පාර්ලිමේන්තු ප්‍රකාශනමාලා අංක 439

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ
දසවැනි පාර්ලිමේන්තුව
(පළමුවැනි සභාවාරය)

පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ
දහසයවැනි වාර්තාව

(2025.09.10 සහ 2025.11.13 වැනි දිනවල ශ්‍රී ලංකා
වරාය අධිකාරිය සම්බන්ධයෙන් සිදුකරන ලද
විමර්ශනය)

පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ සභාපති
පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රී ගරු (වෛද්‍ය) නිශාන්ත සමරවීර
මහතා විසින්
2026 ජනවාරි මස 08 වැනි දින ඉදිරිපත් කරන ලදී

*2026 ජනවාරි මස 08 වැනි දින ශ්‍රී ලංකා පාර්ලිමේන්තුව
විසින් මුද්‍රණය කළ යුතු යැයි නියෝග කරන ලදී*

දසවැනි පාර්ලිමේන්තුවේ පළමුවැනි සභාවාරය

පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ සංයුතිය

1. ගරු (වෛද්‍ය) නිශාන්ත සමරවීර මහතා, පා.ම., (සභාපති)
2. ගරු අර්කම් ඉල්යාස් මහතා,පා.ම., (2025.05.08 දින සිට)
3. ගරු මනෝ ගනේෂන් මහතා, පා.ම., *(2025.03.21 දින සිට.)*
4. ගරු (නීතිඥ) දයාසිරි ජයසේකර මහතා, පා.ම., *(2025.05.20 දින සිට)*
5. ගරු (නීතිඥ) අර්ජුන සුජීව සේනසිංහ මහතා, පා.ම., *(2025.03.21 දින සිට)*
6. ගරු ඩී.වී. චානක මහතා, පා.ම., *(2025.03.21 දින සිට)*
7. ගරු (නීතිඥ) අනුරාධ ජයරත්න මහතා, පා.ම., *(2025.03.21 දින සිට)*
8. ගරු නලින් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා, පා.ම., *(2025.03.21 දින සිට)*
9. ගරු. එස්.එම් මරික්කාර් මහතා, පා.ම., *(2025.03.21 දින සිට)*
10. ගරු මුජිබුර් රහුමාන් මහතා, පා.ම., *(2025.05.20 දින සිට)*
11. ගරු චමින්ද විජේසිරි මහතා, පා.ම., *(2025.03.21 දින සිට)*
12. ගරු අබුබකර් අතම්බාවා මහතා, පා.ම., *(2025.05.08 දින සිට)*
13. ගරු එම්.කේ.එම්. අස්ලම් මහතා, පා.ම.,
14. ගරු (නීතිඥ) නිලන්ති කොට්ටහච්චි මහත්මිය, පා.ම., *(2025.03.21 දින සිට)*
15. ගරු සමන්මලී ගුණසිංහ මහත්මිය, පා.ම.,
16. ගරු දිලිත් ජයවීර මහතා, පා.ම., *(2025.03.21 දින සිට)*
17. ගරු මයිල්වාගනම් ජෙගදීස්වරන් මහතා, පා.ම., *(2025.05.08 දින සිට)*
18. ගරු සුජීව දිසානායක මහතා, පා.ම.,
19. ගරු සුදත් බලගල්ල මහතා, පා.ම.,
20. ගරු (වෛද්‍ය) එස්. ශ්‍රී බවානන්දරාජා මහතා, පා.ම.,
21. ගරු ලුතිනන් කමාන්ඩර් (විශ්‍රාමික) ප්‍රගීත් මධුරංග මහතා, පා.ම., *(2025.03.21 දින සිට)*
22. ගරු ජගත් මනුවර්ණ මහතා, පා.ම.,
23. ගරු රුවන් මාපලගම මහතා, පා.ම.,
24. ගරු සුනිල් රාජපක්ෂ මහතා, පා.ම.,
25. ගරු ධර්මප්‍රිය විජේසිංහ මහතා, පා.ම.,
26. ගරු අසිත නිරෝෂණ එගොඩ විතාන මහතා, පා.ම.,
27. ගරු (වෛද්‍ය) පත්මනාදන් සත්‍යලිංගම් මහතා, පා.ම., *(2025.03.21 දින සිට)*
28. ගරු තිළිණ සමරකෝන් මහතා, පා.ම.,
29. ගරු චන්දිම හෙට්ටිආරච්චි මහතා, පා.ම.,
30. ගරු (නීතිඥ) ලක්මාලි හේමචන්ද්‍ර මෙනෙවිය, පා.ම.,
31. ගරු දිනේෂ් හේමන්ත මහතා, පා.ම., *(2025.03.21 දින සිට)*

<u>කාරක සභා ලේකම් කාර්යාලයේ කාර්ය මණ්ඩලය</u>

පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ වත්මන් කාර්ය මණ්ඩලය පහත පරිදි වේ.

- ප්‍රධාන නිලධාරි - එච්. රූපානි ද සොයිසා මිය
- නියෝජ්‍ය ප්‍රධාන නිලධාරී - එස්. එල්. වික්‍රම මයා
- පාර්ලිමේන්තු නිලධාරී - ජී. වී. එස්. කේ. කුමාරි මිය
- පාර්ලිමේන්තු නිලධාරී - අයි. එස්. ගෝමස් මිය
- පාර්ලිමේන්තු නිලධාරී - ජී. එල්. ඩී. ප්‍රනාන්දු මිය
- පාර්ලිමේන්තු නිලධාරී - එම්. එන්. පී.පෙරේරා මෙය

<u>කාරක සභා වාර්තා</u>

www.parliament.lk යන වෙබ් අඩවියෙන් පහත සඳහන් ගමන් මාර්ගය ඔස්සේ පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ වාර්තා බාගත කළ හැක.

www.parliament.lk

↓

සිංහල

↓

පාර්ලිමේන්තුවේ කටයුතු

↓

කාරක සභා

↓

කාරක සභා වාර්තා

අනු අංකය	විෂය කරුණු	පිටු අංකය
01	සභාපතිතුමාගේ සටහන	IV
02	විධායක සාරාංශය	V
03	දසවැනි පාර්ලිමේන්තුවේ පළමුවැනි සභාවාරයේ පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ දහසයවැනි වාර්තාව	VI-VII
04	මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ විගණන මතය	1
05	පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාව මගින් විමර්ශනය කරන ලද ආයතනය - ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය	2-24

<u>සභාපතිතුමාගේ සටහන</u>

පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාව 2025.09.10 සහ 2025.11.13 වැනි දිනවල ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය පරීක්ෂාවට ලක් කරන ලදී. 2025.09.10 වැනි දින වන විට මෙම ආයතනය **ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයට** අයත් වූ අතර මේ වන විට **වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයට** අයත් වේ. 2022 සහ 2023 වර්ෂවල විගණකාධිපති වාර්තා සහ එහි වර්තමාන කාර්ය සාධනයට අදාළව සිදු කළ විමර්ශනයේ වාර්තාව මේ සමග ඉදිරිපත් කරමි.

ශ්‍රී ලංකාව තුළ වරාය සේවා පවත්වාගෙන යාම සඳහා 1979 අංක 51 දරන ශ්‍රී ලංකා වරායවල් පිළිබඳ අධිකාරිය පනත යටතේ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය ස්ථාපනය කර ඇති බවත්, එම පනත 1984 අංක 07 හා අංක 35, 1990 අංක 36 සහ 1992 අංක 02 දරන පනත් මඟින් සංශෝධනය වී ඇති බව නිරීක්ෂණය කළ කාරක සභාව එම පනත් සහ සංශෝධන මගින් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය පිහිටුවීමෙන් ඉටුකර ගැනීමට අපේක්ෂා කළ දැක්ම, මෙහෙවර හා කර්තව්‍ය පිළිබඳව කාරක සභාවේ අවධානය යොමු විය.

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ මෙහෙයුම් සහ මූල්‍ය පාලනය පිළිබඳව සිදුකළ මෙම පරීක්ෂාවේදී, පර්යන්ත සංවර්ධන ව්‍යාපෘති ප්‍රමාදවීම, ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලීන්හි පවතින දුර්වලතා සහ වටිනා ඉඩම් කළමනාකරණයේදී සිදුව ඇති අක්‍රමිකතා හේතුවෙන් අධිකාරියේ වෙළඳපල කොටස සහ මූල්‍ය ස්ථාවරත්වය දැඩි අවදානමකට ලක්ව ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ විමර්ශනයන් මගින් ඵලදායී ප්‍රතිඵල ලබාගැනීමට නම් මෙම කමිටුවේ නිර්දේශ නිසි පරිදි ක්‍රියාත්මක කිරීම, පසුවිපරම් කිරීම හා වගකීම හා වගවීම ස්ථාපිත කිරීම අතිශයින් වැදගත් වේ. මෙම කාරක සභාවේ සභාපතිවරයා වශයෙන් කටයුතු කරමින් සාමාජික මන්ත්‍රීවරුන්ගේ ද සහායෙන් ලබාදෙන නිර්දේශයන් ක්‍රියාත්මක කරවීමට උපරිම උත්සාහ ගන්නා බව දන්වනු කැමැත්තෙමි.

පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ කාර්යභාරය සාර්ථකව ඉටුකර ගැනීම සඳහා, සාමාජික ගරු මන්ත්‍රීවරුන්ගෙන් ලැබෙන සහායත්, කථානායකතුමා ප්‍රධාන පාර්ලිමේන්තුවේ කාර්ය මණ්ඩලයෙන් සහ කාරක සභාවේ උපදේශකවරු දෙදෙනාගෙන් ලැබෙන සහායත්, භාණ්ඩාගාර නිලධාරීන්ගෙන් සහ ජාතික විගණන කාර්යාලයෙන් ලබාදුන් සහායත් අගය කොට සලකමි.

වෛද්‍ය නිශාන්ත සමරවීර
සභාපති
පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාව

විධායක සාරාංශය

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව, මූල්‍ය විනය සහ වත්කම් කළමනාකරණය පිළිබඳව කාරක සභාව විසින් පවත්වන ලද පරීක්ෂාවේදී අනාවරණය වූ ප්‍රධාන කරුණු මෙම වාර්තාවෙන් සාරාංශ ගත කෙරේ. 1979 අංක 51 දරන පනතින් ස්ථාපිත මෙම අධිකාරියේ වෙළඳපල දායකත්වය 2001 වර්ෂයේ පැවති 81% සිට 2024 වන විට 31% දක්වා කැපී පෙනෙන ලෙස පහත වැටී තිබීම කාරක සභාවේ දැඩි අවධානයට ලක් විය.

පරිපාලිත සමාගම් කළමනාකරණයේදී බරපතල දුර්වලතා රැසක් හඳුනාගත් අතර, විශේෂයෙන් සීමාසහිත මාගම්පුර වරාය කළමනාකරණ (පුද්ගලික) සමාගම (MPMPL) විසින් ලබාගත් ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 24ක ණය මුදලකින් ප්‍රමිතියෙන් තොර ඉන්ධන ආනයනය කිරීම හේතුවෙන් සිදු වූ මූල්‍ය පාඩුව සහ ඒ ආශ්‍රිත අභියාචනාධිකරණ නඩු තීන්දුව පිළිබඳව මෙහිදී අවධානය යොමු කෙරිණි. මීට අමතරව, කොළඹ වරාය පරිශ්‍රයේ ලොජිස්ටික් හබ් (Logistic Hub) ව්‍යාපෘතිය සඳහා ඉඩම් තක්සේරු කිරීමේදී අනුගමනය කළ මතභේදාත්මක ක්‍රමවේදය සහ පසුව එම ව්‍යාපෘතිය අවලංගු කිරීමට සිදු වීම මඟින් රජයට සහ අධිකාරියට සිදු වූ පිරිවැය පිළිබඳව කාරක සභාව නිරීක්ෂණය කළාය.

ප්‍රධාන ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලීන්හි පවතින ප්‍රමාදයන්, විශේෂයෙන් නැගෙනහිර බහාලුම් පර්යන්තයේ (ECT) ඉදිකිරීම්, දින 548 කින් ප්‍රමාද වීම හේතුවෙන් ඩොලර් මිලියන 282.56 ක් වැය කර මිලදී ගත් දොඹකර රාශියක් මෙහෙයුම් සඳහා යොදා ගැනීමට නොහැකිව නිෂ්කාර්යව පැවතීම බරපතල ගැටලුවක් ලෙස හඳුනා ගන්නා ලදී. එමෙන්ම, නෙළුම් කුළුණ සහ රේගු දෙපාර්තමේන්තුව වැනි රාජ්‍ය ආයතන වෙත පවරා ඇති රුපියල් මිලියන 1,576 කට අධික වටිනාකමකින් යුත් ඉඩම් සඳහා වන්දි මුදල් අයකර ගැනීමට මෙතෙක් අපොහොසත් වීම අධිකාරියේ මූල්‍ය ස්ථාවරත්වයට සෘජු බලපෑමක් එල්ල කර ඇත.

නිල නිවාස ලබා දීමට අදාළ චක්‍රලේඛ උල්ලංඝනය කරමින් වසර 30ක් වැනි දීර්ඝ කාලයක් නිලධාරීන් නිවාස පරිහරණය කිරීම සහ සීදූව රද්දොළුව ක්‍රීඩා සමාජයට අනුග්‍රහය දැක්වීමේදී අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතියකින් තොරව ගනු ලැබූ තීරණ මඟින් අධිකාරියේ අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියේ පවතින ලිහිල් බව මැනවින් පිළිඹිබු වේ. මේ අනුව, අධිකාරිය සතු වත්කම් ආරක්ෂා කර ගැනීමටත්, අහිමි වූ වෙළඳපල කොටස නැවත දිනා ගැනීමටත් යාවත්කාලීන උපායමාර්ගික සැලැස්මක් කඩිනමින් සකස් කිරීමේ සහ අභ්‍යන්තර විගණන අංශ ශක්තිමත් කිරීමේ අවශ්‍යතාව කාරක සභාව විසින් අවධාරණය කළාය.

දසවැනි පාර්ලිමේන්තුවේ පළමුවැනි සභාවාරය
පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ දහසයවැනි වාර්තාව

පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාව, දසවැනි පාර්ලිමේන්තුවේ පළමුවැනි සභාවාරයේ දහසයවැනි වාර්තාව ඉදිරිපත් කරන්නේ සතුටිනි.

පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාව දසවැනි පාර්ලිමේන්තුවේ පළමුවැනි සභාවාරය තුළ මාස 11ක කාලය ඇතුළත පහත සඳහන් පරිදි රැස්වීම් පවත්වා ඇත.

අනු අංකය	කැඳවූ ආයතනය	කාරක සභාව පැවැත් වූ දිනය
1.	ජාතික තරුණ සේවා සභාව	2025.02.18
2.	ජාතික තරුණ සේවා සභාව	2025.02.20
3.	ශ්‍රී ලංකා විදේශ සේවා නියුක්ති කාර්යාංශය	2025.02.27
4.	ජාතික මැණික් හා ස්වර්ණාභරණ අධිකාරිය	2025.03.05
5.	ජාතික ඖෂධ නියාමන අධිකාරිය	2025.03.12
6.	ජාතික මැණික් හා ස්වර්ණාභරණ අධිකාරිය	2025.03.27
7.	ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (පුද්) සමාගම	2025.04.02
8.	ඉඩම් ප්‍රතිසංස්කරණ කොමිෂන් සභාව	2025.05.08
9.	ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (පුද්) සමාගම	2025.05.09
10.	ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර මහ රෝහල	2025.05.15
11.	ශ්‍රී ලංකා විදේශ සේවා නියුක්ති කාර්යාංශය	2025.05.23
12.	ශ්‍රී ලංකා සබරගමුව විශ්වවිද්‍යාලය	2025.06.04
13.	ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්වවිද්‍යාලය	2025.06.20
14.	මහපොළ භාරකාර අරමුදල	2025.07.09
15.	ඉඩම් ප්‍රතිසංස්කරණ කොමිෂන් සභාව	2025.07.17
16.	රාජ්‍ය දැව සංස්ථාව	2025.07.23
17.	සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය	2025.08.20

18.	ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය	2025.09.10
19.	ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලය	2025.09.24
20.	ඉදිකිරීම් කර්මාන්ත සංවර්ධන අධිකාරිය	2025.10.08
21.	ලංකා සතොස ලිමිටඩ්	2025.10.10
22.	ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලයේ පරීක්ෂණයට අදාළව එල්.ටී.එල්. හෝල්ඩිංස් සමාගම හා එහි පරිපාලිත සමාගම්	2025.10.24
23.	ජාතික ඉතිරිකිරීමේ බැංකුව	2025.11.19
24.	ජාතික ඉතිරිකිරීමේ බැංකුව	2025.11.26

ඒ අතරින්, 2025.09.10 සහ 2025.11.13 වැනි දිනවල පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාව විසින් මේ වන විට වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයට අයත් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ 2022 සහ 2023 වර්ෂවල විගණකාධිපති වාර්තා සහ එහි වර්තමාන කාර්යසාධනය පරීක්ෂාවට ලක් කොට නිරීක්ෂණ සහ නිර්දේශ මෙම වාර්තාවට අන්තර්ගත කර ඇත.

<u>මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ විගණන මතය</u>

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් 2022 හා 2023 වර්ෂයන්ට අදාළව ඉදිරිපත් කර ඇති මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් විගණකාධිපතිවරයාගේ මතය පහතින් දක්වා ඇත.

<u>ආයතනය</u>	<u>වර්ෂය</u>	
	2022	**2023**
ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය	තත්ත්වාගණනය කළ මතය	තත්ත්වාගණනය කළ මතය

<u>විගණන මත වර්ග</u>

01. <u>තත්ත්වාගණනය නොකළ මතය</u> **(Unqualified Opinion)**
මූල්‍ය ප්‍රකාශන ආයතනයේ මූල්‍ය තත්ත්වය සාධාරණව ඉදිරිපත් කර ඇති බව

02. <u>තත්ත්වාගණනය කළ මතය</u> **(Qualified Opinion)**
වාර්තාවේ සඳහන් කරුණුවලින් වන බලපෑම හැර ආයතනයේ මූල්‍ය තත්ත්වය, මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය හා මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව.

03. <u>මතය ව්‍යාචනය කිරීම</u> **(Disclaimer of Opinion)**
ප්‍රමාණවත් හෝ උචිත විගණන සාක්ෂි හඳුනාගැනීමට නොහැකිවීම නිසා ගිණුම් සම්බන්ධව මතයක් ප්‍රකාශ කළ නොහැකි බව.

04. <u>අහිතකර මතය **(Adverse Opinion)**</u>
ආයතනයේ මූල්‍ය තත්ත්වය, මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය හා මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු නොකරන බව.

<u>ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය</u>
(ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය)

2025.10.18 දින සිට මෙම ආයතනය වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ විෂය පථය යටතට ගෙන ඇත.

පරීක්ෂාව සිදු කරන ලද දිනයන් -2025.09.10 සහ 2025.11.13

<u>2025.09.10 දින සාකච්ඡාවට භාජනය කරන ලද කරුණු</u>

01. <u>ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය පිළිබඳ හැඳින්වීම සහ අධිකාරිය සංස්ථාපනය කිරීම</u>

ශ්‍රී ලංකාව තුළ වරාය සේවා පවත්වාගෙන යාම සඳහා 1979 අංක 51 දරන ශ්‍රී ලංකා වරායවල් පිළිබඳ අධිකාරිය පනත යටතේ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය ස්ථාපනය කර ඇති බවත්, එම පනත 1984 අංක 07 හා අංක 35, 1990 අංක 36 සහ 1992 අංක 02 දරන පනත් මඟින් සංශෝධනය වී ඇති බවත්, 2025 ජූලි 31 දිනට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සතුව පරිපාලිත සමාගම් තුනක් හා ආශ්‍රිත සමාගම් දෙකක් ඇති බවත්, කාරක සභාව නිරීක්ෂණය කළාය.

සමාගමේ නම	කොටස් හිමිකම %	හිමිකාරිත්වයේ ස්වභාවය
ජය කන්ටේනර් ටර්මිනල්ස් ලිමිටඩ් (JCT)	100	පරිපාලිත
සීමාසහිත මාගම්පුර වරාය කළමනාකරණ (පුද්ගලික) සමාගම (MPMPL)	100	පරිපාලිත
ලංකා ගෑස් ටර්මිනල් පුද්ගලික සමාගම (LGTPL)	100	පරිපාලිත
සීමාසහිත වරාය කළමනාකරණ හා උපදේශක සේවා සමාගම	40	ආශ්‍රිත
හම්බන්තොට ජාත්‍යන්තර වරාය සේවා පුද්ගලික සමාගම (HIPS)	42	ආශ්‍රිත

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සතු පරිපාලිත සමාගම් හා ආශ්‍රිත සමාගම්වලින් පහත සමාගම් ඇවර කිරීමට තීරණය කර ඇති බව කාරක සභාවට නිරීක්ෂණය විය.

සමාගමේ නම	ඇවර කිරීම
සීමාසහිත මාගම්පුර වරාය කළමනාකරණ (පුද්ගලික) සමාගම	2022 ජුනි 01 ඇවරකරුවෙකු පත්කර ඇති අතර ඇවර කිරීමේ කටයුතු කරමින් පවතියි.
ලංකා ගෑස් ටර්මිනල් පුද්ගලික සමාගම	2017 දෙසැම්බර් 06 සංස්ථාපනය කර ඇති මෙම සමාගමේ මෙහෙයුම් කටයුතු මෙතෙක් ආරම්භ කර නොමැති අතර ඇවර කිරීමට මේ වන විට කටයුතු කරමින් පවතී.

01.1 <u>ලංකා ගෑස් ටර්මිනල් (පුද්.) සමාගම (LGTPL) ඇවර කිරීම</u>

ලංකා ගෑස් ටර්මිනල් (පුද්.) සමාගම (LGTPL) 2017 වසරේ සංස්ථාපනය කළ ද, අපේක්ෂිත LNG ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක නොවීම හේතුවෙන් එය මෙතෙක් කිසිදු මෙහෙයුම් කටයුත්තක් සිදු කර නොමැති බවත්, ඒ වෙනුවෙන් වරාය අධිකාරිය පිරිවැයක් දරා නොමැති පසුබිමක සමාගම "ස්වේච්ඡා ඇවර කිරීමේ" ක්‍රියාවලියට යොමු කර ඇති බවත් කාරක සභාවට නිරීක්ෂණය විය.

01.2 <u>මාගම්පුර වරාය කළමනාකරණ (පුද්.) සමාගම (MPMPL) ඇවර කිරීම සහ එම සමාගම විසින් පුද්ගලික බැංකුවකින් වරාය අධිකාරිය සංස්ථාපිත ඇපකරයක් මත ලබා ගෙන ඇති එ.ජ.ඩො. මිලියන 24 ක ණය මුදල අය කර ගැනීම</u>

කරුණ	**නිරීක්ෂණය**
සමාගම පිහිටුවීම	හම්බන්තොට වරායේ මෙහෙයුම් කළමනාකරණය සඳහා 2013 ජූලි 05 දින සංස්ථාපනය කර ඇත.
ණය ලබාගැනීම	වරාය අධිකාරියේ සංස්ථාපිත ඇපකරයක් (Corporate Guarantee) මත පෞද්ගලික බැංකුවකින් එ.ජ.ඩො. මිලියන 24 ක ණය මුදලක් ලබා ගෙන ඇත.

වත්මන් ණය බර	2024.12.31 දිනට ගෙවිය යුතු මුළු මුදල (පොළිය සමඟ) එ.ජ.ඩො. මිලියන 26.49 (රු. මිලියන 9,617) ක් දක්වා ඉහළ ගොස් ඇත.
මූල්‍ය පාඩුව	ණය මුදලින් ආනයනය කළ ඉන්ධන "බාල තත්ත්වයේ" (Substandard) ඒවා වූ බැවින්, ඒවා නැව්වලට සැපයීමට නොහැකි වී ටෙන්ඩර් මඟින් බැහැර කිරීම නිසා සිදු වූ දැවැන්ත පාඩුව.
අධිකරණ තීන්දුව	ණය අයකර ගැනීම සඳහා බැංකුව පවරන ලද නඩුවෙන් වරාය අධිකාරියට එරෙහිව තීන්දුවක් ලැබී තිබීම සහ එයට එරෙහිව අභියාචනයක් ඉදිරිපත් කර තිබීම.
විමර්ශන කටයුතු	වගකිවයුතු නිලධාරීන්ට එරෙහිව අල්ලස් හෝ දූෂණ චෝදනා විමර්ශන කොමිෂන් සභාව (CIABOC) මඟින් පරීක්ෂණ ක්‍රියාත්මක වන බව
ඈවර කිරීම	2022 ජූනි 01 දින සිට අධිකරණ නියෝග මත සමාගම ඈවර කිරීමේ (Liquidation) කටයුතු ආරම්භ කර ඇති නමුත් එය මෙතෙක් අවසන් වී නොමැති බව
අධීක්ෂණ දුර්වලතා	පරිපාලිත සමාගමක් ලෙස නිසි අධීක්ෂණයක් සිදු නොවීම සහ අභ්‍යන්තර පරීක්ෂණ හෝ විගණනයන් පිළිබඳ වාර්තා නොමැති බව

<u>නිර්දේශ</u>

I. **මාගම්පුර වරාය කළමනාකරණ (පුද්.) සමාගම ඈවර කිරීමේ දී එම සමාගමේ වගකීම් (Liabilities) වන පුද්ගලික බැංකුවකින් (වරාය අධිකාරිය සංස්ථාපිත ඇපකරයක් ලබා දී (Corporate Guarantee)) ලබා ගෙන ඇති එ.ජ.ඩො. මිලියන 24 ක ණය මුදලින් ආපසු ගෙවා නොමැති ණය මුදලට අමතරව තවත් වගකීම් මෙම සමාගමට පවතින්නේද යන්න සොයා බලා රජයට පාඩුවක් නොවන ආකාරයෙන් එම සියලු වගකීම් නිරවුල් කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදු කිරීම.**

II. **හම්බන්තොට වරායේ ඉන්ධන සැපයුම්කරුවෙකු ලෙස මෙහෙයුම් ආරම්භ කරමින් මාගම්පුර වරාය කළමනාකරණ (පුද්.) සමාගම 2014 වර්ෂයේදී ලබා ගත් එ.ජ.ඩො. මිලියන 24 ක ණය මුදලින් නුසුදුසු තෙල් ආනයනය**

කිරීම හා එම මුදල් අවභාවිතා කිරීම සම්බන්ධව වගකිව යුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් විධිමත් අභ්‍යන්තර පරීක්ෂණයක් සිදුකර එම මුදල් නැවත අයකර ගැනීමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදු කිරීම.

III. **මේ සම්බන්ධයෙන් අල්ලස් හෝ දූෂණ චෝදනා විමර්ශන කොමිෂන් සභාවට (CIABOC) ඉදිරිපත් කර ඇති පැමිණිල්ල සහ මූල්‍ය අපරාධ විමර්ශන කොට්ඨාසය (FCID) විසින් එම කොමිෂන් සභාවට යොමු කර ඇති පැමිණිල්ල සම්බන්ධයෙන් සිදු වන විමර්ශනවල වර්තමාන තත්ත්වය පිළිබඳව සොයා බැලීම සහ එම විමර්ශන කඩිනමින් අවසන් කර දෙන ලෙස ඉල්ලීමක් එම ආයතනයට ඉදිරිපත් කිරීම.**

IV. **ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අභ්‍යන්තර විගණන අංශයේ කටයුතු විධිමත් කිරීම සහ අධිකාරියේ සියලු කටයුතු එම අංශය මඟින් විමසුමට ලක් වන්නේ ද යන්න අධීක්ෂණය කිරීම හා එහි ප්‍රගතිය වාර්තා කිරීම.**

V. **වරාය අධිකාරිය සතුව පවතින (ඇවර කිරීමට මෙතෙක් තීරණය කර නොමැති) ජය කන්ටේනර් ටර්මිනල්ස් ලිමිටඩ් (JCT) සමාගමෙහි මෙවැනි මූල්‍ය අවභාවිතා සිදු නොවීමට අවශ්‍ය සියලු අභ්‍යන්තර පාලන කටයුතු සිදු කිරීම සහ එම සමාගමෙහි නියාමන වගකීම මනාව ඉටු කිරීම.**

VI. **මෙම සියලු කටයුතු සිදු කර ඒ සම්බන්ධයෙන් වාර්තාවක්/වාර්තා කාරක සභාවට සහ විගණකාධිපතිවරයාට ඉදිරිපත් කිරීම**

02. **<u>සංයුක්ත සැලැස්ම</u>**

2021.11.16 දිනැති අංක 01/2021 දරන රජය සතු ව්‍යාපාර සඳහා වූ ආයතනික පාලනය සඳහා වන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 2.3 මාර්ගෝපදේශය සහ 2025 මාර්තු 24 දිනැති අංක PS/SB/Circular/03/2025 දරන ජනාධිපති කාර්යාල චක්‍රලේඛය ප්‍රකාරව වසර 05ක කාලයක් ආවරණය වන පරිදි යාවත්කාලීන වන (Rolling plan) උපායමාර්ගික සැලැස්මක් සකස් කළ යුතු වුවද, වරාය අධිකාරිය 2024-2028 කාලසීමාව සඳහා පමණක් සැලසුම් සකස් කර ඇති බව කාරක සභාව නිරීක්ෂණය කළාය.

විශේෂයෙන්ම 2029 වසරේදී දකුණු ආසියා පිවිසුම් පර්යන්තයේ (SAGT) හිමිකාරිත්වය අධිකාරිය වෙත පැවරීමට නියමිත බැවින්, එහි අනාගත මෙහෙයුම් සම්බන්ධයෙන් ප්‍රතිපත්තිමය තීරණ ඇතුළත් කරමින්, ආර්ථික හා සමාජීය වෙනස්කම්වලට අනුකූලව නිරන්තරයෙන් යාවත්කාලීන වන විස්තීර්ණ සැලැස්මක අවශ්‍යතාව කාරක සභාව පෙන්වා දුන්නාය.

<u>**නිර්දේශය**</u>

I. අධිකාරියේ සංයුක්ත සැලැස්ම සහ උපායමාර්ගික සැලස්ම නොපමාව යාවත්කාලීන කිරීම.

03. <u>බහාලුම් පර්යන්තයවල කාර්යසාධනය</u>

පර්යන්තය/ ආයතනය	**මෙහෙයුම් තත්ත්වය සහ වෙළඳපල දායකත්වය**	**නිරීක්ෂණ සහ තාක්ෂණික කරුණු**
වරාය අධිකාරිය (SLPA) - JCT, UCT, CECT	මෙම පර්යන්ත තුනෙහි බහාලුම් හැසිරවීමේ ධාරිතාවය 2001 වසරේදී 81% ක් වූ අතර 2024 වන විට එය **31%** දක්වා පහත වැටී ඇත.	පැරණි උපකරණ සහ ගැඹුර පිළිබඳ තාක්ෂණික සීමාවන් (මීටර් 11.25 - 14.25) පැවතීම. නියාමකයා ලෙස අඩු ලාභදායී සේවාවන්ද සැපයීම.
SAGT (පෞද්ගලික)	2001 දී 19% සිට 2009 වන විට 51% දක්වා වර්ධනය වී, 2024 වන විට **26%** දක්වා පහත වැටී ඇත.	Maersk, Evergreen වැනි ප්‍රමුඛ නැව් සමාගම් සමඟ හවුල්කාරිත්වයන් පවත්වාගෙන යෑම.
CICT (පෞද්ගලික)	2013 දී මෙහෙයුම් ආරම්භ කර 2024 වන විට **43%** ක වෙළඳපල දායකත්වයක් ලබාගෙන ඇත.	ගැඹුරු මුහුදු පර්යන්තයක් ලෙස විශාල නෞකා හැසිරවීමේ හැකියාව සහ ඉහළ කාර්යක්ෂමතාව.

CWIT (පෞද්ගලික)	2025 මාර්තු මස මෙහෙයුම් ආරම්භ කළ අතර ජුනි වන විට බහාලුම් ඒකක (TEUs) **93,511** ක් හසුරුවා ඇත.	කොළඹ වරායට එක් වූ නවතම මෙහෙයුම් පර්යන්තයයි.
ECT (නැගෙනහිර පර්යන්තය)	සංවර්ධනය වෙමින් පවතින අතර බහාලුම් ඒකක **මිලියන 3.5** ක ධාරිතාවයකින් යුක්තය.	UCT පර්යන්තයේ සීමාවන් හේතුවෙන් එහි මෙහෙයුම් ECT වෙත මාරු කර ඇති අතර නව උපකරණ සඳහා ආයෝජනය කර ඇත.

<u>නිර්දේශය</u>

I. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් මිලියන 3.5 ක් වන උපරිම ධාරිතාව සම්පූර්ණයෙන් ළඟා කර ගැනීම සඳහා පැහැදිලි සැලැස්මක් සකස් කිරීම.

<u>2025.11.13 දින සාකච්ඡාවට භාජනය කරන ලද කරුණු</u>

04. <u>2023 සැප්තැම්බර් 05 දින පැවති පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාව විසින් ලබා දී තිබූ නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රගතිය</u>

කොළඹ වරායේ නැගෙනහිර බහාලුම් පර්යන්තය (CECT) වෙනුවෙන් මිලදීගත් දොඹකර සඳහා ගෙවීම් ප්‍රමාදවීම සහ පර්යන්තයේ ඉතිරි ඉදිකිරීම් කටයුතු ප්‍රමාදවීම පිළිබඳව ස්වාධීන විමර්ශනයක් සිදුකර, ජයබහලුම් පර්යන්තය (JCT) සඳහා දොඹකර මිලදී ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය, CECT පර්යන්තයේ වැඩ ප්‍රමාදවීම හා එම පර්යන්තය සඳහා මිලදී ගත් දොඹකර ලැබීම් ප්‍රමාදවීම සහ ඒ සම්බන්ධයෙන් ගිවිසුම සංශෝධනය කිරීම සඳහා ගෙන තිබූ ක්‍රියාමාර්ග යන කරුණු ආවරණය වන පරිදි සංක්ෂිප්ත වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කිරීමට ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීට 2023.09.05 දින පැවැති කාරක සභා රැස්වීමේ දී නිර්දේශ කර තිබුණි. එමෙන්ම අත්තිකාරම් මුදල් ගෙවීම ලංකා බැංකුවේ ප්‍රමාදය නිසා සිදු වූ බව සනාථ කරන ලේඛන ඉදිරිපත් කරන ලෙසත්, මේ සම්බන්ධයෙන් ගිවිසුමට අවශ්‍ය සංශෝධන සිදු කරන ලෙස ද නිර්දේශ කර තිබුණි.

04.1 CECT පර්යන්තය ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ වර්තමාන තත්ත්වය

CECT ව්‍යාපෘතියේ අදියර I (Phase I) 2016 අප්‍රේල් මස අවසන් කර තිබූ අතර අදියර II (Phase II) පිළිබඳ සැලකීමේදී, CECT පර්යන්තය සංවර්ධනය කිරීම සඳහා 2021.02.02 දිනැති අංක 21/0198/328/005/TBR දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය අනුව අනුමැතිය දී තිබූ බවත්, 2021.11.23 දින Access Engineering PLC හා ඒකාබද්ධිත China Harbour Engineering Co. Ltd. ආයතනයට රු. මිලියන 40,273 ක් හා අ.එ.ජ. ඩොලර් මිලියන 69,475 ක වටිනාකමකට කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කිරීමට අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාදී තිබූ බවත් කාරක සභාව නිරීක්ෂණය කළාය.

2021.12. 20 දින ගිවිසුම් අත්සන් කර 2022.01.04 දින ඉදිකිරීම් ආරම්භ කර තිබුණි. 2025.01.03 දින ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් විය යුතුව තිබු නමුත්, මේ දක්වා ව්‍යාපෘතිය අවසන්ව නොමැති බවත්, ඉදිකිරීම් කටයුතු ප්‍රමාදවීමට පහත කරුණු බලපා ඇති බවත් කාරක සභාව නිරීක්ෂණය කළාය.

4.1.1 සැලසුම් සිතියම් ලබාදීම (Design Drawings) ප්‍රමාද වීම

කරුණ	නිරීක්ෂණය
ප්‍රමාදයේ ස්වභාවය	සැලසුම් සිතියම් 06ක් ලබාදීමේදී ගිවිසුම්ගත දිනට වඩා දින **79** සිට **224** දක්වා කාලයක් ප්‍රමාද වී ඇති බව
සැලසුම් සංශෝධනය	ටෙන්ඩර් අවදියේදී සිතියම් 366ක් ලබා දී තිබුණ ද, පසුව සිදු වූ යම් වෙනස්කම් හේතුවෙන් ඒවා යාවත්කාලීන කිරීමට සිදු වීම ප්‍රමාදයට හේතුවක් බව
භූ විද්‍යාත්මක සාධක	මුලින් අපේක්ෂා කළ මට්ටමට වඩා ගැඹුරට (**Completely Weathered Drift** මට්ටම දක්වා) කැණීම් කිරීමට සිදු වීම සැලසුම් සිතියම් වෙනස් වීමට හා ප්‍රමාදයට බලපා ඇති බව

කරුණ	**නිරීක්ෂණය**
ව්‍යාපෘති කාලය	කොන්ත්‍රාත්කරුගේ වැඩසටහන අනුව ප්‍රමාදයක් පෙන්නුම් කළද, මෙම සිතියම් නිකුත් කිරීමේ ප්‍රමාදය ව්‍යාපෘතියේ සමස්ත කාලය දීර්ඝ වීමට සෘජුවම බලපා නොමැති බව

4.2 <u>සමස්ත ව්‍යාපෘතිය ප්‍රමාද වීම</u>

නැගෙනහිර බහාලුම් පර්යන්තයේ (ECT) දෙවන අදියරේ ඉදිකිරීම් කටයුතු අවස්ථා තුනකදී කාලය දීර්ඝ කිරීම්වලට ලක්ව ඇති අතර, එම ප්‍රමාදයන් හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය භාරදීමට තිබූ කාලය දින 548 කින් ප්‍රමාද වී ඇති බව කාරක සභාව නිරීක්ෂණය කළාය. මෙම ප්‍රමාදය හේතුවෙන් සිදු වූ සෘජු හා වක්‍ර වියදම් වෙනුවෙන් කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් රුපියල් මිලියන 4,227 ක මූල්‍ය වන්දියක් ඉල්ලා තිබුණ ද, මේ වන විට මීටර් 1,306 ක් දිගැති ජැටියේ ඉදිකිරීම් කටයුතු සැලකිය යුතු මට්ටමකින් (මීටර් 900 කට වඩා) අවසන් කර ඇති බවත්, ARMG දොඹකර ස්ථාපිත කරමින් අංගනයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු වේගවත්ව සිදුවන බවත් කාරක සභාවට අනාවරණය විය. ව්‍යාපෘතිය ප්‍රමාද වීම නිසා අපේක්ෂිත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ගිලිහී යන බැවින්, 2026 ජූලි මස වන විට ව්‍යාපෘතිය අවසන් කළ යුතු බවත්, කොන්ත්‍රාත්කරුට ලබා දිය යුතු පහසුකම් සම්බන්ධයෙන් අධිකාරිය සතු වගකීම් නිසි පරිදි ඉටු කළ යුතු බවත් කාරක සභාව අවධාරණය කළාය.

4.3 <u>කොන්ත්‍රාත්කරු රු. මිලියන 4227 ක මූල්‍ය වන්දි ඉල්ලා තිබීම</u>

කරුණ	**විස්තරය**	**නිරීක්ෂණය**
වන්දි ඉල්ලීමට පදනම් වූ හේතු	I. Quay-Wall බ්ලොක් සවිකිරීමේ ප්‍රමාදය. II. ප්‍රධාන කාර්යාල පිරිවැය වැඩි වීම (Head office overheads). III. රඳවාගත් මුදල් සඳහා පොලිය (Interest for retention money).	කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් මෙම කරුණු මූල්‍ය පාඩු ලෙස ඉදිරිපත් කර ඇත.

ආර්ථික හා මූල්‍ය බාධා	2022 රටේ පැවති ආර්ථික තත්ත්වය මත අත්තිකාරම් මුදල් භාවිත කිරීමට කොන්ත්‍රාත්කරුට ඇති වූ බැංකු ගැටලු.	මෙම තත්ත්වය සලකා බලා අධිකාරිය විසින් කොන්ත්‍රාත්කරුට කාලය දීර්ඝ කිරීමක් (EOT) ලබා දී ඇති බව
ඉන්ධන අර්බුදය	රටේ පැවති ඉන්ධන හිඟය නිසා කැණීම් කටයුතු (Dredging) ප්‍රමාද වීම.	අධිකාරිය මැදිහත් වී ඉන්ධන ලබා දුන්නද, කොන්ත්‍රාත්කරු මෙයද වන්දි ඉල්ලීමට හේතුවක් ලෙස ඉදිරිපත් කර ඇති බව
භූ විද්‍යාත්මක වෙනස්කම්	ප්‍රථමයෙන් අපේක්ෂා කළ Weathered Drif මට්ටමේ පදනම වෙනුවට පසුව කළ විමර්ශන මත පදනම ඊට වඩා පහළ මට්ටමකට ගෙන යාමට තීරණය වීම හේතුවෙන් ගැඹුර වැඩි කිරීමට සිදු වීම.	මෙය ව්‍යාපෘතියේ සිදු වූ අතිරේක වැඩ කොටසක් බව
අධිකාරියේ අවසන් තීරණය	**වන්දි ඉල්ලීම සම්පූර්ණයෙන්ම ප්‍රතික්ෂේප කිරීම.**	ගිවිසුම අනුව වන්දි ගෙවීමට අධිකාරිය බැඳී බව සහ මෙම අරවුල, බේරුම්කරණය හරහා විසඳා ගැනීමට (Arbitration) යොමු කළ හොත් එම ක්‍රියාවලියට මුහුණ දීමට අපේක්ෂා කරන බව

4.4 <u>Sand Preloading ක්‍රමවේදය භාවිතා කර භූමි සංවර්ධනය කිරීම</u>

නැගෙනහිර පර්යන්තයේ භූමි සංවර්ධන කටයුතු සඳහා විශේෂඥ කමිටු නිර්දේශ මත 'Sand Preloading' ක්‍රමවේදය භාවිතා කිරීම හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය මාස 05ක කාලයක් ප්‍රමාද වී ඇති බව කාරක සභාව නිරීක්ෂණය කළාය. කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් වඩා වේගවත් 'Concrete Piles' සහ 'Stone Columns' යන ක්‍රමවේද යෝජනා කර තිබුණද, ඒවා ඉතා අධික පිරිවැයක් සහිත බවත් කොන්ත්‍රාත්කරු සඳහන් කළ කෙටි කාලය තුළ ඒවා ප්‍රායෝගිකව නිම කළ නොහැකි බවත් විධිමත් අධ්‍යයන මඟින් තහවුරු වූ බව අධිකාරිය පෙන්වා දුන්නාය. ව්‍යාපෘතිය 'Measure and Pay' පදනම මත ක්‍රියාත්මක වන බැවින් පිරිවැය අවම කරගැනීම සහ තාක්ෂණික කමිටු දෙකක නිර්දේශයන්ට අනුකූල වීම යන කරුණු මත, අනාගත වෙළඳපල අවස්ථා පිළිබඳ අවදානම නොසලකා වඩාත්

සුදුසු ක්‍රමවේදය ලෙස 'Sand Preloading' ක්‍රමවේදය තෝරාගෙන ඇති බව කාරක සභාවට අනාවරණය විය.

4.5 ගොඩකිරීමේ බිමෙහි VC 32 ප්‍රදේශයේ ගල්පර හඳුනාගැනීමට නොහැකි වීම

කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් මූලික සාගර පතුල් පරීක්ෂාවේදී භූමිය පිළිබඳ නිසි අධ්‍යයනයක් සිදු නොකිරීම හේතුවෙන් ගොඩකිරීමේ බිමෙහි VC 32 ප්‍රදේශයේ ගල්පර හඳුනාගැනීමට නොහැකි වී ඇත. එහෙයින් මූලික වශයෙන් යෝග්‍ය ක්‍රමවේදයන් යොදා ගැනීමට නොහැකිවීම හේතුවෙන් දින 55 කට වැඩි කාලසීමාවක් භූමි සංවර්ධන කටයුතු ප්‍රමාද වී ඇති බව කාරක සභාව නිරීක්ෂණය කළාය.

කන්ටේනර් තැන්පත් කරන ස්ථානය ඇතුළු ප්‍රදේශය වර්ග අඩි හෙක්ටයාර 59ක පමණ ප්‍රමාණයකින් සංවර්ධනය කිරීමට අපේක්ෂා කළ බවත්, එහිදී භූමියේ ස්වභාවය අනුව විවිධ ක්‍රමවේද භාවිතා කර ඇති බවත්, කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් සිදු කළ වැඩ ප්‍රමාණ ඇගයීම සිදු කර ගෙවීම් (Measure and Pay) ක්‍රමය යටතේ 2025 ජූනි 30 දක්වා රු. මිලියන 26,710 ක් වූ බිල්පත් වටිනාකමින් රු. මිලියන 18,799ක් ගෙවීම් සඳහා අධිකාරිය විසින් සහතික කර ඇති බවත්, මෙම ගෙවීම් වැඩි ප්‍රමාණයක් මේ වන විට සිදු කර අවසන් බවත් කාරක සභාවට අනාවරණය විය.

4.6 STS දොඹකර, ARMG Cranes මිලදී ගැනීම සහ ඒවා භාවිතයට ගැනීම

විෂය පථය	නිරීක්ෂණය	අධිකාරියේ පැහැදිලි කිරීම
මිලදී ගත් උපකරණ	ඒ.ජ.ඩො. මිලියන 282.56 ක පිරිවැයකින් STS දොඹකර 12 ක් සහ ARMG දොඹකර 40 ක් මිලදී ගැනීම.	2025.06.06 වන විට සියලුම දොඹකර ලැබී ඇත. ප්‍රසම්පාදන කටයුතු මුලින් මාස 11 ක් ප්‍රමාද වී ඇත.
උපකරණ නිෂ්කාර්ය වීම	STS දොඹකර 06 ක් පමණක් මෙහෙයුම්වල යෙදවීම. ඉතිරි STS 06 සහ ARMG දොඹකර 40 ම මෙතෙක් භාවිතා නොකිරීම.	අංගනයේ (Reclamation Area) ඉදිකිරීම් ප්‍රමාදය මීට හේතුවයි. STS දොඹකර 6ක් commissioning කර අවසන් බවත් තවත් යන්ත්‍ර 03 ක් Commissioning කරමින් පවතින බව

ස්ප්‍රෙඩර්ස් (Spreaders) තෝරාගැනීම	මුලින් 'Bromma' වෙළඳ නාමය තෝරාගෙන තිබුණද, පසුව එය 'Stinis' දක්වා වෙනස් කිරීම.	සැලසුම් සමාලෝචන කමිටුව (Design Review Meeting) මගින් තාක්ෂණික අවශ්‍යතා මත මෙම වෙනස සිදු කර ඇති බව
තාක්ෂණික වාසි	Stinis ස්ප්‍රෙඩර්ස් තෝරාගැනීම ගැටලුකාරී බව	බෙල්ට් මගින් දිග වෙනස් කළ හැකි හයිඩ්‍රෝලික් ක්‍රමවේදය Stinis සතු වීම සහ JCT 5 හි ඒවායේ සාර්ථක කාර්යසාධනය සැලකිල්ලට ගත් බව
මූල්‍ය බලපෑම	වෙළඳ නාම දෙක අතර මිල වෙනස පිළිබඳ ගැටලුව.	Stinis වෙළඳ නාමය Bromma වලට වඩා රුපියල් මිලියනයක් පමණ මිලෙන් වැඩි වුවද, අධිකාරිය ඒ සඳහා අමතර පිරිවැයක් දරා නොමැති බව
වෙනත් නිරීක්ෂණ	වෙනත් පර්යන්තවල දොඹකර ECT හි ගොඩබෑම.	JCT 5 පර්යන්තයේ ඉදිකිරීම් නිමවන තෙක් එහි දොඹකර තාවකාලිකව ECT හි ගොඩබෑ අතර, පසුව ඒවා අදාළ පර්යන්තය වෙත ගෙන ගොස් ඇත.

<u>නිර්දේශය</u>

I. **දොඹකරවල උපාංග සහ ක්‍රමවේද පිළිබඳව ගිවිසුම අත්සන් කිරීමෙන් පසුව පැවති සැලසුම් සමාලෝචන කමිටු රැස්වීම් (Design Review Committee Meeting) වාර්තාව සහ ඊට අදාළ සියලුම ලේඛන කාරක සභාවට සහ විගණකාධිපතිවරයාට ඉදිරිපත් කිරීම.**

5.7 <u>Straddle Carriers මිලදී ගැනීමට ලංසු කැඳවීම</u>

දොඹකර අංගනය සහ බහාලුම් අංගනය අතර බහාලුම් හුවමාරු කිරීමේ මාධ්‍යයක් ලෙස භාවිත කිරීම සඳහා Straddle Carriers මිලදී ගැනීමට 2021 වර්ෂයේ සිට මේ දක්වා අවස්ථා 4ක් යටතේ ලංසු කැඳවා තිබූ නමුත් එම ක්‍රියාවලිය ආරම්භ කිරීමට ප්‍රථම උපකරණ වර්ගය, අවශ්‍ය ප්‍රමාණය, පිරිවිතරයන් යනාදිය පිළිබඳව නිසි අධ්‍යයනයක් නොකිරීම මත එක් එක් ලංසු කැඳවීම් අවස්ථාවලදී ගත් තීරණවල වෙනස්කම් හේතුවෙන් ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය ආරම්භ කිරීමට නොහැකි වී තිබූ බවත්, එම ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය සඳහා දින 446 ක

කාලයක් ගත වන බව නිශ්චය කර තිබූ බවත්, එම ප්‍රමාදවීම හේතුවෙන් CECT Phase II හි ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් වීමට නියමිත 2026 ජූලි මස වන විට එම උපාංග මිලදී ගැනීමට නොහැකි වීමෙන් ව්‍යාපෘතියෙන් අපේක්ෂිත කාර්යයන් නියමිත කාලය තුළ ආරම්භ කිරීමට නොහැකිවීමේ අවදානමක් පැවති බවත් කාරක සභාව නිරීක්ෂණය කළාය.

අවස්ථාව	වර්ෂය	විස්තරය	ප්‍රතිඵලය
පළමු අවස්ථාව	2021	Straddle Carriers 30 ක් මිලදී ගැනීමට ලංසු කැඳවීම.	ඉදිරිපත් වූ ලංසු 03 ම තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව (TEC) විසින් ප්‍රතික්ෂේප කිරීම නිසා ප්‍රසම්පාදනය අවලංගු කර ඇත.
දෙවන අවස්ථාව	2022 අප්‍රේල්	යන්ත්‍ර 15 බැගින් කොටස් දෙකක් ලෙස මිල ගණන් කැඳවීම.	මිල ගණන් ඉතා ඉහළ වීම හේතුවෙන් TEC නිර්දේශය මත ප්‍රසම්පාදනය අවලංගු කර ඇත.
තුන්වන අවස්ථාව	2023 ඔක්තෝබර්	හයිබ්‍රිඩ් (Hybrid) සහ ඩීසල් (Diesel) යන විකල්ප දෙක සඳහා මිල ගණන් කැඳවීම.	වෘත්තීය සමිති සහ මෙහෙයුම් අංශවල විරෝධතාවන් හේතුවෙන් ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය අවලංගු කර ඇත.
හතරවන (වත්මන්) අවස්ථාව	2024 / 2025	අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත් කළ නව කමිටුවක් හරහා ටෙන්ඩරය ප්‍රදානය කිරීමට තීරණය කිරීම.	සියලු පාර්ශවයන්ගේ එකඟතාව මත ටෙන්ඩරය ප්‍රදානය කිරීමට නියමිතව ඇත.

<u>නිර්දේශ</u>

I. **මේ පිළිබඳව සොයා බලා කිසිඳු ප්‍රමාදයකින් තොරව මෙම ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සිදුකිරීම.**

II. **ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියේ පවතින ප්‍රමාදයන් අවම කිරීම හා, විශේෂඥ දැනුම ඇති කණ්ඩායම් ප්‍රසම්පාදනයට සම්බන්ධ කර ගැනීම පිළිබඳ යෝජනාවලියක් ඉදිරිපත් කිරීම.**

06. <u>නෙළුම් කුළුණ ඉදිකිරීම සඳහා නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත ලබා දී ඇති ඉඩම, රේගු දෙපාර්තමේන්තුවට ගොඩනැගිල්ලක් ඉදිකිරීම සඳහා ලබාදී තිබූ ඉඩම සහ සිරිල් සී පෙරේරා මාවතේ පිහිටි ඉඩම (- කාරක සභාවේ සාකච්ඡාවට ගනුලැබූ 2022 සහ 2023 වර්ෂවල විගණකාධිපති වාර්තාවේ ඇතුළත් කරුණු 3.1 (i))</u>

6.1 <u>නෙළුම් කුළුණ ඉදිකිරීම සඳහා නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත ලබා දී ඇති ඉඩම සහ රේගු දෙපාර්තමේන්තුවට ගොඩනැගිල්ලක් ඉදිකිරීම සඳහා ලබාදී තිබූ ඉඩම</u>

නෙළුම් කුළුණ සහ රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම සඳහා වරාය අධිකාරිය සතු රුපියල් මිලියන 1,576 කට අධික වටිනාකමකින් යුත් ඉඩම් කොටස් දෙකක් පවරා දී තිබුණද, 2024.12.31 දින වන තෙක් ඒ සඳහා නිසි වන්දි මුදල් ලැබී නොමැති බව කාරක සභාව නිරීක්ෂණය කළාය. විශේෂයෙන් ඩී.ආර්. විජේවර්ධන මාවතේ පිහිටි නෙළුම් කුළුණ ඉඩම (රු. මිලියන 628.5) සහ කොළඹ 01 කැනල් අංගනයේ රේගු දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ලබාදුන් ඉඩම (රු. මිලියන 947.5) මෙලෙස මෙතෙක් වන්දි නොලැබුණු දේපළ වේ. 1979 අංක 51 දරන පනත යටතේ රජයේ ආයෝජනයක් ලෙස අධිකාරියට පවරා ඇති මෙම වත්කම් වෙනුවෙන් වරාය අධිකාරිය වාර්ෂිකව 8% ක ලාභාංශයක් භාණ්ඩාගාරයට ගෙවන බැවින්, නිසි වන්දි අයකර නොගැනීම අධිකාරියේ මූල්‍ය ස්ථාවරත්වයට සෘජු බලපෑමක් එල්ල කරන බව මෙහිදී නිරීක්ෂණය විය. මේ වන විට නෙළුම් කුළුණ ඉඩමට අදාළ වන්දිය පිළිබඳව නීතිපති උපදෙස් ප්‍රකාරව කටයුතු කරමින් පවතින බවත්, රේගු දෙපාර්තමේන්තුව භුක්ති විඳින ඉඩම මුදල් අමාත්‍යාංශයේ මැදිහත්වීමෙන් නැවත රජයට අත්පත් කරගෙන වන්දි ගෙවීමට කටයුතු සූදානම් කර ඇති බවත් කාරක සභාවට අනාවරණය විය.

6.2 <u>සිරිල් සී පෙරේරා මාවතේ පිහිටි ඉඩම</u>

සිරිල් සී පෙරේරා මාවතේ පිහිටි වටිනාකම රු.මිලියන 83.723 ක් වූ අක්කර 01 රූඩ් 02 පර්චස් 14.9 ක් වූ ඉඩම නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය වෙත පවරාගෙන තිබූ නමුත් නීත්‍යානුකූල හුවමාරුවීම් කටයුතු 2024 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් අවසන් කර නොතිබූ බව කාරක සභාව නිරීක්ෂණය කළාය.

නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය (UDA) විසින් ඉදිකරන ලද නිවාස සංකීර්ණයක රථවාහන නැවැත්වීමේ පහසුකම් සැලසීම සඳහා වරාය අධිකාරිය සතු ඉඩම් කොටසක් ලබාදීමට අදාළව "ඉඩම් හුවමාරු" ගනුදෙනුවක් සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ දෙකක් මගින්

යෝජනා වී ඇති බවට මෙහිදී කරුණු ඉදිරිපත් විය. කෙසේ වෙතත්, අදාළ ඉඩම් කොටස වරායේ ඉදිරි සංවර්ධන කටයුතු සඳහා අත්‍යවශ්‍ය වන බැවින් එම යෝජනාව තවමත් සාකච්ඡා මට්ටමේ පවතින බවත්, නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය සමඟ අවබෝධතා ගිවිසුමකට එළඹීමෙන් පසු මෙම භුවමාරු කටයුතු කඩිනමින් අවසන් කිරීමට අපේක්ෂා කරන බවත් කාරක සභාවට අනාවරණය විය.

<u>**නිර්දේශය**</u>

I. මෙම භුවමාරු කටයුතු කඩිනමින් අවසන් කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදු කිරීම.

<u>6.3 කොළඹ 10 ඩී.ආර්. විජේවර්ධන මාවතේ සන්නිවේදන කුලුණ ඉදිකරන ස්ථානය අසල ඇති ඉඩම</u>

කොළඹ 10, ඩී.ආර්. විජේවර්ධන මාවතේ පිහිටි ඉඩම ශ්‍රී ලංකා විදුලි සංදේශ නියාමන කොමිෂන් සභාව වෙත නිදහස් දීමනා පත්‍රයක් මඟින් පවරා දීමටත්, ඒ වෙනුවෙන් වරාය අධිකාරියට හිමිවිය යුතු වන්දි මුදල මහා භාණ්ඩාගාරය මඟින් ගෙවීමටත් ජනාධිපති ලේකම්වරයා විසින් 2020.12.22 දින උපදෙස් දී තිබූ බව කාරක සභාව නිරීක්ෂණය කළාය. මේ සම්බන්ධයෙන් වැඩිදුර උපදෙස් පතා 2024.12.26 දින ලිපියක් ඉදිරිපත් කර ඇති බවත්, 2025 වර්ෂයේ මැයි සහ අගෝස්තු මාසවලදී ද නැවත සිහිකැඳවීම් යොමු කර ඇති බවත් මෙහිදී අනාවරණය විය. රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ ඉඩම් ගැටලුව සඳහා අනුගමනය කළ ක්‍රමවේදයට සමානව, අදාළ අමාත්‍යාංශයේ මැදිහත්වීමෙන් ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය හරහා වරාය අධිකාරියට හිමි වන්දිය ලබා දී එම ඉඩම රජයට පවරා ගැනීමට යෝජනා වී ඇති බවත්, ඒ පිළිබඳව මහා භාණ්ඩාගාරය සමඟ විශේෂ සාකච්ඡාවක් ඉදිරියේදී පැවැත්වීමට කටයුතු යොදා ඇති බවත් කාරක සභාව නිරීක්ෂණය කළාය.

07. දකුණු ආසියා පිවිසුම් පර්යන්ත සමාගමට (SAGT) ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් දොඹකර 3ක් පවරා තිබීම

විෂය පථය	විස්තරය	
මුල් දායකත්වය (1999)	SAGT සමාගම ආරම්භයේදී 15% ක කොටස් හිමිකම වෙනුවෙන් වරාය අධිකාරිය සතු **එ.ජ.ඩො. මිලියන 7.236 ක්** වටිනා දොඹකර 3ක් 'ස්වභාවික දායකත්වයක්' (In-kind contribution) ලෙස ලබා දීම.	
ප්‍රාග්ධන සංශෝධනය	සමාගම විසින් යෝජිත ප්‍රාග්ධනය 50% කින් අඩු කිරීම නිසා, වරාය අධිකාරියේ දායකත්ව වටිනාකම ද එ.ජ.ඩො. මිලියන 3.6 දක්වා අඩු කර ඇත.	
ලැබුණු ප්‍රතිලාභ	1. **කොටස් වශයෙන්:** එ.ජ.ඩො. මිලියන 3.618 ක වටිනාකමට අදාළ කොටස් නිකුත් කර ඇත.	2. **මුදල් වශයෙන්:** දොඹකරවල වෙළඳපල තක්සේරුව (ඩොලර් මිලියන 4.8) සහ නිකුත් කළ කොටස් අතර වෙනස වූ **එ.ජ.ඩො. මිලියන 1.193 ක්** 2012 වසරේදී වරාය අධිකාරියට ගෙවා ඇත.
හිඟ ශේෂය	මුල් ගිවිසුමේ 8F වගන්තියට අනුව දොඹකරවල මුල් වටිනාකම වූ ඩොලර් මිලියන 7.2 ක හිමිකම අධිකාරිය සතු වුවද, දැනට ලැබී ඇත්තේ ඩොලර් මිලියන 4.8 ක් පමණි. ඒ අනුව **එ.ජ.ඩො. මිලියන 2.424 ක (රු. මිලියන 141.63)** ශේෂයක් වරාය අධිකාරියට ලැබී නොමැත.	
SAGT සමාගමේ ස්ථාවරය	අනාගතයේදී සිදු කරන ප්‍රාග්ධන නිකුතුවකදී (Further Capital Issue) මෙම ශේෂයට අදාළ කොටස් වරාය අධිකාරිය වෙත ලබා දෙන බවට සමාගම පොරොන්දු වී ඇත.	
ගිණුම්කරණ ගැටලුව	මෙම හිඟ මුදල මුලින් දෙපාර්ශවයේම ගිණුම්වල සඳහන් වුවද, පසුව SAGT සමාගම සිය ගිණුම්වලින් මෙම වගකීම ඉවත් කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.	

මෙම දොඹකර තුනේ ඇස්තමේන්තුගත වටිනාකම ඩොලර් මිලියන 7.2 සිට ඩොලර් මිලියන 4.8 ක් දක්වා අඩුවීම සම්බන්ධයෙන් තාක්ෂණික තොරතුරු සලකා බැලීමක් සිදු කළේද යන්න සහ මෙම තක්සේරු දෙක අතර කාල පරාසය පිළිබඳව තොරතුරු සලකා බැලිය යුතු බව විගණකාධිපතිවරයා ප්‍රකාශ කළේය.

<u>නිර්දේශය</u>

I. මේ පිළිබඳ තොරතුරු ජාතික විගණන කාර්යාලයට ඉදිරිපත් කිරීම.

08. <u>1979 අංක 51 දරන ශ්‍රී ලංකා වරායවල් පිළිබඳ අධිකාරිය පනතෙහි 39 වන වගන්තිය අනුව කටයුතු කිරීම</u>

1979 අංක 51 දරන ශ්‍රී ලංකා වරායවල් පිළිබඳ අධිකාරිය පනතෙහි 39 වන වගන්තිය අනුව,

''අධිකාරියේ යම් මාර්ගස්ථ මඩුවල තබන ලද බඩු කිසිවක්, ඒවා ඒ මඩුවල තබන ලද වේලාවේ සිට දින 21 ක කාලයක් තුළ මඩුවලින් ඒවා ඉවත්කර නොගන්නා ලද අවස්ථාවක ඒ වන තුරුත් ඒ මඩුවල තිබෙන ඒ බඩු සියල්ලම හෝ එකී බඩු අතුරින් යම් කිසිවක් හෝ ඒ කාලය ඉකුත් වූ විට 40 වන වගන්තියේ විධිවිධානවලට හානියක් නොමැතිව අධිකාරිය විසින් ප්‍රසිද්ධ වෙන්දේසියේ විකුණනු ලැබිය හැකිය.''

කරුණ	නිරීක්ෂණය	අධිකාරියේ පැහැදිලි කිරීම
බහාලුම් තොග පැවතීම	දින දෙකක් ඉක්මවූ බහාලුම් 1,160 ක් (TEU 2250) පවතින බව නිරීක්ෂණය වීම.	මෙය සාමාන්‍ය තත්ත්වයක් බවත්, ආනයන බහාලුම් සඳහා ලබා දෙන දින 03 ක ගාස්තු නිදහස් කාලය (Free period) අවසන් වූ බහාලුම් මෙලෙස අංගනවල පැවතිය හැකි බව
දත්ත පද්ධති ගැටලු	දින 6922 ක් වැනි අසාමාන්‍ය කාලයක් පද්ධතියේ පෙන්වූ බහාලුමක් පිළිබඳ තොරතුරු.	එය පද්ධති අවශ්‍යතාවක් මත නිර්මාණය කළ 'ඩමි කන්ටේනරයක්' (Dummy Container) බවත්, පැරණි 'SP' පද්ධතියේ සිදු වූ විදුලි බිඳ වැටීමක් නිසා දත්ත දෝෂ මතු වූ බවත් ප්‍රකාශ විය. දැනට **'N4'** නමැති

		උසස් පද්ධතිය ස්ථාපනය කර ඇති බව
වෙන්දේසි කිරීමේ ප්‍රමාදය	දින 21 කට පසු බහාලුම් වෙන්දේසි කිරීමට නීතිමය ඉඩ කඩ තිබුණද එය ප්‍රමාද වීම.	වෙන්දේසි කිරීමට පෙර රේගුව, ආහාර පාලන ඒකකය වැනි ආයතන කිහිපයක අනුමැතිය සහ පරීක්ෂාවන් අත්‍යවශ්‍ය වීම සහ ආනයන නීති රීතිවලට අනුකූල වීමට සිදු වීම ප්‍රමාදයට හේතුව බව
අත්හැර දැමූ භාණ්ඩ (Abandoned Cargo)	ආනයනකරුවන් විසින් භාණ්ඩ අත්හැර දැමීම නිසා බහාලුම් ගොඩගැසීම.	බහාලුම් අටක් සම්බන්ධයෙන් දැනටමත් ක්‍රියාමාර්ග ගෙන ඇති බව
පොදු ක්‍රමවේදයක අවශ්‍යතාව	ආයතන කිහිපයක් සම්බන්ධ වන බැවින් තීරණ ගැනීම ප්‍රමාද වීම.	මුදල් අමාත්‍යාංශය, වරාය අධිකාරිය සහ රේගුව එක්ව කඩිනම් **පොදු ක්‍රමවේදයකට (Common Strategy)** එළඹිය යුතු බව

<u>නිර්දේශය</u>

I. 1979 අංක 51 දරන ශ්‍රී ලංකා වරායවල් පිළිබඳ අධිකාරිය පනතෙහි 39 වන වගන්තිය අනුව ක්‍රියාත්මක වීමට පවතින ප්‍රායෝගික ගැටලු සියල්ල පිළිබඳව මුදල්, ක්‍රමසම්පාදන සහ ආර්ථික සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය, රේගු දෙපාර්තමේන්තුව සහ අනෙකුත් අදාළ ආයතන එක්ව සාකච්ඡා කර කඩිනමින් පොදු තීරණයකට එළැඹීම සහ ඒ අනුව ක්‍රමවේදයක් සකස් කර ක්‍රියාත්මක කිරීම.

09. <u>කාරක සභාවේ සාකච්ඡාවට ගතයුතු 2022 සහ 2023 වර්ෂවල විගණකාධිපති වාර්තාවේ ඇතුළත් කරුණු</u>

කරුණ	නිරීක්ෂණය	අධිකාරියේ පැහැදිලි කිරීම
නිල නිවාස සඳහා පදිංචි කාලසීමාව	චක්‍රලේඛය අනුව උපරිමය වසර 05ක් වුවද, නිලධාරීන් 402ක් වසර 05 සිට 30 දක්වා කාලයක් රැඳී සිටීම.	වසර 25ක් දක්වා රැඳී සිටීමට හැකි වන පරිදි ප්‍රතිපත්තිය සංශෝධනය කර ඇති අතර, වසර 05න් 05ට කුලී මුදල ශීඝ්‍රයෙන් වැඩි වන ක්‍රමවේදයක් (රු. 3,500 සිට 40,000 දක්වා) හඳුන්වා දී ඇති බව
චක්‍රලේඛ පරස්පරතා	පදිංචි කාලය වසර 05ක් ලෙසත්, කුලී ගණනය කිරීම වසර 25ක් ලෙසත් චක්‍රලේඛයේ (02/2021) පරස්පරතා පැවතීම.	දැනට වසර 05 සීමාව බලාත්මක නොවන බවත්, නිවාස අවශ්‍ය නොවන අය ඉවත් කිරීම දිරිමත් කිරීමට කාලය අනුව කුලිය වැඩි කරන 'පියවර පදනම් කරගත්' ක්‍රමවේදය භාවිත කරන බව
නිවාස අවශ්‍යතාව	පොරොත්තු ලේඛනයේ නිලධාරීන් රැඳී සිටීම.	සේවක සංඛ්‍යාව 12,000 සිට 7,000 දක්වා අඩු වුවද නිවාස 635ක් පවතින බවත්, මෙහෙයුම් අංශවල නිලධාරීන්ට ප්‍රමුඛතාව ලබා දෙන බව

10. <u>හම්බන්තොට වරාය සම්බන්ධයෙන් ශ්‍රී ලංකා රජය හා චයිනා මර්චන්ට් පෝර්ට් හෝල්ඩින් සමාගම අතර අවබෝධතා ගිවිසුමක් අත්සන් කිරීම</u>

කරුණ	නිරීක්ෂණය
ගිවිසුම්ගත කොන්දේසිය (2017)	චයිනා මර්චන්ට් (CMPH) සමාගම විසින් **ඩොලර් මිලියන 146 ක්** ශ්‍රී ලංකාවේ බැංකු ගිණුමක තැන්පත් කළ යුතු වූ අතර, එය වසරක් ඇතුළත හම්බන්තොට ආශ්‍රිතවම ආයෝජනය කළ යුතු වූ බව
සමාගමේ ඉල්ලීම (2019)	අදාළ මුදල හම්බන්තොට ආශ්‍රිතව ආයෝජනය කළ නොහැකි බැවින්, ලංකාවේ වෙනත් ප්‍රදේශයක හෝ ආයෝජනය කිරීමට අවසර ඉල්ලා සිටි බව
පළමු විකල්ප	එම මුදල කොළඹ වරායේ **CICT** පර්යන්තය (CMPH අනුබද්ධිත)

යෝජනාව	හරහා ආයෝජනය කිරීමට කළ යෝජනාව වරාය අධිකාරියේ කමිටුවක් විසින් ප්‍රතික්ෂේප කර ඇති බව
දෙවන විකල්ප යෝජනාව	'South Asian Commercial and Logistic Hub Limited' හරහා කොළඹ වරායේ ලොජිස්ටික් හබ් ව්‍යාපෘතියක් සඳහා කළ යෝජනාව ද වරාය අධිකාරිය විසින් ප්‍රතික්ෂේප කර ඇති බව
වරාය අධිකාරියේ ස්ථාවරය	සහන ගිවිසුමේ කොන්දේසිවලට පටහැනි බැවින් සහ හම්බන්තොටින් බැහැරව ආයෝජන සිදු කිරීමට කළ ඉල්ලීම්වලට අධිකාරිය අවසර ලබා නොදුන් බව
අවසන් ප්‍රතිඵලය	අදාළ මුදල තබා ගත හැකි කාල සීමාව ඉක්මවා යාම සහ යෝජනා ප්‍රතික්ෂේප වීම හේතුවෙන්, සමාගම විසින් **ඩොලර් මිලියන 146** ක මුදල නැවත රැගෙන ගොස් ඇති බව

10.1 <u>විගණනයට තොරතුරු ඉදිරිපත් නොකිරීම</u>

මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා අධිකාරිය සතු කොළඹ වරාය පරිශ්‍රයේ පිහිටි S/MIS/523 දරන පිඹුරේ අක්කර 12 රූඩ් 02 පර්චස් 29 ක් වූ ඉඩම බදු පදනම මත ලබා දීමට තීරණය කර තිබුණද, ඊට අදාළ අනුමැතිය විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කර නොමැති බව කාරක සභාවට අනාවරණය විය.

අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත්කළ ප්‍රසම්පාදන සහ තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවල නිර්දේශ මත මෙම ව්‍යාපෘතියට අදාළ බදු ගිවිසුමට එළඹුණු බවත්, කෙසේ වෙතත්, අදාළ ඉඩම සඳහා පවතින තක්සේරු වටිනාකම් දෙකම නොසලකා හැර වෙනත් වටිනාකමකට බදු ගිවිසුමට එළඹීම සහ තක්සේරුව සම්බන්ධයෙන් පවතින ගැටලු සහගත තත්ත්වය මත මෙම ගිවිසුම අවලංගු කරන ලෙස ඉල්ලා වරාය අධිකාරියේ සේවකයෙකු විසින් අධිකරණයේ නඩුවක් පවරා ඇති බව අනාවරණය විය. එම නඩුව 2026 ජනවාරි මාසයේදී කැඳවීමට නියමිත බවත්, ඉඩමේ වටිනාකම තීරණය කිරීමේදී අනුගමනය කළ ක්‍රමවේදය පිළිබඳව නීතිමය ගැටලු මතු වී ඇති බවත් කාරක සභාවට අනාවරණය විය.

<u>නිර්දේශය</u>

I. **මේ පිළිබඳව තොරතුරු ජාතික විගණන කාර්යාලයට ඉදිරිපත් කිරීම.**

10.2 අධිකාරිය සතු ඉඩමේ තක්සේරු වටිනාකම් දෙකක් පැවතියදී එම වටිනාකම් දෙකම නොවන වෙනත් වටිනාකමකට ව්‍යාපෘතිය සමඟ බදු ගිවිසුමට එළැඹීම

මෙම ඉඩමට අදාළව පහත කරුණු කාරක සභාව නිරීක්ෂණය කළාය.

විස්තරය	දිනය	තක්සේරු වටිනාකම (රු. මිලියන)	නිරීක්ෂණය
මුල් තක්සේරුව	2022.07.06	1,460	ප්‍රධාන තක්සේරුකරු විසින් තක්සේරු කර ඇත.
අඩු කරන ලද තක්සේරුව	2022.10. 27	1,232	ලේකම්වරයාගේ ඉල්ලීම මත ලබා දුන් නව වාර්ෂික තක්සේරු වටිනාකම.

එමෙන්ම,

විස්තරය	ගිවිසුම්ගත වූ තත්ත්වය	නිරීක්ෂණය
ගිවිසුම අත්සන් කළ දිනය	2023.07.06	අධිකාරිය සහ දකුණු ආසියා වාණිජ හා බහාලුම් පර්යන්ත සමාගම ගිවිසුම්ගත වී ඇති බව
බදු වටිනාකම ගණනය කළ පදනම	ශුද්ධ වර්තමාන අගය මත	ඉහත සඳහන් වාර්ෂික තක්සේරු අගයන් දෙකටම අනුව නොවන වෙනත් ක්‍රමවේදයකට ගිවිසුම්ගත වී ඇති බව
කල්බදු කාල සීමාව	වසර 50	මුලින් සැලසුම් කළ වසර 35 වෙනුවට වසර 50 කට ගිවිසුම් ගත වී ඇති බව

තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුව ලබා දුන් වාර්ෂික තක්සේරුව මත පදනම්ව, අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත් කළ ප්‍රසම්පාදන කමිටුව අදාළ සමාගම සමඟ සාකච්ඡා කර වසර නවයකට අදාළ බදු මුදල අත්තිකාරම් ලෙස ලබා ගැනීමට තීරණය කර ඇති බවත්, ඒ අනුව 'South Asian Commercial and Logistic Hub Limited' සමාගමෙන් අත්තිකාරම් ලෙස ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 12 ක මුදලක් ලැබී තිබුණද, මෙම තීරණයට පදනම් වූ කරුණු පිළිබඳ තොරතුරු අධිකාරිය සතුව නොමැති බවත්, මෙම මතභේදාත්මක ව්‍යාපෘතියේ වත්මන් තත්ත්වය සහ තීරණ ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය පිළිබඳව වරාය අධිකාරිය විසින් සකස් කළ විශේෂ වාර්තාවක් 2025.10.12 වැනි දින ජාතික විගණන කාර්යාලයේ විශේෂ විමර්ශන හා වෝහාරික විගණන අංශය වෙත යොමු කර

ඇති බවත්, එහි නිර්දේශ අනුව ඉදිරි කටයුතු සිදු කරන බවත් කාරක සභාවට අනාවරණය විය.

10.3 කොළඹ වරාය ව්‍යාපෘතිය සඳහා ශ්‍රී ලංකා ආයෝජන මණ්ඩල අනුමැතිය ලැබී නොතිබීම

කොළඹ වරායේ ලොජිස්ටික් හබ්)Logistic Hub) ව්‍යාපෘතියේ වත්මන් තත්ත්වය පිළිබඳව කරුණු දක්වමින් අධිකාරියේ නියෝජ්‍ය ප්‍රධාන නීති නිලධාරියා ප්‍රකාශ කළේ, භූමිය සකස් කිරීමේ කටයුතු හැර මෙතෙක් වෙනත් කිසිදු ඉදිකිරීමක් ආරම්භ කර නොමැති බවයි) මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා ශ්‍රී ලංකා ආයෝජන මණ්ඩලයේ .BOI) අනුමැතිය ද මෙතෙක් ලැබී නොමැති බව කාරක සභාව මෙහිදී නිරීක්ෂණය කළාය.

විශේෂයෙන්ම, 2022 වර්ෂයේ අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ සහ ගිවිසුම් ප්‍රකාරව මෙම ව්‍යාපෘතියට) "උපායමාර්ගික සංවර්ධන ව්‍යාපෘති"Strategic Development Project - SDP) තත්ත්වය ලබා දිය යුතු වුවද, 2013 අංක 16 දරන උපායමාර්ගික සංවර්ධන ව්‍යාපෘති පනතට අනුකූලව නිකුත් කළ යු (සංශෝධිත)තු දෙවැනි ගැසට් නිවේදනය මෙතෙක් නිකුත් කර නොමැති බව අනාවරණය විය මෙම .SDP තත්ත්වය හිමි නොවීම හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය පවත්වාගෙන යාමට නොහැකි බව ව්‍යාපෘති යෝජකයා වන South Asian Commercial and Logistic Hub Limited ආයතනය විසින් දන්වා ඇතඒ . අනුව, ජනාධිපති ලේකම් කාර්යාලයේ පැවති රැස්වීමකදී වත්මන් ව්‍යාපෘතිය අවලංගු කර, ඒ සඳහා නැවත වරක් යෝජනා කැඳවීමට තීරණය කර ඇති බව කාරක සභාව නිරීක්ෂණය කළාය.

11. වෙනත් කරුණු - සීදූව රද්දොළුව ක්‍රීඩා සමාජය

කාල සීමාව	ක්‍රීඩා සමාජයේ නම	අනුබද්ධිත ආයතනය	ප්‍රධාන සිදුවීම්/වෙනස් වීමට හේතුව
1989 සිට 2011 දක්වා	**සීදූව රද්දොළුව ක්‍රීඩා සමාජය**	ස්වාධීන ක්‍රිකට් සමාජය	ක්‍රිකට් ලෝලීන් පිරිසක් විසින් පිහිටුවා ගන්නා ලද වසර 40ක් පමණ පැරණි ක්‍රීඩා සමාජයකි. ශ්‍රී ලංකා ක්‍රිකට් ආයතනයේ පළමු පෙළ තරඟ ක්‍රීඩා කර ඇත.
2011 සිට	ශ්‍රී ලංකා වරාය	ශ්‍රී ලංකා වරාය	වරාය අධිකාරියේ

2020 දක්වා	**අධිකාරිය ක්‍රිකට් ක්‍රීඩා සමාජය** (SLPA Cricket Club)	අධිකාරියේ අනුග්‍රහය යටතේ	කළමනාකාරීත්ව කමිටුවේ (Management Committee - MC) තීරණය මත වරාය අධිකාරිය මෙම ක්‍රීඩා සමාජයේ ප්‍රධාන අනුග්‍රාහකයා බවට පත් වී ඇත. නම වෙනස් කිරීම සීදුව රද්දොළුව ක්‍රිකට් සමාජයේ මහා සභාවේ අනුමැතිය ඇතිව සිදු වී ඇත. 2011.10.21 දින ක්‍රීඩා සමාජයේ ව්‍යවස්ථාව (Constitution) වෙනස් කර ඇත. මෙම කාලය තුළ ක්‍රිකට් ක්‍රීඩාවට සම්බන්ධ සේවකයන් 12 දෙනෙකු පමණ වරාය අධිකාරියට බඳවා ගෙන ඇත.
2020 සිට මේ වන තෙක්	**කැපිටල් ක්‍රීඩා සමාජය**	මූලික සාමාජිකත්වය සතුව	ක්‍රීඩාව සංවර්ධනය සඳහා මූලා පහසුකම් සැපයීමේ දුෂ්කරතා සහ ධාරිතාව පිළිබඳ ගැටළු සාකච්ඡා කිරීමෙන් පසුව 2020 දී වරාය අධිකාරියේ කළමනාකාරීත්ව කමිටුව විසින් (MC paper number 19) අනුග්‍රාහක ගිවිසුම අවසන් කිරීමට සහ කළමනාකරණය නැවත විධායක කමිටුවට භාර දීමට තීරණය කර ඇත. **දැනට වරාය අධිකාරිය සමඟ සම්බන්ධයක් නොමැත.**

සීදුව රද්දොළුව ක්‍රීඩා සමාජයට වරාය අධිකාරිය අනුග්‍රාහකත්වය ලබා දීමට තීරණය කිරීම, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය ක්‍රිකට් ක්‍රීඩා සමාජය ලෙස ක්‍රීඩා සමාජයේ නම වෙනස් කිරීම, සහ ඉවත් කිරීමේ සමස්ථ ක්‍රියාවලියම වරාය අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල

අනුමැතියකින් තොරව සිදු කිරීමත්, අධිකාරියේ කළමනාකාරීත්ව කමිටුවේ තීරණයක් මත පමණක් සිදු කිරීම පිළිබඳව, එම කමිටුවට මෙවැනි තීරණ ගැනීමට බලය පවතින්නේ ද යන්න පිළිබඳවත්, වරාය අධිකාරිය 2020 දී ක්‍රීඩා සමාජය අතහැර දැමුවද, බඳවා ගත් ක්‍රීඩකයින් 12 දෙනෙකු පමණ තවදුරටත් ආයතනයේ වැටුප් ලබන සේවකයන් ලෙස සිටීම පිළිබඳවත්, මෙම ව්‍යාපෘතියේ මූලික අරමුණ සහ අපේක්ෂිත අරමුණු ළඟා කර ගත්තේ ද යන්න සොයා බැලිය යුතු බව කාරක සභාව අවධාරණය කළාය.

<u>නිර්දේශය</u>

I. **මෙම සමස්ත ක්‍රියාවලියම පිළිබඳව පරීක්ෂණයක් සිදු කර වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කිරීම.**