

பொருளாதார சமூக நலன்புரிச் செலவுகள்

பொருளாதார, சமூக நலன்புரிச் செலவினங்கள், மற்றும் அடிப்படை வசதிகள் பொறுத்து 1980 இல் நோக்கப்பட்ட போக்குயாதெனின் அவை அரசு துறை, தனியார்துறை ஆகிய இரண்டினதும் பொருளாதார நடவடிக்கைகளில் தோன்றிய பரந்தளவானதும் இன்றியமையாதனவானதுமான தேவைப்பாடுக்கு ஈடுகொடுப்பதற்கு தொடர்ச்சியாக இடர்ப்பாட்டுக்குள் இருந்துவந்ததெனத் தொகுத்துக் கூறலாம். பொருளாதாரத்தை வலுப்படுத்த 1977ஆம் ஆண்டில் தொடங்கப்பட்ட முயற்சிகள் ஆற்றல் வாய்ந்த உற்பத்தித் துறைகளின் விரிவாக்கத்துடன் இணைந்த வகையில் போக்குவரத்து, தொடர்பூட்டல் மற்றும் வலு ஆகியவற்றிற்கான பொருளாதார செலவினங்களும் ஒரே அளவிலான வளர்ச்சி வீதத்தினைக் கொண்டிருக்க வேண்டிய இன்றியமையாமையை எடுத்துக்காட்டியது. வலு, போக்குவரத்து, தொடர்பூட்டல் ஆகியவற்றின் அபிவிருத்திக்கும், அச்செயற்றிட்டங்களின் திட்டமிடல் செயற்படுத்தல் ஆகியவை நீண்ட காலத்தன்மையுடையனவாக இருப்பதால் இத்தகைய இன்றியமையா வசதிகளுக்கான கேள்வியில் ஏற்படும் விரைவான அதிகரிப்பானது இலங்கையில் கடந்த மூன்று ஆண்டுகளில் காணப்பட்டது போன்று நடுத்தர, மற்றும் குறுங்காலத்தில் இவற்றின் நிரம்பலை இலகுவில் மிஞ்சிவிடும். மேலும் பொதுவாக பொருளாதார சமூக நலன்புரிச் செலவுகளிலான முதலீடு நேரடியாக பொருளாதார நலன்தரும் வெளியீட்டினை ஏற்படுத்துவதில்லையாதலால் உற்பத்தி முயற்சிகள், நலன்புரித் திட்டங்கள் ஆகியவற்றில் மேற்கொள்ளப்படும் முதலீடுகளில் ஒரு சம நிலையை ஏற்படுத்துவதற்காக மிகவும் உள்ளார்ந்த அடிப்படையில் முயற்சி எடுக்கப்படல் வேண்டும்.

போக்குவரத்து

1977 ஆம் ஆண்டின் இறுதிக் காலப்பகுதியிலிருந்து ஏற்பட்ட அபிவிருத்திகளால் நன்மையுற்றும் செறிவுத்தன்மைபெற்றுப் விளங்கிவந்துள்ளமையின் காரணமாக இறக்குமதி, செலாவணி ஆகியவற்றின் தாராளமயமாக்கல் நிகழ்ச்சித்திட்டத்தின் தாக்கம் போக்குவரத்துத்துறையில் கலந்த விளைவுகளை உண்டுபண்ணியுள்ளது. ஒருபுறத்தில் அதிகரித்த பொருளாதார தொழிற்பாடுகள் பொருட்களினதும் பயணிகளினதும் அளவுகளிலும், அசைவுகளிலும் முன்னிலும் பார்க்கக் கூடுதலாக நடைபெற உதவியது. மறுபுறத்தில் வெளிநாட்டுச் செலவாணி இலகுவாக கிடைத்தமையும், இறக்குமதியின் மீதான கட்டுப்பாடுகள் தளர்த்தப்பட்டமையும் ஊர்திகளின் இருப்பினைப் புதுப்பிக்க வசதியளித்ததுடன் ஊர்திகள், உதிரிப்பாகங்கள் ஆகியவற்றின் நிரம்பலினைப் பெருக்கியமையால் போக்குவரத்து விரிவாக்கத்திற்கான தடைகளையும் தாக்கங்களையும், அகற்றி எவ்வாறாயினும், உயர்ந்த எரிபொருள் விலைகள் மற்றும் பேணுவதற்கான செலவினங்கள் காரணமாக அதிகரித்துச் செல்லும் செலவினங்கள் தெரு, புகைவண்டிப் போக்குவரத்து ஆகியவற்றின்தொழிற்பாட்டுத்திறனை விருத்திசெய்ய தடையாக இருந்தன. 1980 ஆம் ஆண்டில் தனியார்துறைப் போக்குவரத்துப் பணிகளின் விரிவாக்கத்தின்மூலமாக ஏற்படுத்தப்பட்ட மேலதிகதொழில் வாய்ப்புக்கள் குறிப்பிடத்தக்க முன்னேற்றத்தினை எய்தியது எனலாம்.

1980 ஆம் ஆண்டில் தனியார் துறை போக்குவரத்து தொழிற்பாடுகளில் குறிப்பிடத்தக்க தொரு விரிவு காணப்பட்டது. இவ்வாண்டில் உந்து போக்குவரத்து திணைக்களம், இலங்கை மத்திய போக்குவரத்துச் சபையின் (இ.ம.போ.ச.) 788 பேருந்துகளுக்கு எதிராக தனியார்துறைமுகவர் நிலையங்களுக்கு சொந்தமான 2658 பயணத்தர் வண்டிகளையும் 9325 சரக்குவண்டிகளையும் வான்களையும் புதிதாக

பதிவு செய்தது. இறக்குமதிகளின் தாராளமாக்கல் பயணிகள், பண்டங்கள் போக்குவரத்துக்குத் தேவையான பெருமளவு தனியார் துறை ஊர்திகளின் உள்வருகைக்கு வழிவகுத்து, பொதுத்துறை போக்குவரத்துப் பயணிகளில் காணப்பட்ட சமையினைப் பெருமளவில் குறைத்துள்ளதுபோல் தோற்றுகிறது. எடுத்துக்காட்டாக ஏற்றற்காரணிகளைப் பொறுத்தமட்டில் இலங்கை மத்திய போக்குவரத்துச் சபை பேருந்துகளின் ஏற்றற்காரணி 1979 இன் 75 சதவீதத்திலிருந்து 1980 இல் 72 சதவீதமாக வீழ்ச்சியுற்றது.

தனியார் துறை பயணிகள் போக்குவரத்துப் பயணிகளில் ஏற்பட்ட விரிவாக்கத்தின் விளைவுகள் இலங்கை மத்திய போக்குவரத்துச் சபையின் குறைந்தளவு வளர்ச்சி வீதத்தினைக் கொண்டிருந்த பயணிகள் கிலோ மீற்றர்கள் நன்கு எடுத்துக்காட்டின. இது முன்னைய ஆண்டின் 9 சத வீதத்துடன் ஒப்பிடுகையில் 1980 ஆம் ஆண்டில் 4 சதவீதத்தால் மட்டுமே அதிகரித்துக்காணப்பட்டது. தனியார் துறையினருடனான போட்டியின் காரணமாக இலங்கை மத்திய போக்குவரத்துச் சபையின் போக்குவரத்தில் ஏற்பட்ட இழப்பு 1980 ஆம் ஆண்டில் 6,470 இலட்சம் பயணிகள் கிலோமீற்றர்கள் என மதிப்பிடப்பட்டது. பயணிகள் கிலோமீற்றர்களில் ஏற்பட்ட குறைவு ஆண்டின் இறுதிக்காலாண்டிலேயே காணப்பட்டது. இவ்வழி விருத்திப்போக்கு 1980 ஆம் ஆண்டில் நவெம்பர் தொடக்கம் நடைமுறைக்கு வந்த இரண்டாவது பேருந்து கட்டண அதிகரிப்புடன் இணைந்து காணப்பட்டது.

பயணிகள் போக்குவரத்து வர்த்தகத்தில் தனியார்துறை பங்குகொள்ள இசைவளிக்கப்பட்டதன் நோக்கம் நீண்ட தொலைபயணங்களில் இலங்கை மத்திய போக்குவரத்துச் சபையின் பணிகளுக்கு துணை நிற்பதற்கேயாகும். எவ்வாறாயினும் பற்றாக்குறையான திட்டமிடல் ஒருங்கிணைப்பு ஆகியவற்றின் துணைநிற்கக் கூடியதும் நிலையானதுமான அணுகுமுறைகளுக்கு மாறாக போட்டியும் புறழ்வான அணுகு முறைகளே தென்பட்டன. பயணிகளுக்கு மிகத்திறமையானதொரு பணியினை வழங்கமுயல்தற்கு எதிர்காலத்தில் பயணத்தர் போக்குவரத்துக்கொள்கையில் முழுமையான மாற்றங்கள் மேற்கொள்ள வேண்டுமென வலியுறுத்தப்படுகிறது.

எவ்வாறாயினும் தனியார்துறை போக்குவரத்து முகவர்களிலிருந்து வளர்ந்து வரும் போட்டி நிலைமைகளின் விளைவாக இலங்கை மத்திய போக்குவரத்துச் சபை பொதுப் போக்குவரத்துப் பணியின் தரத்தையும் திறமையையும் விருத்திசெய்யும் நோக்கில் மிகச் சாதகமானதொரு அணுகுமுறையை பின்பற்ற வேண்டிய நிலைக்குத் தள்ளப்பட்டது. அதே வேளையில் எண்ணெய் விலை அதிகரிப்பு, சம்பள சீராக்கங்கள், பழைய ஊர்திகளைப் பயன்படுத்துதல், உயர்ந்த பேணற் செலவு, பிரதேச போக்குவரத்துச் சபைகளின் தேவையற்ற மேலதிகச் செலவு ஆகிய வெளிக்காரணிகளின் விளைவாக இலங்கை மத்திய போக்குவரத்துச் சபையின் தொழிற்படும் செலவினம் அதிகரித்துக் காணப்பட்டது. இவ்வாறு கட்டணங்களில் மேற்கொள்ளப்படவிருக்கும் அதிகரிப்பு மேற்கூறப்பட்டவற்றை இழப்பீடு செய்வதற்காக அல்லவென்பதை மக்கட்கு தெளிவுபடுத்தல்வேண்டும். மறுசொற்களில் கூறின் அடிக்கடி கட்டணங்களில் சீராக்கங்களை மேற்கொள்வது, பெறுகைகள் கொடுப்பனவுகள் ஆகியவற்றுக்கிடையிலான விரிந்த இடைவெளியினை நிரப்பு வதற்கான உடனடியானதொரு தீர்வாக அமையக் கூடாது.

புகைவண்டிப் போக்குவரத்தினைப் பொறுத்தமட்டில் 1980ஆம் ஆண்டில் அதன் போக்கு நன்கமைந்த வகையில் அமையவில்லை எனலாம். 1980ஆம் ஆண்டில் இலங்கை அரசு புகைவண்டிப்பகுதி தொழிற்பட்ட கிலோமீற்றரினைப் பொறுத்தோ அன்றில் பயணத்தர் கிலோ மீற்றர்களிலோ எத்தகைய குறிப்பிடத்தக்க திருத்திய செயலாற்றத்தையும் அடைய முடியாதிருந்தது. உண்மையில் இலங்கை அரசு புகைவண்டியிலிருந்து கிடைக்கப்பெற்ற தற்காலிகத் தரவுகள் தொழிற்பட்ட கிலோ மீற்றர்கள் முன்னைய ஆண்டில் பதியப்பட்ட எண்தொகைகளைவிட 1980ஆம் ஆண்டில் 8.8 சதவீதத்தால் வீழ்ச்சியுற்றமையை எடுத்துக்காட்டின. பயணத்தர் கிலோ மீற்றர்களும் அதே காலப்பகுதியினைவிட 8.4 சதவீதத்தால் வீழ்ச்சியுற்றுக் காணப்பட்டது. மேலும், 1979ஆம் ஆண்டின் செயலாற்றத்துடன் ஒப்பிடுகையில் 1980இல் அரசு புகை வண்டியில் மேற்கொள்ளப்பட்ட பெறுகைகளின் அளவு 42.1 சதவீதத்தால் வீழ்ச்சியுற்றுக் காணப்பட்டு தனியார் தெருப்போக்குவரத்தாளர்களிடமிருந்து எழுந்த போட்டியினை எடுத்துக்காட்டியது.

எவ்வாறாயினும், 1980ஆம் ஆண்டில் மேற்கொள்ளப்பட்ட கட்டண அதிகரிப்பு மூலம் இலங்கை அரசு புகைவண்டி முன்னைய ஆண்டிற்கு மேலாக மதிப்பிடப்பட்ட ரூ. 900 இலட்சம் அல்லது 29.2 சதவீதம் கொண்ட தொகையினால் தனது வருவாய் நிலைமையினை அதிகரிக்க ஏதுவாயிற்று. அதே வேளையில் எரிபொருள் செலவினம், பேணல் மற்றும் கூலிகளின் அதிகரிப்பு விளைவாக புகைவண்டிப் பணியின் பேணற் செலவு 1979ஆம் ஆண்டில் ரூ. 1,080 இலட்சத்திலிருந்து 1980இல் ரூ. 1,170 இலட்சமாக அதிகரித்தது. தொடர்வண்டி இயக்கும் பொறி, தொடர் வண்டிகள், சரக்கு பெட்டிகள் ஆகியவற்றின் பற்றாக்குறை, அடிக்கடி குறிகாட்டி அமைப்பு முறை பழுதடைந்தமை, சீரற்ற புகைவண்டி வழிகள் ஆகியவையே புகைவண்டிப் பணியின் நிறைவின்மை, செயற்றிறமின்மை, ஒழுங்கின்மை ஆகியவற்றுக்கு முதன்மையான காரணிகளாகும்.

அட்டவணை 1.19

போக்குவரத்துத்துறையின் அடிப்படைப் பண்புகள் 1979 — 1980

விடயம்	1979	1980	சதவீத மாற்றம் 1980/1979
1. உந்து ஊர்திகளின் பின்பதிவு			
1.1 இ. ம. போ. வ. பேருந்துகள்	747	788	+ 5.5
1.2 தனியார் பயணி வண்டிகள்	1,575	2,658	+ 68.8
1.3 வாடகை ஊர்தியும், டாக்கிகளும்	906	1,250	+ 38.0
1.4 தனியார் வண்டிகள்	9,942	5,480	- 44.9
1.5 உந்து ஈருருளிகள்	15,459	34,725	+ 124.6
1.6 பொருட்கள் கொண்டு செல்வதற்கான சரக்கு வண்டிகளும் ஏனைய ஊர்திகளும்	6,503	9,608	+ 47.7
2. இ. ம. போ. சபையின் தொழிற்பாடுகள்			
2.1 தொழிற்பட்ட கிலோ மீற்றர்கள் (ப. இ.)	482	517	+ 7.3
2.2 பயணிகள் கிலோ மீற்றர்கள் (ப. இ.)	19,265	20,010	+ 3.9
2.3 மதிப்பிடப்பட்ட மொத்த வருவாய் (ப. இ. ரூ.)	1,118	1,576	+ 41.0
2.4 மதிப்பிடப்பட்ட மொத்தச் செலவு (ப. இ. ரூ.)	1,308	2,049	+ 56.6
2.5 மதிப்பிடப்பட்ட இழப்பு (ப. இ. ரூ.)	190	473	+ 48.9
3. இ. அ. ப. தொழிற்பாடுகள்			
3.1 தொழிற்பட்ட கிலோ மீற்றர்கள் (ப. இ.)	11	10	- 8.8
3.2 பயணிகள் கிலோ மீற்றர்கள் (ப. இ.)	4,073	3,732	- 8.4
3.3 சரக்கு தொன் கிலோ மீற்றர்கள் (ப. இ.)	285	165	- 42.1
3.4 மதிப்பிடப்பட்ட மொத்த வருவாய் (ப. இ. ரூ.)	312	403	+ 29.2
3.5 மதிப்பிடப்பட்ட தொழிற்படும் இழப்பு (ப. இ. ரூ.)	108	117	+ 8.3

மூலங்கள்: உந்து ஊர்திகள் போக்குவரத்துத் திணைக்களம், இலங்கை மத்திய போக்குவரத்துச் சபை, இலங்கை அரசு புகைவண்டித் திணைக்களம்.

வலு

பெற்றோலிய உற்பத்திகளின் விலைகளில் ஏற்பட்ட அளவற்ற அதிகரிப்புகளின் நியதிகளில், 1970ஆம் ஆண்டுகளின் தொடக்கத்தில் விளக்கப்பட்ட இலங்கையின் வலுச்சிக்கல்கள் 1980ஆம் ஆண்டில் புதிய சிக்கல்களைத் தோற்றுவித்தன. மலிவாகவும், போதியதாகவும் நிலையாகக் கிடைக்கத்தக்கதாயுமுள்ள நீர்மின்வலு வழங்கல், வலுவிற்கு விரைவாக வளர்ந்து செல்லும் கேள்வி, பாதகமான வானிலை நிலைமைகளால் வரையறுக்கப்பட்ட உற்பத்தி வழங்கல் ஆகியவற்றின் காரணமாக செலவு மிக்கதாகவும் பற்றாக்குறை கொண்டதாகவும் மாறியது. எண்ணெய் விலைகள், மின்வலு வீதங்களில் அதிகரித்துச் செல்லும் போக்கு, விறகு போன்ற ஏனைய பதிலீடுகளின் விலைகளில் காணப்பட்டது. பொருளாதாரம், பொருளாதார மற்ற நடவடிக்கைகள் இரண்டிற்கும் வலு ஒரு முதன்மையான காரணியாகையால் உயர்ந்த விலைகளின் தாக்கம், பற்றாக்குறை ஆகியன தொடர்பான பாதிப்புகளின் மூலமாக நேரடியாகவும் மறைமுகமாகவும் சமூகத்தின் எல்லா வகுப்பினராலும் உணரப்பட்டது.

பொது நுகர்வு, உற்பத்தி நோக்கங்கள் இரண்டிற்கும் போதியளவு வலுவின் வழங்கலை உறுதிப்படுத்துவதற்காக பொருத்தமான கேள்வி முகாமைக் கொள் கையை பின்பற்றுவது 1980ஆம் ஆண்டினைத் தொடர்ந்து ஏற்பட்ட அபிவிருத்தி களிலிருந்து தெளிவாகிறது. பெற்றோலிய ஏற்றுமதி நாடுகளின் அமைப்பினால் நிர்ணயிக்கப்பட்ட எண்ணெய் விலைகளின் அதிகரிப்பு, மத்தியகிழக்கின் அரசியல் குழப்பங்கள் ஆகியவற்றால் பன்னாட்டு வலு முனைப்பில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் பொரு ளாதாரத்தில் பெரும் தாக்கத்தை ஏற்படுத்துகின்றன. அதே நேரம் நீர்த்தேக்கப்பகு திகளில் பற்றாக்குறையாக இருந்த மழையும் மின்வலு உற்பத்தியை மிக மோச மாக பாதித்தது. இதனால் நிறைவற்றவலு உற்பத்தி நிலைமையின் விளைவாக மின்வலுவின் வரையறைக்குட்பட்ட கிடைப்பனவைப் பங்கீடு செய்வதற்கு 'மின்வெட்டு' நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டது. தற்போதைய போக்கு தொடர்ந் தும் நிலவுமாயின் அடுத்துவரும் பல ஆண்டுகட்கான வலுவின் எதிர்காலம் பெரு மளவிற்கு கவலைக்குரியதாகவே இருக்கும். தற்போது சிக்கலான நீர்மின்வலுக் குறைவை வளிவிசையாழி மூலம் நிரப்புவது செலவுமிக்க ஒரு வழியாகும். எனினும் இது பொருளாதாரத்திற்கு போதியளவு வலு வழங்கல் தொடர்பான நீண்ட காலச் சிக்கலுக்குரிய தீர்வாக இருக்காது.

அட்டவணை 1.20

வலுத்துறையின் அடிப்படைப் பண்புகள் 1979 — 1980

விடயம்	1979	1980	சதவீத மாற்றம்
1. பெற்றோலிய உற்பத்திகள்			
1.1 ஏற்றுமதிகள் (ஐ.அ. டொலர் ப.இ.)	30,173	66,293	+ 119.7
1.2 இறக்குமதிகள் (ஐ.அ. டொலர் ப.இ.)	205,367	456,161	+ 122.1
1.3 சராசரி எண்ணெய் விலை (டீப்பாய் ஒன்றின் விலை)	298.00	537.00	+ 80.2
1.4 ஆண்டின் முடிவில் உள்ளபடி உள்ளூர் விலை			
(அ) பெற்றோல் (கலன் ஒன்றிற்கு)	30.14	40.00	+ 32.7
(ஆ) மண்ணெண்ணெய்	10.73	15.18	+ 41.5
(இ) தன்னியக்க டீசல்	10.50	21.00	+ 100.0
(ஈ) பார டீசல்	10.27	20.80	+ 102.5
(உ) உலை எண்ணெய் 500	9.82	20.20	+ 105.7
800	9.59	20.00	+ 108.5
1000	9.13	19.50	+ 113.6
(ஊ) நிலக்கீல்	11.64	15.00	+ 28.9
1.5 உள்ளூர் நுகர்வு (மெற். தொன்கள்)			
(அ) பெற்றோல் (அதிகரிப்பு)	108,685	107,728	- 0.9
(ஆ) மண்ணெண்ணெய்	230,074	188,648	- 18.0
(இ) தன்னியக்க டீசல்	350,878	399,448	+ 13.8
(ஈ) பார டீசல்	67,196	63,920	- 4.9
(உ) உலை எண்ணெய்	178,235	259,731	+ 45.7
2. மின்வலு			
2.1 நிறுவப்பட்ட இயலளவு (ப.இ.வாட.)	401	421	+ 5.0
2.2 உற்பத்தி செய்யப்பட்ட அலகுகள் (ப.இ.கி.வா.ம)	1,525.5	1,668.5	+ 9.4
2.3 மொத்த விற்பனைகள் (ப.இ.கி.வா.ம)	1,286.3	1,354.5	+ 5.3
(அ) உள்ளூர்	149.4	178.1	+ 19.2
(ஆ) கைத்தொழில்	634.6	620.3	- 2.3
(இ) பணிகள்	201.3	215.5	+ 7.0
(ஈ) உள்ளூர் மேலாண்மைச் சபைகள்	296.3	335.1	+ 13.1
(உ) ஏனையவை	4.7	5.5	+ 17.0
2.4 ஆண்டின் முடிவில் உள்ளபடி வீதம் [கு] சிவாம	0.31	0.45	+ 45.2

மூலங்கள் : இலங்கைப் பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனம்
இலங்கை மின்சபை

அ. தற்காலிகம்

ஆ. உள்ளூர் நுகர்வு [50 அலகுகளுக்கு மேல்]

இலங்கையின் பொருளாதாரம் பெற்றோலிய இறக்குமதிகளில் தங்கியிருத் தலை குறுகிய, நடுத்தரக் காலங்களில் கூட குறைக்க முடியாதிருக்குமென்பதுடன் எண்ணெய் இறக்குமதிச்செலவும் மசகு எண்ணெயின் பன்னாட்டு விலைகளிலேயே பெருமளவிற்குத் தங்கியிருக்கும். வலுமூலமான பெற்றோலிய உற்பத்திகளில் போக்குவரத்து, கைத்தொழில், வணிகத்துறைகள் பெருமளவிற்கு தங்கியுள்ள மையால் இத்துறைகளின் வளர்ச்சி எண்ணெய் இறக்குமதியில் தங்கியிருத்தலும் அதிகரிக்கும். இதனால் வலுத்திறன் பாதுகாக்கத்தக்க சிக்கனமிக்க ஒன்றாக இருக்கவேண்டிய அதே வேளையில் உயர்ந்த வலு நுகர்வுடன் தொடர்பான திறன்மிக்க கொள்கைகளை தொடர்ந்து பொருளாதாரம் தெரிவுசெய்தல் வேண்டும்.

எண்ணெய் இறக்குமதிகளின் உயர்ந்த செலவிலிருந்து தோன்றிய சென்மதி நிலுவையின் மீதான தாக்கம் செய்முறைப்படுத்தப்பட்ட பெற்றோலிய உற்பத்திப்பொருள்களின் ஏற்றுமதி வருவாய்களால் ஓரளவு மட்டுப்படுத்தப்பட்டது. இத்தகைய செய்முறைப்படுத்தப்பட்ட உற்பத்திகள் உலக எண்ணெய் விலைகளின் மேல்நோக்கிய அசைவினை பெறுகின்றன. இலங்கைப் பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்தின் தூய்மைப்படுத்தலிலிருந்து பெறப்பட்ட கலவைஉற்பத்தி நப்தா, எரிபொருள் எண்ணெய், உலையெண்ணெய், நீர்க்கலமசல், வான்கல எரி பொருள் போன்ற ஏற்றுமதி செய்யத்தக்க பல உற்பத்திகளை உள்ளடக்கியிருந்தன. இவ்வுற்பத்திகள் உள்நாட்டுத்தேவைகளுக்கு விஞ்சியதாக இருந்ததுடன், ஏற்றுமதி செய்யத்தக்க மிகைகளையும் கொண்டிருக்கின்றன. இவ்வுற்பத்திகளுக்கான சந்தை நீடித்த ஆற்றல்மிக்க ஒன்றாக இருக்கின்றதனால் 1980 இல் இம்மூலங்களிலிருந்து கிடைத்த ஏற்றுமதி வருவாய்கள் ரூ. 29,990 இலட்சத்திற்கு (சும. 1,393 இலட்சம்) அதிகரித்தது. இதுமுன்னைய ஆண்டின் ரூ. 19,260 இலட்சம் (சும. 957 இலட்சம்) துடன் ஒப்பிடத்தக்கது. 1980 ஆம் ஆண்டில் எண்ணெய் இறக்குமதிச்செலவு ரூ. 80,900 இலட்சமாக (சும. 3,759 இலட்சம்) இருந்ததுடன் பெற்றோலிய உற்பத்தி ஏற்றுமதிகளிலிருந்தான ஏற்றுமதிப்பொருட்கள் அத்தகைய இறக்குமதிகளில் 37 சதவீதத்திற்கு நிதியீட்டம் செய்தன. எண்ணெய் இறக்குமதிகளின் பெறுமதி 1979ஆம் ஆண்டின் 17 சதவீதத்திற்கெதிராக 1980ஆம் ஆண்டில் மொத்த இறக்குமதியில் 24 சதவீதத்தைக்கொண்டிருந்தது.

1979ஆம் ஆண்டில் நிலவிய சராசரி விலைமட்டங்களுடன் ஒப்பிடுகையில் 1980இல் உலகசந்தையில் எண்ணெய் விலையின் அதிகரிப்பு சராசரியாக 80 சதவீதமாக இருந்தது. இதன்படி பெற்றோலிய உற்பத்திகளின் உள்ளூர்விலைகளும் 1980 ஆம் ஆண்டுக்காலத்தின்போது இரண்டு தடவைகள் மாற்றியமைக்கப்பட்டன. 1980ஆம் ஆண்டு முடிவில் கல்லெண்ணெய் இலிற்றர் ஒன்றிற்கான விலை 1979 ஆம் ஆண்டு முடிவில் இருந்த ரூ. 6.60 உடன் ஒப்பிடுகையில் ரூ. 8.79ஆக இருந்து 33 சதவீதம் கொண்ட விற்பனை விலை அதிகரிப்பை எடுத்துக்காட்டியது. மாறுபட்ட உதவு தொகை கொள்கையை அடிப்படையாகக் கொண்ட இலங்கைப் பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்தின் விலையில் விதிமுறை மசல், மண்ணெண்ணெய் போன்ற உற்பத்திகளின் உண்மையான செலவுகளை எடுத்துக் காட்டும் வகையில் திருத்தியமைக்கப்பட்டது. 1979ஆம் ஆண்டில் ரூ. 2,35 இல் இருந்து இலிற்றர் ஒன்றிற்கான மண்ணெண்ணெயின் விலை 1980ஆம் ஆண்டில் இலிற்றர் ஒன்றிற்கு ரூ. 3.34இற்கு உயர்த்தப்பட்டது, இவை தொடர்பான தன்னியக்க மசலின் விலைமுறையே ரூ. 2.30 ஆகவும் ரூ. 4.62 ஆகவும் இருந்தது. பல்வேறுபட்ட பெற்றோலிய உற்பத்திகளின் மட்டம் அது போன்று நுகர்வு மாதிரி ஆகியவற்றின் மீது விலைச்சீர்திருத்தங்கள் சில தாக்கத்தை ஏற்படுத்தியிருக்கின்றதுபோல் தோன்றியபோதும் முழுமையான கேள்வி போக்குவரத்து, வணிகம், கைத்தொழில் துறைகளின் விரைவான தொழிற்பாடுகளால் பெருமளவு கட்டுப்படுத்தப்பட்டது.

களனிதிசா வலு நிலையத்தில் 20 மெக வாட்டுக்கள் கொண்டவளி விசையாழி நிறுவப்பட்டதையடுத்து இலங்கை மின் சபையின் நிறுவப்பட்ட இயலளவு, 1979ஆம் ஆண்டின் 401 மெக வாட்டுக்களில் இருந்து 1980ஆம் ஆண்டு நவம்பரில் 421 மெக வாட்டுக்களுக்கு அதிகரித்தது. நாட்டின் பெருந்தொகையான வலு வழங்கல் நீர்ப்பொறித் தொகுதிகளிலிருந்தே கிடைக்கின்ற வேளையிலும்; வெப்ப மின்பொறித் தொகுதிகள் துணைநில் மூலங்களாகப் பயன்படுத்தப்பட்டன. 1980 ஆம் ஆண்டில் உற்பத்திசெய்யப்பட்ட அலகுகளின் எண்ணிக்கை 16,680 இலட்சம் கிலோவாட் மணித்தியாலங்களை அடைந்து முன்னைய ஆண்டுகளின் மட்டத்திலும் பார்க்க 9 சத வீத அதிகரிப்பைப் பிரதிபலித்தது. மின்வலு விற்பனைகளின் வளர்ச்சிவீதம் கடந்த ஆண்டின் இதேகாலத்திலும் பார்க்க 5 சதவீதத்திலும் சற்று அதிகமாக இருந்ததுடன் 1980ஆம் ஆண்டில் மொத்த விற்பனைகள் 13,540 இலட்சம் கிலோவாட் மணித்தியாலங்களாக இருந்தன.

1980ஆம் ஆண்டில் மின்வலு நுகர்வின் மாதிரி பல்வேறுபட்ட துறைகளுடன் தொடர்பான பங்கில் சில மாற்றங்களை எடுத்துக்காட்டியது. 1980 ஆம் ஆண்டில் வீட்டுத்துறையும் உள்ளூர் மேலாண்மைச் சபைகளும் தம்முடன் தொடர்பான நுகர்வின் பங்குகளை முறையே 13 சத வீதத்தாலும் 16 சதவீதத்தாலும் உயர்த்தின. மறுபுறத்தில் இலங்கை மின் சபையால் மேற்கொள்ளப்பட்ட மொத்த விற்பனைகளில் 46 சதவீதத்தை கைத்தொழில்துறை கொள்வனவு செய்தது. அதே வேளை வர்த்தகத்துறையின் பங்கு முன்னைய ஆண்டைப்போலவே 16 சதவீதத்தில் மாற்றமின்றி இருந்தது. தனியார் துறை அரசுதுறை இரண்டிலும் வீடமைப்பு கட்டிடவாக்க நடவடிக்கைகளில் ஏற்பட்ட விரைவான வளர்ச்சி மின்னியல் கருவிகளின் பயன்பாடு அதிகரித்தமை ஏனைய பொருளாதாரத் துறைகளில் ஏற்பட்ட பொதுவான விரிவு ஆகியன, மின்னியல் நுகர்வின் மேற்கூறப்பட்ட வளர்ச்சியின் தன்மையில் மாற்றத்தை ஏற்படுத்தியிருக்கிறதுபோல் தோன்றுகின்றது.

வீடமைப்பும் நகர் அபிவிருத்தியும்

1971 ஆம் ஆண்டில் எடுக்கப்பட்ட வீடமைப்பு மதிப்பீடு இலங்கையில் நாட்டுப்புறங்களிலும் நகரப்புறங்களிலும் வீடுகளுக்கான தேவை மிகவும் கூடுதலாக நிலவியமையினைக் காட்டியது. இதே வேளையில் தற்போதுள்ள வீடுகளிலும் குறிப்பிடத்தக்க அளவு வீடுகள் தரங்குறைந்தவையாகவும் திருத்தப்படவேண்டியவையாகவும் காணப்பட்டன. நகர்ப்புறங்களில் இச்சிக்கல் மிகவும் கூடுதலாக காணப்பட்டது. கடந்த பத்தாண்டுக் காலப்பகுதியில் குடித்தொகை வளர்ச்சி காரணமாக வீட்டுக்கான தேவைமேலும் அதிகரித்தது. வீடமைப்புத்துறைக்கு கடந்த காலத்தில் குறைந்த அளவு முதன்மை வழங்கப்பட்டு வந்தமையினால் தனியார் துறைக்கு வீடமைப்பில் முதலீடு செய்வதற்கு ஊக்குவிப்புகள் இன்மை காரணமாக வீடமைப்பு அபிவிருத்தி பாதிக்கப்பட்டுள்ளமை புலப்படுகின்றது.

ஆகவே இன்றைய அரசினால் தெரிவு செய்யப்பட்ட ஒரு முதன்மை செயற்றிட்டமாக வீடமைப்பு நகர் அபிவிருத்தி நிகழ்ச்சித்திட்டம் அமைந்தது. இதன் நோக்கு யாதெனில் வீடமைப்பினை ஊக்குவித்தலும் உதவி செய்தலும் நகர்ப்புற கட்டடங்களைத் திருத்தியமைத்தலுக்கான திட்டமிடலும் என்பனவாகும். கடந்த காலத்தில் அரசுதுறையின் வீடமைப்பு நிகழ்ச்சித்திட்டங்கள் பெருமளவுக்கு மூல வளங்கள் கிடைக்கப் பெறாமையாலும் நிறுவனரீதியான வசதியினங்களாலும் பாதிக்கப்பட்டிருந்தன. தற்போதைய அரசு இத்தகைய பல இடர்ப்பாடுகளை நீக்கி மிகவும் உறுதிவாய்ந்த நிகழ்ச்சித்திட்டமொன்றினை வீடமைப்பு நகர்ப்புற அபிவிருத்தியில் மேற்கொள்வதற்கு தேவையான நடவடிக்கைகளை எடுத்தது.

அரசதுறை வீடமைப்பு, நகர்ப்புற நிகழ்ச்சித்திட்டம் ஆகியவற்றினை வெற்றி கரமாக நடைமுறைப்படுத்துவதற்காக தேசிய வீடமைப்பு அபிவிருத்தி மேலாண்மைச் சபையும் (தே. வீ. அ. மே.) நகர்ப்புற அபிவிருத்தி மேலாண்மைச் சபையும் (ந.அ.மே) நிறுவப்பட்டன. அரசதுறை வீடமைப்புச் செயற்றிட்டங்கள் அட்டவணை 1.21 இல் தொகுத்துத் தரப்பட்டுள்ளன.

அட்டவணை 1.21

அரச துறையின் வீடமைப்பு நிகழ்ச்சித் திட்டங்கள் (1980 திசம்பர் முடிவிற்படியான வளர்ச்சி)

நிகழ்ச்சித் திட்டம்	கூறுகளின் எண்ணிக்கை (இலக்கு)	மொத்த மதிப்பிடப்பட்ட செலவு ரூ.ப.இ.	முற்றுப் பெற்ற கூறுகளின் எண்ணிக்கை	அமைக்கப்படும் கொண்டிருக்கும் கூறுகளின் எண்ணிக்கை	கூட்டு மொத்தச் செலவினம் (அ) ரூ.ப.இ.
1. நேரடி கட்டட வாக்கம்	36,000	4,608.8	5,797	16,750	1,230.3
2. உதவியுடன் தாமாசு கட்டுதல் (உ.தா.க)...	50,000	779.8	8,699	17,746	313.0
2.1 உ.தா.க. வீடமைப்பு ...	—	100.0	3,606	13,492	—
2.2 மாதிரிக் கிராமங்கள் ...	—	—	4,838	2,871	—
2.3 மீன்பிடி வீடுகள் ...	—	—	255	1,383	—
3. தேர்தல் தொகுதி வாரியான வீடமைப்பு...	26,040	760.0	5,880	5,040	238.0
3.1 நேரடி கட்டிடவாக்க அடிப்படையில்...	5,880	256.0	—	—	—
3.2 திருத்தப்பட்ட உ.தா.க. அடிப்படையில் ...	20,160	504.0	—	—	—
4. அரச அலுவலர்களின் வீடுகள் ...	695	88.0	வி.கி.	வி.கி.	70.0
5. சேரிகளும் ஒதுக்குப்புறங்களும் திருத்தியமைத்தல் ...	5,839	55.0	465	வி.கி.	0.2
6. தேசிய வீடமைப்பு நிதியக்ட்டுள்ளவைகள் ...	14,000	வி.கி.	வி.கி.	வி.கி.	130.0

(அ) தற்காலிகம்.

மூலங்கள்: தேசிய வீடமைப்பு அபிவிருத்தி மேலாண்மைச் சபை, நகர்ப்புற அபிவிருத்தி மேலாண்மைச் சபை, உள்ளூராட்சி அமைச்சு வீடமைப்பும் கட்டிட வாக்கமும்.

1980-84 ஆண்டுக்காலப்பகுதியில் முற்றுப்பெறும் என்று ந.அ.மே. குறித்துள்ள திட்டங்கள், செயற்றிட்டங்கள் யாவற்றினதும் திட்டமிடப்பட்ட மொத்தச் செலவினம் ரூ. 26,460 இலட்சமாக மதிப்பிடப்பட்டது. ந. அ. மே. இன் நடவடிக்கைகளுக்கு வாக்களிக்கப்பட்ட செலவினங்கள், ந. அ. மே. தொகுதிக்கடன்கள், உள்ளூராட்சிமன்றங்களின் மூலதன உதவுதொகைகள், ந. அ. மே. யால் உருவாக்கப்பட்ட தொடக்க மூலதனம் வருவாய் என்பவற்றை உள்ளடக்கிய நான்கு முதன்மை மூலங்களினால் நிதியிட எண்ணியுள்ளது. ந. அ. மே. யின் செயற்றிட்டங்களிற் பெரும்பாலானவை அதாவது சேரிகளையும் ஒதுக்குப்புறங்களையும் சீர்திருத்தும் திட்டம் தவிர்ந்த ஏனையவை மேலாண்மை சபையினால் வியாபார அடிப்படையிலேயே நிறைவேற்றி வாடகைக்கு விடக்கூடிய எல்லா இடங்களையும் குத்தகைக்கு விடுவதன் மூலம் நியாயமான அளவு இலாபத்தை உழைத்து அதன் நடவடிக்கைக்குத் தேவையான நிதியைத் திரட்ட எண்ணியுள்ளது.

கடந்த மூன்று ஆண்டுக்காலப்பகுதியில் அரசின் வீடமைப்பு, நகர்ப்புற அபிவிருத்திச் செயற்றிட்டம், பொருளாதாரத்தின் வளர்ச்சி அமைப்பில் குறிப்பிடத்தக்கதும் புலப்படத்தக்கதுமான தாக்கத்தினை ஏற்படுத்தியது என்பதில் ஐயமில்லை. எனினும், மூலதனத்தில் ஏற்பட்டுவரும்சிக்கல்கள் காரணமாக கட்டிடவாக்கத்தின்

உயர்ந்துசெல்லும் செலவுகளை நோக்குமிடத்து குறிப்பாக பொருளாதாரத்தில் ஏனைய பல பிரிவுகள் மூலவளங்களை மிகவும் நாடும் இவ்வேளையில் இதே வீதத்தில் நடவடிக்கைகளை தொடர்ந்தும் மேற்கொள்ள முடியுமா என்பது ஒரு கேள்விக்குறியாக உள்ளது. இவ்வேளையில் உள்ளீட்டுச் செலவுகட்கும் உற்பத்தி நோக்கிய முதலீடுகட்கும் இடையில் சரியானதொரு சமன்பாட்டினை பேணுவது அடிப்படையான சிக்கலாக உள்ளது.

தொழில் நிலை

தொழிற்படையினை உள்ளடக்கி உற்பத்தியினை அதிகரிக்கும் நோக்கத்தினைக் கொண்ட முதலீட்டு உற்பத்தி அடிப்படையிலான ஒரு கொள்கையை வளர்முக நாடுகளின் மக்களுடைய வாழ்க்கைத்தரத்தினை உயர்த்தக்கூடிய வலிமை மிக்க குறுகியகால நடவடிக்கையாகக் கருதலாம். இந்த வகையில் 1977ஆம் ஆண்டின் இறுதிப்பகுதியில் அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட கொள்கைகளின் சாதகமான ஒரு விளைவு யாதெனில் பல துறைகளில் பெருமளவிலான புதிய சம்பள அடிப்படையிலான தொழில்களை உருவாக்கியமையேயாகும்.

1978 - 80ஆம் ஆண்டுகளுக்கிடையிட்ட மூன்று ஆண்டுக்காலப்பகுதியில் நல்ல முறையில் அமைக்கப்பட்ட துறையில் உருவாக்கப்பட்ட புதிய தொழில்வாய்ப்புக்களின் மொத்த எண்ணிக்கை 278,035 ஆக அமைந்து தொழிலற்றோரின் விகிதத்தினை 15 சதவீதமளவுக்கு வீழ்ச்சியடையச் செய்தது. எனினும், ஆண்டுதோறும் தொழில்வாய்ப்பை எதிர்நோக்கி தொழிற்படையில் புகும் 125,000 பேர்கள் என மதிப்பிடப்பட்டுள்ளவர்களோடு ஒப்பிடுகையில், தொழில் வாய்ப்பற்றோரின் எண்ணிக்கை மேலும் அதிகரிக்காது தடுப்பதற்கு தொழில் வாய்ப்புக்கான வசதிகள் மேலும் விரைவான விகிதத்தில் வளர்ச்சியடையவேண்டும் என்பது புலனாகும். எனினும், இவ்வெண்ணதொகைகள் சரியான முறையில் அமைவு பெறாததுறையில் உள்ள தொழில் வாய்ப்பினை உள்ளடக்கவில்லை.

1978 - 80 ஆண்டுக் காலப்பகுதியில் கூட்டுத்தொகை மொத்தம் அதிகமாகக் காணப்பட்டபோதும் குறிப்பாக 1980ஆம் ஆண்டு, ஒழுங்காக அமைக்கப்பட்ட துறையில் தொழில் வாய்ப்பு உருவாக்கப்பட்ட விகிதத்தில் நிலையான வீழ்ச்சி காணப்பட்டது. 1978ஆம், 1979ஆம் ஆண்டுகளில் வழங்கப்பட்ட தொழில் வாய்ப்புக்கள் முறையே 145,000 உடன் 115,000 ஐ ஒப்பிடுகையில், திணைக்களங்களாலும் அரசுசார் நிறுவனங்களாலும் ஏனைய அமைக்கப்பட்ட தனியார் துறை முயற்சிகளாலும் (அதாவது, ஊழியர் சேமநிதியத்திற்கு உதவுதொகையைச் செலுத்தும்) வழங்கப்பட்ட தொழில் வாய்ப்பு எண்ணிக்கை 18,035 ஆக மட்டுமே காணப்பட்டது. எப்படியிருப்பினும், இது நன்கு அமைக்கப்படாத தனியார் துறைகளில் உருவாக்கப்பட்ட மேலதிக தொழில், மரபுவழி வேளாண்மைத்துறை, அதே போல் பொருளாதாரத்தின் வேறுபட்ட துறைகளின் அதிகரித்த சுய வேலை வாய்ப்புக்கள் ஆகியன சேர்க்கப்படவில்லை.

மத்திய வங்கியின் அரசதுறையின்மீது ஆண்டுக்கான தொழில் வாய்ப்பு அளவையின்படி திணைக்களங்களின் தொழில் வாய்ப்பு 1979ஆம் ஆண்டின் 33,173க்கு எதிராக 1980ஆம் ஆண்டில் 6,193 ஆல் உயர்வடைந்தது. அரசுசார்ந்த நிறுவனங்களில் உருவாக்கப்பட்ட புதிய வேலைகள் 1979ஆம் ஆண்டின் 68,000 உடன் ஒப்பிடுகையில் 1980இல் 8,812 ஆக விளங்கியது. ஊழியர் சேமநிதியத்தின் பதிவுகளின்மூலம் பெறப்பட்ட தற்காலிக தரவுகளின்படியும், தனியார் பிரிவுத்தாபனங்களிலிருந்து பெறப்பட்ட மாதிரிகளின்படியும் 3,030 புதிய தொழில் வாய்ப்புக்கள் அமைக்கப்பட்ட தனியார் துறை நிறுவனங்களால் உருவாக்கப்பட்டன.