டாளர்களிற்கு குத்தகைக்கு விடப்பட்டதுடன் பியகமவை இரண்டாவது முதலீட்டு ஊக்குவிப்பு வலயமாக அபிவிருத்தி செய்தல் சம்பந்தப்பட்ட தீர்மானம் 1982 இல் எடுக்கப்படவிருக்கின்றது.

தொழிலினதும் கைத்தொழில் வகைகளினுல் பாகுபடுத்தப்பட்ட மொத்த வருவாய்களினதும் மீதான ஒப்பீட்டுத்தரவுகள் அட்டவணை 1·19 இல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

## பொருளாதார சமூக நலன்புரிச் செலவுகள்

### வலு

ஆயிரத்துத் தொள்ளாயிரத்து எழுபதுகளின் தொடக்கத்திலிருந்து பெற்ரேலிய ஏற்றுமதி நாடுகளின் அமைப்பால் தொடர்ச்சியாக மேற்கொள்ளப்பட்ட எண்ணெய் விலை அதிகரிப்புக்களின் விளைவாக ஏற்பட்ட, வலு நெருக்கடியால் மோசமான முறையில் தாக்குண்ட அபிவிருத்தியடைந்துவரும் நாடுகளில் இலங்கையும் ஒன்ருகும். நாட்டின் வலுப் பிரச்சினைகளில் ஏற்பட்ட மற்றுமொரு தோற்றப்பாடு யாதெனின் எண்பதின் தொடக்கத்தில் மின்வலுவின் கேள்வி அதன் நிரம்பல்களிலும் விஞ்சிக்காணப்பட்டதேயாகும். அதேவேளையில் நீர்மின்வலு உற்பத்தி வரட்சி நிலைமைகளால் கட்டுப்படுத்தப்பட்டமையால், நாடு அதிகரித்த செலவினத்தைக்கொண்ட வெப்ப மின்வலு உற்பத்தியைப் பெருமளவில் நாட வேண்டி ஏற்பட்டது. வலுதொடர்பாக கடந்த பத்தாண்டுகளில் கற்றபாடம் யாதெனில் வலு மூலங்களான பெற்ருேலியமும் மின்வலுவும் எதிர்காலத்தில் மலிவாகவும், பெருமளவிலும் கிடைக்கப்பெறமுடியாதிருக்கும் என்பதனை உணர்ந்து கொள்வது அவசியமாகும். என்பதை எனினும் மோசமானநிலையை அடைந்துவரும் வலுப் பிரச்சினைகளை சிக்கனமாக ஒழுங்கு செய்யப்பட்ட ரீதியில் எதிர்நோக்குகையில் குறுங்காலத்தில் திறமையான கேள்வி முகாமைக்கொள்கையுடன் இணைந்த நீண்ட காலத்தில் வலுவுக்கான மாற்று மூலங்களுக்கான ஆய்வை உள்ளடக்கிய திட்டமிடப்பட்ட நிரம்பல் விரைவு வழிமுறைகளும் அவசியம் என உணரப்பட்டது. வலு முன்னணியில் 1981 இல் எய்தப்பெற்ற அபிவிருத்திகள் அத்தகையதொரு அணுகுமுறையை பெருமளவில் அமையப்பெற்றிருப்பதை உறுதிப்படுத்துவதாக இருந்தன.

1981 இல் எண்ணெய் இறக்குமதிச் செலவு ரூபா நியதிகளில் 7 சதவீதத்தால் அதிகரித்து நாட்டின் மொத்த ஏற்றுமதி வருவாயில் 42 சதவீதத்திற்கு வகைகூறி நிற்கின்றமை பெற்ரேலிய இறக்குமதிகளில் நாடு தங்கியிருக்கும் உயர்ந்த தன்மையையும் சென்மதி நிலுவையில் அதன் தாக்கங்களையும் நன்கு தெளிவுபடுத்துகின்றது. ஐ. அ. டொலர் நியதிகளில் பெற்ருேலிய உற்பத்திகளின் இறக்குமதி 8 சதவீதத்தால் வீழ்க்சியுற்றுக் காணப்பட்டமைக்கு 1981 இல் இறக்குமதியின் அளவு குறைவடைந்தமையும் சார்புரீதியாக பன்னுட்டு சந்தையில் எண்ணெயின் விலை பெருமளவில் நிலையாக இருந்தமையுமே முக்கிய காரணிகளாகும் மீளாய்வுக்குட்பட்ட ஆண்டில் ரூபா நியதிகளில் எண்ணெய் இறக்குமதிக் கொடுப்பனவுகள் வளர்சியுற்றுக் காணப்பட்டமைக்கு ரூபாவில் ஏற்பட்ட பெறுமானத் தேய்வே பெருமளவிற்குக் காரணமாகத் தென்பட்டது. எடுத்துக்காட்டாக 1981 இல் இலங்கையில் இறக்குமதி செய்யப்பட்ட ஒரு பீப்பாய் மசகு எண்ணெயின் சராசரி விலை ஐ.அ. டொலர் நியதிகளில் 11 சதவீதத்தால் அதிகரித்திருந்த வேளையில்ரூபா நியதிகளில் 29சதவீதத்தால் அதிகரித்துக்காணப்பட்டது. முன்னைய ஆண்டின் 24 சதவீதத்துடன் ஒப்பிடுகையில் நாட்டின் மொத்த இறக்குமதியில் எண்ணெய் இறக்குமதிகளின் பெறுமதி 25 சதவீதத்தினைப் பிரதிபலித்தது. அதே

வேளையில் பெற்றோலிய உற்பத்திகளின் ஏற்றுமதி ஐ.அ.டொலர் நியதிகளில் சிறிய அளவில் வீழ்ச்சியுற்ற வேளையில், மறுபுறத்தில் ரூபா நியதிகளில் மிதமான அதிகரிப்பை வெளிப்படுத்தியது அத்தகையவற்றின் இறக்குமதிச் செலவினத்திலிருந்து பெற்றோலியத்தின் ஏற்றுமதிப் பெறுமதியைக் கழிக்கும் பொழுது பெற்றோலியத்தின் உள்நாட்டு நுகர்வு ரூ. 52,520 இலட்சமாக மதிப்பிடப்பட்டு 1981 ல் மொத்த இறக்குமதி செலவினத்தின் 15 சதவீதமாக அல்லது மொத்த ஏற்றுமதி வருவாய்களின் 26 சதவீதமாக விளங்கின.

எண்ணெய் ஏற்றுமதி நாடுகளின் அமைப்பால் பெற்றோலிய விலை அதிகரிக்கப்பட்டதன் காரணமாக 1981 இல் பெற்றோலிய உற்பத்திகளின் உள்நாட்டு விலைகள் இலங்கைப் பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்தால் மேல்நோக்கிச் சீராக்கம் செய்யப்பட்டன. புதிய விலையமைப்பு மண்ணெண்ணெய், தன்னியக்க டீசல், பாரடீசல் போன்ற பெற்றோலிய உறபத்திகளின் நுகர்வை சிக்கனமாக்குவதையே நோக்கமாகக் கொண்டிருக்கின்றது. பொதுவான குறுக்கு உதவுதொகைகள் கொள்கை கைவிடப்பட்டபோதிலும் ஒரு கலன் பெற்றோலிற்கான விலை மேலும் அதிகரிக்கபபட்டு ஒரு அலகு உற்பத்திச் செலவினைவிட உயர்ந்ததொரு மட்டத்தினைக் காட்டிநின்ற வேளையில் ஒரு கலன் மண்ணெண்ணெயின் விலை அதன் அலகு உற்பத்திச் செலவினத்தைவிட குறைந்ததொரு மட்டத்திலேயே குறிக்கப்பட்டது. புதிய விலையமைப்பின் தாக்கமானது ஒன்றில் மொத்த நியதிகளில் நுகர்வு மட்டங்களை குறைப்பதாகவோ அல்லது அவற்றின் அதிகரிப்பு வீதத்தை சிறிய அளவில் கட்டுப்படுத்துவதாகவோ காணப்பட்டது. எடுத்துக்காட்டாக மண்ணெண்ணெய் கொள்விலையிலும் குறைந்த விலையில் விற்கப்பட்டமை நாட்டின் வறிய மக்களின் நுகர்வுக்காக உதவுதொகைகளில் மண்ணெண்ணெய் முத்திரைகள் கிடைக்கப் பெற்றமை ஆகியன காணப்பட்டவிடத்தும் 1981 இல் மண்ணெண்ணெய் விற்பனைகள் 10 சதவீதத்திற்கு மேல் வீழ்ச்சியுற்றுக் காணப்பட்டன. இவ்வாண்டில் இரண்டு நிலைகளில் 14 சதவீத விலை அதிகரிப்புச் செய்யப்பட்டபோதிலும் பெற்றோலின் நுகர்வு மாற்றமுறாதிருந்தது. 1980 இல் அவதானிக்கப்பட்ட 14சதவீத வளர்ச்சிவீதத்துடன் ஒப்பிடுகையில் 1981ல் தன்னியக்க டீசலின் நுகர்வில் வேகக்குறைவொன்று காணப்பட்டது. விலை 28 சதவீதத்தால் அதிகரித்தமை காரணமாக 5சதவீதத்தால் மட்டுமே இது வளர்ச்சியுற்றது. 1981 இல் பாரடீசலுக்கான கேள்வி என்றுமில்லாத வகையில் 67 சதவீதத்தால் அதிகரித்தமை முக்கியமாக மின்வலுவை உற்பத்தி செய்வதற்கு இலங்கை மின் சபையால் வாயு மின்விசையாளிகளை அதிகளவில் நாடியதன் விளைவாக ஏற்பட்ட தேவைப்பாடுகளை பிரதிபலித்து நின்றது. பொதுவாக விலை அதிகரிப்புக்களின் மூலம் கேள்வியின்மீது ஏற்படுத்தப்பட்ட கட்டுப்பாடுகள் 1981இல் பொருளாதாரநடவடிக்கையில் ஏற்பட்ட அதிகரித்தமட்டம் வலுத்தேவைப்பாட்டில் காணப்பட்ட உயர்ச்சியினுல் ஓரளவுக்கு எதிரீடு செய்யப்பட்டது. இதனுல் வலுமீதான விலையிடல் கொள்கை பொருளாதாரத்தின் கைத்தொழில், வர்த்தகம், போக்குவரத்து மற்றும் ஏனைய வலு ஊக்குவிப்பு நடவடிக்கைகளின் வளர்ச்சிமீது பாதகமான தடைகளை ஏற்படுத்தியதாகக் காணப்படவில்லை.

மின்வலு உற்பத்திக்கு இலங்கை எண்ணெய் உற்பத்திகள்மீது தங்கியிருக்கும் அளவு அதிகரித்து வருகின்றமை அது நாட்டின் வலுப் பிரச்சினையில் ஒரு திருப்பத்தை அறிமுகப்படுத்த உதவியது. பக்கத்துணை முறையாக முன்னைய ஆண்டுகளில் உதவிய வெப்பமின் வலுவின் பயன்பாட்டினை நீர்மின் வலு தொடர்பாக அதன் வழங்கலில் ஏற்பட்ட கட்டுப்பாடுகள் காரணமாக பெருமளவிற்கு நாடவேண்டியிருந்தது. எடுத்துகாட்டாக 1978 இற்கு முந்திய

காலப்பகுதியில் மொத்த வலு உற்பத்தியில் 2 சதவீதத்திற்குக் குறைவான பங்கை கொண்டிருந்த வெப்பவலு உற்பத்தி 1979 இல் 4 சதவீதமாகவும் 1980 இல் 11 சதவீதமாகவும் அதிகரித்துக் காணப்பட்டது. 1981 இல் வெப்ப மின்வலு தொடர்பான சார்புநிலை 16 சதவீதம் அளவுக்கு உயர்ந்து காணப்பட்டமைக்கு, எண்ணெய்மீது பெருமளவு செலவினத்தை ஏற்படுத்தியதன் விளைவாக மின்வலுவுக் கான விலையிடலில் 'எண்ணெய் சீராக்க விதியை' நடைமுறைப்படுத்துவது இலங்கை மின் சபைக்கு இன்றியமையாததாக இருந்தது.

1981 காலப்பகுதியில் மூன்று வாயு மின்விசையாளிகளும் தொடங்கப்பட்ட துடன் இலங்கை மின் சபையின் உற்பத்தி இயலளவு மொத்தமாக 501 மெகாவாற்றுகளாக அமைந்து முன்னைய ஆண்டின் இயலளவினைவிட 19 சதவீதம் கொண்டதொரு அதிகரிப்பினைப் பிரதிபலித்துநின்றது. ஆயினும் மின்வலுவுக்கான கேள்வியில் ஏற்பட்ட துரித வளர்ச்சியுடன் இணைந்த வகையில் நீர் ஏந்துபகுதி களில் நிலவிய வரட்சி நிலைமைகளின் காரணமாக இலங்கை மின்சபை காலத்துக்குக்காலம் முக்கியமாக 1981 ஆம் ஆண்டின் முதல் அரைப்பகுதியில் ஐந்து தொடக்கம் எட்டு மணிநேரம் மின்வெட்டினை நடைமுறைப்படுத்தவேண்டிய நிர்ப்பந்தந்துக்குள்ளாக்கியது. எனினும் முன்னைய ஆண்டில் அவதானிக்கப்பட்ட வளர்ச்சி வீதத்தினைப்போன்று 1981 இல் மொத்த மின்வலு விற்பனைகள் 6 சத வீதத்தால் அதிகரித்து 14,820 இலட்சம் கிலோவாட்டு மணித்தியாலங்களாக இருந்தன. கடந்த ஆண்டிலிருந்ததைப்போல மின்வலுப் பாவனையில் அதியுயர் வளர்ச்சி உள்நாட்டுத்துறையில் பதிவு செய்யப்பட்டு மொத்தப்பாவனையில் இதன் சார்புப்பங்கினை 14 சதவீதத்திற்கு மேலாக உயர்த்தியது. 1980 இல் மின்வலுப் பாவனையில் எதிர்மறையான வளர்ச்சி வீதத்தைக் காட்டிய கைத்தொழில்துறை மீளாய்வின் கீழுள்ள ஆண்டில் பிரதிபலித்த 6 சதவீத அதிகரிப்பு, பாவனையின் தொடர்பான பங்கை மொத்தத்தின் 45 சதவீதமாகப் பேணுவதற்கு உதவியது. வர்த்தகத்துறை 1981 இன் மின் வெட்டின்போது தேசிய மின்வலு ஆற்றலுக்குப் பதிலாக மின் உருவாக்கிகளைப் பயன்படுத்திய காரணத்தால் மின்வலுப் பாவனை யில் 3 சதவீத வீழ்ச்சி காணப்பட்டது. மீளாய்வுக்குட்பட்ட ஆண்டில் துறை களினூலான மின்வலுப் பாவனையில் பொதுவான போக்கு கணிசமானளவு மாற் றங்களைக் காட்டவில்லை.

மின்வலுப்பாவனையின் செறிவு, முக்கியமாக உயர் தீர்வைகளின் விளைவாக சில துறைகளில் வீழ்ச்சியடைந்திருக்கலாமெனினும் மின்வலுவிற்கான கேள்வியின் மொத்த வளர்ச்சி வளரும் பொருளாதாரத்தின் சூழலில் இத் தீர்வைகளினுல் கட்டுப்படுத்தப்படவில்லை. 1980 ஆம் ஆண்டின் பிற்பகுதியில் நடைமுறைக்கு வந்த மின்வலுத் தீர்வைகள் 1981 இலும் தொடர்ந்திருந்தன. இதன்படி மாதத் திற்கு 200 அலகுகட்கு மேலானபாவனைக்கு மேலதிக கட்டணங்கள் விதிக்கப்பட் டமை தேவையற்ற பாவனையைக் குறைப்பதையும் வெப்பமின்வலு உற்பத்தி யைச் சார்ந்த மிக உயர்வான செலவைப் பிரதிபலிப்பதையும் உறுதிப்படுத்து வதற்காகவுமேயாகும். எனினும் இலங்கை மின் சபை புதிய தீர்வைக்கொள்கை யில் இருந்துபெறும் இலாபம் மின்வலு உருவாக்கத்திற்கான ஆற்றலை விரிவாக் கும் அதிகளவு மூலதனச் செலவுகளை முழுமையாக நிதியீட்டுவதற்கு போதுமான தாக உயர்த்தப்படவேண்டும்.

கடந்த பல ஆண்டு அனுபவங்களை மீளாயும்போதும் ஆயிரத்துத்தொளாயி ரத்து எண்பதுகளின் எஞ்சிய பகுதிக்கான திட்ட செயற்பாடுகளை கணக்கில் எடுக்கும்போதும் வலுப்பிரச்சினை நாட்டின் அபிவிருத்தி நோக்கங்களை நிறை வேற்றுவதற்கு ஒரு பெரிய தடையாக இருப்பது முக்கியமாக எடுத்துக்காட்டப் படவேண்டியதாகும். வலுவுக்கான கேள்வியின் விரைவான வளர்ச்சி நாடொன்

UNIVERSITY OF MORATUWA LIBRARY

றின் சமூக. பொருளாதார அபிவிருத்தியை நிறைவேற்றுவதிலுள்ள முன்னேற்றத்தை ஒரு விதத்தில் பிரதிபலிக்கின்றது. ஆனல் வலு ஆற்றல் நுண்பாகம், பெரும்பாகமட்டங்கள் இரண்டிலும் அதிகரிக்கப்படுவதற்கு வலுவின் பாவனைத் தன்மைநிரம்பல்தடைகளினடிப்படையில்சிக்கனமாக ஒழுங்குபடுத்தப்படவேண்டும். ஒரு நாடு அதன் மொத்தஏற்றுமதிவருவாய்களின்ஏறத்தாழ காற்பங்கை உள்நாட்டுப் பாவனைக்கான எண்ணெய், பெற்ரேலிய உற்பத்திகள் ஆகியவற்றின் இறக்குமதிக்கு ஒதுக்க வேண்டியுள்ளதால் வலுவை வீணுக்கவோ அல்லது அவ்வுற்பத்திகளை உதவு தொகை விலைகளில் விற்பனை செய்யவோ முடியாது. இவ்வாறே வலு உற்பத்தியில் செலவுள்ள எரிபொருளை பாவிக்கவேண்டிவரும்போது ஒரு நாடடிற்கு அவ்வாருன செலவுகளை மின்வலுத் தீர்வைகளில் பிரதிபலிக்கச் செய்வதைத்தவிர வேறுவழியில்லை. இக்கட்டத்தில் குறுங்கால கேள்விமுகாமை, நீண்டகால வழங்கல் விரிவாக்கத்தினைப் பிரதிபலித்த ஊக்குவிப்புப் பாதுகாப்புகொள்கை ஆகியவற்றை நோக்கமாகக்கொண்ட உண்மையான விலையிடல் கொள்கை தேசியவலுக் கொள்கையின் முக்கிய கருவாக இருக்கவேண்டும்.

அட்டவணை 1.20

**வலுத்துறையின் அடிப்படைப் பண்புகள் 1980 — 1981**

| விடயம் | 1980 | 1981* | சதவீத மாற்றம் |
|---|---|---|---|
| 1. பெற்ரேலிய உற்பத்திகள் | | | |
| 1.1 ஏற்றுமதிகள்(ரூபா பத்து இலட்சம்) ... | 3,122 | 3,375 | + 8.1 |
| 1.2 இறக்குமதிகள் (ரூபா பத்து இலட்சம்) ... | 8,090 | 8,627 | + 6.6 |
| 1.3 மசகெண்ணெயின் சராசரி விலை (பீப்பா ஒனறிக்கு ரூபா) ... | 530.00 | 684.70 | + 29.2 |
| 1.4 ஆண்டின் முடிவிலுள்ளவாறு உள்ளூர் விலை (கலன் ஒன்றிற்கு ரூபா) | | | |
| (அ) பெற்ரேலியம் ... | 40.00 | 45.50 | + 13.7 |
| (ஆ) மண்ணெண்ணெய் ... | 15.18 | 17.68 | + 16.5 |
| இ) தன்னியக்க டீசல் ... | 21.00 | 27.00 | + 28.6 |
| (ஈ) பார டீசல் ... | 20.80 | 25.80 | + 24.0 |
| (உ) உலை எண்ணெய் — 500 ... | 20.20 | 20.20 | — |
| 800 ... | 20.00 | 20.00 | — |
| 1,000 ... | 19.50 | 19.50 | — |
| (ஊ) நிலக்கீல் ... | 15.00 | 28.50 | + 90.0 |
| 1.5 உள்நாட்டு நுகர்வு (மெற்றிக் தொன்கள்) | | | |
| (அ) பெற்ரேலியம் ... | 107,728 | 109,017 | + 1.2 |
| (ஆ) மண்ணெண்ணெய் ... | 188,648 | 168,248 | — 10.8 |
| (இ) தன்னியக்க டீசல் ... | 399,448 | 421,107 | + 5.4 |
| (ஈ) பார டீசல் ... | 63,920 | 106,625 | + 66.8 |
| (உ) உலை எண்ணெய் ... | 259,731 | 244,295 | — 5.9 |
| 2. மின்வலு | | | |
| 2.1 நிறுவப்பட்ட இயலளவு (கி.வா) ... | 421 | 502 | + 19.2 |
| 2.2 உற்பத்தி செய்யப்பட்ட அலகுகள் (பத்து இலட்சம் கி.வா) ... | 1,668.3 | 1,871.6 | 12.2 |
| 2.3 மொத்த விற்பனைகள் (பத்து இலட்சம் கி.வா) ... | 1,391.6 | 1,481.7 | 6.3 |
| (அ) உள்ளூர் ... | 190.8 | 214.1 | — 3.1 |
| (ஆ) கைத்தொழில் ... | 625.6 | 664.8 | + 10·3 |
| (உ] வர்த்தகம் ... | 223.2 | 216.2 | + 1.0 |
| (ஈ) உள்ளூராட்சிச் சபைகள் ... | 335.5 | 370.0 | — |
| (உ) சாலை விளக்குகள் ... | 16.5 | 16.6 | — |
| 2.4 ஆண்டு முடிவிலுள்ளவாறு வீதங்கள் (ரூ. கி.வா) ... | 0.45 | 0.45 | — |

மூலங்கள்: இலங்கை பெற்ரேலியக் கூட்டுத்தாபனம்,
இலங்கை மின்சபை
இலங்கைச் சுங்கம்,

* தற்காலிகம்
( அ) உள்ளூர்தீர்வை (51-350 அலகுகள்)

## போக்குவரத்து

வளரும் பொருளாதாரத்தின் சூழமைவில் பண்டங்கள், பயணிகள் இரண்டினதும் அசைவை விரிவாக்கவும், முன்னேற்றவும் வேண்டிய தேவையும், மூலவளக் கட்டுப்பாடுகள், பணவீக்கத்தாக்கங்கள் என்பவற்றின் நோக்கில் அவ்வாறு செய்வதன் இடர்பாடுமே அண்மைய ஆண்டுகளில் போக்குவரத்துத்துறையின் சிறப்பியல்புகளை எடுத்துக்காட்டிய முக்கிய பண்புகளாக விளங்கின. அரசதுறை போக்குவரத்து முகவர் நிலையங்களின் பெற்றோலிய உற்பத்திகளின் உயர் செலவுகள் பேணலில் அதிகரிக்கும் செலவினங்கள் வளரும் தொழிற்படு இழப்புக்கள் ஆகியன *1979*, *1980* இல் பேருந்து, புகைவண்டி ஆகியவற்றின் கட்டணங்களை அதிகரித்ததன் மூலம் அதிகரித்த நிதிச்சுமைகளின் ஒரு பகுதியையாவது போக்குவரத்துச் சேவைகளின் பாவனையாளர்மேல் சுமத்துவற்கு அவைகளைக் கட்டாயப்படுத்தின. எனினும் *1981* இல் அரசதுறை போக்குவரத்துமுகவர் நிலையங்களால் எதுவித கட்டண உயர்வுகளும் செய்யப்படவில்லை. பதிலாக தொழிற்பாட்டில் செலவு சேமிப்பு வழிகளை தொடக்குவதே அணுகுமுறையாக விளங்கியது. மேலும் தனியார்துறை பண்டங்களை ஏற்றி இறக்குவோருக்கும் பேருந்துத் தொழிற்பாட்டாளர்களுக்கும் வழங்கப்பட்ட ஊக்குவிப்புக்களும் சலுகைகளும் போதுமான சேவையை நடத்துவதிலும் போக்குவரத்துச் செலவுகளை நிலைப்படுத்துவதிலும் அரச போக்குவரத்து முகவர் நிலையங்களின் முயற்சிகளுக்கு உதவியளித்துள்ளதாகத் தோன்றியது.

இலங்கை மத்திய போக்குவரத்துச்சபை முக்கியமாக அரச வரவு செலவுத் திட்டக்கட்டுப்பாடுகள் காரணமாக அரச நிதியங்களிலிருந்தான நிதியுதவியின் கிடையாமையை ஈடுசெய்வதற்காக *1981* இல் தனது தொழிற்பாடுகளை *1980*இல்

அட்டவணை 1.21

**போக்குவரத்துத் துறையின் அடிப்படைப் பண்புகள் 1980 — 1981**

| விடயம் | 1980 | 1981* | சதவீத மாற்றம் |
|---|---|---|---|
| 1. உந்து ஊர்திகளின் புதிய பதிவுகள் (எண்ணிக்கை) | | | |
| 1.1 இ. ம. போ. சபையின் பேருந்துகள் ... | 788 | 24 | — 96.9 |
| 1.2 தனியார் சொகுசு வண்டிகள் ... | 2,658 | 2,330 | — 12.3 |
| 1.3 தனியார் வாடகை வண்டிகள் ... | 6,730 | 5,760 | — 14.4 |
| 1.4 உந்து ஈருருளிகள் ... | 34,725 | 17,160 | — 50.6 |
| 1.5 சரக்குகள் கொண்டு செல்வதற்கான சரக்கு வண்டிகளும் ஏனைய ஊர்திகளும் ... | 9,608 | 8,036 | — 16.4 |
| 1. இ. ம. போ. சபையின் தொழிற்பாடுக்ள் | | | |
| 2.1 தொழிற்பட்ட கிலோ மீற்யீர்கள் (ப. இலட்சம்) ... | 516.6 | 493.5 | — 4.5 |
| 2.2 பயணிகள் கிலோ மீற்றர்கள் (ப. இலட்சம்) ... | 19,774.2 | 13,785.3 | — 30.3 |
| 2.3 மதிப்பிடப்பட்ட மொத்த வருவாய் (ரூ.ப.இ.) ... | 1,576.4 | 1,804.1 | + 14.4 |
| 2.4 மதிப்பிடப்பட்ட மொத்த செலவு (ரூ.ப.இ,) ... | 2,048.8 | 2,253.2 | + 10.0 |
| 2.6 மதிப்பிடப்பட்ட இழப்பு (ரூ. ப. இலட்சம்) ... | 472.4 | 449.1 | — 4.9 |
| 3. இ. அ. புகைவண்டியின் தொழிற்பாடுகள் | | | |
| 3.1 தொழிற்பட்ட கிலோ மீற்றர்கள் (ப. இலடசம்) ... | 10.6 | 9.7 | — 8.5 |
| 3.2 பயணிகள் கிலோ மீற்றர்கள் (ப. இலட்சம்) .. | 3,835.0 | 3,021.6 | — 21.2 |
| 3.3 சரக்கு தொன் கிலோ மீற்றர்கள் (ப. இ.) ... | 206.3 | 223.7 | + 8.4 |
| 3.4 மொத்த வருவாய் (ரூ. ப. இ.) ... | 358.8 | 408.9 | + 13.9 |
| 3.5 மொத்தச் செலவு (ரூ. ப். இலட்சம்) ... | 534.9 | 644.8 | + 20.5 |
| 3.6 தொழிற்பட்ட இழப்பு (ரூ. ப. இலடசம்) ... | 176.1 | 235.9 | + 34.5 |

மூலங்கள்: உந்து ஊர்திகள் திணைக்களம்
இலங்கை மத்திய போக்குவரத்துச் சபை
இலங்கை அரச் புகைவண்டி

* தற்காலிகம்

இருந்த மட்டத்திற்குக் குறைப்பதற்கு தீர்மானித்தது. எனினும் தனியார் பேருந்துத் தொழிற்பாட்டாளர்கள் பல செல்வழிகளில் இ.ம.போ.சபையின் சேவையை நிரப்புவதற்கு உதவ ஆற்றலுடையவர்களென எதிர்பார்க்கப்பட்டது இ.ம.போ.சயின் தொழிற்பட்ட கிலோ மீற்றர் அளவு 1980 இல் 5170 இலட்சத்திலிருந்து 1981இல் 4930 இலட்சமாக 4.5 சதவீத வீழ்ச்சியைப்பிரதிபலித்தது. இ ம.போ.ச இன் பேருந்துகளின் மொத்தத்தொகை 1980 இன் 7511 இற்கு எதிராக 1981 இல் 7192 ஆக விளங்கி சேவையிலிருந்து நீக்கப்பட்ட பேருந்துகளின் பதிலீடுகளின் குறைந்த வீதத்தை பிரதிபலிக்கின்றது. இ.ம போ.ச யினால் பதிவுசெய்யப்பட்ட புதிய பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை கடந்த ஆண்டின் 788 உடன் ஒப்பிடுகையில் 1981இல் 24 ஆக மட்டுமே விளங்கியது. 1981 ஆம் ஆண்டு இ.ம.போ.ச.யினால் கையாளப்பட்ட பயணி கிலோ மீற்றர்கள் 137850 இலட்சம் ஆக விளங்கி முன்னைய ஆண்டில் பதிவு செய்யப்பட்டதைவிட 30 சதவீதம் குறைந்து விளங்கியது. அதன்படியே சுமைக்காரணி 1980இல் 71 சதவீதத்திலிருந்து 1981 இல் 52 ஆகக் குறைக்கப்பட்டது.

தொழிற்படும் செலவுகளை குறைக்கும் ஒரு முயற்சியில், இ.ம.போ.ச. வழங்கிய தன்னிச்சை இளைப்பாற்று திட்டத்தின் கீழ் 6002 ஊழியர்கள் 1981 ஆம் ஆண்டு காலப்பகுதியில் இளைப்பாறுவதற்கு விருப்பம் தெரிவித்தனர். மேலும் எரிபொருள் நுகர்வை சிக்கனமாக்கல், இருப்புக்கட்டுப்பாட்டை முன்னேற்றல், ஒழுங்கீனங்களை குறைத்தல் ஆகியவற்றில் மேலும் முயற்சிகள் நெறிப்படுத்தப்பட்டன. இவைகளின் நோக்கினாலும் இறைவரி சேகரிப்பில் சிறிதளவு உயர்வினாலும் இ.ம.போ. ச. யின் மதிப்பிடப்பட்ட இழப்பு ரூ. 4490 இலட்சங்களாக விளங்கி கடந்த ஆண்டின் மட்டத்திலிருந்து 5 சதவீத வீழ்ச்சியைப் பிரதிபலித்தது.

இலங்கை அரச புகைவண்டிப் பகுதியின் மொத்தச் செயலாற்றம் குறிப்பிட்ட முன்னேற்றம் எதனையும் காட்டவில்லை. புகைவண்டி மூலம் பயணிப் போக்குவரத்துத் தொடர்பாக 1980இல் அவதானிக்கப்பட்ட கீழ்நோக்கிய போக்கு தொடர்ந்தும் இருந்தது. இ. அ. பு. இன் தொழிற்பட்ட கிலோ மீற்றர் அளவு ஏறத்தாள 9 சதவீதத்தால் வீழ்ச்சியடைந்த வேளையில் அதன் பயணிக் கிலோ மீற்றர் அளவு 21 சதவீதத்தால் அதிகளவில் வீழ்ச்சியடைந்தது. பேருந்துமூலம் பயணம் செய்வதற்கான பயணிகளின் விருப்பம், குறிப்பாக குறுகிய, நீண்டதூர சேவைகளை போட்டியான கட்டணங்களில் வழங்கும், வேகமாக வளரும் ஒரு தனியார் துறை போக்குவரத்துத்துறைச் சூழலில் புகைவண்டிமூலம் பயணம் செய்வதற்கான கேள்வியின்வீழ்ச்சிக்கு உதவியளித்திருக்கலாம். எனினும் பண்டங்களின் போக்குவரத்தைப் பொறுத்தமட்டில் புகைவண்டிப்பகுதி 1980 இன் செயலாற்றத்துடன் ஒப்பிடுகையில் திருப்திபான ஒரு மட்டத்தை 1981ல் பேணியது போல் தோன்றுகின்றது. 1980 இல் சரக்குத் தொன் கிலோமீற்றர் அளவில்காணப்பட்ட 26சதவீதத்திற்கும் மேலானவீழ்ச்சிக்குமாறாக 1981 இற்கான தற்காலிக மதிப்பீடு 8சதவீதமானதொரு மிதமான அதிகரிப்பைக்காட்டியது. பண்டங்களின் போக்குவரத்திற்கு இ.அ.பு.வால் விதிக்கப்பட்ட போட்டியான வீதங்களும் சரக்கிற்கு கொள்கலன்கள் போன்ற கூடிய சலுகைகளின் அறிமுகப்படுத்தலும் புகைவண்டி மூலம் பண்டங்களின் போக்குவரத்திற்கான கேள்வியில் மேலுமொரு வீழ்ச்சியை தடுத்திருப்பதுபோல் தோன்றியது.

1981 இல் இ. அ. புவின் நிதிச்செயலாற்றம் திருப்தியற்றதாகவே தொடர்ந்தும் இருந்தது. நிதித்தொழிற்பாட்டு விளைவுகள், செலவில் 20 சதவீத அதிகரிப்புடன் ஒப்பிடுகையில் வருவாயில் 14 சதவீதத்தாலானதொரு அதிகரிப்பைக்காட்டின. 1981 இல் இ.அ.பு.வின் தொழிற்படும் இழப்பு ரூ. 2360 இலட்சமாக விளங்கி கடந்த ஆண்டினைவிட ஏறத்தாழ 34 சதவீதம் கூடுதலாக இருந்தது.

பேருந்துப்போக்குவரத்தில் தனியார்துறையின் விரிவாக்கம், 1981 இல் தனியார்பேருந்துப் போக்குவரத்து அமைச்சொன்றை ஏற்படுத்தக்காரணமாக இருந்தது. புதியஅமைச்சு,தனியார்துறைபோக்குவரத்துத்தொழிற்பாடுகள் தொடர்பான கொள்கை அமைப்பு, ஒழுங்கு, இணைப்பு ஆகியவற்றிற்கு பொறுப்பாக உள்ளது. போக்குவரத்து தொழிற்பாட்டில் ஈடுபட்ட பயணிப் பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை 5000 இலும் மேலானதென மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. 1981 இல் இ.ம.போ.ச வின் பயணிக் கிலோ மீற்றர் அளவில் ஏற்பட்ட 30 சதவீத வீழ்ச்சி தனியார் பேருந்துப் போக்குவரத்தாளர்களால் கையாளப்பட்ட பயணிகள் போக்குவரத்தின் அளவை ஏறத்தாள எடுத்துக்காட்டுகின்றது. தனியார்துறையை பயணிப்போக்குவரத்திற்காக பேருந்துக்களைத் தொழிற்படுத்துவதை அனுமதிப்பதன் முக்கிய நோக்கம் இ. ம. போ. ச. யினால் வழங்கப்படும் சேவைகளை நிரப்புவதற்காகும்.

எனினும் பெருந்தொகையான ஊர்திகளை வீதிகளில் அறிமுகப்படுத்துவது முக்கியமாக நகரப்பகுதிகளில் அதிகளவு நெரிசலை ஏற்படுத்தியது. இறக்குமதி செய்யப்பட்ட பயண வண்டிகள், சொகுசு வண்டிகள் ஆகியனவற்றில் 50 முதல் 60 சதவீதமானவை 2 முதல் 4 ஆண்டுகள் வரை பழமையானவையாக இருப்பதை நோக்குகையில் இவ்வண்டிகள் மீதான திருத்தல், உதிரிப்பாகங்கள் என்ற நியதியில் உயர்ந்த பேணல் செலவுகள் ஏற்படும் ஓர் இயல்பான போக்கு காணப்படுகிறது.

இறக்குமதி, செலாவணி தாராளமாக்கல் மொத்தத் தொகைப் பெறுமதித்தேய்வுச் சலுகையுடன் சேர்ந்து 1978 இலிருந்து நாட்டிற்குள் உந்து ஊர்திகளின் மிகையானதொரு உட்பாய்ச்சலை ஏற்படுத்தியது. எனினும் 1981 மார்ச் முடிவில் மொத்தத் தொகைப்பெறுமதித்தேய்வுச்சலுகைவீதம்மீளப்பெறப்பட்டமையினால் 1981இல் இறக்குமதி குறைவடைந்தது. இதனால் உந்து ஊர்திகள் போக்குவரத்துத் திணைக்களத்தில் எல்லா வித ஊர்திகளின் புதிய பதிவு 1980 இற்கான எண்ணிக்கையுடன் ஒப்பிடுகையில் 1981 இல் வீழ்ச்சியடைந்தது. இ. ம. போ. ச. யின் பேருந்துகளின் புதிய பதிவில் ஏற்பட்ட 97சதவீத வீழ்ச்சிக்கு அடுத்தாகக் காணப்பட்ட பெரிய வீழ்ச்சி உந்து ஈருருளிகளில் ஏற்பட்ட 51 சதவீத வீழ்ச்சியாகும். தனியார் சொகுசு வண்டிகள், வான்களின் புதிய பதிவில் 1980 இல் பிரதி பலித்த 69 சதவீத வளர்ச்சி 1981 இல் 12 சதவீத வீழ்ச்சியொன்றைப் பதிவு செய்தது. இதே போல பண்டப் போக்குவரத்திற்கான ஊர்திகள் முன்னைய ஆண்டின் 48சதவீத அதிகரிப்புடன் ஒப்பிடுகையில் 1981 இற்கான புதிய பதிவுகளில் 16 சதவீத வீழ்ச்சியைக் காட்டியது. இப்போக்குகள் 1977 இன் இறுதியில் அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட இறக்குமதி, செலாவணித் தாராளமாக்கல் கொள்கைகளை உடனடுத்து மிகையான மட்டங்களிற்கு உயர்ந்த ஊர்தி இறக்குமதியின் கேள்வி மட்டத்தினை படிப்படியாகக் குறைத்து எடுத்துக்காட்டின.

**வீடமைப்பும் நகர அபிவிருத்தியும்**

வீடமைப்புக்கும் நகர அபிவிருத்திக்கும் அரசினால் வழங்கப்பட்ட உயர் முன்னுரிமையை பிரதிபலிக்கும் வகையிலும் வர்த்தக குடியிருப்பு கட்டடங்களுக்கான அதிகரித்த கேள்விக்கு பதிலளிக்கும் வகையிலும் 1978 இலிருந்து கட்டடவாக்கத்துறை கவர்ச்சிகரமான வளர்ச்சி வீதங்களைப் பதிவு செய்தது. இந்த இயலாற்றல் 1981இல் குறைந்த வீதத்தில் பேணப்பட்டது. தொடங்கப்பட்டதும் ஏற்கனவே மூலவளங்கள் ஒப்படைக்கப்பட்டதுமான செயற்றிட்டங்கள் தொடர்ந்து முடிக்கப்படவேண்டியதென்பதும் இதற்கு ஒரே காரணமாகும். மேலும் இது நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கும் செயற்றிட்டங்களின் முடிவடைதலை

விரைவு படுத்துவதன் மூலம் கட்டடவாக்கத்தின் அதிகரிக்கின்ற செலவுப் பிரச்சினையை விஞ்சுவதற்கான ஒரு முயற்சியைப் பிரதிபலித்தது. எனினும் வீடமைப்பு, நகர அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகளில் முதலீடு செய்வதை தூண்டுதல் மூலப் பொருட்கள், நிதிக்கட்டுப்பாடு, குறிப்பாக வரவு செலவுத்திட்டக் கட்டுப்பாடுகள் ஆகியவற்றால் 1981இல் ஓரளவிற்கு கட்டுப்படுத்தப்பட்டதாகத் தோன்றியது.

அரசின் ஆர்வம்மிக்க வீடமைப்புத்திட்டமானது தாழ்ந்தசெலவு, உதவியளிக்கப்பட்ட சுய-உதவிமுறை (உ.சு.உ) வீடமைப்புத்திட்டங்களும் உயர்செலவை மட்டுப்படுத்த நேரடியான கட்டடவாக்கமுறை போன்றவற்றில் கூடியவற்றிற்கு இடமளித்தல் மூலம் ஒழுங்காக்கப்பட்டது. எனவே, தேசிய வீடமைப்பு அபிவிருத்தி அதிகாரசபை (தே.வீ.அ.ச.) நகர அபிவிருத்தி அதிகாரச் சபை (ந.அ.அ.ச ] ஆகியவற்றின் நிகழ்ச்சித்திட்டங்களின் படிப்படியான குறைப்பு அல்லது மீளமைப்பு முக்கியமாகக் கட்டடவாக்க செலவுகளின் ஏற்றத்தாழ்விலிருந்தான நிதித்தொழிற்பாட்டின் தோற்றப்பாடு ஏற்படும் மாற்றங்களுடன் இசைவுள்ளதாக்கப்பட்டுள்ளதால் நடைமுறைச் செயற்றிட்டங்களின் தளர்ச்சி அதிகளவில் பாதிக்கப்படவில்லை. பதிலாக நிதி, ஒழுங்கு, செலவுக்கட்டுப்பாடு ஆகியவற்றின் மீதான வலியுறுத்துதல் அவற்றின் அடையக்கூடிய இலக்குகளை தரப்பட்டதொரு மூலவள அளவுக்குள் அடைவதற்கு இம்முகவர் நிலையங்கள் கட்டாயப்படுத்தப்பட்டன. இச்சமயத்தில், அரசதுறை வீடமைப்பு, அபிவிருத்தித்திட்டங்களினால் காட்டப்பட்ட முன்னேற்றம் 1.22 அட்டவணையிலிருந்து அவதானிக்கப்படுவது போல மிகவும் திருப்திகரமானதாக காணப்படுகின்றது.

அட்டவணை 1.22

அரச துறையின் வீடமைப்பு நிகழ்ச்சித்திட்டம்

*(வளர்ச்சி 1978—1981)*

| நிகழ்ச்சித் திட்டம் | இலக்குக் கூறுகளின் எண்ணிக்கை | மதிப்பிடப்பட்ட மொத்தச் செலவு | முடிக்கப்பட்ட கூறுகளின் எண்ணிக்கை | அமைக்கப்பட்டுக் கொண்டிருக்கும் கூறுகளின் எண்ணிக்கை | கூட்டு மொத்த செலவினம் ரூ. ப. இ |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. நேரடிக் கட்டிட வாக்கம் ... | 36,000 | 4,608.8 | 7,864 | 4,482 | 2,137.8 |
| 2. கிராமிய வீடமைப்பு ... | 50,000 | 779.8 | 14,767 | 15,454 | 403.9 |
| 2.1 உ. தா. க. வீடமைப்பு .. | — | (100) | 4,798 | 10,862 | — |
| 2.2 மாதிரிக் கிராமங்கள் ... | — | — | 8,959 | 3,702 | — |
| 2.3 மீன்பிடி வீடுகள் ... | — | — | 1,010 | 890 | — |
| 3. தேர்தற்றொகுதி வாரியான வீடமைப்பு | 26,040 | 760.0 | 6,210 | 4,008 | 503.6 |
| 4. அரச அலுவலர்களின் விடுதிகள் ... | 695 | 88.0 | 239 | 288 | 71.7 |
| 5. சேரிகளும் ஒதுக்குப்புறங்களும் திருத்தியமைத்தல் .. | 5,839 | 55.0 | வி. கி. | வி. கி. | 20.5 |
| 6. தேசிய வீடமைப்பு நிதியக்கடன் .. | 14,000 | — | 28,000 | வி. கி. | 275.0 |
| 7. மொத்தம் ... | 132,574 | 6,291.6 | 57,080 | 24,232 | 3,412.5 |

மூலங்கள்: தேசிய வீடமைப்பு அபிவிருத்தி மேலாண்மைச் சபை
நகர அபிவிருத்தி மேலாண்மைச் சபை
உள்ளூராட்சி வீடமைப்பு. கட்டடவாக்க அமைச்சு

1978-81 காலப்பகுதியில் அரசதுறை வீடமைப்புத்திட்டங்களின் மொத்த ஒன்றுசேர்ந்த செலவினங்கள் ரூ. 34,120 இலட்சங்களாக மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. எனவே இச்செயற்றிட்டங்களின் மதிப்பிடப்பட்ட மொத்தச் செலவுகளுடன் ஒப்பிடுகையில், உண்மையான செலவினங்கள் 1981 இறுதியில் 54 சதவீதமாக இருந்தன. பல்வகை வீடமைப்பு நடவடிக்கைகளின் அடிப்படையில் ஏற்பட்ட முன்னேற்றம் குறிப்பாக, கிராமிய வீடமைப்புத்திட்டம் தொடர்பாக கவர்ச்சியான செயலாற்றமொன்றை எடுத்துக்காட்டியது. இத்திட்டத்தின்கீழ் முடிக்கப்பட்ட அலகுகளின் எண்ணிக்கை 1981 இறுதியில் 14,767 ஆக விளங்கி ஒரு

ஆண்டுக்குமுன்பு அடைந்த மட்டத்துடன் ஒப்பிடும்போது ஏறத்தாழ 70 சதவீத அதிகரிப்பொன்றைப் பிரதிபலித்தது. மேலும் 1981ஆம் ஆண்டுக்காலத்தில் இத் திட்டத்தின்கீழ் 15,454அலகுகள் கட்டடவாக்கத்தின்கீழ் இருந்தன. அதன்படியே ஏற்கனவே முடிக்கப்பட்ட அலகுகளின் எண்ணிக்கையும் முடிக்கப்பட்டுக்கொண் டிருக்கும் அலகுகளின் எண்ணிக்கையும் 1981 இறுதியில் 30,221ஆக விளங்கி கிராமிய வீடமைப்புத் திட்டத்தின் கீழான இறுதி இலக்கான 50,000அலகுகளின் 60சதவீதத்திற்கு வகைகூறியிருந்தது. கிராமிய ஏழையின் வீட்டுத்தேவைகளை வழங்குவதில் அநேகமாக தனி நோக்கங்கொண்ட இத்திட்டம் உதவியளிக்கப் பட்ட சுய உதவி (உ.சு.உ) முறை, மாதிரிக்கிராமங்கள், மீன்பிடி வீடுகள் என மூன்று முக்கிய கூறுகளாக பிரிக்கப்பட்டிருந்தது. நன்மைபெறும் தொகுதியின் நோக்கிலும், இவ்வகைகளின் சார்புரீதியில் குறைந்த செலவுத்தன்மையின் காரண மாகவும் கிராமிய வீடமைப்புத்திட்டம் 1981இல் அதி உயர் முன்னுரிமையைப் பெற்றதாகக் தோன்றிற்று. 1981 இறுதியில், நேரடிக் கட்டடவாக்க நடவடிக்கை மிகச்செலவுள்ள வகையாக மாறி, அரசதுறை வீடமைப்பு திட்டத்திற்கு ஒப் படைக்கப்பட்ட மொத்த நிதி மூலவளங்களின் ஏறத்தாழ 63 சதவீதத்திற்கு வகைகூறி நின்றது. எனவே, இத்திட்டத்தின்கீழ் தொடக்க இலக்கான 36,000 அலகுகளை கட்டுவது அதிகரித்துச்செல்லும் கட்டடவாக்கத்தின் செலவுகள் மூலம் அடையமுடியாததொரு இலக்காகலாம். முழு அரசதுறை வீடமைப்புத் திட்டத் திலும் இன்றியமையா சீராக்கங்களை இவ்விதம் மேற்கொள்வது தவிர்க்க முடி யாததொன்றாகும். அரச அலுவலர் விடுதிகளுக்கும் தேர்தல் தொகுதி வீடமைப் புத்திட்டத்திற்குமாக ஒதுக்கிவைக்கப்பட்ட மூலவளங்கள், முழு வீடமைப்புத் திட்டத்திற்கும் மதிப்பிடப்பட்ட மொத்தச்செலவின், ஒப்பீட்டளவில் சிறிய பங்கினை வகிக்கின்றமையால், மேற்குறித்த பங்குகளில் ஏதேனும் சீராக்கங்கள் செய்வதற்கான வாய்ப்பு மிகக்குறைவாகவே இருக்கின்றது.

தேசிய வீடமைப்பு அபிவிருத்தி அதிகாரச்சபை (தே.வீ.அ. சபை) யின் நடவடிக்கைகள் நாடுமுழுவதிலும் நன்றாக பரந்திருந்த வேளையில் நகர அபி விருத்தி அதிகாரச்சபை (ந.அ.அ.சபை) நாட்டின் தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட நகரங் களின் மீள் கட்டடவாக்கம், அபிவிருத்தி என்பனவற்றில் முதன்மையாக ஈடுபட் டுள்ளது. ந.அ.அ. சபையின் மிக முக்கிய திட்டமாக, நாடாளுமன்றக் கட்டிட தொகுதியொன்றையும் நிருவாகக்கட்டடங்கள் இரண்டையும் முக்கியமாகக் கொண்டு சிறீ ஜயவர்தனபுர மூலதன அபிவிருத்தித்திட்டம் விளங்குகின்றது. 1981, இறுதியில் ந.அ.அ. சபையினால் செய்யப்பட்ட செலவினங்களின் மதிப்பீடு ஏறத்தாழ ரூ, 8,880 இலட்சங்களாக விளங்கின. எனினும், மூலதன அபி விருத்தித் திட்டத்தின் நிதிவழங்கல், ந.அ.அ. சபையினால் வழங்கப்பட்ட நிதியத் திற்கு மேலாக பல அமைச்சுக்களினால் அவற்றின் வரவு செலவுத்திட்டத்தின் மூலம் மேற்கொள்ளப்பட்டது. நாடாளுமன்றக்கட்டடம் தொடர்பான வேலைகள் 1981 இறுதியில் முடிக்கப்பட்ட வேளையில் நிருவாகக் கட்டடங்களிரண்டிலும் வேலைகள் நடைபெற்றுக்கொண்டிருந்தன. தொலைத்தொடர்புகள், நீர் வழங்கல், வடிகால், வீதிகள் உட்பட்ட மூலதன அபிவிருத்தித்திட்ட உள்ளமைப்புவேலைகள் 1981 இறுதியில் முடிவடையும் நிலையில் இருந்தன.

குறிப்பிட்ட கைத்தொழில்களையும் களஞ்சியங்களையும் மீள வேறிடத்தில் அமைப்பதற்காக ந.அ.அ.சபை உறுகொடவத்த உணவு களஞ்சிய தொகுதிக் கட்டடம், பேலியகொடை ஒருங்கிணைந்த நகர அபிவிருத்தித் திட்டம், இரத் மலானை கைத்தொழில் வேலைத்தலத்திட்டம் போன்ற பல திட்டங்களைத்தொடங் கியது. 1981 இறுதியில் இவற்றின் முதலாவது திட்டம் முடிவடையும் நிலையிலும்

மற்ற இரண்டினதும் வேலைகள் முன்னேறிக்கொண்டும் இருந்தன. மீளாய்வின் கீழுள்ள ஆண்டில், புறக்கோட்டையில் மீன் சந்தை, காய்கறிச் சந்தை ஆகியவற்றின் மீளஅபிவிருத்தி வேலைகள் நிறைவேற்றப்பட்டுக் கொண்டிருந்தன. மத்திய பகுதி மீள அபிவிருத்தித் திட்டத்தின் ஒரு பகுதியாக, இரு ஆடம்பர உணவக விடுதிகள் அமைத்தல் உட்பட நான்கு கூறுகளைக்கொண்ட ''எச்சலோன் சதுக்கத் திட்டத்தை'' ந.அ.அ. சபை பொறுப்பேற்றது.

நிதிக்கட்டுப்பாடுகள், கட்டிடவாக்கச்செலவின் விரைவான அதிகரிப்பு ஆகிய காரணங்களால் ந. அ. அ. சபையின் கீழான நடவடிக்கையின் உயர்ந்த அளவு 1981 இல் ஓரளவிற்கு குறைக்கப்பட்டது. தொகுதிக்கடன் முறிகளை வழங்குவதன் மூலம் நிதியங்களைப்பெறும் தீர்மானம் ந.அ.அ· சபைக்கு சிறிதளவிலேயே உதவியது. நகர்ப்புற ஏழைக்கு நன்மையளித்தலை நோக்கமாகக் கொண்ட சேரி சாக்கடைக் குடியிருப்புக்களின் தரத்தை உயர்த்தும் நிகழ்ச்சித் திட்டம் 1981 இறுதியில் ஏற்கனவே குறிக்கப்பட்டவாறு முன்னேறியதாகக் காணப்பட்டு ந. அ, அ. சபையின்முதலீட்டின் ரூ. 205 இலட்சங்களுக்கு வகை கூறியது.சமுதாய அபிவிருத்தித்திட்டங்களை நிறைவேற்றுவதற்குத் தேவையான நிதியங்களைப் பெறுவதற்குநகரப்புறங்களில் உள்நாட்டு அதிகாரசபைகளுக்கான உதவியைஅதிகரிப்பதன் அவசியத்தை நோக்கும்போது ந.அ.அ. சபை அபிவிருத்தி ஆலோசனை வழங்கும் பிரிவொன்றையும் நிறுவியது. நகரப்புறங்களில் சந்தைகள், வாடிவீடுகள், படமாளிகைகள் போன்ற வசதிகளை ஏற்படுத்துவதற்கு ந.அ.அ. சபை தனியார் அபிவிருத்தியாளர்களுக்காக பல கட்டடப்பகுதிகளின் அபிவிருத்தியையும் பொறுப்பேற்றது.

கட்டிடவாக்கச் செலவின் விரைவான ஏற்ற இறக்கம் கடன்படுகையின் உயர்ந்த வட்டி என்பனவற்றை நோக்கும்போது தனியார் துறையினுல் வீடமைப்புக் கட்டிடவாக்க நடவடிக்கைகளில் குறைவு ஏற்பட்டது. முழு நாட்டையும் அடக்கும் விதத்தில் கூடிய வகைகளைக் கொண்ட சுட்டெண்ணொன்று இல்லாதிருக்கும் வேளையில், கொழும்பு மாநகரசபையால் ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட கட்டிடத் திட்டங்களின் எண்ணிக்கை தனியார்துறை கட்டிட நடவடிக்கையின் அளவிற்கான செப்பமற்ற பதில் எண்ணுக உதவுகிறது. இக்குறிகாட்டிகளின் நியதிகளில், 1979 இல் உச்சத்தை அடைந்த தனியார்துறை வீடமைப்பு, கட்டவாக்க வேலையிலுள்ள அதிகரிப்பு 1980 இலிருந்து நிலைப்படுத்தப்பட்டதாகக் காணப்பட்டதுடன், 1981 இன் செயலாற்றம் இப்போக்கை உறுதிப்படுத்தியது.

முன்னைய ஆண்டின் கட்டட திட்டங்களின் புதிய அனுமதி வழங்கலான 1,134 உடன் ஒப்பிடுகையில் 1981இல் கொழும்பு மாநகர சபையின் அனுமதி வழங்கள் 1,140 ஆக விளங்கின. 1981இன் அனுமதி வழங்கலில் ஏறத்தாழ அரைப் பங்குகளாக பிரதிபலித்த மேலதிக இணைப்புக்கள், மாற்றங்கள் ஆகியன 1980 இற்கான தொகையுடன் ஒப்பிடுகையில் 16சதவீத அதிகரிப்பை பதிவு செய்தன. இதற்கிடையில், புதிய வீடமைப்புக்கள், தொடர் மாடிகள், வர்த்தக கைத்தொழில் கட்டடங்கள் என்பன சேர்த்து 1981 இல் 11 சதவீத வீழ்ச்சியைக் காட்டின. புதிய

கட்டிடங்களின் கட்டிடவாக்கத்திலுள்ள வீழ்ச்சிக்கு முக்கியமாக சீமெந்து, இரும்பு, உருக்கு, மரம், கண்ணுடி போன்ற கட்டிடப் பொருட்களின் விலை அதிகரிப்பு களின் ஒன்று சேர்ந்த விளைவே முதன்மை காரணமாகும். கொழும்பு மாநகர சபைப் பகுதியில் கட்டிடம் அமைக்கக் கூடிய காணிகளின் பற்றுக்குறை மிதமிஞ் சிய காணி விலைகள் போன்றனவும் இந்த நிலைமைக்கு முக்கிய பங்களித்தன. எனவே, கைத்தொழில், குடியிருப்பு நோக்கங்களிற்கான புதிய கட்டிடங்களின் நியதிகளில் கட்டவாக்க நடவடிக்கைளின் அமைவிடம் கொழும்பு மாநகர சபைப் பகுதியிலிருந்து உப நகர்ப்புறங்களுக்கு மாற்றப்பட்டமை தவிர்க்கமுடியாமல் இருந்தது. புதிய கட்டடங்களின் வளர்ச்சி வீதங்கள் குறைந்த வேளையில் மேலதிக இணைப்புக்கள், மாற்றல்கள் ஆகியவற்றின் வளர்ச்சி வீதங்கள் கொழும்பு மாநகர சபைப் பகுதியில் 1981இல் அதிகரித்ததுடன் காணிப்பாவிப்பைச் சிக்கனப்படுத் துதல், தற்போதுள்ள வசதிகளை முன்னேற்றல் போன்ற போக்குகளைப் பிரதிபலித்தது எனினும், 1981 இல் தனியார் துறையால் மேற்கொள்ளப்பட்ட வீடமைப்பு, கட்டிடவாக்க நடவடிக்கைகள் கடந்த இரு ஆண்டுகளில் இத்துறையில் நிலவிய உயர்ந்தமட்ட நடவடிக்கை மட்டத்திலிருந்தும் விலகியதை எடுத்துக்காட்டின.

## தொழில் நிலை

*1977* ஆம் ஆண்டு அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட பொருளாதாரக் கொள்கைகளின் முக்கிய நோக்கங்களில் ஒன்று பல ஆண்டுகளாக ஏற்பட்ட வேலையில்லாப் பிரச்சினையில் ஒரு முக்கிய தாக்கத்தை ஏற்படுத்துவதாகும். முதலீடு உற்பத்தி சார்ந்த வழிமுறைகளுக்குத் தேவையான மூலவளங்களை உருவாக்குவதற்குத் தேவைப்படும் நுகர்வோர் உதவுதொகைகளைப் படிப்படியாக ஒழுங்குபடுத்துவதும் குறைப்பதும் அவசியமானதுடன் இலங்கைபோன்ற வறிய ஒரு நாட்டில் மக்களின் வாழ்க்கைச் செலவு தொடர்பாக இத்தகைய கொள்கைகள் போன்ற மிகத் தாக்கம் மிக்க நடவடிக்கைகளைப் புதிய உற்பத்தி, தொழில் நிலைவாய்ப்புக்களை உருவாக்குவதன் மூலமே மேற்கொள்ளமுடியும். இந்த நிலையிலிருந்து நோக்கும் போது 1977 இன் பொருளாதாரக் கொள்கைகள் புதியதும் வருமானமுள்ளதுமான தொழில்களை பல துறைகளிலும் உருவாக்கியதன் மூலம் ஒரு முக்கிய தாக்கத்தை ஏற்படுத்தியதாகத் தோன்றியது.

*1978-81* ஆண்டுக்குட்பட்ட நான்கு ஆண்டு காலப்பகுதியில் நன்கமைந்த துறையில் உருவாக்கப்பட்ட, நம்பத்தகும் தரவுகள் கிடைக்கக்கூடிய புதிய தொழில் வாய்ப்புக்களின் மொத்த எண்ணிக்கை 318847 ஆகும். ஆண்டு தோறும் தொழிற்சந்தையினுள் புகும் மதிப்பீடுசெய்யப்பட்ட 125,000 பேர் களுடன், வேலைவாய்ப்புக்களை; வேலையின்மையின் போக்கில் ஏற்படும் வீழ்ச்சியினை நிலையாகப்பேணுவதற்கு அடுத்த சில ஆண்டுகளில் மேலும் விரைவாக அதிகரிக்க வேண்டும். எனினும் கிடைக்கக்கூடிய தரவுகள், நல்லமுறையில் அமைக்கப்பட்ட துறைகளைப் பொறுத்தளவில் புதிய தொழில் வாய்ப்புக்கள் 1980 ஐப் பார்க்கிலும் உயர்ந்திருந்தும் புதிய பொருளாதாரக் கொள்கைகளின் முதலிரண்டு ஆண்டுகளில் அடைந்த தொகையைவிட மிகவும் குறைந்திருந்திருப்பதைக் காட்டுகின்றது.