

ටුක් - ටුක් ත්‍රී වීලර් පැදුවීමට තරුණයන්ට දෙනවාද නොදෙනවාද: ශ්‍රී ලංකාවේ ත්‍රී රෝද රට වෙළඳපොළ නියාමනය කළ යුතුද?

මහමග වාහන තදබදය අතරින් ධාවනයේ යෙදෙමින්ද, මංමාවත් දෙපස රට ගාල්හි පාරිභෝගිකයන් පැමිණෙන තුරු කල් මරමින්ද, ගත කරන නිල්, රතු, කොළ සහ කහ ත්‍රී රෝද රට ශ්‍රී ලංකාවේ ඕනෑම පළාතක දැකිය හැකි සුලබ දසුනක් බවට පත්ව ඇත. විශේෂයෙන් බොහෝ කර්මාන්ත සඳහා අවශ්‍ය ශ්‍රමිකයන්ගේ පුළුල් හිඟයක් පැවතීම මත තරුණ පරපුර විශාල වශයෙන් ත්‍රී රෝද ධාවනයේ නිරත වීම ප්‍රතිපත්ති සම්පාදකයන්ගේ අවධානයට යොමු වී තිබේ. රජය ත්‍රී රෝද රට රියදුරන් සඳහා අවම වයස් සීමාවක් නිර්ණය කිරීමට යෝජනා කිරීම තුළින් ටුක් - ටුක් වෙළඳපොළට බලපෑමක් ඇතිකිරීමට උත්සාහ දරන ලදී. මෙම යෝජනාවට පාදක වූ ප්‍රධාන හේතු වශයෙන් නොසැලකිලිමත් ලෙස රිය ධාවනයේ යෙදෙන ත්‍රී රෝද රට රියදුරන්, වර්ධනය වෙමින් පවතින මාර්ග අනතුරු සංඛ්‍යාව හා හිනි විරෝධී ලෙස වාහන පදවන ත්‍රී රෝද රට රියදුරන් නිසා ඇතිවන වාහන තදබදය ගෙන හැර දක්වා ඇත. තවද ශ්‍රමිකයන්ගේ හිඟයක් පවතින කර්මික ක්ෂේත්‍රයේ රැකියා සඳහා තරුණයින්ගේ උනන්දුව අවම වීමද මෙයට බලපායි. ත්‍රී රෝද රට වෙළඳපොළ පිළිබඳ පවතින මිට්‍රාවන් නිරාකරණය කර ගනිමින් රජය මගින් ත්‍රී රෝද රට රියදුරන් සඳහා අවම වයස් සීමාවක් පැනවීම කළ යුතුද යන්න පිළිබඳ විවාදයකට මෙම ලිපියෙන් අවස්ථාව සලකා දෙයි.

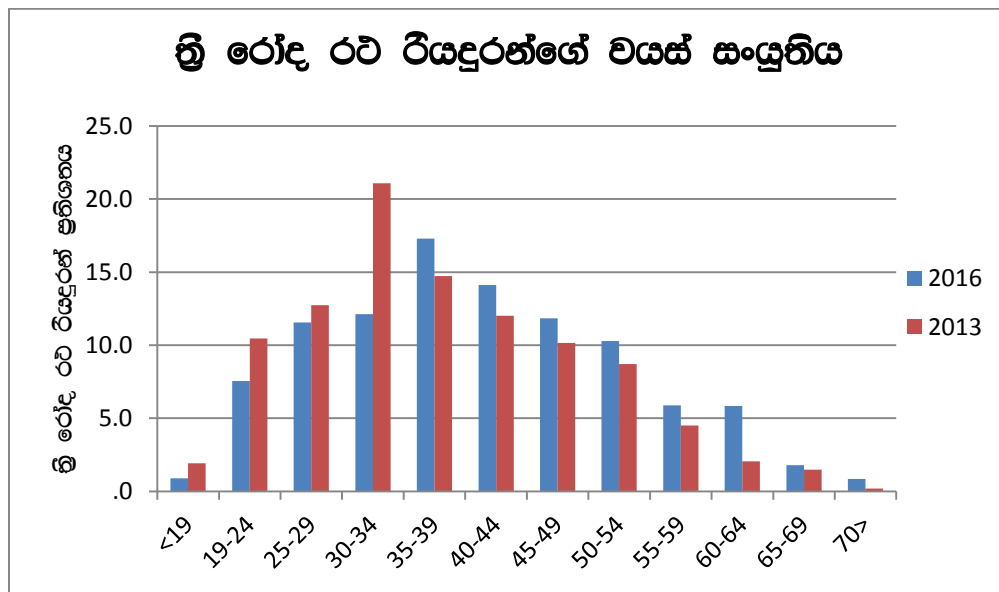
ටුක් - ටුක් ටැක්සි රියදුරන්ගේ වෙළඳපොළ වසසරිය කොපමණද?

“ත්‍රී රෝද රට වෙළඳපොළ නියාමනය කළ යුතුය” යන්න පිළිබඳ කරනු ලබන එක් තර්කයක් වන්නේ එහි ප්‍රමාණයයි. පසුගිය මාස කිහිපය ඇතුළත පළවුනු බොහොමයක් පුවත්පත් වාර්තා වලට අනුව, ශ්‍රී ලංකාව තුළ දැන ලක්ෂයකට (මිලියනයකට) වැඩි ත්‍රී රෝද රට සංඛ්‍යාවක් ධාවනයේ යෙදෙන බව දක්වා තිබේ. එසේ වෙතත් සුපරික්ෂාකාරීව දත්ත විශ්ලේෂණය කර බැලූ විට ධාවනයේ පවතින ත්‍රී රෝද රට සංඛ්‍යාව මෙයට සාපේක්ෂව අඩු අගයක් ගන්නා බව පෙනී යයි. පසුගිය වසර කිහිපය තුළ ධාවනයට එක්වූ ත්‍රී රෝද රට සංඛ්‍යාවේ ප්‍රමාණාත්මක වර්ධනයක් සිදුවී ඇති බව සඳහාය. 2012 වසර සිට 2017 වසර දක්වා කාලය තුළ ධාවනය සඳහා ලියාපදිංචි වූ ත්‍රී රෝද රට සංඛ්‍යාව 372,740 කින් වර්ධනය වී ඇත. එමෙන්ම එම සංඛ්‍යාව 2018 වසරේදී දැන ලක්ෂයේ සීමාව ඉක්මවා ගොස් තිබේ. කෙසේ වෙතත් ලියාපදිංචි ත්‍රී රෝද රට සියල්ලම මගින් ප්‍රවාහනය සඳහා යෙදවෙන්නේ නැත. ජන හා සංඛ්‍යාලේඛන දෙපාර්තමේන්තුවේ 2013/2014 ආර්ථික සංගණනය අනුව, මුළු ලියාපදිංචි ත්‍රී රෝද රට සංඛ්‍යාවෙන් 47% ක් පමණක් ටැක්සි රට වශයෙන් භාවිත කරනු ලබයි. මෙම පදනම අනුව ලක්ෂ 05 ක පමණ ටුක් - ටුක් රියදුරන් ප්‍රමාණයක් දිවයින තුළ ටැක්සි සේවාව සපයනු ලබන බවට ඇස්තමේන්තු කළ හැකි අතර එම ප්‍රමාණය පොදුවේ පවතින උපකල්පනයට වඩා ඉතා අඩු සංඛ්‍යාවකි. ඒ අනුව ජාතික ශ්‍රම බලකායෙන් 6% ක ප්‍රමාණයක් ටුක් - ටුක් ටැක්සි රියදුරන් බව පෙන්වා දිය හැකිය. නමුත් මේ සියලු දෙනාම පූර්ණ කාලීන ත්‍රී රෝද රට රියදුරෝ

නොවෙති. ඇත්ත වශයෙන්ම ත්‍රි රෝද රථ ධාවනය ශ්‍රී ලංකාවේ බහුතරයක් නියැලෙන ද්විතියික රැකියා අතරින් ඉහළ ස්ථානයක් ගනියි. ශ්‍රම බලකා සමීක්ෂණ දත්ත අනුව ත්‍රි රෝද රථ රියදුරන්ගෙන් 12% ක ප්‍රමාණයක් එය තමාගේ අමතර ආදායම් මාර්ගයක් ලෙස යොදා ගනිති. මේ අනුව නිතර උපුටා දක්වනු ලබන මිලියනයක ප්‍රමාණයෙන් පූර්ණ කාලීනව ත්‍රි රෝද රථ ව්‍යාපාරයේ නිරතවනුයේ අඩකටත් වඩා අඩු පිරිසක් බව සඳහන් කළ හැකිය.

බහුතරයක් ත්‍රි රෝද රථ රියදුරන් තරුණයින්ද?

මං මාවත් හි සැරිසරන ත්‍රි රෝද රථ සංඛ්‍යාවට අමතරව, ප්‍රතිපත්ති සම්පාදනයෙහි යෙදෙන පාර්ශ්ව විසින් අවධාරනය කරනු ලබන තවත් කරුණක් වන්නේ කිසිදු ආකාරයක වෘත්තීය පුහුණුවක් නොලබාම, තරුණ පරපුර වැඩි වශයෙන් ත්‍රි රෝද රථ ධාවනයට යොමු වන බවයි. කෙසේ වෙතත් ශ්‍රම බලකා සමීක්ෂණ දත්ත (2013 සහ 2016) අනුව ත්‍රි රෝද රථ රියදුරන් අතරින් වැඩිම ප්‍රතිශතයක් අයත් වන්නේ තරුණ විය ඉක්මවූ (අවුරුදු 30-40) වයස් කාණ්ඩයට බව හඳුනාගත හැකිය. තවදුරටත් ත්‍රි රෝද රථ ධාවනයේ යෙදෙන තරුණ සහභාගිත්වය 2013 සිට 2016 දක්වා අව ප්‍රමාණය විමක් සිදුව ඇත. (ප්‍රස්තාරය බලන්න.) දත්ත මගින් පෙන්නුම් කරන ආකාරයට 2016 වර්ෂයේදී ත්‍රි රෝද රථ වෙළඳපොළ සඳහා සම්බන්ධව ඇති වයස අවුරුදු 35 ට වඩා වැඩි පිරිසෙහි ඉතා පැහැදිලි වර්ධනය විමක් දැකිය හැකිය.



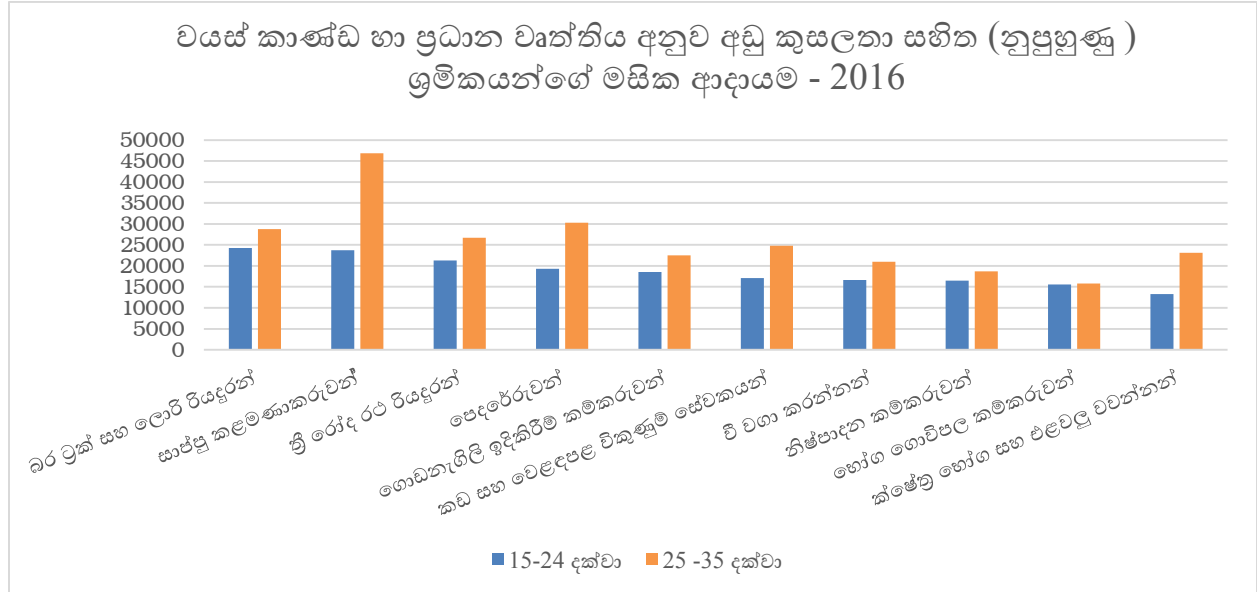
මූලාශ්‍රය: 2013 සහ 2016 ශ්‍රම බලකා සමීක්ෂණ දත්ත

උක් - උක් වෙළඳපොළ සඳහා ආකර්ෂණය වන්නේ කවුරුන්ද?

ත්‍රී රෝද රථ වෙළඳපොළ සඳහා වැඩිම ආකර්ෂණයක් දක්වනු ලබන්නේ අඩු අධ්‍යාපන මට්ටමකින් යුතු පුද්ගලයන්ය. වයස අවුරුදු 35 ට අඩු සහ අඩු කුසලතාවන්ගෙන් යුක්ත (නුපුහුණු ශ්‍රමිකයන්) පුරුෂ පක්ෂය වැඩිම වශයෙන් නිරත වන වෘත්තීන්ගෙන් එකක් වශයෙන් ත්‍රී රෝද රථ ධාවනය හැඳින්විය හැක. ත්‍රී රෝද රථ ඊයදුරන්ගෙන් බහුතරයක් (75.5%) අ.පො.ස. සාමාන්‍ය පෙළ අසමත් අතර මොනයම් ආකාරයක හෝ විධිමත් වෘත්තීය හෝ කාර්මික පුහුණුවක් නොලැබූ අය වෙති.

උක් - උක් වෙළඳපොළ සඳහා පුද්ගලයින් ආකර්ෂණය වන්නේ ඇයි?

පාසල හැරගිය තරුණයන් හා මැදි වයස් පුද්ගලයින් විවිධාකාර හේතු මත ත්‍රී රෝද රථ වෘත්තීය සඳහා ආකර්ෂණය වන බව ගුණාත්මක විශ්ලේෂණය මගින් පෙන්වා දී ඇත. විශේෂයෙන්ම තරුණ පිරිස මෙම ව්‍යාපාරය සඳහා එක් වන්නේ මේ වෙනුවෙන් වසර ගණනාවක පුහුණුවක් හෝ අධ්‍යාපන සුදුසුකම් අවශ්‍ය නොවන බැවින් වන අතර ක්ෂණිකව මුදල් ඉපයීමේ ඉඩ ප්‍රස්ථාවද සැලසෙන බැවිනි. තවද ලබා ඇති අධ්‍යාපන සුදුසුකම් අනුව වැඩි වැටුපක් ලැබෙන වෘත්තීයකට ප්‍රවේශ වීමද කළ නොහැක්කකි. වෙනත් විධිමත් රැකියාවක නිරත විමෙන් පසුව මැදි වයස් පුද්ගලයින් මෙය තෝරා ගන්නා බව පෙනී යයි. මේ පිළිබඳ අදහස් දැක්වූවන් සඳහන් කරනු ලැබුවේ තමන් ත්‍රී රෝද රථ ධාවනය තෝරා ගන්නා ලද්දේ වෙනත් රැකියාවන් හා සංසන්දනය කිරීමේදී ප්‍රධාන වශයෙන්ම මෙහි පවතින අඩු වගකීම් සහගත බව හේතුවෙන් බවයි. එපමණක් නොව පවුලේ කාර්යයන් සඳහා කාලය වැය කළ හැකි වීමද, වැඩි කාල සීමාවක් එකම ස්ථානයක කොටුවී සිටීමෙන් වැළකිය හැකි වීමද මේ රැකියාව සඳහා වැඩි රැචිකත්වයක් දැක්වීමට හේතු වී ඇත.



මූලාශ්‍රය: 2016 ග්‍රම බලකා සමීක්ෂණ දත්ත

ත්‍රි රෝද රථ වෙළඳපොළ තුළින් ලැබෙන ආදායමද ඒ සඳහා ආකර්ෂණය වීමේ තවත් හේතුවක් ලෙස දැක්විය හැකිය. පොදුවේ ගත් කල, ත්‍රි රෝද රථ ධාවනය, වැඩිම මාසික ආදායමක් උපයන වෘත්තීන් අතරින් ඉහළම තලයේ රඳා පවතියි. එය දෙවැනි වන්නේ වෙළඳසැල් කළමනාකරුවන්, මේසන්වරුන් හා බර වාහන ඊයදුරන් යන වෘත්තීන්ට පමණි. මේ පිළිබඳව සඳහන් කිරීමේදී තව දුරටත් දැක්විය හැක්කේ වෙනත් රැකියාවන්හි නිරත වී මාසික ආදායම් ලබන අතර අතිරේක ආදායම් මාර්ගයක් ලෙස ත්‍රි රෝද රථ ධාවනයේද යෙදෙන්නන් පොදුවේ ඉහළ ආදායම් උපයා ගන්නා බවයි. තවද මෙවැනි ඉහළ ආදායමක් ලැබිය හැකි වෙනත් වෘත්තීන් වන මේසන් වැඩ, බර වාහන ඊයදුරන් ආදිය සඳහා දිගු කාලීන පුහුණුවක් අත්‍යවශ්‍ය වේ. ඇතැම් ත්‍රි රෝද රථ ඊයදුරෝ වෙනත් ව්‍යවසායන්හි ආයෝජනය සඳහා අවශ්‍ය මූල්‍ය දායකත්වයක් ලබාගැනීම සඳහා ත්‍රි රෝද රථ රැකියාව තෝරා ගනිති.

උක් - උක් වෙළඳපොළට එක් වීමට පෙර, කර්මාන්ත ශාලාවල සහ වෙළඳසැල්වල අත් උදව්කරුවන් වශයෙන් සේවයේ නියුතුව සිටි අයද මේ අතර වෙති. නමුත් එම වෘත්තීන් සඳහා ගෙවනුයේ අවම මට්ටමේ වේතනයන් බැවින් හා ඒවායේ පවතින අධික පීඩනය සහ/හෝ නම්‍ය නොවන සේවා පැය ගණන හේතුවෙන් එම රැකියාවන්වල නියැලීම එතරම් සාර්ථක වී නොමැත.

ප්‍රතිපත්තිකරණය කෙසේ සකස් විය යුතුද?

ඉහත දත්ත මගින් පෙන්නුම් කෙරෙන පරිදි අඩු කුසලතා මට්ටමකින් හෙබි තරුණ පිරිස ත්‍රි රෝද රථ වෙත ආකර්ෂණය වීමට හේතු වශයෙන් එහි පවතින ඉහළ ආදායම, නම්‍යශීලී සේවා කාලය හා අවම පීඩනය ආදිය දැක්විය හැකිය. බොහෝ දෙනා ත්‍රි රෝද රථ වෙළඳපොළ වෙත ආකර්ෂණය වීමට තවත් හේතුවක් වශයෙන් ඔවුන්ගේ ප්‍රධාන ආදායම් මාර්ගය වෙත අමතර ආදායමක් එක්කර ගැනීමට හා වෙනත් ව්‍යාපාර කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය අමතර ආදායමක් එක්කර ගැනීමත්ය. මේ අනුව ත්‍රි රෝද රථ වෙළඳපොළ වෙත මෙම “වයස් සීමා බාධකය” පැහැවුවහොත් තරුණ පිරිස වෙත ත්‍රි රෝද රථ ධාවනය මගින් ලැබෙන අමතර ජීවන ආදායම ඔවුන්ට අහිමි වනු ඇත. ආරක්ෂාව හා අවිනිත ඊය පැදවීම සැලකිල්ලට ගන්නේ නම්, අදාළ ඊයදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමේදී නියමිත පුහුණුව, ආරක්ෂාකාරී ඊය පැදවීම හා මාර්ග නීති අනුගමනය ආදිය ඇතුළත් කරමින් ඉතා දැඩි ප්‍රතිපත්ති මාලාවක් අනුගමනය කිරීම තුළින් ත්‍රි රෝද රථ ආශ්‍රිත අනතුරු අවම කරගත හැකි වන අතර තදබඳය පවතින විට නීති කඩ නොකිරීමට හා මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳවද අවධානය යොමුවනු ඇත. එමෙන්ම මෙම විශ්ලේෂණය තුළින් ඉහළ වැටුප් හා වඩාත් ගුණාත්මක රැකියා තත්වයන් ලබාදීම තුළින් තරුණ පරපුර ඉමිකයන්ගේ හිඟයක් පවතින කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රයන් කෙරෙහි ආකර්ෂණය කර ගැනීමට හැකිවන බව පෙන්වා දිය හැකිය.