

இலங்கையினுடைய மாற்று சர்வதேச விமான
நிலையமாக மத்தல தெரிவு செய்யப்பட்டமை மற்றும்
அதன் செயற்பாடுகளும்



அறிக்கையின் இலக்கம் : பிஈஎஸ்/பீஈ/ஏஎம்எப்/2015/02



கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி திணைக்களம்



உள்ளடக்கம்

பக்க இல

1.	நிறைவேற்று பொழிப்பு	1-4
2.	அறிமுகம்	
2.1	மத்தல சர்வதேச விமான நிலையத்தினை நிர்மாணத்திற்கான பின்னணி	4-5
2.2	மத்தல சர்வதேச விமான நிலைய நிர்மாணத்தின் நோக்கங்கள்	5
2.3	கணக்காய்விற்கான அதிகாரம்	5
2.4	கணக்காய்விற்குரிய தலைப்பினை தெரிவு செய்தல்	6
2.5	கணக்காய்வின் நோக்கங்கள்	6
2.6	கணக்காய்வு விடயப்பரப்பு	7
2.7	வரையறைகள்	7
3.	விரிவான கணக்காய்வு அவதானிப்புக்கள், பரிந்துரைகள் மற்றும் நிறுவனங்களின் பதில்	
3.1	மத்தல சர்வதேச விமான நிலையத்தை நிர்மாணிப்பதற்காக மாற்று இடங்களை தெரிவு செய்தல்.	8-17
3.2	விமானங்களின் செயற்பாடுகள்	18-25
3.3	சர்வதேச விமான நிலையத்தில் காணப்பட வேண்டிய அடிப்படைகள்	26-34
3.4	செயற்திட்டத்திற்கு நிதி வழங்கல் மற்றும் மீளச் செலுத்துதல்	34-35
3.5	சர்வதேச விமான நிலைய நிர்மாணிப்பின் மூலம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட நோக்கங்கள்	36-40
3.6	தேசிய பொருளாதாரத்திற்கு பங்களிப்புச் செய்யும் வகையில் சர்வதேச விமான நிலையத்தைப் பயன்படுத்தல்	41-45
4.	முடிவுரை	46

இலங்கையினுடைய மாற்று சர்வதேச விமான நிலையமாக மத்தல தெரிவு செய்யப்பட்டமை மற்றும் அதன் செயற்பாடுகளும்

1. நிறைவேற்று பொழிப்பு

இலங்கையின் சர்வதேச விமான சேவை 1967 ஆம் அண்டில் கட்டுநாயக்க சர்வதேச விமான நிலைய நிர்மாணத்துடன் ஆரம்பித்ததுடன், அது வரை விமானப் பயண நடவடிக்கைகள் இரத்தமலான விமான நிலையத்துடன் ஊடாகவே நடைபெற்றது. இரண்டாவது விமான நிலையமொன்றின் உருவாக்குவதன் தேவைப்பாட்டின் பிரகாரம் மத்தள சர்வதேச விமான நிலைய நிர்மாணம் சீன அரசின் சலுகை கடன் முறைமையின் (Chinese Government concessional Loan) கீழ் இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசு மற்றும் மக்கள் சீனக் குடியரசுக்கும் இடையே 2009 திசம்பர் 23 ஆந் திகதி உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப்பட்டிருந்தது. அதன் பெறுமதி 209 மில்லியன் ஐக்கிய அமெரிக்க டொலர்களாகும். 2000 ஹெக்டேயர் காணியைப் பயன்படுத்தி நிர்மாண நடவடிக்கைகள் 2009 நவம்பர் 17 ஆந் திகதி ஆரம்பிக்கப்பட்டிருந்ததுடன், 243.7 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் செலவிடப்பட்டிருந்தது. இந்த சர்வதேச விமான நிலையம் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளுக்காக 2013 மார்ச் மாதம் 18 ஆந் திகதி திறந்து வைக்கப்பட்டதுடன், வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலைய மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) கம்பனி அதன் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு வந்தது. அதன் பிரகாரம் மாற்று சர்வதேச விமான நிலையத்தை நிர்மாணிப்பதற்காக மத்தலை தெரிவு செய்யப்பட்டமை மற்றும் அதன் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகள் தொடர்பான செயலாற்றலை மதிப்பிடுவதே இக்கணக்காய்வின் நோக்கமாகும்.

இலங்கையின் மாற்று சர்வதேச விமான நிலையத்திற்காக பொருத்தமான பிரதேசமொன்றை தெரிவுசெய்யும் போது அப்போது இருந்த அரசுகளினால் பலாலி, கொக்கல, ஹிங்குரக்கொடை, குடாஓயா மற்றும் வீரவில உட்பட வெவ்வேறு இடங்கள் இனங்காணப்பட்டு அதற்குரிய ஆரம்ப ஆய்வுகளை மேற்கொண்டு அறிக்கை தயாரித்தல் அளவீட்டு நடவடிக்கைகள் மற்றும் அடிக்கல் நடுதல் விழா போன்ற கட்டடங்கள் வரை நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு அதற்காக ரூபா 52,438,788 செலவிடப்பட்டிருந்தது. அந்தளவு செலவினம் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கையில் பொதுமக்களின் எதிர்ப்பு, அரசுகள் மாறியமை போன்ற பல்வேறு காரணங்களினால் அப்பிரதேசங்களில் விமான நிலைய நிர்மாணம் கைவிடப்பட்டிருந்ததுடன் அதற்கு பொருத்தமான இடமொன்றை தெரிவு செய்தல் நீண்டகால நோக்குடன் இடம்பெற்றிருக்காமை அவதானிக்கப்பட்டது.

இலங்கையின் தென்மாகாணத்தின் இளைஞர்களின் தொழிலின்மை மற்றும் பொருளாதார பின்னணி போன்ற பல்வேறு காரணங்களின் அடிப்படையில் புரட்சி மற்றும் வன்முறை செயற்பாடுகள் அரசாங்கங்களுக்கு எதிராக உருவாகியமையால் அப்போதைய அரசினால் தென் மாகாணத்திற்கு முன்னுரிமை அளித்து பொருளாதார அபிவிருத்தியை ஏற்படுத்துவதற்கு 1994 ஆம் ஆண்டில் ஹம்பாந்தோட்டை நகர அபிவிருத்தி செயற்திட்டத்தின் கீழ் சர்வதேச துறைமுகமொன்றையும் சர்வதேச விமான நிலையமொன்றையும் நிர்மாணிக்க திட்டமிடப்பட்டிருந்தது. அதன் பிரகாரம் ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்துடன் அபிவிருத்திக்கு இலகுவாகும் வகையில் விமான நிலைய நிர்மாணத்திற்காக தேவையான காணியை கையேற்பதில் வசதி காரணமாக ஆரம்பத்தில் வீரவில் பிரதேசமும் பின்னர் பிரதேச மக்களின் எதிர்ப்பு காரணமாக மத்தல பிரதேசத்தில் விமான நிலையத்தை நிர்மாணிப்பதற்கு தெரிவு செய்யப்பட்டது. இதற்காக தெரிவு செய்யப்பட்ட காணி தென் மாகாணத்தின் பூமிக்கு அண்மித்த வகையில் சுற்றாடல் ரீதியான எழுந்த சிக்கலாக இருந்ததுடன் வன விலங்குகளினால் ஓடு பாதைக்கு எதிர்நோக்கிய தடைகள் உட்பட வன விலங்குகளின் இயற்கை வாசஸ்தலங்களை கையேற்றமையால் விலங்குகளின் வாழ்க்கைக்கு அச்சுறுத்தல் ஏற்படல் போன்ற காரணங்கள் தோன்றியிருந்தன.

மத்தல சர்வதேச விமான நிலையம் திறந்து வைக்கப்பட்டதன் பின்னர் 03 உள்நாட்டு விமானங்களும் 03 வெளிநாட்டு விமானங்களும் பிரயாணத்தை ஆரம்பத்தில் இருந்த போதிலும் 2015 ஆம் ஆண்டில் இறுதி அளவில் அது ஒரு விமானத்திற்கு மாத்திரம் மட்டுப்படுத்தப்பட்டிருந்தது. 2013 மற்றும் 2014 ஆம் ஆண்டுகளில் மத்தல சர்வதேச விமான நிலையத்தினூடாக பிரயாணம் செய்த உள்நாட்டு மற்றும் வெளிநாட்டு பயணிகளின் வருகை மற்றும் வெளியேறல் முறையே 36,137 மற்றும் 40,386 ஆக இருந்ததுடன், 2015 ஆம் ஆண்டின் யூன் வரையில் பயணிகளின் எண்ணிக்கை 4,945 வரை குறைவடைந்திருந்தது. 2013 மற்றும் 2014 ஆம் ஆண்டுகளில் உழைத்த வருமானம் முறையே ரூபா 48 மில்லியன் மற்றும் ரூபா 136 மில்லியனாக இருந்தன. 2015 ஆம் ஆண்டு யூன் மாதம் வரை அது ரூபா 49 மில்லியனாக இருந்தது. எவ்வாறாயினும் 2013 மற்றும் 2014 ஆம் ஆண்டுகளில் ஊழியர் ஊதியம் விமான நிலைய பராமரிப்பு செலவினம் முறையே ரூபா 2,153 மில்லியன் மற்றும் ரூபா 2,865 மில்லியன் செலவிடப்பட்டிருந்தது. 2015 யூன் வரை மொத்தச் செலவினம் ரூபா 1,323 மில்லியனாக இருந்தது. 2015 ஆம் ஆண்டில் ஏற்பட்ட அரசியல் மாற்றம் நடட்டதுடன் நடாத்திச் சென்றதுடன் உள்நாட்டு வெளிநாட்டு விமானங்கள் வருகைதருவதனை நிறுத்தியிருந்ததுடன் விமான நிலையத்தின் செயற்பாடுகள் ஒரு விமானத்திற்கு மாத்திரம் மட்டுப்படுத்தப்பட்டதால் 2015 இன் வருமானம்

வீழ்ச்சியடைந்திருந்தாலும் விமான நிலையம் இரவு பகலாக திறந்து வைப்பதற்கு நேர்ந்தமையால் நிர்வாக மற்றும் பராமரிப்புச் செலவினம் தொடர்ந்தும் மேற்கொள்ள வேண்டியிருந்தன. 2015 ஆம் அண்டில் இலங்கையில் நெல் களஞ்சியப்படுத்துதல் பிரச்சினை காரணமாக மத்தல சர்வதேச விமான நிலையத்தின் களஞ்சியத் தொகுதி, அங்கிருந்த பெறுமதியான உபகரணங்கள் அகற்றப்படாமல் உடன்படிக்கையொன்றின் பேரில் நெல் சந்தைப்படுத்தல் சபைக்கு நெல் களஞ்சியப்படுத்த 3 மாதங்களுக்கு விடுவிக்கப்பட்டிருந்தது.

அவ்வாறே வருடாந்தம் உழைக்கப்பட்ட வருமானம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட அளவினை விட குறைவாக இருந்தமையால் அது தனது செயற்பாட்டு செலவினத்தை தீர்ப்பதற்கோ போதியதாக இல்லாதிருந்தமையால் பெற்றுக் கொண்ட கடன்தொகை விமான சேவைகள் கம்பனியின் செயற்பாட்டு வருமானத்திலிருந்து செலுத்த வேண்டியேற்பட்டமையால் கம்பனி அதிக திரவத் தன்மை பிரச்சினைகளை எதிர்கொள்ளும் ஆபத்தொன்று காணப்பட்டமை அவதானிக்கப்பட்டது. சீன அரசிடமிருந்து பெற்றுக்கொண்ட கடன் தொகைக்கு 2 சதவீத வட்டியுடன் 5 வருட சலுகை காலம் முடிவடைந்ததன் பின்னர் அதாவது 2015 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 15 வருடங்களுக்குள் தவணை மூலம் கொடுத்து தீர்க்கப்பட வேண்டும். இதன் பிரகாரம் சலுகைக் காலத்தினுள் 0.5 சதவீத பொறுப்புக் கட்டணங்கள் மற்றும் முகாமைத்துவ கட்டணங்களாக ரூபா 1,989,815,019 தொகை திறைசேரியால் கொடுப்பனவு செய்யப்பட்டிருந்தது, அவ்வாறே 2015 ஆம் ஆண்டின் செப்டெம்பர் மாதம் முதலாவது கடன் தவணையாக 8.4 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலைய மற்றும் சேவைகள் (இலங்கை) கம்பனியின் குறுங்கால டொலர் வைப்பினைப் பயன்படுத்தி செலுத்தப்பட்டிருந்தன.

இது ஒப்பீடாக உயர்மட்டத்தில் அமைக்கப்பட்ட நவீன உபகரணங்களுடன் கூடிய விமான நிலையமொன்றாக கண்டறியப்பட்டதுடன், பாரியளவில் பணத்தை செலவு செய்து நிர்மாணம் பூர்த்தி செய்யப்பட்டிருந்ததால் அந்நிலையத்தை ஆக்கபூர்வமான நிலைக்கு கொண்டுவருவதற்காக விமானங்கள் செயற்படுத்தும் நடவடிக்கை அதிகரிக்கப்பட வேண்டும். நாட்டின் மாற்று சர்வதேச விமான நிலையங்களின் எதிர்கால வளர்ச்சிக்காக செய்யப்பட்ட முதலீடொன்றாக இருந்தால் மேலும் மேம்படுத்துவதற்காக ஏனைய விமான சேவைகளை அதிகரிப்பதற்காக நேரடி பங்களிப்பான வெவ்வேறு வசதிகள் மேம்படுத்தப்பட வேண்டியதுடன் சபை எதிர்கால வளர்ச்சிக்கான முதலீட்டுச் சந்தர்ப்பமொன்றாக பயன்படுத்தப்படவேண்டும். அதன் பிரகாரம் பொது போக்குவரத்து வசதிகளை மேம்படுத்தல், அதிவேக நெடுஞ்சாலை நிர்மாணிப்பதை துரிதப்படுத்துதல் மத்தல பிரதேசத்தில் உட்கட்டமைப்பு வசதிகளை மேம்படுத்தல், தொழிற்சாலைகளை அமைத்தல் சுற்றுலா பயணிகளுக்காக

ஹோட்டெல் வசதிகள் மற்றும் ஏனைய அத்தியவசிய வசதிகளை ஏற்படுத்தல் போன்ற தேவையான செயற்பாடுகள் செயலாற்றல் கணக்காய்வின் போது இனங்காணப்பட்டது.

2. அறிமுகம்

2.1 மத்தல சர்வதேச விமான நிலையத்தினை நிர்மாணத்திற்கான பின்னணி

மத்தல விமான நிலையத்தின் செயற்பாடுகள் ஆரம்பிக்கப்படுவதற்கு முன்பு இலங்கையின் விமான சேவை நடவடிக்கைகள் கட்டுநாயக்கா சர்வதேச விமான நிலையத்தினூடாக நடைபெற்றதுடன் இலங்கையில் மாற்று சர்வதேச விமான நிலையம் ஒன்றை நிர்மாணிப்பதற்கான அவசியம் அவ்வப்போது ஏற்பட்டது.

மாற்று விமான நிலைய நிர்மாணத்திற்குப் பொருத்தமான இடம் ஒன்றைத் தெரிவு செய்யும்போது தீவின் பல பிரதேசங்களில் உள்ள இடங்கள் தொடர்பாக கவனம் செலுத்தப்பட்டது. 2000 ஆண்டு மார்ச் 24 ஆந் திகதி நீர்கொழும்பு கதிரானேயில் இடம்பெற்ற விமான விபத்தின் பின்னர் இத்தேவைப்பாடு அதிகளவில் உருவாகியிருந்தது. சாத்தியவள கற்கை மற்றும் சுற்றாடல் ஆய்வுகளின் பின்னர் இறுதியில் ஹம்பாந்தோட்டை மாவட்டத்தின் வீரவில பிரதேசம் அதற்காக தெரிவு செய்யப்பட்டு அங்கு அடிப்படை நடவடிக்கை மேற்கொண்டிருக்கும் போது பிரதேச மக்களின் எதிர்ப்பினைக் கருத்திற் கொண்டு ஆரம்ப ஆய்வுகளின் பின்னர் மாற்று விமான நிலைய நிர்மாணிப்பதற்கு பொருத்தமான பிரதேசமாக மத்தல பிரதேசம் தெரிவு செய்யப்பட்டிருந்தது. ஹம்பாந்தோட்டை நகரிலிருந்து 15 கிலோ மீற்றர் வடக்குப் பக்கமாக அமைந்துள்ள சிறிய நகரமொன்றாக மத்தல பிரதேசத்தின் இந்த விமான நிலைய நிர்மாணத்தின் முதலாம் கட்டம் 2009 நவம்பர் 27 ஆந் திகதி ஆரம்பிக்கப்பட்டது. 2000 ஹெக்டேயர் பரப்பளவிலான மத்தல விமான நிலைய செயற்திட்டம் நேரடி நிர்மாணத்திற்காக 800 ஹெக்டேயர் நிலப் பகுதியை பயன்படுத்தியுள்ளதுடன் சுற்றுப்புற சுற்றாடல் மற்றும் உட்கட்டமைப்பு வசதிகளுக்காக 1200 ஹெக்டேயர் நிலப்பகுதி பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தது. அவ்வாறே விமான நிலைய நிர்மாணத்திற்காக மெத்தமான 243.7 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் செலவிடப்பட்டிருந்தது.

2013 மார்ச் மாதம் மத்தல சர்வதேச விமான நிலையத்திற்கு இணக்கச் சான்றிதழும் வானோடல் சான்றிதழும் வழங்கப்பட்டிருந்ததுடன் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகள் 2013 மார்ச் 18 ஆந் திகதி கோலாகலமாக ஆரம்பித்து வைக்கப்பட்டது. துபாயிலிருந்து வந்த ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைக்கு சொந்தமான A340 விமானம் மத்தலைக்கு

வருகை தந்த முதலாவது வர்த்தக விமானமாக இருந்ததுடன், அதன் பின்னர் துபாயிலிருந்து பயணிகளை ஏற்றிக்கொண்டு வந்த பிலஐ துபாய் விமானம் மற்றும் சார்ஜா விலிருந்து வந்த எயார் அரேபியா விமானம் மத்தல சர்வதேச விமான நிலையம் செயற்பட்டதன் பின்னர் மேற்கொண்ட முதலாவது சர்வதேச விமான சேவைகளாக இருந்தன.

2.2 மத்தல சர்வதேச விமான நிலைய நிர்மாணத்தின் நோக்கங்கள்

மத்தல சர்வதேச விமான நிலைய நிர்மாணத்தின் போது இனங்காணப்பட்ட அடிப்படை நோக்கங்கள் பின்வருமாறு பொழிப்பாக்கி தரப்படுகின்றன.

- (i) ஹம்பாந்தோட்டை பிரதேசத்தின் அபிவிருத்தி செயற்பாடுகளில் பிரதான செயற்பாடாக நிறைவேற்றுதல் மற்றும் வலயத்தின் விமான செயற்பாட்டில் அபிவிருத்தியில் சந்தைப் பங்கை கைப்பற்றிக் கொள்ளல்
- (ii) ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்துடன் விமானம் மற்றும் கடல் பரிமாற்ற செயற்பாட்டு நிலையமொன்றாக மேம்படுத்துவதும்.
- (iii) கிழக்கு மற்றும் தென் கடற் பரப்பில் அபிவிருத்தி செயற்பாடுகளின் பிரதான கடமைகளை நிறைவேற்றுதல்.
- (iv) பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்திற்கு மாற்று சர்வதேச விமான நிலையமொன்றாக செயற்படுத்தல்.
- (v) இலங்கைக்கு பொருளாதார மற்றும் முதலீட்டு சந்தர்ப்பங்களை ஏற்படுத்துவதற்கு வசதிகளை வழங்கும் வழியொன்றாக செயற்படுதல்.

2.3 கணக்காய்விற்கான அதிகாரம்

இலங்கை சனநாயக சோஷலிசக் குடியரசின் அரசியலமைப்பின் 154 ஆவது உறுப்புரையில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ள ஏற்பாடுகளின் பிரகாரம் எனது பணிப்பின் கீழ் செயலாற்றல் கணக்காய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டது.

2.4 கணக்காய்விற்குரிய தலைப்பினை தெரிவு செய்தல்

243.7 மில்லியன் அமெரிக்க டொலர் கிரயத்தில் செலவிட்டு நிர்மாணிக்கப்பட்ட மத்தல சர்வதேச விமான நிலையம் தனது இலக்கிடப்பட்ட நோக்கங்களை அடைவதில் பின்னடைந்த நிலையில் காணப்பட்டமையால் கணக்காய்விற்காக தலைப்பினை தெரிவு செய்ய காரணமாக இருந்தது.

2.5 கணக்காய்வின் நோக்கங்கள்

இவ் சர்வதேச விமான நிலைய செயற்திட்டம் தொடர்பான செயலாற்றல் கணக்காய்வானது கீழே காட்டப்பட்டுள்ள நோக்கங்களை அடைதல்களின் மதிப்பீட்டை அடிப்படையாக கொண்டே மேற்கொள்ளப்படுகின்றது.

- (அ) மாற்று சர்வதேச விமான நிலையமொன்று நிர்மாணத்தின் நிலைப்பாட்டின் பிரகாரம் அதன் நிர்மாணத்திற்காக தெரிவு செய்யப்பட்ட காணி எல்லா வகையிலும் பொருத்தமான பிரதேசமொன்றா எனவும்,
- (ஆ) சர்வதேச விமான பிரயாணங்களின் போது விமானங்களின் சேவை வசதிகள் மற்றும் விமானப் பயணிகளின் தேவைப்பாட்டை பூர்த்தி செய்வதற்கு இயலுமான வகையில் சர்வதேச விமான நிலைய சேவை வசதிகள் மற்றும் ஏனைய பொது வசதிகள் கவர்ச்சிகரமாக பூர்த்தி செய்யப்பட்டுள்ள எனவும்,
- (இ) நாட்டின் கிழக்கு தென்கிழக்கு மற்றும் தென் வலயத்தின் உற்பத்திகளை விமான மூலம் ஏற்றுமதி செய்தல் விமான பொருள் இறக்குமதி மற்றும் அந்த வலயத்தில் சுற்றுலா கைத்தொழிலுக்கு முக்கியத்தும் வாய்ந்த இடங்களை கேந்திரமாகக் கொண்டும் மத்திய கிழக்கு உட்பட வெளிநாடு செல்லும் உள்நாட்டு விமான பயணிகளின் சந்தை கவர்ச்சியை ஏற்படுத்துதல் இடம்பெற்றுள்ளதா எனவும்,
- (ஈ) இச்செயற்திட்டத்தை செயற்படுத்துவதற்கு தேவையான நிதி வளங்கள் வழங்கும் போது உரிய கடன் வழங்கிய நிறுவனங்களின் நிபந்தனைகள் மற்றும் செயற்திட்டத்தை ஆரம்பிப்பதற்கு முன்னர் மேற்கொண்ட ஆரம்ப ஆய்வு அறிக்கை முறையாக கவனத்திற் கொள்ளப்பட்டதா எனவும்,

2.6 கணக்காய்வு விடயப்பரப்பு

(அ) நியாயமான முடிவுவொன்றை மேற்கொள்வதற்காக போதியளவு பொருத்தமான கணக்காய்வு சான்றுகளைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு எம்மால் எதிர்பார்க்கப்பட்டுள்ளதுடன் அதற்காக பௌதீக ரீதியில் மேற்கொள்ளப்படுகின்ற அவதானிப்புக்கள், சான்றுகள் தகவல்கள் மற்றும் தெளிவுப்படுத்தல்களைப் பெற்றுக் கொள்ளல் என்பன உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளன.

(ஆ) எமது செயற்பாடுகள் முன்னரே திட்டமிட்டு கணக்காய்வு திட்டத்துடன் தொடர்புபடுத்தப்பட்டுள்ளது. கணக்காய்விற்காக கிடைக்கக்கூடியதாகவிருந்த, கால நேரம் மற்றும் மனித வளங்கள் அடிப்படையில் செயலாற்றல் கணக்காய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டது.

2.7 வரையறைகள்

(i) எமது கணக்காய்வு சர்வதேச விமான நிலைய செயற்பாடுகள் ஆரம்பிக்கப்பட்ட 2013 ஆம் ஆண்டு அதன் தொழிற்பாடு செயற்பாடுகளுக்காக வரையறுக்கப்பட்டிருந்ததுடன் 2014 மற்றும் 2015 இல் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருந்தது.

(ii) இந்த சர்வதேச விமான நிலையத்தின் நிர்மாணங்களின் திட்டம் தொடர்பாக தொழில்நுட்ப ரீதியில் உறுதிப்படுத்துவதற்காக தொடர்புபடாதிருந்ததுடன், சர்வதேச விமான நிலையத்தின் அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகள் செயற்பாடு மற்றும் பராமரிப்பு நடவடிக்கைகள் தொடர்பாக இலங்கை சிவில் விமான சேவைகள் அதிகாரசபையால் வழங்கப்பட்டுள்ள அனுமதிப்பத்திரம் கருத்திற் கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

3. விரிவான கணக்காய்வு அவதானிப்புக்கள் பரிந்துரைகள் மற்றும் முகவர் நிறுவனங்களின் பதில்

3.1 மத்தல சர்வதேச விமான நிலையத்தை நிர்மாணிப்பதற்காக மாற்று இடங்களை தெரிவு செய்தல்.

மத்தல சர்வதேச விமான நிலையத்தை நிர்மாணிப்பதற்காக தெரிவு செய்யப்பட்ட மத்தல பிரதேசம் தவிர அதற்குப் பொருத்தமான வேறு இடங்களுக்கு வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலைய மற்றும் விமான சேவைகள் கம்பனி கவனம் செலுத்தியிருந்தமை தொடர்பான பரிசோதனையின் போது வெளிப்படுத்தப்பட்ட விடயங்கள் பின்வருமாறு.

3.1.1 தெரிவு செய்யப்பட்ட இடங்கள் கைவிடப்பட்டமை

(அ) 1971 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2006 ஆம் ஆண்டு வரையான காலப்பகுதியில் இலங்கையின் பல்வேறு பிரதேசங்களில் அமைந்துள்ள 9 இடங்கள், மாற்று சர்வதேச விமான நிலையத்தின் நிர்மாணத்திற்காக பொருத்தமான இடங்களாக தெரிவு செய்யப்பட்டிருந்தன. அந்த அனைத்து இடங்களும் பின்னர் கைவிடப்பட்டிருந்தன. அவ்வாறு கைவிடப்பட்டமைக்காக காரணமான விடயங்கள் தொடர்பான பரிசோதனையின் போது காங்கேசன்துறை (1971 - 1972) மற்றும் கொக்கல (1994 - 2004) ஆகிய இடங்கள் கைவிடப்பட்டமைக்கான காரணங்கள் வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலைய மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) கம்பனியிடம் தகவல் காணப்படவில்லையெனவும் திருகோணமலை (1986) மற்றும் பலாலி (2003 – 2012) ஆகிய இடங்களுக்கு அவர்களிடம் சாத்திய வள அறிக்கை மாத்திரம் இருப்பதாகவும் மத்துகம (2001) பதகிரிய (2003) மற்றும் வீரவில் (2006) ஆகிய இடங்கள் சுற்றாடல் மற்றும் தொல்லியல் பிரச்சினைகள் காரணமாக கிடைக்கவில்லை எனவும் ஹிங்குரக்கொடை (1992 - 2003) மற்றும் குடாஓயா (2003) ஆகிய இடங்கள் காணப்பட்ட அரசாங்கம் அடிப்படையில் மேலதிக ஆய்வு நடவடிக்கைகளுக்காக நிதி ஏற்பாடு வழங்காமை காரணமாக நிறுத்தப்பட்டதாகவும் தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தது.

(ஆ) கணக்காய்விற்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்ட தகவல்களுக்கு இடையே மேற்குறித்த நான்கு இடங்களுக்குரித்தாக மாத்திரம் அடிப்படை செயற்திட்ட அறிக்கை தயாரித்தல் மற்றும் ஏனைய நடவடிக்கைகளுக்காக ரூபா 52,438,788 தொகை செலவிடப்பட்டிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது. விபரங்கள் பின்வருமாறு.

மாற்று சர்வதே விமான நிலையத்தினை நிர்மாணிப்பதற்கு தெரிவு செய்யப்பட்ட இடங்கள்	இடம்பெற்ற செலவினத்தின் தன்மை	செலவினம்
(i) கொக்கல	ஆரம்ப செயற்திட்ட அறிக்கை தயாரிப்பதற்காக காணி அளவீட்டு நடவடிக்கைகளுக்காக	ரூபா 100,000
(ii) ஹிங்குரக்கொடை	ஆரம்ப செயற்திட்ட அறிக்கை தயாரிப்பதற்காகவும் காணி அளவீட்டு நடவடிக்கைக்காகவும்	3,608,355
(iii) குடா ஓயா	வேலைத்தளத்திற்கான நிர்மாணம் நுழைவு வீதி ஏனைய நடவடிக்கைகள்	3,274,000 479,572
(iv) வீரவில	புவியியல் பரிசோதனை, காணியை அளத்தல், தற்காலிக அலுவலக கட்டிடங்கள் அமைத்தல், நுழைவு வீதி அமைத்தல், காணியை கையேற்பதற்குத் தேவையான ஆரம்ப நடவடிக்கைகள் அடிக்கல் நாட்டும் விழாவிற்காக மற்றும் உத்தியோகத்தர்களின் பிரயாண மற்றும் தங்குமிட மற்றும் ஏனைய செலவினங்கள்	44,976,861
		----- 52,438,788 =====

(இ) மேற்குறிப்பிட்ட மாற்று இடங்களைத் தெரிவு செய்யும் போது சர்வதேச சிவில் விமான சேவைகள் அமைப்பின் சர்வதேச நியமங்கள் உடன் ஒப்பிடப்பட்டு அவற்றின் தரத்தை கருத்திற் கொள்வதற்குப் பதிலாக ஏனைய வெளியக காரணங்கள் அடிப்படையில் இந்த இடங்கள் பின்னர் கைவிடப்பட்டிருந்தன. மேலும் இதுவரை ஆய்வு செய்த மாற்று இடங்கள் மற்றும் காணிப் பிரதேசங்கள் அவை கைவிடப்பட்டிருந்தமைக்கு காரணங்களை அடிப்படை விடயங்கள் கருத்திற் கொள்ளப்பட வேண்டிய போதும், அவ்வாறு செய்யாமல் மத்தல பிரதேசம் தெரிவு செய்யப்பட்டு நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ளமை அவதானிக்கப்பட்டது.

மேற்குறித்த தகவல்களின் பிரகாரம் 1971 முதல் 2006 ஆம் ஆண்டு வரை 35 ஆண்டு காலமாக பாரிய கிரயமொன்றை மேற்கொண்டு நாட்டின் வெவ்வேறு இடங்களில் இலங்கையின் மாற்று சர்வதேச விமான நிலையத்தை நிர்மாணிப்பதற்கு இடங்கள் தெரிவு செய்தல் மற்றும் அவற்றில் ஏதேனும் ஆரம்ப வேலைப்பகுதிகளை நிறைவேற்றப்பட்டதன் மூலம் நிறுவன ரீதியாக இலங்கையில் விமான சேவைகளை விரிவுபடுத்துவது தொடர்பாக நீண்டகால நோக்கொன்று காணப்படாதிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

3.1.2 ஆரம்ப ஆய்வுகளின் போது கவனம் செலுத்திய விடயங்கள்

சர்வதேச விமான நிலையத்தை நிர்மாணிக்கும் போது அதற்காக தாக்கமளிக்கும் காரணிகள் தொடர்பாக கருத்திற் கொள்ளும் போது சர்வதேச சிவில் விமான சேவைகள் அமைப்பின் விமான நிலையங்களைத் திட்டமிடல் கைநூலின் (Doc 9184 - An/902) பிரகாரம் அடிப்படையில் கவனம் செலுத்த வேண்டிய 12 விடயங்கள் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன, அவை பின்வருமாறு.

- விமான நிலையத்தைச் சுற்றிய பிரதேச மற்றும் நிலங்களின் பயன்பாடு
- வளிமண்டல நிலைமை
- தடைக் காரணிகள்
- நுழைவு வீதிகள்
- புவி அம்சங்கள்
- சுற்றாடல்
- சமூகத்தின் தாக்கம்
- விமான பயண முகாமைத்துவம் மற்றும் கட்டுப்பாடு
- விபத்துக்கள்

- விமான நிலையத்தின் கேள்விக்கு அன்மையிலிருத்தல்
- உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் மற்றும் பயன்பாடுகள்
- காணிகளைக் கொள்வனவு செய்வதற்கான வசதிகள்

இச் செயற்திட்டம் தொடர்பாக மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த சாத்திய வள ஆய்வின் போதும் மேற்கொள்ளப்பட்ட மதிப்பீடுகள் மற்றும் அவற்றின் மீதான அவதானிப்புக்கள் முன்வைக்கப்பட்டன. அது தொடர்பான கணக்காய்வு அவதானிப்புக்கள் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன.

(அ) வளிமண்டல நிலைமைகள்

சுற்றாடல் ஆய்வின் போது சர்வதேச விமான நிலையம் நிர்மாணிக்கப்படுகின்ற பிரதேசத்தில் காற்று திசை தொடர்பாக கவனம் செலுத்த ஆண்டின் ஒவ்வொரு மாதத்திலும் காற்று திசைகள் மற்றும் காற்றின் தாக்கம் ஆய்வு செய்யப்பட்டிருந்தது.

அத்தகவல்களின் பிரகாரம் பருவ பெயர்ச்சி காலங்களில் காற்று வீசும் திசையின் விலகல் கருத்திற் கொள்ளப்பட வேண்டுமென அவதானிப்புக்கள் முன்வைக்கப்பட்டிருந்தன. மேலும் விமான நிலைய செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டதன் பின்னரும் காற்றுத் திசைகள் மற்றும் காற்றின் தாக்கம் தொடர்பாக மீண்டும் கணிப்பீடு மேற்கொள்ளப்பட்டு உரிய தரவுகள் வரைபாக்கப்பட்டிருந்ததுடன் அவ்வரைபின் பிரகாரம் ஏப்ரல், ஒக்தோபர், நவம்பர் மற்றும் திசெம்பர் மாதங்களில் காற்றின் தாக்கம் அதிகமானதெனவும் அதிலும் ஏப்ரல் மாதத்தில் அதன் தாக்கம் மேலும் அதிகம் என அவதானிக்கப்பட்ட போதிலும் ஒட்டு மெத்த நிலையை தொடர்பாக கருத்திற் கொண்டு 95% அளவு விமான செயற்பாட்டிற்கு பொருத்தம் அங்கு காணப்பட்டதாக அறிக்கையிடப்பட்டிருந்தது.

(ஆ) அனர்த்தங்கள்

சர்வதேச விமான நிலைய நிர்மாணங்களுக்காக ஒதுக்கப்பட்டிருந்த பிரதேச அடிப்படையில் வனாந்தர பிரதேசமாக இருந்ததுடன், அது 2000 ஹெக்டேயர் ஆக இருந்தது. இந் நிர்மாணத்திற்குரித்தாக மேற்கொண்ட ஆய்வுகளின் போது சர்வதேச விமான நிலையத்திற்காக தெரிவு செய்யப்பட்ட 800 ஹெக்டேயர் நிலப் பிரதேசத்தில் 168 ஹெக்டேயர் அளவிலான பிரதேசத்தில் காட்டு யானைகளின் தாக்கம் தொடர்பான விடயங்கள் ஆராயப்பட்டிருந்தன.

அங்கு யானைகள் நடமாடுவதாக அவதானிக்கப்படாதிருந்த போதிலும் பிரதேச வாசிகளின் அபிப்பிராயத்தின் பிரகாரம் 100 - 150 இடைப்பட்ட யானைகள் அலைந்து திரிவதாக தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தன.

இப்பிரதேசத்தினுள் சர்வதேச விமான நிலையமொன்றை நிர்மாணிப்பதற்கான நோக்கும் போது வன விலங்குகளின் இயற்கை வாசஸ்தலங்கள் சுத்திகரிப்பு செய்யப்படுவதன் மூலம் சுற்றாடல் சமநிலை இல்லாமல் போயிருந்தது. மத்தல விமான நிலையத்தில் இருந்து லுனுகம்வெஹர வரை நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்த விமான நிலையத்திற்கான நுழைவு வீதிகள் காரணமாக வனவிலங்குகளின் இந்த வாசஸ்தலம் சிதைவடைந்திருந்ததுடன் அதன் மூலம் விஷேடமாக காட்டு யானைகள் இவ்வழி ஊடாக அடிக்கடி செல்வதால் அது சுதந்திரமான நுழைவு வீதியொன்றாக இனங்காண முடியவில்லை.

வனவிலங்குகள் பாதுகாப்பு திணைக்களத்தின் லுனுகம்வெஹர தெற்கு வலய அலுவலகத்தினால் வழங்கப்பட்ட தகவல்களின் பிரகாரம் மத்தல சர்வதேச விமான நிலையம் நிர்மாணிக்கப்பட்டதன் பின்னர் அறிக்கையிடப்பட்ட யானை மனிதர் மோதல்களின் காரணமாக மனித வாழ்க்கை உட்பட யானைகளின் உயிர்களுக்கும் சிக்கல்கள் எதிர்நோக்கியிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

Reason / Year	2012	2013	2014	2015 up to July
Deaths of Wild Elephants	22	21	28	11
Loss of Life	10	03	09	04
Bodily harm	--	11	09	02
Damage to property	--	99	135	66

மேலும் விமான ஓடு பாதையில் மயில் போன்ற காட்டு விலங்குகள் எப்போதும் அலைந்து திரிவதால் அதற்கு தடையேற்படுத்துமென அறிக்கையிடப்பட்டிருந்தது.

(இ) ஏனையவை

மேற்குறித்த விடயங்களுக்கு மேலதிகமாக ஏனைய உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் மற்றும் வசதிகளை வழங்கும் நிலையங்களின் அண்மித்தன்மை போன்ற விடயங்கள் இது வரையில் பூர்த்தி செய்யப்படாதிருந்தமை செயற்திட்டத்தின் செயற்திறனுக்கு தாக்கமளித்திருந்தது.

மேற்குறித்த விடயங்களின் பிரகாரம் இச் செயற்திட்டம் தொடர்பாக மேற்கொண்ட அடிப்படை ஆய்வுகளின் போது கவனம் செலுத்தப்பட்ட விடயங்களுக்கிடையே சில விடயங்களில் உள்ளவாறான நிலைமை காண்பிக்கப்படாதிருந்தமை தெளிவாகின்றது.

3.1.3 விமான நிலையத்தின் நிர்மாணத்திற்காக தெரிவு செய்யப்பட்ட பிரதேசத்தின் முக்கியத்துவம்

இது தொடர்பாக பின்வரும் விடயங்கள் அவதானிக்கப்படுகின்றன.

(அ) பிரதேசத்தை முன்னேற்றுவதின் முக்கியத்துவம்

இலங்கையின் தென் மாகாணத்தின் இளைஞர் சமுதாயத்தின் தொழிலின்மை மற்றும் பொருளாதார பின்னணி போன்ற பல்வேறு காரணங்களின் பேரில் பல்வேறு புரட்சிகள் மற்றும் வேலை நிறுத்த செயற்பாடுகள் அரசாங்கத்திற்கு எதிராக பல சந்தர்ப்பங்களில் உருவாகியமையால் அப்போதைய அரசினால் தென் மாகாணத்தின் அபிவிருத்திக்கு முன்னுரிமை வழங்கி பொருளாதாரத்தை அபிவிருத்தி செய்வதற்கு 1994 ஆம் ஆண்டில் அம்பாந்தோட்டை அபிவிருத்தி செயற்திட்டத்தின் கீழ் சர்வதேச துறைமுகமொன்றையும் சர்வதேச விமான நிலையமொன்றையும் நிர்மாணிப்பதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்தன. அதன் பிரகாரம் அம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்துடன் அபிவிருத்தியை இலகுவாக்கும் விமான நிலையமொன்றை நிர்மாணிப்பதற்கு காணி கையேற்காமல் தேவையான காணியை இப் பிரதேசத்திலிருந்து பெற்றுக்கொள்வதில் இலகுவினைக் கருத்திற் கொண்டு தெற்கு, கிழக்கு மற்றும் ஊவா ஆகிய மாகாணங்களின் இயற்கை வளங்கள் மற்றும் உற்பத்திகள் தொடர்பாக கவனம் செலுத்தி அப்பிரதேசத்தை கேந்திரமாகக் கொண்டு விமான நிலையமொன்றை நிர்மாணிப்பதன் தேவைப்பாடு உருவாகியிருந்தது.

(ஆ) மரக்கறி, பழவகை, தானிய வகை மற்றும் கால்நடை உற்பத்தியில் கூடிய அறுவடையைப் பெற்றுக்கொள்ளல்

அம்பாந்தோட்டை, மொனறாகல, பதுளை, அம்பாறை மற்றும் வெளிமட ஆகிய பிரதேசங்களில் வாரம் மக்களின் பிரதான சிவனோபாயம் விவசாயமாக இருப்பதாலும் இம் மக்களின் பிரதான உற்பத்திகளாக மரக்கறி, பழவகை, தானிய வகை மற்றும் கால்நடை உற்பத்தியில் கூடிய அறுவடையைப் பெற்றுக்கொள்ளல் உற்பத்திகள் உயர் மட்டத்தில் காணப்பட்ட போதிலும், இந்த உற்பத்திகளுக்காக நியாயமான விலை கிடைக்காமையும் அந்த உற்பத்திகள் குறுகிய காலத்தில் அழிவடைவதால் அப்பிரதேசத்தின் மக்களின் வாழ்க்கை நிலைமையை உயர்த்துவதற்கு அது தடையாக இருந்ததுடன் அதன் மூலம் பிரதேசத்தின் அபிவிருத்தியும் பின்னடைந்த நிலைமையில் காணப்பட்டது. மத்தல சர்வதேச விமான நிலையத்தை நிர்மாணிப்பதன் மூலம் அந்த உற்பத்திகளுக்கு சந்தையொன்று திறந்துவிடும் இயலுமையொன்று காணப்பட்ட போதிலும் அதனை நிறைவேற்றுவதற்காக இதுவரை நிகழ்ச்சித்திட்டமொன்று செயற்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

(இ) சந்தையில் பூக்களுக்காக கூடிய கேள்வி காணப்படல்.

பண்டாரவெல, நுவரெலியா, வெளிமட மற்றும் தியதலாவ பிரதேசங்களில் பரவிக் காணப்படுகின்ற அலங்காரப் பூச் செய்கைக்கான மத்தல சர்வதேச விமான நிலையத்தினூடாக இலகுவாக வெளிநாட்டு சந்தையை கைப்பற்றுவதற்கு இயலுமை காணப்பட்டமை மற்றும் அதற்கான வெளிநாட்டு சந்தையில் உயர்ந்த கேள்வியை நிறைவேற்றுவதற்குரிய பிரதேசங்களை கேந்திரமயப்படுத்தி சர்வதேச விமான சேவைகளை நடாத்திச் செல்லல் முக்கியமான விடயமொன்றாகும். எவ்வாறாயினும் நிர்மாணிக்கப்பட்ட சர்வதேச நிலையத்தின் மூலம் அந்த அலங்காரப் பூச்செய்கைக்கான சந்தை விரிவாக்கலின் எதிர்பார்ப்பு நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஈ) மீன் ஏற்றுமதி

இந்த விமான நிலையத்திற்கு இலகுவாக செல்லக்கூடிய மிரிஸ்ஸ, நெவிநுவர, குடாவெல்ல, தங்காலை, அம்பாந்தோட்டை மற்றும் கிரிந்த மீன்பிடித் துறைமுகங்கள் மூலம் வழங்கப்படுகின்ற கூடிய மீன் அறுவடைக்காக வெளிநாட்டுச் சந்தைகளை ஏற்படுத்திக் கொடுத்தல் மத்தல சர்வதேச விமான நிலையத்தின் ஊடாக இலகுவாக மேற்கொள்ள

முடியுமென எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது. எவ்வாறாயினும் மத்தல சர்வதேச விமான நிலையத்தின் ஊடாக மேற்கொண்ட மொத்த பொருள் ஏற்றுமதி 2013 மார்ச் முதல் திசெம்பர் வரை 27000 கிலோ கிராம் மற்றும் 2014 ஆம் ஆண்டில் 6,645 கிலோ கிராம் மாத்திரமாக இருந்த போதிலும் வருடாந்தம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட விமான பொருள் போக்குவரத்து 40,000 மெற்றிக் தொன்களாக இருந்தது.

(உ) விமான நிலையத்தினுடாக மேற்கொள்ளப்படும் ஏற்றுமதிகள்

மத்தள சர்வதேச விமான நிலையத்தினை அண்மித்து அம்பாந்தோட்டை துறைமுக அமைக்கப்பட்டுள்ளதால் அதற்கு அண்மையிலான தொழிற்சாலைகள் உருவாக்குவதன் மூலம் இலகுவாக சர்வதேச சந்தைக்கு உற்பத்திகளை ஏற்றுமதி செய்யக்கூடிய இயலுமை காணப்படுகின்றது. இதற்கு அருகாமையில் பாரிய அளவிலான தொழிற்சாலைகளை உருவாக்குவதற்கு போதியளவு காணி மற்றும் உழைப்பினை வழங்குவதற்கு முடியுமாக இருப்பதால் முதலீட்டாளர்களுக்கு இலகுவாக தொழிற்சாலைகளை உருவாக்குவதற்காக இக் காணி மற்றும் உழைப்பினை பெற்றுக் கொள்வதற்கான இயலுமை காணப்படுவதுடன் மீள் ஏற்றுமதிக்காக சர்வதேச தொடர்புகளை ஏற்படுத்துவதற்கு துறைமுகங்கள் மற்றும் விமான நிலையம் அமைந்திருந்தமை இங்கு முக்கியத்துவம் வாய்ந்ததாகும். அரச ஈடுபாட்டின் மூலம் இப் பிரதேசத்தினை அண்மித்து தொழிற்சாலைகளை உருவாக்குவதற்கு முதலீட்டாளர்களை ஊக்குவிப்பதன் மூலம் பிரதேசத்தில் அபிவிருத்தியை ஏற்படும் பொருட்டு போதியளவு வேலைத்திட்டமொன்று முன்வைக்கப்படவில்லையென்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

(ஊ) சுற்றுலா கைத்தொழிலுக்கான சந்தர்ப்பங்கள் காணப்படல்.

மத்தல சர்வதேச விமான நிலையத்தைச் சுற்றியுள்ள யால, பூந்தல, ஹோட்டன் சமவெளி, லுனுகல, குமண மற்றும் கதிர்காமம் ஆகிய இயற்கை அழகுடன் கூடிய வெளிநாட்டு சுற்றுலாப் பயணிகளை கவரக்கூடிய இயலுமை காணப்படும் பிரதேசங்களாக இருப்பதால் தென் மாகாணத்தின் கடற்பரப்பு தற்போது சுற்றுலா கைத்தொழில் வியாபித்து காணப்படும் பிரதேசமொன்றாகவும், மத்தல சர்வதேச விமான நிலையத்தினை இலக்காக கொண்டு சுற்றுலா கேந்திரமொன்றை உருவாக்க கூடிய இயலுமை காணப்படுகின்றது. இதனைச் சுற்றுலா விமான நிலையமொன்றாக மாற்று இயலுமை தொடர்பாக ஆரம்பக் கட்டத்தின் போது கவனம் செலுத்தியிருந்த போதிலும் அவ்வாறான நிகழ்ச்சித்திட்டமொன்றை செயற்படுத்துவதன் மூலம்

இந்த விமான நிலையத்தை செயற்பாட்டு நிலைமைக்கு உட்படும் நிலைமை காணப்பட்ட போதிலும், அதற்காக திட்டவட்டமான நிகழ்ச்சித்திட்டமொன்று இது வரை அமுல்படுத்தப்படாதிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

மதிப்பீடு

மாற்று சர்வதேச விமான நிலையத்தின் நிர்மாணம் நீண்டகால நோக்கொன்று இல்லாமல் மேற்கொண்டமையால் அந்த இடங்களுக்கான அடிப்படை செலவினம் மேற்கொண்டதன் பின்னர் அவற்றை இரத்துச் செய்வதற்கு நேர்ந்தல் மற்றும் தெரிவு செய்யப்பட்ட மத்தல பிரதேசத்தின் அபிவிருத்திக்காக காணப்படும் வாய்ப்புக்களை முறையாக பயன்பாட்டிற்கு எடுக்கப்படாமை.

பரிந்துரைகள்

- (i) பிரதேசத்தின் உற்பத்தியை அதிகரித்தல் மற்றும் அந்த உற்பத்தியை ஏற்றுமதி செய்வதற்காக மத்தல சர்வதேச விமான நிலையத்தை பயன்படுத்துவதன் முக்கியத்துவம் தொடர்பாக உரிய தரப்பினர் / அதிகாரிகளை அறிவுட்டுதல்.
- (ii) சுற்றுலா கைத்தொழிலுக்குரிய விமான பயணிகள் போக்குவரத்து மத்தல சர்வதேச விமான நிலையத்தினூடாக மேற்கொள்ளும் பொருட்டு தேவையான பிரயாணிகள் போக்குவரத்து நிகழ்ச்சித்திட்டங்களை செயற்படுத்தல்.
- (iii) சுற்றாடல் பிரச்சினைகள் தொடர்பாக அவற்றை குறைப்பதற்கு உரிய நிறுவனங்களுடன் தேவையான கூட்டிணைப்பு நடவடிக்கைகளை முறைப்படுத்தல்.

நிறுவகத்தின் கருத்துரைகள்

3.1.1 ஆம் பந்தி

அதில் குறிப்பிடப்பட்ட “இலங்கையின் விமான சேவைகளை விரிவுபடுத்துவது தொடர்பான நீண்டகால நோக்கொன்று இல்லாமல் நடவடிக்கை எடுத்துள்ளதாக அவதானிக்கப்படதா என்ற பதத்துடன் இணங்க முடியாது.

அந்தந்த காலத்தில் அதிகாரத்திற்கு அந்த அரசாங்கங்கள் மாற்று சர்வதேச விமான நிலையமொன்றின் தேவைப்பாடு உருவாக்கி வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலைய மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) கம்பனிக்கும் இலங்கை சிவில் விமான சேவை அதிகாரசபைக்கும் இரண்டாவது சர்வதேச விமான நிலையமொன்றினை நிர்மாணக்குமாறு ஆலோசனை வழங்கப்பட்டு 1994 இற்கு முன்னிருந்த அரசுகள், விமான நிலையமொன்றை நிர்மாணிக்கும் போது கருத்திற்கொள்ள வேண்டிய பௌதீக நியதிகளுக்கு இணங்கவும் பொருளாதார ரீதியாக நலன்களின் பிரகாரம் ஹிங்குரக்கொடை பிரதேசம் மிகவும் பொருத்தமானதெனவும், அதன் பிரகாரம் அத்திட்டம் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டுமெனவும் தீர்மானிக்கப்பட்டது. எனினும் அதற்குப் பின்னர் அதிகாரத்திற்கு வந்த அரசின் மூலம் அது செயற்படுத்தப்படவில்லை. பின்னர் 2001 ஆம் ஆண்டின் போது வெள்ளவாய தேர்தல் தொகுதியின் குடாஓய பிரதேசத்தில் சர்வதேச விமான நிலையமொன்றை அமைப்பதற்கு அடிக்கல் நடப்பட்டது. அதற்கு பின்னர் ஆட்சிக்கு வந்த அரசு அதனை செயற்படுத்தப்படாதிருந்ததுடன் கருத்துறை மாவட்டத்தில் காணி இனங்காணப்பட்டு மாற்று விமான நிலையத்தை நிர்மாணிப்பதற்காக ஆரம்ப நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. அதன் பிறகு அதிகாரத்திற்கு வந்த அரசாங்கங்களின் முன்மொழிவுகளின் பிரகாரம் சர்வதேச விமான நிலையமொன்றுக்காக வீரவில் பிரதேசத்தில் அடிக்கல் நடப்பட்டது. அதுவும் வெற்றியளிக்காததால் 2010 ஆம் ஆண்டின் போது மத்தல பிரதேசத்தை அடிப்படையாக கொண்டு 2013 இல் சர்வதேச விமான நிலையம் நிர்மாணிக்கப்பட்டது. ஆதலால் நிறுவன ரீதியாக இந்தக் கம்பனி மாற்று விமான நிலையமொன்றை நிர்மாணிப்பதற்காக அந்தந்த காலப் பகுதிகளில் இருந்த அரசாங்கங்களின் அபிவிருத்தி தந்திரோபாயங்களின் பிரகாரம் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது.”

பந்திகள் 3.1.2 மற்றும் 3.1.3 என்பவற்றிற்கு கருத்து வழங்கப்படவில்லை.

3.2 விமானங்களின் செயற்பாடுகள்

3.2.1 விமானங்களின் செயற்பாடுகள் தொடர்பான திட்டமிடல்

இச் செயற்திட்டத்தின் அடிப்படை நோக்கங்களில் மாற்று சர்வதேச விமான நிலையமொன்றாக பயன்படுத்துவதுடன் விமான செயற்பாடுகளை அதிகரிப்பதன் மூலம் விமான பிரயாண தடவைகள், விமான பிரயாணிகளின் எண்ணிக்கை மற்றும் விமானப் பொருட்கள் போக்குவரத்தினை அதிகரித்தல் என்பன பாரிய நோக்கங்களாக எதிர்பார்க்கப்பட்டன. மேலும் விமான நிலையத்தை சர்வதேச அங்கீகாரத்திற்கு உட்படுவது தொடர்பாக கருத்திற் கொள்ளும் போது விமான நிலையத்தின் அமைவிடம், அந்த அமைவிடத்தின் பேரில் காலநிலை மற்றும் வானிலை நிலைமைகள் மற்றும் விமான நிலையத்தின் அடிப்படை வசதிகள் உட்பட உரிய விமான நிலைய நியமங்களின் பிரகாரம் காணப்பட வேண்டும் என்பது அடிப்படையாகும்.

2013 ஆம் ஆண்டின் போது சர்வதேச விமான நிலைய செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டதன் பின்னர் சில வருடங்களில் செயற்படுத்தப்பட்ட விமான பிரயாணங்கள் செயற்படுத்தப்பட்ட விமான பயணிகளின் எண்ணிக்கை மற்றும் விமான பொருட்கள் அளவு பகுப்பாய்வின் போது அந்த ஒவ்வொரு பிரிவின் கீழ் எதிர்பார்க்கப்பட்ட இலக்குகளை அடைந்து கொள்ளல் மிகவும் பலவீனமான மட்டத்தில் காணப்பட்டமை கண்டறியப்பட்டது. அதாவது இந்த ஒவ்வொரு பிரிவினாலும் அடையப்பெறாத நிலைமைகள் 75 சதவீதின் மிகைத்திருந்ததுடன் அது 2015 நடுப்பகுதியில் மேலும் வீழ்ச்சியடைந்த நிலைமையில் காணப்பட்டன. இந்த எதிர்பார்க்கப்பட்ட செயன்முன்னேற்றத்தை அடைந்து கொள்வதற்கு முடியாமைக்கு தாக்கமளித்திருந்த விடயங்கள் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளது.

(அ) ஆரம்ப ஆய்வுகளின் போது விமானக் கம்பனிகளுடன் கருத்துக்களை பரிமாற்றிக் கொள்ளல்.

கட்டுநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தின் விமான செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளில் எதிர்காலத்தில் ஏற்படக்கூடிய நெரிசல்களைக் கருத்திற் கொண்டு மத்தல சர்வதேச விமான நிலைய நிர்மாணத்தை திட்டமிடுவதற்கு அடிப்படை காரணமாக இருந்ததுடன் மாற்று சர்வதேச விமான நிலையமொன்றாக அது மத்தல பிரதேசத்தில் நிர்மாணிப்பது தொடர்பான சாத்தியவள ஆய்வு மேற்கொண்ட சந்தர்ப்பத்தில் அவ்வாறான கணிப்பீடொன்று மேற்கொள்ளப்பட்டதை உறுதிப்படுத்தப்படவில்லை.

(ஆ) கூட்டிணைந்த திட்டம்

மத்தல சர்வதேச விமான நிலையம் திறந்து வைக்கப்பட்டதன் பின்னர் 2013 முதல் 2017 காலப்பகுதிக்காக கூட்டிணைந்த திட்டமொன்று தயாரிக்கப்பட்டு உரிய நோக்கங்களை அடைந்து கொள்வதற்காக தேவையான தந்திரோபாய வழிகளைத் தெரிவுசெய்து செயற்படுத்தியிருக்கவில்லை.

(இ) செயல் நடவடிக்கைத் திட்டம்

2013 - 2017 காலப்பகுதிக்குரிய சந்தைப்படுத்தல் திட்டத்தின் கீழ் தயாரிக்கப்பட்ட செயல்நடவடிக்கைத் திட்டத்தில் குறிப்பிடப்பட்டிருந்த 05 பிரதான செயற்பாடுகள் இனங்காணப்பட்டுள்ளதுடன் அக்காலப்பகுதிக்குரிய ஒவ்வொரு ஆண்டிற்காக நிறைவேற்ற வேண்டிய செயற்பாடுகள் உள்ளடக்கப்பட்ட திட்டமொன்றின் பேரில் நடவடிக்கை எடுக்கப்படாதிருந்ததுடன் மேற்படி காலப்பகுதியில் மேலே இனங்காணப்பட்டிருந்த பிரதான செயற்பாடுகளை நிறைவேற்றுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளதாகவோ அல்லது பொறுப்புக் கூறும் நபர்களோ காலச்சட்டகம் தொடர்பான விபரங்கள் உள்ளடக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஈ) சந்தைப்படுத்தல் திட்டம்

2015 - 2017 காலப்பகுதிக்காக தயாரிக்கப்பட்ட சந்தைப்படுத்தல் திட்டத்தின் பிரகாரம் 19 விமானக் கம்பனிகளுடன் விமான சேவை நடத்துவதற்கு கருத்துப்பறிமாறப்பட்டிருந்த போதிலும் அதில் 05 விமானக் கம்பனிகள் மாத்திரம் விருப்பத்தினைத் தெரிவித்திருந்தன. ஏனைய 14 விமானக் கம்பனிகள் இவ்விடயத்தினை கவனத்தில் கொள்ளவதாக அறிவித்திருந்தது. விமானவூர்திக் கம்பனிகளைக் கவருவதற்கு பின்வரும் உபாயங்கள் தயாரிக்கப்பட்டன.

- தரை செயற்பாடுகள், தரையிறக்கும் செயற்பாடுகள் மற்றும் தரித்து வைத்தல் கட்டணம் என்பவற்றுடைய செலுத்துகையின் மீது கட்டுநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தை விட 50% கழிவினை அனுமதித்தல்.
- பெற்றோலியக் கம்பனியினால் தீர்மானிக்கப்படுகின்ற கழிவு விலையில் எரிபொருளை வழங்குதல்.
- மத்தள சர்வதேச விமான நிலையத்தை பயன்படுத்தும் விமானப் பயணிகளுக்கு ஊக்குவிப்புக் கொடுப்பனவுகளை செலுத்தல்.

மேலும் விருப்பத்தைத் தெரிவித்திருந்த 05 விமானக் கம்பனிகளில் ஒரு கம்பனி மாத்திரம் கையாளல் நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடுகின்றமை தெளிவாகும். அதன் பிரகாரம் விருப்பத்தைத் தெரிவிக்காத விமானக் கம்பனிகளுடன் அது தொடர்பாக மேலும் பேச்சுவார்த்தை நடத்தி விமானப் பயணச் சேவைகளை மத்தள ஊடாக கவர்ச்சிகரமானதாக்குவதற்கான படிமுறைகள் தொடர்பாக திருப்தி கொள்ள முடியாதிருந்தது.

(உ) நேரடி மற்றும் மறைமுக உட்கட்டமைப்பு வசதிகளை ஏற்படுத்தும் வேலைத்திட்டம்.

விமானச் சேவைகளை மிகச் சிறந்த முறையில் நடாத்துவதற்கு விமான நிலையத்திற்கு அன்மையில் பேணப்பட வேண்டிய நேரடியான மற்றும் மறைமுகமான உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் போதியளவு இதுவரை அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.

மேற்கூறப்பட்ட அவதானிப்புக்களுக்குரிய புள்ளிவிபரத்தின் தரவுகள் பின்வருமாறு இருந்தது.

விடயம்	2013			2014			2015 (பூன் வரை)		
	ஏதிர் பார்க்கப்பட்டது	உள்ள படியானது	வேறுபாடு சதவீதமாக	ஏதிர் பார்க்கப்பட்டது	உள்ள படியானது	வேறுபாடு சதவீதமாக	ஏதிர் பார்க்கப்பட்டது	உள்ள படியானது	வேறுபாடு சதவீதமாக
விமானப் பயணத் தடவைகள்	2,145	1,520	(29)	2,226	2,984	34	1,348	506	(62)
விமானப் பிரயாணிகள் (வருகை/வெளியேறல்)	160,873	36,137	(77)	171,153	40,386	(76)	106,240	4,598	(95)
வீருடான காவுகை (மெ.தொன்)	22,029	64	(99.70)	23,264	221	(99)	14,212	19	(99.8)
மொத்த வருமானம் (அ.டொலர்)	5,302,566	367,196 (*)	(93)	5,518,499	1,039,793 (*)	(81)	2,873,079	337,400 (*)	(88)

* ஆண்டின் இறுதியிலுள்ள டொலர் விகிதாசாரத்தில் கணிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

3.2.2. விமானப் பயண செயற்பாடுகளை அதிகரித்துக்கொள்ளும் வகையில் அமுல்படுத்தப்பட்ட நிகழ்ச்சித் திட்டம்

மத்தள சர்வதேச விமான நிலையத்தை மேம்படுத்தும் நடவடிக்கைகள் மற்றும் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளை அதிகரிப்பதன் மூலம் விமானப் பயணிகள் மற்றும் விமானப் பொருட்கள் போக்குவரத்தை அபிவிருத்தி செய்தல் மற்றும் அதன் மூலம் வருமானத்தை அதிகரித்துக்கொள்ளும் செயற்பாடுகளுக்காக 2013 மற்றும் 2014 ஆம் ஆண்டுகளில் முறையே ரூபா 210,088,015 மற்றும் ரூபா 54,231,197 செலவினம் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது. இதன் போது விமானப் பயண சந்தை தொடர்பான சந்தை ஆராய்ச்சி, சர்வதேச விமானப் பிரயாண நியமங்கள், அங்கீகரிக்கப்பட்ட அபிவிருத்தியடைந்த விமான நிலையங்களினால் பின்பற்றப்படுகின்ற விமானப் பிரயாண செயற்பாட்டு கொள்கைகளைப் பின்பற்றுதல், நவீன தொழில்நுட்பம் மற்றும் அரசாங்கங்களுக்கிடையே கட்டியெழுப்பப்பட வேண்டிய தொடர்புகள் தொடர்பாக விருத்தியடைந்த சந்தைப்படுத்தல் கொள்கைகளைப் பின்பற்றுதல் மூலம் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய மாற்றங்களை இனங்கண்டு நடவடிக்கை எடுத்தல் அடிப்படைத் தேவையாக இருந்தபோதும், அந்த வேலைத்திட்டத்தில் விமான சேவைகளுக்காக ஊக்குவிப்புப்படும் மேம்படுத்தல் நடவடிக்கைகளும், உள்நாட்டு, வெளிநாட்டு மற்றும் சமூக ஊடகங்களின் மூலம் மேற்கொள்ளப்பட்ட மேம்படுத்தல் நடவடிக்கைகள் மாத்திரம் அதில் உள்ளடங்கியிருந்தது. அதற்கு மேலதிகமாக மத்தள சர்வதேச விமான நிலைய உத்தியோகபூர்வ இலட்சணையை பகிரங்கப்படுத்தல் அதன் நோக்கமாகக் கொள்ளப்பட்டதுடன் அதற்காக அதிக செலவினமொன்று 2013 ஆம் ஆண்டின் போது செலவிடப்பட்டிருந்தது. இந்த நிகழ்ச்சித்திட்டம் தொடர்பான விபரங்கள் மற்றும் மேற்கொள்ளப்பட்ட செலவினம் தொடர்பான தகவல்கள் பின்வரும் அட்டவணையில் காண்பிக்கப்பட்டிருப்பதுடன் அந்த செலவினத்துடன் ஒப்பிடும் போது அடையப்பெறப்பட்ட செயல்முன்னேற்றம் தொடர்பாக திருப்திகொள்ள முடியாதிருந்தது. அதாவது அந்த வேலைத்திட்டத்தின் மூலம் கைப்பற்றப்பட வேண்டிய செயல்முன்னேற்றத்திற்கு பதிலாக அதற்கு முன்னருள்ள நிலையினை விட பின்தங்கிய நிலையொன்று உருவாகியிருந்தமை அவதானிக்க முடிந்தமையால் இந்த செலவினம் பயனற்ற செலவினமாக இருந்தமை மேலும் அவதானிக்கப்பட்டது.

விபரம் கீழே காண்பிக்கப்படுகின்றது.

தந்திரோபாயம்	செயற்பாடுகள்	ஏற்பட்ட செலவினங்கள்	
		2013 ரூபா	2014 ரூபா
ஏதிர்பார்க்கப்படும் விமான சேவைகளுக்காக ஊக்குவிப்பு தொகுதிகள்	❖ கூட்டங்கள்	1,500,000	--
சர்வதேச மேம்படுத்தல்	❖ சர்வதேச டிஜிட்டல் ஊடக விளம்பர செயற்பாடுகள்	67,058,244	1,468,972
	❖ அச்சிடப்பட்ட ஊடக விளம்பரம்	4,753,886	36,240,032
உள்நாட்டு ஊடகம்	❖ உள்நாட்டு டிஜிட்டல் ஊடக விளம்பர செயற்பாடு	81,145,663	2,522,193
	❖ மத்தள சர்வதேச விமான நிலைய விளம்பர நடவடிக்கை	--	6,300,000
	❖ பாரியளவிலான விளம்பரப் பதார்த்தங்கள்	47,000,000	--
சமூக ஊடகங்கள்	❖ இணையதள பக்கவிருத்தி மற்றும் முகநூல் எண்ணக்கரு உருவாக்கம்	4,315,111	--
	❖ இணையத்தள அபிவிருத்தி பேஸ்புக் எப், விளையாட்டு சமூக ஊடக பக்கம் தயாரித்தல், சமூக ஊடக பராமரிப்பு இணையதள பராமரிப்பு மற்றும் சேவைகள்	2,800,000	--
	❖ பிரதான இலட்சண வடிவமைப்பு மற்றும் கலை வேலைப்பாடு வடிவமைத்தல் கிரயம்	11,515,111	--
மத்தள விமான நிலைய பெயர் அபிவிருத்திக்காக	❖ விளம்பர பிரசாரம் அச்சிடுவதற்கு	--	4,100,000
	❖ காகிதாதிகள்	--	3,600,000
		-----	-----
		210,088,015	54,231,197
		=====	=====

3.2.3 செயற்பாடு மற்றும் பராமரிப்பு

மத்தள சர்வதேச விமான நிலையம் முழுமையாக இதுவரை பயன்பாட்டிற்கு எடுக்கப்படாதிருந்த போதிலும் அதனைப் பராமரிப்பதற்கு பாரியளவிலான செலவினமொன்றைச் செய்யவேண்டி ஏற்பட்டிருந்தது. இந்த செலவினத்தின் ஒவ்வொரு காலப்பகுதியின் பிரகாரமும் பகுப்பாய்வு செய்த போது வெளிப்படுத்தப்பட்ட முக்கியமான அவதானிப்புக்களாக, கடந்த சில வருடங்களில் விமான நிலைய

செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளில் எதிர்பார்த்த நிலையை விட 80 சதவீதத்திற்கு மேற்பட்ட அளவினால் வீழ்ச்சியடைந்திருந்தும் விமான நிலைய பராமரிப்புச் செலவினம் எதிர்பார்த்த நிலையினை விட அசாதாரண நிலையினால் உயர்வடைந்து சென்றமையாகும். விபரம் பின்வருமாறு இருந்தது.

ஆண்டு	சாத்தியவள ஆய்வு அறிக்கையின் படி எதிர்பார்க்கப்பட்ட செலவினம்	உள்ளபடியானது (*)	வேறுபாட்டின் சதவீதம்
	ஐ.அமெரிக்க டொலர்	ஐ.அமெரிக்க டொலர்	
2013	1,500,000	16,468,910	997
2014	1,530,000	21,865,442	1329
2015 (யூன் வரை)	780,300	9,121,344	1068

(*) ஆண்டு இறுதியிலுள்ள டொலர் விகிதாசாரத்தில் கணிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

மேற்கூறப்பட்ட செலவினப் பகுப்பாய்வின் பிரகாரம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட செலவினம் மிகையாக ஏற்பட்டமை வரையறுத்த விமான நிலைய மற்றும் விமான சேவை (இலங்கை) கம்பனியின் நிதி நிலைமைக்கு பாரியளவில் தாக்கமளித்த விடயமாகும். தொடர்பாடல் உபகரணங்களின் பெறுமதி 2015 மார்ச் மாதத்தில் செலவிடப்பட்ட மேடை நடமாடும் உபகரணங்களுக்காக (Platform Mobile Track Equipment) ரூபா 13,146,335 தொகையும், உபகரணங்களை தரையிறக்கும் முறைமைக்காக (Instrumental Landing System) ரூபா 2,666,557 செலவினத்தையும் உள்ளடக்கியிருந்தது.

ஏனைய பந்திகளில் கலந்துரையாடப்பட்ட பிரகாரம் விமான செயற்பாடுகளின் அளவினை அதிகரித்துக்கொள்வதற்கான உள்ளபடியான வேலைத்திட்டமொன்று இணங்காணப்பட்டு மற்றும் அமுல்படுத்தாதிருக்கும் போது இந்த உபகரணங்கள் கொள்வனவு செய்யப்பட்டிருந்தன.

சுட்டிக்காட்டுபவை

வருமானம் உருவாக்கக்கூடிய மூலங்கள் இனங்காணப்பட்டிருந்தும் அவற்றை செயற்படு நிலைக்கு கொண்டுவருவது தொடர்பாக முகாமைத்துவத்தினால் காண்பிக்கப்பட்ட ஆர்வம் போதியளவாக காணப்படவில்லை.

பரிந்துரைகள்

- (i) விமானப் பயிற்சிப் பாடசாலை, விமான சேவைப் பயிற்சிக் கல்லூரி மற்றும் விமானங்கள் பராமரிப்பு வேலைத்தளங்களை ஆரம்பிப்பதற்கு ஆர்வத்தைக் காண்பிக்கின்ற தரப்பினர்களுக்கு அதற்காக சமர்ப்பிப்பதற்கு சந்தர்ப்பம் வழங்கி அவர்களின் தகைமை மற்றும் தராதரங்களை பரீட்சித்து, காணப்படுகின்ற சட்டங்கள், விதிகள் மற்றும் பிரமாணங்களின் பிரகாரம் பொருத்தமான கட்டணத்தை அறவிடும் திட்டமொன்று தயாரிக்கப்பட்டு அவர்களின் பங்குபற்றல் மூலம் விமானத் தளத்தை பயன்படுத்துதல் மற்றும் வருமானத்தை உருவாக்கிக்கொள்ள நடவடிக்கை எடுத்தல்.
- (ii) மத்தள விமான நிலையம் மாற்று சர்வதேச விமான நிலையமாக பெயரிடப்பட்டதன் காரணமாக தற்போதும் அவற்றுக்கு எரிபொருள் தேவை ஏற்படுகின்றமையால் தேசிய விமான சேவையான ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவையினால் மத்தள சர்வதேச விமான நிலையத்தில் விமான சேவைகளை நடாத்திச் செல்வதன் முக்கியத்துவத்தை வெளிப்படுத்துதல்.
- (iii) மத்தள சர்வதேச விமான நிலையம் ஊடாக பிரயாணம் செய்யும் பிரயாணிகளுக்கு வழங்குகின்ற சுங்கவரி சலுகையின் அளவு தொடர்பாக மீண்டும் புதிய மீளாய்வு செய்தல்.

நிறுவனத்தின் கருத்துரைகள்

3.2.1, 3.2.2 பந்திகளுக்காக கருத்துரைகள் வழங்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

“3.2.3 ஆம் பந்தியின் iv பரிந்துரையில் பின்வரும் பரிந்துரைகளை உள்ளடக்குவதற்கு முன்மொழியப்படுகின்றது.”

“மத்தள விமான நிலையத்திலிருந்து விமானப் பயணங்களை ஆரம்பிக்கின்ற விமானப் பயணிகளுக்கு கப்பலேற்றும் கட்டணத்தில் 50% இனால் குறைத்தல் மற்றும் அந் நலனை விமானப் பயணிகளுக்கு வழங்குதல்”.

3.3 சர்வதேச விமான நிலையத்தில் காணப்பட வேண்டிய அடிப்படையானவைகள்

3.3.1. சர்வதேச விமான நிலையத்திற்கு அண்மித்ததாகக் காணப்பட வேண்டிய சேவைப் பிரிவுகள்

சர்வதேச விமான நிலையத்தை நடாத்திச் செல்வதற்குத் தேவையான பல்வேறு சேவைகளை வழங்கும் பிரிவுகள் விமான நிலையத்திற்கு அருகாமையில் ஏற்படுத்துதல் அடிப்படைத் தேவையாக இருந்தது. அது தொடர்பாக பின்வரும் விடயங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன.

(அ) சர்வதேச விமான நிலையத்தை அண்மித்த முதலீட்டுத் துறைகள்.

சர்வதேச விமான நிலையத்தை நடாத்திச் செல்வதற்குத் தேவையான பல்வேறு சேவை வசதிகள் மற்றும் விமான சேவைகளுடன் தொடர்புடைய வருமானத்தை உழைக்கக்கூடிய ஏனைய வசதிகளை ஆரம்பித்தல் இந்த செயற்திட்டத்திற்கு இணையாக நிறைவேற்ற வேண்டியிருந்த அடிப்படை விடயமொன்றாக இருந்த போதும், அவ்வாறான சேவையொன்று நிறைவேற்றப்படாமை விமான நிலைய செயற்பாடுகளை அபிவிருத்தி செய்வதற்கு தடையாகக் காணப்பட்டது. அவ்வாறான சேவைகளுக்கிடையே பறப்பதற்குரிய பயிற்சிக் கல்லூரி, விமான சேவைப் பயிற்சிக் கல்லூரி, விமானங்களைப் பராமரித்தல் மற்றும் பழுதுபார்த்தல்களை மேற்கொள்ளும் பிரிவுகள் என்பன முக்கியமான இடத்தைப் பெற்றிருந்தன.

(ஆ) வசதிகளை உருவாக்கும் ஏற்பாடுகள்

இந்த வருமான மூலங்களுக்கிடையே பறப்பதற்குரிய பயிற்சிக் கல்லூரி, விமான பயிற்சிக் சேவைக் கல்லூரி, விமானங்களைப் பராமரிக்கும் வேலைத்தளங்களை ஆரம்பிப்பதற்குத் தேவையான அடிப்படை வசதிகளை தாபித்தல், விமான நிலைய செயற்பாடுகளை பூரணமாக செயற்பாடுள்ள நிலைக்கு கொண்டு வருவதற்கு அச்சுறுத்தலாக இருந்த போதிலும் சர்வதேச விமான நிலையம் ஆரம்பிக்கப்பட்டு மூன்று வருடங்களுக்கு கிட்டிய காலம் கடந்திருந்த போதிலும் அதற்குத் தேவையான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(இ) சர்வதேச விமான நிலைய செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகள் முன்னேற்றமடைய செய்யாமை

விமான சேவைகளை நடத்திச் செல்வதற்காக தேவையான வருமான வழிகளை ஏற்படுத்துதல் தொடர்பாக பல்வேறு நடவடிக்கைகள்

எடுக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் விமான நிலைய செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகள் முன்னேற்றப்படாமையின் காரணமாக பிரயாணிகள் இறங்குதுறை வாடகைக் கட்டணம், பொருள் பரிசோதனை வாடகைக் கட்டணம், விமான எரிபொருள் வழங்குதல் மற்றும் தரையில் சுற்றுதல் தொடர்பாக சலுகைக் கட்டணங்களுக்காக கட்டுநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்திற்காக விமானக் கையாளல் மிகைக் கட்டணம் என்ற அந்த வருமான மூலத்தின் மூலம் சர்வதேச விமான நிலைய வருமான நிலையை அபிவிருத்தி செய்வதற்காக உரிய பங்களிப்பு கிடைத்திருக்கவில்லை.



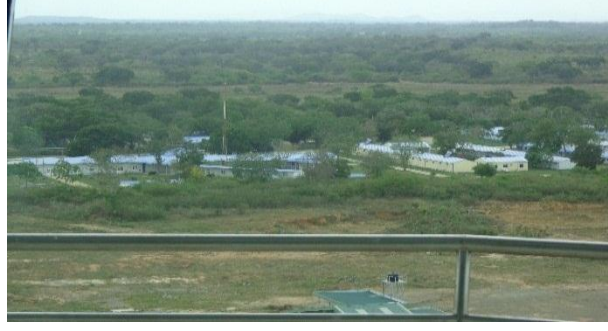
வசதிகள் உச்ச அளவில் பயன்படுத்தப்படாமை.

3.3.2 சர்வதேச விமான நிலையத்திற்காக விநியோகிக்கப்பட வேண்டிய ஏனைய வசதிகள்

சர்வதேச விமான நிலையமொன்றை நிர்மாணிக்கும் போது விமான சேவைகளை நடாத்திச் செல்வதற்கு தேவையான உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் மற்றும் காணிகளைக் கொள்வனவு செய்வதற்கான இயலுமை போன்ற விடயங்கள் தொடர்பாக முதன்மையாக கவனம் செலுத்த வேண்டியுள்ளது.

இந்த விமான நிலைய நிர்மாணத்தின் உடன்படிக்கையின் பிரகாரம் இணங்கப்பட்ட காலத்துக்குள் நிர்மாணங்கள் பூர்த்தி செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும், அதனை தொடர்ச்சியாக செயற்படுத்துவதற்காகவும், உள்நாட்டு மற்றும் வெளிநாட்டு விமானப் பயணிகள் அதனைக் கவருவதற்காகவும் விமான நிலைய சேவைகள் மற்றும் தொடர்புடைய வசதிகள் தொடர்பாக நம்பிக்கையான நல்லெண்ணத்தை

கட்டியெழுப்புவதற்காக அதனுடன் தொடர்புடைய கட்டியெழுப்ப வேண்டிய ஹோட்டல், கடைத் தொகுதி மற்றும் போக்குவரத்து வசதிகள் போன்ற விமான நிலைய நிர்மாணங்களுக்கு இணைந்ததாக நிர்மாணிக்கப்பட வேண்டியிருந்தது. அந்த வசதிகள் ஏற்படுத்தப்படாமையினால் எதிர்பார்க்கப்பட்ட பிரகாரம் சுற்றுலா விமானப் பிரயாணிகளால் விமான நிலையம் ஊடாக பிரயாணம் நடைபெறாமெக்கு காரணங்களாக இருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.



வசதிகள் தாபிக்கப்படக்கூடிய நிலம்

(அ) பெருந்தெருக்களின் வசதிகள்

நகர அபிவிருத்தி அதிகாரசபையினால் 1998 இன் 04 ஆம் இலக்க நகர அபிவிருத்தி அதிகாரசபை அதிகாரச்சட்டத்தின் கீழ் அதற்குக் கையளிக்கப்பட்டுள்ள அதிகாரத்தின் கீழ் அம்பாந்தோட்டை நகர அபிவிருத்தி தொடர்பாக தயாரிக்கப்பட்ட திட்டத்தின் (Greater Hambantota Development Plan) பிரகாரம் நகர அபிவிருத்திக்காக இலக்கமிடப்பட்ட நிலப்பகுதி 113,000 ஹெக்டேயர் இருந்ததுடன் நகர அபிவிருத்தி சர்வதேச விமான நிலையம் மற்றும் துறைமுகம் என்பவற்றை அடிப்படையாகக் கொண்டு அபிவிருத்தி திட்டமிடப்பட்டிருந்தது. இதற்கு இணைந்ததாக கதிர்காமம் வரையிலான தெற்கு அதிவேக பெருந்தெருவின் நீளத்தையும் மற்றும் புகையிரத வீதியின் நீளத்தையும் அமைத்தல் விமான நிலைய போக்குவரத்து வசதிகளை அபிவிருத்தி செய்தல் தொடர்பில் முக்கிய தேவையாக இருந்ததுடன் கட்டுநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம் மற்றும் மத்தள விமான நிலையம் என்ற இரண்டு விமான நிலையங்கள் தொடர்பாக மேற்கொள்ளப்பட்ட தெற்கு அதிவேக வீதியின் நீடிப்பின் விஷேடத் தன்மையாக இருந்தது. நாட்டின் பிரதான நகரங்களிலிருந்து மத்தளவிற்கு வருகை தருவதற்கு சாதாரண வீதியைப் பயன்படுத்தி அதற்காக ஆறு மணித்தியாலங்களுக்கு மேற்பட்ட காலம் எடுக்கப்படுகின்ற போதிலும் அதிவேக வீதியைப் பயன்படுத்த இடவசதி வழங்கப்படுமாயின் அது 2½ மணித்தியால காலத்தில் பூர்த்தியடையக் கூடியதாக இருந்தது. இந்த அதிவேக வீதி 04 கட்டடங்களின் கீழ் நிர்மாணப்பதற்குத் தீர்மானிக்கப்பட்டதுடன் அந்த 04 கட்டடங்களின்

ஒப்பந்த உடன்படிக்கை மற்றும் கடன் உடன்படிக்கையை அமுல்படுத்திய பின் உரிய நிலைமை பின்வருமாறு இருந்தது.

கட்டங்கள்	கடன் உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப்பட்ட திகதி	ஒப்பந்த உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப்பட்ட திகதி
மாத்தறை - பெலிஅத்த (30 கி.மீ)	2014 திசெம்பர் 23	2013 ஓக்டோபர் 31
பெலிஅத்த - வெட்டிய (26 கி.மீ)	-	2014 செப்டெம்பர் 29
வெட்டிய - அந்தறவெவ (15 கி.மீ)	2014 செப்டெம்பர் 16	2013 ஆகஸ்ட் 23
அந்தறவெவ - மத்தள	2014 செப்டெம்பர் 16	2013 நவம்பர் 19
மத்தள - அம்பாந்தோட்டை (25 கி.மீ)	2014 செப்டெம்பர் 16	-

இது தொடர்பாக பின்வரும் விடயங்கள் வெளிப்படுத்தப்பட்டன.

- (i) மேற்கூறப்பட்ட அதிவேக வீதியில் பெலிஅத்த - வெட்டிய கட்டத்திற்குரிய கடன் உடன்படிக்கை 2015 நவம்பர் மாதம் 20 ஆந் திகதி வரையிலும் கைச்சாத்திடப்படாதிருந்தது. மாத்தறை - பெலிஅத்த கட்டத்திற்குரிய 03 கிலோமீற்றர், பெலிஅத்தவெட்டிய கட்டத்திற்குரிய 02 கிலோமீற்றர் மற்றும் மத்தள -ஹம்பாந்தோட்டை கட்டத்திற்குரிய 15 கிலோமீற்றர் அளவுகளுக்காக காணி சுவீகரித்தல் நடவடிக்கைகள் அத்திகதி வரையிலும் பூர்த்தி செய்யப்பட்டிருக்க வில்லை.
- (ii) மத்தள சர்வதேச விமான நிலையம் மனித நடமாற்றமற்ற பகுதியில் தாபிக்கப்பட்டமையால் பிரயாணிகள் வருவது மிகவும் குறைந்த மட்டத்தில் காணப்பட்டது. அதன் காரணமாக போக்குவரத்து வசதிகள் அடிப்படையிலிருந்தே மேற்கொள்ளப்பட வேண்டியிருந்தது. தென் மாகாணம் மற்றும் கிழக்கு மாகாணங்களிலிருந்து மத்திய கிழக்கு வேலைவாய்ப்பிற்கு மிக இலகுவான சர்வதேச விமான நிலையமாக மத்தள விமான நிலையமே உள்ளது. அவர்கள் கட்டுநாயக்கா சர்வதேச விமான நிலையத்திலிருந்து வெளிநாடு செல்ல வேண்டுமாயின் முதல் நாளே பிரயாணத்தை ஆரம்பிக்க வேண்டியிருப்பதுடன் தற்காலிக தங்குமிட வசதிகளும் தேவையாகவுள்ளது. எனினும் மத்தள பிரதேசத்திற்கு அண்மையிலுள்ள மாவட்டங்களிலிருந்து வேலை வாய்ப்பிற்காக வெளியேறுகின்ற பிரயாணிகளை உள்ளடக்கிய சகல

பிரயாணிகளுக்கும் காலம் மற்றும் செலவினங்களைக் குறைத்து விமான நிலையத்திற்கு வருகை தரும் இயலுமை உள்ள போதிலும், விமானப் பயணிகள் பின்வரும் கஷ்டங்களுக்கும் முகங்கொடுக்க வேண்டியிருந்தது.

- மத்தள சர்வதேச விமான நிலையத்திற்கு வருவதற்கும் அதிலிருந்து வெளிச் செல்வதற்கும் பொதுப் போக்குவரத்து வசதி (Public Transport Service) போதுமையற்றதாகக் காணப்படல்.
- இரவு வேளையில் தரையிறங்குகின்ற விமானப் பயணிகளுக்கு தங்குமிட வசதிகள் இப்பிரதேசத்தில் காணப்படாமையினால் விமான நிலையத்தில் நீண்ட நேரம் காத்திருக்க வேண்டியிருக்கின்றமை



விமான நிலையத்திற்கான வீதி

(ஆ) புகையிரத போக்குவரத்து வசதி

தென் மாகாணத்தின் உட்கட்டமைப்பு வசதிகளின் அபிவிருத்தியில் அத்தியவசிய பாகமாக புகையிரத போக்குவரத்து வசதிகளை ஏற்படுத்துவதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்டிருந்தது. மத்தல சர்வதேச விமான நிலையம் தொடர்பான பிரதான திட்டத்தின் பிரகாரம் செயற்றிறனான எரிபொருள் போக்குவரத்து பொறிமுறையொன்றை ஏற்படுத்துவதற்காகவும் பிரயாணிகள் மற்றும் பொருள் போக்குவரத்து ஊடகத்தை ஏற்படுத்துவதற்காகவும் தெற்கு புகையிரத வீதியின் நீடிப்பொன்று மத்தல சர்வதேச விமான நிலையம் வரை நிர்மாணிக்கும் தேவையொன்று காணப்பட்டது. எவ்வாறாயினும், தெற்கு புகையிரத வீதி தற்போது மாத்தறை வரை மாத்திரம் நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்தமையால் மாத்தறை தொடக்கம் கதிர்காமம் வரை உத்தேசிக்கப்பட்ட புகையிரத வீதியின் நிர்மாண நடவடிக்கைகள் தற்போது பெரிஅத்த வரை வரையறுக்கப்பட்டமை அவதானிக்கப்பட்டது. விமான நிலைய அபிவிருத்தி தொடர்பாக தாக்கமளிக்கின்ற இவ்வாறான விடயங்கள் எதிர்பார்க்கப்பட்ட நோக்கங்களை

அடைந்துகொள்வது தொடர்பில் நேரடியான தாக்கமொன்றை ஏற்படுத்தியிருந்தமை மேலும் அவதானிக்கப்பட்டது.

(இ) வைத்தியசாலை வசதிகள்

அவசர சந்தர்ப்பங்களை முகங்கொடுக்கும் வகையில் வைத்திய வசதிகளை பெற்றுக்கொள்ளக் கூடியவகையில் போதியளவான வைத்தியசாலை வசதிகள் காணப்பட வேண்டியிருந்த போதிலும், அம்பாந்தோட்டை, ஹம்பாந்தோட்டை, தனமல்வில மற்றும் எம்பிலிபிட்டிய நகரங்களில் காணப்படுகின்ற வைத்தியசாலைகள் சர்வதேச விமான நிலையம் ஊடாக செல்லுகின்ற விமானப் பயணிகளின் தேவைப்பாடுகளுக்குரிய வசதிகளைக் கொண்டிருக்கவில்லை. அந்த வைத்தியசாலைகள் விமான நிலையத்திலிருந்து மிகவும் தொலைவில் அமைந்துள்ளமையும் மேலும் பிரச்சினைக்குரியதாக இருந்தது. ஆகையினால் நவீன வசதிகளுடன் கூடிய பாரிய வைத்தியசாலையின் நிர்மாணம் ஒரு அடிப்படை தேவைப்பாடாகக் காணப்படுகின்றது.

(ஈ) ஹோட்டல் வசதிகள்

2013 மற்றும் 2014 ஆம் ஆண்டுகளில் இலங்கைக்கு வருகைதந்த சுற்றுலாப் பயணிகளை ஆராய்ந்த செய்த போது 2013 ஆம் ஆண்டின் போது 1,274,593 2014 ஆம் ஆண்டின் போது 1,527,153 2015 நவம்பர் 30 ஆந் திகதி வரையில் 1,592,266 வருகை தந்திருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது. அவ்வாறு வருகை தந்த சுற்றுலாப் பயணிகளில் 2014 ஆம் ஆண்டின் போது மத்தல சர்வதேச விமான நிலையத்தை அண்மித்த (யால, உடவளவ, புந்தல போன்ற) பிரதேசங்களில் சுற்றுலாவிற்கு வருகைதரும் சுற்றுலாப் பயணிகளின் எண்ணிக்கை 318,200 ஆகும். 2014 ஆம் ஆண்டு வரையிலும் விமான நிலையத்திலிருந்து ஒரு மணித்தியால பிரயாண காலத்தில் சுற்றுலாப் பயணி ஒருவருக்கு அடையக்கூடியதாக இருந்த ஹோட்டல்களின் எண்ணிக்கை 326 ஆக இருந்ததுடன் வருடாந்தம் இலங்கைக்கு வருகை தருகின்ற சுற்றுலாப் பயணிகளின் எண்ணிக்கை சீராக அதிகரித்தமை மற்றும் அவ்வாறு வருகைதரும் சுற்றுலாப் பயணிகள் தென் மாகாணத்திற்கு அண்மித்ததாக சுற்றுலாவிற்கு அதிகளவில் வருகை தருவதன் காரணமாக தங்குமிட வசதிகளும் அதற்கு இணையானதாக அதிகரிக்க இருக்கவேண்டிய போதிலும், அவ்வாறு காணப்படாமை அவதானிக்கப்பட்டது.

(உ) வெளிநாட்டு வேலைவாய்ப்பிற்காக குடியகல்பவர்களின் அடிப்படைத் தேவைகளை நிறைவேற்றுவதல்

மத்தல சர்வதேச விமான நிலையத்திற்கு அண்மித்ததாகவுள்ள மாவட்டங்கள் பலவற்றிலிருந்து 2013 மற்றும் 2014 ஆம் ஆண்டுகளின் போது வெளிநாட்டு வேலைவாய்ப்பிற்காக கட்டுநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்திலிருந்து சென்ற பயணிகள் தொடர்பான தகவல்கள் கீழே காணப்படுகின்றவாறு அவதானிக்கப்பட்டது. அதன் பிரகாரம் மத்தல சர்வதேச விமான நிலையத்திற்கு அண்மித்ததாகவுள்ள கிழக்கு பிராந்தியத்திலிருந்து சென்றவர்களின் எண்ணிக்கை ஒப்பீட்டு ரீதியில் அதிகமாகக் காணப்பட்டது.

மாவட்டம்	2013	2014
அம்பாறை	18,610	20,392
மட்டக்களப்பு	20,417	23,607
மொனராகலை	2,056	2,252
காலி	12,004	12,954
மாத்தறை	5,036	5,680
5இ680	7,090	6,543
	65,213	71,428

அதன் பிரகாரம், 2013 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது, 2014 ஆம் ஆண்டில் மேற்கூறப்பட்ட மாவட்டங்களிலிருந்து வெளிநாடு சென்றமை 10.6% இனால் அதிகரித்திருந்தது. வேலைவாய்ப்பிற்காக வெளிநாடு செல்வதற்கு முன்னர் அதற்காக முன்னர் பூர்த்திசெய்யப்பட வேண்டிய தேவைகளாகிய வைத்திய அறிக்கையைப் பெறுதல் மற்றும் இலங்கை வெளிநாட்டு வேலைவாய்ப்புப் பணியக்தின் இறுதி அங்கீகாரத்தைப் பெற்றுக்கொள்ளுதல் போன்ற நோக்கங்கள் தொடர்பாக மத்தல சர்வதேச விமான நிலையத்தை கேந்திர நிலையமாகக் கொண்டுள்ள மாவட்டங்களுக்குரிய வசதிகள் என்ன என்பது தொடர்பான பரீட்சிப்பின் போது பின்வரும் விடயங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன.

- (i) மத்திய கிழக்கு வேலைவாய்ப்பிற்காக வெளிநாடு செல்லும் போது அதற்காக வைத்திய பரிசோதனை அறிக்கை பெற்றுக்கொள்வதற்கு உரிய வேலைவாய்ப்புத் தரப்பினர்கள் மத்திய கிழக்கு நாடுகளினால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட வைத்திய நிலையங்களில் மாத்திரம் வைத்திய அறிக்கை பெறப்பட வேண்டியிருந்ததுடன் 2015 நவம்பர் 26 ஆந்

திகதி வரையில் இலங்கையில் அவ்வாறான 15 நிலையங்கள் மாத்திரமே காணப்பட்டமையால் அந்த நிலையங்கள் யாவும் கொழும்பு மற்றும் குருணாகல் மாவட்டங்களில் மாத்திரம் அமைந்திருந்தமையும் அவதானிக்கப்பட்டது. அதனால் திருகோணமலை, அம்பாறை, மட்டக்களப்பு, பதுளை மற்றும் மொனறாகல போன்ற பிரதேசங்களில் வசிப்பவர்களாக இருந்தபோதிலும், வைத்திய பரிசோதனை நடவடிக்கைகளுக்காக கொழும்பு அல்லது குருணாகலுக்கு வருகை தரவேண்டியிருந்தது.

- (ii) வெளிநாட்டு வேலைவாய்ப்பிற்காக வெளிநாடு செல்லும் போது இறுதி அங்கீகாரம் பெற்றுக்கொள்வதற்காக வேலைவாய்ப்பு முகவர் நிறுவனத்தின் கொழும்பில் அமைந்துள்ள அலுவலகத்திற்கு அல்லது இலங்கை வெளிநாட்டு வேலைவாய்ப்பு பணியகத்தின் பிரதேச அலுவலகத்திற்கு வரவேண்டியிருந்தமையும் தற்போது அவ்வாறான பிரதேச அலுவலகங்கள் 08 மாத்திரமே இருந்ததாகவும், அந்த வசதிகள் மத்தலவிற்கு அண்மையில் காணப்படாதிருந்தமையும் அவதானிக்கப்பட்டது.
- (iii) மேற்கூறப்பட்ட வைத்திய பரிசோதனை அறிக்கை பெற்றுக்கொள்வதற்காக கொழும்பிற்கோ அல்லது குருணாகலைக்கோ செல்வதற்குப் பதிலாக மேற்கூறப்பட்ட மாவட்டங்களின் மக்களுக்கு மத்தல சர்வதேச விமான நிலையத்திற்கு வருகை தருவது இலகுவாக இருந்தபோதும், அதற்கு அன்மித்த பிரதேசங்களில் இவ்வாறான சேவையொன்று அமுல்படுத்தப்படாமையினால் கட்டுநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம் ஊடாக வெளிநாடு செல்வதற்கு முயற்சி எடுத்தமை மேலும் அவதானிக்கப்பட்டது.

சுட்டிக்காட்டுபவை

விமான நிலைய செயற்பாடுகள் 2013 ஆம் ஆண்டில் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் அதற்கு இணைந்ததாக வெளிநாடு செல்வதற்குரிய ஏனைய அரசு நிறுவனங்கள் மூலம் நிறைவேற்றப்பட வேண்டிய சேவைகள் விரிவுபடுத்தப்படாமையினால் விமானக் கம்பனிகள் தமது விமானப் பயணங்களை மத்தல ஊடாக மேற்கொள்ளாமை.

சிபாரிசுகள்

- (i) வைத்திய பரிசோதனை நடவடிக்கைகளை இலகுவாக நிறைவேற்றிக்கொள்ளக்கூடிய வகையில் உரிய நாடுகளின் ஒத்துழைப்புடன் மாவட் ரீதியாக உரிய வசதிகளை நிறுவுதல்.
- (ii) இலங்கை வெளிநாட்டு வேலைவாய்ப்பு பணியகத்தில் வெளிநாட்டு வேலைவாய்ப்பிற்குச் செல்வதற்குத் தேவையான இறுதி அங்கீகாரம் பெற்றுக்கொள்ளும் வசதிகள் பெற்றுக்கொள்ளக்கூடிய பிரதேச அலுவலகங்களின் எண்ணிக்கையை அதிகரிக்க வேண்டியமை.
- (iv) பெருந்தெருக்கள் மற்றும் புகையிரத நிர்மாண நடவடிக்கைகள் தொடர்பாக உரிய கலந்துரையாடல்களைச் செய்து அதற்கு முன்னுரிமை அளித்து உரிய வசதிகளை துரிதமாக ஏற்படுத்தும் வகையில் உரிய நிறுவனங்கள் கவனம் செலுத்துதல்.

நிறுவனத்தின் கருத்துரை

3.3.1 மற்றும் 3.3.3 ஆம் பந்திகளுக்காக கருத்துரைகள் வழங்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

3.4 செயற்திட்டத்திற்குத் நிதி வழங்கல் மற்றும் மீளச் செலுத்துதல்

இது தொடர்பில் பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

3.4.1 நிதி வழங்கல்

மத்தல சர்வதேச விமான நிலைய நிர்மாணத்தின் ஒப்பந்த உடன்படிக்கையின் பிரகாரம், நிர்மாணிப்பதற்காக எதிர்பார்க்கப்பட்ட மொத்தச் செலினம் அமெரிக்க டொலர் 209 மில்லியனாக காணப்பட்டது. நிர்மாண நடவடிக்கைகளின் முடிவில் ஏற்பட்ட செலவினம் அமெரிக்க டொலர் 243.7 மில்லியன் ஆகையினால் எதிர்பார்த்த கிரயத்தை விட அமெரிக்க டொலர் 34.7 மில்லியன் அல்லது 16.6 சதவீதத்தினால் செயற்திட்டத்தின் கிரயம் விஞ்சியிருந்தது. நிர்மாணங்களைப் பூர்த்தி செய்வதற்காக செலவிடுவதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்ட தொகையில் அமெரிக்க டொலர் 190 மில்லியன் தொகை சீன கடன் உதவிகளின் கீழ் பெறப்பட்டிருந்ததுடன் மிகுதி அமெரிக்க டொலர் 19 மில்லியன் தொகையை உள்நாட்டு நிதியத்தின் மூலம் பெற்றுக்கொள்வதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்தது. எனினும், ஒப்பந்தத்தின் பூர்த்திப்பெறுமதி அமெரிக்க டொலர் 243.7 மில்லியன் ஆனமையால் உள்நாட்டு நிதியாக அமெரிக்க டொலர் 53.7 மில்லியன் செலவிடவேண்டி ஏற்பட்டிருந்ததுடன்

அது ஆரம்பத்தின் போது செலவிடுவதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்ட உள்நாட்டு நிதியத்தை விட அமெரிக்க டொலர் 34.7 மில்லியன் அல்லது 182% உயர்வாகும்.

3.4.2 கடனை மீளச்செலுத்துதல்

இது தொடர்பாக பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) செயற்திட்டத்திற்காக பெறப்பட்ட கடனை மீளச் செலுத்துதல் தொடர்பாக பரிசோதனை செய்த போது 2015 செப்டெம்பர் மாதம் கடன் மீளச் செலுத்துதல் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருந்ததுடன், அதன் முதலாவது தவணைப்பணம் அமெரிக்க டொலர் 8.4 மில்லியன் தொகை வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலைய மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) கம்பனியின் குறுங்காலடொலர் வைப்புப் பணத்தை பயன்படுத்தி செலுத்தப்பட்டிருந்தது.

(ஆ) கடன் மீதான முகாமைத்துவக் கட்டணங்கள், பொறுப்புக் கட்டணம் மற்றும் வட்டியாக 2010 ஆம் ஆண்டு முதல் 2015 ஆம் ஆண்டு வரை முறையே ரூபா 109,484,835 தொகை, ரூபா 172,403,390 மற்றும் ரூபா 1,707,926,794 தொகைகள் திறைசேரியின் மூலம் செலுத்தப்பட்டிருந்தது. இதன் பிரகாரம் விமான நிலையம் அமைக்கப்படும் போது எதிர்பார்க்கப்பட்ட வருமானங்களை உருவாக்கிக்கொள்வதற்கு முடியாமையின் காரணமாக தேசிய பொருளாதாரத்திற்கு பங்களிப்பை ஏற்படுத்துவதற்குப் பதிலாக அந்தக் கடனை மீளச் செலுத்துவதற்காக உள்நாட்டு நிதியைப் பயன்படுத்துவதற்கு நேர்ந்தமையினால் ஒட்டுமொத்தமாக நாட்டின் பொருளாதாரத்திற்கு பாதகமான தாக்கத்தை ஏற்படுத்தியிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

(இ) தற்போது மத்தல விமான நிலையத்தினால் உழைக்கப்படும் வருமானம் அதன் செயற்பாட்டுச் செலவினங்களை ஈடுசெய்வதற்கு போதியளவானதாகக் காணப்படாமை. அது கம்பனிக்கு பாரிய திரவத்தன்மை பிரச்சினைகள் மேலெழுவதற்குக் காரணமாக இருந்தமையும் அவதானிக்கப்பட்டது.

நிறுவனத்தின் கருத்துரைகள்

3.4.1 மற்றும் 3.4.2 ஆம் பந்திகளுக்காக கருத்துரைகள் வழங்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

3.5 சர்வதேச விமான நிலைய நிர்மாணிப்பின் மூலம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட நோக்கங்கள்

3.5.1 பல்வேறு நோக்கங்களைக் கொண்டுள்ளமை

பிரதேச ரீதியில் ஒப்பிடும் போது அபிவிருத்தியடையாத மாவட்டங்களாகக் காணப்பட்ட ஹம்பாந்தோட்டை, மொனராகல், பதுளை மற்றும் அம்பாறை போன்றவற்றின் மாவட்டங்களின் அபிவிருத்தியை இலக்காகக் கொண்டு நிர்மாணிக்கப்பட்ட இந்த சர்வதேச விமான நிலைய செயற்திட்டத்திலிருந்து அந்த பிரதேசங்களின் உற்பத்தியாளர்களுக்காக வெளிநாட்டு சந்தையொன்றை ஏற்படுத்துதல் மற்றும் மாகாண ரீதியில் எடுக்கும் போது தெற்கு, தென்கிழக்கு, ஊவா மற்றும் கிழக்கு மாகாணங்களிலிருந்து வெளிநாடு செல்கின்ற விமானப் பயணிகளுக்கு வசதியை ஏற்படுத்துதல் மற்றும் தெற்கில் நீண்ட பிரதேசத்தில் தற்போது பரவலாகவுள்ள சுற்றுலாக் கைத்தொழிலுக்கு சிறந்த பின்புலத்தை ஏற்படுத்துதல் என்பவற்றை பார்க்கும் போது இலங்கையில் மாற்று சர்வதேச விமான நிலையத்தின் தேவையினை நிறைவேற்றுதல் போன்ற பல்வேறு நோக்கங்களையுடையதாகக் காணப்பட்டன.

மேலும், இந்த சர்வதேச விமான நிலையத்தின் ஆரம்ப நிர்மாணங்களுக்காக 2000 ஹெக்டேயருக்கு அண்ணளவான நிலப்பரப்பு ஒதுக்கப்பட்டிருந்ததுடன் விமானப் பரப்பு 3,500 மீற்றர் ஆனமையால் A380 என்ற தற்போது உலகத்தில் பயன்படுத்தப்படுகின்ற பாரியளவிலான விமானத்தையும் தரையிறக்கும் வசதிகளுடன் இது நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ளது. இவ் விமான நிலையத்திற்கு அருகிலுள்ள நிலத்தில் சர்வதேச விமான நிலையத்திற்குத் தேவையான ஏனைய வசதிகளை ஏற்படுத்துவதற்காக தேவையான இடவசதிகள் ஒதுக்கப்பட்டிருந்ததுடன் எதிர்காலத்தில் கட்டுநாயக்கா சர்வதேச விமான நிலையத்தால் எதிர்பார்க்கப்பட்ட விமானப் பயணிகளின் நெருக்கடி மற்றும் அங்கு விமானங்களின் கையாளல்களின் அதிகரிப்பு போன்ற விடயங்களைக் கவனத்திற்கொண்டு மாற்றுவழி சர்வதேச விமான நிலையமாக பயன்படுத்தக்கூடிய மத்தல விமான நிலையத்தின் மூலம் தற்போது கொழும்பு நகரத்தை அண்மித்ததாகக் காணப்படும் வீதிகளின் நெரிசலைக் குறைப்பதற்காகவும், கட்டுநாயக்க விமான நிலையத்தை விரிவுபடுத்துவதற்காகவும் உள்ள தடைகளைக் கவனத்தில் கொள்ளும் போது இந்த செயற்திட்டத்தின் மூலம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட நோக்கங்கள் அதிகமாகக் காணப்பட்டன.

3.5.2 விமான நிலையத்தினுடைய நேரடி மற்றும் மறைமுக வேலை வாய்ப்புச் சந்தர்ப்பங்கள்

விபரம் பின்வருமாறு இருந்தது.

(அ) நேரடியான வேலைவாய்ப்புச் சந்தர்ப்பம்

இந்த சர்வதேச விமான நிலைய செயற்திட்டத்தின் பிரதான திட்டத்தின் பிரகாரம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட வேலைவாய்ப்புச் சந்தர்ப்பங்கள் தொடர்பாக பரீட்சித்த போது வெளிப்படுத்தப்பட்ட விமான நிலைய சூழலில் எதிர்பார்க்கப்பட்ட நேரடி தொழில்வாய்ப்புச் சந்தர்ப்பமான 1 ஆவது கட்டத்தின் போது 2580 ஆக இருந்தது. விபரம் கீழே காண்பிக்கப்படுகின்றது.

**வேலை வாய்ப்புச் சந்தர்ப்பங்கள் -
கட்டம் I**

	Management (Executives)	Non-Executives	
Airport Operations	100	400	
Aircraft Operations	200	500	
Ground Services	50	200	
Health	10	20	
Customs	20	10	
Immigration and Emigration	20	10	
Postal	10	10	
Police	20	10	
Narcotics	10	10	
Shop operations	100	200	
Goods transport	50	150	
Transport	50	75	
Food and Beverages	10	20	
Fuel	10	20	
Banks	20	15	
Other	50	200	
Total	730	1850	2580

எவ்வாறாயினும், 2013 மற்றும் 2014 ஆம் ஆண்டுகளிலும் மற்றும் 2015 நவம்பர் 30 ஆந் திகதி வரையிலும் மத்தல சர்வதேச விமான நிலையத்தில் சேவையில் ஈடுபட்டிருக்கின்ற வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலைய மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) கம்பனிக்குரிய பதவியணியினர்களின் எண்ணிக்கை முறையே 565,612 மற்றும் 465 ஆக இருந்தன. விமான நிலைய களப் பரிசோதனையின் போது அவதானிக்கப்பட்டதன் பிரகாரம் விமான நிலையத்தில் அமைக்கப்பட்டுள்ள சுங்கத் தீர்வையற்ற கடைத் தொகுதியில் காணப்பட்ட சகல கடைகளிலும் வியாபாரம் மிகவும் குறைந்த

மட்டத்திற்கு வீழ்ச்சியடைந்திருந்ததுடன் ஏனைய செயற்பாடுகள் மற்றும் சேவை நடவடிக்கைகள் எதிர்பார்த்த மட்டத்தில் இல்லாதிருந்தமையால் எதிர்பார்க்கப்பட்ட உள்நாட்டு வேலைவாய்ப்புச் சந்தர்ப்பங்கள் அதன் மூலம் கிடைத்திருக்கவில்லை.

விமான நிலைய கட்டிடத் தொகுதியில் கீழே குறிப்பிடப்படும் வசதிகள் கட்டியெழுப்பப்பட்டிருந்த போதிலும், தற்போது விமானங்களின் கையாளல் நடவடிக்கைகள் மிகவும் குறைந்த மட்டத்தில் காணப்படுகின்றமையால் அந்த வசதிகள் பயனற்ற நிலையில் காணப்படுகின்றமை அவதானிக்கப்பட்டது.

- i. பரிசோதனைக் கரும பீடம்
- ii. தொற்று நோய்த்தடுப்பு கரும பீடம்
- iii. சுங்க வசதிகள்
- iv. சிற்றுண்டிச்சாலைகள் மற்றும் தங்குமிட வசதிகள்
- v. சுகாதார வசதிகள்
- vi. சுங்கவரியற்ற கடைத் தொகுதி
- vii. தூதுவர்/ பிரமுகர் அறை
- Viii. தரித்து நிற்கும் இடம்



வெறுமையாகக் காணப்படும் கரும பீடம்



வெறுமையாகக் காணப்படும் சிற்றுண்டிச்சாலை



வெறுமையாகக் காணப்படும் சுங்கத் தீர்வையற்ற கடைத்தொகுதி மூடப்பட்டுள்ள பிரமுகர் அறை

எவ்வாறாயினும் இந்த வசதிகளுடனான இடங்களைப் பராமரிப்பதற்கு பாரியளவிலான செலவினத்தினை செய்யவேண்டி ஏற்பட்டிருந்தது.

(ஆ) மறைமுக வேலைவாய்ப்புச் சந்தர்ப்பங்கள்

மேற்கூறப்பட்ட நேரடி வேலைவாய்ப்புச் சந்தர்ப்பத்திற்கு மேலதிகமாக, விமான நிலையத்தை அண்மித்ததாக அமைப்பதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்ட புதிய கைத்தொழில்களினூடாக விமான நிலையத்திற்கும் அதன் வெளிப்பகுதிகளுக்கும் போக்குவரத்து வசதிகளை வழங்குதல், விமான நிலையத்தை அண்மித்ததாக ஹோட்டல் வசதிகளை வழங்குதல், தொடர்பாடல் நிலையங்கள், வைத்திய நிலையங்கள், போக்குவரத்து சேவை நிலையங்கள், கராஜ், பயணிகளை விடுவதற்கும் அமைத்துச் செல்வதற்கும் வருகை தரும் குழுக்களுக்குத் தேவையான வசதிகளை செய்வதற்கு விமான நிலையத்தின் அருகில் கடைத்தொகுதிகளை உள்ளடக்கிய சேவை நிலையங்களை ஏற்படுத்துவதன் மூலம் மேலும் அனேக வேலைவாய்ப்புச் சந்தர்ப்பங்களை உருவாக்குவதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்டிருந்த போதிலும், விமான நிலையம் ஆரம்பிக்கப்பட்டு 03 வருடங்களுக்கு மேற்பட்ட காலம் கடந்திருந்த போதிலும், அவ்வாறான கைத்தொழில்கள் அல்லது நிலையங்கள் அதனைச் சூழவுள்ள பகுதிகளில் அமைக்கப்படாதிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

கட்டிக்காட்டுபவை

எதிர்பார்த்த பல்வேறு நோக்கங்கள் அடையிப்படாமையின் காரணமாக தேசிய பொருளாதாரத்திற்கு குறைந்தளவிலான பங்களிப்பை வழங்கியுள்ளமை.

பரிந்துரைகள்

பல்வேறு நோக்கங்களை அடைவதற்காக விமான நிலைய நடவடிக்கைகளை அபிவிருத்தி செய்வதற்குத் தேவையான பொருத்தமான தந்திரோபாய வழிகளைக் கவனத்திற் கொள்ளல்.

3.5.3 ஏனைய நோக்கங்களுக்காக சர்வதேச விமான நிலையத்தைப் பயன்படுத்துதல்

விமான நிலையத்தில் களஞ்சியத்தொகுதி நிர்மாணிக்கப்பட்டதன் மூலம் விமானப் பொருட்களின் செயற்பாடுகளினை மேற்கொள்ளும் நோக்கமாக காணப்பட்டதுடன் இதில் விமானப் பொருட்கமளைப் பரீட்சிப்பதற்காக விஷேட தொழில்நுட்ப உபகரணங்களுடன் கட்டியெழுப்பப்பட்டிருந்தது. அவ்வாறு மத்தல விமான நிலையத்திலும் களஞ்சியத் தொகுதியிலும் அவ்வாறான விஷேட உபகரணங்கள் உள்ளடங்கியிருந்ததுடன் அமெரிக்க டொலர் 0.24 மில்லியன் பெறுமதியான 2 ஸ்கேன் (Scan) இயந்திரங்களுடன் 50,000 சதுர அடியுடன் உள்ள நிலப் பரப்பைக்

கொண்டிருந்தது. இந்தக் களஞ்சிய கட்டிடத்தில் விமான நிலையத்தின் செயற்பாடுகள் மேற்கொள்ளப்படாமையின் காரணமாக விமான நிலையம் திறக்கப்பட்ட திகதியிலிருந்து பயனற்றுக் காணப்படுகின்றமை அவதானிக்கப்பட்டது. அவ்வாறு காணப்பட்ட இந்த விமான நிலையக் களஞ்சியத் தொகுதி 2015 இன் சிறுபோகத்திற்காக மாதாந்தம் ரூபா 835,135 தொகையான வாடகைக்கு நெல் களஞ்சியப்படுத்துவதற்காக நெல் சந்தைப்படுத்தல் சபையுடன் உடன்படிக்கையொன்று கைச்சாத்திடப்பட்டிருந்தது.

2015 நவம்பர் 30 இல் உள்ளவாறு நெல் சந்தைப்படுத்தல் சபையினால் ரூபா 182.46 மில்லியன் பெறுமதியான 4,055 மெட்ரிக் தொன் நெல் களஞ்சியப்படுத்தப்பட்டிருந்தது. நெல் சந்தைப்படுத்தல் சபையினால் விவசாயிகளுக்கு கிலோ ஒன்றிற்கு ரூபா 20 நலனொன்றைப் பெறும் வகையில் பிரதேசத்தின் விவசாயிகளிடமிருந்து நெல் கொள்வனவு செய்யப்பட்டு அங்கு களஞ்சியப்படுத்தப்பட்டிருந்ததுடன் அதில் மேற்கூறப்பட்ட ஸ்கேன் இயந்திரம் அகற்றப்படாமல் நெல் களஞ்சியப்படுத்தப்பட்டமையினால் அவற்றின் செயற்படு தன்மைக்கு இடையூறு ஏற்படும் ஆபத்தொன்று காணப்பட்டது.



நெல் களஞ்சியப்படுத்துவதற்காக பயன்படுத்தப்பட்ட விமானப் பொருள் கட்டிடம்

நிறுவனத்தின் கருத்துரைகள்

3.5.1, 3.5.2 ஆம் பந்திகளுக்காக கருத்துரைகள் வழங்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

3.5.3 ஆம் பந்தி – ஏனைய நோக்கங்களுக்காக சர்வதேச விமான நிலையத்தைப் பயன்படுத்துதல். பதில் தொடர்பற்றது.

3.6 தேசிய பொருளாதாரத்திற்கு பங்களிப்புச் செய்யும் வகையில் சர்வதேச விமான நிலையத்தைப் பயன்படுத்துதல்

இலங்கையின் மாற்று சர்வதேச விமான நிலையமாக மத்தல சர்வதேச விமான நிலையம் திறந்து வைக்கப்பட்டதன் பின்னர் அடையப்பட்ட பிரதிபலன்கள் உள்நாட்டு மற்றும் சர்வதேச விமானங்கள் உரியதாக காணப்பட்டது. காலநிலையில் திடீர் மாற்றங்களினால் கட்டுநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தினை பயன்படுத்த சாத்தியக்கூறு காணப்படாத நிலையில் அதற்கு பதிலாக இவ் விமான நிலையத்தினை பயன்படுத்துவது பயன்களினைக் கொண்டுவருவதுடன் மற்றும் தேசிய விமான சேவையான ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைக்கு அது விஷேட நலன்வாய்ந்ததாகவும் காணப்படுகின்றது.

3.6.1 இலங்கை விமான வலயத்திற்குடாக பறந்து செல்லும் சர்வதேச விமானங்கள்

சர்வதேச விமானங்கள் மீதான சர்வதேச சட்டங்களின் படி, பறக்கின்ற சகல விமானங்களினதும் மாற்றுவழி விமான நிலையமாகப் பெயரிடப்படல் வேண்டும். அத்தேவைக்கு அமைய, தொடர்பான விமானப்பயண கம்பனி விமானத்தின் அளவு மற்றும் நிறையின் பிரகாரம் உரிய விமானக் கம்பனியினால் அக்கட்டணம் செலுத்தப்படல் வேண்டும்.

மத்தல சர்வதேச விமான நிலையம் ஆரம்பிக்கப்பட்டத்திலிருந்து, மாற்றுவழி சர்வதேச விமான நிலையமாக மத்தல விமான நிலையம் பெயரிடப்படுவதற்கான நிலமை அதிகரிக்கப்பட்டது, அவ் முலத்திலிருந்து உழைக்கப்பட்ட கட்டணங்களுக்கு மேலதிகமாக, வலயத்தில் பறக்கும் விமானங்களின் பாதுகாப்பை உறுதிப்படுத்துகின்ற வலயமாக மத்தல சர்வதேச விமான நிலையம் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. 2011 ஆம் ஆண்டு முதல் 2015 இன் நடுப்பகுதி வரை விமான வலயத்தில் பறக்கின்ற விமானங்களில் அதிகரித்த முன்னேற்றமொன்று காணப்பட்டது. விமானங்களுடைய அளவு மற்றும் நிறையின் அடிப்படையில் அறவிடப்பட்ட கட்டணம் மற்றும் விமானங்களின் நகர்வுகளின் எண்ணிக்கை தொடர்பான விபரங்கள் கீழே தரப்படுகின்றன.

விமானங்களின் வகை	விமான கட்டணம் ஐ.அமெரிக்க டொலர்	விமானங்களின் எண்ணிக்கை				
		2011	2012	2013	2014	2015 ஜூலை
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
		=====	=====	=====	=====	=====

விமான
பறந்ததன்
கிடைக்கப்
வருமானம்
ரூபா. மில்லியன்

வலயத்தில்
மூலம்
பெற்ற

606

724

830

மேற்கூறப்பட்ட புள்ளிவிபரத் தகவல்களின் பிரகாரம், மத்தள சர்வதேச விமான நிலையத்தின் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்ட 2013 ஆம் ஆண்டின் பின்னர் 2015 யூலை வரை இலங்கை விமான வலயம் ஊடாக பறந்த மேலேயுள்ள தொகுதிகளுக்குரிய விமானங்களின் எண்ணிக்கை கவனத்தில் கொள்ளக்கூடிய மட்டத்தில் அதிகரித்து காணப்பட்டது. அவற்றில், அதிகமாக எடுத்துச் செல்லக்கூடிய விமானங்கள் தொகுதிக்குரிய விமானங்களில் (MTOW) 90 – 175 பாரிய அதிகரிப்பை காட்டுகின்றது. இந்த நிலமை விமான நிலையத்தின் வினைத்திறனை அதிகரிப்பதற்கு தாக்கமளிக்கின்ற முக்கியமான விடயமாக இருந்தமையை அவதானிக்க கூடியதாக இருந்தது.



நவீன வசதிகளுடன் உள்ள கட்டுப்பாட்டுக் கோபுரம்

மேலும், பரப்பளவு கூடிய A 380 போன்ற விமானம் அவசரமாகத் தரையிறங்குவதற்கு கட்டுநாயக்க விமான நிலையத்தைவிட மத்தள சர்வதேச விமான நிலையம் அதிக வசதிகளுடன் மற்றும் விரிவான விமானம் தரிப்பிடத்துடன் காணப்படுகின்றது. இலங்கையின் வான் பரப்பின் ஊடாக பறக்கின்ற ஆகாய விமானங்களின் அதிகரிப்பிற்கு இதுவும் தாக்கமளித்த காரணியாகக் காணப்படுகின்றது.



பாரிய அளவிலான விமானங்கள் செலுத்தக்கூடிய ஓடு பாதை

இலங்கையின் வான் பரப்பின் ஊடாக வெளிநாட்டு விமானங்கள் பறப்பதனால் உழைக்கப்பட்ட வருமானங்கள் தொடர்பான விபரங்களின் பிரகாரம், கடந்த சில வருடங்களுக்கு முன்னுள்ள வருடத்துடன் ஒப்பிடும் போது சீரான அதிகரிப்பொன்று காணப்பட்டது.

3.6.2 மாற்று சர்வதேச விமான நிலையமாக பயன்படுத்துதல்

(அ) மத்தல சர்வதேச விமான நிலையம் திறக்கப்பட்டதிலிருந்து 2013 ஆம் ஆண்டு முதல் 2015 நவம்பர் மாதம் வரை 14 சர்வதேச விமானங்கள் கட்டுநாயக்க விமான நிலையத்தில் தரையிறங்குவதற்கு முடியாமல் மத்தல விமான நிலையத்திற்கு திருப்பி அனுப்பிவைக்கப்பட்ட சந்தர்ப்பங்கள் தொடர்பாக அறிக்கையிடப்பட்டிருந்தது. பாதகமான காலநிலை எரிபொருள் பெற்றுக்கொள்வதற்கும் மற்றும் விமானங்களின் பழுதுகளுக்கு தரையிறங்குவதற்கு கட்டுநாயக்க விமான நிலையத்தில் நிலம் காணப்படாமை போன்ற விமானங்களினால் முடியாததாகக் காணப்பட்டது. அவ்வாறான சந்தர்ப்பங்கள் தொடர்பான விபரங்கள் பின்வருமாறு இருந்தது.

திகதி	விமானங்களின் வகை	விமானங்கள் வெளியேறிய விமான நிலையம்	கட்டுநாயக்க விமான நிலையத்தின் நுழைவு வழி	கட்டுநாயக்க விமான நிலையத்தில் தரையிறக்க முடியாமைக்கான காரணம்
2013.04.03	A 332	மாலைதீவு	A7/8	எரிபொருள் நிரப்புவதற்கு
2014.01.05	A 320	திருச்சி	A3	ஓடுபாதை நெருக்கடி
2014.01.05	A 320	சென்னை	A4	விமானக் கோளாறு
2014.01.05	A 320	மதுராசி	A6	விமானக் கோளாறு
2014.03.18	A 321	ஐகர்த்தா	A6	சீரற்ற காலநிலை
2014.03.18	A 320	கொச்சின்	A4	சீரற்ற காலநிலை
2014.05.05	A 320	கட்டுநாயக்க	A1	சீரற்ற காலநிலை
2014.05.21	RAVIN 500	ஹொங்கொங்	A6	மாலைதீவிற்கு செல்வதற்கு முன் எரிபொருள் பற்றாக்குறை
2014.06.01	A 320	ஓமான்	A1	சீரற்ற காலநிலை
2014.08.01	A 332	குவைத்	A1	சீரற்ற காலநிலை

2014.11.04	A 332	லண்டன்	A1	சீரற்ற காலநிலை
2014.03.06	A 320	பாகிஸ்தான்	A1	சீரற்ற காலநிலை
2014.09.16	A 332	லண்டன்	A1	சீரற்ற காலநிலை
2014.11.02	A 332	குவைத்	A3	தரையிறங்குதல் தெளிவின்மை

மேலும் மத்தல சர்வதேச விமான நிலையம் நிர்மாணிப்பதற்கு முன் இவ்வாறான அவசர சந்தர்ப்பங்கள் ஏற்படும் போது அதற்காக இந்தியா மற்றும் மாலைதீவு போன்ற அருகிலுள்ள நாடுகளில் அமைந்துள்ள விமான நிலையங்களே பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தன. மேலும், கடந்த காலப்பகுதியில் இலங்கையில் காணப்பட்ட பயங்கரவாதச் செயல்களின் காரணமாக கட்டுநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தில் ஏற்பட்டிருந்த நிலைமையைக் கவனத்தில் கொண்டு அருகாமையிலுள்ள நாடுகளின் விமான நிலையங்கள் அதற்காக பயன்படுத்தப்பட்ட சந்தர்ப்பங்கள் காணப்பட்டன.

நிறுவனத்தின் கருத்துரைகள்

3.6.1 ஆம் பந்திகக்கு கருத்துக்கள் வழங்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

3.6.2 ஆம் பந்திகள் - மாற்று சர்வதேச விமான நிலையமாக பயன்படுத்துதல்

2000 ஆம் ஆண்டில் மார்ச் மாதம் நீர்கொழும்பு, கறதியான பிரதேசங்களில் ஏற்பட்ட விமான விபத்துக்கள் தொடர்பாகவுள்ள அவதானிப்பு அறிக்கை, 2003 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்ட் 22 ஆந் திகதி இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசின் அதிவிஷேட வர்த்தமானி அறிவித்தலின் மூலம் பிரசுரிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் அதில் குறிப்பிடப்பட்ட சிபாரிசின் பிரகாரம் சிவில் விமான சேவைகள் பாதுகாப்பிற்காக இரண்டாவது சர்வதேச விமான நிலையத்தின் தேவை சுட்டிக்காட்டப்பட்டிருந்தது.

இலங்கை விமான சேவைக்கான மாற்றுவழி சர்வதேச விமான நிலையமொன்றை அமைப்பதன் மூலம் வருடமொன்றிற்கு பாரியளவான எரிபொருள் சேமிக்கப்படுவதுடன் அது மத்தல சர்வதேச விமான நிலையத்தின் சாத்திய வள ஆய்விற்கான அடிப்படையான கருது கோளாக இருந்தது. இலங்கை விமான சேவையினால் அறவிக்கப்பட்டதன் பிரகாரம் அதன் எரிபொருள் சேமிப்பு பின்வருமாறு.

விமானத்தின் வகை	எரிபொருள் சேமிப்பு ஐ.அமெரிக்க டொலர் கலன்கள் (ஆண்டுக்கு)	எரிபொருள் சேமிப்பு (பெறுமதி) ஐ.அமெரிக்க டொலர்
A 320	790,293	2,755,278
A 330	1,225,544	4,272,737
A 340	1,766,951	6,160,297
Total	3,782,788	13,188,313

(எரிபொருள் விலை = கலனொன்றிற்காக அமெரிக்க டொலர் 3.49)

4. முடிவுரை

- i. தற்போது கட்டுநாயக்க பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்திற்கு ஒரு வார காலப்பகுதியில் வருகை தரும் 327 விமானங்களுக்காக மாற்று சர்வதேச விமான நிலையமொன்றாக மத்தல விமான நிலையம் பயனுள்ளதாக இருந்த போதிலும் வருமான ஈட்டல் மிகவும் குறைந்த மட்டத்தில் காணப்பட்டமை, எதிர்பார்க்கப்பட்ட தொழில்கள் உருவாக்கப்படாமை, மற்றும் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு பங்களிப்பு வழங்கப்படாமை போன்ற காரணங்களினாலும் கடன் மீளச் செலுத்துவதற்காக வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலைய மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) கம்பனி மற்றும் பொதுத் திறைசேரியின் சொத்துக்களை ஈடுபடுத்துவதற்கு நேர்ந்த காரணத்தினால் அதன் எதிர்பார்த்த பெறுபேற்றை அடைந்து கொள்வதில் பின்னடைவான நிலைமையில் காணப்பட்டதாக முடிவுக்குவரப்பட்டது.
- ii. நாட்டின் மாற்று சர்வதேச விமான நிலையத்தின் எதிர்கால அபிவிருத்திக்காக மேற்கொள்ளப்பட்ட முதலீடொன்றாகையால் மேலும் முன்னேற்றுவதற்காக விமான நிலையத்திற்காக தயாரிக்கப்பட்டுள்ள தந்திரோபாய நிதி சந்தைப்படுத்தல் திட்டங்களில் உள்ள தந்திரோபாய முறைகளைப் பின்பற்றியும் அவற்றின் பெறுபேறு தொடர்பாக மீளாய்வு செய்யப்படும் விமான சேவைகளை அதிகரிப்பதற்காக பங்களிக்கும் பொது போக்குவரத்து வசதிகளை ஏற்படுத்துதல், அதிவேக நெடுஞ்சாலைகளை நிர்மாணிப்பதை துரிதப்படுத்துதல், உட்கட்டமைப்பு வசதிகளை அபிவிருத்தி செய்தல், தொழிற்சாலைகளை அமைத்தல், சுற்றுலாப் பயணிகளுக்காக ஹோட்டல் வசதிகளை ஏற்படுத்துதல் போன்ற ஏனைய தந்திரோபாயங்களையும் பின்பற்றி சர்வதேச விமான நிலையத்தை சிறந்த பொருளாதார கேந்திரமாக உருவாக்குதல் அவசர மற்றும் அத்தியாவசிய செயற்பாடொன்றாக கருதுவது கருத்திற் கொள்ளப்பட வேண்டும்.