

බැලීම තත්වයේ තිබින. ආ.ප්‍ර.ක. තුළ පිහිටි කර්මාන්ත ශාලාවල පුද්ගලයින් 10,581 දෙනෙකුට රැකියා ලබා දී ඇත. 1980 දී ආ.ප්‍ර.ක. හි දළ අපනයන ඉපයීම් ප්‍රමාණය රුපියල් දශ ලක්ෂ 505 (විගැහි දශ ලක්ෂ 22) ක් වූ අතර එයින් සියයට 93 ක්ම ලැබී ඇත්තේ මසා නිම කළ ඇඳුම් අපනයනයෙනි. නිෂ්පාදනයන්ගේ සවරූපය අනුව වර්ග කරන ලද, විවිධ කර්මාන්තයන්හි සේවා නියුක්තිය හා දළ අපනයන ඉපයීම් පිළිබඳ සංසන්දනාත්මක දත්ත පහත දැක්වෙන 1.18 සංඛ්‍යා සටහනින් පෙන්වනු ලබයි. කොමිසම විසින් මෙම වර්ෂය තුළදී අනුමත කරන ලද ව්‍යාපෘතීන්ට විදුලි උපකරණ, විදුලි උපකරණ කොටස්, නැව් බඩු රඳන, යාන්ත්‍රික උපකරණ, ජල සම්පාදන පොම්ප වැනි නව මාදිලියේ කර්මාන්ත ආයතන වේ. විදේශීය ආයෝජකයින් ඇද ගැනීම සඳහා ජාත්‍යන්තර මට්ටමේ ආයෝජන සම්මන්ත්‍රණ, ප්‍රචාරක මාධ්‍ය හා සම්මුඛ සාකච්ඡා පුළුල් වශයෙන් යොදා ගනු ලැබීය.

1.18 සංඛ්‍යා සටහන

ආයෝජන ප්‍රවර්ධන කලාපය - සේවා නියුක්තිය සහ අපනයන

කර්මාන්තය	1979		1980*	
	සේවා නියුක්තිය (දෙසැම්බර් අවසානයට) ගණන	දළ අපනයන ඉපයීම් (රු. ද. ලක්ෂ)	සේවා නියුක්තිය (දෙසැම්බර් අවසානයට) ගණන	දළ අපනයන ඉපයීම් (රු. ද. ලක්ෂ)
1. මසා නිමකළ ඇඳුම් ..	5,675	145.1	9,147	470.1
2. ධීවර ආම්පන්න ..	73	5.1	245	10.6
3. රබර් නූල් ..	26	1.2	82	12.1
4. මැණික් කැපීම් ..	110	0.7	285	3.2
5. තේ පැකැට කිරීම ..	—	—	12	3.8
6. කපු නිෂ්පාදන ..	—	—	483	4.8
7. අනෙකුත් ..	—	—	327	0.7
එකතුව ..	5,884	152.1	10,581	505.3

* තාවකාලික.

මූලාශ්‍රය: මහ කොළඹ ආර්ථික කොමිෂම.

ආර්ථික හා සමාජ සේවා

රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශවල විවිධ ආර්ථික ක්‍රියාකාරිත්වයෙන් උද්ගත වූ පුළුල් හා නිවු ඉල්ලුම සපුරාලීම සඳහා දැරූ නිරන්තර ප්‍රයත්නයක් ලෙස 1980 වර්ෂයේ ආර්ථික හා සමාජ සේවා මෙන්ම පසුතල පහසුකම් අංශයන්හි ද දක්නා ලද උපනතීන් සාරාංශ කළ හැකිය. 1977 අග භාගයේදී හඳුන්වා දුන් නව ආර්ථික ප්‍රතිපත්තිවලින් හටගත් ආර්ථික පුනර්ජීවනය ඔස්සේ සිසුයෙන් වර්ධනය වූ නිෂ්පාදන අංශයන්ට සරිලන අන්දමේ වේගයකින්, ගමනා ගමන පණිවුඩ හුවමාරු සහ බල ශක්තිය වැනි පසුතල පිරිවැය අංශයන් ද වර්ධනය වීම අවශ්‍ය විය. බල ශක්තිය, ගමනා ගමනය සහ පණිවුඩ හුවමාරු සේවා වැනි අංශයන්හි සංවර්ධනය සඳහා විශාල පරිමාණ සැලසුම් කිරීමට සහ ක්‍රියාවට නැංවීමට දීර්ඝ කාලයක් අවශ්‍ය වන බැවින්, පසුගිය අවුරුදු තුනක කාලසීමාවේ දී ශ්‍රී ලංකාවේ දී පැහැදිලිව පෙනී ගිය පරිදි, එවැනි පසුතල පහසුකම් සඳහා සිසුයෙන් වර්ධනය වන ඉල්ලුම විසින් ඒවායේ සැපයුම කෙටිකාලීනව හා මැදි කාලීනව ඉතා පහසුවෙන් අභිබවා යනු ලබන බව කිව හැකි ය. නව ද, සාමාන්‍යයෙන් ආර්ථික හා සමාජයීය සේවා අංශයන්හි කෙරෙන ආයෝජනයන්ගෙන් සෘජු ආර්ථික නිමැයුමක් උත්පාදනය නොවන බැවින්, නිෂ්පාදනය මූලික කර ගත් ව්‍යාපාර හා පසුතල පිරිවැය යෝජනා ක්‍රම අතර ආයෝජන බෙදා හැරීමේදී මනා තුලනයක් ඇති කරලීමට ද උත්සාහ දැරිය යුතුය.

ගමනා ගමනය

ආනයන හා විනිමය ලිහිල් කිරීමේ වැඩ පිළිවෙල මගින් ගමනා ගමන අංශයේදී ආති කරන ලද බලපෑම මිශ්‍ර එකක් බව 1977 අග භාගයේදී නව ආර්ථික ප්‍රතිපත්ති හඳුන්වා දුන් අවස්ථාවේ සිට හටගත් කටයුතුවලින් මෙම අංශයට වාසි මෙන්ම පීඩාවන් ද සිදුවීමෙන් පෙනී යයි. එක් අතකින්, වෙගවත් ආර්ථික ක්‍රියාකාරිත්වය නිසා පෙරට වඩා මගීන් හා භාණ්ඩ ප්‍රමාණයක් ප්‍රවාහනය කිරීමට සිදු විය. අනෙක් අතට, නිදහස් ලෙස විදේශ විනිමය ලබා ගත හැකි වීමත්, ආනයන ලිහිල් කරණයත් නිසා අමතර කොටස් සහ අළුත් වාහන සපයා ගැනීමෙන් වාහන තොගය වැඩි දියුණු කර ගැනීමට හැකි වූ බැවින් ගමනා ගමන ධාරිතාවය පුළුල් කර ගැනීමට කිඬු බාධක හා සීමා ඉවත් විය, කෙසේ වුවද, අධික ලෙස ඉහළ ගිය ඉන්ධන මිල ගණන් හා නඩත්තු වියදම් ද හේතුවෙන් වර්ධනය වූ වර්තන වියදම් නිසා මහා මාර්ග හා දුම්රිය ප්‍රවාහන සේවාවන් ක්‍රියාත්මක කිරීමේ කාර්යක්ෂමතාවය වැඩි කිරීමට ගත් උත්සාහයන්ට බාධා සිදු විය. පෞද්ගලික අංශයේ ප්‍රවාහන සේවා ව්‍යාප්තිය තුලින් ආති වූ අතිරේක සේවා නියුක්තිය 1980 වර්ෂයේ දී දක්නට ලැබුණු වැදගත් ලක්ෂණයක් ලෙස සඳහන් කළ හැකි ය.

1. 19 සංඛ්‍යා සටහන
ගමනාගමන අංශයේ මූලික ලක්ෂණ 1979-1980

ඒකකය	1979	1980	ප්‍රතිශත වෙනස
1. මෝටර් රථ ලියාපදිංචි කිරීම			
1.1 ශ්‍රී. ලං. ම. ග. ම. බස් රථ	747	788	+ 5.5
1.2 පෞද්ගලික බස් රථ	1,575	2,658	+ 68.8
1.3 කුලී රථ සහ වැක්සි	906	1,250	+ 38.0
1.4 පෞද්ගලික මෝටර් රථ	9,942	5,480	- 44.9
1.5 මෝටර් සයිකල්	15,459	34,725	+ 124.6
1.6 ලොරි සහ අනෙකුත් බඩු ගෙන යන වාහන	6,503	9,608	+ 47.7
2. ශ්‍රී. ලං. ම. ග. ම. ක්‍රියාකාරිත්වය			
2.1 ධාවන කිලෝ මීටර් (දශ ලක්ෂ)	482	517	+ 7.3
2.2 මගී කිලෝ මීටර් (දශ ලක්ෂ)	19,265	20,010	+ 3.9
2.3 ඇස්තමේන්තු ගත මුළු ආදායම (රු. ද. ල.)	1,118	1,576	+ 41.0
2.4 ඇස්තමේන්තුගත මුළු පිරිවැය (රු. ද. ල.)	1,308	2,049	+ 56.6
2.5 ඇස්තමේන්තුගත පාඩුව (රු. ද. ල.)	190	473	+ 148.9
3. ලං. ද. සේ. ක්‍රියාකාරිත්වය			
3.1 ධාවන කිලෝ මීටර් (දශ ලක්ෂ)	11	10	- 8.8
3.2 මගී කිලෝ මීටර් (දශ ලක්ෂ)	4,073	3,732	- 8.4
3.3 භාණ්ඩ ප්‍රවාහණ වොන් කිලෝ මීටර් (දශ ලක්ෂ)	268	165	- 38.4
3.4 ඇස්තමේන්තුගත මුළු ආදායම (රු. ද. ල.)	312	351	+ 12.5
3.5 ඇස්තමේන්තුගත කාරක පාඩුව (රු. ද. ල.)	108	189	+ 75.0

මූලයන්: මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව;
ශ්‍රී ලංකා මධ්‍යම ගමනාගමන මණ්ඩලය;
ලංකාණ්ඩුවේ දුම්රිය සේවාව.

1980 වර්ෂය තුළ දී පෞද්ගලික අංශයේ ප්‍රවාහණ කටයුතුවල සැලකිය යුතු ව්‍යාප්තියක් දක්නට ලැබිණි. ශ්‍රී ලංකා මධ්‍යම ගමනා ගමන මණ්ඩලය (ශ්‍රී. ලං. ම. ග. ම. ට.) විසින් 1980 වර්ෂය තුළ දී බස් රථ 788 ක් ලියා පදිංචි කරනු ලැබූ විට පෞද්ගලික අංශයට අයත් මගී වාහන 2,658 ක් ද, ලොරි සහ වැන් රථ 9,325 ක් ද මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ අළුතින් ලියා පදිංචි කෙරුණි. රාජ්‍ය අංශය විසින් ගමනා ගමන සේවා අංශයේහි ලා උසුලනු ලැබූ බර බොහෝ දුරට ලිහිල් කරමින්, ආනයන ලිහිල්කරණය හේතුවෙන් ගෙන භාණ්ඩ සහ මගී ප්‍රවාහනය සඳහා පෞද්ගලික රථ වාහන විශාල වශයෙන් ගලා ඒමක් සිදු විය. උද්ගරණයක් වශයෙන්, 1979 දී ශ්‍රී. ලං. ම. ග. ම. බස් රථවල සියයට 75 ක් ව පැවති පැටවුම් සාධකය 1980 දී සියයට 72 ක් දක්වා පහත වැටුණි.

පෞද්ගලික මගී ප්‍රවාහන සේවාවන්හි බලපෑම පිළිබිඹු කරමින්, කලින් වර්ෂයෙහි සියයට 9 කින් වර්ධනය වූ ශ්‍රී.ලං.ම.ග.ම. හි මගී කිලෝ මීටර් ප්‍රමාණය, 1980 දී සියයට 4 ක පමණ අඩු වර්ධන අනුපාතයකින් යුක්ත විය. පෞද්ගලික අංශයෙන් එල්ල වුනු තරඟකාරීත්වය නිසා 1980 දී ශ්‍රී.ලං.ම.ග.ම.ට අහිමි වූ මගී කිලෝ මීටර් ගණන දශ ලක්ෂ 647 ක් වශයෙන් ගණන් බලා ඇත. වර්ෂයේ අවසාන කාර්තුව තුළ මගී කිලෝ මීටර් ප්‍රමාණයේ අඩුවීම විශේෂයෙන්ම දිස්වූ අතර, වර්ෂයේ දෙවෙනි වරට බස් ගාස්තු ඉහළ නැංවූයේ ඒ ආසන්න කාලයකදීම, එනම්, 1980 නොවැම්බර් මාසයේ බව පෙනී යයි.

මගී ප්‍රවාහන කාර්යයෙහිලා පෞද්ගලික අංශයට මැදිහත් වීමට ඉඩ සලසා දීමේ අරමුණ වූයේ ප්‍රධාන වශයෙන් ශ්‍රී.ලං.ම.ග.ම. හි දුර ගමන් සේවාවන් හි අඩුපාඩු පිරිමැසීමට ඌන පුරකයක් ලෙස ක්‍රියා කිරීම යයි කිව හැකිය. කෙසේ වෙතත්, සැලසුම්කරණයෙහි සහ සම්බන්ධීකරණයෙහි පැවති දුර්වලතා නිසා එබඳු ඌන පුරක සහ වර්ධනාත්මක තත්ත්වයක් ඇතිවීම වෙනුවට තරඟකාරී සහ ප්‍රතිවාදී තත්ත්වයක් ඉස්මතු වී ඇද්දැයි සැක පහල විය හැකිය. මගී ප්‍රවාහන ප්‍රතිපත්තියෙහි අනාගතයේ දී සිදු කරන වෙනස්කම්වල සමස්ත අරමුණ විය යුත්තේ වඩාත් කාර්යක්ෂම සේවාවක් මගී ජනතාවට ලබා දීමේ උත්සාහය වීම යයි අවධාරණයෙන් කිව යුතුය.

කෙසේ වෙතත්, පෞද්ගලික අංශයේ ප්‍රවාහන ආයතනවල වැඩෙමින් පැවති තරඟය හේතුකොට ගෙන පෞද්‍ය ප්‍රවාහන සේවාවෙහි කායඤ්ඤාමතාව සහ ගුණාත්මක තත්ත්වය වර්ධනය කිරීමට එලදැයි ක්‍රියා පිළිවෙතක් අනුගමනය කිරීමට ශ්‍රී.ලං.ම.ග.ම.ට සිදු විය. ප්‍රධාන වශයෙන්ම තෙල් මිළ වැඩිවීම, වැටුප් සංශෝධන සහ පැරණි වාහන වල අධික නඩත්තු වියදම් වැනි බාහිර සාධක හේතුකොට ගෙන ධාවන වියදම් ඉහළ යාමේ හේතුවෙන් ශ්‍රී.ලං.ම.ග.ම. විසින් බස් ගාස්තු ඉහළ නංවන ලදී. නමුත්, අභ්‍යන්තරික අකායඤ්ඤාමතාවන්, දුර්වල කළමනාකරණ තත්ත්වයන් සහ ප්‍රාදේශීය ගමනා ගමන මණ්ඩලවල අධික කාරක වියදම් වැනි කරුණු වසා ගැනීමට බස් ගාස්තු වැඩි නොකළ බව මහජනතාවට ඒත්තු යන පරිදි ක්‍රියා කළ යුතුය. වෙනත් වචනවලින් කිවහොත්, ලැබීම් සහ ගෙවීම් අතර පුළුල් වන පරතරය පියවීම සඳහා පහසු විසඳුමක් ලෙස නිරන්තර ගාස්තු සංශෝධනය නොසැලකිය යුතුය.

1980 වර්ෂයේදී, දුම්රිය ගමනා ගමනය සම්බන්ධව පැවති උපනතින් එතරම් සතුටුදායක නොවීය. 1980 දී ලංකාණ්ඩුවේ දුම්රිය සේවයට (ලං.දු.සේ.) ධාවන කිලෝ මීටර් ප්‍රමාණයෙහි හෝ මගී කිලෝ මීටර් ගණනෙහි සැලකිය යුතු වර්ධනයක් ලබා ගැනීමට නොහැකි විය. ලං.දු.සේ. ලැබී ඇති 1980 තාවකාලික දත්තයන්ට අනුව, ඇත්ත වශයෙන්ම, පසුගිය වර්ෂයත් සමග සංසන්දනය කිරීමේ දී ධාවන කිලෝ මීටර් ගණන සියයට 9 කින් පහත වැටීමක් පෙනීයයි. එකී කාලයේදීම, වර්ග කිලෝ මීටර් ගණන ද සියයට 8 ක පහත වැටීමක් දිස් විය. නව දුරටත් 1979 තත්ත්වය හා සසඳන විට, 1980 වර්ෂයේදී දුම්රිය සේවය විසින් ප්‍රවාහනය කරන ලද භාණ්ඩ ප්‍රමාණය සියයට 42 කින් අඩුවීමක් පෙනී යන අතර පෞද්ගලික මාර්ග ප්‍රවාහකයින් සමග පැවති තරඟය මෙයින් පිළිබිඹු වෙයි.

කෙසේ වෙතත්, 1980 වර්ෂය තුළ ක්‍රියාත්මක කෙරුණු ගාස්තු වැඩි කිරීම් නිසා ලං.දු.සේ. ලද ආස්තමේන්තු ගත ආදායම රුපියල් දශ ලක්ෂ 39 කින් හෙවත්, පසුගිය වර්ෂයේ ආදායම් මට්ටමට වඩා සියයට 12.5 කින් වැඩි වීමක් පෙනී යයි. මේ අතර ප්‍රධාන වශයෙන්ම ඉන්ධන මිළ, නඩත්තුකරණය සහ වැටුප් වියදම් වැඩි වීම නිසා දුම්රිය සේවයේ ධාවන පිරිවැය 1979 සිට 1980 දක්වා පිළිවෙලින්, රුපියල් දශ ලක්ෂ 108 සිට රුපියල් දශ ලක්ෂ 189 දක්වා ඉහළ නැගුණි. කලට වෙලාවට දුම්රිය සේවය පවත්වාගෙන යාමටත්, සේවයෙහි ප්‍රමාණවත් බවට සහ කායඤ්ඤාමතාවයටත් ප්‍රධාන වශයෙන් අහිතකර ලෙස බලපෑ සාධක වූයේ දුම්රිය එන්ජින්, දුම්රිය මැදිරි සහ බඩු පෙට්ටිවල හිඟයත්, සංඥා ක්‍රමවල නිරන්තර ක්‍රියා විරහිත භාවයත්, දුම්රිය මාර්ගවල තත්ත්වය පිරිහී තිබීමත් යයි කිව හැකිය.

බල ශක්තිය

1970 ගණන්වල මුල් කාලයේ දී, බනිජ තෙල් නිෂ්පාදනයන්ගේ මිල ගණන්වල සිසු ඉහළ යාම ආශ්‍රයෙන් විග්‍රහ කෙරුණු ශ්‍රී ලංකාවේ බල ශක්ති ප්‍රශ්නයට 1980 දී අලුත් ප්‍රශ්නයක් ද එක් විය. අඩු වියදමින්, ප්‍රමාණවත් ලෙස සහ පහසුවෙන් ලබා ගත හැකිව තිබූ ජල විදුලිය බලය, බල ශක්තිය සඳහා වෙගයෙන් වර්ධනය වූ ඉල්ලුම සහ අයහපත් කාලගුණ තත්ත්වයන් හේතුවෙන් සීමා වූ සැපයුම් ධාරිතාවය හමුවේ මිල අධික හා හිඟ භාණ්ඩයක් බවට පත් විය. තෙල් මිල සහ විදුලි බල ගාස්තු වැඩිවීමේ ප්‍රවණතාවය, දර වැනි අනෙකුත් ආදේශක භාණ්ඩවල මිල ගණන් වලින් ද පිළිබිඹු විය. බල ශක්තිය, ආර්ථික මෙන්ම ආර්ථික නොවන කාර්යයන්හි ද වැදගත් වන සාධකයක් හෙයින් ඒවායේ අධික මිල ගණන්වල සහ හිඟ බවේ බලපෑම එකිනෙකට බැඳුණු කටයුතු රැසක් තුළින් සෘජුව මෙන්ම වික්‍රම ද සමාජයේ සෑම කොටසකටම දැණුණි.

සාමාන්‍ය පරිභෝජනය සහ නිෂ්පාදන කාර්යයන් ද සඳහා අවශ්‍ය තරම් බල ශක්තිය සැපයීම සහතික කිරීම උදෙසා යෝග්‍ය අන්දමේ ඉල්ලුම් හසුරුවන ප්‍රතිපත්තියක් යොදා ගැනීමේ අවශ්‍යතාවය, 1980 ඇති වූ තත්ත්වයන් තුළින් තවදුරටත් පැහැදිලි කෙරිණි. ජාත්‍යන්තරව බල ශක්ති තත්ත්වයෙහි හටගත් වෙනස් වීම් මෙරට ආර්ථිකයට ක්ෂණිකව හා දැඩිව බලපෑ හැකි බව. ඔපෙක් සංවිධානයේ මිල ඉහළ දැමීම හා මැද පෙරදිග රටවල දේශපාලන කැළඹීම් තුළින් ඒත්තු ගැන්වුණි. මේ අතරතුර, ජලාශ ආශ්‍රිත ප්‍රදේශවලට වර්ෂාව හිඟවීම ජල විදුලිය උත්පාදනයට අහිතකර ලෙස බලපෑවේය. බල උත්පාදනය පිළිබඳ අසතුටුදයක තත්ත්වය හේතුවෙන් සීමිත විදුලිය බල ප්‍රමාණය බෙදා හැරීම සීමා කිරීම සඳහා “විදුලිය බලය කපා හැරීම” ක්‍රියාත්මක කිරීමට සිදු විය. මෙකී ප්‍රවණතාවයන් තව දුරටත් පැවතුනහොත් ඉදිරි වර්ෂ කිහිපය තුළදී බල ශක්තිය පිළිබඳ ප්‍රශ්නය මීට වඩා උග්‍ර වනු ඇත. දැනට උද්ගතවී ඇති මෙම ගැටළුව මැඩලීම සඳහා ගැස් වර්ධයින් මාර්ගයෙන් ජල විදුලි බලය සැපයීම ඉතා වියදම්කාරී ක්‍රමයකි. කෙසේ වෙතත්, සංවර්ධනය වන ආර්ථිකයක බල ශක්ති අවශ්‍යතා සැපිරීමේ දීඳු කාලීන පැණයට එය විසඳුමක් නොවේ.

1. 20 සංඛ්‍යා සටහන
බලශක්ති අංශයේ මූලික ලක්ෂණ 1979-1980

ශීර්ෂය	1979	1980	ප්‍රතිගත වෙනස
1. බනිජ තෙල් නිෂ්පාදන			
1.1 අපනයන (එ. ජ. ඩොලර් දශ ලක්ෂ)	30.173	66.293(අ)	+ 119.7
1.2 ආනයන	205.367	456.161	+ 122.1
1.3 සාමාන්‍ය තෙල් මිල (බැරල් 1 ක් රුපියල්)	298.00	537.00	+ 80.1
1.4 වර්ෂය අවසානයට දේශීය මිල (ගැ. 1 රුපියල්)			
(i) පෙට්‍රෝල්	30.14	40.00	+ 32.7
(ii) භූමිතෙල්	10.73	15.18	+ 41.5
(iii) සුදු ඩීසල්	10.50	21.00	+ 100.0
(iv) බැර ඩීසල්	10.27	20.80	+ 102.5
(v) දැවි තෙල් 500	9.82	20.20	+ 105.7
800	9.59	20.00	+ 108.5
1000	9.13	19.50	+ 113.6
(vi) කාර	11.64	15.00	+ 28.9
1.5 දේශීය පරිභෝජනය (මෙට්‍රික් ටොන්)			
(i) පෙට්‍රෝල් (සුපර්)	108.685	107.728	- 0.9
(ii) භූමිතෙල්	230.074	188.648	- 18.0
(iii) සුදු ඩීසල්	350.878	399.448	+ 13.8
(iv) බැර ඩීසල්	67.196	63.920	- 4.9
(v) දැවි තෙල්	178.235	259.731	+ 45.7
2. විදුලිය බලය			
2.1 ස්ථාපිත ධාරිතාව (මෙගාවොට්)	401	421	+ 5.0
2.2 ජාත්‍යය කරන ලද ඒකක (කි. වො. පැය දශ ලක්ෂ)			
2.3 මුළු අලෙවිය(කි. වො. පැය දශ ලක්ෂ)	1,525.5	1,668.5	+ 9.4
(i) ගෘහස්ථ	1,286.3	1,354.5(අ)	+ 5.3
(ii) කාර්මික	149.4	178.1(ආ)	+ 19.2
(iii) වාණිජ	634.6	620.3	- 2.3
(iv) ප්‍රාදේශීය බලමණ්ඩල	201.3	215.5	+ 7.0
(v) අනෙකුත්	296.3	335.1	+ 13.1
2.4 වර්ෂය අවසානයට මිල (කි.වො.පැයකට රුපියල්)	4.7	5.5	+ 17.1
	0.31	0.45	+ 45.2

(අ) තාවකාලික. මූලාශ්‍රයන්: ලංකා බනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව,
(ආ) ගෘහස්ථ පරිභෝජනය (ඒකක 50 ට ඉහළ) ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලය

ශ්‍රී ලංකා ආර්ථිකයෙහි බිහිවී තිබේද නොදන අතර මත රඳා පැවැත්ම අඩු තරමින් කෙටි කාලීනව සහ මැදි කාලීනව හිත නොවන අතරම, ජාත්‍යන්තර බොර තෙල් මිල මත අපේ තෙල් ආනයන වියදම ද බොහෝ දුරට රඳා පවතිනු ඇත. පරිවහන, කාර්මික හා වාණිජ අංශයන් ඒවායේ බල ශක්ති මූලයන් ලෙස බණින තෙල් නිෂ්පාදිතයන් මත විශාල වශයෙන් රඳා පවතින බැවින්, එකී අංශයන්හි වර්ධනය තවදුරටත් බණින තෙල් ආනයන මත රඳා පැවැත්මේ වැඩිවීමක් වනු ඇත. එබැවින් රටෙහි බල ශක්ති ප්‍රතිපත්තිය සකස් විය යුත්තේ සංරක්ෂණය, අරපිරිමැස්ම මෙන්ම බලශක්ති සුක්ෂමතාවය අධික ව්‍යාපාර තෝරා බේරා ගැනීමේ දී සැලකිලිමත් වීම ද පදනම් කරගෙනය.

බණින තෙල් ආනයන සඳහා දැරීමට සිදුව ඇති ඉහළ වියදම හේතුවෙන් ගෙවුම් තුලනයට සිදුවන බලපෑම තරමක් දුරට ලිහිල් වීමට බණින තෙල් නිෂ්පාදිත අපනයනයෙන් ලැබෙන ආදායම ඉවහල් විය. ඇතැම් සැකසූ බණින තෙල් නිෂ්පාදිතයන්ට ලෝක වෙළෙඳ පලෙහි ඉහළ නගීත මිල යටතේ වාසි ලැබේ. බණින තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ තෙල් පිරිපහදුවෙන් ලබා ගන්නා විවිධ නිෂ්පාදිත සංකලනයෙහි නැප්තා, දැවිතෙල්, උදුන්තෙල්, නාවික ඩීසල් හා ගුවන් යානා ඉන්ධන වැනි අපනයනය කළ හැකි නිෂ්පාදිතයන් කිහිපයක් ද වෙයි. ඒවායේ නිමැයුම් දේශීය අවශ්‍යතාවයන්ට වඩා ඉහළ නිසා යම් ප්‍රමාණයක් අපනයනය කළ හැකිය. මෙම නිෂ්පාදිත සඳහා වෙළෙඳපල තත්ත්වය යහපත් වූ නිසා බණින තෙල් නිෂ්පාදිත අපනයන ආදායම ඉකුත් වර්ෂයේ දී පැවති රුපියල් දශ ලක්ෂ 1,926 (විගැහි දශ ලක්ෂ 95.7) ක් හා සසඳන කළ 1980 වර්ෂයේ දී රුපියල් දශ ලක්ෂ 2,999 (විගැහි දශ ලක්ෂ 139.3) දක්වා ඉහළ නැඟුණි. 1980 වර්ෂයේ බණින තෙල් ආනයන සඳහා වැය වූ මුදල රුපියල් දශ ලක්ෂ 8,090 ක් (විගැහි දශ ලක්ෂ 375.9) වූ බැවින් බණින තෙල් නිෂ්පාදිත ආනයනයන්ගෙන් ලැබූ මුදලින් පියවිය හැකි වූයේ එකී ආනයන පිරිවැයෙන් සියයට 37 ක් පමණි. 1980 වර්ෂයේ මුළු ආනයනයන්ගෙන් සියයට 24 ක් බණින තෙල් ආනයන වලින් සමන්විත වූ අතර 1979 වර්ෂයේ එම ප්‍රමාණය වූයේ සියයට 17 කි.

1979 වර්ෂයේ පැවති සාමාන්‍ය මිල මට්ටම හා සසඳන විට 1980 වර්ෂය තුළදී බණින තෙල් මිල වැඩිවීම්වල සාමාන්‍යය සියයට 80 ක් විය. ඒ අනුව බණින තෙල් නිෂ්පාදිතයන්ගේ දේශීය මිල ගණන් 1980 වසර තුළදී දෙවරක් සංශෝධනය කරනු ලැබීය. 1979 අවසානයේ රු. 6.60 ක් වූ ප්‍රෙට්ලේ ලීටරයක විකුණුම් මිල සියයට 33 ක ඉහළ යාමක් පිළිබිඹු කරමින් 1980 අවසානයේ දී රු. 8.79 ක් විය. හරස් සහනාධාර ක්‍රමයක් මත පදනම් වූ බණින තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ මිල ප්‍රතිපත්තිය, ඩීසල් හා භූමිතෙල් වැනි නිෂ්පාදිතයන්ගේ නියම පිරිවැය පිළිබිඹු වන අන්දමට සෑහෙන දුරකට වෙනස් කරනු ලැබිණි. 1979 දී රුපියල් 2.35 ක් වූ භූමිතෙල් ලීටරයක මිල 1980 අවසානය වන විට, රු. 3.34 දක්වා ඉහළ නැංවූන අතර සුදු ඩීසල්වල අදාල මිල ගණන් වූයේ පිළිවෙලින් රු. 2.30 සහ රු. 4.62 කි. මේ මිල වෙනස් කිරීම් මගින් විවිධ බණින තෙල් නිෂ්පාදිතයන්ගේ පරිභෝජන මට්ටම මෙන්ම පරිභෝජන රටාව කෙරෙහි යම් බලපෑමක් ඇති කෙරුණ බව පෙනෙන්නට තිබුණ ද, සමස්ත ඉල්ලුම තීරණය කිරීමට වඩාත් බලපෑමේ පරිවහන, වාණිජ සහ කාර්මික අංශයන්හි පැවති ක්‍රියාකාරිත්වය බව කිව හැකිය.

1979 දී මෙගවොට 401 ක් ලෙස පැවති ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලයේ (ලං.වි.ම.) ස්ථාපිත ධාරිතාවය, 1980 නොවැම්බර් මාසයේ දී කැලණිනිස්ස විදුලි බලාගාරයෙහි මෙගවොට 20 කින් යුත් ගැස් ටර්බයිනයක් ක්‍රියාත්මක කිරීමත් සමඟ මෙගවොට 421 දක්වා වැඩි කෙරිණි. කෙසේ වෙතත්, රටේ බල සැපයුමෙන් විශාල ප්‍රමාණයක් ලැබෙනුයේ ජල විදුලි බලාගාර වලින් වන අතර කාප බලාගාර යොදා ගැනෙනුයේ අවශ්‍ය අවස්ථාවල අතිරේක වශයෙනි. ඉකුත් වර්ෂයේ පැවති තත්ත්වයට වඩා සියයට 9 ක වර්ධනයක් පිළිබිඹු කරමින් 1980 දී උත්පාදිත විදුලිබල ඒකක ප්‍රමාණය කිලෝ වොට් පැය දශ ලක්ෂ 1,668 ක් විය. එම කාලවර්ෂයේ දීම විදුලි බල අලෙවියෙහි වර්ධන අනුපාතය සියයට 5 කට වඩා මඳක් වැඩි වූ අතර 1980 මුළු අලෙවි ප්‍රමාණය කි.වො. පැය දශ ලක්ෂ 1,354 ක් විය.

1980 වීදුලිය බල පරිභෝජන රටාව දෙස බලන කළ, විවිධ අංශයන්හි සාපේක්ෂ කොටස් වල යම් යම් වෙනස්වීම් කිහිපයක් පෙනී යයි. 1980 වර්ෂය තුළ දී, ගෘහස්ථ අංශයේ සහ ප්‍රාදේශීය බල මණ්ඩල වලට අදාළ පරිභෝජනයේ සාපේක්ෂ කොටස් පිළිවෙලින් සියයට 13 දක්වා සහ 16 දක්වා වැඩිවී ඇත. අනෙක් අතට, වීදුලි බල මණ්ඩලයේ මුළු අලෙවියෙන් සියයට 46 ක් පරිභෝජනය කළේ කර්මාන්ත අංශයයි. මේ අතර වාණිජ අංශය විසින් පරිභෝජනය කළ කොටස ඉකුත් වසරේ පැවති සියයට 16 මට්ටමේම පැවතිණි. පෞද්ගලික හා රාජ්‍ය යන දෙඅංශයෙහිම නිවාස හා ඉදිකිරීම් කටයුතුවල සිසු වර්ධනයත්, වීදුලි උපකරණවල පාවිච්චියේ වැඩි වීමත්, පොදුවේ වෙනත් ආර්ථික අංශවල දක්නට තිබූ පුළුල් වීමත්, ඉහත දක් වූ වීදුලිය පරිභෝජන රටාවේ හැඩගැසීමට බලපෑ බව කිව හැකිය.

නිවාස සහ නාගරික සංවර්ධනය

ශ්‍රී ලංකාවේ ග්‍රාමීය මෙන්ම නාගරික ප්‍රදේශවලද උග්‍ර නිවාස හිඟයක් පැවති බවත්, පවත්නා නිවාස තොගයෙන් ද සැලකිය යුතු කොටසක්, අලුත් වැඩියා කිරීම හෝ අලුතින් ගොඩනැගීම කළයුතු, ගුණාත්මකව අඩු වටිනාකමින් යුක්ත වූ බවත්, 1971 නිවාස සංගණන යෙන් අනාවරණය විය. නිවාස ප්‍රශ්නය වඩාත් උග්‍ර බව පෙනී ගියේ නාගරික ප්‍රදේශවලය. පසුගිය දශකය තුළදී ජනගහණයේ වර්ධනය විසින්, නිවාස ප්‍රශ්නය තවදුරටත් උත්සන්න කෙරුණි. පසුගිය කාලවල දී නිවාස අංශය කෙරෙහි දක්වූ සැලකිල්ල අඩු වීමත්, නිවාස සංවර්ධනයෙහිලා පෞද්ගලික අංශයේ ආයෝජන දිරි ගැන්වීම සිදු නොවීමත් හේතුවෙන් නිවාස සංවර්ධනය අඩපණව තිබුණි.

මේ අනුව, වර්තමාන රජය විසින් තෝරා ගනු ලැබූ ප්‍රධානතම යෝජනා ක්‍රම අතර, නිවාස හා නාගරික සංවර්ධන වැඩපිළිවෙල ද ප්‍රධාන තැනක් ගනී. මෙහි අරමුණු වූයේ නිවාස ඉදි කිරීමවලට ආධාර වීම සහ ඒවා දෙවර්ගයක් කිරීමත්, නාගරික අංශයේ ගොඩනැගිලි සැලසුම් කිරීම සහ ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමත්ය. සම්පත් සපයා ගැනීමේ දුෂ්කරතාවයකුත්, යෝජනා ක්‍රම ක්‍රියාත්මක කරලීමේ දී පැවැති ආයතනික දුර්වලතාවයකුත් නිසා ඉහත දී රාජ්‍ය අංශය විසින් මෙහෙයවන ලද නිවාස සංවර්ධන යෝජනා ක්‍රම බොහෝදුරට සීමා වී තිබුණි. වර්තමාන රජය විසින් නිවාස සහ නාගරික සංවර්ධනය වේගවත් කිරීම සඳහා පැවති බාධක රැසක් ඉවත් කිරීමට අවශ්‍ය පියවර ගන්නා ලදී.

රාජ්‍ය අංශයේ නිවාස හා නාගරික සංවර්ධන වැඩසටහන් සාර්ථක ලෙස ක්‍රියාත්මක කරලීමේ අරමුණින් යුතුව, ජාතික නිවාස සංවර්ධන අධිකාරිය (ජා.නි.සං.අ.) සහ නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය (නා.සං.අ.) නමින් ප්‍රධාන ආයතන දෙකක් ද පිහිටුවන ලදී. අංක 1-21 දරන සංඛ්‍යා සටහනෙහි රාජ්‍ය අංශයේ නිවාස යෝජනා ක්‍රම පිළිබඳ සාරාංශයක් දක්වේ.

නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් 1980-1984 කාලසීමාව තුළ සම්පූර්ණ කිරීමට සැලසුම් කර ඇති සියළුම යෝජනා ක්‍රමයන් හා ව්‍යාපෘතිවල මුළු වියදම රුපියල් දශ ලක්ෂ 2,646 ක් ලෙස ඇස්තමේන්තු කෙරී ඇත. මෙම කටයුතු ක්‍රියාත්මක කිරීමේ දී, පාර්ලිමේන්තුවෙන් වෙන් කරනු ලබන මුදල්, නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ ණයකර, පළාත් පාලන ආයතනවල ප්‍රාග්ධන වෙන් කිරීම් සහ නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ ආරම්භක ප්‍රාග්ධනය හා අධිකාරිය මගින් උත්පාදනය කරනු ලබන ආදායම් යන ප්‍රධාන මූලාශ්‍ර හතරකින් මුදල් සපයා ගැනීමට නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය බලාපොරොත්තු වෙයි. මුඩුක්කු හා පැල්පත් නගා සිටුවීමේ යෝජනා ක්‍රමය හැරුණු කොට නාගරික සංවර්ධන අධිකාරියේ සෞඛ්‍ය යෝජනා ක්‍රමවලින් වැඩි ගණනක්ම වාණිජමය පදනමකින් යුක්ත වන අතර, කුලී අයකළ හැකි සියළු බිම් ප්‍රදේශ බදු දීම මගින් මුදල් උපයා ගැනීමෙන් සිය කටයුතු සඳහා අරමුදල් රැස්කර ගැනීමට අධිකාරිය බලාපොරොත්තු වෙයි.

පසුගිය වසර තුනේදී රජයේ නිවාස සහ නාගරික සංවර්ධන වැඩපිළිවෙල මගින් ආර්ථිකයේ වර්ධන ස්වරූපය කෙරෙහි සැලකිය යුතු හා කැපී පෙනෙන බලපෑමක් ඇති කරන ලද බවට සැකයක් නැත. එසේ වුවද, විශේෂයෙන්ම ආර්ථිකයේ අනෙක් අංශ සම්පත් හිඟකමින් පෙලෙන තත්ත්වයක් තුළ, සම්පත් සීමා වීමත්, ගොඩනැගිලි තැනීමේ වියදම් ඉහළ නැගීමත්

ඉදිරියේ මෙකී කටයුතු මෙම වේගයෙන්ම පවත්වා ගැනීම ගැටළුවක් විය හැකිය. මෙම තත්ත්වය යටතේ පසුතල සංවර්ධන වියදම් සහ නිෂ්පාදනය මූලික කර ගත් ආයෝජනයන් අතර මනා තුලනතාවයක් පවත්වා ගැනීමේ අවශ්‍යතාවය ඉස්මතු වී පෙනේ.

1.21 සංඛ්‍යා සටහන

රාජ්‍ය අංශයේ නිවාස යෝජනා ක්‍රම
(1980 දෙසැම්බර් මස අවසාන වන විට ප්‍රගතිය)

යෝජනා ක්‍රමය	ඉලක්ක කර ඇති ඒකක ගණන	ඇස්තමේන්තු ගත මුළු වියදම රු. ද. ල.	සම්පූර්ණ කරන ලද ඒකක ගණන	ඉදිවෙමින් පවත්නා ඒකක ගණන	සම්පූර්ණ මුළු වියදම රු. ද. ල. (අ)
1. සෘජු ඉදි කිරීම් ..	36,000	4,608.8	5,797	16,750	1,230.3
2. අත්තම් නිවාස ක්‍රමය ..	50,000	779.8	8,699	17,746	313.0
2.1 අත්තම් නිවාස ..	—	(100 0)	3,606	13,492	—
2.2 ආදර්ශ ගම්මාන ..	—	—	4,838	2,871	—
2.3 ධීවර නිවාස ..	—	—	255	1,383	—
3. මැතිවරණ කොට්ඨාශ බඳ නිවාස ..	26,040	760.0	5,880	5,040	238.0
3.1 සෘජු ඉදි කිරීම් ක්‍රමයට අනුව ..	5,880	256.0	—	—	—
3.2 අත්තම් නිවාස ක්‍රමයට අනුව ..	20,160	504.0	—	—	—
4. රජයේ සේවක නිල නිවාස ..	695	88.0	ලැ. නො.	ලැ. නො.	70.0
5. මුද්‍රිකා හා පැල්පත් නගාලීම් ..	5,839	55.0	465	ලැ. නො.	0.2
6. ජාතික නිවාස අරමුදලේ ණය ..	14,000	ලැ. නො.	ලැ. නො.	ලැ. නො.	130.0

මූලයන්: ජාතික නිවාස සංවර්ධන අධිකාරිය; නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය; පලාත් පාලන, නිවාස හා ඉදි කිරීම් කටයුතු පිළිබඳ අමාත්‍යාංශය.

(අ) තාවකාලික

සේවා නියුක්තිය

දියුණු වෙමින් පවත්නා රටක ජනතාවගේ ජීවන තත්වය නංවාලීම සඳහා වඩාත්ම ප්‍රතිඵල දයක කෙටිකාලීන උපාය මාර්ගය ලෙස සැලකිය හැක්කේ ශ්‍රමය යොදවා ගැනීමට හා ශ්‍රමයෙහි ඵලදයකත්වය වැඩි දියුණු කරලීමට ඉවහල් වන අන්දමේ ආයෝජන සහ නිෂ්පාදන ක්‍රියාමාර්ග යොදා ගැනීමය. මෙම අර්ථයෙන් බලන විට, 1977 අග භාගයේ දී හඳුන්වා දෙන ලද ප්‍රතිපත්ති වල වඩාත්ම හිතකර ප්‍රතිඵලය වූයේ ආර්ථිකයේ අංශ රැසකම ආදායම් ඉපැයිය හැකි අලුත් රැකියාවන් විශාල සංඛ්‍යාවන් උත්පාදනය වීමය.

1978 - 80 තුන් අවුරුදු කාලසීමාව තුළ දී ආර්ථිකයේ සංවිධානාත්මක අංශය තුළ ඇතිවූ නව රැකියා අවස්ථාවන්ගේ මුළු ගණන 278, 035 ක් වූ අතර, මේ නිසා සේවා නියුක්ති අනුපාතය සියයට 15 පමණ දක්වා අඩු කරලීමට ද හැකිවිය. එසේ වුව ද, රැකියා බලාපොරොත්තුවෙන්, වසරක් පාසා ශ්‍රමබලකායට අලුතින් ඇතුල් වෙතැයි ඇස්තමේන්තු කර ඇති 125, 000 දෙනාගේ වැඩිවීමත් සමඟ සසඳා බලන විට, සේවා නියුක්ති ජන සංඛ්‍යාව ඉහළ නැගීම වළකාලීම සඳහා රැකියා අවස්ථාවන් සැපයීම වඩාත් සීඝ්‍ර අනුපාතයකින් සිදුකල යුතුව ඇති බව පෙනී යයි. කෙසේ වුව ද, සංවිධානාත්මක නොවූ අංශයන්හි සේවා නියුක්තිය ඉහත කී සංඛ්‍යාවලට ඇතුළත් වී නැත. 1978 - 80 තුන් අවුරුදු කාලසීමාව තුළදී රැකියා අවස්ථා ලබාදෙන ලද මුළු