

ශ්‍රී ලංකා වෘත්තීය සමිති දීප ව්‍යාප්ත බස් වර්ජනය කඩාකප්පල් කරයි.

Sri Lankan Unions scuttle Islandwide bus strike

බබ්ලිව්. එ. සුනිල් විසිනි
2005 මාර්තු 03

බස් කම්කරුවන් 35,000ක් ගෙන ගිය අඛණ්ඩ වැඩ වර්ජනය, දහස් ගනනකගේ රැකියා විනාශ කිරීමට මග පාදමින් නතර කිරීමට ශ්‍රී ලංකාවේ වෘත්තීය සමිති සමත් වී ඇත. දින කිහිපයකට පෙර රජයට අයත් ප්‍රාදේශීය ප්‍රවාහන සමාගම් (ප්‍රාප්‍රස) පවත්වා ගෙන යනු ලබන බස් ඩිපෝ ගනනාවක කම්කරුවන් වර්ජනය කිරීමෙන් පසුව, වෘත්තීය සමිතිවල විරුද්ධත්වය නො තකා, පෙබරවාරි 14 අඛණ්ඩ වැඩ වර්ජනය ආරම්භ කෙරුණි.

එක්සත් ජනතා නිදහස් සන්ධාන (එජනිස) ආන්ඩුවේ 2004 අයවැය මගින් පොරොන්දු වූ රුපියල් 2500ක වැටුප් වැඩි කිරීම සහ 2001 සිට නො ගෙවන ලද රුපියල් 800ක දීමනාව වර්ජනයේ ඉල්ලුම් සිටියහ. පොකුරු සමාගම් හෙවත් ප්‍රාදේශීය ප්‍රවාහන සමාගම් (ප්‍රාප්‍රස) බවට කැබලි කරන ලද ලංකා ගමනා ගමන මංඛලය (ලංගම) යළි ස්ථාපිත කිරීම අරගලයේ කේන්ද්‍රීය ඉල්ලීම වූයේ ය.

ජීවන තත්වයන්ට සහ රැකියාවලට එල්ල කෙරුණු එජනිස ආන්ඩුවේ ප්‍රහාර කෙරෙහි වැඩෙන විරුද්ධත්වය ගැන සැලකිලිමත් වූ වෘත්තීය සමිති, වර්ජනය වඩා පුළුල් කාර්මික ක්‍රියාවන් දිරිගන්වනු ඇතැයි බිය වෙමින් එය නතර කිරීමට උත්සුක වූහ. සමාගමේ සිල්ලර අංශය වසා දැමීමට විරුද්ධව සමුපකාර තොග වෙලඳ සංස්ථාවේ කම්කරුවෝ දහස් ගනනක් පසුගිය සතියේ ජාතික උද්ඝෝෂනයක් ආරම්භ කළහ. සෞඛ්‍ය කම්කරුවෝ ලංකා විදුලි බල මංඛලයේ සේවකයෝ දුම්රිය කම්කරුවෝ සහ විශ්වවිද්‍යාල අනධ්‍යයන සේවක කාර්යමංඛලය ද විරෝධතා උද්ඝෝෂනවල යෙදී සිටිති.

කම්කරුවන් විශාල සංඛ්‍යාවක් දොට්ට දමන බවට තර්ජනය සහ වර්ජනයන්ගේ අධිෂ්ඨානය බිඳීමට මිලිටරිය යෙදීම අසාර්ථක වීමෙන් පසුව ආන්ඩුව වෘත්තීය සමිති නායකයන්ට සාකච්ඡා සඳහා කැඳවුම් කළේ ය. සාකච්ඡාවලින් දින දෙකකට පසුව, පෙබරවාරි 16 වෘත්තීය සමිති පහක ප්‍රධාන නිලධාරීන් ප්‍රවාහන ඇමති ෆීලික්ස් පෙරේරා සමග ගිවිසුමක් අත්සන් කර

වර්ජනය නතර කළහ. සාකච්ඡාවට සහ ගිවිසුම අත්සන් කිරීමට මැදිහත් වූ වෘත්තීය සමිති එජනිස ආන්ඩුවේ දේශපාලන පක්ෂවලට අනුබද්ධිත ඒවා ය. ඔවුන් සියලු දෙනාම, ආරම්භයේ සිට ම, වර්ජනය හෙලා දැක්කහ.

ප්‍රධාන භූමිකාව ඉටු කළේ ජනතා විමුක්ති පෙරමුණට අනුබද්ධ (ජේවීපී) සමස්ථ ලංකා ප්‍රවාහන කම්කරු සංගමය (සලංප්‍රකස) විසිනි. ආන්ඩුවේ ආස්ථානයේ කවර හෝ වෙනසක් කිරීමට පලමු සාකච්ඡාව අසාර්ථක වීමෙන් පසුව, කම්කරුවන් ආපසු වැඩට යැවීමට වෘත්තීය සමිතිවලට ඉඩ සලසන කවරාකාරයේ හෝ සොච්චම් සහනයක් සඳහා සලංප්‍රකස නායක සේපාල ලියනගේ ආයාචනා කළේ ය. අවම වසයෙන් වැටුප් වැඩි කිරීම ලබා දීමේ කාලවකවානුවක් ඉදිරිපත් කරන ලෙස ඔහු ආන්ඩුවට යෝජනා කළේ ය.

‘‘මාගියා මැදිහත්වීමක’’ නිෂ්පාදිතයක් ලෙස ලියනගේ වර්ජනයට මුලදී පහර ගැසී ය. බස් කම්කරුවන් අතර ඔහුගේ වෘත්තීය සමිතිය ඔසවා තැබීම සහ සාකච්ඡාවලට යම් ආකාරයක විශ්වාසනීයත්වයක් ලබා දීම සඳහා සලංප්‍රකස සාකච්ඡාවල අවසාන දිනය වූ පෙබරවාරි 16 ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය ඉදිරිපිට පිකට් කිරීමක් සංවිධානය කළේ ය. ආන්ඩුව සමග ගිවිසුමෙන් කම්කරුවන්ට ජයග්‍රහනයක් ලැබුන බව සලංප්‍රකස නිලධරය ප්‍රකාශ කළහ.

ඉතා සුලු සහන කිහිපයක් ගිවිසුමෙන් කම්කරුවන්ට ලැබුන නමුදු නො ගෙවූ වැටුප් වැඩි කිරීම් ගෙවීම සම්බන්ධව ආන්ඩුවේ නිශ්චිත බැඳීමක් මග හරිමින් රැ කියා දහස් ගනනක් අහෝසි කිරීමට එය පදනම දැමීය. රුපියල් 1000 සංකේතාත්මක දීමනාව පවා වැඩි කලක් නො පවතිනු ඇත. ප්‍රාදේශීය ප්‍රවාහන සමාගම් සඳහා ගෙවූ රුපියල් මිලියන 100ක සහනාධාරය ජනවාරි මාසයේ සිට කපා දැමූ මහා භාන්ඩාගාරය මෙම තාවකාලික දීමනාව ගෙවීම සඳහා මුදල් වෙන් කර ඇත්තේ මාස තුනකට පමණි.

විසුරුවා හරින ලද මධ්‍යම ගමනා ගමන මංඛලය

“නව රූපාකාරයකින් මාස තුනක් තුළ” යලි ස්ථාපිත කිරීමට ආන්ඩුව එකඟ විය. මෙම “නව රූපාකාරය” පුලුල් රැකියා කප්පාදු කිරීම් ක්‍රියාවට දැමීමේ සහ සේවා කොන්දේසිවලට තව දුරටත් පහර දීමේ මාධ්‍යයක් වන බව පැහැදිලි ය. පරිත්‍යාග කරන ලෙස කම්කරුවන්ගෙන් ඉල්ලීමට සහ නව ආයතනය ලාබදායක බවට පත් කිරීමට, එලදායින්වය ඉහල දැමීම සඳහා වෘත්තීය සමිති පාලනාධිකාරයන් සමඟ එක පෙලට ක්‍රියාකරනු ඇත.

වඩාත් වැදගත් වන්නේ දුෂ්ඨ රැකියා කප්පාදුව සඳහා යොදා ගැනෙන සිය කැමැත්තෙන් විශ්‍රාමයාමේ යෝජනා ක්‍රමයක් ගිවිසුමට ඇතුළත් වෙයි. ප්‍රාදේශීය ප්‍රවාහන සමාගම්වල 15,000ක් රැකියා අතිරික්තයක් ඇති බවට ආන්ඩුව ගනන් බලා ඇතැයි ලියනගේ ලෝක සමාජවාදී වෙබ් අඩවියට පැවසී ය. වෙනස් කල ලංගම “ප්‍රතිව්‍යුහගත” කර “අවම වසයෙන් සේවකයන් 17000ක් සිය කැමැත්තෙන් විශ්‍රාම” යවන බව මුදල් ඇමති සරත් අමුතුගම පෙබරවාරි 20 සන්චේ ලීඩර් පත්‍රයට ප්‍රකාශ කලේ ය.

ගිවිසුම ගැන සාකච්ඡා කිරීමට හෝ ආපසු වැඩට යාම ගැන ඡන්දය විමසීමට බස් කම්කරුවන්ගේ කිසිදු රැස්වීමක් වෘත්තීය සමිති විසින් කැඳවූයේ නැත. වැඩ වර්ජනය නතර කල බව පලමුවෙන් ම කම්කරුවන්ට දැනගැනීමට ලැබුනේ පෙබරවාරි 16 රාත්‍රියෙහි විද්‍යුත් මාධ්‍යයන් මගින් සහ පසු දින පුවත්පත් මගිනි. සෙසු ඩිපෝවල ඔවුන්ගේ සහෝදර කම්කරුවන් තවමත් වර්ජනයේ යෙදී සිටීමේ සිතමින් සේවයට වාර්තා කිරීමට පෙර සමහර කම්කරුවෝ පැය ගනන් රැඳී සිටියහ.

ඉදිරිදර්ශනාත්මක ලාභතාව

සැලකිය යුතු අතෘප්තියක් සහ පාවාදීම පිලිබඳ හැඟීමක් කම්කරුවන් අතර තිබේ. “සියලුම වෘත්තීය සමිති රුපියල් 1000ට අපව විකුණුවා” යැයි ප්‍රකාශකරන පෝස්ටර් බස්වල අලවා තිබෙනු පලාත් ගනනාවකදී ම දකින්නට ලැබුණි. නමුත් ගිවිසුමට සංවිධානාත්මක විරුද්ධත්වයක් නො වී ය.

වෘත්තීය සමිති විසින් බ්‍රෝකර්කම් කල ගිවිසුමට ඔවුන් විරුද්ධ වූ නමුත් කල යුත්තේ කුමක්දැයි ඔවුන් නොදන සිටි බව ඩිපෝ කිහිපයකම කම්කරුවෝ ලෝක සමාජවාදී වෙබ් අඩවියට පැවසූහ. අරගලය පටන්ගත් කලුතර ඩිපෝවේ කම්කරුවෝ ස්වාධීන කමිටුවක් පිහිටුවා ගත් නමුත් ඔවුන්ගේ ආරම්භකත්වය ගැනීම පෙරට ගෙන යාමට ඔවුහු අසමත් වූහ. ආන්ඩුව තර්ජනවලට මුහුණදීමේ සහ විකල්ප දේශපාලන ඉදිරිදර්ශනයක් නැතිකම නිසා වර්ජකයෝ දැනුවත්ව ම ආරම්භයේ සිට ම අරගලයට සතුරු වූ වෘත්තීය සමිති නායකයන් ට අරගලය පාලනය කිරීම පවරා දුන්හ.

ඔවුන්ගේ සැක සංකා තිබියදී ම ගිවිසුම, විශේෂයෙන් ම ලංගම යලි ස්ථාපිත කිරීම රැකියා සුරක්ෂිතභාවය සහ ඉහත දී තිබූ සමහර සේවා කොන්දේසි යලි තහවුරුවීමක් සිදුවනු ඇතැයි බොහෝ කම්කරුවෝ බලාපොරොත්තුවෙති. ඇත්ත වසයෙන් ම, ලාභ පද්ධතියේ රාමුව තුළ යහපත් රැකියා සඳහා සහතිකවීමේ පදනමක් නැත. “නව ලංගම” පසුගිය දශක තුන තුළ ආන්ඩුව පවත්වා ගෙන ගොස් ඇති ප්‍රතිව්‍යුහකරන සහ පුද්ගලීකරන න්‍යාය පත්‍රයේ ම හුදු වෙස්වලා ගැනීමක් වනු ඇත.

එහි ජාතිකවාදී ක්‍රියාමාර්ගයේ කොටසක් ලෙස අගමැති බංඩාරනායකගේ ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂ ආන්ඩුව විසින් සෙසු යටිතල ආයතන සමඟ එකල පැවති බස් සමාගම් ජනසතු කිරීමේ දී 1958 රජයට අයත් ලංගම පිහිටුවී ය. එය සමාජවාදී පියවරක් නොව, ශ්‍රී ලංකාවේ ධනවාදය ශක්තිමත් කිරීම සහ කම්කරු ජනයාගේ වඩාත් දුරදිග යන ඉල්ලීම් ව්‍යර්ථ කර දැමීම අරමුණු කරගත් ජාතිකව ක්‍රියාත්මක වූ ආර්ථිකයක අංගයකි.

ජනසතු කරන ලද මහජන ප්‍රවාහන සේවය මගින්ට සහ ශිෂ්‍යයන්ට සහනදායක ගාස්තු ලබා දුන්නේ ය. ක්‍රීඩා පහසුකම්, විවේකාගාර, සෞඛ්‍ය පහසුකම් ඇතුලු සහන දිනා ගැනීමට රාජ්‍ය බස් සේවයේ කම්කරුවන්ට හැකි විය. කෙසේ නමුත් 1970 දශකයේ අග භාගයේ සිදු වූ භූගෝලිකාන නිෂ්පාදනයේ වර්ධනය ජාතික ආර්ථික ක්‍රමයේ පදනමට යටිවල කැපීම ආරම්භ කලේ ය. ශ්‍රී ලංකාවේ ජනාධිපති ජේ. ආර්. ජයවර්ධනගේ එක්සත් ජාතික පක්ෂ ආන්ඩුව, (යුළුන්පී) රාජ්‍ය ආයතන පුද්ගලීකරනය කිරීම ඇතුලු නිදහස් වෙලදපොල ආර්ථික ප්‍රතිසංස්කරන ක්‍රියාවට දැමීමේ ලෝකයේ ප්‍රථම ආන්ඩුවලින් එකක් විය.

නො වටිනා වන්දි මුදලක් සහිතව කම්කරුවන් දහස් ගනනකගේ රැකියා කප්පාදු කිරීම සහිත ව 1986 දී යුළුන්පී ආන්ඩුව ලංගම දියකර හැරීම ආරම්භ කලේ ය. ලංගම වැඩපලවල් පුද්ගලීකරනය කල අතර පුද්ගලික අංශයට බස් සේවාවන් පවත්වාගෙන යාමට අවසර දුන්නේ ය. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස බස් ඩිපෝ විමධ්‍යගත කර බස් සේවාව ලාභ දායකව පවත්වා ගෙන යාමේ වගකීමට ඔවුන්ව ගැටගසමින් කම්කරුවන්ට සුලු කොටස් ප්‍රමාණයක් බෙදී ය. වෘත්තීය සමිති මෙම න්‍යාය පත්‍රයට මුලුමනින් ම සහයෝගය දුන්හ.

ගත වූ දශක දෙක පුරාම, එකකට පසුව එකක් බලයට පැමිණි සෑම ආන්ඩුවක් ම “මහජන ප්‍රවාහන සේවාව පුනර්ජීවනය කිරීම”ට පොරොන්දු වීම තව දුරටත් ප්‍රතිව්‍යුහකරනය සඳහා ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදලේ සහ ලෝක බැංකුවේ ඉල්ලීම්වලට වඩ වඩා අවනත වීමක් පමණි. සෞඛ්‍යය, අධ්‍යාපනය වැනි සෙසු අත්‍යාවශ්‍ය සේවාවන් සඳහා අරමුදල් මෙන් ම, මහජන

ප්‍රවාහන සේවය සඳහා අරමුදල් ද මහ ව්‍යාපාරිකයන් සහ විදේශ ආයෝජකයන් සඳහා බදු සහන සහ මූල්‍ය දිරිගැන්වීම් සඳහා කප්පාදු කරනු ලැබ ඇත. මේ සඳහා මිල ගෙවා ඇත්තේ කම්කරුවන් සහ මගීන් ය.

වර්තමාන පාලන තන්ත්‍රය ඉන් වෙනස් නො වේ. වඩා හොඳ මහජන ප්‍රවාහන සේවයක් සැපයීමට සහ පුද්ගලිකරනය නතර කිරීමට පොරොන්දු වෙමින් කලින් බලයේ පැවති යුළුන්පී සභාගය කෙරෙහි පැවති විරුද්ධත්වය ගසා කැමට එජනීස උත්සාහ කලේ ය. කෙසේ නමුත්, පසුගිය අප්‍රේල් මාසයේ පැවති මහ මැතිවරනයේ දී ලැබූ පටු ජයග්‍රහනයෙන් පසු, අලුත් ආන්ඩුවට එරෙහි පූර්වගාමියාගේ ප්‍රතිපත්ති ක්‍රියාවේ යෙදවීම පෙරට ගෙන ගොස් ඇත.

මැතිවරනයට පෙර සාමූහ්‍ය ජනයාගේ ආරක්ෂකයෙකු ලෙස පෙනී සිටි ජවිපෙ ආන්ඩුවේ පියවරයන් සඳහා සම්පූර්ණ වගකීම බාරගෙන ඇත. විශාල වසයෙන් අපකීර්තියට පත්ව ඇති සම්ප්‍රදායික පක්ෂ -- ලංකා සමසමාජ පක්ෂය, සහ කොමියුනිස්ට් පක්ෂය -- මෙන් නොව, ජවිපෙ ඊට වඩා වෙනස් යැයි මහජනයා අතර මිථ්‍යාවන් තිබුණි. දැන් ප්‍රථම

වතාවට බලයට පත්ව සිටින ජවිපෙ "ජාතිය රැකීමේ" පදනම මත ආන්ඩුව කෙරෙහි විරෝධය මැඩීමේ ප්‍රධාන භූමිකාවක් ඉටු කරයි.

සහන ලබා දීමට වෘත්තීය සමිති හරහා ධනපති ආන්ඩුවලට පීඩනය යෙදීම ගැන සුලු හෝ මිථ්‍යාවක් පවත්වා ගෙන යමින් රැකියා, ජීවන තත්වයන් හෝ මූලික අයිතීන්වලට එරෙහි ප්‍රහාර පරාජය කිරීමේ අරගලයක් කම්කරුවන්ට වර්ධනය කල නොහැක. සැම රටකදී ම, "ඔවුන්ගේ" සමාගම් සහ ව්‍යාපාර ලාභදායක කිරීම සඳහා කැප කිරීමට වෘත්තීය සමිති විසින් පීඩනය යොදනු ලබන්නේ කම්කරුවන් මත ය.

සටන්කාමීත්වය පමනක් නො සෑහෙයි. ඔවුන්ගේ ම පන්ති උචමනාවන් ඉතා පැහැදිලිව නියෝජනය කරන ස්වාධීන දේශපාලන ඉදිරිදර්ශනයක් මත කම්කරුවන් ඔවුන්ගේ අරගලය පදනම් කිරීම අත්‍යාවශ්‍ය ය. අන්තර්ජාතික සංගතවල සහ ඒවායේ දේශපාලන ප්‍රකාශකයන්ගේ නියෝගවලට විරුද්ධව සටන් කිරීම සඳහා කම්කරුවන්ගේ අරගලය ජාතිකව සහ ජාත්‍යන්තරව ඒකාබද්ධ කල හැක්කේ ජාත්‍යන්තර ක්‍රියාමාර්ගයක පදනම මත පමණි.