

ශ්‍රී ලංකාවේ විකල්ප ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල ලෙස මත්තල තෝරාගැනීම හා එහි මෙහෙයුම් කටයුතු



විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව

කාර්යසාධන හා පරිසර විගණන අංශය



පටුන

	<u>පිටුව</u>
01. විධායක සාරාංශය	1-3
02. හැඳින්වීම	
2.1 මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ඉදිකිරීමේ පසුබිම	4
2.2 මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ඉදිකිරීමේ අරමුණු	5
2.3 විගණනය සඳහා අධිකාර බලය	5
2.4 විගණනය සඳහා මාතෘකාව තෝරා ගැනීම	5
2.5 විගණනයේ අරමුණු	6
2.6 විගණන විෂය පථය	6
2.7 සීමා කිරීම්	7
03. විස්තරාත්මක විගණන නිරීක්ෂණ, නිර්දේශ සහ නියෝජිතායතන ප්‍රතිචාර	
3.1 මත්තල අන්තර්ජාතික ගුවන් තොටුපල ඉදිකිරීම සඳහා විකල්ප ස්ථාන තෝරාගැනීම	8-15
3.2 ගුවන් යානා මෙහෙයුම් කාර්යසාධනය	15-21
3.3 ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලේ පැවතිය යුතු අත්‍යවශ්‍යතා	22-29
3.4 ව්‍යාපෘතියට අවශ්‍ය අරමුදල් සම්පාදන හා ඒවා ආපසු ගෙවීම්	29-30
3.5 ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ඉදිකිරීමේ අපේක්ෂිත අරමුණු	30-35
3.6 ජාතික ආර්ථිකයට දායක වන අයුරින් ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල යොදා ගැනීම	35-38
04. නිගමනය	39

1. විධායක සාරාංශය

කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපලේ ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවා කටයුතු 1967 වර්ෂයේදී එහි මෙහෙයුම් ආරම්භ කිරීම සමගම සිදු වූ අතර එයට පෙර එම ගුවන් සේවා කටයුතු සිදු වූයේ රත්මලාන ගුවන්තොටුපල මගිනි. ශ්‍රී ලංකාවට විකල්ප ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපලක් පිහිටුවීමේ අවශ්‍යතාවය අනුව මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ඉදිකිරීම චීන රජයේ සහනදායී ණය ක්‍රමය (Chinese Government Concessional Loan) යටතේ ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජය හා මහජන චීන සමූහාණ්ඩුව අතර 2009 දෙසැම්බර් 23 දින ගිවිසුමක් අත්සන් කරන ලදී. එහි වටිනාකම ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 209 ක් විය. හෙක්ටයාර් 2000 ක භූමි භාගයක් යොදාගෙන ඉදිකිරීම් කටයුතු 2009 නොවැම්බර් 17 දින දී ආරම්භ කර තිබූ අතර වැය කර තිබුණු සම්පූර්ණ මුදල ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 243.7 ක් විය. මෙම ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා 2013 මාර්තු මස 18 දින විවෘත කරන ලද අතර සී/ස ගුවන් තොටුපල හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම යටතේ එහි මෙහෙයුම් කටයුතු කරමින් පවතියි. ඒ අනුව මෙම විගණනයේ අරමුණ වූයේ , විකල්ප ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපලක් ඉදිකිරීම සඳහා මත්තල තෝරා ගැනීම හා එහි මෙහෙයුම් කටයුතු පිළිබඳව කාර්යසාධනය ඇගයීම විය.

ශ්‍රී ලංකාවේ විකල්ප ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල සඳහා සුදුසු ප්‍රදේශයක් තෝරා ගැනීමේදී එවකට පැවති රජයන් විසින් පලාලි, කොග්ගල, හිඟුරක්ගොඩ, කුඩාමය සහ වීරවිල ඇතුළු විවිධ ස්ථාන හඳුනාගෙන ඊට අදාළ මූලික අධ්‍යයනයන් සිදුකර වාර්තා පිළියෙල කිරීම, මිනුම් කටයුතු සහ මුල්ගල තැබීමේ උත්සව පැවැත්වීම යන අදියරයන් දක්වා කටයුතු කර තිබූ අතර ඒ වෙනුවෙන් රු.52,438,788 ක් වියදම් දරා තිබුණි. එපමණ වියදමක් දරා තිබියදී මහජනතාවගේ විරෝධතා, රජයන් වෙනස්වීම් වැනි විවිධ හේතූන් මත එම ප්‍රදේශ වල ගුවන් තොටුපලවල් ඉදිකිරීම අතහැර දමා තිබූ බැවින් මේ සඳහා සුදුසු ස්ථානයක් තෝරාගැනීම දීර්ඝකාලීන දැක්මකින් තොරව සිදු වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණු පළාතේ තරුණ පරපුරේ විරැකියාව සහ ආර්ථික පසුබෑම වැනි විවිධ හේතූන් මත කැරලි හා වර්ජන ක්‍රියාමාර්ග රජයන්ට එරෙහිව පැන නැගීම නිසා එවකට රජය විසින් දකුණු පළාතට මූලිකත්වය ලබාදී ආර්ථික සංවර්ධනය ඇති කිරීමට 1994 වසරේ හම්බන්තොට නගර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ ජාත්‍යන්තර වරායක් සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලක් ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. ඒ අනුව හම්බන්තොට වරාය සමඟ සංවර්ධනයට පහසු වන පරිදි ගුවන් තොටුපල ඉදිකිරීම සඳහා අවශ්‍ය ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ පහසුව හේතුවෙන් ආරම්භයේදී වීරවිල

ප්‍රදේශයන් පසුව ප්‍රදේශයේ ජනතාවගෙන් එල්ල වූ විරෝධතාවය හේතුවෙන් මත්තල ප්‍රදේශය ගුවන්තොටුපල ඉදිකිරීම සඳහා තෝරා ගෙන තිබුණි.

මේ සඳහා තෝරාගත් භූමිය දකුණු පළාතේ අභය භූමියට ආසන්නව පිහිටීමෙන් පාරිසරික වශයෙන් මතු වූ ගැටළු අතර වන සතුන්ගෙන් ධාවන පටයට එල්ල වූ බාධාවන් මෙන්ම වන සතුන්ගේ ස්වාභාවික වාසස්ථාන අත්පත් කර ගැනීමෙන් වන සතුන්ගේ පැවැත්මට තර්ජනයක් වීම වැනි හේතු පැන නැගී තිබුණි.

මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල විවෘත කිරීමෙන් පසු දේශීය ගුවන් යානා 03 ක් සහ විදේශීය ගුවන්යානා 03 ක් ගමන් ආරම්භ කර තිබූ නමුත් 2015 වර්ෂය අවසානය වන විට එය එක් යානාවකට පමණක් සීමා වී තිබුණි. 2013 සහ 2014 වර්ෂවල මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල හරහා ගමන් ගත් දේශීය හා විදේශීය මගීන්ගේ පැමිණීම හා පිටවීම පිළිවෙලින් 36,137 සහ 40,386 ක් වී තිබූ අතර , 2015 වර්ෂයේ ජුනි වනවිට මගීන් සංඛ්‍යාව 4,945 දක්වා අඩුවී තිබුණි. 2013 හා 2014 වර්ෂවල ඉපයූ ආදායම පිළිවෙලින් රුපියල් මිලියන 48 ක් හා රුපියල් මිලියන 136 ක් විය. 2015 වර්ෂයේ ජුනි මාසය දක්වා එය රුපියල් මිලියන 49 ක් විය. එසේ වුවත් 2013 සහ 2014 වර්ෂවල සේවක පඩිනඩි, ගුවන් තොටුපල නඩත්තු කිරීම, විදුලි, ජල ගාස්තු ඇතුළුව මුළු වියදම් වශයෙන් පිළිවෙලින් රුපියල් මිලියන 2,153 ක් හා රුපියල් මිලියන 2,865 ක් වැයකර තිබුණි. 2015 වර්ෂයේ ජුනි දක්වා මුළු වියදම රුපියල් මිලියන 1,323 ක් විය. 2015 වර්ෂයේ ඇතිවූ දේශපාලන වෙනස්වීම් සමඟ අලාභ සහිතව පවත්වාගෙන ගිය දේශීය විදේශීය ගුවන් යානාවන් පැමිණීම නතර කර ඇති අතර ගුවන් තොටුපලේ මෙහෙයුම් එක් යානාවකට සීමා වී තිබීමෙන් 2015 වර්ෂයේ ආදායම පහල බැස තිබුණ ද ගුවන් තොටුපල දිවා රාත්‍රි විවෘත කර තැබීමට සිදුවීමෙන් පරිපාලන හා නඩත්තු වියදම් දිගින් දිගටම දැරීමට සිදුවී තිබුණි. 2015 වර්ෂයේ ශ්‍රී ලංකාවේ වී ගබඩා කිරීමේ අර්බුදය හේතුවෙන් මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලේ ගබඩා සංකීර්ණය, එහි ඇති වටිනා උපකරණ ඉවත් කිරීමෙන් තොරව ගිවිසුමක් මත වී අලෙවි මණ්ඩලය වෙත වී ගබඩා කිරීමට මාස තුනක් සඳහා මුදා හැර තිබුණි.

එසේම වාර්ෂිකව උපයා ඇති ආදායම අපේක්ෂිත ඉලක්කයන්ට වඩා අඩුවෙන් තිබීමත් එය සිය මෙහෙයුම් වියදම් පියවා ගැනීමට හෝ ප්‍රමාණවත් නොවීමත්, ලබාගත් ණය මුදල ගුවන් සේවා සමාගමේ මෙහෙයුම් ආදායමෙන් ගෙවීමට සිදුවී තිබීමත් නිසා සමාගම අධික ද්‍රවශීලතා ගැටළු වලට මුහුණදීමේ අවදානමක් පැවැති බව නිරීක්ෂණය විය. ඒන රජයෙන් ලබාගත් ණය මුදල වර්ෂයට සියයට 2 ක පොලී සමඟ අවුරුදු 5 ක සහන කාලය අවසන් වීමෙන් පසු එනම් 2015 වර්ෂයේ සිට අවුරුදු 15 තුළ වාරික මගින් ගෙවා අවසන් කළ යුතුවේ. මේ අනුව සහන කාලය තුළ සියයට 0.5 වගකීම් ගාස්තු සහ කළමනාකරණ ගාස්තු වශයෙන් රු.1,989,815,019 ක මුදලක්

භාණ්ඩාගාරය විසින් ගෙවා තිබුණි. එසේම 2015 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් මස පළමු ණය වාරිකය ලෙස ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 8.4 ක් සීමිත ගුවන් තොටුපල හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමේ කෙටිකාලීන ඩොලර් තැන්පතු මුදල් යොදා ගෙන ගෙවා තිබුණි.

මෙය සාපේක්ෂව ඉහල මට්ටමින් ගොඩනගා නවීණ උපකරණවලින් සමන්විතව තිබෙන ගුවන්තොටුපලක් බව අනාවරණය වූ අතර විශාල මුදලක් වැයකර ඉදිකිරීම් අවසන් කර ඇති බැවින් එම තොටුපල ඵලදායී තත්ත්වයට පත් කිරීම සඳහා යානාවල මෙහෙයුම් කටයුතු වැඩි කළ යුතුවේ. රටේ විකල්ප ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල අනාගත දියුණුව සඳහා කළ ආයෝජනයක් බැවින් තවදුරටත් දියුණු කිරීම සඳහා අනෙකුත් ගුවන් සේවාවන් වැඩිකර ගැනීම සඳහා සෘජුව දායක වන විවිධ පහසුකම් වැඩිදියුණු කළයුතු අතර ඒවා ඉදිරි දියුණුව සඳහා ආයෝජන අවස්ථා ලෙස යොදාගත හැකිවේ. ඒ අනුව පොදු ප්‍රවාහන පහසුකම් දියුණු කිරීම, අධිවේගී මාර්ග ඉදිකිරීම කඩිනම් කිරීම, මත්තල ප්‍රදේශයේ යටිතල පහසුකම් දියුණු කිරීම, කර්මාන්තශාලා පිහිටුවීම, සංචාරකයන් සඳහා හෝටල් පහසුකම් සහ අනිකුත් අත්‍යවශ්‍ය පහසුකම් ඇති කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වූ කාර්යයන් බවට කාර්ය සාධන විගණනයේදී හඳුනා ගන්නා ලදී.

2. හැඳින්වීම

2.1 මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල ඉදිකිරීමේ පසුබිම

මත්තල ගුවන්තොටුපලේ මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භ කිරීමට පෙර ශ්‍රී ලංකාවේ ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා කටයුතු කටයුතු කටයුතු ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල හරහා සිදු වූ අතර ශ්‍රී ලංකාවට විකල්ප ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපලක් ඉදිකිරීමේ අවශ්‍යතාවය වරින් වර පැන නැගී තිබුණි.

විකල්ප ගුවන් තොටුපලක් ඉදිකිරීමට සුදුසු ස්ථානයක් තෝරාගැනීමේදී දිවයිනේ විවිධ ප්‍රදේශයන්හි පිහිටි ස්ථානයන් වෙත අවධානය යොමු කර තිබුණි. 2000 වර්ෂයේ මාර්තු 24 දින මිගමුව කදිරානේදී සිදු වූ ගුවන් යානා අනතුරෙන් පසුව මෙම අවශ්‍යතාවය දැඩිව පැන නැගී තිබුණි. ශක්‍යතා අධ්‍යයනය හා පරිසර අධ්‍යයනයන්වලින් පසු අවසානයේදී හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ වීරවිල ප්‍රදේශය ඒ සඳහා තෝරාගෙන එහි මූලික කටයුතු ඉටුකරමින් තිබියදී ප්‍රදේශයේ ජනතාවගේ විරෝධතාවය සැලකිල්ලට ගෙන මූලික අධ්‍යයනයකින් පසු විකල්ප ගුවන් තොටුපල ඉදිකිරීමට සුදුසු ප්‍රදේශය ලෙස මත්තල ප්‍රදේශය තෝරාගෙන තිබුණි. හම්බන්තොට නගරයේ සිට කිලෝ මීටර 15 ක් උතුරු දෙසින් පිහිටි කුඩා නගරයක් වන මත්තල ප්‍රදේශයේ මෙම ගුවන් තොටුපල ඉදිකිරීමේ පළමු අදියර 2009 නොවැම්බර් 27 දින ආරම්භ කර තිබුණි. හෙක්ටයාර 2,000 ක වපසරියකින් යුත් මත්තල ගුවන් තොටුපල ව්‍යාපෘතිය සෘජු ඉදිකිරීම් සඳහා හෙක්ටයාර 800 ක භූමි ප්‍රදේශයක් උපයෝගී කරගෙන ඇති අතර අවට පාරිසරික හා යටිතල පහසුකම් සඳහා හෙක්ටයාර 1,200 ක භූමි ප්‍රදේශයක් උපයෝගී කරගෙන තිබුණි. එසේම මෙම ගුවන් තොටුපලෙහි ඉදිකිරීම් සඳහා වැය කර තිබූ සමස්ත මුදල ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 243.7 ක් විය.

2013 මාර්තු මස මත්තල අන්තර්ජාතික ගුවන් තොටුපල වෙත අනුකූලතා සහතිකය සහ ගගන යාත්‍රාංගන සහතිකය පිරිනමා ඇති අතර මෙහෙයුම් කටයුතු 2013 මාර්තු මස 18 දින උත්සවාකාරයෙන් ආරම්භ කර තිබුණි. ඩුබායි සිට පැමිණි ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයට අයත් ඒ340 ගුවන් බසය මත්තල ගුවන් තොටුපල වෙත පැමිණි පළමු වාණිජ ගුවන් යානය වූ අතර ඉන්පසු ඩුබායි සිට මගීන් ෫ගෙන පැමිණි ෆීලයි ඩුබායි ගුවන් යානය සහ සාපා සිට පැමිණි එයාර් ඇරබියා ගුවන් යානය මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලෙහි ක්‍රියාත්මක කළ පළමු අන්තර්ජාතික ගුවන් සේවාවන් විය.

2.2 මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ඉදිකිරීමේ අරමුණු

මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ඉදිකිරීමේදී හඳුනාගත් මූලික අරමුණු පහත පරිදි සංක්ෂිප්තව දැක්වේ.

- (i) හම්බන්තොට ප්‍රදේශයේ සංවර්ධන කාර්යයෙහි ප්‍රධාන කාර්ය භාරයක් ඉටු කිරීම සහ කලාපීය ගුවන් යානා සංවර්ධනයෙහි වෙළඳපොල කොටස අත්පත් කර ගැනීම.
- (ii) හම්බන්තොට වරාය සමඟ ගුවන් සහ මුහුදු හුවමාරු මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස ප්‍රවර්ධනය කිරීම.
- (iii) නැගෙනහිර සහ දකුණු වෙරළ තීරයන්හි සංවර්ධන කාර්යන් හිදී ප්‍රධාන කාර්ය භාරයක් ඉටු කිරීම.
- (iv) බණ්ඩාරණායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලට විකල්ප ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලක් ලෙස කටයුතු කිරීම.
- (v) ශ්‍රී ලංකාවට ආර්ථික සහ ආයෝජන අවස්ථා ඇති කිරීමට පහසුකම් සැපයීමේ මාර්ගයක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වීම.

2.3 විගණනය සඳහා අධිකාර බලය

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 ව්‍යවස්ථාවෙහි ඇතුළත් විධි විධාන ප්‍රකාරව මාගේ විධානය යටතේ කාර්යසාධන විගණනය කරන ලදී.

2.4 විගණනය සඳහා මාතෘකාව තෝරා ගැනීම

ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 243.7 ක පිරිවැයක් දරමින් ඉදි කරන ලද මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල සිය ඉලක්කගත අරමුණු වෙත ළඟාවීම පසුගාමී තත්ත්වයක පැවතීම විගණනය සඳහා මෙම මාතෘකාව තෝරා ගැනීමට හේතු විය.

2.5 විගණනයේ අරමුණු

මෙම ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධයෙන් කාර්ය සාධන විගණනයක් සිදු කිරීම පහත සඳහන් අරමුණු ඉටුකරගැනීම ඇගයීම් පදනම් කරගෙන සිදුවිය.

- (අ) විකල්ප ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලක් ඉදිකිරීමේ අවශ්‍යතාවයට අනුව එය ඉදිකිරීම සඳහා තෝරාගත් භූමිය සෑම අතින්ම සුදුසු වූ භූමියක්ද යන්න.
- (ආ) ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් වලදී ගුවන් යානාවල සේවා පහසුකම් හා ගුවන් මගීන්ගේ අවශ්‍යතා සපුරාලීමට හැකිවන පරිදි ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල සේවා පහසුකම් හා අනෙකුත් පොදු පහසුකම් ආකර්ශනීය ලෙස සපුරා ඇත්ද යන්න.
- (ඇ) රටේ නැගෙනහිර, ගිනිකොණ සහ දකුණු කලාපයේ නිෂ්පාදන ගුවන් මගීන් අපනයනය, ගුවන් බඩු ආනයනය හා එම කලාපයේ සංචාරක කර්මාන්තයට වැදගත් වූ ස්ථාන කේන්ද්‍ර කර ගනිමින් හා මැද පෙරදිග ඇතුළු විදේශ ගතවන දේශීය ගුවන් මගීන්ගේ වෙළඳපල ආකර්ෂණය ඇතිකර ගැනීම සිදුවී තිබේද යන්න.
- (ඈ) ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කිරීමට පෙර සිදු කරන ලද මූලික අධ්‍යයන වාර්තා නිසිලෙස සැලකිල්ලට ගනු ලැබුවේද යන්න.

2.6 විගණන විෂය පථය

- (අ) සාධාරණ නිගමනයකට එළඹීම සඳහා ප්‍රමාණවත් යෝග්‍ය විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීමට අප විසින් බලාපොරොත්තු වූ අතර ඒ සඳහා භෞතිකව සිදු කරන ලැබූ නිරීක්ෂණයන්, සාක්ෂි, තොරතුරු හා පැහැදිලි කිරීම් ලබා ගැනීම ඇතුළත් විය.
- (ආ) අපගේ කාර්යයන් පූර්වයෙන් සැලසුම් කොට විගණන සැලසුමට සම්බන්ධ කෙරුණි. විගණනය සඳහා පවත්නා කාල වේලාවන් සහ මානව සම්පත් මත කාර්ය සාධන විගණනය සිදු කරනු ලැබීය.

2.7 සීමා කිරීම්

- (i) අපගේ විගණනය ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භ කළ 2013 වර්ෂය, 2014 සහ 2015 වර්ෂයන්හි එහි මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් සඳහා සීමා කරන ලදී.
- (ii) මෙම ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලෙහි ඉදිකිරීම්වල ප්‍රමිතිය පිළිබඳ තාක්ෂණික වශයෙන් තහවුරු කර ගැනීම් සඳහා යොමු නොවූ අතර, ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපලෙහි සංවර්ධන කටයුතු, මෙහෙයුම් හා නඩත්තු කටයුතු සම්බන්ධයෙන් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් ලබා දී ඇති බලපත්‍රය සැලකිල්ලට ගන්නා ලදී.

3. විස්තරාත්මක විගණන නිරීක්ෂණ, නිර්දේශ සහ නියෝජිතායතන ප්‍රතිචාර

3.1 මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ඉදිකිරීම සඳහා විකල්ප ස්ථාන තෝරාගැනීම.

මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල ඉදිකිරීම සඳහා තෝරා ගන්නා ලද ප්‍රදේශය හැරුණු විට ඒ සඳහා යෝග්‍ය වෙනත් ස්ථාන වෙත සීමිත ගුවන්තොටුපල හා ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම අවධානය යොමු කර තිබීම සම්බන්ධ පරීක්ෂාවේදී අනාවරණය වූ කරුණු පහත පරිදි විය.

3.1.1 තෝරාගත් ස්ථාන අත්හැර දැමීම.

(අ) 1971 වර්ෂයේ සිට 2006 වර්ෂය දක්වා කාලය තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ විවිධ ප්‍රදේශවල පිහිටි ස්ථාන 09ක් විකල්ප ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල ඉදිකිරීම සඳහා යෝග්‍ය ස්ථාන ලෙස තෝරාගෙන තිබුණි. එම ස්ථාන සියල්ලම පසුව අත්හැර දමා තිබුණි. එම අත්හැර දැමීමවලට හේතු වූ කරුණු පිළිබඳ පරීක්ෂාවේදී කන්කසන්තුරේ (1971-1972) හා කොග්ගල (1994-2004) යන ස්ථාන අත්හැර දැමීමට හේතු වූ කරුණු පිළිබඳව සීමිත ගුවන් තොටුපල හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම සතුව දත්ත නොමැති බවත් ත්‍රිකුණාමලය (1986) හා පලාලි (2003-2012) යන ස්ථානයන් සඳහා ඔවුන් සතුව ඇත්තේ මූලික අධ්‍යයන වාර්තා පමණක් බවත් මතුගම (2001), බදගිරිය (2003) හා වීරවිල (2006) යන ස්ථානයන් පාරිසරික හා පුරාවිද්‍යාත්මක ගැටළු හේතුවෙන් නොගැලපී ඇති බවත් හිඟුරක්ගොඩ (1992-2003) හා කුඩාඔය (2003) යන ස්ථානයන්, පැවති රජයන් වෙනස්වීම මත වැඩිදුර අධ්‍යයන කටයුතු සඳහා මුදල් ප්‍රතිපාදන ලබා නොදීම හේතුවෙන් නවතා දමා ඇති බවත් දක්වා තිබුණි.

(ආ) විගණනයට ඉදිරිපත් කළ තොරතුරු අතරින් ඉහත ස්ථාන හතරකට අදාළව පමණක් මූලික ව්‍යාපෘති වාර්තා පිළියෙළ කිරීම හා වෙනත් කටයුතු සඳහා රු. 52,438,788ක මුදලක් වියදම් කර ඇති බව නිරීක්ෂණය වුණි. විස්තර පහත පරිදි විය.

<u>විකල්ප ජාත්‍යන්තර</u>		<u>දරා ඇති වියදමේ ස්වභාවය</u>	<u>වියදම</u>
<u>ගුවන් තොටුපල ඉදිකිරීම</u>			<u>රු.</u>
<u>සඳහා තෝරාගත්</u>			
<u>ස්ථානය</u>			
i	කොග්ගල	මූලික ව්‍යාපෘති වාර්තාව පිළියෙල කිරීම සඳහා ඉඩම් මිණුම් කටයුතු වෙනුවෙන්	100,000
ii	හිඟුරක්ගොඩ	මූලික ව්‍යාපෘති වාර්තාව පිළියෙල කිරීම සඳහා ඉඩම් මිණුම් කටයුතු සඳහා	3,608,355
iii	කුඩාමය	වැඩ බිමට ප්‍රවේශ මාර්ග ඉදිකිරීම අනෙකුත් කටයුතු සඳහා	3,274,000 479,572
iv	වීරවිල	භූ විද්‍යා පරීක්ෂණ, ඉඩම් මැනීම, තාවකාලික කාර්යාල ගොඩනැගිලි සෑදීම, ප්‍රවේශ මාර්ග සෑදීම, ඉඩම් අත්පත්කර ගැනීමට අවශ්‍ය මූලික කටයුතු සඳහා මුල්ගල තැබීමේ උත්සවය හා නිලධාරීන්ගේ ගමන්, නවාතැන් හා අනෙකුත් වියදම්	44,976,861
			52,438,788
			=====

(ඇ) ඉහත සඳහන් විකල්ප ස්ථාන තෝරාගැනීමේදී ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් සමඟ සංසන්දනය කර ඒවායේ යෝග්‍යතාවය සැලකිල්ලට ගැනීම වෙනුවට වෙනත් බාහිර හේතූන් මත මෙම ස්ථාන පසුව අතහැරදමා තිබුණි. තවද මෙතෙක් අධ්‍යයනය කළ විකල්ප ස්ථාන හා භූමි ප්‍රදේශයන් ඒවා අතහැර දැමීමට හේතු වූ මූලික කරුණු සැලකිල්ලට ගත යුතු වුවද එසේ සිදු කිරීමකින් තොරව මත්තල භූමිය තෝරාගෙන ඉදිකිරීම් කර ඇති බවට නිරීක්ෂණය විය.

ඉහත තොරතුරු අනුව 1971 සිට 2006 වර්ෂය දක්වා වසර 35 ක කාලයක් විශාල පිරිවැයක් දරමින් දිවයිනේ විවිධ ස්ථානයන් ශ්‍රී ලංකාවේ විකල්ප ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ඉදිකිරීම සඳහා ස්ථාන තෝරා ගැනීම හා ඒවායේ යම් මූලික වැඩ කොටස් ඉටුකිරීමට කටයුතු කිරීම මගින් ආයතනිකමය වශයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවාව පුළුල් කිරීම පිළිබඳ දිගු කාලීන දැක්මක් රහිතව කටයුතු කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

3.1.2 මූලික අධ්‍යයනයන්වලදී අවධානය යොමුකළ කරුණු

ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලක් ඉදිකිරීමේදී ඒ සඳහා බලපාන සාධක පිළිබඳ සලකා බැලීමේදී ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ගුවන් තොටුපල සැලසුම්කරණ අත්පොත (Doc 9184 – An/902) අනුව මූලිකවම අවධානය යොමුකළ යුතු කරුණු 12 ක් ගැන සඳහන් වේ. ඒවා පහත පරිදි වේ.

- ගුවන්තොටුපල අවට ප්‍රදේශය හා භූමිය උපයෝජනය
- වායුගෝලීය තත්ත්වය
- බාධාකාරී සාධක
- පිවිසුම් මාර්ග
- භූ ලක්ෂණයන්
- පරිසරය
- සාමාජීය බලපෑම
- ගුවන්ගමන් කළමනාකරණය හා පාලනය
- උපද්‍රවයන්
- ගුවන්තොටුපල ඉල්ලීම් මධ්‍යස්ථානවල ආසන්න භාවය
- යටිතල පහසුකම් සහ උපයෝග
- භූමිය අත්පත්කර ගැනීමේ පහසුකම්

මෙම ව්‍යාපෘතිය තෝරාගැනීමේදී සිදුකර තිබූ ශක්‍යතා අධ්‍යයනයේදී හා පාරිසරික අධ්‍යයනයන් වලදී ඉහත සඳහන් කරුණු යටතේ සමීක්ෂණයක් සිදුකර නිරීක්ෂණයන් ඉදිරිපත්කර තිබුණි. ඒ යටතේ වූ විගණන නිරීක්ෂණ පහත පරිදි විය.

(අ) වායුගෝලීය තත්ත්වයන්

පාරිසරික අධ්‍යයනයේදී ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල ඉදිකරණු ලැබූ ප්‍රදේශයේ සුළං දිශාව පිළිබඳ අවධානය යොමු කරමින් වර්ෂයේ එක් එක් මාසයේ සුළං දිශාව හා සුළගේ බලපෑම අධ්‍යයනය කර තිබුණි.

එම දත්ත අනුව අන්තර් මෝසම් කාල වලදී සුළං දිශාවේ විචලනය සැලකිය යුතු තරම් වන බවට නිරීක්ෂණ ඉදිරිපත්කර තිබුණි. තවද ගුවන්තොටුපල මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භවීමෙන් පසුවද සුළං දිශාව සහ සුළගේ බලපෑම පිළිබඳ නැවත සමීක්ෂණයක් සිදුකර අදාල දත්ත ප්‍රස්ථාරගතකර තිබූ අතර එම ප්‍රස්ථාරික සටහන් අනුව අප්‍රේල්, ඔක්තෝබර්, නොවැම්බර් සහ දෙසැම්බර් මාසවල සුළගේ බලපෑම වැඩි බවත් ඒ අතරින් අප්‍රේල් මාසයේ එහි තීව්‍රතාවය තවත් වැඩි බව නිරීක්ෂණය වන නමුත් සමස්ථ තත්ත්වය පිළිබඳ සැලකිල්ලට ගනිමින් 95% පමණ ගුවන් මෙහෙයුම් යෝග්‍යතාවයක් එහි පවතින බවට වාර්තා කර තිබුණි.

(ආ) උපද්‍රවයන්

ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල ඉදිකිරීම සඳහා වෙන් කර තිබූ ප්‍රදේශය මූලික වශයෙන් ව්‍යාපාරික භූමියක්ව පැවති අතර එය හෙක්ටයාර 2000 ක් පමණ වූ ප්‍රදේශයක් විය. මෙම ඉදිකිරීමට අදාළව සිදුකර තිබූ අධ්‍යයනයන් වලදී ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල සඳහා තෝරාගත් හෙක්ටයාර් 800 ක භූමි ප්‍රදේශයකින් හෙක්ටයාර් 168 ක් වූ භූමි ප්‍රදේශයක් තුළ වන අලිත්ගෙන් වන බලපෑම පිළිබඳ කරුණු අධ්‍යයනය කර තිබුණි. එහිදී අලි ගැවසෙන බවට නිරීක්ෂණය කර නොතිබූ නමුත් ප්‍රදේශයේ වැසියන්ගේ මතය අනුව අලි 100-150 ක් අතර ප්‍රමාණයක් ගැවසෙන බව දක්වා තිබුණි.

මෙම ප්‍රදේශය තුළ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපලක් ඉදිකිරීම සඳහා කටයුතු කිරීමෙන් වනසතුන්ගේ ස්වාභාවික වාසභූමි එළිපෙහෙළි කිරීම මගින් පාරිසරික සමතුලිත තත්ත්වය බිඳී ගොස් තිබුණි. විශේෂයෙන් මත්තල ගුවන් තොටුපලේ සිට ලුණුගම්වෙහෙර දක්වා ඉදිකර තිබූ ගුවන් තොටුපල ප්‍රවේශ මාර්ගය හේතුවෙන් වනසතුන්ගේ මෙම වාස භූමිය බණ්ඩනය වී තිබූ අතර එමඟින් විශේෂයෙන් වනඅලි මෙම මාර්ගය හරහා නිතර ගමන් කිරීම නිසා එය නිදහස් ප්‍රවේශ මාර්ගයක් ලෙස හඳුනාගත නොහැකි විය.

වනජීවී සංරක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුවේ ලුණුගම්වෙහෙර දකුණු කලාප කාර්යාලය විසින් ලබා දුන් තොරතුරු අනුව මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ඉදිකිරීමෙන් පසු වාර්තා වූ අලි මිනිස් ගැටුම් හේතුවෙන් ජන ජීවිතවලට මෙන්ම වන අලි ජීවිතවලටද පීඩාකාරී තත්ත්වයක් එල්ලවී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. විස්තර පහත පරිදි විය.

<u>හේතුව/වර්ෂය</u>	<u>2012</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015 ජූලි දක්වා</u>
වන අලි මරණ	22	21	28	11
ජීවිත හානි	10	03	09	04
ශාරීරික හානි	-	11	09	02
දේපල හානි	-	99	135	66

තවද ගුවන් පථය තුළ මොණරුන් වැනි වනසතුන් නිතර ගැවසීම නිසා ගුවන් යානා පියාසර කිරීමේදී එය බාධාවක් වන සිදුවීම්ද වාර්තා වී තිබුණි.

(ඇ) වෙනත්

ඉහත කරුණු වලට අමතරව අනෙකුත් යටිතල පහසුකම් හා පහසුකම් සැපයෙන මධ්‍යස්ථානවල ආසන්නතාවය යන කරුණු මේ වන විට සම්පූර්ණ කර නොතිබීම ව්‍යාපෘතියේ ඵලදායීත්වයට බලපා තිබුණි.

ඉහත කරුණු අනුව මෙම ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධයෙන් සිදුකල මූලික අධ්‍යයනවලදී අවධානය යොමුකරන ලද කරුණු අතරින් ඇතැම් කරුණුවල යථා තත්වය දක්වා නොමැති බව පැහැදිලි වේ.

3.1.3 ගුවන් තොටුපල ඉදිකිරීම සඳහා තෝරාගත් ප්‍රදේශයේ වැදගත්කම

මේ සම්බන්ධව පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) ප්‍රදේශය නගා සිටුවීමේ වැදගත්කම

ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණු පළාතේ තරුණ පරපුරේ විරැකියාව සහ ආර්ථික පසුබෑම වැනි විවිධ හේතූන් මත විවිධ කැරැලි හා වර්ජන ක්‍රියාමාර්ග රජයට එරෙහිව අවස්ථා කිහිපයකදීම පැන නැගීම් නිසා එවකට රජය විසින් දකුණු පළාතේ සංවර්ධනයට මූලිකත්වය ලබාදී ආර්ථික සංවර්ධනය කිරීමට 1994 වසරේ හම්බන්තොට සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය යටතේ ජාත්‍යන්තර වරායක් සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලක් ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. ඒ අනුව හම්බන්තොට වරාය සමඟ සංවර්ධනයට පහසුවන පරිදි ගුවන් තොටුපලක් ඉදිකිරීමට ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමකින් තොරව අවශ්‍ය ඉඩම් මෙම ප්‍රදේශයෙන් ලබාගැනීමේ පහසුව සැලකිල්ලට ගෙන දකුණ, නැගෙනහිර හා ඌව යන පලාත්වල ස්වභාවික සම්පත් හා නිෂ්පාදනයන් පිළිබඳව අවධානය යොමුකර එම ප්‍රදේශ කේන්ද්‍රගත වූ ගුවන්තොටුපලක් ඉදිකිරීමේ අවශ්‍යතාව පැන නැගී ඇත.

(ආ) එළවළු, පළතුරු, ධාන්‍ය වර්ග හා පශු නිෂ්පාදනයන් හි ඉහළ අස්වැන්නක් පැවතීම.

හම්බන්තොට, මොණරාගල, බදුල්ල, අම්පාර, බණ්ඩාරවෙල, වැලිමඩ යන ප්‍රදේශයන් හි ජීවත් වන ජනතාවගේ ප්‍රධාන ජීවනෝපාය කෘෂිකර්මය වීමත් මෙම ජනතාවගේ ප්‍රධාන නිෂ්පාදනයන් වන එළවළු, පළතුරු, ධාන්‍ය වර්ග හා පශු සම්පත් නිෂ්පාදනයන් ඉහළ මට්ටමක පැවතියද මෙම නිෂ්පාදන සඳහා සාධාරණ මිලක් නොලැබීමත් එම නිෂ්පාදනයන් කෙටිකාලීනව විනාශ වීමට හාජනය වීමත් නිසා එම ප්‍රදේශයේ ජනතාවගේ ජීවන තත්වය නැංවීමට

බාධාවක් වී තිබූ අතර ඒ මගින් ඇතිවූ ප්‍රාදේශීය සංවර්ධනය ද පසුගාමී තත්ත්වයක පැවතුණි. මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල ඉදිකිරීම මගින් එකී නිෂ්පාදනවලට වෙළඳපොළ විවෘතකර ගැනීමේ අපේක්ෂාවක් පැවතියද එය ඉටු කරගැනීම සඳහා මේ දක්වා වැඩ සටහනක් ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.

(ඇ) විසිතුරු මල් සඳහා වෙළඳ පොළේ ඉහල ඉල්ලුමක් පැවතීම

බණ්ඩාරවෙල, නුවරඑළිය, වැලිමඩ, දියතලාව ප්‍රදේශවල ව්‍යාප්තව පවතින මල් වගාව සඳහා මත්තල අන්තර්ජාතික ගුවන්තොටුපල හරහා පහසුවෙන් විදේශ වෙළඳපොළ අත්පත් කර ගැනීමට හැකියාව පැවතීම හා ඒ සඳහා විදේශ වෙළඳපොළේ ඇති ඉහල ඉල්ලුම සපුරාලීමට අදාළ ප්‍රදේශ කේන්ද්‍රකරගනිමින් ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවාවන් පවත්වා ගැනීම වැදගත් විය. එසේ වුවත් ඉදිකළ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල මගින් එම විසිතුරු මල් වෙළඳපොළ ව්‍යාප්ත කිරීමේ අපේක්ෂාව ඉටු වී නොතිබුණි.

(ඈ) මත්ස්‍ය අපනයනය

මෙම ගුවන්තොටුපලට පහසුවෙන් ලඟාවීමට හැකි මීරිස්ස, දෙවිනුවර, කුඩාවැල්ල, තංගල්ල, හම්බන්තොට හා කිරින්දා ධීවර වරායන් මගින් ලබාදෙනු ලබන ඉහල මාළු අස්වැන්න සඳහා විදේශ වෙළඳ පොළ විවෘත කරදීම, මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල හරහා පහසුවෙන් සිදුකිරීම අපේක්ෂාව විය.

එසේ වුවද මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල හරහා සිදුකළ මුළු භාණ්ඩ අපනයන ප්‍රමාණය වූයේ 2013 මාර්තු සිට දෙසැම්බර් දක්වා කිලෝග්‍රෑම් 27000 ක් හා 2014 වර්ෂයේ කිලෝග්‍රෑම් 6645 ක් පමණක් වුවද වාර්ෂිකව අපේක්ෂිත ගුවන් බඩු ප්‍රවාහනය මෙට්‍රික්ටොන් 40,000 ක් විය.

(ඉ) ගුවන්තොටුපල හරහා කෙරෙන අපනයනයන්

මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලට ආසන්නව හම්බන්තොට වරාය පිහිටා තිබීමත් ඒ ආශ්‍රිතව කර්මාන්ත ශාලා ඇති කිරීම මගින් පහසුවෙන් අන්තර්ජාතික වෙළඳ පොලට නිෂ්පාදනයන් අපනයනය කිරීමේ හැකියාව පවතී. මේ ආශ්‍රිතව මහා පරිමාණ කර්මාන්ත ශාලා ඇති කිරීමට ප්‍රමාණවත් ඉඩම් සහ ශ්‍රම සැපයුමක් පැවතීම නිසා ආයෝජකයන්ට පහසුවෙන් කර්මාන්ත ශාලා ඇති කිරීම සඳහා භූමිය හා ශ්‍රමය ලබා ගැනීමට හැකියාව පවතින අතර ප්‍රති අපනයනය සඳහා අන්තර්ජාතික සම්බන්ධතා ඇති කර

ගැනීමට වරාය සහ ගුවන් තොටුපල පිහිටා තිබීම මෙහිදී වැදගත් වේ. රාජ්‍ය මැදිහත්වීම මගින් මෙම ප්‍රදේශය ආශ්‍රිත කර්මාන්ත ශාලා ඇති කිරීමට ආයෝජකයන් දිරි ගැන්වීම මගින් ප්‍රාදේශීය සංවර්ධනය ඇති කිරීම පිණිස ප්‍රමාණවත් වැඩ පිළිවෙලක් ඉදිරිපත් කර නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඊ) සංචාරක කර්මාන්තය සඳහා අවස්ථාවන් පැවතීම

මත්තල අන්තර්ජාතික ගුවන් තොටුපල වටා ඇති යාල, බුන්දල, හෝර්ටන් තැන්න, ලුණුගල, කුමන හා කතරගම යන ස්ථාන ස්වභාව සෞන්දර්යයන් යුතු විදේශීය සංචාරකයින් ආකර්ෂණය කර ගැනීමේ හැකියාව පවතින ප්‍රදේශයන් වන බැවින් ද, දකුණු පලාතේ මුහුදු තීරය දැනට සංචාරක කර්මාන්තය ව්‍යාප්තව පවතින ප්‍රදේශයක් බැවින්ද මත්තල අන්තර්ජාතික ගුවන් තොටුපල ඉලක්ක කර ගනිමින් සංචාරක පුරවරයක් බිහි කිරීමේ හැකියාව පවතී. මෙය සංචාරක ගුවන් තොටුපලක් බවට පත් කිරීමේ හැකියාව පිළිබඳ මූලික අවදියේදී අවධානය යොමු කර ඇති නමුත් එවැනි වැඩ සටහනක් ක්‍රියාත්මක කිරීම මගින් මෙම ගුවන් තොටුපල සක්‍රීය තත්ත්වයට පත්කර ගැනීමට හැකියාව පැවතියද ඒ සඳහා නිශ්චිත වැඩ පිළිවෙලක් මේ දක්වා ක්‍රියාත්මක නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.

ඇඟවීම

විකල්ප ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපලවල් ඉදිකිරීම දිගුකාල දැක්මකින් තොරව සිදු කිරීම නිසා එම ස්ථාන වෙනුවෙන් මූලික වියදම් දැරීමෙන් පසුව නැවත ඒවා අවලංගු කිරීමට සිදුවීම හා තෝරාගත් මත්තල ප්‍රදේශයේ සංවර්ධනය සඳහා පවත්නා ඉඩකඩ නිසි පරිදි ප්‍රයෝජනයට නොගැනීම.

නිර්දේශ

- (i) ප්‍රදේශයේ නිෂ්පාදන වැඩිකිරීම හා එකී නිෂ්පාදන අපනයනය කිරීම සඳහා මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල යොදාගැනීමේ වැදගත්කම සම්බන්ධව අදාල පාර්ශව/බලධාරීන් දැනුවත් කිරීම.
- (ii) සංචාරක කර්මාන්තයට අදාලව ගුවන් මගී ප්‍රවාහනය මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල හරහා සිදුකිරීම පිණිස අවශ්‍ය මගී ප්‍රවාහන වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- (iii) පාරිසරික ගැටළු සම්බන්ධයෙන් ඒවා අවම කිරීමට අදාල ආයතන සමඟ අවශ්‍ය සම්බන්ධීකරණ කටයුතු විධිමත් කිරීම.

ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම්

3.1.1 ඡේදය

“එහි සඳහන් “ ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවාව පුළුල් කිරීම පිළිබඳ දිගු කාලීන දැක්මක් රහිතව කටයුතු කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය ” යන්නට එකඟ නොවෙමි. ඒ ඒ කාලයේ බලයට පැමිණි රජයන් විකල්ප ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළක අවශ්‍යතාවය ඉස්මතු කරමින්, සී/ස. ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමට සහ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට දෙවැනි ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළක් තනන ලෙසට උපදෙස් දී ඒ අනුව 1994 ට පෙර සිට රජය, ගුවන් තොටුපළක් ඉදිකිරීමේදී සලකා බැලිය යුතු භෞතික නිර්ණායක වලට අනුකූලව හා ආර්ථික වාසි අනුව හිඟුරක්ගොඩ ප්‍රදේශය ඉතා සුදුසු බවටත් ඒ අනුව එය සැලසුම් කළ යුතු බවට තීරණය කර තිබුණි. එහෙත් ඊට පසු බලයට පැමිණි රජය මගින් එය ක්‍රියාත්මක නොවිණි. පසුව 2001 වර්ෂයේදී වැල්ලවාය මැතිවරණ කොට්ඨාශයේ කුඩාමය ප්‍රදේශයේ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළක් තැනීමට මුල්ගල තබන ලදී. ඉන් පසු පැමිණි රජය එය ක්‍රියාත්මක නොකළ අතර, කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ ඉඩම් හඳුනා ගනිමින් විකල්ප ගුවන් තොටුපළක් ඉදි කිරීමේ මූලික කටයුතුවල නිරත විය. ඉන්පසුව බලයට පත්වූ රජයේ යෝජනා අනුව ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළක් සඳහා වීරවිල ප්‍රදේශයේ මුල්ගල තබන ලදී. එයද අසාර්ථක වූ නිසා 2010 වර්ෂයේ දී මත්තල ප්‍රදේශය මුල්කර ගනිමින් 2013 දී ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළක් නිර්මාණය කරන ලදී. එබැවින් ආයතනිකමය වශයෙන් මෙම සමාගම විකල්ප ගුවන් තොටුපළක් ඉදිකිරීම සඳහා ඒ ඒ කාල වකවානුවල පැවැති රජයන්හි සංවර්ධන උපාය මාර්ග අනුව කටයුතු කර ඇත.”

3.1.2, 3.1.3 ඡේද සඳහා අදහස් දක්වා නැත.

3.2 ගුවන් යානා මෙහෙයුම් කාර්යසාධනය

3.2.1 ගුවන් මෙහෙයුම් සම්බන්ධ සැලසුම්කරණය

මෙම ව්‍යාපෘතියේ මූලික පරමාර්ථ අතර විකල්ප ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළක් ලෙස භාවිතා කිරීම මෙන්ම ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් වැඩිවීම මගින් ගුවන් ගමන් වාර, ගුවන් මගීන් සංඛ්‍යාව හා ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය වැඩි කිරීම අපේක්ෂා කෙරුණි. තවද මෙම ගුවන්තොටුපළ ජාත්‍යන්තර පිලිගැනීමට ලක්වීම සම්බන්ධයෙන් සලකා බලන විට ගුවන්තොටුපළේ පිහිටීම, එම පිහිටීම මත පදනම්වන කාලගුණික හා දේශගුණික තත්ත්වයන් හා ගුවන් තොටුපළේ මූලික පහසුකම් මෙන්ම අදාළ ගුවන් තොටුපළ ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට අනුව පැවතිය යුතු වීම මූලික වේ.

2013 වර්ෂයේදී මෙම ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භ කිරීමෙන් අනතුරුව පසුගිය වසර කිහිපය තුළ ක්‍රියාත්මක කරන ලද ගුවන් ගමන්වාර, මෙහෙය වූ ගුවන් මගීන් සංඛ්‍යාව හා ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රමාණය විශ්ලේෂණයේදී එම එක් එක් අංශ යටතේ අපේක්ෂිත ඉලක්කවලට ළඟාවීම ඉතා දුර්වල මට්ටමක පැවති බව අනාවරණය විය. එනම් මෙම එක් එක් අංශ යටතේ අපේක්ෂිත තත්ත්වයට ළඟානොවීම සියයට 75 ක ප්‍රමාණය ඉක්මවා ගොස් තිබූ අතර එය 2015 මැද භාගය වන විට තවදුරටත් පිරිහෙමින් පැවතුණි. මෙම අපේක්ෂිත ප්‍රගතිය අත්පත්කර ගැනීමට නොහැකි වීමට බලපා තිබූ කරුණු පහත පරිදි විය.

(අ) මූලික අධ්‍යයන වලදී ගුවන්සමාගම් සමඟ අදහස් හුවමාරුකර ගැනීම.

කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපලේ ගුවන් මෙහෙයුම් කටයුතුවල අනාගතයේදී ඇතිවිය හැකි තදබදය සැලකිල්ලට ගෙන මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල ඉදිකිරීම සැලසුම් කිරීමට මූලික හේතුවක් වී ඇති අතර, විකල්ප ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලක් වශයෙන් එය, මත්තල ප්‍රදේශය තුළ ඉදිකිරීම සම්බන්ධව ශක්‍යතා අධ්‍යයනය සිදුකරන අවස්ථාවේ එවැනි සමීක්ෂණයක් සිදුකළ බවට තහවුරු නොවූණි.

(ආ) සංයුක්ත සැලැස්ම

මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල විවෘත කිරීමෙන් පසුව 2013 සිට 2017 කාලච්ඡේදය සඳහා සංයුක්ත සැලැස්මක් පිළියෙල කර අදාළ අරමුණු කරා ළඟාවීම පිණිස අවශ්‍ය උපාය මාර්ග තෝරාගෙන ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.

(ඇ) ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම

2013 – 2017 කාලච්ඡේදයට අදාළව අලෙවිකරණ සැලැස්ම යටතේ සකසා ඇති ක්‍රියාකාරී සැලැස්මේ සඳහන්ව ඇති ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම් 05 ක් හඳුනාගත හැකි අතර එම කාලච්ඡේදයට අදාළව එක් එක් වර්ෂය වෙනුවෙන් ඉටුකල යුතු ක්‍රියාකාරකම් ඇතුළත් සැලැස්මක් මත කටයුතු කර නොමැති අතර ඉහත කාලච්ඡේදය තුළ හඳුනාගෙන තිබූ ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම් ඉටුකිරීමට කටයුතු කරන හෝ වගකීම දරන පුද්ගලයින් හෝ කාලරාමුව පිළිබඳ විස්තර ඇතුළත් නොවීය.

(ඇ) අලෙවිකරණ සැලැස්ම

2015-2017 කාලපරිච්ඡේදය සඳහා පිළියෙල කර තිබූ අලෙවිකරණ සැලැස්ම අනුව ගුවන් සමාගම් 19 ක් සමග ගුවන් සේවා පැවැත්වීමට අදහස් හුවමාරු කරගෙන තිබූ නමුත් ඉන් ගුවන් සමාගම් 5 ක් පමණක් එකගත්වය පලකර තිබුණි. අනෙකුත් ගුවන් සමාගම් 14 ඒ පිළිබඳ සලකා බලමින් සිටින බව දන්වා තිබුණි. ගුවන් සමාගම් ආකර්ෂණය කර ගැනීම සඳහා පහත පරිදි උපාය මාර්ග පිළියෙල කර තිබුණි.

- භූමිය හැසිරවීමේ, මෙහෙයවීමේ කටයුතු, ගොඩබැස්සවීමේ කටයුතු හා නවතා තැබීමේ ගාස්තු කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපලට වඩා 50%ක වට්ටමක් ලබාදීමට.
- පෙට්‍රෝලියම් සමාගම තීරණය කරන වට්ටම් මුදලකට ඉන්ධන ලබාදීමට.
- මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල භාවිතය වෙනුවෙන් ගුවන් මගීන් සඳහා දිරිදීමනා ගෙවීම.

තවද එකඟතාව පලකරන ලද ගුවන් සමාගම් 05 න් එක් ගුවන් සමාගමක් පමණක් මෙහෙයුම් කටයුතු ක්‍රියාත්මක කරන බව පැහැදිලි විය. ඒ අනුව ප්‍රතිචාර නොදැක්වූ ගුවන් සමාගම් සමග ඒ පිළිබඳ වැඩිදුරටත් සාකච්ඡා කර ගුවන් ගමන් සේවාවන් මත්තල හරහා ආකර්ෂණය කර ගැනීමට ගෙන ඇති පියවරයන් පිළිබඳව සෑහීමකට පත්විය නොහැකි විය.

(ඉ) සෘජු හා වක්‍ර යටිතල පහසුකම් ඇති කිරීමේ වැඩපිළිවෙල

ගුවන් සේවාවන් ප්‍රශස්ත ලෙස පවත්වාගෙන යාමට ගුවන් තොටුපල ආශ්‍රිතව පවත්වා ගත යුතු සෘජු සහ වක්‍ර යටිතල පහසුකම් ප්‍රමාණවත් පරිදි මේ දක්වා සංවර්ධනය කර නොතිබුණි.

ඉහත නිරීක්ෂණවලට අදාළ සංඛ්‍යාත්මක දත්ත පහත පරිදි වේ.

විස්තරය	2013			2014			2015 (ප්‍රති දක්වා)		
	අපේක්ෂිත	තථ්‍ය	වෙනස %	අපේක්ෂිත	තථ්‍ය	වෙනස %	අපේක්ෂිත	තථ්‍ය	වෙනස %
ගුවන් ගමන් වාර	2145	1520	(29)	2226	2984	34	1348	506	(62)
ගුවන් මගීන්(පැමිණීම/පිටවීම)	160,873	36,137	(77)	171,153	40,386	(76)	106,240	4598	(95)
භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය(මෙ.ටොන්)	22,029	64	(99.70)	23,204	221	(99)	14,212	19	(99.8)
මුළු ආදායම(ඇ.ඩො)	5,302,566	367,196*	(93)	5,518,499	1,039,793*	(81)	2,873,079	337,400*	(88)

* වසර අවසාන ඩොලර් අනුපාතය යොදාගෙන ගණනය කර ඇත.

3.2.2 ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් වැඩිකර ගැනීම පිණිස ක්‍රියාත්මක කරන ලද වැඩ සටහන

මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ප්‍රවර්ධන කටයුතු හා මෙහෙයුම් කටයුතු වැඩිකිරීමෙන් ගුවන් මගීන් හා ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය වැඩිකර ගැනීම හා ඒ මගින් ආදායම් වැඩි කර ගැනීමේ කටයුතු වෙනුවෙන් 2013 හා 2014 වර්ෂවල පිළිවෙලින් රු.210,088,015 ක් හා රු.54,231,197 ක වියදමක් දරා තිබුණි.

මෙහිදී ගුවන් ගමන් වෙළඳපල පිළිබඳ වෙළඳපල සමීක්ෂණයන්, ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් ප්‍රමිතීන්, සම්මුතීන් මෙන්ම දියුණු ගුවන් තොටුපලවල් විසින් අනුගමනය කරන ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් ප්‍රතිපත්තිය හැදෑරීම හා නවීන තාක්ෂණය හා රාජ්‍යයන් අතර ගොඩනගා ගත යුතු සම්බන්ධතාවය මෙන්ම දියුණු අලෙවිකරණ ප්‍රතිපත්ති අනුගමනය කිරීම මගින් සිදුකළ යුතු වෙනස්කම් හඳුනාගෙන කටයුතු කිරීම මූලික අවශ්‍යතාවයක් වී තිබූ නමුත් එම වැඩ පිළිවෙලෙහි ගුවන් සේවා සඳහා දිරිදීමනා හා ප්‍රවර්ධන කටයුතුද, දේශීය විදේශීය හා සමාජ මාධ්‍යන් තුළ සිදුකරනු ලැබූ ප්‍රවර්ධන කටයුතු පමණක් ඊට ඇතුළත් වී තිබුණි. ඊට අමතරව මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල නිල ලාංඡනය ප්‍රචලිත කිරීම එහිදී අරමුණු කරගෙන තිබූ අතර ඒ සඳහා වැඩි වියදමක් 2013 වසරේදී දරා තිබුණි. මෙම වැඩ සටහන පිළිබඳ විස්තර හා දරන ලද වියදම් පිළිබඳ තොරතුරු පහත වගුවේ දක්වා ඇති අතර එම වියදමට සාපේක්ෂව අත්කරගෙන තිබූ ප්‍රගතිය පිළිබඳ සැහීමකට පත්විය නොහැකි විය. එනම් එම වැඩ පිළිවෙලින් අත්කර ගතයුතු ප්‍රගතිය වෙනුවට ඊට පෙර තත්ත්වයටත් වඩා පසුගාමී තත්ත්වයක් නිර්මාණය වී තිබීම නිරීක්ෂණය කල හැකි බැවින් මෙම වියදම් නිෂ්කාර්ය වියදමක් බව තව දුරටත් නිරීක්ෂණය විය. විස්තර පහත දැක්වේ.

උපාය මාර්ග	ක්‍රියාකාරකම	දරා ඇති වියදම	
		2013 රු.	2014 රු.
බලාපොරොත්තු වන ගුවන් සේවා සඳහා දිරි දීමනා පැකේජ	* රැස්වීම්	1,500,000	-
ජාත්‍යන්තර ප්‍රවර්ධන	* ජාත්‍යන්තර ඩිජිටල් මාධ්‍ය ප්‍රචාරණ කටයුතු	67,058,244	1,468,972
	* මුද්‍රිත මාධ්‍ය ප්‍රචාරණයන්	4,753,886	36,240,032
දේශීය මාධ්‍ය	* දේශීය ඩිජිටල් මාධ්‍ය ප්‍රචාරණ කටයුතු	81,145,663	2,522,193
	* මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ප්‍රචාරණ කටයුතු		6,300,000
	* විශාල දැන්වීම් පුවරු	47,000,000	-
සමාජ මාධ්‍ය	* නිර්මාණාත්මක සංකල්ප වෙබ් පිටු සහ මුහුණු පොත සංවර්ධනය	4,315,111	
	* වෙබ් අඩවි සංවර්ධනය, ෆේස්බුක් ඇප්, ක්‍රීඩා සමාජ මාධ්‍ය පිටු සැකසීම, සමාජ මාධ්‍ය නඩත්තු කිරීම්, වෙබ් අඩවි නඩත්තු කිරීම් සහ සත්කාරක සේවා	2,800,000	
	* ප්‍රධාන ලාංඡනය නිර්මාණය සහ ආට් වර්ක් නිර්මාණය කිරීම් පිරිවැය	1,515,111	
මත්තල ගුවන් තොටුපල නාමය සංවර්ධනය සඳහා	* ප්‍රචාරක පත්‍රිකා මුද්‍රණය සඳහා		4,100,000
	* ලිපි ලේඛන		3,600,000
		<u>210,088,015</u>	<u>54,231,197</u>

3.2.3 මෙහෙයුම් හා නඩත්තුව

මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල පූර්ණ වශයෙන් මෙතෙක් භාවිතයට නොගැනුනද එය පවත්වාගෙන යාම වෙනුවෙන් විශාල වියදමක් දැරීමට සිදුවී තිබුණි. මෙම වියදම් එක් එක් කාලපරිච්ඡේද අනුව විශ්ලේෂණය කිරීමේදී අනාවරණය වන වැදගත් නිරීක්ෂණයක් වන්නේ පසුගිය වසර කීපයෙහි ගුවන් තොටුපල මෙහෙයුම් කටයුතු අපේක්ෂිත තත්ත්වයට වඩා සියයට 80 කට වැඩි ප්‍රමාණයකින් පහළ ගොස් තිබුණද ගුවන් තොටුපල නඩත්තු වියදම් අපේක්ෂිත තත්ත්වයට වඩා අසාමාන්‍ය තත්ත්වයකින් ඉහළ ගොස් තිබීමයි. විස්තර පහත පරිදි විය.

වර්ෂය	ශක්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාව අනුව අපේක්ෂිත වියදම ඇමරිකානු ඩොලර්	සත්‍ය * ඇමරිකානු ඩොලර්	වෙනසෙහි ප්‍රතිශතය
-----	-----	-----	-----
2013	1,500,000	16,468,910	997
2014	1,530,000	21,865,440	1329
2015 (ජුනි දක්වා)	780,300	9,121,344	1068

* වසර අවසාන ඩොලර් අනුපාතය යොදාගෙන ගණනය කර ඇත.

ඉහත වියදම් විශ්ලේෂණයට අනුව අපේක්ෂිත වියදම් ඉක්මවීම සීමිත ගුවන් තොටුපල හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමේ මූල්‍ය තත්ත්වයට බෙහෙවින් බලපා තිබුණු කරුණක් විය.

සන්නිවේදන උපකරණවල වටිනාකමෙහි 2015 මාර්තු මාසයේ දරන ලද වේදිකා ජංගම උපකරණ වෙනුවෙන් (Platform Mobile Track Equipment) රු.13,146,335 ක් ද උපකරණ ගොඩබැමේ පද්ධතිය (Instrumental Landing System) වෙනුවෙන් රු.2,666,557 ක වියදමක් ද ඇතුළත් කර තිබුණි.

අනෙකුත් ජේදයන් හි සාකච්ඡා කර ඇති පරිදි ගුවන් මෙහෙයුම් ප්‍රමාණය වැඩිකර ගැනීමට අවශ්‍ය නිත්‍ය වැඩපිළිවෙලක් හඳුනාගෙන ක්‍රියාත්මක කර නොතිබියදී මෙසේ උපකරණ මිලදී ගෙන තිබුණි.

ඇහවීම

ආදායම් ජනනය කර ගත හැකි ප්‍රභවයන් හඳුනා ගෙන ඇතත් ඒවා සක්‍රීය තත්වයට පත්කර ගැනීම කෙරෙහි කළමනාකාරිත්වය විසින් දක්වා ඇති අවධානය ප්‍රමාණවත් නොවන බව.

නිර්දේශ

- (i) ගුවන් යානා පුහුණු පාසල්, ගුවන් සේවා පුහුණු පාසල් හා ගුවන් යානා නඩත්තු වැඩපලවල් ආරම්භ කිරීමට උනන්දුවක් දක්වන පාර්ශවයන් වෙත ඒ සඳහා ඉදිරිපත් වීමට අවස්ථාව සලසා දී ඔවුන්ගේ සුදුසුකම් සහ ප්‍රවීණත්වය පරීක්ෂා කර, පවත්නා නීති රීති හා රෙගුලාසීන් ප්‍රකාරව සුදුසු ගාස්තු අයකර ගැනීමේ ක්‍රමවේදයක් සකස්කර ඔවුන්ගේ සහභාගීත්වය මගින් ගුවන්තොටුපල උපයෝජනය කර ගැනීම හා ආදායම් ජනනයකර ගැනීමට කටයුතු කිරීම.
- (ii) මත්තල ගුවන් තොටුපල විකල්ප ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ලෙස නම් කිරීම හේතුවෙන් දැනටද ඔවුන් වෙත ඉන්ධන ඉතිරියක් වන නිසා ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය විසින් මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලේ ගුවන් සේවා පවත්වාගෙන යාමේ වැදගත්කම අවධාරණය කිරීම.
- (iii) මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල හරහා ගමන් ගන්නා මගීන්ට ලබාදෙන තීරුබදු සහනයන්ගේ ප්‍රමාණය පිළිබඳ නැවත සමාලෝචනය කිරීම.

ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම

3.2.1, 3.2.2 ඡේද සඳහා අදහස් දක්වා නැත.

3.2.3 ඡේදයේ iv නිර්දේශයට පහත නිර්දේශ ඇතුළත් කිරීමට යෝජනා කරමි. “මත්තල ගුවන් තොටුපලෙහි සිට ගුවන් ගමන ආරම්භ කරන ගුවන් මගීන් හට නැව් නැගීමේ ගාස්තු 50% කින් අඩුකර එහි වාසිය ගුවන් මගීන්ට ලබාදීම.”

3.3 ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලේ පැවතිය යුතු අත්‍යවශ්‍යතා

3.3.1 ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ආශ්‍රිතව පැවතිය යුතු සේවා අංශ

ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල පවත්වාගෙන යාමට අත්‍යවශ්‍ය විවිධ සේවා සපයන අංශ ගුවන් තොටුපල ආශ්‍රිතව ඇති කිරීම මූලික අවශ්‍යතාවයක්ව තිබුණි. ඒ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල ආශ්‍රිත ආයෝජන ක්ෂේත්‍ර

ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල පවත්වාගෙන යාමට අවශ්‍ය විවිධ සේවා පහසුකම් හා ගුවන් සේවාව හා සම්බන්ධව ආදායම් උත්පාදනය කළ හැකි අනෙකුත් පහසුකම් ආරම්භ කිරීම මෙම ව්‍යාපෘතියට සමගාමීව ඉටුවිය යුතුව තිබූ මූලික කරුණක් වන නමුත් එවැනි සේවාවන් ඉටු වී නොමැති වීම ගුවන් තොටුපල මෙහෙයුම් කාර්යයන් වැඩිදියුණු කිරීමට බාධාවක් වී පැවතුණි. එවැනි සේවාවන් අතර පියාසර පුහුණු පාසල්, ගුවන් සේවා පුහුණු පාසල්, ගුවන්යානා නඩත්තු හා අලුත්වැඩියාවන් සිදු කරන අංශ වැදගත් තැනක් ගනී.

(ආ) අදාළ පහසුකම් ඇති කිරීමේ වැඩපිළිවෙල

මෙම ආදායම් ප්‍රභවයන් අතරින් පියාසර පුහුණු පාසල්, ගුවන්සේවා පුහුණු පාසල්, ගුවන්යානා නඩත්තු වැඩපලවල් ආරම්භ කිරීමට අවශ්‍ය මූලික පහසුකම් ස්ථාපනය කිරීම ගුවන් තොටුපල කටයුතු පූර්ණ වශයෙන් සක්‍රීය තත්ත්වයට පත් කිරීමට බලපෑමක් ඇති කරන නමුත් ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ආරම්භකර වසර තුනකට ආසන්න කාලයක් ගතවී ඇතත් ඒ සඳහා අවශ්‍ය පියවර ගෙන නොතිබුණි.

(ඇ) ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල මෙහෙයුම් කටයුතු වර්ධනය නොවීම

ගුවන් සේවා පවත්වාගෙන යාම සඳහා අවශ්‍ය ආදායම් මාර්ග ඇති කිරීම සම්බන්ධයෙන් විවිධ ක්‍රියාමාර්ග ගෙන තිබුණ ද ගුවන් තොටුපල මෙහෙයුම් කටයුතු වර්ධනය නොවීම හේතුවෙන් මගී පර්යන්ත, කුලී ගාස්තු ,භාණ්ඩ පරීක්ෂණ කුලී ගාස්තු, ගුවන් ඉන්ධන සැපයීම හා භූමි හැසිරවීම සම්බන්ධයෙන් සහන ගාස්තු මෙන්ම කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල සඳහා ගුවන් මෙහෙයුම් අධිකාර ගාස්තු යන එකී ආදායම් ප්‍රභවයන් මගින් ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ආදායම් තත්ත්වය වැඩි කිරීම සඳහා නිසි දායකත්වයක් ලැබී නොතිබුණි.



පහසුකම් උපරිම ලෙස භාවිතා නොවීම

3.3.2 ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල සඳහා සපුරාලිය යුතු අනෙකුත් අවශ්‍යතා

ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලක් ඉදිකිරීමේදී ගුවන් සේවාවන් පවත්වාගෙන යාමට අවශ්‍ය යටිතල පහසුකම්, ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමට ඇති හැකියාව යන කරුණු පිළිබඳව මූලික අවධානයක් යොමුකළ යුතු වේ.

මෙම ගුවන් තොටුපල ඉදිකිරීමේ ගිවිසුම් ප්‍රකාරව එකඟ වූ කාලය තුළ ඉදිකිරීම් අවසන් කර තිබුණ ද එය සක්‍රීයව ක්‍රියාත්මක වීම සඳහා සහ දේශීය සහ විදේශීය ගුවන් මගීන් ඒ වෙත ආකර්ෂණය කර ගැනීම සඳහා ගුවන් තොටුපල සේවය හා ආශ්‍රිත පහසුකම් පිළිබඳව විශ්වාසදායී ආකල්පයක් ගොඩනැගීම සඳහා ඒ ආශ්‍රිතව ගොඩනැංවිය යුතු වූ හෝටල්, සාප්පු සංකීර්ණ සහ ගමනා ගමන පහසුකම් යනාදිය ගුවන් තොටුපල ඉදිකිරීම් වලට සමගාමීව ඉදිවිය යුතු වේ. එම පහසුකම් ඇති නොකිරීම නිසා ගුවන් මගීන්ගේ සංවරනයන් ගුවන් තොටුපල හරහා අපේක්ෂිත පරිදි සිදු නොවීමට බලපා තිබූ අනෙකුත් හේතූන් බව නිරීක්ෂණය විය.



පහසුකම් ස්ථාපිත කළ හැකි භූමිය

(අ) මහාමාර්ග පහසුකම්

නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් 1998 අංක 4 දරණ නගර සංවර්ධන අධිකාරි පනත යටතේ එයට පැවරී ඇති බලතල යටතේ හම්බන්තොට නගර සංවර්ධනය සම්බන්ධයෙන් පිළියෙල කරන ලද සැලැස්ම (Greater Hambantota Development Plan) ප්‍රකාරව නගර සංවර්ධනය සඳහා ඉලක්ක කර ඇති භූමි භාගය හෙක්ටයාර 113,000 ක් වූ අතර නගර සංවර්ධනය ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලක් හා වරායක් පදනම්ව ක්‍රියාත්මකවීමට සැලසුම් කර තිබුණි . මෙයට සමගාමීව කතරගම දක්වා වන දක්ෂිණ අධිවේගී මහා මාර්ග දිගුව හා දුම්රිය මාර්ග දිගුවද ගුවන් තොටුපල ප්‍රවාහන පහසුකම් වැඩි දියුණු කිරීම සම්බන්ධයෙන් වැදගත් අවශ්‍යතාවක් වන අතර කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල හා මත්තල ගුවන් තොටුපල යන ගුවන් තොටුපල දෙකම සම්බන්ධ කරන දක්ෂිණ අධිවේගී මාර්ගය දිගුව මෙහිදී විශේෂත්වයක් ගනී. රටේ ප්‍රධාන අග නගරයේ සිට මත්තලට පැමිණීමට සාමාන්‍ය මාර්ගය භාවිතා කරන්නේ නම් ඒ සඳහා පැය හයකට අධික කාලයක් ගත වුවත් අධිවේගී මාර්ගය භාවිතයට ඉඩකඩ සැලසෙන්නේ නම් එය පැය 2 ½ ක කාලයකින් නිම කළ හැකිව පවතී. මෙම අධිවේගී මාර්ගය අදියර 04 ක් යටතේ ඉදිකිරීමට නියමිතව තිබෙන අතර එම අදියර 04 ට අදාළව කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් හා ණය ගිවිසුම් ක්‍රියාත්මක වීමට අදාළ තත්ත්වයන් පහත පරිදි විය.

<u>අදියරය</u>	<u>ණය ගිවිසුම අත්සන් කළ දිනය</u>	<u>කොන්ත්‍රාත් අත්සන් කළ දිනය</u>
මාතර - බෙලිඅත්ත (කි.මී. 30)	2014 දෙසැම්බර් 23	2013 ඔක්තෝම්බර් 31
බෙලිඅත්ත- වැටිය (කි.මී.26)	-	2014 සැප්තැම්බර් 29
වැටිය-අන්දරවැව (කි.මී.15)	2014 සැප්තැම්බර් 16	2013 අගෝස්තු 23
අන්දරවැව-මත්තල	2014 සැප්තැම්බර් 16	2013 නොවැම්බර් 19
මත්තල - හම්බන්තොට (කි.මී.25)	2014 සැප්තැම්බර් 16	

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු අනාවරණය විය.

(i) ඉහත අධිවේගී මාර්ගයේ බෙලිඅත්ත-වැටිය අදියරට අදාළ ණය ගිවිසුම 2015 නොවැම්බර් මස 20 වන දින වන විටත් අත්සන් තබා නොමැතිව තිබූ අතර මාතර-බෙලිඅත්ත අදියරට අදාළ කි.මී. 03 ක්, බෙලිඅත්ත -වැටියට අදියරට අදාළ කි.මී.2 ක් හා මත්තල - හම්බන්තොට අදියරට අදාළ කි.මී.15 ක ප්‍රමාණයක් සඳහා ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ කටයුතු ද එදින වන විටත් සම්පූර්ණ කර නොතිබුණි.

(ii) එසේම මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල පිහිටුවා ඇත්තේ ජන ගුණා ප්‍රදේශයක නිසා මගීන් ගැවසීම අවම තත්ත්වයක පවතී. ඒ හේතුව නිසාම ප්‍රවාහන පහසුකම් මූලික වශයෙන් ඇති කළ යුතුව තිබුණි. දකුණු පළාත, නැගෙනහිර පළාත, සබරගමු පළාත යන පළාත්වල මැද පෙරදිග රැකියා සඳහා පිටත්ව යන ගුවන් මගීන්ට ඉතා පහසු ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල වන්නේ මත්තල ගුවන් තොටුපලයි. ඔවුන් කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලෙන් පිටත් වන්නේ නම් කලින් දිනයේ දී ගමන් ආරම්භ කළ යුතු වන අතර තාවකාලික නවාතැන් පහසුකම් ද අවශ්‍යවනු ඇත. නමුත් මත්තල ප්‍රදේශය ආසන්න දිස්ත්‍රික්කවල සිට රැකියා සඳහා පිටත්වන මගීන් ඇතුළු සියලු මගීන්ට කාලය සහ වියදම් අවම කරමින් ගුවන් තොටුපලට පැමිණීමේ හැකියාව ඇති නමුත් ගුවන් මගීන්ට පහත සඳහන් දුෂ්කරතාවන්ටද මුහුණ දීමට සිදු වී තිබුණි.

- මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලට පැමිණීමට සහ එතැනින් පිටවීමට පොදු ප්‍රවාහන (Public Transport Service) පහසුකම් නොමැතිවීම.
- රාත්‍රී කාලයේ ගොඩ බසින ගුවන් මගීන්ටද නවාතැන් පහසුකම් මෙම ප්‍රදේශයේ නොතිබීම නිසා ගුවන් තොටුපල තුළ දීර්ඝ වේලාවක් රැඳී සිටීමට සිදුවීම.



ගුවන් තොටුපල ප්‍රවේශ මාර්ගය

(ආ) දුම්රිය ප්‍රවාහන පහසුකම්

දකුණු පළාතේ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනයේ අත්‍යවශ්‍ය අංගයක් ලෙස දුම්රිය ප්‍රවාහන පහසුකම් ඇති කිරීම අපේක්ෂිත වී තිබුණි. මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල සම්බන්ධ ප්‍රධාන සැලසුම ප්‍රකාරව කාර්යක්ෂමව ඉන්ධන ප්‍රවාහන යාන්ත්‍රණයක් ඇති කිරීම සඳහා සහ මගී සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් ඇති කිරීම සඳහා දක්ෂිණ දුම්රිය මාර්ගයේ දිගුවක් මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල වෙත ඉදිකිරීමේ අවශ්‍යතාවක් පැවතුණි. එසේ වුවද දක්ෂිණ දුම්රිය මාර්ගය දැනට මාතර දක්වා පමණක් ඉදිකර තිබීමත් මාතර සිට කතරගම දක්වා යෝජිතව ඇති දුම්රිය මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු දැනට බෙලිඅත්ත දක්වා සීමා වී පැවතීමත් නිරීක්ෂණය කරන ලදී. ගුවන් තොටුපල සංවර්ධනය සම්බන්ධයෙන් බලපාන මෙවැනි කරුණු අපේක්ෂිත අරමුණු ලඟාකර ගැනීම කෙරෙහිද සෘජු බලපෑමක් ඇතිකර ඇති බව වැඩි දුරටත් නිරීක්ෂණය විය.

(ඇ) රෝහල් පහසුකම්

හදිසි අවස්ථාවකට මුහුණ දීමට සරිලන වෛද්‍ය පහසුකම් ලබා ගැනීමට තරම් ප්‍රමාණවත් රෝහල් පහසුකම් පැවතිය යුතු වුවද හම්බන්තොට, අම්බලන්තොට, තණමල්විල, ඇඹිලිපිටිය නගරයන්හි පවතින රෝහල්වල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලක් හරහා මෙහෙයවන ගුවන් මගීන්ට සරිලන පහසුකම්වලින් යුක්ත නොවීම ප්‍රධාන ගැටළුවක් විය. එම රෝහල් පිහිටා තිබෙන්නේ ගුවන් තොටුපලින් ඉතා බැහැරව තිසා එයද ගැටළුවක් විය.

(ඇ) හෝටල පහසුකම්

2013 හා 2014 වර්ෂයන් හි ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණි සංචාරකයින් පිළිබඳව විමසා බැලීමේදී 2013 වර්ෂයේ දී 1,274,593 ක සංඛ්‍යාවක්ද 2014 වර්ෂයේදී 1,527,153 ක සංඛ්‍යාවක්ද 2015 නොවැම්බර් 30 දින වන විට 1,592,266 සංඛ්‍යාවක්ද පැමිණ ඇති බව නිරීක්ෂණය වේ. එසේ පැමිණි සංචාරකයින්ගෙන් 2014 වර්ෂයේදී මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ආශ්‍රිත (යාල, උඩවලව, බුන්දල යනාදි) ප්‍රදේශයන්හි සංචාරයට පැමිණ සිටි සංචාරකයින් සංඛ්‍යාව 318,200 කි. 2014 වර්ෂය වන විට ගුවන් තොටුපලේ සිට පැයක ගමන් කාලයකින් සංචාරකයෙකුට ළගා විය හැකි හෝටල් සංඛ්‍යාව 326 ක් වූ අතර වාර්ෂිකව ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන සංචාරකයින් සංඛ්‍යාව ක්‍රමයෙන් වැඩි වීම හා එසේ පැමිණෙන සංචාරකයින් දකුණු පළාත ආශ්‍රිතව සංචාරයන්ට බහුල වශයෙන් පෙළඹී තිබීම හේතුවෙන් නවාතැන් පහසුකම්ද එයට සමගාමීව ඉහල යා යුතු වුවත් එසේ වී නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඉ) විදේශ රැකියා සඳහා යන අයගේ අනෙකුත් මූලික අවශ්‍යතා ඉටුකිරීම

මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලට ආසන්න දිස්ත්‍රික්ක කිහිපයකින් 2013 හා 2014 වර්ෂයන් හිදී විදේශ රැකියා සඳහා කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලින් ගුවන් ගතවූ මගීන් පිළිබඳ තොරතුරු පහත පරිදි නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල විවර වී ඇති නැගෙනහිර ප්‍රදේශයේ විදේශගත වූ සංඛ්‍යාව සාපේක්ෂ වශයෙන් වැඩි අගයක් ගනී.

<u>දිස්ත්‍රික්කය</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>
අම්පාර	18,610	20,392
මඩකලපුව	20,417	23,607
මොණරාගල	2,056	2,252
ගාල්ල	12,004	12,954
මාතර	5,036	5,680
බදුල්ල	<u>7,090</u>	<u>6,543</u>
	<u>65,213</u>	<u>71,428</u>

ඒ අනුව 2013 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2014 වර්ෂයේදී ඉහත සඳහන් දිස්ත්‍රික්කවලින් විදේශ ගතවීම සියයට 10.6 කින් ඉහල ගොස් තිබුණි. රැකියා සඳහා විදේශ ගත වීමට පෙර ඒ සඳහා පූර්වයෙන් සම්පූර්ණ කරගත යුතු අවශ්‍යතාවයන් වන වෛද්‍ය වාර්තා ලබා ගැනීම, ශ්‍රී ලංකා විදේශ සේවා නියුක්ති කාර්යාංශයේ අවසාන අනුමැතිය ලබා ගැනීම වැනි කර්තව්‍යයන් සම්බන්ධයෙන් මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල

කේන්ද්‍ර කොට ඇති දිස්ත්‍රික්කවල අදාල පහසුකම් කවරේදැයි පරීක්ෂා කිරීමේදී පහත කරුණු නිරීක්ෂණය කරන ලදී.

- (i) මැද පෙරදිග රැකියා සඳහා පිටත් වීමේදී ඒ සඳහා වෛද්‍ය පරීක්ෂණ වාර්තා ලබා ගැනීමට අදාල රැකියා අපේක්ෂකයින් මැද පෙරදිග රටවල් විසින් නියම කරන ලද වෛද්‍ය මධ්‍යස්ථානයකින් පමණක් වෛද්‍ය වාර්තා ලබා ගත යුතුව ඇති අතර 2015 නොවැම්බර් 26 වන දින වන විට ශ්‍රී ලංකාවේ එවැනි මධ්‍යස්ථාන පැවතියේ 15 ක් පමණක් බවත් එම මධ්‍යස්ථාන සියල්ල ස්ථාන ගතව පැවතියේ කොළඹ හා කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කවල පමණක් බවත් නිරීක්ෂණය කරන ලදී. එබැවින් ත්‍රිකුණාමලය, අම්පාර, මඩකලපුව, බදුල්ල, මොණරාගල වැනි ප්‍රදේශ වල වැසියන්ට වුවද වෛද්‍ය පරීක්ෂණ කටයුතු සඳහා කොළඹට හෝ කුරුණෑගලට පැමිණීමට සිදු වී තිබුණි.

- (ii) විදේශ රැකියා සඳහා පිටත්වීමේදී අවසාන අනුමැතිය ලබා ගැනීම සඳහා රැකියා නියෝජිතයන්ට කොළඹ පිහිටි කාර්යාලයට හෝ ශ්‍රී ලංකා විදේශ සේවා නියුක්ති කාර්යාලයේ ප්‍රාදේශීය කාර්යාලයකට යෑමට සිදු වන බවත් දැනට එවැනි ප්‍රාදේශීය කාර්යාල ඇත්තේ අටක් පමණක් වන බවත් එම පහසුකම් මත්තල ආශ්‍රිතව නොමැති බවත් නිරීක්ෂණය විය.

- (iii) ඉහත පරිදි වෛද්‍ය පරීක්ෂණ වාර්තා ලබා ගැනීම සඳහා කොළඹට හෝ කුරුණෑගලට යාම වෙනුවට ඉහත දිස්ත්‍රික්කවල ජනතාවට මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල වෙත පැමිණීම පහසු නමුත් එය අවට ප්‍රදේශවල මෙවැනි සේවාවක් ක්‍රියාත්මක නොකිරීම නිසා කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල හරහා විදේශගත වීමට පෙළඹී ඇති බව වැඩි දුරටත් නිරීක්ෂණය විය.

ඇඟවීම

ගුවන් තොටුපල මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භ වී ඇත්තේ 2013 වර්ෂයේ වුවත් එයට සමගාමීව විදේශගතවීම්වලට අදාල අනෙකුත් රාජ්‍ය ආයතන මඟින් ඉටුකරවා ගතයුතු සේවා කටයුතු පුළුල් නොවීම නිසා ගුවන් මගීන්ගේ උපහාසය හේතුවෙන් ගුවන් සමාගම් සිය ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් මත්තල හරහා සිදු නොකිරීම.

නිර්දේශ

- (i) වෛද්‍ය පරීක්ෂණ කටයුතු පහසුවෙන් ඉටු කර ගත හැකි පරිදි අදාළ රටවල සහයෝගීතාව සහිතව දිස්ත්‍රික්ක මට්ටමින් අදාළ පහසුකම් ස්ථාපිත කිරීම.
- (ii) ශ්‍රී ලංකා විදේශ සේවා නියුක්ති කාර්යාලයේ විදේශ රැකියා ගතවීම් සඳහා අවශ්‍ය අවසාන අනුමැතිය ලබා ගැනීමේ පහසුකම ලබාගත හැකි ප්‍රාදේශීය කාර්යාල ගණන වැඩි කළ යුතු වීම.
- (iii) මහා මාර්ග, දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීම් කටයුතු පිළිබඳ අදාළ සාකච්ඡා කර ඊට ප්‍රමුඛත්වය ලබාදී අදාළ පහසුකම් කඩිනමින් ඇති කිරීම පිණිස අදාළ ආයතනවල අවධානය යොමුකරවීම.

ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම

3.3.1 සහ 3.3.2 ඡේද සඳහා අදහස් දක්වා නැත.

3.4 ව්‍යාපෘතියට අවශ්‍ය අරමුදල් සම්පාදනය හා ඒවා ආපසු ගෙවීම

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

3.4.1 අරමුදල් සම්පාදනය

මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ඉදිකිරීමේ කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම ප්‍රකාරව ඉදිකිරීම සඳහා අපේක්ෂිත මුළු වියදම ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 209 ක් වූ නමුත් ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසාන වනවිට දරා තිබූ වියදම ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 243.7ක් වී ඇති හෙයින් අපේක්ෂිත පිරිවැයට වඩා ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 34.7 ක් හෙවත් සියයට 16.6 කින් ව්‍යාපෘතියේ පිරිවැය ඉක්මවා ගොස් තිබුණි. ඉදිකිරීම් නිම කිරීම සඳහා වැය කිරීමට අපේක්ෂිත වූ මුදලින් ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 190 ක් චින ණය ආධාර යටතේ ලබාදී ඇති අතර ඉතිරි ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 19 ක් වූ මුදල් දේශීය අරමුදල් මගින් සපයා ගැනීමට නියමිතව තිබුණි. එසේ වුවත් කොන්ත්‍රාත්තුවේ නිමැවුම් වටිනාකම ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 243.7 ක් වී ඇති බැවින් දේශීය අරමුදල් ලෙස ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 53.7 ක් වැය කිරීමට සිදුවී තිබූ අතර එය ආරම්භයේදී වැය කිරීමට අපේක්ෂිතවූ දේශීය අරමුදල් වලට වඩා ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 34.7 ක් හෙවත් සියයට 182 ක ඉහල යාමකි.

3.4.2 ණය වශයෙන් ලබාගත් අරමුදල් ආපසු ගෙවීම

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

- (අ) ව්‍යාපෘතිය සඳහා ලබා ගත් ණය ආපසු ගෙවීම පිළිබඳ පරීක්ෂා කිරීමේදී, 2015 සැප්තැම්බර් මස ණය ආපසු ගෙවීම ආරම්භ කර තිබූ අතර එහි පළමු වාරිකය ලෙස ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 8.4 ක් සීමිත ගුවන් තොටුපල හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමේ කෙටිකාලීන ඩොලර් තැන්පතු මුදල් යොදාගෙන ගෙවා තිබුණි.
- (ආ) මෙම ණය මුදලට අදාළව කලමනාකරණ ගාස්තු, වගකීම් ගාස්තු, හා පොලිය වශයෙන් 2010 වර්ෂයේ සිට 2015 වර්ෂයේ මාර්තු දක්වා පිළිවෙලින් රු.109,484,835 ක්, රු.172,403,390ක් හා රු.1,707,926,794 ක් ගෙවා තිබූ අතර එය භාණ්ඩාගාරය මගින් ගෙවීම් කර තිබුණි. මේ අනුව ගුවන් තොටුපල පිහිටුවීමේදී අපේක්ෂා කරන ලද ආදායම් ජනනය කර ගැනීමට නොහැකිවීම හේතුවෙන් ජාතික ආර්ථිකයට දායකත්වයක් ඇති කිරීම වෙනුවට එකී ණය ආපසු ගෙවීම සඳහා දේශීය අරමුදල් යොදාගැනීමට සිදුවීමෙන් සමස්ථයක් වශයෙන් රටෙහි ආර්ථිකයට අහිතකර බලපෑමක් ඇතිකර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.
- (ඇ) වර්තමානය වන විට මත්තල ගුවන් තොටුපල උපයන ආදායම එහි මෙහෙයුම් වියදම් පියවා ගැනීමට හෝ ප්‍රමාණවත් නොවන බැවින් එය සමාගමට විශාල ද්‍රවශීලතා ගැටළුවක් පැන නැගීමට හේතු කාරකයක් වන බව වැඩිදුරටත් නිරීක්ෂණය විය.

ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම

3.4.1 හා 3.4.2 ඡේද සඳහා අදහස් දක්වා නැත.

3.5 ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ඉදිකිරීමේ අපේක්ෂිත අරමුණු

3.5.1 බහුවිධ අරමුණුවලින් යුක්තවීම

ප්‍රාදේශීය වශයෙන් සාපේක්ෂ ලෙස නොදියුණු ලෙස හඳුනාගත හැකි හම්බන්තොට, මොණරාගල. බදුල්ල, අම්පාර යන දිස්ත්‍රික්කවල සංවර්ධනය ඉලක්ක කරගනිමින් ඉදිකරන ලද මෙම ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ව්‍යාපෘතියෙන් එම ප්‍රදේශවල නිෂ්පාදනයන් සඳහා විදේශ වෙළඳපොලක් ඇති කිරීම හා පළාත් වශයෙන් ගත්විට

දකුණු, ගිණිකොන, උඹ හා නැගෙනහිර පළාත් වලින් විදේශගත වන ගුවන් මගීන්ට පහසුවක් ඇති කිරීම හා දකුණු දිග ප්‍රදේශයේ දැනට ව්‍යාප්තව ඇති සංචාරක කර්මාන්තයට මනා පිටුවහලක් ඇති කිරීම හැරුණුවිට ශ්‍රී ලංකාවේ විකල්ප ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලක අවශ්‍යතාවය ඉටු කිරීම යන බහුවිධ අරමුණුවලින් යුක්ත වී තිබුණි. තවද මෙම ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලේ මූලික ඉදිකිරීම් සඳහා හෙක්ටයාර් 2000 කට ආසන්න භූමි ප්‍රමාණයක් වෙන්කර තිබූ අතර ගුවන් පථය මීටර් 3500 ක් වීම නිසා ඒ 380 වැනි දැනට ලෝකයේ භාවිතා කරන විශාල ගුවන්යානා ද ගොඩ බැස්ස විමේ පහසුකම් සහිතව මෙය ඉදිකර තිබුණි. මෙම ගුවන් තොටුපල අවට භූමිය තුළ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලට අවශ්‍ය අනෙකුත් පහසුකම් ඇති කිරීම සඳහා අවශ්‍ය ඉඩකඩ වෙන්කර තිබූ අතර අනාගතයේදී කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලේ අපේක්ෂිත ගුවන් මගී තදබදය හා එහි ගුවන් යානා මෙහෙයුම්වල වැඩිවීම යන කරුණු සැලකිල්ලටගෙන විකල්ප ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලක් ලෙස යොදාගත හැකි මත්තල ගුවන් තොටුපල මගින් දැනට කොළඹ නගරය ආසන්නයේ පවතින මාර්ග තදබදය අවම කිරීම හා කටුනායක ගුවන්තොටුපල පුළුල් කිරීමට ඇති බාධාවන් සැලකිල්ලට ගත්විට මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් අපේක්ෂා කළ අරමුණු රාශියක් විය.

3.5.2 ගුවන් තොටුපලේ සෘජු හා වක්‍ර රැකියා අවස්ථා

විස්තර පහත පරිදි විය.

(අ) සෘජු රැකියා අවස්ථා

මෙම ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රධාන සැලැස්මට අනුව අපේක්ෂිත රැකියා අවස්ථා පිළිබඳ පරීක්ෂා කිරීමේදී අනාවරණය වූ පරිදි ගුවන්තොටුපල පරිශ්‍රය තුළ අපේක්ෂිත සෘජු රැකියා අවස්ථා 1 වන අදියරේදී 2580 ක් විය. විස්තර පහත පරිදි විය.

		රැකියා අවස්ථා අදියර 1	
		කළමනාකරණ	විධායක නොවන
		(විධායක)	
		-----	-----
ගුවන්	තොටුපල	100	400
මෙහෙයුම්			
ගුවන් යානා	මෙහෙයුම්	200	500
භූමිය	සැකසුම්	50	200
සෞඛ්‍ය		10	20

රේගු	20	10
ආගමන හා විගමන	20	10
තැපැල්	10	10
පොලිස්	20	10
මත්ද්‍රව්‍ය	10	10
සාප්පු මෙහෙයුම්	100	200
භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය	50	150
ගමනා ගමන	50	75
අභාරපාන	10	20
ඉන්ධන	10	20
බැංකු	20	15
වෙනත්	50	200
එකතුව	730	1850
		2580

එසේ වුවද 2013 හා 2014 වර්ෂයන් හා 2015 නොවැම්බර් 30 දින වන විට මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලෙහි සේවයේ යෙදී සිටි සීමිත ගුවන් තොටුපල සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමට අයත් කාර්ය මණ්ඩලයේ සංඛ්‍යාව පිළිවෙලින් 565 ක්, 612 ක් හා 465ක් විය. ගුවන් තොටුපල ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂණයේ දී නිරීක්ෂණය කරන ලද පරිදි ගුවන් තොටුපල තුළ පිහිටුවා තිබූ තීරුබදු රහිත සාප්පු සංකීර්ණයෙහි පැවති සියලුම සාප්පු වල වෙළෙඳාම ඉතා පහළ මට්ටමකට වැටී තිබූ අතර අනෙකුත් මෙහෙයුම් හා සේවා කටයුතු අපේක්ෂිත මට්ටමක නොවූ බැවින් අපේක්ෂා කළ දේශීය රැකියා අවස්ථා එමගින් ලැබී නොතිබුණි.

ගුවන් තොටුපල සංකීර්ණය තුළ පහත සඳහන් පහසුකම් ගොඩ නගා තිබූ නමුත්, දැනට ගුවන්යානා මෙහෙයුම් කටයුතු ඉතා අවම මට්ටමින් සිදුවීම නිසා එම පහසුකම් නිශ්ක්‍රීය තත්ත්වයේ පැවති බව නිරීක්ෂණය විය.

- i. පරීක්ෂණ කවුළු
- ii. නිරෝධායන කවුළු
- iii. රේගු පහසුකම්
- iv. ආපනශාලා හා නවාතැන් පහසුකම්
- v. සනීපාරක්ෂක පහසුකම්
- vi. තීරු බදු රහිත සාප්පු සංකීර්ණ
- vii. තානාපති / ප්‍රභූ කාමර
- viii. රැඳී සිටීමේ ස්ථාන



හිස්ව පවතින කවුළු

හිස්ව පවතින ආපනශාලා



හිස්ව පවතින තීරු බදු රහිත සාප්පු සංකීර්ණ

වසාදමා ඇති ප්‍රභූ කාමර

එසේ වුවද මෙම පහසුකම් සහිත පරිශ්‍රය නඩත්තුව සඳහා විශාල වියදමක් දැරීමට සිදු වී තිබුණි.

(ආ) වක්‍ර රැකියා අවස්ථා

ඉහත සෘජු රැකියා අවස්ථාවන්ට අමතරව ගුවන් තොටුපල ආශ්‍රිතව බිහි කිරීමට අපේක්ෂා කරන ලද නව කර්මාන්ත හරහා මෙන්ම ගුවන් තොටුපල වෙත හා ඉන් පිටතට ප්‍රවාහන පහසුකම් සැපයීම, ගුවන් තොටුපල ආශ්‍රිතව හෝටලේ පහසුකම් සැපයීම, සන්නිවේදන මධ්‍යස්ථාන, වෛද්‍ය මධ්‍යස්ථාන, ප්‍රවාහන සේවා මධ්‍යස්ථාන, ගරාජයන්, මගීන් ඇරලීමට සහ රැගෙන යාමට පැමිණෙන කණ්ඩායම් වෙත අවශ්‍ය පහසුකම් සපුරා ගැනීමට ගුවන් තොටුපල ආසන්නයේ කඩ සාප්පු ඇතුලු සේවා ස්ථාන ඇති කිරීම මගින් තවත් බොහෝ රැකියා අවස්ථාවන් බිහිවීම අපේක්ෂා කලද ගුවන් තොටුපල ආරම්භ වී වසර තුනකට ආසන්න කාලයක් ගත වී ඇතත් එවැනි කර්මාන්තයක් හෝ සේවා ස්ථානයක් ඒ හා ආශ්‍රිතව බිහි වී නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

ඇහවීම

අපේක්ෂිත බහුවිධ අරමුණු ඉටු නොවීම හේතුවෙන් ජාතික ආර්ථිකයට කිසිදු දායකත්වයක් ඇති නොවීම.

නිර්දේශ

බහුවිධ අරමුණු ඉටුකර ගැනීම සඳහා ගුවන්තොටුපල කටයුතු වර්ධනය කරගැනීමට අවශ්‍ය සුදුසු උපායමාර්ගයන් සලකා බැලීම.

3.5.3 වෙනත් අරමුණු වෙනුවෙන් ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල යොදා ගැනීම.

ගුවන් තොටුපලෙහි ගබඩා සංකීර්ණය ඉදිකර ඇත්තේ එමගින් ගුවන් බඩු මෙහෙයුම් සිදු කිරීම අරමුණු කරගෙන වන අතර එහිදී විශේෂයෙන්ම ගුවන් බඩු පරීක්ෂා කිරීම සඳහා විශේෂිත තාක්ෂණික උපකරණවලින් සමන්විතව ගොඩ නගා ඇත. එසේ මත්තල ගුවන් තොටුපලේදී ගබඩා සංකීර්ණය එවැනි විශේෂිත උපකරණවලින් සමන්විත වන අතර ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 0.24 ක් වටිනා ස්කෑන් (Scan) යන්ත්‍ර 2 ක්ද සහිත වර්ග අඩි 50000 ක් සහිත බිම් ප්‍රමාණයක් ද විය. මෙම ගබඩා ගොඩනැගිල්ලද ගුවන් තොටුපලේ මෙහෙයුම් සිදු නොවීම මත ගුවන් තොටුපල විවෘත කළ දින පටන් නිශ්ක්‍රීයව පැවති බව නිරීක්ෂණය විය. එසේ පැවති මෙම ගුවන් තොටුපල ගබඩා සංකීර්ණය 2015 යල කන්නය සඳහා මාසිකව රු.835,135 ක බඳු කුලියකට වී ගබඩා කිරීම සඳහා වී අලෙවි මණ්ඩලය සමඟ ගිවිසුමක් ඇති කර ගෙන තිබුණි.

2015 නොවැම්බර් 30 දිනට වී අලෙවි මණ්ඩලය විසින් රුපියල් මිලියන 182.46 ක් වටිනා වී මෙට්‍රික් ටොන් 4055 ගබඩා කර තිබුණි. වී අලෙවි මණ්ඩලය විසින් ගොවීන්ට කිලෝවකට රු.20 ක වාසියක් ලැබෙන අයුරින් ප්‍රදේශයේ ගොවීන්ගෙන් වී මිලදී ගෙන මෙසේ ගබඩා කර ඇති අතර එහිදී ඉහත කී ස්කෑන් යන්ත්‍රය ඉවත් කර නොතිබූ බැවින් වී ගබඩා කිරීම නිසා ඒවායේ ක්‍රියාකාරීත්වයට බාධා ඇති කිරීමේ අවදානමක් පැවතුණි.



වී ගබඩා කිරීම සඳහා යොදවාගෙන තිබූ ගුවන් බඩු ගොඩනැගිල්ල

ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම

3.5.1, 3.5.2 ඡේද සඳහා අදහස් දක්වා නැත.

3.5.3 ඡේදය - පිළිතුර අදාළ නොවේ.

3.6 ජාතික ආර්ථිකයට දායක වන අයුරින් ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල යොදා ගැනීම

ශ්‍රී ලංකාවේ විකල්ප ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ලෙස මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල විවෘත කිරීමෙන් පසුව ළඟා කරගත් ප්‍රතිලාභ දේශීය හා ජාත්‍යන්තර ගුවන් යානා පියාසර කිරීම් වෙනුවෙන්ද අදාළ වේ. ඒ අනුව දේශීය වශයෙන් විකල්ප ගුවන් තොටුපලක් ලෙස කාලගුණික තත්ත්වයේ හදිසි වෙනස්වීම් නිසා කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල වෙනුවට භාවිතා කිරීමට හැකියාව ලැබීම ඉමහත් වාසියක් ගෙන දෙන කරුණක් විය. ඒ අතර ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයට එය විශේෂ වාසියක් ද විය.

3.6.1 ශ්‍රී ලංකා ගුවන් කලාපය හරහා පියාසර කරන ජාත්‍යන්තර ගුවන් යානා

ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් නීති යටතේ ගුවන් මාර්ගවල පිහිටීම අනුව පියාසර කරන සෑම ගුවන් යානාවක්ම විකල්ප ගුවන් තොටුපලක් නම් කිරීමේ අවශ්‍යතාවයට අනුව ගුවන් යානාවේ විශාලත්වය හා බර අනුව අදාළ ගුවන් සමාගම විසින් එම ගාස්තු ගෙවිය යුතු වේ.

මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල පිහිටුවීමත් සමඟ එලෙස විකල්ප ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ලෙස මත්තල ගුවන් තොටුපල නම් කිරීමේ වැඩි ප්‍රවණතාවයක් වාර්තාවී තිබූ අතර එමගින් ඉපැයෙන ගාස්තු වලට අමතරව කලාපයේ ගුවන් ගමන් ආරක්ෂාව තහවුරු කෙරෙන එක් විශේෂිත කාරණයක් ලෙස මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල පිහිටුවීම නම්කළ හැක. තවද 2011 වර්ෂයේ සිට 2015 මැද භාගය වනතෙක් ගුවන් කලාපය තුළ පියාසර කරන ගුවන් යානාවල වැඩි වර්ධනයක් පෙන්නුම් කරන අතර එම ගුවන්යානාවල විශාලත්වය හා බර (MTOW) අනුව අය

කරන ගාස්තු සහ සැරිසරන (Movement) ලද ගුවන්යානා ගණන පිළිබඳ විස්තර පහත පරිදි විය.

ගුවන්යානා වර්ග MTOW	ගුවන් ගාස්තු ඇමරිකානු ඩොලර්	ගුවන් යානා සංඛ්‍යාව				
		2011	2012	2013	2014	2015 ජූලි දක්වා
5 – 90	100	6,099	6,183	6,377	7,796	4,259
90 -175	150	11	36	343	304	338
175 – 260	200	4,881	4,896	4,736	6,023	3,843
>260	250	11,755	12,720	16,073	31,600	10,449
		22,746	23,835	27,529	45,723	18,889
ගුවන් කලාපය හරහා පියාසර කිරීමෙන් ලද ආදායම රුපියල් මිලියන			606	724	830	-

ඉහත සඳහන් සංඛ්‍යා තොරතුරුවලට අනුව මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලේ මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භ කරනු ලැබූ 2013 වර්ෂයෙන් පසු 2015 ජූලි දක්වා ලබාගත් සංඛ්‍යා දත්ත අනුව ශ්‍රී ලංකා ගුවන් කලාපය හරහා පියාසර කරන ලද ඉහත කාණ්ඩවලට අයත් ගුවන් යානා සංඛ්‍යාව සැලකිය යුතු මට්ටමකින් වැඩි වී ඇති අතර ඒ අතරින් MTOW 90-175 කාණ්ඩයට අයත් යානාවල විශාල වර්ධනයක් පෙන්වුම් කර ඇත. මෙම තත්ත්වය ගුවන් තොටුපලේ ඵලදායීතාවය වැඩිකිරීමට බලපානු ලබන වැදගත් කරුණක් බව නිරීක්ෂණය කළහැකි විය.



නවීන පහසුකම්වලින් යුත් පාලන කුළුණ

තවද විශාලත්වයෙන් වැඩි A380 වැනි යානාවන් හදිසි ගොඩ බැසීමකට ශ්‍රී ලංකාවේ කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලට වඩා ඉතා පහසුකම් හා යානා හැරවුම් පටයේ ඉඩ ප්‍රමාණය විශාලව පිහිටා ඇති මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල නිසා ලංකාවේ ගුවන් කලාපය හරහා පියාසර කරන ගුවන් යානා වැඩිවීමට බලපා තිබූ තවත් හේතුවක් බව අනුමාන කළ හැක.



විශාල ගුවන් යානා පහසුවෙන් ගමන් කළ හැකි ධාවන පථය

ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් කලාපය හරහා විදේශ ගුවන් යානාවන් පියාසර කිරීමෙන් උපයා තිබූ ආදායම් පිළිබඳ විස්තරවලට අනුව පසුගිය වර්ෂ කිහිපය තුළ පෙර වර්ෂයට සාපේක්ෂව ක්‍රමික වර්ධනයක් දක්නට ලැබුණි.

3.6.2 විකල්ප ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල වශයෙන් යොදා ගැනීම

මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල විවෘත කිරීමෙන් පසු එනම් 2013 වර්ෂයේ සිට 2015 නොවැම්බර් මස දක්වා ජාත්‍යන්තර ගුවන් යානාවන් 14 ක් කටුනායක ගුවන් තොටුපලට ගොඩ බැමට නොහැකි වී මත්තල ගුවන් තොටුපලට හරවා යවන ලද අවස්ථාවන් පිළිබඳ තොරතුරු වාර්තා වී තිබුණි. එහිදී වැඩි වශයෙන්ම කටුනායක කාලගුණ තත්ත්වය අයහපත්වීම හේතුවී තිබූ අතර ඊට අමතරව ඉන්ධන ලබාගැනීම හා යානාවල දෝෂයන්ද ඊට හේතු වී තිබුණි. එවැනි අවස්ථා පිළිබඳ විස්තර පහත පරිදි විය.

දිනය	ගුවන්යානා වර්ග	ගුවන්යානා පිටත් වූ ගුවන් තොටුපල	කටුනායක ගුවන් තොටුපල මාර්ග	කටුනායක ගුවන් තොටුපලට ගොඩ බැස්වීමට නොහැකි වීමට හේතුව
2013.04.03	A 332	මාලදිවයින	A 7/8	ඉන්ධන පිරවීමට
2014.01.05	A 320	තිරුවිටි	A 3	ධාවන පථය අවහිරතාවය
2014.01.05	A 320	චෙන්නායි	A 4	යානා දෝෂය
2014.01.05	A 320	මදුරාසි	A 6	යානා දෝෂය
2014.03.18	A 321	ජකර්තා	A 6	අයහපත් කාලගුණය
2014.03.18	A 320	කොචින්	A 4	අයහපත් කාලගුණය
2014.05.05	A 320	කටුනායක	A 1	අයහපත් කාලගුණය
2014.05.21	RAVIN 500	හොංකොං	A 6	මාලදිවයිනට යාමට පෙර ඉන්ධන හිඟය
2014.06.01	A 320	ඕමානය	A 1	අයහපත් කාලගුණය
2014.08.01	A 332	කුවේයිට්	A 1	අයහපත් කාලගුණය
2014.11.04	A 332	ලන්ඩනය	A 1	අයහපත් කාලගුණය
2015.03.06	A 320	පකිස්තානය	A 1	අයහපත් කාලගුණය
2015.09.16	A 332	ලංඛනය	A 1	අයහපත් කාලගුණය
2015.11.02	A 332	කුවේට්	A 3	ගොඩබිම අපැහැදිලි වීම

තවද මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ඉදිකිරීමට පෙර මෙවැනි හදිසි අවස්ථා ඇති වූ විට ඒ සඳහා භාවිතා කර ඇත්තේ ඉන්දියාව සහ මාලදිවයින වැනි ආසන්න රටවල පිහිටුවා ඇති ගුවන් තොටුපලවල්ය. තවද පසුගිය කාල වකවානුව තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ පැවති ත්‍රස්තවාදී ක්‍රියා හේතුවෙන් කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලේ ඇති වී තිබූ තත්ත්වයන් සැලකිල්ලටගෙන ආසන්න රටවල ගුවන් තොටුපලවල් ඒ සඳහා යොදාගත් අවස්ථා විය.

ආයතනයේ අදහස් දැක්වීම

3.6.1 ඡේදය සඳහා අදහස් දක්වා නැත.

3.6.2 ඡේදය - විකල්ප ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල වශයෙන් යොදා ගැනීම.

2000 වර්ෂයේ මාර්තු මස මීගමුව, කරදියාන, ප්‍රදේශයේ සිදු වූ ගුවන් අනතුර පිළිබඳව ඇති නිරීක්ෂණ වාර්තාව, 2003 අගෝස්තු 22 දින ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රය මගින් පළකර ඇති අතර, එහි සඳහන් නිර්දේශ අනුව සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂණය සඳහා දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලක අවශ්‍යතාවය ඉස්මතු කර ඇත.

ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවාව සඳහා විකල්ප ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපලක් තැනීම මගින් වසරකට විශාල ඉන්ධන ඉතිරියක් සිදුවන අතර, එය මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල ශක්‍යතා අධ්‍යයනය සඳහා ද පාදක වූ නිර්ණායකයක් වේ.

ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවාව විසින් අප වෙත දන්වා එවා ඇති පරිදි එකී ඉන්ධන ඉතිරිය පහත සඳහන් පරිදි වේ.

ගුවන්යානා වර්ගය	ඉන්ධන ඉතිරිය ඇමරිකානු ගැලුම් (වර්ෂයකට)	ඉන්ධන ඉතිරිය (වටිනාකම) ඇමරිකානු ඩොලර්
A 320	790,293	2,755,278
A 330	1,225,544	4,272,737
A 340	1,766,951	6,160,297
මුළු එකතුව	3,782,788	13,188,313

(ඉන්ධන මිල = ඇමරිකානු ගැලුමක් සඳහා ඩොලර් 3.49)

4. නිගමනය

- i. වර්තමානයේදී කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපලට සතියක කාලයකදී පැමිණෙන ගුවන්යානා 327 සඳහා විකල්ප ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල වශයෙන් මත්තල ගුවන් තොටුපල ප්‍රයෝජනවත් වුවද ආදායම් ඉපදවීම ඉතා අවම මට්ටමක පැවතීම, අපේක්ෂිත රැකියා ජනනයක් සිදු නොවීම, ආර්ථික වර්ධනය සඳහා දායකත්වයක් සිදු නොකිරීම හේතුවෙන් සහ ණය මුදල් ආපසු ගෙවීම සඳහා සී/ස ගුවන් තොටුපල සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමේ වත්කම් යොදා ගැනීමට සිදුවීම හේතුවෙන් එහි අපේක්ෂිත ඵලදායිතාවය කරා ළඟා වීම පසුගාමී තත්ත්වයක පවතින බව නිගමනය කරනු ලැබේ.

- ii. විකල්ප ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල අනාගත දියුණුව සඳහා කළ ආයෝජනයක් බැවින් තවදුරටත් දියුණු කිරීම සඳහා ගුවන් තොටුපල වෙනුවෙන් පිළියෙල කර ඇති උපාය මාර්ගික අලෙවිකරණ සැලසුම් වල ඇති උපාය ක්‍රමයන් අනුගමනය කරමින් සහ ඒවායෙහි ඵලදායිතාව පිළිබඳව සමාලෝචනයක් කරමින්ද, ගුවන්සේවාවන් වැඩි කර ගැනීම සඳහා දායක වන පොදු ප්‍රවාහන පහසුකම් ඇති කිරීම, අධිවේගී මාර්ග ඉදිකිරීම කඩිනම් කිරීම, යටිතල පහසුකම් දියුණු කිරීම, කර්මාන්ත ශාලා පිහිටුවීම, සංචාරකයන් සඳහා හෝටල් පහසුකම් ඇති කිරීම වැනි අනෙකුත් උපාය මාර්ග අනුගමනය කරමින්ද මෙම ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල ඵලදායී ආර්ථික කේන්ද්‍රස්ථානයක් බවට පත්කර ගැනීම හදිසි සහ අත්‍යවශ්‍ය කටයුත්තක් ලෙස සැලකීම අවධාරණය කරනු ලැබේ.