

දුම්රිය සමිති, සේවක අරගලය නතර කරනි

ඩබ්ලිව්.ඒ. සුනිල් විසිනි
2013 ජූලි 11

වැටුප් විෂමතා ඉවත් කරන ලෙස ඉල්ලා දුම්රිය සේවකයන් 2,500ක් පමණ ඉරිදා මධ්‍යම රාත්‍රියේ සිට ඇරඹූ පැය 48 වර්ෂනයක් ප්‍රවාහන ඇමති කුමාර වෙල්ගම සමග පැවැත්වූ නිරර්ථක සාකච්ඡාවකින් පසුව වෘත්තීය සමිති නායකයන් විසින් නියමිත කාලයටත් පෙරාතුව නතර කර දැමීය. ඉල්ලීම් නොලැබුණහොත් සති දෙකකින් යලි වර්ෂනය කරන බව සමිති නායකයන් ප්‍රකාශ කර ඇත්තේ සාමාජිකයන්ගේ ඇස්වලට වැලි ගැසීම සඳහා ය.

වනාවල් ගනනාවක් ම අවසන් මොහොතේ වර්ෂන කින්දුව අත්හැර දැමූ සමිතිවලට මෙවර වර්ෂනය පැවැත්වීමට බල කෙරුනි. අතිශයින්ම සීමා කෙරුණු වර්ෂනය කැඳවනු ලැබුවේ ඉල්ලීම් යට ගැසීම ගැන සමිති කෙරෙහි ද ජීවන වියදම් එක එල්ලේ ඉහල දැමෙන තතු යටතේ ආන්ඩුව කෙරෙහි ද දුම්රිය සේවකයන් අතර විරෝධය වැඩෙන තතු තුළ එය වාෂ්ප කර දැමීම සඳහා ය.

වර්ෂනය කැඳවූයේ දුම්රිය ස්ථානාධිපති, නියාමක, පාලක, රියදුරු සහ අධීක්ෂණ ඇතුළු සේවක කන්ඩායම් අතර පිහිටුවා ගෙන ඇති සමිතිවල ශ්‍රේණිගත වෘත්තීය සමිති එකමුතුව විසිනි. මාස 15ක් ආන්ඩුව හා වැටුප් කොමිසම සමග කල සාකච්ඡා බිඳවැටීමෙන් පසුව වෘත්තීය සමිති ක්‍රියා මාර්ගය ගත්තේ යයි සඳහා පැවති මාධ්‍ය හමුවක දී සමිති නායකයෝ පිලිගත්හ. එහි තේරුම නම්, අරගලයන් වලක්වා ගැනීමේ නිරර්ථක වැයමක් ඔස්සේ දුම්රිය සේවකයන් රඳවා තැබීමට සමිති නිලධරය දිගින් දිගටම ක්‍රියා කල බවයි.

මීට පෙර මෙන් ම, මෙවර ද වර්ෂනය නතර කලේ “සාධාරණ විසඳුමක්” දෙන බවට ආන්ඩුව පොරොන්දු වූ බවක් හුවා දක්වමිනි.

එහෙත් ඇත්ත වසයෙන් ම දුම්රිය වෘත්තීය සමිතිත් ආන්ඩුවත් යෙදිගත සිටියේ ඊනියා සාකච්ඡා සහ පොරොන්දු මගින් දුම්රිය සේවකයන්ගේ වැටුප් අරගලයක් පුපුරායාම වලකා ලීමේ අන්‍යෝන්‍ය වසයෙන් දැනුවත් ක්‍රියාවලියකය. වර්ෂනය හේතුවෙන් දුම්රිය ගමනා ගමනය මුලුමනින්ම පාහේ ඇත හිටියේ ය. සමිති ක්‍රියාවට පෙර දින “වර්ෂනයට ආන්ඩුව බය නෑ” යයි ප්‍රවාහන ඇමති පාරම්බෑවත් පසුදා ඔහු

වර්ෂනය නතර කර ගැනීමට සමිතිවල සහාය කැඳවා ගත්තේ ය.

දුම්රිය සේවකයන් හා රාජ්‍ය අංශයේ සමාන්තර ශ්‍රේණි අතර පවතින වැටුප් විෂමතාවය ඉවත් කර සම වැටුප් තලයක පිහිටු වීම වර්ෂන දුම්රිය සේවකයන්ගේ ඉල්ලීම වූයේ ය. වර්ෂන දුම්රිය සේවක ශ්‍රේණිවල වර්තමාන ආරම්භක මූලික වැටුප රුපියල් 15,005 කි. රාජ්‍ය අංශයේ සෙසු සමාන්තර ශ්‍රේණිවල ආරම්භක මූලික වැටුප රුපියල් 16,700 ක් වේ. 2006 වසරට පෙර සිට ම මෙම වැටුප් විෂමතාවය පවතින අතර 2006/6 වකු ලේඛය මගින් සිදු කල රාජ්‍ය අංශයේ වැටුප් වැඩිකිරීමෙන් පසු එම විෂමතාවය තවත් පුලුල් වූ බව ශ්‍රේණිගත දුම්රිය වෘත්තීය සමිති එකමුතුවේ කැඳවුම් කරු ජානක ප්‍රනාන්දු ප්‍රකාශ කලේ ය.

වැටුප් විෂමතාවයන් ඉවත් කරන ලෙස ඉල්ලා 2006 ට පෙර සිට ම දුම්රිය වෘත්තීය සමිති විවිධාකාර උද්ඝෝෂණ හා සාකච්ඡා මගින් ආන්ඩුව සමග කේවලයේ යෙදුනි. එහෙත් එකී උද්ඝෝෂණවල අරමුණ වූයේ ආන්ඩුවට බල පෑම් දමා වැටුප් ඉල්ලීම් දිනා ගැනීමේ මිත්‍යාවකට දුම්රිය සේවකයන් කොටු කර වැටුප් සඳහා දැනුවත් හා ඒකාබද්ධ අරගලයක් ඇතිවීම වලකා ලීම ය. අවුරුදු 7ක් තිස්සේ වෘත්තීය සමිති වැටුප් ඉල්ලීම් පාවාදිගෙන සිටියහ.

වැටුප් ඉල්ලීම් මත දුම්රිය සේවකයන්ගේ ඒකාබද්ධ අරගලයක් ඇතිවීම වලකන ශ්‍රේණිවාදී බෙදීම් ද සමිති නායකත්වයන් විසින් දැනුවත් ව නිර්මාණය කර ඇත. ඉහල සහ පහල ශ්‍රේණිවලට පොදුවේ වැටුප් විෂමතාවය පිලිබඳ ගැටලුව ඇතත් සංවිධානය කරන සීමිත උද්ඝෝෂනයන් පවා සංවිධානය කෙරෙන්නේ මෙම ශ්‍රේණිවාදී බෙදීම් මතය. ප්‍රාථමික ශ්‍රේණිවල දුම්රිය සේවකයන්ගේ එක්දින වර්ෂනයක් සහ වැටුප් කොමිසම ඉදිරිපිට උද්ඝෝෂනයක් ජුනි 15 වෙනමත් ඉහල ශ්‍රේණිවල සේවකයන්ගේ වර්ෂනයක් වෙනමත් සංවිධානය කෙරුණේ ද එහි ප්‍රතිපලයක් ලෙසය.

වැටුප් විෂමතාවයන් ඉවත් කිරීම පිලිබඳ ඉල්ලීම ම හේදකාරී හා කම්කරු පන්තියේ විවිධ ස්ථර අතර ගැටීම් නිර්මාණය කරන ඉල්ලීමකි. ධනපති ආන්ඩුව වැටුප් විෂමතාව හිතාමතාම නිර්මාණය කලේ කම්කරු පන්තිය

හේද කර තැබීමේ උචමනාවෙනි. ශ්‍රේණිවාදී උසිගැන්වීම් මගින් සමිති නායකයන් කරන්නේ ආන්ඩුවේ උගුලට කම්කරු පන්තිය කොටුකර තැබීමකි. කම්කරු පන්තියේ ඉල්ලීම විය යුත්තේ වැටුප් විෂමතාවයන් ඉවත් කිරීම නොව: ඉහල යන ජීවන වියදමට සරිලන වැටුපකි.

රාජ්‍ය අංශයේ සමාන්තර ශ්‍රේණිවල සෙසු සේවකයන් "ප්‍රශ්න මතු කිරීමට" ඉඩ ඇති හෙයින් දුම්රිය සේවකයන්ගේ ඉල්ලීම ඉටු කල නොහැකි බව වැටුප් කොමිසම පවසා ඇත. ඉල්ලීම යම් ප්‍රමාණයකින් කප්පාදු කිරීමට වෘත්තීය සමිති එකඟ බව ජාතික ප්‍රනාන්දු ලෝක සමාජවාදී වෙබ් අඩවියට ප්‍රකාශ කලේ ය. කෙසේවුව ද වැටුප් කොමිසමේ එකඟතාවයක් ලැබී නැත. ජනාධිපති ලේකම්වරයා යෝජනා ඉල්ලීම දීමට එකඟ වී සිටි නමුත් කිසිවෙකු විසින් ඔහුව "නොමග" යවා ඇතැයි ප්‍රනාන්දු මාධ්‍යවලට පවසා ආන්ඩුවට සුදු හුණු ගා තිබුණි.

ඇත්ත කතාව නම්, ආන්ඩුව වැටුප් ඉල්ලීම ඉටු කිරීම දිගටම ප්‍රතික්ෂේප කර ඇති බවයි. මෙය සියලුම රාජ්‍ය අංශවල කම්කරුවන් සම්බන්ධයෙන් ආන්ඩුව ගෙනයන ප්‍රතිපත්තියයි. ලෝක ආර්ථික අර්බුදයේ ප්‍රතිපලයක් ලෙස බරපතල මූල්‍ය අර්බුදයකට මුහුණ දී සිටීමත්, ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදලේ නියෝගවලට අනුව රාජ්‍ය වියදම් කැපීමට තීන්දු ගෙන තිබීමත් යටතේ දුම්රිය හෝ රාජ්‍ය අංශයේ කිසිම කොටසකට වැටුප් වැඩි කිරීමට ආන්ඩුව සූදානම් නැත.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවත් ඇතුළුව අලාබ් ලබන රාජ්‍ය ආයතන ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම රාජ්‍ය වියදම් කප්පාදු

පිලිවෙතේ ම කොටසකි. ප්‍රවාහන ඇමති කුමාර වෙල්ගම මෑතදී පාර්ලිමේන්තුවේ දී ප්‍රකාශ කල ආකාරයට 2005 සිට පසු ගිය වසර 7 තුළ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අලාබය රුපියල් බිලියන 28.3කි.

2006 සිට ම මහින්ද රාජපක්ෂ ආන්ඩුව ක්‍රියාවට දමමින් සිටින්නේ වැටුප් වැඩි කිරීම නොව, ජීවන වියදම් වැඩි කිරීම මගින් වැටුප් කප්පාදු කිරීමේ පිලිවෙතකි. ජනාධිපති ලේකම් ලලිත් විරතුංග වේවා, ප්‍රවාහන ඇමති හෝ වැටුප් කොමිසම වේවා ක්‍රියාවට දමන්නේ මෙම පිලිවෙතයි. හුදෙක් වැටුප් කොමිසමට දෝෂාරෝපනය කිරීම මගින් සමිති නායකයන් කරන්නේ වැටුප් කොමිසමත් ඇතුළුව සමස්තයක් ලෙස ආන්ඩුව ක්‍රියාවට දමන කප්පාදු පිලිවෙත දුම්රිය කම්කරුවන්ගෙන් වසන් කිරීමකි.

වැටුප් වැඩි නොකිරීමත්, ජීවන වියදම නොකඩවා ඉහල යාමත් නිසා දුම්රිය සේවකයන් මෙන් ම අවශේශ කම්කරුවන් තුළ ද වැටුප් ඉල්ලීම් යලි යලිත් මතුවෙයි. රාජපක්ෂ ආන්ඩුව කෙරෙහි විරසකභාවයක් සහ පිපිරෙනසුලු සමාජ ආතතියක් පොදුවේ කම්කරු පන්තිය තුළ වර්ධනය වෙමින් තිබේ. කම්කරු පන්තියේ අරගල පුපුරායාම කෙරෙහි ආන්ඩුවත්, වෘත්තීය සමිති නායකයෝත් දක්වන්නේ හීතියකි.

වර්ජනය නතර කර සාකච්ඡාවට එන ලෙස දුම්රිය සමිතිවලට කොන්දේසියක් පැනවීම මගින් නිශ්චිතව ම ඇඟවුම් කර ඇත්තේ එහි ආර්ථික කප්පාදු පිලිවෙත්වලට එරෙහි කිසිදු විරුද්ධත්වයක් ඉවසීමට ආන්ඩුව සූදානම් නැති බවයි.