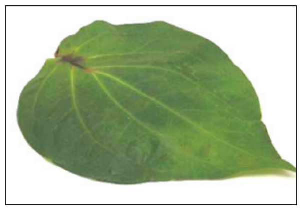

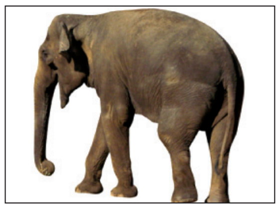

ප්‍රබල රජයක ලකුණු

1 වෙනි පිටුවෙන්

අප්‍රියෙල් 22 වන දා සත්වන පාර්ලිමේන්තුව රැස්වීමටත් නියමිතය.

දේශපාලන පක්ෂවල සූදානම

රජයට සම්බන්ධ පක්ෂ දිගටම පැවතියා සේම එක්සත් ජනතා නිදහස් සන්ධානය (එජනිස) යටතේ තරග කිරීමට යුහුසුළුව කටයුතු සංවිධානය කරගැනීම ඇරඹූහ. රටේ දිස්ත්‍රික්ක 22ක් සඳහා ප්‍රධාන සංවිධායකයින් පත්කරන ලදුව ඒ අය සිය දිස්ත්‍රික්ක සඳහා තරඟකිරීමට බලාපොරොත්තුවන අපේක්ෂකයින් කැඳවා සම්මුඛ පරීක්ෂණ පවත්වමින් තෝරාගැන්ම වහාම පටන්ගති. මේ අනුව ඒ ඒ දිස්ත්‍රික්ක සඳහා නාමයෝජනා පත්‍ර පිළියෙලකිරීම ද භාර දීම ද ක්‍රමයෙන් කෙරිණ. මේ සියලුදෙනා රජයේ පක්ෂ සංකේතය වන බුලත් කොළය ලකුණෙන් තරඟ වදිති.

විපක්ෂයේ හංස සන්ධානය බිඳවැටීම

මේ අතරතුර පරාජය ලැබ සිටි **හංස සන්ධානයේ** ප්‍රබලම පක්ෂය වූ **එජාපයේ** පැරණි සාමාජිකයින් හැමදාමත් පැවති සිය අලියා ලකුණ පසෙකට දමා සන්ධාන සාදාගෙන හංසයා ලකුණින් තරඟ කොට පරණ අලියා ලකුණෙන් 2005 දී එජාපය වශයෙන් සටන්කොට ලබාගත් 49% ඡන්ද ප්‍රතිශතය තවත් පහළට, එනම් 40% කට වැටීම ගැන අවලාද නගන්නට වූහ.

තමා මේ කළ උපක්‍රමය නිසා නියත වශයෙන්ම තමාට පෞද්ගලිකව මුහුණදීමට සිදුවී තිබුණු පරාජය වලක්වාගෙන තමා වෙනුවෙන් සරත් පොන්සේකා කඩේ යවා තම පක්ෂ නායකත්වයට අභ්‍යන්තරයෙන් මතුවීමට තිබුණු අභියෝගය වලක්වාගත් බව රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා කාටවත් කියන්නට ගියේ නැත. මේ හංස සන්ධානය පසෙකට දමා, තනියම අලියා ලකුණෙන් මහ මැතිවරණය තරඟ කිරීමට පක්ෂය ගත් තීරණය ඔහුද නිහඬව පිළිගත්තේය. මේ අනුව විපක්ෂයේ වැඩිම ආසන ගණන ලබාගන්නා පක්ෂය වෙමින් ඔහුට විපක්ෂ නායකකමද රඳවා ගතහැකි බව පෙනුණෙන් එක්සත් ජාතික සන්ධානයක් එජාස පිහිටුවාගෙන වෙනත් ඕනෑම කෙනෙකුට අලියා ලකුණ පිළිගන්නේ නම් එයට එක්විය හැකි බවද ප්‍රකාශකරමින් තරඟ වැදුණි. හංස සන්ධානයට එකතුව ජනපතිවරණයේදී විපක්ෂය සමග සිටි රවුප් හකීම්, මනෝ ගනේෂන් වැනියවුන් කීප දෙනෙක්ද මේ නව සංවිධානයට එක්වූහ. එසේම යන එන මං නැතිව සිටි මංගල සමරවීර මහතාද තමා සිටි **ශ්‍රීලනි (ම)** පක්ෂය අතහැර දමා මේ නව එජාප සන්ධානයට එකතුවී මාතරින් තරඟ කිරීමට එකග විය.

අතරමං වූ ජනතා විමුක්ති පෙරමුණ

මේ වෙන්වීම සමග හංස සන්ධානයේ ඉතිරි වූයේ ජවිපෙ පමණකි. මෙසේ හංසයාගේ තටු දෙකෙන් එකක් වෙන්වීයාම නිසා තටුවක් බිඳීගිය හංසයෙකුගේ තත්වයට එය වැටුණි. ඔවුනට යන එන මං නැතිවිය. එජාපයට මැසිවිලි නගමින් එම පක්ෂ නායකයෝ ඉදිරි මගක් සෙවූහ. සරත් ෆොන්සේකා සමගින් නැවත එජාපයට එක්ව හංසයා ලකුණින් තරඟ කරන්නට ඉල්ලුවද එය ප්‍රතික්ෂේප විණ. ඕනෑ නම් එසේ පැමිණ අලියා ලකුණෙන් එක්වී එම නායකත්වය යටතේ තරඟ කරන ලෙස කියන ලදී. ජවිපෙට මෙය කවදාවත් කළ නොහැකිය. අන්තිමේදී සරත් පොන්සේකා මහතා නායකත්වයේ තබාගෙන ජවිපෙ අය ඔහු සමග එක්වී ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදී ජාතික සන්ධානය (ප්‍රජාස) **(DNA)** යනුවෙන් නව සන්ධානයක් සාදාගෙන අළුතෙන් සොයා ගත් **කුසලාන** ලකුණෙන් තරඟ බිමට සේන්දුවී සිටිති. මෙසේ විපක්ෂය කොටස් දෙකකට බිඳීයෑම සමග විපක්ෂයට ඉතිරිව ඇති මනාප ඡන්ද සඳහා ඔවුනොවුන් අතර කුලල් කාගැනීමටවීම සමග එය තවත් ඉතා දුර්වල තත්වයකට වැටී සිටී.

නාමයෝජනා පියවීම සහ තරඟයේ ස්වභාවය

2010 පෙබරවාරි 26 වෙනිදා නියමිත පරිදි නාමයෝජනා ගැනීම අවසන් විය. පාර්ලිමේන්තුවේ ආසන 225 න් 196 ක් සඳහා අනුපාතික ඡන්ද ක්‍රමය අනුව මනාප ඡන්ද ලද ප්‍රමාණ අනුව මන්ත්‍රීහු තේරී පත්වෙති. ඒ ඒ පක්ෂ සහ නිදහස් කණ්ඩායම් වලට අනුපාතිකව ඉතිරි ආසන සඳහා මන්ත්‍රීන් 29 දෙනෙක් ජාතික ලැයිස්තුවලින් පත්වී එති. රජයක් පිහිටුවීම සඳහා ආසන 113 ක් අවම වශයෙන් ලැබිය යුතු අතර 2/3 බලය සහිත රජයක් සඳහා ආසන 150 ක් අවම වශයෙන් ලැබිය යුතු ය.

තරඟයේ සංඛ්‍යාමය තත්වය

වාර්තාගත අපේක්ෂකයින් සංඛ්‍යාවක්, එනම් 7556 දෙනෙකු රටේ දිස්ත්‍රික්ක සියල්ල සඳහා නාමයෝජනා පත්‍ර භාරදී ඇත. මෙහි ලියා පදිංචි දේශපාලන පක්ෂවලට අමතරව නිදහස් පුද්ගලයෝද විශාල සංඛ්‍යාවක් වෙති. නාමයෝජනා බාරදීම සමග මැතිවරණ කොමසාරිස්තුමා විසින් මේ ඡන්දය සඳහාද ජනපතිවරණයේදී සේම අපේක්ෂකයින් පිළිපැදිය යුතු නීති රීති ප්‍රකාශකොට ඒවා ගැන කටයුතු කිරීමට පොලිස්පතිතුමා ප්‍රමුඛ පොලීසියට නියෝග කරනු ලැබ ඇත. මේ දෙපොලම නීතිය අනුව තදින් පෙනී සිටීම සතුටට කරුණකි. දැන් කවුරු කවුරුත් තම ඡන්ද ව්‍යාපාරයන් දියත් කර ඇති බව සැලවේ. ඉදිරියේදී මෙය වඩාත් තියුණු වෙනු ඇත.

රජයේ ඡන්ද සටන

රජයේ සන්ධානයේ ඡන්ද සටන ප්‍රකාශිත මහින්ද චින්තනයේ ඉදිරි ගමන වැඩපිළිවෙල ඔස්සේ යන බව පෙනේ.

විපක්ෂයේ පැවති සටන් පාඨ

කලිනා පැවති ජනපතිවරණය සඳහා විපක්ෂය, එනම් හංස සන්ධානය ඉදිරියට දැමූ සටන් පාඨ වූයේ.....

1. විධායක ජනාධිපති බලය නැතිකිරීම
2. දූෂණය නැතිකිරීම
3. ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදය ආරක්ෂාකිරීම

මේවා ගැන හංස සන්ධානයේ පක්ෂද, මාධ්‍ය පුවත්පත් සහ වෙබ්අඩවිද රෑ දාවල් පුන පුනා කළ කරච්චලය කාටත් තවමත් මතකය. එහෙත් දැන් මේ ඡන්දයට ඒ කිසිවක් ගැන උන් කාගේවත් කතාවක් නැත. මෙහි මුලදී ඡන්ද ප්‍රතිඵල සමග වූ සිදුවීම්ද, ඒවා එළිදරව්වීමද හේතුවෙන් දැන් ඔව්හු කතාකරන්නට බැරි තත්වයක පසුවෙති. "**මහින්ද රාජපක්ෂ පෝඩා**" යනුවෙන් රනිල් වික්‍රමසිංහ ප්‍රමුඛව මහින්ද ගෙදර යවන්නට විපක්ෂය කතා කළත් ඔවුන් නොසිතූවිරූ බලයක් සහිතව ජනතාව මහින්ද ජනාධිපති කොට ඇත. පසුගිය සමයේ සරත් පොන්සේකාගේ අවි ගනුදෙනු ඇතුළු දූෂණ වැඩ ද, විපක්ෂයේ සමහර අය ලෝකය පුරා දුවමින් කළ කටයුතු ගැනද ආරංචි පැතිරීම නිසා ද, එසේම විපක්ෂයේ අය **රාජපක්ෂ සහෝදර සමාගම** ගැන කළ කැත පච ප්‍රචාරයන් ජනතාව ප්‍රතික්ෂේප කොට ඇති බැවින් ද දැන් මොවුන් කාටවත් අති පිරිසිදු සුදනන් සේ දූෂණ ගැන කතා කළ නොහැකි ය.

තෙවැන්න වූ ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදය ආරක්ෂා කිරීම (සරත් පොන්සේකා ද සමගින්)

ප්‍රතිඵල නිකුත්වීම සමග යුදහමුදාවෙන් පැනගිය සහචරයින් කණ්ඩායමක්ද සමග හෝටල් වලට රිංගාගෙන ප්‍රයත්න කළ හමුදා මෙහෙයුම ජනතාව ටෙලිවිෂන යෙන්ම දුටු බැවින් අද මොව්හු ඒ ගැනද කතාකිරීමට බැරි ගලේ පැහැරූ බළලුන්ගේ තත්වයට වැටී සිටිති. එසේම මේ විපක්ෂයේ කිසිවෙකුටත් ඉදිරියට රටට කරන්නට නියමිත වැඩ පිළිවෙලක් නැත. වේදිකාවට නැගී ජනතාව ඉදිරියේ කියන්නටද දෙයක් මොවුනට නැත. ඔවුන් අද සිටින්නේ ඡන්ද සටනක් කරන්නට බැරි තත්වයකය.

මේ සියල්ල සලකා බලන කල පැහැදිලිව පෙනෙන්නේ රජයේ **එ.ජ.නි.ස.** ප්‍රබල රජයක් පිහිටුවන ලකුණුය. එය එසේම වේවා! යි පතමු. **සුබ අනාගතයක් !**

අප රටට ධන උල්පතක් වන
හම්බන්තොට වරාය ව්‍යාපෘතිය

♦ චකුල ගුණපාල විසිනි Ilford Essex UK

මෑතක නිවාඩුවකට ලංකාවට ගිය අපි තිස්සමහාරාමය කිරිවෙහෙර වැඳපුදා, කතරගම ද ගොස්, ආපසු එන ගමනේදී හම්බන්තොට වරාය ව්‍යාපෘතිය බලන්නට ගියෙමු. ටික කලෙක සිටම මේ ව්‍යාපෘතිය ගැන අසා කියවා තිබුණ අප මේ ගමනද කළ යුතුමයයි තදින්ම ඉටාගෙන තිබුණක් විය. අපි කතරගම යද්දී ගාල්ල කතරගම මාර්ගය පෙර පැවති ලුණු ලේවාය අයිනෙන් ගිය මගින් ගොඩබිම පැත්තට හරවා නව මගකින් යන්ට සලස්වා තිබූ ආකාරය දුටුවෙමු. මුහුද අයින පැත්තෙන් ලුණු ලේවාය ඇතුළු අති විශාල ප්‍රදේශයක් වරාය ව්‍යාපෘතිය සඳහා යොදාගෙන තිබුණු ආකාරය අපට දැකගත හැකි විය. එම කටයුතු කරගැන්ම සඳහා පෙර පැවති මාර්ගවලින් ඇතුල්වීම වලක්වා තිබුණු අතර, ව්‍යාපෘති බර වාහන ආදියට සහ විශේෂ අවසර ඇති වාහන වලට ඉඩකඩ සලසා තිබුණි. වරාය ව්‍යාපෘති කාර්යාල වලින් පූර්ව අවසර ලබාගත් නිරීක්ෂකයාට පමණක් වැඩ කට යුතු නරඹන්නට ඉඩ සලසා තිබුණි. නමුත් අප මහනුවර වැනි ඈත ප්‍රදේශයක සිට පැමිණි ඉතා උනන්දුව දක්වන පිරිසක් බව කී විට ටිකකින් අපටද අවසරයක් ලැබිණ.

පැය භාගයකට වරක් බැගින් වාහන පහකින් සමන්විත කණ්ඩායමක් මග පෙන්වන වාහනයක් සහිතව ගෙනයනු ලැබේ. වැඩිමනත් වූයේ ඒ සඳහාම පැමිණි විශාල බස්රථ ආදියයි. මෙසේ එක් කණ්ඩායමකට දෙසීයක් පමණ අය ගියහ. සැතපුම් දෙකක් පමණ ගොස් මුහුද අයිනේ වූ වරාය ප්‍රදේශයේ නිරීක්ෂක අඩවියට ප්‍රවේශ වූයෙමු. එම කණ්ඩායම කොටස් දෙකකට බෙදා එක කොටසට නායකයෙකු බැගින් වූ ඉන්ජිනේරුවෝ දෙදෙනෙක් අප බාරගත්හ. අර ක්‍රීඩාපිටිවල භාවිතා කරන ආකාරයේ අතේ අල්ලාගෙන ආමන්ත්‍රණය කළහැකි ශබ්ද විකාශන යන්ත්‍රය බැගින් යොදාගෙන ඔව්හු අප කණ්ඩායමට වරාය තැනීම විස්තරකිරීම ඇරඹූහ.

ව්‍යාපෘතියේ අරමුණ

ප්‍රථමයෙන් ව්‍යාපෘතියේ අරමුණ ඉතා සරලව තේරුම් කෙරිණ. නැගෙණහිර ආසියා ප්‍රදේශයේ වූ ජපානය, චීනය, කොරියාව, තායිවානය ආදී රටවල් රාශියක නිශ්පාදිත ද්‍රව්‍ය යුරෝපය ඇතුළු අප්‍රිකා, මැදපෙරදිග ආදී අරාබි රටවලටද ඉන්දියා සාගරය හරහා ගෙනගොස් මැද පෙරදිගදී සූවස් ඇල මගින් යෑම දිනපතා සිදුවෙයි. එසේම අනෙක් අතට එම නිශ්පාදන සඳහා අමුද්‍රව්‍ය ඉන්ධන ආදිය පෙරදිග පැත්තටද එම නැව්වලින්ම ගෙනයනු ලබයි. මේ සියළු නැව් අප රටේ දකුණු කෙළවර වූ හම්බන්තොට පසු කොට යායුතුය. මෙසේ මේ විශාල කන්ටේනර් නැව් තුන්සීයක් පමණ හම්බන්තොටට සැතපුම් පහක් දහයක් ඈතින් දකුණෙන් දිනපතා ගමන් කරති. මේ නැව් සියල්ලම පෙරදිග සිට බටහිර යන ගමනේදී අති විශාලවූ ඉන්දියන් සාගරය තරණයට පෙර, දින ගණනක් දිග ගමනකට අවශ්‍ය ඉන්ධන, ජලය, නාවිකයන්ට අවශ්‍ය ආහාර පාන ආදී පහසුකම් සියල්ල සපයාගත යුතුය. ඒවා නැගණහිර සිට එන ගමනේදී එක්කෝ සිංගප්පූරුවට, නැතිනම් ඉන්දියාවේ නැගණහිර වෙරළේ කල්කටාව, චෙන්නායි ආදී වරාය වලින් දැන් සපයාගනිති. මේ සඳහා මේ වරාය වලට අමතර දුරක් යාමට කාලය මිඩංගු කළ යුතුය. එසේම බටහිර සිට නැගණහිරට ආපසු එන ගමනේදී ද නැව් මැදපෙරදිග වරාය වලට අල්ලා පහසුකම් ලබා ආ යුතුය. හම්බන්තොට යනු මේ ගමනේ හරි මැද පිහිටා ඇති තැනකි. (ලෝක සිතියමක් අරගෙන බලන්න)

මේ සියළු පහසුකම් සැපයිය හැකි නවීනතම විශාල වරායක් හම්බන්තොට ගොඩ නැගූ විට ඒ නැව් සියල්ලම එම වරායට අල්ලනවා ඇත. එක නැවකට මේ පහසුකම් හා ඉන්ධන ලබාගැන්ම සඳහා ඩොලර් ලක්ෂ ගණනක් ගෙවීම් කරනු ලැබේ. වරායක් ගොඩ නැගූ විට එම සේවාවන් සපයා එම ආදායම් අපට ලැබේ නම් එයම ධන උල්පතක් වනු ඇත. එසේම අප රටේ ජනතාවට එයින් වන සෙත කල්පනාකර බලන්න. අප එදා ඒ ගිය මොහොතේ වුවද මෙවැනි විශාල නැව් පහක් හයක් ඈත මුහුදේ පෙනිණ. අප වරාය සෑදූ විට මේ සියලු නැව් අප රටට අල්ලා සැපයුම් ලබනු ඇත. නවීන තාක්ෂණික පහසුකම් සහිත වරායකින් එවැනි නැවකට එම පහසුකම් සපයා පැය ගණනකින් එය හරවා යවනු හැකිය. රෑ දාවල් වැඩ කරන එවන් වරායකින් වසරකට රටට ලැබෙන ආදායම ඩොලර් කෝටි ගණනක් වනු ඇත.

ගොඩබිම හාරා සෑදූ වරාය

දූපතක් වූ අප රට වටේම ඉතා ඈත කාලයේ සිටම ස්වාභාවික වරායවල් තිබිණ. කොළඹ, ගාල්ල, ත්‍රිකුණාමළය ආදී වූ මේ සියල්ලම රට ඇතුළට බොක්කක් ලෙස මුහුද ආ තැන්වල සෑදුණු වරාය වෙති. වඩා විශාල නැව් භාවිතය සමගම මේ වරායවල්ද තව තව හාරා පුළුල් කෙරිණ. හම්බන්තොට ප්‍රදේශයේ එවැනි බොක්කවල් නැත. මුහුදද ඉතා ගැඹුරුය. මුහුද රළු වූ විට එවැනි තැන්වලට නැංගුරම් ලා නැව්වලට නැවතිය නොහැකිය. නිරිත දිග මෝසම් සුළං කාලයේදී මෙය කෙසේවත් සිතිය නොහැකි තරමට මුහුද රළු වෙයි. මේ නිසා ගොඩබිම හාරා වරායක් සම්පූර්ණයෙන්ම සකස්කරගත යුතුය. අවශ්‍යතාවන් නිසා ලෝකයේ වෙනත් රටවලද මෙවැනි වරාය සාදා ඇත. මෙහි සාදන්නේද එවැන්නකි. පළමුව ගොඩබිම හාරා සියල්ල සකසා, නැව් ඒමට ප්‍රවේශ ඇල මාර්ගද සකසා, එයට පසු මුහුදෙන් ජලය ගලා ඒමට සලස්වා වරාය තැනේ.

පළමු අදියර

මුල් වරට ව්‍යාපෘතියම අදියර තුනකින් සමන්විතය. අප බැලුවේ මේ ප්‍රථම අදියරයි.

මුහුදේ ඈතට දෙපසට විහිදෙන සේ බැඳ ඇති විශාල ගල්බැම් දෙකක් යන විටම දිස්වෙයි. මෙසේ සැතපුමක් දෙකක් බැඳෙන මේවා බ්‍රේක් වෝටර් (දිය කඩන) යනුවෙන් හැඳින්වේ. ගැඹුරු දියේ සිට එන දිය රැළි (currents) වලක්වා නැව් මේ දෙක මැදින් නිරුපද්‍රිතව වරායට සේන්දුවීමට මේ දියකඩන උදව් වෙති. ස්වාභාවික වරායවලට පවා මේවා අවශ්‍යය. කොළඹ වරාය පසුකොට ගොඩබිමින් යන කෙනෙකුට වුව මේවා දැකි ය හැක. හම්බන්තොට වරාය හාරනු ලබන්නේ මුහුදේ සිට සැතපුම් භාගයකටත් ඈතින්වූ ගොඩබිම ප්‍රදේශයේය. ඩ්‍රෙජර් වැනි විශාල බර යන්ත්‍ර යොදා හාරා ඇති මේ වරාය විශාල වලක් සේ දිස්වෙයි. එම වල මුහුදු මට්ටමෙන් මීටර් 50 ක් පමණ ගැඹුරුය. මෙයට සම්බන්ධ වූ විශාල ඇල මාර්ග දෙකක් මුහුද දෙසට දැන් ගැඹුරට හාරාගෙන යනු ලබයි. සියළු කටයුතු හමාර වූ පසු මේ ඇලවල් මුහුදට සම්බන්ධ කොට මුහුදු ජලය ගලා ඒමට සලස්වා, වරාය තටාකයද ඇල මාර්ගද මුහුදට සම්බන්ධ වී වරාය සම්පූර්ණ වනු ඇත. එවිට මේ ඇලවල් දෙක දිගේ නැව්වලට සේන්දු වීම හා පිටවීම කළහැකි වනු ඇත.

එන නැව්වලට ඉන්ධන ජලය හා ආහාර ආදිය සැපයීම සඳහා සියළු යටිතල පහසුකම් ප්‍රථම අදියරේ සිටම සැපයිය යුතුය. මේ සඳහා තෙල් පිරිපැහැදුමක් පිරසිදු ජල සැපයුම් මාර්ග ආදී මේ සියල්ල දැනට සැකසේ.

මුල් අදියර අවසන් වූ විට එක වරම හතරවන පරපුරේ කන්ටේනර් යනුවෙන් හැඳින්වෙන ලෝකයේ විශාලතම නැව් තුනක් එකවරම වරාය තුළට ගෙන සේවා සැපයීම් කළ හැකි වනු ඇත. නවීන තාක්ෂණය මගින් පැය ගණනකදී එසේ පැමිණෙන නැවක් හරවා යැවිය හැකිය. පැය විසිහතරම වැඩ කරන විට මෙසේ සැපයුම් කළහැකි ප්‍රමාණය සිතාගත හැකිය.

මේ අදියර 2011 අග භාගයේ සම්පූර්ණ කිරීමට නියමිතව තිබුණු නමුදු දැන් කටයුතු කරන වේගය අනුව 2011 මුල් භාගයේ දීම අවසන්කළ හැකියයි පෙනී ගොස් ඇත. ඉදිරි වසර කීපය තුළදී දෙවැනි තුන්වන අදියරවල් සම්පූර්ණ වන විට විශාල නැව් 31 ක් දක්වා එක්වර සේවා සැපයීමට හැකිවන පරිදි මෙය ව්‍යාප්ත කෙරෙනු ඇත. ඒ හැර ඒ අවස්ථාව වන විට ඕනෑම විශාල නැවක් අළුත්වැඩියා කිරීමට පවා අවශ්‍ය තාක්ෂණික පහසුකම් ගොඩ නැගෙනු ඇත. මෙය අප රටට සැබැවින්ම ධන උල්පතකි. අපේ ජනමාධ්‍ය වල්පල් නොලියා මේවා ගැන රටේ ජනතාවද දරුවන්ද දැනුම්වත් කළ යුතුය.