



පාක්ෂිකයන්ට පදනමේ ආර්ථික විමසුමකි

## කොළඹ වරාය නගර ව්‍යාපෘතිය සුදු අලියෙක් ද? පරිණාමන අවස්ථාවක් ද?

රාජපක්ෂ රජය විසින් ආරම්භ කරන ලද සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් දූෂණයෙන් හා නාස්තියෙන් පිරී ඇති බවට වූ චෝදනාවන් ඉකුත් දා පැවැති ජනාධිපතිවරණ ව්‍යාපාරය ආරම්භයේ සිට ම අසන්නට ලැබිණි. නැගෙනහිර පවතින ඒ චෝදනාවන් අධිකරණයක දී තවමත් තහවුරු වී නැති නමුදු දූෂණයන් හා අක්‍රමිකතාවන්ට එරෙහි මතයක් ජනතා සන්නානයන් හි පහළ වී තිබෙන බව බැහැර කළ නො හැකි යථාර්ථයයි. මෙවැනි ව්‍යාපෘතීන් වෙනත් ලද හැකි දිගුකාලීන සමාජ ආර්ථික ප්‍රතිලාභයන් මෙකී විවේචකයන් ගේ අවධානයට යොමු වී ඇති බවක් නම් පෙනෙන්නට නැත. අසුවේ දශකයේ මුල් භාගයේ දී කඩිනම් මහවැලි සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය භාජන වූයේ ද මේ හා සමාන ම වූ විවේචනයන්ට ය. මෙම අවස්ථා දෙකෙහි දී ම කතාබහට ලක් වූයේ ක්‍රියාවලියෙහි විනිවිද භාවය විනා ඒවායෙහි ප්‍රතිඵල නොවේ. දැඩි දෝෂාරෝපණයට භාජන වන්නා වූ පැවැති රජයේ ප්‍රධානතම කාර්යය වන්නේ විවිධාංගයන් ගෙන් සමන්විත ඒකාබද්ධ කොළඹ වරාය නගර ව්‍යාපෘතියයි. මෙබඳු යෝධ ව්‍යාපෘතියක වැදගත් අංගයන් මතු කොට පෙන්වමින් ඉන්දියන් සාගරය තුළ සුවිශේෂී තැනෙක පිහිටි ශ්‍රී ලංකාව වැනි රටක් විෂයෙහි එවැන්නකින් ඇති කැරෙන බලපෑම පිළිබඳ විශ්ලේෂණයක යෙදීම මෙම ලිපියෙහි අරමුණයි.

### සටන් පාඨ වලින් බැහැරව...

සමතුලිත විශ්ලේෂණාත්මක ඇසකින් මෙවැනි දෑ දෙස බලනු වෙනුවට බොහෝ විට ශ්‍රී ලංකාවේ දේශපාලකයන් ඇතුළු විවේචකයන් ගේ සිරිත වන්නේ ‘සටන්පාඨ’ හා දෝෂාරෝපණ මත යැපෙන්නට බැලීමයි. කොළඹ වරාය නගර ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධයෙන් ද නැගෙන අවලාදයන්ට බොහෝ විට යථාර්ථයන් හා සංඛ්‍යාරූප පදනම් වී නොමැති අතර අදාළ ව්‍යාපෘතිය හෝ එහි අංගෝපාංග හෝ ශ්‍රී ලංකාවෙහි අනාගත සංවර්ධනය විෂයෙහි ඉන් ඇති වන බලපෑම හෝ පිළිබඳව එකී අවලාද නඟන්නන් තුළ පවතින අවබෝධය ද ඉතා අල්ප ය.

**ඉතිහාස කථාව**

වාර්තාගතව ඇති කරුණු අනුව කොළඹ වරාය නගර ව්‍යාපෘතිය වනාහි සිංගප්පූරු ආයෝජකයකු ගේ උනන්දු කරවීමක් පදනම් කොටගෙන 2001 වසරට ද ඉහත දී අග්‍රාමාත්‍ය රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා තුළ පහළ වූ සංකල්පයකි. ඒ සඳහා අවශ්‍ය මුදල් සපයාගැනීමට අසමත් වීම හේතු කොටගෙන පසුව එකී ආයෝජකයා විසින් අදාළ ව්‍යාපෘතිය අත්හැර දමනු ලැබ තිබේ. 2009 දී යුද්ධය නිම වීමෙන් පසුව රාජපක්ෂ රජය විසින් යටිතල පහසුකම් සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් රැසක් ආරම්භ කරනු ලද අතර ඉන් ප්‍රධාන තැන ගත් කොළඹ වරාය නගර ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් රජයට බරක් නොවන සේ සෘජුව මුදල් ආයෝජනය කිරීමට 'වයිනා කමිසුනිකේෂන්ස් කන්ස්ට්‍රක්ෂන් කම්පැනි' නමැති චීන සමාගම ඉදිරිපත් වූයේ ය.

'කලමිබු ඉන්ටර්නැෂනල් කන්ටේනර් ටර්මිනල් ' නමැති වෙනත් චීන සමාගමක් විසින් නිම කරන ලද වැඩ කොටස මෙකී සමාගමෙහි කාර්යයන් සඳහා පහසුවක් වන්නට ඇත. ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවෙන් ලබාගත් මුදල් යෙදවුණු කොළඹ දියකඩනය ඒ වන විට ඉදි කොට නිමවා තිබීම මෙකී ව්‍යාපෘතීන් දෙක ම සඳහා වාසියක් වන්නට ඇත. මේ අනුව බලන විට කොළඹ වරාය පුළුල් කිරීම හා කොළඹ වරාය නගර සංවර්ධනය යන දෙක ම දිගු කලක් තිස්සේ යථාර්ථයක් බවට පත් කරගැනුණු පිළිගත හැකි සංවර්ධනයන් වෙති.

**නවීන පහසුකම්**

විනෝද යාත්‍රාගංචන සඳහා පහසුකම් ද පුළුල් මැද විදියක් ද සමුද්‍ර දර්ශන මහල් නිවාස සංකීර්ණයක් ද තරු පහේ හෝටලයක් ද සාප්පු සහ විනෝදාස්වාද කේන්ද්‍රයක් ද කාර්යාල සංකීර්ණයක් ද කුඩා ගොල්ෆ් පිටියක් ද වැනි නවීන පහසුකම් මෙම ව්‍යාපෘතිය තුළ නිර්මාණය වීමට නියමිත බව ඊට අදාළව පළ වුණු ලිපි ලේඛනයන් තුළින් පැහැදිලි වීණි. ව්‍යාපෘතියෙහි පළමු අදියර වූයේ වයිනා කමිසුනිකේෂන්ස් කන්ස්ට්‍රක්ෂන් සමාගම විසින් එක්සත් ජනපද ඩොලර් බිලියන 1.5 ක වියදමින් බිම පුරවා සකස් කිරීමයි. ව්‍යාපෘතියෙහි සමස්ත වියදම එ.ජ.ඩො. බිලියන 15 ත් 20 ත් අතර වෙතැයි අපේක්ෂා කර තිබිණි. දේශීය උප කොන්ත්‍රාත් කරුවන් සඳහා වූ අවස්ථාවන් මෙන් ම දේශීය ශ්‍රමිකයන් සඳහා රැකියා අවස්ථාවන් ද බිම පුරවා සකස් කිරීමේ අදියර තුළ දී ම නිර්මාණය වන්නේ ය. ජාත්‍යන්තර ව්‍යාපාරික කේන්ද්‍රස්ථානයක් බවටත් ආසියාවේ සංචාරය කරන්නන් ආකර්ෂණය කරගන්නා ස්ථානයක් බවටත් කොළඹ පත් කරවීම මෙම ව්‍යාපෘතිය තුළින් අපේක්ෂා කරනු ලැබිණි. ඒ අනුව බොහෝ නවීන ආර්ථික අංශයන් තුළ වෘත්තීය වශයෙන් නිරත වීමේ අවස්ථාව ශ්‍රී ලාංකික තරුණ පිරිස් වෙත ලැබීමට නියමිතව තිබිණි.

**ආයෝජනය**

ශ්‍රී ලංකාව වැනි කුඩා ආර්ථිකයක් තුළ දිගු කලක් ගත කරමින් සම්පූර්ණ කළ යුතු මෙවැනි සුවිශාල ව්‍යාපෘතියක් 100% ක විදේශීය ආයෝජන මගින් ක්‍රියාත්මක කරගත හැකි වීම ඉතාමත් කලාතුරකින් සිදු වන්නකි. බොහෝ රටවල මෙවැනි සංවර්ධනයන් සිදු වන්නේ අදාළ රටෙහි රජය විසින් මිත්‍ර රටවල සහයෝගය ද පෞද්ගලික අංශයෙහි

දායකත්වය ද ලබාගනිමින් කැරෙන අයෝජනයන් මගිනි. ඩුබායි වරාය නගර ව්‍යාපෘතිය ස්වකීය රජයේ ආයෝජනයන් තුළින් ඉදි කරන ලද එවැන්නකට හොඳ ම උදාහරණයයි.

පුරවා සකසන ලද හෙක්ටයාර් 233 ක් වූ මුළු බිම් ප්‍රමාණයෙන් හෙක්ටයාර් 20 ක් සින්නක්කර වශයෙන් ද 88 ක් අනුනව අවුරුදු බදු ක්‍රමය යටතේ ද ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරවන්නන් වෙත දිරිගැන්වීමක් වශයෙන් ලබා දීම තුළින් මෙරටට තවත් බරක් ඇති නොවන සේ එ.ජ. ඩො. බිලියන 15 ත් 20 ත් අතර වන මුළු ආයෝජනය සපයාගැනීමට හැකිව තිබේ. ශ්‍රී ලංකා ආර්ථිකය පවතින්නේ ඒ සා විශාල ණයක් ලබාගත හැකි තත්ත්වයක නොවන බව මෙහි දී සැලකිල්ලට ගත යුත්තකි.

**පාරිසරමය බලපෑම්**

ස්වාභාවික තත්ත්වයන් වෙනස්කම්වලට භාජන වන කවර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියකට වුව ද එරෙහිව පරිසරමය හානි සිදු වන බවට වෝදනා එල්ල කළ හැකි ය. මහා පරිමාණයෙන් බිම පිරවීම ද දිවයින සතු බිම් ප්‍රමාණය පුළුල් වීම ද මුහුදු හාරා වැලි ලබාගැනීම ද මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා කළ යුතුව තිබෙන හෙයින් දිගු කාලීනව ඒවායින් පාරිසරික හානි සිදු විය හැකි බවට තර්ක කිරීම පහසු ය. මෙවැනි ව්‍යාපෘතියක් ක්‍රියාත්මක නොවිය යුතුව තුබුණු බවට විවිධ හේතු දක්වන රාජ්‍ය නොවන සංවිධානයන් ද මෙම අවස්ථාවෙහි දී ඉදිරියට ඒමට ඉඩ තිබේ. කණ්ඩලම හෝටල් ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක වන සමයේ දී ද මතු වූයේ මේ හා සමාන ම වූ විරෝධයකි. යටි අරමුණු සහිත දේශීය මෙන් ම විදේශීය පාර්ශ්වයන් ගේ වියදමින් හා පෙළැඹවීමෙන් ක්‍රියාත්මක වූ ඇතැම් සංවිධාන ද එකී ඊනියා පරිසර හිතකෘතීන් අතර සිටියහ. කණ්ඩලම අද අවට ගම්වාසීන්ට ද වාසි සලසන මෙරට වඩාත් ම පරිසර හිතකෘතී හෝටලයක් වශයෙන් ක්‍රියාත්මක වෙයි. නොරොච්චෝලේ විදුලි බලාගාරය එබඳු අරමුණු සහිත ඊනියා පරිසර හිතකෘතීන් ගේ විරෝධතාවන් හේතු කොටගෙන දශක ගණනක් ප්‍රමාද කරන්නට සිදු වූ තවත් ව්‍යාපෘතියකි. තරගකාරීව ගමන් කිරීමේ හැකියාව ආර්ථිකයට අහිමි කරවූ මෙකී ප්‍රමාදය හේතු කොටගෙන ඉහළ මිලක් ගෙවා විදුලිය ලබාගැනීමට ව්‍යාපාරිකයන්ට මෙන් ම නිවාස හිමියන්ට ද සිදු වූයේ ය. මෙම කරුණු සැලකිල්ලට ගැනීමේ දී පෙනී යන්නේ වරාය නගර ව්‍යාපෘතිය හෝ මහා මාර්ග ඉදි කිරීම් හෝ කර්මාන්ත ස්ථාපනය කිරීම් හෝ වැනි කිසිදු මහා පරිමාණ ව්‍යාපෘතියක් පදනම් විරහිත විරෝධතාවන් මත අත්හැර දැමීමට ශ්‍රී ලංකාව වැනි රටක කිසිදු ආණ්ඩුවක් විසින් පියවර නොගත යුතු බව ය.

**විරෝධතාවයන් පසු පස**

ප්‍රධාන ආර්ථික බලවේගය බවට චීනය පත් වීමත් සිය ශක්තිය සඳහා උපයෝගී කොට ගත හැකි රටවල් තුළ යම් යම් ආයෝජනයන් කිරීමට චීනය ඉදිරිපත් වීමත් නොරැස්සන රටවල පෙළැඹවීම යටතේ ක්‍රියාත්මක වන සැඟවුණු හස්තයන් කොළඹ වරාය නගර ව්‍යාපෘතිය වෙත එල්ල වන විරෝධයන් පිටුපස තිබෙන බව පෙනේ. ඩුබායි, සිංගප්පූරුව හා හොංකොං වැනි වරායයන් සංවර්ධනය වීමේ වාසිය රට අභ්‍යන්තරයට ද බලපාන බව මෙවැනි විරෝධතාවන් හි නිරත වන අයට නොපෙනී යාම අභාග්‍යයකි. ලොව විවිධ රටවලින් එන සෘජු විදේශීය ආයෝජනයන් උපයෝගී කරගෙන සිංගප්පූරුව ගොඩ නැගෙද්දී මැලේසියාව හා ඉන්දුනීසියාව වැනි අසල්වැසි රටවල් තුළ ද එවැනි

ආකල්පයන් තිබෙන්නට ඇත. එහෙත් ලී ක්වාන් යූ වැනි දුර පෙනෙන නිර්භීත නායකයෙක් සිංගප්පූරුවට සිටියේ ය.

**නායකත්වයට තිබෙන විකල්ප**

මෙතෙක් ලබා දී තිබෙන සියලු ම අනුමැතීන් අවලංගු කොට කොළඹ වෙරළ තුඩුණු තත්වයට පත් කරමින් ව්‍යාපෘතිය අත් හැර දැමීම ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් ගනු ලැබිය හැකි එක් පියවරකි. ඇතැම් විට ජාත්‍යන්තර නඩු හඬවලට මැදි වීමට සිදු වීම බඳු ඍජු හා වක්‍ර ප්‍රතිවිපාක අත් විඳින්නට එවිට සිදු විය හැකි ය. චීන හෝ වේවා අමෙරිකානු, හෝ බ්‍රිතාන්‍ය හෝ ඉන්දියානු හෝ වේවා කිසිදු ආයෝජකයකු කිසිදු ගිවිසුමක දී ශ්‍රී ලංකාව පිළිබඳ විශ්වාසයක් තැබීමට එවිට මැලි වනු ඇත. නො එසේ නම් චීනය වෙනුවට සුදුසු යයි තමන් සිතන ආයෝජකයකු ලබා දීම සඳහා එසේ විරුද්ධ වන රටවල් එකඟ කරවාගෙන මෙම ව්‍යාපෘතිය ඉදිරියට ගෙනයාම ද රජය ඉදිරියෙහි ඇති තවත් විකල්පයකි. එසේත් නොමැති නම් අවසාන ප්‍රතිඵලය උසස් මට්ටමින් සාක්ෂාත් කරගත හැකි වීම පිණිස අවශ්‍ය වන සංශෝධන වයිනා කමිසුනිකේෂන්ස් කන්ස්ට්‍රක්ෂන් සමාගම විසින් ගනු ඇති බවට වූ අවබෝධයෙන් යුතුව ඍජු ප්‍රතිපත්තියක පිහිටා ව්‍යාපෘතිය ඉදිරියට පවත්වගෙන යාම කළ හැකි ය.

මෙවැනි මහජනමාණ ව්‍යාපෘතියක් සඳහා 100% ක ඍජු විදේශීය ආයෝජනයන් ලබාගැනීමට ලද විරල අවස්ථාව පැහැර හැරීම ශ්‍රී ලංකාවේ කිසිදු බුද්ධිමත් නායකයකු විසින් නොකළ යුත්තක් වන්නේ ය. දේශපාලන වාදනේදයන් ද පෞද්ගලික අප්‍රසාදයන් ද පමණක් නොව ආත්මවාදී ගැටුම් ද ඉවත ලා රටෙහි සංවර්ධන ක්‍රියාවලිය ඉදිරියට ගෙන යාම පිණිස ජනාධිපතිවරයා සහ අගමැතිවරයාත් ඔවුන් ගේ ආර්ථික උපදේශකයන්ත් නොපැකිළව හා අප්‍රමාදව ක්‍රියාත්මක වනු ඇතැයි යන්න ශ්‍රී ලංකාවාසී ජනතාව ගේ අපේක්ෂාවයි. කිසියම් ආකාරයකින් මේ ඉදිරි ගමන වැළකී ගියහොත් සිය බලයෙන් ඉවතට විසි වී යාමේ තත්වයට නායකත්වය මුහුණ පානු ඇති බව අවධාරණයෙන් පැවසිය යුතුව තිබේ.

දේශපාලන නායකයන් සිය බුද්ධිය මෙහෙයවිය යුත්තේ විශේෂයෙන් ම දේශීය හා විදේශීය වශයෙන් වූ දෙවැදෑරුම් ආයෝජන මාර්ග ද ආර්ථිකය ශක්තිමත් කරවීම ද ව්‍යාපාර සඳහා පහසුකම් සැලසීම ද ආදී වශයෙන් වූ සංවර්ධන ප්‍රමුඛතාවන් පිළිබඳ තීරණයන්ට එළැඹීමේ දී දිගු කාලීන වශයෙන් මෙරටට වැදගත් වන්නේ කුමක් ද යන්න යථාර්ථවාදීව තෝරාගනිමිනි. යහපාලනය, සංහිදියාව හා සහජීවනය යන සංකල්පයන් වාර්ගික සමගිය පිළිබඳ ඉලක්කයෙන් ඔබ්බෙහි වූ ව්‍යාපාරික අංශය කරා ද ගමන් කළ යුතු වන්නේ ය. ආර්ථිකය තුළ වේගවත් කාර්යභාරයක් ඉටු කිරීම පිණිස පෞද්ගලික අංශය දිරිගන්වමින් පැහැදිලි වූත් දුරදක්නා වූත් මධ්‍යකාලීන ආර්ථික ක්‍රමෝපායයක් සකසාගෙන ක්‍රියාවට නැංවිය හැකි වන්නේ එවිට ය.