03 පිටුව

'ඉන්මෙක්ස් 2007' ප්‍රදර්ශනය ...

05 පිටුව

වරාය සේවක මහත්ම මහත්මින්ගේ පරිගණක දැනුම් වර්ධනය කිරීමට ..

08-09 පිටු

සිහිනය යථාර්ථයක් බවට...

තීරය

பக்கம் 11

ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக நிர்மாணிப்பு பணிகளுக்கான....

12 පිටුව

තමන්ගේ වෘත්තියට අත්සන යොදන එකම වෘත්තිය සමිති නායකයා.

16 පිටුව

අග්නිදිග ආසියාවේ වරායයන් බැහැදැක

දෙවන කණ්ඩය - 2 වන කලාපය | ඵලදායිතාවය හා මුසු වූ වරාය අධිකාරියේ මාසික පුවත් කවුළුව | නොවැම්බර් 2007

හම්බන්තොට වරාය ඉදිකිරීම

සංවර්ධන ඉතිහාසයේ නව පිටුවක්

අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ

පැහැබර ය අරුණැල්ල හෙට නැගෙන.....

"ශ්‍රී ලංකාවේ භූගෝලීය පිහිටීමේ වැදගත්කම මත පමණක් රඳමින් සංවර්ධන ක්‍රියාවලියට ප්‍රාග්ධනය යෙදවීම තවදුරටත් ප්‍රායෝගික නොවේ"

අතිරේක කළමණාකාර අධ්‍යක්ෂ කපිතාන් නිහාල් කැප්පෙටිපොල

ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව, අභ්‍යන්තර වෙළඳ හා ප්‍රවාහන ඇකඩමිය (Academy for Internal Trade and Transport) සමග ඒකාබද්ධව සංවිධානය කළ විශේෂ සම්මන්ත්‍රණයක් 2007 නොවැම්බර් මස 21 වැනි දින 'වෝටර්ස් එජ්' හෝටලයේදී පැවැත්විණි. දෙස් විදෙස් විද්වතුන් රැසක් ද සහභාගී වූ මෙම සම්මන්ත්‍රණයේදී අදහස් දැක්වූ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අතිරේක කළමණාකාර අධ්‍යක්ෂ කපිතාන් නිහාල් කැප්පෙටිපොල මහතා, ශ්‍රී ලංකාවේ භූගෝ-ලීය පිහිටීමේ ඇති සුවිශේෂී වැදගත්කම අවධාරණයට ලක් කළ අතර හුදෙක් එකී පිහිටීමේ වැදගත්කම මත පමණක් රඳා පවතිමින් සංවර්ධන ක්‍රියාවලියට ප්‍රාග්ධනය යෙදවීම තවදුරටත් ප්‍රායෝගික නොවන බව ද, ශ්‍රී ලංකාව ආශ්‍රිතව ඉන්දියානු සාගරයේ පිහිටි අනෙකුත් වරායයන් ද ශීඝ්‍ර සංවර්ධන ක්‍රියාවලියකට යොමුව ඇති බැවින් ඊට සාපේක්ෂව ජාත්‍යන්තර තරගකාරීත්වයට සාර්ථකව මුහුණ දියහැකි පරිදි අපගේ සියලු වරායයන් නවීන ලෙස සංවර්ධනය කිරීම ද අත්‍යාවශ්‍ය වේ. ඒ සියල්ල සැලකිල්ලට ගෙන ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය, සිය සංවර්ධන කටයුතු රැසක් අරභයා ප්‍රාග්ධන සම්පාදන යොදවා ඇති බව සඳහන් කළ හෙතෙම, අනාගතයේදී තවදුරටත් ජාත්‍යන්තර තරග කාරීත්වයට මුහුණ දිය හැකි වන පරිදි තරග කාරී උපාය මාර්ගික වරාය සංවර්ධන ක්‍රමෝපායන් රැසක් ද අවධානයට ලක්ව ඇතැයි සඳහන් කළේය.

රටක සංවර්ධන ක්‍රියාවලිය අඛණ්ඩව ඉදිරියට ගෙන යාමේදී අනවශ්‍ය දේශපාලන මැදිහත් වීම් හා බාධා කිරීම් වලින් තොරව, රටේ අනාගත අභිවෘද්ධිය පිළිබඳව සැළකිලිමත් විය යුතු වීම අනිවාර්යය කරුණකි. කලාපයේ සියලු රටවල අවධානයට ලක් ව ඇති රටක් වශයෙන්, ශ්‍රී ලංකාව තුළ ක්‍රියාත්මක දැවැන්ත සංවර්ධන ක්‍රියාවලීන් උදෙසා ද මෙවැනිම දායකත්වයක් ඉතා අවශ්‍ය වේ. ඒ නිසාම විශේෂයෙන්, රජයයන් මාරුවීමේදී ඒ වන විටත් රට තුළ ක්‍රියාත්මක සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් හි ප්‍රගමනයට බාධා වන පරිද්දෙන් දේශපාලන මැදිහත් වීම් නොකළ යුතු බව ද කැප්පෙටිපොල මහතා අවධාරණය කළේය.

එහිදී වැඩිදුරටත් කරුණු දැක්වූ කැප්පෙටිපොළ මහතා, ''අප අයත් ඉන්දියානු අර්ධද්වීපයේ වාණිජ හා වරාය සංවර්ධන කටයුතු වල දක්නට ඇත්තේ සුවිසල් ප්‍රගතියක්. සමස්ත ජාත්‍යන්තරයේ තත්වය ද එයමයි. එසේනම් සමුද්‍රික ප්‍රවාහන කටයුතු වලට අදාලව සියලු පහසුකම් සලසන වරායක් ලෙස සංවර්ධනය වීමට, මූලික සම්ප්‍රදායික සේවා වරාය සංකල්පයේ සිට උත්කෘෂ්ට සේවා වරායක් දක්වා ගමන් කිරීමට අපට දැඩි අවශ්‍යතාවක් පවතිනවා.'' යැයි ප්‍රකාශ කළේය. ඒ අනුව, වැඩි බහලු මෙහෙයුම් ප්‍රමාණයක් ඉටු කිරීමේ කර්තව්‍ය උදෙසා, වඩා ශක්තිමත් උපාය මාර්ගික කළමණාකරණ හා යටිතල පහසුකම් සැලසුම් ද සමගින්, කලාපය තුළ පුරෝගාමී සේවා වරායක් ලෙස කොළඹ වරාය සංවර්ධනය ඉලක්ක කොට ඇතැයි ද ඔහු පැවසීය. එහිදී වැඩිදුරටත් කරුණු දැක්වූ කැප්පෙටිපොල මහතා, මේ සියල්ල සාක්ෂාත් කර ගැනීම පිණිස සියලු දෙනාගේ දායකත්වය ඉතා වැදගත් බවත්, ඒ අනුව ඉදිරියේදී කොළඹ වරාය, ප්‍රතිඅපනයන 'මෙගා පෝට්' වරායක් (Transshipment Mega Port) වශයෙන්, එක්සිම් සේවා වරායක් (Exim Service Port) හා සේවා සැපයුම් මධ්‍යස්ථාන වරායක් ලෙස

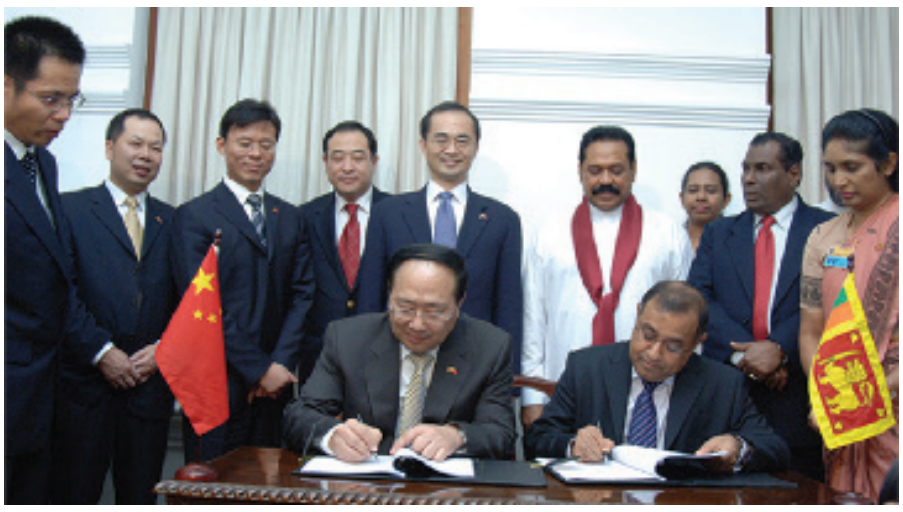
13 වන පිටුවට...

"සංවර්ධන ඉතිහාසයේ නව පිටුවක් වූ හම්බන්තොට වරාය ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය කඩිනම් මහවැලි සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙන් පසු ඇරඹී දැවැන්තව සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය ලෙස හැඳින්වීමට පිළිවන් ...."

අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මහතා මේ අදහස් ප්‍රකාශ කළේ හම්බන්තොට වරාය ඉදිකෙරෙන පරිශ්‍රයේ නිරීක්ෂණ චාරිකාවට එක්වෙමිණි.

ගරු චමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමන් වරාය හා ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයා ලෙස වැඩ භාරගත් සැණින් හම්බන්තොට වරාය කටයුතු පිළිබඳ දැඩි අවධානය යොමු කළ අතර, ඒ සඳහා අවශ්‍ය ඉදිරි කටයුතු සම්පාදනයෙහිලා සිය අධීක්ෂණය ද යොමු කරන ලදි. ගරු අමාත්‍යතුමාගේ උපදෙස් පරිදි ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සභාපති, උප සභාපති හමුවූ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය මෙම කටයුතු සාක්ෂාත් කිරීමෙහිලා පුරෝගාමීව කටයුතු කරනු ලැබේ. මෙම නිරීක්ෂණ චාරිකාවට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ උසස් නිලධාරිහු රැසක් සහභාගි වූහ.

හම්බන්තොට වරාය ඉදිකිරීම සඳහා මූල්‍ය ගිවිසුම් අත්සන් කෙරේ.



නිල් අහස, නිල් දියඹ ජය ගැනීමට රජය සංවර්ධන කටයුතු අරඹයි

වරාය හා ගුවන් සේවා අමාත්‍ය චමල් රාජපක්ෂ

ජාත්‍යන්තර මට්ටමේ ගුවන්තොටුපළ හා වරායයන් මෙරට තුළ ඉදිකර නිල් අහසත්, නිල් දියඹත් ජය ගැනීම සඳහා රජය විශේෂ සංවර්ධන වැඩසටහන් අරඹා ඇති බව වරාය, ගුවන් සේවා, වාරිමාර්ග හා ජල කළමණාකරණ අමාත්‍ය ගරු චමල් රාජපක්ෂ මහතා පසුගිය දා පාර්ලිමේන්තුවේ දී ප්‍රකාශ කළේ ය. අමාත්‍යවරයා මෙම අදහස් ප්‍රකාශ කළේ, වරාය හා ගුවන් සේවා අමාත්‍යංශ වැය ශීර්ෂය පිළිබඳ කාරක සභා අවස්ථාවේ විවාදයට එක්වෙමිනි. එහිදී වැඩි දුරටත් අදහස් දක්වූ අමාත්‍යවරයා හම්බන්තොට වරාය ඉදිකිරීම් කඩිනමින් අරඹන අතර, ප්‍රධාන වරායයන්ට අමතරව, ප්‍රාදේශීය වරායයන් ද දියුණු කර දීමට අවධානය යොමුව ඇති බවත්, ඔලුවිල් ප්‍රදේශයේ ද වරායයක් ඉදිකිරීමට පියවර යොදා ඇති බවත් පැවසී ය.

ටොන් සියයක් බරැති බත්තල් දෙකක් වරාය සේවක දෑතින් නිපැයීමේ හැකියාව සොයා බැලේ

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සේවක මහතුන් යොදවා බත්තල් දෙකක් නිෂ්පාදනය කිරීමේ හැකියාව සොයා බැලේ. මෙම බත්තල් දෙක නිෂ්පාදනය සඳහා අදාල කොන්ත්‍රාත්තුව වෙනත් ආයතනයකට පවරන්නේ නම්, ඒ සඳහා රු. මිලියන හැටක් පමණ වැය වනු ඇති බවට ද ඇස්තමේන්තු කර ඇත.

අදාල නිෂ්පාදන කටයුත්ත වෙනුවෙන් අවශ්‍ය පියවර සොයා බැලීම ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ ක්‍රියාකාරී අධ්‍යක්ෂ ප්‍රසන්න කළුතරගේ මහතා වෙත පවරා ඇති අතර මෙහිදී අදාල බත්තල් දෙක වරාය සේවකයින් යොදා නිපැයීමට ඇති හැකියාව සොයා බැලීමටත්, ඒ වෙනුවෙන් කැප වන සේවක පිරිස් වෙත විශේෂ දිරි දීමනාවක් ලබා දීමටත් තීරණය වී තිබේ.

නිෂ්පාදනය කිරීමට අපේක්ෂිත වානේ වේදිකා (Steel Deck) වලින් යුත් එක් බත්තලක බර ප්‍රමාණය ටොන් 100ක් පමණ වෙයි.

තීර්ථ බිඳක්....

තීර්ථ ඔබගේ පුවත්පතයි. ඔබ සඳහාම වෙන් වූ පුවත්පතයි. ජාතියේ හදවත වූ වරාය නිතැතින්ම එහි කාර්යක්ෂම භාවයත, ප්‍රාණයත්, සේවයේ අගය වටහා ගැනීමත්, ජාතියට විදහා දැක්වීමේ හැකියාව මත යන ඉදිරි ගමනක් ඇතී එබැවින් වරාය හා නාවික කටයුතු කෙරෙහි ජනතා ප්‍රසාදය වඩාත් හිමි විය යුතු, අගය පැවසිය යුතු අමාත්‍යාංශයක් බවට පත් කිරීමේ පූර්වාදර්ශයක් වශයෙන් ක්‍රියා කිරීම ද වැදගත් වන්නේ ය.
මහ මුහුදේ කුණාටු, සුළි සුළං නැත්තේ නොවේ. රළු ගල්පර නැත්තේ ද නොවේ. නැවියා ඒ දෙස මැනවින් බලා නැව හසුරු වන්නේ ය. ජයග්‍රහණය ළඟා කර ගන්නේ ''තීර්ථ" වෙත ළඟා වීමෙනි.

දුරකතන - 2421927
3460/ 3600
ෆැක්ස් - 2451917

මානව නිෂ්පාදන කටයුත්තකදී පුහුණු ශ්‍රමයට හිමිවන්නේ අද්විතීය ස්ථානයකි. එනමුදු, පුහුණු ශ්‍රමය සම්පාදනය කරගැනීම අද බොහෝ දෙනෙකුට අමතක වී ඇති කරුණක් වීම ඛේදනීය තත්වයකි.

සේවක මහත්ම මහත්මීන් තමා කරන රාජකාරි කටයුත්ත මැසිවිලි නගමින් සිදුකිරීම විනා ස්වකීය රාජකාරිය තුළින් ඉදිරියට යාමට දක්වන්නේ මැළිකමකි. එය ඔබේ දියුණුවට ඔබ විසින්ම සිදු කරගන්නා අවැඩක් බව ඔබ නොදන්නවා විය හැක.

නිශ්චිත කාලසීමාවක් තුළ විධිමත් ක්‍රමවේදයක් අනුගමනය කරමින් තමා වෙත පැවරෙන රාජකාරිමය කාර්ය භාරය අපේක්ෂිත මට්ටමින් ඉටු කිරීමට ආයතනයට බැඳි ඇති ඔබට සපුරාලිය යුතු ඉලක්කයක් ඇත. සමස්ත වරාය ඵලදායිතාව නම් වූ ශක්තිමත් හුයකින් බැඳී ඇති සෑම ශ්‍රමිකයකුගෙන්ම ප්‍රශස්ත සේවාවක් අපේක්ෂා කෙරේ. එය සතුටුදායක නම් ඔබ වගකීම් හා යුතුකම් හඳුනන ආයතනයට වැඩදායි මානව සම්පතක් බැව් නොකිවමනාය. ශිල්පීය නොව, අර්ධ ශිල්පීය, ශිල්පීය තාක්ෂණික හා තාක්ෂණික නොවන, අධිශ්‍රේණිය, කණිෂ්ඨ කළමණාකරන, මධ්‍ය කළමණාකරණ, උසස් කළමණාකරන, ලෙසින් කාණ්ඩකරණයට ලක්ව ඇති මානව සම්පත උපරිම ඵලදායිතාවයකින් යුක්තව කටයුතු කිරීමේ වකවානුවකට අප එළඹ ඇත. මුතුහරක මුතු මෙන් එකිනෙකට බැඳී පවතින සෑම කොට්ඨාශයකම සේවය ඇගයීමට පාත්‍ර විය යුතුය. කිසිදු කොට්ඨාශයක මානව සම්පත හා පුහුණු ශ්‍රමය සුළු කොට තැකිය නොකටයුතුය. මක්නිසාද යත්, ප්‍රශස්ත සේවා සැපයුම් ක්‍රියාවලියක නිමවුම සියළු අනුසාංගික ක්‍රියාවන්ගෙන් එක්සත්ව සමස්ත ප්‍රතිඵලය බිහිවෙන බැවිනි. පුහුණු ශ්‍රමයක් උදෙසා ආයතනය විසින් ලබාදෙන පුහුණු පහසුකම් ලබාගැනීම ඔබගේ අයිතිවාසිකමක් මෙන්ම පුහුණු ශ්‍රමයෙන් සන්නද්ධව ආයතනයට සේවය කිරීම ඔබගේ යුතුකමකි. මෙහිදී තත්වය අසතුටුදායක නම් ඔබ පිළිබඳ නැවත වරක් සිතීමට ඔබටම සිදුවනු ඇත. එහි වගකීම කළමණාකාරිත්වය වෙත පැවරීම යුක්ත යුක්ත නොවනු ඇත. අපේක්ෂිත ප්‍රමාණය අතික්‍රමණය කරමින් වේතනයක් ලබනා, සුභ සාධන පහසුකම් උපරිම අත්විඳින ආයතනයකට උපරිම යුතුකම ඉටුකිරීම ඔබේ හෙට දවස උදෙසා ඵලදායි වනු ඇත.

තීර්ථ

සාමූහිකත්ව ප්‍රවේශය

උපදේශක හා අධීක්ෂණ මණ්ඩලය
එම්.ඩබ්.එෆ්. විමලසූරිය
නලින් අපොන්සු
උපාලි සොයිසා
නිමල් ජයතිස්ස
ඒ.බී. දයානන්ද

නිරීක්ෂණය
කුමාරි ජයසුන්දර
හර්ෂ උදයකාන්ත පීරිස්

සංස්කරණය
උපුල් ගුරුගේ

පිටු සැකසුම
උදිත චන්දන

සහාය පිටු සැකසුම
දිමුතු තෙන්නකෝන්

පරිගනක අකුරු ඇමුණුම
රේණුකා ආරියරත්න
සතයා චතුරිකා

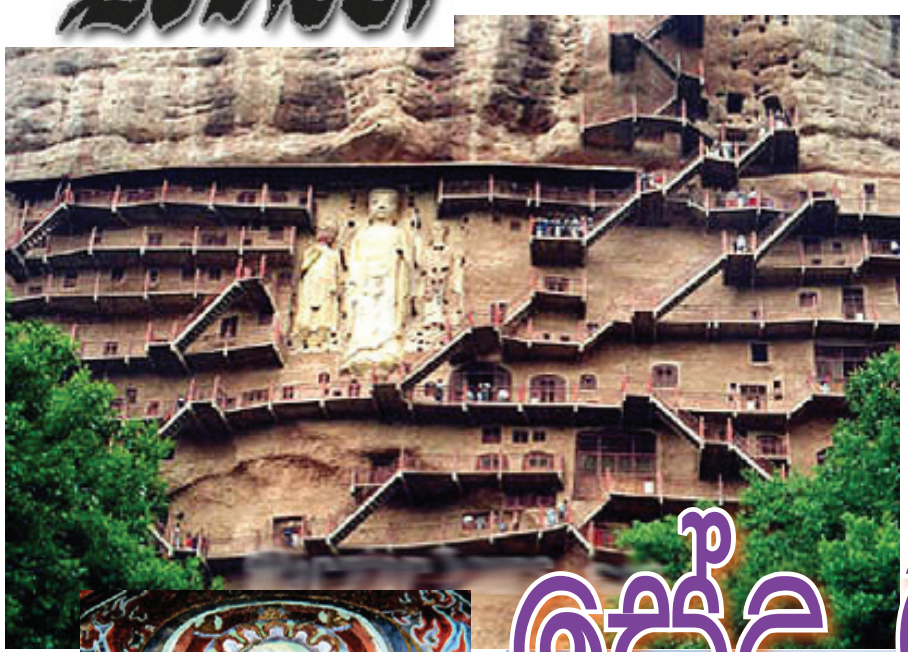
තාක්ෂණික සහාය
රුක්ෂාන් සමරධීර
අසංක රාජපක්ෂ

ඡායාරූප
ආලෝක අයි ද සිල්වා
ඩී.කේ. වැලිකල
මහින්ද තෙන්නකෝන්

සම්බන්ධීකරණය
දිල්රුක් ජයසේකර
සංජීව විජේසේකර
දේවිකා හෙට්ටිආරච්චි

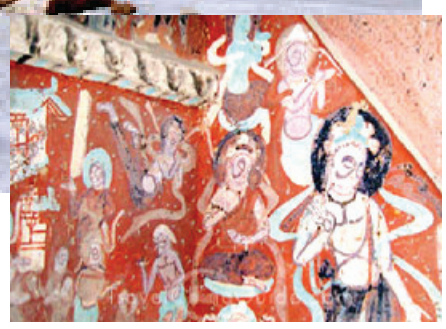
සන්නිවේදන හා මහජන සම්බන්ධතා කොට්ඨාශයේ ප්‍රකාශයක්

විනෝදිනී



සේද මාවත 4

හර්ෂ උදයකාන්ත පීරිස්



ක්‍රි.ව. 4 වන හා 5 වන සියවස් තුලදී චීනයට බුදුදහම විශාල ලෙස ප්‍රවාහය වූ කාලයක් විය. එය චීනය වෙන් වශයෙන් රාජධානි කිහිපයකටම බෙදී ගිය යුගයක් ද විය. මෙම රාජධානිහි සිටි සියළු පාලකයෝ බුදුදහමේ පෝෂණය උදෙසා විශාල කාර්ය භාරයක් ඉටු කළ අතර, ඉන්දියාවට වැඩි වශයෙන් දූත පිරිස් ද පිටත් කර හැරියහ. එහෙත්, පෙරදිග දෙසට මේ නව දහම පැතිරියේ මන්දගාමීවය. ඒ තක්ලමකාන් කාන්තාරය වට කොට සිටි ප්‍රදේශ හරහාය. එහිදී, ප්‍රදේශයේ සංචාරය කළ වෙළඳුන්ගෙන්, දූත පිරිස් හා වන්දනාකරුවන්ගෙන් ලද අනුග්‍රහය ද අති මහත්ය. අවට ප්‍රදේශ ජනාවාස කොට විසූවන් නව දහම ස්වකීය ආගම බවට පත් කරගත්හ. විශාල වශයෙන් බෞද්ධාගමික ආරාම හා විහාරස්ථාන ඉදිවූ අතර සුවිසල් බොදු උත්සව පවා පවත්වනු ලැබීය.

නව දහමේ පෝෂණය ලබන්නට වූ සැදැහැතියන්, බුදුදහමේ නවමු අදහස් වලින් වඩාත් සතුටට පත්වූ අතර, එහි මූලයන් සොයා ගන්ධාර දේශයටත්, ඉන්දියාවටත් දේශාටනය කිරීමට පවා පෙළඹුනහ. ඇතැම්හු විහාරාරාම හා ස්ථූප ඉදිකිරීම ආරම්භ කළහ. තක්ලමකාන් කාන්තාරයේ අන්ත ප්‍රදේශ තවමත් ලොව සුන්-දරම අතීත උදාහරණ සඟවා සිටී. කාන්තාරය වටකොට නැගී සිටින බොහෝ කඳුගැට වාලුකා පාෂාණයන්ගෙන් සෑදුනේ වෙයි. ඒ අතරින් ගලා යන ගංගාවෝ පහසුවෙන්ම මෙම කුඩා කඳු ගැට සිය ජල පහරින් විචිත්‍රවත් කැටයම් සේ කපා දමා ඇත. එකල මෙම ප්‍රදේශ හරහා චීනයේ බුදුදහමේ උන්නතියට සිදුවූ මෙහෙය අති විශාලය. ඉතා ආරක්ෂිතව කාන්තාර මග ඔස්සේ ගමන් කිරීමේ පහසුකම්, වෙළඳ පිරිස් වෙත ලබාදීම වස් ප්‍රදේශවාසීන් වෙත සැදි පහසුකම් ද අප්‍රමාණ විය. එහෙයින්ම බුදුදහමේ උන්නතිය උදෙසා නිර්මාණ කාර්යයෙහි යෙදීමට තරම් ඔවුහු මූල්‍ය ශක්තියකින් ද යුක්ත වූහ. වෙළඳුන්වෙතින් නිරන්තරව ප්‍රදේශවාසීන්ට තුටු පඬුරු හා මුදල් ද පිරිනැමිණි. මේ නිසාම එකී ප්‍රදේශයන්හි ඇදි බොහෝ ලෙන් සිතුවම් හි, ඒ මග ගමන්ගත් වෙළඳුන්ගේ රූප දැකිය හැක. ඔවුන්ගේ රුව ඉතා සැදැහැවත් බවින් යුක්තව එහි සිතුවම්හි චිත්‍රණය කර ඇත. 'මොගාවෝ' හි පිහිටි මෙම ලෙන් සිතුවම් ලොව දර්ශනීයම බොදු සිතුවම් අතරටද කදිම උදාහරණ වෙයි. තක්ලමකාන් කාන්තාර තරණ ප්‍රදේශයේ වඩා දුෂ්කර කොටස ආරම්භ වූයේද මේ ආශ්‍රිතව පිහිටි 'ඩන්හුවැන්ග්' පෙදෙසිනි.

මෙවැනි ලෙන් සිතුවම් ඇති තරම් ප්‍රමාණයක් මේ අවට ප්‍රදේශයන්හි දැකිය හැක. ඒ අතර, වඩා විචිත්‍රවත් වන්නේ 'ඩන්හුවැන්ග්' හි පෙරදිගට වන්නට පිහිටි 'මාගාවෝ' ලෙන් චිත්‍රයි. එපමණක් නොව, ඒ අතරින් වැඩිම බෞද්ධ සිතුවම් ප්‍රමාණයක් හමුවන්නේ ද මේ ආශ්‍රිතවය. බෞද්ධාගමට අදාල විෂය පථ ගණනාවක් ඔස්සේ ඇදි සිතුවම් හා සටහන් ද එහි දැකිය හැක. මෙම බොහෝ සටහන්, චීන, සංස්කෘත, ටිබෙට්, හා තවත් භාෂා ගණනාවකින් යුක්ත වීමද විශේෂත්වයකි. ඇතැම් භාෂාවකින් යොදා ඇති සටහන් අදටත් හඳුනාගෙන නැත. ඇතැම් සටහන් හා ලියවිලි ප්‍රාදේශීයව සංවර්ධනය වූ තවත් ඇදහිලි හා විශ්වාස පිළිබඳ රචනාවූ ඒවාය. තවත් සමහරක් ඒවා එකල පැවැති රාජ්‍ය තන්ත්‍රය විස්තර කරන ඒවාය.

මෙවැනි ලෙන් ආශ්‍රිත නිර්මාණ විටෙක තක්ල්වකාන් කාන්තාරයටම පමණක් සීමා වූ ඒවාද නොවේ. එවැනි නිර්මාණ බොහෝමයක්, හින්දු කුෂ් ප්‍රදේශයේ බාමියන් මිටියාවත ආශ්‍රිතව ද පිහිටියේය. එය අද ඇෆ්ගනිස්ථානයයි. ලොව දෙවැනි උසම බෞද්ධ හිටි පිළිමය ලෙස සැලකෙන තලෙයිබාන් අන්තවාදීන් විසින් විනාශ කෙරුණාවූ බාමියන් බුද්ධ ප්‍රතිමාව පිහිටියේද මෙහිය. එය උසින් මීටර 55 ක් වූ සුවිසල් නිර්මාණයකි.

මතු සම්බන්ධයි....

නිවැරදි කිරීමයි...

2007 ඔක්තෝම්බර් තීර්ථ පුවත්පතේ පළවූ 'වරාය සහ ජාත්‍යන්තර සන්නිවේදන මාධ්‍ය' යන හිසින් යුත් ලිපියෙහි උපුල් ජයතිස්ස මෙහෙයුම් අධ්‍යක්ෂ යනුවෙන් සටහන්ව ඇත්තේ ප්‍රමාද දෝෂයකිනි. එය **නිමල් ජයතිස්ස - මෙහෙයුම් කළමනාකරු (නියමු පාලම, විජය කුමරු පාලම, බණ්ඩාරනායක පාලම)** යනුවෙන් නිවැරදි විය යුතු බවත්, එම කලාපයේ ම පළ වූ ඉපැරණි ශ්‍රී ලාංකේය වරායයන් සොයා යාම යන හිසින් යුතු ලිපිය **බී.ඒ.එච්.පී. සුමිත් පීරිස්** විසින් සම්පාදනය කරන ලද්දක් ලෙසින් නිවැරදි විය යුතු ය. මෙහිදී සිදු වූ අපහසුතාවයන් පිළිබඳ තීර්ථ සිය බලවත් කණගාටුව ප්‍රකාශ කර සිටියි.

කළමණාකාරිත්ව තීරණ
MANAGEMENT DECISIONS

01. ගාලු වරායේ අභ්‍යන්තර මාර්ග පද්ධතිය ප්‍රතිසංස්කරණය සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා ගැනීමට, අනුමැතිය ලබා දී තිබේ.

02. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සඳහා ත්‍රී රෝද රථ 15ක් මිලට ගැනීමට අවශ්‍ය කටයුතු සම්පාදනය කිරීම පිණිස තාක්ෂණ ඇගයුම් කමිටුවක් (TEC) පත් කිරීමටත්, ඒ අනුව අදාල මිලදී ගැනීම් සිදු කිරීමට ටෙන්ඩර් කැඳවීමටත් අනුමැතිය ලබා දී තිබේ.

03. ඔලුවිල් වරාය ව්‍යාපෘතිය සඳහා ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම හේතුවෙන් නිවාස අහිමි වූ හා අවතැන්පත් ධීවර පවුල් වල දරුවන් උදෙසා පුහුණු වැඩසටහනක් පැවැත්වීමට අනුමැතිය ලබා ගැනීම පිණිස ඉදිරිපත් කර තිබූ සන්දේශය අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය සඳහා ඉදිරිපත් කිරීමට අනුමැතිය ලබා දී තිබේ.

04. 2006.01.01 දින සිට මේ දක්වා විශ්‍රාම ලද හා මිය ගිය සේවකයින් වෙනුවෙන් ඔවුන්ගේ යැපෙන්නන් වෙත නව වැටුප් ව්‍යුහය අනුව වැඩි කරන ලද හිඟ මුදල් ලබාදීම සම්බන්ධයෙන්, මූල්‍ය තත්වය සැලකිල්ලට ගෙන දින වකවානු පිළිබඳ වාර්තාවක් සකසන ලෙසත්, ඒ අනුව අදාල ගෙවීම් කිරීමටත් අනුමැතිය ලබා දී තිබේ.

05. 1990.03.14 දින අංක 18/90 දරණ පොදු පරිපාලන චක්‍රලේඛය ක්‍රියාත්මක කර ඒ අනුව, රාජකාරි වේලාවන් තුළ මත්පැන් පානය කර සිටින සේවකයන්ට එරෙහිව විනයානුකූලව කටයුතු කිරීමට තීරණය කර තිබේ. ඒ අනුව අදාල සේවකයින් රාජකාරි වේලාව තුළදී මත්පැන් පානය කර ඇති බවට, විධායක නිළධාරීන් දෙදෙනෙකු වෙතින් ලබා ගැනෙන සහතිකය වෛද්‍ය නිළධාරී විසින් කෙරෙන ආශ්වාස ප්‍රාශ්වාස පරීක්ෂාව (Breathalyzer test) මගින් තහවුරු කර පහත පරිදි දඬුවම් පැනවීමට අනුමැතිය ලැබී තිබේ.

    1 වන වර - දින හතක දඩයකට යටත් කිරීම

    2 වන වර - මසකට සේවය අත්හිටුවීම

    3 වන වර - සේවයෙන් පහකිරීම

06. නොමිලයේ සැපයෙන දිවා රාත්‍රී ආහාර වෙනුවෙන් මුදල් ලබා ගැනීම සම්බන්ධයෙන්, ආහාර පැකට්ටුවක මිල රු. 80/- තෙක් වැඩිකර තිබිය දීත්, ආහාර වේල වෙනුවට මුදල් ලබා ගැනීමට කැමැත්ත ප්‍රකාශ කර ඇති සේවක සංඛ්‍යාව අවම බැවින්, නව යෝජනාව සම්බන්ධයෙන් තව දුරටත් ක්‍රියා නොකිරීමට තීරණය කර තිබේ.

07. ගල්ලූර් ගොඩනැගිල්ල මිලදී ගැනීම කෙරෙහි ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය අපේක්ෂා නොකරන බැවින් චාමර්ස් ග්‍රැනරීස් (Chalmers Granaries) හි පිහිටි ඉඩම පිළිබඳ මිනුම් කටයුතු සිදු කර, එම ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම පිණිස, නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය හා එක්ව අවශ්‍ය කටයුතු සම්පාදනය කර එහි, වරාය අධිකාරියේ ප්‍රධාන කාර්යාල ගොඩනැගිලි සංකීර්ණය ඉදිකිරීම පිණිස සැලසුම් සකස් කිරීමටත් අනුමැතිය ලබා දී තිබේ.

ඉන්දියානු වරායන්හි ඇති පහසුකම් හා සසඳා බැලිමේදී කොළඹ වරාය ඉදිරියෙන් සිටින බැව් කිව හැක. එහෙත් ශීඝ්‍රයෙන් දියුණු වන ඉන්දීය වරායන් හමුවේ අපිට ඇති අභියෝගය කිසිසේත් අමතක කළ නොහැක.

ප්‍රදර්ශනය හා සම්මන්ත්‍රණයෙන් අනතුරුව ඉන්දියාවේ ප්‍රධාන වරායන් කිහිපයක සංවර්ධන කටයුතු සිදුවන ආකාරය පිළිබඳව සියැසින්ම දැකබලා ගැනීමට අවස්ථාව උදාවිය. භූගෝ-ලීය වශයෙන් ඉතා විශාල භූමි ප්‍රදේශයකට හිමිකම් කියන ඉන්දියාවේ, මධ්‍යම රජය මගින් පාලනය වන ප්‍රධාන වරායන් 12 ක්ද, ප්‍රාන්ත රජයන් මගින් පාලනය වන කුඩා වරායන් 185 ක්ද ඇත.

අපට පළමුවෙන්ම ජවහර්ලාල් නේරු වරාය (JNP) නැරඹීමට අවස්ථාව ලැබුණි. මෙහි බහලු මෙහෙයුම් පර්යන්ත 3කි. එක බහලු පර්යන්තයක කළමණාකාරීත්වය හා මෙහෙයුම් කටයුතු රජය සතු ජවහර්ලාල් නේරු වරාය පාලන අධිකාරිය (JNPT) මගින් සිදු කරනු ලබන අතර අනෙකුත් පර්යන්ත දෙක ඩී. පී. වර්ල්ඩ් (Dubai Ports World) හා මර්ස්ක් (Maersk) යන පුද්ගලික සමාගම් දෙක යටතේ පාලනය වෙයි. මෙම නැංගුරම් පොළවල ගැඹුර මීටර් 13 කට සීමා වන අතර, පර්යන්ත තුනෙහිම වාර්ෂිකව මෙහෙයුම් කළ හැකි බහලු ප්‍රමාණය ටී ඊ යූ (TEU) මිලියන 3.6 ක් වේ. මීට අමතරව අනාගත ඉල්ලුමට මුහුණදීම සඳහා හතරවන බහලු පර්යන්තයක් ඉදිකර, මෙහෙයුම් කටයුතු කිරීමට යෝජනා ඉදිරිපත් වී ඇත.

ඉන් අනතුරුව කොචින් වරාය නැරඹීමට ගිය අවස්ථාවේදී අපට දැනගන්නට ලැබුනේ දැනට ක්‍රියාත්මක වන රජිව් ගාන්ධි බහලු පර්යන්තයේ වාර්ෂිකව බහලු 300,000ක් (ටී.ඊ.යූ) පමණ මෙහෙයවනු ලබන බවයි. එය ඩී.පී. වර්ල්ඩ් (Dubai Ports World) පුද්ගලික සමාගම මගින් පාලනය වෙයි. එහි නැංගුරම් පොළ ප්‍රවේශ මාර්ගයේ ගැඹුර මීටර් 12.5 කි. එහෙත් ප්‍රවේශ මාර්ගය ඉදිරියේදී මීටර් 14 දක්වා ගැඹුරු කිරීමට කටයුතු සූදානම් කර ඇති බැව් දැන ගන්නට ලැබුණි. යෝජිත, වලාපඩම් (Vallarpadam) ජාත්‍යන්තර ප්‍රතිඅපනයන බහලු පර්යන්තයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු මේ වනතුරු අරඹා නැතත් මේ සඳහා අවශ්‍ය ඉඩම් පවරා ගැනීමේ කටයුතු කොචින් වරාය පාලන අධිකාරිය විසින් අවසන් කර යෝජිත පර්යන්තය හා සම්බන්ධ කෙරෙන මහා මාර්ග හා දුම්රිය මාර්ග වල කටයුතු ආරම්භ කිරීම සඳහා අදාල බලධාරීන් වෙත යොමු කර ඇත. මෙම බහලු පර්යන්තය සෑදීම ඊධඹ ක්‍රමයට ඩී.පී. වර්ල්ඩ් (Dubai Ports World) පුද්ගලික සමාගම විසින් සිදු කරනු ලබන බවද එහිදී දැන ගන්නට ලැබිණි. එමෙන්ම අපට දක්නට ලැබුණේ වලාපඩම් දූපතෙහි ගොඩ කිරීම් කටයුතු ආරම්භ කර ඇති බවයි.

තෙවනුව ටියුටිකොරින් හෙවත් තුත්තුකුඩි වරායේ මෙහෙයුම් කටයුතු දැකබලා ගැනීමට අවස්ථාව ලැබිණි. දැනට මෙහි එක් බහලු මෙහෙයුම් පර්යන්තයක් ක්‍රියාත්මක වන අතර එය PSA yd Sical පුද්ගලික සමා-ගම් ඒකාබද්ධව පාලනය කරනු ලබයි. මෙහි පර්යන්ත ගැඹුර මීටර් 10.8 කි. කොළඹ සිට ටියුටිකොරින් දක්වා බහලු ප්‍රතිඅපනයනය සඳහා මුහුදු ගමන් කාලය පැය 12 කි. දැනට ටියුටිකොරින් වරායෙන් ඇරඹෙන බහලු ප්‍රතිඅපනයන මෙහෙයුම් කිරීම සඳහා ඉතා සුදුසුම වරාය ලෙස සලකනු ලබන්නේ කොළඹ වරායයි. දැනට ඇති නැංගුරම් පොළ 8 සහ 9, බහලු මෙහෙයුම් කිරීම සඳහා දෙවන බහලු පර්යන්තයක් ලෙස සංවර්ධනය කිරීමේ කටයුතු ආරම්භ කර ඇත. ඒ සමග මුහුදු, මීටර් 12.8 දක්වා ගැඹුරු කිරීමට ද සැලසුම් කර ඇත. ටියුටිකොරින් හිදී අපට දක්නට ලැබුණු තවත් වැදගත් ස්ථානයක් වන්නේ පුද්ගලික අංශය මගින් පාලනය කරනු ලබන ආදර්ශමත් නැව් බඩු මධ්‍යස්ථානයක් (CFS) හා අභ්‍යන්තර බහලු මධ්‍යස්ථානය (ICD) කි.

අවසාන වශයෙන් චෙන්නායි වරාය නැරඹීමට ගියෙමු. චෙන්නායි වරාය ඉන්දියානු උප මහාද්වීපයේ නැගෙනහිර වෙරළේ කේන්ද්‍රීය වරාය ලෙස සැලකිය හැක. එහි එක් බහලු පර්යන්තයක් ඇති අතර එය ඩී.පී. වර්ල්ඩ් (Dubai Ports World) පුද්ගලික සමාග ම මගින් පාලනය කරනු ලබයි. එහි ගැඹුර මීටර් 13.4 කි. වාර්ෂිකව මෙහෙයුම් කරනු ලබන බහලු ප්‍රමාණය ටී.ඊ.යූ. 900,000 ක් පමණ වේ. එම වරායෙහි දෙවන බහලු පර්යන්තයක් ඉදිකිරීම සඳහා PSA - Sical ඒකාබද්ධ සමාගම තෝරාගෙන ඇති බැව් දැන ගන්නට ලැබුණි. ඉන් ලැබෙන ආදායමෙන් කොටසක් චෙන්නායි වරාය පාලන අධිකාරියට ලැබෙන අයුරින් ගිවිසුමකට ඔවුන් විසින් එළැඹ ඇත.

13 වන පිටුවට...

කුමාරි ජයසුන්දර
සහකාර කළමනාකාරිණී(මාධ්‍ය හා ප්‍රචාරක)

'ඉන්මෙක්ස් 2007' ප්‍රදර්ශනය සහ ඉන්දීය වරායයන් කිහිපයක සංචාරය

පසුගිය ඔක්තෝබර් මස මුල් සතියේ ඉන්දියාවේ මුම්බායි නගරයේ පැවැත්වූ ''ඉන්මෙක්ස් 2007'' (INMEX 2007) ප්‍රදර්ශනය හා සම්මන්ත්‍රනය සඳහා, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ කළමණාකාර අධ්‍යක්ෂ ඩබ්.ජී. සමරතුංග මහතා සහ මෙහෙයුම් කළමණාකරු (අලෙවිකරණ හා ව්‍යාපාර සංවර්ධන) උපුල් ජයතිස්ස මහතා සමඟ මටද සහභාගි වීමට අවස්ථාව ලැබුණි. මෙය ඉන්දියාවේ වසර 2 කට වරක් පවත්වනු ලබන ප්‍රමුඛතම ජාත්‍යන්තර නාවික/වරාය ප්‍රදර්ශනය හා සම්මන්ත්‍රනය වන අතර, එය ජාත්‍යන්තර නාවික කර්මාන්තයයේ විශිෂ්ඨයින් මුණ ගැසෙන අවස්ථාවක් ලෙසද සැලකිය හැකිය.

මෙහිදී නැව් සමාගම් නියෝජිතයින්, වරාය හා පර්යන්ත මෙහෙයුම් කරන්නන්, නැව් තැරැව්කරුවන්, නාවික ක්ෂෙත්‍රයේ උපදේශකවරුන්, මෙහෙයුම් උපකරණ, ආරක්ෂක උපකරණ හා ඒවායේ අමතර කොටස් නිශ්පාදකයින්, වානිජ මණ්ඩල සාමාජිකයින්, නැව් බඩු ඉදිරිපත් කරන්නන් සහ නිශ්කාශණ ඒජන්තවරුන් මෙන්ම නාවික, තොරතුරු තාක්ෂණ, මානව සම්පත් හා සේවා සැපයුම් ක්ෂේත්‍රයන්හි ප්‍රවීණයන්ද මුණ ගැසී සාකච්ඡා කිරීමට කළමනාකාර අධ්‍යක්ෂතුමා ප්‍රමුඛ අප කණ්ඩායමට අවස්ථාව උදාවිය.

නාවික කර්මාන්තයේ විවිධ ක්ෂේත්‍ර නියෝජනය කරමින් පැවැති ප්‍රදර්ශන කුටි අතර අප විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද ප්‍රදර්ශන කුටියට විශේෂ ස්ථානයක් හිමි විය. මෙවර තේමාව වූයේ "SRI LANKA MARITIME CENTRE" යන්නයි. කේන්ද්‍රීය වරායක් වශයෙන් කොළඹ වරාය සතු පහසුකම්, මෙහෙයුම් උපකරණ, ආරක්ෂක විධිවිධාන පද්ධති හා යෝජිත සංවර්ධන ව්‍යාපෘති වන හම්බන්තොට, කොළඹ වරාය පුළුල් කිරීම, ගාල්ල, ත්‍රිකුණාමලය හා ඔලුවිල් වරාය සංවර්ධන ව්‍යාපෘති පිළිබඳව නාවික ප්‍රජාව දැනුවත් කිරීමද මෙහිදී සිදු කෙරිණි.

චෙන්නායි වරාය දර්ශනයක්

වරාය නිළධාරීන් සමරු ඵලක හුවමාරු කර ගනිමින්

කළමණාකාර අධ්‍යක්ෂ ඩබ්.ජී. සමරතුංග මහතා, මුම්බායි හි ශ්‍රී ලංකාවේ කොන්සල් ජෙනරාල් එච්.එම්. විජේරත්න මහතා, කොන්සල් ලක්ෂිත රත්නායක මහතා සහකාර කළමණාකාරිණී (මාධ්‍ය හා ප්‍රචාරක) කුමාරි ජයසුන්දර මහත්මිය, අලෙවිකරන හා ව්‍යාපාර සංවර්ධන කළමණාකරු උපුල් ජයතිස්ස මහතා ශ්‍රී.ල.ව.අ. ප්‍රදර්ශන කුටියේදී

ගරු චමල් රාජපක්ෂ අමාත්‍යතුමන් ගාලු වරායේ විශේෂ විමර්ශන චාරිකාවක

ගාලු වරායේ ඉදිරි සංවර්ධන කටයුතු පිළිබඳ විශේෂ විමර්ශන චාරිකාවක් 2007.11.08 දින වරාය, ගුවන්සේවා, වාරිමාර්ග හා ජලකළමණාකරණ ගරු අමාත්‍ය චමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමන්ගේ ප්‍රධානත්වයෙන් ගාලු වරායේදී සිදු කෙරිණි. එහිදී ගාලු වරාය සංවර්ධන කටයුතු පිළිබඳව ගරු අමාත්‍යතුමන්ගේ විශේෂ අවධානය ද යොමු කෙරුණු අතර ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ උප සභාපති ප්‍රියත් බී. වික්‍රම මුණිගේ, ගාලු වරායේ නේවාසික කළමණාකරු එල්.එච්.ආර්. සේපාල, සිවිල් ඉංජිනේරු කේ.කේ.එන්. වීරසිංහ හා සහකාර ආරක්ෂක කළමණාකරු කේ.කේ. කලුආරච්චි යන මහත්වරු ද මෙම විශේෂ විමර්ශන චාරිකාවට සහභාගි වූහ.

'ඕෂන් ඔඩෙසි' කොළඹ වරායට

කොළඹ වරාය කේන්ද්‍ර කරගනිමින් ඉන්දීය සාගර සමුද්‍රික මාර්ගයේ තවත් වරායයන් ගණ-නාවක් අතරේ ක්‍රියාත්මක සුඛෝපබෝගී මගී නෞකා සේවාවක ප්‍රථම සුඛෝපබෝගී මගී නෞකාව පසුගිය දා කොළඹ වරායට සේන්දු විය.

මගීන් 230 දෙනෙකුට අවැසි සියලු පහසුකම්න් යුත් 'ඕෂන් ඔඩෙසි' (Ocean Odyssey) නම් මෙම යාත්‍රාව කොළඹ වරායට පිවිසියේ ඉන්දියාවේ කොචින් වරායේ සිටය. ඉදිරියේදී එය සෑම දෙසතියකටම වරක් කොළඹ වරායට පැමිණීමට ද නියමිතය. සත්සිඳු සමාගම නෞකාවේ දේශීය නියෝජිතායතනය ලෙස කටයුතු කරයි.

එම්.වී. ලැම්චබැන්ග් බහළු නෞකාවේ කොළොම්තොට සම්ප්‍රාප්තිය

ටී.එස්. නැව් සේවාව යටතේ ක්‍රියාත්මක එම්.වී. ලැම්චබැන්ග් බහළු යාත්‍රාව 2007-11-13 වන දින ප්‍රථම වරට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ ජය බහළු පර්යන්තයට සේන්දු විය. මෙම අවස්ථාව සනිටුහන් කරනුවස් නෞකාවේ කපිතාන් සහ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ (මෙහෙයුම්) යු. බෝපිටිය මහතා අතර සුවිශේෂී එලක හුවමාරුවක් ද සිදු කෙරිණි.

ටී.එස්. නෞකා සේවාව සමගින් දියත්වන මෙම බහළු නෞකා සේවාව මගින් එහි එක් එක් බහළු නෞකා සේවා සාමාජිකයින්ගෙන් සුසැදි බහළු ඒකක 1600 ක ධාරිතාවකින් යුත් පැයට නාවුක සැතපුම් 18 ක වේගයකින් යාත්‍රා කරන බහළු නෞකාව බැගින් මේ යටතේ ක්‍රියාත්මක කරයි. මෙම නැව සී.එස්.අයි. සේවාව යටතේ කොළඹ සිට සිංගප්පූරුව, පසීර් ගුඩැන්ග්, ලැම්චබැන්ග්, හොංග්කොංග් සහා ෂැන්ග්හයි වෙත සෘජු බහළු නෞකා සේවා ක්‍රියාත්මක කෙරෙයි.

එම්.වී. ලැම්චබැන්ග් බහළු නෞකාව ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය වෙත සපැමිණි මංගල ගමන් වාරය සනිටුහන් කිරීමේ අවස්ථාවට, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අතිරේක කළමණාකාර අධ්‍යක්ෂ කපිතාන් නිහාල් කැප්පෙටිපොල, අධ්‍යක්ෂ (මෙහෙයුම්) යු. බෝපිටිය, හාබර් මාස්ටර් කපිතාන් රවි ජයවික්‍රම, මෙහෙයුම් කළමණාකරු (අලෙවි) උපුල් ජයතිස්ස, නියෝජ්‍ය ප්‍රධාන මෙහෙයුම් කළමණාකරු ජයන්ත පෙරේරා හා එස්.ඒ.එම්. දසනායක නෞකා සේවාවේ දේශීය නියෝජිතායතනය වන ඩයමන්ඩ් ෂිපින් සර්විසස් (පුද්) සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ රාජේන්ද්‍රන් නෙයාර් යන මහත්වරුන් ඇතුලු පිරිසක් ද සහභාගි වූහ.

එම්.වී. ඩැල් ඊ යූනියන් බහලු යාත්‍රාව මුල් වරට ජය බහලු පර්යන්තයට ප්‍රවිශ්ට වෙයි.

බහලු ඒකක 2700ක ධාරිතාවයකින් යුත් එම්.වී. ඩැල් ඊ යූනියන් බහලු නෞකාව පසුගිය දා ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ ජය බහලු පර්යන්තයට සිය මංගල ගමන් වාරය සනිටුහන් කළා ය. එම අවස්ථාව සනිටුහන් කරනු වස් නෞකාව තුළ දී එහි කපිතාන් වී. ගොලුබෙව් (V. Golubev) හා ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ (මෙහෙයුම්) යූ. බෝපිටිය යන මහත්වරුන් අතර විශේෂ එලක හුවමාරුවක් ද සිදු කෙරිණි. ෂිපිං ඒජන්සි සර්විසස් (පුද්) සමාගම නෞකාවේ දේශීය නියෝජිතායතනය ලෙස කටයුතු කරයි.

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ හාබර් මාස්ටර් කපිතාන් රවි ජයවික්‍රම, නියෝජ්‍ය ප්‍රධාන කළමණාකරු (මෙහෙයුම්) ජයන්ත පෙරේරා, නෞකාවේ දේශීය නියෝජිතායතනය වෙනුවෙන් එහි කළමණාකාර අධ්‍යක්ෂ ජී. නානායක්කාර, විධායක අධ්‍යක්ෂ කපිතාන් එල්.එන්. ජයසූරිය සහ සාමාන්‍යාධිකාරී දුලක්ෂි රාජපක්ෂ යන මහත්ම මහත්මී හූ ද මෙම අවස්ථාවට එක් වූ හ.

තොටමුණ

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය - සේවා වනිතා ඒකකය

දැන්වීමයි

2008 වර්ෂයේදී ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සේවා වනිතා ඒකකය ප්‍රවීන ආචාර්යවරුන් මගින් ඉංග්‍රීසි කථා කිරීමේ සහ ලිවීමේ පන්ති සතියේ දිනවල පස්වරු 3.45 සිට 5.30 දක්වා සතියකට එක දිනයක් බැගින් පන්ති පැවැත්වීමට අපේක්ෂා කෙරේ.

ඉහත සඳහන් පන්ති වලට සහභාගී වීමට කැමැත්තක් දක්වන අය වේ නම් කරුණාකර පහත සඳහන් ආකෘති පත්‍රය ප්‍රකාරව සකස් කළ ඔබගේ අයදුම්පත 2007.12.20 දින හෝ එදිනට පෙර කොළඹ 01, කැනල් අංගනය, සන්නිවේදන හා මහජන සම්බන්ධතා කොට්ඨාශයේ විමසීම් කවුළුව වෙත ලැබෙන්න සලස්වන්න. බඳවාගැනීමේ ගාස්තු ඇතුළුව මෙම පාඨමාලාව සඳහා රු. 400/- ක මුදලක් අය කෙරේ.

ආදර්ශ අයදුම්පත්‍රය

01. සම්පූර්ණ නම :

02. මුලකුරු සහිත නම :

03. ලිපිනය :

04. ජාතික හැඳුනුම්පත් අංකය :

වරාය හැඳුනුම්පත් අංකය :

05. කොට්ඨාශය : අංශය :

06. සම්බන්ධ කළ හැකි දුරකථන අංකය (කාර්යාලය) :

07. අධ්‍යාපන සුදුසුකම් :

08. ඉංග්‍රීසි ලිවීමේ දැනුම : හොඳයි..... සාමාන්‍යය..... දුර්වලයි.....

09. ඉංග්‍රීසි කථා කිරීමේ දැනුම : හොඳයි..... සාමාන්‍යයි..... දුර්වලයි.....

(කරුණ අදාල කොටුව තුල X යොදන්න)

..... දිනය :- .....
අයදුම්කරුගේ අත්සන

.....
කොට්ඨාශ ප්‍රධානියාගේ අනුමැතිය

සභාපති - සේවා වනිතා ඒකකය
ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය, 19, චෛත්‍ය පාර, කොළඹ - 01

සංජය සෙනරත් මහතා ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ නව විධායක අධ්‍යක්ෂ ධුරයට

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ නව විධායක අධ්‍යක්ෂවරයා වශයෙන් පත්වීම් ලැබූ සංජය සෙනරත් මහතා 2007.10.18 දින ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේදී සිය නව ධූරයේ කටයුතු භාර ගත්තේය.

එහිදී අදහස් දැක්වූ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ උප සභාපති ප්‍රියත් බී. වික්‍රමමුණිගේ මහතා, දේශපාලන නායකත්වය, කළමණාකාරීත්වයට හා සේවක පිරිස් යන තුන් කොටස එක් වී යම් වැඩදායී පොදු අරමුණක් කරා ගමන් කරන්නේ නම් එවන් ආයතනයක් නිරන්තර දියුණුව කරා ගමන් ගන්නා බව ප්‍රකාශ කළේය. එමෙන්ම, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට විටින් විට පත් වූ විවිධ නායකයින් හා නිලධාරීන් එහි අභිවෘද්ධිය උදෙසා විවිධාකාර දායකත්වයන් සපයා ඇති බව ද හෙතෙම වැඩි දුරටත් පැවසීය.

මෙහිදී සිය අදහස් දැක්වූ නව විධායක අධ්‍යක්ෂවරයා තමා මව්බිමට පැමිණියේ රටට හා සමාජයට යම් මෙහෙවරක් කිරීම උදෙසා බවත්, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අභිවෘද්ධිය උදෙසා එහි නිලධාරීන් හා සේවක මහත්ම මහත්මීන් සමග සහයෝගයෙන් කටයුතු කිරීම සිය අපේක්ෂාව බවත් පැවසීය.

වරාය හා ගුවන්සේවා ගරු අමාත්‍ය චමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමන්ගේ පුද්ගලික ලේකම් ඒ.ටී.කේ. චන්ද්‍රදාස, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ කළමණාකාර අධ්‍යක්ෂ ඩබ්. ජී. සමරතුංග මහතා ඇතුලු ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ හා නිලධාරි පිරිසක් ද මෙම අවස්ථාවට එක්වූහ.

තර්ස්ටන් විද්‍යාලයෙන් අකුරු කළ ඔහුගේ හිත පොතපතටත් වඩා බොහෝ සේ ඇළුම් කළේ පරිගණකයට. ඒ නිසාමදෝ සරසවි ප්‍රවේශය ලැබෙනතුරු පරිගණක වැඩසටහන් නිර්මාණ ශිල්පියෙකු ලෙසින් කටයුතු කිරීමට තරම් ඔහු භාග්‍යවන්ත වූවා. සරසවියේදී පරිගණක තාක්ෂණය පිළිබඳව හසල දැනුමක් ලබාගත් හෙතෙම ස්වකීය පශ්චාත් උපාධිය උදෙසා රන් පදක්කමක් ද දිනා ගැනීමට සමත් විය. ඕස්ට්‍රේලියාවේ මොනෑෂ් විශ්ව විද්‍යාලයෙන් කෘතිම පරිගණක බුද්ධිය (Computer Artificial Inteligence) විෂය උදෙසා ආචාර්ය උපාධිය ලද ප්‍රසන්න ලොකුගේ නම් වූ ඔහු අද ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ වැ.බ. (තොරතුරු පද්ධති) ධූරය මෙන්ම ශ්‍රී ලංකා පරිගණක සංගමයේ උප සභාපති ධූරය ද හොබවයි. මේ හෙට දවසේ වරාය අධිකාරියේ තොරතුරු තාක්ෂණය පිළිබඳව ඔහු සමග කළ පිළිසඳරකි.

වරාය සේවක මහත්ම මහත්මීන්ගේ පරිගණක දැනුම නංවාලීමට කටයුතු කරනවා.

ආචාර්ය ප්‍රසන්න ලොකුගේ - අධ්‍යක්ෂ වැ.බ. (තොරතුරු පද්ධති)

මුලින්ම අපි තොරතුරු පද්ධති කොට්ඨාශයේ කාර්යභාරය පිළිබඳව කථා බහ කළොත්

අද වනවිට තොරතුරු තාක්ෂණයේ ප්‍රායෝගික භාවිතාවයෙහි අඩු වැඩ භාවය මත රටවල් වර්ගීකරනයට යොමු වී තිබෙනවා. (Digital Divide) අංකිත බෙදුම නම් වූ මෙම සංකල්පය තුළ වරාය අධිකාරිය ඉතා ඉක්මනින් සියලුම රාජකාරිමය කටයුතු පරිගණකය ආශ්‍රිතව සිදු කර ගැනීමටයි අපෙගේ බලාපොරොත්තුව.

සමස්ත වරාය අධිකාරියේම පරිගණක පද්ධති මෙහෙයවීම සිදුකරන්නේ මෙම කොට්ඨාශයෙන්. උදාහරණයක් ලෙසින් බහළු පර්යන්ත මෙහෙයුම් කළමණාකරණ පද්ධතිය (Container Terminel Management System) ආනයන අපනයන නිෂ්කාශන පද්ධතිය (Export- Import Clearence System) නැව් බඩු මධ්‍යස්ථාන සහ තොග පාලන පද්ධතිය (CFS), (stock control System) මූල්‍ය පද්ධති (Finance System) පඩිපත (Payroll) නිසි අයුරින් ක්‍රියාත්මක කිරීම මෙම කොට්ඨාශයේ ප්‍රධාන කාර්ය භාරය වෙනවා.

තොරතුරු තාක්ෂණය ඉතා ඉක්මනින් වෙනස් වෙනවා. මෙම තත්වයට කොහොමද මුහුණ දෙන්නේ?

තොරතුරු තාක්ෂණය සමග කටයුතු කිරීමේදී සාම්ප්‍රදායික කාර්යාල රාමුවෙන්, එනම්, ප්‍රධානියෙකු සහ ඔහු යටතේ සේවය කරන පිරිසක් හෝ ප්‍රධානීන් දෙදෙනෙකු හෝ ඔහු යටතේ සේවය කරන පිරිස් සිටීම ඉතා සුළු කරුණක් උදෙසා වුව අංශ ප්‍රධානියාගේ අනුමැතිය අපේක්ෂාවෙන් සිට අනුමැතිය ලබා කටයුතු කිරීම යන සාම්ප්‍රදායික ක්‍රමවේදයෙන් අපි බැහැර විය යුතුයි.

මෙහිදී සත්ව කාණ්ඩ (Bio Teams) ක්‍රියාකාරීත්වය අපි තොරතුරු තාක්ෂණය සමගින් උපයුක්ත කොට ගත යුතුයි. උදාහරණ ලෙසින් සත්ව සන්නිවේදනයේ දැක්වෙන පරිදි සත්ව කණ්ඩායමක් ගෙන බලමු. (කුඹි ජනපදයක් -Ant Collony හෝ සිංහ රංචුවක් (Herd of Liones) ඔවුන්ට නායකයෙකු සිටිනවා. ඒ වගේ ම කණ්ඩායමේ සෑම සතෙකුම තමාගේ කාර්ය භාරය හොඳින් හඳුනනවා. ඒ නිසා කිසිවෙක් නිරතුරුව නායකයාගේ අනුමැතිය පතන්නේ නැහැ. උන් තමා විසින්ම වගකීමක් දරා ගොදුරු සොයා ගැනීම සිදු කරනවා. ඔවුන් තුළ තිබෙන්නේ ග්‍රාහකයාගේ සිට සන්වේදකස්ථාන කරා පමණක් දිවෙන ඒක පාර්ශ්වික (One way Communication) සන්නිවේදනයක්. මෙහිදී සතුන් නායකයා වෙත ගොස් අපි දැන් දුවන්න ද, දැන් කෑම කන්නද, ගොදුරු ලබා ගන්න ද කියා විමසීමක් වන්නේ නැහැ. කළ යුතු කටයුත්ත නියමිත පරිදි කරනවා. ඒ වාගේම කරන කටයුත්තේ විනිවිද භාවය, දැනුම බෙදාහදා ගැනීම, තමාට අයත් කටයුතු පිළිබඳ තනිව වගකීම ගැනීමට ඇති හැකියාව, කණ්ඩායමේ සියල්ලන්ම එක්ව කටයුතු කිරීම සහ වේගවත් ක්‍රියාකාරිත්වය... ආදී සත්ත්ව කාණ්ඩ තුළ දෘෂ්‍යමාන සුවිශේෂී ලක්ෂණ තොරතුරු තාක්ෂණයේදී යොදාගත යුතුයි. විශේෂයෙන්ම මේ වනවිට තොරතුරු පද්ධති කොට්ඨාශයේ සාර්ථක ලෙසින් මේ ක්‍රමය ක්‍රියාවට නංවාගෙන යනවා. මේ තුළින් හෙට දවසේ ප්‍රශස්ත ප්‍රතිඵල ලබා ගැනීම සඳහා යනෙන ඒකායන පරමාර්ථයේදී සමස්ථ සමුද්‍රික සංස්කෘතිය තුළම මෙම ක්‍රමයට අනුගත වීම ඉතා වැදගත්.

මොකද ඒ තරම් වේගයෙන් තොරතුරු තාක්ෂණය වෙනස් වෙනවා. මෙහිදී සැනෙකින් තීරණ ගෙන කටයුතු කිරීම ඉතා වැදගත්. අනුමැතිය අපේක්ෂාවෙන් සිට අනුමැතිය ලබාගෙන අදාල කටයුත්ත වෙත යොමුවන විට තාක්ෂණය අප හැර ගොසින්. මේ නිසා අපි ඉදිරියේදී පිය නගන (Global Village) විශ්ව ගම්මානයේ (Digital Life) අංකිත දිවිය තුළ මුදලට වඩා වැදගත් වන්නේ තොරතුරු හා තොරතුරු තාක්ෂණය. මේ නිසාවෙන් නිවසේ සිට තොරතුරු තාක්ෂණය ඔස්සේ කාර්යාලයේ කටයුතු වලට දායක විය හැකි තත්වයක් උදාවෙලා තිබෙනවා.

මේ වනවිට වරාය අධිකාරිය ඊ ව්‍යාපාර (E Business) වලට යොමු වී තිබෙනවා

ඔව්. එය අප රාජ්‍ය ආයතනයක් ලෙසින් ලැබූ ඉහල ජයග්‍රහණයක්. ඒ තුළින් අපි වරාය කටයුතු සඳහා ප්‍රචලිත කිරීමටත් අපිට හැකිවුණා. මේ තුළින් සියළු කටයුතු සක්‍රීයව සිදුවන අයුරු (Online) පිළිබඳව මනා අර්ථ යක් අපිට ලබා ගන්න පුළුවන්. එය කළමණාකාරීත්වයට ඉතාම වැදගත්. මේ පිළිබඳව විශේෂයෙන් ම වරාය අධිකාරියේ සභාපති සාලිය වික්‍රමසූරිය මහතාගේ අධීක්ෂණය යටතේ උපසභාපති ප්‍රමුඛ කළමණාකාරිත්වය කැපවීමෙන් කටයුතු කිරීම ඉතාමත් අගය කොට සලකනවා. ඉදිරියේදී අපි E Business වඩාත් පුළුල් අවදියකට ව්‍යාප්ත කරමින් ඒජන්තවරුන්ගේ ගෙවීම් කටයුතු සිදුකිරීමටත් මෙම ක්‍රමය උපයුක්ත කිරීමට අපේක්ෂා කරනවා.

මේ තුළින් ආනයන අපනයන නිශ්කාශන හා Export Import Clearing කටයුතු ඒජන්තවරුන්ට වරායට පැමිණීමකින් තොරව අන්තර්ජාලය ඔස්සේ ගෙවීම් කළ හැකි වෙනවා. එය මනා කාර්යක්ෂමතාවයකට අතදීමක් ලෙසින් සැලකීමට පුලුවන්.

බහළු පර්යන්ත කළමණාකරණ පද්ධතිය (Terminal Management System) පිළිබඳ කථා කළොත්

නැවක් වරායට පැමිණීමේ සිට නැවෙන් බඩු බෑම, පැටවීම, ආදී සියළුම මෙහෙයුම් කටයුතු මෙම ක්‍රියාදාමයට අයත් වෙනවා. එය ප්‍රධාන වශයෙන්

1. නෞකා පැමිණීම සැලසුම් කිරීම හා මෙහෙයවීම.)
(Vessel Planning/Vessel Opperations)
2. අංගන සැලසුම් කිරීම හා මෙහෙයවීම
(Yards Planing/ Yards Opperations)
3. විද්‍යුත් තොරතුරු අන්තර් හුවමාරුව
(Electronic Data Inter Changing)
4. ප්‍රවේශ දොරටු මෙහෙයවීම
(Gate opperation)

මෙම ක්‍රියාවලි සඳහා අපි නුදුරේදී ලෝකයේ නවීනතම තාක්ෂණය හා සැටලයිට් සන්නිවේදනය යොදා ගන්නවා. ඒ තුළින් ප්‍රශස්ත ලෙස මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කිරීමට අපේක්ෂිතයි. සැටලයිට් සන්නිවේදනය යොදා ගැනීම තුළින් අංගනයේ බහළු තැම්පත් කිරීමේදී හා නෞකාවට පැටවීමේදී බහළු ස්ථානගත කර ඇති ආකාරය පහසුවෙන් හැඳින ගැනීමටත්, අතපසුවීම් අවම කිරීමටත් ඉවහල් වෙනවා. ඊට අමතරව රැහැන් රහිත සන්නිවේදනයෙන් (Wireless communication) බහළු හැසිරවීම් පිළිබඳ පැහැදිලි අරුතක් ලබාගැනීමට හැකිවෙනවා. මෙහිදී සිදු කරන්නේ අපි ප්‍රයිම්මුවර් යන්ත්‍රවලට විශේෂිත උපකරණයක් සවි කරනවා. VMT (Vehicle mounted terminel) කියලා. එය ප්‍රයිම්මුවර් යන්ත්‍රයට සවි කරන ලද කුඩා පරිගණකයක්. මේ තුළින් රියදුරාට මාර්ගෝපදේශයත් සැපයෙනවා. බහළුව ස්ථානගත කර ඇත්තේ කිනම් ඉසව්වක ද, තමා යා යුත්තේ නිශ්චිත ලෙසින්ම කොතැනට ද යන්න පිළිබඳව.

අනන්‍යතා ලෝගු ක්‍රමය (Identification tag) තුළින් බහළුව ගේට්ටුව අසලට ගෙන ඒමත් සමගම බහළුවේ අංකය ඇතුළු සියළු තොරතුරු විද්‍යුත් ක්‍රමෝපාය ස්වයංක්‍රීයව සටහන් වෙනවා. මේ තුළින් බහළුවේ අංකය ඇතුළු තොරතුරු ගේට්ටු අසලට ගොස් කිය කියා සිටීමේ අවශ්‍යතාවයක් ඇතිවන්නේ නැහැ. අනතුරුව මේ සියළු තොරතුරු පිරිගණකය තුළින් අන්තර්ජාලය ඔස්සේ නිරීක්ෂණයටත් පහසුකම් සැලසෙනවා. මේ ක්‍රමය ලෝකයේ ඇති අති නවීන ක්‍රමයක් ලෙසින් හඳුන්වා දිය හැකියි. මේ තුළින් අපේ වරායේ ඵලදායිතාවය (Productivity) වැඩි වන අතර කළමණාකාරිත්වයට අවශ්‍ය තොරතුරු සියල්ල නොපමාව ලබා දීමට හැකියාව තිබෙනවා.

වරායේ මේ වනවිට F-MAS ක්‍රමවේදය ක්‍රියාවට නංවා තිබෙනවා. ඒ පිළිබඳව කථා කළොත්

ඔව්. F - MAS මූල්‍ය හා කළමණාකාරීත්ව ගිණුම් ක්‍රමවේදය (Financial Management and Accounting System) නම් වූ මෙම විද්‍යුත් තාක්ෂණික ක්‍රමවේදය මගින් දෛනික මෙහෙයුම් හි සේවා සැපයුම් කටයුතු වලට අදාල ගිණුම් කටයුතු එම වේලාවේම (on line) සිදුකළ හැකි අතර, විශේෂයෙන් මේ යටතේ ප්‍රේෂණ ලාභීන්ට සිය ගනුදෙනු හා ආයෝජන ඉතා පහසුවෙන් කර ගැනීමට ඉඩ ප්‍රස්ථා ලැබෙනවා. දැනට පවතින සාම්ප්‍රදායික ක්‍රමවේදයන්ගෙන් බැහැරව සිදු කිරීමට නියමිත මෙම නව විද්‍යුත් තාක්ෂණික ක්‍රමවේදයන් මගින් විශාල මූල්‍ය

පාලනයක් ඇති වෙනවා මෙන්ම එය අනිසි වියදම් පාලනයට ද දැඩි රුකුලක් වෙනවා. වරාය මූල්‍ය නිසි ලෙස පරිහරණය කරමින් වරාය අධිකාරියේ සංවර්ධන කටයුතු ක්‍රමවත් කිරීම මේ තුළින් අපේක්ෂා කරනවා.

අධි තාක්ෂණික හැඳුනුම්පතක් (Boi -Metric Contactless Smart Card) වරාය සේවකයන් හට හඳුන්වා දෙන බැව් ආරංචියි

ඔව්. ඇත්තෙන්ම මෙය සුවිශේෂී හැඳුනුම්පතක්. අපි දැන් මෙය හඳුන්වාදීමේ අදියරේ සිටින්නේ. මේ තුළින් වරායට අනවසරයෙන් පැමිණෙන්නන් පිළිබඳ එසැනින් තොරතුරු ලබා ගැනීමට හැකිවෙනවා. ව්‍යාජ හැඳුනුම්පත් හදාගෙන කටයුතු කරන්නන් වහාම හඳුනාගැනීමට මේ තුළින් හැකිවෙනවා. කාර්ය සාධනය උපරිම කර ගැනීමට මෙහිදී හැකිවෙනවා. එය පිරිස් කළමණාකරණයට බෙහෙවින් ඉවහල් වෙනවා. ඒ විතරක් නොවෙයි. එය සෘජුවම පඩිපතට සම්බන්ධ වෙනවා.

ඉදිරියේදී හඳුන්වාදීමට නියමිත විද්‍යුත් ලියකියවිලි කළමණාකරණ පද්ධතිය (Electronic Document Management System) පිළිබඳ හැඳින්වීමක් කළොත්

සමස්ත වරාය අධිකාරිය ගතහොත් ඊට අදාළ වැදගත් ලියකියවිලි රාශියක් තිබෙනවා. මේ සියල්ල අංකිත ක්‍රමයට ගබඩා කර තබා ගැනීමක් මෙහිදී සිදුවෙනවා. ගබඩා කරගත් දත්ත සියල්ල විවිධ වර්ගීකරණයන් ඔස්සේ ක්‍රමවත්ව ආරක්ෂා වෙනවා. උදාහරණයක් ලෙස මේ ක්‍රමය තුළින් ඉදිරියේදී සම්මුඛ පරීක්ෂණයකදී ලිපිගොනු රැසක් උසුලාගෙන පැමිණීමට කළමණාකරුවන්ට සිදුවන්නේ නැහැ.

13 වන පිටුවට..

සත්ත්ව කාණ්ඩ (Bio Teams) ක්‍රියාකාරිත්වය

සාකච්ඡා කලේ
උපුල් ගුරුගේ

සංජනාස

සේවකයා රැවටීම

සේවකයා රැවටීම අංශ දෙකක් යටතේ සිදුවෙයි

01. වෘත්තීය සමිති විසින් සේවකයා රැවටීම

02. පාලනාධිකාරිය විසින් සේවකයා රැවටීම ලෙසිනි.

මෙම අර්ථය කෙසේ වුව ද රැවටීම හා රැවැට්ටවීම ප්‍රබල ක්‍රියාකාරකම් දෙකකි. එනම් රවටන්නා ශූරයෙකු වියයුතු වා මෙන්ම රැවටෙන්නා දුර්වලයෙකු විය යුතුය. මෙම ප්‍රබල න්‍යාය පදනම් කොට ගෙන රැවැට්ටීම සිදුවෙයි.

රැවටීම සිදුකොට ලබා ගන්නාට වන වාසිය නම් කුමන හෝ ලාභයකුයි. වෙළෙන්දා පාරිභෝගිකයා රවටන්නේ වාසි ලබා ගැනීමටයි. සමහර දේශපාලකයින් මහජනයා රවටන්නේ බලය ලබා ගැනීමටයි.

පළමු අංකය වන වෘත්තීය සමිති විසින් සේවකයා රවටන්නේ මන්දැයි යන්න පළමුව සලකා බැලිය යුතුය.

වෘත්තීය සමිති ව්‍යාපාරය රැඳී ඇත්තේ තම තමන්ගේ සාමාජික සංඛ්‍යාව මතයි. එමනිසා, තම තමන් විසින් සාදාගත් න්‍යාය පත්‍ර මත සිට නිතරම සාමාජිකයා උණුසුම්ව තබා ගැනීමට අදාළ වෘත්තීය සංගම් නායකයෝ කටයුතු කරයි. සාමාජිකයා උණුසුම් කොට තැබීමට නම් සාමාජික සේවකයා හට පොඩි දේත් ලොකු කොට පෙන්විය යුතුය. පාලකයා යක්ෂයෙකු ලෙස පෙන්වීම කළ යුතුය.

මෙම කාර්යය සාර්ථක වූ තරමටම තම තමන්ගේ තනතුරු නාම හා නිදහස රැකගත හැකිය. ලාභ ප්‍රයෝජන රැස් කර ගත හැකිය.

ඒත් සමගම රාජ්‍ය අනුග්‍රහය ලබන වෘත්තීය සංගම් වලට මෙවැනි අවශ්‍යතාවයක් නොමැත. ඔවුන් පවතින රජයේ ප්‍රතිපත්ති ක්‍රියාවට නැංවීමට සහය වන අතර කෑ කෝ ගසන වෘත්තීය සංගම් වලට වඩා සේවකයා හා ආයතනය වෙනුවෙන් විශාල කාර්ය භාරයක් ඉටුකරයි. ඒ පිළිබඳව හොඳම සාක්ෂිය නම් රාජ්‍ය බලය සහිත වෘත්තීය සංගම් වල සාමාජික සංඛ්‍යාව නිරන්තරව ඉහළ යාමයි.

අද වන විට වරායේ සමහර වෘත්තීය සංගම් සේවකයා බිය ගන්වමින තම තමන්ගේ වාසි වෙනුවෙන් සේවකයින් මෙහෙයවමින් සිටී. එහෙත්, ඔවුන් වටා වරාය සේවකයා ගොනු නොවීම තුළින් පෙනෙනුයේ මේ වනවිට සේවකයා යම් යථාර්ථ යක් තේරුම් ගෙන ඇති බවයි.

කිසිඳු වගකීමක් නොදරා කටින් සියලු දේ සිදුකරන වෘත්තීය සමිති ව්‍යාපාර වලට රැවටීමට සේවකයාට කිසිඳු අවශ්‍යතාවයක් දැන් නොමැත. මේ වනවිට, වරාය තුළ ඉතා ප්‍රබලම වෘත්තීය සංගම් එම සාධනීය පියවරට පැමිණ තිබීම ඉතාමත්ම අගය කළ යුතුය. අපනයන දොරටුව ඉදිරිපිට පිකටිං කිරීමට අවශ්‍යතාවයක් මේ වනවිට නොමැත. අද ප්‍රබල වෘත්තීය සංගම් සියල්ල එකම මණ්ඩපයක සිට පාලනාධිකාරය හා එක්ව කටයුතු කරයි. තර්ක විතර්ක කරයි. අඩුපාඩු පෙන්වා දෙයි. නව යෝජනා ඉදිරිපත් කරයි. සේවක ගැටළු සෘජුව ඉදිරිපත් කරයි. ඒ ''ප්‍රගති යෝජනා පිළිබඳ නියාමන කමිටුව'' හරහායි. මෙය ඓතිහාසික අවස්ථාවකි.

ළිං මැඩි සංකල්පයට අනුව ලෝකය නොදැක ලෝකය නොකියවා වරාය සංවර්ධනය කළ නොහැක. ඒ සඳහා අවස්ථාව සලසා තිබියදීත් ඒවායින් ප්‍රයෝජන නොගෙන කටයුතු කිරීම බිඳ වැටෙන වෘත්තීය සමිති ව්‍යාපාරයක ලක්ෂණයයි. වරාය දියුණුවීම යනු වෘත්තීය සමිති ව්‍යාපාරය ද දියුණු වීමයි.

මේ සියලු හේතු පදනම් කොට ගත් විට පැමිණිය හැකි නිගමනය නම් සමහර වෘත්තීය සංගම් තම පටු අරමුණු වෙනුවෙන් සේවකයා බිල්ලට ගැනීමට මාන බලමින් සිටින බවයි. එහෙත් බොහෝ වෘත්තීය සංගම් පොදු යථාර්ථය තේරුම් ගෙන කටයුතු කරයි. ඒ නිසා, සේවකයා බුද්ධිමත් වියයුතුය. අධි බහුතරයකගේ මතය මත විශ්වාසය තැබිය යුතුය. එවිට ඔබ රැවටීමකට ලක්වන්නේ නැත.

දෙවන අංකය පාලනාධිකාරිය විසින් සේවකයා රැවැට්ටවීමයි. යම් යම් අවස්ථා වල පාලනාධිකාරිය විසින් සේවකයා රවටා ඇත. එය නැතැයි කීමට තරම් මම බාලයෙක් නොවෙමි. එය ද අංශ දෙකක් යටතේ සිදුව ඇත. ඒ සත්‍ය වෙනුවෙන් රැවටීමත් වංචාවලට රැවැට්ටීමත්ය. වංචාවට රැවැට්ටීම් සිදුවන්නේ සමහර වංචා සහගත පාලකයින් විසිනි. එවන් අවස්ථා අපි අතීතයේ දැක ඇත්තෙමු.

එහෙත්, වර්තමාන තත්ත්වය කුමක්ද? අද කළමණාකාරීත්වය සේවකයා රවටන්නේ නැත. සේවකයාට පාලනය හා එක්වීමට අවස්ථාව සලසා දී ඇත. වෘත්තීය සමිති දඬයමක් නැත. ඕනෑම මතයක් රටේ නීතියට එකඟව දැරීමේ හැකියා වරාය තුළ ආරක්ෂිතය. දේශපාලන පළිගැනීම් නැත. වංචා දූෂණයන්ට කිසිඳු පිටිවහලක් නොලැබේ. එසේනම්, වත්මන් පාලනය තුළින් සේවකයා රැවටේ ද මා ඇතුළු ඉහළ කළමණාකාරිත්වයේ සියළු දොරටු සේවකයින් වෙනුවෙන් විවෘත කොට ඇත.

වරායේ වත්මන් යථාර්ථය අපි විසින් සඟවා නැත. අතන මෙතන වරාය විවේචනය කරමින් සිටිනවාට වඩා ඒ පිළිබඳව අවශ්‍ය කරුණු අපෙන් දැනගෙන නිවැරදි වියයුතුය. ඒ සඳහා අවස්ථාව ඇත. අපගේ දුරකථන පවා ඒ වෙනුවෙන් විවෘතව පවතී.

මේ පැමිණ ඇත්තේ සේවකයාගේ වාරයයි. වෙන කවරදාකටත් වඩා අද සේවකයාගේ වටිනාකම වැඩි වී ඇත. ඒ නිසා තවදුරටත් සේවකයින්ට රැවටීමට හෝ පුහු මතයන්ගෙන් දෙකන් පුරවා ගැනීමට අවශ්‍ය නැත.

අප විසින් වරාය ජය ටැඹ කරා රැගෙන යා යුතුය. ඒ සඳහා අපි සැවොම අත්වැල් බැඳ ගත යුතුය. අපේ පටු අදහස් උදහස් දේශපාලන මතවාද, ආකල්ප පසෙක තබා වරායේ දියුණුව වෙනුවෙන් එකමුතුව එක්සත්ව කටයුතු කළ යුතුය. දැන් එළඹ ඇත්තේ ඒ කාලයයි. අවසාන වශයෙන් මෙසේ ද සටහන් තබමි. ''ඔබේ ගැටළුව නිසි තැනට යොමු කොට විසඳුම ලබා ගන්න'' වල්මත් නොවන්න.

ප්‍රසන්න කළුතරගේ
ක්‍රියාකාරී අධ්‍යක්ෂ

හෙට දවසේ
කොළඹ වරායේ කාර්යක්ෂමතාවය උදෙසා

යූ. බෝපිටිය

අධ්‍යක්ෂ වරාය මෙහෙයුම්

> එසේම කොළඹ වරායෙන් දිනකට බහාළු 600ක් පමණ රට තුලට පිටවන අතර, තවත් 600 ක් පමණ රට තුළින් වරායට ලඟා වේ. සාම්ප්‍රදායික නැව් බඩු හා තොග නැව් බඩු රැගත් තවත් රථ 500 ක් පමණ වරාය තුළට පැමිණීම හා පිටවීම සිදුවේ.

කොළඹ නගරය ශ්‍රී ලංකාවේ වාණිජ්‍ය අග නගරයක් බව අමුතුවෙන් කිවයුතු නැත. ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රධාන ව්‍යාපාරික ආයතන, වෙළඳ පොලවල්, සේවා සැපයුම් ස්ථාන හා පරිපාලන ඒකකයන් සියල්ලම පාහේ කෙළඹ නගරය තුළ සංකේන්ද්‍රණය වී ඇත. නැතහොත් බොහෝ ආයතන වල මූලස්ථාන කොළඹ නගරය තුළ ඇත. මේ නිසා රටේ ප්‍රධාන වෙළඳ හා කර්මාන්ත කේන්ද්‍ර-ස්ථානය මෙන්ම පරිපාලන කේන්ද්‍රස්ථානය වන්නේ ද කොළඹ නගරයයි. ශ්‍රී ජයවර්ධනපුරය පරිපාලන අග නගරය බවට පත් කළ ද ඉන් කොළඹ නගරයේ පරිපාලන ඒකක විශාල ප්‍රමාණයක් විතැන් වූයේ නැත. ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික නිෂ්පාදිතයේ වැඩිම දායකත්වය ලැබෙන්නේ බස්නාහිර පලාතෙන් වන අතර, මෙ තුළ කොළඹ නගරය තුළ සිදුවන ආර්ථික ක්‍රියාවලීන් ප්‍රධාන වේ. මේ හේතුවෙන් කොළඹ නගරය අධික ලෙස ජනාකීර්ණ වීම, ඉඩම් හිඟවීම, මාර්ග තදබදය, පරිසර දූෂණය හා ආරක්ෂාව යන අංග වලින් ඉතාම දුෂ්කර තත්ත්වයකට අද පත්ව තිබේ. මේ හේතුවෙන් කොළඹට සංකේන්ද්‍රණය වී තිබෙන බොහෝ ආර්ථික හා පරිපාලන කටයුතු කොළඹින් බැහැරට ගෙන යෑමේ වගකීම සියළුම ආයතන කළමණාකරුවන්ගේ යුතුකමක් හා වගකීමක් වන්නේය.

ඉහත කී සංකේන්ද්‍රණය හේතු කොට ගෙන ඇති වී තිබෙන ගැටළු සරලව විග්‍රහ කර බලන්නෙකුට කොළඹ නගරය තුළින් ආර්ථික කටයුතු බාහිරව විකේන්ද්‍රණය වීමේ වැදගත්කම වැටහෙනු ඇත.

මූලික වශයෙන්ම ඉඩම් හිඟය හා ඉඩම් මිළ ඉහළ යාම කොළඹ නගරය කේන්ද්‍ර කරගත් ගැටලුවකි. කොළඹ නගරයෙහි අස්සක් මුල්ලක් නැර ඉදිකිරීම් සිදු වී තිබේ. නිදහස් පෞද්ගලික හා රාජ්‍ය ඉඩම් වල පමණක් නොව ඇල මාර්ග රක්ෂිත තීරු තුළ ද මිනිස් වාසයට නුසුදුසු වගුරු තුළ ද, ගං ඉවුරු වල ද, වෙනෙකක් තබා පදික වේදිකා හා ගුවන් පාලම් හරහා ද කුඩා පරිමාණ ඉදිකිරීම් දක්නට ලැබේ. සමහර ව්‍යාපාරික ආයතනවල අගු පිලේ ද සමහර වෙළෙන්දන් වෙළඳාම් කිරීම බහුල දර්ශනයකි. මේ මගින් නගරය තුළ ඇති කොට තිබෙන ගැටළු රාශියකි.

මෙම ගැටළු අතර පදික වේදිකා හා මාර්ග තදබදය, පරිසර දූෂණය, මූලික සෞඛ්‍ය පහසුකම් අවම වීම මෙන්ම අනතුරු බහුල වීම ද දක්නට ලැබේ. කුණු ගොඩක ඇවිස්සුණු කඩි ගුලක් වන් මෙම පරිසරය තුළ නීතිය හා සාමයත්, යහපැවැත්මත් සහතික කිරීමට පොලීසිය, නගර පාලන අධිකාරීන් හා සෞඛ්‍ය බලධාරීන් ගන්නා උත්සාහය ලේනා වලිගයෙන් මුහුදේ දිය සිඳීමට ගත් උත්සහයට සමානය. ඔවුන්ගේ උපරිම සංවිධාන ශක්තිය තුළින් නගරයේ යහපැවැත්ම සහතික කළ නොහැකි තත්ත්වයක් උද්ගතව ඇත. මෙම තදබදයෙහි ආර්ථික ප්‍රතිවිපාකයන් ද ඉතා ප්‍රබලය.

නගරය තුළ ඉඩම් මිළ ඉහලයාම සහ මිලදී ගැනීමට ඉඩම් නොමැති වීම තුළ ව්‍යාපාරික ප්‍රජාව මුහුණ දෙන ව්‍යාපාර පුළුල් කිරීමට නොහැකි වීමේ අර්බුදය ආර්ථිකයට කොහෙත්ම හිතකර නොවේ. මෙමගින් ආර්ථික සංවර්ධනය සීමා වන අතර, ඉඩකඩ සෙවීමට අධික ප්‍රාග් ධනයක් යෙදවීමට සිදුවන බැවින්, ව්‍යාපාර සංවර්ධනයට අති විශාල මුදලක් අවශ්‍ය ප්‍රාග් ධනයක් යෙදවීමට සිදුවන බැවින්, ව්‍යාපාර සංවර්ධනයට අති විශාල මුදලක් අවශ්‍ය වීමෙන් ව්‍යාපාරිකයින් අධෛර්ය වීම ද සිදුවේ. විශාල නිෂ්පාදන හෝ සේවා පරාසයකට ආයෝජනය කළ හැකි මුදල් නිකරුණේ ඉඩකඩ වෙනුවෙන් යටවීම මෙහිදී ඉතා අවාසිදායක තත්ත්වයකි.

එමෙන්ම මාර්ග තදබදය ඉතා දරුණු ආර්ථික අව විපාක ලබා දෙයි. විශේෂයෙන්ම මිනිස් පැය ලක්ෂ ගණනින් මහා මාර්ගය මැද අපතේ යාම, අධික ඉන්ධන පිරිවැය, රථ වාහන ක්ෂය වීම හා පරිසර දූෂණය මාර්ග තදබදයේ ශෝචනීය ආර්ථික ප්‍රතිවිපාකයන්ය. කොළඹ නගරය තුළ පැයට කිලෝමීටර් 20 ක සාමාන්‍ය ධාවන වේගයක් වත් පවත්වා ගැනීමට නොහැකි තත්ත්වයක් ඇත. එනම් නගරය තුළ කි.මී. 20ක දුරක් ගමන් කිරීමට පැයකට අධික කාලයක් ගතකළ යුතු වන අතර, එම කාලය පුරාම රථය පන ගන්වා තිබීමෙන් ඉන්ධන ද රථය ද සීඝ්‍රයෙන් ක්ෂය වන්නේ පරිසරය ද දූෂණය කරමිනි. ඊට අමතරව තදබදය නිසා සිදුවන අනතුරු වල ශෝචනීය විස්තර දිනපතා වාර්තා වේ. මේ සියල්ලෙහිම පිරිවැය ගණන් බැලුවහොත්, එය දිනකට රුපියල් බිලියන කීපයක් විය හැකිය.

කොළඹ වරාය ද මෙම ගැටළු දෙකටම මුහුණදී සිටී. මූලික වශයෙන් වරාය කටයුතු පුළුල් කිරීම සඳහා ඉඩකඩ හිඟවීම දක්නට ලැබේ. කොළඹ වරාය තුළ දැනට ඇති හෙක්ටාර් 45ක් පමණ වන බිම් කඩ තුළ වසරකට අඩි 20 බහාළු මිලියන දෙකක් මෙහෙයුම් කිරීමේ බහාළු පර්යන්ත තුනකුත්, සාම්ප්‍රදායික නැව්බඩු මෙහෙයවන තටාක දෙකකුත්, රථ වාහන ගොඩබාන තටාකයකුත්, නෞකා අළුත්වැඩියා කරන අංගනයකුත්, තොග නැව් බඩු මෙහෙයුම් අංශ දෙකකුත්, නාවික කොට්ඨාශයේ යාත්‍රාංග නයකුත්, ඉංජිනේරු කොට්ඨාශයේ වැඩ පොළවලුත්, ගුදම් ගණනාවකුත්, මෝටර් රථ අංගනයකුත්, විශාල විදුලි බලාගාරයකුත්, ඉන්ධන ගොඩබාන ස්ථානයකුත්, රෝහලකුත්, ගිනි නිවීම් ඒකකයකුත්, විශාල මුළුතැන් ගෙයකුත්, කාර්යාල පද්ධතියකුත්, නාවික කඳවුරකුත්, තෙල් ටැංකි සමූහයකින්, යන මේවා පිහිටා තිබේ. මේ සියල්ල අතරින් රථ වාහන අංගනය හා බහාළු පර්යන්ත සඳහා විශාල ඉඩකඩ ප්‍රමාණයක් ඇහිරී තිබේ.

එසේම කොළඹ වරායෙන් දිනකට බහාළු 600ක් පමණ රට තුළට පිටවන අතර, තවත් 600 ක් පමණ රට තුළින් වරායට ලඟා වේ. සාම්ප්‍රදායික නැව් බඩු හා තොග නැව් බඩු රැගත් තවත් රථ 500 ක් පමණ වරාය තුළට පැමිණීම හා පිටවීම සිදුවේ. එමෙන්ම රට තුළට ආනයනය කළ රථ වාහන 400 ක් පමණ දෛනිකව වරායෙන් නිදහස් කර රට තුළට හරිනු ලැබේ. මේ මගින් නගරයේ මාර්ග පද්ධතිය තුල ඇති කරන තදබදය අති විශාලය. මෙහිදී වරායට බහාළු භාරදී පිටවන හිස් වාහන හා වරායෙන් බහාළු රැගෙන යාමට පැමිණෙන හිස් වාහන ප්‍රමාණය ද අමතක නොකළ යුතුය.

ඉහත කී ප්‍රබල ගැටළු දෙකට පිළියම් සෙවීම කොළඹ වරායේ කළමණාකාරීත්වය හමුවේ අද තිබෙන ප්‍රධාන අභියෝගයකි. මෙහිදී ඉඩම් පිළිබඳ ගැටලුවට මූලික පිළියම් දෙකක් ලෙස මුහුද ගොඩකිරීම හා කාර්යාල පද්ධතිය වරාය සීමාවෙන් පිටතට ගෙනයාම දැනට යෝජනා වී ක්‍රියාත්මක වී තිබේ. එහෙත්, කොළඹ වරාය තුළ මුහුද ගොඩකිරීමේ හැකියාවක් නැත. සවුත් ඒෂියා ගේට්වේ ටර්මිනල් සමාගම සඳහා මීටර් 900 X 100 දැනට ගොඩකර ඇති අතර, සමගි පාලම සඳහා 250 X 100 ප්‍රමාණයක් ගොඩකර ඇත. තවදුරටත් කළ හැකි එකම පිළියම දිය කඩනයට ඔබ්බෙන් මහ සයුර ගොඩකිරීම පමණි. ඒ සඳහා ද කොළඹ දකුණ වරාය යටතේ පිඹුරුපත් සකස් වී තිබුණත් එය දිගුකාලීන ව්‍යාපෘතියකි. එමෙන්ම කාර්යාල පද්ධතිය වරායෙන් පිටතට ගෙනයාම තුළ විශාල පරිපාලන ගැටළු රාශියක් මතු වීම ද නොවැලැක්විය හැකිය. ඒ සඳහා ද පියවර ගත්ත ද ඉන් ලැබෙන ඉඩකඩ ඉතා සුළුය.

අනෙක අතට මෙසේ ඉඩකඩ සුළු වශයෙන් ලබා ගත්තත් මාර්ග තදබදය දිනෙන් දින උග්‍රවීමට පිළියමක් නැත. මේ සියල්ලටම පිළියමක් ලෙස වරායේ සමහර කටයුතු නගරයෙන් බැහැර ඉඩකඩ ඇති ප්‍රදේශයක් කරා ගෙන යාම ගොඩබිම් වරාය සංකල්පයෙන් අදහස් කෙරේ. මෙහිදී මූලිකව සළකා බැලිය යුත්තේ වරාය මෙහෙයුම් වලට හා ගනුදෙනුකරුවන්ට බාධාවක් නොවන පරිදි හා සමස්ථ සමාජ ප්‍රතිලාභය උපරිම වන ආකාරයට කවර කටයුත්තක් වරාය සීමාවෙන් පිටතට ගෙන යා හැකි ද යන්නයි. මේ අනුව පහත සඳහන් කාර්යයන් පහසුවෙන් හඳුනා ගත හැකිය.

01. දේශීය ආනයනික බහාළු බෙදා හරින තෙක් ගබඩා කිරීම

02. අපනයන බහාළු වලට භාණ්ඩ එකලස් කිරීම හා නෞකාව පැමිණෙන තුරු ගබඩා කර තබා ගැනීම.

වරාය තුළ සීඝ්‍රයෙන් දියුණු වන බහාළු මෙහෙයුම් 2006 වසරේ බහාළු මිලියන 3.07ක් වරාය තුළ මෙහෙයුම් කර ඇති අතර, මෙයින් 30%ක පමණ ප්‍රමාණයක් දේශීය ආනයනික හා අපනයනික බහාළු වේ. මෙම බහාළු සාමාන්‍ය-යෙන් හිමිකරවන විසින් මුදාගෙන යනතුර හෝ

13 පිටුවට.....

ඕ සියළු විෂයන් සඳහා ''-ඒ'' සාමාර්ථ අරං තිබුණා. ඉස්කෝලෙ හොඳම ප්‍රතිඵල මගේ. ශාදි ''ඒ'' සාමාර්ථ දෙකකුත්, ''බී''සාමාර්ථයකුත්. ''සී'' සාමාර්ථයකුත් ලබාගෙන සිටියා. සමහර විට එයාට කැම්පස් යාමට පුළුවන් වේදැයි සැකයකුත් මගේ හිතේ ඇති වුණා.

ප්‍රතිඵල බලා office එකෙන් එළියට එත්ම ශාදි ඇතුළු යාළුවෝ පිරිස එක්වරම මා වටකර ගත්තා. මා ශාදි දෙස නිකමටවත් හැරී බැලුවේ නැහැ.

'' ඒයි උඹට මොකද වෙලා තියෙන්නේ? විහිළුවක්වත් තේරෙන්නෙ නැහැනේ'' මනෝරි පැවසුවා.

මා වචනයක් වත් නොදොඩා ඔවුන් පසුකර යත්ම කවුරුන් හෝ මගේ අතකින් අදිනු මට දැනුනි. මම එක්වරම පිටුපස හැරී බැලුවෙමි. බියපත් දෑසින් යුතුව ශාදි මා අත අල්වා ගෙන සිටියා.

'' සොරි ආලෝක, ඔයාව රැග් කරන්න හිතා ගෙන නෙවෙයි අපි විහිළුවක් කළේ. කට්ටිය මට කිව්වා ඔයා එනකොට හැංගිලා ඉන්න. ඔයා මොකද කරන්නේ බලමු කියලා''. පැවසූ ශාදි එක්වරම දෙඅතින් මුහුණ වසා ගත්තාය. එහෙත් මා පෙර ලෙසම නොසෙල්වී බලා සිටියෙමි.

''කැත වැඩ කරන්න එපා බං අපි විහිළුවක්නේ කළේ. බලපං ශාදි අඬනවා. උඹ නම් මහ මෝඩයෙක්'' යැයි තරහින් මෙන් නිරෝෂන් පැවසුවා.

මා හට ශාදි පිළිබඳව තිබූ තරහ ඇගේ කඳුළු දුටු විට සැනින් අඩු වී ගියා. ඒත් සම්පූර්ණයෙන් ම නම් නොවේ. මාස ගණනක් තිස්සේ පෙරුම් පුරාගෙන බලා සිටියේ මේ දවස මේ විදිහට තරහින් ගෙවන්න නෙවෙයිනේ. ඇයි ශාදිට බැරවුණේ කට්ටියට ''එහෙම කරන්න බැහැ'' කියල කියන්න. එයාට ඕන තරම් ඉඩ තිබුණා මේකට හවුල් නොවී ඉන්න. එයත් මාව විහිළුවකට ගණන් ගන්නවද දන්නෙ නැහැ. මා සිත එවැනි සිතුවිලි ඇතිවුණේ මටත් නොදැනිම වගේ.

යාළුවෝ සියල්ල අප දෙදෙන තනිකර ඉවත් වී ගියා. කඳුළු පිරි දෙනෙතින් යුතුව මා වෙතට පැමිණි ශාදි.

''සොරි ආලෝක. ඔයා තාම තරහින්ද?''
'' තරහ නැහැ ශාදි. ඒත් මට දුකයි. මම ඔයාව දකින්නේ කොච්චර කාලෙකින්ද? ඉතිං මං ඔයාව බලන්න ආවේ කොච්චර ආශාවකින්ද? ඒත් ඒ හැමදේම ඔයා නැතිකළා.''

''මං එච්චර දුරට හිතුවෙ නැහැ ආලෝක. මමත් ඔයාව බලන්න ආවේ කොච්චර ආසාවකින්ද? නිරෝෂන්ලා මනෝරිලා විහිළුවක් කරමු කියලා කිව්වම මමත් කැමති වුණා. මම හිතුවෙ නැහැ ඔයාට මේ වගේ තරහ යයි කියලා''

''ඔයා ඉතිං හැමදේම හිතන්නෙ නැහැනේ. ඒ වෙලාවට ඒ දේ කරනවා මිසක්. දැන් කමක් නැහැ. හැබැයි මීට පස්සේ හොඳට හිතලා වැඩ කරන්න. ඒ වගේම මට තරහා එන විදිහේ වැඩ නම් කරන්න එපා''

''අපේ රිසාල්ට් වල ලකුණු තව මාසෙකින් විතර එනවා කියල ප්‍රින්සිපල් සර් කිව්වා'' පවසමින් මනෝරි නැවතත් අප වෙත පැමිණියා.

''ඇති යාන්තම් මුගේ තරහා දැන් නම් නිවිලා වගේ'' යාළුවෝ පිරිස මනෝරි පිටිපසින් ඉඳගෙන කතා බහක.

'' උඹලා මට ඕන විහිළුවක් කරපල්ලා. ඒකට කමක් නැහැ. උඹලා දන්නවනේ. මට ශාදි හමුවුණේ මාස කීයකින්ද කියලා. ඉතිං එයා ඒ වගේ විහිළුවක් කළාම මට හොඳටම තරහා ගියා''

''හරි හරි දැන් ඒ ඔක්කොම ඉවරයි. අද අපිට උඹ ගානේ හොඳට කන්න අරන් දීපන්. මොකද බෙස්ට් රිසාල්ට් උඹගෙනේ''

'' හරි යමු. අද ඇති වෙන්න කාපල්ලා'' පවසමින් මා ශාදිත් සමඟ ඉස්කෝලෙ කැන්ටීමට යාමට හැරුනෙමි.

''හුරේ'' පවසමින් සියල්ලෝම එකවර උඩපැන්නා.

''මගෙ හොඳ අම්මා. අද කේක් ගෙඩියම කන්න ඕන''

''ඔයාටමනේ හැදුවේ. ඒකට කමක් නැහැ. ඇති වෙනකන් කන්න''

''ජේන්, ඔය කේක් එක අරගෙන එන්න. මේ බේබි මහත්තයාට බඩගිනිලු ''

කේක්, කෙසෙල් ගෙඩි, බිස්කට්, තේ ඇතුළු ට්‍රොලිය ජේන් විසින් අප ඉදිරියේ ගෙනවිත් තැබුවාය.

''මාත් අම්මාත් තේ බොමින් සිටියදී නැවතත් දුරකථනය නාද විය. මම දුවගොස් රිසිවරය ගෙන

''හෙලෝ''

''හෙලෝ''

'' කවුද කතා කරන්නේ''

''මනෝලි මහත්තයා ඉන්නවද? ''

''ආලෝක තමයි කතා කරන්නේ''
'' ආලෝක මම ශාදි''

''මට ඔයාව අඳුරගන්න බැරිවුණා. සොරි ශාදි''

''ඔයා හෙට ඉස්කෝලෙ එනවද?''

''ඉස්සෙල්ලා කියන්න ඔයා කොහේ ඉඳන්ද කතා කරන්නේ''

''මම නැන්දලගෙ ගෙදර ආවා ආලෝක. මේ ඒ ලඟ තියෙන කොමියුනිකේෂන් එකකින් කතා කරන්නේ''

''නිරෝෂනුත් හෙට ඉස්කෝලේ එන්න කියලා මට කෝල් එකක් දීලා තිබුණා. ඒත් බබා මට හෙට එන්න වෙන්නේ නැහැ. මම හෙට අම්මා එක්ක ආත්තම්මා බලන්න මාතර යනවා. මේ ගමන කලින් ඉඳන්ම ලෑස්ති කරගෙන තිබුණ නිසා කොහොමත් කැන්සල් කරන්න විදිහක් නැහැ''

''අනේ, ආලෝක මම ඔයාව දකින්න කොයි තරම් ආසාවකින් ද හිටියේ. ඒත් කමක් නැහැ. ඔයා අත්තම්මා බලන්න යන ගමන යන්නකෝ'' ඇය ඇගේ අහිංසකත්වය විදහා පාමින් පැවසුවා.

''ඔයා ලකුණු බලලා මට කෝල් එකක් දෙන්න බබා''

''හරි ආලෝක මම ඔයාට කතා කරන්නම්. හෙට ඉතින් යාළුවෝ මට වදේ ගහවි''

''ඔයා පරිස්සමින් යන්න බබා. මටත් හරි දුකයි හෙට එන්න වෙන්නේ නැති එකට''

''එහෙනම් බුදු සරණයි ආලෝක''

''බුදු සරණයි''

පසුදින මා අම්මාත් සමග අත්තම්මා බැලීමට මාතර බලා පිටත් වුණි. උදෑසනින්ම කොළඹින් පිටත් වුණු බැවින් 11 පමණ වනවිට අත්තම්මාගේ ගෙදරට ලගා වුණි. අපගේ පැමිණීම අත්තම්මා බලාපොරොත්තු නොවූ දෙයක් නිසා ඇය බෙහෙවින් සතුටට පත් වී සිටියා. දවල්ට කා ආගිය තොරතුරු කතා කරමින් සිට සවස 3 පමණ වනවිට කොළඹ බලා ඒම සඳහා මාතරින් පිටත් වුණි. එක දිගටම වාහනය පැදවීම නිසා මා බොහෝ සෙයින් වෙහෙසට පත්වී සිටියෙමි. රාත්‍රී 9 පමණ වන විට නිවසට ලඟා වීමට අපට හැකිවුණි. නිවසට ගොඩ වූ විගසම මා නාන කාමරයට වැදී ඇගපත දාගෙන රාත්‍රී ඇඳුම ඇඳ කෑමත් නොකා කලින්ම ඇඳට වැටුණි. මා ඒ තරමටම වෙහෙස වී සිටියෙමි. වෙනදා තාත්තත් යන බැවින් අප දෙදෙනා මාරුවෙන් මාරුවට වාහනය ගෙන යන නිසා මෙතරම් වෙහෙසක් නොදැනුනි. මා වෙත නින්ද ලඟා වුණු වෙලාවවත් මා නොදත්තෙමි.

පසු දින මා අවදි වූයේ අම්මා ගේ හඬින්.

''පුතා ශාදි ගෙන් කෝල් එකක්''

''එනවා අම්මා'' කුණු කෙළ පිටින් ම මම දිවවිත් රිසීවරය එසෙව්වා.

''ගුඩ් මෝර්නින් බබී''

''ගුඩ් මෝර්නින් ආලෝක ඔයා තාම නිදි ද?''

''ඔව් බබා ඊයේ කාරෙක එක දිගට ම ඩ්‍රයිව් කරලා හොඳට ම මහන්සියි. ඒ අමාරුවට හොඳටම නින්ද ගියා. කොහොම ද ඊයේ ඉස්කෝලෙ ගමන?''

ඔයා ට තමයි වැඩිම ලකුණු තියෙන්නේ, ලකුණු 297ක් ඔයාට තියෙනවා. මට නම් එච්චර ලකුණු නැහැ බබා, මාව තේරෙයි ද

සිටියෙමි.

''කැත වැඩ කරන්න එපා බං අපි විහිළුවක්නේ කළේ. බලපං ශාදි අඬනවා. උඹ නම් මහ මෝඩයෙක්'' යැයි තරහින් මෙන් නිරෝෂන් පැවසුවා.

මා හට ශාදි පිළිබඳව තිබූ තරහ ඇගේ කඳුළු දුටු විට සැනින් අඩු වී ගියා. ඒත් සම්පූර්ණයෙන් ම නම් නොවේ. මාස ගණනක් තිස්සේ පෙරුම් පුරාගෙන බලා සිටියේ මේ දවස මේ විදිහට තරහින් ගෙවන්න නෙවෙයිනේ. ඇයි ශාදිට බැරවුණේ කට්ටියට ''එහෙම කරන්න බැහැ'' කියල කියන්න. එයාට ඕන තරම් ඉඩ තිබුණා මේකට හවුල් නොවී ඉන්න. එයත් මාව විහිළුවකට ගණන් ගන්නවද දන්නෙ නැහැ. මා සිත එවැනි සිතුවිලි ඇතිවුණේ මටත් නොදැනිම වගේ.

යාළුවෝ සියල්ල අප දෙදෙන තනිකර ඉවත් වී ගියා. කඳුළු පිරි දෙනෙතින් යුතුව මා වෙතට පැමිණි ශාදි.

''සොරි ආලෝක. ඔයා තාම තරහින්ද?''
'' තරහ නැහැ ශාදි. ඒත් මට දුකයි. මම ඔයාව දකින්නේ කොච්චර කාලෙකින්ද? ඉතිං මං ඔයාව බලන්න ආවේ කොච්චර ආශාවකින්ද? ඒත් ඒ හැමදේම ඔයා නැතිකළා.''

''මං එච්චර දුරට හිතුවෙ නැහැ ආලෝක. මමත් ඔයාව බලන්න ආවේ කොච්චර ආසාවකින්ද? නිරෝෂන්ලා මනෝරිලා විහිළුවක් කරමු කියලා කිව්වම මමත් කැමති වුණා. මම හිතුවෙ නැහැ ඔයාට මේ වගේ තරහ යයි කියලා''

''ඔයා ඉතිං හැමදේම හිතන්නෙ නැහැනේ. ඒ වෙලාවට ඒ දේ කරනවා මිසක්. දැන් කමක් නැහැ. හැබැයි මීට පස්සේ හොඳට හිතලා වැඩ කරන්න. ඒ වගේම මට තරහා එන විදිහේ වැඩ නම් කරන්න එපා''

''අපේ රිසාල්ට් වල ලකුණු තව මාසෙකින් විතර එනවා කියල ප්‍රින්සිපල් සර් කිව්වා'' පවසමින් දුරකථනය නාද වෙනු මා නාන කාමරයේ සිට අසා සිටියෙමි.

''පුතා කෝල් එකක්.... බලන්න'' මව කාමරයේ සිට පැවසුවාය. පහත මාලයේ සහ උඩ තට්ටුවේ දුරකථන දෙකම එකට සම්බන්ධ කර ඇති බැවින් මා නාන කාමරයේ බව නොදැන අම්මා එසේ පවසන්නට ඇත.

''අම්මා මම බාත්රූම් එකේ'' මා නාන කාමරයේ දොර මදක් විවර කර හයියෙන් පැවසුවා.

''හරි පුතා මම බලන්නම්'' පවසමින් මව කාමරයෙන් පිටතට එත්ම මා නාන කාමරයේ දොර වසා ගත්තෙමි. හොඳ හැටි නා කොට කලිසමකින් හා ටී ෂර්ටයකින් සැරසුණු මා තේ බීම සඳහා පහත මාලයට පැමිණියෙමි.

''කව්ද අම්මා කෝල් කළේ''

''පුතාගේ යාළුවෙක්. නිරෝෂන් කියලා''
''මොනවද කිව්වේ?''

''හෙට එයාලා ඉස්කෝලෙට එනවා කියලා ඔයාටත් එන්නලු. ඔයාලගෙ ලකුණු ඇවිල්ලලු. කැම්පස් යන්න පුළුවන්ද බැරිද කියලා දැනගන්න වෙන්නේ හෙටලු. ඔයා නම් කොහොමත් කැම්පස් යනවලු. ඒ වුණාට අනිවාර්යයෙන්ම ඔයාට එන්න කිව්වා''

''ආයේ මට කෝල් කරනවා කිව්වද අම්මා?''

''නැහැ පුතා''

'' මට හරිම බඩගිනියි අම්මා'' පවසමින් මා අම්මා වාඩි වී සිටි පුටුවේ ඇන්දෙහි වාඩි වී පිටුපසින් කරවටා අත් දෙක දමා ඇයව තුරුළු කර ගත්තෙමි.

'' මේ බලන්න නාකි හුරතලේ. යමු මම ඔයා කන්න ආස නිසා චොක්ලට් කේක් එකක් හැදුවා''

'' ඔයා හෙට ඉස්කෝලෙ එනවද?''

''ඉස්සෙල්ලා කියන්න ඔයා කොහේ ඉඳන්ද කතා කරන්නේ''

''මම නැන්දලගෙ ගෙදර ආවා ආලෝක. මේ ඒ ලඟ තියෙන කොමියුනිකේෂන් එකකින් කතා කරන්නේ''

''නිරෝෂනුත් හෙට ඉස්කෝලේ එන්න කියලා මට කෝල් එකක් දීලා තිබුණා. ඒත් බබා මට හෙට එන්න වෙන්නේ නැහැ. මම හෙට අම්මා එක්ක ආත්තම්මා බලන්න මාතර යනවා. මේ ගමන කලින් ඉඳන්ම ලෑස්ති කරගෙන තිබුණ නිසා කොහොමත් කැන්සල් කරන්න විදිහක් නැහැ''

''අනේ, ආලෝක මම ඔයාව දකින්න කොයි තරම් ආසාවකින් ද හිටියේ. ඒත් කමක් නැහැ. ඔයා අත්තම්මා බලන්න යන ගමන යන්නකෝ'' ඇය ඇගේ අහිංසකත්වය විදහා පාමින් පැවසුවා.

''ඔයා ලකුණු බලලා මට කෝල් එකක් දෙන්න බබා''

''හරි ආලෝක මම ඔයාට කතා කරන්නම්. හෙට ඉතින් යාළුවෝ මට වදේ ගහවි''

''ඔයා පරිස්සමින් යන්න බබා. මටත් හරි දුකයි හෙට එන්න වෙන්නේ නැති එකට''

''එහෙනම් බුදු සරණයි ආලෝක''

''බුදු සරණයි''

පසුදින මා අම්මාත් සමග අත්තම්මා බැලීමට මාතර බලා පිටත් වුණි. උදෑසනින්ම කොළඹින් පිටත් වුණු බැවින් 11 පමණ වනවිට අත්තම්මාගේ ගෙදරට ලගා වුණි. අපගේ පැමිණීම අත්තම්මා බලාපොරොත්තු නොවූ දෙයක් නිසා ඇය බෙහෙවින් සතුටට පත් වී සිටියා. දවල්ට කා ආගිය තොරතුරු කතා කරමින් සිට සවස 3 පමණ වනවිට කොළඹ බලා ඒම සඳහා මාතරින් පිටත් වුණි. එක දිගටම වාහනය පැදවීම නිසා මා බොහෝ සෙයින් වෙහෙසට පත්වී සිටියෙමි. රාත්‍රී 9 පමණ වන විට නිවසට ලඟා වීමට අපට හැකිවුණි. නිවසට ගොඩ වූ විගසම මා නාන කාමරයට වැදී ඇගපත දාගෙන රාත්‍රී ඇඳුම ඇඳ කෑමත් නොකා කලින්ම ඇඳට වැටුණි. මා ඒ තරමටම වෙහෙස වී සිටියෙමි. වෙනදා තාත්තත් යන බැවින් අප දෙදෙනා මාරුවෙන් මාරුවට වාහනය ගෙන යන නිසා මෙතරම් වෙහෙසක් නොදැනුනි. මා වෙත නින්ද ලඟා වුණු වෙලාවවත් මා නොදත්තෙමි.

පසු දින මා අවදි වූයේ අම්මා ගේ හඬින්.

''පුතා ශාදි ගෙන් කෝල් එකක්''

''එනවා අම්මා'' කුණු කෙළ පිටින් ම මම දිවවිත් රිසීවරය එසෙව්වා.

''ගුඩ් මෝර්නින් බබී''

''ගුඩ් මෝර්නින් ආලෝක ඔයා තාම නිදි ද?''

''ඔව් බබා ඊයේ කාරෙක එක දිගට ම ඩ්‍රයිව් කරලා හොඳට ම මහන්සියි. ඒ අමාරුවට හොඳටම නින්ද ගියා. කොහොම ද ඊයේ ඉස්කෝලෙ ගමන?''

ඔයා ට තමයි වැඩිම ලකුණු තියෙන්නේ, ලකුණු 297ක් ඔයාට තියෙනවා. මට නම් එච්චර ලකුණු නැහැ බබා, මාව තේරෙයි ද ආලෝක?''

''පිස්සු කියවන්නෙපා ශාදි, ඔයත් අනිවාර්යයෙන් ම කැම්පස් තේරේවි. බය නැතිව ඉන්න. ඔයා ගෙදර යන්නේ කවද ද?''

''මම අද ම ගෙදර යනවා ආලෝක. කැම්පස් එකට තේරුණා කියලා ලියුමක් ගෙදරට එවනවා නේද? ඒ ලියුම ආවම මම ඔයාට කතා කරන්නම් බබා. බුදු සරණයි.''

''බුදු සරණයි බබා, පරිස්සමින් යන්න.''

.....

ශාදිත් මමත් තේරී තිබුණේ, කැළණිය සරසවියෙදි. දෙන්නම ජනසන්නිවේදනය තෝරා ගැනීමට කතිකා කර ගත්තා. ශාදි වැඩියෙන් ම මගේ විෂයයන් ම තෝරා ගැනීමට පෙළඹුණේ ඇයට නරතුරුව ම මාත් සමග ගැවසීමට හැකියාවක ලැබෙන නිසා හා ඇගේ අධ්‍යාපන කටයුතු සඳහා මා ඇයව ධෛර්යමත් කරන නිසා කියලා මට හිතුණා.....

..... අතරමග කතාව නතර කළ මම මිනෝලි දෙස බැලුවා. ඇය කතාවට සවන් දෙමින් මා දිහාම බලන් හිටියා. මා කතාව නතර කළ බව වත් නොදැනෙන තරමට ඇය කතාව තුළ කිමිදී සිටියා.

''ඒයි නිදා ගත්තා ඇති නැගිටිනවා''

මෙතෙක් කථාව,

වරාය අධිකාරියේ ඉහළ නිළයක් උසුලන ආලෝක විරසූරියට ව්‍යායාම කරන මොහෙතක දී ගාලුමුවදොර පිටියේ දී මිනෝලි සුසෑන් හමුවේ. නිදහස් ඡායාරූපකරණයේ යෙදෙන ආලෝක, මිනෝලිගේ රුවින් සැරසුනු ඡායාරූප ප්‍රදර්ශනයක් පිළිබඳව සිහින මවයි. ඡායාරූප ගැනීම පිළිබඳව කථිකා කර ගැනීමට මිනෝලි හමුවන ආලෝක, ඇය හමුවේ ස්වකීය ජීවිතය ඉස්පිල්ලක් පාපිල්ලක් නෑ අකුරු කරනුයේ අනපේක්ෂිත ලෙසිනි....

නැවත හමුවෙමු

සිහිනය යථාර්ථයක් බවට...

ජබා රජු දවස සොළීන් සොළොස් දහසක් රැගෙන පැමිණි නොට ලෙසින් ප්‍රචලිත ගොඩවාය හෙවත් හම්බන්තොට වරාය කාර්මික වරායක් ලෙසින් අන්තර්ජාතික නැව් මගේ යාත්‍රා කරන නෞකාවන් හට අවැසි අනාවශ්‍ය සේවා සපයන වරායක් ලෙසින් ඉදිකිරීම සිහිනයක්ම පමණක් වන බවට බොහෝ දෙනෙකු අදහස් පළ කළහ. දකුණේ හදා වඩා ගත් ගෙවල් දොරවල්, ගහකොළ අහිමි වීමට එරෙහිව සිරිබෝපුර, සමෝදාගම, හම්බන්තොට බටහිර ප්‍රදේශ හා මිරිජ්ජවිල ගම වාසීන් වරාය ඉදිකිරීම කිසි ලෙසකත් නොවන ලෙස දෙවියන්ට කන්නලව් කළහ.

එහෙත් අද ඒ සිහිනය සිහිනයක්ම නොවී යථාර්ථයක් බවට පත්වීමේ සියළු පෙර නිමිති මේ වන විට පහළ වී අවසන්ය. සාම්ප්‍රදායික රජයේ තක්සේරු ක්‍රමයෙන් බැහැර වී උපරිම සාධාරණයක් සිදු කළ වන්දි මුදල් ප්‍රදානය, අදාල ප්‍රදේශයන් හි ග්‍රාම නිලධාරී, කෘෂි පර්යේෂණ නිලධාරී, තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන් හා ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාශය නියෝජිතයන් එක්ව අදාල කලාපය පිළිබඳව කළ පුළුල් සංගණනයේ සාධාරණ ප්‍රතිඵලයකි.

මානව නිෂ්පාදන කටයුත්තක දී පුහුණු ශ්‍රමයට හිමිවන්නේ අද්විතීය ස්ථානයක් බැව් ගුරු නොට ගනිමින් පුහුණු ශ්‍රමිකයන් සම්පාදනය කිරීම සඳහා NAITA ආයතනය සමගින් අත්වැල් බැඳ පියවර තබන ලදී. ප්‍රදේශයේ තක්සලාවන් හි සිප්සතර අකුරු කරනා දුවා දරුවන් හට වීදි නාටක/දේශන, සම්මන්ත්‍රණ හැඩ රැව ඔස්සේ හම්බන්තොට වරාය ඉදිකිරීමේ අවශ්‍යතාවය මනා ලෙසින් අවබෝධ කරදුන් සමයේ ප්‍රදේශ වාසීන්ට එය අපූරු විහිළුවක් විය. ඔවුන් එය හැඳින්වූයේ මුහුද හත්ගව්වක් තබා අමුඩ ගැසීමක් ලෙසිනි. නමුදු වරාය අධිකාරිය එදා ගත් සඵලදායී ක්‍රියාමාර්ගය පිළිබඳ ප්‍රදේශවාසීහු අද අමන්දානන්දයට පත්ව සිටිති.

''අපේ උපන්තේකටම හම්බන්තොට වරායක් හැදෙනවා කියන එකම කොධිකරම් දෙයක්ද? අපේ දරු මුණුපුරන්ට හොඳ කලක් යාවි'' ඒ සැඳෑ සමය ගෙවනා හම්බන්තොට මා පියවරුන්ගේ උදාන ගීතයයි. හම්බන්තොට වරාය සිහිනය යථාර්ථයක් බවට පත්වන්නේ හම්බන්තොට වරාය භූමිය සතු වන්නාවූ සුවිශේෂී භූ විමතා ලක්ෂණ සක්‍රීය කරවමිනි.

ඉන්දියාව අප්‍රිකාව ඕස්ට්‍රේලියාව වැනි මහද්වීප හා මලයාසියාව වැනි අර්ධද්වීප වල ජාත්‍යන්තරික පිහිටීමේ සුවිශේෂත්වය හේතු කොටගෙන මේ රටවල සිදුවන ආර්ථික වර්ධනයත් සමග ලෝක වෙළඳ පොළට ඉදිරිපත් කරන නිර්යාත භාණ්ඩ සඳහා ප්‍රධාන නැව් මාර්ගයේ පිහිටි හම්බන්තොට වරාය එම රටවලට ඉතාමත් ආසන්නවූත්, ලාභදායී වූත් වරායක් බවට පත් කිරීමට ඇති හැකියාව ඉතා ඉහළ මට්ටමක පවතී. මෙම සුවිශේෂිත්වයන් සැලකිල්ලට ගත් කළ ප්‍රධාන නැව් මාර්ගයට ආසන්න වීමත්, සෑම ඍතුවකම නැව් බඩු මෙහෙයවීමට සුදුසු දේශගුණික හා වාඩදිය බාදිය ප්‍රශ්නයන්ගෙන් තොර වීමත්, නොකා නැංගුරම් ලෑම සඳහා මුහුදු තීරය ගැඹුරු මුහුදෙන් යුක්ත වීමත් යන සාධක සියල්ලම ඉතා උසස් මට්ටමේ වරායක් සැලසුම් කිරීමට ස්වභාව ධර්මයෙන් ලැබුණු ඉතා වටිනා දායාදයන් සිහිනය යථාර්ථ යක් වීමට ආසන්නතම හේතු සාධක ලෙසින් දැක්විය හැකිය.

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය හම්බන්තොට වරාය සිහිනය යථාර්ථයක් ලෙස එළිදක්වන්නේ රට අභ්‍යන්තරයට විහිදුණු වරායක් ලෙස ඉදිකිරීමෙන් බැව් දැනටමත් ඔබ දන්නා කරුණකි. මුළු භූමි ප්‍රමාණය හෙක්ටයාර 2000ක වර්ග ප්‍රමාණයක් ආවරණය වන ලෙසත් නැංගුරම් පොළවේ 33 කින් යුක්තව හම්බන්තොට වරාය සිහිනයෙන් බැහැරව යථාර්ථ යක් වනු ඇත. බහළ මිලියන 20ක මෙහෙයුම් ක්‍රියාදාමයක් ඇරඹෙනු ඇත.

''ඔව කෙරෙන වැඩද?'' වරායක් නැදැම සුළුපටු කටයුත්තක් ද? ඒ වරාය අධිකාරිය සේවක දනා මනු නොව සමස්ත හෙළයේම දනන් වෙත ඇති වූ උහතෝකෝටික ගැටළුවකි.

එය සැබෑය. වරායක් ගොඩ නැංවීම කිසිලෙසකත් ලෙහෙයි පහසු කටයුත්තක් හෝ කෙටි කාලයක් ඇතුළත සිදුකළ හැක්කක් නොවේ. එය නිශ්චිත කාල වකවානුවක් තුළ පරිසරය ජය ගැනීමේ ක්‍රියා දාමයකි.

යෝජිත වරාය ඉදිකිරීමේ ප්‍රදේශය ජනාවාස වී ඇති ප්‍රදේශයක් නම් මෙකී ගැටළුව වඩාත් සංකීර්ණ වනු ඇත්තේ රටට හෝ ආර්ථිකයට කෙතරම් වැඩදායක කර්තව්‍යයක් සඳහා වුව ද තමා උපන් ගම්බිම් හැරදා යාමට කිසිවෙකු කැමති නොවන හෙයිනි.

''නැව් මාර්ගයක රූප සටහන් ගෙන බැලුවොත් හොඳින්ම පැහැදිලි වෙනවා ලංකාවේ භූගෝලීය පිහිටීමේ ඇති වැදගත්කම. ලංකාව එහි පිහිටා තිබෙන්නේ හරියට මකුළු දැලක මකුළුවා සිටින ස්ථානය වගේ. හැම පැත්තෙන්ම නැව් මාර්ග අත පොවන මානයේ. අපිට සැතපුම් 12ක් ඈතින් යාත්‍රා කරන නෞකාවන්ට වෙත පැමිණීමට ගත වන්නේ පැය 3ක කාලයක්. කොළඹ වරායට සේන්දු වීමට පැය 6ක කාලයක් ගතවෙනවා. බොම්බාය වරායට පැය 10ක කාලයක් යනවා. ඒ නිසා මම ප්‍රකාශ කර සිටිනවා හම්බන්තොට කියන්නේ දෙවියන් විසින් මැවූ ස්ථානයක් කියලා. මං හිතන්නේ නෑ මේ තරම් අලංකාර සුරක්ෂිත ස්ථානයක් මේ මුලු ලෝකෙම ඇතියි කියලා. ඒ වගේම සහමුලින්ම දේශීය ඉංජිනේරු තාක්ෂණය යොදා ගනිමින් හම්බන්තොට වරාය ඉදිකිරීමට කටයුතු කිරීම ගමේ පාසලෙන් අකුරු කර විශ්ව විද්‍යාල අධ්‍යාපනය තුළින් ලෝක දැනුම දියුණු කරගත්, ලෝකය දැක ගත් අපේ කාලයේ මිනිසුන්ගේ කායික මානසික ශ්‍රමයට වටිනාකමක් එකතු කිරීමක් හැටියට මම දකින්නේ. මම ආඩම්බර වෙනවා මේ සද්කාර්ය සඳහා තරුණ ඉංජිනේරු මහතුන්ගේ ශ්‍රමය යොදා ගැනීම පිළිබඳව. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ උප සභාපති ප්‍රියත් බන්දුවික්‍රම මහතා මතුවිය යුතු ඉංජිනේරුවෙක් ලෙසින් පෙන්වා දෙන්න පිලිවන්. එතුමා රූප රාමුවෙන් රාමුව පෙන්වා දෙමින් මේ මුළු සභාවටම සක් සුදක් සේ හම්බන්තොට වරාය හා එහි කාර්යයන් මනා ලෙසින් පැහැදිලි කර පෙන්වූවා. එතුමා මට ලොකු විශ්වාසයක් ඇති කළා තරුණ පරම්පරාව අතින් විශාල කටයුත්තක් ඇරඹිය හැකි බවට.''

මහාචාර්ය ජේ.ආර්.පී. සූරියප්පෙරුම

හම්බන්තොට වරාය සිහිනය යථාර්ථයක් බවට පත්වීමේදී මේ සඳහා කටයුතු කළ ආකාරය ඉතාමත් ප්‍රශස්ත බැව් වරාය උදෙසා ඉඩම් කැපකළ ජනතාවගේ තාප්තිමත් වූ දෑස් ඉගි කරයි.

ඩොලර් මිලියන 310ක් වැය වෙතැයි ඇස්තමේන්තු කර ඇති හම්බන්තොට වරාය සිහිනය යථාර්ථයක් බවට පත් කරමින් මහජන චීන සමූහාණ්ඩුවේ චයිනා හාබර් ඉංජිනියරින් කම්පැණි ලිමිටඩ් සහ සයිනෝ හයිඩ්‍රෝ කෝපරේෂන් ලිමිටඩ් සමූහ සමාගම් මණ්ඩලය සහ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය 2007 මාර්තු 12 දින කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමට අත්සන් තබන ලදී.

පාහියන් භික්ෂුවගේ පුරාවෘත්තය දක්වා දිවෙන චික සබඳතා සිහිපත් කරමින් ශ්‍රී ලංකා රජය හා මහජන චීන සමූහාණ්ඩුව අතර මිත්‍රකම් උදෙසා වසර 50ක් පිරීම නිමිත්තෙන් අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමන් විසින් චීනයේ කළ සංචාරය, සිහිනයක්ව තිබූ හම්බන්තොට වරාය ඉදිකෙරුම යථාර්ථ යක් වීමේ බිජුවට වපුරන්නක් විය. ජනපතිතුමාගේ සංචාරයේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙසින් මහජන චීන සමූහාණ්ඩුවේ අතිගරු ජනාධිපති හූ ජින්තාවෝ මැතිතුමා සමග විශේෂ සාකච්ඡාවක් පැවත්වුණු අතර එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස සිහිනය යථාර්ථයක් බවට පත්කිරීම සඳහා වැය වෙතැයි අපේක්ෂිත ඇ. ඩො. මිලියන 360 න් 85%ක මුදල් ප්‍රමාණයක් විශේෂ ණය පහසුකම් යටතේ ලබා දීමට චීන ජනපතිවරයා පළ කළ එකඟතාව වරාය අධිකාරි නිවැසියන් ලෙස අප පමණක් නොව සමස්ත ශ්‍රී ලාංකේය ජනතාවටම සතුටු විය යුතු කාරණයකි.

ඒ අනුව හම්බන්තොට වරාය ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම සඳහා මූල්‍ය ගිවිසුම් අත්සන් කිරීම 2007 ඔක්තෝබර් මස 30 වැනි දින අලියගහ මන්දිරයේදී ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් සිදු කෙරුණි. මේ සඳහා මූල්‍යාධාර ලබා දෙන මහජන චීන සමූහාණ්ඩුවේ එක්සිම් (EXIM) බැංකුවේ සභාපති ලී රෝගු මහතා හා ශ්‍රී ලංකා රජය අතර සිදුවූ මෙම මූල්‍ය ගිවිසුම සමුද්‍රික ගිජ්ටාචාරයේ ඓතිහාසික සංධිස්ථානයක් ලෙසින් හැඳින්වීම අතිශයෝක්තියක් නොවේ.

හම්බන්තොට වරාය මුල් අදියර ඇරඹුම් සමාරම්භක අවස්ථාවට එක්වූ විද්වතුන් පැවසූ අදහස් මෙන්ම මෙදා එක්වූ විද්වතුන් පැවසූ අදහස් මෙන් ම මෙදා නිරීක්ෂණ චාරිකාවට එක්වූ ජ්‍යෙෂ්ඨ පුරවැසියන් පැවසූ වදන් හම්බන්තොට වරාය ඉදිකිරීමේ සිහිනය යථාර්ථයක් බවට පත් කිරීම දයේ කාලීන අවශ්‍යතාවයක් බැව් ප්‍රත්‍යක්ෂ කරවයි.

මුල් අදියර ඇරඹුම් සමාරම්භක උළෙලට එක්වූ මහාචාර්ය ජේ.ආර්.පී. සූරියප්පෙරුම මහතා පැවසූ වදන් හම්බන්තොට වරාය ඉදිකිරීමේ අවශ්‍යතාවය මතු නොව හම්බන්තොට වරාය ඉදිකිරීම යථාර්ථයක් ම වන බැව් තහවුරු කරවයි.

''නැව් මාර්ගයක රූප සටහන් ගෙන බැලුවොත් හොඳින්ම පැහැදිලි වෙනවා ලංකාවේ භූගෝලීය පිහිටීමේ ඇති වැදගත්කම. ලංකාව එහි පිහිටා තිබෙන්නේ හරියට මකුළු දලක මකුළුවා සිටින ස්ථානය වගේ. හැම පැත්තෙන්ම නැව් මාර්ග අත පොවන මානයේ. අපිට සැතපුම් 12ක් ඈතින් යාත්‍රා කරන නෞකාවන්ට හම්බන්තොට වෙත පැමිණීමට ගත වන්නේ පැය 3ක කාලයක්. කොළඹ වරායට සේන්දු වීමට පැය 6ක කාලයක් ගතවෙනවා. බොම්බාය වරායට පැය 10ක කාලයක් යනවා. ඒ නිසා මම ප්‍රකාශ කර සිටිනවා හම්බන්තොට කියන්නේ දෙවියන් විසින් මැවූ ස්ථානයක් කියලා. මං හිතන්නේ නෑ මේ තරම් අලංකාර සුරක්ෂිත ස්ථානයක් මේ මුලු ලෝකෙම ඇතියි කියලා. ඒ වගේම සහමුලින්ම දේශීය ඉංජිනේරු තාක්ෂණය යොදා ගනිමින් හම්බන්තොට වරාය ඉදිකිරීමට කටයුතු කිරීම ගමේ පාසලෙන් අකුරු කර විශ්ව විද්‍යාල අධ්‍යාපනය තුළින් ලෝක දැනුම දියුණු කරගත්, ලෝකය දැක ගත් අපේ කාලයේ මිනිසුන්ගේ කායික මානසික ශ්‍රමයට වටිනාකමක් එකතු කිරීමක් හැටියට මම දකින්නේ. මම ආඩම්බර වෙනවා මේ සද්කාර්ය සඳහා තරුණ ඉංජිනේරු මහතුන්ගේ ශ්‍රමය යොදා ගැනීම පිළිබඳව. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ උප සභාපති ප්‍රියත් බන්දුවික්‍රම මහතා මතුවිය යුතු ඉංජිනේරුවෙක් ලෙසින් පෙන්වා දෙන්න පිලිවන්. එතුමා රූප රාමුවෙන් රාමුව පෙන්වා දෙමින් මේ මුළු සභාවටම සක් සුදක් සේ හම්බන්තොට වරාය හා එහි කාර්යයන් මනා ලෙසින් පැහැදිලි කර පෙන්වූවා. එතුමා මට ලොකු විශ්වාසයක් ඇති කළා තරුණ පරම්පරාව අතින් විශාල කටයුත්තක් ඇරඹිය හැකි බවට.''

හම්බන්තොට වරාය සිහිනය යථාර්ථයක් බවට පත්කර ගැනීම උදෙසා චීනයේ එක්සිම් බැංකුවෙන් රු. කෝටි 3070ක ණය මුදලක් ලබා ගැනීමට හැකිවී තිබේ. වසර හතරක සහන කාලයක් සහිතව වසර 15ක ගෙවීමේ පදනම මත සියයට 0.9ක පොලී අනුපාතයක් යටතේ මෙම මුදල අපට හිමි වී තිබේ. එම ණය මුදලින් 6%ක් වසර දෙකක් ඇතුළත වාරික දෙකකින් ගෙවීමටත්, ණය පහසුකම් උපයෝජනය නොකළ කොටසට වසරකට 0.3% බැගින් වගකීම් ගාස්තුවක් ගෙවීමටත් ණය මුදල සඳහා කළමණාකරන ගාස්තු වශයෙන් ණය මුදලින් 0.3%ක් එකවර ගෙවීමටත් ශ්‍රී ලංකා රජය හා චීනයේ එක්සිම් බැංකුව කොන්දේසි වශයෙන් එකඟ වී ඇත. මේ සියලු ආධාර සැපයීම පිණිස ඒ සඳහා අවශ්‍ය උපදෙස් අදාල අනුබද්ධ ආයතන වෙත මහජන චීන සමූහාණ්ඩුව විසින් ලබාදෙන අතර ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් හම්බන්තොට වරාය ඉදිකිරීමට අවශ්‍ය පරිසර බලපෑම් ඇගයුම් වාර්තාව සහ රැම්බෝල් ආයතනය මගින් ඉදිරිපත් කළ ශක්‍යතා වාර්තාව ද ලබා ගැනීමෙන් අනතුරුව හම්බන්තොට වරායේ මුල් අදියරේ කටයුතු 2007 ජූනි 07 වැනි දින ආරම්භ කරන ලදී.

වරාය සඳහා මුහුදු පිව්සුම් මාර්ග මීටර 16ක ගැඹුරින් ද, නැව් හැසිරවීමේ වටය මීටර 600කින් ද, මීටර 1000ක දිගින් යුතු ජැටියකින් ද සමන්විත කාර්මික හා සේවා සැපයුම් වරායක් ලෙසින් පමණක් නොව බකිත් තෙල් පරයන්තයක් ද හම්බන්තොට වරාය ඉදිකෙරුමට අයත් වේ.

මන්තීරු 6කින් සමන්විත මහා මාර්ග පද්ධතියක් වරාය තුළ ඉදිකිරීමට යෝජිතය. මේ සියල්ල පරිසර සංවිධානයන්හි අනුමැතිය අනුව ඉදිකිරීම මෙහි පවත්නා විශේෂත්වයයි. පරිසරයට වන හානි අවම ලෙස පවත්වා ගැනීමටත්, වරායෙන් පිටවන කිසිදු අපද්‍රව්‍යයක් පරිසරයට හානි වන ලෙස ඉවත දමීමක් සිදු නොකිරීමට ද කටයුතු සැලසුම් කර තිබීම පරිසර හිතකාමී වරායක් ලෙසින් කටයුතු කිරීමට, හම්බන්තොට වරාය වෙත අවකාශය සලසාලයි. වරාය හා සම්බන්ධ වන සමාගම් වලට බැංකු හා වරායේ පරිපාලනමය අවශ්‍ය සේවා සැපයුම් සඳහා වරායෙන් පිටත මහල් 15කින් සමන්විත ගොඩනැගිල්ලක් ඉදිකර කාර්යක්ෂමතාවය ප්‍රශස්ත ලෙසින් නංවාලීමට ද මෙහිදී පියවර ගෙන තිබීම පැසසුම් කටයුතුය.

වරාය ඉදිකිරීමෙන් අනතුරුව සෘජු රැකියා අවස්ථා 6000ක් පමණ ඇතිවන අතර වතු අන්දමින් රැකියා අවස්ථා 50,000ක් පමණ බිහිවීම නිසා ප්‍රදේශයේ ජනතාවගේ ආර්ථික සංවර්ධනය ද සශ්‍රීක වනු ඇත.

මූල්‍ය ගිවිසුම් අත්සන් කිරීමෙන් අනතුරුව පසුදින වරාය ඉදිකෙරෙන භූමිය නිරීක්ෂණ චාරිකාවක් ද සංවිධානය කර තිබූ අතර එය අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් සිදුවුණි.

මේ ලෙසින් හම්බන්තොට වරාය සිහිනය යථාර්ථයක් බවට පත් කිරීමේ දුෂ්කර පාරමිතාව උදෙසා පාරමී දම් පුරන්නෝ බොහෝය. අප්‍රතිහත ධෛර්යය හා නීති අධීක්ෂණය සපයමින් හම්බන්තොටින් ආරම්භව සමස්ත ජාතික සංවර්ධන ක්‍රියාවලිය උදෙසා මහත් වූ කාර්ය භාරයක් ඉටු කරන වරාය හා ගුවන්සේවා, වාරිමාර්ග, ජල කළමණාකරණ අමාත්‍ය චමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමා, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සභාපති සාලිය වික්‍රමසූරිය, උප සභාපති ප්‍රියත් බන්දුවික්‍රම මහතා ප්‍රමුඛ වරාය අධිකාරිය කළමණාකාරීත්වය, දක්ෂිණ වරාය සංවර්ධන කොට්ඨාශයේ ක්‍රියාකාරී සෑම මෙම දුවැන්ත ඉදිකිරීම පසුපස ඇති යෝධ ශක්තීන් වේ. දේශීය ඉදිකිරීමේ ක්ෂේත්‍රයේ ඔවුන් ලඟා වන්නා වූ අවසන් ජයග්‍රහණය උදෙසා සමස්ත ජාතියේම ප්‍රණාමය හිමි විය යුතුය.

සටහන
උපුල් ගුරුගේ

පාහියන් භික්ෂුවගේ පුරාවෘත්තය දක්වා දිවෙන චීන සබඳතා සිහිපත් කරවමින් ශ්‍රී ලංකා රජය හා මහජන චීන සමූහාණ්ඩුව අතර මිත්‍රකම් උදෙසා වසර 50ක් පිරීම නිමිත්තෙන් අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමන් විසින් චීනයේ කළ සංචාරය, සිහිනයක්ව තිබූ හම්බන්තොට වරාය ඉදිකෙරුම යථාර්ථ යක් වීමේ බිජුවට වපුරන්නක් විය. ජනපතිතුමාගේ සංචාරයේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙසින් මහජන චීන සමූහාණ්ඩුවේ අතිගරු ජනාධිපති හූ ජින්තාවෝ මැතිතුමා සමග විශේෂ සාකච්ඡාවක් පැවත්වුණු අතර එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස සිහිනය යථාර්ථයක් බවට පත්කිරීම සඳහා වැය වෙතැයි අපේක්ෂිත ඇ. ඩො. මිලියන 360 න් 85%ක මුදල් ප්‍රමාණයක් විශේෂ ණය පහසුකම් යටතේ ලබා දීමට චීන ජනපතිවරයා පළ කළ එකඟතාව වරාය අධිකාරි නිවැසියන් ලෙස අප පමණක් නොව සමස්ත ශ්‍රී ලාංකේය ජනතාව ම සතුටු විය යුතු කාරණයකි.

අප වකිනෙකා වකඟ නොවන කරුණු පිළිබඳ නොගැටී කාටත් වකඟ විය හැකි කරුණු ගැන සුහදව කතාබහ කළ යුතුයි. - චාල්ස් කෝල්ටන්

විශේෂයෙන්

අතිකාල සේවයේ යෙදෙන්නන් සඳහා

කාර්යාලයේදී මෙන්ම වැඩ බිමේදී ඔබ මුහුණ දෙන්නා වූ විවිධ ගැටළු වලට පිළිතුරු සහ උපදේශන සේවාවක් ඇරඹීමේ අරමුණින් ඇරඹෙන මෙම විශේෂාංගය තුළින් වරාය සේවක ඔබ මුහුණ දෙන්නා වූ විවිධ ගැටළු සඳහා විසඳුම් ලබා ගැනීමට හැක. අතිකාල සේවය, නිවාඩු රෙගුලාසි, කාර්ය සාධනය, ආදී නිරතුරුවම ඔබ දැනුවත්ව සිටිය යුතු අංගයන් පිළිබඳව ඔබව දැනුවත් කිරීමට ද අපි මෙහිදී ඔබ සමඟ පෙළගැසී සිටින්නෙමු.

මේ දිනවල වරාය අධිකාරියේ සේවකයන් අතර වඩා කථා බහට ලක්වන කරුණු අතරින් මුල්තැනක් අතිකාල සේවය සම්බන්ධයෙන් ඇති බව පෙනී යයි. ඒ අතරට අතිකාල කප්පාදුවක් ඇති බවට ද මතයක් පවතී. එහෙයින් ඒ ගැන නිවැරදිව කරුණු පහදා දීම මෙම ලිපියේ ප්‍රධාන අරමුණ වේ.

01. අතිකාල සේවය යනු කුමක්ද?

මෙහිදී අප විසින් මුලින් පහදා ගත යුතු කරුණක් ඇත. එනම් අතිකාල සේවය වශයෙන් අදහස් කරන්නේ කුමක්ද යන්නය. සේවකයෙකුට තමගේ සාමාන්‍ය රාජකාරි වෙලාවෙන් ඔබ්බට සේවයේ යෙදෙත් නම් එය අතිකාල සේවය ලෙස ගණන් ගනු ලැබේ. උදාහරණයක් වශයෙන් සාමාන්‍ය රාජකාරි කාලය දිනකට පැය 8කි. එයට ආහාර සඳහා දෙන විවේක වේලාව ඇතුලත් නොවේ. ආහාර සඳහා පැයක විවේකයක් ලැබෙන්නේ නම් අතිකාල රාජකාරියේ යෙදෙන්නේ පැය 9කින් පසුවය.

02. අතිකාල සේවය අවශ්‍යද?

දෛනිකව නිම කළ යුතු රාජකාරි කටයුතු සාමාන්‍ය රාජකාරි වේලාවේදී කළ නොහැකි වූ විට ඒවා නිමකිරීම සඳහා සේවකයන්ට අතිකාල සේවයේ යෙදීමට සිදුවේ. මෙසේ වීමට ඇති හේතු මෙසේ දැක්විය හැක.

1. සේවකයන් සාමාන්‍ය රාජකාරි වේලාවේදී තමාට නියමිත කාර්යයන් ඉටු නොකිරීම
2. සේවකයන් අධික ලෙස නිවාඩු ලබා ගැනීම
3. ඒ ඒ සේවා අංශ වලට සිටිය යුතු සේවක සංඛ්‍යාව යොදා නොගැනීම
4. ඉතා ඉක්මනින් සපුරාගත යුතු සේවාවන් සඳහා සේවකයන් අතිකාල සේවයේ යොදා ගැනීමට සිදුවීම.

03. අතිකාල සේවයේ අවශ්‍යතාවය තීරණය වන්නේ කෙසේද?

ආයතනයේ සේවාවන් සාමාන්‍ය සේවා කාලය තුලදී සපුරා ගැනීමට නොහැකි වූ විට හා ඉතා හදිසියෙන් ඉටුකර ගැනීමට කළ යුතු කාර්යයන් ඉටුකර ගැනීමට ආයතනයේ කළමණාකාරණය සේවකයන් අතිකාල සේවයේ යොදවා ගනු ලබයි. මෙහිදී අතිකාල සේවයේ යෙදිය යුතු කාලය තීරණය කරනු ලබන්නේ වැඩ අධීක්ෂණය කරනු ලබන්නන් විසිනි. මේ සඳහා සේවකයන්ගේ අදහස් හා යෝජනාවන් ද සැලකිල්ලට ගැනීම වැදගත් වේ. එසේ නොමැතිව සේවකයන් විසින් පමණක් අතිකාල සේවයේ යෙදීමේ තීරණයක් ගැනීම නොකළ යුතු දෙයකි. සමහර සේවකයන් තමන්ට අනිවාර්යයෙන්ම සතියේ දින 07 තුළම අතිකාල ලැබිය යුතු බැව් සිතනු ලබයි. මේ කරුණු දෙකම සේවක ඔබ විසින් බැහැර කළයුතු වේ.

අතිකාල සේවයෙහි යෙදෙන්නේ අතිකාල සේවයේ යෙදී ඉටුකිරීමට කාර්යයන් ඇතිනම් පමණි.

04. අතිකාල සඳහා ගෙවීම්

අතිකාල සේවයේ යෙදෙන්නන්ට අමතර දීමනාවක් ලැබෙන බව එම සේවයේ යෙදෙන ඔබ හොඳින් දන්නා කරුණකි. එම දීමනා ගණනය කිරීමේදී අදාල කම්කරු නීතීන් අනුව එය සිදු කෙරේ. අතිකාල පැයක් සඳහා සාමාන්‍ය පැයකට මෙන් 1 1/2 ගුණයක් ගෙවනු ලැබේ. දෛනිකව වැටුප් ලබන්නෙක් නම් දිනක වැටුප පැය 8න් බෙදූවිට පැයකට ගෙවන මුදල ලැබේ. එයට තවත් 50% මුදල් එකතු කළ විට අතිකාල පැයක් සඳහා ගෙවිය යුතු මුදල ලැබේ. මාස් පඩි ලබන්නෙකුට ඔහුගේ මාසික වැටුප පැය 240 න් බෙදූ විට පැයකට ගෙවනු ලබන මුදල ලැබේ. එයට අමතරව 50% මුදල් එකතු කල විට අතිකාල පැයක් සඳහා හිමිවිය යුතු මුදල ලැබේ. රජයේ නිවාඩු දිනක් සඳහා අතිකාල පැයක මුදල විය යුත්තේ සාමාන්‍ය පැයක මුදලට 100% මුදල එකතු කළ විට ලැබෙන මුදලය.

05. අතිකාල සේවයේ යෙදීමට සීමාවක් ඇත්ද?

අතිකාල සේවයේ යෙදෙන්නන්ට කම්කරු අණ පනත් වලින් යම්යම් සීමාවන් පනවා ඇත. කාර්යාල රාජකාරි වල යෙදෙන්නන්ට සතියකට පැය 12 කට වඩා අතිකාල සේවයේ යෙදිය නොහැක. කර්මාන්ත ශාලාවන්හි සේවයේ යෙදෙන ස්ත්‍රීන්ට මසකට පැය 60කට වඩා අතිකාල සේවයේ යෙදිය නොහැක. තරුණ සේවකයෙකුට එනම් වයස අවු: 14 සිට 18 අතර වයස ඇති අයට මසකට අතිකාල පැය 50 කට වඩා සේවයේ යොදවා ගත නොහැක. එහෙත් දැනට වයස අවුරුදු 18 ට වැඩි පිරිමි සේවකයෙකුට මෙම සීමාවන් අදාල නොවේ. එහෙත් ජාත්‍යන්තර සේවක සංවිධාන පිරිමි සේවකයන්ට ද එවැනි සීමාවන් පැනවිය යුතු ද යන්න ගැන කරුණු පරීක්ෂා කරමින් සිටී.

06. අතිකාල සේවය සීමා විය යුත්තේ ඇයි?

කය වහෙසා හෝ මනස වෙහෙසා වැඩ කරන්නෙකුට දිනකට පැය 8ක් නිසි පරිදි සේවයේ යෙදෙන්නේ නම් ඔහුට ඉන් ඔබ්බට අමතර සේවයක් කළ නොහැක. සෑම අයෙකුටම විවේකය හා විශ්‍රාමය අවශ්‍ය වේ. ජාත්‍යන්තර කම්කරු නීතියට අනුව සතියේ දින 7න් එක් දිනක් නිවාඩු දිය යුතු වේ. එසේ කළ යුත්තේ ඔහුට විවේකය හා විශ්‍රාමය ලබා ගැනීමටය. එසේම දිනකට පැය 8 නිසි පරිදි සේවයේ යෙදුනේ නම් ඔහුට විවේකය අවශ්‍ය වේ. එසේ විවේකය නොලබා රාජකාරියේ යෙදුනහොත් ඔහුගේ සේවය නිසි පරිදි ඉටුනොවේ. අනතුරු ඇතිවීම් සිදුවේ. ලැබෙන ඵලදායීතාවය ඉතා අල්ප වේ. පැය 8ක සේවයෙන් පසු නිවැරදි ලෙස විවේක ලබා නැවත රාජකාරියට පැමිණෙන්නන් ඉතිරි රාජකාරියේ හොඳින් නිරත වේ. ඔවුන්ගේ සේවාවන් නිසි පරිදි ඉටුවේ. ඒ බැව් සේවකයන් සම්බන්ධ කරන ලද පරීක්ෂණ වලදී තහවුරු වී ඇත. එහෙයින් සීමා සහිතව අතිකාල සේවයේ යෙදීම සේවකයාගේ සහ ආයතනයේ යහපතට හේතුවන බැව් ජාත්‍යන්තරව පිළිගත් සත්‍යයකි.

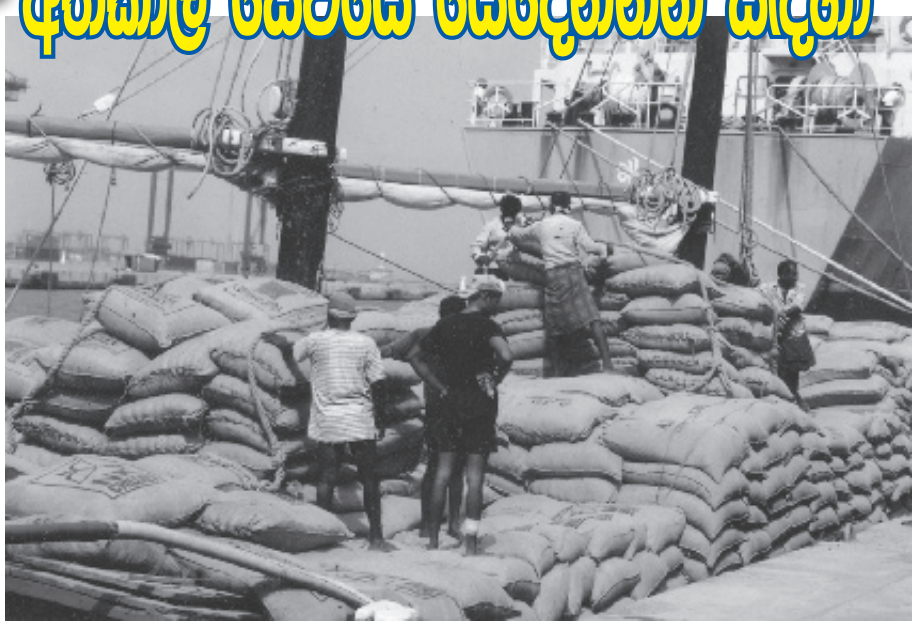
07. සේවකයෙකුට අතිකාල සේවය ප්‍රතික්ෂේප කළ හැකිද?

සේවා අවශ්‍යතාවය අනුව සේවකයෙකුට අතිකාල සේවයේ යෙදෙන ලෙසට දැනුම් දීමට කළමණාකාරීත්වය විසින් කළ හැක. එසේ දැනුම් දීමේදී සාධාරණ හේතුවක් නොමැතිව අතිකාල සේවය ප්‍රතික්ෂේප කිරීම සේවකයෙකුට කළ යැකි නොවේ.

ඉහත දක්වා ඇති කරුණු අතිකාල සේවය සම්බන්ධව ඇති නීත්‍යානුකූල තත්වය විමර්ෂණයකින් පසු ඉදිරිපත් කර ඇත. අතිකාල සේවයේ යෙදෙන ඔබට වරාය අධිකාරියෙන් දී ඇති පහසුකම්, සේවයේ යෙදෙන කාලය, පැය ගණන, ලැබෙන දීමනා ප්‍රමානය හා ඉහත දක්වා ඇති නීත්‍යානුකූලව ලැබිය යුතු ප්‍රමාණය හා සසඳා බැලීම ඔබ විසින්ම කරගන්නා ලෙසට ඉල්ලීමක් කරන අතර වඩා වාසිදායක පහසුකම් ඔබට හිමිවන බව පැහැදිලි වනවා ඇත.

මෙසේ වැඩි පහසුකම් දීමෙන් දැරීමට සිදුවන වියදමට අනුව ආයතනයේ ඵලදායිතාවය වැඩි නොවේ නම් ඉදිරියේදී ආයතනයක් පවත්වා ගෙන යාමේ දුෂ්කරතාවයන් ඇතිවීම වැළැක්විය නොහැක. ආයතනය විසින් වැඩි පහසුකම් ලබාදෙන්නේ නම් එය ආරක්ෂා කර ගැනීමද ඔබ සතු යුතු කමකි. අතිකාල සේවය අවශ්‍ය නොමැති අවස්ථා වලදී එය කපා හැරීම සිදුවිය යුතුය. එසේම අතිකාල අවශ්‍ය අවස්ථාවලදී අතිකාල සේවයේ යෙදිය යුතු වේ. සමහර සේවකයන් අතිකාල ඔවුන්ට ලැබිය යුතු වරප්‍රසාදයක් ලෙස සැලකීමට පුරුදු වී ඇත. සමහරුන් එය වැටුපේ කොටසක් ලෙස සිතති. සෑම මසකම නිශ්චිත ප්‍රමාණයක මුදලක් අතිකාල වශයෙන් ලැබිය යුතු බව ද සිතති.

අතිකාල කප්පාදු කිරීම වැනි වචන යොදන්නේ මෙවැනි අදහස් ඇති සේවකයන්ය. අතිකාල සේවාවන් අවශ්‍ය වන්නේ නම් කිසිඳු ආයතනයක් ඒවා කප්පාදු කරන්නේ නැත. සේවාවන් නිසි පරිදි ඉටුකර ගැනීම ආයතනයේ මූලික පර්මාර්ථයකි. අතිකාල අනවශ්‍ය ලෙස සිදු කරන්නේ නම් ඒවා අඩුකිරීමද කළමණාකාරීත්වය විසින් ගත යුතු ක්‍රියා මාර්ග යකි. එසේ නොමැතිව කටයුතු කළ හොත් ඉදිරියේදී රන් බිජු දැමූ කිකිළියට සිදු වූ දෙය සිදුවීමට ඉඩ ඇති බැව් පෙන්වා දිය හැක.



ඔබගේ සේවක ගැටළුවලට පිළිතුරු සපයන්නේ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ කාර්මික සබදතා උපදේශක ලෙසින් කටයුතු කරන ඒ.සී. වීරසූරිය මහතාය. සේවක සබදතා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ වසර 30 කට වඩා අත්දැකීම් සපිරි ඔහු කම්කරු දෙපාර්තමේන්තුවේ හා ශ්‍රී ලංකා ආයෝජන මණ්ඩලයේ මේ ක්ෂේත්‍රයේ කටයුතු කළ නිලධාරියෙකි.

සමහර සේවකයන් අතිකාල ඔවුන්ට ලැබිය යුතු වරප්‍රසාදයක් ලෙස සැලකීමට පුරුදු වී ඇත. සමහරුන් එය වටුපේ කොටසක් ලෙස සිතති. සෑම මසකම නිශ්චිත ප්‍රමාණයක මුදලක් අතිකාල වශයෙන් ලැබිය යුතු බව ද සිතති. අතිකාල කප්පාදු කිරීම වැනි වචන යොදන්නේ මෙවැනි අදහස් ඇති සේවකයන්ය. අතිකාල සේවාවන් අවශ්‍ය වන්නේ නම් කිසිඳු ආයතනයක් ඒවා කප්පාදු කරන්නේ නැත. සේවාවන් නිසි පරිදි ඉටුකර ගැනීම ආයතනයේ මූලික පර්මාර්ථ යකි. අතිකාල අනවශ්‍ය ලෙස සිදු කරන්නේ නම් ඒවා අඩුකිරීමද කළමණාකාරීත්වය විසින් ගත යුතු ක්‍රියා මාර්ගයකි.

ඒ.සී. වීරසූරිය
උපදේශක (කාර්මික සම්බන්ධතා)

ඔබට ඇති සේවක ගැටළු අපට ලියන්න.
'තීර්ථ' සංස්කාරක, සේවක ගැටළු,
සන්නිවේදන හා මහජන සම්බන්ධතා
කොට්ඨාශය,
කැහල් අංගනය.

කෙනෙකු කළ වැඩකට පාරිතෝෂිකයක් ලැබීම ඔහුගේ සතුට දෙගුණ කරයි. - යුරිපිඩීස්

விடுமுறை பெற்றுக்கொள்ளும் நடைமுறை

தொடர்ச்சி

159. எவராவது ஊழியரொருவர், சுகயீன காரணம் வேறு தவிர்க்க முடியாதவொரு காரணம் தவிர, முன்னரே விடுதலையைப் பெற்றுக்கொள்ளாது சேவைக்கு வராதிருத்தலாகாது. தவிர்க்க முடியாத காரணமொன்றினால் அவருக்குச் சேவைக்கு வர முடியாதிருப்பின், அவர் சேவைக்கு வராத் தினத்திலேயே முடியுமானளவு விரைவில், அதுபற்றி விடுதலையை அங்கீகரிப்பதற்கு அதிகாரம் வாய்ந்த அவரது உயர் அலுவலருக்கு எழுத்து மூலம் அல்லது தொலைபேசி மூலம் அல்லது தந்தி மூலம் அறிவித்து விடுதலைக்கு விண்ணப்பிக்க வேண்டும். தொலைபேசி மூலம் அல்லது தந்தி மூலம் விண்ணப்பிக்கப்பட்டிருப்பின், அதனை உறுதிப்படுத்தும் கடிதமொன்று அடுத்து வரும் நாள் 12.00 மணிக்கு முன்னதாக, விடுதலையை அங்கீகரிப்பதற்கு அதிகாரம் வாய்ந்த அலுவலருக்குக் கிடைக்கப்பெறுதல் வேண்டும். ஊழியரொருவர் வேலைக்கு வராதிருக்கும் நாளுக்கு அடுத்த நாள் 16.30 மணிக்கு முன்னதாக எழுத்து மூலமான அறிவித்தலொன்று அலுவலகத்திறகுக் கிடைக்கப்பெறாத சகல சந்தர்ப்பங்களிலும், அவர் சேவைக்கு வராமலிருப்பது அனுமதியில்லாமலெனக் கருதப்பட வேண்டியதுடன். சம்பந்தப்பட்ட அலுவலருக்கெதிராக ஒழுக்காற்று நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டியுமேற்படும்.

160. எவராவது ஊழியரொருவர் சுகயீனம் காரணமாக 03 நாட்களுக்கு மேலான காலமொன்றுக்குச் சேவைக்கு வர முடியாதிருப்பின் தனது சுகயீனத்தை உறுதிப்படுத்தும் மருத்துவ சான்றிதழொன்றினை, அவர் அதிகாரசபையின் பிரதான மருத்துவ அலுவலரிடமிருந்து, மேனாட்டு மருத்துவ முறையிற் தகமைபெற்ற மருத்துவ தொழிலாற்றுபவரொருவரிடமிருந்து அல்லது பதிவுசெய்யப்பட்ட ஆயுர்வேத மருத்துவத் தொழிலாற்றுமொருவரிடமிருந்து பெற்று அனுப்பிவைத்தல் வேண்டும்.
எனினும், துறைமுக அதிகாரசபையின் பிரதான மருத்துவ அலுவலரினால் பரீட்சிக்கப்பட்டு உறுதிப்படுத்தப்பட வேண்டுமெனப் பகுதித் தலைவராற் கருதப்படும் எவராவது ஊழியரொருவரை அங்கு அனுப்புவது பகுதித் தலைவரது தற்றுணிவின் பேரில் மேற்கொள்ளப்படலாம். ஹோமியோபதி வைத்தியர்களினால் வழங்கப்படும் மருத்துவ சான்றிதழ்கள் ஏற்றுக்கொள்ளப்படமாட்டாது.

161. மருத்துவ சான்றிதழ்கள் பெற்றுக்கொள்ளப்பட வேண்டியது 14 நாட்களுக்கு மேற்படாதவொரு காலவரைக்கானதுடன், ஊழியரொருவர் 14 நாட்களுக்கு மேற்பட்ட காலவரையொன்றுக்குச் சேவைக்கு வராதிருப்பின், ஒவ்வொரு 14 நாட் காலவரைக்கும் அல்லது அதன் பகுதியொன்றுக்குப் புதிய மருத்துவச் சான்றிதழ்கள் சமர்ப்பிக்கப்படுதல் வேண்டும். இம் மருத்துவச் சான்றிதழ்கள், அவை வழங்கப்பட்டதன் பின்னர் ஒழுங்காகவும் முடியுமான விரைவிலும் கண்காணிப்பாளர்/ உடனடுத்துள்ள உயர் அலுவலருக்கு அனுப்பி வைக்கப்படுதல் வேண்டும். ஊழியர்கள் எக்காரணத்தைக் கொண்டும் அவ் வைத்திய சான்றிதழ்களை ஒன்று சேர்த்து நீண்ட காலமாகச் சேவைக்கு வராதிருந்ததன் பின்னர் அவற்றைச் சமர்ப்பிப்பதற்கு அனுமதியளிக்கப்படமாட்டாது. விடுதலை பெற்றுக்கொள்ளாது சேவைக்கு வராதிக்கும் ஏதாவதொரு காலவரை தொடர்பாக எந்தவொரு ஊழியர்களும் எதுவிதமான சம்பளத்தினையும் பெற்றுக்கொள்ள மாட்டார்கள். தமது கடிதங்களையும் மருத்துவ சான்றிதழ்களையும் பதிவுக் கடிதத்தின் மூலம் அனுப்பிவைப்பது ஊழியர்களுக்கு நலனானதாகவமையும்.

162. அரச வைத்திய நிலைமொன்றில் தங்கியிருந்து வைத்தியம் செய்துவரும் குறிப்பிட்ட காலவரையினுள் மருத்துவச் சான்றிதழைச் சமர்ப்பிப்பதற்கு முடியாதுள்ள எவராவது ஊழியரொருவர், தான் தங்கியிருக்கும் நிறுவனத்தின் பெயர், வாட்டினதும், படுக்கையினதும் இலக்கம் ஆகியவற்றைக் குறிப்பிட்டு அதுபற்றி தனது உடனடுத்துள்ள உயரலுவலருக்கு எழுத்து மூலம் அறியக் கொடுத்தல் வேண்டும்.

163. அறியக் கொடுக்காது 7 நாட்களுக்கு மேலான காலமொன்று சேவைக்கு வராதிருக்கும் தொழிலாளர் தர ஊழியரொருவர் தனது பதவி கைவிடப்பட்டதெனக் கருத்திற்கொள்ளல் வேண்டும். மீளக் கடமையைப் பாரமேற்பது அல்லது மீளச் சேவைக்கமர்த்தப்படுவது தொடர்பாக அவ்வாறான ஊழியரொருவரினால் மேற்கொள்ளப்படும் ஏதாவது மேன் முறையீடுகள் தொடர்பாக கீழ்க் காணப்படும் வகையில் நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படுதல் வேண்டும்.

(i) அனுமதியில்லாது சேவைக்கு வராதிருந்த காலவரை 7 நாட்களுக்கு மேற்படாதிருப்பின், பொறுப்பாகவுள்ள நிறைவேற்றலுவலரினால், சம்பந்தப்பட்ட சகல விடயங்களும் ஆவணங்களும் தொடர்பாகக் கவறனமாகப் பரிசீலனையொன்று மேற்கொள்ளப்பட வேண்டியதுடன் அனுமதியில்லாது சேவைக்கு வராதிருந்தமைக்கான காரணம் தொடர்பாக அவர் திருப்தியடைவாரேயாயின், பொருத்தமான வகையில் மீளக் கடமையைப் பராமேற்பதற்கோ அல்லது மீளச் சேவையிலமர்த்தப்படுவதற்கோ அனுமதி வழங்கல் வேண்டும்.

(ii) அனுமதியில்லாது சேவைக்கு வராதிருந்த காலவரை 7 நாட்களுக்கு மேலும் 06 மாதங்களுக்கு மேற்படாதுமிருப்பின், மீளக் கடமையைப் பாரமேற்பதற்கோ அல்லது மீளச் சேவையில் அமர்த்தப்படுவதற்கோ அனுமதி வழங்குவது தொடர்பான கட்டளையொன்றுக்காக பொறுப்பாகவுள்ள நிறைவேற்றலுவலரினால் சம்பந்தப்பட்ட சகல ஆவணங்களும் பகுதித் தலைவருக்கு அனுப்பி வைக்கப்படுதல் வேண்டும்.

(iii) அனுமதியில்லாது சேவைக்கு வராதிருந்த காலவரை 06 மாதங்களைக் கடந்திருப்பின், சம்பந்தப்பட் பகுதித் தலைவரினால் இணைப் பொது முகாமையாளர் (இயக்கம்) அல்லது பொது முகாமையாளர் அல்லது முகாமைப் பணிப்பாளரின் ஊடாகத் தலைவர் அவர்களுக்கு விபரமான அறிக்கையொன்று சமர்ப்பிக்கப்படுதல் வேண்டும்.

164. அறிவிக்காது 3 நாட்களுக்கு மேலான காலவரையொன்றுக்குச் சேவைக்கு வராதிருக்கும் அல்-தொழிலாளர் தர ஊழியரொருவர் தனது பதவி கைவிடப்பட்டுள்ளதெனக் கருதுதல் வேண்டும். மீளக் கடமையைப் பாரமேற்பது அல்லது மீளச் சேவையிலமர்த்தப்படுவது தொடர்பாக அவ்வாறான ஊழியரொருவரினால் மேற்கொள்ளப்படும் ஏதாவது மேன் முறையீடொன்று தொடர்பாக கீழ்க் காணப்படும் வகையில் நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படுதல் வேண்டும்.

(i) அனுமதியில்லாது சேவைக்கு வராதிருந்த காலவரை 3 நாட்களுக்கு மேற்படாதிருப்பின், பொறுப்பாகவுள்ள நிறைவேற்றலுவலரினால், சம்பந்தப்பட்ட சகல விடயங்களும் ஆவணங்களும் தொடர்பாகக் கவனமாக் பரிசீலனையொன்று மேற்கொள்ளப்பட வேண்டியதுடன் அனுமதியில்லாது சேவைக்கு வராதிருந்தமைக்கான காரணம் தொடர்பாக அவர் திருப்திப்படின், பொருத்தமான வகையில் மீளக் கடமையைப் பாரமேற்பதற்கு அல்லது மீளச் சேவையிலமர்த்தப்படுவதற்கு அனுமதி வழங்கல் வேண்டும்.

(ii) அனுமதியில்லாது சேவைக்கு வராதிருந்த காலவரை 3 நாட்களுக்கு மேலும் 06 மாதங்களுக்கு மேற்படாதிருப்பின், மீளக் கடமையைப் பாரமேற்பதற்கோ அல்லது மீளச் சேவையில் அமர்த்தப்படுவதற்கோ அனுமதி வழங்குவது தொடர்பான கட்டளையொன்றுக்காக, பொறுப்பாகவுள்ள நிறைவேற்றலுவலரினால் சம்பந்தப்பட்ட சகல ஆவணங்களும் பகுதித் தலைவருக்கு அனுப்பிவைக்கப்படுதல் வேண்டும்.

(iii) அனுமதியில்லாது சேவைக்கு வராதிருந்த காலவரை 06 மாதங்களைக் கடந்திருப்பின், சம்பந்தப்பட்ட பகுதித் தலைவரினால் இணைப் பொது முகாமையாளர் (இயக்கம்) அல்லது பொது முகாமையாளர் அல்லது முகாமைப் பணிப்பாளரின் ஊடாகத் தலைவர் அவர்களுக்கு விபரமான அறிக்கையொன்று சமர்ப்பிக்கப்படுதல் வேண்டும்.

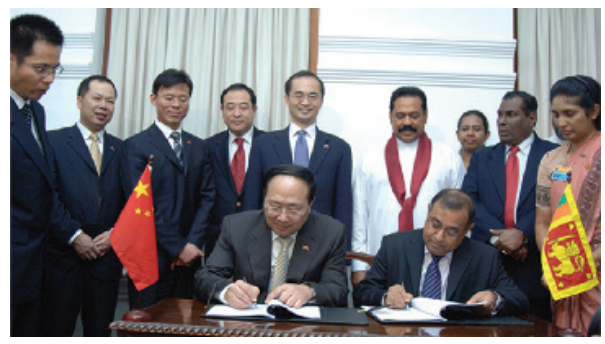
165. வருடாந்த விடுதலையை அங்கீகரிக்கையில், வேலைக்குக் குந்தகம் ஏற்படாத வகையில், ஒரே தடவையில் ஆகக் குறைந்தது 07 நாட்கள் வருடாந்த விடுதலையைப் பெற்றுக்கொள்ளுவதற்கு முடியுமான வகையில் சம்பந்தப்பட்ட பகுதி∴ பிரிவுத் தலைவரினால் நிறைவேற்று தர அலுவலர் உட்பட சகல அல்-தொழிலாளர் தர ஊழியர்கள் தொடர்பாகவும் ஒவ்வொரு வருட ஆரம்பத்திலும் விடுதலை முறைநிலரொன்று தயாரிக்கப்படுவது அவசியமாகும். சகல பகுதி ∴ பிரிவுத் தலைவர்களினாலும் தங்களது பகுதிகளின் ∴ பிரிவுகளின் சகல ஊழியர்களும் கடுமையாக இம்முறை நிரலுக்கிணங்க ஒழுகுவதைனையும் ஒவ்வொரு வருட இறுதிக்கும் முன்பதாக அவ்வூழியர்களினால் அவர்களுக்குரிய முழு விடுதலையும் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டதென்பதனையும் உறுதிப்படுத்தப்படுதல் அவசியம்.

166. விடுதலைக்கு நியமித்த படிவத்தில் விண்ணப்பித்தல் வேண்டும். விடுதலையை அங்கீகரிப்பதற்கு அதிகாரம் பெற்ற நிறைவேற்றலுவலரினால் விடுதலை அங்கீகரிக்கப்படும் வரை, விடுதலைக்கு விண்ணப்பிக்கும் எந்தவொரு ஊழியரும் தனது விடுதலை அங்கீகரிக்கப்பட்டதென்று கருதுதலாகாது. விடுதலைக்கான விண்ணப்பப் படிவமொன்றினைச் சமர்ப்பிப்பதால் மாத்திரம் விடுதலை அங்கீகரிக்கப்பட்டதெனக் கருத முடியாது.

167. எந்தவொரு ஊழியருக்கேனும் அங்கீகரிக்கப்பட்ட சகல விடுதலைகளும், விடுதலைப் பதிவேடொன்றில் /அட்டையொன்றில் பதிவு செய்யப்படவேண்டியதுடன் அப்பதிவுகள் அது தொடர்பாக அதிகாரம் வாய்ந்த அலுவலரினால் உறுதிப்படுத்தப்படல் வேண்டும்.

168. நியமித்த படிவங்களிலான விடுதலை விண்ணப்பங்களும் அதேபோல் விடுதலை அங்கீகரிக்கப்பட்ட, வராமைக்குக் காரணம் காட்டும் கடிதங்களும், சுகயீனமென அறியக்கொடுக்கும் கடிதங்களும், மருத்துவ சான்றிதழ்கள் ஆகியவையும் கோவையிடப்பட்டு வைக்கப்படுதல் வேண்டும்.

ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக நிர்மாணிப்பு பணிகளுக்கான நிதி ஒப்பந்தம் கைச்சாத்திடல்



மக்கள் சீனக் குடியரசிற்கும் இலங்கை அரசுக்குமிடையே 50 வருடகால நட்புறவின் நிமித்தம் அதி மேதகு ஜனாதிபதி மஹிந்த ராஜபக்ஷ அவர்களால் மேற்கொள்ளப்பட்ட சீன உத்தியோகபூர்வ விஜயத்தின்போது ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக நிர்மாணிப்பு வேலைகளுக்கு நிதி பெற்றுக்கொள்வது தொடர்பாக சீன ஜனாதிபதியுடன் கலந்துரையாடப்பட்டுள்ளது.

துறைமுக நிர்மாணிப்பு நடவடிக்கைகளுக்கு செலவாகும் என எதிர்பார்க்கப்படும் 360 அமெரிகன் டொலர் மில்லியன் ரூபாவில் 85% இனை விஷேட கடன் சலுகை அடிப்படையில் பெற்றுக்கொடுப்பதற்கு சீன ஜனாதிபதி இணங்கி, அது இன்று நிறைவேற்றப்படுகின்றது. அதற்கமைய ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக அபிவிருத்தித் திட்டத்தின் நிர்மாணிப்பு நடவடிக்கைகளுக்கான நிதி ஒப்பந்தம் கைச்சாத்திடும் நிகழ்வு அதிமேதகு ஜனாதிபதி மஹிந்த ராஜபக்ஷ அவர்களின் தலைமையில் 2007 அக்டோபர் மாதம் 30 ஆந் திகதி அலரி மாளிகையில் நடைபெற்றது.

இத் திட்டத்திற்கு நிதி உதவி வழங்குகின்ற மக்கள் சீனக் குடியரசின் எக்ஸிம் வங்கித் தலைவர் லீ.ரோகு அவர்களுக்கும் இலங்கை அரசுக்குமிடையே இவ் ஒப்பந்தம் கைச்சாத்திடப்பட்டது. கௌரவ சமல் ராஜபக்ஷ அவர்கள் துறைமுக விமான சேவைகள் அமைச்சராக பதவியேற்ற சந்தர்ப்பத்திலேயே ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக நடவடிக்கைகள் பற்றிக் கவனத்திற்கொண்டு அதற்குரிய முன் நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட்டுள்ளார். கௌரவ அமைச்சர் அவர்களின் அறிவுறுத்தலுக்கமைய இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் தலைவர் உட்பட பணிப்பாளர் சபை மேற்படி நடவடிக்கையை திருப்திகரமாக மேற்கொள்வதற்கு மிக ஆர்வத்துடன் செயலாற்றியுள்ளார்கள். இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் உப தலைவர் பிரியத் பந்து விக்கிரம முனிகே அவர்கள் விசேட வேலைத்திட்டங்கள் பலவற்றை மேற்கொண்டது மட்டுமல்லாது அர்ப்பணிப்புடனும் செயலாற்றியுள்ளார்.

சீன எக்ஸிம் வங்கியிடமிருந்து பணத்தை கடனாகப் பெற்றுக்கொள்வது தொடர்பாக அதிமேதகு ஜனாதிபதி மஹிந்த ராஜபக்ஷ அவர்கள் அமைச்சரவைக்கு சமர்ப்பித்திருந்தார். கடன் பெற்றுக்கொள்வது தொடர்பான அமைச்சரவை அனுமதியும் கிடைத்துள்ளது.

ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக அபிவிருத்தித் திட்டத்திற்காக சீன எக்ஸிம் வங்கியிடமிருந்து 3070 கோடி ரூபாய்கள் கடனாகப் பெற்றுக்கொள்வதற்கான வாய்ப்பு ஏற்பட்டுள்ளது. 04 வருட சலுகைக்கால கடன் அடிப்படையில் 15 வருட காலத்தினுள் கடனைத் திருப்பிச் செலுத்தும் ஒப்பந்தத்தின் கீழ் 0.9% வட்டி வீதத்துடன் இந் நிதி எமக்குக் கிடைக்கும். இத்துடன் கடன் தொகையின் 6% இரண்டு வருடங்களினுள் இரு தவணைகளில் செலுத்துவதற்கும் உபயோகிக்கப்படாத கடன் பகுதிக்கு வருடமொன்றுக்கு 0.3% பொறுப்புக் கட்டணம் செலுத்துவதற்கும், கடன் தொகையான முகாமைத்துவக் கட்டணமாக கடன் தொகையில் 0.3% ஒருமுறை செலுத்துவதற்கும் இலங்கை அரசும் சீன எக்ஸிம் வங்கியும் நிபந்தனையுடன் ஏற்றுக்கொண்டுள்ளன. இதற்கு முன் ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக நிர்மாணிப்பு நடவடிக்கைகளுக்கான மக்கள் சீனக் குடியரசின் சைனா ஹாபர் என்ஜினியரின் கம்பனி லிமிட்டெட் மற்றும் ஸயினோ ஹயிட்ரோ கோபரேஷன் லிமிடட் கூட்டு நிறுவனமும் இலங்கைத் துறைமுக அதிகார சபைக்குமிடையே ஒப்பந்தம் ஒன்றும் 2007 மார்ச் 12 ஆம் திகதி கைச்சாத்திடப்பட்டது.

ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக முதல் கட்ட நடவடிக்கைகளுக்கான பூரண வரைவு தயாரிப்பதற்காக துறைமுக அதிகார சபையின் உத்தியோகத்தர்கள், சீன நிபுணர்கள் ஒன்றிணைந்து சேவையாற்றுவதற்காக உரிய கூட்டு நிறுவனங்களுக்கும் இலங்கை துறைமுக அதிகார சபைக்குமிடையே புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தமொன்று சென்ற வருடம் ஒக்டோபர் மாதத்தில் கைச்சாதிடப்பட்டது. உத்திசே ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தின் முதல் கட்ட நடவடிக்கைகள் 2007 ஜூன் மாதம் 07 ஆந் திகதி ஆரம்பித்து வைக்கப்பட்டது.

துறைமுக நிர்மாணிப்பு நடவடிக்கைகளுக்கான 430 குடும்பங்கள் தமது வாழ்விடங்களை அர்ப்பணித்துள்ளனர். அவர்களுக்கான நட்டஈடு முதல் கட்டமாக 2007 ஆகஸ்ட் மாதம் வழங்கப்பட்டது. மற்றும் அவர்களுக்கு பொருத்தமான இடங்களில் மீண்டும் வசிப்பதற்கும் நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

மூன்று கட்டங்களில் பூர்த்தி செய்வதற்கு உரிய உத்தேச ஹம்பாந்தோட்டை சர்வதேச துறைமுகம் 2000 ஹெக்டேயர் சதுர அடிகளாகும்.

இலங்கை துறைமுக அதிகார சபையின் புது நிறைவேற்றுப் பணிப்பாளராக சன்ஜய செனரத் அவர்கள் நியமிக்கப்பட்டுள்ளார்

இலங்கை துறைமுக அதிகார சபையின் புதிய நிறைவேற்றுப் பணிப்பாளராக பதவியேற்ற திரு. சன்ஜய செனரத் அவர்கள் 2007.10.18 ஆந் திகதி துறைமுக அதிகார சபையில் தமது கடமைகளை பொறுப்பேற்றுள்ளார்.

இந் நிகழ்வில் கலந்துகொண்ட இலங்கைத் துறைமுக அதிகார சபையின் உப தலைவர் பிரியத் பீ. விக்கிரம முனிகே அவர்கள் அரசியல் தலைமைத்துவம், முகாமைத்துவம், ஆளனி ஆகிய முப்பிரிவினரும் ஒன்றுபட்டு பயனுள்ள பொது இலக்கு ஒன்றை நோக்கி பயணிப்பார்களாயின் அவ்வாறான நிறுவனம் எப்போதும் முன்னேற்றத்தினை நோக்கி பயணிக்கும் எனவும் குறிப்பிட்டார். இவ்வாறே இலங்கை துறைமுக அதிகார சபைக்கு பல்வேறு சந்தர்ப்பங்களில் நியமிக்கப்பட்ட தலைவர்கள், உத்தியோகத்தர்கள் அதன் முன்னேற்றத்தினை இலக்காகக் கொண்டு பல வித செயற்பாடுகளை நல்கியுள்ளனர் எனவும் எடுத்துரைத்துள்ளார்.

நிறைவேற்றுப் பணிப்பாளர் அவர்கள் கருத்துத் தெரிவிக்கையில்:

நான் தாய் நாட்டிற்கு சமூகமளித்ததன் நோக்கம் நாட்டுக்கும் சமூகத்துக்கும் சேவையாற்றுவதற்கும் இலங்கை துறைமுக அதிகார சபையினை முன்னேற்றப் பாதையில் கொண்டு செல்வதற்கு இங்கு கடமை புரியும் அதிகாரிகள், ஊழியர்கள் ஆகியோர்களின் ஒத்துழைப்புடன் கடமையாற்றுவது எனது அபிலாஷையாகும் எனவும் தெரிவித்தார். துறைமுக விமான சேவைகள் கௌரவ அமைச்சர் சமல் ராஜபக்ஷ அவர்களின் பிரத்தியேகச் செயலாளர் ஏ.ரீ.கே. சந்திரதாச, இலங்கை துறைமுக அதிகார சபையின் முகாமைத்துவப் பணிப்பாளர் டப்லியூ.ஜீ. சமரதுங்க அவர்கள் உட்பட இலங்கை துறைமுக அதிகார சபையின் பணிப்பாளர் சபை உத்தியோகத்தர்களும் இந் நிகழ்வில் கலந்துகொண்டனர்.

Prepayad by:
M.F.F. Farzana

තමන්ගේ වෘත්තියට අදාලව අත්සන යොදන එක ම වෘත්තීය සමිති නායකයා

නිශාන්ත සමරක්කොඩි - (I.T.U)

ඔ බ වරාය හා සම්බන්ධ වුණේ කුමන අයුරින්ද?

ඔ

මම 1980 ඉඳලා 1995 වනතුරු විවිධ වූ රැකියාවන් 18 ක් පමණ කළා. අවසාන වරට මම සේවය කළේ CAPS කියල උපදේශක සේවා ආයතනයක පරිගණක ලිපිකරුවෙක් හැටියට. මේ කාලෙදී තමයි වරායට ක්ලාක්වරු ගන්න පත්තරේ දාල තිබිල තියෙන්නේ. මගේ මස්සිනා ධර්මසිරි පෙරේරා තමයි මට ඉල්ලුම් පත්‍රයක් දාන්න කියල වරායට එන්න උදවු කළේ.

මෙතනදී එක්දාස් පන්සීයක් විතර ඉල්ලුම්කරුවො අතරින් අපි 30 දෙනෙක් තේරුණා. හැබැයි නිකම්ම තේරුණා නෙවෙයි. අර කොල පාට බේරේ වැවේ පීනලා, බෝට්ටුව හබලෙන් පැදලා, ගැට වර්ගත් පහක් විතර පෙන්නලා.

හැබැයි අපිට පත්වීම් නොදී අවුරුද්දකට කිට්ටු කාලයක් මග හැරියා. පස්සෙ අපි හේතුව හොයා ගත්තා. හේතුව තමයි අපි 30 දෙනා අතරේ මුස්ලිම් අය නොසිටීම. එවකට වරාය භාර මුස්ලිම් අමාත්‍යවරයා මෙම පත්වීම් අවලංගුකොට තිබුණා. ඒත් මම අතහැරියෙ නෑ. මම ලිව්ව ජනාධිපතිතුමියට සහ රාවය පුවත් පතට. පස්සේ ජනාධිපතිතුමියගෙ නියෝගයක් ලැබිල අපේ පත්වීම් ලැබුණා. ඒ අනුව 1996 ඔක්තෝබර් 14 දින මම වරායේ සේවකයෙක් බවට පත්වුණා. ඔන්න ඔහොමයි ලිපිකරුවෙක් කම්කරුවෙක් බවට පත් උනේ.

මුලින්ම ඔබ වෘත්තීය සමිති අරගලයට සම්බන්ධ උනේ කොහොමද?

මුලින්ම රැකියාව ලැබුණෙත් දඬුවමක් හැටියට වගේ. ප්‍රධාන ටග් යාත්‍රා අංශයට අනුබද්ධ ෆෙන්ඩර් ගැන් නැමැති ස්ථානයට තමයි යන්න උනේ. එතැන සිටි කීප දෙනෙක් හැරුණු විට අනෙක් අය දඬබ්බරයෝ නැත්නම් දඬුවම් වලට අනුයුක්ත කළ අය. බුදුහාමුදුරුවන් යක්ෂයන් දමනය කලාක් මෙන් මමත් මෙතැන සිටි අය දමනය කළා. ඒ අධික ඉවසීමෙන්, සියල්ල කාලයා විසඳාවි යන මතයත් සමග වැඩ කිරීමෙන්. මම මෙතැනට යනවිට මෙතැන සිටි සේවකයන් පුදුම දුකක් විඳිමින් සිටියේ. ඔවුන් කෑම කෑවෙ බිම තියාගෙන, රාත්‍රියට විවේක ගත්තෙ කාඩ්බෝඩ් උඩ තෙල් ගොඩේ. මොවුන්ට ජලය පොදක් තිබුණෙ නැහැ. පාලකයො මොවුන් උන්න ද මළාද කියල බැලුවෙ නැහැ. මම මේවට විරුද්ධව ලිපි ලිව්වා. පරිපාලනය දැනුවත් කළා. පසුව දිගින් දිගටම බලධාරීන් දැනුවත් කොට විවේක කාමරයක්, පුටු, මේස, ජල ටැංකියක් ආදී පොදු පහසුකම් ලබා ගත්තේ වරායේ එක්තරා පුවත්පතක් සමග එකතුවීමෙන්. ෆෙන්ඩර් ගැන් සේවකයන්ට ගෞරවනීය තත්වයක් ලබාදුන්නේ ඒ විදිහටයි.

ටග් යාත්‍රා අංශයේ සහ හාබර් මාස්ටර් කොට්ඨාශයේ දූෂණ සහ නාස්තියට විරුද්ධව සටන් කිරීමේ ප්‍රතිඵලයක් හැටියට අවුරුදු දහයක් එකම තැන මට ඉන්නට සිද්ධ වුණා.

එවකට ප්‍රධාන ටග්යාත්‍රා අංශයේ සිටි ගබඩා පාලක කළ වංචා දූෂණ පිළිබඳව එම පුවත්පතට ලිව්වේ මගේ නමින්. නිර්නාමිකව පත්තරවලට ලියන කලාව වෙනස් කළේ මම. පසුව තමන්ගේ මිනිස්සුන්ට රිදෙන කරුණු වලදී මගේ ලිපි පත්තරේ පල වුණේ. නැහැ. ඒක නියම මාධ්‍යවේදය නෙවෙයි.

ඉන්පසු තමයි මම 2005 වර්ෂයේ තවත් 8 දෙනෙකුත් සමග වත්මන් ක්‍රියාකාරී අධ්‍යක්ෂතුමාගේ විශේෂ අවධානය යටතේ ටග් යාත්‍රාවට උසස්වීමක් ලැබුණේ. මම ටග් යාත්‍රාවට යනවිට එහි සේවකයන් ද සිටියේ වල්මත් වෙලා වගේ. ස්වාධීන සේවක සංගමයේ ක්‍රියාත්මකව තිබුණ ද එහි වැඩපිළිවෙල සියලු දෙනාගේ අප්‍රසාදයට ලක්වෙලයි තිබුණේ. මේ තත්වය උඩ 2007 මුල් භාගයේ පැවති සංගම් නිලවරණයේදී අපේ සේවකයන් මාව නිතරගයෙන් සභාපතිකමට පත් කරගනු ලැබුවා.

මට තේරුණා ඔවුන්ගේ ඕනෑ එපාකම්. මට පෙනුනා පාරිසරික අඩුපාඩු. මට ලොකු උවමනාවක් තිබුණා වරාය නව කළමණාකාරීත්වය සමග එකතු වෙලා වැඩ කරන්න. ටග් යාත්‍රා සේවකයන්ගේ කප්පාදු වෙමින් තිබුණ අයිතිවාසිකම් රැකදෙන්න මට උවමානා උනා. වරායට ආදායම් උපදවන ප්‍රධාන ස්ථානයක් වෙලත් මෙහි වටිනා සේවකයන් සිටියේ අවම වැටුප් පරිමාණවල. මෙහි බඳවා ගැනීම් පවා වැරදියි. මම සාමාජිකයන්ට පොරොන්දු උනා ඒවා නිවැරදි කරන බවට.

ස්වාධීන සේවක සංගම් නව පාලන කාලය තුළදී තමයි ඒකාබද්ධ වෘත්තීය සමිති සන්ධානය හරහා වැටුප් කොමිටිය හෙවත් ප්‍රගති යෝජනා පිළිබඳ නියාමන කමිටුවේ සාමාජිකත්වය ලබන්නේ. ඉන්පසු මගේ සාමාජිකයන්ගේ අයිතිවාසිකම් ලබා ගැනීමේ ක්‍රමවේදය වේග වත් කළා. වැටුප් කොමිටිය තුළ වැටුප් ගැනම කථා කරනවා වෙනුවට මුලින්ම වරාය අධිකාරිය රැක ගැනීමට මට කළ හැකි උපරිම දේත් ටග් යාත්‍රා රැක ගැනීමේ ක්‍රමවේදයත් පිළිබඳ පාලනාධිකාරිය දැනුවත් කිරීමත් මම කරනවා. මොකද මේ දෙක රැකුනොත් තමයි අපිත් අපේ දරුවනුත් රැකෙන්නේ. අධිකාරියේ හා ටග් අංශයේ දූෂිතයන්ට අපරාධ කාරයන්ට, නාස්ති කාරයන්ට මගෙන් ගැලවීමක් නැහැ.

මෙම දූෂිතයන්ට හා අතපසුවීම් වලට ඔබ කොහොමද ක්‍රියාකරන්නේ?

උදාහරණයක් හැටියට වේලුසුමන ටග් යාත්‍රාවට සිදු වූ කෝටි ගණනක විනාශය හා එහි වගකිව යුත්තන් ගරු සභාපතිතුමාට හඳුන්වා දීම. නමුත් එහි පරීක්ෂණ කටයුතු පිළිබඳව සෑහීමකට පත්වෙන්න බැහැ. නමුත් මම දිගින් දිගටම වරාය දේපල රැකගැනීම වෙනුවෙන් පෙනී සිටිනවා. ආරක්ෂක අංශයෙන් සිදුවන පාඩු වලට අමතරව අපේ සමහර පයිලට් මහත්තුරු නිසා ටග් යාත්‍රාවල අධික තෙල් දහනයක් සිද්ධ වෙනවා. නැව පේනතෙක් මානයක නැහැ. ඒත් ටග් යාත්‍රා දෙකට එන්න උපදෙස් දෙනවා. ටග්යාත්‍රා ගිහින් දිය කඩනය ලඟ විනාඩි 20-30 බලාගෙන ඉන්නවා. ටග් යාත්‍රාවකට දිනකට තෙල් ටොන් 3 1/2ක් පමණ වැය වෙනවා. පයිලට් මහත්තුරු හා ටග් යාත්‍රා අතර මීට වඩා ක්‍රමානුකූල සන්නිවේදන ක්‍රමයක් අනුගමනය කරන්නේනම් එක යාත්‍රාවකින් තෙල් ටොන් 1/2 ක් හෝ ඉතිරි කර ගැනීමට හැකි බව මගේ විශ්වාසයයි.

අනිත් එක තමයි ටග් යාත්‍රා අලුත් වැඩියාව. ටග් යාත්‍රාවක් අලුත් වැඩියා කරන්න උපරිම දිරාපත් වෙනකම් ඉන්නවා. උදා. විජයබාහු, බරණ යාත්‍රා පෙන්වා දෙන්න පුලුවන්. අවසානයේ අලුත්වැඩියාව පුද්ගලික අංශයට දෙනවා. මෙහි යටි අරමුණු අපිට හිතා ගන්න පුලුවන්. අපේ මිනිස්සු අතිකාල සොච්චමකට මේ සියලු අලුත්වැඩියා කටයුතු කරනවා. ඒත් ඔවුන්ගෙන් වැඩ ගන්නේ නැහැ. 15-20ක් අතිකාල වැඩ ඉල්ලා අත්සන් කළත් ලැබෙන්නේ දෙතුන් දෙනාටයි. මේ අඩුපාඩුවට යාත්‍රාපතිවරුන්ගේ හා බෝසන්වරුන්ගේ හිඟකම බලපාන බව අංශ ප්‍රධාන මහතාගේ අදහසයි. ඒ අනුවයි අතිකාල කප්පාදුව සිද්ධ වෙන්නේ. මෙයින් අප්‍රසාදයට පත්වෙන්නේ නූතන පාලනාධිකාරියයි.

කවදාවත් වරාය නිෂ්පාදකවරයෙක් බිහිකළේ නැහැ. වරායට අවශ්‍ය නිෂ්පාදකවරු. එක ඇණයක්, මුරිච්චියක් නිෂ්පාදනය කරන්න කෙනෙක් නැහැ. නමුත් ටග් බෝසන් කෙනෙක් (විමලසේන) ෆෙන්ඩර් මැට් එකක් නිර්මාණය කළා. ඔහුගේ එම නිෂ්පාදනය සියලු ටග් යාත්‍රාවලට යොදවා තිබෙනවා. නැව් ඒජන්තවරු තමන්ගේ නැව ආරක්ෂා වෙන නිසා එම ෆෙන්ඩර් මැට් එකට හරිම කැමතියි. මේක ලක්ෂ ගාණක් වටිනවා. හරිනම් මේකට නිෂ්පාදන බලපත්‍රයක් පවා දිය යුතුයි. නමුත් මේ දක්වා මේ සඳහා කිසිඳු අගයකිරීමක් හෝ බලධාරීන් විසින් කළේ නැහැ. ඒ පිළිබඳව මම අතිශය කණගාටුවට පත්වෙනවා.

විශේෂයෙන් කියන්න ඕනෙ ඔබට මතක ඇති ලංකාව විනාශ කළ සුනාමිය දවස. සුනාමිය වෙලවෙ ටග් යාත්‍රා සේවකයින් තමන්ගෙ ජීවිත හෝ තමන්ගෙ දරුපවුල් ගැන හෝ නොසිතා ටග් යාත්‍රා බේරා ගැනීමට මුහුදට ගිය ආකාරයත්, මෙහි ප්‍රතිඵලයක් හැටියට ජාමි නැව සහ එහි සේවක පිරිස බේරාගත් ආකාරය අති අන්තරාදායක හා දක්ෂ ක්‍රියාවක් හැටියට හඳුන්වා දෙන්න පුලුවන්. නමුත් පාලනාධිකාරිය ඔවුන්ව තුට්ටුවකට මායිම් කළේ නැහැ. අඩුම ගණනේ ඔවුන්ට ප්‍රශංසා ලිපියක් ලබා දෙන්න තිබුණා. ඒත් මේ දක්වා එවැනි දෙයකටවත් බලධාරීන් යොමු නොවීම ලැජ්ජා සහගතයි.

මෙවැනි දෙයක් සිදුවුව ද හදිසි අවස්ථාවකදී ගතයුතු ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳව අද වනතෙක් කිසිවෙකු සේවකයන් දැනුවත් කර නැත.

අවතක්සේරුවට ලක්වී ඇති සේවකයින්ට ඇගයීමක් ලබාදීම සඳහා තමයි ගරු සභාපතිතුමාගේ සහ වැටුප් කමිටුවේ සේවා ඇගයීම් හා නිරීක්ෂණ චාරිකා යොදා ගත්තේ. ටග් යාත්‍රා සේවකයින් කිසිවෙකු ඉදිරියේ සිඟමන් ඉල්ලා හඬා වැටීමට අවශ්‍ය පිරිසක් නොවේ. බලධාරීන් හඬා වැටිටවීමට මේ සේවකයන්ට පැය දෙකක් ඇති. නමුත් මොවුන් මානුෂික පිරිසකි.

වර්තමාන ප්‍රගතියෝජනා පිළිබඳ නිගමන කමිටුව පිළිබඳ ඔබේ අදහස් දැක්වූවොත්?

වැටුප් කමිටුව මොන බාධක පැමිණිය ද ඉදිරියටම ගෙන යා යුතුය. එය හොඳ තත්වයකි. එයින් පැනගොස් සේවක ප්‍රශ්න විසඳිය නොහැක. උපරිමය ලබා ගැනීමට උපරිම කාලයක් කමිටුවේ රැඳී සිටිය යුතුය. කමිටුව ඇතුලෙ දේශපාලන බේද තියාගන්න හොඳ නැහැ. දැනට එහෙම ගැටලුවක් නැහැ. කමිටුව අපහසුතාවයටත් අප්‍රසාදයටත් පත්වෙලා තිබේනම් ඒ සමහර කොට්ඨාශ හා අංශ ප්‍රධානීන්ගේ අත්තනෝමතික ක්‍රියාමාර්ග නිසා. කමිටු සාමාජිකයන් මේ පිළිබඳව නිරන්තර අවධානයෙන් සිටිය යුතුයි.

වරායේ මහා පරිමාණ ගනුදෙනු වලදී, විශේෂයෙන් යන්ත්‍ර සූත්‍ර මිලදී ගැනීම් වලදී කොමිස් ගැනීම්, දූෂණ අක්‍රමිකතා අවම කරන්න හෝ අවසන් කරන්න වෘත්තීය සමිති පාර්ශ්වය කළමණාකාරීත්ව පාර්ශවය සමග එකතු විය යුතුයි. රහසේ කරන ගනුදෙනු වලට ඉඩ නොතැබිය යුතුය. මේ පිළිබඳව ගරු උපසභාපතිතුමා ගෙන යන වැඩ පිළිවෙලට අපි අපේ සම්පූර්ණ සහයෝගය ලබාදිය යුතුයි.

අවසාන වශයෙන් ඔබට කියන්න තියෙන්නේ කුමක් ද?

මම මේ දිනවල ස්වාධීන දේශපාලන අදහස් දරන්නේ. හරිදේ කවුරු කළත් ඒ පැත්තෙ මම ඉන්නවා. යුගයේ අවශ්‍යතාවය අනුව ක්‍රියාකිරීම තමයි මගේ දේශපාලනය. හණ මිටි අදහස් මා ළඟ නැහැ. ලංකාවේ තවත් වරායක් හදනවට විරුද්ධ නොවන වෘත්තීය සමිති නායකයෙක් හැටියට ආරාධනාවක් ලැබුණොත් ඕනෑම අවස්ථාවකට හොඳ හිතින් සහයෝගය දෙනවා. ඒවා නිසි ලෙස ගොඩනැගීම ආණ්ඩු කරවන අයගේ වගකීමක්. මට වැදගත් පුද්ගලයන් නෙවෙයි. ක්‍රියා කලාපයයි. වත්මන් පාලනය පෙරට වඩා යම්තාක් දුරට ධනාත්මක පැත්තට ගමන් කරන බව පේනවා. උසස් නිලධාරි පැලැන්තිය ඒවාට අකුල් හෙලන බවත් පේනවා. ඒවාට යටනොවී යහපත් අරමුණු කරා ගමන් කිරීමයි වැදගත්.

වෘත්තීය සමිති අමතක නොකොට තීර්ථ පුවත්පත ඔවුන්ට පත්තරේ පිටුවක් වෙන්කිරීම අතිශය අගය කළයුතු ක්‍රියාවක්. පුවත් පතට හා වාර්ෂික දින දර්ශනයට වඩ වඩා රූපගත කළ යුත්තේ වරායේ ආදායමට සෘජුව දායක වන නියමු ලොන්ච්, ටග් යාත්‍රා සහ ජය බහලුවයි.

මා අවසාන වශයෙනුත් කියන්නේ සේවකයන් පාලකයන් ළඟට නොව පාලකයන් සේවකයන් ළඟට යා යුතු බවයි. ඔවුන්ගේ වැඩ බිම් වලට යා යුතුයි. ඔවුන් සමග තර්ජනාත්මකව නොව මිත්‍රශීලීව ක්‍රියා කළ යුතුයි. ඔවුන්ගේ සේවය අගය කළ යුතුයි. සේවා ඇගයීම් පත්‍රිකාව පිරවීමේදී දෙපක්ෂයම සාධාරණ විය යුතුයි. වරාය දියුණුවෙන් දියුණුවට පත්වීමට නම් කෙදිනක හෝ සියලු වෘත්තීය සමිති අහෝසි වී එකම වෘත්තීය සමිතියක් බිහිවිය යුතුයි. අප සියලු දෙනා ජයග්‍රහණ ලබන්නේ එදිනය.

ටග් යාත්‍රා සේවකයින් කිසිවෙකු ඉදිරියේ සිඟමන් ඉල්ලා හඬා වැටීමට අවශ්‍ය පිරිසක් නොවේ. බලධාරීන් හඬා වැටිටවීමට මේ සේවකයන්ට පැය දෙකක් ඇති. නමුත් මොවුන් මානුෂික පිරිසක්.

අග්නිදිග ආසියාවේ....

16 පිටුවෙන්

වාහන පර්යන්ත (Car Terminal) සැලකීමේදී හෙක්ටයාර් විශාල ප්‍රමාණයක අංගන දක්නට ලැබුණි. මැලේසියාවේ වරායන් සිය දේශීය අවශ්‍යතා වෙනුවෙන් ආනයනය කළ රථ වලින් අංගන පුරවා තිබූ අතර සිංගප්පූරුවේදී දැක ගැනීමට ලැබුණු රථ අංගන විශාල ප්‍රති අපනයන අංගන විය.

සාම්ප්‍රදායික නැව්බඩු මෙහෙයවීමෙහිලා පර්යන්තයේ සවිකල භාණ්ඩ එසවුම් දොඹකර (Mobile Crane) භාවිතා කරනු ලැබීය. විශේෂයෙන්ම සිමෙන්ති මෙහෙයුම් අනෙක් මෙහෙයුම් අතරේම සිදු වුවත් විශේෂිත ආරක්ෂක ක්‍රමවේදයන්ට අනුව සිදු කළ නිසාවෙන් අනෙක් මෙහෙයුම් කටයුතු වලට කිසිදු බාධාවක් සිදු නොවීය.

3.1 අන්තරාදායක නැව් බඩු

සාම්ප්‍රදායික නැව් බඩු ගනනෙහිලා ගැනෙන අන්තරාදායක නැව් බඩු ද බහළුම් ගත අන්තරාදායක නැව් බඩුද විශේෂ කාලයන් තුළ ඒ ඒ භාණ්ඩයන්ට අවශ්‍ය ආරක්ෂිත ක්‍රම වලට අනුව අංගන ගත කිරීම හෝ ගුදම් ගත කිරීම සිදු වී තිබුණි.

04. භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය

භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය අංශ තුනක් හා ජාලගතව තිබේ. නාවික, ගුවන්, දුම්රිය

වරාය කේන්ද්‍රකොට ගෙන ඇති ඉහත ජාලය වේගවත් හා සුරක්ෂිත ක්‍රමවේදයන්ට අනුව ද විශ්වාසවද සිදු කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සලසා තිබුණි.

විශේෂයෙන්ම මැලේසියාවේ North Port වරාය සිය මෙහෙයුම් උක්ත ක්‍රමවේදයට සිදු කරයි. ඒ සඳහා මැලේසියාවේ සිට සතියකට වරක් තායිලන්තය දක්වා භාණ්ඩ හා බහළු ප්‍රවාහනයේ යොදන දුම්රිය සේවාවක් වෙයි. එමෙන්ම අභ්‍යන්තරව ද බහළු හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයේදී දුම්රිය යොදා ගැනීම දක්නට ලැබුණි.

ගුවන් භාණ්ඩ සඳහා අවට ගුවන් තොටුපලවල් සමග ඒකාබද්ධ වැඩ සටහන් ක්‍රියාත්මකව තිබේ.

බහළු ප්‍රවාහනය තනි තනි පුද්ගලයාට වඩා ලියාපදිංචි වූ උප කොන්ත්‍රාත් කරුවන් මගින් සිදු කෙරිණි. සාම්ප්‍රදායික නැව් බඩු ප්‍රවාහනය දිග ආවරණය කරන ලද ට්‍රක් රථ වල සිදුවිය. මේ සෑම ට්‍රක් රථයකම රථයට අදාල සියලු විස්තර හොඳින් පෙනෙන සේ ලියා තිබේ.

05. ආම්පන්න නඩත්තුව

ආම්පන්න නඩත්තුව ඉතාමත්ම කාර්යක්ෂම, නියමිත කාල සීමාවන්හිදී අදාළ සේවා කටයුතු සිදුවන අතර අදාල සමාගම් මගින් ද ඒවා නියමිත කාල වලදී දැනුම් දෙයි.

එමෙන්ම, ඒ ඒ වරායන් හි පවත්වාගෙන යන නඩත්තු ලේඛණ මගින් ද ඒ බව සටහන් තබයි. කෙසේ වුවද හදිසි බිඳ වැටුමකදී ඒ සඳහා පැය 24 ට ක්‍රියාත්මක වන Mobil Unit එකක් ක්‍රියාත්මක වේ.

මෙයට අමතරව වෙන් වෙන් වශයෙන් අදාළ ආම්පන්න උප කොන්ත්‍රාත්කරුවන් මගින් ද විශේෂ ආම්පන්න අදාල වරාය විසින් ද කාර්යක්ෂමව සිදු කරයි. නිසි තත්ත්ව නඩත්තුව හේතුවෙන් බිඳ වැටුම අවම ප්‍රමාණයකි.

එමෙන්ම "West Port" වරාය හි ඇති වරායේ සියළුම ''ටයර්'' සම්බන්ධ වැඩ පොළ විශේෂයෙන් සඳහන් කළ යුතු වරායේ සියළු රථ වාහන සඳහා ටයර් දැමීම එකම ස්ථානයකින් කාර්යක්ෂමව සිදුවෙයි. එය සමාගමක් මගින් මෙහෙයවයි.

නිසි පරිදි නඩත්තු කෙරෙන ආම්පන්න වලින් උපරිම සේවයක් ලබාගැනීම මේ සෑම වාරයකදීම දක්නට ලැබේ.

උපන්දින සුභ පැතුම්

පළමු වසරට පා තැබූ මොහොමඩ් ආකීල්, මොහොමඩ් අකීල් පුතුන්ට 'තීර්ථ' සුපැතුම්

පළමු වසරට පා තැබූ චතුරංග කල්හාර පුතුට 'තීර්ථ' සුපැතුම්

වරාය අධිකාරියෙන් කෙසෙල් කොළයට නව අරුතක්

දෛනිකව සේවක මහත්ම මහත්මීන් වෙත ලබා දෙන බත් පත ප්‍රශස්ත කිරීමේ ඇරමුණින්, දිවා රාත්‍රී ආහාර ඇසුරුම් කිරීම සඳහා කොසෙල් කොළ භාවිත කිරීමේ හැකියාව සොයා බැලීමට වරාය අධිකාරිය කටයුතු කරමින් සිටී.

මෙම ව්‍යාපෘතිය තුළින් ශ්‍රී ලංකාවේ කෙසෙල් වගාව හා එහි අතුරු නිෂ්පාදන වැඩිකොට ඒ හරහා ගොවි ජනතාවට වැඩි ආදායමක් සැලසීම, කෙසෙල් කොල ආහාර දවටනයක් ලෙස සැකසීමේ ඇති හැකියාව ක්‍රියාවට නංවමින් සිදුකිරීමට නියමිත මෙම ව්‍යාපෘතිය වරාය, ගුවන්සේවා, වාරිමාර්ග හා ජල කළමණාකරණ ගරු අමාත්‍ය චමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ අදහසක් අනුව ක්‍රියාවට නැංවේ.

මේ පිළිබඳ විශේෂ සාකච්ඡාවක් දෙසැම්බර් මස 11 වන දින ප.ව. 4.00 ට වරාය හා ගුවන් සේවා අමාත්‍යංශයේ දී පැවැත්වීමට නියමිතය.

හෙට දවසේ.....

06 පිටුවෙන්....

අපනයනයේදී අදාල නෞකාව පැමිණෙන තෙක් හෝ වරායේ අංගන තුළ අට්ටි ගසා තබා ගැනීමට සිදුවේ. ඊට ඉතා විශාල ඉඩකඩ ප්‍රමාණයක් අවශ්‍ය වේ. මෙම ඉඩකඩ ප්‍රමාණය ඉතිරි කර ගතහැකි නම් එම ඉඩකඩ වෙනත් කාර්යයකට යොදා ගත හැකිවේ. මෙම ඉඩකඩ ප්‍රමාණය ඉතිරි කර ගත හැකි නම් එම ඉඩකඩ වෙනත් කාර්යයකට යොදා ගත හැකිවේ. එමෙන්ම හිමිකරුවන් කිහිප දෙනෙකුගේ භාණ්ඩ එකම බහාළුවක් තුළ ආනයනය කර ඇති විටක එම බහාළුව විවෘත කර අදාල ගනුදෙනු කරුවන්ට භාණ්ඩ භාරදීම ද කළයුතු වේ. මේ සඳහා විශාල ඉඩකඩ ප්‍රමාණයක් සහිත ගුදමක්, යන්ත්‍රෝපකරණ, කම්කරුවන් හා රේගු නිලධාරීන් ද අවශ්‍ය වේ. මෙම ක්‍රියාවලිය සඳහා ඉතා විශාල ඉඩක් අවශ්‍ය වන අතර, කුඩා භාණ්ඩ, පාර්සල් රැගෙන යාමට එම ගුදම් ඇහිරීම හා වාහන තදබදය අවම කර ගත හැක්කේ මෙම කටයුතු වරායෙන් පිටතට ගෙන යා හැකි නම් පමණි. මෙම කටයුතු වරාය භූමියෙන් පිටතට ගෙන ගොස් වෙනත් ස්ථානයක ස්ථාන ගත කර, ගනුදෙනුකරුවන් වෙත අවශ්‍ය සේවා සැපයීම 'ගොඩබිම වරාය' සංකල්පයයි.

ගොඩබිම් වරායක්' ගොඩනැගීමට හේතු සාධක ඉහත දක්වූ අතර, ගොඩබිම් වරායක ලක්ෂණ කවරේද යන්න මීළඟට බලමු.

'ගොඩබිම් වරායක්' තුළ බහාළු අංගනගත කිරීමට විශාල ඉඩකඩ ප්‍රමාණයක් අවශ්‍ය වන අතර, බහාළු ඔසවා මෙහෙයුම් කිරීම සඳහා විශේෂීකරණය වූ යන්ත්‍රෝපකරණ අවශ්‍ය වේ. එමෙන්ම බහාළු වලින් පිටතට ගනු ලබන භාණ්ඩ ගබඩා කිරීමේ ගබඩා පහසුකම් ද අවශ්‍ය වේ. එමෙන්ම හදිසි අවස්ථාවකට මුහුණ දීම සඳහා ගිනි නිවීමේ පහසුකම් ද අත්‍යවශ්‍ය වේ. මේ සියල්ල සමග බද්ධ වී අත්‍යවශ්‍යයෙන්ම තිබිය යුතු භෞතික සම්පත වන්නේ මුහුද ආශ්‍රිත වරායත් ගොඩබිම් වරායත් අතර, ඉතා හොඳ මහා මාර්ග හෝ දුම්රිය මාර්ග සම්බන්ධතාවයකි. මෙහිදී මහා මාර්ග සම්බන්ධතාවය මගින් නැවතත් මාර්ග තදබදය කරා යොමු වන බැවින්, ලෝකයේ බොහෝ වියළි වරායයන් මුහුදු මට්ටමේ ඇති වරායයන් සමග සම්බන්ධ කර ඇත්තේ ඒ සඳහාම වෙන්වූ විශේෂ දුම්රිය මාර්ගයක් මගිනි. මේ අනුව ගොඩබිම් වරායක් තුළ දුම්රිය අංගනයක් පිහිටීම අනිවාර්ය වේ. එමෙන්ම මෙම දුම්රිය මාර්ගය වරාය තුළ පිහිටි බහාළු පර්යන්තයට කෙලින්ම සම්බන්ධ වීමට අවශ්‍ය කෙරේ. මේ සියල්ලට අමතරව, ගොඩබිම් වරායක් වුව ද එය ද රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ අධීක්ෂණය යටතේ ක්‍රියාත්මක විය යුතු බැවින්, ඒ සඳහා පහසුකම් සැපයීම මූලික වේ. මෙහිදී බහාළු තුළට භාණ්ඩ පැටවීම බහාළු වලින් භාණ්ඩ ඉවත් කිරීම හා ඒවා ගනුදෙනු කරුවන් වෙත ප්‍රේෂණය කිරීම සඳහා ද පහසුකම් ගොඩනැගිය යුතුය.

ගොඩබිම් වරායක් තුළින් කොළඹ වරායට කෙලින්ම ලැබෙන යහපත් ප්‍රතිඵල මොනවාද යන්න මේ වන විට පාඨකයාට වැටහෙනු ඇත. එහෙත් තවදුරටත් විග්‍රහ කළහොත් මූලික වශයෙන් වරායේ විශාල ඉඩකඩ ප්‍රමාණයක් ඉතිරිවීම සෘජු ප්‍රතිඵලයකි. කොළඹ වරාය නිදසුනක් ලෙස ගතහොත්, සාමාන්‍යයෙන් දිනකට දේශීය වශයෙන් ආනයනික හා අපනයනික බහාළු 4000 ක් පමණ කොළඹ වරාය අංගන වල තිබේ. එහෙත් මෙම ආනයනික හා අපනයනික දේශීය බහාළු වරායෙන් පිටස්තරව තබා ගත හැකි නම් සමස්ථ බහාළු අංගනයේ ඉඩකඩ ප්‍රමාණයෙන් 1/3 ක් ඉතිරි කර ගත හැකිය. එමෙන්ම මෙම ප්‍රමාණය මෙහෙයුම් කිරීම සඳහා යොදා ගන්නා යන්ත්‍රෝපකරණ සෘජුවම නෞකා මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා යොදවා ගෙන නෞකා වල මෙහෙයුම් ඵලදායිතාවය ද ඉහළ නංවා ගත හැකිය.

අනෙක් අතට වරාය බහාළු පර්යන්තය තුළ සිදුවන කාර්ය ප්‍රමාණය අවම වීම මගින් අධීක්ෂණය හා සුපරීක්ෂණය සෘජුවම නෞකා මෙහෙයුම් කෙරෙහි යොමු කළ හැකි වීම ද වාසියකි. එමෙන්ම කොළඹ වරාය අංගනය තුළ සැරිසරන පෞද්ගලික ප්‍රවාහන රථ අවම වීම තුළ අංකනය සෘජු නෞකා මෙහෙයුම් යන්ත්‍රෝපකරණ වලට හැසිරීමට ඇති ඉඩකඩ වැඩිවීම වඩා වාසිදායකය. මේ මගින් අංගනය තුළ හදිසි අනතුරු අවම වීම ආදී අතිරේක වාසි ද ඇති වේ. මෙහි අවසාන ප්‍රතිඵලය වශයෙන් නෞකා මෙහෙයුම් ඵලදායිතාවය නිරායාසයෙන් ම ඉහළ යයි.

ශ්‍රී ලංකාවේ භූගෝලීය .....

01 පිටුවෙන්....

ද දියුණු කළ හැකි බවත් ප්‍රකාශ කළේය. වෝටර්ස් එජ් හි පැවති මෙම විශේෂ සම්මන්ත්‍රණය සඳහා ඉදිරිපත් කෙරුණු විද්‍යුත් ඉදිරිපත් කිරීම් සැකසුම් සම්පාදනයෙහිලා ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය වෙනුවෙන් මෙහෙයුම් කළමණාකරු (අලෙවි සංවර්ධන) උපුල් ජයතිස්ස මහතා ද සහාය විය.

වරාය සේවක මහත්ම .....

05 පිටුවෙන්....

ලැප්ටොප් පරිගණකයක් පමණක් රැගෙන ඒම ප්‍රමාණවත්. මේ තුළින් ලිපි ලේඛන වලට උපරිම ආරක්ෂාවක් ලැබෙනවා. මේ තුළින් අද පවතින තත්වය තුළ අවශ්‍ය නම් යම් පුද්ගලයෙකුට ලිපි ගොනුවක් අස්ථානගත කිරීමට හැකියාව තිබෙනවා. නමුත් අපි හඳුන්වා දීමට යන මෙම නව ක්‍රමෝපාය තුළින් එවැනි කිසිඳු අඩුපාඩුවක් සිදුවන්නේ නැහැ.

මෙහිදී සීමිත ඉඩකඩක කටයුතු කිරීමේදී අවකාශය ජය ගැනීමේ හැකියාවක් අපිට ලැබෙනවා. මේ නිසා ලිපි ලේඛන පිරුණු රාක්ක, අල්මාරි, වෙනුවට පරිගණකය ප්‍රමුඛ කරගත් සීමිත භාණ්ඩ කිහිපයක් පමණක් ඇති කාර්යාල ඉදිරියේදී වරාය පරිශ්‍රයේ සුලභ දෘශ්‍යක් වේවි. එය 2008 වර්ෂයේදී ක්‍රියාවට නැංවීමට අපේක්ෂා කරනවා.

<u>වරාය සේවක මහත්ම මහත්මීන්ගේ පරිගණක දැනුම අල්පයි. මේ සඳහා කුමක්ද ඔබ සූදානම් කර ඇති වැඩපිළිවෙල?</u>

අද ලෝකයේ විවිධ වෘත්තීන් දිහා බැලුවොත් ඒ හැම වෘත්තියකම කරන කටයුත්ත දෘෂ්‍යමාන වෙනවා. නමුත් තොරතුරු තාක්ෂණය සමග කටයුතු කරන පරිගණක ක්‍රියාකාරකම් වලදී අවසන් ප්‍රතිඵලය ලැබෙන තෙක් අපිට කිසිවක් තීරණය කරන්න අපහසුයි. මුලින්ම ඒ වෙනස පිළිබඳව අපි දැනුවත් විය යුතුයි.

ඒ නිසා තොරතුරු තාක්ෂණය පිළිබඳව හා පරිගණක දැනුම් සම්පාදනය සඳහා වැඩසටහන් රැසක් සංවිධානය කර තිබෙනවා. මහපොළ ආයතනයේ හා තොරතුරු පද්ධති කොට්ඨාශයෙන් එය ඇරඹීමට සූදානම් කර තිබෙනවා. මහපොළ ආයතනයේදී සම්මන්ත්‍රණ වශයෙන්, ප්‍රායෝගික වැඩමුළු ලෙසින් වගේම අපගේ කොට්ඨාශයේ ද කුඩා කණ්ඩායම් ලෙසින් මෙම අධ්‍යයන වැඩසටහන් ලබන මස සිට ක්‍රියාත්මක කරනවා. ඒ වගේම බොහෝ සේවක මහත්ම මහත්මීන් දන්නෙ නැහැ සයිබර් නෙට් පහසුකම් ලබා ගැනීමට වරායේ හැකියාවක් තිබෙන බව. ඒ පිළිබඳවත් අපි ඉදිරියේදී දැනුවත් කිරීම් කරනවා. **අපේ රටේ මිනිසුන්ගේ පුරුද්දක් වෙලා තියෙනවා, තොරතුරු තමන්ගේ අතට ගෙනත් දේවි කියලා. නමුත් විය යුත්තේ තොරුතුරු හඹා යාමයි.** ඒ පිළිබඳවත් අපි ඉදිරි වැඩමුළුවලදී දැනුවත් කරනවා. වරාය වැනි ජාත්‍යන්තරය හා ගනුදෙනු කරන ආයතනයකට එය ඉතාම වැදගත්.

<u>Singal Window Concept පිළිබඳව කථා බහ කළොත්</u>

මෙය වරායකට අත්‍යාවශ්‍යම දෙයක්. හෙට දවසේ තරගකාරී වරායයන් සමග උරෙනුර ගැටී කටයුතු කිරීමට මෙම සංකල්පය ඉතාම වැදගත්. උදාහරණයක් ලෙස වරාය පරිහරණය කරන්නෙකු හට තමා විසින් ලබාගත යුතු සේවාව උදෙසා කළ යුතු ක්‍රියාමාර්ග සියල්ලම එකම ස්ථානයකින් විද්‍යුත් ක්‍රමවේදයක් ඔස්සේ කර ගැනීමේ ඉඩකඩ මෙහිදී හිමිවෙනවා. එකම වහලක් යටින් සියළු ලියකියවිලි සපුරා ගෙන අපේක්ෂිත සේවාව සලසා ගැනීමට හැකි වෙනවා.

මේ සියල්ල තුළින් වෙන්නේ එළඹෙන සහස්‍රකයට තරගකාරීත්වයෙන් මුහුණ දෙන නෝට්ටු සහ කාසි මුදල් භාවිතයෙන් තොර විද්‍යුත් මූල්‍ය ක්‍රමෝපායකට, ෆැක්ස් යන්ත්‍ර කේන්ද්‍රීය කරගත් කඩදාසි සංස්කෘතියෙන් බැහැරව සියළු බහලු මෙහෙයුම් ස්වයංක්‍රීයව සිදු කළ හැකි විද්‍යුත් පණිවිඩ හුවමාරුවෙන් යුතු විද්‍යුත් වරාය සංකල්පයට (E-Port) වරාය අධිකාරිය නිවැසියන් පෙල ගැස්වීමට අවසාන වශයෙන් අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ඉන්මෙක්ස් 2007 .....

03 පිටුවෙන්....

මෙම වරාය නිරීක්ෂණ චාරිකාවේදී අපට දැකගත හැකි වූයේ ඉන්දීය වරායන්හි බහලු පර්යන්ත බොහොමයක් රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික සමාගම් ඒකාබද්ධ ව්‍යාපෘති මගින් සංවර්ධනය කර පාලනය කරගෙන යනු ලබන බවයි. ප්‍රාන්ත මගින්, නව වරායවල් ඉදිකිරීම සම්පූර්ණයෙන්ම පෞද්ගලික ආයෝජන සමාගම් මගින් ආරම්භ කිරීමට කටයුතු සූදානම් කර ඇති බව දැනගන්නට ලැබිණි. ඉන්දීය වරායන් සංවර්ධනය කිරීමේදී ඔවුන් හට ඇති විශාල භූමි ප්‍රමාණය, වෙරළ සහ ආර්ථික වර්ධන ක්‍රියාවලිය සැලකිල්ලට ගෙන ඇත. මේ අනුව බලන කල අප විසින් ආරම්භ කොට ඇති හම්බන්තොට වරාය, ප්‍රධාන මුහුදු මාර්ගය ආසන්නයේම පිහිටා තිබීම නිසා ඉන්දියානු සෑම වරායකටම වඩා ඉන් ප්‍රතිලාභ අත්කර ගැනීමට හැකිවනු ඇත.

රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශ ආයෝජන මගින් ඉතා සීඝ්‍රයෙන් දියුණු වන ඉන්දීය වරාය වලින් ඇතිවන අභියෝගයන්ට මුහුණ දීම සඳහා අප සතුව ඇති ශ්‍රම සහ අනෙකුත් සම්පත් ප්‍රයෝජනයට ගෙන උපරිම ඵලදායිතාවයක් ලබාගැනීමට අප සෑම අදිටන් කරගත යුතු බව මගේ හැඟීමයි. ඉන්දීය වරාය මගින් දෙනු ලබන සේවාවන් වල තත්වයට වඩා ඉහළ සේවාවක් අප ගනුදෙනුකරුවන් හා සේවාලාභීන්ට ලබාදීම තුලින් අප ළඟා කරගත් ප්‍රතිඅපනයන වෙළඳපොළ තවදුරටත් රැකගෙන, එය වර්ධනය කරගැනීම අපගේ වගකීම සහ යුතුකමක් වනු ඇත.

මුම්බායිහිදී මෙම ප්‍රදර්ශනය සාර්ථක කරගැනීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය වෙත ඉමහත් සහයෝගය ලබාදුන් මුම්බායිහි වෙසෙන ශ්‍රී ලංකා කොන්සල් ජෙනරාල් එච්.එම්. විජේරත්න මහතාටත්, කොන්සල් ලක්ෂිත රත්නායක මහතාටත්, එම කාර්යාලයේ අලෙවි කළමනාකරු එම්. බාලචන්ද්‍රන් මහතාටත් අපගේ ස්තුතිය හිමිවිය යුතුය.

බාලදිනචරු

අත්තම්මා දුන් උපන්දින තෑග්ග

ලිව්වේ - දේවිකා නැන්දා

මලීෂා පුංචි ගෑණු ළමයෙක්. මලීෂාට හිටියා අපූරු අත්තම්මා කෙනෙක්. මලීෂා අත්තම්මට හරිම ආදරෙයි. අත්තම්මත් මලීෂාට ගොඩක් ආදරෙයි. මලීෂාගේ ගෙදර තිබුනේ වාහන, ගොඩනැගිලි වලින් පිරුණු නගරයක. අත්තම්මා හිටියේ ඈත ලස්සන ගමක. ගස්වැල් වලින් පිරිලා තිබුණ ඒ ගම කොළම කොළ පාටයි. මල් පිපෙන කාලයට මුළු ගමම සුවඳයි. සිංදු කියන කුරුල්ලෝ හැමතැනම.

ඉතින් ..... මලීෂා අත්තම්මා බලන්න ගමේ යන්නේ හරිම ආසාවෙන්. අත්තම්මා බලන්න වගේම ගමේ ලස්සන බලන්නත්, දූවපැන ඇවිදින්නත් මලීෂා හරිම කැමතියි. මලීෂාගේ අම්මයි තාත්තයි නගරේ කාර්යාලයකයි වැඩ කරන්නේ. ඒක හින්දා ගමේ යන්න වෙන්නේ කලාතුරකින්.

ඔන්න... මලීෂාගේ උපන්දිනෙත් කිට්ටු වුණා. අම්මයි තාත්තයි කතා වුණා, මේ ගමන උපන්දිනේට අත්තම්මා බලන්න මලීෂාව ගමේ එක්ක යමු කියලා. ඒත් මේ ගමනත් ඒගොල්ලන්ට ගමේ යන්න වුණේ නෑ.

මෙන්න දවසක් හැන්දෑවක මලීෂාගේ ගෙදර සීනුව නාද වෙනවා. ඒ ඇවිත් තියෙන්නේ අත්තම්මා. වෙනදා වගේම රස කැවිලි, ඇඳුම්, සෙල්ලම් බඩු නෙමෙයි තෑගි විදිහට අත්තම්මා අරන් ආවේ ... එදා ගෙනාවේ පරණ අල්මාරියක්.

අත්තම්මා මගේ උපන්දිනේට ගෙනාවේ කැතම කැත අල්මාරියක් ..... මලීෂා මූණ ඇද කරගෙන කීවා.

ඔයා බලන්නකො ..... මේක හරිම පුදුම අල්මාරියක් ..... එහෙම කියපු අත්තම්මා මේ පරණ අල්මාරිය මලීෂාගේ කාමරේ තිබ්බා.

කොහෙන්ද අත්තම්මා ඔයාට මේ පරණ අල්මාරිය ..... ? අත්තම්මා ළඟ එදා රෑ නිදාගත්ත මලීෂා අත්තම්මගෙන් ප්‍රශ්න කළා.

මේ අල්මාරිය මට දුන්නෙ මගෙත් අත්තම්මා .... මේක මැජික් අල්මාරියක්...

මැජික් අල්මාරියක් ..... මැජික් අල්මාරිත් තියෙනවද ..... ?

මලීෂාගේ ඇස් ලොකු වුණා. ඔව් ..... ඔයා බලන්නකො..... අත්තම්මා කීවා.

එදා රාත්‍රියේ අත්තම්මා ළඟ නිදා ගත්ත මලීෂා ලස්සන හීනයක් දක්කා. මලීෂා ළඟට ආපු මොනරෙක් පිල් විදහා නැටුමක් නැටුවා. නැටුම් නටලා ඉවර වෙලා, මොනරා මලීෂාට කීවා හෙට උදෙන්ම ඔයාව අපේ ගමට එක්ක ගෙන යනවා කියලා.

පසුවදා උදේ මලීෂා නැගිටලා වටපිට බැලුවා. අත්තම්මා ළඟ හිටියේ නෑ. අත්තම්මා උදෙන්ම ගමේ ගිහින්. අත්තම්මා හොයපු මලීෂාට පෙනුනේ පරණ අල්මාරිය.

මොනවද මේක ඇතුලේ ඇත්තේ .....

ඇදෙන් බිමට පැනපු මලීෂා අල්මාරිය ළඟට ගියා විතරයි ඒකේ දොර ඇරුණා. මලීෂා අල්මාරිය ඇතුළ එබී බැලුවා. අත්තම්මාගේ ගමේ මල් වල සුවඳත්, කුරුළු නාදයක් ඉන් පිට වුණා.

එක පාරටම මලීෂා පාවෙන්න පටන් ගත්තා. බිම වැටෙයි කියලා පොඩි බයකුත් දැණුනා. පාවෙලා, පාවෙලා ගිහින් මලීෂා මොනරෙක්ගේ පිට උඩ රැඳුනා. ඊයේ රාත්‍රියේ හීනෙන් කතා කළේ මේ මොනරා බව මලීෂා අඳුනගත්තා.

ආනේ ..... හරිම පුදුමයි ..... මම ඇවිල්ලා තියෙන්නේ අත්තම්මගේ ගමේනේ. අර ඈත ලස්සනට පේන්නේ අත්තම්මගේ කුඹුරු යා-යනේ .....

මලීෂා ළඟට ආපු මොනරා කථා කරන්න පටන් ගත්තා. ඔයාගේ අත්තම්මා අපිට හරිම ආදරෙයි. මේ සත්තු ගස්කොළන් එයා එයාගේ පණ වගේම ආරක්ෂා කරනවා. ඒක හින්දා අපි ඔයාව හොඳින් බලා ගන්නවා.

මලීෂා දිහා බලාගෙන හිටපු පුංචි කුරුල්ලෝ එයාලගේ හොටෙන් රසම රස පළතුරු මලීෂාට ගෙනත් දුන්නා.

අපි දැන් සිංදු කියමු, එක කුරුල්ලෙක් කීවා. කුරුල්ලො සිංදු කියනකොට ලේන්නු තාලයට වලිගය සෙලෙව්වා.

ගමේ ආපු එකේ ආත්තම්මත් බලලාම යන්න ඕන .....

මලීෂා වෙල්යාය මැද්දේ වැටිලා තියෙන ඉවුර දිගේ අත්තම්මගේ ගෙදර යන්න පිටත් වුණා. ගොයම් පැල අතරේ හැංගි මුත්තන් කළ වී කුරුළු රංචුවක් මලීෂාත් එක්ක කතා කළා.

ඊට පස්සේ ගුරු පාරට ආවා. පාර දෙපැත්තේ තියෙන මල් කඩන්නත් මලීෂා අමතක කළේ නෑ. දැන්නම් ගම මැද්දේ සෑහෙන දුරක් ගිහින්. මලීෂාගේ කකුල් දෙකත් දැන් රිදෙනවා. පාර අයිනේ තිබුන ගලක් උඩ වාඩි වෙලා මහන්සි ඇරියා.

ආ ..... අර එන්නේ කරත්තයක්. ඒකේ නැගලා මටත් පුළුවන් අත්තම්මගේ ගෙදර යන්න. හරිම පුදුමයි.....

කරත්තේ වාඩිවෙලා එන්නේ අත්තම්මනේ .....

ආ ..... චූටි දුව, මටත් කලින් ගමේ ඇවිල්ලනේ. යමු.... යමු..... අත්තම්මගෙන් බත් කටක් කාලා ආපහු ඔයා යන්නත් ඕනනේ .....

එහෙම කියපු අත්තම්මා මලීෂාගේ ඔළුව අත ගෑවා .....

සවස ගෙදර ආපු අම්මටයි, තාත්තටයි මලීෂා මේ විස්තර කීවා.

අම්මා තාත්තගේ මූණ දිහා බලලා හිනාවුණා.

මේ ළමයා කොහෙන් බොරු කියන්න ඉගෙන ගත්ත ද මන්දා ..... දැන් හැදෙන ළමයි ඔහොම තමයි... අම්මයි තාත්තයි ටී.වී. බලන ගමන් කථා වෙනවා. මලීෂාට ඇහුණා.

ඇත්තමයි. මේක නම් අපූරු තෑග්ගක්.... මලීෂාට හිතුණා.

වැව් කන්දේ තනි වූ මම

එදින නිවාඩු දිනයක් වූ බැවින් සැණෙකින් නිවස වෙත පිය නැගූ මම ඉක්මනින් උදය ආහාරය ගෙන මිතුරෙකු හමුවනු වස් වැව් කන්ද වෙත සක්මන් කළෙමි. වැවට යන මග වසා පැවතියේ තරමක් ඝන මීදුමකි. නමුත් අහසේ සැරිසරන කැරලුන්ගේ යවුල් වැනි හඬ මීදුම පරයා නැගී සිටී. මා ඉදිරියට තබන පියවරක් පියවරක් පාසාම සීත වා රැළි මා ගත සිපගත්තේය. මොහොතින් මොහොත එතෙක් පැවති මීදුම තුරන් වී නෙත්කළු දසුන් මා ඉදිරියේ මැවෙන්නට විය. මග දෙපසට දුරින් පිහිටි කඳුමුදුන් නම්, හිරු මුදුන් වන තුරුම මීදුමට හිස නමා සිටී. කඳු මුදුන් අතරින් දිනකර තෙමේ සෙමින් නැගෙනයුරු මම දිටිමි.

පාන්දරින්ම අවදි වූ ගිරව්, පොල්කිච්චන්, මයිනත් ආදී පක්ෂීන් පියඹා යමින් නගන හඬ කන්කළුය. එය කඳුමුදුන් අතර තුරුවදුලු අතර දෝංකාර දෙයි. කුරුළු කැදලි වල නිදන කුරුළු පැටව් පිබිදීමට මත්තෙන් ආහාර ගෙන ඒමට බොහෝ විහඟ දෙමව්පියන් අහස සිසාරා ඒයාඹති. ඊට අමතරව පැටව් බලාපොරොත්තුවෙන් කැදලි තැනීමට පරඬැල් සොයන කුරුළු පෙම්වතුන් ද ඇති තරම්ය. එය ඔවුනට මහත් ආශ්වාදයකැයි මට සිතිණි. මිනිත්තු කිහිපයකටවත් කුරුළු වෙසක් ලැබෙන්නේ නම් යන හැඟීම විහඟ නාදය කන වැකෙන සෑම මොහොතක් පාසාම සිතට නැගෙයි. නැග එන උදා හිරුගේ අරුණාලෝකය මුවා කරමින් පාවෙන සේද සළු වැනි වළාකුළු පිනිබර උදෑසන දීප්තිමත් කරයි.

මම මටත් නොදැනීම වැව්තාවුල්ලට පැමිණියෙමි. වෑ කන්ද මතින් ගමේ මිනිස්සු කඩමණ්ඩියට යති. ඇතමෙක් යළි එති. සමහරෙක් බර කරත්තයෙන් ද තවත් අය පා ගමනින් ද සෙස්සෝ පා පැදිවලින් ද ගමනාග මනයේ යෙදෙති. උදෑසනම අවදි වී තම වැඩපළ අකුරටම ඉටු කරන ගැමියා කාලය නිසිලෙස කළමණාකරණය කරගනී. ඒ අතින් ඔහු නාගරිකයාට වඩා බුද්ධිමත්ය.

වැවෙන් එගොඩ මිතුරාගේ නිවස පිහිටා තිබුණු අතර ඒ සඳහා පාලමෙන් යා යුතු විය. මා පාලම වෙත යාමට සිතුව ද වැවේ පිහිනා ගිය මින් රැළක් මගේ දෙනෙත් ග්‍රහණයට හසුකර ගත්හ. නෙක නෙක වර්ණයෙන් සැදුම්ලත් ඒ මීන රංචුව හමුදා බළකායක් මෙන් වැව් දිය මත ලතාවකට අනුව පිහිනා ගියහ.

පස්පියුම් මුළු වැව් මත්තම ආක්‍රමණය කර ඇත. රත් නෙළුම් මල් විකසිත වී අවට සුග න්ධවත් කරයි. මල් විකුණා පවුලක් නඩත්තු කරන ගමේ දරිද්‍රතාවයෙන් පෙළෙන පවුල් වල පිරිමි හිමිදිරියේ ගැහි ගැහී වැවේ බැස මල් නෙලන ආකාරය දුටු මගේ සිතට දොම්නසක් දැනිනි. හිරු එළියත්, විහඟ නාදයත් හා අලංකාර සේද වළාකුළු සමග ඒ වැව ආශ්‍රිත පරිසරය සිත්තරෙකුට නම් සුරලොවකි.

මා ඒ වැව අවට සීත වාතාශ්‍රය විඳිමින් ළමා ලපටීන් නිර්භයව වැවට බැස තුටින් පිනා යමින් සතුටු වන අන්දම දකිමින් විචිත්‍රවත් වූ සිහිනයක ගොමුවෙද්දී වැව් කණ්ඩියේ සිට මිතුරු මා ඇමතුවේය.

දර්ශන සංකල්ප පෙරේරා
10 ශ්‍රේණිය, ධර්මපාල විද්‍යාලය, පන්නිපිටිය

භාවට වෙච්ච දේ

භාවා දවසක් ගමනක් ගියා. ගොඩක් දුර යන විට හර් මහන්සි වුණා. ඊට පස්සේ ටිකක් මහන්සිය ඇරලා යන්න ඕන හිතලා ගලක් ළඟ හාන්සි වුණා. ටික වේලාවකට පසු භාවාට තදින් නින්ද ගියා. පසුව ඇහැරලා බලන විට හඳ පායලා, තරු පායලා, හොඳටම රෑ වෙලා. දැන් මං මොකද කරන්නේ.....? භාවා කල්පනා කරන්න පටන් ගත්තා.

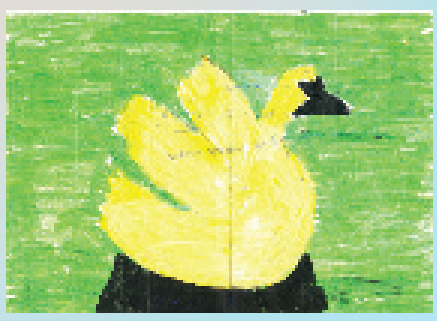
එස්.ඒ.ඒ. නෙත්සරනි
2 වසර - හෙ/මහින්ද මහා විදුහල.

අවි දරාගෙන

යුද අවිය අමෝරා
සිටින ඔබ
රෑ දහවල් නොනිදා
ඉර පායා අවරට ගොස්
හඳ පායා නැගුණත්
ඔබ එතැනම තනි වී ජීවිතය තුළ
ගෙවූ අතීතයට පණ පොවා
සිහින මවයි අහස පුරා.....
මරණය ඔබ ළඟ දැවටී
බිය ගෙන දුන්නත්
ඒ ගැන නොතකා
රට වෙනුවෙන්
පෙළ ගැසෙනා
ඔබ වෙනුවෙන් අප
සැමදා ඔබ ළඟ
රණ විරුවණේ.....

එම්.පී ශානිකා මහේෂි
13 - කලා
ත්‍රි /රාජකීය විද්‍යාලෝක ජාතික පාසල
ත්‍රිකුණාමලය.

මගේ ගෙවත්ත
සත්‍යානා විරන්ත හේරත්
සිදුහත් පෙර පාසල - පැල්මඩුල්ල.



ස්වර්ණ හංස
විශ්මි සඳුනිකා - 7 ශ්‍රේණිය
ධම්මපාල බාලිකා මහ විදුහල - හම්බන්තොට

පාසල් බස් රථය
ධිනුෂ රවි මාවිටගමගේ
1 ශ්‍රේණිය
මහානාම විදුහල - කොළඹ

අපේ මල් වත්ත
නවෝද්‍යා ලක්ෂානි
1 ශ්‍රේණිය
විශාඛා බාලිකා විදුහල - සපුගස්කන්ද

සුන්දර මල්

මල් මල් මල් පිපිලා //
හරිම සුන්දරයි
සුවඳත් සැම තැන විසිරිලා
හරිම සුන්දරයි //

පිච්ච මලින් සුවඳ විසිරිලා
සමනලයින් වත්තට එනවා //
පාට පාට රෝස පාට මල් මල් මල් //
හරි සුන්දර මල් හෝ..... හරි සුන්දර මල්

සජිනි උත්පලා
5 ශ්‍රේණිය
ශ්‍රී සංඝමිත්තා බාලිකා විද්‍යාලය
කොළඹ - 10

සාහිත්‍යාංශය

අවසාන ආයාචනය

ගෙවෙනුයේ ජීවිතයේ
අවසාන හෝරාව
පහන් සිල නිවනු මැන
නුඹව මට නොපෙනෙන්න
දුටුවොතින් .....
පුංචි සා විය නුඹව
දුක දැනෙයි ගොඩක් මට
නුඹව හැරදා යන්න
කෙවිලියේ වැළපෙන්න
එපා හඬ පිටවෙන්න
කඳුළු එයි නෙත් දෙකට
නුඹව හැරයන දුකට
අවසාන මිනිත්තුවෙ
පහන් සිල දල්වන්න
අඩවන්වූ මගෙ නෙතට
දැකගන්න ලංවෙන්න
නිසල මගෙ දෙතොල මත
කඳුල නුඹ තවරන්න
නික්ම යන මොහොතේ මට
හිතෙයි යළි ඉපදෙන්න
සමුදෙන්න හැර යන්න
නුඹේ ලඟ ඉපදෙන්න
සිනා සී වෙන්වෙන්න
ඉතින් අවසර දෙන්න.

සුමේධ ගමලත්

රථාවාරි ස්වප්නය

විවේකාගාරයේ සිහිනය
සැබෑ නොවන දා
දූවිලි පොලොවේ
කාඩ්බෝඩයේ
ගත සනහාගෙන
නොනිදා පහන් කර
රියදුරු අසුන මත
පර වූ මල ලෙස
හිමිදිරි උදයේ
මොළයේ රිදුම් දී
නාසය හිර විය
සෝදා ඇඟපත
කැසිකිලි අසල රැඳී
දෙනෙති ඇදි සිතුවම්
බොඳ වී ය
දුමෙන් වැසී ගිය බිත්ති පුරා

නොයෙල් වනසිංහ
ප්‍රවාහන අංශය - ඉංජිනේරු
කෝට්ඨාශය

නුඹ හා මම

මගේ හිරු කුමරුනි
නුඹේ එළියෙන් දිවි ලද
ඒ එලියෙන්ම සැනසෙන
මම නුඹේ පුංචි
සඳවතිය වෙමි
නුඹ දිය පිරි විලක් වුද,
ඒ සිහිලෙන්ම පිබිදුන
මම නුඹේ හැඩකාර
නිල් තඹුරු මල වෙමි
රුදු වනයෙ මහ විසල්
වනස්පතියකි නුඹ
ඒ සෙවන යට හිද
ඒ දිරියෙන්ම වාරු ලැබ
නුඹේ තුරු හිස සිඹින
මම නුඹේ .....
පුංචි ලිය වැල.

එස්.ඒ.ශ්‍රීමාලි ප්‍රියදර්ශනී

සිතුවිලි

මම වැඩට යන කාලේ
මගෙ අම්මා
මගෙ දුවව
කොටු ඇඳට නොදැම්මට
මගේ දුව
ඇගෙ දුවව
කොටු ඇඳට කොටු කරලා
දුකේ බැහැ මට නම්
වරෙක
තාත් .... ත්ත් .... තා කියයි
වරෙක
මි ..... මා ..... කියයි.
දෑත දිගු කරමින්
අල්ලන්න වෙර දරණ
මගෙ පුංචි මිණිපිරිය
කොටු ඇඳෙන් බේරන්න
බැහැ දුවේ .....
ආච්චිට
ඒ මොකද දන්නවද
ආච්චිත් වැඩට යන නිසා

එච්.ඩී.ලීලාවතී
අභ්‍යන්තර විගණක
කොට්ඨාශය

වරාය මැණියනි

ඔබ මට මැණිකක්ය
ලක් මව තුළ දිදුලනා
ඔබ මට තවත් මැණියකි
මා බිහිකළ මැණියන් හැර

පැමිණි දින සිට කොලොම් තොටට
ඔබයි මා දැඩි කළේ
ගෙදර දොර ඉඩකඩම් යාන වාහන
කසාදය කරගන්න දෑවැදි
දූදරු පෝෂණය
ලබා දුන්නේ ඔබයි

ජීවිතය ලබා දුන්නාට මා හට
දහස්වර තුති පුදමි
ඒත් මා සදා ණය ගැතිය ඔබට
ගිය ද යම් දිනයක ඔබ හැර
පසුකර හතරේ ගේට්ටුව

ලොව සයුරු තෙර පිහිටි
සුවිසල් වරායන් අතර
මිණි පහනක් ලෙසින්
දිදුලන්න සදාකල්
ඔබහට ලැබේවා ?

විජයපාල හේරත්
ලේකම් කාර්යාලය

තොටුපොලේ කවි තොට

කෙළිබිම

ශක්තිමත් ජීවයේ සංයමය

ජය දද නැංවූ එල්ලේ ශූරයෝ

වරාය අධිකාරියේ එල්ලේ කණ්ඩායම

උපාලි නන්දසිරි

වරාය අධිකාරියක් බවට පත්වීමෙන් පසුව ආරම්භ කරන ලද ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ ක්‍රීඩා සමාජයේ එල්ලේ ක්‍රීඩා ලේකම් වශයෙන් ඩබ්ලිව්. ඒ. චන්ද්‍රදාස මහතා පත් කොට දක්ෂ එල්ලේ කණ්ඩායම බිහි කිරීමේ වගකීම ඔහුට පවරන ලදී. වරාය පුරා විසිරි සිටින දක්ෂ එල්ලේ ක්‍රීඩකයන් එක්රැස් කොට පුහුණුවීම් කටයුතු සඳහා යොමු කර ක්‍රීඩකයන් 24 දෙනෙකු තෝරා ගන්නා ලදී. ක්‍රීඩා නායකයා වශයෙන් එවකට උතුරු කොළඹ දක්ෂ ක්‍රීඩකයෙකු වන ඩබ්.ඒ. චන්ද්‍රදාස මහතා පත්කර ගන්නා ලදී.

ප්‍රථම වරට 1982 වර්ෂයේ ජනසතු සේවා එල්ලේ සංගමය මෙහෙය වූ ජනසතුසේවා එල්ලේ ලිග් ශූරතාවයන් සහ පිළිමළුන් පිටුදැකීමේ ශූරතාව යන දෙකම දිනා ගැනීමට අප කණ්ඩායම සමත් විය. 1982 එල්ලේ සම්මේලන ශූරතාවය ද 1983-1984 වෙළඳ සේවා ශූරතාවය ද දිනාගන්නා ලදී.

මේ වන විට වරාය අධිකාරියේ එල්ලේ කණ්ඩායම සියලුම ආයතන කණ්ඩායම් වලට අභියෝගයක් විය. එම නිසා දිවයිනේ දක්ෂ ක්‍රීඩකයන් ආයතනවලට බඳවා ගනිමින් වරාය කණ්ඩායමට අභියෝගයක් කරන්නට විය. එවකට ගරු අමාත්‍ය ලලිත් ඇතුලත් මුදලි මැතිතුමා සහ ගර සභාපති තුමාගේ අවධානයෙන් 1986 වර්ෂයේ දී දක්ෂ ක්‍රීඩකයන් 5 දෙනෙකු වරාය සතුවිය.

චන්ද්‍රදාස මහතා වසර ගණනාවක් නායකත්වය දැරීමෙන් පසුව ගම්බද දක්ෂ ක්‍රීඩකයෙකු වන සුනිල් පෙරේරා නායකත්වය දැරීය. ඉන්පසුව ලයනල් ජෝතිරත්න මෙම කණ්ඩායමේ නායකත්වය දැරීමෙන් පසුව ලක්ෂ්මන් පියතිස්ස නායකත්වයට පත්විය. මෙම සියළුම නායකත්වයන් යටතේ ප්‍රධාන ශූරතාවයන් සියල්ලම දිනා ගැනීමට හැකි විය.

ඉන්පසුව මෙම කණ්ඩායම ආයතන අතරේ ප්‍රබලතම කණ්ඩායම බවට පත් කිරීමට, ආරම්භයේ සිටම කාලයත්, ධනයත් ශ්‍රමයත් වැය කරමින් ඩබ්.ඒ. චන්ද්‍රදාස මහතා විශාල මෙහෙවරක් කළේය. ඒ වගේම මෙම කණ්ඩායම සියළුම ශූරතාවයන් දිනාගැනීමේදී ස්ථිර නිවේදකයා වශයෙන් කටයුතු කළ උපාලි නන්දසිරි විශාල මෙහෙවරක් කළේය. වත්මන්

ලේකම් වශයෙන් අනුර කුමාර පත් කළ අතර මේ වනවිටත් ආයතන අතර ප්‍රබලතම කණ්ඩායම වරාය අධිකාරිය කණ්ඩායම වේ.

මෙම කණ්ඩායමේ සිටි දක්ෂ ක්‍රීඩකයෝ වන නීල් රූපස් ද සිල්වා හදිසි අනතුරකින් ජීවිතයෙන් සමුගත් අතර ඩබ්.ඒ. චන්ද්‍රදාස මහතා ජනසතුසේවා එල්ලේ සංගමයේ ලේකම් වශයෙන්ද ශ්‍රී ලංකා එල්ලේ සම්මේලනයේ උපසභාපති වශයෙන් විනිසුරු සංගමයේ සභාපති වශයෙන් ද කටයුතු කරති.

සෙසු ක්‍රීඩකයන් වශයෙන්,
ලක්ෂ්මන් පියතිස්ස, ලයනල් ජෝතිරත්න, නලින් රසින්ත පෙරේරා, රංජිත් පෙරේරා, නාලක රවින්ද්‍ර, සමන්ත මෙන්ඩිස්, සුරංග චින්තක, චමින්ද පුෂ්පකුමාර, අතුල කරුණාරත්න, සේනාරත්න, දර්ශි අබේසේකර, පාලිත දේවමුණි, ජයන්ත පෙරේරා, ප්‍රියන්ත යාපා, කුමාර ජයරත්න, සුනිල් පෙරේරා, චන්ද්‍රසේන පීරිස්, උපාලි නන්දසිරි, ක්‍රිෂාන්ත අප්පුහාමි ගුණරත්න, ඩබ්.ඩී.එස්. ප්‍රනාන්දු දායක වේ.

ක්‍රීඩාව මිනිස් ජීවිතයේ අවශ්‍යතාවයකි. - මාර්ටින් බබර්

තීරය

ඵලදායීතාවය හා මුසු වූ වරාය අධිකාරියේ මාසික පුවත් කවුළුව

අග්නිදිග ආසියාවේ වරායයන් බැහැදැක

''මෑ තකදී වරායේ සෑම අංශයක්ම නියෝජනය වන පරිදි, මැලේසියාවේ හා සිංගප්පූරුවේ වරායන් නැරඹීමට කොළඹ වරායේ නියෝජිත පිරිසක් සංචාරයේ යෙදිණි. මේ සටහන එම අත්දැකීම් ඇසුරිණි.''

මැලේසියානු හා සිංගප්පූරු වරායන් පිළිබඳව සැලකීමේදී ඔවුන්ගේ වරාය ව්‍යාපාර සංවර්ධනයෙහි ලා ඔවුන්ගේ භූගෝලීය පිහිටීම ඉතා වැදගත් කොට සැලකිය හැකිය.

ඉතා විශාල චීන රාජ්‍යයටත්, බටහිරින් ඉන්දීය අර්ධද්වීපයටත් දකුණින් ඕස්ට්‍රේලියා මහද්වීපයටත් මැදිව සිටිමින් මලයා අර්ධද්වීපයේද විශාල ජනතාවක් නියෝජනය කිරීමට ලැබීමත් ඔවුන්ගේ භූගෝලීය පිහිටීමේ වාසියයි. එමෙන්ම ඉතා ප්‍රසිද්ධ බටහිර දොරටුව සේ දක්විය හැකි මලක්කා සමුද්‍ර සන්ධියටත් ජාවා හා සුමාත්‍රා අතර පිහිටි සුන්ඩා සමුද්‍ර සන්ධියටත් මුහුණ ලා පිහිටා තිබීම ද ඉතා වැදගත්ය.

ඉන්දියාවේ හා චීනයේ ඇති වන අදහා ගත නොහැකි ආර්ථික වර්ධනය ලොව වෙත මුදා හැරෙන සන්ධිස්ථාන ලෙස තම දෙරට පත් කර ගැනීමට ඔවුන් දක්වන උනන්දුව ඔවුන් සතු වූ පිහිටීමේ වෙළඳ වටිනාකම වටහා ගැනීමකි.

මැලේසියාවේ තෙල් වෙළඳාමත් එයින් උපයන ලාභයත් එයින් සිදුවූ රටේ සීඝ්‍ර සංවර්ධනයත් මෙන්ම සිංගප්පූරුවේ අධි සංවර්ධිත ආර්ථිකයේ ශක්තිය රඳවා සිටින වෙළඳ මධ්‍යස්ථානයක තත්ත්වයත් සංචාරක ව්‍යාපාරයේ ප්‍රසාරණයත් මෙහිදී මෙම දෙරටේ අන්‍යෝන්‍ය වෙළඳ වටිනාකම් කෙරෙහි බලපා ඇත.

තායිලන්තය, මැලේසියාව, සිංගප්පූරුව යන රටවල් තුන අතර කෙරෙන අන්තර් භාණ්ඩ හුවමාරුව සඳහා දුම්රිය යොදා ගැනීමද එහි කේන්ද්‍රස්ථාන ලෙස වරායයන් යොදා ගෙන තිබීම වරාය සේවා තව තවත් පුළුල් වීම කෙරෙහි බලපා තිබේ.

මැලේසියාවේ හා සිංගප්පූරුවේ ස්වාභාවිකව පිහිටා ඇති දූපත් සමූහය වරාය කලාපයන් හි මුහුද නිශ්චල කිරීමට දක්වන දායකත්වය එනම්, ස්වභාවික දියකඩනයන් හි කාර්යභාරය ඉටු කිරීම ඔවුන්ගේ වරාය සංවර්ධනයෙහි ලා විශාල මුදලක් ඉතිරි කරදීමට සමත්ව ඇත.

තවද අදාල මුහුදු කලාපයන් හි ස්වභාවිකව පිහිටි ගැඹුර ලෝකයේ විශාලව නෞකාවන් මෙහෙයවිය හැකි පරිදි පිහිටා ඇත. මුහුද රළු කාලයන් හිදි ඒවා වරාය මෙහෙයුම් වලට කිසිදු බලපෑමක් නොවීම, වරාය කටයුතු අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමට දක්වන ස්වාභාවික පිටු බලයකි.

එමෙන්ම, ඉහතින් සඳහන් කල පරිදි අග්නිදිග ආසියාව පුරා පැතිරෙන ආර්ථිකය අවදිවීම කෙරෙහි ඔවුන් අවධානයෙන් පසුවීමද දැක්විය යුතුය.

01. කාර්ය සංවිධානය

උක්ත වරායන් හි කාර්ය සංවිධානය ඉතා වැදගත් ස්ථානයක පැවතිනි. මේ සෑම වරායකම මූලික පාඨය වී තිබුනේ සේවකයාට වඩා පාරිභෝගිකයා වැදගත් බවයි. දොරටුවකදී වැදගත්ම දේ ''බහළුවයි'' මිනිසෙකු තත්පරයක් පමා වුවද බහළුවක් තත්පරයක් හෝ පමා කිරීමට නොහැක. එය දැඩි දඬුවම් ලැබිය හැකි වරදකි.

මෙය මූලික පර්මාර්ථය කර ගනිමින් එය වටා සියළු සේවා ගොනු කොට ඇත. ඒ සඳහා සුහද වෙළඳ ගනුදෙනු, පාරිභෝගික සේවා මධ්‍යස්ථානය, තොරතුරු මධ්‍යස්ථාන, නූතන තාක්ෂණික ක්‍රමයන්, විවිධ වරාය සේවා, වඩා පහසු ගනුදෙනු ක්‍රම පුහුණු හා කාර්යක්ෂම සේවකයින් ඇති කර ගැනීම වැනි බොහෝ දේ ඔවුන් කාර්ය සංවිධාන ක්‍රමෝපායන් ලෙස යොදා තිබුණි.

එමෙන්ම, මෙම වරායන් සතුව ගුවන් හා දුම්රිය ප්‍රවාහන අන්තර් සබඳතාවයන් විය. එය මනාව කළමනාකරණය කොට තිබුණි.

02. නෞකා හා බහළු මෙහෙයුම්

2.1 නෞකා මෙහෙයුම්

මෙම සෑම වරායකම Super Panamax වර්ගයේ නෞකා හෙවත් බහළු 18 සිට 22 දක්වා එක් පෙළකට බහළු ස්ථානගත කළ හැකි නෞකා වල මෙහෙයුම් කටයුතු කළ හැක. එමෙන්ම දැනට 07 වන පරම්පරාවේ නැව් පන්ති වන බහළු හයදහසකට (6000) වඩා ප්‍රවාහනය කළ හැකි විශාල නෞකා මෙම සියළු වරායන් හි හැසිරවීමට අවශ්‍ය පහසුකම් සංවර්ධනය කොට ඇත.

2.2 බහළු මෙහෙයුම්

බහළු මෙහෙයුම් කටයුතු සියලුම වරායයන් පරිගණක ගත කොට තිබේ. සැලසුම් කිරීමේ සිට පැටවීම, ගොඩබෑම, ස්ථානගත කිරීම, ස්ථාන මාරු කිරීම ආදි සෑම අංගයක්ම නවීනතම තාක්ෂණයන්ට අනුව පරිගණක ගත ජාලයකට සම්බන්ධ කොට ඇත.

සුපර් පැනමැක්ස් (Super Panamax Granty Crane) වර්ගයේ ග්‍රැන්ටි දොඹකර සෑම වරායකම සවි කොට ඇති අතර, ඒවායින් නැව හරහට තබා ඇති බහළු 18 සිට 22 ක් දක්වා දුරට මෙහෙයවිය හැකිය.

පර්යන්තයන් තුළ බහළු මෙහෙයවීමේදී විශේෂයෙන්ම Jurong Port (ජුරොන්ග් වරායේ) විශාල කොන්ක්‍රීට් කඳන් ජාලයක පරිගණක ගත සැලැස්මකට අනුව බහළුම් ස්ථානගත කිරීම අවධානයට ලක්විය යුතුම වූ විශේෂ කරුණකි. පර්යන්තය පුරා දිවෙන බහළුම් ස්ථානගත කිරීම නිවැරදි හා කාර්යක්ෂම, අයුරින් ලබාගැනීම අවශ්‍ය පරිදි සකසා තිබුණි. එය බහළු මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා එක්වූ නවීනතම සංකල්පයකි.

එමෙන්ම, Transfer Crane හා Granty Crane හි නවතම පරම්පරාව වන එකවර බහළුම් දෙකක් එසවීමේ හැකියාව ඇති දොඹකරයන් Twin Lifter මෙහෙයුම් කටයුතු වල යොදවා තිබුණි.

බහළු ප්‍රවාහනය කිරීමේදී වරාය පිවිසුම් දොරටු GCAM (Gate Control Automated Management) ක්‍රමයට සකසා ඇත. ඒ අනුව, සියළු පිවිසුම් පරිගණක ගත කොට ඇත. තත්ත්පරයක හෝ පමාවක් දොරටුවකදී නොවීමට සියළු කාර්යයන් සංවිධානය වී පවතී.

03. සම්ප්‍රදායික නැව් භාණ්ඩ මෙහෙයුම Conventional Cargo

මේ සෑම වරායක් තුළදීම සාම්ප්‍රදායික නැව් භාණ්ඩ මෙහෙයවීම අංශ පහකින් (05) සිදුවනු දක්නට ලැබුණි.

Break Balk (තොග කඩන නැව් භාණ්ඩ), Dry Balk (වියළි නැව් භාණ්ඩ), Liquid Balk (දියර නැව් භාණ්ඩ) Cement Terminal (සිමෙන්ති පර්යන්ත), Car Terminal (රථ අංගන)

මෙම දෙරට තුළ සිදුවන සංවර්ධන ක්‍රියාවලිය හේතුවෙන් සාම්ප්‍රදායික නැව් බඩු මෙහෙයුම උක්ත සියළුම වරායන් හි ඉහළ මට්ටමක පැවැතිනි. ඒ සඳහා,

පරිගණක සබඳතාවය, කාර්මික හා තාක්ෂණික ක්‍රම, ක්‍රමානුකූල ගුදම් ගත කිරීම් හා ස්ථාන ගත කිරීම, ආරක්ෂාව හා සුරක්ෂිත භාවය උපරිම තලයක තැබීම, රක්ෂණ ආවරණ ක්‍රම ඇති කොට තිබුණි.

සාම්ප්‍රදායික නැව්බඩු මෙහෙයුම් කටයුතු දේශීය අවශ්‍යතා සම්පූර්ණ කිරීම වෙනුවෙන් මෙහෙයවූ අතර රථ

13 පිටුවට....

සටහන
කාව්‍ය ඉන්ද්‍රජිත්

පන්නිපිටිය, පැලැන්වත්ත, මහවත්ත පාරේ, අංක 173/ඒ හි පිහිටි 'ක්‍රියේටිව් බ්‍රෂ්' මුද්‍රණාලය මගින් මුද්‍රණය කරවා ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සන්නිවේදන හා මහජන සම්බන්ධතා කොට්ඨාශය මගින් ප්‍රසිද්ධ කරන ලදි.