴ கடலுக்கு அண்மையாக இது அமைவதால் எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு நிலையத்துக்கு வரும் கப்பல்களுடன், எரிபொருள் மீள்நிரப்புதலுக்காகவும் கப்பல்கள் இங்கு வருவதற்குத் தூண்டப்படும். காபன் அடிப்படையிலான வலு மூலங்களுக்குள் அதிகுறைவான மாசடைதல்த் தன்மையுடைய திரவமாக்கப்பட்ட இயற்கை வாயுக்கான (LNG) இறங்குதுறையாக அம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தை விருத்தியாக்குவதும் இன்னொரு சாத்தியப்பாடாக உள்ளது.

அம்பாந்தோட்டை, சக்தி மத்திய நிலையமாக, எரிபொருள் நிரப்பு நிலையமாக விசேடிக்காவிட்டால், மத்திய நிலையம் என்ற தனது தகுதிநிலையை கொழும்பு இழக்கக் கூடும். அம்பாந்தோட்டைக்கு கப்பல்களை அனுப்புவதற்கு செயற்கையான முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்படின், இலங்கைக்கான கொள்கலன் மத்திய நிலையத்தை இழக்க நேரிடலாம். இது பெரும் இழப்பை ஏற்படுத்தும். இதன் பின்விளைவுகள் வியாபாரத்தில் தங்கியுள்ள இந்த நாட்டின் பொருளாதாரம் முழுவதையும் பாதிக்கும்.

ஓர் கொள்கலன் மத்திய நிலையத்தின் ஊடாக சரக்குகளை மீள்கப்பற்படுத்துவோருக்குத் தேவையான சேவை

வழங்குவதன் மூலம், அக்கொள்கலன் மத்திய நிலையமானது பணம் சம்பாதிக்கின்றது. ஒரு மத்திய நிலையம் பெரிய கப்பல்களை கவரக்கூடியதாக (இதனால் சிக்கமாக இருப்பதனாலும்) இருப்பதாலும், பல இடங்களுக்குமான கப்பல் வாய்ப்பு வசதிகளுடன் கூடிய காலஅட்டவணையை வழங்குவதனாலும், துறைமுக மத்திய நிலையத்தைக் கொண்டுள்ள நாட்டின் ஏற்றுமதியாளர்களும் இறக்குமதியாளர்களும் நன்மையடைகின்றனர். மத்திய நிலையமாக அமையாத துறைமுகங்களுக்குக் குறைந்தளவு கப்பல்களே வரும். அங்கிருந்து நேரடியாக செல்லக் கூடிய துறைமுகங்களும் குறைவாகவே இருக்கும்.

அரசாங்கம் அதிகூடிய கவனம் எடுக்காது விடின், கொழும்புத் துறைமுகம் இந்தியாவின் கொச்சின் துறைமுகத்திடம் தனது மத்திய நிலையம் என்ற தகுதிநிலையை இழக்க நேரிடலாம். உலகின் 6வது சிறந்த துறைமுகமாக 2008இல் தெரிவு செய்யப்பட்ட ருபாய் துறைமுகத்தை செயற்படுத்தும் பொறுப்பிலுள்ள கம்பனியான 'DP World' உடன் கூட்டாக சேர்ந்து கொச்சின் துறைமுகம் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டு வருகிறது. இது நடைபெறுமாயின், எமது ஏற்றுமதியாளர்கள் சிறிய கப்பல்களில் தமது சரக்குகளை கொச்சினுக்கு ஏற்றியனுப்பி, அங்கிருந்து மீள்கப்பற்படுத்த வேண்டும். இது அநேகமாக செலவை அதிகரிக்கும். எப்போதுமே இது கூடிய காலம் எடுப்பதாக இருக்கும். மேலும், இறக்கி ஏற்றுவதால் கிடைக்கும் வருமானம் எமக்கு இல்லாது போகும்.

உடைமையாளர் ஒருவருக்குச் சொந்தமான துறைமுகமாக கொழும்பு

கொழும்பு துறைமுகத்தில் இரண்டு கொள்கலன் துறைகள் உள்ளன. இவற்றில் ஒன்று அரசாங்கத்தாலும் மற்றையது SAGT இனாலும் இயக்கப்படுகின்றன. இரண்டுமே அரசுக்கு சொந்தமான இடங்களில் அமைந்துள்ளன. (அரசாங்கமே உடைமையாளராக உள்ளது) விலை ரீதியான அல்லது தர ரீதியான அல்லது இரண்டு விதத்திலுமான போட்டி கப்பல் துறைகளுக்கிடையில் காணப்படலாம் (முக்கியமாக கப்பலுக்கான வந்து திரும்பும் நேரம்). இரண்டு கப்பல் துறைகளும் மோத, அல்லது இன்னும் மோசமான நிலைக்குச் செல்ல அரசாங்கம் இடங்கொடாது இருந்திருந்தால், பொருளை நேரே ஒரு இடத்துக்கு கப்பலில் அனுப்புவோரும் மீள்கப்பற்படுத்துவோரும் மேலே குறிப்பிடப்பட்ட நன்மைகளை அடைந்திருப்பர். இதனால், ஒரு கப்பல் துறையை இயக்குபவர் மற்றைய கப்பல் துறையின் கட்டணங்களை உத்தியோக பூர்வமாகத் தீர்மானிக்க வேண்டியேற்பட்டுள்ளது.

இலங்கை, கப்பல் துறைகளுக்கிடையிலான போட்டியை 1999இல் அனுமதித்திருந்தபோது, துறைமுக அதிகாரசபை ஒரு கப்பல் துறையை இயக்கியது. அதே நேரம் அது தனியார் துறை போட்டியாளரின் விலைகள்/ கட்டணங்களை நிர்ணயம் செய்து வந்தது. இது, திறந்த போட்டியாக அமையாத மோதல் நிலைமையையும் விட மோசமான நிலைமையாக காணப்பட்டது. திறந்த போட்டிக்கான கொள்கைகள் மீறப்பட்டமை, சேவையின் தரம் என்றளவில் மட்டும் போட்டியை மட்டுப்படுத்தி இருந்தது. இது ஒரு இலட்சிய நிலையிலிருந்து தாழ்ந்திருந்தது. ஆனால் இரண்டு கப்பல் துறைகளையும் இயக்கிய நிறுவனங்களைப் பொறுத்தளவில் அது 'நன்மையானதாக' இருந்தது எனலாம். சீர்திருத்தம் இன்றி துறைமுக அதிகார சபையால் தொடர்ந்து இயங்க முடிந்தது. SAGT நிறுவனத்துக்கு மிகை இலாபம் ஈட்க்கூடியதாகவும் இருந்தது.

கப்பல் துறைகளுக்கிடையிலான போட்டி, ஒரு நாட்டின் ஏற்றுமதியாளர்களுக்கும் இறக்குமதியாளர்களுக்கும் கிடைக்கக் கூடிய அதிசிறந்த நன்மையாகும். அதேவேளை, மீள்கப்பற்படுத்தலுக்காக துறைமுக மத்திய நிலையங்களைப் பயன்படுத்துவோரும் கூட துறைமுகங்களுக்கிடையிலான போட்டியால் நன்மை அடைய முடியும். இந்திய கப்பல்காரர்கள் தமது சரக்குகளை கொழும்பு ஊடாக அனுப்ப வேண்டிய தேவையில்லை. இவர்கள் மலேசியாவின் கொளாங் துறைமுகத்தை அல்லது தான்யுங் பெலபாஸ் துறைமுகத்தை அல்லது சிங்கப்பூரில் உள்ள உலகின் மிகப் பெரியதும் அதிகூடிய விளைத்திறன் மிக்கதுமான துறைமுகத்தை, அல்லது ஓமான், ருபாய் ஆகியவற்றின் துறைமுகங்களை கூட பயன்படுத்தலாம். ஆகவே, கொழும்புத் துறைமுகத்தில் உள்ள கப்பல் துறைகள், தொடர்ச்சியாக தமது விளைத்திறனை அதிகரித்து, அதே கட்டணத்தில் அல்லது குறைந்த கட்டணத்தில் கூடிய சேவைகளை வழங்கத் தவறினால், தென் இந்திய உபகண்ட பிராந்தியத்திற்கான பிரதான துறைமுக மத்திய நிலையம் என்ற தனது தற்போதையத் தகுதிநிலையை கொழும்பு இழக்க நேரிடும். கொச்சின் துறைமுகத்தை அரசு - தனியார் பங்கு நிறுவனமாக விருத்தி செய்வதற்காக, இந்திய அரசாங்கம் ருபாய் துறைமுகத்தை நிர்வகிக்கும் கம்பனியை நியமித்துள்ளது. கொழும்பு தெற்கு துறைமுகத்தை நிர்மாணித்து முடிப்பதில் ஏற்பட்டுள்ள தாமதம் அதன் தீய விளைவை ஏற்கனவே தொடக்கியிருக்கக் கூடும்.

சர்வதேச மட்டத்திலான போட்டிச் சூழலில், ஒரு நாட்டுக்குள்ளே அல்லது துறைமுகம் ஒன்றுக்குள்ளே காணப்படும்

கப்பல் துறைகளுக்கிடையிலான மோதலைத் தவிர்க்கும் வகையில், சட்ட ஒழுங்குவிதிகள் இலகுவானவையாக அமைய வேண்டியுள்ளன. 2002 - 2003 இல் நிறுவப்பட்ட, பஸ்துறை ஒழுங்குபடுத்தல் நிறுவனமான இலங்கை பொது வசதிகள் - ஆணைக்குழுவுக்கு இந்த வேலையை செய்வதற்கான சுதந்திரமும் சட்டத்தால் வழங்கப்பட்ட அதிகாரமும் உண்டு.

அரசாங்கம் தனது ஐயா கொள்கலன் துறையின் உரிமையை தனியார் துறைக்கு மாற்றிவிட்டு (இப்போதுள்ள இரண்டு கொள்கலன் துறைகளுடன் கொழும்பு தெற்கு துறைமுகத்தின் புதிய துறைகளும் சேர்ந்து வரும்) பல கொள்கலன் துறைகளுக்கிடையில் போட்டியை அனுமதிக்கும் வகையில், உடைமையாளர் ஒருவருக்குச் சொந்தமான ஓர் துறைமுக மாதிரிக்கு மாறுவதே செய்ய வேண்டியதாக உள்ள பணியாகும். அரசாங்கம் இப்போது SAGT க்கு உடைமையாளராகவும், ஐயா கொள்கலன் துறைக்கு நிர்வாகியாகவும் SAGT க்கு ஒழுங்குபடுத்தல் மேற்பார்வையாளராகவும் செயற்படுவது போல, அது ஒன்றுக்கு மேற்பட்ட பாத்திரங்களை வகிக்கலாகாது. ஒன்றுக்கு மேற்பட்ட தொழில்களைச் செய்யும் போது, எல்லாமே உத்தம மட்டத்திலும் குறைந்த நிலையிலே தொழிற்பட காரணமாகி விடும். ஒரு நிறுவனமே நிருவகிப்பவராகவும், ஒழுங்குபடுத்தல் மேற்பார்வையாளராகவும் தொழிற்படுவதில் ஓர் அடிப்படையான நியாயமின்மை காணப்படுகின்றது.

துறைமுக அதிகார சபை, ஒரு நல்ல உடைமையாளராக நடந்துகொள்ள வேண்டும். நிலத்தையும் துறைமுகத்தையும் பயன்படுத்துவதற்கு கொடுப்பதாக ஒப்புக்கொண்ட வாடகையை செலுத்திக் கொண்டு, கப்பல் துறைகளில் முதலீடு செய்யவும் அவற்றை முகாமைத்துவம் செய்யவும், தனியார் நிறுவனங்கள் அனுமதிக்கப்பட வேண்டும். பொது வசதிகள் ஆணைக்குழுவானது போட்டிச் சக்திகளுக்கு முன்னிடம் கொடுத்து, துறைமுகத்தை விளைத்திறன் மிக்க முறையில் ஒழுங்குபடுத்த வேண்டும். கொள்கலன் கப்பல் துறைகள் தனியார் நிறுவனங்களால் நடத்தப்பட வேண்டும்.

கொழும்புத் துறைமுகத்தைச் சரியாக வைத்துக்கொள்வது, அம்பாந்தோட்டையை பொதியிடாத சரக்கு மற்றும் எரிபொருள் நிரப்பும் துறைமுகமாக வெற்றியடையச் செய்வதையும் விட அதி முக்கியமானதாகும். ஐயா கொள்கலன் துறையை தனியார் மயப்படுத்தி (அதிலிருந்து கிடைக்கும் பணத்தை, 360 மில்லியன் அமெரிக்க டொலராகவுள்ள சீனக் கடனை குறைக்க பயன்படுத்தலாம்)

அதை நன்கு ஒழுங்கமைக்கப்பட்ட உடைமையாளர் ஒருவருக்குச் சொந்தமான ஓர் துறைமுகமாக ஆக்குவதே கொழும்புத் துறைமுகத்தை சரியாக வைத்துக்கொள்வதற்கான வழியாகும்.

CEPA வின் முக்கியத்துவம்

இந்தியாவுடனான, அனைத்தையும் உள்ளடக்கிய பொருளாதாரப் பங்குடமை ஒப்பந்தத்தின் (CEPA) முக்கியத்துவத்தை விளங்கிக் கொள்வது, பாரியதும் மிகவும் அவசரமானதுமான கடமைப் பொறுப்பாகும். ஏனெனில், தென் இந்திய உபகண்டப் பிராந்தியத்திற்கான பிரதான மத்திய நிலையம் என்ற கொழும்பின் தகுதிநிலையை காப்பாற்றிக் கொள்வதற்கு இந்த ஒப்பந்தம் முக்கியமானது ஆகும். இந்திய பணிக்குழுவினர், தென் இந்திய உபகண்டப் பிராந்தியத்திற்கான போக்குவரத்து மத்திய நிலையமாக கொழும்பை அங்கீகரிக்க காரணமாக இருந்தது இந்தச் சீபா (CEPA) ஒப்பந்தமே. கொழும்புக்கு பதிலாக இந்திய துறைமுகங்களைப் பிரதியீடு செய்ய விரும்பிய முன்னைய இந்திய நிலைப்பாட்டிலிருந்து, இந்தியா மாறியுள்ளமை பெரும் முன்னேற்றகரமான விடயமாகும். இந்த மன மாற்றத்தை தக்க வைத்துக் கொள்ள சீபா அவசியமான ஓர் முன்நிபந்தனையாக உள்ளது.⁵ இலங்கைப் பொருளாதாரத்தின் பெரும் சொத்துகளுள் ஒன்றான, கொழும்பிலுள்ள கொள்கலன் துறைமுகத்தை வலுப்படுத்துவதற்கு இது அவசியமானதாகும். பிராந்திய கப்பற் போக்குவரத்து மத்திய நிலையமாக கொழும்பைப் பேணுவதில், இந்தியாவின் ஆதரவைத் தக்க வைக்காதுவிடுவது இலங்கையின் நலனுக்கு கெடுதியானதாகும்.

முடிவுரை

மஹிந்த சிந்தனையின் தொலைநோக்கில் கூறப்பட்டுள்ள ஐந்து மத்திய நிலையங்

களில் கப்பற் போக்குவரத்து மத்திய நிலையமானது அதி கூடிய எதிர்பார்ப்பை கொண்டுள்ளதாக தெரிகிறது. இது ஏனெனில், உலகில் விரைந்து வளர்ந்து வரும் பிராந்தியங்களில் ஒன்றில் உள்ள பிரதான பிராந்தியக் கொள்கலன் கப்பற் போக்குவரத்து மத்திய நிலையமாக கொழும்பு ஏற்கெனவே இருப்பதனாலாகும். ஆயினும், இந்த கப்பற் போக்குவரத்து மத்திய நிலையம் அதிக ஆபத்துக்கு முகம் கொடுப்பதாகவும் உள்ளது. தெற்குத் துறைமுகத்தை விரைவில் தொழிற்படச் செய்ய முடியாது போனால், தேவையான சட்டங்களும் நடைமுறைப்படுத்தல் வழிமுறைகளும் ஏற்பாடு செய்யப்படாமல் போவதுடன், அரசாங்கம் உடைமையாளர் ஒருவருக்குச் சொந்தமான ஓர் துறைமுக மாதிரிக்கு மாறாது போனால், மத்திய நிலையம் எனும் தகுதிநிலையை, விரைந்து அபிவிருத்தியடைந்து வரும் கேரளக் கரையிலுள்ள கொச்சின் துறைமுகத்திடம் கொழும்பு இழந்துவிடும் யதார்த்தமான ஓர் சாத்தியப்பாடு உள்ளது. ஒரு காலத்தில் கொழும்பு விமானப்பயண மத்திய நிலையமாக இருந்தபோது, லண்டன் விமானத்தை பிடிப்பதற்காக லீ குவான் யு கொழும்புக்கு வந்தார். இப்போது இலங்கையர்கள் மத்திய நிலையமான சிங்கப்பூருக்கு போய் தமது விமானங்களை பிடிக்கின்றனர். இவ்வாறே, இப்பிராந்தியத்தின் அதிகூடிய விளைத்திறன் மிக்க துறைமுகமாக, கொழும்பை ஆக்குவதற்கு முடியாது போயின், அது தனது மத்திய நிலையம் என்ற தகுதிநிலையை கொச்சின் போன்ற ஒரு துறைமுகத்திடம் இழந்துவிட நேரலாம்.

குறிப்பாக, எண்ணெய் களஞ்சியப் படுத்தலை அம்பாந்தோட்டையின் மிக முக்கியமானதோர் ஒப்பீட்டு நயமாகக் கருதுகின்ற மூலாதாரமான எண்ணம் காரணமாக, அம்பாந்தோட்டைத் துறைமுகத்தை பெற்றோலிய உற்பத்திப்

பொருட்களைக் கையாளுவதில் சிறப்புத் தேர்ச்சியுடையதாக, பொதியிடப்படாத சரக்குகளுக்கான ஓர் துறைமுகமாக அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டியுள்ளது. இதனால், நிச்சயமாக வேறு பொதியிடாத சரக்குகளை கையாளும் ஆற்றல்கள் கூட விருத்தியடையக் கூடும். அம்பாந்தோட்டையை கொள்கலன் துறைமுகமாக ஆக்குவதற்கு எடுக்கப்படும் எந்தவொரு முயற்சியும் வெற்றி பெறுவதற்கான சாத்தியமில்லை. இவ்வாறான முயற்சி, கொழும்பினது மத்திய நிலையம் என்ற தகுதிநிலைக்கு ஆபத்தானது என்பது அதை விட முக்கியமானதாகும்.

அங்குறிப்பு

<http://www.aapa-ports.org/Industry/content.cfm?ItemNumber=900>

² Lee Kuan Yew (2000). *From Third World to First: The Singapore Story, 1965-2000*. New York: HarperCollins. P. 354.

³ LBO (2010, April 2). Port revenue, *Lanka Business Online*, <http://www.lankabusinessonline.com/fullstory.php?nid=2067257201>.

⁴ Samarajiva, Rohan (2010, March). Choices: Prerequisites for making Sri Lanka an energy hub. *Lanka Business Online*. <http://lbo.lk/fullstory.php?nid=621824335>

⁵ Joint Study Group (2003). *Joint study group report on India-Sri Lanka comprehensive economic partnership agreement*, Para 3.13. http://www.ips.lk/publications/series/gov_reports.html

.....7 ம் பக்கத் தொடர்ச்சி

சீமெந்து என்பவற்றைக் கையாளும் கைத் தொழில்களும் தனியார் துறையினர் இயக்கி வந்த ஓட்டுதறைகளும் இருந்து வந்துள்ளன.

அதே சமயம் 2001இல் 13 மீற்றர் ஆழமும் 257மீற்றர் நீளமும் உடைய நீளவாட்டிலான ஓர் கப்பல் தரிப்பிடம் இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபையினால் அமைக்கப்பட்டது. நிலப்பயன்பாட்டுக்கான பெருந்திட்டம் ஏற்கெனவே இனங்காணப்பட்டுள்ளதுடன், அது விரைவில் நடைமுறைக்கு வரும். பொருட்களை ஏற்றியிறக்குதலுடனும் விநியோகித்தலுடனும் தொடர்புடைய புதிய வணிக விருத்தி, துறைமுகத்துடன்

சம்பந்தப்பட்ட கைத்தொழில்கள், தனியான கைத்தொழில் வலயம், கப்பல் திருத்தும் வேலையும் கப்பல் கட்டும் வசதிகளும், சுற்றுலாச் செயற்பாடுகள் போன்ற வணிக வாய்ப்புக்களுக்குப் போதுமான உட்கட்டுமான அமைப்புகள் தயாராக உள்ளன.

போதிய நிலத்துடன் 13 மீற்றர் ஆழமான பக்கவாட்டிலான தரிப்பிடம் இருப்பதால், BOT அடிப்படையில், அல்லது நிலக்குத்தகை, உரிமைப்பங்கு, உரிமைப் பங்கீட்டுத் தொகை (உரிமம்/ இறை) என்ற வகைகளில், வணிக முயற்சிகளுக்கான முன்மொழிவுகளைக் கோரும்போது, பெருந்தொகை ஏலம் கோருவோர் எதிர்பார்க்கப்படுகின்றனர். நீண்டகாலமாக எதிர்பார்க்கப்பட்ட, ஒட்டுமொத்தமான இலங்கையின்

துறைமுக அபிவிருத்தி இப்போது சாத்தியமாகியுள்ளது. இத்தொலைநோக்கு ஆற்றலுக்குச் செயல்வடிவம் கொடுக்க முடியும் என்பதுடன், இலக்குகளை எய்தவும் முடியும் திட்டங்கள் தீட்டப்பட்டு, வேலைகள் இடம்பெறுகின்றன. பொருளாதாரத்தைத் துடிப்பு மிக்கதாகக் கடல்வழிப் போக்குவரத்து மிக முக்கியமானதாகவுள்ள இந்த நாட்டில், கடல்சார்ந்த கைத்தொழிலின் பங்குசுடுபாட்டாளர்கள் யாவரினதும் முழு அர்ப்பணிப்பும் காணப்படும் போது, இலங்கையை ஒரு கப்பற் போக்குவரத்து மத்திய நிலையமாக ஆக்கும் கனவு இனியும் கனவல்ல. இது, அதிக தொலைவில் இல்லாத எதிர்காலத்தில் மெய்ப்படக்கூடிய ஒரு சாதனையே.

துறைமுக-நகர அபிவிருத்திக்கான கூட்டுச்சக்தி

கயால் துறைமுக அபிவிருத்திக்கான சூழல் இலங்கை, அதன் 'பிறப்புரிமையிலேயே' கேந்திர முக்கியத்துவம் வாய்ந்ததாக, இந்து சமுத்திரத்தில், அதுவும் உலகின் பிரதான கப்பற் பாதைகளில் ஒன்றாக விளங்கும் கிழக்கிற்கும் மேற்கிற்கும் இடையிலுள்ள பாதையின் நடுவே, இறைமையுள்ள ஓர் குடியரசான தீவாக அமைந்துள்ளமை அதிஷ்டவசமானதாகும். "உலகின் எண்ணெய் ஏற்றியிறக்கற் செயற்பாட்டில், மூன்றில் இரண்டு பங்கையும், பொதியிடப்படாத சரக்குகளை ஏற்றியிறக்குவதில் மூன்றில் ஒரு பங்கையும், உலகக் கொள்கலன் போக்குவரத்தில் அரைப்பங்கையும்"⁽¹⁾ எடுத்துச்செல்லும் ஒன்றாக அப்பாதை இருப்பதிலிருந்து, இந்து சமுத்திரத்தின் முக்கியத்துவத்தை உணரக்கூடியதாக வுள்ளது. ஆகவே, சக்திக்கும் வியாபாரத்திற்குமான உலகின் ஒப்புயர்வற்ற கடற்பாதையாக அது அமைந்துள்ளது. அதன் விளைவாக, பின்னர் குறிப்பிடப்பட்ட விடயத்தின் உலகளாவிய பாதுகாப்புடன் தொடர்புடைய இப்பிணைப்பானது, இந்து சமுத்திரக் கடலோர நாடுகளில் உள்ள கப்பல் துறை முகங்களினுடைய முக்கியத்துவத்தை மேலும் அதிகரித்துள்ளது. கூடற்பயணங்கள் தொடர்பான நம்பிக்கையின் நிலை, கடற் கொள்ளையிலிருந்து மாத்திரம் தோன்றவில்லை. அது, பொருளாதார வல்லரசுகளின் நிலைகொள்ளலில் இருந்தும் தோன்றுவதாக உணர்ந்தறியப்படுகின்றது. இதனால், "முத்துமாலை" என அழைக்கப்படுகின்ற, இலங்கை (ஹம்பந்தோட்டை), பங்களாதேஷ் (சிற்றொகாங்), பாகிஸ்தான் (கௌதார்), மியன்மார் (சிற்றே) ஆகிய நாடுகளில் காணப்படுகின்ற இந்துசமுத்திரத் துறைமுகங்களை அபிவிருத்திசெய்வதற்கு உதவுகின்ற சீனாவின் உபாயமானது, உலகப் பாதுகாப்பு தொடர்பான ஆய்வாளர்கள் மத்தியில் காணப்படும் கருத்தாழமூலடைய ஓர் வாதப்பொருளாக இருந்து வருகின்றது.⁽²⁾ அதேவேளை, ஓர் உடன் நிகழ்வாக அமைகின்ற, பெரும் சமுத்திரங்களைத் தமது கட்டுப்பாட்டில் வைத்திருக்கும் ஆற்றலுடைய கடற்படைகளின் விரிவாக்கம் இந்து சமுத்திரத்தில் பரவலாகக் காணப்படுகின்றமை கூட உலகளாவிய கவனத்தை ஈர்த்துள்ளது. பொருட்கள் சம்பந்தப்பட்ட சர்வதேச வியாபாரத்தின் அதிகளவு போட்டித்தன்மை வாய்ந்த சூழலில், "மையத்துறை முகங்களுக்கு ஏற்றியனுப்புவதற்காகக் கொள்கலன்களைச் சேகரித்து வைக்கும் இரண்டாம் நிலைத்துறைமுகங்கள்" மற்றும் "மையத்துறைமுகங்கள்" ஆகிய அடையாளங்களையும் கொண்டுள்ள, செயற்றிறன் மிக்க கப்பல் துறைமுகங்களிலிருந்து வளங்களைப் பெற்றுக்கொள்ளும் கப்பற் பாதையில், வர்த்தகக் கப்பல்களைச் செலுத்த

வேண்டியிருந்த ஓர் பொதுவான சூழ்நிலையாக அது அமைந்துள்ளது. கப்பற் கம்பனிகளைப் பொறுத்த வரை, அவற்றின் முக்கியமானதும் மறைபொருளாக உள்ளதுமான காரணகாரிய அடிப்படை எதுவேனில், "காலம் பொன்னானது" எனும் முதுரையின் தோற்றமாகும். "கப்பல்கள் நிறுத்தி வைக்கப்படும் நேரத்தைக் குறைப்பதையும் உரிய காலத்திற்குள் அவற்றை அனுப்பி வைப்பதையும்"⁽³⁾ ஓர் கப்பல் துறைமுகம் உறுதிப்படுத்துவதை அது கட்டாயப்படுத்தியுள்ளது. அணிகளைத் தோற்றுவித்ததன் மூலம், முக்கியமான கப்பற் கம்பனிகள் கூட, ஒன்றன்பின் ஒன்றாக, அவற்றின் கேள்விக் காரணியைப் புதிதாகத் தோற்றுவித்துள்ளன. இச்செயற்பாடானது, ஒவ்வொரு துறைமுகத்தாலும் ஏற்றியனுப்பப்படுகின்ற சரக்குகளின் அளவுகளில் காணப்படும் எதிர்பார்க்கப்பட்ட அதிகரிப்புடன், அவற்றின் அபிவிருத்தியை ஒத்திசைவுடன் இருக்கச் செய்வதற்கு, துறைமுகங்களுக்கு அவாவுட்டியுள்ளது.

அதேவேளை, கப்பல்கள், தமக்கேயுரிய முழு அளவிலான மாற்றத்திற்குப்பட்டு வருகின்றன. அலகு ஒன்றிற்கான செலவைக் குறைப்பதன் பொருட்டு, அளவுத்திட்டச் சிக்கனங்களை அடைவதற்கான அவற்றின் குறிக்கோளில், அக்கப்பல்களினுடைய கொள்கலன் கையாளற் செயலாற்றலானது விரிவடைந்து கொண்டிருக்கின்றது. எடுத்துச் செல்லத்தக்க பொருட்களின் கொள்ளளவானது, 4000 - 6000 TEU (20 அடிக்குச் சமமான அலகுகள்) அலகுகளைக் கொண்ட பனமக்ஸ் அளவிலிருந்து (Panamax size - பனாமாக் கால்வாய் ஊடாகச் செல்லத்தக்களவு பெரிதாக நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ள கப்பல் வகையினத்தைக் குறிப்பிடுவதற்காக இச்சொற்பதம் பயன்படுத்தப்படுகின்றது. அக்கப்பல்கள் 965 அடி நீளமும், 106 அடி அகலமும் உடையவையாகும்), 6000-8000 TEU அலகுகளைக்கொண்ட பிந்திய பனமக்ஸ் அளவுக்கும், அதையடுத்து 10,000-12,500 TEU அலகுகளைக் கொண்ட, பிந்திய மிகையளவுடைய அதியுயர் பனமக்ஸ் அளவுக்கும் அதிகரித்துள்ளது. 2020ஆம் ஆண்டிற்குள், 18,500 TEU அலகுகள் கொள்ளளவுடைய பாரிய "மலாக்காமக்ஸ் (Malacca max - மலாக்கா நீரிணை ஊடாகக் கடற் பயணத்தை மேற்கொள்ளக் கூடிய பாரிய கொள்கலன் மற்றும் மிகப் பெரும் எண்ணெய்க் கப்பல் வகைகளை இச்சொல் கட்டுகின்றது.) கப்பல்கள் கூட தொழிற்படத் தொடங்கும்" எதிர்வு கூறப்படுகின்றது. தமது நிலையை "மையத் துறைமுகங்களாக" நீடித்திருக்கச் செய்வதற்காகக் கடுமையாக முயன்று கொண்டிருக்கும் கப்பல் துறைமுகங்களின் அபிவிருத்தியுடன் தொடர்புபட்டுள்ள ஓர் உந்துதற் காரணியாக இந்தக்

பேராசிரியர் வில் மென்டல்

ஓய்வூதியைப் பேராசிரியர்,

மொறட்டுவை பல்கலைக்கழகம்

கொள்ளளவு அதிகரிப்பு இருந்து வந்துள்ளது. பின்னர் குறிப்பிடப்பட்டதான, கொழுமடத் துறைமுகத்திலுள்ள இவ்வம்சத்தின் நிறைவேற்றத்திற்கு இன்றியமையாத ஒன்றாக, கப்பல்துறைக்கான கடலிடை வழியை ஆழமாக்குவதில் காணப்படும் அதிகரிப்புக்கு ஒப்பான வகையில், கப்பல் துறைப் பள்ளத்தின் ஆழத்தை, "2015 ஆம் ஆண்டிற்குள் 14.5 மீற்றரிலிருந்து 17 மீற்றராகவும், 2020 ஆம் ஆண்டிற்குள் 21 மீற்றராகவும்"⁽⁴⁾ அதிகரிக்க வேண்டிய தேவை இருந்து வருகின்றது. புதிய துறைகள், கப்பல் இடைத்தங்கலுக்கான இடங்களும் (இடைத்துறைகள்) இறங்கு துறைக் கட்டமைப்புகளும், உயரமான உலோகச் சட்டங்களைக் கொண்டு பாலங்களின் வடிவில் அமைக்கப்படுகின்ற பாரந்தாக்கிப்பொறி நிலை தாங்கிகள் முதலியவற்றை அபிவிருத்தி செய்தலானது அதன் தொடர் அடுக்கான தேவைகளாக உள்ளன. உலகளாவிய கொள்கலன் வியாபாரம் "வருடத்திற்கு 5 சதவீதத்திலிருந்து 6 சதவீதமாக அதிகரித்து, அது 2025இல் 205 மில்லியன் TEU அலகுகளிலிருந்து, 600 மில்லியன் TEU அலகுகளாக, அதாவது மூன்று மடங்குகளாக அதிகரிக்குமென்ற"⁽⁵⁾ முற் கணிப்பானது, அவற்றின் மீது மேற்கொள்ளப்படுகின்ற முதலீட்டை நியாயப்படுத்துவதற்கான ஓர் தூண்டலாக அமைந்துள்ளது.

தேசியத் துறைமுகங்களும் கப்பற் போக்குவரத்தும் தொடர்பான கொள்கை

கொள்கலன் கையாளல் அம்சமானது, இலங்கையில் துறைமுக அபிவிருத்தியைப் பொருத்தமான வகையில் மாற்றியமைத்துள்ளது. வியாரத்திற்கான ஒரே வாயிலாக வுள்ள அத்துறைமுகத்தின் மரபு ரீதியான வகிபாகத்தை அது மாற்றியுள்ளது. மறுபுறத்தில், மீள்கப்பற்படுத்தற் செயற்பாட்டு மையமாகவுள்ள ஓர் துறைமுகத்தின் அபிவிருத்திக்கு வேறுபட்ட வகையிலான ஒரு வாய்ப்பு நிலை தேவைப்படுகின்றது. உற்பத்தித்திறன் மற்றும் கொள்கலன் போக்குவரத்தைக் கையாளுகின்றபோது பொருட்களை ஏற்றியிறக்குவதற்கான நேரம் என்பவற்றில், அதற்கும் ஏனைய துறைமுகங்களுக்கும் இடையில் காணப்படும் போட்டி பற்றிய நுணுக்க விபரங்களை, அதனுடைய செயல் நிறைவுக்கு இட்டுச் செல்லத்தக்க நிலையானது உள்ளடக்க வேண்டியிருந்தது. அதன் விளைவாக, தேசிய கப்பற் கம்பனி ஒன்றை விருத்தி செய்வதை



உரு 1: திட்டமிடப்பட்டுள்ள ஹம்பர்தோட்டைத் துறைமுகம்

நோக்கமாகக் கொண்ட முக்கியமான கட்டத்திலிருந்து, ஒரு மையத் துறை முகத்தை விருத்தி செய்வதற்கு முக்கியத் துவம் கொடுக்கின்ற, கொள்கைக்கு மாறுவதாக இலங்கையின் அணுகு முறை இருந்துள்ளது. பின்னர் குறிப்பிடப்பட்ட விடயமானது, 1997இல் உருவாக்கி ஒழுங்கமைவு செய்யப்பட்ட, "இலங்கையின் தேசியத் துறைமுகங்களும் கப்பற் போக்குவரத்தும் தொடர்பான கொள்கையில்" வெளிப்படுத்தப்பட்டுள்ளது (அட்டவணை - 1 ஐப் பார்க்கவும்). நாட்டிலுள்ள எதிர்கால வாய்ப்புக்களைக் கொண்ட கப்பல் துறைமுகங்கள் அனைத்திற்கும் இக்கொள்கை பகுப்பாளர் குழு சென்று பார்வையிட்டதுடன், ஒவ்வொரு துறைமுகத்திற்குமான உபாயங்களையும், குறுங்கால மற்றும் நீண்டகாலத்

ஒலுவில் ஆழிய துறைமுகங்கள் அவற்றின் அபிவிருத்திக்காகத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட, வரிசை ஒழுங்குகளைக் கொண்டுள்ளன. துறைமுக அபிவிருத்திக்கான அத்துண்டைய யோசனைகளில் எடுத்துக்காட்டப்பட்டுள்ள மிக முக்கியமான வேறுபாடுகளை இக் கொள்கை ஆவணம் கொண்டுள்ளது என்பதைக் கருத்திற் கொள்வது கவனத்தை ஈர்க்கும் ஓர் விடயமாக அமைந்துள்ளது. அவற்றில் சிலவற்றை, கொழுப்புத் துறைமுகம் நீங்கலாக, அட்டவணை 1 காட்டுகின்றது.

கொள்கையின் நடைமுறை யதார்த்தத்தை நோக்கிய பரிணாம வளர்ச்சியானது கடந்த சகாப்தத்தில் பல்வேறுப்பட்ட படிநிலைகளை எட்டியுள்ளது. இத்தீவின் வடக்கிலும்

கிழக்கிலும் கடந்த மூன்று தசாப்தங்களாக நீடித்த ஆயுத முரண்பாட்டின் பின்விளைவுகள், இதற்கு முக்கியமான காரணமாக இருந்து வந்தன. தெற்கிலுள்ள ஹம்பர்தோட்டையின் புதிய துறைமுகத்திற்கான விரைவுபடுத்தப்பட்ட அபிவிருத்தி இதற்கு விதி விலக்காகவுள்ளது (உரு 1ஐப் பார்க்கவும்). "68,000 ஹெக்டயர் நிலப்பரப்பைச் சூழ அமையவுள்ள, ஒன்றிணைந்த நகர அபிவிருத்தித் திட்டத்தின் ஒரு பகுதியான அந்நுடைய கூட்டிணைவு, இக்கப்பல் துறைமுகத்தால் தோற்றுவிக்கப்படுகின்ற சர்வதேச வணிகம் மற்றும் வர்த்தகம் என்பவற்றின் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் விரிகுடாவைச் சூழக் காணப்படும், நிலப்பரப்பின் கிடைப்பளவு காரணமாக, அதன் பிரிவாகக் கம சாத்தியப்படத்தக்க ஒன்றாகவுள்ளது. ஆசியப் பிராந்தியத்திற்கான ஓர் முதன்மையான மையத் துறைமுகமாக அதை ஆக்குவதற்காக, அதற்கு வேண்டிய அனைத்து வசதிகளுடனும் கூடிய ஓர் பாரிய அளவிலான கப்பல் துறைமுகத்தின் திட்டமிடப்பட்ட அபிவிருத்திக்குத் தேவையானவற்றை இந்த நிலக்கிடைப்பளவு வழங்கும்". ஆகையால், பின்னர் குறிப்பிடப்பட்ட இவ் விடயம், கொழுப்பை ஓர் மையத் துறைமுகமாக நீடித்திருக்கச் செய்வதற்காக எதிர்காலத்தில் மேற்கொள்ளப்படக் கூடியது எனக் கருதப்படுகின்ற அபிவிருத்திக்கு முரண்பாடானதாக அமையக்கூடிய ஓர் நிலை தோன்றக்கூடும். பெப்ரவரி 2009இல் காணப்பட்டவாறு,

அட்டவணை 1: இலங்கையில் துறைமுக அபிவிருத்தி தொடர்பான கொள்கை, 1997

துறைமுகம்	உடயம்	குறுங்காலத் திட்டம்	நீண்டகாலத் திட்டம்
கனிக் துறைமுகம்	பல போக்கு துறைமுக ஒன்றைத் தோற்றுவிக்கும், உட்கட்டுமான வரல்களைக் கூடிய ஓர் புதிய துறைமுகமாக இத்துறைமுகத்தை அபிவிருத்தி செய்தல். புதியதோர் துறைமுகத்தை தியானிப்பதுடன், தற்போதுள்ள துறைமுகத்தின் அபிவிருத்தி மைய் கருவியை உடயம், சிப்பியிய துறைமுகமானது ஒரு மீள்வியைக் கொண்ட 3 இடைத் துறைமுகங்களை ஓர் துறைமுகம் கொண்டிருக்கும்.	பாரம்பரிய ஹாம்பர்தோட்டைத் துறைமுகத்தைச் சேர்ந்திருக்கின்ற அபிவிருத்தி, 24 மணி நேரம் இயங்குகின்ற துறைமுகமாக இத்திட்டம்.	துறைமுக அபிவிருத்திக்கு மீடவும் போக்குத்தான சேவையகங்களை இணைக்கிறது. பெருந்திட்டம் ஒன்று தயாரிக்கப்படும். இது கப்பல் திருத்த வேலைகள் கப்பல் கட்டுதலும், எண்ணெய்களைக் கீழப் படுத்தல், உள்நாட்டுக் கொள்கைத் திட்டிய நிலையங்களும் கொள்கைச் சரக்குப் போக்குவரத்து நிலையங்களும் என பவற்றை உள்ளடக்கியிருக்கும்.
திருவனமலைத் துறைமுகம்	சரக்கு கையாளுதலும், கப்பல் திருத்த வேலைகள் கப்பல் கட்டுதலும், பவறு கப்பல்களை அபிவிருத்தி, எண்ணெய் களத்தியப்படுத்தல், கருவாகத் துறைமுகம் தயாரிப்பட்டு உட்கட்டுமானம் இத்துறைமுகம் சர்வசார் படுத்துதலும், சரக்குகளை இறக்குமதி செய்து துறைமுகத்திலேயே வைத்து அவற்றை மீள்ஒன்றுத் செய்திற் விடயமாம் என்பவை உடயம், கப்பல் போக்குவரத்துத் தொடர்பான சேவையகங்களுக்கான ஓர் பல போக்குத் துறைமுக அபிவிருத்தியெடுத்தல்.	கேள்வியின் அடிப்படையில், சரக்கு கையாளுதல் சேவையகங்களை தியானித்தல், சரக்குவழிகள் அங்குக்காக அமைக்கின்ற ஓர் இடைத்துறைமுக தியானித்தல்.	பெருந்திட்டம் யுத்தி
ஓலாவீலத் துறைமுகம்	மட்டக்களப்பு, யோனாக்கலை, பதுளை ஆகிய மாவட்டங்களை இணைக்கின்ற ஓர் இணைப்பாகப் போர்ப்பெற்றுகான ஒரு அத்தகாத துறைமுகமாக அபிவிருத்தி செய்தல்.	நடைமுறைச் சரத்தின் மற்றும் ஓர் ஆய்வை பெறிகொள்ளல்.	
ஹம்பர்தோட்டைத் துறைமுகம்	எண்ணெய் மற்றும் உலர் சரக்குகளுக்கான (உடயம்) போக்குவரத்துத் துறைமுகம் தயாரிக்கப்படும். புதியதோர் துறைமுகத்தை அபிவிருத்தி செய்தல்.		
தர்வையற்ற துறைமுகமென்றின் அபிவிருத்தி	இலங்கையின் துறைமுகங்களின் ஒன்றை தர்வையற்ற துறைமுகமாக அபிவிருத்தி செய்து அமைக்கத்தின் கொண்டுவர்தல்.		

மூலம்: துறைமுகங்களும் கப்பற் போக்குவரத்தும் தொடர்பான தேசியக் கொள்கை, கிளங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபை

துறைமுகங்களில் மேற்கொள்ளப்பட்ட அபிவிருத்திச் செயற்பாடுகள் பற்றிய முக்கியமான விபரங்கள் அட்டவணை 2இல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன.

கொழும்புக் கப்பல் துறைமுகம்: மிகப் பெரிய மையத் துறைமுகமாக அதனுடைய தகுதிநிலை

இலங்கையினுடைய கப்பற் துறைமுகங்களின் இச்சூழமைவில், தற்போதைய கொள்கை மற்றும் அபிவிருத்தி என்பவற்றின் மீது செலுத்தப்படும் சிறப்புக் கவனம், கொழும்புத் துறைமுகத்தை தென்னாசியாவிற்கான ஓர் மையத் துறைமுகமாக நீடித்திருக்கச் செய்யத்தக்கதாக உள்ளது. அது, இந்த நாட்டில் கடல் மூலம் எடுத்துச் செல்லப்படும் சரக்குகளில் ஏறக்குறை 90 சதவீதமானவற்றைக் கையாளுகின்ற பிரதான துறைமுகமாக அமைந்துள்ளது. கொள்கைகள் போக்குவரத்துக்கான கேள்வி தொடர்பான எதிர்வு கூறல் பற்றி பெரும் எண்ணிக்கையிலான ஆய்வுகள் இத்துறைமுகத்திற்காக மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. துறைமுக விரிவாக்கத்தில் காணப்படுகின்ற, ஏற்கனவே குறிப்பிடப்பட்ட முன்னேற்றங்கள் காரணமாக, “கேள்வி தொடர்ச்சியாக அதிகரித்து, 2020இல் ஏறக்குறைய 10 மில்லியன் TEU அலகுகள் எனும் இலக்கை அடையுமென எதிர்பார்க்கப்படுவதாக”⁽⁸⁾, மீள் கப்பற் படுத்தல், உள்நாட்டுக் கொள்கைகள் போக்குவரத்து என்பவற்றில் காணப்படும் அதனுடைய குறைமதிப்பான வளர்ச்சி பற்றிய முற்கணிப்புகள் சுட்டிக் காட்டுகின்றன. அது, தற்போதைய அளவிலிருந்து ஐந்து மடங்கு அதிகரிப்பாக இருக்கும் என்பதுடன், ஓர் மையத் துறைமுகமாக இருப்பதற்கான

கொழும்பின் தகுதி நிலையை நீடித்திருக்கச் செய்வதற்கான வாய்ப்பு வளத்தை வழங்குகின்றது. மையத் துறைமுகம் ஒன்றினுடைய இன்றியமையாத சிறப்பியல்புகளை இனங்கண்டு, “விருத்தியடைந்த” கொழும்புத் துறைமுகத்தின் இயல்புகளை ஆராய்வு பொருத்தமானதாக இருக்கும். உலகளாவிய ரீதியில் காணப்படுகின்ற மையத் துறைமுகங்கள் பெரும்பாலானவற்றை ஆராய்ந்து, வெளியிடப்பட்டுள்ள உலக வங்கியின் 2002 இற்கான அறிக்கை, அதன் சிறப்பியல்புகளைப் பின்வருமாறு இனங்கண்டுள்ளது:⁽⁹⁾

- சரக்கு மூலங்களுக்கான கேந்திர முக்கியத்துவம் வாய்ந்த அமைவிடமாக உள்ளமை
- கப்பற் பாதைகளுக்கு அண்மையில் அமைந்துள்ளமை
- மையத் துறைமுகங்களுக்கு ஏற்றியனுப்பு வதற்காகக் கொள்கைகளைச் சேகரித்து வைக்கும் இரண்டாம் நிலைத் துறைமுகங்களுக்கு அண்மையில் அமைந்துள்ளமை
- பெரிய கப்பல்களைக் கையாள்வதற்கு ஆற்றல் உள்ளமை
- துறை வாய்ப்பு வசதிகள் பரந்தளவில் கிடைக்கின்றமை
- கொள்கைகள் கையாளற் தொழிற்பாடுகளின் செயற்திறன் காணப்படுகின்றமை
- பொருத்தமான புவியியல் ரீதியான ஓர் விரிவெல்லைக்குட்பட்ட நிலையிலுள்ள அடுக்கு நிகழ்வான, மையத்துறை முகங்களுக்குக் கொள்கைகளை ஏற்றியனுப்பும் சேவைகளின் கிடைக்கின்றமை

- மாற்றுத் துறைகளைக் கையாள்வதற்கான கட்டணங்கள் உள்ளமை
- துறைமுகத்திலிருந்து தள்ளி அமைந்துள்ள நாட்டுப் பகுதிகள் சிலவற்றிலிருந்து வரும் சரக்குகளின் கிடைப்பளவு

தென்னாசியாவில் கொழும்புத் துறைமுகம் ஓர் மையத் துறைமுகமாக இருப்பதற்கான, அதனுடைய தகுதிநிலைத் தரவரிசைப்படுத்தலுக்கான புள்ளியிடல் அட்டை தற்போது மிகவும் போற்றத்தக்கதாக உள்ளது. இருந்தபோதிலும், “மொத்த வணிகச் செயற்பாடுகளில் 50 சதவீதத்திற்கு மேற்பட்ட அளவாகவும், இந்தியாவிலிருந்து அனுப்பப்படுகின்ற அதன் மீள்கப்பற்படுத்தல் செயற்பாடுகளின் அளவில் ஏறக்குறைய 80 சதவீதமாகவும் அது உள்ளது”⁽¹⁰⁾ என்பது ஆர்வத்தைத் தூண்டும் ஒன்றாகவுள்ளது. அதன் விளைவாக, வெளிநாடு ஒன்றிற்குச் சொந்தமான பிராந்தியத் துறைமுகங்களில் தங்கியிருப்பதைக் குறைப்பதற்காக, அதனுடைய கூட்பயண உட்கூடுமான வசதிகளைத் தரமுயர்த்துவதற்கான, பாரியளவிலான அபிவிருத்தித் திட்டமொன்றை நடைமுறைப்படுத்த இந்தியா மேற்கொண்டுள்ள தீர்மானம் காரணமாக, கொழும்புத் துறைமுகம் கொண்டிருந்த கேந்திர முக்கியத்துவ முடைய அணுகூலம், இனிமேல் அதற்கு மாத்திரம் உரியதாக இராது என்பதை கொழும்பு அறிந்து கொள்ளக் கூடும். இந்தியாவின் தென் துறைமுகமான வல்லர்பாதம், துபாய் போட்ஸ் இன்ற சனலுடன் கூட்டாக நிறைவுசெய்யப்படுவதற்காக, சரியான விதத்தில் செயற்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றது என்பதைக் கவனத்திற் கொள்கின்றபோது, கொழும்புத் துறைமுகத்தின் பாதிப்புக்குள்ளாகக் கூடிய நிலையை அது அமுத்தியுரைப்பதாக அமைகின்றது.

அட்டவணை 1: துறைமுகங்களில் மேற்கொள்ளப்படுகின்ற அபிவிருத்திச் செயற்பாடுகள்

துறைமுகம்	அபிவிருத்தி தொடர்பான விபரங்கள்
ஓலாவில் துறைமுகம்	கட்டம் I: 8 மீற்றர் ஆழமான பள்ளத்துடன் கூடிய, 5000 தொன் பாரமுடைய கப்பல்களுக்கான வர்த்தகத் துறைமுகக் குழிவு/பள்ளம். வசைத் தீர்ப்பாய்ப்பு 10 ஹெக்டயர். கட்டம் II: 11 மீற்றர் அதிகரிப்பைக் கொண்ட ஆழமான பள்ளத்துடன் கூடிய, 16,000 தொன் பாரமுடைய கப்பல்களுக்கான தேவைகளை நிறைவேற்றத்தக்க வர்த்தகத் துறைமுகக் குழிவு/பள்ளம். தற்போதைய நிலை: காணி அபிவிருத்தி வேலைகள், நிலத்தை/கடலைத் தோண்டும் பணிகள், எல்லைச் சங்களை அமைத்தல் என்பன நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கின்றன. திட்ட நிறைவுறும் திகதி: 2010 இறுதி.
காலித் துறைமுகம்	பிரதான செயற்பாடுகள்: 50 படகுகளுக்கான தரப்பிட வசதிகள், சேவைகள் மற்றும் திருத்த வேலை வசதிகள்; நகர்த்தக் கூடிய பாரந்தாக்கிப் பொறியுடன் கூடிய உல்லாசப் படகுகளை உயர்த்துவதற்கான வசதிகளைக் கொண்ட, உல்லாசப் படகுகளுக்கான நவீனமான வலயம்; பயணிகள் விடுமுறைக்காகக் கடல் உல்லாசக்குரிய பெரிய கப்பல்களுக்கான வசதிகள். துறைமுக அபிவிருத்தியின் இரண்டாம் கட்டத்தில் ஓர் உல்லாசப் படகுத் துறை அமைக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.
ஹம்பாந்தோட்டைத் துறைமுகம்	பிரதான செயற்பாடுகள்: அலைதாங்கி அணைகளின் நிர்மாணம்; பிரதான வாய்க்காலைத் தோண்டுதல்; துறைமுகக் குழியை/பள்ளத்தைத் தோண்டுதல்; கப்பல் துறைச் சுவர்கள், வீதிகள், கற்றாட்டகைவெளி, மற்றும் சேவை இணைப்புகளுக்கான கட்டங்கள் என்பவற்றின் நிர்மாணம். திட்டம் நிறைவுறும் திகதி: 2011 ஏப்ரல்.
கொழும்புத் துறைமுக விரிவாக்கம் (உரு 2ஐப் பரக்கவும்)	பிரதான செயற்பாடுகள்: அலைதாங்கி அணை நிர்மாணம்; பிரதான வாய்க்காலைத் தோண்டுதல்; கரைக்கு அப்பாலுள்ள எண்ணெய்க் குழாய் இணைப்புகளை வேறு இடத்தில் பொருத்துதல், கப்பலோட்டும் வசதிகள் முதலியன.

மூலம்: Financial Times of the Daily Mirror, 12 May 2009



உரு 2: வளமுத்து துறைமுக வீரவாங்கம்

இதனால், “இதுவரை கொழும்பிலிருந்து சேவைகளைப் பெற்று வந்த சர்வதேச கப்பற்பாதைகளுக்கு அருகில், புதியதோர் மையத் துறைமுகம் வருங்காலத்தில் அமைக்கின்ற போது, கொழும்பிற்கு உரித்தான வணிகத்தின் பெரும் பகுதியை அது தன்பால் ஈர்த்துக் கொள்ள முடியும்”¹¹¹ என்பதில் கொழும்பிலுள்ள கப்பற் பயணத் தொழில் தொடர்பான ஆய்வாளர்கள் அக்கறையும் கவலையும் உடையவர்களாக இருந்து வந்தனர்.

இருந்தபோதிலும், “இந்தியத் துணைக்கண்டத் துறைமுகங்களை விட, கொழும்பு முன்னணியில் உள்ளது எனவும், அத்தூடன், மையத் துறைமுகங்களுக்கு ஏற்றியனுப்பு வதற்காகக் கொள்கலன்களைச் சேகரித்து வைக்கும் செலவு குறித்தவகையில், குறைந்தளவு கட்டணம் அறவிடுகின்ற ஓர் பிராந்திய மையத் துறைமுகமாக அது இருப்பதோடு, மிகக் குறுகிய போக்குவரத்துக் காலத்தை வழங்குகின்றது எனவும்”¹¹² கூறி, இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபை திடமான ஒரு கருத்தைத் தெரிவித்து வந்துள்ளது. இதன் விளைவாக, “2012இல், கொழும்பு இப்பிராந்தியத்திற்கான மிகப் பெரும் மையத் துறைமுகமாகத் தோற்றம் பெறுவதை, அது வல்லர்பாதமாகவோ அல்லது விழிச்சியமாகவோ இருப்பினும், இந்தியத் துறைமுகங்களிலிருந்து வருகின்ற போட்டியால் நடுக்க முடியாது”¹¹³ என இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபையின் முகாமைத்துவப் பணிப்பாளர், அழுத்தம் திருத்தமாகக் குறிப்பிட்டுள்ளார். எவ்வாறாயினும், இந்தியாவின் கொள்கலன் போக்கு வரத்தை தற்போதைய 6.5 மில்லியன் TEU அலகுகளிலிருந்து, 2020 ஆம் ஆண்டிற்குள் 15 மில்லியன் TEU அலகுகளாக அதிகரிக்கத் திட்டமிட்டுள்ளமை, இந்தியா தனது துறைமுகங்களை அபிவிருத்தி செய்வதற்கும், அது வெளி நாட்டு மையத் துறைமுகங்களில் தங்கியிருப்பதைக் குறைப்பதற்குமான ஒரு தூண்டியாக இருக்கும் என்பதைக் கவனத்திற் கொள்வது பொருத்தமானதாகும்.¹¹⁴

ஒன்றிணைந்த வளமுத்து துறைமுக அபிவிருத்திக்கான துறைமுக - நகரக் கூட்டுச்சத்தி

மையத் துறைமுகமாக இருப்பதற்கான தனது தகுதிநிலையை, வல்லர்பாதம் போன்ற ஓர் இந்தியக் கப்பற் துறைமுகத்திடம் கொழும்பு எப்போதாவது இழந்து விடக்கூடிய அத்தனுடைய நலிவுற்ற நிலையை, முன்னர் குறிப்பிட்ட, கொழும்புக் கப்பற் துறைமுக அபிவிருத்தி குறைக்கு மெனக் கருப்படுகின்

றது. சேதுக்கால்வாய்ச் செயற்திட்டத்தின் (இந்திய உயர் நிதிமன்றக் கட்டளையின் பிரகாரம் இத்திட்டம் தற்போது நிறுத்தி வைக்கப்பட்டுள்ளது, ஆனால் அது முற்று முழுதாகக் கைவிடப்படவில்லை) சாதகபாதக அம்சங்களை, இதே விடயம் தொடர்பான இடர்பாடுகள் பற்றிய பகுப்பாய்வு உள்ளடக்க வேண்டியுள்ளது. இந்தியக் கரையோரத் துறைமுகங்களிலிருந்து, அதன் சர்வதேசக் கொள்கலன் துறைக்கு அனுப்பப்படுகின்ற, மையத் துறைமுகங்களுக்கு ஏற்றியனுப்பு வதற்காகக் கொள்கலன்களைச் சேகரித்து வைக்கும் இரண்டாம் நிலைத் துறைமுகங்களிலுள்ள சரக்குகளைத் தனது கட்டுப்பாட்டின் கீழ்க் கொண்டுவருவதன் மூலம், கொழும்புத் துறைமுகத்திற்குப் பாதிப்பை ஏற்படுத்த முடியும். அதே பானியில், உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ள நாய்லாந்து கிறாக் கால்வாயை உள்ளடக்குதல் கூட கொழும்புத் துறைமுகத்திற்குப் பிரதிசுலமானதாகக் கருதப்படவேண்டியுள்ளது. அனைத்தையும் உள்ளடக்கிய பகுப்பாய்வானது, பின்னர் குறிப்பிடப்பட்டதன் மையத் துறைமுக இருப்பதற்கான தகுதிநிலையை நீடித்திருக்கச் செய்யும் தன்மையை ஆராய்வதாக இருக்க வேண்டும். இச்சூழலமைவில், மையத் துறைமுகங்களின் பரிணாம வளர்ச்சியைப் பற்றி பிறிதோர் இடத்தில் ஆராய வேண்டிய அவசியம் ஏற்படுகின்றது.

ரொட்டரேடம், அன்ஹேர்ப் போன்ற பிரதான கப்பற் துறைமுக எடுத்துக்காட்டுகளில், அத்துறைமுகங்களினுடைய தகுதிநிலையை நீடித்திருக்கச் செய்யும் தன்மையைப் பேணுவதிலுள்ள வெற்றியானது, “உலகளாவிய ரீதியில் பொருள் ஏற்றுமதிசெய்வோரின் நலன்கள், ஒட்டுமொத்தமாக, துறைமுகங்களிலிருந்து பொருட்களை விநியோகிக்கும் தொடர் ஏற்பாடுகளுக்கு நகர்ந்துள்ளன”¹¹⁵ என்பதை அங்கிகரிக்க வேண்டியதாக இருந்து வந்துள்ளது. அதன் விளைவாக, துறைமுகத்துடன் சம்பந்தப்பட்ட தொழில், நாட்டின்

உட்பகுதியிலுள்ள கொள்கலன் சேமிப்பிடங்கள், பெறுமதி சேர்க்கப்பட்ட விநியோக ஏற்பாடுகள் என்பன துறைமுக அபிவிருத்தியுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளன. அன்ஹேர்ப் எடுத்துக்காட்டில், அத்தனுடைய துறைமுக அபிவிருத்தியில், “கப்பற்பயணத் தொழில் அபிவிருத்திப் பிரதேசங்கள்” கூட கட்டிக்காட்டப்பட்டுள்ளன. மேலும், அது துறைமுகங்களை இயக்குபவர்களுக்கு, “விநியோக ஏற்பாடுகள் தொடர்பான வணிகச் சேவைகளை”¹¹⁶ வழங்குவதற்கான வாய்ப்பை அளித்துள்ளது. அவ்வாறே, யப்பானில் உள்ள ஓர் “பங்கீட்டு நிலையத்தின்” தொழிற்பாடானது துறைமுக அபிவிருத்தியுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளது. அதன்படி, “உள் நாட்டு மற்று வெளிநாட்டு வாடிக்கையாளர்கள் ஆகிய இரு சாராரிடமும் இருந்து பொருட்கள் சேகரிக்கப்பட்டு, வழங்கற் கட்டளைப் படிவங்களின் பிரகாரம், அருகேயுள்ள நெடுஞ்சாலைகள் ஊடாக அவை விநியோகிக்கப்படுகின்றன.”¹¹⁷ யப்பானியத் துறைமுகங்கள் சிலவற்றில், இப்பங்கீட்டு நிலையத்துடன் “பதனிடற் தொழிற்பாட்டையும்” இணைப்பதற்கான ஒரு மேலதிகத் திட்டம் கூட இருந்து வருகின்றது. அத்தகைய உள்ளடக்கல்களின் இரட்டை நோக்கமாக, துறைமுக வியாபாரத்தை அதிகரிப்பதும், அத்துடன் அதைச் சூழவுள்ள நகரத்தில் காணப்படும் சிறு கைத்தொழில்களை விருத்தி செய்வதும் இருந்து வருகின்றன.

பிரத்தியேகமான மீள்கப்பற்படுத்தலுடன் சம்பந்தப்பட்டுள்ள நடட அச்சத்தைக் குறைப்பதற்காக, இலங்கைத் துறைமுகத் திட்டமிடலாளர்களால் அதேவகையான கருத்துக்கள் வெளிப்படுத்தப்பட்டுள்ளன. இதனால், “வாடிக்கையாளர்களைத் துறைமுகத்துடன் இணைப்பதற்காக, பெறுமதிச் சேர்க்கையுடன் கூடிய மீள்ஏற்றுமதி வளப்பு வசதிகளை வழங்குவதை” இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபையின் பிரதம பொறியியலாளர் (திட்டமிடலும் ஆராய்ச்சி அபிவிருத்தியும்) ஆதரித்துப் பேசியுள்ளார். மறுபுறத்தில், “அதற்கான உட்கட்டுமான வசதிகளை, துறைமுகத்தை அடுத்துள்ள நாட்டுப்பகுதி வழங்குமாயின், அது சாத்தியப்படத்தக்க ஒன்றாக இருக்குமென”¹¹⁸ அவர் மேலும் கருதுகின்றார். திருகோணமலைத் துறைமுகத்தில் வணிகச் சரக்குகளை இறக்குமதி செய்து, அவற்றிற்கான இறக்குமதித் தீர்வைவையச் செலுத்துவதுடன், அவற்றை மீள்ஏற்றுமதி செய்வதற்கான வசதியுடைய ஓர் துறைமுகத்தை விருத்திசெய்தல் பற்றி 1997 ஆம் ஆண்டின் துறைமுகக் கொள்கை தொடர்பான ஆவணம் கூட, குறிப்பிட்டுள்ளது. இருந்த போதிலும், துறைமுகத்திலிருந்து தள்ளி அமைந்துள்ள நாட்டுப் பகுதிகளின் பெளதிக அபிவிருத்தித் திட்டத்தை, துறைமுக அபிவிருத்தியுடன் ஒன்றிணைப்பதன் மூலம், அடையப்பட்ட விளைவுகளாக, மிகக் குறைந்தளவிலான நன்மையே வெளிப்பட்டுள்ளது.

அதன்விளைவாக, துறை முகங்களின் அபிவிருத்தியில் ஓர் வெற்றிடம் காணப்படுகின்றது.

துறைமுகத்திலிருந்து தள்ளி அமைந்துள்ள நாட்டுப்பகுதியின் அபிவிருத்தியுடன் துறைமுக அபிவிருத்தியை ஒன்றிணைத்தலானது, துறைமுகம் முதன்மைக் கூறாகச் செயற்படுவதை அவசியமாந்தாக்கியுள்ளது. தென்னாசியக் கப்பற்பயணப் பிராந்தியத்தினுடைய மையத் துறைமுகமாக, நல்லுறாது நீடித்திருக்க வேண்டிய கொழும்பின் கப்பல் துறைமுகத்திற்கு, இது குறிப்பாகப் பொருத்தமாகவுள்ளது. ஒட்டுமொத்தத்தில் அதன் சேவை விரிவாக்கம், துறைமுகத்தை அடுத்துள்ள நாட்டுப் பகுதிக்கு அப்பாலும் செல்கின்றது. கொழும்புக் கப்பல் துறைமுகமானது, மையத் துறைமுகம் ஒன்றின், முன்னர் குறிப்பிடப்பட்ட, இன்றியமையாத சிறப்பம்சங்களைக் கொண்டிருக்க வேண்டும் என்பது மாத்திரமன்றி, "நாட்டினுடைய பொருளாதார அபிவிருத்திக்கான மிக முக்கியமான உந்துவிசையாகச் செயற்படுவதற்காக,"¹⁹ அதற்கு அப்பாலும் செல்ல வேண்டியுள்ளது. ஒன்றிணைக்கப்பட்ட பொருளாதார அபிவிருத்திச் செயல்முறையின் இன்றியமையாத முக்கியத்துவமுடைய, பாகமாக அது ஆகவேண்டும். கொழும்புக் கப்பல் துறைமுகமானது தனியே மீள்கப்பற்படுத்தல் செயற்பாட்டில் மாத்திரம் ஈடுபடுகின்ற ஓர் மையத் துறைமுகமாக தொழிற்படக் கூடாது என்பதே, பின்னர் குறிப்பிடப்பட்டதன் மறைமுகமான அர்த்தமாகும். கொழும்பு பெருநகரப் பிராந்திய அபிவிருத்திக் கட்டமைப்புத் திட்டத்திற்கு வழங்கப்பட்டவுள்ள, துறைமுகத்தை அடுத்துள்ள பகுதி மற்றும் அதன் சூழிடங்கள் என்பவற்றில் காணப்படும் காணிகளுக்கான தேவைகளை வெளிக்காட்டவுள்ள, அதே விடயத்தை உறுதிப்படுத்துவதாக உள்ளார்ந்த நிலையிலுள்ள இக்காரணி அமைந்துள்ளது. 2000ம் ஆண்டின் 49ம் இலக்கச் சட்டத்தால் திருத்தியமைக் கப்பட்டவாறு, 1946ஆம் ஆண்டின் 13ஆம் இலக்க நகர மற்றும் நாட்டுப்புறத் திட்ட மிதற் கட்டளைச்சட்டத்தின் ஏற்பாடுகளுக்கு உட்பட்ட நிலையில் தொழிற்படுகின்ற, ஒன்றிணைக்கப்பட்ட காணித் திட்டமிடலுக்கான நியதிச்சட்டச் சாதனமாக இது அமைந்துள்ளது. அமைச்சரின் உத்தரவின் பிரகாரம், 2001.05.05ஆம் திகதிக்குரிய 1182/26ஆம் இலக்க வர்த்தமானி அறிவித்தலில் பிரகடனப்படுத்தப்பட்டதற்கு அமைய, மேல் மாகாணத்திற்காகத் தயாரிக்கப்பட்டதும் தற்காலிகமாக அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளதுமான "பிராந்தியப் பௌதிகக் கட்டமைப்புத் திட்ட வரைபில்", துறைமுகத் துடன் சம்பந்தப்பட்ட செயற்பாடுகளுக்கான ஓர் வலயத்தை ஒதுக்கீடு செய்வதற்கான திறனிழந்த முயற்சியொன்று மேற்கொள்ளப்பட்டது. மேலே குறிப்பிடப்பட்ட இத்திட்டத்திலுள்ள காணிப் பயன்பாடுகளின் அமைவிடப்பரப்பு சார்ந்த வடிவமைப்பானது, 2015ஆம் ஆண்டிற்குள் கொழும்புத் துறைமுகம் 6.7 மில்லியன் TEU

அலகுகளைக் கையாள்வதற்கான ஓர் வளர்ச்சிப் பாதையில் உள்ள ஒரு மிகப் பெரும் மையத் துறைமுகமாக ஆகுவதில் பெருமளவுக்குச் சார்ந்திருந்தது. யதார்த்தம் எதுவெனில், இத்திட்டம் அமுலாக்கப்படாதிருந்தமையாகும். தேசிய பொருளாதார அபிவிருத்திச் செயல்முறையில் முதன்மைக் கூறாக அமைவதற்குரிய, ஓர் வர்த்தக ரீதியான மையத் துறைமுகமாக கொழும்புத் துறைமுகம் அபிவிருத்தி செய்யப்படுவதற்கு முக்கியத்துவம் கொடுப்பதிலிருந்து, விலகிச் செல்வதற்குப்புத்துயிரளிப்பதற்கான ஓர் தேவையாக இது அமையக்கூடும். எனவே, துறைமுக நகர அபிவிருத்திக்கான கூட்டுச்சக்தியானது, அவற்றின் தெளிவான இயற்பண்புகளுக்கு ஏற்ப ஏனைய துறைமுகங்களில் இருந்து வழிமுறைகளின் நகலைப் பின்பற்றுவதில், அதனுடைய உச்சநிலையினைக் கொண்டிருக்கும்.

அதேநேரத்தில், மேலே குறிப்பிடப்பட்ட இயற்பண்புகளில் சிலவற்றை ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகம் கொண்டிருக்கும் எனவும், அதை அமுல்படுத்துகின்ற போது, கொழும்புத் துறைமுகத்துடன் ஒப்பிடுமிடத்து அது கொண்டுள்ள, கவனத்தை ஈர்க்கின்ற வேறுபாட்டை வெளிப்படுத்துவதாக இருக்கும் எனவும், **விகிப்பியாவில்** குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. ஹம்பாந்தோட்டைத் துறைமுகத்தை மூன்று கட்டங்களில் நிர்மாணிக்க தற்போது திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. நடைமுறையிலுள்ள முதலாவது கட்டம், கப்பல்களுக்கு எண்ணெய் மறுநிரப்பீடு செய்தல், பொதுநோக்கங்களுக்கான இடைத்துறை, கப்பற் திருத்தவேலை, கப்பல் நிர்மாணம் மற்றும் மாலுமிகளின் பணிமாற்ற வாய்ப்பு வசதிகள் என்பவற்றைக் கொண்டிருக்கும். அவற்றில் சிலவற்றிற்குச் சாதகமான வகையில், துறைமுகத்திற்கு வெளியே வரியற்ற வலயமொன்றை அமைப்பதற்கும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இரண்டாவது கட்டம் பூர்த்தியடையும்போது, எண்ணெய்க்களஞ்சியம் ஒன்றையும், 20 மில்லியன் TEU அலகுகள் வரையிலான பொருட்களைக் கொள்ளத்தக்க, கொள்கலன் துறை ஒன்றையும் அது கொண்டிருக்கும். மூன்றாவது கட்டம் கப்பல் நிர்மாணிக்கும் ஓர் இடத்தை உள்ளடக்கியதாக இருக்கும். அவ்வண்ணமே, துறைமுக வாயிலின் 22 மீற்றர் ஆழம், கப்பந்துறையின் 17 மீற்றர் ஆழம் என்பன காரணமாக, ஹம்பாந்தோட்டை மற்றும் கொழும்புத் துறைமுகங்களுக்கு இடையிலுள்ள வேறுபட்ட வகிபாகங்களுக்கான ஓர் தெளிவான கொள்கை தேவைப்படும். இவை இரண்டிற்கும் இடையேயான வேற்றுமையைக் குறைப்பது, அவசரப்படுகின்ற ஒரு செயற்பாடாக இருக்கக் கூடும். ஆயினும், எதிர்காலத்தில் சிலவேளைகளில், ஏதாவது ஒரு சமயத்தில், பொருளாதார அபிவிருத்தியின் அனைத்தையும் உள்ளடக்கிய நலன்கள் தொடர்பில், ஹம்பாந்தோட்டைத் துறைமுகத்திற்கான எதிர்்பார்க்கப்படும் வளர்ந்து வருகின்ற

கப்பற் பர்தைகளுடன், கொழும்புத் துறைமுகத்திற்கான அத்தகைய கப்பற் பர்தைகள் முரண்படுவதைத் தவிர்ப்பதன் பொருட்டு, துறைமுகக் கொள்கைகள் வகுக்கப்பட வேண்டும். அதேவேளை, பின்னர் குறிப்பிடப்பட்டதிலுள்ள (கொழும்பு) வணிகத்தைக் குறைக்காது, முன்னர் குறிப்பிடப்பட்ட துறைமுகமானது புதிய வணிக வாய்ப்புக்களை உருவாக்கக் கூடியதாக இருக்க வேண்டும்.

முடிவுரை

துறைமுக அபிவிருத்தியில், கடலின் திசையை நோக்கியவாறு அமைந்துள்ள பகுதியும், தரையை நோக்கியவாறு அமைந்துள்ள பகுதியும் இணைந்து, அதை முழுமையாகக் கவல்லனவாக உள்ளன. கப்பல்களுக்குப் பாதுகாப்பு வழங்குவதற்கான பொறியியற் கட்டமைப்புகளையும் ஏனைய துணைப் பொருட் சாதனங்களையும் நிர்மாணித்தல் மற்றும் கப்பல்களை உரிய நேரத்திற்கு அனுப்பி வைத்தல் என்பன முன்னர் குறிப்பிடப்பட்டதன் கூறுகளாக உள்ளன. அதேசமயம், கப்பல்களைத் துறைமுகத்தை நோக்கிக் கவர்ந்து இழுக்கின்ற, விநியோக ஏற்பாட்டுகளின் தொடர் செயற்பாடுகளுக்கான மிக முக்கியமான வாய்ப்பு வசதிகளை பின்னர் குறிப்பிடப்பட்டது வழங்குகின்றது. இது, துறைமுகத்தை அடிப்படையாகக் கொண்ட மற்றும் துறைமுகத்திற்கு அப்பாற்பட்ட செயற்பாடுகளை உள்ளடக்கியுள்ளது. அதன் விளைவாக, ஓர் மையத் துறைமுகத்தினுடைய ஒருங்கிணைந்த செயற்பாட்டு அளவு மற்றும் நீடித்திருக்கக்கூடிய தன்மை என்பவற்றிற்கு ஓர் தீர்வுக்கட்டமான நிலத்திணைவு தேவைப்படுகின்றது. ஓர் மையத் துறைமுகத்தைச் சூழவுள்ள ஒரு நகரத்தில், போட்டித்தன்மை நிறைந்த நிலப்பயன்பாடுகள், அதன் பெளதிகத் திட்டமிடலைத் திறைமிக் கின்றது. இருந்தபோதிலும், வர்த்தக ரீதியான ஓர் மையத் துறைமுகத்தின் அபிவிருத்திக்கான காணிகளை ஒன்றிணைப்பதற்கான நிர்ப்பந்தமானது, நகர அபிவிருத்தித் திட்டத்தில் இன்றியமையாததாகின்றது. நிலத்தின் அருமைத்தன்மை காரணமாக, அதன் போட்டித்தன்மை வாய்ந்த பயன்பாடுகளுக்கு இடமளிப்பதற்காக, பொருத்தமான தளப் பகுதி விகிதங்களையும், நிலைக்குத்தான அபிவிருத்தியையும் அனுமதிப்பதன் மூலம், பின்னர் குறிப்பிடப்பட்டவற்றின் ஒழுங்குபடுத்தல் அதிகாரங்கள், வாய்ப்புக்களை அதிகரிக்கின்றன. அத்தகைய முழுமையாகக் செயற்பாடு துறைமுக நகர அபிவிருத்திக்கான கூட்டுச்சக்தியின் முக்கியத்துவத்தை வலியுறுத்துகின்றது. தேசியப் பொருளாதார அபிவிருத்திக்காக, துறைமுகத் திட்டமிடலாளர்களும் நகரத் திட்டமிடலாளர்களும் தவிர்க்க முடியாத வகையில் ஒன்றிணைந்து செயலாற்ற வேண்டியுள்ளது. தமது குறிக்கோளை, நடட அச்சம் நிறைந்த

தொடர்ச்சி 51ம் பக்கம்

அம்பாந்தோட்டையை ஒரு துறைமுக நகராக மனக்கண்ணால் பார்த்தல்: ஆசியாவின் துறைமுக நகர்களும் துறைமுகங்களால் தோற்றுவிக்கப்பட்ட அவற்றின் நிலப்பயன்பாட்டு ஒழுங்கமைவிலிருந்து கற்றுக்கொண்ட படிப்பினைகளும்

அறிமுகம்

கூட்டுத்துறைமுகங்களின் அபிவிருத்தி, ஒரு நாட்டின் அபிவிருத்திக்கு இன்றியமையாத தேவையாகும். அபிவிருத்தியடைந்த நாடுகள் புதியன புனைதலிலும், போக்குவரத்து முறைகள், உட்கட்டமைப்புகள் என்பவற்றினால் ஏற்படக் கூடிய சுற்றுச்சூழல் தாக்கங்கள் போன்றவற்றின் மீது அதிக கவனத்தைச் செலுத்தும் அதேவேளை, அபிவிருத்தி அடைந்து வரும் நாடுகள் போக்குவரத்து உட்கட்டமைப்பு மற்றும் பிராந்தியரீதியில் சமநிலையான பொருளாதார வளர்ச்சியைத் தூண்டுவதற்கான முறைகள், சமூக முன்னேற்றம் ஆகியவற்றை அறிமுகம் செய்து, நவீனப்படுத்தி, மீளவளப்படுத்துவதில் தமது கவனத்தை செலுத்தி வருகின்றன (Nijdam 1986; Nijeamp & Reichman 1987). இவங்கையின் தென்முனையில், ஒரு சர்வதேச கடந்துறைமுகத்தினை நிர்மாணிப்பது பற்றிய விடயம் கொள்ளை வகுப்பாளர்கள், திட்டமிடலாளர்கள் என்போரால் 1990 களில் ஆராயப்பட்டு வந்தது. அவர்கள் நாட்டின் பிராந்திய ரீதியில் சமநிலையான அபி

விருத்தி பற்றிய கோட்பாடுகளை ஆய்வு செய்திருந்தனர். எவ்வாறாயினும், கொள்கைத் தீர்மானங்கள், குறிப்பாக இலங்கையின் தேசிய துறைமுகங்கள், கப்பல் போக்குவரத்து தொடர்பான கொள்கை, தேசிய பொள்திகத் திட்டமிடல் கொள்கை மற்றும் அண்மைக்காலமாக முனைப்புப் பெற்று வரும் பத்து ஆண்டு அபிவிருத்திக்கான மணிந்த சிந்தனை வேலைத்திட்டம் என்பன யாவும் பிராந்திய அபிவிருத்திக்கான ஆதரவளிப்பு மற்றும் திட்டமிடல் என்பவற்றிற்கு திடமான முக்கியத்துவம் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. இதனை நிறைவேற்றும் வகையில், அம்பாந்தோட்டையில் (உரு -1) ஒரு சர்வதேச கடந்துறைமுகத்தினை நிர்மாணிப்பதற்கான பாரிய செயற்திட்டமொன்று ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளதுடன், அதற்கான பணிகளும் நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. கடந்துறைமுகங்கள், துறைமுகம் சார்ந்த நகர்ப்புறங்களைச் சூழவுள்ள பிரதேசங்களின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு இன்றியமையாதனவாக உள்ளன. எவ்வாறாயினும், பொருளாதார வளர்ச்சியின் முனைப்பானது, துறைமுகங்களினால் தோற்றுவிக்கப்பட்ட நிலப்பயன்பாடுகள் மற்றும் அவற்றிற்கு இடையிலான இணைப்புகள் என்பவற்றின் அறிவுக்குப் பொருத்தமான ஆள்புல ஒழுங்கமைவில் தங்கியுள்ளது. இத்தகைய பின்புலத்தில் இக்கட்டுரையானது, அம்பாந்தோட்டையில் துறைமுகத்தினால் தோற்றுவிக்கப்பட்ட போகும் நிலப்பயன்பாடு தொடர்பான செயற்பாடுகள் மற்றும் துறைமுக பின்புலப்பகுதிகள் என்பற்றிற்கு இடையிலான தொடர்புகள் ஆகியவற்றிற்கு, ஆசிய பிராந்தியத்

கசந்த அமரவிக்கிரம
சீரேஷ்ட விரவுரையாளர்,

மதவ ஹெட்டியாராச்சி
பட்டப்படிப்பு மாணவன்,

மொறட்டுவ பல்கலைக்கழகம்

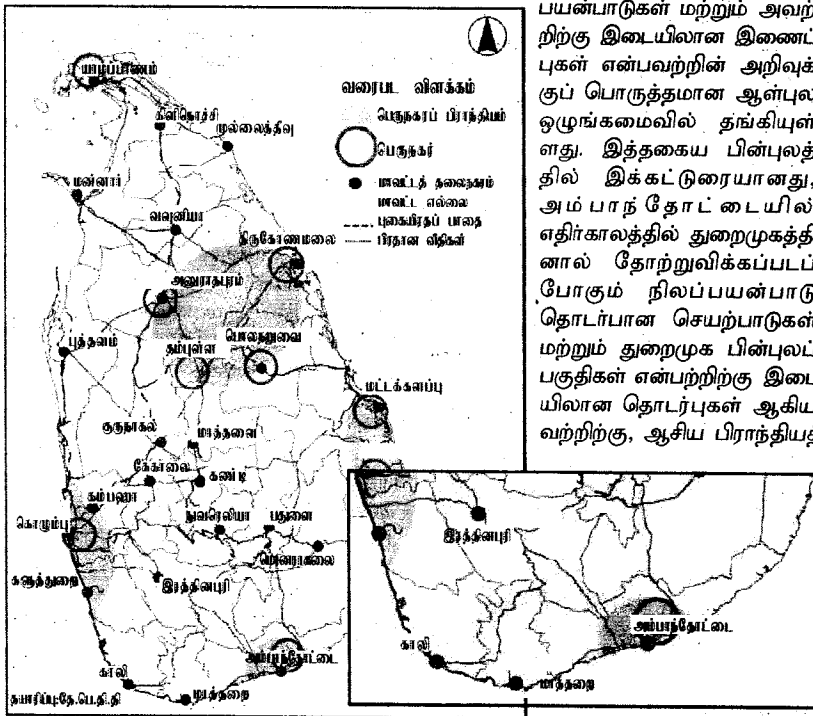
தில் கற்றறிந்த படிப்பினைகளை அடிப்படையாகக் கொண்ட, ஆய்வுக்கான ஒப்புமை உருமாதிரி யோசனைகளின் தொகுதி ஒன்றினை வழங்க முயல்கிறது. அது, துறைமுகத்தினால் தோற்றுவிக்கப்படும் நிலப்பயன்பாடுகள் தொடர்பான செயற்பாடுகள் மற்றும் கொழும்பு ஷங்காய் கடந்துறைமுகங்களின் பின்புலப்பகுதித் தொடர்புகள் என்பவற்றின் பரிணாம வளர்ச்சியைப் பரிசீலனை செய்கின்றது. பின்னர், அதன் பெறுபேறுகளின் அடிப்படையில், ஆய்வு நோக்கத்திற்காக அம்பாந்தோட்டை துறைமுக நகரத்தின் எதிர்காலச் சூழ்நிலையை ஓர் ஒப்புமை உருமாதிரியாக ஆக்க முடியும்.

துறைமுகத்தினால் தோற்றுவிக்கப்படும் நிலப்பயன்பாடு தொடர்பான செயற்பாடுகளும், துறைமுகப் பின் புலப்பகுதித் தொடர்புகளும்

துறைமுக அபிவிருத்திச் செயல்முறை

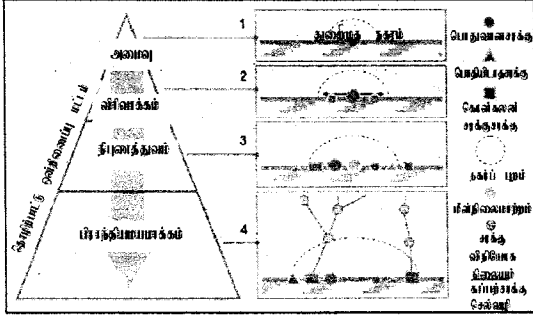
துறைமுக அபிவிருத்தி தொடர்பான எண்ணக்கரு அடிப்படையிலான நோக்குக் கோணத்தில், காலம், இடம் என்பவற்றிற்கு ஏற்ப, ஒரு துறைமுகத்தின் உட்கட்டுமானம் எவ்வாறு வளர்ச்சியடைகின்றது என்பதை பேட் (Bird, 1963) என்பவரால் விருத்தி செய்யப்பட்ட, Anyport மாதிரி விளக்குகின்றது. துறைமுக அபிவிருத்திச் செயல்முறையில் அமைவுநிலை, விரிவாக்கம், துறைசார்நிபுணத்துவம் ஆகிய மூன்று பிரதான கட்டங்களை இனங்காண முடியும்.

துறைமுக அபிவிருத்தியில் காணப்படும் இயக்காற்றலின் உந்துதற் காரணிகளாகவுள்ள, சமகாலத் துறைமுக அபிவிருத்தி மற்றும் கடலோரத்திலிருந்து உள்ளூர் அமைந்துள்ள பிரதேசங்களின் பரிமாணங்கள் பற்றித் தெளிவுபடுத்தும் நோக்கில், Anyport மாதிரியை (உரு -2) விரிவுபடுத்துவதன் மூலம், 'பிராந்திய மயமாக்கல்' என்னும் ஒரு புதிய கட்டத்தினை Notteboom & Rodrigue (2005) ஆகியோர் முன்மொழிந்தனர். பின்புலப்

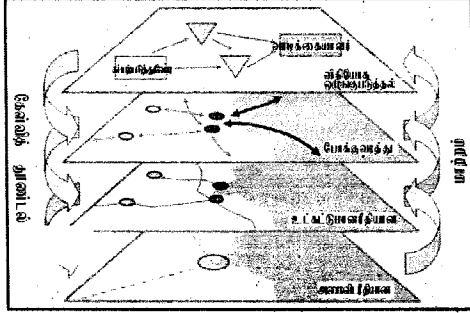


உரு 1: 2030ல் குடியிருப்புக் கோலரும் பெருநகரப் பிராந்தியங்களின் திட்டஅடிப்படையிலான அமைவிடம்

மூலம் : தேசிய பொள்திகத் திட்டமிடல் திணைக்களம், 2006



உரு 2: துறைமுகப் பிராணியாய்வுக்கம்



உரு 3: துறைமுக இயக்கவீசைப் பல்வருக்கு அணுகுமுறை

பகுதிகளுடனான திடமான இணைப்புகள் மாத்திரமன்றி, துறைமுகத்தின் முன்புறத்திலுள்ள நிலப்பரப்புடன் திடமான இணைப்புக்களுடன் கூடிய இடைநிலை மீள்கப்பற்படுத்தற் பேட்டை ஒன்றுக்கும் அவர்கள் பரிந்துரை செய்கின்றனர். துறைமுகப் பின்புலப்பகுதிகள் மீது தாக்கங்களை ஏற்படுத்துகின்ற, பிரதான உந்துதற் சக்திகளை Rodrige & Notteboom (2007) ஆகியோர் மதிப்பிடுவதுடன், உலகளாவிய பண்டங்களின் கோர்வையின் அமைவிளால் ஏற்படுத்தப்படும் குறிப்பிடத்தக்க மாற்றங்களுக்கு அவை எவ்வாறு ஈடுகொடுத்து நிற்கின்றன என்பதையும் மதிப்பிடுகின்றனர். துறைமுகப் பின்புலப்பகுதிகளுக்கு துறைமுக இயக்காற்றலினால், குறிப்பாக அமைவிடப் பரப்பு சார்ந்த விடயத்திலிருந்து தொழிற்பாட்டு நோக்குக் கோணம் வரை, ஒன்றுடன் ஒன்று தொடுக்கப்பட்ட நான்கிற்கு மேற்பட்ட அடுக்குக்களால், உறுதியான முறையில் வடிவம் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன (உரு-3):

- அமைவிட அடுக்கு - இது ஒரு துறைமுகத்தின் புவியியல்ரீதியான அமைவிடமாகும். சிறந்த ஓர் இடைநிலை அமைவிடம் என்பது, கரைக்கு அப்பாலுள்ள கேந்திர மையங்கள் போன்ற, கப்பற் பாதைகளுக்கு அண்மையில் அமைந்துள்ள ஓர் இடத்தைக் குறிப்பாகச் சுட்டுகின்றது.
- உட்கட்டுமான அடுக்கு - போக்குவரத்து முறைமையில் உள்ள இணைப்புகளுக்கும் சந்திப்பு மையங்களுக்கும்மான அடிப்படை உட்கட்டுமான வசதிகளை ஏற்படுத்துதலும், பயன்படுத்துதலும்.

● போக்குவரத்து அடுக்கு - பல் சாத்தியக் கூறுகளுடனான போக்குவரத்து முறைமையின் எல்லைக்கு உள்ளான துறைமுகம் மற்றும் ஏனைய சந்திப்பு மையங்கள் என்பவற்றிற்கும், அந்த முறைமையின் சந்திப்பு மையங்களில் உள்ள மீள்கப்பற் படுத்தற் செயற்பாடுகளுக்கும் இடையிலான இணைப்புகள், ஒருங்கிய செல் வழிகள் ஊடான போக்குவரத்துச் சேவைகளின் செயற்பாடு. இது எண்ணிக்கையையும் கொள்ளவையும் பொறுத்த விடயமாகும்.

- ஒழுங்குபடுத்தல் அடுக்கு - தொடர் வரிசைப் போக்குவரத்து ஒழுங்குகளையும், விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் தொடர் வரிசையில் காணப்படும் அவற்றின் ஒருங்கிணைப்பையும் இது குறிக்கின்றது. போக்குவரத்து முறைகளை ஒதுக்கீடு செய்தல் மற்றும் மீள்கப்பற்படுத்தற் சேவைக்கான முன்பதிவு என்பன தொடர்பான தீர்மானம் எடுத்தற் செயல்முறையுடன் கூடிய, பெருமளவுக்கு முகாமைத்துவப் பணிகள் சார்ந்ததாக இந்த அடுக்கு உள்ளது.

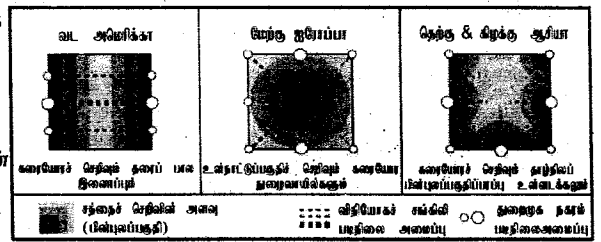
பிராணியாய்வுப்படுத்தல் துறைமுகத்தின் பின்புலப்பகுதிகளின் எல்லைகளை விரிவாக்குகின்றது. அத்துடன் துறைமுகத்திற்கு கொண்டு வரப்படும் சரக்குகளின் விநியோக மையங்களையும் நெருக்கமாக தொடுத்து விடுகின்றது. பிராணியாய்வுப்படுத்தல் கட்டமானது, துறைமுக அபிவிருத்திக்கான அணுகுமுறையை புவியியல் ரீதியான ஓர் உயர்ந்த அளவுத்திட்டத்திற்கு விரிவடையச் செய்கிறது. அதாவது, துறைமுகத்தின் புற எல்லை அப்பால் விரிவடையச் செய்கின்றது. அவர்கள், இந்த விடயத்தினை மேலும் இரண்டு விரிவாக்கங்களை உள்ளடக்கி மெய்யிடுத்துக் காட்டுகிறார்கள். ஒன்று, கரையோரத்திற்கு வெளியேயுள்ள கேந்திர மையங்களைத் தீவின் அமைவிடத்துடன் சிறந்த முறையில் ஒன்றாக இணைத்தல் அல்லது குறிப்பிடத்தக்க பின் புலப்பகுதிகள் இல்லாத அமைவிடங்களுடன் ஒன்றிணைத்தல். இரண்டாவது, சரக்குகளை ஏற்று நிலையங்களின் அபிவிருத்திக்கு வடிவம் கொடுப்பதில் செயற்படத்

தக்க சந்திப்பு மையங்களாக, தீவின் கப்பற் சரக்கு விநியோக மையங்கள் மற்றும் துறைகள் என்பவற்றை உள்ளடக்குவதுடன் சம்பந்தப்படுகின்றது.

சரக்கு ஏற்றும் நிலையங்களின் வலையமைப்பில் காணப்படும் விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் செயற்பாடுகளின் அமைவிடப் பரப்பு சார்ந்த பரம்பல் தொடர்பான, துறைமுகம் சார்ந்த தொழிற்பாடுகளின் பின்வரும் பட்டியலானது, பின்வரும் இயல்புகளைக் கொண்ட good-habitats என அழைக்கப்படும் துறைமுகங்களைப் பொறுத்தவரை ஏற்புக்குரியது என ஆலோசனைக்கு முன்வைக்கப்பட்டுள்ளது:

- இடத்திற்கு இடம் எடுத்துச் செல்லப்படும் பொருட்தொகுதியில் கணிசமானளவு குறைப்புக்கு விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் செயற்பாடுகள் காரணமாக அமைதல்
- உள்ளாட்டுக் கப்பற் போக்குவரத்திற்கும் ரயில் போக்குவரத்திற்கும் பொருத்தமான, பொதியிடப்பாத பெருந்தொகைச் சரக்குகளுடன் விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் செயற்பாடுகள் சம்பந்தப்படுதல்
- துறைமுகப் பகுதிகளில் தமக்கென இடங்களைக் கொண்டுள்ள கம்பனிகளுடன் விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் செயற்பாடுகள் நேரடிச் சம்பந்தப்படுதல்
- குறைந்தபட்ச அளவை பேணுவதற்கு அவசியமான நெகிழ்ச்சி வாய்ந்த களஞ்சியம் தேவைப்படும் சரக்குகளுடன் (பருவகாலத்தில் தங்கியிருப்பதனால் ஏற்படுகின்ற ஏற்ற இறக்கத்திற்கு அல்லது ஒழுங்கற்ற விநியோகத்திற்கு உற்பத்திப்பொருட்கள் உட்படுதல்) விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் செயற்பாடுகள் சம்பந்தப்படுதல்
- விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் செயற்பாடுகள், குறுகியகடற் கப்பற் போக்குவரத்தில் மிக அதிகளவில் தங்கியிருத்தல்

துறைமுகத் தொகுதிகளுக்கு பிரதான சந்தைப் பிரதேசங்களாக (உரு- 04) வடிவம் கொடுக்கின்ற பிராணியாய்வு விளக்க விபரக் கூறுகளை, உலகளாவிலான வல்லாதிக்க சக்திகள் எவ்வாறு எதிர்கொள்கின்றன என்பது பற்றி Lee, Song,



உரு 4: முன்று பிரதான பொருளாதாரப் பிராணியாய்வுகளின் பின்புலப்பகுதிகள்

அட்டவணை 1: துறைமுக அபிவிருத்திக் கட்டடங்கள்

	கட்டம் 1	கட்டம் 2	கட்டம் 3	கட்டம் 4
காலப்பகுதி	19 ஆம் நூற்றாண்டின் தற்ப்பகுதி வரை	19ம் நூற்றாண்டின் நடுப்பகுதி தொடக்கம் 20 நடுப்பகுதி வரை	20 ஆம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதி	20 ஆம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதி தொடக்கம் 21 ஆம் நூற்றாண்டின் முற்பகுதி வரை
அபிவிருத்திக்கான காரண காரிய அடிப்படை	வர்த்தக அங்கீகரிப்பு	கைத்தொழில் வளமாகும்	உலகமயமாக்கம்	விநியோக ஒழுங்குபடுத்தல் சேவை
பிரதான துறைமுகத் தொழிற்பாடுகள்	சரக்கு வகையாடல்; கைத்தொழில்; வியாபாரம்	சரக்கு வகையாடல்; கைத்தொழில்; வியாபாரம்; கைத்தொழில் தயாரிப்புகள்	சரக்கு வகையாடல்; கைத்தொழில்; வியாபாரம்; கைத்தொழில் தயாரிப்புகள்; தொழிலக விநியோகம்	சரக்கு வகையாடல்; கைத்தொழில்; வியாபாரம்; கைத்தொழில் தயாரிப்புகள்; தொழிலக விநியோகம்; விநியோக ஒழுங்குபடுத்தல் சேவைக் கட்டுப்பாடு
பெரும்பகுதிச் சரக்குகள்	பொதுமரண சரக்குகள்	கொத்திப்பாட்டு சரக்குகள்	தொழிலகங்கள்	தொழிலகங்களும் தகவல் தயாரிப்புகளும் (விநியோக சந்திப்பு)
அமைவிடம்/அளவு	துறைமுகம்	துறைமுகம் பகுதி	துறைமுகம் பிராந்தியம்	துறைமுக வலையமைப்பு
துறைமுக அபிவிருத்தியின் வகைகள்	உற்பவணச் சேவைகள்	உற்பவணச் சேவைகள்; திரவம் உட்கட்டுமான வகைகளும்	உற்பவணச் சேவைகள்; திரவம் உட்கட்டுமான வகைகளும்; துறைமுகச் சேவைகளும்	உற்பவணச் சேவைகள்; திரவம் உட்கட்டுமான வகைகளும்; துறைமுகச் சேவைகளும்; வலையமைப்பு முகாமைத்துவம்

Ducruet (2008) ஆகியோர் தமது ஆய்வில் வெளிப்படுத்தியுள்ளனர். கரையோர எல்லைகளிலிருந்து ஒரு கண்டம் தழுவிப் பகுதிகள் வரையான பல்வேறு அளவுகூடுதல்களில் காணப்படும் துறைமுகத் தொகுதிகளின் அமைவிடப் பரப்பு சார்ந்த கோலங்களைச் சூழவுள்ள பல அளவுகூடுதல் பரிமாணத்தை இது கொண்டுள்ளது. மூன்று பிரதான பொருளாதாரப் பிராந்தியங்களின் பின்புலப்பகுதிகளுக்குச் சேவையாற்றும் நுழைவாயில்கள், ஒடுங்கிய செல்வழிகள் ஆகியன தொடர்பான அவற்றின் முனைப்பு மற்றும் முக்கியத்துவம் என்பன குறித்த வகையில், இப்பொருளாதாரப் பிராந்தியங்களின் பின்புலப்பகுதிகள் செயற்கையான முறையில் அமைவற்றுள்ளன. அவர்களின் கூற்றுப்படி, மேற்கு ஐரோப்பாவிலும் பின்புலப்பகுதிகள் உட்பகுதிகளில், குறிப்பாக கரையோரக் கரைகளில், மிகப் பெருமளவு பொருளாதாரச் செயற்பாடுகளைக் கொண்டவையாக இருக்கும் அதேவேளை, வட அமெரிக்காவில் கரையோரப் பகுதிகளில் கணிசமானளவு வளங்கள், தயாரிப்புத் தொழில்களைக் கொண்ட பின்புலப்பகுதிகள் என்பவற்றுடன் கூடிய, பொருளாதாரச் செயற்பாடுகள் உயர்ந்த அளவு திரட்சியுடையதாகக் காணப்படுகின்றன. கிழக்கு மற்றும் தென் கிழக்கு ஆசியாவில் கடற்கரையோரங்களில் கணிசமானளவு பொருளாதார செயற்பாடுகள் இடம்பெறுகின்றன. உட்புறத்தின் பின்புலப்பகுதிகளில் உள்ள உயர் குடிசைத் தொகை அடர்த்தியை இச்செயற்பாடுகள் தடை செய்வதில்லை. பின்புலப் பகுதிகளைச் சேன்றடைதலானது பொதுவாகப் பிரச்சினைக்கு உரியதாகும். அதாவது, பிரதான நுழைவாயிற் பகுதிகளை அண்டிய பிரதேசங்களில் தான், புதிதாக பொருளாதாரச் செயற்பாடுகளின் பெரும் பகுதி ஒருங்கு சேர்கின்றன என்னும் உண்மையுடன் அது தொடர்புபட்டதாக உள்ளது.

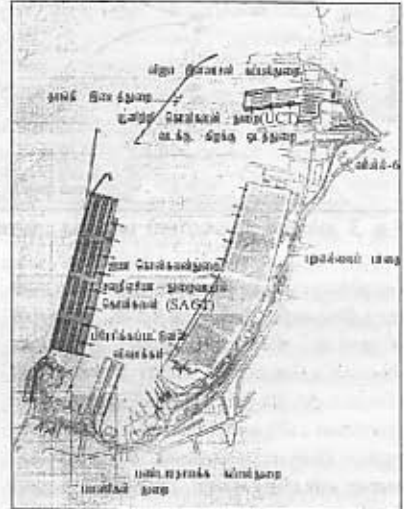
துறைமுக அபிவிருத்தியில் நான்கு பிரதான கட்டங்களை இனங்காண முடியும். ஒவ்வொரு கட்டமும், வர்த்தகப் புலியின் (அட்டவணை - 01) திட்டவட்டமான

ஒரு சகாப்தத்தை ஒத்ததாக இருக்கும். 20 ஆம் நூற்றாண்டின் பின்பகுதிக்குப் பின்னர், துறைமுக அபிவிருத்திக்கான காரண விளக்கம், துறைமுகத் தொழிற்பாடு மற்றும் முக்கிய கப்பற் சரக்கு என்பன குறித்த வகையில், விநியோக ஒழுங்குபடுத்தல் சேவைக்கு முக்கியமான ஓர் நுண்ணோக்கு கிடைத்துள்ளது.

துறைமுக அபிவிருத்திக் கட்டடங்கள்

துறைமுகங்களால் தோற்றுவிக்கப்பட்ட நெல்மயன் பாட்டு ஒழுங்கமைவு கருடன் சம்பந்தப்பட்ட, கொழும்பு மற்றும் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட ஏனைய ஆசியத் துறைமுக நகரங்களிலிருந்து கற்றுக்கொண்ட மாப்பரிணைகள்

பெருவாரியான தகவல்களை தம்மகத்தே கொண்டுள்ள பெரும் எண்ணிக்கையான பாரிய துறைமுகங்கள் இந்து சமுத்திர பிராந்தியத்தில் உள்ள காரணத்தினால், ஒவ்வொரு துறைமுகத்தினதும் பரிணாம வளர்ச்சியைப் பற்றிச் சுருக்கமாகவேனும் எடுத்துக் கூறுவது சிரமமான காரியமாகும். ஆயினும், பெரும்பாலானவை குடியேற்ற காலத்தில் விருத்தி செய்யப்பட்டவை என்பதால், அவற்றின் அபிவிருத்தி மாதிரிகள் ஓரளவுக்கு ஒத்த தன்மை கொண்டவை உள்ளன (தர்மசேன, 2003). அனேகமான துறைமுக நகரங்கள், நீர்வகையாடல் களாகவும் இருந்



உரு 5: கொழும்புத் துறைமுகம்
மூலம்: சீம்ஸர், பி. பக்கம் 139 (2008)



உரு 6: வங்காய் துறைமுகம்
மூலம்: Adapted from Van Klink, A. (2003) "The Kempen nexus" in R. Luyen, B. Buyst and G. Devos (eds) Struggling for Leadership: Antwerp-Rotterdam Port Competition between 1870-2000, Heidelberg, New York: Physica: pp. 143-159.

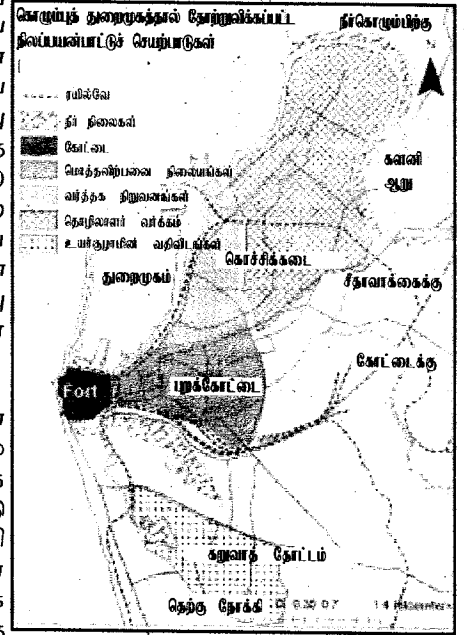
ததன் காரணமாக, வர்த்தகத் தலைநகரங்கள் என்பதற்கு மேலதிகமாக, குடிமக்களை ஈர்க்கும் வகையிலான கவர்ச்சிகளையும் கொண்டிருந்தன (அரசாட்சம், 1984). ஒரு துறைமுக அபிவிருத்தி தொடர்பாக மாற்றங்கள் ஏற்படுவதற்கு முன்கூட்டியே, துறைமுக நகர இடைமுகத்தில் எப்போதுமே அமைவிடப் பரப்பு சார்ந்த மாற்றங்கள் ஏற்பட்டு விடுகின்றன (ரொம் டாமென் 2007). கரையோர நகரங்கள், நாட்டின் பிரச்சினைகளையும் மற்றும் பல்வேறு பொருளாதார, புவியியல், நிதிசார், தொழில்நுட்பக் காரணிகளையும் வித்தியாசமாக எதிர்கொள்கின்றன. எனவே, கொழும்பு கடற் துறைமுகத் திணைக்களவின் ஷங்காய் துறைமுகத்துடன் (உரு - 6) ஒப்பிட்டு மீளாய்வு செய்வது பயனுள்ளது. இக்கட்டுரையில் நாம் கொழும்புத் துறைமுகத்தினாலும், ஷங்காய் துறைமுகத்தினாலும் தோற்றுவிக்கப்பட்ட நிலப்பயன்பாடுகளுடன் தொடர்புபட்ட செயற்பாடுகளின் பரிணாம வளர்ச்சிகளையும், துறைமுகப் பின்புலப்பகுதிகளின் தொடர்புகளையும் ஆய்வு செய்ய தலைப்படுகின்றோம். அப்பாற்றோட்டை கடற்குறைமுக நகரத்தின் அபிவிருத்திகளுக்கு இதனை ஒரு அடிப்படையாகக் கொள்ளலாம் என்பதே இதன் நோக்கமாகும். கொழும்புத் துறைமுகமே குடியேற்றவாத காலப்பகுதியிலிருந்து செயற்பட்டு வருவதும், கொள்கைகளைக் கையாளத் தக்கதுமான இலங்கையின் ஒரேயொரு துறைமுகமாகும். அப்பாற்றோட்டையுடன் ஒப்பிடும் போது, துறைமுக மாதிரிகள் (கரையோர

அலைதாங்கி அணைகள்) ஒத்தவையாக உள்ளன. ஷங்காய் துறைமுகம் ஓர் ஆசிய யத் துறைமுகமாக இருப்பதுடன், ஆசிய பிராந்தியத்தில் உள்ள ஏனைய துறைமுகங்களுடனான, துறைமுக - நகரத் தொடர்புகளில் அது ஒத்த தன்மைகளைக் கொண்டிருக்கிறது.

ஆரம்பத்தில் குறிப்பிடப்பட்டவாறு, இது பிரதானமாக இரண்டாம் நிலை மூலங்களிலிருந்து திரட்டப்பட்ட தகவல்களை அடிப்படையாகக் கொண்டுள்ளது. ஷங்காயின் நிலப் பயன்பாட்டினை ஆய்வு செய்வதற்காக, 1 : 30,000 என்னும் அளவுத்திட்ட (மத்திய பகுதியின் விவரங்கள்) 1982 வரைபடம் பயன்படுத்தப்பட்டது. துறைமுகத்தினால் தோற்றுவிக்கப்பட்ட நிலப்பயன்பாட்டுச் செயற்பாடுகள் மற்றும் அதன் அமைவிடப் பரப்பு சார்ந்த ஒழுங்கமைவு என்பவற்றை இனங்காண்பதற்காக, வரலாற்றுப் பதிவுகள் ஆராயப்பட்டன.

கொழும்புத் துறைமுகம் தொடர்பான நிலப்பயன்பாட்டு செயற்பாடுகள் மற்றும் அவற்றின் அமைவிடப் பரப்பு சார்ந்த ஒழுங்கமைவு என்பவற்றினை இனங்கண்டு கொள்ளும் வரையில், நகர அபிவிருத்தி அதிகாரசபையிடமிருந்து நிலப்பயன்பாட்டு வரைபடங்களையும், இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை மற்றும் அனைத்து திணைக்களம் ஆகியவற்றிலிருந்து, கொழும்பின் வரலாற்றுப் பதிவுகள், கொழும்புக் கடற்குறைமுகத்தின் பரிணாம வளர்ச்சி பற்றிய விபரங்கள், வரைபடங்கள் என்ப

வற்றை பெறவேண்டியிருந்தது. மேற்படி விடயம் தொடர்பான பகுப்பாய்வுக்கு இக்கட்டுரையின் முன்னைய பகுதியில் எடுத்தாராயப்பட்ட விடயங்கள் பயன்படுத்தப்பட்டன. இந்த ஒப்பீட்டிற்கு அவசியமான தென இனங்காணப்பட்ட விடயங்கள் உரு - 7 இலும், அட்டவணை - 2 இலும் சுருக்கமாகத் தரப்பட்டுள்ளன.



உரு 7: கொழும்புத் துறைமுகத்தால் தோற்றுவிக்கப்பட்ட நிலப்பயன்பாட்டுச் செயற்பாடுகள் மூலம்: <http://followthecontainer.com>

அட்டவணை 2: இரு துறைமுக நகர்களின் பொதுவான நிலப்பயன்பாட்டுக் கூறுகள்

	கொழும்புத் துறைமுகம்	ஷங்காய் துறைமுகம்
1	கொழும்புத் துறைமுகம் மைய ஸ்தலமானாக விளங்குவதுடன், இங்கிருந்தே ரயில் உட்பட்ட உள்நாட்டுப் பகுதிகளுக்கான போக்குவரத்து முறைமை ஆரம்பிக்கின்றது.	ஷங்காயையும் உள்நாட்டு நகரங்களையும் இணைப்பதற்காக ரயில் பாதைகளும், விதிகளும் நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ளன.
2	கடற்குறைமுகத்திற்கு அண்மையில், நகரத்திலும் நகரைச் சூழவும் களஞ்சியங்களும், கப்பல் போக்குவரத்துத் தொடர்பான செயற்பாடுகளும் காணப்படுகின்றன.	துறைமுக வசதிகளுடன் கூடிய பண்டகசாலைகள் பரவிக் காணப்படுகின்றன. கைத்தொழில்களுடன் கூடிய பண்டகசாலைகளே அதிகமாக உள்ளன.
3	கோட்டைக்கு வடக்காக உள்ள பகுதி (குறிப்பாக கொச்சிக்கடை) முதலாவது நகர்ப்புறத் தொழிலாளர் வக்கம் குடியிருப்புப் பிரதேசமாக மாற்றம் பெற்றது.	அடுத்தது, நகர்ப்புறத் தொழிலாளர் வக்கத்தின் வறிவிடப்பிரதேசங்கள் நகரின் எல்லைப்பாறத்தில் அமைந்துள்ளன.
4	அதிகரித்துச்செல்லும் வெளியூரின் வருகைக்கு இடமளிக்கும் வகையில் நகரில் நிதி நிறுவனங்களும் (வங்கி, காப்புறுதி), ஹோட்டல்களும் நிர்மாணிக்கப்பட்டன.	சலுகைகள் வழங்கப்பட்ட, பண்ட (Bund) எனும் பகுதியில் அலுவலகங்கள், வங்கிகள், நிதி நிறுவனங்கள் முதலானவை நிர்மாணிக்கப்பட்டன.
5	மத்திய ரயில் நிலையம், மத்திய பஸ் நிலையம் போன்ற விற்பனைச் செயற்பாடுகளின் அமைவிடம் ஆகியவற்றுடன் கூடிய தேசிய தொலைத்தொடர்பு மையமாக றுக்கோட்டை மாற்றம் பெற்றுள்ளது.	துறைமுகத்தைப் அதன் சுற்றளவையும் போன்ற விற்பனை நிலையங்கள், களஞ்சிய வசதிகள் முதலானவை திரளாகச் சூழ்ந்துகொண்டிருக்கின்றன.
6	கொழும்புக் கடற்குறைமுகத்திலிருந்து மிக அண்மித்த தொலைவில், உள்நாட்டுக் கொள்கலன் நிலையங்கள் செயற்பட்டு வருகின்றன.	துறைமுகத்திலிருந்து மிக அண்மித்த தொலைவில், உள்நாட்டுக் கொள்கலன் நிலையங்கள் செயற்பட்டு வருகின்றன.
7	துறைமுகத்தை இலகுவாகச் சென்றடையக் கூடிய தொலைவில் ஏற்றுமதி உட்குவிப்பு வலயங்கள் உருவாக்கப்பட்டுள்ளன.	நகர மையங்களுக்கு சம்பமாக அமைந்திருந்த பழைய கைத்தொழில் மையங்கள் கைத்தொழில் வலயங்களான, சுற்றிலுமுள்ள நகரங்களுக்கு நகர்த்தப்பட்டன.
8	துறைமுகத்தால் தோற்றுவிக்கப்படுகின்ற உடனடித் தொடர்புடன் இணைப்புகளுக்கு மிக அருகாமையில் கோட்டை அமைந்துள்ளது.	மிக அருகாமையில் உள்ள இடங்களில் கிட்டத்தட்ட 1900 கைத்தொழில் மையங்கள் (வட்டாரங்கள்) தோற்றம் பெற்றன.
9	பேர வாயியை சுற்றிலுமுள்ள பகுதிகள், பட்டுகள் கட்டுதல், திருத்ததல், கயிறு திரித்தலும் தாதுபு இடைகாலம், வர்ணம் பூசுதல் என்பன போன்ற துறைமுகம் தொடர்பான தொழில்முயற்சிகளைக் கவரக்கூடியனவாக உள்ளன.	துறைமுகம் சார்ந்த செயற்பாடுகளின், குறிப்பாகக் கைத்தொழில்களின் விருத்தி காரணமாக, CBD இற்கு அருகில் காணப்பட்ட பண்டகசாலைகள் மற்றும் குடியிருப்பு பிரதேசங்களின் தோற்றம் என்பன மாற்றமடைந்தன.
10	கொள்கலன் ஏற்றுமிகுவதற்கான அதிகரித்துச்செல்லும் கேள்வியை திறைவுசெய்யும் பொருட்டு, 1980 தொடக்கம் புனர்நிர்மாணப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வந்தன. 1995 இன் இறுதியில், எலிசபெத் மகாராணி கப்பல்துறை (1, 2), ஜூயா கொள்கலன் துறை (1, 2, 3, 4) என ஆறு கொள்கலன் துறைகளை கொழும்புத் துறைமுகம் கொண்டிருந்தது.	கணிசமானளவு அணிகள் கவிகரிக்கப்பட்டதன் மூலம், துறைமுகத்தின் உட்கட்டுமானம் விவிரைந்தது. பசிய கப்பல்களுக்கு இடமளிப்பதற்காக, கடல்பகுதியை மணலால் நிரப்புவதன் மூலம் அண்மையில் வசதிகள் உருவாக்கப்பட்டுள்ளன.

துறைமுகத்தினால் தோற்றுவிக்கப்பட்ட நிலப்பயன்பாட்டுச் செயற்பாடுகள் பெருமளவுக்கு ஒத்தவையாகக் காணப்படுகின்றன என்பதை அட்டவணை - 2 இலிருந்து தெளிவாக உணரக்கூடியதாக உள்ளது. ஆனால், அமைவிடப் பரப்பு சார்ந்த ஒழுங்கமைவானது, தனக்கே உரிய இயல்பான வடிவங்களையும், தனக்குத் தேவையான காலப்பகுதிகளையும் எடுப்பதற்கான வாய்ப்பு உண்டு. எவ்வாறாயினும், இனங்காணப்பட்ட ஒப்பீட்டுக்கு உதவக்கூடிய பிரதான அம்சங்களை பின்வருமாறு முடிவு செய்யலாம்:

1. துறைமுகங்கள் சந்திப்பு மையங்களாக உள்ளதுடன், இங்கிருந்தே உள் நாட்டிற்கான போக்குவரத்து முறைமை குறிப்பாக ரயில் பாதைகள் அமைக்கப்படுகின்றன.
2. ஒவ்வொரு துறைமுகமும் கப்பல் இடைத்துறை, சரக்கேற்றி இறக்கும் மேடை, கப்பல்கள் செல்லவும் உள் வரவுமான நீர்வழி வாய்க்கால் என்பவற்றையும், அத்துடன் சரக்குகளை ஏற்றி இறக்குவதற்கான பாரம் தூக்கிகள், திருத்தவேலைகளுக்கான ஏற்பாடுகள், களஞ்சியங்கள், உள் நாட்டிற்கு பொருட்களை விநியோகிப்பதற்கு வேண்டிய மார்க்கங்கள் ஆகிய சேவைகளை வழங்கும்.
3. துறைமுகச் தொழிற்பாடுகளின் சிறப்பியல்பாக அமைந்திருக்கின்ற ஊழியச் செறிவுமிக்க மீள்கப்பற்படுத்தற் செயற்பாடுகளை மேற்கொள்வதற்குத் தேவையான தொழிலாளர்கள் பெருந்தொகையில் வாழும் சிறப்பியல்புடன் கூடிய நகர்ப்புறங்கள்.
4. சேவைத் துறை - சேவைகள் இரு திரளாகச் சூழ்ந்திருக்கும்; கப்பல் வியாபாரிகள், கப்பல் திருத்த வேலைகள் செய்வோர், ஹோட்டல்கள் என்பன துறைக்கு அண்மையில் அமைக்கப்பட்டிருக்கும். கப்பலுக்குச் சரக்குகளை அனுப்பி வைப்போர், தரகர்கள், காப்புறுதி மற்றும் பயணச் சீட்டு விற்பனை அலுவலகங்கள் போன்றன மத்திய வர்த்தக நிறு

வனங்கள் செயற்படும் இடங்களில் அமைந்திருக்கும்.

5. மொத்த விற்பனைச் செயற்பாடுகளின் அமைவிடம் துறைமுகத்திற்கு அண்மித்த இடங்களைச் சூழ்ந்திருக்கும்.
6. உள்நாட்டுக்கான கொள்கலன் நிலையங்கள், துறைமுகத்திற்கு வெளிப்புறமாகவும் கடந்துறைமுகத்தை விரைவாகச் சென்றடையக்கூடிய தூரத்திலும் அமைந்திருக்கும்.
7. கைத்தொழில் வலயங்கள் - கைத்தொழிலுக்குப் பயன்படும் நிலப்பகுதியானது துறைமுகத்தை இலகுவாக சென்றடையும் தொலைவில் அமையும்.
8. தயாரிப்புக் கைத்தொழிற் துறை - உதாரணமாக, துறைமுகங்கள் ஊடாக உள்வரும் மூலப்பொருட்களை எடுப்போமாயின், அவை பதப்படுத்தற் கைத்தொழிலுக்கான வாய்ப்புக்களை வழங்குகின்றன. எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு நிலையங்கள், மா அரைக்கும் ஆலைகள், சீனி சுத்திகரிப்பு நிலையங்கள், உருக்குத் தொழிற்சாலைகள் என்பன அதிகளவில் துறைமுக நிலப்பகுதிகளில் அமைந்துள்ளன.

எவ்வாறாயினும், கப்பல்களுக்கு இட வசதியளிப்பதற்காக, நிலங்களைச் சுவிக்கரிப்பதன் வழியேயும், கடல்பகுதியை நிரப்புவதன் மூலமும் ஓங்காமல் துறைமுகத்தின் உட்கட்டுமானங்கள் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டன என்பதைக் கவனத்திற் கொள்வது மிக முக்கியமானதாகும். முன் மொழியப்பட்டுள்ள கொழும்பு தெற்கு துறைமுகம், தற்போது தென்மேல் பகுதியில் காணப்படும் அலைநாங்கி அணையின் மேற்கு புறத்தில் உள்ள சுமார் 600 ஹக்டயர் பரப்பில் அமையும். இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரஸபையின் தகவல்களின்படி, நிலத்தின் உட்புறமாக துறைமுகத்தை விரிவுபடுத்தும் செயலானது (கொள்கலன் துறை, இடைத்துறை முதலியன), நிலத்தை சுவிக்கரிப்பதில் உள்ள மட்டுப்பாடுகள் காரணமாக, சாத்தியப்படாமல் உள்ளது. இதனால், வேறு மாற்று வழிகள் இன்றி, துறைமுகத்தின் இடைத்துறை வசதிகளை மட்டுப்படுத்தும் வகையில், முன்நிலப்பகுதியை நோக்கி நகர வேண்டியுள்ளது.

அம்பாந்தோட்டை துறைமுக நகரத்தின் எதிர்காலத்தை மனக்கண்ணால் யார்க்கும்

சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளின் உள்நோக்கமானது, அம்பாந்தோட்டையை ஒரு கைத்தொழிற் துறைமுகமாக உருவாக்குவதாகும் என்பதால், அது பாரிய சரக்குத் தொகுதிகளான சிலிங்கர், நிலக்கரி, சீமெந்து போன்ற பொதியிடப்படாத சரக்குகளையும் சீனி, அரிசி முதலான சிறு பொதிகளில் இடப்பட்ட சரக்குகளையும் கையாள்வதற்கு ஆற்றலுடையதாக இருத்தல் வேண்டும். இவ்வாறாக, கொள்கலன்கள் தொடர்பான செயற்பாடுகள் கொழும்புடன் தொடர்ந்து இருக்க, அம்பாந்தோட்டையானது எதிர்காலத்திற்கான ஒரு காப்பை வழங்கும். அதாவது, கொள்கலன்கப்பற் போக்குவரத்தால் கொண்டுவரப்படும் மாற்றங்களுக்கு கொழும்புத் துறைமுகத்தால் இடமளிக்க முடியாது போகாமாயின், கொழும்பிலிருந்து அம்பாந்தோட்டைக்கு எற்றியனுப்பப்படும் அனைத்துக் கொள்கலன் மீள்கப்பற்படுத்தற் செயற்பாடுகளினதும் இடமாற்றத்தின் விளைவாக ஏற்படுகின்ற கொள்கலன் கையாளலுக்கு அம்பாந்தோட்டை தயார் நிலையில் இருக்கும்.

உலகின் மிகவும் கறுசுறுப்பான கடற் பாதையிலிருந்து பத்துக் கடல் மைல்கள் தொலைவில் அம்பாந்தோட்டை உள்ளது. இது பிரதான சர்வதேச கடல் வர்த்தக மார்க்கங்கள் சந்திக்கும் இடத்தில் மிகவும் பொருத்தமாக அமைந்துள்ளது. ஐரோப்பாவுக்கும் தூர கிழக்கிற்கும் இடையே பயணம் செய்யும் சுமார் 100 கப்பல்கள் தினந்தோறும் இலங்கையைக் கடந்து செல்கின்றவென்று தெரிவிக்கப்படுகின்றது. இக்கப்பல்கள் தமது தேவைகளுக்கென பெருந்தொகையான எரி பொருட்களையும், தேவையான ஏனைய பொருட்களையும் எடுத்துச் செல்லவேண்டிய அவசியம் ஏற்படுகின்றது. கப்பற் பாதையின் நடுவழியிலுள்ள அம்பாந்தோட்டையில் வைத்து அவற்றிற்கான சீராக்க வசதிகள் வழங்கப்படுமாயின், அப்பொருட்களின் இடத்தை சரக்குக்களைக் கொண்டு பதிலீடு செய்யக் கூடியதாக இருக்கும். உலகளாவிய வியாபாரத்துடன் ஒப்பிட்டு நோக்கும்போது, பிரதிய பணம்கள் / சுயஸ்ம்கள் கொள்கலன் கப்பல்களுக்கு இடமளிக்கக்கூடிய நவீன ஆழ்கடல் வசதிக்கான கேள்வி அதிகரித்துக்கொண்டிருக்கின்றது. அம்பாந்தோட்டை ஆழ்கடலுக்குச் சம்பளாக (20 மீற்றர் ஆழமுடைய இடங்கள் கரையோரத்திலிருந்து 0.5 கிலோமீற்றர் தூரத்திலேயே உள்ளன) உள்ளது. இது, தற்போது பயன்படுத்தப்படும் ஆழ்கடல் பயணிக்கின்ற கொள்கலன் கப்பல்களுக்கு இடமளிப்பதற்கு உகந்ததாக அமையும்.

துறைமுகங்கள், அவற்றின் வளர்ச்சியையும் செயற்கிறனையும் குன்றச் செய்யத்தக்க உள்நாட்டு நிர்ப்பந்த நிலைகள் பலவற்றை எதிர்நோக்குகின்றன, எனும் விடயம் அவதானிக்கப்பட்டுள்ளது. கொழும்புத் துறைமுகத்தைப் பொறுத்தளவில், அதனை விரிவுபடுத்துவதற்கு அவசிய



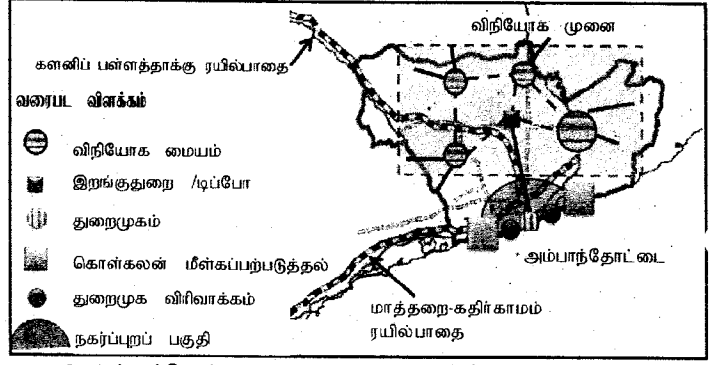
உரு 8: இரோஸ்வர்த்தின்மன ரில் பாதை மூலம்: Google Earth Tele Atlas

மான நிலம் இல்லாதிருப்பதும், பெருங்கப்பல்களைக் கையாளுவதற்கு ஏற்ற ஆழ்கடல் இல்லாதிருப்பதும் மிகப்பெரிய அளவிலான பிரச்சினைகளைக் உள்ளன. இப்போதுள்ள வீதிகளும், புகையிரதப் பாதைகளும் அதிகளவு பொருளாதாரச் சமையுடையதாக இருப்பதனால், அதிகரித்த துறைமுகப் போக்குவரத்தானது சிக்கனமின்மைக்கு வழிவகுக்கக் கூடும்.

முன்மொழியப்பட்டுள்ள அபிவிருத்தித் திட்டமானது, அம்பாந்தோட்டை உட்பட மொனராகலை, மற்றும் இரத்தினபுரியின் தென்பகுதிகள் ஆகிய தென்கிழக்குப் பிராந்தியங்களின் துரித அபிவிருத்தியைத் தூண்டிவிடக் கூடியது. இக்கட்டுரையில் மேலே எடுத்துக் கூறப்பட்டவாறு, துறை முகத்தினால் தோற்றுவிக்கப்படும் நிலப்பயன்பாட்டுச் செயற்பாடுகளின் அமைவிடப் பரப்பு சார்ந்த ஒழுங்கமைவானது, தமக்கேயுரிய வடிவங்களை, இயல்பாக வேண்டப்படும் காலகட்டத்தில் அமைத்துக் கொள்ளும். அம்பாந்தோட்டை, குறைந்தளவு குடிமக்கள் அடர்த்தி மற்றும் சுற்றுச்சூழல் ரீதியான நிர்ப்பந்த நிலைகள், குறிப்பாக பல வனவிலங்குச் சரணாலயங்களும் பாதுகாக்கப்பட்ட இடங்களும் அமைந்துள்ளமை, என்பன காரணமாக, ஒப்பீட்டளவில் குறைந்தளவே அபிவிருத்தியடைந்துள்ள அதேவேளை, உள்ளூர்க் களநிலைமைகளை கையாள முயல்வதற்காக, எழுத்து வடிவிலான ஆய்வுமுடிவுகளுடன் மேற்கண்ட ஒப்பீட்டு ஆய்வுகளின் படிப்பினைகளை ஒழுங்கமைவு செய்ய வேண்டியுள்ளது. இவ்விதம், அவற்றை வெளிப்படையாகத் தெரிவிப்பதன் மூலம், துறைமுகப் பிராந்தியமயமாக்கலானது உள்ளூர் களநிலைமைகளை ஓரளவுக்கேனும் எல்லைக் குட்படுத்துவதைச் சாத்தியப்படுத்தச் செய்யக் கின்று.

அம்பாந்தோட்டை ரயில் பாதையால் இணைக்கப்படவில்லை. உள்நாட்டு போக்குவரத்து முறைமை என்ற வகையில், பிரேரிக்கப்பட்டுள்ள களனிப் பள்ளத்தாக்கு - மாத்தறை - கதிர்காமம் ரயில் பாதை முக்கியமானது. தற்போதுள்ள கரையோர ரயில்பாதை இணைப்பை அல்லது அம்பாந்தோட்டை வரை நீட்டப்படுகின்ற களனிப் பள்ளத்தாக்கு ரயில் பாதையிலிருந்து உச்சளவு பயன்களைப் பெற்றுக் கொள்ள முடியும். அத்துடன், தலைமன்னார் ரயில்பாதை பாக்கு நீரிணை ஊடாக இராமேஸ்வரம் வரை நீடிக்கப்படுமாயின், இந்தியாவுக்கான கொள்கலன் மீள் கப்பற்படுத்தலைக் கையாள்வதற்கு ரயில்பாதையைப் பயன்படுத்துவதன் மூலம் மேலதிக அணுகலங்களைப் பெறமுடியும் (உரு - 8).

துறைமுக அபிவிருத்திக்குத் தேவைப்படும் பெருமளவு தொழில் வாய்ப்புக்களை உருவாக்க முடியும் என எதிர்பார்க்கப்படு



உரு 9: அம்பாந்தோட்டை துறைமுக-நகர் அபிவிருத்தியில் துறைமுக-பின்புலப்பகுதித் தொடர்புகள்

வதுடன், உள்நாட்டின் பலபாகங்களுடனும் இருபக்க இணைப்புக்களும் ஏற்படுத்தப்படும். அதாவது 1.2 மில்லியன் தொழில் வாய்ப்புக்கள் உருவாகும் என்று தென்பகுதி அபிவிருத்தி அதிகாரசபையின் பல்வகைப் போக்குவரத்து முறைகள் தொடர்பான ஆய்வு (1999) மதிப்பீடு செய்துள்ளது.

மேற்படி கண்டுபிடிப்புகளைத் தயார் செய்து எழுதுவதன் மூலம், அம்பாந்தோட்டை துறைமுக அபிவிருத்தியில், துறைமுகத்தால் தோற்றுவிக்கப்பட்ட நிலப் பயன்பாட்டுச் செயற்பாடுகள் மற்றும் துறைமுகத்தின் பின்புலப்பகுதியுடனான தொடர்புகள் என்பவற்றிற்கான எண்ணக்கரு அடிப்படையிலான ஓர் அணுகுமுறையை உரு - 9 இல் காட்ட முடியும். முதலாவதாக, ஒரு துறைமுக நகரமானது போக்குவரத்து, பரிமாற்ற நடவடிக்கைகள், விநியோகம் போன்ற கப்பற் பயணம் சார்ந்த தொழிற்பாடுகளிலிருந்து தோற்றம்பெற்ற திட்டவட்டமான சிறப்பியல்புகளுடன் கூடிய, நகர்ப்புற குடியேற்றம் ஆகும். இத்தொழிற்பாடுகள், துறைமுக நகரத்தினை அப்பிராந்தியத்திலுள்ள ஏனைய நகர்ப்புற குடியேற்றங்களிலிருந்து வேறுபடுத்திக் காண்பிப்பதுடன், அதன் பெளதிக, வணிக, சுற்றுச்சூழல் மற்றும் சமூக ரீதியான ஒழுங்கமைவுகளை நிர்ணயிப்பதாகவும் உள்ளது. இதனால், ஒரு துறைமுக நகரமானது, துறைமுகத்தை அடிப்படையாகக் கொண்ட செயற்பாடுகளில் ஊன்றி நிற்கும் ஓர் நகர்புறக் குடியேற்றமாக அமைந்துள்ளது. துறைமுகப் பிராந்தியமயமாக்கல் என்னும் எண்ணக்கருவானது, பிராந்தியத்தின் எதிர்கால அபிவிருத்திக்கான போக்குவரத்திற்கான ஒடுக்கமான வழிகள், பொருள் விநியோக முனைக்கோடி என்பவற்றிற்கு அணுகலமாக அமையும், உள்நாட்டுச் சரக்கு விநியோகத்திற்குச் சாதகமான முறையில் ஒன்றிணைக்கப்பட்டுள்ளது. பொருளாதார அபிவிருத்தி மற்றும் அதற்கு உகந்த சூழல் என்பவற்றில் காணப்படும் அதிகளவான முனைப்பினை, துறைமுகத்துடன் சம்பந்தப்பட்ட சவால்களை, குறிப்பாக போக்குவரத்து

நெரிசல், செலவீனம் அதிகரித்தல், மட்டுப்படுத்தப்பட்ட கையாளல் இயலாமை போன்ற பிரச்சினைகளைத் தீர்த்து வைப்பதை முன்னிட்டு மேற்கொள்ளப்படுகின்ற, துறைமுக நகர அபிவிருத்திக்காக இது முழுமையாக பயன்படுத்திக் கொள்ளும்.

இத்துறைமுகம், பிரேரிக்கப்பட்டுள்ள களனிப் பள்ளத்தாக்கு - மாத்தறை - கதிர்காமம் ரயில்பாதை மற்றும் தென்பகுதி அதிவேகப்பாதை என்பவற்றுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளது. அடுத்து, நகரத்தின் மத்தியைச் சூழவுள்ள பகுதி, தொழிலாளர்களின் பெரும் தொகுதிகளைக் கொண்டதாக இருக்குமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. கப்பல் விபாரிகள், கப்பல் திருத்த வேலைகள் செய்வோர், ஹோட்டல்கள் என்பன துறைமுக அண்மையில் அமைக்கப்பட்டிருக்கும். மேலும், கப்பலுக்குச் சரக்குகளை அனுப்பி வைப்போர், தரகர்கள், காப்புறுதி மற்றும் பயணச்சீட்டு விற்பனை அலுவலகங்கள் போன்றன மத்திய வர்த்தக நிறுவனங்கள் செயற்படும் இடங்களில் அமைந்திருக்கும். மொத்த விற்பனைச் செயற்பாடுகளின் அமைவிடம் துறைமுகத்திற்கு அண்மித்த இடங்களைச் சூழ்ந்திருக்கும்.

விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் தொழிலின் அபிவிருத்தி, விநியோகத் தொடர்வரிசையின் பெரும்பகுதியை கப்பல்களுக்குச் சரக்கு அனுப்பிவைப்போர் பலரும் தமது கட்டுப்பாட்டிற்குள் கொண்டு வருவதைச் சாத்தியமாக்கும். அதன் விளைவாக, நிலப் பகிர்வின் தொழிற்பாட்டு ஒருங்கிணைப்பு மட்டம் அதிகரிக்கும். அனேகமான பகிவத் தொழிற்பாடுகள் ஒரு தனி அமைப்பினால் கட்டுப்படுத்தப்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது. பகுதிபகுதியாகக் கூறுபடுத்தப்பட்ட விதத்தில் மேற்கொள்ளப்படும் பகிர்ந்தளிப்புச் செயற்பாடுகள் தவிர்க்கப்படும் என்றும் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இவ்வகையான செயற்பாடுகள் வழமையாக கப்பற் கம்பனிகள், கப்பற் போக்குவரத்து மற்றும் கங்கப்பகுதி முகவர்கள், கப்பல்களுக்குச் சரக்கு அனுப்பிவைப்போர், ரயில் மற்றும் லொறிப் போக்குவரத்துக் கம்பனிகள்

போன்ற பலவேறுபட்ட அமைப்புகளால் நிறைவேற்றப்படுகின்றன. தொழிற்பாட்டு ஒருங்கமைப்பின் அதிகரிப்பு மட்டும் காரணமாக, போக்குவரத்துத் தொடர்வரிசையில் உள்ள பல இடைநிலைப் படிகள் அகற்றப்படும். விநியோகத் தொடர்வரிசையின் (மிகப்பெரும் சரக்குக்காவிகள்) பல பிரிவுகளைக் கட்டுப்படுத்தவல்ல பாரிய விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் சேவை இயக்குநர்களின் தோற்றத்தை, நிறுவனங்களின் ஒன்றிணைப்பும் சலீகரிப்பும் அனுமதிக்கும். இது, ஒன்றன் பின் ஒன்றாக, பகிர்ந்தளிப்பிலான அளவீட்டுச் சிக்கனங்களின் விருத்திக்குத் துணையாக அமையும். இச்செயல்முறையில், அதாவது தகவல் தொழில்நுட்பம் (செயல்முறையைக் கட்டுப்படுத்தல்), பல்வகைப் போக்குவரத்து முறைகளின் ஒருங்கிணைப்பு (பாய்ச்சல்களைக் கட்டுப்படுத்தல்) என்பன குறித்த வகையில், தொழில்நுட்பவியல் கூட குறிப்பிட்ட ஒரு பாத்திரத்தை வகிக்கின்றது.

முடிவுரை

ஆசியச் சூழமைவில், பொருளாதாரச் செயற்பாடுகளின் கணிசமானளவு பங்கு உட்புறத்தின் பின்புலப்பகுதிகளில் உயரளவான சனத்தொகை அடர்த்தியைத் தடைசெய்யாத, கரையோரப் பகுதிகளிலேயே இடம்பெறுகின்றது. பின்புலப்பகுதிகளை அடைவதற்கான வழி பொதுவாகக் கட்டுப்படுத்தப்பட்டுள்ளதுடன், அது, புதிய பொருளாதாரச் செயற்பாடுகளினுடைய திரட்சியின் பெரும் பகுதி பிரதான நுழைவாயில் பகுதியிலேயே இடம்பெறுகின்றது எனும் உண்மையுடன் தொடர்புபட்டதாக உள்ளது. இப்பண்பு, பொருளாதார அபிவிருத்தியில் காணப்படும் ஒப்பீட்டளவில் குறைந்தளவான முனைப்பிற்கு வழிவகுக்கிறது. இது இலங்கைக்கும் பொதுவானதாகும்.

காலப்போக்கில், துறைமுக நகரங்கள், துறைமுகப் பிராந்தியங்களாகவும் வலையமைப்புக்களாகவும் தோற்றம் பெறுகின்றன. இத்துறைமுகங்கள், பின்புலப்பகுதிகளின் அபிவிருத்திக்கு அளவிடமுடியாத பங்களிப்பைச் செய்வதுடன், பிராந்திய அபிவிருத்தியில் ஓர் ஊக்கியாகவும் செயற்படுகின்றது. எனவே, துறைமுக அபிவிருத்தியின் அநுகூலத்தை முழுமையாகப் பயன்படுத்துவதன் பொருட்டு, துறைமுகத்தினால் தோற்றுவிக்கப்படும் நிலப்பயன்பாட்டுச் செயற்பாடுகளின் ஒழுங்கமைவும் துறைமுகப் பின்புலப்பகுதிகளின் தொடர்புகளும், உள்ளூர் நிர்வாக அதிகார எல்லைகளுக்கு அப்பால் செல்ல வேண்டும்.

அம்பாந்தோட்டை துறைமுக நகர அபிவிருத்திக்கான திட்டமிடல் முயற்சிகளின் பரப்பெல்லையானது, பாரம்பரிய நகர

அபிவிருத்தித் திட்டமிடல் எண்ணக்கருவுக்கு அப்பால் செல்ல வேண்டும். துறைமுகத்துடன் சம்பந்தப்பட்ட சவால்களை, குறிப்பாக போக்குவரத்து நெரிசல், செலவீனம் அதிகரித்தல், மட்டுப்படுத்தப்பட்ட கையாளல் இயலாவு போன்ற பிரச்சினைகள் மற்றும் நுழைவாயிலுக்கு உடனடியாக அடுத்துள்ள பகுதிகளில் காணப்படும் பொருளாதாரச் செயற்பாடுகள் செறிவு என்பவற்றைத் தீர்த்து வைப்பதை முன்னிட்டு, புதிய எண்ணக்கருக்களை அறிமுகம் செய்ய வேண்டிய தேவை ஏற்படுகின்றது. போக்குவரத்திற்கான ஒருக்க வழிகள், பொருள் விநியோக முனைக்கோடி துறைமுகத்துடன் சம்பந்தப்பட்ட விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் செயற்பாடுகள் என்பவற்றிற்கு அனுகூலமாக அமையும், துறைமுக பிராந்தியமயமாக்கல் நடவடிக்கைகள் பின்புலப்பகுதிகளில் கப்பற் சரக்கு விநியோகத்தினை இலக்குப்படுத்தும் எனும் விடயம் அவதானிக்கப்பட்டுள்ளது. பிரதானமாக மாதிரி வடிவிலான கலப்புப் போக்குவரத்து முறைமை ஊடாக, துறைமுகத்திற்கும் பின்நிலப்பகுதிக்கும் இடையில் ஏற்படுத்தப்படுகின்ற, அதிகளவு செயற்திறன் மிக்கதும் திடமானதுமான இணைப்புக்கள், துறைமுகத்தின் போட்டித்தன்மையையும் துறைமுகம் தொடர்பான சவால்களையும் அதிகரிப்பதற்கு வழிவகுக்கும்.

எவ்வாறாயினும், இந்த ஆய்வில் முன்வைக்கப்படுகின்ற எண்ணக்கரு அடிப்படையிலான யோசனைகள், துறைமுகத்தினால் தோற்றுவிக்கப்படும் நிலப்பயன்பாட்டுக் ஒழுங்கமைவு அத்துடன் ஆய்வு அறிக்கைகள், அரசாங்கத் தகவல்கள், செப்திப் பத்திரிகைகள், தொழில்வாண்மை இணையத்தளங்கள் மற்றும் நாடுகளிலிருந்தும் அறிஞர்களாலும் வெளியிடப்படும் ஆய்வுக் கட்டுரைகள் என்பவற்றின் ஊடாகப் பரப்பப்பட்ட, தற்போதைய அச்சுரு வடிவிலான எட்டுத்தொகுதிகளில் பெரும் பகுதியை ஒன்று சேர்த்தல் என்பன குறித்த வகையில், அம்பாந்தோட்டை துறைமுக நகரின் எதிர்காலம் பற்றிய மேலோட்டமான ஒரு பார்வையாவே உள்ளன. இதற்கு முன்னர் ஆராயப்பட்டவாறு, ஒப்பீட்டு ஆய்வுகளுக்கென பெறப்பட்ட தகவல்கள் வரையறைகளுக்கு உட்பட்டவையாகும். இந்த மதிபீட்டாய்விலிருந்து பெறப்பட்ட கண்டுபிடிப்புக்கள், மேலும் விஞ்சிய செயல்திறனுடைய விடய ஆய்வுகளினுடாக மெருகூட்டப்படல் வேண்டும். ஆசிய நாடுகள் பலவற்றில், அபிவிருத்திச் செயல்முறைகளில் கடந்துவந்த முகங்களின் முக்கியத்துவம் நன்கு புரிந்துகொள்ளப்படவோ அல்லது மதிப்பீடு செய்யப்படவோ இல்லை. இலங்கைச் சூழமைவில், கடந்த காலங்களில் அத்தகைய அச்சுரு வடிவிலான எட்டுத் தொகுதிகள் இருந்தமை பற்றி அறிவிக்கப்படவில்லை. ஆகவே, சம்பந்தப்பட்ட

பொருளாதாரத் திட்டமிடலாளர்களுக்கும் பெளதிகத் திட்டமிடலாளர்களுக்கும் பயனுடைய ஓர் ஆரம்பகட்ட ஆய்வாக இது அமையும்.

உசாத்துணைகள்:

César, D. and Okju, J. (2005). *European Port-City Interface and Its Asian Application*, Korea Research Institute for Human Settlements.

Daamen, T. (2007). *Sustainable Development of the European Port-City Interface*, Delft University of Technology.

Dasanayaka, S.W.S.B. (1997). *Seaports and their Generated Business Activities in Transition*, Rotterdam: The Netherlands.

Dharmasena, K. (2003). *The Port of Colombo 1940-2000 Volume II*, JOPCA Tokyo

Ernst, G. Frankel, (1987), *Port Planning & Development*, Wiley-Interscience Publication.

Haixiao, P. (2000). *Shanghai from Dense Mono-center to Organic Poly-Center Urban Expansion* Department of Urban Planning, Tongji University.

Loyen R, Buyst E and Devos G (eds) *Struggling for Leadership: Antwerp-Rotterdam Port Competition between 1870-2000*, Heidelberg, New York: Physica.

Marshall, R. (2001). *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, SPON: London.

National Physical Planning Department (2006). *National Physical Planning Policy & Plan Sri Lanka*, Ministry of Urban Development & Sacred Area Development.

Notteboom, T. and Rodrigue, J. (2005). *Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development*, Maritime Policy and Management.

Notteboom, T. and Rodrigue, J. (2007). *Re-assessing Port-Hinterland Relationships in the Context of Global Supply Chains*. In: J. Wang et al. (eds) *Inserting Port-Cities in Global Supply Chains*, London: Ashgate.

Perera, N. (1999). *Decolonizing Ceylon*, Oxford University Press.

Silva, P. (2008). *Air, Maritime & Rail Transportation in Sri Lanka*, The Institute of Engineers Sri Lanka.

United Nations center for human settlements & urban development authority (1997). *Sustainable Cities Program Environmental Profile*, Urban Development Authority.

இலங்கையின் துறைமுகங்கள் தொடர்பான காலக்கிரம நிகழ்வுகள்

- 1344 **இபன் பதாதா** என்னும் அராபிய பிரயாணி ஒருவர் காலித் துறைமுகத்தினை வந்தடைந்து, அங்கு, வடமேற்கு ஆபிரிக்க முஸ்லீம்களின் (Moors) கப்பல்கள் நங்கூரமிடப்பட்டு நிறத்தி வைக்கப்பட்டதை கண்கிணர்நர்.
- 1505 போத்துக்கேயரின் கப்பற் தொகுதி ஒன்று கொழும்புத் துறைமுகத்தை வந்தடைகின்றது.
- 1644 காலித் துறைமுகத்தை போத்துக்கேயரிடமிருந்து கைப்பற்றி ஒல்லாந்தர், அதை முக்கிய வர்த்தக நிலையமாக்கினர்.
- 1658 திருகோணமலை துறைமுகத்தினை அமைந்திருந்த பெளத்த விஹாரையை **கொன்ஸ்ரன்ரைன் டா சா** அழித்தான்.
- 1959 ஒல்லாந்தர் காலத்தில், காலி துறைமுகத்தில் கப்பல் ஒன்று நீரினை மூழ்கியது. பின்னர் அக்கப்பலினை இருந்த களிமண்ணாலான கப்பல் ஒன்று கண்டுபிடிக்கப்பட்டது.
- 23/6/1659 டச்சு கிழக்கு இந்தியக் கம்பனியின் **அலெக்சாண்டர்** என்னும் கப்பல் காலித் துறைமுகத்தில் மோதிச் சிதறியது.
- 1770 திருகோணமலை, உலகின் மிகச்சிறந்த துறைமுக உள்ளது என கடற்படைத் தளபதியான **நெல்சன் பிரபு** குறிப்பிட்டார்.
- 1782 திருகோணமலைத் துறைமுகத்தை, பிரித்தானியரிடமிருந்து பிரான்ஸ்க்காரர் கைப்பற்றினர். ஒக்ரோபுக்கும் ஏப்ரலுக்கும் இடைப்பட்ட மொன்தூன் பருவக் காலத்தில், இது மிகுந்த பாதுகாப்பான ஓர் துறைமுகமாக இருந்தமையால், அதை மீண்டும் கைப்பற்றுவதற்காக, பிரித்தானியர் எதையும் செய்வதற்கு ஆயத்தமாக இருந்தனர்.
- 1868 இலங்கையில் கப்பற் போக்குவரத்துத் தொழிலில் முன்னோடி கம்பனியான **ஸுற்றென்ஸ் ஸ்பென்ஸ்தொடங்கப்பட்டது.**
- 1885 பிரித்தானியர் கொழும்புத் துறைமுகப் பணிகளைப் பூர்த்தியாக்கினர்.
- யூன் 1909 பிரித்தானியக் கடற்படைத் திணைக்களம், கொழும்புத் துறைமுகத்தின் வரைபடத்தினை வெளியிட்டது.
- மே 1935 கொழும்புத் துறைமுகத்தினை குறித்த, ஆறு சதம் பெறாமதியான முத்திரை வெளியிடப்பட்டது.
- பெப். 1948 இலங்கை சுதந்திரம் பெற்றது. ஆனால், பிரித்தானியர் தொடர்ந்தும் திருகோணமலையைத் தம்வசம் வைத்திருந்தனர்.
- 1957 அரசாங்கம் துறைமுகச் சரக்குக் கூட்டுத்தாபனச் சட்டமுலத்தை அறிமுகப்படுத்தியது.
- 1958 கொழும்புத் துறைமுகம் தேசியமயமாக்கப்பட்டது.
- 1/8/1979 இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபை உருவாக்கப்பட்டது.
- 1980 கொழும்பிலிருந்து, ஐக்கிய இராட்சியத்திற்கும் ஏனைய ஐரோப்பிய நாடுகளுக்கும் கொள்கலன்களை எடுத்துச் செல்வதற்கான முழுநேர கப்பற் போக்குவரத்துச் சேவை ஆரம்பிக்கப்பட்டது.
- ஓக. 1985 கொழும்பு துறைமுகத்தில், ஐயா கொள்கலன் துறைக் கூட்டம்-01 என்னும் பெயரிலான புதிய கொள்கலன் துறை ஒன்று ஆரம்பித்து வைக்கப்பட்டது.
- ஏப். 1995 திருகோணமலைத் துறைமுகத்தில் தரித்துநின்ற இரு இலங்கை கப்பல்களை வீடுதலைப் புலிகள் தாக்கினர்.

- செ. 1999 இலங்கையின் தரவரிசையைத் தொடர்ந்து பேணுவதற்கும், தென்னாசியாவின் பிராந்திய மத்தியதுறைமுகமாக அதனுடைய தகுதிநிலையை அதிகரிப்பதற்குமான சலுகைகளை வழங்கும் ஒப்பந்தமொன்றில், அரசாங்கமும் கப்பற் போக்கு வரத்து, வணிகம், நிதி ஆகிய துறைகளிலுள்ள உள்நாட்டு மற்றும் சர்வதேச அமைப்புகளின் கூட்டமைப்பும் ஒப்பமிட்டன.
- 2004 இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை அம்பாந்தோட்டைத் துறைமுகப் பணிகளை ஆரம்பிக்கத் தீர்மானித்தது.
- 6/8/2006 காலித் துறைமுகத்தினை வெளிநாட்டு உதவியுடன் விடுவாக்குவதற்கு அரசாங்கம் தீர்மானித்தது.
- 18/10/06 தமிழீழ வீடுதலைப் புலிகளின் ஐந்து தற்கொலைப் படகுகள் காலித் துறைமுகத்தினை நழுவிய முயற்சித்தன.
- 30/6/07 துறைமுகத்தின் பாதுகாப்பை அதிகரிப்பதற்காக, கொழும்புத் துறைமுகத்தில் நீரடி கண்காணிப்பு முறைமைப் பொருத்தவதற்கு இலங்கைப் பாதுகாப்புத் தரப்பினர் திட்டமிட்டனர்.
- 26/11/07 துரிதமாக அதிகரித்துச் செல்லும் பெரும் எண்ணிக்கையிலான கொள்கலன்களின் தேவைகளை நிறைவுபெறும் பொருட்டு கப்பற் சரக்குகளைக் கையாள்வதற்கான கிராமம் ஒன்றினை உருவாக்குவதற்கு கொழும்புத் துறைமுகம் திட்டமிட்டது.
- 13/3/08 ஒவ்வில் துறைமுகத்தை நிர்மாணிப்பதற்காக, டென்மார்க் ஒப்பந்த நிறுவனமான MT Hojgaard எனும் கம்பனியும் இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபையும் புரிந்துணர்வு உடன்படிக்கை ஒன்றைச் செய்தன.
- 27/4/08 ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கியின் 300 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் நிதிப்பின்னக் கொண்டு, கொழும்பு பெருகு துறைமுகத்திற்கு அலைதாங்கி அணை நிர்மாணிப்பதை அடிமூலத்திலும், மாற்றத் திட்டத்திற்கு அவ்வங்கி உடன்பட்டுள்ளது.
- 5/11/09 பாதுகாப்புக் காரணங்களுக்காக இதுவரை காலமும் மூடப்பட்டிருந்த, கொழும்புத் துறைமுகத்திற்கான வடபகுதி நழைவாயில் மீண்டும் திறக்கப்பட்டது.
- 9/11/09 அம்பாந்தோட்டை சர்வதேசத் துறைமுக அபிவிருத்தி திட்டத்தினை துரிதப்படுத்துவதென தீர்மானிக்கப்பட்டது. நிர்மாண வேலைகளின் முதலாம் கட்டத்தை 2011 ஆம் ஆண்டில் நிறைவு செய்வதை துறைமுக அதிகாரசபை இலக்காகக் கொண்டிருந்தது.
- 18/2/10 ஓமானில் மீள்கட்டுமானம் செய்யப்பட்ட "Jewel of Muscat" என்னும் கப்பல், 2010 பெப்ரவரி 16 ஆம் திகதியன்று **சல்தான் குவாயூஸ்** துறைமுகத்திலிருந்து தனது கடற்பயணத்தை ஆரம்பித்தது. ஓமானிலிருந்து சிங்கப்பூருக்கான வரலாற்று முக்கியத்துவம் வாய்ந்த தனது நீண்ட கடற்பயணத்தின் ஒரு கட்டமாக காலி துறைமுகத்தினை வந்தடைந்தது.
- 12/6/10 அம்பாந்தோட்டைத் துறைமுகத்தின் இரண்டாம் கட்ட நிர்மாணத்திற்கு சீன அரசாங்கம் 200 மில்லியன் டொலர்களை வழங்குவதற்கு முன்வந்தது.
- 13/7/10 ஐக்கிய அமெரிக்காவின் கடற்படைக் கப்பலான "USS Pearl Harbour", ஒரு நல்லெண்ண விஜயத்தை மேற்கொண்டு திருகோணமலை துறைமுகத்திற்கு வந்தது. இக்கப்பல், இலங்கைக் கடற்படையினால் வைபவரீதியாக வரவேற்கப்பட்டது.

(மூலம்: www.google.lk)

சர்வதேசக் கப்பற் போக்குவரத்து: உலக வியாபாரத்தின்

உயிர்நாடி

அறிமுகம்

“கப்பற் போக்குவரத்துத் துறை இல்லாது விடின் உலகில் அரைவாசிப்பேர் பட்டினி யாய்க் கிடப்பதுடன், மற்றைய அரைவா சிப்பேர் குளிரில் விறைத்து இறந்து போவர்.” என ஐக்கிய நாடுகளின் சர்வதே சக் கப்பற்பயண நிறுவனம் (IMO), தனது அறிமுக வீடியோவில், தெளிவாகக் கூறியுள்ளது.

இதைக் கற்பனை செய்து பாருங்கள். உங் கள் வாகனத்தில் பெற்றோல் இல்லை. நீங்கள் நடந்துதான் வேலைக்குப் போக வேண்டும். வியர்வையில் தோய்ந்த நிலை யில் அலுவலகம் உள்ள கட்டடத்தைச் சென்றடைகிறீர்கள். இயங்கு ஏணியில் (லிப்ட்டில்) போகலாம் என்று பார்த்தால், மின்சாரம் இல்லாததால் அதுவும் இயங்க வில்லை. படிவழியாக ஐந்தாம் மாடியி லுள்ள அலுவலகத்தை அடையும்போது, மேலும் வியர்த்துக் கொட்டுகின்றது. அங் கும் மின்சாரம் இல்லை எனக் காண்கின் றீர்கள். எனவே அங்கு வெளிச்சம் இல்லை, குளிர்ந்த இல்லை. உங்கள் கண்களி களும் வேலை செய்யவில்லை, போட்டோ பிரதி செய்யும் இயந்திரமும் வேறு முக் கிய அலுவலக இயந்திரங்களும் அப்ப டியே தான். இதே நிலையில்தான் அநேக மாண அலுவலகங்களும் வங்கிகளும் காணப்படுகின்றன. இந்த நாட்டினதும், உலகின் வேறு நாடுகளினதும் பொருளா தாரம் ஸ்தம்பித நிலை அடைந்திருக்கும். நீங்கள் திட்டக் கொண்டும் ஏசிக்கொண் டும் வீட்டுக்கு திரும்பிச் செல்கின்றீர்கள். கப்பல் போக்குவரத்துத்தான் இத்தனைக் கும் பாத்திரவாளி. ஆரவாரமின்றி, கண் ணில் அருமையாகவே புலப்படும், அரிதா கப் பேசப்படும் வகையில், இக்கப்பற் போக்குவரத்து, பொருட்களை நகர்த்துவ தாலும், மனிதத் தேவைகளுக்கு சேவை புரிவதாலும், நாம் அதைப் பொருட்படுத்து வதில்லை. தம்மைச் சூழவுள்ள உலகம் பிளவுண்டுபோகும் போதுதான், சர்வதேச கப்பல் போக்குவரத்து வகிக்கும் பாத்திரத்தின் முக்கியத்துவத்தை மக்கள் பாராட் டுவர். “புறந்தள்ளி வைக்கமுடியாதகப் பற் போக்குவரத்துத் தொழில் இன்றி, மனித இனம் உயிர்வாழ முடியாது” என் பதை அமுத்திக் கூறவே மேலே கூறிய எளிய உதாரணம் எடுத்தாளப்பட்டுள்ளது.

எமது வாழ்க்கையிலும், உலக பொருளா தாரத்திலும் கப்பற் போக்குவரத்துத் தொழிலின் முக்கியத்துவத்தைக் கோடிட் டிக் காட்டுவதே இந்தக் கட்டுரையின் நோக்கமாரும். இன்று, நாம் உலகளா விய பொருளாதாரத்தால் நிலை நிறுத்தப் படும் உலக சமூகத்தில் வாழ்கின்றோம். உலக வியாபாரத்தின் 90% இற்கும்

அதிகமானதை எடுத்துச் செல்லும் கப்பல் கள், கப்பற் போக்குவரத்துத் தொழில் என்பன இல்லாதிருப்பின், இந்த பொரு ளாதாரத்தால் இயங்க முடியாது போயி ருக்கும். உண்மையில், இக்கப்பற் போக் குவரத்துத்தான் உலக பொருளாதா ரத்தை இயக்கும் பொறியாகும். கப்பற் போக்குவரத்து இல்லாமல், பொதியிடாத மூலப்பொருட்கள், கட்டுப்படியாகும் விலையிலான உணவுப் பொருட்கள் மற் றும் தயாரிக்கப்பட்ட உணவுப் பொருட் கள், விதம் விதமான தயாரிப்பு மற்றும் நுகர்வுப் பொருட்கள் என்பவற்றின் ஏற்று மதி இறக்குமதி போன்ற, கண்டங்களுக்கு இடையிலான வியாபாரம் சாத்தியம் இல்லை. 2008இல், 1.25 மில்லியனுக்கும் அதிகமான சகல நாட்டையும் சேர்ந்த கட லோடிகள் (கப்பல் கட்டன்கள், உத்தியோ கத்தர்கள், மாலுமிகள்,) பணிபுரிந்ததும், 3000 துறைமுகங்களுக்குச் சென்றுவந்தது மான 50,000 கப்பல்கள் உலக கப்பற் தொகுதியில் காணப்பட்டன. இதைவிட, உலகெங்கும் கரைகளில் காணப்படும் கப்பல் நிறுவனங்களின் அலுவலகங்களி லும் துறைமுகங்களிலும் பணிபுரிந்த பல மில்லியன் கணக்கான ஊழியர்களும் இருந்தனர்.

துரதிஷ்டவசமாக, உலக போக்குவரத்துத் தொழிலில் அடங்கியுள்ள துறைகளில் கப்பற் போக்குவரத்து பற்றியே அனேக மாக மிகக் குறைந்தளவான விழிப்புணர் வும் பொது மதிப்பும் காணப்படுகிறது. எமது வாழ்வின் ஒவ்வொரு சிறு பகுதி யும் அதில் தங்கியிருக்கின்ற போதிலும், அதன் முக்கியத்துவம் நன்கு அறியப்பட்ட தாகவோ அல்லது புரிந்து கொள்ளப்பட்ட தாகவோ இல்லை. ஏனைய போக்குவரத் துச் சாதனங்கள் போலன்றி, கப்பல்கள் அதிகம் பார்வையில் அகப்படாததும், பேசப்படும் பொருளாக இல்லாததுமே இதற்கான காரணமாகும். நாம் தினமும் பஸ்கள், புகையிரதங்கள், கார்கள், மோட்டார் சைக்கிள்களைக் காண்கிறோம், அவற்றில் பயணிக்கின்றோம். ஆனால், நாம் அருமையாகவே ஒரு கப்பலைக் காண்போம் அல்லது அதில் ஏறிப் பார்ப் போம். பலர் கொழும்புத் துறைமுகம் உட்பட, எந்தவொரு துறைமுகத்தையும் பார்த்திருக்கமாட்டார்கள். கப்பல்கள் மகா சமுத்திரங்களில் பயணஞ்செய்வதால், நாம் அவற்றைக் காண்பதில்லை. எனவே எங்களில் அநேகமானோருக்கு, கப்பல் களும் கப்பற் போக்குவரத்தும் ‘பார்வைக் குள் வராதவையும்’, ‘நினைவில் இல்லாத வையும்’ ஆகும்.

இப்படியான விளக்கம் இன்மைக்கு பரி காரம் தேடும் வகையில் லண்டனில்

கிறான் வருஸவீதாரன்

பிரதான நிறைவேற்று அலுவலர்/
கற்கைநெறிக்கான பணிப்பாளர்
கப்பற் போக்குவரத்து மற்றும்
வீநயோக ஒழுங்குபடுத்தல் நிறுவம்,
கொழும்பு

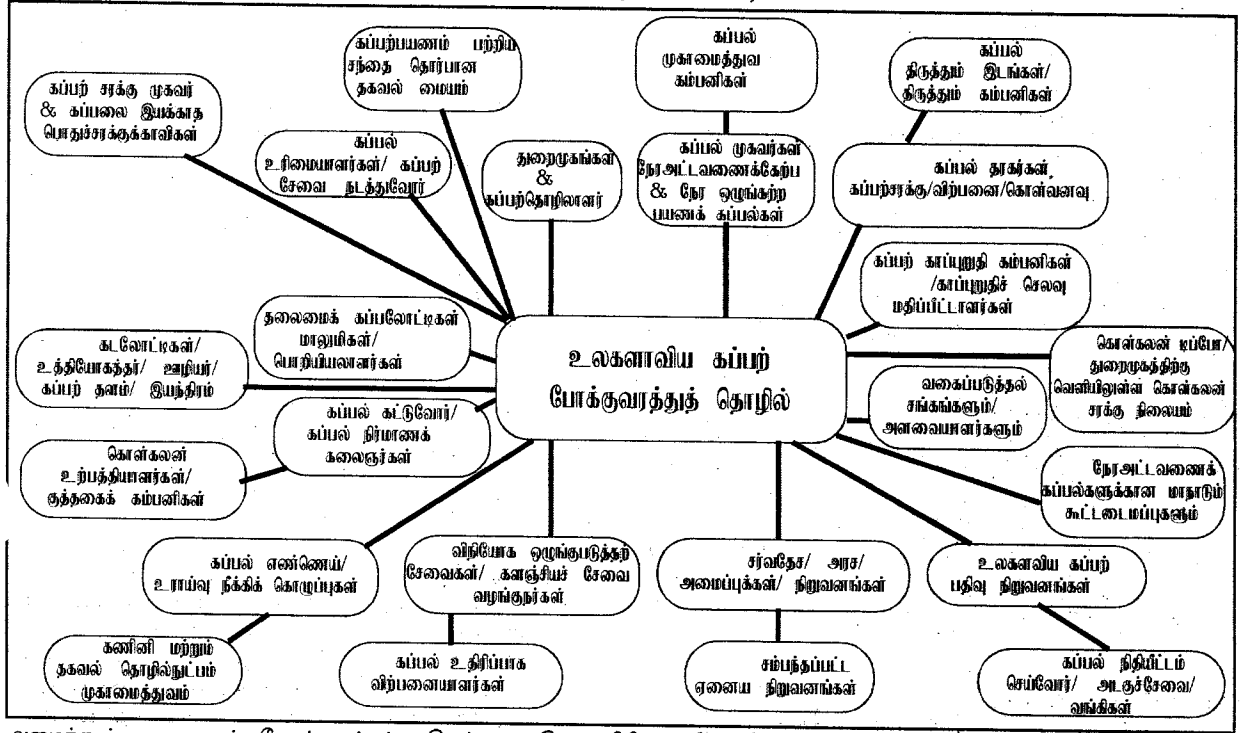
உள்ள சர்வதேச கடற்பயண நிறுவனம் (IMO), உலகக் கடற்பயண தினம் 2005 இற்கான தொனிப்பொருளாக, “சர்வதே சக் கப்பற் போக்குவரத்து - உலக வியா பாரத்தின் சர்க்குக்காவி” அமையும் எனப் பிரகடனம் செய்தது. பொருட்களை உல கம் முழுவதும் எடுத்துச் செல்வதற்கு வினைத்திறமும் பாதுகாப்பும் உள்ள வழி என்ற வகையில், அது சர்வதேச வியா பாரம் மற்றும் உலக பொருளாதாரம் என்ப வற்றுக்குச் செய்த பங்களிப்பு காரண மாக, கப்பல் போக்குவரத்தின் முக்கியத் துவம் மற்றும் அது வகித்த முக்கியமான பாத்திரம் என்பவற்றை முன்னிலைப்படுத் திக் காட்டுவதற்காகவே இந்த தொனிப் பொருள் தெரிவு செய்யப்பட்டது.

இருப்பினும் கப்பற் போக்குவரத்து, மூல தனச் செறிவுமிக்க ஒரு தொழில் ஆகும். தற்போது, ஒரு நடுத்தர அளவுடைய கொள்கலன் கப்பல் ஒன்றைக் கட்ட 100 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் செலவாகும். 8000 - 10000 TEU (20 அடிக்குச் சமமான அலகுகள்) அலகுகளைக் காவக் கூடிய மிகப்பெரிய நவீன கொள்கலன் கப்பல் ஒன்றுக்கு, கிட்டத்தட்ட 200-300 மில்லியன் டொலர் செலவாகும். விசேட மாக வடிவமைக்கப்பட்ட பாரம் தூக்கி கள், நிலத்தில் அமையும் வேறு கருவி களுடன் கூடிய துறைகள் என்பவற்றை அமைக்க 500 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் செலவாகும். இவ்வாறாக, கால அட்டவணைப்படி பயணத்தில் ஈடுபடு கின்ற கொள்கலன் கப்பற் போக்குவரத்துச் சேவைகளை ஏற்பாடு செய்ய, பெரும் மூலதனச் செலவு உண்டாகின்றது.

கப்பற் போக்குவரத்தானது, பலவகை யான நிறுவனங்களைக் கொண்டதாக அமைந்துள்ளது. கப்பல் உரிமையாளர்/ இயக்குவோர் அல்லது கப்பற் கம்பனிகள் என தொடங்கி, தலைமை கப்பலோட்டி கள், கப்பற் பொறியியலாளர்கள் (கப்ப லில் பணியாற்றும் ஊழியர்கள்), துறை முகங்கள், கப்பற் கம்பனிப் பிரதிநிதிகள், கப்பல் தரகர்கள், கப்பலுக்குச் சர்க்கு அனுப்பிவைப்போர், விநியோக ஒழுங்கு படுத்தற் சேவை இயக்குநர், கப்பற் காப் புறுதிக் கம்பனிகள், கப்பல் கட்டுவோர் முதலான பல நிறுவனங்கள் இதில் அடங் கும். உலகளாவிய அடிப்படையில்

வரைபடம் 1: சர்வதேசக் கப்பற் போக்குவரத்துத் தொழில் பற்றிய விவரங்கள்

(பிரதான செயற்பாட்டாளர்கள்)



அமைந்துள்ளவாறு, சர்வதேசக் கப்பற் போக்குவரத்துத் தொழிலின் அமைப்பை அல்லது உள்ளடக்கத்தை வரைபடம் 1 காட்டுகின்றது. கப்பற் போக்குவரத்துச் சேவைகளை நடத்தும் பிரதான முயற்சியாளர்களையும், இந்த கப்பல் தொழில் துறை மற்றும் அதன் சேவைகள் என்பவற்றைப் பூரணப்படுத்துவதாக அமையும், பல வகையான வாண்மைமிக்க நிறுவனங்களையும் இந்த வரைபடம் முன்னிலைப்படுத்திக் காட்டி விழைவதால், கப்பல் சேவைகளில் பிரதான நுகர்வோராகக் காணப்படும் ஏற்றுமதியாளர்களும் இறக்குமதியாளர்களும் இதில் சேர்க்கப்படவில்லை.

கப்பற் போக்குவரத்து முறைமை
பொருளாதார செயற்பாடுகள் நடைபெறும் தேசிய, புவியியல் பிரதேசங்களை அபிவிருத்தி செய்வதிலும் மனித குடியிருப்புக்களையும் நகரங்களையும் அமைப்பதிலும் நீர் வழிப் போக்குவரத்து வரலாற்று ரீதியான ஒரு முக்கிய பாத்திரத்தை வகிக்கின்றது. இதற்கு மேலாக, பொருள் உற்பத்திக்கும் விநியோகத்திற்குமான மூலப்பொருட்களை விளைவிக்கின்ற பிரதேசங்களை அபிவிருத்தி செய்வதற்கு இது வழி வகுத்தது. பிரித்தானிய, அமெரிக்கக் குடியேற்றங்களையும் ஐக்கிய அமெரிக்காவையும் அபிவிருத்தி செய்வதில் நீர்வழிப் போக்குவரத்து அத்தியாவசியமான பங்களிப்பை வழங்கியதுடன், உற்பத்தியைத் தூண்டுவதோடு குடியேற்ற நாட்டு உற்பத்திப் பொருட்கள் மற்றும் மூலப் பொருட்களுக்கான சந்தைகளைத் தேடிக்கண்டுபிடிக்கவும் வழி

செய்தது. இது, பிரித்தானியாவினதும் ஏனைய ஐரோப்பிய நாடுகளதும் தயாரிப்பு மற்றும் விநியோக கைத்தொழில்களுக்கு மூலப்பொருட்களை வழங்கியதுடன், அவற்றின் உற்பத்திப்பொருட்களுக்கான சந்தைகளையும் பெற்றுக்கொடுத்தது.

வழங்கும் சேவைகள், வாய்ப்பு வசதிகள் அல்லது பொறிகள், வணிகத் தொழில் முயற்சிகள் மற்றும் சேவை வழங்கும் புவியியல் பிரதேசங்கள் என்பவற்றின் பல்வேறுவகைப்பட்ட விடயங்களுடன் தொடர்புடையதும், அதேவேளை பெருமளவில் வித்தியாசப்படுவதுமான தொழில்களின் தொகுதி ஒன்றைக் கொண்டமைந்ததாக இந்த நீர்வழிப் போக்குவரத்து அமைந்துள்ளது. ஆயினும், இவை எல்லாமே மிதக்கும் வாகனங்களாக அல்லது கலங்களாக உள்ளன எனும் உண்மையைக் கவனத்திற் கொள்கையில், ஆற்றும் கருமங்கள், நிறுவன வகை, செயலாற்றும் முறைகள் என்ற ரீதியில் அவை பெருமளவு வேறுபடுகின்றன.

அடிப்படையில், சர்வதேசக் கப்பற் போக்குவரத்துத் தொழில் இரண்டு பகுதிகளாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளது. குறிப்பிட்ட ஒரு சேவையை வழங்குதல் தொடர்பில், அச்சேவையை வழங்கும்போது, செயலாற்றும் முறை, அதற்குப் பொருத்தமான கப்பலின் வகை என்ற அடிப்படையில், இந்தப் பாகுபாடு அமைகின்றது. இந்த இரண்டு பிரதான பகுதிகளில் ஒன்று கால ஒழுங்கற்ற கப்பற் போக்குவரத்து எனவும், மற்றையது நேர அட்டவணைக்கு

அமைந்த கப்பற் போக்குவரத்து எனவும் அழைக்கப்படுகின்றன. குறித்தவொரு கால அட்டவணைக்கு அமையாது உலகின் எந்தவொரு துறைமுகத்துக்கும் சென்று அங்கு கிடைக்கக் கூடிய ஒரே வகையான கூறுகளாலான சரக்குப் பொதிகளை எடுத்துச் செல்லும் ஓர் ஒப்பந்தச் சரக்குக்காவியாக இந்தக் கால ஒழுங்கற்ற கப்பற் போக்குவரத்து தொழிற்படுகின்றது. இது, கப்பல் வாடகைத் தரப்பினர் எனத் தெரிய வருகின்ற ஓர் ஒப்பந்த முறையில் செயற்படுத்தப்படுகின்றது. மாறாக, ஒழுங்கான கால இடைவெளியில் ஒரு குறிப்பிட்ட கப்பற் பாதையிலுள்ள துறைமுகங்களுக்கு முன்பு அறிவித்துள்ளபடியே கப்பல்கள் செல்லும் ஒழுங்கான சேவையை நேர அட்டவணைக்கு அமைந்த கப்பற் போக்குவரத்து முறை கொண்டுள்ளது. நேர அட்டவணைக்கு அமைந்த கப்பல்கள் பொதுவான சரக்குக்காவிகளாகத் தொழிற்பட்டு, பாகுபாடின்றி கப்பலில் பொருள் அனுப்பும் சிறிய, பெரிய வியாபாரிகளுக்கு ஒழுங்கான சேவையை வழங்குகின்றன. இந்த வேறுபாட்டை படம் 2 முன்னிலைப்படுத்திக் காட்டுகின்றது. அத்துடன் வாடகை அல்லது ஒப்பந்த முறை கப்பல் சேவை, மற்றும் குறிப்பிட்ட பாதையில் நேர அட்டவணைக்கு அமைய பயணத்தில் ஈடுபடும் கப்பற் போக்குவரத்துச் சேவை தொடர்பில், வெவ்வேறு வகைப் பொருட்களுக்கு வெவ்வேறு வகைக் கப்பல்களால் வழங்கப்படும் பல்வேறுபட்ட சேவைகளையும் அது எடுத்துக்காட்டுகின்றது.

கடல் உள்ள நாடொன்றின் வெளிநாட்டு

வியாபாரத்திற்கும் அதன் உள்நாட்டு வியாபாரத்திற்கும் இடையில் உள்ள அடிப்படையிலான வேறுபாட்டைத் தெளிவாக்கிக் கொள்ளவேண்டும். வெளிநாட்டு அல்லது கடல் கடந்த சேவைகள், நீண்டதூர அல்லது கண்டங்களுக்கு இடையிலான சேவைகளை உள்ளடக்கியுள்ளன. இந்தச் சேவைகள், தூரகிழக்கிலிருந்து ஐரோப்பாவுக்கும், ஆசியாவிலிருந்து ஐக்கிய அமெரிக்காவின் அத்திலாந்திக் மற்றும் பசிபிக் சமுத்திரத் துறைமுகங்களுக்கும், தென்கிழக்கு ஆசியாவிலிருந்து அவுஸ்திரேலியா நியூசிலாந்துக்கும், ஆசியாவிலிருந்து தென் அமெரிக்கா, கிழக்கு ஆபிரிக்கா மற்றும் மேற்கு ஆபிரிக்காவுக்கும் எனப் பரந்து காணப்படுவதுடன், இவற்றின் மறுபக்கமாகவும் அமைந்துள்ளன. இந்த வலையமைப்புக்குள் இலங்கைக்கான அல்லது இலங்கையிலிருந்து ஏனைய இடங்களுக்கான ஒழுங்கான கப்பற் சேவைகள் உள்ளன. மீள்கப்பற்படுத்தல் மூலமும் இரண்டாம் நிலைத் துறைமுகங்களுக்கான சேவைகளை வழங்குவதன் மூலமும், இந்திய உபகண்ட சந்தைகளுக்கான நுழைவாயிலை வழங்கும் இடையிலான துறைமுகமாக / துறைமுக மத்திய நிலையமாக அல்லது பல்பக்க வியாபார வாய்ப்பாக கொழும்பு அமைந்துள்ளதாக இலங்கை யூடாக் செல்லும் வெளிநாட்டுக் கப்பல்கள் கருதுகின்றன.

ஒரு நாட்டின் அல்லது கரையோரக் கப்பற் போக்குவரத்தின் உள்நாட்டு நீர்வழி வியாபார முயற்சிகள் என்பது அந்த நாட்டில் செயற்படுத்தப்படும் துறைமுகங்களுக்கு இடையிலான சேவைகள் என வரையிலக்

கணம் செய்யப்பட்டுள்ளது. அடிப்படையில் இவ்வாறான சேவைகள் அந்த நாட்டிற்குச் சொந்தமான, அந்த நாட்டில் பதிவு செய்யப்பட்ட, அந்த நாட்டின் கொடியைப் பறக்கவிடும் கடற்கலங்களுக்கு மட்டுப் படுத்தப்பட்டுள்ளது. இலங்கையில் கரையோரக் கப்பல்துறை சேவைகள் கொழும்பு / காலியிலிருந்து யாழ்ப்பாணம், காங்கே சன்துறை, திருகோணமலை ஆகிய இடங்களுக்கு இடையில் நடைபெறுகின்றன.

நீர்வழிப் போக்குவரத்து வசதிகளின் வகைகள்

இந்த தொழில் துறைகளில் நடத்தப்படும் நீர்வழி போக்குவரத்துச் செயற்பாடுகள் பல வகையான கடற்கலங்களைப் பயன்படுத்துகின்றன. இவை, ஒரு சில ஆயிரம் தொன்னிலிருந்து ஐம்பது அல்லது அறுபது ஆயிரம் தொன், சிலவேளைகளில் 300 000 தொன்வரையும் காவும் கொள்ளாற்றலைக் கொண்ட, பல்வேறு அளவுகளில் உள்ள கடற்கலங்களை உள்ளடக்கியுள்ளன. இவற்றுள், விசையாழிப் பொறிகள் அல்லது டீசல் யந்திரத்தால் உந்தப்படும், உலர்ந்த பொதியிடாத சரக்குகாவிக்கப் பல்பல்கள் மற்றும் எண்ணெய்த் தாங்கிக் கப்பல்கள் என்பவற்றோடு, சுய உந்தலால் இயங்கும் அல்லது புறம்பான இழுவைப் படகுகளால் இழுக்கப்படும் சில நூறு தொன்னிலிருந்து பல ஆயிரம் தொன்வரை காவும் அகன்ற, தட்டையான அடிப்பாகத்தைக் கொண்ட படகுகள் அல்லது (lighters) கரைக்கு வராத பெரிய கப்பல்களுக்குப் பொருட்களை எடுத்துச் செல்லும் சிறிய படகுகள் என்பன அடங்கும். 6000 TEU தொடக்கம்

10000 TEU அலகுகள் வரையிலான கொள்ளளவுடன் கூடிய சாதாரண மற்றும் மிகப்பெரும் கொள்கலன் கப்பல்களும், பொதுவான அல்லது கலப்பு வகையிலான பொருட்களை அல்லது விசேடமான திரவமல்லாத சரக்குகளைக் கொண்டு செல்வதற்காக வடிவமைக்கப்பட்ட உலர் சரக்கு கடற் கலங்களும், சுத்திகரிக்கப்படாத எண்ணெய், பெற்றோலியம் மற்றும் வேறு திரவச் சரக்குகளைக் கொண்டு செல்வதற்காக வடிவமைக்கப்பட்டுள்ள தாங்கிக் கப்பல்களும் இந்தக் கடற்கலங்களில் அடங்குகின்றன. நீர் வழியாக வெவ்வேறு பொருட்களைக் கொண்டு செல்வதில் கடற்கலங்கள் மட்டுமன்றி, கப்பல்துறை மேடை மற்றும் கப்பல் திருத்தும் இட வசதிகள், சரக்குகளைக் கையாளும் பொறிகள், துறைமுகங்கள், வாய்க்கால்கள், வித்தியாசமான வகையிலான பண்பங்களைக் கையாளவும் ஏற்றியிருக்கவும் வசதியான கொள்கலன் துறைகள் என்பனவும் அடங்குகின்றன.

வெளிநாட்டு, உள்நாட்டு வியாபாரத்திற்கான கடல்வழிப் போக்குவரத்தில் தனியான உரித்தான கப்பல்கள், பங்குடமைகள், வரையறுக்கப்பட்ட தனியார் கம்பனிகள், கூட்டுத்தாபனங்கள் மற்றும் அரசு முகவர் அமைப்புகள் அடங்கிய பல வித்தியாசமான வகையான நிறுவனங்கள் ஈடுபடுகின்றன. வணிகத் தொழில்முயற்சிகளால் நடத்தப்படும் கடற்கலச் செயற்பாடுகளின் வகைகளில் பல 'வித்தியாசங்கள்' உள்ளன. இதில், சுவாரசியமான ஒரு வகையாக, ஒரு கைத்தொழிலின் உற்பத்திப் பொருட்களை எடுத்துச் செல்வதற்கு, தனியார் துறை இயக்குநர்களாக அல்லது கைத் தொழிற்சரக்குக் காவிகளாக ஒரு திசையில் செல்லும் கப்பல்களின் செயற்பாடிற்கும், பொதுச் சரக்குக்காவிக்க கம்பனிகள் மூலம் (பிரதானமாக பொதுச் சரக்குக் கப்பல்கள்) அல்லது வேறு எவரினதும் பொருட்களை எடுத்துச் செல்வதற்காக வாடகைக்கு அமர்த்தப்படுகின்ற, கால ஒழுங்கற்ற பயணத்தில் ஈடுபடுகின்ற கப்பலாக, எதிர்த்திசையிலிருந்து திரும்பி வரும் அதே கப்பல்களின் செயற்பாடிற்கும் இடையில் ஏராளமான வித்தியாசங்கள் உள்ளன.

கப்பல் கட்டுதல் உட்பட கப்பல் போக்குவரத்துத் தொழிலானது, பொருட்கள், பயணிகள், தபால்கள் என்பவற்றைக் கடல் வழியாக எடுத்துச் செல்வதற்கான போக்குவரத்துச் சேவைகளையும் வசதிகளையும் வழங்கும் தொழில் முயற்சிகளின் ஒரு தொகுதி என்பதிலும் மேலானதாகக் காணப்படுகின்றது. அது

வரையிடம் 2: சமுத்திர கப்பல் சேவைகளின் பிரதான பிரிவுகள்	
நேர் அட்டவணை ஒழுங்கற்ற கப்பற் போக்குவரத்துச் சேவைகள்	குறிப்பிட்ட பாதை மற்றும் நேர் அட்டவணைக்கு அமைந்த கப்பல் சேவைகள்
உலர்ந்த பொதியிடாத சரக்குக் காவிகள்	தனித்தனியான பொருட்களுக்கான / ஈழநீதியான சரக்குக் காவிகள்
பல வகையான, தனித்தனியாக ஏற்றவேண்டிய பொருட்களுக்கான / ஈழநீதியான சரக்குக் காவிகள்	நேர் அட்டவணைக்கு அமைந்த கொள்கலன் சேவைகள்
மசகு எண்ணெய் தாங்கிகள்	ஒட்டி வந்து ஏறியிறக்கக் கூடிய சேவை (சரக்கு)
பலவகை எண்ணெய் உற்பத்திப்பொருட் தாங்கிகள்	ஒட்டி வந்து ஏறியிறக்கக் கூடிய சேவை (தொடர் வண்டி)
வாயுக் காவிகள்	குளிர்நீர் வசதியுடைய சரக்கு காவிகள்
தீவாய்க்கப்பட்ட இயற்கை வாயுக் காவிகள்	சரக்கு ஏற்றிய படகுகளை எடுத்துச் செல்லும் கப்பல்கள்
தீவாய்க்கப்பட்ட பெற்றோலிய வாயுக் காவிகள்	பெரிய கப்பல்களுக்கு சரக்கை எடுத்துச் செல்லும் சிறிய கப்பல்கள் (கொள்கலன்)
மசுக்கறி எண்ணெய் தாங்கிகள் (குப்பரவானவை)	குறுகிய கடல் சேவைகள் (கட்டுப்படுத்தப்பட்ட/ பல்நோக்கு)
கூட்டுச் (கலப்புச்) சரக்குக் காவிகள்	பயணிகள்/ உல்லாசப் பயணிகள் கப்பல்கள் (புடல் சேவை உட்பட)
வண உற்பத்திப் பொருட்காவிகள்	பல்நோக்கு கப்பல்கள்
இரகசயப் பொருட்காவிகள்	கார்/ வாகனக் காவிகள்

மூலம் : கப்பற் போக்குவரத்து மற்றும் வீத்யோக ஒழுங்குபடுத்தல் நிறுவனம், கொழும்பு

தேசிய, சர்வதேசப் போக்குவரத்து வலையமைப்பில் உள்ள அத்தியாவசியமான கூறுகளாகும். மேலும், வெளிநாட்டு வியாபாரத்திற்குத் தேவைப்படும் மிகமுக்கியமான வாய்ப்பு வசதிகளின் அனைத்துப் பகுதிகளையும் கொண்டுள்ள துடன், தேசியப் பாதுகாப்பிற்கு இன்றியமையாத ஆதரவையும் அது வழங்குகின்றது.

வெளிநாட்டு அல்லது கடல் கடந்த வியாபாரம்

அமெரிக்க, ஐரோப்பிய ஏற்றுமதியாளர், இறக்குமதியாளர்களால் நடத்தப்படும் வியாபாரத்தில், ஐக்கிய அமெரிக்கா ஐரோப்பா, ஆசியா மற்றும் வெளிநாடுகளுக்கிடையே வருடந்தோறும் மில்லியன் தொன் கணக்கான சரக்குகளை வெளிநாட்டு அல்லது கடல் கடந்த கப்பல்கள் எடுத்துச் செல்கின்றன. நீர் வழியான வெளிநாட்டு வர்த்தகத்தில் பொதியிடாத சரக்குகள் மட்டுமன்றி, பல வகையான பொது சரக்குகளும் அடங்குகின்றன. ஏற்றுமதி அல்லது இறக்குமதி செய்யப்படும் சரக்குகளில் பல்வேறுபட்ட முடிவுப் பொருட்கள், அரை முடிவுப் பொருட்கள் கைத்தொழில்களுக்கான மூலப்பொருட்கள், மசகு எண்ணெய், தயாரிக்கப்பட்ட உணவுப் பொருட்கள் என்பனவும் அடங்குகின்றன. இவை, வருடந்தோறும் பல மில்லியன் பயணிகளையும் பெருமளவிலான உல்லாச பயணிகளையும் கூட ஏற்றுச் செல்கின்றன. இந்த வெளிநாட்டு அல்லது கடல் கடந்த கப்பல்கள் மற்றும் விமானங்கள், சர்வதேச தபாற் சேவைக்கு அவசியமான போக்குவரத்துச் சேவைகளை வழங்குகின்றன.

சர்வதேச வர்த்தகத்தில் ஈடுபடும் கடற்கலங்கள், தமது சரக்குகளில் ஒரு பகுதியை தாம் சேவையில் ஈடுபடும் துறைமுக பகுதிகளுக்குள் அல்லது அவற்றுக்கு அண்மையில் பெற்றுக்கொள்கின்றன. இன்னொரு பகுதியை நாடு அல்லது பிராந்தியம் முழுதும் பரவலாகக் காணப்படும் உட்பகுதி சமுதாயங்களிலிருந்து பெற்றுக் கொள்கின்றன. இந்த உட்பகுதி ஏற்றுமதி பொருட்கள் புகையிரதங்கள், பார ஊர்திகள் என்பவற்றின் மூலம் அல்லது ஐரோப்பாவின் றைன் போன்ற நதிகள், ஐக்கிய அமெரிக்காவின் மகா வாடிகள் போன்ற உள்நாட்டு நீர்பாதைகளுடாக கடல் துறைமுகங்களுக்கு எடுத்து வரப்படுகின்றன. குழாய் வழியாக கடலோரங்களுக்கு எடுத்து வரப்படும் பெற்றோலியத்தில் ஒரு பகுதி, இறுதியில் கடற்கலங்கள் மூலம் ஏற்றுமதி செய்யப்படுகின்றது. அத்துடன், ஏற்றுமதிப் பொருட்களின் ஒரு சிறு பகுதியும் பயணிகள் போக்குவரத்தும் விமானம் மூலம் துறைமுகங்களை வந்தடைகின்றன. இவ்வாறே இறக்குமதி பாகும் பொருட்கள், வீதிகள், புகையிரதப் பாதைகள், நீர்வழிச் சரக்குக்காவிகள் என்பவற்றுடன் சேர்த்து, உள்நாட்டுக்குரித்தான உட்பகுதிகளுக்குச் செல்லும் ஊர்திகள் மற்றும் கரைவழி செல்லும் சரக்குக்

காவிகள் மூலமும் உள்நாட்டு சந்தைகளுக்கு விநியோகம் செய்யப்படுகின்றன.

கடல் கடந்த வியாபாரத்தில் நாட்டின் உட்பகுதியில் இயங்கும் பார ஊர்திகளும், சமுத்திரங்களில் ஓடும் கப்பல்களும் சேர்ந்துதான் முழுமையாகின்றன. நியாயமான செலவில் பெற்றுக்கொள்ளக்கூடிய, போதுமான அளவில் காணப்படும் கடல்மார்க்கமான கப்பற் போக்குவரத்திலும் நாட்டின் உட்பகுதிப் போக்குவரத்துச் சேவைகளிலும் இந்த வெளிநாட்டு வியாபாரம் தங்கியுள்ளது. வெளிநாட்டு வியாபாரத்தின் போட்டித்தன்மை வாய்ந்த அபிவிருத்திக்கு கடல்மார்க்கமான கப்பற் போக்குவரத்துச் சேவைகள் போதுமான அளவில் தேவைப்படுகின்றன என்பதுடன், குறைந்தபட்சம், வெளிநாடுகளில் உள்ள போட்டி வியாபாரிகளுக்குக் கிடைக்கக்கூடியதாக உள்ள அளவிற்குச் சரிசமமாகவேண்டும் அது இருக்கவேண்டும். சமுத்திர கப்பல் போக்குவரத்துச் சேவைகள் ஒரு சில பிரதான துறைமுகங்களில் மட்டும் செறிந்துள்ளமையானது, சிறிய சமுத்திர துறைமுகங்களுக்கு அண்மையாகவுள்ள பகுதிகளுக்குள் அமைந்துள்ள ஏற்றுமதிக்கைத்தொழில்களுக்கும், புவியியல் ரீதியாக அவற்றுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ள பல உட்பகுதி மையங்களில் அமைந்துள்ள கைத்தொழில்களுக்கும் பாதுகாக்க அமையும். வெளிநாட்டு ஏற்றுமதியாளர்கள், இறக்குமதியாளர்கள் என்போருடனும், துறைமுகங்களில் அல்லது துறைமுகங்களுக்கு அண்மையில் அமைந்துள்ள கைத்தொழில்களுடனும் போட்டியிடுவதன் பொருட்டு, வெளிநாட்டு வியாபாரத்தை விருத்தி செய்வதற்கு, போட்டித் தன்மைவாய்ந்த ஏற்றுமதி, இறக்குமதி கப்பல் கட்டணங்கள் அவசியமாகும்.

சமுத்திரக் கப்பற் செலவுவீதங்களும் கட்டணங்களும், சர்வதேச ரீதியாகப் பரிமாற்றம் செய்யப்படும் பொருட்களின் உற்பத்தி செலவுடன் சேர்ந்துவிடுகின்றன. இதன் காரணமாக, இவை எடுத்துச் செல்லப்படும் பொருட்களின் விலையை மட்டுமன்றி, அவற்றை உற்பத்தி செய்யும் கைத்தொழில்கள் அமைந்த இடங்களையும் பாதிக்கின்றன. இதன் விளைவாக, சர்வதேச வர்த்தகத்திற்கு முழுமையாகச் சேவை செய்வதுடன் அதை ஊக்குவிப்பதன் பொருட்டு, சமுத்திரக் கப்பற் போக்குவரத்தானது தன்னளவில் நியாயமானதும், வெளிநாட்டு போட்டி சந்தைகளில் காணப்படும் கட்டணங்களுடன் ஒப்பிடும்போது நியாயமானதுமான கப்பல் கட்டணங்களை அறிவிடவேண்டும். குறிப்பாக, இறக்குமதி விலைக்கு மேலாக, இறக்குமதியாளன் செலுத்த வேண்டிய விநியோகச் செலவில் இவை தாக்கத்தை ஏற்படுத்துகின்றன, அல்லது பொருட்களை ஏற்றுமதி செய்யும்போது, பகுதியளவில் அல்லது முழுமையாக கப்பல் கட்டணங்கள் ஏற்றுமதி விலையுடன் உள்ளடக்கப்படும்போது, ஏற்றுமதியாளனுக்கு உண்டாகும் செலவையும் அவனுக்குக் கிடைக்கும் இலாபத்தையும் பாதிக்கும்.

கொள்கலன் முறைப்படுத்தல் உடனான சர்வதேச யொருளாதாரத்தின் உலகமயமாதல்

கொள்கலன் கப்பற்போக்குவரத்தின் கண்டுபிடிப்பும் அதன் அபிவிருத்தியும், சர்வதேச பொருளாதாரத்தின் உலகமயமாதலையும் அதனோடு சேர்ந்து வந்த உலகளாவிய தயாரிப்பு கைத்தொழில் மற்றும் விநியோக செயல்முறைகளில் உண்டான அடிப்படையான மாற்றங்களையும் சாத்தியமாக்கின. கொள்கலன் கப்பற் போக்குவரத்தானது நாம் பொருட்களை உலகமெங்கும் எடுத்துச் செல்லும் முறையை மாற்றியமைத்துள்ளது. பொருட்களைப் பரிமாறிக்கொள்வதை அது இலகுவாகச் சாத்தியப்படுத்தியுள்ளது என்பதால், ஏற்றுமதிக்குக்கும் இறக்குமதிக்குக்கும் புதிய உலகளாவிய சந்தைகளைத் திறந்துவிட்டிருக்கிறது. இக்கொள்கலன் முறைப்படுத்தலானது, விநியோகத்தின் தரத்துக்குப் பங்கம் ஏற்படாமலும், உயர் கப்பல் கட்டணங்களில் உள்ள இன்னாத விளைவுகள் ஏற்படாமலும் சர்வதேச சந்தையை விரிவாக்கம் செய்வதற்கான ஒரு வழிமுறையை வழங்கியுள்ளது. தற்போது சர்வதேச வியாபாரம் கிட்டத்தட்ட 17.8 மில்லியன் TEU அலகுகள் கொள்ளளவுடைய கொள்கலன்களைக் கொண்ட ஒரு தொகுதியினால் நிறைவேற்றப்படுகிறது. வருடம் ஒன்றுக்கான, கப்பற் போக்குவரத்து மற்றும் விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் சேவைத் தொழிலின் பெறுமதி 3.5 மில்லியன் அமெரிக்க டொலராகும்.

முன்னேற்றகரமான நேர ஒழுங்கு, குறைந்த செலவு, உயர் பாதுகாப்பு, விரைந்த இடைத்தரிப்பு நேரம் என்பவற்றின் காரணமாக, இக்கொள்கலன் முறைப்படுத்தலானது, உடனுக்குடன் உற்பத்தி எனும் செயல்முறையைச் சாத்தியமாக்கியுள்ளது. குறைந்த செலவுகள், அதிக தடவை வந்துபோதல், விரைந்த இடைத்தரிப்பு நேரம், இறுக்கமானதும் நம்பத்தகுந்ததுமான பயண ஒழுங்கமைப்பு என்னும் இயல்புகளைக் கொண்ட, குறிப்பிட்ட பாதை மற்றும் நேர அட்டவணைக்கு அமைந்த கப்பல் சேவை வலையமைப்பைக் கப்பல் கம்பனிகள் உருவாக்கியுள்ளன. அல்லது உருவாக்க முயல்கின்றன.

தயாரிக்கப்பட்ட பொருட்களுக்கான சர்வதேச வியாபாரத்தின் அச்சாணியாக நேர அட்டவணைக்கு அமைந்த கப்பல் சேவை உள்ளது. ஏற்கனவே உறுதிப்படுத்தியப்ட சமுத்திர வியாபார பாதைவழியே கால் அட்டவணைக்கு அமைய, ஒழுங்காகப் பயணிக்கும் கப்பல்கள், பெருமளவிலான நுகர்வு, கைத்தொழில், இராணுவ பண்டங்களை எடுத்துச் செல்கின்றன. இவை வீடியோ கமெராவிலிருந்து கண்ணி வரை, கசந்தங்களிலிருந்து பூச்சு வர்ணம் வரை, மோட்டார் உத்திரிப்பாகங்களிலிருந்து செல்லிடத் தொலைபேசி வரை காற்சட்டையிலிருந்து ஆலை இயந்திரங்கள்

வரை என பல வகையிலும் அமையும்.

உங்களைச் சூழ உள்ளவற்றைப் பாருங்கள். நீங்கள் அணிந்திருக்கும் உடுப்புகள் ஆசியாவில் செய்யப்பட்டவையாக இருக்கலாம். உங்கள் சப்பாத்து இத்தாலியிலிருந்து வந்திருக்கும், உங்கள் செல்லிடத் தொலைபேசி பின்லாந்தைச் சேர்ந்ததாயிருக்க முடியும், உங்கள் மடிக்கணினி ஐக்கிய அமெரிக்காவில் செய்யப்பட்டது, நீங்கள் சாப்பிடும் 'சமன்' சிலியில் செய்யப்பட்டது, நீங்கள் அமர்ந்துள்ள கதிரை, ஒன்றில் சுவீடனில் அல்லது மூலவியாவிலிருந்து வந்திருக்கலாம்.

இன்றைய பூகோளமயமான பொருளாதாரத்தில் நாம் எமது தினசரி தேவைகளை உலகெங்குமிருந்து வாங்குகின்றோம். நாம் எமது பொருட்களை உலகெங்கும் விற்பனை செய்கின்றோம். சர்வதேச கப்பல் போக்குவரத்தும், விநியோக ஒழுங்குபடுத்தல் சேவைத் தொழிலுமே இந்தப் பொருட்களை உலகெங்கும் உள்ள அவற்றுக்கான சந்தைகளுக்கு, கப்பல்கள், விமானங்கள் பார ஊர்திகள் மற்றும் புகையிரதம் என்பவையே மூலம் உரிய காலத்தில் சிறந்த நிலையில் எடுத்துச் செல்கின்றன. இது, பல்வகையான வேலைகளில் பல்லாயிரக் கணக்கான மக்களுக்குத் தொழில் வழங்கும் ஒரு பாரிய தொழிலாகும். ஒரு பெரிய நிறுவனத்துக்குள் இருந்து கொண்டே முன்னேற்றவழிகளை சந்தர்ப்பத்தை, அதாவது கவாரஷ்யமான விதம் விதமான வாய்ப்புக்களை அது உங்களுக்கு வழங்குகின்றது. அல்லது உங்களிடம் முயற்சியாண்மைக்கான உள்சார்பு இருக்குமாயின், நீங்கள் சொந்தமாக ஒரு கம்பனியைத் தொடக்கவும் வாய்ப்பு உண்டு.

கப்பற் சரக்கு முகவர், விநியோக ஒழுங்குபடுத்தல் சேவை வழங்குநர் மற்றும் கப்பல் கம்பனிகள் கப்பற் சரக்கு முகவர் (கப்பல்களுக்குச் சரக்குகள் அனுப்பிவைப்போர்), விநியோக ஒழுங்குபடுத்தல் சேவை வழங்குநர் மற்றும் கப்பல் கம்பனிகள் என்பவற்றை உள்ளடக்கிய கப்பற் போக்குவரத்துடன் தொடர்புடைய நிறுவனங்கள், பொருட்களைப் பெற்றுக்கொள்ளுதலிலும் அவற்றை விநியோகித்தலிலும் ஏற்றுமதியாளர்களுக்கும் இறக்குமதியாளர்களுக்கும் உதவுகின்றன. இவை கப்பல்சேவை, விமானசேவை ஆகியவற்றில் தமக்கென இடங்களை ஒதுக்கி, பொருட்களை அவற்றின் மூலம் கொண்டு செல்கின்றன. இவை, ஆவணங்களையும் கையாள்வதோடு, இலங்கை சுங்கம் தொடர்பான விடயங்களையும் கவனிக்கின்றன. ஐக்கிய இராச்சியத்தில், 30க்கும் மேற்பட்ட கிளைகளுடன் கூடிய பெரிய கம்பனிகள் தொடக்கம், ஒரே யொரு அலுவலகத்தை மட்டும் கொண்ட கம்பனி வரை, பல்லாயிரக் கணக்கான கப்பற் சரக்கு முகவர் அலுவலகங்கள் உள்ளன. கிடைக்கக்கூடிய அறிக்கைகளின்படி, இலங்கையில் கிட்டத்தட்ட 1500 கப்பல் சரக்கு முகவர் நிலையங்கள் உள்

ளன. இவற்றில் அநேகமானவை இலங்கை கப்பற் சரக்கு முகவர்கள் சங்கத்தில் அங்கத்துவம் பெறவில்லை. பெரிய கம்பனிகளில், முன்னேற்றம், பயிற்சிகள், மற்றும் ஏனைய நல்ல வாய்ப்புகள் என்பவற்றிற்கான சந்தர்ப்பங்கள் கூடுதலாகக் காணப்படும், சிறிய கம்பனிகளில் ஊதியம் கூடுதலாக காணப்படுகிறது. சில சிறப்புத் தேர்ச்சியுடைய முகவர்கள், வர்த்தகப் பொருட்காட்சிகளுக்கான பொருட்கள், மிருகங்கள் உட்பட, சாகச விளையாட்டுப் பொருட்கள், பந்தயக் காரர்கள், சினிமா தொலைக்காட்சி தயாரிப்புக் குழுக்கள் மற்றும் அவர்களின் கருவிகள் போன்ற குறித்தவொரு செயற்றிட்ட சர்க்குகளை அல்லது பழம் போன்ற அமுகக் கூடிய பொருட்களை கையாள்வதில் தேர்ச்சி பெற்றுள்ளனர். கப்பற் சரக்கு முகவர்களோடு மட்டும் தொடர் கொண்டு, செயற்படும் சில 'மொத்தவியாபாரிகளும்' உள்ளனர்.

கப்பற் போக்குவரத்தும் கப்பல் சரக்கு விநியோக ஒழுங்குபடுத்தல் சேவையும் நல்ல தொழில் பாதுகாப்பை வழங்குகின்றன. பொருளாதார மந்த காலத்திலும், உலகம் முழுதும் பொருட்களைக் கொண்டு செல்வதற்கான பெருமளவு கேள்வி காணப்படுகிறது. விநியோக ஒழுங்குபடுத்தல் சேவைத் தொழிலுக்கு பலரும் தற்செயலாக கத்தான் வருகின்றனர். ஆனால், பின்னர் அதை ஆயுட்காலத் தொழிலாக ஆக்கிக் கொள்கின்றனர். பல விசித்திரமான இடங்களுக்குச் செல்லக் கிடைக்கும் வாய்ப்பு அல்லது வாடிக்கையாளர்களின் தேவைகளை, குறித்த காலக்கெடுவிற்குள் வழங்கி அவர்களுக்கு உதவுவதில் கிடைக்கும் மகிழ்ச்சி என்பன இதற்கான காரணமாக இருக்கலாம். கடல் வழியாக சரக்கு அனுப்பும் தொழிலானது, உயிர்த்துடிப்பு மிக்க சமூக வாழ்வு மற்றும் தனித்துவமான 'குடும்ப' உணர்வு என்பன காணப்படும் ஓர் 'மக்கள்' வணிகமாக உள்ளது. அத்தோடு தொழில்வழங்குநருக்கும் வாடிக்கையாளருக்கும் தம்மால் இயன்றளவு சிறப்பாக பணியாற்றத் தயாராக இருப்போருக்கு, மகிழ்ச்சியும் நன்மையும் தரும் வாய்ப்புக்கள் அதில் உள்ளன.

தொடங்கும் இடத்திலிருந்து இறுதியான சேரிடம் வரை, மூலப்பொருட்களையும் பண்டங்களையும் விநியோக சங்கிலி வழியே உரிய காலத்தில் ஆகக் குறைந்த செலவுடன் எடுத்துச் செல்வதில் சிறப்புத் தேர்ச்சி பெற்றுவரும், விநியோக ஒழுங்குபடுத்தல் சேவைக் கம்பனிகள், புது வகையான கப்பற் சரக்கு முகவர்களாக உள்ளனர். இவை அநேகமாக பெரிய பல்தேசிய கம்பனிகளுக்கு வேலை செய்கின்றன. இவை அதி பிந்திய, நவீன தகவல் தொழில்நுட்ப தொகுதிகளையும் செயல்முறைகளையும் பயன்படுத்துகின்றன. பொருட்கள், வலு, தகவல் மற்றும் உற்பத்திகள், சேவைகள் என்பவற்றுடன் மக்களின் நகர்வையும், உற்பத்தியாகும் இடத்திலிருந்து இறுதியாகச் சந்தை வரை கட்டுப்படுத்தவும் முகாமைசெய்யவும் அவசி

யம் தேவைப்படும், பல சர்வதேச விநியோக ஒழுங்குபடுத்தல் சேவை வலையமைப்பின் ஒரு முக்கிய கூறாக கடல் மற்றும் வான்வழி போக்குவரத்து உள்ளது. தொழில்வாண்மையுடைய விநியோக ஒழுங்குபடுத்தல் சேவைகளின் ஆதரவின்றி, சர்வதேச வியாபாரம், உலகளாவிய ஏற்றுமதி / இறக்குமதிச் செயல்முறைகள், மூலப்பொருட்கள் / உற்பத்திப் பொருட்கள் மற்றும் தயாரிப்புத் தொழில் ஆகியவற்றின் சர்வதேசரீதியான இடமாற்றம் என்பவற்றை மேற்கொள்ளுதல் கிட்டத்தட்ட முடியாத காரியமாகும். இது தகவல், போக்குவரத்து, இருப்பு பதிவு, களஞ்சியப்படுத்தல், பொருட்களைக் கையாளுதல், பொதியிடல் என்பவற்றின் ஒன்றிணைவுடன் சம்பந்தப்படுகிறது. மூலப்பொருட்கள், நிறைவுபெறாத உற்பத்திப் பொருட்கள், மற்றும் முடிவுப் பொருட்கள் என்பவற்றைத் தேவையானபோது ஆகக் குறைந்த செலவில் இடம்மாற்றுவது, விநியோக ஒழுங்குபடுத்தல் சேவையின் பொறுப்பாகும்.

பொருட்களைக் கடல் வழியாக எடுத்துச் செல்வதற்குப் பயன்படும் கலங்களைச் சொந்தமாக வைத்திருப்பவை கப்பல் கம்பனிகளாகும். அநேகமானவை வெளிநாட்டுக் கம்பனிகளாக உள்ளன. இவை பெருமளவான பாதை மற்றும் கால அட்டவணைக்கு அமைந்த கப்பல்களை இயக்குகின்றன அல்லது சொந்தமாக வைத்திருக்கின்றன. அநேகமான அவசரமில்லாத பொருட்களுக்கு கடல்வழியே பயன்படுத்தப்படுகிறது. ஏனெனில், இது ஒப்பீட்டளவில் செலவு குறைந்த வழியாகும். இலகு வாகக் கையாள முடியும் என்பதால் அநேகமான பொருட்கள் 'கொள்கலன்கள்' எனப்படும் பெரிய உலோகத்தாலான பெட்டியில் வைக்கப்பட்டு, பாரிய கொள்கலன் கப்பல்களில் எடுத்துச் செல்லப்படுகின்றன. தானியம், வாயு, எண்ணெய் போன்ற பொதியிடாத பொருட்களை எடுத்துச் செல்லப் பொருத்தமான கப்பல்களைக் கொண்ட சிறப்பு வகை நிறுவனங்களும் உண்டு. புதிய காரகளை எடுத்துச் செல்ல விசேடமாக வடிவமைக்கப்பட்ட கப்பல்களும், குறுகிய கடற் பாதையில் ட்ரக் வண்டிகளை எடுத்துச் செல்வதற்கு ஒட்டி வந்து ஏற்றவும் ஒட்டிச் சென்று இறக்கவும் வசதியான படகுகளும் இவற்றிடம் உள்ளன.

நேர அட்டவணைக்கு அமைந்த கப்பற் போக்குவரத்தின் உலகமயமாத்தல் செயற்பாடுகள் குறைந்த பட்சம் கடல் கடந்த கப்பற் போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையிலாவது, கடல்வழிப் போக்குவரத்து அடிப்படையில் ஓர் உலகளாவிய மெய்மை நிகழ்வாக உள்ளது. இது, உலக சனத்தொகையின் அதிகரிப்பு, அதைத் தொடர்ந்து வந்த வியாபார அதிகரிப்பு என்பவற்றுக்கு ஏற்ப, சர்வதேச அளவில் பொருட்களின் பரிமாற்றத்துக்கு இன்றியமையாத உட்கட்டமைப்பை வழங்கும் வகையில் வளர்ச்சி

கண்டுள்ளது. இந்த கூற்றுக்கு ஆதாரமாக அமைந்துள்ள, கடல்வழி வியாபாரத்தின் தொடர்ச்சியான விரிவாக்கத்தை வரை படம் 3 காட்டுகிறது.

தமது சொந்த நாட்டின் கைத்தொழில் மற்றும் பொருளாதார விரிவாக்கத்திற்கு ஆதரவு வழங்கும் வகையில் தேசியக் கப்பற் போக்குவரத்துத் தொழிலினால் கடல் கடந்த கொள்கலன் போக்குவரத்திலும் வளர்ச்சியின் மாபெரும் சகாப்தம் தொடக்கி வைக்கப்பட்டது. உதாரணத்துக்கு ஜப்பானை எடுங்கள். ஆரம்பத்தில் ஜப்பானியக் கப்பல் கம்பனிகள், ஜப்பான் தொடர்பான வியாபாரத்தில் மட்டும் கவனஞ் செலுத்துவதில் சிறப்பு நிபுணத்துவம் கொண்டவையாக இருந்தன. இருப்பினும், அவை உலக பொருளாதாரத்துக்கு இசைவாக விரிந்து வளர்ந்தன. ஜப்பானிய தயாரிப்பு கைத்தொழிலின் உலகமயமானதுடன், அவை ஒரு மூன்றாம் நாட்டுப் பாதைகளின் அல்லது பல்பக்க வியாபாரத்தின் ஓர் பரந்த வலையமைப்பை விருத்தி செய்தன.

ஒரு காலத்தில் ஜப்பான், ஐரோப்பா மற்றும் வட அமெரிக்காவுக்கான ஆசியாவின் ஏற்றுமதியில் 50%ஐ தனதாக்கியிருந்தது. இப்போது அது 10-12%இற்கும் குறைவாகவே உள்ளது. அதன் இடத்தில் சீனா மற்றும் ஹொங்கொங் என்பவற்றின் ஒன்றிணைந்த ஏற்றுமதிகளின் அளவானது அதிகரித்து, அவை 60% மாக இருப்பதுடன், வியாபாரக் கட்டமைப்பில் விரைந்த பாரிய மாற்றத்தைக் கொண்டு வந்துள்ளது. இந்தச் செயல்முறையை வாடிக்கையாளர் தளத்தின் உலகமயமாதலாகக் கருத முடியும்.

வரைபடம் 3:

முகாமைத்துவ உபாயம் என்ற நோக்கில், உலகமயமாதலுக்கான கப்பல் கம்பனிகளின் துலங்கலை, பரந்த அடிப்படையில் இரண்டு விதமாக வகைப்படுத்தலாம், இவற்றில் ஒன்று, பல்வகை வியாபார பாதைகளில், கப்பற் கம்பனிகளின் சம்மேளனத்தால் கைக்கொள்ளப்பட்ட உபாய ரீதியான கூட்டு அணுகுமுறை. மற்றையது, சுயாதீனமான கப்பல் கம்பனிகளால் கைக்கொள்ளப்பட்ட இணைத்துக் கொள்ளுதலும் விலைக்கு வாங்குதலும் ஆகும். இந்த இரண்டு வகையிலும் நோக்கங்கள் ஒன்றே; ஒரு நோக்கம் செலவு என்ற ரீதியில் போட்டித் தன்மை வாய்ந்ததாக இருக்க, வாடிக்கையாளரின் உலகளாவிய தேவைகளை நிறைவு செய்யும் வகையில் உயர் சேவைத் தரத்தைக் கொண்டிருத்தல் இரண்டாவது நோக்கமாகும். இதனால், விரும்பப்படும் வளர்ச்சிக்கு ஒத்தாசை வழங்கப்படும்.

முதலாவது அணுகுமுறை முதலீட்டின் மீது இறுக்கமான பிடியை உறுதிப்படுத்தும் ஒரு உலகளாவிய துலங்கல் ஆகும். இரண்டாவது அணுகுமுறை தீவிர முதலீட்டை வேண்டி நிற்கும் உலகளாவிய உபாயரீதியான துலங்கலாகும் என்பதை இங்கு குறிப்பிட வேண்டியுள்ளது.

இன்றைய கொள்கலன் கப்பற் கம்பனிகள் துலங்க வேண்டியிருப்பதற்குக் காரணமாக அமைந்துள்ள, உலகளாவிய வாடிக்கையாளரின் கோரிக்கைகளில் சில பின்வருமாறு.

- மிகச் சரியானதும் விரைவானதுமான போக்குவரத்து
- மேலும் அதிகளவில் அடிக்கடி நிகழுகின்ற கப்பற் சேவைகள்

- தாய்க்கப்பல் நேரடியாக துறைமுகத்துக்கு வருதல். (சீறு கப்பல்களில் எடுத்து சென்று தாய்க் கப்பலில் ஏற்றுமதை குறைத்தல் / சரக்குகளின் பாதுகாப்புக்கு உத்தரவாதமளித்தல்)
- சமகாலத்தில் பல்வகையான, பிரதான வியாபார நடவடிக்கைகளை உள்ளடக்குகின்ற உலகளாவிய சேவைகள் (உலகம் முழுதும்) என அழைக்கப்படுவனவற்றை வழங்குதல்.
- உரிய இடங்களில் பொருட்களை நேரடியாக பொறுப்பெடுத்து உரிய இடத்தில் நேரடியாக தடையேதுமின்றி சேர்ப்பித்தல்.
- எந்த நேரத்திலும், எப்போதும் சரக்கு கொள்கலன் இருக்குமிடத்தை மிகச் சரியாகக் கண்டறியும் முறைமைகள்.
- எளிமையான/ விரைவான/ எழுத்து வேலை இல்லாது சரக்குகளை கப்பலேற்றும் ஏற்பாடுகள்.
- போட்டித் தன்மையுள்ள கப்பல் கட்டணங்கள்.

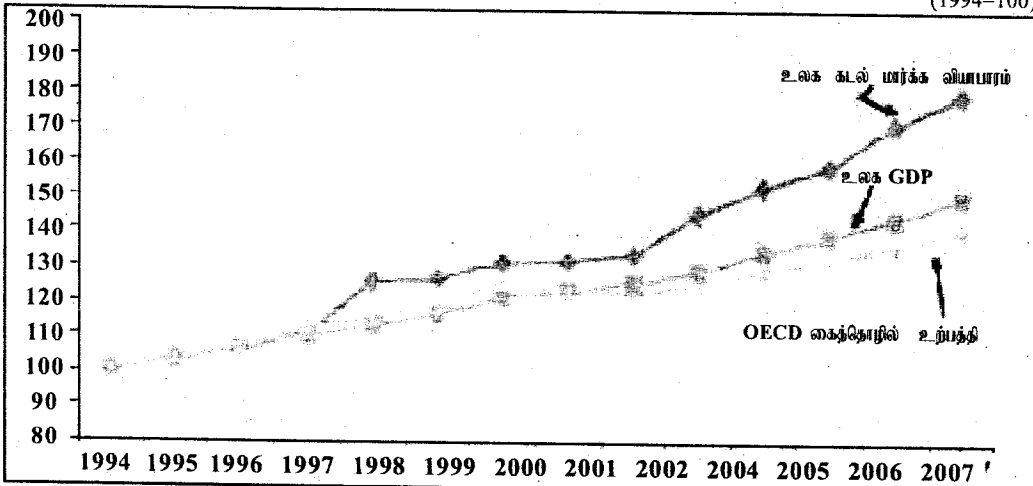
இவ்வாறு கணக்கிலடங்காத பல தேவைகள் உள்ளன.

முடிவுரை

இன்றையச் சூழலில் சர்வதேசக் கப்பல் போக்குவரத்துத் தொழில் இன்றி, மனித இனத்தால் உயிர் பிழைக்க முடியாது. உலகெங்கும் மூலப்பொருட்களை பொதியிடாது கொண்டு செல்லல், கட்டுப்படியாகும் விலையில் உணவுப் பொருட்களை ஏற்றுமதி - இறக்குமதி செய்தல், மனிதர்களுக்குத் தேவைப்படும் பலவிதமான தயாரிக்கப்பட்ட மற்றும் நுகர்வுப் பொருட்களை விநியோகம் செய்தல் போன்ற சர்வதேச வியாபார நடவடிக்கைகளுக்குக் கப்பற் போக்குவரத்து இன்றியமையாததாகும். 50000 கப்பல்கள், 1.25 மில்லியன் கடலோடிகள், 3000 துறைமுகங்கள் சம்பந்தப்படும் மாபெரும் தொழிலாக கப்பல் போக்குவரத்துத் துறை உள்ளது. இது உலகளாவிய கிட்டத்தட்ட 17.8 மில்லியன் கொள்கலன்களையும் கொண்டுள்ளது. உலகளாவிய கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் சேவைத் தொழி

கப்பற் போக்குவரத்திற்கான கேள்வி

உலக பொருளாதார வளர்ச்சி (GDP), பொருளாதார ஒத்துழைப்பிற்கும் அங்கீகரிக்கமான அமைப்பின்(OECD) கைத்தொழில் உற்பத்தி மற்றும் கடல் மார்க்க வியாபாரம் என்பவற்றிற்கான கட்டண்கள் (எண்ணிக்கை), 1994-2007 (1994=100)



மூலம்: UNCTAD secretariat on the basis of OECD Main Economic Indicators, April 2008; UNCTAD Trade Development Report 2008 and UNCTAD Review of Maritime Transport, various issues.

தொடர்ச்சி 53 ம்பக்கம்.....

வியாபாரத்திற்கு வசதிகளை ஏற்படுத்திக்கொடுத்தல் மற்றும் ஆவணமற்ற வியாபாரம் என்பவற்றின் முக்கியத்துவம்

ஐரோப்பிய ஒன்றியத்தினால் வழங்கப் பட்ட கூடிய ஜி.எஸ்.பி பிளஸ் (பொதுமைப் படுத்தப்பட்ட முன்னுரிமைகள் முறைமை - GSP+) சலுகைகளைப் பெற முடியாத நிலை தொடர்பாக, அரசாங்கமும் ஏற்று மதியாளர்களும் கொண்டிருக்கும் கரிசனைகள் பற்றி நாம் அறிவோம். ஜி.எஸ்.பி. சலுகைகள் மீள்பெறப்படும் பட்சத்தில், புதிய சூழ்நிலைகளை எதிர் கொள்ளும் விதத்தில் தமது உபாயங்களை வகுத்து, தம்மைத் தயார் செய்வது பற்றி வணிக முயற்சியாளர்கள் முடிவு செய்திருப்பது ஊக்கமளிப்பதாக உள்ளது. இவ்விடயம் தொடர்பில், இதற்கு முன்னர் ஆராய்ந்த திறந்து போன்றே, பிரதான சந்தைகளில் சுங்கத் தீர்வைகள் குறைவாக இருப்பதுடன், அவைகளை இல்லாமற் செய்வதன் மூலம், அபிவிருத்தி அடைந்துவரும் நாடுகளின் ஏற்றுமதிகள், 2 - 10 சதவீதத்தினாலேயே அதிகரிக்கும் என்பதைக் கவனத்திற்கு கொள்வது பயனுடையதாகும். இதற்கு மாறாக, வர்த்தக முயற்சிகளுக்கு ஆதரவு வழங்கி ஊக்குவிப்பதன் மூலம், ஏற்றுமதிகள் விடயத்தில் பெருமளவு தாக்கங்களை ஏற்படுத்த முடியும் (Simeon Djankov வும் ஏனையோரும், 2004).

உட்கட்டுமான அபிவிருத்தியும் வியாபாரத்திற்கான ஆதரவுவழங்கலும்

கடந்த தசாப்தகாலத்தில், பொருளாதார அபிவிருத்தியின் தர நிலை எவ்வாறிருந்த போதிலும், அநேக நாடுகளில் வியாபார அபிவிருத்தியின் முக்கிய கூறுகளில் ஒன்றாக வியாபார முயற்சிகளுக்கு ஆதரவு வழங்கல் இருந்துவந்துள்ளது. ஏற்றுமதியில் செலவிடப்படும் காலத்தினை பத்து நாட்களால் குறைக்க முடியுமாயின் (ஏற்றுமதியை 10 வீதமளவுக்கு விரிவாக்கம் செய்தல்), அது ஐரோப்பாவிலும் வட அமெரிக்காவிலும் செயற்படுத்தப்படக் கூடிய எந்தவொரு தாராளமயமாக்கலிலும் பார்க்க, ஏற்றுமதி விடயத்தில் பாரியளவு தாக்கத்தினை ஏற்படுத்தவல்லது (Simeon Djankov வும் ஏனையோரும், 2004). தொழில் முயற்சியாளர்கள் தமது உற்பத்திப் பொருட்களை தென்பகுதிக் கான பெருந்தெரு வழியாக, மாத்தறையிலிருந்து கொழும்பு துறைமுகத்திற்கும், பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்திற்கும் இரண்டு மணித்தியாலங்களுக்கும் குறைவான நேரத்தில் எடுத்துச் செல்வதற்கான சாத்தியங்கள் உள்ளன, என்று சண்டே ஓப்சேர்வர் (2010.மே.16) பத்திரிகையில், Highways to stimulate development என்னும் தலைப்பிலான கட்டுரையில் கூறப்பட்டிருந்தது ஆயினும், பொருட்கள்

கொழும்பு / அம்பாந்தோட்டையை வந்தடைந்த பின்னர், சுங்கத் திணைக்களம், துறைமுகம், சம்பந்தப்பட்ட ஏனைய அதிகாரசபைகளுடனான சம்பிரதாயங்களுக்கென மேலும் ஆறு மணித்தியாலங்களைச் செலவிட வேண்டியிருமாயின், அது, மாத்தறையிலிருந்து கொழும்புக்கு / அம்பாந்தோட்டைக்கு இடையிலான தொலைவை 780 கிலோ மீற்றர்களால் அதிகரிப்பதற்கு சமனானதாகும். சிங்கப்பூர், ஹொங்கொங், டுபாய் மற்றும் பல ஐரோப்பிய துறைமுகங்களில், கட்பவில கொண்டு வரப்பட்ட பொருளொன்றினை 15 நிமிடங்களில் பெற்றுக்கொள்ள முடியும். கொழும்புத் துறைமுகத்தில் இவ்வாறான ஒன்றினைச் செய்வதற்கு இரண்டு தொடக்கம் ஆறு நாட்கள் பிடிக்கின்றன. எனவே, துறைமுகத்தில் மேற்கொள்ளப்படும் பணிகள் அதிகரிக்கப்பட்டாலன்றி, கொள்கலன்கள், வதிப்போக்கு வரத்திற்கான வாசனங்கள், கடற்கலங்கள் துறைமுகத்தினை சுற்றிலுமுள்ள இடங்களில் காத்திருக்கவும், அதனால் தாமதக் கட்டணங்களைச் செலுத்த நேருதலும் ஏற்படும். இதனால், உட்கட்டமைப்பு வசதிகளை விரிவுபடுத்துவதற்காக பெருமளவு முதலீட்டை மேற்கொள்ள வேண்டிய நிலை ஏற்பட்டது மட்டுமன்றி, வியாபாரிகளும், முதலீட்டாளர்களும் மேலும் ஒரு நாளை செலவிட்டேனும் செயற்திறன் மிக்க வேறு துறைமுகங்களை நாடிச் செல்வதை விரும்புவதனால், எமது துறைமுகங்களை நோக்கி மேலும் சரக்குகளையும் மற்றும் கப்பல்களையும் கவர்ந்திழுப்பதில் தோல்வியே ஏற்படும். இவ்வாறு தான் சிங்கப்பூரும், டுபாயும், வர்த்தகம் மற்றும் விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் சேவையின் கேந்திர மையங்களாக மாறின. இதுவே உண்மையாயின், இவற்றின் பின்னணியிலுள்ள காரணங்கள் யாவை?

விநியோகச் சங்கிலியின் செயற்திறனுக்கான தேவை

பொருட்கள் சேவைகளின் தர மேம்பாடு, சந்தைப்படுத்தல் என்பவற்றிற்கு ஆகும் செலவினம் இன்றியமையாதவையாகக் காணப்படும் சந்தையொன்றில், போட்டி அனுசலங்களும் இலாப வீதங்களும், விநியோகச் சங்கிலியில் உள்ள அனைத்து இணைப்புகள் மற்றும் அதில் பங்களிப்பவர்களின் மீதான நம்பகத்தன்மை, செயற்திறன் என்பவற்றின் பேரில், நுகர்வோர்கொடுக்க முன்வரும் விலையில் தங்கியிருக்கிறது. முடிவுப் பொருள், ஏற்றுமதி சந்தைக்கானதாகவோ உள்நாட்டுத் தேவைக்கானதாகவோ இருப்பினும், தயாரிப்பு, பொதிசெய்தல் செயல்முறைகளில் இறக்கு

ரீ. எஸ். ஏ. டி. சீல்வா

வியாபாரத்திற்கான வசதி ஏற்பாடுகள் தொடர்பான ஆலோசகர், முன்னாள் பண்பாளர் (சேவைகள்) கிளங்கை ஏற்றுமதி அபிவிருத்திச் சபை, மற்றும் ஆலோசகர் UNCTAD / ITC, ADB

மதி செய்யப்படும் உள்ளீடுகள் இன்றியமையாதவையாக உள்ளன. தொழிற்சாலைகளுக்கு அந்த உள்ளீடுகள் குறித்த நேரத்தில் வழங்கப்படவில்லையாயின், அதனால் கணிசமானளவு நட்டம் ஏற்படுவது மட்டுமன்றி, வாடிக்கையாளர்களையும், சந்தைகளையும் நிரந்தரமாக இழக்கும் நிலையும் ஏற்படும். விரைவில் பழுதடையக்கூடிய பொருட்கள் அல்லது கணினி, மின்னியக்கருவிகள், மோட்டார் கார்கள், தங்கம் மற்றும் இரத்தினக் கற்கள் கொண்டு தயாரிக்கப்படும் பொருட்கள் போன்ற உயர் பெறுமதிக்குரியவற்றை பொறுத்தவரை, வழங்கற் சங்கிலியின் செயற்திறன் மிகவும் முக்கியமானதாகும்.

செயற்திறன் மிக்க நவீன நிறுவனங்கள், உள்ளீடுகள் மற்றும் உற்பத்தி பொருட்களின் இருப்பு மட்டங்களை தம்மால் முடிந்தவரை பொருட் பதிவேடுகளின் மிகக் குறைந்த அளவில் வைத்துக் கொள்ளவும், ரொயோட்டா கார்கள், டெல்கணினிகளின் தயாரிப்பு நிறுவனங்களின் பார்ணியில் உடனுக்குடன் தயாரித்து உடனுக்குடன் விநியோகிக்கும் வகையிலும், வைத்துக் கொள்ளவுமே விரும்புகின்றன. இந்நிலையில், வியாபாரத்திற்கான வசதிகளை ஏற்படுத்திக்கொடுக்கும் நடவடிக்கைகளை அமுலாக்குவதன் முக்கியத்துவத்தை உணர்ந்து கொண்டவையான மலேசியா, யப்பான், கொரியக் குடியரசு, தாய்லாந்து, சீனா, போன்ற நாடுகளும் பிராந்திய கூட்டமைப்புகளான ஐரோப்பிய ஒன்றியம், தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகளின் ASEAN அமைப்பு, ஆசிய பசிபிக் பொருளாதார ஒத்துழைப்பு APEC அமைப்பு போன்றவையும் ஒழுங்கமைவான வியாபார வசதிகளை ஏற்படுத்திக்கொடுக்கும் நடவடிக்கைகளை அறிமுகம் செய்வதன் மூலம், தமது வர்த்தக முறைமைகளை எளிமையாக்கவும், நவீனப்படுத்தவும் தொடர்ச்சியான பல முயற்சிகளை மேற்கொண்டு வருகின்றன. சார்க் அமைப்பு நாடுகளின் தலைவர்களின் கூட்டங்களில் அநேகமானவற்றில் வியாபாரத்திற்கு வசதிகளை ஏற்படுத்திக்கொடுப்பதன் முக்கியத்துவம் பற்றிப் பேசப்பட்டே வருகின்றது. அவ்வாறு நிரூபிக்க, இவ்விகாரத்தில் உதவுவதற்கு

சர்வதேச சமூகம் பெரும் முயற்சிகளில் இறங்கியிருந்தபோதும், சார்க் (SAARC) நாடுகளில், எளிமையாக்கல் நடைமுறைகளில் திருப்திகரமான முன்னேற்றம் காணப்படவில்லை. ஆனால், அண்மைய வருடங்களில், வர்த்தக மற்றும் போக்குவரத்துத் துறைகள் தொடர்பான ஆவணங்களை இலத்திரனியல் முறையில் அனுப்பிவைக்கும் தகவல் தொடர்பாடல் தொழில்நுட்பமுறைகள் (ICT) இந்தியா விலும், பாகிஸ்தானிலும் நடைமுறைப்படுத்தப்படுகின்றன. இதற்கான காரணம், சிலவேளைகளில், இந்நாடுகள் தத்தமது நாடுகளிலும், ஒரு பிராந்திய அமைப்பு என்ற வகையிலும் வியாபார வசதிகளை ஏற்படுத்திக்கொடுக்கும் நடவடிக்கைகளை அறிமுகம் செய்வதற்கான வழிவகைகள் பற்றிப் போதுமான அளவுக்கு அறிந்திருக்காமல் இருக்கக்கூடும்.

அமுலாக்கல் நடைமுறை

வியாபார வசதிகளை ஏற்படுத்திக்கொடுக்கும் நடவடிக்கைகளை ஒரு ஒழுங்கமைவான முறையில் மேற்கொள்வதற்கு வசதியாக, சர்வதேச வியாபாரத்திலும் பொருட்போக்குவரத்திலும் ஈடுபட்டுள்ள அனைக்கமான அரசாங்க மற்றும் சர்வதேச அமைப்புக்கள் என்பவற்றிற்கு இடையே, நியமங்கள் மற்றும் சிறந்த நடைமுறைகள் என்பன தொடர்பாக, பல்வேறு கருவிகளும் விதப்புரைகளும் விருத்திசெய்யப்பட்டுள்ளன. அத்தகைய 35 வரையான விதப்புரைகளை உருவாக்கியுள்ள, ஓர் கூட்டு அமைப்பாக வியாபார வசதிகளை ஏற்படுத்திக்கொடுத்தலுக்கும் இலத்திரனியல் வர்த்தகத்திற்குமான ஐ.நா. நிலையம் (UN - CEFACT)/UN - ECE காணப்படுகின்றது. எடுத்துக் காட்டாக, சர்வதேச வியாபாரத்திற்கான தரவுகளை எளிமையாக்கலும் தரப்படுத்தலும் பற்றிய 34 ஆவது விதப்புரையானது, தேசிய மட்டத்திலான எளிமையாக்கப்பட்டதும், தரப்படுத்தப்பட்டதுமான தரவுத் தொகுதி என்னும் ஓர் இலக்கினை அடைவதற்கும், இலகுவாகப் பயன்படுத்தக்கூடியதும், செலவுச் சிக்கன முடையதுமான நான்கு கட்டங்களைக் கொண்ட ஒரு செயல்முறையைப் பரிந்துரை செய்கின்றது. மேற்படி விதப்புரையில் விபரிக்கப்பட்டுள்ள எளிமையாக்கல் மற்றும் தரப்படுத்தல் செயல்முறைப் பின்பற்றும் நிலையில், ஒரு அரசாங்கமானது, தரவு ஒப்படைப்புச் செயற்பாடுகளை இல்லாதொழித்தல் அல்லது இரட்டை வேலை செய்தல் மற்றும் தேவைப்படாத தரவுக் கூறுகளை அகற்றுதல் ஆகிய நடைமுறைகள் வழியாக, ஒழுங்குமுறையானதும் உத்தியோகபூர்வமான தகவல் தேவைகளைக் குறைக்கக் கூடியதாக இருக்கவேண்டும். 35 ஆவது விதப்புரை, ஒரே யொரு நுழைவாயிலில் மாத்திரம் ஏற்றுமதி, இறக்குமதி தொடர்பான ஆவணங்களை ஒப்படைக்கும் முறைமைகளையும் (Single window), அத்தகைய நுழைவாயிற் சூழலில் தகவல்களைப் பிரமாறுவ

தையும் சாத்தியப்படுத்தி செய்வதற்கான, சட்ட விதிகளின் தொகுதியை உருவாக்குவது பற்றியதாகும். உலக சங்க அமைப்பு (WCO), உலக வர்த்தக அமைப்பு(WTO), சர்வதேச வர்த்தகச் சம்மேளனம் (ICC), ICAO, IATA, IMO, UNCITRAL போன்ற ஏனைய அமைப்புக்கள் வியாபார வசதிகளை ஏற்படுத்திக்கொடுத்தல், தகவல் தொடர்பாடல் தொழில்நுட்பப் பிரயோகம் என்பவற்றிற்கான விதப்புரைகளை விருத்தி செய்துள்ளன.

அண்மைக்கால அபிவிருத்திகள்

வியாபார வசதிகளை ஏற்படுத்திக்கொடுக்கும் நடவடிக்கைகள் மரவுவழியாக ஒரு நாட்டின் ஏற்றுமதி இறக்குமதிக்கான உள் நாட்டின் நடைமுறைகளுக்கு அமைவானவையாகவே இருந்தன. ஆயினும், செப்டம்பர் 11 நிகழ்வின் பின்னர், அமெரிக்கச் சங்க நிறுவனம் பொருட்கள் கப்பலில் ஏற்றப்படுவதற்கு முன்னரே அவற்றை வெளிப்படுத்திக் காட்டும் அறிக்கையை வலியுறுத்துகிறது. 2011 டிசம்பர் மாதத்திலிருந்து நடைமுறைப்படுத்தப்படும் 10+2 என அடையாளப் படுத்தப்படும், பாதுகாப்பு தொடர்பான ஆவணப் பராமரிப்புக் கோரிக்கையின் பிரகாரம், பொருட்கள் கப்பலில் ஏற்றப்படுவதற்கு 24 மணி நேரத்திற்கு முன்னாகவே அவற்றின் தெளிவான விவரங்கள் வழங்கப்படுவதைக் கட்டாயமானதாகக் குறிக்கின்றது. அமெரிக்காவின் இறக்குமதியாளர்களும் கப்பல்கள் வந்து சேர்வதற்கு 24 மணித்தியாலங்கள் முன்னதாகவே அவை தொடர்பான பிரகடனங்களை சமர்ப்பிக்குமாறு கோரப்படுவர். இப்புதிய மாற்றங்கள் வியாபார வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுக்கும் முயற்சிகளைச் சற்று அட்பால் கொண்டு சென்று விடுவதனால், அபிவிருத்தி அடைந்துவரும்

நாடுகளிற்கு இது பெரிதும் கவலை தருவதாகவே உள்ளன. இவ்விதமான சவால்களை எதிர்கொள்ளும் விதத்தில், UN - CEFACT / ECE அமைப்பும் உலக சங்க அமைப்பும், இரு தரப்பினராலும் நடைமுறைப்படுத்தப்படக் கூடிய ஆவணங்களை பீ.ஐ.எப் முறையில் / ebXML அல்லது EDI/EDIFACT பாதுகாப்பான முறையில் W3 / Internet-Microsoft Cloud Computing ஊடக அனுப்புவதற்கான ஏற்பாடுகளை மேற்கொண்டோ அல்லது அதற்கு இறுதி வடிவம் கொடுக்கும் நிலையிலோ உள்ளன. இத்தொழில்நுட்பமானது, (UNLX Trade & Transport ஐ அடிப்படையாகக் கொண்ட) 1980 இலிருந்து இலங்கை செயற்படுத்தி வரும் கடதாசி தேவைப்படுத்தப்படாத வியாபார நடவடிக்கையை அடிப்படையாகக் கொண்டதாகும். 2007 யூலை மாதத்தில் இலங்கை

வர்த்தக சம்மேளனம் GTZ நிறுவனத்தின் அனுசரணையில், T.S.A.De Silva என்பவரால் வழங்கப்பட்ட தொழில்நுட்ப ஒத்துழைப்பு காரணமாக, இப்புதிய தொழில்நுட்பங்களை அடிப்படையாகக் கொண்ட, Electronic Certificate of Origin (e-CO) ஒன்று அறிமுகம் செய்து வைக்கப்பட்டது. இந்த எண்ணக்கருவிற்கான ஒரு சான்றாக இது இருப்பதுடன், ஏனைய பல நாடுகளினாலும் பிரதிசெய்யப்பட்டது.

உலக வங்கியின் *Doing Business 2010* அறிக்கையின் பிரகாரம், 2008 யூன் தொடக்கம் 2009 மே வரைக்குமான காலப்பகுதியில், Trading Across Borders தரமதிப்பீட்டில் இலங்கை 65 வது இடத்தைப் பெற்றுள்ளது. இதே தரமதிப்பீட்டில் சிங்கப்பூருக்கு முதலாம் இடமும், ஐக்கிய அரசு எமிரேட்சுக்கு நான்காவது இடமும் தாய்லாந்திற்கு 12 ஆவது இடமும் வழங்கப்பட்டிருந்தது. இந்நிலையில், இவைகள் யாவும் எமது அயல் நாடுகளாக இருப்பதனால், இலங்கையை ஆசியாவின் அதிசயமாகவும், இக்காலத்தை ஓர் அபிவிருத்தி சகாப்தமாகவும், அல்லது *Doing Business* தரமதிப்பீட்டில் (சண்டே ஒப்சேவர் - பக்கம் 9 2010. மே. 23) முதல் 30 நாடுகளுக்குள் ஒன்றாக இருக்கச் செய்யும், இலங்கை அரசாங்கத்தின் தொலைநோக்கை செயல்படவும் பெறச் செய்ய வேண்டுமாயின், நமது நாடு எதிர்வரும் மூன்று தொடக்கம் ஐந்து ஆண்டுகளுள் Trading Across Borders தரமதிப்பீட்டில் முதல் பத்து நாடுகளுக்குள் இடம் பெறுவதற்கு பிரயத்தனங்களை மேற்கொள்

தேவைகள்	எண்ணிக்கை
பொதுத்தொடர்நகல்	9 - 12
கடதாசி ஆவணங்கள் (ஆங்குறைந்தளவு)	10
கொடுக்கல் வாங்கல் செலவு (வர்த்தகப் பெறுமதியின் சதவீதம்)*	8.9%
ஏற்றுமதி நடைமுறைகளுக்கு தேவைப்படும் காலம்	4.5- 8.5 நாட்கள்

குறிப்பு: * உள்ளீடுகளின் இறக்குமதி தொடர்பான செலவீனங்கள் உள்ளடக்கப்படவில்லை

மூலம் : Advantech Solutions Pvt Ltd., Export Process Study, 2008

ளதல் வேண்டும். இந்த இலக்கினை அடைவதற்கு, நடைமுறைகளை எளிதாக்கவும், கடதாசி ஆவணம் வேண்டப்படாத வியாபார நடவடிக்கைகளை அறிமுகம் செய்யவும் வேண்டுமேயன்றி, பணம் மேலதிகமாக செலவிட வேண்டியிராது என்பதால் இது சாத்தியமானதே. கடந்த மூன்று தசாப்தங்களில், இலங்கை அநாவசியமான பல நடைமுறைகளையும் ஆவணங்களையும் இல்லாதொழித்துள்ளதுடன், எமது வெளிநாடுகளுடனான வர்த்தகத்தில் பல்வேறு சர்வதேசரீதியான நியமங்களை ஏற்றுக் கொண்டிருப்பினும், வெளிநாட்டு வியாபாரத்தில் தகவல் தொடர்பாடல் தொழில்நுட்பத்தின் பிரயோகம் எனும் விடயத்தில் ஏனைய பல நாடுகளிலும் பார்க்க இலங்கை பின்தங்கிய நிலையிலேயே நிற்கின்றது. 1997இல் இலங்கைச்

தொடர்ச்சி 5ம் பக்கம்.....

இணையம்: கப்பற் போக்குவரத்தில் ஓர் முரண்படு மெய்மை

இலங்கை கேந்திர ரீதியாக முக்கியத் துவம் வாய்ந்த கிழக்கு - மேற்குக் கப்பற் பாதையில் அமைந்துள்ளது. இதனால், கப்பற் போக்குவரத்துத் தொழில் பல ஒப்பீட்டு நன்மைகளைக் கொண்டுள்ளது. இலங்கையில் கப்பற் போக்குவரத்துத் தொழிலை விருத்திசெய்வதன் பொருட்டு, அத்தகைய ஒப்பீட்டு நன்மைகளை ஆதாயம் கிட்டும் வகையில் நாம் பயன்படுத்துவோமாயின், “ஆசியாவின் அற்புதம்” எனும் கனவை வெற்றிபெறச் செய்வதற்கான ஒரு சூழலை, தெளிவான கருத்துக்களும் புதுமையான எண்ணங்களும் உருவாக்கும். ஒரு நிறுவனத்தின் முன்னிலை (இடைமுகப்பை ஏற்படுத்தித் தரும் ஒரு பயன்பாட்டுத் தொகுப்பு) அடையாளத்தைப் (அதாவது, கப்பல் கம்பனி முகவர், கப்பற்படுத்தல் இணைப்பாளர் அல்லது சர்க்குகளை அனுப்பிவைப்போர்) பொருட்படுத்தாது, இறுதி வாடிக்கையாளர் (அதாவது, கப்பற்படுத்துவோர் - ஏற்றுமதிசெய்வோர்) இலாபம் பெறுவதற்கு ஏற்றதாக பொதுக் குறிக் கோள் இருக்க வேண்டியுள்ளது. அதன் விளைவாக, உள்ளூர்க் கடிதத் தொடர்பு, விலைகுறித்தல், செலவீனம், கால அட்டவணைகளை முகாமை செய்தல், காசைக் கையாளல் முதலியன போன்ற, கப்பலில் பொருட்களை ஏற்றியிறக்குவதற்கு முன்னரும், பின்னருமான செயற்பாடுகளுக்கான அதிகரித்துச் செல்லும் செலவு, கப்பல் சேவை வழங்குனர்களின் அதிகளவிலான கரிசனைக்குரிய விடயமாக உள்ளது. கப்பற் போக்குவரத்து, எப் பொழுதும் மாற்றத்திற்கு உட்படுகின்ற ஒரு வணிகமாக இருப்பதுடன், பேரினப் பொருளாதாரக் காரணிகளால் அது மிக அதிகளவில் பாதிக்கப்படுவதால், சாத்தியப்படுமளவு குறைந்த நேரத்தில் சந்தை பற்றிய முக்கிய தகவல்களைத் தேடிக்கண்டறிவது இன்றியமையாததாகும். கப்பற் போக்குவரத்திற்கான கேள்வி, உலக வர்த்தகத்திலிருந்து தோற்றம் பெறுகின்ற ஓர் வழிவந்த கேள்வியாகும். இதன் காரணமாக, அத்தகைய புறத் தாக்கம் வெளிப்படையானதாகக் காணப்படுகின்றது.

பல வணிகத் துறைகளிலும், இலத்திரனியல் வணிகம் (E-Biz) அல்லது “இணையம் ஊடான” விற்றபனை மேலும் மேலும் ஒரு பொதுவான சாதனமாக ஆகிக் கொண்டிருக்கின்ற போது, கப்பற்படுத்துவோருக்கும் (ஏற்றுமதிசெய்வோர்) சர்க்குக்காவிக்கும் (பொருட்களைக் கப்பலில் ஏற்றியிறக்குவதில் ஈடுபட்டுள்ள கம்பனிகள் அல்லது நபர்கள்) இடையே

இணையம் ஊடாக மேற்கொள்ளப்படுகின்ற, செயற்பாடுகளின் சதவீதம் தொடர்ந்தும் மிகக் குறைவானதாகவே இருந்து வருகின்றது என்பது ஓர் முரண்படு மெய்மையாகும்.

INTTRA என அழைக்கப்படும், கப்பற் போக்குவரத்து தொடர்பான இணையத்தள நுழைவாயில் வலைத் தளங்களில் ஒன்றால் நடாத்தப்பட்ட ஓர் ஆய்வின் பிரகாரம், வர்த்தகப் பாதையொன்றில் அமைந்துள்ள நிலையான துறைமுகங்களுக்கு இடையில் திட்டமிடப்பட்ட கால முறையான சேவையில் ஈடுபட்டுள்ள கப்பல்களைப் பயன்படுத்துகின்ற சர்க்குக்காவிக்கும் அவற்றின் வாடிக்கையாளர்களுக்கும் இடையிலான தொடர்பாடல்களில் 88 சதவீதமானவை தொலை பேசி மூலமாகவே பரிமாறப்படுகின்றன (Ignarski.S, 2006) என்பதை அறியக்கூடியதாகவுள்ளது.

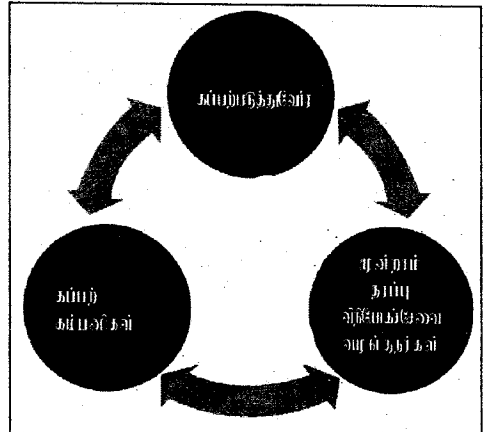
இந்த ஆய்வானது, குறிப்பிட்ட சில காலத்திற்கு முன்னர் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது என்பதுடன், தற்போது இவை தொடர்பான உலகளாவிய புள்ளிவிபரங்கள் குறிப்பிட்ட ஓரளவிற்கு முன்னேற்ற கரமானவையாக மாற்றமடைந்திருக்கக்கூடும். ஆனால் இத்தொழிலின் யதார்த்த நிலையானது, சரி விகிதமான முன்னேற்றத்தின் பிரதிபலிப்பாக, மாத்திரமே இருக்கக்கூடும். வாடிக்கையாளர் சேவைச் செயற்பாடுகளை இணையம் ஊடாக உச்சப்படுத்துவதில், ஏற்றுமதியாளர்களை நம்பிக்கை கொள்ள செய்வதற்கான ஆக்கபூர்வமான நடவடிக்கைகளை, ஒரு சில பெரிய சர்க்குக்காவி களே எடுத்துள்ளன. ஆனால், உள்ளூர் நிகழ்முறையைப் பொறுத்தவரை, அதிகளவு முன்னேற்றம் ஏற்படவில்லை என்பதை நாம் உணர்கின்றோம். கப்பற் போக்குவரத்துச் சேவை வழங்குனர்களுக்கு இணையத்தின் மூலம் கிடைக்கும் பயன்பாடானது பெருமளவிற்கு வெறும் மின்னஞ்சலாகவே இப்போதும் இருந்து வருகின்றது. கப்பற்படுத்துவோருக்கும் சர்க்குக்காவி களுக்கும் இடையிலான இலத்திரனியற் தரவுப் பரிமாற்றத்தால் (EDI) கப்பற் போக்குவரத்து தொடர்பான ஆவணங்கள் பலவற்றில் ஏற்படத்தக்க தவறுகளை இல்லாதொழிக்க

லலத் எதிரீசீங்க

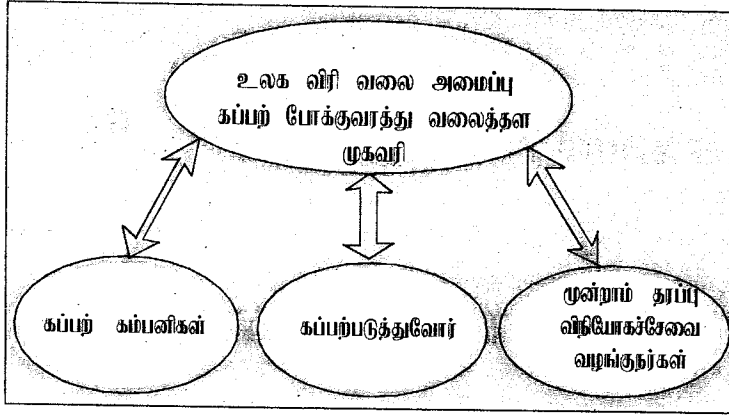
முடியும் என்பதுடன், சர்க்குப் போக்குவரத்துப் பிரிவால் வளங்களைப் பாதுகாக்கவும், செலவுகளைக் குறைக்கவும் முடியும்.

பரந்தளவிலான இணைய உபயோகத்தின் மூலம், கப்பற் போக்குவரத்து வணிகத் தொழிற்பாடுகளைக் கூட அதிகரிக்க முடியும் என்பது பொதுவாகப் புரிந்து கொள்ளக்கூடிய ஒன்றாகக் காணப்படுகின்றது. அதேயளவு நிகராக, கப்பற் போக்குவரத்துக் கம்பனிகள் மற்றும் விநியோக ஏற்பாட்டுக் கம்பனிகள் (logistics companies) என்பவற்றால் எதிரீநோக்கப்படுகின்ற “செலவைக் குறைத்தல்” தொடர்பான அதிகரித்துச் செல்லும் அழுத்தத்திற்கு அத்தகைய உபயோகம் இறுதியில் ஓர் தீர்வைக் கொண்டுவரும் என்பதும் புரிந்து கொள்ளத்தக்க ஓர் விடயமாகும். வருடத்தின் 365 நாட்களும், 24 மணி நேரமும் இயங்குவதற்குத் துணைபுரிகின்ற தற்கால அலுவலகச் சூழலில், இணையத்தள இணைப்புகள் ஓர் பொதுவான அலுவலகச் சாதனமாக உள்ளதன் காரணத்தினால், அவற்றிற்கான இணைப்புகள் அதிகளவான போட்டித்தன்மை வாய்ந்த கட்டணங்களைக் கொண்டனவாக உள்ளன.

“இணைய வழியில்” உள்ள போக்கால் ஒன்றுக்கு ஒன்று எனும் அடிப்படையில் அமைந்த, இணைப்பின் இலத்திரனியல் தொடர்பான சிக்கலைக் குறைக்க முடியும்.



ஒன்றுகொன்று எனும் அடிப்படையிலான இணைப்பில் ஊடாடும் தொழில்நுட்ப ரீதியான சிக்கல்
(200S x10 SL x 20 TP = 40,000 இணைப்பின் சாத்தியப்படத்தக்க கூட்டுச் சேர்க்கை)



கப்பற் போக்குவரத்து வலைத்தள முகவரி ஊடான இணைப்புகள்
(200S + 10 SL + 20 TP = 230 கிணைப்புகள்)

200 கப்பற்படுத்துவோர் x 10 கப்பற் கம்பனிகள் x 20 முன்றாந்தரப்பு, பொருட்களை ஏற்றியறிக்குதல் மற்றும் விநியோகித்தலுடன் தொடர்புடைய வணிக சேவை வழங்குனர்கள் ஆகியோர், இந்த இணைப்பின் சாத்தியப்படத்தக்க 40,000 கூட்டுச் சேர்க்கைகளை உருவாக்குவர். கப்பற் போக்குவரத்து வலைத்தள முகவரி ஊடாக இணைக்கப்பட்டுள்ள அதேயளவு எண்ணிக்கையானோர், வணிகப் பரிமாற்றங்கள் நிகழ வேண்டிய இணையத்திலுள்ள இடங்களில், 230 இணைப்புக்களை மாத்திரமே ஏற்படுத்தப்படுவதற்குக் காரணமானவர்களாக இருக்கின்றனர் (Ignarski.S, 2006).

தொலை நகலுடன் ஒப்பிடுமிடத்து, மின்னஞ்சலானது குறைந்த செலவுடைய ஓர் முறையாக உள்ளதோடு, செலவு குறைந்த ஒரு மாற்றிடாகவும் உள்ளது. ஆதலால், அண்மித்த கடந்த காலத்தில், அதிகளவான நிறுவனங்கள் தொலை நகலிலிருந்து, மின்னஞ்சலுக்கு மாறியுள்ளதால், அதிலிருந்து எதிர்பார்க்கப்படுகின்ற பலனையும் பெற்றுக்கொள்கின்றன. எவ்வாறாயினும், உடனுக்குடன் எளிதாகப் பயன்படுத்தக்கூடிய வகையில், இணைய இணைப்புக்கள் தயார நிலையில் உள்ளபோதும், கப்பற்படுத்துவோரும் சரக்குக்காவிகளும் தொலை பேசி ஊடாகவே தொடர்ந்தும் தொடர்பு கொள்கின்றனர்.

நாளாந்த வணிகச் செயற்பாடுகளில் காணப்படும் தொலைபேசியின் பரந்தள விலான உபயோகம் காரணமாக, தெரிந்தோ அல்லது தெரியாமலோ, சேவை வழங்குனர்களுடன், வாடிக்கையாளர்களும் மிகக் கடுமையான தொழிற்பாட்டுச் செலவுகளுக்கு ஆட்படுகின்றனர். தொலைபேசி இணைப்பில் காணப்படும் வெளிப்படையான வரையறைகள் காரணமாக, பணிக் செயல்முறையில் முட்டுக்கட்டைகள் கூட உருவாக்குகின்றன.

இணையத்திலிருந்து பெற்றுக்கொள்ளக்கூடிய அனுகூலங்களை மேலே உள்ள மாதிரியுரு ஓரளவுதான் விளக்குகின்றது. செலவைக் குறைக்கும் அதேவேளை, இணைப்பிலுள்ள முட்டுக்கட்டைகளை அது குறைக்கின்றது.

இணையத்தினுடைய தொடக்க நிலை ஐக்கிய அமெரிக்க இராணுவத்தில் உள்ளதெனவும், அணுவாயுத யுத்தம் ஒன்றின் பின்னர் கூட, சேதமுறாத அளவுக்கு வலிமையுடன் இருக்கக் கூடிய வகையில், அது வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளதெனவும் வாதிடப்படுகின்றது (Ignarski.S, 2006). பயன்மிகுந்த இக்கருவியை அடையாளப்படுத்துவதற்காக, அதன் தோற்றத்திலிருந்து இன்று வரை, பல சொற்பதங்கள் பயன்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. சிலரது கூற்றின்படி, "இணையம்" எனும் சொல் முதன்முதலாக 1982 ஆம் ஆண்டிலேயே பயன்படுத்தப்பட்டது.

செலவு தொடர்பான வெளிப்படையான அனுகூலங்கள் மற்றும் வசதி என்பன காரணமாக, இன்று அனைத்து வணிகத்துறைகளுமே "இணையத்தை" ஓர் பலமான வணிகக் கருவியாக வசப்படுத்தி, தம் கைகளுக்குள் அகப்படுத்தியுள்ளன. சிறந்த பண்புத்தரம் வாய்ந்த, விரைவான சேவைகளை வாடிக்கையாளர்களுக்கு மேலும் சிக்கனமாக வழங்குவதற்காக, "இலவச மென்பொருள்", "பகிர்வு மென்பொருள்", "பொதுக்களம்" போன்ற வடிவிலான பல கருவிகள் விருத்தி செய்யப்பட்டுள்ளன. எனினும், கப்பற் போக்குவரத்துத் தொழிலானது இக்கருவியின் பெறுமதியை அங்கீகரித்துள்ளதா என்பது தொடர்ந்தும் ஒரு முரண் நிலையாகவே இருந்து வருகின்றது. இவ்வாறு கூறுவது பொருத்தமானதாகும் ஏனெனில், ஓர் நவீன ஏற்றுமதி நிறுவனத்தின் கப்பற் போக்குவரத்து தொடர்பான முகாமை

யாளர் ஒருவர், இணையத்தின் ஊடான நேரடி முன்பதிவு முறையைப் பயன்படுத்தி, தனது விமானப் பயணச் சீட்டைக் கொள்வனவு செய்வார். ஆனால், சரக்குக் காவிகளின் வலைத்தள முகவரியிலிருந்து, இணையம் ஊடாக, அடுத்த கப்பற்படுத்தலுக்கான முன்பதிவை மேற்கொள்வதற்குத் தயக்கம் காட்டுபவராக இருப்பார்.

கப்பற் போக்குவரத்து மற்றும் விநியோக ஏற்பாடுகள் என்பன தொடர்பிலான இலத்திரனியல் வர்த்தகத்திலுள்ள வெற்றியானது, மிக அதிகளவில், இயந்திரமாக கத்திலும் தனிப்பட்ட கப்பல் உரிமையாளர்களின் இணையத் தளங்களினுடைய தொழிற்பாட்டிலும் இதுவரை பிரதிபலித்துள்ளது. செயற்திறனை மேம்படுத்துவதற்காகவும் செலவுகளைக் குறைப்பதற்காகவும் இவ்விணையத் தளங்கள், மேலும் மேலும் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளன. இதனால், உண்மையில், எவ்விடங்களில், அதிகளவான பல்வகை வேறுபாட்டுப் பண்புடைய தனிப்பட்ட இணையங்களை அடிப்படையாகக் கொண்ட விவாத மேடைகள் காணப்படுகின்றனவோ, அவ்விடங்களுடன் முகவர்களை இன்னும் இணைக்க வேண்டியுள்ளது (Ignarski.S, 2006).

இது, கவனத்தை ஈர்க்கும் வகையில் அமைந்துள்ள பொதுவான ஓர் உலகளாவிய நிகழ்முறையாக இருப்பதாகத் தோன்றுகின்றது. கப்பற்படுத்துவோருக்கும் சரக்குக்காவிகளுக்கும் இடையிலான இலத்திரனியற் தரவுப் பரிமாற்றம் (EDI) கவலைக்கிடமான வகையில் குறைவாகவுள்ளது; கப்பற் போக்குவரத்தில் பரிமாறப்படும் தொடர்பால் பெரும்பாலும் தொலைபேசி ஊடாகவே மேற்கொள்ளப்படுகின்றது; வெவ்வேறுபட்ட இடங்களில் உள்ள கணினிகளிலுள்ள தரவுகளை மீள உட்செலுத்து தலானது, கடன் பத்திரங்களில் அதிகளவான தவறுகளுக்குக் காரணமாக அமைகின்றதென ஆய்வாளர்கள் வாதிடுகின்றனர். கப்பல்களில் உள்ள வெற்றிடங்களுக்கான முன்பதிவும் அவற்றுடன் சம்பந்தப்பட்ட ஆவணத் தயாரிப்பும் மற்றும் துணைச் சேவை என்பவற்றை இணையத்தைப் பயன்படுத்திச் செய்ய முடியுமாயின், கப்பற்படுத்தல் (கப்பலில் பொருட்களை ஏற்றியனுப்புதல்) ஒன்றிற்கான சரக்குப் போக்குவரத்துப் பிரிவின் செலவு வித்தியாசத்தைக் கணிசமாகக் குறைக்க முடியுமென இத்தொழிற்துறை சார்ந்த தொழில்வல்லுனர்கள் வாதிடுகின்றனர்.

சரக்குக்காவிகள் இலத்திரனியல் வர்த்தகத்திலும் இணையத்துடன் இணைக்கப்

தொடர்ச்சி 52 ம் பக்கம்.....

சர்வதேச வியாபாரத்திலும் கப்பல் போக்குவரத்துத் துறையிலும் தொழில்சார் தகைமைகள் மற்றும் பயிற்சி என்பவற்றின் முக்கியத்துவம்

அறிமுகம்

இலங்கையின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு ஏற்றுமதிகள் இன்றியமையாதவை என்பது வெளிப்படையான உண்மையாகும். இலங்கையின் நீண்டகாலப் பொருளாதார வளர்ச்சியும் உறுதி நிலையும் நாட்டின் ஏற்றுமதிகளில் பெரிதும் தங்கியுள்ளன. இன்று மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தியின் (மொ.உ.உ.) 30 சதவீதத்திற்கு இந்த ஏற்றுமதித் துறையே பங்களிப்புச் செய்கின்றது (இலங்கை ஏற்றுமதியாளர் சஞ்சிகை). இந்தக் கூற்றினை இலங்கை வர்த்தக மற்றும் கைத்தொழில் சபைகளின் சம்மேளனமும் (FCCISL) வணிகத்துறைத் தலைவர்களும் ஏற்றுக்கொண்டுள்ளனர். எமது ஏற்றுமதி கைத்தொழிலின் 95% தனியார் துறையின் வசமுள்ளது என்பதும் ஓர் முக்கியமான விடயமாகும்.

விரைந்து வளரும் பொருளாதாரங்களை அவதானித்தால், பொருளாதார செழிப்புமிக்க நாடுகள், முகாமைத்துவம், கப்பல் துறை என்பவற்றில் கடைப்பிடிக்கப்படும், தொழில்வண்மையின் ஒத்தாசையுடன் கூடிய தமது ஏற்றுமதிகளில் தங்கியுள்ளமை புலனாகின்றது. தம் சொந்த நாட்டில் வசித்தாலும் பிறநாட்டில் வசித்தாலும், உற்பத்திகளையும் சேவைகளையும் கொள்வனவு செய்வதற்கு அந்த நாட்டு மக்களுக்கு உள்ள ஆற்றல் மற்றும் அவர்களின் அந்நியச் செலவாணிப் பங்களிப்புகள் என்பவற்றிலேயே ஒரு நாட்டின் பொருளாதாரம் தங்கியுள்ளது. சாதகமான வர்த்தக நிலுவையைப் பெற்றுக் கொள்ள, நாம் வாங்குகின்ற அல்லது இறக்குமதி செய்கின்ற அளவைவிட, அதிகமான பொருட்களை ஏற்றுமதி செய்ய வேண்டும். தலையாட்கள் என்ற வகையில், எமது வருமானம், வாழ்க்கைத் தரம், மற்றும் வேலை வாய்ப்புக்கள் என்பவற்றையும் இச்சர்வதேச வியாபாரம் பாதிப்பதனால், பொருளாதாரங்களின் வருங்கால வெற்றிக்கும், எமக்கும் அது இன்றியமையாததாகும். சர்வதேச வியாபாரம் என்பது இரண்டு நாடுகளுக்கிடையிலான வெறும் விற்பனை நடவடிக்கை என்பதற்கு அப்பால், அது பல தொழிற்பாடுகளுடன் சம்பந்தப்பட்ட ஒரு சிக்கலான செயல்முறையாகும். சர்வதேச வியாபாரத்தில் காணப்படும் ஓர்

உயர் தொழிலானது ஏராளமான வித்தியாசம், வித்தியாசமான வாய்ப்புக்களை வழங்குகின்றது. அத்துடன், அதியுச்ச திருப்தியைத் தருகின்ற மற்றும் ஒருவரால் தேர்ந்தெடுக்க முடியுமான வெகுமதியளிக்கக் கூடிய முன்னேற்றத்திற்கான வழிவகைகளில் சிலவற்றையும் அது வழங்குகின்றது. வெளிநாட்டுச் சந்தைகள், தமது விரிவாக்கத்துக்கான அதி சிறந்த வாய்ப்புக்களை வழங்குகின்றன என்பதையும், அத்தகைய வெளிநாட்டுச் சந்தைகளுக்கும், வாடிக்கையாளர்களுக்கும் இலாபகரமான சேவைகளை வழங்குவதற்கு, நல்ல தகைமையும் பயிற்சியும் பெற்ற ஆட்கள் தேவைப்படுகின்றனர் என்பதையும், அதிகரித்துவரும் எண்ணிக்கையிலான கம்பனிகள் உணர்ந்து வருகின்றன. சர்வதேச வியாபாரத்தில் திறன்மட்டம் உயர் அளவில் காணப்படும் நாடுகள், தொழில் வாண்மைத் திறனில் குறைவாக உள்ள நாடுகளைவிடக் கூடிய பொருளாதார வளர்ச்சியை அனுபவிக்க வல்லன.

அக்ராவிலுள்ள கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் முகாமைத்துவ நிறுவனத்தின் பணியாளர் பீலிக்ஸ் கே. குவாஸி, கீழ்கண்டவாறு கூறியதாக கானா ரைம்ஸ் (2008) மேற்கோள் காட்டியது. “தொழில் வாண்மைப் பாடநெறிகளை விரும்பியேற்கும் ஒரு புதிய தேசியரீதியான மனப்போக்கு நாட்டில் விருத்திசெய்யப்படாவிட்டால், இந்த நாட்டை நடுத்தர வருமானமுள்ள நாடு என்ற நிலைக்கு உயர்த்தும் அபிவிருத்தி கானல் நிராகவே இருக்கும்”

இதைச் சாதிப்பதற்கு இத்துறையில் ஈடுபட்டுள்ளவர்களுக்குப் பொருத்தமான தொழில் வாண்மைத் தகுதிகளை வழங்கி, சர்வதேச வர்த்தக முகாமைத்துவம் மற்றும் ஏற்றுமதி நடைமுறை என்பவற்றில் அவர்களுக்கு உள்ள தொழில்வாண்மைத் தரங்களை உயர்த்துவதனால், ஒரு நாட்டின் ஏற்றுமதி ஆற்றலை அதிகரிக்க முடியும். இந்த வகையில், 1935 இல் நிறுவப்பட்ட ஏற்றுமதிகள் நிறுவனம் (ஐக்கிய இராச்சியம்) மட்டுமே சர்வதேச ரீதியாக அங்கீகரிக்கப்பட்ட மதிப்பு வாய்ந்த பாடநெறிகளை சர்வதேச வியாபாரம் தொடர்பில் வழங்கி வருகிறது. இந்த நிறுவனத்தின் தொழில்வாண்மைப் பாடநெறிகளை இப்போது முதன் முறையாக இலங்கையிலும்

கீஹான் வருலவீதாரன்

பிரதான நிறைவேற்று அலுவலர்/
கற்கைநெறிக்கான பணிப்பாளர்
கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும்
வந்தியோக ஒழுங்குபடுத்தல் நிறுவனம்,
கொழும்பு

கற்க முடியும். வேறு எந்த நாட்டினதும் வர்த்தகம், கைத்தொழில் என்பவற்றுடன் சேர்த்து, எமது நாட்டிற்கும் பொருத்தமான தகைமை பெற்ற, நன்கு பயிற்றப்பட்ட சர்வதேச வர்த்தக முகாமையாளர்களை வழங்கவல்லவையாக இந்தப் பாடநெறிகள் திட்டமிடப்பட்டு வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளன. இந்த ஏற்றுமதிகள் நிறுவனம் பின்வரும் மூன்று தொழில்வாண்மைப் பாடநெறிகளை நடத்துகின்றது.

- சர்வதேச வியாபாரத்தில் தராதரப் பத்திரம் (CIT)
- சர்வதேச வியாபாரத்தில் உயர் தராதரப் பத்திரம் (ACIT), இது ஏற்றுமதிகள் நிறுவனத்தின் இணை உறுப்பினர் (AMIE) என்னும் தகுதியை வழங்கும்
- சர்வதேச வர்த்தகத்தில் டிப்ளோமா (DIT), இது ஏற்றுமதி நிறுவனத்தின் உறுப்பினர் (MIE) என்னும் தகுதியை வழங்கும்.

மக்களில் / மனித வளத்தில் முதலீடு செய்தல்

உலகளாவிய சந்தையில் போட்டி அதிகரித்து வரும் நிலையில், உயர் திறன் வாய்ந்த, தகுதி வாய்ந்த ஊழிய படை யின் முக்கியத்துவத்தை அலட்சியம் செய்ய முடியாது. மனிதனே ஒரு கம்பனியின் அதிகூடிய பெறுமதியிக்க செல்வமாகும். இதனைப் பேணுவது பெரும் பயன் தரும் ஒன்றாகும். பெரியதோ, சிறியதோ ஒவ்வொரு கம்பனியும், அதன் ஊழியர்கள் முடிந்தளவு பயன்கொள்ளத்தக்க முறையிலும் செயற்திறன் மிக்கதாகவும் வேலை செய்வதைச் சாத்தியமாக்குவதற்கான வழிவகையை வழங்குவதற்கு, அந்த ஊழியர்கள் மீது முதலீடு செய்ய வேண்டும். பயிற்சி வழங்குவதற்குப் போதிய எழு முதலீடு செய்யத் தவறும் கம்பனிகள், தமது இறுதி இலாபத்தை அதிகரிப்பதற்கான வாய்ப்பை அலட்சியம் செய்கின்ற

னர் எனலாம். ஒருவர் எவ்வளவுக்கு திறனுடையவராக இருக்கின்றாரோ அவ்வளவுக்கு, அவர் தவறு செய்வதற்கான சாத்தியம் குறைவாக உள்ளது. பிழைகள் செல்வக்கு வழிவகுக்கின்றன என்பது யாவரும் அறிந்ததே! தொழிலில் கிடைக்கும் மன நிறைவுக்கும் ஊக்குவிப்பு மற்றும் தொழிற்பயிற்சி என்பவற்றிற்கும் இடையில் இணைவு உண்டு.

தமது தொழில்வழங்குவோரினால் மதிப்பளிக்கப்படுகின்ற ஊழியர்கள், அவர்களுக்கென ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ள தெளிவான பயிற்சியையும் முன்னேற்றத்துக்கான திட்டத்தையும் கொண்டுள்ள கம்பனிக்கு விசுவாசமாக இருப்பதற்கான சாத்தியம் அதிகமாகவுள்ளது. ஒரு கம்பனியை சராசரி என்ற நிலையிலிருந்து தரம் மிக்கது என்ற நிலைக்கு உயர்த்தும் வகையில், இந்த ஊழியர்கள் மேலதிக முயற்சி எடுப்பர்.

ஐக்கிய இராச்சியத்தில் காணப்படும் முக்கிய பயிற்சி நிறுவனங்களின் கணிப்பீன்படி, கப்பல் போக்குவரத்து, விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் சேவை மற்றும் சர்வதேச வர்த்தகம் ஆகிய துறைகள், பின்வரும் திறன் தொடர்பான பிரச்சினைகளால் பாதிக்கப்பட்டுள்ளன.

- முகாமைத்துவப் பொறுப்பில் உள்ளோரில் 32 சதவீதமானோர் (Level - 2) தரம் 2 என குறிப்பிடப்படும் மட்டத்திலும் குறைவாக உள்ளனர் (தரம் 2 என்பது க.பொ.த.சா.த பரீட்சையில் 5 திறமைச் சித்திகளுடன் உள்ளோர்).
- முகாமைத்துவப் பொறுப்பில் உள்ளோரில் முன்றில் ஒரு பங்கிற்கும் குறைந்தோரே பட்டப்படிப்புத் தகுதியுடையவர்களாக உள்ளனர்.
- பாரம்பரியமாகவே சர்வதேச வியாபாரம், கப்பல் போக்குவரத்து / விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் சேவை ஆகிய துறைகள் மிகக் குறைந்தளவே உயர் கல்விபுடன் தொடர்புபடுத்தப்பட்டுள்ளன.
- உயர் கல்வித் தகுதி பெற்ற வேலையாட்கள் என்று நோக்கும்போது, இந்தத் துறையில் மிகக் குறைந்தளவானோரே உள்ளனர்.
- உலகளாவிய ஒரு குழுவில் தமது போட்டித்தன்மையைப் பேணுவதற்காக, சர்வதேச வியாபாரம் மற்றும் விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் சேவை ஆகிய துறைகள், ஊழியப் படையின் திறன்களைத் தொடர்ந்து விருத்தி செய்ய வேண்டியுள்ளது.
- சர்வதேச வியாபாரம், கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் விநியோக ஒழுங்கு

படுத்தற் சேவை என்பவற்றில், தமது ஊழியப் படை தொழில்வாண்மைத் தகுதியைத் தொடர்வதற்காக, தொழில் வழங்குநர் அவர்களை இனங்கண்டு, ஒத்தாசை வழங்கி ஊக்குவிக்க வேண்டும்.

- உலகளாவிய மட்டத்தில் போட்டியிடும் ஆற்றலைத் தொடர்ந்து தக்கவைத்துக் கொள்வதற்கு, இந்த முக்கியமான துறைக்கு உதவுவதற்கு இந்தத் தொழில்வாண்மைத் தகைமைகள், நியமத்தரமான தீர்வாக உள்ளன.

உயர்மட்ட தகைமை பெற்றோர் என நோக்கும்போது, கப்பல் போக்குவரத்துத் தொழிலில் குறைந்தளவான ஊழியர்களே காணப்படுவதால், இலங்கையில் உள்ள நிலைமை வித்தியாசமானதாக இருக்க முடியாது. இந்த உண்மையை அண்மையில், இலங்கை கப்பற்படுத்தலுக்கான தனது அறிக்கையில் முன்னிலைப்படுத்திக் காட்டியது. ஏற்றுமதி வியாபாரம், விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் சேவைத் தொழில் என்பன, திறன்வாய்ந்த ஊழியர், தொழில்வாண்மை தகைமை பெற்ற ஊழியர், பயிற்றப்பட்ட ஊழியர் ஆகியோரின் பற்றாக்குறையினால் பாதிக்கப்படுவதாக அந்த அறிக்கை மேலும் கூறியது. இவ்வாறான ஊழியர்கள் தமது நிறுவனங்களில் வேலை செய்யவும், இலங்கையை, கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் சேவை ஆகியவற்றின் மத்திய நிலையமாக ஆக்கும், அரசாங்கத்தின் இலக்கை அடையவும் தேவையானவர்களாக உள்ளனர் என, அந்த அறிக்கையில் கூறப்பட்டுள்ளது. இந்தத் தொழிலில் சேர்வதற்கு புதியவர்களை ஊக்குவித்து ஈர்க்கும் நோக்கத்தில் இலங்கை கப்பற்படுத்துவோர் பேரவை, ஆகிய கப்பற்படுத்துவோர் பேரவையின் இலங்கைக் கிளையுடன் இணைந்து, 'விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் சேவையும் வியாபாரமும்' என்னும் வினா - விடைப் போட்டி ஒன்றை நடத்தியது. இளைஞர்களை, சர்வதேச வியாபாரம், ஏற்றுமதிகள் மற்றும் விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் சேவை என்பவை தொடர்பான உயர் தொழில்களில் ஈடுபட வைப்பது இதன் நோக்கமாக இருந்தது. 21, ஏப்ரல் 2010 இல் நடந்த இந்த நிகழ்வில், திறைசேரியின் செயலாளர் கலாநிதி பி.பீ. ஜயசந்திர பிரதம விருந்தினராக கலந்துகொண்டார். இது ஒரு நல்ல ஆரம்பம் என்பதில் சந்தேகமில்லை. ஆயினும், சில தொழில்வழங்குவோர், பெற்றோர், இளைஞர்களின் உட்பாங்கை மாற்றுவதற்காக, விழிப்புணர்வு மற்றும் தொழில்

வழிகாட்டல் என்ற ரீதியில் செய்ய வேண்டியவை நிறைய உள்ளன. இவர்கள், மிகப்பெரிய கப்பல் போக்குவரத்துத் தொழில், சர்வதேச வியாபாரம் மற்றும் இவை வழங்கக்கூடிய உயர் வருமானம் தரும் வேலை வாய்ப்புகள் என்பன பற்றி பொதுவில் அதிகம் தெரியாதவர்களாக உள்ளனர்.

பயிற்சி / திறன்கள் விருத்தி வகைகள்

சவால்களை எதிர்கொள்ளத் தேவையான திறன்களைப் பெற்றுக் கொள்ளவும், விரைந்து மாறிவரும் உலகில் தப்பிப் பிழைக்கவும் பலவிதமான வழிகள் உள்ளன. இவை வேலை செய்துகொண்டே கற்றல் என தொடங்கி பல வகையில் அமையும். ஒரு அனுபவம் மிக்க வேலையாளுக்கு அருகிலிருந்து அவதானித்து, நல்லதை (சில சமயம் கெட்டதையும்) கற்றுக்கொள்வது ஒரு முறை. வகுப்பறையில் நடக்கும் பயிற்சி நெறிகளைத் தொடருதல், தொலைக்கல்வி முறை, கல்லூரிப் பாடநெறிகள் மற்றும் விரைந்து வளர்ந்து வரும் கணினி மைய, இணைய மைய E - கற்றல் முறைகள் என இவை பல முறைகளில் அமையும். ஒரு தொழில் துறையில் வேலை செய்யும் யாரும் தனக்குத் தேவையான திறன்கள், அறிவு என்பவற்றைப் பெற்றுக்கொள்வதை உறுதிப்படுத்துவதில், மேலே கூறிய முறை ஒவ்வொன்றும் பயன் தரவல்லன.

ஊழியர்கள் திறன்களைப் பெற்றுக் கொள்ள வேண்டியதும் ஒரு முற்போக்குச் சிந்தனையுள்ள தொழில்வழங்குவோரால் விருத்தி செய்யப்பட வேண்டியதுமான மூன்று பிரதான விடயங்கள் உள்ளன.

- பொதுப்படையான வணிக திறன்கள்:** பிரச்சினை தீர்த்தல், நல்ல தொடர்பாடல் நுட்பங்கள், தகவல் தொழில்நுட்பம், குழுவாக வேலை செய்யும் ஆற்றல் போன்றன இதில் அடங்கும். இவை சகல துறைத் தொழில்களுக்கும் பொதுவானவை.
- தொழில் திறன்கள்:** குறித்தவொரு துறைக்குத் தேவையான தொழில்சார் திறன்கள் அல்லது குறிப்பான தொழில்நுட்பத்திறன்கள் இதில் அடங்கும்.
- தனிப்பட்ட ஆள் சார்ந்த இயற்பண்புகள்:** ஆர்வமாகத் தொழிற்படுதல், ஒரு பிரச்சினையைச் சரியாக மதிப்பிடும் திறன், தலைமைத்துவ ஆற்றல் போன்றன இதில் அடங்கும். ஆட்களைப் பயிற்றுவித்தால், புதிதாகக் கற்றுக்கொண்ட திறன்களைக் கருவியா

கப் பயன்படுத்தி உயர்ந்த சம்பளத்துடனான வேறுவேலைக்கு அவர்கள் சென்று விடுவர் என்ற மரபுரீதியான பயம் அற்றுப் போக, மிக நீண்டகாலம் எடுக்கும் இருப்பினும், பயிற்றப்படுவோரின் எண்ணிக்கை அதிகரிக்கும் நிலையில், தொழிலுக்கு ஒரு வெற்றிடம் உருவாகும்போது, அந்த வேலையைக் கோரும் அடுத்த விண்ணப்பதாரி, அந்த வேலைக்குத் தேவையான தகுதியைவிடக் கூடுதலான தகுதி பெற்றவராக இருக்கும் வாய்ப்பு அதிகமாகவுள்ளது. அதிகளவு திறனுடைய ஒரு ஆளுக்குக் கூடுதலாக வருமானம் உழைக்கும் வாய்ப்பு அதிகளவில் உள்ளதோடு, அவர் வேலையின்றி இருப்பதற்கான சந்தியம் குறைவாகவுள்ளது. அதேநேரம், தனது ஊழியர்களின் திறன்களை விருத்தி செய்ய முயற்சி எடுத்த கம்பனி, தனது உற்பத்தித்திறனில் ஏற்படுகின்ற அதிகரிப்புக்குச் சான்றாயிருக்க வேண்டும். முறைசார்ந்த பயிற்சியும் தகைமையும் குறைவாக இருக்கும்போது, ஒரு தனியாருக்கு கிடைக்கக்கூடிய வேலைவாய்ப்புகளின் வகையும் மாறிவரும் திறன் தேவைகளுக்குத் தன்னைப் பழக்கப்படுத்திக் கொள்ளும் ஆற்றலும் பாதிக்கப்படும்.

தனியாட்கள் பல வருட வேலை அனுபவத்தால் பெற்றுக்கொண்ட, குறித்த ஒரு வேலை சார்ந்த திறன்களைக் கொண்டவர்களாக இருந்தாலும், தமது திறன்களோடு சேர்த்து முழுமை காண அவசியமான, தொழில்நுட்பரீதியான விதிகள் மற்றும் விளக்கக் கோட்பாடுகள் தொடர்பான அறிவு போதாமலிருக்கக் கூடும். இதனால், அவர்கள் செய்யும் தொழில் உண்டாகும் மாற்றங்களை உள்வாங்கும் ஆற்றல் குறைந்தவர்களாக இருப்பதுடன், ஒரு புதிய தொழில் துறைக்கு மாறுவதில் குறைந்தளவு ஆற்றல் உள்ளவர்களாகவும் இவர்கள் இருப்பர். இதற்கு மேலாக, நல்ல அடிப்படைக் கல்வி மற்றும் பயிற்சி என்பன போதியளவு இல்லாதுவிடின், தனியாட்களுக்கு தொடர் கல்வி செயற்பாட்டில் ஈடுபடுவது கடினமாக இருக்கும். அதோடு, இவர்களுக்குத் தொடர் கல்வியை ஏற்பாடு செய்வது தொழில்வழங்குவோருக்கு கூடுதல் செலவை உண்டாக்கும்.

21 ஆம் நூற்றாண்டின் சில காட்சிகள்

புகழ்மிக்க அமெரிக்க சிந்தனையாளரான அல்வின் ரொப்பர் என்பவர் தனது பிரசித்தி பெற்ற (Future Shock) 'எதிர்கால அதிர்ச்சி' என்ற புத்தகத்தில் இவ்வாறு கூறுகிறார். "எதிர்கால அதிர்ச்சியைத் தடுக்க வேண்டுமாயின், நாம் அதிசிறப்பான ஒரு தொழில் சார்ந்த கல்வி முறைமையை உருவாக்க வேண்டும். இதனைச்

செய்வதற்கு எமது புறவயமான முறைமைகளை இறந்தகாலத்தில் அன்றி, எதிர்காலத்திலேயே தேடிக் காணவேண்டும். கல்வி எதிர்காலத்திற்கு நகரவேண்டும்". தகவல் தொழில்நுட்பப் புரட்சி காரணமாக, வருங்கால வணிக அலுவலகங்கள் 'கடதாசி அற்றவையாக' இருக்கும் எனவும் வணிக உலகம், படிப்படியாக அலுவலகம் இல்லாத காலத்தை நோக்கி நகரும் எனவும் அவர் எதிர்வு கூறியுள்ளார்.

அதிகரித்த நிறுவன இயலளவு, வினைத்திறன்மிக்க தனியார், பொதுத்துறை நிறுவனங்கள், பலமான சிவில் சமூகம் மற்றும் சிறப்பான முதலீட்டுச் சூழல் என்பவற்றுடன் கூடிய கற்றலின் விளைவுகள், பொருட்கள் சேவைகளாக பரிணமிப்பதால், அறிவும் உயர்ந்த திறன்களும் ஒரு நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சியையும் வாழ்க்கைத் தரத்தையும் தீர்மானிக்கும் முக்கிய காரணிகளாக உள்ளன. அபிவிருத்தியடைந்த நாடுகளும் அபிவிருத்தியடையாத நாடுகளும் அறிவுசார் பொருளாதாரத்தின் இயக்க விளைவுகளால் நன்மையடைகின்றன. மூலதனம் என்பதை விட, அறிவாற்றலும் தகவலும் பொருளாதார அபிவிருத்தியின் பிரதான மூலங்களாக அமையும். எனவே, எதிர்காலத்துக்கான தொனிப்பொருட்களாக, அறிவாற்றலுடைய வேலையாட்கள், அறிவாற்றலுடைய சமூகம், அறிவாற்றலுடைய நிருவாகிகள் முதலியோர் அமைவர். வருங்கால உயர் தொழில்கள், அறிவாற்றலை மையப்படுத்தியவையாகவும், தகவல் செறிவானவையாகவும், உலகளவில் நகரும் ஆற்றல் பெற்றவையாகவும், நல்ல வெகுமதி தருபவையாகவும், வேகமான பாதையில் இயங்குபவையாகவும் இருக்கும்.

கப்பற் போக்குவரத்துத் துறையிலும் சர்வதேச வியாபாரத்திலும் வாண்மை வீருத்தி மற்றும் பயிற்சி நெறிகள் என்பவற்றைத் தொடருதல்

மாற்றங்கள் வேகமாக நடைபெறுவதனால், ஒருவர் தொழில் சேர்ந்தபோது கொண்டிருந்த திறன்களில் மட்டும் தனித்து தங்கியிருக்க முடியாது. இப்போதுள்ள அறிவு, திறன் என்பவற்றைப் பேணவும் மேம்படுத்தவும் வாண்மைவிருத்தியை தொடருதல் (CPD) ஒரு அத்தியாவசியமான தேவையாக உள்ளது. வாண்மை விருத்தியைத் தொடருதல் என்பது தனியாளர் ஒருவரின் உழைக்கும் காலம் முழுவதும், அறிவு, திறன், ஆற்றல் என்பவற்றைத் திட்டமிட்ட முறையில் பேணுதலும் செம்மைப்படுத்துதலும் என வரைவிலக்கணம் செய்யப்படுகிறது. தனிநபர் நிலை

யில் இதனை ஒருவர் தனிப்பட்ட விருத்தியாகவும், தனது தொழில் பற்றிய பொறுப்பைத் தானே ஏற்றுக்கொள்வதாகவும், தனது பெறுமதியைக் கம்பனிக்கு நிரூபிப்பதாகவும் கருதவேண்டியுள்ளது.

இலங்கையில் கிடைக்கக்கூடிய தொழில் வாண்மை பயிற்சி நெறிகள் பின்வருமாறு:

- பட்டயக் கப்பல் தரகர் நிறுவனம், ஐக்கிய இராச்சியம் (கப்பல் போக்குவரத்து தொழிலுக்கானது)
- போக்குவரத்து மற்றும் விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் சேவைக்கான பட்டய நிறுவனம், ஐக்கிய இராச்சியம் (கப்பற் போக்குவரத்து முகவர் வியாபாரத்திற்கானது)
- ஏற்றுமதி நிறுவனம், ஐக்கிய இராச்சியம் (கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் சேவை நிறுவனம் (IOSL), கொழும்பு என்னும் அமைப்பின் ஊடாக, சர்வதேச வர்த்தகம் தொடர்பில் குறிப்பான தொழிலுக்கென மிகவும் அங்கீகாரமுடைய பாடநெறிகள் நடாத்தப்படுகின்றன. இணைத்தளம்: www.export.org.uk; மின்னஞ்சல்: ioeuk.cmb@gmail.com)
- கொள்வனவு மற்றும் விநியோகத்துக்கான நிறுவனம் (பொருள் முகாமைத்துவத்துக்கானது)
- முகாமைத்துவக் கற்கைகளுக்கான சர்வதேச மன்றம், இந்தியா (இது IOSL - கொழும்பு, என்றும் நிறுவனத்தினூடாக விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் சேவைகள் மற்றும் விநியோக தொடர்வரிசை முகாமைத்துவம் உட்பட, 90க்கு மேற்பட்ட தொலைக்கல்வி இடங்களோடான வழங்கி வருகிறது. மின்னஞ்சல்: seatainer@sltnet.lk)
- கப்பற் போக்குவரத்து மற்றும் சர்வதேசக் கப்பல் சரக்கு முகாமைத்துவத்தில் அடிப்படை இடங்களோடானது. இது கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் சேவைகள் நிறுவனத்தால் நடத்தப்படும் ஐந்து மாத கால, வார இறுதி நாள் பாடநெறியாகும்.

தேவையான அறிவாற்றல், திறன் என்பவற்றைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு மிகப் பொருத்தமான வழிமுறைகள் தொடர்பில் IOSL வும், ஏனைய நிறுவனங்களும் ஆலோசனைகளை வழங்குகின்றன.

பயிற்சிகள் மற்றும் அபிவிருத்தி என்பன கம்பனிக்கும் தனியாருக்கும் எதிர்கால வெற்றியை உறுதி செய்வதோடு, இயக்க

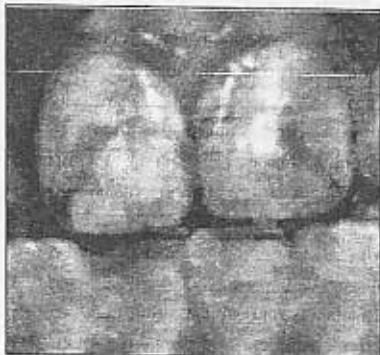
தொடர்ச்சி 50 ம் பக்கம்.....

இலங்கையின் உலர் வலயத்தில் புளோரைட் பிரச்சினை: பல் ஆரோக்கியம் மற்றும் சிறுநீரக நோய் என்பவற்றின் மீதான தாக்கங்கள்

குளோரைட், புளோரைட், அயோடைட் முதலான ஏலைட்டுகளுள் ஆகக் கூடியளவில் தாக்கம் புரியும் மின்னெதிர் தன்மையுள்ள மூலகமாக புளோரைட் கருதப்படுகிறது. இயற்கை நிலையில் புளோரைட்டானது, புளோரைட் அயனாக காணப்படுகிறது. புளோரைட், அப்பரைற், மைக்கா போன்ற புளோரைட் காணப்படும் கனிமங்களை கொண்டுள்ள பல படிவுகளுடன் புளோரைட்டின் மூலகமான புளோரின் சேர்ந்து காணப்படுகிறது. வானிலையால் அழிதல், பிரிகையடைதல், மண் உருவாகும் செயற்பாடு என்பவற்றின் காரணமாக, நிலக்கீழ் நீரினுள் புளோரைட் விடுவிக்கப்படுகிறது. புளோரைட் மனிதர்களின் ஆரோக்கியத்திற்கு, விசேடமாக பல்லின் மிளிரியை பலப்படுத்த அவசியமான மூலகமாக கருதப்பட்டாலும் கூட, மிகையான புளோரைட்டை உட்கொள்ளல் தீங்கு தருவதாக அமையலாம். பல் ஆரோக்கியம் பற்றிய பிரச்சினைகளுள், பல் புளோரோஸிஸானது புளோரைட்டை அதிகம் கொண்ட நீர மிகையாக அருந்துதலின் அதிகளவு பரவலாகக் காணப்படுகின்ற தெளிவான அறிஞரியாக உள்ளது. அதே சமயம் மனித உடலில் புளோரைட் அளவு குறையும்போது பல் சொத்தை ஏற்படும். நீரில் உள்ள புளோரைட், நீருக்கு நிறத்தையோ மணத்தையோ அல்லது சுவையையோ கொடுப்பதில்லை. இதனால் இது நிலத்தடி நீரில் உள்ள ஆசனிக் போன்று கட்புலனாகா நஞ்சாக தொழிற்படுகிறது.

புறபுளோரோஸிஸ்

மனித உடலில் மிகவும் கடினமான பொருளாக மிளிரி உள்ளது. ஆயினும், அது இலகுவில் உடையக் கூடியது. இந்த



உரு 1: குறைந்தளவிலான புறபுளோரோஸிஸ்

மிளிரி, காபனேற்றை அதிகம் கொண்டுள்ள அப்பரைற் என்னும் கனிமத்தினால் ஆனது. ஐதரோட்சில் அயன் (OH), இராசாயன ரீதியில் புளோரைட் அயன் போன்றே இருப்பதனால், குடிக்கும் நீரில் புளோரைட் இருக்கும் போது, OH அயன் புளோரைட் அயனால் பிரதியீடு செய்யப்படுகிறது. பல் புளோரோஸிஸின் தோற்றப்பாடு, சிறு பாராயத்தின் முற்பகுதியில் உட்கொள்ளப்பட்ட புளோரைட்டின் அளவிற்கேற்ப அமைவதாக மருத்துவ ரீதியாக நிரூபிக்கப்பட்டுள்ளது. சிறு அளவில் தோன்றும் போது, அது, மிளிரி மீது வெள்ளைப் புள்ளிகளாகவும், கடும் கபில நிற கறையாகவும் வெளிப்படும் (உருவம் 1). மிகவும் கடுமையான பாதிப்பாக இருப்பின் மிளிரி உடைந்து போகும். குடிநீரில் உள்ள புளோரைட்டின் அளவு வீற்றருக்கு 1.5 மில்லிகிராமிலும் அதிகமாக இருப்பதுடன் தொடர்புடையதே, பற்களில் உண்டாகும் இப்புள்ளிக் கோலங்கள் (பல் புளோரோஸிஸ்) என விஞ்ஞானிகள் கூறியுள்ளனர். புளோரைட் உட்கொள்வதற்கு முன்னரே பற்கள் முழுவளர்ச்சி அடைந்திருப்பின், இந்த அடையாளங்களை காண முடியாது என்பதை அறிந்திருப்பது முக்கியமானது. ஆயினும், வளர்ந்தவர் ஒருவரிடம் பல் புளோரோஸிஸின் அடையாளங்கள் இல்லையெனில், அவரின் புளோரைட் உட்கொள்வனவு பாதுகாப்பான எல்லைக்குள் உள்ளதென்பது அதன் பொருளாகாது.

எலும்புப் புளோரோஸிஸ்

நாம் நுகரும் புளோரைட்டில் 96-99 சதவீதம் வரை எமது உடம்பில் நீங்காமல் இருந்து, கனிமங்களாலான எலும்புடன் சேர்கின்றது. உள்ளெடுக்கப்படும் புளோரைட்டின் அளவு அதிகமாக இருந்து, அது நீண்டகாலம் தொடருமாயின், அதன் விளைவாக எலும்பு புளோரோஸிஸ் என அழைக்கப்படும், பலவீனமாக்கும் மோசமான நோய் உண்டாகும் (உருவம் 2). புளோரைட்டின் அளவு வீற்றருக்கு 10 மில்லிகிராமிலும் கூடுதலாக இருப்பின், ஆட்களை முடக்கும் எலும்பு புளோரோஸிஸ் ஏற்படும். மிகையான புளோரைட்டை நீண்ட காலம் உட்கொள்வது பாரதூரமான, நிரந்தரமான எலும்பு மற்றும் முட்டுகளின் விகாரத்திற்கு இட்டுச்

கலாநிதி மெத்திக விதானகே
ஆய்வாளர்

வித்தியாஜோதி

பேராசிரியர் சி.பி. திசநாயக்க
பணியாளர்,
அடிப்படை ஆய்வுகளுக்கான நிறுவனம்,
கண்டி

செல்லுகின்ற எலும்பு புளோரோஸிஸ் நோய்க்கு காரணமாகும். எலும்பு புளோரோஸிஸ் நோயின் தோற்றத்தின் பொறிமுறை பின்வருமாறு அமையும். மனித உடலில் ஓடும் பாயங்களிலிருந்து புளோரைட்டை அகற்றுவதற்காக, எலும்பில் காணப்படும் ஐதரோட்சில் அப்பரைற்றிலிருந்து, OH - அயன் அகற்றப்பட்டு அந்த இடத்தில் மிகையான புளோரைட் பதிக்கப்படுகிறது. மிகையான புளோரைட் உட்கொள்ளல் தொடரும் வரை, இது ஓர் மீளும் தாக்கமாக அமையாது. அடுத்த கட்டம் ஒஸரியோ செலரோஸிஸ் (osteosclerosis - எலும்பில் கல்சியம் சேருதலும், எலும்புகள் இறுக்கமடைதலும்), இறுதியில் முள்ளந்தண்டு, முட்டுகள், தசை, நரம்புத் தொகுதி என்பன பாதிக்கப்படும். கல்சியம் - புளோரோ-அப்பரைற் படிவதனால் எலும்பின் அடர்த்தியும் திணிவும் அதிகரிக்கின்றது.

விசேடமாக முதுகெலும்பில் உள்ள நரம்புகளும் இரத்த குழாய்களும் ஊடு செல்லும் நுண்துளைகள் அடைக்கப்படும்போது, உச்சமான நோயும், பாரிசுவாதமும் ஏற்படலாம். புளோரைட் காணப்படும் இடங்களில் எலும்பு புளோரோஸிஸ் 30-50 வயதில் ஏற்படுகிறது.

ஆகவே, உலக சுகாதார நிறுவனம், குடிநீரில் இருக்கக்கூடிய புளோரைட்டின் அளவுக்கு உச்ச வரம்பை நிர்ணயத்துள்ளது (அட்டவணை 1ஐ பார்க்கவும்). குடிநீரில் அனுமதிக்கக் கூடிய உச்ச புளோரைட்டின் அளவு வீற்றருக்கு 1.5 மில்லிகிராமாக உள்ளது. இது பற்சொத்தைக்கு எதிரான பாதுகாப்பாக உட்கொள்ளப்படும். புளோரைட், பல் புளோரோஸிஸுக்கு காரணமாகக் கூடிய ஆபத்தை கொண்டிராத ஓர் எல்லையில் அது நிர்ணயம் செய்யப்பட்டுள்ளது.



உரு 2 ஐதர்புப் புளோரோஸின்டுயான எந்தும்யட்டு (நிறயம்: Introduction to Medical Geology, Dissanayake and Chandrajith, 2009)

குடிநீரில் உள்ள புளோரைட்டின் அடர்த்தி லீற்றருக்கு 0.5 மில்லிகிராமிலும் குறையு மாயின் அதன் விளைவாக பல சொத்தை ஏற்படும். அதே சமயம், இது 0.5 mg/L இற்கும் 1.5mg/L இற்கும் இடையில் இருப்பது பல ஆரோக்கியத்திற்கு மிகவும் உகந்ததாகும் என கருதப்பட்டது. ஆயினும், உலகின் பெரும்பான்மையான மக்கள் லீற்றருக்கு 1.5 மில்லிகிராமிலும் கூடுதலான புளோரைட் அடர்த்தி கொண்ட நீரையே அருந்துகின்றனர். இவர்கள் புளோரைட் நச்சுத் தன்மையால் பாதிக்கப்படுகின்றனர். அண்மைக்கால புள்ளிவிபரங்களின்படி இந்தியாவில் 70 மில்லியன் மக்களும், சீனாவில் 45 மில்லியன் மக்களும் இந்த நோயால் பாதிக்கப்படக் கூடியவர்களாக உள்ளனர். ஆபிரிக்காவிலும் தென் அமெரிக்காவிலும் மில்லியன்கள் வரையான மக்கள் ஆபத் துக்கு முகங்கொடுத்து வருகின்றனர். ஆனால் சரியான புள்ளிவிபரங்கள் தெரியாது.

இலங்கையின் உலர் வலயத்தில் புளோரைட்

நீர் - புவிச்சரித இரசாயனத்தில் முக்கியமாக குறிப்பிட வேண்டிய அம்சங்களில் ஒன்றாக, இலங்கையின் உலர் வலயத்தில் உள்ள நிலத்தடி நீரில் காணப்படுகின்ற புளோரைட்டின் உயர் அடர்த்தி உள்ளது. கிரனைட் (கருங்கல்), ஜெனிஸைட், கண்ணக்கல் பாறை மற்றும் புளோரைட்டை

அட்டவணை 1: ஆரோக்கியம் ரீதான புளோரைட்டின் மாதிப்புக்கள் (WHO, 1971)

புளோரைட்டின் செறிவு (ம்க/ லீற்றர்)	ஆரோக்கியம் மாதிப்புக்கள்
இன்னா	மட்டுப்படுத்தப்பட்ட வளர்ச்சியும் உருவளரம்
0.0 - 0.5	யற் சீதைவு
0.5 - 1.5	மல் ஆரோக்கியத்தை மேம்படுத்துகின்றது, மல் சொத்தைவயத் தடுக்கின்றது
1.5 - 4.0	யற் புளோரோஸின் (ம்களின் திறம் ஈறுநல்)
4.0 - 10.0	மல் மற்றும் எதுமபுப் புளோரோஸின்
> 10.0	முயாத்தம் புளோரோஸின்

கொண்டுள்ள புளோரைட், அப்பறைற், பையோரைற், மஸ்கோவைற், ஜோன்பி ளென்ட் ஆகிய வகைப் பாறைகள் வானிலையாலழிதலே உலர் வலய நிலத்தடி நீரில் புளோரைட் சேரக் காரணம் எனக் கூறப்படுகிறது. உலக சுகாதார நிறுவனம் (WHO) நிர்ணயித்துள்ள, குடிநீரின் புளோரைட் அடர்த்திக்கான நியமமான லீற்றருக்கு 1.5 மில்லிகிராம் இலங்கைக்கு பொருந்தாது எனக் கூறப்படுகிறது. இலங்கை, வெப்ப வலயத்தில் அமைந்துள்ள நாடாக இருப்பதால், ஒரு தனிநபர் அருந்தும் நீரின் அளவு, இடைவெப்ப வலயத்தில் வசிப்பவர் அருந்தும் அளவை விடக் கூடுதலாக காணப்படுகிறது. எனவே, நாம் ஒரு நாளில் உட்கொள்ளும் புளோரைட் டின் அளவானது, WHO சிபாரக் செய்துள்ள அளவிலும் கூடுதலாக இருக்கலாம்.

கண்டி அடிப்படை ஆய்வுகளுக்கான நிறுவனமும் பேராதனை பல்கலைக்கழக புவிச்சரிதவியல் துறையும், குழாய்க் கிணறு மற்றும் அகன்ற கிணற்று நீர் மாதிரிகளை கணிசமான அளவில் பயன்படுத்தி மேற்கொண்ட ஆய்வு, இயற்கைக் காரணிகளான, காலநிலை, புவிச்சரிதவியல் என்பவற்றுக்கு அமையவே புளோரைட் நிறைந்த, புளோரைட் குறைந்த பகுதிகள் காணப்படுவதாகச் சுட்டிக் காட்டியுள்ளது. ஆண்டுக்கான மழை வீழ்ச்சி 2500 மில்லிமீற்றரிலும் கூடியதாக உள்ள ஈரவலயத்தில் புளோரைட் குறைந்த பிரதேசங்கள் காணப்படுகின்றன. இடை வலயத்தினால் பிரிக்கப்படும் உலர் வலயம், ஈரவலயம் ஆகிய இரண்டு காலநிலை வலயங்கள் இலங்கையில்

உள்ளன. கூடிய மழைவீழ்ச்சி காரணமாக, பாறைகள் வானிலையாலழிதலும், மண்ணிலிருந்து மூலகங்கள் கழுவுப் பட்டுப் போதலும், ஈரவலயத்தில் கூடிய ளலில் காணப்படுகின்றன. உலர் வலயத் தில், குறைந்த மழைவீழ்ச்சியும் கூடிய ஆவியாதலும் மூலகங்கள் மண்ணில் திரட்சியடையக் காரணமாகின்றன. இலங் கையின் ஈர வலயத்திற்கும், உலர் வல யத்திற்குமிடையில் காணப்படும் நிலத்தடி நீரின் புவிச்சரித இரசாயனம் வேறு படுவதற்கு இதவே பிரதான காரணமாகக் கருதப்படுகிறது. எனவே தான் உலர் வலயத்தில் பல புளோரோஸின் அதிகம் காணப்படும் வேளையில் ஈரவலயத்தில் பற் சொத்தை கூடுதலாக உள்ளது (அட்டவணை 2). உலர் வலயத்தில் உள்ள பல பிரதேசங்கள் உயரளவில் புளோரைட்டை கொண்டுள்ளதாக அறிக்கைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது (புளோ ரைட் படம் 3ஐ பார்க்கவும்). WHO லீற்றருக்கு 1.5 மில்லிகிராம் என்பதை உச்ச வரம்பாக நிர்ணயித்திருக்கின்றது.

ஆனால், அநுராதபுரம் மாவட்டத்திலுள்ள கெப்பத்திகொல்லாவ, கெக்கிராவ, பதவியா, குறாளுவாவி, கிறந்துறு கோட்டே போன்ற இடங்களிலும் அத்துடன் பொலநறுவை, குருநாகல், அம்பந்தோட்டை, மொனராகலை மாவட்டங்களில் உள்ள பல கிராமங்களிலும், லீற்றருக்கு 5- தொடக்கம் 10 மில்லிகிராம் என உயரளவிலான புளோரைட் அடர்த்தி உள்ளதாக அண்மைக்கால அறிக்கைகள் தெரிவிக்கின்றன. பாறைகளின் இயல்புகள் பற்றிய பகுப்பாய்வில், குறிப்பிடப்பட்டுள்ள புளோரைட் நிறைந்த கனிமங்கள் மற்றும் பாறைகள், குறைந்த மழைவீழ்ச்சி,

அட்டவணை 2: இலங்கையிலுள்ள 3 இடங்களில் காணப்படும் புளோரைட் செறிவும், யற் புளோரோஸின் மற்றும் யற் சீதைவு என்பவற்றின் மாதிப்பு

	அநுராதபுரம்	பொலநறுவை	கண்டி
யற் புளோரோஸின்	77.5 %	56.2 %	13 %
யற் சீதைவு	26.2 %	26.5 %	95.9 %
புளோரைட் செறிவு	0.34 -3.75 mg/L	0.26 - 4.25 mg/L	< 0.2 mg/L

குறிப்பு: உச்ச உயரளவான பொலநறுவை, அநுராதபுரத்தில் 9.0 mg/L உம், மஹா ஓயாஸ் 5.8 mg/L உம், மற்றும் உடவளவளில் 4.8 mg/L உம் பதிவுசெய்யப்பட்டுள்ளன.

உயரளவிலான ஆவியாதல் என்னும் காரணிகளே இப்பிரதேசங்களில் காணப்படும் நிலத்தடி நீரில் உள்ள மிகையான புளோரைட் அடர்த்திக்கான காரணவிளக்கமாக உள்ளன.

ஹைலண்ட், விஜயன் என்னும் இரண்டு புவியீச்சரிதலியல் கூட்டுருக்களின் (complexes) எல்லையில் கனிமங்கள் நிறைந்த ஓடுங்கிய பிரதேசமொன்று காணப்படுவது முக்கியமான கவனத்துக்குரியதாகும். இலகுவில் தாக்கம் புரியும் மூலகமான புளோரின் புவியோட்டு வலயங்களில் அபரிமிதமாகக் காணப்படுகிறது. இதனால், அங்குனகொல்பெஸ்ஸல், உடவளவை, தனமல்வில, சூரியவெவ, மகாலய ஆகிய இடங்களில் உள்ள குழாய்கிணறுகளில் அசாதாரண வகையில் உயர் அளவிலான புளோரைட் அடர்த்தி (ஹீற்றருக்கு 2 தொடக்கம் 8 மில்லிகிராம் வரை) இருப்பதாக அறியப்பட்டுள்ளது. இந்த பகுதிகளில் பல புளோரின்ஸிஸ் அதிகமாக உள்ளது. இதே போன்று, எப்பாவல அப்பரைற் படிவுகளுக்கு அண்மையில் உயரளவில் புளோரைட் கொண்ட பிரதேசம் இருப்பது அறியப்பட்டுள்ளது. அப்பரைற் படிவுகளைச் சூழவுள்ள குடிநீரின் புளோரைட் மட்டம் ஹீற்றருக்கு 0.2 மில்லிகிராமிலிருந்து, 10 மில்லிகிராம் வரை உள்ளது. இந்த பகுதிகளில் வாழும் பிள்ளைகளில் 97% வரையானோர் பல புறோஸிஸால்

பாதிக்கப்பட்டிருந்தனர்.

புளோரைட்டும் கடுமையான சிறுநீரக நோயும்

கடுமையான சிறுநீரக நோய் (CKD) இலங்கையின் பிரதான ஆரோக்கிய பிரச்சிணையாக வளர்ந்து வருகிறது. வடமத்திய மாகாணம், வடமேல் மாகாணத்தின் ஒரு பகுதி, ஊவா மாகாணத்தின் ஒரு பகுதி ஆகியவற்றை கொண்டுள்ள நாட்டின் வட மத்திய பிரதேசத்தில், காரணம் சரியாக கூறமுடியாத கடுமையான சிறுநீரக நோயின் (CKDuc) புவியியல் ரீதியான பரம்பல் அதிகமாகவுள்ளது. ஆபத்துக்கு முகங்கொடுக்கின்ற மக்கள் வட மத்திய பிரதேசத்தியத்தில் சிதறியுள்ளனர். இப்பிரதேசத்தியத்தில் மதவாச்சி, பதவியா, தெகியகண்டிய, கிறந்துறுகோட்டே, மெதிரிகிரிய, நீக்கவாவி ஆகிய இடங்களில் நோய் அதிகம் காணப்படுவது அவதானிக்கப்பட்டுள்ளது. அண்மையில் குறுநிலவாயும் இதில் சேர்க்கப்பட்டிருந்து இலங்கையின் வடமத்திய மாகாணத்தில், 2008ஆம் ஆண்டில் 5000க்கும் மேற்பட்டோர் சிறுநீரக கோளாறுகளுக்காக சிகிச்சை பெற்றனர். சில ஆய்வாளர்கள், வடமத்திய மாகாணத்தில் உள்ள மதவாச்சிப் பகுதியில் விவசாய சமுதாயத்தில் காணப்பட்ட 38 532 பேரில், 4 வீதமான, அதாவது 1400 பேர் சிறுநீரக கோளாறு

உலகெங்கும் பரந்தளவில் மேற் கொள்ளப்பட்ட கணிசமான ஆராய்ச்சிகள், சிறுநீரக கோளாறுக்கும், புளோரைட்டுக்கும் இடையில் தொடர்பு இருப்பதை எடுத்துக்காட்டுகின்றன. அண்மைக்காலத்தில், அடிப்படை ஆய்வுகளுக்கான நிறுவனம் மற்றும் இணைந்த நிறுவனங்கள் என்பன, கடுமையான சிறுநீரக நோய் காணப்படும் இடங்களில் மேற்கொண்ட ஆய்வுகள், புளோரைட் அதிகமாகக் காணப்படும் இடங்களுக்கும், கடுமையான சிறுநீரக நோய் காணப்படுவதற்கும் இடையில் குறிப்பிடத்தக்க ஒரு தொடர்பு இருப்பதை காட்டியுள்ளன. கூடுதலான அளவில் சிறுநீரக நோயாளிகள் உள்ள இடங்களில் உயரளவிலான புளோரைட் இருப்பதாக அறிக்கைகள் தெரிவித்துள்ளன. ஆனால், இதன் மறு தலை உண்மையில்லை. இது கடுமையான சிறுநீரக நோய் காணப்படுவதற்கு நீரில் புளோரைட் இருப்பது அவசியம் என்பதை காட்டுகின்றது. ஆயினும், உயரளவில் புளோரைட் காணப்படும் வேறு இடங்களில் இந்த நோய் இல்லாதிருக்கின்றது. இது, புளோரைட் மட்டும் தனித்தாரணமாக அமையவில்லை என்பதைச் சுட்டிக்காட்டுகின்றது. வேறு சில மூலகங்கள் அல்லது பொருட்கள் புளோரைட்டுடன் இடைத்தாக்கம் புரிவதாகவும், இந்த காரணிகளின் இணைவு, இந்த நோய்க்கு உத்தேசமான ஒரு காரணமாகலாம் எனவும் தோன்றுகின்றது. அடிப்படை ஆய்வுகளுக்கான நிறுவனம் அதன் இணை நிறுவனங்கள் என்பவற்றால் நோய்க்காரணியியலின் இந்த முக்கிய அம்சம் பற்றிய மேலும் பல ஆய்வுகள் தற்போது மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. ஈரவலயத்தில் சிறுநீரக நோய்கள் உண்டாவதற்கு உயர் குருதி அழுத்தமும் நீரிழிவு நோயும் அதிகளவில் காரணமாக இருப்பதையும், மாறாக உலர்வலயத்தில், நோய்க்காரணியாக நிச்சயமில்லாத சிறுநீரக கோளாறுகள் இருப்பதையும் கவனிக்க வேண்டும்.

புளோரைட் அகற்றல் செயல்முறை

அடிப்படை கல்விகளுக்கான நிறுவனத்தின் ஓர் ஆராய்ச்சியாளரான ஜே.பி. பத்மசிநி புளோரைட்டை அகற்றுவதற்கு குறைந்த செலவிலான வடிசுருவி ஒன்றை ஆக்கியுள்ளார் (படம் 4). பிவிசி (PVC) யால் ஆக்கப்பட்ட இந்த வடிசுருவி குடிநீர்த் தேவைக்கு 15 லீற்றர் வடிசுருவி நீரை தரவல்லது. இந்த வடிசுருவியில் பயன்படுத்தப்படும் முக்கிய பொருள் புதிய செங்கல் துண்டுகளாகும். செங்கல்களிலுள்ள கனிமம் மேற்பரப்புகள் புளோரைட் அயனை உறிஞ்ச வல்லன. இதுவே இக் கருவியின் பின்னாலுள்ள இரசாயனம் ஆகும். ஆயினும், சிறிது



உரு 3: புளோரைட் பரம்பல் (Dissanayake, 2005)

செவனகலவில் விவசாயிகள் கரும்புச் செய்கையில் இருந்து வாழைக்கும் நெற்பயிர் செய்கைக்கும் மாறுதல்

சாராம்சம்

செவனகல நீர்ப்பாசனப் பகுதிகளிலுள்ள கரும்பு விவசாயிகள் அப்பயிர் செய்கையைக் கைவிட்டு வாழை, நெற் பயிர் செய்கைக்கு மாறி வருவது தொழிற்சாலைக்கான கரும்பு விநியோகத்தை மிகக் குவையாக்கப் படுத்தியுள்ளது. இத, சீனி உற்பத்தியில் கணிசமானளவு வீழ்ச்சியை ஏற்படுத்தியுள்ளதுடன், ஒரு அலகுக்கான உற்பத்திச் செலவினத்தையும் அதிகரிக்கச் செய்துள்ளது. இந்த மாற்றத்திற்கான பிரதான காரணம், வாழை மற்றும் நெற் பயிர் செய்கை மூலம் கூடுதலான இலாபத்தை ஈட்ட முடியும் என்பதேயாகும். தொழிலாளர் பற்றாக்குறையும், செவனகல சீனித் தொழிற்சாலையுடன் சம்பந்தப்பட்ட பிரச்சினைகளும் கரும்பு பயிர் செய்கைக்கான நிலங்களை, மாற்றுப் பயிர் செய்கைக்கான பகுதிகளாக மாற்றியுள்ளன.

அறிமுகம்

சீனி உற்பத்திக் கைத்தொழில் இலங்கையில் 19ம் நூற்றாண்டின் நடுக்கூறில் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. கரும்பு பயிர்செய்கை - பதனிடல் தொழிற்சாலைக் கட்டடத் தொகுதிகள் கிங்குறான, கந்தளாய், செவனகல மற்றும் பெல்வத்த ஆகிய இடங்களில் 90களின் முற்பகுதிகளில் இயங்கத் தொடங்கின. எனினும் கிங்குறான மற்றும் கந்தளாய் சீனித் தொழிற்சாலைகள் குறுகிய காலத்தில் தனியார்மயப்படுத்தப்பட்டதை அடுத்து, 90களின் முற்பகுதிகளிலேயே மூடப்பட்டன. தற்போது எஞ்சிய இரு தொழிற்சாலைகளான செவனகல மற்றும் பெல்வத்த ஆகியவற்றின் மூலம் கிடைக்கும் உற்பத்தியானது மொத்த வருடாந்த உள்நாட்டுத் தேவையின் 6 சதவீதத்திற்கும் குறைவாக, அதாவது 600,000 தொன்களாக உள்ளது.

அட்டவணை 1: இல் காட்டப்பட்டதன் பிரகாரம், கரும்பு பயிர்செய்கைக்கு உட்படுத்தப்பட்ட மொத்த நிலப்பரப்பு 2009ஆம் ஆண்டு 7320 ஹெக்டேயர் ஆகும். செவனகல, பெல்வத்த ஆகிய இரு செயற்திட்டங்களின் மூலம் 32000 தொன்கள் உற்பத்தி செய்யப்பட்டன (இலங்கை மத்திய வங்கி, 2009). அதேவேளை, கடந்த 5 வருடங்களில் கரும்புச் செய்கை மேற்கொள்ளப்பட்ட நிலப்பரப்பு, சீனிக் கம்பனிகளால் பிழியப்பட்ட கரும்பு மற்றும் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட சீனி என்பன முறையே 13, 36, மற்றும் 41 சதவீதங்களாக வீழ்ச்சியடைந்துள்ளன.

செவனகலவிலுள்ள கரும்பு பயிர் செய்கைபதனிடல் தொழிற்சாலைக் கட்டடத் தொகுதி சப் பிரகமுவ மாகாணத்தின் தென்

கிழக்கு எல்லையில் அமைந்துள்ளது செவனகல செயற்திட்டத்தின் பிரகாரம் கரும்பு பயிர் செய்கை, 80களின் நடுக்கூறுகளில் இருந்தே தொடர்ந்து வருகிறது. செவனகல சீனிக் கம்பனி மாத்திரமன்றி, இக்கம்பனியால் வழங்கப்படுகின்ற பயிர் செய்கைக்கான உள்ளீடுகள் மற்றும் சேவைகள் என்பவற்றைப் பயன்படுத்தி, அங்குள்ள குடியேற்ற வாசிகளாலும், நீர்ப்பாசன மற்றும் மானவாரி நிலைமைகளின் கீழ் கரும்பு பயிர் செய்கையில் மேற்கொள்ளப்படுகின்றது (கீர்த்தியால மற்றும் தர்மவர்த்தன, 1993)

நீர்ப்பாசனத்திற்கு உட்பட்ட பகுதியில் கரும்பு பயிர்செய்கை பண்ணப்பட்ட மொத்த நிலப்பரப்பு 1700 ஹெக்டேயர் ஆகும். அதேவேளை, மானவாரி நிலைமைகளின் கீழ் பயிர்செய்கை மேற்கொள்ளப்பட்ட நிலப்பரப்பு 2300 ஹெக்டேயர் ஆகும். குடியேற்றப்பட்டவர்களிடம் எதிர்பார்க்கப்படும் கூட்பாடு என்னவெனில், தமது நிலங்களில் கரும்பு பயிர் செய்கையில் ஈடுபடுவதுடன், அறுவடை செய்யப்படுகின்ற கரும்பைத் தொழிற்சாலைக்கு விநியோகிக்க வேண்டும் என்பதாகும். ஆனால், தனியார்மயப்படுத்தலை அடுத்து, விவசாயிகள் கரும்பு பயிர் செய்கைக்குரிய காணிகளை ஏனைய பயிர்செய்கைக்கான பகுதிகளாக, குறிப்பாக வாழை மற்றும் நெற்பயிருக்கான பகுதிகளாக மாற்றத் தலைப்பட்டனர். செவனகல சீனிக் கம்பனியின் தகவலின்படி, 2004ல் இருந்து 2009 காலப்பகுதிகளில், நீர்ப்பாசன மற்றும் மானவாரி நிலைமைகளின் கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்ட கரும்புச் செய்கையின் பரப்பளவு முறையே 1625 ஹெக்டேயரிலிருந்து 858 ஹெக்டேயராகவும் (47%), 2223 ஹெக்டேயரில் இருந்த 1747 ஹெக்டேயராக (21%) வீழ்ச்சியடைந்தது. கரும்பு பயிர்செய்கைக்கான காணிகள் ஏனைய பயிர்செய்கைக்கான காணிகளாக மாற்றப்பட்டு வரும் நிகழ்வு, குறிப்பாக நீர்ப்பாசனத்திற்குட்பட்ட பகுதிகளின் C5, C6, C7 மற்றும் C8 பிரதேசங்களிலேயே காணப்படுகின்றது. அதேவேளை, இக்காலப்பகுதியில் செவனகலவில் மொத்த சீனி உற்பத்தியானது 23000 தொன்களில் இருந்து 8200 தொன்களாக (64%), மிகக் குறைவாக வீழ்ச்சியடைந்துள்ளது (அட்டவணை 2). இருந்தும், வருடாந்தம்

அட்டவணை 1: கடந்த ஐந்து வருடங்களில் இலங்கையில் கரும்பு பயிரிடப்பட்ட பரப்பளவு, கரும்பு உற்பத்தி மற்றும் சீனி உற்பத்தி

	2005	2006	2007	2008	2009
கரும்பு பயிரிடப்பட்ட பரப்பளவு (ஹெக்டேயர்)	8,445	8,831	7,544	7,294	7,320
பிழியப்பட்ட கரும்பின் அளவு (தொன்)	6,60,000	6,60,000	3,82,000	5,09,000	4,25,000
சீனி உற்பத்தி (தொன்)	54,000	56,000	29,000	39,000	32,000

மூலம்: இலங்கை மத்திய வங்கி ஆண்டறிக்கை, 2009

கே. ஏ. டி. கொட்டித்துவக்கு

ஆராய்ச்சி உத்தியோகஸ்தரர் (பொருளியல்), கரும்பு ஆராய்ச்சி நிறுவனம், உட வளவ

28000 தொன் சீனியை உற்பத்தி செய்யக் கூடிய இயலாமை செவனகல சீனித் தொழிற்சாலை கொண்டுள்ளது.

இந்தக் கரும்பு பயிர் செய்கையாளர்கள், கரும்பு பயிர் செய்கையிலிருந்து விலகிச் செல்வதற்குப் பங்களிப்புச்செய்த காரணிகளை அலசி ஆராய்வதே இந்த ஆய்வின் பிரதான நோக்கமாகும். மேலும், செவனகலவில் நீர்ப்பாசனத்திற்குட்பட்ட பகுதிகளில் செய்கைபண்ணப்படும் ஏனைய போட்டிப் பயிர்களுடனான ஒப்பீட்டு அடிப்படையில், கரும்பு பயிர்செய்கையின் உற்பத்தித்திறனையும் இலாபத்தையும் இந்த ஆய்வு மதிப்பீடு செய்துள்ளது.

ஆய்வு முறைகள்
ஆய்வுப் புலம்

இந்த ஆய்வானது, செவனகல நீர்ப்பாசனத்திற்குட்பட்ட பிரிவின் C5, C6, C7 பிரிவுகளிலுள்ள நவோதகம, செவனகல தேற்கு, மொறக்கெட்டிய மற்றும் லக்கிறிகம ஆகிய கிராமங்களில் மேற்கொள்ளப்பட்டது. இங்கே, கரும்பு பயிர்செய்கைக்காக ஒவ்வொரு விவசாயிக்கும் 0.75 ஹெக்டேயர் காணி வழங்கப்பட்டுள்ளது.

தரவு சேகரிப்பும் மற்றும் பகுப்பாய்வும்

இந்த ஆய்விற்காக, கரும்பு பயிர் செய்கையாளரிலிருந்து 30 பேரையும், கரும்பு பயிர் செய்கையைக் கைவிட்டு வாழை மற்றும் நெற் பயிர்செய்கையாளரிலிருந்து 30 பேரையும் உள்ளடக்கிய நோக்கம் கருதிய ஓர் ஆய்வு மாதிரி தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டது. தரவுகளின் பண்புத் தரத்தை மேம்படுத்தும் பொருட்டு, தரவு சேகரிப்பிற்காக, திறந்த மற்றும் முடிய வினாக்களை (பல்தேர்வு வினாக்கள் போன்றவை) உள்ளடக்கிய, ஓர் கட்டமைப்பு கேள்விக் கொத்து பயன்படுத்தப்பட்டது. இக் கேள்விக் கொத்தானது, குறிப்பாக,

அட்டவணை 2: கடந்த ஐந்து வருடங்களில் செலவாகலில் கரும்பு பயிரிடப்பட்ட பரப்பளவு, கரும்பு உற்பத்தி மற்றும் சீனி உற்பத்தி

வருடம்	கரும்பு பயிரிடப்பட்ட பரப்பளவு (ஹெக்டார்கள்)		கரும்பு உற்பத்தி (தொன்)		சீனி உற்பத்தி (தொன்)
	நீர்ப்பாசனம்	பாசனமற்ற	நீர்ப்பாசனம்	பாசனமற்ற	
2004	1,625	2,223	13,7,600	1,28,800	23,000
2005	1,500	2,300	91,700	96,900	14,253
2006	1,275	1,976	89,400	90,000	18,609
2007	1,280	1,850	71,100	73,000	12,184
2008	1,068	1,867	70,000	91,800	10,978
2009	858	1,747	55,400	64,400	8,158

மூலங்கள்: தில்வகை மத்திய வங்கி ஆண்டறிக்கை, 2009 மற்றும் வரையறுக்கப்பட்ட செலவாகல சீனி திட்டத்தில் கம்பனி

விவசாயிகள் கரும்புப்பயிர்ச் செய்கையிலிருந்து ஏனைய பயிர்களுக்கு மாறுவதற்கான பிரதான காரணிகளைப் பதிவு செய்வதற்கேற்ற வகையிலும், அத்துடன் கரும்பு, வாழை, நெல் பயிர்ச்செய்கை தொடர்பான உற்பத்தித்திறன் மற்றும் இலாபம் ஆகியன பற்றிய தரவுகளை இனங்காண்பதைச் சாத்தியப்படுத்தும் வகையிலும் வடிவமைக்கப்பட்டது.

கரும்புப் பயிர்ச் செய்கையைக் கைவிட்ட மைக்கான பிரதான காரணங்களை இனங்காண்பதற்காக, கரும்புச் செய்கையிலிருந்து ஏனைய பயிர்களுக்கு மாறிய விவசாயிகளைப் பாதிக்கின்ற காரணிகள் நிகழும் எண்ணிக்கையின் அளவுகள் மதிப்பீடு செய்யப்பட்டன. ஆய்வு மாதிரிகளின் இடைகளை மதிப்பீடு செய்வதன் மூலம், கரும்பு, வாழை மற்றும் நெல் ஆகியவற்றின் உற்பத்தித்திறன் மற்றும் இலாப அளவெல்லைகள், அதாவது விளைச்சல், மொத்த வருமானம், தேறிய வருமானம் மற்றும் உற்பத்திச் செலவு ஆகியன கணிப்பிடப்பட்டன.

விளைவுகள்

கரும்புப் பயிர்ச் செய்கையிலிருந்து மாறுவதற்கான காரணங்கள்

வாழைச் செய்கைக்கு மாறுதல்: விவசாயிகள் தாம் கரும்புப் பயிர்ச் செய்கையிலிருந்து மாறியதற்கான காரணங்கள் பல வற்றை தெரிவிக்கின்றனர். உரு 1ல் காட்டப்பட்டுள்ளவாறு, அதற்கான பிரதான காரணம் வாழைப்பயிர்ச் செய்கை மூலம் கூடுதலான இலாபம் பெற்றுக் கொள்ளலாம் என, தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட ஆய்வு மாதிரியில் 50 சதவீதத்திற்கு மேற்பட்ட விவசாயிகள் தெரிவிக்கின்றனர்.

ஆய்வு மாதிரியில் அண்ணளவாக 30 சதவீதமான விவசாயிகள், தாம் வாழைப் பயிர்ச் செய்கைக்கு மாறியமைக்கு, செலவாகல சீனிக் கம்பனி நிர்வாகத்தின் மீதான அதிருப்தியே காரணமெனத் தெரிவிக்கின்றனர். அவையாவன: பச்சைக் கரும்பை நிபாயமற்ற விதத்தில் தரப்படுத்தல், கரும்புச் செய்கைக்கான உள்ளீடுகளை வழங்காமையும் காணிகளை நேரகாலத்துடன்

பண்படுத்துவதற்கான சேவைகளை யும் விநியோகிக்காமை. நீர்ப்பாசனக் கால்வாய்கள் மற்றும் வீதிகளை பொருத்தமற்றவாறு பேணியமை மற்றும் கம்பனியிடமிருந்து கடன்களைப் பெறுவதில் எதிர்கொள்ளப்பட்ட பிரச்சினைகள் என்பனவாகும்.

அண்ணளவாக 17% விவசாயிகள் மாத்திரமே, கரும்பு அறுவடை தொடர்பில் தொழிலாளர் பற்றாக்குறையை எதிர்நோக்கியமையே தாம் கரும்புப் பயிர்ச் செய்கையைக் கைவிடுவதற்கான பிரதான காரணமெனத் தெரிவித்தனர். தொழிலாளர் பற்றாக்குறையின் விளைவாக, கரும்பு அறுவடைக்கான செலவினம் தொண்டுக்கு ரூபா 750 - 800 ஆக அதிகரித்தது. இதுவும் வருமானத்தை குறைவடையச் செய்வதற்குப் பங்களிப்புச் செய்தது. மேலும், இதனால் அறுவடைக்கான பகுதி ஒதுக்கீட்டைப் பூர்த்தி செய்வதற்கு ஒருமாதமே அல்லது அதற்கு மேலான காலத்திற்கே தாமதமடைய நேர்ந்ததாகவும் அவர்கள் புகார் தெரிவிக்கின்றனர்.

நெற் பயிர்ச்செய்கைக்கு மாறுதல்:

கரும்புப் பயிர்ச் செய்கையில் ஈடுபட்ட விவசாயிகள் அதனைக் கைவிட்டு நெற் பயிர்ச் செய்கைக்கு மாறியதற்கான பிரதான காரணம், அதன் மூலம் கூடுதலான இலாபத்தை ஈட்டிக் கொள்ளலாம் என, கிட்டத்தட்ட 33% விவசாயிகள் கருத்துத் தெரிவித்துள்ளனர் (உரு 2).

விவசாயிகளில் அண்ணளவாக 27 சதவீதமானோர் தாம் நெற்பயிர்ச் செய்கைக்கு மாறியமைக்கு, தமது வயல்களில் கூடுதலான தண்ணீர் தேங்கி நிற்பதே காரணம் எனவும், அந்த நிலையில் கரும்புப் பயிர்ச் செய்கையை தொடர முடியாதெனவும் கூறியுள்ளனர். பெரும்பாலான வயல்கள் நீர்ப்பாசனக் கால்வாய்களுக்கு அருகில், அல்லது மிகக் குறைந்தளவே நீர் வடிந்தோடக் கூடிய நிலைமை காணப்படுகின்ற கற்பன்களைக் கொண்ட மண்ணுடன் கூடியதாக தாழ்நிலத்தில் அமைந்துள்ளன. நீரால் தேங்கியுள்ள நிலைமைகளின் கீழ் நன்கு செழித்து வளரக்கூடிய பயிராக நெல் இருப்பதனால், அந்த தகைய நிலப் பகுதிகளுக்குச் சொந்தமான விவசாயிகள் நெற் பயிர்ச் செய்கையை நாடினர். விவசாயிகளில் அண்

ணளவாக 17 சதவீதமானோர்கள், செலவாகல சீனிக் கம்பனியிடமான அதிருப்தி காரணமாகவே தாம் கரும்புச் செய்கையைக் கைவிட்டதாகத் தெரிவித்தனர். இன்னும் 17% விவசாயிகள், தாம் கரும்புப் பயிர்ச் செய்கையிலேயே ஈடுபடவேண்டுமென எதிர்பார்க்கப்பட்ட போதிலும், அதிலிருந்து விலகிச் செல்வதை நிறுத்துவதற்கு சீனிக் கம்பனிக்கு அதிகாரம் கிடையாதெனவும் தெரிவித்தனர்.

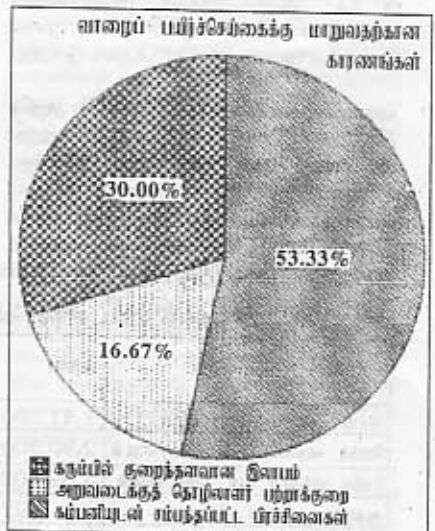
கரும்பு, வாழை மற்றும் நெல் போன்ற வற்றைப் பயிரிடுவதால் ஈட்டக் கூடிய இலாபம்

வாழை மற்றும் நெற்பயிர்ச் செய்கைகளுக்கு விவசாயிகள் மாறுவதற்கான பிரதான காரணம், அவற்றிலிருந்து கிடைக்கும் அதிகளவான இலாபமாகும் என்பதைத் தற்போது குறிப்பிடப்பட்டுள்ள பகுதியின் ஆய்வு முடிவுகள் கட்டிக் காட்டுகின்றன.

கரும்பு, வாழை (கதலி, கோழிக்கூடு) மற்றும் நெல் என்பவற்றின் மூன்று வருட சராசரி உற்பத்திச் செலவையும் வருவாயையும் அட்டவணை 2 வெளிக் காட்டுகிறது.

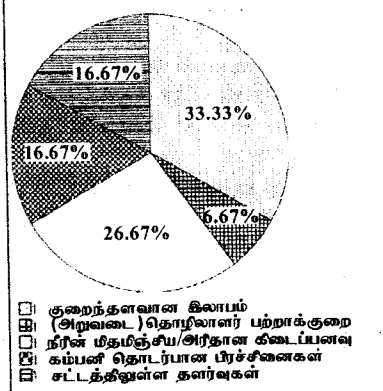
உற்பத்திச் செலவு: கதலி மற்றும் கோழிக்கூடு என்பவற்றின் மிக உயர்வான மூன்றுவருட சராசரி உற்பத்திச் செலவாக முறையே ஹெக்டாயர் /வருடத்திற்கு ரூ 244,700, மற்றும் ரூ 259,000 ஆகும். அதே வேளை, நெல்லுக்கு அது ஆகக் குறைந்த உற்பத்திச் செலவான (ஹெக்டாயர் /வருடத்திற்கு) ரூ.126,110 ஆகவுள்ளது. கரும்புக்கான சராசரி உற்பத்திச் செலவான ரூ.140,042, வாழைக்கு ஏற்பட்ட செலவை விட அரைவாசிக்கும் குறைந்ததாகும்.

மொத்த வருவாய்: கோழிக்கூடு இலிருந்து கிடைக்கும் மொத்த வருவாயான (ஹெக்டாயர் /வருடத்திற்கு) ரூ 573,000 வானது, கரும்பிலிருந்து கிடைப்பதைவிட கிட்டத்தட்ட (ரூ.290,200) இரண்டு மடங்காகும். இதே



உரு 1: கரும்புப் பயிர்ச்செய்கையிலிருந்து வாழைக்கு மாறுவதற்கான காரணங்கள்

கரும்பு பயிர்ச்செய்கையில் நெல்லுக்கு மாறுவதற்கான காரணங்கள்



உரு 2: கரும்பு பயிர்ச்செய்கையில் நெல்லுக்கு மாறுவதற்கான காரணங்கள்

வேளை, நெல்லிலிருந்து கிடைக்கும் மொத்த வருவாய் ரூ.286,500 ஆகும்.

தேறிய வருவாய்: ஆகக்கூடிய சராசரி வருடாந்த தேறிய வருவாயான ரூ.314,000 கோழிக் கூட்டிலிருந்து பெறப்பட்டது. கரும்புடன் ஒப்பிடுகையில் (ரூ.139,200) அது கிட்டத்தட்ட இரண்டு மடங்கு கூடியதாகும். நெல்லிலிருந்து பெறப்பட்ட சராசரி வருடாந்த தேறிய வருவாய் ரூ.160,390 ஆகும். நெல்லுக்கான அரசாங்கத்தின் உரமானியமும் அரிசிக்கான கூடிய விலையுமே, நெற் செய்கை மூலம் கூடுதலான தேறிய வருவாய் கிடைப்பதற்கான பிரதான காரணங்களாகும். கரும்புடன் ஒப்பிடுகையில் (ரூ.151,000), கதலி, கோழிக்கூடு ஆகிய வற்றுக்கான வருடாந்த மூலதன முதலீடுகள் (முறையே ரூ.244,700 மற்றும் ரூ.259,000) மிக அதிகமானவையாகும்.

ஆதாயம்-செலவு விகிதம்: வாழை மற்றும் கரும்பு பயிர்ச்செய்கையுடன் ஒப்பிடுகையில், நெற்பயிர்ச்செய்கையே அதிகளவில் இலாபம் ஈட்டக் கூடிய ஒரு முதலீடாகும். நெற் பயிர்ச்செய்கையின் பொருட்டு முதலீடு செய்யப்படும் ஒரு ரூபாவிலிருந்து ரூ.2.27 பெறப்படுகிறது. அதேவேளை கரும்பு, கதலி வாழைச்செய்கை மூலம் முறையே ரூ.2.15, ரூ.2.92 பெறப்படுகிறது.

வாழை மூலம் ஈட்டக் கூடிய அதிக இலாபம்: வாழையிலிருந்து, கதலி மற்றும் கோழிகூடு ஆகிய இரண்டிலுமிருந்து, கிடைக்கும் தேறிய வருவாய், கரும்பிலிருந்து கிடைப்பதை விட அனேகமாக இரு மடங்கு அதிகமானதாகும். ஆனால், வாழை பயிரிடவேருக்கு முதல் வருடத்தில்

வருமானம் எதுவுமே இல்லை என்பதுடன், மூன்றாம் வருடங்களின் பின்னர், கோழிக் கூடு பயிரிடுவேர் புதிதாக பயிர் வட்டத்தை ஆரம்பிக்க அல்லது தமது பயிரில் சுழற்சியை மேற்கொள்ள வேண்டியிருக்கும். வாழைக்கான ஆரம்ப முதலீடு மிகவும் கூடியதாகும் என்பதோடு, கரும்பு, நெற்பயிர் ஆகியவற்றுடன் ஒப்பிடுகையில், முதலீட்டுக்கும், வருமானம் பெறுவதற்கும் இடையிலான கால எல்லை நீண்டதாகும். எனவே, குறிப்பாக தற்போதைய ஸ்திரமற்ற பொருளாதாரச் சூழ்நிலையில், கரும்பு மற்றும் நெற்பயிர் ஆகியவற்றுக்கான முதலீட்டைப் பார்க்கிலும், வாழைக்கான முதலீடு அதிகளவு நட்ட அச்சம் உடையதாகும்.

நெற் பயிருக்கான உரமானியம்: நெற்பயிர் செய்கையில் ஈடுபடும் விவசாயிகளுக்கு உரமானியம் வழங்கப்படுவதால், இப்பிரதேசத்தில் நெற்பயிர்ச்செய்கையே மிகுந்த இலாபகரமாக உள்ளது. கரும்பு பயிர்ச்செய்கையைக் கைவிட்ட விவசாயிகள் கூட உரமானியம் பெறுகிறார்கள். நெற்பயிர்ச்செய்கையைப் பொறுத்த வரையில், உரங்களே அதிகளவு செலவீனங்களை ஏற்படுத்தும் ஒன்றாகும். ஆனால், உரமானியம் காரணமாக, 90% விலை குறைக்கப்பட்டுள்ளது. கரும்பு பயிர்ச்செய்கைக்கான மொத்தச் செலவில், உரத்திற்கான செலவீனம் 25% ஆகும். எனவே, கரும்பு பயிர்ச்செய்கைக்கும் உரமானியம் வழங்கப்பட்டால், அவ்விவசாயிகளுக்கும் நன்மை கிட்டும்.

கரும்புக்கான உத்தரவாத விலை: வாழை மற்றும் நெற் பயிர்ச்செய்கை மூலம் ஈட்டப்படும் இலாபம், கரும்புச் செய்கை மூலம் ஈட்டப்படுவதைவிட அதிகளவானதாக உள்ளபோதும், கரும்பிற்கு அவர்களால் ஓர் உத்தரவாத விலையைப் பெறமுடியும் என்பதால், அநேகமான விவசாயிகள் கரும்பு பயிர்ச்செய்கையை விரும்புகின்றனர். வாழைப்பழங்களின் விலை வருடம் ஒன்றினுள் கணிசமானளவு ஏற்ற இறக்கங்களைக் கொண்டதாக இருக்கும் அதே வேளை, நெல்லின் விலை அறுவடை காலத்தில் வீழ்ச்சியடைகின்றது.

சீனிக் கம்பனிகளுடன் சம்பந்தப்பட்ட பிரச்சினைகள்: கம்பனியால் விவசாயிகள் உதாசீனம் செய்யப்படுதல் மற்றும் அவர்களுக்காக மிகக்குறைந்தளவு அங்கீகாரம் என்பன காரணமாகவே, விவசாயிகளுக்கும் சீனிக் கம்பனிக்கும் இடையிலான பிணக்குகள் ஆரம்பித்தன. உள்ளீடுகளுக்கான தமது பிரதான விநியோகஸ்தர்களாக விவசாயிகளை நடத்துவதற்குக் கம்பனி நிர்வாகத்தினர் விரும்புவதில்லை. விவசாயிகள் மற்றும் தொழிலாளர் குறித்த அதன் உட்பாங்கினை கம்பனி மாற்றுமாயின், சீனிக் கைத்தொழிலின் மேம்பாட்டுக்காக அவர்கள் உழைக்க முன்வருவர்.

கரும்புச் செய்கைக்கு அவசியமான உள்ளீடுகளும் சேவைகளும் தாமதிக்கப்பட்ட கொடுப்பனவு அடிப்படையிலேயே விவசாயிகளுக்கு கம்பனிபால் வழங்கப்பட்டன. ஆனால் ஏனைய பயிர்ச்செய்கைகளுக்கு அப்படியான கூன் வசதிகள் இருப்பதில்லை. எனவே, கணிசமானளவு பயிர்ச்செய்கையாளர் இன்னமும் கரும்பு பயிர்ச்செய்கையில் தொடர்ந்தும் ஈடுபட்டு வருகின்றார்கள்.

உள்ளீடுகளும் சேவைகளும்: கரும்புச் செய்கைக்கு அவசியமான உள்ளீடுகளும் சேவைகளும் தாமதிக்கப்பட்ட கொடுப்பனவு அடிப்படையிலேயே விவசாயிகளுக்கு கம்பனிபால் வழங்கப்பட்டன. ஆனால் ஏனைய பயிர்ச்செய்கைகளுக்கு அப்படியான கூன் வசதிகள் இருப்பதில்லை. எனவே, கணிசமானளவு பயிர்ச்செய்கையாளர் இன்னமும் கரும்பு பயிர்ச்செய்கையில் தொடர்ந்தும் ஈடுபட்டு வருகின்றார்கள்.

ஆதாயம் - செலவு விகிதம்: கரும்புக்கும் வாழைக்கும், குறிப்பாக கதலி, இடையிலான ஆதாய - செலவு விகித வேறுபாடு கணிசமான அளவில் இல்லை. ஆனால், வாழைச் செய்கையில் ஆரம்பச் செலவும், முதலீடு தொடர்பிலான நட்ட அச்சமும் கரும்பு பயிர்ச்செய்கையை விட அதிகமானதாகும். வாழைப் பயிர்ச்செய்கைக்கான ஆரம்ப முதலீட்டை திரட்டிக் கொள்வதில் எதிர்நோக்கப்படும் சிரமங்களின் காரணத்தினால், சில கரும்புச் செய்கை விவசாயிகள் இன்னமும் கரும்புச் செய்கையிலேயே ஈடுபடுவதில் திருப்தி யடைகின்றனர்.

முடிவுரை
கரும்புச் செய்கை விவசாயிகள் பிரதானமாகக் கூடுதல் வருமானத்தை எதிர்பார்த்து வாழை மற்றும் நெற் பயிர்ச்செய்கைகளுக்கு மாறிக் கொண்டு வருகிறபோதிலும், வாழைப் பயிர்ச்செய்கைக்குத் தேவையான அதிகளவான முதலீட்டின் விளைவாக ஏற்படும் அதிகளவான நட்ட அச்சம் மற்றும் விலை ஏற்ற இறக்கம், அறுவடை காலத்தில் நெல் விலைகளில் ஏற்படும் குறிப்பிடத்தக்களவான வீழ்ச்சி என்பன காரணமாக, அவர்கள் தொடர்ந்தும் கரும்புப் பயிர்ச்செய்கையிலேயே ஈடுபட்டு வருகின்றனர். மேலும், நெல்லுக்கான உரமானியம் நீக்கப்படும் பட்சத்தில், நெல்லிலிருந்து கிடைக்கும் இலாபம் மிகக் குறைந்த அளவிலேயே இருக்கும். அதற்கு மேலாக, கரும்புக்கு வழங்கப்பட்டுள்ள உத்தரவாத விலை போன்று வாழைக்கும் நெல்லுக்கும் வழங்கப்படாத நிலையில், விவசாயிகளின் நாட்டம் கரும்புப் பயிர்ச்செய்கையிலேயே நிலைத்திருக்கிறது. இந்த நிலையில் உரிய காலத்தில் உள்ளீடுகள் மற்றும் சேவைகள் போன்றவற்றை செவனகல் சீனிக் கம்பனி கிரமமாக வழங்குவதில் கூடிய கரிசனை எடுப்பதுடன் அவர்களுக்கு உரிய அங்கீகாரத்தை வழங்கினால், விவசாயிகள் கரும்புப் பயிர்ச்செய்கையில் தொடர்ந்தும் ஈடுபடுவர்.

உசாத்துணைகள்:
* Central Bank of Sri Lanka, Annual Report, various issues.
* Keerthipala A.P and Dhamawardene, N. (1993), Economic Assessment of Smallholder Sugarcane Farming in C6, C7 and C8 Sectors of Sevanagala
* F.O. Licht (2009). International Sugar & Sweetener Report, December, 2009.

அட்டவணை 2: செவனகலில் கரும்பு, வாழை, நெற் பயிர்ச்செய்கைகளுக்கான செலவுகளும் வருவாய்களும்

விபரம்	கரும்பு	வாழை கதலி	வாழை கோழிக்கூடு	நெல்
செலவு ரூப/ஹெக்டேர்/வருடம்	1,51,000	2,44,700	2,59,000	1,26,110
மொத்த வருவாய் ரூப/ஹெக்டேர்/வருடம்	2,90,200	5,26,000	5,73,000	2,86,500
தேறிய வருவாய் ரூப/ஹெக்டேர்/வருடம்	1,39,200	2,81,300	3,14,000	1,60,390
ஆதாயம் : செலவு விகிதம்	1.92	2.15	2.21	2.27

தென்னாசியாவில் பொருளாதார ஒத்துழைப்பை மேம்படுத்துதல்: தென்னாசியச் சுதந்திர வர்த்தகப் பிராந்தியத்திற்கு (SAFTA) அப்பாற் செல்லல்

தொகுப்பாசிரியர்கள் : சாதிக் அஹமட், சமன் கலேகம, இஜாஸ் கனி
வெளியீடு : Sage பிரசுராலயம், இந்தியா, 2010, பக்கங்கள் XXI + 431

தென்னாசியப் பிராந்தியம் 1980 தொடக்கம் கணிசமான அளவிலான மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தி வளர்ச்சியை சாதித்துக் கொண்டுள்ளது. இந்த வளர்ச்சி வருடாந்தம் சுமார் 6 சதவீதமாக இருந்து வந்துள்ளது. இந்நிலையில் உலகின் கவனம் இப் பிராந்தியத்தின் மீது ஈர்க்கப் பட்டிருந்தது. 2008-2009 காலத்தில் இடம்பெற்ற உலகளாவிய நிதி நெருக்கடியின்போது தென்னாசியா குறிப்பிடத்தக்க அளவிலான வளைந்து கொடுக்கும் ஆற்றலையும் எடுத்துக் காட்டியிருந்தது. எவ்வாறு இருந்தபோதிலும், தென்னாசியா இன்னமும் பல சவால்களை எதிர்கொண்டு வருகின்றது. இந்நூலுக்கான முன்னுரையில், தொகுப்பாசிரியர்கள் தென்னாசியாவின் இரண்டு முக்கணைச் சுட்டிக் காட்டு கின்றார்கள். துரித வளர்ச்சி கண்டு வருவதுடன், உலகமயமாக்கலிலிருந்து பயனடைந்துவரும் ஒரு பிராந்தியமாக இருந்து வருவது அதன் முதலாவது முகமாகும். இப்பிராந்தியம் பெருமளவுக்கு விவசாயத்தைச் சார்ந்திருப்பதும், நான்கு பக்கங்களும் தரையினால் சூழப்பட்டிருப்பதும், பல மோதல்களை எதிர்கொண்டு வருவதும், வளர்ச்சியில் பின்தங்கியிருப்பதும் அதன் இரண்டாவது முகமாகும். உண்மையிலேயே இந்த இருமுக இயல்பு அதிகரித்துக் கொண்டு வருகின்றது. பிராந்திய மோதல்கள் காரணமாக, தென்னாசியப் பிராந்தியம் உலகின் மிக மோசமாக சின்னா பின்னப்படுத்தப்பட்ட ஒரு பிராந்தியமாக இருந்து வருகின்றது. மேலும், பங்களா தேஷ், இந்தியா மற்றும் பாகிஸ்தான் போன்ற பாரிய தென்னாசிய நாடுகளில் பெருந்தொகையான பின்தங்கிய பிரதேசங்கள் இருந்து வரும் விதமும் இங்கே சுட்டிக் காட்டப்படுகின்றது. இப்பிரதேசங்கள் எல்லைப் பிரதேசங்களில் அமைந்திருப்பதுடன், சந்தைப்படுத்தல் தொடர்பான பிரச்சினைகளையும் எதிர்கொண்டு வருகின்றன.

தென்னாசியாவின் பொருளாதார ஒத்துழைப்பு குறித்த ஒரு பொது விவாத அரங்கை வழங்கும் பொருட்டு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருந்த முதலாவது தென்னாசிய பொருளாதார உச்சிமாநாட்டில் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட கட்டுரைகளையே இத்தொகுப்பு உள்ளடக்கியுள்ளது. இந்த உச்சிமாநாடு, கொழும்பில் இடம்பெற்ற சார்ச் அரசுத் தலைவர்களின் 15 ஆவது உச்சிமாநாட்டையடுத்து, 2008 ஆகஸ்ட் 28-30 காலப் பிரிவின்போது கொழும்பில் நடத்தப்பட்டது. கொள்கை வழிப்பட்ட பல சிந்தனைக் குழுக்களுடன் இணைந்து, இலங்கை கொள்கை கற்கைகள் நிறுவனமும், வர்த்தக மற்றும் கைத்தொழில் சங்கங்களின் சம்மேளன மும் இந்த மாநாட்டை ஏற்பாடு செய்திருந்தன. இதில் சம்பந்தப்பட்ட சிந்தனைக் குழுக்களில் புது இல்லியைச் சேர்ந்த வளர்முக நாடுகளுக்கான ஆராய்ச்சி மற்றும் தகவல் அமைப்பும் ஏனைய பல சர்வதேச அமைப்புகளும் அடங்கியிருந்தன. இம்மாநாட்டில் சார்ச் நாடுகளைச் சேர்ந்த கல்விமாண்கள், தனியார் துறையினர், சிவில் சமூகத்தினர் மற்றும் கொள்கை உருவாக்குபவர்கள் போன்ற தரப்பினர் பங்கேற்றனர்.

இந்நூலின் பாகம் 1 ஒத்துழைப்புக்கான தேவைகளை முன்வைக்கின்றது. அகமல் ஹுஸைன் எழுதியிருக்கும் முதலாவது கட்டுரை தென்னாசியாவில் சமாதானம் மற்றும் பொருளாதார ஒத்துழைப்பு என்பவற்றின் பின்னணியை எடுத்து விளங்குகின்றது. தென்னாசியாவின் உணர்வலைகள் குறித்து அவர் பேசுகின்றார். அதன் பன்முக இயல்புக்கு மத்தியிலும் கூட, இப்பிராந்தியம் தடைகளைத் தாண்டி நாகரிகத்தின் பொதுக் கூறுகளைப் பகிர்ந்து கொண்டுள்ளது. இயற்கையுடன் இணைந்த விதத்தில் அதன் சமூக, பொருளாதார வாழ்க்கையைக் கட்டியெழுப்பிக் கொண்டிருந்ததுடன், மனத்திருப்தி கொண்ட ஒரு சமூகத்தையும் கொண்டிருந்தது. இராணுவ பலத்தை மேலும் அதிகரித்துக் கொள்வதற்குப் பதிலாக அரசுகளுக்கிடையிலான சமாதானமே தென்னாசியப் பிராந்தியத்தின் தேசியப் பாதுகாப்புக்கும், மனித வாழ்க்கைக்குமான திறவுகோலாக இருந்து வருகின்றது. ஆனால், இந்தப் பின்னணியில் முன்வைக்கப்பட வேண்டிய கேள்வி எதுவெனில், ஆசியாவின் மறுமலர்ச்சியிலிருந்து பயனடைந்து கொள்வதற்குத் தென்னாசியாவைத் தடுத்து வருவது எது என்பதாகும். மேலும், உலக பொருளாதாரப் பலம், வடஅமெரிக்காவிலிருந்தும், ஐரோப்பாவிலிருந்தும் இப்பொழுது ஆசியாவை நோக்கி நகர்ந்து கொண்டிருக்கின்றது. இந்தப் பின்புலத்தில் தென்னாசியா இதுவிலிருந்து பயனடைய முடியுமா? கிழக்காசியாவைப் பொறுத்தவரையில், மாற்றத்துக்கான உந்து விசையாக சீனா இருந்து வருகின்றது. அதேபோல, இந்தியாவினால் தென்னாசியாவுக்குள் அத்தகைய ஓர் உந்து விசையை வழங்க முடியுமா?

மதப்பாய்வுரை:
பேராசிரியர் ஐ. எம். முகர்ஜி
ஆராய்ச்சி மற்றும் தகவல் அமைப்பு,
புதுடில்லி
முன்னாள் பொருளியல் பேராசிரியர்,
ஜவஹர்லால் நேரு பல்கலைக்கழகம்,
புதுடில்லி

சாதிக் அஹமட் மற்றும் இஜாஸ் கனி ஆகியோர் எழுதியிருக்கும் கட்டுரை பிராந்திய ஒத்துழைப்பு வறியவர்களுக்கு பயனளிக்க முடியுமா என்ற விடயம் தொடர்பாகக் கவனம் செலுத்துகின்றது. 1980களில், தென்னாசியா வளர்ச்சிக்குச் சாதகமான கொள்கைகளைப் பின்பற்றத் தொடங்கியதையடுத்து, அதன் வளர்ச்சி வாய்ப்புகள் மாற்றமடைந்ததுடன், வறுமை ஒழிப்புக்கும் அது பங்களிப்புச் செய்தது. எனினும், இரண்டு பாதகமான நிலைமைகள் இந்த முன்னேற்றத்தை ஓரளவுக்குப் பாதித்துள்ளன: (i) தென்னாசியாவில் பெருகி வரும் சமூக ஏற்றத்தாழ்வு மற்றும் (ii) நாடுகளுக்கு உள்ளேயும், நாடுகளுக்கு இடையேயும் உள்ள பிராந்தியங்களுக்கிடையில் காணப்படுகின்ற அதிகரித்து வரும் ஏற்றத்தாழ்வு, பின்தங்கிய பிராந்தியங்கள், ஒரு சில விதிவிலக்குகள் தவிர, சராசரியிலும் பார்க்க உயர் அளவிலான வறுமை வீதத்தையும், சராசரியிலும் பார்க்கக் குறைந்த அளவிலான தலா (ஆள்வீத) வருமானங்களையும் கொண்டுள்ளன. பின்தங்கிய பிரதேசங்கள், முன்னணிப் பிராந்தியங்களிலும் பார்க்க, சராசரியாக மிக மெதுவான வளர்ச்சியையே அடைந்து வருகின்றன. முன்னணிப் பிராந்தியங்களுக்கும், பின்தங்கிய பிராந்தியங்களுக்கும் இடையிலான ஏற்றத்தாழ்வுகள் உயர்வாக உள்ளன. புகேள ரீதியான காரணிகள் மட்டுமன்றி, மோசமான சந்தை ஒருங்கிணைப்பும் இதற்குப் பங்களிப்புச் செய்துள்ளது. இதன் விளைவாக, உயர் அளவிலான போக்குவரத்துச் செலவுகள், வெளியுலகுடனான குறைந்தமட்டத் தொடர்புகள் மற்றும் ஒழுங்குவிதிக் கட்டுப்பாடுகள் என்பன ஏற்பட்டுள்ளன. உயரளவிலான குடிசனச் செறிவு மற்றும் எல்லைகளுக்கு அருகில் அமைந்திருக்கும் நிலை போன்ற சாதகமான காரணிகள் நிலவி வந்தாலும் கூட, இந்த இடையூறுகளின் பின்னணியில் இந் நாடுகளைப் பொறுத்தவரையில் அவை அனுசூலமளிப்பவையாக இருந்து வரவில்லை.

இத்தொகுதியின் பாகம் 2 சுதந்திர வர்த்தகம் மற்றும் வர்த்தகம் சம்பந்தப்பட்ட

பிரச்சினைகள் என்பவற்றை கவனத்தில் எடுக்கின்றது. தென்னாசிய சுதந்திர வர்த்தக ஒப்பந்தத்தின் (SAFTA) தற்போதைய நிலையையும், அது வழங்கக் கூடிய வாய்ப்புக்களையும் துஷ்னி வீரகோன் பரிசீலனை செய்கின்றார். சார்க் நாடுகளுக்கு மத்தியில் பெருமளவுக்கு தாராளவாத இயல்பைக் கொண்ட இருதரப்பு முன்னுரிமை மற்றும் சுதந்திர வர்த்தக ஒப்பந்தங்கள் இடம் பெற்று வரும் பின்னணியில், SAFTA வின் பயன் குறித்த கவலைகள் அதிகரித்து வருவதாக அவர் குறிப்பிடுகின்றார்.

இந்தியா, தென்னாசிய நாடுகளுடனும், தென்னாசியாவுக்கு அப்பால் சென்று கிழக்காசியாவுடனும் இரு தரப்பு இணைப்புக்களைப் பலப்படுத்தி வருகின்றது. ஆசியாவில் பெருமளவுபட்ட வளர்ந்து வரும் பிராந்தியவாதத்தின் பின்னணியில், SAFTA ஏற்கனவே அதன் விரியத்தில் பெரும் பகுதியை இழந்துள்ளது என்பதனை சான்றுகள் எடுத்துக் காட்டுகின்றன. SAFTAவின் இயற்குறான வரையறைகள் பாரிய எதிர்மறை பட்டியல்களுடன் சம்பந்தப்பட்டுள்ளன. அது, பிராந்தியத்தின் சுமார் அரைவாசிப் பகுதிக்கு மேல், பிராந்தியத்துக் கிடையிலான வர்த்தகத்தை தாராளமயமாக்குவதற்குத் தடையாக இருந்து வருகின்றது. வர்த்தகத் தாராளமயமாக்கல் கட்டம் கட்டமாக நீண்ட காலப்பிரிவில் இடம்பெறுதல் மற்றும் தீர்வை சாராத தடைகளை நீக்கு வதற்கான ஒழுங்குவிதி சார்ந்த பொறிமுறைகள் இல்லாதிருந்தால் என்பன ஏனைய இடையூறுகளாகும். இந்தியா, பெரும்பாலான சார்க் உறுப்பு நாடுகளுடன் இரு தரப்பு தொடர்புகளை மேற்கொண்டு வருவதனால், பிராந்திய அணுகுமுறையின் வரையறைகள் பெருமளவுக்குக் குறைவடைந்துள்ளன. நேபாளம், இலங்கை மற்றும் பூட்டான் ஆகிய நாடுகளுக்கு இரு தரப்பு அடிப்படையில் இந்தியா வழங்கி வரும் முன்னுரிமைகளும், SAFTA மற்றும் ஆசிய பசுபிக் சுதந்திர வர்த்தக ஒப்பந்தம் APTA போன்ற பிராந்திய ரீதியான ஏற்பாடுகளின் கீழ், பங்களாதேசுக்கு வழங்கி வரும் முன்னுரிமைகளும் தென்னாசியாவில் சுதந்திர வர்த்தகத்துக்கான வாய்ப்பினை நியாயமான முறையில் ஏற்படுத்திக் கொடுக்க முடியும். என கட்டுரையாளர் கருதுகின்றார்.

சார்க் பிராந்தியத்தில் செயற்படும் இரு தரப்பு சுதந்திர வர்த்தக உடன்படிக்கைகளின் தாக்கங்களையும். SAFTA வின் மீது அது எடுத்து வரக்கூடிய தாக்கங்களையும் தேசாள் டி மெல் தனது கட்டுரையில் சுட்டிக் காட்டுகின்றார். இந்திய - இலங்கை சுதந்திர வர்த்தக ஒப்பந்தம் (ILFTA) இரு நாடுகளுக்கு மிடையிலான இரு தரப்பு வர்த்தகத்தின் மீது எடுத்து வந்த, தீவிரமான தாக்கத்தைச் சுட்டிக் காட்டும் அவர், அது, இரு நாடுகளுக்கு மிடையிலான வர்த்தக ஏற்றத் தாழ்வை கணிசமான அளவில் குறைந்துள்ளது என்றும் குறிப்பிடுகின்றார். மேலும், அதன் விளைவாக, கணிசமான அளவிலான இந்திய முதலீடுகள் இலங்கையை நோக்கிச் சென்றன. இந்தியாவுக்கான இலங்கையின் ஏற்றுமதிகளில் ஏற்பட்டிருந்த கணிசமான அதிகரிப்புக்கு மரக்கறி எண்ணெய் மற்றும் செம்பு ஆகிய இரு பண்டங்களே முக்கிய பங்களிப்பைச் செய்திருந்தன. அது ஒப்பீட்டு ரீதியான அனுசூலமாக இருந்து வரவில்லை. இந்த உற்பத்திப் பொருட்களுக்கான உள்ளீடுகள் தொடர்பான வெளித்தீர்வை குறைவாக இருந்து வந்தமையே அதற்கான காரணமாகும். அதன் காரணமாக, இந்தியச் சந்தையின் போட்டியில் கூடிய ஆற்றல் இப்பண்டங்களுக்குக் கிடைத்தது. ஆனால், இந்தியா, மரக்கறி எண்ணெய் மற்றும் செம்பு வர்ப்புக் கட்டிகள் என்பவற்றுக்கான வெளித் தீர்வைகளை குறைத்ததுடன், இப்பண்டங்கள் தொடர்பாக, இலங்கை உற்பத்தியாளர் கொண்டிருந்த செலவு ரீதியான அனுசூல நிலையை இழந்தனர். அதனையடுத்து, 2008 தொடக்கம் இந்தியாவுக்கான இலங்கையின் ஏற்றுமதிகளில் ஒரு வீழ்ச்சி ஏற்பட்டதுடன், அது இரு நாடுகளுக்குமிடையிலான வர்த்தக இடைவெளி அதிகரிப்பதற்குப் பங்களிப்புச் செய்தது. இந்தியாவுக்கான இலங்கையின் ஏற்றுமதிகளுக்கு இடையூறாக இருந்து வரும் வேறு சில காரணிகளையும் கட்டுரையாளர் முன்வைக்கின்றார். இலங்கையின் தேயிலை இறக்குமதி தொடர்பான துறைமுகக் கட்டுப்பாடுகள் 2007 ஜூன் மாதத்தில் நீக்கப்பட்ட போதிலும், உற்பத்தி செய்யப்படும் நாடு தொடர்பான விதிமுறைகள் மாற்றமடையாதிருந்து வந்ததாக அவர் குறிப்பிடுகின்றார். இந்தியாவுக்கான தேயிலை ஏற்றுமதிகள் அதிகரிக்க வேண்டுமானால் தீர்வைத் தலைப்பில் உள்ள 6 புள்ளி மட்டத்திலான ஒரு மாற்றத்தை எடுத்து வரும் பண்டத்தைத் திட்டவட்டமாக குறிப்பிட்டுக் கூறும் ஒரு விதிமுறை அவசியமாகும்.

ஐயந்த ரோய் மற்றும் பிரீத்தம் டனர்ஜி ஆகியோர் பிராந்தியப் பொருளாத ஒருங்கிணைப்பில் வர்த்தகரீதியாக ஆதரவளித்தலின் முக்கியத்துவத்தை பரிசீலனை செய்கின்றனர். (எல்லைகளுக்குப் பின்னாலுள்ள பிரச்சினைகள் மீது கவனம் செலுத்தும் வகையில்) முனைப்பான விதத்தில் ஒரு தலைப் பட்சமான வர்த்தகரீதியாக ஆதரவளித்தல் அவசியமாக இருந்து வருகின்றது என்பதனை அவர்கள் சுட்டிக் காட்டுகின்றனர். இக்கட்டுரை, தென்னாசியாவின் முக்கியமான வர்த்தகரீதியாக ஆதரவளித்தல் மற்றும் கொடுக்கல்வாங்கல் செலவுகளையும் எடுத்துக் காட்டுகின்றது. இச்செலவுகள் உலகின் ஏனைய பிராந்தியங்களுடன் ஒப்பிடும் பொழுது, குறிப்பாக தென்கிழக்காசியா மற்றும் கிழக்காசியா ஆகிய பிராந்தியங்களுடன் ஒப்பிடும் பொழுது, மிகவும் உயர்வாக இருந்து வருகின்றது எனும் விடயமும் எடுத்துக் காட்டப்படுகின்றது.

பிரபீர் டே, சச்சின் சதுர்வேதி மற்றும் அப்துல் ரஃபுகான் ஆகியோர் இடைத்தரப்பு மற்றும் எல்லை வர்த்தகம் தொடர்பாக கலந்துரையாடுகின்றனர். இடைத்

தரிப்பு (Transist) வர்த்தகம், வர்த்தக தாராளமயமாக்கலைப் போலவே முக்கியமானது என வாதிடப்படுகின்றது. தென்னாசியாவின் தற்போதைய இடைத்தரிப்பு வர்த்தகத்துக்கான ஏற்பாடு இருதரப்பு அடிப்படையில் இடம்பெற்று வருகின்றது. பங்களாதேஷ், நேபாளம் மற்றும் பூட்டான் ஆகிய நாடுகளின் இரு தரப்பு வர்த்தகத்துக்கு இந்தியா தரைவழி இடைத்தங்கல் பாதைகளை வழங்குகின்றது. அதேபோல நேபாளம் மற்றும் பூட்டான் ஆகிய நாடுகளின் கடல்வழி வர்த்தகத்துக்கான இடைத்தங்கல் வசதிகளையும் வழங்கி வருகின்றது. நிரவாகச் சீர்திருத்தங்கள், ஆளுகை மற்றும் பாதுகாப்பு போன்ற விடயங்களுக்கு அதிக அளவில் முக்கியத்துவம் அளிக்கப்பட்டு வரும் நிலையில், சர்வதேச / உலக வர்த்தக நிறுவன தரநிர்ணயங்களின் அடிப்படையில் பிராந்திய இடைத்தரிப்பு ஒப்பந்தங்களைச் செய்து கொள்ளவேண்டிய உடனடித் தேவை ஏற்பட்டுள்ளது. இந்தியா, நேபாளம், பூட்டான் ஆகிய நாடுகள், சர்வதேச வர்த்தகத்துக்கான தமது பண்டங்களை எடுத்துச் செல்வதற்கு மொங்லா மற்றும் சிற்றுகொங் ஆகிய துறைமுகங்களைப் பயன்படுத்திக் கொள்வதற்கு பங்களாதேஷ் இணக்கம் தெரிவித்ததையடுத்து, பிராந்திய இடைத்தரிப்பு தொடர்பான ஓர் ஒப்பந்தம் ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்பில் நம்பிக்கை பிறந்துள்ளது.

போக்குவரத்துப் பிரச்சினைகள் மற்றும் தென்னாசியாவின் ஒருங்கிணைப்பு போன்ற விடயங்கள் குறித்து எம். ரஹ்மதுல்லா கலந்துரையாடுகின்றார். நான்கு பக்கங்களினாலும் தரையினால் சூழப்பட்டிருக்கும் நேபாளம் மற்றும் பூட்டான் ஆகிய நாடுகள் மற்றும் இந்தியாவின் வடகிழக்கில் அமைந்துள்ள, தனிமைப்படுத்தப்பட்டுள்ள பிராந்தியங்கள் என்பவற்றைப் பொறுத்த வரையில், போக்குவரத்து ஒருங்கிணைப்பு மிகவும் நிரையகரமான ஒரு விடயமாக உள்ளது. சார்க் அரசாங்கங்களின் உடனடிக்கவனத்தை வேண்டி நிற்கும் அடிப்படைப் பிரச்சினைகள் சிலவற்றிற்கு இக்கட்டுரை முன்னுரிமை வழங்கியுள்ளது. பிராந்திய வீதிப் போக்குவரத்து, புகையிரதப் போக்குவரத்து வசதிகள் மற்றும் உள்ளூட்டு நீர் வழிகள் என்பவற்றையும், கடல் வழிப் போக்குவரத்து மற்றும் பிராந்திய விமானப் போக்குவரத்து என்பவற்றுக்கான உள்ளகட்டமைப்பு வசதிகளைவிருத்தி செய்வதையும் இது உள்ளடக்குகின்றது.

ரிச்சர்ட் வேர்க்கல் மற்றும் சவிந்தி ஐயகொடி ஆகியோர் தென்னாசியாவில் உணவுப் பொருட்களின் விலைவாசி உயர்வை சமாளிப்பது குறித்து கவனம் செலுத்துகின்றனர். இந்த நெருக்கடியை நீண்டகால ரீதியில் எதிர்கொள்வதற்கு பிராந்திய ஒத்துழைப்பு உதவ முடியும். அது நிகழ்வதற்கு, பிராந்திய ஒத்துழைப்பினை கொழும்புப் பிரகடனத்துக்கும் அப்பால் எடுத்துச் செல்ல வேண்டிய தேவை காணப்படுகின்றது. அதாவது, நேரடி வர்த்தகம், நீர் முகாமைத்துவம் மற்றும் காலநிலை மாற்றங்கள் தொடர்பான

பிரச்சினைகள் என்பவற்றையும் உள்ளடக்கும் விதத்தில் பிராந்திய ஒத்துழைப்பு விஸ்தரிக்கப்படுதல் வேண்டும்.

குடியகல்வை மேம்படுத்தும் பொருட்டு, சார்சு அமைப்புக்கூடாக ஒரு பிராந்திய அணுகுமுறை பின்பற்றப்பட வேண்டுமென்ற தீர்மானம் குறிப்பிடுகிறார். ஆட்களை அனுப்புவதில், பெற்றுக் கொள்ளல் மற்றும் இடைத்தங்கல் நாடுகள் என்பன தொடர்பாக, ஒரே சீரான கொள்கையொன்றை உருவாக்கிக் கொள்ளும் பொருட்டு, தென்னாசிய நாடுகளுக்கு மத்தியில் கூட்டுச் செயற்பாடு அவசியமாக இருந்து வருகின்றது என்பதையும் அவர் வலியுறுத்துகிறார். மேலும், ஆட்கள் காணாமல் போதல் மற்றும் ஒழுங்கீனமான குடியகல்வுகள் போன்ற பிரச்சினைகளைக் கையாள்வதற்கும் பாதுகாப்பான தொழில்சார் குடியகல்வை அதிகரிப்பதற்கும் கூட்டு முயற்சிகள் தேவைப்படுகின்றன. அதாவது, பாதுகாப்பற்ற ரீதியில் இடம்பெறும், தொழிலுக்கான குடியகல்வுகள் காரணமாக குடியகல்வுத் தொழிலாளர்கள் தாம் வேலை செய்யும் நாடுகளில், தொழில் பாதுகாப்பின்மை தொடர்பான பிரச்சினைகளை எதிர்கொள்ள நேரிடுகின்றது.

இந்தத் தொகுப்பின் பாகம் III ஒத்துழைப்பு தொடர்பான தனிப்பார் துறையின் கண்ணோட்டங்களை முன்வைக்கின்றது. பங்களா தேவின் கண்ணோட்டத்தை முன்வைக்கும் யூசுப் பாருக், சார்சு செயல் முறையானது "உச்சிமாநாட்டை அடிப்படையாகக் கொண்டதாக" இருந்து வந்துள்ளது எனக் குறிப்பிடுகின்றார். இச் செயல்முறை முனைப்புடன் தொடர்ச்சியாக இடம்பெற்று வரவேண்டுமானால், உறுப்பு நாடுகளைச் சேர்ந்த பல்வேறு பங்கு ஈடுபாட்டாளர்களுக்கு மத்தியில் அமுலாக்கல் செயல்முறை பகிரந்தளிக்கப்படுதல் வேண்டும். அதேபோல இதற்கு ஆதரவளிக்கும் நிறுவனங்கள் உடனடியாக நிறுவப்படுதல் வேண்டும்.

இந்தியக் கண்ணோட்டத்தை முன்வைக்கும் போலு ஜெயன், பிராந்திய ஒத்துழைப்பு தென்னாசியாவை உலக வரைபடத்தில் நிலைநிறுத்தக் கூடிய மிகவும் தாக்கமான ஒரு கருவியாக இருந்து வருகின்றது என்று கூறுகிறார். மேலும், தென்னாசியா அதற்கு கூடாக நிதி மற்றும் தொழில்நுட்பப் பாய்ச்சல்களைப் பெற்றுக் கொள்ள முடியும்.

பாகிஸ்தானியக் கண்ணோட்டத்தை முன்வைக்கும் காலித் அமீன், தென்னாசியாவில் அரசியல் மற்றும் வர்த்தகத் துறை தலைவர்கள் உடனடியாக அறிந்துகொள்ள வேண்டிய விடயம், போர் அல்லது பகைமைச் செயற்பாடுகளுக்கூடாக அன்றி, சமாதான சகவாழ்வுக் கூடாகவே இப்பிராந்தியத்தில் முன்னேற்றத்தையும், செழிப்பையும்

எடுத்து வர முடியும் என்பதாகும். இது தொடர்பாக, இந்தியா மற்றும் பாகிஸ்தான் ஆகிய இரு நாடுகளுக்கும் ஒரு பொறுப்பு இருந்து வருகின்றது என்றும், தென்னாசியாவை வலுவான ஒரு பொருளாதாரப் பிராந்தியமாக நிலைமாற்றும் செய்வதில் அவை ஒரு முன்னணிப் பங்கை வகிக்க வேண்டும் என்றும் அவர் வலியுறுத்துகின்றார்.

இலங்கையின் கண்ணோட்டத்தை முன்வைக்கும் சந்திரா ஜயரத்ன, தென்னாசியாவில் காணப்படும் பிராந்தியத்துக்கிடையிலான வர்த்தகம் கடந்த 25 வருட காலத்தில் 2 சதவீதத்துக்கும் குறைவாக தேக்க நிலையில் இருந்து வந்துள்ளது எனக் குறிப்பிடுகின்றார். இது தவறாகும். ஒருவேளை அவர் பிராந்தியத்தின் மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தியுடன் வர்த்தக வீதத்தைத் தொடர்புபடுத்தியிருக்கக் கூடும். தென்னாசியாவின் பிராந்திய ஒருங்கிணைப்பின் மீது தாக்கம் செலுத்தி வரும் பல்வேறு பிரச்சினைகளையும் விரிவாகப் பகுப்பாய்வு செய்து, எதிர்காலப் பயணம் எந்தத் திசையில் முன்னெடுக்கப்பட வேண்டும் என்பதையும் அவர் சுட்டிக் காட்டுகின்றார். மேலும் பிராந்திய முன் முயற்சிகளின் போது எச்சரிக்கையுடன் கையாளப்பட வேண்டிய துறைகளையும் அவர் பட்டியலிடுகின்றார்.

இத்தொகுதியின் பாகம் IV பிராந்திய ஒத்துழைப்பின் அரசியல் பொருளாதாரம் மீது கவனம் செலுத்துகின்றது. முஹம்மத் ரஸ்ஸாக் SAFTA வின் பலவீனமான பொருளாதாரங்கள் எதிர்கொண்டு வரும் பிரச்சினைகளை விளக்குகிறார். பிராந்திய ரீதியான வர்த்தக ஏற்பாடுகளின் வர்த்தக மற்றும் சேமநலன் தொடர்பான தாக்கங்கள் தெளிவற்றவையாக இருந்து வருகின்றன என்பதை அவர் ஏற்றுக் கொள்கின்றார். பலவீனமான பொருளாதாரங்கள், மிகவும் விருப்புக்குரிய நாடு தொடர்பாக (MFN) உயர் தீர்வை விதங்களைக் கொண்டிருக்கும் பொழுது, பெருமளவுக்கு அபிவிருத்தியடைந்திருக்கும் பிராந்தியத்தைச் சேர்ந்த ஓர் உறுப்பு நாடு வர்த்தகத் தாராளமயமாக்கலை மேற்கொண்டால், அது வர்த்தகத்தை திசை திருப்புவதாகவே அமையும். ஏனென்றால், அந்நிலையில் அந்நாடு, குறைந்த செலவிலான மூன்றாம் தரப்பு நாடுகளிலிருந்து பொருள் வழங்கல் ஆற்றலைக் கொண்டிருக்கும் சார்பு ரீதியில் வளர்ச்சி கண்டிருக்கும் உயர் செலவு உறுப்பு நாடொன்றை நோக்கி நகர்வதாக இருக்கும். ஆனால், இங்கு குறிப்பிடப்பட வேண்டிய ஓர் விடயம் எதுவெனில், SAFTA வின் கீழ் பங்களாதேசினால் (இந்தியாவையும் உள்ளிட்ட) குறைவிருத்தி நிலையில் இருந்து வரும் நாடுகள் அல்லாத நாடுகளுக்கு வழங்கப்

பட்டுவரும் பெருமளவு தீர்வை முன்னுரிமைகள் மட்டுப்படுத்தப்பட்ட ஒரு சில பண்டங்களுக்கு மட்டுமே வழங்கப்பட்டு வருகின்றன என்பதாகும். சிறிய அளவிலான இத்தகைய முன்னுரிமைகள், சந்தையில் பாரிய அளவிலான வர்த்தக திசைதிருப்பல் நிலைக்கு பங்களிப்புச் செய்ய முடியாது. மறு புறத்தில், இந்தியாவினால் வழங்கப்படும் முன்னுரிமைகளில் 2/3 பங்கிற்கு மேற்பட்டவை (பங்களாதேசையும் உள்ளடக்கிய) குறைவிருத்தி நாடுகளுக்கே வழங்கப்பட்டு வருகின்றன. இங்கு, முன்னுரிமை எல்லை 50 - 100 சதவீத வீச்சில் காணப்படுகிறது. எனவே, வர்த்தகத் திசைதிருப்பலுக்கான சாத்தியப்பாடு, மிகவும் பரவலான இந்தியச் சந்தையிலேயே நிலவி வருகின்றது. SAFTA வின் கீழ் மேற்கொள்ளப்படும் தீர்வைக் குறைப்புக்களும், காலஅவகாசமும் நீண்டதாக இருந்து வருவதனால், பாரிய அளவிலான வர்த்தகத் திசைதிருப்பல் மேற்கொள்ளப்படுவதற்காக வாய்ப்பு காணப்படவில்லை.

இந்நூலின் இறுதி அத்தியாயம் சார்சு நிகழ்ச்சித்திட்டங்கள் மற்றும் செயற்பாடுகள் தொடர்பாக கவனம் செலுத்துகின்றது. இது தொடர்பாக மகேந்திரலாமா எழுதியிருக்கும் கட்டுரை சார்சு நிகழ்ச்சித்திட்டங்கள் மற்றும் செயற்பாடுகள் குறித்த அனைத்தும் அடங்கிய ஒரு பகுப்பாய்வை முன்வைக்கின்றது. வறுமை ஒழிப்பு, பயங்கரவாத ஒழிப்பு, ஒருங்கிணைந்த செயர்திட்டம் மற்றும் சார்சு பிராந்தியத்தின் உணவுப் பாதுகாப்பு போன்ற பிரச்சினைகள் இங்கு கவனத்தில் எடுக்கப்பட்டுள்ளன. 15 ஆவது சார்சு உச்சிமாநாடு வரையில் வெளியிடப்பட்டிருக்கும் சார்சு ஆவணங்களின் உள்ளடக்கத்தைப் பகுப்பாய்வு செய்வதன் மூலம் இப்பிரச்சினைகள் தொடர்பான மதிப்பீடுகளை அவர் மேற்கொள்கிறார். பெரும்பாலான சார்சு நிகழ்ச்சித் திட்டங்கள் மிகையுணர்ச்சிப் பிரகடனங்களுடன் தொடக்கி வைக்கப்பட்டபொழுதிலும், வெகுவினையில் அவை களையிழுந்து போகின்றன என அவர் குறிப்பிடுகின்றார். பொருத்தமான கண்காணிப்பு மற்றும் மதிப்பீட்டு வழிமுறைகள் இல்லாதிருப்பதும், இச்செயற்பாடுகளில் பொதுமக்களுடைய பங்கேற்பும், அரசுசாரா அமைப்புகளின் பங்கேற்பும் இல்லாதிருப்பதுமே இதற்கான காரணமாகும்.

இத்தொகுப்பில் இடம்பெற்றிருக்கும் கட்டுரைகளின் தரம் கணிசமான அளவில் வேறுபட்டு காணப்பட்டாலும் கூட, தென்னாசிய பிராந்தியவாதத்தில் ஆர்வம் கொண்டிருக்கும் அனைவரும் கட்டாயம் வாசிக்க வேண்டிய ஒரு தொகுப்பாக இது இருந்து வருகின்றது. ■

..... 40ம் பக்கத் தொடர்ச்சி

விளைவுகள் மற்றும் தொடர்ந்து மாறிக் கொண்டிருக்கும் நிலை என்பவற்றிற்கு உட்பட்ட ஒரு தொழிலில் தொடர்ந்தும் இருப்பதற்கு அவசியமான இன்றியமையாத ஆக்கக்கூறகளாகவும் உள்ளன. தேசிய பொருளாதாரத்தின் செழிப்பானது, தொழில்வாண்மைத் திறன்கள், அறிவு என்பவற்றைப் பெற்றிருத்தலில் தங்கியுள்ளது. இலங்கையின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும் ஏற்றுமதித் தொழில் அத்தியவசியமானதாக இருப்பதனால், வருங்காலத்தில் எதிர்பார்க்கப்படும் சவால் களுக்கு முகம்கொடுக்கும் வகையில் இந்தத் துறையில் ஊழியர்களுக்குப் பொருத்தமான தொழில்வாண்மை தகைமைகள், திறன்கள் வழங்கப்பட்டு அவர்களை வலுப்படுத்த வேண்டும். இந்த வகையில் 'குறித்த துறைக்கான' தொழில்வாண்மை தகைமைகளை, ஏற்றுமதி நிறுவனம் - ஐக்கிய இராச்சியம் என்னும் நிறுவனத்திலிருந்து பெற்றுக்கொள்ள முடியும். நன்கு பயிற்றப்பட்ட, தகைமை பெற்ற சர்வதேச வியாபார முகாமையாளர்களையும் ஏற்றுமதி, இறக்குமதி முகாமையாளர்களையும் உருவாக்கும் வகையில் இந்த நிறுவனத்தின் பாடநெறிகள் வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளன.

இதனால், பாடசாலைக் கல்வியை முடித்து விலகுவோருக்கும் இளம் நிர்வாகிகளுக்கும் இந்தப் பாடநெறிகள் அதிக எடி சிபார்சு செய்யப்படுகின்றன. பொருத்தப்பாடான திறன்கள், அங்கீகரிக்கப்பட்ட தகைமைகள் மற்றும் பயிற்சிகளும் அனுபவங்களும் கிடைத்ததும், சந்தையில் நிறைந்த நல்ல வேலைவாய்ப்புகள் இருப்பதைக் காணலாம். கடல்வழி, சரக்குப் போக்குவரத்து, விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் சேவை அல்லது சர்வதேச வியாபாரத்தில் ஈடுபடும் சிரேஷ்ட தொழில் முயற்சியாளர்கள் அல்லது பயிற்சி நிறுவனங்கள் தனியாட்களுக்கு தொழில் முன்னேற்ற வழிகள் தொடர்பில் ஆலோசனை வழங்க வேண்டும்.

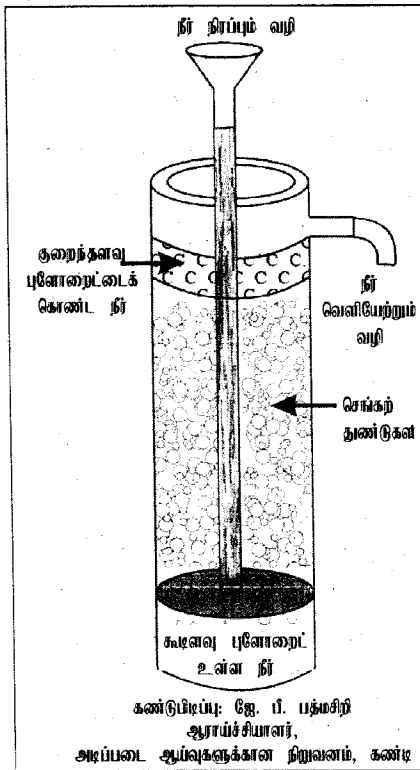
பாடசாலைக் கல்வியைப் பூர்த்தி செய்த அல்லது முழுநேர பாடநெறி ஒன்றினை முடித்து வெளியேறும் இளைஞர், யுவதிகள் நிறையக் கஷ்டங்களை எதிர்கொள்வர். இருப்பினும், இவர்கள் தான் எமது வருங்கால ஊழியப்படையினர், இவர்களுக்கு ஒரு வேலையைத் தேடிக் கொள்ள, பயிற்சியைப் பெற்றுக்கொள்ள அல்லது அனுபவங்கள், தொழில் திறன்களை அடைந்து கொள்ள உடனடியான

உதவி கிடைக்கின்றது என்பது முக்கியமானதாகும். நாம் கப்பல் போக்குவரத்துத் துறையிலுள்ள வாண்மையாளர்கள் என்ற வகையில், எமது இளம் இலங்கையர்களுக்கு ஆதரவளிப்பதன் மூலம், எமது பொறுப்புக்களை நிறைவேற்ற முடியும், நிறைவேற்ற வேண்டும்.

உசாத்துணைகள்:

- “Future Shock” by Alvin Toffler USA
- British International Freight Association Training Brochures
- Institute of Exports UK, handbook
- “Understanding the Freight Business” by Kevin Willmott
- International Council for Management Studies India, handbook
- “Sri Lanka Exporter” July / September 2007
- Skills for Logistics website
- கட்டுரை ஆசிரியருடனான தொடர்புகளுக்கு:
- Tel : 2853232 / 4551096 / 0777 891767
- e-mail : ioeuk_cmb@gmail.com / seatainer@sltnet.lk

..... 42ம் பக்கத் தொடர்ச்சி



உரு 4: புளோரைடை வடிவருவி

காலத்தில் செங்கட்டி துண்டுகளின் மேற்பரப்பு, நீரில் உள்ள புளோரைடை அயன்களால் நிரப்பப்பட்டுவிடும். இதனால் இந்த வடிகருவியின் விளைத்திறன் குறைந்துவிடும். ஆகவே, சிறிது காலத்தின் பின்னர், செங்கல் துண்டுகளை மாற்றவேண்டும். இக்கால அளவானது, குறிப்பிட்ட இடத்தில் காணப்படும் புளோரைடை அடர்த்தியில் தங்கியுள்ளது. புளோரைடை அடர்த்தி லீற்றருக்கு 2mg அளவில் இருக்குமாயின், மூன்று அல்லது நான்கு மாதங்களுக்கு ஒரு தடவை செங்கல் துண்டுகளை மாற்ற வேண்டும். இதனால் வடிகருவியின் விளைத்திறன் அதிகரிக்கும்.

அடிப்படை ஆய்வுகளுக்கான நிறுவனத்தில் (IFS) உள்ள நீர்த்தர ஆராய்ச்சிக்குழு, புளோரைடை வடிகருவியின் தரத்தை அதிகரிக்கவும், நீரின் வன்மையை குறைக்கும் முறைகளைக் கண்டறியவும் புதிய ஆய்வுகளை மேற்கொண்டுள்ளது. நீரில் உள்ள புளோரைடை, வன்மை ஆகியவற்றை குறைப்பதற்கு நீண்டகாலம் பயன்படுத்தக்கூடிய வடிபொருளைக் கண்டுபிடிப்பது, இந்த ஆய்வின் முக்கிய நோக்கமாக உள்ளது. செலவு, வடிபொருளின் கிடைப்பளவு,

உறிஞ்சும் இயலளவு என்பன இந்த ஆய்வில் முக்கிய கவனம் செலுத்தும் விடயங்களாக உள்ளன. சாதாரணமாகக் கிடைக்கக்கூடிய கரி, செங்கல், ஒட்டுத் துண்டுகள், மணல் போன்ற பொருட்களே ஆய்வுக்கு உட்படுத்தப்படுகின்றன. இந்தப் பொருட்கள் நல்லதோர் முடிவைத் தரலாமெனவும், அதன் பின்னர் பல்வகையான வடிபொருட்களைச் சேர்த்துப் பயன்படுத்தி வடிகருவியின் விளைத்திறனை அதிகரிக்கக் கூடியதாக இருக்குமெனவும் நாம் எதிர்பார்க்கின்றோம்.

உசாத்துணைகள்:

- Dissanayake, C.B. (2005). Water quality in the dry zone of Sri Lanka; Some interesting health aspects. J. Natn. Sci. Foundation Sri Lanka. 33(3): 161-168
- Dissanayake, C.B. and Chandrajith, R. (2009). Introduction to Medical Geology. Springer, Germany.

..... 19ம் பக்கத் தொடர்ச்சி

மீள்கப்பற்படுத்தல் செயற்பாட்டில் ஈடுபடுகின்ற ஓர் மையத் துறைமுகத்திலிருந்து, வர்த்தக ரீதியான மையத் துறைமுகமாக மாற்றிக் கொள்ள, எங்கோ ஓர் இடத்தில் காணப்படுகின்ற வெற்றியடைந்த மையத் துறைமுகங்களின் அனுபவத்திலிருந்து கற்றுக்கொள்ள வேண்டிய படிப்பினையே இதுவாகும். கொழும்புக் கப்பற் துறைமுகத்தின் அபிவிருத்தியானது இப்பாதையைக் கடந்துசெல்ல வேண்டியுள்ளது. ஹம்பாந் தோட்டைத் துறைமுகம் தொடர்பான, வேறுபாடுகளைக் கொண்ட அதனுடைய வகிபாகம் இயற் கூறானதாக இருக்க வேண்டும்.

அடிக்கறிப்பு

- 1) Admiral Nirmal Verma, (Indian Naval Chief) addressing the second Indian Ocean Naval Symposium (IONS), Abu Dhabi, 10 May 2010, as reported by Atul Aneja in *The Hindu* of 12 May 2010.
- 2) David Soysa, "China's string of Pearls or noose around India's neck" in *Sunday Island*, 15 March 2009.
- 3) Premaratne, H, (Deputy Chief Operations Manager, Operational Research and Statistics, (SLPA), "Can Colombo Port emerge as mega hub of South Asia?" in *Daily News*, 03 January 2003.

- 4) D. Godage, Project Director, South Harbour Development Project, in his presentation made at the Seminar organized by the Institute of Chartered Shipbrokers-Sri Lanka Branch as published in *The Island*, 18 November 2002.
- 5) Ibid. D.Godage
- 6) "Colombo Port: its strategic importance", Article published in *The Island*, 12 August 2002.
- 7) Navin Gooneratne, in Paper on "Alternate Seaports- The case for Hambantota" presented at the National Conference on Role of Seaports in Economic Development organized by the Institute of Town Planners, Sri Lanka, Colombo, June 22 and 23, 1998.
- 8) Ibid. D. Godage
- 9) "Prior to wishing for the hub status ...". Sri Lanka Exporter, in *The Island- Financial Review*, 30 December 2009.
- 10) Dinesh Ranasinghe and Kushan de Silva, "Indian maritime developments: Impact on Sri Lankan maritime industry", in *The Financial Times of the Sunday Times*, 25

September 2005.

- 11) "Dubai Ports to develop Indian Gateway Terminal", in *The Island*, 21 February 2005.
- 12) Ibid. H.Premaratne
- 13) "Colombo to achieve mega hub status", in *Daily Mirror*, 24 November 2008
- 14) Maersk team visits container terminal, in *The Hindu*, 06 August 2009
- 15) "Role of a Sea Port in a Regional Maritime Center and its contribution to National Economic Development - the Rotterdam Experience" Paper presented by Henk Molenaar, at the Conference organized by the Institute of Town Planners, Sri Lanka, Colombo, 22 and 23 June 1998.
- 16) "The port of Antwerp and the regional and national economy of Belgium", W.D. Van. Els. ITPSL Conference, 22 and 23 June 1998.
- 17) "A new Movement in Leading Container Ports in Japan and its Application to the port of Colombo", Yamashita Ikuhiko, ITPSL Conference, 22 and 23 June 1998.
- 18) "Potential alternate seaports", GP Weerasinghe, ITPSL Conference, 22 and 23 June 1998.
- 19) ibid. Sri Lanka Exporter

..... 35ம் பக்கத் தொடர்ச்சி

சங்கத் திணைக்களத்தினால் அறிமுகம் செய்யப்பட்ட ASYCUDA முறைமை மற்றும் 2002 இல் M/S e Services ஊடான Electronic Data Interchange (EDI) முறைமை என்பன போன்ற, பொதுத்துறையால் அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட தகவல் தொடர்புடைய தொழில்நுட்பத்தின் பிரயோகங்கள், போதுமானளவு Business Process Re-engineering (BPR) அற்ற நிலையில் மேற்கொள்ளப்பட்டதனால், வியாபார வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுப்பதில் எதிர்பார்த்த பயன்களைப் பெறமுடியவில்லை. இதனால், 1997க்கு முன்னர் நிலைத்திருந்த, அலுவலக இயந்திரங்கள் பயன்படுத்தாத முறைமையே தொடர்ந்தும் தங்குதடையின்றி நடைமுறையில் இருந்து வந்ததுடன், கைத்த ஆடை ஏற்றுமதி விடயத்தில் கூட பின்வரும் தேவைகள் தொடர்ந்தும் நிலவுகின்றன.

தீர்வு வழிவகுப்புகளும்

வெளிநாட்டு வியாபார நடவடிக்கைகள் விற்பனையாளர்கள், கொள்வனவாளர்கள், போக்குவரத்து சேவை வழங்குநர்கள் (கப்பற் கம்பனிகள் / முகவர்கள், துறைமுகங்கள், விமான சேவை மற்றும் கப்பல்களுக்குச் சரக்குகளை ஏற்றியனுப்புவோர், கொள்வனவுத் துறைகளையும் இவற்றுடன் தொடர்புடைய ஏனைய நிலையங்களையும் இயக்குவோர் போன்ற விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் சேவை வழங்குநர்கள்) வங்கிகள், காப்புறுதி நிறுவனங்கள் போன்ற நிதித்துறை நிறுவனங்கள், மற்றும் வர்த்தக நடவடிக்கைகளை ஒழுங்குபடுத்தும் சங்கம், ஏற்றுமதி இறக்குமதி கட்டுப்பாட்டாளர், இலங்கை தரநிர்ணய சபை போன்ற அதிகார அமைப்புகள் ஆகியனவற்றின் தேவைகள் என்பனவற்றுடன்

தொடர்புடையனவாகும். வியாபார வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுப்பதற்கான ஓர் ஒத்திசைவான திட்டத்தை அமுலாக்குவதற்கு அரசு மற்றும் தனியார் துறையில் உள்ள சம்பந்தப்பட்ட தரப்பினரின் உறுதியான ஆதரவும் ஈடுபாடும் தேவைப்படுவதுடன், அதற்கான தலைமைத்துவத்தை அரசு வழங்க வேண்டும். வியாபார வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுத்தலானது, புதிய முறைமைகள் பல தோற்றுக்கின்றபோதும், தேவைகள் மாற்ற முறும்போதும் பாதையொன்றில் பயணம் செய்வதைப் போன்றது என்பதால், அது முடிவுறாது. ஆதலால், பின்வருவன முன்மொழியப்படுகின்றன:

- அ) வியாபார வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுத்தல், இலத்திரனியல் வர்த்தகம், என்பவற்றை அறிமுகப்படுத்துவதற்கான விதப்புரைகளை செய்வதற்கு, தேசிய வியாபார மற்றும் போக்குவரத்து வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுத்தல் தொடர்பான ஓர் குழு (NTTFC) நியமிக்கப்படல் வேண்டும்.
- ஆ) வியாபார வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுத்தல் நடவடிக்கைகளை அமுலாக்குவதற்கும், கடதாசி தேவைப்படாத வியாபாரத்தை அறிமுகம் செய்வதற்குமான இலக்குகளை நிர்ணயிப்பதற்காக, ஒரு உயர்மட்ட பணிக்குழு நியமிக்கப்படல் வேண்டும்.
- இ) மிகச்சிறந்த நடைமுறைகளை விதந்துரைப்பதற்காகவும், SITPRO, JASTPRO, SWEPRO போன்ற அமைப்புகள் மற்றும் ஐக்கிய இராச்சியம், யப்பான், சுவீடன் ஆகிய நாடுகளில் உள்ளதைப் போன்று, நீடித்திருக்கத்தக்க வியாபார

வசதிகளை ஏற்படுத்திக்கொடுத்தற் திட்டங்களின் தொடர்ச்சிக்கான, நிறுவன ரீதியான ஆதரவை வழங்குவதற்காகவும், PPP யுடன் கூடிய வியாபார வசதிகளை ஏற்படுத்திக்கொடுத்தற் செயலகம் ஒன்றினை உருவாக்குதல்.

இலங்கையில் ஒரு NTTFC குழுவினை நிறுவுவதற்கு கீழ்வரும் கட்டமைப்பு முன்வைக்கப்படுகிறது:

நிறைவேற்று ஏற்பாட்டாளர் - மாண்புமிகு ஜனாதிபதி அல்லது பொருளாதார அபிவிருத்தி அமைச்சு

வணிகச் செயல்முறை உரிமையாளர் - செயலாளர், கைத்தொழில் வர்த்தக அமைச்சு

அபிவிருத்தி அணுசரணையாளர் - NTTFC குழு (ஜனாதிபதியின் நியமனம்) ஒரு தேசியத் தலைமை நிலையம் / வியாபார வசதிகளை ஏற்படுத்திக்கொடுத்தல் விடயத்தில் ஆராய்ச்சியும் அபிவிருத்தியும் - மிகச்சிறந்த நடைமுறைகளை ஆய்வு செய்வதற்கும், அத்துடன் NTTFC / சம்பந்தப்பட்ட தொழிற்சாலைகள் / நிறுவனங்களுக்கு விதப்புரைகளை செய்வதற்கும் நிறுவனரீதியான ஆதரவை வழங்குவதற்குமான NTTFC செயலகம் (PPP) ஒன்றினை அமைத்தல். எமது நாட்டினுள், செயற்திறன் மிக்க வியாபார வசதிகளை ஏற்படுத்திக்கொடுத்தல் நிகழ்ச்சித் திட்டம் ஒன்றினை அமுலாக்குவதற்கு அவசியமான நிபுணத்துவத்தை வழங்குதல். கிடைக்கப்பெறாது இருக்கின்ற ஒரு விடயம் என்னவென்றால், கொள்கை வகுத்தல் மட்டத்தில் இருக்க வேண்டிய நெறிப்படுத்தலும், தொலைநோக்குமேயாகும். இவ்விடயத்தில், நீண்டகாலமாகவே காத்திரமான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படவில்லை.

..... 10 ம் பக்கத் தொடர்ச்சி

முடியும். நீண்டகாலத்தில், வல்லர்பாதம் துறைமுகத்தின் அபிவிருத்தியானது கொழும்புத் துறைமுகத்தில் ஏற்படக் கூடிய அபிவிருத்திகளுக்கு உறுதுணையாக அமையும் எனலாம். எதிர்வு சுறப்பட்டுள்ள இந்தியாவின் பொருளாதார²² வளர்ச்சியின் பின்னணியில் வைத்துப் பார்க்கையில், கொழும்பு வணிகக் கப்பல்களை தனக்கென கவரந்து கொள்வதற்கு வாய்ப்பான மார்க்கத்திலிருந்து,²³ கணிசமான கப்பல்களைக் கவரும் சாதக நிலைகள் உள்ளது. தனது கொள்கலன் துறைக் கொள்ளாற்றலை, கொழும்பு சிறந்ததாகப் பேணும் பட்சத்திலேயே இது சாத்தியமாகும்.

உசாத்துணைகள்:

Ceylon Association of Ships' Agents (2010). Port Statistics - Performance Review (December 2009).
 Containerisation International (1981 -1988). Yearbooks.
 Containerisation International (2010). SAGT outperforms SLPA, 43(1), 20.
 Galhena, R. (2010a). In turbulent times, Containerisation International 43 (8), 72 - 75.
 Galhena, R. (2010b). Cabotage conundrum, Containerisation International 43 (9), 38 - 39.
 Galhena, R. (2003). Container Terminal Development and Management: The Sri Lanka Experience (1980 - 2002), UNCTAD Port Monograph 18, United Nations, New York and Geneva.

Premaratne, H. (2003). Can Colombo Port Emerge as Mega Hub of South Asia? Daily News paper, January 3, 2003.

அடிக்கறிப்புகள்:

- 1 In December 2003, M.V. President Tyler (American President Lines) brought nine laden containers and they were discharged using ship's gear.
- 2 Ceylon Shipping Corporation (CSC), the national carrier, American President Lines, Gold Star Lines & Compagnie Générale Maritime were some of them.
- 3 QCT was 500 metres long and dredged down to 9 - 10.5 meters with a marshalling area of 10 acres (approximately 4 hectares).
- 4 In 1984, QCT handled 187,727 TEUs with a 28% increase over the previous year.
- 5 In 1980, the transhipment throughput has been 29% (12,052 TEUs) of the total throughput. The transhipment component increased to 69% of the total throughput (595,356TEU) in 1990.
- 6 632 metres of quay length (2 berths) dredged down to 12 - 13 metres.
- 7 Earlier foreign companies were not allowed to carry domestic export containers - CSC (Government-owned) had the monopoly in this business. But, with the liberalisation CSC lost its domineering position.
- 8 The length of quay wall was brought to 1.3 Km and the annualised theoretical capacity of JCT was increased to 1.35 million TEUs by 1996. Also the access road was improved to serve both QCT and JCT.
- 9 The investment was US\$240 million.
- 10 SAGT immediately reduced its total workforce from 2,000 to 475 at the takeover. Most QCT workers opted to revert back to SLPA facilities thinking that they could not survive in the private sector.
- 11 A 940 meter linear quay wall with a 15 metre depth of water alongside.

- 12 SAGT secured 50.5% of the total throughput (3.46 million TEUs) of Colombo.
- 13 SAGT expanded its annualised container handling capacity from 1 million TEU or so by improving efficiency of the terminal. It acquired modern equipment in the last 2-3 years.
- 14 Transhipment throughput was 2.63 million TEU in 2009. However, due to the trading downturn and the recession, the transhipment throughput experienced a 5.5% dip over 2008.
- 15 For example, Adani Group's Mundra port/terminal developments.
- 16 A 40% to 50% of the Indian total port throughput is being handled at JNP.
- 17 For example, after commissioning the second Chennai terminal in 2008, the supply of capacity is about 40% in excess.
- 18 A development taking place near Kochi. The initial capacity will be 1 million TEUs.
- 19 About 300,000 TEUs a year at present.
- 20 Located adjacent to SAGT. The port will have an annualised capacity of over 10 million TEU when it is completed by 2020 or so with 4 terminals.
- 21 This will have an annualised capacity of 2.4 million TEUs on a 1Km quay wall dredged down to 17 metres.
- 22 The Indian economy has been forecast to grow by 8.8% in 2010, and 8.4% in 2011 by the World Economic Outlook April 2010 report of the International Monetary Fund.
- 23 In Q1 2010, container volumes at South Asian ports surged by nearly 26% -faster than the 15% global growth recorded in container throughput.

கட்டுரை ஆசிரியருடனான தொடர்புகளுக்கு:

Telephone: +44-1509-269854,
 E-mail: D.R.L.Galhena@boro.ac.uk

..... 37 ம் பக்கத் தொடர்ச்சி

பட்டுள்ள கருவிகளிலும் அதிகளவில் முதலீடுகளை மேற்கொண்டுள்ள அதே வேளை, யதார்த்தத்தில் மேலே குறிப்பிடப்பட்ட நிகழ்முறையே காணப்படுகின்றது என்ற உண்மையே தொடர்ந்தும் காணப்படுகின்றது. உள்பாங்கை மாற்றுவதன் பொருட்டு, இச்சூழ்நிலைக்கான நீடித்திருக்கத்தக்க தீர்வுகளைத் தேடிக் கண்டடைவதற்கு, நவீன தகவல் தொழில் நுட்பவியலின் செம்மையான அறிவாற்றல் முதன்மையானதாக அமையும். குறிப்பிடத்தக்களவு முன்னேற்றத்திற்கான வாய்ப்பு நிலையைத் தெளிவாக உணரக் கூடியதாகவுள்ளது.

சரக்குகள் தொடர்பான கைத்தொழில் களில் காணப்படும் கணனி வெளியீடுகளில் 70 சதவீதமானவை, ஏனைய கணனிகளுக்கான கையால் இயக்கப்படுகின்ற உள்ளீடுகளாகப் பயன்படுத்தப்படுகின்றன என மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது (Ignarski.S, 2006).

சிறிது காலத்திற்கு முன்னர் கொழும்பில் நடைபெற்ற, இலங்கைக் கப்பல் முகவர் சங்கத்தால் ஒழுங்கு செய்யப்பட்ட கடற்பயணம் சம்பந்தப்பட்ட ஓர் சர்வதேச மகாநாட்டில், போல் வேவ் (Bow Wave)

அமைப்பைச் சேர்ந்த திரு. சம் இக்னாஸ்கி என்பவர் இவ்வண்மைகளை விளக்கினார். விநியோக ஏற்பாடுகளுடன் தொடர்புடைய வணிகத் திட்டமிடலாளர்களின், தொடர் விநியோக வடிவமைப்புக்களினுள், முகவர்கள் மேலும் மேலும் இழுக்கப்பட்டுள்ளனர் என்பதையும் அவர் சுட்டிக்காட்டினார். பயன்பாட்டிலுள்ள தகவல் முறைமையானது, விநியோகத் தொடர் வரிசையிலுள்ள அனைத்துத் தரப்பினரும் அறியக் கூடிய வகையிலும், தகவல்களை கணனிகளினுள் மீள உட்செலுத்துவதைக் குறைப்பதற்கேற்ற வகையிலும் வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது. தகவல் பதிவுசெய்யப்பட்டுள்ள முறைமையானது, சம்பந்தப்பட்ட தரப்பினர்கள் (சில வேளைகளில் பங்கு ஈடுபாட்டாளர் என அழைக்கப்படுவோர்) அறியக் கூடிய வகையிலும், சரக்குப் பாய்ச்சலின் உச்ச உயரளவான வேக அளவை அனுமதிப்பதாகவும் இருக்க வேண்டியுள்ளது. மாதிரி எடுத்துக்காட்டான ஓர் மரபுரீதியான, கப்பற் போக்குவரத்துத் தொடர்பான கொடுக்கல் வாங்கலானது, தவறுகளுக்கான அதிகளவு வாய்ப்புகளுடன் கூடிய, 80இற்கும் மேற்பட்ட தனித்தனியான நிருவாக ரீதியான பரிமாற்றல்களுடன் சம்பந்தப்பட்டுள்ளது.

ஓர் தொழிற் கருவியாக, இணையத்தைப் பயன்படுத்துவதிலுள்ள அனுசுவலங்களைப் பற்றிய செய்தியை, இத்தொழிலில் உள்ள தொழில் வல்லுனர்களும், கருத்துக்களைத் தோற்றுவிப்போரும் ஏனையோருக்குத் தெரிவிக்க வேண்டும். அது, அதிகரித்த உற்பத்தித்திறனுக்குத் துணைபுரிவதுடன், செலவுகளைக் குறைத்து, கப்பற் போக்குவரத்துத் தொழிலின் பண்புத்தர நியமங்களை மேம்படுத்தக் கூடும். கப்பற் போக்குவரத்து மற்றும் விநியோக ஏற்பாடுகள் தொடர்பான வணிகம் ஆகிய துறைகளுடன் சம்பந்தப்பட்டுள்ள கல்வி நிறுவனங்கள், தமது பாடத் திட்டங்களை வடிவமைக்கின்றபோது, இலத்திரனியல் வணிகம் எனும் தனிப்பாட அலகுகளுக்கு (modules) அதிகளவு முக்கியத்துவம் கொடுப்பார்களாயின், அது வரவேற்கத்தக்க ஓர் அணுகுமுறையாக அமையும்.

உசாத்துணை:

Ignarski.S,(May 2006) . Ship Agents and E-Commerce ; International Marine Transport & Logistics Conference.; organized by CASA -Sri Lanka

நிகழ்வுக் குறிப்பேடு தொடர்ச்சி.....

ஜூலை

5 இலங்கைக்கான GSP பிளஸ் முன்னிலை வரிச்சலுகை மீதான தற்போதைய தற்காலிகத் தடங்கலுக்கு மத்தியீவம், இலங்கையின் செயற்திட்டங்களுக்கான நிதியுதவியை ஐரோப்பிய ஒன்றியம் 2016 வரை வழங்கும்மென, இலங்கைக்கும் மாலைதீவுக்குமான ஐரோப்பிய ஒன்றியக் குழுவிற்கான தாதவர் பேனாட் சவேஜ் அவர்கள் அம்மாற்றையில் நடைபெற்ற ஒரு செய்தியாளர் மாநாட்டில் தெரிவித்தார்.

7 மாலைதீவு ஜனநாயகக் கட்சி (MDP) அரசாங்கத்திற்கும் அங்குள்ள எதிர்க்கட்சிக்கும் இடையிலான அரசியல் நெருக்கடியில் மத்தியஸ்தமம் வகிப்பதற்காக இலங்கை ஜனாதிபதி அவர்கள் மாலைதீவுக்கு விஜயம் செய்தார்.

இலங்கை தொடர்பாக ஐ.நா. செயலாளர் நாயகம் பான் கீ ழன் அவர்களால் நியமிக்கப்பட்ட, நிபுணர் குழுவிற்கு எதிர்ப்புத் தெரிவித்தா, கொழும்பிலுள்ள ஐ.நா. அவலவலகத்திற்கு எதிரில், தேசிய சுதந்திர முன்னணிக்கு கட்சியின் உறுப்பினர்கள் எதிர்ப்புப் போராட்டமொன்றை நடாத்தினர்.

முன்னர் எமிரேட்ஸுக்குச் சொந்தமாக இருந்த, மீதிப் பங்குகளை (43%) இலங்கை அரசாங்கம் கொள்வனவு செய்தமையால், அது ஸ்தலங்கள் எயாலைன்ஸின் ஏக உரிமையாளராகியுள்ளது.

15 இணைச் சரக்குக் குழு, இணைச் சரக்குக் கண்காணிப்பு அமைப்பு ஆகியவற்றின், கடல் தொடர்பான சகல யுத்த நடவடிக்கைகள் மற்றும் தாக்குதல் அச்சம் சம்பந்தப்பட்ட பட்டியலிலிருந்து, 2010 ஜூலை 5ஆம் திகதி தொடக்கம் இலங்கை நீக்கப்பட்டுள்ளது என்பதை இலங்கையின் வெளிவிவகார அமைச்சு உறுதிப்படுத்தியுள்ளது.

16 நாட்டின் பொருளாதாரத்தைப் பலப்படுத்துவதற்காக, ஆறு மாகாண அபிவிருத்தி வங்கிகளை ஒரே தேசிய அமைப்பாக ஒன்றிணைத்ததன் மூலம், அரசாங்கம், பிரதேச அபிவிருத்தி வங்கியொன்றை உருவாக்கியது.

20 ஐ.நா செயலாளர் நாயகம் பான் கீ ழன் இலங்கை அரசாங்கத்திற்கான செய்தி ஒன்றைக் கையளிப்பதற்காக, இலங்கைக்கான ஐ.நா. வதிவிடப் பிரதிநிதியும், மனிதாபிமான விவகாரங்களுக்கான இணைப்பாளருமான நீல் பூனே அவர்கள் வெளிவிவகார அமைச்சரான ஜீ.எஸ். பிரீஸ் இவர்களைக் கொழும்பில் சந்தித்தார். அச்செய்தியானது, உள்நாட்டில் இடம்பெயர்ந்த மக்களின் மீள்குடியேற்றம், அரசியல் நல்லிணக்கம், பொறுப்புக்கூறல் என்பன உட்பட, 2009 ஆம் ஆண்டு மே மாதம் வெளியிடப்பட்ட கூட்டநிகழ்ச்சியில் உள்ளடங்கியிருந்த, செயற்பொறுப்புக்கள் தொடர்பாக வழங்கப்பட்டிருந்த, வாக்குறுதிகளில் காணப்பட்ட முன்னேற்றங்களுடன் சம்பந்தப்பட்ட விடங்களுடன், இலங்கையிலுள்ள ஐ.நா. அவலவலர்களின் குடும்பங்களைச் சிறந்த முறையில் நடத்துவது பற்றிய எதிர்பார்ப்புக்களையும் கொண்டிருந்தது.

21 அமெரிக்காவிற்கும் இலங்கைக்கும் இடையிலான, இருபக்க உறவுகளை மேலும் பலப்படுத்துவதற்கான வழிவகைகளைப் பற்றிய கருத்துக்களைப் பரிமாறவதன் பொருட்டு, ஜனாதிபதி மஹிந்த ராஜபக்ச அவர்களை மரியாதையின் நிமித்தம் சந்திப்பதற்காக, ஐக்கிய அமெரிக்காவின் தென்னாசியா மற்றும் மத்திய ஆசியாவிற்கான இராஜாங்க உதவிச் செயலாளரான ரொபேர்ட் ஓ ரீனேக் அவர்கள், அமெரிக்கத் தாதவரான பற்றிசியா புட்டன்ஸ் அவர்களால் அழைத்தவரப்பட்டார்.

30 வட இலங்கைக்குப் பயணம் செய்வது தொடர்பான, பயண எச்சரிக்கையை பிரித்தானிய அரசாங்கம் அகற்றியது.

..... 33 ம் பக்கத் தொடர்ச்சி

லின் பெறுமதி 3.5 றில்லியன் அமெரிக்க டொலராகும்.

கால ஒழுங்கற்ற கப்பற் போக்குவரத்துத் துறை மூலப் பொருட்களை உலகெங்கும் எடுத்துச் செல்லும் அதே வேளையில், நேர அட்டவணைக்கு அமைந்த கப்பற் போக்குவரத்துத் துறையானது, பெருந்தொகையான கைத்தொழில், மற்றும் தயாரிக்கப்பட்ட நுகர்வுப் பொருட்களை எங்கிருந்தும் எந்த இடத்துக்கும் கொண்டு செல்ல, ஏற்றுமதியாளர்களுக்கும் இறக்குமதியாளர்களுக்கும் வலுவளிப்பதால் அது சர்வதேச வியாபாரத்தின் அச்சாணியாக உள்ளது. இது ஆகக்கூடிய விளைத்திறன் மிக்க பாதுகாப்பான, மலிவான வழியில் பூகோளமெங்கும் பொருட்களை நகர்த்தும் முறையாகவும் உள்ளது. குறிப்பாகக் கொள்கலன் கப்பற் போக்குவரத்து, நாம் உலகெங்கும் பொருட்களை எடுத்துச் செல்லும் வழிவகையை மாற்றிவிட்டது. இது உலகை சிறியதாக்கிவிட்டது. உலக பொருளாதாரத்தை பெரிதாக்கி விட்டது. கடல்வழி போக்குவரத்தானது, அடிப்படையில் ஓர் உலகளாவிய மெய்மை நிகழ்வாக இருக்கின்ற அதே வேளை, மனிதத் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதற்குச் சர்வதேச ரீதியாகப் பொருட்களைப் பரிமாற்றம் செய்வதற்கு அத்தியாவசியமான உட்கட்டமைப்பு வசதிகளை அது வழங்குகின்றது.

கப்பல் போக்குவரத்துத் தொழிலில், ஏழு கடலிலும் கப்பலோட்டும் ஒரு மில்லியனுக்கும் மேற்பட்ட கடலோடிகளுக்கு வேலை வழங்குகின்றது. அத்துடன், கரைகளில் அமைந்த துறைமுகங்கள், கப்பற் கம்பனிகள், சரக்கு அனுப்பும் மற்றும் விநியோக ஒழுங்குபடுத்தற் சேவைக் கம்பனிகள் ஆகியவற்றிலும் மில்லியன் கணக்கானோருக்கு அது வேலை வழங்குகின்றது. தமது பொறுப்பில் வரும் விலையுயர்ந்த சொத்துக்களைப் பாதுகாக்கவும் உயர் தரத்திலான கப்பல் சேவையை வழங்கவும் ஆற்றல் உடைய, பயிற்றப்பட்ட, தகுதிகள் வாய்ந்த இளைஞர் யுவதிகளை கடல்வழிப் போக்குவரத்துத் தொழிலானது வேலைக்கமர்த்த வேண்டியுள்ளது. அதே சமயம் கப்பல் போக்குவரத்துத்துறை இவர்களுக்கு சுவாரஷ்யமான, வித்தியாசம், வித்தியாசமான அநுபவங்களையும் நல்ல வருமானத்தையும் தரும் வேலை வாய்ப்பையும் வழங்கி, ஆயுட்காலம் முழுவதும் நீடித்த ஒரு தொழிலில் முன்னேறவும் சந்தர்ப்பங்களை வழங்குகின்றது.

உசாத்துணைகள்:

Economics of Shipping Practice and Management- A. E. Branch, 2nd Ed.
Sea Transport (Operations and Economics) - P. M. Alderton, 4th Ed. 1995

Containerization and Multimodal Transport- Dr. K. V. Hariharan 2nd Ed. 1995
Understanding the Freight Business- Kevin Willimott (2004)
Future of Liner Shipping in Sri Lanka: G. Warusavitarne, University of Wales (UWIST), Cardiff UK (1980)
Mitsni O. S. K. Lines- Shipping Research papers.
Intermodal Ports and Liner Shipping: 21st Century Status Report- Jon S, Helmick 2001
Maritime Economics and Logistics- Theo E. Notteboom, University of Antwerp (2006)
World Shipping Council: website
Australian Logistics Institute: website
கட்டுரை ஆசிரியருடனான தொடர்புகளுக்கு:
Tel: 2853232 / 0777891767
e-mail: seatainer@sltnet.lk and ioeuk.cmb@gmail.com.

பொருளியல் நோக்கு

1975 ஆம் ஆண்டிலிருந்து மக்கள் வங்கியின் ஆராய்ச்சித் திணைக்களத்தால் தடங்கலின்றி வெளியிடப்பட்டு வரும் **பொருளியல் நோக்கு**, சமகால சமூக-பொருளாதார மற்றும் அபிவிருத்தி விடயங்களின் அழுமான ஆய்வுக்கும் கலந்துரையாடலுக்குமான பொது மன்றத்தை வழங்குகிறது. இவ்வேட்டின் அண்மைக்கால இதழ்கள் பின்வரும் முக்கிய தலைப்புகளை உள்ளடக்கியுள்ளன:

- இலங்கையில் விவசாயம் தொடர்பான சுதேச அறிவாற்றல்
- இலங்கையின் வடக்குக் கிழக்கு அபிவிருத்தி
- சர்வதேச நாணய நிதியமும் இலங்கைக்கான அதன் அண்மைக்கால உதவியும்
- இலங்கையின் வடக்குக் கிழக்கில் சமாதானம்
- சர்வதேச வர்த்தகமும் இலங்கையின் பிரச்சினைகளும்
- நீரும் அபிவிருத்தியும்
- உலகளாவிய நிதி நெருக்கடி

ஆர்வமுள்ள வாசகர்கள், இவ்வேட்டின் பிரதிகளை தலைமைக் காரியாலயத்திலுள்ள எமது வெளியீட்டு விற்பனை நிலையம், முன்னணிப் புத்தகசாலைகள் மற்றும் தெரிவுசெய்யப்பட்ட மக்கள் வங்கிக் கிளைகள் என்பவற்றில் கொள்வனவு செய்ய முடியும். ஏற்கனவே வெளிவந்த சில இதழ்கள் கூட விற்பனைக்குண்டு.

வருடாந்தச் சந்தா உள்நூர் -12 இதழ்கள் ரூபா 360/-
வெளிநாடு -12 இதழ்கள் அமெரிக்க டொலர் 50

சந்தாவை, வேண்டுகோள் கடிதமொன்றுடன் காசோலை/காசுக் கட்டளை மூலமாக அனுப்ப முடியும். பணச் செலுத்தல் எமது விற்பனை நிலையத்தில் ஏற்றுக்கொள்ளப்படும்.

காசோலைகள்/காசுக் கட்டளைகளில்
மக்கள் வங்கி - பொருளியல் நோக்கு எனக் குறிப்பிட்டு,
கீழுள்ள முகவரிக்கு அவை அனுப்பிவைக்கப்பட வேண்டும்

ஆராய்ச்சிப் பணிப்பாளர், ஆராய்ச்சித் திணைக்களம்,
மக்கள் வங்கி, தலைமைக் காரியாலயம், கொழும்பு 02
இலங்கை.

தொலை பேசி: 2481428, 2436940
தொலை நகல்: 2434526

மின்னஞ்சல்: ecorev@peoplesbank.lk

பொருளியல் நோக்கு
மக்கள் வங்கியின் ஒரு சமூக சேவைச் செயற்திட்டமாகும்



பிரதி ஒன்றின் விலை : ரூபா 30/-

மக்கள் வங்கியின் ஆராய்ச்சித் திணைக்கள வெளியீடு
பொருளியல் நோக்கில் இருந்து பெறப்பட்டதாகக் குறிப்பிட்டு, இவ்வேட்டின் உள்ளடக்கத்தை
மேற்கோள்காட்டவோ அல்லது மீள்பிரசுரிக்கவோ முடியும்.
இதழ் இல: 0260/9779