பாராளுமன்ற வெளியீட்டுத் தொடர் இலக்கம் - 274

இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசின்
பத்தாவது பாராளுமன்றம்
(முதலாவது கூட்டத்தொடர்)

அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழுவின் நான்காவது அறிக்கை

வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலைய, விமான சேவைகள் (ஸ்ரீலங்கா) (தனியார்) கம்பனி தொடர்பாக 2025.04.02 மற்றும் 2025.05.09 ஆகிய திகதிகளில் விசாரணை நடத்தப்பட்டது)

அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழுவின் தலைவர்
கௌரவ (டாக்டர்) நிஷாந்த சமரவீர, பாராளுமன்ற உறுப்பினர்
அவர்களால் 2025 செப்தெம்பர் 23 ஆம் திகதியன்று
சமர்ப்பிக்கப்பட்டது

இலங்கைப் பாராளுமன்றத்தால் 2025 செப்தெம்பர் 23 ஆம் திகதியன்று அச்சிட உத்தரவிடப்பட்டது

<u>பத்தாவது பாராளுமன்றத்தின் முதலாவது கூட்டத்தொடர் அரசாங்க பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழுவின் அமைப்பு</u>

1. கௌரவ (டாக்டர்) நிஷாந்த சமரவீர, பா.உ., (தவிசாளர்)
2. கௌரவ மனோ கணேசன், பா.உ.,

   (2025.03.21 ஆம் திகதி முதல்)
3. கௌரவ சட்டத்தரணி தயாசிறி ஜயசேக்கர, பா.உ.,

   (2025.05.20 ஆம் திகதி முதல்)
4. கௌரவ சட்டத்தரணி அர்ஜுன சுஜீவ சேனசிங்ஹ, பா.உ.,

   (2025.03.21 ஆம் திகதி முதல்)
5. கௌரவ டி.வீ. சானக, பா.உ.,

   (2025.03.21 ஆம் திகதி முதல்)
6. கௌரவ (சட்டத்தரணி) அநுராத ஜயரத்ன, பா.உ.,

   (2025.03.21 ஆம் திகதி முதல்)
7. கௌரவ நலீன் பண்டார ஜயமஹ, பா.உ.,

   (2025.03.21 ஆம் திகதி முதல்)
8. கௌரவ எஸ்.எம். மரிக்கார், பா.உ.,

   (2025.03.21 ஆம் திகதி முதல்)
9. கௌரவ முஜிபுர் ரஹுமான், பா.உ.,

   (2025.05.20 ஆம் திகதி முதல்)
10. கௌரவ சமிந்த விஜேசிறி, பா.உ.,

    (2025.03.21 ஆம் திகதி முதல்)
11. கௌரவ அபூபக்கர் ஆதம்பாவா, பா.உ.,

    (2025.05.08 ஆம் திகதி முதல்)
12. கௌரவ எம்.கே. எம். அஸ்லம், பா.உ.,

13. கௌரவ அர்கம் இல்யாஸ், பா.உ.,

(2025.05.08 ஆம் திகதி முதல்)

14. கௌரவ (திருமதி) சட்டத்தரணி நிலந்தி கொட்டஹச்சி, பா.உ.,

(2025.03.21 ஆம் திகதி முதல்)

15. கௌரவ (திருமதி) சமன்மலீ குணசிங்ஹ, பா.உ.,

16. கௌரவ திலித் ஜயவீர, பா.உ.,

(2025.03.21 ஆம் திகதி முதல்)

17. கௌரவ மயில்வாகனம் ஜெகதீஸ்வரன், பா.உ.,

(2025.05.08 ஆம் திகதி முதல்)

18. கௌரவ சுஜீவ திசாநாயக்க, பா.உ.,

19. கௌரவ சுதத் பலகல்ல, பா.உ.,

20. கௌரவ (டாக்டர்) எஸ். ஶ்ரீ பவானந்தராஜா, பா.உ.,

21. கௌரவ லெப்டினன் கமாண்டர் (ஓய்வுபெற்ற) பிரகீத் மதுரங்க, பா.உ.,

(2025.03.21 ஆம் திகதி முதல்)

22. கௌரவ ஜகத் மனுவர்ண, பா.உ.,

23. கௌரவ ருவன் மாபலகம, பா.உ.,

24. கௌரவ சுனில் றாஜபக்ஷ, பா.உ.,

25. கௌரவ தர்மப்ரிய விஜேசிங்ஹ, பா.உ.,

26. கௌரவ அசித நிரோஷண எகொட வித்தான, பா.உ.,

27. கௌரவ (டாக்டர்) பத்மநாதன் சத்தியலிங்கம், பா.உ.,

(2025.03.21 ஆம் திகதி முதல்)

28. கௌரவ திலிண சமரகோன், பா.உ.,

29. கௌரவ சந்திம ஹெட்டிஆரச்சி, பா.உ.,

30. கௌரவ (செல்வி) சட்டத்தரணி லக்மாலி ஹேமசந்திர, பா.உ.,

31. கௌரவ தினேஷ் ஹேமந்த, பா.உ.,

(2025.03.21 ஆம் திகதி முதல்)

<u>குழு அலுவலகத்தின் பணியாட்டொகுதி</u>

அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழுவின் தற்போதைய பணியாட்டொகுதி பின்வருமாறு.

- உதவிப் பணிப்பாளர் (நிருவாகம்) – செல்வி ஹிமாலி சமரதிவாகர
- பிரதான அலுவலர் – திருமதி எச். ஆர். டி. சொய்சா
- பிரதிப் பிரதான அலுவலர் - திரு. எஸ். எல். விக்ரம
- பாராளுமன்ற அலுவலர் - திருமதி ஜீ. வி.எஸ்.கே. குமாரி
- பாராளுமன்ற அலுவலர் - திருமதி ஐ.எஸ். கோமஸ்
- பாராளுமன்ற அலுவலர் - திருமதி ஜீ.எல்.டி. பர்னாந்து

குழு அறிக்கைகள்

அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழுவின் அறிக்கைகளை www.parliament.lk என்ற இணையதளத்திலிருந்து கீழ்க் காணும் படிமுறை ஊடாக தரவிறக்கம் செய்ய முடியும்.

www.parliament.lk

↓

தமிழ்

↓

பாராளுமன்ற அலுவல்கள்

↓

குழுக்கள்

↓

குழு அறிக்கைகள்

இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசின் பத்தாவது பாராளுமன்றத்தின் முதலாவது கூட்டத்தொடரின் அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழுவின் நான்காவது அறிக்கை

உள்ளடக்கம்

		பக்க இலக்கம்
1.	தவிசாளரின் குறிப்பு	VI
2.	நிதி அறிக்கைகள் பற்றிய கணக்காய்வு அபிப்பிராயம்	1
3.	அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழுவினால் விசாரணை செய்யப்பட்ட நிறுவனம் - வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) கம்பனி	03-40
4.	இணைப்புகள்	41-44

தவிசாளரின் குறிப்பு

பத்தாவது பாராளுமன்றத்தின் முதலாவது கூட்டத்தொடரின்போது, 2025.04.02 மற்றும் 2025.05.09 ஆகிய திகதிகளில் போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைகள், துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சின் கீழ் உள்ள விமான நிலையம் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) நிறுவனத்தின் 2022 மற்றும் 2023 ஆம் ஆண்டுகளுக்கான கணக்காய்வாளர் தலைமையதிபதியின் அறிக்கைகள் மற்றும் நிறுவனத்தின் தற்போதைய செயலாற்றுகை என்பன தொடர்பில் இலங்கை பாராளுமன்றத்தின் அரசாங்கப் பொறுப்புமுயற்சிகள் பற்றிய குழுவினால் முழுமையான விசாரணை மேற்கொள்ளப்பட்டதுடன், 2025.04.09 ஆம் திகதி பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தில் களப் பரிசோதனையும் மேற்கொள்ளப்பட்டது. இந்த அனைத்து விசாரணைகளையும் உள்ளடக்கிய குழுவின் நான்காவது அறிக்கை இவ்வாறு சமர்ப்பிக்கப்படுகின்றது.

1982 ஆம் ஆண்டின் 2 ஆம் இலக்க வான் கலமோட்டுச் (சிறப்பேற்பாடுகள்) சட்டத்தின்படி, வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலையம் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) நிறுவனம் 1983 ஆம் ஆண்டில் நிறுவப்பட்டது.

"நிலைத்தன்மை கொண்ட பொருளாதாரத்தின் மூலம் உலகளாவிய தொடர்புகளுக்கு நட்புரீதியான விமான சேவை பங்காளராக இருத்தல்" என்பதே இந்த நிறுவனத்தின் தொலைநோக்கு ஆகும். அதன் பணிக்கூற்று, "நிறுவனத்தின்மீது ஆர்வமுள்ள தரப்பினரின் திருப்தியை உறுதி செய்வதற்காக, போட்டித்தன்மைமிக்க, பாதுகாப்பான விமான சேவை

மற்றும் நவீன தொழில்நுட்பம் மற்றும் சிறந்த நடைமுறைகளைக் கொண்ட மிகச்சிறந்த விருந்தோம்பல் அனுபவத்தை வழங்குதல்" என்பதாகும்.

விமான நிலைய சேவைகளை மேலும் விரிவுபடுத்தும் நோக்குடன், 2 பாரியளவிலான கருத்திட்டங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டு இடையில் நிறுத்தப்பட்டதால் ஏற்பட்ட பாரிய பிரச்சினைகளை இந்த விசாரணையின் போது குழுவால் அடையாளம் காண முடிந்தது. அதன்படி, பயணிகளை கையாளும் திறனை ஆண்டுக்கு 6 மில்லியனில் இருந்து 15 மில்லியனாக அதிகரிப்பதற்காக புதிய பயணிகள் முனையக் கட்டிடத்தை நிர்மாணிக்கும் பணி ஆரம்பிக்கப்பட்டிருந்த பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தின் அபிவிருத்திக் கருத்திட்டத்தின் இரண்டாம் கட்டத்தின் 2 ஆம் படிமுறையின் A பக்கேஜ் இடையில் நிறுத்தப்பட்டிருந்ததோடு, அப்ரோன் (Apron) திறனை அதிகரிப்பதற்கான B பக்கேஜ் மூலம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட நோக்கங்களை அடைய முடியவில்லை என்பதும் அவதானிக்கப்பட்டது. இக் காரணத்தினால், தேசிய பொருளாதாரத்துக்கு ஒரு பாரிய செலவுச் சுமை ஏற்பட்டுள்ளது என்பதும் அவதானிக்கப்பட்டது.

இந்த அபிவிருத்தித் திட்டத்தின் B பக்கேஜின் கீழ், தொலைவில் அமைந்துள்ள விமானங்களை கையாளும் பகுதி மற்றும் டாக்ஸி பாதை ஆகியவற்றை நிர்மாணிப்பதன் மூலம், விமான நிலையத்தில் உள்ள விமான நிறுத்துமிடங்களின் எண்ணிக்கையை 25 இல் இருந்து 48 ஆக அதிகரிக்க திட்டமிடப்பட்டிருந்தது. இருப்பினும், இந்த பகுதியின் நிர்மாணப் பணிகள் சுமார் 25 மாதங்கள் தாமதமாகியிருந்ததோடு, ஒப்பந்தப் பெறுமதியை விட 766.8 மில்லியன் ரூபா மேலதிகமாக ஹசாமா (HAZAMA) கட்டுமான நிறுவனத்திற்கு செலுத்தப்பட்டிருந்தது. எனினும், கருத்திட்டத்தின் செயற்பாட்டுப் பிரச்சினைகள் காரணமாக

எதிர்பார்க்கப்பட்ட நோக்கங்களை அடைய முடியாத நிலை ஏற்பட்டிருந்தது.

A பக்கேஜ் ஆகிய புதிய பயணிகள் முனையக் கட்டிடத்தின் நிர்மாணப் பணிகள் 2022 டிசம்பர் 9 ஆம் திகதி நிறுத்தப்பட்டிருந்ததோடு அந்த நேரத்தில், அதன் ஒப்பந்த காலமான 3 வருடங்களில் 2 வருடங்கள் முடிவடைந்திருந்தன. அதன் உண்மையான முன்னேற்றம் 5.44% ஆக இருந்தபோதிலும், அதற்காக மொத்த செலவில் 40% ஆன பெரிய தொகை அதாவது 37 பில்லியன் ரூபா கட்டுமான நிறுவனத்திற்கு செலுத்தப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும், பயணிகள் முனையக் கட்டிடத்தின் நிர்மாணம் முழுமையாவதற்கு முன்பே அலரி இலை வடிவத்தில் வடிவமைக்கப்பட்ட அதன் கூரையின் நிர்மாணப் பணிகள் நிறைவு செய்யப்பட்டிருந்தன. அது இந்நிறுவனத்தினால் 2022 ஜூலை மாதம் முதல் மாதம் ஒன்றுக்கு 3 மில்லியன் ரூபா செலவில் குளோபல் பூங்காவில் களஞ்சியப்படுத்தி வைக்கப்பட்டுள்ளதாக இந்த கருத்திட்டப் பரிசோதனையின் போது தெரியவந்தது.

மேற்கண்ட விடயங்களை நோக்கும்போது, சுற்றுலாத் துறையின் மூலம் இலக்கு வைக்கப்பட்ட அந்நியச் செலாவணி வருமானத்தை ஈட்டுவதை நோக்கமாகக் கொண்டு செல்லும் பயணத்தில் இத்தகைய கருத்திட்டங்கள் இடையில் நிறுத்தப்படுவதால் தேசிய பொருளாதாரத்திற்கு ஏற்படும் இழப்பு கணக்கிட முடியாத அளவுக்கு பெரியது என்பது அவதானிக்கப்படுகிறது.

அரச தொழில்முயற்சிகளின் நிதி ஒழுக்கம் மற்றும் செயலாற்றுகையை மேம்படுத்துவதற்காக குழுவால் மேற்கொள்ளப்படும் முயற்சியை பயனற்றதாக்காது இருப்பது பிரதான கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தர்களின் மற்றும் கணக்கீட்டு உத்தியோகத்தர்களின் பொறுப்பாகும்.

இந்த விசாரணைச் செயன்முறை முழுவதும் அனைத்து உறுப்பினர்களினதும் செயற்திறன்மிக்க பங்கேற்பு மற்றும் விரிவான பகுப்பாய்வு மிகவும் பாராட்டத்தக்கது.

அரசாங்கப் பொறுப்புமுயற்சிகள் பற்றிய குழுவின் பணியை வெற்றிகரமாக நிறைவேற்றுவதற்கு, சபாநாயகர் அவர்களை முதலாகக்கொண்ட பாராளுமன்ற பதவியணியினர் மற்றும் அரசாங்கப் பொறுப்புமுயற்சிகள் பற்றிய குழுவின் ஆலோசகர், திறைசேரி அதிகாரிகள் மற்றும் பதில் கணக்காய்வாளர் தலைமையதிபதியை முதலாகக் கொண்ட தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகத்திலிருந்து கிடைக்கும் ஒத்துழைப்பு பாராட்டத்தக்கது.

டாக்டர் நிஷாந்த சமரவீர
தவிசாளர்
அரசாங்கப் பொறுப்புமுயற்சிகள் பற்றிய குழு

பத்தாவது பாராளுமன்றத்தின் முதலாவது கூட்டத்தொடர்
அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றி குழுவின் நான்காவது அறிக்கை

பத்தாவது பாராளுமன்றத்தின் முதலாவது கூட்டத்தொடரின் நான்கவாது அறிக்கையை அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றி குழு மகிழ்ச்சியுடன் சமர்ப்பிக்கின்றது.

அனைத்து பகிரங்கக் கூட்டுத்தாபனங்களும் ஏதேனும் எழுத்திலான சட்டத்தின் கீழ் அரசாங்கத்திற்கு உரித்தாக்கப்பட்டுள்ள தொழில் அல்லது வேறு பொறுப்பு முயற்சிகள் அத்துடன் 2007ஆம் ஆண்டின் 07 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டத்தின் கீழ் பதிவு செய்யப்பட்டதும் அல்லது பதிவுசெய்யப்பட்டதாகக் கருதப்படும் அதன் பங்குகளில் ஐம்பது சதவீதமான அல்லது அதற்கு மேலான பங்குகளை அரசாங்கம் அல்லது ஒரு பகிரங்கக் கூட்டுத்தாபனம் அல்லது உள்ளூர் அதிகாரசபை வைத்திருக்கின்றதுமான கம்பனி சம்பந்தப்பட்டதாக பாராளுமன்றத்திற்குச் சமர்ப்பிக்கப்படுகின்ற கணக்குகள் மற்றும் தற்போதைய செயலாற்றுகையை கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதியின் ஒத்துழைப்புடன் ஆராய்தல் அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழுவின் பணியாகும்.

தற்போது, அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழுவின் கண்காணிப்பின் கீழ் வருகின்றதும் அரசாங்கத் தொழில்முயற்சிகள் திணைக்களம் மற்றும் தேசிய வரவு செலவுத்திட்ட திணைக்களத்தின் கீழ் ஒழங்குபடுத்தப்படுகின்றதுமான 462 அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் காணப்படுகின்றன. (மூலம் – அரச தொழில் முயற்சிகள் திணைக்களம்)

அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழுவானது பத்தாவது பாராளுமன்றத்தின் முதலாவது கூட்டத்தொடரின் போது, தனது விசாரணை நடவடிக்கைகளை ஆரம்பித்த 2025.02.18 ஆம் திகதி தொடக்கம் 2025.08.20 ஆம் திகதி வரையான காலப்பகுதியில், கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள நிறுவனங்களை அழைத்து விசாரணை செய்தது.

தொடர் இலக்கம்	நிறுவனம்	குழு நடத்தப்பட்ட திகதி
1	தேசிய இளைஞர் சேவைகள் மன்றம்	18.02.2025
2	தேசிய இளைஞர் சேவைகள் மன்றம்	20.02.2025
3	இலங்கை வெளிநாட்டு வேலைவாய்ப்புப் பணியகம்	27.02.2025
4	தேசிய இரத்தினக்கல் மற்றும் ஆபரண அதிகாரசபை	05.03.2025
5	தேசிய ஔடதங்கள் ஒழுங்குபடுத்தும் அதிகாரசபை	12.03.2025
6	தேசிய இரத்தினக்கல் மற்றும் ஆபரண அதிகாரசபை	27.03.2025
7	விமான நிலையம் மற்றும் விமான சேவைகள் (தனியார்) நிறுவனம்	02.04.2025
8	காணிச் சீர்திருத்த ஆணைக்குழு	08.05.2025
9	விமான நிலையம் மற்றும் விமான சேவைகள் (தனியார்) நிறுவனம்	09.05.2025
. 10	ஸ்ரீ ஜயவர்தனபுர வைத்தியசாலை	15.05.2025
. 11	இலங்கை வெளிநாட்டு வேலைவாய்ப்புப் பணியகம்	23.05.2025
. 13	சபரகமுவ பல்கலைக்கழகம்	04.06.2025
. 14	ஸ்ரீ ஜயவர்தனபுர பல்கலைக்கழகம்	20.06.2025
. 15	மஹாபொல நம்பிக்கைப் பொறுப்பு நிதியம்	09.07.2025
. 16	காணிச் சீர்திருத்த ஆணைக்குழு	17.07.2025
. 17	அரச மரக் கூட்டுத்தாபனம்	23.07.2025
. 18	சிவில் விமான சேவைகள் அதிகாரசபை	20.08.2025

அவற்றுக்கு மத்தியில் 2025.04.02 மற்றும் 2025.05.09 ஆகிய இரு தினங்களில் விசாரணைக்கு உட்படுத்தப்பட்ட போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைகள், துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சின் கீழ் இயங்கும் வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலையங்கள் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனியின் 2022 மற்றும் 2023 ஆம் ஆண்டுகளுக்குரிய கணக்காய்வாளர் தலைமையதிபதியின் அறிக்கைகள் மற்றும் அக்கம்பெனியின் தற்போதைய செயலாற்றுகையை புலனாய்வு செய்து வெளியிடப்பட்ட குழுவின் அவதானிப்புகளும் விதப்புரைகளும் மற்றும் 2025.04.09ஆம் திகதி குழு பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்திற்கு மேற்கொண்ட கள ஆய்வு தொடர்பான விபரங்களும் இந்த அறிக்கையில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளன.

அத்தகைய தொழில்முயற்சிகளில் 2025.04.02 மற்றும் 2025.05.09 ஆகிய இரு தினங்களில் விசாரணைக்கு உட்படுத்தப்பட்ட போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைகள், துறைமுக மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சின் இயங்கும் வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலையங்கள் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனியின் 2022 மற்றும் 2023 ஆம் ஆண்டுகளுக்குரிய கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதியின் அறிக்கைகள் மற்றம் அக்கம்பனியின் தற்போதைய செயலாற்றுகையை புலனாய்வு செய்து வெளியிடப்பட்ட குழுவின் அவதானிப்புகளும் விதப்புரைகளுடன் 2025.04.09ஆம் திகதி குழு பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்திற்கு மேற்கொண்ட கள ஆய்வு தொடர்பான விபரங்களும் இந்த அறிக்கையில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளன.

நிதிக்கூற்றுக்கள் மீதான கணக்காய்வு அபிப்பிராயம்

வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலையங்கள் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனியினால் 2022, 2023, மற்றும் 2024 ஆண்டுகளுக்காக சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ள நிதிக்கூற்றுக்கள் மீதான கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதியின் அபிப்பிராயம் கீழே தரப்பட்டுள்ளது.

கணக்காய்வு அபிப்பிராயத்தின் வகைகள்

நிறுவனம்	கணக்காய்வு அபிப்பிராயம்		
	2022	2023	2024
வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலையங்கள் மற்றும் சிவில் விமானச் சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனி	முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயம்	முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயம்	இதுவரை வெளியிடப்படவில்லை

01 **முனைப்பழிவற்ற அபிப்பிராயத்தின் வகைகள்** (Unqualified Opinion)

நிதிக்கூற்றுக்கள் நிறுவனத்தின் நிதி நிலைமையை நியாயமாக முன்வைக்கின்றது என

02 **முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயம்** (Qualified Opinion)

அறிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள விடயங்களினால் ஏற்படும் தாக்கங்ககளைத் தவிர, நிதி நிலைமை, நிதிச் செயலாற்றல் மற்றும் காசுப்பாய்ச்சல் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு இணங்க உண்மையானதும் நியாயமானதுமான நிலைமையை பிரதிபலிக்கின்றது என.

03 **அபிப்பிராயம் மறுப்பு** (Disclaimer of Opinion)

போதுமான அல்லது பொருத்தமான கணக்காய்வு சான்றுகளை இணங்காண முடியாத காரணத்தினால் கணக்குகள் குறித்து ஒரு கருத்தை வெளிப்படுத்த முடியவில்லை என.

04 <u>பாதகமான அபிப்பிராயம்</u> (Adverse Opinion)

நிறுவனத்தின் நிதி நிலைமை, நிதிச் செயலாற்றல் மற்றும் காசுப்பாய்ச்சல் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு இணங்க உண்மையானதும் நியாயமானதுமான நிலைமையை பிரதிபலிக்கவில்லை என.

வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலையங்கள் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனி

(போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைகள், துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சு)

விசாரணை மேற்கொள்ளப்பட்ட திகதி - 2025.04.02 மற்றும் 2025.05.09

கலந்துரையாடலுக்கு உட்படுத்தப்பட்ட விடயங்கள்

01. நிறுவன அமைப்பு மற்றும் பணியாட்டொகுதி, ஆட்சேர்ப்பு செயல்படிமுறை மற்றும் நிறுவன கட்டமைப்பு

1.1 நிறுவனக் கட்டமைப்பு

நிறுவனத்தின் கட்டமைப்பு தொடர்பில் குழுவின் அவதானிப்புகளின் படி, நிறுவனமானது நிறைவேற்றதிகாரம் கொண்ட தலைவர் மற்றும் உப தலைவர் தலைமையில் செயற்படுகின்ற பணிப்பாளர் சபையைக் கொண்டுள்ளது. பிரதம நிறுவேற்று உத்தியோகத்தர் அல்லது முகாமைத்துவப் பணிப்பாளர் பதவி இல்லையென குழு அவதானித்தது. தலைவர் மற்றும் உப தலைவரின் கீழ் இரு பிரிவுகளாக நிறுவனம் பிரிக்கப்பட்டுள்ளது. மேலும் அந்த பிரதான பிரிவுகளின் கீழ் 24 துணைப் பிரிவுகள் இயங்குகின்றன. இந்த ஒவ்வொரு பிரிவும் ஒரு பிரிவுத் தலைவரின் கீழ் இயங்குவதுடன், நிறுவனத்தின் அனைத்து தீர்மானங்களும் தலைவரின் கண்காணிப்பில் மேற்கொள்ளப்பட்டு நடைமுறைப்படுத்தப்படுகின்றன.

1.2 பணியாட்டொகுதி, ஊழியர் எண்ணிக்கை மற்றும் ஆட்சேர்ப்பு நடைமுறை

நிறுவனத்தின் பணியாட்டொகுதி சம்பந்தமாக பின்வரும் விடயங்களை குழு அவதானித்துள்ளது.

ஊழியர் தொகுதி	**டிசம்பர் 31 ஆந் திகதியில் உள்ளவாறான ஊழியர் எண்ணிக்கை**		
	2024	**2023**	**2022**
நிறைவேற்று உத்தியோகத்தர்	445	442	388
மேற்பார்வையாளர்/தொழில்நுட்ப உத்தியோகத்தர்/விற்பனையாளர்	311	292	238
எழுதுநர் மற்றும் இணைந்த தரங்கள்	664	617	656
பயிற்றப்பட்ட ஊழியர்கள் மற்றும் பகுதியளவு பயிற்றப்பட்ட ஊழியர்கள்	2187	2113	2051
கனிஷ்ட ஊழியர்கள் மற்றும் பயிற்றப்படாத ஊழியர்கள்	424	474	515
தற்காலிக ஊழியர்கள் மற்றும் பயிலுநர்கள்	0	2	6
உண்மையான பணியாட்டொகுதியினர்	**4031**	**3940**	**3854**
அங்கீகரிக்கப்பட்ட பணியாட்டொகுதியினர்	5441	5434	5367

ஆண்டு	**2022**	**2023**	**2024**
அங்கீகரிக்கப்பட்ட பணியாட்டொகுதியினர்	5367	5434	5441
உண்மையான பணியாட்டொகுதியினர்	3854	3940	4031
பணியாட்டொகுதிக்கான வெற்றிடங்கள்	1513	1494	1410

பணிப்பாளர் சபை நிறுவனத்தின் பணியாட்டொகுதியை அங்கிகரித்ததாகவும், இதற்கு முகாமைத்துவ சேவைகள் திணைக்களத்திடமிருந்து அங்கீகாரம் கிடைக்காவிடினும் இதற்கென அரச தொழில்முயற்சிகள் திணைக்களத்தினால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட சம்பள திட்டமொன்று 2024 ஆம் ஆண்டு சனவரி மாதம் 01 ஆந் திகதி

தொடக்கம் நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டிருப்பதாகவும், முகாமைத்துவ சேவைகள் திணைக்களத்தின் மாதிரிக்கமைவாக உள்ளடக்கப்பட்ட பணிப்பாளர் சபையினால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட சம்பளத் திட்டம், ஆட்சேர்ப்பு செயல்படிமுறை (SOR), தேவையான ஊழியர் எண்ணிக்கை மற்றும் சம்பளத் திட்டம் அடங்கிய அனைத்து மாதிரிகளும் 2025ஆம் ஆண்டு மே மாதம் 28 ஆந் திகதி நடைபெறவிருக்கும் பணிப்பாளர் சபை கூட்டத்தில் சமர்ப்பிக்கப்பட்டு பணிப்பாளர் சபையின் அனுமதியுடன் அமைச்சின் செயலாளருக்கு அனுப்பப்பட்டு முகாமைத்துவ சேவைகள் திணைக்களத்திற்கு சமர்ப்பிக்கப்படவிருப்பதாக குழுவில் தெரிவிக்கப்பட்டது. தற்போதைய பணியாட்டொகுதியை பணிப்பாளர் சபையின் அங்கீகரித்திருந்த போதிலும், முகாமைத்துவ சேவைகள் திணைக்களத்தின் அங்கீகாரத்தை பெற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென மனித வளங்கள் தலைமை அதிகாரி தெரிவித்தார்.

நிறுவனத்திற்கு தேவையான ஆட்சேர்ப்பு நடபடிமுறையை (SOR) அங்கீகரிக்கும் செயற்பாட்டை குறிப்பிட்டு, நிறுவனத்தின் விசேட பணியாட்டொகுதி தேவையின் காரணமாக ஆட்சேர்ப்பு நடபடிமுறையை அங்கீகரிப்பதற்கு குறிப்பிட்டளவு காலம் செல்லும் என கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி சுட்டிக்காட்டனார்.

ஆட்சேர்ப்பு நடபடிமுறை (SOR), ஊழியர் எண்ணிக்கை மற்றும் சம்பளத் திட்டங்களுக்கு முகாமைத்துவச் சேவைகள் திணைக்களத்தின் அங்கீகாரத்தைப் பெற்றுக்கொள்ளுமாறு இதற்கு முன்னர் நடைபெற்ற அரசாங்கப் பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழு கூட்டத்தில் நிறுவனத்திற்கு விதப்புரை செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும், அவ்விதப்புரைகள் இற்றைவரை நடைமுறைப்படுத்தப்படவில்லை என சுட்டிக்காட்டிய குழு, ஆட்சேர்ப்பு நடபடிமுறை (SOR)க்கான அனுமதியை விரைவில் பெற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென வலியுறுத்தியது.

குழுவின் விதப்புரைகளை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு தாமதம் ஏற்படுவதற்கான காரணங்களை விளக்கிய மனித வளங்களுக்கு பொறுப்பான தலைமை உத்தியோகத்தர், அனைத்து ஆட்சேர்ப்பு

செயல்படிமுறைகளும் (SOR) மீள் பரிசீலனை செய்யப்பட்டு 2024 யூலை மாதத்தில் பணிப்பாளர் சபை அனுமதிக்காக சமர்ப்பிக்கப்பட்டதாகவும், பணிப்பாளர் சபையால் அந்த முன்மொழிவுகள் மீள் பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமெனவும் விதப்புரை செய்தமையால் அது மனித வளங்கள் மற்றும் ஊதியங்கள் பற்றிய குழுவிற்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ளது. நிறுவனத்திடம் குறிப்பிட்ட தொழில்முயற்சிகள் காணப்படுகின்றமையால், முகாமைத்துவ சேவைகள் திணைக்களம், அரச தொழில்முயற்சிகள் திணைக்களம், நிரல் அமைச்சு மற்றும் சிவில் விமானச் சேவைகள் அதிகாரச்சபை ஆகிய அனைத்து நிறுவனங்களிடமிருந்து கருத்துக்களை பெற்றுக்கொள்வதற்கு தீர்மானித்த குழு, 2024 யூலை மாதத்தில் இது சம்பந்தமாக விசேட குழுவொன்றை நியமித்த போதிலும், குறித்த ஆண்டில் ஜனாதிபதி தேர்தல் மற்றும் பொது தேர்தல் நடத்தப்பட்டமையினால் விசேட குழுக்கூட்டங்களை நடத்துவதில் தாமதம் ஏற்பட்பட்டது. எனினும், மனித வளங்கள் மற்றும் ஊதியங்கள் பற்றிய குழு மீள் பரிசீலனை நடவடிக்கைகளை தொடர்ந்து பேணிச் சென்றதுடன், புதிய பணிப்பாளர் சபையுடனும் இச்செயற்பாடுகள் முன்னெடுக்கப்படுகின்றன.

நிறுவனத்தின் சம்பளக் கட்டமைப்பு ஏனைய அரச தொழில் முயற்சிகளை விட வித்தியாசமானதெனவும், ஆட்சேர்ப்பு நடபடிமுறைகளை அங்கீகரிப்பதற்கு முன்னர் ஊழியர்களின் எண்ணிக்கை, பதவிகள் மற்றும் சம்பளக் கட்டமைப்பு அரசின் தேவைகள் மற்றும் சந்தை நிலவரங்களுக்கு ஒத்திசைவாக மீளாய்வு செய்யப்பட வேண்டுமென முகாமைத்துவ சேவைகள் திணைக்களத்தின் பணிப்பாளர் தெளிவுபடுத்தினார்.

நிறுவனத்தின் தீர்மானம் மேற்கொள்ளல் மற்றும் அவற்றை நடைமுறைப்படுத்தல் இரு வகையான முறையில் முன்னெடுக்கப்பட வேண்டும் என்பதால் அதற்கு ஒரு பிரதம நிறைவேற்று உத்தியோகத்தர் பதவி ஒன்றை உருவாக்குதல் பொருத்தமானதென குழு சுட்டிக்காட்டியது.

சிவில் விமானச் சேவைகள் சட்டத்தின் படி, நிறுவனத்தின் தலைவர் நிறைவேற்று அதிகாரம் கொண்டவராக அங்கீகரிக்கப்படுவாரென

முகாமைத்துவ சேவைகள் திணைக்களத்தின் பணிப்பாளர் தெரிவித்தார்.
பயிற்றப்பட்ட மற்றும் பகுதியளவு பயிற்றப்பட்ட ஊழியர்களை ஆட்சேர்ப்புச் செய்வது தொடர்பில் குழு வினவியது. அனைத்து ஊழியர் ஆட்சேர்ப்பு குறிப்பிட்ட ஆட்சேர்ப்பு நடபடிமுறைக்கு அமைவாக மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளதாக நிதி பற்றிய தலைமை உத்தியோகத்தர் தெரிவித்தார்.

குழுவின் விதப்புரைகள்

I. **01/2021** ஆம் இலக்க அரச தொழில்முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் (அரசாங்கப் பொறுப்பில் உள்ள தொழில்முயற்சிகளுக்கான நடவடிக்கை கைநூல்) 3.2(i) பிரிவின் படி, நிறுவனத்தின் ஆட்சேர்ப்பு நடபடிமுறையை (**SOR**) தயாரித்து, அதற்கு முகாமைத்துவ சேவைகள் திணைக்களத்தின் அங்கீகாரத்தைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு 3 மாதங்களுக்குள் குழுவிற்கு சமர்ப்பித்தல்.

II. மேற்படி **I**இற்குரிய அரச தொழில்முயற்சிகள் திணைக்களத்தினால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட சம்பளக் கட்டமைப்பை 2024 யூலை மாதத்தில் நிறுவனத்தின் பணிப்பாளர் சபைக்கு சமர்ப்பித்து, குறித்த சம்பளக் கட்டமைப்புக்கு ஏற்ப பணியாட்டொகுதி மற்றும் அதற்கிணங்கத் தயாரிக்கப்பட்ட ஆட்சேர்ப்பு செயல்படிமுறை (**SOR**) தொடர்பான பணிப்பாளர் சபையின் கருத்துகளுடன் அமைச்சின் ஊடாக முகாமைத்துவ சேவைகள் திணைக்களத்திற்கு சமர்ப்பித்தல்.

III. நிறுவனத்தின் தவிசாளருக்கு மேலதிகமாக பிரதம நிறைவேற்று உத்தியோகத்தர் பதவியொன்றை உருவாக்க வேண்டிய தேவை காணப்படுகின்றதா எனவும், நிறுவனத்தின் வெவ்வேறு பிரிவுகள் ஊடாக மேற்கொள்ளப்படும் பணிகளை கருத்திற்கொண்டு அதற்கமைவாக இணைக்கக்கூடிய பிரிவுகள் காணப்படுகின்றனவா எனவும், அவ்வாறு காணப்படின் நிறுவன

ஒழுங்கமைப்பை எளிமைப்படுத்துகின்ற இயலுமைப் பற்றி ஆராய்தல்.

IV. மேற்படி விதப்புரைக்கு அமைவாக நடவடிக்கை மேற்கொள்ளும் போது 2010 ஆம் ஆண்டின் 14 ஆம் இலக்க சிவில் விமான சேவைகள் சட்டத்தின் திருத்தம் குறித்த முன்மொழிவுகளை, பிரதம கணக்கீட்டு அலுவலரின் முன்மொழிவுகள் மற்றும் அங்கீகாரத்துடன் மேற்கொள்ளல்.

V. இந்த ஆட்சேர்ப்பு நடபடிமுறையை (SOR) தயாரிக்கும் போது நிரல் அமைச்சுடன் கலந்துரையாடி நிறுவனத்தினால் தீர்மானிக்கப்படும் மற்றும் முன்மொழியப்படும் நிறுவன ஒழுங்கமைப்பு, சம்பளக் கட்டமைப்பு மற்றும் ஊழியர் எண்ணிக்கையை நல்லாட்சிக்கு ஏற்ப தயாரிப்பதற்கு நடவடிக்கை மேற்கொள்ளல்.

VI. ஆட்சேர்ப்பு நடபடிமுறை (SOR) கிடைத்தவுடன் அது தொடர்பாக நடவடிக்கைளை மேற்கொள்வதற்கும், குறிப்பிட்ட சம்பளத்திட்டங்களுக்கு அமைவாக ஆட்சேர்ப்பு முறையை விரைவில் அங்கீகரிப்பதற்கும் நடவடிக்கை மேற்கொள்ளல்.

விதப்புரைகளை நடைமுறைப்படுத்த வேண்டிய / பொறுப்புக்கூற வேண்டிய அலுவலர்கள்/ நிறுவனங்கள்

- செயலாளர் – போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைகள், துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சு (விதப்புரை இலக்கம் -I,II,III,IV)
- தலைவர் - வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலையங்கள் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனி (விதப்புரை இலக்கம் I,II,III,IV)
- மனித வளங்கள் பிரதானி – மேற்படி நிறுவனம் – (விதப்புரை இலக்கம் I,II)
- பணிப்பாளர் – முகாமைத்துவச் சேவைகள் திணைக்களம் (விதப்புரை இலக்கம் V,VI)

<u>**குழுவின் விதப்புரைகளை நிறைவேற்றுவதிலுள்ள முன்னேற்றம்**</u>

புதிய ஆட்சேர்ப்பு நடபடிமுறையின் (SOR) மூல வரைவொன்று 2025 ஏப்ரல் 27 ஆம் திகதி குழுவிற்கு வழங்கப்பட்டுள்ளது.
நிறுவனத்தின் புதிய ஆட்சேர்ப்பு நடபடிமுறையை பூர்த்தி செய்து குழுவிற்கு சமர்ப்பிப்பதற்கு மேலதிகமாக 03 மாத கால அவகாசம் கோரி, 2025 ஜுலை 01 ஆம் திகதி கடிதமொன்று கணக்கீட்டு அலுவலரால் குழுவிற்கு வழங்கப்பட்டுள்ளது.

மேற்படி III ஆம் விதப்புரையின் பிரகாரம், பிரதம நிறைவேற்று அலுவலர் ஒருவரை நியமிப்பதிலுள்ள அனுகூலங்கள் மற்றும் பிரதிகூலங்களை கருத்திற்கொண்டு, நிறுவனத்தின் கணக்கீட்டு அலுவலரினால் பிரதம கணக்கீட்டு அலுவலருக்கு அனுப்பப்பட்ட கடிதமொன்று 2025.06.12 ஆம் திகதி குழுவிற்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ளது.
மேலும், பரிந்துரையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளபடி நிறுவனத்தின் பல்வேறு பிரிவுகளால் செய்யப்படும் கடமைகளைக் கருத்தில் கொண்டு, துணைப் பொது மேலாளரின் கீழ் இயங்கும் 6 செயல்பாட்டுப் பிரிவுகளாக நிறுவனத்தை மறுசீரமைக்க அனுமதி கோரி, வரி அமைச்சக செயலாளருக்கு அனுப்பப்பட்ட முன்மொழிவின் நகல், நிறுவனத்தின் பல்வேறு பிரிவுகளை ஒருங்கிணைத்து மறுசீரமைப்பு செயல்முறையை விரைவுபடுத்த 2 ஆண்டு ஒப்பந்த அடிப்படையில் ஒரு பொது மேலாளரை நியமிக்கவும், செப்டம்பர் 1, 2025 அன்று குழுவிடம் சமர்ப்பிக்கப்பட்டது.

02. <u>ஆண்டின் செயற்பாட்டுத்திட்டம் மற்றும் கூட்டுத்திட்டம்</u>

நிறுவனத்தின் 2025-2027 கூட்டுத்திட்டம். 2025 ஆம் ஆண்டுக்கான செயற்பாட்டுத்திட்டம் மற்றும் மனித வளத் திட்டம், புதிய ஆட்சேர்ப்பு நடபடிமுறை (SOR), விதப்புரை செய்யப்பட்ட கட்டமைப்பு ரீதியான மாற்றங்களை தற்போதைய அரசாங்கத்தின்

கொள்கைகளுக்கு ஒத்திசைவாக தயாரிப்பது குறித்து குழு கவனம் செலுத்தியது. இந்த திட்டங்கள் பணிப்பாளர் சபை நியமிக்கப்படுவதற்கு முன்னர் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளமையால் 2025-2029 வரையான 5 ஆண்டு காலத்திற்கு கூட்டுத்திட்டத்தை தயாரிக்குமாறு அமைச்சு ஆலோசனை வழங்கியிருப்பதாகவும் இது சவாலான பணியாகுமெனவும் மூலோபாய முகாமைத்துவப் பிரதானி கருத்துரைத்தார்.

ஒட்டுமொத்தமாக நிறுவனத்தின் திசைமுகப்படுத்தலை கருதுமிடத்து பொருத்தமான திட்டமிடல் அவசியமென குழு வலியுறுத்தியது.

<u>**குழுவின் விதப்புரைகள்**</u>

2025 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் **2029** ஆம் ஆண்டு வரையான காலப்பகுதிக்கு நிறுவனத்தின் கூட்டுத்திட்டத்தை தற்போதைய அரசாங்கத்தின் கொள்கைகளுக்கும் புதிய ஆட்சேர்ப்பு நடபடிமுறைகளுக்கும் அமைவாக 03 மாதங்களுக்குள் மீள தயாரித்தல் மற்றும் அதற்கேற்ப வருடாந்த செயற்பாட்டுத்திட்டம் மற்றும் மனித வளத் திட்டத்திற்குரிய செம்மையாக்கல்களை மேற்கொள்ளல்.

<u>**விதப்புரைகளை நடைமுறைப்படுத்த வேண்டிய / பொறுப்புக்கூற வேண்டிய அலுவலர்கள் / நிறுவனங்கள்**</u>

தலைவர் - வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலையங்கள் மற்றும் சிவில் விமானச் சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனி

மூலோபாய முகாமைத்துவப் பிரதானி – மேற்படி நிறுவனம் -

<u>**குழுவின் விதப்புரைகளை நிறைவேற்றுவதில் நிலவும் முன்னேற்றம்**</u>

2025 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் 2029 ஆம் ஆண்டு வரையான காலத்திற்காக நிறுவனத்தின் பணிப்பாளர் சபையால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட கூட்டுத்திட்டம் 2025 ஜுலை 01 ஆம் திகதி குழுவிற்கு வழங்கப்பட்டுள்ளது.

03. பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலைய அபிவிருத்தித் கருத்திட்டத்தின் (BIADP) II ஆம் கட்டம் மற்றும் 2 ஆம் படிநிலை - B கருத்திட்டம்

பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தில் ஆண்டொன்றுக்கு கையாளக்கூடிய பயணிகளின் எண்ணிக்கையை 60 இலட்சத்திலிருந்து 120 இலட்சம் வரை அதிகரிப்பதுடன் தொடர்புடைய திட்டங்கள் மற்றும் ஆலோசனைச் சேவைகளை பெற்றுக்கொள்வதற்கு 2007 திசெம்பர் மாதம் 19 ஆந் திகதிய அபஇ07/2283/312/030 ஆம் இலக்க அமைச்சரவைத் தீர்மானத்தின் பிரகாரம் JAC/NK எனும் யப்பான் நிறுவனமொன்று தெரிவு செய்யப்பட்டது. ஏற்புடைய நிறுவனத்தினால் திட்டத் தயாரிப்பு பணிகளுக்கு 2009 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் 2012 ஆம் ஆண்டு வரை 04 ஆண்டுகள் பெறப்பட்டுள்ளதுடன் அதன் பொருட்டு 344.5 மில்லியன் ரூபாய் செலுத்தப்பட்டது.

துறைமுகங்கள் மற்றும் விமானச் சேவைகள் அமைச்சரின் 2007 ஆம் ஆண்டு திசெம்பர் மாதம் 19 ஆந் திகதிய அபஇ07/2283/312/030 ஆம் இலக்க அமைச்சரவைப் பத்திரத்தின் பிரகாரம், திட்ட ஆலோசகரொருவரை போட்டி விலைகளின் கீழ் தெரிவு செய்வதற்கு கருதுமிடத்து, 2009 ஆம் ஆண்டில் யப்பான் சர்வதேச ஒத்துழைப்புக்கான நிறுவனத்திடமிருந்து (JICA) பெறப்படவிருந்த நிதியை பயன்படுத்தி மிகத் துரிதமாக II ஆம் கட்டத்தின் 2 ஆம் படிநிலையின் நிர்மாணப் பணிகளை மேற்கொள்ள முடியாது போகுமென்பதால் பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலைய அபிவிருத்திக் கருத்திட்டத்தின் (BIADP) இரண்டாம் கட்டத்தின் இரண்டாம் படிநிலை தொடர்பாக JAC/NK நிறுவனம் தெரிவு செய்யப்பட்டுள்ளமை குழுவினால் அவதானிக்கப்பட்டுள்ளது.

கையாளக்கூடிய பயணிகளின் எண்ணிக்கையை 60 இலட்சத்திலிருந்து 150 இலட்சம் வரை அதிகரிப்பதற்கு 2013 ஆம் ஆண்டில் குறித்த கருத்திட்டத்தை மீளத் தொடங்குவதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டதால் 344.5 மில்லியன் ரூபாய் செலவிடப்பட்டு தயாரிக்கப்பட்ட முதலாவது திட்டம் நடைமுறைப்படுத்தப்படாத

காரணத்தினால் அத்திட்டத்துக்காக செலவிடப்பட்ட தொகை பயனற்றுப் போயுள்ளது.

கருத்திட்டத்துக்கு 74.397 மில்லியன் ரூபாய் நிதி வசதியினை பெறுவதற்குரியதாக 2012 மற்றும் 2016 ஆம் ஆண்டுகளில் யப்பான் சர்வதேச ஒத்துழைப்புக்கான நிறுவனத்துடன் (JICA) உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப்பட்டது. கருத்திட்டத்துக்கான ஆலோசனை நிறுவனத்தை தெரிவு செய்வதற்கு அமைச்சரவைப் பத்திரமொன்றின் மூலம் முன்மொழிவுகளுக்கான கோரிக்கைகள் கோரப்பட்டிருந்ததாகவும் அச் சந்தர்ப்பத்தில் JAC/NK நிறுவனம் மாத்திரம் முன்வந்ததாகவும், யப்பான் சர்வதேச ஒத்துழைப்புக்கான நிறுவனத்துடன் (JICA) எட்டப்பட்ட கடன் உடன்படிக்கையில் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்த நிபந்தனைகளில் ஒன்றான யப்பான் நாட்டின் கடனில் மேற்கொள்ளப்படும் கருத்திட்டங்களுக்கு யப்பான் நிறுவனமொன்றே தெரிவு செய்யப்பட வேண்டுமென்ற விடயத்தையும் கவனத்தில் கொண்டு கருத்திட்டத்தை மீளத் தொடங்குவதற்கு மேற் குறிப்பிட்ட JAC/NK நிறுவனத்தையே தெரிவு செய்து 2014 மார்ச் மாதம் 03 ஆம் திகதியன்று உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப்பட்டுள்ளமை குழுவினால் அவதானிக்கப்பட்டுள்ளது.

உடன்படிக்கையின் பிரகாரம் ஆலோசனை சேவைகளுக்கான காலக்கெடு 47 மாதங்களாக விதிக்கப்பட்டதோடு அதற்கான ஆலோசனைக் கட்டணம் 1.3 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர், 1367.5 மில்லியன் யப்பான் யென் மற்றும் 519.6 மில்லியன் ரூபாய் என்பதாக காணப்பட்டது.

இருப்பினும், கட்டடக் கலை சார்ந்த மாற்றங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டமை, பயணிகள் முனையக் கட்டடத்தின் அமைப்பை மாற்றுதல், கூரையின் அமைப்பை மாற்றுதல், B பக்கேஜுக்கான கட்டுமான மேற்பார்வை காலத்தை நீட்டித்தல், A பக்கேஜை செயற்படுத்தும் திட்டங்களை மாற்றுதல் போன்றவற்றுக்கு 2016 மற்றும் 2023 ஆம் ஆண்டுகளில் வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமானச்

சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) நிறுவனத்தின் தேவையின் பேரில் திட்டங்கள் மாற்றப்பட்டு உடன்படிக்கைகள் திருத்தப்பட்டதன் காரணமாக அதற்கு அடிப்படை ஆலோசனைச் சேவைகள் கட்டணத்துக்கு மேலதிகமாக 178.589 அமெரிக்க டொலர், 1612.4 மில்லியன் யப்பானிய யென் மற்றும் 808.9 மில்லியன் ரூபாய் செலுத்த வேண்டியிருந்ததோடு உடன்படிக்கை காலப்பகுதி 47 மாதங்களிலிருந்து 131 மாதங்கள் வரை 84 மாதங்களால் அதாவது 07 வருடங்களால் நீட்டிக்கப்பட்டது. அதன் பிரகாரம் 2014 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் 2024 ஆம் ஆண்டு திசெம்பர் மாதம் 31 ஆம் திகதி வரையான காலப்பகுதியில் திட்டமிடல் மற்றும் ஆலோசனை சேவைகள் கட்டணமாக 2,425.2 யப்பான் யென்களுக்கு இணையான 3,884.8 மில்லியன் ரூபாய் ஆலோசனை சேவைகள் நிறுவனத்துக்கு செலுத்தப்பட்டது.

குறித்த அபிவிருத்தி திட்டத்தின் B பக்கேஜின் கீழ் தொலைவிலுள்ள விமானங்களை கையாளும் பகுதி மற்றும் டெக்ஸி பாதையினை (Remote Apron & Taxiways) நிர்மாணிக்கும் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருவதுடன் இதனூடாக தற்போது விமான நிலையத்தில் காணப்படுகின்ற விமான நிறுத்து தளங்களின் எண்ணிக்கையினை 25 இலிருந்து 48 வரை அதிகரிப்பதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்டது.

குறித்த நிர்மாண ஒப்பந்தத்திற்காக ஆகக் குறைந்த கூறு விலையினைச் சமர்ப்பித்த Hazama Ando Corporation நிறுவனத்துடன் 2017ஆம் ஆண்டு பெப்ரவரி மாதம் 28ஆம் திகதி உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப்பட்டதுடன் அதன் பெறுமதி ரூ. 6,117.8 மில்லியனாகும். 30 மாதங்களைக் கொண்ட குறித்த ஒப்பந்த பொதியின் நிர்மாணப் பணிகள் 2019ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் 24ஆம் திகதி நிறைவு செய்யப்படவிருந்த போதிலும், அதன் நிர்மாணப் பணிகள் 2022ஆம் ஆண்டு சனவரி மாதம் 26ஆம் திகதி நிறைவடைந்தது. அந்தவகையில் சுமார் 25 மாத காலம் தாமதமடைந்தது. அதேபோன்று நிர்மாணப் பணிகளுக்கு ஹஸாமா (HAZAMA) நிர்மாணக் கம்பனிக்கு ரூ. 6,884.6 மில்லியன் தொகை செலுத்தப்பட்டுள்ளது. இதன்படி உடன்படிக்கையில் இணங்கிய

தொகையை விடவும் ரூ. 766.8 மில்லியன் மேலதிகமாகச் செலுத்தப்பட்டுள்ளது.

2022ஆம் ஆண்டு சனவரி மாதம் 26ஆம் திகதி மேற்கொள்ளப்பட்ட B கருத்திட்டத்தின் கீழ் விமான நிறுத்து தள இலக்கம் 27 இலிருந்து 49 வரை அமைக்கப்பட்ட போதிலும், இலக்கம் 27 தொடக்கம் 35 வரையில் காணப்படுகின்ற நிறுத்து தளங்கள் பயணிகள் முனையக் கட்டட நிர்மாணப் பணிகளுக்கு அவசியமான இடவசதிகளை வழங்குவதற்காக தற்காலிகமாக நிறுத்தப்பட்டுள்ளது. இலக்கம் 36, 37, 40, 41 மற்றும் 42 ஆகிய நிறுத்து தளங்கள் பல்வகை விமான நிறுத்து தளங்களாகச் செயற்படுகின்றன.

மேற் காட்டப்பட்டுள்ளவாறு, கூடுதல் தொகையினைச் செலவிட்டு நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ள போதிலும், ஒடுங்கிய உடல் பகுதியை (Fusselage) கொண்ட இரண்டு விமானங்களுக்கு ஒரே தடவையில் சேவைகளை வழங்குவதற்கு பயன்படுத்தும் குறித்த 5 பன்முக விமான நிறுத்து தளங்கள் (multiple parking bays) தொடர்பாக தொழிற்பாட்டு மட்டத்திலான பிரச்சினைகள் காணப்படுகின்றமை தெரியவந்துள்ளது.

கருத்திட்டத்தின் முகாமைத்துவ மற்றும் மேற்பார்வைச் செயன்முறைகள் தொடர்பாகவும் குழு வினவியதுடன், சர்வதேச உதவி வழங்கும் நிறுவனங்களிலிருந்து கிடைக்கப் பெற்ற முறைப்பாடுகள் காரணமாக அமைச்சின் செயலாளருக்கு பொறுப்புக் கூறக்கூடிய கருத்திட்ட முகாமைத்துவப் பிரிவொன்றைத் தாபித்துள்ளதாக அமைச்சின் செயலாளர் சுட்டிக்காட்டினார். எவ்வாறாயினும், இப்பிரின் செயற்பாடுகள் மற்றும் பொறுப்புக்கள் தொடர்பாக கருத்தாடல்கள் ஏற்பட்டதோடு அதன் கட்டமைப்பு மற்றும் பணியாட்டொகுதியினரைத் தெரிவு செய்யும் செயற்பாடு நிதி அமைச்சு மற்றும் முகாமைத்துவச் சேவைகள் திணைக்களத்தினால் நிருவகிக்கப்படுகின்றமை தெளிவானது.

B கருத்திட்டமானது 25 மாதங்கள் தாமதமடைந்தமைக்கு தரம் தொடர்பான சிக்கல்கள் மற்றும் திறனற்ற மேற்பார்வைச் செயற்பாடுகளே முக்கிய காரணம் என்பது குழுவின்போது

வெளிக்கொணரப்பட்டது. கருத்திட்டப் பணிப்பாளர் தெரிவித்துள்ளவாறு, ஆலோனைக் கம்பனி ஒப்பந்ததாரரின் பலவீனமான செயற்பாடுகளைக் கட்டுப்படுத்த தவறியுள்ளதுடன், அதனால் நிறுவன அலுவலர்களுக்கு நெருக்கமான மேற்பார்வை நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள வேண்டி ஏற்பட்டுள்ளது. இப்பிரச்சினைகள் காரணமாக குறிப்பிட்ட சில பகுதிகளை மீளவும் நிர்மாணிக்க வேண்டி இருந்தமையால், கருத்திட்டத்தை நிறைவு செய்வதற்கு திட்டமிட்டிருந்த காலப்பகுதியில் அதனை நிறைவுசெய்ய முடியாமல் போயுள்ளது.

இதன் போது ஆலோசனைக் கம்பனி கருத்திட்டத்தின் ஒப்பந்ததாரரை மேற்பார்வை செய்வதற்கு பதிலாக நிறுவனம் ஆலோசனைக் கம்பனியை மேற்பார்வை செய்யும் நிலைமையே காணப்பட்டுள்ளதை குழுவினால் அவதானிக்க முடிந்துள்ளது..

கருத்திட்டத்தைப் பொறுப்பேற்கும் போது நிறுவனத்தைச் சேர்ந்த 14 அலுவலர்களின் பங்கேற்புடன் ஆய்வு செய்யப்பட்ட போதிலும், பின்னர் ஏற்பட்ட செயற்பாட்டுப் பிரச்சினைகள் தொடர்பில் அச்சந்தர்ப்பத்தில் கவனம் செலுத்தப்படாமை விவாதத்துக்குரிய விடயமாக வெளிக்கொணரப்பட்டுள்ளது.

மேற்படி அனுகூலமற்ற செயற்பாடுகள் காரணமாக பொது மக்களின் பணம் வீணடிக்கப்பட்டுளதாக குழுவினால் வலியுறுத்தப்பட்டது.

குறித்த பிரச்சினையானது பிரதானமாக A320 போன்ற ஒடுங்கிய உடல் பகுதியை கொண்ட இரண்டு விமானங்களுக்கு ஒரே நேரத்தில் சேவைகளை வழங்குவதற்காக பன்முக விமான நிறுத்து தளங்களைப் பயன்படுத்தும் போது, விமானங்களின் முன்பக்கச் சக்கரத்துக்கும் எரிபொருள் வழங்கும் இடத்துக்குமிடையிலான (Fuel Hydrant Pit) தூரம் போதுமானதாக காணப்படாமை மற்றும் அதன் காரணமாக பன்முக விமான நிறுத்து தளங்களில் காணப்படுகின்ற எரிபொருள் வழங்கும் இடங்களின் (Fuel Hydrant Pit) மீது விமானத்தின் முன்பக்கச் சக்கரம் பயணிக்க கூடியதான இயலுமை காணப்படுகின்றமையினாலே ஏற்பட்டதாகும்.

ஆலோசனைக் கம்பனியின் தலைமை கருத்திட்ட அலுவலர் திரு. கெய்யா நிசியோ தெளிவுபடுத்துகையில், சுமார் 10 வருடங்களுக்கு முன்னர் வழங்கிய கூறு விலை ஆவணங்களில் எரிபொருள் வழங்கல் இடங்களின் அமைவிடம் சரியான முறையில் காட்டப்பட்டு இருந்ததாகவும், தங்களது அடிப்படைத் திட்டங்கள் அவற்றை அடிப்படையாகக் கொண்டே தயாரிக்கப்பட்டள்ளதாகவும் தெரிவித்தார். இருப்பினும், அதன் பின்னராக இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனம் தமது தேவைக்கேற்றவாறு எரிபொருள் வழங்கல் இடங்களை திட்டமிட்டு நிர்மாணித்ததாகவும், இதன் காரணமாக பன்முக விமான நிறுத்து தளங்கள் தொடர்பான தொழிற்பாட்டு பிரச்சினைகள் ஏற்பட்டதாகவும் அவரால் சுட்டிக்காட்டப்பட்டது.

கணக்கீட்டு அலுவலர் தெளிவுபடுத்தியவாறு, குழு மேற்கொண்ட கள ஆய்வின் பின்னர், ஆலோசனைக் கம்பனியைச் சேர்ந்த அலுவலர்கள், இலங்கை விமான சேவைகள் கம்பனியின் தரையை கையாளும் பணியாட்டொகுதியினர் மற்றும் விமான நிலைய அலுவலர்கள் இது தொடர்பில் விரிவாகக் கலந்துரையாடியதை தொடர்ந்து, எரிபொருள் வழங்கும் இடங்களை மாற்றியமைக்காது விமான ஓடு பாதைகளின் அடையாளங்களை மாற்றியமைப்பதன் மூலம் ஆலோசனைக் கம்பனி தீர்வொன்றை முன்வைத்தது. அந்த தீர்வின்படி, விமானங்களின் முன்பக்கச் சக்கரம் நிறுத்தப்படும் இடத்தை ஒப்பீட்டு ரீதியாக பின் நோக்கியதாக அடையாளமிடுவதன் மூலம் பன்முக விமான நிறுத்து தளங்களில் விமானங்களை கையாள்வதற்கு தேவையான இடத்தின் அளவை 70 மீற்றரிலிருந்து 40 மீற்றர் வரை குறைப்பதற்கு முன்மொழியப்பட்டது.

விமானங்கள் மற்றும் பயணிகளின் பாதுகாப்பை உறுதிப்படுத்தி, கீழ் காணும் மூன்று மாற்றுத் தீர்வுகளில் ஒன்றை துரிதமாக நடைமுறைப்படுத்தி குறித்த பிரச்சினை தீர்க்கப்பட வேண்டுமென குழுவினால் வலியுறுத்தப்பட்டது.

1. சர்வதேச தர நியமங்களுக்கமைவாக விமானங்களின் முன்பக்கச் சக்கரங்கள் எரிபொருள் வழங்கும் இடங்களின் மீது பயணிக்காத வகையில் பன்முக விமான நிறுத்து தளங்களில்

ஒடுங்கிய உடற்பகுதியை கொண்ட (Fusselage) இரண்டு விமானங்கள் வீதம் நிறுத்துதல்.

2. அதனை மேற்கொள்ள முடியாவிடின், அகண்ட உடற்பகுதியை கொண்ட ஒரு விமானத்தை பன்முக விமான நிறுத்து தளங்களில் நிறுத்துதல்.

3. ஒடுங்கிய உடற்பகுதியை கொண்ட ஒரு விமானம் வீதம் பன்முக விமான நிறுத்து தளங்களில் நிறுத்துதல்.

சர்வதேச விமானச் சேவைகள் அமைப்பின் (ICAO) உரிமம் பெற்ற பரிசோதகர்கள் மூலமாக ஆலோசனைக் கம்பனியின் தீர்வை மீளாய்வு செய்து வருவதுடன், குறித்த மீளாய்வின் பெறுபேறுக்கு அமைவாக சரியான தீர்மானமொன்றை மேற்கொள்வதற்கு எதிர்பார்ப்பதாக சிவில் விமான சேவைகள் அதிகாரசபையின் தலைவர் தெரிவித்தார்.

இந்த பிரச்சினையைத் தீர்ப்பது தொடர்பில் மேற்கொள்ளும் எந்தவொரு நடவடிக்கையும் விமானங்கள் மற்றும் பயணிகளின் பாதுகாப்பை உறுதிப்படுத்துவதுடன், சர்வதேச தர நியமங்களுக்கமைவாக மேற்கொள்ளப்படல் வேண்டுமென குழுவினால் வலியுறுத்தப்பட்டது.

<u>குழுவின் விதப்புரைகள்</u>

I. அடுத்தக் கட்ட பணிகளைத் தொடங்குவதற்கு முன்னர் தரையைக் கைளும் பணியாட்டொகுதி, நிறுவனத்தின் ஒருங்கிணைக்கும் செயற்பாடுகளை முன்னெடுக்கும் முகாமைத்துவ பிரிவு உட்பட அனைத்து தரப்பினரையும் ஒன்றிணைத்து கலந்துரையாடலை நடாத்தி, குறித்த விசாரணையை மேற்கொண்டு, தவறுகள் இழைக்கபட்ட இடங்களை அடையாளங்காணல்.

II. கருத்திட்டத்துடன் தொடர்புடைய JAC/NK கம்பனியின் ஆலோசனை செயல்முறை குறித்து முழுப் பகுப்பாய்வை மேற்கொண்டு அந்த கம்பனியின் சேவையை மேலும் பெற வேண்டுமா என்பதைத் தீர்மானித்தல்.

III. பல்வகை விமான தரிப்பிடங்களில் உள்ள தொழிற்பாட்டுச் சிக்கல்களைத் தீர்ப்பதற்கு ஆலோசனை கம்பனி வழங்கிய தீர்வு

தொடர்பாக, ஶ்ரீலன்கன் விமானசேவைகளின் தரையைக் கைளும் பணியாட்டொகுதி உட்பட ஏனைய தரப்பினர்களின் கருத்துக்களும் பெறப்பட்டு, ICAO தரநிலைக்கு இணங்குவதான சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகார சபையின் அனுமதியை விரைவில் பெற்று ஒரு மாதத்திற்குள் தீர்வினை நடைமுறைப்படுத்தல்.

IV. தீர்வை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு முன்னர் ஒப்புருவாக்கம் (simulation) ஒன்றைச் செய்தல்.

V. 3 மாதங்களுக்குள், பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலைய அபிவிருத்தித் திட்டத்தின் (BIADP) II கட்டம், 2 ஆம் படி, தொகுப்பு B பற்றிய சுயாதீன விசாரணையை நடாத்தி, தேவையான அவதானிப்புகளை உள்ளடக்கிய அறிக்கையை குழுவிடம் சமர்ப்பித்தல்.

VI. பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலைய அபிவிருத்தித் திட்டம் (BIADP) II ஆம் கட்டம், 2 ஆம் படி, தொகுப்பு B கருத்திட்டத்திலிருந்து தொழிற்பாட்டு சிக்கல்கள் எழுகின்றவாறு JAC/NK ஆலோசனை கம்பனி, கருத்திட்ட முகாமைத்துவ பிரிவு மற்றும் விமான நிலைய, விமான சேவைகள் (ஶ்ரீ லங்கா) (தனியார்) கம்பனியின் கருத்திட்டப் பிரிவு உள்ளிட்ட கம்பனியின் பொறுப்பான அதிகாரிகள் தமது கடமைகளைச் செய்யத் தவறியமைக் குறித்து விசாரணை நடத்துதல்.

VII. தொகுப்பு B தொடர்பான கருத்திட்டம் மேற்கொள்ளும் காலப்பகுதியில், திட்டத்தின் மேற்பார்வைப் பணிகள் கம்பனியின் கருத்திட்டப் பிரிவால் முறையாகச் செய்திருப்பதை உறுதிப்படுத்தும் ஆவணங்களை குழுவிடம் சமர்ப்பித்தல்.

VIII. தொலைதூரத்தில் அமைந்துள்ள விமானங்களை கையாளும் பகுதி மற்றும் டெக்ஸி பாதைகளோடு தொடர்புடைய பயன்படுத்த முடியாத 14 விமான தரிப்பிடங்களுக்கு E *ஏப்பிரன்* சாலைக் குறியீடுகளை இடுவதற்கும் தொழிற்படுத்தலைச் சரி செய்வதற்குமான பொறுப்பை ஏற்றுக்கொள்வதாக குறிப்பிட்டு, JAC/NK கம்பனியால் முகாமைத்துவ பிரிவின் பணிப்பாளருக்கு அனுப்பப்பட்ட கடிதத்தை உடனடியாக குழுவிற்கு சமர்ப்பித்தல்.

<u>விதப்புரைகளை நடைமுறைப்படுத்த வேண்டிய/ பொறுப்புக்கூற வேண்டிய அலுவலர்கள்/ நிறுவனங்கள்</u>

செயலாளர்- போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைகள், துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சு (விதப்புரை இலக்கங்கள் V,VI)

தலைவர்- வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலைய, விமான சேவைகள் (ஸ்ரீ லங்கா) (தனியார்) கம்பனி (விதப்புரை இலக்கங்கள் I,II,III,IV)

கருத்திட்டப் பிரிவுத் தலைவர்- (விதப்புரை இலக்கங்கள் VII,VIII)

<u>குழுவின் விதப்புரைகளை நடைமுறைப்படுத்துவதிலுள்ள முன்னேற்றம்</u>

மேற்படி I ஆம் இலக்க விதப்புரையுடன் தொடர்புடையதான கலந்துரையாடலை நடாத்தி தீர்மானங்களை எட்டுவதற்கு நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டதாக 2025.05.09ஆந் திகதி நடைபெற்ற குழுக்கூட்டத்தின்போது கணக்கீட்டு அலுவலர் குழுவிற்குத் தெரிவித்தார்.

மேற்படி விதப்புரை V இன் பிரகாரம், B கருத்திட்டம் தொடர்பாக முழுமையான விசாரணை ஒன்றை மேற்கொள்வதற்காக விசாரணைக் குழுவொன்று நியமிக்கப்பட்டிருப்பதாகவும், அதற்காக சிவில் விமானசேவைகள் அதிகார சபையின் அலுவலர் ஒருவரும் மத்திய அரசாங்க அமைச்சின் மேலதிக செயலாளர்கள் இருவரும் உள்வாங்கப்படுவதாக பிரதம கணக்கீட்டு அலுவலர் 2025.05.09 ஆந் திகதி நடைபெற்ற குழுக்கூட்டத்தின்போது தெரிவித்தார்.

மேற்படி விதப்புரை VIII பிரகாரமான கடிதமானது 2025.04.02 ஆந் திகதி நடைபெற்ற குழுக் கூட்டத்தில் குழுவிற்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்டது.

04. <u>பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலைய அபிவிருத்தி கருத்திட்டத்தின் (BIADP) II ஆம் கட்டம், 2 ஆம் படி- A தொகுப்பு – பயணிகள் முனைய கட்டிடம் மற்றும் அதனுடன் தொடர்புடைய பணிகள்</u>

A தொகுப்பான பயணிகள் முனையக் கட்டிடத்துடன் தொடர்புடைய பணிகளின் (Passenger Terminal Building & Associated works) நிர்மாண ஒப்பந்தம் தாய்சே கம்பனிக்கு (Taisei Coporation) 41,553.9 மில்லியன் ஜப்பான் யென்னிற்கும் ரூ. 35,135.8 பெறுமதிக்கு நிகரான ரூ. 105,569.7 மில்லியன் மொத்த தொகைக்கு 2020 மார்ச் 04 ஆந் திகதி வழங்கப்பட்டிருந்தது.

2020 திசெம்பர் 15ஆந் திகதி ஆரம்பிக்கப்பட்டு, 2023 திசெம்பர் 13 ஆந் திகதியாகும் போது ஒப்பந்த பணிகள் நிறைவடையவிருந்தது. இலங்கை வெளிநாட்டு படுகடனுக்கான நிதியீட்டம் தொடர்பான இடைக்கால கொள்கை என்ற அடிப்படையில் நிதி அமைச்சினால் 2022 ஏப்பிறல் 12ஆந் திகதி வெளியிடப்பட்ட சுற்றுநிரூபத்தின் காரணமாக கருத்திட்டத்திற்கான கடன் தொகையின் தவணை கொடுப்பனவு விடுவிக்கப்படுவதை யப்பான் சர்வதேச ஒத்துழைப்பு முகவராண்மை (JICA) இடைநிறுத்தியது.

இதன் பெறுபேறாக ஒப்பந்தக்காரர், 2022 திசெம்பர் 09ஆந் திகதி நிர்மாணப் பணிகளை நிறுத்தி இருந்ததோடு, அப்போது ஒப்பந்தக் காலத்தின் இரண்டு வருடங்கள் நிறைவடைந்திருந்தன. அத்திகதியில் பௌதீக ரீதியான முன்னேற்றம் 30% ஆக இருக்க வேண்டியபோதும் உண்மையான முன்னேற்றம் 5.44% ஆக மட்டுமே காணப்பட்டது. 2024 திசெம்பர் 31ஆந் திகதியளவில் நிர்மாண ஒப்பந்தத்திற்காக ரூ.37,311.3 மில்லியன் தொகை ஒப்பந்தக்காரருக்கு செலுத்தப்பட்டிருந்தது.

2022 திசெம்பர் மாதம் 9ஆம் திகதி நிர்மாணப் பணிகள் நிறுத்தப்பட்டதை தொடர்ந்து, நிர்மாணப் பணிகளின் பாதிப்பை குறைக்கும் பொருட்டு "Identified Protective works in MTB, Pier 2 &

Pier 3 at BIADP phase II stage II எனப்படும் ஒப்பந்தம், Ms/ Access Engineering plc கம்பனிக்கு 477.4 மில்லியன் பெறுமதிக்கு 2023 யூன் மாதம் 22ஆம் திகதி வழங்கப்பட்டுள்ளதுடன் 2024 திசெம்பர் மாதம் 31ஆம் திகதியளவில் அதன் பணிகள் நிறைவு செய்யப்பட்டிருந்தன. அன்றைய திகதிக்கு ஏற்கப்பட்ட செலவு ரூ. 374.1 மில்லியன்களாகும். இதற்கு மேலதிகமாக Identified scope of works of ground beams etc. at MTB pier 2 & pier 3 at BIADP phase II stage 2 எனும் பெயரில் ஒப்பந்தமொன்று அதே கம்பனிக்கு ரூ. 3,255.5 மில்லியன் பெறுமதிக்கு 2024 ஏப்பிறல் மாதம் 8ஆம் திகதி வழங்கப்பட்டுள்ளதுடன் 2024 திசெம்பர் மாதம் 31ஆம் திகதிய அதன் பௌதீக முன்னேற்றம் 73% ஆகும். அதற்காக குறித்த திகதி வரை ஏற்கப்பட்ட செலவு ரூ. 954.5 மில்லியன்களாகும். இதன் படி, கருத்திட்டம் நிறுத்தப்பட்டதால் மேற்படி ஒப்பந்தங்களுக்காக ரூ. 1,328.7 மில்லியன் தொகையை மேலதிகச் செலவாக ஏற்கவேண்டியிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

4.1 கருத்திட்டத்தின் பௌதீக ரீதியான முன்னேற்றமான 5.44% இற்கு கருத்திட்டத்தின் மொத்தச் செலவில் 40% அளவுக்கு பாரிய தொகையை ஒப்பந்ததாரருக்கு செலுத்தியுள்ளமை.

தாய்சே கம்பனி கருத்திட்டத்தின் 5.44% ஐ மாத்திரம் பூர்த்தி செய்துள்ள போதிலும், 2024 திசெம்பர் மாதம் 31ஆம் திகதியளவில் ரூ. 37 பில்லியன்கள் (கருத்திட்டதின் மொத்தச் செலவில் 40%) குறித்த கம்பனிக்கு செலுத்தியமைக்கான காரணத்தை குழு வினவியது.

மேற்கொண்ட பணிகளுக்காக 9.1 பில்லியன் யென்களும், ஒப்பந்தம் இரத்துச் செய்யப்பட்டதால் ஏற்பட்ட இழப்புக்கு நட்டஈடாக 10.9 பில்லியன் யென்களுமாக 20.1 பில்லியன் யென்கள் ஒப்பந்ததாரருக்கு செலுத்தப்பட்டுள்ளதாக கருத்திட்ட முகாமைத்துவப் பிரிவின் பணிப்பாளர் குழுவிற்கு விபரித்திருந்தார்.

ஒப்பந்த நிபந்தனைகளுக்கு அமைவாக தாய்சே கம்பனிக்கு அது வரையில் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த பணிகளுக்கும் அதேபோன்று

ஒப்பந்தம் இரத்துச் செய்யப்பட்டதால் ஏற்பட்ட இழப்புக்கும் கட்டணம் செலுத்தப்பட வேண்டுமெனவும், தாய்சே கம்பனி 130 மில்லியன் ஐக்கிய அமெரிக்க டொலர்களை நட்டஈடாக கோரியதாகவும், அதனை மதிப்பீடு செய்வதற்காக நியமிக்கப்பட் சிறப்பு குழு 7 - 8 மாதங்களின் பின்னர் மிகவும் நியாயமான தொகையெனத் தீர்மானித்த 10.9 பில்லியன் யென்களை மேற்படி நட்டஈடாக செலுத்துவதற்கு சமர்ப்பித்தருந்ததாகவும் ஆலோசனைக் கம்பனியின் பிரதம கணிய அளவையியாளர் தெளிவுபடுத்தினார். அதற்கு மேலதிகமாக நிர்மாணப் பணிகளின் முன்னேற்றத்தின் அடிப்படையில் செலுத்தப்பட்ட கொடுப்பனவுகளும், வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலைய மற்றும் விமான சேவைகள் (ஸ்ரீலங்கா) (தனியார்) கம்பனிக்கு தாய்சே கம்பனியினால் ஒப்படைக்கப்பட்ட நிர்மாணப் பொருட்கள் மற்றும் உபகரணங்கள் மற்றும் ஒப்பந்தம் இரத்தச் செய்யும் சந்தர்ப்பத்தில் வெளிநாட்டிலிருந்து இலங்கைக்கு கொண்டுவரப்பட்டுக் கொண்டிருந்த உபகரணங்களின் விலையும் இக்கொடுப்பனவில் உள்ளடங்குவதாகவும் குழுவிற்கு விளக்கமளிக்கப்பட்டது.

பௌதீக முன்னேற்றமானது கருத்திட்டத்தின் 5.44% ஆக காணப்பட்ட போதிலும் அதற்காகச் செலுத்தப்பட்ட தொகையை பார்க்குமிடத்து அது மொத்தக் கொடுப்பனவு அளவின் அரைவாசியாக உள்ளமை குழுவினால் அவதானிக்கப்பட்டது.

ஒப்பந்தம் இரத்துச் செய்யப்பட்ட சந்தர்ப்பத்தில் நிறைவுச் செய்யப்பட்டிருந்த பணிகளின் அளவு அண்ணளவாக 6% என்று கருதினால் அவ்வாறு நிறைவுச் செய்யப்பட்ட நிர்மாணப் பணிகளுக்கான மொத்தக் கொடுப்பனவாக சுமார் ரூ. 6 பில்லியன்களே செலுத்தப்பட்டிருக்க வேண்டுமெனினும், குறித்த பணிகளுக்காக 9.1 பில்லியன் யென்கள் அதாவது (மொத்தக் கொடுப்பனவாகிய ரூ. 37 பில்லியன்களில் சுமார் அரைவாசி அளவில்) ரூ. 18 பில்லியன் தொகை நிர்மாணப் பணிகளுக்கு செலுத்தப்பட்டுள்ளதாக கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி வலியுறுத்தியிருந்தார். அதற்கமைவாக உண்மையான பணிகளின் முன்னேற்றம் தொடர்பில் செலுத்த வேண்டியிருந்த ரூ. 6 பில்லியன்களை விடவும் ரூ. 12 பில்லின்களுக்கும் அதிகமான தொகை வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலைய மற்றும் விமானச்

சேவைகள் (ஸ்ரீலங்கா) (தனியார்) கம்பனிக்கு மீள ஒப்படைக்கப்பட்ட நிர்மாணப் பொருட்கள் மற்றும் உபகரணங்களுக்காக ஒப்பந்ததாரருக்கு செலுத்தப்பட்டுள்ளமை இதன் மூலம் தெளிவாகின்ற போதிலும், தாய்சே கம்பனி, விமான நிலைய மற்றும் விமானச் சேவைகள் கம்பனிக்கு மீள ஒப்படைத்த நிர்மாணப் பொருட்கள் மற்றும் உபகரணங்களின் மொத்தப் பெறுமதி ரூ. 3.9 பில்லியன்களென கணக்காய்வாளர் தலைமையதிபதியினால் சுட்டிக்காட்டப்பட்டது.

.

மேலும், ஒப்பந்ததாரரொருவரால் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய கட்டுமானங்களின் பாதுகாப்புக்கு தேவையான நடவடிக்கைகள் போன்ற எதையுமே மேற்கொள்ளாத காரணத்தினால் வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலைய மற்றும் விமானச் சேவைகள் (ஸ்ரீலங்கா) (தனியார்) கம்பனிக்கு, மேலதிகமாக ரூ. 1,328.7 பில்லியன் தொகையை செலவிட்டு அதற்காக வேறு கம்பனியொன்றை ஈடுபடுத்த நேர்ந்தது.

மேற்படி நிர்மாணப் பணிகளையும் தாய்சே கம்பனியின் ஊடாகவே மேற்கொள்வதற்கு விமான நிலைய மற்றும் விமான சேவைகள் கம்பனி முயற்சி செய்திருக்குமானால், மேற்படி செலவை மீதப்படுத்தியிருக்க முடியுமெனவும், ஆலோசனைக் கம்பனியும் எந்தவித பொறுப்புமின்றி கவனயீனமாகச் செயற்பட்டுள்ளதாகவும் குழு கடும் தொனியில் வலியுறுத்தியது.

4.2 பயணிகள் முனையக் கட்டிடத்தில் காணப்படுகின்ற கட்டிடக் கலைத் திட்டங்களில் காணப்படும் பொருத்தமின்மை சார்ந்த பிரச்சனைகள்

கருத்திட்ட முகாமைத்துவப் பிரிவின் பணிப்பாளர் 2025ஆம் ஆண்டு பெப்ருவரி மாதம் ஆலோசனைக் கம்பனிக்கு அனுப்பிய கடிதத்திற்கமைவாக, கட்டிடத்தின் 18 முக்கிய இடங்களில் கட்டிடக் கலை சார்ந்த 640 பொருத்தமின்மை தொடர்பான சீராக்கல்கள் தொடர்பில் குழுவினால் கவனம் செலுத்தப்பட்டது.

ஒப்பந்தம் இரத்துச் செய்யப்பட்டு அது தொடர்பான கொடுப்பனவுகள் செலுத்தப்பட்ட பின்னர் தாய்சே கம்பனியினால் தயாரிக்கப்பட்ட டிஜிட்டல் முப்பரிமாண கட்டிடத் தகவல் மாதிரியை (Building Information Model- BIM) அவர்களிடம் வழங்கியதாகவும் குறித்த மாதிரிக்கமைய கட்டிடக் கலை திட்டங்களில் காணப்படுகின்ற பொருத்தப்பாடின்மை தொடர்பில் புரிதல் பெறப்பட்டதாகவும் ஆலோசனைக் கம்பனியின் அலுவலகர்கள் விளக்கமளித்தார்கள்.

2025 மே மாதம் 27ஆம் திகதி புதிய கூறுவிலையை கோருவதற்கு முன்னதாக இப்பிரச்சினையை தீர்ப்பது தொடர்பாக பிற்சேர்க்கைகளை (addendums) வெளியிடுவதற்கு ஆலோசனைக் கம்பனி நடவடிக்கை மேற்கொண்டுள்ளமை தொடர்பாகவும் குழு கவனம் செலுத்தியது.

எதிர்கால ஒப்பந்தத்தை நடைமுறைப்படுத்துகையில் கட்டிடக் கலைத் திட்டங்களில் காணப்படுகின்ற பொருத்தமின்மை காரணமாக காலத்தை நீட்டிக்கின்ற அல்லது செலவு அதிகரிக்கின்ற நிலைமை ஏற்படாத வகையில் நடவடிக்கை மேற்கொள்ளுமாறு குழுவினால் வலியுறுத்தப்பட்டது.

4.3 பயணிகள் முனைய கட்டிடத்தின் கூரை

பயணிகள் முனைய கட்டிடத்தின் கூரையின் வடிவமானது, குறித்த காலப்பகுதியில் ஆட்சியிலிருந்த அரசியல் அதிகாரத்தாரின் தேவைக்கேற்ப மாற்றப்பட்டுள்ளதை குழு அவதானித்தது. 2012ஆம் ஆண்டு தாமரை மலர்களின் இதழ்களின் வடிவம்கொண்டு கூரையை அமைக்கத் திட்டமிடப்பட்டிருந்தாலும், 2015ஆம் ஆண்டு அலரி இலையின் வடிவத்திற்கு மாற்றப்பட்டு அமைக்கப்பட்டிருந்தது.

கருத்திட்டம் இரத்துச் செய்யப்படும்போது, அதன் பௌதீக முன்னேற்றம் 5.44% ஆக மாத்திரமே இருந்தபோதிலும் ஏற்கெனவே ஒப்பந்தக்காரரால் பயணிகள் முனைய கட்டிடத்தின் கூரைக்கான தருவித்தல் கட்டளை அனுப்பப்பட்டிருந்ததோடு, கருத்திட்டம் இடைநிறுத்தப்பட்ட பின்னர் 2022 யூலை மாதம் நிறுவனத்தினால்

அது பொறுப்பேற்கப்பட்டிருந்தது. தற்போது சம்பந்தப்பட்ட கூரையானது மாதாந்தம் ரூபா 3 மில்லியன் செலவு செய்யப்பட்டு, குளோபல் பார்க் இலுள்ள களஞ்சியசாலை ஒன்றில் களஞ்சியப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. கருத்திட்டத்தின் முன்னேற்றம் குறைவடைந்துள்ள நிலையில் கூரைக்கான தருவித்தல் கட்டளை மற்றும் பொறுப்பேற்றலுக்கான அடிப்படை யாதென்பதை குழு வினவியதைத் தொடர்ந்து, கருத்துத் தெரிவித்த கருத்திட்டத்தின் முகாமைத்துவ பிரிவின் பிரதி பணிப்பாளர், தாய்சே நிறுவனத்தினால் பின்பற்றப்பட வேண்டிய ஆலாசனை கம்பனியின் வேலைத்திட்டத்திற்கு ஏற்ப பயணிகள் முனைய கட்டிடத்தின் கூரையை 2022 பெப்ரவரி மாதத்தில் இறக்குமதி செய்து பொறுப்பேற்பதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்தாலும், உண்மையிலேயே கூரையானது கருத்திட்ட வளவுக்கு 2022 யூலை மாதம் ஒப்படைக்கப்பட்டதாகவும், அதன் பிரகாரம் நிர்மாணிப்பு வேலைத்திட்டத்தின் கால எல்லையை கருத்திற்கொள்ளும்போது, கூரையை ஒப்படைத்தல் உரிய காலப்பகுதியை விட தாமதமான நிலையில் இடம்பெற்றதாக தெரிவித்துள்ளார்.

ஆலோசனைக் கம்பனியின் அலுவலர்கள் தெரிவிக்கின்ற வகையில, ஒப்பந்த நிபந்தனைகளின் பிரகாரம் ஏற்கனவே தருவித்தல் கட்டளை அனுப்பப்பட்டிருந்த பொருட்களை பொறுப்பேற்காத சந்தர்ப்பத்தில் களஞ்சியசாலைக் கட்டணத்தையும் ஒப்பந்தக்காரருக்குச் செலுத்த நேரிடும். கருத்திட்டத்தின் முன்னேற்றத்தை சரியான வகையில் மதிப்பீடு செய்யாது, கூரைக்கான தருவித்தல் கட்டளை அனுப்பப்பட்டிருந்ததால் மேற்பார்வை குறைப்பாடுகள் வெளிக்காட்டப்படுவதாக குழு சுட்டிக்காட்டியது.

<u>குழுவின் விதப்புரைகள்</u>

I. கூரைக்கான தருவித்தல் கட்டளை அனுப்பப்பட்டிருந்த திகதி, தருவித்தல் கட்டளையுடன் தொடர்புடைய ஆவணங்கள் மற்றும் அதுவரையில் பயணிகள் முனைய கட்டிட நிர்மாணப் பணிகளில் ஏற்பட்ட பௌதீக ரீதியான முன்னேற்றம் குறித்து குழுவிற்குச் சமர்ப்பித்தல்.

II. கருத்திட்டத்துடன் சம்பந்தப்பட்ட கம்பனியினால் பெயர் குறிப்பிடப்பட்ட ஒத்த அணியின் (Counterpart Team) பெயர்ப்பட்டியல் மற்றும் ஏனைய தகவல்களை கணக்காய்வாளர் தலமை அதிபதிக்கும் குழுவிற்கும் வழங்குதல்.

விதப்புரைகளை நடைமுறைப்படுத்த வேண்டிய/ பொறுப்புக் கூறவேண்டிய அலுவலர்கள்/ நிறுவனங்கள்

தலைவர்- வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலைய, விமான சேவைகள் (ஸ்ரீ லங்கா) (தனியார்) கம்பனி

குழுவின் விதப்புரைகளை நிறைவேற்றுதிலுள்ள முன்னேற்றம்

மேலே உள்ள பரிந்துரை II தொடர்பான எதிர் கட்சி குழுவின் பெயர் பட்டியல் மற்றும் பிற தகவல்கள் ஆகஸ்ட் 11, 2025 அன்று குழுவிடம் வழங்கப்பட்டன.

4.4 கருத்திட்டத்தில் எஞ்சியுள்ள நிர்மாணப் பொருட்களையும் உபகரணங்களையும் ஏலவிற்பனை செய்யத் தவறியமை மற்றும் குறைந்த வாடகைக் கொண்ட எரியூட்டி களஞ்சியசாலைக்கு கொண்டு செல்லத் தவறியமை

கருத்திட்டத்தின் நிர்மாணப்பணிகள் 2022 திசெம்பர் 09 ஆந் திகதி நிறுத்தப்பட்ட பின்னர் ஒப்பந்தக்காரரால் கருத்திட்டத்திற்காக கொள்வனவு செய்யப்பட்ட பொருட்களையும் உபகரணங்களையும் வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலைய, விமானசேவைகள் (ஸ்ரீ லங்கா) (தனியார்) கம்பனி பொறுப்பேற்கவேண்டி இருந்ததோடு, அதற்காக வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலைய, விமானசேவைகள் (ஸ்ரீ லங்கா) (தனியார்) கம்பனியின் தலைவர் 2023 சனவரி 20 ஆந் திகதி ஒன்பது குழுக்களை நியமித்திருந்தார். கூரைப் பொருட்களும் ஏனைய விநியோகப் பொருட்களும் காலாவதியாவதனால் ஏற்படக் கூடிய நட்டத்தைக் குறைத்துக்கொள்வதற்காக, இந்த எஞ்சியிருக்கின்ற இருப்புக்களை ஏலவிற்பனை செய்வதுடன் தொடர்புடைய நிரந்தர வேலை நிமித்தம் நியமிக்கப்பட்டிருந்த 03 ஆம் இலக்க குழுவினால்

விதப்புரைகள் வழங்கப்பட்டிருந்தன. எவ்வாறு இருப்பினும், அந்தக் குழுவின் விதப்புரைகளை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு முகாமைத்துவ பிரிவு தவறியமையால், அந்தக் பொருட்களை களஞ்சியப்படுத்துவதற்கு ரூ.5.2 மில்லியன் பாதுகாப்பு வைப்புடன் கூடிய தனியார் களஞ்சியசாலையொன்று வாடகைக்கு எடுக்கப்பட்டிருந்ததோடு, அதற்காக 2023 திசெம்பர் 01 ஆந் திகதியிலிருந்து 2024 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதி வரை ரூ.45.6 மில்லியன் தொகையானது வாடகையாக செலுத்தப்பட்டிருந்தது. இந்த வாடகைக் களஞ்சியத்தினுள் ரூ.79.6 மில்லியன் மற்றும் ஜப்பான் யென் 3.1 மில்லியன் பெறுமதியான சொத்துக்கள் தற்போதும் களஞ்சியப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறன.

2023 பெப்ரவரி 17ஆந் திகதி வெளியிடப்பட்ட குழு இலக்கம் 07இன் மதிப்பீடு மற்றும் விதப்புரைகளின் பிரகாரம், உப ஒப்பந்தக்காரரின் கண்காணிப்பின் கீழ் கம்பனியால் எரியூட்டி (incinerator) ஆனது, ஒப்பந்தக்காரர் களஞ்சியப்படுத்தி வைத்திருந்த இடத்திலே களஞ்சியப்படுத்தி வைக்கப்பட்டிருந்ததோடு, அதற்காக 2022 திசெம்பர் 09 ஆந் திகதி முதல் 2025 சனவரி 08 ஆந் திகதி வரையான காலப்பகுதிக்கான மொத்த களஞ்சிய வாடகையும் ஏனைய கட்டணங்களுமாக ரூ. 16.7 மில்லியன் தொகையானது செலுத்தப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும், இந்த இயந்திரம் அந்த களஞ்சியசாலையிலிருந்து மேற்படி களஞ்சியசாலைக்கு கொண்டு வருவதற்கு குழுவினால் முன்மொழியப்பட்டிருந்ததோடு, அதன் மூலம் மாதாந்தம் ரூ.392, 904 தொகையை சேமிக்க முடியுமென அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது. அந்த விதப்புரைகளை நடைமுறைப்படுத்தாதனால், 2023 மார்ச்சு மாதம் முதல் 2024 திசெம்பர் மாதம் வரை கம்பனியினால் ரூ. 3.9 மில்லியன் மேலதிக செலவொன்றை ஏற்கவேண்டியிருந்தது.

கருத்திட்டப் பிரிவின் பிரதித் தலைவரின் கூற்றுபடி, 2023 செத்தெம்பர் மாத்தில் குழுவின் விதப்புரைகள் மீண்டும் மீளாய்வு செய்யப்பட்டிருப்பதோடு, நடைமுறைக்குச் சாத்தியமில்லாத சில விதப்புரைகளை நடைமுறைப்படுத்தாது இருப்பதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்தது. கருத்திட்டத்திற்காக கொள்வனவு செய்யப்பட்ட பொருட்கள் மற்றும் இயந்திரங்கள் அதற்கான

அனைத்து கட்டணங்களும் முழுமையாக செலுத்தப்பட்ட பின்னர் கம்பனியின் சொத்தாக மாற்றமடைவதால், 2023 ஆம் ஆண்டாகும்போதும் கட்டணங்கள் முழுமையாக செலுத்தப்பட்டிராத காரணத்தினால், குளோபல் பார்க் தனியார் களஞ்சிய சாலைக்கு எரியூட்டியை கொண்டு செல்வதற்கு ஆலோசனை கம்பனியும் தாயசே கம்பனியும் எதிர்ப்புத் தெரிவித்திருந்தது.

மேலும், எரியூட்டியை இறக்குமதி செய்த கம்பனியினால் வழங்கப்பட்ட 10 வருட உத்தரவாதச் சான்றிதழ் குறித்த எரியூட்டி அவர்களது கண்காணிப்பின் கீழ் இருந்தால் மட்டுமே செல்லுபடியாகுமென குறிப்பிடப்பட்டிருந்தமையால், எரியூட்டியை பொருத்திய இடத்திலே வைத்திருப்பதற்குத் தீர்மானிக்கப்பட்டது.

எரியூட்டியை வேறு இடமொன்றுக்குக் கொண்டு செல்வது ஆபத்தானது என எரியூட்டியை இறக்குமதி செய்த பொறியியலாளர் தெரியப்படுத்தி இருப்பதடன், அதற்கு வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலைய, விமானசேவைகள் (ஸ்ரீ லங்கா) (தனியார்) கம்பனியின் பொறியியலாளர் இணங்கியதால், எரியூட்டியை அந்த இடத்தலேயே வைப்பதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டதாக தலைமை இயந்திரவியல் பொறியியலாளர் தெளிவுப்படுத்தி உள்ளார்.

4.5 நான்கு ஒழுங்கைகளுடன் மினுவாங்கொடை திசையை நோக்கி நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ள நுழைவுப் பாதை

பயணிகள் முனைய கட்டிடத்திலிருந்து மினுவாங்கொடை வீதியை நோக்கி இரண்டு அல்லது நான்கு ஒழுங்கைகள் கொண்ட நுழைவுப் பாதையை நிர்மாணிப்பதற்கு ஆலோசனை கம்பனி திட்டமிட்டிருந்தாலும், ஆலோசனைக் கம்பனிக்கு அறிவிக்காது, விமான நிலைய, விமானசேவைகள் (ஸ்ரீ லங்கா) (தனியார்) கம்பனியின் கண்காணிப்பின் கீழ் வீதி அபிவிருத்தி அதிகார சபையால், மினுவாங்கொடை பாதையை நோக்கி நான்கு ஒழுங்கைகள் கொண்ட நுழைவுப் பாதை நிர்மாணிக்கப்பட்டமையால், ஆலோசனைக் குழு முன்னர் திட்டமிட்ட இடத்தில் வாகன தரிப்பிடத்தை நிறுவுவது சிக்கலாகி இருப்பதாக குழு அவதானித்தது.

தலைமை குடிசார் பொறியியலாளர் (திட்டமிடல் மற்றும் வடிவமைப்பு) தெளிவுப்படுத்தி உள்ளதன்படி, 2018ஆம் ஆண்டு விமான நிலையத்தைப் பயன்படுத்தும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை அதிகரித்த காரணத்தினால் நுழைவுப் பாதைகளில் நெருக்கடி ஏற்பட்டதோடு, அதற்கு மாற்று வழியாக நான்கு ஒழுங்கைகளுடன் கூடிய நுழைவுப் பாதையொன்று குறுகிய காலத்தில் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த மாற்றங்களினால் ஆலோசனைக் கம்பனியின் அசல் திட்டத்திற்கேற்ப வாகன தரிப்பிடச் சாலையை நிர்மாணிக்க முடியாது போனமையாலும், சாலையின் எதிர்ப்பக்கத்தில் அதனை நிர்மாணிக்க முடியுமென கருத்து வெளியிடப்பட்டது.

2022 விமான நிலைய வடிவமைப்பு குறிப்பேட்டின் (Airport Design Reference Manual) பிரகாரம், பயணிகள் முனையக் கட்டிடத்திலிருந்து வாகன தரிப்பிடச் சாலைக்கு குறைந்த பட்சம் 91 மீற்றர் தூரம் தேவையாக இருப்பினும், ஆலோசனைக் கம்பனியின் 2012 திட்டத்தில் இந்த தூரமானது 40 மீற்றராக மட்டுமே இருந்ததோடு, புதிய இடமானது பயணிகள் முனைய கட்டிடத்திலிருந்து 100 மீற்றர் தொலைவில் அமைந்திருப்பதோடு, பாதுகாப்பை கவனத்தில் கொள்ளும்போது, புதிய இடத்தில் அதனை நிர்மாணிப்பது மிகவும் பொருத்தமானது என தலைமை குடிசார் பொறியியலாளர் (திட்டமிடல் மற்றும் வடிவமைப்பு) மேலும் தெரிவித்தார்.

குழு இந்நிலைமை தொடர்பில் கடும் அதிருப்தியைத் தெரித்து, ஆலோசனை கம்பனியின் திட்டமிடலுக்காக செலவிடப்பட்ட ரூ.2.5 பில்லியன் தொகையில் சரியான நன்மைகளைப் பெற முடியாது போனமையானது, நாட்டிற்கு ஏற்பட்ட நட்டம் என வலியுறுத்தியது. மேலும், அசல் திட்டத்தில் வாகன தரிப்பிடத்திலிருந்து, பயணிகள் முனையப்போக்குவரத்து கட்டிடத்திற்கு இருந்த தூரமானது பாதுகாப்பிற்கு அச்சுறுத்தலை ஏற்படுத்தும் எனில், அந்த சந்தர்ப்பத்திலேயே அதனை சரி செய்ய முடியும் என குழுவினால் மேலும் வலியுறுத்தப்பட்டது.

05. JAC/NK கம்பனியின் கருத்திட்ட முகாமைத்துவ அலுவலர் திரு. கெய்யா நிஷியோவை பிரதம கருத்திட்ட அலுவலராக மீள நியமனம் செய்தல்

அக்காலப்பகுதியில் இருந்த கம்பனியின் தலைவரால் ஆலோசனை கம்பனியின் முகாமைத்துவத்திற்கு 2017 ஆண்டு அனுப்பப்பட்ட கடிதங்கள் குறித்து குழு கவனம் செலுத்தியது. ஆலோசனை கம்பனியின் பலவீனமான ஒருங்கிணைப்பு, பலவீனமான கண்காணிப்பு மற்றும் திட்டமிடல்களில் காணப்படும் குறைபாடுகள் காரணமாக A மற்றும் B தொகுப்புக்கள் இரண்டிலும் நிர்மாணிப்பு பணிகளை ஆரம்பிப்பதில் தாமதம் ஏற்பட்டுள்ளதை குழு அவதானித்தது.

மேலும், கணிசமான அளவு தவறிழைத்தல், கவனயீனம் மற்றும் தேவையான திறமையின்மை ஆகியவற்றைக் குறிப்பிட்டு, கருத்திட்ட முகாமைத்துவ அலுவலர் திரு கெய்யா நிஷியோவை குறித்த பதவியிலிருந்து நீக்குமாறு போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சின் செயலாளரால், 2017 ஆம் ஆண்டு ஜப்பான் சர்வதேச ஒத்துழைப்பு முகவராண்மை நிறுவனத்திற்கு (JICA) அறிவிக்கப்பட்டுள்ளமை தொடர்பிலும் குழு அவதானித்தது. 2018 ஆம் ஆண்டு திரு. கெய்யா நிஷியோவுக்குப் பதிலாக வேறு நபர் ஒருவர் கருத்திட்ட முகாமையாளராக நியமிக்கப்பட்டிருந்ததோடு, 2020 ஆம் ஆண்டாகும்போது திரு. கெய்யா நிஷியோ பிரதான கட்டிட கலைஞராகவும், பின்னர் A தொகுப்பிற்குரிய கருத்திட்டத்தை தொழிற்படுத்தும் ஒருங்கிணைப்பாளராகவும் நியமிக்கப்பட்டிருப்பதனை குழு அவதானித்தது. 2018 ஆம் ஆண்டு நீக்கப்பட்ட திரு. கெய்யா நிஷியோவை 2020 ஆம் ஆண்டு மீள நியமித்தமைக்கான காரணத்தினை குழு விசாரித்தது.

திரு. கெய்யா நிஷியோவை கருத்திட்டத்திலிருந்து நீக்கிய பின்னர் பிரதான கருத்திட்ட முகாமையாளாக வேறு ஒருவர் நியமிக்கப்பட்டிருந்தாலும், A தொகுப்பின் திட்டமிடல் தொடர்பில் அந்த நபரினுடைய அறியாமையின் காரணமாக ஒப்பந்தக்காரரின்

கண்காணிப்பு பணிகள் முறையாக நடைபெறத் தவறியதாகவும், அந்த காரணத்தினால் கருத்திட்டம் தாமதமாகியதாகவும், அதன் பிரகாரம் A தொகுப்பின் திட்டமிடல் தொடர்பாக சிறந்த புரிந்துணர்வைக் கொண்டிருந்த திரு. கெய்யா நிஷியோவை கருத்திட்டத் தொழிற்பாட்டு ஒருங்கிணைப்பாளராக நியமித்ததாகவும், கட்டிட கலைஞராகவும் அவர் தனது நிபுணத்துவத்தை வெளிப்படுத்துவதாகவும் கருத்திட்டப் பிரிவின் தலைவரால் குழுவிற்கு தெரிவிக்கப்பட்டது.
ஆலோசனை கம்பனியின் ஆலோசனை செயற்பாடுகள் குறித்து எந்த வகையிலும் திருப்திடைய முடியாது என குழு தெரிவித்தது.

திரு கெய்யா நிஷியோ சுமார் 10 வருட காலம் இக்கருத்திட்டத்துக்கு பங்களிப்பு நல்கினாரெனவும், அவர் மிகவும் திறமையான மற்றும் அறிவார்ந்த ஒரு பொறியியலாளர் எனவும், அவர் ஜப்பானின் முக்கிய விமானநிலையங்கள் உள்ளிட்ட உலகளாவியரீதியில் 100இற்கும் அதிகமான விமானநிலைய கருத்திட்டங்களுக்கு பங்களிப்பு நல்கியுள்ளதாதகவும், ஜப்பான் சர்வதேச ஒத்துழைப்பு முகவர் நிறுவனம் (JICA) ஆலோசனை கம்பனிக்கு கணிசமானளவு நிலுவைப் பணத்தை செலுத்தாதுவிட்டாலும் (ஆலோசனை கம்பனியின் மூலதன பங்களிப்பினை விஞ்சிய ஒரு பணத்தொகை) தொடர்ச்சியாக இலங்கைக்கு கருத்திட்ட பணியாட்குழுவினரை அனுப்பிவைத்தவாறு கருத்திட்டத்துக்கு ஒத்துழைப்பு நல்குவதாகவும், தாம் ஜப்பானிலிருக்கும் முகாமைத்துவ உத்தியோகத்தராகையால் இக்கருத்திட்டம் பற்றிய போதிய அறிவு இல்லாதபோதிலும் குழுவில் முன்வைக்கப்பட்டுள்ள விடயங்கள் தொடர்பில் இலங்கையில் உள்ள ஆலோசனை கம்பனி உத்தியோகத்தர்களிடமிருந்து கருத்துக்களைப் பெற்றுக்கொள்வதாகவும், அதற்கேற்ப ஆலோசனைக் குழு தொடர்பில் குழுவில் கலந்துரையாடப்பட்டுள்ள விடயங்கள் குறித்த உத்தியோகபூர்வ பதிலை தாம் எதிர்காலத்தில் குழுவுக்கு முன்வைப்பதாகவும், ஆலோசனைக் கம்பனியின் நிறைவேற்று முகாமைத்துவ பணிப்பாளர் குழுவுக்கு தெரிவித்தார்.

06. குழுவின் அவதானிப்புகள்

1. தற்போது விமானநிலையத்தினால் சேவை வழங்கப்படும் பயணிகளின் எண்ணிக்கைக்கு மேலதிகமாக, எதிர்காலத்தில் சுமார் 3 மில்லியன் பயணிகளுக்கு சேவை வழங்குவதற்கு எதிர்பார்ப்பதனால், இதற்காக பயணிகள் முனையக் கட்டிடம் உள்ளிட்ட ஏனை வசதிகளை இயலுமானவரை விரைவில், நிதி வீண்விரயமின்றி நிர்மாணிப்பது மிக முக்கியமானதென குழு வலியுறுத்தியது.
2. மேலும், பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்தின் அபிவிருத்தி கருத்திட்டத்தின் (BIADP) 11ஆம் கட்டடத்தின் 2வது படிமுறையின் பொறுப்பினை ஆலோசனைக் கம்பனி, முகாமைத்துவ அலகு மற்றும் கம்பனியின் கருத்திட்ட பிரிவு ஆகிய முன்று தரப்பினரும் பொறுப்பேற்க வேண்டுமெனவும் குழுவானது தொடர்ந்தும் வலியுறுத்தியது.
3. கருத்திட்டத்தின் எதிர்வரும் நடவடிக்கைகளை மேற்பார்வை செய்வதற்கு குழுவின் இரு அங்கத்தவர்களை பெயரிடுவதாகவும், கருத்திட்டத்தை விரைவில் நிறைவு செய்வதற்கு அவர்கள் அமைச்சுடன் கலந்தாலோசித்து ஒத்துழைப்பு நல்குவார்கள் எனவும் குழு அறிவித்தது.

<u>குழுவின் விதப்புரைகள்</u>

பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்தின் அபிவிருத்திக் கருத்திட்டத்தின் **(BIADP)** 11ஆம் கட்டடத்தின் படிமுறை 2இன் **A** மற்றும் **B** பெக்கேஜ் உள்ளிட்ட ஒட்டுமொத்த செயன்முறை தொடர்பில் தடயவியல் கணக்காய்வினை மேற்கொள்ளுதல்.

<u>விதப்புரைகளை நடைமுறைப்படுத்த வேண்டிய / பொறுப்புக்கூறு வேண்டிய உத்தியோகத்தர்கள் / நிறுவனங்கள்</u>

செயலாளர்- போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைகள், துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமானசேவைகள் அமைச்சு

07. <u>2025 ஏப்பிறல் மாதம் 09ஆந் திகதி குழுவினால் பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்தின் மேற்கொள்ளப்பட்ட களப் பரிசோதனை</u>

குழுவானது 2025 ஏப்பிறல் மாதம் 09ஆந் திகதி பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்தில் களப் பரிசோதனையில் ஈடுபட்டதுடன், இதன்போது வரையறுக்கப்பட்ட விமானநிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (ஸ்ரீ லங்கா) (தனியார்) கம்பனியின் உத்தியோகத்தர்கள், கருத்திட்ட முகாமைத்துவ அலகு உத்தியோகத்தர்கள் மற்றும் JAC/NK ஆலோசனைக் குழு உத்தியோகத்தர்களுடன் விமானநிலைய கண்காணிப்பு விஜயமொன்று மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

இதன்போது விமானநிலையத்தின் பல்விமான தரிப்பிடம் (multiple parking bays), நிர்மாணிக்கப்பட்டு வரும் பயணிகளின் புதிய முனையக் கட்டிடம் அமைந்துள்ள இடம் மற்றும் வாகனங்களை தரித்து வைப்பதற்கான பல்மாடிக் கட்டிடத்தை அமைப்பதற்கு உத்தேசிக்கப்பட்ட இடம் உள்ளிட்ட பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலைய அபிவிருத்திக் கருத்திட்டத்தின் **(BIADP)** 11ஆம் கட்டத்தின் படிமுறை 2இன் **A** மற்றும் **B** பெக்கேஜ்களுக்கான செயல்பாடுகள் மற்றும் ஏனைய பிரச்சினைகள் காணப்படும் இடங்கள் குழுவினால் அவதானிக்கப்பட்டன. இதற்கமைய, குறிப்பிட்ட அபிவிருத்திக் கருத்திட்டம் முகம் கொடுத்துள்ள பிரச்சினைகள் பற்றிய பிரயோகரீதியான புரிந்துணர்வினை பெற்றுக்கொள்வதற்கு குழுவுக்கு முடிந்தது.

வரையறுக்கப்பட்ட விமானநிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (ஸ்ரீ லங்கா) (தனியார்) கம்பனியின் பிரதி கருத்திட்ட பிரிவு தலைவர், கருத்திட்ட முகாமைத்துவ அலகின் பணிப்பாளர், விமானநிலைய முகாமைத்துவ தலைவர், ஆலோசனைக் கம்பனியின் தலைமை கருத்திட்ட உத்தியோகத்தர் திரு கெய்யா நிஷியோனி, இலங்கை விமானசேவையின் தரை கையாளுகை இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்தின் செயல்பாட்டு உத்தியோகத்தர் உள்ளிட்ட உத்தியோகத்தர்கள் பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலைய அபிவிருத்திக் கருத்திட்டத்தின் **(BIADP)** 11ஆம் கட்டத்தின் படிமுறை 2இன் **A** மற்றும் **B** பெக்கேஜ்களின் முந்திய மற்றும் தற்போதைய பிரச்சினைகள் தொடர்பில் குழுவில் கலந்துரையாடினர்.

பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலைய (BIA) அபிவிருத்தித் திட்டத்தின் (BIADP) II ஆவது கட்டத்தின் 2ஆம் படிநிலையானது அதிக எண்ணிக்கையான பிரயாணிகளுக்கும் விமானங்களுக்கும் வசதியளிப்பதற்காக விமான நிலையத்தின் கொள்திறனை விரிவுபடுத்தும் நோக்கில் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளது.

2013 ஆம் ஆண்டில், புதிய பயணிகள் முனையமானது 15 மில்லியன் பயணிகளுக்கு பயன்படுத்தக்கூடியவாறு மீள் திட்டமிடப்பட்டிருந்தது. இந்த விரிவாக்கமானது பெகேஜ் A மற்றும் பெகேஜ் B என பிரிக்கப்பட்டுள்ளது.

பெகேஜ் A இல் பயணிகள் முனையக் கட்டிடம், பயணிகள் பாலம் (pier), நுழைவு வீதி, நீர் சுத்திகரிப்பு நிலையம் மற்றும் கழிப்பறைகள் ஆகியவை அடங்கும்.

B பெகேஜின் கீழ் பிரதானமாக தொலைதூரத்தில் அமைந்துள்ள விமானத்தை இயக்கும் பகுதி (Remote Apron) மற்றும் டெக்சி வீதி ஆகிய பகுதிகள் உள்ளடங்கும்.

7.1 . A பெகேஜ்

A பெகேஜிற்கான ஒப்பந்தம் 2020 மார்ச் மாதத்தில் கொவிட் - 19 பெருந்தொற்றின்போது வழங்கப்பட்டிருந்ததோடு, 2020 டிசம்பர் மாதத்தில் நிர்மாணப் பணிகள் உத்தியோகபூர்வமாக ஆரம்பிக்கப்பட்டிருந்தன.

இந்தத் திட்டம் எதிர்கொண்ட முக்கிய சவால்களில் கொவிட்-19 பெருந்தொற்றின் தாக்கம், பொருளாதார நெருக்கடி மற்றும் நிதி சிக்கல்கள் ஆகியவை உள்ளடங்கும். கொவிட்-19 காரணமாக பணியாட்டொகுதியில் பிரச்சினைகள் ஏற்பட்டதுடன் கருத்திட்டத்தில் தாமதங்களுக்கும் நிலவின. 2021-2022 காலப்பகுதியில் நாட்டில் எரிபொருள், மின்சார நெருக்கடி மற்றும் கட்டிட நிர்மாணங்களுக்குத் தேவையான பொருட்களின் பற்றாக்குறை நிலவியதன் காரணமாக கருத்திட்டத்தை செயற்படுத்துவதில் தடங்கல்கள் ஏற்பட்டன. 2022 ஜூன் மாதத்தில், கடனைத் திருப்பிச் செலுத்த முடியாது என இலங்கை ஜப்பான் சர்வதேச ஒத்துழைப்பு முகவராண்மை நிறுவகத்திடம் (JICA) அறிவித்திருந்தது.

அதன் பின்னர் ஜப்பான் சர்வதேச ஒத்துழைப்பு முகவராண்மை நிறுவகம் (JICA) 2022 ஜூன் மாதத்தில் கடன் வழங்குவதை நிறுத்திவிட்டதாகவும் வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) நிறுவனமானது கருத்திட்டத்தை முன்னெடுத்துச் செல்வதற்கு உள்ளக நிதியை பயன்படுத்த அமைச்சரவை அங்கீகாரத்தை பெற முயற்சித்த போதிலும் அங்கீகாரம் கிடைப்பதில் தாமதம் ஏற்பட்டதாகவும் இந்தத் தாமதமானது இறுதியில் கருத்திட்டத்தை நிறைவுசெய்வதற்குப் பங்களித்ததாகவும் குழுக்கூட்டத்தின் போது தெரியவந்தது.

திட்டம் நிறைவு செய்யப்பட்டதன் பின்னர், இடத்தை முகாமைசெய்வதும், கருத்திட்டத்திற்காக கொள்வனவு செய்யப்பட்டுள்ள பொருட்கள் மற்றும் உபகரணங்களைப் பாதுகாப்பதும் கடினமான பணியாகக் காணப்படுவதாகவும், ப்ளைவுட், தளபாடம், இரும்பு போன்ற பெறுமதிமிக்க பொருட்கள்

திருடப்படுதல், சேதத்திற்குள்ளாதல் மற்றும் பாதுகாப்பு பணியாட்டொகுதியினரின் பற்றாக்குறை காரணமாக கருத்திட்ட இடத்தைப் பாதுகாப்பதிலான சிரமங்கள் போன்ற பிரச்சினைகள் ஏற்பட்டுள்ளதாகவும், அமைச்சரவையும் நிர்வாகமும் கலந்தாலோசித்து இந்த சிக்கல்களைக் குறைப்பதற்கான உபாயவழிமுறைகளை தயார் செய்தபோதிலும், சில பொருட்களை பாதுகாப்பாக களஞ்சியப்படுத்துவதில் சிக்கல் காணப்படுவதையும் குழு அவதானித்தது.

7.2 . B பெகேஜ்

இந்தக் கருத்திட்டத்தின் திட்டமிடலில் பல் விமான தரிப்பிடங்கள் (Multiple Parking Bays) உள்ளடக்கப்பட்டிருந்தன. முக்கியமாக குறுகிய உடல் பாகத்தைக் கொண்டுள்ள விமானங்களுக்காக (narrow-body aircraft) இந்த தரிப்பிடங்களை பன்படுத்த திட்டமிடப்பட்டிருந்தது. இது குறுகிய உடல் பாகத்தைக் கொண்டுள்ள 2 விமானங்களுக்கு ஒரே நேரத்தில் சேவை வழங்குவதற்கும் எரிபொருள் நிரப்புவதற்கும் இடமளித்து ஏப்ரனின் கொள்திறனை 25 விமானங்களிலிருந்து 48 விமானங்கள் வரை அதிகரிப்பதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்டது.

எனினும், விமான செயற்பாடுகளுக்கு அவசியமான எரிபொருள் நிரப்பு கிடங்குகளின் (Fuel Hydrant Pit) அமைவிடமானது நடைமுறைச் சிக்கல்களை ஏற்படுத்தியிருந்தது. விமானமொன்றின் தரையிறக்கும் உபகரணம் (landing gear) அதாவது குறிப்பாக சூடான முகப்புச் சக்கரம் எரிபொருள் வழங்கும் இடத்திற்கு மேலாகப் பயணிக்கும்போது சிக்கல்கள் ஏற்படலாம்.

2022 ஜனவரி 26 ஆம் திகதி கருத்திட்டத்தை ஒப்படைத்ததன் பின்னர், 2022 பெப்ரவரி மாதத்தின் ஆரம்பத்தில் மேற்கொள்ளப்பட்ட உருவகப்படுத்தல்கள் (simulations) மூலம் இந்த நடைமுறைச் சிக்கல்கள் குறித்து தெரியவந்ததாக குழுவில் வெளியானது.

அடையாளம் காணப்பட்டுள்ள குறித்துரைக்கப்பட்ட சிக்கல்கள்:

- எரிபொருள் நிரப்பு கிடங்குகளின் (Fuel Hydrant Pits) அமைவிடம்.
- ICAO (சர்வதேச சிவில் விமானப் சேவைகள் அமைப்பு) விதிமுறைகள் காரணமாக சில அடையாளங்களுக்கு அருகில் விமானங்களுக்கு பயணிக்க முடியாதுள்ளமை.
- விமானங்களை கையாள்வதற்கு போதுமான இடம் இல்லாமை.
- சில சந்தர்ப்பங்களில் விமானங்களை பின்னோக்கி தள்ளுவதற்கு பயன்படுத்தும் டக் வாகனம் பொதுவான சேவைகள் பாதைக்கு வருதலும், இதனால் பாதுகாப்பு தொடர்பிலான அனர்த்தமொன்று ஏற்படக் கூடும் என்பதுடன், போக்குவரத்து தடைப்படும்.
- நுழைவுப் பாதைகளில் விமானங்களுக்கான இடம் போதியதாக காணப்படாமை.

எரிபொருள் நிரப்பு கிடங்குகளின் அமைவிடம் தொடர்பான பிரச்சினையின் ஆரம்பம்:

- வரையறுக்கப்பட்ட விமானநிலையம் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனியின் கருத்திட்டப் பிரிவின் பிரதி தலைவருக்கு ஏற்ப எரிபொருள் நிரப்பு கிடங்குகளின் அமைவிடமானது ஆலோசனைக் கம்பனியினால் ஏற்கனவே திட்டமிடப்பட்டிருந்தது.
- எவ்வாறெனினும், குறிப்பிட்ட எரிபொருள் நிரப்பு கிடங்குகளை திட்டமிட்டு நிர்மாணிப்பது, (design and build), இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபன ஒப்பந்ததாரரின் பொறுப்பாக இருந்து.
- இதற்கேற்ப, இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்தின் ஒப்பந்தததாரர் மற்றும் ஆலோசனைக் கம்பனிக்கு இடையில் எரிபொருள் நிரம்பும் கிடங்குகளின் அச்சுத் தூரங்கள் அல்லது ஆயத்தொலைகளை தொடர்பில் பல சுற்றுப் பேச்சுவார்த்தைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளதுடன், இறுதியில் ஆலோசனைக் கம்பனியின் திட்டத்துக்கு ஏற்ப, எரிபொருள் நிரப்பு கிடங்குகளை அமைப்பதற்கு இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்தின் ஒப்பந்ததாரர் மற்றும் ஆலோசனைக் கம்பனி உடன்பாட்டை எட்டியது.

- நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ள எரிபொருள் நிரப்பு கிடங்குகளின் அமைவிடமானது ஆலோசனைக் கம்பனியின் திட்டத்துடன் ஒத்துப்போவதாகவும், இதற்கமைய, ஆலோசனைக் கம்பனியானது செயல்பாட்டு விடயங்கள் தொடர்பில் பொறுப்புக்கூற வேண்டுமெனவும் வரையறுக்கப்பட்ட விமானநிலைய மற்றும் விமானசேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனியின் கருத்திட்ட பிரிவின் பிரதி தலைவரின் கருத்தாக அமைந்தது.
- எவ்வாறெனினும், ஆலோசனைக் கம்பனியின் தலைமை கருத்திட்ட உத்தியோகத்தரான திரு.கெய்யா நிஷகோ, தமது கம்பனி எரிபொருள் நிரப்பு கிடங்குகளின் அமைவிடத்தை திட்டமிட்டபோதிலும், இந்த இடங்களுக்கான அச்சுத் தூரங்கள் அல்லது ஆயத்தொலைகளை இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்தின் ஒப்பந்ததாரர் இறுதியாக தீர்மானித்துள்ளரென தமது கருத்தினை தெரிவித்தார்.

உருவகப்படுத்துதல்கள் (simulations) மூலம் தொடர்புடைய சிக்கல்கள் அடையாளம் காணப்பட்டாலும், அவற்றைச் சரிசெய்வதற்கான கலந்துரையாடல்கள் தொடர்ந்து இடம்பெற்று வருவதாக வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) நிறுவனத்தின் கருத்திட்டப் பிரிவின் பிரதித் தலைவர் மேலும் தெளிவுபடுத்தினார்.

7.3. கருத்திட்ட முகாமைத்துவம், கண்காணிப்பு மற்றும் ஆலோசனை நிறுவனத்தின் வகிபங்கு:

கருத்திட்டத்தின் கண்காணிப்பு பின்வருமாறு மேற்கொள்ளப்படுவதை குழு அவதானித்தது.

- தொழில்தருநரான விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) நிறுவனம் கருத்திட்ட முகாமைத்துவப் பிரிவின் கருத்திட்டப் பணிப்பாளரினால் சட்டரீதியாக பிரதிநிதித்துவப்படுத்தப்படுகிறது.
- கருத்திட்ட முகாமைத்துவப் பிரிவிற்கு (PMU) வரையறுக்கப்பட்ட விடயப்பரப்பு உள்ளது. அதாவது, இது பிரதானமாக ஆலோசனை நிறுவனத்தை மேற்பார்வையிடுவதில் கவனம் செலுத்துகிறது.

- தொழில்தருநரான வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) நிறுவனத்தின் பல்வேறு பிரிவுகளின் தேவைகளை ஒருங்கிணைப்புச்செய்து, கருத்திட்ட முகாமைத்துவ அலகிற்கு வழங்கும் முக்கிய பணியை நிறுவனத்தின் கருத்திட்டப் பிரிவு மேற்கொள்கின்றது.
- கருத்திட்ட முகாமைத்துவ அலகானது அந்தத் தேவைகளை ஆலோசனை நிறுவனத்துக்கு தெரிவிப்பதுடன், ஆலோசனை நிறுவனம் ஒப்பந்ததாரர் மூலம் தொடர்புடைய தேவைகளை நிறைவேற்றுவதற்கான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்கின்றது.
- ஆலோசனை நிறுவனமானது கருத்திட்டம் தொடர்பில் குறிப்பிடத்தக்க அளவு பொறுப்பினை வகிக்கிறது.

அதற்குள் உள்ளடங்குவது:

a. திட்டங்களை தயாரித்தல் மற்றும் கண்காணித்தல்:
ஆலோசனை நிறுவனம், கருத்திட்டத்தை திட்டமிடுதல், ஒப்பந்ததாரரின் நிர்மாணத்தை மேற்பார்வை செய்தல், பொருட்களைத் தெரிவுசெய்தல், முன்னேற்றத்தை அளவிடுதல் மற்றும் தரச் சான்றிதழ் போன்றவற்றிற்கு ஆலோசனை நிறுவனம் பொறுப்பாகும்.

b. நிதி செலுத்துகையை உறுதிப்படுத்துதல்:
ஆலோசனை நிறுவனம் நிதி செலுத்துவதை உத்தரவாதப்படுத்துவதோடு, உத்தரவாதம் அளித்ததன் பின்னர் தொடர்புடைய தொகையைக் குறைப்பதற்கு கருத்திட்ட முகாமைத்துவ அலகுக்கு எவ்வித அதிகாரமும் இல்லை.

c. பொறுப்பு:
ஆலோசனை நிறுவனமானது முறையான ஆலோசனை மற்றும் தொழில்நுட்ப ஒருங்கிணைப்பை உறுதி செய்வதற்கு ஒப்பந்த ரீதியாக பொறுப்புக்கூற வேண்டும்.

ஆலோசனை நிறுவனத்தால் வழங்கப்பட்ட திட்டம் மற்றும் இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனம் மற்றும் விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்)

நிறுவனம் ஆகியவற்றின் தேவைகளுக்கும் இடையில் சரியான ஒருங்கிணைப்பு மேற்கொள்ளப்படாததன் விளைவாக இந்த நிலைமை ஏற்பட்டுள்ளதை குழு வலியுறுத்தியது.

இணைப்பு – பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தில் மேற்கொள்ளப்பட்ட வெளிக்கள ஆய்வுகள்

பல் விமான நிறுத்துமிடங்களின் நிலக் கையாளுகை பற்றிய விளக்கம்.

பல் விமான நிறுத்துமிடத்தின் எரிபொருள் நிரப்பு கிடங்கொன்றின் அமைவிடத்தைக் கண்காணித்தல்.

பல் விமான நிறுத்தும் இடம்

நிர்மானப் பணிகள் முடங்கியுள்ள புதிய பயணிகள் முனையக் கட்டிடம்.

நிர்மாணப் பணிகள் முடங்கியுள்ள புதிய பயணிகள் முனையக் கட்டிடம்.

புதிய பயணிகள் முனையக் கட்டிடத்தின் நிர்மாணப் பணிகள் முடங்கியதன் காரணமாக பயன்படுத்தப்படாமல் குவிந்து கிடக்கும் கட்டிட நிர்மாணப் பொருட்கள்.