2026-03-20 දින පාලර්මේන්තුවේදී ජනාධිපති අනුර කුමාර දිසානායක මහතා සිදු කළ සම්පූර්ණ කතාව

විශේෂයෙන් මැද පෙරදිග කලාපයේ ඇති වී තිබෙන යුදමය තත්ත්වයත්, ඒ හමුවේ ලෝකයේ විවිධ රාජ්‍යයන් මුහුණ දී තිබෙන අභියෝග පිළිබඳවත් සාකච්ඡාවක් පවතිනවා. අපේ පාලර්මේන්තුවේත් මේ සාකච්ඡාවට ඉඩ විවර කිරීම පිළිබඳව යෝජනා ගෙන එන ලද අයට මම බෙහෙවින් ස්තූතිවන්ත වෙනවා.

විශේෂයෙන් මේ ප්‍රශ්නයේදී අපේ අඛණ්ඩ ස්ථාවරය වන්නේ මධ්‍යස්ථභාවයයි. අපේ මව් බිමේ ගෞරවයත්, යුක්තිය පිළිබඳ ප්‍රශ්නයත්, ජාත්‍යන්තර පිළිගැනීමත් අපිට අත්පත් කරගත හැකි වන්නේ අපේ මධ්‍යස්ථභාවය ආරක්ෂා කර ගනිමින්. ඒ නිසා කුමන පීඩනයන් මධ්‍යයේ වුවද මේ මධ්‍යස්ථභාවය ගිලිහීමට අපි ඉඩ දෙන්නේ නැහැ. නමුත් මම දන්නවා ඇතැම් මන්ත්‍රීවරුන් සහ ඇතැම් පාශර්වයන් විවිධ අදහස් ඉදිරිපත් කරනවා අපි යම් කණ්ඩායමකට පක්ෂපාතීව සිටිනවා, ඇතැම් තීන්දු තීරණ නිසි වේලාවට ගත්තේ නැහැ වැනි අදහස්. ඒවා සම්පූර්ණයෙන් අසත්‍යයි.

ඉරානයේ නැව් පිළිබඳ ප්‍රශ්නයේදී විශේෂයෙන් 2026-02-26 වන දින අපෙන් ඉල්ලීමක් කළා මාතර්‍ු 09 සහ 13 දිනවලදී සහයෝගීතාව වධර්නය කර ගැනීමේ සංචාරයකට නාවික යාත්‍රා 03ක් ලංකාවට පැමිණීමට අවශ්‍යයි කියලා. අපි ඒ සඳහා අවසර ලබා දීම පිළිබඳ අධ්‍යයනය කරමින් සිටියා. ඒ වගේම එදිනම සවස එක්සත් ජනපදය අපෙන් ඉල්ලා සිටියා ප්‍රහාරක ගුවන් යානා දෙකකට ශ්‍රී ලංකාවේ මත්තල ගුවන්තොටුපොළ වෙත පැමිණීමට අවසර දෙන්න කියලා. අපි ඉතාමත් පැහැදිලි තීරණයක් ගත්තා අපේ රටේ මධ්‍යස්ථභාවය පිළිබඳ. ඒ වන විටත් යුදමය ගැටුම් පිළිබඳ සංඥා මතු වී තිබුණා. ඒ නිසා අපි මේ ඉල්ලීම් දෙකටම අවසර ලබා දුන්නේ නැහැ. ඇතැම් අය ප්‍රශ්න කළා ඇයි ඉරාන නෞකා දෙකට අවසර දුන්නේ නැත්තේ කියලා. එහෙම කළා නම් අපේ සමස්ත මධ්‍යස්ථභාවයම ගිලිහෙනවා. ඒ වගේම අපේ කලාපයෙන් ඈත පැවති යුදමය ගැටුමක් මත්තල සහ කොළඹ වරායට ළඟා වෙනවා. කුමන පීඩනයක් මධ්‍යයේ වුවද අපි රට ආරක්ෂා කළා.

ඉන්පසුව 27 වනදා මේ 'අයිරිස් බුෂෙහර්' කියන නෞකාවේ එක් නාවික සෙබළෙකු වැටිලා තුවාල ලබා තිබෙනවා, ඒ නිසා එම නාවික සෙබළාත් ඔහු සමග නිලධාරියෙකුත් ලංකාවට ගේන්න ඕන කියලා දැනුම් දුන්නා. අපේ මධ්‍යස්ථභාවය සහ ජාත්‍යන්තර බැඳීම තමයි එවැනි අවස්ථාවක සහාය ලබා දීම. අපි එම නාවික නිලධාරියාත්, නාවික සෙබළාත් ඩඩර්න්ස් රෝහලට ගෙනවා. එලෙස ගෙන එනු ලැබුවේ එම නැව් සමාගමට අදාළ සැපයුම් කරන සමාගම විසින්.

ඉන්පසුව නැවත 04 වනදා වාතර්‍ා වුණා අපේ ආථර්ික කලාපය සීමාවේ ඉරානයට අයත් නෞකාවකට ප්‍රහාරයක් එල්ල වී තිබෙන බව. අපේ මුහුදු සීමාවේ නොවෙයි. ඒ නිසා අපිට ඉවත බලාගෙන ඉන්න තිබුණා. එහෙත් ජාත්‍යන්තර බැඳීම් සහ මනුෂ්‍යත්වය කේන්ද්‍රකර ගනිමින් අපේ නාවික හමුදාව සහ ගුවන් හමුදාව විශාල මෙහෙයුමක් සිදු කළා. ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් තිබෙනවා එවැනි පිපිරීමක් සිදු වූ විට දින කීයක් ආවේක්ෂණය කළ යුතුද? රළ හමන දිශාව අනුව කොපමණ දුරක් ආවේක්ෂණ කළයුතුද? යන්න පිළිබඳව. අපි ඒ සියල්ල නිසි ප්‍රමිතීන් අනුව සිදු කළා. ඒ අනුව අපි තුවාලකරුවන් 32ක් සහ මළ සිරුරු 84ක් අපේ ගොඩබිමට රැගෙන ආවා. ඒ අපේ මනුෂ්‍යත්වය සහ මධ්‍යස්ථභාවයයි.

එම ප්‍රහාරයෙන් පසුව අපෙන් ඉල්ලීමක් කළා ඔවුන්ගේ අනෙක් නෞකාවේ එංජිමේ කඩා වැටීමක් සිදුවී තිබෙනවා. ඒ නිසා අපේ කොළඹ වරායට ළගා වෙන්න ඉඩ දෙන්න කියලා. මම දැක්කා මෙහි බොහෝ අය කිව්වා පැය 11කට කළින් යන්න තිබුණා කියලා. පැය 11ක් තිබුණේ නැහැ. පෙබරවාරි 26 වනදා ලිපිය ලැබුණේ මාතර්ු 09 වනදා පැමිණීම සඳහායි. මම හිතන්නේ මොවුන්ට දින ගණන් සහ පැය ගණන් පැටලිලා. පළමු නෞකාවට ප්‍රහාර එල්ල කළාට පස්සේ තමයි අපෙන් ඉල්ලීම කළේ දෙවැනි නෞකාවේ එංජිමේ ආබාධයක් ඇති වී තිබෙනවා, ඒ නිසා කොළඹ වරායට ළඟාවෙන්න ඉඩ දෙන්න කියලා.

ඔවුන් යුද ගැටුමක එක් පාශර්වකරුවෙක්. ඔවුන් අපේ මුහුදු සීමාවට ඇතුල් වෙනවා නම් ජාත්‍යන්තර නීති අනුව රැඳී සිටීමට ඉඩ ලබා දිය හැක්කේ පැය 24ක් පමණයි. පැය 24කින් ඔවුන් නැවත යා යුතුයි. එසේ නොමැති නම් ඔවුන් අපේ භාරයට ආ යුතුයි. එවිට තමයි අපේ මධ්‍යස්ථභාවය ආරක්ෂා වන්නේ. ඔවුන් අපේ භාරයට පැමිණීමෙන් පසු ඔවුන්ගේ ඉල්ලීමක් තිබුණා සම්පූණර් කණ්ඩායමට රැඳී සිටින්න අවශ්‍යයි කියලා. ඒ අනුව අපි ඒ අතර සිටි නාවිකයින් 206ක් අපේ නාවික හමුදා කඳවුරට ගෙනාවා. අපි මේ 206ම එකට මුහු වෙන්න තබා නැහැ. අපි දන්නවා ඔවුන් සොල්දාදුවන්, ඔවුන් ආතතියකට මුහුණ දී සිටිනවා, කවර ආකාරයේ තත්ත්වයක් වධර්නය විය හැකිද? ඒ නිසා අපි ප්‍රවේශම්කාරී ලෙස ඔවුන්ට අවශ්‍ය ආහාර පාන, ප්‍රතිකාර ලබා දුන්නා. අපි ඉතාමත් මනුෂ්‍යත්වයෙන් යුතුව ඔවුන් රැක බලා ගන්නවා. ඒ හමුවේ තමයි ලංකාව ජාත්‍යන්තරය හමුවේ පිළිගැනීමට හා කීතර්ියට ලක් වන්නේ.

අනතුරුව ඔවුන් අපෙන් ඉල්ලා සිටියා ඔවුන්ගේ මළසිරුරු තම රට ගෙන යාමට අවශ්‍යයි කියලා. අපි ඒ සඳහා අවසර ලබා දුන්නා. ප්‍රහාරයට ලක් වූ නෞකාවේ තවත් 32ක් කරාපිටිය රෝහලේ හිටියා. එම තිස් දෙදෙනාම සුවය ලබා තිබෙනවා. දැන් ඔවුන් කොග්ගල ගුවන් හමුදා කඳවුරේ රැඳී සිටිනවා. ඒ නිසා මේ යුද ගැටුමේදී අපේ ප්‍රතිපත්තිය ලෙස සෑමවිටම මධ්‍යස්ථභාවය ආරක්ෂා කරනවා.

ඒ වගේම පසුගියදා එක්සත් ජාතින්ගේ සංවිධානයේ ආරක්ෂක කවුන්සිලයට මේ ප්‍රහාර පිළිබඳ යෝජනාවක් ආවා. බොහෝ රාජ්‍යයන් එම යෝජනාවට එකඟතාව පළ කර තිබුණා. සම සහයෝගිතාව ලබා දී තිබුණා. හැබැයි අපි ලබා දුන්නේ නැහැ. ඒ යෝජනාව අසම්පූණර්යි. අපි සෑමවිටම යුක්තිය සහ සාධාරණත්වය පිළිබඳ සටන් පාඨය ජාත්‍යන්තර වේදිකාවට ගෙන යනවා. ඒ අනුව අපි කටයුතු කර තිබෙනවා. ඒ නිසා මම සෑමවිටම කියන්නේ අපේ ක්‍රියාකාරකම්, අපේ ප්‍රතිපත්ති, තීන්දු තීරණ, සම්මුතීන් මේ සියල්ල තුළ අපේ මධ්‍යස්ථභාවය ආරක්ෂා කර ගෙන තිබෙනවා. මෙවැනි යුද්ධයකදී මාතෘභූමියේ අනන්‍යතාවයත්, ගෞරවයත්, ජාත්‍යන්තර පිළිගැනීමත් ආරක්ෂා කර ගැනීමේ ක්‍රමවේදය එයයි.

ජාත්‍යන්තර වශයෙන් ඉතා වැදගත් තීරණාත්මත සංධිස්ථානයකදී අපි සෑමවිටම සත්‍යය ප්‍රකාශ කළ යුතුයි. ඒ නිසා අසත්‍යය චෝදනා එල්ල නොකළ යුතුයි. ශ්‍රී ලංකා ආණ්ඩුව මඟහැරීම නිසා තමයි පළමු නෞකාව බිලි වුණේ කියා මතයක් හදන්න හදනවා. එය ඉතා සහාසිකයි. අමානුෂිකයි. එය ජාත්‍යන්තර වශයෙන් ගත්තොත් අන්ත ප්‍රතිගාමී ක්‍රියාවක්. ඒ නිසා මේ ප්‍රශ්නයේදී සියලුදෙනා වගකීමෙන් කටයුතු කරයි කියා මම බලාපොරොත්තු වෙනවා.

එක්සත් ජනපද ගුවන් යානා දෙක අපෙන් ඉල්ලා සිටියේ 04 සහ 08 යන දෙදින තුළ මත්තල ගුවන්තොටුපොළේ රඳවා තබන්න අවසර දෙන්න කියලා. නෞකා නාශක මිසයිල 08ක් එම ගුවන් යානා පියා පත්වල එල්ලා ඇති බව සඳහන් කර තිබුණා. ඇතැම් අය තකර් කරනවා අපි එක්සත් ජනපදය සමග ආරක්ෂක ගිවිසුමකට එළැඹී තිබෙනවා, ඒ නිසා යුද්ධයේ පාශර්වකරුවන් වීම වළක්වන්න බැහැ කියලා. එය අසත්‍යයි. එම එකඟතාවේ මෙවැනි යුද්ධයකදී අප අතර තිබෙන එකඟතාව පිළිබඳ කිසිඳු සඳහනක් නැහැ.

එහි තිබෙන්නේ ගුවන් ගමන් ආශ්‍රිත ක්‍රියාකාරකම්, සේවා නඩත්තුව හා සම්බන්ධ පුහුණු වැඩසටහන්, සමුද්‍රීය බල ප්‍රදේශ පිළිබඳ දැනුවත්භාවය, සයිබර් ආරක්ෂාව සහ සුරක්ෂිත සන්නිවේදනය, මානුෂීය සහන සහ ආපදා හදිසි ප්‍රතිචාර ආදි කරුණුයි. ඒ නිසා අපි පැහැදිලිව ජාත්‍යන්තර ප්‍රතිපත්ති ආරක්ෂා කරමින් සිටිනවා.

මේ යුද්ධයේ ස්වභාවය පිළිබඳ කතා කළොත් එක් පාශර්වයක් යුද්ධයේ ගැටුමට අවතීණර් වී තිබෙන්නේ මුළුමණින්ම එම රාජ්‍යයේ තිබෙන පාලන තන්ත්‍රය වෙනස් කිරීමේ අරමුණින්. අනෙක් පාශර්වයේ යුද උපක්‍රමය බවට පත්ව තිබන්නේ ලෝක පරිමාණයෙන් ආථර්කයට එල්ල කළ හැකි පීඩනය. ඒ අනුව තමයි ආරම්භයේදී ගුවන් තොටුපොළ, පසුව වරාය, තෙල් පිරිපහදු, තෙල් ගෙන යන නාවුක යාත්‍රා විනාශ කළේ. මෙයින් පෙන්නුම් කරනේ ආථර්ක වශයෙන් ලෝකය පීඩාවට පත් කිරීම මත තමයි ඔවුන්ගේ ආරක්ෂාව පවතින්නේ කියලා.

විශේෂයෙන් මැද පෙරදිග කේන්ද්‍ර කරගත් අපේ ප්‍රධාන ආථර්ක ප්‍රභවයන් දෙකක් තිබෙනවා. එක ගෑස් සහ ඉන්ධන සැපයුම් මාගර්. එය අපිට ආථර්කයේ ඉතා වැදගත් වෙනවා. දෙක අපේ රටේ විදෙස්ගත ශ්‍රී ලාංකික ශ්‍රමිකයන්. ලක්ෂ 10කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් එම කලාප දෙකේ සේවය කරනවා. එම ශ්‍රමිකයින් අපේ ආථර්කයේ විශාල පංගුවක් නියෝජනය කරනවා. ඒ නිසා මෙය අභ්‍යන්තර අබර්දයක් නොවෙයි, බාහිරින් ඇති වූ මෙම කම්පනය අපිට මොන ආකාරයෙන්ද බලපාන්නේ කියා අපි අවධානය යෙමු කළ යුතුයි.

ඒ අනුව මේ බාහිර කම්පනයේ ස්වභාවය අපි ප්‍රධාන ස්ථාන දෙකකින් හඳුනාගෙන තිබෙනවා. එක විදෙස් සංක්‍රාම, දෙක බලශක්ති සැපයුම් මාගර්. ඒ හමුවේ අපේ ඛනිජ තෙල් සංස්ථාව ඉතා විධිමත්ව කටයුතු කරමින් සිටිනවා. ක්ෂණික මිලදී ගැනීම් එදා තෙල් සංස්ථාව ආශ්‍රිතව ගොඩනැගී තිබූ ඉතා විනාශකාරී දූෂණයට හේතු වුණා. ඒ නිසා සැමවිටම උත්සාහ කළා දිගුකාලීන ටෙන්ඩවර්ලින් මේ බලශක්ති සැපයුම ලබා ගන්න. ඒ වගේම අපි විවිධ රාජ්‍යයන් සමග සාකච්ඡා කරමින් සිටියා එම රාජ්‍යයන් සමග ආණ්ඩු, ආණ්ඩු අතර වන එකඟතාවකට යන්න පුළුවන්ද කියලා. අපිට පිරිපහදු කළ තෙල් ලැබෙන්නේ සිංගප්පූරු සමාගම් සහ ඉන්දියානු සමාගම් මගින්. ඒ නිසා තවමත් අපිට පිරිපහදු කරන ලද දිගුකාලීන ටෙන්ඩවර්ල අබර්දයක් පැණ නැගුනේ නැහැ.

හැබැයි බොරතෙල් ප්‍රධාන ප්‍රශ්නයක්. බොරතෙල් අපිට එන්නෙ විශේෂයෙන්ම ෆුජේරා (Fujairah) කියන වරායෙන් තමයි අපිට බොරතෙල් නැව් පැමිණීමට නියමිතව තිබුණේ. ෆුජේරා වරාය හරහා මාතර්‍ු මාසයේ 24, 25 වෙනකොට මෙට්‍රික් ටොන් 90,000 ක බොරතෙල් නැවක් එන්න තිබුණා.නමුත් ඔබ දන්නවා ෆුජේරා වරායට සිදුවූ විපත නිසා, එය දිගුකාලීන ටෙන්ඩරයක් වුණත්, ඔවුන් ඒක දින පස්සට දාලා තියෙනවා. ඊළඟට තව ටෙන්ඩර් එකක් තිබුණා. එතැනත් මෙට්‍රික් ටොන් 90,000 ක් තිබුණා. ඒකත් අපිට තිබුණේ ෆුජේරා වලින්. ඒකත් අපිට ලැබෙන්නේ නෑ. එතකොට අපි බැලුවා බලශක්ති ප්‍රශ්න එනකොට කොහෙන්ද අපිට ප්‍රශ්න මතුවිය හැකි වන්නේ කියලා. පාලර්මේන්තුවේදී අපේ බලශක්ති ඇමතිතුමාත්, ඛනිජ තෙල් සභාපතිතුමාත් ඉතා පැහැදිලිව කිව්වා, ඉන්දියානු සමාගම් සහ සිංගප්පූරු සමාගම් අතර ඇතිකරගත් එකඟතාවයන් සහ ගිවිසුම් ප්‍රකාරව අපිට ඉන්ධන නැව් එනවා. එනම් අපට ප්‍රශ්න මතුවෙන තැන මොකක්ද? අර බොරතෙල් නැව් 2 නොලැබීම සහ බොරතෙල් ටික නොලැබීම තමයි අපිට ප්‍රශ්නයක් වෙන්න පුළුවන්.

ඒ අනුව අපි මාතර්ු 5 වැනිදා - මතක තබාගන්න, යුද්ධයේ පළවෙනි දිනවලම, එනම් පෙබරවාරි 28 කියන්නේ යුද්ධයේ පළවෙනි දින වගේ නේද? එතකොට අපි මොකක්ද කළේ? මාතර්ු 5 වැනිදා අපි ටෙන්ඩර් කැඳෙව්වා. අපිට අවශ්‍ය බලශක්ති සැපයුම සඳහා අපි දිගුකාලීන ටෙන්ඩර් ලබා දීලා තිබුණත්, මෙතන අබර්ුදයක් මතුවිය හැකි නිසා අපි ටෙන්ඩර් කැඳෙව්වා. ඒ ටෙන්ඩර් අපි 17 වැනිදා විවෘත කළා. ඒකෙදි අපි බැලුවා මොකක්ද අපිට අබර්ුදය මතු වෙන්නේ කියලා. සාමාන්‍යයෙන් අපේ පිරිපහදුව අපේ තෙල් අවශ්‍යතාවයෙන් 35% ක් නිෂ්පාදනය කරනවා. එහෙමනම් අපට බොරතෙල් සපයාගන්න එම කලාපයෙන් අසීරු නම් අපි කොහොමද කරන්නේ? පිරිසිදු කරපු තෙල් ආනයනය කිරීම තමයි විකල්පය. ඒ නිසා අපි මාතර්ු 5 වැනිදා ටෙන්ඩර් කැඳෙව්වා. ඩීසල්, පෙට්‍රල්, දැව්තෙල්, ජෙට් ඒ-වන් සහ බොරතෙල් වලටත්, විශේෂයෙන් බොරතෙල් නැව් දෙකක් කැන්සල් වෙලා තිබුණු නිසා බොරතෙල් නැව් 02කට ටෙන්ඩර් කැඳෙව්වා. එම ටෙන්ඩරය 17 වෙනිදා විවෘත කළා.

ඒ අනුව ඩීසල් නැවක් සඳහා අපි ටෙන්ඩරය ප්‍රදානය කළා. එය අප්‍රේල් 06,07 එනවා. ඉන්පසුව පෙට්‍රල් ටෙන්ඩරයක් ප්‍රදානය කළා. එය අප්‍රේල් 16,17 එනවා. දැව් තෙල් එකක් ප්‍රදානය කළා. ඒක අප්‍රේල් 12-13 එනවා. ජෙට් ඒ-වන් ටෙන්ඩරයක් ප්‍රදානය කළා. එය අප්‍රේල් 10,11 එනවා. බොර තෙල් සඳහා එක ටෙන්ඩයර්ක් අප්‍රේල්වලත්, දෙවැනි එක ජුනිවලටත් ලබා දී තිබෙනවා. අප්‍රේල්වලට බොර තෙල් සපයන්න පුළුවන් කියලා කිසිදු සමාගමක් ඉදිරිපත් වුණේ නැහැ. හැබැයි එක් සමාගමක් ඉදිරිපත් වී තිබෙනවා ජුනි මාසයේ බොර තෙල් නැවක් ලබා දෙන්න පුළුවන් කියලා. අපි එම ටෙන්ඩරය ප්‍රදානය කළා. ඒ වගේම මේ ටෙන්ඩරයේම දිගුවක් ලෙස 18 වෙනිදත් අපි නැවත ඩීසල් ටෙන්ඩරයක් ප්‍රදානය කළා. දැනට ඒ පිළිබඳ සාකච්ඡා කරමින් යනවා. අප්‍රේල් 7-8 වගේ එය අපට ලබා දීමට එකඟතාව පළ කර තිබෙනවා.

ඒ වගේම ටෙන්ඩවර්ල දිගුවක් හැටියට 18 වෙනිදාත් අපි නැවත ඩීසල් ටෙන්ඩරයක් ප්‍රදානය කළා. ඒක අපිට ලබාදෙන්න එකඟතාව පළ කර තිබෙනවා අප්‍රේල් මාසයේ 7, 8 වගේ දිනවල. එතනදී අපි බලන්නේ බොරතෙල් පිරිපහදුවෙන් අපිට අවශ්‍යතාවන් සපුරා ගන්න බැරිනම්, පිරිපහදු කරන ලද තෙල් ආනයනය කිරීම තමයි අපේ ප්‍රමුඛතාව බවට පත් කරගන්නේ. ඒ ප්‍රමුඛතාව අනුව අපි කටයුතු කරමින් තිබෙනවා.

ඒ වගේම මේ අබර්ුදය සහ ගැටුම නිසා අපේ සකස් කර තිබුණු බලශක්ති සැපයුම්වලට බාධා මතු වුණා. අපිට බොරතෙල් නැව් දෙකක් (මෙට්‍රික් ටොන් 90,000 බැගින්) එන්න තිබුණේ. ඊට අමතරව අපිට පෙට්‍රල් සහ ඩීසල් නැවක් එන්න තිබුණා, ඒක කල් ගියා. ඊළඟට පුද්ගලික සමාගමකින් ගේන එකක් තිබුණා. පෙට්‍රල් සහ ඩීසල් එකතු වෙච්චි මෙට්‍රික් ටොන් තිස් පන්දහසක නැවක් ටිකක් පස්සට ගියා. ඒත් අපි බැලුවා මේ හිඟයට අවශ්‍ය වෙන තැන් ටික අපි පුරවා ගන්නේ කොහොමද කියලා.

එක පාරටම අපිට විශාල තොග ගේන්න පුළුවන්ද? විශාල තොග ගෙනැවිත් ලොකුවට තියාගන්න බැහැනේ. කොහොමද අපි එක නැවක් වරායෙන් තෙල් ටික බාලා යනකොටම අනිත් නැව එන්න සලස්වන්නේ? සාමාන්‍යයෙන් තෙල් නැවක් බාන්න දින 08ක් විතර යනවා. ඒ දින අට යනකම් අපිට එතැන බ්ලොක් වෙලා තියෙන්නේ, වෙන කාටවත් ගේන්න බෑ. ඒ නිසා මේ නැව් ටික ඉතාමත් හොඳින් පෙළගස්වලා, හිස්වන තැන කොතැනද බලමින් අපි වැඩ කරමින් ඉන්නවා.

අලුත් ටෙන්ඩර් හරහා අපි උත්සාහ කළා මේ අවස්ථා මඟහරවා ගන්න. මාතෘ 5 තමයි අපි ටෙන්ඩර් කැඳෙව්වේ. ඉතාමත් පූවර් සූදානමකින් යුතුව. අපි දැක්කා කොතැනද අබර්දය මතු වෙන්න පුළුවන් කියලා. ෆුජේරාවලින් එන බොරතෙල් නැව් දෙකේ අබර්ද මතු විය හැකි බව අපි තේරුම් ගත්තා. මේ බොරතෙල්වලින් තමයි අපිට අවශ්‍ය ඩීසල්, ජෙට් ඒ-වන්, ඩීසල්, පෙට්‍රල් සහ භූමිතෙල් නිෂ්පාදනය කරන්නේ. මේ පහටම අවශ්‍ය ටෙන්ඩර් අපි මාතෘ 5 කැඳෙව්වා. එහෙම නම් අපි මේ අබර්දය දෙස කල්තියා බලලා නැද්ද? කල් තියා බලලා අපි එම පියවර ගත්තා.

අපි දන්නවා ලෝකයේ මෙවැනි තත්ත්වයකදී බ්ලැක් මාකර්ට් එකක් හැදෙනවා. ඒක තමයි ස්වභාවය. අපේ පළවෙනි අවශ්‍යතාව බලශක්තිය අඛණ්ඩව සැපයීමයි. බිඳ වැටීමකින් තොරව බලශක්තිය සැපයීම අපේ අරමුණයි. ඒ සඳහා දෙවැනි පියවර හැටියට පසුගිය සතියේ කැබිනට් මණ්ඩල තීරණයක් ගත්තා විශේෂ කමිටුවක් පත් කරන්න. විවිධ සමාගම්වලට පුළුවන් ඉල්ලුම් ඉදිරිපත් කරන්න. මේ කමිටුවට දේශපාලන මැදිහත්වීමක් නෑ. අදාළ රාජ්‍ය නිලධාරීන් එක්ක ඒක විමශර්නයක් කරලා, ඒ සමාගම්වල පිළිගත හැකිභාවය, මූල්‍ය වටිනාකම, අපිට අවශ්‍ය දිනයට එනවාද කියන එකත් වැදගත් අවධානයකට ලක් කරලා බලනවා. වරායේ ඉඩ ප්‍රමාණයක් තියෙන්නේ නිශ්චිත දිනවලට විතරයි. ඒවාට ගැළපෙන නැව්වලට අපි අවසර ලබා දෙන්න ලැස්ති කළා. ඒ අනුව යෝජනා කීපයක් ආවා. දැන් කමිටුව ඒ ගැන සලකා බලමින් යනවා. ඒ අනුව අපිට බොරතෙල් නැවකටත් අවසර ලබාදීමේ හැකියාව තියෙනවා. ආසන්න වශයෙන් 12 වැනිදාට කලින් බොරතෙල් නැවක් ගෙන්වා ගන්න පුළුවන් වෙයි.

මේ විකල්ප සියල්ල එකවර සාථර්ක වුවහොත් අතිරික්තයක්ද විය හැකියි. නමුත් අපි ඒ අවධානම ගන්නවා. නමුත් මින් එකක් හෝ අසාථර්ක වුවහොත් හිඟයක් ඇති විය හැකියි. අතිරික්තයට වඩා අපට හානිකාර වන්නේ හිඟයක් ඇති වීමයි. නැව් කීපයක් වරායේ හිර වෙන්න පුළුවන්. ඩෙමරේජ් ගෙවන්න වෙයි. නමුත් අපි ඊට සූදානම්. මම මේවා දැන්මම කියන්නේ පස්සේ කියන්නෙපා නැවක් ගෙනල්ලා දවස් ගානක් තියාගෙන සල්ලි ගෙව්වා කියලා.

යුද්ධයේ ස්වභාවය ගැන කාටවත් ගණනය කළ නොහැකි තත්ත්වයක් මතුව තිබෙනවා. ඒ නිසා ගත හැකි සෑම විකල්ප ක්‍රියාමාගර්යක්ම අපි අරගෙන තිබෙනවා. මීට සමගාමීව අපි අපනයනකරුවන් මුණ ගැසී සාකච්ඡා කළා. පෞද්ගලික සමාගම් 5ක් බංකරින් කරනවා. අපනයන කමර්ාන්තකරුවන්ට ඉන්ධන සපයා දෙන්න ඔවුන්ට හැකි බව ඔවුන් දැන්නුවා. අපි ඔවුන්ට ක්ෂණිකව බලපත්‍ර නිකුත් කළා. පොදුවේ වෙළෙඳපොළට නිකුත් කිරීමට ඔවුන්ට අයිතියක් නැහැ. නමුත් පෙරේදා සිට අපනයනකරුවන්ට අවශ්‍ය වන ඉන්ධන සැපයීමට ඔවුන් කටයුතු කරනවා. පෞද්ගලික සමාගමකට මිලදී ගැනීමට අපිට වැඩිය පහසුයි. ඔවුන් වග කියන්නේ ඔවුන්ටම පමණයි. අපි ඔබලාටත් එක්ක වගකිව යුතුයි. ඒ නිසා පෞද්ගලික සමාගම් වේගයෙන් ඒවා ගෙනවිත් තිබෙනවා. ඒ අනුව ඔවුන් අපනයනකරුවන්ට අවශ්‍ය ඉන්ධන සපයමින් සිටිනවා.

ඊළඟට අපි කල්පනා කළා රාජ්‍යයන්- රාජ්‍යයන් අතර කොහොමද කටයුතු කරන්නේ කියලා. රුසියාවට ඒ පිළිබඳ සම්බාධක තිබුණා. එය ඉවත් වුනේ 11 වෙනිදා. මම දැක්කා සමහර අය කියනවා අපට රුසියාවත් සමඟ යන්න බැරි වුනාද කියලා. තේරුම් ගන්න. අපේ අපයනවලින් 25%ක් තියෙන්නේ එක්සත් ජනපදයේ. ඔබට මතක ඇති අපි අසල්වැසි රාජ්‍යයන්ට පවා ටැරිෆ් පිළිබඳ මතුවූ ප්‍රශ්නයේදී රුසියාවත් සමඟ තිබෙන ගනුදෙනුව යම් ප්‍රමාණයකට අඩාල කිරීමට සිදු වුණා. ඒ නිසා අප ප්‍රවේශම්කාරී විය යුතුයි. ටැරිෆ් පිළිබඳ ප්‍රශ්නයේදී මෙතන කොතරම් හඬ නැගුවද? එතකොට මුළුමණින්ම ව්‍යාපෘතිය එක්සත් ජනපදය හිතවත් කර ගෙන ඒක බේර ගත්තේ නැත්තේ ඇයි කියන එක.

දැන් ව්‍යාපෘතිය වන්නේ රුසියාව හිතවත් කර ගෙන මේක බේර ගත්තේ නැත්තේ ඇයි කියන එක. මේ පාලර්මේන්තුවේ විවිධ අදහස් ප්‍රකාශ කරනවා. එය විහිළුවක් මේ ටැරිෆ් ප්‍රශ්නය පිළිබඳ සාකච්ඡා වෙමින් තිබෙනවා. විපක්ෂය ඉන්නේ පාලර්මේන්තුවේ විතරක් නෙවෙයි අද. පාලර්මේන්තුවෙන් එළියේ ඔබ සමහ එකට වාඩි වන විපක්ෂය ඉන්නවා. එහෙම තියපු මාධ්‍ය සාකච්ඡාවක රුසියාව ගැන කියපු අයත් වාඩි වී සිටියා.

එසේ නම් ටැරිෆ් ප්‍රශ්නය විසඳා ගැනීමට වගේම රුසියාවෙන් තෙල් ලබා ගැනීමටත් අපිට අවශ්‍යයයි. ඒ සඳහා අපිට විවෘතව අවස්ථාව ලැබුණේ 11 වෙනිදායි. අපි එතැන් සිට සාකච්ඡා කිරීම ආරම්භ කළා. ඒ සාකච්ඡාවල යම් ප්‍රගතියක් තිබෙනවා. ඒ ප්‍රගතිය පිළිබඳ වාතර්‍ා ඉතා ඉක්මණින් ඔබ හමුවේ තැබීමට හැකියාව ලැබේවි. ඒ අනුව බලශක්ති ක්ෂේත්‍රයේ ඇති විය හැකි ගැටළුව පාලනය කිරීම සඳහා රජයක් ලෙස ගතහැකි, ගත යුතු සියලු ක්‍රියාමාගර් නිශ්චිත මොහොතේ ගෙන තිබෙන බව මම වගකීමෙන් කියනවා.

මීළඟ ප්‍රධාන ප්‍රශ්නය මිල පිළිබඳ ප්‍රශ්නයයි. මිල උච්ඡාවචනය වීමට හේතු කිහිපයක් බලපානවා. ඩොලරයේ අගය ඉහළ යාම ප්‍රධාන වශයෙන් බලපානවා. ඩොලරයේ අගය ඉහළ ගියහොත් අපේ ඉන්ධන මිල ඉහළ යනවා. දෙවනි කාරණය ලෝක වෙළෙඳපොලේ ඉන්ධන මිල ඉහළ ගියහොත් අපේ ඉන්ධන මිල ඉහළ යනවා. ඊට අමතරව බදු තිබෙනවා.

2022 සහ 2023 සමයේ බලශක්ති ක්ෂේත්‍රයේ අබර්ුදය මතු වුණේ ලෝක පරිමාණයෙන් බලශක්ති මිල ඉහළ යාම හේතු කොට ගෙන නෙවෙයි. ප්‍රධාන ප්‍රශ්නය වුණේ ඩොලරයේ අගය ඉහළ යාමයි. උදාහරණයක් ලෙස කියනවා නම් ඩොලරය රුපියල් 185ක් වූ අගය 372 දක්වා ඉහළ ගියා. හැබැයි බ්ලැක් මාකර්ට් එකේ 400 දක්වා ඉහළ ගියා. එදා ඉන්ධන මිල පෙට්‍රල් ලීටරයක් රු. 137 සිට රු. 420 දක්වා වැඩි වුණා. එසේ නම් ලෝක වෙළෙඳපොලේ මිල උච්ඡාවචනය වීම නෙවෙයි බලපෑවේ ඩොලරයේ අගය රුපියල් 185 සිට 372 දක්වා වැඩි වීමයි.

95 පෙට්‍රල් රු. 160 සිට රු 450 දක්වා 279%කින් ඉහළ ගියා. සාමාන්‍ය ඩීසල් රු. 104 සිට රු. 400 දක්වා වැඩි වුණා. ඒ අනුව ඉන්ධන මිල ඉහළ යන එක හේතුවක් තමයි ඩොලරයට සාපේක්ෂව රුපියල කඩා වැටීම කියන එක පැහැදිලියි. ඒ පිළිබඳ අපිට මෑතකාලීන අත්දැකීමක් තිබෙනවා. හැබැයි දැන් අබර්ුදය මතු වී තිබෙන්නේ ලෝක පරිමාණයෙන් ඉන්ධන මිල ඉහළ යාම නිසයි. 92 පෙට්‍රල් මාතර්ු 02 වනදා සිට මාතර්ු 18 දක්වා 55%කින් ඉහළ ගොස් තිබෙනවා. 95 පෙට්‍රල් 65%කින් ඉහළ ගොස් තිබෙනවා. ඩීසල් මිල මාතර්ු 02 වනදා 114යි. මාතර්ු 18 – 195යි. 74%කින් ඉහළ ගොස් තිබෙනවා.

කෘඩ් ඔයිල් ඩොලර් 81 සිට 114 දක්වා 40%කින් ඉහළ ගොස් තිබෙනවා. සාමාන්‍ය සරල සූත්‍රයක් මම කියන්නම් තෙල් මිල ගණනය කරන්න. ලෝක වෙළඳපොලේ තෙල් මිල ඩොලර් 1 කින් වැඩි වුණොත්, අපේ වෙළඳපොලේ තෙල් මිල රුපියල් 2 කින් වැඩි වීමේ බලපෑමක් ඇති කරනවා. ඒක ගණනය කරන්න අමාරු එකක් නෙවෙයි. එතකොට දැන් බලන්න, ලෝක වෙළඳපොලේ ඩොලර් ගණනාවකින් මිල ඉහළ ගිහිල්ලා තියෙනවා. එනම් අපිට තේරුම් ගන්න පුළුවන් කොච්චර ප්‍රමාණයකින් රුපියල්වලින් තෙල් මිල ඉහළ යා යුතුද කියලා.

ඔබ අපනයනකරුවන්ගෙන් අහන්න, අර බංකරින් කරන සමාගම් අපනයනකරුවන්ට ඉන්ධන දෙන්නේ කීයටද කියලා. ඒකෙන් දැනගන්න පුළුවන් මාකට් එකේ ඇත්ත මිල මොකක්ද කියලා. ඒ නිසා මේ අවස්ථාවේ ඉන්ධනවල මිල ඉහළ යාම විසින් අපිට විශාල බලපෑමක් සහ ප්‍රශ්නයක් මතුකර තිබෙනවා.

අපි දිගුකාලීන ටෙන්ඩර් ලබාදීලා තිබෙන්නේ ප්‍රිමියම් එක ඩොලර් 2.5යි. සාමාන්‍යයෙන් ඩොලර් තුනට වඩා අඩුයි. හැබැයි දැන් ප්‍රිමියම් එක ඩොලර් 40 කට යනවා. ඇයි ඒ? ඔවුන්ට ඔවුන් පිළිබඳ ආරක්ෂාවක් අවශ්‍යයි. විවිධ රාජ්‍යයන්වල, විවිධ සමාගම්වල පොරබැදීමක් තිබෙනවා. සමහර ප්‍රිමියම් එක ඩොලර් 31, 35, 45 වගේ ගිහින් තියෙනවා. එතකොට ලෝක වෙළඳපොලේ මිල ඉහළ යාමත්, ප්‍රිමියම් අගය ඉහළ යාමත් විසින් අපේ ඉන්ධන වෙළඳපොළට කොච්චර බලපෑමක් සිද්ධ වෙනවාද කියලා කල්පනා කරන්න. ඒ අනුව ලෝකේ පුරා රටවල් තමන් තෙල් මිල වැඩි කිරීම පිළිබඳව තීරණයක් අරන් තිබෙනවා. ඒ අනුව ආසන්න වශයෙන් ගත්තොත් 6% සිට 50% දක්වා තෙල් මිල වැඩි වීමක් සිදු වෙලා තිබෙනවා. සමහර රාජ්‍යයන් 6%යි, උපරිම වශයෙන් ගත්තොත් මේ වන විට 50% කින් තෙල් මිල ඉහළ ගිය රාජ්‍යයන් තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම අපේ රටේ තෙල් වැඩි වෙලා තිබෙන්නේ 8%ක සාමාන්‍යය අගයකින්.

හැබැයි ලෝකයේ 49%ක් දක්වා වැඩිවීමක් වෙලා තිබෙනවා. තෙල් නිෂ්පාදනය කරන රටවල් හැරෙන්න අනික් සියලුම රටවල් තෙල් මිල වැඩි කර තිබෙනවා. එතකොට දැන් අපි තෙල් මිල පිළිබඳ ප්‍රශ්නයට මුහුණ දීලා තියෙනවා. අපේ තෙල් සැපයුමෙන් 57% ක් සපයන්නේ තෙල් සංස්ථාවයි. තෙල් සංස්ථාව විතරක් අපේ අතේ තිබුණා නම්, මේ වෙලාවේ පාඩු ලබලා අනිත් වෙලාවට ලාභ ලබනවා කියලා අපිට මේක කළමනාකරණය කරගන්න පුළුවන්. හැබැයි අපේ තෙල් වෙළෙඳ පොළෙන් 43%ක් තිබෙන්නේ පෞද්ගලික අංශයේ. පෞද්ගලික අංශය කුමක්ද කියන්නේ? ඔවුන් කියනවා මේ මොහොතේ ගෙන්වන තෙල්වලට මේ මොහොත් වෙළෙඳ පොළට දාන විට ඒ මිල දෙන්නේ නැත්නම් තෙල් ගෙන්වන්නේ නැහැ කියනවා. ඒක සාධාරණයි. ඔවුන්ගේ ඔවුන්ගේ ගණනය කිරීම්වලට අනුව එක නැවකින් ඔවුන්ට සිදුවන පාඩුව ඩොලර් මිලියන 55 ක්. එහෙම පාඩු ලබන්න කවුරුත් තෙල් ගෙන්නේ නැහැ. තෙල් සංස්ථාවට විතරක් තෙල් වෙළෙඳ පොළ තිබුණා නම් අපට මේක කළමනාකරණය කර ගන්න පුළුවන්. ලෝක වෙළඳපොලේ මිල වැඩි වෙච්ච වෙලාවට ටිකක් අඩුවට විකුණලා, අඩු වෙන වෙලාවට ටිකක් වැඩියෙන් විකුණලා බැලන්ස් කරගන්න පුළුවන්. එහෙම කරලා, අවුරුද්ද අන්තිමට ලාභ පාඩු ගණනය කරන්න පුළුවන්. එහෙනම්, අපේ ඉන්ධන සැපයුමට එම පෞද්ගලික සමාගම්වල දායකත්වයත් අවශ්‍යයි. ඔවුන් දායකත්වය ලබා දෙන්නේ කොහොමද? තමන්ගේ පිරිවැයට අනුව විකුණ ගන්න අවස්ථාව ලැබුණොත් විතරයි. ඒ නිසා මම හිතන්නේ ඉන්ධන මිල පිළිබඳව අපි ඉතා ඉක්මණින් සැලකිල්ලට ලක් කළ යුතුයි.
දැන් අපේ පනත අනුව දැනට ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා.

ඒ කියන්නේ සමාගම්වලට අවසර දීලා තියෙනවා, ගිවිසුම් හරහා ඔවුන්ට මිල වැඩි කරන්න. හැබැයි ඛනිජ තෙල් පනතට අනුව, උපරිම මිල තීරණය කිරීමේ බලය පැවරී තියෙන්නේ ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවට. අපි මේ සමාගම් එක්ක ගිවිසුම්වලට ගියාට, පනතේ අවශ්‍ය සංශෝධන කරලා නැහැ. උපරිම මිල තීරණය කළ යුත්තේ ඛනිජ තෙල් සංස්ථාවයි. නමුත් ගිවිසුමේ තියෙනවා ඔවුන්ට මිල තීරණය කළ හැකියි කියලා. අපි ඒ පිළිබඳව දැඩි සැලකිල්ලට භාජනය කරමින් ඉන්නවා. හැබැයි මම හිතනවා, තෙල් සංස්ථාවයි පෞද්ගලික සමාගම් අතරයි මිල පරතරය රුපියල් 100 ක්, 150 ක් වුණොත් මොනවා වෙයිද? එතකොට පුරවැසියන් පෞද්ගලික සමාගම් වෙත ගලාගෙන යන්නේ නැහැ.

වෙළඳ පොළේ මිල වැඩිවීම අනුව රුපියල් 100 ක - 150 ක විතර පරතරයක් හැදෙන්න ඉඩ තියෙනවා. එහෙම වුණොත් පෞද්ගලික සමාගම් වෙත කවුරුත් යන්නේ නැහැ. රුපියල් 100-150ක් කියන්නේ අධික ගණනක්. ඒ නිසා පැය හයක් හතක් හරි ඉඳලා ඛනිජ තෙල් සංස්ථා පෝලිමටම එනවා. ඒ නිසා අපි මේ දෙක අතර පරතරය අඩු කරගන්න බලන්න ඕන.

ඒ වගේම අපි තව කාරණයක් කල්පනා කළා. අපේ තෙල්වලින් ලැබෙන බදු ආදායම මාසෙකට රුපියල් බිලියන 20 යි. ගිය අවුරුද්දේ ඩීසල් සඳහා බද්දෙන් රුපියල් බිලියන 240ක ආදායමක් ඇවිත් තිබෙනවා. හොඳින් තේරුම් ගන්න 2023 වසරේදී රුපියල් බිලියන 884 ක් තෙල් සංස්ථාවේ ණය මහා භාණ්ඩාගාරයට අරන් තිබෙනවා. සාමාන්‍යයෙන් වසරකට රුපියල් බිලියන 884ක, පොළිය බැලුවොත් පොලිය විතරක් ගෙවන්න අවුරුද්දකට බිලියන 100 ක් අවශ්‍යයි. ඒ නිසා බදුවලින් යම් ප්‍රමාණයක් භාණ්ඩාගාරයට එනවා. අපි බලනවා මේ බදුවලිනුත් යම් සහනයක් ජනතාවට ලබා දෙන්න, සමහරු එකඟ නැහැ. බොහෝ අය කියන්නේ කුමක්ද? බදුවලින් සහනයක් දුන්නොත් මොකද වෙන්නේ? වැඩියෙන් තෙල් ගහන කෙනාට වැඩියෙන් වාසියක් එනවා. ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදලේ සහ අපේ ප්‍රතිපත්තිය ගත්තොත්, ඉලක්ක සහගත ප්‍රජාවකට සහනාධාර ලබා දිය යුතුයි.

තෙල් මිල මාකට් එකේ මිලට යනවා. ඉලක්ක සහගත ප්‍රජාවට සහන ලබා දෙනවාද? ඒක තමයි හොඳම. නමුත් ඔවුන්ට ලබාදීම සංකීර්ණයි. මොකද විධිමත්ව වරායෙන් පිටත්ව යන බෝට්ටුවලට ඉන්ධන සැපයීමට හැකියි. නමුත් ධීවර වරායෙන් පිටත බෝට්ටු රැසක් තිබෙනවා. ඒ අයට කොහොමද සහන දෙන්නේ. පාරේ චූන් පාන් ගෙනියන අයටත් සහන ලබා දෙනවාද? නමුත් ඔවුන් කොතැනද ලියාපදිංචි වී තිබෙන්නේ. අවිධිමත් ආර්ථිකය විශාලයි. ඒ වගේම සංකීර්ණයි. තොරතුරු නැහැ. ඒ නිසා විධිමත් ආර්ථිකයට සහන දෙන්න පුලුවන් නම් හොඳයි. විධිමත්ව ධීවර වරායේ ලියාපදිංචි වුණ ධීවරයින්ට සහනයක් දෙන්න පුලුවන්. නමුත් අවිධිමත් ආර්ථිකය ජීවනෝපාය කරගත් පිරිසටත් සහනයක් අවශ්‍යයි. ඒක සංකීර්ණයි. ඒ නිසා අපි මේ දෙකම ගැන කල්පනා කරනවා.

ඒ සමග තමයි අපිට ඊළග තෙල් මිල ගැනත් කල්පනා කරන්න වෙන්නේ. ඒ තීරණය ඉතා ඉක්මණින් ගන්න වෙනවා. මොකද පෞද්ගලික සමාගම් දැන් තමන්ගේ ඔඩසර්වලට තෙල් දෙන්නේ නැහැ. මොකද ඔවුන් පාඩු ලබන්න සූදානම් නැහැ. තෙල් සංස්ථාවට පාඩු ලබන්න පුළුවන්. අපි බිලියන අටසිය ගණනක පාඩු ලබලා අත්දැකීම් තිබෙනවා. ඒ නිසා මිල පිළිබඳව අපි තීරණයක් ගත යුතුයි. එතනදී තමයි QR කේතය වැදගත් වෙන්නේ. ඒක අප්‍රේල් 01වැනිදා වන විට ක්‍රියාත්මක නොවුණා නම් මාතර් 27,28 ව න විට ෂෙඩ්වල මිනිස්සු ගහ ගන්නවා. ඒ නිසා අපි QR කේතය ක්‍රියාත්මක කිරිම ආරම්භ කළා. ඒක ආරම්භ කළේ ෂෙඩ් වහලා නෙවෙයි. ඉන්ධන සැපයුම නවත්තලා නෙවෙයි.

ඒ නිසා ඒක සම්පූර්ණයෙන්ම ක්‍රියාත්මක වෙන්න පොඩි කාලයක් ගත වුණා. දැන් ඒක සියයට සීයක් සම්පූර්ණ වෙලා කියලා ඩිජිටල් අමාත්‍යාංශය කියනවා. මේ තත්ත්වය තුළ ෂෙඩ්වල කවුරුහරි හොරාට වැඩිපුර තෙල් දෙනවා නම් ඒ අයට නීතිය ක්‍රියාත්මක කරනව. ඒ වගේම තෙල් එකතු කර ගබඩා කරගෙන ඉන්නවා නම් කවුරු හරි පුරවැසියෙක් ඒවා වටලන්න උපදෙස් දී තිබෙනවා. පාතාල ආර්ථිකයකට අපි ඉඩ දෙන්නේ නැහැ. බලශක්තිය අඛන්ඩව සැපයීම තමයි අපේ බලාපොරොත්තුව.

තෙල් මිල ලෝක වෙළඳපොළේ මිලටම ගැලැප්පුවොත් අපේ ආර්ථිකයේ අනෙක් පැත්ත හැකිලෙනවා. එතකොට එතනින් එන බදු ආදායම වැටෙනවා. අපිට තෙල් මාකර්ට් එකෙන් එන්නේ බිලියන විස්සයි මාසෙකට. ඒක අපි හිලව් කරනවාද අනෙක් පැත්තෙන් එන ආදායම රැකගන්න. මේක යම් ප්‍රමාණයක් කප්පාදු කර දෙපැත්තම සක්‍රියව දුවන්න අවස්ථාව හදනවාද? කියලා කල්පනා කරලා තීරණයක් ගත යුතුයි. අපි ඒ ගැන සමාලෝචනය කරමින් ඉන්නවා. ඉක්මනින්ම ඒ ගැන අවසන් තීරණයක් ගන්නවා.

ඒ වගේම තමයි ගෑස් සැපයුම. අපේ මාකර්ට් එකෙන් වැඩිම ගෑස් කොටසක් සපයන්නේ ලිට්‍රෝ සමාගම. එයට ගෑස් සපයන්නේ එක් සමාගමක් පමණයි. ඒ වගේම පුද්ගලික මාකර්ට් එකෙන් නිකුත් කරන කෙනෙකුත් ඉන්නවා. අපේ මේ සැපයුම් ජාලයේ කාටල හැදිලා තිබුණා. ඉන්ධන සැපයීම, ගෑස් සැපයීම, පාස්පෝට් හැදීම, රියදුරු බලපත් නිකුත් කිරීම. මේ හැම තැනකටම කාටල තිබුණා. එකම සැපයුම්කරු අවුරුදු විස්ස තිහ සැපයුම් කරලා. මේවා දේශපාලන අධිකාරියේ ආශිර්වාදය ඇතිව රාජ්‍ය නිලධාරින් හා සමාගම් එක්ව සකස් කරගෙන තිබෙනවා. අපි මේ කාටල බිඳිනවා.

ඒ නිසා මොකද වෙන්නේ ? මේක වෙනස් කරපු ගමන් මේ කාටලවලින් පොඩ්ඩක් එහා මෙහා ගිය ගමන් කෑ ගහනවා. මුදල් දීලා කෑ ගස්සනවා. මේවට සම්බන්ධ නිලධාරීන් ඇතුලෙත් තොරතුරු දීලා වැරදි මත හදනවා. ගෑස් හිඟයක් ඉන්ධන හිඟයක් ගැන ප්‍රශ්න ඇති කරනවා. පාස්පෝට් අබර්ධුද හදනවා. මේ කාටල දේශපාලන ව්‍යාපාර අල්ලගෙන ඉන්නවා. මාධ්‍ය ආයතනවලට පොම්ප කරනවා. කලු ව්‍යාපාරිකයෝ අල්ලගෙන ඉන්නවා. රාජ්‍ය නිලධාරින්ට පොම්ප කරනවා. මේක තමයි ඇත්ත කතාව. නමුත් අපි මේක බිඳිනවා. අමාරුයි තමයි. අර සුව පහසුව නැහැ. නමුත් කාටල නොකැඩුවා නම් අද ගෑස් නැහැ.

ඒ වගේම සැපයුම් ජාලය එක කලාපයකට සීමා නොවී විවිධ කලාපලින් ලබාගන්න සැපයුම් ජාලයේ විවිධාංගිකරණය කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. එවිට මොන කලාපයේ මොන අබර්ධුදයක් ආවත් අපිට ගැටලුවකින් තොරව කටයුතු කළ හැකියි.

ගෑස් පිලිබඳ ප්‍රශ්නයක් දැනට නැහැ. අපිට මාතර්ු මාසයට අවශ්‍ය ගෑස් සපයලා තිබෙනවා. නමුත් තවම ඒවා කොටසක් තිබෙන්නේ පාවෙන ගබඩාවල මාලදිවයින ආසන්නයේ. තව කොටසක් අද නැවෙන් බානවා. අප්‍රේල් මාසයට අවශ්‍ය තවත් මෙට්‍රික් ටොන් 33000ක් එන්න නියමිතව තිබෙනවා.

ඒ නිසා මේ අබර්ධුදයේ මනින්න පුලුවන් දුර දක්වා ගෑස් අබර්ධුදයක් නොවි යන්න පුලුවන්. නමුත් වෙළඳපොලේ ගෑස් අබර්ධුදයක් තිබෙනවා. මොකද පෞද්ගලික සමාගමක් සැපයූ සියයට විස්සක ගෑස් සැපයුම අපට අතිරේකව ලබා දීමට සිදුවී තිබෙනවා. පෞද්ගලික සමාගමට වැඩිම ලාභය තිබුනේ කමර්ාන්තවලට ගෑස් සැපයුම. ඒ නිසා ඔවුන්ට ගෑස් සැපයීමට දැන් අපට සිදුවී තිබෙනවා. ඒ සමාගමට අයිතිය තිබුනේ අපනයන සංවධර්න මණ්ඩලය මඟින් ආනයනය කිරීමටයි. ඒ ආනයනය කරන ප්‍රමාණයෙන් වෙළඳපොලට නිකුත් කරන්න පුලුවන් සියයට විස්සයි. නමුත් පහුගිය කාලය පුරාවටම ආනයනය කර නැහැ. ඒ නිසා අපි ඔවුන්ට වෙළඳපොළ විවෘත කර දුන්නා.

හම්බන්තොට ගබඩාවට තිබූ සීමාවනුත් ඉවත් කර දුන්නා. මොකද අපිට අවශ්‍ය ගෑස් ගේන කෙනා නෙවෙයි, රට තුළ හිඟයකින් තොරව ගෑස් සැපයීමයි. බලශක්ති දාමය අඛණ්ඩව පවත්වාගන යාමට ගත හැකි සෑම ක්‍රියාමාගර්යක්ම අපි ගත්තා කියලා විශ්වාසය තිබෙනවා. යුද්ධය තවදුරටත් ඇදී ගියොත් තවත් ප්‍රශ්න මතු වෙන්න පුලුවන්. නමුත් අපිට පේන ඉදිරියක් දක්වා අපි සැලසුම් කර තිබෙනවා.

අපේ රටේ දියුණු ආර්ථික දත්ත වාර්තා කළ වසර 2025 වසරයි. අය වැය හිඟය සියයට 5ට වඩා යටින් තියාගන්න හැම ආණ්ඩුවක්ම උත්සාහ කළා. 2015දී සියයට 6ක් ඉලක්ක කළා. නමුත් 10.89 දක්වාත් ඉහළ ගියා. නමුත් 2025 අය වැය හිඟය 2.4 දක්වා පහළට ගේන්න අපිට හැකි වුණා. ජංගම ගිණුමේ ධන අතිරික්තයක් පවත්වාගෙන යන්න හැම ආණ්ඩුවක්ම උත්සාහ කළා. නමුත් අවස්ථා හතරකදී විතරයි ඒක කරන්න පුලුවන් වුණේ. ඒ අවස්ථා හතරෙම තියෙන්නේ ඩොලර් මිලියන 500ට වඩා අඩුවෙන්. නමුත් අපි ධන අතිරික්තයක් වාර්තා කරනවා ඩොලර් බිලියන 1.8ක. ඒක ආර්ථිකයේ වැදගත් සාධකයක්.

මීට වසර කීපයකට පෙර අපේ ආර්ථිකය ඉතාමත් අමනෝඥ තීරණ නිසා කඩා වැටුණා. අබර්ද්‍යට පිළියම් ලෙස මුදල් මුද්‍රණය කිරිම නිසා උද්ධමනය වේගයෙන් ඉහළ ගියා. උද්ධමනය සියය හැත්තෑව දක්වා ඉහළ ගියා. බදු ප්‍රතිසංස්කරණයන් තුළ ගත් තීරණ නිසා තවත් අබර්ද්‍ද මතුවුණා. නමුත් අද අපි අපේ ආදායම් ඉතා විශිෂ්ට ලෙස එකතු කරගෙන තිබෙනවා. අපේ බදු අදායම සියට 15 දක්වා වැඩි වුණා. සමස්ත ආදායම සියයට 17.5ක් වුණා 2025දී. 1996දී සියයට 21ක ආදායමක් රැස් කළා. ඊට පස්සේ වැඩිම ආදායමක් රැස් කළ වසර තමයි 2025. ඒ නිසා විවිධ ක්ෂේත්‍ර තුළ, උද්ධමනය පාලනය කරමින්, බැංකු පොලී අනුපාත තනි ඉලක්කමක පවත්වාගෙන යමින් අපි අපේ ආර්ථිකයේ ප්‍රගතිය පෙන්වා තිබෙනවා.

අපේ ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරිමේදි එයාලර්ංකා එකේ ඩොලර් මිලියන 175ක ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම ගැටලුවක් වෙලා තිබුණා. එහි ගිවිසුම අත්සන් කිරිමට අපි පසුගියදා කැබිනට් අනුමැතියට යොමු කළා. අද ඒ ගිවිසුම අත්සන් කරනවා. අපේ රේටින්ග්ස් පහල වැටීමට, ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමට නොහැකිවීමත් බලපෑවා. අපි ආර්ථිකයේ ප්‍රශස්ත මට්ටමකට ආවා. මේ තත්වය තව අවුරුදු හතරක් පහක් යන්න තිබුණා නම් බාහිර හෝ අභ්‍යන්තර ඕනෑම කම්පනයකට ඔරොත්තු දිය හැකි ආර්ථිකයක් නිමර්ාණය කරන්න තිබුණා.

නමුත් දිට්වා සුළි කුණාටුව ආවා. අපි ඒක පාලනය කරගත්තා. දැන් බාහිර කම්පනයක් ඇති වී තිබෙනවා. මෙතනදි අපි අපේ සැපයුම් ජාලය ගැන කල්පනා කරනවා. අපි මෙතනදී වෙළෙඳ අමාත්‍යංශයේ ලේකම්වරයා සමග බිමල් රත්නායක ඇමතිවරයාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් සැපයුම් දාමයේ හා ආර්ථිකයේ මෙහෙයුම් පිළිබඳ කමිටුවක් හදලා තිබෙනවා. උත්සව සමයේ අවශ්‍ය ආහාර තොග රැස් කිරීම ගැන සැලසුම් කර තිබෙනවා. භාණ්ඩ බෙදාහැරිම ගැන සැලසුම් කරනවා. පිටකොටුවට එන භාණ්ඩ ගමට යන්නේ කොහොමද කියලා සැලසුම් කර තිබෙනවා. ඒ වගේම තේ වත්තේ දළු ටික කොහොමද කමර්ාන්ත ශාලාවට එන්නේ ? ඒ ගැන අපි කල්පනා කර තිබෙනවා. තේ මිල තවම පහත වැටී නැහැ. නමුත් ඉදිරියේදී ගැටලුවක් ඇති වෙන්න පුලුවන්. ඒ ගැන අපි කල්පනා කරනවා. ඇඟලුම් ක්ෂේත්‍රයේ තවම ගැටලුවක් වී නැහැ. හැම තැනකමට ඉන්ධන අබර්ද්‍ය බලපා තිබෙනවා. ධිවර කමර්ාන්තය හා කෘෂිකමර්ාන්ත ක්ෂේත්‍රයේ මතුවිය හැකි ගැටලු ගැන අපි තොරුතුරු රැස්කර අවශ්‍ය ක්‍රියාමාගර් ගැනීමට කමිටුවක් හදලා තිබෙනවා. අපි අවශ්‍ය තීන්දු තීරණ ගන්නවා. ඔක්කොම එකවර කරන්න බැහැ. දවස් කීපයක් ගතවෙයි.

ඊළගට රාජ්‍ය සේවය පවත්වාගෙන යාම. ඒ ගැන සොයා බැලීමට අග්‍රාමාත්‍යවරියගේ ප්‍රධානත්වයෙන් කමිටුවක් හදලා තිබෙනවා. බලශක්තියෙන් විශාල වැය බරක් රාජ්‍ය සේවයට තිබෙනවා. ඒ නිසා අපි අමාත්‍යංශවලට උපදෙස් දී තිබෙනවා අඩුම තරමින් බලශක්ති භාවිතයෙන් සියයට 25ක්වත් ඉතිරි කරන්න කියලා. ඒ පැත්ත කළමණාකරණය කරගන්න කටයුතු කරනවා.

ඒ වගේම විදේශ කටයුතු අමාත්‍යවරයා රාජ්‍යයන් සමග සාකච්ඡා කරමින් මේ තත්ත්වයන් සමනය කර ගැනීමට අවශ්‍ය මැදිහත් විම කරනවා. ඒ වාගේම ආරක්ෂක ලේකම්වරයා ප්‍රමුඛ ආරක්ෂක අංශ මැදිහත් වී අපේ මුහුදු සීමාව ආරක්ෂා කරගැනීම සඳහා මැදිහත් වීම් කරනවා. ඔවුන්ට මාස දෙකක් සඳහා ඉන්ධන පවතින බව කියා තිබෙනවා.

මේ කාලය තුළ කොකේන් මත්ද්‍රව්‍ය කිලෝ 270 ක් අල්ලගන්න අපිට පුළුවන් වුණා. ආරක්ෂක ජාලය බිඳ වැටෙන්න අපි ඉඩ දෙන්නේ නෑ. වරායට හා ගුවන්තොටුපොළට අවශ්‍ය ආරක්ෂිත ඉන්ධන තොග පවත්වාගන යන්න උපදෙස් දී තිබෙනවා. සෞඛ්‍ය ක්ෂේත්‍රය ගත්තොත්, මාස දෙකකින් තෙල් ඉවර වුණත් සෞඛ්‍ය පද්ධතිය පවත්වාගෙන යන්න අමතර සති හයක ආරක්ෂිත තොග අපි ගබඩා කර තිබෙනවා. වරාය සහ ගුවන්තොටුපළටත් ආරක්ෂිත තොග ලබා දී තිබෙනවා.

අවසන් වශයෙන් ගත්තොත්, ආථර්කයේ සුමටව ගියපු ගමනේ යම් යම් බාධා සහ ගැටුම් ඇතිවෙන්න පුළුවන්. බලශක්ති මිල අධික වීම නිසා යම් ක්ෂේත්‍රවලට බලපෑමක් ඇති වෙනවා. ඒ බලපෑම සමනය කර ජනතාවට සහන ලබා දීම පිළිබඳව අපි අමාත්‍යවරුන්ගේ ප්‍රධානත්වයෙන් අදාළ ක්ෂේත්‍ර කැඳවා සාකච්ඡා කරමින් සිටිනවා

මේ ගෝලීය අබර්ුදයත් එක්ක අපිට යම් ව්‍යාකූලත්වයක් මතු වෙලා තිබෙනවා. නමුත් අපි උපරිම උත්සාහ කරනවා විශ්වාසවන්ත ලෙස මේ සැපයුම් ජාලය ශක්තිමත් කරන්න. කැබිනට් මණ්ඩලය, අමාත්‍යාංශ ලේකම්වරු සහ ඛනිජ තෙල් සංස්ථාවේ නිලධාරීන් දවස් ගණන් නිදිමරාගෙන මේ කටයුතු වෙනුවෙන් විශාල වෙහෙසක් දරනවා. ඒ තම වැටුප වෙනුවෙන් විතරක් නෙවෙයි, මේ රටේ වගකීම වෙනුවෙනුයි. ඒ නිසා යම් සැපයුම් අඩාල වීමක් හෝ ඉන්ධන මිල ඉහළ යාමක් වුණොත්, එය අපි සමනය කර ගනිමු. ඒ සඳහා අවශ්‍ය සහාය සහ මැදිහත්වීම සියලු දෙනාගෙන් අපේක්ෂා කරමින් මම නතර වෙනවා.

ජනාධිපති මාධ්‍ය අංශය
2026-03-20