ශ්‍රී ලංකා යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය සඳහා හම්බන්තොට වරාය ව්‍යාපෘතිය

එස්. එම්. ප්‍රේමරත්න[1]

සංක්ෂේපය

හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ තිස්සමහාරාම මැතිවරණ කොට්ඨාශයේ පැරණි කරගංලේවාය තිබූ ස්ථානයේ මාගම්පුර මහින්ද රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර වරාය ඉදිකර තිබේ. මහජන චීන සමූහාණ්ඩුව සහ ශ්‍රී ලංකාව අතර පවතින මිත්‍රත්වයට වසර 50ක් සැපිරීමත් සමඟ එම සිහිනය යථාර්තයක් බවට පත් විය. 2008 වර්ෂයේ ජනවාරි මස වරායෙහි වැඩ ආරම්භ කළ අතර 2010. 11.18 දින වැඩ නිම කර ජන සතු කරන ලදී. චීන මූල්‍ය අනුග්‍රහය ලබා ගෙන නිමවා ඇති ලොව ප්‍රථම අභ්‍යන්තර වරාය වේ. මුළු පිරිවැය ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 361කි. ඉන් 85%ක් චීන එක් ්ර්ම් බැංකුව හරහා ද, ඉතිරි 15% ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය මඟින් ද ලබා දී තිබේ. මාගම්පුර මහින්ද රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර වරායෙන් බලාපොරොත්තු වූ අරමුණ ඉටු වීම පිළිබඳ ව අධ්‍යයනය කිරීම මෙහිදී ප්‍රධාන අරමුණ විය. මෙම පර්යේෂණය සඳහා ප්‍රාථමික හා ද්විතීක දත්ත භාවිතයට ගනු ඇත. රැස්කරගත් දත්ත ප්‍රමාණාත්මක සහ ගුණාත්මක ක්‍රමවේද ඔස්සේ විශ්ලේෂණය කරයි. ශ්‍රී ලංකාව තුළ හම්බන්තොට හැර වෙනත් වරායන් තිබෙන අතර මෙහිදී හම්බන්තොටට වරායක ඇති අවශ්‍යතාවය සහ බලාපෙරොත්තු වු අරමුණු ඉටුවුන බව අධ්‍යයනය තුළින් අනාවරණය විය. මුහුදු සේද මාවත ගමන් කරන්නේ, ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණු දෙසින් වන අතර මාගම්පුර වරායේ සිට ජාත්‍යන්තර නාවික මාර්ගයට ඇත්තේ මුහුදු සැතපුම් 12කි. දිනකට ගමන් කරන නැව් 400ට අධික නැව්වලින් 10 කට අවශ්‍ය ඉන්ධන, ආරක්ෂාව, අළුත්වැඩියාව, ආහාර පාන යනාදිය සැපයීම තුළින් ඉන් ලැබෙන ධනස්කන්ධය ශ්‍රී ලංකාවේ විදේශ විනිමය සඳහා යොදා ගැනීමට හැකිවීම යනාදියයි. කොළඹ වරායේ තවදුරටත් පුළුල් කිරීමේ ඉඩකඩ අවම වීම, එසේම කොළඹ වරාය ජාත්‍යන්තර මුහුදු මාර්ගයට වඩා බෙහෙවින් ඇතින් පිහිටීම, මාගම් පුර වරාය මඟින් වාහන ආනයනය කිරිම තුළින් අගනුවර පැවැති මාර්ග තදබදය අවම වීම, මාගම්පුර වරාය ගොඩබිම හාරා ඉදි කිරීම තුළින් ඒ සඳහා වැයවූ මුදල අනෙකුත් වරායන් ඉදිකිරීමේදී වැයවන මුදලට වඩා අඩු වීම යන කරුණු මත කොළඹ වරායේ ඉඩකඩ සීමිත බැවින් වාහන ප්‍රතිඅපනයනය සඳහා මාගම්පුර මහින්ද රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර වරාය සුවිශේෂී කාර්යභාර්යයක් සිදු කරනු ලබයි.

මුඛ්‍ය පද : වරාය අධිකාරිය, යටිතල පහසුකම්, මූල්‍ය පිරිවැය, වරාය සේවා

[1] ආර්ථික විද්‍යා අධ්‍යයන අංශය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය, shayinipremara2@gmail.com