

ජනතාව වෙත, බුද්ධියෙන් විමසා බැලීම සඳහා...

රාජ්‍ය සේවාව අභිමානවත් වූවකි. කුමන පාර්ශ්වයක් විසින් පාලනය ගෙන ගියද රාජ්‍ය සේවකයා නියෝජනය කරන්නේ පොදු මහජන පාර්ශ්වයයි. “අවුරුදු 40ක පළපුරුදු නායකයා වසර 4කදී කළ හපන්කම්” යනුවෙන් සඳහන් කරමින් ප්‍රචාරය කරනු ලබන පත්‍රිකාවක් මේ දිනවල මහජනයා අතට පත් කෙරෙමින් පවතියි. මෙහි සඳහන් කරුණු සාවද්‍ය වූත් අතිශයෝක්තියකින් දක්වන ලද ඒවාය. ඒ මඟින් සාප්‍රවම රාජ්‍ය සේවකයන් හැල්ලුවට ලක් කර ඇති අතර එය මුළු රාජ්‍ය සේවයටම සිදු කරන අගෞරවයකි.

රාජ්‍ය සේවයේ යෙදෙන මහජන සේවකයන් වශයෙන් මහජනතාවට සත්‍යය තොරතුරු ලබාදීමට අපි බැඳී සිටිමු. නිවැරදි තොරතුරු නිවැරදි අන්දමින් දැනගැනීමේ අයිතියද මහජනතාව සතු වූවකි. එබැවින් මේ සටහන ඒ භාරදුර වගකීම වෙනුවෙනි.

1. වැට් බදු වංචාව

මෙම පත්‍රිකාවේ සඳහන් එක් කරුණක් මෙසේය.
“දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව මුදල් අමාත්‍යාංශය යන ආයතන සියල්ල ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මහතා යටතේ පවතිද්දී වැට් බදු වංචාව මඟින් රටට සිදු වූ පාඩුව මිලියන 35,000 (බිලියන 35)...”

මේ ප්‍රකාශය මඟින් ලංකා ඉතිහාසයේ මෙතෙක් සිදු වූ විශාලතම මූල්‍ය වංචාව ලෙස සැලකිය හැකි වැට් බදු වංචාවේ යථා තත්ත්වය සම්පූර්ණයෙන්ම විකෘති කොට ඇත.

විගණකාධිපතිවරයාගේ අංක ඊ/එස්/සී/අයි ආර්/විමසුම්/2004/20 සහ 2005 ජුනි 03 දරන විගණන විමසුමේ සඳහන් වන්නේ “2002 නොවැම්බර් 15 වන දින සිට 2004 අගෝස්තු 25වන දින දක්වා වූ කාල පරිච්ඡේදය තුළදී සමාගම් 20ක නම් සඳහන් කර වෙක්පත් 235ක් මඟින් එකතුව 3,573,372,886ක මුදලක් ආපසු ගැනීම ලෙස වංචනිකව ලබාගෙන තිබූ බව”ය.

විගණකාධිපතිගේ විගණන විමසුම අනුව මෙම මහා වැට් බදු වංචාව සිදු වී ඇත්තේ 2002-2004 කාලයේදීය. මෙම කාලයේ පාලන බලයේ සිටියේ එක්සත් ජාතික පක්ෂ රජයයි. එවකට රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා අගමැති. වොක්සි මහතා එම වකවානුවේ මුදල් ඇමති. එක්සත් ජාතික පක්ෂ සභාපතිව සිටි වර්ත රත්වත්තේ මහතා මුදල් අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයාය.

මෙම යුගයේ සිදු වූ මෙම මහා වැට් බදු වංචාවෙන් සිදු වූ අලාභය රුපියල් බිලියන 3.5කි. රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා අගමැතිවරයාව සිටි සමයේදී බදු සහ ආර්ථික කටයුතු මෙහෙයවනු ලැබුවේ ඔහුගේ ප්‍රධානත්වයෙන් යුතු එක්සත් ජාතික පක්ෂ ලේකම්ව සිටි චේරගොඩ මහතා මූලිකත්වය දැරූ අනුකාරක සභාවකිනි. මෙම පාලකයන් විසින් මෙම කාලයේදී ඉදිරිපත් කරනු ලැබූ බදු සමාජන මඟින් රජයට කරනු ලැබූ පාඩුව රුපියල් බිලියන 200කි. මේ බව බදු සමාජන පිළිබඳව ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයේ පැවති නඩු විභාගවලදී හෙළි විය.

විගණන වාර්තාව අනුව මෙම වංචාවේ ප්‍රමාණය රුපියල් බිලියන 3.5කි. එය රුපියල් බිලියන 35ක් වශයෙන් සඳහන් කිරීම මඟින් මෙම වංචාව පිළිබඳව මහින්ද රාජපක්ෂ මහතා වග කිව යුතු බවට කරුණු විකෘති කොට පෙන්වා දෙමින් අපේක්ෂා භංගත්ව ප්‍රයත්නයක් දරා ඇත.

මෙම ව්‍යාජ ආපසු ගෙවීමට අදාළ තොරතුරු අනුව,

වටිනාකම රු. මිලියන	ලිපිගොනු	මුළු වටිනාකම මිලියන
200 වැඩි	7	1,916,131
150-200	5	890,842
100-150	5	643,906
50-100	1	70,849
25-50	1	29,900
10-25	1	20,742
එකතුව		3,572,370 වශයෙන් මෙම ආපසු ගෙවීම් සිදු කර ඇත.

දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් මේ ආපසු ගෙවීම් සකස් කර ඇති අතර, මේ ආපසු ගෙවීම් සඳහා අවශ්‍ය මුදල් ප්‍රතිපාදන මහා භාණ්ඩාගාරය වෙත වැරදි තොරතුරු ඉදිරිපත් කර ලබාගෙන ඇත. එවකට භාණ්ඩාගාරයට පිටතින් බඳවාගෙන සිටි රාජ්‍ය නිලධාරීන් නොවන කණ්ඩායමකින් සමන්විත කමිටුවක් මඟින් මෙම මුදල් ගෙවීම් අනුමත කර ඇත.

වැට් බදු ආපසු ගෙවීම් සඳහා මෙතරම් මුදල් ප්‍රමාණයක් භාණ්ඩාගාරයෙන් ලබාගැනීමේදී එවකට සිටි නිලධාරීන් මෙම කාලය සඳහා වැට් බදුවලින් ලැබෙන ආදායම සමඟ මෙම ආපසු ගෙවීම් ප්‍රමාණය සසඳා බැලීමක් කර නැත. වංචනික ලෙස වැට් බදු මුදල් ආපසු ලබාගෙන තිබීම පිළිබඳව එම පාලන කාලයේදී කිසිදු විමර්ශනයක් මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් හෝ දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සිදු කොට නොතිබිණි.

2004 වර්ෂයේදී සන්ධාන රජය බලයට පත් වූ පසු, එවකට මුදල් ඇමතිව සිටි ආචාර්ය සරත් අමුණුගම විසින් මෙම වැට් බදු වංචාවක් පාම් ඔයිල් ආනයනයේදී සිදු වී තිබුණේ යැයි සඳහන් අකටයුතුකම්ද පරීක්ෂා කිරීමට ජෝෂ්ඨ භාණ්ඩාගාර නිලධාරීන් -ගෙන් සමන්විත කමිටුවක් පත් කරන ලදී.

මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමා මුදල් අමාත්‍යවරයා ලෙස පත් වූ පසු මෙම වංචාව පිළිබඳව එතුමා පෞද්ගලිකව උනන්දු වී අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කළේය. මේ මහා වැට් බදු වංචාව පිළිබඳව ලැබුණු තොරතුරු පදනම් කරගෙන කඩිනමට පරීක්ෂණ ආරම්භ කරන්නට යෙදුණු අතර මේ පිළිබඳව පහත සඳහන් ක්‍රියාමාර්ග ගනු ලැබිණි.

- අල්ලස් හා දූෂණ කොමිෂන් සභාව වෙත සියලු තොරතුරු දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව මඟින් ලබාදෙන ලදී.
- එවකට සිටි දේශීය ආදායම් කොමසාරිස් ජෙනරාල්වරු මඟින් මෙම වැට් බදු ආපසු ගෙවීම්වලට අදාළ ලිපිගොනු සියල්ල පරීක්ෂා කරවා ඉදිරි පරීක්ෂණ කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය තොරතුරු සියල්ල ලබාගන්නා ලදී. මෙසේ ලබාගත් තොරතුරුවල සංකීර්ණ බව නිසාම මුදල් අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා විසින් මේ පිළිබඳව නීතිපතිවරයාගේ උපදෙස් ලබාගැනීමෙන් පසුව, මෙම වැට් බදු වංචාව පරීක්ෂා කිරීම සඳහා ජනාධිපති කොමිෂන් සභාවක් පත් කිරීමට නිර්දේශ කරන ලදී.
- වැට් බදු පනතට අවශ්‍ය සංශෝධන සිදු කිරීමෙන් පසුව විග්‍රාමලත් මහාධිකරණ විනිසුරුතුමෙකුගේ ප්‍රධානත්වයෙන් ත්‍රිපුද්ගල ජනාධිපති කොමිෂන් සභාවක් පත් කරන ලදී. මෙම කොමිෂන් සභාව විශාල පිරිසකගෙන් සාක්ෂි විමසීමෙන් පසුව, තම වාර්තාව අතිගරු ජනාධිපතිතුමා වෙත භාර දී ඇත. එම වාර්තාව අනුව ඉදිරියේදී ගත යුතු ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳ උපදෙස් ලබාගැනීම සඳහා නීතිපතිවරයා වෙත ඉදිරිපත් කොට ඇත.
- මුදල් අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා විසින් මෙම වැට් බදු වංචාව පිළිබඳ පරීක්ෂණයක් කරන ලෙස පොලිස්පතිවරයාට පැමිණිලි කරන ලද අතර ඒ අනුව අපරාධ පරීක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව විසින් කරනු ලැබූ පරීක්ෂණවල ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් සැකකරුවන් අත්අඩංගුවට ගෙන මහාධිකරණයේ නඩු පවරා ඇත. අත්අඩංගුවට ගත් එක් සැකකරුවෙකු වන්නේ මේ වන විට රටින් පැනගොස් ඩුබායිහි පදිංචිව සිටින කමල් කුතුබ්ඩින් නැමැත්තාය. ඔහු එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ මධ්‍යම කාරක සභිකයෙකි.
- තවත් සැකකරුවෙකු වන දැනට රක්ෂිත බණ්ඩනාගාරයේ සිටින ඉසෙඩ්. ජයතිලක නැමැත්තාද එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ ප්‍රබල තනතුරු දැරූ අයෙකි. දකුණු පළාත් සභාවේ එක්සත් ජාතික පක්ෂ පාලන කාලය පවතිද්දී, ඔහු කෘෂිකර්ම, වාරිමාර්ග, ග්‍රාම සංවර්ධන, සංස්කෘතික හා ක්‍රීඩා පිළිබඳ පළාත් අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයාය. නීතිපතිවරයාගේ සෘජු අධීක්ෂණය යටතේ මෙම නඩුව දැනට වසර දෙකක කාලයක් තිස්සේ විභාගවෙමින් පවතියි.

වැට් බදු වංචාවට සම්බන්ධ සැකකරුවන් පිළිබඳ අවශ්‍ය නීතිමය කටයුතු සිදු කළ පමණක් නොව, මුදල් අමාත්‍යවරයා වශයෙන් මහින්ද රාජපක්ෂ මහතා මෙවැනි වංචනික කටයුතු ඉදිරියේදී ඇතිවීම වැළැක්වීම සඳහා අවශ්‍ය විවිධ නීතිමය සංශෝධනයන් අදාළ අණපනත්වලට ඇතුළත් කළා මෙන්ම, මුදල් අමාත්‍යාංශය හරහා අවශ්‍ය විවිධ පරිපාලන ක්‍රියාදාමයන් ගණනාවක්ද ගනු ලැබීය. මේවායේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස මසකට රුපියල් මිලියන 2000ක මට්ටමක පැවති වැට් බදු ආපසු ගෙවීම් ප්‍රමාණය රුපියල් මිලියන 800ක් පමණ දක්වා අඩු විය.

විගණන විමසුමේ සඳහන් කරුණු මෙලෙස විකෘති කර ප්‍රසිද්ධ කිරීම මඟින් විගණකාධිපතිවරයාත්, මෙම වංචාව සිදු වූ කාලය වෙනස් කොට පෙන්වීම මඟින් එම වකවානුවේ සේවය කළ රාජ්‍ය නිලධාරීන්ද, මෙම වංචාව පිළිබඳ තොරතුරු විමසා බලා අවශ්‍ය පරීක්ෂණයන් සිදු කොට නඩු පැවරීම දක්වා කටයුතු කළ අවංක රාජ්‍ය නිලධාරීන්ද දැඩි ලෙස අපහසුතාවයට සහ අපහාසයට ලක් කිරීම මුළු රාජ්‍ය සේවයටම කරන ලද මහා අගෞරවයකි.

2. හෙජන් ගිවිසුම

විශේෂඥ කමිටු නිර්දේශයන්ට අනුකූලව ඛනිජ තෙල් මිල ඉහළ යාමේ අවදානම අවම කිරීම සඳහා කැබිනට් මණ්ඩලය විසින් ලංකා ඛනිජ තෙල් සංස්ථාව ජාත්‍යන්තර බැංකු තුනක් සහ දේශීය බැංකු දෙකක් සමඟ හෙජන් ගිවිසුමට එළැඹිණි.

මෙම ගනුදෙනු ජාත්‍යන්තරව පිළිගත් බැංකු නීතිවලට අනුකූල නොවූ අතර, මීට අමතරව ඛනිජ තෙල් සංස්ථාව නිසි පරිදි දැනුවත් කර නැති අතර, ආරක්ෂණ ක්‍රියාමාර්ගද ඇතුළත් වී නැත.

මෙම හෙජන් ගනුදෙනු සම්බන්ධයෙන් සහ මහ බැංකුවේ විධිවිධාන නිසි පරිදි නොපිළිපැදීම නිසා මෙම ගනුදෙනු සම්බන්ධයෙන් තිබූ අනෙකුත් දෝෂයන්ද සැලකිල්ලට ගෙන මෙම ගනුදෙනු සඳහා තවදුරටත් කටයුතු නොකරන ලෙස මහ බැංකුව අදාළ බැංකුවලට උපදෙස් දෙන ලදී.

මෙම ගනුදෙනුවලට ගෙවීම් නොකරන ලෙස ඉල්ලමින් ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයේ නඩු දෙකක් ගොනු කළ අතර, එහිදී මෙම ගෙවීම් ගනුදෙනු සඳහා ගෙවීම් නතර කිරීම සලකා, දේශීය වෙළඳ පොළේ තෙල් මිලද අඩු කිරීමට උපදෙස් දෙන ලදී. එහිදී තෙල් මිල අඩු කිරීමට ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණය මගින් මුදල් අමාත්‍යාංශ ලේකම්වරයාට කළ තර්ජනාත්මක බලපෑම් සාර්ථක නොවූ නිසා, තවදුරටත් මෙම නඩුව විභාග නොකිරීමට ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණය තීරණය කරන ලදී. රජයේ ප්‍රතිපත්තිය වූයේ මිල තීරණය කිරීමට උසාවියට නොව ඛනිජ තෙල් සංස්ථාව අයත් වාණිජ කරුණු අනුව තීරණය කළ යුතු බවයි.

මෙම කරුණු හේතු කොටගෙන විදේශීය බැංකු තුනක් ලංකා ඛනිජ තෙල් සංස්ථාවට එරෙහිව ඇ. ඩො. මිලියන 418ක් ඉල්ලුම් කරමින් ජාත්‍යන්තර අධිකරණයන්හි නඩු පවරන ලදී. තවද ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයට නව මූලික අයිතිවාසිකම් පෙන්සම් දෙකක් ඉදිරිපත් කරන ලද අතර, මෙය තවදුරටත් ඇසෙමින් පවතියි.

දිවයිනේ සහ ලංකා ඛනිජ තෙල් සංස්ථාවේ අයිතීන් වෙනුවෙන් මෙම නඩු සඳහා නීතිපති පෙනී සිටින අතර, මේ සම්බන්ධයෙන් ප්‍රසිද්ධ ජාත්‍යන්තර නීති ආයතන සමඟ නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුව කටයුතු කරයි. ජාත්‍යන්තර අධිකරණය වෙත බැංකු විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද හිමිකම් පෑම් ප්‍රතික්ෂේප කිරීමට අදාළ නෛතික ක්‍රියාමාර්ග, ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් දැනටමත් ආරම්භ කර ඇත. මීට සම්බන්ධ විදේශීය බැංකුවලින් ඉල්ලා ඇති ඇ. ඩො. මිලියන 430න් සත්‍යක්වත් රජය විසින් හෝ ඛනිජ තෙල් සංස්ථාව විසින් හෝ ගෙවා නොමැති බැවින් මෙය මුළුමනින්ම අසත්‍ය වෝදනාවකි. ඒ අනුව, රුපියල් බිලියන 230ක පාඩුවක් වූවා යැයි ඇතැම් පාර්ශ්වයන් විසින් කරනු ලබන වෝදනා පදනම් විරහිත වන්නේ රජය සත්‍යයක් හෝ ඊට ගෙවා නැති නිසාවෙනි.

3. ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ සිදු වූ පාඩුව

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය අප රජය අතට පත්වන විට පැවතියේ බංකොලොත් තත්ත්වයකය. චන්ද්‍රිකා-මංගල විසින් විදේශිකයන්ට පාවා දුන් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය යළි ජාතිය සතු කරගන්නේ ජනපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමාය.

2007-2008 කාල සීමාව තුළ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයට සිදු වූවා යැයි සඳහන් කරන පාඩුව ඇ.ඩො. මිලියන 100ක් නොව ඇ.ඩො. මිලියන 93ක් ලෙස නිවැරදි විය යුතුය. මෙම කාලයේදී ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය පමණක් නොව ලොව ලොව ප්‍රමුඛ පෙළේ ගුවන් සමාගම් රැසක් මෙවැනි පාඩු ලැබීමට ලක් වූ අතර ගුවන් ගමන් වාර විශාල සංඛ්‍යාවක් එම රටවල් විසින් නවතා දැමීමට තීරණය කරන ලදී. මෙම කාලය තුළ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය පාඩු ලැබීමට හේතු සාධක වූ පාඩුව අවම කරගන්නවා හැරුණු කොට පාඩුවෙන් මිදීමට නොහැකි ලෙස බලපෑ කරුණු පිළිබඳ සාවධානව විමසා බැලීම වටිනාය.

සාමාන්‍යයෙන් ගුවන් සේවා කටයුතුවලදී ආදායමෙන් 40%ක් වැය වන්නේ තෙල් සඳහාය. එහෙත් තෙල් මිල වැඩිවීම නිසා පසු-ගිය සමය තුළ ගුවන් සේවා කටයුතුවලදී ආදායමෙන් 70%ක් ඊට වැය විය. මෙහෙයුම් හා අනෙකුත් සියලු සේවක වැටුප් ගෙවීම්, ලාභය ආදිය වෙනුවෙන් ඉතිරි වන්නේ 30%ක ප්‍රමාණයකි. අනපේක්ෂිත ලෙස ලෝක වෙළඳ පොළේ තෙල් මිල ඉහළ ගිය අතර, එය ප්‍රබලම බලපෑමක් එල්ල කළේ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයටයි. තෙල් මිල ඉහළ යාමේදී වැයවන අධික වියදම පියවා ගැනීමට ගත හැකි ප්‍රධාන ක්‍රියාමාර්ගය වන්නේ ගුවන් මගීන් සඳහා නියමිත ගාස්තු වැඩි කිරීමයි. එහෙත් ගුවන් සමාගම් අතර පවතින තරගකාරී මිල ගණන් හමුවේ මගීන් ආකර්ෂණය කරගත යුතු බැවින් මිල වැඩි කිරීමේ හැකියාවක් නොතිබුණි. ඒ අනුව ලෝකයේ සියලුම ගුවන් සමාගම්වල කටයුතු බිඳ වැටුණි.

පහත සඳහන් වන්නේ ලොව සුප්‍රසිද්ධ ගුවන් සමාගම් 2009 දෙවන කාර්තුවේදී ලද පාඩුවේ පැවති තත්ත්වයයි.

- ජපන් එයාර්ලයින්ස් ඇ. ඩො. මිලියන 1040කි.
- සිංගප්පූරු එයාර්ලයින්ස් ඇ. ඩො. මිලියන 206කි.
- කැතේ පැසිපික් ඇ. ඩො. මිලියන 165කි.
- කොරියන් එයාර්ලයින්ස් ඇ. ඩො. මිලියන 223කි.
- බ්‍රිටිෂ් එයාර්වේස් ඇ. ඩො. මිලියන 375කි.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවාවේ සිදු වූ පාඩුව 2008-2009 වසරේදී ඇ.ඩො. මිලියන 93ක් ලෙස (රුපියල් බිලියන 9.9ක්) වාර්තා වී ඇත. පෙර වර්ෂයට සාපේක්ෂව ඊට හේතු රැසක් බලපෑවද විශේෂතම හේතුව වන්නේ 2008-2009 කාලයේ මුල් භාගයේදී තෙල් මිල ඉහළ යාමයි. ඉන්ධන වෙනුවෙන් රුපියල් බිලියන 4.6ක් පෙර වසරට වඩා වැය වී ඇත. 2008-2009 දෙවන භාගයේ සිට ලෝක ආර්ථිකය තුළ සිදු වූ කඩාවැටීම නිසා ගුවන් ගමන් සඳහා ඇති ඉල්ලුම පහත වැටුණි. මේ තත්ත්වය යටතේ අප ලද ආදායම පෙර වසරට හා සසඳන විට රුපියල් බිලියන 5.6කින් අඩු විය.

මේ සමය මෙරට යුද්ධය තදින් පැවති සමයකි. මේ නිසා බටහිර රටවල්, ඇත පෙරදිග රටවල් විසින් සිය ජනතාවට ශ්‍රී ලංකාවට නොපැමිණ ලෙස උපදෙස් ලබාදුණි. විශේෂයෙන් යුරෝපයේ සියලු රටවල්, ජපානය, ඕස්ට්‍රේලියාව ආදී රටවල් මෙසේ සම්බාධක පනවා තිබුණි. ඇතැම් රටවල් තවමත් ඒ සම්බාධක ඉවත් කර නොමැත. මේ තත්ත්වය යටතේ මෙරට සංචාරක කර්මාන්තය දැඩි බිඳ වැටීමකට ලක් විය. මේ තත්ත්වය යටතේ ගුවන් ගමන් පවත්වාගෙන යාම අසීරු තත්ත්වයක් ඇති විය.

අසුන් ගණන සපුරාලීමට ප්‍රමාණවත් තරම් මගීන් නොසිටියද නියමිත ගුවන් වාරයක් අවලංගු කළ නොහැකිය. එබැවින් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවාවට සිදු වූයේ අධික තෙල් මිලෙන් සිදු වන පාඩුවක් මගීන් නොමැති වීමෙන් සිදු වන පාඩුවක් දරා ගනිමින් නියමිත ගුවන් සේවා කටයුතු සිදු කිරීමටයි. මෙම කරුණු සලකා බැලීමේදී අනෙකුත් රටවල් ලබා ඇති පාඩුව සමඟ සැසඳීමේදී ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවාව ලැබූ පාඩුව ඇ.ඩො. මිලියන 93ක් දක්වා අවම කරගැනීමට ලැබීමද ජයග්‍රහණයකි.

මේ තත්ත්වය යටතේ වුවද ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම වියදම් අවම කිරීම සඳහා විශේෂ වැඩසටහන් දියත් කරන ලදී. පෙර වසරට සාපේක්ෂව මේ වැඩසටහන් හේතු කොට රුපියල් බිලියන 6කින් වියදම් පහත හෙළීමට සමාගමට හැකි විය.

ඒ අතර සමාගම සතු වසර 16-19 වසරක් පැරණි ගුවන් යානා 5ක් නවීකරණය කිරීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් තීරණය කරන ලදී. මේවා කල්බදු ක්‍රමය යටතේ ලබාගත් ඒවාය. ඒවා නැවත භාර දී නව යානා තුනක් කල්බදු ක්‍රමය යටතේ ලබාගන්නා ලදී. මේ නව ගුවන් යානා වසර 3ක් පැරණිය. මේ කාලයේදී මේ ගුවන් යානා ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගම් විසින් ලබාදෙන ලද්දේ ආයතනය පිළිබඳ අධීක්ෂණය කර සමාගමේ නඩත්තු කිරීමේ හැකියාවන් ආපසු ගෙවීමේ හැකියාවන් හොඳින් නිරීක්ෂණය කර සැහීමකට පත්වීමෙන් අනතුරුවය.

තවත් විශේෂ කරුණක් වන්නේ මෙරටට යුරෝපයෙන් හෝ ඇත පෙරදිගට කිසිදු ගුවන් සමාගමක් විසින් සෘජු ගුවන් සේවාවක් පවත්වාගෙන නොයාමයි. මේ පාඩු ලබන තත්ත්වය යටතේ වුවත් යුරෝපය සහ චීනය, ජපානය වැනි ඇත පෙරදිග රටවල්වලට සෘජු ගුවන් සේවා පවත්වාගෙන යන්නේ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවාව විසිනි. සමාගම විසින් මින් රටටත් සෑහෙන කාර්යභාරයක් ඉටු කරන ලදී.

4. මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම

මිහින් ලංකා ගුවන් සේවය ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් ක්‍රියාවට නැංවීම සඳහා ආරම්භ කරන ලද රජට සතු ගුවන් යානා සමාගමකි. දැනට මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම කල්බදු ක්‍රමය යටතේ ඒ 320 ගුවන් යානාවක් උපයෝගී කරගනිමින් ඩුබායි, කුවේට්, ට්‍රිචි, වාරානාසි සහ බුද්ධගයා දක්වා පියාසර කරනු ලබයි.

මෙම ගුවන් සේවය ආරම්භ කිරීමට රජය විසින් ඩොලර් මිලියන 30ක පමණ මුදල් යෙදවූ අතර අද එය ලාභදායී තත්ත්වකට පත් කර ඇත. වර්තමානයේ පවත්නා වාණිජ වටිනාකම අනුව මෙය වසර තුනක් ඇතුළත සම්පූර්ණයෙන් ලාභ ලබන්නාවූ ගුවන් සේවයක් වන අතර විවිධ ගුවන් සේවාවන් මේ සමඟ සම්බන්ධ වීමට උත්සාහ දරයි.

ඕනෑම ව්‍යාපාරයක් ආරම්භයේදී ලාභ ලැබීම අපේක්ෂා කළ නොහැකි අතර පවතින වාතාවරණය තුළ ලාභ හා පාඩු ලැබීම නොවැළැක්විය හැක්කකි. එවැනි දුෂ්කරතා මධ්‍යයේ වුවද මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම වර්ධනය තත්ත්වයක් පෙන්නුම් කරන බව සඳහන් කළ යුතුය.

පහත දැක්වෙන්නේ මිහින් ලංකා ගුවන් සේවය 2009 වසරේ මාස කිහිපයකදී දක්වන ලද ප්‍රගතියයි.

	ආදායම ඇ. ඩො.	ලාභය (/පාඩුව) ඇ. ඩො.
ජනවාරි	674,567	(1,540,839)
දෙසැම්බර්	1,425,960	139,839

වසර මුලදී පැවති තත්ත්වය වසර අගවන විට ලාභදායී තත්ත්වයක් බවට පත් කර ගැනීමට මිහින් ලංකා සමාගම සමත් විය

ගුවන්ගමන් (මගීන්) ප්‍රතිශතයක් ලෙස

	ඩුබායි	ට්‍රිවි
ජනවාරි	30%	14%
ජූනි	60%	54%
දෙසැම්බර්	80%	81%

2009 ජනවාරි මාසයේ සිට දෙසැම්බර් මාසය දක්වා මිහින් ලංකා ගුවන් සේවයේ මෙහෙයුම් පිළිබඳ සංකීර්ණ සටහනක් මෙසේ දැක්විය හැකිය.

ජනවාරි මාසයේ ඇමරිකානු ඩොලර් 522,026ක් වූ අදායම දෙසැම්බර් මාසයේදී ඇමරිකානු ඩොලර් 1,923,019ක් දක්වා වර්ධනය වී ඇත. ගුවන් යානා මෙහෙයුම් වියදම් ජනවාරි මාසයේදී ඇමරිකානු ඩොලර් 2,062,865ක් වූ අතර මෙය දෙසැම්බර් මාසයේදී ඇමරිකානු ඩොලර් 1,783,180 දක්වා අඩුවී ඇත. මේ අනුව ජනවාරි මාසයේදී ලැබූ පාඩුව වන ඇමරිකානු ඩොලර් 1,540,839 දෙසැම්බර් මාසයේදී ඇමරිකානු ඩොලර් 139,839ක ලාභයක් බවට පරිවර්තනය වී ඇත.

මෙම ගුවන් සේවය අඩු ආදායම්ලාභී ගම්බඳ ජනතාවට අඩු වියදමකින් ඉන්දියාවේ බුද්ධගයා සහ වාරානාසි වන්දනා කටයුතු සඳහා යාමට පහසුකම් සලසා ඇති අතර මේ සඳහා වැයවන මුදල වාරික වශයෙන් ගෙවීමටද පහසුකම් සලසා ඇත. තවද බුද්ධගයා වන්දනා කටයුතු සඳහා යාමට අදහස් කරන විශ්‍රාමික සහ රජයේ සේවකයන්ටද මෙම පහසුකම් සපයා ඇත. මැදපෙරදිග රැකියා සඳහා යන අයටද මෙම අඩු වියදම් ගුවන් සමාගම මගින් සපයන්නේ මහඟු සේවාවකි.

පසුගිය වසර දෙකහාමාරක කාලය තුළ ආරක්ෂිත තත්ත්වයන්වලට ඇති වූ ඇතැම් ජාත්‍යන්තර බලපෑම් නිසා යුද කටයුතුවලට අවි ආයුධ ලබාගැනීම ප්‍රශ්නයක්වී තිබූ අතර එවැනි අවස්ථාවල විශේෂ අවිආයුධ ගෙන්වා ගැනීමට මිහින් ලංකා ගුවන් සේවය විශේෂ කාර්යභාරයක් ඉටු කළේය. ජාතික ආරක්ෂාව වැනි කටයුතුවලදී රජයේ විවිධ ආයතන මැදිහත් වූ අයුරු අපි හෙළි කළ යුතු නැතත්, මිහින් ලංකා ගුවන් සේවය නොතිබෙන්නට උතුරේ ඇතැම් මෙහෙයුම් අනහැරීමට සිදුවන තත්ත්වයක් තිබුණි.

5. වීරවිල ගුවන් තොටුපළ

වීරවිල ගුවන් තොටුපළ ඉදිකිරීම සඳහා රජය විසින් රුපියල් මිලියන 500ක් වැය කර ඇතැයි යන්න සම්පූර්ණ අසත්‍ය ප්‍රකාශයකි. මේ සඳහා වැය කළ මුදල වන්නේ රුපියල් මිලියන 9.4කි. එම ශක්‍යතා අධ්‍යයනය සිදු කරන ලද්දේ එල්. ඊ. සී. බී. ආයතනය විසිනි. එය රජයේ ආයතනයක් බව සඳහන් කළ යුතුය. අදාළ මුදල් ගෙවා ඇත්තේද එම රාජ්‍ය ආයතනයටයි.

මෙම ගුවන් තොටුපළ වීරවිල සෑදීමට මුල්ගල තබා තිබුණේ ගුවන් තොටුපළක් සෑදීමේදී සලකා බැලිය යුතු සමාජීය හා පරිසර විද්‍යාත්මක කරුණු කිසිවක් නිසි ලෙස අධ්‍යයනය කිරීමෙන් පසුව නොවේ. අප රජය විසින් එම ගුවන් තොටුපළේ කටයුතු නැවත ආරම්භ කිරීමට සූදානම් වීමේදී මුල්ගල තැබීමේදී එවකට පැවැති රජය මෙන්ම ඒ සඳහා පූර්ණ වගකීම දැරූ පුද්ගලයන් වන ඇමති මංගල සමරවීර, ගුවන් තොටුපළ සභාපති ටීරාන් අලස් මෙන්ම අනෙකුත් අදාළ බලධාරීන් විසින් නොසලකා හැර තිබුණු සමාජීය හා පරිසර විද්‍යාත්මක කරුණු නැවත සලකා බැලීම සිදු විය. ශක්‍යතා අධ්‍යයනය සිදු කර ඇත්තේ ඒ අනුවය.

ශ්‍රී ලංකාවේ ජෛව විවිධත්වයට ඉවහල්වන වීරවිල කුරුළු අභය භූමිය පිහිටා තිබෙන්නේද මෙම මුල්ගල තබා තිබූ ගුවන් තොටුපළ අසලමය. පරිසර විද්‍යාඥයින් පෙන්වා දුන්නේත් අනතුරු ඇඟවුමේත් එම ස්ථානය ගුවන් තොටුපළක් සෑදීම සඳහා කිසිසේත්ම සුදුසු නොවන බවයි. ගුවන් තොටුපළ ඉදිකිරීම සඳහා තෝරාගෙන තිබූ වීරවිල ප්‍රදේශය පිළිබඳව එම ප්‍රදේශයේ ගොවීන්ගෙන්ද විරෝධතාවයක් ඇති විය. කුඹුරු ඉඩම් ඒ සඳහා අනහැර දැමීමට සිදු වීම එයට හේතුවයි. ඒ සඳහා රජය ඇහුම්කන් දීම තුළින් වඩාත් ප්‍රජාතාන්ත්‍රික ක්‍රමවේදයක් අනුගමනය කර ඇති බව සඳහන් යුතුය. මෙවැනි ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් සිදු නොකළේ නම් ව්‍යාපෘතිය කරගෙන යාමේදී විශාල ගැටලු රැසක් ඇතිවී ව්‍යාපෘතිය අත්හැර දැමීමට සිදු වෙයි. එය රටට ඉමහත් පාඩුවක් බව සඳහන් කළ යුතුය. මෙවැනි ව්‍යාපෘති මගින් දිවයිනේ අඩු දියුණු ප්‍රදේශ සංවර්ධනය වීම පිළිබඳ හා ඒ ප්‍රදේශවල ජන ජීවිතය ඉහළ යාම දැකිය නොහැකි අය විසින් මෙවැනි ප්‍රකාශ කිරීම කනගාටුදායකය.

එබැවින් සියලු විරෝධතා මෙන්ම සමාජයීය හා පරිසර විද්‍යාත්මක සාධක පිළිබඳ නිසි අධ්‍යයනයක් සිදු කර, ගුවන් තොටුපළක් සෑදීමට සුදුසු ස්ථානයක් ලෙස තෝරාගත් මත්තල ප්‍රදේශයේ ගුවන් තොටුපළක් සෑදීමේ කටයුතු ආරම්භ කරන ලදී.

6. කෙරවලපිටිය විදුලි බලාගාරය

මෙම පත්‍රිකාවේ ඉදිරිපත් කළ එක වෝදනාවක් නම් කෙරවලපිටිය ව්‍යාපෘතියේ වියදම ඇ. ඩො. මිලියන 400ක් වුවද සත්‍ය වශයෙන් වියදම් වූයේ ඇ. ඩො. මිලියන 200ක් බවත්, මෙ. වො. 300ක් ලෙස සැලසුම් කළද පසුව මෙ. වො. 200ක ව්‍යාපෘතියක් බවට පත් වූ බවත්, විදුලි උත්පාදනය සඳහා දිනකට විදුලිබල මණ්ඩලයට ඉන්ධන වියදම ලෙස රුපියල් මිලියන 70ක් වැය වන බවත්, එසේම විදුලි ඒකකයක් රුපියල් 18 බැගින් මිලදී ගැනීමට තීරණය කළද රුපියල් 40 බැගින් ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලය මිලදී ගනු ලැබූ නිසා රුපියල් මිලියන 23,000 ක් වැය කර ඇති බවත්ය. තවද විදුලිබල මණ්ඩලයට මේ නිසා වසරකට රුපියල් 25,550ක පාඩුවක් සිදුවන බවත් එහි සඳහන් කර ඇත. මෙය අමූලික බොරුවකි. මෙහි සත්‍යතාවය නම්,

- මෙම බලාගාරය ඇ. ඩො. මිලියන 390කට ඉදිකිරීමට 2002 සහ 2005 වර්ෂවලදී සැලසුම් කළද, මෙම බලාගාරය ඉදිකිරීමට ඇ.ඩො. මිලියන 222.5කට 2006.06.28 දින රජයේ අනුමැතිය දුන්නේ කොන්ත්‍රාත්කරු වශයෙන් ලක්දනවි සමාගම ඉදිරිපත් කළ මිල ගණන්, තාක්ෂණ කමිටුව විසින් තාක්ෂණ ඇගයීමට ලක්කොට අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමත ටෙන්ඩර් සම්මත කමිටුවක් මගින් මිල ගණන් සාකච්ඡා කොට එකඟ වූ මිල ගණන් වශයෙන්, එම කමිටු දෙක නිර්දේශ කළ මිල සලකා බැලීමෙන් පසුවය. පසුව මෙම මුදල ගෙවීමට ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලයට මුදල් නොතිබූ නිසාත් ඒ සඳහා රජය සියයට 9ක පොළියක් යටතේ ඇ.ඩො. මිලියන 240.695 ක මුදලක් ලබාගත යුතු වීම නිසාත්, රජය මෙම බලාගාරය BOOT පදනමින් ඉදිකිරීමේ වගකීම මෙම සමාගමට පැවරූ අතර ඒ සඳහා සමාගම බලාගාරය වෙනුවෙන් ඇ.ඩො. මිලියන 222.5 ක්ද, ඒ සඳහා ණය ගැනීම්, ණය ආපසු ගෙවීම්, සේවකයින් බදවා ගැනීම්, යන්ත්‍රාගාරයේ නඩත්තුව සහ මෙහෙයවීම්, අවශ්‍ය අමුද්‍රව්‍ය මිලදී ගැනීම් ඇතුළු කාරක ප්‍රාග්ධනය වශයෙන් මුළු ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් තවත් ඇ.ඩො. මිලියන 72.3 ක් ඇතුළුව මුළු ව්‍යාපෘතිය සඳහා ආයෝජන වශයෙන් ඇ.ඩො. මිලියන 294.8ක් (යුරෝ මිලියන 245.748 - යුරෝ එකකට ඇ.ඩො. 1.20 බැගින්) ඉදිරිපත් කළේත්, එම ආයෝජනය පදනම් කොට මෙම බලාගාරයෙන් විදුලිය මිලදී ගැනීමට පහත සඳහන් ගාස්තුව ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලයෙන් ගෙවිය යුතු යයි තාක්ෂණ කමිටුව සහ අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ අනුමත ටෙන්ඩර් කමිටුව නිර්දේශ කළේත් ඒ මත පදනම්ව 2006.12.20 දින මෙම විදුලි ගාස්තුව අමාත්‍ය මණ්ඩලය අනුමත කළේය.

I.	සාමාන්‍ය ධාරිතා ගාස්තුව (levelized capacity charge)	- යුරෝ ගන 2.305
II.	සාමාන්‍ය ඉන්ධන ගාස්තුව (levelized energy charge)	- යුරෝ ගන 5.932 (දැව් තෙල් ලීටරයක් රුපියල් 3 බැගින්.)
III.	යන්ත්‍රාගාරය ක්‍රියාත්මක කිරීම ආරම්භ කිරීමේ ගාස්තුව (levelized start of cost)	- යුරෝ ගන 0.125
IV.	එකතුව (total levelized tariff)	- යුරෝ ගන 8.362 (ඇ.ඩො. ගන 11.04)

- මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා West Coast සමාගම (සියයට 100 රජය සතු සමාගමකි) දේශීය වශයෙන් සහ විදේශීය වශයෙන් ණය ලබාගෙන ඇත්තේ ඇ.ඩො. මිලියන 294.8 ක සීමාව තුළය. එය මෙසේය:-

දේශීය ආයතනවලින් රුපියල් මිලියන 12,425ක් (ඇ. ඩො. මිලියන 112.4)

විදේශ බැංකුවලින් යුරෝ මිලියන 152.21 (ඇ. ඩො. මිලියන 182.4කි) යුරෝ එකක් ඇ. ඩො. 1.20 බැගින්.

(මේ යුරෝ 152.21ක් වූ ණය මුදලින් යුරෝ මිලියන 10ට වැඩි ගණනක් තව දුරටත් බැංකුවේ ඉතිරි වී ඇත.)

- කෙරවලපිටිය විදුලි බලාගාරයේ විදුලිය ජනනය කිරීම සඳහා ඉන්ධන ලබාගැනීමට විදුලිබල මණ්ඩලය විසින් කිසිදු මුදලක් වැය නොකරයි. විදුලිබල මණ්ඩලය සිදු කරන්නේ මේ බලාගාරයෙන් ජනනය කරන විදුලිය මිලදී ගැනීම පමණි.

- 2008.11.06 වන දින සිට ක්‍රියාත්මක වූ කෙරවලපිටියේ පළමු අදියර මෙ. වො. 200කි. දෙවන අදියර 100කි. මෙය 2010 ජනවාරි 15 වැනි දින වන විට සම්පූර්ණ මෙ. වො. 300ක් ලෙස ජාතික විදුලිබල පද්ධතියට එක් වෙයි.

- විදුලිබල මණ්ඩලය විදුලිය මිලදී ගන්නේ රජය 2006.12.20 දින අනුමත කළ සහ 2007.01.10 දින විදුලිය මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම යටතේය. ඒ සඳහා යොදන දැව් තෙල් ලීටරයක් රුපියල් 30ක් වේ යන්න පදනම් කර විදුලි ඒකකයක් ඇ. ඩො. ගන 11. 038ක් බැගින්. එම මුදල වලංගු වන්නේ විදුලි බලාගාරයේ අදියර දෙකම, මෙ. වො. 300 ම ක්‍රියාත්මක කර ඒකාබද්ධ වක්‍රීය බලාගාරය ක්‍රියාත්මක වන විටය. එය 2010 ජනවාරි 15දා සිට ක්‍රියාත්මක වීමට සැලසුම් කර ඇත. එහෙත් 2008 ඇති වූ විදුලි හිඟයට විකල්පයක් නොවූ නිසා එහි පළමු අදියර යටතේ විවෘත බලාගාර මෙහෙයුම (Open Cycle Mode) මෙ. වො. 200කින්, 2008. 11. 6 වැනි දින ක්‍රියාත්මක විය. එහිදී විදුලි ඒකකයක් මිලදී ගන්නේ,
 2008 නොවැම්බර් මස ඒකකයක් රුපියල් 33.91 බැගින්
 2008 දෙසැම්බර් මස ඒකකයක් රුපියල් 33.94 බැගින්
 2009 ජනවාරි මස ඒකකයක් රුපියල් 23.21 බැගින්
 2009 පෙබරවාරි මස ඒකකයක් රුපියල් 20.30 බැගින්
 2009 මාර්තු මස ඒකකයක් රුපියල් 20.42 බැගින්
 2009 අප්‍රේල් මස ඒකකයක් රුපියල් 20.47 බැගින්

2009 මැයි මස ඒකකයක් රුපියල් 20.99 බැගින්
 2009 ජූනි මස ඒකකයක් රුපියල් 21 බැගින්
 2009 ජූලි මස ඒකකයක් රුපියල් 22.74 බැගින්
 2009 අගෝස්තු මස ඒකකයක් රුපියල් 25.56 බැගින්
 2009 සැප්තැම්බර් මස ඒකකයක් රුපියල් 25.74 බැගින්
 2009 ඔක්තෝම්බර් 25.95 බැගින් සහ
 2009 නොවැම්බර් මස ඒකකයක් රුපියල් 12.43 බැගිනි.

මාස්පතා විවිධ මිල ගණන් සඳහන් වන්නේ ඒ ඒ මාස වල බනිජ් තෙල් සංස්ථාව සපයන ඉන්ධනවල මිල වෙනස් වූ නිසාවෙනි. ඉන්ධන සපයා ඇත්තේ පහත සඳහන් මිල ගණන් යටතේය.

2008. 7. 20 සිට ලීටර 1ක් රු. 88.72
 2008. 11. 27 සිට ලීටර 1ක් රු. 82.01
 2009. 1. 09 සිට ලීටර 1ක් රු. 40.11
 2009. 2. 28 සිට ලීටර 1ක් රු. 39.41
 2009. 4. 10 සිට ලීටර 1ක් රු. 39.98
 2009. 6. 25 සිට ලීටර 1ක් රු. 53.43
 2009. 7. 16 සිට ලීටර 1ක් රු. 52.20

● 2010 ජනවාරි 15 වන දින සිට ඒකීය චක්‍රීය විදුලි බලාගාරය ක්‍රියාත්මක වන විට (Combined Cycle Operation) විදුලි ඒකකයක් වත්මන් දැවී තෙල් මිල අනුව රුපියල් 14-16ක් අතර වනු ඇත. මේ අනුව යම් ලෙසකින් 2008 දී පළමු අදියර ක්‍රියාත්මක නොවූයේ නම් විදුලි හිඟය වැළැක්වීම සඳහා විදුලි ඒකකයක් මිලදී ගැනීමට සිදු වන්නේ රුපියල් 40-45ක් අතර මිලකටය. මේ ව්‍යාපෘතිය සඳහා රුපියල් 26කට ඉන්ධන ලීටරයක් ලබා දුන්නට කර ඇති සඳහනද අසත්‍යය. මේ සඳහා විදුලිබල මණ්ඩලයට පාවුවක් සිදු වී නොමැති අතර, සාපේක්ෂකව කැලණිනිස්ස විදුලි බලාගාරය සහ AES ඒකාබද්ධ චක්‍රීය විදුලි බලාගාරය සහ ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලය ක්‍රියාත්මක කරන Marubeni ඒකාබද්ධ චක්‍රීය විදුලි බලාගාර ඉන්ධන ගාස්තු සමඟ සසඳන විට විදුලිබල මණ්ඩලයට අඩු වියදමින් විදුලිය ජනනය කිරීමේ වාසිය ඇති වී තිබේ. (මේ සඳහා ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලයේ සාමාන්‍යාධිකාරී විසින් 2009.02.06 දින දිනමිණ සහ Daily News පුවත්පත්වල පළ කළ නිවේදනයේ අනෙකුත් විදුලි බලාගාර වෙනුවෙන් ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලය දරන වියදම් සහ මෙම බලාගාරය දරනු ලබන වියදම් පිළිබඳ සංසන්දනාත්මක විස්තරයක් ඉදිරිපත් කර තිබේ. එය කරුණාකර බලන්න).

අවසන් වශයෙන් සඳහන් කළ යුත්තේ මෙම සියලු ලියකියවිලි රජයේ විගණකාධිපතිවරයාගේ විගණනයට යටත් වී ඇති අතර අදාළ ගිවිසුම් නීතිපතිවරයා විසින් අනුමත කර ඇති ඒවා බවය.

7. උමා ඔය ව්‍යාපෘතිය

“අවුරුදු 40ක පළපුරුදු නායකයා වසර 4කදී කළ හපන්කම්” යනුවෙන් සඳහන් කර ප්‍රචාරය කරනු ලබන පත්‍රිකාවේ උමා ඔය පිළිබඳ වැරදි තොරතුරු සපයමින්, එම ව්‍යාපෘතිය මඟින් මුදල් වංචා කර ඇති බවට ප්‍රසිද්ධියක් ලබාදී ඇත. එම නිසා මෙම ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධයෙන් නිවැරදි තොරතුරු පහත පරිදිය.

මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ පුහුල්පොල සහ ඩයරබා යන ජලාශ දෙක දළ වශයෙන් පිළිවෙළින් අක්කර 40ක් හා 10ක් යන ප්‍රමාණයන් යටතරමින් තැනීමට යෝජනය. මෙම ජලාශ දෙක යා කරන උමග කි. මී. 4ක් පමණ දිග වන අතර, ඩයරබා සිට තවත් කි. මී. 15ක් පමණ දිග උමගක් තැනීම කර පහළ නිම්නයේ තැනීම කරනු ලබන ජලවිදුලි බලාගාරය වෙත ජලය රැගෙන යාමට සැලසුම් කර තිබේ. ඉන් අනතුරුව තැනෙන තවත් කි. මී. 3.5ක් පමණ වූ උමගක් මඟින් මෙම ජලස්කන්ධය අලිකොටආර ජලාශයට මුදාහරිනු ලැබේ.

උමා ඔය මෙඟාවොට් 120කට සැලසුම් කරන ලද ව්‍යාපෘතියක් වන අතර එය මෙඟාවොට් 50ක් වශයෙන් සඳහන් කිරීම වැරදිය. මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා දළ සැලසුම අනුව 2002 වසර තුළදී, ඇ. ඩො. මිලියන 265ක් වශයෙන් ඇස්තමේන්තු කර ඇත. මෙම ඇස්තමේන්තුව එවකට 1999 වසර තුළ තිබූ ද්‍රව්‍ය හා වැටුප් ප්‍රමාණයන් අනුව ගණනය කර ඇත. මෙම ඇස්තමේන්තුව පිළිගත් විද්වතුන්ගෙන් සමන්විත තාක්ෂණික කමිටුවක් මඟින් 2009 වසර තුළ පැවති ද්‍රව්‍ය මිල හා වැටුප්වලට සරිලන පරිදි, 2009 වසර තුළදී නැවත ගණනය කරනු ලැබූ අතර එය ඇ. ඩො. මිලියන 545ක් ක් වශයෙන් ඇස්තමේන්තු කර ඇත. 1999 වසර සිට 2009 වසර වනතෙක් ද්‍රව්‍ය හා මිල ගණන් වැඩිවීම සලකා බැලීමේදී ඇස්තමේන්තු මුදල දෙගුණයකටත් වඩා වැඩිවීම සාධාරණ ඇස්තමේන්තුවක් බව මෙහිදී සඳහන් කළ යුතුය. නමුත් මෙය මුදල් වංචාවක් වශයෙන් හුවා දැක්වීම ඉතාමත් වැරදි තොරතුරු සැපයීමක් වන අතර නිවැරදි තත්ත්වය මහජනයාට පෙන්වා දීම කළ යුතු වේ.

මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ පහළ නිම්නයේ ඉඩම් අක්කර 5000ක් සංවර්ධනය කරනු ලබන බව සඳහන් කිරීමද වැරදි තොරතුරු ලබාදීමකි. එය හෙක්ටයාර් 5000ක් හෙවත් අක්කර 12500ක් අලුතින් සංවර්ධනය කිරීමට හැකි ව්‍යාපෘතියක් ලෙස නිවැරදි විය යුතුය.

සාමාන්‍ය ව්‍යාපෘති සඳහා ලෝක බැංකුව, ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව වැනි ආයතනවලින් ණය මුදල් ලබාගැනීම කළ හැකි අතර, එම ආයතනවල කොන්දේසි අනුව ඉදිරි කටයුතු කරනු ලැබේ. විශාල ව්‍යාපෘති සඳහා එසේ ණය ලබාගැනීම අපහසු නිසා, පවත්නා රජයන් තම මිත්‍ර රටවල් සමඟ සාකච්ඡා කර ණය ආධාර ලබාගැනීම එක්සත් ජාතික පක්ෂ රජය කාලයේ මෙන්ම පවත්නා රජයද අනුගමනය කරනු ලබන පිළිවෙතකි.

මේ අනුව අදාළ මිත්‍ර රටවල් විශාල ව්‍යාපෘති සඳහා සමහර අවස්ථාවලදී ණය ආධාර ලබාදෙනු ලබන අතර, එම රටවල්වල කොන්ත්‍රාත්කරුවන් මඟින්, තැනීම් වැඩ කරගැනීම අදාළ රටවල් අපේක්ෂා කෙරේ. ඒ අනුව අදාළ රටවල් සුදුසු කොන්ත්‍රාත්කරුවන් නම් කිරීම කරනු ලබන අතර, එම කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ තැනීම් වැඩ කිරීමේ හැකියාව, පලපුරුද්ද මෙන්ම ඔවුන්ගේ තාක්ෂණ යෝජනා හා මූල්‍ය යෝජනා, පිළිගත් දේශීය විද්වතුන්ගෙන් සමන්විත කමිටුවක් මඟින් ඇගයීම සහ පවත්නා මිල ගණන් සමඟ සංසන්දනය කර, මිල ගණන් සම්බන්ධයෙන් එකඟතාවයකට පැමිණීම පිළිගත් කොන්ත්‍රාත් පිරිනැමීමේ ක්‍රමයක් වන අතර මෙය කඩිනම් මහවැලිය දියත් කිරීමේදී අනුගමනය කළ පිළිවෙතකි.

- උදාහරණයක් වශයෙන් එක්සත් ජාතික පක්ෂ රජය යටතේ කඩිනම් මහවැලිය තැනීමේදී පහත සඳහන් පරිදි කටයුතු කර ඇත.
- රන්දෙණිගල ජලාශය තැනීමේ ව්‍යාපෘතියේදී ජර්මන් රජයෙන් මුදල් ප්‍රදානයක් ලබාගෙන තිබූ අතර එම අවස්ථාවේදී, එම රජය විසින් නම් කරනු ලැබූ අදාළ රටේ කොන්ත්‍රාත්කරුවකු වෙත කොන්ත්‍රාත් ලබාදී ඇත.
 - රන්ටැණේ ජලාශ තැනීමේ ව්‍යාපෘතිය සඳහා ජර්මන් රජය මඟින් ණය ලබාගෙන තිබූ අතර එයද ඉහත පරිදි කොන්ත්‍රාත් ලබාදී ඇත.
 - වික්ටෝරියා ජලාශය තැනීම සඳහා මහා බ්‍රිතාන්‍යය රජය මඟින් මුදල් ප්‍රදානයක් ලබාගෙන තිබූ අතර, එම තැනීම් වැඩ අදාළ රජය නම කරනු ලැබූ කොන්ත්‍රාත්කරුවෙකු වෙත කොන්ත්‍රාත් ලබාදී ඇත.
 - කොත්මලේ ජලාශය තැනීමේ ව්‍යාපෘතිය සඳහා ස්වීඩනයෙන් ණය ලබාගෙන තිබූ අතර එම අවස්ථාවේදී එම රජය නම් කරනු ලැබූ අදාළ රටේ කොන්ත්‍රාත්කරුවන් වෙත කොන්ත්‍රාත් ලබාදී ඇත.

එදා ඒ අනුව එක්සත් ජාතික පක්ෂ රජය කටයුතු නොකළේ නම් එම ව්‍යාපෘතියම එම වියදම් කරනු ලැබූ මුදල් ප්‍රමාණය මෙන් 20-30 ගුණයක් පමණ වියදම් වනවා නොඅනුමානය. තවද එවැනි විශාල මුදලක් දැන් ලබාගැනීමද ඉතාමත් අසීරු බව වර්තමාන තත්ත්වය අනුව අපට පැහැදිලි වේ.

අද ලෝකයේ තිබෙන ආර්ථික තත්ත්වය අනුව, උමා ඔය ව්‍යාපෘතිය වැනි විශාල ව්‍යාපෘතියක් තැනීම සඳහා ලෝක බැංකුව/ආසියා සංවර්ධන බැංකුව වැනි බැංකුවලින් ණය මුදල් ලබාගැනීම කිසිසේත්ම කළ නොහැකි බව සියලු දෙනාටම පැහැදිලි විය යුතුය.

නමුත් ජල හිඟයෙන් පෙළෙන මොණරාගල දිස්ත්‍රික්කයේ අදාළ ජල ප්‍රශ්නය විසඳිය හැකි වන පරිදි සහ මෙගාවොට් 120ක ජල විදුලියක් නිෂ්පාදනය කළ හැකි උමා ඔය ව්‍යාපෘති තවදුරටත් ප්‍රමාද නොකර ක්‍රියාත්මක කළ යුතු යැයි පවත්නා රජය තීරණය කරනු ලැබූ අවස්ථාවකදී, ඉරාන රජය විසින් යම්කිසි කොන්දේසි සහිතව ණය මුදලක් ලබාදීමට එකඟ වී ඇති අතර, පවත්නා රජය එයට එකඟ වී ඇත.

ඉන්පසුව, ඉරාන රජය විසින් නම් කරනු ලැබූ කොන්ත්‍රාත් සමාගමක් වෙත අදාළ කොන්ත්‍රාත් වැඩ පිරිනමා තිබේ. මෙහිදී පහත සඳහන් පිළිගත් කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කිරීමේ පිළිවෙත් අනුගමනය කර තිබේ.

1. යෝජිත කොන්ත්‍රාත්කරුගේ යෝජනාවන් හා මුදල් ඇස්තමේන්තු ලබාගැනීම.
2. 1999 මිල ගණන්වලට සකස් කර තිබූ දළ ඇස්තමේන්තුව 2009 වසරට සරිලන මිල ගණන්වලට සංශෝධිත ඇස්තමේන්තු සකස් කිරීම.
3. අදාළ කොන්ත්‍රාත්කරුගේ යෝජනාවන් පිළිගත් දේශීය විද්වතුන්ගෙන් සමන්විත තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවක් මඟින් ඇගයීමට ලක් කිරීම. (මෙම ඇගයීම් කිරීමේදී දැනට කරගෙන යනු ලබන අදාළ ව්‍යාපෘතිවල පවත්නා මිල ගණන් මෙන්ම ඉදිරියේදී ඇතිවිය හැකි ද්‍රව්‍යවල මිල ගණන්වල විචලනයන් යනාදී විවිධ කරුණු කෙරෙහිද සැලකිල්ල යොමු කර ඇත.)
4. පසුව අදාළ කොන්ත්‍රාත්කරු සමඟ සාකච්ඡා කොට 2009 පවත්නා ඇස්තමේන්තු මුදලටද වඩා අඩුවෙන් මෙම කොන්ත්‍රාත්තුව පැවරීමට එකඟතාවයකට පැමිණීම.

මෙම කොන්ත්‍රාත්තුව පිරිනැමීමේ කොන්දේසි අනුව, අදාළ කොන්ත්‍රාත්කරු ඉදිරියේ ඇතිවන ද්‍රව්‍ය මිල ගණන්වල මිල උච්චාවචනයන් මෙන්ම අනපේක්ෂිතව අමතරව කිරීමට සිදු විය හැකි වැඩ සඳහා කිසිදු අමතර ගෙවීමක් සිදු නොකරන අතර, ඒ සියලුම අවදානම් තත්ත්වයන් කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් දරාගත යුතුය.

මේ අනුව පෙනී යන්නේ රජයේ නිලධාරීන් විසින් පිළිගත් ක්‍රමවේදයක් අනුව ලබාදී ඇති උමා ඔය තැනීමේ කොන්ත්‍රාත්තුව සම්බන්ධයෙන් වැරදි තොරතුරු සපයමින් හිතාමතාම මහජනයා නොමග යැවීමට උත්සාහ ගන්නා බවයි.

මීට අමතරව අදාළ පුවත්පත් දැන්වීම් අනුව මෙම ඇස්තමේන්තු මුදල් මහවැලි ව්‍යාපාරය සඳහා වියදම් වූ මුදල සමඟ සංසන්දනය කර විශාල මුදල් වංචාවක් කර ඇති බවට වැරදි තොරතුරු මහජනයා වෙත ලබාදීමට උත්සාහ කර ඇති බවක් පෙනේ.

මහවැලි ව්‍යාපාරය 1970 සිට 1985 වසර තෙක් ප්‍රධාන වශයෙන් තැනීම් කටයුතු කරනු ලැබූ අතර, එම අවස්ථාවලදී එවකට පැවති ද්‍රව්‍ය මිල ගණන්, විනිමය අනුපාත අද තත්ත්වය හා සංසන්දනය කිරීමේදී පුවත්පත් මගින් කර ඇති දෝෂාරෝපණයන් කිසිලෙසකින්වත් සාධාරණ නොවන බව ඕනෑම අයෙකුට අවබෝධ වනු ඇත. සංසන්දනය කිරීමේ පහසුව සඳහා 1970 මෙන්ම 2009 මිල ගණන් සමහරක් පහත දැක්වේ.

විෂය	1970 මිල ගණන්	2009 මිල ගණන්
ඇමරිකන් ඩොලරය	රු. 6.80	රු. 115
සිමෙන්ති කොට්ටයක්	රු. 10	රු. 680
ඉංජිනේරුවරයෙකුගේ මාසික වැටුප	රු. 680	රු. 25,600
ඩීසල් ගැලුමක මිල	රු. 4.50	රු. 315

උමා ඔය වැරදි ලෙස ඇස්තමේන්තු ගත කර ඇති බව පෙන්වාදීමට උත්සාහ කර ඇති ඇතත්, දැනටමත් තැනීම් කරනු ලබන මීට සමාන ව්‍යාපෘතියක් වන ඉහළ කොත්මලේ යෝජනා ක්‍රමයට දැනටමත් කර ඇති වියදම හා සංසන්දනය කිරීමේදී උමා ඔය ව්‍යාපාරයට කර ඇති ඇස්තමේන්තුව ඉතාමත් සාධාරණ බව පෙනී යයි.

ඉහළ කොත්මලේ ජල විදුලි යෝජනා ක්‍රමය යටතේ විදුලිය මෙගාවොට් 150ක් නිපදවනු ලබන අතර මේ වන විටත් ජපන් ආධාර යටතේ ඇ. ඩො. මිලියන 460ක් වියදම් වී ඇත. මෙම ව්‍යාපෘතිය තවමත් නිමවී නැති අතර, තවදුරටත් ඒ සඳහා වියදමක් දැරීමට සිදු වෙයි. මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ පහළ නිම්නවල සංවර්ධනයක්ද නොවෙයි.

මේ අනුව බලන කල උමා ඔය ව්‍යාපෘතිය යටතේ විදුලිය මෙගාවොට් 120ක් නිෂ්පාදනය කරනු ලබන අතර, පහළ නිම්නයේ අක්කර 12,500ක පමණ සංවර්ධනය කර, තවදුරටත් බදුල්ල, මොණරාගල හා හම්බන්තොට යන දිස්ත්‍රික්ක 03ටම පානීය ජලය, කර්මාන්ත සඳහා ජලය, වන සතුන්ට ජලය ලබාදීම මෙන්ම පරිසරය වැඩිදියුණු කිරීමටත් ජලය ලබාදීමට හැකි මෙම ව්‍යාපෘතිය ඇ. ඩො. මිලියන 529කට තැනීම සසඳා බැලීමේදී වාසිදායක වේ.

8. ගුවන් පාලම්වලින් රුපියල් මිලියන 3500ක් හොරකම් කළා

පාලමක වියදම රඳා පවතින්නේ එහි දිග, පළල, අත්තිවාරමේ ගැඹුර සහ එම පාලම සැලසුම් කර ඇත්තේ කුමන බරක් සඳහාද, ඉදිකිරීමට භාවිතා කරන ද්‍රව්‍ය මොනවාද යනාදී කරුණු පදනම් කරගෙනය. එනිසා පාලමකට සම්මත ජාත්‍යන්තර මිලක් නොමැත. ප්‍රශ්නගත ගුවන් පාලම්වල විස්තර මෙසේය.

	කැළණි ගුවන් පාලම	නුගේගොඩ ගුවන් පාලම	දෙහිවල ගුවන් පාලම
දිග මීටර්	325	261	337
පළල මීටර්	14.7	7.35	7.35
සමාන්තර පාලම් 2යි			
වියදම පවුම්	9,160,000	3,984,600	5,114,333
රුපියල් මිලියන	1719.5	745.1	956.3
වර්ග අඩියකට වියදම (ඩොලර්)	292	316	315
යටින්යන වාහන සඳහා මං තීරු	02	04	04

මෙම ගුවන් පාලම්වල වර්ග අඩියකට වියදම ඇමරිකානු ඩොලර් 292 සිට 316 අතර වේ. මාබේ සහ ජොන්සන් සමාගම (Mabey & Johnson Ltd.) සැලසුම්කර නිෂ්පාදනය කර සැපයූ සියලුම ගුවන් පාලම්වල පාලම සඳහා පමණක් වැය වී ඇත්තේ, වර්ග අඩියකට ඩොලර් 270කි.

කොන්ක්‍රීට්වලින් ඉදිකරන්නේ නම් මෙම වියදම වර්ග අඩියට ඇ.ඩො. 175ක් පමණ වේ. වර්ග අඩියට වැය වූ මුළු වියදම වෙනස් වී ඇත්තේ අත්තිවාරම් ගැඹුර සහ යටින් යන වාහනවලට සැකසූ මං තීරු ගනන, ඒවායේ දිග පළල සහ අගය මත එකතු වන බදු යනාදිය නිසාය. එම වියදම් පාලමෙන් පාලමට වෙනස් වේ.

වානේ ගුවන් පාලම් සඳහා වර්ග අඩියට වැය වන ජාත්‍යන්තර මිල ගණන් ලංකාවේ මිල ගණන්වලට වඩා බොහෝ වැඩිය. උදාහරණයක් ලෙස බහරේන්වල මැනමා (Manama) නම් ස්ථානයේ ඉදිකර ඇති අල්ෆීල් (Alseef) ගුවන් පාලමේ වර්ග අඩියට ඇ. ඩො. 530ක් වැය වී ඇත. 2003-2005 අතර කාලයේ ඉදිකළ මෙම පාලමේ ඉදිකිරීම් සමාගම WCT Berhad ය.

එසේම ලංකාවේ නැගෙනහිර පළාතේ ප්‍රංශ රජයේ ආධාර ඇතිව එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානයේ ආයතනයක් වන United Nations Office for Project Services (UNOPS) මගින් කොන්ත්‍රාත් ගෙන වානේවලින් ඉදිකරනු ලබන ඉරක්කන්ඩි පාලමේ වර්ග අඩියකට ඇ. ඩො. 252කද, පුඩුවකණ්ඩි පාලමට වර්ග අඩියකට ඇ. ඩො. 293කද යාන් ඔය පාලමට ඇ. ඩො. 367කද, ඔඩිඩමාවඩි පාලමට වර්ග අඩියකට ඇ. ඩො. 300කද වැය වේ. එසේ නම් ඉන් පවසන්නේ එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානයද පාලම්වලින් මුදල් භාරකම් කළ බවද?

කැලණිය ගුවන් පාලම් දෙක ඇතුළුව ගුවන් පාලම් හතර සඳහා රජය විසින් දරා ඇති මුළු වියදම පවුම් මිලියන 18.25ක් පමණි. (රුපියල් මිලියන 3286.6කි) එනිසා රුපියල් මිලියන 3500ක් භාරකම් කිරීමට නම් පාලම් කිසිවක් ඉදි නොකර තවත් රුපියල් මිලියන 213.4ක් භාරා විසින් තමන්ගේ ගෙදර ගෙන යා යුතුය.

ගුවන් පාලම් කොන්ක්‍රීට් යොදා ඉදිකිරීම ලාභ වුවත්, ඒ සඳහා අවම වශයෙන් අවුරුදු තුනක් ගතවේ. එහෙත් වානේ ගුවන් පාලමකට ගතවන්නේ මාස 3-4 අතර කාලයකි. වාහන තදබදය ඇති මං සංදියක් වසර තුනක් වසා දැමීමෙන් සිදුවන මහජන අපහසුතාවය සහ සමස්ත ආර්ථිකයට සිදුවන අලාභය ඉතා අධිකය.

උදාහරණයක් වශයෙන් කැලණිය ගුවන් පාලම ඉදිකිරීම නිසා වසරකට ආර්ථිකයට ලැබෙන ඉතිරිය රුපියල් මිලියන 1071.3කි. (ඉන්ධන ඇතුළු වාහන ක්‍රියා කිරීමේ වියදමේ ඉතිරිය රුපියල් මිලියන 325.8කි. මගීන්ගේ කාලය ඉතිරි වීමෙන් ආර්ථිකයට වන ප්‍රතිලාභය රුපියල් මිලියන 745.5කි.) මෙහිසා මෙම පාලම් දෙක (මං තීරු 4) මාස පහ කින් ඉදිකිරීම නිසා අවුරුදු 2 1/2දී රටට ඇතිවන ඉතිරිය රුපියල් මිලියන 2678.25කි.

පාලමේ මුළු වියදම අවුරුදු දෙකකදී ප්‍රතිලාභ වශයෙන් ආර්ථිකයට එකතු වේ. ඉදිකිරීම් වියදම වැඩි වුවත් ප්‍රතිලාභ ඉතාමත් ඉහළ නිසා ගුවන් පාලම් තැනීමේ දී කොන්ක්‍රීට් වෙනුවට වානේ යොදා ගැනීමට රජය තීරණය කරන ලදී. එසේම යකඩ පාලමක ජීව කාලය කොන්ක්‍රීට් පාලමකට සමාන හෝ ඊටත් වැඩිය. දැනට ලංකාවේ ඇති බොහෝ යකඩ පාලම් අවුරුදු 100ට වැඩි ඒවාය.

ද්විපාර්ශ්වික ගිවිසුම් මත ණය ලබාදෙන විට ණය දෙන රටේ සමාගමක් වශයෙන් එම රජය විසින් නම් කිරීම සාමාන්‍ය සිද්ධියකි. මෙම ගුවන් පාලම් සඳහා ණය ලැබුණේ බ්‍රිතාන්‍ය රජයෙනි. ඒනිසා කොන්ත්‍රාත්කරු බ්‍රිතාන්‍ය සමාගමකි. වික්ටෝරියා ජලාශයට මුදල් ලැබුණේ බ්‍රිතාන්‍යයෙනි. ඒ නිසා කොන්ත්‍රාත්කරු වූයේ බ්‍රිතාන්‍ය සමාගමකි. කොන්මලේ ජලාශයට මුදල් ලැබුණේ ස්විඩන් රජයෙනි. ඒ නිසා කොන්ත්‍රාත්කරු වූයේ ස්විඩන් සමාගමකි. මෙය මේ රටේ පසුගිය වසර 30-40 තුළම ක්‍රියාත්මක වූ ක්‍රමයයි.

මෙම කොන්ත්‍රාත්තුව පිරිනමා ඇත්තේ ඉංජිනේරුවන්, ගණකාධිකාරීන් සහ අනෙකුත් විශේෂඥ නිලධාරීන්ගෙන් සමන්විත තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවකින් ඇගයීම් කර, අමාත්‍යවරයෙකු මගින් පත් කළ විශ්‍රාමික ලේකම්වරයෙකුගේ සහායකත්වයෙන් යුතු සාකච්ඡා කමිටුවක් මගින් සාකච්ඡා කර පිළිගත් ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියකි අනුගමනය කිරීමෙනි.

9. ඒ 9 මාර්ගය

මෙම මාර්ගය ඉදිකිරීමට අපේක්ෂා කරන්නේ චීන Exim බැංකුවේ ණයක් මගිනි. එම ණය දීමේ කොන්දේසි අනුව චීන රජය විසින් නම් කළ චීන සමාගමකට කොන්ත්‍රාත්තුව දීම අනිවාර්ය වේ. කිලෝමීටර 153ක් වූ ඒ 9 මාර්ගය සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරු සාකච්ඡා කමිටුව සමඟ එකඟ වී ඇති මිල රුපියල් මිලියන 15,300ක්. ඒ අනුව අපේක්ෂිත කිලෝ මීටරයක සාමාන්‍ය වියදම රුපියල් මිලියන 100කි. සාමාන්‍යයෙන් ඕනෑම ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත්තුවකට මූල්‍ය සහ භෞතික අවිනිෂ්චිත වියදම් (Physical & Financial Contingencies) සඳහා 20%ක් වෙන් කරනු ලැබේ. බිම් බෝම්බ සහ ආරක්ෂණ ගැටලු නිසා මෙම මාර්ගයේ සවිස්තරාත්මක සැලසුම් සකස් කිරීමට අවශ්‍ය තරම් සමීක්ෂණ හා මැනුම් කටයුතු කර නොමැත. ඒ නිසා අවිනිෂ්චිත වියදම් සඳහා 25%ක් වෙන් කර ඇත. මෙය measure and pay කොන්ත්‍රාත්තුවක් නිසා කොන්ත්‍රාත්කරුට ගෙවන්නේ ඉටුකරන ප්‍රමාණය අනුවය. එනිසා අවසානයේ කොන්ත්‍රාත්කරුට ගෙවන මිල රුපියල් මිලියන 15300ට අඩු හෝ වැඩි විය හැකිය. ජාත්‍යන්තර මිල ගණන් කැඳවා පිරිනැමූ දැනට ක්‍රියාත්මක වන මාර්ග කිහිපයක විස්තර පහත දැක්වේ.

ව්‍යාපෘතිය	ශ්‍රේණිය	නිමාව	කිලෝමීටරයකට අපේක්ෂිත සාමාන්‍ය වියදම රු.මි.
1. නුවර මහියංගණය මාර්ගය	ඒ	කාපටි කිරීම	117.65
2. නුවරඑළිය බදුල්ල මාර්ගය	ඒ	කාපටි කිරීම	98.49
3. අනුරාධපුර පාදෙණිය	ඒ	කාපටි කිරීම	71.53
4. නැගෙනහිර පළාතේ කි. මී. 153 මාර්ග ව්‍යාපෘතිය ඒ, බී, සී, ඩී		කාපටි සහ ගල් අතුරා තාර දැමීම	74.17
5. නුවර යාපනය මාර්ගට (ඒ 9)	ඒ	කාපටි කිරීම	100

ඒ 9 මාර්ගය ඉදිකිරීමට අවශ්‍ය සියලු ද්‍රව්‍ය (ගල්, වැලි, බොරළු ආදිය) කි. මී. 150-200 දුර ප්‍රමාණයන් ප්‍රමාණය කළ යුතුය. පුහුණු/ නුපුහුණු ශ්‍රමිකයන් නොමැත. දශක තුනක යුද්ධයක් නිසා මාර්ගය මෙන්ම මෙම ප්‍රදේශයේ සියලු භෞතික මෙන්ම සේවා පහසුකම් මුළුමනින්ම පාහේ විනාශ වී ඇත. ජල විදුලි පහසුකම් නොමැත. ඉංජිනේරුවන්ට පහසුකම් නොමැත. ඒ සියල්ල කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් සපයා ගත යුතුය. ඒ නිසා අනෙකුත් ව්‍යාපෘති හා සසඳන විට කොන්ත්‍රාත් මුදල ඉතා සාධාරණය.

මෙම කොන්ත්‍රාත්තුව පිරිනමන්නේ පිළිගත් ටෙන්ඩර් පටිපාටි අනුව ඉංජිනේරුවන්, ගණකාධිකාරීන් සහ අනෙකුත් විශේෂඥ නිලධාරීන්ගෙන් සමන්විත තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවකින් ඇගයීම් කර, අමාත්‍ය ලේකම්වරුන් හතර දෙනෙකුගෙන් සමන්විත සාකච්ඡා කමිටුවක් මගින් සාකච්ඡා කර, අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ලබාගෙනය.

10 වළපසුගිය වසර හතර තුළ උතුරේ ආරම්භ කළ අනෙකුත් මාර්ග ව්‍යාපෘතිවල විස්තර මෙසේය.

ව්‍යාපෘතිය		2009.12.31 දිනට වියදම රු. මි.
පාලම්		
මන්නාරම පාලම සහ කි. මී. 3 සපත්තු පාලම		2460.00
වාචකවිචේරී පුලෝලි මාර්ගයේ අංක 9/1 පාලම		1.73
කරෙයිනගර් සපත්තු පාලම		213.77
එකතුව		2675.50

මාර්ග	කි.මී.		2009.12.31 දිනට වියදම රු. මි.
පරන්නන් පුනනකරේ පාර	15.9		231.75
නුවර - යාපනය මාර්ගය (වව්නියා කොටස)	18.8		449.61
මුරුක්කන් - සිලාවතුර මාර්ගය	15.2		296.41
වව්නියා - හොරොච්චතාන මාර්ගය	9.6		150.79
මැදවව්විය - මන්නාරම මාර්ගය	10.5		125.77
යාපනය - ජේදුරුතුඩුව මාර්ගය	5.6		49.66
එකතුව	75.6		1303.99

2009 දෙසැම්බර් මස 31 දක්වා පාලම් තුනක් සහ මාර්ග කි. මී. 75.6ක් සඳහා දරා ඇති මුළු වියදම රුපියල් මිලියන 3979කි. එනිසා උතුරේ මාර්ග ව්‍යාපෘතියෙන් රුපියල් මිලියන 28000ක් හොරකම් කිරීමට නම් කිසිම ඉදිකිරීමක් නොකර තවත් රුපියල් මිලියන 24020.5ක් හොරා විසින් ගෙදරින් ගෙන ආ යුතුය.

උතුරු වසන්තය යනු සම්බන්ධීකරණ කමිටුවක් පමණි. විෂය භාර අමාත්‍යාංශ විසින් අදාළ සංවර්ධන කාර්යයන් භාරව කටයුතු කරයි. ඒ හැරෙන්නට උතුරු වසන්තය යනුවෙන් බැසිල් රාජපක්ෂ යටතේ “ආයතනයක්” නොමැත.

රාජ්‍ය සේවකයන් වශයෙන් අප නියෝජනය කරන්නේ මහජන ඔබගේ පාර්ශ්වයයි. රාජ්‍ය ආයතනයන් වශයෙන් අප විසින් ඉහත නිමිති වී ඇති සිද්ධීන්වලදී සිදු කළ සියලු ගනුදෙනු, ගිවිසුම් යනාදිය රජයේ අදාළ නීති හා විධිවිධානයන්ට අනුකූලව, අදාළ පටිපාටි සහ පිළිවෙත් හා රටේ පිළිගත් ක්‍රමවේදයන් අනුව සිදු කර ඇති අතර ඒ සම්බන්ධයෙන් ඉදිරිපත් කර ඇති චෝදනාවන් සාවද්‍ය වන බවත් මේ සත්‍ය තොරතුරු ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා ඕනෑම උසාවියක්, කමිටුවක් ඉදිරියට පැමිණීමට අප සූදානම් බවත් ප්‍රකාශ කරමු.

මෙම ගිවිසුම් නීතිපතිතුමාගේ විමර්ශනයට ලක්වන බවත් සියලු වියදම් විගණකාධිපතිතුමාගේ විගණනයට යොමු වූ බවත් ඉන්පසු කිසියම් හෝ අඩුලුහුදුකමක් තිබුණේ නම් පාර්ලිමේන්තුවේ රාජ්‍ය ගිණුම්කාරක සභාවේ නිරීක්ෂණයට ලක්වන බවත් අවධාරණය කරමු.

එහෙයින් ඔබ අතට පත්වන, ඔබ ඉදිරියේ දිග හැරෙන සියලු කරුණු කාරණා පිළිබඳ විමසිලිමත්ව හා අවබෝධයකින් යුතුව කටයුතු කරන්නැයි රාජ්‍ය සේවයේ යෙදෙන මහජන සේවකයන් වශයෙන් අපි ඔබගෙන් ඉල්ලා සිටිමු.

මෙයට විශ්වාසී,
 බලයට පත්වන රජය කුමක් වුවත් ගෞරවනීය රාජ්‍ය සේවයක් බලාපොරොත්තු වන
 මහජන සේවය උදෙසා කැප වූ ජෝෂ්ඨ රාජ්‍ය සේවකයින්.