

**இலங்கை - சீன வெளியுறவில் இருபத்தியோராம் நூற்றாண்டின் கடல்சார்  
பட்டுப்பாதை திட்டம்: கொழும்பு துறைமுக நகர அபிவிருத்தியும் ஹம்பாந்தோட்ட  
அபிவிருத்தியும்**

**எம்.ஏ.எம். பௌசர்**  
சிரேஷ்ட விரிவுரையாளர்  
அரசியல் விஞ்ஞானத்துறை  
இலங்கை தென்கிழக்குப் பல்கலைக்கழகம்.

Correspondence: fowsarma@seu.ac.lk

**கட்டுரைச் சுருக்கம்:**

புகோள அமைவிடம் காரணமாக பிராந்திய மற்றும் சர்வதேச அரசியல் நகர்வுகளில் இலங்கை முக்கிய இடத்தினைப் பிடித்துள்ளது. சுதந்திரத்திற்கு முன்னரும் பின்னரும் வெளிநாடுகள் இலங்கையுடனான உறவினை வளர்த்துக்கொள்வதில் ஆர்வம் காட்டிவந்திருப்பதனை அவதானிக்க முடிகின்றது. சுதந்திரத்திற்கு பிந்திய தசாப்தங்களில் பிரித்தானியா, இந்தியா, சீனா, ஐக்கிய அமெரிக்கா உள்ளிட்ட நாடுகள் இலங்கையுடன் வலுவான உறவுகளைப் பேணிவந்துள்ளன. அணிசேரா இயக்கத்தின் உருவாக்கத்தில் இலங்கை முதன்மை பங்காளராக இருந்தது. சிவில் யுத்த காலப்பகுதியில் இலங்கை பல்வேறு நாடுகளிடமிருந்து உதவிகளைப் பெற்றுக்கொண்டது. மிக அண்மைய தசாப்தங்களில், குறிப்பாக மஹிந்த ராஜபக்ஷவின் ஆட்சிக் காலத்தில் சீனாவுடனான இலங்கையின் வெளியுறவுகள் வலுவடைந்திருந்தன. இதன்போது இந்தியா மற்றும் அமெரிக்கா உள்ளிட்ட நாடுகள் இலங்கையின் வெளியுறவுக் கொள்கை தொடர்பில் அதிருப்தி கொண்டிருந்தன. 2015இல் புதிய அரசாங்கம் நிறுவப்பட்டதன் பின்னர் இலங்கையின் பொருளாதார கூட்டணிகள் மாற்றியமைக்கப்பட்டன. இலங்கையில் பல சீன முதலீட்டுத் திட்டங்கள் நிறுத்திவைக்கப்பட்டன. அமெரிக்காவின் உதவித் திட்டங்கள் மீண்டும் புதுப்பிக்கப்பட்டன. இக்காலப்பகுதியில் இந்தியாவும் இலங்கைக்கு குறிப்பிடத்தக்களவு பொருளாதார மேம்பாட்டு உதவிகளை வழங்கியது. எனினும் குறிப்பிட்ட சில மாதங்களுக்குள் இலங்கை சீனாவுடனான தனது உறவை மீண்டும் புதுப்பித்து, இடைநிறுத்தப்பட்டிருந்த பொருளாதார மேம்பாட்டுத் திட்டங்களையும் கட்டுமானப் பணிகளையும் மீளத் தொடங்கியது. இவ்வாறு இலங்கை ஒரு நாட்டுடன் மட்டும் நிலையானதும் தீர்க்கமானதுமான உறவினைக் கொள்ளாது, பொருளாதார மேம்பாட்டினை நோக்காகக் கொண்டு வெளிநாட்டு உதவிகளுக்காக அவ்வப்போது பல்வேறு நாடுகளுடன் தனது வெளியுறவினைப் பேணிவந்துள்ளது. இந்நிலையில் இலங்கையின் சீனாவுடனான உறவுகள் எவ்வாறு காணப்படுகின்றது என்பதனை சீனாவின் மிகப் பெரிய முதலீட்டு திட்டமாக விளங்குகின்ற, இருபத்தியோராம் நூற்றாண்டின் கடல்சார் பட்டுப்பாதை திட்டத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டு இக்கட்டுரை வரையப்பட்டுள்ளது. இக்கட்டுரையில் கொழும்பு துறைமுக நகரத்திட்டமும் ஹம்பாந்தோட்ட அபிவிருத்தித் திட்டமும் கவனத்திற் கொள்ளப்பட்டு, இலங்கைக்கு சீனா வழங்கிவரும் பொருளாதார மேம்பாட்டு உதவிகளின் முக்கியத்துவம் மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இக்கட்டுரையில் பயன்படுத்தப்பட்டுள்ள தரவுகள் முன்னர் வெளியிடப்பட்ட பல்வேறு கட்டுரைகள் மற்றும் ஆவணங்களிலிருந்து பெறப்பட்டவையாகும்.

**பிரதான சொற்கள்:** கடல்சார் பட்டுப்பாதைத் திட்டம், கொழும்பு துறைமுக நகர அபிவிருத்தித் திட்டம், ஹம்பாந்தோட்ட அபிவிருத்தித் திட்டம்

**1. அறிமுகம்**

இலங்கை மிகவும் தொன்மையான வரலாற்றினைக் கொண்ட, இந்து சமுத்திரத்தின் மத்தியில் அமைந்துள்ள ஒரு சிறிய தீவாகும். ஆரம்பத்தில் 'சிலோன்' என்ற பெயரில் அறியப்பட்ட இலங்கை, இந்தியாவின் தென்கிழக்கில், இந்தியப் பெருங்கடல் பாதைக்கு அருகிலுள்ள பூகோள மூலோபாய இடத்தில் அமைந்துள்ளது. இலங்கைத் தீவின் மொத்தப் பரப்பளவு 65,610km<sup>2</sup> ஆகும். இலங்கை இந்து சமுத்திரப் பிராந்தியத்தில் மூலப்பொருட்களை சந்தைப்படுத்துவதற்கான முக்கிய தளமாகவும் கிழக்கு,

மத்திய கிழக்கு, ஆபிரிக்கா மற்றும் ஆசியாவின் வளங்களையும் சந்தைகளையும் கட்டுப்படுத்துவதற்கான பிரதான நுழைவாயிலாகவும் அமைந்துள்ளது. இதனால் மிக நீண்டகாலமாக ஐரோப்பிய வல்லரசுகள் உள்ளடங்கலாக பல்வேறு நாடுகள் இலங்கையுடன் வரலாற்று ரீதியான உறவினைப் பேணிவந்துள்ளன (Kodikara, 1990).

பதினாறாம் நூற்றாண்டின் நடுப்பகுதியில் இலங்கையின் கரையோரப் பிரதேசம் போத்துக்கீசர்களின் நிருவாகத்தின் கீழ் கொண்டுவரப்பட்டது. பின்னர் ஒல்லாந்தர்களும் பிரித்தானியர்களும் இலங்கையின் கரையோர ஆள்புலத்தினைக் கட்டுப்படுத்தினர். பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் ஆரம்பப் பகுதியில் இலங்கையின் ஒட்டுமொத்த நிருவாகத்தினையும் பிரித்தானியர் பொறுப்பேற்றனர். 1948இல் சுதந்திரம் அடையும் வரை இலங்கை பிரித்தானிய நிருவாகத்திற்கு உட்பட்டதாகவே இருந்தது. இவ்விதம் சுமார் 450 வருடங்களுக்கு மேற்பட்ட வெளிநாட்டவர்களின் காலனித்துவ ஆட்சி அனுபவங்களையும் இலங்கை பெற்றுள்ளது. இதனால் இலங்கையின் சர்வதேச முக்கியத்துவ விடயத்தில் காலனித்துவ ஆட்சியும் குறிப்பிடத்தக்க பங்களிப்பினை வழங்கியிருந்தது.

சுதந்திரத்திற்குப் பிந்திய நாட்களில் சுயாதீனமான வெளியுறவுக் கொள்கையொன்றினை அமைத்துச் செயற்படுத்துவதில் இலங்கை பல தடைகளை எதிர்கொண்டது. பிரித்தானிய அரசாங்கத்துடன் இலங்கை ஏற்படுத்திக்கொண்டிருந்த பாதுகாப்பு மற்றும் வெளிவிவகார உடன்படிக்கைகள் இலங்கையின் சுயாதீனத்திற்கும் அதன் சுதந்திரமான சர்வதேச செயற்பாட்டிற்கும் தடையினை ஏற்படுத்தியிருந்தது. எனினும் இவ்வுடன்படிக்கைகளின் வரையறைகளுக்கு உட்பட்டு வெளிநாடுகளுடன் உறவுகளை வளர்த்துக்கொள்வதற்கு இலங்கையின் அரசாங்கங்கள் முயற்சித்து வந்தன. இதன்படி சுதந்திரம் பெற்ற ஆரம்ப நாட்களில் மேற்கு நாடுகளுடன் நட்புறவாடி, கம்யூனிச நாடுகளுக்கு எதிர்ப்பினைக் காட்டக்கூடிய வெளியுறவுக் கொள்கையினை இலங்கை கடைப்பிடித்தது. இதனால் பிரித்தானியா, ஐக்கிய அமெரிக்கா உள்ளிட்ட நாடுகளுடனான இலங்கையின் வெளியுறவு சிறப்பாக இருந்தது (Kodikara, 1982).

மேற்கு நாடுகளை நோக்கிய இலங்கையின் நற்புறவுக்கு மத்தியில், நாட்டின் பொருளாதார நலன்களுக்காக 1952இல் சீனாவுடன் உறவினை ஏற்படுத்திக் கொள்வதற்கான முயற்சிகளும் எடுக்கப்பட்டன. பிராந்திய நாடுகளுடனான உறவு விடயத்திலும் இலங்கையின் அரசாங்கங்கள் கூடிய கவனம்செலுத்தின. 1956இற்குப் பின்னர் ஏற்பட்ட அரசியல் மாற்றத்துடன் கம்யூனிச நாடுகளுடனும் இலங்கை வெளியுறவுகளை ஏற்படுத்திக் கொள்வதற்கான முயற்சியில் ஈடுபட்டது. இதன்போது இந்தியாவுடனும் வலுவான உறவு ஏற்படுத்தப்பட்டது. இதன் பின்னர் எழுச்சியடைந்த அணிசேரா இயக்கச் செயற்பாட்டிலும் இலங்கை கணிசமான ஈடுபாட்டினைக் காட்டியது (சிவராஜா, 2006).

1960களுக்குப் பின்னர் உள்நாட்டு அரசியலில் இடம்பெற்ற மாற்றங்களுக்கு ஏற்ப, இலங்கையின் வெளியுறவுக் கொள்கையில் சில தளம்பல்கள் ஏற்பட்டபோதிலும், கோட்பாட்டளவில் அணிசேராக் கொள்கை தொடர்பான பொது உடன்பாடு இலங்கை அரசாங்கங்கள் மத்தியில் காணப்பட்டது. எனினும் நடைமுறையில் ஐக்கிய தேசியக் கட்சி தலைமையிலான அரசாங்கங்கள் மேற்கு நாடுகளுடன் நட்புறவினை வளர்த்துக்கொண்டு, கம்யூனிச நாடுகளுடன் உறவினைக் குறைத்துக் கொள்ள முயற்சித்தன. அதேவேளை, சிறிலங்கா சுதந்திரக் கட்சி தலைமையிலான அரசாங்கம் கம்யூனிச நாடுகளுடன் உறவினை விஸ்தரித்துச் செயற்பட்டது (கணேசலிங்கம், 2014).

1980களுக்குப் பின்னர் இலங்கையில் உருவாகிய உள்நாட்டு சிவில் யுத்தம், இலங்கையின் வெளிவிவகாரக் கொள்கை விடயத்தில் கணிசமான தாக்கத்தினை ஏற்படுத்தியது. பிராந்திய நாடுகள் உட்பட மேற்கு வல்லரசுகளுடன் நெருக்கமான உறவினைப் பேண வேண்டியதன் அவசியத்தினை அது உருவாக்கியது. இக்காலத்தில் பிராந்திய நாடுகளுடனும் ஏனைய நாடுகளுடனுமான உறவில் சில விரிசல்கள் ஏற்பட்டபோதிலும் அந்நாடுகளுடனான உறவினை இலங்கை தவிர்க்க முடியாத சூழ்நிலையொன்று உருவாகியிருந்தது. இதனால் 1994இற்குப் பின்னர் பதவிக்கு வந்த அரசாங்கம் தமிழீழ விடுதலைப் புலிகளின் சர்வதேச செயற்பாட்டினைக் கட்டுப்படுத்துவதற்காக மேற்கு நாடுகளுடன் நட்புறவினை மேலும் வளர்த்துக் கொண்டது (சிவராஜா, 2006).

இருபத்தியோராம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்திலிருந்து இலங்கை விவகாரத்தில் வெளிநாடுகளின் ஈடுபாடு தீவிரமாக அதிகரித்தது. உள்நாட்டு சிவில் யுத்தத்தினை அரசியல் ரீதியாக முடிவிற்கு

கொண்டுவருதல், நலிவடைந்திருந்த பொருளாதாரத்தினை மீளக் கட்டியெழுப்புதல் உள்ளிட்ட விடயங்களுக்காக வெளிநாடுகளின் இலங்கை மீதான ஈடுபாட்டினை அரசாங்கம் அங்கீகரிக்க வேண்டிய நிலை ஏற்பட்டிருந்தது. இவ்விதமான இலங்கையின் வெளியுறவு தொடர்பான நீண்ட வரலாற்றில், இலங்கைக்கும் சீனாவுக்கும் இடையிலான உறவு குறிப்பிடத்தக்க ஒன்றாகும்.

இலங்கைக்கும் சீனாவுக்கும் இடையிலான உறவு மிகவும் பழைமையான ஒன்றாயினும் இருபத்தியேராம் நூற்றாண்டில் அதன் முக்கியத்துவம் முன்னெப்போதும் இல்லாதளவிற்கு தீவிரமாக அதிகரித்துள்ளது. இந்தியா, அமெரிக்கா உள்ளிட்ட நாடுகளுடன் போட்டியிட்டுக் கொண்டு இலங்கையுடன் வெளியுறவினை வளர்த்துக் கொள்வதில் சீனா அதிக முனைப்பினைக் காட்டிவருகின்றது. இதன்படி சீனாவின் முத்துமாலைத் தொடரின் முக்கிய மையத்தில் இலங்கை காணப்படுவதுடன் அதன் பொருளாதார நட்பு நாடாகவும் மாறியுள்ளது. உள்நாட்டு சிவில் யுத்தத்தினை இராணுவ ரீதியாக முடிவிற்குக் கொண்டுவருவதற்கான இலங்கையின் போராட்டத்திலும் சீனா பலபக்க உதவிகளை வழங்கியது. இதன்போது பொருளாதார, தொழில்நுட்ப, ஆயுத மற்றும் இராணுவ உதவிகளை சீனா வழங்கியதுடன், இராணுவக் கூட்டுச் செயற்பாடுகள் மற்றும் இராணுவப் பயிற்சிகளை வழங்குவதிலும் ஆர்வம் காட்டியது. சிவில் யுத்தம் முடிவுற்றதன் பின்னர் மீள்கட்டுமானப் பணிகளுக்கும் மனிதாபிமான செயற்பாடுகளுக்கும் சீனா குறிப்பிடும்படியான பங்களிப்பினை வழங்கிவருகின்றது (Samaranayake, 2011).

சமகாலத்தில் யுத்தத்தினால் அழிவடைந்த இலங்கையின் உட்கட்டமைப்பு வசதிகளை விருத்தி செய்வதற்கும் பொருளாதார அபிவிருத்தியினை ஏற்படுத்துவதற்கும் சீனாவின் உதவியினை இலங்கை எதிர்பார்த்துச் செயற்படுவதனையும் அவதானிக்க முடிகின்றது. சர்வதேச ரீதியாக இலங்கை மீது முன்வைக்கப்பட்டு வரும் மனித உரிமைகள் மற்றும் மனிதாபிமானச் சட்டமீறல் குற்றச்சாட்டுக்களிலிருந்து இலங்கையினை விடுவிப்பதற்கும் சீனா முயற்சித்தது. இருபத்தியேராம் நூற்றாண்டில் பல முதலீட்டுத் திட்டங்களினூடாக இரு நாடுகளும் தமது உறவினைப் பலப்படுத்திக்கொள்ள முயற்சித்து வருகின்றன. இம்முயற்சிகளுள் 'கடல்சார் பட்டுப் பாதைத் திட்டம்' முக்கியமான ஒன்றாகும். இத்திட்டத்தின் கீழ் இலங்கை - சீன உறவுக்கான புதிய வாய்ப்புக்கள் பல உருவாகியிருக்கின்றன. இத்திட்டம் பிராந்திய வல்லரசான இந்தியாவுடனான இலங்கையின் உறவில் சில தளம்பல்களை அவ்வப்போது ஏற்படுத்தி வருகின்றது.

இத்திட்டம் பிராந்திய அரசியல் நலன், இலங்கையின் தேசிய நலன் உள்ளிட்ட விடயங்களில் குறுகிய மற்றும் நீண்டகாலப் பாதிப்புக்களை ஏற்படுத்தக்கூடும் என்ற விமர்சனமும் உண்டு. இந்தவகையில், இக்கட்டுரை சீனாவின் இருபத்தியேராம் நூற்றாண்டின் கடல்சார் பட்டுப்பாதைத் திட்டம் தொடர்பிலும் அதன் முதன்மைத் திட்டங்களாக இலங்கையில் முன்னெடுக்கப்படும் கொழும்பு துறைமுக நகரத் திட்டம் மற்றும் ஹம்பாந்தோட்ட அபிவிருத்தித் திட்டம் தொடர்பிலும் கவனம் செலுத்துகின்றது.

## 2. வரலாற்று உறவுகள்

இலங்கை - சீன உறவு பல ஆயிரம் ஆண்டுகள் பழைமையானது. வெளியுறவில் அனைவருடனும் நட்புறவைப் பேணுதல் மற்றும் இராஜதந்திர ரீதியாக எவருடனும் பகைமை பாராட்டாமை உள்ளிட்ட விடயங்களில் இரு நாடுகளும் ஒத்த தன்மையினைக் கொண்டுள்ளன. ஆரம்ப காலத்தில் இலங்கைக்கும் சீனாவுக்கும் இடையில் நிலவிய உறவுகள் வர்த்தக மற்றும் வணிகத் தொடர்புகள், மத - கலாசாரத் தொடர்புகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு விளங்கின. இந்த வரலாற்று உறவில் கி.பி. ஐந்தாம் நூற்றாண்டில் சீனாவின் பௌத்த துறவியான பா எக்சியான் (Fa Xian) என்பவரின் இலங்கைக்கான விஜயம் குறிப்பிடத்தக்கதாகும். பௌத்த மத போதனைகளை அறிந்து கொள்வதற்காக உலகின் பல நாடுகளுக்கும் சென்ற பா எக்சியான் இலங்கையில் சுமார் இரண்டு ஆண்டுகள் தங்கியிருந்தார். இவர் அநுராதபுரத்திற்குச் சென்று பௌத்தம் மற்றும் அதனுடன் தொடர்புடைய விடயங்களைக் கற்றறிந்தார். அவர் நாடு திரும்பும் போது அபயகிரி விகாரைக்கு அழகிய தந்தக் கைப்பிடி மற்றும் தங்கம் பொறித்த மதிப்புமிக்க வெள்ளைப்பட்டு விசிறியை வழங்கியதாக நம்பப்படுகின்றது. இலங்கை மீது அதிக ஆர்வத்தினையும் ஈடுபாட்டினையும் கொண்டிருந்த பா எக்சியான், இலங்கையினை 'சிங்கங்களின் தீவு (Island of the Lions)' என அழைத்தார். அவரது பயணக் குறிப்புக்கள் அடங்கிய 'பௌத்த இராச்சியங்களின் பதிவுகள் (Records of the Buddhist Kingdoms)' என்ற ஆவணம் இலங்கை குறித்த

விரிவான தகவல்களை உள்ளடக்கியுள்ளது. இவரது வருகையினை நினைவுகூறும் பாகியன் கலா (Fahian Gala), பாகியன் கோயில் (Fahian Temple) என்பன புலத்திங்களவில் இன்றும் காணப்படுகின்றமை குறிப்பிடத்தக்கது (Wang & Ye, 2019; Deyshappriya, 2016; Weihua, 2013).

இவரைத் தொடர்ந்து மகாநாம மன்னர் புத்தர் உருவத்துடன் ஒரு தூதுவரை சின் வம்சத்தைச் (Tsin Dynasty) சேர்ந்த சீனப் பேரரசர் ஹியாஓ ஓள-ரீ (Hiao-ou-ti) இடம் அனுப்பிவைத்ததாக வரலாறுகள் கூறுகின்றன. இதனைத் தொடர்ந்து மற்றுமொரு தூதுவர் ஒரு கடிதத்தினையும் பரிசுகளையும் எடுத்துக் கொண்டு சீனா சென்றதாக கூறப்படுகின்றது. 1405இல் இலங்கைக்கு முதன் முதலில் விஜயம் செய்த சீன ஜெனரல் செங் ஹு (Cheng Ho) புத்தரின் புனிதத் தந்தம் பொறித்த நினைவுச் சின்னங்களைக் கொண்டுவருமாறு சீனப் பேரரசரினால் பணிக்கப்பட்டிருந்தார். இதன்போது இலங்கை மன்னர் வீர அலகேஸ்வர (Veera Alekeswara) என்பவர் செங் ஹு வினை அவமதித்ததனால், செங் ஹு இலங்கை மன்னரையும் அவரது குடும்பத்தினரையும் கைதுசெய்து சீனாவிற்கு அழைத்துச் சென்றதாகவும், பின்னர் சீனப் பேரரசர் இலங்கை மன்னரையும் அவரது குடும்பத்தினரையும் விடுவித்ததாகவும் நம்பப்படுகின்றது. பதினைந்தாம் நூற்றாண்டில் மன்னர் ஆறாம் பராக்கிரமபாகு காலத்தில் இலங்கை இளவரசர் ஒருவர் சீனாவுக்கு தூதுவராக அனுப்பப்பட்டு, அவர் அங்கு ஒரு இளம் பெண்ணை திருமணம் செய்து, அவரது சந்ததியினர் சீனாவின் பூஜியான் (Fujian) மாகாணத்தில் வாழ்ந்து வருவதாகவும் வரலாறுகள் கூறுகின்றன (Wang & Ye, 2019; Deyshappriya, 2016; Weihua, 2013). இவைதவிர சீனாவிலிருந்து கொண்டுவரப்பட்ட மட்பாண்டங்கள், உணவுத் தட்டுக்களின் பாகங்கள் மற்றும் நாணயங்களின் எச்சங்கள் என்பன இலங்கையில் காணப்படுவது அண்மைக் காலங்களில் இடம்பெற்ற பல்வேறு தொல்பொருள் அகழ்வாராய்ச்சிகள் மூலம் கண்டறியப்பட்டுள்ளமை குறிப்பிடத்தக்கதாகும்.

### 3. சுதந்திரத்திற்குப் பிந்திய உறவுகள்

வரலாற்று ரீதியாக இரு நாடுகளுக்கும்ிடையே இடம்பெற்று வந்த உறவுகள் சுதந்திரத்திற்குப் பின்னர் இறப்பர் - அரிசி ஒப்பந்தத்தின் மூலம் புதுவடிவம் பெற்றது. இவ் ஒப்பந்தத்தில் அப்போதைய இலங்கையின் வர்த்தக அமைச்சராக இருந்த ஆர்.ஜி.சேனநாயக்காவும் அவரது சீனப் பிரதிநிதியும் 1952 டிசம்பர் 18ஆம் திகதி சீனாவின் பிரதமர் முன்னிலையில் கையெழுத்திட்டனர். கம்யூனிசம் அல்லாத நாட்டுடன் சீனா செய்து கொண்ட முதலாவது ஒப்பந்தமாகவும் இது அறியப்படுகின்றது. 1982ஆம் ஆண்டு வரை இந்த ஒப்பந்தம் ஒவ்வொரு ஐந்து ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை புதுப்பிக்கப்பட்டதுடன் இதன்கீழ் இலங்கை ஆண்டுதோறும் சீனாவில் இருந்து 270,000 மெட்ரிக் தொன் அரிசியை இறக்குமதி செய்ய உறுதிபூண்டதுடன், அதற்கு ஈடாக சீனா ஒவ்வொரு ஆண்டும் இலங்கையிலிருந்து சுமார் ஐந்து ஆண்டுகளுக்கு 50000 தொன் இறப்பரை இறக்குமதி செய்ய ஒப்புக்கொண்டது (Deyshappriya, 2016).

அரிசிப் பற்றாக்குறை மற்றும் செயற்கை இறப்பர் அறிமுகம் செய்யப்பட்டமை காரணமாக வியத்தகு அளவில் அதிகரித்த சர்வதேச அரிசி விலைகள் மற்றும் வீழ்ச்சியடைந்த இறப்பர் விலைகளை சமாளிக்க இலங்கை அரசு போராடியது. அதேவேளை, சீனா மீது ஐக்கிய நாடுகள் தாபனம் பொருளாதாரத் தடையை விதித்த காரணத்தினால் இயற்கை இறப்பரை வாங்குவது சீனாவிற்கு தடையாக அமைந்திருந்தது. இவ்வாறானதொரு சூழ்நிலையில் இரு நாடுகளும் இவ் ஒப்பந்தத்தை கைச்சாத்திட்டமை இரு நாடுகளுக்கும் பரஸ்பர நன்மைகளை வழங்குவதாக அமைந்திருந்தது. இறப்பரை ஏற்றுமதி செய்வதற்கு இலங்கைக்கு சந்தை விலையை விட 40 வீதம் அதிக விலை வழங்கப்பட்டதுடன் சந்தை விலையில் 1/3 பங்கிற்கு அரிசியை இறக்குமதி செய்ய இடமளிக்கப்பட்டது. இதன்மூலம் இலங்கை எதிர்நோக்கி வந்த அரிசிப் பற்றாக்குறை தீர்க்கப்பட்டதுடன் கொரியப் போரின் போது சீனாவிற்கு விதிக்கப்பட்டிருந்த சர்வதேச முற்றுகைக்கு மத்தியில் இலங்கையின் உதவியைப் பெறக்கூடியதாகவும் அமைந்திருந்தது (Deyshappriya, 2016; Kelegama, 2014).

இந்தப் பின்னணியின் கீழ் இலங்கை 1957ஆம் ஆண்டு சீனாவுடனான முறையான இராஜதந்திர உறவை ஏற்படுத்தியது எனலாம். 1957ஆம் ஆண்டின் தொடக்கத்தில் சீனப் பிரதமர் சூ என்லாய் (Zhou Enlai) இலங்கைக்கான உத்தியோகபூர்வ விஜயத்தினை மேற்கொண்டதனைத் தொடர்ந்து, இரு நாடுகளுக்கும்ிடையில் முறையான இராஜதந்திர உறவுகள் கட்டியெழுப்பப்பட்டன. இதன்போது வில்மட் ஏ

பெரேரா (Wilmot A Perera) சீனாவிற்கான முதலாவது இலங்கைத் தூதுவராக நியமிக்கப்பட்டிருந்தார். இவ் இராஜதந்திர உறவுகள் பொருளாதார மற்றும் அரசியல் உறவுகளுக்கான உறுதியான அடித்தளத்தை வழங்கியிருந்தன. இலங்கைப் பிரதமராக இருந்த ஸ்ரீமாவோ பண்டாரநாயக்கா அவர்கள் சீனாவிற்கான விஜயத்தை மேற்கொண்டதை அடுத்து இரு நாடுகளுக்கிடையிலான முதலாவது 'பொருளாதார மற்றும் தொழில்நுட்ப ஒத்துழைப்பு ஒப்பந்தம்' 1962இல் கைச்சாத்திடப்பட்டது (Deyshapriya, 2016).

இலங்கைப் பிரதமரின் சீன விஜயம் சீனாவின் உதவிகளைப் பெறுவதிலும் அவற்றை விரிவாக்குவதிலும் வெற்றியளித்தது. 1963ஆம் ஆண்டில் இரு நாடுகளும் கடல் வழி தொடர்பிலான வர்த்தக உடன்படிக்கை ஒன்றை கைச்சாத்திட்டிருந்தன. இவ் ஒப்பந்தத்தை இந்தியாவும், மேற்கு நாடுகளும் இந்து சமுத்திரப் பிராந்தியத்தில் கடலாதிக்கத்தை விஷ்ணுரிப்பதற்கான சீனாவின் முயற்சியாகக் கருதின. 1972ஆம் ஆண்டு இலங்கைப் பிரதமர் ஸ்ரீமாவோ பண்டாரநாயக்கா சீனாவிற்கான உத்தியோகபூர்வ விஜயமொன்றை மேற்கொண்டதுடன் அவ் விஜயம் இரு நாட்டு உறவிலும் பல புதிய திருப்புமுனைகளை ஏற்படுத்தியது. இலங்கை சீனாவிடமிருந்து உதவிகள், நன்கொடைகள், வர்த்தகம், ஆயுத இறக்குமதிகள் என்பவற்றைப் பெறுவதற்கான பல ஒப்பந்தங்களையும் கைச்சாத்திட்டிருந்தது. இவ்விஜயத்தினைத் தொடர்ந்தே சீனாவின் உதவியுடன் 'பண்டாரநாயக்கா ஞாபகார்த்த சர்வதேச மாநாட்டு மண்டபம்' நிர்மாணிக்கப்பட்டமை குறிப்பிடத்தக்கதாகும் (Kelegama, 2014; Deyshapriya, 2016).

1975ஆம் ஆண்டு சீனா இலங்கைக்கான மிகப்பெரிய ஏற்றுமதி நாடாக மாறியதுடன் 1981ஆம் ஆண்டு இலங்கையில் உள்ள சீன தூதரகத்துடன் இணைந்து பணியாற்றும் வகையில் 'இலங்கை - சீன சமூகம்' உருவாக்கப்பட்டது. இதன்மூலம் இரு நாடுகளுக்கிடையிலான உறவை பலப்படுத்துவதற்கான முயற்சிகள் முன்னெடுக்கப்பட்டன. தமது வர்த்தக உறவுகளை விரிவுபடுத்த 'பொது வர்த்தக ஒப்பந்தம்' தேவை என்பதை இரு நாடுகளும் உணர்ந்தன. இதனால் 1962இல் உருவாக்கப்பட்ட பொருளாதார மற்றும் தொழில்நுட்ப ஒத்துழைப்பு ஒப்பந்தத்தை அமுல்படுத்துவதனை மீளாய்வு செய்ய 1982இல் 'சீன - இலங்கை இணைப்புக் குழுவொன்றினை (Sino-Sri Lanka Joint Committee)' உருவாக்கி, 1984ஆம் ஆண்டில் 'பொருளாதார மற்றும் வர்த்தக ஒப்பந்தத்தில்' இரு நாடுகளும் கையெழுத்திட்டன. இதனையடுத்து 1986ஆம் ஆண்டு சீன ஜனாதிபதி லீ எக்ஸியான்னியன் (Li Xiannian) இலங்கைக்கான விஜயம் ஒன்றை மேற்கொண்டதுடன் இலங்கையின் இனமோதலுக்கு அரசியல் தீர்வு காணப்படவேண்டும் எனவும் சீனாவின் இலங்கைக்கான ஆயுத விநியோகம் தொடர்ந்தும் நடைபெறும் எனவும் கூறியிருந்தார். அதேவேளை, 1987களில் இலங்கையின் உள் விவகாரத்தில் இந்தியாவின் தலையீடு அதிகரித்த போது அதனை சீனா வெளிப்படையாகவே எதிர்த்திருந்தது (Premadasa, 2007).

1991இல் 'சீன - இலங்கை இணைந்த வர்த்தகம் (Sino-Sri Lanka Joint Trade)', 'பொருளாதார மற்றும் வர்த்தகம் தொடர்பான உடன்படிக்கை (Agreement on Economic and Trade Cooperation)' என்பவற்றை ஒன்றிணைத்து 'இலங்கை - சீன இணைப்பு ஆணையகம் (Sri Lankan-Chinese Joint Commission)' தாபிக்கப்பட்டது. இதன் ஆரம்ப அமர்வுகள் 1992இல் இடம்பெற்றதுடன் 1996, 2000ஆம் ஆண்டுகளில் இரண்டாவது, மூன்றாவது அமர்வுகள் இடம்பெற்றன. இவ் ஆணையகம், தகவல்களை பரிமாறிக் கொள்ளல், சமரச பேச்சுவார்த்தை தொடர்பான பிரதிநிதிகள் மற்றும் குழுக்களை ஒழுங்கமைத்தல், பல்வேறு அபிவிருத்தித் திட்டங்களுக்கான கடன் வசதிகளை ஏற்படுத்துதல் போன்ற நோக்கங்களைக் கொண்டு செயற்பட்டது. 1994ஆம் ஆண்டு இரு நாடுகளிலுமுள்ள முன்னணி தனியார்த்துறை வணிக பங்காளர்களை ஒருங்கிணைப்பதன் மூலம் 'இலங்கை - சீன வியாபாரப் பேரவை (Sri Lankan-Chinese Business Council)' தாபிக்கப்பட்டது. இதற்கு 'இலங்கை வர்த்தக சம்மேளனம் (Ceylon Chamber of Commerce)' நிதியுதவியளித்ததுடன் இது இரு நாடுகளுக்கிடையிலான வர்த்தக மற்றும் முதலீட்டு உறவுகளை விரிவுபடுத்துவதை நோக்கமாகக் கொண்டிருந்தது (Kelegama, 2014). இவ்விதம் சுதந்திரத்திற்கு பிந்திய ஆண்டுகளில் இலங்கைக்கும் சீனாவுக்கும் இடையிலான உறவில் முன்னேற்றங்கள் பல இடம்பெற்றன. எனினும் அவ்வப்போது இரு நாடுகளுக்கிடையிலான இராஜதந்திர உறவில் சில நெருக்கடிகள் உருவாகியிருந்தமையும் குறிப்பிடத்தக்கது. விஷேடமாக ஐக்கிய தேசியக் கட்சி அரசாங்க காலத்தில் இவ்விதமான நெருக்கடிகளை அவதானிக்க முடிந்தது.

#### 4. இருபத்தியோராம் நூற்றாண்டில் இலங்கை - சீன உறவுகள்

இருபத்தியோராம் நூற்றாண்டிலும் இரு நாடுகளுக்கும் இடையிலான உறவு முன்னேற்றகரமானதாக இருக்கின்றது. இலங்கையில் சந்திரிகா குமாரதுங்க ஜனாதிபதியாக பதவி வகித்த காலத்தில் அவர் 1996இல் சீனாவுக்கு உத்தியோகபூர்வ விஜயமொன்றினை மேற்கொண்டதுடன் வர்த்தக மற்றும் பொருளாதார ஒத்துழைப்பு விடயத்தில் விரிவான கலந்துரையாடல்களையும் மேற்கொண்டிருந்தார். இதனைத் தொடர்ந்து அவரது வெளிநாட்டமைச்சர் லக்ஷ்மன் கதிரகாமர் பொருளாதார மற்றும் சமூக ஒத்துழைப்புக்கான ஆசிய பசுபிக் ஆணைக்குழுவின் (Asia Pacific Commission for Economic and Social Cooperation) தலைவராகவும் நியமிக்கப்பட்டார். அவர் 2004இல் சீனாவின் சங்காய் மற்றும் பீஜிங் நகரங்களுக்கு விஜயம் செய்து, இலங்கையின் உள்நாட்டு மோதல், பொருளாதார மற்றும் வர்த்தக ஒத்துழைப்பு உள்ளிட்ட விடயங்கள் தொடர்பாக சீனத் தலைவர்களுடன் கலந்துரையாடல்களை மேற்கொண்டார். இவ் விஜயத்தின்போது சீன ஜனாதிபதி, வெளிநாட்டமைச்சர் மற்றும் கம்யூனிசக் கட்சியின் முக்கியஸ்தர்களையும் அவர் சந்தித்து கலந்துரையாடல்களை மேற்கொண்டிருந்தார். இக் கலந்துரையாடல்களின் பயனாக இலங்கை சீனாவிடமிருந்து பல பொருளாதார நன்மைகளைப் பெற்றுக் கொண்டது (கணேசலிங்கம், 2014).

2004இல் ஏற்பட்ட சுனாமி அனர்த்தத்தினால் இலங்கையின் கரையோரங்கள் மிக மோசமான பாதிப்பினை எதிர்கொண்டன. இதனையடுத்து 2005 ஏப்ரலில் சீனப் பிரதமர் இலங்கைக்கான விஜயம் ஒன்றினை மேற்கொண்டிருந்தார். இவரது விஜயத்தின் போது சுமார் 1.5 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் உதவி இலங்கைக்கு வழங்கப்பட்டது. அதேவேளை, சுனாமியினால் பாதிப்படைந்த இலங்கையினைக் கட்டியெழுப்புவதற்கு சீனா, தொழில்நுட்ப உதவிகளையும் கடனுதவிகளையும் ஏனைய மானியங்களையும் வழங்கும் எனவும் அவர் உறுதியளித்தார். இதன்போது விவசாய உற்பத்தி, உட்கட்டமைப்பு விருத்தி, விவசாய உற்பத்திகளுக்கான மானியங்களைப் பெறுதல் உள்ளிட்ட விடயங்களில் இரு தரப்புப் புரிந்துணர்வு உடன்படிக்கைகளும் கைச்சாத்திடப்பட்டன. அதேவேளை, ஜின் கங்கை வெள்ள நீர் தடுப்புத் திட்டம் மற்றும் லேடி றிட்ஜ்வே சிறுவர் வைத்தியசாலை மீள் அபிவிருத்திகளுக்கும் சீனா மானிய உதவிகளை வழங்கியது. இவரது விஜயத்தின் மூலம் இரு நாடுகளுக்கிடையிலான இராஜதந்திர உறவு மிகவும் பலமான நிலையினை எட்டியது. இதன்படி 1995 - 2005 வரையான பத்தாண்டு காலப்பகுதியில் இலங்கை - சீன உறவு மிகவும் உறுதியாக வளர்ச்சியடைந்திருந்தது. இக்காலப்பகுதியில் இலங்கையின் ஏற்றுமதி, இறக்குமதி விடயத்திலும் சீனா குறிப்பிடத்தக்க பங்களிப்பினை வழங்கிவந்தது (கணேசலிங்கம், 2014).

2005ஆம் ஆண்டு இரு நாட்டு தலைவர்களும் 'விரிவான கூட்டுறவு ஒத்துழைப்பினை (Comprehensive Cooperative Partnership)' உருவாக்கி, அதனை விருத்தி செய்வது தொடர்பிலான கூட்டறிக்கை ஒன்றினையும் வெளியிட்டனர். 2007ஆம் ஆண்டு இரு நாடுகளுக்கிடையிலான உறவில் மிக முக்கியமான ஆண்டாகக் கருதப்படுகின்றது. இவ்வாண்டில் இரு நாடுகளுக்கிடையிலான இராஜதந்திர உறவுகளின் ஐம்பது ஆண்டு நிறைவு விழா (பொன்விழா) கொண்டாடப்பட்டது. இதற்காக இலங்கையின் முன்னாள் ஜனாதிபதி மணிந்த ராஜபக்ஷ சீனாவிற்கான உத்தியோகபூர்வ விஜயம் ஒன்றை மேற்கொண்டு, இரண்டு வகையான இரு தரப்பு ஒப்பந்தங்களில் கைச்சாத்திட்டிருந்தார். அவை 'பொருளாதார மற்றும் தொழில்நுட்ப ஒத்துழைப்பு உடன்படிக்கை (Economic and Technical Cooperation Agreement)' மற்றும் 'நட்பு நகர உறவு உடன்படிக்கை (Friendship City Relationship Agreement)' என்பனவாகும். இதன்போது சீனாவினுடைய நிர்மாணத்துறை அமைச்சு, நகர அபிவிருத்தி அமைச்சு, வர்த்தக அமைச்சு, சீன வர்த்தக அமைச்சின் முதலீட்டு ஊக்குவிப்பு நிறுவனம், சீனாவின் வானொலி மற்றும் தொலைக்காட்சிப் பணியகம், சீன செஞ்சிலுவைச் சமூகம், விவசாயப் பொறிமுறை விஞ்ஞானங்கள் தொடர்பான சீன அகடமி, பீஜிங் வெளிநாட்டுக் கற்கைகள் பல்கலைக்கழகம் போன்றவற்றுடனும் பல புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தங்கள் கைச்சாத்திடப்பட்டன (Kelegama, 2014).

இவ் விஜயத்தின் போது இலங்கையின் இனமோதல் குறித்து இரு நாடுகளும் கூட்டு அறிக்கை ஒன்றையும் வெளியிட்டிருந்தன. அவ் அறிக்கையில், "பயங்கரவாதம், பிரிவினைவாதம், தீவிரவாதம் ஆகிய மூன்று தீங்கு விளைவிக்கக்கூடிய சக்திகளை எதிர்த்து போராடுவதற்கு இரு நாடுகளும் கூட்டாகச் செயற்படுவதுடன், பயங்கரவாதச் செயற்பாட்டிற்கு எதிராக சர்வதேச, பிராந்திய மட்டங்களில்

இணைப்பினையும், ஆலோசனைகளையும் உருவாக்குதல் வேண்டும்” எனவும் குறிப்பிட்டிருந்தது (Ministry of Foreign Affairs, the People's Republic of China, 2007). இதன்படி 2007ஆம் ஆண்டிலிருந்து சீனா இலங்கைக்கு இராணுவ ஆலோசனைகளையும் ஆயுத உதவிகளையும் வழங்கி வந்தது. 2009ஆம் ஆண்டு சீன அபிவிருத்தி வங்கி (China Development Bank), இலங்கை மத்திய வங்கி (Central Bank of Sri Lanka) ஆகியன தமக்கிடையிலான நீண்ட கால பொருளாதார தொடர்புகளை வலுப்படுத்தும் முகமாக முதலீட்டு அனுசரணை உடன்படிக்கை (Investment Facilitation Agreement) ஒன்றையும் கைச்சாத்திட்டிருந்தன (Kelegama, 2014).

இவ் ஒப்பந்தங்களுக்கு மேலதிகமாக இலங்கையின் சிவில் யுத்தம் முடிவுக்கும் கொண்டுவரப்பட்டதைத் தொடர்ந்து யுத்தத்தினால் பாதிக்கப்பட்ட நாட்டின் பொருளாதாரத்தை மீண்டும் கட்டியெழுப்பும் நோக்குடன் மஹிந்த ராஜபக்ஷவினால் கொண்டுவரப்பட்ட ‘மஹிந்த சிந்தனை’ கொள்கைத் திட்டத்திற்கும் இலங்கையின் பாரிய உட்கட்டமைப்பு அபிவிருத்திக்கும் சீனா முக்கிய பங்களிப்புக்களை வழங்கியது. இதன்படி நுரைச்சோலை மின் நிலையம், மத்தள விமான நிலையம், ஹம்பாந்தோட்ட துறைமுகம், தெற்கு மற்றும் கட்டுநாயக்கா அதிவேக நெடுஞ்சாலை, தாமரைத் தடாக அரங்கம் (Nelum Pokuna Theatre), தாமரைக் கோபுரம் (Lotus Tower), கொழும்பு துறைமுக நகரத் திட்டம், வடக்குப் பாதை புனரமைப்புத் திட்டம் போன்றவற்றிற்கும் சீனா நிதியுதவி அளித்தது (Sultana, 2016). 2011இல் திறக்கப்பட்ட தாமரைத் தடாக அரங்கத்திற்கு சுமார் 30மில்லியனும், 2013இல் திறக்கப்பட்ட மத்தள விமான நிலையத்திற்கு சுமார் 210மில்லியனும் சீனாவினால் வழங்கப்பட்டமை குறிப்பிடத்தக்கதாகும் (Deyshappriya, 2016).

இரு நாடுகளுக்கும்ிடையிலான உறவுகளில் வருடாந்த இருதர்ப்பு வர்த்தகம் 2010இல் இரண்டு பில்லியன் டொலர்களாகவும் 2011இல் மூன்று பில்லியன் டொலர்களாகவும் காணப்பட்டது. இக்காலப்பகுதியில் இரு தர்ப்பு ஒத்துழைப்பு, சீனாவின் Belt and Road Initiative (BRI) மற்றும் இலங்கையின் போருக்குப் பிந்திய பொருளாதார மீட்புத் திட்டம் என்பவற்றுடன் இணைந்த வகையில் வளர்ச்சியடையத் தொடங்கியது (Deyshappriya, 2016). இவ் ஒத்துழைப்புக்களோடு இணைந்ததாக இலங்கை ஜனாதிபதி மஹிந்த ராஜபக்ஷ இலங்கையை மூலோபாய ரீதியாக உலகின் பொருளாதார மையமாக மாற்றுவதையும், ஆசிய பட்டுப்பாதையின் முத்தாக இலங்கையினை மாற்றுவதையும் மூலோபாய இருப்பிடத்தை பயன்படுத்தி கிழக்கு மற்றும் மேற்குக்கு இடையே முக்கிய இணைப்பை ஏற்படுத்துவதையும் இலங்கையை கடற்படை, விமானப்படை, வணிக எரிசக்தி மற்றும் அறிவுக் கேந்திர மையமாக உருவாக்குவதையும் நோக்காகக் கொண்டு செயற்பட்டார்.

##### 5. இருபத்தியோராம் நூற்றாண்டின் கடல்சார் பட்டுப்பாதைத் திட்டம்

கடல்சார் பட்டுப்பாதைத் திட்டமானது Belt and Road Initiative இல் உள்ளடக்கப்படும் சீனாவின் ஒரு முதலீட்டுத் தந்திரோபாயத் திட்டமாகும். இத்திட்டத்தின் மூலம் வரலாற்று ரீதியான பட்டுப்பாதை ஒத்துழைப்புக்களை விருத்தி செய்வதனுடாக முதலீடுகளை அதிகரிப்பதற்கு சீனா எதிர்பார்த்துள்ளது. இத்திட்டம் உலகின் கரையோர நகரங்கள் பலவற்றினை இணைக்கும் நோக்கத்தினைக் கொண்டது. இது சீனாவின் முத்து மாலை தந்திரோபாயங்களுடன் இணைந்த ஒரு திட்டமாகும். இத்திட்டத்தினை முதன் முதலில் சீனப் பிரதமர் எக்ஸி ஜின்பிங் (Xi Jinping) இந்நோக்கையப் பாராளுமன்றத்தில் 2013 ஓக்டோபரில் ஆற்றிய உரையின்போது முன்மொழிந்தார். இத்திட்டத்திற்காக 40 பில்லியன் அமெரிக்க டொலர் அபிவிருத்தி நிதியத்தினை உருவாக்குவதற்கான தீர்மானத்தினையும் சீனப் பிரதமர் 2014 இல் அறிவித்தார். இது தொடர்பான விரிவான திட்ட அறிக்கையினை 2015 மார்ச்சில் சீனாவின் தேசிய அபிவிருத்தி மற்றும் மறுசீரமைப்பு ஆணைக்குழு வெளியிட்டது (Karl, 2017; Wang & Ye, 2019).

2014ஆம் ஆண்டு சீனப் பிரதமர் எக்ஸி ஜின்பிங் (Xi Jinping) இன் இலங்கைக்கான விஜயத்தின் போது இரு நாட்டுத் தலைவர்களும் ‘தந்திரோபாய மற்றும் கூட்டுறவு ஒத்துழைப்புத் தொடர்பான இலங்கை மற்றும் சீன மக்களினது செயற்பாட்டுத் திட்டம் (Action plan of the Peoples of China and the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka on Deepning Strategic and Cooperative partnership)’ எனும் ஒப்பந்தத்தில் கைச்சாத்திட்டனர். இருதர்ப்பின் அபிவிருத்தி உத்திகளை முன்மொழிந்த போது சீனப்

பிரதமர் “இலங்கை, சீனாவினால் முன்மொழியப்பட்ட கடல்சார் பட்டுப்பாதைத் திட்டத்தினால் (Maritime Silk Road - MSR) கப்பல், விமானப் போக்குவரத்து, வர்த்தகம், எரிசக்தி மற்றும் அறிவு மையங்களை உருவாக்கப்போகின்றது. இரு நாடுகளும் தமது நாட்டினதும் நாட்டு மக்களினதும் நலனுக்காக கடல்சார் பட்டுப்பாதைத் திட்டத்தின் மறுமலர்ச்சியை ஊக்குவிக்க ஒன்றிணைந்து செயற்பட வேண்டும்” என்று குறிப்பிட்டிருந்தார். இத்திட்டம் கொழும்பு மற்றும் ஹம்பாந்தோட்ட பகுதிகளை எதிர்காலத்தில் அதன் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கான தூண்களாக எடுத்துக்கொள்ள உள்ளது. இவற்றில் கொழும்பு தென்னாசியாவில் வணிகம், சுற்றுலா, அரசியல் மற்றும் கலாசார செயற்பாடுகளுக்கான மையமாக வடிவமைக்கப்பட இருப்பதுடன், ஹம்பாந்தோட்ட சர்வதேச கப்பல் போக்குவரத்து, துறைமுக தளபாட போக்குவரத்து, விமானப் போக்குவரத்து மற்றும் தொழிற் துறைக்கான மையமாக நிர்மாணிக்கப்பட உள்ளது. இரண்டு பொருளாதார நிலையங்களுக்கும் இடையிலான இணைப்பாக ‘தெற்கு அதிவேக நெடுஞ்சாலை’ பயன்படுத்தப்படுவதுடன் இப்பகுதியில் ‘பொருளாதார நடைபாதை (economic corridor)’ கட்டப்படும் எனவும் கூறப்படுகின்றது (Wang & Ye, 2019).

இந்தியப் பெருங்கடலில் போக்குவரத்து மையத்துக்கான சீனாவின் அணுகல் ஐரோப்பிய மற்றும் ஆபிரிக்க நாடுகளுடனான அதன் வளர்ந்து வரும் வர்த்தக மற்றும் பொருளாதார ஒத்துழைப்புக்கு உதவுகின்றது. இது இலங்கையுடனான சீனாவின் முக்கியத்துவத்தை அதிகரிக்கின்றது. சீனாவின் உறவு இலங்கையின் வழக்கற்றுப்போன உட்கட்டமைப்பினை புதுப்பிக்கவும் முதலீட்டுச் சூழலை மேம்படுத்தவும் வாய்ப்பளித்துள்ளது. சீனாவின் பாரிய முதலீடு இலங்கைக்கு அதன் உட்கட்டமைப்பினை புதுப்பிக்க உதவுவதோடு அதிக வெளிநாட்டு முதலீடுகள் மற்றும் எதிர்காலத்தில் நிலையான பொருளாதார வளர்ச்சிக்கான அடித்தளத்தை இடும் பொருளாதார சீர்திருத்தத்தினை மேற்கொள்வதில் கொழும்புக்கு ஒரு சக்திவாய்ந்த உத்வேகத்தை வழங்குகின்றது. இக்காலப்பகுதியில் இலங்கையின் தேசிய உற்பத்தி 7.42 சதவீதமாக இருந்த நிலையில் இந்நோக்கை அடைந்து கொள்ள சீனாவின் முதலீடு சிறந்த வாய்ப்பாகக் காணப்பட்டது. 2012ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2017ஆம் ஆண்டு வரை சீனாவின் நேரடி முதலீடு 178.5 மில்லியன் டொலரிலிருந்து 579 மில்லியன் டொலராக அதிகரித்திருக்கிறது. இது இலங்கையின் அந்நிய நேரடி முதலீட்டில் 35 சதவீத அதிகரிப்பைக் காட்டுகின்றது (Wang & Ye, 2019).

இவ்வாறானதொரு நிலையில் 2015ஆம் ஆண்டு இலங்கையில் ஆட்சி மாற்றம் இடம்பெற்றதுடன் அது இரு நாட்டு உறவுகளிலும் தாக்கம் செலுத்தியிருந்தது. புதிய ஆட்சியின் கீழ் இரு நாட்டு உறவுகளிலும் சிறு தளம்பல் நிலை உருவாகியது. மைத்திரிபால சிறிசேனா தலைமையிலான புதிய அரசாங்கம் சீனாவின் முதலீட்டுத் திட்டங்களை பரிசீலனை செய்ய உத்தரவிட்டதுடன் அவற்றை தற்காலிகமாக இடைநிறுத்தியிருந்தது. எனினும் அது நீண்ட காலத்திற்கு நீடிக்கவில்லை. இடைநிறுத்தப்பட்டிருந்த முதலீட்டுத் திட்டங்கள் மீண்டும் செயற்படுத்தப்பட்டன. அதன்மூலம் சீனாவின் முதலீடுகள் முன்னரை விட அதிகமாக இடம்பெறத் தொடங்கின. இதன்படி 2016ஆம் ஆண்டு சீனாவின் நேரடி முதலீட்டுப் பங்கு 981 மில்லியன் டொலர்களை எட்டியிருந்தது. இலங்கை அரசாங்கம் அந்நிய நேரடி முதலீட்டை அதிகரிக்கும் பொருட்டு 2017ஆம் ஆண்டு ‘வெளிநாட்டு பரிமாற்றச் சட்டம் (Foreign Exchange Act)’, ‘உள்நாட்டு இறைவரிச் சட்டம் (Inland Revenue Act)’ ஆகியவற்றை அறிமுகப்படுத்தியிருந்தது. இரு நாடுகளுக்குமிடையிலான உறவுகளின் விளைவாக இலங்கையில் புதிய தொழிற்துறைகள், துறைமுக தளபாடங்கள், தொலைத் தொடர்பாடல்கள், நிதி, நவீன சுற்றுலா போன்ற பல்வேறு துறைகள் பொருளாதார ரீதியாக விரிவடைந்திருக்கின்றன. இவ்வளர்ச்சிக்கு இரு நாடுகளுக்குமிடையிலான கடல்சார் பட்டுப்பாதைத் திட்டம் பாரிய பங்களிப்பினை வழங்கியிருந்தமை குறிப்பிடத்தக்கதாகும் (Wang & Ye, 2019).

போக்குவரத்து மையமாக இலங்கையின் நிலையை வலுப்படுத்தும் ஆற்றலை கடல்சார் பட்டுப்பாதைத் திட்டம் கொண்டுள்ளது. ஆசியாவின் கடல்போக்குவரத்து மையமாக சிங்கப்பூர் விளங்குகின்றது. 2009ஆம் ஆண்டு உலகளாவிய ரீதியாக எளிதாக வணிகத்தினை மேற்கொள்ளும் குறிகாட்டிச் சட்டியில் (Global Ease of Doing Business Index) சிங்கப்பூர் முதலிடத்தையும் இலங்கை 102ஆவது இடத்தையும் பெற்றிருந்தது. எனினும் கடல்சார் பட்டுப்பாதைத் திட்டத்தின் மூலம் இலங்கை இந்தியப் பெருங்கடல் பாதைகளுக்கான முக்கியமான போக்குவரத்து மையமாக மாறும் என எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது. இது விடயமாக கடல்சார் பட்டுப்பாதைத் திட்டத்தின் துவக்கத்துடன் கொழும்பு -



பீஜிங் ஆகியன ஒன்றுக்கொன்று கவனம் செலுத்தத் தொடங்கின. 2018இல் இலங்கையின் 70ஆவது சுதந்திர தினத்திற்கு வாழ்த்துத் தெரிவிக்கும் போது சீனாவின் பிரதமர் எக்ஸி ஜின்பிங் (Xi Jinping) “தான் இலங்கை - சீன உறவில் அதிக கவனம் செலுத்துவதாகவும் இரு நாடுகளுக்கும் இடையில் பரஸ்பர உதவி, நீடித்த உறவு என்பவற்றை ஏற்படுத்தி இரு நாட்டினதும் அதன் மக்களினதும் அபிவிருத்திக்காக ஜனாதிபதி சிறிசேனவுடன் இணைந்து முயற்சி எடுக்க விரும்புவதாகவும்” குறிப்பிட்டிருந்தார் (Singh, 2018).

இது இரு நாட்டு உறவுகளிலும் தாக்கம் செலுத்தியதுடன் இந்தியாவிற்கு கவலையை ஏற்படுத்துவதாகவும் அமைந்திருந்தது. குறிப்பாக இலங்கையின் உட்கட்டமைப்புத் திட்டங்களில் சீனத் தலையீட்டின் அதிகரிப்பு பிராந்திய ரீதியாகவும் உள்ளக ரீதியாகவும் இந்தியாவிற்கு அச்சுறுத்தலை ஏற்படுத்தியுள்ளது எனலாம். இது தொடர்பில் சீனாவின் வெளியுறவு அமைச்சர் வெங் ஈ (Wang Yi) “இலங்கைக்கும் சீனாவிற்கும் இடையிலான ஒத்துழைப்பு எந்தவொரு மூன்றாவது நாட்டையும் இலக்காகக் கொண்டிருக்கவில்லை. இது ஒருபோதும் இலங்கைக்கும் ஏனைய நாடுகளுக்கும் இடையிலான உறவுகளைப் பாதிக்காது” என்று கூறியிருந்தமை குறிப்பிடத்தக்கதாகும் (Wang & Ye, 2019).

2013ஆம் ஆண்டு சீன ஜனாதிபதி எக்ஸி ஜின்பிங் (Xi Jinping) இனால் முன்மொழியப்பட்ட இருபத்தியேராம் நூற்றாண்டின் பட்டுப்பாதைத் திட்டம் (21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road (MSR)) சீனாவுக்கு குறிப்பிடத்தக்க பொருளாதார நன்மைகளை வழங்குவதோடு மட்டும் நின்றவிடாமல் இலங்கையை ஒரு மூலோபாய இடமாகக் கொண்டு செல்வதற்கான வாய்ப்பையும் உருவாக்கும் என நம்பப்படுகின்றது. இப்பட்டுப்பாதைத் திட்டத்தின் கீழ் கொழும்புத் துறைமுக நகரத் திட்டம் (Colombo Port City) மற்றும் ஹம்பாந்தோட்ட அபிவிருத்தித் திட்டம் (Hambantota Development Project) ஆகிய இரு மிகப்பெரிய, சர்ச்சைக்குரிய திட்டங்கள் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளன. இவ்விரு அபிவிருத்தித் திட்டங்கள் தொடர்பான விடயங்களை பின்வருமாறு நோக்கலாம்.

## 6. கொழும்பு துறைமுக நகரத் திட்டம்

இலங்கையின் நிருவாக மற்றும் வர்த்தகத் தலைநகரமாக கொழும்பு காணப்படுகின்றது. இதனை மையப்படுத்திய கொழும்பு துறைமுக நகரினை அமைப்பதற்கான முயற்சிகள் 1998ஆம் ஆண்டில் முதன் முதலில் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. இத்திட்டம் சீனத் தொலைத்தொடர்பு நிர்மாணத்துறை கம்பனியினால் (China Communication Construction Company (CCCC)) நிதியளிக்கப்படும் பெரியளவிலான நில மீட்புத் திட்டமாகும். இது மஹிந்த சிந்தனை மற்றும் கடல்சார் பட்டுப்பாதைச் செயற்றிட்டத்தின் முதன்மைத் திட்டமாக விளங்குகின்றது. இத்திட்டத்தினூடாக கொழும்பு துறைமுக நகரத்தினை நிர்மாணிப்பதன் மூலம் இலங்கையின் மேற்கு பெருநகரப் பகுதியின் பொருளாதார அபிவிருத்தி மற்றும் உட்கட்டமைப்பினை மேம்படுத்த இரு நாடுகளும் முனைகின்றன (Wang & Ye, 2019).

2013 நவம்பரில் சீனத் தொலைத்தொடர்பு நிர்மாணத்துறை கம்பனி மற்றும் இலங்கை முதலீட்டு அதிகார சபை என்பன கொழும்புத் துறைமுக நகரத் திட்ட ஒப்பந்தத்தில் கையெழுத்திட்டன. ஒப்பந்தத்தின் பிரகாரம் சீனத் தொலைத்தொடர்பு நிர்மாணத்துறை கம்பனியின் முழு உரிமையாளரான சீன துறைமுக பொறியியல் கம்பனி (China Harbor Engineering Co. Ltd. - CHEC) துறைமுக நகரத் திட்டத்தின் முதல் கட்டப் பணிகளுக்கு பொறுப்பாக்கப்பட்டது. இதன் முதற்கட்டம் மூன்று ஆண்டுகளுக்கு உட்பட்டதாகும். இது 1.4 பில்லியன் முதலீட்டை உள்ளடக்கியது. இரண்டாவது கட்டம் 13 பில்லியனுக்கும் அதிகமான முதலீட்டை ஈர்க்கும் நோக்கத்தினைக் கொண்டது. இந்தத் திட்டம் 276 ஹெக்டயர் கடலோர நிலங்களை மீட்டெடுப்பதன் மூலம் 5 மில்லியன் சதுர மீற்றருக்கும் அதிகமான கட்டிட இடத்தை உருவாக்கும். இதன்மீது வணிகம், வியாபாரம், நிதி, சுற்றுலா, குடியிருப்பு செயற்பாடுகளை ஒருங்கிணைக்கும் உயர்தர நகர்ப்புற அபிவிருத்தித் திட்டம் உருவாக்கப்படும் (Wang & Ye, 2019; கணேசலிங்கம், 2017).

2015ஆம் ஆண்டு ஆட்சிக்கு வந்த அரசாங்கம் ஒரு சீரான வெளியுறவுக் கொள்கையை கையாள வேண்டிய தேவை காணப்பட்டது. பொருளாதார விவகாரங்களில் இலங்கையின் மீள்கட்டுமானம் மற்றும் பொருளாதார அபிவிருத்திக்கு குறைந்தபட்ச நிதி உதவியை வழங்குவதற்கும் இலங்கையில் முதலீடு செய்வதற்கும் சர்வதேச நிதி நிறுவனங்கள், இந்தியா, ஜப்பான் மற்றும் சீனாவின் உதவியைப் பெற

நடவடிக்கை எடுக்கும் என புதிய தேசிய அரசாங்கம் உறுதியளித்தது. அதேநேரத்தில் சீனாவினால் வழங்கப்பட்ட சில கடன்கள் மற்றும் முதலீட்டுத் திட்டங்கள் என்பன 'ஊழலை ஒழித்தல்' என்ற அடிப்படையில் மீளாய்வு செய்யப்படும் எனவும் குறிப்பிடப்பட்டது. அதனடிப்படையில் 2015.03.04ஆம் திகதி 'சுற்றுச்சூழல் பாதிப்பை மறுபரிசீலனை செய்தல்' என்ற பெயரில் அரசாங்கம் கொழும்புத் துறைமுக நகரத் திட்டத்தினை இடைநிறுத்தியதுடன் அடுத்த ஆண்டில் நாட்டின் பொருளாதாரத்திற்கான உடனடித் தேவையை பூர்த்தி செய்வதற்கான நிதி மற்றும் முதலீட்டு இடைவெளிகளை நிரப்புவதற்காக புதிய கடன்கள் மற்றும் முதலீட்டு ஆதாயங்களை நாடி இந்தியா, ஜப்பான், அமெரிக்கா போன்ற நாடுகளுக்கு அரசாங்கத்தின் முக்கியஸ்தர்கள் பயணங்களை மேற்கொண்டனர். எனினும் அரசாங்கத்தின் இத்தீர்மானமும் நிதி மூலங்களைத் தேடும் முயற்சியும் நீண்டகாலத்திற்கு நிலைக்கவில்லை (Balazs & Mendis, 2015; Wang & Ye, 2019).

இலங்கை அரசாங்கம் இத்திட்டத்தினை இடைநிறுத்தியதனால் சீனத் தொலைத்தொடர்பு நிர்மாணத்துறை கம்பனி ஒவ்வொரு நாளும் 380000 டொலர் நேரடி பொருளாதார இழப்பைச் சந்தித்தது. இதனால் அக்கம்பனி 140 மில்லியன் டொலர் இழப்பீட்டுத் தொகையைக் கோரியது. இத்திட்டத்தில் ஏற்பட்ட தடங்கல்களின்போது சீன நிறுவனங்கள் 'பொறுத்திருந்து பார்ப்போம்' என்ற அணுகுமுறையை பின்பற்றின. இவ்வாறானதொரு சந்தர்ப்பத்தில் இலங்கை அரசாங்கம் கடுமையான நிதி நெருக்கடியை எதிர்கொண்டதுடன் மீண்டும் சீனாவுடன் கைகார்க்க வேண்டிய நிலை ஏற்பட்டது. 2016.03.08 ஆம் திகதி மத்திய சுற்றாடல் அதிகார சபை துறைமுக நகர திட்டத்திற்கு அமைச்சரவை அனுமதி வழங்கியதுடன் ஒப்பந்தம் மேலும் 6 மாத காலத்திற்கு நீடிக்கப்பட்டது. இதனையடுத்து முன்னாள் இலங்கைப் பிரதமர் ரணில் விக்கிரமசிங்க 2016 மார்ச் 14ஆம் திகதி சீனத் தூதுவர் ஈ எக்சியான்லியாங் (Yi Xianliang) அவர்களிடம், துறைமுக நகர கட்டுமானத்தை மீண்டும் தொடர்வதற்கான நிபந்தனைகள் பூர்த்தி செய்யப்பட்டுள்ளதாகவும் சீன நிறுவனங்கள் உடனடியாக கட்டுமானத்தை தொடங்கலாம் எனவும் அறிவித்திருந்தார். இதனையடுத்து இத்திட்டம் 'கொழும்பு சர்வதேச நிதி நகரத் திட்டம் (Colombo International Financial City - CIFC)' என பெயர் மாற்றம் செய்யப்பட்டதுடன் இலங்கை அரசாங்கத்தின் மேற்கு பெருநகரத் திட்டத்தினுள்ளும் உள்வாங்கப்பட்டது (கணேசலிங்கம், 2017; Patrick, 2016).

தற்சமயம் கொழும்பு சர்வதேச துறைமுக நிதி நகரத் திட்டத்தினை துரிதமாகப் பூர்த்தி செய்வதற்கான நடவடிக்கைகளில் சீனக் கம்பனிகள் ஈடுபட்டு வருகின்றன. இலங்கையின் எதிர்கால பொருளாதார வளர்ச்சியில் இத்திட்டம் முக்கியமான பங்களிப்பினை வழங்கக்கூடும். இத்திட்டம் நிறைவேறுவதன் மூலம் இலங்கையில் வெளிநாட்டு நேரடி முதலீடுகள் மற்றும் உள்நாட்டவர்களுக்கான வேலை வாய்ப்புக்கள் அதிகரிப்பதற்கான வாய்ப்புக்கள் உள்ளன. இத்திட்டத்தினூடாக இந்தியப் பெருங்கடல் பிரதேசத்தில் சீனாவின் ஆதிக்கம் நிலைநாட்டப்படுவதற்கான சாத்தியப்பாடுகள் நிறையவே இருக்கின்றன. இத்திட்டத்தின் பொருளாதார நலன்களுக்கு அப்பால், இதன்மூலம் இலங்கையின் தேசிய நலன்களுக்கும் பிராந்திய அரசியல் நலன்களுக்கும் ஏற்படப்போகும் எதிர்காலப் பாதிப்புக்கள் குறித்து மிகுந்த அவதானம் தேவைப்படுகின்றது. இத்திட்ட விடயத்தில் பிராந்திய வல்லரசான இந்தியா தொடர்ச்சியான கவலையினை வெளிப்படுத்தி வருகின்றமையும் குறிப்பிடத்தக்கது.

## 7. ஹம்பாந்தோட்ட அபிவிருத்தித் திட்டம்

ஹம்பாந்தோட்ட இலங்கையின் தென் பகுதியில், கொழும்பிலிருந்து சுமார் 240 கிலோ மீற்றர் தொலைவில் அமைந்துள்ள மிகவும் பின்தங்கிய ஒரு பிரதேசமாகும். இப்பிரதேசம் பொருளாதார ரீதியாக முக்கியத்துவம் குறைந்த, குறை தலா வருமானத்தினைக் கொண்ட மக்கள் வசிக்கும் பிரதேசமாகும். எனினும் இப்பிரதேசத்தின் அபிவிருத்தியினை நோக்காகக் கொண்டு, இங்கு ஒரு சர்வதேச துறைமுகத்தினைக் கட்டுவதற்கான திட்டம் நீண்டகாலமாக இருந்து வந்திருக்கின்றது. எனினும் இலங்கையில் மூன்று தசாப்தங்களுக்கு மேல் நீடித்த உள்நாட்டு சிவில் யுத்தம், அதன் மூலம் இலங்கை எதிர்கொண்ட அரசியல், பொருளாதார நெருக்கடிகள் இத்திட்டத்தினை சாத்தியப்படுத்துவதில் காலதாமதத்தினை ஏற்படுத்தின (Chowdhury, 2015; Wang & Ye, 2019).

2005ஆம் ஆண்டு மஹிந்த ராஜபக்ஷ ஜனாதிபதியாகத் தெரிவு செய்யப்பட்டதனைத் தொடர்ந்து ஹம்பாந்தோட்ட துறைமுக அபிவிருத்திக்கு முக்கியத்துவம் கொடுக்கப்பட்டது. துறைமுகக் கட்டுமானப் பணிகளிலும் புதிய அரசாங்கம் ஆர்வம் காட்டியது. இவ்விடயம் அரசாங்கத்தின் அபிவிருத்தி நிகழ்ச்சித் திட்டங்களிலும் முக்கிய இடத்தினைப் பிடித்துக் கொண்டது. புதிய அரசாங்கத்தின் தலைவர்

அப்பிரதேசத்தினைச் சேர்ந்தவர் என்றவகையிலும் குறித்த துறைமுக அபிவிருத்தியின் மீது அதிக அக்கறை காட்டப்பட்டது. ஆரம்பத்தில் இத்திட்டத்தினை செயற்படுத்துவது தொடர்பில் இலங்கை அரசாங்கம் இந்தியாவுடன் இருதரப்புக் கலந்துரையாடல்களை மேற்கொண்டிருந்தது. எனினும் வர்த்தகம் மற்றும் பொருளாதாரம் உள்ளிட்ட விடயங்களில் இரு நாடுகளுக்கும்ிடையே நிலவிய தெளிவற்ற நிலை காரணமாக இத்திட்டத்திற்கு உதவுவதற்கு இந்திய அரசு மறுப்புத் தெரிவித்தது (Chowdhury, 2015; கணேசலிங்கம், 2017).

இதன் பின்னர் சீனாவின் ஆதரவுடன் ஹம்பாந்தோட்ட துறைமுக அபிவிருத்தித் திட்டத்தினை முன்னெடுத்துச் செல்வதற்கான முயற்சிகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டன. இதன் ஆரம்பக் கட்டமாக, இலங்கை அரசாங்கம் கேட்டுக் கொண்டதற்கிணங்க, 2007ஆம் ஆண்டு சீன துறைமுக பொறியியல் கம்பனிக்கும் இலங்கை துறைமுக ஆணையகத்திற்கும் இடையே உடன்படிக்கையொன்று கைச்சாத்திடப்பட்டது. இத்திட்டத்தின் முதற்கட்டத்தில், 100,00 தொன் கொள்கலன்கள், 100,000 தொன் கப்பல்கள் தரிப்பதற்கான கால்வாய் மற்றும் 420,000 சதுர கிலோமீற்றர் இறங்குதுறையினை நிர்மாணித்தல், துறைமுக வசதிகள், இயக்க உபகரணங்களை வழங்குதல் உள்ளிட்ட விடயங்கள உள்ளடங்குகின்றன (Wang & Ye, 2019; கணேசலிங்கம், 2017).

இதன் இரண்டாம் கட்டத்தில் நான்கு 100,000 தொன் கொள்கலன்கள், ஒரு 100,000 தொன் கப்பல்கள் தரிப்பதற்கான கால்வாய், இரண்டு 30,000 தொன் கப்பல்கள் தரிப்பதற்கான கால்வாய், கடற்கரையினை அண்மித்த செயற்கைத் தீவு, 400,000 சதுர மீற்றர் இறங்குதுறை என்பவற்றை நிர்மாணிப்பதற்கான விடயங்கள் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்தன. இத்திட்டத்தின் மூலம் தென்னாசியாவின் மிகப் பெரிய துறைமுகமாக ஹம்பாந்தோட்ட மாறும் என எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது. துறைமுகத்தின் துணை வசதிகளில் 500 ஹெக்டேயர் அளவில் சர்வதேச விமான நிலையத்தின் விரிவாக்கம், 25km நீளமுள்ள அதிவேக நெடுஞ்சாலை மற்றும் 50 சதுர கிலோமீற்றர் தொழிற் துறைப் பூங்கா என்பனவும் உள்ளடங்குகின்றன (Wang & Ye, 2019; கணேசலிங்கம், 2017).

இவ்வாறான திட்டங்களினூடாக இந்தப்பகுதி இலங்கையின் பொருளாதார வளர்ச்சியில் முன்னிலை வகிக்கும் என எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது. குறிப்பாக தொழிற்துறை பூங்கா, இலங்கையின் தொழிற்துறை மேம்பாட்டை ஊக்குவிப்பதற்கான தளபாடங்கள், கடல் உணவு பதப்படுத்தல், விவசாயம் மற்றும் ஏனைய உற்பத்திகளைக் கொண்டிருக்கும் எனவும் சுமார் 100,000 வேலைவாய்ப்புகள் மற்றும் 5 பில்லியன் முதலீடுகளை இத்திட்டம் உருவாக்கும் என்றும் நம்பப்படுகின்றது. இத்திட்டம் முழுமையடைகின்ற போது ஹம்பாந்தோட்ட துறைமுகம் சிக்கப்பூரின் ஆசிய கப்பல் மைய நிலையத்தை சவாலுக்குட்படுத்தும் எனவும் ஆய்வாளர்கள் சுட்டிக்காட்டுகின்றனர் (Wang & Ye, 2019).

2016ஆம் ஆண்டில் கடன் சுமை காரணமாக இத்திட்டத்தை தொடர முடியாமல் இலங்கை அரசாங்கம் ஹம்பாந்தோட்ட துறைமுகத்திற்கான உரிமையை சீன நிறுவனம் ஒன்றிக்கு 'சமபங்கு பரிமாற்றத்திற்கான கடன் (debt for equity swap)' முறையின் மூலம் மாற்றிக் கொடுக்குமாறு சீனாவிடம் கோரிக்கை ஒன்றை விடுத்திருந்தது. இதன்பிரகாரம் இலங்கை அரசாங்கத்திற்கும் China Merchants Holdings Port Company Ltd இற்கும் இடையில் ஒப்பந்தம் ஒன்று கைச்சாத்திடப்பட்டதுடன் துறைமுகம் மற்றும் துறைமுகத்தை சுற்றியுள்ள 15000 ஹெக்டேயர் நிலத்தில் தொழிற்துறைப் பூங்காவை நிர்மாணிக்க 99 ஆண்டுகளுக்கு குத்தகைக்கு விடப்பட்டது. இதற்காக இலங்கை அரசுக்கு 1.12 பில்லியன் டொலர்கள் வழங்கப்பட்டன. இதன்மூலம் ஹம்பாந்தோட்ட பகுதி, ஒரு சிறிய மீன்பிடி கிராமத்திலிருந்து நவீன தொழிற்துறை பூங்கா கொண்ட பெருநகரப் பகுதியாக மாற்றமடைந்துள்ளது (Daily News, 2018; Wang & Ye, 2019).

துறைமுகக் கட்டுமானத்தில் சீனாவின் முதலீடு மற்றும் எதிர்காலத்தில் துறைமுக நடவடிக்கைகளில் நேரடியாக ஈடுபடுவதற்கான ஆபத்து ஆகியவை பெரும்பாலும் புறக்கணிக்கப்பட்டு இருக்கின்ற போதிலும் இந்த ஒப்பந்தம் துறைமுகக் கட்டுப்பாடு குறித்த கவலை மற்றும் குற்றச்சாட்டுக்களை எழுப்பியுள்ளது. எனினும் இலங்கையின் உயர்மட்ட அதிகாரிகளில் பெரும்பாலானோர் இந்தத் திட்டத்தை நாட்டின் எதிர்காலத்திற்கான வாய்ப்பாக அடையாளப்படுத்துகின்றனர். அதிகமான

உள்ளூர் மக்களும் தொழிலாளர்களும் கூட இத்திட்டத்தை ஆதரிக்கின்றனர். இலங்கையின் தேசிய பொருளாதார கவுன்ஸிலின் பொதுச்செயலாளரும் தலைமை நிபுணருமான லலித் சமரகோன் 2018இல் “இத்திட்டம் இலங்கைக்கு தேசிய பொருளாதாரத்தை அபிவிருத்தி செய்தல் மற்றும் பொருளாதார குத்தகைத்தொகையை அடிமட்டம் வரை விரிவுபடுத்தல் ஆகிய அதன் இலக்குகளை அடைந்துகொள்வதற்கு ஒரு சிறந்த வாய்ப்பை உருவாக்கியுள்ளது” எனக்கூறியமை குறிப்பிடத்தக்கது (Wang & Ye, 2019).

சில வல்லுநர்களும் அதிகாரிகளும் இவ்வாறான திட்டங்கள் இலங்கையின் கடன் சுமையை மேலும் மோசமாக்கும் எனவும் சீனாவில் அதிகம் தங்கியிருக்கும் நிலையை தோற்றுவிக்கும் எனவும் குறிப்பிடுகின்றனர். இத்திட்டத்தை அரசியல் காய்நகர்த்தலுக்காகவும் அரசியல் கட்சிகள் பயன்படுத்தி வருகின்றன. 2015இல் இடம்பெற்ற ஆட்சி மாற்றத்தின் பின்னர் இத்திட்டம் தொடர்பாக பலத்த விமர்சனங்கள் எழுந்தன. அரசாங்கத்தின் உயர் மட்டத்தினரிடமும் இத்திட்டம் குறித்த அதிருப்தி நிலவியது. சில ஊடகங்கள் ஹம்பாந்தோட்ட சர்வதேச துறைமுகத்தை ‘உலகின் மிக வெறுமையான துறைமுகம்’ எனவும் ‘பெரிய வெள்ளை யானைத் திட்டம்’ எனவும் கேலி செய்கின்றமையும் குறிப்பிடத்தக்கதாகும்.

## 8. விமர்சனங்கள்

சீனாவின் முதலீட்டுத் திட்டங்கள் தொடர்பில் உள்நாட்டில் மட்டுமன்றி, வெளிநாடுகளிலிருந்தும் எதிர்ப்புக்கள் கிளம்பியுள்ளன. குறிப்பாக அயல்நாடான இந்தியா இது தொடர்பில் மிகுந்த கவலையினைக் கொண்டுள்ளது. ஹம்பாந்தோட்ட கட்டுமானத்தில் பங்குகொள்ளும் சீன நிறுவனங்கள் குறித்து இந்திய அரசாங்கம் மிகவும் எச்சரிக்கையாக உள்ளதுடன், இத்திட்டம் குறித்த கவலைகளை இலங்கை அரசாங்கத்திடம் தொடர்ச்சியாக முன்வைத்து வருகின்றமை குறிப்பிடத்தக்கது. சீனக் கடற்படை; ஐரோப்பா, கிழக்கு ஆசியா வழியாக ஒரு மூலோபாய வழியை உருவாக்குவதற்கு இந்தியப் பெருங்கடல் துறைமுகங்களைப் பயன்படுத்தும் என்ற கருத்தினை இந்தியா கொண்டுள்ளது.

சீனா - இந்தியா மற்றும் சீனா - அமெரிக்கா ஆகிய நாடுகளுக்கிடையில் முரண்பட்ட உறவு நிலவுகின்ற சூழ்நிலையில், இலங்கையில் சீனா மேற்கொள்ளும் முதலீடுகள் இந்தியப் பெருங்கடலில் அதன் ஆதிக்கத்தினை நிலைநாட்டுவதற்கான ஒரு முயற்சி எனவும் பார்க்கப்படுகின்றது. இலங்கைத் துறைமுகங்களைப் பயன்படுத்தி எந்தவொரு பெரிய போட்டியாளர்கள் மீதும் சூழ்ச்சி செய்வதற்கான வாய்ப்புக்கள் காணப்படுகின்றன. இதனால் இந்து சமுத்திரப் பிராந்தியத்தில் அதிகரித்துவரும் சீனச் செல்வாக்கினை கட்டுப்படுத்துவதற்கு இந்தியாவுடன் அமெரிக்கா கைகோர்த்துச் செயற்பட வேண்டியதன் அவசியத்தினை பல்வேறுபட்ட தரப்பினரும் வெளியீட்டுவருகின்றமை குறிப்பிடத்தக்கது.

சீன ஆதிக்கம் குறித்த இவ்வாறான கவலைகளுக்கு மத்தியில் மத்தள விமான நிலையத்தின் நாற்பது ஆண்டுகால குத்தகைக்கு சுமார் 300 மில்லியன் டொலர் செலுத்த வேண்டும் என்று இந்திய அரசாங்கம் இலங்கை அரசாங்கத்திடம் முன்மொழிந்துள்ளது. இதற்கிடையில் ஈரானின் சபஹான் (Chabahan) துறைமுகத்தில் முதலீடு செய்ய இந்தியா முடிவு செய்துள்ளதுடன் சங்கி (Changi) கடற்படைத் தளத்தை பயன்படுத்த சிங்கப்பூருடன் ஓர் உடன்பாட்டையும் எட்டியுள்ளது. இந்த செயற்பாடுகள் அனைத்தும் இந்து சமுத்திரம் மற்றும் இலங்கையில் சீனாவின் இருப்பை சவாலுக்குட்படுத்துபவையாக உள்ளன. சீனா இன்று தனது துரித பொருளாதார வளர்ச்சிக்கான வழிமுறையாக அரசின் தலையீட்டின் ஊடாக உட்கட்டமைப்பு அபிவிருத்தியையும் கடன்பொறி இராஜதந்திரத்தையும் (Debt-trap-diplomacy) பயன்படுத்திவருகின்றமை குறிப்பிடத்தக்கது. இப்பொறியில் இலங்கை அகப்பட்டுள்ளதா? என்ற விடயமும் கரிசனைக்குரிய ஒரு விவகாரமாகும். இலங்கை மீதான சீனாவின் அதிகரித்த செல்வாக்கு, இலங்கையில் சீனாவின் பொருளாதார காலனித்துவத்தினை நிறுவுவதற்கு வழிவகுக்கும் என்ற அச்சம் பல தரப்பினராலும் முன்வைக்கப்பட்டு வருகின்றமை குறிப்பிடத்தக்கது (Wang & Ye, 2019).

நிலையான அபிவிருத்தியினை நோக்கி, வினைத்திறமான செயற்பாடுகள் மேற்கொள்ளப்படாவிட்டால் சீன முதலீட்டுத் திட்டங்கள், குறிப்பாக நீண்டகால மற்றும் பெரியளவிலான உட்கட்டமைப்புத் திட்டங்கள் சவால்களுக்குட்படுத்தப்படும். இவ்விமர்சனங்களுக்கு மத்தியில் கடன்பொறி இராஜதந்திரத்தினால் சீனா முன்னேற்றங்களை அடைந்தது என்பதற்கு குறைந்த அளவிலான

ஆதாரங்களே காணப்படுகின்றமை குறிப்பிடத்தக்கன. சீனாவின் முதலீடுகள் மேற்கொள்ளப்படுவதற்கு முன்னமே இலங்கையின் கடன் உயர் மட்டத்தில் காணப்பட்டது. சீனாவைத் தவிர இந்தியா, ஜப்பான் ஆகிய நாடுகள் இலங்கை கடனில் பெருந்தொகையினைப் பகிர்ந்து கொண்டுள்ளன. இலங்கை மத்திய வங்கி அறிக்கையின்படி இலங்கை செலுத்த வேண்டிய வெளிநாட்டுக் கடன் 55000 மில்லியன் டொலர்களாகும். இதில் 31.4% ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கிக்கும் 12% ஜப்பானுக்கும் 11% உலக வங்கிக்கும் 10.6% சீனாவுக்கும் உரியதாகும் (Esteban, 2018).

எனவேதான் இலங்கை சீனாவுடனான உறவினை மிகுந்த அவதானத்துடன் கொண்டுசெல்ல வேண்டியுள்ளது. இலங்கையின் உட்கட்டமைப்பு விருத்தி மற்றும் பொருளாதார மேம்பாட்டிற்கு சீனாவின் முதலீடுகள் அவசியமானதாயினும் அதிகரித்த கடன் சுமையினைக் குறைக்க வேண்டிய நடவடிக்கைகளிலும் இலங்கை அரசாங்கம் கவனம்செலுத்த வேண்டியுள்ளது. நாட்டின் தேசியப் பாதுகாப்பில் கவனம்செலுத்தி, பிராந்திய அரசியல் நகர்வுகளுக்கு ஏற்ப இலங்கை சீனாவுடனான உறவினை மேற்கொள்ள வேண்டியுள்ளது. பிராந்தியத்தில் இந்தியாவினைப் புறந்தள்ளிய வெளிநாட்டுக் கொள்கை, வெற்றியடையக் கூடிய ஒன்றல்ல என்பதனை இலங்கையின் வெளிநாட்டுக் கொள்கை வகுப்பாளர்கள் நன்கு அறிவர்.

## 9. முடிவுரை

இந்தோ - பசுபிக் பிராந்தியம் வல்லரசுகளுக்கிடையிலான அதிகாரப் போட்டியின் முக்கிய தளமாக மாறியிருக்கிறது. இப்பிராந்தியத்தில் ஐக்கிய அமெரிக்கா, சீனா, இந்தியா, ஜப்பான் உள்ளிட்ட அதிகார சக்திகளின் கவனம் வெகுவாகக் குவிக்கப்பட்டுள்ளது. இப்பிராந்தியத்தில் அமைந்துள்ள சிறியதொரு தீவான இலங்கையின் பூகோள தந்திரோபாய அமைவிட முக்கியத்துவம், வல்லரசுகளின் அக்கறைக்குரிய முக்கிய விவகாரமாக மாறியுள்ளது. இதனால் இலங்கையுடனான இராஜதந்திர உறவினை வளர்த்துக் கொள்வதில் வல்லரசுகள் போட்டி போட்டுக் கொண்டு செயற்படுவதனை அவதானிக்க முடிகின்றது. கடந்த பத்து ஆண்டுகளில் இலங்கையுடனான சீனாவின் ஈடுபாடு முன்னெப்போதும் இல்லாதளவிற்கு தீவிரமாக அதிகரித்துள்ளது. இவ்விதம் இலங்கை - சீன உறவில் ஏற்பட்டுள்ள நெருக்கம் இலங்கையினை மையப்படுத்திய அதிகார அரசியல் போட்டிக்கான பலமான சமிக்ஞையினையும் வெளிப்படுத்தி வருகின்றது.

இலங்கை - சீன உறவின் அண்மைய வளர்ச்சியில் இருபத்தியோராம் நூற்றாண்டின் கடல்சார் பட்டுப்பாதைத் திட்டம் மிகப்பெரும் உந்து சக்தியாக மாறியுள்ளது. இத்திட்டத்திற்குமைய கிழக்கு மற்றும் மேற்கினை இணைக்கும் முக்கிய போக்குவரத்து மையமாக இலங்கை மாறக்கூடிய சூழல் உருவாகியுள்ளது. போருக்குப் பிந்திய இலங்கையின் பொருளாதார அபிவிருத்தி விடயத்தில் இது கணிசமான தாக்கத்தினைச் செலுத்தியுள்ளது. அடிப்படையில் இத்திட்டம் சம்பந்தப்பட்ட இரு நாடுகளுக்கும் பொருளாதார மற்றும் அபிவிருத்தி ரீதியாக பல சாதகமான விளைவுகளை ஏற்படுத்தக் கூடியது எனக்கருதப்படுகின்றபோதிலும் இரு நாட்டின் தேசிய நலன்கள் தொடர்பில் பல எதிர்மறை தாக்கங்கள் ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்புக்களும் உள்ளன. எனினும் இருபத்தியோராம் நூற்றாண்டின் கடல்சார் பட்டுப்பாதைத் திட்டத்தின் மூலம் சீனா மற்றும் ஏனைய நாடுகளின் ஒத்துழைப்புடன் இலங்கை மீண்டும் இந்து சமுத்திரப் பிராந்தியத்தில் சர்வதேச கப்பல் போக்குவரத்துக்கான மையமாக மாறும் என்ற எதிர்பார்ப்பு பலமாக உள்ளது.

## உசாத்துணைகள்

Balazs, D., & Mendis, P. (2015). Colombo Consensus 2.0. *Foreign Policy*, October 1. Retrieved from <https://foreignpolicy.com/2015/10/01/colombo-consensus-2-0/>

Chowdhury, D.R. (2015). Sri Lanka Should Thank China, Not Attack It, Ex-president Rajapaksa Says. *South China Morning Post*, March 12. Retrieved from <http://www.scmp.com/news/asia/diplomacy/article/1735379/sri-lanka-should-thank-china-not-attack-it-ex-president>

Daily News (Sri Lanka). (2018). *Hambantota Port deal beneficial to both parties – PM*. June 30. Retrieved from <http://www.dailynews.lk/2018/06/30/local/155448/hambantota-port-deal-beneficial-both-parties-pm>

- Deyshappriya, N. P. R. (2016). *Sri Lanka - China economic relations in comparative perspective: Ample room to grow*. LKI Working Paper. Retrieved from [http://www.lki.lk/wpcontent/uploads/2016/10/Sri-Lanka\\_China-Economic-Relations\\_Working-Paper-DPedited\\_RD-Revised.pdf](http://www.lki.lk/wpcontent/uploads/2016/10/Sri-Lanka_China-Economic-Relations_Working-Paper-DPedited_RD-Revised.pdf)
- Esteban, M. (2018). *Sri Lanka and great-power competition in the Indo-Pacific: A Belt and Road Failure?*. Retrieved from [http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano\\_en/contenido?WCM\\_GLOBAL\\_CONTEXT=/elcano/elcano\\_in/zonas\\_in/ari129-2018-esteban-sri-lanka-great-pow-er-competition-indo-pacific-belt-and-road-failure](http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_en/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_in/zonas_in/ari129-2018-esteban-sri-lanka-great-pow-er-competition-indo-pacific-belt-and-road-failure)
- Karl, D. J. (2017). Sri Lanka, the Maritime Silk Road, and Sino-Indian relations. In Blanchard, Jean-Marc F. (Ed.). *China's Maritime Silk Road Initiative and South Asia*. (pp.137-172). New York: Palgrave Macmillan.
- Kelegama, S. (2014). China–Sri Lanka Economic Relations: An Overview. *China Report*. 50(2):131-149. doi:10.1177/0009445514523646
- Kodikara, S.U. (1982). *Foreign policy of Sri Lanka: A third world perspective*. New Delhi: Chanakya Publications.
- Kodikara, S.U. (1990). *South Asian strategic issues: Sri Lankan perspectives*. New Delhi: SAGE Publications.
- Mendis, P. (2012). The Sri Lankan Silk Road: The potential war between China and the United States. *Harvard International Review*, 34(2):54-58.
- Ministry of Foreign Affairs, the People's Republic of China. (2007). *Joint Press Communique of the People's Republic of China and the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka*. Retrieved from [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/wjdt\\_665385/2649\\_665393/t303108.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/2649_665393/t303108.shtml)
- Patrick, A. (2016). *Revival of Colombo Port City Project: Implications for India*. Chennai: National Maritime Foundation. Retrieved from [https://www.academia.edu/32451723/Revival\\_of\\_Colombo\\_Port\\_City\\_Project\\_Implications\\_for\\_India](https://www.academia.edu/32451723/Revival_of_Colombo_Port_City_Project_Implications_for_India)
- Premadasa, T. K. (2007). *Sri Lanka China trade relationship*. Retrieved from <http://www.asiantribune.com/node/7893>
- Samaranayake, N. (2011). Are Sri Lanka's relations with China deepening? An analysis of economic, military, and diplomatic data. *Asian Security*, 7(2), 119–146. <https://doi.org/10.1080/14799855.2011.581603>
- Singh, G. (2018). *Evolution of China-Sri Lanka relations*. New Delhi: Vivekananda international foundation. Retrieved from <https://www.vifindia.org/sites/default/files/Evolution-of%20China-SriLanka-Relations.pdf>
- Sultana, G. (2016). Sri Lanka after Rajapaksa: Can it ignore China?. *Strategic Analysis*, 40(4), 245-254. Retrieved from <https://doi.org/10.1080/09700161.2016.1184797>
- Wang, Z., & Ye, F. (2019). China–Sri Lanka relations in the context of the 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road: Motives, Challenges, and Prospects. *Asian Perspective*, 43(3), 481–503. <https://doi.org/10.1353/apr.2019.0020>
- Weihua, W. (2013). *China-Sri Lanka friendly relationship: Historical tradition, realistic dynamics, and brighter futures*. Defense Seminar. Retrieved from <http://www.defseminar.lk/mediacentre/pres/Dr%20Wang%20Weihua%20.doc.pdf>
- கணேசலிங்கம். கே.ரீ. (2014). இலங்கையின் வெளிநாட்டுக் கொள்கை (1948-2010). கொழும்பு: குமரன் புத்தக இல்லம்.
- கணேசலிங்கம். கே.ரீ. (2017). சீனாவும் இந்து சமுத்திரமும். கொழும்பு: சேமமடு பதிப்பகம்.
- சிவராஜா, அ. (2006). இலங்கை அரசியல். கொழும்பு: குமரன் புத்தக இல்லம்.