



தரைக்கு பின்னால்

திரைக்கு பின்னால்

© சுதந்திர ஊடக இயக்கம் - 2023

அச்சுப்பதிப்பு

சுதந்திர ஊடக இயக்கம்

இல. 96, பர்னாட் சொய்சா மாவத்தை,

கொழும்பு 5

அலுவலக தொலைபேசி இலக்கம்: 011 236 8895

மின்னஞ்சல்: fmmsrilanka@gmail.com

வலைத்தளம்: www.fmmsrilanla.lk

இலகு ரயில் ரத்து செய்யப்பட்டது யாருடைய தேவைக்காக?

- பிசுன் மேனக கமகே 05

தருகோணமலை துறைமுகம் மற்றும் எண்ணெய் தாங்கக் கட்டமைப்பு

- ஹர்ஷன துசார சில்வா 10

தாமரை கோபுரத்தன் உயரம் மற்றும் அதன் பாதத்தன் நீளம் மற்றும் அகலம்

- சுனில் ஐயசேகர 13

தாமரை கோபுரத்தன் உயரம் மற்றும் அதன் பாதத்தன் நீளம் மற்றும் அகலம்

- குமாரகெ 16

ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகத்தை விழுங்கக் கொண்ட சீனக் கடன் பெற

- ராகுல் சமந்த ஹெட்டியார்ச்சி 20

இலங்கைக்கு மேலும் கடன் சுமையை ஏற்படத்தய யுளுஜீ 61.19 மில்லியன்

டொலருக்கு செய்த வேலை?

- ராகுல் சமந்த ஹெட்டியார்ச்சி 29

'மத்தள விமான நிலையம்' சாத்தியக்கூறு ஆய்வின்றய நுமணமும்

செயற்பாடுகளும் பத்தாண்டுகளில் 58,136 மில்லியன் முப்பு

- ஆஉ. ராம் 38

நுரைச்சோலை அனல்மன் தட்டம் : பெறக்குள் சக்கியுள்ளதா இலங்கை?

- வீ.பிரியதர்சன் 45

இலகு ரயில் ரத்து செய்யப்பட்டது யாருடைய தேவைக்காக?

பிசுன் மேனக கமகே

கொழும்பில் இருந்து மாலபே வரையிலான இலகு ரயில் திட்டம் 1.5 பில்லியன் டொலர் ஜப்பானிய சலுகைக் கடனுடன் முடிக்க திட்டமிடப்பட்டது 2016 ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட ஒரு அமைச்சரவைப் பத்திரத்தின்படியே ஆகும். ஆனால், ஆட்சி மாற்றத்தின் பின்னர் பதவிக்கு வந்த கோத்தபாய ராஜபக்ச அரசாங்கம் ஒருதலைப்பட்சமாக இத்திட்டத்தை முடிவுக்குக் கொண்டு வர தீர்மானித்தது. இலகு ரயில் திட்டத்திற்கு முன்வைக்கப்பட்ட குற்றச்சாட்டு என்னவென்றால், அது விலை உயர்ந்த மற்றும் விளைபயன் அற்ற ஒரு திட்டம் என்பதாகும். அப்போது ஜப்பானிய நிறுவனமான ஓரியண்டல் கன்சல்டன்ட்ஸ் குளோபல் கம்பெனி லிமிடெட்தான் முக்கிய ஆலோசனைப் பணிகளைச் செய்து கொண்டிருந்தது. இலங்கை அரசாங்கத்தின் இந்த திடீர் ஒருதலைப்பட்ச முடிவிற்கு ஜப்பான் தனது வியப்பை வெளிப்படுத்தியது.

ஜனாதிபதி கோட்டாபய ராஜபக்ஷவின் உத்தரவின் பிரகாரம், முன்னாள் ஜனாதிபதியின் செயலாளர் பி.பி. ஜயசுந்தர, போக்குவரத்து சேவைகள் முகாமைத்துவ அமைச்சின் செயலாளர் என்.பி.திரு.மொன்டி ரணதுங்கவிற்கு எழுத்து மூலம் தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தது. இத்திட்டம் ரத்தானதும் திட்ட அலுவலகத்தை உடனடியாக மூட வேண்டும் என அதில் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. ஆனால், அமைச்சரவை தீர்மானத்தின் பிரகாரம் ஆரம்பிக்கப்பட்ட ஒரு செயற்திட்டத்தை நிறுத்துவதற்கு தனக்கு அதிகாரம் கிடையாது என்பதாக போக்குவரத்து சேவைகள் முகாமைத்துவ அமைச்சின் செயலாளரது பதிலாக இருந்தது. அண்மையில் இந்த விடயம் போக்குவரத்து அமைச்சுக்கு ஒப்படைக்கப்பட்ட போதிலும் அதற்குத் தேவையான அமைச்சரவைப் பத்திரம் நிதி அமைச்சினால் சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டுமென திரு.ரணதுங்க கருத்துத் தெரிவித்தார். செப்டம்பர் 28, 2020 தேதியிட்ட அமைச்சரவை முடிவின் பின்னரே இத் திட்டம் நிறுத்தப்பட்டது.

அமைச்சரவை முடிவுகளை அறிவிக்கும் ஊடகவியலாளர் மாநாட்டில் இது பற்றப் பேசிய அப்போதைய முன்னாள்

ஊடகத்துறை அமைச்சர் கெஹலிய ரம்புக்வேல்ல, இலகு ரயில் போக்குவரத்து திட்டத்திற்கு ஒரு மாற்றீடை அரசாங்கம் தீர்மானித்துள்ளதாக ஊடகவியலாளர்களிடம் மேலும் தெரிவித்தார். மாற்று வழியை தேர்வு செய்வதாக அரசு தெரிவித்தாலும், ஏலவே, இத்திட்டத்தின் அடிப்படை கட்டுமானப் பணிகள் துவங்கியிருந்ததோடு, திட்டத்துக்கான நிலங்களை கையகப்படுத்தும் பணியும் நிறைவு பெற்றிருந்தது. ஜய்கா நிறுவனம் வெளியிட்டிருந்த ஒரு அறிவிப்பின்படி, அதன் முதல் கட்டத்திற்கென 30 பில்லியன் யென் (285 மில்லியன் டொலர்) கடன் ஒப்பந்தத்திற்கு ஜப்பான் சர்வதேச ஒத்துழைப்பு நிறுவனம் (ஜய்கா) மற்றும் இலங்கை அரசாங்கத்தின் சார்பாக நிதி அமைச்சின் செயலாளரால் கையெழுத்திடப்பட்டது 2019 மார்ச் மாதத்திலாகும். இதன் காரணமாக ஜனாதிபதி கோட்டாபய ராஜபக்ஷவின் தீர்மானம் தொடர்பில் ஜப்பானிய அரசாங்கத்திற்கு அறிவிப்பதும் சிக்கலான விடயமாக இருந்தது. 2020 செப்டம்பர் 8 ஆம் திகதி ஜப்பானிய தூதுவர் அகிரா சுகியாமாவிற்கு இது தொடர்பான ஒரு சமீக்கையை அனுப்ப அப்போது போக்குவரத்து அமைச்சராக இருந்த காயினி லொகுகே முயற்சித்தமை இதற்கு ஒரு உதாரணமாகும்.

திட்ட தொடக்கத்துக்கான தாந்தீரீகம்

இலகு ரயில் திட்டத்தை ரத்து செய்வதற்கான முடிவு ஒருதலைப்பட்சமாக எடுக்கப்பட்டாலும், இலங்கை-ஜப்பான் இராஜதந்திர ஒப்பந்தங்கள் திட்டத்தை தொடங்குவதில் தாக்கத்தை ஏற்படுத்தியதற்கு பல சான்றுகள் உள்ளன. பெப்ரவரி 5, 2016 அன்று நடைபெற்ற இலங்கை ஜப்பான் பொருளாதார ஒத்துழைப்புக் கொள்கை கலந்துரையாடலின் பின்னரே இலகு ரயில் போக்குவரத்து அமைப்புக்கான நிதி உதவியை இலங்கை அரசாங்கம் உத்தியோகபூர்வமாக ஜப்பானிடம் கோரியது. அப்போதைய பிரதமர் ரணில் விக்கிரமசிங்க 2015 ஆம் ஆண்டு ஜப்பானுக்கு மேற்கொண்ட விஜயத்தின் போது மேல் மாகாணத்தில் போக்குவரத்து

துறையில் முதலீடு செய்வதற்கான சாத்தியக்கூறுகள் குறித்து ஜப்பானிய அரசாங்கத்துடன் கலந்துரையாடியதாக 2016 ஆம் ஆண்டு ஜூன் 16 ஆம் திகதி வெளியிடப்பட்ட அமைச்சரவைப் பத்திரம் ஒன்றில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. அஜப்பான் சர்வதேச ஒத்துழைப்பு நிறுவனத்தின் (ஜய்கா) நிதி உதவியின் கீழ் உத்தியோகபூர்வ அபிவிருத்தி உதவிகள் மூலம் திட்டத்தை முன்னெடுத்துச் செல்வதற்கும் சட்டரீதியில் உறுதியான ஒரு நிறுவனத்தை அடையாளம் காண்பதற்கும் இலங்கை அரசாங்கத்தின் அமைச்சரவையில் அனுமதி கோரல் அதன் பின்னரே நடந்துள்ளது. கொழும்பு கோட்டையிலிருந்து மாலபேக்கான அணுகலுக்கு முன்னுரிமை அளிக்கப்பட்டிருப்பது 2014 மற்றும் 2016 ஆம் ஆண்டுகளில் ஜய்கா நிதியுதவியின் கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்ட ஆய்வு முடிவுகளின் அடிப்படையிலேயே ஆகும். ஒற்றைப் பாதையில் ஓடும் மோனோ ரெயிலையும், இலகு ரெயிலையும் ஒப்பிட்டுப் பார்த்த பிறகு இலகு ரெயில்தான் பொருத்தமானது என்று முடிவு செய்யப்பட்டிருந்தது. 2016 ஆம் ஆண்டு பெப்ரவரி 18 ஆம் திகதி தேசிய கொள்கை மற்றும் பொருளாதார அபிவிருத்தி அமைச்சின் செயலாளருக்கு அப்போதைய பிரதமரின் செயலாளர் ஈ.எம்.எஸ்.பி ஏகநாயக்க அனுப்பிய கடிதத்தினால் இந்த விடயங்கள் உறுதியாகின்றன.

பிரதமரின் செயலாளரது கடிதத்தைக் குறிப்பிட்டு, தேசிய கொள்கை மற்றும் பொருளாதார விவகார அமைச்சின் செயலாளருக்குப் பதிலாக, பணிப்பாளர் (திட்டமிடல்) கலாநிதி எம்.எம்.எஸ்.பி. யாலேகம பெப்ரவரி 19, 2016 தேதியிட்ட கடிதத்தை அனுப்புவது அதன் பின்னரேயாகும். இந்தத் திட்டத்திற்கு சலுகை விதிமுறைகளின் கீழ் கடனைப் பெறுமாறு ஜப்பானிய தூதரகத்திடம் தேசிய கொள்கை அமைச்சகம் கோரிக்கை விடுத்தது இதன்படியே ஆகும். எனினும் இது தொடர்பான ஆவணங்களை ஆராயும் போது இலகு ரயிலுக்குப் பதிலாக ஒற்றைப் பாதை மோனோ ரயில்கள் இலங்கைக்கு சாதகமாக அமையும் என ஜப்பானிய பிரதிநிதிகள் இலங்கைக்கு பரிந்துரைத்த சந்தர்ப்பங்களை காணக்கூடியதாக உள்ளது. ஜூன் 29 மற்றும் ஜூலை 27, 2016 இன் பொருளாதார நிர்வாகக் குழு அறிக்கைகளில் இந்த விடயங்கள் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன. ஜப்பானின் பொருளாதாரம், வர்த்தகம் மற்றும் கைத்தொழில் அமைச்சின் பிரதிநிதி ஒருவர் இலங்கையின் நகர்ப்புற போக்குவரத்து அமைப்பை மேம்படுத்துவதற்கு கடன் வழங்க விருப்பம் தெரிவித்தாலும், ஜப்பான் நடத்திய சாத்தியக்கூறு ஆய்வின் அடிப்படையில், இலங்கைக்கு ஒற்றைப் பாதை ரயில்தான் மிக பொருத்தமானது என அந்த பிரதிநிதி முன்வைத்த பரிந்துரை அதில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. ஓகஸ்ட் 3, 2016 தேதியிட்ட அமைச்சரவைக் குறிப்பு ஒன்றின் மூலம், இலகு ரயில் திட்டம் தொடர்பான அடுத்த கட்ட நடவடிக்கைகள் தீர்மானிக்கப்படுவது அதன் பின்னராகும். அதன்படி, திட்டத்திற்கு தலைமை வகிக்கும் அரசு பிரதிநிதியாக அமைவது மாநகர மற்றும் மேல்மாகாண அபிவிருத்தி அமைச்சாகும்.

கணக்காய்வாளர் நாயகத்திடம் இருந்து ஒரு வீசேட அறிக்கை

இது தொடர்பில், 24 அவதானிப்புகள் மற்றும் 9 பரிந்துரைகளை உள்ளடக்கி 2022 ஆம் ஆண்டு நவம்பர் 23 ஆம் திகதி கணக்காய்வாளர் நாயகத்தினால் வெளியிடப்பட்ட வீசேட கணக்காய்வு அறிக்கையானது, இத்திட்டம் தொடர்பில் இலங்கை அரசாங்கம் கடைப்பிடித்த தூரநோக்கற்ற நடைமுறையை தெளிவான சான்றாகிறது. அந்த கணக்கறிக்கையை தயாரிக்கும் போது, இலகு ரயில் திட்டத்தை ரத்து செய்ய எந்த அடிப்படையில் பயனற்ற திட்டமாக கருதப்பட்டது என்பதை உறுதிப்படுத்தும் ஆவணங்கள் கணக்காய்வுக்கு சமர்ப்பிக்கப்படவில்லை என கணக்காய்வாளர் நாயகம் கூறுகிறார். இத்திட்டத்தின் ரத்து குறித்து அப்போதைய நிதி அமைச்சின் செயலாளர் எஸ்.ஆர்.அடிகல பிபிசி சிங்கள சேவைக்கு கருத்து வழங்கியிருந்தார். இத்திட்டத்தின் மூலம் நாட்டின் அந்நியச் செலாவணி அம்பலமாகும் என்பதால், இதனை அரசால் நடைமுறைப்படுத்த வேண்டாம் எனவும், தனியார் தரப்பினர் இதனை நடைமுறைப்படுத்தினால் அதனை எதிர்க்கப் போவதில்லை எனவும் அவர் தெரிவித்துள்ளார். மத்திய வங்கி அல்லது வேறு ஏதேனும் அரசு நிறுவனங்களின் பொறுப்புக்கூறும் அவதானிப்புகளின் படி நிதி அமைச்சின் செயலாளர் இந்த கருத்தை ஊடகங்களுக்கு வழங்கினால், அவை எழுத்துப்பூர்வமாக தெரிவிக்கப்பட வேண்டும். ஆனால் அந்த வாய்மொழியில் வலியுறுத்தப்பட்டதை உறுதிப்படுத்தும் எந்த ஆதார ஆவணங்களையும் கணக்காய்வாளர் நாயகம் முன்வைக்கவில்லை.

மேலும், கோவிட்-19 தொற்றுநோய் காரணமாக இந்த திட்டத்தை செயல்படுத்த முடியாததால் ஒப்பந்தம் நிறுத்தப்படுவதாக ஜப்பான் அரசாங்கத்திற்கு தெரிவிக்கப்பட்டது. ஆனால் இது அரசுகளுக்கு இடையிலான பரிவர்த்தனைகளின் போது இருக்க வேண்டிய பரஸ்பர நம்பிக்கை மற்றும் நேர்மையை இழக்க வழிவகுக்கும் என்று அவதானிக்கப்பட்டதாகவும் இந்த கடன் திட்டம் அல்லது கடன் ஒப்பந்தத்தை முடித்துக்கொள்ளல் சம்பந்தமாக சம்பந்தப்பட்ட நிறுவனங்கள் இடையே சரியான புரிந்துணர்வு மற்றும் உடன்பாடு இல்லாதது அவதானிக்கப்பட்டுள்ளதாகவும் கணக்காய்வறிக்கை கூறுகிறது. இத்திட்டம் மீள் ஆரம்பிக்கப்படாவிட்டாலோ அல்லது அதற்கு இதுவரை (நவம்பர் 2022க்குள்) செலவிடப்பட்ட 5977 மில்லியன் ரூபாவின் பெறுபெறுகளைப் பயன்படுத்தி இத்திட்டம் அல்லது மாற்றுத் திட்டமொன்றை தொடங்காதவிடத்து இந்தச் செலவு இலங்கை அரசினால் செலவிட்ட பொருளாதார மற்ற செலவீனமாகும் எனவும் கணக்காய்வறிக்கை அதன் அவதானிப்புகளை கூறுகிறது. மேலும், பிரதான ஆலோசகர் நிறுவனமான ஓரியண்டல் கன்சல்டன்ட் குளோபல் கம்பனி லிமிடெட் கோரிய இலாப இழப்பிற்கான இழப்பீட்டுத் தொகையான 5169 மில்லியன் ரூபா அல்லது மேற்படி கோரிக்கைக்காக செலுத்தப்பட்ட தொகை, அத்துடன் இழப்பீட்டு, தாமதமான வட்டி அல்லது வேறு ஏதேனும் கொடுப்பனவு எதிர்காலத்தில் செலுத்தப்படக் கூடும் என்பது நிச்சயமாக இலங்கை அரசாங்கத்திற்கு பொருளாதாரச் செலவாக அமையும்

என கணக்காய்வாளர் நாயகம் வலியுறுத்தியுள்ளார்.

நிபுணர் கருத்தை பொருட்படுத்தாத ஒரு காலம்

கோத்தபாய ராஜபக்சவின் ஆட்சிக் காலம் ஆரம்பமாக சிரேஷ்டநபர்களின் கருத்துக்கள் பாதை அமைத்துக் கொடுத்தாலும், அவரது ஆட்சிக்காலத்தில் அவர் மீது சுமத்தப்பட்ட பிரதான குற்றச்சாட்டுகளில் ஒன்று, கொள்கை முடிவுகளை எடுப்பதில் அவர் பக்கச்சார்பாக செயற்படுகிறார் என்பதாகும். இந்த சார்புகள் அறிவியல் பூர்வமற்ற கொள்கை முடிவுகளுக்கு வழிவகுத்ததோடு இயற்கை விவசாயத்திற்கான தவறான அணுகுமுறை இதற்கு சிறந்த உதாரணமாக அமைந்தது. ஜப்பானிய இலகு ரயில் திட்டம் தொடர்பிலும் கூட இதேபோன்ற ஒரு நிலையை இதனோடு தொடர்புடைய இலக்கிய விசாரணையில் காண முடியும். இலகு ரயில் திட்டத்தைத் திரும்பப் பெறும் முடிவைப் பற்றி இருமுறையோசிக்க வேண்டும் என்று பொருளாதார வல்லுநர்கள் அப்போதைய அரசாங்கத்தை வலியுறுத்தாமலில்லை.

கொழும்பு பல்கலைக்கழகத்தின் பொருளாதாரப் பிரிவின் பேராசிரியர் பிரியங்க துனுசிங்க, இந்தத் திட்டத்தை இடைநிறுத்துவதால் ஏற்படும் பொருளாதார மற்றும் தாந்தீக தீங்கு குறித்து முன்கூட்டியே எச்சரித்துள்ளார். ஆனால் இந்த விஷயத்தில் விமர்சன ரீதியாக கருத்து தெரிவித்த பேராசிரியர் உட்பட நிபுணர்களின் கருத்துக்களை அப்போதைய அரசு ஆராயவில்லை.

“இது தொடர்பில் அரசாங்கம் கவனமெடுக்குமபடி அந்த தீர்மானம் எடுக்கும் நேரத்திலேயே நான் கூறினேன். இலகுரக ரயில் திட்டத்தை ரத்து செய்தது அரசியல் உள்நோக்கத்தின் அடிப்படையில் எடுக்கப்பட்ட தவறான முடிவு. அடுத்த நூற்றாண்டுக்கு நாட்டை தயார்படுத்தும் புதுமையான திட்டமாக அடையாப்படுத்த முடியுமான ஒரு வேலை அது. ஒற்றைக் கருத்தின் அடிப்படையில் இவ்வாறான செயற்திட்டத்தை இரத்து செய்வதால் இலங்கை பொருளாதார மற்றும் அரசியல் விளைவுகளை சந்திக்க நேரிடும் என்று நான் கூறினேன். ஆனால் எனது கருத்துக்குப் பிறகு, அரசாங்கத்துடன் தொடர்புடைய சில கருத்தியல் வல்லுநர்கள் எனக்கு எதிராக ஆயுதம் ஏந்ததுவதே நடந்தது. நடப்பு ஆட்சியில் தொடங்கப்பட்ட இத்திட்டம் ரத்து செய்ய வேண்டும் என்ற அரசு தரப்பு வாதங்கள் ஆதாரமற்றவை என்பது அப்போதே விளங்கியது. அரசியல் காரணங்களுக்காக வெளிநாட்டு திட்டங்களை ஒதுக்குவதே கொள்கையாக இருந்தால், உதவி வழங்கும் நாடுகள் எதிர்காலத்தில் இலங்கையை புறந்தள்ளும் என நான் சுட்டிக்காட்டினேன். ஆனால் அவர்கள் அவற்றுக்கு செவிசாய்க்கவில்லை. ஜப்பான் என்பது இலங்கைக்கு அதிகளவு நிதி உதவி வழங்கிய ஒரு நாடு. குறைந்த வட்டியில் நீண்ட கால சலுகைக் கடன்களை வழங்கிய இலங்கையின் நண்பர். இப்படியான ஒரு அரசு தொடர்பில், இத்திட்டம் சம்பந்தமாக இலங்கை எடுத்த தீர்மானம் பொருளாதார அறிவியல் ரீதியாக

மட்டுமன்றி பலவீனமான தந்திரீகத்துக்கும் எடுத்துக்காட்டாகும்.”

இந்த திட்டத்தை ரத்து செய்ய முன்னின்றதாக பின்னர் குற்றம் சாட்டப்பட்டவர்களுள் ஒருவர் கோட்டாபய ராஜபக்ச ஆட்சிக் காலத்தில் ஜனாதிபதிக்கு பொருளாதார விவகாரங்கள் தொடர்பாக ஆலோசனை வழங்கிய கொழும்பு பல்கலைக்கழகத்தின் பொருளாதாரப் பிரிவின் பேராசிரியர் திரு.லலிதசிறி குணருவன் ஆவார். ஜனாதிபதி கோட்டாபய ராஜபக்சவுடனான கலந்துரையாடலின் போது கொழும்பு புறநகர் புகையிரத திட்டத்தின் களனிவெளி புகையிரத பாதை நவீனமயமாக்கல் திட்டம் தொடர்பில் அவர் தெரிவித்த விமர்சனக் கருத்துக்கள் அடங்கிய காணொளியே இதற்குக் காரணம். சமூக வலைதளங்களில் பரப்பப்பட்ட இந்த வீடியோ அவர் இலகு ரயில் சேவைக்கு எதிராக கருத்து தெரிவித்ததாக தவறான விளக்கம் அளித்து பகிரப்பட்டிருந்தது. இதன் காரணமாக, கோத்தபாய ராஜபக்ச அரசாங்கத்தின் கீழ் போக்குவரத்துத் துறை தொடர்பில் தாம் கலந்துகொண்ட கலந்துரையாடல் என்ன, தமக்கு வழங்கப்பட்ட கடமை என்ன என பேராசிரியர் விளக்கமளிக்க நடவடிக்கை எடுத்திருந்தார். ஜனாதிபதி கோட்டாபய ராஜபக்சவின் கீழ் இலகு ரயில் திட்டம் தொடர்பில் இறுதித் தீர்மானம் எடுப்பது எவ்வளவு இலகுவானது என்பதை பேராசிரியரின் இந்த தலையீடு அம்பலப்படுத்தியது.

அரசு முதலீட்டு மதிப்பாய்வுக் குழு

ஒக்டோபர் 21, 2020 அன்று ஹிரு செனலுக்கு பேட்டியளித்த பேராசிரியர் குணருவன், அரசாங்கத்தின் மூலதனத் திட்டங்களை மீளாய்வு செய்ய தாம் உட்பட மூவர் கொண்ட ஒரு குழுவுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ளதாக தெரிவித்தார். அந்த மூலதனத் திட்டங்களில் களனிவெளி புகையிரத நவீனமயமாக்கல் திட்டம் உள்ளடக்கப்பட்டதாகவும், ஆனால் இலகு ரயில் திட்டம் உள்ளடக்கப்படவில்லை என்றும் அவர் கூறினார். எவ்வாறாயினும், பேராசிரியர் குணருவானின் கருத்தில் இருந்து ஒரு முக்கியமான விடயம் வெளிப்படுகிறது. அதாவது, கோத்தபாய ராஜபக்ச ஆட்சியில் பாரியளவிலான திட்ட ஆய்வு குணருவான் கமிட்டிக்கு ஒதுக்கப்பட்டிருந்தால் அதில் இலகுரக ரயில் ஏன் இடம்பெறவில்லை? இது தொடர்பில் பேராசிரியர் குணருவானிடம் ஊடகவியலாளர் ஒருவர் வினவிய போது அவர் இவ்வாறு பதிலளித்தார்.

“நாட்டில் உள்ள அனைத்து நோயாளிகளையும் மருத்துவரிடம் கொண்டு வருவதில்லையே. சில நோயாளிகளுக்கு கைமருந்து வழங்கப்படுகிறது. சிலர் மருத்துவமனைக்கு அழைத்துச் செல்லப்படுகிறார்கள். சிலரை சாக விடுகிறார்கள்.” என்றார். ஆனால் வெளிநாட்டு வளங்கள் திணைக்களத்தின் மேலதிக பணிப்பாளர் நாயகம் (இருதரப்பு நிதி) திரு.சம்பத் மந்திரிநாயக்க அவர்கள் சிரேஷ்ட உதவி கணக்காய்வாளர் நாயகத்திற்கு அக்டோபர் 12, 2022 அன்று அனுப்பிய கடிதத்தில், தெளிவான பதில் கூறப்பட்டுள்ளது. அதற்கமைவாக குணருவன் குழுவின் இறுதி அறிக்கையை தமது திணைக்களம் பெற்றுக்கொள்ளவில்லை எனக் கூறும் திரு.மந்திரிநாயக்க, நகரப் போக்குவரத்து தொடர்பான திட்டங்களை இந்தக் குழு மேற்பார்வையிட்ட வேளையில் இலகு ரயில் போக்குவரத்துத் திட்டத்தை ரத்து

செய்ய அப்போதைய ஜனாதிபதி தீர்மானித்திருந்தார் எனக் குறிப்பிடுகிறார். இலகு ரயில் திட்ட ரத்துக் காலப்பகுதியின் போதான இலத்திரணியல் மற்றும் அச்ச ஊடக அறிக்கைகள் குறிப்பிடத்தக்க அளவு ஆராய்ந்த போதிலும் கூட, இலகு ரயில் திட்டம் தொடர்பில் இடைநிலை உடன்பாட்டை எட்டுவதற்கு அரசாங்கம் மேற்கொண்ட நியாயமான முயற்சிகள் தொடர்பில் எங்கும் குறிப்பிடப்படவில்லை. அதன்படி, ஒருதலைபட்சமாக இலகு ரயிலை நிறுத்துவது அறிவியல்பூர்வமான முடிவு அல்ல என்பது தெளிவாகிறது.

இருப்பினும், ஜூன் 9, 2022 அன்று நடந்த அரசாங்கக் கணக்குக் குழுக் கூட்டத்தில், பாராளுமன்றம் என்றவகையில் இந்த முடிவு குறித்து வெளிநாட்டு வளத் துறையிடம் கேள்வி எழுப்பப்பட்டுள்ளது. இத்தீர்மானம் கேள்விக்குரியாக இருக்கும் போது அரச அதிகாரிகள் இந்த முடிவைப் பற்றி ஏன் கருத்து தெரிவிக்கவில்லை என்று குழு கேள்வி எழுப்பிய போது, அதற்கு அதிகாரிகளின் பதில், “மாண்புமிகு ஜனாதிபதி அவர்களால் பிறப்பிக்கப்பட்ட ஒரு உத்தரவுக்கு மற்றும் அமைச்சரவை தீர்மானத்துக்கு எதிர்ப்பு தெரிவிக்கும் நிலையில் அரச அதிகாரிகளாகிய எமக்கு வாய்ப்பில்லை” எனக் கூறியுள்ளனர். நிரவாகத்தின் உத்தரவுகளை அப்படியே பின்பற்றாமல், இன்னும் சரியான பரிந்துரைகளையும் வழிகாட்டுதலையும் அளிக்கக்கூடிய அதிகாரிகளைக் கொண்ட அரசுப் பொறிமுறை அமைப்பின் அவசியத்தை இந்தக் குழு வலியுறுத்தியுள்ளது. அத்துடன் தேசிய பௌதீக திட்டத்திற்கு அமைவாக எமது நாடு கடன் உடன்படிக்கைகளை மேற்கொண்டு நாட்டுக்கு அத்தியாவசியமான திட்டங்களை நடைமுறைப்படுத்துகிறது என ஆராய வேண்டும் எனவும் குழு தனது கருத்தை வெளியிட்டுள்ளது. 10 வருட காலத்திற்கு இலங்கைக்கு தெளிவாக அடையாளம் காணப்பட்ட அபிவிருத்தித் திட்டம் இல்லாதது பாரிய இழப்பாகும் என வெளிநாட்டு வளத் திணைக்கள அதிகாரிகள் அங்கு வலியுறுத்தியுள்ளனர். அத்துடன், ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கி, உலக வங்கி போன்ற நிறுவனங்களுடன் இணைந்து அத்தகைய திட்டமொன்றை தயாரித்து பாராளுமன்றத்தில் நிறைவேற்றி செயற்படுத்தினால் திட்டங்கள் தொடர்பாக எழும் பிரச்சனைகளுக்கு அது தீர்வாக அமையும் என வெளிநாட்டு வளத் திணைக்களம் பரிந்துரைத்திருந்தது. தன்னால் இயன்றவரை ஒத்துழைப்பதாகக் கூறி இந்த முன்மொழிவுக்கு அரச கணக்குக் குழு ஒப்புதல் அளித்திருந்தது.

இலகு ரயில் திட்டத்துக்கு மீண்டும் பச்சைக்கொடி காட்டப்படுவதாக விளங்கியது குறித்த குழுக்கூட்டம் நடந்து சில மாதங்களுக்குப் பிறகு கடந்த ஆண்டு டிசம்பரில் ஆகும். இலகு ரயில் திட்டத்தை மீண்டும் இலங்கைக்கு வழங்க ஜப்பான் அரசாங்கம் விருப்பம் தெரிவித்துள்ள போதிலும், இலங்கை அரச சர்வதேச நாணய நிதியத்துடன் நடாத்தி வரும் பேச்சுவார்த்தையில் உடன்படிக்கை எட்டப்பட்டதும் அதனை விரைவில் நடைமுறைப்படுத்த முடியும் எனவும் ஜப்பானிய தூதுவர் திரு மிசுகோஷி ஹிடெனகி ஜனாதிபதியின் காலநிலை மாற்றம் தொடர்பான சிரேஷ்ட ஆலோசகர் திரு ருவான் விஜயவர்தனவிடம் தெரிவித்ததாக ஊடகங்கள் செய்தி வெளியிட்டிருந்தன. ஊடகங்கள் செய்திகளின் படி, சர்வதேச நாணய நிதியத்துடன் ஒப்பந்தம் கைச்சாத்திடப்பட்டதன்

பின்னர் மீண்டும் இத் திட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்த முடியும் என அவர் தெரிவித்துள்ளார். ஜனாதிபதி ரணில் விக்கிரமசிங்க தனது ஜப்பான் விஜயத்தின் போது இது தொடர்பில் கலந்துரையாடியதாகவும், இந்த திட்டத்தை மீள ஆரம்பிக்க ஜப்பான் அரசாங்கம் விருப்பம் தெரிவித்ததாகவும் அந்த செய்திகளில் திரு. ருவான் விஜேவர்தன தெரிவித்ததாகவும் அச் செய்திகளில் அடக்கம். ஆனால், கூறப்படும் செய்திகளின்படி முதலீடு விடயத்தில் ஜப்பானின் உடைந்த நம்பிக்கையை மீண்டும் கட்டியெழுப்புவது எளிதல்ல. அங்கிருந்து ஐந்து மாதங்களாகியும் இத்திட்டம் தொடர்பாக அரசிடம் இருந்து எந்த சமிக்ஞையும் வராமலிருப்பதில் இருந்து இது தெளிவாகிறது. கடைசியாக அரசாங்கம் இது பற்றிப் பேசியது கடந்த மே மாதம் 30 ஆம் திகதி ஜனாதிபதியின் ஜப்பான் விஜயத்தின் பின்னராகும். அமைச்சரவை முடிவுகளை அறிவிக்கும் ஊடகவியலாளர் சந்திப்பிலேயே ஆகும்.

ஆதன்மூலம் சொல்லப்பட்டதும், இலகு ரயில் போக்குவரத்து (எல்ஆர்டி) திட்டத்தை மீண்டும் தொடங்குவதற்கான பேச்சுவார்த்தையைத் தொடங்குவதற்கு அமைச்சரவை ஒப்புதல் அளித்துள்ளது என்பதாகும். இந்த அமைச்சரவை அங்கீகாரம் கிடைத்தது ஜனாதிபதியின் ஜப்பான் விஜயத்திற்கு முன்பு என அமைச்சரவை முடிவுகளை அறிவிக்கும் போது அமைச்சரவை ஊடகப் பேச்சாளர் அமைச்சர் பந்துல குணவர்தன தெரிவித்தார். இலங்கைக்கு உதவிகளை வழங்கும் பிரதான நாடாக ஜப்பான் மாறியிருந்த போதிலும், அண்மைக்கால வரலாற்றில் சில முன்மொழிவுகள் மற்றும் உதவித் திட்டங்களை உடனடியாக நிறுத்தியமையால் ஜப்பான் அரசாங்கம் இலங்கை தொடர்பில் இருந்தது கவலையான நிலை என்றும் நிலைமையை சரிசெய்ய தேவையான பின்னணியை உருவாக்கியே ஜனாதிபதி ரணில் விக்கிரமசிங்க இம்முறை ஜப்பானுக்கு விஜயம் செய்தார் எனவும் அமைச்சர் அதன்போது தெரிவித்தார். இரு நாடுகளுக்கிடையில் ஏதேனும் ஒப்பந்தம் கைச்சாத்திடப்பட்டால் அதனை நாடாளுமன்றத்தில் முன்வைப்போம் எனவும், எக்காரணம் கொண்டும் அதனை நிறுத்தினால் பாராளுமன்றத்தின் அனுமதியின்றி அதனை மேற்கொள்ள முடியாது எனவும் அமைச்சரவையில் நம்பகத்தன்மை சான்றிதழ் எடுக்கப்பட்டதாகவும் அவர் குறிப்பிட்டார். முதலீடுகள் தொடர்பில் மீண்டும் இலங்கை தொடர்பில் சர்வதேச நம்பகத்தன்மையை ஏற்படுத்தவே இந்த தீர்மானம் எடுக்கப்பட்டுள்ளதாக அவர் மேலும் தெரிவித்தார்.

தீர்மானம் யாருடையது என கண்டறிய..

இலகு ரயில் திட்டத்திற்கு தற்போதைய அரசாங்கத்தின் பதிலை ஆராய்பவர் கூட குழப்பத்திலேயே வீழ்வார். ஏனெனில், இந்த அரசாங்கத்தின் தற்போதைய அமைச்சரவையை பிரதிநிதித்துவப்படுத்தும் பலர் இலகு ரயில் திட்டம் இரத்து செய்யப்பட்ட 2020 செப்டம்பர் 28 அன்றும் அமைச்சரவையில் அமர்ந்திருந்தனர் என்பதால் ஆகும். இதற்கு உதாரணமாக நகர அபிவிருத்தி மற்றும் வீடமைப்பு அமைச்சர் என்ற வகையில் திரு. பிரசன்ன ரணதுங்க அவர்களின் இந்த விடயம் தொடர்பிலான தலையீட்டைக் குறிப்பிடலாம். அரச கொள்கை முடிவு யூமராங் ஆனதை அடுத்து 2022 ஜூன் 28

அன்று அமைச்சர் பிரசன்ன ரணதுங்க அவர்கள் வெளியிட்ட அமைச்சரவைப் பத்திரம் அதில் முக்கியமானது. திட்டத்துடன் தொடர்புடைய ஜப்பானிய ஆலோசனை நிறுவனமான முஹ்யு துர நிறுவனம், திட்டத்தை இடைநிறுத்தியதற்காக கோரும் 31 மில்லியன் டொலர்களுக்கு அதிக உரிமை, அரசாங்கத்தால் நியமிக்கப்பட்ட பேச்சுவார்த்தைக் குழுவின் முன்மொழிவுகள் மற்றும் அவற்றிற்கு நிறுவனத்தின் பதில் ஆகியவை அதில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன.

ஆந்த குறிப்பாணையில் உள்ள முன்மொழிவுகளின் முதல் முன்மொழிவு நிறுவனம் மேற்கொண்ட பணிக்காக 2,930,307.48 அமரிக்க டொலர் செலுத்துவதாகும். இரண்டாவது முன்மொழிவு ஏயுவு வரி திரும்பப் பெறுவதில் தாமதம் காரணமாக தாமதமான தொகை தொடர்பான வட்டித் தொகையாக கோரப்பட்ட 3,733,128.00 ரூபாவை செலுத்துவதாகும். மூன்றாவது முன்மொழிவு, திட்டத்தை இடைநிறுத்துவதன் மூலம் நிறுவனத்தின் ஊழியர்களை பணிநீக்கம் செய்வது உட்பட மேல்நிலை செலவுகளுக்கான செலவுகளாக கோரப்பட்ட தொகையிலிருந்து 492,749.54 அமரிக்க டொலர் செலுத்த வேண்டும். மிகவும் கேலிக்கூத்தான முன்மொழிவு இறுதியில் இப்படி வருகிறது: அமேற்படி முன்மொழிவுகளின் கீழ் முன்வைக்கப்பட்ட கொடுப்பனவுகளைச் செய்வதற்குத் தேவையான பணத்தை இலங்கை அரசாங்கத்திற்கும் ஜப்பான் சர்வதேச ஒத்துழைப்பு நிறுவனத்திற்கும் இடையிலான உடன்படிக்கையின் பிரகாரம் வழங்கப்பட்ட கடன் தொகையிலிருந்து மீளச் செலுத்துவதற்கான சாத்தியக்கூறுகளை ஆராய்ந்து அதன்படி செயற்படுமாறு வெளிநாட்டு வளத் திணைக்களத்திற்கு உத்தரவிடுதல். நகர அபிவிருத்தி மற்றும் வீடமைப்பு அமைச்சர் திரு. பிரசன்ன ரணதுங்கவினால் முன்வைக்கப்பட்டுள்ள இந்த குறிப்பாணையின்படி, எதிர்கால வேலைகள் நடைபெறுமாயின், உண்மையில் நடக்கப்போவது இலகு ரயில் திட்டத்திற்காக ஜப்பானிடம் இருந்து பெற்ற கடனை ஜப்பானின் உரிமைக்காக செலவழிக்கும் கேலிக்கூத்தான வேலையாகும்.

எவ்வாறாயினும், இலகு ரயில் திட்டம் முன்னோக்கி தள்ளப்பட்டால், ஒரு அரசாங்கம் என்ற வகையில் இலங்கை தனது தலையை தரையில் வைக்காத வரை அது முன்னேறும் என்று நினைக்க முடியாது. இறுதியில், 2025 இல் நிறைவு செய்ய வேண்டி இருந்த ஆரம்பிக்கப்படாத ஒரு திட்டத்திற்கு 2025 இல் இருந்து இழப்பீட்டை வழங்குவதாக இருக்காதா? இதில் மிக முக்கியமான விஷயமாக வலியுறுத்த முடியுமானது இந்த இழிவான திட்டத் திருப்பம் குறித்த கணக்காய்வாளர் நாயகத்தின் சிறப்பு அறிக்கையின் இறுதிப் பரிந்துரையாகும். அதாவது, முறையான ஆய்வுக்குப் பிறகு எடுக்கப்பட்ட முந்தைய முடிவுகளை மறுபரிசீலனை செய்ய அல்லது ரத்து செய்ய நடவடிக்கை எடுக்கும் போது, முந்தைய முடிவுகளுக்கான ஆய்வுகளில் பங்களித்த தரப்பினரிடமிருந்து பெறப்பட்ட தகவல்கள் தொழில்முறை மதிப்பீட்டிற்கு உட்படுத்தப்பட வேண்டும் என்பதாகும். கண்ணியமான வார்த்தைகளால் எழுத்தாவணமாகி இருந்தாலும் இதன் அடியில் முடிந்திருப்பது, மில்லியன் கணக்கான டொலர்கள் பொது மக்கள் வரிப் பணத்தை வீணடித்த கதையாகும். ஆப்படியாயின் இது ஒரு குற்றமாகும்.

எனவே, இலகு ரயில் திட்டம் யாருடைய விருப்பத்தின்பேரில் ரத்து செய்யப்பட்டது என்பதைக் கண்டறிய வேண்டுமாயின், திட்டம் ரத்து செய்யப்பட்ட நேரத்தில் அமைச்சரவையில் இருந்த அனைவருக்கும் இந்தப் பரிந்துரையை சம்பந்தப்படுத்த வேண்டும்.

திருகோணமலை துறைமுகம் மற்றும் எண்ணெய் தாங்கிக் கட்டமைப்பு

ஹர்ஷன துசார சில்வா

நீண்ட வரலாற்றைக் கொண்ட திருகோணமலை துறைமுகம் மற்றும் எண்ணெய் தாங்கிக் கட்டமைப்பு ஆகியவை கடந்த இரு தசாப்தங்களாகத் பேசு பொருளாகக் காணப்படுகின்றன. எண்ணெய் தாங்கிக் கட்டமைப்பு தொடர்பாக ஊடகங்களில் அவ்வப்போது செய்திகள் பிரசுரிக்கப்படுவதுடன், கடந்த இருபது ஆண்டுகளில் ஒவ்வொரு அரசாங்கத்தின் கீழும் இது தொடர்பில் கலந்துரையாடல்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளமை குறிப்பிடத்தக்கது. அதே போன்று, முன்னைய கோத்தபாய ராஜபக்ச அரசாங்கத்திலும், தற்போதைய ரணில் விக்கிரமசிங்க அரசாங்கத்திலும் இது தொடர்பில் பேசப்பட்டு வருகின்றமை கவனிக்கத்தக்கது.

கடந்த மார்ச் மாதம் இந்திய உயர்மட்டக் குழுவொன்று இலங்கைக்கு விஜயம் செய்தது. அங்குத் திருகோணமலை துறைமுகம் மற்றும் எண்ணெய் தாங்கிக் கட்டமைப்புகுறித்து கலந்துரையாடப்பட்டது. இந்தக் குழுவின் விஜயத்திற்கு முன்னர் ஜனாதிபதி ரணில் விக்கிரமசிங்க மார்ச் மாத முற்பகுதியில் இலங்கை ஐஓசி எண்ணெய் தாங்கிக் மற்றும் சேமிப்பு முனையத்திற்கு விஜயம் செய்ததுடன், திருகோணமலை எண்ணெய் தாங்கிக் கட்டமைப்பை மீண்டும் செயற்படுத்தி தேசிய பொருளாதாரத்துடன் இணைப்பதற்கான துரித வேலைத்திட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்துமாறு ஜனாதிபதி ரணில் விக்கிரமசிங்க பொறுப்பான அமைச்சர் மற்றும் அதிகாரிகளுக்குப் பணிப்புரை விடுத்துள்ளார்.

இந்தப் பின்னணியில் ஏப்ரல் முதல் வாரத்தில் திருகோணமலை துறைமுகம் மற்றும் எண்ணெய் தாங்கிகள் குறித்து வார இறுதி நாளிதழ்கள் செய்தி வெளியிட்டிருந்தன. ஏப்ரல் 2ம் திகதி, லங்காதீப் நாளிதழ், "திருகோணமலையில் எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு நிலையத்திற்கு இந்தியாவின் முன்மொழிவு" என்றும், அருண வார இறுதி நாளிதழ், "சீனா-ஜப்பான்-இந்தியா இலங்கையில் 2 பாரியளவிலான எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு நிலையங்களை நிர்மாணிக்கும் - அம்பாந்தோட்டை சுத்திகரிப்பு நிலையம் சீனாவுக்கு" என்று இரு

நாளிதழ்களில் செய்தி பிரசுரிக்கப்பட்டமை குறிப்பிடத்தக்கது.

இந்தக் கலந்துரையாடல் இடம்பெறுவதற்கு முன்னர், திருகோணமலை எண்ணெய்க் கப்பல்கள் தொடர்பில் இந்தியாவுடன் கடந்த வருடம் ஜனவரி மாதம் ஒப்பந்தம் மேற்கொள்ளப்பட்டதாக அப்போது எரிசக்தி அமைச்சராக இருந்த உதய கம்மன்பில தெரிவித்திருந்தார். அமைச்சர் சமர்ப்பித்த அமைச்சரவைப் பத்திரத்திற்கு அங்கீகாரம் கிடைத்ததையடுத்து அவர் இதனைத் தெரிவித்திருந்தார்.

திருகோணமலை எண்ணெய் தாங்கிக் வளாக அபிவிருத்தித் திட்டம் என அழைக்கப்படும் முன்மொழிவை அமைச்சர் சமர்ப்பித்திருந்ததுடன் அதற்கு அங்கீகாரம் பெறப்பட்டதாகவும் அரசாங்க தகவல் திணைக்களம் 2022 ஜனவரி மாதம் 04 ஆம் திகதி வெளியிட்ட அறிவிப்பில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. அமைச்சர் உதய கம்மன்பிலவின் பிரேரணைக்கு ஜனவரி 3ஆம் திகதி நடைபெற்ற அமைச்சரவைக் கூட்டத்தில் அங்கீகாரம் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

திருகோணமலை எண்ணெய்தாங்கிக் வளாகம் தொடர்பாக இந்திய அரசாங்கத்துடன் ஏற்கனவே செய்துள்ள மூன்று ஒப்பந்தங்களையும் இராஜதந்திர பேச்சுவார்த்தைகள்மூலம் மீளாய்வு செய்து கூட்டு அபிவிருத்தித் திட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு இரு நாடுகளும் இணக்கப்பாட்டுக்கு வந்துள்ளதாகக் குறித்த அறிவிப்பில் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது. மேலும் இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்தின் வர்த்தக நடவடிக்கைகளுக்காக 24 எண்ணெய் தாங்கிகளை ஒதுக்குவதுடன், இலங்கை ஐஓசி நிறுவனத்தினால் ஏற்கனவே பாவனையில் உள்ள எண்ணெய் தாங்கிக் வளாகத்தின் 14 தாங்கிகளை அந்த நிறுவனத்தின் வர்த்தக நடவடிக்கைகளுக்காக ஒதுக்குவதுடன் எஞ்சிய 61 எண்ணெய் தாங்கிகளை இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்திற்கு 51 மூ பங்குகளை அளித்து உரிமம் அளிப்பதுடன் மற்றும் சிலோன் ஐஓசிக்கு 49 மூ பங்குகளை வழங்கும் வகையில் ட்ரின்கோ பெட்ரோலியம் டெர்மினல் (பிரைவேட்)

லிமிடெட் என்ற பெயரில் நிறுவப்பட்ட நிறுவனத்தினால் அபிவிருத்தித் திட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு எரிசக்தி அமைச்சர் முன்மொழிந்ததாகவும் அதற்கு அங்கீகாரம் அளிக்கப்பட்டதாகவும் அங்குத் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது.

ஆனால் அதற்கு முன்னதாகவே 2017ஆம் ஆண்டு இலங்கையும் இந்தியாவும் திருகோணமலை எண்ணெய்க் தாங்கிக் கட்டமைப்பு தொடர்பான புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தத்தில் கைச்சாத்திட்டிருந்தன. அப்போது பெற்றோலிய கூட்டுத்தாபன ஊழியர்கள் அதற்கு எதிர்ப்பு தெரிவித்தனர். இந்தியாவுடன் கையெழுத்திட உள்ள புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தம், எரிபொருள் விலையை நிர்ணயம் செய்வதில் இந்தியாவுக்கு கூடுதல் அதிகாரத்தை அளிக்கும் என்று அவர்கள் குற்றம் சாட்டினர்.

இந்தப் புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தம் தொடர்பில் முதலில் மார்ச் 2015 இல் அறிவிக்கப்பட்டது. திருகோணமலையில் மூலோபாய எரிபொருள் சேமிப்பு வசதிகளை அபிவிருத்தி செய்வதற்கு இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனமும் இந்திய எண்ணெய் நிறுவனமும் லங்கா ஐஓசியுடன் உடன்படிக்கைக்கு ஒப்புக்கொண்டுள்ளதாக இந்தியப் பிரதமர் நரேந்திர மோடி தனது இலங்கை விஜயத்தின்போது தெரிவித்தார்.

மேற்கு ஆசியா மற்றும் சிங்கப்பூர் இடையே உள்ள மிகப்பெரிய எண்ணெய் சேமிப்பு வளாகம் இது என்றும் கூறப்படுகிறது. மேலும், வளைகுடா பிராந்திய எண்ணெய் ஏற்றுமதியாளர்கள் மற்றும் ஆசிய நுகர்வோருக்கு இடையில் இலங்கை புவியியல் ரீதியாக தனிச்சிறப்பில் அமைந்துள்ளமை குறிப்பிடத்தக்கது. ஆங்கிலேயர்கள் 1920 களில் இந்தக் கட்டுமானத்தைத் தொடங்கி 1930 களில் கட்டுமானத்தை முடித்ததாகக் கூறப்படுகிறது. அதன் புவியியல் அமைவிடத்தின் அளவிலா மதிப்பு காரணமாக, ஏப்ரல் 9, 1942 இல், ஜப்பானியப் படைகள் திருகோணமலை எண்ணெய் தாங்கிகளைத் தாக்கின. இத்தாக்குதலில் எண்ணெய் தாங்கி ஒன்று அழிக்கப்பட்டதாகக் கூறப்படுகிறது.

2017ஆம் ஆண்டு கைச்சாத்திடப்பட்ட புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தத்திற்கு முன்னர், அப்போது பிரதமராகப் பதவி வகித்த தற்போதைய ஜனாதிபதி ரணில் விக்கிரமசிங்க, அந்த ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் இந்தியாவுக்கு விஜயம் செய்து இது தொடர்பில் கலந்துரையாடினார். இந்த விஜயத்தின்போது கைச்சாத்திடப்பட்டுள்ள பொருளாதார திட்டங்களில் ஒத்துழைப்பை மேம்படுத்துவது மற்றும் பொருளாதார திட்டங்களில் புதிய ஒத்துழைப்பை ஏற்படுத்துவது தொடர்பான புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தம் ஒன்றும் கைச்சாத்திடப்பட்டது. ரணில் விக்கிரமசிங்கவின் விஜயத்தின் பின்னர் இந்தியப் பிரதமர் மே மாதம் இலங்கைக்கு விஜயம் மேற்கொண்டார். திருகோணமலை துறைமுகத்தை அபிவிருத்தி செய்வதற்கான கூட்டு அபிவிருத்தித் திட்டத்தை ஆரம்பித்தல் இந்த இரண்டு விஜயங்களினதும் முக்கிய அம்சமாகும். பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனமும் லங்கா ஐஓசி நிறுவனமும் எண்ணெய் தாங்கிக் கட்டமைப்பை அபிவிருத்தி செய்வதற்கான உடன்படிக்கையை மேற்கொண்டு அதற்கு தேவையான காணிகளுக்கான குத்தகை உடன்படிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளமை பிரதான விடயமாகும்.

1980 களில் அதிகாரத்தை மையமாகக் கொண்ட பிரச்சினைகள் மற்றும் புகோள அரசியலின் அடிப்படையில் இந்தியா இலங்கை மீது அதிக கரிசனை செலுத்தியது. குறிப்பாகத் திருகோணமலை துறைமுகம் மற்றும் ஏனைய துறைமுகங்கள், அன்றைய ஜனாதிபதி ஜே.ஆர்.ஜெயவர்தனவின் மேற்கத்திய சார்புக் கொள்கை, சோவியத் யூனியனுடன் இந்தியா நட்புறவு கொண்டமை, இந்திய-பாகிஸ்தான் நெருக்கடி, சீனா போன்ற விடயங்கள் கலந்துரையாடப்பட்டுள்ளன.

புகோள ரீதியாக மிகவும் முக்கியமான திருகோணமலை துறைமுகம் தொடர்பில் இந்தியா 1985 இல் முன்மொழிவொன்றை முன்வைத்துள்ளது. எவ்வாறாயினும், இலங்கை இதற்குச் சரியான பதிலை வழங்கவில்லை. இதேவேளை, புவிசார் அரசியல் சூழ்நிலை மற்றும் இந்திய செல்வாக்கு மற்றும் தலையீடுகள் காரணமாக முன்னாள் ஜனாதிபதி ஜே ஆர் ஜயவர்தன இலங்கைக்கும் பிரித்தானியாவுக்கும் இடையிலான பாதுகாப்பு ஒப்பந்தம் தொடர்பில் அப்போதைய பிரித்தானிய பிரதமர் மார்கரெட் தாட்சுருக்கு அறிவித்துள்ளமை குறிப்பிடத்தக்கது. அதேவேளை, இலங்கைக்கு உதவ வேண்டாமென இந்திய முன்னாள் பிரதமர் இந்திரா காந்தி மார்கரெட் தாட்சரிடம் கோரிக்கை விடுத்துள்ளதாகக் குறிப்பிடப்படுகின்றது.

எனினும் இவ்வாறானதொரு பின்னணியில் ஜனாதிபதி ஜே.ஆர்.ஜெயவர்தனவும் இந்தியப் பிரதமர் ராஜீவ் காந்தியும் 1987ஆம் ஆண்டு இந்திய-இலங்கை ஒப்பந்தத்தில் கைச்சாத்திட்டனர். ஒப்பந்தம் தொடர்பாக, இரு நாட்டு தலைவர்களும் கடிதங்களைப் பரிமாறிக்கொண்டதுடன், இந்தியாவின் அபிலாஷைகளை பாதிக்கும் வகையில் திருகோணமலை அல்லது இலங்கையில் உள்ள எந்தத் துறைமுகத்தையும் ராணுவம் பயன்படுத்தக் கூடாது என்றும், திருகோணமலை எண்ணெய் தாங்கி முனையத்தை இந்திய இலங்கை கூட்டுத் திட்டமாக உருவாக்க வேண்டும் என்றும் ஒப்புக்கொண்டனர்.

எனினும், கடந்த தசாப்தத்தில், இந்தியாவின் நிலைப்பாடு மாறியதுடன் இந்தியா, திருகோணமலை அபிவிருத்தியில் அமெரிக்கா மற்றும் ஜப்பானுக்கு திறந்த கொள்கையைப் பின்பற்றியமை குறிப்பிடத்தக்கது.

எண்ணெய் தாங்கிகள் தொடர்பாக, 1987ல் ஒப்பந்தம் செய்யப்பட்டபோதிலும் அது 2003ல் அமுல்படுத்தப்பட்டது. அங்குச் செய்து கொள்ளப்பட்ட ஒப்பந்தத்தின்படி 99 எண்ணெய் தாங்கிகளைக் கொண்ட திருகோணமலை எண்ணெய் தாங்கிக் கட்டமைப்பு இந்தியன் ஆயில் நிறுவனத்திற்கு 35 ஆண்டுகளுக்குக் குத்தகைக்கு விடப்பட்டதுடன் அதன் செயல்பாடுகள் தொடர்ந்து நடைபெற்று வருகின்றன. அதன்படி லங்கா ஐஓசி நிறுவனம் ஆரம்பிக்கப்பட்டதுடன் 14 எண்ணெய் தாங்கிகளின் செயற்பாடுகளை அந்த நிறுவனம் முன்னெடுத்து வருகின்றது.

இவ்வாறான பின்னணியில் 2015 மற்றும் 2017ஆம் ஆண்டுகளில் புதிய புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தம் தொடர்பில் பேச்சுவார்த்தைகள் இடம்பெற்றுள்ளன. திருகோணமலை எண்ணெய் தாங்கிகளின் அபிவிருத்தி மற்றும் 2017 இல்

கைச்சாத்திடப்பட்ட புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தத்தின் அடிப்படையில் இந்தியாவிற்கும் இலங்கைக்கும் இடையில் கலந்துரையாடல் நடத்தப்படும் என இந்திய உயர்ஸ்தானிகராலயத்தின் பேச்சாளர் 2021 இல் அறிவித்தார். அப்போது, திருகோணமலை எண்ணெய் தாங்கிகளின் அபிவிருத்தி மற்றும் அவற்றின் செயற்பாடுகளைப் பராமரிப்பது தொடர்பான கலந்துரையாடல்கள் தற்போதுள்ள இருதரப்பு புரிந்துணர்வுகள் மற்றும் 2017ஆம் ஆண்டு கைச்சாத்திடப்பட்ட புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தத்தின் அடிப்படையிலேயே நடைபெறுவதாக இந்திய உயர்ஸ்தானிகராலயம் தெரிவித்துள்ளது.

இந்தக் கலந்துரையாடலில் திருகோணமலை எண்ணெய் தாங்கிகளை அபிவிருத்தி செய்வது மற்றும் இரு நாடுகளுக்கும் நன்மைகளை ஏற்படுத்தும் வகையில் இரு தரப்பினரும் ஏற்றுக்கொள்ளும் வகையில் அவற்றின் செயற்பாடுகளைப் பேணுவது தொடர்பாகவும் இரு நாடுகளுக்கும் கலந்துரையாடியதாகவும் கூறப்பட்டது. அதன்படி 2021 பெப்ரவரி மாதம் இது தொடர்பான கலந்துரையாடல்கள் இடம்பெற்றுத் திருகோணமலை எண்ணெய் தாங்கி வளாகத்தின் மேல் பகுதியில் அமைந்துள்ள எண்ணெய் தாங்கிகள் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டு செயற்பாடுகள் ஆரம்பிக்கப்படும் என இந்திய உயர்ஸ்தானிகராலயம் அப்போது அறிவித்தது.

இதன் விளைவாகக் கடந்த ஆண்டு ஜனவரி மாதம் இந்தியா - இலங்கை இடையே ஒப்பந்தம் மேற்கொள்ளப்பட்டமை குறிப்பிடத்தக்கது. குறித்த உடன்படிக்கையின் பிரகாரம், 24 எண்ணெய் தாங்கிகள் இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்திற்கும், லங்கா ஐ.ஓ.சி நிறுவனத்திற்கு 14 எண்ணெய் தாங்கிகளுக்கும் உரித்தாகும். குறித்த ஒப்பந்தத்தின் கீழ், டிரின்கோ பெட்ரோலியம் டெர்மினல் கம்பனி (வீவுஊ)க்கு 61 எண்ணெய் தாங்கிகள் உரித்தாகும்.

மிக முக்கியமான புவியியல் இடத்தில் அமைந்துள்ள திருகோணமலை துறைமுகம் உள்நாட்டிலும் வெளிநாட்டிலும் அதிக கவனத்தையும் முக்கியத்துவத்தையும் கொண்டுள்ளது. மிக உயர்ந்த புவியியல் முக்கியத்துவத்தைக் கொண்டுள்ள இந்தத் துறைமுகம் இன்னும் வளர்ச்சியடையாத மட்டத்தில் காணப்படுகின்றமை குறிப்பிடத்தக்கது. முதலாம் உலகப் போருக்குப் பின் நிர்மாணிக்கப்பட்டு இரண்டாம் உலகப் போரின்போது நேச நாட்டுப் படைகளுக்குப் பெரும் வசதிகளை வழங்கிய திருகோணமலைத் துறைமுகத்தைப் போலவே ஆங்கிலேயர்களால் கட்டப்பட்ட எண்ணெய் தாங்கிக் கட்டமைப்பும் இன்னும் அபிவிருத்தியடையாத மட்டத்தில் காணப்படுகின்றது.

தாமரை கோபுரத்தின் உயரம் மற்றும் அதன் பாதத்தின் நீளம் மற்றும் அகலம்

சுனில் ஜயசேகர

இன்று உத்தியோகபூர்வமாக வாங்குரோத்து நிலையை ஒப்புக்கொண்ட நாடாக இலங்கை உள்ளது. 38.1 பில்லியன் அமெரிக்க டொலர் வெளிநாட்டுக் கடனில் 26 பில்லியன் டொலர்களை இலங்கை செலுத்த முடியாத நிலையில் உள்ளதாக உத்தியோகபூர்வமாக அறிவித்ததன் மூலம் ஒரு நாடாக அந்த நிலையை சொந்தமாக்கிக் கொண்டுள்ளது.

ஜனவரி 2023 இல் பிபிசி உலக சேவையின் நியூஸ் ரைட் எகனாமிக் எட்டர் டான் வூவின் அறிக்கையின்படி, இலங்கை பாராளுமன்றத்தில் வெளிப்படுத்தப்பட்ட உண்மைகளின்படி, இந்த மொத்த கடனில் 7 பில்லியன் டாலர்கள் சீன அரசாங்கத்தால் வழங்கப்பட்டவை. மேலும், ஃபிட்சு ரேட்டிங்ஸ் அறிக்கை மற்றும் சர்வதேச நாணய நிதியத்தின் அறிக்கைகளின்படி, இலங்கையின் தோள்களில் உள்ள மொத்த கடனில் 13.9 சீன இருதரப்பு உத்தியோகபூர்வ கடன்கள் மற்றும் சீன அபிவிருத்தி வங்கியிடமிருந்து பெறப்பட்ட கடன்கள் மற்றும் அதன் ஏற்றுமதி மற்றும் இறக்குமதி வங்கிகளுக்கு சொந்தமானது.

சீனா மூலம் இலங்கைக்கு வழங்கிய கடன்களை பகுப்பாய்வு செய்த அமெரிக்க ஏஜன்சியின் நிர்வாகி திருமதி சமந்தா பவர், 'மற்ற கடன் வழங்குனர்களை விட அதிக வட்டி விகிதத்தில் பெரும்பாலும் வெளிப்படையற்ற பரிவர்த்தனைகள்' என்று இந்த செயல்முறையை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளார். மேலும் அங்கு அவர் கூறுகையில், இலங்கைக்கு மிகப்பெரிய கடன் வழங்கும் நாடுகளில் ஒன்றாக சீனா மாறியுள்ளது.

சீனக் கடனைப் பற்றிய மேற்கண்ட பின்னணி முக்கியமானது. ஏனெனில் இதன் மூலம் பல்வேறு திட்டங்களின் அடிப்படையில் சீனா இலங்கைக்கு வழங்கிய பல்வேறு கடன் வசதிகள் பற்றிய புரிதலை நாம் பெற முடியும். பல்நோக்கு தொலைக்காட்சி மற்றும் தொலைத்தொடர்புகளுக்காக கொழும்பின் மையத்தில் கட்டப்பட்டுள்ள தாமரை கோபுரம் இதே போன்ற மற்றொரு கடன் திட்டமாக கருத முடியும்.

தாமரை கோபுரத்தின் கட்டுமானப் பணிகள் 2011 இல்

தொடங்கப்பட்டன. அது அமைச்சரவையில் எடுக்கப்பட்ட இரண்டு தீர்மானங்களின் அடிப்படையிலாகும். அதற்கான முதலாவது அமைச்சரவைப் பத்திரம் அப்போதைய ஜனாதிபதி மகிந்த ராஜபக்ஷவினால் சமர்ப்பிக்கப்பட்டது. இது அக்டோபர் 13, 2010 அன்று 10%2473%401%031 என்ற எண்ணின் கீழ் சமர்ப்பிக்கப்பட்டது. (இணைப்பு எண். 1) இதன் மூலம் ஓய்வு பூங்காவுடன் 350 மீட்டர் உயரமுள்ள பல்நோக்கு தொலைக்காட்சி மற்றும் தொலைத்தொடர்பு கோபுரத்தை அமைக்கவே ஒப்புதல் கோரப்பட்டுள்ளது. இது தொடர்பான இரண்டாவது அமைச்சரவைப் பத்திரம் சமர்ப்பிக்கப்பட்டது 12%19%2011 அன்றாகும். இது எண். 11%2262%501%026 கீழ் உள்ளது. (இணைப்பு 02)

அதன்படி, குறித்த கட்டுமானப் பணிகள் ஒதுக்கப்பட்டது ஊறுஜநுஊ (ஊரையை யேவழையெட நுடநஉவசமுழைஉள ஐஆீ ஈ நுஓீ.ஊழசி) மற்றும் யுடுஐவு (யுநசமுளியஉந டுழபெ ஆயசஉா ஐவெநசயெவழையெட வுசயனந ஊமு.டுவனு) ஆகிய இரண்டு சீன நிறுவனங்களுக்காகும். இருப்பினும் இந்த முழு திட்டத்திற்குமான எந்தவித டெண்டரும் கோரப்படவில்லை என்பது தெரிகிறது. மேலும், அதன் பிரிவு 2.4 இன் படி, அமைச்சரவைப் பத்திரத்தை சமர்ப்பிக்கும் சந்தர்ப்பத்தில், திட்டம் தொடர்பாக மேற்கூறிய இரண்டு நிறுவனங்களுடன் சில உடன்பாடுகள் எட்டப்பட்டிருந்தன என்பது தெளிவாகிறது. இதன்படி, இலங்கை தொலைத்தொடர்பு ஒழுங்குமுறை ஆணைக்குழு தாமரை கோபுரத் திட்டத்தை நிர்மாணிப்பதற்காக ஊறுஜநுஊ மற்றும் யுடுஐவு ஆகிய இரு நிறுவனங்களுக்கிடையில் 2012 ஜனவரி 03 ஆம் திகதி ஒப்பந்தமொன்றை மேற்கொண்டுள்ளது. கைச்சாத்திட்ட சம்பந்தப்பட்ட இரண்டு சீன நிறுவனங்களும் 100மூ சீன அரசாங்கத்திற்கு சொந்தமானவை என்றும் அதில் உள்ளது. முழுத் திட்டத்தின் மொத்தச் செலவு ரூ.104,300,000.00 என்றும் அது கூறுகிறது. (இணைப்பு 03)

மேற்குறிப்பிட்ட அமைச்சரவை தீர்மானங்களினால்

வழங்கப்பட்ட ஒப்புதலின் பிரகாரம், இந்தத் திட்டத்திற்கு தேவையான செலவை சீனாவின் எக்சிம் வங்கியிடமிருந்து கடனுதவியாக பெறுவதற்கும் வாய்ப்பு வழங்கப்பட்டுள்ளது. மேலும், மேற்குறிப்பிட்ட இரண்டு சீன நிறுவனங்களுக்கும் தொலைத்தொடர்பு ஒழுங்குமுறை ஆணையத்துக்கும் இடையே செய்து கொள்ளப்பட்ட ஒப்பந்தத்தின்படி, மொத்தத் தொகையில் 15 லட்ச தொகையை மேற்படி நிறுவனங்களுக்கு முன்பணமாக வழங்கவும் ஒப்புக் கொள்ளப்பட்டுள்ளது. மேலும் கூறப்பட்ட முன்பணம் 28 செப்டம்பர் 2012 அன்று செலுத்தப்பட்டுள்ளது. அந்தத் தொகையின் பெறுமதி 1.6 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர்கள். (ரூ.௭௭௫ 15,645,000.00). (இணைப்பு 04) ஆனால், அந்தத் தொகை கைச்சாத்திட்ட இரு நிறுவனங்களின் கூட்டுக் கணக்கில் செலுத்தப்படவில்லை, அதன் ஒரு தரப்பான ஊருருஜுக் க்கு சொந்தமான வங்கிக் கணக்கிற்கே செலுத்தப்பட்டுள்ளது..

இந்நிலைமை பிற்காலத்தில், அதாவது 2015 ஆம் ஆண்டு ஆட்சிக்கு வந்த ஜனாதிபதியின் அரசாங்கத்தினால் இத்திட்டம் தொடர்பில் மேற்கொள்ளப்பட்ட ஆய்வின் போது பிரச்சினைக்குரிய மற்றும் சந்தேகத்திற்குரிய விடயமாகத் தோன்றுகின்றது.

மேற்கூறிய இரண்டு நிறுவனங்களும் ஒப்பந்தத்தின் படி இது தொடர்பான கட்டுமானப் பணிகளை மேற்கொள்ள வேண்டும் என்றிருந்தும், அவற்றில் ஒன்றான யுடுஜவு நிறுவனம் எந்தப் பணியிலும் இதுவரை ஈடுபடவில்லை என்றும் தெரியவந்துள்ளது. குறைந்த பட்சம் இலங்கையில் ஒரு அலுவலகம் நிறுவி ஒரு ஊழியரும் வேலை செய்வதில்லை என்றும் தெரியவந்துள்ளது. மேலும், மேற்படி நிர்மாண நடவடிக்கைகள் தொடர்பான எந்தவொரு செயற்பாடுகளையும் ஒருங்கிணைப்பதில் கூட அவர்கள் ஈடுபட்டுள்ளனரா என்பதற்கு எந்த ஆதாரமும் இல்லை.

இந்த நிலை கண்டுபிடிக்கப்பட்ட பின்னர், இலங்கை தொலைத்தொடர்பு ஒழுங்குமுறை ஆணைக்குழுவின் பணிப்பாளர் நாயகம், யுடுஜவு சார்பாக ஒப்பந்தத்தில் கையெழுத்திட்ட தலைவராகத் தோன்றிய புருமு னுஉயுடிஜபு ஜ விழித்து, ஒப்பந்த ஆவணத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள முகவரியான 3 ஆம் மாடி, கட்டிடம் னு, சர்வதேச நிதி மற்றும் பொருளாதார மையம், எண் 87, ஓளையொரயடு டீநடைரஇ உயனையைடு னுளைவசைஉவஇ டீநதைபைஇ ஊனாயெ என்ற முகவரிக்கு இரண்டு கடிதங்களை அனுப்பினார். ஆனால் அந்த முகவரியில் அத்தகைய நிறுவனம் எதுவும் இல்லை என்று கூறி திருப்பி அனுப்பப்பட்டுள்ளது. (இணைப்பு 05,06,07)

மேலும், இது தொடர்பில் ஜனாதிபதி அலுவலகம் மற்றும் தொலைத்தொடர்பு ஒழுங்குமுறை ஆணைக்குழுவுடன் பலதடவை ஒப்பந்தம் செய்துள்ள மற்றைய நிறுவனமான ஊருருஜுக் இடம் நடத்திய விசாரணையில், யுடுஜவு நிறுவனம் அந்த நிறுவனத்திற்கு வழங்கப்பட்ட பொறுப்பை பவர் ஆஃப் அட்டர்னி மூலம் தங்கள் நிறுவனத்திற்கு மாற்றியுள்ளதாக கூறியுள்ளனர். ஆனால் அங்கு எழும் தெளிவான கேள்வி என்னவென்றால், முத்தரப்பினர்களுக்கிடையிலான ஒப்பந்தத்திற்கு ஏற்ப ஏற்படுத்திக் கொண்டுள்ள உடன்படிக்கை

அல்லது கடப்பாடு சம்பந்தப்பட்ட தரப்பினரின் தனி விருப்பத்தின்படி மற்ற தரப்பினர்களுக்கு அறிவிக்காது விலக அல்லது பொறுப்பை வழங்க முடியாது என்பதாகும்.

இதில் உள்ள அசாதாரணமான தன்மை மற்றும் பாரதூ ரமான நிலையை கருத்தில் கொண்டு அப்போது ஜனாதிபதியின் செயலாளராக இருந்த திரு ஒன்டின் பெர்னாண்டோ மற்றும் தொலைத்தொடர்பு ஒழுங்குமுறை ஆணைக்குழுவின் பணிப்பாளர் நாயகம் பி.ஆர்.எஸ்.ஜயதிலகா ஆகியோர் பெய்ஜிங்கில் உள்ள இலங்கை தூதுவர் கலாநிதி கருணாசேன கொடிதுவாக்குக்கு கடிதம் மூலம், யுடுஜவு நிறுவனத்தால் ஊருருஜுக் க்கு வழங்கப்பட்டுள்ள பவர் ஆஃப் அட்டர்னியை சட்டப்பூர்வமாக்க முடியுமா என விசாரித்துள்ளனர். மேலும், முத்தரப்பு ஒப்பந்தம் கையெழுத்திடும் போது யுடுஜவு நிறுவனம் சார்பாக அதன் தலைவராக கையெழுத்திட்ட புருமு னுஉயுடிஜபு இற்குப் பதிலாக, புருமு னுநிபை என்ற நபர் பின்னர் தலைவராக தோன்றியதாகவும், இது குறித்தும் ஆராயுமாறு கோரி கடிதம் அனுப்பியதன் விளைவாக இலங்கைத் தூதுவர் மேற்கொண்ட விசாரணையின் போது சம்பந்தப்பட்ட நிறுவனங்கள் அளித்த தகவல் ஆச்சரியமாக உள்ளது.

யுடுஜவு நிறுவனம் ஊருருஜுக் கு அதிகாரங்களை வழங்கியபவர் ஆஃப் அட்டர்னியை வழங்கியதற்கு மேலதிகமாக மேற்படி நிறுவனமும் முந்தைய சீன அமைச்சகத்திலிருந்து வேறொரு அமைச்சகத்துக்கு மாற்றப்பட்டுள்ளதாகவும், அத்துடன் ஒப்பந்தம் கைச்சாத்திடும் போது இருந்த தலைவர் தற்போது வேறொரு அமைப்பில் பதவி ஏற்றுள்ளார் என்றும் மேலும், யுடுஜவு நிறுவனத்தின் முகவரியும் மாற்றப்பட்டுள்ளது என்றும் அவர்கள் கூறியுள்ளனர். (இணைப்பு 8,9,10,11,12)

இதன்படி கவனிக்கும் போது, மிகவும் கேள்விக்குரிய விடயம் என்னவென்றால் இலங்கை தரப்பு உண்மைகளை ஆராயும் வரை சீனாவைச் சேர்ந்த இரண்டு நிறுவனங்களில் ஒன்றேனும் இந்த நிலைமைகள் குறித்து இலங்கை தரப்புக்கு எந்தத் தகவலையும் தெரிவிக்கவில்லை என்பதாகும்.

இந்நிலையில், அன்றைய ஜனாதிபதியாக இருந்த மைத்திரிபால சிறிசேனவும் இந்த விடயங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு விசேட அறிக்கையொன்றை விடுத்து, அப்போது ஏற்பட்ட சூழ்நிலையில் மாத்திரம் நாட்டிற்கு 15.6 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர்கள் நட்டம் ஏற்பட்டுள்ளதாகத் தெரிவித்தார். அதுமட்டுமின்றி, ஒப்பந்தத்தின்படி, 2012ல் துவங்கப்பட்ட தாமரை கோபுரத்தின் கட்டுமானப் பணிகள், 2016ல் முடிக்கப்பட வேண்டும், ஆனால், முடிக்கப்பட்டது 2019ல் ஆகும். இதன்படி, ஒப்பந்தத்தின் பிரகாரம் நிர்மாணப் பணிகள் தாமதமானமைக்காக இலங்கைக்கு வழங்கப்பட வேண்டிய நட்டஈடு தொடர்பில் இலங்கை கணக்காய்வாளர் நாயகம் கவனம் செலுத்தியிருந்த போதிலும் அவ்வாறான நட்டஈடு கிடைக்கப்பெற்றதாகக் குறிப்பிடப்படவில்லை.

இந்நிலைமை எமக்கு, சண்டே லீடர் பத்திரிகையின் தொடக்க ஆசிரியர் லசந்த விக்கிரமதுங்க தனது தலைவிதியைத் தாமே எழுதுவதற்கு இட்டுச் சென்ற மோசடியான மிக் ஒப்பந்தத்தை நினைவுபடுத்திற்று. அதற்கான விமானங்களை வாங்குவதற்கு “யுகிரின் மேஷ்” என்ற நிறுவனத்துடன்

ஒப்பந்தங்கள் கையெழுத்தானது. ஒப்பந்தத்தின் படி பெலிமிஸ்ஸா ஹோல்டிங் என்ற நிறுவனத்திற்கு பணம் செலுத்தப்பட்டது. இறுதியில், இலங்கை பணம் செலுத்திய பெலிமிஸ்ஸா ஹோல்டிங் நிறுவனம், அங்கு குறிப்பிடப்பட்ட முகவரியில் இல்லை என்பது பிறகு தெரியவந்தது. ஆனால் தாமரைக் கோபுரப் திரைக்கதை சற்று வித்தியாசமானது.

ஆனாலும் இந்த வகையான நாடகங்கள் ஒரே மாதிரியான கதைக் கருக்களை முன்வைக்கின்றன, அதே நடிகர்கள் அவற்றில் நடிக்கிறார்கள்.

அமெரிக்க ஏஜன்சியின் நிர்வாகி திருமதி சமந்தா பவர் சுட்டிக்காட்டியுள்ளபடி, வெளிப்படைத்தன்மை இல்லாத பரிவர்த்தனைகளில் இதுபோன்ற விஷயங்கள் நடக்கலாம். பல நாடுகளில் உள்ள ஆட்சியாளர்கள் மற்றும் சக்தி வாய்ந்தவர்களின் விருப்பத்தின் அடிப்படையில் இத்தகைய பரிவர்த்தனைகளில் என்ன நடக்கிறது என்பதையும் நன்கு புரிந்து கொள்ள முடியும். அதனை நன்கு புரிந்து கொண்ட லசந்த விக்ரமதுங்க அதனை உலகிற்கு வெளிப்படுத்தி அதன் பெறுபேறுகளை அடைந்தார். ஆனால் தற்போது இலங்கை ஒரு வங்குரோத்து நாடாக இருப்பதால், நாட்டின் பெரும்பான்மையானவர்களுக்கு வாழும் போதே அதன் விளைவுகளை அனுபவிக்க வாய்ப்பு உருவாகியுள்ளது. சீனா இலங்கைக்கு வழங்கிய பாரிய கடன் உதவி தற்போது கொழும்பின் மையத்தில் அனைவரும் பார்க்கும் வகையில் வண்ணமயமான மின்விளக்குகளால் அலங்கரிக்கப்பட்டு காட்சிப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

உமா ஓயா என்பது ஊவாவைத் தவிர, நாட்டின் ஏனைய எட்டு மாகாணங்களில் வாழும் மக்களுக்கு வெளிநாட்டுக் கடன் உதவியின் கீழ் நடைமுறைப்படுத்தப்பட்ட ஒரு திட்டம் மாதிரிமே. 2012 ஆம் ஆண்டு முறையான சுற்றுச் சூழல் மதிப்பீட்டு அறிக்கையின் பணிகள் ஆரம்பிக்கப்பட்ட இத்திட்டத்தினால் ஊவா மக்களின் வாழ்க்கையே தலைகீழாக மாறியது. விவசாயத் தொழிலைச் செய்து யாரிடமும் கையேந்தாது வாழ்ந்த பலர் வருமானமிழந்து பாதைக்கு வருவதற்குக் காரணமானதாக அமைந்த இந்தத் தொழிலுக்குக் கோரிக்கை வைத்தவர்களும் உண்டு. மக்களின் எதிர்ப்பிற்கு மத்தியிலும் பல குழப்பங்களுக்கு மத்தியிலும் முன்னெடுக்கப்பட்ட உமா ஓயா நீர்மின்சார திட்டத்தின் முதல் கட்ட உற்பத்தி ஓகஸ்ட் மாதமும் இரண்டாம் கட்ட உற்பத்தி செப்டம்பர் மாதமளவில் தேசிய மின் அமைப்பில் சேர்க்கப்படும் எனவும் ஈரானின் பராப் நிறுவனத்தின் பணிப்பாளர் டாக்டர் அலி வக்கிலி உள்ளிட்ட குழுவினருடன் நடாத்திய கலந்துரையாலுக்குப் பிறகு விடயத்துக்குப் பொறுப்பான அமைச்சர் காஞ்சன விஜேசேகர அண்மையில் தெரிவித்தார். இத்திட்டம் நிறைவடைந்தவுடன், தேசிய மின் அமைப்பில் சேர்க்கப்படவுள்ள மின்சக்தியின் அளவு 120 மெகாவொட் ஆகும்.

உமா ஓயா அபிவிருத்தி திட்டத்திற்கான முறையான முதல் மதிப்பீடு 2005 - 2006 இல் கனடாவின் டப்ளினில் உள்ள ஒரு ஆலோசனை நிறுவனத்தாலேயே தயாரிக்கப்பட்டது. அந்த மதிப்பீட்டின்படி, உமா ஓயா பல்நோக்கு திட்டத்தின் மொத்த செலவு 155 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர்கள் என கணக்கிடப்பட்டது. கனடிய டப்ளின் ஆலோசனை நிறுவனம் மதிப்பீட்டை வழங்கிய மூன்று ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு ஈரான் இந்த வணிகத்தில் தலையிட்டது. ஈரானிய கடன் உதவியின் கீழ் கட்ட முடிவு செய்யப்பட்ட இந்த திட்டத்தின் மதிப்பிடப்பட்ட செலவு 548 மில்லியன் டாலர்கள் ஆகும். 2008 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் ஈரான் ஜனாதிபதி இலங்கைக்கு விஜயம் செய்த போது, இத்திட்டம் ஆரம்பிக்கப்படுவதற்குத் தயாராக இருந்ததுடன், அப்போதைய நீர்ப்பாசன அமைச்சின்

செயலாளருக்கு உடன்படிக்கையில் கைச்சாத்திட அதிகாரம் வழங்கப்பட்டிருந்தது. அதுவரை இத்திட்டம் தொடர்பாக முறையான சாத்தியக்கூறு ஆய்வு மேற்கொள்ளப்படாததால் ஒப்பந்தத்தில் கையெழுத்திடுவது குறித்து செயலாளரிடம் இருந்து கடும் எதிர்ப்பு எழுந்தது. இறுதியாக, ஈரான் அதிபரின் வருகையின் போது சாத்தியக்கூறு ஆய்வுக்குப் பிறகு மதிப்பீடு செய்யும் நிபந்தனையின் பேரில் வெற்று ஒப்பந்தம் கையெழுத்தானது. இதற்கிடையில், ஈரானிய நிறுவனம் தொடர்ந்தும் மதிப்பீட்டுத் தொகையை அதிகரித்தது. 300 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர்கள் என்ற எல்லையில் நின்று இந்த நாட்டு அரசு அதிகாரிகள் மற்றும் பொறியியலாளர்கள் இத்திட்டத்திற்காக இதேவிட அதிக பணத்தை செலவிடுவது பொருத்தமானதல்ல எனத் தெரிவித்துள்ளனர்.

எவ்வாறாயினும், 2008 டிசம்பரில், இலங்கை அதிகாரிகள் சிலர் மற்றும் ஈரானிய நிபுணர்கள் என்று கூறிக்கொள்ளும் ஒரு குழுவும் இணைந்து தயாரித்த மதிப்பீட்டின்படி, திட்டத்திற்காக செலவிட திட்டமிடப்பட்ட தொகை 548 மில்லியன் அமெரிக்க டாலர்கள். இது இலங்கையின் நீர்ப்பாசன பொறியியலாளர்கள் ஒப்புக்கொண்ட தொகையை விட 248 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர்கள் அதிகம். ரூபாயில் கணக்கிட்டால், தொகை தோராயமாக 76,320 மில்லியன். ஒப்பந்தத்தின்படி, அதில் 85% ஈரான் அரசும், 15% இலங்கை அரசும் ஏற்படுதல் இரு நாடுகளும் ஒப்புக்கொண்டன. மதிப்பிடப்பட்ட 1670 ஊழியர்களில், பெரும்பான்மையானவர்கள் அதாவது 1334 பேர் தொழிலாளர்கள். அதில் 1197 தொழிலாளர்கள் இலங்கையில் இருந்து பெறப்பட்டாலும், எஞ்சியிருக்கும் பொறியியல் வேலைகள் உட்பட அனைத்து வெற்றிடங்களையும் ஈரானிய பிரஜைகளைக் கொண்டு நிரப்ப முடிவு செய்யப்பட்டிருந்தது.

பல சந்தர்ப்பங்களில், நாடுகள் மற்றும் பிற நிதி நிறுவனங்கள் இந்த திட்டத்தை ஏற்கவில்லை. ஈரான் நாட்டின் ஒத்துழைப்புடன் அந்நாட்டின் ஏற்றுமதி அபிவிருத்தி வங்கியின் கடனுவியுடன் மற்றும் குடிசுபடி ஊழலாளரடவயவெ

நிறுவனத்துடன் இணைந்து மகிந்த ராஜபக்ச அரசாங்கம் ஏப்ரல் 29, 2008 அன்று வெல்லவாய் அலிகொட்டூரவில் வேலைத்திட்டத்தை ஆரம்பித்தது. அப்போது பிரதமராக பதவி வகித்த திரு.ரட்சணசிரி விக்கிரமநாயக்க மற்றும் ஈரான் இஸ்லாமிய குடியரசின் வர்த்தக அமைச்சர் திரு.மீர் ரஸாமி ஆகியோர் திறப்பு விழாவில் கலந்துகொண்டனர். திட்டம் தொடங்கப்பட்டபோதும், அது தொடர்பான சுற்றுச்சூழல் மதிப்பீட்டு அறிக்கையோ, சாத்தியக்கூறு ஆய்வோ மேற்கொண்டிருக்கவில்லை. அடிக்கல் நாட்டு விழாவிற்கு மட்டும் செலவிடப்பட்ட தொகை 26 மில்லியன் ரூபா. அடிக்கல் நாட்டப்பட்டு மூன்றாண்டுகளுக்குப் பிறகு, இலங்கை வரலாற்றில் மிகப் பெரிய எழுத்துப்பூர்வ ஆட்சேபனைகள் இருந்தபோதிலும், ஏப்ரல் 12, 2012 அன்று அரசாங்கம் சுற்றுச்சூழல் அறிக்கையை அங்கீகரித்து இந்த திட்டத்தைச் செய்வது பொருத்தமானது என்று அறிவித்தது.

இதனூடாக உலக நாடுகள் முன் இலங்கையை கடனாளியாக்கி பயனற்ற திட்டமொன்றுக்கு வழிகோலியதற்கு மேலாதிமமாக கோடிக்கணக்கான டொலர்கள் யார் யாருடைய பாக்கெட்டுகளுக்கு சென்றுள்ளது என்பதை கண்டறிய வேண்டியது காலத்தின் தேவையாகும். அதிக தொகையில் மதிப்பிடப்பட்ட இந்தத் திட்டத்தின் மூலம் பணம் கொள்ளையடிப்பதைக் கண்ட அப்போதைய நீர்ப்பாசனத் துறை அமைச்சின் செயலாளர் ஏ.டி.எஸ். திரு. குணவர்தன தனது இராஜினாமா கடிதத்தை ஜனாதிபதிக்கு அனுப்பி வைத்து பணியில் இருந்து விடைபெற்றார். கடந்த அரசாங்கத்தில் இருந்த பலம்பொருந்தியோர் இத்திட்டத்திற்காக மதிப்பிடப்பட்ட தொகையை விட அதிகமான தொகையை கமிஷனாக பெற்றுள்ளனர் என்ற குற்றச்சாட்டுகளை இலகுவில் நிராகரிக்க முடியாது. திட்டத்தின் எந்த தொழில்நுட்ப மதிப்பீடு எதுவும் இல்லாமலேயே ஈரானின் ஏற்றுமதி அபிவிருத்தி வங்கி இந்த கடனை 20 ஆண்டுகளில் திருப்பிச் செலுத்தும் வகையில் வழங்கியது. இவ்வாறான வங்கிகளில் இருந்து மகிந்த ராஜபக்சவின் அரசாங்கம் பாரிய கடன்களை பெற்றுக்கொண்டமை அறிந்ததே. இந்த திட்டத்தின் ஒப்பந்ததாரராக செயல்படும் ஈரானின் ஃபராப் நிறுவனம், ஐந்தாண்டுகளுக்குள் இந்த திட்டத்தை நிறைவு செய்ய திட்டமிட்டிருந்தது. முதல் திட்டத்தின்படி செலவாகும் மொத்த தொகை 76,316 மில்லியன் ரூபாய். இதில் இலங்கை அரசாங்கத்தினால் மேற்கொள்ளப்படும் செலவு 24600 மில்லியன் ரூபாவாகும். இத்திட்டத்தில் கட்டுமானத்துக்காக 60,842 மில்லியன் ரூபா செலவாகும் என மதிப்பிடப்பட்டது. இதில் 85 லட்சம் ஈரானின் ஏற்றுமதி அபிவிருத்தி வங்கியும் மீதி 15 லட்சம் இலங்கை அரசாங்கமும் ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும். இதற்கு மேலதிகமாக, காணி சுவீகரிப்பு, மக்களை மீள்குடியேற்றல், சுற்றுச்சூழல் பாதுகாப்பு, நீர்ப்பாசன சீர்திருத்தம், திட்ட முகாமைத்துவம் மற்றும் ஆலோசனைக்காக செலவிடப்படும் 1475 மில்லியன் ரூபாவை இலங்கை அரசாங்கம் ஏற்க வேண்டியிருந்தது. திட்ட காலத்தில் இத்திட்டத்தின் கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்ட காணி சுவீகரிப்பு மற்றும் மீள்குடியேற்ற நடவடிக்கைகளின் நடந்த முறைகேடுகளுக்கு முக்கிய காரணம், இவ்வளவு பெரிய தொகையை தாங்கும் திறன்

அரசிடம் இருக்கவில்லை என்பதுதான். கடன் உதவி வழங்கிய ஈரான் ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கியின் நோக்கம், கட்டுமானப் பணிகளுக்காக வழங்கப்பட்ட கடன் உதவித் தொகையை ஈரானுக்கே திரும்பப் பெறுவதாகும். அதற்கான ஒப்பந்ததாரராக ஈரானின் ஃபராப் நிறுவனம் பெயரிடப்பட்டதோடு, அந்த நிறுவனத்தின் மூலம் பெருந்தொகையான கடன் பணம் ஈரானுக்குத் திரும்பப் பெறப்பட்டது. ஆதற்கு மேலதிகமாக, கடன் தொகையை 20 ஆண்டுகளுக்குள் திருப்பிச் செலுத்த வேண்டியும் ஏற்பட்டது. அதன்படி, இந்த திட்டத்திற்காக ஒதுக்கப்பட்ட பெரும் தொகையில் பெரும்பகுதி இலங்கையில் இருந்து ஈரானுக்கு திரும்பிச் செல்லும். இடம்பெயர்ந்த மக்களுக்கு இழப்பீடு வழங்கவோ அல்லது சுற்றுச்சூழலை பாதுகாக்கவோ அந்தத் திட்டத்தின் கீழ் பணத்தை வழங்க ஒப்பந்ததாரர் ஒப்புக் கொள்ளவில்லை. ஏனெனில் பணம் நேரடியாக ஈரானுக்குச் செல்லாது என்பதாலாகும்.

இப்படியான நெருக்கடிகள் பலதால் போசிக்கப்பட்ட உமா ஓயா திட்டத்தின் காரணமாக இன்னும் பாதிக்கப்பட்டு வருகின்ற பிரதேசவாசிகள் ஆயிரக்கணக்கானவர்கள் உள்ளனர். இந்த அனைத்தையும் கோர்வை செய்வதன் மூலம், உமா ஓயா திட்டத்தால் யார் போசிக்கப்பட்டார்கள் என்பது குறித்து உறுதியான முடிவுக்கு வருவது கடினம் அல்ல. மக்களின் பணத்தை விரயம் செய்து இயற்கைக்கு எதிராக தொடங்கப்பட்ட இந்த திட்டத்திற்கு எதிராக மக்கள் மத்தியில் பெரும் எதிர்ப்பு எழுந்தது. மக்களின் குரலை நசுக்கவே திட்டப் பணம் செலவிடப்பட்டது என்பது உலகறிந்த ரகசியம். திட்ட அலுவலகங்கள் அமைக்க சில அரசு அதிகாரிகள், தனியார் தொழிலதிபர்களிடம் மாத வாடகைக்கு பல லட்சம் ரூபாய்க்கு கட்டடங்களை வாங்கியமை தமது தனிப்பட்ட விருப்பத்தின் அடிப்படையிலாகும் தற்போது அந்த கட்டிடங்களின் உரிமையாளர்களின் நிலத்தில் சொந்த வீடுகளை கட்டிக் கொண்டிருக்கும் அரசு அதிகாரிகளை நோக்கி மக்கள் விரல் நீட்டுகிறார்கள். தேன்கூட்டை உடைப்பது கை நக்கத்தானே என்ற உவமையை நினைவு கூர்கின்றனர்.

உமாஓயா பல்நோக்கு திட்டத்தை ஆரம்பிப்பதற்கு முன்னர் சுற்றுச்சூழல் நிபுணர்கள் மற்றும் சூழலியலாளர்கள் குழுவொன்று அங்கு சென்று இத்திட்டத்தின் மூலம் ஏற்படக்கூடிய அனர்த்தத்தொடர்பில் மக்களுக்கு தெரியப்படுத்திய போதிலும் முதலில் அது தொடர்பில் அதிக மக்கள் கவனம் செலுத்தவில்லை. எவ்வாறாயினும், திட்டத்துடன் தொடர்புடைய பிரதான சுரங்கப்பாதையான புதிதாக நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ள மாதெடில் நீர்த்தேக்கத்திலிருந்து கரந்தகொல்ல பாதாள மின் உற்பத்தி நிலையம் வரை அமைக்கப்படும் 15.15 கிலோமீற்றர் நீளமான சுரங்கப்பாதையின் அகழ்வுப் பணியின் போது, முன்னர் சுட்டிக்காட்டப்பட்ட அனர்த்தத்தின் அளவை மக்கள் அனுபவிக்க வேண்டியிருந்தது. அது சுற்றுச்சூழல் நிபுணர்கள் மற்றும் சுற்றுச்சூழல் ஆர்வலர்கள் சுட்டிக்காட்டியதை விட இரண்டு அல்லது மூன்று மடங்கு அதிகமாகும். பிரதான சுரங்கப்பாதைக்கு மேலதிகமாக, புறல்பொல நீர்த்தேக்கத்திலிருந்து மகதெடில் நீர்த்தேக்கம் வரை புதிதாக நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ள சுரங்கப்பாதை 3.9 கிலோமீற்றர் நீளமானது. அகழாய்வு காரணமாகவும் பல கிராமங்களில்

உள்ள வீடுகளில் விரிசல் ஏற்பட்டது. இதன் காரணமாக பதுளை மற்றும் மொனராகலை மாவட்டங்களின் பண்டாரவளை, வெலிமடை, ஹாலி எல, எல்ல வெல்லவாய, ஊவா பரணகம் பிரதேச செயலகப் பிரிவுகளில் சுமார் 7450 குடும்பங்கள் பாதிக்கப்பட்டுள்ளன. நிலத்தடி சுரங்கம் தோண்டும் போது ஏற்பட்ட தண்ணீர் கசிவால், அப்பகுதியில் உள்ள கிணறுகள், நீர் ஆதாரங்கள் முற்றிலும் வறண்டு, விவசாயத்தையே நம்பி வாழ்ந்து வந்த மக்களை சட்டியில் இருந்து அடுப்புக்குள் தள்ளிய நிலைக்கு மாற்றியது. இந்த நாட்டில் பிறக்கப்போகும் குழந்தைகள் கூட உலகிற்கு கடனாளிகளாக்கிய வெளிநாட்டுக் கடன் உதவியின் கீழ் செயற்படுத்தப்படும் திட்டங்களில் கரும் ஊழலமிகு திட்டமாக உமா ஓயாவை குற்றம் சுமத்துவதற்கு தாராளமான காரணங்கள் உள்ளன. திட்டத்திற்காக தயாரிக்கப்பட்ட சுற்றுச்சூழல் மதிப்பீட்டு அறிக்கை மூலம் இந்த சுற்றுச்சூழல் பாதிப்பு குறித்து ந்தவொன்றும் அடையாளப்படுத்தப்படவில்லை என்பதோடு இது அரசியல் நலன்களுக்காக எழுதப்பட்ட வெறும் ஒரு ஆவணம் எனபதோடு சரியான ஒரு மதிப்பீட்டு அறிக்கை அல்ல என்று சொல்ல ஆதாரம் வேண்டியதில்லை. ராஜபக்சக்கள் தமது அரசியல் அதிகாரத்தைக் கட்டியெழுப்புவதற்காக அம்பாந்தோட்டையை மையமாகக் கொண்டு ஆரம்பித்து அமுல்படுத்திய அபிவிருத்தித் திட்டங்களுக்கு தேவையான நீரை ஊவாவிலிருந்து ஹம்பாந்தோட்டைக்கு கொண்டு வருவது இத்திட்டத்தின் பிரதான நோக்கங்களில் ஒன்றாக இருந்தது. மத்திய சுற்றாடல் அதிகார சபையானது அரசியல் கைப்பாவையாக மாறி சுற்றாடல் சட்டத்தை மீறியதுடன் சுற்றாடல் மதிப்பீட்டு அறிக்கையை சட்டவிரோதமாக அங்கீகரித்ததன் விளைவை ஊவா அப்பாவி மக்கள் அனுபவித்து வருகின்ற நிலையில் இத் திட்டத்தை அங்கீகரித்த மற்றும் செயற்படுத்த உறுதுணையாக இருந்து செயற்பட்டவர்கள் பலர் முன்பை விட வசதியாக வாழ்கிறார்கள் என்பதை தெளிவாகக் காண்கிறோம்.

இத்திட்டத்திற்காக கையகப்படுத்தப்பட்ட நிலத்திற்கு இழப்பீடு வழங்க திட்டமிடப்பட்டாலும், மோசமான சுற்றுச்சூழல் மதிப்பீட்டு அறிக்கையின் அளவை சுட்டிக்காட்டி, வீடுகள் மூழ்குவது, நீர் ஆதாரங்கள் வறண்டு போவது, விளைநிலங்கள் சீர்குலைவு என பல பிரச்சனைகள் ஏற்பட்டு மக்கள் அவதிப்படும் போது அந்த பிரச்சனைகளை ஒரு ஆசீர்வாதமாக எடுத்துக் கொண்டு திடீரென்று பணக்காரர்களாக மாறியவர்களும் உள்ளனர். அவர்களில் பலர் நேரடியாகவோ மறைமுகமாகவோ உமாஓயா திட்டத்துடன் தொடர்புடையவர்கள். வீடுகள் சேதம் அடைந்தால், அவர்களுக்கு இழப்பீடு வழங்க பணம் ஒதுக்கப்பட்டது. நீர் ஆதாரங்கள் வறண்டு கிடக்கும் போது டிராக்டர்கள், பவுசர்கள் மூலம் மக்களுக்கு தண்ணீர் விநியோகம் செய்யும் திட்டம் செயல்படுத்தப்பட்டதோடு அதற்கும் ஒதுக்கப்பட்டது கோடிக்கணக்கான ரூபாய்களாகும். பூமியின் உறுதியற்ற தன்மை மற்றும் தண்ணீர் பற்றாக்குறையால் விவசாய நிலங்கள் தரிசு நிலங்களாக மாறியபோது இழப்பீடு வழங்கும் செயல்முறையும் தொடங்கப்பட்டது. இதற்கெல்லாம் ஒதுக்கப்பட்ட பணம் வெளிப்படைத்தன்மை இல்லாமல் செலவிடப்பட்டுள்ளது. வீடு சேத மதிப்பீட்டில், முழு சேதம், பகுதி சேதம் மற்றும் சிறிய சேதம் என பிரிக்கப்பட்டு கொடுப்பனவு

செலுத்தப்பட்டுள்ளது. முழு சேதம் ஏற்பட்டதாக முடிவெடுக்கப்பட்ட வீடுகளின் உரிமையாளர்களுக்கு இழப்பீட்டுடன் காணி வழங்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது. சேத மதிப்பீடு செய்யும் போது உறவுநெருக்கத்தின் அடிப்படையில் இழப்பீட்டுத் தொகை நிர்ணயம் செய்யப்பட்டுள்ளது என்பதை விளக்குவதற்கு போதுமான ஆதாரங்களை அப்பகுதியில் காணலாம்.

தனது வாழ்நாள் முழுவதும் சேமித்த பணத்துடன் வங்கிக் கடன் மூலம் பெற்ற பணத்தையும் சேர்த்து 80 இலட்சம் ரூபாய் அளவில் செலவு செய்து கட்டிய இரண்டு மாடி வீட்டில் குடியேறி ஒரு வருடம் செல்ல முன்பே தரையுள் புதைபுண்டு கனவுகள் அனைத்தும் மங்கலாகி வீதியில் விழுந்த திருமதி நிமாலி முனசிங்க உமாஓயா தனது குடும்பத்திற்கு கொண்டுவந்து சேர்த்த பேரிடரை பின்வருமாறு நினைவு கூர்ந்தார்

உமாஓயா திட்டத்தின் சுரங்கப்பாதை அகழ்வு பணிகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டவுடன் எமது வீட்டின் சுவர்கள் வெடித்து பிளக்க ஆரம்பித்தன. தரையில் பதிக்கப்பட்டிருந்த டைல்ஸ் வெடித்து சுமார் மூன்று அங்குலம் தூரமாகின. பண்டாரவளை பிரதேச செயலக உத்தியோகத்தர்கள் திட்ட உத்தியோகத்தர்களுடன் வந்து மாதாந்தம் 15000 ரூபா தருகிறோம் கூலிக்கோரு வீடு எடுத்து செல்லுங்கள் கூறினர். மூன்று வருடங்கள் வாடகை வீட்டில் தங்கிவிட்டு, மீண்டும் எங்கள் வீட்டிற்கு வந்தோம். அந்த வீடு மொத்த சேதம் என வகைப்படுத்தப்பட்டு, குடியிருந்தோருக்கு இழப்பீடு வழங்கப்பட்டுள்ளது. மேலும், அவர்கள் வசிப்பதற்காக வீடு கட்ட நிலமும் வழங்கப்பட்டுள்ளது. எவ்வாறாயினும், தேசிய கட்டிட ஆராய்ச்சி நிறுவனத்தால் குடியிருப்புக்கு தகுதியற்றது என்று உறுதிப்படுத்தப்பட்ட வீட்டில் தனது 12 மற்றும் 14 வயதுடைய இரண்டு குழந்தைகளுடன் மீண்டும் குடியேற நிமாலி முடிவு செய்துள்ளார், அதற்கான காரணங்களை விளக்கி பின்வரும் கதையைச் சொன்னார். வாடகை வீட்டுக்குப் போகச் சொன்னாலும் எங்களுக்கு, இரண்டரை வருடங்கள்தான் பணம் தந்தார்கள். மூன்று வருடங்கள் வாடகை வீட்டில் குடியிருந்தோம். கடந்த 6 மாதங்களாக பணம் செலுத்தாததால், எமது பணத்தை செலுத்திவிட்டு மீண்டும் இந்த வீட்டுக்கே வசிக்க வந்தோம். உமாஓயா திட்டப் பணிப்பாளருக்கும், பண்டாரவளை மாவட்டச் செயலாளருக்கும், வாடகை வீட்டுக்கு பணம் கொடுக்காததால், வாழத் தகுதியற்றது என்று பரிந்துரைக்கப்பட்ட வீட்டில் நாங்கள் வசிக்கப் போவதாகவும், எங்களுக்கு ஏதாவது ஆபத்து நேர்ந்தால் அதன் பொறுப்பை நீங்கள் ஏற்றுக் கொள்ளுங்கள் என்றும் எழுத்து மூலம் தெரிவித்தோம். அதற்கும் எந்தப் பதிலும் கிடைக்கவில்லை. அதன்பின், என் இரு குழந்தைகளையும் அழைத்துக் கொண்டு, இந்த வீட்டில் வசித்து வந்தேன். 2017-ல் நாங்கள் இந்த வீட்டை விட்டு வெளியேறும்போது, குழந்தைகள் மிகவும் சிறியவர்களாக இருந்தனர். இந்த வீட்டுக்கு 40 இலட்சம் ரூபாய் இழப்பீடு கிடைத்தது. இந்தத் தொகை போதாது என்று நாம் முறையிட்டோம். இரண்டாவது மதிப்பீட்டிற்கு வந்து நாங்கள் வீட்டில் இல்லை என்று பக்கத்து வீட்டிலிருந்தவர்களிடம் கையொப்பமொன்றை வாங்கிச் சென்றுள்ளனர். ஆரம்பம் முதலே மோசம்தான் இவர்கள் செய்து வருகின்றனர். வீட்டுக்கு வந்து பார்த்து மதிப்பீடு செய்யவில்லை. 40 லட்சத்தில் இப்படி ஒரு வீட்டைக் கட்டுவதை

நினைத்துக்கூட பார்க்க முடியாது. தொடக்கம் முதலே அரச அதிகாரிகள் பொறுப்புடன் செயல்படவில்லை. கனிமண்பூசப்பட்ட வீடுகளுக்கு இழப்பீடாக 45 முதல் 50 லட்சம் ரூபாய் வழங்கப்பட்டுள்ளது. சேதமில்லாமல் வீடுகளுக்கு 70 லட்சம் கொடுத்த சந்தர்ப்பங்களும் உள்ளன. அரசியல் சார்பு அடிப்படையில் இழப்பீடு வழங்க முடிவு செய்யப்பட்டது. 2018 இலேயே இழப்பீடு வழங்கப்பட்டது. நிலம் வழங்கப்பட்டது 2022 இல். நஷ்டஈடு வழங்கும் நேரத்தில் நிலத்தையும் கொடுத்திருந்தால் வீடு கட்டியிருக்க முடியும். இப்போதுள்ள, பொருட்களின் விலைவாசிக்கு கொடுக்கப்பட்ட இழப்பீட்டுத் தொகையால், அடித்தளம் இட்டு, சுவர்களை உயர்த்துவது கூட சாத்தியமில்லை. ஒரு திட்டப்படி கட்டியெழுப்பப்பட்ட எங்கள் வாழ்க்கை இந்த திட்டத்தால் சீர்குலைந்தது. இழப்பீடு வழங்குவதில் ஏற்பட்ட குறைபாடுகளால் வாழ்க்கை அழிந்துபோனது.

இத்திட்டத்தின் தாக்கத்தினால் பதுளை மாவட்டத்தில் மாத்திரம் ஏறக்குறைய 3000 கிணறுகள் வறண்டுள்ளன. நீர் ஆதாரங்கள் வறண்டு கிடப்பதால் அவற்றில் பயிரிடப்பட்டிருந்த சுமார் 2200 ஏக்கர் விவசாய நடவடிக்கைகள் முற்றாக நின்றதால் விவசாய மக்கள் கடுமையான நெருக்கடிகளுக்கு முகங்கொடுத்துள்ளனர். கிணறுகள் வறண்டு கிடப்பதால் பாதிக்கப்பட்ட 4500 குடும்பங்களுக்கு நீரைத் தேக்கி வைப்பதற்கு நீர்த்தாங்கிகள் வழங்கும் திட்டம் உடனடியாக நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. அவற்றில் தண்ணீர் நிரப்ப 57 பவுசர்கள், டிராக்டர்கள் பயன்படுத்தப்பட்டு தினமும் தண்ணீர் விநியோகம் செய்யப்படுகிறது. வறண்டு கிடந்த சுமார் 2000 கிணறுகளில் தண்ணீர் மீள நிரம்பியிருந்தாலும், பவுசர்கள் மற்றும் டிராக்டர்கள் மூலம் தண்ணீர் விநியோகம் செய்யும்பணி தொடர்ந்து நடைபெற்று வருகிறது. இவற்றில் பெரும்பாலான தண்ணீர் பவுசர்கள் மற்றும் உழவு இயந்திரங்கள் அரசியல் தொடர்புகள் மற்றும் திட்டத்திற்கு பொறுப்பான அதிகாரிகளின் நட்பின் அடிப்படையில் வாடகைக்கு பெறப்பட்டுள்ளன. திட்டத்திற்கு பொறுப்பான அரசியல்வாதிகள் மற்றும் அதிகாரிகள் சிலர் குடும்ப உறுப்பினர்களின் பெயரில் தண்ணீர் பவுசர்கள் மற்றும் டிராக்டர்களை இந்த திட்டத்திற்கு பயன்படுத்தியுள்ளதாக மக்கள் குற்றம் சாட்டுகின்றனர். தண்ணீர் விநியோகம் செய்யத் தேவையில்லாத பகுதிகளுக்குக் கூட தண்ணீர் பவுசர்கள், டிராக்டர்கள் சென்று உரிமையாளர்களின் பையில் பணத்தைப் போட்டு மக்களின் பணத்தை வீணடித்து நாட்டின் கடன் சுமையை அதிகப்படுத்துகின்றன. பயிர் சேதமடைந்த 642 விவசாயக் குடும்பங்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ள இழப்பீட்டுத் தொகை 267 மில்லியன் ரூபாவாகும். சேதமடைந்த ஒரு பருவத்திற்கு மட்டுமே இந்த இழப்பீடு வழங்கப்பட்டுள்ளது. இழப்பீடு கிடைக்காத விவசாயிகளும் உள்ளனர். வீடுகள் சேதமடைந்த குடும்பங்களுக்கு இழப்பீடு வழங்குவதற்கான தெளிவான அளவுகோல்கள் இல்லை. மேலும் இழப்பீட்டுத் தொகை பெரும்பாலும் அரசியல் உறவுகள் மற்றும் அதிகார உறவுகளின் அடிப்படையில் தீர்மானிக்கப்படுகிறது. திட்டத்திற்கு எதிராக குரல் எழுப்பிய மக்களுக்கு கணிசமான இழப்பீடு வழங்க அதிகாரிகள் நடவடிக்கை எடுத்துள்ளமை அவர்களின் குரலை மௌனமாக்குவதற்கான ஒரு க்யூச்சியாகவே ஆகும்.

உமா ஓயா திட்டத்தினால் ஏற்பட்ட பாதிப்பினால் உமா ஓயாவை காப்பாற்றும் தேசிய இயக்கம் என்ற ஒரு இயக்கம் உருவானது. அதன் உறுப்பினர்களில் ஒருவரான லலித் விஜேசிங்க, திட்டத்தின் ஆரம்பம் மற்றும் அபிவிருத்தி குறித்து இவ்வாறு கருத்துத் தெரிவித்தார். முதல் முறையாக இந்த திட்டத்தின் தாக்கத்தை வெளிக்காட்டும் வகையில் டிசம்பர் 27, 2014 அன்று, மகுள்ளலா பாடசாலை கட்டிடத்தில் ஒரு வெடிப்பு ஏற்பட்டது. அந்த நேரத்தில், சுரங்கப்பாதை கரந்தகொல்லவிலிருந்து ஐந்து கிலோமீட்டர் தூரத்தை அடைந்திருந்தது. அன்றிலிருந்து, வீடுகள் சேதமடைவதாக நாளுக்கு நாள் புகார் எழுந்தது. சுரங்கப்பாதையில் வினாடிக்கு சுமார் 2500 லிட்டர் கசிவு ஏற்பட்டதால் பிரச்சனை தீவிரமானது. 2017ஆம் ஆண்டு 07 பிரதேச செயலகங்களைச் சேர்ந்த மக்கள் ஒன்று திரண்டு மாபெரும் போராட்டத்தை நடத்தினர். இத்திட்டத்தின் சுமார் 14 மூ நிறைவடைந்த போது தான் மஹிந்த ராஜபக்ஷ தோற்கடிக்கப்பட்டு மைத்திரிபால சிறிசேன ஜனாதிபதியானார். எதிர்க்கட்சியில் இருந்த போது மக்களுடன் இணைந்து இதற்கு எதிர்ப்பு தெரிவித்த நாடாளுமன்ற உறுப்பினர் ஹரின் பெர்னாண்டோ நல்லாட்சி அரசாங்கத்தின் கீழ் இத்திட்டத்திற்கு ஆதரவாகப் பேசினார். அரசியல்வாதிகள் இத்தகைய போலியான நடைமுறைகளை பின்பற்றினார்கள். அப்போது சாமர சம்பத் ஊவா மாகாண முதலமைச்சராக செயற்பட்டு மக்களின் பிரச்சினைகளுக்கு சில தீர்வுகளை வழங்க முயற்சித்தார். இத்திட்டத்துடன் தொடர்புபட்டதாக சாலைகள் சீர் செய்யப்பட்ட போது, முதலமைச்சரின் ஹோட்டலுக்கு செல்லும் சாலையும் கார்பெட் போடப்பட்டது. இழப்பீடு வழங்குவதில் கடுமையான முறைகேடுகள் நடந்தன. வீடுகள் சேதம் ஏற்பட்டு, வருமான ஆதாரங்கள் தடைபட்ட போது, திட்ட அதிகாரிகளிடம், விரைந்து தீர்வு காண அழுத்தம் கொடுத்தோம். அப்போது திட்டப் பணிப்பாளர் கலாநிதி சுனில் சில்வா மற்றும் மாவட்ட செயலாளர் நிமல் அபேசிங்க ஆகியோர் கலந்துரையாடி ஒவ்வொரு குடும்பத்திற்கும் சுமார் 6000 ரூபா பெறுமதியான உலர் உணவுப் பொதியை வழங்கினர். இப்படி நினைக்கும் நேரமெல்லாம் முடிவெடுத்து ஒரேயடியாக கோடிக்கணக்கில் செலவு செய்ய முடியுமா? இந்தத் திட்டப் பணம் கடும முறைகேடான முறைகளில் பயன்படுத்தப்பட்டதாக சந்தேகத்தை ஏற்படுத்தும் காரணிகள் இவை. ஒரு நாள், வீடுகள் சேதமடைவதால் வாடகை வீடுகளுக்குச் சென்றவர்களுக்கு வாடகை வழங்கப்படுவதில்லை எனக் கூறி பண்டாரவளை பிரதேச செயலகத்தை சுற்றி வளைத்து முற்றுகையிட்டனர். ஒரு மணித்தியாலம் செல்வதற்குள் காசோலைகள் கொடுக்கப்பட்டன. கிணறுகள் வற்றி மக்களுக்கு தண்ணீர் இல்லை என்று கூறி முதலமைச்சர் சாமர சம்பத்தை சந்தித்தோம். அந்த வேளையிலேயே ஒரு குடிநீர் திட்டத்துக்கு 12 இலட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டது. இவற்றை உடனடியாக செய்வது எப்படி. இவற்றைப் பற்றி நாம் ஒன்றுக்கு இருமுறை யோசிக்க வேண்டும்.

ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகத்தை விழுங்கக் கொண்ட சீனக் கடன் பொறி

ராகுல் சமந்த ஹெட்டியாரச்சி

"நாங்கள் பரம்பரையாகவே மீனவர்கள். என்னுடைய தந்தையும் மீன்பிடித் தொழிலையே நியமித்துக் கொண்டார். அந்தக் காலத்தில் எங்களது மீன்பிடித் துறைமுகம் இருந்த இடத்தில் தான் தற்போது புதிய துறைமுகம் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. எங்களது மீன்பிடி துறைமுகத்தின் படகுகள் சுனாமியிலும் அகப்பட்டன. மிகுந்த பிரயாசைக்கு மத்தியில் நாங்கள் உயிரைக் காப்பாற்றிக் கொண்டோம். ஆனாலும் ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகத்தை நிர்மாணிக்க ஆரம்பித்த நாளிலிருந்து எமக்கு எம்முடைய தொழில் இல்லாமல் போனது. துறைமுக அதிகார சபையானது எமக்கு சிறியதொரு நட்ட ஈட்டை வழங்கி எமக்கு தொழில் ஒன்றை பெற்று தருவதாக வாக்களித்தது. எனும் இன்று வரை எமக்குத்

தொழில் ஒன்றைப் பெற்றுத் தரவில்லை. அவை ஒவ்வொன்றும் அரசியல் அதிகாரத்திற்கு அடிபணிந்து நடைபெற்றன. அதனால் தான் நான் வீதியோரத்திலிருந்து உப்பு பக்கெட் ஒன்றை, சோளக் கருது ஒன்றை விற்பனை செய்ய ஆரம்பித்தேன். அதையும் கடந்த காலங்களில் ஹம்பந்தோட்டைக்கு யாரேனும் அரச தலைவர்கள் வருகை தரும் போது எம்மை வீதியில் இருந்து அப்புறப்படுத்துவார்கள். சில சந்தர்ப்பங்களில் நாம் சுனாமியில் அடிபட்டுச் சென்று இருந்தால் நல்லதாக இருந்திருக்கும் என நினைத்துக் கொள்வேன்".

ஹம்பந்தோட்டை பிரிஜ்ஜவில வீதி அருகில் உப்பு பாக்கெட்களை வைத்துக்கொண்டு விற்பனை செய்து



தன்னுடைய குடும்பத்தைக் காப்பாற்றி வரும் எல்.பி.எப். ரியந்த என்று தெரிவித்தார். தமக்கு உரித்தாக இருந்த நிலத்தினை சீனர்கள் பல தலைமுறைகளுக்கு உரித்தாக்கிக் கொண்டிருப்பது பற்றி கடும் அதிர்ச்சியுடன் காணப்படும் பிரியந்த பின்வருமாறு கூறுகிறார். "தற்போது இந்த நிலம் எமக்கும் இல்லை நாட்டுக்கும் இல்லை. நடந்தது நாடு கடன் ஆனது மட்டுமே".

794 அமெரிக்க டாலர் முதலீட்டில் இலங்கையின் ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகத்தை மீள் அமைப்பு செய்யும் செயற்றிட்டம் மற்றும் அதை செயல்படுத்துவதில் நிகழ்ந்துள்ள முறைகேடுகள் கலந்துரையாடல்களுக்கும் ஆய்வுகளுக்கும் உட்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

கடந்த அரசாங்கத்தினால் 2017 ஆம் ஆண்டில் சீன அரசாங்கத்துடன் கைச்சாத்திடப்பட்ட ஹம்பந்தோட்டை துறைமுக வரி ஒப்பந்தம், அதன் லாபம் மற்றும் ஏற்பாடுகள் தொடர்பாக விசனம் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளதுடன் வாதப்பிரதிவாதங்களுக்கும் வித்திட்டுள்ளன. இந்த ஒப்பந்தத்தின் மூலம் சீனாவுக்கு ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகத்தின் நிர்வாகப் பங்கு மற்றும் 99 வருட குத்தகைக்கு விடப்பட்டது.

ஹம்பந்தோட்டை துறைமுக செயற்றிட்டத்தின் பொருளாதார ரீதியாக சாத்தியமான நலன்கள் குறித்து ஏராளமான சுட்டிகள் முன்வைக்கப்படுகின்றன. கொழும்புத் துறைமுகத்தில் காணப்படும் கொள்ளளவு மற்றும் செயற்றிட்ட

அமைப்பினை அவதானிக்கும் பொழுது ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகத்திற்கான நியாயப்படுத்தல் பலவீனமானது என சிலர் தர்க்கிக்கின்றனர். அது சீனாவின் கடல் சார் வசதியாக மாறலாம் என்பது விசனத்துக்கு காரணமாக அமைந்துள்ளது. அவ்வாறே சிலர் ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகமானது மூலோபாய அமைவு, வணிக சந்தர்ப்பங்களை விருத்தி செய்து கொள்ளும் சாத்தியம் மற்றும் இந்தியாவுக்கான கடல்சார் பிரவேச பாதையாக காணப்படும் ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகம் சீனர்களின் கண்ணில் பட்டுவிட்டது என்பதாக என்று கூறுகிறார்கள். காணப்படும்.

குறிப்பாக ஹம்பந்தோட்டை துறைமுக வரி ஒப்பந்தம் சீனாவின் கடன் பொறி ராஜதந்திரத்திற்கான உதாரணமாக அடிக்கடி சொல்லப்பட்டு வருகிறது. இவ்வாறு 2017 ஆம் ஆண்டில் கைச்சாத்திடப்பட்ட 99 வருட ஒப்பந்தத்தின் மூலம் துறைமுகத்தின் வணிக மற்றும் பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகளை மேற்பார்வை செய்வதற்காக நிறுவனம் ஒன்று நிறுவுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருந்தது.

எதிர்பார்ப்பின் கோட்டை

மஹிந்த ராஜபக்சே ஆட்சி காலத்தில் பாரிய அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு அக்காலத்தில் மிகவும் வறிய மாவட்டங்களில் ஒன்றாக காணப்பட்ட ஹம்பந்தோட்டை மாவட்டத்தினை எதிர்பார்ப்பின் கோட்டை என்று காட்டிக்கொண்டு பாரிய அபிவிருத்தி திட்டங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. அவற்றுள் மிக முக்கியமான பிரதான





செயல்திட்டமாக ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகத்தை குறிப்பிட முடியும். அபிவிருத்தி அடைந்து கொண்டு வரும் பொருளாதாரம் ஒன்றே சீனாவின் கடனாளியாக மாற்றும் அளவுக்கு ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகம் முக்கியத்துவம் பெற்றது.

இலங்கையின் தெற்கு கரையோரத்தில் சர்ச்சைக்குரிய முறையில் நிர்மாணிக்கப்பட்ட தோல்விகரமான செயற்றிட்டமான ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகத்தின் பின்னணியில் உள்ள குழப்பகரமான கதை, அதிலுள்ள அபிவிருத்தி அடைந்து வரும் நாடுகள் தொடர்பில் சீனா பலாத்காரமாக பிரயோகித்து வரும் நிதி மற்றும் அரசியல் அதிகாரம் தொடர்பான தெளிவான உதாரணமாக மாறி உள்ளது

நாட்டின் வறுமையான வளையம் ஒன்றிற்கு கொண்டு வரப்பட்ட வணிகம், புதிய தொழில் வாய்ப்புகள் மற்றும் செல்வம் தொடர்பான எதிர்பார்ப்புகள் மாத்திரமன்றி, வாக்குறுதிகளும் துறைமுகத்தின் இறப்பு போன்றே ஆச்சரியமானதாக அமைந்திருந்தன. ஹம்பந்தோட்டை எந்த அளவு மோசமானதாக அமைந்தது என்றால் திசரி அதனை கடந்து செல்லும் ஆயிரக்கணக்கான கப்பல்கள் துறைமுகத்தைத் தவிர்ந்துச் சென்றன. இவ்வாறு முதலீடு அற்ற துறைமுகம் ஒன்றின் மூலம் மேற்கொள்ள முடிந்தது சீனாவிடம் இருந்து பெற்ற கடனை செலுத்தாத இருப்பதாகும். இறுதியில் அந்த கடனை செலுத்தவும் முடியாமல் போனது. அதன் பார தூரமான, வருத்தத்துக்குரிய விடயம் என்னவென்றால், பின்னர் துறைமுகத்தின் உரிமையை கடன் மீது 80 மூ சீனாவுக்கு வழங்குவதே தவிர்ந்து இலங்கைக்கு வேறு மார்க்கங்கள் இல்லாமல் போனமை ஆகும்.

ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகமானது மூன்று தசாப்த காலத்திற்குள் பல்வேறு பொருளாதார சவால்களுக்கு முகம் கொடுக்க வேண்டி ஏற்படும் என விற்பனர்கள் தெரிவித்திருந்தன.

அதன் அடிப்படையில் என் மேற்கொள்ளப்பட்ட சாத்தியவள அறிக்கைகளின் அடிப்படையில், விரிவாக்கம் செய்வதற்கு தேவையான சாத்தியங்கள் உள்ள மிகப்பெரிய துறைமுகமான கொழும்பு துறைமுகத்தில் போட்டியிடுவதற்கு முடியாது என்பது தெளிவானது.

அவ்வாறு இருந்த போதிலும் எச்சரிக்கைகளை கவனத்தில் கொள்ளாது விட்டதுடன், முன்னாள் ஜனாதிபதி மஹிந்த ராஜபக்சவின் பிறப்பிடமும், அரசியல் அதிகார மறுமலர்ச்சியை உருவாக்கல், வலயத்தின் அதிகாரத்தைப் பெற்றுக் கொள்ளும் சீனாவின் சந்தர்ப்பவாத மூலோபாயங்களின் பயனாக துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டது. அந்த தொடர்பில் நிவ்யோர்க் டைம்ஸ் விமர்சனத்தில் சேர்த்துட்டதில் ஆரம்பத்திலிருந்து பல ரகசிய கொடுக்கல் வாங்கல்கள் நிகழ்ந்துள்ளன என தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தது.

இலங்கை துறைமுக அதிகார சபையின் (எஃர்டீயு) இன் கருத்தின்படி அக்காலத்தில் (2017 க்கு முன்) துறைமுகத்தின் செயல் திறன் வீழ்ச்சி அடைவதற்கு காரணம் படங்களை மேல் ஏற்றுமதி செய்யும் துறையில் ஏற்பட்ட உலகளாவிய மந்த நிலை ஆகும்.

உயர் எதிர்பார்ப்புகள்

ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகம் தொடர்பான கருத்து மூன்று தசாப்த காலத்திற்கும் மேலாக பேசப்பட்டு வந்தாலும் 2005 ஆம் ஆண்டில் மஹிந்த ராஜபக்ச ஜனாதிபதியாக தேரிவு செய்யப்பட்ட உடனேயே, சர்வதேச விமான நிலையம், புதிய நகரம், சர்வதேச மாநாட்டு மண்டபம், அதிவேகம் பாதையின் நீட்சி போன்ற உட்கட்டமைப்பு வசதிகளுக்கு அடித்தளம் இடப்பட்டதோடு இந்த வேலை திட்டம் தொடர்பில் உத்வேகம் ஏற்பட்டது.

“ஹம்பந்தோட்டை துறைமுக செயல் திட்டத்தின் முதலாம் காட்ட நிர்மணப் பணிகள் இடம் பெற்றது சீனாவின் ஏற்றுமத இறக்குமத வங்கியில் இருந்து பெற்றுக் கொள்ளப்பட்ட 307 மில்லியன் டொலர் கடன் ஒன்றின் மூலமாகும்”.

ஹம்பந்தோட்டை துறைமுக செயல் திட்டத்தின் முதலாவது பகுதி சீனாவின் ஏற்றுமதி (எக்சிம் வங்கி) இறக்குமதி வங்கியில் இருந்து பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட 6.3மூ வட்டிக்கு பெற்றுக் கொள்ளப்பட்ட 307 மில்லியன் டொலர் கடன் மூலமாகவாகும். நிதி வசதிகள் தொடர்பில் கோரிக்கை விடப்பட்ட போது துறைமுகத்தை நிர்மாணிப்பது தொடர்பில் முதன் முதலில் சீனாவாகும் என இலங்கை துறைமுக அதிகார சபை தெரிவித்ததாக ஞானி-வநஉாபெழுடமுபல.உமுஅ எனும் ன்னும் இணையதளத்தில் 2018 செப்டம்பர் 18ஆம் தேதி பிரசுரிக்கப்பட்ட அறிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

Asia Maritime Transparency Initiative குறிப்பிடுகின்றவாறு “கொழும்பு துறைமுகத்தின் கொள்ளளவு மற்றும் செயல்திட்டத்தின் அடிப்படையில், ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகத்தினால் பெற்றுக்கொள்ள தக்க பொருளாதார நலன்கள் பெரிதளவு வெற்றிகரமானவையல்ல. அதன் அடிப்படையில் சீனாவின் கடற்படை வசதியாக மாறுவதற்கான சாத்தியம் அதிகரித்துள்ளது.

றுமைநெயமள இணையதளத்தின் படி வருடாந்தம் இலங்கையின் தெற்கு இல்லையே கடந்து செல்லும் 70,000ஃ 80,000 கப்பல்கள் மூலம் கணிசமான வணிகத்தினை வாய்ப்பினைப் பெற்றுக் கொள்வதற்கு ஞரீயு எதிர்பார்த்துள்ளது. அதன் அடிப்படையில் வருடாந்தம் மேலதிகமாக 10,000ஃஞரீ கலங்களை கவர்வதற்கு இலங்கை துறைமுக அதிகார சபை எதிர்பார்த்துள்ளதோடு, அதில் குறிப்பிடத்தக்க அளவினை ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகத்திற்கு வரும் என எதிர்பார்த்து இருந்தது. எனினும் அவை எதையும் பலன் தரும் எதிர்பார்ப்புகளாக அமையவில்லை.

வேலை வாய்ப்புகள் இழக்கப்படல்.



ஹம்பந்தோட்டை துறைமுக வேலை திட்டத்தை ஆரம்பிப்பதற்கு முன்னர் அதன் மூலம் 50,000 க்கும் மேற்பட்ட தொழில் வாய்ப்புகள் உருவாகும் என இலங்கை துறைமுக அதிகார சபையில் வாக்குறுதி அளித்தது. அதன் பொருளாவது சில

வருடங்களில் ஹம்பந்தோட்டை மாவட்டத்தின் தனிநபர் வருமானம் மேல் மாகாணத்தின் மாவட்டங்களோடு சமமாகும் என்பதாகும். அத்துடன் இலங்கையின் மிகப்பெரிய செயற்றிட்டமாக அமைவதோடு அதன் மூலம் இலங்கை மத்திய அளவிலான வருமானம் பெறும் நாடாக உயரும் எனவும் சுட்டிக்காட்டப்பட்டிருந்தது.



அது அவ்வாறாக அமைந்திருப்பினும், ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகத்தை சீனாவுக்கு குத்தகை அடிப்படையில் வழங்குவதற்கு முன்னர் ஹம்பந்தோட்டை மாகம்புர



துறைமுகத்தின், மாகம்புர துறைமுக முகாமைத்துவ தனியார் நிறுவனத்தில் பணியாற்றிய 435 பேருக்கு 2017 ஆம் ஆண்டு நவம்பர் 30-ம் தேதியில் இருந்து துறைமுக வளாகத்தினுள் பிரவேசிக்க வேண்டாம் என்று கொடுத்த நிறுவனம் அறிவித்திருந்ததுடன் அன்றிலிருந்து அந்த ஊழியர்களின் துறைமுக வேலைகள் இல்லாமல் போயின.

அவ்வாறு வேலை இழந்த ஊழியர்கள் இரண்டு மாத காலமளவில் தொடர்ச்சியான சத்தியகிரகம், எதிர்ப்பு நடவடிக்கைகளிலும் ஈடுபட்டதோடு, சாகும்வரை உண்ணாவிரத போராட்டத்தில் ஈடுபட்ட பொழுதிலும் அவர்களுக்கான தொழில் மீளக் கிடைக்கவில்லை என்பதோடு இலங்கையில் அரசியலில் காணப்படும் தனித்துவமான பொய் வாக்குறுதிகளை வழங்குதலே அங்கேயும் நடைபெற்று ஊழியர்கள் ஏமாற்றப்பட்டனர்.



சீனாவுக்கு குத்தகைக்கு விடப்பட்டதன் பின்னர் வந்த முதலாவது கப்பல்.

ஹம்பந்தோட்டை மாகம்புர சர்வதேச துறைமுகம் 2017 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 9ஆம் திகதி "சைனா மேர்ச்சன்ட் ஹோல்டிங் நிறுவனத்திற்கு" ஒப்படைக்கப்பட்ட பின்னர் வருகை தந்த முதலாவது கப்பலான வாகனங்களை ஏற்றி செல்லும் கப்பல் ஒன்று டிசம்பர் 18 ஆம் திகதி மாலை 4 மணிக்கு துறைமுகத்தினுள் பிரவேசித்தது.

பனாமாவில் இருந்து தந்தீழைவளை ஸ்டைபென்சு என்ற பெயருடைய இந்த கப்பல் இலங்கைக்கு சுமார் 400



மாகம்புர துறைமுகத்தை சீனாவுக்கு குத்தகைக்கு வழங்கியதன் பின்னர் சீனாவின் தேசியக்கொடி மாகம்புர துறைமுகத்தில் ஏற்றப்படுகிறது.

வாகனங்களை கொண்டு வந்திருந்ததுடன், அப்போது ஊழியர்கள் எல்லாமே காரணமாக அதன் நடவடிக்கைகளை கொழுப்பு லொஜிஸ்டிக் நிறுவனமே மேற்கொண்டது.

இவராயினும் இந்த வாகன நடவடிக்கைகள் தொடர்பாக ஊழியர்கள் இல்லாதிருந்ததுடன் அதற்கு சில தினங்களுக்கு முன்னர் தேவையான 135 ஊழியர்கள் நினைத்துக் கொள்ளப்பட்டு பயிற்சி அளிக்கப்பட்டிருந்தது என்பது மேலதிக தேடல்களில் தெரியவந்தது. 2017 டிசம்பர் 18ஆம் திகதி அவர்கள் தற்காலிகமாக மாகம்புர துறைமுகத்தின் நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட்டனர்.

இதே நேரம் குறித்த கப்பல் மாகம்புர துறைமுகத்தில் பிரவேசித்து இருந்த சந்தர்ப்பத்தில் நமது பிள்ளைகளை மீண்டும் வேலையில் இணைத்துக் கொள்ளுமாறு துறைமுக ஊழியர்களின் பெற்றோர்கள் மேற்கொண்ட சத்திய கிரகத்திற்கு ஒத்துழைப்பு வழங்கும் முகமாக அவ்விடத்தில் ஒன்று சேர்ந்திருந்தமாகம்புர துறைமுகத்தின் முன்னாள் ஊழியர்கள், சத்யகிரகத்தில் ஈடுபட்டிருந்த பெற்றோருடன் இணைந்து தமக்கு நடைபெற்ற அசாதாரணத்தை கடவுளுக்கு தெரிவித்து துறைமுகத்தின் பிரதான நுழைவாயிலுக்கு அருகில் தேங்காய் உடைத்து எதிர்ப்பு நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட்டனர்.



சமர்லைக்கு இறங்கிய இலங்கையின் தேசியக் கொடி

ஹம்பந்தோட்டை மாகம்புர சர்வதேச துறைமுகம் 2017 ஆம்

ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 09 ஆம் திகதி சைனா மேர்சண்ட் போர்ட் ஹோல்டிங் நிறுவனத்திற்கு கையளிக்கப்பட்ட பின்னர் முதன்முறையாக சீனாவின் தேசியக்கொடி 2018 ஜனவரி 01 ஆம் திகதி காலையில் மாகம்புர துறைமுகத்தின் பிரதான நிர்வாக கட்டிடத்தின் முன்னால் ஏற்றப்பட்டது.

குறிப்பாக இதற்கு முன்னர் இலங்கையின் தேசியக்கொடியும் துறைமுக அதிகார சபையின் கொடியும் ஏற்றப்பட்டு இருந்தது. எனினும் அப்போது இலங்கையின் தேசியக்கொடியானது ஏனைய கொடிகளை விட ஒன்றரை அடி உயரமாக ஏற்றப்பட்டிருந்ததோடு சீனாவுக்கு துறைமுகம் வழங்கப்பட்ட பின்னர், சகல கொடிக்கம்பங்களுக்கும் சமமான உயரம் வழங்கப்பட்டு இலங்கையின் தேசியக்கொடி ஏற்றப்பட்டிருந்த கம்பத்தின் உயரத்தை குறைப்பதற்கு குறிந்த செய்தி நிறுவனம் நடவடிக்கை எடுத்துள்ளது.

மக்கள் எதிர்ப்பு

ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகம் மற்றும் சொத்துக்களை சீன அரசுக்கு வழங்குவதற்கு அரசு மேற்கொண்ட தீர்மானத்திற்கு எதிர்ப்பு தெரிவித்து 2016 டிசம்பர் மாதத்திலிருந்து எதிர்ப்பு நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்கு பிரதேசவாசிகள் நடவடிக்கை மேற்கொண்டனர். அதன் உச்சகட்டமாக ஹம்பந்தோட்டை முதலீட்டு வலயத்திற்கு அடிக்கல் நாட்டும் விழா அன்றைய பிரதமரும் தற்போதைய ஜனாதிபதியுமான ரணில் விக்கிரமசிங்கஹ தலைமையில் நடைபெற்ற தினத்தில், அதாவது 2017 ஜனவரி மாதம் 08 ஆம் திகதி ஹம்பந்தோட்டையில் ஆயிரக்கணக்கான மக்கள் எதிர்ப்பு ஆர்ப்பாட்டங்களில் ஈடுபட்டனர்.

குறிப்பாக அன்றைய தினம் அம்பலந்தோட்டை நகரிலும் ஹம்பந்தோட்டை நகரிலும் கடைகள் அடைக்கப்பட்டு டயர்கள் எரிக்கப்பட்டு வீதிகள் மறைக்கப்பட்டு ஆர்ப்பாட்டத்திற்கு ஆதரவு தெரிவிக்கப்பட்டது. இதனால் விளைந்தது அன்றைய தினம் ஆர்ப்பாட்டத்தில் ஈடுபட்ட 41 பேர் போலீசாரினால் கைது செய்யப்பட்டது மாத்திரமே. பல்வேறு சந்தர்ப்பங்களில் எதிர்பாளர்கள் நூற்றுக்கணக்கில் போலீசாரினால் கைது செய்யப்பட்டனர்.

குழப்பகரமான செயற்பாடு

ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகத்தை சைனா மேர்சண்ட் போர்ட் ஹோல்டிங் நிறுவனத்திற்கு ஒப்படைத்ததன் பின்னர் இவ்வாறான வணிக மற்றும் பொருளாதார செல்வங்களை அதிகரிக்கும் வாக்குறுதிகள் உடனடியாகவே இரத்தானது மாத்திரமல்லாமல் செயல் திட்டத்திற்காக இலங்கை சீனாவிடம் இருந்து பெற்ற கடன் உச்சத்திற்கு சென்றது.

சீனாவின் கடன் படுநராக எதிர்பாராத நிலைமையொன்று இருக்கும் சந்தர்ப்பத்தில், பலவிதமான பொருளாதாரம் ஒன்றினுள், வெள்ளை யானை போன்ற செயல்திட்டங்களுக்கு சீனாவினால் கடன் வழங்கப்படுவதானது அரசியல் மற்றும் பொருளாதார ரீதியான மூலோபாயம் ஒன்றாக பலரினால் அச்சம் தெரிவிக்கப்பட்டு இருந்தது. இது தொடர்பில் நிவ்யோர்க் டைம்ஸ் தன்னுடைய அறிக்கை ஒன்றின் மூலம் செயலானது

புரணமாக தவிர்ந்துக் கொள்ள முடியுமான ஒன்றாக இருந்தது என குறிப்பிட்டிருந்தது.

ஹம்பந்தோட்டை மாகம்புர துறைமுகத்தை 2010 ஆம் ஆண்டு திறந்து வைத்து ஒரு வருடம் கழிந்த போதிலும், கடலின் அடியில் இருந்த பாறை துறைமுகத்தினுள் பிரவேசிப்பதற்கு தடையாக அமைந்திருந்தது. அவ்வாறே அது இலங்கை அரசியல் மேடைகளில் தேர்தல் காலங்களில் அதிகம் பேசப்பட்ட ஒரு விடயமாகவும் இருந்தது. எவ்வாறாயினும் துறைமுகத்தினால் பாரிய கப்பல்கள் நுழைவதற்கு தடையாக அந்த பாறை இருந்தது என்பது இரகசியமான ஒன்று அல்ல. அதற்கு தீராக கல் சிதற வைக்கப்பட்டது.

இவ்வாறு மிக பெரிய பொருட்செழுவில் அமைக்கப்பட்ட துறைமுகத்திற்கு, 2012 ஆம் ஆண்டு வரைக்கும் வருகை தந்திருந்தது 34 கப்பல்கள் மாத்திரமே. எவ்வாறாயினும் மேலும் கடன் ஒப்பந்தங்கள் செய்யப்பட்டதன் காரணமாகவும், சேத்திட்டத்தின் பெறுமதி காரணமாகவும் அடுத்து வந்த நான்கு ஆண்டுகளில் சீனாவின் முதலீடுகள் வந்துள்ளமை நிதி அமைச்சின் வருடாந்த அறிக்கைகளில் சுட்டிக்காட்டப்பட்டுள்ளது.

எனினும் தற்போது துறைமுகத்தின் செயல்பாடு மோசமான நிலைக்கு மாறிக் கொண்டிருக்கின்றது. 2016 ஆம் ஆண்டில் ஊடகங்களினால் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்ட தகவல்களின் அடிப்படையில் 11.81 மில்லியன் டொலர்கள் வருமானம் மற்றும் 10 மில்லியன் டொலர்கள் செலவினை செய்து துறைமுகமானது நடடத்தில் இயங்கிக் கொண்டிருந்தது.

தூய்மையற்ற நீர், அரசியல் அபீலாசைகள் மற்றும் மூழ்கிப் போன மமதை

ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகத்தின் நிதியங்கள் போன்றே ஆரம்பத்தில் இருந்து சீனாவில் இருந்து நேரடியாக வந்த நிதியங்களும் ராஜபக்ஷ ஜனாதிபதியின் ஜனாதிபதி தேர்தல் நடவடிக்கைகளுக்காக பயன்படுத்தப்பட்டதாக வெளிநாட்டு ஊடகங்கள் குற்றம் சாட்டியிருந்தன.

ஊழல் மற்றும் அரசியல் அனுசரனைஹம்பந்தோட்டை மீது கவனம் செலுத்துவதற்கு பிரதான காரணமாக அமைந்திருக்கலாம். பெரும்பாலும் சீன நிறுவனம் ஒப்பந்தத்தை பெற்றுக் கொள்ளும் போது, அவர்களின் வெற்றிக்கு பிரதான காரணமாக அமைந்திருப்பது அவர்கள் இலங்கை அரசின் சிரேஷ்ட அதிகாரிகளுக்கு.

ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகத்தின் மீது சீனாவின் கவனத்தை திருப்பதல், தெற்காசியாவில் முழுக் ரீதியாக அடித்தளம் ஒன்றை உருவாக்கிக் கொள்ளும் தொடர்ச்சியான திட்டத்தின் ஒரு பகுதியாக குறிப்பிடலாம்.

சீனாவின் கடற்படை கலங்களுக்கான தரப்பிடம் ஒன்றை உருவாக்கிக் கொள்வதன் மூலம் இந்து சமுத்திரத்தின் ஆதிக்கய்தினை நிலை நாட்டுதல் மற்றும் விநியோக வர்த்தக விருத்தி, பாதுகாப்பு நோக்கங்களுக்காக பயன்படுத்துதல் போன்றன சீனாவின் நீண்ட கால இலக்காக இருக்கலாம் என வெளிநாட்டு ஊடகங்கள் குற்றம் சாட்டிய போது சீனாவின் வெளிநாட்டு அமைச்சின் பேச்சாளர் ரூ முயபெ அவற்றை நிராகரித்திருந்தார்.

“இலங்கையை இந்து சமுத்திரத்தின் கேந்திர ஸ்தானமாக மாற்றும் முயற்சியாக ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகத்தை நிர்மாணிப்பதற்கான செயல் திட்டத்திற்கான ஒத்துழைப்பினை முன்கொண்டு செல்வதற்கு இலங்கையும் சீனாவும் உறுதி கொண்டு உள்ளதாக நான் அவர்களுக்கு கூறிக்கொள்ள விரும்புகின்றேன்” என்று ஊடகவியலாளர் மாநாட்டில் கான்ங் கூறியிருந்தார்.

“ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகத்தின் மீது சீனாவின் கவனத்தை திருப்பியமை தெற்காசியாவின் மூலோபாய ரீதியாக அடித்தளத்தை இட்டுக் கொள்ளும் அதன் தொடர்ச்சியான மூலோபாய ஒரு பகுதியாக ஆகும்”.

2014 ஆம் ஆண்டில் பீஜிங் இன் வணிக செய்தி நிறுவனமான Caixin நாட்டின் கொள்கை வங்கிகளான China Development Bank மற்றும் நுஓஓஎ அன்பவற்றினால் செயல் திட்டத்திற்காக 200 பில்லியன் டாலர்கள் கடனாக வழங்கப்பட்டதாக தன்னுடைய அறிக்கையில் குறிப்பிட்டிருந்தது. கொடுக்கல் வாங்கல்களின் வெற்றி தோல்விகள் எவ்வகையில் அமைந்திருப்பினும், சீனாவின் அழுத்தத்தின் அளவை மதிப்பிடுவதற்காக பெரும்பாலான அரசுகள் தற்போது அவர்களின் நடவடிக்கைகளை உன்னிப்பாக அவதானிக்கும் எனவும்.

முறைகேடுகள் தொடர்பாக நோக்கும்போது இலங்கையில் கடந்த ஆட்சி காலத்தில் நடைபெற்ற முறைகேடுகள் காரணமாக ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகத்தில் இலங்கை துறைமுக அதிகார சபைக்கு (SLPA) 19.9 பில்லியன் டாலர்கள் நட்டம் ஏற்பட்டுள்ளதாக தெரிவிக்கப்படுகிறது. இதற்கு காரணம் உலக சந்தையில் எண்ணெய் விலை மிக அதிகமாக காணப்பட்ட சந்தர்ப்பத்தில் நிராகரிக்கப்பட்ட எண்ணெயினை கொள்ளளவு செய்தமை ஆகும்.

யுவான் டேன்ங் 5 ஹம்பந்தோட்டைக்கு.

சீனாவின் விஞ்ஞான ஆராய்ச்சிக் கப்பலான “யுவான் டேன்ங் 5” (YUAN WANG 5) உரிய திகதிக்கு 5 தினங்கள் தாமதமாக 2022 ஆகஸ்ட் 16 ஆம் திகதி ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகத்திற்கு வருகை தந்தது. ஆரம்பத்தில் அது ஆகஸ்ட் 11ஆம் திகதி துறைமுகத்திற்கு வருவதாக குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. இந்தக் கப்பல் ஜூலை மாதம் 13ம் திகதி சீனாவில் இருந்து புறப்பட்டிருந்த போதிலும் பிராந்திய நாடான இந்தியாவின் விசேட அவதானம் இதன் மீது திரும்பியதன் காரணமாக பல்வேறு சந்தர்ப்பங்களில் இது வருகை தரும் திகதி மாற்றப்பட்டது.

சீனாவின் துரத்தும் கலமான Yuang Wang 5 ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகத்துக்கு வருகை தருவதற்கான இலங்கை அரசின் அங்கீகாரம் கிடைக்கப்பெற்றது. அதன் வருகைக்கு எதிர்ப்பு தெரிவிப்பதற்கான காரணங்களை இந்தியாவும் ஐக்கிய அமெரிக்காவும் தெரிவிப்பதில் தோல்வியடைந்த பின்னர் ஆகும்.

அதற்கு முன் இலங்கை பேச்சுவார்த்தைகள் நிறைவடையும் வரை பயணத்தை தள்ளி போடுமாறு சீனாவிடம் கோரிக்கை விடுத்திருந்தது.

ஜனாதிபதி ரணில் விக்ரமசிங்ஹ உடனான சந்திப்பில் அமெரிக்க தூதுவர் ஜ/லி சேன்ங் இனால் கப்பல் குறித்து விசனம் தெரிவிக்கப்பட்டது. அதன் வருகைக்கு எதிர்ப்பு தெரிவிப்பதற்கு காரணம் காட்டுமாறு அதன் போது அவருக்கு தெரிவிக்கப்பட்டது.

வாராயினும் 2022 ஆகஸ்ட் 16ஆம் திகதி இந்த கப்பல் ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகத்துக்கு வருகை தந்ததுடன் அங்கு கப்பலை வரவேற்பதற்க்காக வரவேற்பு நிகழ்வு ஒன்றும் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருந்தது. ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகத்தை தம்முடைமை ஆக்கிக் கொள்ளும் சீனாவின் அபிப்பிராயத்தின் ஒரு அங்கமே இது என குறித்த கப்பலின் வருகையின் பின்னர் பலர் கருத்து தெரிவித்து இருந்தனர் .

சீனாவின் கடன் பொறு

இலங்கையின் எதிர்கால தலைமை முறைகேடான சகல செயற்திட்டங்களையும் ரத்துச் செய்ய முடியும் என கலாநிதி விஜயதாச ராஜபக்ஷ அவர்கள் குறிப்பிடுகிறார்கள். 2023 ஜனவரி 3ஆம் திகதி இடப்பட்ட சீன தூதுவர் ஊடாக சீன ஜனாதிபதி ஷீ பிங்ஜிங் இற்கு அனுப்பிய கடிதத்தின் மூலம் 45 விடயங்கள் சுட்டிக்காட்டப்பட்டுள்ளன.

தமக்கு கிடைக்கும் முதலாவது சந்தர்ப்பத்திலேயே ஜனநாயக ரீதியாக தற்போதைய அரசை வீழ்த்துவதாக கடிதத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

“கடந்த 15 ஆண்டுகளில் வெளிநாடுகளுடன் ஏற்படுத்திக் கொள்ளப்பட்ட ஒப்பந்தங்கள் மீளாய்வுக்கு உட்படுத்தப்பட்டு, ஊழல் மோசடிகள் கொண்ட சகல ஒப்பந்தங்களும் ரத்துச் செய்யப்படும் என கலாநிதி விஜயதாச ராஜபக்ஷ அவர்கள் சீன ஜனாதிபதிக்கு எழுத்து மூலம் அறிவித்துள்ளார்”.

இலங்கையின் அடுத்த ஜனாதிபதி தேர்தல் அல்லது பொதுத் தேர்தல் மக்கள் கருத்து கணிப்பாக நடத்தப்படும் என்று கலாநிதி விஜயதாச ராஜபக்ஷ குறித்த கடிதத்தில் குறிப்பிட்டுள்ளார். இலங்கைக்கு பாதகமானதாக நிரூபிக்கப்படும் சகல ஒப்பந்தங்களையும் மீளமைக்க அது இரத்து செய்ய பொதுமக்களின் அதிகாரம் பயன்படுத்தப்படும் என அவர் தன் கடிதத்தில் குறிப்பிட்டுள்ளார்.

செலந்திவா முதலீடுகள் மூலம் இது சீனா இலங்கையின் காணிகளை ஆக்கிரமிப்புச் செய்வதற்கு முயற்சிக்குமாயின் பணி நீக்கம் செய்வதற்கான நடவடிக்கைகளை விரைவாக மேற்கொள்வோம் என ஜனாதிபதி சட்டத்தரணி (கலாநிதி) விஜயதாச ராஜபக்ஷ அவர்கள் தன்னுடைய கடிதத்தின் மூலம் வலியுறுத்தியுள்ளார்.

ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகம் இலங்கை மற்றும் சீனாவுக்கு இடையிலான சர்ச்சைக்குரிய பிரச்சினை ஒன்றாகும் என்பதுடன் எதிர்கால தலைமைத்துவத்திற்கு, சகல முறைகேடான கொடுக்கல் வாங்கல்களையும் இரத்து செய்ய முடியும். உரிமைகள் மற்றும் பாதுகாப்புக்கான சர்வதேச சங்கத்தின் (ஐகுகசுயு) விதிகளின் அடிப்படையில், எதிர்கால இலங்கை அரசுக்கு சகல முறைகேடான சீன செயற்திட்டங்கள் மற்றும் கொடுக்கல் வாங்கல்களை இரத்துச் செய்ய முடியும் என ஜனாதிபதி சட்டத்தரணியும் பாராளுமன்ற உறுப்பினருமான கலாநிதி விஜயதாச ராஜபக்ஷ சீன ஜனாதிபதி ஷீ ஜின் பிங் க்கு

Dr. WIJAYADASA RAJAPAKSHE

President's Counsel
Ph. D. University of Colombo
Ph. D. University of Kelantan
LL. D. Monasteria Casalei Commonwealth University

By hand

03rd January 2022

Through - His Excellency the Ambassador of China in Sri Lanka

Your Excellency Xi Jinping,
President of the People's Republic of China,

Enhancing Mutual Corporation and Re-building of Reciprocal Trust and Confidence in between Sri Lanka and China

Your Excellency the Xi Jinping,

Our relation of goodwill and friendship could be traced back to pre-era of B.C. Bhikkhu Faxian in his voyage has visited Sri Lanka and noted valuable and longstanding historical connections we had among ourselves.

1. "China-Ceylon Rubber-Rice Pact" in 1952, during the Vietnam war was a high watermark of our relations amidst many oppositions from the powers that was in the World.
2. Your then leaders were highly remarkable to us as they were gracious enough to extend the grants of R.M.L.C.H. building complex during our Prime Minister Madam Srimavo Bandaranayake's tenure of office and Superior Court Complex during the President J.R. Jayawardena's tenure of office.
3. At every instance, where Sri Lanka faced a crisis in international forums, your country has extended unstinted support to Sri Lanka. Similarly, Sri Lanka also reciprocated in support of China at every instance.
4. It is commendable that your country reached to a great height of economic development during the recent past and you have expanded your economic potentials in a speedy manner in many parts of the Globe.
5. The longstanding relations of ours has turned into a different course since your country launched "One Belt-One Road" policy on the pretext of strengthening the foreign policy and economic strategy of China.
6. It is manifestly visible that your friendship with us is no more genuine and candid, instead you use our relations to achieve your ambition of becoming the world power at the stake of lives of our innocent people. Further you are dismantling the peace in our region as well as in the world by making our nation the first victim of your power struggle with other nations of powers that be.

Page 1 of 6

No. 17, Wijeyadasa Mawatha, Bambala Road, Nuwagoda, Sri Lanka
Tel: 011 2 852841 Fax: 011 2 827208 E-Mail: rajapakshew@gmail.com

7. Your country initiated to make our country first bankrupt in the sphere of economy and then to dismantle our relations with all the friendly countries which were supporting us enormously through out in the history, which include India, Japan, Korea, U.S.A. European countries (including UK), Australia and in time to come Soviet Russia too.
8. This was predicted by our then Prime Minister Sir John Kotelawala, who said at the Bandung Conference in Indonesia held in 1955, in the presence of Zhou Enlai, the first Prime Minister of China, Jawaharlal Nehru, the first Prime Minister of India and other leaders in the region that "in decades to come, there won't be any invasion from the Europe into our region; instead, the Chinese economic invasion would dismantle the peace of our region exposing us into danger". How true is that prediction made 65 years ago.
9. Our former President Chandrika Bandaranayake Kumaratunga initiated the project to construct a harbour in Hambantota during your predecessor the President Hu Jintan and at the request of our President, one of your companies on advice of your President preferred a quotation of US\$ 390 as the total cost of construction of the harbour in Hambantota in 2005.
10. After Mahinda Rajapaksa was elected as the President in November 2005, it was stalled and later it was re-commenced with a new understanding and an agreement whereas your company initially quoted US\$ 500 million, but ended up with a payment of around US\$ 1,285 million as represented by our heads of government to people.
11. Our then President Rajapaksa was shameless to enter into the said agreement to obtain the entire cost (as he represented) as a loan at a commercial interest rate over 6%, whereas we never had loans from international communities or agencies exceeding the annual interest rate of 0.01% to 1%.
12. When Rajapaksa's government obtains loans with high rates of interests from your companies, the only presumption that can arise is that they cannot get commissions from internationally recognized lending institutions whereas payment of commissions is a frequent feature to secure transactions in business activities of Chinese companies.
13. It must be noted that it was the most corrupt transaction with a very high magnitude occurred in the history of our country.
14. In addition to the said transaction, there had been several other transactions that were entered into in between Sri Lanka and Chinese companies with the involvement of Chinese Government as mentioned below:
 - a) Colombo Port, South Terminal
 - b) Coal power plant at Norschoholei
 - c) International Airport at Matsala
 - d) Lotus Tower (Nelum Kuluna) in Colombo
 - e) Lotus Theatre (Nelum Pokuna) in Colombo

Page 2 of 6

15. International Credit facilities at Surpawerna
16. International Conference Hall in Hambantota
17. You have provided loans either directly or indirectly by way of loans at commercial rate of interests ranging up to 8% for the above projects prior to 2013 and eventually granted while having prior knowledge that strong Norschoholei power plant, all the other projects were either waste and also with the intention to push Sri Lanka into your Debt Trap enabling you to control the Sri Lanka economy according to interests and biases of yours with the ultimate aim of making this country a hells hole of pain in your voyage to the World's power.
18. It is not a secret anymore that all the said transactions were corrupt whereas it is within the public domain that commission of 15% to 20% had been paid to the corrupt politicians and officials to secure such projects for unimaginable massive profits.
19. Several public freely believe that if not for a commission, why the Sri Lankan rulers entered into two contracts with your government owned companies to hand over full control of Hambantota Port for a period of 99 years, regarding the other made by the company which constructed the said harbour to operate and hand back the Port in 35 years' time for an amount little lesser than that of the amount paid by Chinese government owned company.
20. Although you paid an amount around US \$ 1 billion in the guise of an investment without having any money provided followed or at least having a valuation and environmental impact reports it was beyond you decide that we could have at least got five times of the amount you paid, if we would to international bankers and hand the port to 99 years.
21. Having a Member of the Cabinet, at that time opposed to the said agreements and then government removed the him from the Cabinet for the very reason that I opposed to the said corrupt transaction.
22. At my request, the Cabinet decided to have a one-day debate on the said agreement in the parliament prior to the signing of the agreement and later the government group as well as the opposition group (some of them being grossly defamed as a group should jointly observed the proceedings and the debate was not taken up at all.
23. A few days before the day fixed for the debate, your government allowed signing instructions to all 225 members in the Parliament and hand on their names except some as I vehemently opposed to such a gift given to members of parliament, which tantamount to an offer of bribe. (They are still on the rolls of 225 members except some and besides).
24. There are 7 cases pending in the Supreme Court whereas we have challenged the validity of the agreement. Accordingly named as "Constitutional Inter-Territory Agreements" (provision only for China) on the basis that the fundamental rights of

Page 3 of 6

- the people are infringed and violated as a result of the said agreements and the same are pending to the Supreme Courts.
25. We also have had another case seeking a writ of certiorari to quash the tax concession granted to Hambantota Port company for a period of 25 years as the said tax exemption is granted under an Act which had been already repealed by the legislature. The said matter is also pending in the Court of Appeal.
26. It must be noted that when the said matter was taken up in the Cabinet on 27th of August, I enlighten the Cabinet that in the event of the said agreements being accepted, our country has to face the following consequences:
 - a) Chinese domination of Hambantota Port will be taken as a gesture initiated by Sri Lanka to accommodate China in their mission of aggressive intention to dominate both economic and geo-political environment in the region.
 - b) Our country as a small nation will become a victim as the powerful nations such as India, USA and Europe would retaliate by demanding accommodation facilities to establish their dominions in certain places of the island.
 - c) Warning I made in advance to the Cabinet became a reality, within 2-3 months, and
 - d) USA have demanding that we should enter into MCC and SRA agreements, and
 - e) India have demanding that Colombo Port Terminal, will seek help in its construction that be given to them.
27. In addition to the predicament that we had to go through, the newly elected President Gotabaya Rajapaksa also succumbed to your pressure and you were able to get the Colombo Port City under your domination.
28. You also had the benefit of having control over Colombo Port - South Terminal which is adjacent to the newly created Colombo Port City.
29. As a result of your domination of the said Colombo Port City, due to various reasons, an investor might invest in that, especially the investors from India, Japan, Australia, USA and Europe.
30. Since our rulers have committed too much for your benefits in an unbridled and unaided manner, USA have of having the full control of power generation and distribution and our rulers have blindly signed the said agreement.
31. If not for the above mentioned strategy and deliberate transactions, there would not have been any interference or influence from such nations in and one they will not have to doing as they know the value of the geo-political location of Sri Lanka in the region as well as the world.
32. As a result of the initiation of corrupt and treacherous transactions of our heads of government, country is in a severe predicament which we had never experienced such predicaments were during the last century. Sri Lanka had fallen into such a

Page 4 of 6

33. The said debt becomes comfortable since it has not been used for any purpose from the inception by the Sri Lanka Government.
 34. Accordingly, our people will not be hesitant to overlook the gross government of the that available opportunity as a democratic manner and to get low rates to renege all agreements and contracts entered with foreign nations during last 15 years and to do the justice in compliance with the rules and positions of both sides. It includes the right to declare cancelled or annulled any transaction which had been entered by bribes, commissions or any other mode of corrupt practices.
 35. Your country as a friendly nation for a period of three millennia, I hope and expect that you will support us with the best hope of safeguarding and promoting the best of the interest people of Sri Lanka.
 36. Please note that the next national election whether it is Presidential or Parliamentary, will be conducted constitutionally with a referendum seeking a mandate from people either to renege or to honour all the agreements/contracts which are of adverse or disadvantageous to Sri Lanka.
 37. All transactions you have secured through commissions will be cancelled and we hold no liability any bank and loans obtained for such contracts. In the event of any restructuring, under no circumstances the period of any agreement will be permitted to exceed a period of 12 years from the date of the inception of such contracts.
 38. Please note that any transaction you will enter into with "Indebted" in case were our funds will be declared cancelled all ours without any commitment and without any payment of damages.
- (I've received will proceed)
- Thanking you
Yours faithfully
Wijeyadasa Rajapaksa
- Signatures
1. His Excellency the President of Sri Lanka
 2. Hon. Prime Minister of Sri Lanka
 3. Speaker of the Parliament of the Republic
 4. Most Venerable High Priests
 5. His Eminence, The Bishop of Colombo (Catholic)
 6. Foreign Minister
 7. Chief Minister
 8. Chief Ambassadors to Sri Lanka
 9. High Commissioners and the Ambassadors of the other countries

Page 5 of 6

எச்சரிக்கை விடுத்துள்ளார்

2022 ஜனவரி 3 ஆம் திகதி சீன ஜனாதிபதிக்கு அனுப்பிய இந்த கடிதத்தில் கலாநிதி விஜயதாச ராஜபக்ஷ சீனாவுக்கு வழங்கப்பட்ட ஹம்பந்தோட்டை துறைமுக செயல்திட்டம், "இலங்கை வரலாற்றில் இதுவரை அதி உச்ச முறைகோடான கொடுக்கல் வாங்கல்" எனக் குறிப்பிட்டுள்ளார். அவரின் ஆறு பக்க கடிதத்தில் எதிர்பார்த்த பிரதி பலன்களை

வழங்காத எனினும், பிரதேசத்தின் அரசியல் தலைவர்களுக்கு கேட்ட தரகு பணத்தை வழங்குகின்ற செயல்திட்டங்களுக்குள் இலங்கையை முடக்குவது பற்றிய சீனாவின் உற்சாகத்தை வெளிப்படையாக குறிப்பிட்டுள்ளார்.

இலங்கைக்கு பாதகமான சகல ஒப்பந்தங்களையும் மீள் ஒழுங்கமைப்பு செய்வதற்கு அல்லது ரத்து செய்வதற்கு மக்கள் ஆணையை பெற்றுக் கொள்வதற்காக அடுத்து

வரும் தேசிய மட்டத்திலான தேர்தலை ஜனாதிபதி தேர்தலோ பொது தேர்தலோ, பொதுமக்கள் கருத்து கணிப்பு ஒன்றுடன் இணைப்பதாக கலாநிதி விஜயதாச ராஜபக்ஷ கடிதத்தின் மூலம் எச்சரிக்கை விடுத்துள்ளார்.

ஊழல்கள் மூலம் சீனாவினால் தற்காத்துக் கொள்ளப்பட்ட கொடுக்கல் வாங்கல்கள் தொடர்பிலும் அது பொருந்தும் என்பதுடன், அவ்வாறான ஒப்பந்தங்கள் மூலம் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்ட கடன்களை மீளச் செலுத்துவது தொடர்பில் இலங்கை பொறுப்பேற்காது என அவர் சுட்டிக் காட்டி உள்ளார். " ஏதேனும் மீள் அமைப்புகள் மேற்கொள்ளப்பட்டால், எந்த ஒரு நிலைமையிலும் எந்த ஒரு ஒப்பந்தத்தினதும் கால எல்லையை ஒப்பந்தம் ஆரம்பிக்கப்பட்ட திகதி இருந்து 15 வருட கால எல்லையை தாண்டுவதற்கு இடம் அளிக்கப் போவதில்லை எனவும் அவர் உறுதிபட தெரிவித்தார்.

2014செப்டம்பர்மாதத்தில்அப்போதையஇலங்கைபிரதமர் மஹிந்த ராஜபக்சவின் கனவினை நிறைவேற்றுவதற்காக சீன ஜனாதிபதி ஷீ பிங் ஜிங் அவர்கள் கொழும்புக்கு வருகை தந்த சந்தர்ப்பத்தில் இந்த செயல் திட்டம் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. 2009 இல் முடிவுக்கு வந்த சிவில் யுத்தத்தில் பீஜிங் இலங்கைக்கு ஆயுதங்களும் துப்பாக்கி ரவைகளும் வழங்கியதன் பின்னர் ஒரு தசாப்தத்துக்கு மேல் அதிகமாக மஹிந்த மற்றும் ஜனாதிபதி கோட்டாபய ராஜபக்ஷ ஆகியோருடன் விசேட தொடர்புகளை பேணி உள்ளது பலரும் அறிந்து வைத்திருக்கின்ற ஒரு விடயமாகும்.

சீனாவின் கடன் பொறி ராஜதந்திர மாதிரி ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளதுடன், சர்வதேச நிதி நிறுவனங்கள் மற்றும் ஆய்வு நிறுவனங்கள் உலகம் பூராகவும் சீனாவின் கடன் வழங்கல் குறித்து விவரித்துள்ளன. இதற்கு முன் சர்வதேச குலுக்கல் மற்றும் ஆர்எஸ்எஸ் சார்பற்ற அமைப்புகள் பல ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகத்தின் மூலம் இலங்கையை தன்னுடைய கடன் பொறியில் சிக்க வைத்து முறை பற்றி விளக்கி இருந்தன.

இலங்கையில் அதிகாரத்துக்கு வந்த பெரும்பாலானோரின் அரசியல் மேடைகளில் பிரதான தலைப்பாக அமைந்தது ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகமாகும். ஹம்பந்தோட்டை காணிகளை சீனாவுக்கு வழங்குவதில் இருந்து பாதுகாத்தல் என்பது அவர்களின் பிரதான கோஷமாக இருந்தது. இன்றும் சீன நிறுவனத்தின் அனுமதி இன்றி துறைமுக வளாகத்தினால் பிரவேசிக்க முடியாது. அதன் அடிப்படையில் ஹம்பந்தோட்டை துறைமுகத்தின் சீனாவின் ஆதிக்கம் தெளிவாக விளங்குகிறதா?

இலங்கைக்கு மேலும் கடன் சுமையை ஏற்படுத்திய யுஎஸ்டீ

61.19 மில்லியன் டொலருக்கு செய்த வேலை?

ராசுல் சமந்த ஹெட்டியாரச்சி

அதிகமான உதவித் தொகை வழங்கப்பட்டிருப்பது நண்புகளுக்கும், பெரும் புள்ளிகளுக்குமே

தகவல் ஆணைக்குழு கட்டளையிட்டபோதும், யுஎஸ்டீ இனால் 37 மில்லியன் டொலருக்கும் அதிகமானளவு உதவித் தொகையாக வழங்கப்பட்ட தொழில்முனைவாளர்களின் பெயர்கள் வெளியிடவில்லை.

உலக வங்கி வழங்கிய 61.19 மில்லியன் டொலர் கடனுக்கு, 11 இலட்சம் டொலருக்கு அதிகமான வட்டியும் செலுத்த வேண்டியுள்ளது.

எனக்கு விவசாயத் துறை நவீனமயப்படுத்தல் செயற்றிட்டம் - மதிப்புச் சங்கிலி அபிவிருத்தி செயற்றிட்டம் (யுஎஸ்டீ) மூலம் 45 இலட்சம் அளவு உதவித் தொகையாகக் கிடைத்தது. இன்னும் ஒரு தொகைப் பணம் கிடைக்க வேண்டியுள்ளது. ஆனால், தற்போது செய்து முடிந்திருக்கும் வேலைகளுக்கு, நான் வங்கிக் கடனொன்றையும் பெற்றேன். எனவே, அந்த பச்சை வீட்டை அமைத்ததாலும், இன்னும் முறையான வருமானம் இல்லை. பெற்ற வங்கிக் கடனுக்கு மட்டுமே 80,000 அளவு மாதாந்த தவணைக் கட்டணம் செலுத்த வேண்டியுள்ளது.”

பெருந்தோட்ட அமைச்சின் கீழ் உள்ள சிறு ஏற்றுமதி பெருந்தோட்ட பயிற்சி அபிவிருத்தி பிரிவின் கீழ் செயற்படும் விவசாயத் துறை நவீனமயப்படுத்தல் செயற்றிட்டம் - மதிப்புச் சங்கிலி அபிவிருத்தி செயற்றிட்டத்தின் கீழ் உதவித் தொகை பெற்றுக்கொண்டு, தற்போது அதை தொடர்ந்து செய்ய முடியாத நிலையில் உள்ள வெலிமடை தலுக்வெல்ல பிரதேசத்தைச் சேர்ந்த ரத்னஃபாம் நிறுவனத்தின் உரிமையாளர் ரத்நாயக்க தெரிவித்தார். இவரின் யுஎஸ்டீ மூலம் உதவித் தொகை வழங்கப்பட்ட 1000 அளவிலானோரில் ஒருவராவார்.

இந்த வகையில் இலங்கையில் விவசாய உற்பத்தித்திறனை அதிகரிப்பதற்காக, சந்தை பிரவேசத்தை மேம்படுத்துவதற்காக மற்றும் செயற்றிட்ட பிரதேசங்களில் சிறிய தோட்ட உரிமையாளர்கள் மற்றும் விவசாய வலத்தகங்களுக்கு பெறுமதி சேட்க்கும் நோக்குடன் உலக வங்கி மூலம்

125 மில்லியன் டொலர் 2017 இல் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இதில் விவசாய அமைச்சுக்கு 63.81 மில்லியன் டொலர் மற்றும் பெருந்தோட்ட அமைச்சின் கீழ் உள்ள சிறு ஏற்றுமதி பெருந்தோட்ட பயிற்சி அபிவிருத்தி பிரிவின் கீழ் செயற்படுத்தப்படும் விவசாயத் துறை நவீனமயப்படுத்தல் - மதிப்புச் சங்கிலி அபிவிருத்தி செயற்றிட்டத்துக்கு (யுஎஸ்டீ) 61.19 மில்லியன் டொலர் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

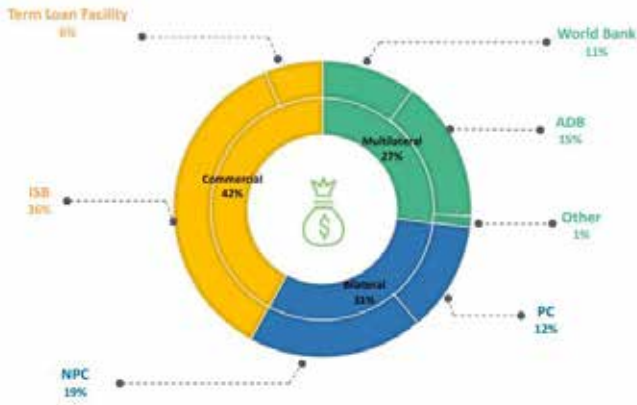
இந்த கன் தொகையானது, குறித்த செயற்றிட்டத்தின் மூலம் தெரிவுசெய்யப்பட்ட தொழில்முனைவாளர்களுக்கு உதவித் தொகையாக வழங்கப்படவே அளிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த வகையில் இந்தப் பணம் கொடுக்கப்பட்டதன் பின்னல், அவர்களிடமிருந்து ஒரு சதமேனும் மீளவும் அறவிடப்பட மாட்டாது.

இந்த வகையில் நாட்டையும், பொதுமக்களையும் கடன்காரர்களாக ஆக்கி, உலக வங்கி வழங்கிய இன்னும் 61.5 மில்லியன் டொலர் வெளிநாட்டுக் கடன் துஷ்பிரயோகம் செய்யப்பட்ட, வீணாக்கப்பட்ட இந்த செயற்றிட்டத்தை இந்த ஆய்வு மையப்படுத்தியுள்ளது.

இலங்கையின் பொருளாதார பிரச்சினை நாட்டின் நிதி ஸ்திரப்பாட்டுக்கு கணிசமானளவு பாதிப்புக்களை உருவாக்கியிருக்கின்றது. மேலும், பலவீனமான பொருளாதாரக் கொள்கைகள் மற்றும் இலங்கையின் ஆட்சி முறையின் நிதி துஷ்பிரயோகம் என்பனவும் காரணங்களாகும்.

அரசாங்கத்தால் தனது கடன்களை பயனுள்ள வகையில் முகாமை செய்துகொள்ள முடியாமை மற்றும் அதை இலக்கு மட்டத்துக்கு குறைத்துக்கொள்ள முடியாமை என்பன தற்போது பொருளாதார பிரச்சினை இன்னும் தீவிரமாகுவதற்கு காரணங்களாகியுள்ளன. உலக வங்கி, சுவதேச நாணய நிதியம் (ஐஆகு), ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கி போன்ற சுவதேச நிறுவனங்கள், அரசாங்கங்கள் மூலம் பல்வேறு அபிவிருத்தி செயற்றிட்டங்களுக்காக இலங்கைக்கு கடன் வழங்கியுள்ளன.

தற்போது நிலுவையிலுள்ள தொகை உட்பட இலங்கையின் மொத்த அரசு கடன் 2022 இன் இறுதியில் 83.6 பில்லியன் டொலர் அளவில் உள்ளதாக நிதி, பொருளாதார உறுதிப்பாடு மற்றும் தேசிய கொள்கைகள் அமைச்சின் இணையத்தளம் உறுதிப்படுத்தியது. இதில் 11 லட்சத்தமானவை உலக வங்கியால் வழங்கப்பட்ட கடனாகும்.



மூலாதாரம்: நிதி, பொருளாதார உறுதிப்பாடு மற்றும் தேசிய கொள்கைகள் அமைச்சு

எவ்வாறாயினும் உலக வங்கி விவசாயத் துறை நவீனமயப்படுத்தல் செயற்றிட்டம் - மதிப்புச் சங்கிலி அபிவிருத்தி செயற்றிட்டத்துக்கென (யுஎன்ஆர்) வழங்கிய 61.19 பில்லியன் டொலர் கடன் தொகையை 2041 ஜூன் 15 ஆம் திகதியாகும்போது செலுத்த வேண்டும். மேலும், வருடாந்த வட்டி விகிதம் 1.25 லட்சத்தம் என்ற அடிப்படையில் 11 இலட்சம் டொலர் (₹109,667.58) செலுத்த வேண்டும் என்று மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

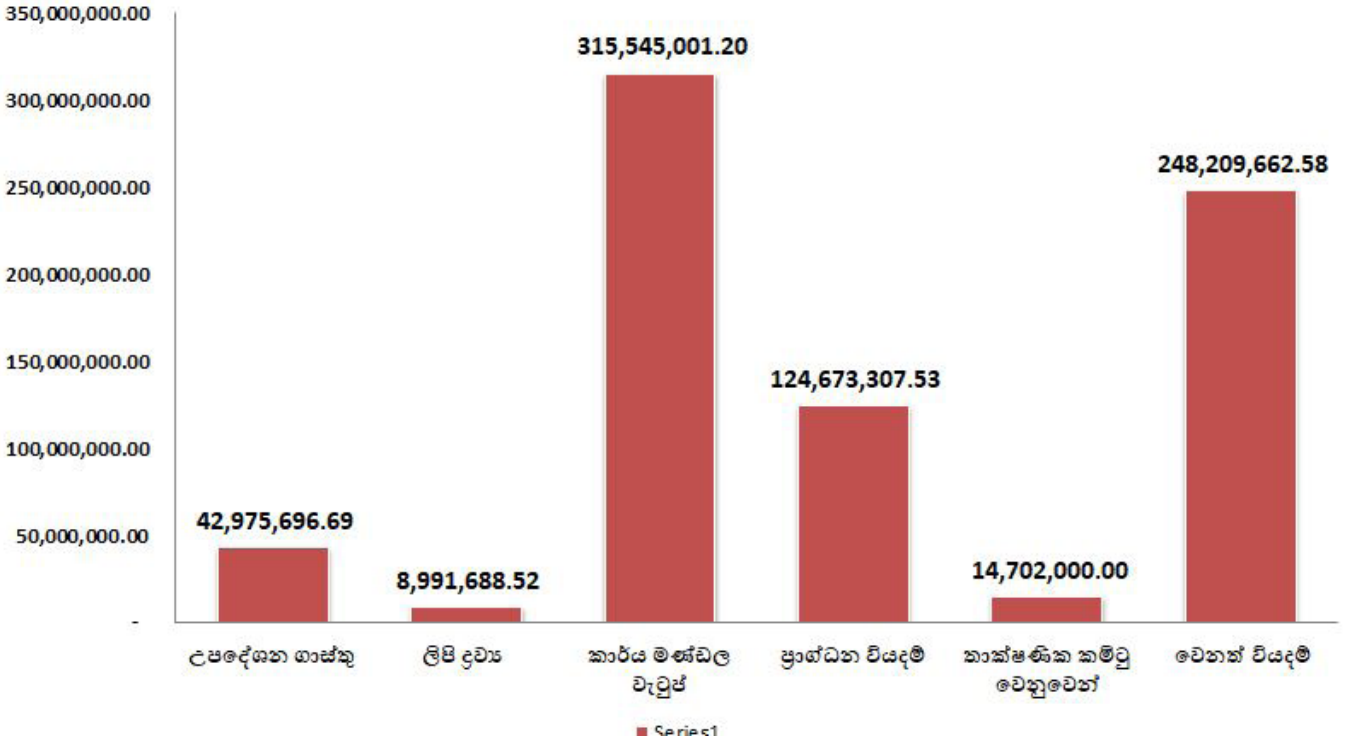
தகவல்கள் வழங்காமை

இவ்வாறான ஒரு நிலையில் பெருந்தோட்ட அமைச்சின் கீழ் உள்ள சிறு ஏற்றுமதி பெருந்தோட்ட பயில அபிவிருத்தி பிரிவின் கீழ் செயற்படும் விவசாயத் துறை நவீனமயப்படுத்தல் செயற்றிட்டம் - மதிப்புச் சங்கிலி அபிவிருத்தி செயற்றிட்டத்தின் கீழ் மில்லியன் கணக்கான டொலர் உதவித் தொகை வழங்கப்பட்ட தொழில்முனைவாள்களின் தகவல்களைக் கோரி 2022 மே மாதம் 05 ஆம் திகதி, உரிய அரசு அதிகார சபக்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்ட தகவல் கோரிக்கைக்கு ஏற்ப, உரிய அரசு அதிகார சபையினால் உதவித் தொகை

வழங்கப்பட்ட தொழில்முனைவாள்களின் தகவல்களை வழங்க மறுக்கப்பட்டதனால், உரிய முறையின் ஊடாக 2022 ஒக்டோபர் மாதம் 07 ஆம் திகதி தகவல் அறியும் உரிமை பற்றிய ஆணைக்குழுவுக்கு முன்வைக்கப்பட்ட மேன்முறையீட்டுக்கு ஏற்ப மேன்முறையீட்டு இலக்கம் சுவஜஃஃயுர்நயடஃஃ116ஃஃ2022 இன் கீழ் 2023 ஜனவரி மாதம் 26 ஆம் திகதி மேற்கொள்ளப்பட்ட மேன்முறையீட்டு விசாரணையின்போது அந்தத் தகவல்களை, கோரிக்கை விடுப்பவருக்கு வழங்குமாறு தகவல் ஆணைக்குழு கட்டளை பிறப்பித்ததன் பின்னட, அத்தகவல்கள் வழங்கப்பட்டன. அந்த வகையில் தகவல்கள் வழங்கப்பட்டபோதும் 2022.10.03 ஆம் திகதியாகும்போது 6 பில்லியன் ரூபாவுக்கும் அதிகமான தொகை வழங்கப்பட்டிருந்த தொழில்முனைவாள்களின் பெயர் பட்டியலில், பெருமளவில் உதவித் தொகை வழங்கப்பட்டவர்கள் உட்பட இன்னும் பலரது பெயர்களை வெளியிடுவதற்கு விவசாயத்துறை நவீனமயப்படுத்தல் செயற்றிட்டம் இதுவரை நடவடிக்கை எடுக்கவில்லை. இதன் மூலம், பெயர் வெளிப்படுத்தப்பட முடியாத ஒரு தொகையினருக்கு குறித்த அரசு அதிகார சபையினால் இந்த உதவித் தொகை வழங்கப்பட்டிருப்பது மேலும் உறுதியாகின்றது.

அதேபோல் இந்த செயற்றிட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்துவதற்குவிவசாயத்துறைநவீனமயப்படுத்தல் என்ற பெயரில் ஒரு நிறுவனம் தனியாக ஸ்தாபிக்கப்பட்டுள்ளது. அதன் பிரதான அலுவலகம் புத்தரமுல்லை சுவரூபாய 16 ஆம் மாடியில் உள்ளது. மேலும், அம்பாறை, காலி, வவுனியா மற்றும் கண்டி ஆகிய மாவட்டங்களிலுள்ள பிராந்திய அலுவலகங்கள் 04 ஸ்தாபிக்கப்பட்டுள்ளன.

அதேபோல் வழங்கப்பட்ட ஏனைய தகவல்களின்படி குறித்த செயற்றிட்டத்துக்காக உலக வங்கி வழங்கிய கடனைப் பயன்படுத்தி நிறுவனத்தின் பணிப்பாளர் உட்பட இன்னும் பணிப்பாளர் சபையொன்றும் மற்றும் உத்தியோகத்தட்கள் மற்றும் நிறுவனத்தின் பராமரிப்பு செலவுக்காக மற்றும் அவர்களின் சம்பளத்துக்காக இன்னும் பல செலவுகள் இடம்பெற்றுள்ளன. 2022 ஜூலை 30 ஆம் திகதி அந்த செலவுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கும் விதமாவது, ஆலோசனை கட்டணம் - 42,975,696.69, காகிதாக்கிகள் - 8,991,688.52, வேறு - 248,209,662.58, உத்தியோகத்தட்களின் சம்பளம் - 315,545,001.20, மூலதனச் செலவு - 124,673,307.53, தொழில்நுட்பம் குழு - 14,702,000.00 என்ற வகையில் மொத்த செலவு 755,755,973,356.52 மில்லியன் ரூபாவை விட அதிகம் செலவு செய்யப்பட்டுள்ளது. இது தவிர உத்தியோகத்தட்களின் பயிற்சி நிகழ்ச்சிகளுக்காக 19 (194,086) இலட்சம் ரூபா, தொலைக்காட்சி நிகழ்ச்சிகளுக்காக இன்னும் 12 மில்லியன் ரூபா உட்பட 769 மில்லியன் ரூபாவுக்கும் (769,038,222.52) அதிகமான 0 தொகை மேற்குறிப்பிட்ட விடயங்களுக்காக 2022 ஜூலை 30 ஆம் திகதி ஆகும்போது பயன்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

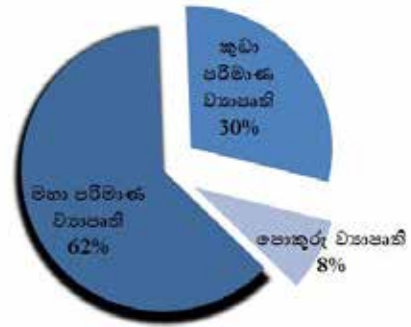


குறிப்பாக நாட்டு மக்களின் பணத்தை இந்த வகையில் பயன்படுத்தியுள்ள இந்த அரச அதிகார சபை, நாட்டு மக்களின் அடிப்படை உரிமையாக உள்ள தகவல் அறியும் உரிமை பற்றிய சட்டத்தின் விதிமுறைகளின்படி உரிய வகையில் நடந்துகொள்ளாமையினால், குறித்த அரச அதிகார சபையிடமிருந்து உரிய காலத்து தகவல்களைப் பெற்றுக்கொள்வதில் மிகுந்த கடினம் உள்ளமையும் இங்கு வலியுறுத்த வேண்டிய ஒரு விடயமாகும்.

மக்களுக்கு வெளிப்படையான பணியாற்றல், எந்தவொரு அரச நிறுவனத்தினதும் கடமையாகும். அந்த வெளிப்படையான உறுதிப்படுத்தப்படும் ஒரு பக்கமமாக இருப்பது மக்களுக்கு அந்த அரச அதிகார சபையின் தகவல்களை அணுகுவதற்கு சந்தர்ப்பம் வழங்குவதும், அந்த தகவல்களை மக்களுக்கு உரிய முறையில் வழங்குவதுமாகும். ஆனால், அவ்வாறு தகவல்களை வெளிப்படுத்தி, இது தொடர்பில் நாம் தகவல் கேட்ட எந்தவொரு சந்தர்ப்பத்திலும் ஸ்தாபிக்கப்பட்ட விதிமுறைகளின்படி செயற்படுவதற்கு விவசாயத்துறை நவீனமயப்படுத்தல் செயற்றிட்டம் - மதிப்புச் சங்கிலி அபிவிருத்தி செயற்றிட்டம் (யு.என்.ஆர்) நடவடிக்கை எடுக்காமையினால், இந்த அரச அதிகார சபையின் வெளிப்படையான பற்றிய பாரிய சிக்கல் மக்களுக்கு ஏற்படுவதை தடுக்க முடியாது.

இந்த வகையில் பல மாதங்கள் செலவழித்து பெற்றுக்கொண்ட தகவல்களின்படி, 2022.07.18 ஆம் திகதியாகும்போது இந்த செயற்றிட்டத்தின் மூலம் மூன்று தொகுதிகளின் கீழ் வழங்கப்பட்டுள்ள மொத்த உதவித் தொகையின் பெறுமதி 6 பில்லியன் ரூபாவை விட அதிகமாகும் (6,049,683,907.88) என்பது வெளிப்படுத்தப்பட்டது. 2023 ஜூலை மாதம் அளவில் ஆகும்போது முடிப்பதற்கிருந்த இந்த செயற்றிட்டத்தின் மூலம் 2022.07.18 ஆம் திகதியிலிருந்து இதுவரையில் இன்னும் ஒரு தொகுதியினருக்கு இந்த வகையில் உதவித் தொகை மற்றும் எஞ்சியுள்ள

புதிய ரொடீம் செலவுகள் மீட்கல் யோசனை திட்டம் அட்டர் (2022.03.10 தகவல்)



தகவலைப் பணமும் செலுத்துவதற்கு உள்ளது. அந்த வகையில் மேலுள்ள பணம் அதையும் விட அதிக பெறுமதியைப் பெறும். மூன்று வகை செயற்றிட்டங்களின் கீழ் உதவித் தொகை வழங்கப்பட்டிருக்கின்ற இந்த செயற்றிட்டத்தின் மூலம் பாரிய செயற்றிட்டங்கள் 132 க்கு மூன்று பில்லியனுக்கும் அதிகமான (3,762,976,719.00) பணம், சிறிய அளவிலான செயற்றிட்டங்கள் 236 க்கு ஒரு பில்லியனுக்கும் அதிகமான (1,781,996,453.00) பணம், கொத்து செயற்றிடங்கள் 602 க்கு 504 பில்லியனுக்கு (504,710,735.88) அதிகமான பணம் வழங்கப்பட்டிருப்பதாக யு.என்.ஆர் ஊாக் மேற்கொள்ளப்பட்ட தகவல் கோரிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

ஒன்றுக்கொன்று முரணான தகவல்கள்

இந்த செயற்றிட்டம் பற்றி பல சந்தர்ப்பங்களில் தகவல் கோரிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டபோதும், அது தொடர்பில் தகவல் தருவதை தாமதித்தல், தகவல் வழங்காமையே போன்று, ஒன்றுக்கொன்று முரணான தகவல்களும் வழங்கப்பட்டிருப்பது எந்த வியத்தை மறைப்பதற்கு என்பது பெரும் கேள்வியாக

உள்ளது. அந்த வகையில் 2022 ஆகஸ்ட் 22 ஆம் திகதி எத்தனை பேருக்கு உதவித் தொகை வழங்கப்பட்டுள்ளது என்பது பற்றி மேற்கொண்ட கோரிக்கையின்போது 2022.08.05 ஆம் திகதி தகவல் கோரிக்கைக்கு, உதவித் தொகை வழங்கப்பட்டோ 872 என குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. அதேபோல 2022.08.12 ஆம் திகதி கோரிக்கையில் அந்த உதவித் தொகை வழங்கப்பட்டோரின் ஆவணத்தை தருவமாறு மேற்கொள்ளப்பட்ட கோரிக்கைக்கு, குறித்த செயற்றிட்டத்தின் தகவல் அதிகாரி தகவல் சட்டத்தில் இல்லாத ஒரு பிரிவை சுட்டிக்காட்டி, அந்த தகவல்களை வழங்குவதை மறுத்தாது. எனினும் தகவல் அறியும் உரிமை பற்றிய ஆணைக்குழுவினால் மேன்முறையீட்டு இலக்கம் சவுஜஃஃஃ யூநியட்ஃஃஃ116ஃஃஃ2022 கீழ் 2023 ஜனவரி மாதம் 26 ஆம் திகதி வழங்கப்பட்ட கட்டளையின் பிரகாரம் தரப்பட்ட, உதவித் தொகை பெற்றோரின் தகவல்களை பரீட்சிக்கும்போது உதவித் தொகை பெற்றோரின் எண்ணிக்கை 1211 அளவு என்பது வெளிப்பட்டது. அப்படியாயின், நாட்டின் மொத்த மக்களையும் கடன்காரர்களாக்கி, வெளிநாட்டுக் கடனாகப் பெற்றுக்கொண்ட பணம், இவர்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ள உண்மையான பணத்தின் அளவு என்ன? இந்த வகையில் உதவித் தொகை வழங்கப்பட்டோரின் பெயர்களை மறைப்பது ஏன்? என்பதை குறித்த அரசு அதிகார சபையின் கட்டாயமாக வெளிப்படுத்த வேண்டும். அதேபோல் அவ்வாறு வெளிப்படுத்தாமை தொடர்பில் விசாரணையும் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும்.

நீதிக் கையாள்கை

அரசு அதிகார சபையின் நிதி கையாளையில் யுளுஃஃ இன் அதிகாரிகளுக்கு அதிகளவிலான அதிகாரம் வழங்கப்பட்டிருப்பது இங்கு அவதானிக்கப்பட்டது. விண்ணப்பம் கோரல், செயற்றிட்டம் மற்றும் உதவித் தொகை வழங்கப்படுவோரை தெரிவுசெய்தல், பணம் வழங்குதல், வழங்கப்பட்ட பணம் உரிய செயற்றிட்டத்துக்கு பயன்படுத்தப்படுகிறதா என்பது தொடர்பில் தேடியறியதல் முதலிய அனைத்து செயற்பாடுகளும் யுளுஃஃ அதிகாரிகளுக்கு பொறுப்பாக்கப்பட்டிருந்தது.

நீலவாகம் தொடர்பில் ஆட்களைச் சேர்த்தல் தொடர்பில் தனக்குத் தெரியாது என்றும், ஆனால், திறைசேரி மற்றும் உலக வங்கியுடன் இணைந்து அது தயாரிக்கப்பட்டிருக்கலாம் என்று தான் நம்புவதாக பெருந்தோட்ட அமைச்சின் செயலாளர் உதமகீஉத்தி தெரிவித்தாது.

“உதவித் தொகை பெற்றுக்கொள்வோர் தொடர்பில் திறைசேரி மூலம் மற்றும் யுளுஃஃ மூலம் வெவ்வேறாக தேடியறியப்படுகின்றது. ஆனால், அவ்வந்த நிறுவனங்கள் குறித்து வேறுபட்ட தீர்மானங்கள் தான் இருந்தன” என்று அவை தெரிவித்தாது.

நேஉமைபற்றி ஒரு நிறுவனத் தலைவல்

எவ்வாறாயினும் நாம் மேற்கொண்ட ஆய்வில் தெரியவந்தது யாதெனில், யுளுஃஃ இல் நிறுவனத் தலைவரை நியமிப்பதில் இந்த இலங்கையின் ஏனைய செயற்றிட்டங்கள் போன்றே

அரசியல் அல்லது வேறு நெருக்கங்களின் அடிப்படையில் நியமிக்கப்பட்டிருக்கின்றதா என்ற சந்தேகம் எழுவது, இதற்கு முன்னல் அவை கடற்படையின் லெப்டினன் ஒருவராக பணிபுரிந்து, அதிலிருந்து விலகிய ஒருவல் என்பதும், 2005 ஆம் ஆண்டில் அப்போதைய பாதுகாப்புசெயலாளராக செயற்பட்ட கோட்டாய ராஜபக்சவின் இணைப்பு செயலாளர் ஒருவராக முன்னின்று, வவுனியாவில் தேக்கவத்தை பிரதேசத்தில் ஒரு அலுவலகத்தையும் நடாத்திச் சென்றிருக்கின்றமையாகும்.

பின்னல் ஐக்கிய தேசியக் கட்சி தொகுதி அமைப்பாளராக மற்றும் ஐக்கிய தேசியக் கட்சி மாகாண சபை உறுப்பிராகவும் செயற்பட்டுள்ளாது. 2015 பொதுத் தேவதலில் ஐ.தே.க. வேட்பாளராக தேவதலில் போட்டியிட்டுள்ளதுடன், ஐக்கிய மக்கள் சக்தியில் இணைந்துள்ளாது. மேலும் 2020 தேவதலில் அவருக்கு பதிலாக அவரின் மனைவி வன்னி மாவட்டத்தில் தேவதலில் போட்டியிட்டுள்ளாது. தற்போது வவுனியா மாவட்டத்தில் ஐக்கிய மக்கள் சக்தியின் அமைப்பாளர் பதவியை வகிப்பது யுளுஃஃ செயற்றிட்டத்தின் பணிப்பாளரின் மனைவியாவாது. இங்குள்ள விசேடமான அடுத்த விடயமாவது, குறித்த பணிப்பாளர் விவாசாயம் பற்றிய தகுதிகளைப் பெறாத ஒருவராவாக இருப்பதாகும்.

நண்பர்களுக்கு மத்தியில் பகிரப்பட்ட மக்களின் பணம்

ஒரு ஜனநாயக நாட்டில் தாம் விரும்பும் எந்தவொரு அரசியல் கருத்தையும் கொண்டிருப்பதற்கும், அதில் ஈடுபடுவதற்கும் எந்தவொரு நபருக்கும் முடியும். ஆனால், பிரச்சினை என்னவென்றால் இந்த வகையில் அரசியல் தொடர்பு அதிகம் உள்ள ஒரு நபர் இவ்வாறு மில்லியன் கணக்கான மக்கள் பணத்தை கையாள்வதற்காக செயற்றிட்ட பணிப்பாளர் ஒருவராக இவ்வாறான பதவிக்கு நியமிக்கப்படும்போது, அந்த பதவிக்கு அரசியல் இணைவதை தடுக்க முடியாது போகும்.

இந்த வகையல் நாம் மேற்கொண்ட ஆய்வில் தெளிவாக அது வெளிப்படுத்தப்பட்டது, குறித்த பணிப்பாளரின் மனைவியின் வவுனியா நகரிலுள்ள அரசியல் அலுவலகத்தில் பணிபுரியும் சானிகா உதயங்கனி எனும் பெண்ணின் ஞாயனெ டுயமெய எனும் செயற்றிட்டத்துக்கு பத்து இலட்சத்துக்கு அறுபத்தி ஒன்பதாயிரத்து எழு நூறு ரூபா (1069700) வழங்கப்பட்டிருப்பது மூலமாகும். அதேபோல் நாம் குறித்த பெண்ணை சந்திப்பதற்கு செல்லும்போது கூட அவை இருந்தது தேசிய மக்கள் சக்தியின் வவுனியா அலுவலகத்திலாகும். மேலும், நாம் மேற்கொண்ட கேள்விகளின்போது, தானியங்கள் இடித்து பொதி செய்து விற்பனை செய்வதற்கு அந்தப் பணம் வழங்கப்பட்டதாகவும், குறித்த இயந்திரத்தை வாங்குவதற்கு மூன்றரை இலட்சம் அளவு பணம் செலவானதாகும் அவை தெரிவித்தாது. ஆனால் செயற்றிட்ட முன்மொழிவில் தெளிவாகக் குறிப்பிடப்பட்டிருப்பது, குறித்த செயற்றிட்டத்துக்கு இருபத்தியொரு இலட்சத்து இருபத்தி இரண்டாயிரத்து நானூறு ரூபாய் (21இ22இ400) தேவைப்படுவதாக ஆகும். அதேபோல், அவரின் செயற்றிட்டம் மேற்கொள்ளப்படுவதாகக் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வவுனியா மஹகச்சிகுடி பிரதேசத்துக்கு சென்றபோது, அவ்வாறான செயற்றிட்டமொன்றை மேற்கொள்ளப்படுவதை கண்டறிய முடியவில்லை. அவ்வாறான ஒரு வியாபாரம் அப்பிரதேசத்தில்



இருப்பது பற்றியத் தெரியாது என்று அப்பிரதேசத்தவர்கள் சிலரும் தெரிவித்தன. அது தொடர்பில் சானிகா உதயங்களி என்பவரின் கேட்டபோது, அந்த இயந்திரம் தனது வீட்டினுள் இருப்பதாகத் தெரிவித்தா. இது தவிர, அப்பிரதேசத்திலேயே முகவரியைக் கொண்டுள்ள றுதையலய ிசுனரஉவ எனும் நிறுவனத்துக்கு பத்து இலட்சத்து முப்பத்தி ஆறாயிரம் ரூபா கொடுக்கப்பட்டுள்ளதுடன், அந்த முகவரியில் அப்படியொரு வியாபாரம் இல்லை. மேலும், நாம் மேற்கொண்ட தேடியறியதலில் தெரியவந்தது என்னவெனில், அந்த உதவித் தொகை பெற்றவரின் உண்மையான வசிக்கும் ஊஉ அலுத்வத்த என்பதாகும். அதேபோல் அவரும் சானிகா உதயங்களி என்பவரின் உறவினஉ ஆவாஉ. ஆனால், குறித்த நபஉ இந்த உதவித் தொகையை பெற்றுக்கொண்டதன் பின்னஉ மரணித்ததாக பிரதேசத்தவஉகளிம் விசாரித்ததில் தெரியவந்தது.

இது தவிர முன்னாள் கடற்பனை தளபதியொருவருக்கு சொந்தமான செயற்றிட்டமொன்றுக்காக கோடிக் கணக்கான ரூபாய்பெறுமதியான உதவித் தொகை வழங்கப்பட்டிருப்பதுடன், அவருக்கும் இந்த செயற்றிட்டத்தின் பணிப்பாளருக்கும் இடையில் இருப்பது எவ்வாறான நெருக்கம் என்பது பணிப்பாளரின் மேற்குறிப்பிட்ட தகவல்களிலிருந்து தெளிவாகத் தெரியும் விடயமாகும். அதேபோல், களுத்துறை பிரதேசத்தில் நடாத்திச் செல்லப்படும் இன்னுமொரு வியாபாரத்துக்கும், இந்த வகையில் பண வழங்கப்பட்டிருக்கின்றது. இதுவும் பணிப்பாளருடன் தொடர்புடைய ஒருவருக்கு சொந்தமானது என்று தெரிவிக்கப்படுகின்றது. இது தொடர்பில் தகவல் அறிவதற்கு விவசாயத்துறை நவீனமயப்படுத்தல் செயற்றிட்டம் - மதிப்புச் சங்கிலி அபிவிருத்தி செயற்றிட்டத்தின் (யுளுஆ) பணிப்பாளஉ ரோஹ ன கமகே அவஉகளைத் தொடர்புகொள்வதற்கு பல சந்தஉப்பங்களில், பல நாட்கள் முயற்சித்தபோதும், அது சாத்தியப்படவில்லை.



செயற்றிட்டங்களின் உண்மையான நிலை

குறிப்பாக இந்த வகையில் 61 மில்லியன் டொலஉ அளவிலான கடன் தொகையின் மூலம் செயற்படுத்தப்பட்ட இந்த செயற்றிட்டத்தின் உண்மையான நிலையை ஆய்வு செய்வதற்காக தகவல் அறியுறும் சட்டத்தின் கீழ் யுளுஆ மூலம் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட தனநிபஉ தகவல்களின்படி வவுனியா, அநுராதபுரம், வெலிமடை, பண்டாரவளை, நுவரெலியா, மடு, ஹம்பாந்தோட்டை, மாத்தறை ஆகிய சில பிரதேசங்களுக்கு எழுமாறாக தெரிவுசெய்யப்பட்ட, உதவித் தொகை பெற்றவஉகளிலிருந்து 60 அளவிலான செயற்றிட்டங்கள்

பற்றி நாம் கண்டறிந்தோம். அவைகள் வழங்கிய தகவல்களின் சுருக்கமே இந்த ஆய்வுக்கு அடிப்படையாக அமைத்துக்கொள்ளப்பட்டது.

நடவடிக்கைகள்-பணம் வழங்கப்படும்வரை நிறுத்தப்பட்டுள்ள இன்னொரு நிறுவனம்)

இந்த செயற்றிட்டத்தின் மூலம் பாரிய செயற்றிட்டங்களுக்காக 132 தொழில்முனைவாளர்களுக்கும் அதிகமானோருக்கு மூன்று பில்லியன் ரூபாவுக்கும் (3இ762இ976இ719.00) அதிகமான தொகை வழங்கப்பட்டுள்ளது. மேலும், இந்த தொகை வழங்கப்பட்டோரில் பெரும்பாலானோர் இலங்கையில், அப்போது வெற்றிகரமாக தமது வியாபாரங்களை நடத்திச் சென்றோராவை. பெரும்பாலான சந்தைப்பங்களில் 20 மில்லியன் ரூபா முதல் 50 மில்லியன் ரூபா வரையில் அவைகளுக்கு உதவித் தொகையாக வழங்கப்பட்டுள்ளது. இந்த பணம் வழங்கப்பட்டதன் மூலம், அந்த வியாபாரங்களின் மூலம் விசேடமாக இலங்கைக்கு வெளிநாட்டு அண்ணியச் செலவாணி கொண்டு வரப்படாமலிருப்பது, அந்த வியாபாரங்கள் அப்போது வெற்றிகரமாக நடத்திச் செல்லப்பட்டுக் கொண்டிருந்தமையினாலாகும். பெரும்பாலான சந்தைப்பங்களில் இந்த செயற்றிட்டத்தின் வெற்றியைக் காட்டுவதற்கு, இந்த வியாபாரங்களைப் பயன்படுத்திக்கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கும் நோக்கில், இவற்றுக்கு உதவித் தொகை வழங்கப்பட்டதா? அல்லது தமக்கு நெருக்கமானே அல்லது வேறு அரசியல்வாதிகளின் வியாபாரங்களுக்காக உதவித் தொகை வழங்குவதற்காக இவ்வாறான தெரிவுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டனவா என்ற பாரிய சந்தேகம் அவற்றுக்கு மத்தியிலுள்ள ஏனைய செயற்றிட்டங்கள் பற்றி தேடிப்பார்க்கும்போது எழுகின்றது.



மேற்குறிப்பிட்ட விடயம் நீலகொழும்பு கோலகல

பிரதேசத்தில் மண் வெட்டி கைவிடப்பட்ட குழியொன்றில் நிஉமாணிக்கப்பட்ட மிதக்கும் ஹோட்டல் (ஈழமையிய குடமூயவமைப்பு சுநளமுசவ) கட்டிடத் தொகுதி மூலம் உறுதியாகின்றது. இந்த செயற்றிட்டத்துக்காக மதிப்பிடப்பட்ட தொகை 425 மில்லியன் ரூபா (425859250) ஆகும். மேலும், இந்த செயற்றிட்டத்துக்காக யுனெஸ்கோ மூலம் 75 மில்லியன் ரூபா (75000000) உதவித் தொகையாக வழங்கப்பட்டுள்ளது. ஆனால், இன்றாகும்போது இந்த செயற்றிட்டம் நிறுத்தப்பட்டுள்ளதுடன், அதன் மூலம் உலக வங்கி வழங்கிய ஏழுரை கோடி ரூபா பெறுமதியான பணம் வீணாகியுள்ளது. குறிப்பாக இந்த இடத்தில் மண் வெட்டுவதற்குவதற்காக புவிச் சரிதவியல் அளவை சுரங்கப் பணியகத்துக்கு, இந்த இடத்தை மீண்டும் மீள்நிரப்புவதற்காக வைக்கப்பட்ட பிணை ஒரு மில்லியன் ரூபா பணம், இந்த செயற்றிட்டத்தை ஆரம்பிக்கப்பட்டதனால், மீள வழங்கப்பட்டிருப்பது தகவல் அறியும் சட்டம் மூலம் பெற்ற தகவல்களிலிருந்து தெரியவந்தது. மில்லியன் கணக்கான ரூபா செலவு செய்து நிஉமாணிக்கப்பட்ட இந்த செயற்றிட்டத்தின் மூலம், இன்று எஞ்சியிருப்பது மண் வெட்டி அகற்றப்பட்ட ஒரு குழியும், நாடு கடனாளியானதும் மட்டுமே. இந்த அனைத்தின் மூலமும், இந்த செயற்றிட்டத்தின் உண்மையான நிலை ஏன் சொல்லப்படுகின்றதோ?

(மேலுள்ள படம் - இணையத்திலுள்ள போலகல மற்றும் உண்மையான போலகல)

இந்த செயற்றிட்டத்தின் கீழ் மகவும் வெற்றிகரமான சில செயற்றிட்டங்களும் மேற்கொள்ளப்பட்டுக் கொண்டு செல்கின்றது என்பதையும் நாம் குறிப்பிட்டாக வேண்டும். அந்த வெற்றிகரமான செயற்றிட்டங்களில் கொத்து செயற்றிட்டமொன்றான வெலிமட ராவன எக்ரோ நிறுவனம் ஒன்றாகும். பிரச்சினை என்னவென்றால், இந்த வகையில் சில செயற்றிட்டங்கள் வெற்றிபெறுவது, இலங்கையின் அனைத்து பிரதேசங்களையும் கடன்காரர்களாகி உலக வங்கியிலிருந்து கிடைத்த இந்த 61 மில்லியன் டொலர் அளவிலான பணத்தை சம்பாதிப்பதற்கு சமமான உற்பத்தியை அதன் மூலம் மேற்கொள்வதற்கு முடியுமா என்பதாகும்.

இடைநடுவில் நின்றுபோன செயற்றிட்டங்கள்

விசேடமாக இந்த உதவித் தொகைகளை வழங்குவதற்கு, குறித்த செயற்றிட்ட உரிமையாளர்கள் செயற்றிட்ட அறிக்கைகளை தயாரித்து வழங்கியதன் பின்னடி பணிப்பாளர் சபையின் அனுமதியின்படி தயாரிக்கப்பட்ட விதிமுறைகளை கரிசனையில் எடுத்து, உதவித் தொகை வழங்கப்படுவோர் தெரிவுசெய்யப்படுவது. இங்கு அவைகளினால் முன்வைக்கப்படும் செயற்றிட்டத்தின் முழுப் பெறுமதியின் 60% சதவீதமான பணம் செயற்றிட்டத்தின் மூலம் வழங்கப்படுவதுடன், ஏனைய 40% சதவீதத்தை உதவித் தொகையை பெறுவோர் ஏற்பாடு செய்துகொள்ள வேண்டும். இங்கு பெரும்பாலான உதவித் தொகை பெற்றோர், தாம் பொறுப்பெடுக்க வேண்டிய 40% சதவீதத்தை வங்கிக் கடன்கள் மூலம் பெற்றுள்ளனர். தற்போது நிறுத்தப்பட்டுள்ள வியாபார உரிமையாளர்கள் பலருக்கும் தமது செயற்றிட்டத்தின் மூலம் சம்பாதிப்பதை விட அதிகமான தொகையை கடன்



தவணையாக செலுத்த வேண்டிய நிலை ஏற்பட்டுள்ளதால், அந்த செயற்றிட்டங்களை நடாத்திச் செல்ல முடியாததனால், இடைநடுவே நிறுத்தியுள்ளதாக இந்த ஆய்வில் தெரியவந்தது.

இந்த வகையில் பெல்பெபெ விவசாயத்துக்காக 16 இலட்சம் ரூபா அளவில் உதவித் தொகையைப் பெற்ற வெலிமடை பிரதேசத்தைச் சேர்ந்த ரொசான் ரணசிங்க ஆரம்பித்த செயற்றிட்டமும் தற்போது அவ்வாறு நிறுத்தப்பட்டுள்ள ஒரு செயற்றிட்டமாகும். “எனது முழுமையான செயற்றிட்டத்தின் பெறுமதி 31 இலட்சம் ரூபா அளவிலாகும். அதில் 16 இலட்சம் ரூபா அளவில் தான் செயற்றிட்டத்தால் வழங்க அனுமதிக்கப்பட்டது. அதிலிருந்து தற்போது எட்டு இலட்சத்துக்கும் அதிகமான பணம் பெறப்பட்டுள்ளது. அந்தப் பணம் கிடைக்கும்போதும் எனது விவசாயத்துக்காக பச்சை வீடு அமைக்க 50 இலட்சம் அளவில் நான் செலவழித்திருந்தேன். அந்தப் பணத்தை வங்கிக் கடனாகப் பெற்றேன். அந்தக் கடனை நான் இன்னும் செலுத்தி வருகிறேன்.”

நாம் அவருடன் மேற்கொண்ட உரையாடலில் தெளிவானது என்னவென்றால், செயற்றிட்டத்தின் ஆரம்பித்தில்



50 பேஉ அளவிலான ஒரு ஊழிய உதவியுடன் தொகுதி இருந்த அவரது செயற்றிட்டத்தினுள், இன்றே இருவ உ மாத்திரமே உள்ளன உ என்பதாகும். அதுவும் முறையாக செயற்படுத்தப்படுவதில்லை



என்பது நாம் அங்கு மேற்கொண்ட அவதானத்திலிருந்து உறுதியானது.

(ரொஷான் ரணசிங்கவன் செயற்றிட்டத்தின் தற்போதைய நிலை)

அதேபோல் லகிந்து பச்சை வீட்டு செயற்றிட்டத்தை நடாத்திச் செல்கின்ற புத்திக் மானவரு இவ்வாறான ஒரு கருத்தை தெரிவித்தாஉ. “எனது செயற்றிட்டத்துக்காக 71 இலட்சம் ரூபா வழங்கப்பட்டது. அதில் 35 இலட்சம் அளவு (359000) பணம் ஆரம்பமாக கொடுக்கப்பட்டது. உதவியைப் பெற முன்ன உ 2000 சதுர அடி பச்சை வீடொன்று என்னிடமிருந்தது. இந்த செயற்றிட்டத்துக்காக தற்போதாகும்போது இரண்டு வங்கிகளிலிருந்து 40 இலட்சம் கடனாகப் பெற்றுள்ளேன். அதற்காக மாதாந்தம் ஒரு இலட்சம் அளவு தவணைப் பணம் செலுத்துகிறேன்.”

செயற்றிட்டங்கள் வலுவிறந்துபோக பொருட்களின் விலை போன்றே பச்சை வீட்டுக்குள் விவசாயம் செய்யும்போது விவசாய இரசாயனங்கள் பயன்படுத்துவது அதிகம் என்பதனால், அதிக பணம் செலவாகுவதும், குரங்குகளால் பச்சை வீட்டுக்குள் நிகழும் பாதிப்பும் பாதித்திருப்பதாக அவ உ



கூறினாஉ. எவ்வாறாயினும், இலாபம் கிடைக்காவிட்டாலும்,



அவ்வூர் தற்போதும் அந்த விவசாயத்தை மேற்கொண்டு வருகிறாள்.

(லகிந்து பச்சை வீடு)

(வெலிமடை தனுக்கவெல்ல பிரதேசத்தின் ரத்னஃபாம்)

அதேபோல்நாம்தகல்அறியும்சட்டத்தின்கீழ்மேற்கொண்ட கோரல்களின்போது வழங்கப்பட்டுள்ள தகவல்களில் வவுனியா சின்னபுதுகுளம் பிரதேசத்தில் வாயுமீய வழரசனைவ உழவநட ௬ லை (௭௭) டவன என்ற நிறுவனத்துக்கு 95 இலட்சம் அளவிலான தொகை அனுமதிக்கப்பட்டிருந்ததுடன், தற்போது 85 இலட்சத்துக்கும் அதிகமான (8550000) தொகை வழங்கப்பட்டிருந்தது. நாம் அங்கு மேற்கொண்ட துறைப் கண்காணிப்போது, வாயுமீய வழரசனைவ உழவநட ௬ லை (௭௭) டவன என்ற ஒரு நிறுவனம் அங்கு இல்லை என்றும், அவ்வாறான பணம் வழங்கப்பட்டிருப்பது வாயுமீய ஆழனநட குயசஅ எனும் நிறுவனத்துக்கு மல்லிகைப்பூட்டு, அது சாஉ தயாரிப்புக்களை மேற்கொள்வதற்கு என்றும் தெரியவந்தது. ஆனால், அந்த நிறுவனமும் தற்போது செயற்படுவதில்லை என்பதுடன், பாதுகாப்பற்ற கட்டிடமொன்றில் இடப்பட்டிருக்கும் இலட்சக்கணக்கு பெறுமதிவாய்ந்த சில இயந்திரங்களை மட்டும் காண முடிந்தது.

(வாயுமீய ஆழனநட குயசஅ)

மேலே குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது நாம் கண்டறிந்த செயற்றிட்டங்கள் சிலவை மாத்திரமே. இந்த வகையில் உலக வங்கியிலிருந்து வட்டி அடிப்படையில் பெற்று உதவித் தொகையான பெருமளவிலானோருக்கு வழங்கப்பட்டிருக்கும் பணம் உரிய முறையில் செயற்றிட்டங்களில் பயன்படுத்தப்படாமையினால், நாட்டின் அனைத்து மக்களும் கடனாளியாகுவது மட்டுமே இடம்பெற்றிருக்கின்றது.

தோல்வியடைவதற்கு பாதீப்புச் செலுத்தக் காரணங்கள்

குறிப்பாக இங்கு அதிகமான செயற்றிட்டங்கள் தோல்வியடைவதற்கு காரணமாக அமைந்த விடயங்கள் பலவும் வெற்றியடைந்த மற்றும் தோல்வியடைந்த உதவித் தொகை பெற்றவர்களினால் வெளிப்படுத்தப்பட்டன. அதன்போது, சந்தைக்குப் பொருந்தமான போட்டித்தன்மை இல்லாத தயாரிப்புக்களை மேற்கொள்வதற்கு விவசாயிகள் அல்லது தயாரிப்பாளர்களுக்கு உதவித் தொகை வழங்கப்பட்டமை அதில் ஒன்றாகும். அதேபோல், உரிய தயாரிப்பை விற்பனை செய்வதற்கு சந்தை கட்டப்படாமலிருந்தமையினால் பல விவசாயிகள் மற்றும் தயாரிப்பாளர்களுக்கு ஏற்படும் நட்டம் காரணமாக வியாபாரங்கள் இடைநடுவே நிறுத்தப்பட்டிருந்தன.

அதேபோல் அரசாங்கத்தினால் உரிய விசாரணைகள் இல்லாமலிருந்தமையினால் உதவித் தொகை பெற்ற பலரும் விளைச்சலை அதிகரிக்கச் செய்வதற்கு முயற்சிப்பதற்குப் பதிலாக செயற்றிட்டத்தை காண்பிப்பதற்காக மட்டும் விவசாயம் செய்யும் மற்றும் தயாரிக்கும் வேலையில் ஈடுபட்டமை இங்கு மேற்கொள்ளப்பட்ட விசாரணையில் தெரியவந்த ஒரு விடயமாகும்.

அதிகாரிகளின் கருத்துக்கள்

இது தொடர்பில் பெருந்தோட்ட அமைச்சின் செயலாளர் ஜானக தமகீஉத்தியிடம் கேட்டபோது, இந்த செயற்றிட்டத்தினுள் முறைகேடுகள் உள்ளது என விசாரணை நடாத்தித் தெரியவந்தால், அது தொடர்பில் உரிய நடவடிக்கை எடுப்பேன் என அவர் தெரிவித்தார்.

“உரிய வகையில் செயற்றிட்டத்தை மேற்கொண்டிருப்பினால், விசாரணையொன்று நடாத்தி அவற்றை மீளவும் அறவிட வேண்டும். இவ்வகளுடன் ஏதும் ஒப்பந்தங்கள் கைச்சாத்திடப்பட்டுள்ளதா என்று தேடிப் பாடக்க வேண்டும். ஆனால், உறுதியான தகவல்களின் அடிப்படையில் விசாரணையொன்று நடாத்தி பின்னடி அவற்றை அறவிட வேண்டும். அதேபோல் உறுதியான மோசடி இடம்பெற்றுள்ளது. தற்போதும் இது பற்றிய விசாரணையொன்று ஜனாதிபதி செயலகத்தினால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றது.”

“அதேபோல் இந்த கடனில் 10, 11 இலட்சம் ரூபா அளவிலான தொகையே எஞ்சியுள்ளது. அதை புதிதாக உதவித் தொகையாக வழங்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுப்பதில்லை. ஏற்கனவே கொடுத்தவர்களில் சிலருக்கு சில பகுதி இன்னும் வழங்கப்படவில்லை.” என ஜானக தமகீஉத்தி மேலும் தெரிவித்தார்.

அதேபோல் ஒரு நாட்டுக்கு வெளிநாட்டு கடன் அல்லது உதவிவழங்கும்போது, அவ்வாறு வழங்குகின்ற நிறுவனத்தின் மூலமும், அது தொடர்பில் உரிய விசாரணை நடவடிக்கைகள் மற்றும் கண்காணிப்பு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும். இந்த செயற்றிட்டம் தொடர்பில் உலக வங்கி நடந்துகொண்ட விதம் தொடர்பில் நாம் உலக வங்கியின் இலங்கை அலுவலகத்தின் பிரதிநிதிகளிடம் கேட்டோம்.

அப்போது, உலக வங்கி ஒரு நாட்டின் செயற்றிட்டத்துக்கு கடனாகப் பணம் கொடுத்தாலும், அந்த செயற்றிட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்துவது அந்த நாட்டின் அரசாங்கமாகும் என்று உலக வங்கி பதிலளித்தது.

“உலக வங்கி அடிக்கடி செயற்றிட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்துவதற்குத் தேவையான ஒத்துழைப்பு, செயல்பாட்டை வழங்குகின்றது. அந்த ஒத்துழைப்பு செயல்பாட்டை மேற்கொள்ளும்போது உலக வங்கி செயற்றிட்ட முகாமைப் பிரிவு, செயற்றிட்ட பயனாளர்கள் மற்றும் நிதி அமைச்சு போன்ற வேறு பங்காளர் தரப்புக்களையும் சந்தித்து பேச்சுவாழ்த்தை நடத்துகின்றது.”

உலக வங்கியின்படி, அரசு பயனாளர்களைத் தெரிவுசெய்வது விரிவான தெரிவு செய்யும் நடைமுறை மூலமாகும். மேலும், அந்த செயற்றிட்ட அறிக்கைகளாவன கடன் வழங்கலின் நோக்கு மற்றும் உலக வங்கியின் சூழல் மற்றும் சமூக பாதுகாப்பு தர தேவைகளைப் பூரணப்படுத்துகின்றனவா என்று தேடியறிந்ததன் பின்னல் பணிப்பாளர் சபையின் மூலம் பயனாளர்கள் தெரிவுசெய்யப்பட்டுள்ளனர்.

“நாம் உலக வங்கி என்ற அடிப்படையில் 6 மாதங்களுக்கு ஒருமுறை இந்த செயற்றிட்டங்கள், கடன் வழங்கலின் அபிவிருத்தி இலக்குகளை நெருங்குகின்றனவா என்று கண்காணிப்போம்.”

பயனாளர்களை தெரிவு செய்யும்போது உலக வங்கி ஒருபோதும் பங்கெடுத்ததில்லை என்றும், அது செயற்றிட்டத்தின் பணிப்பாளர் சபை மூலம் இடம்பெற்றது என்றும், செயற்றிட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்தும் விதம் தொடர்பில் அடிக்கடி கண்காணித்ததாகவும் இங்கு தெரியவந்தது.

“இலங்கையுடன் இந்த கடன் ஒப்பந்தத்தில், பயனாளர்களுக்கு இருக்க வேண்டிய தகுதிகள் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன. செயற்றிட்டத்தின் ஆரம்பத்தில் பயனாளர்களின் பட்டியலொன்று எமக்கு வழங்கப்பட்டிருக்கின்றது. அதைப் பாடிக்கொள்ளும்போதென்றால், பிரச்சினைகள் எழவில்லை. ஆனால் சில சில சந்தர்ப்பங்களில் நாம் எமது முன்மொழிவை முன்வைத்து நாம் அதில் குறிப்பிட்டிருப்போம்.”

செயற்றிட்டம் நடைமுறைப்படுத்தப்பட வேண்டியது கடன் வழங்கல் உடன்பாட்டுக்கு ஏற்பவே என உலக வங்கி பிரதிநிதிகள் வலியுறுத்தினர். ஆனால், அந்த வகையில் இந்த செயற்றிட்டம் சரியாக நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டிருக்குமா என்பது மேற்குறிப்பிட்ட வியங்களின்படி பெரும் பிரச்சினையாக உள்ளது.

அதேபோல் கடந்த வருடத்தில் நிறைவு செய்யப்பட வேண்டியிருந்த இந்த செயற்றிட்டத்தின் காலம் இலங்கை அரசாங்கத்தின் கோரிக்கையின்படி நீடிக்கப்பட்டுள்ளது. “இந்த செயற்றிட்டம் 18 மாத காலத்துக்கு நீடிக்கப்பட்டுள்ளது. அரசாங்கம் இன்னும் 18 மாதங்கள் நீடிக்குமாறு கேட்டுள்ளது. பெரும்பாலும் அந்தக் கோரிக்கைக்கு உலக வங்கி உடன்படும். அதன் பின்னல் நீடித்தல் மேற்கொள்ளப்படாது. கொவிட் நிலைமை மற்றும் பொருளாதார வீழ்ச்சியை கவனத்தில் கொண்டு இந்த நீடிப்பு அனுமதிக்கப்பட்டது.”

“உலக வங்கி அனைத்து பணத்தையும் ஒரே தடவையில் வழங்குவதில்லை. பணத்தில் பயன்படுத்தப்படாத பணம் இலங்கை அரசாங்கத்தின் கணக்கில் வரவு வைக்கப்படுவதில்லை. ஆனால், அந்த பணம் செயற்றிட்டத்துக்கு பயன்படுத்தப்படாதவிடின், அது அநியாயமாகும்.”

நாட்டுக்கு சுமையாகும் கடன்

உலக வங்கிக்கு செயற்றிட்டங்கள் தெரிவுசெய்யப்பட்டது, அவற்றின் மூலம் பொருளாதாரத்துக்கு ஏற்படும் அனுகூலங்கள், உற்பத்தி செய்யப்படும் புதிய ஏற்றுமதி பொருட்கள் மற்றும் உருவாக்கப்படும் தொழில் வாய்ப்புக்கள் என்பவற்றை கரிசனையில் எடுத்தே ஆகும். ஆனால், இந்த செயற்றிட்டம் தொடர்பில் நாம் மேற்கொண்ட தேடியறிதலின்படி, பெரும்பாலான செயற்றிட்டங்கள் மூலம் அவ்வாறான விடயங்கள் நிறைவேறுவதில்லை என்பதும், செயற்றிட்டத்தை உரிய வகையில் நடாத்திச் செல்லவும் முடியாதிருக்கின்றது என்பதும் தெரியவருகிறது.

அரசாங்கம் இந்த செயற்றிட்டத்துக்காக முதலீடு செய்யும் ஒவ்வொரு ரூபாவுக்கும் பதிலாக, இரண்டு ரூபா இலாபம் அரசாங்கத்துக்கு கிடைக்க வேண்டும் என்பது உலக வங்கியின் இந்த செயற்றிட்டத்துக்கான ஒரு நோக்கமாகும். அதன் மூலம் தெரிவிக்கப்படுவது என்னவெனில், பொது மக்களின் வரிப் பணத்திலிருந்து முதலீடு செய்யப்படும் ஒவ்வொரு ரூபாவுக்கும், இடம்பெறும் அபிவிருத்தியிலிருந்து இரண்டு ரூபா கிடைக்கும் என்பதாகும்.

எவ்வாறாயினும், இந்த அனைத்து விடயங்களின் மூலமும், இந்த செயற்றிட்டத்தின் உண்மையான நிலையை கவனத்தில் எடுக்கும்போது, உலக வங்கியை கூட தவறாக வழிநடாத்தி நாட்டின் கடன் சுமையை அதிகரிக்கச் செய்து, அனைத்து பிரஜைகளினதும் தனிநபர் கடன் சுமையை இன்னும் அதிகரிக்கச் செய்வதற்கு இந்த செயற்றிட்டம் வழிகோலியுள்ளது என்பது தெளிவாகத் தெரிகின்றது. இது தொடர்பில் இன்னுமொரு விசாரணையாக மட்டும் அமையாத, உரிய விசாரணையொன்றை நடாத்தி பொறுப்புக்கூற வேண்டிய அனைத்து உத்தியோகத்தவர்களுக்கும் எதிராக சட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்துவது மக்களு

‘மத்தள விமான நிலையம்’

சாத்தியக்கூறு ஆய்வீன்றய

நீஉமாணமும் செயற்பாடுகளும்

பத்தாண்டுகளில் 58,136 மில்லியன் ஁ழப்பு

ஆஉ.ராம்

மத்தளவில் நீஉமாணிக்கப்பட்டுள்ள நாட்டின் இரண்டாவது பெரிய சாவதேச விமான நிலைமையான மஹிந்த ராஜபக்கஷ சஉவதேச விமான நிலையத்தினை நீஉமாணிப்பதிலும், அதன் செயற்பாடுகளை ஆரம்பிப்பது தொடஉபிலும் குளறுபடிகள் நீண்டுக்கொண்டிருக்கின்றன.

“2009 ஆம் ஆண்டு மஹிந்த ராஜபக்கஷ சஉவதேச விமான நிலையத்தின் நிர்மாணப்பணிகள் ஆரம்பிக்கப்படுவதற்கு முன்னர் முறையான சாத்தியக்கூறு ஆய்வு நடத்தப்படவில்லை” என்று இலங்கை விமானப் போக்குவரத்துத்துறையின் முன்னாள் அதிகாரி ஒருவர் தெரிவித்தார்.

“அம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தின் நிர்மாணத்தில் நடந்ததைப் போன்றே விமான நிலையத்திற்கான முறையான சாத்தியக்கூறு ஆய்வு மற்றும் முதலீட்டுக்கான மீள் வருமானம் தொடஉபான பகுப்பாய்வு ஆகியவை அப்போதைய ஜனாதிபதி மஹிந்த ராஜபக்கஷ தலைமையிலான அரசாங்கத்தால் செய்யப்படவில்லை” என்றும் அந்த முன்னாள் அதிகாரி கூறினார்.

இதேநேரம், தகவல் அறியும் உரிமைச்சட்டத்தின் பிரகாரம் மேற்கொள்ளப்பட்ட விண்ணப்பத்தில் மஹிந்த ராஜபக்கஷ சஉவதேச விமான நிலையத்தினை நீஉமாணிப்பதற்காக சத்தியக்கூறு ஆய்வு செய்யப்பட்டு அறிக்கை தயாரிக்கப்பட்டமை தொடஉபில் தொடுக்கப்பட்ட வினாவுக்கு பதிலளித்துள்ள எயாஉபோட் அன்ட் ஏவியேஷன் சேவிஸ் (ஸ்ரீ லங்கா) (பிறைவேட்) லிமிட்டட், “உள்ளநாட்டின் எயாஉபோட் அன்ட் ஏவியேஷன் சேவிஸ் கட்டமைப்பின் துறைசாஉ பொறியியலாளஉகளால் முன்னெடுக்கப்பட்டது” என்று குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

இருப்பினும், தனது துறைசாஉ பொறியியலாளஉகளால் மேற்கொள்ளப்பட்ட சாத்தியக்கூறு ஆய்வு அறிக்கையை வழங்குவதற்கோ அல்லது பகிரங்கப்படுத்துவதற்கு எயாஉபோட் அன்ட் ஏவியேஷன் சேவிஸ் (ஸ்ரீ லங்கா) (பிறைவேட்) லிமிட்டட் தயாராக இல்லை.

கலாந்தீ குலனி அத்தநாயக்க

இதேவேளை, “மஹிந்த ராஜபக்கஷ சஉவதேச விமான நிலையத்தினை நீஉமாணிப்பதற்கு முன்னதாக முறையான சாத்தியக்கூறு ஆய்வு நடைபெற்றிருந்தால் அந்த விமான நிலையம் வெள்ளையானையாக உருவெடுக்கும் நிலைமை ஏற்பட்டிருக்காது” என்று சிங்கப்பூர் தேசியப் பல்கலைக்கழகத்தின் குடியரிமையில்லாத ஆராய்ச்சியாளஉ கலாநிதி சூலனி அத்தநாயக்க தெரிவித்துள்ளாஉ.

அத்துடன், “வன விலங்குகளின் நடமாட்டத்தால் ஏற்படும் அபாயகரமான நிலைமைகள், விமான நிறுவனங்களுடனான ஒருங்கிணைப்பு இல்லாமை, உள்ளநாட்டு மற்றும் புவிசார் அரசியல் சிக்கலுக்குள் உள்ளாதல், வருமானம் ஈட்டுவதற்கான நீண்ட காலத்திட்டம் காணப்படாமை உள்ளிட்ட பின்னடைவுகள் ஏற்பட்டிருக்க வாய்ப்பில்லை” என்றும் அவஉ சுட்டிக்காட்டியுள்ளாஉ.

அதேநேரம், “1971 மற்றும் 2006 க்கு இடையில், இலங்கையில் மாற்று சர்வதேச விமான நிலையத்தை அமைப்பதற்காக பல்வேறு பகுதிகளில் ஒன்பது தளங்களை மதிப்பீடு செய்துள்ளது. எவ்வாறாயினும், மத்தளவில் சர்வதேச விமான நிலையத்திற்கான இடத்தைத் தேர்ந்தெடுப்பதில் ஏற்கனவே அடையாளப்படுத்தப்பட்ட தளங்களுடனோ அல்லது அல்லது சர்வதேச தரத்துடனோ முறையான ஒப்பீடு செய்யப்பட்டமைக்கு எந்த ஆதாரமும் இல்லை” என்றும் கலாநிதி சூலனி அத்தநாயக்க, ‘மத்தள: தனிமையான விமான நிலையத்தில் வணிகத்தை ஈர்த்தல்’ என்ற தனது ஆய்வுக் கட்டுரையின் முடிவுரையில் சுட்டிக்காட்டியுள்ளாஉ.

இதேவேளை, மத்தள, மஹிந்த ராஜபக்கஷ சஉவதேச விமான நிலைய நிர்மாணத்தின் ஒப்பந்த உடன்படிக்கையானது, கேள்விப்பட்டிரங்கள் கோரப்படாது நேரடியாகவே சீனா ஹஉபஉ என்ஜினியரிங் கோப்பிரட்டிவ் லிமிட்டட்டுக்கு வழங்கப்பட்டிருந்தது. இதற்கு சீனா, மற்றும்

இலங்கை அரசாங்கங்களுக்கு இடையில் காணப்படுகின்ற நீண்டகால இருதரப்பு உறவுகளே காரணம் என்றும் இருதரப்பிலும் கூறப்பட்டுள்ளது.

குறித்த நிறுவனம், பொறியியலாளர்களின் வடிவமைப்பு, விமான ஓடுபாதை நிஉமாணம், வானங்களின் ஓடுபாதை நிஉமாணம், கழிவுகற்றல் பொறிமுறைகள், பயணிகள் முனையம், கட்டுப்பாட்டு அறை, பொதிகள் பாதுகாப்பு கட்டடம், தீயணைப்பு மற்றும் மீட்பு வசதி, வழிகாட்டி மற்றும் தரையிறக்கம் உதவிகள், நீர் வழங்கல் மின்சாரம், கழிவுகளை அகற்றுதல், தொலைதொடர்பு, நில பராமரிப்பு உள்ளிட்ட அனைத்துப் பணிகளையும் முன்னெடுக்கும் என்றும் இணக்கம் வெளியிடப்பட்டிருந்தது.

அந்த வகையில் விமானநிலையத்தினை நிர்மாணிப்பதற்காக எதிர்பார்க்கப்பட்ட மொத்தச் செலவீனம் 2009 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர்களாக காணப்பட்டது. நிர்மாண நடவடிக்கைகளின் நிறைவில் ஏற்பட்ட செலவினம் 243.7 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர்கள் அதிகரித்தது. இதனால், எதிர்பார்த்த செலவீனத்தை விட 34.7 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர்கள் அல்லது 16.6 சதவீதத்தினால் செயற்திட்டத்தின் செலவீனம் அதிகமானது.

நிர்மாணங்களைப் பூர்த்தி செய்வதற்காக செலவிடுவதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்ட தொகையில் 190 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர்கள் தொகை சீன எக்ஸிம் வங்கியின் கடன் உதவிகளின் கீழ் பெறப்பட்டிருந்ததுடன் மிகுதி 19 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர்கள் தொகையை உள்ளாட்டு நிதியத்தின் மூலம் பெற்றுக்கொள்வதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்தது.

அதேநேரம், சீனாவின் எக்ஸிம் வங்கியிடமிருந்து

மத்தள விமான நிலையத்தின் செலவுகள் (ரூபாவில்)

ஆண்டு	ஊழிய உ கொடுப்பனவு	மின்சாரம்	நீஉ	ஊழிய உ போக்குவரத்து	மொத்தம்
2013	329,879,733	40,575,111	7,785,664	-	378,240,540
2014	550,917,408	144,661,652	11,309,701	-	706,888,761
2015	609,462,234	99,296,600	8,950,628	38,444,068.91	756,153,531
2016	573,639,695	94,850,239	12,302,743	16,426,953.86	697,219,631
2017	762,736,373	95,951,813	11,219,243	13,088,511.20	882,995,940
2018	714,691,811	86,076,721	8,575,481	13,446,238.00	822,790,251
2019	721,995,387	81,428,534	8,428,183	13,909,957.00	825,762,061
2020	679,359,246	81,871,722	9,728,542	21,254,435.10	792,213,945
2021	876,696,213	97,162,163	11,426,917	20,843,772.98	1,006,129,066
2022	1,069,266,849	87,021,106	13,765,349	31,935,732.40	1,201,989,036
மொத்தம்	6,888,644,949	908,895,661	103,492,451	169,349,669.45	8,070,382,730

இதேவேளை, 'மத்தள சர்வதேச விமான நிலையத்தில் ஸ்ரீலங்கன் ஏர்லைன்ஸ் செயற்பாடுகளை ஆரம்பிப்பது தொடர்பில் உரிய அதிகாரிகளால் எவ்வித சாத்தியக்கூறு ஆய்வுகளும் மேற்கொள்ளப்படவில்லை' என்று அக்காலப்பகுதியில் ஸ்ரீலங்கன் ஏர்லைன்ஸ் நிறுவனத்தின் வருவாய் முகாமைத்துவம், திட்டமிடல் மற்றும் வர்த்தகப் பிரிவின் தலைவராக பணியாற்றிய சமுது உபதிஸ்ஸ

பெறப்படும் கடன்தொகை 190 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர்களாக எதிஉபாஉக்கப்பட்டபோதும் அவ்வங்கியானது 189.8 மில்லியன் அமெரிக்க டொலஉகளையே வழங்கியுள்ளதாக எயாஉபோஉ அன்ட் ஏவியேஷன் சேவிஸ் (ஸ்ரீ லங்கா) (பிறைவேஉ) லிமிட்டட் தகவலறியும் உரிமைச்சட்டத்தின் கீழ் கோரப்பட்ட கடன்தொகை தொடஉபான வினாவுக்கு பதிலளிக்கையில் குறிப்பிட்டுள்ளது.

குறித்த கடன் தொகைக்கு 2 சதவீத வட்டியுடன் 5 வருட சலுகை காலம் முடிவடைந்ததன் பின்னர் அதாவது 2015 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 15 வருடங்களுக்குள் தவணை மூலம் கொடுத்து தீர்க்கப்பட வேண்டும் என்ற நிபந்தனையும் சீனாவின் எக்ஸிம் வங்கியால் விதிக்கப்பட்டிருந்தமை குறிப்பிடத்தக்கது.

அத்துடன், விமான நிலையத்தை நிஉமாணிப்பதற்கான ஓப்பந்தத்தின் பூர்த்திப்பெறுமதி 243.7 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர்கள் ஆனமையால் உள்ளாட்டு நிதியாக 53.7 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் செலவிடவேண்டி ஏற்பட்டிருந்ததுடன் அது ஆரம்பத்தின் போது செலவிடுவதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்ட உள்ளாட்டு நிதியத்தை விட 34.7 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் அல்லது 18.2 சதவீதம் உயர்வாகும்.

இருப்பினும், உள்ளாட்டு நிதியின் மூலம் அதுபெறப்பட்ட முறைமைகள் தொடஉபில் எவ்விதமான சான்றாதாரங்களும் காண்பிக்கப்படவில்லை. இந்த விடயங்கள் 'இலங்கையினுடைய மாற்று சஉவதேச விமான நிலையமாக மத்தளதெரிவு செய்யப்பட்டமை மற்றும் அதன் செயற்பாடுகளும்' என்ற தலைப்பில் கணக்காய்வாளஉ தலைமை அபிபதித் திணைக்களத்தினால் மேற்கொள்ளப்பட்ட விசேஉ ஆய்வறிக்கையில் சுட்டிக்காட்டப்பட்டுள்ளது.

தெரிவித்துள்ளாஉ.

இந்த விடயம், கடந்த 2018 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி 31 ஆம் திகதி ஸ்ரீலங்கன் ஏர்லைன்ஸ், ஸ்ரீலங்கன் கேற்றரிங் மற்றும் மிஹின் லங்கா ஆகியவற்றில் நடந்த முறைகேடுகள் குறித்து விசாரணைகளை மேற்கொள்வதற்காக முன்னாள் ஜனாதிபதி மைத்திரிபால சிறிசேனவினால் ஜனாதிபதி ஆணைக்குமுனவான்று நியமிக்கப்பட்டது.

ஓய்வுபெற்ற உயலநீதிமன்ற நீதிபதி அனில் குணரத்ன தலைமையில் நீதிபதிகளான காமினி ரோஹான் அமரசேகர, பியசேன ரணசிங்க, ஓய்வுபெற்ற பிரதி கணக்காய்வாளர் நாயகம் டொன் அந்தோனி ஹெரோல்ட், இலங்கை கணக்கியல் மற்றும் கணக்காய்வு நியமங்கள் கண்காணிப்பு சபையின் பணிப்பாளர் நாயகம் வசந்த கீகனகே ஆகியோரைக் கொண்ட குறித்த குழுவின் இறுதி அறிக்கையிலும் 'சாத்தியக்கூறு ஆய்வு நடைபெறாமை உறுதிப்படுத்தப்பட்டுள்ளதாக தன்னை அடையாளம் காண்பித்துக்கொள்வதற்கு விரும்பான இந்த ஆணைக்குழுவின் அங்கத்தவர்களில் ஒருவரே உறுதிப்படுத்தினார்.

குறித்த அறிக்கையில், 'மத்தள ஊடாக ஸ்ரீலங்கை விமானங்களை இயக்குவதற்கான தீர்மானம் எந்தவொரு சாத்தியக்கூறு ஆய்வும் இன்றி எடுக்கப்பட்டுள்ளது. 2013 பெப்ரவரி 14 ஆம் திகதி அலரிமாளிகையில் ஸ்ரீலங்கை ஏர்லைன்ஸ் நிறுவனத்தின் தலைவர் நிஷாந்த விக்கிரமசிங்க மற்றும் பிரதம சந்தைப்படுத்தல் அதிகாரி ஜே.டி.ஜெயசீலன் ஆகியோர் பங்கேற்றிருந்த கலந்துரையாடலின் போதே இந்த தீர்மானம் எடுக்கப்பட்டிருந்தது எனினும் ஸ்ரீலங்கை ஏர்லைன்ஸின் தலைமை நிர்வாக அதிகாரியும் நிர்வாகமும் குறித்த முடிவு தொடர்பில் மகிழ்ச்சியடையவில்லை.' என்று குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

சீரேஷ்ட விரிவுரையாளர் செல்வராசா ரவீந்திரன்

அதேநேரம், விமானநிலையமொன்றை அமைக்கும் போது வெளிப்படாத தன்மையுடனான சாத்தியக்கூறு ஆய்வினை முன்னெடுப்பதன் ஊடாக முறையாகசெலவு மற்றும் நிதி நிலைத்தன்மை, சந்தை பகுப்பாய்வு, தொழில்நுட்ப மற்றும் செயல்பாட்டுக் கருத்தாய்வு, சமூக பொருளாதார தாக்கம், இடர் மதிப்பீடு உள்ளிட்ட ஐந்து விடயங்களை திறம்பட முகாமை செய்ய முடியும் என்று யாழ்ப்பாணப் பல்கலைக்கழகத்தின் சிரேஷ்ட விரிவுரையாளர் (திட்டமிடல்) செல்வராசா ரவீந்திரன் குறிப்பிடுகின்றார்.

அதன்படி, குறித்த ஐந்து விடயங்களையும் அவை பின்வருமாறு விபரிக்கின்றார்.

முதலாவதாக, முறையாகசெலவு மற்றும் நிதி நிலைத்தன்மை விடயத்தின் ஊடாக வடிவமைப்பு, கட்டுமானம், செயற்பாடு மற்றும் பராமரிப்பு ஆகியவற்றில் உள்ள செலவுகளை மதிப்பிடுவதன் மூலம் விமான நிலையத்தை நிர்மாணிப்பதற்கான நிதி சாத்தியத்தை மதிப்பிடுவதற்கு ஆய்வு உதவுகிறது. இதனடிப்படையில் பயணிகள் கட்டணம், விமான கட்டணங்கள் மற்றும் விமான நிலையத்திற்குள் வணிக நடவடிக்கைகள் போன்ற சாத்தியமான வருமான வழிகளை பகுப்பாய்வு செய்யலாம். இந்தத் தகவல் திட்டமானது நிதி ரீதியாக சாத்தியமானதா மற்றும் நீண்ட காலத்திற்கு நிலையானதா என்பதை தீர்மானிக்க உதவுகிறது

இரண்டாவதாக, சந்தை பகுப்பாய்வின் ஊடாக, பயணிகள் போக்குவரத்து, விமான விருப்பத்தெரிவுகள், சுற்றுலா போக்குகள் மற்றும் பொருளாதார குறிகாட்டிகள்

போன்ற காரணிகளை ஆய்வு செய்வதன் மூலம் விமான நிலையத்திற்கான சந்தை தேவையை கண்டறிய முடியும். விமான நிலையத்தின் செயற்பாடுகளை ஆரம்பிக்கப் போதுமான தேவை உள்ளதா, விமான நிறுவனங்கள் மற்றும் பயணிகளை ஈர்க்க முடியுமா என்பதை அடையாளம் காண உதவுகிறது. இந்த பகுப்பாய்வு விமான நிலையத்தின் அளவு, வசதிகள் மற்றும் சந்தை தேவைகளை திறம்பட பூர்த்தி செய்ய தேவையான சேவைகளையும் தீர்மானிக்க உதவுகிறது.

மூன்றாவதாக, தொழில்நுட்ப மற்றும் செயல்பாட்டுக் கருத்தாய்வு விடயத்தில் நில இருப்பு, நிலப்பரப்பு, சுற்றுச்சூழல் பாதிப்பு, உட்கட்டமைப்பு தேவைகள் மற்றும் அணுகல் போன்ற காரணிகளை ஆய்வு செய்வதன் மூலம் விமான நிலையத்தை நிர்மாணிப்பதற்கான தொழில்நுட்ப சாத்தியக்கூறுகளை மதிப்பிடலாம். இது விமானப்போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடு, ஓடுபாதை திறன், முனைய வசதிகள், பொருட்களைக் கையாள்தல், பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள் மற்றும் அவசரகாலச் சேவைகள் உள்ளிட்ட செயற்பாட்டு அம்சங்களையும் மதிப்பீடு செய்கிறது. இதன்மூலம் விமான நிலையம் திறமையாக செயற்படுவதையும், ஒழுங்குமுறை தரநிலைகளுக்கு இணங்குவதையும் உறுதி செய்கிறது.

நான்காவதாக, சமூக பொருளாதார தாக்க விடயத்தில், விமான நிலையம் அப்பிராந்தியத்திற்கு கொண்டு வரக்கூடிய சாத்தியமான சமூக பொருளாதார நன்மைகளை ஆராய்கிறது. இது வேலைவாய்ப்பு, சுற்றுலா, வர்த்தகம், முதலீடு மற்றும் ஒட்டுமொத்த பொருளாதார வளர்ச்சியின் தாக்கத்தை மதிப்பிடுகிறது. அத்தோடு, விமான நிலையத்தை நிர்மாணிப்பதால் ஏற்படக்கூடிய நேர்மறை மற்றும் எதிர்மறையான விளைவுகளை பங்குதாரர்கள் புரிந்து கொள்ள உதவுகிறது.

ஐந்தாவதாக, இடர் மதிப்பீடு விடயத்தில் விமான நிலையத்தை நிர்மாணிப்பது மற்றும் இயக்குவது தொடர்பான சாத்தியமான அபாயங்கள் மற்றும் சவால்களை கண்டறிவதற்கு உதவி செய்கிறது. இது ஒழுங்குமுறை தேவைகள், அரசியல் ஸ்திரத்தன்மை, கட்டுமான அபாயங்கள், சந்தை நிச்சயமற்ற தன்மைகள் மற்றும் போட்டி போன்ற காரணிகளை பகுப்பாய்வு செய்வதை உள்ளடக்கியது. இந்த இடர் மதிப்பீடு பங்குதாரர்களுக்கு சாத்தியமான தடைகளைப் புரிந்து கொள்ளவும், அவற்றைக் குறைப்பதற்கான உத்திகளை உருவாக்கவும் வழிசமைக்கின்றது.

இந்நிலையில், தென்மாகாணத்தின் இளைஞர்களின் தொழிலின்மை மற்றும் பொருளாதார பின்னணி போன்ற பல்வேறு காரணங்களின் அடிப்படையில் புரட்சி மற்றும் வன்முறை செயற்பாடுகள் அரசாங்கங்களுக்கு எதிராக உருவாகியமையால் அப்போதைய அரசினால் தென் மாகாணத்திற்கு முன்னுரிமை அளித்து பொருளாதார அபிவிருத்தியை ஏற்படுத்துவதற்கு 1994 ஆம் ஆண்டில் அம்பாந்தோட்டை நகர அபிவிருத்தி செயற்திட்டத்தின் கீழ் சர்வதேச துறைமுகமொன்றையும் சர்வதேச விமான நிலையமொன்றையும் நிர்மாணிக்க திட்டமிடப்பட்டிருந்தது.

அத்துடன் அங்கு நிஉமானிக்கப்படும்

விமானநிலையமானது, அம்பாந்தோட்டை பிரதேசத்தின் அபிவிருத்தி செயற்பாடுகளில் பிரதான செயற்பாடாக நிறைவேற்றுதல் மற்றும் வலயத்தின் விமான செயற்பாட்டில் அபிவிருத்தியில் சந்தைப் பங்கை கைப்பற்றிக் கொள்ளல், அம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்துடன் விமானம் மற்றும் கடல் பரிமாற்ற செயற்பாட்டு நிலையமொன்றாக மேம்படுத்துவதும், கிழக்கு மற்றும் தென் கடற்பரப்பில் அபிவிருத்தி செயற்பாடுகளின்

பிரதான கடமைகளை நிறைவேற்றுதல், பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்திற்கு மாற்று சர்வதேச விமான நிலையமொன்றாக செயற்படுத்தல், இலங்கைக்கு பொருளாதார மற்றும் முதலீட்டு சந்தர்ப்பங்களை ஏற்படுத்துவதற்கு வசதிகளை வழங்கும் வழியொன்றாக செயற்படுத்தல் ஆகிய இலக்குகளைக் கொண்டிருந்தது.

மாற்று விமான நிலையமொன்றுக்கான இடத்தை தெரிவு செய்வதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்ட செலவீனம் (முத்தளவை அடைளாயப்படுத்துவதற்கு முன்னதாக)

இடங்கள் செலவுக்கான விபரம் செலவுத்தொகை

கொக்கல ஆரம்ப செயற்றிட்ட நடவடிக்கைகளை தயாரிப்பதற்கான காணி அளவீட்டு நடவடிக்கைகள் 100,000.00

ஹிங்குராங்கொட ஆரம்ப செயற்றிட்ட நடவடிக்கைகளை தயாரிப்பதற்கான காணி அளவீட்டு நடவடிக்கைகள் 3,608,355.00

குடா ஓயா வேலைத்தளத்திற்கான நுழைவு வீதி நிஉமாணம் 3,274,000.00

குடா ஓயா ஏனைய நடவடிக்கைகள் 479,572.00

வீரவில புவியியல் பரிசோதனை, காணியை அளத்தல், தற்காலிக அலுவலக கட்டடங்கள், நுழைவு வீதியமைத்தல், காணிகளை கையேற்பதற்கான ஆரம்பகட்ட நடவடிக்கைகள், அடிக்கல் நாட்டும்விழா, உத்தியோகத்தஉகளுக்கான பயண, தங்குமிடம், ஏனைய செலவுகள் 44,976,861.00

மொத்தம் 52,438,788.00

அதனடிப்படையில், மாற்று சர்வதேச விமான நிலையத்திற்காக பொருத்தமான பிரதேசமொன்றை தெரிவுசெய்யும் போது அப்போதைய இருந்த அரசுகளினால் பலாவி, கொக்கல, ஹிங்குரக்கொடை, குடாஓயா மற்றும் வீரவில உட்பட வெவ்வேறு இடங்கள் இனங்காணப்பட்டு அதற்குரிய ஆரம்ப ஆய்வுகளை மேற்கொண்டு அறிக்கை தயாரித்தல் அளவீட்டு நடவடிக்கைகள் மற்றும் அடிக்கல் நடுத்தல் விழா வரை நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டதற்காக 52,438,788 ரூபா செலவிடப்பட்டிருந்தது.

குறிப்பாக, காங்கேசன்துறை(1971-1972)மற்றும் கொக்கல (1994 - 2004) ஆகிய இடங்கள் கைவிடப்பட்டமைக்கான காரணங்கள் வெளிப்படுத்தப்படவில்லை. திருகோணமலை (1986) மற்றும் பலாவி (2003 □ 2012) ஆகிய இடங்களுக்கு சாத்தியகூறு அறிக்கை மாத்திரம் மத்துகம (2001) பதகிரிய (2003) ஆகிய இடங்கள் சுற்றாடல் மற்றும் தொல்லியல் பிரச்சினைகள் காரணமாக கைவிடப்பட்டது.

ஹிங்குரக்கொடை (1992 - 2003) மற்றும் குடாஓயா (2003) ஆகிய இடங்கள் காணப்பட்ட அரசாங்கம் அடிப்படையில் மேலதிக ஆய்வு நடவடிக்கைகளுக்காக நிதி ஏற்பாடு வழங்காமை காரணமாக அதற்கு அப்பால் எவ்விதமான பணிகளும் முன்னெடுக்கப்படாத பட்சத்தில் தான், அம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்துடன் அபிவிருத்திக்கு இலகுவாகும் வகையில் விமான நிலைய நிர்மாணத்திற்காக தேவையான காணியை கையேற்பதில் வசதி காரணமாக ஆரம்பத்தில் வீரவில (2006) பிரதேசம் தெரிவு செய்யப்பட்டது.

எனினும், பின்னர் பிரதேச மக்களின் எதிர்ப்பு அம்பாந்தோட்டை நகரிலிருந்து 15 கிலோ மீற்றர் வடக்குப் பக்கமாக அமைந்துள்ள சிறிய நகரமொன்றான மத்தலவில்

இந்த விமான நிலைய நிர்மாணத்தின் முதலாம் கட்டம் 2009 நவம்பர் 27 ஆந் திகதி ஆரம்பிக்கப்பட்டது.

2000 ஹெக்டெயர் பரப்பளவிலான மத்தளவிமான நிலைய செயற்திட்டம் நேரடி நிர்மாணத்திற்காக 800 ஹெக்டெயர் நிலப்பகுதியை பயன்படுத்தப்பட்டுள்ளதோடு கூற்றுப்புற சுற்றாடல் மற்றும் உட்கட்டமைப்பு வசதிகளுக்காக 1200 ஹெக்டெயர் நிலப்பகுதி உபயோகிக்கப்பட்டுள்ளது.

அத்துடன், 2013 மார்ச் மாதம் மத்தளசர்வதேச விமான நிலையத்திற்கு இணக்கச் சான்றிதழும் வானோடல் சான்றிதழும் வழங்கப்பட்டிருந்ததோடு, செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளுக்காக 2013 மார்ச் மாதம் 18 ஆம் திகதி அப்போதைய ஜனாதிபதி மஹிந்த ராஜபக்ஷவால் இந்த விமான நிலையம் திறந்து வைக்கப்பட்டது.

குறித்த தினமன்று துபாயிலிருந்து வந்த ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைக்கு சொந்தமான யு340 விமானம் மத்தலைக்கு வருகை தந்த முதலாவது வர்த்தக விமானமாக இருந்ததுடன், அதன் பின்னர் துபாயிலிருந்து பயணிகளை ஏற்றிக்கொண்டு வந்த துபாய் விமானம் மற்றும் சார்ஜா விலிருந்து வந்த எயார் அரேபியா விமானம் ஆகியன மத்தலவுக்கு வருகை தந்த முதலாவது சர்வதேச விமான சேவைகளாகும்.

மத்தள சர்வதேச விமான நிலையத்தை மேம்படுத்தும் நடவடிக்கைகள் மற்றும் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளை அதிகரிப்பதன் மூலம் விமானப் பயணிகள் மற்றும் விமானப் பொருட்கள் போக்குவரத்தை அபிவிருத்தி செய்தல் மற்றும் அதன் மூலம் வருமானத்தை அதிகரித்துக்கொள்ளும் செயற்பாடுகளுக்காக 2013 மற்றும் 2014 ஆம் ஆண்டுகளில்

முறையே 210,088,015 ரூபா மற்றும் 54,231,197 ரூபா
செலவினம் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது.

மத்தளவில் விமானப்போக்குவரத்தை அதிகரிப்பதற்கான
முன்னெடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கைகளுக்கான செலவீனம்

தந்திரோபாயம்	செயற்பாடுகள்	செலவீனம் 2013	செலவீனம் 2014
எதிஉபாஉக்கப்படும் விமான சேவைகளுக்கான ஊக்குவிப்பு தொகுதிகள்	கூட்டங்கள்	1,500,000.00	-
சஉவதேச மேம்பாடு சஉவதேச டிஜிட்டல் ஊடக விளம்பர செயற்பாடுகள்	67,058,224	1,468,972	
அச்சிடப்பட்ட ஊடக விளம்பரம்	4,753,886	36,240,032	
உள்நாட்டு ஊடகம் உள்நாட்டு டிஜிட்டல் ஊடக விளம்பரச் செயற்பாடுகள்	81,145,663	2,522,193	
மத்தள சஉவதேச விமான நிலைய விளம்பர நடவடிக்கை	-	6,300,000	
பாரியளவிலான விளம்பர பதாகைகள்	47,000,000	-	
சமூக ஊடகங்கள் இணையதள பக்கவிருத்தி மற்றும் முகநூல் எண்ணக்கரு உருவாக்கம்	4,315,111	-	
இணையதள அபிவிருத்தி, பேஸ்புக் அப், விளையாட்டுக்கழக ஊடகப் பக்கம் தயாரித்தல், சமூக ஊடகப் பராமரிப்பு, இணையதள பராமரிப்பு மற்றும் சேவைகள்	2,800,000	-	
பிரதான இலட்சினை வடிவமைப்பு மற்றும் கலை வேலைப்பாடு	11,515,111	-	
மத்தள விமான நிலைய பெயஉ அபிவிருத்தி விளம்பர பிரசாரம் அச்சிடுதல்	-	4,100,000	
காகித தாதிகள்	-	3,600,000	
மொத்தம்	210,088,015	54,231,197	

எனினும், 2015ஆம் ஆண்டு முதல் தொடஉச்சியாக ஆண்டுதோறும், மேற்கொள்ளப்பட்ட சாத்தியக் கூறு ஆய்வு அறிக்கையின் பிரகாரம் எதிஉபாஉக்கப்பட்ட செலவீனம் 80சதவீதத்திற்கும் அதிகமாக தொடஉச்சியாக வீழ்ச்சியடைந்து சென்றமையால் பராமரிப்புச் செலவீனம் பாரிய அளவில் அதிகரிக்க ஆரம்பித்தது. இதனால் நாளடைவில் நெருக்கடியான நிலைமைகள் தோற்றம் பெற்றன.

இந்நிலையானது 2021 ஆம் ஆண்டில் விமான நிலையத்தின் செயற்பாட்டு செலவீனம் 2.02 பில்லியன் ரூபாவாக இருந்ததுடன் அது செயற்பாட்டு வருமானத்தை விட 21 மடங்கு அதிகமாக இருந்தமை கணக்காய்வு அறிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

மீளாய்வாண்டிற்கான வரிக்குப் பின்னரான நட்டத்தொகையானது 4.44 பில்லியன் ரூபாவாக இருந்ததுடன் 2017ஆம் ஆண்டு முதல் 2021ஆம் ஆண்டு வரையிலான வரிக்குப் பின்னரான நட்டம் 20.59 பில்லியன் ரூபாவாக இருந்தது.

மத்தளவிமான நிலையத்தின் எதிஉபாஉக்கப்பட்ட வருடாந்த பயணிகளின் இயலளவு சுமார் ஒரு மில்லியனாக இருந்த போதிலும் கடந்த ஐந்து வருடங்களில் மொத்தப்

பயணிகளின் எண்ணிக்கை 91,747 மாத்திரமாகவும் கடந்த ஐந்து வருடங்களின் மொத்த விமான அசைவுகளின் எண்ணிக்கை 2,396ஆக காணப்பட்டுள்ளது.

அதன் பிரகாரம் இந்த விமான நிலையத்தை நிர்மாணிப்பதற்காக செலவிடப்பட்ட 247.7 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர்களுக்குச் சமமான 36,564 மில்லியன் ரூபாவானது செயற்திறனாக பயன்படுத்தப்பட்டிருக்காதமையும் கணக்காய்வு அறிக்கையில் அவதானிக்கப்பட்டுள்ளது.

மேலும், மேற்படி நிர்மாணத்திற்காக சீன எக்ஸிம் வங்கியிடமிருந்து பெறப்பட்ட 189.8மில்லியன் அமெரிக்க டொலர்கள் கடனுக்கான வட்டி முகாமைத்துவக் கட்டணங்கள், பொறுப்புக் கட்டணம் ஆகியவற்றுக்காக 2010 ஆம் ஆண்டு முதல் 2015 ஆம் ஆண்டு வரை முறையே 109,484,835 ரூபாவும், 172,403,390ரூபாவும், 1,707,926,794 ரூபாவும், திறைசேரியின் மூலம் செலுத்தப்பட்டுள்ளது.

அத்தோடு, 2015 செப்டம்பர் மாதம் முதல் தவணைக்கட்டன முறையில் கடன் மீள்செலுத்துதல் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருந்ததுடன், அதன் முதலாவது தவணைப்பணமாக 8.4மில்லியன் அமெரிக்க டொலர்கள் எயாஉபோட் அன்ட் ஏவியேஷன் சேவிஸ் (ஸ்ரீ லங்கா) (பிறைவேட்) லிமிட்டடால் செலுத்தப்பட்டுள்ளது.

மத்தள விமான நிலையத்தில் நிதி இழப்பு	ஆண்டு	வருமானம்	(மில்லியன்) செலவு	(மில்லியன்) இழப்பு	(மில்லியன்)
2013	48.01	3,348.62	3,300.61		
2014	136.10	3,234.78	3,098.69		

2015	71.10	5,527.85	5,456.75
2016	48.08	3,947.04	3,898.97
2017	77.27	3,467.36	3,390.09
2018	22.54	7,103.85	7,081.32
2019	16.21	2,738.78	2,722.56
2020	42.59	3,741.18	3,698.58
2021	93.47	4,504.27	4,410.80
2022	78.00	21,156.15	21,078.15
மொத்தம்	633.36	58,769.88	58,136.52

தற்போது மத்தளவிமான நிலையத்தினால் உழைக்கப்படும் வருமானம் அதன் செயற்பாட்டுச் செலவினங்களை ஈடுசெய்வதற்கு போதியளவானதாகக் காணப்படாமையானது எயாஊபோட் அன்ட் ஏவியேஷன் சேவிஸ் (ஸ்ரீ லங்கா) (பிறைவேட்) லிமிட்டெட்டுக்கு பாரிய நிதித் திரவத்தன்மை பிரச்சினைகளை தோற்றுவித்துள்ளதாக கணக்காய்வாளர் உடையகம் சுட்டிக்காட்டியுள்ளன.

அதற்கு அமைவாக, 2013 ி 2022 ஆம் ஆண்டு காலப்பகுதியில் மத்தளசர்வதேச விமான நிலையத்தின் மூலம் 633.36 மில்லியன் ரூபா (633,364,859.00) வருமானமாக பெறப்பட்டுள்ளதுடன் 58,769.88 மில்லியன் ரூபா (58,769,883,088.00) செலவு ஏற்பட்டுள்ளமை தகவல் அறியும் உரிமைச்சட்டத்தின் ஊடாக பெறப்பட்ட தகவல்கள் மூலம் உறுதிப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

இந்நிலையில், 2015ஆம் ஆண்டுக்குப் பின்னரான காலத்தில் விமான நிலையத்தின் சரக்கு வைக்கும் பகுதிகளை, நெல் சந்தைப்படுத்தும் சபை பயன்படுத்திக் கொள்வதற்கு அரசு அனுமதி அளிக்கப்பட்டது. அதனைத்தொடர்ந்து, மத்தளசர்வதேச விமான நிலையம் நெல் களஞ்சியப்படுத்தும் இடமானது. இதேவேளை யானைகள் நடமாடும் பகுதியில் இந்த விமான நிலையம் அமைந்திருந்தமை காரணமாக, இரவு வேளைகளில் அவை தொடர்ந்தும் நடமாடுவதைக் கட்டுப்படுத்த

முடியவில்லை. 2016 ஆம் ஆண்டில் 300 பாதுகாப்புப் படை வீரர்களும் பொலிஸாரும் மற்றும் தன்னார்வலர்களும் இந்த விமான நிலையத்திலிருந்து வன விலங்குகளை விரட்டும் பணியில் அமர்த்தப்பட்டிருந்தனர். எனினும் அத்திட்டத்தை வெற்றிகரமாக செயற்படுத்தமுடியவில்லை.

மத்தளசர்வதேச விமான நிலையத்தை மிகவும் கவர்ச்சிகரமான சுற்றுலா பயண நிலையமாக மாற்றியமைக்கும் ஐந்தாண்டு அபிவிருத்தி திட்டமொன்றினை சுற்றுலாத்துறை அமைச்சு முன்னெடுத்திருந்தது. மத்தளசர்வதேச விமான நிலையத்தினூடாக வருடத்திற்கு ஒரு மில்லியன் பயணிகள் மற்றும் 45,000 மெற்றிக் தொன் சரக்குகளை கையாளக்கூடிய வகையில் திட்டங்கள் தயாரிக்கப்பட்டிருந்தது.

எயாஊபோட் அன்ட் ஏவியேஷன் சேவிஸ் (ஸ்ரீ லங்கா) (பிறைவேட்) லிமிட்டெட் 'கவர்ச்சிகரமான பயணம்' எனும் தொனிப் பொருளில் தயாரித்துள்ள இந்த ஐந்தாண்டு திட்டத்தினூடாக 2025 ஆம் ஆண்டாகும் போது மத்தளசர்வதேச விமான நிலையம், கட்டுநாயக்க பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம் போன்ற சுறுசுறுப்பான விமான நிலையமாக மாற்றியமைக்கப்படுமென எதிர்பார்த்தது. ஆனால் தற்போது வரையில் வருமானம் ஈட்டும் மார்க்கமாக விமான நிலையத்தை செயற்படுத்த முடியாத நிலை காணப்படுகின்றது.

வருகை தந்த பயணிகள் மற்றும் விமானங்கள்

ஆண்டு	பயணிகள்	எண்ணிக்கை	விமானங்களின்	எண்ணிக்கை
2013	36,137	760		
2014	40,386	1,492		
2015	6,291	522		
2016	6,207	659		
2017	22,972	709		
2018	3,403	355		
2019	1,403	393		
2020	17,544	250		
2021	32,957	361		
2022	11,667	132		
மொத்தம்	178,967		5,633	

இந்நிலையில், நாட்டின் மாற்று சர்வதேச விமான நிலையத்தின் எதிர்கால அபிவிருத்திக்காக மேற்கொள்ளப்பட்ட முதலீடொன்றாகையால் மேலும் முன்னேற்றுவதற்காக விமான நிலையத்திற்காக தயாரிக்கப்பட்டுள்ள தந்திரோபாய நிதி சந்தைப்படுத்தல் திட்டங்களில் உள்ள தந்திரோபாய முறைகளைப் பின்பற்றியும் அவற்றின் பெறுபேறு தொடர்பாக மீளாய்வு செய்யப்படும் விமான சேவைகளை அதிகரிப்பதற்காக பங்களிக்கும் பொதுப்போக்குவரத்து வசதிகளை ஏற்படுத்துதல், அதிவேக நெடுஞ்சாலைகளை நிர்மாணிப்பதை துரிதப்படுத்துதல், உட்கட்டமைப்பு வசதிகளை அபிவிருத்தி செய்தல், தொழிற்சாலைகளை அமைத்தல், சுற்றுலாப் பயணிகளுக்கான விடுதி வசதிகளை ஏற்படுத்துதல் போன்ற ஏனைய தந்திரோபாயங்களையும் பின்பற்றி சர்வதேச விமான நிலையத்தை சிறந்த பொருளாதார கேந்திரமாக உருவாக்குதல் அவசர மற்றும் அத்தியாவசிய செயற்பாடொன்றாக முன்னெடுக்கப்பட வேண்டியுள்ளது.

நுரைச்சோலை அனல்மின் திட்டம் : பொருக்குள் சீக்கியுள்ளதா இலங்கை?

வீ.பிரியதர்சன்

இலங்கையில் மின்சார தேவையை பூர்த்தி செய்யும் வகையில் அமைக்கப்பட்ட லக்ஷிய மின் நிலையம் என்றழைக்கப்படும் நுரைச்சோலை அனல்மின் நிலைய திட்டமானது நாட்டை தொடர்ந்தும் சிக்கலில் வைத்திருக்கும் சீனாவின் பரிசாகவே காணப்படுகிறது.

அது மாத்திரமன்றி இலங்கையில் தற்போது ஏற்பட்டுள்ள மின் கட்டண உயர்விற்கும் தாக்கம் செலுத்துவதாகவே இது உள்ளது. தொடர்ந்தும் ஏற்படக்கூடிய அனல்மின் நிலைய செயலிழப்புக்களால் மின்சார தேவையை பூர்த்தி செய்ய முடியாது வீண் செலவீனங்களுக்கு வழிவகுப்பதுடன், அப்பகுதி இயற்கை வளங்களுக்கும் மக்களின் சுகாதாரத்திற்கும் சுற்றுச்சூழலுக்கும் பெரும் பாதிப்புக்களை ஏற்படுத்துவதாகவே நுரைச்சோலை அனல்மின் நிலையம் காணப்படுகிறது.

இதுவொரு நீண்ட கால சமூக மற்றும் சூழல் சார்ந்த பிரச்சினை என்பதுதான் உண்மையான நிலையாகும். அது மாத்திரமின்றி பயனற்ற இந்த திட்டமானது இலங்கையை மீளாக கடன்பொறிக்குள் சிக்கவைத்துள்ளமையை தகவல் அறியும் உரிமைச் சட்டத்தின் மூலம் கோரப்பட்ட தகவலில் இருந்து புலப்படுகின்றது.

புத்தளம் மாவட்டத்தின் பாலாவி - கல்பிட்டி பிரதான வீதியிலிருந்து சுமார் 100 மீற்றர் தூரத்தில் கடற்கரையோரமாக 95 ஹெக்டேயர் நிலப்பரப்பில் இந்த நுரைச்சோலை அனல் மின்நிலையம் அமைந்துள்ளது.

சீனக் குடியரசின் ஏற்றுமதி இறக்குமதி வங்கியின் உதவியுடன் இலங்கை மின்சார சபையின் முயற்சியாக நுரைச்சோலை அனல்மின் நிலையம் காணப்படுகிறது.

இலங்கையில் முதலாவது நிலக்கரியில் இயங்கும் அனல் மின் நிலையம் மற்றும் மிகப் பெரிய மின் நிலையமாகவும் இது செயல்படுத்தப்படுகிறது.

சீனாவின் எக்ஸிம் வங்கியிடமிருந்து இலங்கை மின்சார சபை 1346 மில்லியன் அமெரிக்க டொலரை கடனாகப் பெற்று நுரைச்சோலை அனல்மின் நிலையம் உருவாக்கப்பட்டது.

இந்தக் கடனை திருப்பிச் செலுத்தும் பொறுப்பை இலங்கை மின்சார சபை ஏற்காமல், திறைசேரியே ஏற்றிருக்கிறது. அதாவது திறைசேரிக்கு மேலும் ஒரு சுமையாக மாறிய ஒரு திட்டமாக இந்த நுரைச்சோலை அனல் மின் நிலைய திட்டம் காணப்படுகின்றது.

இத்திட்டத்தின் கட்டுமானப் பணிகளின் முக்கிய பங்களியாக சீனாவின் தேசிய இயந்திர ஏற்றுமதி மற்றும் இறக்குமதிக் கூட்டுத்தாபனம் (உளாயை ஆயுதாநெசல நுபெநெநசபை ஊழிமுசயவழை -உஆநுஉ) அமைந்துள்ளது.

900 மெகாவொட்ஸ் மின்சாரத்தை உற்பத்தி செய்யக்கூடிய மூன்று அனல்மின் உற்பத்தி நிலையங்களை அமைப்பதே நுரைச்சோலை அனல் மின் நிலையத்தின் முழுமையான திட்டமாகும்.

இலங்கையில் நீர்மின் உற்பத்தியை விட, அனல் மின் உற்பத்திக்குக் குறைந்தளவு செலவீனமே ஏற்படும் என நுரைச்சோலை அனல்மின் நிலையத்திட்டத்தை முன்னெடுத்த தரப்பினரது நியாயப்படுத்தலாக அப்போது காணப்பட்டது.

ஆனால், தகவல் உரிமைச் சட்டத்தின் கீழ் கோரப்பட்ட தகவலுக்கு அமைய கடந்த 2018 ஆம் ஆண்டில் 38,823.24 மில்லியன் ரூபாவும் 2019 ஆம் ஆண்டில் 46,565.53 மில்லியன் ரூபாவும் 2020 ஆம் ஆண்டில் 42,804.88 மில்லியன் ரூபாவும் 2021 ஆம் ஆண்டில் 47, 310.66 மில்லியன் ரூபாவும் 2022 ஆம் ஆண்டில் 135,125.74 மில்லியன் ரூபாவும் நிலக்கரியை கொள்வனவு செய்வதற்காக இலங்கை மின்சாரசபை செலவு செய்துள்ளமை உறுதிப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

இவ்வாறு கொள்வனவு செய்யப்படும் நிலக்கரிகளுக்காக செலவிடப்படும் பணமும் ஒவ்வொரு வருடமும் அதிகரித்த போக்கையே காட்டுகின்றது. இது எதிர்காலத்தில் உற்பதியாகும் மின்சாரத்திற்கும் செலவு செய்யும் பணத்திற்கும் பெரும் இடைவெளியை காண்பிக்கும் என்பதில் எவ்வித ஐயமுமில்லை.

அதன் நிலைப்பாடு தற்போது மின்சாரக் கட்டண அதிகரிப்பிலும் தாக்கம் செலுத்தியுள்ளதை மக்கள் உணர்ந்துள்ளனர்.

சீனாவின் எக்சிம் வங்கிக்கும் இலங்கைக்கும் இடையில் கைச்சாத்திடப்பட்ட கொள்வனவு கடன் உடன்படிக்கையின் படி கடன் தொகையை திருப்பிச் செலுத்தும் காலம் 15 வருடங்களாகவும், வருடத்திற்கு இரண்டு தடவை கடன் செலுத்தப்பட வேண்டும் எனவும் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

நாட்டின் மின்சாரத் தேவையின் ஐம்பது சத விகிதத்தை இந்த அனல்மின் நிலையம் பூர்த்தி செய்வதாக கூறப்படும் நிலையில், அதன் மின்சார உற்பத்தியில் அடிக்கடி ஏற்படும் தொழில்நுட்பக் கோளாறுகளும், இலங்கைக்கு தாக்குப் பிடிக்காத அதன் உற்பத்தி செலவினங்களும் இலங்கைக்கு ஒரு நெருக்கடியை தோற்றுவித்திருக்கிறது.

கடந்த 2018 ஆம் ஆண்டில் இருந்து 2022 ஆம் ஆண்டுவரை நோக்கும் போது நுரைச்சோலை அனல் மின்நிலையத்தால் கிடைக்கப்பெற்ற இலாபத்தை விட செலவுகளே அதிகமாக காணப்படுகின்றது. இவ்வாறு இந்த அனல் மின்நிலையத்தை கொண்டு நடத்துவதால் எவ்வித நன்மைகளும் எதிர்காலத்தில் ஏற்படாது என்பது வெளிப்படையாக காணப்படுகின்றது.

இலங்கையின் பொருளாதாரத்தால் ஈடு கொடுக்க முடியாத, தொழில் நுட்பக் கோளாறுகள் அதிகம் கொண்ட, பராமரிக்க முடியாத, ஒரு "வெள்ளை யானையாக" சீனா இலங்கைக்கு உருவாக்கிக் கொடுத்த இந்த அனல் மின் நிலையம் இருப்பதாகவே பலரும் கருதுகின்றனர்.

அனல் மின் உற்பத்தி நிலையத்திலிருந்து வெளியேறும் கழிவுகள் அனுமதிக்கப்பட்ட தரத்தை விட அதிகமாக உள்ளது. அத்துடன் அடிக்கடி ஏற்படும் செயலிழப்பு, இடைப்பட்ட செயல்பாடுகள் மற்றும் எதிர்பாராதவிதமாக சாம்பலை திறந்த குழிகளில் சேமித்து வைத்தல் என பல நெருக்கடிகள் காணப்படுகின்றன.

ஆரம்பகாலங்களில் நுரைச்சோலை அனல்மின் நிலையம் சீராக இயங்கினாலும் பின்னர் குறித்த மின்நிலையத்தின் மின்பிறப்பாக்கிகள் அடிக்கடி செலிழப்பது சாதாரணமாகிவிட்டது. இதனால் திருத்தப்பணிகளுக்காக சீனாவில் இருந்து பொறியியலாளர்கள் வரவழைக்கப்பட்டே திருத்தங்களை மேற்கொள்ள வேண்டிய நிலையுள்ளது. இவ்வாறு பெரும் பணச்செலவை ஏற்படுத்தும் வெளிநாட்டு கடன் அபிவிருத்தித்திட்டங்கள் நாட்டை மேலும் அழிவுப்பாதைக்கே இட்டுச்செல்லும்.

வெளிநாட்டுக் கடன் அபிவிருத்திகள் என்ற போர்வைக்குள் அரசியல்வாதிகளும் அவர்களுடன் நெருங்கியவர்களும் தங்கள் பண்பைகளை நிரப்புவதே குறிக்கோளாக உள்ளது. நாட்டின் நலன் சார்ந்தோ அல்லது மக்களின் நலன்சார்ந்தோ ஆட்சியாளர்கள் எவ்வித திட்டங்களையும் முன்னெடுக்கவில்லையென்பதே உண்மை.

அந்தவகையில் கடந்த 2021 ஆம் ஆண்டில் மாத்திரம் நுரைச்சோலை அனல் மின்நிலையம் 15 முறை செயலிழந்துள்ளதாகவும் 2022 ஆம் ஆண்டில் 6 தடவைகள் செயலிழந்துள்ளதாகவும் தகவல் அறியும் உரிமைச் சட்டத்தின்

தரவுகள் தெரிவிக்கின்றன. இது காலப்போக்கில் எவ்வாறான செலிழப்புக்களை ஏற்படுத்துமோ என்ற அச்சம் உள்ளது.

இவ்வாறான நிலையில், நுரைச்சோலை அனல்மின்நிலையத்தில் இருந்து உற்பத்தியாகும் மின்சக்தியும் திருப்திகரமானதாக காணப்படவில்லை. ஏனெனில் நுரைச்சோலை போன்ற வெளிநாட்டுக்கடன் அபிவிருத்தித்திட்டங்கள் இலங்கையை கடன்பொறிக்குள் சிக்க வைக்கும் ஒரு நுட்பமான செயற்பாடாகவே காணப்படுகின்றது.

லக்ஷிய மின் நிலையம் என்றழைக்கப்படும் நுரைச்சோலை அனல் மின் நிலையம் இலங்கையின் மொத்த மின்சார உற்பத்தியில் கணிசமான அளவை உற்பத்தி செய்கிறது என்பது சந்தேகத்திற்குரியதாகவே காணப்படுகின்றது..

இதைவிட, நுரைச்சோலை அனல்மின் நிலையத்தில் இருந்து ஆவியாகும் நச்சு அமிலங்கள் மற்றும் நிலக்கரி சாம்பல் ஆகியன அப்பகுதியில் வாழும் மக்களுக்கும் இயற்கைக்கும் பெரும் அச்சுறுத்தலாகியுள்ளது.

இந்த அனல் மின் நிலையத்தினால் இயற்கைக்கு ஏற்படும் அச்சுறுத்தல் குறித்து சூழலியலாளர்கள் ஆரம்பத்தில் இருந்து தொடர்ந்தும் எச்சரிக்கை விடுத்து வருகின்றனர்.

ஆனால் சூழலியலாளர்களின் கூற்றுப்படி, மின் உற்பத்தி நிலையத்திற்கு அருகில், மரங்கள் சேதத்தின் அறிகுறிகளை ஏற்கனவே காட்டத் தொடங்கியுள்ளன. இந்த வாயுக்களின் வெளியேற்றத்தால் உயரமான மரங்களின் இலைகள் மஞ்சள் நிறமாக மாறத் தொடங்கியுள்ளன. காய்கள், கனிகளில் மாற்றங்கள் ஏற்பட்டுள்ளன.

மேலும், இதனால் கடல் பகுதிகளிலும் அமிலத்தன்மை பரவி வருகிறது. எனவே, எதிர்காலத்தில் இதுபோன்ற தீங்கு விளைவிக்கும் நிலக்கரி மின் உற்பத்தி நிலையங்களை மீண்டும் இலங்கையில் உருவாக்குவது சுற்றுச்சூழல் அமைப்புக்கு அச்சுறுத்தலாகும் என எச்சரிக்கைகள் விடுக்கப்பட்டுள்ளன.

மின் உற்பத்தி நிலையம் அதிக அளவு திடக்கழிவுகள், வெப்பக் கழிவுகள் மற்றும் சூடான நீரை வெளிவிடுவதால் வளி, நீர், சுற்றுச்சூழல் மாசுபாடு ஆகியவற்றை உருவாக்குகிறது. இது நீண்டகால சுற்றுச்சூழல் பாதிப்புகளை ஏற்படுத்தும்.

லக்ஷிய மின் உற்பத்தி நிலையத்திலிருந்து வெளிவரும் உமிழ்வுகள் (நுஅளைளழை) சுற்றுச்சூழல் மற்றும் அப்பகுதி வாழ் மக்கள் மீது குறிப்பிடத்தக்க எதிர்மறையான தாக்கங்களை உருவாக்கியுள்ளன.

லக்ஷிய மின் உற்பத்தி நிலையத்தின் முக்கிய ஆற்றல் ஆதாரம் நிலக்கரி ஆகும். இது மிகவும் குறைந்துபோன வளமாகும். நிலக்கரிச் சிதைவு என்பது ஒரு உலகளாவிய வெளிப்பாடாகும். இது ஆற்றல் தேவைகளுக்காக புதைபடிவ எரிபொருட்களை நம்பியிருக்கும் அனைத்து நாடுகளாலும் உணரப்படுகிறது.

கொதிகலன் நீர், மின்தேக்கி குளிரூட்டும் நீர் போன்ற பல்வேறு செயல்பாடுகளுக்கு, மின் உற்பத்தி நிலையம் கடல்நீரைப் பயன்படுத்துகிறது. அதிக நீர் வெளியேற்ற விகிதத்தின் காரணமாக கடல்வாழ் உயிரினங்கள்,

நுண்ணுயிரிகள், முட்டைகள் மற்றும் கடல் விலங்குகளின் இனப்பெருக்கம் மற்றும் கடல் வாழ் உயிரினங்கள் அழிவதற்கு இது வழிவகுக்கும்.

அனல்மின் நிலையத்தை சூழவுள்ள பகுதிக்கு அருகில் கடல் வாழ் உயிரினங்கள் குறிப்பாக கடல் ஆமைகள் காணப்படவில்லை என அப்பகுதி மக்களும் மீனவர்களும் கடல் ஆராய்ச்சியாளர்களும் தெரிவிக்கின்றனர். மொத்தம் ஏழு வகையான கடல் ஆமைகளில், ஐந்து வகையானவை புத்தளம் - கல்பிட்டி கரையோரப் பகுதியில் உள்ள கடற்கரையோரங்களில் இனப்பெருக்கம் செய்வதாக அம் மக்கள் கூறுகின்றனர்.

நுரைச்சோலை அனல்மின் நிலைய செயல்பாட்டின் போது உற்பத்தி செய்யப்படும் சாம்பல் மற்றும் ஏனைய உமிழ்வுகள் (நாளைளழை) முக்கிய பிரச்சினைகளாக காணப்படுகின்றது. சாம்பல் திறந்தவெளியில் கொட்டப்படுவது கவலைக்குரிய விடயமாக காணப்படுகின்றது. 10 மைக்ரோனை விட சிறியதாக இந்த சாம்பல் இருப்பதால், காற்றினால் எளிதில் தூக்கிச் செல்லப்பட்டு, விவசாய நிலங்கள், அப்பகுதி மக்களின் வீடுகள், நீர் நிலைகளை மாசுபடுத்தி, பல்வேறு நோய்களை ஏற்படுத்துகிறது.

2015 ஆம் ஆண்டின் போது வடமேல் மாகாண சுற்றாடல் அதிகாரசபையினால் லக்ஷிய அனல் மின்நிலையத்திற்காக முதலாவது சுற்றாடல் பாதுகாப்பு அனுமதிப்பத்திரம் வழங்கப்பட்டிருந்ததுடன், அதற்காக மத்திய சுற்றாடல் அதிகாரசபையின் ஈடுபாடொன்று இடம் பெற்றிருக்கவில்லை என்றும் 2017-2018 ஆம் ஆண்டிற்காக அனுமதிப்பத்திரத்தை புதுப்பிப்பதற்காக நிலையத்தினால் 2017 ஜூன் 14 ஆம் திகதி மாகாண சுற்றாடல் அதிகாரசபைக்கு விண்ணப்பம் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் 2018 மே 10 ஆம் திகதி வரையில் சுற்றாடல் அனுமதிப்பத்திரம் வழங்கப்பட்டிருக்கவில்லை. சுற்றாடல் பாதுகாப்பு அனுமதிப்பத்திரத்தை வழங்கும் நோக்கத்தினை நிறைவேற்றிக் கொள்வதற்காக மின் நிலையத்தின் தொழிற்பாடு செயற்பாடுகள் தொடர்பாக மாகாண சுற்றாடல் அதிகாரசபையின் கவனம் போதியளவில் செலுத்தப்படாதிருந்தமை அதற்காக பொறுப்பான ஏனைய நிறுவனங்களின் செயற்திறனின்மை காரணமாக பாதகமான சுற்றாடல் தாக்கங்கள் இடம் பெற்றுள்ளமை அவதானிக்கப்பட்டது என 29 ஆம் திகதி மார்ச் மாதம் 2019 ஆம் ஆண்டு கணக்காய்வாளர் திணைக்கள அறிக்கையில் சுட்டிக்காட்டப்பட்டிருந்தது.

நுரைச்சோலை அனல்மின் உற்பத்தி நிலையத்தை சூழவுள்ள பகுதிகளில் உள்ள வீடுகளில் வசிக்கும் பல சிறுவர்கள் உள்ளிட்ட பெரியவர்களுக்கு தோல் நோய்கள் ஏற்பட்டுள்ளதாக மக்கள் கூறுகின்றபோதிலும் ஆரம்பத்தில் அது அதிகாரிகளால் மறுக்கப்பட்டுள்ளதாகவும் மக்கள் கவலை தெரிவிக்கின்றனர்.

பல குழந்தைகளின் தோலில் தடிப்புகள் மற்றும் கொப்புளங்கள் தோன்றியுள்ளன. புதிதாகப் பிறந்த குழந்தைகள் கூட இதிலிருந்து பாதுகாப்பாக இல்லை என்பதே இங்குள்ள உண்மையாகும். இப்பகுதியில் உள்ள குழந்தைகள் மற்றும் முதியவர்கள் அஸ்துமா போன்ற சுவாச நோய்களால் அதிகம்

பாதிக்கப்படுகின்றனர். நிலக்கரி தூசியை உள்ளிழுப்பது மூச்சுக்குழாய் அழற்சி, நிமோனியா, அஸ்துமா, எம்பிளிமா மற்றும் இதய நோய் போன்றவற்றை ஏற்படுத்தும் என அப்பகுதி மக்கள் அஞ்சுகின்றனர்.

நுரைச்சோலை அனல் மின் நிலையத்தின் நிர்மாணப் பணிகள் ஆரம்பமான போது, காணி இழப்பு, சுற்றுச்சூழல் மாசுபாடு மற்றும் சுகாதாரப் பிரச்சினைகள் ஆகிய மூன்று முக்கிய பிரச்சினைகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு பல போராட்டங்கள் இப்பிரதேச வாசிகளால் முன்னெடுக்கப்பட்டன.

மக்களின் கருத்துக்களுக்கு செவிசாய்க்காத அதிகார வர்க்கம் நுரைச்சோலை அனல் மின் நிலையத்தின் நிர்மாணப் பணியை ஆரம்பித்தது. தற்போது, இந்த மின் உற்பத்தி நிலையத்தினால் பாரிய சுற்றாடல் பிரச்சினைகளுக்கும் சுகாதார பிரச்சினைகளுக்கும் இப்பிரதேசம் முகம் கொடுத்துக் கொண்டிருப்பது மாத்திரமல்லாது நாடும் கடன்பொறிக்குள் சிக்கியுள்ளது.

நுரைச்சோலை அனல்மின் நிலையத்தினால் கடல் வளம், சூழல் மற்றும் மனித குலத்திற்கு ஏற்படக் கூடிய அச்சுறுத்தல்கள் குறித்து நீண்டகாலமாக எச்சரிக்கைகள் விடுக்கப்பட்ட போதிலும் அதனை அரசாங்கம் கவனத்தில் கொள்ளவில்லை என்பது கவலைக்குரிய விடயமாகும். இதே போன்றதொரு அனல் மின் திட்டத்திற்கான முயற்சிகள் மக்கள் செறிந்து வாழும் சம்பூர் பகுதியிலும் முன்னெடுக்கப்பட்டது. பிரதேச மக்களின் எதிர்ப்பு மற்றும் ஊடகங்களின் அழுத்தத்தினால் குறித்த திட்டம் கைவிடப்பட்டது.

பாகிஸ்தான், இந்தோனேசியா, பங்களாதேஷ், செர்பியா, கென்யா மற்றும் சிம்பாப்வே உள்ளிட்ட நாடுகளில் “ ஒரு பாதை ஒரு மண்டலம்” (டிரடவ யனெ சுழயன ஜவையையவனெந) முயற்சியின் ஒரு பகுதியாக சீனா பல நிலக்கரி அனல் மின் திட்டங்களில் முதலீடு செய்துள்ளது. அதில் ஒன்றே இலங்கையின் நுரைச்சோலை அனல் மின் திட்டமாகும்.

இலங்கையில் சீன முதலீடுகளால் கட்டமைக்கப்பட்ட ஏனைய திட்டங்களைப் போலவே இந்த அனல் மின் நிலைய திட்டமும் ஒரு சமையாகவும், சர்ச்சையாகவும், மாறி இருக்கிறது. இந்த அனல் மின் நிலையம் உருவாக்கப்பட்டதில் இருந்தே, அதன் தொழில் நுட்ப செயற்பாடுகள், சுழலியல் தாக்கங்கள் குறித்து பல்வேறு குற்றச்சாட்டுகள் எழுப்பப்பட்டு வந்திருக்கின்றன. இதனால் நாட்டிற்கு எவ்வித பிரியோசனமும் இல்லை என்பதுடன் இந்த திட்டத்தில் ஊடக இலங்கை ஊழல் நிறைந்த பெரும் கடன்பொறிக்குள் சிக்கியுள்ளது என்பதை அரச ஆவணங்களே உறுதிப்படுத்துகின்றன.

வாளைளை அல கவையட னசயகவ, ஆல கவையட ளவழசல றடைட டைஉடரனந யனனவைழையெடிழுவைவள யனனீஉவரசநள

Free Media Movement - 2023



ISBN 978-624-5909-00-1



9 786245 909001