පාර්ලිමේන්තු ප්‍රකාශනමාලා අංක 274

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ
දසවැනි පාර්ලිමේන්තුව
(පළමුවැනි සභාවාරය)

පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ සිව්වැනි වාර්තාව

(2025.04.02 වැනි දින හා 2025.05.09 වැනි දින සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගම සම්බන්ධයෙන් සිදු කරන ලද විමර්ශනය)

පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ සභාපති
පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රී ගරු (වෛද්‍ය) නිශාන්ත සමරවීර මහතා විසින්
2025 සැප්තැම්බර් මස 23වැනි දින ඉදිරිපත් කරන ලදී

2025 සැප්තැම්බර් මස 23වැනි දින ශ්‍රී ලංකා පාර්ලිමේන්තුව විසින් මුද්‍රණය කළ යුතු යැයි නියෝග කරන ලදී

<u>දසවැනි පාර්ලිමේන්තුවේ පළමුවැනි සභාවාරය</u>

<u>පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ සංයුතිය</u>

1. ගරු (වෛද්‍ය) නිශාන්ත සමරවීර මහතා, පා.ම., (සභාපති)
2. ගරු මනෝ ගනේෂන් මහතා, පා.ම.,
   (2025.03.21 දින සිට)
3. ගරු (නීතිඥ) දයාසිරි ජයසේකර මහතා, පා.ම.,
   (2025.05.20 දින සිට)
4. ගරු (නීතිඥ) අර්ජුන සුජීව සේනසිංහ මහතා, පා.ම.,
   (2025.03.21.1 දින සිට)
5. ගරු ඩී.වී. චානක මහතා, පා.ම.,
   (2025.03.21 දින සිට)
6. ගරු (නීතිඥ) අනුරාධ ජයරත්න මහතා, පා.ම.,
   (2025.03.21 දින සිට)
7. ගරු නලීන් බණ්ඩාර ජයමහ මහතා, පා.ම.,
   (2025.03.21 දින සිට)
8. ගරු. එස්.එම් මරික්කාර් මහතා, පා.ම.,
   (2025.03.21 දින සිට)
9. ගරු මුජිබුර් රහුමාන් මහතා, පා.ම.,
   (2025.05.20 දින සිට)
10. ගරු චමින්ද විජේසිරි මහතා, පා.ම.,
    (2025.03.21 දින සිට)
11. ගරු අබූබකර් අතම්බාවා මහතා, පා.ම.,
    (2025.05.08 දින සිට)
12. ගරු එම්.කේ.එම්. අස්ලම් මහතා, පා.ම.,
13. ගරු අර්කම් ඉල්යාස් මහතා,පා.ම.,
    (2025.05.08 දින සිට)
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 සත්‍යාලිංගම් 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)

කාරක සභා ලේකම් කාර්යාලයේ කාර්ය මණ්ඩලය

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

- සහකාර අධ්‍යක්ෂ (පරිපාලන) - හිමාලි සමරදිවාකර මෙය
- 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

කාරක සභා වාර්තා

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

පටුන

		පිටු අංක
1.	සභාපතිතුමාගේ සටහන	V
2.	මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ විගණන මතය	1
3.	පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාව මඟින් විමර්ශනය කරන ලද ආයතනය - සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගම	02-32
4.	ඇමුණුම්	33-38

<u>සභාපතිතුමාගේ සටහන</u>

දසවැනි පාර්ලිමේන්තුවේ පළමුවැනි සභා වාරයේදී 2025.04.02 හා 2025.05.09 යන දිනවලදී ,ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා)(පෞද්ගලික) සමාගමේ 2022 සහ 2023 වර්ෂ සඳහා අදාළ විගණකාධිපති වාර්තා සහ සමාගමේ වර්තමාන කාර්ය සාධනය පිළිබඳව ශ්‍රී ලංකා පාර්ලිමේන්තුවේ පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාව විසින් පූර්ණ විමර්ශනයක් සිදු කරන ලද අතර, 2025.04.09 වැනි දින බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂණයක් ද සිදු කරන ලදී. මෙම සියලු විමර්ශන ඇතුළත් කාරක සභාවේ සිව්වැනි වාර්තාව මෙලෙස ඉදිරිපත් කර සිටිමි.

1982 අංක 2 දරන ගුවන් සංතරණ (විශේෂ විධිවිධාන) පනතට අනුව සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගම 1983 වසරේදී පිහිටුවා ඇත.

"තිරසාර ආර්ථිකයක් තුළින් ගෝලීය සම්බන්ධකයේ මිත්‍රශීලී ගුවන්සේවා හවුල්කරුවා වීම" මෙම ආයතනයේ දැක්ම වන අතර මෙහෙවර වන්නේ "ආයතනය කෙරෙහි උනන්දුවක් දක්වන පාර්ශවයන්ගේ තෘප්තිය තහවුරු කිරීම සඳහා තරඟකාරී, ආරක්ෂිත ගුවන්සේවා සහ නවීන තාක්ෂණයෙන් හා වඩා හොඳ පරිචයන්ගෙන් සමන්විත විශිෂ්ඨ වූ ආගන්තුක අත්දැකීම් ලබා දීම" වේ.

ගුවන් තොටුපළ සේවා තවදුරටත් පුළුල් කිරීමේ අරමුණින් මහා පරිමාණ ව්‍යාපෘති 2ක් ආරම්භ කර අතරමග නතර කිරීම හේතුවෙන් උද්ගත වී ඇති බරපතල ගැටළු හඳුනා ගැනීමට මෙම විමර්ශනයේදී කාරක සභාවට හැකියාව ලැබිණි. ඒ අනුව ගුවන් තොටුපළේ මගීන් හැසිරවීමේ ධාරිතාවය වාර්ෂිකව මිලියන 6 සිට 15 දක්වා වර්ධනය කිරීම සඳහා නව මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලක් ඉදිකිරීම ආරම්භ කර තිබූ බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ අදියර II පියවර 2 හි A පැකේජය අතරමඟ නතරවී තිබූ අතර ඒප්‍රණයේ ධාරිතාවය ඉහළ නැංවීම සඳහා වූ B පැකේජයෙන් අවශ්‍ය අරමුණු ඉටු කර ගැනීමට නොහැකි වී තිබූ අයුරු නිරීක්ෂණය විය. මේ හේතුවෙන් ජාතික ආර්ථිකයට විශාල වැය බරක් එක් වී ඇති අයුරු ද නිරීක්ෂණය විය.

මෙම සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙහි B පැකේජය යටතේ දුරස්ථව පිහිටි ගුවන් යානා හැසිරවීමේ කොටස හා ටැක්සි මාර්ගය ඉදිකිරීම තුළින් ගුවන් තොටුපළ සතුව පවතින ගුවන්යානා නැවතුම් ස්ථාන සංඛ්‍යාව 25 සිට 48 දක්වා වැඩි කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. එසේ වුවත්, මෙම කොටසේ ඉදිකිරීම් කටයුතු මාස 25ක් පමණ කාලයකින් ප්‍රමාද වී තිබුණු අතර ඉදිකිරීම් කටයුතු වෙනුවෙන් හසාමා (HAZAMA) ඉදිකිරීම් සමාගමට ගිවිසුම්ගත වටිනාකම ඉක්මවා රුපියල් මිලියන

766.8 ක වැඩිපුර මුදලක් ගෙවා තිබුණි. නමුත් ව්‍යාපෘතියේ මෙහෙයුම් ගැටළු පැවතීම හේතුවෙන් අපේක්ෂිත අරමුණු සාක්ෂාත් කරගත නොහැකි තත්ත්වයක් උද්ගතව පැවතුණි.

A පැකේජය වූ නව මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල ඉදි කිරීමේ කටයුතු 2022 දෙසැම්බර් මස 9 වැනි දින නතර කර තිබූ අතර ඒ වන විටත් එහි කොන්ත්‍රාත් කාලය වූ වසර 03ක කාලයෙන් වසර 2ක් අවසන්ව තිබිණි. එහි තත්‍ය ප්‍රගතිය 5.44% වන නමුත් ඒ සඳහා සමස්ථ පිරිවැයෙන් 40% ක් වැනි විශාල මුදලක් එනම් රුපියල් බිලියන 37ක මුදලක් ඉදිකිරීම් සමාගමට ගෙවා තිබිණි. කෙසේ වෙතත්, මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලේ ඉදිකිරීම් සම්පූර්ණ කිරීමට පෙර අරලිය පත්‍රයේ හැඩයට නිර්මාණිත එහි පියස්සෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු නිමකර තිබුණි. එය, සමාගම විසින් 2022 ජූලි මාසයේ සිට මසකට රුපියල් මිලියන 3ක් බැගින් වූ වියදමක් දරමින් ග්ලෝබල් පාක්හි ගබඩා කර ඇති බව මෙම ව්‍යාපෘති පරීක්ෂාවේදී අනාවරණය වුණි.

උක්ත කරුණු දෙස අවධානය යොමු කිරීමේදී නිරීක්ෂණය වන්නේ සංචාරක කර්මාන්තය මගින් ඉලක්කගත විදේශ විනිමය ආදායමක් උපයා ගැනීම අරමුණු කර ගනිමින් යන ගමනේදී මෙවැනි ව්‍යාපෘති අතරමග මග නතර කිරීම හේතුවෙන් ජාතික ආර්ථිකයට සිදුවන පාඩුව ගණන් බැලිය නොහැකි තරම් විශාල අගයක් ගන්නා බවයි.

රාජ්‍ය ව්‍යාපාරයන්හි මූල්‍ය විනය හා කාර්ය සාධනය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා කාරක සභාව මගින් දරනු ලබන ප්‍රයත්නය නිරර්ථක නොකිරීම ප්‍රධාන ගණන් දීමේ නිලධාරීන්ගේ හා ගණන්දීමේ නිලධාරීන්ගේ වගකීමක් වේ.

මෙම විමර්ශන ක්‍රියාවලිය පුරාවට සමස්ථ සභික මන්ත්‍රීවරුන්ගේ ක්‍රියාශීලී සහභාගීත්වය හා සවිස්තරාත්මක විචාරනය ඉතා අගය කොට සලකමි.

පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ කාර්යභාරය සාර්ථකව ඉටුකර ගැනීම සඳහා, කථානායකතුමා ප්‍රධාන පාර්ලිමේන්තුවේ කාර්ය මණ්ඩලය හා පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ උපදේශකවරයාගේ සහායත්, භාණ්ඩාගාර නිලධාරීන්ගේ සහ වැඩබලන විගණකාධිපතිතුමා ප්‍රධාන ජාතික විගණන කාර්යාලයෙන් ලැබෙන සහයෝගයත් අගය කොට සලකමි.

වෛද්‍ය නිශාන්ත සමරවීර
සභාපති
පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාව

දසවැනි පාර්ලිමේන්තුවේ පළමුවැනි සභාවාරය
පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ සතරවැනි වාර්තාව

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

සියලු රාජ්‍ය සංස්ථා ද යම් ලිඛිත නීතියක් යටතේ රජය වෙත පවරනු ලැබ ඇති වෙළඳ ව්‍යාපාර සහ වෙනත් ව්‍යාපාර සහ 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනත යටතේ ලියාපදිංචි වී ඇති හෝ ලියාපදිංචි වී ඇති බවට සලකනු ලබන සහ ස්වකීය කොටස්වලින් සියයට පනහක් හෝ ඊට වැඩි ප්‍රතිශතයක් රජය හෝ රාජ්‍ය සංස්ථාවක් හෝ පළාත් පාලන ආයතනයක් හෝ විසින් දරනු ලබන සමාගම් සම්බන්ධව පාර්ලිමේන්තුව ඉදිරියේ තබනු ලබන ගිණුම් සහ වර්තමාන කාර්යසාධනය, විගණකාධිපතිවරයාගේ සහාය ඇතිව පරීක්ෂා කිරීම පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ කාර්යය වේ.

වර්තමානයේ දී, පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ අධීක්ෂණය යටතට ගැනෙන, රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුව හා ජාතික අය වැය දෙපාර්තමේන්තුව යටතේ නියාමනය වනු ලබන පොදු ව්‍යාපාර 462 ක් පවතී. (මූලාශ්‍රය: රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුව)

පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාව දසවැනි පාර්ලිමේන්තුවේ පළමුවැනි සභාවාරයේ දී සිය පරීක්ෂණ කටයුතු ආරම්භ කළ 2025.02.18 දින සිට 2025.08.20 දක්වා කාල සීමාව තුළදී පහත සඳහන් ආයතන කැඳවා පරීක්ෂා කරන ලදී.

අනු අංකය	ආයතනය	කාරක සභාව පැවැත් වූ දිනය
1.	ජාතික තරුණ සේවා සභාව	18.02.2025
2.	ජාතික තරුණ සේවා සභාව	20.02.2025
3.	ශ්‍රී ලංකා විදේශ සේවා නියුක්ති කාර්යාංශය	27.02.2025
4.	ජාතික මැණික් හා ස්වර්ණාභරණ අධිකාරිය	05.03.2025
5.	ජාතික ඖෂධ නියාමන අධිකාරිය	12.03.2025
6.	ජාතික මැණික් හා ස්වර්ණාභරණ අධිකාරිය	27.03.2025

7.	ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (පුද්) සමාගම	02.04.2025
8.	ඉඩම් ප්‍රතිසංස්කරණ කොමිෂන් සභාව	08.05.2025
9.	ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (පුද්) සමාගම	09.05.2025
10.	ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර මහ රෝහල	15.05.2025
11.	ශ්‍රී ලංකා විදේශ සේවා නියුක්ති කාර්යාංශය	23.05.2025
12.	ශ්‍රී ලංකා සබරගමුව විශ්වවිද්‍යාලය	04.06.2025
13.	ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්වවිද්‍යාලය	20.06.2025
14.	මහපොළ භාරකාර අරමුදල	09.07.2025
15.	ඉඩම් ප්‍රතිසංස්කරණ කොමිෂන් සභාව	17.07.2025
16.	රාජ්‍ය දැව සංස්ථාව	23.07.2025
17.	සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය	20.08.2025

ඒ අතරින්, 2025.04.02 හා 2025.05.09 යන දෙදින තුළ පරීක්ෂාවට ලක් කළ ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය යටතේ ඇති සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගමේ 2022 සහ 2023 වර්ෂවලට අදාළ විගණකාධිපති වාර්තාව සහ එම සමාගමේ වර්තමාන කාර්යසාධනය පරීක්ෂාවට ලක් කොට නිකුත් කළ කාරක සභාවේ නිරීක්ෂණ හා නිර්දේශ මෙන්ම 2025.04.09 දින කාරක සභාව විසින් බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළෙහි සිදු කරන ලද ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂණයට අදාළ විස්තර ද මෙම වාර්තාවට අන්තර්ගත කර ඇත.

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

සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගම විසින් 2022, 2023 හා 2024 වර්ෂයන්ට අදාළව ඉදිරිපත් කර ඇති මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් විගණකාධිපතිවරයාගේ මතය පහතින් දක්වා ඇත.

ආයතනය	**විගණන මතය**		
	2022	**2023**	**2024**
සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගම	තත්ත්වාගණනය කළ මතය	තත්ත්වාගණනය කළ මතය	මෙතෙක් නිකුත් කර නොමැත.

<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 ව්‍යාවනය කිරීම</u> (Disclaimer of Opinion)

ප්‍රමාණවත් හෝ උචිත විගණන සාක්ෂි හඳුනාගැනීමට නොහැකිවීම හේතුවෙන් ගිණුම් සම්බන්ධව මතයක් ප්‍රකාශ කළ නොහැකි බව.

04 <u>අහිතකර මතය</u> (Adverse Opinion)

ආයතනයේ මූල්‍ය තත්ත්වය, මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය හා මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු නොකරන බව.

<u>සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගම</u>
(ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය)

විමර්ශනය කරන ලද දින - 2025.04.02 හා 2025.05.09

<u>සාකච්ඡාවට භාජනය කරන ලද කරුණු</u>

01. <u>ආයතනයේ සංවිධාන ව්‍යුහය සහ කාර්ය මණ්ඩලය, සේවක සංඛ්‍යාව හා බඳවා ගැනීමේ පටිපාටිය සහ සංවිධාන ව්‍යුහය</u>

<u>1.1 සංවිධාන ව්‍යුහය</u>

ආයතනයේ සංවිධාන ව්‍යුහය පිළිබඳව කාරක සභාව විසින් සිදු කළ නිරීක්ෂණ අනුව, ආයතනය, විධායක බලතල දරන සභාපතිවරයෙකුගේ සහ උප සභාපතිවරයෙකුගේ ප්‍රධානත්වය යටතේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයකින් සමන්විත වන අතර, ප්‍රධාන විධායක නිලධාරි හෝ කළමනාකාර අධ්‍යක්ෂ තනතුරක් නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය. සභාපතිවරයා සහ උප සභාපතිවරයා යටතේ ආයතනය ප්‍රධාන අංශ දෙකකට බෙදා ඇති අතර, එම ප්‍රධාන අංශ දෙක යටතේ අංශ 24ක් ක්‍රියාත්මක වේ. එම සෑම අංශයකම අංශ ප්‍රධානියෙකු සිටින අතර, ආයතනයේ සියලුම තීරණ ගැනීම් සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම් සභාපතිවරයාගේ අධීක්ෂණය යටතේ සිදුවේ.

<u>1.2 කාර්ය මණ්ඩලය, සේවක සංඛ්‍යාව හා බඳවා ගැනීමේ පටිපාටිය</u>

ආයතනයේ කාර්ය මණ්ඩලය සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් කරුණු කාරක සභාව නිරීක්ෂණය කළාය.

සේවක කාණ්ඩය	**සේවක සංඛ්‍යාව දෙසැම්බර් 31 දිනට**		
	2024	**2023**	**2022**
විධායක	445	442	388
අධීක්ෂක/තාක්ෂණික නිලධාරී/අලෙවිකරුවන්	311	292	238
ලිපිකරු හා සමාන්තර ශ්‍රේණි	664	617	656
පුහුණු හා අර්ධ පුහුණු සේවකයන්	2187	2113	2051
කණිෂ්ඨ සේවකයන් සහ නුපුහුණු සේවකයන්	424	474	515
අනියම් සේවකයන් සහ අභ්‍යාසලාභීන්	0	2	6
	4031	**3940**	**3854**
තථ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය			
අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය	5441	5434	5367

කාර්ය මණ්ඩලය/ වර්ෂය	**2022**	**2023**	**2024**
අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය	5367	5434	5441
තත්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය	3854	3940	4031
කාර්ය මණ්ඩල පුරප්පාඩු	1513	1494	1410

ආයතනයේ කාර්ය මණ්ඩලය අනුමත කර ඇත්තේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් බවත්, ඒ සඳහා කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතියක් නොමැති වුවත් ඒ සඳහා රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුව විසින් අනුමත වැටුප් ව්‍යුහයක්, 2024 ජනවාරි 01වැනිදා සිට ක්‍රියාත්මක බවත්, කළමනාකරණ සේවා

දෙපාර්තමේන්තුවේ ආකෘතියට ඇතුළත් කරන ලද අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද වැටුප් ව්‍යුහය, බඳවා ගැනීමේ පටිපාටිය (SOR), අවශ්‍ය සේවක සංඛ්‍යාව හා වැටුප් ව්‍යුහ ඇතුළත් සියලුම ආකෘති 2025 මැයි 28වැනි දින පැවැත්වීමට නියමිත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමට ඉදිරිපත් කොට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය සහිතව අමාත්‍යාංශ ලේකම් වෙත යොමු කර කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවට ඉදිරිපත් කිරීමට නියමිත බව කාරක සභාවට කරුණු අනාවරණය විය. මානව සම්පත් ප්‍රධානී විසින් පෙන්වා දුන්නේ වත්මන් කාර්ය මණ්ඩලය අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය යටතේ පවතින නමුත්, කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය ලබා ගැනීම අවශ්‍ය බවයි.

ආයතනයට අවශ්‍ය බඳවා ගැනීමේ පටිපාටිය (SOR) අනුමත කිරීමේ කාර්යය සම්බන්ධයෙන් සඳහන් කරමින්, ආයතනයේ විශේෂිත කාර්ය මණ්ඩල අවශ්‍යතා හේතුවෙන් බඳවා ගැනීමේ පටිපාටි අනුමත කිරීමට සැලකිය යුතු කාලයක් ගතවනු ඇති බව විගණකාධිපතිවරයා පෙන්වා දුන්නේය.

බඳවා ගැනීමේ පටිපාටිය (SOR), සේවක සංඛ්‍යාව හා වැටුප් ව්‍යුහයන්වලට කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය ලබා ගන්නා ලෙස මීට පෙර පැවති පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභා රැස්වීම්හිදී සමාගමට නිර්දේශ කර ඇතත්, එම නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කිරීම මෙතෙක් සිදු වී නොමැති බව පෙන්වා දුන් කාරක සභාව, බඳවා ගැනීමේ පටිපාටිය (SOR) සඳහා කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය හැකි ඉක්මනින් ලබා ගැනීම සිදු කළ යුතු බව අවධාරණය කර සිටියාය.

කාරක සභා නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කිරීම කල්ගත වීමට හේතු පැහැදිලි කරමින් සමාගමේ මානව සම්පත් ප්‍රධානී පවසා සිටියේ, සියලු බඳවා ගැනීමේ පටිපාටි (SOR) සමාලෝචනය කර 2024 ජූලි මාසයේදී අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතියට ඉදිරිපත් කළ බවත්, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් එම යෝජනා නැවත සමාලෝචනය කිරීමට අවශ්‍ය බව නිර්දේශ කිරීම හේතුවෙන් එය මානව සම්පත් හා පාරිශ්‍රමික කමිටුවට යොමු කොට ඇත. සමාගම සතුව නිශ්චිත ව්‍යාපාර අවශ්‍යතා පවතින බැවින්, කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව, රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුව, රේඛීය අමාත්‍යාංශය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය යන ආයතන සියල්ලෙන්ම අදහස් ලබා ගැනීමට එම කමිටුව තීරණය

කොට 2024 ජූලි මාසයේදී ඒ සම්බන්ධයෙන් විශේෂ කමිටුවක් පත් කරන ලද නමුත්, එම වසරේ ජනාධිපතිවරණය සහ මහ මැතිවරණය පැවතීම හේතුවෙන් විශේෂ කමිටු රැස්වීම් පැවැත්වීම ප්‍රමාද වී තිබුණි. එසේ වුවද, මානව සම්පත් හා පාරිශ්‍රමික කමිටුව සමාලෝචන කටයුතු අඛණ්ඩව පවත්වා ගෙන ගොස් ඇති අතර, නව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සමඟ ද ක්‍රියාවලිය ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතී.

ආයතනයේ වැටුප් ව්‍යුහය අනෙකුත් රාජ්‍ය ව්‍යාපාරවලට වඩා වෙනස් බවත්, බඳවා ගැනීමේ පටිපාටි අනුමත කිරීමට පෙර සේවක සංඛ්‍යාව, තනතුරු සහ වැටුප් ව්‍යුහය රාජ්‍ය අවශ්‍යතා සහ වෙළඳපොළේ තත්ත්වයන්ට අනුකූලව සමාලෝචනය කළ යුතු බවත් කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ පැහැදිලි කරන ලදී.

ආයතනයේ තීරණ ගැනීම සහ ඒවා ක්‍රියාත්මක කිරීම අතර බෙදීමක් අවශ්‍ය බැවින් ඒ සඳහා ප්‍රධාන විධායක නිලධාරි තනතුරක් ඇති කිරීම යෝග්‍ය බව කාරක සභාව විසින් පෙන්වා දෙන ලදී.

සිවිල් ගුවන් සේවා පනත අනුව සමාගමේ සභාපතිවරයා විධායක බලතල දරන පුද්ගලයා වශයෙන් පිළිගන්නා බව කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ප්‍රකාශ කළාය.

පුහුණු හා අර්ධ පුහුණු සේවකයන් බඳවා ගැනීම සම්බන්ධයෙන් කාරක සභාව විමසා සිටින ලදී.

සියලුම සේවක බඳවා ගැනීම් නිශ්චිත බඳවා ගැනීමේ පටිපාටින් අනුව සිදු කර ඇති බව මූල්‍ය ප්‍රධානි විසින් ප්‍රකාශ කරන ලදී.

<u>කාරක සභාවේ නිර්දේශ</u>

I. 01/2021 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ (රජය සතු ව්‍යාපාර සඳහා වූ මෙහෙයුම් අත්පොත) 3.2 (i) වගන්තිය ප්‍රකාරව, සමාගමේ බඳවා ගැනීමේ පටිපාටියක් (SOR) සකස් කර ඒ සඳහා කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය ලබා ගැනීමට කටයුතු කොට මාස 3ක් ඇතුළත කාරක සභාවට ඉදිරිපත් කිරීම.

II. **ඉහත I සඳහා රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුව විසින් අනුමත කරන ලද වැටුප් ව්‍යුහය, 2024 ජූලි මාසයේදී සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට ඉදිරිපත් කර අදාළ වැටුප් ව්‍යුහයට අනුකූල කාර්ය මණ්ඩලය හා ඒ අනුව සකස් කළ බඳවා ගැනීමේ පටිපාටි (SOR) පිළිබඳව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අදහස් ද සමඟ අමාත්‍යාංශය මාර්ගයෙන් කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවට ඉදිරිපත් කිරීම.**

III. **සමාගමේ සභාපතිවරයාට අමතරව ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී තනතුරක් ඇති කිරීමේ අවශ්‍යතාවයක් තිබේද යන්නත්, ආයතනයේ විවිධ අංශ මඟින් සිදු කෙරෙන රාජකාරි සලකා බලා ඒ අනුව ඒකාබද්ධ කළ හැකි අංශ තිබේද යන්නත්, එලෙස තිබේ නම් ආයතනික සංවිධාන ව්‍යුහය වඩාත් සරල කරගැනීමේ හැකියාව සම්බන්ධයෙන් සලකා බැලීම.**

IV. **උක්ත නිර්දේශය අනුව කටයුතු කිරීමේදී 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන් සේවා පනත සංශෝධනයට අදාළ යෝජනා, ප්‍රධාන ගණන් දීමේ නිලධාරියාගේ යෝජනා හා අනුමැතිය මත සිදු කිරීම.**

V. **උක්ත බඳවා ගැනීමේ පටිපාටිය (SOR) සකස් කිරීමේදී රේඛීය අමාත්‍යාංශය සමඟ සාකච්ඡා කර ආයතනය විසින් තීරණය කරනු ලබන හා යෝජනා කරනු ලබන ආයතනික සංවිධාන ව්‍යුහය, වැටුප් ව්‍යුහය හා සේවක සංඛ්‍යාව යහපාලනයට අනුකූල වන පරිදි සකස් කිරීමට කටයුතු කිරීම.**

VI. **බඳවා ගැනීමේ පටිපාටිය (SOR) ලද පසු කඩිනමින් ඒ සම්බන්ධයෙන් ගත යුතු ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමටත්, අදාළ වැටුප් ව්‍යුහයන්ට අනුකූලව බඳවා ගැනීමේ යෝජනා ක්‍රමය ඉක්මනින් අනුමත කර දීමටත් අවශ්‍ය පියවර ගැනීම.**

<u>නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කළ යුතු/ වගකිව යුතු නිලධාරීන්/ ආයතන</u>

- ලේකම් - ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය (නිර්දේශ අංක -I,II,III,IV)

- සභාපති - සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගම (නිර්දේශ අංක -I,II,III,IV)

- මානව සම්පත් ප්‍රධානි - එම - (නිර්දේශ අංක -I,II)

- අධ්‍යක්ෂ - කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව (නිර්දේශ අංක -V,VI)

<u>කාරක සභා නිර්දේශ ඉටු කිරීමේ ප්‍රගතිය</u>

- නව බඳවා ගැනීමේ පටිපාටියේ (SOR) මූලික කෙටුම්පතක් 2025 අප්‍රේල් 27 දිනැතිව කාරක සභාවට ලබා දී ඇත.

- ආයතනයේ නව බඳවා ගැනීමේ පටිපාටිය සම්පූර්ණ කොට කාරක සභාවට ඉදිරිපත් කිරීමට අමතර මාස 03ක කාලසීමාවක් ඉල්ලා සිටිමින් 2025 ජූලි 01 දිනැතිව ලිපියක් ගණන් දීමේ නිලධාරී විසින් කාරක සභාවට ලබා දී ඇත.

- ඉහත III නිර්දේශයට අදාළව, ප්‍රධාන විධායක නිලධාරියෙකු පත් කිරීමේ අවශ්‍යතාවය සලකා බලමින්, ආයතනයේ ගණන් දීමේ නිලධාරී විසින් ප්‍රධාන ගණන් දීමේ නිලධාරී වෙත එවන ලද ලිපියක් 2025.06.12 දිනැතිව කාරක සභාව වෙත ඉදිරිපත් කොට ඇත.

- තවද, නිර්දේශයේ සඳහන් කොට ඇති ආකාරයට ආයතනයේ විවිධ අංශ මඟින් සිදු කෙරෙන රාජකාරි සලකා බලා ඒ අනුව සමාගම ක්‍රියාකාරී අංශ 6කට ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමටත්, ඒ එක් එක් අංශය නියෝජ්‍ය සාමාන්‍යාධිකාරිවරයෙක් යටතේ ක්‍රියාත්මක කිරීමටත්, සමාගමේ විවිධ අංශ ඒකාබද්ධ කොට ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්‍රියාවලිය කඩිනම් කිරීමටත් සාමාන්‍යාධිකාරිවරයෙකු වසර 2ක කොන්ත්‍රාත් පදනමක් මත බඳවා ගැනීමටත් අවසරය පතමින් ශ්‍රේෂ්ඨ අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වෙත යවන ලද යෝජනාවලියේ පිටපතක් 2025 සැප්තැම්බර් 1 දිනැතිව කාරක සභාවට ඉදිරිපත් කොට ඇත.

02. <u>වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම හා සංයුක්ත සැලැස්ම</u>

ආයතනයේ 2025-2027 සංයුක්ත සැලැස්ම, 2025 සඳහා වූ වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම සහ මානව සම්පත් සැලැස්ම, නව බඳවාගැනීමේ පටිපාටිය (SOR), නිර්දේශ කරන ලද ව්‍යුහාත්මක වෙනස්කම් සහ වත්මන් රජයේ ප්‍රතිපත්තිවලට

අනුගතව සකස් කිරීම පිළිබඳව කාරක සභාවේ අවධානය යොමුවිය. මෙම සැලසුම් වත්මන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය පත්වීමට පෙර සකස් කොට ඇති බැවින් වර්ෂ 2025-2029 දක්වා වර්ෂ 5ක කාලයක් සඳහා සංයුක්ත සැලැස්ම සකස් කරන ලෙස අමාත්‍යාංශය උපදෙස් ලබා දී ඇති බවත් එය අභියෝගාත්මක කාර්යයක් වනු ඇති බවටත් උපායමාර්ගික කළමනාකරණ ප්‍රධානී කරුණු දක්වන ලදී.

කාරක සභාව අවධාරණය කළේ ආයතනයේ සමස්ත දිශානතිය සැලකීමේදී නිසි සැලසුම්කරණය අත්‍යවශ්‍ය බවයි.

<u>කාරක සභාවේ නිර්දේශ</u>

- **වර්ෂ 2025 සිට 2029 දක්වා කාලය සඳහා ආයතනයේ සංයුක්ත සැලැස්ම, වර්තමාන රජයේ ප්‍රතිපත්තිවලට හා නව බඳවා ගැනීමේ පටිපාටියට (SOR) සමපාත වන ආකාරයට මාස 03ක් ඇතුළත, නැවත සකස් කිරීම හා ඒ අනුව වාර්ෂික ක්‍රියාකාරි සැලැස්ම හා මානව සම්පත් සැලැස්මට අදාළ ගැලපීම් සිදු කිරීම**

<u>නිර්දේශය ක්‍රියාත්මක කළ යුතු/ වගකිව යුතු නිලධාරීන්/ ආයතන</u>

- සභාපති - සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගම
- උපායමාර්ගික කළමනාකරණ ප්‍රධානී - එම -

<u>කාරක සභා නිර්දේශ ඉටු කිරීමේ ප්‍රගතිය</u>

වර්ෂ 2025 සිට 2029 දක්වා කාලය සඳහා ආයතනයේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද සංයුක්ත සැලැස්ම 2025 ජූලි 01 දිනැතිව කාරක සභාවට ලබා දී ඇත.

03. <u>බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ (BIADP) අදියර II පියවර 2 - B ව්‍යාපෘතිය</u>

බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළෙහි මගීන් හැසිරවීමේ වර්තමාන ධාරිතාවය වාර්ෂිකව මිලියන 6 සිට මිලියන 12ක් දක්වා වැඩිකිරීමේ ව්‍යාපෘතියට අදාළ සැලසුම් සහ උපදේශන සේවා ලබා ගැනීම සඳහා අංක අමප/07/2283/312/030 හා 2007 දෙසැම්බර් 19 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයට අනුව JAC/NK නම් ජපන් හවුල්කාර සමාගමක් තෝරාගෙන තිබුණි. අදාළ සමාගම විසින් සැලසුම් සකස් කිරීමට 2009 සිට 2012 දක්වා වසර 04 ක් ගත කර තිබුණු අතර ඒ සඳහා ආයතනය රුපියල් මිලියන 344.5ක් ගෙවා තිබුණි.

වරාය හා ගුවන්සේවා අමාත්‍යවරයාගේ අංක අමප/07/2283/312/030 සහ 2007 දෙසැම්බර් 19 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය අනුව, සැලසුම් උපදේශකයෙකු තරඟකාරී මිල ගණන් යටතේ තෝරා ගැනීමට අදහස් කළහොත් 2009 වසරේදී ජපාන ජාත්‍යන්තර සහයෝගිතාව සඳහා වූ ආයතනය (JICA) වෙතින් ලබා ගැනීමට නියමිත මුදල් උපයෝගි කරගනිමින් ඉතා ඉක්මණින් අදියර II පියවර 2 හි ඉදිකිරීම් කටයුතු කිරීමට නොහැකි වීම යන හේතුව මත, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ (BIADP) දෙවන අදියරේ දෙවන පියවර සම්බන්ධයෙන් JAC/NK සමාගම තෝරා ගෙන ඇති බව කාරක සභාව නිරීක්ෂණය කරන ලදී.

මගීන් හැසිරවීමේ ධාරිතාව මිලියන 6 සිට මිලියන 15 දක්වා වැඩි කිරීම සඳහා 2013 වර්ෂයේ දී ව්‍යාපෘතිය ප්‍රතිනිර්මාණය කිරීමට තීරණය කිරීම හේතුවෙන් රුපියල් මිලියන 344.5ක් වැයකර සකස් කර තිබූ පළමු සැලසුම ක්‍රියාත්මක නොකිරීම හේතුවෙන් එම සැලසුම වෙනුවෙන් දරා තිබූ එකී වියදම, අනාර්ථික වී තිබුණි.

ව්‍යාපෘතිය සඳහා ජපන් යෙන් මිලියන 74,397 ක මූල්‍ය පහසුකම් ලබා ගැනීමට අදාළව 2012 සහ 2016 වර්ෂවල දී ජපන් ජාත්‍යන්තර සහයෝගිතා ආයතනය (JICA) සමග ගිවිසුම් අත්සන් කර තිබුණි. ව්‍යාපෘතිය සඳහා උපදේශන සමාගම් තෝරා ගැනීමට අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයක් මගින් යෝජනා කැඳවීමක් (RFP – Request for Proposals) සිදු කොට තිබූ බවද එම අවස්ථාවේ ඉදිරිපත් වූයේ

JAC/NK සමාගම පමණක් බවද, ජපන් ජාත්‍යන්තර සහයෝගිතා ආයතනය (JICA) සමඟ එළැඹි ණය ගිවිසුමේ අඩංගු කොන්දේසියක් වූ ජපානය විසින් ණය ලබා දෙන ව්‍යාපෘති සඳහා ජපන් සමාගමක් තෝරා ගත යුතු බවට වන කරුණද සැලකිල්ලට ගෙන ව්‍යාපෘතිය ප්‍රතිනිර්මාණය කිරීමට ඉහත JAC/NK සමාගමම තෝරා ගෙන, 2014 මාර්තු 03 දින ගිවිසුම් අත්සන් කොට තිබූ බව කාරක සභාව විසින් නිරීක්ෂණය කරන ලදී.

ගිවිසුම අනුව, උපදේශන සේවා කාල සීමාව මාස 47 ක් වන අතර ඒ සඳහා සමස්ථ උපදේශන සේවා ගාස්තුව ඇ. ඩො. මිලියන 1.3 ක්, ජපන් යෙන් මිලියන 1,367.5ක් සහ රු.මිලියන 519.6 කින් සමන්විත වේ.

එසේ වුවද වාස්තු විද්‍යාත්මක වෙනස්කම් සිදුකිරීම, මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලේ පිරිසැලසුම් වෙනස් කිරීම, වහලයේ සැලසුම් වෙනස් කිරීම, B පැකේජයේ වැඩ සඳහා ඉදිකිරීම් අධීක්ෂණ සේවා කාලය දීර්ඝ කිරීම, A පැකේජය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලසුම් වෙනස්කම් සිදුකිරීම ආදිය සඳහා 2016 සහ 2023 වර්ෂවලදී සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා)(පෞද්ගලික) සමාගමේ අවශ්‍යතාවය මත සැලසුම් වෙනස් කරමින් ගිවිසුම් සංශෝධනය කිරීම හේතුවෙන් ඒ සඳහා මූලික උපදේශන සේවා ගාස්තුවට අමතරව ඇ. ඩො.178,589ක්, ජපන් යෙන් මිලියන 1,612.4 ක් සහ රු.මිලියන 808.6ක් ගෙවීමට සිදු වී තිබුණු අතර ගිවිසුම් කාල සීමාව මාස 47 සිට මාස 131 දක්වා මාස 84 කින් හෙවත් අවුරුදු 7 කින් දීර්ඝ වී තිබුණි. ඒ අනුව, 2014 වර්ෂයේ සිට 2024 දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා කාල සීමාව තුළ සැලසුම් සහ උපදේශන සේවා ගාස්තුව ලෙස ජපන් යෙන් මිලියන 2,425.2 කට සමාන රුපියල් මිලියන 3,884.8 ක් උපදේශන සේවා සමාගමට ගෙවා තිබුණි.

මෙම සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙහි B පැකේජය යටතේ දුරස්ථව පිහිටි ගුවන් යානා හැසිරවීමේ කොටස හා ටැක්සි මාර්ගය (Remote Apron & Taxiways) ඉදිකිරීමේ කටයුතු සිදුකරනු ලබන අතර මෙමගින් වර්තමානයේ ගුවන් තොටුපළ සතුව පවතින ගුවන්යානා නැවතුම් ස්ථාන සංඛ්‍යාව 25 සිට 48 දක්වා වැඩි කිරීමට අපේක්ෂා කර තිබුණි.

මෙම ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත්තුව සඳහා අඩුම ලංසුව ඉදිරිපත් කළ Hazama Ando Corporation සමග 2017 පෙබරවාරි 28 වැනි දින ගිවිසුම් අත්සන් කර තිබුණු අතර එහි වටිනාකම රු. මිලියන 6,117.8 ක් විය. මාස 30ක කොන්ත්‍රාත් කාලයකින් යුතු මෙම පැකේජයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු 2019 ඔක්තෝබර් 24 දින අවසන් කිරීමට නියමිතව තිබුණද එහි ඉදිකිරීම් කටයුතු 2022 ජනවාරි 26 දින අවසන් කර තිබුණි. ඒ අනුව මාස 25ක් පමණ කාලයකින් ප්‍රමාද වී තිබුණි. එසේම ඉදිකිරීම් කටයුතු වෙනුවෙන් හසාමා (HAZAMA) ඉදිකිරීම් සමාගමට රු.මිලියන 6,884.6 ක මුදලක් ගෙවා ඇත. ඒ අනුව ගිවිසුම්ගත වටිනාකමට වඩා රුපියල් මිලියන 766.8 ක මුදලක් වැඩිපුර ගෙවා තිබුණි.

2022 ජනවාරි 26 වැනි දින ක්‍රියාත්මක වූ B ව්‍යාපෘතිය යටතේ ගුවන් යානා නැවතුම් ස්ථාන අංක 27 සිට 49 දක්වා ඉදිකර ඇති නමුත්, අංක 27 සිට 35 දක්වා ඇති ස්ථාන මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලේ ඉදිකිරීම් සඳහා අවශ්‍ය ඉඩකඩ ලබා දීම සඳහා තාවකාලිකව නවතා ඇත. අංක 36, 37, 40, 41 සහ 42 යන ස්ථාන බහු ගුවන් යානා නැවතුම් ස්ථාන ලෙස ක්‍රියාත්මක වේ.

ඉහත දැක්වෙන පරිදි, වැඩි මුදලක් ගෙවා ඉදි කර තිබූ නමුත්, පටු බඳක් සහිත ගුවන් යානා දෙකක් සඳහා එකවර සේවා සැපයීමට යොදාගන්නා අදාළ බහු ගුවන් යානා නැවතුම් ස්ථාන (multiple parking bays) 5 සම්බන්ධයෙන් මෙහෙයුම් මට්ටමේ ගැටළු පවතින බව අනාවරණය වී තිබිණි.

ව්‍යාපෘතියේ කළමනාකරණය හා අධීක්ෂණ ක්‍රියාවලිය පිළිබඳව ද කාරක සභාව විමසීමක් කළ අතර, ජාත්‍යන්තර ආධාර ලබා දෙන ආයතන වලින් ලැබුණු පැමිණිලි හේතුවෙන් අමාත්‍යාංශ ලේකම්වරයාට වගකියන ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයක් පිහිටුවා ඇති බව අමාත්‍යාංශ ලේකම්වරයා පෙන්වා දෙන ලදී. කෙසේ වුවද, මෙම ඒකකයේ ක්‍රියාකාරිත්වය හා වගකීම් පිළිබඳව සංවාදයක් ඇති වූ අතර, එහි සංයුතිය හා කාර්ය මණ්ඩල තෝරාගැනීමේ ක්‍රියාවලිය මුදල් අමාත්‍යාංශය හා කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් පාලනය කරන බව පැහැදිලි විය.

B ව්‍යාපෘතිය මාස 25ක් ප්‍රමාද වීමට ප්‍රධාන හේතුව වූයේ ගුණාත්මක ගැටළු සහ අසාර්ථක අධීක්ෂණ ක්‍රියාවලිය බව කාරක සභාවට අනාවරණය විය. ව්‍යාපෘති

අධ්‍යක්ෂවරයා පවසන පරිදි, උපදේශන සමාගම කොන්ත්‍රාත්කරුගේ දුර්වල කාර්ය සාධනය පාලනය කිරීමට අපොහොසත් වී ඇති අතර, ඒ හේතුවෙන් ආයතනයේ නිලධාරීන් හට සමීප අධීක්ෂණයක් කිරීමට සිදුව ඇත. මෙම ගැටළු හේතුවෙන් ඇතැම් කොටස් නැවත ඉදිකිරීමට සිදුව ඇති හෙයින්, ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීමට සැලසුම් කළ කාලසීමාව ඉක්මවා ගොස් ඇත.

මෙහිදී සිදු වී ඇත්තේ උපදේශන සමාගම ව්‍යාපෘතියේ කොන්ත්‍රාත්කරු අධීක්ෂණය කිරීම නොව ආයතනය විසින් උපදේශන සමාගම අධීක්ෂණය කිරීම බව කාරක සභාව විසින් නිරීක්ෂණය කරන ලදී.

ව්‍යාපෘතිය භාර ගැනීමේදී ආයතනයේ නිලධාරීන් 14 දෙනෙකුගේ සහභාගීත්වයෙන් පරීක්ෂා කරන ලද නමුත්, පසුව මතුවූ මෙහෙයුම් ගැටළු සම්බන්ධයෙන් එම අවස්ථාවේදී අවධානය යොමු නොකිරීම විවාදාත්මක කරුණක් ලෙස හෙළිවිය.

මෙම අසාර්ථකතාවයන් හේතුවෙන් මහජන මුදල් නාස්තියක් සිදුව ඇති බව කාරක සභාව විසින් අවධාරණය කරන ලදී.

මෙම ගැටළුව ප්‍රධාන වශයෙන් පැන නැගුණේ A320 වැනි පටු බඳ සහිත ගුවන්යානා 2ක් සඳහා එකවර සේවා සැපයීමට බහු ගුවන් යානා නැවතුම් ස්ථාන උපයෝගි කර ගැනීමේදී, ගුවන් යානාවල ඉදිරිපස රෝදය හා ඉන්ධන සැපයුම් ස්ථාන (Fuel Hydrant Pit) අතර ඇති දුර ප්‍රමාණවත් නොවීමත්, ඒ හේතුවෙන් බහු ගුවන් යානා නැවතුම් ස්ථානවල පවතින ඉන්ධන සැපයුම් ස්ථාන (Fuel Hydrant Pit) මතින් ගුවන් යානයේ ඉදිරිපස රෝදය ගමන් කිරීමේ හැකියාවක් පැවතීම යන කරුණු සම්බන්ධයෙනි.

උපදේශන සමාගමේ ප්‍රධාන ව්‍යාපෘති නිලධාරී කෙයියා නිෂියෝ මහතා පැහැදිලි කළේ, වසර 10කට පමණ පෙර ලබා දුන් ලංසු ලේඛනවල ඉන්ධන සැපයුම් ස්ථානවල පිහිටීම නිවැරදිව දක්වා තිබූ බවත් , සිය මූලික සැලසුම් ඒවා පදනම් කර ගෙන සකස් කළ බවත්ය. කෙසේ වෙතත්, ඉන්පසුව ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් ඔවුන්ගේ අවශ්‍යතාවයන්ට අනුව ඉන්ධන සැපයුම් ස්ථාන සැලසුම් කර ඉදි කරන ලද බවත්, මෙම හේතුව හේතුව නිසා බහු

ගුවන්යානා නැවතුම් ස්ථාන සම්බන්ධයෙන් මෙහෙයුම් ගැටළු මතු වූ බවටත් ඔහු විසින් කරුණු දක්වන ලදී.

ගණන් දීමේ නිලධාරියා පැහැදිලි කළ පරිදි, කාරක සභාව විසින් සිදු කළ ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂණයෙන් පසුව, උපදේශන සමාගමේ නිලධාරීන්, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ බිම් හැසිරවීමේ කාර්ය මණ්ඩලය සහ ගුවන් තොටුපළ නිලධාරීන් දීර්ඝ ලෙස සාකච්ඡා කිරීමෙන් අනතුරුව, ඉන්ධන සැපයුම් ස්ථාන වෙනස් කිරීමෙන් තොරව ගුවන් යානා ගමන් පථ සලකුණු වෙනස් කිරීම මගින් විසඳුමක් උපදේශන සමාගම විසින් ඉදිරිපත් කර ඇත. මෙම විසඳුම අනුව, ගුවන් යානාවල ඉදිරිපස රෝදය නවත්වන ස්ථානය සාපේක්ෂව පිටුපසට වන්නට සලකුණු කිරීමෙන්, බහු ගුවන් යානා නැවතුම් ස්ථානවල ගුවන් යානා හැසිරවීම සඳහා අවශ්‍ය ඉඩ ප්‍රමාණය මීටර් 70 සිට මීටර් 40 දක්වා අඩු කිරීමට යෝජනා කර ඇත.

කාරක සභාව විසින් අවධාරණය කරන ලද්දේ, ගුවන් යානා සහ මගීන්ගේ ආරක්ෂාව සහතික කරමින්, පහත දැක්වෙන විකල්ප තුනෙන් එකක් හැකි ඉක්මනින් ක්‍රියාත්මක කර මෙම ගැටළුව විසඳිය යුතු බවයි:

1. අන්තර්ජාතික ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව ගුවන් යානාවල ඉදිරිපස රෝද ඉන්ධන සැපයුම් ස්ථාන මතින් ගමන් නොකරන ආකාරයෙන් බහු ගුවන් යානා නැවතුම් ස්ථානවල පටු බඳක් සහිත ගුවන් යානා දෙකක් බැගින් නැවැත්වීම
2. එය සිදු කළ නොහැකි නම්, පළල් බඳක් සහිත ගුවන් යානාවක් බැගින් බහු ගුවන් යානා නැවතුම් ස්ථානවල නැවැත්වීම
3. පටු බඳක් සහිත ගුවන් යානාවක් බැගින් බහු ගුවන් යානා නැවතුම් ස්ථානවල නැවැත්වීම

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති පැහැදිලි කළේ, අන්තර්ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ (ICAO) බලපත්‍රලාභී පරීක්ෂකයන් විසින් උපදේශන සමාගමේ විසඳුම සමාලෝචනය කරමින් සිටින අතර, එම සමාලෝචනයේ ප්‍රතිඵල අනුව නිවැරදි තීරණයක් ගැනීමට බලාපොරොත්තු වන බවයි.

කාරක සභාව අවධාරණය කළේ, මෙම ගැටළුව විසඳීම සඳහා ගන්නා ඕනෑම ක්‍රියාමාර්ගයක් ගුවන් යානා සහ මගීන්ගේ ආරක්ෂාව සහතික කරමින්, අන්තර්ජාතික ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සිදු කළ යුතු බවයි.

<u>කාරක සභාවේ නිර්දේශ</u>

I. **ඉදිරි වැඩ කටයුතු ආරම්භ කිරීමට ප්‍රථම බිම් හැසිරවීමේ කාර්ය මණ්ඩලය, ආයතනයේ සම්බන්ධීකරණය සිදු කරන කළමනාකරණ ඒකකය ඇතුළු සියලු පාර්ශ්වකරුවන් එක්ව සාකච්ඡාවක් පවත්වා නිශ්චිත විමර්ශනයක් සිදු කර වැරදි සිදු වී ඇති ස්ථාන හඳුනා ගැනීම.**

II. **ව්‍යාපෘතියට අදාළ JAC/NK සමාගමේ උපදේශන ක්‍රියාවලිය සම්බන්ධයෙන් පූර්ණ විශ්ලේෂණයක් සිදු කොට තවදුරටත් එම සමාගමේ සේවාව ලබා ගන්නේද යන්න තීරණය කිරීම.**

III. **උපදේශන සමාගම විසින් බහු ගුවන් යානා නැවතුම් ස්ථානවල මෙහෙයුම් ගැටළු නිරාකරණය කිරීමට ලබා දී ඇති විසඳුම සම්බන්ධයෙන් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ බිම් හැසිරවීමේ කාර්ය මණ්ඩලය ඇතුළු අනෙකුත් පාර්ශ්වකරුවන්ගේ අදහස් ද ලබා ගෙන එය ICAO ප්‍රමිතියට අනුගත බවට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අනුමැතිය හැකි ඉක්මනින් ලබා ගෙන මාසයක් ඇතුළත විසඳුම ක්‍රියාත්මක කිරීම.**

IV. **විසඳුම ක්‍රියාත්මක කිරීමට පෙර තථ්‍යරූපණයක් (simulation) සිදු කිරීම.**

V. **මාස 3ක් ඇතුළත බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ (BIADP) අදියර II පියවර 2 ව්‍යාපෘතියේ B පැකේජය සම්බන්ධයෙන් ස්වාධීන පරීක්ෂණයක් පවත්වා අත්‍යවශ්‍ය නිරීක්ෂණ ඇතුළත් කර වාර්තාවක් කාරක සභාවට ඉදිරිපත් කිරීම.**

VI. **බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ (BIADP) අදියර II පියවර 2 B පැකේජය ව්‍යාපෘතියේ මෙහෙයුම් ගැටළු පැන නැගෙන අයුරින් JAC/NK උපදේශන සමාගම, ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය සහ සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගමෙහි ව්‍යාපෘති අංශය ඇතුළු සමාගමේ වගකීම් භාර නිලධාරීන් විසින් සිය නිශ්චිත වගකීම් පැහැර හැරීම සම්බන්ධයෙන් විමර්ශනයක් සිදු කිරීම.**

VII. B පැකේජයට අදාළ ව්‍යාපෘතිය සිදු කෙරුනු කාලය තුළ ව්‍යාපෘතියේ අධීක්ෂණ කටයුතු සමාගමේ ව්‍යාපෘති අංශය මඟින් නිසි පරිදි සිදු කළ බවට තහවුරු කරන ලිපි ලේඛන කාරක සභාවට ඉදිරිපත් කිරීම.

VIII. දුරස්ථව පිහිටි ගුවන් යානා හැසිරවීමේ කොටස හා ටැක්සි මාර්ගයට අදාළව භාවිතයට ගැනීමට නොහැකි ගුවන් යානා නැවතුම් ස්ථාන 14 ට අදාළ E ඒප්‍රණයේ මාර්ග සලකුණු කිරීම් හා පිරිසැකසුම් නිවැරදි කිරීමේ වගකීම භාර ගන්නා බවට සඳහන් කරමින් JAC/NK සමාගම විසින් ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයේ අධ්‍යක්ෂකට එවන ලද ලිපිය වහාම කාරක සභාව වෙත ඉදිරිපත් කිරීම.

<u>නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කළ යුතු/ වගකිව යුතු නිලධාරීන්/ ආයතන</u>

- ලේකම් - ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය (නිර්දේශ අංක V, VI)
- සභාපති - සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගම (නිර්දේශ අංක I,II.III,IV)
- ව්‍යාපෘති අංශ ප්‍රධානී- එම - (නිර්දේශ අංක VII, VIII)

<u>කාරක සභා නිර්දේශ ඉටු කිරීමේ ප්‍රගතිය</u>

- ඉහත I නිර්දේශයට අදාළව සාකච්ඡාවක් පවත්වා තීරණ ගැනීමට කටයුතු කළ බව 2025.05.09 දින පැවති කාරක සභා රැස්වීමේදී ගණන් දීමේ නිලධාරීයා කාරක සභාවට දන්වන ලදී.

- ඉහත V නිර්දේශය අනුව, B ව්‍යාපෘතිය පිළිබඳව පූර්ණ පරීක්ෂණයක් සිදු කිරීම සඳහා පරීක්ෂණ මණ්ඩලයක් පත් කර ඇති බවත්, එයට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ නිලධාරියෙකු සහ රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ අතිරේක ලේකම්වරු දෙදෙනෙකු ඇතුළත් වන බවත් ප්‍රධාන ගණන් දීමේ නිලධාරියා 2025.05.09 දින පැවති කාරක සභා රැස්වීමේදී අනාවරණය කරන ලදී.

ඉහත VIII නිර්දේශයට අදාළ ලිපිය, 2025.04.02 දින පැවති කාරක සභා රැස්වීමේදී කාරක සභාවට ඉදිරිපත් කරන ලදී .

04. <u>බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ (BIADP) අදියර II පියවර 2- A පැකේජය - මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල හා ආශ්‍රිත කටයුතු</u>

A පැකේජය වන මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල හා ආශ්‍රිත කටයුතු (Passenger Terminal Building & Associated works) ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත්තුව තායිසේ සමාගම (Taisei Coporation) වෙත ජපන් යෙන් මිලියන 41,553.9 ක් සහ රු. මිලියන 35,135.8 කට සමාන වූ රු. මිලියන 105,569.7ක මුළු මුදලකට 2020 මාර්තු 04වැනි දින ප්‍රදානය කර තිබුණි.

2020 දෙසැම්බර් 15 වැනි දින ආරම්භ කර 2023 දෙසැම්බර් 13 වැනි දින කොන්ත්‍රාත්තුවේ වැඩ අවසන් කිරීමට නියමිතව තිබුණි. ශ්‍රී ලංකාවේ විදේශ රාජ්‍ය ණය මූල්‍යනය කිරීම පිළිබඳ අන්තර්කාලින ප්‍රතිපත්තිය යන මැයෙන් මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් 2022 අප්‍රේල් 12 දිනැතිව නිකුත් කළ චක්‍රලේඛය හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය සඳහා වූ ණය මුදලේ ණය වාරික මුදාහැරීම ජපාන ජාත්‍යන්තර සහයෝගිතා නියෝජිතායතනය (JICA) විසින් අත්හිටුවා තිබුණි.

මෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස කොන්ත්‍රාත්කරු, 2022 දෙසැම්බර් 09වැනි දින ඉදිකිරීම් කටයුතු නවත්වා තිබුණු අතර එම අවස්ථාව වන විට කොන්ත්‍රාත් කාල සීමාවෙන් වසර 2ක් ගත වී තිබුණි. එදිනට භෞතික ප්‍රගතිය 30% ක් විය යුතු වුවද , තත්‍ය ප්‍රගතිය 5.44% ක් පමණක් විය. 2024 දෙසැම්බර් 31වැනි දින වන විට ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත්තුව සඳහා රු. මිලියන 37,311.3 ක මුදලක් කොන්ත්‍රාත්කරුට ගෙවා තිබුණි.

2022 දෙසැම්බර් 09වැනි දින ඉදිකිරීම් කටයුතු නැවැත්වීමෙන් පසු ඉදිකිරීම්වලට සිදුවන හානිය අවම කිරීම සඳහා "Identified Protective works in MTB, Pier 2 & Pier 3 at BIADP phase II stage II යනුවෙන් කොන්ත්‍රාත්තුවක්, Ms/ Access Engineering plc සමාගමට රු. මිලියන 477.4ක වටිනාකමකට 2023 ජුනි 22වැනි දින ප්‍රදානය කර තිබූ අතර 2024 දෙසැම්බර් 31වැනි දිනට එහි කටයුතු අවසන් කර තිබුණි. එදින වන විට දරා තිබූ වියදම රු: මිලියන 374.1ක් විය. මීට අමතරව Identified scope of works

of ground beams etc. at MTB pier 2 & pier 3 at BIADP phase II stage 2 නමින් කොන්ත්‍රාත්තුවක් ඉහත සමාගමටම රු. මිලියන 3,255.5 ක වටිනාකමකට 2024 අප්‍රියෙල් 8වැනි දින ප්‍රදානය කර තිබුණු අතර එහි භෞතික ප්‍රගතිය 2024 දෙසැම්බර් 31වැනි දිනට 73% ක් විය. ඒ සඳහා එදිනට දරා තිබූ වියදම රු.මිලියන 954.5ක් විය. මේ අනුව ව්‍යාපෘතිය නතර කිරීම හේතුවෙන් ඉහත කොන්ත්‍රාත්තු සඳහා රු. මිලියන 1,328.7 ක අමතර පිරිවැයක් දැරීමට සිදු වී තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

4.1 ව්‍යාපෘතියේ භෞතික ප්‍රගතිය වූ 5.44% ට ව්‍යාපෘතියේ සමස්ථ පිරිවැයෙන් 40%ක් වැනි විශාල මුදලක් කොන්ත්‍රාත්කරුට ගෙවා තිබීම

තායිසේ සමාගම ව්‍යාපෘතියෙන් 5.44% ක් පමණක් සම්පූර්ණ කළද, 2024 දෙසැම්බර් 31 වන විට රුපියල් බිලියන 37ක් (ව්‍යාපෘතියේ සමස්ථ පිරිවැයෙන් 40% ක්) එම සමාගමට ගෙවීමට හේතුව කාරක සභාව විසින් විමසන ලදී.

කරන ලද වැඩ ප්‍රමාණය සඳහා යෙන් බිලියන 9.1ක්ද, කොන්ත්‍රාත්තුව අවලංගු කිරීම හේතුවෙන් වූ අලාභයට වන්දි වශයෙන් යෙන් බිලියන 10.9ක්ද ලෙස යෙන් බිලියන 20.1ක මුදලක් කොන්ත්‍රාත්කරුට ගෙවා ඇති බව ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයේ අධ්‍යක්ෂ, කාරක සභාවට කරුණු දක්වන ලදී.

උපදේශන සමාගමේ ප්‍රධාන ප්‍රමාණ සමීක්ෂක පැහැදිලි කළේ, කොන්ත්‍රාත්තුවේ කොන්දේසි අනුව තායිසේ සමාගමට එතෙක් සිදු කළ වැඩ ප්‍රමාණයට මෙන්ම කොන්ත්‍රාත්තුව අවලංගු වීම හේතුවෙන් සිදුවූ අලාභයට ද ගෙවීම් කළ යුතු බවත්, තායිසේ සමාගම ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 130ක වන්දි මුදලක් ඉල්ලා සිටි බවත්, එය තක්සේරු කිරීම සඳහා පත් කරන ලද විශේෂ කමිටුව මාස 7-8ක කාලයකින් පසු වඩාත් සාධාරණ මුදලක් ලෙස තීරණය කළ යෙන් බිලියන 10.9 ක ඉහත වන්දි මුදල ගෙවීම් සඳහා ඉදිරිපත් කළ බවත්ය. ඊට අමතරව ඉදිකිරීම් ප්‍රගතිය අනුව සිදු කළ ගෙවීම්ද, සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගමට තායිසේ සමාගම විසින් භාර දෙන ලද ඉදිකිරීම් ද්‍රව්‍ය හා උපකරණ සහ කොන්ත්‍රාත්තුව අවලංගු කරන මොහොත වන විට

විදේශයන්හි සිට ලංකාවට ප්‍රවාහනය කෙරෙමින් තිබුණු උපකරණවල මිල ද මෙම ගෙවීමේ අඩංගු බවත් කාරක සභාවට කරුණු දක්වන ලදී.

භෞතික ප්‍රගතිය ව්‍යාපෘතියෙන් 5.44%ක් වුවද ඒ සඳහා ගෙවන ලද මුදල සැලකූ විට සමස්ථ ගෙවීමෙන් අඩක පමණ ප්‍රමාණයක් බව කාරක සභාව විසින් නිරීක්ෂණය කරන ලදී.

විගණකාධිපතිවරයා අවධාරණය කළේ, කොන්ත්‍රාත්තුව අවලංගු කරන මොහොතේ නිම කර තිබූ වැඩ ප්‍රමාණය දළ වශයෙන් 6% ක් ලෙස සැලකුවහොත් එලෙස නිම කළ ඉදිකිරීම් සඳහා සමස්ථ ගෙවීම රුපියල් බිලියන 6ක් පමණ විය යුතු බවත්, එහෙත් අදාළ වැඩ ප්‍රමාණය සඳහා , යෙන් බිලියන 9.1 ක් එනම් (සමස්ථ ගෙවීම වන රුපියල් බිලියන 37න් අඩක් පමණ වන) රුපියල් බිලියන 18ක මුදලක් ඉදිකිරීම් වෙනුවෙන් ගෙවා ඇති බවයි. ඒ අනුව තත්‍ය වැඩ ප්‍රගතිය සඳහා ගෙවිය යුතුව තිබූ රුපියල් බිලියන 6ට වඩා රුපියල් බිලියන 12ක් ඉක්මවූ මුදලක්, සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගමට ආපසු භාර දුන් ඉදිකිරීම් ද්‍රව්‍ය හා උපකරණ සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුට ගෙවා ඇති බවක් මෙයින් පැහැදිලි වන නමුත් තායිසේ සමාගම, ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා සමාගමට ආපසු භාර දුන් ඉදිකිරීම් ද්‍රව්‍ය හා උපකරණවල සමස්ථ වටිනාකම රුපියල් බිලියන3.9ක් පමණක් වූ බව විගණකාධිපතිවරයා විසින් පෙන්වා දෙන ලදී.

තවද, කොන්ත්‍රාත්කරුවෙකු විසින් සිදු කළ යුතු ඉදිකිරීම් ආරක්ෂිතව තැබීම සඳහා අවශ්‍ය ගොඩනැංවීම් ආදි කිසිවක් සිදු නොකිරීම හේතුවෙන් සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගමට අතිරේක රුපියල් බිලියන 1,328.7ක පිරිවැයක් දරමින් ඒ සඳහා වෙනත් සමාගමක් යොදා ගැනීමට සිදු වී තිබුණි.

එම ඉදිකිරීම් කටයුතු ද තායිසේ සමාගම මගින් සිදුකර ගැනීමට ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා සමාගම උත්සුක වූයේ නම් ඉහත පිරිවැය ඉතිරි කර ගැනීමට අවකාශ තිබුණු බව ද එමෙන්ම, උපදේශන සමාගමද කිසිදු වගකීමකින් තොරව නොසැලකිලිමත් ලෙස කටයුතු කර ඇති බව ද කාරක සභාව විසින් දැඩිව අවධාරණය කරන ලදී.

4.2 මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලේ වාස්තු විද්‍යාත්මක සැලසුම්වල පවතින නොගැලපීම්

2025 පෙබරවාරි මාසයේදී ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයේ අධ්‍යක්ෂ විසින් උපදේශන සමාගමට යැවූ ලිපියක් අනුව, ගොඩනැගිල්ලේ ප්‍රධාන ස්ථාන 18ක වාස්තු විද්‍යාත්මක නොගැලපීම් 640ක් නිවැරදි කිරීම සම්බන්ධයෙන් කාරක සභාවේ අවධානය යොමු විය.

උපදේශන සමාගමේ නිලධාරීන් පැහැදිලි කළේ කොන්ත්‍රාත්තුව අවලංගු කර අදාළ ගෙවීම් සිදු කිරීමෙන් පසුව තායිසේ සමාගම විසින් පිළියෙල කර තිබූ ඩිජිටල් ත්‍රිමාණ ගොඩනැගිලි තොරතුරු ආකෘතිය (Building Information Model- BIM) ඔවුන් වෙත ලබා දුන් බවත් එම ආකෘතිය ඇසුරින් වාස්තු විද්‍යාත්මක සැලසුම්වල පවතින නොගැලපීම් සම්බන්ධයෙන් අවබෝධයක් ලබා ගත් බවත්ය.

2025 මැයි 27 වන දින නව ලංසු කැඳවීමට පෙර මෙම ගැටළු නිරාකරණය කිරීම සඳහා පරිපූරක (addendums) නිකුත් කිරීමට උපදේශන සමාගම පියවර ගෙන ඇති බව කාරක සභාවට නිරීක්ෂණය විය .

කාරක සභාව අවධාරණය කළේ ඉදිරි කොන්ත්‍රාත්තුව ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී වාස්තු විද්‍යාත්මක සැලසුම්වල පවතින නොගැලපීම් හේතුවෙන් කාලය දීර්ඝ වීමක් හෝ පිරිවැය වැඩිවීමක් සිදු නොවන ලෙසට වග බලා ගත යුතු බවයි.

4.3 මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලේ පියස්ස

මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලේ පියස්සේ හැඩය, අදාළ කාලය තුළ බලයේ සිටි දේශපාලන අධිකාරියේ අවශ්‍යතාවය අනුව වෙනස් වූ බව කාරක සභාවට නිරීක්ෂණය විය. 2012 වසරේදී පියස්සේ හැඩය නෙළුම් මල් පෙතිවල හැඩයට සැලසුම් කොට තිබූ නමුත් 2015 වසරේදී එය අරලිය පත්‍රයේ හැඩයට වෙනස් කොට සැලසුම් කොට තිබුණි.

ව්‍යාපෘතිය අවලංගු කරන විට එහි භෞතික ප්‍රගතිය 5.44% ක් පමණක් වුවද ඒ වන විටත් කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලේ පියස්ස ඇනවුම් කර තිබූ අතර ව්‍යාපෘතිය අත්හිටුවීමෙන් පසුව 2022 ජූලි මාසයේදී සමාගම විසින් එය භාරගෙන තිබුණි. මේ වන විට අදාළ පියස්ස මාසයකට රුපියල් මිලියන 3ක වියදමක් දරමින් ග්ලෝබල් පාක්හි පිහිටි ගබඩාවක ගබඩා කර ඇත. ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රගතිය අල්ප වී ඇති අවස්ථාවක පියස්ස ඇණවුම් කිරීම හා භාර ගැනීමේ පදනම පිළිබඳව කාරක සභාව විමසන ලදුව ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයේ නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ කරුණු දක්වමින් පවසා සිටියේ, තායිසේ සමාගම විසින් අනුගමනය කළ යුතු උපදේශන සමාගමේ වැඩසටහන අනුව මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලේ පියස්ස ආනයනය කර භාර ගැනීම 2022 පෙබරවාරි මාසයේදී සිදුවීමට නියමිතව තිබුණත්, තත්‍ය ලෙස පියස්ස ව්‍යාපෘති ස්ථානයට භාර දී තිබුණේ 2022 ජූලි මාසයේදී බවත්, ඒ අනුව ඉදිකිරීම් වැඩසටහනේ කාලසීමාවන් සලකා බලන විට පියස්ස භාරදීම නියමිත කාලයට වඩා ප්‍රමාද වූ බවත්ය.

උපදේශන සමාගමේ නිලධාරීන් පවසන පරිදි, කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි අනුව කලින් ඇනවුම් කළ ද්‍රව්‍ය භාර නොගතහොත් ගබඩා ගාස්තු ද කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත ගෙවීමට සිදුවේ. කාරක සභාව අවධාරණය කළේ ව්‍යාපෘති ප්‍රගතිය නිසි ලෙස තක්සේරු නොකර පියස්ස ඇනවුම් කිරීම තුළින් අධීක්ෂණ දුර්වලතාවයන් පෙන්නුම් කරන බවයි.

<u>කාරක සභාවේ නිර්දේශ</u>

I. පියස්ස ඇණවුම් කළ දිනය, ඇණවුමට අදාළ ලේඛන හා ඒ වන විට මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලේ ඉදිකිරීම්වල භෞතික ප්‍රගතිය කාරක සභාවට ඉදිරිපත් කිරීම.

II. ව්‍යාපෘතියට අදාළව සමාගම විසින් නම් කරන ලද සහාය කණ්ඩායමේ (Counterpart Team) නම් ලයිස්තුව හා අනෙකුත් තොරතුරු විගණකාධිපතිට සහ කාරක සභාව වෙත ලබා දීම.

<u>නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කළ යුතු/ වගකිව යුතු නිලධාරීන්/ ආයතන</u>

- සභාපති - සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගම

<u>කාරක සභා නිර්දේශ ඉටු කිරීමේ ප්‍රගතිය</u>

- ඉහත II නිර්දේශයට අදාළ සහාය කණ්ඩායමේ (Counterpart Team) නම් ලයිස්තුව හා අනෙකුත් තොරතුරු 2025 අගෝස්තු 11 දිනැතිව කාරක සභාව වෙත ලබා දී ඇත .

4.4 ව්‍යාපෘතියේ ඉතිරි වී ඇති ඉදිකිරීම් ද්‍රව්‍ය හා උපකරණ වෙන්දේසි කිරීම හා දාහකය අඩු කුලියක් සහිත ගබඩාවකට ගෙනයාමට අපොහොසත් වීම

ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් කටයුතු 2022 දෙසැම්බර් 09 දින නතර කිරීමෙන් පසු කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ව්‍යාපෘතියට අදාළව මිල දී ගත් ද්‍රව්‍ය හා උපකරණ සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගම විසින් භාරගත යුතුව තිබූ අතර ඊට අදාළව සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගමෙහි සභාපතිවරයා විසින් 2023 ජනවාරි 20 වැනි දින කමිටු නවයක් පත් කර තිබුණි. සෙවිලි ද්‍රව්‍ය හා අනෙකුත් සැපයුම් ද්‍රව්‍යන්හි කල් ඉකුත්වීම හේතුවෙන් ඇති විය හැකි පාඩු අවම කර ගැනීම සඳහා, මෙම ද්‍රව්‍යවල ඉතිරිව ඇති ශේෂයන් වෙන්දේසි කිරීමට ස්ථිර වැඩ සම්බන්ධයෙන් පත් කර තිබූ කමිටු අංක 03 විසින් නිර්දේශ කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, එම කමිටුවේ නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කිරීමට කළමනාකාරීත්වය අපොහොසත් වීම හේතුවෙන් එම ද්‍රව්‍ය ගබඩා කිරීමට රු.මිලියන 5.2 ක ආරක්ෂිත තැන්පතුවක් සහිතව පෞද්ගලික ගබඩාවක් කුලියට ගෙන තිබූ අතර ඒ සඳහා 2023 දෙසැම්බර් 1 වැනි දින සිට 2024 දෙසැම්බර් 31 වැනි දින දක්වා රු. මිලියන 45.6 ක් ගබඩා කුලිය ලෙස ගෙවා තිබුණි. මෙම කුලී ගබඩාව තුළ රු. මිලියන 79.6 සහ ජපන් යෙන් මිලියන 3.1 ක් වටිනා කල් ඉකුත් වූ වත්කම් තව දුරටත් පැවතුණි.

2023 පෙබරවාරි 17 වැනි දින නිකුත් කරන ලද අංක 07 කමිටු ඇගයීම් සහ නිර්දේශය අනුව, උප කොන්ත්‍රාත්කරුගේ අධීක්ෂණය යටතේ සමාගම විසින් දාහකය(incinerator) , කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ගබඩා කර තිබූ ස්ථානයේම ගබඩා කර ඇති අතර, ඒ සඳහා 2022 දෙසැම්බර් 9 සිට 2025 ජනවාරි 8 දක්වා

කාලය සඳහා මුළු ගබඩා කුලිය සහ අනෙකුත් ගාස්තු ලෙස රු. මිලියන 16.7 ක් ගෙවා තිබුණි. කෙසේ වුවද, මෙම යන්ත්‍රය එම ගබඩාවේ සිට ඉහත ගබඩාව වෙත ගෙන යාමට කමිටුව විසින් යෝජනා කරන ලද අතර, එමඟින් මාසිකව රු. 392,904 ක් ඉතිරි කර ගත හැකි බව දන්වා තිබුණි. එම නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක නොකිරීම මත 2023 මාර්තු සිට 2024 දෙසැම්බර් මස දක්වා සමාගමට රු. මිලියන 3.9 ක අමතර ගබඩා පිරිවැයක් දැරීමට සිදු වී තිබුණි.

ව්‍යාපෘති අංශයේ නියෝජ්‍ය ප්‍රධානි ප්‍රකාශ කළ පරිදි, 2023 සැප්තැම්බර් මාසයේදී කමිටු නිර්දේශ යළි සමාලෝචනය කර ඇති අතර, ප්‍රායෝගික නොවන ඇතැම් නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක නොකිරීමට තීරණය වී ඇත. ව්‍යාපෘතිය සඳහා මිල දී ගත් ද්‍රව්‍ය හා උපකරණ සමාගමේ දේපළ බවට පත්වන්නේ සියලු ගෙවීම් සම්පූර්ණ වූ පසුව බැවින් 2023 වන විට එම ගෙවීම් සම්පූර්ණ වී නොතිබීම හේතුවෙන්, ග්ලෝබල් පාක්හි පෞද්ගලික ගබඩාවට දාහකය ගෙන යෑමට උපදේශක සමාගම හා තායිසේ සමාගම විරුද්ධ වී තිබුණි. එමෙන්ම, දාහකය ආනයනය කළ සමාගමේ වසර 10ක වගකීම් සහතිකය වලංගු වන්නේ එය ඔවුන්ගේ අධීක්ෂණය යටතේ පැවතුනහොත් පමණක් බවත් සඳහන් වීම හේතුවෙන් දාහකය එය සවිකළ ස්ථානයේම තබා ගැනීමට තීරණය කර ඇත.

දාහකය වෙනත් ස්ථානයකට ගෙන යාම අවදානම් සහගත බව එම දාහකය ආනයනය කළ ආයතනයේ ඉංජිනේරුවරයා දැනුම් දී ඇති අතර, එයට සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගමේ ඉංජිනේරුවරයාද එකඟ වූ බැවින් දාහකය අදාළ ස්ථානයේම තැබීමට තීරණය කළ බව යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු ප්‍රධානි පැහැදිලි කරන ලදී.

4.5 මංතීරු හතරකින් සමන්විත මිනුවන්ගොඩ මාර්ගය දෙසට ඉදි කර ඇති පිවිසුම් මාර්ගය

මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලේ සිට මිනුවන්ගොඩ මාර්ගය වෙත මංතීරු දෙකක හෝ හතරක පිවිසුම් මාර්ගයක් ඉදිකිරීමට උපදේශන සමාගම සැලසුම් කර තිබූ නමුත් උපදේශන සමාගමට දැනුම් දීමකින් තොරව සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගමේ අධීක්ෂණය යටතේ මාර්ග

සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් මිනුවන්ගොඩ මාර්ගය වෙතට මංතීරු හතරක පිවිසුම් මාර්ගයක් ඉදිකිරීම හේතුවෙන් උපදේශන සමාගම මුලින් සැලසුම් කළ ස්ථානයේ, වාහන නැවතුම් ස්ථානය ඉදිකිරීම ගැටළුකාරී වී ඇති බව කාරක සභාවට නිරීක්ෂණය විය.

සිවිල් ඉංජිනේරු (සැලසුම් හා සැලසුම්කරණය) ප්‍රධානී පැහැදිලි කළ පරිදි, 2018 වසරේදී ගුවන් තොටුපළ භාවිතා කරන මගීන් සංඛ්‍යාව ඉහළයාම හේතුවෙන් පිවිසුම් මාර්ගවල තදබදයක් ඇති වූ බැවින්, ඊට පිළියමක් ලෙස මංතීරු හතරක පිවිසුම් මාර්ගයක් කෙටි කාලයක් ඇතුළත ඉදිකර ඇත. මෙම වෙනස්වීම හේතුවෙන් උපදේශන සමාගමේ මුල් සැලසුම් අනුව වාහන නැවතුම් අංගනය ඉදිකිරීමට නොහැකි වී ඇති නමුත්, මාර්ගයේ අනෙක් පස එය ඉදිකිරීමේ හැකියාව පවතින බවට කරුණු ඉදිරිපත් කෙරුණි.

2022 ගුවන් තොටුපළ සැලසුම් යොමු අත්පොත (Airport Design Reference Manual) අනුව, මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලේ සිට වාහන නැවතුම් අංගනයට අවම වශයෙන් මීටර් 91ක දුරක් අවශ්‍ය වන නමුත් උපදේශන සමාගමේ 2012 සැලසුමේ මෙම දුර මීටර් 40ක් පමණක් වූ බවත්, නව ස්ථානය මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලේ සිට මීටර් 100ක් දුරින් පිහිටා ඇති බැවින්, ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන් සැලකූ විට නව ස්ථානයේ එය ඉදිකිරීම වඩාත් සුදුසු බවත් සිවිල් ඉංජිනේරු (සැලසුම් හා සැලසුම්කරණය) ප්‍රධානී විසින් තවදුරටත් කරුණු දක්වන ලදී.

කාරක සභාව මෙම තත්ත්වය පිළිබඳව දැඩි අප්‍රසාදය පළ කරමින්, උපදේශන සමාගමේ සැලසුම් සඳහා වැය වූ රුපියල් බිලියන 2.5ක මුදල නිසි ප්‍රතිලාභ ලබා ගැනීමට නොහැකි වීම රටට අලාභයක් බව අවධාරණය කළාය. එමෙන්ම, මුල් සැලසුමේ වාහන නැවතුම් අංගනයේ සිට මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලට තිබූ දුර ප්‍රමාණය ආරක්ෂාවට තර්ජනයක් නම්, එම අවස්ථාවේදීම එය නිවැරදි කළ හැකිව තිබූ බවද කරක සභාව තවදුරටත් අවධාරණය කළාය.

05. JAC/NK සමාගමේ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ නිලධාරි කෙයියා නිෂියෝ මහතාව ප්‍රධාන ව්‍යාපෘති නිලධාරී ලෙස නැවත පත් කිරීම

සමාගමේ එවක සභාපතිවරයා විසින් උපදේශන සමාගමේ කළමණාකාරිත්වයට 2017 වසරේදී යවන ලද ලිපි කිහිපයක් සම්බන්ධව කාරක සභාව අවධානය යොමු කරන ලදී. උපදේශන සමාගමේ දුර්වල සම්බන්ධීකරණය, දුර්වල අධීක්ෂණය හා සැලසුම්වල ඇති දුර්වලතා හේතුවෙන් A හා B පැකේජ දෙකේම ඉදිකිරීම් ආරම්භ වීම ප්‍රමාද වී ඇති බව කාරක සභාවට නිරීක්ෂණය විය.

තවද, සැලකිය යුතු වැරදීම් සිදු කිරීම, නොසැලකිල්ල හා අවශ්‍ය නිපුණතාවය නොමැති වීම හේතුකොටගෙන, ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ නිලධාරී කෙයියා නිෂියෝ මහතා අදාළ තනතුරෙන් ඉවත් කරන ලෙස ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා විසින් 2017 වසරේදී ජපාන ජාත්‍යන්තර සහයෝගිතා නියෝජිතායතනයට (JICA) දන්වා ඇති බව කාරක සභාව නිරීක්ෂණය කළාය. 2018 වසරේදී වෙනත් පුද්ගලයෙක් කෙයියා නිෂියෝ මහතා වෙනුවට ව්‍යාපෘති කළමණාකාර ලෙස පත් කර තිබුණු අතර, 2020 වසර වන විට කෙයියා නිෂියෝ මහතා ප්‍රධාන ගෘහ නිර්මාණ ශිල්පියා ලෙසද, පසුව A පැකේජය සඳහා ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සම්බන්ධීකාරක වශයෙන්ද පත් කර ඇති බව කාරක සභාවට නිරීක්ෂණය විය. 2018 වසරේදී ඉවත් කරන ලද කෙයියා නිෂියෝ මහතා 2020 වසරේදී නැවත පත් කිරීමට හේතුව කාරක සභාව විමසා සිටියාය.

කෙයියා නිෂියෝ මහතා ව්‍යාපෘතියෙන් ඉවත් කිරීමෙන් පසු ප්‍රධාන ව්‍යාපෘති කළමනාකරු ලෙස වෙනත් පුද්ගලයෙකු පත් කරන ලද නමුත් A පැකේජයේ සැලසුම් සම්බන්ධයෙන් එම පුද්ගලයා තුළ ඇති නොදැනුවත්කම හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත්කරුගේ අධීක්ෂණ කටයුතු නිසි පරිදි සිදු කිරීමට අසමත් වූ බවත්, එම හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රමාදයන් සිදු වූ බවත්, ඒ අනුව A පැකේජයේ සැලසුම් සම්බන්ධයෙන් මනා අවබෝධයක් තිබූ කෙයියා නිෂියෝ මහතා ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සම්බන්ධීකාරක වශයෙන් පත් කළ බවත්, ගෘහ නිර්මාණ ශිල්පියෙකු ලෙසද ඔහු නිපුණතාවයක් දක්වන බවත් ව්‍යාපෘති අංශ ප්‍රධානි කාරක සභාවට කරුණු ඉදිරිපත් කළේය.

උපදේශන සමාගමේ උපදේශන ක්‍රියාවලිය සම්බන්ධයෙන් කිසිසේත් සෑහීමට පත් විය නොහැකි බව කාරක සභාව අවධාරණය කළාය.

කෙයියා නිෂියෝ මහතා වසර 10ක පමණ කාලයක් මෙම ව්‍යාපෘතියට දායක වූ බවත්, ඔහු ඉතා දක්ෂ හා දැනුමැති ඉංජිනේරුවෙක් බවත්, ඔහු ජපානයේ ප්‍රධාන ගුවන්තොටුපළවල් ඇතුළුව ගෝලීය වශයෙන් ගුවන්තොටුපළ ව්‍යාපෘති 100 කට අධික සංඛ්‍යාවකට සම්බන්ධ වී ඇති බවත්, ජපාන ජාත්‍යන්තර සහයෝගිතා නියෝජිතායතනය (JICA) විසින් උපදේශන සමාගමට සැලකිය යුතු හිඟ මුදලක් ගෙවා නොමැති වුවද (උපදේශන සමාගමේ ප්‍රාග්ධන දායකත්වය ඉක්මවා ගිය මුදලක්) අඛණ්ඩව ලංකාවට ව්‍යාපෘති කාර්ය මණ්ඩලය එවමින් ව්‍යාපෘතියට සහාය දෙන බවත්, තමා ජපානයේ සිටින කළමනාකරණ නිලධාරියෙක් බැවින් මෙම ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධයෙන් ප්‍රමාණවත් දැනීමක් නොමැති නමුත් කාරක සභාවේදී වාර්තා වූ කරුණු සම්බන්ධයෙන් ලංකාවේ සිටින උපදේශන සමාගමේ නිලධාරීන්ගෙන් අදහස් ලබා ගන්නා බවත්, ඒ අනුව උපදේශන සමාගමට අදාළව කාරක සභාවේදී සාකච්ඡා වූ කරුණු සම්බන්ධයෙන් නිල පිළිතුරක් තමන් විසින් ඉදිරියේදී කාරක සභාවට ලබා දෙන බවත් උපදේශන සමාගමේ විධායක කළමනාකාර අධ්‍යක්ෂ විසින් කාරක සභාවට දැනුම් දෙන ලදී.

06. <u>කාරක සභාවේ නිරීක්ෂණ</u>

1. ගුවන් තොටුපළ විසින් දැනට හසුරුවන මගීන් සංඛ්‍යාවට අමතරව, මිලියන 3ක පමණ මගීන් ප්‍රමාණයක් ඉදිරියේදී හැසිරවීමට බලාපොරොත්තු වන බැවින් ඒ සඳහා මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල ඇතුළු අනෙකුත් පහසුකම් හැකි ඉක්මනින්, අවම පිරිවැයකින් හා මුදල් නාස්තියකින් තොරව ඉදිකරගැනීම ඉතාම වැදගත් බව.

2. බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ (BIADP) අදියර II පියවර 2 හි ඉදිකිරීම් වගකීම උපදේශන සමාගම,

ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය සහ සමාගමේ ව්‍යාපෘති අංශය යන පාර්ශ්ව තුනම භාර ගත යුතු බව.

3. ව්‍යාපෘතීන්හි ඉදිරි කටයුතු අධීක්ෂණය සඳහා කාරක සභාවේ සාමාජිකයන් දෙදෙනෙකු නම් කරනු ලබන බවත්, අමාත්‍යාංශය සමඟ ද සාකච්ඡා කොට ව්‍යාපෘතිය සැලසුම්ගත ඉලක්කයක් මත සිදු කර අවසන් කිරීම සඳහා ඔවුන් සහයෝගය ලබා දෙනු ඇති බව.

<u>කාරක සභාවේ නිර්දේශය</u>

- **බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ (BIADP) අදියර II පියවර 2 හි A හා B පැකේජය ඇතුළත් සමස්ථ ක්‍රියාවලිය සම්බන්ධයෙන් වෝහාරික විගණනයක් සිදු කිරීම.**

<u>නිර්දේශය ක්‍රියාත්මක කළ යුතු/ වගකිව යුතු නිලධාරීන්/ ආයතන</u>

- ලේකම් - ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය

07. <u>2025 අප්‍රේල් මස 09 වැනි දින කාරක සභාව විසින් බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ සිදු කරන ලද ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂණය</u>

කාරක සභාව 2025 අප්‍රේල් මස 09 වැනි දින බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂණයක නියුතු වූ අතර එහිදී සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගමේ නිලධාරීන්, ව්‍යාපෘති කළමණාකරණ ඒකකයේ නිලධාරීන් සහ JAC/NK උපදේශන සමාගමේ නිලධාරීන් සමඟ ගුවන් තොටුපළ නිරීක්ෂණ චාරිකාවක් කරන ලදී.

මෙහිදී ගුවන් තොටුපළේ බහු ගුවන් යානා නැවතුම් ස්ථාන (multiple parking bays), ඉදිකරෙමින් පවතින නව මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල පිහිටි ස්ථානය, බහු මහල් වාහන නැවතුම් ස්ථානය ඉදිකිරීමට අපේක්ෂිතව තිබූ ස්ථානය ඇතුළු

බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ (BIADP) අදියර II පියවර 2හි A සහ B පැකේජවලට අදාළ මෙහෙයුම් හා වෙනත් ගැටළු සහිත ස්ථාන, කාරක සභාවේ නිරීක්ෂණයට ලක් විය. ඒ අනුව අදාළ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය මුහුණ දී තිබෙන ගැටළු සම්බන්ධයෙන් ප්‍රායෝගික අවබෝධයක් ලබා ගැනීමට කාරක සභාවට හැකි විය.

සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගමේ නියෝජ්‍ය ව්‍යාපෘති අංශ ප්‍රධානී, ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයේ අධ්‍යක්ෂ, ගුවන් තොටුපළ කළමනාකරණ ප්‍රධානී, උපදේශන සමාගමේ ප්‍රධාන ව්‍යාපෘති නිලධාරී කෙයියා නිෂියෝ මහතා, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ බිම් හැසිරවීමේ නිලධාරීහු, ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ මෙහෙයුම් නියෝජිත ඇතුළු නිලධාරීහු බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ (BIADP) අදියර II පියවර 2හි A සහ B පැකේජවල ඉතිහාසය හා වර්තමාන ගැටළු සම්බන්ධයෙන් කාරක සභාව සමඟ සාකච්ඡාවට එක් වූහ.

බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ (BIA) සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ (BIADP) අදියර II පියවර 2 ආරම්භ කර ඇත්තේ වැඩි මගීන් සංඛ්‍යාවකට සහ ගුවන් යානාවලට පහසුකම් සැලසීම සඳහා ගුවන්තොටුපොළේ ධාරිතාව පුළුල් කිරීමේ අරමුණෙනි.

2013 වසරේදී නව මගී පර්යන්තය,මගීන් මිලියන 15ක් සඳහා යොදා ගත හැකි පරිදි නැවතත් සැලසුම් කොට තිබුණි. මෙම පුළුල් කිරීම පැකේජ A සහ පැකේජ B ලෙස බෙදා ඇත.

A පැකේජය යටතේ මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල, මගී පාලම (pier) , පිවිසුම් මාර්ග, ජල පිරිපහදු මධ්‍යස්ථානය සහ වැසිකිළි ඇතුළත් විය.

B පැකේජය යටතේ ප්‍රධාන වශයෙන් දුරස්ථව පිහිටි ගුවන් යානා හැසිරවීමේ කොටස (Remote Apron) හා ටැක්සි මාර්ගය යන කොටස ආවරණය වී තිබේ.

7.1 . A පැකේජය - මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල, මගී පාලම (pier) , පිවිසුම් මාර්ග, ජල පිරිපහදු මධ්‍යස්ථානය සහ වැසිකිළි

A පැකේජයේ කොන්ත්‍රාත්තුව 2020 වර්ෂයේ මාර්තු මාසයේදී කොවිඩ්-19 වසංගතය අතරතුර ප්‍රදානය කොට තිබුණු අතර, ඉදිකිරීම් නිල වශයෙන් ආරම්භ කොට තිබුණේ 2020 දෙසැම්බර් මාසයේදීය.

ව්‍යාපෘතිය මුහුණ දුන් ප්‍රධාන අභියෝග අතර කොවිඩ්-19 වසංගතයේ බලපෑම, ආර්ථික අර්බුදය සහ මූල්‍ය දුෂ්කරතා ඇතුළත් විය. කොවිඩ්-19 හේතුවෙන් කාර්ය මණ්ඩල ගැටළු සහ ව්‍යාපෘති ප්‍රමාදවී තිබුණි. 2021-2022 කාලය තුළ තෙල්, විදුලි අර්බුද සහ ඉදිකිරීම් සඳහා අවශ්‍ය ද්‍රව්‍ය හිඟයක් රට තුළ පැවතීම හේතුවෙන් ව්‍යාපෘති ක්‍රියාකාරීත්වයට බාධා ඇතිවී තිබුණි. 2022 ජූනි මාසයේදී, ශ්‍රී ලංකාව ජපාන ජාත්‍යන්තර සහයෝගිතා නියෝජිතායතනයට (JICA) ණය ආපසු ගෙවීමට නොහැකි බව දැනුම් දී තිබුණි.

පසුව, ජපාන ජාත්‍යන්තර සහයෝගිතා නියෝජිතායතනය (JICA) විසින් 2022 ජූනි මාසයේදී ණය නිකුත් කිරීම අත්හිටුවන ලද බවත්, සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගම, ව්‍යාපෘතිය ඉදිරියට ගෙන යාමට අභ්‍යන්තර අරමුදල් භාවිතා කිරීමට අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා ගැනීමට උත්සාහ කළ නමුත් අනුමැතිය ලැබීමට ප්‍රමාද වූ බවත්, මෙම ප්‍රමාදය අවසාන වශයෙන් ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීමට දායක වූ බවත් කාරක සභාවට අනාවරණය විය.

ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීමෙන් පසු ස්ථාන කළමනාකරණය සහ ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් මිල දී ගෙන තිබූ ද්‍රව්‍ය හා උපකරණ ආරක්ෂා කර ගැනීම දුෂ්කර කාර්යයක් වී තිබෙන බවත්, ප්ලයිවුඩ්, ඇව, යකඩ වැනි වටිනා ද්‍රව්‍ය සොරකම් කිරීම සහ හානි වීම සහ ආරක්ෂක කාර්ය මණ්ඩල හිඟය හේතුවෙන් ව්‍යාපෘති භූමිය සුරක්ෂිත කිරීම දුෂ්කර වීම වැනි ගැටළු මතුවී තිබෙන බවත්, එම ගැටළු අවම කිරීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩලය සහ කළමනාකාරිත්වය සාකච්ඡා කර උපාය මාර්ග සකස් කළ නමුත් සමහර ද්‍රව්‍ය ආරක්ෂිතව ගබඩා කිරීමේ ප්‍රශ්නයක් තිබෙන බවත් කාරක සභාවට නිරීක්ෂණය විය.

7.2 . B පැකේජය - දුරස්ථව පිහිටි ගුවන් යානා හැසිරවීමේ කොටස (Remote Apron) හා ටැක්සි මාර්ගය

බහු ගුවන් යානා නැවතුම් ස්ථාන (Multiple Parking Bays) මෙම ව්‍යාපෘතියේ සැලසුමට ඇතුළත් විය. ප්‍රධාන වශයෙන් පටු බඳක් සහිත ගුවන් යානා (narrow-body aircraft) සඳහා මෙම නැවතුම් ස්ථාන යොදා ගැනීමට සැලසුම් කොට තිබුණි. පටු බඳක් සහිත ගුවන් යානා 2කට එකවර සේවා සැපයීම සහ ඉන්ධන පිරවීම සඳහා ඉඩ ලබා දෙමින් ඒප්‍රනයේ ධාරිතාව ගුවන් යානා 25 සිට 48 දක්වා වැඩි කිරීමට අපේක්ෂා කර තිබුණි.

කෙසේ වුවත් ගුවන් යානා මෙහෙයුම් සඳහා අත්‍යවශ්‍ය වන ඉන්ධන සැපයුම් ස්ථානවල (Fuel Hydrant Pit) පිහිටීම ප්‍රායෝගික දුෂ්කරතා ඇති කොට තිබුණි. ගුවන් යානයක ගොඩබෑමේ උපකරණ (landing gear) එනම් විශේෂයෙන් රත්වූ ඉදිරිපස රෝදය ඉන්ධන සැපයුම් ස්ථාන මතින් ගමන් කරන විට ගැටළු ඇති විය හැක.

2022 ජනවාරි 26 ව්‍යාපෘතිය භාර දීමෙන් පසු, 2022 පෙබරවාරි මුල දී සිදු කරන ලද අනුරූපණ (simulations) මගින් මෙම ප්‍රායෝගික දුෂ්කරතා හෙළි වූ බවට කාරක සභාවට අනාවරණය විය.

හඳුනාගත් නිශ්චිත ගැටළු:

1. ඉන්ධන සැපයුම් ස්ථානවල (Fuel Hydrant Pits) පිහිටීම.
2. ICAO (ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය) රෙගුලාසි හේතුවෙන් ඇතැම් සලකුණු අසලින් වාහනවලට ගමන් කිරීමට නොහැකි වීම.
3. ගුවන් යානා සඳහා ප්‍රමාණවත් හැසිරවීමේ අවකාශයක් නොමැතිකම.
4. සමහර අවස්ථාවලදී, ගුවන් යානා ආපසු තල්ලු කිරීමට භාවිතා කරන ටග් රථය සාමාන්‍ය සේවා මාර්ගයට පැමිණීම හා එමගින් ආරක්ෂක උපද්‍රවයක් ඇති විය හැකි අතර සාමාන්‍ය ගමනාගමනයට බාධා සිදු වේ.
5. ගුවන් යානා සඳහා ප්‍රවේශ මාර්ගවල ඉඩ ප්‍රමාණවත් නොවීම.

ඉන්ධන සැපයුම් ස්ථානවල පිහිටීම සම්බන්ධ ගැටලුවේ මූලාරම්භය:

- සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගමේ ව්‍යාපෘති අංශයේ නියෝජ්‍ය ප්‍රධානීට අනුව ඉන්ධන සැපයුම් ස්ථානවල පිහිටීම උපදේශන සමාගම විසින් මුලින්ම සැලසුම් කොට තිබුණි.
- කෙසේ වූවත්, අදාළ ඉන්ධන සැපයුම් ස්ථාන සැලසුම් කර ඉදිකිරීම (design and build), ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ කොන්ත්‍රාත්කරුගේ වගකීම විය.
- ඒ අනුව, ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ කොන්ත්‍රාත්කරු හා උපදේශන සමාගම අතර ඉන්ධන සැපයුම් ස්ථානවල ඛණ්ඩාංක සම්බන්ධයෙන් සාකච්ඡා වට කිහිපයක් පවත්වා ඇති අතර අවසානයේදී උපදේශන සමාගමේ සැලැස්මේ ආකාරයට ඉන්ධන සැපයුම් ස්ථාන ඉදිකිරීමට ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ කොන්ත්‍රාත්කරු හා උපදේශන සමාගම එකඟතාවයකට පැමිණ ඇත.

- ඉදිකර ඇති ඉන්ධන සැපයුම් ස්ථානවල පිහිටීම, උපදේශන සමාගමේ සැලැස්ම හා සමපාත වන බවද, ඒ අනුව උපදේශන සමාගම මෙහෙයුම් ගැටළු සම්බන්ධයෙන් වගකිව යුතු බව ද සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගමේ ව්‍යාපෘති අංශයේ නියෝජ්‍ය ප්‍රධානීගේ මතය විය.
- කෙසේ වූවත් උපදේශන සමාගමේ ප්‍රධාන ව්‍යාපෘති නිලධාරී කෙයියා නිෂියෝ මහතාගේ මතය වූයේ තම සමාගම විසින් ඉන්ධන සැපයුම් ස්ථානවල පිහිටීම සැලසුම් කළ ද, එම ස්ථානවලට අදාළ නිශ්චිත ඛණ්ඩාංක ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ කොන්ත්‍රාත්කරු අවසානයේදී තීරණය කරන ලද බවයි.

අනුරූපණ (simulations) මගින් අදාළ ගැටළු හඳුනාගෙන ඇතත්, ඒවා නිවැරදි කිරීම සඳහා සාකච්ඡා තවදුරටත් සිදුවෙමින් පවතින බව සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගමේ ව්‍යාපෘති අංශයේ නියෝජ්‍ය ප්‍රධානී විසින් තවදුරටත් අනාවරණය කරන ලදී.

7.3. ව්‍යාපෘති කළමනාකරණය, අධීක්ෂණය සහ උපදේශන සමාගමේ භූමිකාව:

ව්‍යාපෘතියේ අධීක්ෂණය පහත පරිදි සිදු වන බව කාරක සභාවට නිරීක්ෂණය විය.

- සේවායෝජකයා වන සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගම නීත්‍යානුකූලව නියෝජනය කරනු ලබන්නේ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයේ ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂ විසිනි.
- ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයට (PMU) සීමිත විෂය පථයක් පවතී. එනම්, ප්‍රධාන වශයෙන් උපදේශන සමාගම අධීක්ෂණය කිරීම කෙරෙහි අවධානය යොමු කිරීම.
- සේවායෝජකයා වන සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගමේ විවිධ අංශවල අවශ්‍යතා සම්බන්ධීකරණය කොට ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයට ලබා දීම මූලිකව සමාගමේ ව්‍යාපෘති අංශය මගින් සිදු කරනු ලැබේ.
- ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය විසින් එම අවශ්‍යතා උපදේශන සමාගමට දැනුම් දෙනු ලබන අතර උපදේශන සමාගම විසින් කොන්ත්‍රාත්කරු මගින් අදාළ අවශ්‍යතා ඉටු කිරීම සිදු කරනු ලබයි.

- උපදේශන සමාගම , ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධයෙන් සැලකිය යුතු වගකීමක් දරනු ලබයි.

ඒවාට ඇතුළත් වන්නේ:

a) සැලසුම් සකස් කිරීම සහ අධීක්ෂණය:
උපදේශන සමාගම, ව්‍යාපෘතිය සැලසුම් කිරීම, කොන්ත්‍රාත්කරුගේ ඉදිකිරීම් අධීක්ෂණය, ද්‍රව්‍ය තෝරා ගැනීම, ප්‍රගතිය මැනීම සහ තත්ත්ව සහතිකය සඳහා වගකිව යුතුය.

b) ගෙවීම් සහතික කිරීම:

උපදේශන සමාගම විසින් ගෙවීම් සහතික කරන අතර, සහතික කළ පසු අදාළ මුදල අඩු කිරීමට ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයට බලයක් නොමැත.

c) වගකීම:

නිසි උපදෙස් සහ තාක්ෂණික සම්බන්ධීකරණය සහතික කිරීම සඳහා උපදේශන සමාගම ගිවිසුම්ගත ආකාරයට වගකිව යුතුය.

උපදේශන සමාගම විසින් ලබා දුන් සැලසුම සහ ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ හා සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගමේ අවශ්‍යතා අතර සම්බන්ධීකරණය නිසි පරිදි සිදු නොවීමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස මෙම තත්ත්වය ඇති වී තිබෙන බව කාරක සභාව අවධාරණය කළාය.

ඇමුණුම -බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ සිදු කරන ලද ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂණයේ අවස්ථා

බහු ගුවන් යානා නැවතුම් ස්ථානයේ බිම් හැසිරවීම පිළිබඳව පැහැදිලි කිරීමක්

බහු ගුවන්යානා නැවතුම් ස්ථානයේ ඉන්ධන සැපයුම් ස්ථානයක පිහිටීම නිරීක්ෂණය

බහු ගුවන්යානා නැවතුම් ස්ථානයක්

ඉදිකිරීම් අඩාලව ඇති නව මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල

ඉදිකිරීම් අඩාලව ඇති නව මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල

නව මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල ඉදිකිරීම අඩාල වීම හේතුවෙන් භාවිතයට නොගත් ගොඩනැගිලි ද්‍රව්‍ය ගොඩ ගසා ඇති අයුරු