

சேதுக்கல்லூரியச்சுட்டம்

அரசியல் பொருளாதார ரோனுவ குழலியல் நோக்கு



550
கலை
SLIPR

கே.ரி.கணேசலிங்கம்
தி.திருக்குமரன்

ஸ்துக்கால்வாய்த்திட்டம்

அரசியல் பொருளாதார இராணுவ குழுவியல் நோக்கு

கே.ஏ. கணேசலிங்கம்
தி. திருக்குமரன்

பிரம்மா வெளியீடு 
யாழ்ப்பாணம்
2006

மு. சீவராமக்கு (தராக்கி)

- தலையீடு - சேதுகால்வாய்த்திட்டம்
(அரசியல் பொருளாதார இராஜ்ய கூழலியல் நோக்கு)
- ஆசிரியர்கள் - கே.ரி. கணேசலிங்கம், தி. திருக்குமரன்
- பதிப்புரிமை - ஆசிரியர்களுக்கு
- பதிப்பு - 2006 மே
- வெளியீடு - பிரம்மா வெளியீடு, பாற்பாணம்.
- அச்சிட்டோர் - சிமாட் பிறின்டேர்ஸ்
717 கே.கே.எஸ் ஹெட், பாற்பாணம்.
- விலை -

முகவரை

சேதுசமுத்திரத்திட்டம் இந்திய பொருளாதார இராணுவ அரசியல் ரீதியில் இன்றியமையாததாக அமைகின்றது. அதற்குரிய காரணங்களை இந்நால் ஆராய்ந்து உள்ளது. அதேவேளையில் இத்திட்டத்தினால் ஏற்படும் சூழலியல் பாதிப்புக்களையும் நோக்கி உள்ளது. தன்னைச் சூழ இயற்கையாகவே பாதுகாப்பு அரணைக் கொண்ட பாரத மாதாவின் பாதங்களை கொடிய வாள் கொண்டு வெட்டுமாற் போல் உள்ளது சேதுகால்வாய் வெட்டு. இயற்கையை நேசிக்கும் எவரும் விஞ்ஞான தொழில்நுட்பத்தின் வித்தையினை ஏற்றுக்கொள்ள மாட்டார்கள். உண்மையில் சேதுக்கால்வாய் முழுமை பெறும்போது யாழ் தீபகற்பத்தில் கடலரிப்பு வீதம், நிலக்கீழ் நீர் உவராதல், நில நடுக்கம் என்பன உருவாவதற்கு சாத்தியங்கள் அதிகம் உண்டு.

கொண்டு இலங்கையில் ஏற்பாடு செய்யப்பட்ட விழிப்புணர்வு கருத்தரங்கில் பங்குபற்றச் சந்தர்ப்பம் ஏற்பட்டது. அங்கு என்னால் சில கணித முன்மொழிவுகள் வைக்கப்பட்டு இலங்கை சுற்றுாடல் அமைப்பின் செயலாளரிடம் கையளிக்கப்பட்டது. ஆனால் இலங்கையில் சில குறுகிய இலாபங்களிற்கே அரசியல் வாதிகளும் கல்வியியலாளர்களும் முன்னுரிமை கொடுப்பதால் ஆக்கபூர்வமான செயற் பாடுகள் ஏற்படவில்லை.

சேதுக்கால்வாய் பூர்த்தி செய்யப்படும் போது யாழ் குடா நாட்டிற்கு கடல் அரிப்பு, நிலக்கீழ் நீர் உவராதல், நில நடுக்கம் ஏற்படல் என்பன உருவாவதற்கு சாத்தியங்கள் அதிகம் உண்டு.

இதில் யாழ்குடாநாட்டின் மேற்குகரையின் நில அரிப்பு வீதத்தினை

$$\int_{t_1}^{t_2} \frac{de}{dt} = \alpha \int_{t_1}^{t_2} \frac{dv}{dt} R_1 \cos \theta + \beta \int_{t_2}^{t_3} \frac{dv}{dt} R_2 \cos \theta + \delta \int_{t_1}^{t_3} dt + k$$

என்ற சமன்பாட்டினால் எதிர்வு கூறலாம். இதனை கணித கணனித் தொழில்நுட்பத்தினால் நிஜமான மாதிரியாக வடிவமைக்கலாம். (Virtual reality)

$$\text{அங்கு } \int_{t_1}^{t_2} \frac{de}{dt} = \text{ ஒரு வருடத்திற்கான கடலரிப்பு}$$

$$\frac{dv}{dt} = \text{ ஒரு அலகு கடல் அலையின் கனவளவு}$$

α - மாறிலி

R_1 - தன்மேற்கு பருவப் பெயர்ச்சிக் காற்றின் வேகம்

- θ - தென்மேற்கு பருவப் பெயர்ச்சிக் காற்றின் சேது சமுத்திரக் கால்வாயின் நீள் அச்சிற்கும் இடையிலான கோணம்
- β - மாறிலி
- R_2 - வடகிழக்கு பருவப் பெயர்ச்சிக் காற்றின் வேகம்
- ϕ - வடகிழக்கு பருவப் பெயர்ச்சிக் காற்றிற்கும் சேது சதுத்திரக்கால்வாயின் நீள் அச்சிற்கும் இடையிலான கோணம்

கடல் மாசடைவதால் முருகைக் கற்பாறை அழிவடையும் போது ஏற்படும் கடலரிப்பு

$$= r \int_{t_i}^T d +$$

r - மாறிலி

அதே போல் நிலக்கீழ் நீர் உவராகும் வீதம்

$$\int_{t_i}^T \frac{ds}{dt} = f \left(\frac{de}{dt} \right) \int_{t_i}^T dt + \lambda \int_{t_i}^T dt + m$$

λ - மாறிலி

$f \left(\frac{ds}{dt} \right)$ - கடல் அரிப்பின் மாறி

m - மாறிலி

சேதுக்கால்வாயினால் நிலநடுக்கம் ஏற்படுவதற்கான கணித மாறிலி

$$\sum_{i=1}^N m_i \operatorname{lig} \operatorname{coof} = \sum_{i=1}^N A_n \tan w_n \int_{t=0}^T \frac{dv}{dt} R_n \cos \theta_n + 4$$

- m_i - நில நடுக்கங்களால் பெயர்க்கப்படும் மண்ணின் திணிவு
- l - சேதுகால்வாயில் இருந்து நிலநடுக்கம் ஏற்படும் இடம்
- g - புவியீர்ப்பு விசை
- δ - நிலநடுக்கத்தினால் பெயர்க்கப்படும் கோணம்
- A - மாறிலி
- w - கிடைக்கும் சேதுக்கால்வாயினால் திசை திருப்பப்படும் சராசரி அலைக்கும் இடையிலான கோணம்
- k - மாறிலி
- θ - பருவக் காற்றிற்கும் சேதுக்கால்வாயின் நீள் அச்சிற்கும் இடையிலான கோணம்

மேலும் சேதுக்கால்வாயினால் கடல்நீர் மாசடைதல் அணுக்கதிர் கசிவு போன்ற ஆபத்துக்களையும் நாம் எதிர்வு கூறலாம். கடல் சாகிய மாற்றமும் காலநிலை மாற்றமும் தவிர்க்க முடியாததாக மாறி விடும் எனவே இதனை எதிர்வு கூற வேண்டியது எமது கடமை. ஆனால் இதற்கு விஞ்ஞான பூர்வமான அவதானிப்பை அளிப்பதற்கு எம்மிடம் நடைமுறை ஆய்வுகளோ ஆய்வாளர்களோ இல்லை. சட்ட பூர்வமான நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு சர்வதேச வல்லமையும் இல்லை. ஆனால் இத்தகைய ஆபத்துக்கள் பற்றி இந்நால் விபரிப்பது எதிர் காலச் சந்ததியாவது நாம் இதுகுறித்து வெறுமனே வாழவிருக்க வில்லை என்பதனை உணர்த்தும். அந்த வகையில் குழல்பாதுகாப்பு அதிகாரியான திரு. தி. திருக்குமரன் அவர்களும் சிரேஸ்ட் விரிவுரையாளர் திரு. கே. ரி. கணேசலிங்கம் அவர்களும் இணைந்து வெளி யிட்ட இந்நால் ஒரு சிறந்த கருத்துக்களாம் அவர்களின் இந்த அரிய ஆக்கத்திற்கு எனது பாராட்டுக்கள் மேலும் இதற்கு முகவுரை வரைய சந்தர்ப்பம் தந்தமைக்கும் நன்றிகள் உரித்தாக.

நன்றி

கவுத்தியக்ளார்த்தி
சி. யமுனாநந்தா.

பொருள்கீழ்க்கால்

பகுதி - 1

சேதுக் கால்வாய்த் திட்டம் அரசியல் பொருளாதார

நோனுவ நோக்கு

01 - 66

1. ஆரம்ப இலங்கை - இந்திய தொடர்பும் உறவும் ஓர் அறிமுகம்
2. சேதுக்கால்வாய் ஒரு வரலாற்றுக் குறியிடும்
3. சேதுக்கால்வாயின் அமைப்பு
4. உலகப் பொருளாதார போக்கும் சீன - இந்தியம் போட்டியும்
5. இந்து சமுத்திரப் பிராந்தியமும் இந்திய - சீன மறுகலும்
6. இந்திய மேலாதிக்கப் போக்கும் இலங்கைக்கு ஏற்படவள்ள யாதியுக்களும்
7. சேதுக்கால்வாய் திட்டமும் தமிழர்களின் தேசிய விடுதலைப் போராட்டமும்
முடிவுரை
உதவிய நூல்கள், கட்டுரைகள்

பகுதி II

சேதுக்கால்வாய்த் திட்டம் ஒரு குழுவியல் நோக்கு

67 - 90

1. சேது திட்டம் ஓர் குழுவியற் பார்வை
2. முருகைக்கற்பாறைகள் (பவளப் பாறைகள்)
3. கடற்புல், கண்டற் தாவுர உயிரினங்கள்
முடிவுரை
உதவிய நூல்கள், கட்டுரைகள்

பகுதி I

சேதுக் கால்வாய்த் திட்டம்
அரசியல் பொருளாதார இராணுவ
நோக்கு

கே.ஏ. கணேசலிங்கம்

ஆர்மீ இலங்கை - இந்திய தொடர்பும் உறவும் ஸ்ரீ அறிமுகம்

இலங்கைக்கும் இந்தியாவிற்குமான தொடர்பும், உறவும் நீண்ட பாரம்பரியம் மிக்கது. தனித்தனி நிலப்பரப்புக்களாக கடலால் பிரிக்கப்பட்டு இருந்தாலும் வரலாற்றுக் காலத்துக்கு முன் இரண்டு நாடுகளும் ஒரே நிலப்பரப்பாக இருந்தனவென்றும் கடல் கோள் களால் காலப்போக்கில் கடல் இடையில் புகுந்தது என்றும் புவிச்சரித் திரவியலாளர்கள் கூறுகின்றனர். இந்தக் கடலே இன்று பாக்கு நீரிணை என அழைக்கப்படுகின்றது. வரலாற்றுக்கு முன் காணப்பட்ட தொடர் பால் இன, மத, மொழி, சார்புநிலைக் கூறுகளின் வளர்ச்சி இரண்டு நாடுடிற்கும் ஒத்த தியல்பைக் கொடுத்தது. இதன் வளர்ச்சி தனித்தனி நாடுகளான பின்பும் அரசியல், பொருளாதார, கலாசார உறவென விருத்தியடைந்திருந்தது. இது இந்து சமுத்திர பிராந்திய அரசியலிலும் தென்னாசிய அரசியலிலும் ஒன்றிணைந்த வளையமைப்பைக் கொண்டதாக மாறியது. இலங்கையின் அமைவிடம் இந்தியாவுடன் மட்டுமன்றி உலக நாடுகளினை கவரும் மையமாகவும் விளங்கியது.

பிரித்தானியரின் குடியேற்றவாதம் இலங்கையை மேலும் அரசியல் முக்கியத்துவமுள்ள பிரதேசமாக மாற்றியதோடு இந்தியா வக்கான காப்பரணாகவும், பாதுகாப்பிற்கான கண்காணிப்பு மைய மாகவும் உருவாக்கியது. சுதந்திரத்தின் பின் இலங்கையின் முக்கித் துவம் அதிகரித்ததுடன் இலங்கை இந்திய உறவானது உலக அரசு களின் செல்வாக்கினால் முரண்பாடு கலந்த சுழுக்கத்தன்மையுடைய தாக விளங்குகிறது.

இலங்கையின் ஆட்சியை கைப்பற்றிய சிங்கள பெரும்பான் மை இனத்தின் தமிழ் எதிர்ப்பு வாதம் என்பது மகாவம்ச காலத்தி லிருந்து ஆரம்பமானதொன்றாகும். காலத்துக்கு காலம் நிகழ்ந்த இந்தியப் படையெடுப்புக்களுக்கு எதிராக போராட வேண்டி சிங்கள மன்னர்களை தமிழ் எதிர்ப்பாளர்களாக தம்மை உருவாக்கி அதன் மூலம் இந்தியப் படையெடுப்புக்களை சிங்கள - பெளத்த தலைமை கள் முறியடித்தன. இந்திலை 19ம், 20ம் நூற்றாண்டு வரை நீடித்தது. இதன் தாக்கத்தை 21ம் நூற்றாண்டின் இலங்கை வரலாற்றிலும் காணக்கூடியதாக உள்ளது. மறுபக்கத்தில் தென் இந்திய அரசுகளும் மக்களும் இலங்கைத் தமிழர்களோடு கொண்டிருந்த உறவின் நெருக்கமானது ஜரோப்பிய குடியேற்றவாத ஆட்சிக் காலத்தோடு படிப்படியாகக் குறையத் தொடங்கியது.

இந்திலை ஓரளவு மாறி இந்திய சுதந்திர போராட்ட காலத்தில் உறவுகள் நெருக்கமடைந்தாலும் 1947 இன் பின் புதுடில்லி ஆட்சி அதிகாரத்துக்கு இந்தியர்கள் தலைமை தாங்கிய போது முற்றாக அரசியல் அபிலாசைகளுக்கான உறவாக மாறியது. தென் இந்தியா விலும் தமிழ் நாட்டின் ஆட்சியாளர்கள் மட்டுமே இலங்கைத் தமிழர்களுடன் நெருக்கமான உறவை பின்பற்ற விளைந்தனர். அதுகூட சந்தர்ப்பவாத அரசியலுக்கானதாகவே அமைந்திருந்தது. மொத்தத் தில் முழு இந்தியாவும் தனது நலனுக்காகவே தமிழர்களுடனான

உறவை பேணிவந்தது. ஆனால் இந்திய படையெடுப்புக்களுக்கு அஞ்சி தென் இலங்கை சிங்கள - பெளத்த ஆட்சியாளர்கள் ஆரம்பித்த தமிழ் எதிர்ப்பு வாதத்தைக் கைவிடாது சுதந்திரத்தின் பின்னான சிங்கள ஆட்சியாளர்களும் அதனை வலுவூட்டி வளர்த்தனர். இதனால் தமிழர் பிரதேசம் மீதான திட்டமிட்ட குடியேற்றங்கள், நிர்வாகம், கல்வி நடவடிக்கையில் தமிழர் மீதான ஒடுக்கு முறைகள் இனக்கலவரங்கள் என இவ்வெதிர்ப்பு உணர்வு விரிவடைந்தது. தமிழ் அரசியல் தலைமைகள் அகிம்சை வழியில் எதிர்ப்பு நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட்டனர். அகிம்சை வழிகள் வன்முறைகளால் ஒடுக்கப்பட இறுதியில் ஆயுதப் போராட்டம் தவிர்க்க முடியாத வரலாற்று வளர்ச்சிப் பரிமாணத்தை எடுத்தது. தமிழரின் ஆயுதப் போராட்டத்தை புதுடில்லி அரசாங்கம் தனது நலன்களுக்காக பயன்படுத்த முயற்சித்தது. அதாவது தமிழரின் உரிமைப் போராட்டத்தைப் பயன்படுத்தி சிங்கள அரசியல் தலைமைகளை தனக்கு விசுவாசமுள்ளவர்களாக மாற்ற இந்திய ஆட்சியாளர் முயன்றனர். காலப்போக்கில் சிங்கள ஆட்சியாளர்கள் இந்தியாவுக்கு ஓரளவு விசுவாசமுள்ளவர்களாக மாறியதும் நோக்கம் நிறைவேறியதும் புதுடில்லி அரசு தமிழரின் விடுதலைப் போருக்கான தன் ஆதரவைக் கைவிட்டு காட்டிக் கொடுத்தது. அன்று முதல் புதுடில்லி அரசும் இலங்கைத் தமிழர்களின் உரிமைப் போராட்டத்தை நக்கக் கிங்கள் ஆட்சியாளர்களுக்கு உதவி வருகிறது. புதுடில்லி அரசின் அத்தகைய அனுகுமுறையில் சேது சமுத்திர கால்வாய்த்திட்டம் எவ்வகைப் பாத்திரத்தை வகிக்கிறது என்பதையே இச்சிறுநால் ஆய்வுக்குட்படுத்துகின்றது. இலங்கை - இந்திய அரசாங்கங்களின் கூட்டு உபாயமாக சேது கால்வாய்த்திட்டம் பரிணாமம் பெறுகின்றதா என்ற பிரச்சினையே இங்கு ஆராயப்படுகின்றது. வெளிப்படையாகவே இலங்கை அரசாங்கத் தரப்பு சில விடயங்களில் சேது சமுத்திரத் திட்டத்திற்கு எதிர்ப்பையும் கவலையையும் வெளியிட்டு வருகிறது. உள்ளூர் இத்திட்டத்தினால் தமிழர்களின் பிரதேசத்தை ஆக்கிரமிக்கும் தனது நோக்குக்கு ஏற்படக்கூடிய சாதகநிலைகளை வரவேற்று

செயல்பட முனையும் இலங்கை அரசாங்கத்திற்கிணையும் அதற்கு ஒத்துழைப்பு வழங்கும் இந்திய மத்திய அரசாங்கத் தரப்பையும் இன்னோர் பரிமாணமாக இந்நால் ஆய்வுக்குட்படுத்துகின்றது.

இங்கே ஆய்வுக்குட்படுத்தும் பிரதேசமாக சேதுகால்வாய் மட்டுமன்றி இந்திய இலங்கை கடற்பரப்புடன் முழு இந்துசமுத்திரப் பிரதேசம் சார்ந்த பகுதியும் கொள்ளப்படுகின்றது.

அரசியல் வரலாற்றை பிரதான முறையியலாக இச்சிறநூல் கொண்டாலும் பொருளாதார இராணுவக் கொள்கை நிலையிலிருந்து ஒரு பல்துறை ஆய்வு முறையியலையும் முதன்மைப்படுத்த விளை கின்றது. விவரணப்படுத்தலுக்கு அப்பால் இவ் ஆய்வு முயற்சி ஒரு திட்டமிடலை அல்லது உபாயத்தை கண்டறிய முயற்சிக்கின்றது. அந்த வகையில் இலங்கை தமிழ் மக்களது ஒழுங்கு முறைக்கான இந்திய - இலங்கை உபாயத்தைக் கூறுவதென்பது தமிழர்களின் விடுதலைப்போராட்டத்தை மட்டுமன்றி இப்பிராந்தியத்தின் ஒடுக்கப் படும் தேசிய இனங்கள் அனைத்தின் மீதும் எத்தகைய அனுங்கு முறை, ஒடுக்குமுறை அரசுகளால் பின்பற்றப்படப்போகின்றதென் பதை இனங்காணவும் உதவும்.

எனவே சேதுக்கால்வாய்த்திட்டத்தை சுற்றுச் சூழல் பாதிப் பாக மீனவ சமூகத்தின் பாதிப்பாக மட்டும் நோக்காது அதன் பரந்த விரிந்த பரப்பில் இத்திட்டத்தின் தூரநோக்கான அரசியல் பொருளாதார இராணுவ தொழில்நுட்ப ரதியான மேலாதிக்கத்திற்கான உபாயங்களை கண்டறிவது அவசியமானது. அதனை பகுதி பகுதியாக மேற்கொள்வதனேயோ ஆராய்வதையோ விடுத்து முழுமையான பல்துறை நிபுணத்துவ நோக்கில் ஆய்வுக்குட்படுத்துவதே பொருத்த மானது.

சேதுக்கால்வாய் ஒரு வரலாற்றுக் குறியீடு

சேதுக்கால்வாய்த்திட்டத்திற்கு நீண்ட வரலாறு உண்டு. ஏறக்குறைய ஒன்றை நூற்றாண்டுகளுக்கு முன்பு பிரித்தானியர் ஒரு வரால் திட்டமிடப்பட்ட விடயமாகும். மிக நீண்ட காலமாக சேதுக்கால்வாய்த்திட்டம் புத்துயிருட்டப்பட்டபோதும் கிடப்பில் போடப்பட்டிருந்தது. தற்போது ஒருவாறு மீனுருவாக்கத்துக்கும், அமூலாக்கத்துக்கும் உரியதாக மாறியள்ளது. 1860 ஆம் ஆண்டு இந்தியன் மரைன்ஸ் என்ற கப்பல் நிறுவனத்திற்கு கப்ரளாக இருந்த எ. டி. டெய்லர் என்ற பிரித்தானிய கடற்படைதளபதி முதல் முதலில் சேதுக்கால்வாய்க்கான திட்டத்தை உருவாக்கும் முயற்சியில் ஈடுபட்டார். இதில் பல திட்டங்கள் உருவாக்கப்பட்டதனால் ஓன்றான பின்வருமாறு அவதானிப்போம்.

சுதந்திரத்திற்கு முன்பாக முன்வைக்கப்பட்ட ஒன்பது திட்டங்கள்

- 1) பாம்பன் பாலத்திற்கு 12 மைல் மேற்கில் இந்திய நிலப் பகுதியிலேயே (MASS LAND) கால்வாய் அமைப்பதாக டெய்லர் திட்டமிட்டார். அப்போது 15 லட்சம் பிரிட்டிஷ் பவுண் செலவாகுமென அவர் குறிப்பிட்டிருந்தார்.
- 2) பாம்பன் பகுதியை ஆழப்படுத்தி கால்வாய் அமைப்பதென 1861ல் டவுன் சென்ட் என்பவர் திட்டமொன்றை பிரித்தானிய இந்திய அரசுக்கு சமர்ப்பித்திருந்தார். இவர் சென்னை மாகாண நிர்வாகப்பிரிவின் ஆளுனராக விளங்கிய போது உருவாக்கிய இத்திட்டம் பரானுமன்றக் குழுவினர் பரிந்துரைத்த இரண்டு மைல் கிழக்கே என்பதை மூன்று மைல் கிழக்கே கால்வாய் அமைப்பதென சிபார்சு செய்திருந்தார்.
- 3) 1862 இல் பிரிட்டிஷ் பாரானுமன்றக்குழு இராமேஸ்வரத் தீவின் குறுக்கே கால்வாய் அமைப்பதற்கான திட்டமிடலை முன்மொழிந்தது. இது பாம்பன் பாலத்துக்கு கிழக்கே இரண்டு மைலுக்கு அப்பால் கால்வாய் அமைப்பதென தீர்மானித்தது.
- 4) 1863 இல் சேர் வில்லயம் டென்னிசன் என்பவர் ஒரு திட்டத்தை சேதுக்கால்வாய் அமைப்பது பற்றி உருவாக்கினார். இவர் சென்னை மாகாண ஆளுனராக விளங்கிய போது பாம்பன் பாலத்துக்கு மூன்றுமைல் கிழக்கே கால்வாய் அமைப்பதென சிபாரிசு செய்திருந்தார்.
- 5) 1871 இல் ஸ்டோர்கர் திட்டம் ஒன்று முன்மொழியப்பட்டது. அது ஏற்கனவே முன்வைக்கப்பட்டவற்றிலிருந்து அதிக மாறுதலை கொண்டிருக்கவில்லை.

- 6) 1872 இல் ரோபர்ட்சன் என்ற துறைமுகப் பொறியியலாளரின் திட்டம் பாம்பன் பாலத்திலிருந்து ஒருமைல் தொலைவில் கால்வாய் வடிவமைக்கப்பட்டது.
- 7) 1884 இல் சார்ஜன் என்பவரால் ஒரு திட்டம் முன்வைக்கப் பட்டது.
- 8) 1903 இல் தென்இந்திய புகையிரத பொறியியலாளரால் மீண்டுமொரு திட்டம் சமர்ப்பிக்கப்பட்டது.
- 9) 1922 இல் சென்னை மாகாண பொறியியலாளரான சேர் ரோபேட் பிரிஸ்டோ என்பவரால் முந்தைய திட்டங்களை ஆராய்ந்து புதிய திட்டம் ஒன்று சமர்ப்பிக்கப்பட்டது.

பிரித்தானியரின் திட்டங்கள் அனைத்து பிறபோட்டதற்கு தொழில் நுட்பப் பிரச்சினை மட்டுமன்றி இலங்கை தொடர் பான அரசியலும் இரு நாட்டுக்குமான உறவும் பிரதான காரணங்களில் ஒன்றாக அமைந்திருந்தது.

இலங்கைக்கும் இந்தியாவிற்கும் இடையிலான தொடர்பு மேலும் விரிசலடைய வாய்ப்பாக அமைந்துவிடும் என்ற பிரித்தானிய கடற்படை தளபதிகளின் எச்சரிக்கைகள் காரணங்களாகவும் கால் வாய் திட்டங்கள் பிறபோடவும் மாற்றங்கள் அமையவும் வாய்ப்பா யிருந்தது. குறிப்பாக பிரிட்டிஷ் கடற்படைத் தளபதி ஒருவர் சீனாவுக்கு தைவான் எவ்வளவு முக்கியமோ அவ்வளவு முக்கியமும் அவசியமும் இந்தியாவுக்கு இலங்கை என்றார். மேலும் வீட்டுக்குவீடு வாசற்படி போன்று பிரித்தானியரின் இந்தியா என்ற பெரும் வீட்டுக்கு வாசல்படி இலங்கை என்ற விடயம் எல்லாம் சேதுகால்வாய் ஆழப்படுத்தும் ஆரம்பத்திட்டங்களை பிறபோட வைத்திருக்கலாம். மேலும் ஆழப் படுத்தி கப்பல் போக்குவரத்தை பிரித்தானியர் இலகுபடுத்தி

யிருந்தால் இலங்கை மற்றும் கிழக்காசியா மீதான பிரித்தானியரின் ஆதிக்கம் பலவீனப்பட்டிருக்க வாய்ப்பு ஏற்பட்டிருக்கலாம்.

சுதந்திர இந்தியாவும் சேதுக்கால்வாயும்

சுதந்திர இந்தியாவின் சேதுக்கால்வாய்திட்டத்திற்கு 1956 இல் சேர். ஏ இராமசாமி முதலியார் தலைமையிலான சேதுசமுத்திர திட்டக்குழு புதிய திட்டமொன்றை முன்வைத்தது. மண்டபத்தின் நிலப்பரப்பு வழியாக 26 அடி கால்வாய் அமைக்க சிபார்சு செய்தது. மேலும் தூத்துக்குடி இறங்குதுறையை ஆழ்கடல் துறைமுகமாக மாற்றுவது சேதுக்கால்வாய்திட்டத்தின் அம்சமாக இக்குழு பரிந்துரைத்தது. இத்திட்டத்தில் சில மாற்றங்களை 1959 இல் கப்டன் எச். ஆர். டேவிஸ் மேற்கொண்டார். 1963 இல் சென்னை மாகாண அரசு துறைமுக அதிகாரி மூலம் புதிய திட்டம் ஒன்றை வரைந்தது. இவ்வாண்டு மேற்கொள்ளப்பட்ட புதிய திட்டத்திற்கு இந்திய மத்திய அரசு அனுமதி அளித்ததுடன் நான்காவது ஐந்தாண்டுத்திட்டத்தின் கீழ் மேற்கொள்ள தீர்மானித்தது.

1968 இல் நாகேந்திர சிங்குழு பாரிய செலவிலும் (37.46 கோடி இந்திய ரூபாய்) 30 அடி ஆழப்படுத்தும் கால்வாய்த் திட்டத்தை பரிந்துரைத்தது. ஆனால் மீண்டும் 1971 இலும், 1974 இலும் இத் திட்டம் மறுபரிசீலனைக்கு உட்படுத்தப்பட்டு மதிப்பீட்டு செலவு 72 கோடி ரூபாக்களாக அதிகரிக்கப்பட்டது.

1981ம் ஆண்டு துறைமுகங்களுக்கான ஆலோசகர் எச். ஆர். வட்சமி நாராயணன் தலைமையில் புதிய திட்டத்திற்கான புதிய குழு அமைக்கப்பட்டது. இக்குழு 1983 இல் சேதுக்கால்வாய் திட்டத்தை கோதாண்டராமசவாமி கோயிலுக்கு ஒரு கிலோமீற்றருக்கு மேற்கே தனுஷ் கோடிக்குக் குறுக்கே செல்லுமாறு கால்வாய் அமைக்க

சிபார்சு செய்தது. (282 கோடி ரூபா செலவில்) இத்திட்டத்தை தமிழக அரசு மறுபரிசீலனை செய்யுமாறு பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழுவிடம் கேட்டுக் கொண்டது. அதன்படி பல்லவன் குழு 760 கோடி செலவில் திட்டத்தின் விரிவுபடுத்தலை தமிழக அரசுக்கு வழங்கியிருந்தது.

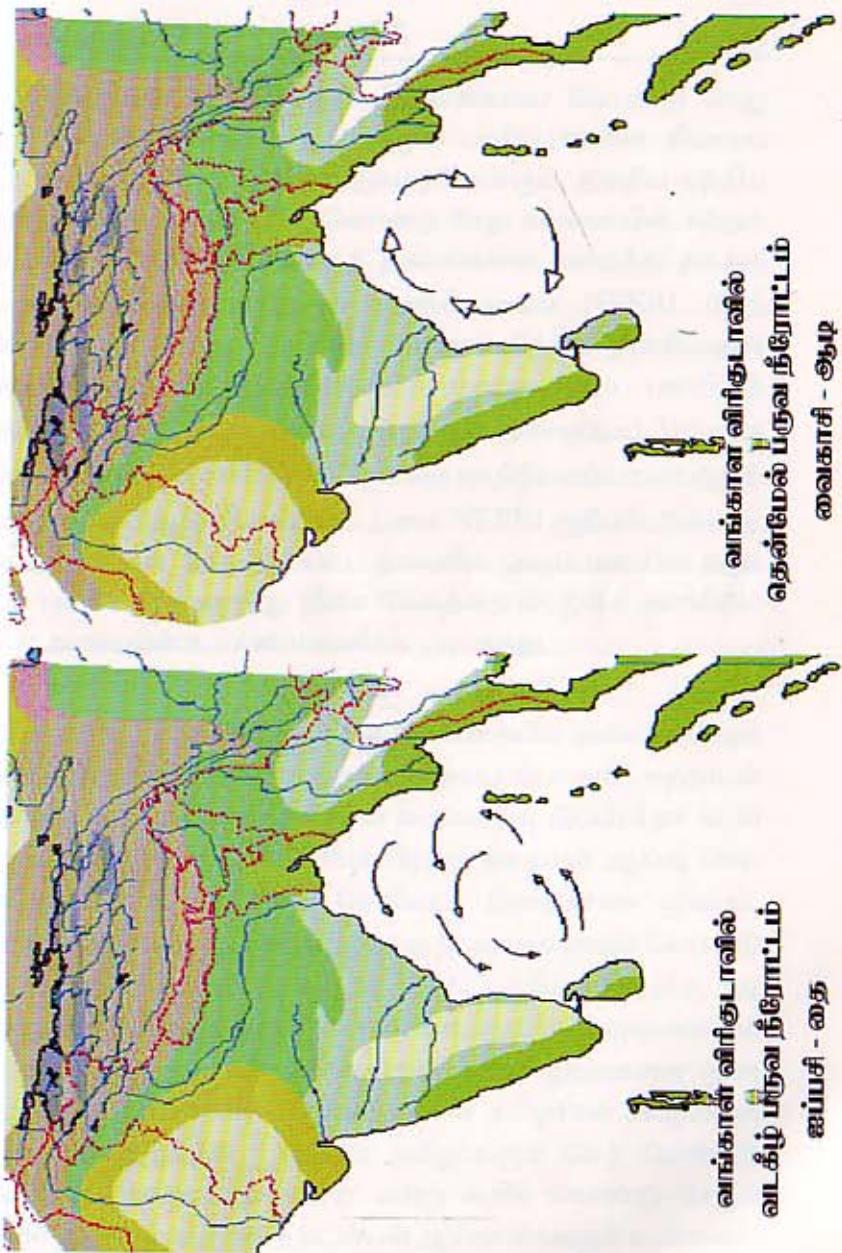
1997 ஆம் ஆண்டு தூத்துக்குடி துறைமுக பொறுப்புக் கழகம் சேதுசமுத்திர திட்டத்தை செயல்படுத்தும் முகமாக மத்திய அரசால் அறிவிக்கப்பட்டதை அடுத்து இத்திட்டம் குறித்த முதல் நிலை சுற்றுச் சூழல் ஆய்வை மேற்கொள்ளுமாறு நாக்பூரிலுள்ள தேசிய சுற்றுச் சூழல் பொறியியல் ஆய்வுக்கழகத்தை (National Environments Engineering Research Institute - NEERI) கோரியது. இக்கழகம் 2004 யூலையில் தமது அறிக்கையை சமர்ப்பித்தது. சுற்றுச் சூழல் தொடர்பான NEERI நிறுவனத்தின் அறிக்கையில் முன்வைக்கப் பட்ட விடயங்கள் பல சுற்றுச் சூழலுக்கும் யதார்த்தத்துக்கும் முரணானதென தெரியவந்துள்ளது. அவை

- 1) கால்வாய் அமையவுள்ள பகுதியில் மொத்த கடல் உணவு உற்பத்தி ஒருநாளுக்கு 142 - 472 மில்லிக்கிராம் கன சென்றி மீற்றர் எனக்கூறுகிறது. (1992 இல் மன்னார் வளை குடாவில் 55325 தொன்கடல் உணவு உற்பத்தி 2001 இல் 205700 தொன் எனக் கூறப்பட்டுள்ளது.)
- 2) கால்வாய் அமையவுள்ள ஆதாம் பாலப் பகுதியில் பவளப் பாறைகள் இல்லை என்று அவ்வறிக்கை கூறுகிறது.
- 3) கடல்விசிறி, கடல் பஞ்ச, முத்து, சிப்பி, சங்குகள், கடல்பசு, டொல்பின் போன்ற மதிப்பு வாய்ந்த உயிரினங்கள் இருக்கின்றன என்பதை ஒப்புக்கொள்கிற NEERI அறிக்கை கால்வாய் அமையவுள்ள பகுதிகளில் பொருளாதார ரீதியாகவும், சூழல் பாதுகாப்பு அடிப்படையிலும் முக்கியமான உயிரி

னங்கள் குறிப்பிடத்தக்க அளவு இல்லை என்று தப்பிக் கொள்கிறது. (3600 மேற்பட்ட கடல்வாழ் உயிரினங்கள் அப்பகுதியில் உள்ளன.)

- 4) வங்காள விரிகுடாவில் இரண்டு சூல் நீரோட்டங்கள் உண்டு என கூறும் NEERI மன்னார் வளைகுடாவிலிருந்து பாக்ஜல் சந்திக்கும் பாக் ஜலசந்தியிலிருந்து மன்னார் வளை குடாவுக் கும் இடையில் நடக்கும் சக்திப் பரிமாற்றத்தை மட்டுமே கூறுகின்றது. ஆண்டின் அனேக மாதங்களில் வலிமையான புயல் நீரோட்டம் நவம்பர் மாதத்திலும் வங்காளவிரிகுடா வின் நீர் சுழற்சியின் குணாம்சமாக இருக்கிறது. (வடக்கு பூமத்திய நீரோட்டத்தின் நீட்சிவடக்கு நோக்கிய கிழக்கிந்திய நீரோட்டம்) மே மாதத்தில் 0.7-1.0 M.S.I என்ற விசை வேகத் தில் நீடிக்கிறது. இது வளைகுடா வின் கிழக்காக ஒடும்போது மழைக்காலங்களுக்கிடையிலான நீரோட்டமாகிறது. தென் மேற்கு பருவ மழையின் போது முழு வளைகுடாவிலும் உள்ள நீரோட்டம் பலவினமாக உள்ளது. ஒக்டோபரில் பூமத்திய நீரோட்டம் வளைகுடாவின் கிழக்கில் நுழையும் போது புயல் சுழற்சி உருவாக்கப்படுகின்றது. குளிர்கால கிழக்கிந்திய நீரோட்டம் ஆற்றல் மிகுந்த மேற்கு எல்லை நீரோட்டமாகும். அதன் விசை 1.0- M.S.I வேகமாகும். இவை எதனையும் NEERI கருத்தில் கொள்ளவில்லை. இதனால் ஏற்படப்போகும் சக்திப்படிவு பற்றி பேசப்பட வில்லை. பனாமாக் கால்வாயையும் சுயஸ் கால்வாயையும் சேறு வாரிகளை (DREDGER) பயன்படுத்தி ஆழமாக்கிக் கொண்டிருப்பது போல் சேதுக் கால்வாயும் ஆழப்படுத்திக் கொண்டிருக்க வேண்டும்.

இவை போன்று பல விடயங்களில் NEERI இன் அறிக்கையில் பலவினமாக உள்ளன. இந்த அறிக்கையைப் பற்றி இங்கு குறிப்பிட



தற்கான காரணம் NEERI இன் அறிக்கையை கொண்டு சேது சமுத்திரத்திட்டத்திற்கான சுற்றுச் சூழல் பாதிப்புக்களை நியாயப் படுத்த முடியாது என்பதைக் காட்டுவதற்கேயாகும். இந்திய மத்திய அரசின் நலன்களை கருத்தில் கொண்டு சேது கால்வாயின் சுற்றுச் சூழல் பாதிப்புப் பற்றி உண்மைத் தகவல்களை மறைத்து தமக்கு சார்பாக தகவல்களை நிறுவும் பணியினையே NEERI மேற் கொண்டுள்ளது. மேற்குறிப்பிட்டுள்ளவாறு அறிக்கை தயாரிப்பதில் மட்டுமன்றி ஆய்வை மேற்கொண்ட முறைகளிலும் பலவீனம் காணப்படுகின்றது. உதாரணத்திற்கு Depth. Integrated Velocity and Solute Trans port (DIVAST) என்ற மாதிரியைப் பயன்படுத்தி Hydrodynamics ஆய்வு செய்யப்பட்டதாக NEERI குறிப்பிட்டுள்ளது. இது கண்ணிக்குள் செலுத்தப்பட்ட தகவலின் அடிப்படையில் எடுக்கப்பட்ட முடிவேயாகும். இது திசை வேகத்தை மட்டுமே அளவிடும் ஆனால் அலையின் உயர்வை கணிக்கமுடியாதது.

எனவே NEERIக்கு புறம்பாக இலங்கையில் அல்லது தமிழர் தரப்பில் யாராவது இத்திட்டத்தால் ஏற்படப்போகும் சுற்றாடல் பிரச்சினைகளை அறிவதற்கு எதிர்வு கூறுவதற்கு இப்பிரதேச கடல் பரப்பையும் அதனை அண்டியுள்ள பிரதேசத்தையும் ஆய்வு செய்வதன் மூலமே உண்மையை தெளிவாக இனங்காண முடியும். NEERI இன் அறிக்கையையும் தமிழகத்து தகவல்களையும் கொண்டு இலங்கை தமிழர்கள் தமது சுற்றுச் சூழல் பற்றிய முடிவுக்கு வர முடியாது. அவ்வாறு இந்தியா சார்பிலான ஆய்வு முடிவுகளையும் தகவல்களையும் ஆதாரமாகக் கொண்டு தமது முடிவுகளை முன் வைக்கும் ஆய்வுகளை எம்மத்தியில் உள்ள தமிழர்கள் மட்டுமல்ல தமிழ்நாட்டில் இருக்கும் இலங்கை தமிழர்களும் மேற் கொண்டு வருகின்றனர். ‘தமிழன் கால்வாய்’ என்று கூறிக் கொண்டு சேதுக் கால்வாய் ஆதரித்து வருகின்ற கடலியல் ஆய்வாளர்களும் உள்ளனர். இதனை முழுமையானவை முடிவானவை என கருதாது இலங்கை

தமிழர்களின் தரப்பு கடலாய்வாளர்கள் சரியான ஆய்வினை முன் வைக்க வேண்டும்.

சேதுக்கால்வாய் திட்டத்தால் ஏற்படப்போகும் பொருளாதார இராணுவ அரசியல் மற்றும் சுற்றுச் சூழல் விளைவுகளை நியாய மாகவும் மிகத் தெளிவாகவும் பரிசீலிக்க வேண்டிய நிலை எமக்கு ஏற்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்தால் தமிழகத்துக்கு ஏற்படப்போகும் பாதிப்புக்களை விட இலங்கை தமிழருக்கு ஏற்படப்போகும் பாதிப்புக்கள் அதிகம். இலங்கைத் தமிழர் சுயநிர்ணயத்துக்காகவும் விடுதலைக்காகவும் போராடி வருகின்றனர். தமிழர்களின் தாயகம் தன்னாதிக்கம், தமிழர்களின் பாதுகாப்பு, தமிழர்களின் வாழ்விடங்களுக்கு ஏற்படப்போகும் பாதிப்புக்கள் பற்றி அதிக கவனம் செலுத்த வேண்டியுள்ளது. அனேக ஆய்வாளர்கள் சேதுக்கால்வாய்த் திட்டம் ஈழத்தமிழர்களுக்கு தனி நாடு கிடைத்தாலோ அல்லது இடைக்கால தன்னாடசி அதிகார சபை சாத்தியமானாலோ தமிழர்க்கு சேது சமுத்திரத்திட்டத்தால் இலாபம் உண்டு என்றும் தவறான நம்பிக்கைகளை ஏற்படுத்தும் விதத்தில் ஆய்வுகளை மேற்கொண்டு கருத்துக்களை வெளியிடுவருகின்றனர். ஆனால் இத்திட்டம் தமிழரின் தேசிய விடுதலைப்போராட்டத்தை முறியடிக்கும் வழிகளில் ஓர் உபாயமாக அமைந்ததுள்ளதையே பிரச்சினையாக ஆய்வாளர்கள் கொள்ள வேண்டியுள்ளது.

இப்படியான ஒரு திட்டத்தை சாத்தியப்படுத்துவதன் மூலம் பல நோக்கங்களை நிறைவேற்றிக் கொள்வதற்காக இந்தியா முயல் கிண்றதென்பதை அதிகமாக ஆய்வு கவனம் கொள்கின்றது. அத்தகைய நோக்கங்களில் ஒன்றாக தமிழர்களின் விடுதலைப் போராட்டத்தை பலமுனைகளில் நசுக்க எடுக்கும் முயற்சியை வழிவகையை கொண்டு செயல்பட இந்தியா தயாராகின்றது. குறிப்பாக டொனால் ஜெயந்தா ஞானக்கோண், அட்மிரல் அருள்பிரகாஷ் இந்தியக்

கடற்படை முன்னாள் அதிகாரி ஆர். எஸ். வாசன் மற்றும் பத்தி எழுத்தாளர் சுதா இராமச்சந்திரன் ஆகியோரின் ஆய்வுகள் அவ்வகையான கருத்து நிலையை முதன்மைப்படுத்துகின்றன. அவ்வகைக்குள் பேராசிரியர் வில்லி மென்டிஸ் ஜெப்ரி சர்ச்ஸ் பேராசிரியர் காதுபோதா ஆகியோரின் ஆய்வுகள் ஆய்வுப் பிரச்சினைக்கு சமனான கருத்துக்களை வெளியே கொண்டுவர முயலுகின்றது. இவ் ஆய்வாளர்கள் எல்லோரும் இந்தியாவின் தேசிய பாதுகாப்புக் கொள்கை பற்றியே அதிகம் பேசுகின்றனர். அவ்வகையான பாதுகாப்புக் கொள்கைக்குள் இலங்கையின் வட கிழக்கும் அதன் கடல்பிரதேசமும் அதிக முக்கியம் பெறுகின்றது. இதனால் சேதுக் கால்வாய் நேரடி விளைவுகளாக வடக்கு - கிழக்கு எதிர்கொள்வதற்கான வாய்ப்பு அதிகமுண்டு என்ற முடிவுக்கே வரவேண்டியுள்ளது. அதனை மேற்படி ஆய்வாளர்களும் வலியுறுத்துகின்றனர்.

எனவே மேற்குறிப்பிட்ட ஆய்வாளர்களின் கருத்துக்களை முதன்நிலைப்படுத்தி சேதுக்கால்வாய்த்திட்டத்தின் அரசியல் இராணுவ பொருளாதார நோக்கினையும் உபாயங்களையும் ஆராய்வதன் மூலம் தமிழர் வாழும் வட - கிழக்குப் பிரதேசத்தில் ஏற்படப் போகும் பாதிப்புக்களை விளங்கிக் கொள்ள முயலுவோம்.

தீநி எழுத்தாளர் சுதா இராமச்சந்திரன் பாக்டுநீரினஞாயிலும் மன்னார் வளர்க்காவிலும் கிண்கியக் கடற்படை தனது ரேந்துப்பொருளை அதிகரித்து விடுதலைப் புகைகளின்கடற்படையின் நடமாட்டத்தை கீட்டுப்படுத்தும் என்றார். (India Digs Deep For Trade and Security)

சேந்திகால்வாயின் அழைப்பு

சேதுக்கால்வாய்திட்டம் என்பது இலங்கைக்கும் இந்தியாவுக்கும் இடைப்பட்ட கடற்பகுதியை ஆழமாக்குவதன் மூலம் இரட்டை வழி கடற்போக்குவரத்தை செம்மையாக்கிக் கொள்வதாகும். இந்தியாவையும் இலங்கையையும் பிரிக்கும் கடற்றொகுதி மூன்று அங்கங்களைக் கொண்டதாக உள்ளது.

1) மன்னார் வளைகுடா

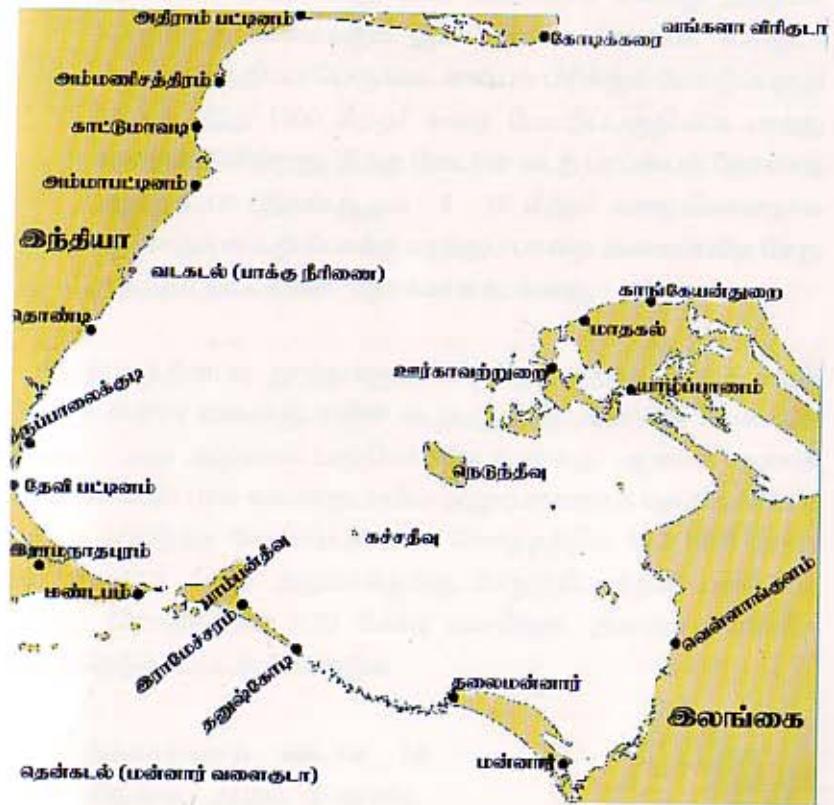
இராமேஸ்வரத்திற்கும் தலைமன்னாருக்கும் தெற்கில் அமைந்துள்ள பகுதி

2) ஆதாம் பாலம்

தமிழகத்தின் மண்டபத்திற்கும் பாம்பன் தீவுக்கும் இடையில் அமைந்துள்ள பகுதி. பாம்பன் தீவுக்கும். மன்னார் தீவிற்கும் இடையே 17 குறுந்தீவுகளையும் கடலில் அமிழ்ந்து கிடக்கும் மணல்மேடுகளையும் தன் பாகங்களாய் கொண்டிருக்கும் ஆதாம்பாலம் (3 - 5 மீற் ஆழமாகும்)



இலங்கை - இந்திய கடல் பரப்புக்களும் இந்திய துறைமுகங்களும்



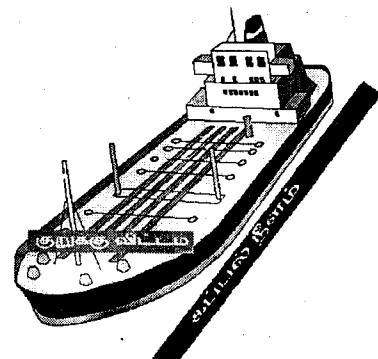
**இனங்கை - இந்திய வதாப்ரபையும் வடபகுதித் தீவுகளையும்
இனங்காப்புவெற்றுக்கும் பயன்படுத்தவைம்.**

3) பாக் - வளைகுடா

ஆதாம் பாலத்திற்கு வடக்கில் காங்கேசன்துறைக்கும் தென் மேற்கில் உள்ள பகுதியைக் குறிப்பதாகும். இது பாக் வளைகுடாவையும் வங்காள விரிகுடாவையும் கொண்டுள்ள பாக்குநிரிணணயாக உள்ளது. பாக் வளைகுடா என்பது இந்தியாவுக்கும் இலங்கைக்கும் இடையிலான வங்காள விரிகுடாவையும் இந்தியப் பெருங்கடலையும் பிரிக்கும் மேட்டுப்பகுதியாகும். இது 1000 மீற்றர் வரை மேட்டுப்பகுதியாக பரந்து காணப்படுகின்றது. இந்த மேடான் கடற் பரப்பைத் தோண்டி அதனுடாக (இதன் ஆழம் 5 - 10 மீற்றர் வரையிலானதாக உள்ளது.) கப்பற் போக்குவரத்துப் பாதை அமைப்பதே சேதுசமுத்திர திட்டத்தின் நோக்காக உள்ளது.

இத்திட்டத்தின்படி தூத்துக்குடியிலிருந்து ஆதாம் பாலம் வரை உள்ள மன்னார் வளைகுடாவின் கடற்பகுதி ஆழப்படுத்த வேண்டிய தில்லை. அது ஆழமான பகுதியாகவே உள்ளது. ஆனால் ஆதாம் பாலம் (35 கி.மீ) பாக் வளைகுடாவில் ஆழம் குறைந்த பகுதிகள் (54.2 கி.மீ) ஆழப்படுத்த வேண்டியுள்ளன. மொத்தத்தில் 89.2 கி.மீ தூரப் பகுதியை 12.8 மீற்றர் ஆழமாக்குவது சேதுத்திட்டத்தின் பணியாக வள்ளது. மொத்தத்தில் 8.25 கோடி கனமீற்றர் அளவுள்ள மணல் அகழ்ந்தெடுக்கப்படல் வேண்டும்.

இக்கால்வாய் ஊடாக 10 மீற்றர் மிதவை ஆழம் கொண்ட கப்பல்கள் பயணம் செய்ய முடிய மெனவும் 5 ஆயிரம் தொன் நிறையுடன் கப்பல்கள் பயணிக்க முடிய மெனவும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. சேதுக்கால்வாய்த்திட்டத்தின் நேரடி



தாக்கத்துள்ளாகும் பிரதேசங்களாக மேற்குறிப்பிட்ட பகுதிகள் காணப்பட்டதுடன் இலங்கையின் காங்கேசன்துறை, பருத்தித்துறை, திருகோணமலை, கொழும்பு, ஹம்பாந்தோட்டை, காலி ஆகிய துறைமுகங்களும் தலை மன்னார் மன்னார் குடாநாட்டை அண்டிய தீவுப்பகுதிகளும் இந்தியாவின் தமிழ்நாட்டின் கோடிக்கரையிலிருந்து கிழக்குக்கரை வரை மறைமுகமான தாக்கத்தை பெறுகின்ற பிரதேசங்களாக உள்ளன. அவ்வாறே இந்துசமுத்திர பிராந்தியமும் அதனோடு தொடர்புடைய பகுதிகளும் முக்கியம் பெறுகின்ற பிரதேசங்களாக விளங்குகின்றன.

04

இலக்மீ வியாருளாதார யோகிழும் சீன - இந்தியம்யோடிழும்

சேலு சுமுத்திரச் கால்வாய்த் திட்டத்தின் இசூத்திப் பண்கள் திட்டமிடப்படி நடைபெற்று வருகின்றது. கடற்கு 2005 முதலைடையும் உரை 25 லடகம் கூடியுடன் கீற்றிருக்கும் கால்வாய் தோண்டப்பட்டுள்ளதாக அம் நான்பர் 2004 ஜூல் கால்வாய் இசூத்திப்பண் பூர்த்தியாகுமினாலும் இந்திய சம்பந்தமீட்டர் டி. ஆர். பாலு சிதாந்தத்துள்ளார்.

ஃஃஃஃஃஃ

இலங்கையின் புதிய ஜனாத்திர இணைமையில் இந்தியாவுக்கு இரசமுறைப் பயணத்தை மேற்கொண்டபோது சேலுக் கால்வாய் திட்டத்திற்கு ஏற்றாற்றுமான ஆட்சேபண்ணையும் சிதாந்தக்காரர்களை ஏன்று இணைச்சர் டி. ஆர். பாலு மேலும் சிதாந்தத்தார்.

சேதுசமுத்திரக்கால்வாய்த்திட்டம் நிறைவேற்றப்படும் படசத் தில் ஏற்படப்போகும் பொருளாதார விளைவுகளை இப்பகுதி பரிசீலிக்க உள்ளது. சேதுக்கால்வாய் இலங்கை - இந்தியா ஆகிய இரண்டு நாடுகளையும் மையப்படுத்தி இருப்பதனால் இவ்விரு நாடுகளுமே நன்மையினையோ அல்லது பாதிப்பினையோ எதிர்கொள்ள வுள்ளன என்ற வாதம் அதிகமாக நிலவுகிறது. அத்தகைய வாதத் திற்கு அர்த்தமிருந்தாலும் சேதுக்கால்வாயோடு தொடர்புபட்ட இன்னோர் அரசாக சீனாவும் விளங்குகிறது. எனவே சீனாவின் தொடர்பையும் அதனால் ஏற்படவுள்ள நெருக்கடியையும் முதலில் பரிசீலிப்போம்.

பொருளாதாரத்திற்கும் வர்த்தகத்திற்கும் உள்ள தொடர்பு எவ்வாறுள்ளது என்பதையும் இன்றைய பொருளாதாரப் போட்டியையும் முதலில் பரிசீலிப்போம். ஏனெனில் அதற்குள்ளேயே சேதுசமுத்திரத் திட்டத்தின் ஒருபரிமாணத்தை புரிந்து கொள்ள முடியும்.

உலகப்பொருளாதார போட்டியில் பலமுனைப் போட்டி நிகழ் வதாக ஜோசப்னை என்ற அமெரிக்கர் குறிப்பிடுகின்றார். அத்தகைய உலகப் பொருளாதார போட்டியில் உற்பத்தியைவிட சந்தை முதன்மையானதாகும். சந்தைப்போட்டியில் அரசுகள் ஒன்றில் ஒன்று தங்கியிருப்பதும் போட்டி போடுவதுமாக இயல்பான முரண்பாட்டை வெளிப்படுத்துவதை காணலாம். அந்த வரிசையில் அமெரிக்கா, ஐப்பான், இந்தியா, சீனா, ஐரோப்பிய நாடுகள் என்பன முதல்தர போட்டித்தன்மை உள்ள நாடுகளாக திகழ்கின்றன. இப்போட்டித் தன்மைக்குள் அரசியல், இராணுவ, பொருளாதார இலக்குகள் அனைத்துமே ஒன்றிணைந்து செயற்படுகின்றன. எந்த அரசும் அரசியலை தனித்து ஒரு இலக்காகவோ காரணியாகவோ கொள்வதில்லை. அவ்வாறே பொருளாதாரமும் தனித்து இயங்காது கூட்டாகவே இயங்கும். உற்பத்தியின் உபரி ஏற்படுத்திய விளைவுகளாகவே இவ் வளர்ச்சி ஏற்பட்டுள்ளதென்பதை உணரமுடிகிறது. இங்கு கூறப்படும் சந்தையின் மறுபக்கம் வர்த்தகத்தை குறிப்பதாகும். வர்த்தகம் என்பது (Trade) வரியற்ற வர்த்தகத்தையே (FREE TRADE) குறிப்பதாகும். பல்வேறு பொருளாதார ஒத்துழைப்பு அமைப்புக்கள் (ECONOMIC CO - OPERATIONS) உருவாக்கப் பட்டதன் பின்னர் வர்த்தகத்தின் சிறப்பிற்கு வரியற்ற தன்மையே காரணமாக கொள்ளப்படுகின்றது. இது வரியற்ற சந்தை பொருளா தாரக் கொள்கையாக (Free market Economical policy) கைத் தொழில் நாடுகள் மத்தியில் உருவாகியுள்ளது. இவ்வகைப் பொருளாதார கட்டமைப்புக்குள் பிரவேசித்துள்ள நாடுகளில் மிகப் பிந்திய நாடு இந்தியாவாகும். இந்தியாவின் பொருளாதார கூட்டாளிகளாக ஐப்பான், அமெரிக்கா, ஐரோப்பா என்ற வரிசை பேணப்பட்டு வருகிறது. ஆனால் இந்தியாவுக்கு அண்மையில் இருக்கும் சீனாவின் எழுச்சி மேற்குறிப்பிட்ட நாடுகள் எல்லாவற்றினதும் இருப்பை பொருளாதார அரசியல் இராணுவப் பரிமாணத்தில் அச்சமடைய வைத்தது போல் இந்தியாவை அச்சமடைய வைத்துள்ளது. இதனால் இந்தியா,

ஜப்பான், அமெரிக்கா ஐரோப்பா ஆகியவற்றுக்கிடையிலான போட்டித் தன்மையென்பது சீனாவின் ஆதிக்கத்தை முறியடிப்பதற்காக தற்காலிகமாக கைவிடப்பட்டுள்ளது. ஆனால் சீனாவோ கிழக்காசிய மேற்காசிய சந்தைகளை கட்டுப்படுத்தியது மட்டுமல்லாது ஐரோப்பிய சந்தையிலும் மேலும் மேலும் ஆதிக்கம் செலுத்தி வருவதோடு (WTO) உலக வர்த்தகத்தில் கணிசமான அளவை பெறும் சக்தியாக எழுச்சியடைந்து வருகின்றது. இவ் எழுச்சியானது இன்று ஏகாதி பத்தியங்களுக்கிடையிலான முரண்பாட்டின் வேராக உள்ளது. சீனா உலகளாவிய வர்த்தகத்தில் மினிரவதற்கான அடிப்படை காரணமாக விளங்குவது அதன் ஏகாதிபத்தியக் கொள்கையாகும். சீனாவின் நவீன சிறப்பியான டொங் - ஷியாவோ பிங் வகுத்த பொருளாதாரக் கொள்கை சீனாவுக்கு வெளியே வேகமாக சீனாவை ஏகாதிபத்திய வாத சக்தியாக மாற்றியது. அத்தகைய ஏகாதிபத்திய பொருளாதாரப் போட்டியில் உலகம் வியக்கும் விதத்தில் சீனா ஆதிக்கம் செலுத்தி வருகிறது. சீனா எப்படி அதனை வேகமாக சாதித்தது என்பதை ஒரு உதாரணத்துக் கூடாக விளங்கிக் கொள்வோம்.

1990களின் ஆரம்பத்தில் சீனாவிடமிருந்து ஜேர்மனி சிறுவர்களுக்கான விளையாட்டுப் பொருட்களை (TOYS) சங்க வரிசைச் செலுத்தி இறக்குமதி செய்தது. சீனா ஜேர்மனியிடம் இருந்து சங்க வரி விலக்களித்த தானியங்கி மோட்டார் கார்களை இறக்குமதி செய்தது. இதனால் சீனாவின் நுகர்வோர் பெரும் மகிழ்வடைந்த துடன் அவர்களின் வாழ்க்கைத்தற்கை உயர்த்தியது. ஆனால் ஜேர்மனிய நுகர்வோர் சிறுவர்களுக்கான விளையாட்டுப் பொருட்களுக்கும் அதிக விலை கொடுத்தமை மட்டுமன்றி அத்தகைய பொருட்களை வரியற்ற விதத்தில் இறக்குமதி செய்ய வேண்டிய சூழலையும் ஜேர்மனிக்கு ஏற்படுத்தினர். எவ்வாறு வரியற்ற வர்த்தகத்தை சீனா தனக்குரியதாக மாற்றிக் கொண்டதென்பதை இந்தச் சம்பவம் தெளிவாக விளக்கியுள்ளது. இவ்வாறே சீனா உலக

சந்தையை கைப்பற்றி வருகின்றது. இது அதன் பொருளாதார வளர்ச்சியை காட்டுகின்றதற்கான அடிப்படையாகும்.

இவ்வகையான சீனப் பொருளாதார வளர்ச்சியையும் அதனால் ஏற்பட்டிருக்கும் சீனாவின் அரசியல் உறுதிப்பாட்டுக்கும் சர்வதேச மட்டத்தில் சீனாவின் எழுச்சிக்கும் தடையாக பல விடயங்களை அமெரிக்கா ஜப்பான் மற்றும் ஐரோப்பிய நாடுகள் முன்வைத்து வருகின்றன. அமெரிக்கா பொருளாதார ரீதியாக மட்டுமன்றி அரசியல் இராணுவர்தியாகவும் செயற்பட்டு வருகின்றது. அத்தகைய அரசியல் இராணுவ நடவடிக்கை என்பது சீனாவின் பொருளாதார வலுவை உடைப்பதற்கான நடவடிக்கையாகவே உள்ளது. ஆப்கானிஸ்தான், ஈரான், வடகொரியா, தைய்வான் போன்ற அரசுகளுடனான அமெரிக்க அரசியல் இராணுவ நகர்வுகள் அனைத்தும் சீனாவின் எழுச்சியை முறியடிப்பதற்காகவே பிரயோகப்படுத்தப்படுகின்றது.

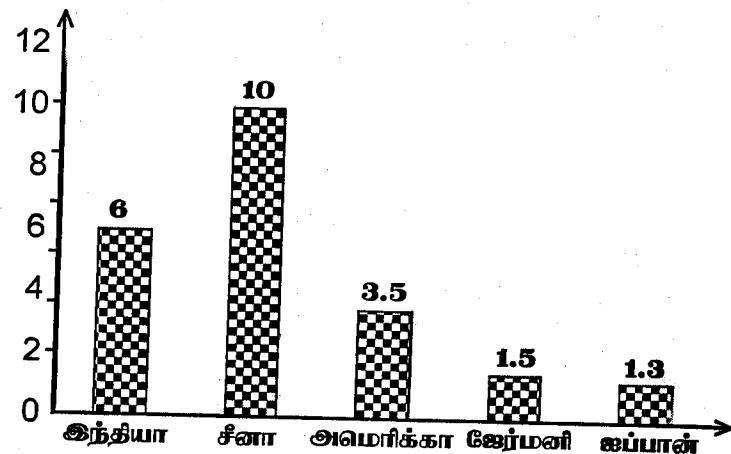
இவ்வாறு ஐரோப்பிய, கிழக்காசிய, மேற்காசிய சந்தைப் பொருளாதாரத்தில் போட்டிபோடும் சக்திகளிடையே நிகழ்ந்துவரும் முரண்பாட்டில் இந்தியாவும் அங்கமாக மாறியுள்ளது. இந்தியாவின் பொருளாதாரப் போட்டி என்பது மிகப்பிந்திய ஆரம்பமாகவே உள்ளது. குறிப்பாக ராஜீவ் காந்தியின் ஆட்சிக்காலத்தில் பொருளாதார போட்டிக்குரிய வெளிநாட்டுக் கொள்கைகள் வகுக்கப்பட்டாலும் இந்திராகாந்திக்கும், ராஜீவுக்கும் ஆலோசகராகவும், செயலராகவும் செயல்பட்டு பின்னர் பிரதமராக விளங்கிய நரசிம்மராவே முழுமையான ஏகாதிபத்திய பொருளாதாரத்தில் இந்தியாவை உலகத்தோடு இணைத்துக் கொண்டவராவர். Father of Economic Reforms என நரசிம்மராவை இந்தியர்கள் அழைப்பதைக் காணலாம். இவரது அனுகுமுறையை வடிவமைத்தவராக தற்போதைய பிரதமர் மன்மோகன்சிங் விளங்கினார். இந்தியாவின் டோங் என அழைக்கப்

பட்ட பொருளாதார சீர்திருத்தவாதியாக நரசிம்மராவ் சீனாவின் டோங்-வியாவோ - பிங்குக்கு ஒப்பாக விளங்கினார்

இந்தியாவின் பொருளாதார மறுசீரமைப்பு புரட்சிகரமான வளர்ச்சிகளுக்கு அத்திபாரமாக அமைந்த அரசு என்ற அடிப்படையில் சந்தைக்கான பொருளாதார பலத்தை சீனாவுக்கு அடுத்த நிலையில் விளங்கிய இந்தியா தென்னாசியாவை கடந்த பிராந்தியங்களில் முதலீடுகளையும் சந்தைக்கான போட்டிகளையும் தேட ஆரம்பித்தது. தகவல் கம்பியூட்டர் தொழில்நுட்ப புரட்சிகள் என்ற எடுப்பில் ஆரம்பித்த இந்தியப் பொருளாதாரம் ஏகாதிபத்தியப் பொருளாதாரத்தை நோக்கி வளர்ந்தது. இந்த வளர்ச்சிக்கான அடிப்படையை சீனாவுடன் ஒப்பீடு செய்தே கையாள முயன்றது. ஏனெனில் சீனாவின் பொருளாதார எழுச்சியைக் கண்டு உலகம் அஞ்சும் போது இந்தியா தனக்கு அயலில் இருக்கும் சக்தியை பற்றிய அச்சம் கொள்ளாமல் இருப்பது தவறானது. ராஜீவ் காந்தி தனது வெளிநாட்டுக் கொள்கையை தாரா ளமாக்கும் (Relax policy) போது கருத்தில் கொண்ட காரணங்களில் ஒன்றாக சீனாவின் பொருளாதாரப் பாச்சலுக்கு நிகராக இந்தியாவும் வளர்ச்சியடைய வேண்டும் என்ற கொள்கையும் அமைந்திருந்தது. அத்தகைய போட்டி ஆசியாவுக்குள் மிக வேகமாக வளர்ந்தது. பனிப் போருக்கு பிந்திய இப் போட்டியில் சீனா எப்போதும் போல் தற் போதும் முன்னணி வகித்துவருகிறது. இதனை பின்வரும் புள்ளி விபரப் பட்டியல்கள் தெளிவுபடுத்துகின்றன

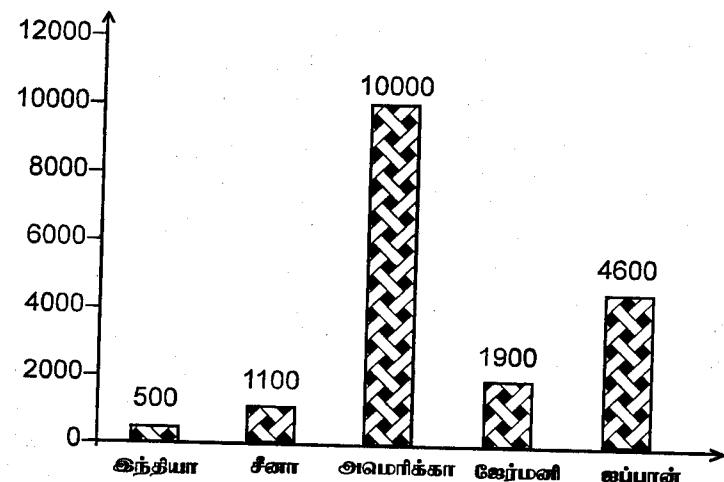
அட்டவணை I

1990 ஆம் ஆண்டில் (சதவிகிதத்தில்) மொத்தத் தேசிய உற்பத்தி

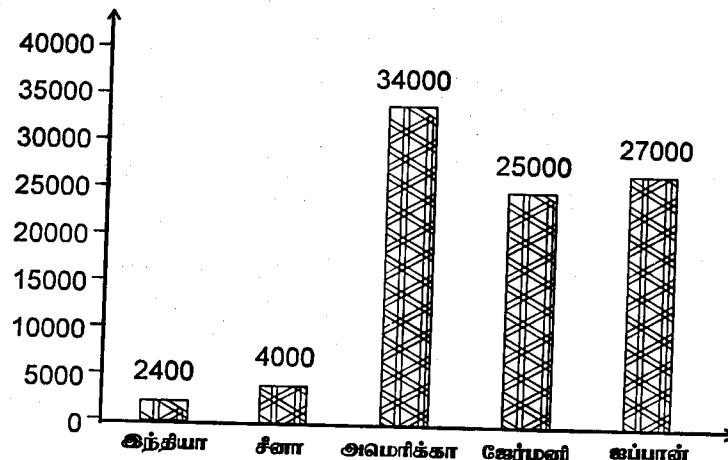


அட்டவணை II

2001 ஆம் ஆண்டில் (டோலரில்) மொத்த தேசிய உற்பத்தி



தனிநபர் சராசரி (டோலரில்) 2002இல் மொத்தத் தேசிய உற்பத்தி அட்டவணை III



(ஆதாரம் : உதயமாகிறது வலிமைபடைத்த பாரதம்)

இம் முன்று அட்டவணைகளும் உலகத்தில் இந்தியாவின் நிலை எங்கு என்பதை தெளிவாக காட்டுகின்றது. அது மட்டுமல்ல இந்திய தொழில்நுட்பவாதிகள் விஞ்ஞானிகள் மற்றும் பொருளியலாளர்கள் அரசியல் தலைவர்களைப்போன்று சீனாவுடன் ஒப்பிட்டே இந்தியாவின் உலகப்பொருளாதார நிலையை மதிப்பீடு செய்கின்றனர். சீனாவுடன் ஒப்பிடும் போது இந்திய தேசத்தின் தனிநபரின் சராசரி உள்நாட்டு உற்பத்தி குறைவாகவே உள்ளது. சீனா தனது வளர்ச்சித்திட்ட பணிகளை குறைந்தது பத்து வருடங்களுக்கு முன்னதாகவே தொடங்கிவிட்டது. சீனர்களின் முதலீடு இந்தியர்களைவிட மிக அதிகம். இதனால் சீனர்களின் வளர்ச்சியை எட்டுவதற்காகவும் இந்தியர்கள் உழைக்க வேண்டும் என்ற போட்டித் தன்மை இந்தியா வகுக்குள் நிகழ்ந்து வருகிறது. சீனா ஓரே நேரத்தில் பலபக்கமாயிருந்து ஏற்படும் எதிர் விளைவுகளை எதிர்கொள்ள வேண்டியுள்ளது. இந்தியா ஒருபக்கம் ஐப்பான், ஐரோப்பா, அமெரிக்கா என்பவற்றுடனும்

மோதிவருகின்றது. ஆனால் சீனாவின் சவால் மிக்க பொருளாதார நிகழ்ச்சித்திட்டம் சாதுரியமாக நகர்கின்றது.

சீனாவின் பொருளாதார அரசியல் இராணுவ விஸ்தரிப்பை தடுக்க அமெரிக்கா ஆப்கானிஸ்தானில் படையைக் குவித்தது போன்றே ஈராக் யுத்தத்திலும் சீனாவின் எழுச்சிக்கு எதிரான இலக்கு உடையதாகவே கருதி செயல்பட்டது. இவையிரண்டும் அமெரிக்க கூட்டுச் சக்திகளின் நடவடிக்கையாக அமைய சேதுக்கால்வாய்த் திட்டம் என்பது சீனாவுக்கு எதிராக இந்தியாவின் நடவடிக்கையாக அமைந்துள்ளது.

சீனா உருவாக்கியிருக்கும் புதிய நகர்வுகளின் பெரும்பாலா னவை இந்துசமுத்திரத்தை மையப்படுத்தியதாக அமைந்துள்ளது. இந்து சமுத்திரம் இந்தியாவுக்கு சொந்தமானதென கனவிலும் நினைவிலும் இந்தியர்கள் இருக்க சீனர்கள் சத்தடியின்றி மிக அமைதியாக இந்துசமுத்திரத்திற்குள் நகர்ந்துவிட்டனர். இது இந்திய சீனப்போட்டி யின் இன்னோர் தளமாகவள்ளது. ஆழமாக நோக்கி னால் இராணுவ பொருளாதார அரசியல் நோக்குடைய நகர்வாகவே சீனாவின் இந்து சமுத்திரம் மீதான பாய்ச்சல் காணப்படுகின்றது.

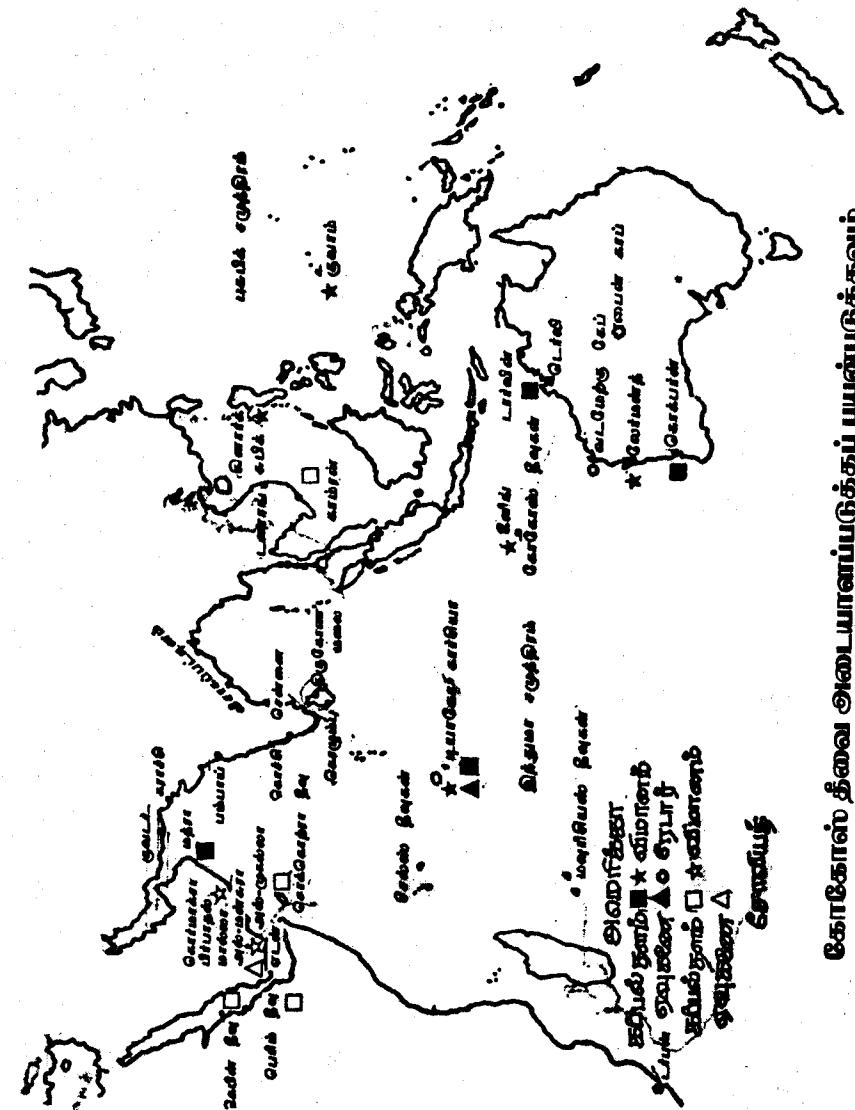
யூலை 02ம் திங்டி 2005 அன்று சேதுக்கால்வாய்க்கான அடிக்கல் நாட்டுவிழா நடைபெற்றது. இந்தியப் பிரதமர் மன்மோகன்சிங் கட்சித் தலைவர் சோனியா காந்தி தி.மு.க தலைவர் மு. கருணாநிதி மத்திய அமைச்சர் ரீ.ஆர். பானு, மதி.மு.க செயலாளர் வை. கோபாலசாமி மற்றும் தமிழக அரசியல் பிரமுகர்கள் கலந்து கொண்டனர்.

05

இந்துசமுத்திரப்பிராந்தியமும் இந்திய - சீன முறைகளும்

இந்துசமுத்திர பிராந்தியத்தையும் இந்தியாவின் பாதுகாப்புப் பற்றியும் சிலவிடயங்களை இச்சந்தரப்பத்தில் தெரிந்து கொள்வது அவசியம். இது பற்றி இந்தியாவின் முத்த இராஜதந்திரியும், இந்தியப் பாதுகாப்புக் கொள்கை வகுப்பாளரும், வரலாற்றாசிரியருடான கே. எம். பணிக்கர் குறிப்பிட்டவை முக்கியமானவையாகும். பணிக்கரின் சில கொள்கைகள் காலவாதியானவையாக யாரும் குறிப்பிடலாம். ஆனால் அவரது கடல் ஆதிக்கம் பற்றிய கொள்கையை அடியொற்றியே இன்று இந்தியாவின் சேதுக்கால்வாய்த்திட்டம் அமுல் படுத்தப்படுகின்றது. இந்தியாவுக்கு இந்து சமுத்திரமே உயிர் நாடி யாகும். இந்தியாவின் சுதந்திரம், பாதுகாப்பு, தன்னாதிக்கம், சுபீட்சம் என்பன இந்து சமுத்திர நீர்ப்பரப்பின் சுதந்திரமான ஆழுகையில் தங்கியுள்ளன. இந்துசமுத்திரம் இந்தியாவின் கட்டுப்பாடில் இல்லாத விட்டால் இந்தியாவுக்கு தொழில் வாய்ப்பும் இல்லை. வர்த்தக வளர்ச்சியும் இல்லை. இறுதியில் இந்திய பாதுகாப்பு அரசியல் ஸ்திரத்தன்மையும் இல்லாத போய்விடும் என்றார் பணிக்கர்.

இந்தியாவின் பாதுகாப்பு நோக்குநிலையிலேயே பணிக்கரின் கருத்துக்கள் அமைந்திருந்தது. குறிப்பாக பிரிடடிஷ்காரர் எப்படி இந்தியாவை பாதுகாக்க திட்டம் வகுத்துள்ளார்களோ அவ்வாறே பணிக்கரின் உத்தியும் அமைந்திருந்தது. ஆனால் பணிப்போர் காலத் தில் பணிக்கரின் உபாயத்திற்கு ஏற்ற வகையில் இந்து சமுத்திரப் பிராந்தியம் அமையாதது அவரது பாதுகாப்புக் கொள்கையின் முக்கியத்துவத்தை குறைந்திருந்தது. ஆனால் பணிக்கர் குறிப்பிட்ட பாதுகாப்புப் பிரதேசங்கள் மீது இந்தியாவின் செல்வாக்கு பரவல் டெந்திருக்குமாயின் அதன் வளர்ச்சியும் பாதுகாப்பும் அதன் கையிலேயே தக்கவைக்கப்பட்டிருக்கும். பணிப்போர்க்காலத்தில் வடமேற்குப் பகுதியின் ஆப்கானிஸ்தான் பிரதேசமும் மற்றும் இந்து சமுத்திரத் தின் நுழைவாயிலில் ஒன்றான ஏடன் துறைமுகமும் சோவியத் யூனியனிடமும் இந்துசமுத்திரத்தின் மையத்திலமைந்திருந்த திருகோண மலைத்துறை முகமும் இந்து சமுத்திரத்தின் இன்னோர் முனையான சிங்கப்பூர் துறைமுகமும் டியாகோ கார்சியா இராணுவத்தீவும் அமெரிக்காவின் கட்டுப்பாடிலும் இந்தியாவுக்கு வடக்கிழக்கே அமைந்துள்ள திபெத், நேபாளம், சிக்கிம், பூட்டான் என்பன சீனாவின் செல்வாக்குக்குள்ளும் காணப்பட்டன. இவை அனைத்தையும் பிரிடடிஷ் ஆட்சியின் போது இந்தியாவை பாதுகாக்கும் அரண்களாக அவர்கள் பயன்படுத்தி வந்தனர். சுதந்திர இந்தியாவின் ஆரம்ப தசாப்தங்கள் பிரிடடிஷ் - இந்தியாவுக்குரிய அரண்கள் இல்லாத போதும் சோவியத் யூனியன் கணிசமான பாதுகாப்பை இந்தியாவுக்கு வழங்கியது. சோவியத் யூனியன் தகர்ந்த பின்பு இந்து சமுத்திரத்தின் பிரதான சக்திகளாக வல்லரசான அமெரிக்காவும் பிராந்திய வல்லரசான இந்தியாவும் போட்டி போட்டன. இது மட்டுமன்றி சீனாவும் இவற்றோடு போட்டி போடுகின்ற பிரதான சக்தியாக விளங்கியது. இந்தியாவின் இந்துசமுத்திர ஆதிக்கத்தை தனக்குரியதாக மாற்றுவதில் சீனா கணிசமான அடைவுகளை எட்டியது. பணிப்போரின் முடிவு மற்றிலும் புதியதொரு தளத்தை உலக அரசியலில் உருவாக்கியது.



கோடைகால் தீவை ஒழுப்பானப் பேர்கள் யண்புக்குத்தாமீ

அப்போட்டிக்களம் இராணுவ அரசியல் பொறிமுறையிலிருந்து பொருளாதார இராணுவ அரசியல் பொறிமுறையாக மாற்றமடைந்தது. இத்தகைய மாறுதலின் மைல் கல்லாக 2000 ஆம் ஆண்டு சீனா உருவாகிய ஆழ்கடல் அதிகாரக் கொள்கை அமைந்திருந்தது. சீனக் கம்பியூனிஸ்கடசி (Mariline Rights and Interst) கடல்மீதான உரிமையும் நலனும் என்ற தொனிப் பொருளில் புதிய சமுத்திரவியல் கொள்கையை வருத்தது. அதன் முக்கிய இலக்காக இந்து சமுத்திரம் அமைந்திருந்தது. அதனடிப்படையில் இரண்டு பிரதான அணுகு முறைகள் சீனாவினால் உருவாக்கப்பட்டன.

- 1) இந்து சமுத்திர கடல் பிரதேசத்தினுள் விஸ்தரிப்பை ஏற்படுத்துதல்
- 2) இந்து சமுத்திர விளிம்பு நாடுகளுடன் அரசியல் பொருளாதார இராணுவ ஒத்துழைப்புக்களை ஏற்படுத்துதல் என்பன வாகும்.

இந்துசமுத்திரக் கடல்பிரதேசத்துள் சீனா எந்தப் பகுதிகளில் எவ்வாறு விஸ்தரிப்பை செய்துவருகின்றதென்பதை உற்று நோக்க வேண்டும்.

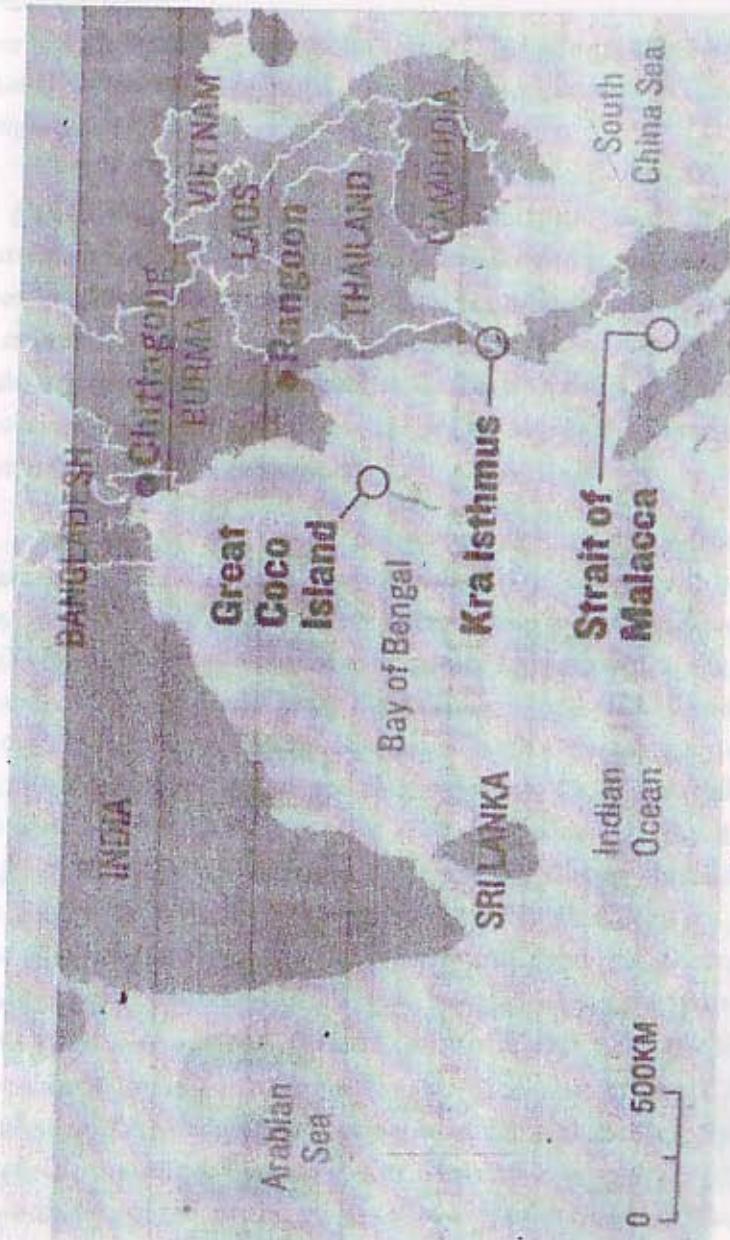
இந்து சமுத்திரத்துள் வங்காள விரிகுடாப்பகுதியிலும் அந்த மான்தீவை அண்டிய பகுதியிலும் இந்திய மத்திய தட்டை உள்ளடக்கிய கடற்பிரதேசத்திலும் சீனாவின் நேரடி விஸ்தரிப்பு நிகழ்ந்து வருகின்றது. அத்துடன் இந்து சமுத்திரத்தின் வடக்கு கிழக்கு கரையோரதுறைமுகங்களையும் அதன் விஸ்தரிப்புக்குள் உள்ளடக்கி வருகின்றது.

மாலைதீவின் தலைநகரான மாலியிலிருந்து 40 கி.மீ தென் பகுதியில் அமைந்துள்ள மாரோ (Marao) தீவில் இராணுவ கடற்படைத்தளம் ஒன்றை சீனா நிறுவி வருகிறது. இத்தீவில் 2010 ஆம்

ஆண்டில் தாக்குதல் திறன் கொண்ட கடற்பிரிவோன்றை நிறுவுவதுடன் இரண்டு விமானம் தாங்கிக் கப்பல்களை நிறுத்துவதெனவும் ஐந்து நீர் முழுக்கப்பல்களை அத்தீவில் பாவனைக்குட்படுத்துவதெனவும் சீனா திட்டமிட்டுள்ளது. தற்போது ஏவுகணைத்தளம் ஒன்றை அத்தீவில் நிறுவியுள்ளதாக தெரியவந்துள்ளது.

அடுத்து Great Coco தீவு சீனாவின் முழுமையான இராணுவ கடற்படை பிரதேசமாக விஸ்தரிப்பதைந்துள்ளது. Great Cocos Island மியான்மாரின் செல்வாக்குக்குள் உட்பட்ட தீவாகும். இதில் சீனாவின் கடற்படை விஸ்தரிப்பு நிகழ்வதைப் பிரதேசத்திற்கான கடல் வர்த்தகத்தையும் தனது கட்டுப்பாட்டில் கொண்டு வர சீனா அனைத்து நடவடிக்கைகளையும் மேற்கொண்டு வருகின்றது.

இவ்வாறே மாலைதீவின் கடற்பரப்பையும் மியான்மாரின் கடற்பகுதி மற்றும் பாங்கோங்கிலிருந்து (தாய்லாந்தின் தலைநகரி விருந்து) 150 மைல் தூரத்தில் Coco Island என்பது சீனாவின் முழுமையான கடற்படை இராணுவப் பிரதேசமாக மாறும் நிலையிலுள்ளது. இதே போன்று மியான்மாரின் 1930 கி.மீ கடற்கரை யோரத்தையும் அதன் துறைமுகங்களையும் சீனாவே நிர்வகித்து வருகின்றது. மேலும் அந்தமான் கடற்பரப்பில் அமைந்துள்ள Zadelkyi மற்றும் சீனாவின் தென்கிழக்குப் பகுதியில் அமைந்துள்ள Mergui மியான்மாரின் கரையோரப் பிரதேசத்தில் அமைந்துள்ள Sittwe மற்றும் Manahng, Haiggyi சீனாவின் செல்வாக்குக்குள் இருப்பதனால் இந்து சமுத்திரத்தின் கிழக்குப் பகுதியிலிருந்து அதன் மத்திய பகுதி வரையும் சீனா முன்னேறியுள்ளது. எல்லாவற்றிற்கும் மேலாக மலாக்கா நீரோட்டப் பகுதியை அன்மித்த பிரதேசம் அனைத்தும் சீனாவிடம் இருப்பதனால் மலாக்கா நீரிணையும் சீனாவின் செல்வாக்கினிலே வருவதற்கான வாய்ப்பை கொண்டிருந்தது. இதனால்



Great Coco தீவைக் கடற்டும் படம்

சீனா மிக இலகுவாக தனது கட்டுப்பாட்டில் இந்து சமுத்திரப் பிராந்தி யத்தை கொண்டு வந்துவிடுமென இந்திய ஆய்வாளர்கள் வாதிடுகின்றனர்.

இரண்டாவதாக இந்து சமுத்திர விளிம்பு நாடுகளுடன் சீனா கொண்டிருக்கும் வர்த்தக இராணுவ பொருளாதார உறவுகள் கணிசமான ஆதிக்கத்தை சீனாவுக்குரியதாக மாற்றியுள்ளது. குறிப்பாக மியான்மார், இந்தோனேசியா, மாலைதீவு, இலங்கை, ஈரான், பாகிஸ்தான், தென்னாபிரிக்கா, தன்சானியா, கென்யா போன்ற நாடுகளுடன் கொண்டிருக்கும் நெருக்கம் அதன் இந்து சமுத்திரப் பிராந்தியம் மீதான செல்வாக்கை அதிகரிக்கிறது.

இப்போது சீனாவின் இந்துசமுத்திர ஆதிக்கத்திற்கான வலையமைப்பை விளங்கிக் கொள்ளவும் புரிந்து கொள்ளவும் கூடிய தாக இருக்கிறது. சீனாவின் விஸ்தரிப்பும் வியூகமும் இந்தியாவை பாதிப்பது மட்டுமன்றி இந்தியாவின் அனைத்து பாதுகாப்பு வியூகங்களையும் தகர்த்து வருகிறது. சீனா இந்து சமுத்திரம் நோக்கிய விஸ்தரிப்பு நடவடிக்கைகளை தொடருவதோடு பொருளாதார வர்த்தகப் போட்டியிலும் அதிக முக்கியத்துவத்தை பெற்று வருகிறது. சீனாவின் இந்த நடவடிக்கைகளே சேதுக் கால்வாய்த் திட்டத்தை இந்தியா செயற்படுத்த காரணமாக உள்ளது. சேதுக் கால்வாய்த் திட்டத்தினால் சீனாவின் இந்து சமுத்திரப் பரவல் திட்டத்தை உடனடியாக இந்தியாவால் தகர்த்து விட முடியாவிட்டாலும் இந்தியாவுக்கு மிஞ்சி எஞ்சியிருக்கின்ற இந்த ஒரு பாதுகாப்பு அரணையாவது தக்கவைக்க இது உதவும். சேதுக்கால் வாய்த் திட்டத்திற்கு எதிராக முறைப்பாடு செய்த கரையோரச் செயற்பாடு வலயமைப்பில் (CAN) மனுமீதான தீர்ப்பின் போது சென்னை உயர் நீதி மன்றம் தேசிய பாதுகாப்பு நலனைக் கொண்ட திட்டமொன்றை மனுதாரர் தடுக்க முயல்வதாக குற்றம் சாட்டியது இதனை விளக்கிக் கொள்ள மேலும் உதவும்.

இந்தியக் கடற்படை பிரதம அலுவலகர் அட்மிரல் அருண் பிரகாஸ் (Arun Prakash) இருபத்தியோராம் நூற்றாண்டானது இந்தியாவின் கடலாதிக்க நூற்றாண்டாகும் எனக் கூறியுள்ளார். ஏனெனில் உலக மயப்படுத்தலுக்கும் அதன் தொடர்ச்சியான வளர்ச்சிக்கும் கடலி லேயே தங்கியிருக்கும் நிலை ஏற்பட்டுள்ளது. குறிப்பாக கடல் வாழ் வினங்களின் வர்த்தகம், கப்பல், போக்குவரத்து பாதைகள், பாதுகாப்புக்கான வியூகம் என்பன கடலுடனேயே தொடர் பாயுள்ளது. அவர் மேலும் குறிப்பிடும் போது இந்தியர்கள் கடலைத் தவிர்ந்த வேறு தேசங்கள் போன்று தரையையோ ஆகாயத்தையோ தெரிவாக எடுத்துக் கொள்ள முடியாது. இந்தியர்களுக்கு கடலைகை விட்டால் மாற்றுவழியில்லை. வலுவான கடற்படையே கடலாதிக்கத் திற்கான உயிர்நாடியாகும். இதனோடு பாரிய நவீனத்துவமானதும் சிறந்தது மான உள்கட்டுமான விருத்திகள் சாதகமானதும் சமகாலத் தில் தேவையை நிறைவு செய்யக் கூடியதுமான கப்பல் வாணிபமும் அதற்கான கைத்தொழில் உற்பத்திகளும் தொழில் நுட்பம் சார்ந்த உழைப்பு சக்திகளும் கடலாதிக்கத்தை வலுப்படுத்துபவையாகும் என்றார்.

கே. எம். பணிக்கர் கே. வி. வைட்யா ஆகிய பிரபல இந்திய வரலாற்றாய்வாளர்கள் குறிப்பிட்டது போல் இந்தியாவின் உயிர் வாழ்வு இந்துசமுத்திரத்திலுள்ளது என்பது போல் இந்தியாவின் பாதுகாப்பும் இந்துசமுத்திரப் பிராந்தியத்திலேயே அடங்கியுள்ளது. ஐந்து சமுத்திரங்களையும் ஆழ்வதென்பது உலகத்தின் அதிகாரத்தை வைத் திருப்பதென்பது போல் இந்து சமுத்திரத்தின் நீர்ப்பரப்பையும் அலைகளையும் ஆழ்வதென்பது இந்தியாவை ஆழ்வதற்கு ஒப்பானதாகும். வங்காளரிருகூடா அந்தமான் பிராந்தியம் இலங்கையின் இயற்கை துறைமுகமான திருகோணமலை என்பன இந்து சமுத்திரத்தின் ஆழுகைக்கு தேவையான நீர்ப்பரப்புக்களாகும்.

1971ம் ஆண்டு வங்காள தேசப் பிரிவினையின் போது அமெரிக்காவின் கடற்படைக் கப்பல் பாகிஸ்தானுக்கு உதவியாக இந்துசமுத்திரத்துக்குள் நுழைந்த போது சோவியத்யூனியனின் கடற்படைப்பிரிவும் இந்தியாவுக்கு ஆதரவாக இந்து சமுத்திரத்திற்குள் நுழைந்தது. இதனால் அமெரிக்கா தனது கடற்படைப்பிரிவை இந்து சமுத்திரத்திலிருந்து பின்வாங்கும் நிலை ஏற்பட்டது. அதன் பின்பே அமெரிக்கா, டியாகோ ஹாசியாத்தீவை தனது பாதுகாப்புத் தளமாக பலப்படுத்துவதுடன் இப்பிராந்தியத்தின் தீவிரமான கவனத்தை கொள்ளும் அரசாகியது. ஆனால் சோவியத்யூனியனின் வீழ்ச்சிக்குப் பின்பு இந்தியா தனது பாதுகாப்பை தானே கவனிக்க வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டது. இதனால் இந்தியக்கடற்படையின் தந்திரோ பாயம் கடல்சார் பாதுகாப்புக்குரிய (Sea- Lane Security) தந்திரோ பாயமாகவே அமைந்திருப்பது தவிர்க்க முடியாததாக மாறியுள்ளது.

இந்தியாவின் பாதுகாப்புத் தந்திரோபாயம் பற்றிய ஆய் வேட்டின்படி இந்தியக் கடற்படை நான்கு இலக்குகளை பிரதான அம்சங்களாக கொண்டுள்ளது. அது 1998 ஆண்டு வெளியிடப்பட்ட அறிக்கையில் பின்வருமாறு குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

- 1) பாதுகாப்புக்கான கடல்தடை முகாங்களை நிறுவுதல்
- 2) சக்தி மற்றும் பொருளாதார பாதுகாப்புக்களை உருவாக்குதல்
- 3) கடற்படையை நவீனமயப்படுத்தல்
- 4) கடற்படைக்குரிய தந்திரோபாயத்தை உருவாக்குதல்.

இதனடிப்படையில் இந்தியா அந்தமான் தீவையும் நிக்கோபார் தீவுகளையும் வேறாக்கி விருத்தி செய்வதென தீர்மானித்தது. பாரியவான நிதியை செலவு செய்து இப்பகுதியில் இராணுவ கடற்படை வலுவை விருத்தி செய்வதென்றும் வரலாற்று ரீதியாக மலாக்கா நீரிணைக்குரிய முக்கியத்துவத்தை உணர்ந்து இந்தியா செயல்பட வேண்டும் எனவும் முடிவானது. இந்தியாவின் இத்தகைய நடவடிக்

கைக்கு இந்தியாவை ஆட்சி செய்த போது பிரித்தானியர் பின்பற்றிய அணுகுமுறையே முன்னுதாரணமாக கொள்ளப்படுகின்றது. அந்த மானை தனியாகவும் நிக்கோபர் தீவுகளை தனியாகவும் பிரித்தே பிரித்தானியர் ஆட்சி செலுத்தினர். இதற்கு காரணம் கடலாதிக் கத்தை தக்கவைப்பதற்கான உபாயமாகவே அமைந்திருந்ததாக கருதப்படுகின்றது. இந்தியாவை ஆட்சி செய்த போது பிரித்தானியர் வகுத்திருந்த தடுப்பு அரண்களை இந்தியாவுக்கு சுதந்திரம் வழங்கும் போதே தகர்த்தெறிந்தனர். அதாவது இந்தியாவை ஆளுவதற்காக உருவாக்கப்பட்ட பாதுகாப்பு சுவர்களை சுதந்திர நாடுகளாகவும் பிரிவினை செய்யப்பட்ட பிரதேசங்களாகவும் மாற்றிவிட்டுச் சென்றனர். இதன் நோக்கம் நீண்ட காலத்திற்கு பின்பேற்றும் இந்தியா எழுச்சி யடையக்கூடாது என்பதேயாகும்.

கே. எம். பணிக்கர் 1940 களில் வகுத்த பாதுகாப்பு கொள்கை யும் வியூகமும் இவ்வளவு காலத்திற்கு பின் உருவாக்க நினைப்பது எந்தளவிற்கு பலவீனமானதாக இருந்துள்ளதென்பதை வெளிப்படுத்துகின்றது. இது கூட காலம் கடந்த ஒரு நடவடிக்கையாகவே அமைந்துள்ளது.

வங்காள விரிகுடாவுடனும் அந்தமான் நிக்கோபர் தீவுகளோடும் நேரடி கடல் தொடர்பைக் கொண்ட நாடுகளாக வங்காளதேசம், மியான்மார், தாய்லாந்து, மலேசியா, இந்தோனேசியா, இலங்கை என்பன காணப்படுகின்றன. இந்தியர் மிக நீண்ட காலத்திற்கு பின்பே தமது கடற்படையில் கிழக்கிந்திய கட்டளை பிரிவொன்றை விசாகப்பட்டனத்தில் அமைத்தனர். ஆகஸ்ட் 1998ன் பின்புதான் இந்தியர் தூர கிழக்கிந்திய கடற்பிரிவு தளம் ஓன்றை அந்தமான் தீவுப்பகுதியிலுள்ள Blair துறைமுகத்தில் நிறுவுவதென் தீர்மானித்ததுடன் அதனை விசாகப்பட்டனத்திலிருந்து தனியாக பிரித்து இயக்குவதெனவும் முடிவாகியிருக்கிறது. மேலும் port Blair ஜ கடற்படை இராணுவ

மையமாக ஆக்குவதென 2001களில் முடிவானது. இந்திய இராணுவத் தளபதியின் நேரடிக் கட்டுப்பாடில் இராணுவ விமான கடற்படை பிரிவுகள் மூன்றினதும் சூழ்சி முறை நடவடிக்கையின் கீழ் கொண்டு வருவதெனவும் தீர்மானித்தது. புதுமலை அரசாங்கம் மேலும் Blair துறைமுகத்தை சர்வதேச வர்த்தக மையமாகவும் மாற்றுவதென்றும் கப்பல்களுக்கு எண்ணெய் பரிமாற்றம் செய்யும் துறைமுகமாகவும் அபிவிருத்தி செய்து கம்பல் குடாவை ஊடறுத்து (Campal Bay) கடல் வாணிப பிராந்தியமாக உருவாக்கத் திட்டமிட்டது.

இவ்வாறே தான் இந்தியா 1987 ஆம் ஆண்டு இலங்கை இந்திய உடன்பாடின் போது கைமாற்றப்பட்ட கடிதத்தின் மூலம் திருகோணமலையை பிற அரசுகளின் தலையிடாது தடுக்க முயன்றது. குறிப்பாக பரிமாறப்பட்ட கடிதத்தின் 2.2 பிரிவில் திருகோணமலை மற்றும் சிறீலங்காவின் இதர துறைமுகங்கள் இந்தியாவின் நலன் களுக்கு குந்தகம் விளைவிக்கும் நோக்குடன் எந்த ஒரு நாட்டின் இராணுவ வசதிக்காகவும் அளிக்கப்படமாட்டாது என்றும் 2.4 இல் அந்திய ஒலிபரப்பு நிறுவனங்களுடன் சிறீலங்கா அரசு ஏற்படுத்திக் கொண்டுள்ள ஒப்பந்தங்கள் (VOA) மீளாய்வு செய்யப்பட்டு அவை போது ஒலிபரப்பு அன்றி இராணுவ மற்றும் உளவுச் செயல்பாடு களுக்கும் பயன்படுத்த மாட்டாது என்பது உறுதி செய்யப்படும் எனவும் இந்தியா இலங்கையை நெருக்கடிக்குள்ளாக்கி உறுதி மொழியை பெற்றுக்கொண்டது. இதனுடைய திருகோணமலைக் கடற்பரப்பில் இந்தியாவின் ஆதிக்கம் பேசப்படுகின்றதொன்றாக உள்ளது. அன்று போலவே இன்றும் யாழ்குடாநாட்டிலுள்ள பலாலி விமானத் தளத்தை இந்தியா 500 மில்லியன் இந்திய ரூபாய்களில் புனரமைத்து தரும் எனவும் அதற்கு பதிலாக வருங்காலத்தில் அத் தளத்தை இந்தியா இலங்கை விமானங்கள் மட்டுமே பாவனைக்கு உட்படுத்த முடியும் என்ற நிபந்தனையையும் புதிய பாதுகாப்பு ஒப்பந்தத்தின் மூலம் கட்டாயப்படுத்தி திணிக்க முயல்கின்றது. இந்த

உடன்பாடு இன்னும் பூர்த்தியாகவில்லை என்று இலங்கைத்தரப்பு கூறிவருகின்றது.

மேலே கூறப்பட்ட விடயங்களிலிருந்து சீனாவின் நிலைப்பாடு என்ன என்பதும் இந்தியாவின் நிலைப்பாடு எது என்பதும் தெளிவாகின்றது. மேற்கூறிய தரவுகளை அதிகமாக முன்வைத்த வீரக்கோன் என்பவரின் ஆய்வுக் கட்டுரையில் சீனா தொடர்பான மேலே கூறப்பட்ட பகுதிகள் விரிவாகத் தரப்பட்டுள்ளது. வீரக்கோனின் முடிவின் படி இந்து சமுத்திரம் மீதான ஆதிக்க போட்டியில் இந்தியாவை சீனா வெற்றி கண்டுவிட்டது. 1980 களின் பிற்பகுதியிலேயே சீனா இந்து சமுத்திரத்துக்குள் ஊடுருவி விட்டதென்றும் கூறுகின்றார். இந்த இக்கட்டான் நிலையில் சேதுக்கால் வாய்த்திட்டத்தினை இந்தியா உறுதியாக நின்று செயற்படுத்துவதன் காரணம் இந்தியாவை பாதுகாப்ப தற்காகவே. அதனையே சென்னை உயர்நீதிமன்றம் தேசிய பாதுகாப்கான திட்டம் என்று கூறியது. சேதுக்கால்வாய்த் திட்டத்தின் மூலம் இந்திய நிலப்பரப்பையும் அதன் கடல் மற்றும் கரையோரத் தையும் பாதுகாப்பதென்பதே இந்தியாவின் நோக்கம். இதுவரை காலமும் இருந்துவந்த அமெரிக்கா ஐரோப்பிய அரசுகள் இந்தியாவை உடைத்துவிடும் என்ற அச்சம் இன்று இந்தியாவுக்கு இல்லை ஆனால் அந்த வேலையை சீனாக்காரர்கள் செய்து விடுவார்களோ என்ற அச்சம் இந்தியாவுக்கு ஏற்பட்டுள்ளது. அந்தளவுக்கு சீனாவின் பிடி இந்து சமுத்தித்திற்குள் பலமடைந்துவருகிறது.

4854. 80 கோடி இந்திய ரூபாய் செலவில் மூன்றாறை ஆண்டால் சேதுக்கால்வாய்நிறைவேற்றிட்டியிப்பட்டது.

■ ■ ■

பாக்குநீரினைப் பகுதியை ஆழம்படுத்தும் வாறும் வாதுத்துறை நிறுவனமான இந்திய அகழ்வெப்பணிநிறுவனத்திப் பூர்வப்படி.

■ ■ ■

இத்திட்டத்துக்கான நிதி ஆதாஸ்களை நிரட்டுவதற்கு சேது சமுத்திர நிறுவனத்திப் பூர்வப்படி.

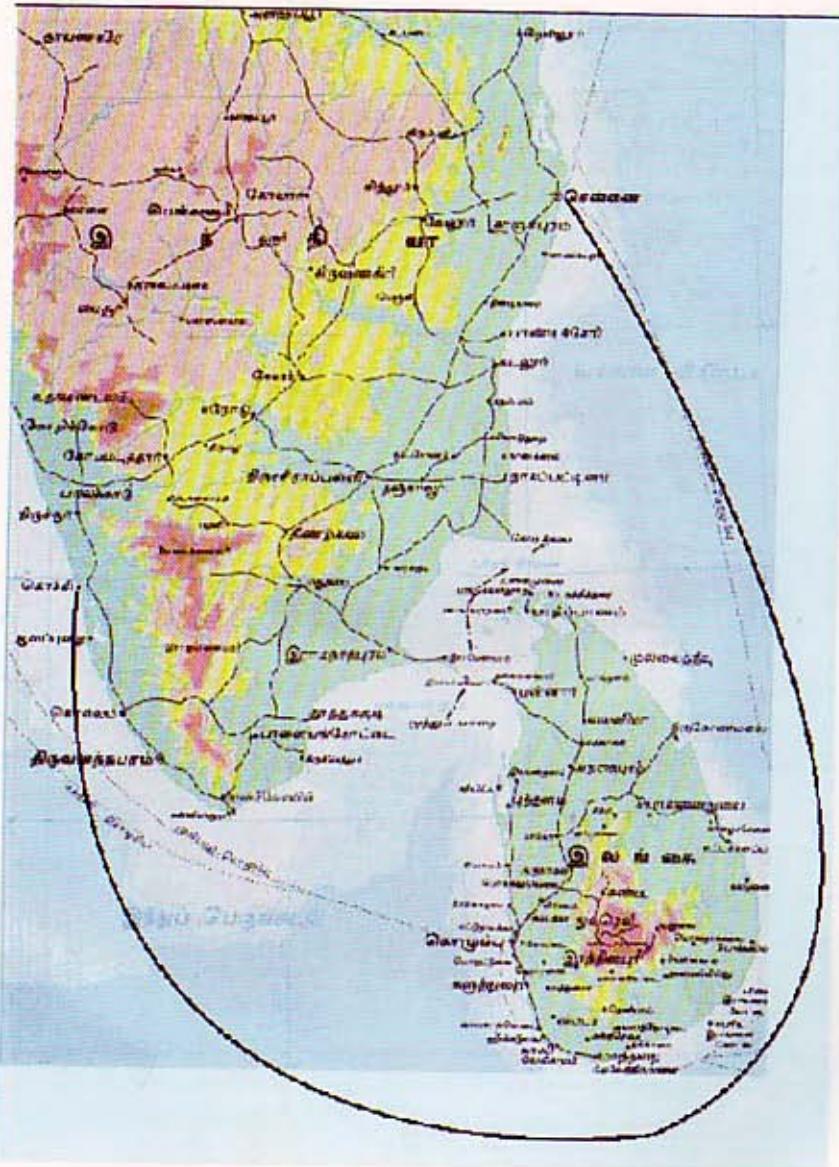
இந்திய மேலாதிக்கீர்ப் போக்கும் இலங்கைக்கு ஏற்றவள்ள பாதியியுக்களும்

சேதுக்கால்வாய் அமைக்கப்படுவதற்கான மூலகாரணத்தை இது வரையான பகுதிகளில் தெளிவாக புரிந்து கொண்டுள்ளோம். இந்திய பாதுகாப்பு மற்றும் ஆதிக்க நோக்கு நிலையிலிருந்து அமைக்கப்பட்டுவரும் சேதுக்கால்வாய் மூலம் வெளிப்படையாக தெரியும் சில விளைவுகளை இலங்கைக்கும் அவ்வாறே இந்தியா விற்கும் ஏற்படுத்தப் போகின்றது. இவற்றுள் முதன்மையானதாக கருதப்படும் சுற்றுச் சூழலுக்கு ஏற்படவள்ள பாதிப்புக்கள் பற்றிய விடயங்களை பலரும் முன்வைத்து வருகின்றனர். அவற்றை சுற்றுச் சூழல் ஆய்வாளர்கள் அல்லது புவியியல் ஆய்வாளர்கள் புலமை சார் அறிவுடன் ஆய்வு செய்வதே சிறப்பானதாகும். இந்நாளின் இப்பகுதியில் அரசியல் பொருளாதார அடிப்படையில் ஏற்படப் போகும் விளைவுகள் மட்டுமே நோக்கப்படுகின்றன.

இந்தியா அடையவுள்ள பொருளாதார விளைவுகள்

சேதுக்கால்வாய் அமைக்கப்பட்டால் இந்தியாவின் மேற்கு கிழக்கு கப்பல் போக்குவரத்து விருத்தியடையும். இன்று வரை இந்தியாவின் மேற்குக்கரை துறைமுகங்களிலிருந்து பயணிக்கும் கப்பல்கள் இலங்கையை சுற்றியே செல்லவேண்டியுள்ளது. இதனால் கப்பல்கள் 424 கடல் மைல்கள் தூரத்தை 36 மணிநேரத்தையும் செலவிட்டு பயணிக்க வேண்டியுள்ளது. இந்திலை சேதுக்கால்வாய் அமைப்பதன் மூலம் ஏரிபொருள் விரயமும் குறைக்கப்படலாம் என்ற விதத்தில் இந்தியாவிற்கான பொருளாதார மதிகள் அதிகரிக்க சந்தர்ப்பம் கிடைத்துள்ளது. குறிப்பாக தூத்துக்குடியிலிருந்து சென்னைக்கு செல்ல இப்போது எடுக்கும் தூரம் 769 இலிருந்து 345 கடல் மைலாகக் குறையும் அவ்வாறே தூத்துக்குடி விசாகப்பட்டினம் பயணம் 1028 - 662 கடல் மைல்கள் தூரத்தாலும் தூத்துக்குடி-கொல்கத்தா கடற்பாதையிலிருந்து 1371 - 1041 கடல் மைல்கள் தூரத்தாலும் குறையும். இந்தியாவின் கிழக்கு மற்றும் மேற்கு துறைமுகம் ஒன்றிலிருந்து முறையே இந்தியாவின் மேற்கு கிழக்கு கரை துறைமுகங்களுக்கு செல்லும் கப்பல்கள் இப்போது இலங்கைத் துறைமுகத்துக்கூடாக பயணிக்கின்றன. மும்பாயிலிருந்து 14 கப்பல்களும், கோவாவில் இருந்து 02 கப்பல்களும், கொச்சியிலிருந்து 15 கப்பல்களும், தூத்துக்குடியிலிருந்து 28 கப்பல்களும், கொல்கத்தாவிலிருந்து 13 கப்பல்களும் பயணத்தை மேற்கொள்கின்றன. இதில் இராணுவக் கடற்படைக் கப்பல்களும் அடங்கும். இதனால் இந்தியா இலங்கைக்கு பல லட்சம் இந்திய ரூபாய்களை ஒவ்வொரு ஆண்டும் செலுத்தவேண்டி உள்ளது. இந்த விரயமும் சேதுக்கால்வாய் பூர்த்தி அடையும்போது தவிர்க்கப்படும்.

அரபு நாடுகளிற்கும் கிழக்காசியாவுக்கும் இடையில் செல்லும் கப்பல்கள் சேதுக்கால்வாயை பயன்படுத்தும் போது கொழும்புத்



சேதுவக்கு முன்புள்ள இந்தியக்கப்பல்களின் பயணத்திற்கான கடல்பாதை



சேதுவக்கு பின்னரான இந்தியக் கம்பஸ்களில்
பயணத்திற்கான கடல்பாகது

துறைமுகத்துக்குக் கிடைத்து வருகின்ற அந்நியச் செலாவணி இந்தியாவுக்கு தீருப்பப்படும் நிலை ஏற்படலாம். இது நிகழும் போது இந்தியாவின் அந்நியச் செலாவணி வரவை கணிசமான அளவில் அதிகரிக்கும். அதுமட்டுமன்றி இராமேஸ்வரம் தூத்துக்குடி பாரிய வளர்ச்சியைப் பெறும். அதிக வேலைவாய்ப்பு இதனால் அப்பகுதி யில் உருவாவதுடன் இந்தியாவுக்கான வாணிப வளர்ச்சியடையும் மேலும் இந்தியாவின் நகரங்களுக்கிடையில் பாரஊர்த்திகளின் மூலம் நடைபெறும் சரக்கு போக்குவரத்து இனி கடல் வாணிபமாக மாறும். இதனால் வீதிப்போக்குவரத்தின் நெரிசல் குறைவதுடன் வாகனங்களால் ஏற்படும் சூழல் மாசடைதல் குறைய வாய்ப்பு ஏற்படும்.

கடல் வாணிபத்தின் விருத்தி இந்தியாவின் துறைமுகங்களை இணைக்கும் வலையமைப்பு இந்துசமுத்திரப் பிராந்திய நாடுகளின் துறைமுகங்களுடனான அதிகரித்த தொடர்பு என இந்தியாவின் பொருளாதாரத்திற்கு வாய்ப்பான திட்டமாக சேதுக்கால்வாய் அமைய வாய்ப்பாயுள்ளது. இதனோடு இந்தியா நின்றுவிடவில்லை. சமார்த்தியமான நிகழ்ச்சித்திட்டங்கள் பலவற்றை சேதுக்கால்வாய் பிராந்தியத்தில் இந்தியா ஏற்படுத்தத் திட்டமிட்டுள்ளது. குறிப்பாக மன்னார் வளைகுடாவில் ஏரிவாயு மற்றும் எண்ணெண் வளம் இருப்ப தற்கான வாய்ப்புக்கள் உள்ளதாக ஆய்வுகளுக்கூடாக தெரிய வந்துள்ளது. எண்ணெண்ய வளத்தை அகழ்ந்து பெற்றுக்கொள்வதற்கான தொழில்நுட்பத்திற்கண உடைய இந்தியா தனது கால்வாய்ப்பகுதிலிருந்து சில மைல்கள் தூரத்தில் உள்ள இலங்கையின் எண்ணெண்ய வளத்தை அகழும் உரிமையை உருவாக்கிக் கொள்வது அதிக இலாபரகமானதாகும். இந்திய அரசாங்கத்தை மீறி இலங்கையிடமிருந்து வெளிநாட்டு எண்ணெண்யக் கம்பனிகள் இவ்வுரிமையை பெறுவது என்பது கடினமானது. ஏற்கனவே இலங்கையின் எண்ணெண்ய வளத்திற்கான உரிமத்தை இந்தியாவே கொண்டிருக்கின்றது. சேதுக்கால்வாய் திட்டத்தினால் இந்தியா திருகோணமலை

யிலும் 99 எண்ணெய் குதங்களையும் 100 ஏக்கர் நிலப்பரப்பையும் இலங்கை அரசிடமிருந்து பெற்றுள்ளது. இந்தியா, அமெரிக்கா, ஐரோப்பிய கம்பனிகளில் அல்லது எண்ணெய் வள நாடுகளின் கம்பனிகளில் தங்கியிருக்காது தனது கம்பனிகளில் தங்கியிருக்கும் வல்லமையை ஏற்படுத்தி வருகின்றது. இத்தகைய பொருளாதார வர்த்தக கட்டுமானங்களுக்கூடாக பாதுகாப்பை இறுக்கி இலங்கை முழுவதையும் இந்தியா கட்டுப்படுத்த முனைக்கிறது எனக் கூறலாம். குறிப்பாக திருக்கோணமலையில் எண்ணெய் நிலக்கரி போன்றவற்றை சேமிக்கும் அறைகளை நிறுவுதல் வெளிநாட்டுக் கப்பல்களும் அத்தகைய வாய்ப்புக்களை கொடுக்கின்ற சேமிப்பு அறைகளை நிறுவுவதும் மீன்பிடி ரோலர்களை வைத்திருப்பதோடு சுயமான கடற்படை பிரிவொன்றை நிறுவத்திட்டமிட்டு வருகின்றது. இது காலப் போக்கில் வலுவான இந்தியாவின் கட்டுப்பாட்டுக்குட்பட்ட பிரதேசமாக மாற்றமடையும் வாய்ப்பு அதிகமுண்டு.

மன்னாரிலுள்ள எண்ணெய்வளத்தை தக்கவைப்பது மட்டு மன்றி வடக்கு கிழக்கு உட்பட இலங்கை முழுவதற்குமான எண்ணெய் விநியோகத்தை தனது கம்பனிகளின் கட்டுப்பாட்டில் கொண்டு வருவதே இந்தியாவின் நோக்கமாகும். தற்போது இலங்கைக்கான எண்ணெய் வர்த்தகத்தில் கணிசமான பங்கை இந்தியக் கம்பனிகளே வகிக்கின்றன. சேதுசமுத்திரத்திட்டத்தை பொருளாதாரர்தியில் ஆய்வு செய்து பேராசிரியர் வில்லிமென்டிஸ் அவர்கள் சேதுக்கால் வாய்த்திட்டத்தினால் இலங்கைக்கும் தென் இந்தியாவுக்கும் இடையில் உப பிராந்திய பொருளாதார வலயம் உருவாகும் என்கிறார். மேலும் அவர் குறிப்பிடும் போது வரியற்ற முதலீடு வர்த்தகம் சேவைத்துறை விரிவாக்கம் என்பன ஏற்பட வாய்ப்பு உருவாகுமென்றார். பேராசிரியர் Jeffrey Sachs என்பவர் இலங்கை இந்திய பொருளாதார ஒருமைப் பாட்டுக்கு சேதுக் கால்வாய் மைல்கல்லாக (Corner Stone) அமைவ

தூடன் இது பாக்கு நீரினை பிராந்தியத்திற்கு இயல்பாக ஒரு புதிய பொருளாதார வலுவை கொடுக்கும் விடயமாக அமையும் என்றார். ஆனால் இந்தியாவின் பிரமாண்டமான பொருளாதார தொழில்நுட்ப வலுவோடு ஒப்பிடும் போது பொருளாதார ஒருமைப்பாடென்பது இலங்கையை பொருளாதாரர்தியில் இலகுவில் வினாங்குவதற்கு இந்தியாவிற்கு வாய்ப்பாக அமைத்து விடக்கூடும் என்ற அச்சம் நிலவுகிறது. இது தொடர்பாக ஏற்கனவே தென் இலங்கை புலமையாளர் மத்தியில் அச்சம் காணப்படுகிறது. இலங்கையின் வறுமை சுதேச உற்பத்திக்கான வாய்ப்பின்மை முழுமையாக இந்தியாவில் தங்கியிருக்கும் நிலமையே ஈற்றில் ஏற்படுத்தும். இந்தியாவில் நலன் களை மட்டுமே பிரதிபலிக்கும் அரசாக இலங்கை விளங்கும் என்பதே பொருளியலாளர்களின் வாதமாக உள்ளது. ஐவ்காலால் நேரு ஒரு தடவை குறிப்பிடும் போது இந்தியாவை சூழவிருக்கும் தென்னாசிய அரசுகள் கலாசார அரசுகளாக மட்டுமே விளங்கினால் போதுமானது என்றார். அவற்றுக்கு இறைமை அதிகாரம் அர்த்தமற்றதென்பதே அதன் அர்த்தமாகும்.

இலங்கைக்கு ஏற்படும் பாதிப்புக்கள்

இலங்கையைப் பொறுத்தவரை மேலும் பல பாதகமான பாதிப்புக்கள் பொருளாதார அடிப்படையில் நிகழுமென நம்பப்படுகின்றது. குறிப்பாக கொழும்புத் துறைமுகத்தின் முக்கியத்துவம் கணிசமான அளவில் குறையக்கூடுமாதலால் கிடைக்கும் வருமானம் வீழ்ச்சியடைய வாய்ப்பு உண்டு. தற்போது இலங்கைத் துறைமுகங்களை இடைத்தங்கல் துறையாகப் பயன்படுத்தும் இந்தியாவின் சரக்கு கப்பல்களின்மூலம் மட்டும் கொழும்புத்துறைமுகம் தனது சொந்த வருமானத்தில் 85 சதவீதத்தை பெற்று வருகின்றது. சேதுசமுத்திரக்கால்வாய்த் திட்டத்தால் இந்தியாவின் கரையோரத்

தில் அமைந்துள்ள கிழக்கு மேற்கு துறைமுகங்கள் விருத்தியடையும் போது கொழும்புத்துறைமுகம் தனது முக்கியத்துவத்தை இழந்து விடும். சென்னை விசாகப்பட்டினம், கெலகத்தா போன்ற துறை முகங்கள் சிங்கப்பூர் துறைமுகத்தோடும் தூர் கிழக்காசிய நாடுகளின் துறைமுகங்களோடும் தொடர்புகளை அதிகரிக்கும் நிலை ஏற்படும். இதனால் மேலும் இலங்கைத் துறைமுகத்தின் முக்கியத்துவம் குறையும். இவை இலங்கையின் முக்கியத்துவத்தை இன்னோர் வகையில் குறைக்கும் நிலையை ஏற்படுத்தும். ஆனால் இது முடிந்த முடிவல்ல. பாரிய கப்பல்களுக்கு கொழும்புத்துறைமுகம் அவசியமானதாகவே அமையும்.

சேதுக்கால்வாய்த்திட்டம் பூரணமாக வெற்றியை எட்டினால் இலங்கையின் கேந்திர நிலையம் தொடர்பான முக்கியத்துவம் குறையவாய்ப்புண்டு. ஏனெனில் கடல்வியாபாரம் தொடங்கிய காலத் திலிருந்து ஐரோப்பியர், மேற்காசியர், இந்தியர்கள், அராபியர், சீனர், தூர்கிழக்காசிய நாடுகள் தமக்கிடையோன வர்த்தக உறவுகளுக்கும், தொடர்புகளுக்கும் இலங்கையை ஒரு முக்கிய இடைத் தங்கல் நிலையமாகக் கொண்டிருந்தனர். அதிலும் திருகோணமலை மிக முக்கிய துறைமுகமாக விளங்கியுள்ளது. சீனர்களும் பின்னர் எழுச்சி பெற்ற ஐரோப்பியர்களும் - போர்த்துக்கேயரோ, டச்சுக்காரரோ, பிரித்தானியரோ ஒருபோதும் திருகோணமலைத்துறை முகத்தை கை விடவில்லை. அவர்களது பாவளையில் திருகோணமலையே முதலிடம் வகித்தது. 150 வருடத்துக்கு மேலாக திருகோணமலையை பிரித்தானியர் பயன்படுத்தியுள்ளனர். உலகத்தில் மிக சிறந்த துறை முகமாக கருதப்படுவதற்கான முக்கியத்துவத்தை பிரான்ஸ் நாட்டவர் அறிந்தபோதும் பிரித்தானியரே அதன் பயன்களை அனுபவித்திருந்தனர். இரண்டாம் உலக யுத்தத்தின் போது மௌனபேட்டனின் கட்டுப்பாட்டிலிருந்த பிரித்தானியாவின் ஆயுதப் படையின் தலைமை யகம் திருகோணமலையிலேயே நிறுவப்பட்டிருந்தது.

இலங்கையை பொறுத்தவரை மன்னார் மட்டுமன்றி புத்தளம், சிலாபம், நீர்கொழும்பு கரையோரப்பிரதேசங்களும் பாரிய பாதிப் பினை அடையலாமென எதிர்வு கூறப்படுகின்றது. குறிப்பாக ஜம்ப நாயிரம் இலங்கை மீனவர்கள் சேதுக்கால்வாய் திட்டத்தினால் தொழிலிழப்பையும் வறுமையையும் உடனடியாக எதிர்கொள்ளும் நிலைக்கு தள்ளப்படலாம் என நம்பப்படுகிறது. இதே போல் தமிழகத்திலும் 138 மீன்பிடி கிராமங்களிலும் பதினெந்து இலட்சம் மீனவர்களும் பாதிப்படையும் நிலை ஏற்படுமென தகவல்கள் கூறுகின்றன. குறுகியளவு முதலில் மீன்பிடியில் ஈடுபடும் வறுமைக்குப்பட்ட மீனவர்களே அதிகம் பாதிப்படைபவர்களாக காணப்படுகின்றனர். கடலை ஆழப்படுத்தினாலும் பாரிய கப்பல்களை பயன்படுத்தி மீன்பிடிக்கும் முதலாளிகளுக்கு பாதிப்பு ஏற்படப்போவதில்லை. மாறாக இலாபத்தை அதிகரிக்கும் ஒரு பக்கம் துறைமுக வசதியுடனான உற்பத்தி வர்த்தக முதலாளிகள் இலாபமடைவதோடு கப்பல்களை கொண்டு மீன்பிடிக்கும் முதலாளிகளும் இலாபமடைய வறியவர்கள் மேலும் வறுமைக்குள் தள்ளப்படும் நிலையே ஏற்படப் போகிறது.

கடல் வளத்தை பாதுகாக்க இந்தியா ஐ.நா. சபையிடமிருந்து 140 கோடி ரூபாய்களை உதவியாகப் பெற்று 2003ம் ஆண்டுமுதல் கடல்வளப் பாதுகாப்புத்திட்டத்தை அமுலாக்கி வருகின்றது. அதை விட இந்திய இயற்கைவளப் பாதுகாப்புச் சட்டங்களில் பத்துக்கு மேற் பட்ட சர்த்துகளும் சர்வதேச சட்டத்தில் இரண்டு சர்த்துகளும் உண்டு. சேதுக்கால்வாய்த்திட்டத்தைத் தடுக்க இந்திய இயற்கை வளப்பாது காப்பு சட்டத்தின் சென்னை உயர்நீதி மன்றத்தில் தாக்கல் செய்யப் பட்ட வழக்கே தேசிய பாதுகாப்பு திட்டமெனக் கூறப்பட்டு தள்ளுபடி செய்யப்பட்டது. அதேபோல் இலங்கையும் சர்வதேச சட்டங்களுக்கு அமைவாகவும் ஐக்கிய நாடுகள் சபையின் 1982 ஆம் ஆண்டு கடல் பாதுகாப்பு சட்டத்தின்படியும் இந்தியாவின் சேதுக்கால்வாய் திட்டம்

இலங்கையின் இறைமையை தேசிய ஒருமைப் பாட்டை மீறுகின்ற தாக சர்வதேச மட்டத்தில் முறையிட முடியும். ஆனால் இலங்கை அரசாங்கம் அத்தகைய நடவடிக்கையை இது வரை மேற்கொள்ள வில்லை. வெளிவிவகார அமைச்சு மட்டத்தில் மட்டும் ஒரு குழுவை சேதுக்கால்வாய்த்திட்டத்தினால் ஏற்படும் விளைவுகளை ஆராய அமைத்துள்ளது. சிற்லங்காவின் ஜனாதிபதி யும் இந்தியப் பிரதமரும் புதுடில்லியில் சந்தித்த போது (பெ 04) சேதுக்கால்வாய்ப்பற்றி ஜனாதிபதி சந்திரிகா குமாரதுங்கா கவலை தெரிவித்தமை மட்டுமே அரச மட்டத்தில் இதுவரை இந்தியாவுக்கு எதிராக எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கை. ஆனால் தென்னிலங்கையிலும், மன்னார் பிரதேசத் திலும் சுற்றுச் சூழலியல் ஆர்வலர்கள், மீனவர்கள் எதிர்ப்புகளை வெளிப்படுத்தி வருகின்றனர்.

எனவே இந்தியாவை பொறுத்தவரை சேதுக்கால்வாய் திட்டம் அதிக இலாபங்களை ஏற்படுத்தக் கூடியது. புதுடில்லியின் பார்வையிலும் தமிழ் நாட்டு மத்திய அரசின் ஆதரவாளர்கள் மத்தியிலும் இது ஒரு அபிவிருத்தி சார்ந்த தேசிய நலன் சார்ந்த திட்டமாகவுள்ளது. இலங்கை தமிழர்களின் விடுதலைப் போராட்டத்திற்கு ஆதரவாக செயற்படுகின்ற தமிழ்நாட்டு சக்திகளும் இவ் விடயத்தில் இந்திய மத்திய அரசின் பக்கமே நிற்பதாகத் தெரிகின்றது. ம.தி.மு.க பாட்டாளிகள் மக்கள் கடசி என்பன இங்கு இதற்கு காரணமாக உள்ளன. சேதுக்கால்வாய்த் திட்டம் தென் இலங்கை துறைமுகங்களின் முக்கியத்துவத்தை குறைத்து வட இலங்கை துறைமுகங்களுக்கான முக்கியத்துவத்தை அதிகரிக்குமென கூறுகின்ற கருத்து ஊகத்தினால் எழுந்த முடிவு மட்டுமேயாகும். இதனால் தமிழ்நாட்டுக்கும் அல்லது இந்தியாவுக்கும் இலங்கையின் வடக்கு கிழக்குக்குமென உறவு வளருமென்ற ஊகம் நிலவுகின்றது. ஆனால் இலங்கையின் முக்கியத்துவத்தை பிராந்திய சர்வதேச மட்டத்தில்

குறைக்கும் சேதுக்கால்வாய் திட்டம் இலங்கையை இரு அரசுகளாக பிரிவதனை நிர்ப்பந்தமாக இந்திய அரசு கருதலாமென அரசியல் வரலாற்று ஆய்வாளர் மு. திருநாவுக்கரசு குறிப்பிடுகின்றார்.

01.08.2005 அன்று சேதுசமுத்திரத்திட்டம் தொடர்பாக இந்திய இலங்கை நிபுணர்களும், அதிகாரிகளும் புதுமல்லியில் ஓர் ஆய்வரங்கை நடத்தினர். இதில் இலங்கைத்தரப்பு முன்வைத்த விடயங்கள்

1. இலங்கை இந்தியகூட்டுக்கண்காணிப்பு முறையை ஏற்படுத்த வேண்டும்
2. சுற்றுச்சூழல், மீன்வளம். கப்பல் தடத்தில் ஏற்படும் கீழத்துக்கள், ஷஹட்ரோ மொடலிங்முறை ஆகியவற்றின் பாதிப்புக்கள் இலங்கையை பாதிக்கும் என தெரிவிக்கப்பட்டது.

❖❖❖

1. இந்தியத்தரப்பு கூட்டுக்கண்காணிப்பு குழுவை நிராகரித்தது.
2. சுற்றுச்சூழலுக்கு பெரிய பாதிப்பு ஏற்படாது என்று கூறியது.
3. தோண்டப்படும் கழிவுகள் இலங்கை கரையோரத்திற்கு வருவதற்கான வாய்ப்பு இல்லை.
4. கச்சாய் எண்ணைய் ஏற்றிச் செல்லும் கப்பல்கள் சேதுக்கால்வாய்க்கு ஊடாக செல்ல அனுமதிக்கப்போவதில்லை என இந்தியா உறுதிமொழி வழங்கியது.
5. இருதரப்பு மீனவருக்கும் சேதுக்கால்வாய் கட்டுப்பாடுக் கோடாக மதிக்கப்பட வேண்டும் என இந்தியக் கடற்படை தெரிவித்தது.

❖❖❖

போல்யூக் கடவிலிருந்து வடக்டலுக்குக் கப்பல்கள் செல்லும் பொருட்டு ஜேர்மனியில் ஜீத்லாந்துக் குடாநாட்டை உடற்றுத்து மூலேஸ்விக் - ஹெல்ஸ்ரைன் பகுதி உடாக கீல் கால்வாய் ஆயைக்கப்பட்டுள்ளது. ஜரோப்பாவில் கப்பற் போக்குவரத்திற்காக றைன், டெரியூப், ரோன், எல்ப், ஓடா போன்ற பல ஆறுகள் ஆழமாக்கப்பட்டும் தரைவழியுடன் இணைக் கப்பட்டுள்ளன.

இயற்கை வளங்களுக்கும் பொருளாதாரத்திற்கும் ஏற்படப் போகும் பாதிப்புக்கள்.

07

சேதுக்கால்வாயில் நிட்டமும் தமிழர்களின் தேசிய விருத்தியைப்போராட்டமும்.

சேதுக்கால்வாய் அமையவுள்ள பகுதியில் ஒரு பக்கம் தமிழ் நாட்டின் கரையோரமெனில் மறுபக்கம் ஈழத்தமிழர் வாழும் வடக்கு கரையோரமாகும். சேதுக்கால்வாயின் அமைவிடத்திற்கு அதிகம் நெருக்கமாக வடக்கு பகுதியிலான கடற்கரையோரமே நெருக்கடிக் குள்ளும் சாதகமான வாய்ப்புகளுக்குள்ளும் அகப்பட கூடியதாகும். அந்த வகையில் இப்பகுதியை இரண்டு தளத்தில் முதன்மைப்படுத்தி பரிசீலிக்க முடியும்.

- 1) தமிழர் வாழும் கரையோரப்பிரதேசத்தின் இயற்கை வளங்களுக்கும் பொருளாதாரத்திற்கு ஏற்படப்போகும் விளைவு.
- 2) தமிழர்களின் தேச விடுதலைப்போராட்டத்திற்கு ஏற்படப் போகும் விளைவு.

இலங்கையின் குழலியல் மன்ற நிறுவனத்தின் (Environmental Foundation LTD) பிரதிநிதி விணோத் முனசிங்ஹா யாழ் குடாநாட்டுக் கரையோரம் அறிப்புக்குள்ளாகும் எனவும் யாழ் குடாநாட்டின் நிலத்தடி நீர் உவர்த்தன்மையைப் பெறும் எனவும் குறிப்பிடுகின்றார். இக்கருத்து பெருமளவுக்கு எல்லாத் தரப்பாலும் முன்வைக் கப்படுகின்றது. இதனால் குடாநாட்டின் விவசாயம் முற்றாக பாதிக்கப்படும். மரபுவழி மீன்பிடிக்கான வாய்ப்புக்களும் தகர்ந்து போகலாம் என்ற அச்சமும் நிலவுகின்றது. இப்பாதிப்பு யாழ் குடாநாட்டின் கரையோரம் மட்டுமல்ல மன்னார் கரையோரம் வரை நிகழலாம் எனக் கூறப்படுகின்றது. இது தொடர்பாக மன்னார் கரையோர மக்களும், தொழிலாளர்களும் இந்திய அரசுக்கும், இலங்கை அரசுக்கும் 18.07.2005 அன்று மகஜர் கையளித்ததுடன் தங்கள் எதிர்ப்பினையும் காட்டியுள்ளனர். இலங்கைக்கான இந்தியத் தூதுவர் நிருபமராவ் 04.07.2005 அன்று மன்னாருக்கு விஜயம் செய்ததுடன் தராபுரம் மகா வித்தியாலயத்தில் பொதுமக்களின் கருத்துக்களை அறியும் சந்திப் பொன்றையும் நிகழ்த்தியிருந்தார். பெருமளவு மக்கள் இந்தியத் தூதுவரின் விஜயத்திற்கு பின்பு ஆர்ப்பாட்டம் செய்துள்ளமை மன்னாரின் நிலையை உணர்த்தியுள்ளது.

இலங்கை அரசாங்கத்தின் உயர்பாதுகாப்பு வலயத்தினாலும், ஏனைய கடல் தடுப்பு சட்டங்களாலும் வடக்கு கிழக்கின் மீன்பிடித்தொழில் அழிந்து கொண்டு செல்கின்ற சந்தர்ப்பத்தில் சேதுக்கால்வாய் மேலும் பாதிப்பினை ஏற்படுத்துமென்பதில் சந்தேகம் கொள்ளத் தேவையில்லை. சேதுக்கால்வாய்த்திடத்தால் கடல் உயிரினங்கள் மீனினங்கள் நேரடியாக அழியும் அல்லது அழியாது என்ற வாதங்கள் நிலவுகின்றன. ஆனால் கடல் தவாரங்களும் மீனி

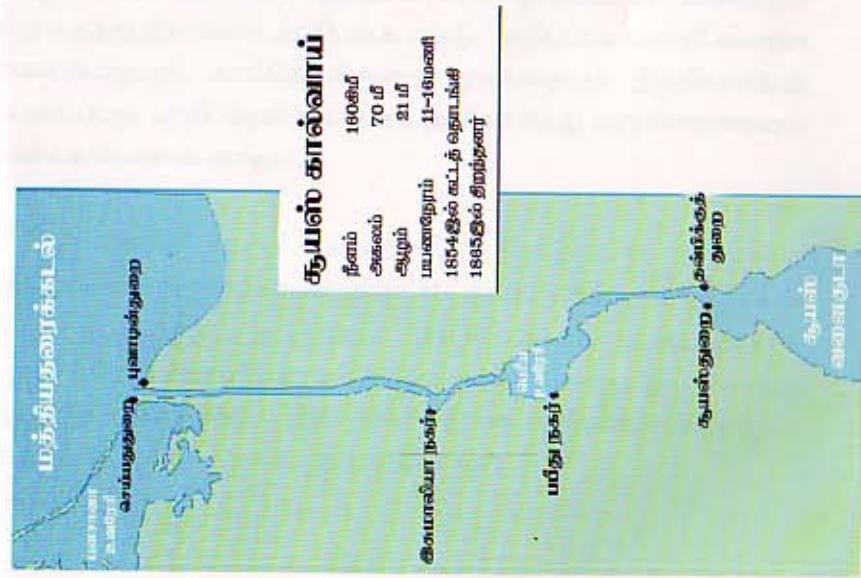
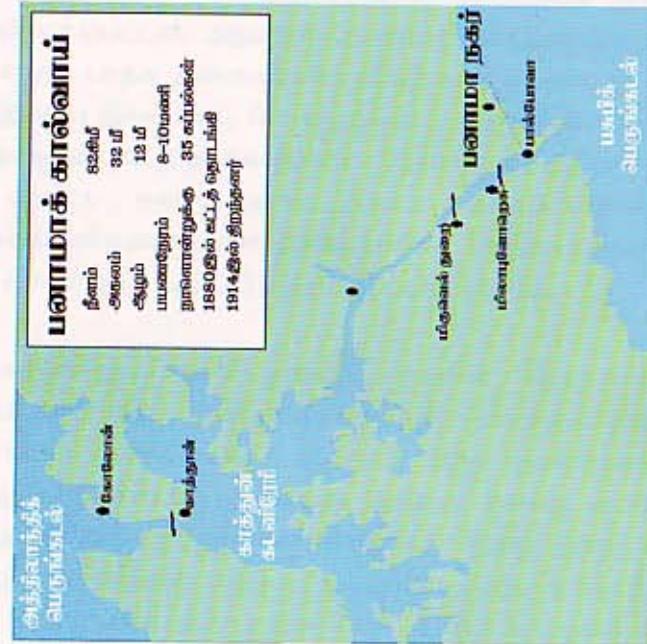
னங்களின் உணவுகளும் கடலை ஆழப்படுத்துவதனால் அழியும் என்பதில் யாருக்கும் மாறுபட்ட கருத்து இல்லை. ஆகவே காலப் போக்கில் மீனினங்கள் அழிவதற்கான வாய்ப்புக்கள் அதிகரிக்கும்.

இந்திட்டத்தில் வடக்கு கடற்கரையை ஆழப்படுத்தாத போதும் சேதுக்கால்வாய் பகுதிக்குரிய ஆழப்படுத்தல் கடல் அரிப்பினையும் கடல் கீழ் நிலப்பரப்பில் நிலச்சரிவினையும் உருவாக்கும். இதனால் வடக்கு கரையோரத்திற்கு பாதிப்பு நீண்ட காலத்தில் உருவாகும்.

இந்தியாவின் தொழில்நுட்பவளர்ச்சியோடும் பெரும் பொரு ளாதார முதலீட்டுப்பலத்தோடும் வடக்கு மீனவர்கள் போட்டியிடுவது முடியாத காரியம். இது வடக்கு மீனவருக்கு நிரந்தர பாதிப்பாகவே அமைய வாய்ப்புள்ளது. வடபகுதி மீனவர்களை இந்திய மீன்பிடி முதலாளிகளுக்கு கலையாட்களாக மாற்றக் கூடியது.

தென் இலங்கை துறைமுகங்களை விஞ்சுகின்ற அளவுக்கு வடக்கு துறைமுகங்களுக்கான வர்த்தக வாய்ப்புக்கள் அதிகரிக்கும் என்ற கருத்தை சிலர் பிரவாகித்து வருகின்றனர். காங்கேசன்துறை பருத்தித்துறை மற்றும் மன்னார் துறைமுகங்களின் பாவனை அதிகரிப்பதோடு இவற்றால் ஏற்படும் முக்கியத்துவம் பாரிய பொரு ளாதார வாய்ப்பினை வடக்குக்கு ஏற்படுத்துமென கூறப்படுகின்றது.

சேதுக்கால்வாய் அமைப்பது கச்சதீவை இல்லாமல் செய்து விடுமென குழலியலாளர்கள் கூடிக்காட்டுகின்றனர். சேதுசமுத்திரக் கால்வாய்ப் பகுதிகள் படிப்படியாக அரித்து செல்லப்படும் அடிமணல் கச்சதீவையும் கரைத்துவிடுமென எச்சரிக்கின்றனர். சேதுக்கால்வாயை பற்றிய ஆய்வை மேற்கொள்பவர்களில் பலர் பணாமாக்கால்வாயையும், கயல் கால்வாயையுமே ஒப்பிடு செய்கின்றனர். ஆனால் அவை கடலை ஆழப்படுத்துவதன் மூலம்



உருவாக்கப்படவில்லை. நிலப்பரப்புக்களை ஊடறுத்தே அக்கால் வாய்கள் வெட்டப்பட்டன. அதனால் அவற்றை சேதுக்கால்வாயுடன் ஒப்பிட்டு சாதக பாதக தன்மைகளை விபரிப்பது தவறானது. கடற் பரப்பின் இயல்பு நிலப்பரப்பு போன்றதல்ல. குஜராத்தில் ஏற்பட்ட பூகம்பம் தமிழ்நாட்டைத் தாக்கவில்லை. ஆனால் சுமாந்திராக் கடற் பரப்பில் ஏற்பட்ட சனாமி அலை இலங்கை கரையோரத்தையும் விட்டு வைக்கவில்லை என்பதற்கேற்பவே சேதுக்கால்வாயின் சூழலியல் விளைவுகள் மதிப்பீடு செய்யப்படவேண்டும்.

பொருளாதாரர்த்தியில் துறைமுகங்களின் விருத்திக்கான வாய்ப்பு வடக்கு சார்பு துறைமுகங்களுக்கு கிடைக்கும் என்பது சரியானதாகவும் அமையலாம். ஆனால் அந்த துறைமுகங்கள் தமிழர்களது கட்டுப்பாட்டில் தற்போது இல்லை என்பது மட்டுல்ல அது சார்ந்த அனேக பிரதேசங்கள் (காங்கேசன்துறை துறைமுகம்) இலங்கை இராணுவத்தின் கட்டுப்பாட்டிலுள்ளது. இப்பிரதேசத்தின் பாதுகாப்பு தொடர்பான அச்சம் இலங்கை அரசின் கைகளை மீறிச் செல்லுமாயின் இவற்றை இந்தியாவிடம் ஒப்படைக்க வேண்டும் என்ற கருத்து இலங்கை அரசிடம் உண்டு. குறிப்பாக பலாவி விமான நிலையத்தையும், காங்கேசன்துறை முகத்தையும் இந்தியாவிடம் ஒப்படைப்பது பற்றி தென்னிலங்கை ஆலோசித்து வருகின்றமையும் கவனிக்க வேண்டியதாகும்.

சமாதான முயற்சி வெற்றியளித்து நிரந்தரமான சமாதானம் சாத்தியப்பட்டால் திருகோணமலையும், காங்கேசன்துறையும் இலங்கையின் உள்ளாட்டு உற்பத்தியை (GDP) பெருக்கும் இடங்களாக மாறும் என கணிப்பிடப்படுகின்றது. காங்கேசன்துறை சீமெந்து உற்பத்திக்கான இரண்டு மில்லியன் தொன் மூலவளம் யாழ் குடா நாட்டிலே உள்ளது எனக்கருதப்படுகின்றது.

தமிழரின் தேசிய விடுதலைப்போராட்டத்தில் ஏற்படக்கூடிய பாதிப்புக்கள்

சேதுக்கால்வாய் தோண்டப்படுவதனால் தமிழகம் பாதுகாக்கப்படும் என்ற வாதம் இந்தியர்களிடம் மட்டுமல்ல தென் இலங்கை புலமையாளரிடமும் நிலவுகிறது. சேதுக்கால்வாய் ஈழத்தமிழரின் விடுதலைப்போராட்டம் அகண்ட தமிழ்மீத்தை உருவாக்குவதென்பதோ, இந்தியாவிலிருந்து தமிழகத்தை பிரிக்க வழிவகுக்கும் என்பதோ அடிப்படையாகும். சேதுக்கால்வாய் வெட்டப்பட்ட பின்பும் புதுடில்லி அவ்வகையான கருத்தைச் சார்ந்து செயல்பட முடியாது போகும்.

பேராசிரியர் சூரியநாராயணன் விடுதலைப்புவிகளின் கடற்படையை கட்டுப்படுத்துவதற்கான உபாயமும் சேதுசமுத்திரத்திட்டத்தில் உண்டு என்று கூறுவதை நிராகரிக்கவும் முடியாது. ஏனெனில் சேதுக்கால்வாயின் போக்குவரத்து பாதையை பாதுகாப்பது என்ற பெயரிலும் உருவாக்கப்படும் கடல் பாதுகாப்பும் ஏற்கனவே விசாகப்பட்டினத்தில் உருவாக்கப்பட்ட கடற்படைத் தளத்தின் விஸ்தரிப்பும் தூரகிழக்கு பிராந்திய கடற்படை பிரிவின் இணைந்த சேவையும் விடுதலைப்புவிகளின் கடற்புலிகளை கண்காணிக்க முனைவது இந்தியாவிற்கு பேருதலியாக அமையும். இதுபற்றி பத்தி எழுத்தாளர் நிலாந்தன் தனக்கு சிவராம் முன்னொருமுறை சுடிக்க காட்டிய விடயத்தை இவ்வாறு குறிப்பிடுகின்றார். இது தேசிய பாதுகாப்பு மற்றும் உத்தரவாத நோக்கு நிலைகளில் விலை மதிப்புள்ள ஒரு சொத்து. இதனால் இலகுவாகவும், விரைவாகவும் கரைகளை அடைய முடியும். ஆயினும் அவர்கள் இலகுவாகவும், விரைவாகவும் வந்து சேர்த்துடிக்கும் கரைகள் எவை என்பதே பிரச்சினைக்குரியதென்கிறார். அவ்வாறு கரைகளை நோக்கிய நடவடிக்கையில் நேரடியாக ஈடுபாதுவிட்டாலும் கடல்புலிகளின் நடமாட்டம் பற்றிய தகவல்

களை இலங்கையின் கடற்படைக்கு வழங்குவதற்கும் இலகுவாக கண்டறிவதற்கும் உதவுவதாக இந்தியாவின் நடவடிக்கைகள் அமையலாம். ஆனால் விடுதலைப் புலிகளின் கடற்படையின் வலுவில் இணைந்திருக்கும் தற்கொலைத் தாக்குதல் முறைமை இந்தியதொழில்நுட்பத்திற்கும் படைபலத்துக்கும் ஆயுதபலத்துக்கும் சவால் விடக் கூடியதென்பதை கடந்த காலத்தில் உலகமே அறிந்துள்ளது. ஆனால் இந்தியக் கடற்படையின் விஸ்தரிப்புத் திட்டத்தில் விசாகப் பட்டினம் மட்டுமல்லாது காங்கேசன்துறை, பலாஸி, திருகோணமலை என்பனவும் உள்ளடக்கப்பட வேண்டும் என்ற அபிலாசைக்கு சேதுக்கால்வாய் உதவியாக அமையலாம். குறிப்பாக பலாஸி விமானத்தைத் தை விமான ஒடு பாதையை விருத்தி செய்வதென்ற போர்வையில் இந்தியா செயல்பட முனைவதன் உள்நோக்கம் பின்வருமாறு இருக்கலாம்.

இலங்கையின் வடக்கு துறைமுகங்களையும் இந்தியாவின் தமிழ்நாட்டுத் துறைமுகங்களையும் தனது ஆதிக்கத்தின் கீழ் இணைத்துக் கொண்ட ஒரு பொருளாதார வர்த்தக இராணுவ வலயத்தை அமைக்கும் (Economic Treads and military Zone) உபாயம் அமைய வாய்ப்பு உள்ளது. இலங்கையின் போர் நிறுத்தப் புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தம் தொடர்பாக எழுந்த பிரச்சினைகளிற்கும் பேச்சுவார்த்தையின் போது எழுந்த பிரச்சினைகளுக்கும் காரணமாக அமைந்த முட்டுக்கட்டைகளில் அதிகமானவற்றை போட்ட நாடு இந்தியா என்பதையும் ஈழத்தமிழர் நலனிற்கு எதிராக இலங்கை அரசுக்கு ஆதரவாக செயல்பட்ட நாடு இந்தியா என்பதையும் மறுக்க முடியாது. உயர் பாதுகாப்பு வலயம் தொடர்பாக விடுதலைப் புலிகளும், இலங்கை இராணுவமும் தென்னாபிரிக்காவின் (ANC) இராணுவப்பிரிவு தளபதியுடன் யாழ்ப்பாணத்தில் நடாத்திய சந்திப்பில் அழைப்பின்றி ஜவகல்லால் நேரு பல்கலைக்கழக பேராசிரியர் ஒருவர் சமூகமளித்திருந்தார் என்பதுவும் அந்த சந்திப்பின் விடயங்கள் தொடர்பான இந்தியாவின் எதிர்வினை பின்னர் வெளிவந்த

இந்துஸ்தான் ரைம்ஸ் மற்றும் இந்துப்பத்திரிகைகள் ஊடாக வெளி வந்தது. இவையாவும் இந்தியா இலங்கைப் படைகளை வலுப்படுத் தவும் புலிகள் அரசுக்கிடையிலான போர்ச் சமநிலையை இலங்கை இராணுவத்திற்கு சாதகமாக நகர்த்தவும் எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கை களே.

அந்த வகையில் சேதுக்கால்வாய் இலங்கை இராணுவத் திற்கும், கடற்படைக்கும் மேலதிக பலமாகவும் இந்தியாவின் ஆதரவுத்தளத்துக்கான மேலதிக வாய்ப்பாகவும் அமைவதோடு இந்தியாவின் செல்வாக்கு இலங்கையில் வளர்வதற்கும் உதவும். சேதுக்கால்வாய் திட்டத்தின் பாதக அம்சங்கள் பற்றி அரசாங்கம் மௌனமாக இருப்பதற்கு அதற்கு ஏற்படவுள்ள இராணுவ ரீதியான சாதகமான விடயங்களே பிரதான காரணங்களில் ஒன்றாக அமைந்திருக்கலாம். அவ்வாறின்றி இலங்கை அரசாங்கம் வெளியிடுகின்ற அதிருப்தியை நகுக்காக வெளியிடுவதன் ஊடாக இந்தியாவிட மிருந்து நஷ்ட ஈடாக இலங்கை அரசாங்கத்தினதும் ஆட்சியினதும் பாதுகாப்பைக் கோருகின்ற நடவடிக்கையையே மேற்கொள்ள முனைகின்றது. சேதுக்கால்வாய் திட்ட விடயத்தில் இந்தியாவை மீறி செயல்பட்டு அதைத் தடைசெய்ய இலங்கையினால் முடியாது. அவ்வாறு இலங்கை ஒருபோதும் செயல்பட்டதும் இல்லை. விதி விலக்காக முன்னாள் ஜனாதிபதி பிறேமதாசா ஆட்சிக் காலத்தி விருந்த (1988- 1993) இலங்கையின் வெளியூருக் கொள்கையை குறிப்பிடலாம். அது பிறேமதாஸாவின் புரட்சிகரமான மரபுக்கு உட்படாத ஆட்சி முறைமையின் விளைவாக ஏற்பட்ட ஒன்றாகும். அவர் கூட தனது இறுதி நாள்களில் இந்திய விரோதப் போக்கை தவிர்க்க தொடரங்கியிருந்தார். அதனை தவிர்த்து பார்த்தால் 1972 ஆம் ஆண்டு அரசியல் யாப்பிலும் சரி, 1978 ஆம் ஆண்டு அரசியல் யாப்பிலும் சரி தமிழர்களின் தேசிய இனப்பிரச்சினைக்கு இராணுவ ரீதியான தீர்வினையும் அடக்கு முறையையும் கைக்கொண்டு இலங்கையை அபிவிருத்தி அடையச் செய்யலாம் என்ற நம்பிக்கையை கொண்டும் போதுமான ஆட்சியின் பொருளாதார ஆக்கிரமிப்பு ஏற்பட்டுள்ளது.

இருந்த ஆட்சியாளர்களாகவே எல்லோரும் காணப்பட்டனர். தமிழர்களையும் அவர்களது உரிமைப் போராட்டத்தையும் இலங்கை அரசு நிராகரித்தது மட்டுமன்றி இந்தியாவுடனும் ஏனைய நாடுகளுடனும் இணைந்து தமிழர்களின் விடுதலைப் போராட்டத்தை நசுக்க முயன்றமை கடந்தகால யதார்த்தமாகும். விடுதலைப் போராட்டத்தை அழிப்பதற்காக பேய் உடனும் கூட்டுச் சேர தயார் என்று பிரகடனப் படுத்தியவரே முன்னாள் ஜனாதிபதி ஜே. ஆர். ஜெயவர்த்தனா என்பதை கவனித்தல் வேண்டும். தற்போதும் கூட திருகோணமலை யை இந்தியாவுக்கும், அமெரிக்காவுக்கும் கையளித்ததுடன் வடக்கு கிழக்கு துறைமுகங்களையும் ஆகாயக் கடல்வழிப் பரப்பையும் அமெரிக்காவிடம் இலங்கை அரசு வழங்கியுள்ளமை விடுதலைப் போராட்டத்தை நசுக்குவதற்கான உபாயமாகவே உள்ளது.

தமிழர்களை அழிக்கவும், காட்டிக் கொடுக்கவும் அன்னிய சக்திகளோடு இணைந்து செயல்பட இலங்கை அரசாங்கம் ஒரு போதும் பின்னின்றதில்லை. இலங்கையின் இறைமைக்கு பங்கமேற்பட்டாலும் அன்னிய சக்திகளுடன் கூட்டுச் சேர்ந்து கொண்டு வடக்கு கிழக்கை ஆக்கிரமிக்க இலங்கை பின்னிக்காது என்பதை சேதுக்கால்வாய் விடயத்திலும் உறுதிப்படுத்தலாம். சேதுக்கால்வாயின் விளைவுகள் தமிழர் வாழும் பிரதேசத்தையே அதிகம் பாதிக்கப் போகிறது என்பதனாலும் இத்திட்டத்தை எதிர்க்காது தமக்கு சாதக மாக பயன்படுத்த இலங்கை அரசு தவறாது என்பதையும் கவனத்தில் கொள்ளுதல் வேண்டும். பொருளாதாரர்தியில் இலங்கையில் தனது ஆதிகக்கைத் தீர்த்தி இந்தியா அதிகரிக்க விரும்புகிறது. தப்போது இந்தியா தென் இலங்கையின் பொருளாதாரத்தை கணிசமாக விழுங்கி விட்டது. இந்தியப் பொருட்கள் குவியும் சந்தையாக கொழும்பு மாறி வருகின்றது. இந்த ஆக்கிரமிப்பு இப்போது வடக்கு கிழக்கையும் நோக்கி நகர்ந்து வருகின்றது. இன்றைய நிலையில் தென் இலங்கை யோடு ஒப்பிடும் போது வடக்கு கிழக்கில் மட்டுப்படுத்தப்பட்ட அளவிலேயே இந்தியாவின் பொருளாதார ஆக்கிரமிப்பு ஏற்பட்டுள்ளது.

இது படிப்படியாக அதிகரிக்க வாய்ப்பு உண்டு. முழு இலங்கை யையும் பொருளாதார அடிப்படையில் தனது கட்டுப்பாடின் கீழ் கொண்டு வருவதே இந்தியாவின் தற்போதைய உபாயமாகும். இந்தியாவுடன் இலங்கையால் சந்தை வாய்ப்புகளில் போட்டி இட முடியாதன்பது உண்மை. ஆனால் இலங்கையின் மாறிமாறி வரும் அரசாங்கங்களின் தவறான பொருளாதார கொள்கைகளும் தமிழரின் தேசிய விடுதலைப்போரை ஒடுக்க இந்தியாவின் உதவியை எப்படியேனும் பெறவேண்டும் என்பதற்காக அடிபணிந்து போகும் தன்மையும் இந்தியாவுக்கு வாய்ப்பாகும். சீனாவுக்கருகில் ஒரு தைய வான் போல அமெரிக்காவின் கொல்லைப் புறத்தில் ஒரு கியூபா போன்று இந்தியாவுக்கருகில் இலங்கையின் எழுச்சி சாத்தியமான தொன்றே. தமிழரின் உரிமைகளை மறுத்து அவர்களின் உரிமைப் போரை நக்கக் முற்பட்ட சிர்லங்காவின் பேரினவாத உணர்வு இன்று முற்றாக இந்தியாவிடம் அடிபணியும் நிலைக்கு நாட்டைக் கொண்டு வந்து விட்டது. வடக்கு கிழக்கு அரசியல் தலைமையையும் அத்தகைய அடிபணியுக்கு கொண்டுவர இந்தியா பல தடவை முயன்று தோற்றுப் போய் உள்ளது. ஆனால் இந்தியாவின் முயற்சிகள் முற்றாக நின்று போய்விடவில்லை. தொடர்ந்தும் திட்டமிட்டு பல முனைகளில் தனது நகர்வுகளை மேற்கொண்டு செல்கின்றது. இத்தகைய அரசியல் இராணுவ பொருளாதார பரினாமங்களோடு பார்க்கையில் சேதுக் கால்வாய் விடுதலைப் புகிகளுக்கும் தமிழ் மக்களது பிரிந்து செல்லும் செய் நிர்ணயத்திற்கும் எதிரான ஒன்றாகவும் புதுடில்லி ஆடசியாளர்கள் கருதுவது யதார்த்தத்திற்கு அப்பாற்பட்ட விடயமல்ல.

ஆனால் சர்வதேச நிர்ப்பந்தங்களுக்காக இந்த அரசியல் நகர்வில் இந்தியா ஒருதடவை விட்டுக்கொடுக்க வேண்டி ஏற்பட்டு விட்டது. ஆகவே ஒருநாள் பிரிந்து செல்ல முயலும் ஈழத்தமிழ் மக்களின் உரிமையை அதே நிர்ப்பந்தம் காரணமாக ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டிய நிலை இந்தியாவுக்கு ஏற்படலாம். பொதுக்கட்டமைப்பு (Joint Mechanism) என்ற சனாமிக்கு பின்பான மீளக் கட்டியெழுப்பு

தல் என்ற விடயம் தொடர்பாக இந்தியா ஆரம்பத்தில் கூறிய எதிர்ப்பை கைவிட்டு சர்வதேச நிர்ப்பந்தத்திற்கு அடிபணிந்த நிலையையும் விளங்கிக் கொள்ளுதல் வேண்டும். பொதுக் கட்டமைப்பு இந்தியத் தரப்பால் ஆரம்பத்தில் வெளிப்படையாக நிராகரிக்கப்பட்டது. இந்தியாவின் வெளிவிவகாரச் செயலாளர் வியாம் சரணின் இலங்கை வருகையை அடுத்து வெளியான அறிக்கையில் தெரிவிக்கப்பட்டது போல் இந்திய வெளிவிவகார அமைச்சர் நாதவர்ஸிங்க் வருகையின் போதும் விடுதலைப்புலிகளை மட்டுமன்றி அனைத்துக் கட்சிகளையும் இணைத்து பொதுக் கட்டமைப்பு உருவாக்கப்பட வேண்டும் என்ற இந்தியதரப்பின் நிலைப்பாடு உறுதிப்படுத்தப்பட்டது. ஆனால் சர்வதேசத்தின் அழுத்தமும் நிதி தொடர்பான நிர்ப்பந்தமும் ஐனாதிபதி சந்திரிகா குமாரதுங்கா அரசாங்கத்தை பொதுக்கட்டமைப்பில் கைச் சாத்திட வேண்டிய நிலைக்குத் தள்ளியது. தென் இலங்கையில் சிங்கள தீவிரவாதமும் பெளத்த பேரினவாதமும் இணைந்து ஏற்படுத் திய எதிர்ப்புக்களையும் மீறி பொதுக் கட்டமைப்பில் கைச் சாத்திடும் நிலை உருவானது. அப்போது இந்தியா கூட உதவிக்கு வராது பொதுக் கட்டமைப்பை அதே வடிவில் ஏற்றுக் கொள்வதாக அறிவிக்க வேண்டிய அளவுக்கு சர்வதேச நிர்ப்பந்தம் இந்தியாவுக்கு ஏற்பட்டது.

இச்சந்தரப்பத்தில் இன்னோர் புதிய அம்சத்தையும் அவதானித்தல் அவசியம். இந்திய - இலங்கை உறவு கூழகமாகவும் புரிந்துணர் வுடையதாகவும் அமைந்திருந்தாலும் இலங்கை ஜக்கிய தேசியக் கட்சியின் ஆடசிக்காலத்தில் அமெரிக்கா சார்ந்த மேற்குலகிடமும் சிர்லங்கா சுதந்திரக் கட்சியின் ஆடசிக்காலத்தில் சீனா பக்கமும் சாய்ந்திருப்பதனை அவதானிக்க முடியும். இந்த சீனச் சார்பு நிலை தற்போது மேலும் விரிவடைந்து வருகின்றது. சுதந்திர மக்கள் ஜக்கிய முன்னணியை விட்டு மக்கள் விடுதலை முன்னணி வெளியேறிய பின்பும் கூட சீனாவுடன் நேரடி விமானப்பயணத்தை இலங்கை ஆரம்பித்துள்ளது. மேலும் சீனப் பிரதமரின் இலங்கை வருகை இலங்கை ஐனாதிபதி ஆகஸ்ட் மாதத்தில் சீனாவுக்கு

விஜயம் செய்தது என்பனவும் J.V.P இன் சீனச் சார்புத்தன்மையையும் இந்தியாவை மட்டுமல்ல அமெரிக்காவையும் எரிச்சலுக்குள் ளாக்கும் விடயம் என்பதை மறுக்க முடியாது. தென் இலங்கையின் சீனசார்பு போக்கு மேலும் அதிகரிக்க தமிழரின் சுயநிர்ணயத் தீற்கான குரல் இந்தியாவால் அங்கீகரிக்கப்படும் நிலை உருவாகலாம். அத்தகைய ஒரு அட்டவணைக்குள் மேற்குலகம் ஏற்கனவே செயல் படதொடங்கி விட்டது.

கிழக்கு திமோர் மேற்குலகத்தால் அங்கீகரிக்கப்பட்டு விடுதலை பெற்றமைக்கு சீனாவின் அப்பிராந்தியம் தொடர்பான அனுகுமுறையும் ஒருகாரணமாகும். சீனா தைவானை பிரிய மறுக்கும் நிலைப்பாட்டை மேற்கு எப்படிக் கையாள விரும்புகின்றது என்பதை சீனாவுக்கு எடுத்துக் காட்டுவதோடு இந்தோனேசியாவின் சீனாவுடன் நெருக்கத்திற்குரிய பதிலாகவும் இந்த அங்கீகாரம் அமைந்துள்ளது. அவ்வாறே சூடானின் டார்பூர் பிரதேசத்திலுள்ள எண்ணெய் வயல்களில் அதிகமானவற்றை சீனா பெற்றுக் கொண்டமை மேற்குலகம் அப்பிரச்சினையில் வித்தியாசமான நிலைப்பாட்டை எடுக்க காரணமாகியது.

தமிழர்களின் தனிநாட்டுக்கான போராட்டம் அகநிலை (Internal Position) யிலிருந்து புறநிலை (External Position) தன்மையை நோக்கி நகர்ந்து விட்டது. அகநிலை முரண்பாடுகளில் காட்டப் பட்ட அனுகுமுறைகளில் உணர்ச்சி சார்ந்தும் சில தனிநபர்களது குறிக்கோள் சார்ந்தும், தலைமைகளின் ஆளுமை சார்ந்தும் போராட்டத்தின் தீவிரம் பிரமாண்டமாக மாறியதும் அகநிலைப் பரிமாணத்தை தாண்டி புறநிலை செல்வாக்கும் கட்டமைப்பும் பரினை மிக்கத் தொடங்கக் காரணமாகியது. புறநிலை காரணியானது பிராந்திய சர்வதேச அரசியல் சூழலால் நிர்ணயிக்கப்படுவதாகும். புறநிலைச் சூழல் வளர்ச்சியடைந்த சில விடுதலைப்போராட்டங்கள் ஆபத்தான கட்டத்தையும் அடைந்துள்ளன. ஆனால் இன்னும் சில

போராட்டங்களில் இத்தகைய நிலை வெற்றிக்கு வழிவகுத்துமிருக்கின்றன. அகநிலை தெளிவாகவும், உறுதியாகவும் வெளிப்படுத்தும் போது புறநிலை நிர்ப்பந்தங்களுக்கு கட்டுப்படும் தேவை அல்லது நெருக்கடி குறைகிறது. இதே போல் அகநிலை தெளிவும் உறுதியும் அற்றுப்போகையில் புறநிலை நிர்ப்பந்தங்களுக்கு அடிபணிய வேண்டி ஏற்படுகிறது. எனவே தான் சீனாவின் சார்பு நிலையை இலங்கை அதிகரிக்க தமிழரின் விடுதலைப் போராட்டத்தின் பரிமாணம் தனித்துவமான அங்கீகாரம் மிக்கதாக மாறும் என்ற எதிர்பார்க்கை முதன்மையடைகிறது. அதாவது புறநிலைச் சூழல் படிப்படியாக தமிழரின் போராட்டத்தை நகர்ந்தும் அவற்றை வெற்றி கொள்ள அகநிலை சூழல் மேலும் பலப்படுத்தப்பட வேண்டும். அக நிலை பலமடைய புறநிலை அகநிலைக்கு கட்டுப்படும் நிலை ஏற்படும்.

எனவே சேதுக்கால்வாய் தமிழர்களின் சுயநிர்ணயத்துக்கான போராட்டத்தை பாதிக்கும் வகையில் நகரக் கூடியது. இலங்கைக்கும் அதன் நட்புநாடான இந்தியாவுக்கும் இடையில் சேதுக்கால்வாய் வெட்டப்படுகின்றது என்ற கொள்கை நிலைக்கும் வரைக்குமே பாதகமாக திகழும், மாறாக இந்தியா சீனாவின் இந்து சமுத்திரம் மீதான பாச்சலை தடுப்பதற்காக வெட்டப்படுகின்ற கால்வாய் என்ற கருத்துடன் இலங்கை சீனசார்பு போக்கில் செல்கிறது என்ற கருத்து வலுப்படும் போது தமிழர்களின் விடுதலைப் போராட்டத்தை சாதகமாக்கும் என்பது இரண்டாவது பட்சமானதாகும். இந்தியா விரைந்து சில வெளிப்படையான மாற்றங்களை நோக்கி நகர முயற்சிப்பது போன்று தமிழர்களுடைய விடுதலைப் போராட்டத்துக்கு வெளிப்படையான முடிவுகளுக்கு செல்ல வேண்டும். விடுதலைப் புலிகளின் கடற்படையும் தாக்குதல் உத்திகளையும் விரைவாக கரைகளை நோக்கி நகர்வதையும் இந்தியா தொடர்ந்து மேற்கொள்ளலாம் என்பதற்கு அப்பால் தமிழர்களின் விடுதலைப் போராட்டத்தை இனியும் இந்தியா நசுக்குவதற்கு தமிழரின் விடுதலைப்போராட்டம்

இன்று இலைகளுக்குள் சுருண்டு மறைந்து வாழும் பட்டுப்புழுவுக்கு ஒப்பான போராட்டமல்ல. அது சர்வதேச மட்டத்தில் விரிந்திருக்கும் விடுதலைப்போராட்டம் என்பதை மறுக்க முடியாது. தமிழர்களின் விடுதலைப் போராட்டத்தின் வீரியத்தை கட்டுப்படுத்தும் நிறன் இந்திய அரசிடம் அற்றுப் போய் விட்டதென்பது கடந்த ஒரு தசாப்த கால அனுபவமாகும்.

பணாமாக் கால்வாய் 1850 – 1914 இடைப்பட்ட காலப்பகுதியில் நிறுவப்பட்டது. அத்திலாந்திலிருந்து பகுபிக்கடலுக்கு செல்லும் வடஅமெரிக்க கண்டத்துக்கும் தென் அமெரிக்கக் கண்டத்திற்கும் இடையில் நில உடைப்புச் செய்து பணாமாக் கால்வாய் அமைக்கப் பட்டது. ஏக்குறைய 80. கி.மீ நீளத்தையுடைய இக் கால்வாயைப் பகுதியில் பயணிக்கும் கப்பல்கள் கதூன் (Gatun) ஏரிக்குள் மூன்று அடுக்குகளில் 26 மீற்றர் தூரத்திற்குள் நகர்த்தி பகுபிக்குக்குள் பயணமாகின்றன.

ஃபேஃபே

சுயஸ்கால்வாய் 1854 – 1869 இடைப்பட்ட காலத்தில் வெட்டப் பட்டது. ஏக்குறைய 163 கி.மீ நீளத்தையுடைய இக்கால்வாய் ஆபிரிக்காவையும் ஐரோப்பாவையும் இணைக்கும் கால்வாயைப் பகுதியாக அமைந்திருக்கின்றது. அதாவது செங்கடலையும் – மத்தியதரைக் கடலையும் கப்பல் போக்குவரத்திற்கு இணைக்கும் பகுதியாகக் காணப்படுகின்றது. எகிப்தில் நிலப்பகுதியை (மணல் பகுதி என்றே கூறலாம்) ஊடறுந்துச் செல்வதுடன் எகிப்து பிரத்தானியாவுடன் 1956 இல் இக்கால்வாய் பொறுத்த முரண்பாட்டில் போர் ஓன்றையும் எந்திர கொண்டது.

முழுவரை

சேதுக்கால்வாய் திட்டமானது பிராந்திய சர்வதேச சக்தி களுக்கிடையிலான அரசியல் பொருளாதார இராணுவப் போட்டியின் எதிரொலியாகவே அமைந்துள்ளது. இப்போட்டித்தன்மையில் உலக வல்லரசுகளும் அதற்கு எதிரான வல்லரசுக்கும் இடையிலான தொன்றாக அமைந்தபோதும் வெளிப்படையாக இலங்கை இந்தியக் கரையோரங்களை மையப்படுத்தியுள்ளதனால் இரண்டு நாடுகளுமே அதிகமான விளைவுகளை எதிர்கொள்ளவள்ளன. சீனாவின் பொருளாதார இராணுவப் போட்டிக்குள் உலகம் அகப்பட்டது போல் இந்தியாவும் நெருக்கடியை சந்தித்துள்ளது. இந்தியாவின் அயல் நாடு என்றவகையில் சீனாவின் விஸ்தரிப்பும் இந்துசமுத்திரம் நோக்கிய நகர்வும் நேரடியாக இந்தியாவை தாக்கக் கூடியது. ஏனெனில் இந்தியாவின் பொருளாதார வளங்களையும் இராணுவ ரதியான வாய்ப்புக்களையும், அரண்களையும் சீனா தனக்குரியதாக மாற்றிவருவதோடு உலகளாவிய போட்டிக்குரிய தளங்களில் ஓன்றாக இந்துசமுத்திரத்தை கருதுகின்றது. இத்தளத்தின் வசதிகளுக்கான போட்டி பனிப் போர்க்காலத்தில் சோவியத் யூனியனுக்கும் அமெரிக்

காவுக்கும் உரியதாக அமைந்திருந்தது. பனிப்போரின் முடிவு அமெரிக்கா தனிவல்லர்சாக சொந்தங் கொண்டாடினாலும் மறுபக் கத்திலிருந்த வெற்றிடத்தை சீனா ஆரவாரிப்பின்றி பயன்படுத்த ஆரம்பித்து விட்டது. இத்தகைய விஸ்தரிப்பு கடந்த ஒன்றரை தசாப்தங்களாக நிகழ்ந்துள்ளது. இந்தியாவின் அரசியல் உறுதித் தன்மை பேணப்படாமை பொருளாதார தொழில்நுட்ப வலுவின்மை கள் சீனாவின் விஸ்தரிப்பை உடனடியாக எதிர்கொள்ளவோ முறிய டிக்கவோ இந்தியாவால் முடியவில்லை என்பதுடன் சர்வதேச வல்லர் சான் அமெரிக்காவின் ஏனைய பிராந்தியம் மீதான அரசியல் இராணுவ பொருளாதார ஒழுங்கமைப்புக்கான கவனம் சீனாவின் நடவடிக்கையை தடுக்க முடியாத நிலை ஏற்பட்டதுடன் சீனாவின் பொருளாதார பாய்ச்சல் எவராலும் தடுக்க முடியாத சூழலை உருவாக்கியது. இந்தியாவின் தற்போதைய முயற்சிகள் இந்தியாவின் மாநிலங்களை பாதுகாப்பதற்கான ஒரு மார்க்கமாகவே தெரிகின்றது. அமெரிக்காவால் ஐரோப்பியரால் பிரிவினைக்கு உள்ளாகும் இந்தியா என்ற கருத்து முடிவடைந்து விட்டதுடன் சீனா அதனை சாத்தியப் படுத்தி விடுமோ? என்ற அச்சம் இந்தியத்தரப்புக்கு வருமளவுக்கு நிலமை மாறிவிட்டது. இவ்வாறு சீனா எதிர் இந்தியா, அமெரிக்கா, ஐப்பான், ஐரோப்பா என்ற அரசியல் பொருளாதார இராணுவப் போட்டி உலகளாவிய ரீதியில் நிகழுகின்றது. இதன் பிந்திய நடவடிக்கைகள் சிலவற்றை விளக்கத்துக்காக முன்வைப்பது பொருத்தமாக அமையும்.

சீனாவுடனான மேற்குலகப் போட்டி அத்தமான பிரயத்தனத்துடன் நகர்த்தப்படுகின்றது. 21ம் நூற்றாண்டுக்கான பொருளாதார உற்பத்தியில் சீனா முன்னணி வகித்து வருகின்றது. இதனை பல ஆண்டுகளாக முறியடிக்க அமெரிக்கா முயன்று வருகிறது. ஆரம்பத் தில் கிழக்காசியா, ஐப்பான், ஐரோப்பா என்ற அமெரிக்க சார்புச் சக்திகளை பயன்படுத்தியது. அவற்றால் சாத்தியப்படாத போது இந்தியாவை பயன்படுத்த ஆரம்பித்துள்ளது. அதற்காக இந்தியா

வை அமெரிக்கா மிக நெருக்கமாக்க முயன்றுவருகின்றது. ஜூலை 2005 இல் இந்திய பிரதமர் மன்மோகன்சிங் அமெரிக்க விஜயம் இந்திய நெருக்கத்தை அதிகரித்துள்ளது. இந்திய அணுவாயது அரசு என்பதை ஏற்றுக் கொண்ட அமெரிக்கா பாதுகாப்பு - ஆயுத தளபாடம் பொருளாதாரம் அணுமின்சக்திகளான தொழில்நுட்பம் என பல விடயங்களில் இந்தியாவுடன் புரிந்துணர்வான பரிமாற்றத்தை ஏற்படுத்த அமெரிக்கா உடன்பட்டுள்ளது. இத்தகைய உடன்பாடு களில் அதிக நிதானத்தை அமெரிக்கா கடைப்பிடிப்பதுடன் சீனா ரட்சயாவுடனான இந்திய உறவை பகைமையாக்க அமெரிக்கா முயலுகின்றது. மன்மோகன்சிங் அமெரிக்காவில் வைத்து சீனா ரட்சயாவுக்கு எதிரான நோக்குடன் அமெரிக்காவுடன் இந்தியா நெருக்கமடையவில்லை என்றார். அப்படியாயின் அதுவே இந்தியாவின் நோக்கம் இல்லாத விட்டாலும் அமெரிக்காவின் நோக்கமாகும். இந்தியாவின் கடற்படையையும் இராணுவ தொழில்நுட்பத்தையும் பொருளாதாரத்தையும் வளர்க்கும் விடயத்தில் அமெரிக்கா அதிக உதவிகளை வழங்கி வருவதோடு மேலும் உதவ முடிவு செய்துள்ளது.

அராபியக் கடல் மீதும் இந்தியாவின் மேற்கு கரைமீதும் தனது பூகோள அரசியலை பாதுகாக்கும் நோக்குடன் மும்பாய் விசாகப் பட்டினத்துக்கு அடுத்தபடியாக (INS Kadamba) INS கடம்பா என்ற கடற்படைத்தளத்தை மே 2005 இல் இந்தியாவின் பாதுகாப்பு அமைச்சர் திறந்துவைத்தார். (கர்நாடக மாநிலத்தில் அமைந்துள்ளது) 8.13 மில்லியன் அ.டெலர் செலவில் உருவாக்கியிருக்கும் இந்தக் கடற் படைத்தளம் பெரும் முக்கியத்துவம் மிக்கதாகவுள்ளது. பாரிய கப்பல்கள் (44.000 தென் விமானத்தாங்கிக் கப்பல்கள் உட்பட) நீர் முழுகிக் கப்பல்கள் கரையோரக்காவல் கப்பல்கள் எனப் பலவற்றை நிறுவுவதோடு F-16 மிராஜ் தாக்குதல் எல்லையையும் தவிர்க்கப் பட்டிருக்கின்றமை குறிப்பிடத்தக்கதென பாதுகாப்பு ஆய்வாளர்கள் கட்டிக்காட்டுகின்றனர். இக் கடற்படைத் தளம் அமைந்துள்ள கர்வார்

பகுதி மலைப் பகுதியாகவுள்ளதால் விண்ணிலிருந்து வேவுபார்ப்பது கடினம் என்பதுடன் நீர்முழுக்கிகளை பாதுகாக்கும் தோற்றமும் உண்டென கூறப்படுகின்றது. பாகிஸ்தானின் துறைமுகமான குவாடர் (Guvadar)க்கு சீனாவின் நீர்முழுக்கிகள் நடமாடுவதை கண்காணிப்ப தற்கும் பாகிஸ்தானின் AIP நீர்முழுக்கிகளை இந்தியா கண்காணிக்க உதவும் என்பதும் குறிப்பிடத்தக்கதாகும்.

இந்து சமுத்திரத்தின் மேற்குப் பகுதியில் சீனாவின் ஆதிக கத்தை பரப்பும் ஒரு கட்டமாக பாகிஸ்தானின் குவாடர் துறைமுகம் விளங்குகிறது. 2001 இலிருந்து சீனாவுக்கு குவாடரை பாகிஸ்தான் பகிர்ந்து கொண்டுள்ளது. தற்போது சீனாவின் கப்பல்களும் கடற்படையும் நீர் முழுக்கிகளும் குவாடர் நோக்கி நகர்த்தப்படுகின்றது. எதிர்காலத்தில் அராபிக்கடலிலும் சீனா இந்தியா ஆகிய நாடுகளிடும் போட்டிக்குட்பட்ட பிரதேசமாகும். இரண்டு நாடுகளும் மேற்காசியா வடன் எண்ணெய் ஏரிவாயு ஆகிய வளங்களைப் பெறுவதில் தொடர்புகளை கொண்டிருப்பதும் சீனாவின் உலக வல்லரசுக்கான போட்டித்தன்மையில் அமெரிக்காவிற்கு எதிராக போராடுவதற்கும் அராபிக் கடல் முக்கியம் பெற்றதாகும்.

பொருளாதார தளத்தில் சீனாவின் எழுச்சி எந்த அரசாலும் எதிர்கொள்ள முடியாதுள்ளது. மூலதனத்திரட்சி சீனாவையும் சீனப் பொருளாதார வலயத்தையும் நோக்கி நகர்ந்து வருகின்றது. அமெரிக்காவுக்கும் ஜூரோப்பிய மற்றும் ஐப்பானுக்கும் சவால்விடும் சீனா வேகமாக முன்னேறிவருகிறது. பொருளாதார ஆய்வாளர் William Greider குறிப்பிடுவது போல் அமெரிக்கப் பொருளாதாரம் 1996 களுக்கு பின்பு உலகளாவிய பங்களிப்பில் மிக மோசமடைந்து விட்டது. சீனா ஒரு சுதந்திரமான சந்தை கொண்ட முதலாளித்துவ அரசாகும். (Capitalist Free Market State) சீனா 2004 இல் மட்டும் அமெரிக்க வர்த்தகம் மற்றும் கொடுப்பனவுகளால் 609.9 பில்லியன்

சேதுக்கால்வரமிட்டுடை

அ.டோ. வருமானமாகப் பெற்றுள்ளது. ஆனால் அமெரிக்காவைப் பொறுத்தவரை 2004 இல் அதன் பொருளாதார வளர்ச்சி 2.8 % மாகும். ஏற்றுமதி 14.5% அளவும் இறக்குமதி 2.0% அளவுமே உள்ளது என்றார். உண்மையில் சீனா உலகளாவிய பொருளாதாரப் போட்டி யிலும் அரசியல் இராணுவ அனுகுமுறையிலும் ஏகாதிபத்திய அரசாகிவிட்டது. உலக வர்த்தகத்தில் 2005 இன் முதல் மூன்று மாதங்களில் ஆடை ஏற்றுமதியில் மட்டும் சீனா 29% ஜ கடந்துள்ளது. அமெரிக்கா வெறும் 4% ஜயும் ஜூரோப்பா 0% தையும் அடைந்து இருப்பதும் சீனாவின் பாச்சலை புரிந்து கொள்ள போதுமானது. இத்தகைய போட்டியில் சீனாவை முறியடிக்க உருவாக்கப்பட்ட பல திட்டங்களில் ஒன்றாகவே சேதுக்கால்வாய் திட்டம் உள்ளது.

சேதுக்கால்வாய் இலங்கைக்கும் இந்தியாவுக்கும் இடையில் வெட்டப்பட்ட போதும் அதன் முக்கியத்துவமும் அவசியமும் வேறு விதமான தொன்றாகும். ஆனால் இலங்கை தமிழர்களும் இந்தியத் தமிழர்களும் நேரடியாக தொடர்படுத்துவதனால் இதனை தமிழன் கால்வாய் என்கிறார்கள். இலங்கை அரசைவிட தமிழக அரசைவிட இந்திய மத்திய அரசே ஆதிக நன்மைகளை அனுபவிக்கப் போகின்றமை தெளிவாக தெரிகிறது. தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரை இலங்கையின் தமிழர்கள் வாழும் வடக்கு கிழக்குப் போன்றே அதிக மான சுற்றுச் சூழல் பாதிப்பினை அனுபவிக்கப் போகின்றது. இயற்கை அமைப்புகளுக்குள் அதிக தொடர்பிருப்பதனால் அதிக மான பாதிப்பினை கடலும் கடல்சார் எல்லைகளும் எதிர் கொள்ள வேண்டும். இலங்கையின் வடக்கில் பலதீவுகள் தனித்துவத்தையும் அமைப்பையும் இழந்து போகும் நிலை ஏற்படுவதுடன் மீனினங்கள் மற்றும் கடல் தாவரங்கள் ஆழியும் அபாயம் ஏற்பட வாய்ப்பு உண்டு. இதுபற்றி ஆகஸ்ட் முற்பகுதியில் புதுடில்லியில் நிகழ்ந்த இலங்கை - இந்திய உயர் மட்டக்குமுக்களின் சந்திப்பின்போது இந்திய தரப்பு இலங்கைத்தரப்பின் கருத்துக்களை ஏற்க மறுத்ததுடன் போலியான சில உத்தரவாதங்களை வழங்கியுள்ளது.

சேதுக்கால்வாய்த்திட்டத்தில் இலங்கைக்கு கடல்போக்கு வரத்து சார்ந்து இருந்த முக்கியத்துவம் குறைவதோடு இலங்கையின் முக்கியத்துவமும் குறையும் நிலையை இந்தியா உருவாக்க திட்ட மிட்டுள்ளது. தென் இலங்கையின் துறைமுகங்களுக்கு பதில் வடக்கு கிழக்கு துறைமுகங்கள் பெறுவதோடு வடக்கு துறைமுகங்களையும் பலாலி விமான நிலையத்தையும் தமிழக துறைமுகங்களையும் இணைத்த ஒரு இராணுவ பொருளாதார வலயத்தை எதிர்காலத்தில் அமைக்க இந்தியா திட்டமிட்டு வருவது தெளிவாகிறது. பாதுகாப்பு இராணுவ நிலைகளில் முக்கியம் பெறும் சேதுக்கால்வாய் விடுதலைப் புலிகளுக்கு எதிரான நடவடிக்கைகளை இலகுவாக்குவதாகவும் அமையவுள்ளது. குறிப்பாக கடற்புலிகளின் நடவடிக்கைகளை கட்டுப்படுத்தும் நோக்கத்திணையும் இந்தியா கொண்டு செயல்பட முனைவது தெளிவாகிறது.

எனவே சேதுக்கால்வாய் திட்டம் இலங்கை தமிழர்கள் தமிழகத்தில் எதிர்ப்பதால் நிறுத்தப்பட்டபோகும் விடயமல்ல. அவ்வாறு நிறுத்துவதற்கான எதிர்பினை விடுத்து சேதுக்கால்வாய்க்கு பிந்திய மாற்றத்தை இலங்கை தமிழ் மக்கள் எப்படி எதிர்கொள்ளவேண்டும் என்பதே முக்கியமானது. குறிப்பாக தமிழர்களது விடுதலைப் போராட்டம் இருதிதீர்வை எட்டாத வரையும் தமிழர்களை நோக்கிய எந்த அரசின் திட்டத்தையும் எச்சரிக்கையுடனும் விழிப்புடனும் அனுகூலம் அவசியமானது. அதற்கேற்றவகையில் தமிழமுக்களை அறிவுபூர்வமாகவும் தொழில் நுட்ப விஞ்ஞான ரீதியிலும் வளர்க்க முயலுதல் அவசியம். தமிழர்களின் போராட்டத்தால் பெறப்படும் இடைக்கால வரைபையோ சமஷ்டியோ தனிநாடோ அவர்களால் ஆஸவும் நிர்வகிக்கவும் கூடியதாக இருத்தல் வேண்டும். அதனால் சேதுக்கால்வாய் தமிழருக்கு ஏற்படும் பாதிப்புக்களுக்கு மாற்றீடான சுற்றுச் சூழல் கொள்கை பொருளாதார வழிமுறை பாதுகாப்புக் கொள்கை அவசியமானது. நிலத்தின் எல்லையை மட்டுமல்ல கடலின் எல்லைகளையும் நோக்கி தமிழர்கள் நகருதல் வேண்டும். திருகோணமலைத்துறைமுகத்தில் இருந்த முக்கியத்துவம் அடுத்து

வரும் அரைத்தசாப்தத்தில் காங்கேசன்துறை துறைமுகத்துக்குரிய தாகும். இத்தகைய வலு வட கிழக்கின் ஆடசிவலுவைப் பொறுத்த தாகவே அமையும். இந்தியாவும் தென்னிலங்கையும் மேற்படி துறைமுகங்களை முழுமையாக தமது செல்வாக்குகள் அகப்படுத்த முன்பு தமிழ் மக்கள் நகரவேண்டும். சேதுக்கால்வாய் தெற்காசியப் பிராந்தியத்தில் பெரும் அரசியல் மாற்றத்தை ஏற்படுத்துவதுடன் வங்காள விரிகுடாவையும் மன்னார்குடாவையும் அண்டிய பிரதேசத் தில் பாரியமாற்றத்தை ஏற்படுத்தும் என்பதில் சந்தேகம் கொள்ளத் தேவையில்லை.

செதுசால்திருத் தீட்டத்திற்கு 20.05.2005 அந்தை மத்தீய அமைச்சரவை அனுமதி.



செதுக்கால்வாய் தீட்டத்திற்கு எதிர்ப்பு தெரிவித்து கொழும்பிழுங்கள் அந்தை நூதரகம் முன்பு 24.8.2005 அன்று ஆர்ப்பாடம் நெடுங்குண்டாரு.



அந்தீயாவின் 15 மட்சம் மினவர்கள் செதுக்கால்வாய்த் தீட்டத்தோல் பாதிக்கப்பட்டுள்ளவர்கள் என ஒரு புள்ளிவிழுப்புறுத்திற்கு.



விடுதலைப்புவிகள் முன்கைவத்து தன்னாடசி அதிகாரசபைக் கொரிக்கை ஏற்றுக் கொள்ளப்படால் வடக்கு, கீழ்க்கு பகுதியிலிருந்து ஏதைய பகுதிகளுக்கும் செல்லும் வழிகள் மழுவதுறுப்புவிகளின் கட்டுப்பாட்டில் வரும். ஒது விடுதலைப்புவிகளின் கடல் நடவடிக்கைக்கு சட்டப்பூர்வ அந்தம்தை பெற்றுக் கொள்வதற்கு வழிவகுக்குமூன்றுக்கால்டீடார் ஆர். எஸ். வாசன் தெரிவித்தார்

கட்டுரைகள்

உதவிய நூல்கள், கட்டுரைகள்

நூல்கள்

1. உதயன், விஜயன், இந்துமகா சமுத்திரமும் இலங்கை இனப்பிரச்சினையும்; ரோசா லக்சப்பர்க் படிப்பு வட்டம், சென்னை -33, மார்ச், 1988.
2. ஆ.ப.ஜே. அப்துல்கலாம், ய.க.ராஜன்; இந்தியா 2020 புத்தாரியம் ஆண்டுக்கான ஒரு தொலை நோக்கு; நியூ செஞ்சரி புக் ஹவுஸ்(பி)லிட், சென்னை, நவம்பர், 2002.
3. ஆ.ப.ஜே. அப்துல்கலாம், ஆ.சீவதானுபிள்ளை; உதயமாகிறது வலிமை படைத்த பாரதம்; கண்ணதாசன் பதிப்பகம், அக்டோபர், 2004, சென்னை.
4. கே.ரி. கணேசலிங்கம், சமகால சர்வதேச அரசியல், கல்வியியியல் வெளியீடு, யாழ்ப்பாணம், ஏப்ரல், 2005.
5. K.M. Panikkar; A Survey of Indian History; ASIA Publishing HOWSLandan - Dethi, 1964.
6. Ha. Joon Chang and Ilene Grable, Reclaiming Development; An Alternative Economic Policy manual, ZED Books, London Newyork, 2004.

1. Donald Jayantha Gnanakone; Sethusamuderam Project, Reasons for the Construction of the Canal and its Economic and Environmental impact on Srilanka, tereets @ holmail, 2005.
2. Dr. Harvir Sharma; China's interests in the Indian Ocean Rim Countries and India's Maritime Security; Indian quarterly, A Journal of International Affairs VOL. vii No.4 October- December, 2001, New Delhi
3. Prof willie mendis; Ripple effect of Sathu Samuduram Economic Integration, The Island, 17, June 2005
4. Joseph. S. Nye JR, The American national interest and global public goods, Inter national Affairs, Vol 78. Number 2. April, 2002.
5. V. Venkatesan; A scholar and Politician P.V. Narasima Rao, 1921 - 2004 Frontine January, 14.,2005.
6. க. சச்சிதானந்தன் சேதுசமுத்திரத் (தமிழன் கால்வாய்) திட்டம் தரும் நன்மைகள்; வளர்தொழில், யூலை, 2004 இவரது சன் தொலைக்காட்சியில் நேர்காணல் ஒன்றும் தகவலுக்காக சேர்க்கப்பட்டுள்ளது.

7. பா. பார்த்தீபன்; நன்மையடையப்போகும் இந்தியா ஆபத்தை எதிர்கொள்ளும் வடக்கு, தினக்குரல், 29மே 2005, கொழும்பு.
8. கே.ரீ. கணேசலிங்கம்; சீனாவின் ஆழ்கடல் அதிகாரக் கொள்கை இந்துசமுத்திரப் பிராந்தியம் பற்றி ஓர் ஆய்வு, பட்டப்பிள் படிப்புகள் பீடம், யாழ் பல்கலைக்கழகம், ஜனவரி, 2003, யாழ்ப்பாணம்.
9. மு. திருநாவுக்கரசு; உலகப் பொருளாதாரப் போட்டியில் சேதுக்கால்வாய்த்திட்டம், பயிற்சிப்பட்டறையில் ஆற்றிய உரை, 09.07.2005, யாழ்ப்பாணம்.
10. நிலாந்தன்; சேதுசமுத்திரத்தின் கால்வாய்த்திட்டம் கடற்புளி களுக்கு எதிரானதா? வெள்ளிநாதம், 08.14.2005, கிளிநொச்சி.

பகுதி II

**சேதுக் கால்வாய்த் திட்டம்
சுழல்யல் நோக்கு**

த. திருக்குமரன்

சேது திட்டம் ஒர் சூழலியற் பாரிவை.

சேது சமுத்திரத்திட்டத்தினை நடைமுறைப்படுத்துவதில் பல ஆண்டுகளாக பல திட்டங்கள் முன்மொழியப்பட்டு நீண்ட பிரயத் தனத்தின் பின் இத் திட்டம் செயன்முறைக்கு வந்திருக்கிறது. நீண்ட காலத்திட்டமிடலாக இருந்தாலும் அதில் சூழலியல் தொடர்பாக அதிக சிரத்தை எடுக்காது, இந்தியப் பொருளாதார, இராணுவ வளர்ச்சியினை மட்டுமே இந்தியா அதிகமாக நோக்கியதால் சேது திட்டம் சூழலியலாளர்கள் மத்தியில் பிரச்சினைக்குரியதொன்றாகவே தோற்றும் பெற்றிருக்கிறது.

இது தொடர்பில் இந்தியாவின் சுற்றுச் சூழல் ஆணைத்தின் அதிருப்தியையும் பொருட்படுத்தாது திட்டத்தைக் கையாளுகின்ற அமைச்சின் செயலர் உத்தியோகபூர்வமாக இதற்கு அனுமதி அளித்தார். அத்துடன் அங்குள்ள சூழலியலாளர்களும் இது தொடர்பில் பிரக்ஞங் பூர்வமான சூழல் எதிர்வுகற்றல்களைக் கொண்டிருந்தாலும் அனைத்திந்திய வளர்ச்சியினையும் சில அழுத்தங்களையும்

கருத்திற் கொண்டு தங்களது சூழல் தொடர்பான விழிப்புணர்வுக் கருத்துக்களுக்கு அதிக வலுக்கொடுக்கவில்லை. அங்குள்ள சூழல் இயக்கங்களும் கூட மற்றைய சூழற் பிரச்சினைகளின் போது நடத்துகின்ற மிகப்பெரும் ஆர்ப்பாடங்களையும் கண்டனப் பேரணி களையும் நடத்தவில்லை. ஆனால் சில இளைஞர் சூழக்கள் இதனை எதிர்ப்பதற்காகப் புறப்பட்டு கைது செய்யப்பட்ட சம்பவங்களும் நடந்திருக்கிறது. அத்துடன் கண்ணி வலையமைப்பில் இதனால் அண்டை நாடுகளுக்கு ஏற்படப் போகும் சாதக பாதகங்கள் குறித்தும் ஆராய்ந்துள்ளனர்.

அதிலும் கூட இந்தியாவின் எதிர்கால அரசியல், இராணுவ பொருளாதார வளர்ச்சி பற்றியே சிலாகிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதாவது பணிக்கர் கூறியது போல 'இந்து சமுத்திரம் இந்தியனுக்காகவே இருக்க வேண்டும்' (Indian ocean must remain truly Indion) என்பதில் இந்திய புத்திஜீவிகள் அனைவரும் உறுதியாக இருப்பதாக எனக்குப்படுகிறது. இதுபற்றி 50 ஆண்டுகளின் முன்னாரே இந்தியாவின் வர்த்தக, வியாபார பாதுகாப்பு அபிவிருத்தி பற்றி புதுடில்லிகவனம் கொள்ள வேண்டும் எனவும், இந்தியாவின் பாதுகாப்பு பற்றியோசிக்கும் போது கடவின் முக்கியத்துவத்தைப் பற்றிச் சிந்திக்காதது கவலைக்குரிய விடயம் எனவும், 16ம் நூற்றாண்டின் முதலாவது தசாப்தம் வரை கடலாதிக்கத்தை தன் கையில் வைத்திருந்த பொழுது இந்தியா தன் சுதந்திரத்தை ஒரு போதும் இழந்திருக்கவில்லை எனவும் (India never lost her Independence till she lost the command of the sea in the first decade of the 16th century) பணிக்கர் குறிப்பிட்டுள்ளார்.

உண்மையில் இத்திட்டமானது இந்தியாவினை எதிர்வரும் 10 ஆண்டுகளில் பொருளாதார, அரசியல் இராணுவ பலமிக்க தொருநாடாக உருவாக்கும் என்பது மிகத் தெளிவாகத் தெரிகின்ற போதும்

அதனால் சூழலியல் ரதியில் மோசமாகப் பாதிக்கப்படப் போகும் இலங்கையின் எதிர் கொள்ளல் நிலை குறித்து நோக்குதல் முக்கிய மானதாகும். முதலில் இலங்கை அரசுக்கு தன்னுடைய வளங்கள் மீதுள்ள சட்டர்தியான உரிமை குறித்து தெரிந்து கொள்ளல் சூழல் பேணுகை குறித்த சிந்தனைக்கு வலுவூட்டும் என நினைக்கிறேன்.

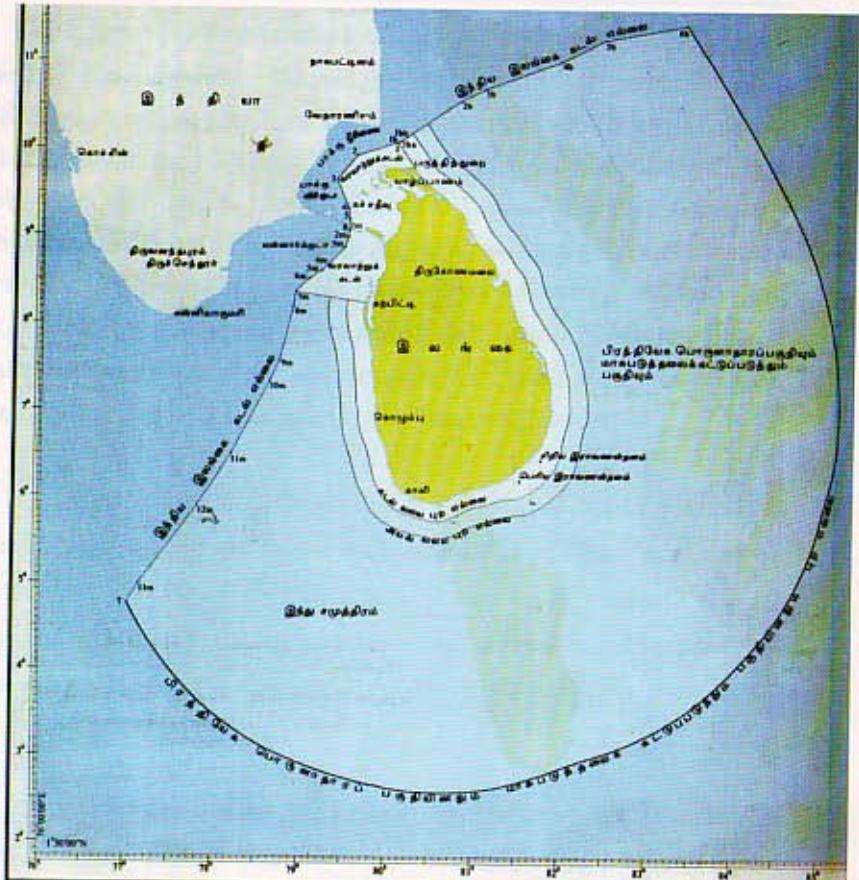
'நாட்டைச் சூழ உள்ள கடற்பிரதேசத்தில், கடலுக்குள்ளும் அதற்கடியிலும் இயற்கையாக விரிந்திருக்கும் தீவின் கண்ட நிலப் பரப்பின் கண்டத்திட்டு, சரிவு, ஏற்றம் ஆகிய சகலதையும் உள்ளடக்கிய) கண்ட வரம்புக்கு உட்பட்ட கடற்படுக்கை அடிமண் ஆகிய வற்றின் மீது இலங்கைக்கு தன்னாதிக்க உரிமை உண்டு. உலகில் மேற்கொள்ளப்படுகின்ற எந்தச் செயற்றிட்டமாயினும் இயற்கை வளங்களின் இயல்பிலான அமைப்பில் ஏதாவது பிரதி கூலமான மாற்றத்தைச் செய்யுமென EIA மூலம் (Environmental Impact Assessment - சூழ்தாக்க மதிப்பீடு) நிருபிக்கப்பட்டால் எம்முடைய எல்லைக்குட்பட்ட வளங்களைப் பாதுகாக்குமாறு சர்வதேச நீதி மன்றத்திடம் கேட்பதற்குரிய சட்டர்தியான உரிமை அந்நாடிற் குண்டு.

1982 ஆம் ஆண்டு கடற்சட்டம் பற்றிய ஐ.நா வின் மாநாட்டில் கண்ட வரம்புகளின் புற எல்லைகளை நிர்ணயிக்கும் ஒரு குறிப்பிடப் பூரை சம்பந்தமாக ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்ட விளக்க அறிக்கையின் படி சுமார் 1,400,000 சதுர கி.மீ கண்ட வரம்புப் பிரதேசத்தின் மீது இலங்கைக்கு தன்னாதிக்கம் உண்டு என்பது சர்வதேச ரதியாக ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டதுடன் அவற்றைப் பாதிக்கும் புறச் செயற் பாடுகள் குறித்து சர்வதேசச் சட்ட ரதியில் நடவடிக்கை மேற்கொள்வதற்கும் இலங்கைக்கு உரிமை உண்டு.

இலங்கையின் கரைகடந்த பிரதேசம் மிகவும் பரந்த தொன்றாகும். இது இலங்கையின் நிலப்பரப்பை விட 23 மடங்கு பெரியதாகும். இலங்கையின் ஆள்புலக் கடற்பரப்பு கரையிலிருந்து 12 கடல் மைல்கள் வரை நீண்டுள்ளது. அதனை வலயம் 12 இலிருந்து 24 கடல்மைல் வரையும் அதற்கப்பால் பொருளாதார ஏக உரிமைப் பிரதேசம் 24 இலிருந்து 200 கடல் மைல்கள் வரையும் பரந்துள்ளன. சுமார் 5,17,400 சதுர கி.மீ பரப்பினைக் கொண்ட இப்பொருளாதார ஏக உரிமைப் பிரதேசத்தின் நிறிலும், கடற்படுக்கையிலும், அடிமண்ணிலும் சகல இயற்கை வளங்கள் மீதும் இலங்கைக்கு உரிமை உண்டு. இதனை ஏன் நான் மீண்டும் குறிப்பிடுகிறேன் என்றால் இந்த உரிமைப் பிரதேசமானது சேது திட்டம் நடைமுறை படுத்தப்படுவதற்குரிய எல்லைக்கு மிக அண்மையில் உண்டு என்பதாலும் வரலாற்றுக் கடற்பரப்பு என வரையறுக்கப்பட்ட கடற்பரப்பு இப்பகுதியிலேயே அமைந்திருப்பதாலும், சேதுதிட்டத்தின் மூலம் உருவாகப் போகும் குழற் பாதிப்புக்கள், இலங்கையின் உரிமைப் பிரதேசத்திற்குரிய பெருளாதார, இயற்கை அமைவுள்ள பிரதேசங்களை நேரடியாகவே பாதிக்கும் என்பதால் இது குறித்து சர்வதேச நீதிமன்றத்திற்கு இலங்கை போக முடியும் என்பதை நினைவுட்டவே ஆகும்.

(தலைவர் வடமேற்குக் கரையிலிருந்து, இந்தியாவின் தென் கிழக்கு நோக்கிய சாரத்தின் அரைத்தூர கடற்பகுதி சரித்திர நீர்ப் பகுதி ஆகும்.)

அந்துடன் இது தொடர்பில் இந்திய அரசானது ஒரு செயற் திட்டம் நடைமுறைப்படுத்தப்படும் போது குழற் பாதிப்பைக் குறைப் பதற்காக செய்யப்படுகின்ற அடிப்படை (Mitigating measures) வழி முறைகளைத்தானும் இலங்கையுடன் கலந்துரையாடி மேற்கொள்ள வில்லை என்பது கவனிக்கத்தக்கதும் கவலைக்குரியதுமாகும்.



இலங்கையின் கடல் வரையில்லை பகுதிகள்

இலங்கையின் கடல் வரையில்லை பகுதிகள்
கார்ட் கிளி: 214,833,833

கிளி	கார்ட் கிளி	பகுதி
1a	09° 00' E	79° 12' S
2a	09° 00' E	79° 11' S
3a	09° 00' E	79° 10' S
4a	09° 00' E	79° 09' S
5a	09° 00' E	79° 08' S
6a	09° 00' E	79° 07' S
7a	09° 00' E	79° 06' S
8a	09° 00' E	79° 05' S
9a	09° 00' E	79° 04' S
10a	09° 00' E	79° 03' S
11a	09° 00' E	79° 02' S
12a	09° 00' E	79° 01' S
13a	09° 00' E	79° 00' S
14a	09° 00' E	78° 59' S
15a	09° 00' E	78° 58' S
16a	09° 00' E	78° 57' S
17a	09° 00' E	78° 56' S
18a	09° 00' E	78° 55' S
19a	09° 00' E	78° 54' S
20a	09° 00' E	78° 53' S
21a	09° 00' E	78° 52' S
22a	09° 00' E	78° 51' S
23a	09° 00' E	78° 50' S
24a	09° 00' E	78° 49' S
25a	09° 00' E	78° 48' S
26a	09° 00' E	78° 47' S
27a	09° 00' E	78° 46' S
28a	09° 00' E	78° 45' S
29a	09° 00' E	78° 44' S
30a	09° 00' E	78° 43' S
31a	09° 00' E	78° 42' S
32a	09° 00' E	78° 41' S
33a	09° 00' E	78° 40' S
34a	09° 00' E	78° 39' S
35a	09° 00' E	78° 38' S
36a	09° 00' E	78° 37' S
37a	09° 00' E	78° 36' S
38a	09° 00' E	78° 35' S
39a	09° 00' E	78° 34' S
40a	09° 00' E	78° 33' S
41a	09° 00' E	78° 32' S
42a	09° 00' E	78° 31' S
43a	09° 00' E	78° 30' S
44a	09° 00' E	78° 29' S
45a	09° 00' E	78° 28' S
46a	09° 00' E	78° 27' S
47a	09° 00' E	78° 26' S
48a	09° 00' E	78° 25' S
49a	09° 00' E	78° 24' S
50a	09° 00' E	78° 23' S
51a	09° 00' E	78° 22' S
52a	09° 00' E	78° 21' S
53a	09° 00' E	78° 20' S
54a	09° 00' E	78° 19' S
55a	09° 00' E	78° 18' S
56a	09° 00' E	78° 17' S
57a	09° 00' E	78° 16' S
58a	09° 00' E	78° 15' S
59a	09° 00' E	78° 14' S
60a	09° 00' E	78° 13' S
61a	09° 00' E	78° 12' S
62a	09° 00' E	78° 11' S
63a	09° 00' E	78° 10' S
64a	09° 00' E	78° 09' S
65a	09° 00' E	78° 08' S
66a	09° 00' E	78° 07' S
67a	09° 00' E	78° 06' S
68a	09° 00' E	78° 05' S
69a	09° 00' E	78° 04' S
70a	09° 00' E	78° 03' S
71a	09° 00' E	78° 02' S
72a	09° 00' E	78° 01' S
73a	09° 00' E	78° 00' S
74a	09° 00' E	77° 59' S
75a	09° 00' E	77° 58' S
76a	09° 00' E	77° 57' S
77a	09° 00' E	77° 56' S
78a	09° 00' E	77° 55' S
79a	09° 00' E	77° 54' S
80a	09° 00' E	77° 53' S
81a	09° 00' E	77° 52' S
82a	09° 00' E	77° 51' S
83a	09° 00' E	77° 50' S
84a	09° 00' E	77° 49' S
85a	09° 00' E	77° 48' S
86a	09° 00' E	77° 47' S
87a	09° 00' E	77° 46' S
88a	09° 00' E	77° 45' S
89a	09° 00' E	77° 44' S
90a	09° 00' E	77° 43' S
91a	09° 00' E	77° 42' S
92a	09° 00' E	77° 41' S
93a	09° 00' E	77° 40' S
94a	09° 00' E	77° 39' S
95a	09° 00' E	77° 38' S
96a	09° 00' E	77° 37' S
97a	09° 00' E	77° 36' S
98a	09° 00' E	77° 35' S
99a	09° 00' E	77° 34' S
100a	09° 00' E	77° 33' S
101a	09° 00' E	77° 32' S
102a	09° 00' E	77° 31' S
103a	09° 00' E	77° 30' S
104a	09° 00' E	77° 29' S
105a	09° 00' E	77° 28' S
106a	09° 00' E	77° 27' S
107a	09° 00' E	77° 26' S
108a	09° 00' E	77° 25' S
109a	09° 00' E	77° 24' S
110a	09° 00' E	77° 23' S
111a	09° 00' E	77° 22' S
112a	09° 00' E	77° 21' S
113a	09° 00' E	77° 20' S
114a	09° 00' E	77° 19' S
115a	09° 00' E	77° 18' S
116a	09° 00' E	77° 17' S
117a	09° 00' E	77° 16' S
118a	09° 00' E	77° 15' S
119a	09° 00' E	77° 14' S
120a	09° 00' E	77° 13' S
121a	09° 00' E	77° 12' S
122a	09° 00' E	77° 11' S
123a	09° 00' E	77° 10' S
124a	09° 00' E	77° 09' S
125a	09° 00' E	77° 08' S
126a	09° 00' E	77° 07' S
127a	09° 00' E	77° 06' S
128a	09° 00' E	77° 05' S
129a	09° 00' E	77° 04' S
130a	09° 00' E	77° 03' S
131a	09° 00' E	77° 02' S
132a	09° 00' E	77° 01' S
133a	09° 00' E	77° 00' S
134a	09° 00' E	76° 59' S
135a	09° 00' E	76° 58' S
136a	09° 00' E	76° 57' S
137a	09° 00' E	76° 56' S
138a	09° 00' E	76° 55' S
139a	09° 00' E	76° 54' S
140a	09° 00' E	76° 53' S
141a	09° 00' E	76° 52' S
142a	09° 00' E	76° 51' S
143a	09° 00' E	76° 50' S
144a	09° 00' E	76° 49' S
145a	09° 00' E	76° 48' S
146a	09° 00' E	76° 47' S
147a	09° 00' E	76° 46' S
148a	09° 00' E	76° 45' S
149a	09° 00' E	76° 44' S
150a	09° 00' E	76° 43' S
151a	09° 00' E	76° 42' S
152a	09° 00' E	76° 41' S
153a	09° 00' E	76° 40' S
154a	09° 00' E	76° 39' S
155a	09° 00' E	76° 38' S
156a	09° 00' E	76° 37' S
157a	09° 00' E	76° 36' S
158a	09° 00' E	76° 35' S
159a	09° 00' E	76° 34' S
160a	09° 00' E	76° 33' S
161a	09° 00' E	76° 32' S
162a	09° 00' E	76° 31' S
163a	09° 00' E	76° 30' S
164a	09° 00' E	76° 29' S
165a	09° 00' E	76° 28' S
166a	09° 00' E	76° 27' S
167a	09° 00' E	76° 26' S
168a	09° 00' E	76° 25' S
169a	09° 00' E	76° 24' S
170a	09° 00' E	76° 23' S
171a	09° 00' E	76° 22' S
172a	09° 00' E	76° 21' S
173a	09° 00' E	76° 20' S
174a	09° 00' E	76° 19' S
175a	09° 00' E	76° 18' S
176a	09° 00' E	76° 17' S
177a	09° 00' E	76° 16' S
178a	09° 00' E	76° 15' S
179a	09° 00' E	76° 14' S
180a	09° 00' E	76° 13' S
181a	09° 00' E	76° 12' S
182a	09° 00' E	76° 11' S
183a	09° 00' E	76° 10' S
184a	09° 00' E	76° 09' S
185a	09° 00' E	76° 08' S
186a	09° 00' E	76° 07' S
187a	09° 00' E	76° 06' S
188a	09° 00' E	76° 05' S
189a	09° 00' E	76° 04' S
190a	09° 00' E	76° 03' S
191a	09° 00' E	76° 02' S
192a	09° 00' E	76° 01' S
193a	09° 00' E	76° 00' S
194a	09° 00' E	75° 59' S
195a	09° 00' E	75° 58' S
196a	09° 00' E	75° 57' S
197a	09° 00' E	75° 56' S
198a	09° 00' E	75° 55' S
199a	09° 00' E	75° 54' S
200a	09° 00' E	75° 53' S
201a	09° 00' E	75° 52' S
202a	09° 00' E	75° 51' S
203a	09° 00' E	75° 50' S
204a	09° 00' E	75° 49' S
205a	09° 00' E	75° 48' S
206a	09° 00' E	75° 47' S
207a	09° 00' E	75° 46' S
208a	09° 00' E	75° 45' S
209a	09° 00' E	75° 44' S
210a	09° 00' E	75° 43' S
211a	09° 00' E	75° 42' S
212a	09° 00' E	75° 41' S
213a	09° 00' E	75° 40' S
214a	09° 00' E	75° 39' S
215a	09° 00' E	75° 38' S
216a	09° 00' E	75° 37' S
217a	09° 00' E	75° 36' S
218a	09° 00' E	75° 35' S
219a	09° 00' E	75° 34' S
220a	09° 00' E	75° 33' S
221a	09° 00' E	75° 32' S
222a	09° 00' E	75° 31' S
223a	09° 00' E	75° 30' S
224a	09° 00' E	75° 29' S
225a	09° 00' E	75° 28' S
226a	09° 00' E	75° 27' S
227a	09° 00' E	75° 26' S
228a	09° 00' E	75° 25' S
229a	09° 00' E	75° 24' S
230a	09° 00' E	75° 23' S
231a	09° 00' E	75° 22' S
232a	09° 00' E	75° 21' S
233a	09° 00' E	75° 20' S
234a	09° 00' E	75° 19' S
235a	09° 00' E	75° 18' S
236a	09° 00' E	75° 17' S
237a	09° 00' E	75° 16' S
238a	09° 00' E	75° 15' S
239a	09° 00' E	75° 14' S
240a	09° 00' E	75° 13' S</td

உள்ளுரில் சாதாரணமானதொரு தொழிற்சாலை அமைக்கும் போதே பின்பற்றப்பட வேண்டிய Mitigating measures, மிகப் பாரியதொரு சூழ்நிலை பாதிப்பை ஏற்படுத்தப் போகும் சேது திட்டத்தில் கைக்கொள்ளப்படவில்லை. அத்துடன் இம்முறை பின்பற்றப்படும் போது ஏற்படும் சூழ்நிலை பாதிப்புக்களால் ஒரு சமூகத்தின் பொருளா தார நிலை பாதிக்கப்படுமானால் அதற்குரிய முழு நட்ட ஈட்டினையும் செயற்றிடத்தினை மேற்கொள்கின்ற நிறுவனமே வழங்கவேண்டும். இந்தியாவிற்கு சேதுவால் வரப்போகின்ற மிகப் பெரியலாபத்தில் இதனால் பாதிக்கப்படும் வளங்களுக்கும், மக்களுக்குமான நட்ட ஈட்டினை வழங்குவதொன்றும் பெரிய வேலை இல்லை.

ஆனால் எமக்கு வேண்டியது அதுவல்ல நாம் இயல்பான சூழலில் வாழ்வதற்குரிய சூழல் நட்பு மிக்கதொரு தேசமே. (Environmental friendly) தவிரவும் எம்முடைய வளங்கள் எல்லாம் பெரும் பாலும் மீளப் பெற முடியாத வளங்களாகவே (Exhaustible resources) இருப்பதால் பாதிக்கப்படும் அந்த நிலப்பகுதியை விட்டே நாம் காலப் போக்கில் நகர வேண்டி ஏற்படும்.

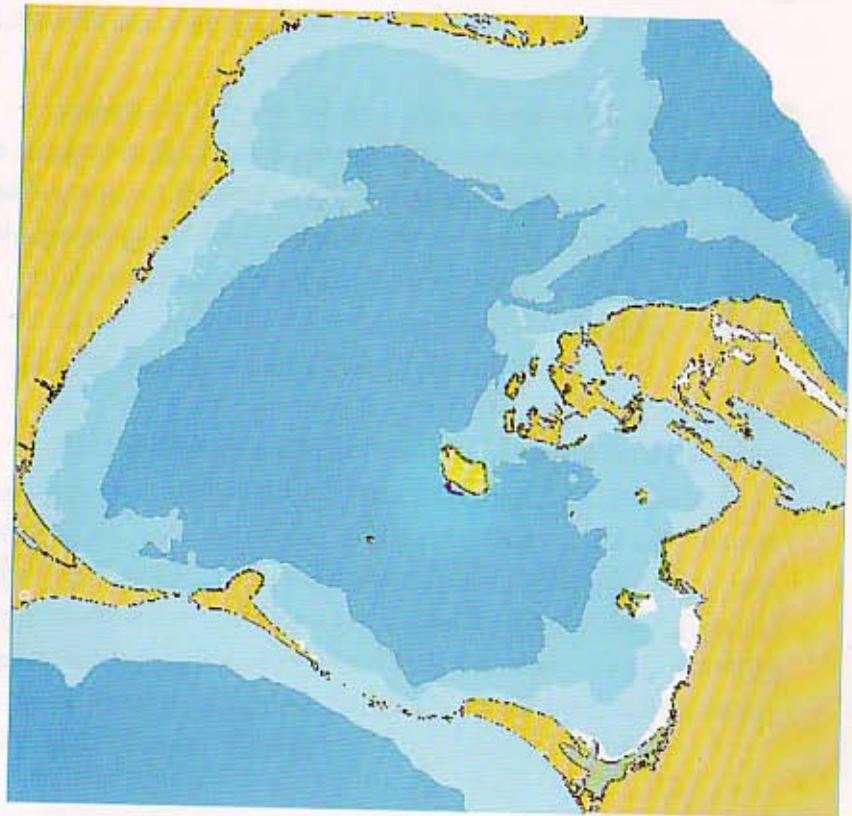
மன்னாரைப் பொறுத்தவரை பெரும்பாலான பகுதிகளில் நீண்டகாலமாக நிலவி வரும் காலநிலையாலும், சூழ்நிலை பாதிப்பாலும் கேள்விக்குறியாக இருக்கும் நிலத்தடி நீர் வளமானது இதனால் மிக வேகமான பாதிப்பை எய்தும் என்றே எண்ணுகிறேன்.

தவிரவும் சேது திட்டத்தால் பாதிக்கப்படபோகும் நிலத்தினிலின் கனிப்பொருள் பெறுமதி குறித்து இங்கு குறிப்பிடல் நாங்கள் எத்தகையதொரு வளத்தினை இழக்கப்போகின்றோம் என்பது பற்றிய விழிப்புணர்விற்கு வலுவட்டும்.

இலங்கையின் ஆழிபத்தியத்திற்குள் வரும் கடற்பகுதி மிக அதிகளவில் உயிருள்ள, உயிரற்ற மூலப் பொருள் கொண்டதாகும். குறிப்பாக மேற்குக் கரைப்பகுதிகளில் இவற்றினை அவதானிக்கலாம். கண்டத்திட்டு ஒடுக்கமானதாக இருப்பினும் ஆண்டோன்றுக்கு 180,000 மெற்றிக் தொன் மீனைத் தருகின்றது. காலமாற்றங்களுடன் இடம் பெயரும் ரியூனா இனத்தைச் சேர்ந்த மீன் இனங்கள், கடற் திருக்கைகள், கடல் நண்டுகள், கணவாய் போன்றவையும் இவை தவிர இக் கடற்பகுதிகள் பெருமளவில் கனிய மற்றும் ஜதரோகாபன், ரைற்றேனியம், சேக்கோனியம், தோறியம் படிவுகள், கட்டிடங்களுக்கு பாவிக்கக் கூடிய மணல் கல், பொட்டாசியம் மிக்க குளுக்கோணைட் கண்டப்படுக்கைகளில் பெருமளவில் காணப்படுகின்றன. உர உற்பத்திக்குப் பாவிக்கப்படும் பொஸ்பேற்றுகள், மேற்கு, தென் கிழக்குக்கண்டச் சரிவுகளில் காணப்படுகின்றன.

கோபால்ற், செப்பு, நிக்கல், மங்களீஸ் போன்றவற்றைக் கொண்ட பல உலோகக் கணுக்கள் மேற்குக்கரைப்பகுதியில் இனம் காணப்பட்டுள்ளன. கடல் மேடுகள் கோபால்ட் கொண்ட படிவு களால் முடின்டுள்ளன என கூறப்படுகிறது. கண்ட ஏற்றத்தில் காணப்படும் தடிப்பான படிவுகளில் பெருமளவில் ஜதரோகாபன் காணப்படுகின்றது.

மேற்குறிப்பிட்ட இரசாயனப் படிவுள் பெருமளவில் மன்னார் மற்றும் மேற்குக் கரைப்பகுதிகளில் அதிகம் காணப்படுவதற்கு அப் பகுதியால் ஒடுகின்ற நீரோட்ட வேகமும், படிவுகளைப் பெரும் பாலும் அடையவிடும் தன்மையுமே காரணம் என ஆய்வாளர்கள் கருதுகின்றனர். இதற்கு சேது என்கின்ற பவளப்பாறைகளால் ஆன இயற்கை அமைப்பும் முக்கிய காரணம் என கருத இடமுண்டு. ஏனெனில் இயற்கையான அலைத்தடுப்பாக (Natural wave Braker) அமைந்த சேது பாறைத்திட்டை அண்டியே இப்பகுதி சமுத்திர



அடம்ஸ் பாலம்

நீர்ப்பரப்பால் கொண்டு வரப்படும் அடையல்கள் படியவிடப்படுகின்றன.

மேற்படி சேது திட்டம் நடைமுறைப்படுத்தப்படும் இத்து இயல்பான சமுத்திர நீரோட்ட வேகம் அதிகரிக்கப்பட்டு, இருக்கின்ற கனிப்பொருட்கள் கரைக்கப்படவும், கொண்டு வரப்படுபவை வேறு இடங்களில் படியவும் இடமுண்டு.

அத்துடன் சேது சமுத்திரத் திட்ட அமைவிடத் தெரிவு பற்றி யும் அதற்காக இந்தியா கூறும் காரணங்களையும் இங்கு நோக்குதல் அவசியமாகும். இந்தியா மேற்கிலிருந்து கிழக்காக கப்பல்களை நகர்த்துவதற்கு வசதியாக இரண்டு நீர் வழிகள் உள்ளன.

1. அடம்ஸ் பிரிட்ஜ் எனப்படும் நீர்வழி
2. பாம்பன் கால்வாய் என அழைக்கப்படும் இந்தியாவையும் இராமேஸ்வரத்தையும் பிரிக்கும் நீர்வழி.

அடம்ஸ் பிரிட்ஜ் வழியாக சிறிய கப்பல்கள் தான் போகும் என இந்தியா கூறுமாக இருந்தால் ஏற்கனவே வெட்டப்பட்டுள்ள பாம்பன் கால்வாய் வழியாகவும் சிறிய கப்பல்கள் போக முடியும். அவ்வாறாயின் பாம்பன் கால்வாய் வழிப்பகுதியில் இந்தியாவிற்கு நேரமும், தூரமும் சேதுவைவிட மிச்சமாகும். ஆனால் அத்திட்டத்தை இந்தியா மேற்கொள்ளாது. ஏனெனில் இந்தியாவின் மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் 40 அடி ஆழத்தில் பாரிய கப்பல்கள் சேதுவழி போவதற் காகவே திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

அத்துடன் பாம்பன் கால்வாய் கைவிடப்படாமைக்கான காரணத்தையும் இங்கு பார்த்தல் வேண்டும். இராமேஸ்வரம் தீவை பெரு நிலத்திலிருந்து பிரிக்கும் பாம்பன் கால்வாய் மீது தற்போது சாலைப்பாலமொன்று கட்டப்பட்டுள்ளது. அதற்கு முன்னர் ஒரு

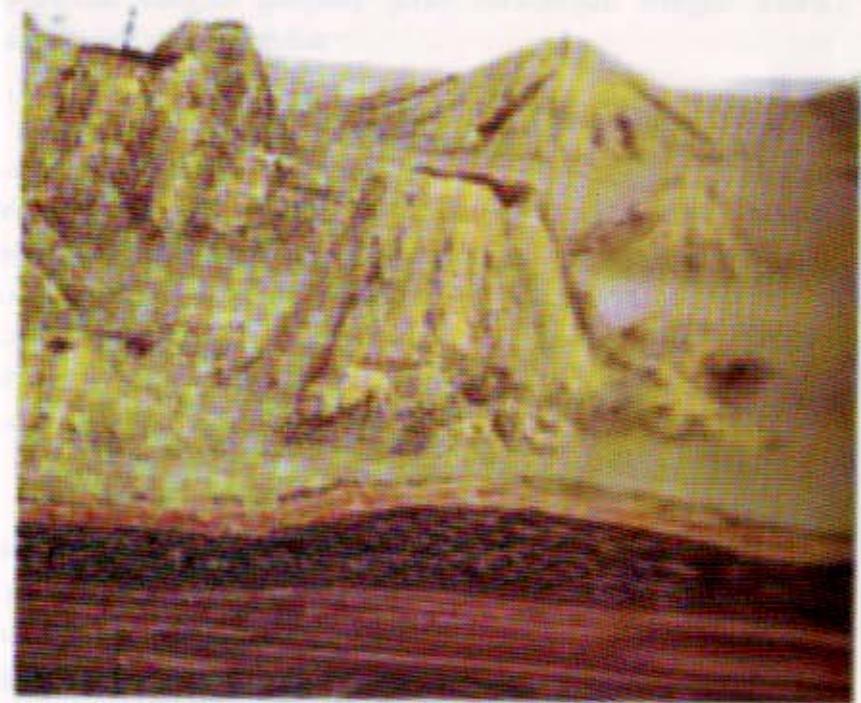
இரயில் பாலம் மட்டும் உண்டு. அந்தப் பாலத்தின் நடுவில் ரயில் பகுதியை அப்படியே தூக்கிவிடலாம். அதனிடையில் கப்பல் போய் வரும் தற்போது புதிதாக அமைக்கப்பட்ட தரைப்பாலத்தை கடல் மட்டத்திலிருந்து சுமார் 70 அடி உயரத்தில் கட்டி உள்ளார்கள். அதன் அடியில் கப்பல் செல்ல முடியும். இவ்வாறு இத்திட்டத்தின் பொறி யியலாளர் குழுவைச் சார்ந்த முனைவர் கொடுமுடி சண்முகம் குறிப்பிடுகிறார்.

ஆயினும் பவளப் பாறைகள் நிறைந்த சேது சமுத்திரப் பகுதியை இந்தியா தெரிவு செய்தது பாரிய கப்பல்களை ஓடுவதற்கும் கடல் வழியில் இந்தியப் பலத்தை அதிகரிப்பதற்கு மேயாகும்.

அதற்கு முக்கிய காரணம் அப்பகுதி மக்களின் வாக்கு வங்கிகள் அந்த நேரத்தில் பதவியில் இருந்த அரசுக்கு தேவைப் பட்டதுடன், இந்திய மக்கள் என்கின்ற மென் உணர்வும் காரணமாக அமைந்தது. ஆனால் இலங்கையைப் பொறுத்த வரை அவர்களுக்கு அத்தகைய உணர்வெதுவும் தேவையில்லை. எனவே இலங்கை மக்களும் அரசும் சேது திட்டத்தால் குழலியில் நிதியில் ஏற்படப் போகும் பாதிப்புக்களை உணர்ந்து மக்கள் போராட்டங்களை நடாத்தி இந்திய அரசுக்கு இது தொடர்பான அழுத்தங்களை வலு வாக்க் கொடுக்க வேண்டும்.

தவிரவும் 1955 ஆம் ஆண்டு ஏ. ராமசாமி முதலியார் முன் மொழிந்த திட்டம் தொடர்பாக இரண்டு நோக்கங்கள் முன் வைக்கப் பட்டிருந்தன.

1. இந்தியாவின் மேற்குக் கரையிலிருந்து கிழக்குக் கரைக்கு ஆழ்கடல் கப்பல்கள் வந்து சேர ஆதாம் பாலம் அருகில் கால் வாய் வெட்டி மன்னார் வளைகுடாவையும், பாக்கு நீரினை யையும் இணைப்பதன் சாத்தியக் கூற்றை ஆராய்தல்.



கடல் அழுத்தள மலைகள்

2. தூத்துக்குடியை ஆழ்கடல் துறை முகமாக்குவதற்கு இக்கால் வாய் துணைபுரியுமா என ஆராய்தல்.

மூன்றாவது ஜந்தாண்டு திட்டத்தின் நடுவில் சேதுக்கால்வாய் வழியாகச் செல்லக்கூடிய கப்பல்களின் எண்ணிக்கை 1613 என்றும் அதன் நிகர எடை 6.4 மில்லியன் தொன்னாகவும் இருக்கும் என்றும் அப்போதைய பொருளாதார நிலைக்கேற்ப கணக்கிட்டார்கள். தற்போதோ இந்தியாவின் பொருளாதார நிலை 10 மடங்கு உயர்ந்து விட்டது. சென்னை தூத்துக்குடி பயணத்திற்கு 360 கடல்மைல் குறையும் என்றும் ஒன்றரை நாள் மிச்சமாகும் என்றும் கணக்கிட்டார்கள். அவ்வாறாயின்

கடல் ஆழத்திற்கேற்ப நீரோட்டம் இனி வேகமான நீரோட்டமாகும். கப்பலின் எடை கரையில் நீர்மட்டத்தை உயர்த்தும். இதி லிருந்து நாளாந்தம் கசிவூரும் எண்ணை கடற்கரையில் உள்ள கண்டல் தாவரங்களையும் முருகைக் கற்களின் வளர்ச்சியினையும் பாதிக்கும். மொத்தத்தில் எம் சூழல் பெரிதும் மாற்றங்களிற்குள்ளாகி பாதிப்புறும். அவை எவ்வகையான பாதிப்பினை ஏற்படுத்தும் என்பதை கூர்ந்து கவனித்தலும், விழிப்புணர்வினை நாடெங்கிலும் பரவ விடுதலும் இவ்வேளையில் அவசியமாகிறது.

தற்போது இயற்கை அனர்த்தம் அடிக்கடி ஏற்படும் நாடு களாக ஆசிய நாடுகளே காணப்படுகின்றன. குறிப்பாக பூகம்பம், புயல், கடற்பெருக்கு, சனாமி போன்றவற்றால் பெரும் சொத்திழப்புக் கரும் மனித இழப்புக்கரும் தோன்றி உள்ளன. அந்தமான், இந்தோனேசியா போன்ற பூகம்பத்தால் அதிகம் பாதிக்கப்படும் நாடுகளின் அலை அதிர்வுகள் கடல்கொந்தளிப்பு என்றவகையில் இலங்கையினைத் தாக்குவதற்கு வாய்ப்புக்கள் உள்ளன. இதற்காக வென்று சூழ்நிலை திட்டமிடும் நிறுவனங்கள் கடற்கரையோர் பாது

காப்பின் போது அலைத்தடுப்புக்களை கடலின் குறிப்பிடத் தாரத்தில் அமைத்து வருகின்றன. இதனை அமைப்பதென்பது மிகவும் சிரமமானதென்பதுடன் பல கோடி ரூபாய் செலவானதுமாகும். ஆனால் மன்னார் கரைகளைப் பொறுத்தவரை இயற்கையாகவே இவ்வாறான 12 மேற்பட்ட அலைத்தடுப்புக்கள் காணப்படுகின்றன. (Natural wave Brakers) இவை மனற் திட்டுக்கள் (Send dawns) என்ற ரதியிலோ அல்லது முருகைக்கற் பாறைகள் என்ற ரதியிலோ ஆழமற்ற கடற்பரப்பில் காணப்படுகின்றது.

சேது மனற்பாறைத்திட்டும் அவ்வாறானதொரு அமைப்பே, அதனை அகழ்வதன் மூலம் அயல் தேசங்களில் ஏற்படும் பூகம்ப அலை அதிர்வுகள் தடுப்புகளற்று கடல்வழி ஊடாக நேரடியாகவே எம்முடைய தேசத்தை பாதிக்க வாய்ப்புண்டு. இது குறித்து இத் திட்டத்தின் பொறியியலாளர் குழுவைச் சேர்ந்த முனைவர் கொடு முடி சண்முகத்தை சேது அகழ்வினால் கணாமி ஏற்படும் போது பாதிப்பு அதிகமாக ஏற்படாதா? என்று கேட்ட பொழுது வரும் போது பார்த்துக் கொள்ள வேண்டியதுதான் என்று தெரிவித்தார்.

இவ்வாறான அக்கறையற்ற செயற்பாடுகளால் உலகெங்கும் கடல் மாசறுதல் என்பது பாரிய அளவில் ஏற்பட்டு, நீர்க்கட்டமைப்பில் தோன்றிய ஒட்சிசன் குறைபாட்டால் கடற்பரப்புகளில் இறந்த வலயங்கள் (Dead Zones) என்னிக்கையிலும், பரப்பளவிலும் அதிகரித்துள்ளன. இதுவரை 150க்கு மேற்பட்ட இறந்த வலயங்கள் அடையாளம் காணப்பட்டுள்ளன.

இதனைக் கருத்திற் கொண்டுதான் 2005ம் ஆண்டில் குழல் வாசகமாக ஐக்கிய நாடுகள் ஸ்தாபனம் தேவை கடல்களும், சமுத்திரங்களும் பின்மாகவா - உயிருடனா? (Wanted! sea and oceans, Dead or Alive) என்பதைக் கருப்பொருள் ஆக்கி உள்ளது.



சேது சமுத்திரத்திட்டம் நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டதன் பின்பு இக்கேள்வி எங்களுக்கே பொருத்தமானதாகப்படுகிறது. அத்துடன் பூமியின் உயிர்த் திணிவில் (Biomass) 90சதவீதத்திலும் அதிகமான உயிர்கள் சமுத்திரங்களிலேயே உயிர்வாழ்வதுடன் 2010ம் ஆண்டளவில் 30 சதவீதமான மக்கள் கடற்கரையில் இருந்து 100 கி.மீ தூரத்திற்குள் வாழ்வார்கள் என்று ஆய்வுகள் கூறுகின்றன. இந்நிலையில் இயற்கை அனர்த்தம் ஒன்று ஏற்படுமானால் எம்முடைய நிலைமை 1964இல் புயலினால் தனுஸ்கோடி முனை சந்தித்த இழப்பினும் அதிகமாகவே இருக்கும்.

அத்துடன் சேது கால்வாய்த்திட்டம் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டதன் பின்பு அதன் வழியால் போய்வரும் கப்பலில் எண்ணைக் கசிவுகளால் நுண்ணுணர்வுள்ள கடல்வாழ் அங்கிகள் பாதிப்படையும். இக்கடற் போக்குவரத்தானது எம்முடைய தெற்கு, வடமேற்கு, தென் மேற்கு கடல்வளத்தினை முற்றாக பாதிக்கும். கப்பற் போக்குவரத்துவளர்ச்சி கண்ட பின்பு உலகக் கடற்பரப்பெங்கும் இதுதான் நடந்து வருகிறது.

எம்முடைய கடற்பரப்பானது ஒப்பீடளவில் ஒடுக்கமான தென்பதால் இத்தாக்கம் மற்றைய நாடுகளிலும் எம்மை நேரடியாக வே பாதிக்கும். இது நடைமுறைச் சாத்தியமானதாகும். ஏனெனில் நாடுகளுக்கிடையேயான கடல் வாணிபத்தில் 90 வீதத்திற்கு அதிகமான பொருட்கள் கடல்மார்க்கமாகவே எடுத்துச் செல்லப்படுவதுடன் உலகம் நுகரும் எண்ணையில் 60வீதமான அளவு ஏற்றதாழ் 2000 மில்லியன் தொன்கள் எண்ணைய் தாங்கிக் கப்பல்களினாலேயே காவப்படுகிறது. அத்துடன் கப்பல் தாங்கிகளில் இருந்து கழுவி அகற்றப்படும் எண்ணைய் தவிர கடந்த பத்தாண்டுகளில் வருடாவருடம் 600 000 பீப்பாக்கள் எண்ணைய்க் கப்பல் விபத்துக்களின் மூலம் கடலில் சேர்ந்துள்ளது. இப்படியான சம்பவங்கள் எம்முடைய கடற்பரப்பிலும் நடக்காதென்று நாம் கூறி விட முடியாது.

இதனால் நேரடியாக மிகக் குறுகிய காலத்துள் பாதிக்கப்படப் போவது மன்னார் மேற்குக் கரை மீனவர்களே. பவளப்பாறைகளோடு சேர்ந்த ஆழமற்ற கடலடித்தள மேடைகளே மீன் சினைப்படுத்துவதற்கும் விரைவான பெருக்கத்திற்கும் காரணமாக அமைகிறது. பவளப்பாறைகள் அகழப்படுகின்ற போது மீன்களின் இயற்கை அரணாக அமைகின்ற மீன்களின் வாழிடம் பாதிக்கப்படுவதுடன் அவற்றுக்கான பிளாங்ரன் எங்கின்ற உணவுப்பொருளும் கிடைக்காமற் போகின்றது. அத்துடன் நீரோட்டங்களின் (குளிர் வெப்ப) உகந்த சந்திப்பிற்கு ஆழமற்ற கடற்கரையே வாய்ப்பாக இருப்பதால் இதமான வெப்பநிலையிலும் உணவுப் பொருட்கள் கிடைக்கின்ற வகையிலும் பாதுகாப்பான பாறை அமைப்பினைக் கொண்டுமே மீன்கள் தம்முடைய வாழிடத்தை அமைக்கும்.

சேது சமுத்திர கால்வாய் திட்டத்தின் போது அகழப்படும் பவளப்பாறைகளால் மேலே குறிப்பிட்ட மீன் பெருக்கத்திற்குரிய அத்தனை சாதகங்களையும் மீனவர்கள் இழப்பார்கள். அத்துடன் மேற்கு கரைப்பகுதியில் காணப்படும் வர்த்தக ரதியில் பெறுமதிமிக்க மீன்களான ரியூனா போன்ற மீனினங்கள் நீண்ட தூரம் நீந்திச் செல்லும். அவற்றின் இயல்புக்கேற்ப மேற்குக் கரைப்பகுதியில் ஏற்படும் அசாதாரண இயற்கை மாற்றங்களால் இலங்கைக் கடற் பரப்பிற்குரிய எல்லையினை விட்டு இடம் பெயரும். இதனால் மீனால் பெறப்படும் மொத்த வருமானம் என்ற ரதியில் இலங்கைக்கு பாரிய வீழ்ச்சி ஏற்படும்.

மேற்குறிப்பிட்ட செயற்பாடுகளால் பெரிதும் பாதிக்கப்படப் போகும் மரபு ரதியான மற்றும் ஆழ்கடலற்ற மீன்பிடி பற்றி நாம் அக்கறையற்று இருந்துவிட முடியாது. ஏனெனில் உலகில் 90 வீதமான மீனவர்கள் சிறிய மரபுர்தியான மீன்பிடிகளையே கையாஞுகின்றனர். பிடிக்கப்படும் மீன்களில் அரைவாசிக்கும் மேலானவை

மரபு முறைகளாலேயே பிடிக்கப்படுகின்றது. அத்துடன் உலக மீன் பிடியில் 95 வீதமானவை சராசரியாக 80 மில்லியன் மீன்கள் கடற் கரையை அண்டிய பகுதியிலேயே பிடிக்கப்படுகின்றன.

ஆழ்கடலற்ற மீன் பிடியையே நம்பி வாழும் மன்னார் பிரதேச சராசரிக்கும் மேலான மீனவர்களின் வாழ்க்கைத்தரம் இதனால் பாதிக்கப்படும். இவர்களுக்கு சிலவேளாகளில் புதிய தொழிற் பயிற்சிகளை வழங்கவும் தொழிலில் முறைகளை மாற்றவும் அரசு சார் பற்ற நிறுவனங்கள் முன்வரக் கூடும். மேலோட்டமாகப் பார்க்க இது தொண்டுக்கரமாகத் தெரிந்தாலும் நாட்டை அபிவிருத்தி செய்ய வென அபிவிருத்தித் திட்டங்களை முன்வைத்து மூளைசாலிகளை கவர்ச்சிகரமான ஊதியத்தின் மூலம் உள்வாங்கி நீண்ட கால ஒட்டத் தில் உங்களை நம்பித்தான் எனும் நிலை வரும் போது நிபந்தனை விதிக்கப்போகும் NGO களைப் போலவும்,

கல்வியினை இப்படி அமையுங்கள் அப்படித் திட்டமிடுங்கள் என்று முக்கணாங்கயிறு பிடித்திருக்கும் உலக வங்கி போலவும், எங்கேயோ குளிரில் விறைத்து கிடந்தவனுக்கெல்லாம் இங்கே வர இடம் கொடுத்து சமாதானப்பதிலுக்காக அவனுடைய வாயைப் பார்த்து கிடக்க வைத்த தந்திரமான வலையைப்போலவும் மீனவர்கள் மீது உதவி என்று திணிக்கப்படுகின்ற விலக முடியாத ஆக்கிரமிப் பிணையும் ‘நவ காலனித்துவம்’ என்றே கருத இடமுண்டு. அதலால் அப்பிரதேசத்தை சார்ந்த வாழ்முறைகளையும், இருப்பிடங்களையும் மாற்றுவதற்கு நாம் ஒரு போதும் சம்மதிக்கக் கூடாது. இது அவர்களின் சமூகச் சூழலையே (Socio Environment) சின்னா பின்னப் படுத்தும் ஓர் செயலாகும்.

02

**சேது தீட்டீதினால் முருகைக்கீர்யாறைகளுக்கு
(பவளர்யாறைகள்) ஏற்படும் மாதிரியுக்கள்**

சேதுக்கால்வாய்த்திட்டத்தினால் பாதிக்கப்படப்போகும் மிக முக்கியமானதொரு இயற்கை அமைவு இந்த முருகைக்கற் பாறை அகழ்வாகும். கடலினது உயிர்ச்சமநிலையினை பேணுகின்ற உயிரினங்களாக்கியமாக பவளப்பாறைகள் விளங்குகின்றன. ஏறத் தாழ் 300m அகலமும், 12m ஆழமும், 167m நீளமும் உள்ள பவளப் பாறைப்படைகள் சேதுக்கால்வாய்த்திட்டத்தின் போது அகழப்படும் ஆனால் 21.08.2005 நடைபெற்ற பத்திரிகையாளர் சந்திப்பின் போது கப்பற்றுறை அமைச்சர் டி. ஆர். பாலு சேது கால்வாய் அகழ்வின் போது பவளப்பாறைகளுக்கு பாதிப்பில்லை என்று தெரிவித்திருக்கிறார். ஆனால் இது எந்தளவிற்கு ஏற்றுக் கொள்ளக் கூடியதென்று விளக்கவில்லை. ஏனெனில் மணற் பாறைத் திட்டுக்களால் ஆன ஆழம் குறைந்த கடற்பரப்பை அகழம் திட்டம் தான் சேது சமுத்திரத் திட்டமாகும். அத்துடன் அகழப்படும் பகுதி முழுவதுமே பவளப் பாறைகளால் ஆன ஆழமற்ற கடற்பகுதி என்பது சாதாரணமாகவே எல்லோருக்கும் தெரிந்த விடயமாகும்.



அதேவேளை இந்தப் பவளப்பாறையின் உருவாகுகை என்பதும் அதற்காகத் தேவைப்படும் காலப்பகுதி என்பதும் அவற்றின் அவசியத்தை மேலும் வலுப்படுத்துகின்றது. நுண்ணிய கடல்வாழ் அங்கி இனங்களால் ஆன ஒருவகை சுண்ணாம்புக்கற் பாறையான இவை சில கடற்கரை மருங்குகளிலேயே அழுர்வமாகக் காணப்படுகின்றன. உலகெங்கும் 109 நாடுகளைச் சூழ்ந்து தடுப்பரண்களாக விளங்கும் இப்பாறைகள் சமுத்திரத் தரைப்பரப்பில் 0.5 வீதத்துக்கும் குறைவான இடத்தையே எடுத்திருந்தாலும் கடல்வாழ் உயரினங்களில் 90 வீதத்திற்கும் அதிகமான இனங்கள் நேரடியாகவோ, மறை முகமாகவோ இந்தப் பாறைகளிலே தங்கி உள்ளன. அத்துடன் 4000 மேற்பட்ட மீன் இனங்கள் முருகைக்கற்பாறைகளுக்குரிய இனங்களாக அடையாளம் காணப்பட்டுள்ளன. இது கடல்மீன் இனங்களின் கால்வாசிப்பகுதியாகும். அத்துடன் இதில் கவனிக்க வேண்டிய முக்கிய அம்சம் என்னவெனில் கடலுக்கடியிலே அழகியற் பூங்காவாகக் காணப்படும் பல வர்ணங்களிலான முருகைக்கற் பாறைகளின் நிறத்தை ஒப்பவே அல்லது அதே நிற அமைப்பு மறையிலேயே மீன்களின் புறத்தோற்றமும் படைக்கப்பட்டுள்ளது என்பதாகும்.

நிச்சயமாக இத்தகைய அழுர்வ மீனினங்கள் எல்லாம் தமக்குரியதான் பாதுகாப்பான மறைவிடங்கள் அற்று மிக விரைவில் அழிந்துவிடும். குறிப்பாக அகழுப்படும் பிரதேசங்களிற் காணப்படும் கடற்பசுக்கள் இதனால் பாதிக்கப்படும்.

அதேவேளை அகழுப்படும் பிரதேசம் தவிர அயற்புறங்களில் உள்ள முருகைக் கற்களின் வளர்ச்சியும் இதனால் பாதிக்கப்படும். ஏனெனில் முருகைக் கற்பாறைகளின் வளர்ச்சி சிறப்பான சில நிபந்தனைகளின் கீழேயே நிகழ்கின்றன.

- 1) கடல்நீரில் அடையல் அடங்கிபிராமை
- 2) 1000 பங்கு கடல்நீரில் 30 பங்கிற்குக் குறையாத உப்பு அடங்கி இருத்தல்

- 3) நீரின் வெப்பநிலை 18°C ற்கும் 30°C ற்கும் இடைப்பட்டதாக இருத்தல்.
- 4) சூரிய ஒளி கிடைக்கக் கூடிய ஆழமற்ற கடற் பிரதேசமாக இருத்தல்

மேற்குறிப்பிட்ட முருகைக் கற்பாறைகள் உருவாவதற்கான சந்தர்ப்பங்கள் சேதுவால் போய் வரும் கப்பற் போக்குவரத்தினால் பாதிக்கப்படும். கப்பலில் இருந்து நீருக்குள் விடப்படும் கசியும் எண்ணைகளும் கழிவுப் பொருட்களும் அடையல் என்ற வகையில் அயற்பறுங்களில் உள்ள முருகைக் கற்கள் மீது படியும். இதனால் அவற்றின் வளர்ச்சி தடைப்படுவதுடன் அவை தரம் இழக்கும் நிலைக்கும் தள்ளப்படும். இன்று 93 நாடுகளில் குறிப்பிட்டுச் சொல்லு மனவிற்கு முருகைக்கற்பாறைகள் தரமிழந்துள்ளன. குறிப்பாக புவியின் மீது மிகவும் அதிக அளவில் உயிரினங்களைக் கொண்டுள்ள ஆசிய முருகைக் கற்பாறைகளில் 80 சதவீதத்திற்கும் அதிகமானவை ஆபத்தில் இருப்பதாகக் கணக்கிடப்பட்டுள்ளன.

அத்துடன் சேது திட்டத்தால் ஏற்படப்போகும் நீரோட்ட மாற்றங்களாலும் அசாதாரண சூழல் நிலைமைகளினாலும் கடல் நீரின் வெப்பநிலையில் அதிகரிப்பு நிலை தோன்றி முருகைக் கற்பாறைகளில் இருந்து அல்காக்கள் வெளியேறிப் பாறை நிறமிழக்கும் தோற்றப்பாடு முருகை வெளிறல் (Coral bleaching) ஏற்பட்டு அல்காக்களின் உணவுட்டல் இன்றி வெளியிய பாறைகள் இறந்து விடும். இதனால் கடற் பூங்காக்களை பார்வையிடுவதற்கு வருகின்ற உல்லாசப் பிரயாணிகளின் அளவு குறைவடையும் இதனால் பொருளாதாரம் என்ற ரதியில் அந்தியச் செலாவணியில் பாதிப்பேற்படும்.

“தவிரவும் மிக மந்தமாக வளரும் முருகைக் கற்பாறைகள் ஒருவருட காலத்துள் 2mm மட்டுமே வளர்ச்சி அடையும் என்பது

குறிப்பிடத்தக்கதாகும். மேலும் மன்னாரில் உள்ள முத்துப் படுக்கைகள் குறித்தும் முத்துச் சிப்பிகளின் (PARRS) பாதிப்புக் குறித்தும் மற்றும் மன்னார்க் குடாவிலும் பாக்கு நீரினையிலும் உள்ள ஆழமற்ற கடற்பகுதிகளிற் காணப்படும் அரிய சங்கினங்களின் பாதுகாப்புக் குறித்தும் இலங்கை அரசு உடனடியாக நடவடிக்கை எடுத்தல் அவசியமாகும். ஏனெனில் மன்னார் குடாவில் முத்துக் குளிப்பும், சங்குக்குளிப்பும் நடைபெற்ற பொழுது பாதுகாப்பு மற்றும் அரியதன்மைகளைக் காரணங்காட்டியே இவை நிறுத்தப்பட்டன. பாறை அகழ்வினாலும் கப்பற் போக்குவரத்தாலும் ஏதோ ஒரு வகையில் மேற்குறிப்பிட்ட பொருளாதாரப் பெறுமதி மிக்க உயிரினங்கள் பாதிக்கப்படும் என்பதனால் இதுகுறித்த ஆய்வினை விரிவாக மேற்கொள்ள வேண்டும்.

சேதுசமுத்தீர நிறுவனத்தின் ஆயிரம் கோடி ரூபாவுக்கான பங்குகளை இந்திய அரசு பெற்றுள்ளது. தூத்துக்குடி சென்னை, விசாகப்பட்டினம், பாரதீஸ் துறைமுகப் பொறும்புக்கழகங்களும், எண்ணூர் துறைமுக நிறுவனமும் இதில் பங்குதாரர்களாக உள்ளன.

■ ■ ■

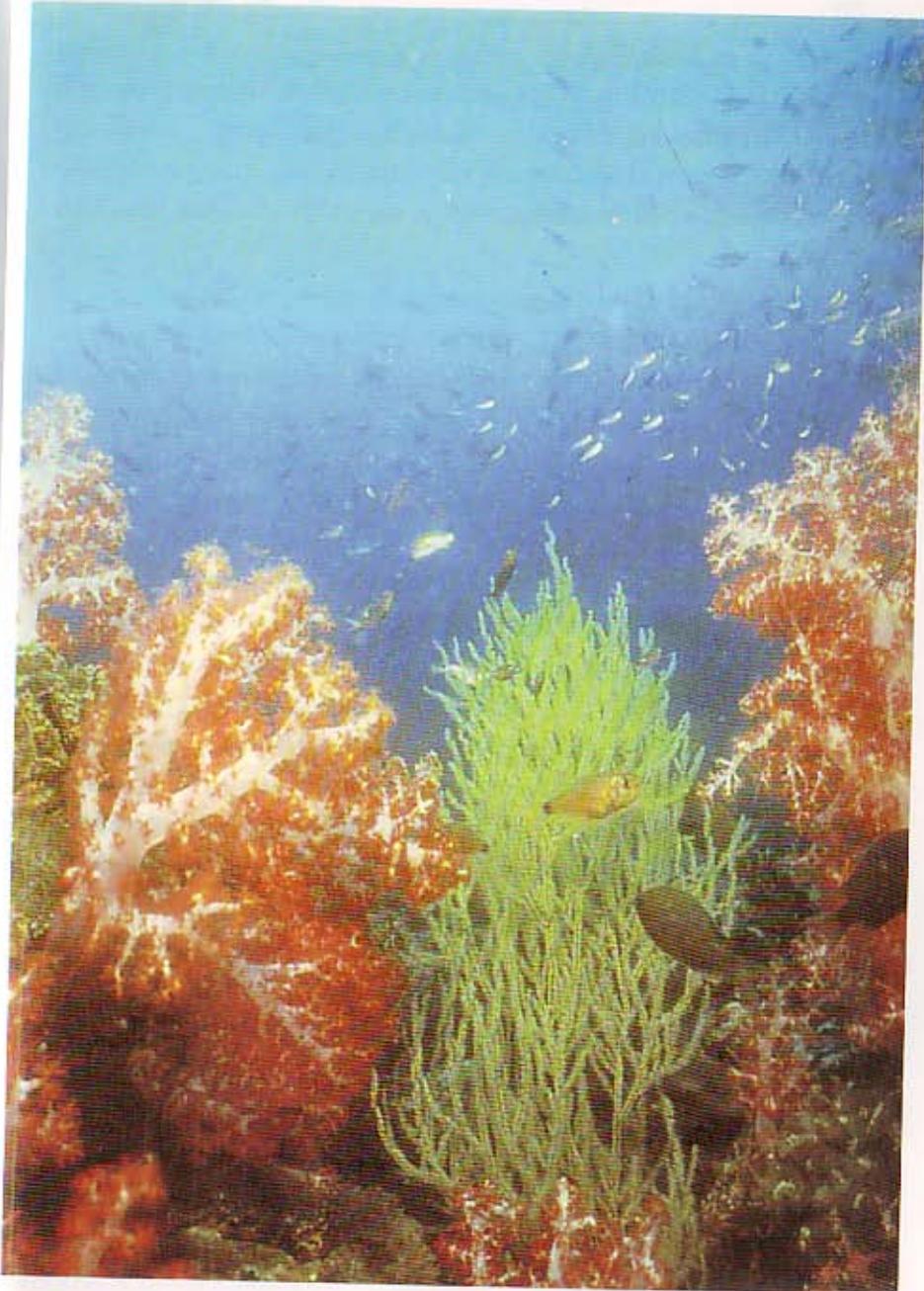
1052 கோடி பங்குகளை தனியார் மூலம் திரட்டவும் திப்பமிடப் பட்டுள்ளது.

03

கடற்பூல், கண்டல் தாவர, உயிரினங்களின் அழிவுகளின் விளைவுகள்

கடற்கரையை அண்டிய ஆழமற்ற சூழல் வலயங்களைச் சேர்ந்த பிரதோசங்களிலும் அலை வேகம் குறைவான கடலேரிப் பகுதி களிலும் இப்புல் வகைகள் அதிகம் வளரும். இலங்கையிலே இவை மிக அதிகமாக மன்னார் வளைகுடாக் கடற்கரையில் தான் காணப் படுகின்றன. நீரின் அடியில் வளரும் புல் வகைகளான இவை ஆழ கான பூக்களைக் கொண்டிருக்கும். உவர் நீரிலேயே வளரக் கூடிய இயல்புள்ள இத்தாவரங்களை ஒட்டி சிறிய தாவர வகைகளும் விலங்குகளும், நுண்ணுயிர்களும் வாழ்கின்றன. இச்சூழல் மீன் களுக்கும் சிறிய அங்கிகடகும் சிறந்த பாதுகாப்பிடமாகவும் உணவுக்களாகியமாகவும் அமைகின்றது.

சேதுக்கால்வாய் திட்டத்தினால் உருவாகப்போகும் ஆழ மாக்கப்பட்ட பகுதிகளினுடாக பல தொண்டிறையுள்ள கப்பல்கள் சென்று வரும்போது வெளித்தள்ளப்படுகின்ற நீரினால் வேகமாக அலைகள் உருவாகி இப்புல் வளருவதற்கான சூழ்நிலையைப் பாதிக்கும். இதனால் நீண்ட காலப்போக்கில் இப்புற்களின் உற்பத்தித்



திறன் தன்மை பாதிக்கப்படுவதுடன் இவற்றினை ஒட்டி வாழும் மீனுணவுக்கான சிறிய தாவரங்களும், உயிரினங்களும் கடற் புல்லினை ஒட்டி வாழ்வதற்கான சிறப்பியல்புகளையே அதிகம் கொண்டிருப்பதால் இவை பாதிக்கப்படுவதற்கான அல்லது அழிவடைவதற்கான நிகழ்த்தகவுகளே அதிகம் காணப்படுகின்றன.

அத்துடன் தாவர இனங்களுக்குள்ளேயே குழல் மாறுபாடு களுக்கெல்லாம் நெளிந்து வளைந்து கொடுக்கும் கண்டற் தாவரங்களின் பாதுகாப்புப் பற்றியும் விரிவானதோரு ஆராய்ச்சி ஒன்று மேற்கொள்ளப்படல் அவசியமாகும். நீரின் வற்றுப் பெருக்கு மட்டத்திற்கும் கடுமையான சூரிய வெப்பத்திற்கும் நன்னீர் உவர்நீர் மாற்றங்களுக்கும் நின்று பிடிக்கும் இத்தாவரங்கள் கப்பல்களி லிருந்து கசியும் என்னைக் கசிவுகளின் அடையல்களுக்கு நின்று பிடிக்குமா என்பது சந்தேகத்திற்குரியதொன்றே.

அதேவேளை இவற்றினை வாழிடமாகக் கொண்டு பல்வேறு பறவை இனங்களும், உயிரினங்களும் வாழ்கின்றன. குறிப்பாக கண்டற் குழல்களில் பல இன இறால்கள், நண்டுகள், சிற்பி இறால்கள், நத்தைகள் போன்ற விலங்கினங்கள் வாழ்கின்றன. இவை பெரும்பாலும் மண்ணில் உள்ள அடையல்களை உண்டு வாழ்வனவாகும். என்னை அடையல்கள் வண்டற் சேற்றில் படியும் போது அவற்றினை உண்கின்ற உயிரினங்கள் பாதிப்படைவதுடன் அவ் உயிரினங்களை உண்கின்ற பறவை இனங்களும் உயர் சக்திக் கூம்பின் அடிப்படையில் பாதிப்புக்களை எதிர் நோக்குவதற்கு வாய்ப்புகள் உண்டு. குறிப்பாக கண்டற் குழலில் வாழும் மீனின மான நீர்ப்பல்லி குறித்தும் (Periophthalmus) இவற்றினை உண்டு வாழ்கின்ற கண்டற் கொக்கு (Butorides Striatus Javanicus) குறித்தும் மற்றும் எம்முடைய நாட்டிற்கே உரித்தான் தாவர விலங்கினங்களின் பாதிப்புக் குறித்தும் கவனம் கொள்ளுதல் அவசியமாகும்.

மூழவரை

சேதுக்கால்வாய் திட்டத்தினால் பாரிய சூழற் பிரச்சினைகளையும், வள இழப்புக்களையும், காலநிலை மாற்றங்களையும் எம்முடைய நாடு எதிர் கொள்ளப் போகின்றது என்கின்ற செய்தியின் பின்னே இதனால் உருவாகப்போகின்ற காங்கேசன்துறை துறை முகம் பற்றியும் அதன் மூலம் வடபுலத்திற்கு கிடைக்கப்போகின்ற வேலைவாய்ப்பு வருமானம் பற்றியும் தற்போது குடாநாட்டில் நன்கு படித்தவர்கள் மத்தியில் கருத்துக்கள் எழும்பத் தொடங்கி உள்ளன. இந்த இடத்தில் கடந்த கால இலங்கை அரசியல் வரலாற்றினையும் தமிழர்களுக்கு அள்ளிக் கொடுப்பதில் சிங்கள மனப்பான்மைக்குரிய தாராளத்தைப் பற்றியும் பட்டறிவிலாவது சற்று புரிந்துகொள்ள முயல வேண்டுமென்பதுடன் ஈழம் கிடைக்கும் வரை இந்தியா சேது சமுத்திரத்திட்டத்தினை ஒரு போதும் நிறுத்தி வைத்திருக்காது. இக் கட்டுரை ஊடாக துறை சார்ந்த சேது கால்வாய்த் திட்டத்தை காங்கேசன்துறைமுகம் வளர்ச்சி அடையும் என்பதனைக் காரணங் காட்டி ஆதரிக்கின்ற எம்மவர்களுக்கு கூற முனைவது என்னவென்றால், மேற்படி காங்கேசன்துறைமுகத்தில் யாருக்கு வேலை வாய்ப்பு வழங்கப்படப் போகிறது என்பதும் இதில் கிடைக்கும் வருமானம் எப்பகுதியின் அபிவிருத்திக்கு பயன்படப் போகிறது என்பது பற்றியும் கால வரலாற்று அனுபவத்தை வைத்து நீங்கள் சிந்திக்க வேண்டும் என்பதுதான்.

அத்துடன் தற்போதிருக்கின்ற காங்கேசன்துறைமுகக் கடற் பரப்பானது பெரிய வணிகக் கப்பல்கள் சென்றுதரிப்பதற்கான ஆழம் உடைத்தனறு. அவ்வாறாயின் கடற்படுக்கை இன்னும் ஆழப்படுத் தப்படுதல் வேண்டும். இது மிகவும் ஆபத்தானதாகும். ஆனால் பெற்றோலியப்பொருட் களஞ்சியம் மற்றும் ஏரிபொருள் கப்பல்கட்டு செலுத்துதல் அமைப்புக்கான வேலைப்பாடுகள் நடந்து கொண்டிருக்

கின்றன. இது தொடர்பாக துறைமுக அபிவிருத்திக்கு பணம் வழங்குகின்ற ஹெலண்ட் நாட்டின் இலங்கைக்கான தூதர் கடந்த ஆண்டு (2004) செம்ரெம்பர் மாதம் 12 ஆம் திகதி காங்கேசன் துறைக்கு நேரடி விஜயத்தினை மேற்கொண்டிருந்தார். இதன் பாரதாரத்தினை அறிந்தே அப்போது யாழ்ப்பான் அரசு அதிபராக இருந்த செ. பத்மநாதன் இக் கட்டுமானப் பணிகளை இடைநிறுத் துமாறு அதற்குப் பொறுப்பான இராணுவ அதிகாரிக்கு உத்தர விட்டிருந்தார். இச் செய்தியினை மீண்டும் உறுதிப்படுத்து வதற்காக அவரை நான் 23.08. 2005 அன்று தொடர்பு கொண்டபோது துறைமுகத்தை அமைப்பதற்காக முறையற்று பல இடங்களில் கற்கள் தோண்டப்பட்டதாகவும் நிலத் தோற்றும் (Land Scape) பல இடங்களில் மாறுபாடுடைந்திருப்பதாகவும் இவ்வாறான செயல்கள் எதிர் காலத்தில் சூழலுக்கு பெரும் அச்சுறுத்தலாக அமையும் என்பதனாலேயே தான் அக்கட்டுமானப்பணிகளை நிறுத்துமாறு உத்தரவிட்டதாகத் தெரிவித்தார்.

அத்துடன் காங்கேசன்துறைத் துறைமுகம் அமைகின்ற பட்சத் தில் சூழலியல் ரீதியாகவும் நாம் பாரிய சவால்களை எதிர் கொள்ள வேண்டி வரும். ஒரு துறைமுகம் அமைக்கப்படுகின்ற பொழுது நிலக்காட்சி மாற்றும் என்பது தவிர்க்க முடியாததொன்று என்பதுடன் துறைமுகப்பணிகளை பாரிய அளவு திட்டத்தில் முன்னெடுக்கும் பொழுது பெருந் தொகையான இயந்திரங்களும், கட்டடங்களும் குடாநாட்டின் மிகச் சிறந்த மண் வளத்தினை உடைய சிவந்த மண்ணை (Red Soil) மேவி எழும். பயிர்ச்செய்கைக்குரிய பிரதேசமும், குடாநாட்டில் எஞ்சியுள்ள நீர்வளமும் உருவாகவுள்ள கட்டுமானங்களின் அத்திபாரத்தின் கீழ் பயன்பாடற்றுப்போகும். அத்துடன் இவ்வியந்திரங்களின் இயங்குகைக்காக நாளாந்தம் பயன்படுத்தப்படுகின்ற பெருமளவிலான எண்ணெய்க் கழிவுகள் நாளடைவில் மண்ணை மற்று முழுதாகவே மீள்பயன்பாடற்ற நிலைக்குக் கொண்டு செல்லும்.

யாழ் குடாநாடென்பது மிகப் பெரியதொரு நிலப்பரப்பல்ல ஏதோ ஒருபகுதியில் நடைபெறுகின்ற சிறிய அளவிலான சூழல் மாற்றத்தின் தாக்கங்களும் அடுத்த பகுதியில் பிரதிபலிக்கும். காங்கேசன் துறைமுகம் என்பது பெரியதொரு துறைமுகமானால் அங்கு பொருத் தப்படப் போகின்ற இயந்திரங்களில் இருந்து வெளியேற்றப்படப் போகின்ற கழிவுகள் (திண்ம, திரவ) கழிவுகற்றல் தொடர்பாக இன்னும் வளர்ச்சி அடையாத தொழில் நுட்ப அறிவைக் கொண்டுள்ள இலங்கைக்கு மிகுந்ததொரு சவாலாகவே அமையும்.

இதில் கவலைக்குரிய விடயம் என்னவெனில் இதனால் பாதிக்கப்படப்போவது வடபகுதி மக்கள் என்பது தான். காங்கேசன் துறை சீமெந்துத் தொழிற்சாலை அமைந்திருந்த காலத்தில் Proper Wet Setup இல்லாத காரணத்தால் பலாலி பிரதேசத்து மக்கள் அதிலிருந்து வெளிவந்த தூசிகளால் காச நோயினால், சவாசம் தொடர்பான நோய்களால் பாதிக்கப்பட்டிருந்தார்கள்.

அத்துடன் குடாநாடானது பொதுமையாகவே மனிதனின் அதிகரித்த தேவையாலும், கட்டுப்பாடற் ற நிர்வாக முறைமையாலும் பல்வேறு சூழலியற் தாக்கங்களை எதிர்கொள்கிறது. எப்போது தொழில்நுட்ப அறிவு வளர்ச்சி அடைந்ததோ அன்றிலிருந்தே மனிதன் இயற்கையினில் நடைபெறும் மாற்றங்களை அவதானிக்கத் தவறிவிட்டான். அவன் முற்று முழுதாகவே தொழில்நுட்ப அறிவையே நம்பி உள்ளான். இதனால் சூழலும், அதை ஒட்டி வாழ்கின்ற உயரினங்களும் வெளிப்படுத்துகின்ற அசாதாரண நடவடிக்கைகளை கூடக் கவனத்தில் கொள்ளவில்லை. சற்று ஊன்றிக் கவனிப்போமானால் சிறுவயதில் எம் வாழ்வோடு மிக நெருங்கிய உறவைக் கொண்டிருந்த தம்பளப்புச்சி, பொன்வண்டு போன்ற உயிரினங்கள் எல்லாம் இன்று இல்லை என்றாகி விட்டது. இது மிகச் சிறியதோர் விடயமாக இருந்தாலும் நஞ்சுட்டப்பட்டு வரும் சூழலை எமக்குச் சுட்டிக்காட்டுவதாக அமைவதனை உணரலாம்.

இதற்கு காரணம் டார்வினின் கூர்ப்புக் கொள்கையில் கூறப்பட்டது போன்று “தக்கன பிழைத்தலும் அல்லன மடிதலும்” என்பதனைத் தாண்டி கீதையில் கண்ணது சொன்னது போல “தமக்கு பிடிக்காத ஜீவன்களிடமிருந்து விடயங்கள் தாமே விலகிக் கொள்கின்றன” என்பதே இது விடயத்தில் மிகப் பொருத்தமானது என்று கருதமுடியும். மேற்குறிப்பிட்ட சூழலியல் தொடர்பான பொதுமையான மாற்றங்கள் ஏன் இங்கு குறிப்பிடப்படுகிறதென்றால் சிறிய தொழிற்சாலைக் கழிவுகளாலேயே மிகுந்த சூழல் அச்சறுத் தலுக்கு உள்ளாகி இருக்கின்ற தேசம் சேது கால்வாய்த்திட்டம் போன்ற பாரிய சூழல் மாற்றங்களைத் தோற்றுவிக்கும் திட்டங்களுக்கு எவ்வாறு முகம் கொடுக்கப்போகிறது என்கின்ற பயங்கலந்த ஜயத்திற் தான்.

இது விடயத்தில் ஒரு பொதுக் கூட்டம் அல்லது ஆர்ப்பாட்டம் செய்துவிட்டு இருந்து விடாமல் அழுத்தம் நிறைந்த தொடர்ச்சியான எதிர்ப்புக்களை அயல் நாட்டிற்கும், இலங்கை அரசிற்கும் கொடுக்க வேண்டும் என்பதுடன் தமிழ் நாட்டு அரசியல் வாதிகளுடனான தற்போதைய தேவைகளுக்காக இது குறித்து தமிழ்த்தரப்பு மௌனம் சாதித்தல் நன்றான்று. அத்துடன் இத்திட்டமானது கடல்வழியாக வடபுலத்தின் மீது மிகக்குறைந்த நேரத்தில் அதிகாரத்தினை பாவிப் பதற்கு இந்திய அரசுக்கு வாய்ப்பாக அமைவதுடன் இலங்கைக் கடற்படைத் தளபதியே முப்படைத்தளபதியாக நியமிக்கப்பட்டிருப் பதையும் இந்தியாவின் கடற்பிராந்தியக் கட்டளைத் தளபதியின் இடையிட்ட இலங்கை வருகையின் பின்புலத்தினையும் அவதானித்து சேதுக் கால்வாய்த்திட்ட அமூலாக்கல் குறித்து பிரக்ஞை பூர்வமாகச் சிந்தித்து செயற்படவேண்டியுள்ளது.

உதவிய நூல்கள், கட்டுரைகள்

1. C.E.A Report; National Environment policy and strategies, Government Publication
2. - C.E.A Report; National Report of Sri Lanka, Government Publication
3. C.E.A Report wetlands are no waste lands, Government Publication
4. D. Sivaram, Selected writings, www. tamil net
5. Survey Department, Sri Lanka, National Atlas Government publication
6. கொடுமுடி சண்முகம்; சேது சமுத்திரக் கப்பல் கால்வாய்,

வரலாற்றுந் தகவல்கள்

- ❖ கி.பி 1891 (கி.பி 1860) கமாண்டர் ரெயிலர்
- ❖ கி.பி 1981 (கி.பி 1950) திரவியநாயக நாடார், மடத்துப்பட்டிக் கோபால நாயக்கர், சென்னல்குளம் கிருட்டிணசாமி நாயக்கர், மேடதளவாய் குமாரசாமி முதலியார்
- ❖ சி.என். அண்ணாத்துரை
- ❖ டி.டி. கிருட்ணமாச்சாரி
- ❖ பழ. நெடுமாறன்
- ❖ பழ. கோமதிநாயகம்
- ❖ கே.எஸ். ராதாகிருட்டினன்
- ❖ வை.கோ
- ❖ அனைத்துக்கட்சிகள்

தமிழ்நாடு

கடற்கரை நீளம்	- 1076 கி.மீ
42 மீனவர் ஊர்கள்	
மொத்த மீன் உற்பத்தி	- 360,000 மெட்ரிக்தொன் (1997 - 1998)

கடற்கரை நீளம்

மாவட்டம்	கி.மீ
நாகபட்டினம்	170
திருவாரூர்	20
தஞ்சாவூர்	45
புதுக்கோட்டை	36
இராமநாதபுரம்	271
மொத்தம்	545

மொத்த கடற்கரையில் 50.6%

கரையோர மாவட்டங்கள்
நாகபட்டினம்
திருவாரூர்
தஞ்சாவூர்
புதுக்கோட்டை
இராமநாதபுரம்

மீனவர் ஊர்கள்	
மாவட்பம்	
நாகபட்டினம்	60
திருவாரூர்	04
தஞ்சாவூர்	27
புதுக்கோட்டை	34
இராமநாதபுரம்	99
மொத்தம்	224

மீனவர் தொகை	
மாவட்பம்	
நாகபட்டினம்	110,000
திருவாரூர்	10,365
தஞ்சாவூர்	17,000
புதுக்கோட்டை	12,000
இராமநாதபுரம்	148,000
மொத்தம்	297,365

மீன்பிழ வள்ளங்கள்	
ஏந்திர வள்ளங்கள்	
மாவட்பம்	
நாகபட்டினம்	1463
திருவாரூர்	47
தஞ்சாவூர்	370
புதுக்கோட்டை	10
இராமநாதபுரம்	4725
மொத்தம்	6568
வள்ளங்கள்	
ஆர்.எஸ். மங்கலம்	924
திருப்புல்லானி	40
கடலாடி	6123
	7134

இராமநாதபுரம் மாவட்பம்

11 வட்டங்களுள் 6 வட்டங்கள் கடலோர வட்டங்கள்

திருவாடானை	ஆர்.எஸ். மங்கலம்	இராமநாதபுரம்
மண்டபம்	திருப்புல்லானி	கடலாடி

400 ஊர்களுள் 99 மீனவர் ஊர்கள்

78 மீன் இறங்கு துறைகள்

150, 000 மீனவர்

60 மீனவர் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள்

18 மகளிர் மீனவர் கூட்டுறவுச்சங்கங்கள்

வடகடல் மீன்பிழப் பரப்பு 3, 500 சகி.மீ

தெள்கடல் மீன்பிழப் பரப்பு 7500 சகி.மீ

மூதாரம்: சன் தொலைக்காட்சி

கீழ்க்கால்வாயின்

No 09, 1st Lane, Wanatha Rd, Gangodawila, Nugegoda, Sri Lanka
Tel: +94-11-2817156 Fax: +94-11-4-308274 Web: www.greensl.net E-mail: office@greensl.net

2005-06-20

Hon. Prime Minister,
Manmohan singh,
Prime Minister's Office,
South Block, Raisina Hill,
New Delhi,
India-110 011.

Honorable Prime Minister,

Second expression of concern on the Proposed Sethusamudram Ship Canal Project

We expressed our concern over the potentially catastrophic environmental impact of the Sethusamudram ship canal Project in a letter dated 15th November 2004. We are greatly disappointed at the fact that we received neither acknowledgement of receipt nor a response to the same.

We write again to reiterate our stance against the potential for environmental disaster for both India and Sri Lanka if the project is to go ahead. As environmental activists, scientists and concerned organizations and individuals in both India and Sri Lanka have continuously warned, the damage to fauna and flora, impact on the livelihood of fisher folk in the region as well as the potential for dramatic climatic change will be phenomenal. As has already been pointed out, the EIA report of the NEERI has been well and truly rubbish in scientific and environmental circles as is evident from the large number of counter documents and scientific discussions that have emerged since the announcement of plans for this project.

For the more there has been an extreme lack of transparency in the decision making process and the parties who voted for the project have continuously failed to respond to pertinent questions, as such we ask for a meeting with your esteemed self to discuss environmental impact issues of the project that are of critical importance to both our nations.

Yours faithfully,

Suranjan Kodithuwakku
Chief Organizer

Copy To:

01. Mr. Kofi Annan,
The Secretary-General,
Office of the Spokesman for the Secretary-General,
United Nations, S-378,
New York, NY 10017

உலகப் பொருளாதாரப் போட்டி என்பது அரசியல் - இராணுவ வெற்றிகளை அடைவதற் கான வழிமுறையாகும். அத்தகைய வழிமுறைக்குள் மிகப் பிந்திய அரசாக இந்தியா வருகை தந்தாலும், ஆசியாவுக்குள் தென்னாசியாவுக்குள்ளும் அதனை நடைமுறைப்படுத்துவதில் சீனாவுக்கு அடுத்த நிலையில் போட்டிபோடும் அரசாக இந்தியா விளங்குகிறது. இந்தியாவின் பொருளாதாரப் போட்டியே முழு இலங்கைக்குமான சவாலாகும். இதில் வடக்கு கிழக்கு, தென் இலங்கை என்ற வேறுபாடு இல்லை. இப்பொருளாதார நகர்வுகளுக்க்கூடாக அரசியல் இராணுவ வெற்றிகளை நோக்கி இந்தியா முன்னேற முயலுகின்றது.

- ஆசிரியர்