



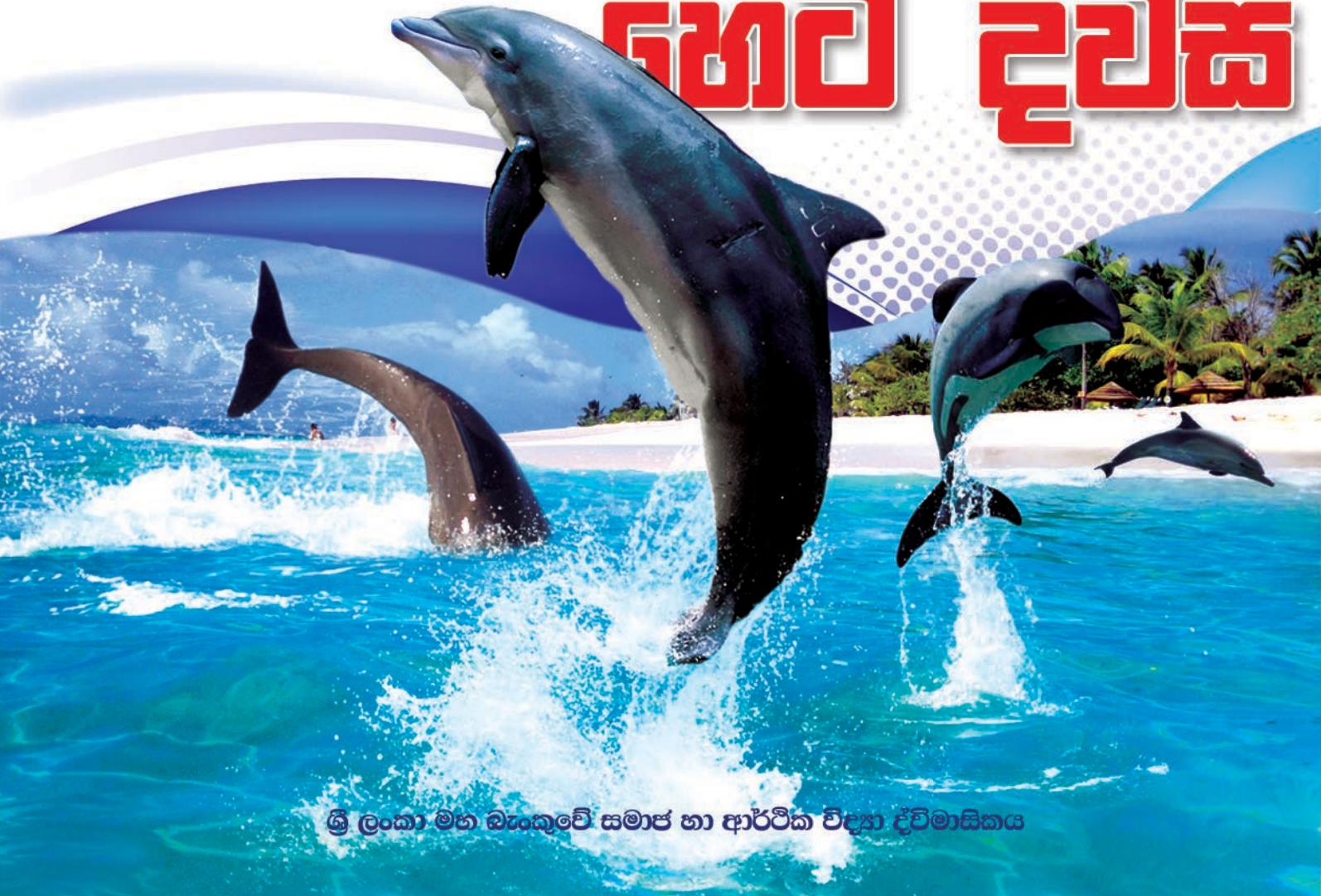
ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුව  
සන්නිවේදන දෙපාර්තමේන්තුව

# යුතුවා

31 ටොමෝ 11-12 කළුපිට 2012 නොවැම්බර - දෙසැම්බර

## යුතුවා කරුවාන්තයේ

ජ්‍යෙෂ්ඨ දෑර්ඝ



ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුවේ සමාජ හා ආර්ථික විද්‍යා ද්‍රීවිමාසිකය

කංචිරත  
තේවානය  
හෙම්බුද්ධ  
දැන

ଲେ କୌରାଯିର କିରଣିଦିନ୍ତାଙ୍କ ପାଠିବ ବିଲିରିଙ୍କ ଅଦିରମାନେବି ଗେ "ଦ ଅରି  
ବୈନ୍ଦେଶ" କଥିଲେ ତି ସାଧନାଟି. ପ୍ରପିଳ ଗେହାମ ବିଦିତିରେ ଲେ ଆଦିଦିନ  
ଶିଖିନ୍ତି କୌରାଯିର ତଥା ଦୁ ଲୋଲାକଣ କୋଣକୁ ଅରିର" କଥିଲେନି.  
ମେତି ତୁ ଲାକୁଵ ପିଲିବିଲ ଧରେଲିରାଗ କାନ୍ଦନ କରନ ଦୁ କିଷ୍ଟନୀର ବିଳିଲାକ  
କାଳ ହୋଇଥିଲ ତରମ ର. ଲୀଲାନ୍ ଅଞ୍ଚଲରୀମରି ରିକ ଲାଲଦିନିରି  
ହୋଇଥିଲିମ ପିଲିବିଲ ଦ୍ଵିତୀୟ କିନ୍ତୁ କନନ୍ଦାବୁନ୍ଦ ପରଦିନ. କୌରାଯି  
ଦିରମଣେନ ତିରଯକାନ୍ଦେନ ତିମିତ ଅରି ବୈନ୍ଦେଶ ଅଲେ ରାରେ ଉତ୍ସନ୍ନମ ପିଲିବିଲ  
ଅପରି ହାତିମକ ନାହିଁ. ଅହାନ୍ ଅଗର ଲିଙ୍ଗ କାନ୍ଦାମ ବିଶିତ୍ତରି ଗରମି ଆତ  
ତିରିଲାଇନ ନାରିମି କୌରା କାନ୍ଦାମକ ଏ ଅପରି ନାହିଁ. ଲୀଲାନ୍ ଅଲେ ରାରେ ଉତ୍ସନ୍ନମ

ඩේරක කාලයක පටන් ම අපේ රට පිටවරියන්ගේ අවධානයට, ආකර්ෂණයට ලක්වුයේ ය. නාවුක වෙළෙද මාරුගයකට කැබලව පිහිටි තීම්තන්, සොමන දේශගුණය, සොදුරු පරිසරය සහ ලක් පොලෙවින් උපදෙනු උරුලත, මහාර්ක සම්පත් ද එම හේතු විය. දිවියන වටු පිහිටි මහ්නාට, පුත්තලම, කොළඹ, ගාල්ල හා දෙව්නැදර වැනි තොටුමූලු ආශ්‍රිතව ගෙයි නැගුණු නගර වෙළෙද මධ්‍යස්ථාන ලෙස ඩියාවත්මක විය. මේ පිළිබඳ තොරතුරු රෝසක් වෙළෙන්දන්ගේ හා දේශාටිකයන්ගේ ව්‍යාත්මක මූලින් හෙළුදර්වී වෙයි. වෙළෙඳාම අරමුණු කරගනිමින් සේ ම වහුදෙනු කැපුණු සඳහාත් නුදෙකු සංවාරය ම අරමුණු කරගනිමුන් වේදේන්ගේ ආගමන සිදුව ඇත.

වෙත් පසුවීමක ගෙවිනයෙනු සංචාරක ක්රේමාන්තය ඇද ඉතා වෙශයෙන් දියුණු වෙමින් පවතී. 2012 වසර ගෙවී යෙන්හැර ආසන්නව තිබිය ද වසරෙහි දෑ උක්ෂවලට සංචාරකය දිවිධිනට ආවේෂ. සංචාරක ආගමනය සේ ම ඔන් උපදානා අභ්‍යම ද ඇඛන්ඩ්ව වර්ධනය වෙමින් පවතී. 2013 ද සංචාරකයන් ගේ ආගමනය මිලියන 1.25 දක්වාත් 2016 ද මිලියන 2.5 දක්වාත් ඉහළ නැංවීමේ ඉලක්කයක් පවතී. මෙට මතා පැඩ්ඩිමක් සපයම්න් සංචාරක ක්රේමාන්තය නා සම්බන්ධ ලෙස්න්ලි ජ්‍යෙනර්” සගරාව 2013 වසරෙහි සංචාරය සඳහා ශ්‍රී ලංකාව ඉතාමත් ම සුදුසු රික් ලෙස හඳුවා දෙයි. විමතු නොව යුද්ධය පැවතී අවදියේ අත්තිවා තිබූ ඇතැම් ගුවන් ගෙන් ගැඹු අරණි ඇත. පෙර නොවූ විරු ලෙස විධින් මහා මාර්ග සහ ගොවැල් රෝස්ක් ඉදිකෙරෙම්න් පවතී. සංචාරක වැඩිහිටින් වුයාම් මක වෙයි. කෙසේ වෙතන් සංචාරක ක්රේමාන්තයෙන් ප්‍රවිධිනය පුදෙක් රාජ්‍ය නැගුහාය මත ම පළමුන්ක් රාජ්‍ය ප්‍රවිධින් නොවේ. පහැකක් සැපයුම ඉතාමත් ම පොදු මට්ටමේ පැවත්තා ද රට්ට පැමිණුනා සංචාරකයන් ගැවස්සෙන්න් මත ජනනා සම්තයි. ඔවුන් පැමිණුන්හේ විධි පරාමාර්ථ ඇතිවය. නිහ්ම ප්‍රමාල්පායයන් පැමිණිය ද නිදහස්, සුවිපහසු සහ සුභදායික සංචාරකය් ඔවුන් අපේක්ෂා කරති. මෙහිලා මහජනතාවයෙන් ඉටුවිය තුළ ක්‍රේයාකාරය ද සුවිශාල ය. ඔවුන් අප තුළින් දක්න්නේ ඇලේ රටුයි. පෙරලා සිය රට්ටලට යදේ අප රට කිහිවද මුවන් සින් තී ගෙවි භාග ගෙන යන ප්‍රවිධිපාය සංචාරක ක්රේමාන්තයෙන් ප්‍රවිධිනය සඳහා බෙහෙවින් ඉවහාල් වෙයි. මෙවර “සටහන” ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක ක්රේමාන්තය සහ විනි අනියෝග පිළිබඳ තොරතුරු ගෙන වෙයි. ව්‍යෙන් ම මූල්‍ය වෙළඳපාල මූල්‍ය ආගතන විශේෂයක් වන ප්‍රාථිමික අලෙවිකරුවන් පිළිබඳ නැංවීන්වෙක් සහ තාක්ෂණයෙන් පිළිබඳ මූල්‍යක ගෙන ලෙව පළමු මූල්‍ය අරුබුදය වූ උම්‍රය මාර්ග නුත්මාදය පිළිබඳවන් තොරතුරු සටහන් කරයි. ॥

የኅጋዊነት ISSN 1391-3697

2012 කොටස/ තිබූනු

ଶ୍ରୀକୃଷ୍ଣାନ୍ତ ମିଶ୍ନ : ₹ 10.00

ව්‍යුහාත්මක පිටපත් වලදී : රු. 240.00 (තැනැල් ගාස්තු උග්‍රජාත්මක)

සැහැනවේදුන අධිකාශය, ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුව නමත ලියන දෙ මුදල් ඇතුළම්/වෙක්ස් පත් පත්ත සඳහන් ලිපිනයට ව්‍යෝමෙන් “සටහන” තැබූවෙන් ගෙන්වි ගෙන පැවි ය.

ଶ୍ରୀମତୀ

សាខាដែនក្រុង ទេរាប់កម្លើង

କୁଳାଳ ପରିମାଣ କରିବାର ପାଇଁ

ପ୍ରକାଶ, ତେ ମାନ୍ଦ୍ରାଷ୍ଟା  
ପୃଷ୍ଠା ୫୯୦ ଲୋକି

ලිපි යොමුව	පෙනුව
ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක කර්මාන්තය සහ විහි අනියෝග	3
ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රාථමික අලෙවිකරු පද්ධතිය සහ විහි විකාසනය	8
දුම්රිය මාරුග උමතුව	12

"සටහන" සඟරුවෙන් පළවන ඇතුන් ඒ ඒ තේකුයන් ගෙ ඇතුන් මින ශ ලංකා මහ තිබුණුවේ ඇතුන් නොවිය නැතිය.



# ශ්‍රී ලංකාවේ

## සංචාරක කර්මාන්තය සහ ව්‍යුත් අභියෝග

### සඳහා කුලතුණග

පෙන්ත්ද සහකාර අධික්ෂිකා, ජාත්‍යන්තර මෙහෙයුම් කටයුතු දෙපාර්තමේන්තුව

### චරන්දී ලියනගේ

පෙන්ත්ද අර්ථ ගාස්තුලෑ, ආර්ථික පර්යේෂණ දෙපාර්තමේන්තුව

#### හැඳුන්වීම

සිංහලය, අනුරාධපුරය, පොලෙන්නරුව වැනි ලේක උරුම පමණක් නොව මනරමි වෙරළ තීර, ස්වභාව ධර්මයේ ආජ්වර්යන්ගෙන් පරිපූර්ණ වූ ස්වභාවික වැසි වනාන්තර සහ ඉතා මිශ්‍රිත ආගේනුක සත්කාරයට ගෙවු වූ ජන සම්බන්ධයෙන් සමත්වීත ශ්‍රී ලංකාව, දෙස් විදෙස් සංචාරකයන් ආකර්ෂණය කර ගන්නා පාරාදිසයකි. විදේශ විනිමය උපද්‍රව ප්‍රධාන ප්‍රහැනයක් වශයෙන් සංචාරක කර්මාන්තය ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථික කටයුතු වර්ධනය සඳහා විශාල දායකත්වයක් ලබා ලැබේ. ජාත්‍යන්තර වශයෙන් ගන් කළ ද සංචාරක කර්මාන්තය ලේකයේ විශාලම සහ වේගයෙන් දියුණුවන කර්මාන්තයක් බවට පිළිගෙන ඇත. මෙවන් වැදුගත්කමක් පවතින සංචාරක කර්මාන්තය ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථික වර්ධනයට දායකත්වය ලබා දෙන්නේ කෙසේ ද, ඒ සඳහා පවතින අභියෝග මොනවාද යන්න පිළිබඳව විමසා බැඳීම් මෙම ලිපියේ අරමුණු වේ.

#### ජාත්‍යන්තර සංචාරක කර්මාන්තයේ ස්විච්සි ලක්ෂණ

සංචාරක කර්මාන්තය ලේකයේ බොහෝ රටවල, විශේෂයෙන් ම දියුණු වෙශීන් පවතින රටවල ආර්ථික සංචාරයන් සඳහා ස්විච්සි දායකත්වයක් ලබා දිය හැකි කර්මාන්තයකි. මේ තුළින් සේවා තියුණුතිකයන් හෝ ව්‍යවසායකයන් හෝ ලෙස සංචාරක නෙශ්චායේ සැපුවම තියුණු සිරින්නන්ට වැවුප් හා ආදායම් ලැබේමෙන් ඔවුන්ගේ පිවිත තත්ත්වය ඉහළ යයි. විසේ ම නුපුරුණු හෝ අර්ථ පුහුණු හෝ සේවකයන් ද විශාල ප්‍රමාණයක් මෙම බැඳීම්ගෙන් තියුණු සිරින් අතර, අදැම් රටවල දිලිඳ පුද්ගලයන්ගේ මුළුක ගැකිය මූලාශ්‍රයක් ලෙස සංචාරක නෙශ්චායෙන් වතු ආදායම් උත්පාදන මාර්ග හඳුනාගෙන ඇත. විසේ ම දේශීය ආර්ථිකයේ වර්ධනයට, තුළු පර්මාණ ව්‍යවසාර සංචාරයන්ට, ගාර්තල පහසුකම් සංචාරයන්ට විවිධ මට්ටම් සංචාරක කර්මාන්තය උපකාරී වේ.

ජාත්‍යන්තර වශයෙන් සංචාරක කර්මාන්තයේ වත්මන් තත්ත්වය පිළිබඳව සලකා බලන විට 2010 වසරේ දී ජාත්‍යන්තර සංචාරක පැමිණීම් මිලියන 939 ක් වූ අතර, විය 2011 මිලියන 980 ක් දක්වා ඉහළ තේයේය. (1 වැනි සංඛ්‍යා සටහන) ආර්ථික අවිනිශ්චිතතා හමුවේ වූව ද 2011 වර්ෂයේ මිලියන 503 කට අසන්න සංචාරකයන්ගේ පිරිසක් යුරෝපයර පැමිණා ඇත. විය මූල් සංචාරකයන්ගේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 51.3 ක් වේ. දකුණු ආසියාව හා හැගෙනිර ආසියාක හා පැයිරික් රටවල් සඳහා පැවතීම් ඉහළ අන්තර් කළපිය ඉල්ලමත් සමග 2011 දී විම කළාප දෙකට පැමිණා මූල් සංචාරකයන්ගේ සංඛ්‍යාව මිලියන 216 ක් දක්වා පෙර වසරට සාපේක්ෂව සියයට 9 කින් වර්ධනය විය. මෙවන් වර්ධනයක් කළපිය වශයෙන් දක්නට ලැබෙන සමයක, ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක කර්මාන්තය 2011 දී පෙර වර්ෂයට සාපේක්ෂව සංචාරකයන්ගේ පැමිණීම සියයට 30 කට වඩා වර්ධනය කර ගැනීමට සමත් වුණි.

#### ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක කර්මාන්තයේ සංචාරය

1987 දී 182,620 ක් වූ ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණා සංචාරකයින් සංඛ්‍යාව 2011 වසරේද 855,975 ක් ලෙස මෙහෙක් වාර්තා වූ ඉහළම සංචාරක පැමිණීම් වාර්තා කළේය. මෙය 2010 වසර හා සැසදිමේ ද සියයට 30.8 ක වර්ධනයකි. රටවී පැවතී සිවිල් යුතු තත්ත්වය හේතුවෙන් 2008 වසරේහි සියයට 11.2 කින් පැසුඩීමට ලක් වූ සංචාරක කර්මාන්තය කාමය උත්මන් සමග සිංහයන් යටු තත්ත්වයට පත් විය.

ශ්‍රී ලංකාවේ පැවතී අභ්‍යන්තර ගැටුම්කාරී තත්ත්වය හේතුවෙන් පසුකිය වසරවල දී සංචාරක කර්මාන්තය දැඩි පසුබැමකට ලක් වූ අතර දැඩි තුනකට ආසන්න කාලයක් පැවතී යුත්තිය තිම්බෙන් සමග මැදිකාලීනව ආර්ථිකයේ ප්‍රධානතම අංශයක් ලෙස සංචාරක කර්මාන්තය ඉස්මතු

කලාපය	පැමිණීමේ සංඛ්‍යාව (මිලියන)				ප්‍රතිශත වෙනස		
	2008	2009	2010	2011(අ)	09/08	10/09	11/10(අ)
අප්‍රීකාව	45.7	46.7	49.8	49.8	2.2	6.6	0
ඇඟෙලෝ වික්සන් ජනපදය	147.1	140.7	149.8	156.2	-4.4	6.5	4.3
නැගෙනහිර ආසියා හා පැසිලික්	171.2	171.0	193.0	203.4	-0.1	12.8	5.4
ගුරෝපය	487.1	461.0	474.4	502.8	-5.6	2.9	6.0
මැද පෙරදිග	55.6	52.2	60.2	55.4	-6.1	15.3	-7.9
දකුණු ආසියාව	10.3	10.1	11.6	12.6	-1.9	-1.9	14.5
එකතුව	917	882	939	980	-3.8	6.4	4.4

(අ) තාවකාලික

මූලාශ්‍රය : වික්සන් ජාතික්තී ලේක සංවාරක සංවිධානය

වෙමින් පවතී. යුද ගැවුම්වලින් පසුව ශ්‍රී ලංකාව තුළ පවතින සාම්කාමී වාතාවරණය සැලකිළුවට ගෙන ඇඟෙලෝ වික්සන් ජනපදය, වික්සන් රාජධානීය, ප්‍රමාතිය හා සිස්ට්‍රෝලියාව වැනි රටවල් විසින් පනවා තිබූ අනින්කර සංවාරක උපදේශන 2010 වසරේ දී ඉවත් කර ගන්නා ලදී. මේ අනුව විරෝධානයේ ශ්‍රී ලංකාවේ සංවාරක කර්මාන්තයේ ව්‍යුහය උදෙසා දේශීය මෙන් ම විදේශීය වශයෙන් ද හිතකර වාතාවරණයක් නිර්මාණය වී ඇත.

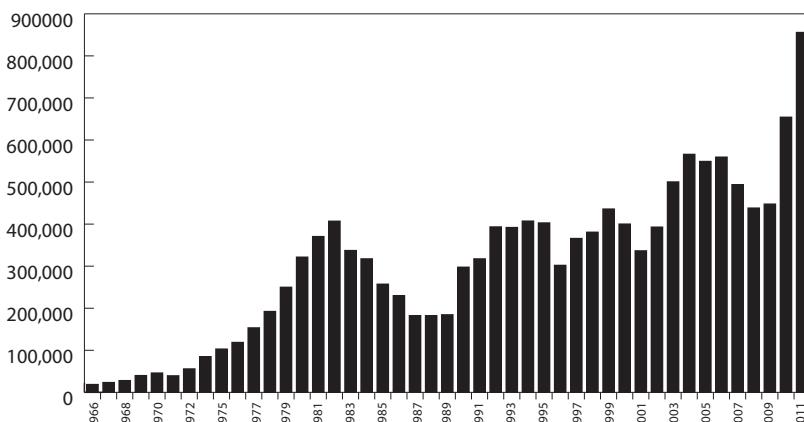
1966 සිට 2011 දක්වා වූ ශ්‍රී ලංකාවේ සංවාරක පැමිණීම් 1 වන රෘප සටහනෙන් දක්වා ඇත.

ක් පමණ විය. කෙසේ වුව ද, ශ්‍රී ලංකාවේ සාම්කාමී වාතාවරණය හමුවේ නැවතන් බවතිර ගුරෝපයෙන් පැමිණුන සංවාරකයින් සංඛ්‍යාව ආසියාවට සාලේක්ෂව ඉහළ ගොස් තිබේ. 2011 වසරේ දී කලාපය වශයෙන් සංවාරකයින්ගේ පැමිණීම් 2 වන රෘප සටහන මගින් දක්වා ඇත.

තනි රටක් වශයෙන් ගන් කළ, ඉන්දියාව අතිනයේ සිට ම ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රධානතම සංවාරක වෙළෙදපොල විය. 2011 ව්‍යුහයට අනුව දහ්ත අනුව වික්සන් රාජධානීය සහ ප්‍රමාතිය තනි

## 1 වන රෘප සටහන

සංවාරක පැමිණීම් (1966 - 2011)

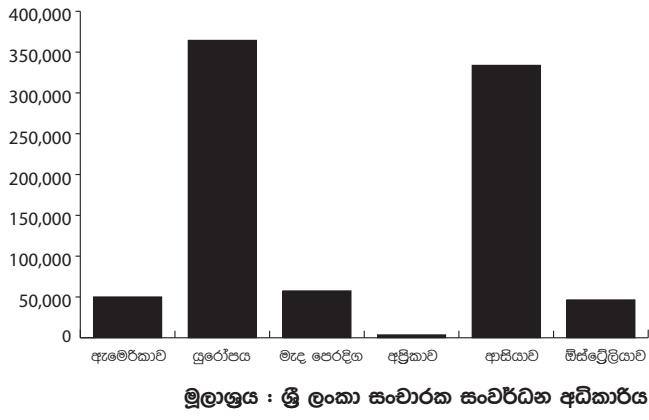


පසුගිය වසර 50 ක පමණ කාලය ගත් විට බවතිර ගුරෝපය ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රධානතම සංවාරක වෙළෙදපොල විය. 2006 - 2009 කාලය තුළ ආසියාව ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රධාන ම වෙළෙදපොල බවට පරිවර්තනය වෙමින් පැවතිනි. විනි දායකත්වය සියලු 35-40

රටවල් වශයෙන් සැලකිමේ දී සංවාරකයින් පැමිණුන දෙවන හා තෙවන විශාලතම රටවල් විය. තව ද ප්‍රංශය, මාලදිවයින, සිස්ට්‍රෝලියාව වැනි රටවල්වලින් ද සැලකිය යුතු සංවාරකයේ පිරිසක් වාර්ෂිකව ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙනි. 2010 හා 2011 හි

## 2 වන රුප සටහන

කලාපය අනුව සංචාරක පැමිණීම - 2011



මූලාශ්‍රය : ශ්‍රී ලංකා සංචාරක සංවර්ධන අධිකාරය

ප්‍රධාන සංචාරක පැමිණීම් වෙළෙඳපොළවල් අනුව 2 වන සංඛ්‍යාව සටහනින් දැක්වේ.

2010 වසරේ දී සංචාරකයෙකු සාමාන්‍යයෙන් දිනක දී වැය කරන දද මුදල ව්.ජ.ඩීලර් 88 ක් වූ අතර, පහසුකම් වැනි දියුණු නිර්ම සහ ඉහළ ආදායම් ලබන සංචාරකයන්හේ පැමිණීම වැඩිහිටිම

හේතුවෙන් 2011 වර්ෂයේ දී විය ව්.ජ.ඩීලර් 97 දක්වා ඉහළ හියේය. 2012 වසරේ දී සංචාරකයෙකු සාමාන්‍යයෙන් දිනකට වැය කරන මුදල ව්.ජ.ඩීලර් 103 ක් බවට ඇස්තමේන්තු කර ඇත. 2010 දී මෙන් ම 2011 දී සංචාරකයෙකු සාමාන්‍යයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ ගත කරන කාලය දින 10 ක් ලෙස ඇස්තමේන්තු කර ඇත. ලංකාවේ ගත කරන කාලය සලකා බලන තුළ සංචාරක කරුමාන්තයට ප්‍රධාන ස්ථානයක් හිමි වේ. සංචාරකයින් දිනකට වැය කරන මුදල සමඟ ඔවුන් සාමාන්‍යයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ ගත කරන කාලය සලකා, සංචාරක කරුමාන්තය තුළින් ශ්‍රී ලංකා අර්ථිකයට උපය ගත හැකි විදේශ විනිමය ගණනය කළ හැක. විය 2011 වසරේ දී මුළු විදේශ විනිමයෙන් සියයට 4.3 ප්‍රමාණයක් වූ අතර, විදේශ විනිමය ලබාදෙන ප්‍රහවයන්ගේන් 6 වන ස්ථානයේ පැවතුණි. (3 වන රුප සටහන)

සංචාරක පැමිණීම් පිළිබඳව සැලකීමේ දී ඔවුන් පැමිණී අරමුණ පිළිබඳව අධ්‍යාපනය කිරීම ද වැදගත් වේ. මක්නිසාද යත්, අරමුණ අනුව අප රටට ගෙව වන විදේශ විනිමය ප්‍රමාණය වෙනස් වන බැවිනි. 2011 වර්ෂය සැලකීමේ දී සංචාරකයින් පැමිණීමේ අරමුණ අනුව විරිගිකරණය කළ විට රීට පෙර විසරට වඩා තරමක වෙනස්කම් දක්නට ලැබේ. (4 වන රුප සටහන) ශ්‍රී ලංකාවට වූ සංචාරක පැමිණීම්වලින් සියයට 80.4 කට පමණු හේතු වී ඇත්තේ පෙර විසරට මෙන් ම විනෝද්‍යාස්වාදය ලබා ගැනීමය. කෙසේ වූව ද, 2010 දී සංචාරකයින්ගේන් සියයට 12.7 ක් පොදුගැලික හා නිල වනපාර කටයුතු සඳහා පැමිණීය ද 2011 වර්ෂයේ දී විය සියයට 8.0 ක් දක්වා අඩු වී ඇත. 2011 වසරේ දී සම්මේලන සහ

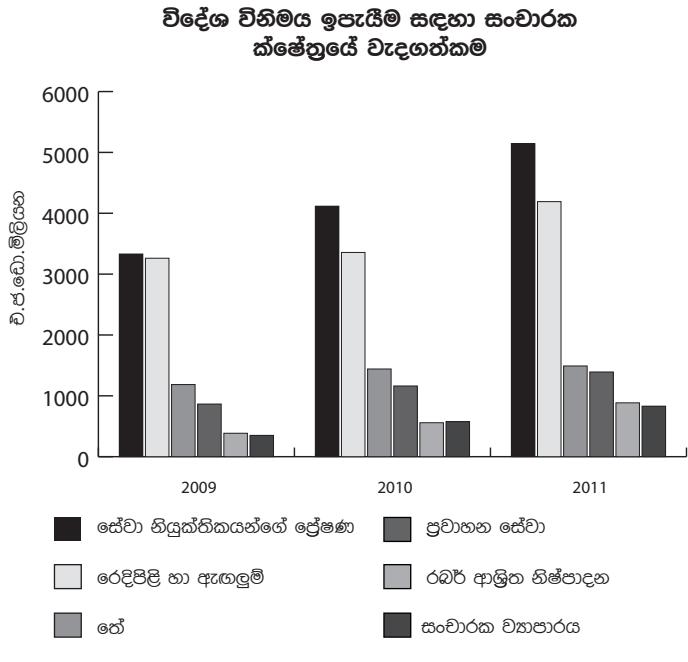
## 2 වන සංඛ්‍යාව සටහන

සංචාරකයන් පැමිණීන ප්‍රධාන වෙළෙඳපොළවල් (2010 - 2011)

වෙළෙඳපොළ	2010		වෙළෙඳපොළ	2011	
	සංචාරක පැමිණීම	ප්‍රතිඵල වෙනස %		සංචාරක පැමිණීම	ප්‍රතිඵල වෙනස %
ඉන්දියාව	126,882	19.4	ඉන්දියාව	171,374	20.0
චික්සන් රාජධානීය	105,496	16.1	චික්සන් රාජධානීය	106,082	12.4
ඡර්මනිය	45,727	7.0	ඡර්මනිය	55,882	6.5
මාලදිවයින	35,791	5.5	ප්‍රංගය	48,695	5.7
මියුරුලිලියාව	33,456	5.1	මාලදිවයින	44,018	5.1
ප්‍රංගය	31,285	4.8	මියුරුලිලියාව	41,728	4.9
කැනඩාව	21,123	3.2	කැනඩාව	24,671	2.9
ඇමරිකා එක්සන් ජනපදය	19,093	2.9	ඇමරිකා එක්සන් ජනපදය	24,386	2.8
නෙදුරුලන්තය	17,861	2.7	නෙදුරුලන්තය	23,966	2.8
ජපානය	14,352	2.2	රුසියාව	21,385	2.5

මූලාශ්‍රය : ශ්‍රී ලංකා සංචාරක සංවර්ධන අධිකාරය

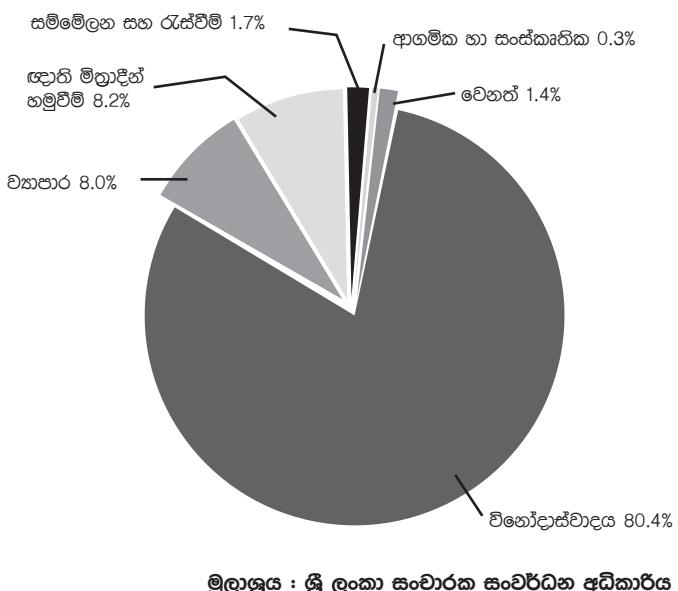
### 3 වන රේඛ සටහන



රෝදුවලි සඳහා සියයට 1.7 ක් ද, මිතුරන් හා යුත්තින් හමුවීම සඳහා සියයට 8.2 ක් ද පැමිණු ඇත.

### 4 වන රේඛ සටහන

#### සංචාරක පැමිණීම් අරමුණු අනුව - 2011



සංචාරක ක්ෂේත්‍රයේ ආර්ථික ප්‍රතිලූප විදේශ විතිමය ඉපයෝගීමට පමණක් සීමා නොවේ. අනෙකුත් කාමිකාරීම්ක නොවන අංශ හා සංචාරක ක්ෂේත්‍රය වින බැවින් රැකියා උත්පාදනය කරන ප්‍රධාන ප්‍රහාරයක් ලෙස මෙය සැලකිය හැකිය. හෝටල් සේක්තුය, සංචාරක නියෝගීන සේවා, විනෝදාස්වාදය හා සම්බන්ධ ව්‍යාපාර, ප්‍රවාහන ප්‍රහාරකම් සැපයීම ආදා අංශ සඳහා සංචාරක ක්ෂේත්‍රය මගින් රැකියා සැපුව ම උත්පාදනය වේ. (3 වන සංඛ්‍යා සටහන) විසේ ම සංචාරක ක්ෂේත්‍රය ආණ්ඩ වතු රැකියා උත්පාදනය ද සැලකිය යුතු මෙටිමක පවතී. 2011 වසරේ දී සංචාරක ක්ෂේත්‍රය ආණ්ඩ සඡු සේවා නියුත්තිය 57,786 ක් වූ අතර වතු සේවා නියුත්තිය 80,899 ක් වූ බවට ඇස්තමේන්තු කර ඇත.

#### සංචාරක ක්ෂේත්‍රය හමුවේ පවතින අතියෝග

2016 වර්ෂයේ දී සංචාරකයින් මිලියන 2.5 ක් අප රටට ගෙන්වා ගැනීමත්, ව්‍යවසා ව්‍යාපාර බිමියන 2.75 ක ආදා මගින් ලබා ගැනීමත් ඉලක්ක කර ගනීමත් සංචාරක ක්ෂේත්‍රය දියුණු කිරීමට වැඩසටහන් රාජියක් රට තුළ ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතී. සංචාරක සේක්තුය ආණ්ඩ යටිනල ප්‍රහාරකම් සහ සේවා ප්‍රාලේ කිරීම සඳහා පැවතිලා, තෙරටන්, භාරි සහ සහ සන් සිරි වැනි ජාත්‍යන්තර හෝටල් ජාල ශ්‍රී ලංකාව තුළ තම සේවා සැපයීම ආරම්භ කිරීම සඳහා පැවතිලා මුද්‍රික පිශ්චර ගෙන නීඩ්. විසේ ම ශ්‍රී ලංකා සංචාරක සංවර්ධන අධිකාරිය සිය නිවාඩු නියුත්තන සහ සංචාරක නවතානේ ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ කටයුතු ද ආරම්භ කර ඇත. විසේ වුව ද, ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක ක්ෂේත්‍රය හා සම්බන්ධ අතියෝග රාජියක් පවතින අතර ඒවා හඳුනාගෙන පිළියාම් යොදුම සංචාරක ක්ෂේත්‍රයේ ආපේක්ෂිත ඉලක්ක ප්‍රගති පාතා ඇත.

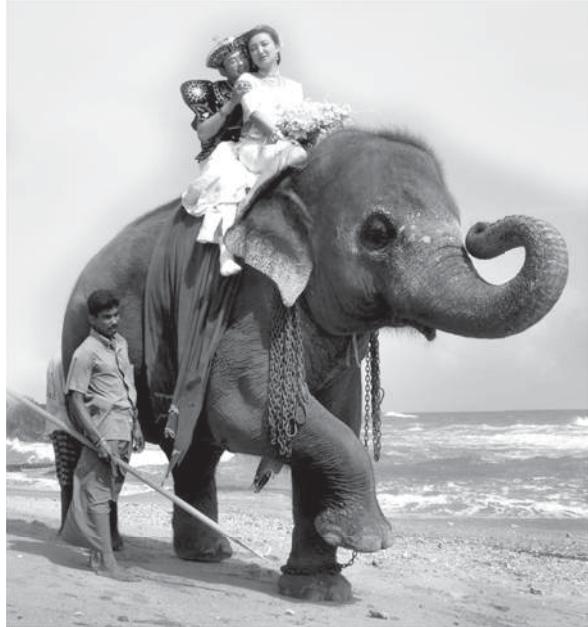
වර්තමාන ඉලක්ක සපුරාගැනීමේ දී ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක ක්ෂේත්‍රය හමුවේ ඇති අතියෝග සලකා බලන විට ශ්‍රී ලංකාව ආසියානු ක්‍රාන්කාලී ආගමික ආභ්‍යාවනය සංචාරක මධ්‍යස්ථානයක් බවට පත් කිරීම වික් ප්‍රධාන අතියෝගයක් ලෙස සැලකිය හැක. විනිදි අපගේ තරගකරුවන්ට සාර්ථකව මුහුණ දී සංචාරකයන් මෙරටට ගෙන්වා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වේ. මාලදිවයින ගත් විට ඔවුන් තම ස්වාධාවික සම්පත් වන ක්‍රියා කොර්ඝ දුපත්වල ඇති ස්වාධාවික - අලංකාර වේරළ, පිරිසිදු මුහුද සහ ආකර්ෂණීය හිරු විෂය සාර්ථකව අලෙවි කරනු ලබයි. ශ්‍රී ලංකාව ද අනුරාධපුරය, පොලොන්නරුව සහ සීඩරය වැනි වටිනාකම්න් අනුන සංස්කෘතික උරුමයන්ගේ ද, තුවර්විලිය, ලේකාන්ත්‍රය, හෝටල් තැබන් වැනි විවිධාකාර වූ දැරුණු සේවානයන්ගේන් ද, විසේ ම පාසිඩා, නිලාවේලි වැනි මනරම් මුහුද තීරණයන්ගේන් ද සම්බන්ධ වේ. ඒ අනුව සංචාරකයන් ආකර්ෂණීය කර ගැනීමට හැකි විහෙක් භාවිතයට නොගත් සේක්තු ගණනාවක් අප සනුව පවතී. මේ අනුව ශ්‍රී ලංකාව ලේකාන්ත්‍රය ජ්‍යෙෂ්ඨ සංචාරක මධ්‍යස්ථානයක් බවට පත්වීමට නම් ජාත්‍යන්තර ව්‍යාපෘති විනිදි සියාකාරී සේ ම ප්‍රධාන අලෙවිකරණ ක්‍රියාමාර්ග සහ වෙළෙඳ

## සංචාරක කර්මාන්තය හා ආණුත සංඡ්‍යා සේවා නිපුණ්‍යය

	2009	2010	2011
හෝටල් සහ ආපනගාලා	31,891	33,132	39,901
සංචාරක නියෝජිතයන් සහ සංචාරක ක්‍රියාකාරුවන්	7,134	7,961	4,236
ගුවන් සේවා	5,245	5,530	5,655
විනෝදාස්ච්චාරු සංඛ්‍යා ආයතන	291	300	312
සංචාරකයන් සඳහා කාල්පු	1,546	1,334	1,573
මාර්ගෝපදේශකයන්	3,477	4,213	3,548
ජාතික සංචාරක සංවිධානය	327	361	369
රාජ්‍ය අංශය	2,160	2,192	2,192
<b>එකතුව</b>	<b>52,071</b>	<b>55,023</b>	<b>57,786</b>

මූලාශ්‍රය : ශ්‍රී ලංකා සංචාරක සංවර්ධන අධිකාරිය

ප්‍රචාරණ වහුපාර ක්‍රියාත්මක කළ යුතු වේ. ඒ සමග ම සංචාරක කර්මාන්තයේ වර්ධනය සඳහා අවශ්‍ය යටෙනළ පහසුකම් දියුණු කිරීම ද තවත් විස් අනියෝගයක් වේ. විනම් හෝටල් සහ අනෙකුත් තවාත්‍යන් පහසුකම්, බංකු පහසුකම් සහ ප්‍රවාහන පහසුකම් ආදිය ජාත්‍යන්තර මට්ටම දක්වා ඉහළ නැවැට්මට ක්‍රියාත්‍ය ගත යුතු වේ. තවද, සුපිරි හෝටල් බොහෝ විට ප්‍රධාන නගරවලට කේත්ද වී ඇති අතර රටේ සම්ම ප්‍රාන්තක්ම ආවරණය වන පරිදි සුපිරි හෝටල් ඉදි කිරීමට පියවර ගත යුතු වේ. විසේ ම දීර්ඝ සංචාරවල යෙදීමේ දී පවිතු හා උසස් මට්ටමක්න් යුත් සහිපාරක්ෂක පහසුකම් බඩා ගැනීමට ඇති හැකිකාව ඉතාමත් අල්ප ය. විය සංචාරක කර්මාන්තය ප්‍රවර්ධනය සඳහා අත්‍යවශ්‍ය



අංශයක් වන බැවින් සහිපාරක්ෂක කටයුතු හා බැඳුණු ගරීතල පහසුකම් දියුණු කිරීම කෙරෙහි ද වඩා අවධානය ගෙවුම කළ යුතු වේ. තව ද, සමස්තයක් වශයෙන් මහාමාර්ග, වෙරළ තීර, වේෂිනායික ස්ථාන ඇතුළු සංචාරක කර්මාන්තය හා සම්බන්ධ සියලු ස්ථානවල පිවුතාව පවත්වාගෙන යාම කෙරෙහි ද වැඩි අවධානයක් ගෙවුම කළ යුතුය.

ශ්‍රී ලංකාවේ අලංකාර වෙරළ, නොගැමිරු මුහුද, විට්‍යා සංස්කෘතික උරුමයන්ගෙන් සහ අනෙකුත් සම්පත්වලින් යුතුක් වූ, අලුතින් නිදහස් වූ නැගෙනහිර සහ උතුරු ප්‍රාන්ත, රටේ සංචාරක කර්මාන්තයේ වර්ධනය සඳහා උඩ වූ විට්‍යා අවස්ථා ලෙස සැලැකිය හැකි වේ. මේ අනුව සංචාරකයන් හර උතුරු හා නැගෙනහිර ප්‍රාන්තවල සංචාරය සඳහා නිතකර පරිසරයක් කිරීමානාය කළ යුතු වේ. විම ප්‍රදේශවල ගරීතල පහසුකම් කැඩිනෑන් දියුණු කිරීම සඳහා රජයේ මෙන් ම පොදුගැලීක අංශයේ සහභාගිත්වය ද ඉතා වැදුගත් වේ. විසේ ම මාර්ග හා ප්‍රවාහන පහසුකම් නිසිසේන් සංචාරක කර්මාන්තයේ ඉදිරි පිම්මට ප්‍රමාණවත් නොවන ඇතර, දැනට යොළීත මෙන්ම ආර්ථික කොට්ඨාසි නොයෙකුත් ගරීතල පහසුකම් සංවර්ධන කටයුතු හැකි ඉක්මනීන් සම්පූර්ණ කළ යුතු ය. දුණුත්මක පොදු ප්‍රවාහන සේවා පහසුකම් පහසුවන් බොගැනීමට හැකිවන අයුරින් ප්‍රධාන පිටිසුම් මාර්ගවලට බස් රථ, දුම්රිය සේවා සම්බන්ධ කළ යුතු අතර විම මාර්ග වැඩි දියුණු කළ යුතු ය. කොළඹ - කුඩානායක අධිවේති මාර්ගය සම්පූර්ණයෙන් නිම කළ පසු ගම්තාක් දුරකට විම මාර්ගයේ දැනට පවතින මාර්ග තදබ්දය අඩු වනු ඇති අතර දිවියේන් සියලු ප්‍රාන්තවල පහසුවන් පිවිසිය හැකි අයුරින් සියලු ම මාර්ග විශේෂයෙන් ම සංචාරකයන් ආකර්ෂණය කර ගන්නා ප්‍රදේශවල මාර්ග ප්‍රාල් විය යුතු ය.

(11 වෙනි පිටුවට...)

# ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රාථමික අලෙවිකරු පද්ධතිය සහ වීනි විකාසනය

## උදේශීකා කනකරත්න

රාජ්‍ය ණය දෙපාර්තමේන්තුව

### හැඳින්වීම

ශ්‍රී ලංකාවේ රාජ්‍ය නාය කළමනාකරණය සම්බන්ධ නියෝජිතය ලෙස කියා කරන්නේ ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුවයි. ඒ අනුව රාජ්‍ය ආයවැයෙන් අනුමත කරනු ලබන වාර්ෂික නාය ප්‍රමාණය රැස් කිරීමේ වගකීම ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුවට පැවරී ඇත. ඒ සඳහා දේශීය හා විදේශීය යන අංශ දෙකෙන්ම නාය රැස්කිරීම සිදු කරයි. රාජ්‍ය නාය ලබාගන්නා මූලු සඳහා විවිධ ප්‍රදේශයන්, ආයතන හා විදේශ රාජ්‍ය ඇතුළත් වන අතර නාය ලබාගැනීම හා සම්බන්ධ කියාදාමය මත විනිවේදනාවයක් සිදුකරනු ලබයි.

නාය රැස් කිරීම සඳහා විවිධ නාය උපකරණ හාවිතා කරයි. ප්‍රධාන වශයෙන් හාවිතා කරනු ලබන්නේ හාන්චිගාර බිල්පත් හා හාන්චිගාර බැඳුම්කර යන නාය උපකරණ ය. ඒවා ප්‍රාථමික අලෙවිකරුවන් සහ අතරමැදියන් මගින් වෙළෙඳපොලට නිකුත් කරනු ලබයි.

ප්‍රාථමික අලෙවිකරුවන් යනු රාජ්‍ය සුරුකුම්පත් හා සම්බන්ධ ගනුදෙනු සඳහා පත් කරනු ලැබූ විශේෂත වූ අතරමැදි ආයතන සමුහයයි. මෙම ආයතන ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුව විසින් පවත්වනු ලබන රාජ්‍ය සුරුකුම්පත් වෙන්දේශීයන් (ප්‍රාථමික වෙළෙඳපොලීන්) රජයේ සුරුකුම්පත් සෑයුං ව ම මිලදී ගන්නා අතර සුරුකුම්පත් ද්වීතීයික වෙළෙඳපොලේ විධින්ම සහ වට්ටමකට යටත් ව මුළු ගැනීම සිදුකරනු ලබයි. ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුවේ මුදල් මණ්ඩලය මගින් පත් කරන මෙම ප්‍රාථමික අලෙවිකරුවන් ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුවේ රාජ්‍ය නාය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් අධික්ෂණය කරනු ලබයි. මෙම නියෝජනයින් රජයේ සුරුකුම්පත් සඳහා රජයට අවශ්‍ය අරමුදල් වික්රියා කිරීමට දායක වන අතර, ඒ හරහා රටේ සංවර්ධනය සඳහා දායක වෙයි.

දේශීය හාන්චිගාර බිල්පත් සඳහා ද්වීතීයික වෙළෙඳපොල හඳුන්වාදීම, බිල්පත් සත්පතා නිකුත් අරඹීම, හාන්චිගාර

බඳුම්කර නිකුත් ආරම්භ කිරීම ආදී පියවර හේතුවෙන් සුරුකුම්පත් වෙළෙඳපොලේ කාර්යභාරය ගක්තිමත් වී ඇත. 1992 දී ආරම්භ කරන ලද ප්‍රාථමික අලෙවිකරු ක්‍රමය ද මෙම සංවර්ධනයන්ට අනුගාමී ව වඩාත් ප්‍රමුඛ හා විධිමත් වෙමින් වර්තමාන තත්ත්වයට අවතිරීන් වී ඇත.

මෙම ලිපියෙන් ප්‍රාථමික අලෙවිකරු පද්ධතියක් මගින් රටකට සිදුකරන මෙහෙය හා වීනි අරමුණු පිළිබඳවත්, ආරම්භයේ සිට අද දක්වා ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රාථමික අලෙවිකරු පද්ධතිය විකාසනය සිදුවූ ආකාරයත්, වීනි වර්තමාන තත්ත්වය හා ඉදිරි දැක්ම පිළිබඳවත් සලකා බලනු ලැබේ.

### 1. ප්‍රාථමික අලෙවිකරු ක්‍රමයේ අරමුණු හා ඉන් ඉටුවන සේවය

ප්‍රාථමික අලෙවිකරු පද්ධතියෙන් අපේක්ෂිත මූලික අරමුණු දෙකකි:

- I. සුරුකුම්පත් ප්‍රාථමික වෙන්දේශීය සඳහා අරමුදල් රැස් කිරීම සහතික කර ගැනීම
- II. සුරුකුම්පත් ද්වීතීයික වෙළෙඳපොල සංවර්ධනය කිරීම

ප්‍රාථමික වෙන්දේශීය සඳහා ඉදිරිපත් කරන සුරුකුම්පත් වලට අවශ්‍ය අරමුදල් වෙළෙඳපොලීන් සපුරා ගැනීම අත්තවශ්‍ය කරාතුයි. ඒ යටතේ;

- සුරුකුම්පත් සඳහා විශ්වාසවායි හා ස්ථාවර ඉල්ලම් මුළුගාසක් නිර්මාණය කිරීම
- අනියන ද්වීතීයික හිය අන්තර්ග්‍රහණය කිරීමට නැකි වන පරිදි ප්‍රාග්ධන සීම්පත් ප්‍රතිරක්ෂණය කිරීමට දායක වීම
- සුරුකුම්පත් වෙළෙඳපොල තුළ අතරමැදියකු ලෙස කියා කරමින් ද්වීතීයික වෙළෙඳපොල සංවර්ධනය කිරීම

ଆଦିଯ ପ୍ରାରମ୍ଭିକ ଅଲେଖିକରେ କୁମାର ତୁଳିନ୍ ଅପେକ୍ଷିତ ମୁଦିକ ଅରମ୍ଭନ୍ତି ହେଲା.

ඉහත සඳහන් මූලික අනිමතාවරුවලට අමතර ව ප්‍රාථමික අලෙවිකරු පද්ධතියක් නිර්මාණය කිරීම තුළින් පහත සඳහන් ප්‍රතිලාභ අරේක්ෂිත ය.

- ❖ මහ බැංකුවේ මුදල් ප්‍රතිපත්තිය ක්‍රියාවල නැංවීම සඳහා භාවිතයට අවශ්‍ය ක්‍රියාදාමයට දායක වීම
  - ❖ රාජ්‍ය ණ්‍රාය සේවාකරණයේ පිරිවැය හා අවබ්‍රාහම අඩු කරමින් රාජ්‍ය ණ්‍රාය මනා ලෙස කළමනාකරණයට සහාය දීම
  - ❖ රාජ්‍ය සුරක්ෂිත වෙළෙඳපොල සංවර්ධනය කිරීම
  - ❖ අවබ්‍රාහම රැකිත ආකර්ෂණීය ප්‍රතිලාභ සහිත ආයෝජන මගින් ඉතුරුම් දිරිගැනීම්
  - ❖ සුරක්ෂිත අලෙවිකරණය හා සුපර්ක්ෂණ කටයුතු වඩා පහසු හා අප්‍රත්‍යාවෝනීත කිරීම
  - ❖ සමරස්ථී ආයතන සමූහයක් වශයෙන් ක්‍රියා කිරීම මගින් තරුණකාරී වෙළෙඳපොල තුළුම්කාවක් නිර්මාණය කිරීම

2. සාර්ථක පෙළවිකරු පදනම් ඇරඹිනාය හා විකාශනය

ශ්‍රී ලංකාව තුළ රාජ්‍ය ණ්‍රාන්ස් න්‍ය වෙළෙඳපොලේහි ඉතිහාසය විස්තු 1923 තරම් ඇත ප්‍රතිතය තෙක් දිව යයි. විනමුත් පාර්ලිමේන්තු අනුමතිය සහිත ව දේශීය භාණ්ඩාගාර බිංපත් ආයු පහත යටතේ ප්‍රමා වතාවට භාණ්ඩාගාර බිංපත් නිකුත් කිරීමක් සිද්ධියෙන් 1941 දි ය. ඒ සමග දේවිතියික වෙළෙඳපොල භාඛ්‍යන්ට්ව දීම, සහිතතා භාණ්ඩාගාර බිංපත් නිකුත්ව ඇරඹීම, ටැප් කුමාර භාඛ්‍යන්ට්ව දීම, බහුවිධ පර්තුත කාල සහිත භාණ්ඩාගාර බිංපත් භාඛ්‍යන්ට්ව දීම ආදි ලෙස රාජ්‍ය න්‍ය වෙළෙඳපොල සංවර්ධන රාජ්‍යයේ විවිධ භාඛ්‍යන්ට්ව දී ඇත.

ප්‍රාථමික අලෙවිකරු පදනම්තිය හඳුන්වා දීමට පෙර රාජ්‍ය සුරක්ෂිත පත්, පොදු වෙන්දේසි මගින් අලෙවි කරන ලදී. මෙහි දී සැරයක්ම පත් මිලදී ගැනීමට එදායාවක් දැක්වූ ප්‍රත්ස්ව වෙන්චිර්

දෙරිපත් සිරීම මගින් සඡුව ම රාජ්‍ය සුරක්ෂිත සහිත වෙන්දේසී මගින් මිලදී ගනු ලැබේය. කෙසේ වෙතත් මෙම කුමයේ දුට්ටඩාවලතා රාජ්‍යක් පැවතිනි. ප්‍රධාන වශයෙන් ම අවශ්‍ය අරමුණු ප්‍රමාණය නිශ්චිතව යැයි කර ගැනීම සහතික කරගත තොහැකි විය. ඒ හිසා ප්‍රාථමික හිකුතුවෙන් විශාල ප්‍රමාණයක් නැවත මහ බැංකුවට මිලදී ගැනීමට සිදු ඇතර විමතින් මුදල් සැපුමු කෙටි අනිතකර බලපෑමක් ඇති විය. තවද, දුෂ්කිතියෙහි වෙළුදාපොළ සංවර්ධනය නිරීම ද මහ බැංකුව විසින්ම කළ යුතු විය. මෙම ගැටුවලට වික් පිළියමක් ලෙස, 1992 දී අතරමැදියෙන් 18 දෙනෙකුගෙන් සමන්විත බලයලත් ප්‍රාථමික අලෝකරු කුමය හඳුන්වා දෙනු ලැබේය. මෙයට වාණිජ බැංකු 13 ක්, මුදල් තැරැවිකාර සමාගම් 4 ක් හා ඒකක භාරයක් ඇත්තාලත් විය.

1994 දී ශ්‍රී ලංකා මහ බිංදුව විසින් ප්‍රාථමික අලෙවිකරු පදනම් දෙනීයක වගකීම් හා වරප්‍රසාද සඳහන් ප්‍රකාශයක් නිකුත් කරමින් ප්‍රාථමික අලෙවිකරු ක්‍රමය ව්‍යාධිමත් වූ විකක් බවට ප්‍රතිසංස්කරණය කරන ලදී. 1997 දී භාණ්ඩාගාර බැංක්මිකර නිකුත්වන ආරම්භ වූ අතර ඉන් පසු ව විද්‍යුත් ලංසු තැබේමේ ක්‍රමය හඳුන්වන දීම නිසා සුරුකුම්පත් වෙළෙඳපොල සංවර්ධනය සඳහා ප්‍රාථමික අලෙවිකරු ක්‍රමය ප්‍රාථමික ලෙස දායක කර ගැනීමට අවකාශ සැලසිනි.

කෙසේ වෙතත් කළු යැමෙදි වාණිජ බැංකු අනෙකුත් බැංකු කටයුතු සඳහා වැඩි අවධානයක් ගොඩ කරන බව පෙනී යැමත් සමග ම සුරක්ෂිතත් වෙළෙඳපොල සංවර්ධනය සඳහා වඩාත් කැප විය යුතු ප්‍රාථමික අලෝකකරු ක්‍රමයක අවශ්‍යතාව ඉස්මතු විය. මේ අරමුණ සඳහා වසර 2000 දී සිම්ති වගකීම් සහිත සමාගම් 8 ක්න් සමන්වත කැපකරු ප්‍රාථමික අලෝකකරු ක්‍රමය භාජන්වා දෙනු ලැබේනි. මෙහි දී ප්‍රාථමික අලෝකකරුවන් හාන්ධාගාර සුරක්ෂිතත් වෙළෙඳපොල කටයුතු සඳහා පමණක් ම කැප විය යුතු අතර රැඹියල් මේලියන 150 ක ප්‍රාග්ධනයක් පවත්වා ගත යුතු බවට තියම කරන ලදී. මෙම ක්‍රියාලාමයට අනුගත වීමට නොහැකි වූ ආරම්භක ප්‍රාථමික අලෝකකරුවන් කිහිපයෙනෙකට ම පදනම්තිය තැන්ත් වෙත් වීමට සිද විය.

2002 වසර වන විට බලපෑත්‍රාතී වාණිජ බැංකුවලට ද සහනාතී වීමට අවස්ථාව බඩා දෙමින් කැපකරු ප්‍රාථමික අලෙවිකරු තුමය වඩාත් පූල්ල් කිරීමට කටයුතු කරන ලදී. මේ මගින් වෙළෙඳපොල තුළට වැඩි තරගකාරීන්ටයික් හා උවශ්‍යතාවක් ඇති කිරීම තුළින් රාජ්‍ය න්‍යාය වෙළෙඳපොල සංවර්ධනය කිරීම, වඩා තොදින් රාජ්‍ය න්‍යාය කළමනාකරණයට අවස්ථාව සැලැසීම, ප්‍රාථමික අලෙවිකරුවන් අයිත්ත්තාත්‍ය අර්ථාන්තික ව හා ප්‍රමුදුත්‍යෙහි සිද කිරීමට ප්‍රාථමික සැරසීම ප්‍රායෝගිතා කරන ලදී.

කෙසේ ව්‍යව ද ප්‍රාථමික අලෙවිකරුවන් රාජ්‍ය ණය සූරුකුම්පත් හා සම්බන්ධ කටයුතුවලට පමණක් ම සීමා වීම හේතුවෙන් ඔවුන්ට දැඩි වෙපෙනු පොල අවදානමකට මූහුණ දීමට සිදු විය. ප්‍රාථමික අලෙවිකරුවන් වික් මූලය උපකරණයක් පමණක් සිතිත වෙපෙනු පොලක නියකාරී වීම තැනින් ඇතිවන අවදානම

මගහරවා ගැනීමට පිළියමක් ලෙස 2009 වසර අග හාගයේදී ප්‍රාථමික අලෝවිකරුවන්ට ඔවුන්ගේ කටයුතු යම් දුරකට විවිධාංගිකරණය කිරීමට අවසරය බඩා දෙන ලදී. ඉදිරියේදී මෙය තවත් අදියර කිහිපයකින් ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපේක්ෂා කරනු ලබන අතර ආයෝජකයන්ගේ ආරක්ෂාව සඳහා විධාන කිහිපයකට යටත් ව අදාළ කටයුතු කිරීමට අවස්ථාව සලසු දීමට අපේක්ෂාත ය.

### 3. ප්‍රාථමික අලෝවිකරු ක්‍රමයක කාර්යාලය

ක්‍රියාත්මක ප්‍රාථමික අලෝවිකරු ක්‍රමයක් මගින් රටකට විවිධ වාසි සැලැලකේ. මූලික වශයෙන් සුරක්ෂිපත් වෙළෙඳපොල තුළ අතරමදියකු ලෙස ක්‍රියා කරමින් සුරක්ෂිපත් සඳහා විශේෂස්ථායි වෙළෙඳපොලක් නිර්මාණය කිරීමට ප්‍රාථමික අලෝවිකරුවන් ක්‍රියා කරනු ලබයි.

### 4. ප්‍රාථමික අලෝවිකරු ක්‍රමයේ වර්තමාන හත්ත්වය හා ඉඳිරු දැක්ම

බලපෑත්‍ර වාණිජ බිංකු (Licensed Commercial Banks) 5 ක්, වාණිජ බිංකු ප්‍රාථමික අලෝවිකරු සමාගම (Bank Primary Dealer Companies) 2 ක් සහ බිංකු තොවන සමාගම (Non-Bank Primary Dealer Companies) 5 ක් සහිතව ප්‍රාථමික අලෝවිකරුවන් 12 දෙනෙකුගෙන් සමන්විත වර්තමාන ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රාථමික අලෝවිකරු පද්ධතිය සැකසී ඇත. ඔවුන්ගේ අවම ප්‍රාග්ධන අවශ්‍යතාව රුපියල් මිලියන 300 ක් වන අතර බර තබන ලද අවම ප්‍රාග්ධන අවශ්‍යතා අනුපාතය සියෙයට 8 ක් ලෙස තියම කර ඇත. මේට අමතරව තවත් විධාන 20 කට අනුගත වෙමින් දෙළිනික ව රාජ්‍ය ණය දෙපාර්තමේන්තුවේ අධික්ෂණයට

**ප්‍රාථමික අලෝවිකරු පද්ධතියේ  
මුළු වත්කම් හා වෙළෙඳ කළමු**

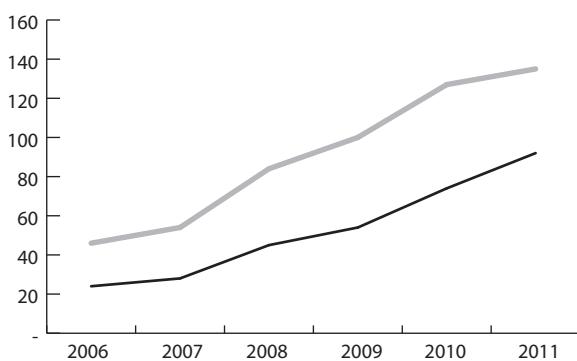
ලක් වෙමින් කුමවත් හා ස්ථාවර ප්‍රාථමික අලෝවිකරු පද්ධතියක් අද වන විට ශ්‍රී ලංකාවේ නිර්මාණය වී ඇත.

ප්‍රාථමික අලෝවිකරු පද්ධතිය හා සුරක්ෂිපත් වෙළෙඳපොල අද වන විට ප්‍රාග්ධන තොවන ඇති සිසු දියුණුව සංඛ්‍යාත්මක දුරශක මගින් ද පෙන්වා දිය හැක. 2006 වසරේදී රුපියල් බිලියන 5.1 ක් වූ ප්‍රාථමික අලෝවිකරු පද්ධතියේ මුළු ප්‍රාග්ධනය 2011 අග වන විට රුපියල් බිලියන 14.2 ක් විය. 2006 දී රුපියල් බිලියන 28 ක් වූ ප්‍රාථමික අලෝවිකරුවන්ගේ වෙළෙඳ කළමු 2011 අග වන විට රුපියල් බිලියන 91.7 ක් වූ අතර 2006 දී රුපියල් බිලියන 49.9 ක් වූ ඔවුන්ගේ මුළු වත්කම් ප්‍රාග්ධනය 2011 අග වන විට රුපියල් බිලියන 135.3 දක්වා වර්ධනය වී ඇත. (රුපය 1)

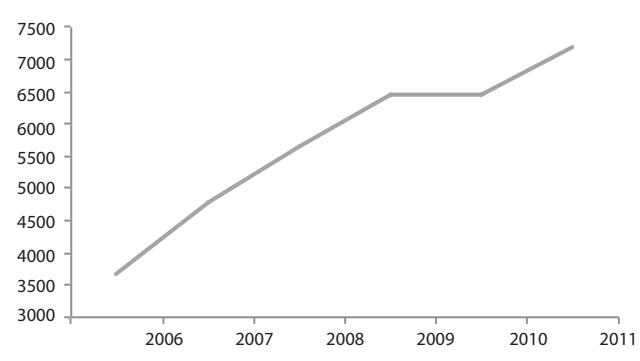
වි මෙන් ම 2006 වර්ෂය අගදී රුපියල් බිලියන 3,671 ක් වූ ද්වීතීයික වෙළෙඳපොල මුළු ගනුදෙනු ප්‍රාග්ධනය 2011 අග වන විට රුපියල් බිලියන 7,184 ක් දක්වා 96% ක ඉහළ තාමක් වාර්තා වී ඇත. (රුපය 2)

ශ්‍රී ලංකාවේ රාජ්‍ය නාය වෙළෙඳපොලෙහි අනාගත අනිවෘත්ත්ධිය ඉලක්ක කරමින්, ප්‍රාථමික අලෝවිකරු පද්ධතිය වඩාත් දියුණු කිරීම සඳහා කටයුතු කිරීම රාජ්‍ය නාය දෙපාර්තමේන්තුව මූලිකත්වයෙන් තවදුරටත් සිදු කරනු ලබයි. ඉදිරියේදී, ද්වීතීයික වෙළෙඳපොල ගනුදෙනු විවිධාංගිකරණය, හට නාය උපකරණ හඳුන්වා දීම, නට තාක්ෂණ්‍ය යොදා ගැනීම තැනින් අලෝවිකරණ කටයුතු වඩාත් කාර්යක්ෂම ලෙස සිදු කිරීම සහ තොරතුරු සහ දත්ත බඩා ගැනීමේ කටයුතු පහසු කිරීම මගින් ප්‍රාථමික අලෝවිකරු පද්ධතියේ සංවර්ධනය සිදු කිරීමට බලාපොරුත්තු වේ.

**ප්‍රාථමික අලෝවිකරුවන්ගේ  
මුළු ද්වීතීයික වෙළෙඳපොල ගනුදෙනු**



රුපය 1



රුපය 2

ලේ අනුව, ආයෝජන ප්‍රවර්ධන වැඩසටහන් මගින් රාජ්‍ය සුරක්ෂිත පිළිබඳ මහජන දැනුම වැඩිදියුණු වීම හරහා දිනෙන් දින ප්‍රථම් වන රාජ්‍ය සුරක්ෂිත වෛපෙලපොලට දායක වන ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රාථමික අලෙවිකරු පද්ධතිය හට තාක්ෂණය, දැනුම හා අත්දැකීම් ඔස්සේ ස්ථායී සංවර්ධනයක් ප්‍රාග්‍රාමීය ගැනීම සඳහා ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවත්නා බව කිව් හැකි ය.\*\*\*

#### මූලු :

01. Arnone, Marco and Ugolini, Piero."Primary Dealers in Government Securities"(2005)

02. ආචාර්ය හේමවත්ද, ඩෑක්ල්‍රිට්. වම්., ශ්‍රී ලංකා මහ බංකුව "ශ්‍රී ලංකාවේ රාජ්‍ය ණය හා රාජ්‍ය න්‍යා සුරක්ෂිත වෛපෙලපොල" (2005)

03. රාජ්‍ය ණය දෙපාර්තමේන්තුව, ශ්‍රී ලංකා මහ බංකුව "ශ්‍රී ලංකාවේ රාජ්‍ය ණය කළමනාකරණය වාර්ෂික ප්‍රකාශන" (2007, 2008, 2009, 2010, 2011)

04. ශ්‍රී ලංකා මහ බංකුව - "වාර්ෂික වාර්තාව" (1992)

05. The World Bank - "Primary Dealer Systems Background Note" - (March 2010)

06. The World Bank - "Developing Government Bond Market; A Hand Book" - (2001)

(...7 වෙති පිටුවෙන්)

වර්තමානයේ දී ජාත්‍යන්තර වශයෙන් ගත් විව සංචාරක කර්මාන්තය ඉතා ප්‍රථම් පරාසයක විසින් පවතී. ශ්‍රී ලංකාවේ අලේ උරුමය, සැණුකෙලි, සුත්දර දැරුණ, අපට ආවේණික දේශීය ගිරිරු සුවතා කුම, වීඩ්‍යා හා ත්‍යාසය මුළු වීඩ්‍යා, පිරිසිදු වෙරළ තීරය, වන උරුමය සහ වන සභ්‍යන් යන තේමා 8 ක් යටතේ සංචාරකයන් ආකර්ෂණය කර ගැනීම සිදු කෙරෙමින් පවතී. කෙසේ වුවද, පාරිසරක සහ ත්‍යාසනක වීඩ්‍යා අදිය ශ්‍රී ලංකාව තුළ ප්‍රවර්ධනය වී ඇත්තේ සුළු වශයෙන්. පාරිසරක සංචාරක ව්‍යාපාරය ගත් විට, කුරුලේලන් නැරඹීම්, අවධීම, සහ වන ප්‍රාග්‍රාමීය සංචාර සඳහා ශ්‍රී ලංකාව ඉතා ප්‍රදුෂ්‍ය ස්ථානයක් වේ.

විසේ ම ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක ව්‍යාපාරය සඳහා ආයුර්වේද සංචාරක වෛපෙලපොල වර්ධනය කිරීම සඳහා අවස්ථා රාජ්‍යයක් ඇත. විසේ ම ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන සංචාරකයින් බොහෝවිට කාණ්ඩා වශයෙන් පැමිණෙන අතර, තනි ප්‍රදේශගායන් වශයෙන් (Individual Tourism) ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරය කරන පිරිස ඉතා අද්‍රේ ය. නමුත් සංචාරක කර්මාන්තය දියුණු මට්ටමක පවතින බොහෝ රටවල් තනි ප්‍රදේශගායන් වශයෙන් පැමිණෙන සංචාරකයින් ප්‍රවර්ධනය කිරීම සඳහා පියවර ගෙන ඇත. විධැවත් සංචාරක කර්මාන්තය හා ආශ්‍රිත සියලුම විස්තර ඇතුළත් වන අයුරත් (හොටල් හා වෙනත් නවාතන් පහසුකම්, මාර්ගෝපදේශකයන් හා රියලුරන්, වාහන, මාර්ග සිතියම් හා සංචාරක ආකර්ෂණය පවතින ස්ථාන, සාර්ථ්‍ය ස්ථාන ආදිය) දැනට පවතින වෙබ් අධිඩ් වැඩි දියුණු කිරීම මගින් විදේශකයන්ට තමන්ට අවශ්‍ය පරිදි සංචාරක කටයුතු සිදුකළ හැකි ය. මේ අනුව, ශ්‍රී ලංකාව තුළ සංචාරක ව්‍යාපාරය සම්බන්ධයෙන් සංවර්ධනය කළ හැකි සුවිශේෂ අවස්ථා හඳුනාගෙන ඒ අනුව ක්‍රියාත්මක වීම තවත් අනියෝගිතයක් වේ.

විසේම සංචාරක කර්මාන්තය ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම්වේමන් සමග අනාගතයේ දී විම කර්මාන්තය හා සම්බන්ධව ප්‍රහුණු සේවක හිගයකට මූලුන් පා හැකි බාවිත් සියලු මට්ටම්වල සේවකයින් ප්‍රහුණු කිරීම සඳහා විධීමන් වැඩ පිළිවෙළක් කඩිනමින් සකසා ගත යුතු වේ. 2016 දී අලේක්සිජ ඉලක්ක සපුරා ගැනීමට නම් ඒ වන විට සංචාරක ව්‍යාපාරය ආක්‍රිත සේවා නියුත්කිය 500,000 ක් විය යුතු බවට අස්ථිත්වෙන්තු කර ඇත. විහෙන් ව්‍යාපාරයේ ආයතනික බාරිතාවය පවතිනුයේ විසරකට 2,000 ක පමණ පාරිසරක් ප්‍රහුණු කිරීම සඳහා පමණි. පොදුගලීක අංශයන් මේ සඳහා ගෙමු වී ඇති නමුත් විය ප්‍රමාණවත් මට්ටමක නොපවත්. සේවකයින් හිගයට තවත් හේතුවක් වනුයේ සංචාරක සේවකයින් හා සම්බන්ධව පවතින අවස්ථා පිළිබඳව පාසල්වැනින් ඉවත් වන තරඟෙනා පරපුරට නිසි අවබෝධනයක් නොමැතිවීමයි. සංචාරක සේවකයින් වැන්තිමය අවස්ථා රාජ්‍යයක් පවතින අතර, ඒ පිළිබඳ සැලකිම්වල වේ නම් එවැනි රැකියා අවස්ථා ලබා ගැනීමට ඉඩ සැලකේ. විහෙනින් සංචාරක සේවකයින් හා විසින් සේවකයින්ට ලබාගත හැකි අවස්ථා පිළිබඳව ඇතුළුවත් කිරීම ද ඉතා වැදුගත් ය. විසේ ම සංචාරක ක්ෂේම්වය හා සම්බන්ධ සියලුම රැකියා තියුළුතිකයන් වඩාත් ආචාර්යී විය යුතු වන අතර, සංචාරකයන් සමග සුහනුක්‍රීදාව ඔවුන්ට වඩාත් ආකර්ෂණය කරගත හැකි අයුරත් කටයුතු කිරීම සම්බන්ධයෙන් ප්‍රහුණු වැඩ සටහන් ලබාදීම, ආක්‍රිතය වෙනස්කම් ඇති කිරීම ආදිය රාජ්‍ය මෙන්ම ම පොදුගලීක මට්ටමන් ද කළයුතු වේ.

මෙවතින් අනියෝගිතය හඳුනාගෙන ඒ සඳහා විධීමන් පියවර නොපමාව ගැනීමෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ දියුණුවන සංචාරක කර්මාන්තයෙන් උපරිම ප්‍රයෝගන ගැනීමට ශ්‍රී ලංකාවට හැකිවනු ඇත.\*\*\*

# දුම්රිය මාර්ග සම්බන්ධ

විනීතා හේරන්

## සන්නිවේදන දෙපාර්තමේන්තුව

වියට පදනම දැමුහේ හිඳිසියෝගේ නොවේ. 18 වන සිය වසේ යුරෝපය පුරා පැතිරෙනු කාර්මික විප්ලවයෙනි. කාර්මික විප්ලවය ආරම්භ වූයේ බ්‍රිතාන්තයේ ය. බ්‍රිතාන්ත ගල් අගුර, යපස් ආදි ස්ව්‍යභාවික සම්පත්වලින් පොනොසන් රටක් ව තිබේනි. වීමෙන් ම ස්ව්‍යභාවික ගාගා සහ ඇල මාර්ග ඉඩිකිරීම් ඔස්සේ ප්‍රවාහන කටයුතු ද පුලුල් වූයේ ය. විය දිගෙන් දිහ වාණිජ කටයුතු ව්‍යුධිනය වහුවට තිතකර පසුවීමෙන් සැකසුවේ ය. විපමණාක් නොව බ්‍රිතාන්ත, ස්වකිය භූමියේ ම වූ සම්පත් හැරෙනු විට ඉන්දියාව, අප්‍රිකාව සහ දකුණු ඇමෙරිකාව වැනි සරසාර ප්‍රදේශ තම යටත් විෂ්ත බවට පත් කර ගැනීම තුළින් ද සම්පත්,

කාර්මික විජ්‍යව විසින් සම්බුද්ධීත් බවට පත් කර තිබුණු බූතාහානයේ නව මධ්‍යම පානියක් දිනිව සිටියේ ය. ඔවුන් අත දිනෙන් දින අතිරේක දිනය රැස්වෙමින් තිබුණි. ඔවුහු විම අතිරේක දිනය ආයෝජනය කළ භැංක් නව මුලාශ්‍ර සොයාමින් සිටිය ය. පැවති සමාජ ආර්ථික පරිසරය විසින් දියුණු, කාර්යක්ෂම සහ වේගවත් ප්‍රවාහන පද්ධතියක අවශ්‍යතාව ඉස්මෙනු කෙරිණි. පුලුල් වෙපුදුපොල සදහා ගල් අරුරු, යපස් සහ තීම් භාණ්ඩ විශාල ප්‍රමාණවලින් ප්‍රවාහනය කළ යුතු විය. එවන විට භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයේ දී ගොඩඩීම් ප්‍රවාහනය සදහා අශ්ව කරන්න ද ජල මාර්ගවල ප්‍රවාහනය සදහා යානු ද ගොඩා ගැනුනි. ඇල මාර්ග, ගාගා සහ මුහුද කරු භාණ්ඩ ගෙන යැමව වැගන් රථ (Wagon) ගොඩා ගැනීනි. පැවති මෙම ප්‍රවාහන කුම කාර්මික යුතු හා නො ගැලුණි. කාර්යක්ෂමතාව අඩු ප්‍රවාහන එයි දිනෙන් දින ඉහළ යන ඉල්ලුම හා සැපයුම අතර බාධකයක් ව නැති සිටියේ ය. ප්‍රවාහන කුමය වැඩි දියුණු කිරීම් වස් මේ කාලයේ තොයෙකුන් අත්හාදා බැඳීම් සිදු කෙරිණි. මුළ දී ගල් අරුරු, යපස් ආදි අමුවෙශ කෙරී උරක් ගෙනයාමට ලී පිළි මත ගෙන යන බුඩා රිය භාවිතයට ගැනීනි. වැගන් රථ තෙස හැඳින්වෙන් මෙම වාහනයි. වැගන් රථ අශ්වයින් ගොඩා ඇඳුගෙන යැම සිදු විය. විහෙන් මෙම ප්‍රවාහන කුම භාවිතය ද අනවරතව සිදුකරන ලද අත්හාදා බැඳීම්වල ප්‍රතිඵල ය. විනි ම විකාශනයක් ලෙස පසු කළෙක යකි පිළි සඳහා අරුණිනි. 1767

පළමුවරට යකඩ දුම්රිය පිළි සඳහා සහ පැස්සීම පිළිබඳ අත්හඳ බැඳීම් කලේ කෝල්බ්‍රක්බේල් යකඩ සමාගම (Coal-brookdale Iron Company) සේ. දුම්රිය පිළිබඳ මේ කතා පුවත ඉතා දුරක විකති. විහෙත් අප ඒ පිළිබඳව මෙහි සඳහන් කරන්නේ ඉතාමත් ම කොරියෙහි. ඒ මෙම ලිපියේ අරමුණ දුම්රියේ ගමන් මග පිළිබඳව විමසා බැඳීම තොටන නිසයි. දුම්රියෙහි ආගමනය විසින් බූතාන්ත කොටස් වෙළුඳපොල ඇති කළ මුළු අරුධුද පිළිබඳව මෙයින් සැකෙවින් විමසා බැඟේ.

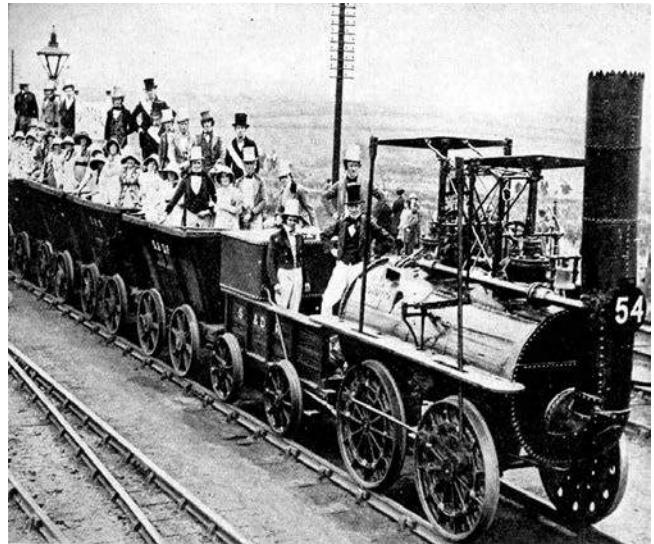
### වාශේ අශ්වයාගේ ආගමනය

19 වන ගත වර්ෂය ආරම්භ වන විට අමු දුවා හා නිම් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා ඉදි කෙරෙනු කෙටි දුර මාර්ග රෝසක් බූතාන්තයේ තිබේනි. ඒ සියලුම ආකර්ෂණීයන්, කර්මාන්ත තීමියන් හා ව්‍යාපාරකයන් විසින් තම කටයුතු සඳහා ඉදිකර ගන්නා ලද එවා ය. කෙටි දුර ප්‍රවාහනය සඳහා පිළි මත අශ්වයින් විසින් ඇදුගෙන තිය වැශන් රථ ද දුරක ගමන් සඳහා ඇල මාර්ග හෝ මහා මාර්ග ද යොදා ගැනීනි.

පාර්ලිමේන්තු පනතක් මගින් බලය පවරන ලද පිළි සහිත ලොව ප්‍රථම භාණ්ඩ ප්‍රවාහන මාර්ගය සර් යකඩ පිළි මාර්ග [Surrey Iron Railway (SIR)] යයි. මෙම මාර්ගය හැඳුන්වායේ ද යකඩ මාර්ගය (Iron Road) ලොසයි. අශ්වයන් යොදා ගෙන මෙහි යකඩ පිළි මගින් වැශන් රථ ඇදුගෙන යන ලදී. 1801 දී ඉදි කිරීම සඳහා අනුමතිය ලද මෙම මාර්ගය විවෘත කරන ලද්දේ 1803 දී ය.

1804 දී ඉංජිනේරුවෙකු වූ රචන් රොටෙනික් (Richard Trevithick) පළමු වාශේ බල දුම්රිය විංසීම නිපදවේය. විය දුම්රිය ගමනාගමනයේ පිළිදීමට බෙහෙවින් ඉවහුල් විය. ඔහු විසින් නිපදවූ වාශේ බල දුම්රිය විංසීම පත්‍රේලු සිට ගල් අයුරු ප්‍රවාහනයට යොදා ගැනීනි. මෙය තව දුරටත් කාර්යක්ෂම කිරීම සඳහා පතල් හා කර්මාන්ත තීමියෝ මුදල් යොදවම් සිටිය නි. වහි ප්‍රතිඵල ලොව වාශේ බල දුම්රිය විංසීම වර්න් වර හොයෙකුන් ශ්ලීන් අතින් වැඩි දියුණු විය. 1814 දී රෝෂ්ප් ස්ටේවින්සන් (George Stephenson) සහ රෝබරි ස්ටේවින්සන් (Robert Stephenson) පිය පුතු දෙදෙනා ද මෙයි වාශේ බල විංසීම වැඩි දියුණු කිරීමට වික් වූ නි. විමන නොවා 1825 දී කර්මාන්ත තීමියෙකු වූ විඛිවඩි පිස් (Edward Pease) වෙනුවෙන් ස්ටේවින්සන්ටර පළමු වාශේ බල දුම්රිය මාර්ගය සඳහා. ස්ටේවින්සන් සිට බාලින්ගේවින් (Stockton - Darlington) දැක්වා වූ විනි දිග සඳහප්පී 25ක් විය. මෙම දුම්රිය මාර්ගය ඉදිකිරීම සඳහා වූ පනත 1818 දී පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරන ලද ද විය සම්මත නොවී ය. මාර්ග ඉදිකිරීම පිළිබඳ පනත් පාර්ලිමේන්තුවේ සම්මත නොවීමට බලපෑ ඇතැමි කරනු ඉතාමත් ම හාස්‍යපන්තක එවා ලොව අද අපට පෙනේ. යොළිත මාර්ගය ක්ලේවල්ඩ් හි ආදිපාදවරයා (Duke of Cleveland) නර ද්‍රව්‍යමේ යන ප්‍රදේශය තරඟා වැඩි නිසීම වියට හේතු විය. රට වසරකට පසු විසි ප්‍රදේශය මගහැර යොළිත මාර්ගය පිළිබඳ පනත පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරන

ලදව සම්මත විය. මෙය ගල් අයුරු ආකර රෝසකට සම්බන්ධවන ලොව ඉදිකොරුනි. විය විවකට ලොව දිගු දුම්රිය මාර්ගය විය. මගි සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය යන අරමුණු දෙක ම ඇතිව මෙය ඉදි කළ ද බහුලව හාවිතයට ගැනුනේ ගල් අයුරු ප්‍රවාහනය සඳහා සි. මෙම මාර්ගය ති ප්‍රවාහනය වාශේ බල විංසීම භාවිතයෙන් ද අශ්වයින් යොදා ගෙන ද සිදුකර ඇත. මෙයි විනම මග දෙ ආකාරයක ප්‍රවාහන විධ යොදා ගැනීම මගින් වාශේ බල විංසීම ව්‍යාපාරයක් බව හාවිත නිසයි. විය වාශේ අශ්වයෙකු ගෙන ආගමනයක් ලොව සැලකිනි. වාශේ අශ්වයාගේ ප්‍රථම වාර්කාව හැරුම්මෙම දුනක් ගනා මිනිස්සු රස්වූ නි. මෙම වාශේ බල විංසීම, විංසීම් අංක 01 (Locomotion No 1) ලොව හැඳුන්වීමි. විය අද ප්‍රවාහ්ලින්ගේවින් දුම්රිය හැවතුමේ හෝර්ත් රෝෂ් (North Road) කොතුකාගාරයේ දුක්නටට ලැබේයි. මෙම දුම්රිය මාර්ගය සින්ම අයෙකුට මුදල් ගෙවා හාවිතා කළ හැකි විය. වහි ද තම අශ්වයන් සහ වැශන් රථ යොදා ගැනීම විය. විනෙක් පැවති වැශන් රථ මාර්ගවල මෙම පහසුකම තොටුනි.



Locomotion No 1

කෙසේ වෙතන් දුම්රිය ප්‍රවාහනයේ මෙයි අභිජු වර්ධනය පිළිගැනීමට සියලු දෙනා වික ලොසින් පෙළ ගැසුනේ හැත. හොයෙකුත් බාධා, විරෝධීම් සහ විරෝධිතා මතු විය. ඒ සඳහා හොයෙකුත් ශේතු දැක්වූහි. වටිනා අශ්වයින් වැඳුවී යැමට ඉඩි ඇති බව, අශ්වයින් පුරුදු ප්‍රහුණු කිරීමේ ශ්ලේපය හැතිවී ය හැකි බව, දුම්රිය විංසීමේ පිළිතට විසිවන ගිහි පුපුරුවිලින් ගොට් ඩිම් වැනසි ය හැකි බව, ගිහුම් දෙන වහි හඳුන්ට හානි පැමිණිය හැකි බව වැනි කරනු ද මේ අතර විය. ඉඩි අත්පත්කර ගැනීම සම්බන්ධ විරෝධිතා ද ඉස්මෙතු විය. කෙසේ වෙතන් හාවක ප්‍රවාහනයේ යොදානේ සහ අශ්ව කරන්න හාවිතා කළේ නව ප්‍රවාහන කුමයට විරෝධිව හැරි සිටීම යුත්ති යුත්ත ය. මත්ද ඔවුන්ගේ ආදායම් මාර්ගයට නව ප්‍රවාහන විධිතුමය විසින් තරගයක් ඇති කිරීම නො වැළැක්වීම හැකිවූ නිසා ය.

ବିରାଜାର୍ଥୀ କହ ମେହନ୍ତେକ୍ସପର୍ ଟ୍ରେନିଂରୁ ମାରଗଯାଇ ପାଇଣି  
କେବିନ୍ହେକନ୍ତେଙ୍କେ ରୋକାଯ

මෙකල ප්‍රවාහන පහසුකම් සඡපියේ සම්බන්ධයෙන් බ්‍රිතාන්තයේ සියලු ම ප්‍රදේශීවලින් දැඩි ඉල්ලුමක් ජනිත විය. 1814 දී කපු රෙදි කරුමාත්තයට බලවෙශ යන්තුය හඳුන්වාදීම් සමඟ මැත්ත්වෙක්ටර් හි කපු නිෂ්පාදනය ඉතාමත් ම ඉහළ නියේ ය. මැත්ත්වෙක්ටර්වල සිට මිවරසුල් වරාය දක්වා අමුදවා ගෙන යා සුතු විය. විමෙන් ම නිම භාණ්ඩ අපනයනය සඳහා ආපසු යෙගෙන ආ සුතු විය. 1820 ගණන්වල මුළු මෙම නගර දෙක අතර දිනකට අවම වකයෙන් භාණ්ඩ වෙන් 1000ක් පමණ ගමන් කළේ ය. මෙම ධිරාකාව සඳහා පැවති මහා මාර්ග භා අලු මාර්ග ප්‍රමානවත් වූයේ නැත. මේ නිසා ප්‍රදේශයේ ව්‍යාපාරකයෝ ඇල මාර්ග හිමියන් ගේ බලවත් විරෝධීනාව මැද දුම්රිය මාර්ගයක් පිළිබඳ යොළනාවක් ගෙන ආහ. ඔවුනු 1823 දී මේ සඳහා මිවරසුල් සහ මැත්ත්වෙක්ටර් දුම්රිය මාර්ග සමාගම (Liverpool and Manchester Railway Company) පිහිටුවා ගත් හ.

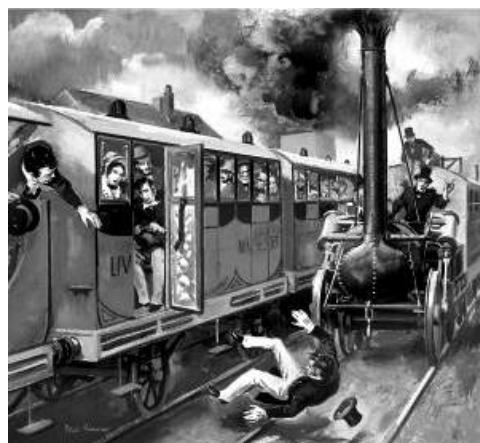
බ්‍රිතාන්‍ය දුම්මීරිය මාර්ග ඉංග්‍රීසිය තුළ මූල්‍යවෘත්ත් සහ මැන්වෙස්ටර් දුම්මීරිය මාර්ගය (Liverpool to Manchester Line) සුවිශේෂ සංයින්ස්ථානයක් සහිතුහාන් කරයි. ගෝපන මාර්ගය ඉදිකිරීම සම්බන්ධ පහත පාර්ශ්වමේන්තුවට ඉදිරිපත් කළේ 1825 දි. ය. විහෙක් ඇල මාර්ග හා ඉඩිම් හිමියන්ගේ බලපෑම මත විය සම්මත වූයේ නැත. පසුව 1826 දි නැවත වීම ගෝපනාව භාව්‍යමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරන ලද්ව සම්මත වූයේ ය. දුම්මීරිය මාර්ග ඉදිකිරීම සඳහා දැරූමට සිදුවන වැය තනි ප්‍රද්‍රේගලයෙකුට දැරය හැක්කක් නොවිය. මේ නිසා ඉදිකිරීම් සමාගම කොටස් තිබත් තිරීම මගින් ප්‍රාග්ධනය පවතීම් 510,000 දක්වා ඉනළ නැවැළී

ඉදිකිරීම් කටයුතු	පවුම්
ගොඩැලු කැසීමට සහ වේශ්‍ර සහ ගැමීම බැඳීම	199,763
සැනපුම් 4ක් පළමුනා දිග විගුරුව බිමෙනි සැකසුම්	27,719
උමං ඉදිකිරීම	47,788
ඉඩම් අන්පත් කරගැනීම	95,305
ඡ්‍රේවා වෙන් කිරීම	10,202
ජාලම් සඳීම	99,065
ජාර්ගර සඳහා තුම්ය සැකසීම	20,568
ගල් සහ සිල්පර ඇතිරීම	20,520
පිළි සවි කිරීම (වෛන් විකකර පවුම් 1210 බැහැන්)	60,912
මිනුම්, ගෙනික, පාර්ලිමේන්තු කටයුතු සහ වෙනත් වියදුම්	157,341
විකතුව	739,183

ය. කොටස 4233 ක් නිකුත් කරන ලද අතර වේවා මිලදිගත් පුද්ගලිකීන්ගේ ගනුහ 308කි. කොටස් ව්‍යුත් 1000ක් මිලදි ගනුහා ලද්දේ ස්ටැෆෝර්ඩ් හි වංශාධිපතිවරයා (Marques of Stafford) විසිනි.

මෙම මාරුගයේ ප්‍රවාහනය සඳහා ව්‍යකට භාවිතයේ පැවති දුම්මිරය විංපිමට වඩා කාරෝයක්ෂම, වේගවත් සහ ගල් අඹරු අඩුවෙන් භාවිත කරන දුම්මිරයක් සමාගමට අවශ්‍ය විය. ව්‍යුතිසා ඔවුනු වඩා නොද දුම්මිරය විංපිමක් තීර්මාණය කිරීම සිංහලීන්ධා තරගයක් පැවත්වූ න. තත්ත්වය ප්‍රවාහනය 500ක් විය. සෑර්වන්සන්ටරු මෙම තරගයට ඉදිරිපත් ව වාෂ්ප බල විංපිම වැඩි දියුණු කිරීමට පියවර ගෙන්න. විය සාර්පක විය. මුවනු ඔවුන් විසින් වැඩි දියුණු කරන ලද වාෂ්ප බල විංපිම සෑර්වන්සන්ගේ රෙකකරය (Stephenson's Rocket) ලෙස හැඳින්වුන. නව දුම්මිරය විංපිම ඔවුන්ගේ සැලකුම අනුව තීර්මාණය කිරීමට පියවර ගැනීම්. මාරුගය ඉදිකිරීම් භාර ඉංජිනේරුවා වූයේ ද පෝර්ජ් සෑර්වන්සන් ය. විය ඉදිකිරීම සඳහා සිව්‍ය විසරගක් ගතවිය. ඉදිකිරීමේ මුළු වියදුම ප්‍රවාහනය 739,183 ක් විය. විය 2012 වරිනාකම අනුව බලන විට ප්‍රවාහනය 61,130,550 ක් පළමුව වේ.

මාරුගය විවෘත කළේ 1830 සංපැර්ණම්බර් 15 දා ය. ලිවරුපුල් සහ මැයින්ටෙස්ටර් මාරුගය බ්‍රිතාන්‍යයෙහි පමණක් තොට සමස්ත ලෙස්කයෙහි ම පළමු නගරාන්තර දුම්රිය සේවය විය. මාරුග පද්ධතිය දේ මාරුග විය. විය මිනින් සහ නාන්ඩ් ප්‍රවාහනයෙහි ලා අති සාර්ථක ව්‍යවක් විය. වෙලින්ටන් හි අංජ්ලාවරුයා (Duke of Wellington) වූ අතර වෙල්සේල් (Arthur Wellesley) ප්‍රධාන ආරුධිත අමුත්තා වූයේ ය. ඔහු ජයග්‍රාම වෙශ්වල සටහේ (Battle of Waterloo) ප්‍රධාන අනු දෙන නිලධාරියාට සිටියේ ය. 19 වන ගත ව්‍යුහයේ මුල් නාගයේ බ්‍රිතාන්‍ය පාර්ලිමේන්තුවේ ප්‍රධාන දේශපාලන වර්තයක් වූ ඔහු මේ අවදිය වන විට අගමැතිවරුයාට සිටියේ ය. ඔහු ඇතුළු විශේෂ අමුත්තාක් රසක් සහ දැනස් සංඛ්‍යාත ජනතාවක් මාරුගය විවෘත කිරීමේ උපාලට සහභාගි වූහ. නමුත් මෙම අති විශේෂ දිනයෙහි ඉතාමත් ම අවාසන්නාවන්හා සිදුවීමක් ද විය. ඒ වූව්වලුපුල් පාර්ලිමේන්තු



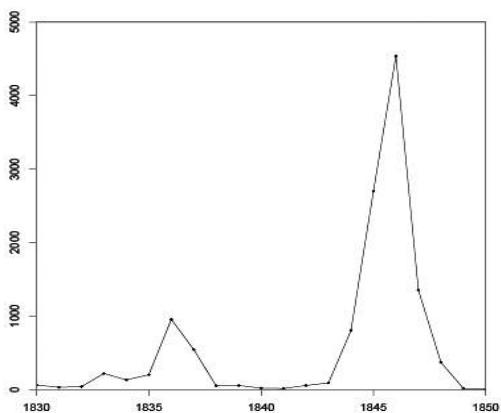
විලුයම් හස්කිසන් දුම්රයට ඇතුව මිය යම්

මත්තුවරයෙක් ව සිරි විලියම් භස්කිසන් (William Huskisson) දුම්රියට අසුව මෙය යැමදී. ඔහු දුම්රිය මාරුග ඉදිකිරීම් සම්බන්ධ පාර්ලිමේන්තු කටයුතුවලදී සුවිසල් කාර්යනාරයක් ඉටු කළ ඇයෙකි. වෙමත් ම වෙළුඳ ප්‍රජාව අතර මෙන් ම සාමාන්‍ය ජනතාව අතර ද ජනපීය පුද්ගලයෙක් ව සිටියේ ය.

කෙසේ වෙත් දුම්රිය මග සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා ඉතාමත් ම ගෝග බැවි මෙහි දී ඔවුන් විය. මේ සමග ම දුම්රිය ප්‍රවාහනය සඳහා ඉල්ලුමක් ඇති විය. මේ වන විට ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා ගොඟ ගෙනුනු අනෙකුත් ප්‍රවාහන තුම භාවිතය සඳහා අධික මිලක් ගෙවිය යුතු විය. වෙමත් ම විසින් ගමන් සඳහා ඉතා දීර්ඝ කාලයක් ගනවිය. ඒ හා සැසඇදීමේ දී දුම්රිය ප්‍රවාහනය සඳහා වැඩි ඉල්ලුමක් ඇති විය. භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා පමණක් නොව මග ප්‍රවාහනය සඳහා ද තත්ත්වය වියම විය. දුම්රිය මගින් සංචාරය ද අතිශයින් ජනපීය විය. මිවරපූල් මෙන්වෙස්ටර් මාර්ගය විවෘත කළ සැපේන්ස්බීබ් මස සිට ම පායකට වර්ක් නගර දෙක අතර දුම්රියක් බාවහන විය. දිනකට දහසකට අධික මිනිසුන් සංඛ්‍යාවක් සහ භාණ්ඩ මෙහි ප්‍රවාහනය කෙරීනි. මෙසේ දුම්රිය ප්‍රවාහනයෙන් ව්‍යාපාරයකෙන්ට, කර්මාන්ත හිමියන්ට සහ සාමාන්‍ය මහජනතාවට සෙන සැබුසානා පමණක් නොව සමාගම ලැබූ ලාභයෙන් කොටසක් ලාභාංශ ලෙස කොටස හිමියන්ට පිරිනැඹීම ද සිදුවිය. මේ මගින් දුම්රිය සමාගම් අධික ලාභ ලැබිය හැකි ව්‍යාපාරයක් ය යන අදහස පැන නැගිනි. විය නව දුම්රිය මාරුග ඉදිකිරීම් සමාගම් පැනනැගීමට හේතු වූයේ ය.

## 1 වන රුප සටහන

**ඩ්‍රිකාන්ස පාර්ලිමේන්තුව විසින් අනුමත කරන ලද දුම්රිය  
මාරුගවල දුර  
1830 - 1850**



**මුළුවය: The British Railway Mania of the 1840s  
:Andrew Odlyzko**

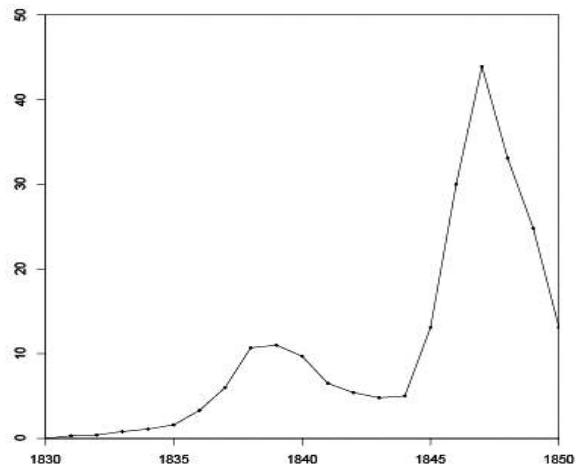
## දමනුවක් බවට පත්වීම

දුම්රිය ප්‍රවාහනය පහසු කටයුත්තක් වුව ද දුම්රිය මාරුග ඉදිකිරීම පහසු කටයුත්තක් නොවී ය. ඒ සඳහා අති විශාල දිනයක් ඇවැසි විය. මේ අනුව ආයෝජනය සඳහා ප්‍රාග්ධන සම්පාදනය කරගැනීමට මහජනය වෙත කොටස් තිබුන් කිරීම සුදුසු ම පියවර විය. 1720 දකුණු මූහුද බුබිබුලයෙන් පසු පැනවූ බුබුල් පනත (Bubble Act) රජය 1825 දී අනෝස් කළේය. ඒන් සමගම දුම්රිය මාරුග උමත්වේ මළ දීප දක්නට ලැබේනි. බුබුල පනත නව ව්‍යාපාර කටයුතු උත්පාදනයට බාධාවක් ව පැවතිනි. සීමාවක් ව පැවතිනි. විනි විධි විධාන යටතේ පාර්ලිමේන්තු පනතක් හෝ රාජකීය අධිකාරයේ (Royal Charter) අවසරයකින් තොරව කොටස් තිබුන් කළ නොහැකි විය. මෙම සීමා ඉවත් කිරීමත් සමග ප්‍රතිලාභ අපේක්ෂාවෙන් ඕනෑම අයෙකුට නව දුම්රිය මාරුග ඉදිකිරීම් සමාගම්වල සහ නව දුම්රිය මාරුග ඉදිකිරීම්වල අයෝජනය කළ නැති විය. නව සමාගම් බිජිවන්නට විය. 1843 වන විට දුම්රිය මාරුග ඉදිකිරීම් සමාගම් 60ක් පමණ ක්‍රියාත්මක වෙමත් තිබේනි. නව දුම්රිය මාරුග ඉදිකිරීම් සම්බන්ධව පාර්ලිමේන්තුව පනත් රුසික් ඉදිරිපත් වන්නට විය. ඒ අනුව 1843 බ්‍රිතාන්‍ය පාර්ලිමේන්තුව විසින් අනුමත කළ දුම්රිය මාරුගවල දුර සැතපුම් 91 ක් වූ අතර 1844, 1845, 1846 සහ 1847 වසර වල අනුමත කළ දුර පිළිවෙළින් සැතපුම් 805, 2700, 4538 සහ 1354 ක් විය. (1 වන රුප සටහන බෙන්න.)

දුම්රිය මාරුග ඉදිකිරීම් සම්බන්ධව බ්‍රිතාන්‍ය රජය අනුගමනය කළේ මුළුමත් ම පාන් රාජ්‍ය තීර්බාධිවාදී (Laissez - faire) ප්‍රතිපත්තියකි. දුම්රිය සමාගම් පිහිටුවෙමත් යොළිත දුම්රිය

## 2 වන රුප සටහන

**ඩ්‍රිකාන්ස දුම්රිය මාරුග ඉදිකිරීම් සඳහා කළ ආයෝජන  
1830 - 1850**



**මුළුවය: The British Railway Mania of the 1840s :Andrew Odlyzko**

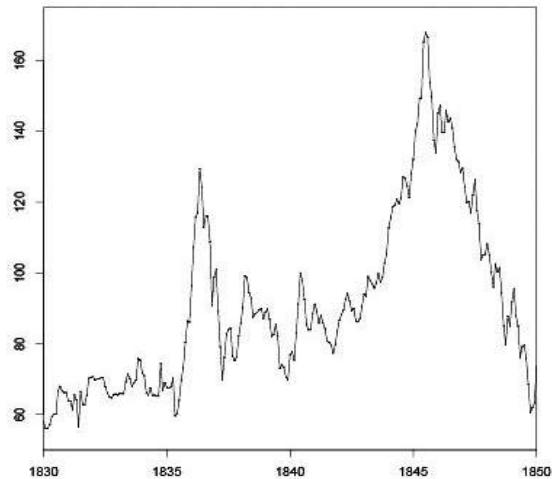
මාරුග ඉදිකිරීම අනුමත කරගැනීමටත් පාර්ලිමේන්තුවේ පහතක් සම්මත කරගතයුතු විය. නමුත් ලියාපදිංචි කරනු ලබන සමාගම සංඛ්‍යාවේ සිමාවක් නොවේ ය. ඩ්වායේ මූල්‍යමය ගෙන්නාව පිළිබඳ නිසි ඇගයීමක් සිදු නොවිනි. සිනම අයෙකුට සමාගමක් පිහිටුවිය හැකි විය. බොහෝ විට සිදු කෙරුණේ සමාගම පිහිටුවේමේ දී විනි ඉහළ තනතුරක් සහ සමාගමේ කොටස් ප්‍රාණායක් පාර්ලිමේන්තු සහිකයෙකුට පිරි නැමීමයි. ඒ අනුව විම තෙනැගේතා ලබා පහත පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කොට සම්මතකරගැනීම මෙහි ඇරුම්‍ය විය. අනෙක් අතර ඉඩීම් නිමියන්ගේ හා ඇල මාරුග නිමියන්ගේ බිලපෑම මත පාර්ලිමේන්තුවේ පැන නැගෙන විරෝධාතා මැධ්‍යපාතිවෙශීමට ද මේ මගින් නැකි විය. මේ නිසා පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රීවරය බොහෝ පිරසක් දුම්රිය මාරුග සමාගම්වල විශාල වශයෙන් මුදුල් ආයෝජනය කළේ වූ ය. මෙය සඡ්‍යුව ම හෝ යූති නිතම්මුරායන් හරහා හෝ සිදුවිය. මේ නිසා 1846 උමතුව උවිව අවස්ථාවට ලතා වෙමින් නිතිය දී ප්‍රවා දුම්රිය මාරුග ඉදිකිරීම් සම්බන්ධ පාර්ලිමේන්තු පහතක් සම්මත නොවේ නිවු අවස්ථා විරෝධ ය. නමුත් පැහැදිලිවම වෘත්තාකාරී සහ ඉදිකළ නොහැකි මාරුග සම්බන්ධ ගෝපනා ප්‍රතික්ෂේප විය. විනම් මේ අවදිය වන විට භාවිතයට ගැනුනු දුම්රිය විංඡන්වලට යෙමට සුදුසු දුම්රිය මාරුග ඉදිකිරීමට නොහැකි ග්‍රාමිය ප්‍රදේශවලට පවා සැපු දුම්රිය මාරුග ඉදිකිරීමට ගෝපනා තම පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරන ලදුව ප්‍රතික්ෂේප විය.

මෙයේ දුම්රිය මාරුග ඉදිකිරීම් සමාගම් රැසක් බිහිමේන් ඩ්වායේ පුල්ල් ප්‍රවාරන කටයුතුත් සමග සාමාන්‍ය මගපනතාවට කොටස් මිලදී ගැනීමට අවස්ථාව ලැබේනි. සමාගම් විය නොවරදීන ව්‍යාපාරයක් ලෙස, අවදුරනම් රහිත ආයෝජන මාරුගයක් ලෙස පුල්ල් ප්‍රවාරනයක් ගෙන ගියේ ය. නව මාධ්‍ය විශේෂයෙන් ම පුවත්පත් සහ නව කොටස් වෙළෙඳපාල මඟින් මගින් සමාගම්වලට තම කොටස් අලවිය ප්‍රවර්ධනය කිරීමට ඩ්වා ජනතාව වෙත ගෙන යෙම පහසු විය. නව ප්‍රවාහන මාරුග ඔස්සේ උණුසුම්, නව ප්‍රවාත්ති යොත් පුවත්පත් ද ඉතා ඉක්මනීන් ජනතාව අතර පත් විය. ඉන් උපරිම එම නෙළා ගත් සමාගම් නිමියෙන් විශාල අලවි ප්‍රවර්ධන වැඩසටහන් දියත් කළ ය. කොටස් විව්‍යාකමෙන් සියයට 10ක් තැන්පත් කිරීමෙන් දුම්රිය මාරුග සමාගම්වලදී කොටස් ලබාගත නැකි විය. ඉතිරි සියයට 90 සමාගම්වලට ඕනෑ ම වේලාවක ලබාගැනීමේ අයිතිය සමාගම් ලබාගත ය. ආයෝජකයේ දහස් ගනුනින් මේ ආයෝජන කෙරෙන් ආකර්ශනය වූ ය. ඉන් බොහෝ දෙනෙකුට ගක්රිය තිබුණේ කොටස් මිලෙන් සියයට 10 ගෙවීමට පමණි. වෙන් ඔවුනු විශාල ප්‍රමාණවලින් කොටස් මිල දී ගත් ය. බොහෝ පවුල් තම මුළු ඉතිරි කිරීම් දුම්රිය මාරුග ඉදිකිරීම් සමාගම්වල ආයෝජනය කළ ය. විමන් ම 1843 -1845 කාලයෙහි ආර්ථිකය සැලකිය යුතු පර්දේදෙන් වර්ධනය වෙමින් තිබේනි. පොලී අනුපාත පැවතියේ පහළ මට්ටමක ය. කොටස් ඉල්ලම් ඒ නිසා ද ඉහළ ගියේ ය. මේ අනුව 1845 - 1847 දක්වා දුම්රිය මාරුග ආයෝජනය සිශ්‍රෙයෙන් ඉහළ නැගිනි. (2 වන රැස සටහන බලන්න.)

මෙයේ 1840 ගණන්වල මද වන විට ශ්‍රීලංකා කොටස් වෙළෙඳපාල සඳහා අතිශයින් ම සුබදායී පරිසරයක් පැවතිනි. නිශ්චාදන කර්මාන්තවල බලයෙන් ආර්ථිකය පුලුල්වන්නට විය. ඉදිකිරීම් කර්මාන්තය ද වර්ධනය වන්නට විය. මගින් සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් දුම්රිය ප්‍රවාහනය සඳහා ඉල්ලම දිනෙන් දින ඉහළ ගන්නට විය. දුම්රිය මාරුග ඉදිකිරීම් සමාගම් ආයෝජකයන් ගෙ අවධානය වැඩි වැඩියෙන් දිනා ගත්තේ ය. ඩ්වායේ කොටස් මිල වේගයෙන් ඉහළ නැගිමට පටන්ගත්තේ ය. මිනිස්සු ඩ්වායේ වැඩි වැඩියෙන් ආයෝජනය සඳහා පෙළුමුන ය. ඔවුනු කොටස් මිල දී ගැනීමට උනන්දු වූවා පමණක් නොව ඩ්වායේ මිල ගාන්න පිළිබඳ අවධානයෙන් පසුවෙමින් කොටස් වෙළෙඳපාල හි ඩ්වා යැලි විකිණීමට භා මිල දී ගැනීමට පටන් ගත් ය. විකිණක සමාගම්වල කොටස් මිල ගාන්න සසඳුම්න් වඩා වාසිභායක සමාගම් කොටස් පසුපස හඩායි ය. ඩ්වායේ ව්‍යාපාර කටයුතු බොහෝ දුරට රඳු පැවතුන් බැංකු ආයතන, වංගාධිපතියන් සහ කර්මාන්ත නිමියන්ගේ ආයෝජන මත ය. විගත් නව දුම්රිය මාරුග ඉදිකිරීම් සමාගම්වල මුදල් ආයෝජනය කළ ය යුතු ප්‍රතික්ෂා වූවා ප්‍රාලේස් (Charles Darwin), ව්‍යාල්ස් බැබේල් (Charles Babbage), පෝන් ස්ට්‍රුවර් මල් (John Stuart Mill) බෞන්ටේ සහෝදරයන් (Brontës Sisters) සහ විලියම් තැක්කරේ (William Thackeray) වැනි වියන්හු ද බෙන්ජමින් ඩිස්රේල් (Benjamin Disraeli), විලියම් විවරි ග්ලැස්ඩ්වේල් (William Ewart Gladstone) වැනි සුපකිද්ධී දේශපාලකයෙක් රෝස් ද ඒ අතර වූ ය. ඔවුනු සිය ඉතිරිකිරීම් මේවාට යෙදු වූ ය.

කොටස් මිල ගාන්න සිශ්‍රෙයෙන් ඉහළ නැග නොවැපැක්විය  
3 වන රැස සටහන

**ශ්‍රීලංකා දුම්රිය මාරුග කොටස් මිල දුර්ගය**  
1830 -1850



**මූලාශ්‍රය: The British Railway Mania of the 1840s :Andrew Odlyzko**

හැකි ලෙස වෙළඳපොල බිඳ වැවෙන තෙක් සම්පේශකයේ දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීම් සමාගම්වල මුදල් ආයෝජනය කළහ. 1845 - 1846 අතර දුම්රිය මාර්ග කොටස් දරුණුකය උච්චවතම අවස්ථාවේ නිඩිනි. (3 වන රූප සටහන බලන්න.) 1844 - 1846 දක්වා විනම් උමතු අවස්ථාව වන විට දුම්රිය මාර්ග සමාගම් කොටස් දරුණුකය ආසන්න වශයෙන් දෙනුයායක් බවට පත් විය. 1846 න් අනතුරුව විය වේගයෙන් පත්ත වැවෙන්නට විය.

## උමතුවේ අවකාශය

උමතුව ඇරුණිමත් සමඟ රූප නොයෙකුත් ආකාරයෙන් දුම්රිය මාර්ග සමාගම් නියාමනයට අත්තෙකුවේ ය. නොයෙකුත් විධි විධාන පැහැවිය. දුම්රිය ප්‍රවාහනය පොදුවේ සියලුම සමාජ ස්තර අතර විකැස් ජනප්‍රිය ව්‍යව ද ප්‍රවාහන පහසුකම් සැලකීමේ දී තුන්වන පංතියේ මගින් සඳහා සැපයුනු පහසුකම් ඉතාමත් ම අසතුවායක මට්ටමක පැවතිනි. සමාගම් තුළෙක් අධික ලාභ අරමුණානි ම පිහිටා සිරියා මිස උපයන ධිහෘක්කන්දියට සාධාරණය ඉටු කිරීමේ පරමාර්ථයෙන් බැහැරවේ සිරිය න. ඒ අනුව 1844 දුම්රිය නියාමන පනත (Railway Regulation Act 1844) යටතේ පනත සඳහන් විධිවිධාන පනවා ඇත.

- ප්‍රවාහනයේ දී තුන්වන පංතියේ මගින් සඳහා අවම වශයෙන් සැපයිය තුළ පහසුකම් නිරීම.
- ප්‍රවාහන ගාස්තු ඉහළ දුම්ම මගින් ලාභ ලැබීමට ඇති හැකියාව සීමා කිරීම.
- අනාගත දුම්රිය මාර්ග රූප විසින් මිලදී ගැනීමේ අධිතිය ඇති කිරීම.
- දුම්රිය මාර්ග සමාගම්වල ගිණුම් පරික්ෂාව
- අතිරේක තැපැල් ගෙනයාමේ අවශ්‍යතාව
- ආරක්ෂක ණමුදා සහ පොලිස් නිලධාරීන් ගෙන යැමී අවශ්‍යතාව.
- විදුලී පන්තිය වයර් ඇතිරීමට ඉඩිලිමේ අවශ්‍යතාව
- ණ්‍යාය තීවේදින (Loan Notes) සහ වෙනත් නීති විරෝධී සුරුකුම්පත් නිකුත් කිරීම තහනම් කිරීම.

කෙසේ වෙතත් කිහිම් විධි විධාන පැහැවුව ද එවන විට බොහෝ ඉදිකිරීම් සමාගම් කුද ලෙස ලාභ ඉඩිම ම අරමුණු කොට සිරියන.

තන්ත්වය මෙයේ පවතින් දී 1845 දී විංගලන්ත මහ බංකුව (Bank of England) පොලී අනුෂාස ඉහළ දම්මන් සිය මුදල් ප්‍රතිපත්තිය දැකි කළේය. විම නිසා රූපයේ සුරුකුම්පත්වල ආයෝජනය ඉතාමත් ම ආක්රේතිය විය. ඒත් සමඟ ම එලඹුයාම් ඉහළ රූපයේ සුරුකුම්පත්වල ආයෝජනය ඉහළ යන්නට විය. මේ අතර ම දුම්රිය මාර්ග කොටස්වල ආයෝජනය මවා පෙන්වන තරම් ලාභඳාසී නොවන බවත් ප්‍රායෝගික නොවන බවත් ආයෝජකයන්ට වැටහෙන්නට ද විය. මුදල් දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිවලින් ඉවතා ගෙවා පැවත් ගත්තේ ය. පිහිදීම බිඳවැටුන් ය. දුම්රිය කොටස් මිල ගණන් පනත වැටුන් ය. ආයෝජන විස් රුසින් මුදල් දුම්රිය මාර්ග වෙළඳපොල ප්‍රධාන සියලුම සැලකීම් පැවති පිළිබඳ හෙළුදා විම සහ දුරවල මුල්‍ය සැලසුම් ද හේතු විය. මේ නිසා දුම්රිය මාර්ග සමාගම්වලට සිය අපේක්ෂිත සැලසුම් ඉවත් ගැනීමට නොහැකි විය. ග්‍රේට් වෙස්ටරින් රේල්වේ (Great Western Railway) සහ විවකට හැරි වින සමාගමක්ව පැවති මධ්‍යමන්ධි (Midland) වැනි ලොකු සමාගම් තම දුම්රිය මාර්ග ජාලය ප්‍රාල් කිරීම සඳහා අසමර්ථ වූ මාර්ග මිල දී ගත් න. විම මාර්ග සඳහා විවාකමට වඩා ඉතා අඩු මිල ගණන්වලට මිලදී ගත හැකි විය. පැවති වාකාවරණය යටතේ දුම්රිය මාර්ග කොටස් සඳහා ලැබෙන අඩු විවාකම භාර ගැනීම හෝ තම ආයෝජනය මුළුමතින් ම නැතිකර ගන්නවා ද යන්න ගෝරාගැනීමට ආයෝජකයන්ට සිදු විය. ස්වභාවිකව ම සියලුම ගැනීම් ගන්නවාට වඩා ලැබෙන දෙය භාරගැනීමට එවතු පෙළුමු න.

- 1850 වන විට දුම්රිය මාර්ග කොටස් ආයෝජනය සියලුම 50ක් පමණ පනළ වැටුන් ය. සමාගම්වලට මුදල් හැකිව තියේ ය. දුම්රිය කොටස් වෙළඳපොල බුඩ්බූලය ප්‍රපුරා යැමු ප්‍රාල්ට්ව පැතුරුණු පොෂ්ඩාකාරී කටයුතු සහ රුවරිලි පිළිබඳ හෙළුදාවේ විම සහ දුරවල මුල්‍ය සැලසුම් ද හේතු විය. මේ නිසා දුම්රිය මාර්ග සමාගම්වලට සිය අපේක්ෂිත සැලසුම් ඉවත් ගැනීමට නොහැකි විය. ග්‍රේට් වෙස්ටරින් රේල්වේ (Great Western Railway) සහ විවකට හැරි වින සමාගමක්ව පැවති මධ්‍යමන්ධි (Midland) වැනි ලොකු සමාගම් තම දුම්රිය මාර්ග ජාලය ප්‍රාල් කිරීම සඳහා අසමර්ථ වූ මාර්ග මිල දී ගත් න. විම මාර්ග සඳහා විවාකමට වඩා ඉතා අඩු මිල ගණන්වලට මිලදී ගත හැකිව විය. පැවති වාකාවරණය යටතේ දුම්රිය මාර්ග කොටස් සඳහා ලැබෙන අඩු විවාකම භාර ගැනීම හෝ තම ආයෝජනය මුළුමතින් ම නැතිකර ගන්නවා ද යන්න ගෝරාගැනීමට ආයෝජකයන්ට සිදු විය. ස්වභාවිකව ම සියලුම ගැනීම් ගන්නවාට වඩා ලැබෙන දෙය භාරගැනීමට එවතු පෙළුමු න.

අනෙකුත් බුඩ්බූලයට මෙහේ ම මෙහි දී ද ආයෝජකයේ අධි සුබවාදී අරමුණුවලට ම පිහිටා සිරිය න. විය සඳු වාසනාව ගෙනෙන ආයෝජනයක් ලෙස දුටු න. බුඩ්බූලය ප්‍රපුරා යැමු සමඟ පෙර ඉතාමත් ම සුවිපහසු පිටිව ගත කළ මධ්‍යම පංතියට සහ ඉසුරුමත් පිටිව ගත කළ දහවත් රුස්කට් තම මුළු පිටිව කාලය තුළ ම තරහම්බ කළ දී දුම්රිය කොටස් ආයෝජනය විසින් මුළුමතින් ම අනිමිකර නිඩිනි. නිසි අවස්ථාව බලා දුම්රිය ඉදිකිරීම් සමාගම්වලින් සිය ආයෝජන ඉවත්කර ගැනීමට ඉතා සුං පිටිසක් සමත් ව්‍යව ද බහුතරයක ගේ ඉරානාම ඉතාමත් ම බැඩුපනක විය. මෙම අවස්ථාවේ කොටස් තිමියක් කඩලෙන් පිටිව ඇඟිල්මන්හින් සැලසුම් ඇවත් ප්‍රවැදින වැසිසක්වන් යටතේ කොටස් විවාකම්වලින් සියලුම 10 ක තැන්පතුවක් යටතේ නිකුත් කළ කොටස්වල ඉතිරි සියලුම 90 ඉල්ලා බල කළ ය. උඩුව් තත්ත්වයට මුළුණු දී ගත නොහැකි විනු ඇතැමෙමක් සිය දිවි නසා ගත්තේය.

1849 අවසන් දුම්රිය කොටස් මිල ගණන්වල සිදුව් පනළ වැටීම පිළිබඳ වාලරි බොහෝටේ විසින් සටහන්කර ඇත. ඒ අනුව, ඇය කොටස් මිල දී ගෙන නිඩුණ් යෝරික් සහ නොර්ත් රේල්වේ මධ්‍යම ඉදිකිරීම් යොදු කළේය සැලකීම් පැවති පිටිවන් තිමියක් සැලසුම් ඇඟිල්මන්හින් සැලසුම් ඇවත් ප්‍රවැදින වැසිසක්වන් යටතේ කොටස් විවාකම්වලින් සියලුම 10 ක තැන්පතුවක් යටතේ නිකුත් කළ කොටස්වල ඉතිරි සියලුම 90 ඉල්ලා බල කළ ය. උඩුව් තත්ත්වයට මුළුණු දී ගත නොහැකි විනු ඇතැමෙමක් සිය දිවි නසා ගත්තේය.

තන්ත්වය මෙයේ පවතින් දී 1845 දී විංගලන්ත මහ බංකුව (Bank of England) පොලී අනුෂාස ඉහළ දම්මන් සිය මුදල් ප්‍රතිපත්තිය දැකි කළේය. විම නිසා රූපයේ සුරුකුම්පත්වලින් සැලකීම් පැවති පිළිබඳ හෙළුදාවේ විම සහ දුරවල මුළුණු සැලසුම් ද හේතු විය. විම නිසා දුම්රිය මාර්ග වෙළඳපොල ප්‍රධාන සියලුම සැලකීම් පැවති මධ්‍යමන්ධි (London and Northwestern Railway) මාර්ගයේ ය. වාලරි බොහෝටේ සිය කොටස් පිළිබඳ ඇයගේ කළා

පුවත සඳහන් කර තිබූ කාලයේ මෙම මාර්ගයෙහි කොටස්වල වට්හාකම උච්චතම ස්ථානයේ සිට සියලු 55ක්න් පමණ පහළ වැට් තිබේනි.

කෙසේ වෙතත් අනෙකුත් කොටස්කරවෙන් මුහුණු පෑ තත්ත්වය සමග සැසදිමේ දී වාලරි බුන්ධේ ගේ තත්ත්වය යහපත් විය. විහෙත් වී කොටස් මිල ගණන් සම්බන්ධයෙන් නොව ඇය විසින් රෝත “පේන් අර්” නවකතාව 1847 දී විශාල වශයෙන් විකිණෙන පොතක් බවට පත්වී තිබීම නිසා ය.

ජෝර්ඩ් භැඩිසන් (George Hudson) පුකට දුම්රිය මාර්ග ආයෝජකයේ වූයේ ය. ඊට පෙර රෝත ව්‍යාපාරකයෙක් ව සිට ඔහු ඉන් උපයාගත් විශාල ධිනයක් 1835 සිට විවිධ දුම්රිය මාර්ග සමාගම්වල ආයෝජනය කළේ ය. දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීම් සම්බන්ධ ඔහු ගේ තත්ත්වය කිහිම් ආකාරයේ විකක් විනි ද යත් ඔහුට “දුම්රිය මාර්ග රජ” (Railway King) යන නමක් ද පට බැඳී තිබේනි. විකල ශ්‍රීයාන්මක වූ දුම්රිය මාර්ග සියල්ලම පෙද්ගැලික අංශය සතුවූ අතර දිර්ක ගමන් වාරවල දී මගින්ට ඒ වී සමාගම් සතු මාර්ගවල ප්‍රවාහනයේ යෙදෙන දුම්රියවලින් ගමන් කිරීමට ඒ වී තැන්වල දී වෙන වෙන ම පුවේශපන් ලබාගත යුතු විය. ජෝර්ඩ් භැඩිසන් මෙම දුම්කරුනාවලට පිළියමක් ලෙස 1842 දුම්රිය තීක්ෂණයනායක් (Railway Clearing House) පිහිටුවීමට මුළු වී කටයුතු කළේ ය. දුම්රිය මාර්ග තුනක් තීක්ෂණයනා මාර්ග මාර්ග පිහිටුවට කටයුතු කළේ ද හඩිසන් විසිනි. ඔහු බංකොලොන් භාවයට පත් තුළා දුම්රිය මාර්ග සමාගම් අන්පත් කර ගතිම්න් විශාල දුම්රිය මාර්ග ජාලයක් සඳහාවේ ය. දුම්රිය මාර්ග ඒකාබද්ධ කිරීමෙන් උතුරේ සහ මිඛිලන්ඩිස් පුද්ගලයේ මාර්ග සංවර්ධනය කළේ ය. කාර්යක්ෂම කිරීමට පියවර ගත්තේ ය. ඔහු ද පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රීවරයෙක්ව සිටියේ ය. නමුත් නොතින් ආසාව සහ තත්තාව විසින් ඔහු නොයෙකුත් මූල්‍ය අකටයුතුකම්වලට පෙළුහිය. අල්ලස් ගැනීම, කොටස් සඳහා ලාභාන්‍ය නොගෙවීම වැනි වෘතික කටයුතු නිසා ඔහුගේ විශාල දුම්රිය මාර්ග සියලු විශාල සිදු විය. අවසන් ඉතාමත් ම දියුණු දුම්රිය මාර්ග ජාලයෙහි සැලකිය යුතු කොටසක් උතුමාදය පැවති සමයේ ඉදිකළ ඒවා ය. ඒ වී අනුව දුම්රිය උතුමාදය විසින් මාර්ග ප්‍රවාහන පද්ධතියක් වූතාන්තයට ඉතිරි කළේ ය. 1844 - 1846 කාලයේ මෙම ව්‍යාපෘති යටතේ දුම්රිය මාර්ග සැතපුම් 6,220ක් (කි.ම්. 10,010) ඉදිකර ඇත. අද ද වික්සන් රාජ්‍යානියේ දුම්රිය මාර්ග ජාලය තුළ මේවා ඉතා වැදගත් කොටසක් ලෙස පවතී.

විවිධ අවස්ථාවල ශ්‍රීයාන්මක වූ වූතාන්තයේ සම්බන්ධ බව සහ බිඳුවැරීම් වතුය යැලි ශ්‍රීයාන්මක වෙමත් තිබේනි. ආර්ථික සමාඩිය විසින් උත්පාදනය කර තිබුණු දුම්රිය මාර්ග උතුමාදය සහ්සිදීමට, තීක්ෂණයට පත්වන්නේ ය. 1846 දී ඉදිකිරීම සඳහා පාර්ලිමේන්තු අනුමතිය දෙ දුම්රිය මාර්ගවලින් 1/3ක් පමණ ඉදිකෙරුණේ නැත. 1840 ගණන්වල අවසානයේ සහ 1850 ගණන්වල මුළු දුම්රිය සමාගම් රුසක් වැසි ගියේ ය. දුම්රිය මාර්ග උමත්වෙන් පසු වසරවල දුම්රිය මාර්ග සංවර්ධනය සිදුවෙන් ඉතාමත් ම සෙමති. ඉතා විශාල සමාගම් කිහිපයක් විසින් පමණක් නව පුවේශපන් බව පත්වී ය. 1850 ගණන්වල ආර්ථිකය යැලි වර්ධනය වන්නට විය. 1860 ගණන්වල දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීම්වල සුව පරිමානයේ පිබිදීමක් දැක්නට ලැබේනි. නමුත් කිසිදු පුද්ගලයක කිසිදු දිනයක විය

උන්මාදයකට ආසන්න මට්ටමකට ප්‍රගත්වයේ නැත. ඊට හේතු වූයේ රජයේ පාලනය, ආයෝජකයන් ආයෝජනවල දී පෙරට වතා සැලකිරීම්වෙම සහ ඒවන විට වූතාන්තයේ දුම්රිය මාර්ග ජාලය පරිනත මට්ටමට ප්‍රගත් තිබීමත් ය.

කෙසේ වෙතත් මූල්‍ය වෙළෙඳපොල වෙනත් බුඩ්බුල ප්‍රපුරායකමෙන් පසු මෙන් නොව මෙහි දී වූතාන්තය ආර්ථිකයට හෝතික වශයෙන් විශාල සම්පත් ප්‍රමාණයක් දී ඉතිරි විය. ඒ ඉහළ පිරිවැයකක් දැක්ව ද ඉතාමත් ම ප්‍රාග්ධන වූ වූතාන්තය දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය විසින් ඉතිරි වීග්‍රේ නොදුරුන් රේල්වේ (Great Northern Railway) හි මුළු කොටස මෙම උතුමාදය සියල්ලම ප්‍රවාහන මාර්ගයක් වූ නොර්ත් රේස්ට් රේල්වේ (North Eastern Railway) හි විශාල කොටසක් මෙම උතුමාදය විසින් බිංග්‍රී මිල විශාල සමාගම් විසින් මිල දී ගෙන මනාව කළමනාකරණය කිරීමෙන් ඒවා ගක්තා ඇත්තා ඇති මාර්ග බවට පත් විය. ලේකයේ ඉදිවැටුණු බොහෝ මාර්ග නොවිනා වාසිදායක ඒවා නොවුන් බුඩ්බුලය ප්‍රපුරා යැමෙන් අනුතුරුව අකාර්ථකත්වයට පත් බොහෝ මාර්ග විශාල සමාගම් විසින් මිල දී ගෙන මනාව කළමනාකරණය කිරීමෙන් ඒවා ගක්තා ඇත්තා ඇති මාර්ග බවට පත් විය. ලේකයේ ඉතාමත් ම දියුණු දුම්රිය මාර්ග පද්ධතියක් බවට පත්ව ඇති වූතාන්තයේ දුම්රිය මාර්ග ජාලයෙහි සැලකිය යුතු කොටසක් උතුමාදය පැවති සමයේ ඉදිකළ ඒවා ය. ඒ වී අනුව දුම්රිය උතුමාදය විසින් මාර්ග පද්ධතියක් වූතාන්තයට ඉතිරි කළේ ය. 1844 - 1846 කාලයේ මෙම ව්‍යාපෘති යටතේ දුම්රිය මාර්ග සැතපුම් 6,220ක් (කි.ම්. 10,010) ඉදිකර ඇත. අද ද වික්සන් රාජ්‍යානියේ දුම්රිය මාර්ග ජාලය තුළ මේවා ඉතා වැදගත් කොටසක් ලෙස පවතී.

#### දුම්රිය සාමාන්‍ය ජන පිවිතයට ඇති කළ බලපෑම

වාෂ්ප බල දුම්රිය විංඡම හාන්ඩ් ප්‍රවාහනය සඳහා මෙන් ම මගින් ප්‍රවාහනය සඳහා යොදා ගැනීම ඇරඹීමෙන් සම්ග දුම්රිය ප්‍රවාහනය සඳහා ඉල්ලුම ඉහළ ගියේ ය. මේ නිසා ආයෝජකයේ දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීම් සඳහා ප්‍රවාහන පද්ධතියක් වූතාන්තයට ඉතිරි කළේ ය. 1844 - 1846 කාලයේ මෙම ව්‍යාපෘති යටතේ දුම්රිය මාර්ග සැතපුම් 6,220ක් (කි.ම්. 10,010) ඉදිකර ඇත. අද ද වික්සන් රාජ්‍යානියේ දුම්රිය මාර්ග ජාලය තුළ මේවා ඉතා වැදගත් කොටසක් ලෙස පවතී.

පුදේශ්වර මහජ්‍යාචාර්ය වෙනස් වූයේ ය. නව තගර දින විය. උප නගර දින විය. වේවායෙහි වැසියන් අතර සඩුලතා තර විය. නිවාස සහ ගෙධිනැයිලි ආදී ඉදිකිරීම් කරයුතු සඳහා අවශ්‍ය අමුදුවන පැහැදුවන් බෙදා හැරුමට මත පැසිනි. බෙදා හැරුම් ව්‍යුහාරවල තිහුණු වූවන් ගේ ආචාරයම් ඉහළ යෝමට විය ඉහුල් වූයේ ය. ව්‍යුහන් ම දුම්රිය “සම්මත කාලය” ට ද හේතු වූයේ ය. රට පුරා දුම්රිය මෑර්ග දින්වීමට පෙර රටෙහි විස් තැනක වෙලාව තවත් තැනක වෙලාවෙහි මලක් වෙනස්වීම ගැටුවුක් තොවී ය. ඇතැම් විර පුදේශ අතර වෙලාවෙහි වෙනස් විනාශී 20ක් පමණු විය. දුරකතන තොවී ය. ඉවත් විදුලි, රසවාහිනී තොවී ය. නමුත් දුම්රිය නිශ්චිත කාල සටහනකට ධාවනය විය යුතු විය. වම නිසා සියලු දෙනා නියම වෙළාව දැන සිරිය යුතු විය. ඒ අනුව 1840 ගණන්වල බොහෝ දුම්රිය මාර්ග නිමිකරුවෙන් ලැබින් වෙළාවට (Greenwich) දුම්රිය ධාවනය කිරීමට තීරණයක් ගත්ත. පසුව ඒ ඒ පුදේශ්වර වෙළාව ලන්ඩන් වෙළාව අනුව සංකීම පියවර ගැනිති.

ව්‍යපමණුක් නොව කොටස් හිමිකරුවන් ලෙස මෙම අරුබුදායට මඟේහත්වූවන්ට සහ ආයෝජන අවස්ථා පිළිබඳ විමස්ක්ලුවන් පසුවන්නන්ට පහසුවන් මුදුල ඉපයිය හැකි යැයි ඉදිරිපත් කෙරෙන විවිධ ත්‍යා යෝජනා තුම්වල සහ රාජයේ හියාමනයෙන් තොර හෝ හියාමනය අඩු හෝ ආයෝජන අවස්ථාවල මුදල් යෙදුවේමෙන් ඇතිවිය හැකි අවබ්‍යන්ම් සහගත තත්ත්වය පිළිබඳ දැනුම්වන්මෙමට ද අවස්ථාව ලැබේනි. වීමෙන්ම ප්‍රවාරන කටයුතුවලදී ප්‍රකාශන දැ මත මුළුමතින් ම යැදි නොසිට විකාශනයේ සංඛී ස්වත්‍යාචාර විමස්ක්ලුව විමස්ක්ලුමත් විය යුතු බව ද පැහැදිලි විය.

## දුම්බියෙහි ලංකාගමනය

මේ අවදිය වන විර ලංකාව ද බ්‍රිතාන්‍ය යටත් විශ්ටයක් ව පැවතියේ ය. ඔවුනු මෙහි සරු පොලෝවින් උපරිම එල තෙළුගිනිම්න් වැවේලි කාස්ථිකර්මය මෙහි සේරිපිත කිහිප භ. කොළඹ වගාව වැවේලිකරුවන්ට දහ උපරිම මැත්ස්‍ය. විහෙන් නිෂ්පාදන කැඩිහම්න් වරාය කර ගෙන ඇමට කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන පැදිලියක් හොඳීම වැවේලිකරුවන්ගේ ඉමහත් කහස්සුල්ලට හේතු විය. ඔවුන්ගේ අවශ්‍යතා වෙනුවෙන් සහ 1818 කැරුණ්ල විසින් ද සටන් විසින් පාලකයෙට මහා ප්‍රචාරන පැදිලියක් අවශ්‍යතාව මත්තකරුම්න් තිබේනි. ඒ අනුව වැවේලි කාස්ථිකර්මය ගෙන්දුකර ගනීම්න් ඔවුනු මෙහි මහාමාරුග ඉදිකුල භ. විහෙන් කදුකරය ආශ්‍රිතව ඉදිවනු මං මාවත් ඉතා ඉක්මන්න් අධ්‍යල්‍ය තුළේ ය. එමෙන් ම ඒවායේ නඩත්තු පිරිවය ද ඉතා අධික විය. මෙම තත්ත්වයට සමාග්‍යී බ්‍රිතාන්‍යයේ දුම්රිය මාරුග උන්මාදය නිස ඔසවම්න් පැවතියේ ය. මෙරටට සංකුලතාය වී සිරි බ්‍රිතාන්‍ය වැවේලිකරුවන්ට ද මෙම උන්මාදයේ ගණුසුම දැනෙම්න් තිබේනි. ඒ අනුව සිය කටයුතු පහසුකර ගැනීම සහ ඒ ඔස්සේ අධික ලාභ ඉපයේම් අලේඛ්‍යාවෙන් ලංකාවේ ද දුම්රිය මාරුග ඉදිකිරීමට ඔවුන් අතර දැක් පෙළුම්මක් ඇති විය. 1845 ඔක්තෝබර් මස ලංකා දුම්රිය සමාගම (The Ceylon Railway Company) පිහිටුවන උදේදේ විහි ප්‍රතිචලනයක් වෙසයි. විහි ප්‍රාග්ධනය සම්පාදනය සඳහා කොටස් තිකුත්කරුන ලදී.

වෙහෙත් කොටස් මිලදී ගැනීම සඳහා ඉල්ලුම් කළ ලාංකිකයන් හට මිල දී ගැනීමට ඉඩ ලබාගෙන් ඉතා සූල් කොටස් සංඛ්‍යාවක් පමණි. කොටස් වෙතත් බ්‍රිතාන්තයේ දුම්රිය මාර්ග උන්මාදය උච්චිවය්පානයට ප්‍රාග්ධනීන් නිවුතු 1846 වසරේහි කොළඹ - නුවර මාර්ගය ඉදිකිරීම සඳහා අභ්‍යන්තර මිනුම් කටයුතු සිදුකළේ ය. වෙහෙත් බ්‍රිතාන්ත කොටස් වෙළෙඳපොල මූල්‍ය අර්ථදාය සහ 1848 මාතලේ කැරුණුල ලංකාවේහි දුම්රිය මාර්ග යක් ඉදිකිරීමේ වැට්ටිලිකරුවන්ගේ සිතිනයට විරෝධ තැනි සිරියේ ය. සමාගමේ වැඩ කටයුතු අඩ්‍යා වුයේ ය. වැට්ටිලිකරුවේ නොසන්සුන් වූ ඩ. ඔවුනු සමාගම තැවත ගෞචිනැට්මර නොයෙකුත් ආකාරයෙන් පියවර ගත් ඩ. මෙවැනි විවිධාකාරයේ කළඟැංකි රසක් හමුවේ පක්සට ඇඳුනු දුම්රිය මාර්ගය ඉදිකිරීමේ කටයුත්තට 1858 දී මෙන්ගු පක්සිවැඳුල කුපන ලදී.

കെവിയേൻ്റ്...

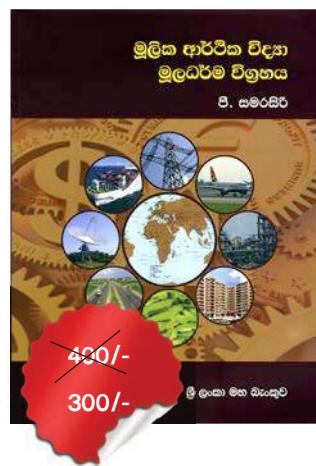
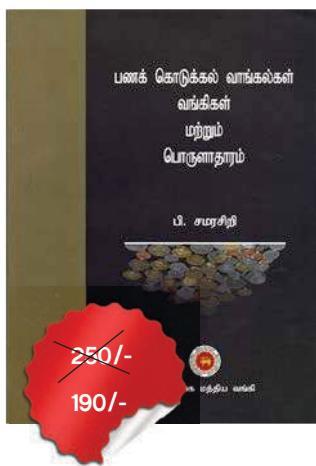
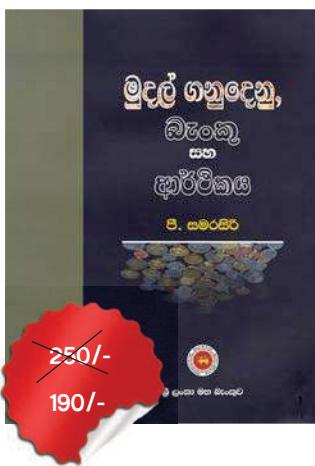
කාර්මික විෂ්ලේෂණ භා යටතේ විජිත බිජිකර ගැනීම හරහා 19 වන සිය වස වන විට වූතාහන පුව්ල් වෙළඳපොළකට හිමිකම් හිටි ය. විහෙත් වම පුව්ල් වෙළඳපොළ අවශ්‍යතා සපුරාදීමට විවකර පැවති ප්‍රචාරක කුම සමත් නොවේ ය. මේ තිසු කාර්යක්ෂම ප්‍රචාරක කුමයක් පිළිබඳ නොයෙකුත් අත්හැඳු බැඳීම් සිදු කෙරීන්. ව්‍යාප්ත බල දුම්රිය විංග්ම නිපදවනු ලබවේ විජිත ප්‍රතිඵලයක් ලෙස යි. විජිත ආගමනය විසින් වූතාහන ආර්ථිකය භා ජන සමාජය සුවිස්ස් පෙරලියකට ලක් කළේ ය. කර්මාන්ත හිමියන්, ව්‍යාපාරිකයන් අතර පමණක් නොව කාමානය ජනතාව අතර ද දුම්රිය ප්‍රචාරක අතිශයින් ජනප්‍රිය වුයේ ය. ඒ සඳහා දැඩි ඉල්ලුමක් ඇති විය. ඉල්ලුමෙන් ඉහළ යෝම දුම්රිය මාරුග ඉදිකිරීම් සමාගම වැඩි වැඩියෙන් බිජිත්ම වෙත තේතු විය. අනෙක් අතට, මෙම කටයුතු සම්බන්ධව රජයේ මැදිහත්වීම ද සැලකිය යුතු මෙටිමක නොහිතින්. දුම්රිය මාරුගවල ආයෝජනය අතිශයින් ලාභ ලබන්නක්ද යන අදහස පැතිරි යෝමත් සමාග කොටස් වෙළඳපොළ මිල ගණන් ද සිශ්‍රායෙන් ඉහළ යන්නට වුයේය. විහෙත් සුවිස්ස් ලාභය පිළිබඳ සිහිනය මායාවක් බවට පෙරළමින් දුම්රිය මාරුග තුළුවුලය පිළිරි ජියේ ය. දේශ වුයේ උපයාගත් දහන නැත්තාවම නැතිකර ගත්තවුන් රෝසක්, මහා ණාය කහ්දරාවක්, මහාරික දුම්රිය මාරුග ඡාලයක් සහ අව්‍යාච්‍යා ආයෝජනය පිළිබඳ උගෙන්වන ලද පාඨම් රෝසක් පමණා ය. විහෙත් දුම්රිය මාරුග උහ්මාදය බිජිවුයේ රියුතුලිස් උන්මාදය මෙන් නොවේ. කාර්යක්ෂම ප්‍රචාරක කුමයක අවශ්‍යතාව සහ ඉල්ලුම පැවති සමාජ ආර්ථික පරිවර්තනයේ ම කොටසක් ලෙස පැන නැඟුවෙන් ය. විය අ්‍යුද්‍යයක් බවට පෙරලියෙයි විංචික කටයුතු සහ අව්‍යාච්‍යා ආයෝජනය යි. මෙයේ ඉතිහාසය තිරනුරුව අපට පාඨම් උගෙන්ව යි. ඉන් පාඨම් උගෙන්නේ ද වෙති. විහෙත් මෙවන් මූල්‍ය වෙළඳපොළ බිඳ වැටීම් බලපාහුයේ වික් වික් පුද්ගලයාට වෙන වෙන ම පමණක් නොවේ. නියත ලෙස ම සමස්ත සමාජය කෙරෙහි ම විජිත බලපෑම ගොමු වෙයි. විමෙන් ම දුම්රිය මාරුග උන්මාදය ලොව පළමුවන මූල්‍ය අ්‍යුද්‍යය නොවුවා සේ ම අවසාන අර්බුදය ද නොවේ. ඉතිහාසය සහ ව්‍යාපාරානය විසින් අපට පසක් කර දෙන්නේ වියයි. \*



# ඩීරු ලංකා මහ බලධානුවේ නවතම ප්‍රකාශන

# සහන මිලට...

මෙම ප්‍රකාශන පාසැල් සිසුන්ට සහ ගුරුත්වතුන්ට සහන මිලකට ලබාගත හැක.



මේ පිළිබඳ වැනි විස්තර ශ්‍රී ලංකා මහ බංජලේ සහුන්වෙදන දෙපාර්තමේන්තුවේ අගෝනී භා බෙඟානැර්ම අංශයෙන් ද පළාත් කාර්යාලවලින් ද බඩු ගත පැක.

අලෙවි සහ බේදාහැරීම් අංශය : 011 2477669

ପାତ୍ର କାର୍ଯ୍ୟାଳ

- |                             |             |
|-----------------------------|-------------|
| : උතුරු මද පළාත් කාර්යාලය   | 025 2222049 |
| : මධ්‍යම පළාත් කාර්යාලය     | 066 2223367 |
| : දකුණු පළාත් කාර්යාලය      | 041 2222268 |
| : උතුරු පළාත් කාර්යාලය      | 021 2221858 |
| : හැරෙහෙනහිර පළාත් කාර්යාලය | 026 2226966 |