සටහන

2014 නොවැම්බර් - දෙසැම්බර් 11-12 කලාපය

2 සිංගප්පූරුව හා ශ්‍රී ලංකාව සසඳන දර්ශක කිහිපයක්

3 සිංගප්පූරුව අපට දෙන ආදර්ශ

10 ආසියාවේ යටිතල පහසුකම් පරතරය පියවීමට නව ආයෝජන බැංකුවක්

16 සේද මාවතේ ස්වර්ණමය නවාතැන

ISSN 1391-3697

රු. 20/-

ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුව
සන්නිවේදන දෙපාර්තමේන්තුව

සිංගප්පූරුව හා ශ්‍රී ලංකාව සසඳන දර්ශක කිහිපයක්

අනු අංකය	අයිතමය	ශ්‍රී ලංකාව		සිංගප්පූරුව	
		වර්ෂය		වර්ෂය	
		සඳහන් පරිදි*	2013	සඳහන් පරිදි*	2013
01.	මධ්‍ය වාර්ෂික ජනගහනය ('000)	9,896 (1960)	20,488	1,646 (1960)	5,399
02.	ඒක පුද්ගල ජාතික ආදායම (එ.ජ.ඩො.)	142 (1960)	3,280	428 (1960)	54,040
03.	දළ නිල සංචිත (එ.ජ.ඩො.මිලියන)	90.3 (1960)	7,495	115 (1960)	273,0605
04.	දළ දේශීය නිෂ්පාදිතයට දායකත්වය (%)				
	- කෘෂිකර්මය	30.4 (1975)	10.8	2.2 (1975)	0.0
	- කර්මාන්ත	26.4 (1975)	32.5	32.4 (1975)	29.4
	- සේවා	43.2 (1975)	56.7	65.4 (1975)	70.6
05.	විදේශීය සෘජු ආයෝජන (ශුද්ධ ගලා ඒම්) (එ.ජ.ඩො.මිලියන)	-	916	-	63,772
06.	රැකියා වියුක්ති අනුපාතය (ශ්‍රම බලකායේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස)	16.6 (1963)	4.4	9.0 (1960)	3.0
07.	දිළිඳු ජන සංඛ්‍යාව (දෛනික ආදායම එ.ජ. ඩොලර් 1.25 ට අඩු ජනගහනය) (%)	19.9 (1985)	6.5 (2012)	-	0.0
08.	මෝටර් රථ ගණන (මිනිසුන් 1,000 කට)	0.9 (1978)	47 (2009)	-	156 (2009)
09.	ඒක පුද්ගල විදුලිබල පරිභෝජනය (කි.පැ.)	-	490 (2011)	-	8,404 (2011)
10.	සනීපාරක්ෂක පානීය ජලයට ඇති ප්‍රවේශය (%)	-	94.0 (2012)	-	100.0
11.	නාගරික ජනගහනය (%)	-	18.0	-	100.0
12.	තරුණ සාක්ෂරතා අනුපාතය (%)	69.0 (1953)	98.0	60.0 (1960)	100.0
13.	ආයු අපේක්ෂාව (වර්ෂ)	68.0 (1980)	74.0	72.0 (1980)	82.0
14.	මානව සංවර්ධන දර්ශක පෙළගැස්ම	-	73	-	09

⋆ *අදාළ වර්ෂය වරහන් තුළ දැක්වේ*

මූලාශ්‍ර - ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකු වාර්ෂික වාර්තා
- ලෝක සංවර්ධන නිර්නායක, ලෝක බැංකුව
- 2013 එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවර්ධන වැඩසටහන මානව සංවර්ධන වාර්තාව

සටහන
"සටහන" සඟරාවෙහි පළවන අදහස් ඒ ඒ ලේඛකයන් ගේ අදහස් මිස ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුවේ අදහස් නොවිය හැකි ය.

සන්නිවේදන අධ්‍යක්ෂ, ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුව නමට ලියන ලද මුදල් ඇණවුම්/චෙක්පත් මෙහි සඳහන් ලිපිනයට එවීමෙන් "සටහන" තැපෑලෙන් ගෙන්වා ගත හැකි ය.

පිටපතක මිල : රු. 20.00
වාර්ෂික දායකත්වය : රු. 480.00
(තැපැල් ගාස්තු ද ඇතුළත්ව)

අධ්‍යක්ෂ
සන්නිවේදන දෙපාර්තමේන්තුව
ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුව
තැ. පෙ. 590, කොළඹ

ISSN 1391-3697
වෙබ් අඩවිය: www.cbsl.gov.lk

සිංගප්පූරුව අපට දෙන ආදර්ශ

ආචාර්ය ඩබ්. එම්. හේමචන්ද්‍ර, සහකාර අධිපති

1950 - සිංගප්පූරුව ශ්‍රී ලංකාවක් වනු දැකීම මගේ අභිලාශය යි.

-අභාවප්‍රාප්ත අගමැති ලී ක්වාන් යු-

2010 - ශ්‍රී ලංකාව සිංගප්පූරුවක් වනු දැකීම අපගේ අභිලාශය යි.

-ශ්‍රී ලංකා ප්‍රතිපත්ති සම්පාදකයන්-

ලී ක්වාන් යු

ඉහත ප්‍රකාශවලින් අදහස් වන්නේ 1950 දී ශ්‍රී ලංකාවේ අප ලබා සිටි ආර්ථික හා සමාජ දියුණුවෙන් සිංගප්පූරුව ඒ අවධියේ දී පාඩම් උගෙන ඇති බවත් වර්තමානයේ ශ්‍රී ලංකාව එහි උන්නතිය සඳහා සිංගප්පූරුවෙන් පාඩම් උගත යුතු බවත් ය. වර්තමානයේ සිංගප්පූරුව ආර්ථික හා සමාජ දියුණුව අතින් ශ්‍රී ලංකාව අභිබවා සිටියි. එහි ඒකපුද්ගල ජාතික ආදායම ඇමරිකානු ඩොලර් 54,000 වැනි ඉහළ මට්ටමක්, එසේත් නැත්නම් ශ්‍රී ලංකාව මෙන් දහසය ගුණයක් වී ඇත. ශ්‍රී ලංකාවේ ඒකපුද්ගල ජාතික ආදායම ඇමරිකානු ඩොලර් 3,280 (2013) කි. මේ අනුව ශ්‍රී ලංකාව සිංගප්පූරුවේ මට්ටම දක්වා යෑමට තව බොහෝ කලක් ගතවනු ඇත. මේ ලිපියේ අරමුණ වන්නේ ආර්ථික, දේශපාලන හා සමාජමය වශයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ අපට සිංගප්පූරුවෙන් උගත හැකි පාඩම් මොනවාද යන්න පැහැදිළි කිරීමයි. (සිංගප්පූරුව ඔවුන්ගේ ප්‍රශ්න සියල්ල විසඳා ඇති බව මෙයින් අදහස් නොවේ.)

සිංගප්පූරුවට මෙම විපුල සංවර්ධනය ළඟා කරගැනීමට, එරට අගමැතිවරයෙකුව සිටි ලී ක්වාන් යු මහතාගේ නායකත්වය ඉමහත් සේ දායක වූ බව බොහෝ දෙනෙකුගේ පිළිගැනීම යි. ඔහුගේ නායකත්වය, කිසිම ස්වාභාවික සම්පතක් නොතිබුණු, දියුණුවීමට වෙර දරමින් සිටි කුඩා දිවයින් ආර්ථිකයක් වූ සිංගප්පූරුවට ලොව පොහොසත් ම රටක් වීමට බෙහෙවින් උපකාරී විය. එහි සෞභාග්‍යයට ප්‍රධාන හේතුව ලෙස බොහෝ දෙනා දකින්නේ වසර 30 කට ආසන්න කාලයක් එරට තිබුණු ඒකපාර්ශ්වීය පාලනයයි. "බටහිර සාම්ප්‍රදායික ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදයෙන්" (Western Styled Democracy) ඈත් වූ, ලී ක්වාන් යු මහතාගේ "කුසලතාව" පදනම් වූ දේශපාලනය (Meritocracy) සිංගප්පූරුවේ දියුණුවට හේතු විය. ශ්‍රී ලංකාවට

1950 ගණන්වල සිංගප්පූරුව

මෙයින් උගත හැකි පාඩම් රාශියකි. අපි, අවුරුදු 30 ක් යුද්ධ කළෙමු. අවට ලෝකය දියුණු විය. යුද්ධය නිසා බොහෝ මිනිස් ජීවිත විනාශ වූ අතර, අප ඉන් ලබාගත් දෙයක් හෝ දියුණුවක් හෝ නැත. එහෙත් සිංගප්පූරුවේ දිගුකාලීන දේශපාලන ස්ථාවරත්වය එරට දියුණුවට බෙහෙවින් ඉවහල් වී ඇත. මේ තුළින් ජාතීන් අතර සංහිඳියාව ආරක්ෂා විය. එරට නීති කඩන්නෝ දඬුවම්වලට යටත් වූහ. නීතිය හා සාමය සුරැකීම ආර්ථික වර්ධනයට ඉමහත් සේ දායක වී ඇති බව මින් පෙනී යයි. ලාංකිකයින්, මේ තත්ත්වය ළඟා කරගැනීම සඳහා බොහෝ පාඩම් සිංගප්පූරුවෙන් උගත යුතුව ඇත. ආණ්ඩුව කරන්නේ කුමක්ද? ආණ්ඩුවෙන් අපට නොමිලයේ ලැබෙන්නේ මොනවාද යන්න ගැන ශ්‍රී ලාංකික අපි නිතර උනන්දු වෙමු. අපගෙන් රටට විය යුතු "වටිනාකම් එකතුව" (Value Addition) කෙසේ සිදුවිය යුතු දැයි මෙරට බොහෝ දෙනෙක් නොසිතති. මෙම දායකත්වය සිංගප්පූරුවේ ජනතාවගෙන් ලබාගත්තේ ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදීව නොවේ. සිංගප්පූරුවේ පාලනය දැඩි එකක් වූ අතර, එහි විපක්ෂය බුන්වත් විය. එදා තිබූ දැඩි පාලනය, ස්ථායීතාව සහ සමෘද්ධිය සඳහා කෙටිකාලීන කැප කිරීමක් පමණක් බව පැහැදිළි කොට ජනතාවගේ සහයෝගය ලබාගැනීමට එරට පාලකයෝ සමත් වූහ.

සිංගප්පූරුවේ පැවති දැඩි පාලනය ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදය අභිබවා යමින් දේශයේ අභිනන්දනයට හේතු විය. විවේචකයන් දැක්වූ පරිදි සිංගප්පූරුව මාරාන්තික උතුරු කොරියාවක් නොවීය. ආර්ථික වර්ධනය, සමෘද්ධිය හා නිවහල් බවින් යුතු මාවතකට සිංගප්පූරුව තල්ලු කිරීමට එම දැඩි පාලනය සමත් විය. නිදහසට බාධා කිරීම ආර්ථික වර්ධනයට දායක වීම සඳහා අවශ්‍ය දෙයක් බව විවේචන අභිබවා යමින් "ලී ක්වාන් යූ" ඇතුළු දේශපාලන කණ්ඩායම විසින් හුවා දක්වන ලදී. විවේචන සහ පුවත්පත්වල නිදහස් අදහස් දැක්වීම් සීමා කිරීම, එරට දිගුකාලීන වර්ධනයට හේතු වන කෙටිකාලීන පිරිවැයක් පමණක් බව පාලක පක්ෂයේ අදහස විය. ආර්ථික පුනර්ජීවනයක් සඳහා විවේචන අවම කරගැනීම එරට රජයේ ප්‍රතිපත්තිය විය. නිදහස් ලිවීම ආර්ථික අභිවෘද්ධිය සඳහා ගනු ලබන නීතිරීතිවලට බාධාවක් නොවිය යුතු බව පෙන්වා දුන් එරට පාලක පක්ෂය, ඊට එකඟ නොවී වැරදි කරන්නන්ට දැඩි දඬුවම් පැනවූහ.

සිංගප්පූරුව ආදර්ශ කොට ගනිමින් අපගේ විවේචන ආර්ථික අභිවෘද්ධිය සඳහා දායක වීමට පදනම් වන ආකාරයේ ඒවා විය යුතුය. ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදීව අදහස් දැක්වීමට ඇති අයිතිය ආර්ථික අභිවෘද්ධිය වෙනුවෙන් කැප කළයුතු ව ඇත. රටේ උන්නතිය සඳහා දායක වන ව්‍යාපෘති සඳහා දේශපාලනයෙන් තොරව සහයෝගය දැක්විය යුතුය. රජයක් එළිදක්වන සෑම ව්‍යාපෘතියකටම මහජනයා විරුද්ධ විය යුතු නැත. ව්‍යාපෘති ආරම්භ කරන්නේ ඒවා රටට, ජාතියට අවශ්‍ය වන නිසා ය. මේ රටේ මහා මාර්ග සංවර්ධනය, ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම, මහා පරිමාණ වෙළඳපොළවල් ඇති කිරීම, වරාය සංවර්ධනය, ගුවන්යානා අංගන ඉදිකිරීම ආදිය සඳහා ඒවායේ වියදම් මට්ටම දෙස පමණක් බලා අප විරුද්ධ විය යුතු නොවේ. ජාතියේ අභිමානය හා අනාගත පරපුරේ දියුණුව සඳහා එම ව්‍යාපෘති අපට අවශ්‍ය ය. අපගේ අභිවෘද්ධිය, ආර්ථික වර්ධනය කෙටි කාලයක් ඇතුළත ලබාගත නොහැකි නම් අධි වේගයෙන් සිදුවන ලෝක නවීකරණයන් අපට ළඟාකර ගත නොහැකි වනු ඇත. අපි සැමදා "සංවර්ධනය වෙමින් පවතින රටවල්" (Developing Countries) කාණ්ඩයට අයත් වනවා ද, නැතිනම් "දියුණුවූ රටක්" (Developed Country) බවට පත් වනවා ද යන්න තීරණය කොට කෙටි දේශපාලන අභිමතාර්ථ අභිබවා දිගුකාලීන ඵල ලබාදෙන සංවර්ධන මාවතකට ජාතික හැඟීමකින් යුතුව පිවිසිය යුතු වෙමු. කෙටිකාලීන ලාභ අපේක්ෂාවෙන් සංවර්ධන ව්‍යාපෘති පිටුදැකිය යුතු නොවේ. එක් දේශපාලන වකවානුවක් තුළ ආරම්භ වූ සියලු ව්‍යාපෘති පසුකාලීන දේශපාලනයෙන් ප්‍රතික්ෂේප නොකළ යුතු අතර ආර්ථික වර්ධනය සඳහා අවශ්‍ය ව්‍යාපෘති දේශපාලන භේදවලින් තොරව කරගෙන යා යුතුය. මේ සඳහා යම් යම් කැප කිරීම් කිරීමට අපට සිදු වනු ඇත. විවේචන අයිතිය, මාධ්‍ය නිදහස ආර්ථික අභිවෘද්ධිය වෙනුවෙන් යම් තරමකට කැපකළ යුතුව ඇත. ලිවීම, ප්‍රකාශන අයිතිය රටේ සංවර්ධනයට දායක වන ආකාරයට සීමා කළයුතුව ඇත. මේවා සිය කැමැත්තෙන් සිදු නොවන්නේ නම් මහජනතාවගේ දිගුකාලීන සමෘද්ධිය වෙනුවෙන් ඒ සඳහා සීමා, නීතියෙන් පැනවිය යුතුය. සිංගප්පූරුව පමණක් නොව, චීනය, මැලේසියාව හා දකුණු කොරියාව මෙන්ම දියුණු බටහිර රටවල් ඔවුන්ගේ දියුණුව සඳහා අනුගමනය කළේ මෙවැනි පිළිවෙත් ය. මේ අනුව කෙටිකාලීන ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදී නිදහස් විවේචන අපි කැප කළයුතු වෙමු. මෙම නිදහස තුළින් ලැබෙන කෙටිකාලීන වාසිය මහජනතාවගේ දිගුකාලීන අභිවෘද්ධිය සඳහා අවශ්‍ය නීතිරීති මාලාවකින් අධීක්ෂණය කිරීම රටක් දියුණුවීමට අවශ්‍ය ය. මෙවැනි දැඩි පාලනය සිංගප්පූරුවේ දියුණුවට පාදක වූ එක් කාරණයකි.

ශ්‍රී ලංකාවේ අපි ආර්ථික දියුණුව සඳහා ආරම්භ කළ ව්‍යාපෘති නවතා දැමිය යුතු බවට පවසමින් බොහෝ උද්ඝෝෂණවල නිරත වන්නෙමු. මෙයින් සිදුවන්නේ රටේ ජනතාවට දිගුකාලීන වශයෙන් ලබාදිය හැකි වන ආර්ථික වර්ධනය ප්‍රමාදවීම හෝ සම්පූර්ණයෙන් ම ඇණහිටීම යි. රටට අවශ්‍ය සංවර්ධන මාර්ගය කුමක්දැයි තීරණය කිරීමට ප්‍රතිපත්ති සම්පාදකයන්ට ඉඩ දිය යුතුව ඇත. රටේ දිගුකාලීන සමෘද්ධිය තකා ගනු ලබන පියවරවලට විරුද්ධව පෙළපාලි යෑම, වර්ජනය කිරීම ආදිය අප විසින් නවතාලිය යුතු වේ. ඇතැම් අවස්ථාවල රටට අවශ්‍ය ව්‍යාපෘති ආරම්භ කිරීම හා කරගෙන යෑම ප්‍රජාතාන්ත්‍රිකව කළ නොහැකි ය. රටට යෝග්‍ය හා අවශ්‍ය ව්‍යාපෘති වෙනුවෙන් අපගේ නිරන්තර විවේචන අත්හැරිය යුතු වේ. උදාහරණයක්

ලෙස රටේ අභිවෘද්ධිය සඳහා ආරම්භ කළ "වරාය නගරය" (Port City) නවතන ලෙසට අපි පෙළපාලි ගියෙමු. එහෙත් එවැනි ව්‍යාපෘතියකින් රටටත්, ජනතාවටත් හිමිවන ප්‍රතිලාභ අප විසින් අමතක කළයුතු නොවේ. මෙහිදී අවධානය කරනුයේ රජය ගනු ලබන සෑම පියවරකටම අප විරුද්ධ නොවිය යුතු බවයි. එවැනි විරුද්ධවීම් ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදීව නැවැත්විය නොහැකි නම් නීතිමය ක්‍රියාදාම තුළින් රටේ අභිවෘද්ධිය සඳහා වළක්වාලිය යුතුය. රටට අවශ්‍ය ව්‍යාපෘති සඳහා යමෙකු කැප කිරීම් කළයුතු අතර, තවෙකෙකුට ඉන් වාසි ලැබීම නොවැළැක්විය හැකි දෙයකි. පෞද්ගලික මට්ටමේ වාසි තකා නොව දේශාභිමානී ඇසකින් බලා සංවර්ධනයට සහාය දීමේ මානසිකත්වයක් අප විසින් ගොඩනැගිය යුතුය. දැන් සිදුවන ආකාරයේ සැමදේට ම විරුද්ධවීමේ චර්යාව තුළින් රටේ සංවර්ධනය සඳහා දායක වනවාට වඩා ඉන් සිදුවන්නේ රටට හානියකි.

සිංගප්පූරුවේ අභිවෘද්ධියට හේතුවූ තවත් කරුණක් වන්නේ දූෂණය වැළැක්වීම යි. ලී ක්වාන් යූ සිය රජය පිරිසිදුව තබාගැනීමට කටයුතු කළේ ය. ඔහු සිංගප්පූරුවේ මැති-ඇමතිවරුන්ට හා සිවිල් සේවකයන්ට ඉහළ වැටුප් ගෙවීමට වගබලා ගත්තේ ය. රටක දියුණුවට මෙය ඉතාමත් ම අවශ්‍ය ය. දූෂණ සිදුවන්නේ තමන්ට ප්‍රමාණවත් ලැබීමක් නොමැති විටය. සිංගප්පූරුවේ ලී ක්වාන් යූ මහතාගේ පුත්‍රයාගේ වර්තමාන පාලන කාලය තුළ දී ද නිලධාරිවාදය කාර්යක්ෂමව හා බාධාවකින් තොරව ක්‍රියාත්මක වන්නේ මෙම ඉහළ වැටුප් ප්‍රතිපත්තිය නිසාය. දූෂණය පිටුදැක, රාජ්‍ය සේවකයන් හා දේශපාලකයන්ගේ අවංකභාවය හා පිරිසිදු බව රැකීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග සිංගප්පූරු රජය විසින් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. මේ අනුව සැමගේ ඉහළ ආදායම් සනාථ කරන ආර්ථික ක්‍රමයක් අවශ්‍ය වනු ඇත. මෙම ක්‍රියාදාමය සමහරවිට කිකිළිය හා බිත්තරය (Chicken & egg) අතර සම්බන්ධයට සමාන විය හැකි වුවත්, දැඩි නීතිමය ප්‍රතිපාදන හා ඒවා ක්‍රියාත්මක කිරීම තුළින් සාක්ෂාත් කරගත හැකි වනු ඇත. අද සිංගප්පූරුව දිළිඳු බව අභිබවා, ලොව දියුණු රටක් බවට පත්ව ඇත්තේ මේ ක්‍රියාදාමය තුළිනි. අද එරට අත්විඳින්නේ පෙර කාලයේ පැවති දැඩි පාලනයේ යහපත් ප්‍රතිඵල යි.

මෙම ප්‍රධාන තේමාවට අමතරව සිංගප්පූරුවෙන් අපට ලබාගත හැකි තවත් පාඩම් රාශියක් ඇත. සිංගප්පූරු වැසියෝ විනයගරුකය. මේ තත්ත්වයට ඔවුන් පොළඹවා ඇත්තේ එරට ඇති දැඩි නීතිමය ක්‍රියාදාමය යි. අද ලංකාවේ ජනතාවගේ පාලනය සඳහා විශාල පොලිස් හමුදාවක් යොදවා ඇත. එය එසේ අවශ්‍ය වී ඇත්තේ අපගේ නීතිගරුකත්වය පිරිහී ඇති නිසාය. අද අප බොහෝ දෙනෙක් සිතන්නේ තමන්ගේ නැත්නම් තම පවුලේ සුභසිද්ධිය ගැන පමණි. මේ නිසා කුමන හෝ නීතියක් කැඩීමට අප සූදානම් ය. අප පාලනය කිරීමට විශාල පොලිස් හමුදාවක් අවශ්‍ය වී ඇත්තේ ඒ නිසාය. සිංගප්පූරුවේ පොලීසියක් හෝ පොලිස් නිලධාරීන් සිටින්නේ කොහේද යන්න වත් දර්ශනය නොවේ. අප නීතියට ගරු කරන්නේ පොලිස් නිලධාරියෙක් එය නිරීක්ෂණය කරනු ඇතැයි යන බිය නිසා මිස හෘද සාක්ෂියට එකඟව නොවේ. මාර්ගයකින් අනෙක් පැත්තට මාරුවීමට අපට පොලිස් නිලධාරීන් අවශ්‍ය ය. එහෙත් සිංගප්පූරුවේ මාර්ගවල පොලීසිය දැකීමට නැත. පොලිස් නිලධාරීන් විසින් දිනකට කී වතාවක්, එසේත් නොමැති නම් කී දෙනෙක්, නීති කැඩීම වෙනුවෙන් දඩ පත්‍රිකාවලට යටත් කරන්නේද? මේ වැරදි අපගෙන් සිදුවන්නේ අපගේ නොහැකියාව නිසාය. වැරදි කරන්නෝ බොහෝවිට එම වැරදි පුරුද්දට කරති. බොහෝ වැරදිකරුවෝ අනියම් මාර්ගවලින් නිවැරදිකරුවන් වීමට උත්සාහ දරති. එහෙත් මෙවැනි ක්‍රියා පිටුදැකිය යුතු අතර රටක ඉහළ ම පුද්ගලයාගේ සිට පහළ ම පුද්ගලයා දක්වා නීතිය සමානව ක්‍රියාත්මක විය යුතු ය. නීති පිළිපදින්නේ නැතිනම්, තරාතිරම නොබලා නිසි දඩුවම් දීම තුළින් සමාජය නිවැරදි කළයුතුව ඇත. මෙය සිංගප්පූරුවෙන් උගත හැකි තවත් එක් පාඩමකි. අප, අපටම අවංකවීම අවශ්‍ය ය. නීතිය නීතිය ආකාරයෙන්ම ක්‍රියාත්මක කළ හැකි වන්නේ එවිට යි.

අද අප රටේ මාර්ග නීතිවලට ගරු කිරීම අතිශයින් ම පිරිහී ඇත. මේනිසා මාර්ග පද්ධතිය භාවිතා කරන පාසල් දරුවන්ට හා පොදු මහජනයාට බොහෝ දුෂ්කරතාවන්ට මුහුණදීමට සිදුවී ඇත. බොහෝ රියදුරන් ජනාකීර්ණ මාර්ගවල වාහන ධාවනය කරන්නේ අශ්ව රේස් ආකාරයෙනි. රියදුරන්ට අමතරව රියදුරු

අද සිංගප්පූරුව

සහායක ද වාහන ධාවනයට එක්වීම බොහෝ අනතුරුවලට හේතුවී ඇත. මාර්ගයකින් දකුණට වාහනය හැරවීමට අවශ්‍යවන විට රියදුරු සහායක වාහනය වමට හැරවීමට සංඥා දෙයි. රියදුරෝ තවත් වාහනයක් ඉස්සර කරමින් පිම්මේ යෑමට වැරදි විදියට මාර්ගය භාවිතා කරති. මාර්ග හරහා මාරුවන්නෝ ද මේ අන්දමේ ම වැරදි කරති. ඔවුන්ට කහ ඉර අවශ්‍ය නැත. අවශ්‍ය වන්නේ කෙසේ හෝ පාර මාරුවීමට යි. ඒ අතරතුර ජංගම දුරකථන භාවිත කරමින්, මාර්ගය ගැන කිසිදු තැකීමක් නොමැතිව රැළී සිටීම හෝ මාරුවීම හෝ කරති. අද, අපේ මාර්ග විනය රැකීම සඳහා මාර්ගවල අඩියෙන් අඩියට පොලිස් නිලධාරීන්ගේ සේවය අවශ්‍ය වී ඇත්තේ මේ නිසාය. එසේ වුවත්, දිනපතා මාර්ග අනතුරු රාශියක් සිදුවේ. වාහන ධාවනය සඳහා සිංගප්පූරුවේ යම් විධිමත් ක්‍රියාපිළිවෙතක් ඇත. ඔවුහු වාහන ධාවනයේ දී කාලසටහනක් අනුගමනය කරති. වාහන පිම්මේ යෑම හෝ තවත් වාහනයක් පසු කිරීමට තරග කිරීමක් හෝ දක්නට නැත. මාර්ග තදබදයක් ද නැත. මිනිත්තුවක් වත් කාලසටහන අතපසු නොකොට රියදුරෝ වාහන ධාවනය කරති. වාහන සහායකයන් ද නැත. කාඩ්පතකින් ක්‍රියාත්මක වන යන්ත්‍රයක ආධාරයෙන් මඟියාට ඇතුළුවීමට හා පිටවීමට රියදුරු අවසර දෙයි. වාහනයක් කුමන විශාලත්වයකින් යුතු වුවත් සිටින්නේ එක් රියදුරෙකි. ඔහු වාහනයේ සියලු දේ රැකබලා ගනී. රියදුරෝ මාර්ග සංඥා නීතියට අවනත වෙති. මේවා පාලනයට පොලිස් නිලධාරීන් මාර්ගයේ නොමැත. මඟීන්ට වාහනවල නිදහසේ ගමන් කළ හැකි ය. කන් බිහිරි කරන ගුවන් විදුලි හඬ වාහන තුළ නැත. බොහෝ මඟීහු පුවත්පතක් හෝ පොතක් හෝ කියවමින් වාහනයේ ගමන් කරති. වාහනයට මඟීන් ඇතුල්වන්නේත් ඉන් බැහැර වන්නේත් නියමිත ස්ථානයකින් පමණි. මෙම නියමිත ස්ථානය හැර මාර්ගයේ සෑම තැනක දී ම වාහනයක් නැවැත්වීම සඳහා මඟීන් අත උස්සන්නේ නැත. රියදුරුගේ අභිමතය පරිදි මාර්ගයේ හැම ස්ථානයකම වාහන නතර කරන්නේ ද නැත. වාහනය මඟීන්ගෙන් පිරී ඇත්නම්, මඟීන්ට වාහනයට ගොඩවීමට තවත් ආරාධනා නැත. මඟීන් වාහනය නැවැත්වූ වහාම වාහනයෙන් නැගීම හා බැසීම කරන්නේ පෝලිම් ක්‍රමය තුළිනි. පාර හරහා මාරුවීම සඳහා ගුවන් පාලම් ඇත. රියදුරන්ට මේ නිසා වාහන පැදවීම පහසුය. මාර්ග නීති කඩා, එහෙන් මෙහෙන් වාහන පැදවීමක් නොමැති අතර, නියමිත දිසාවෙන්, මාර්ගයේ එක් පැත්තකට ධාවනය සිදුවෙයි. මේ නිසා මාර්ග අනතුරු සිදුනොවන තරම් ය. මේ අන්දමේ මාර්ග විනයක් ඇති කරන්නේ කෙසේදැයි අප විමසා බැලිය යුතුය. මාර්ග විනය මහජනතාවටත්, වාහන ධාවනයකරන්නන්ටත් ඉතා අවශ්‍ය ය. සිදුවීමට ඉඩ ඇති බොහෝ අනතුරු ඉන් වළකාගත හැකි ය. මේ විනය සිංගප්පූරුවේ දැකිය හැක්කේ එහි ඇති දැඩි නීතිරීති නිසාය. මේ ආකාරයෙන් මාර්ග විනය ඇතිකිරීමට වැරදිකරුවන්ට සමාව නොදෙන, දැඩි නීතිරීති පද්ධතියක් අපට ද අවශ්‍ය ය. ඉතා පහළ මට්ටමේ පවතින අපගේ මාර්ග විනය නිවැරදි කිරීම සඳහා අපට සිංගප්පූරුවෙන් බොහෝ පාඩම් උගත හැකිය.

මහාමාර්ග පද්ධතියට අතිරේකව ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා සිංගප්පූරුව උමං දුම්රිය ද යොදා ගෙන ඇත. 1980 දශකයේ මෙම පද්ධති එරට නොතිබුණි. එහෙත් වර්තමානයේ මඟී ප්‍රවාහනය සඳහා උමං දුම්රිය පද්ධතියෙන් ඉමහත් පිටුවහලක් ලැබී ඇත. ගාස්තු අවම වීම, කාලය ඉතිරිවීම, පහසුකම් ඇති ධාවන ක්‍රමයක්වීම ආදිය මේ උමං දුම්රිය පද්ධතියේ ගුණාංග ය. මෙවැනි පද්ධතියක් ශ්‍රී ලංකාවට ද අවශ්‍ය බවට හැඟී ඇතත්, එම නිර්මාණ මෙරට ඇති වන්නේ කුමන කාලයකදැයි කීම අසීරු කරුණක් වී ඇත. ප්‍රවාහනය සඳහා ගුවන් යානා භාවිතය ද සිංගප්පූරුවේ බහුලය. "සිංගප්පූරු ගුවන් සේවය" (Singapore Airlines) ලෝකයේ ඇති ප්‍රමුඛතම ගුවන් සේවයකි. සිංගප්පූරු ගුවන්තොටුපළ ලෝකයේ ප්‍රමුඛත්වයෙහිලා සැළකෙන ගුවන් තොටුපළකි. ඔවුහු දැනට පවතින ගුවන්තොටුපළ නිරන්තර ව සංවර්ධනය කරති. මෙවැනි ප්‍රවාහන පද්ධති ශ්‍රී ලංකාවේ ඇති කිරීමට අපට තව කොපමණ කලක් ගතවනු ඇත්දැයි යන්න විසඳුම් සෙවිය යුතු, අප මුහුණ දෙන ප්‍රධානතම ප්‍රශ්නයකි. රටක ආර්ථික වර්ධනය කඩිනම් කොට, ජනතා සෞභාග්‍යය නැංවීමෙහිලා ප්‍රවාහන පද්ධතිය විශාල දායකත්වයක් ඇති කරන බව අප මෙහිලා සිහිපත් කළයුතුය. මේ සඳහා ධනාත්මක සිතුවිලි අප සතු විය යුතු අතර, සිංගප්පූරුවෙන් ඒ සඳහා උගත හැකි පාඩම් විශාලය.

එරටින් උගත හැකි තවත් පාඩමක් නම් ඔවුන් යම් දෙයකට විරුද්ධතාව ප්‍රකාශ කරන ආකාරය යි. ශ්‍රී ලංකාවේ අපි හැම

දෙයකට ම විරුද්ධව උද්ඝෝෂණ පවත්වමු. එය, ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදී අයිතියකි. එසේ වුවත්, මෙම ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදී අයිතිය අප විසින් අනිසි ලෙස, සීමාව ඉක්මවා පාවිච්චි කෙරන බව පෙනී යයි. රජය හෝ රාජ්‍ය නිලධාරීන් හෝ විසින් ගනු ලබන බොහෝ ක්‍රියාදාමවලට එරෙහිව අපි වීදි බැස උද්ඝෝෂණය කරමු. මේ මගින් මාර්ග තදබදය ඇති කරන අතර, උද්ඝෝෂණයේ අරමුණට වඩා මහජනයාටත් දේපළවලටත් හානි වන ක්‍රියාදාමයන් රාශියක් ඇති කරන්නෙමු. මෙවැනි උද්ඝෝෂණ නිසා අපගේ වැඩ කළ හැකි, මිනිස් පැය කොපමණ ප්‍රමාණයක් නාස්ති වන්නේ ද? අපගේ නිෂ්පාදිත දායකත්වය කොපමණ ඇණහිටී ද? උද්ඝෝෂණවල අරමුණ නිසි ආකාරයෙන් නොදැන පවා වර්ෂයකට උද්ඝෝෂණ කීයක් සඳහා අපි සහභාගී වන්නෙමු ද? උද්ඝෝෂණවල ගැටුම්වලදී අප කී දෙනෙක් තුවාල ලබනවා ද? ඒවා පාලනය කිරීම සඳහා පොලීසියේ හා හමුදාවේ නිලධාරීන් කොපමණ වෙහෙසිය යුතු ද? මෙම උද්ඝෝෂණවල අවසාන ප්‍රතිඵලය සමහරවිට කිසිවෙකුත් නොදනී.

ශ්‍රී ලංකාවේ සේවකයෝ සහ සේව්‍යයෝ බොහෝවිට විනය නීතිවලින් පිට පනිති. මේවායේ ප්‍රතිඵලය සුළු දෙයකටත් වැඩ වර්ජන පැවැත්වීමයි. උදාහරණයක් ලෙස අද අපගේ සෞඛ්‍ය සේවකයන්ගේ වැඩ වැරුම් කොපමණ ද? සෞඛ්‍ය සේවයේ සිටින කිසියම් හෝ වෘත්තික කොටසක් ඔවුන්ගේ ඉල්ලීම් සඳහා සෑම මසක ම වර්ජන සඳහා සහභාගී වෙති. සමහරවිට මෙම වර්ජනයකට හේතුව ඉහළ ශ්‍රේණියක නිලධාරියෙක් පහළ ශ්‍රේණියක නිලධාරියෙකුගේ විනය විරෝධී ක්‍රියාවකට නීත්‍යනුකූල දඬුවමක් දීම විය හැකිය. මේ ක්‍රියාමාර්ග නිසා නීතිය හෝ ආයතනවල විනය ක්‍රියාදාමයට බාධා සිදුවේ. සිංගප්පූරුවේ අප රටේ මෙන් උද්ඝෝෂණ දක්නට නැත. විරුද්ධතාව දැක්වීම සඳහා ඔවුන් මාර්ගවල පෙළපාලි යන්නේ නැත. ඒ සඳහා සැකසී ඇති නීතිමය රාමුව තුළ, ආයතනමය ව්‍යුහය තුළ ඔවුහු තම ප්‍රශ්න විසඳා ගනිති. අප රටේ මෙන් රජය හෝ රාජ්‍ය නිලධාරීන් හෝ විසින් ගනු ලබන මොනම හෝ ක්‍රියාමාර්ගයකට විරුද්ධවන්නන් සිංගප්පූරුවේ දක්නට නැත. මෙවැනි විරුද්ධතාවන් පිටුදැකීම සඳහා සිංගප්පූරුවේ දැඩි නීතිමය ක්‍රියාදාමය පිටුවහලක් වී ඇත. ශ්‍රී ලංකාවේ අපට නීතිය හා එහි සාධාරණ ක්‍රියාකාරීත්වය අවශ්‍ය වන්නේ මේ නිසයි. පොලීසිය මැදිහත් වී ජල ප්‍රහාර එල්ල කිරීම, බැටන් ප්‍රහාර එල්ල කිරීම උද්ඝෝෂකයන් සඳහා කෙතරම් අහිතකර ක්‍රියාමාර්ග ද? අප රට ආගමික ඉගැන්වීම් වලින් පොහොසත්, උගත් පිරිසක් සිටින රටකි. එහෙත් උද්ඝෝෂණවලින් පිළිබිඹු වන්නේ මෙම තත්ත්වය නොවේ. උද්ඝෝෂණ පවත්වන්නේ පටු පරමාර්ථ ඉටු කරගැනීමට බව ඒවායේ ද්විතීය ප්‍රතිඵලවලින් පෙනී යයි. ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදය මුවාවෙන් කරනු ලබන මේ උද්ඝෝෂණවලින් බොහෝවිට රටට හෝ ජාතියට සිදුවන සෙතක් නැත. සමහරවිට සිදුවන්නේ තුවාලවීම් හෝ ජීවිත හානිවීම් හෝ පමණි. මේ නිසා විනය ඇතිකර ගැනීමත්, නීතියට ගරු කිරීමත් අප විසින් පුරුදු විය යුතු ය. මේ සඳහා සිංගප්පූරුවේ ක්‍රියාදාම අධ්‍යයනය කිරීම අපගේ සෞභාග්‍යය සඳහා ඉවහල්වනු ඇත. (උදාහරණ ලෙස 2014 ජනවාරි මස තුළ පමණක් ශ්‍රී ලංකාවේ වැඩ වර්ජන 03 ක් හා උද්ඝෝෂණ 23 ක් පිළිබඳ ව පුවත්පත්වල වාර්තාවී ඇත. එහෙත් සිංගප්පූරුවේ 2014 වර්ෂය පුරාවට ම වාර්තාවී ඇති වර්ජන සහ උද්ඝෝෂණ සංඛ්‍යාව 02 ක් පමණි.)

මෙහිදී ද ඉතාමත් ම අවශ්‍ය වන්නේ විනය හා නීතියට ගරු කිරීමට හුරුවීමයි. දැඩි නීතිරීති හා දඬුවම් විනයගරුක සමාජයක් ඇති කිරීම සඳහා සිංගප්පූරුවට උපකාරී වී ඇත. අප රටේ වැඩ වර්ජන හා උද්ඝෝෂණ සඳහා සිංගප්පූරුවෙන් ලද හැකි පාඩම් ඉමහත්ය. නීතිය හා විනය රැකීම, සේවකයන්ගේ අයිතිවාසිකම් උල්ලංඝණය කිරීමක් නොවනු ඇත. රටක දිගුකාලීන සමෘද්ධිය ඇති කිරීම සඳහා සේවක විනය අතිශයින් ම වැදගත්ය. ශ්‍රී ලංකාවේ විනය පිරිහීම කොතෙක් ද යත්, විරෝධතාවන් පැවැත්වීම සමහරවිට පාසල් ශිෂ්‍ය-ශිෂ්‍යාවන් හා ගුරුවරුන් කරා ද පැතිරී ඇත. ගුරුවරුන්ගේ කටයුතුවලට එරෙහිව ශිෂ්‍යයන් උද්ඝෝෂණ පවත්වන අවස්ථා ඇත.

මේ නිසා ගුරු-ශිෂ්‍ය විනය ආරක්ෂා වීම ද අවශ්‍ය කාරණයකි. සිංගප්පූරුවේ අධ්‍යාපන ක්‍රමය තුළ ඔවුහු මෙවැනි ක්‍රියා අනුගමනය නොකරති. ශිෂ්‍යයන් ගුරුවරුන්ට විරුද්ධව යෑම විනය විරෝධී ය.

අපට සිංගප්පූරුවෙන් උගත හැකි තවත් පාඩමක් වන්නේ එරට නිවාස හා වෙනත් ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම්වල දී පිළිපැදිය යුතුව ඇති විධිමත් ක්‍රියාමාර්ග යි. සිංගප්පූරුවේ ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීමේ පිරිවිතර ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අධිකාරියක් ඇත. මෙම අධිකාරියේ රෙගුලාසි ඒ ආකාරයෙන් ම පිළිපැදිය යුතු ය. මේ නිසා සිංගප්පූරුව සැළසුම්සහගත ගොඩනැගිලි පද්ධතියකින් යුක්තය. අනුමැතිය නොදුන් ගොඩනැගිලි එහි ඉදිකළ නොහැකිය. මේ නිසා ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම්වලින් ජල ගැලීම් ප්‍රශ්න ඇතිවීම වැනි දෑ වැළකී ඇත. එහෙත් අප රටේ බොහෝ නිවාස හා ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම්වල දී නිසි ප්‍රමිතිවලින් බැහැරවන අවස්ථා එමට ය. එමෙන් ම අප රටේ බොහෝ අනවසර ඉදිකිරීම් සිදුකෙරේ. මේවා පරිසරයට හානිවන ආකාරයෙන් සහ අනෙකුත් කටයුතුවලට බාධාවන ආකාරයෙන් සිදුවනු දක්නට ලැබේ. මේ නිසා අප රටෙහි පරිසර සමබරතාව විනාශවෙමින් පවතී. උදාහරණ ලෙස වන ජීවීන් ගම් වැදීම, ඉහළ පංතියේ නාගරික පරිසරයක් සහිත ප්‍රදේශ පවා ජලගැලීම්වලට ලක්වීම (උදා: කොළඹ 7 ප්‍රදේශය), වගා හානිවීම, පස සේදී යෑම ආදී නොයෙකුත් අනර්ථ සිදුවෙමින් පවතී. මෙහිදී ද පෙනීයන්නේ ඊට අදාළ නීතිමය රාමුවෙන් පිටපැනීමයි. මේ නිසා ශ්‍රී ලංකාවේ ඉදිකිරීම් සඳහා සැළසුම්සහගත ක්‍රියාමාර්ග අවශ්‍ය බව පෙනී යයි. සිංගප්පූරුව වැනි සැළසුම් මත පදනම් වූ නාගරික පද්ධතියකින් මෙම අනර්ථයන් වළකාගත හැකිවනු ඇත.

ශබ්ද දූෂණය තුළින් අන්‍යයන්ට වන හානි වැළැක්වීමට පියවර ගැනීම සඳහා ද සිංගප්පූරුවෙන් අපට ආදර්ශයක් ලබාගත හැකි ය. අප රටේ ආගම ධර්මය ඇදහීමේ දී ත්, උත්සව පැවැත්වීමේ දී ත් බොහෝවිට ශබ්ද විකාශන යන්ත්‍ර භාවිතා කරයි. සමහරවිට කඩ-සාප්පුවල භාණ්ඩ අලෙවි කිරීමේ දී ද විශාල ශබ්දයෙන් යුතුව ප්‍රචාරණ කටයුතු සිදුකෙරෙයි. මේ අන්දමේ ශබ්ද දූෂණය මහජනයාට ඉතා ම අහිතකර ය. ඇතැම් අවස්ථාවල අසල්වැසියන්ගේ නින්දට මේ මගින් බාධා ඇති වේ. එසේ ම අධික ශබ්දය, ගෘහ කටයුතු, පාසල් ශිෂ්‍ය-ශිෂ්‍යාවන්ගේ අධ්‍යාපන කටයුතු ආදියටත් බාධා පමුණුවයි. ආගමික කටයුතු සඳහා අවට පරිසරයට හානි වන ශබ්ද විකාශන පාවිච්චි කිරීමක් සිංගප්පූරුවේ දක්නට නොමැත. ඔවුහු ආගම ඇදහීම පෞද්ගලික කාර්යයක් ලෙස සළකා කටයුතු කරති. යම් ස්ථානයක ආගමික කටයුත්තක් සඳහා සහභාගී වන්නෝ, එවැනි කටයුත්තක් එහි සිදුවන්නේ දැයි පිටතට නොදැනෙන තරමට ම ශබ්දය පාලනය කරති. වාහනවල අධික ශබ්ද පිට කිරීම ද අප රටෙහි සිදුකෙරෙන ඉතා හානිකර දෙයකි. බොහෝ රියදුරෝ වාහනයේ නලාව අධික ලෙස ශබ්ද කරති. එය, අවශ්‍ය, අනවශ්‍ය හැමවිටම සිදු කරති. එහෙත් සිංගප්පූරුවේ වාහන ගමන් කිරීමේදී නලාව ශබ්ද කිරීමක් දක්නට නොමැත. මේ අනුව ආර්ථික වර්ධනය පමණක් නොව මෙවැනි පාඩම් ද සිංගප්පූරුවෙන් අපට ඉගෙන ගැනීමට ඇත.

සිංගප්පූරුවේ ස්වාභාවික පරිසරය රැකගැනීම සඳහා ක්‍රමවත් වැඩපිළිවෙලක් අනුගමනය කරනු පෙනේ. මාර්ග අවට පරිසරය සඳහා වෘක්ෂලතා වැවීම, පරිසරය අලංකාර කිරීම සඳහා විවිධ වැඩපිළිවෙල අනුගමනය කිරීම, අපද්‍රව්‍ය බැහැර කිරීම ඇතුළු නිවාස හා වීදි පිරිසිදුව තබාගැනීමේ වැඩපිළිවෙල සඳහා ඔවුන් අවධානය යොමුකොට ඇත. බොහෝවිට සෙවන ලබාදීම සඳහා මාර්ග අතර රුක් වගාව මැනවින් පවත්වාගෙන යන බව පෙනේ. ඔවුහු පිරිසිදුකම පවත්වා ගැනීම සඳහා අපද්‍රව්‍ය රැස්කිරීම, ඒවා ප්‍රවාහනය හා විනාශ කිරීම සඳහා ක්‍රමවත් වැඩපිළිවෙලක් අනුගමනය කරති. පරිසරය රැකගැනීම සඳහා නීති-රීති රාශියක් ද ක්‍රියාත්මක ය. උදාහරණයක් ලෙස

සිංගප්පූරුවේ චුයින්ගම් විකීම හා අලෙවිය තහනම් ය. අප රටේ බුලත් සැපීම ප්‍රචලිතව සිදුවන අතර, ඉන් පරිසරය අපවිත්‍ර කෙරේ. බුලත් කෙළ ගැසීමෙන් මෙන්ම බුලත්විටට ගනු ලබන හුණු ආදිය තැවරීමෙන් ද පොදු ස්ථානවලට හා පොදු දේපළවලට හානි කෙරෙන අවස්ථා සුලභ ය. සිංගප්පූරුවේ වීථි අලංකරණය සඳහා උද්‍යාන පවත්වාගෙන යෑමේ වැඩපිළිවෙලක් ඇති අතර, ගස්වල කොළ වැටීමෙන් වන පරිසර දූෂණය වැළැක්වීම සඳහා කොළ එකතු කරන මධ්‍යස්ථාන ඉදිකොට ඇත. එරට බල්ලන්, බළලුන් වැනි ගෘහාශ්‍රිත සත්ත්වයන් ඇතිකිරීමේ දී ද අනුගමනය කළ යුතු ක්‍රියාමාර්ග ඇත. ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රසිද්ධ ස්ථානවල දුම් පානය නීතියෙන් තහනම්කර තිබීම හොඳ ලක්ෂණයකි. සිංගප්පූරුවේ ද මෙවැනි නීති සමුදායක් ඇත. දුම්රිය හා මඟී ප්‍රවාහන බස්රථවල දුම්බීම වැනි ක්‍රියාවන් එරට තහනම් ය. එමෙන් ම සිංගප්පූරුවේ පරිසරය පිරිසිදුව තබාගැනීම සඳහා දිනපතා විශාල ශ්‍රමිකයන් පිරිසක් රාජ්‍ය වියදමෙන් යොදවා ඇත. නිවාසවල අපද්‍රව්‍ය රැස්කිරීමේ ක්‍රම යොදා ඇති අතර, තැන තැන කුණු කසල ගොඩගැසීම වළකා ඇත. මේ අනුව පරිසරය සුරැකීමේ ක්‍රමවේද කෙරෙහි ශ්‍රී ලාංකික අප සිංගප්පූරුවෙන් පාඩම් උගත යුතුව ඇත.

සිංගප්පූරුවේ මහජනතාවට විවේකීව කල් ගෙවීම සඳහා විනෝද ස්ථාන පද්ධතියක් ගොඩනගා ඇත. මේ සඳහා රජය හා පෞද්ගලික අංශයේ ආයෝජනයෙන් ස්ථාන ආරම්භ කිරීමත්, පවත්වා ගෙනයෑමත් ඒ සඳහා කරනු ලැබේ. 1980 දශකයේ නොතිබුණු, එහෙත් වර්තමානයේ මහජනයාට විනෝදයෙන් ගත කිරීමට ස්ථානයක් ලෙස "Sentosa Island" සංවර්ධනය කර ඇත. මෙම ස්ථානය දේශීය, විදේශීය දෙපිරිස ම නිතර යන එන විනෝද ස්ථානයකි. මීට අමතරව, විනෝදාස්වාදය සඳහා ගුවන් කේබල් ප්‍රවාහනය (Cable Cars), වෙරළබඩ විනෝද උයන්, කම්බි ආධාරයෙන් ගුවනේ ගමන් කරන උපකරණ, ක්‍රීඩා, මත්ස්‍යාගාර ආදී බොහෝ දේවලින් සිංගප්පූරුව සමන්විත ය. ජනතාවගේ වැඩ පරිසරයෙන් බැහැරව, විනෝදාස්වාදය තුළින් ආතතිය අවම කර ගැනීම සඳහා මේවා ආධාර වී ඇති අතර, එමනිසා සමාජ සංවරය හා ගැටුම්වලින් තොර විනයක් මහජනතාව අතර පවත්වා ගැනීමට හැකි වී ඇත. අප රටේ මෙම ස්ථාන බොහොමයක් ඇතත්, ඒවා සුදුසු ලෙස තවදුරටත් සංවර්ධනය කළයුතුව ඇත. මහජනයා අතර ජාති, කුල ආදී බෙදීම්වලින් තොරව, විනයගරුකත්වය සුරැකීමට මෙම විනෝදාංශ උපකාරී වනු ඇත. ඒවා සෞඛ්‍ය සම්පන්න ජන සමූහයක් ඇති කිරීමට ද උපකාරී වේ.

සිංගප්පූරුව සොර-මැරකම් අවම රටක් වශයෙන් දැක්විය හැකිය. එරටෙහි සොර-මැරකම් හා මත්ද්‍රව්‍යය භාවිතා කරන්නන්ට දැඩි දඬුවම් ප්‍රතිපාදිතය. අප රට විවිධ ආගම් හා ආගමික නායකයන්ගේ ඉගැන්වීම්වලින් පරිපූර්ණ වුවත්, දිනපතා වාර්තා වන සොර-මැරකම් හා මිනී මැරීම් සංඛ්‍යාව බොහෝ ය. මේවා මේ තරමට ම සිදුවීම අපගේ නීති රාමුවේ යම් තරමක හිඩසක් ඇති බව පෙන්වයි. ශ්‍රී ලංකාවේ නීතිය අනුව සමහර අපරාධ සඳහා මරණීය දණ්ඩනය නියම වුවත්, එය ප්‍රායෝගිකව ක්‍රියාත්මක කිරීම 1972 න් පසුව සිදුවී නොමැත. සොර-මැරකම් අධික වීමට මේ නිසා නැඹුරුවක් ඇති වී ඇත. අපරාධ වැළැක්වීම සඳහා නීතියේ ආධිපත්‍යය දැඩි ලෙස භාවිතා කිරීම අවශ්‍ය බවත්, ඒ මගින් සාමය පවත්වා ගැනීමට සමත් වී ඇති බවත් සිංගප්පූරුවෙන් අපට ඉගෙන ගැනීමට ඇත.

සිංගප්පූරුව උසස් අධ්‍යාපන හා සෞඛ්‍ය සේවා ඉහළ මට්ටමකින් පවත්වා ගෙන යයි. එරට අධ්‍යාපනය සඳහා ජාතික අයවැයෙන් සියයට 20 ක් වැය කරයි. ශ්‍රී ලංකාවේ මෙම ප්‍රතිශතය සියයට 04 කි. ශ්‍රී ලංකාවේ අසාධ්‍ය රෝගීහු ප්‍රතිකාර සඳහා සිංගප්පූරුවේ වෛද්‍ය සේවාවේ පිහිට පතති. එහෙත් සිංගප්පූරු වැසියන් ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රචලිත ආයුර්වේද වෛද්‍ය ප්‍රතිකාර ක්‍රම යොදා නොගනිති. එමෙන් ම ශ්‍රී ලාංකිකයෝ උසස් අධ්‍යාපනය සඳහා සිංගප්පූරුවේ විශ්ව විද්‍යාල භාවිතා කරති. අපගේ අධ්‍යාපන හා සෞඛ්‍ය සේවාවල සංවර්ධනය සඳහා සිංගප්පූරුවෙන් ආදර්ශ ලබාගැනීම කළයුතුව ඇත.

සිංගප්පූරුව, ශ්‍රී ලංකාව මෙන් ජාතීන් කිහිපයක් වෙසෙන රටකි. එහෙත් එහි ජන වාර්ගික ගැටුම් නොමැත. විවිධ ආගම් අදහන්නෝ සිංගප්පූරුවේ සහජීවනයෙන් ජීවත් වෙති. මේ සඳහා නීතිය හා සාමය පිළිපැදීමත්, සාක්ෂරතාව ඉහළ මට්ටමක පැවතීමත්, ඔවුන් ලබන ඉහළ ආදායමත්, විනෝදාංශ බහුල වීමත් ආදී විවිධ හේතු ධනාත්මක ලෙස දායක වී ඇත. මේ නිසා ශ්‍රී ලංකාවේ ද අධ්‍යාපනය අනිවාර්ය කිරීම, සාක්ෂරතාව ඉහළ මට්ටමකට ගෙන ඒම හා නීති-රීති දැඩි කිරීමත්, ජාතික ආදායම ඉහළ දැමීමට ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමත් අවශ්‍ය පියවර වී ඇත. අධ්‍යාපනික වශයෙන්, ඉංග්‍රීසි මාධ්‍යය අනිවාර්ය කිරීම ජනවාර්ගික ගැටලු නිරාකරණය සඳහා උපකාරී වනු ඇත. ඉංග්‍රීසි භාෂාවට ප්‍රමුඛත්වය දීම ද සිංගප්පූරුවේ දියුණුවට හේතුවී ඇත.

රටට අවශ්‍ය බොහෝ අංශවල සංවර්ධනය සඳහා ජනතාව දැනුම්වත් කිරීම ඉතා අවශ්‍ය දෙයකි. නොයෙකුත් අනර්ථකාරී ක්‍රියාවලට ශ්‍රී ලාංකිකයන් පෙළඹෙන්නේ බොහෝ දෑ නොදන්නා නිසාය. මේ නිසා අප රටේ ජනතාවට එක් වරක් හෝ අපගේ අසල්වැසි රටක් වන සිංගප්පූරුවට ගොස් එහි සංවර්ධනය ගැන දැනුම්වත් බවක් ලබාදීමට හැකි නම් එය අපේ සංවර්ධනය සඳහා මහෝපකාරී වනු ඇත. එපමණක් නොව, දැනුම්වත්බව ඉහළ නැංවීම සඳහා අධ්‍යාපන ක්‍රමවේද භාවිතා කිරීම, නීතියේ ආධිපත්‍ය සාධාරණව හා ශක්තිමත්ව බලගැන්වීම, ඉහළ සංවර්ධනයක් කරා ආර්ථිකය මෙහෙයවන අතරතුර දී කළයුතු සමහර කටයුතු ය. අපගේ ආවේග පාලනය කර ගැනීමත්, කෙටිකාලීන වාසි තකා යම් යම් අහිතකර ක්‍රියාවන්ට යොමුනොවීමත් ශ්‍රේෂ්ඨ ජාතියක් වශයෙන් නැගී සිටීමට අවශ්‍යය වන දෑය. මේ නිසා අඩුම වශයෙන් සිංගප්පූරුවේ සංවර්ධනයෙන්වත් පාඩම් ඉගෙන ගෙන, ශ්‍රී ලාංකික ජනතාවට සෞභාග්‍යය ළඟාකර දීමට කටයුතු කිරීම අප හැම දෙනාගේත්, දේශපාලකයින්ගේත්, ප්‍රතිපත්ති සම්පාදකයින්ගේත්, ආගමික හා සමාජ නායකයින්ගේත් යුතුකම වේ. මේ අනුව අපේ රට හා ජාතිය ගොඩනැගීමට අප සිංප්පූරුවෙන් පාඩම් උගත යුතුව ඇත. එමගින් අවශ්‍ය වන්නේ අපගේ අඩුපාඩු අවම කර ගැනීමට කටයුතු කිරීමයි.

සිංගප්පූරුව ලබා ඇති දියුණුව ශ්‍රී ලංකාව හා සසඳන සාර්ව ආර්ථික දර්ශක කිහිපයක් 02 වැනි පිටුවෙහි සංඛ්‍යා සටහනින් දැක්වේ.■

ආසියාවේ යටිතල පහසුකම් පරතරය පියවීමට නව ආයෝජන බැංකුවක්...

විනීතා හේරත්, සන්නිවේදන දෙපාර්තමේන්තුව

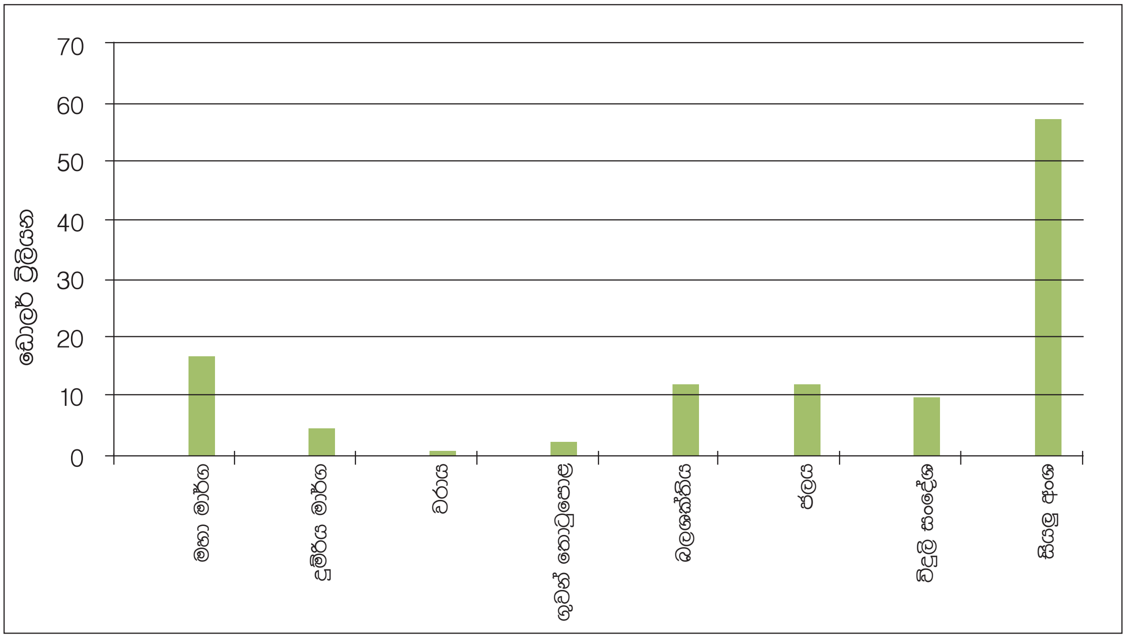
"ඔබ ධනවත්වීමට කැමති නම් පළමුවෙන් ම පාරවල් තනන්න." මෙය චීන ජන වහරකි. 2014 ඔක්තෝබර් 24 දින බෙයිජිං හි දී එම ජනවහර පිළිබඳව සඳහන් කළේ චීන ජනාධිපති ෂී ජිංපිං මහතා විසිනි. ඒ චීනය සහ තවත් රටවල් 20ක් එක්ව ආසියානු යටිතල පහසුකම් ආයෝජන බැංකුව (Asian Infrastructure Investment Bank – AIIB) පිහිටුවීමට අවබෝධතා ගිවිසුමට අත්සන් තැබීමෙන් අනතුරුව කළ කතාවේ දී ය. ආර්ථික සංවර්ධනය සඳහා යටිතල පහසුකම්වල අවශ්‍යතාව සහ වැදගත්කම මෙම පිරුළින් ඉතාමත් ම ප්‍රබලව කියැවේ යැයි ඔහු සිය විශ්වාසය පළ කළේ ය.

වර්තමාන ලෝකයේ යටිතල පහසුකම් සඳහා විශාල ඉල්ලුමක් පවතී. ආර්ථික වර්ධනය, තාක්ෂණ දියුණුව හා නාගරීකරණය ඊට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී ඇත. ආසියාවෙහි සංවර්ධනය වෙමින් පවත්නා රටවල සහ නැගී එන වෙළෙඳපොළ ආර්ථිකවල මේ තත්ත්වය වඩාත් කැපී පෙනේ. එහෙත් එම ඉල්ලුම සපුරාලීම පහසු කටයුත්තක් නොවේ. ලෝක ආර්ථික සංසදය (World Economic Forum) සඳහන් කරන පරිදි ප්‍රවාහනය, බලශක්තිය, ජලය සහ සන්නිවේදන යන මූලික යටිතල පහසුකම් සඳහා ලෝකය වසරකට ඩොලර් ට්‍රිලියන 2.7 ක් වැය කරයි. එහෙත් ඒ සඳහා පවතින ඉල්ලුම මුලුමනින් ම සපුරාලීමට නම් ඩොලර් ට්‍රිලියන 3.7 ක් යටිතල පහසුකම් ව්‍යාපෘති වෙනුවෙන් වැය කළ යුතු ය. ඒ අනුව යටිතල පහසුකම් අවශ්‍යතාව හා පවත්නා සැබෑ තත්ත්වය අතර පරතරයක් පවතී. එම පරතරය දකුණු කොරියාවෙහි දළ දේශීය නිෂ්පාදිතය තරම් විශාල බවත් එය තව දුරටත් පුළුල් වෙමින් පවතින බවත් ලෝක ආර්ථික සංසදය පවසයි.

ලෝකයේ යටිතල පහසුකම්වල අප්‍රමාණවත් බව මෙන්ම ව්‍යාප්තියේ පවතින්නේ ද දැඩි විෂමතාවකි. යුරෝපයේ සහ එක්සත් ජනපදයේ බොහෝ සංවර්ධිත රටවල යටිතල පහසුකම් සඳහා වන වියදම්වල ප්‍රමුඛත්වය ගන්නේ වත්කම් නඩත්තු, අලුත්වැඩියා සහ නවීකරණ කටයුතු යි. නව යටිතල පහසුකම් ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක වන්නේ ඉතාමත් ම සුළු වශයෙනි. ඊට හේතුව සංවර්ධිත රටවල් දැනටමත් විධිමත් සහ අති නවීන යටිතල පහසුකම් භුක්ති විඳීම යි. එහෙත් සංවර්ධනය වෙමින් පවත්නා රටවල පවත්නා යටිතල පහසුකම් හා යටිතල පහසුකම් අවශ්‍යතාවයෙහි පුළුල් රික්තයක් පවතී. එම රික්තය පිරවීම සඳහා අරමුදල් සම්පාදනය දිගු කලක් තිස්සේ අභියෝගයක් ව පවතී. මේ තත්ත්වය දෙස වසර ගණනාවක සිට නොයෙකුත් ජාත්‍යන්තර සංවිධානවල අවධානය යොමු වුවත් එය මේ වන තෙක් ම එය නොවිසඳුනු ගැටලුවක් ව පවතී. ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදලෙහි World Economic Outlook නවතම වර්තාව ද එහි එක් පරිච්ඡේදයකින් යටිතල පහසුකම් පිළිබඳ අවධානය යොමුකර ඇත. 2011 ආර්ථික සහයෝගීතාව සහ සංවර්ධනය පිළිබඳ සංවිධානය (Organisation for Economic Co-operation and Development-OECD) ඇස්තමේන්තු අනුව ඉදිරි දශක 2ක සඳහා ලෝකයේ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනයට අවශ්‍ය මුදල ඩොලර් ට්‍රිලියන 50 ක් පමණ වනු ඇත. Infrastructure 2013 Global Priorities, Global Insights වාර්තාවෙහි සඳහන් වෙන පරිදි 2030 වසර වන විට ලෝක යටිතල පහසුකම් ඉල්ලුම සපුරාලීමට ඩොලර් ට්‍රිලියන 57 ක් අවශ්‍ය වනු ඇත. (රූප සටහන) ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ ඇස්තමේන්තු අනුව

රූපසටහන

2030 ලෝකයේ යටිතල පහසුකම් ඉල්ලුම සපුරාලීම සඳහා දැරිය යුතු වන වියදම



මූලාශ්‍රය - Infrastructure 2013 Urban Land Institute

2010 - 2020 දශකයෙහි සංවර්ධනය වෙමින් පවතින ආසියානු රටවල යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය සඳහා ඩොලර් ට්‍රිලියන 8ක් ආයෝජනය කළ යුතු ය.

දකුණු ආසියාවේ යටිතල පහසුකම් පරතරය පියවීම මගින් දුප්පත්කම අඩුකිරීම (Reducing Poverty by Closing South Asia's Infrastructure Gap) ලෝක බැංකු වාර්තාවට අනුව දකුණු ආසියාවෙහි යටිතල පහසුකම් පරතරය පියවීම සඳහා 2020 දක්වා එකසත් ජනපද ඩොලර් ට්‍රිලියන 1.7 - 2.5 අවශ්‍ය වේ. 2020 දක්වා යටිතල පහසුකම් ඇතිකිරීම සෑම වසරක ම එක හා සමානව සිදුකෙරෙන්නේ නම් කලාපයේ දළ දේශීය නිෂ්පාදිතයෙන් (2010 වසරේ දළ දේශීය නිෂ්පාදිතය අනුව) සියයට 6.6 - 9.9 අතර ප්‍රමාණයක් ඒ සඳහා කැප කළ යුතු වේ.

කලාපීය වශයෙන් යටිතල පහසුකම් ව්‍යාප්තියේ විෂමතා

විදුලිබලය

2010 වසරෙහි දකුණු ආසියානු කලාපයේ ජනගහනයෙන් විදුලිබල පහසුකම් ලද ජනගහනය සියයට 71 ක් විය. එය උප සහරා අප්‍රිකාවෙහි මෙන් දෙගුණයකි. ඒ හා සාපේක්ෂව ගත් විට දකුණු ආසියානු කලාපය සතුටුදායක මට්ටමක පවතී යැයි හැඟෙතත් යුරෝපා හා මධ්‍යම ආසියා, ලතින් ඇමෙරිකා හා කැරිබියන්, මැදපෙරදිග හා උතුරු අප්‍රිකා කලාපවල එම ප්‍රතිශතය සියයට 90 ඉක්මවා තිබිණි.

වැඩි දියුණු කළ සනීපාරක්ෂක පහසුකම්

2011 වසරෙහි ලෝකයේ වැඩි දියුණු කළ සනීපාරක්ෂක පහසුකම් සහිත ජනගහනය පිළිබඳව විමසා බැලීමේදී කලාපීය වශයෙන් අඩුම ප්‍රතිශතයක් වාර්තා කළ කලාප දෙක අතරට ආසියාව ද අයත් විය. (01 වැනි සංඛ්‍යා සටහන)

වැඩි දියුණු කළ ජල පහසුකම්

දකුණු ආසියාව සෙසු ලෝකය හා තරමක් දුරට සමාන මට්ටමේ යටිතල පහසුකම් භුක්ති විඳීමක් පෙන්වන්නේ මෙම ක්ෂේත්‍රය සම්බන්ධයෙන් පමණි. 2011 වසරෙහි මෙම කලාපයේ ජනගහනයෙන් සියයට 90 ක් වැඩි දියුණු කළ ජල පහසුකම් සහිතව සිටියහ. නැගෙනහිර ආසියා හා පැසිපික් කලාපයේ මෙම ප්‍රතිශතය සියයට 91 ක් ද යුරෝපා හා මධ්‍යම ආසියාවේ සියයට 95 ක් ද සමස්ත ලෝකයම ගත් විට සියයට 89 ක් ද විය.

01 වැනි සංඛ්‍යා සටහන

කලාපීය වශයෙන් යටිතල පහසුකම් අවශ්‍යතාව

කලාපය	විදුලිබල පහසුකම් ලද ජනගහන ප්‍රතිශතය 2010	වැඩි දියුණු කළ සනීපාරක්ෂක පහසුකම් ලද ජනගහන ප්‍රතිශතය 2011	වැඩි දියුණු කළ ජල පහසුකම් ලද ජනගහන ප්‍රතිශතය 2011	විදුලි සංදේශ පහසුකම් සහිත ජනගහන ප්‍රතිශතය
නැගෙනහිර ආසියා සහ පැසිෆික්	92	67	91	98
යුරෝපා හා මධ්‍යම ආසියාව	100	94	95	157
ලතින් ඇමෙරිකා හා කැරිබියන්	94	81	94	125
මැද පෙරදිග හා උතුරු අප්‍රිකාව	94	89	89	105
දකුණු ආසියාව	71	39	90	72
උප සහරා අප්‍රිකාව	35	30	63	54
ලෝකය	78	64	89	103

මූලාශ්‍රය - Reducing Poverty by Closing South Asia's Infrastructure Gap - World Bank

02 වැනි සංඛ්‍යා සටහන

දකුණු ආසියානු කලාපයේ යටිතල පහසුකම් ව්‍යාප්තියේ විෂමතා

රට	විදුලි සංදේශ පහසුකම් ලද ජනගහන ප්‍රතිශතය 2011	බලශක්ති පහසුකම් ලද ජනගහන ප්‍රතිශතය 2010	වැඩි දියුණු කළ සනීපාරක්ෂක පහසුකම් ලද ජනගහන ප්‍රතිශතය 2011	වැඩි දියුණු කළ ජල පහසුකම් ලද ජනගහන ප්‍රතිශතය 2011	මහාමාර්ග පහසුකම් (ජනගහනය දහසකට කිලෝ මීටර්)
ඇෆ්ඝනිස්ථානය	54	30	29	61	1.6
බංග්ලාදේශය	58	47	55	83	0.1
භූතානය	69	65	45	97	9.7
ඉන්දියාව	75	75	38	92	3.5
මාලදිවයින	173	95	98	99	0.3
නේපාලය	47	76	35	88	0.8
පකිස්ථානය	65	67	47	91	1.5
ශ්‍රී ලංකාව	104	77	91	93	5.5

මූලාශ්‍රය - Reducing Poverty by Closing South Asia's Infrastructure Gap - World Bank

විදුලි සංදේශ පහසුකම්

මෙම ක්ෂේත්‍රය සම්බන්ධයෙන් විමසා බැලීමේ දී ස්ථාවර සහ ජංගම දුරකථන භාවිතය පිළිබඳ අවධානය යොමු කරයි. 2011 වසරේ කලාපීය වශයෙන් අඩු ම විදුලි සංදේශ සේවාවක් භුක්ති විඳ ඇත්තේ උප සහරා අප්‍රිකාව යි. එහි ප්‍රතිශතය සියයට 54 ක් විය. සියයට 72 ක ප්‍රතිශතයක් සහිත වූ දකුණු ආසියාව දෙවන තැන ගත් අතර නැගෙනහිර ආසියා හා පැසිපික් කලාපයේ එම

ප්‍රතිශතය සියයට 157 ක් ද ලතින් ඇමෙරිකා කලාපයේ සියයට 125 ක් ද විය. ඒ අනුව දකුණු ආසියාවේ විදුලි සංදේශ පහසුකම් සහිත ජනගහනය නැගෙනහිර ආසියා සහ පැසිපික් කලාපයේ එම පහසුකම ලැබූ ජනගහන ප්‍රතිශතයෙන් අඩක් බව දක්නට ලැබේ.

ප්‍රවාහන පහසුකම්

කලාපයේ සමස්ත මාර්ග පද්ධතිය ජනගහනයෙන් දහසකට කිලෝ මීටර් කෙතෙක් ද යන්න මෙහි දී ගණන් බලයි. ඒ අනුව දකුණු ආසියාවේ එම අනුපාතය කිලෝ මීටර් 2.9 ක් විය. උප සහරා අප්‍රිකාවේ සහ උතුරු ඇමෙරිකාවේ කිලෝ මීටර් 2.5 කි. මැද පෙරදිග සහ උතුරු අප්‍රිකාවේ කිලෝ මීටර් 2.8, යුරෝපා හා මධ්‍යම ආසියාවේ කිලෝ මීටර් 8, උතුරු ඇමෙරිකාවේ කිලෝ මීටර් 24 කි.

කලාපීය වශයෙන් යටිතල පහසුකම් ව්‍යාප්තියේ මෙසේ විෂමතා පවතින අතර ම ඒ ඒ කලාප තුළ එක් එක් රටවල් අතර ද යටිතල පහසුකම් ව්‍යාප්තියේ විශාල වශයෙන් වෙනස්කම් දක්නට ලැබේ. (02 වැනි සංඛ්‍යා සටහන)

එක් එක් රටවල් අතර සේ ම එකම රටක් තුළ වුව ද ප්‍රාදේශිය වශයෙන් යටිතල පහසුකම් ව්‍යාප්තියේ විෂමතා පැවතිය හැක.

යටිතල පහසුකම් සඳහා අරමුදල් සම්පාදනය

ලොව ආර්ථික සහ මූල්‍ය අවශ්‍යතා සම්බන්ධයෙන් මෙතෙක් මුල් තැන ගෙන කටයුතු කළේ ලෝක බැංකුව, ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදල සහ ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව යි. ලෝක බැංකුව සහ ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදල බිහිවීමට පදනම් වූයේ දෙවැනි ලෝක සංග්‍රාමයෙන් පසු පැන නැගුණු එහි අතුරු ප්‍රතිඵල ය. එනම්, දෙවැනි ලෝක සංග්‍රාමයෙන් පසු ලෝක ආර්ථිකය සහ මූල්‍ය ක්‍රමය බිඳ වැටිනි. එය යථා තත්ත්වයට පත්කිරීම සඳහා පොදුවේ පිළිගත හැකි ආර්ථික හා මූල්‍ය ක්‍රමවේදයක අවශ්‍යතාව පැන නැගිනි. ඒ සඳහා 1944 ඇති කරගත් බ්‍රෙටින්වුඩ්ස් එකඟතා මඟින් ලෝක බැංකුව සහ ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදල පිහිටුවා ගැනිනි. එමෙන් ම අන්තර් ජාතික ගනුදෙනුවල දී ප්‍රමුඛතම ගෙවුම් - පියවීම් මාධ්‍ය වශයෙන් එක්සත් ජනපද ඩොලරය පිළිගැනීමට ද එම එකඟතා ඔස්සේ සියලු ජාතීහු එකඟ වූහ. එම හේතු නිසාත් ලෝක බැංකුවේ සහ ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදලේ ආධිපත්‍ය නිල මට්ටමින් ම ඇමෙරිකා එක්සත් ජනපදයට සහ යුරෝපයට පවරා තිබීම නිසාත් ලෝක ආර්ථිකය හා මූල්‍ය ක්‍රමය බටහිරට අවනත ආකාරයෙන් ක්‍රියාත්මක වන්නට විය. එක් එක් රටවල විවිධාකාර වූ ආර්ථික ව්‍යාධීන්ට මෙම ආයතන මඟින් එකම වට්ටෝරුවක ප්‍රතිකාර නියම කෙරිණි. කලක් තිස්සේ ලෝකය එම ප්‍රතිකාර විවාදයකින් තොරව ම භාවිතයට ගත්තේය. එහෙත් පසුව මෙම ආයතන සම්බන්ධ විශ්වාසය බිඳ වැටෙන්නට වූ අතර බ්‍රෙටින්වුඩ්ස් එකඟතා ඉතාමත් දැඩි ලෙස විවේචනයට ලක් විය. ඒ අතර ම නව ලෝක එකඟතාවක් වෙනුවෙන් කටයුතු කළ යුතු බවට ද අදහස් පළ විය.

1966 වසරෙහි සාමාජිකයන් 31 දෙනෙකුගෙන් ඇරඹි ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවෙහි වත්මන් සාමාජික රටවල් සංඛ්‍යාව 67 කි. එයින් රටවල් 48 ක් ආසියා හා පැසිපික් කලාපයට අයත් රටවල් වන අතර 19 ක් එම කලාපයෙන් පිටත රටවල් වේ. එහි විශාලතම කොටස් හිමියන් වන්නේ ජපානය සහ එක්සත් ජනපදය යි. 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට ඔවුන්ගේ කොටස් හිමිකම පිළිවෙළින් සියයට 15.67 ක් සහ 15.56 ක් විය. එම රටවල් දෙක එක්ව ගත් විට ඒවාට හිමි ඡන්ද බලය සියයට 26 කි.

කෙසේ වෙතත් වර්තමානයේ යටිතල පහසුකම් සඳහා ඇති අරමුදල් ඉල්ලුමෙන් මෙම ආයතන විසින් සපුරාලීමට සමත්ව ඇත්තේ ඉතාමත් ම සුළු ප්‍රමාණයක් පමණි. 2013 වසරේ දී ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව විසින් සපයා ඇති මුලු ණය මුදල් ප්‍රමාණය ඩොලර් බිලියන 21.02 කි. 2013 ජූනි 30 වැනි දිනෙන් අවසන් වූ මුදල් වර්ෂය තුළ ලෝක බැංකුව විසින් සංවර්ධනය වෙමින් පවත්නා රටවලට දී ඇති සියලු ම ආකාරයේ ණය ප්‍රමාණය ඩොලර් බිලියන 52.6 කි. වාර්ෂිකව ලෝක බැංකුවට සැපයිය හැකි ණය ප්‍රමාණය ඩොලර් බිලියන 50 කි. එම ප්‍රමාණය 2015 - 2019 ඉන්දුනීසියාවේ වාර්ෂික යටිතල පහසුකම් අවශ්‍යතාව යාන්තමින් සපුරාලීමට පමණක් සෑහේ. ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවට වසරක් තුළ සැපයිය හැකි ණය ප්‍රමාණය ඩොලර් බිලියන 13 ක් බව ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ අධිපතිවරයා කසකස්තානයේ අස්තානා (Astana) නගරයේ පැවති පුවත්පත් සාකච්ඡාවක දී පවසා ඇත. ලෝක බැංකු සභාපති ජිම් යොං කිම් ද සංවර්ධනය වෙමින් පවත්නා රටවල යටිතල පහසුකම් අවශ්‍යතා සඳහා වාර්ෂිකව අවම වශයෙන් ඩොලර් ට්‍රිලියනයක් අවශ්‍ය බවත් එම අවශ්‍යතාව සපුරාලීමට ලෝක බැංකුවට ධාරිතාවක් නොමැති නිසා නව ආයතනයක් බිහිවීම කාලීන අවශ්‍යතාවක් බවත් පවසා ඇත.

මේවන විට බටහිර මූල්‍ය ආයතනවල ණය දීමේ හැකියාව ලෝක මූල්‍ය අර්බුදය විසින් බරපතල ලෙස පහත හෙළා ඇත. ඒ අනුව ලෝක බැංකුවෙහි ණය මූල්‍ය අර්බුදයට පෙර පැවති ප්‍රමාණයට වඩා අඩකින් අඩු වී ඇති බව ඒ පිළිබඳව අධ්‍යයනයක යෙදුනු බ්‍රිටිෂ් කොලම්බියා විශ්වවිද්‍යාලයේ (The University of British Columbia) ආසියානු පර්යේෂණ ආයතනයේ පර්යේෂක කේෂව් කේල්කර් (Keshav Kelkar) පවසයි.

නව එකඟතාවක්

ආසියාවේ සංවර්ධනය වෙමින් පවත්නා රටවල යටිතල පහසුකම් ව්‍යාපෘති සඳහා මූල්‍ය පහසුකම් සැපයීමට ආසියානු යටිතල පහසුකම් ආයෝජන බැංකුවක් පිහිටුවීම පිළිබඳ යෝජනාව චීන ජනාධිපතිවරයා විසින් ගෙන එන ලද්දේ මෙවන් පසුබිමක් තුළයි. කලාපීය අසල්වැසි රටවල් රැසක් මෙම යෝජනාවට එකඟත්වය පළ කළ අතර ඊට එරෙහිවූ පාර්ශ්වයේ ප්‍රධානියා වූයේ එක්සත් ජනපදය යි. එරට ඒ පිළිබඳව ප්‍රසිද්ධියේ හඬක් නොනැගුව ද සිය මිත්‍ර රටවල් යෝජිත නව බැංකුවට සම්බන්ධවීම වැළැක්වීමට ප්‍රබල උත්සාහයක් ගත් බව නිව්යෝර්ක් ටයිම්ස් ඇතුලු විදෙස් මාධ්‍ය රැසක් අනාවරණය කරයි.

ලොව දැවැන්ත ආර්ථිකයක් හිමි චීනය මෙම නව බැංකු පිහිටුවීම මඟින් ආසියානු කලාපය පුරා සිය බලය සහ අණසක පතුරුවනු ඇතැයි පවතින සැකය විසින් ඇමෙරිකාව මෙසේ තම මිත්‍ර රටවලට බලපෑම් කළ බව තව දුරටත් සඳහන් වේ.

කෙසේ වෙතත් පසුගිය ඔක්තෝබර් 24 වැනි දින රටවල් 21 ක් විසින් ආසියානු යටිතල පහසුකම් ආයෝජන බැංකුව පිහිටුවීම පිළිබඳ අවබෝධතා ගිවිසුමට අත්සන් කරන ලදි. චීනය, ඉන්දියාව, සිංගප්පූරුව, වියට්නාමය පිලිපීනය, මොංගෝලියාව, ලාඕසය, කාම්බෝජය, ඕමානය, උස්බෙකිස්ථානය, තායිලන්තය, කටාර්, පකිස්ථානය, නේපාලය, බංග්ලාදේශය බෲනායි, කසකස්ථානය, කුවේට්, මැලේසියාව, මියැන්මාරය සහ ශ්‍රී ලංකාව එම අවබෝධතා ගිවිසුමට අත්සන් කළ රටවල් ය.

නැගී එන මහා ආර්ථික බලවතුන් වන සහ ආසියානු කලාපයේ බලසම්පන්න රාජ්‍ය වන චීන-ඉන්දීය මිත්‍රත්වය මෙහිලා කැපී පෙනේ. ඒ අතර ම ආසියා-ශාන්තිකර කලාපයේ බලවත් රාජ්‍ය ලෙස සැලකෙන ඕස්ට්‍රේලියාව, දකුණු කොරියාව සහ ජපානය ද ඉන්දුනීසියාව ද මෙම සමාරම්භක අවස්ථාවට සහභාගි වූයේ නැත. එහෙත් ඔස්ට්‍රේලියාව ඉන්දුනීසියාව සහ දකුණු කොරියාව නව බැංකුවට සම්බන්ධවීමට කලින් කැමැත්ත ප්‍රකාශකර තිබුණු බව වාර්තා වෙයි.

ඉන්දුනීසියා ජනාධිපති ජොකෝ විඩුඩු ගේ පදවිප්‍රාප්ති උළෙල ඔක්තෝබර් 20 දින ජකර්තා හී දී පැවැත්වූ අවස්ථාවේ ඊට සහභාගිවූ එක්සත් ජනපද රාජ්‍ය ලේකම් ජෝන් කෙරී ඔස්ට්‍රේලියානු අගමැති ටෝනි ඇබර්ට් හට මෙම නව බැංකුවට සම්බන්ධ නොවී සිටින ලෙස බලකල බව විදෙස් මාධ්‍යවල සඳහන් ය. එහෙත් එක්සත් ජනපද රාජ්‍ය දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රකාශිකා ජේන් ප්සාකි පැවසුවේ රාජ්‍ය ලේකම් ජෝන් කෙරී ආසියානු යටිතල පහසුකම් ආයෝජන බැංකු පිහිටුවීම පිළිබඳව චීනය ඇතුළු අනෙකුත් රටවලට සුභ පැතූ බවත් ඒ සමඟම නව බැංකුව ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට අනුව සහ විනිවිදභාවයෙන් යුතුව පවත්වාගෙන යායුතු බවට තදින් ඉල්ලා සිටි බවත් ය.

මේ පිළිඳව අදහස් දැක්වූ දකුණු කොරියානු මුදල් ඇමති චෝයි ක්යං-හ්වැං (Choi Kyung-hwan) පවසා ඇත්තේ බැංකු පාලනය සහ එය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රතිපත්ති පිළිබඳවත් යටිතල පහසුකම් ව්‍යාපෘතිවල පාරිසරික බලපෑම් පිළිබඳ ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් සඳහා කැපවීම් ආදිය සම්බන්ධ කොන්දේසිත් යටතේ නව බැංකුවට සම්බන්ධවීමට කැමති බවයි. එවැනි ගැටලු විසඳෙන්නේ නම් නව බැංකුවට සම්බන්ධ නොවී සිටීමට තමන්ට කිසිදු හේතුවක් නොමැති බවත් ඔහු පවසා ඇත. එහෙත් Korea JoongAng Daily පුවත් පත අනාවරණය කරන පරිදි චීනය විසින් ආසියානු යටිතල පහසුකම් ආයෝජන බැංකුව පිහිටුවීම පිළිබඳ අදහස දකුණු කොරියාව වෙත ඉදිරිපත් කළ පසු දකුණු කොරියානු රජය යෝජිත බැංකුවෙහි ප්‍රධාන කාර්යාලය දකුණු කොරියාවේ සියෝල් නගරයේ හෝ සොංඩෝ ජාත්‍යන්තර නගරයෙහි හෝ ස්ථාපිත කරන ලෙස ඉල්ලා ඇත. ඒවන විට එවැනි ඉල්ලීමක් ඉදිරිපත් කර තිබුණේ දකුණු කොරියාව විසින් පමණි. මෙම ඉල්ලීම ඉටු නොවීම ද ඇතැම් විට සමාරම්භක අවස්ථාවට දකුණු කොරියාව සම්බන්ධ නොවීමට එක් හේතුවක් වන්නට ඇත.

ආසියානු යටිතල පහසුකම් ආයෝජන බැංකුවෙහි පාලන විධි වෙනස් කරන තෙක් ඔස්ට්‍රේලියාව එයට සම්බන්ධ නොවේ යැයි The Guardian ප්‍රවෘත්ති වාර්තා කරයි. චීන ආසියානු යටිතල පහසුකම් සංවර්ධන බැංකුව 'ලෝක බැංකුව මෙන්' විනිවිද භාවයෙන් සහ පාලන විධිවලින් සමන්විත විය යුතු බව ඔස්ට්‍රේලියා අගමැති ටෝනි ඇබොට් විසින් ප්‍රකාශ කළ බව තව දුරටත් එහි සඳහන් වේ.

බැංකුවෙහි සමාරම්භක අවස්ථාවට සහභාගීවීමෙන් මඟහැර සිටි අග්නිදිග ආසියාවෙහි විශාලතම ආර්ථිකය හිමි ඉන්දුනීසියාවෙහි යටිතල පහසුකම් වැඩසටහන ඩොලර් බිලියන 300 ක් ලෙස ඇස්තමේන්තු කර ඇත. එහෙත් අරමුදල් නොමැතිකමින් එය පමා වෙමින් තිබේ. එපමණක් නොව අලුතින් බලයට පත්වූ ජනාධිපති විඩුඩු පොරොන්දුවී ඇති පරිදි මහාමාර්ග කිලෝ මීටර් 2000 ක්, නව ගුවන් තොටුපොළ 10 ක්, වරාය 10 ක් හා කර්මාන්ත ජනපද 10 ක් ඉදිකරන්නේ නම් එම ප්‍රමාණයටත් වඩා අරමුදල් එරටට අවශ්‍ය වනු ඇත. මේ අනුව බලන විට AIIB ස්ථාපිත කිරීමේ අදහසට සහයෝගය දක්වන්නන් අතර ඉන්දුනීසියාව මුල් පෙළේ සිටිය යුතු වුවත් එය සිදුවූයේ නැත. එහෙත් චීනය සමඟ තව දුරටත් මේ පිළිබඳ සාකච්ඡා කළ යුතු බව ඉන්දුනීසියාව පවසයි.

කෙසේ වෙතත් ආසියානු යටිතල පහසුකම් ආයෝජන බැංකුව ඇමෙරිකානු හා යුරෝපීය ආධිපත්‍යයට නතු ලෝක බැංකුවට හා ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදලටත් ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවටත් තියුණු තරගයක් සහ ප්‍රබල අභියෝගයක් වනු ඇති බවට එම රටවල් සැකයෙන් පසුවේ. ඇතැමෙක් එම තරගය තුළින් වඩාත් හොඳ සේවාවක් මූල්‍ය ආයතනවලින් සිදුවේ යැයි අපේක්ෂා කළ හැකි බවට අදහස් පළකරයි.

එහෙත් චීනය ප්‍රකාශ කර තිබෙන්නේ දැනට පවත්නා ණය දෙන ආයතන හා තරඟ කිරීමක් නොව සංවර්ධනය වෙමින් පවත්වනා රටවල දැනට ඇති යටිතල පහසුකම් හා ඒවායේ අවශ්‍යතා අතර පවත්නා රික්තය පූරණය කිරීමට නව බැංකුව අදහස් කරන බවයි. ලෝක බැංකුව සහ ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව ප්‍රධාන වශයෙන් දිළිඳු බව අඩුකිරීම කෙරෙහි සිය මූලික අවධානය යොමු කළ ද නව සංවර්ධන බැංකුව අවධානය යොමුකරන්නේ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කෙරෙහි බව චීන මුදල් අමාත්‍ය Lou Jiwei ප්‍රකාශ කරයි.

එම ප්‍රකාශයට විරෝධතාව දක්වමින් එය පිළිගත නොහැකි කරුණක් බවත් වරදවා වටහා ගැනීමක් බවත් ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ අධිපති තකේහිකෝ නකාඕ පවසා ඇත.

ඔහු පවසන පරිදි ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ කටයුතුවලින් වැඩි ප්‍රමාණයක් යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය සඳහා යෙදෙවේ. එහෙත් ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ වෙබ් අඩවියේ සඳහන් වෙන්නේ ආසියානු පැසිෆික් කලාපයේ දරිද්‍රතාව තුරන් කිරීම එහි අරමුණ බවයි. කෙසේ වෙතත් 2014 ඔක්තෝබර් 24 දාතමින් යුතුව පුවත්පත් නිවේදනයක් නිකුකරමින් තකේහිකෝ නකාඕ ප්‍රකාශකර ඇත්තේ ආසියාවේ යටිතල පහසුකම් ව්‍යාපෘති මූල්‍යනය සඳහා නව ආයතනයක් ස්ථාපනය කිරීම කාලීන අවශ්‍යතාවක් සපුරාලීමක් බවත් නව බැංකුව ජාත්‍යන්තර පාලන විධීන්ට අනුව ශ්‍රම භාවිතය හා පාරිසරික ප්‍රමිතීන්ට යටත්ව පවත්වා ගෙන යා යුතු බවත් ය.

අවබෝධතා ගිවිසුම අත්සන් කිරීමෙන් පසු සමාරම්භක සාමාජික රටවල නියෝජිතයන් හමුවේ චීන ජනාධිපතිවරයා කළ කතාවේදී නව බැංකුවේ කටයුතු සඳහා බහුපාර්ශ්වික නීති රෙගුලාසි සහ ක්‍රියාපටිපාටි අනුගමනය කිරීම අවශ්‍ය බව ද ලෝක බැංකුවේ, ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ සහ වෙනත් බහුපාර්ශ්වික සංවර්ධන ආයතනවල මනා පාලන විධි සහ යහභාවිතයන් සහ අත්දැකීම්වලින් පාඩම් උගත යුතු බව ද පවසා තිබේ. ඒ අනුව ආසියානු යටිතල පහසුකම් ආයෝජන බැංකුව ලෝක මූල්‍ය පාලනය සඳහා උපකාරී වනු ඇති බව ඔහුගේ අදහස යි.

ආසියානු යටිතල පහසුකම් ආයෝජන බැංකුවෙහි අනුදත් ප්‍රාග්ධනය ඩොලර් බිලියන 100 ක් වන අතර මූලික ප්‍රාග්ධනය ඩොලර් බිලියන 50 කි. ඉන් වැඩි කොටසක් සඳහා දායක වන්නේ චීනයයි. ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ ප්‍රාග්ධනය ඩොලර් බිලියන 175 කි. ලෝක බැංකුවේ ඩොලර් බිලියන 220 කි. ඒ අනුව නව සංවර්ධන බැංකුවේ ප්‍රාග්ධනය ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ ප්‍රාග්ධනයෙන් 2/3 කි. එනම් සාපේක්ෂ වශයෙන් ගත් විට මෙම නව බැංකුව ඒ දෙකට ම වඩා කුඩාය. චීනයට පසු එහි ඊළඟ විශාලතම කොටස් හිමියා වනු ඇත්තේ ඉන්දියාවයි. නව බැංකු 2015 දී එහි කටයුතු ඇරඹීමට අපේක්ෂිත බැංකුවෙහි ප්‍රධාන කාර්යාලය බෙයිජිංවල පිහිටවනු ඇත. මහාමාර්ග, දුම්රිය මාර්ග, වරාය විදුලි බලාගාර, සන්නිවේදන සැපයුම් ඇතුළු සියලු ම ආකාරයේ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සඳහා මෙයින් ණය සැපයෙනු ඇත.

සමාරම්භක උළෙලේ දී සිංගප්පූරු විදේශ කටයුතු ඇමතිවරයා ආසියානු යටිතල පහසුකම් ආයෝජන බැංකුව පිහිටුවීමට යෝජනා කිරීම සහ එය පිහිටුවීමට පුරෝගාමී මෙහෙවරක් ඉටුකිරීම පිළිබඳ ව චීනයට සිය කෘතඥතාව පළ කළේය. එය කලාපයේ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනයට සුවිසල් මෙහෙයක් ඉටුකරන සංදිස්ථානයක් වනු ඇති බවට ඔහු බලාපොරොත්තු පළ කළේය.

පකිස්ථාන්-චීන ඒකාබද්ධ වාණිජ හා කර්මාන්ත මණ්ඩල [Pak-China Joint Chamber of Commerce and Industry (PCJCCI)] ප්‍රධානී ෂා ෆයිසාල් අෆ්රිඩි ආසියානු යටිතල පහසුකම් ආයෝජන බැංකුව පිළිබඳව බලාපොරොත්තු සහගතව අදහස් පළ කර ඇත. පකිස්ථානයෙහි යටිතල පහසුකම් අවශ්‍යතා පිළිබඳ ඔහුගේ පැහැදිලි කිරීමට අනුව සෑම වසරකම දළ දේශීය නිෂ්පාදිතයෙන් සන්නිවේදන කටයුතු සඳහා සියයට 0.71 ක් ද ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා සියයට 1.23 ක් ද වාරිමාර්ග සඳහා සියයට 0.83 ක් ද යෙදවිය යුතු වේ. මේ සියල්ල සඳහා කළ යුතු වියදම රටේ සමස්ත බදු ආදායමට ද වඩා ඉහළ ය. එමෙන්ම ජනගහන වර්ධනයත් සමඟ යටිතල පහසුකම් සඳහා වන ඉල්ලුම ද තව දුරටත් ඉහළ යයි. එමනිසා ආසියානු යටිතල පහසුකම් ආයෝජන බැංකුව දකුණු ආසියානු කලාපයේ යටිතල පහසුකම් පරතරය පියවීමට ඉවහල් වෙනු ඇති බවට ඔහු විශ්වාසය පළ කරයි.

ආසියානු යටිතල පහසුකම් ආයෝජන බැංකුව පිහිටුවීම පිළිබඳ ඉන්දියාව ද ධනාත්මක ආකල්පයකින් පසුවන බව ඉන්දීය මුදල් අමාත්‍යාංශ නිලධාරියෙක් Times of India පුවත්පත සමඟ කළ සාකච්ඡාවක දී පවසා ඇත. ඉදිරි පස් වසර සඳහා ඉන්දියාවෙහි යටිතල පහසුකම් සංවර්ධන කටයුතුවලට ඩොලර් ට්‍රිලියන 1 ක් අවශ්‍යවේ යැයි ගණන් බලා ඇත. සෑම වසරක ම ඉන්දියාවෙහි මිලියන ගණනක ජනගහනයක් රැකියා සහ දරිද්‍රතාවෙන් මිදීමට මං සොයමින් ග්‍රාමීය ප්‍රදේශවලින් නගර කරා සංක්‍රමණය වෙයි. ඒ අනුව 2015 වන විට මුම්බායි, කොල්කතා සහ දිල්ලි නගරවල ජනගහනය මිලියන 15 ඉක්මවනු ඇතැයි ගණන් බලා ඇත. ඒ අනුව 2030 වන විට එරට ජනගහනයෙන් සියයට 40 ක් එනම් ආසන්න වශයෙන් මිලියන 600ක ජනගහනයක් නාගරිකයන් බවට පත්වේ. මෙම නාගරික ජනගහනයේ වර්ධනයත් සමඟ යටිතල පහසුකම් ද අත්‍යවශ්‍යයෙන් ම පුළුල් කළ යුතුය. එරට 2008-2012 පස් අවුරුදු සැලැස්ම යටතේ යටිතල පහසුකම් අවශ්‍යතාව දළ දේශීය නිෂ්පාදිතයෙන් සියයට 7.5 ක් ලෙස ඇස්තමේන්තු කර තිබූ අතර 2013-2017 පස් අවුරුදු සැලැස්ම යටතේ එම ප්‍රතිශතය සියයට 10.0 ක් ලෙස ඇස්තමේන්තු කර ඇත. මෙම 12 වැනි පස් අවුරුදු සැලැස්ම යටතේ දැවැන්ත යටිතල පහසුකම් ව්‍යාපෘති රැසක් ක්‍රියාත්මක කිරීමට සැලසුම්කර ඇති අතර ඒවා මූල්‍යනය සඳහා නව යටිතල පහසුකම් ආයෝජන බැංකුව පිටිවහලක් වනු ඇත. ඉන්දීය අගමැති නරේන්ද්‍ර මෝදි කලාපීය ආර්ථික සහයෝගීතාව පිළිබඳ දැඩි උනන්දුවක් දක්වන අතර සමීප ආර්ථික සහ වෙළෙඳ සබඳතා ගොඩනගා ගැනීම සඳහා යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කෙරෙහි විශේෂ අවධානයක් යොමුකරයි.

ආසියානු යටිතල පහසුකම් ආයෝජන බැංකුව පිහිටුවීම කලාපයේ ආර්ථික හා මූල්‍ය අවශ්‍යතා සපුරාගැනීමට පමණක් සීමා නොවේ. ඒ මඟින් මූල්‍ය අවශ්‍යතා සම්බන්ධයෙන් බටහිර බලපෑම් සහිත ලෝක බැංකුව සහ ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදල මත යැපීම අඩුවනු ඇත. එමෙන් ම විවිධ මත වාද නිසා දුරස්ව සිටින රටවල් සමීප වීමෙන් රාජ්‍යතාන්ත්‍රික සබඳතාවල යම් ආකාරයක පෙරළියක් ද සිදුවනු ඇත. එමනිසා මෙය ලෝක ආර්ථිකයේ නව සංධිස්ථානයක් සනිටුහන් කිරීමක් යැයි කිව හැකියි. ■

සේද මාවතේ ස්වර්ණමය නවාතැන

එම් ඩී එස් ඩබ් ගුණතිලක, සහකාර අධ්‍යක්ෂ, සන්නිවේදන දෙපාර්තමේන්තුව

හැඳින්වීම

ශ්‍රී ලංකාව ඉන්දියන් සාගරයෙහි කේන්ද්‍රගතව පැවතීම අතීතයේ සිටම අන්තර්ජාතික වෙළෙඳාම සම්බන්ධයෙන් වාසි සහගත තත්ත්වයන් උදාකරදීමට සමත් විය. චීනය හා බටහිර ලොව යා කළ මුහුදු සේද මාවතේ මධ්‍යගතව පිහිටීම සහ රට සතුව පැවතුනු අතිවිශාල ස්වාභාවික සම්පත් ප්‍රමාණය අන්තර්ජාතික වෙළෙඳ කටයුතුවල දී ශ්‍රී ලංකාවට ඉතා ඉහළ වටිනාකමක් හිමිවීමට හේතු විය. එමෙන්ම මාන්තායි (මහාතිත්ථ) නමින් හැඳින්වුනු ස්වාභාවික වරාය (වර්තමාන මන්නාරම) ඔස්සේ ලොව සෑම රටක ම පාහේ වෙළෙන්දන් හට සිය භාණ්ඩ රට තුළට ගෙන ඒම සහ රටින් රැගෙන යෑම අතිශය පහසු කටයුත්තක් විය. මෙම ලිපිය මඟින් ප්‍රථමයෙන් අවධානය යොමු කරන්නේ මුහුදු සේද මාවතේ ශ්‍රී ලංකාවේ පිහිටීම රටේ ආර්ථික සංවර්ධන කටයුතු කෙරෙහි ඇති කළ බලපෑම සහ එමඟින් අන්තර්ජාතික වෙළෙඳාම කෙරෙහි ශ්‍රී ලංකාව විසින් ඇතිකරන ලද බලපෑම පිළිබඳව විමසා බැලීමට යි. දෙවනුව, ළඟාකරගත් ආර්ථිකමය වාසි හා සංවර්ධනය මන්තායි වාරායේ ස්වාභාවික පිහිටීම නිසා දිගින් දිගට ම පවත්වාගැනීමට හැකිවූ ආකාරයත් වැඩිදියුණු වූ අකාරයත් පිළිබඳව විමසා බැලීමට අවධානය යොමු කෙරේ. මීට අමතරව චීනය පුරෝගාමීව මෑතදී ඇරඹි නව මුහුදු සේද මාවතට අවතීර්ණ වීමේ ව්‍යාපෘතිය සහ පරැණි ශ්‍රී ලංකාව සිය වෙළෙඳ හා ආර්ථික කටයුතු ජාත්‍යන්තරයට ගෙන ගිය ආකාරය පිළිබඳව ද සටහනක් මෙම ලිපිය මඟින් ගෙනහැර දැක්වෙනු ඇත. අවසාන වශයෙන් ශ්‍රී ලංකාව අතීතයේ දේශීය මෙන්ම විදේශීය වාණිජ කේන්ද්‍රස්ථානයක් ලෙස අත්පත් කරගෙන සිටි වටිනාකම කෙරෙහි අවධානය යොමු කෙරෙනු ඇත. සමස්තයක් ලෙස මෙම ලිපියෙහි අරමුණ වන්නේ අතීතයේ ශ්‍රී ලංකාව විසින් ජාත්‍යන්තර වෙළෙඳ කටයුතුවලට අදාළව සිදුකළ බලපෑම් සම්බන්ධව සාකච්ඡා කිරීමයි.

මුහුදු සේද මාවත

යුරෝපයේ සිට චීනය දක්වා විහිදුනු මුහුදු සේද මාවත ප්‍රවාහනය සඳහා විවෘත වූයේ චීනයේ ටෑන් රාජ්‍ය වංශ අවධියේ (ක්‍රි.ව. 618- ක්‍රි.ව. 907) ය. මලක්කාවේ සිට යුරෝපය දක්වා මෙම මාර්ගයේ ගමන් ගත් භාණ්ඩ නැව්වලට මුහුදු සේද මාවතෙහි මධ්‍යගතව පිහිටි ශ්‍රී ලංකාව භාණ්ඩ හුවමාරු හා වෙළෙඳ කටයුතු සිදුකර ගැනීම සඳහා විශාල පහසුවක් අත්කර දුන් ස්ථානයක් බවට පත්ව තිබිණි. ඇතැම් නැව් ඉන්දියාව දක්වා පමණක් ගමන් කළ අතර තවත් සමහර නැව් ශ්‍රී ලංකාව තෙක් යාත්‍රා කොට ඈත පෙරදිග සිට සේද ඇතුළු අනෙකුත් භාණ්ඩ නැව් පැමිණෙන තුරු මෙහි වරායවල නැංගුරම් ලා රැඳී සිටියහ. මේ අනුව පෙරදිග හා අපරදිග දෙ දිසාවෙන් ම පැමිණි නැව් ශ්‍රී ලංකාවේදී මුණගැසිනි. මෙසේ පැමිණි වෙළෙන්දන් ප්‍රධාන වශයෙන් සිදුකළේ කුළුබඩු, මුතු මැණික්, ඇත්දළ වැනි භාණ්ඩ හා අලි ඇතුන්, අසුන් වැනි සතුන් ආනයන හා අපනයනය කිරීමයි. එ මඟින් ශ්‍රී ලංකාව සතු වෙළෙඳ හැකියාව සහ අප සතුව පැවති සුඛෝපභෝගී නිෂ්පාදන පිළිබඳ තොරතුරු ජාත්‍යන්තරයේ ප්‍රසිද්ධියට පත්විය. එය අප රටේ පැවති අපනයන නිෂ්පාදන සම්බන්ධයෙන් විශාල ඉල්ලුමක් ජනිත වීමට හේතු විය.

ඉහත සදහන් කළ අපනයන භාණ්ඩවලට අමතරව අප සතුව පැවති දැව සම්පත ද වෙළෙන්දන් ශ්‍රී ලංකාව කෙරෙහි ආකර්ෂණය වීමට බලපෑවේය. නැව් නිෂ්පාදනයේ දී මෙන්ම අලුත්වැඩියාවේ දී අවශ්‍ය වූ දැව ශ්‍රී ලංකාවෙන් ලබාගත හැකිවීම ශ්‍රී ලංකාව විදේශීය වෙළෙඳුන් හට අකාර්ෂණීය නවාතැන්පොළක් බවට පත්වීමට හේතු විය. මෙම වාසිදායක තත්ත්වයන් සියල්ල එකට කැටිවී අතීතයේ ශ්‍රී ලංකාව විශාල මෙන්ම කීර්තිමත් අන්තර්ජාතික වෙළෙඳ කේන්ද්‍රස්ථානයක් බවට පත්විය.

මේ සියලු සාධක කෙරෙහි බලපෑ මූලික සාධකය ලෙස දැක්විය හැක්කේ මුහුදු සේද මාවතෙහි ශ්‍රී ලංකාව මධ්‍යගතව පැවතීම

යන සාධකය යි. ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථික දියුණුව කෙරෙහි බලපෑ මේ ආදී වූ විවිධ සාධක පිළිබඳ ආර්. ඒ. එල්. එච් ගුණවර්ධන දැක්වූ අදහස්වලට අනුව අතීතයේදී ශ්‍රී ලංකාව අත්විඳි ආර්ථික හා වෙළෙඳ සමෘද්ධිය හා එක්ව බැඳී තිබූ තවත් සාධකයක් නම් පොල් වගාව මහා පරිමාණයෙන් හා ලාභ ලැබීමේ අරමුණින් හුවමාරු භාණ්ඩයක් ලෙස වගා කිරීම ඇරඹීම යි. ඔහුට අනුව, අප රට වෙළෙඳාම අතින් සංවර්ධනයට පත්වීමත්, පොල් වගාව ආශ්‍රිත කටයුතු සංවර්ධනය වීමත් යන සංසිද්ධීන් දෙක ම එකම කාලයක දී සිදුවී ඇත. මේ අනුව පැහැදිලි වන එක් කරුණක් නම් අතීතයේ සිටම ශ්‍රී ලංකාව වෙළෙඳාම සම්බන්ධයෙන් තමන් ට වඩාත් වාසිසහගත තත්ත්වයන් හඳුනාගෙන වඩාත් කාර්යක්ෂම ලෙස හා ඵලදායී ලෙස එම වෙළෙදාම් කටයුතුවල නිරත වී ඇති බවයි. එබැවින් අතීතයේ ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තර වෙළෙඳාම අතින් ප්‍රමුඛස්ථානයකට පත්වීම කෙරෙහි රටේ පිහිටීමට අමතරව ඔවුන් විසින් වෙළෙඳාම සම්බන්ධයෙන් දැක්වූ සුවිශේෂී හැකියාවන් ද බලපාන්නට ඇතැයි නිගමනය කළ හැක. අප සතු වූ ආර්ථික දැනුම ද දෙස් විදෙස් නාවිකයන්, වෙළෙන්දන් හා ගවේෂකයන් ශ්‍රී ලංකාව පිළිබඳ විශේෂ උනන්දුවක් හා සැලකිල්ලක් දක්වන්නට බලපාන්නට ඇතැයි කිව හැක.

බටහිර ලිඛිත මූලාශ්‍රවල ශ්‍රී ලංකාව පිළිබඳ සටහන්වීම ක්‍රි. ව. 1 වැනි ශතවර්ෂයේ පමණ සිට දක්නට ලැබුනත් බටහිර හා පෙරදිග කලාපයේ බොහෝ රටවල අප රට ප්‍රසිද්ධියට පත්ව තිබුණේ ක්‍රි. පූ. 4 වැනි ශතවර්ෂය තරම් ඈත කාලයක සිටය. මහා ඇලෙක්සැන්ඩර් රජු විසින් ඉන්දියාවට පිටත්කර හරින ලද සොල්දාදුවන් පිරිසක් නැවත යුරෝපය වෙත පැමිණීමෙන් පසුව තම්බපණ්ණි නම් දිවයිනක් පිළිබඳව සඳහන් කර ඇති අතර එම දිවයින වෙනත් රටවලට අපනයනය කරන ඇත් දළ, කුළු බඩු, සුගන්ධකාරක හා ඉඹි කටු වැනි භාණඩවලට ඇති පිළිගැනීම ගැනද විස්තර කොට ඇත.

මෝසම් සුළං සහිත කාලගුණ තත්ත්වයන් ප්‍රයෝජනයට ගනිමින් ක්‍රි.ව. 1 වැනි ශතවර්ෂයේ දී වෙළෙඳුන් මහ මුහුද තරණය කිරීම ආරම්භ කිරීමත් සමඟ නාවුක ගමනාගමන කටයුතු සඳහා නව මංමාවත් විවර වුනු බව ඩබ්ලිව්. අයි. සිරිවීර සඳහන් කරයි. මෝසම් සමයේ මුහුදු ගමනාගමනය ආරම්භ වීම ඉන්දියාවත් බටහිරත් අතර වෙළෙඳ හා වාණිජ කටයුතුවලට සුභවාදී ආකාරයට බලපෑවේය. සිරිවීරයන් සඳහන් කරන ආකාරයට ශ්‍රී ලංකාව විසින් අපනයනය කරන ලද අධි වටිනාකමකින් යුත් මුතු, පිඟන් භාණ්ඩ හා කුලු බඩු ආදියට රෝමයේ ධනවත් පවුල් වෙතින් වැඩි ඉල්ලුමක් තිබී ඇත. ක්‍රිස්තු වර්ෂ ආරම්භක යුගයේ දී ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තර වෙළෙඳාම අතින් වාසිසහගත තත්ත්වයක් උදා කරගෙන තිබූ බව මේ අනුව පැවසිය හැක.

අනුරාධපුර රාජධානියේ මුල් යුගයට අයත් යැයි සැලකෙන ආනයනික මැටි බඳුන් ආදියෙන් හෙළි වන්නේ ශ්‍රී ලංකාව ඉතිහාසයේ මුල් යුගවල සිට ඉන්දියාව හා ඉන් ඈත කලාපවල රටවල් සමඟ ද වෙළෙඳ කටයුතුවල යෙදුනු බවයි.

පැරණි චීනයේ චැංග් ඇන් නගරයෙන් (වර්තමාන සී ඇන් නගරය) ආරම්භවූ ගොඩබිම් සේද මාවතට සාපේක්ෂව මුහුදු සේද මාවත භාවිතයට යොමු වීම වෙළෙඳාමට යහපත් ලෙස බලපා ඇත. ගැල් කරත්ත වලට සාපේක්ෂව නැව් මඟින් වැඩි භාණඩ ප්‍රමාණයක් ප්‍රවාහනය කිරීමේ හැකියාව හේතුකොටගෙන වෙළෙඳුන්ට වැඩි භාණඩ ප්‍රමාණයක් හුවමාරු කරගැනීමේ ඉඩකඩ මෙමඟින් සැලසිනි. ශ්‍රී ලංකාව එම මුහුදු සේද මාවතේ මධ්‍යගතව පිහිටීම මඟින් වෙළෙඳාම් කටයුතු වඩවඩාත් වර්ධනය කරගැනීමේ අවස්ථාව හිමිවිය. එමඟින් ශ්‍රී ලංකාව සතු වෙළෙඳ ප්‍රතිරූපය හා ජනප්‍රියත්වය තවතවත් වර්ධනය වූ අතරම ධන බලය හා ජනතාවගේ ජීවන තත්ත්වය ඉහළ නැංවීම ද නිතැතින්ම සිදු විය.

ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තර වෙළෙඳ හා වාණිජ කටයුතු වල හිනිපෙත්තට පැමිණ ඇත්තේ 6 වන සියවසේ දී ය. කොස්මස් නැමැත්තා විසින් සඳහන් කරන පරිදි 6 වන සියවසේ දී ඇතිවූ ඉතා ඉහළ වාණිජ හා ආර්ථිකමය දියුණුවට පසුබිම් වී ඇත්තේ ශ්‍රී ලංකාව ඉතා පුළුල් වූ මුහුදු ගමන් මාර්ග රාශියකගෙන් යුත් ජාලයක ප්‍රමුඛස්ථානයට පත්වීමයි. මෙසේ ප්‍රමුඛස්ථානයකට පත්වීමට අදාළ මූලික හේතුව ලෙස කොස්මස් දක්වන්නේ ශ්‍රී ලංකාව මුහුදු සේද මාර්ගයේ කේන්ද්‍රගතව පිහිටීමයි. මහාතිත්ථ නමින් එකල හැඳින්වූ වරාය හා මිහින්තලේ ආදී ප්‍රදේශ ආශ්‍රිතව මෑත කාලයේ දී සිදුකරන ලද කැනීම් වලින් හමුවූ ක්‍රි. පූ. 3 - 6 වැනි සියවස අතර කාලයට අයත් යැයි සැලකෙන රෝම කාසි විශාල ප්‍රමාණයක් මඟින් 6 වන සිවසේ අප රට තුළ පැවති උසස් ආර්ථික හා වෙළෙඳ පරිසරය මනාව පිළිඹිබු කෙරේ. 6 වැනි සියවස යනු ශ්‍රී ලංකාව ඇතුළු සමස්ථ ඉන්දියානු කලාපය ම ආර්ථිකමය වශයෙන් විශාල වෙනසකට හා සංවර්ධනයකට බඳුන් වූ කාලයකි. මෙම කාලයේ දී ශ්‍රී ලංකාව බටහිර කලාපීය රටවල් සමඟ සිය වෙළෙඳ සබඳතා තර කරගනිමින් විශාල ආදායමක් ලබා ගැනීමට සමත් වූ අතර මෙම කාල වකවානුව තුළ මෙරටින් අපනයනය කෙරුනු භාණ්ඩ ප්‍රමාණය සුවිශාල වන්නට ඇතැයි නිගමනය කළ හැක. මීට අමතරව 6 වැනි සියවසේ දී මහාතිත්ථ වරාය රටේ ප්‍රධාන වරායක් බවට පත් ව තිබූ අතර කලින් සඳහන් කළ පරිදි එම වරාය ආශ්‍රිත ප්‍රදේශයේ කැනීම්වලින් ගොඩගත් රෝම කාසි විශාල ප්‍රමාණයක් මඟින් ශ්‍රී ලංකාව විදෙස් රටවල් සමඟ, විශෙෂයෙන් රෝමය සමඟ, සිදු කළ වෙළෙඳ කටයුතුවල පරිමාව පිළිබඳ අවබෝධ කරගැනීමේ හැකියාව ඇත. කෙසේ වෙතත්, සිරිවීර (1994) සඳහන් කරන ආකාරයට ඉන්දියාව විසින් ශ්‍රී ලංකාව හා රෝමය අතර සෘජු වෙළෙඳ ගනුදෙනු අධෛර්යමත් කිරීමට කටයුතු කර ඇති අතර මේ හේතුව මත අතරමැදියන් මඟින් එම වෙළෙඳ කටයුතු ඉන්දියානු වරායන් තුළ සිදු වන්නට ඇතැයි සැලකේ. ඉන්දියානු වෙළෙන්ඳන් විසින් මෙසේ ශ්‍රී ලංකාව හා රෝමය අතර සෘජු වෙළෙඳ ගනුදෙනු අධෛර්යමත් කිරීමට බලපෑ ප්‍රධානතම හේතුව නම් ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තර වෙළෙඳාම අතින් ප්‍රමුඛස්ථානයකට පත්වීම වැලැක්වීම බව අපට නිගමනය කළ හැකි වන්නේ ඒ වන විටත් අප රට වෙළෙඳාම අතින් විශාල ප්‍රසිද්ධියකට පත්ව තිබූ නිසාවෙනි.

මුහුදු සේද මාවත කෙරෙහි මන්තායි වරාය බලපෑ ආකාරය

මීට පෙර ද සඳහන් කරන ලද පරිදි, මාන්තායි හා මහාතිත්ථ ආදී නම්වලින් හැඳින්වූ ස්වාභාවික වරාය හේතුකොටගෙන ශ්‍රී ලංකාවේ වෙළෙඳ කටයුතු වඩාත් පහසු විය. ඉන්දියන් සාගරය තරණය කල පෙරදිග හා අපරදිග කලාපවල ගවේෂකයන්, නැවියන් හා වෙළෙන්ඳන් ඇතුළු විවිධ පුද්ගලයන් හට මාන්තායි වරාය ඉතා පහසු නවාතැන්පොළක් බවට පත්විය. එම හේතුව මත ඔවුන් බොහෝ දෙනෙක් මාන්තායි වරායේ නැංගුරම් ලෑමට උත්සුක වූහ. ලෝනා දේවරාජා විසින් අධ්‍යයනය කරන

ලද කරුණුවලට අනුව මාන්තායි වරාය පිහිටා තිබී ඇත්තේ ජාත්‍යන්තර වෙළෙඳ මාර්ග දෙකක් මතය. මින් එකක් අරාබිකරය දෙසට විහිදුනු අතර අනෙක් මාර්ගය චීනය දක්වා විහිදී තිබී ඇත.

මාන්තායි වරාය අනුරාධපුර රාජධානිය සතු ප්‍රධානතම වරාය විය. මෙම වරාය ජාත්‍යන්තර වෙළෙඳ මාර්ග දෙකක් මත පිහිටීම හේතුකොටගෙන විශාල ගනුදෙනු ප්‍රමාණයක් සිදු කිරීමට හැකියාව ලැබීම තුළින් අනුරාධපුර රාජධානියෙහි විශාල ආර්ථික ප්‍රගතියක් ඇතිවූ අතර එය ඉතා සමෘද්ධිමත් රාජධානියක් බවට පත්විය. මෙම සමෘද්ධිය ක්‍රමක්‍රමයෙන් රටපුරා පැතිරුනු අතර එයට හේතු වූයේ මාන්තායි වරාය ආශ්‍රිතව වෙළෙඳ කටයුතු ප්‍රසාරණය වීමත් සමඟ ම රටපුරා වෙළෙන්දන් සිය නිෂ්පාදන අලෙවි කරගැනීමට සහ විවිධ විදෙස් නිෂ්පාදන මිලට ගැනීමට එහි පැමිණීමට පටන් ගැනීමයි.

අතීත ජාත්‍යන්තර වෙළෙඳාම් කටයුතු අතින් ප්‍රමුඛස්ථානයකට පැමිණීමට ශ්‍රී ලංකාවේ භූගෝලීය පිහිටීම සහ එහි මාන්තායි ස්වාභාවික වරාය යන කරුණු ද්විත්වයම ඉවහල් විය. කෙසේ වෙතත්, මාන්තායි වරාය නොතිබුනත් වෙළෙඳාම අතින් ප්‍රචලිත වීමේ හැකියාව ශ්‍රී ලංකාව සතුව තිබී ඇත්තේ එය මුහුදු සේද මාර්ගයෙහි වාසිදායක අන්දමින් පිහිටා තිබීම නිසයි. නමුත් එවකට ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තර වෙළෙඳ කේන්ද්‍රස්ථානයක් ලෙසට අත්කරගනිමින් පැවති කීර්තිය වඩාත් ඉහළ මට්ටමකට ගෙන ඒමට මාන්තායි වරායෙහි පිහිටීම මැනවින් ඉවහල් වූ බව අවිවාදයෙන් පිලිගත හැකි කරුණකි.

Sri Lanka and the Silk Road of the Sea නම් කෘතියට "මුහුදු සේද මාවතේ ශ්‍රී ලංකාවේ භූමිකාව" (Sri Lanka's Role in the Maritime Silk Route) නමින් වි.ජ.මු. ලොකුබණ්ඩාර විසින් සපයන ලද ලිපියේ ඔහු අසන එක් ප්‍රශ්නයක් ඇත. එනම්, මහා පරාක්‍රමබාහු රජ සමයේ පෙරදිග ධාන්‍යාගාරය ලෙස බොහෝ රටවල ප්‍රචලිත වෙමින් ශ්‍රී ලංකාව අත්කරගත් විශිෂ්ට ආර්ථික සමෘද්ධිය කෙරෙහි මාන්තායි නැව්තොට කුමන අකාරයේ බලපෑමක් ඇති කළා ද යන්නයි. ඔහු ගෙනහැර දක්වන කරුණුවලට අනුව මාන්තායි නැව්තොට කේන්ද්‍රස්ථානය කරගනිමින් ඇරඹි ආර්ථික හා වාණිජ සමෘද්ධිය ශතවර්ෂ 18ක පමණ කාලයක් තිස්සේ පැවතුනු තත්ත්වයකි. එහි උච්චතම අවස්ථාවට ශ්‍රී ලංකාව ළඟා වී ඇත්තේ මහා පරාක්‍රමබාහු යුගයේ දී ය. පරාක්‍රම සමුද්‍රය ඉදිවන්නේ පරාක්‍රමබාහු රජු ගේ මඟපෙන්වීම හා ප්‍රධානත්වය මතය. වියළි කලාපයේ කෙත්වතු පෝෂණය කරමින් අස්වනු ඉහළ නංවා එමඟින් විශාල සහල් ප්‍රමාණයක් අපනයනය කිරීමේ හැකියාව ශ්‍රී ලංකාවට හිමිවීම කෙරෙහි සුවිශාල බලපෑමක් පරාක්‍රම සමුද්‍රය ඇතුළු වාරි පද්ධතිය මඟින් ඇති කෙරුනු බවට මේ අනුව පැහැදිලිය. මෙමඟින් රටට විශාල ආදායමක් උත්පාදනය කරගැනීමේ අවස්ථාව ද උදා විය. මෙම සියළු කරුණු සලකා බැලීමේදී පෙනී යන්නේ මේ හේතු මත ජාත්‍යන්තර වෙළෙඳ කේන්ද්‍රස්ථානයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාව වඩාත් බටහිර රටවල් අතර ප්‍රසිද්ධයට පත් වූ බවකි.

ඉහත කරුණු සලකා බැලීමේ දී පෙනී යන්නේ මාන්තායි වරායෙන් දෙයාකාර සේවාවක් සිදු වූ බවයි. ඉන් පළමුවැන්න නම් වරායක් ලෙස මාන්තායි මඟින් ඉටු වූ සේවාවයි. මෙහි පිහිටීම හේතුකොටගෙන විශාල වශයෙන් භාණ්ඩ ආනයනය හා අපනයනය සිදුකර වෙළෙඳාම අතින් උසස් තත්ත්වයකට පත්වීමේ අවස්ථාව ශ්‍රී ලංකාවට උදා විය. කිසිදු රටකට තමන් හට අවශ්‍ය සියලු දේ තනිව නිෂ්පාදනය කරගැනීමේ හැකියාවක් නොමැති බැවින් විවිධ රටවල් සමඟ භාණ්ඩ හුවමාරු කරගැනීම මඟින් උදා වූ ධනවත් තත්ත්වය රටපුරා පැතිර ගිය අතර ජනතාවගේ ජීවන තත්ත්වය ඉහළ නැංවීමට ද ඉවහල් විය. වෙළෙඳාම ප්‍රසාරණය වීම තුළින් ධනවත් වූ ලාංකික වෙළෙන්දෝ විදෙස් රටවල වැඩිවන ඉල්ලුමට වඩාත් ගැලපෙන ලෙසට සිය වෙළෙඳාම හා නිෂ්පාදන වර්ධනය කරගනිමින් ඉබිකටු, මුතු, කුළුබඩු වර්ග ආදී භාණ්ඩ අපනයනය කිරීමට පෙළඹුනහ. මාන්තායි වරායෙන් ඉටුවූ දෙවැනි සේවාව ලෙස දැක්විය හැක්කේ වි. ජ. මු. ලොකුබණ්ඩාර සඳහන් කළ පරිදි මාන්තායි වරාය ඔස්සේ හුවමාරු වූ විශාල භාණ්ඩ තොගවලින් ලැබුනු ආදායමත් එම භාණ්ඩ මත පැනවුනු බදු මගින් ලැබුනු ආදායමත් යන දෙකම ශ්‍රී ලංකාවේ වාරිමාර්ග පද්ධතිය විශිෂ්ට මට්ටමකට ගෙන ඒමට උපයෝගී වන්නට ඇති බවයි.

ඩබ්ලිව්. අයි. සිරිවීර සඳහන් කරන්නේ රසවාහිනිය නම් ඓයිතිහාසික කෘතියේ කියවෙන ආකාරයට මාන්තායිවලින් මිලදී ගත් විවිධ විදෙස් භාණ්ඩ රටපුරා අලෙවි කළ වෙළෙඳුන් පොලොන්නරු යුගයේ සිටි බවයි. තවද මාවටුපටුනේ සිට නැගෙනහිරට වෙළෙඳාමේ ගිය වෙළෙන්දෙකු ගැනද සඳහන් වේ. කෙසේ වෙතත්, 15 වන ශතවර්ෂය වන විට මාන්තායි වරායේ වැදගත්කම අඩුවන්නට පටන් ගෙන ඇත. මෙයට හේතුව ලෙස සිරිවීර දක්වන්නේ ක්‍රි.ව. 7 වැනි සියවසේ සිට අග්නිදිග ආසියාවේ ශ්‍රී විජයන් රාජධානිය ප්‍රධාන වෙළෙඳ මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස ස්ථාපිත වීමයි.

නව මුහුදු සේද මාවත

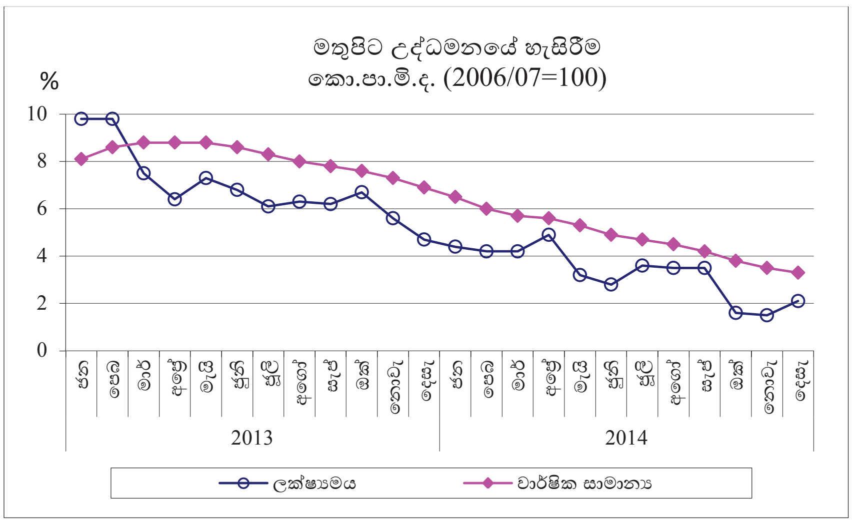
චීනය විසින් මෑත දී ප්‍රකාශ කළේ ශ්‍රී ලංකාව, ඉන්දියාව හා පකිස්ථානය ඇතුළු දකුණු ආසියාතික රටවල් කිහිපයක සහයෝගීත්වයෙන් 21 වන සියවසට ගැලපෙන නව මුහුදු සේද මාවතක් ස්ථාපනය කිරීමට තමන් කටයුතු කරන බවයි. චීනය බලාපොරොත්තු වන අන්දමට මෙමඟින් චීනය හා දකුණු ආසියානු රටවල සංස්කෘතික සබඳතා තවත් වර්ධනය කරගත හැකි වන අතරම කලාපීය සංවර්ධනයටත් විශිෂ්ට දායකත්වයක් සැලසීමේ අවස්ථාව උදා වනු ඇත. චීනය මෙම මුහුදු සේද මාවත සංවර්ධනය කිරීමට බලාපොරොත්තු වන්නේ මුහුදු සේද මාවතේ උපායමාර්ගිකව වාසිදායක වන ස්ථාන කිහිපයක වරායන් ආරම්භ කර එම රටවල යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීමෙනි. පසුගිය රජය චීනය සමඟ 2014 මැයි මස පැවති සාකච්ඡාවල දී දෙපාර්ශවයේම දැඩි අවධානයක් යොමු වූ කරුණක් වූයේ මෙම මුහුදු සේද මාර්ගය සංවර්ධනය කිරීමයි.

21 වන සියවසේ අවශ්‍යතාවලට අනුකූලව මුහුදු සේද මාර්ගයක් විවෘත කිරීමේ සැලැස්ම මඟින් තවදුරටත් තහවුරු වන්නේ එමඟින් ආදාළ රටවලට හා අනෙකුත් ඕනෑම රටකට අත්විඳිය හැකි ප්‍රතිලාභ පිළිබඳව යි. මෙයින් පැහැදිලි වන තවත් එක් කරුණක් වන්නේ දැනටත් ශ්‍රී ලංකාව මුහුදු මාර්ගවල වැදගත් සංධිස්ථානයක්ව පවතින බවයි. මෙසේ නව සේද මාවතක් විවෘත වීමෙන් සමස්ත අකුණු ආසියානු කලාපය ම දියුණු වන අතරම යටිතල පහසුකම්, සන්නිවේදන හා තාක්ෂණ දියුණුව ද ඇතිවනු ඇත. මෙමඟින් පෙනී යන්නේ මුහුදු සේද මාවතේ ආර්ථික හා වාණිජමය අවශ්‍යතාව අතීතයේ පමණක් නොව දැනටත් පවතින බවයි.■

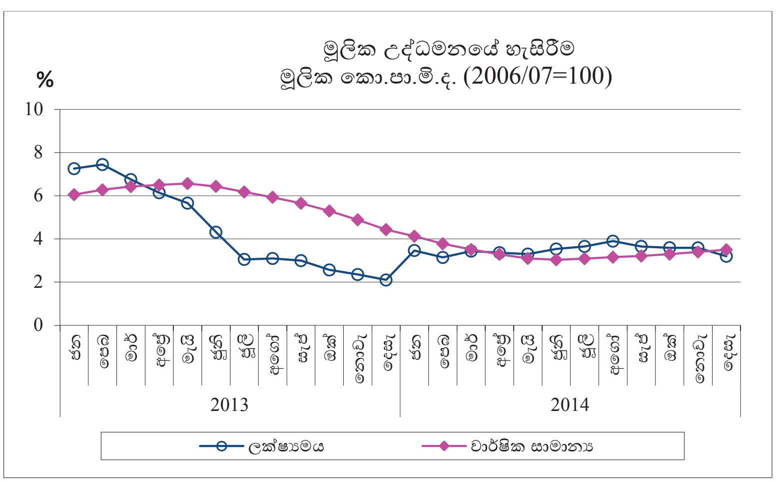
2014 වසර අවසානයේ උද්ධමනය පහළ තනි ඉලක්කමක මට්ටමට...

ජනලේඛන හා සංඛ්‍යාලේඛන දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ගණනය කරනු ලබන කොළඹ පාරිභෝගිකයන්ගේ මිල දර්ශකයේ (කො.පා.මි.ද.) (2006/07=100) විචලනය මගින් මනිනු ලබන උද්ධමනය, ලක්ෂ්‍යමය පදනම මත 2013 දෙසැම්බර් මස වාර්තා කළ සියයට 4.7 ට සාපේක්ෂව 2014 දෙසැම්බර් මාසයේ දී සියයට 2.1 දක්වා පහළ වැටිණි. අඛණ්ඩව මාස 19 ක් පුරා අඩුවන ප්‍රවණතාවක් පෙන්නුම් කළ වාර්ෂික සාමාන්‍ය උද්ධමනය 2013 දෙසැම්බර් මස පැවති සියයට 6.9 හි සිට 2014 දෙසැම්බර් මාසයේ දී සියයට 3.3 දක්වා පහළ වැටිණි. විවෘත ආර්ථික ක්‍රමය හඳුන්වාදීමෙන් පසු මේ වන තෙක් වාර්ෂික සාමාන්‍ය පදනම මත (මාස 71) සහ ලක්ෂ්‍යමය පදනම මත (මාස 65) උද්ධමනය අඛණ්ඩව තනි ඉලක්කමක මට්ටමෙහි පැවති දීර්ඝතම කාලපරිච්ඡේදය මෙය වේ.

විචක්ෂණශීලී මුදල් ප්‍රතිපත්තිය; සාපේක්ෂ වශයෙන් ස්ථාවරව පැවති විනිමය අනුපාතිකය; ආහාර මෙන්ම ආහාර නොවන ආනයනික අයිතමයන්ගේ මිල ගණන් පහළ යෑම; සැපයුම් අංශයෙහි දැකිය හැකි වූ යහපත් ප්‍රවණතා; විදුලිය හා ජල ගාස්තු, එල්.පී. ගෑස් හා ඉන්ධන මිල ගණන් ආදී පරිපාලිත මිල ගණන් පහළ දැමීම සහ සැපයුම් අංශයෙන් මතු වූ බාධා පාලනය කිරීම සඳහා නිසි කලට මුදල් ප්‍රතිපත්ති ක්‍රියාමාර්ගයන් සමඟ සුසංයෝගීව රාජ්‍ය මූල්‍ය ප්‍රතිපත්ති ක්‍රියාමාර්ග හඳුන්වා දීම 2014 වර්ෂය තුළ උද්ධමනය පහළ අගයක පවත්වා ගැනීමට ඉවහල් විය.



2014 දී වාර්ෂික සාමාන්‍ය උද්ධමනය පහළ යෑමට ප්‍රධාන වශයෙන් දායක වූයේ ආහාරමය නොවන කාණ්ඩයේ මිල ගණන් ඉහළ යෑම අඩු වේගයකින් සිදුවීම යි. 2013 වසරේ දී සියයට 6.1 ක් වූ ආහාර නොවන කාණ්ඩයේ මිල ගණන් ඉහළ යෑම 2014 වසරේ දී සියයට 2.8 කට සීමා විය. 2014 වසරේ අග මාසවල දී විදුලිය හා ජල ගාස්තු සහ ඉන්ධන මිල ගණන් පහළ දැමීම ද මේ සඳහා උපකාරී විය. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, නිවාස, ජලය, විදුලිය, ගෑස් හා අනෙකුත් ඉන්ධන උප කාණ්ඩයේ සාමාන්‍ය මිල ගණන්වල ඉහළ යෑම සියයට 1.1කට සීමා විය. මීට අමතරව, රෙදිපිළි හා පාවහන් උප කාණ්ඩයේ අයිතමයන්ගේ මිල ගණන් 2013 වසරට වඩා අඩු වේගයකින් ඉහළ යෑම උද්ධමනයේ මෙම පහළ යෑම සඳහා හිතකර ලෙස බලපෑවේය. කෙසේ වුවද, ආහාර හා මධ්‍යසාර නොවන පාන අයත් උප කාණ්ඩයේ මිල ගණන් 2013 වසර සමඟ සැසඳීමේ දී සාපේක්ෂව ඉහළ අගයකින් එනම්, සියයට 3.8 කින් වැඩිවීම උද්ධමනය මත පීඩනයක් ඇති කළේය.



ආර්ථිකයේ දිගුකාලීන යටිදැරි උද්ධමනය පෙන්නුම් කරන මූලික උද්ධමනය වාර්ෂික සාමාන්‍ය පදනම මත 2013 දෙසැම්බර් මස වාර්තා කළ සියයට 4.4 හි සිට 2014 දෙසැම්බර් මාසයේ දී සියයට 3.5 දක්වා පහළ වැටිණි. වසර තුළ සුළු වශයෙන් ඉහළ පහළ ගිය ලක්ෂ්‍යමය පදනම මත මූලික උද්ධමනය 2013 දෙසැම්බර් මස පැවති සියයට 2.1 හි සිට 2014 දෙසැම්බර් මස දී සියයට 3.2 දක්වා ඉහළ ගියේය.■

Econ Icon
SEASON III

අනාගත මහ බැංකුකරුවන්ගේ
මෞලි මංගල්‍යය

තෙවන අදියර

රටේ අනාගත පරපුර
ආර්ථික හා මූල්‍ය කටයුතු පිළිබඳ
දැනුමෙන් සන්නද්ධ කිරීමේ අරමුණින්
දිවයිනේ සෑම දිස්ත්‍රික්කයක ම
පාසල් අතර පැවැත්වීමට නියමිත

**රූපවාහිනී තරගාවලිය සඳහා සුදුසු
කණ්ඩායම් තෝරා ගැනීමේ ලිඛිත පරීක්ෂණය
2015 සැප්තැම්බර් - නොවැම්බර් අතර**

සූදානම් වෙන්න !

සන්නිවේදන දෙපාර්තමේන්තුව
ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුව

රාජගිරිය, ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර මාවතේ, අංක 58 දරන ස්ථානයේ පිහිටි ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකු මුද්‍රණාලයේ මුද්‍රණය කරන ලදුව,
ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුවේ සන්නිවේදන දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නිකුත් කරන ලදී.