

## ශ්‍රී ලංකාව ක්‍රමෝපායික කේන්ද්‍රස්ථානයක් (Logistics Hub) වීමට සාර්ථක ගමනක යෙදෙන්නේද?

ශ්‍රී ලංකාවට දකුණු ආසියාවේ නාවික වෙළඳාම තුළ ක්‍රමෝපායික සේවා (logistics Hub) සපයන්නා බවට පත්වීමට හැකියාවක් පවතී. එම අවස්ථාව උදාකර ගැනීම හෝ නැතිකර ගැනීම ශ්‍රී ලංකාව සතුවේ. ශ්‍රී ලංකාව ලොව නාවික ගමනාගමන සම්බන්ධයෙන් වඩාත්ම කාර්යබහුල ගමන් මාර්ගයක් අසලින් උපායමාර්ගික ස්නානගතවී සිටින අතරම විශාල වෙළඳපොලක් වන ඉන්දියාවට ද සම්මුඛව භූගෝලීයව පිහිටා ඇත (ඇතැම් ඇස්තමේන්තු වලට අනුව මෙම වෙළඳ මාර්ගය හරහා ලොව සමස්ත කන්ටේනර් ප්‍රවාහනයෙන් 50% කට වැඩි ප්‍රතිශතයක් ප්‍රවාහනය කෙරේ). නැගෙනහිර හා බටහිර අතර ගමන් කරන නැව් වල ඇති ඉන්දියානු භාණ්ඩ වෙන්නායි හෝ විශාලාපටිනම් වැනි වරායන් වල ගොඩබැම වෙනුවට කොළඹ වරායට ගොඩබැම සිදුකරනු ලබයි. මේ අනුව කොළඹ වරාය මගින් සිදුකරනු ලබන භාණ්ඩ ප්‍රති නැව්ගත කිරීම් වලින් 75% ක පමණ ප්‍රතිශතයක් ඉන්දියානු භාණ්ඩ වේ.

2010 මහින්ද චින්තන ඉදිරි දැක්ම ප්‍රතිපත්තිය සහ මහ බැංකු ප්‍රතිපත්ති පෙර දැක්ම - 2014 මගින් මෙම අනගි අවස්ථාවන් හොඳින් හඳුනාගෙන ශ්‍රී ලංකාව නාවික හා ගුවන් ක්‍ෂේත්‍රයේ කේන්ද්‍රස්ථානයක් (logistics Hub) බවට පත්කර ගැනීමේ දැක්මකින් කටයුතු කරන බව පෙනේ. පසුගිය වසර කිහිපය තුළ මෙය අරමුණු කොටගෙන ඇතැම් අදහස් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. කොළඹ වරායෙහි ධාරිතාවය තුන් ගුණයකින් වැඩි කිරීම මෙහි ප්‍රධාන පියවරක් බව පෙනී යයි. කොළඹ දකුණු වරාය පුළුල් කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ පළමු අදියර සම්පූර්ණ වීමත් සමගම වරායේ ධාරිතාවය 50% කින් වැඩි වී ඇත. මීට අමතරව මෙම ව්‍යාපෘතිය හරහා අනෙකුත් දකුණු ආසියාවෙහි වරාය වලට ඇතුළු විය නොහැකි විශාල නෞකාවන් කොළඹ වරායෙහි නැංගුරම් ලාමට අවස්ථාවන් සැපයීම ඉතාම වැදගත් කාලෝචිත ක්‍රියාවක් ලෙස දැක්විය හැකිය.

මෙම අනාගත දැක්ම ඉතා කාලෝචිත වන අතරම ඒ තුළ යම් ප්‍රගතියක් අත්පත් කර ගැනීමට ද ශ්‍රී ලංකාව සමත් වී ඇත. නමුත් භෞතික යටිතල පහසුකම් දියුණු කිරීම පමණක් ප්‍රමාණවත් නොවේ. වරායෙහි ධාරිතාව වර්ධනය කිරීම තරම් පහසුවෙන් එමගින් ලබාදෙන සේවාවන් සඳහා ඉල්ලුම්කරුවන් සොයා ගැනීම පහසු නොවේ. ශ්‍රී ලංකාව නාවික ක්‍ෂේත්‍රය තුළ ක්‍රමෝපායික පහසුකම් සලසන්නෙකු ලෙස ප්‍රමුඛස්ථානයට පැමිණීමට අපේක්‍ෂා කරන්නේ නම් අවධානයට යොමු කළ යුතු වන්නේ අනෙකුත් තරගකාරී ආර්ථිකයන්ට සාපේක්‍ෂව ධාරිතාව වර්ධනය කරගැනීම නොව එමගින් ලබාදිය හැකි සේවාවන් සඳහා ඉල්ලුම් තරගකාරීත්වය වර්ධනය කරගැනීමටය. ඒ අනුව සාකච්ඡාවට බඳුන්විය යුතු ප්‍රධාන කරුණ වන්නේ ශ්‍රී ලංකාව සිය තරගකාරීත්වය දියුණු කර ගැනීමට සමත් වී ඇතිද යන්නයි.

ක්‍රමෝපායික කේන්ද්‍රස්ථානයක් ලෙස තරගකාරීත්වය නැංවීමට සැපයුම් ධාරිතාවය නැංවීම පමණක් ප්‍රමාණවත් නොවේ. ඉල්ලුම් තරගකාරීත්වය ද නංවා ගත යුතුය

එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යය, සිංගප්පූරුව හා මැලේසියාව යන රටවල් ඉන්දියාව කරා ගෙන එන භාණ්ඩ ප්‍රති නැව්ගත කිරීම සඳහා අන්තර් පහසුකම් සලසන ප්‍රධාන නැව් තොටුපලවල් ලෙස කටයුතු කරයි. ශ්‍රී ලංකාව නාවික වෙළඳ ක්‍ෂේත්‍රය තුළ පහසුකම් සපයන කේන්ද්‍රස්ථානයක් (logistics Hub) බවට පත්වීමට අපේක්‍ෂා කරන්නේ නම් මෙම රාජ්‍යයන්ට වඩා වැඩි වේගයකින් සිය තරගකාරීත්වය නංවා ගැනීම වැදගත් වේ. එමෙන්ම ඉන්දියාව සිය වරාය වල කාර්යක්‍ෂමතාවය සීඝ්‍රයෙන් දියුණු කරගතහොත් දැනට ශ්‍රී ලංකාව මගින් දැනට හසුරුවන ඉන්දියානු භාණ්ඩ ශ්‍රී ලංකාවට නොඑවා ඉන්දියාව හරහා සෘජුව ප්‍රවාහනය කිරීමට ඉඩකඩ ඇත.

**ශ්‍රී ලංකාවේ තරගකාරීත්වය ශීලිභෙමින් පවතී**

නාවික වෙළඳ ක්‍ෂේත්‍ර තුළ තරගකාරීත්වය මැනීම සඳහා ලෝක බැංකුව විසින් සකස් කරන ජාත්‍යන්තර ක්‍රමෝපායික කාර්යසාධනය පිළිබඳ දර්ශකය (International Logistics performance Index) යොදා ගත හැක. මෙම දර්ශකය මගින් ලොව ආර්ථිකයන් 160 ක් ආවරණය කරමින් ලොව ප්‍රධානතම භාණ්ඩ හුවමාරුකරුවන් සහ කඩිනම් භාණ්ඩ ප්‍රවාහකයින් (Multinational freight forwarders and the main express carriers) සමග සිදුකරන සමීක්‍ෂණයක් මත පදනම් වී ඇත. මෙම සමීක්‍ෂණය කරුණු 02ක් නිසා වැදගත් වේ. පළමුව එය ක්‍ෂේත්‍රයේ ප්‍රධාන සේවාදායකයින් හා අනාගතයේ සේවාදායකයින් වීමට ඉඩ ප්‍රස්ථාවන් ඇති සේවාදායකයින් ශ්‍රී ලංකාව පිළිබඳව දක්වන ආකල්පයන් මැන බැලේ. දෙවනුව එය මෙම ක්‍ෂේත්‍රයේ පවතින තරගකාරීත්වය පිළිබඳව තක්සේරුවක් ලබා දේ (එනම්, භෞතික යටිතල පහසුකම් පමණක් සලකා බැලීමකින් තොරව).

මෙම දර්ශකය තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ කාර්යසාධනය දෙස බැලීමේදී සතුවූ විය හැකි ප්‍රධාන කරුණක් වන්නේ ඒ තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ මට්ටම පසුගිය වසර හතක කාලය තුළ අඩුවීමකට ලක් නොවීමයි. නමුත් එතරම් සතුටුදායක වර්ධනයක් අත්පත් කරගැනීමට ද ශ්‍රී ලංකාව සමත් වී නොමැත. කණගාටුදායක මෙන්ම එම නිසාම වඩාත් අවධානයට ලක් විය යුතු ප්‍රධාන කරුණ වන්නේ වරාය ක්‍ෂේත්‍රය තුළ යටිතල පහසුකම් සඳහා අති විශාල වියදමක් දරන තත්ත්වයක් යටතේ වුව ද පසුගිය වසර දෙක තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ දර්ශක ශ්‍රේණිය 81 සිට 89 දක්වා පහත වැටීමයි. මෙම තත්වය ක්‍ෂේත්‍රයේ ප්‍රමුඛයෙකු වීම සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ පවතින දුක්මත් සමග තුලනය නොවේ. ශ්‍රී ලංකාවට සැබෑ ලෙසම ක්‍ෂේත්‍රයේ ප්‍රමුඛයෙකු වීමට අවශ්‍ය වන්නේ නම් කලාපයේ සිටින අනෙකුත් රටවලට සාපේක්‍ෂව සිය තරගකාරීත්වය වර්ධනය කර ගැනීම වැදගත් වේ. මේ සඳහා සැබෑ ප්‍රයත්නයක් දරන බවට සාධක ලෙස ශ්‍රී ලංකාව දර්ශකය තුළ තම ශ්‍රේණිය ඉන්දියාව හා මැලේසියාවට ඉහළින් තබා ගැනීම හෝ අවම වශයෙන් ප්‍රමුඛ රටවල් 50 අතරට පැමිණීම වැදගත් වේ. මෙය එතරම අපහසු නොවේ. 2010 සිට 2012 දක්වා වසර දෙකක කාලයක් තුළ ශ්‍රී ලංකාව සිය ශ්‍රේණි මට්ටම ස්ථාන 56 කින් ඉදිරියට ගෙන ඒමට සමත් විය. විශේෂයෙන් දර්ශකය තුළ ඉන්දියාවට වඩා ඉදිරියට ඒම සඳහා අවශ්‍ය වන්නේ දැනට සිටින මට්ටමේ සිට තවත් ස්ථාන 35ක් ඉදිරියට පැමිණීමයි.

**භෞතික යටිතල පහසුකම් පමණක් ප්‍රමාණවත් නොවේ**

මෙම දර්ශකයේ අනු කොටස් වලට අවධානය යොමු කිරීම මගින් එහි ප්‍රගතියක් අත්කර ගන්නේ කෙසේද යන්න පිළිබඳව අවබෝධයක් ලබා ගත හැක. ශ්‍රී ලංකාව මෙහි ප්‍රබලම පසුබෑමට ලක්ව ඇත්තේ ජාත්‍යන්තර නැව්ගත කිරීම (International Shipments Rank) පිළිබඳ ලබා ඇති ශ්‍රේණියේය. එනම් 2012 සිට 50 ස්ථානයේ සිට 2014 වන විට 115 වන ස්ථානය දක්වා පසුබෑමකට ලක්වී තිබේ. මෙම අනු කොටසට අදාළ ලකුණු පදනම් වී ඇත්තේ තරගකාරී මිල ගණන් වලින් යුතු භාණ්ඩ නැව්ගත කිරීම සඳහා පවතින පහසුකම් මතයි. දර්ශකය තුළ මෙම අනු කණ්ඩය යටතේ ශ්‍රී ලංකාවේ කාර්ය සාධනය අනෙකුත් තරගකාරී රටවලට සාපේක්ෂව අඩු මට්ටමක පවතින අතර පසුගිය වසර දෙකක කාලය තුළ පසුබෑමකට ද ලක්වී තිබේ.

මේ අනුව දර්ශක ශ්‍රේණිය තුළ ශ්‍රී ලංකාව මුහුණ පා ඇති ප්‍රධානතම ගැටළුව වන්නේ නැව්ගත කිරීම් හසුරුවා ගැනීමයි. මීට හේතු වී ඇති ප්‍රධාන කරුණක් වන්නේ භාණ්ඩ පරීක්ෂාවන් යන්ත්‍ර මගින් පිරික්සීමකින් (Scan) තොරව භෞතික ලෙස පරීක්ෂාවට ලක් කිරීමයි (Physical Inspection). 2012 දී නැව්ගත කිරීම් වලින් 33%ක් පමණ භෞතික පරීක්ෂාවන්ට ලක්කරන ලදී. 2014 දී මෙය 49%ක මට්ටමක් දක්වා වර්ධනය විය. නාවික වෙළඳ ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රමුඛයෙකු වන සිංගප්පූරුව භෞතික පරීක්ෂාවන්ට ලක් කරනු ලබන්නේ සිය නැව්ගත කිරීම් වලින් 5% ක පමණ සුළු ප්‍රතිශතයක් පමණි.

ශ්‍රී ලංකාවේ පසුබෑමට හේතු වූ තවත් අංගයක් වන්නේ යටිතල පහසුකම් සඳහා වන ශ්‍රේණියයි. පසුගිය කාලය තුළ වරාය ආශ්‍රිතව සිදුකළ යටිතල පහසුකම් වර්ධනය දෙස බලන විට මෙය විමසියට කරුණකි. නමුත් මෙම පසුබෑම සඳහා කරුණු 02ක් හේතු සාධක වී ඇත. පළමු කරුණ වන්නේ ශ්‍රී ලංකාවේ යටිතල පහසුකම් වල මට්ටම අනෙකුත් තරගකාරී රටවලට සාපේක්ෂව අඩු මට්ටමක පවතින බවට සැලකීම නිසාය. මෙය යටිතල පහසුකම් පිළිබඳව නිසි ප්‍රවාරනයක් ලබා නොදීමේ ප්‍රතිඵලයක් ද විය හැකිය.

උදාහරණයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාව ලොව නාවික වෙළඳ ක්ෂේත්‍රයේ සිටින ප්‍රබලම ක්‍රමෝපාය සපයන තුන්වන පාර්ශවකරුවන් (Third Party Logistic Suppliers) කිසිවෙකුගේ ආකර්ශනය දිනා ගැනීමට සමත් වී නොමැත. නමුත් සිංගප්පූරුව ලොව සිටින මෙවැනි ප්‍රබලම පාර්ශවකරුවන් 25 දෙනාගෙන් 20 දෙනෙකුගේ ප්‍රධාන මධ්‍යස්ථානයන් සිය රටෙහි පිහිටුවා ගැනීමට සමත් වී ඇත.

දෙවැනි කරුණ වන්නේ යටිතල පහසුකම් භෞතික මට්ටමේ ලා පමණක් දියුණු කිරීමට කටයුතු කිරීමයි. වර්තමාන ලොව තුළ තාක්ෂණය සහ තොරතුරු තාක්ෂණය සඳහා වන යටිතල පහසුකම් ඉතා වැදගත් වේ. උදාහරණයක් ලෙස භාණ්ඩ පිරික්සීම සඳහා ඇති තාක්ෂණික පහසුකම් සම්බන්ධයෙන් ශ්‍රී ලංකාව ඉතා පසුගාමී මට්ටමක සිටින විට සිංගප්පූරුවේ එය ඉතා ප්‍රබල මට්ටමක පවතී. එමෙන්ම දශකයකට වැඩි කාලයක් තුළ නොයෙකුත් පොරොන්දු ලබා දුන්න ද රේගු සහ නිශ්කාශන ක්‍රියා පටිපාටියන් ද තවමත් ස්වයංක්‍රීය මට්ටමකට ගෙනැවිත් නොමැත. මෙවැනි මෘදු

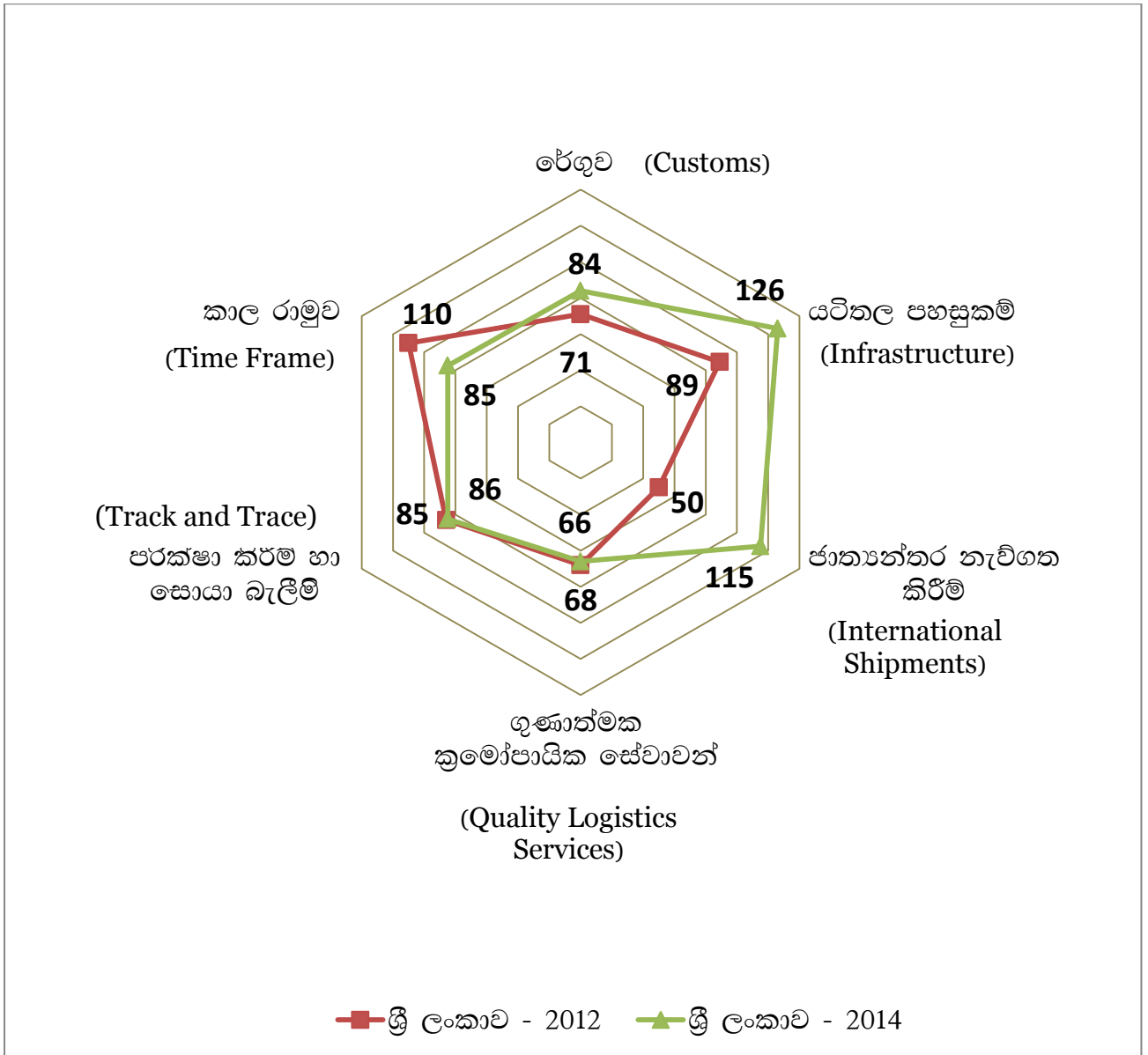
යටිතල පහසුකම් (Soft Infrastructure) දියුණු කිරීම දෘඩ යටිතල පහසුකම් (Hard Infrastructure) දියුණු කිරීමට ද වඩා වැදගත් වේ.

ඉහත සඳහන් කරුණු දෙසට අවධානය යොමු කිරීම මගින් දර්ශකය තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ පසුබෑම වලක්වා ගැනීමට හැකි වුව ද එහි තරගකාරීත්වය වර්ධනය කරගෙන ක්‍ෂේත්‍රයේ නාවික වෙළඳ පහසුකම් සැපයීම පිළිබඳ ප්‍රමුඛ රටවල් 50 මට්ටමට පැමිණීමට ප්‍රමාණවත් නොවේ. ඒ සඳහා ශ්‍රී ලංකාව මෙම දර්ශකය තුළ අනෙකුත් අනු කොටස් සඳහා ලබාගත් ලකුණු මට්ටම ද ඉහළට ගෙන ආ යුතු වේ. මෙහිදී සිදුකළ තවත් වැදගත් නිරීක්ෂණයක් වන්නේ ශ්‍රී ලංකාවේ ක්‍රමෝපායක සේවාවන් වල ගුණාත්මක බව පිළිබඳ ශ්‍රේණිය (Quality Logistics Service rank) නම් දර්ශකයේ අනු කාණ්ඩ තුළ ඉහළම ශ්‍රේණි මට්ටමක් ලබාගෙන තිබීමයි. සාමාන්‍යයෙන් ක්‍රමෝපායක සේවාවන් පෞද්ගලික අංශය මගින් සපයනු ලබන අතර අනෙකුත් අනු කොටස් වලට අදාළ සේවා ප්‍රධාන වශයෙන් රාජ්‍ය අංශය මගින් සපයනු ලැබේ.

### අනාගත දැක්ම

ශ්‍රී ලංකාවට නාවික වෙළඳ ක්‍ෂේත්‍රයේ ක්‍රමෝපායික කේන්ද්‍රස්ථානයක් (Logistics Hub) වීමට ඉඩ ප්‍රස්ථාවන් පවතී. ධාරිතාවය වර්ධනය කිරීම තුළින් සැපයුම් ඉහළ නැංවීම වැදගත් පියවරක් වුව ද එය පමණක් ප්‍රමාණවත් නොවේ. ඒ සඳහා ඉල්ලුම් අංශයද ඉහළ නංවා ගැනීම වැදගත් වේ. ඉල්ලුම වර්ධනය කිරීම සඳහා සැපයුම් ධාරිතාවය ඉහළට ගෙන ඒම පමණක් ප්‍රමාණවත් නොවේ. ඒ සඳහා ලොව මෙම ක්‍ෂේත්‍රයේ සිටින ප්‍රමුඛයින්ගේ ආකර්ශනය දිනාගත හැකි අංශ දෙසට අවධානය යොමු කළ යුතු වේ. මෙහිදී නැංගුම් පහසුකම් (berths) හා මැසි දොඹකර (Gantry Crane) ප්‍රමාණය වැඩි කිරීමට අමතරව මෘදු යටිතල පහසුකම් (එනම් තොරතුරු තාක්ෂණය සහ ක්‍රියාපටිපාටියන් තුළ සිදුවිය යුතු ප්‍රතිසංස්කරණයන්) දියුණු කිරීමට ප්‍රමුඛ අවධානයක් යොමු විය යුතු වේ. ශ්‍රී ලංකාවේ ක්‍රමෝපායික ක්‍ෂේත්‍රයේ (Logistics Hub) අනාගතය මේ මත රඳා පවතිනු ඇත.

රූප සටහන 01 - ජාත්‍යන්තර නැව්ගත කිරීම් හා යටිතල පහසුකම් සඳහා ලබාගත් ශ්‍රේණියන් තුළ පසු බැසීම



වෙරිටේ රිසර්ච් (Verité Research) යනු රාජ්‍ය අංශයට උපාය මාර්ගික හා ප්‍රතිපත්ති සම්පාදනය සඳහා උපදෙස් ලබා දෙන සහ පෞද්ගලික අංශයට ආර්ථික විද්‍යාත්මක, නීතිමය, මාධ්‍ය හා දේශපාලනික ක්ෂේත්‍ර ඔස්සේ උපදේශණ සේවා ලබාදෙන පර්යේෂණ ආයතනයකි.

ඔබගේ අදහස් [insights@veriteresearch.org](mailto:insights@veriteresearch.org) වෙත විද්‍යුත් තැපැල් මාර්ගයෙන් යොමු කරන්න.