

දුම්රිය තාක්ෂණ ශිල්පීන් අකුරට වැඩකිරීමේ විරෝධතා ව්‍යාපාරයක

අපේ වාර්තාකරුවන් විසිනි

2018 ජූලි 26

දුම්රිය තාක්ෂණ ශිල්පීන් ඉරිදා මධ්‍යම රාත්‍රියේ සිට අකුරට වැඩ කිරීමේ විරෝධතා ව්‍යාපාරයක් ආරම්භ කර ඇත. පැය 40 වැඩ සතියක්, නිශ්චිත සේවාකාලයක් නොමැති නිසා අහිමි වූ අතිකාල හා දිරිදීමනා ලබා දෙන ලෙස ඔවුහු ඉල්ලා සිටිති. තාක්ෂණික සේවකයෝ 3,000 ක් පමණ විරෝධතා ව්‍යාපාරයට සම්බන්ධ වී සිටින බව තාක්ෂණික සේවා වෘත්තීය සමිතියේ (තාසේවාස) ලේකම් කමල් පීරිස් පැවසුවේය.

කෙසේ නමුත්, සමිති නායකයන් අකුරට වැඩ කිරීමේ ව්‍යාපාරයට කම්කරුවන්ගේ සහභාගිත්වය හිතාමතාම සීමා කර ඇත. මරදානේ වැඩපලේ තාක්ෂණික ශිල්පීන් එයට සම්බන්ධ නැත. ඒ පිලිබදව වෘත්තීය සමිතිය විසින් නිශ්චිත දැනුම් දීමක් කර නැති බව ද එහි සේවකයෝ කීහ.

දැනට දුම්රිය සේවා මුර ක්‍රියාත්මක වන්නේ තාක්ෂණ කලමනාකාර සහකාර ශ්‍රේණියට පෙරවරු 8.30-පස්වරු 4.15 සහ ඉන් පහල ශ්‍රේණිවලට පෙරවරු 8.30 පස්වරු 4.30 වශයෙනි. තාක්ෂණ කලමනාකාර සහකාර ශ්‍රේණියට ක්‍රියාත්මක වන සේවා මුරය ඉන් පහල සියලු ශ්‍රේණීන් සම්බන්ධයෙන් ද ක්‍රියාත්මක කරන ලෙස තාක්ෂණ ශිල්පීහු ඉල්ලා සිටිති. සේවා මුර අවුල නිසා අතිකාල සහ දිරිදීමනා කප්පාදුවකට තාක්ෂණ කලමනාකාර සහකාර ශ්‍රේණියට පහල සියලු සේවකයන් මුහුණ දී සිටිති. එමෙන් ම, වැටුපෙන් සියයට 75 ක් වන දිරි දීමනාව දැනට ගෙවනු ලබන්නේ 2014 වසරේ පැවති මූලික වැටුපට අනුවය. එය වර්තමාන වැටුපට ගලපා යාවත්කාලීන කරන ලෙස ද ඔවුහු ඉල්ලා සිටිති.

ඉල්ලීම් සම්බන්ධව වෘත්තීය සමිතිය සහ දුම්රිය බලධාරීන් අතර අගභරුවාදා පැවති සාකච්චාව අසාර්ථක වී ඇත. වැටුප් සහ දීමනා සම්බන්ධ ඉල්ලීම් වලට විශාල මුදලක් වැය වන බැවින්, ඒ ගැන තමන්ට තනිවම තීන්දුවක් ගත නොහැකි බව පවසමින් අගභරුවාදා පැවති සාකච්චාවේ දී දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී එස්.එම්. අබේවික්‍රම ඩෝලය ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයට පාස් කර ඇත.

කෙසේ නමුත්, දුම්රිය වෘත්තීය සමිති අනුගමනය කරන්නේ අතිශයින් කට්ටිවාදී සහ ප්‍රෝඩාකාරී පිලිවෙතකි. දුම්රිය බලධාරීන් සහ ආන්ඩුව සමග සේවකයන් ට හොරෙන් කෙරෙන සාකච්චා මගින් සමිති නායකයන් කරන්නේ ඩොරු පොරොන්දුවලට හෝ සොවිවම් සහනයකට යටත් කර ඔවුන්ගේ අරගල

පාවාදීමකි.

මැයි මාසයේ පැවති දෙදින වර්ජනයේ දී තාක්ෂණික ශිල්පීන් ඇතුලු 12,000 ක් පමණ දුම්රිය සේවකයෝ රට සම්බන්ධ වූ හ. එහෙත් මෙවර අකුරට වැඩ කිරීමේ ව්‍යාපාරයට සම්බන්ධ වී සිටින්නේ තාක්ෂණික ශිල්පීන් පමණි.

දුම්රිය වෘත්තීය සමිති සන්ධානයට සම්බන්ධ එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ (එජාප) ජාතික සේවක සංගමය (ජාසේස) ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂය (ශ්‍රීලනිප) විසින් පාලනය කරන ශ්‍රී ලංකා නිදහස් දුම්රිය සේවක සංගමය (ශ්‍රීලංදසේස) සහ ජනතා විමුක්ති පෙරමුණ (ජවිපෙ)ට සම්බන්ධ සමස්ත ලංකා දුම්රිය සේවක පොදු සේවා සංගමය (සලංදසේපොසේස) ඇතුලු සෙසු සමිති සම්බන්ධ වී නැත. රත්මලාන කම්කරුවෙකු පැවසූ ආකාරයට වර්ජන වලින් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව පුද්ගලිකරනයට "පාර කැපෙන" නිසා අකුරට වැඩ කිරීමේ ව්‍යාපාරයට සහයෝගය නොදෙන බව ජවිපෙ සමිති නායකයන් කියා ඇත. සමිති නායකයන් ගේ මෙම ක්‍රියා පිලිවෙතින් නිසැකව ම, තහවුරු වන්නේ වෘත්තීය සමිති පෙනී සිටින්නේ සිය සාමාජිකයන් ගේ අවශ්‍යතා වෙනුවෙන් නොව, ධනපති රාජ්‍යයේ උවමනාවන් වෙනුවෙන් බව ය.

එමෙන් ම, අකුරට වැඩ කිරීමේ විරෝධතාව කැඳවුම් කර ඇති තාඹවෘස විසින් කම්කරුවන්ගේ ඉල්ලීම් මෙවර කප්පාදු කර ඇත. සියයට 12.1 වැටුප් ඉල්ලීම සහ ආන්ඩුවේ ප්‍රතිව්‍යුහකරන වැඩ පිලිවෙලට විරුද්ධ ඉල්ලීම ද එය විසින් අතහැර ඇත. වෘත්තීය සමිතිවල මෙම දෝෂී ක්‍රියාකලාපය සම්බන්ධයෙන් දුම්රිය සේවකයන් අතර මතු වෙමින් ඇත්තේ බරපතල විරුද්ධත්වයකි.

මරදාන දුම්රිය වැඩපලේ නම සඳහන් නොකරන ලෙස ඉල්ලා සිටි කාර්මික කම්කරුවෙකු වෘත්තීය සමිති කෙරෙහි සිය අප්‍රසාදය මෙලෙස ප්‍රකාශ කලේ ය.

"සියයට 12.1 වැටුප් ඉල්ලීම මේ වතාවේ අත හැරලා, කලින් වතාවේ වර්ජනයෙන් කිසිම දෙයක් ලැබුනේ නැහැ. කමිටු වාර්තාවෙන් පස්සේ ඉල්ලීම් දෙනව කියල ආන්ඩුවේ පොරොන්දුව පිලි අරගෙන වර්ජනය නතර කලා. බහුතරයක අදහස වුනේ ඉල්ලීම් ලැබෙන තුරු වර්ජනය ඉදිරියට ගෙනියන්න. නමුත් සමිති එකමුතුවේ සමිති වැඩි කොටසක් ඒකට විරුද්ධ වුනා."

අකුරට වැඩ කිරීමේ ව්‍යාපාරය ගැන කිසිම දෙයක් සමිතියෙන් දැනුම් දී නැති බව ද ඔහු සඳහන් කලේ ය. "සාමාන්‍යාධිකාරී සමග සාකච්චාවක් කරනවා කිව්වා. එතන වෙන්නේ මොකක් ද කියල අපි දන්නේ නැහැ." ඔහු පැවසුවේ ය.

ජීවන වියදම ගැන සඳහන් කළ ඔහු, මාසේ පඩිය පවුලේ වියදමට ප්‍රමාණවත් නොවන බවත්, පසු ගිය ආන්ඩුවටත් වඩා වර්තමාන ආන්ඩුව යටතේ ජීවන වියදම ඉහල ගොස් ඇති බව ප්‍රකාශ කළේ ය.

අතිකාල සහ දීමනා නොගෙවීමට සහ සේවාකාලය වෙනස් නොකිරීම නිසා මාස හතරක සිට එහි කම්කරුවන් අකුරට වැඩ කරන බව රත්මලාන වැඩපලේ කම්කරුවෙකු සඳහන් කළේ ය. කලින් අවස්ථාවල රැස්වීම් නියල, පත්‍රිකා බෙදුම සමිති විසින් කම්කරුවන් දැනුවත් කරන නමුත් මෙවර ඒ කිසිවක් නොකල බව ද ඔහු පැවසුවේ ය.

පසු ගිය වසරේ දෙසැම්බර් මාසයේ පැවති දුම්රිය කම්කරුවන්ගේ වර්ජනයෙන් පසු ජනාධිපති මෛත්‍රීපාල සිරිසේන විසින් ඔවුන්ගේ ගැටලුවලට "විසඳුම් සම්පාදනය" කිරීමට අමාත්‍ය මන්ඩල අනු කමිටුවක් පත් කළේ ය. දුම්රිය සේවකයන් ගේ ගැටලු විසඳීම වෙනුවට එම කමිටුව මගින් නිර්දේශ කරනු ලැබ ඇත්තේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්මකි. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව "ව්‍යුහාත්මක ප්‍රතිසංවිධානයකට" භාජනය නොකොට විසඳුම් සෙවීම "අසීරු" බව එම නිර්දේශයේ සඳහන් වේ. ඒ අනුව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙතම "පාලක මන්ඩලයක්" යටතේ පාලනය වන ස්වාධීන ආයතනයක් බවට පත් කල යුතු ය. දුම්රිය සේවාවට අදාළ තනතුරු, වැටුප් පරිමාණයන් සහ සේවක සංඛ්‍යාව තීරණය කරනු ලබන්නේ එම පාලක මන්ඩලය විසිනි. දැනට දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතු "සියලු වත්කම්" අලුතෙන් පිහිටුවීමට යෝජිත "දුම්රිය සේවාව" ට පැවරිය යුතු අතර ඒවා නිසි පරිදි නඩත්තු කොට හා ආයෝජනය කොට ලාබ උපයමින් දුම්රිය සේවාව "ස්වයංපෝෂිත" තත්වයට පැමිණිය යුතුය.

දැනට සිටින සේවකයන් ට විශ්‍රාම වැටුප් අයිතිය තහවුරු කර ගනිමින් "දුම්රිය සේවාවට" අන්තර්ග්‍රහණය විය හැකි අතර නවක සේවකයන් සේවක අර්ථසාධක අරමුදලට බඳවා ගනු ලැබේ. එනම් ඔවුන් ට විශ්‍රාම වැටුප් අයිතිය නැත. එමෙන් ම, පැරණි සේවකයන් ද අලුතෙන් පිහිටුවන "දුම්රිය සේවාවට" අන්තර්ග්‍රහණය කෙරෙනු ඇත්තේ නවක සේවකයන් ලෙස ය. මෙම ප්‍රතිව්‍යුහකරණ සැලැස්ම දුම්රිය සේවකයන් ගේ ගැටලුවලට විසඳුම් සම්පාදනය කිරීමේ සැලැස්මක් නොව, ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදලේ (ජාමුඅ) නියෝග යටතේ ආන්ඩුව ක්‍රියාවට දමන රාජ්‍ය ආයතන පුද්ගලිකරණය කිරීමේ සැලසුම් වල කොටසකි. මෙම කමිටුව තැපැල් දෙපාර්තමේන්තුව සම්බන්ධයෙන් ද ඉදිරිපත් කර ඇත්තේ මෙවැනි ම සැලැස්මකි.

හම්බන්තොට දක්වා ඉඳි කෙරෙන නව දුම්රිය මාර්ගය පුද්ගලික අංශයට පැවරීමට ආන්ඩුව දැනටමත් තීන්දු කර ඇත. රත්මලානේ සිදු කෙරෙන දුම්රිය මැදිරි අලුත් වැඩියාවෙන් සියයට 5 ක් පුද්ගලික අංශයට පවරා ඇත. ඉදිරියේ දී එය වැඩි කිරීමට නියමිත ය.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව 2016 ඉදිරිපත් කල සමීක්ෂණ වාර්තාවක ට අනුව, එහි සේවක සංඛ්‍යාව පසුගිය වසර කිහිපය තුළ 20,222 ක සිට 14,865 කට පමණ කප්පාදු කර ඇති අතර දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සඳහා 2015 දී වෙන් කල රුපියල් මිලියන 44,485

ක රාජ්‍ය වියදම 2016 දී රුපියල් මිලියන 29,090 දක්වා අඩුකර ඇත. එය සියයට 34.6 ක කප්පාදුවකි. ප්‍රාග්ධන වියදම් කප්පාදුව සියයට 48.44 කි.

දුම්රිය සේවකයන් ට එල්ල කෙරෙන මෙම ප්‍රහාරයන් සමස්තයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාවේ කම්කරු පන්තියට මෙන් ම, ලෝක ධනවාදයේ අර්බුදය තුළ හැම රටකම පාලක පන්තීන් විසින් ජාත්‍යන්තර කම්කරු පන්තියට විරුද්ධව ක්‍රියාවට දමන සමාජ අයිතීන් කප්පාදු කිරීමේ පිලිවෙතේ කොටසකි. ඇමරිකාව, යුරෝපය, ලතින් ඇමරිකාව, අප්‍රිකාව හා ආසියාව ඇතුළු හැම මහාද්වීපයක් තුළම දහස් ගනන් කම්කරුවන් ධනපති පාලක පන්තීන්ගේ ප්‍රහාරවලට එරෙහිව අරගලවලට එළඹෙමින් සිටිති. දුම්රිය සේවකයන්ගේ සහ මැන පැන නැගුන ජල සම්පාදන, තැපැල් ඇතුළු ශ්‍රී ලංකාවේ කම්කරුවන්ගේ අරගල ජාත්‍යන්තර කම්කරු පන්තියේ වර්ධනය වන මෙම අරගල සමග අත්‍යන්තයෙන් බැඳී ඇත.

දුම්රිය සේවකයන්ගේ රැකියා, වැටුප් හා සේවා කොන්දේසි වලට බරපතල තර්ජනයක් එල්ල කෙරී ඇත්තේ ජාමුඅ සහ ආන්ඩුවේ ප්‍රතිව්‍යුහකරණ හා පුද්ගලිකරණ සැලසුම් තුළිනි. එහෙත්, මෙම ප්‍රහාර පිලිබඳව සාමාජිකයන් අතර කිසිදු ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදී සාකච්චාවක් නැත. පාලක මන්ඩලයක් යටතට පත් කලොත් "දැඩි" අරගලයක් කරන බවට බොරු පාරම්බෑමක් මිස රට එරෙහිව දැනුවත් අරගලයක් සංවිධානය කිරීම වෘත්තීය සමිති විසින් මුලුමනින් ම මග හැර ඇත. සමිති නායකයන් පුද්ගලිකරණයට පක්ෂව කම්කරුවන් අතර ප්‍රචාරයක් ගෙන යන බව ඇතැම් කම්කරුවෝ කීහ.

දුම්රිය හෝ කම්කරු පන්තියේ කවර කොටසකටවත් වෘත්තීය සමිති තුළින් ඔවුන්ගේ අයිතීන් දිනා ගත නොහැකි බව මැන පැන නැගුන සෑම අරගලයකින් ම තහවුරු කෙරී ඇත. දුම්රිය කම්කරුවන් සිය අයිතීන් සඳහා අරගලය තමන් අතට ගත යුතු ය. සමිති වලින් ස්වාධීනව කම්කරුවන්ගේ ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදී වන්දයෙන් පත්කර ගන්නා ක්‍රියාකාරී කමිටු මගින් පුද්ගලිකරණයට විරුද්ධව හා සමාජ අයිතීන් සඳහා සියලුම ශ්‍රේණිවලට අයත් දුම්රිය සේවකයන් ගේ පොදු අරගලයක් සංවිධානය කිරීමටත් එය ආන්ඩුවේ සහ ධනපති භාමිපුතූන්ගේ ප්‍රහාරවලට මුහුණ දී සිටින සෙසු කම්කරුවන්ගේ අරගල සමග ඒකාබද්ධ කිරීමටත් පියවර ගත යුතු ය.

එමෙන් ම, පුද්ගලිකරණයට එරෙහිව සටන් කරන පුන්සයේ දුම්රිය කම්කරුවන් සහ ධනපති පාලක පන්තීන්ගේ ප්‍රහාරවලට විරුද්ධව අරගලයට එළඹෙමින් සිටින ජාත්‍යන්තර කම්කරු පන්තිය සමග එකමුතුව ගොඩ නගා ගත යුතු ය. ජාමුඅ සහ ආන්ඩුවේ ප්‍රහාරවලට එරෙහිව කම්කරු පන්තියේ බලගතු ව්‍යාපාරයක් ගොඩ නැඟීමේ මාචත එයයි.

ධනපති පන්ති පාලනය අහෝසිකර සමාජවාදී ආර්ථික පිලිවෙතක් ක්‍රියාවට දමන කම්කරුවන්ගේ හා ගොවීන්ගේ ආන්ඩුවක් බලයට ගෙන ඒම කම්කරුවන්ගේ එවන් ව්‍යාපාරයක දේශපාලන ඉලක්කය විය යුතුය.