

1. நிதிக்கூற்றுக்கள்

1.1 அபிப்பிராயம்

எயார்போட் அன்ட் ஏவியேஷன் சேவிஸஸ் (ஸ்ரீ லங்கா) (பிறைவேட்) லிமிட்டட்டின் (“கம்பனி”) 2021 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமைக் கூற்று மற்றும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான விரிவான வருமானக் கூற்று, உரிமை மூலதனத்தில் மாற்றங்கள் கூற்று, காசுப்பாய்ச்சல் கூற்று மற்றும் முக்கிய கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளின் பொழிப்பு உள்ளடங்கிய நிதிக்கூற்றுக்களிற்கான குறிப்புக்கள் என்பவற்றை உள்ளடக்கிய 2021 திசெம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதிக்கூற்றுக்கள் 2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரச்சட்டத்தின் ஏற்பாடுகளுடன் சேர்த்து வாசிக்கப்படும் இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசு அரசியலைமைப்பின் 154(1) ஆம் உறுப்புரையிலுள்ள ஏற்பாடுகளுக்கு இணங்க எனது பணிப்பின் கீழ் கணக்காய்வு செய்யப்பட்டன. பாராளுமன்றத்திற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டுமென நான் கருதுகின்ற எனது கருத்துரைகளும் அவதானிப்புக்களும் இந்த அறிக்கையில் காணப்படுகின்றன.

கம்பனியின் 2021 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமையினையும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான அதனது நிதிசார் செயலாற்றலினையும் காசுப்பாய்ச்சலினையும் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களிற்கு இணங்க இணைக்கப்பட்டுள்ள நிதிக்கூற்றுக்கள் உண்மையாகவும் நியாயமாகவும் தருகின்றன என்பது எனது அபிப்பிராயமாகும்.

1.2 அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை

இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களுக்கு (எஸ்எல்ஏயுஎஸ்எஸ்) இணங்க எனது கணக்காய்வினை நான் மேற்கொண்டேன். அந்நியமங்களின் கீழான எனது பொறுப்புக்கள் எனது அறிக்கையில் நிதிக்கூற்றுக்களின் கணக்காய்விற்கான கணக்காய்வாளரின் பொறுப்புக்கள் பந்தியில் மேலும் விபரிக்கப்படுகின்றன. எனது அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை ஒன்றினை வழங்குவதற்கு போதியளவும் பொருத்தமானதுமான கணக்காய்வுச் சான்றுகளை நான் பெற்றுக்கொண்டுள்ளேன் என நான் நம்புகிறேன்.

1.3 நிதிக்கூற்றுக்களிற்கான முகாமைத்துவத்தினதும் அவ் ஆளுகைக்கு உட்பட்ட தரப்பினர்களினதும் பொறுப்புக்கள்

நிதிக்கூற்றுக்களை இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களிற்கு இணங்க தயாரித்து சரியாகவும் நியாயமாகவும் சமர்ப்பித்தல் மற்றும் மோசடி அல்லது தவறுகளின் காரணமாக ஏற்படக்கூடிய பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்களிலிருந்து விடுபட்ட நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரிப்பதற்கு அவசியமானதென முகாமைத்துவம் நிர்ணயிக்கின்ற அத்தகைய உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகள் என்பவற்றிற்கு முகாமைத்துவம் பொறுப்பாக உள்ளது.

நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரிக்கும் போது, கம்பனி தொடர்ந்தியங்கும் எண்ணக்கருவொன்றாக தொடர்ந்து செயற்படுவதற்கான அதன் ஆற்றலினை மதிப்பீடு செய்தல், தொடர்ந்தியங்கும் எண்ணக்கருவுடன் தொடர்புடைய விடயங்களை பொருத்தமானவாறு வெளிப்படுத்துதல் மற்றும் முகாமைத்துவமானது கம்பனியை கலைப்பதற்கு கருதினால் அல்லது வேறு மாற்று வழி இல்லாவிட்டால் செயற்பாடுகளினை இடைநிறுத்த நடவடிக்கை எடுத்தால் தவிர தொடர்ந்தியங்கும் கணக்கீட்டு எண்ணக்கரு அடிப்படையினை பயன்படுத்துதல் என்பவற்றிற்கு முகாமைத்துவம் பொறுப்பாக உள்ளது.

கம்பனியின் நிதி அறிக்கையிடல் செயன்முறையை மேற்பார்வை செய்தல் அவ் ஆளுகைக்குட்பட்ட தரப்பினர்களின் பொறுப்பாக உள்ளது.

2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரச்சட்டத்தின் 16(1) ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் கம்பனியின் வருடாந்த மற்றும் காலரீதியான நிதிக்கூற்றுக்களை தயாரிக்கக்கூடியவாறு கம்பனி அதன் அனைத்து வருமானங்கள், செலவினங்கள், சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புக்கள் தொடர்பாக புத்தகங்கள் மற்றும் பதிவேடுகளை முறையாக பேணுதல் வேண்டும்.

1.4 கணக்காய்வின் நோக்கெல்லை

மோசடி அல்லது தவறு காரணமாக ஏற்படக்கூடிய அனைத்துப் பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்களிருந்தும் நிதிக்கூற்றுக்கள் விடுபட்டுள்ளனவா என்பதற்கான நியாயமான உறுதிப்பாட்டைப் பெற்றுக்கொள்வதும் எனது அபிப்பிராயத்தை உள்ளடக்குகின்ற கணக்காய்வாளர் அறிக்கை ஒன்றை வழங்குவதும் எனது குறிக்கோள்களாக உள்ளன. நியாயமான உறுதிப்பாடென்பது உறுதிப்பாட்டின் உயர் நிலையொன்றாக காணப்படுகின்ற போதிலும் இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களிற்கு இணங்க மேற்கொள்ளப்படுகின்ற கணக்காய்வில் பொருண்மையான பிறழ்கூற்றொன்று காணப்படுகையில் அதனை எல்லா வேளையிலும் கண்டுபிடிக்கும் என்பதற்கு அது உத்தரவாதத்தினை வழங்குவதில்லை. பிறழ்கூற்றுக்களானவை மோசடி அல்லது தவறு காரணமாக எழக்கூடுமென்பதுடன் அவற்றுள் இந்த நிதிக்கூற்றுக்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு பாவனையாளர்களால் மேற்கொள்ளப்படும் பொருளாதாரத் தீர்மானங்கள் மீது தனித்தனியாகவோ அல்லது கூட்டுமொத்தமாகவோ செல்வாக்குச் செலுத்தக்கூடுமென நியாயமாக எதிர்பார்க்கப்படுபவை பொருண்மையானவையாக கருத்திலெடுக்கப்படும்.

இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களின் பிரகாரம் கணக்காய்வின் பகுதியொன்றாக, கணக்காய்வின் போது உயர்தொழில் தீர்ப்புக்களை நான் மேற்கொண்டு உயர்தொழில் ஐயப்பாட்டினையும் பேணுகின்றேன். அத்துடன்;

- மோசடி அல்லது தவறு காரணமாக நிதிக்கூற்றுக்களிற்கு ஏற்படக்கூடிய தவறான கூற்றுக்களின் பொருண்மையான ஆபத்துக்களை இனங்கண்டு மதிப்பீடு செய்தல், அந்த இடர்களை எதிர்கொள்ளக்கூடிய கணக்காய்வு நடைமுறைகளை வடிவமைத்துச் செயற்படுத்துதல் மற்றும் எனது அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை ஒன்றினை வழங்குவதற்குப் போதியளவும் பொருத்தமானதுமான கணக்காய்வுச் சான்றுகளை பெற்றுக்கொள்ளுதல். மோசடியானது தவறான கூட்டிணைவு, தவறான ஆவணம் தயாரித்தல், வேண்டுமென்று விட்டுவிடுதல்கள், தவறான வெளிப்படுத்தல்கள் அல்லது உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டிலான எல்லை மீறல்களை உள்ளடக்குவதால் மோசடி மூலம் ஏற்படும் பொருண்மையான பிறழ் கூற்றொன்றைக் கண்டுபிடிக்காது விடுவதால் ஏற்படும் ஆபத்தானது தவறின் மூலமான விளைவொன்றைவிடக் கூடியதாகும்.
- சந்தர்ப்பங்களிற்குப் பொருத்தமான கணக்காய்வு நடைமுறைகளை வடிவமைப்பதற்காக கணக்காய்வுடன் தொடர்புடைய உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகள் தொடர்பான அறிவை பெற்றுக்கொள்வதற்காகவேயன்றி கம்பனியின் உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளின் செயற்திறன் மீது அபிப்பிராயமொன்றை தெரிவிக்கும் நோக்கத்திற்காக அல்ல.
- பயன்படுத்திய கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளின் பொருத்தப்பாடுகளையும் கணக்கீட்டு மதிப்பீடுகளின் நியாயத் தன்மையினையும் மற்றும் முகாமைத்துவத்தால் மேற்கொள்ளப்பட்ட தொடர்புடைய வெளிப்படுத்தல்களினையும் மதிப்பீடு செய்தல்.
- பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட கணக்காய்வுச் சான்றுகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு முகாமைத்துவத்தின் தொடர்ந்தியங்கும் கணக்கீட்டு எண்ணக்கரு பயன்பாட்டின்

பொருத்தப்பாடுகள் தொடர்பிலும், தொடர்ந்தியங்கும் எண்ணக்கருவிற்கு அமைய தொடர்ந்து செயற்படுவதற்கு கம்பனிக்கு உள்ள ஆற்றல் தொடர்பில் குறிப்பிடத்தக்க ஐயப்பாட்டிற்கு காரணமாகவுள்ள நிகழ்வுகள் அல்லது நிலைமைகளுடன் தொடர்புடைய பொருண்மையான நிச்சயமற்ற தன்மை காணப்படுகின்றதா என முடிவிற்குவருதல். பொருண்மையான நிச்சயமற்ற தன்மை காணப்படுகின்றது என நான் முடிவுக்குவந்தால், அல்லது எனது அபிப்பிராயத்தினை மாற்றியமைப்பதற்கு அவ்வாறான வெளிப்படுத்தல்கள் போதியளவாக காணப்படாதிருக்கையில், நிதிக்கூற்றுக்களிலுள்ள வெளிப்படுத்தல்களுடன் தொடர்புபட்டுள்ள எனது கணக்காய்வு அறிக்கையின் மீது கவனம் செலுத்துதல் வேண்டும். எனது கணக்காய்வு அறிக்கைத் திகதி வரையிலும் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட கணக்காய்வுச் சான்றுகள் எனது முடிவுகளிற்கு அடிப்படையாகக் காணப்படுகின்றன. எவ்வாறாயினும், எதிர்கால நிகழ்வுகள் அல்லது நிலைமைகள் கம்பனியின் தொடர்ந்தியங்கும் நிலையினை இடைநிறுத்துவதற்கு காரணங்களாக அமையலாம்.

- வெளிப்படுத்தல்கள் அடங்கலாக நிதிக்கூற்றுக்களின் ஒட்டுமொத்த சமர்ப்பித்தல், கட்டமைப்பு மற்றும் உள்ளடக்கங்களை மதிப்பீடு செய்தல் மற்றும் நியாயமான சமர்ப்பித்தலினை நிறைவேற்றுவதற்கு அடிப்படையாகக் காணப்பட்ட கொடுக்கல் வாங்கல்கள் மற்றும் நிகழ்வுகளை நிதிக்கூற்றுக்கள் பிரதிநிதித்துவம் செய்கின்றனவா என்பதனை மதிப்பீடு செய்தல்.

தேவையானவாறு எந்த நேரத்திலும் பின்வரும் விடயங்களை பரீட்சிப்பதற்கு சாத்தியமானதாக கணக்காய்வின் நோக்கெல்லை விஸ்தரிக்கப்பட்டுள்ளது.

- கம்பனியின் செயற்பாடுகளை தொடர்ச்சியாக மதிப்பீடு செய்யக்கூடியவாறான தகவல்களை சமர்ப்பிக்கும் நோக்கில் அமைப்பு, முறைமைகள், நடைமுறைகள், ஏடுகள், பதிவேடுகள் மற்றும் ஏனைய ஆவணங்கள் முறையாகவும் போதுமானதாகவும் வடிவமைக்கப்பட்டிருந்தனவா என்பதுடன் அத்தகைய முறைமைகள், நடைமுறைகள், புத்தகங்கள், பதிவேடுகள் மற்றும் ஏனைய ஆவணங்கள் ஆக்கபூர்வமான செயற்பாட்டில் உள்ளனவா என்பதும்,
- கம்பனியின் ஆளுகை சபையால் வழங்கப்பட்ட பொருத்தமான எழுத்துமுலமான சட்டம் அல்லது ஏனைய பொதுவான அல்லது விசேட பணிப்புரைகளுடன் கம்பனி இணங்கியிருந்ததா என்பதும்,
- கம்பனி அதன் அதிகாரங்கள், தொழிற்பாடுகள் மற்றும் கடமைகளின் பிரகாரம் செயற்பட்டிருந்ததா என்பதும், மற்றும்
- கம்பனியின் வளங்கள் கால வரையறைகளினுள்ளேயும் பொருத்தமான சட்டங்களிற்கிணங்கவும் சிக்கனமாகவும் வினைத்திறனாகவும் ஆக்கபூர்வமாகவும் கொள்வனவு செய்யப்பட்டு பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தனவா என்பதும் ஆகும்.

1.5 நிதிக் கூற்றுக்களின் தயாரிப்பு தொடர்பான கணக்காய்வு அவதானிப்புகள்

1.5.1 கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள்

கணக்காய்வு விடயம்

2006 பெப்ரவரி 09 ஆம் திகதிய PE/GOCO/1/1 ஆம் இலக்க திறைசேரி செயலாளரின் கடிதத்தின் வழிகாட்டலிற்கு முரணாக கம்பனி பொறுப்புக்களை மாத்திரமே கையேற்றிருந்தது. அரசாங்கத்திற்கு சொந்தமான காணி மற்றும் கட்டிடம் மற்றும் ஏனைய அசையம் மற்றும் அசையா சொத்துக்களை மதிப்பீட்டு கணக்குகளில் பதிவுசெய்திருக்கவில்லை அல்லது தேறிய சொத்துக்களை மாற்றுவதற்காக இலங்கை அரசாங்கத்திற்கு பங்குகளை வழங்கியிருக்கவில்லை.

மேலும், தற்போது சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபை மற்றும் இலங்கை அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமான முறையே விமான நிலையத்தின் (கள்) காணி மற்றும் கட்டிடங்கள் மற்றும் அனைத்து அசையம் மற்றும் அசையா சொத்துக்களையும் மாற்றுவது இதில் உள்ளடங்குகிறது என்பதால் மேற்படி அமைச்சரவை தீர்மானத்தை அமுல்படுத்துவது தொடர்பாக கம்பனியின் கோரிக்கையின் பேரில், சட்டமா அதிபர் தனது 2010 பெப்ரவரி 08 ஆம் திகதிய கடிதத்தின் மூலம் புதிய அமைச்சரவை தீர்மானத்தை எடுக்குமாறு ஆலோசனை வழங்கியுள்ளார். எனினும், இன்றுவரை புதிய அமைச்சரவை தீர்மானத்தைப் பெறுவதற்கு கம்பனியால் எந்த நடவடிக்கையும் எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

மேலும், போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சரின் 2017 திசம்பர் 21 ஆம் திகதிய வர்த்தமானி அறிவித்தலின் மூலம், 2002 இன் 34 ஆம் இலக்க சிவில் விமான சேவைகள் அதிகாரசபை சட்டத்தின் கீழ், கட்டுநாயக்க விமான நிலையம், இரத்தமலாணை விமான நிலையம், இரத்தமலாணையில் உள்ள சிவில் விமானப் போக்குவரத்து பயிற்சி நிலையத்தின் காணி, கட்டிடங்கள் மற்றும் கட்டமைப்புகள், அத்திடயவில்

முகாமைத்துவ கருத்துரை

நாங்கள் தற்போது அனைத்து அசையம் மற்றும் அசையா சொத்துக்களையும் அரசாங்க விலை மதிப்பீட்டுத் திணைக்களம் மூலம் மதிப்பிடும் பணியில் ஈடுபட்டுள்ளோம். கட்டிடம் மற்றும் மோட்டார் வாகன மதிப்பீடு நடைபெற்று வருகிறது. அத்தகைய அனைத்து அசையாச் சொத்துக்களும் பூர்த்தியடைந்ததும், சட்டரீதியான உரிமைத்துவத்தின் அனுமதிக்கு உட்பட்டு கருத்தில் கொள்ளப்பட்டு ஆய்வு செய்யப்படும். 2010 இன் 14 ஆம் இலக்க விமானப் போக்குவரத்துச் சட்டத்தால் அதிகாரம் பெற்ற சட்டபூர்வ சேவை வழங்குநராக அனைத்து அசையாச் சொத்துக்களையும் பயன்படுத்துவதற்கு சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபையின் பணிப்பாளர் நாயகத்திடம் எழுத்துமூல இணக்கப்பாட்டை பெற்றுக்கொள்வதற்கு மேலதிக நடவடிக்கை ஏற்கனவே எடுக்கப்பட்டுள்ளது.

பரிந்துரை

மீள்மதிப்பீட்டு செயன்முறையை முடிந்தவரை விரைவாக பூர்த்தி செய்வதற்கும் திறைசேரி செயலாளரின் வழிகாட்டலின் பிரகாரம் தேறிய சொத்துக்கள் மீதான பங்குகளை GOSL இற்கு வழங்குவதற்கும் பரிந்துரைக்கப்படுகிறது. மேலும், இந்த சொத்துக்களின் உரிமைத்துவத்தின் தன்மையை தீர்மானிப்பதற்கு தேவையான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட வேண்டும்.

உள்ள வானூர்தி தொடர்பாடல் பரிமாற்ற நிலையம், கம்பஹா மற்றும் பமுனுகமவில் உள்ள வானொலி ஊடுருவல் உதவிகள், பீதுருதாலாகாலவில் உள்ள ரேடர் நிலையம், நுவரெலியாவில் உள்ள விடுமுறை பங்களா மற்றும் 0.125 ஹெக்டெயர் அனுராதபுர காணி என்பவற்றை அமைச்சர் இலங்கை சிவில் விமான போக்குவரத்து அதிகாரசபைக்கு கையளித்து மாற்றியிருந்தார். எனவே, கம்பனி பயன்படுத்திய காணி மற்றும் கட்டிடங்களின் உரிமைத்துவம் கணக்காய்வின் போது சந்தேகத்திற்குரியதாக இருந்தது. இதேவேளை, பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தின் கட்டிடங்கள் மாத்திரம் மீளாய்வாண்டில் மீள்மதிப்பீடு செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் நாளதுவரை இலங்கை அரசாங்கத்திற்கு மதிப்பீட்டை பூர்த்தி செய்து பங்குகளை வழங்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

1.6 பெறவேண்டிய மற்றும் செலுத்த வேண்டிய கணக்குகள்

1.6.1 பெறவேண்டியவைகள்

கணக்காய்வு விடயம்

மீளாய்வாண்டின் இறுதியில் உள்ளவாறு ரூபா 1,413.5 மில்லியன் தொகையான தரையிறங்கி நிறுத்தும் கட்டணங்கள் மற்றும் Aerobridge கட்டணங்கள், வாடகை மற்றும் தவணை தவறிய வட்டிக் கட்டணங்கள் உட்பட ஏனைய கட்டணங்கள் உட்பட 365 நாட்களுக்கும் மேலாக நிலுவையாக உள்ள கடன்பட்டோர் மீதியை ஸ்ரீ லங்கன் எயார்லைன்ஸ்ஸிடம் இருந்து அறவீடு செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. மேலும் அத் திகதியில் உள்ளவாறு AASL இன் 365 நாட்களிற்கு மேலான மொத்த வியாபார கடன்பட்டோரிடமிருந்து இது 35 சதவீதமாக இருந்தது.

முகாமைத்துவ கருத்துரை

SLA அனைத்து கட்டண விலைப்பட்டியல்களையும் தீர்ப்பளவு செய்துள்ளதுடன் அதன் பிரகாரம் வட்டி விலைப்பட்டியல்கள் மாத்திரமே நிலுவையாக உள்ளன.

பரிந்துரை

மேலும் பெற வேண்டியவைகளை அறவிடுவதற்கு நியாயமான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட வேண்டும்.

1.7 சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள் மற்றும் முகாமைத்துவ தீர்மானங்கள் பேன்றவற்றுடன் இணங்காமை

கணக்காய்வின் போது சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள் மற்றும் முகாமைத்துவ தீர்மானங்கள் பேன்றவற்றுடன் இணங்காத பின்வரும் சந்தர்ப்பங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன.

சட்டங்கள், பிரமாணங்கள் போன்றவற்றுடனான தொடர்பு	விதிகள், இணங்காமைகள்	முகாமைத்துவ கருத்துரைகள்	பரிந்துரைகள்
2010 இன் 14 ஆம் இலக்க சிவில் விமான சேவைகள் அதிகாரச்சட்டத்தின் 14 ஆம் பிரிவு	2021 திசம்பர் 31 வரையிலும் விமான நிலையங்களை நிறுவுதல் அல்லது விரிவாக்கம் செய்தல் தொடர்பான பிரதான திட்டம் கம்பனியால் தயாரிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.	AASL, கொரிய மானியங்களின் கீழ் நிதியைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கான தற்போதைய பிரதான திட்டத்தை புதுப்பிக்கும் முயற்சியை மேற்கொண்டுள்ளது. எனினும், கொரிய அரசாங்கத்தின் 2020 பாதிட்டிற்காக இந்த செயற்திட்டம் பட்டியலிடப்படாததால் இந்த முயற்சி தோல்வியடைந்தது. எனவே AASL சொந்த நிதியைப் பயன்படுத்தி பிரதான திட்டத்தை புதுப்பிப்பதைத் தொடர AASL தீர்மானித்துள்ளதுடன் 2020 மற்றும் 2021 ஆம் ஆண்டுக்காக பாதிட்டு ஒதுக்கீடு மேற்கொள்ளப்பட்டது.	பிரதான திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டு சிவில் விமான போக்குவரத்து சட்டத்தில் உள்ளது போல் அங்கீகாரத்தை பெற்றுக் கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும்.
		BIA இற்கான பிரதான திட்டத்தை தயாரிப்பதற்காக RFP ஆலோசகரை தெரிவுசெய்வதற்காக அழைப்பு விடுத்ததுடன் ஆலோசகர் ஒருவரைத் தெரிவுசெய்வதற்கான கேள்விகள் மதிப்பீட்டு நிலையில் உள்ளன.	

2. நிதி மீளாய்வு

2.1 நிதி விளைவுகள்

மீளாய்வாண்டிற்கான செயற்பாட்டு விளைவு ரூபா 2,083,501,758 நட்டமொன்றாக இருந்ததுடன் அதற்கு நேரொத்த முன்னைய ஆண்டின் நட்டம் ரூபா 2,504,429,629 ஆக இருந்ததால் நிதி விளைவுகளில் ரூபா 420,927,871 தொகையான முன்னேற்றமொன்று அவதானிக்கப்பட்டது. ஏனைய வருமானம் ரூபா 258,382,485 ஆல் அதாவது 110 சதவீதம் அதிகரித்தமை மற்றும் முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது நிலையான வைப்பு மாற்றத்தின் மீதான பரிவர்த்தனை இலாபம் ரூபா 2,004,679,040 ஆல் அதாவது 260 சதவீதம் அதிகரித்தமை என்பன இம் முன்னேற்றத்திற்கான பிரதான காரணமாகும்.

2.2 முக்கிய வருமான செலவின விடயங்களின் போக்கு தொடர்பான பகுப்பாய்வு

	2021 (ரூபா)	2020 (ரூபா)	வேறுபாடு (ரூபா)	வேறுபாட்டின் சதவீதம் % அதிகரிப்பு/ (குறைவு)
வருமானம்				
- விமான (Aeronautical) வருமானம்	2,299,185,952	2,290,647,423	8,538,529	0.37
- விமானமற்ற (Non Aeronautical) வருமானம்	5,086,984,442	5,485,690,833	(398,706,391)	(7)
ஏனைய வருமானம்	492,782,034	234,399,549	258,382,485	110
நிதி வருமானம்	3,321,110,256	3,665,084,725	(343,974,469)	(9)
நிர்வாக மற்றும் தாபன செலவினங்கள்				
பதவியணியினர் கிரயம்	6,040,068,058	5,776,645,144	263,422,914	5
திருத்தங்கள் மற்றும் பராமரிப்பு	354,388,479	265,981,053	88,407,426	33
கடன்பட்டோர் நட்டக்கழிவிற்கான ஏற்பாடு	(600,581,521)	643,481,376	(1,244,062,897)	(193)
நிதிக் கிரயம்				
செலாவணி (இலாபம்)/ நட்டம் (கடன்கள் மீது)	2,141,205,420	2,268,147,704	(126,942,284)	(6)

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) 2020 இல் ஏற்பட்ட செலாவணி இலாபத்துடன் ஒப்பிடும் போது 2021 இல் கொடுக்கல்வாங்கல்களின் தேறிய செலாவணி இலாபத்தில் அதிகரிப்பு காரணமாக ஏனைய வருமானம் 110 சதவீதத்தால் அதிகரித்துள்ளது.

(ஆ) அறவீடுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டதன் காரணமாக ரூபா 593 மில்லியன் தொகையான பெறவேண்டியவைகளை திரும்பப் பெறுவதற்கான ஏற்பாடுகள் காரணமாக மீளாய்வாண்டில் கடன்பட்டோர் நட்டக்கழிவு ஏற்பாடு 193 சதவீதத்தால் குறைவடைந்துள்ளது,

2.3 விகிதப் பகுப்பாய்வு

விகிதத்தின் வகை	2021	2020	2019	2018	2017
நடைமுறைச் சொத்து விகிதம் (தடவைகளின் எண்ணிக்கை)	5.98	7.68	7.23	3.49	2.78
விரைவுச் சொத்து விகிதம் (தடவைகளின் எண்ணிக்கை)	5.88	7.55	7.10	3.43	2.71
தேறிய இலாப / (நட்ட) விகிதம் (%)	(26)	(31)	43	18	42
பங்கொன்றிற்கான அடிப்படை (நட்டம்) / உழைப்பு (ரூபா)	(10,417)	(12,522)	54,979	26,566	43,574
தேறிய சொத்துக்கள் மீதான திரும்பல் (%)	(5)	(7)	28	19	37
பிரயாணி ஒருவரிடமிருந்து வருமானம் (ரூபா)	5,234	3,373	2,580	2,640	2,085

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (அ) கடன்களின் நடைமுறைப் பொறுப்பு ரூபா 549 மில்லியனால் அதிகரித்தமை, ஏனைய செலுத்த வேண்டியவை ரூபா 2,123 மில்லியனால் அதிகரித்தமை என்பன நடைமுறை விகிதம் மற்றும் விரைவு சொத்து விகிதம் என்பன குறைவடைந்தமைக்கு பங்களித்த முக்கிய காரணங்களாகும்.
- (ஆ) பிரதானமாக மீளாய்வாண்டிற்கான நட்டம் குறைவடைந்ததன் காரணமாக பங்கொன்றிற்கான உழைப்பு அந்த ஆண்டில் 17 சதவீதம் அதிகரித்துள்ளது.
- (இ) பிரயாணிகள் அசைவு குறைவு சதவீதம் மீளாய்வாண்டில் 2 சதவீதமாகவுள்ள வருமான குறைவு சதவீதத்தை விட 37 சதவீதம் அதிகமாக உள்ளதால் பிரயாணி ஒருவரிடமிருந்து வருமானம் ரூபா 1,861 ஆல் அதிகரித்திருந்தது.

3. செயற்பாட்டு மீளாய்வு

3.1 செயலாற்றல்

கம்பனியின் முக்கிய செயலாற்றல் குறிகாட்டிகளின் (KPI's) பௌதீக செயலாற்றல் கீழே தரப்பட்டுள்ளன.

முக்கிய குறிகாட்டிகள்	2021	2020	2019	2018	2017
சர்வதேச விமான அசைவுகளின் எண்ணிக்கை	21,204	20,881	62,195	67,351	62,850
மொத்தப் பயணிகள் அசைவின் எண்ணிக்கை	1,505,479	2,375,056	9,958,688	10,884,028	9,957,502
சரக்கு அசைவுகள் (மெற்றிக் தொண்)	241,506	150,075	259,089	279,559	274,044

மேலே பறக்கும் அசைவுகள் (எண்ணிக்கை)	9,339	16,370	45,674	43,804	39,413
கையாளப்பட்ட விமானம் ஒன்றிற்கான மொத்தக் கிரயம் (ரூபா '000)	574	738	235	318	202

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) விமானப் போக்குவரத்துத் துறையில் கொவிட் 19 தொற்றுநோயின் கடுமையான விளைவு காரணமாக, 2017, 2018 & 2019 ஆம் ஆண்டுகளுடன் ஒப்பிடும் போது மீளாய்வாண்டு மற்றும் முன்னைய ஆண்டில் அனைத்து முக்கிய செயலாற்றல் குறிகாட்டிகளின் (KPI'S) செயலாற்றல் குறைவடைந்திருந்தது.

(ஆ) சர்வதேச விமான அசைவுகளின் எண்ணிக்கை 1.5 சதவீதத்தால் அதிகரித்திருந்த போதிலும் பயணி அசைவுகளின் எண்ணிக்கை 37 சதவீதத்தால் குறைவடைந்துள்ளது.

3.2 சிக்கனமற்ற கொடுக்கல் வாங்கல்கள்

கணக்காய்வு விடயம்

ஐப்பான் எயார்போட் கென்சல்ரன்ட்ஸ் (JAC) & நிப்பொன் கோய் கம்பனி லிமிட்டட் ஆனது 2007 திசம்பர் 19 இல் எடுக்கப்பட்ட அமைச்சரவை தீர்மானத்தின் பிரகாரம் BIADP கட்டம் II நிலை II இற்கான வடிவமைப்பு மற்றும் பிந்தைய வடிவமைப்பிற்கான ஆலோசனை சேவைகளைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு தெரிவுசெய்யப்பட்டிருந்தது. ஆலோசகர் 6 மில்லியன் பயணிகள் கொள்ளளவிற்கான BIADP இன் விரிவான வடிவமைப்பு திட்டமிடலுக்காக 04 ஆண்டுகளை (2009 முதல் 2012 வரை) எடுத்திருந்தார். BIADP இன் 06 மில்லியன் பயணிகள் கொள்ளளவிற்கான விரிவான வடிவமைப்பு திட்டத்திற்காக JAC & NK இற்கு கம்பனி ரூபா 344.5 மில்லியனை செலுத்தியிருந்தது. எனினும், 2013 ஆம் ஆண்டில், 06 மில்லியன் பயணிகள் கொள்ளளவை 09 மில்லியன் பயணிகள் கொள்ளளவிற்கு மாற்றியதன் காரணமாக, BIADP கட்டம் II நிலை II இற்கான

முகாமைத்துவ கருத்துரை

2009 ஆம் ஆண்டில் 4.24 மில்லியன் பயணிகளைக் கையாண்ட BIA 2011 ஆம் ஆண்டில் 6.14 மில்லியன் பயணிகளைக் கையாண்டதால் இரண்டு ஆண்டு காலப்பகுதியினுள் 2 மில்லியன் பயணிகளின் குறிப்பிடத்தக்க அதிகரிப்பு காரணமாக BIADP கட்டம் II நிலை 2 ஐ மீள வடிவமைப்பதற்கு ஐப்பான் விமான நிலைய ஆலோசகர்களுக்கு அறிவுறுத்தப்பட்டது, பயணிகள் அசௌகரியம் மற்றும் சிரமத்தை விளைவித்த அதி உச்ச காலத்தில் (peak hours) ஏற்கனவே BIA இல் நெரிசல் ஏற்பட்டது. 2012 ஆம் ஆண்டில் BIA அண்ணளவாக 7 மில்லியன் பயணிகளைக் கையாளும் என எதிர்பார்க்கப்பட்டது. ஏற்கனவே திட்டமிடப்பட்ட ஆண்டொன்றிற்கு 6 மில்லியன் பயணிகளுக்கு மேலதிகமாக ஆண்டொன்றிற்கு 3 மில்லியன் மேலதிக பயணிகளால் BIA இன் பயணிகளைக் கையாளும் திறனை மேலும் அதிகரிப்பதற்கு முன்மொழியப்பட்டது.

பரிந்துரை

இது போன்ற சிக்கனமற்ற மூழ்கிய கிரயங்களை தவிர்ப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டியதுடன் விமானப் போக்குவரத்து அபிவிருத்தி திட்டம் மற்றும் விமான நிலையங்களுக்கான பிரதான திட்டம் என்பன சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபை மற்றும் ஏனைய தொடர்புடைய அனைத்து நிறுவனங்களின் ஒருங்கிணைப்புடன் விரைவில் உருவாக்கப்பட வேண்டும்.

மீள்வடிவமைப்பை
மேற்கொள்வதற்கு மேற்படி
ஆலோசகர்களுக்கு
அறிவுறுத்தப்பட்டிருந்தது.
அபிவிருத்தி செயற்திட்டத்தை
மீள வடிவமைப்பதற்கு மேலும்
03 ஆண்டுகளை (2014 - 2016)
JAC & NK எடுத்துக் கொண்டது.
எனவே, இந்த ஆலோசனைக்
கொடுப்பனவு கம்பனிக்கு
சிக்கனமற்றதாகியிருந்தது.

3.3 முகாமைத்துவ செயற்திறனின்மைகள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

கணக்காய்வு விடயம்	முகாமைத்துவ கருத்துரை	பரிந்துரை
<p>(அ) 2021 ஆம் ஆண்டில் MRIA இன் செயற்பாட்டு கிரயம் ரூபா 2.02 பில்லியனாக இருந்ததுடன் அது செயற்பாட்டு வருமானத்தை விட 21 மடங்கு அதிகமாக இருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது. மீளாய்வாண்டிற்கான வரிக்குப் பின்னரான தேறிய நடட்டம் ரூபா 4.44 பில்லியனாக இருந்ததுடன் 2017 ஆம் ஆண்டு முதல் 2021 ஆம் ஆண்டு வரையிலான வரிக்குப் பின்னரான திரண்ட தேறிய நடட்டம் ரூபா 20.59 பில்லியனாக இருந்தது. மத்தள விமான நிலையத்தின் எதிர்பார்க்கப்பட்ட வருடாந்த பயணிகளின் இயலளவு சுமார் ஒரு மில்லியனாக இருந்த போதிலும் கடந்த ஐந்து வருடங்களில் மொத்தப் பயணிகளின் எண்ணிக்கை 91,747 மாத்திரமேயானதுடன் கடந்த ஐந்து வருடங்களின் மொத்த விமான அசைவுகளின் எண்ணிக்கை 2,396 ஆக காணப்பட்டது. அதன் பிரகாரம் இந்த விமான நிலையத்தை நிர்மாணிப்பதற்காக செலவிடப்பட்ட ஐ.அ.டொலர் 247.7 மில்லியனிற்குச் சமமான ரூபா 36,564 மில்லியன் மொத்தக் கிரயமானது செயற்திறனாக பயன்படுத்தப்பட்டிருக்காதமை அவதானிக்கப்பட்டது. மேலும், மேற்படி நிர்மாணத்திற்காக பெறப்பட்ட ஐ.அ.டொலர் 190 மில்லியன் கடனுக்கான வட்டி உட்பட வருடாந்த கடன் தவணையாக AASL ஆல் ரூபா 2,610 மில்லியன் தொகை செலுத்தப்பட்டுள்ளது.</p>	<p>யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமான நிலையம், மட்டக்களப்பு சர்வதேச விமான நிலையம், மத்தள ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையம் மற்றும் கொழும்பு சர்வதேச விமான நிலையத்தின் (இரத்தமலாணை) செயற்பாடுகளை கம்பனியின் நிர்வாகத்தின் கீழ் சர்வதேச சிவில் விமான நிலையங்களாக தரமுயர்த்துவதற்கு இலங்கை அரசாங்கம் தீர்மானமொன்றை எடுத்துள்ளது. மேலும், யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமான நிலையம் மற்றும் மட்டக்களப்பு சர்வதேச விமான நிலையத்தை சிவில் நடவடிக்கைகளை முன்னெடுப்பதற்காக இலங்கை விமானப்படைக்கு கையளிப்பதற்கு AASL பரிசீலித்து வருகிறது.</p>	<p>இரத்தமலாணை விமான நிலையம், யாழ்ப்பாணம் சர்வதேச விமான நிலையம், மட்டக்களப்பு சர்வதேச விமான நிலையம் மற்றும் மத்தள சர்வதேச விமான நிலையம் ஆகியவற்றின் செயற்பாடுகள் மற்றும் தரமுயர்த்தல் தொடர்பாக மிகவும் வினைத்திறனாகவும் செலவு குறைந்த முறையிலும் கொள்கை தீர்மானமொன்று எடுக்கப்பட வேண்டும்.</p>

- (ஆ) கொழும்பு சர்வதேச விமான நிலையம், இரத்மலாணை தொடர்ச்சியான நட்டங்களைச் சந்தித்திருந்ததுடன் 2017 முதல் 2021 வரையிலான திரண்ட நட்டம் மீளாய்வாண்டின் ரூபா 461.08 மில்லியன் நட்டம் உள்ளடங்கலாக ரூபா 1,693.66 மில்லியனாக காணப்பட்டது. 2020 மற்றும் 2021 ஆம் ஆண்டுகளில் விமான அசைவுகள் ஆண்டொன்றிற்கு 13 ஆகவும், பயணி அசைவுகள் முறையே 60 மற்றும் 28 ஆகவும் காணப்பட்டன.
- (இ) யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமான நிலையம் 2019 ஒக்தோபர் 17 இல் திறந்து வைக்கப்பட்டது. 142 விமான அசைவுகள் மற்றும் 4,441 எண்ணிக்கையிலான பயணி அசைவுகள் தொடக்கத்தில் இருந்து பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளதுடன் கடந்த 03 ஆண்டுகளாக தொடர்ந்து நட்டங்கள் ஏற்பட்டன. 2021 ஆம் ஆண்டில் வருமானம் ஈட்டப்பட்டிருக்காததுடன் ரூபா 40.74 மில்லியன் செலவினம் ஏற்பட்டுள்ளது.
- (ஈ) மட்டக்களப்பு சர்வதேச விமான நிலையம் 2018 மார்ச் 25 இல் பொதுமக்கள் நடவடிக்கைக்காக மீண்டும் திறக்கப்பட்டது. கடந்த நான்கு வருடங்களாக வருமானம் ஈட்டப்பட்டிருக்காததுடன் செலவினமாக ரூபா 74.64 மில்லியன் மாத்திரமே செலவிடப்பட்டுள்ளது. சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபை புதிய பயணிகள் முனையக் கட்டிடத்தை நிர்மாணிப்பதற்காக ரூபா 38.4 மில்லியனையும், ஓடுபாதையை நிர்மாணிப்பதற்காக ரூபா 482.78 மில்லியனையும் செலவிட்டிருந்ததுடன் ஓடுபாதையின் நிர்மாணத்திற்கான இறுதி கொடுப்பனவுகளிற்காக ரூபா 53.61 மில்லியன் தொகையை விமானப் போக்குவரத்து மற்றும் ஏற்றுமதி வலய அபிவிருத்தி இராஜாங்க அமைச்சு செலவிட்டிருந்தது.

மேற்படி (அ) இல் --மேற்படி-
உள்ளவாறு

மேற்படி (அ) இல் --மேற்படி-
உள்ளவாறு

மேற்படி (அ) இல் --மேற்படி-
உள்ளவாறு

3.4 குறைவாக பயன்படுத்தப்பட்ட நிதிகள்

கணக்காய்வு விடயம்

2012 மார்ச் 28 மற்றும் 2016 மார்ச் 24 ஆம் திகதிகளில் பண்டாரநாயக்கா சர்வதேச விமான நிலைய அபிவிருத்திச் செயற்திட்டத்தின் கட்டம் II நிலை 02 இற்காக ஜப்பானிய யென்

முகாமைத்துவ கருத்துரை

வேலைப்பொதி ஏ இன் ஒப்பந்த பெறுமதி - ஜப்பானிய யென் 41,554 மில்லியன் + இலங்கை ரூபா 35,136 மில்லியன் = ஜப்பானிய யென் 60,764

பரிந்துரை

ஒப்பந்த உடன்படிக்கையின் பிரகாரம் வேலைப்பொதி ஏ இன் நிர்மாணத்தை பூர்த்தி செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட

74,397 மில்லியன் நிதியளிப்பிற்காக ஐப்பானிய சர்வதேச ஒத்துழைப்பு முகவராண்மையுடன் இரண்டு உடன்படிக்கைகளை கம்பனி கைச்சாத்திட்டிருந்தது. எனினும் நிதியளிப்பு பெறுமதியில் 82 சதவீதத்திற்கு சமமான ஒப்பந்தப் பெறுமதி 2020 மார்ச் 04 இல் பெரும் தாமதத்ததுடன் வழங்கப்பட்டிருந்தது. மேலும் நிதிகள் குறைவாக பயன்படுத்தப்பட்டதன் காரணமாக கட்டணங்களாக ஐப்பானிய சர்வதேச ஒத்துழைப்பு முகவராண்மைக்கு மீளாய்வாண்டிற்கான ஐப்பானிய யென் 14.8 மில்லியனிற்கு சமமான ரூபா 31.5 மில்லியன் தொகை உள்ளடங்கலாக 2013 ஏப்ரல் 20 தொடக்கம் 2022 ஏப்ரல் 20 வரை ஐப்பானிய யென் 250.5 மில்லியனிற்கு சமமான ரூபா 359.5 மில்லியன் தொகையை கம்பனி செலுத்தியிருந்தது. கொள்கை தீர்மானங்களின் மூலம் புதிய முனைய கட்டிடத்தின் கூரை வடிவமைப்பை பலமுறை மாற்றியமைத்ததால், செயற்திட்டம் தாமதமாகியிருந்ததுடன் அந்த கட்டணங்கள் கம்பனிக்கு சிக்கனமற்றதாகியிருந்தன.

மில்லியன் (2021.2.12 இல் உள்ளவாறான நாணயமாற்று விகிதம் கொள்வனவு விகிதம் இலங்கை ரூபா 1.829 = ஐப்பானிய யென் 1)

நிதியளித்தல் பெறுமதியில் 81.68 சதவீதத்திற்கு சமமான ஒப்பந்தத் தொகை, 2020 மார்ச் 4 இல் வழங்கப்பட்டிருந்தது.

எனினும், கொவிட் 19 தொற்றுநோய் பரவியதால், ஒப்பந்ததாரரின் வெளிநாட்டு பதவியணியினரை அணிதிரட்டுவதில் தாமதம் ஏற்பட்டதுடன் இறுதியாக, பணிகள் 2020 திசம்பர் 15 இல் தொடங்கப்பட்டது. மேலும், 2021 பெப்ரவரி 14 இல் உள்ளவாறான செயற்திட்டத்தின் முன்னேற்றம் 0.03 சதவீத திட்டமிடப்பட்ட முன்னேற்றத்திற்கு எதிராக 0.06 சதவீதமாக இருந்தது. 2012 மார்ச் 28 இல் கைச்சாத்திடப்பட்ட கடன் இல. SLP 104 இலிருந்து 2021 ஏப்ரல் 20 இல் உள்ளவாறு வழங்கப்பட்ட கட்டப்பாட்டுக் கட்டணங்கள் ஐப்பானிய யென் 235 மில்லியன் ஆகும்.

மேலும், 2016 மார்ச் 24 இல் கைச்சாத்திடப்பட்ட கடன் இல. SLP-114 இற்கு கம்பனி ஐப்பானிய யென் 90.86 மில்லியனை முன் இறுதிக் கட்டணமாகச் செலுத்தியிருந்தது.

வேண்டியதுடன் மேலதிக தாமதங்களை தவிர்ப்பதற்கு காலரீதியாக நிர்மாண செயன்முன்னேற்றம் மீளாய்வு செய்யப்பட வேண்டும்.

3.5 பெறுகை முகாமைத்துவம்

கணக்காய்வு விடயம்

பட்டியலிடப்பட்ட காலத்தினுள் பெரும்பாலான பெறுகை நடவடிக்கைகள் நிறைவேற்றப்பட்டிருக்காததுடன் பெறுகையில் பெரும் தாமதம் அவதானிக்கப்பட்டது.

முகாமைத்துவ கருத்துரை

தேவையற்ற காலதாமதத்தை தவிர்ப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

பரிந்துரை

பெறுகை நடவடிக்கைகள் கால வரையறையினுள் நிறைவேற்றப்பட வேண்டியதுடன் தாமதங்கள் தவிர்க்கப்பட வேண்டும்.

3.6 ஒப்பந்த நிர்வாகத்திலுள்ள குறைபாடுகள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

கணக்காய்வு விடயம்	முகாமைத்துவ கருத்துரை	பரிந்துரை
(அ) JAC & NK ஆலோசனையாளர் 3 மாடி கார் நிறுத்துமிடத்தை 7 மாடி கார் நிறுத்துமிடமாக வேலைப்பொதி "ஏ" இன் நிர்மாண நோக்கெல்லையை மாற்றியதற்காக ரூபா 87.32 மில்லியனை ஆலோசனைக் கட்டணமாக கோரியிருந்தார். 2021 யூலை 30 ஆம் திகதிய 21/1427/327/048 ஆம் இலக்க அமைச்சரவை விஞ்ஞாபனத்தின் பிரகாரம் இந்தக் கட்டணம் தொடர்பான அமைச்சரவை அங்கீகாரம் 2021 ஆகஸ்ட் 24 இல் வழங்கப்பட்டது.	<p>புதிய இடத்தில் முன்மொழியப்பட்ட பல அடுக்கு வாகன நிறுத்துமிடத்திற்கான ரூபா 87.32 மில்லியன் ஆலோசனைக் கட்டணம் தொடரப்படவில்லை. பின்னர், பின்வருவனவற்றை அமுல்படுத்துவதற்கு 2022 மார்ச் 21 இல் அமைச்சரவை அங்கீகாரம் பெறப்பட்டது.</p> <ul style="list-style-type: none"> • கட்டம் II நிலை 2 வேலைப்பொதி 'ஏ' வேலைகளில் இருந்து பல அடுக்கு கார் நிறுத்துமிட நோக்கெல்லையை மாற்றுதல். • வேலைப்பொதி 'ஏ' செயற்திட்டத்தில் கார் நிறுத்துமிடத்தை நிர்மாணிப்பதற்காக ஒதுக்கப்பட்ட ரூபா 2 பில்லியன் நிதியை வேலைப்பொதி 'ஏ' வேலைகளின் புதிய தொழில்நுட்ப செயற்பாடுகளுக்கு பயன்படுத்துதல். • 3.3 (BOT அடிப்படையில் கார் நிறுத்தமிடம், நான்கு நட்சத்திர ஹோட்டல் மற்றும் வணிக இடவசதிகளுடன் கலப்பு அபிவிருத்தி செயற்திட்டத்திற்காக SHANXI CIG, சங்சி, சீனாவில் இருந்து விபரமான முதலீட்டு செயற்திட்ட முன்மொழிவை பெற்றுக்கொள்வதற்கு எயார்போட் அன்ட் ஏவியேஷன் சேவிஸஸ் (ஸ்ரீ லங்கா) (பிறைவேட்) லிமிட்டெட் 	<p>நிர்மாணங்களின் நோக்கெல்லை மற்றும் வடிவமைப்பு உடன்படிக்கைகளை கைச்சாத்திடுவதற்கு ஒப்பந்தங்களை மேற்கொள்வதற்கு முன்னர் தெளிவாக இனங்காணப்பட வேண்டும்.</p>

அங்கீகரித்தல்) இல் குறிப்பிடப்பட்ட விபரமான முதலீட்டு முன்மொழிவை மதிப்பிடுவதற்கு அமைச்சரவை நியமித்த பேச்சுவார்த்தைக் குழு (CANC) மற்றும் செயற்திட்டக் குழுவை (PC) நியமித்தல் மற்றும் BOT அடிப்படையில் கார் நிறுத்தமிடம், ஹோட்டல் மற்றும் வணிக இடவசதிகளுடன் கலப்பு அபிவிருத்தி முதலீட்டு முன்மொழிவை பரிந்துரைத்து கலந்துரையாடி கலந்துரையாடப்பட்ட விதிகள் மற்றும் நிபந்தனைகளின் பிரகாரம் AASL உடன் உடன்படிக்கை ஒன்றை கைச்சாத்திடுவதற்கு பரிந்துரைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தன.

(ஆ) கேள்விகளை மீளக் கோருவதற்கான தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழுவின் பரிந்துரைகளைக் கருத்தில் கொள்ளாமல், மூலப்பொருட்களை களஞ்சியப்படுத்துவதற்கு தேவையான இடத்தை வழங்குவதற்கும் வேலைப்பொதி ஏ செயற்திட்டத்தை அமுல்படுத்துவதற்குமான அவசரத் தேவைப்பாட்டை குறிப்பிட்டு 2020 ஒக்தோபர் 13 ஆம் திகதிய சபை தீர்மானத்தின் பிரகாரம் பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தில் “பீ” செயற்திட்டத்தின் கீழ் தோண்டப்பட்ட மண்ணை மூன்றாவது அதிக விலையை கோரியவரிடமிரு ரூபா 16,537,102 விலைக்கு விற்பனை செய்வதற்கான ஒப்பந்தத்தை வழங்குவதற்கு அங்கீகாரம் வழங்கப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும், ஒப்பந்தத்தை வழங்குவதில் ஏற்பட்ட தாமதம் காரணமாக அதிக விலைக்கு கேள்வியை வழங்கிய இரண்டு பேர் ஒப்பந்தத்தை நிராகரித்திருந்தனர். எனவே, அதிகபட்ச விலையை தெரிவுசெய்யாததால் கம்பனிக்கு ஏற்பட்ட நட்டம் ரூபா 37,984,898 ஆகும். 2020 நவம்பர் 27 ஆம் திகதிய சபை கூட்டக்குறிப்பின்

- கேள்விகள் 2020 யூன் 24 இல் திறக்கப்பட்டதுடன் TEC பரிந்துரை 2020 யூலை 14 இல் சமர்ப்பிக்கப்பட்டது.
- 2020 யூலை 07 இல் தெளிவுபடுத்தல்களைச் சேகரிப்பதற்கான அங்கீகாரம் வழங்கப்பட்டதுடன் 2020 ஆகஸ்ட் 28 இல் 3வது மிக உயர்ந்த விலை வழங்குபவருடன் பேச்சுவார்த்தையை நடாத்துவதற்கு தலைவரின் அங்கீகாரம் பெறப்பட்டது.
- கேள்வியின் செல்லுபடியாகும் காலத்திற்குள் மேற்படி பணிகளை வழங்குவதற்காக 2020 ஆகஸ்ட் 20 இல் பொது ஒப்பந்தப் பதிவாளரிடம் பதிவுச் சான்றிதழை (PCA-3) சமர்ப்பிக்குமாறு மிக உயர்ந்த விலைக்கான

செயற்திட்டமொன்றை அமுல்படுத்துவதற்கு முன்னர் TEC பரிந்துரைகள் பரிசீலிக்கப்பட்டு ஒப்பந்த உடன்படிக்கைகள் கைச்சாத்திடப்பட வேண்டும். மேலும், செயற்திட்டங்களின் வெற்றிக்காக ஒப்பந்தங்கள் தொடர்பாக மேற்பார்வை பேணப்பட வேண்டும்.

பிரகாரம் உட்பதலைவர்
 ஒப்பந்ததாரருடன் கலந்துரையாடி
 ஒப்பந்த விலையை ரூபா 16,537,102
 இலிருந்து ரூபா 17,537,560 வரை
 அதிகரிப்பதற்கு இணங்கியிருந்தார்.
 அகழ்வு நடவடிக்கைகள் 2020
 ஒக்தோபர் 27 அளவில்
 அமுல்படுத்தப்பட்டிருந்த போதிலும்,
 கம்பனி 105 நாட்கள் தாமதத்துடன்
 2021 பெப்ரவரி 09 இல் ஒப்பந்த
 உடன்படிக்கையை
 கைச்சாத்திட்டிருந்தது. அதன் பிரகாரம்
 உடன்படிக்கையை
 கைச்சாத்திடுவதற்கு முன்னர் மண்
 அகழ்வு பணிகளை
 அமுல்படுத்தியதில் சர்ச்சை
 ஏற்பட்டது. மேலும், ஒப்பந்ததாரர் 2022
 மார்ச் 01 இல் உள்ளவாறு 78,000
 கனசதுர மண்ணில் 79 சதவீதமான
 61,890 கனசதுர மண்ணை
 அகற்றியிருந்தார்.

- கேள்விதாரரிடம் கோரினோம்.
- மிக உயர்ந்த விலை வழங்குபவர் மற்றும் இரண்டாவது விலை வழங்குபவர் முறையே 2020 ஆகஸ்ட் 26 மற்றும் 2020 ஆகஸ்ட் 16 இல் தமது கேள்விகளை மிளப்பெற்றுள்ளனர்.
- கேள்வி செல்லுபடியாகும் காலத்திற்குள் அவர்கள் கேள்விகளை மீளப்பெறுவதால், மிக உயர்ந்த மற்றும் இரண்டாவது விலையை கோரிய கேள்விதாரர்களின் கேள்வி பிணை முறியை AASL பணமாக்கியது.
- 2020 ஒக்தோபர் 13 இல் வழங்குவதற்கு சபை தீர்மானம் எடுக்கப்பட்டதுடன் 2020 ஒக்தோபர் 15 இல் பதிவுச் சான்றிதழை (PCA-3) பெற்றது.
- ஏற்றுக்கொள்ளும் கடிதம் 2020 ஒக்தோபர் 16 இல் வழங்கப்பட்டதுடன் ஒப்பந்த உடன்படிக்கை 2021 பெப்ரவரி 09 இல் கைச்சாத்திடப்பட்டது.
- 2020 செப்டெம்பரில் தொடங்கத் திட்டமிடப்பட்டிருந்த BIADP கட்டம் II நிலை 2 இன் கீழ் வேலைப்பொதி "ஏ" வேலைகளின் களஞ்சிய இடத் தேவைப்பாட்டை எளிதாக்குவதற்காக, 04 இறுதிப் பகுதி வரை குவிந்துள்ள மண்ணை அவசரமாக அகற்றுவதன் காரணமாக 3வது உயர் விலைக்குரிய தகுதிவாய்ந்த வழங்குநருக்கு கேள்வி வழங்கப்பட்டதுடன் உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடுவதற்கு முன்னரே மண் அகற்றும்

- பணி தொடங்கப்பட்டது.
- கொவிட் 19 தொற்றுநோய் மற்றும் அதன் விளைவாக அரசாங்கத்தால் விதிக்கப்பட்ட பூட்டுதல் காரணமாக வேலையின் முன்னேற்றம் மோசமாக பாதிக்கப்பட்டுள்ளது.