

# 2013

මැයි

2011 ජූනි 01 සිට 2012 ජූනි 30

දක්වා කාල පරිච්ඡේදය තුළ ලංකා  
බනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින්  
ප්‍රසම්පාදනය කරන ලද බනිජ තෙල්  
නිෂ්පාදිත පිළිබඳ විශේෂ විගණනය

විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව

## ඇතුළත් කරුණු

යොමුව

විගණනය සඳහා ප්‍රධාන හේතුව

ප්‍රධාන කරුණු

විගණන විෂය පථය

සීමා

විගණනයේ පසුබිම

කණ්ඩායම විසින් ක්‍රියාත්මක කළ කාර්යයන්

කෙටි යෙදුම්

විධායක සාරාංශය

කරුණු

1. ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම
2. සැපයුම්කරුවන් ලියාපදිංචි කිරීම
3. මිල ගණන් කැඳවීම
4. ලංසු කැඳවීම සඳහා අසතුටුදායක ප්‍රතිචාර
5. සැපයුම්කරු තෝරා ගැනීමේ පරිපාටිය (පිරිවිතර ඇතුළත්ව) සහ කොන්ත්‍රාත්තු ප්‍රදානය කිරීම
6. බනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත පිළිබඳ රසායනාගාර පරීක්ෂණ
7. තොග මට්ටම පවත්වා ගැනීම
8. බනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත සඳහා ගබඩා පහසුකම් යොදා ගැනීම
9. ඔක්ටෙන් - 92 බණිජ තෙල් නිෂ්පාදිත ප්‍රසම්පාදනය කිරීම
10. තෙල් ප්‍රවාහනය සඳහා නල මාර්ග ජාලය
11. නිපැයුම් ප්‍රමාණය (Outturn Quantity)
12. ගෙවිය යුතු ප්‍රමාද ගාස්තු
13. බනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත ප්‍රසම්පාදනයේ අඩුපාඩු
14. සිග්ස්පූරුවේ ආසියානු තෙල් සැපයුම්කරුවකු නැවත පත් කිරීම සහ ප්‍රසම්පාදන පරිපාටියට පටහැනිව කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කිරීම
15. ලැබිය යුතු වෙළඳ ශේෂ
16. විශේෂ අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රසම්පාදන කමිටු තීරණයන්ට අනුකූල නොවීම

**යොමුව**

ලංකා බනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් අවස්ථා කීපයකදී බාල වර්ගයේ බනිජතෙල් නිෂ්පාදන (contaminated/dirty) ආනයනය කර බෙදා හැර තිබුණු අතර එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් වාහන හා යන්ත්‍රෝපකරණ අක්‍රීය තත්ත්වයට පත්විය. තවද, රාජ්‍ය ව්‍යවසාය පිළිබඳ කාරක සභාවේ (COPE) සභාපති විසින් 2011 ජූනි 01 සිට 2012 ජූනි 30 දක්වා කාල පරිච්ඡේදය තුළදී ලංකා බනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් කරන ලද බනිජතෙල් ප්‍රසම්පාදන සම්බන්ධයෙන් විගණනයක් සිදු කිරීම සඳහා මා වෙත පවරන ලදී. තවද බාල වර්ගයේ ඩීසල් තොග වෙළඳපලට නිකුත් කිරීම හේතුවෙන් මෝටර් වාහන හා යන්ත්‍රෝපකරණ ක්‍රියා විරහිත වීම පිළිබඳ පැමිණිලි 3000 කට වැඩි ප්‍රමාණයක් ලංකා බනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාවට ලැබී තිබුණි.

**විගණනය සඳහා ප්‍රධාන හේතුව**

මෙම කාල පරිච්ඡේදය තුළ පුවත්පත්, වෙනත් ජනසන්නිවේදන මාධ්‍ය, සමාජ කණ්ඩායම්, දේශපාලනඥයන්, සිවිල් සමාජය යනාදිය මගින් ලංකා බනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් බාල වර්ගයේ ඉන්ධන බෙදා හැරීමෙන් මෝටර් වාහන හා යන්ත්‍රෝපකරණ විශාල සංඛ්‍යාවක්ම අවස්ථා කීහිපයකදී ඉතා බරපතල ලෙස අවදානමකට ලක් වූ බව අනාවරණය කර තිබුණි. ඒ අනුව, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ “ගැන්ට්‍රි ක්‍රැන් ”, ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ බස් රථ, ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ “ලොකොමෝටිව්ස් ”, තැපැල් දෙපාර්තමේන්තුවේ මෝටර් වාහන, පෞද්ගලික අංශයේ ආයතන වල සහ සිවිල් සමාජයේ යන්ත්‍ර සහ මෝටර් රථ වාහන සඳහා එකී අපවිත්‍ර බනිජතෙල් ඉතා විශාල ලෙස බලපෑමක් කර තිබූ අතර, එම රාජ්‍ය ආයතන වල වත්කම් වලට සිදු වූ ඇස්තමේන්තුගත පාඩුව පහත පරිදි වේ. එබැවින් එකී කාල පරිච්ඡේදය තුළ බනිජතෙල් නිෂ්පාදනයන් ප්‍රසම්පාදනය සම්බන්ධයෙන් වංචා පිළිබඳ අවදානමක් විය.

ආයතනයේ නම	හානි වූ අයිතම		ප්‍රතිස්ථාපන/ප්‍රතිසම්පාදන
	අයිතම වර්ගය	ප්‍රමාණය	
			රුපියල්
ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව	එන්ජින් හුවලේ ලිප්ටර්ස්	252	1,810,407
ශ්‍රී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය	බස් රථ	289	650,659

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය	ට්‍රාන්ස්වර් ක්‍රේන් ප්‍රයිම් මූවර්ස් ටොප් ලිෆ්ට් ට්‍රක් ෆෝක් ලිෆ්ට්ස් මෝටර් කෝචස්, මිනි බස්, කැබ්ස් ආදිය	57	ඇස්තමේන්තු කර නැත. තොග වල තිබූ කොටස් වලින් ආදේශ කර ඇත.
තැපැල් දෙපාර්තමේන්තුව	වාහන	23	383,370

2011 වර්ෂය සඳහා බනිජතෙල් ආනයන මුළු පිරිවැය රුපියල් බිලියන 417 ක් විය. එය දළ වශයෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේ වර්තමාන වෙළඳපල මිල අනුව රුපියල් බිලියන 6,543 ක් වූ දළ දේශීය නිෂ්පාදනයෙන් (GDP) සියයට 6.4 ක් නියෝජනය විය.

**ප්‍රධාන කරුණු**

- ❖ අපවිත්‍ර ඉන්ධන බෙදාහැරීමේ ප්‍රවේණික ලෙස බලපෑමකට ලක් වූ පාර්ශවයන්ට වන්දි ගෙවීම සඳහා වගකීම පිළිබඳ අවදානමක් පැවතුණි.
- ❖ ලංකා බනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ කීර්ති නාමයට හා ප්‍රසිද්ධියට හානි වීමේ හැකියාව පිළිබඳ සැලකීමෙන් තොරව බනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් බාල වර්ගයේ ඩීසල් භාරගෙන වෙළඳපලට මුදා හැරීමට හේතු.
- ❖ රටේ ආර්ථිකයට හා සංවර්ධන ක්‍රියාවලියට බරපතල ලෙස බලපෑම් කෙරෙන පසු බලපෑම් හැකියාව.
- ❖ රටේ බනිජතෙල් ව්‍යාපාරය විශාල ලෙස ක්‍රියාත්මක කරන බනිජතෙල් සංස්ථාව විසින් සේවා දායක/ පොදු ජනයාගේ විශ්වාසය අහිමි කර ගැනීම.

**විගණන විෂය පථය**

- ❖ 2011 ජූනි 01 සිට 2012 ජූනි 30 දක්වා කාල පරිච්ඡේදය තුළ ලංකා බනිජතෙල් සංස්ථාව විසින් බනිජතෙල් නිෂ්පාදන ප්‍රසම්පාදනය කිරීම පිළිබඳ විගණනය
- ❖ විගණනය සමන්විත වන්නේ මූලිකවම මූල්‍ය හා මෙහෙයුම් පිළිබඳව වගකීම් දරන පුද්ගලයින් සමඟ සම්මුඛ සාකච්ඡා මගින් සහ විශ්ලේෂණාත්මක ක්‍රම හා වෙනත් පරිපාටිත් යොදා ගැනීමෙනි.
- ❖ ආයතනය එහි පරිසරය හා අභ්‍යන්තර පාලන පරිපාටිත් අවබෝධ කර ගැනීම
- ❖ පාලන පරීක්ෂාවන් (විමර්ශනය, නිරීක්ෂණ, පරීක්ෂණ හා නැවත කාර්ය සාධනය)
- ❖ තවදුරටත් සැලකිය යුතු වැදගත් ක්ෂේත්‍ර හඳුනාගැනීම සඳහා තහවුරු කිරීමේ විශ්ලේෂණාත්මක ක්‍රියාපටිපාටිත් ක්‍රියාත්මක කිරීම
- ❖ සවිස්තරාත්මක පරීක්ෂාවන් (ගනුදෙනු වර්ගය, ගිණුම් ශේෂ හා හෙළිදරව් කිරීම) ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන් පිළිබඳ තක්සේරු කරන ලද අවදානම නොසලකා එක් එක් ප්‍රමාණාත්මක ගනුදෙනු සඳහා වැදගත් පරිපාටිත් සැලසුම් කිරීම හා ක්‍රියාත්මක කිරීම, ගිණුම් ශේෂ හා හෙළිදරව් කිරීම්, සඳහා තහවුරු කිරීමේ ක්‍රියාපටිපාටි සැලසුම්කර ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- ❖ තෝරාගත් ප්‍රදේශයන්හි ප්‍රකාශ නොකරන ලද පදනමකින් විගණන පරිපාටි ක්‍රියාත්මක කිරීම - වංචා පිළිබඳ අවදානම සඳහා ප්‍රතිචාර සැලකීමේදී මෙය විශේෂයෙන් අදාල වේ.
- ❖ භෞතික සත්‍යාපන.

**සීමාවන්**

- ❖ කාලය සීමා වීම - නිශ්චිත දින 45 ක සීමිත කාල පරිච්ඡේදයක් තුළ විගණනය ක්‍රියාත්මක කරන ලදී.
- ❖ ලිඛිත සාක්ෂි නොමැති වීම

- ❖ බාහිර පාර්ශවයන්ගෙන් තොරතුරු තහවුරු කිරීම් රැස් කර ගැනීමේදී සම්මුඛ පරීක්ෂණ හා තැපැල් මගින් සාක්ෂි වෙනුවට දුරකථන සාකච්ඡා, ෆැක්ස් යනාදිය යොදා ගැනීමට සිදුවිය.

**විගණනය සඳහා පසුබිම**

පහත දැක්වෙන අවස්ථා මගින් විගණනය සඳහා යහපත් පසුබිමක් සැපයීණි.

- ❖ සමහර අපවිත්‍ර ඛනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත ප්‍රසම්පාදනය පිළිබඳ වෝදනා සම්බන්ධයෙන් තොරතුරු ජන සන්නිවේදන මාධ්‍ය මගින් හෙළිදරව් කර තිබුණි.
- ❖ ආයතනයේ කටයුතු හා වගකීම්, එහි පරිසරය සහ ඛනිජතෙල් නිෂ්පාදිත ප්‍රසම්පාදනය සම්බන්ධයෙන් අභ්‍යන්තර පාලන ප්‍රතිපත්ති හා පරිපාටි පිළිබඳ අවබෝධ කර ගැනීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන් පිළිබඳ හඳුනාගැනීම හා තක්සේරු කිරීම.
- ❖ ප්‍රසිද්ධ කරන ලද ලියවිලි මගින් හෙළිදරව් කරන ලද තොරතුරු වලට අනුව ඛනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් විධිමත් ලංසු ඇගයීමකින් තොරව සිදුකර විශේෂිත සැපයුම්කරුවන්ගෙන් අපවිත්‍ර ඛනිජතෙල් නිෂ්පාදිත ආනයනය කර තිබූ බව අනාවරණය විය.

**විගණනය විසින් සිදුකරන ලද කාර්යය**

විගණන සොයාගැනීම් පිළිබඳ වාර්තාවක් නිකුත් කිරීමට මා හට හැකිවන පරිදි පහත දැක්වෙන විගණන පරිපාටි ක්‍රියාත්මක කරන ලදී.

- ❖ 2012 අගෝස්තු 23 දින විගණනය ආරම්භ කරන ලද අතර, 2012 ඔක්තෝබර් 10 දින අවසාන කරන ලදී.

❖ ප්‍රසම්පාදනය පිළිබඳ පහත දැක්වෙන විගණන ක්ෂේත්‍ර ආවරණය කරන ලදී.

- ✧ ලංසු පරිපාටිය තරඟකාරී වූයේද,
- ✧ ලංසු ඇගයීමකට පෙර සාර්ථක ක්‍රමවේදය ස්ථාපිත වූයේද,
- ✧ ස්වාධීන ඇගයීම් කණ්ඩායමක් වූයේද,
- ✧ විශේෂිත ලංසු කරුවකු අසාධාරණ වාසියක් ලබාගැනීම මඟ හැරවීම පිණිස ලංසු පරිපාටිය සඳහා නියමිත කාල සටහනක් වූයේද,
- ✧ පෙර කාර්ය සාධනය, කීර්තිය , නීතිමය තත්ත්වය, නිෂ්පාදිතවල තත්ත්වය ආදිය පිළිබඳ සමාලෝචනයක් ඇතුළත්ව ප්‍රධාන සැපයුම් සඳහා සැපයුම්කරුවන්ගේ නිසි උද්යෝගය ක්‍රියාත්මකව තිබුණේද,
- ✧ නියෝජිතයෙක් යොදා ගැනීම පිළිබඳ ලංසුවෙහි ඇතුළත් වූයේද, එසේනම්, නියෝජිතයාගේ කාර්යභාරය, බලතල මට්ටම, නියෝජිතයා කටයුතු කරන ප්‍රධානියා කවරේද සහ
- ✧ විවිධ පිරිවිතරයන්ට අනුව නිෂ්පාදිතයන් සැපයීම.

**කෙටි යෙදුම්**

- BOC - ලංකා බැංකුව
- CEB - ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලය
- CPC - ලංකා ඛනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාව
- CPSTL - ලංකා ඛනිජතෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගම
- DES - පදනම මත බෙදා හැරීම
- FCA - ඉන්ධන ගැලපුම් ගාස්තුව
- GBA - මහා බ්‍රිතාන්‍ය පවුම්
- LAD - ලංකා ඔටෝ ඩීසල්
- Laycan - බාරදීම
- LC - ණයවර ලිපිය
- NPA - ජාතික ප්‍රසම්පාදන නියෝජිතායතනය
- Gasoline - පෙට්රල්
- Gas Oil - ඩීසල්
- SPBM - Single Point Buoy Mooving
- SSCAPC- අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කළ විශේෂ ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුව
- TEC - තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටුව

**විධායක සාරාංශය**

පාර්ලිමේන්තුව විසින් 1961 අංක 28 දරන ලංකා බනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථා පනත මගින් ලංකා බනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාව රාජ්‍ය ව්‍යවසායක් ලෙස ස්ථාපිත කරන ලද අතර, පසුව තවදුරටත් එයට සංශෝධන සිදු කරන ලදී. ලංකා බනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ දර්ශනය වන්නේ ජාතියේ සෞභාග්‍යය සඳහා දායකත්වයක් සපයන අතරම ප්‍රධාන වශයෙන් ගනුදෙනුකරුවන් සඳහා මෙහෙයවන පරිසර හිතකාමී, දේශයේ බනිජතෙල් හා සම්බන්ධිත කර්මාන්ත වල ප්‍රධාන ව්‍යවසායකයා බවට පත්වීමයි.

ලංකා බනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ ප්‍රධාන අරමුණු වන්නේ,

(අ) බනිජතෙල් නිෂ්පාදිත ආනයනකරුවකු, අපනයනකරුවකු, විකුණුම්කරුවකු, සැපයුම්කරුවකු හා බෙදාහරින්නකු වශයෙන් ව්‍යාපාරය ගෙනයෑමට

(ආ) උපයෝජනය කිරීම සඳහා ගවේෂණාත්මකව ව්‍යාපාරය සිදුකරගෙන යාමට සහ බනිජතෙල් පිරිපහදු කිරීමට හා අරමුණු ඉටු කර ගැනීමට පාදක වන ඕනෑම එවැනි ආනුෂංගික ව්‍යාපාරයක් පවත්වා ගැනීමට.

විගණනයට ලබාගත හැකි වූ තොරතුරු වලට අනුව, බනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත වල සිල්ලර මිලෙහි පහත සඳහන් පරිදි ප්‍රධාන වෙනස්කම් අනාවරනය විය.

බනිජතෙල් නිෂ්පාදන	බල පවත්නා දිනය			වෙනස්වීම			
	2011 අප්‍රේල් 01	2011 ඔක්තෝබර් 30	2012 පෙබරවාරි 12	4 වන කාර්තුව - 2011 වටිනාකම		පළමු කාර්තුව - 2012 වටිනාකම	
	මිල රු.	මිල රු.	මිල රු.	රු.	ප්‍රතිශතය	රු.	ප්‍රතිශතය
පෙට්රල් - එල්.පී 95	143.00	155.00	167.00	12.00	8.4	12.00	7.7
පෙට්රල් - එල්.පී 90	125.00	137.00	149.00	12.00	9.6	12.00	8.8
ලංකා ඔටෝ ඩීසල්	76.00	84.00	115.00	8.00	10.5	31.00	36.9
ලංකා සුපිරි ඩීසල්	98.30	106.30	142.00	8.00	8.1	35.70	33.6
ලංකා භූමිතෙල්	61.00	71.00	106.00	10.00	16.4	35.00	49.3
ලංකා කර්මාන්ත භූමිතෙල්	66.00	76.00	111.00	10.00	15.2	35.00	46.1
දැවිතෙල් - 800	52.20	52.20	92.20	-	0.0	40.00	76.6
දැවිතෙල් - 1500	50.00	50.00	90.00	-	0.0	40.00	80.0



2012 වර්ෂය සඳහා මහ බැංකු වාර්ෂික වාර්තාවට අනුව, 2012 වර්ෂයේ පළමු කාර්තුව තුළදී පහත දැක්වෙන ප්‍රධාන ආර්ථික ප්‍රතිපත්ති වෙනස්වීම් සිදුවී තිබුණි.

දිනය	වෙනස්වීම් හා මිනුම්																
-----	-----																
2012 පෙබරවාරි 14	- මගී බස් ගාස්තු සියයට 20 ක සාමාන්‍යයකින් වැඩි වීම																
2012 පෙබරවාරි 16	- මාසික විදුලි බිල මත ඉන්ධන ගැලපුම් ගාස්තුවක් (FAC) පහත රේඛයන්ට අනුව පනවන ලදී.																
	<table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;"><u>අංශය</u></th> <th style="text-align: right;"><u>ඉන්ධන ගැලපුම් ගාස්තු (ප්‍රතිශතය)</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">දේශීය පාරිභෝගිකයින්</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">- 0-30 (ඒකක/මාස)</td> <td style="text-align: right;">25</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">- 31-60 (ඒකක/මාස)</td> <td style="text-align: right;">35</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">- 60ට වැඩි (ඒකක/මාස)</td> <td style="text-align: right;">40</td> </tr> <tr> <td>කර්මාන්ත</td> <td style="text-align: right;">15</td> </tr> <tr> <td>හෝටල්</td> <td style="text-align: right;">15</td> </tr> <tr> <td>සාමාන්‍ය කටයුතු</td> <td style="text-align: right;">25</td> </tr> </tbody> </table>	<u>අංශය</u>	<u>ඉන්ධන ගැලපුම් ගාස්තු (ප්‍රතිශතය)</u>	දේශීය පාරිභෝගිකයින්		- 0-30 (ඒකක/මාස)	25	- 31-60 (ඒකක/මාස)	35	- 60ට වැඩි (ඒකක/මාස)	40	කර්මාන්ත	15	හෝටල්	15	සාමාන්‍ය කටයුතු	25
<u>අංශය</u>	<u>ඉන්ධන ගැලපුම් ගාස්තු (ප්‍රතිශතය)</u>																
දේශීය පාරිභෝගිකයින්																	
- 0-30 (ඒකක/මාස)	25																
- 31-60 (ඒකක/මාස)	35																
- 60ට වැඩි (ඒකක/මාස)	40																
කර්මාන්ත	15																
හෝටල්	15																
සාමාන්‍ය කටයුතු	25																

මෙම විගණනයේ අරමුණ 2011 ජූනි 01 සිට 2012 ජූනි 30 දක්වා ලංකා බනිජ් තෙල් සංස්ථාව විසින් කරන ලද බනිජ් තෙල් නිෂ්පාදිත ප්‍රසම්පාදනයන් පිළිබඳ පාර්ලිමේන්තුවට වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කිරීමයි. ඒ අනුව, විස්තරාත්මක ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මක් නොවීම, ප්‍රසම්පාදන පරිපාටියේ දුර්වලතා, නියමිත වේලාවට විශ්වාසවත් රසායනාගාර පරීක්ෂණ සිදු නොකිරීම, පැහැදිලි සන්නිවේදනයන් නොමැතිවීම සහ වෙනස්වන වෙළඳපොළ අභියෝග වලට මුහුණ දීමට සුදානම් නොවීම, වැඩිපුර ගෙවීම්, බනිජ් තෙල් නිෂ්පාදිත ප්‍රසම්පාදනය සඳහා ඇණවුම් සැලසුම් කිරීම ප්‍රමාදවීම, ඉහළ හා පහළ ඔක්ටේන් පෙට්‍රල් අනාර්ථිකව සම්මිශ්‍රණය කිරීම ආදී අකාර්යක්ෂමතා හේතුවෙන් සමාලෝචිත මාස 13ක කෙටි කාල පරිච්ඡේදය තුළ ලංකා බනිජ් තෙල් සංස්ථාව රුපියල් බිලියන 8.3ක ඇස්තමේන්තුගත පාඩුවක් දරා ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. එම කරුණු ලංකා බනිජ් තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ කීර්තියට මෙන්ම රටේ ආර්ථිකයට ද සෘණ බලපෑමක් ඇති කරන ලදී.

පේද අංක	විස්තරය	වටිනාකම			
		මහා ක්‍රිකානාය පවුම්	එජඩො	විනිමය අනුපාතය	රුපියල්
2(ඊ)	ලියාපදිංචි ගාස්තු අය කිරීමෙන් තොරව සැපයුම්කරුවන් ලියාපදිංචි කිරීම	-	7,200.00	130.0000	936,000
2(1)(ii)	බෙරුම් කිරීමේ ගාස්තු ඉල්ලීම් හා නීතිමය පිරිවැය	-	750,246.83	127.1608	95,401,987
5(vi)	- එම - නැව්ගත කරන මාසයේ ඕනෑම දින 5ක් සඳහා "platts" මිල ගණන් යොදා ගැනීමට සැපයුම්කරුට (සිංගප්පූරු තෙල් සමාගම) ඉඩ දීමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව දරන ලද පාඩුව	6,590.00	-	205.4728	1,354,066
11	සැපයුම්කරුගේ ඉන්වොයිස් වටිනාකමින් (outturn) පාඩු අඩු කිරීම හේතුවෙන් ඛනිජ තෙල් සංස්ථාව විසින් දරන ලද පාඩුව	-	9,082,489.00	114.2599	1,037,764,163
12(අ)	ඛනිජ තෙල් සංස්ථාවේ මෙහෙයුම් අකාර්යක්ෂමතා හා පර්යන්ත සීමා හේතුවෙන් සැපයුම්කරුවන් විසින් ප්‍රමාද ගාස්තු ඉල්ලුම් කිරීම	-	-	-	26,535,673
12(ආ)(ii)	වෙනත් නැව් නියමිත වෙලාවට පැමිණි නමුත් ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ නෞභාරය නිදහස් කර ගැනීම ප්‍රමාද වීම නිසා එම නැව් වලින් බඩු තොග මුදා හැරීමට නොහැකි වීම හේතුවෙන් ප්‍රමාද ගාස්තු එම නැව් විසින් ඉල්ලුම් කිරීම	-	1,522,261.02	127.1608	193,571,929
12(ඇ)	ණයවර ලිපි විවෘත කිරීමේ ප්‍රමාදයන් හේතුවෙන් ගෙවිය යුතු ප්‍රමාද ගාස්තු	-	233,577.30	127.1608	29,701,876
13(අ)(xii)	අපවිත්‍ර පෙට්‍රල් (ඔක්ටෙන් 92) ප්‍රසම්පාදනය වෙනුවෙන් ගෙවීම	-	31,366.67	127.1608	3,988,611
		-	20,293,127.00	114.8172	2,330,000,000

13(අ)(xiii)	බනිජ තෙල් සංස්ථාව විසින් වෙළඳපොලට මුදා හරින ලද අපවිත්‍ර ඉන්ධන යොදා ගැනීම හේතුවෙන් හානි වූ වාහන වලට ගෙවීම	-	-	-	28,000,000
13(ආ)(iv)	ඉන්ධන තෙල් ආනයනය කිරීම සඳහා තෝරා ගත් සැපයුම්කරු සමඟ ගිවිසුම් අත්සන් කිරීමේදී වූ ප්‍රමාදයන් හා එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් විදුලිය කපා හැරීම වැලැක්වීම සඳහා වෙනත් සැපයුම්කරුවන් ගෙන් ඉතා හදිසි පදනම මත ඉහළ මිලකට ප්‍රසම්පාදනයන් සිදු කිරීම හේතුවෙන් ලංකා බනිජ තෙල් සංස්ථාව දරන ලද පාඩුව	-	2,516,500.00	127.1608	320,000,153
13(ආ)(vii)	"එයාර්" පදනම සිට "වැකියුම්" පදනමට ප්‍රමාණය වෙනස්වීම හේතුවෙන් ලංකා බනිජ තෙල් සංස්ථාව දරන ලද පාඩුව	-	54,147.51	127.1608	6,885,441
13(ආ)(viii)	මිලෙහි ස්ථාවර ගාස්තුව දෙවරක් ඇතුළත් කිරීමෙන් වූ වැඩිපුර ගෙවීම හේතුවෙන් ලංකා බනිජ තෙල් සංස්ථාව දරන ලද පාඩුව	-	2,060,842.00	127.1608	262,058,317
13(ඇ)(i)	සල්ෆර් අඩු ඉන්ධන තෙල් නිකුත් කිරීම සඳහා තීරණ ගැනීමේදී වූ ප්‍රමාදයන් හේතුවෙන් ලංකා බනිජ තෙල් සංස්ථාව විසින් දරන ලද පාඩුව	-	-	-	37,224,000
13(ඇ)(ii)	සල්ෆර් අඩු ඉන්ධන තෙල් වෙනුවට ඔටෝ ඩීසල් විකිනීම හේතුවෙන් ලංකා බනිජ තෙල් සංස්ථාව විසින් දරන ලද පාඩුව	-	-	-	2,728,492,800
13(ඇ)(iii)	මාස 6ක ඉන්ධන අවශ්‍යතාවය අඩුවෙන් ඇස්තමේන්තු කිරීම සහ ඒ හේතුවෙන් වෙනත් සැපයුම්කරුවන්ගෙන් ප්‍රසම්පාදනය කිරීම මත සිදුවූ පාඩුව	-	1,515,968.00	127.1608	192,771,704

13(ඇ)(iv)	වාර ගිවිසුම් යටතේ පෙට්‍රල් ආනයනය කිරීමට අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයට අනුකූල නොවීම හේතුවෙන් හා පසුගිය මාස කීපයක සාමාන්‍ය වාරිකයට වඩා ඉතා ඉහළ වාරිකයකට "ස්පොට් බිඩ්" පදනම මත පෙට්‍රල් ආනයනය කිරීමෙන් ලංකා බන්ධන තෙල් සංස්ථාව දරන ලද පාඩුව	-	2,422,571.00	127.1608	308,056,066
13(ඉ)(ii)	පළමු ඉදිරිපත් කිරීම අවලංගු කිරීම හේතුවෙන් ලංසුව යළි පාවීමෙන් ලංකා බන්ධන තෙල් සංස්ථාව දරන ලද ඇස්තමේන්තුගත පාඩුව	-	43,213.33	127.1608	5,495,042
13(ඊ)(iii)	විකුණුම්කරුට වාසි වන පරිදි ඩීසල් සඳහා ඩීඊඑස් කොලබ් මිල ගණනය කිරීමේ පදනම වෙනස් කිරීමට හා මාසය (නැව්ගත කරන මාසය හෝ බෙදාහැරීම් මාසය) තෝරා ගැනීමට සැපයුම්කරුවන්ට ඉඩදීම හේතුවෙන් සංස්ථාව දරන ලද ඇස්තමේන්තුගත පාඩුව	-	5,499,781.67	127.1608	699,356,637
එකතුව					<b>8,307,594,465</b>

**විනිමය අනුපාත**

1. 2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට මහා බැංකු වාර්තාවට අනුව විනිමය අනුපාත (විදේශ මුදල් පිළිබඳ දිනපතා දැක්වෙන රේටයන් 31.12.2012)

රට	මුදල් වර්ගය	දැක්වෙන රේටය
-----	-----	-----
එක්සත් රාජධානිය	ස්ටර්ලින් පවුම්	205.4728
ඇමෙරිකා එක්සත් ජනපදය	ඩොලර්	127.1608

2. ත්‍යාග රේටයන්

## කරුණු

### 1. ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම

ජාතික ප්‍රසම්පාදන නියෝජිතයන්ගේ මාර්ගෝපදේශවල 4.2 වගන්තිය සහ 2006 මාර්තු 24 දිනැති අංක 128 දරන ජාතික අයවැය වක්‍රලේඛය අනුව ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් වාර්ෂිකව ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මක් පිළියෙල කර අනුමත කිරීම අවශ්‍ය වේ. තවද 2012 ජනවාරි 11 දින අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් දෙන ලද නියෝගය ප්‍රකාරව 2012 මාර්තු සිට දෙසැම්බර් දක්වා කාල පරිච්ඡේදය සඳහා ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මක් පිළියෙල කර 2012 සැප්තැම්බර් 12 දින අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ අනුමැතිය සඳහා ඉදිරිපත් කර තිබුණි. 2012 ඔක්තෝබර් 03 දින අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය අනුව, එම ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයේ පිළිගත් නියමයන්ට හා ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව පිළියෙල කර නොතිබුණු බව අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් නිරීක්ෂණය කර තිබුණි. ඒ අනුව, ඛනිජ තෙල් කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් විසින් අදාළ අධිකාරීන්ගේ උපදෙස් ලබා ගනිමින් 2013 වර්ෂය සඳහා ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මක් පිළියෙල කර 2013 වර්ෂය ආරම්භයට පෙර අමාත්‍ය මණ්ඩලයට ඉදිරිපත් කළ යුතු බවට තීරණය කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, එවැනි ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මක් මෙතෙක් පිළියෙල කර නොතිබුණි.

### 2. සැපයුම්කරුවන් ලියාපදිංචි කිරීම

(අ) ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් ඛනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත ප්‍රසම්පාදනය සඳහා සැපයුම්කරුවන් ලියාපදිංචි කිරීම සම්බන්ධයෙන් සිපෙට්කෝ ජර්මනීන් සහ කරුණු හා කොන්දේසි ඇතුළත් විස්තර පත්‍රිකාවක් (ලංසුකරුවන් ලියාපදිංචි කිරීම) උපයෝගී කරගෙන තිබුණි. එම විස්තර පත්‍රිකාව 1987 මාර්තු 01 සිට උපයෝගී කරගෙන තිබුණද, ඒ සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා ගැනීම සම්බන්ධයෙන් සාක්ෂි විගණනයට ඉදිරිපත් නොවීය. එසේම, අවස්ථා කිහිපයකදීම එම පත්‍රිකාවේ කරුණු හා කොන්දේසි සංශෝධනය කර තිබුණද එම සංශෝධන සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාගෙන නොතිබුණි.

(ආ) විස්තර පත්‍රිකාවේ තිබූ කරුණු හා කොන්දේසි මත පදනම්ව ඛනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත ප්‍රසම්පාදනය සඳහා සැපයුම්කරුවන් සමඟ ගිවිසුම් වලට එළඹ තිබුණි. කෙසේ වුවද ප්‍රචිත විශේෂඥ උපදෙස් ලබා ගනිමින් ව්‍යාපාර පරිසරයේ වෙනස්වීම් අවශ්‍යතා ප්‍රකාරව

එම කරුණු හා කොන්දේසි සංශෝධනය කිරීමට බනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් විධිමත් ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.

(ඇ) ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය නිරතුරුව සමාලෝචනය කිරීමට පාලක මණ්ඩලය කටයුතු කර නොතිබුණු අතර, එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස විස්තර පත්‍රිකාවේ කරුණු හා කොන්දේසි වලට අවශ්‍ය වෙනස් කිරීම් සිදු කිරීමට නිසි අවධානයක් යොමු කර නොතිබුණි.

(ඈ) බනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත සඳහා සැපයුම්කරුවන් ජාත්‍යන්තරව ප්‍රසිද්ධ කරන දැන්වීම් මගින් ලියාපදිංචි කළ යුතු වුවද සැපයුම්කරුවන් ලියාපදිංචි කිරීම දේශීය ප්‍රකාශනයක් වන ඩේලි නිව්ස් පුවත්පතේ පමණක් ප්‍රසිද්ධ කර තිබුණි. 2009 සිට 2013 මාර්තු දක්වා බනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ වෙබ් අඩවියේ එය ප්‍රසිද්ධ කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. *බනිජ තෙල් කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයාගේ අනුව “ 2013 අප්‍රේල් සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි ටෙන්ඩර් දැන්වීම් දැනට වෙබ් අඩවියේ ප්‍රසිද්ධ කරනු ලැබේ.”*

(ඉ) ලැබී තිබුණු ඉල්ලුම් පත් ලේඛනයක සටහන් කර තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණු අතර, ඒ වෙනුවට සම්පූර්ණ කරන ලද අයදුම්පත් පමණක් තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවට ඉදිරිපත් කර තිබුණි. ඒ අනුව අසම්පූර්ණ අයදුම්පත් පිළිබඳ තීරණය වාණිජ කළමනාකරු විසින් ගෙන තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඊ) ලියාපදිංචි ගාස්තු ගෙවීමෙන් පසු සැපයුම්කරුවන් ලියාපදිංචි කර තිබුණද, 2012 අගෝස්තු 31 දක්වා රු.936,000 (දළ වශයෙන් එක්සත් ජනපද ඩොලර් 7,200) ක් වූ ලියාපදිංචි ගාස්තු අය කිරීමෙන් තොරව සැපයුම්කරුවන් 25 දෙනෙකු ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

(උ) නව සැපයුම්කරුවන් ලියාපදිංචි කිරීම සඳහා වර්ෂයකට දෙවරක් (විස්තර පත්‍රිකාවට අනුව පෙබරවාරි සහ අගෝස්තු) ඉල්ලුම්පත් කැඳවා තිබුණද, විස්තර පත්‍රිකාවේ සඳහන් උපදෙස් පරිදි විධිමත් පරිපාටියක් අනුගමනය කර නොතිබුණි. 2011 නොවැම්බර් 17 දින (සැපයුම්කරුවන්ට ඉල්ලුම්පත්‍ර සඳහා අවසාන නිවේදනය) ඩේලි නිව්ස් පත්‍රයේ ප්‍රසිද්ධ කරන ලද සැපයුම්කරුවන් ලියාපදිංචි කිරීම සඳහා වූ නිවේදනයට අනුව අවසන් දිනය 2011 දෙසැම්බර් 15 දිනය විය. ඒ අනුව, එම දිනය දක්වා ඉල්ලුම්පත්‍ර 13ක් පමණක් නිකුත් කර තිබුණු අතර සැපයුම්කරුවන් 4 දෙනෙකු පමණ ඔවුන්ගේ ඉල්ලුම්පත්‍ර ඉදිරිපත් කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, තවදුරටත් 2012 ජූනි 30 දක්වා ඉල්ලුම්පත්‍ර 17ක් නිකුත් කරන ලද අතර (අවසාන දිනයෙන් පසුව නිකුත් කරන ලද) සැපයුම්කරුවන් තිදෙනෙක් පමණක් ලියාපදිංචිය සඳහා ඔවුන්ගේ ඉල්ලුම්පත් ඉදිරිපත් කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, කාලපරිච්ඡේදය තුළ සැපයුම්කරුවන් විසින් ලියාපදිංචිය සඳහා ඉල්ලුම්පත්‍ර

23ක් ඉදිරිපත් කර තිබුණි. ඒ අනුව, ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් නිකුත් නොකරන ලද ඉල්ලුම්පත් 16ක් ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් එකකට රු.5000 බැගින් වූ ලියවිලි ගාස්තු ලබා ගැනීමෙන් තොරව භාර ගෙන තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය. තවද, සැපයුම්කරුවන් ලියාපදිංචි කිරීමට ඉල්ලුම්පත් නිකුත් කිරීම සඳහා විධිමත් පටිපාටියක් අනුගමනය කර නොතිබූ අතර, ඒ අනුව සැපයුම්කරුවන්ගේ විස්තර ලේඛනයක සටහන් කිරීමෙන් තොරව ඉල්ලුම්පත් නිකුත් කර තිබුණි. ඒ අනුව සැපයුම්කරුවන් ලියාපදිංචි කිරීම පිළිබඳව අධීක්ෂණයක් හෝ පාලනයක් නොවූ බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඌ) විස්තර පත්‍රිකාවේ 4 සහ 5 වගන්ති අනුව සැපයුම්කරුවන්ගේ පසුගිය වර්ෂ 3ක විගණනය කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන හා ගනුදෙනු පිළිබඳ සත්‍ය ලිඛිත ලේඛන ඉල්ලුම්පත්‍රය සමඟ ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ වාණිජ කළමනාකරුට ඉදිරිපත් කිරීම අවශ්‍ය වුවද, 2012 වර්ෂය සඳහා සැපයුම්කරුවන් ලියාපදිංචි කිරීමේදී එම පටිපාටිය අනුගමනය කර නොතිබුණි.

(එ) 2012 වර්ෂය සඳහා සිටින සැපයුම්කරුවන්ගේ ලියාපදිංචිය අළුත් කිරීමේදී 2006 ඔක්තෝබර් 18 දිනැති අංක 11 දරන ජාතික ප්‍රසම්පාදන නියෝජිතායතන චක්‍රලේඛය ප්‍රකාරව ඔවුන්ගේ තාක්ෂණික හැකියාව සහ පලපුරුද්ද, මූල්‍යමය හැකියාව හා මානව සම්පත් හැකියාව පිළිබඳ ඇගයීම් කර නොතිබුණි. උදාහරණයක් වශයෙන් ලියාපදිංචි කරන ලද සැපයුම්කරුවන් 72 ගෙන් සැපයුම්කරුවන් 55 දෙනෙකු 2011 වර්ෂය සඳහා කැඳවූ ලංසු 63 කින් එක් ලංසුවක් හෝ ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. ඛනිජ තෙල් කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්ට අනුව, “ටෙන්ඩර් කැඳවීම් සඳහා ලියාපදිංචි සැපයුම්කරුවන්ගෙන් වැඩි දෙනෙකුගේ අඩු ප්‍රතිචාරයක් සඳහා හේතු වූයේ කුඩා ප්‍රමාණයන්, මූල්‍ය සීමා කිරීම් (ණය කාල සීමාව දින 180) හා ලංසුකරුට ආකර්ෂණය නොවන ලංකා ඛනිජ තෙල් සංස්ථාවේ වෙනත් ටෙන්ඩර් කරුණු හා කොන්දේසි ය. ලංකා ඛනිජ තෙල් සංස්ථාවේ පසුගිය වර්ෂ දෙකක කාලය තුළ ටෙන්ඩර් කැඳවීම් සඳහා ප්‍රතිචාර නොදැක්වූ සැපයුම්කරුවන්, සැපයුම්කරු ලියාපදිංචි ලේඛනයෙන් ඉවත් කිරීම සඳහා කටයුතු කර තිබේ. ඒ අනුව, සැපයුම්කරුවන්ගේ ලැයිස්තු සාධාරණීකරණය කරනු ඇත.”

(ඒ) 2012 වර්ෂය සඳහා ලියාපදිංචිය අළුත් නොකරන ලද සැපයුම්කරුවන් 17 දෙනෙකුගෙන් ඛනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත ප්‍රසම්පාදනය සඳහා 2012 වර්ෂය තුළදී ලංසු කැඳවා තිබුණි. එසේම, 2012 වර්ෂය සඳහා ලියාපදිංචිය අළුත් නොකරන ලද සැපයුම්කරුවන් 08 දෙනෙකුගෙන් 2012 වර්ෂය තුළදී භාර ප්‍රසම්පාදනය සඳහා ලංසු කැඳවා තිබුණි.

(ඔ) 2011 පෙබරවාරි 11 දිනැති අංක පීඑල්ඩී/පීඑම්ඩී/එස්ඊපීසී/ජීඊඑන්/001 දරන රාජ්‍ය මූල්‍ය දෙපාර්තමේන්තු ලිපියට අනුව තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව (TEC) පත් කිරීම ඇතුළත් ප්‍රසම්පාදන කාර්යයන් රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයන්ට අනුව සිදු කළ යුතුය. කෙසේ වුවද පහත ලැයිස්තු ගත කර ඇති එම ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයන් අනුගමනය කිරීම මගින් පද්ධතිය නව්‍යකරණය කිරීමට ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.

2006 ඔක්තෝබර් 18 දිනැති අංක 11 දරන ජාතික ප්‍රසම්පාදන නියෝජිතායතන චක්‍රලේඛයේ දක්වා ඇති පහත දැක්වෙන අවශ්‍යතාවයන් සංස්ථාව විසින් සම්පූර්ණ කර නොතිබුණි.

- (i) ඛනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත ප්‍රසම්පාදන සඳහා සැපයුම්කරුවන් එක් එක් වර්ෂය සඳහා ලියාපදිංචි කිරීම් හා අළුත් කිරීම් සඳහා නිර්නායක හා පරිපාටි ඇතුළත්ව ඇගයීම් රාමුවක් සංවර්ධනය කිරීම.
- (ii) සැපයුම්කරුවන් අළුත් කිරීම සඳහා ප්‍රතිචාර වශයෙන් සැපයුම්කරුවන්ගේ ඉල්ලුම්පත්‍ර ලියාපදිංචි කිරීම.
- (iii) සැපයුම්කරුවන් ලියාපදිංචි කිරීම සඳහා ප්‍රමාණවත් ප්‍රසිද්ධියක් ලබා දීම.  
උදා - සැපයුම්කරුවන් ලියාපදිංචි කිරීම සඳහා ප්‍රමාණවත් ප්‍රසිද්ධියක් ප්‍රසම්පාදන ආයතනයේ වෙබ් අඩවිය වැනි අදාළ මාධ්‍ය හරහා කර නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.
- (iv) ලියාපදිංචි සැපයුම්කරුවන්ගේ ලැයිස්තුව යාවත්කාලීන කිරීම සම්බන්ධයෙන් මිල කැඳවීමකදී ඕනෑම සැපයුම්කරුවකු දෙවරක් ප්‍රතිචාර නොදැක්වුවහොත් හෝ අසතුටුදායක ලෙස කටයුතු කළහොත් ලියාපදිංචි සැපයුම්කරුවන්ගේ ලැයිස්තුවෙන් ඉවත් කළ යුතුය.



(ඕ) බොරතෙල් ප්‍රවාහනය සඳහා ලංසුකරුවන් ලියාපදිංචි කිරීම.

(i) 2012 වර්ෂය සඳහා බොරතෙල් ප්‍රවාහන නැව් සැපයුම්කරුවන් 23 දෙනෙකු ලියාපදිංචි වී තිබුණු අතර, එයින් සැපයුම්කරුවන් 9 දෙනෙකු වාර්ෂික ලියාපදිංචි ගාස්තු ගෙවා නොතිබුණි.

(ii) 2009 සැප්තැම්බර් සිට 2010 අගෝස්තු දක්වා කාල පරිච්ඡේදය සඳහා ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව විදේශ නැව් තැරැව්කරුවෙකු සමඟ (නැව් අයිතිකරුගේ කැමැත්ත පරිදි තෙල් නැවක් තෝරා ගත හැක.) ඉරානයේ “ කාග් අයිලන්ඩ් ” සිට කොළඹට “ඉරේනියන් ලයිට් බොර තෙල් ” පැටවීමට ගිවිසුමකට එළඹ තිබුණු අතර, පසුව එය 2010 දෙසැම්බර් දක්වා වාර දෙකක්ද දීර්ඝ කර තිබුණි. තවද සුදුසු තෙල් නැවක් 2010 දෙසැම්බර් 30-31 කාලය තුළ ඉරානයේ කාග් අයිලන්ඩ් සිට ඉරේනියන් ලයිට් බොර තෙල් මෙට්‍රික් ටොන් 135,000 ක් පැටවීම සඳහා නම් කර තිබුණු අතර, නැව් බඩු පැටවීම හා 2011 ජනවාරි 08 – 09 කාලය තුළ නැව් බඩු කොළඹදී බෑම සඳහා 2010 දෙසැම්බර් 16 දින තෙල් නැව් වෙත යාත්‍රා ගමන් උපදෙස් ලබා දී තිබුණි. කෙසේ වුවද, 2010 දෙසැම්බර් 24 දින පවත්වන ලද විශේෂ අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රසම්පාදන කමිටුවේදී නැව් තැරැව්කරුට දෙන ලද යාත්‍රා උපදෙස් අවලංගු කිරීමට තීරණය කර තිබුණි. ඒ අනුව අවලංගු කිරීමේ දැන්වීම ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් අයිතිකරුට හා නැව් නියෝජිතයා වෙත යවා තිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස අයිතිකරුවන් විසින් ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවෙන් එජඩො 790,100.83 ක් ඉල්ලුම් කරමින් තීරක තීන්දුවක් සඳහා කරුණු ඉදිරිපත් කර තිබුණි. බ්‍රිතාන්‍ය පවුම් 6,590 ක මුදලක් වූ පොලී පිරිවැය හා අයිතිකරුගේ නීති වියදම් සමඟ එජඩො 750,246.83 කට තීරක විනිශ්චය මණ්ඩල අවසාන තීන්දුව 2011 නොවැම්බර් 03 දින ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවට ලැබී තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- 2011 අප්‍රේල් 05 දිනැති හා 2011 දෙසැම්බර් 19 දිනැති අංක සීඑච්/115/2011 දරන ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ සභාපතිගේ ලිපි වලට අනුව, තීරකවරයෙක් පත් කිරීමට කටයුතු නොකළ යුතු බවටත් නඩුව පැහැර හැරීම නිසා අසමත් වීමට ඉඩ දිය යුතු බවටත්, ඛනිජ තෙල් සංස්ථාවේ සහභාගීත්වය නොමැතිව ඒකපාර්ශ්විකව විමර්ෂනයක් සිදු කිරීමට ඉඩ දිය යුතු බවටත්, ඛනිජ තෙල් කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් විසින් ඛනිජ තෙල් සංස්ථාවේ සභාපතිට නියෝග කර තිබුණි.

- ඛනිජ තෙල් සංස්ථාවේ ප්‍රධාන නීති නිලධාරී අමතන ලද 2011 ජනවාරි 11 දිනැති නීතිපතිවරයාගේ ලිපිය අනුව, නැව් කුලී ගිවිසුමේ දක්වා ඇති කාල පරිච්ඡේදය තුළ දෙන ලද ගමන් උපදෙස් දීර්ඝ කර තිබුණි. තෙල් නැව් අයිතිකරුවන් සමග ප්‍රවාහනය පිළිබඳ වලංගු කොන්ත්‍රාත්තුවක් පැවතුනු අතර, එම කොන්ත්‍රාත්තුව කඩ කිරීම නඩු මඟට බැසීමට සිදුවීමකි. නැව්ට පවතින ලද නෞභාරය භාර ගැනීමට හෝ නැව් අයිතිකරුවන් සමඟ අන්‍යෝන්‍යව පිළිගත හැකි නැව් කුලී පිළිබඳ සම්මුතියකට පැමිණීමට ඛනිජ තෙල් සංස්ථාව පියවර ගත යුතු බවට නීතිපතිවරයාගේ අදහස වූ අතර, අනාගත නැව් කුලී කොන්ත්‍රාත්තුවකදී පැහැදිලි නියෝගයන් දීමට හා පවතින නැව් කුලී කොන්ත්‍රාත්තුව සම්බන්ධයෙන් සංස්ථාවේ ගිවිසුම්ගත බැඳීම පිළිබඳ තක්සේරුවක් කිරීමට ද උපදෙස් දී තිබුණි. එසේම, එක් පාර්ශවයකට හෝ කිසිදු අගතියක් නොවීම සහතික වීම සඳහා සතුටුදායක අන්‍යෝන්‍ය වැඩපිළිවෙලක් ඇති කර ගැනීමට ඛනිජ තෙල් අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්ට උපදෙස් දී තිබුණි.

(ක) සැපයුම්කරුවන්ගේ දේශීය නියෝජිතයන්

- (i) සැපයුම්කරුවන් ලියාපදිංචි කිරීමේදී දේශීය නියෝජිතවරුන්ගේ අවශ්‍යතාවය හඳුනා ගැනීම සඳහා විධිමත් පරිපාටියක් ස්ථාපිත කර නොතිබුණි.
- (ii) විවිධ නම් යොදා ගනිමින් මෙන්ම එකම නම භාවිතා කරමින් එක් දේශීය නියෝජිතයකු සැපයුම්කරුවන් කීපදෙනෙකු වෙනුවෙන් නියෝජනය වූ අවස්ථා කීපයක් විය. ඒ අනුව, මිල තීරණයන් ගැනීමේදී සැපයුම්කරුවන් වෙනුවෙන් මැදිහත් වීමට දේශීය නියෝජිතයන්ට මං පැදෙන අවස්ථා සීමා කිරීමට හැකි වන පරිදි ලංසු ලියකියවිලි පිළියෙල කිරීමට සංස්ථාව විසින් අවශ්‍ය අවධානය යොමු කර නොතිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

**3. මිල කැඳවීම**

පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයේ 6.3.1 අනුව වගන්තිය ලියාපදිංචි තැපැලෙන්, පෞද්ගලිකව භාර දීමෙන් හෝ සිල් තබන ලද ටෙන්ඩර් පෙට්ටියට බහාලීමෙන් ලංසු ලැබිය යුතු අතර, සියළුම ලංසු සිල් තබන ලද කවරයක් තුළ ඉදිරිපත් කළ යුතුය. එහෙත්, එම පාලන ක්‍රමය ලංකා බනිජ් තෙල් සංස්ථාව විසින් අනුගමනය කර නොතිබුණි. තවද, පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන්ද කරනු ලැබේ.

(i) ලංසු කැඳවීම හා ඉදිරිපත් කිරීම/ලැබීම උකස් මඟින් සිදු කර තිබුණි. එසේම, ලංකා බනිජ් තෙල් සංස්ථාව මෑතකදී උකස් මඟින් ලංසු කැඳවීම සහ ඉදිරිපත් කිරීම/ලැබීම පාලක මණ්ඩල අනුමැතියකින් තොරව නතර කර තිබුණු බව අනාවරණය විය. එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් දේශීය නියෝජිතවරු නොමැතිව ලියාපදිංචි වූ සමහර සැපයුම්කරුවන්ට ඔවුන්ගේ ලංසු ඉදිරිපත් කිරීමේ දී ගැටළු ඇති වී තිබුණි.

(ii) සැපයුම්කරුවන් හෝ සැපයුම්කරුවන්ගේ නියෝජිතයන් නොවන ලංකා බනිජ් තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ නිලධාරියකු විසින් මිල සැඟහුම් සිල් තබන ලද ටෙන්ඩර් පෙට්ටියේ බහාලන අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය. උදාහරණයක් වශයෙන් විගණනය සිදු කරන ලද 2012 නොවැම්බර් 20 දින පැය 14.55 ට කුරියර් සේවය මඟින් කලින් ලැබී තිබුණු බනිජ් තෙල් සංස්ථාවේ වාණිජ කළමනාකරු විසින් විවෘත කරන ලද ලංසු ලියවිල්ලක් (ටෙන්ඩර් අංක බීකේ/77/2012 ට අදාළව) සංස්ථාවේ සේවකයකු විසින් ටෙන්ඩර් පෙට්ටියට බහාලූ බව අනාවරණය විය.

(iii) තවද, මිල සැඟහුම් ඉදිරිපත් කිරීම, සිල් තබන ලද ටෙන්ඩර් පෙට්ටියට බහාලීම නොකරන අවස්ථා විගණන පරීක්ෂාවකදී නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව, 2012 දෙසැම්බර් 31 දින පෙට්ටුල් හා ඩිසල් ආනයනය කිරීම සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද මිල සැඟහුමක් (ලංසු අංක බීකේ/05/2013) සිල් තබන ලද ටෙන්ඩර් පෙට්ටියේ බහාලීම නොකර, ඒ වෙනුවට බනිජ් තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ වාණිජ කළමනාකරු විසින් විවෘත කර තබාගෙන තිබුණ අතර, එය ලංසු ඇගයීම් කමිටුවටද ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. ඒ අනුව, එම මිල සැඟහුම ටෙන්ඩර් ඇගයීමේ දී සැලකිල්ලට ගෙන නොතිබුණි.

(iv) සැපයුම්කරුවන් විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද මිල සැඟවුම්, බලයක් නොමැතිව ඉවත් කිරීම හෝ වෙනස් කිරීම සඳහා අවස්ථා තිබීම විගණනයේ දී බැහැර කළ නොහැක.

(ආ) ලංසු කැඳවීම් විස්තර සටහන් කිරීමට ලේඛනයක් පවත්වා නොතිබුණි. ලංකා බනිජ් තෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් පවත්වාගෙන යන ෆැක්ස් ජර්නලයේ (Fax Transmission Report) ලංසු කැඳවීම් සහ මිල සැඟවුම් ලැබීම් වලට අදාළව යවන ලද හා ලැබුණු ෆැක්ස් පිළිබඳ අවශ්‍ය අවම තොරතුරු නිවැරදිව සටහන් කර නොතිබුණි.

(ඇ) බනිජ් තෙල් නිෂ්පාදිත ප්‍රසම්පාදනය සම්බන්ධයෙන් ලංකා බනිජ් තෙල් නීතිගත සංස්ථාවට ලැබුණු හා යවන ලද ෆැක්ස් පිළිබඳ අවශ්‍ය අවම තොරතුරු ලබා ගැනීමට පහසුකම් සහිත ෆැක්ස් යන්ත්‍ර නඩත්තු කර නොතිබුණි. කෙසේ වුවද, බනිජ් තෙල් සංස්ථාව විසින් නඩත්තු කරන ලද ෆැක්ස් යන්ත්‍ර බොහොමයක් කල් පිණු යන්ත්‍ර බවට අනාවරණය විය. බනිජ් තෙල් කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්ට අනුව “ ෆැක්ස් මාර්ගයෙන් ලංසු ලබා ගැනීම 2012 සැප්තැම්බර් 13 සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි සම්පූර්ණයෙන්ම නතර කර ඇත. (බිකේ/61/2012)”

(ඈ) බනිජ් තෙල් නිෂ්පාදිත පිළිබඳ ප්‍රසම්පාදන පරිපාටිය, විශේෂයෙන් ෆැක්ස් මාර්ගයෙන් ලංසු කැඳවීම් හා ලැබීම්, පෞද්ගලිකව බාරදීම හෝ සිල් තබන ලද ටෙන්ඩර් පෙට්ටිවල බහාලීම ජ්‍යෙෂ්ඨ නිලධාරියකු විසින් විධිමත්ව අධීක්ෂණය කර නොතිබුණි.

(ඉ) අවස්ථා බොහොමයකදී ලංසු විවෘත කිරීම් විශාල ගණනක් එක් දිනයක් ඇතුළත කර තිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, සැපයුම්කරුවන් කෙටි කාලයක් තුළ ෆැක්ස් මාර්ග අඛණ්ඩව භාවිතා කිරීම හේතුවෙන් ෆැක්ස් මාර්ග අවහිරතා සිදුවී තිබුණි. ඒ අනුව, සැපයුම්කරුවන්ට ඔවුන්ගේ මිල සැඟවුම් නියමිත වෙලාවට එවීමට නොහැකි වී තිබූ අතර, සමහර සැපයුම්කරුවන්ට මේ සම්බන්ධයෙන් ඔවුන්ට ඇතිවන අපහසුතාවය දක්වා තිබුණි. උදාහරණයක් වශයෙන් 2012 දෙසැම්බර් 04 දින පිළිවෙලින් පැය 15.00, 15.15 සහ 15.30 දී ලංසු තුනක් විවෘත කර පිළිවෙලින් තොග අංක බිකේ/38/2012, බිකේ/39/2012 සහ බිකේ/41/2012 යටතේ කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කර තිබුණි.

(ඊ) 2011 දෙසැම්බර් 01 දින පැවති විශේෂ අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රසම්පාදන කමිටුව ගනු ලැබූ තීරණයට අනුව, ලියාපදිංචි සැපයුම්කරුවන් විසින් මිල සැඟවුම් ඉදිරිපත් කිරීම් කෙරෙහි

දක්වන අයහපත් ප්‍රතිචාර පිළිබඳව සාකච්ඡා කිරීමට 2011 දෙසැම්බර් 07 දින රැස්වීමක් සැලසුම් කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, එය 5 වතාවක් කල් දමා පසුව දෙසැම්බර් 14 දින 13.30 පැයට පවත්වා තිබුණි. විධිමත් සන්නිවේදන ක්‍රමයක් එහිදී නොතිබූ බැවින් සැපයුම්කරුවන් ඉතා අඩු සංඛ්‍යාවක් පැමිණ තිබූ බව අනාවරණය විය.

(උ) ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව සන්නිවේදන කටයුතු සඳහා දීර්ඝ කාලයක සිට ශ්‍රී

ලංකා ටෙලිකොම් සමාගමේ දුරකථන මාර්ග භාවිතා කර තිබූ අතර, 2010 ට වර්ෂ කිහිපයකට පෙර ශ්‍රී ලංකා ටෙලිකොම් හා පෞද්ගලික දේශීය දුරකථන සමාගමක දුරකථන මාර්ග භාවිතා කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව කොළඹ 09 නව ගොඩනැගිල්ලට මාරුවීමේදී පෞද්ගලික දේශීය දුරකථන සමාගම සමග ඛනිජ තෙල් සංස්ථාව එළඹී ගිවිසුම ප්‍රකාරව 2010 සැප්තැම්බර් 17 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි සම්පූර්ණ දුරකථන සේවාව ශ්‍රී ලංකා ටෙලිකොම් සමාගමෙන් පෞද්ගලික දේශීය දුරකථන සමාගමට මාරු කර තිබුණි. එම මාරුවීම් වලට හේතු විගණනයට ඉදිරිපත් නොවීය. තවද, නව දුරකථන මාර්ග ස්ථාපිත කිරීම හා භාවිතා කිරීම පිළිබඳව පහත දැක්වෙන අක්‍රමිකතා විගණන පරීක්ෂණයකදී නිරීක්ෂණය විය.

(i) ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ සභාපති එම පෞද්ගලික දේශීය දුරකථන සමාගමේ අධ්‍යක්ෂකවරයකු වූ අතර, ඔහුට පාර්ශවයන් දෙකෙහිම පාලන බලතල හිමි වී තිබුණි. ඒ අනුව, ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ සභාපති එම ආයතන දෙකෙහිම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සිටින බැවින් ලංකා ඛනිජ තෙල් සංස්ථාවේ දුරකථන මාර්ග ලංකා බෙල් සමාගමට මාරු කිරීම, සම්බන්ධිත පාර්ශව ගනුදෙනුවක් ලෙස සැලකිය හැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

(ii) ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව හා පෞද්ගලික දේශීය දුරකථන සමාගම අතර එළඹී ගිවිසුම අනුව එම සමාගමේ දුරකථන මාර්ග හැර වෙනත් දුරකථන මාර්ග භාවිතා කිරීමට අනුමැතියක් නොතිබුණි.

(iii) එම මාර්ග මගින් පණිවුඩ බෙදාහැරීමේදී අවහිරතා හා ප්‍රමාදවීම් තිබූ අතර, ඒ අනුව දුරකථන මාර්ග නිතරම කාර්ය බහුල වූ හෙයින් ෆැක්ස් යැවීම් හා ලැබීම් ඉතා අපහසු විය.

(iv) සමහර අවස්ථා වලදී අසම්පූර්ණ හෝ අපැහැදිලි ලියකියවිලි එවා තිබුණි.

(v) පසුගිය කාල පරිච්ඡේදය තුළදී අත්දුටු අවහිරතා හේතුවෙන් පවත්නා එම පෞද්ගලික දේශීය දුරකථන සමාගමේ දුරකථන මාර්ග පෙර පැවති ශ්‍රී ලංකා ටෙලිකොම් දුරකථන මාර්ග වලට මාරු කිරීම සඳහා ඉල්ලීම් බොහෝ පැවතියද, මෙම තත්ත්වය නිවැරදි කිරීමට පියවර ගෙන නොතිබුණි.

**4. ලංසු කැඳවීම් සඳහා අසතුටුදායක ප්‍රතිචාර**

2011 සහ 2012 වර්ෂ සඳහා ඛනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත ප්‍රසම්පාදනය සඳහා සැපයුම්කරුවන් 73 දෙනෙකු ලියාපදිංචි කර තිබුණද, ඉහත කාල පරිච්ඡේද තුළදී කැඳවූ ලංසු වෙනුවෙන් සැපයුම්කරුවන් සුළු සංඛ්‍යාවක් පමණක් මිල සැඟහුම් ඉදිරිපත් කර හෝ ලංසු සඳහා ප්‍රතිචාර දක්වා තිබුණි. විස්තර පහත දැක්වේ.

විස්තරය	වර්ෂය	
	2012	2011
ලංසු කැඳවීම් යැවූ ලියාපදිංචි සැපයුම්කරුවන් සංඛ්‍යාව	73	73
සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී තොග වශයෙන් ආනයනය		
සිදුවූ මුළු අවස්ථා ගණන	56	63
තොග වශයෙන් ආනයන අවස්ථා - පාවෙන ලංසු (spot) මඟින්	40	37
තොග වශයෙන් ආනයන අවස්ථා - වාර ගිවිසුම් මඟින් (Term Contracts)	16	21
ලංකා ඛනිජ තෙල් සංස්ථාව විසින් කැඳවූ ලංසු අවලංගු කළ අවස්ථා	-	05
ලංසු සඳහා මිල සැඟහුම් ඉදිරිපත් කළ සැපයුම්කරුවන් සංඛ්‍යාව	14	10
වර්ෂය තුළදී කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය ලැබූ සැපයුම්කරුවන් සංඛ්‍යාව	07*	05*

\*2011 හා 2012 (2012 ඔක්තෝබර් 31 දක්වා) වර්ෂ තුළදී පාවෙන ලංසු මඟින් ඛනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත ප්‍රසම්පාදනය සඳහා කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය ලැබූ සැපයුම්කරුවන් පිළිබඳ විශ්ලේෂණය පහත පරිදි වේ.

ලංසු සඳහා මිල සැඟවුම් ඉදිරිපත් කළ සැපයුම්කරුවන්	ලංසු සඳහා මිල සැඟවුම් ඉදිරිපත් කළ අවස්ථා හා වර්ෂය තුළදී ප්‍රදානය කරන ලද කොන්ත්‍රාත් සංඛ්‍යාව		වර්ෂය තුළදී ලද මුළු මිල සැඟවුම් ලැබීම් අවස්ථා ගණන සංඛ්‍යාවේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස ලැබීම් අවස්ථා	
	සංඛ්‍යාව	2012 අවස්ථා	2011 අවස්ථා	2012 ප්‍රතිශතය
1	12	9	30	25
2	8	8	20	22
3	4	14	10	37
4	6	3	15	8
5	4	3	10	8
6	5	-	12.5	-
7	1	-	2.5	-
උපරිම	40	37	100	100

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) අවස්ථා පහකදී ලංසු කැඳවීම් අවලංගු කර තිබුණි.

(ආ) 2011 හා 2012 වර්ෂ (2012 ඔක්තෝබර් 31 දක්වා) තුළදී පිළිවෙලින් අවස්ථා 37 කදී හා 40 කදී පාවෙන ලංසු (spot) මගින් ඛනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත තොග ආනයනයන් සිදු කලද, එකී වර්ෂ තුළදී කොන්ත්‍රාත් සිදුකර තිබුණේ පිළිවෙලින් සැපයුම්කරුවන් 5ක් හා 7ක් සඳහා පමණි. තවදුරටත් පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(i) 2011 හා 2012 වර්ෂ තුළදී එක් සැපයුම්කරුවෙකු පමණක් මිල සැඟවුම් ඉදිරිපත් කිරීම් හා ඔහු වෙත කොන්ත්‍රාත් පිරිනැමීම සිදු වූ අවස්ථා පිළිවෙලින් 9ක් හා 12 ක් විය.

(ii) 2011 හා 2012 වර්ෂ තුළදී ලංසු සඳහා සැපයුම්කරුවන් දෙදෙනෙකු පමණක් මිල සැඟවුම් ඉදිරිපත් කල අවස්ථා 8 ක් විය.

බනිජ තෙල් කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්ව අනුව, ලංකා බනිජ තෙල් සංස්ථාවේ අත්දැකීම් අනුව රටේ විශේෂිත හේතූන් සහ ජාත්‍යන්තර වාණිජ ස්වභාවයේ හේතූන් ලෙස වර්ග කළ හැකි ලංකා බනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ ටෙන්ඩර් සඳහා සහභාගී වීමට සැපයුම්කරුවන්ගේ කැමැත්ත නොමැතිවීම සඳහා පහත සඳහන් කරුණු හේතු වී තිබුණි.

රටේ විශේෂිත හේතූන් -

- සංසන්දනාත්මකව නැව්බඩු කුඩා පාර්සල් තරමේ වීම
- නැව් පිරිවිතරයන් මත සීමා
- ගබඩා පහසුකම් සීමා වීම

වාණිජ හේතූන් -

- ලංකා බනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථා නියම හා කොන්දේසි (උදා - ලංකාවේ තීරක තීන්දු)
- දිගු කාලීන ණය (උදා - දින 180)

**5. සැපයුම්කරු තෝරා ගැනීමේ පරිපාටිය (පිරිවිතර ඇතුළත්ව) සහ කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කිරීම**

සමාලෝචිත කාලපරිච්ඡේදය තුළ වාර කොන්දේසි මත බනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත සැපයීම සඳහා සැපයුම්කරු තෝරා ගැනීමේ පරිපාටිය හා කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කිරීම පිළිබඳ සිදුකරන ලද නියැදි පරීක්ෂණය අනුව පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

මාස තුනක කාල පරිච්ඡේදයක් සඳහා මෙට්‍රික් ටොන් 240,000 (බැරල් 1,800,000) ධන / සෘණ සියයට 10 ඩීසල් (උපරිම සල්ෆර් ප්‍රතිශතය 0.25) ප්‍රසම්පාදනය කිරීම.

2011 ඔක්තෝබර් 01 දිනෙන් ආරම්භ වන මාස තුනක කාල පරිච්ඡේදය සඳහා ඩීර්එස් (Delivered ex-ship basis) කලමිබු බේසිස් ඉන්කොටර්මිස් 2000 පදනම මත මෙට්‍රික් ටොන් 240,000 ක් (බැරල් 1,800,000) ධන/සෘණ සියයට 10 ඩීසල් (0.25 % උපරිම සල්ෆර්) ප්‍රසම්පාදනය සඳහා බනිජ තෙල් සංස්ථාව විසින් ලංසු කැඳවීම් කර තිබුණි. ඒ අනුව, 2011 නොවැම්බර් 01 සිට ආරම්භ වන මාස තුනක කාල පරිච්ඡේදය සඳහා 2011 ඔක්තෝබර් 04



දින බනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් සිංගප්පූරුවේ තෙල් සමාගමක් සමඟ වාර ගිවිසුමකට එළඹ තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) විශේෂ අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින් (SSCAPC) ඉහත කොන්ත්‍රාත්තුව කොරියානු තෙල් සමාගමකට පොලිය සමඟ ඩීර්එස් කොළඹ මිලට බැරලයක් එජඩො 131.553 බැගින් ප්‍රදානය කිරීමට අනුමත කර තිබුණි. මේ අතර, සිංගප්පූරුවේ එම්ඊටීස් තෙල් සමාගමක් (EOCBS) විසින් 2011 සැප්තැම්බර් 06 දින බනිජ තෙල් සංස්ථාව හා එම සමාගම අතර පවත්නා ඩීසල් කොන්ත්‍රාත්තුව සඳහා එම නියම හා කොන්දේසි යටතේම විශේෂයෙන් ඩීර්එස් කොළඹ මිලට පොලිය සමඟ බැරලයක් එජඩො 131.016 බැගින් ඉහත සඳහන් ප්‍රමාණයම සැපයීමට ඉල්ලීමක් කර තිබුණි. මීට අමතරව, ඉහත සඳහන් සිංගප්පූරුවේ තෙල් සමාගම විසින් ඔවුන්ගේ ගිවිසුම වූ බැරලයක් එජඩො 131.023 බැගින් පොලිය සමඟ ඩීර්එස් කොළඹ මිලට 2011 අගෝස්තු 31 වන දින විදුලිබල හා බලශක්ති අමාත්‍ය මණ්ඩල උප කමිටුවට ඉදිරිපත් කරන ලද මිල ලැයිස්තුවට අනුව එම නිෂ්පාදනය සැපයීමට 2011 සැප්තැම්බර් 23 දින යළි තහවුරු කර තිබුණි. ඉහත (EOCBS) සමාගම විසින් අඩුම මිල ඉදිරිපත් කර තිබියදී ඉහළ මිලකට (බැරලයක් එජඩො 131.023 බැගින්) සිංගප්පූරුවේ තෙල් සමාගමට ලංසුව ප්‍රදානය කර තිබුණි.

(ආ) තවද ඊඕසීබීඑස් (EOCBS) විසින් එකී නිෂ්පාදනය පොලිය සමඟ ඩීර්එස් කොළඹ මිලට බැරලයකට එ.ජ.ඩො. 130.935 බැගින් සැපයීමට හැකි බව 2011 සැප්තැම්බර් 29 දක්වා තිබූ අතර, එය නිෂ්පාදනයේ ඉදිරිපත් වූ අවම මිල ද වේ. කෙසේ වුවද, එම ඉදිරිපත් වීම සැලකීමකින් තොරව විශේෂ අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින් එම දිනයේම එම නිෂ්පාදනය ඉහත කී සිංගප්පූරු තෙල් සමාගම වෙතින් මිලදී ගැනීමට අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි. බනිජ තෙල් කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්ට අනුව “ඊඕසීබීඑස් (EOCBS) සමාගම ඩීර්එස් කොළඹ මිලට පොලිය සමඟ බැරලයකට එ.ජ.ඩො 130.935 බැගින් 2011 සැප්තැම්බර් 09 ටෙන්ඩර් විවෘත කිරීමේ දිනයෙන් පසුව 2011 සැප්තැම්බර් 29 දින ලංසුවක් ඉදිරිපත් කර තිබුණි. එබැවින් ටෙන්ඩර් විවෘත කරන අවස්ථාවේදී මිල පිළිබඳ අදහස් හුවමාරු කරගත හැක්කේ අඩුම මිල අනුව සාර්ථක ටෙන්ඩර්කරු සමඟ පමණක් වන බැවින් ඔවුන්ගේ මිල අඩුම මිල වුවද එය සලකා බැලීමට නොහැකි විය.” කෙසේ වුවද, පිරිපහදු බනිජ තෙල් නිෂ්පාදන සැපයීම සඳහා රජයෙන් රජයට පදනම මත මෙරට සමඟ කටයුතු කිරීමට

විස්තරාත්මක යෝජනාවක් ලෙස සිංගප්පූරු තෙල් සමාගම විසින් ලංසු ඉදිරිපත් කර තිබූ හෙයින් ලේකම්ගේ අදහස් දැක්වීම් පිළිගත නොහැකිය. ඒ අනුව, ඉහත සඳහන් සිංගප්පූරු තෙල් සමාගම විසින් ඉදිරිපත් කිරීම ඉහත සඳහන් නිෂ්පාදිතය ප්‍රසම්පාදනය සඳහා එම ලංසු කැඳවීමට ප්‍රතිචාරයක් නොවන බවත් ඉහත කාරණය විශේෂ අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රසම්පාදන කමිටුව සලකා නොබලා ඉහත සඳහන් සිංගප්පූරු තෙල් සමාගම වෙතින් මිලදී ගැනීමට අනුමැතිය ලබා දී ඇති බවත් අනාවරණය විය.

(ඇ) තවද, ඊඕසීබීඑස් (EOCBS) සමඟ එකඟතාවයකට පැමිණීම ඉහත සඳහන් කරන ලද පොදු කොන්දේසි එනම් (නැව් ගත කළ දිනය වටා දින පහක්) මත පදනම්ව සැපයුම්කරු (ඉහත සඳහන් සිංගප්පූරු තෙල් සමාගම) සමඟ වාර ගිවිසුමකට එළඹිය යුතු බව 2011 සැප්තැම්බර් 30 දින පැවති අමාත්‍ය මණ්ඩල උප කමිටුව තීරණය කර තිබුණි.

(ඈ) ලංකා බනිජ් තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ වාර ගිවිසුම් මිල ප්‍රතිපත්තියට අනුව, ඩීසල් සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද මිල (උපරිම සල්පර් 0.25 ප්‍රතිශතය) ඩීර්එස් කොළඹ මිල පදනම මත (ඉන්කොටර්මිස් 2000) බැරලයකට එජඩො වලින් නැව්ගත කළ දිනයේ (Platt Market Scan) ප්‍රසිද්ධ කරන ලද ඩීසල් වල සිංගප්පූරු මධ්‍යන්‍යය ස්පොට් මිලෙහි (0.25 ප්‍රතිශතය) සාමාන්‍ය වන නැව් ගත කරන දිනයෙන් දින දෙකක් පෙර හා දින දෙකක් පසුව හා පොලී රහිත ණය කාල සීමාව පළමු දින 30ක කාලය සඳහා ස්ථාවර වාරිකය/වට්ටම එකතු වන, දින 30 සිට දින 180ක දීර්ඝ කරන ලද ණය කාල සීමාවට පොලී අනුපාතයක් එකතුවන, නැව් ගත කරන දිනයේ පවත්නා රේටයන් විය යුතුය. කෙසේ වුවද ඉහත සඳහන් සිංගප්පූරු තෙල් සමාගම මිල ගණන් ඉදිරිපත් කර තිබුණේ නැව්ගත කරන දිනය වටා දින 5 හෝ විකුණුම්කරු විසින් ප්‍රකාශ කරන ලද වෙනත් දින 5 අනුවය.

(ඉ) මීට අමතරව ලංකා බනිජ් තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ වාණිජ කළමනාකරු විසින් ඔහුගේ 2011 ඔක්තෝබර් 07 දින අමාත්‍ය මණ්ඩල උප කමිටුවේ සභාපති ඇමතු ලිපියෙන්, නැව්ගත කරන දිනය වටා දින 5ක ලංකා බනිජ් තෙල් නීතිගත සංස්ථාව නිශ්චය කරන ලද (Platts) මිල ගණන් වෙනුවට විකුණුම්කරුගේ වාසියට ඔහු විසින් ප්‍රකාශ කරන නැව් ගත කරන මාසයේ ඕනෑම දින 5ක් සඳහා ජලෑට්ස් (Platts) මිල ගණන් භාවිතා කිරීමට සැපයුම්කරු (සිංගප්පූරු තෙල්

සමාගම) සමඟ ගිවිසුමේ 8 වගන්තියෙන් එකඟවීමට නොහැකි බව ප්‍රකාශ කර තිබුණි. ලංකා බනිජ් තෙල් සංස්ථාව පෙර සැපයුම්කරුවන් සමඟ අයහපත් අත්දැකීම් තිබූ බවත් මිල කිරීමේදී සැපයුම්කරුවන්ගේ වාසියට හේතු වන අයුරින් දින වෙනස් කරන බවත් ඔහු වැඩිදුරටත් පැහැදිලි කරන ලදී. ඔහු විසින් සියළුම වෙනස්වන මෙහෙයුම් කරුණු එක් කරමින් ඊඕසීබීඑස් සැපයුම්කරු සමඟ එම ආකාරයේ ගිවිසුමක් අත්සන් කිරීමට අමාත්‍ය මණ්ඩල උප කමිටුවේ අනුමැතිය ඉල්ලා තිබුණි.

පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (i) විකුණුම්කරුට ඉහළ ලාභයක් තහවුරු කර ගැනීමට හැකිවන පරිදි මිල තීරණය කිරීමට අවස්ථාවක් විකුණුම්කරුට ලබා දී තිබුණි.
- (ii) 2011 සැප්තැම්බර් 15 දින තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටුව කරන ලද නිර්දේශයට අනුව, එකී කොන්දේසිය ලංකා බනිජ් තෙල් නීතිගත සංස්ථාවට අහිතකර වූ බැවින් අමාත්‍ය මණ්ඩල විශේෂ ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින් එය භාර නොගැනීමට උපදෙස් දෙන ලදී.
- (iii) එම සංශෝධන සඳහා නීතිමය උපදෙස් ලබාගෙන නොතිබුණි.
- (iv) එම වෙනස්කිරීම් සඳහා අවශ්‍ය අනුමැතිය (අමාත්‍ය මණ්ඩල විශේෂ ප්‍රසම්පාදන කමිටුවෙන්) ලබා ගැනීමෙන් තොරව වාණිජ දෙපාර්තමේන්තුව විසින් වෙනස් කිරීම් සිදු කර තිබුණි.

(ඊ) කෙසේ වුවද ලංකා බනිජ් තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ කළමනාකරණයට වන අවාසි සැලකීමෙන් තොරව ලංකා බනිජ් තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ සභාපති විසින් සැපයුම්කරු සමඟ වූ ගිවිසුමේ 8 වගන්තිය අනුව, සැපයුම්කරු විසින් ප්‍රකාශ කළ නැව් ගත කරන මාසයේ ඕනෑම දින 05ක පවතින ප්ලැට්ස් (Platts) මිල ගණන් යොදා ගැනීමට හැකි වන පරිදි ගිවිසුමක් අත්සන් කර තිබුණි. ඒ අනුව ලංකා බනිජ් තෙල් සංස්ථාවේ ගිවිසුම් වල සාමාන්‍ය කොන්දේසි සැසඳීමේදී සංස්ථාව විසින් එජඩො 9,082,489 ක් හෝ රු. 1,037,764,163 ක ඇස්තමේන්තුගත පාඩුවක් දරා තිබුණි. (ඇමුණුම 1)

**6. ඛනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත පිළිබඳ රසායනාගාර පරීක්ෂණ**

ආනයනය කරන ලද ඛනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත වල (නෞභාරය) තත්ත්වය හා ප්‍රමාණය තීරණය කිරීම සඳහා පටවන වරායට හා නිදහස් කරන වරායට ස්වාධීන පරීක්ෂකවරුන් ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් පත් කර තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් සිදු කරන ලද විගණන පරීක්ෂණයට අදාළව පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) ස්වාධීන පරීක්ෂකවරුන් ලියාපදිංචි කිරීම

(i) 2008 මැයි 02 දින පවත්වන ලද දෙපාර්තමේන්තු ප්‍රසම්පාදන කමිටු රැස්වීමේදී ගන්නා ලද තීරණය අනුව, එදින සිට ස්වාධීන පරීක්ෂකවරුන් ලියාපදිංචි කිරීම සඳහා පරිපාටියක් ආරම්භ කරන ලද අතර, 2008 වර්ෂයට පෙර එවැනි පරිපාටියක් අනුගමනය කළ බවට කිසිදු සාක්ෂියක් නොතිබුණි.

(ii) 2007 නොවැම්බර් 07 වන දින “ ඩේලි නිව්ස් ” පුවත්පත පළ කරන ලද දැන්වීමට ප්‍රතිචාරයක් ලෙස බොරතෙල් හා ඛනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත සඳහා ස්වාධීන පරීක්ෂකවරුන්/සමීක්ෂකවරුන් ලියාපදිංචි කිරීමේදී ඉල්ලුම්පත්‍ර 8ක් ලැබී තිබුණි. එයින් ඉල්ලුම්කරුවන් 6 දෙනෙකු ස්වාධීන පරීක්ෂකවරුන් ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- 2006 ඔක්තෝබර් 18 දිනැති (එන්පීඒ වක්‍රලේඛ අංක II) ජාතික ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයේ 3.4.3 වගන්තියේ සංශෝධනයට අනුකූලව අවම වශයෙන් වර්ෂයකට වරක් හෝ ස්වාධීන පරීක්ෂකවරුන්/සමීක්ෂකයින්ගේ ලියාපදිංචි ලැයිස්තු යාවත්කාලීන කර නොතිබුණි.
- නැව් බඩු වල ගුණාත්මක තත්ත්වය හා ප්‍රමාණය තීරණය කිරීම සඳහා ලියාපදිංචි කළ සියළුම ස්වාධීන පරීක්ෂකවරුන්/සමීක්ෂකයින් පත්කිරීමේදී සමාන අවස්ථා ලබා දී නොතිබුණි.

බනිජ තෙල් කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්ට අනුව, “බනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් පත් කරන ලද ස්වාධීන පරීක්ෂක, සැපයුම්කරු / පැටවීම් පර්යන්තය විසින් යොදා නොගැනෙන අවස්ථා තිබුණි. එවැනි තත්ත්වයකදී නැවත පැටවීමේ ප්‍රමාදයන් වැළැක්වීමට සැපයුම්කරු / පැටවීම් පර්යන්තය විසින් නම් කරන ලද ස්වාධීන පරීක්ෂකවරයෙක් යොදා ගැනීමට සංස්ථාවට සිදු වී තිබුණි.”

(iii) ඔවුන් විසින් සලසන ලද සේවය සම්බන්ධයෙන් නීතිමය බැඳීම තහවුරු කර ගැනීම සඳහා ලියාපදිංචි කරන ලද ස්වාධීන පරීක්ෂකවරුන් සමඟ සංස්ථාව ගිවිසුමකට එළඹ නොතිබුණි.

(iv) ස්වාධීන පරීක්ෂකවරුන් විසින් නිදහස් කරන වරායේදී (කොළඹ වරාය) රසායනාගාර පරීක්ෂණ සිදු කර නොතිබුණි. ඒ වෙනුවට ලංකා බනිජ තෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගම හිදී කෙරෙන පරීක්ෂණවලින් සාක්ෂි ලබා ගැනීමට අපේක්ෂා කර තිබුණි. ඒ අනුව, ඔවුන්ගේ වගකීම සම්පූර්ණයෙන්ම කර්මාන්ත පරිචයට අනුකූලව ප්‍රමිති ක්‍රමයන් මත විශ්ලේෂණ සිදු කරන බවට තහවුරු කිරීම සඳහා විය. විශේෂිත උපකරණ, උපකරණ සම්පාදනයන් හෝ මිනුම් උපක්‍රම ලංකා බනිජ තෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගමේ රසායනාගාරයේ සේවකයන්ගේ වැඩ කිරීමේ හැකියාව හෝ වැඩ පිළිවෙල සඳහා ඔවුන් වගකීම් දරා නොතිබුණි. එබැවින්, ලංකා බනිජ තෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගමේ රසායනාගාරය විසින් කරන ලද පරීක්ෂණ මත ස්වාධීන පරීක්ෂකවරුන්ගේ වාර්තා සම්පූර්ණයෙන්ම රඳා පැවතුණි.

(ආ) ස්වාධීන පරීක්ෂකවරුන්ගේ පත්වීම් ලිපියෙහි එක් එක් නොහොරයෙහි ගුණාත්මක තත්ත්වය හා ප්‍රමාණය තීරණය කිරීම සඳහා පැටවීම් ආරම්භ කිරීමට පෙර ලංකා බනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවට ටැංකිවල පිරිසිදුභාවය හා වියළි සහතිකය ඉදිරිපත් කිරීම හා පැටවීම ආරම්භ කිරීමට පෙර සංස්ථාවේ වාණිජ කළමනාකරුට ෆැක්ස් මගින් නිෂ්පාදිතවල තත්ත්වය දැන්වීම ඉතාම වැදගත් බව පැහැදිලිව සඳහන් කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(i) අවස්ථා කිහිපයකදී පැටවීම් දිනයෙන් දින කිහිපයකට පසුව සංස්ථාවේ වාණිජ කළමනාකරුට එම සහතික ඉදිරිපත් කර තිබුණි.

විස්තර ඇමුණුම 2 හි දැක්වේ.

- (ii) පැටවීම ආරම්භ කිරීම සඳහා සැපයුම්කරුවන්ට වාණිජ කළමනාකරු විසින් දෙන ලද එවැනි නියෝග සම්බන්ධයෙන් සාක්ෂි විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.
  
- (ඇ) ස්වාධීන පරීක්ෂකවරුන්ගේ පත්වීම් ලිපියට අනුව, තෙල් නැව්වලට පැටවීමේදී වෙරළ ටැංකිය වෙතින්, නැවේ ටැංකිය වෙතින්, වෙරළ නල මාර්ගය වෙතින්, නැව් නළ කුටිය වෙතින් සිල් තබන ලද ගැලුමක සාම්පලයක් ගැනීමට හා එය අවසන් වරායේ “මාස්ටර් ඉන් එක්ස්චේන්ජ්” මඟින් භාර දීමේ වැඩපිළිවෙලක් තිබිය යුතුය. කෙසේ වුවද, නිදහස් කරන වරායේදී එවැනි සාම්පල ලැබුණු බවට කිසිදු සාක්ෂියක් විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.
  
- (ඈ) ලංකා ඛනිජ තෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගමේ රසායනාගාරයේ සිදු කෙරෙන රසායනාගාර පරීක්ෂණ සම්බන්ධයෙන් පහත අඩුපාඩු විගණන නියැදි පරීක්ෂණයේදී අනාවැකිය විය.
  - (i) රසායනාගාර පරීක්ෂණ සඳහා සිල් තබන ලද සාම්පල ලබාගෙන නොතිබුණි. ඒ වෙනුවට නැවෙන් සාම්පල රැස් කර ගැනීමට සිල් නොතබන ලද භාජන යොදා ගෙන තිබුණි.
  - (ii) ලංකා ඛනිජ තෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගමේ රසායනාගාරයේදී සිදු කෙරෙන පරීක්ෂණ පිළිබඳ සාක්ෂි ලබා ගැනීම සඳහා ස්වාධීන පරීක්ෂකවරුන්ගේ පැමිණීම සම්බන්ධයෙන් ලංකා ඛනිජතෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගම වාර්තා පවත්වා නොතිබුණි.
  - (iii) විගණනයට ලබා ගත හැකි වූ රසායනාගාර පරීක්ෂණ වාර්තා අනුව, ලංකා ඛනිජතෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගමේ රසායනාගාර පරීක්ෂණ වාර්තා සහතික කිරීම මගින් ස්වාධීන පරීක්ෂකවරුන් එම පරීක්ෂණ තහවුරු කළ බවට සාක්ෂි නොවිය.
  
- (ඉ) නෞභාරය නිදහස් කරන දිනයේ සිට දීර්ඝ කාලයක් ගතවීමෙන් පසුව ස්වාධීන පරීක්ෂකවරුන්ගේ වාර්තා ඉදිරිපත් කර තිබුණි. එබැවින්, ආනයනය කරන ලද ඛනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත පිළිබඳ අනාවරණයන් හා අඩුපාඩු වළක්වාලීමට එලදායී පාලන උපකරණයක් ලෙස ස්වාධීන පරීක්ෂකවරුන්ගේ වාර්තා යෙදාගෙන නොතිබූ බව නිරීක්ෂණය විය. විස්තර ඇමුණුම 3 හි දැක්වේ. ඛනිජ තෙල් කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්ට අනුව, “නෞභාරය මුදා හැරීම සම්පූර්ණයෙන්ම නිෂ්පාදිතවල ගුණාත්මක තත්ත්වය අවශ්‍ය පිරිවිතරයන්ට අනුගත වන බවට අනුකූල වන අතුරු වාර්තාව පදනම් වේ. එබැවින් දීර්ඝ කාලයක් ඉකුත් වීමෙන් පසු නිකුත් කෙරෙන අවසාන සහතිකය මත නොව අතුරු වාර්තාව මත කරුණු සැලකිල්ලට ගැනේ.”

(ඊ) ලංකා ඛනිජ තෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගමේ රසායනාගාරයේ භාවිතා කරන බොහෝ විශේෂිත උපකරණ, උපකරණ සම්පාදනයන් හෝ මිනුම් උපක්‍රම ඉතා පැරණි ඒවා වන අතර, එබැවින් ඒවා විධිමත්ව ක්‍රියා කරවීමට නොහැකි බැවින්, පරීක්ෂණ කිහිපයක් සිදු කිරීමට නොහැක. (උදා : FAME පරීක්ෂණ) එසේම, හානි වූ උපකරණ ප්‍රකෘතිමත් කිරීමට අදාළ විධිමත් ක්‍රියාමාර්ගයක් අනුගමනය කර නොතිබුණි. එබැවින්, සමහර පරීක්ෂණ සිදු කිරීමෙන් තොරව පැටවීම් වරායේ පිළියෙල කරන ලද තත්ත්ව සහතිකය පදනම් කර ගෙන නිදහස් කරන වරායේ වාර්තා පිළියෙල කර තිබුණි. විස්තර ඇමුණුම 4 හි දැක්වේ.

(උ) ලංකා ඛනිජ තෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගම විසින් පිළියෙල කරන ලද වාර්තාවල පිටපත් ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවට ලබා දී නොතිබුණි. සාමාන්‍යයෙන් ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවට ලැබෙන ස්වාධීන පරීක්ෂකවරුන්ගේ තත්ත්ව වාර්තා ලංකා ඛනිජ තෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගමට යොමු කර නොතිබුණු අතර, එම සම්බන්ධීකරණය නොමැතිවීම හේතුවෙන් ලංකා ඛනිජ තෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගමේ කළමනාකරණය විසින් එවැනි වාර්තා නැවෙන් හෝ සැපයුම්කරුවන්ගෙන් සෘජුවම ලබාගෙන තිබුණි.

(ඌ) සමහර පරාමිතීන් පරීක්ෂා කිරීම සඳහා රසායනාගාර පහසුකම් නොමැතිවීම

2012 ඔක්තෝබර් 03 දින සිදු කරන ලද විගණන පරීක්ෂණයට අනුව, ලංකා ඛනිජ තෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගම හෝ සංස්ථාවේ පිරිපහදු රසායනාගාරයේ අවශ්‍ය උපකරණ නොමැතිවීම හේතුවෙන් සමහර පරීක්ෂණයන් කර නොතිබුණු බව අනාවරණය විය.

ගුණය / පරීක්ෂණය	පරීක්ෂණ ක්රමය	නිෂ්පාදනය	පිරිවිතරය
මෝටර් ඔක්ටේන් අංකය (MON)	IP/237/ASTM D 2700	පෙට්ටුල් ඔක්ටේන් 92	අවම 82
මෝටර් ඔක්ටේන් අංකය (MON)	IP/237/ASTM D 2700	පෙට්ටුල් ඔක්ටේන් 95	අවම 85

ඉහත සඳහන් රසායනාගාර පහසුකම් නොමැතිවීම හේතුවෙන් පැටවීම් වරායේදී ස්වාධීන පරීක්ෂකවරුන් විසින් ලබා ගන්නා රසායනාගාර පරීක්ෂණ වාර්තා මත සංස්ථාව විශ්වාසය තබා තිබුණි.

(එ) ලබා ගත හැකි වූ තොරතුරු අනුව, 1996 වර්ෂය දක්වා ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව පරීක්ෂණ හා ද්‍රව්‍ය පිළිබඳ අමෙරිකානු සංගමයේ (American Society for Testing and

Materials) සාමාජිකයකු බවට පත් වී තිබුණි. ලංකා ඛනිජ තෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගම ආරම්භයේ සිටම ඒඑස්ටීඑම් සාමාජිකත්වය අලුත් කර නොතිබුණු අතර, එබැවින් එම සමාගමේ සභාය විශේෂයෙන් පහත දැක්වෙන රසායනාගාර සේවා ක්ෂේත්‍රවලට ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවට හා ලංකා ඛනිජ තෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගමට ලබා ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි.

- (i) ජාත්‍යන්තර සංවිධාන විසින් යොදා ගන්නා පිළිගත් ප්‍රමිතීන්
- (ii) නව සහ වැඩි දියුණු කරන ලද පරීක්ෂණ ක්‍රම
- (iii) ආංශික සංවර්ධනයන් සඳහා නව ප්‍රකාශයන්
- (iv) රසායනාගාරයේ වර්තමාන තත්ත්වය පරීක්ෂා කිරීම සඳහා ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවට හැකිවන පරිදි අන්තර් රසායනාගාර හරි වැරදි බැලීමේ වැඩසටහනට අනුගත වීම.
- (v) රසායනාගාර පරීක්ෂණ පිළිබඳ උපදේශක සේවා
- (vi) පරීක්ෂණ හා ද්‍රව්‍ය පිළිබඳ අමෙරිකානු සංගමයේ යාවත්කාලීන තොරතුරු
- (vii) රසායනාගාර ක්‍රමවල වැඩි දියුණු කරන ලද තාක්ෂණික දැනුම

ඛනිජ තෙල් කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්ට අනුව, “ ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව 2013 සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි පරීක්ෂණ හා ද්‍රව්‍ය පිළිබඳ අමෙරිකානු සංගමයේ (ASTM) සාමාජිකත්වය ලබාගෙන ඇත”.

**7. තොග මට්ටම පවත්වා ගැනීම**

ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව, ලංකා ඛනිජ තෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගම (CPSTL) ජේසීට් ඔයිල් බැංකුව හා ලංකා ඉන්දියානු ඔයිල් සමාගම් හා ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලයේ සාමාජිකයන් සහ රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ නිලධාරියෙකුගෙන් තොග සමාලෝචන කමිටුව සමන්විත වූ අතර, එහි රැස්වීම් සෑම සතියකම පවත්වා තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) තොග මට්ටම් එනම්, යළි ඇණවුම් මට්ටම, උපරිම මට්ටම, අවම මට්ටම, යළි ඇණවුම් ප්‍රමාණය ආදිය සම්බන්ධයෙන් වාර්තා ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් පවත්වා නොතිබුණි. එසේම, එක් එක් ඛනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත පිළිබඳ ප්‍රමාණවත් ආරක්ෂිත අවස්ථා තොග පවත්වා නොතිබුණි.
- (ආ) ලංකා ඛනිජ තෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගමේ මෙහෙයුම් කළමනාකරු ඉදිරිපත් කරන ලද තොග පවත්වා ගැනීමේ වාර්තාව පදනම් කරගෙන පමණක් ඛනිජ තෙල්



නිෂ්පාදිත ඇණවුම් කළ යුතු ප්‍රමාණය තීරණය කර තිබුණි. ඛනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත තොග පවත්වා ගැනීම සම්බන්ධයෙන් වෙනත් කිසිදු වාර්තාවක් සමාලෝචන කාර්යයන් සඳහා ඉහත කමිටුවට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. ඒ අනුව, නියමිත වේලාවට අවශ්‍ය ඛනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත සැපයීමට හැකිවන පරිදි තොග මට්ටම් පිළිබඳ අදාළ පාලන ක්‍රම ස්ථාපිත කර පවත්වා ගැනීම සඳහා ලංකා ඛනිජ තෙල් සංස්ථාවේ වගකීම විධිමත්ව සම්පූර්ණ කර නොතිබුණි. ඒ වෙනුවට ලංකා ඛනිජ තෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගම විසින් සපයන ලද තොරතුරු පදනම් කරගෙන ඛනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත ආනයනය කිරීමට සංස්ථාව කටයුතු කර තිබුණි.

(ඇ) 2011 ජූනි 28 දිනැති තොග සමාලෝචන කමිටු සටහන්වලට අනුව, ඛනිජ තෙල් කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් විසින් ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලයට ඩීසල් මෙට්‍රික් ටොන් 3,300 ක් 2011 ජූලි 18 දින නිකුත් කිරීමට උපදෙස් ලබා දී තිබුණි. කෙසේ වුවද, එම අවශ්‍යතාවය ඉටු කිරීමට ප්‍රමාණවත් තොග නොමැතිවීම නිසා ඛනිජ තෙල් කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වෙනුවෙන් අතිරේක ලේකම් (සැලසුම් හා සංවර්ධන) විසින් 2011 ජූලි 07 දිනැති ඔහුගේ අංක පීආර්ඩී/3/2/4/2/10 දරන ලිපියෙන් ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලයේ ඉන්ධන අවශ්‍යතාවය සම්පූර්ණ කිරීමට විවෘත වෙළඳපළෙන් අතිරේක මෙට්‍රික් ටොන් 40,000 ක් මිලදී ගැනීමට උපදෙස් දී තිබුණි. කෙසේ වුවද, ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් ලංසු කැඳවීම් කර නොතිබුණු අතර, බැරලයක් සඳහා ආන්තිකය එජඩො. 3.75 ක් බැගින් ඩීසල් බැරල් 68,411 ක් (මෙට්‍රික් ටොන් 9,145) විදේශ තෙල් සැපයුම්කරුවකු වෙතින් සෘජුවම මිලදී ගෙන තිබුණි. (බීකේ/26බී/2011)

ඛනිජ තෙල් කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්ට අනුව, “ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව පහත දැක්වෙන කරුණු හේතුවෙන් වරින් වර ඛනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත තොග උපතාවලට මුහුණ දී තිබුණි”.

- ❖ ශ්‍රී ලංකාව තාප බල උත්පාදනය මත බොහෝ සෙයින් රැඳී ඇත. කෙසේ වුවද, ඉන්ධන තෙල් අවශ්‍යතාවය සැපයීමද කාලගුණ රටාව වෙනස්වීම් අනුව වෙනස් වේ.
- ❖ ගබඩා ධාරිතාවය මගින් සිදුවන සීමා තොග කළමනාකරණයේදී ඉතා අසීරු වීම.
- ❖ 2009 සිට පවතින මූල්‍ය අර්බුදය හේතුවෙන් වැඩි තොග පවත්වා ගැනීම අපහසු අතර, නිතරම ණයවර ලිපි ප්‍රමාදවීමේ අවස්ථා ඇති වීම.

❖ වාර්ෂිකව සියයට 4 සිට සියයට 6 දක්වා ප්‍රමාණයකට පසුගිය වර්ෂවල ඛනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත ඉල්ලුම වැඩි වුවද, ලබා ගත හැකි ගබඩා පහසුකම් වෙනස් නොවීම.

ලංකා විදුලි බල මණ්ඩලය විසින් ක්ෂණිකව ඩීසල් ඉල්ලුම් කිරීම හේතුවෙන් මෙම සිද්ධිය පැන නැගුණ අතර, වගකිව යුතු රජයේ ආයතනයක් වශයෙන් එම අවස්ථාව සංස්ථාවට පැහැර හැරිය නොහැකි විය. එබැවින්, එම කාල පරිච්ඡේදය තුළ ගත හැකි වඩාත්ම සුදුසු වැඩපිළිවෙල එය වූ බැවින් එම තීරණය ගැනීමට සිදු විය.

ඛනිජ තෙල් කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශය විසින් මුතුරාජවෙල / කොලොන්නාව පර්යන්තවල නව ටැංකි 10 ක් සෑදීමට ආරම්භ කර ඇත. මෙම කාර්යය සඳහා පත් කරන ලද කමිටුව විසින් අමාත්‍යාංශයට ඉදිරිපත් කළ යුතු වාර්තාව ඉදිරි සති කීපය තුළ ඉදිරිපත් කිරීමට සූදානම්ව ඇත.

(ඇ) තොග සමාලෝචන රැස්වීම් සටහන්වලට අනුව, ආනයනයන් කිහිපයක් ක්‍රියාත්මක නොවූ අතර, එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස තොග තත්ත්වය පහළ යාම හේතුවෙන් ඛනිජතෙල් සංස්ථාවට ගැටළුවකට මුහුණ දීමට සිදු වී තිබුණි. උදාහරණයක් ලෙස 2011 මාර්තු 30 දින පැවති තොග සමාලෝචන රැස්වීමේදී ගනු ලැබූ තීරණයන් ක්‍රියාත්මක නොකිරීම හේතුවෙන් ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ තොග තත්ත්වය පහළ යාම සිදු වී තිබුණි. ඒ අනුව 2011 ජූනි මාසයේදී “හදිසි මිලදී ගැනීම්” ක්‍රමය පදනම් කරගෙන (Emergency Basis) ඉන්ධන ආනයනය කර තිබුණු අතර, එම ඉන්ධන (පෙට්රල්) අපවිත්‍ර බවට අනාවරණය විය. විස්තර ඇමුණුම 5 හි දැක්වේ.

(ඉ) ලබා ගත හැකි වූ තොරතුරු අනුව, ලංකා ඛනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාව හා ලංකා ඛනිජතෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගම විසින් 2012 අගෝස්තු 28 දිනට භාවිතයේ පැවති ටැංකිවල ධාරිතාවය සම්බන්ධයෙන් හා ටැංකිවල තත්ත්වය පිළිබඳව පවත්වා තිබුණු වාර්තාවල සැලකිය යුතු වෙනස්කම් තිබුණි. විස්තර පහත පරිදි වේ.

නිෂ්පාදනය	පවත්වන ලද වාර්තා අනුව භාවිතා කරන මුළු ධාරිතාවය		වෙනස
	ලංකා බනිජතෙල්	ලංකා බනිජ තෙල්	
	නීතිගත සංස්ථාව	ගබඩා පර්යන්ත සමාගම	
	මෙට්‍රික් ටොන්	මෙට්‍රික් ටොන්	මෙට්‍රික් ටොන්
පෙට්‍රල් - ඔක්ටේන් 90	95,878	75,300	20,578
පෙට්‍රල් - ඔක්ටේන් 95	8,434	8,440	06
ලංකා ඔටෝ ඩීසල්	165,888	151,859	14,029
ලංකා සුපර් ඩීසල්	8,041	13,030	4,989

(i) පෙට්‍රල් (Gasoline) - ඔක්ටේන් 90

ටැංකිය	ප්‍රමාණය	පවත්වන ලද වාර්තා අනුව ටැංකිවල තත්ත්වය	
		ලංකා බනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාව	ලංකා බනිජතෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගම
	මෙට්‍රික් ටොන්		
17	3,756	ක්‍රියාත්මක	අළුත්වැඩියා
31	13,100	අළුත්වැඩියා	ක්‍රියාත්මක
41	9,449	ක්‍රියාත්මක	පිරිසිදු කිරීම*

\* පිරිසිදු කිරීම - 2011 ජූනි සිට මාස 10 කට වැඩි කාලයක් අපවිත්‍ර පෙට්‍රල් ගබඩා කර තිබුණි.

(ii) ලංකා ඔටෝ ඩීසල් (LAD)

ටැංකි අංකය	ධාරිතාවය	පවත්වන ලද වාර්තා අනුව ටැංකි උපයෝජනය	
		ලංකා බනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාව	ලංකා බනිජතෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගම
	මෙට්‍රික් ටොන්		
26	6,660	ලංකා ඔටෝ ඩීසල් සඳහා	සුපිරි භූමිතෙල් සඳහා
25	6,600	ලංකා දැවිතෙල් සඳහා (LF1500)	ලංකා ඔටෝ ඩීසල් සඳහා
24	6,600	ලංකා ඔටෝ ඩීසල් සඳහා	ලංකා සුපර් ඩීසල් සඳහා

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- ලංකා බනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාව හා ලංකා බනිජතෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගම පවත්වන ලද වාර්තාවල විශ්වාසනීයත්වය ප්‍රශ්නගතය.
- ටැංකිවල සත්‍ය තත්ත්වය හා ටැංකි ධාරිතාවය විධිමත්ව හඳුනාගෙන හා වාර්තා කර නොතිබුණි.
- ලංකා බනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාව හා ලංකා බනිජතෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගම යන දෙකෙහිම තෙල් තොග කොලොන්නාව පර්යන්තයේ එකම ටැංකිවල පවත්වාගෙන ගොස් තිබුණි.

**8. බනිජතෙල් නිෂ්පාදිත සඳහා ගබඩා පහසුකම් යොදා ගැනීම**

ලංකා බනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ ගබඩා ධාරිතාවය පවතින මුතුරාජවෙල හා කොලොන්නාව ටැංකි සමූහය ලංකා බනිජතෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගම විසින් පහත පරිදි කළමනාකරණය කරනු ලැබේ.

නිෂ්පාදිතය	මුතුරාජවෙල		කොලොන්නාව		එකතුව	
	ටැංකි අංකය	ධාරිතාවය	ටැංකි අංකය	ධාරිතාවය	ටැංකි අංකය	ධාරිතාවය
		මෙට්‍රික් ටොන්		මෙට්‍රික් ටොන්		මෙට්‍රික් ටොන්
ඉන්ධන තෙල් (දැවි තෙල්)	5	48,774	12	48,200	17	96,974
ලංකා ඔටෝ ඩීසල් පෙට්‍රල් - (Gasoline)	16	103,259	5	48,600	21	151,859
- ඔක්ටන් 90	5	27,400	6	47,900	11	75,300
- ඔක්ටන් 95	-	-	4	8,440	4	8,440
භූමිතෙල්	3	16,000	4	8,440	7	24,440
එකතුව	29	-	27	-	56	-

විස්තරය	මුතුරාජවෙල	කොලොන්නාව
පැටවිම් ආරම්භක ස්ථානය - පෙට්‍රල් (Loading arm)	04	18
- ඩීසල්	10	15
- භූමිතෙල්	02	09
ගොඩබැමේ කාලය	දින 02	දින 06*
බෙදා හැරීම් ක්‍රමය	බවුසර්	බවුසර්, රේල් වැගන්, නල මාර්ග
ගොඩබැමේ පහසුකම	මෙට්‍රික් ටොන් 60,000	මෙට්‍රික් ටොන් 40,000

දින 06\* - දෝෂ සහිත නල මාර්ග හේතුවෙන්

මුතුරාජවෙල ටැංකි සමූහය සමඟ සැසඳීමේදී කොලොන්නාව ටැංකි සමූහයේ නිදහස් කිරීමේ කාලය වන දින 06 ඉතා දිගු කාලයක් වන අතර, ඒ අනුව කොලොන්නාව ටැංකි සමූහය යළි පැනගිය හා අබලන්වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

එක් එක් ඛනිජතෙල් නිෂ්පාදනයේ දිනකට ධාරිතා උපයෝජනය පහත වගුවෙන් දැක්වේ.

නිෂ්පාදනය	දිනය	මුතුරාජවෙල			කොලොන්නාව		
		දිනකට ලබා ගත හැකි සාමාන්‍ය ධාරිතාවය	ධාරිතා (දිනකට තරා සාමාන්‍ය නිකුත් කිරීම්)	ධාරිතා උපයෝජනය ලබාගත හැකි ධාරිතාවයේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස	දිනකට ලබා ගත හැකි සාමාන්‍ය ධාරිතාවය	ධාරිතා (දිනකට තරා සාමාන්‍ය නිකුත් කිරීම්)	ධාරිතා උපයෝජනය ලබාගත හැකි ධාරිතාවයේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස
පෙට්රල් (Gasoline)							
ඔක්ටෝ 90	2012.06.01	1000	500	50.0	1100	1089	99.0
	2012.06.08	1000	553	55.3	1100	1203	109.4
	2012.06.15	1000	562	56.2	1100	1262	114.7
	2012.06.22	1000	532	53.2	1100	1202	109.3
ඩීසල් (LAD)	2012.06.01	3500	1944	55.5	2100	2185	104.0
	2012.06.08	3500	1586	45.3	2100	2129	101.4
	2012.06.15	3500	1880	53.7	2100	2209	105.2
	2012.06.22	3500	2015	57.6	2100	1930	91.9
භූමිතෙල්	2012.06.01	250	143	57.2	200	159	79.5
	2012.06.08	250	83	33.2	200	126	63.0
	2012.06.15	250	133	53.2	200	215	107.5
	2012.06.22	250	123	49.2	200	241	120.5

(අ) ඉහත තොරතුරුවලට අනුව, මුතුරාජවෙල පර්යන්තයේ අවශ්‍ය ධාරිතාවය හා වෙනත් බෙදා හැරීම් පහසුකම් ලබා ගත හැකි වුවද, ඛනිජ තෙල් සංස්ථාව විසින් එහි බෙදා හැරීම් හැකියාවන් උපරිමව භාවිතා කර නොතිබුණි.

(ආ) ඛනිජතෙල් නිෂ්පාදන නිකුත් කිරීමේදී මුතුරාජවෙල පර්යන්තය අවම මට්ටමකින් භාවිතා කර තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව, කරන ලද ආයෝජනයෙන් පහත සඳහන් ප්‍රතිලාභ අත්කරගෙන නොතිබුණි. විස්තර ඇමුණුම 6 හි දැක්වේ.

- වරාය ගාස්තු ඉතිරි කර ගැනීම
- නැව් තබා ගැනීමේ කාලය කෙටි කිරීම

- ප්‍රමාද ගුදම් ගාස්තු අඩු කර ගැනීම
- බෙදා හැරීම් පිරිවැය ඉතිරි කර ගැනීම
- මානව සම්පත් පිරිවැය අඩුකර ගැනීම
- නල මාර්ග මගින් ඉන්ධන මුදා හැරීමේ බෙදා හැරීම් පිරිවැය ඉතිරි කර ගැනීම
- බඩුසර් මගින් ඉන්ධන ප්‍රවාහනයේ අවහිරතා අඩු කර ගැනීම

**9. බනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත ප්‍රසම්පාදනය කිරීම - ඔක්ටෝ 92**

සිංගප්පූරු ප්ලැට් (Platt) ඇගයීමට අනුව, අවශ්‍ය යන්ත්‍ර හා උපකරණ නොමැතිවීම හේතුවෙන්, ලංකා බනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ පිරිපහදුවෙහිදී ඔක්ටෝ 92, 95 සහ 97 පෙට්රල් නිපදවීමට නොහැකි වී තිබුණි. ඒ අනුව, ලංකා බනිජතෙල් සංස්ථාවේ පිරිපහදුවෙහිදී ඔක්ටෝ 90 පෙට්රල් නිපදවන බවත්, රටේ ඉල්ලුම හා පිරිපහදුවේ නිපදවන ප්‍රමාණය අතර වෙනස ජාත්‍යන්තර වෙළඳපලින් ලබා ගන්නා බවත් අනාවරණය විය. කෙසේ වුවද, සිංගප්පූරු ප්ලැට් නිෂ්පාදිත ඇගයීමට අනුව ඔක්ටෝ 90 පෙට්රල් නිෂ්පාදිත වෙළඳපලේ ලබාගත නොහැකි විය. (මෙම නිෂ්පාදිතය මුලදී ලබා ගත හැකි විය) ඒ අනුව, මෙම නිෂ්පාදිතය සඳහා වෙළඳපොළේ මිල කිරීමක් නොතිබුණි. එසේ වුවද, ලංකා බනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් ජාත්‍යන්තර වෙළඳපලේ ලබාගත හැකි ඔක්ටෝ 92 මිල ඔක්ටෝ 90 පෙට්රල් (මෙහි තත්ත්වය ඔක්ටෝ 92 ට පහළය) ආනයනය සඳහා ලංසු කැඳවීමට භාවිතා කර තිබුණි. 2011 වර්ෂය තුළදී ඔක්ටෝ 90 පෙට්රල් බැරල් 1,284,034 ක ප්‍රමාණයක් ඔක්ටෝ 92 මිලට ආනයනය කර තිබුණි. (විස්තර ඇමුණුම 7 හි දැක්වේ) මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) ඔක්ටෝ 92 පෙට්රල් ඔක්ටෝ 90 පෙට්රල්වලට වඩා ඵලදායී හා තත්ත්වයෙන් උසස් වුවද, ඔක්ටෝ 90 නිෂ්පාදිතය වෙනුවට ඔක්ටෝ 92 පෙට්රල් මිලදී ගැනීමට ගනුදෙනුකරුවන් පෙළඹවීමට කිසිදු දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනක් හෝ ප්‍රවර්ධනාත්මක කටයුතු ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.

“බනිජතෙල් කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්ට අනුව, ගබඩා කිරීමේ, බෙදා හැරීමේ හා නල මාර්ගවල තිබෙන අවහිරතා හේතුවෙන් පෙට්රල් භාවිතා කරන්නන් සඳහා තෙවැනි විකල්පයක් වශයෙන් ඔක්ටෝ 92 අලෙවි කිරීමට හැකි තත්ත්වයක් ලංකා බනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාවට නොතිබුණි. ලංකා බනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාව

විසින් එහි යටිතල පහසුකම් වැඩි දියුණු කිරීමත් සමඟ අනාගතයේදී යුරෝ ප්‍රමිතීන්ට අනුව ඉන්ධන හඳුන්වා දීමට දැනට සලකා බලා ගෙන යනු ලැබේ”.

(ආ) ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියේ ලංසු ඇගයීම් අවස්ථාවේදී එම නිෂ්පාදනයේ ආන්තිකය මත අඩු කිරීමක් ලබා ගැනීමට කේවල් කිරීමෙන් හෝ සැපයුම්කරුවන් සමඟ සාකච්ඡා කිරීමෙන් තොරව ඔක්ටෙන් - 92 මිලට ඔක්ටෙන් - 90 පෙට්රල් මිලදී ගෙන තිබුණි.

(ඇ) ලංකා ඛනිජතෙල් සංස්ථාවේ පිරිපහදුවේදී ඔක්ටෙන් 90 තත්ත්වයට වඩා පහළ තත්ත්වයක පෙට්රල් නිෂ්පාදනය කර ආනයනය කරන ලද ඔක්ටෙන් - 92 බැරල් 319,544 ක පෙට්රල් සමඟ මිශ්‍ර කර ඔක්ටෙන් - 90 පෙට්රල් නිෂ්පාදනයක් ලෙස එම මිශ්‍ර නිෂ්පාදනය 2011 වර්ෂය තුළදී දිවයින පුරාම බෙදා හැර තිබුණි.

**10. තෙල් ප්‍රවාහනය සඳහා නල මාර්ග ජාලය**

පිරිපහදු කරන ලද ඛනිජතෙල් නිෂ්පාදිත කොලොන්නාව හා මුතුරාජවෙල පර්යන්තයන්හි ගබඩා කරන අතර, ලංකා ඛනිජතෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගමට (CPSTL) ආනයනික ඛනිජතෙල් නිෂ්පාදිත මාරු කිරීම සඳහා කොළඹ වරාය හා කොලොන්නාව අතර නල මාර්ග ජාලයක් ඇත. කොළඹ වරාය සිට කොලොන්නාව ස්ථාපිතය සඳහා තිබූ නල මාර්ග පහෙන් නල දෙකක් අතහැර දමා තිබුණු අතර, ක්‍රියාත්මක වන ඉතිරි නල තුනද හානිවී හා කොටසක් නිරාවරනය වී තිබුණි.

මුතුරාජවෙල ස්ථාපිතයට වෙරළේ සිට කි.මී. 6 ක් පමණ දුරින් හා මුතුරාජවෙල පර්යන්තයේ සිට කි.මී. 7.2 ක් දුරින් මුහුද මැද පිහිටුවා ඇති සින්ගල් පොයින්ට් බෝයි මූරින් (Single Point Buoy Mooring (SPBM)) මාර්ගයෙන් නිෂ්පාදිත සැපයෙන අතර, මුහුදුරළ ඉතා දැඩිවන අවස්ථාවලදී හා “SPBM” නඩත්තු කටයුතු සිදුවන අවස්ථාවලදී වෙනත් විකල්ප සැපයුම් මාර්ග විකල්පයක් නොවීය. අන්තර් පර්යන්ත නිෂ්පාදිත මාරු කිරීම සඳහා මුතුරාජවෙල පර්යන්තය හා කොලොන්නාව ස්ථාපිතය අතර සම්බන්ධකයක් නොවූ අතර, එම සීමාවන් හේතුවෙන් එම පර්යන්තයන්ගේ උපරිම උපයෝජනයද බාධා වී තිබුණි. සපුගස්කන්ද පිහිටි පිරිපහදුවට බොරතෙල් මාරු කිරීම සඳහා වෙනම “සින්ගල් පොයින්ට් බෝයි මූරින් (SPBM)” පහසුකමක් විය.

සියළුම වර්ගයේ ඛනිජතෙල් නිෂ්පාදිත දුම්රිය වැගන් හා බවුසර් මගින් කෙලොන්නාව පර්යන්තය විසින් බෙදා හරිනු ලැබේ. කෙසේ වුවද, මුතුරාජවෙල සහ සපුගස්කන්ද පර්යන්තයේ සිට ඉන්ධන ප්‍රවාහනයේදී බවුසර් පමණක් යොදා ගනු ලැබේ.



ඉහත තොරතුරුවලට අනුව පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) සැලසුම් ජීවන කාලය වර්ෂ 25 ක් පමණක් වුවද, කොලොන්නාව පර්යන්තයේ පවතින නල මාර්ග වර්ෂ 70 කට වඩා පැරණිය.

(ආ) ප්‍රමාණවත් නල මාර්ග පහසුකම් නොමැතිවීම හා පවත්නා නල මාර්ගවල දුර්වලතා හේතුවෙන් පැන නැගී ඇති පහත දැක්වෙන දුර්වලතා විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය.

(i) ලංකා ඛනිජතෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගම විසින් සපයන ලද තොරතුරු අනුව, 2012 අප්‍රේල් සිට නොවැම්බර් දක්වා කාල පරිච්ඡේදය තුළ තෙල් කාන්දුවීම් අවස්ථා 27 ක් නිරීක්ෂණය විය.

(ii) නල මාර්ගයන් දෙපස අනවසර නිවෙස් ඉදි කර තිබීම කිරීම් නිසා සහ ජනාකීර්ණ ප්‍රදේශයක් හරහා නල මාර්ග ක්‍රියාත්මක කිරීමේ කටයුතුවලින් ඛනිජතෙල් නිෂ්පාදිත කාන්දු වීම් විය හැකි හෙයින් ජීවිතවලට හා දේපලවලට සිදුවන හානි බැහැර කළ නොහැක.

(iii) ඉතා අඩු රේචයකින් නැව්වලින් ඛනිජතෙල් බැමේදී කාලය දීර්ඝ වීම නිසා සැපයුම්කරුගේ ආන්තිකය වැඩිවීම හේතුවෙන් ලංකා ඛනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාවට අමතර පිරිවැයක් දැරීමට සිදුවී තිබුණි.

(ඇ) වෙනම නල මාර්ග නොමැතිවීම හේතුවෙන් ඛනිජතෙල් නිෂ්පාදිත කිහිපයක් එකම නල මාර්ග වලින් මුදාහැර තිබුණි. මෙයද නිෂ්පාදිත අපවිත්‍ර වීමට හේතු වී තිබුණි.

(ඈ) “රට හරහා නල මාර්ග ව්‍යාපෘතිය” සඳහා 2012 සැප්තැම්බර් 13 දින අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් අනුමැතිය ලබා දී තිබුණද, එම ව්‍යාපෘතිය මේ දක්වා ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (i) ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ උපදේශකවරයෙක් මේ දක්වා පත්කර නොතිබුණි.
- (ii) දුම්රිය මාර්ගය දෙපස නල මාර්ග ඵලීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ලිඛිත අනුමැතිය ලබාගෙන නොතිබුණි.

- (iii) ඩොලර්ගින් ජැටියේ තෙල් බැමේ පහසුකම් නවීකරණය කිරීමට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියෙන් ලිඛිත අනුමැතිය ලබාගෙන නොතිබුණි.

**11. ගොඩබැමේ ප්‍රමාණය (Outturn Quantity)**

සාමාන්‍ය ලංසු ලියවිල්ලේ 9 වගන්තිය අනුව සියයට 0.5 ක ඉක්මවූ ගොඩබැමේ පාඩුවක් (නිපැයුම් ප්‍රමාණයට හෙවත් නෞභාරපතේ ප්‍රමාණය) වූ අවස්ථාවකදී සහ / හෝ මුදා හරින වරායේ ස්වාධීන පරීක්ෂක වාර්තා කරන ලද පරිදි නැව් තට්ටුවේ ඉතිරිවන නිෂ්පාදිත කොටස සඳහා විකුණුම්කරු විසින් ඉන්වොයිස් කටයුතු සඳහා අතිරේක පාඩුව සහ / හෝ නෞභාරපතේ ප්‍රමාණයෙන් නැව් තට්ටුවේ ඉතිරිවන ප්‍රමාණය අඩු කළ යුතුය. කෙසේ වුවද, 2011 ජූනි සිට 2012 ජූනි දක්වා කරන ලද විගණන පරීක්ෂණයට අනුව එකී පාඩුව ඉන්වොයිස්වලින් අඩු නොකරන ලද අවස්ථා කිහිපයක් නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව, සංස්ථාව විසින් දරන ලද පාඩුව රු.26,535,673 ක් විය. විස්තර ඇමුණුම 8 හි දැක්වේ.

**12. ගෙවිය යුතු ප්‍රමාද ගාස්තු**

(අ) විගණනයට ලබා ගත හැකි වූ තොරතුරුවලට අනුව, 2011 හා 2012 වර්ෂ සඳහා සැපයුම්කරුවන් විසින් ප්‍රමාද ගාස්තු ලෙස පිළිවෙලින් එපඩො.795,393.71 ක් හා එ.ජ.ඩො. 726,867.31 ක මුදලක් ඉල්ලුම් කර තිබුණි. ලංකා බනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ මෙහෙයුම් හා මූල්‍ය අකාර්යක්ෂමතාවයේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස එම ප්‍රමාද ගුදම් ගාස්තු සැපයුම්කරුවන් විසින් ඉල්ලා තිබුණි. විශේෂයෙන් ජැටියේ ඉන්ධන බැවේ නියුතු නැවෙහි මෙහෙයුම් වෙනත් නැවකට ප්‍රමුඛතාවය දීම සඳහා නවතන ලෙස උපදෙස් දීම වැනි මෙහෙයුම් දුර්වලතා සහ ණයවර ලිපි විවෘත කිරීම ආදී මූල්‍ය දුර්වලතා හේතුවෙන් සැපයුම්කරුවන් විසින් එකඟ වූ කාලපරිච්ඡේදය ඇතුළත ඉන්ධන ගොඩබැමට නොහැකි වීමට හේතු වී තිබුණි. විස්තර ඇමුණුම 9 හි දැක්වේ.

(ආ) නැව් පැමිණීමේ ප්‍රමාදයන් හේතුවෙන් ප්‍රමාද ගාස්තු

සැපයුම්කරුවන් සමඟ එකඟ වූ ලංකා බනිජතෙල් සංස්ථා ගිවිසුමේ සාමාන්‍ය කොන්දේසිවලට අනුව, තෝරාගත් සැපයුම්කරුවන් විසින් එකඟ වූ කාලපරිච්ඡේදය ඇතුළත බනිජතෙල් නිෂ්පාදිත ගොඩබැම සඳහා සාර්ථක ලංසුකරු සම්පූර්ණයෙන් වගකිව යුතු වේ. එකඟ වූ කාලය තුළ ඉන්ධන ගොඩබැමට නොහැකි වීමෙන් ප්‍රමාද වූ එක් එක් දිනකට ඩීඊඑස් (DES) වටිනාකමින් සියයට 0.01 ක දඩයක් සැපයුම්කරු විසින් ගෙවිය යුතු වේ.

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(i) ඉහත කොන්දේසිය 2012 මාර්තු 05 සිට වලංගු වූ අතර, එම දිනය වනතෙක් ප්‍රමාදයන් සඳහා සැපයුම්කරුවන්ගෙන් දඩ මුදල් අයකර ගැනීමට විධිමත් ක්‍රමයක් නොවීය. 2011 ජනවාරි 01 සිට 2012 සැප්තැම්බර් දක්වා කාල පරිච්ඡේදය තුළ ප්‍රමාදයන් සහිතව ගොඩබාන වරාය වෙත නැව් කීපයක් පැමිණ තිබුණද, ප්‍රමාදයන් සඳහා දඩ මුදල් අදාළ සැපයුම්කරුවන්ගෙන් අයකර ගැනීමට අවශ්‍ය පියවර ගෙන නොතිබුණි.

(ii) 2011 වර්ෂය තුළදී ගොඩබැමේ වරාය වෙත නැව් 62 ක් පැමිණ තිබුණද, එයින් නැව් 27 ක් ප්‍රමාද වී තිබුණි. 2012 ජනවාරි සිට සැප්තැම්බර් දක්වා ගොඩබාන වරාය වෙත පැමිණි නැව් 42 න් නැව් 23 ක්ම ප්‍රමාද වී තිබුණු අතර, ඒ හේතුවෙන් ලංකා බනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාවට පහත සඳහන් කරුණුවලට මුහුණ දීමට සිදු වී තිබුණි. විස්තර ඇමුණුම 10 හි දැක්වේ.

- ලංකා බනිජතෙල් සංස්ථාවට තොග උපකාරකවලට මුහුණ දීමට සිදුවූ බැවින්, හදිසි තොග මිලදී ගැනීම් කිරීමට සිදු වීම.
- තෙල් ටැංකිවල තිබූ අවසාන තොග භාවිතා කිරීමට සිදු වීම.
- වරායට පැමිණ තිබූ නැව් වල ගොඩබැමේ කටයුතු නිමවී නොතිබුණු බැවින්, වරායට නියමිත වේලාවට පැමිණීමට සැලසුම් කර තිබූ නැව්වලට වරායට පැමිණීමට නොහැකි වීම හේතුවෙන් එම නැව්වලින් ප්‍රමාද ගාස්තු ඉල්ලුම් කිරීම.

උදාහරණයක් වශයෙන් : ලංකා අයිසීසී මගින් එජඩො 233,577.30 ක් ඉල්ලුම් කිරීම

(ඇ) ණයවර ලිපි විවෘත කිරීමේදී (LC) ප්‍රමාදයන් හේතුවෙන් ප්‍රමාද ගාස්තු

ලංකා බනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් 2012 ජූලි 06 දින ඇණවුම් අංක බීකේ/38/ 2012 යටතේ ඩීසල් (0.25% එම්එස්) බැරල් 165,000 ක් සහ පෙට්රල් (90 යුඑන්එල්) බැරල් 145,000 ක් ආසියානු තෙල් සමාගමකින් (ප්‍රතිලාභියා) ඇණවුම් කර තිබූ අතර, සංස්ථාවේ වාණිජ කළමනාකරු විසින් 2012 ජූලි 16 දින විවෘත කරන ලද ණයවර ලිපි සහතිකය මත නියමිත පරිදි පටවා කොළඹට එවීම සඳහා සැපයුම්කරුගෙන් ඉල්ලීමක් කර තිබුණි. 2012 ජූලි 17 දින ලංකා බැංකුව විසින් ස්විෆ්ට් අංකය සනාථ කරන ලෙස හා කිසිදු අඩුපාඩුවක් හෝ අත්හැරීමක් තිබේනම් වහාම දන්වන ලෙස සංස්ථාවට දන්වා

තිබුණි. එසේ වුවද, නිවැරදි ස්විච්ච අංකය නියමිත වේලාවට සනාථ කිරීමට සංස්ථාවට නොහැකි වී තිබුණි. (දන්වා තිබුණේ 2012 ජූලි 19 දින) එම හේතුවෙන් ලංකා බැංකුව විසින් ණයවර ලිපිය වැරදි බැංකුවකට 2012 ජූලි 18 දින (ණයවර ලිපිය යැවූ දිනය) යවා තිබුණු අතර, ප්‍රතිලාභියා (සැපයුම්කරු) එය භාර ගැනීම ප්‍රතික්ෂේප කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, 2012 ජූලි 22 දින ගොඩබෑම් කරන වරායට නැව සේන්දු වන බවට සැපයුම්කරු විසින් 2012 ජූලි 21 දින තහවුරු කර තිබුණි. සංශෝධිත ණයවර ලිපිය 2012 ජූලි 24 දින සැපයුම්කරුගේ බැංකුවට යවා තිබුණද, ණයවර ලිපිය විවෘත කිරීමේ ප්‍රමාදය වෙනුවෙන් එපඩො. 31,366.67 ක් සැපයුම්කරු විසින් ප්‍රමාද ගාස්තු ලෙස ඉල්ලා තිබුණි.

**13. බනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත ප්‍රසම්පාදනයේ අඩුපාඩු**

(අ) බිකේ/17/2011 - ඩීසල් (Gas oil) බැරල් 150,000 ක් , පෙට්රල් 92 ඔක්ටෙන් (Gasoline) බැරල් 136,000 ක් හා පෙට්රල් 95 ඔක්ටෙන් බැරල් 34,000 ක් ආනයනය කිරීම.

පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (i) 2011 මැයි 03 දිනැති තොග සමාලෝචන රැස්වීම් සටහන් අනුව, ඉහත කී නිෂ්පාදිත ආනයනය කිරීමට තීරණය කර තිබුණි. ෆැක්ස් මගින් විදේශ සැපයුම්කරුවන් 61 ක් දෙනෙකුගෙන් කැඳවූ මිල ගණන්වලට එක් සැපයුම්කරුවකු පමණක් (ඉන්දියානු තෙල් සමාගමක්) ලංසු ඉදිරිපත් කර තිබුණි.
- (ii) එම ඉන්දියානු තෙල් සමාගම විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද මෙම ලංසුවේ ඩීසල්වල තත්ත්වය (0.25% උපරිම සල්ෆර්) සහ පෙට්රල් (ඔක්ටෙන් 92) වල තත්ත්වය ලංසු පිරිවිතරයන්ට අනුකූල වී තිබුණි. කෙසේ වුවද, පෙට්රල් (ඔක්ටෙන් 95) සහත්වය පිරිවිතරයන්ට අනුකූල වී නොතිබුණි.
- (iii) පෙට්රල් (ඔක්ටෙන් 92) ප්‍රමාණය වැඩි කිරීමට හා පෙට්රල් (ඔක්ටෙන් 95) ප්‍රමාණය අඩු කිරීමට සැපයුම්කරු වන එම ඉන්දියානු තෙල් සමාගමට

ඉල්ලීමක් කරන ලෙස තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටුව විසින් ලංකා බිනජ් තෙල් නීතිගත සංස්ථාව නිර්දේශ කර තිබුණි.

(iv) කෙසේ වුවද, අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කල විශේෂ ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින් තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටුවේ නිර්දේශයට එකඟ වී නොතිබුණු අතර, පෙට්රල් (ඔක්ටේන් 92) සඳහා පමණක් නැවත ලංසු කැඳවීමක් කරන ලෙස නියෝග කර තිබුණි. මීට අමතරව, එම කමිටුව විසින් පෙට්රල් (ඔක්ටේන් 92) බැරල් 136,000 සිට 255,000 දක්වා බැරල් ප්‍රමාණයක් දක්වා ප්‍රමාණය වැඩි කිරීමටද නියෝග කර තිබුණි.

(v) පෙට්රල් (ඔක්ටේන් 92) ප්‍රසම්පාදනය කිරීම සඳහා දෙවන වරටත් ලංසු කැඳවා තිබුණි. එයට ප්‍රතිචාර වශයෙන් ලියාපදිංචි සැපයුම්කරුවන් 61 දෙනෙකුගෙන් එම සැපයුම්කරු වන ඉන්දියානු තෙල් සමාගම පමණක් ලංසු ඉදිරිපත් කර තිබුණි. තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටුව ඉන්දියානු තෙල් සමාගමේ ලංසුව පිළි ගැනීමට නිර්දේශ කර තිබුණද, අවශ්‍ය කාලපරිච්ඡේදය තුළ එම සැපයීම කළ නොහැකි බැවින් වෙනත් විකල්ප මාර්ගයක් සොයා ගැනීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කල විශේෂ ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුව තීරණය කර තිබුණි.

(vi) ඛනිජ තෙල් කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශයේ එවකට සිටි ලේකම්වරයා විසින් අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කල විශේෂ ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුවේ ආචරණ අනුමැතියට යටත්ව ඉහත නිෂ්පාදිතවල අවම අවශ්‍යතාවය සිංගප්පූරුවේ පිහිටි එම්චේට්ස් තෙල් සමාගමකින් (ඊම්සීබීඑස්) ආනයනය කිරීම සඳහා වැඩපිළිවෙලක් සකස් කරන ලෙස සංස්ථාවේ ප්‍රසම්පාදන කමිටුවට දන්වා තිබුණි. පසුව අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කල විශේෂ ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින් තොග තත්ත්වය සලකා බලා ලේකම් විසින් සකස් කරන ලද වැඩපිළිවෙල අනුමත කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, 2011 ජූනි 01 දින අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කල විශේෂ ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටු අනුමැතියෙන් පසුව 2011 ජූනි 02 දින “ඊම්සීබීඑස්” සමාගමේ ලංසුව ලැබී තිබුණි. එබැවින් අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කල විශේෂ ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින් කිසිදු ඇගයීමකින් තොරව එකී සැපයුම්කරුගෙන් ඉන්ධන මිලදී ගැනීමට අනුමැතිය ලබා දී තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

- (vii) ප්‍රසම්පාදන පරිපාටියට අනුගතවීමට නොහැකිවීම හේතුවෙන් මෙම ප්‍රසම්පාදනය සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ ආවරණ අනුමැතිය ලබා දී නොතිබුණි.
- (viii) ඉහත කී ඉන්දියානු තෙල් සමාගම විසින් කරන ලද පෙර ලංසුව අනුව මෙම නිෂ්පාදිත ගොඩබැමේ කාල පරිච්ඡේදය 2011 ජූනි 17 – 18 වූ බැවින් එය ප්‍රතික්ෂේප කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, අවසානයේ ඊඕසීබීඑස් සමාගමේ නෞභාරය රටට පැමිණ තිබුණේ ඉහත ඉන්දියානු තෙල් සමාගම ඉදිරිපත් කරන ලද කාලපරිච්ඡේදය තුළම වූ 2011 ජූනි 16 දිනදීය.
- (ix) “ඊඕසීබීඑස්” සමාගමේ ලංසුවට අනුව සමහර පිරිවිතරයන් සංස්ථාවේ පිරිවිතරයන් සමඟ ගැලපී නොතිබුණි. කෙසේ වුවද, මෙම බැහැරවීම්වලින් පැන නැගිය හැකි බලපෑම් පිළිබඳ තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටුව ඇගයීම් කර නොතිබුණු අතර, තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටුවේ නිර්දේශවලින් තොරව අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කල විශේෂ ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින් මෙම ලංසුව අනුමත කර තිබුණි. විස්තර පහත පරිදි වේ.

පරීක්ෂණය	ලංකා බනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථා පිරිවිතරය	“ඊඕසීබීඑස්” පිරිවිතරය
-----	-----	-----
රිඛි වෙපර් ප්‍රෙෂර් 37.8	උපරිම 60	උපරිම 70
ඩීඊපීසීකේපීඒ		
මෝටර් ඔක්ටේන් අංකය (එම්ඕඑන්)	අවම 82	වාර්තාව
අලෙවි වර්ණය	වර්ණ රහිත	වර්ණ රහිත හෝ ලා කහ
ආසවනය	වාර්තාව	-
අයිබීපීඩීඊසීසී		
සියයට 10 වාෂ්ප වීම ඩීඊසීසී	45 – 70	වාර්තාව
සියයට 50 වාෂ්ප වීම ඩීඊසීසී - සී	80 – 125	වාර්තාව
සියයට 90 වාෂ්ප වීම ඩීඊසීසී - සී	උපරිම 180	වාර්තාව
සියයට 150 වාෂ්ප වීම ඩීඊසීසී - සී	අවම 70	වාර්තාව
ඔක්සිජන්ට් අන්තර්ගතයේ ප්‍රතිශතය	උපරිම 15 හෝ ඔක්සිජන් අන්තර්ගතය උපරිම සියට 2.7 ඩබ්ටී	වාර්තාව (1)*

වාර්තාව (1)\* - එම්ටීබීඊ, ටීඒඑම්ඊ සහ එතනෝල් එකතු කල හැකිය.

- (x) නියෝජ්‍ය සංස්ථා කළමනාකරුට (විදේශ පහසුකම්) පිටපතක් සහිතව නියෝජ්‍ය වාණිජ කළමනාකරු විසින් 2011 ජූනි 16 දිනැතිව නියෝජ්‍ය මෙහෙයුම් කළමනාකරුට යවන ලද ඊමේල් පණිවුඩයෙන් බනිපතෙල් කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්ගෙන් අනුමැතිය ලබාගත් බවත්, පැමිණීමේදී වහාම නැංගුරම් ලැබුණත්, රසායනාගාර පරීක්ෂණ සිදු කිරීමට යටත්ව නොහැරිය නිදහස් කිරීම ආරම්භ කිරීමටත් ඉල්ලීමක් කර තිබුණි.
- (xi) නිදහස් කරන වරායේදී ස්වාධීන පරීක්ෂක විසින් ඉදිරිපත් කළ යුතු තත්ත්ව වාර්තාව පරීක්ෂා කිරීමෙන් තොරව ඉන්ධන නිදහස් කර තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.
- (xii) මෙම මුළු නොහැරයෙන් එජඩො. 164,457 ක් වටිනා පෙට්රල් බැරල් 1,342 ක් නිදහස් කර නොතිබුණි. කෙසේ වුවද, රු. මිලියන 2,330 ක් වූ මුළු මුදලම සැපයුම්කරු “ඊඕසීබීඑස්” සමාගමට ගෙවා තිබුණි.
- (xiii) මෙම කාල පරිච්ඡේදය තුළදී අපවිත්‍ර ඉන්ධන යොදා ගන්නා ලද ගනුදෙනුකරුවන්ගෙන් පැමිණිලි 3,302 ක් ලැබී තිබුණු බව සහ පැමිණිලි 1,888 ක් ගෙවීම සඳහා අනුමත කර තිබූ බවද නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව, මෝටර් වාහනවලට සිදුවූ හානි වෙනුවෙන් රු. මිලියන 28 ක් වන්දි ලෙස සංස්ථාව විසින් ගෙවා තිබුණි.
- (xiv) ප්‍රතිපත්තියක් වශයෙන් බනිප තෙල් නීතිගත සංස්ථාව ඩිලිවර්ඩ් එක්ස් - ඡීප් (DES) පදනම යටතේ ඉන්ධන ආනයනය කරයි. කෙසේ වුවද, “ඊඕසීබීඑස්” සමාගමෙන් නැවතෙක් නොමිලේ (FOB) පදනම මත පෙට්රල් හා ඩීසල් මිලදී ගෙන තිබුණි. එබැවින් මෙම ගිවිසුම යටතේ තෙල් පිළිබඳ හිමිකම සහ වගකීම පටවන වරායේදී ඊඕසීබීඑස් සමාගමෙන් සංස්ථාවට පවරා තිබුණි. එබැවින් රක්ෂණය හා නැව් ගාස්තු සංස්ථාවට දැරීමට සිදු වී තිබුණි. ඒ අනුව, එජඩො 585,000 ක පිරිවැයකට පෙට්රල් (92) හා ඩීසල් (උපරිම සල්ෆර් 0.25%) වලින් යුතු ඒකාබද්ධ නොහැරය ප්‍රවාහනය සඳහා සංස්ථාව විසින් නැවක් කුලියට ගෙන තිබුණි.

(xv) බැරලයක් එජඩො 2 බැගින් (ආන්තිකය පමණක්) නැව තෙක් නොමිලේ පදනම මත “රීඕසීබීඑස්” වෙතින් පෙට්රල් මිලදී ගෙන තිබුණි. කෙසේ වුවද, එය ඩීරීඑස් (DES) පදනමට පරිවර්තනය කිරීමේදී දළ වශයෙන් බැරලයක් එජඩො 4.14 දක්වා වැඩි වී තිබුණි. ඉහත කී ඉන්දියානු තෙල් සමාගම ලංසු දෙක සඳහාම “රීඕසීබීඑස්” ආන්තිකයට වඩා අඩු (පිළිවෙලින් එජඩො 3.15 සහ එජඩො 3.90) ආන්තිකයන් ඉදිරිපත් කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, සංස්ථාව විසින් එම ලංසු දෙකම අවලංගු කර තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටු නිර්දේශයන් සැලකීමෙන් තොරව “රීඕසීබීඑස්” සමාගමට කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කර තිබුණි.

(ආ) අඩු සල්ෆර් ඉන්ධන තෙල් මෙට්රික් ටොන් 140,000 ක් ප්‍රසම්පාදනය කිරීම - එක්සත් අරාබි එමීල් රාජ්‍යයෙහි හි බනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත සමාගම

(i) ඉහත ප්‍රසම්පාදනය සඳහා මිල සැඟහුම් 4 ක් ලැබී තිබුණු අතර, අඩුම මිල සැඟහුම ලැබී තිබුණේ එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යයෙහි බනිජතෙල් නිෂ්පාදිත සමාගමක් වෙතිනි. කෙසේ වුවද, මෙම සමාගම සංස්ථාවේ ලියාපදිංචි සැපයුම්කරුවකු නොවූ අතර, සංස්ථාවේ ලියාපදිංචි සැපයුම්කරුවකු මෙන්ම ඉහත සඳහන් කරන ලද එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යයෙහි බනිජතෙල් නිෂ්පාදිත සමාගමේ පරිපාලිතයක් වූ වෙනත් යුඒඊ සමාගමක් වෙනුවෙන් එකී සමාගම ලංසුවක් ඉදිරිපත් කර තිබුණි. ඒ අනුව, ලියාපදිංචි නොවූ සැපයුම්කරුවකු ඉදිරිපත් කළ ලංසුව පිළිගෙන ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. එසේම, එම සමාගමෙන් කාර්ය සාධන බැඳුම්කරයද ලබාගෙන නොතිබූ බවද නිරීක්ෂණය විය.

(ii) පළමු නෞභාරය පැමිණීමේ දිනය සහ වෙනත් පැමිණෙන දිනයන් පිළිබඳ විස්තර මෙන්ම 2011 අගෝස්තු 20 දින ඔවුන්ට යැවූ ලංසු දැන්වීමට සංශෝධන පිළිබඳව විස්තරද සංස්ථාවට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. ඉහත සැපයුම්කරුවන්ගෙන් ලැබුණු මිල සැඟහුම් තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව නිර්දේශ කර තිබුණු අතර, සංස්ථාවේ ඉන්ධන පිරිවිතරයන්ට අදාළ අවශ්‍යතාවයට අනුකූල වීම හා පැමිණෙන දිනයන් පිළිබඳ යළි තහවුරු කිරීමට යටත්ව අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කළ විශේෂ ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින් අනුමත කර තිබුණි.



- (iii) 2011 සැප්තැම්බර් 10 සිට ආරම්භ වන මාස 6 ක කාලපරිච්ඡේදය සඳහා ලංසු දැන්වීමේ දක්වා ඇති සියළු කරුණු හා කොන්දේසිවලට යටත්ව සංස්ථාව 2011 සැප්තැම්බර් 07 දිනැති එම ලිපිය මගින් එම ලංසුව පිළිගෙන තිබුණි. පළමු ඉන්ධන තොගය 2011 සැප්තැම්බර් 15 දින පැමිණිය යුතුව තිබූ අතර, මේටරික් ටොන් 35,000 + / - 10% ක් බැගින්වූ මෙම නිෂ්පාදිත සෑම සති 6 කට වරක් සැපයිය යුතුය.
- (iv) කෙසේ වුවද, 2011 ඔක්තෝබර් 07 දක්වා සැපයුම්කරු සමඟ සංස්ථාවට ගිවිසුමක් අත්සන් කළ නොහැකි විය. ඒ අනුව, සැපයුම්කරු විසින් ඉන්ධන සැපයීම ප්‍රමාද කර තිබූ අතර, පළමු ඉන්ධන තොගය 2011 නොවැම්බර් 01 දින කොළඹ වරායට ළඟා විය. මෙම ප්‍රමාදයන් හේතුවෙන් විදුලිය කපා හැරීම් වළක්වා ගැනීමට ඉන්ධන තෙල් ඉතා ඉහළ මිලකට වෙනත් සැපයුම්කරුවන්ගෙන් ඉතා හදිසි පදනම මත පහත සඳහන් පරිදි ආනයනය කිරීමට සංස්ථාවට සිදු වී තිබුණි. ඒ අනුව, සංස්ථාව දරන ලද පාඩුව එජඩො 2,516,500 ක් විය.

තොග අංකය	භාරදීමේ දිනය	ප්‍රමාණය	හදිසි පදනම මත ආන්තිකය	වාර කොන්ත්‍රාත්තුවේ ආන්තිකය	ආන්තිකයේ වෙනස	දරන ලද පාඩුව	වැදගත් කරුණු
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
		මේටරික් ටොන්	එ.ජ.ඩො.	එ.ජ.ඩො.	එ.ජ.ඩො.	එ.ජ.ඩො.	
BK/45/2011	2011 සැප්තැම්බර් 20 සිට 25 දක්වා	20,000	51.88	54.00	2.12	-	පිරිවිතරයන්ට වෙනස්
BK/49/2011	2011 ඔක්තෝබර් 10 සිට 11 දක්වා	35,000	68.90	54.00	14.90	521,500	-
BK/03/2012	2012 ජනවාරි 07 සිට 08 දක්වා	35,000	111.00	54.00	57.00	1,995,000	-
	මුළු පාඩුව					2,516,500	
						=====	

- (v) ගිවිසුමේ ඇතුළත් භාරදියයුතු දිනය, (Laycan) නැව් එකඟතාවය, පැවරිය හැකි ණයවර ලිපි ආදී කරුණු හා කොන්දේසි ගිවිසුම අත්සන් කිරීමෙන් පසුව සැපයුම්කරුගේ ඉල්ලීම මත සංශෝධනය කර තිබුණි. ප්‍රධාන නීති නිලධාරී

විසින් සංස්ථාවේ අයිතිය ආරක්ෂා කර ගැනීම සඳහා නීතිපතිගේ උපදෙස් ලබා ගැනීමට වාණිජ කළමනාකරුට උපදෙස් දී තිබුණද, සංස්ථාව විසින් එම උපදෙස් ලබාගෙන නොතිබුණි.

- (vi) ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියේ අකාර්යක්ෂමතාවය හේතුවෙන්, ගිවිසුමට අනුව වූ මෙටරික් ටොන් 140,000 වෙනුවට පළමු ගිවිසුම යටතේ අඩු සල්ෆර් (Low Sulphur) දැව් තෙල් මෙටරික් ටොන් 109,995 ක් ඉහත සඳහන් එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යයෙහි ඛනිජතෙල් නිෂ්පාදිත සමාගමෙන් ආනයනය කර තිබුණි.
- (vii) සාමාන්‍ය ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය යටතේ ඛනිජතෙල් නිෂ්පාදිතවල ඉන්වොයිස් සඳහා ප්‍රමාණය තීරණය වන්නේ “එයාර්” (Air) පදනම මතය. කෙසේ වුවද, ඉහත සඳහන් එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යයෙහි ඛනිජතෙල් නිෂ්පාදිත සමාගම සමඟ එළඹී මෙම වාර කොන්ත්‍රාත්තුවේ ප්‍රමාණය තීරණය කිරීම සඳහා “වැකියුම්” (Vacuum) පදනම යොදා ගෙන තිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් සංස්ථාවට එජඩො 54,147.51 ක පාඩුවක් දැරීමට සිදු වී තිබුණි. එම සමාගම සමඟ එළඹී පළමු වාර ගිවිසුම යටතේ පහත සඳහන් මිලදී ගැනීම් සිදු කර තිබුණි.

තොග අංකය	ප්‍රමාණය (එයාර්)	ප්‍රමාණය (වැකියුම්)	ඉන්වොයිස් සඳහා යොදාගත් ප්‍රමාණය	මෙටරික් ටොන් එකක් සඳහා ඉන්වොයිස් මිල	ඉන්වොයිස් වටිනාකම	රු. මිලියන	වැඩිපුර ගෙවීම
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
	මෙටරික් ටොන්	මෙටරික් ටොන්	මෙටරික් ටොන්	එ.ජ.ඩො.	එ.ජ.ඩො.	රු. මිලියන	එ.ජ.ඩො.
බීකේ/011/051	37,559.780	37,602.484	37,559.780	753.615	28,305,613	3,138	-
බීකේ/011/062	38,449.356	38,494.413	38,494.413	801.968	30,835,153	3,538	36,134.27
බීකේ/011/017	33,987.238	34,025.900	34,025.900	816.518	27,733,178	3,652	18,013.24
							-----
							<b>54,147.51</b>
							=====

- (viii) 2012 අප්‍රේල් 30 දින පළමු ගිවිසුම කල් ඉකුත් වුවද, තොග සමාලෝචන කමිටුව විසින් අඩු සල්ෆර් දැව් තෙල් (LSFO) මෙටරික් ටොන් 35,000 ක් 2012 මැයි 10 – 11 දක්වා වූ කාලය තුළ ඉහත සඳහන් ඛනිජතෙල් නිෂ්පාදිත සමාගමෙන් ප්‍රසම්පාදනය කිරීමට තීරණය කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, සැපයුම්කරු විසින් ඉන්ධන තොගය සැපයීමට පවතින ගිවිසුම දීර්ඝ කිරීම සඳහා සංස්ථාවෙන් ඉල්ලීමක් කර තිබුණි. ඒ

අනුව 2012 අප්‍රේල් 18 දිනැති අංක 12/0525/510/009/ටීබීආර් දරන ලිපිය මගින් වූ අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතියෙන් 2012 මැයි 01 සිට 2012 ඔක්තෝබර් 31 දක්වා ගිවිසුම දීර්ඝ කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, 2011 අප්‍රේල් 11 දින ඉහත සඳහන් එක්සත් අරාබි එමීල් රාජ්‍යයෙහි ඛනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත සමාගම විසින් දෙවැනි වාර ගිවිසුම පිළියෙල කර අත්සන් කර තිබුණු බවත් “ටැන්ක් ක්ලීනර් සහතිකය” සම්බන්ධයෙන්වූ ණයවර ලිපි කොන්දේසිය හැර අනෙකුත් අනුමත කොන්දේසිවලට පෙර සියළුම සංශෝධිත කරුණුවලට සංස්ථාව එකඟ වූ බවත් නිරීක්ෂණය විය. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- අඩු සල්ෆර් දැව් තෙල් (1.8% උපරිම සල්ෆර්) ආනයනය කිරීමට 2012 මැයි 01 සිට 2012 ඔක්තෝබර් 31 දක්වා තවදුරටත් මාස 06 ක කාලයක් සඳහා සංස්ථාව හා ඉහත සඳහන් එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යයෙහි ඛනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත සමාගම අතර එළඹී, පවත්නා වාර ගිවිසුම දීර්ඝ කිරීම සඳහා සහ පවත්නා ගිවිසුමේ වගන්ති 3 ක් (තබා ගන්නා කාලය (laytime), බාරදීමට ගන්නා කාලය (laycan) සහ මිල යන වගන්ති) වෙනස් කිරීම සඳහා සංස්ථාවේ තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටුවේ 2012 අප්‍රේල් 16 දිනැති වාර්තාවෙන් නිර්දේශ කර තිබුණි. තවද, 2012 අප්‍රේල් 11 දින එක්සත් අරාබි එමීල් රාජ්‍යයෙහි ඛනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත සමාගම යෝජනා කරන ලද සහ තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටුව විසින් නිර්දේශ කරන ලද ගිවිසුමේ ඉහත කී වෙනස්කම 2012 අප්‍රේල් 17 දින අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කල විශේෂ ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින් අනුමත කර තිබුණි. ගිවිසුමේ කරුණු වෙනස් කිරීමට නිර්දේශයන් කිරීමේදී හා අනුමැතිය ලබා දීමේදී මිල වගන්තියට කරන ලද වෙනස් කිරීම සුවිශේෂ ලෙස සලකා බලා නොතිබුණු බව ඒ අනුව නිරීක්ෂණය විය. තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටුවේ නිර්දේශ හා අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත්කල විශේෂ ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුවේ අනුමැතිය පදනම් කරගෙන 2012 අප්‍රේල් 20 දින ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ සභාපති විසින් ගිවිසුම අත්සන් කර තිබුණි. තවද, ඉහත කී වෙනස්කම් කිරීම සම්බන්ධයෙන් කිසිදු උපදේශයක් හෝ පැහැදිලි කිරීමක් සංස්ථාවේ ප්‍රධාන නීති නිලධාරීගෙන් ලබාගෙන නොතිබුණි.

- දෙවැනි ගිවිසුමේ සංශෝධිත මිල සූත්‍රය ලෙස විස්තර කරන ලද පරිදි “ **USD/MT = FUEL OIL 180cst 2 PCT S” + THE CONTRACT PREMIUM,** ලෙස ඇතුළත් කර තිබුණු වගන්තිය තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටුව හා අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කල විශේෂ ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින් සියුම්ව පරීක්ෂා කර බලා නොතිබුණි.
  
- සංස්ථාව හා ඉහත සමාගම අතර වූ පළමු ගිවිසුම අනුව, නැව්ගතකරන දිනය වටා මිල සැඟහුම් 05 ක මධ්‍යන්‍යයට එනම් නිකුත් කිරීම් දෙකක් නැව්ගත කරන දිනට පෙර, එකක් නැව්ගත කරන දිනය හා නිකුත් කිරීම් 2 ක් නැව්ගත කරන දිනයට පසු වශයෙන් මෙට්රික් ටොන් එකකට එජඩො 54 ක ස්ථාවර ආන්තිකයක් එකතු කර “ සිංගපූර්” නම යටතේ ජලැට්ස් ඒසියා පැසිෆික් / ඇරබි ගල්ෆ් මාර්කට් ස්කෑන් විසින් ප්‍රසිද්ධ කරන ලද පරිදි “ඉන්ධන තෙල් 180 Cst (ප්‍රතිශතයන් 2 හි) සඳහා අඩු හා වැඩි මිල සැඟහුම්වල ගණිතමය සාමාන්‍යයෙන් සියයට 100 ක් ලෙස ගණනය කරන ලද නැව්ගත කරන ලද ප්‍රමාණය මෙට්රික් ටොන් එකකට එජඩොවලින් දැවිතෙල් (1.8% උපරිම සල්ෆර්) සඳහා ඉහත සමාගම විසින් ඩීර්එස් මිල පදනම් කරගෙන තිබුණි. කෙසේ වුවද, සමාගම සමඟ වූ දෙවන ගිවිසුමේ, “දැවි තෙල් 180m Cst 2.0% එකතුව මෙට්රික් ටොන් එකකට එජ ඩොලර් 54 ක ස්ථාවර වාරිකයක් සහිතව” ලෙස නැව්ගත කරන ප්‍රමාණය මෙට්රික් ටොන්වලින් එජඩො වලින් ඩීර්එස්. මිල පදනම් කරගෙන තිබුණි.
  
- නැව්ගතකරන දිනය වටා මිල සැඟහුම් 5 ක් සඳහා එනම් නැව්ගතකරන දිනයට පෙර නිකුත් කිරීම් 2 ක් නැව්ගතකරන දිනය 1 ක් හා නැව්ගතකරන දිනයට පසු නිකුත් කිරීම් 2 ක් ලෙස මෙට්රික් ටොන් එකකට එජඩො 54 ක ස්ථාවර වාරිකයක් එකතු කර “සිංගපූර්” නමින් ජලැට්ස් ඒසියා පැසිෆික් / ඇරබි ගල්ෆ් මාර්කට් ස්කෑන් යටතේ ප්‍රසිද්ධ කරන ලද පරිදි “එච්එස්එල්ඕ 180 සීඑස්ටී” සඳහා අඩු හා වැඩි සියලුම මිල සැඟහුම්වල සියයට 100 ක ගණිතමය සාමාන්‍යය ලෙස දැවි තෙල් 180 Cst. 2.0% නිර්වචනය කර තිබුණි.
  
- දෙවන ගිවිසුම අනුව ඉහත ස්ථාවර වාරිකය එජඩො 54 මිලෙහි දෙවරක් ඇතුළත් කර තිබුණි. එබැවින් සංස්ථාවට මෙට්රික් ටොන් එකකට අතිරේක එජඩො 54 ක් ගෙවීමට සිදුවී තිබුණු අතර, මුළු වැඩිපුර ගෙවීම එජඩො 2,060,842 ක් විය.

තොග අංකය	ප්‍රමාණය (එයාර්)	ප්‍රමාණය (වැකියුම්)	ඉන්වොයිසි සඳහා යොදාගත් ප්‍රමාණය	මෙට්‍රික් ටොන් එකකට ඉන්වොයිසි මිල	ඉන්වොයිසි වටිනාකම	වැඩිපුර ගෙවීම	
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	
	මෙට්‍රික් ටොන්	මෙට්‍රික් ටොන්	මෙට්‍රික් ටොන්	එජඩො	එජඩො	රු. මිලියන	එජඩො
බීකේ/012/025	38,163.744	38,207.488	38,207.488	753.040	28,738,825	4,001	2,060.842
බීකේ/012/034	38,400.962			643.078	24,694,814	3,328	

➤ ගිවිසුමේ ණයවර ලිපි ආකෘතිය අනුව, 2012 අප්‍රේල් 24 දින සංස්ථාවේ වාණිජ කළමනාකරු විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද ඇස්තමේන්තුගත වටිනාකමට අනුකූලව එජඩො 27,246,450 ක් සඳහා ණයවර ලිපියක් වැඩබලන ජ්‍යෙෂ්ඨ නියෝජ්‍ය මුදල් කළමනාකරු (විදේශ සැපයුම්) විසින් විවෘත කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, 2012 අප්‍රේල් 26 දින ඉහත සඳහන් යුපීර් බනිජ් තෙල් නිෂ්පාදිත සමාගම විසින් ඊමේල් මගින් ණයවර ලිපි වටිනාකම එජඩො 32,000,000 දක්වා වැඩි කරන ලෙස සංස්ථාවේ වාණිජ කළමනාකරු වෙත ඉල්ලීමක් කර තිබුණි. ඒ අනුව, සංස්ථාවේ වැඩබලන ජ්‍යෙෂ්ඨ නියෝජ්‍ය මුදල් කළමනාකරු (විදේශ සැපයුම්) විසින් 2012 අප්‍රේල් 26 දින ණයවර ලිපි වටිනාකම වැඩි කිරීමට ඇති සාධාරණත්වය පරීක්ෂා කිරීමෙන් තොරව ණයවර ලිපි වටිනාකම එජඩො 32,000,000 දක්වා වැඩිකර තිබුණි. ඒ අනුව ගිවිසුමේ මිල සූත්‍රය වෙනස් කිරීමේ සාධාරණත්වය සඳහා නිසි සැලකිල්ල හා අවධානය යොමු කිරීමෙන් තොරව එජඩො 4,753,550 ක මුදලකින් ණයවර ලිපි වටිනාකම වැඩිකර තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය. ණයවර ලිපි වටිනාකම වැඩි කිරීමට පෙර නියෝජ්‍ය මූල්‍ය කළමනාකරු විසින් ගිවිසුම පිලිබඳව සැලකිල්ලෙන් පරීක්ෂාකර නොතිබූ බව තවදුරටත් නිරීක්ෂණය විය. මෙය බනිජ් තෙල් සංස්ථාවේ අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියේ විශාල දුර්වලතාවයක් ලෙස හඳුනාගෙන ඇත.

➤ නැවෙහි එන්ජිම ආශ්‍රිත වූ ගැටළුවක් හේතුවෙන් දෙවැනි නෞභාරයෙන් මෙට්‍රික් ටොන් 11,051 ක ප්‍රමාණයක් පමණක් නිදහස්කර තිබුණි. මෙම වාර්තාවේ දිනය දක්වා සැපයුම්කරුට ගෙවීම සිදුකර නොතිබුණි. ඒ වෙනුවට ඉහත සඳහන් එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යයේ බනිජ් තෙල් නිෂ්පාදිත සමාගමට

කිසිදු ගෙවීමක් ලංකා බැංකුවෙන් නොකළ යුතු බවට වැළැක්වීමේ උසාවි නියෝගයක් සංස්ථාව විසින් කොළඹ වාණිජ මහාධිකරණයෙන් ලබාගෙන තිබුණි. කෙසේ වුවද, වාණිජ මහාධිකරණයේ තීරණය ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයේ අභියාචනය යටතේ පැවති අතර ඊට අමතරව ඉහත සඳහන් එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යයේ ඛනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත සමාගම විසින්, සිංගප්පූරු ජාත්‍යන්තර තීරක උසාවියෙහි (SIAC) තීරක නඩුවක් ගොනුකර තිබුණි.

(ix) පසුව සංස්ථාව හා සැපයුම්කරු අතර දීර්ඝ සාකච්ඡාවලින් පසු කිහිපවාරයක්ම ගිවිසුමේ කොන්දේසි / ණයවර ලිපි සංශෝධනය කර තිබුණි. මෙම දීර්ඝ සාකච්ඡා කිරීම් ක්‍රියාවලිය හේතුවෙන් දිවයිනේ ඉන්ධන හිඟය වළක්වාලීමට වෙනත් සැපයුම්කරුවකුගෙන් එම නිෂ්පාදනයන් ප්‍රසම්පාදනය කිරීමට සංස්ථාවට සිදුවී තිබුණි. ඒ අනුව ලංකා විදුලි බල මණ්ඩලයට දැවි තෙල් (Furnace Oil) සැපයීම වෙනුවට ඩීසල් සැපයීම සඳහා සැලකිය යුතු වියදමක් සංස්ථාව දරා තිබුණි.

(ඇ) බිකේ/45/2011 - අඩු සල්ෆර් ඉන්ධන තෙල් 1,500 Sec. ප්‍රසම්පාදනය කිරීම - මෙටරික් ටොන් 20,000

(i) සැපයුම්කරුට දෙන ලද පිරිවිතරයන්ට අනුව, සල්ෆර් සංයුතිය උපරිම 1.8 ක් විය යුතුය. කෙසේ වුවද, තෙල් නැවේ තත්ත්ව වාර්තාවට අනුව තඹා ප්‍රතිඵලය සල්ෆර් සංයුතිය 1.84 කි. ඒ අනුව නිෂ්පාදිතයේ අවශ්‍ය පිරිවිතරය හා තඹා පිරිවිතරය අතර වෙනසක් නිරීක්ෂණය විය. නියමිත කාල පරිච්ඡේදය තුළදී නැව නිදහස් කරන වරායට සේන්ද්‍රවී තිබුණද, නිෂ්පාදිතයේ තත්ත්වය පිළිබඳව වෙනස්කම හේතුවෙන් සංස්ථාවේ වානිජ කළමනාකරු විසින් නෞභාරය නිදහස් කිරීම අනුමත කර නොතිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් අඩු සල්ෆර් දැවි තෙල් වෙනුවට පිරිවැය (1,551,000 x රු.76) රු.117,876,000 ක්වූ ඔටෝ ඩීසල් (විකල්ප ඉන්ධන වර්ගයක්) කිලෝ ලීටර් 1,551 ක් දේශීය විදුලිබල සැපයුම්කරුවකුට නිකුත් කිරීමට සංස්ථාව පියවර ගෙන තිබුණි. මෙයින් මුදල් හා ක්‍රම සම්පාදනය කිරීමේ අමාත්‍යාංශය විසින් අනුමත කරන ලද රු.52 ක ඉන්ධන තෙල් මිලට අනුව රු.80,652,000 ක මුදලක් (1,551,000 x රු.52) එම දේශීය විදුලිබල සැපයුම්කරු විසින් සංස්ථාවට ගෙවා තිබුණි. ඒ අනුව සංස්ථාව රු.37,224,000 ක පාඩුවක් දරා තිබුණි. එබැවින් සංස්ථාවේ තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටුව විසින් පිරිවිතරයන්ට අනුකූල නොවූ ඉන්ධන තොග කොළඹ නිදහස්කරන වරායට එවීම ගැන සැපයුම්කරුට දඩයක් නියම කළයුතු බවට අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කල විශේෂ ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුවට නිර්දේශ කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, සංස්ථාව විසින් දරන ලද පාඩුව සැපයුම්කරුගෙන් අයකර ගැනීමට

අවශ්‍ය පියවර ගෙන නොතිබුණි. කෙසේ වුවද එම අඩු සල්ෆර් දැව් තෙල් 1,500 Sec - මෙටරික් ටොන් 20,000 මුතුරාජවෙල තෙල් වැංකියට දින 1 ½ කින් පසුව මුදාහැර තිබුණි.

(ii) තවද, තොගයේ අඩු සල්ෆර් දැව් තෙල් නොමැතිවීම හේතුවෙන් අවස්ථා කිහිපයකදීම අඩු සල්ෆර් දැව් තෙල් වෙනුවට ඔටෝ ඩීසල්, එම දේශීය විදුලිබල සැපයුම්කරු වෙත නිකුත් කර තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් කරන ලද විගණන පරීක්ෂණවලට අනුව, එම නිෂ්පාදනය සම්බන්ධයෙන් සංස්ථාව අනුගමනය කරන තොග පාලන පරිපාටි ඉතා අසතුටුදායක බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව 2011 ජූනි 15 සිට 2012 අගෝස්තු 11 දක්වා කාල පරිච්ඡේදය තුළ අඩු සල්ෆර් දැව් තෙල් වෙනුවට ඔටෝ ඩීසල් විකිණීම හේතුවෙන් රු.2,728,792,800 ක පාඩුවක් සංස්ථාව විසින් දරා තිබුණි. විස්තර පහත පරිදි වේ.

කාල පරිච්ඡේදය	ප්‍රමාණය	ලීටරයකට පාඩුව	උප එකතුව	එකතුව
-----	-----	-----	-----	-----
	(ලීටර්)	රු.	රු.	රු.
2011 ජූනි 15 සිට				
2011 ජූලි 02 දක්වා	11,814,000	24	283,536,000	889,416,000
2011 අගෝස්තු 05 සිට				
2011 අගෝස්තු 16 දක්වා	10,329,000	24	247,896,000	
2011 සැප්තැම්බර් 15 සිට				
2011 සැප්තැම්බර් 27 දක්වා	14,916,000	24	357,984,000	1,043,116,800
2011 දෙසැම්බර් 20 සිට				
2011 දෙසැම්බර් 31 දක්වා	7,029,000	32	224,928,000	
2012 ජනවාරි 01 සිට				
2012 ජනවාරි 23 දක්වා	25,568,400	32	818,188,800	795,960,000
2012 ජූලි 24 සිට				
2012 අගෝස්තු 11 දක්වා	19,899,000	40	795,960,000	795,960,000
එකතුව				2,728,492,800

(ඇ) ඩීසල් (උපරිම සල්ෆර් 0.25%) බැරල් 3,600,000 (මෙටරික් ටොන් 480,000) ක් ආනයනය කිරීම - සිංගප්පූරුවේ පිහිටි එම්ඊටීස් තෙල් සමාගම (EOCBS)

2011 මැයි 01 සිට ආරම්භවන මාස 6 ක කාල පරිච්ඡේදය සඳහා සීඑල්ආර් (CFR) පදනම මත (පිරිවැය හා නැව් ගාස්තු) බැරලයකට එජඩො 1.60 ක ආන්තිකයට (Premium) ඩීසල් (උපරිම සල්ෆර් 0.25%) බැරල් 3,600,000 (මෙටරික් ටොන් 480,000) ක් ආනයනය කිරීමට සිංගප්පූරුවේ එම්ඊටීස් තෙල් සමාගමක් සමඟ වාර කොන්ත්‍රාත්තුවකට ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව එළඹී තිබුණි. (සීඑල්ආර් (CFR) - නෞභාරයේ හිමිකම සහ අවදානම විකුණුම්කරුගෙන් ගැණුම්කරුට පටවන වරායේ, පටවන නළ කුටියේදී පැවරේ.)

“ඩීසල් ප්‍රසම්පාදනය” පිළිබඳ ඛනිජ තෙල් කර්මාන්ත අමාත්‍යවරයා ඉදිරිපත් කරන ලද 2011 අප්‍රේල් 06 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය පදනම්කරගත් 2011 අප්‍රේල් 27 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයට අනුව පසුගිය මාස කීපයක (2011 පෙබරවාරි සහ මාර්තු) හා අවසාන ලපසු දෙකෙහි ආන්තිකයේ සාමාන්‍යය එජඩො 2.00 (DES නෞභාරයේ හිමිකම හා අවදානම විකුණුම්කරුගෙන් ගැණුම්කරුට ගොඩබනන වරායේදී පැවරේ.) කට වඩා වැඩිබව සඳහන් කර ඇත. එසේ වුවද, පසුගිය මාස කීපයේ හා අවසාන ලංසු දෙකේ තථ්‍ය රේටයන් පහත පරිදි වේ.

තොගය	නැව්ගතකළ දිනය	තථ්‍ය වාරිකය	පදනම
-----	-----	-----	-----
		(බැරලයකට එජඩො)	
බීකේ/05/2011	2011 පෙබරවාරි 20	0.45	ඩීර්එස්
බීකේ/06/2011	2011 පෙබරවාරි 24	0.30	ඩීර්එස්
බීකේ/07/2011	2011 මාර්තු 15	1.42	ඩීර්එස්
බීකේ/08/2011	2011 මාර්තු 08	1.28	ඩීර්එස්
බීකේ/09/2011	2011 මාර්තු 27	2.50*	ඩීර්එස්
එකතුව		5.95	

➤ සාමාන්‍ය නෞභාරයක ආන්තිකයට වඩා වැඩිවූ ආන්තිකයන් ඒකාබද්ධ නෞභාරයක (ඩීසල් හා පෙට්රල්) පවතින හෙයින් ඒකාබද්ධ නෞභාරයක් වූ බීකේ/09/2011 ට අදාළ ඩීසල් තථ්‍ය ආන්තිකය බැරලයකට එජඩො 2.50 ක් විය.

පසුගිය මාස දෙකේ සාමාන්‍ය ආන්තිකය  $5.95/5 =$  එජඩො 1.19 ක් විය.

පසුගිය ලංසු දෙකේ සාමාන්‍ය ආන්තිකය  $3.78/2 =$  එජඩො 1.89 ක් විය.



- (i) ඒ අනුව, ආන්තිකය සැලකිල්ලට ගැනීම සඳහා පදනම වැරදි හෙයින්, අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයේ දැක්වුණු පරිදි වූ එජඩො 2 ආන්තිකය පසුගිය මාස දෙකේ හා පසුගිය ලංසු දෙකේ ආන්තික සාමාන්‍යයට වඩා අඩු බව නිරීක්ෂණය විය.
- (ii) තවද, එක් එක් සැපයුම්කරුට යවන ලද ලංසු කැඳවීම්, ලංසු සඳහා ලැබුණු ප්‍රතිචාර පිළිබඳ තොරතුරු, සංස්ථාව හා සිංගප්පූරුවේ, එම්ඊටීස් තෙල් සමාගම (EOCBS) අතර එළඹී වාර කොන්ත්‍රාත්තුවට අදාළ තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටු නිර්දේශයන් සහ විශේෂ අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රසම්පාදන කමිටු සටහන් විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.
- (iii) 2011 මාර්තු 08 දිනැති අංක 11/0540/510/005 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාවෙන් අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ අවධානයට යොමුවූ 2011 මාර්තු 24 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයට අනුව, ප්‍රමුඛ ලංසුකරුවන්ගෙන් සංසන්දනාත්මකව අඩු ආන්තිකයක් ලබා ගැනීමේ අරමුණින් ලංකා බැංකු තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ ලියාපදිංචි සැපයුම්කරුවන්ගෙන් මාස තුනක ඩීසල් හා පෙට්‍රල් අවශ්‍යතාවය ප්‍රසම්පාදනය කිරීමට අනුමැතිය ලබාදී තිබුණි. කෙසේ වුවද බැරලයක් එජඩො 1.60 ක වාරිකයකට ඩීසල් (උපරිම සල්ෆර් 0.25%) බැරල් 3,600,000 ක් (මෙට්‍රික් ටොන් 480,000) මාස 6 ක කාල පරිච්ඡේදයක් සඳහා (2011 මැයි 01 සිට ඔක්තෝබර් 31 දක්වා) ආනයනය කිරීමට එම සිංගප්පූරුවේ එම්ඊටීස් තෙල් සමාගම (EOCBS) සමඟ සංස්ථාව විසින් වාර ගිවිසුමකට එළඹ තිබුණි. එම කාල පරිච්ඡේදය සඳහා තථ්‍ය අවශ්‍යතාවය විධිමත්ව හඳුනාගෙන නොතිබූ බැවින්, ගිවිසුම්ගත කාල පරිච්ඡේදය තුළ සම්පූර්ණ ඩීසල් අවශ්‍යතාවය එම සමාගමෙන් ආනයනය කිරීමට සංස්ථාවට නොහැකිවී තිබුණි. එබැවින් තථ්‍ය අවශ්‍යතාවය හා එම සමාගමේ බැරල් 1,444,704 ක ප්‍රමාණය අතර වෙනස සැපයුම්කරුවන් නිදෙනෙකුගෙන් ක්ෂණික මිලදී ගැනුම් 9 ක් (Spot) මගින් ආනයනය කිරීමට සිදුවී තිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් එකී කාලපරිච්ඡේදය තුළ සංස්ථාව විසින් දරන ලද ඇස්තමේන්තුගත පාඩුව පහත දැක්වෙන පරිදි දළ වශයෙන් එජඩො 1,515,968 ක් විය.

නොග අංකය	ප්‍රමාණය	ප්‍රමාණය	බැරලයකට වාරිකය	බැරලයකට වාර ගිවිසුම් වාරිකය	බැරලයකට වෙනස	පාඩුව
	බැරල්	මෙට්‍රික් ටොන්	එජඩො	එජඩො	එජඩො	එජඩො
බීකේ/26(බී)/2011	68,111	9,145.144	3.75	1.60	2.15	147,083.7
බීකේ/28/2011	245,472	28,966.075	3.17	1.60	1.57	385,391
බීකේ/36/2011	76,910	10,380.897	3.06	1.60	1.46	112,288.6
බීකේ/38/2011	299,163	40,583.403	2.07	1.60	0.47	140,606.6
බීකේ/40/2011	143,177	19,422.388	2.05	1.60	0.45	64,429.65
බීකේ/43/2011	73,501	9,776.709	3.37	1.60	1.77	130,096.8
බීකේ/46/2011	314,816	41,052.279	2.49	1.60	0.89	280,186.2
බීකේ/47/2011	273,273	37,065.954	2.07	1.60	0.47	128,438.3
බීකේ/48/2011	149,938	19,630.459	2.45	1.60	0.85	127,447.3
<b>එකතුව</b>						<b>1,515,968.1</b>

(iv) එජඩො 2,422,571 ක ඇස්තමේන්තුගත පාඩුව - පෙට්‍රල්

ප්‍රමුඛ ලංසුකරුවන්ගෙන් සංසන්දනාත්මකව අඩු ආන්තිකයක් ලබා ගැනීමේ අරමුණින් ලංකා බන්ධන තෙල් සංස්ථාවේ ලියාපදිංචි සැපයුම්කරුවන්ගෙන් මාස තුනක පෙට්‍රල් අවශ්‍යතාවය ප්‍රසම්පාදනය කිරීමට ඉහත කී අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය මගින් අනුමැතිය ලබාදී තිබුණද, සංස්ථාව විසින් ඩීසල් පමණක් ආනයනය කිරීමට මාස 06 ක වාර ගිවිසුමකට එළඹ තිබුණි. තවද, අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය ප්‍රකාරව පෙට්‍රල් ආනයනය කිරීමට සංස්ථාව විසින් අවශ්‍ය පියවර ගෙන නොතිබුණු අතර, පෙට්‍රල් ආනයනය සඳහා ක්ෂණික මිලදී ගැනීමේ (“ස්පොට් බිඩ්”) පදනම යොදා ගෙන තිබුණි. ඒ අනුව 2011 වර්ෂයේ පෙර මාස කීපයක් සඳහා වූ සාමාන්‍ය ආන්තිකයට වඩා ක්ෂණික මිලදී ගැනීමේ (“ස්පොට් බිඩ්”) ආන්තිකය ඉතා වැඩිවූ බැවින් සංස්ථාව එජඩො 2,422,571 ක ඇස්තමේන්තුගත පාඩුවක් දරා තිබුණි. විස්තර පහත දැක්වේ.

සාමාන්‍ය ආන්තිකය (2011.04.06 අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයට පෙර)

බීකේ/03	2011/01/20	3.77
බීකේ /05	2011/02/20	2.4
බීකේ/06	2011/02/24	2.26
බීකේ/09	2011/03/27	1.84
		-----
<b>එකතුව</b>		<b>10.27</b>

සාමාන්‍ය ආන්තිකය 10.27/4 = **2.5675**

තොගය	නැව්ගත කළ දිනය	ප්‍රමාණය	බැරලයට තරා ආන්තිකය	මුළු ආන්තිකය
-----	-----	-----	-----	-----
		බැරල්	එජඩො	එජඩො
බිකේ/11/2011	2011 අප්‍රේල් 18	185,000	3.38	625,300
බිකේ/13/2011	2011 අප්‍රේල් 28	85,000	2.83	240,550
බිකේ/17/2011	2011 ජූනි 08	170,000	4.14	703,800
බිකේ/22/2011	2011 ජූනි 21	220,000	3.9	858,000
බිකේ/26/2011	2011 ජූලි 11	255,000	4.8	1,224,000
බිකේ/28/2011	2011 ජූලි 30	38,250	3.02	115,515
බිකේ/36/2011	2011 අගෝස්තු 18	255,000	1.99	507,450
බිකේ/43/2011	2011 සැප්තැම්බර් 25	255,000	7.47	1,904,850
එකතුව		<b>1,463,250</b>		<b>6,179,465</b>
				එජඩො
	සංස්ථාව විසින් ගෙවන ලද මුළු තරා ආන්තිකය			6,179,465
	සාමාන්‍ය වාරිකය යටතේ මුළු ආන්තිකය			3,756,894
				-----
	වෙනස			<b>2,422,571</b>
				=====

(ඉ) **ඩීසල් බැරල් 185,000 ක් හා පෙට්‍රල් බැරල් 115,000 ක් ප්‍රසම්පාදනය කිරීම (බිකේ/11/2011)**

ඉහත බනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත දින 360 ක කාල පරිච්ඡේදයක් සඳහා ණය පදනම මත ආනයනය කිරීමට 2011 මාර්තු 16 දින ලංසු කැඳවා තිබුණු අතර, ලංසු විවෘත කිරීමේ දිනය 2011 මාර්තු 22 දින විය. කෙසේ වුවද, පෙර ප්‍රසම්පාදනයන් සඳහා අනුමත කරන ලද ණය කාල සීමාව දින 180 ක් පමණක් බව අනාවරණය විය. ඉහත කී ලංසුව සඳහා දින 360 ක ණය කාල සීමාවකට කිසිදු මිල සැඟවුමක් නොලැබුණු අතර, දින 180 කාල සීමාව පදනම්කරගෙන මිල සැඟවුම් තුනක් ලැබී තිබුණි. කෙසේ වුවද, තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටුව විසින් එම ලංසු සියල්ලම ප්‍රතික්ෂේප කර නැවත කැඳවීමට නිර්දේශ කර තිබූ අතර, ලංසුකරුවන්ට තම ලංසුව ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා ලංසුව පාවෙන දින සිට උපරිම කාලය අවම වශයෙන් දින 10 ක් අනුමත කර තිබුණි. ඒ අනුව අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කල විශේෂ ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින් ලංසුව අවලංගු කර නැවත කැඳවීමට තීරණය කර තිබුණි. එසේම දින 180 කින්, දින 270 කින්, දින 360 කින් ගෙවීමේ පදනම මත ලංසු ලියවිල්ලේ 4 වන වගන්තියට (මිල/ගෙවීම/පොලිය) අදාල සංශෝධන කිරීමෙන් නව ලංසුව පාවීමටත් හා ලංසුව පාවෙන

දිනයේ සිට දින 10 කින් ලංසුව විවෘත කළ යුතු බවටත් අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කල විශේෂ ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුව තීරණය කර තිබුණි. ඒ අනුව එකී ලංසුව සංස්ථාව විසින් 2011 මාර්තු 24 දින අවලංගු කර 2011 අප්‍රේල් 28 - 29 වූ එකම භාරදීමේ කාලය සහිතව 2011 මාර්තු 29 දින නැවත ලංසුව කැඳවා තිබුණු අතර ලංසු විවෘත කිරීමේ දිනය 2011 අප්‍රේල් 05 දිනය විය.

ඒ අනුව නිරීක්ෂණය වූයේ,

- (i) ලංසුකරුවන්ට ඔවුන්ගේ මිල සැඟවුම් ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා ලංසුව පාවෙන දින සිට අවම වශයෙන් උපරිම කාලය දින 10 ක් ලෙස විශේෂ අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රසම්පාදන කමිටුව තීරණය කර තිබුණද, සංස්ථාව විසින් උපරිම කාලය දින 7 ක් පමණක් අනුමත කර තිබුණි.
- (ii) දින 180 ණය ගෙවීම් කාලය සඳහා ඉල්ලුම් කළ පෙර ලංසු අවලංගු කර නැවත කැඳවා තිබුණද, පසුව එම දින 180 ණය කාල සීමා ප්‍රකාර ලංසු පිළිගෙන තිබුණි. කෙසේ වුවද, ආන්තිකය කලින් ඉදිරිපත් කළ රේඛයන්ට වඩා වැඩිවී තිබුණි. විස්තර පහත පරිදි වේ.

නිෂ්පාදිතය	ඉදිරිපත් කළ ආන්තිකය		ඉදිරිපත් කිරීම් දෙක අතර වෙනස (ආන්තිකය වැඩිවීම)
	2011 මාර්තු 22 (පළමු ලංසුව - සිංගප්පූරුවේ සමාගමක්)	2011 අප්‍රේල් 05 (දෙවැනි ලංසුව - සිංගප්පූරුවේ වෙනත් සමාගමක්)	
	(එජඩො)	(එජඩො)	(එජඩො)
ඩිසල්	2.08	2.11	0.03
පෙට්‍රල්	3.08	3.38	0.30

පළමු ලංසුව අවලංගු කර නැවත කැඳවීමේදී සංස්ථාව පහත ගණනය කරන ලද පරිදි එජඩො 43,213.33 ක ඇස්තමේන්තුගත පාඩුවක් දරා තිබුණි.

නිෂ්පාදිතය	නැව්ගත කරන මුළු ප්‍රමාණය (1)	වැඩිපුර ගෙවූ ආන්තිකය (2)	වැඩිපුර ගෙවූ ආන්තිකය මත පාඩුව (3)	පොලිය මත පාඩුව ((3) x LIBOR එකතුව පොලී අනුපාතය x 150/360) (4)	එකතුව (3) + (4)
-----	-----	-----	-----	-----	-----
	බැරල්	එ.ජ.ඩො.	එ.ජ.ඩො.	එ.ජ.ඩො.	එ.ජ.ඩො.
ඩීසල්	203,400	0.03	6,102.00	79.71	6,181.71
පෙට්රල්	121,848	0.30	36,554.40	477.22	37,031.62
එකතුව			42,656.40	556.93	43,213.33
			=====	=====	=====

(iii) අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කල විශේෂ ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුවේ විධිමත් අනුමැතිය ලබා ගැනීමෙන් තොරව පවත්නා දින 180 ක ණය ගෙවීම් කාලය දින 360 දක්වා වැඩිකර තිබූ අතර, මෙසේ වැඩි කිරීමට හේතු විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

(ඊ) ඩීසල් (උපරිම සල්ෆර් 0.25%) මිලදී ගැනීම සඳහා බනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව සහ සිංගප්පූරුවේ තෙල් සැපයුම්කරුවකු අතර ගිවිසුම

(i) සංස්ථාව සහ බනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත සැපයුම්කරුවන් අතර එළඹී වාර කොන්ත්‍රාත් වලට අනුව නැව්ගත කරන දිනය වටා අනුක්‍රමික මිල ගණන් 5 ක් සඳහා (එනම් නැව්ගත කළ දිනට පෙර ආසන්න දින 2 ක්, එකක් නැව්ගත කරන දිනට හා නැව්ගත කළ දිනට පසුව ආසන්න දින 2 ක් වශයෙන්) ස්ථාවර වාරිකයද එකතුව “සිංගපෝර්” නම යටතේ පලෑටිස් ඒෂියා පැසිෆික් / ඇරබි ගල්ෆ් මාර්කට් ස්කෑන් විසින් ප්‍රසිද්ධ කරන ලද ඩීසල් (0.25%) සඳහා අඩු හා වැඩි මිල සැඟවුම්වල ගණිතමය සාමාන්‍යය සියයට 100 ක් පදනම් කරගෙන ඩීසල් සඳහා ඩීර්එස් මිල ගණනය කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, ඩීසල් (උපරිම සල්ෆර් 0.25) මිලදී ගැනීම සඳහා විශේෂ අමාත්‍ය මණ්ඩල ප්‍රසම්පාදන කමිටුවේ 2012 මාර්තු 14 දින පවත්වන ලද රැස්වීමට අනුව ගිවිසුමේ 8 (අ) වගන්තිය වෙනස් කිරීමට යටත්ව එනම් මිල කිරීමේ තනි කැමැත්ත ඒකාබද්ධ කර එනම් නැව්ගතකරන දිනය වටා අනුක්‍රමික මිල සැඟවුම් 5 ක් හෝ නැව්ගතකරන මාසයේ සිංගප්පූරු මිලේ සාමාන්‍යය සංස්ථාව හා සිංගප්පූරු තෙල් සැපයුම්කරුවකු අතර අත්සන් කළ යුතු බවට නිර්දේශ කර තිබුණි.

(ii) කෙසේ වුවද, සංස්ථාව හා සිංගප්පූරු තෙල් සැපයුම්කරු අතර 2012 ජනවාරි 25 දින එළඹී අංක 01 - ජීම්/පීවීඕඑස්එන්/සීපීඩී/2012 දරන ඩීසල් වාර විකුණුම් ගිවිසුම අනුව (අ) අදාල බෙදාහැරීම් සම්බන්ධයෙන් නිකුත් කරන ලද නොහොරපත් දිනය අයත් මාසය හෝ (ආ) විකුණුම්කරුගේ කැමැත්ත පරිදි අදාල බෙදාහැරීම් කාල සීමාව

වැටෙන පළමු දිනය අයත් මාසය තුළ බැරලයකට එජඩො 1.57 ක ස්ථාවර වාරිකයක් එකතුව “සිංගපෝර්” නම යටතේ ජලැටිස් ඒෂියා පැසිෆික් / ඇරබි ගල්ෆ් මාර්කට් ස්කැන් විසින් ප්‍රසිද්ධ කරන ලද ඩීසල් (0.25%) සඳහා අඩු හා වැඩි මිල සැඟවුම්වල ගණිතමය සාමාන්‍යය සියයට 100 ක් පදනම් කරගෙන ඩීර්එස් මිල ගණනය කර තිබුණි.

(iii) ඒ අනුව විකුණුම්කරුට වාසිවන පරිදි ඩීසල් සඳහා ඩීර්එස් (DES) මිල ගණනය කිරීමේ පදනම හා මාසය තෝරා ගැනීම (නැව්ගතකරන මාසය හෝ බාරදෙන මාසය) විකුණුම්කරුට හිමිවන පරිදි මාරුකිරීමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස සැලකිය යුතු පාඩුවක් සංස්ථාවට සිදුවී තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය. 2012 වර්ෂය තුළ ඩීසල් ප්‍රසම්පාදනය කිරීම පිළිබඳව සිදු කරන ලද විගණනයේදී ඩීසල් සඳහා ඩීර්එස් (DES) මිල ගණනය කිරීමේ පෙර පදනම වෙනස් කිරීමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස එජඩො 5,499,781.67 ක ඇස්තමේන්තුගත පාඩුවක් බනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් දරා ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. විස්තර පහත පරිදි වේ.

තොග අංකය	බැරල් ප්‍රමාණය	පැමිණෙන දිනය	නැව්ගත කරන දිනය	මිල කරන මාසය	නැව්ගත කරන මාසය	බෙදාහරින මාසය	බැරලයකට වෙනස	පාඩුව
					එජඩො	එජඩො	එජඩො	එජඩො
බිකෝ/42/2012	66,159	2012 අගෝස්තු 08	2012 මැයි 27	අගෝස්තු	123.976	130.145	6.169	408,134.81
	152,200	2012 අගෝස්තු 08	2012 මැයි 31	අගෝස්තු	123.976	130.145	6.169	938,921.80
	84,993.94	2012 අගෝස්තු 08	2012 මැයි 31	අගෝස්තු	123.976	130.145	6.169	524,327.62
බිකෝ/44/2012	300,973	2012 අගෝස්තු 16	2012 ජූලි 28	අගෝස්තු	118.363	130.145	11.782	3,546,063.89
	3,494.04	2012 අගෝස්තු 16	2012 ජූලි 28	අගෝස්තු	118.363	130.145	11.782	41,166.78
බිකෝ/51/2012	294,993.32	2012 සැප්තැම්බර් 06	2012 අගෝස්තු 30	සැප්තැම්බර්	130.145	131.774	11.782	41,166.78
මුළු පාඩුව								5,499,781.67

14. ප්‍රසම්පාදන පරිපාටියට පටහැනිව සිංගප්පූරුවේ ආසියානු තෙල් සැපයුම්කරු නැවත පත්කිරීම හා කොන්ත්‍රාත් ප්‍රදානය කිරීම

1982 මැයි 06 සිට ලංකා බනිජ තෙල් සංස්ථාවේ ලියාපදිංචි සැපයුම්කරුවකු වූ සිංගප්පූරුවේ ආසියානු තෙල් සැපයුම්කරුවකුගෙන් සල්ෆර් වැඩි ඉන්ධන තෙල් 1,500 secs මෙටරික් ටොන් 20,000 ක් සංස්ථාව ආනයනය කර තිබුණි. ඉහත ඉන්ධන තෙල් නෞභාරය රටේ ස්වාධීන විදුලිබල සැපයුම්කරුවන්ගේ විදුලිබල පිරියතවලට හානි සිදුකර තිබුණි. ඒ අනුව, 2009 සැප්තැම්බර් 28 දින පැවති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමේදී සැපයුම්කරුට විරුද්ධව නීතිමය

පියවර ගැනීමටත්, ලියාපදිංචි සැපයුම්කරුවන්ගේ ලැයිස්තුවෙන් නම ඉවත් කිරීමටත් ලංකා ඛනිජ තෙල් සංස්ථාවේ ප්‍රතිරූපය හා කීර්තියට කරන ලද හානිය හේතුවෙන් අසාදු ලේඛනගත කිරීමටත් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය තීරණය කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, සංස්ථාවට ඛනිජ තෙල් සැපයීමේ ලියාපදිංචිය අවලංගු කිරීමටත් අනාගතයේදී ඉහත සැපයුම්කරුගෙන් ඉන්ධන කිසිවක් මිලදී නොගැනීමටත් නීතිපතිවරයාගේ උපදෙස් විය. නීතිමය පියවර ගැනීමට සංස්ථාවට ස්ථිර සාක්ෂි නොමැති අවස්ථාවක් ඇති වීමට ඉඩ ඇති බැවින් එම සමාගම අසාදු ලේඛනගත නොකළ යුතු බවටද තවදුරටත් උපදෙස් ලැබී තිබුණි.

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) ලංකා ඛනිජ තෙල් සංස්ථාවේ සභාපති විසින් නිකුත් කරන ලද 2010 සැප්තැම්බර් 15 දිනැති අංක සීඑච්/27/2010 දරන ලිපියට අනුව, දීර්ඝ කාලයක සිට නොවිසඳුනු ප්‍රශ්න නිරාකරණය කර ගැනීමට සැපයුම්කරු සහ සංස්ථාව එකඟවී තිබුණි.
- (ආ) 2011 ජූනි 30 දිනැති අංක 31/1107 දරන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය අනුව, ඛනිජ තෙල් කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශයේ ගරු අමාත්‍යවරයාගේ අනුමැතියට යටත්ව ඉහත කී කරුණු නිරවුල් කර ගැනීමට එම සිංගප්පූරුවේ ආසියානු තෙල් සැපයුම්කරුගෙන් එපඩො 150,000 ක් පාරිතෝෂිකයක් ලෙස සංස්ථාවට ලබා ගැනීමටත් සහ ලියාපදිංචි සැපයුම්කරුවන්ගේ ලැයිස්තුවට මෙම සමාගම නැවත ඇතුළත් කර ගැනීමටත් අනුමැතිය ලබාදී තිබුණි. කෙසේ වුවද, ගරු අමාත්‍යවරයාගේ අනුමැතිය ලබාගෙන තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටුවට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.
- (ඇ) ඉහත සඳහන් සිංගප්පූරුවේ ආසියානු තෙල් සැපයුම්කරු විසින් 2011 ජූලි 27 දින එපඩො 150,000 ක මුදලක් සංස්ථාවට ගෙවා තිබුණු අතර, සංස්ථාව විසින් ඛනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත සැපයුම්කරුවකු වශයෙන් ලියාපදිංචිය සඳහා එම සමාගම නැවත ඇතුළත් කර ගෙන තිබුණි. 2011 ජූලි 26 හා 27 දිනයන්හි අංක බීකේ/29/2011 යටතේ විදුලිබල සැපයුම අත්හිටුවීම් වළක්වාලීම සඳහා ඉන්ධන තෙල් හදිසි අවශ්‍යතාවය සැලකිල්ලට ගෙන වැඩි සල්ෆර් දැවි තෙල් 1,500 sec මෙට්රික් ටොන් 20,000 ක් හා අඩු සල්ෆර් දැවි තෙල් 1,500 sec මෙට්රික් ටොන් 20,000 ක් ආනයනය කිරීමට මෙම සැපයුම්කරුට ලංසුවක් ප්‍රදානය කර තිබුණි. අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත්කළ විශේෂ ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින්ද ඉන්ධන තොග ආනයනය කිරීම සඳහා සංස්ථාවේ සභාපති වෙත අනුමැතිය ලබාදී තිබුණි.

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (i) පාවෙන (floated) ලංසු පරිපාටිය මගින් 2011 ජූලි 20 හා 25 දිනවල ලංසු කැඳවා තිබුණද මිල සැඟහුම් ඉදිරිපත් කිරීම් ලැබී නොතිබුණි.
- (ii) කෙසේ වුවද, 2011 ජූලි 25 දින (සංස්ථාවට පාරිතෝෂික ගෙවීමක් කිරීමට පෙර හා සමාගම නැවත ලියාපදිංචි කර ගැනීමට පෙර) ලංසු සඳහා කැඳවීමක් නොමැතිව ඉහත බනිප් තෙල් නිෂ්පාදිත සැපයීම සඳහා ලංකා බනිප් තෙල් නීතිගත සංස්ථාවට ඉහත සඳහන් සිංගප්පූරුවේ ආසියානු තෙල් සැපයුම්කරු විසින් ඊමේල් මගින් මිල සැඟහුමක් ඉදිරිපත් කර තිබුණි. ලබාගත හැකිවූ තොරතුරු අනුව සංස්ථාවේ වාණිජ කළමනාකරු විසින් ඉහත ප්‍රසම්පාදනය සඳහා ඊමේල් මගින් මිල සැඟහුමක් ඉදිරිපත් කිරීමට ඉහත සඳහන් සිංගප්පූරුවේ ආසියානු තෙල් සැපයුම්කරුට ඔහුගේ ඊමේල් මගින් දන්වා තිබුණු බව අනාවරණය විය.
- (iii) 2011 ජූලි 27 දිනැති තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටු වාර්තාවට අනුව, ඔවුන්ගේ 2011 ජූලි 25 හා 26 දිනැති ලිපි මගින් ඉදිරිපත් කළ මිල සැඟහුම් 2 ක භාර ගැනීම සංස්ථාවේ සභාපති විසින් තහවුරු කර තිබුණි.
- (iv) ලංසු පරිපාටියෙන් බැහැරව ඊමේල් මගින් ඉහත සඳහන් ආසියානු තෙල් සැපයුම්කරු විසින් එවන ලද ලංසුව ඉදිරිපත් කර තිබුණු අතර විස්තරාත්මක පිරිවිතරයන් තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටුවට ඉදිරිපත්කර නොතිබුණි. එසේම ලංසු ඇපකරයද ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. තවද, පර්යන්තයෙන් යෝජිත නැව සඳහා තහවුරු කිරීම් ලබාගෙන නොතිබුණි. එබැවින් එකී සමාගමට කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කිරීම සඳහා තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවේ නිර්දේශය ලබා ගෙන නොතිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.
- (v) ඉහත සිදුවීම් යටතේ වුවද, ප්‍රසම්පාදන පරිපාටිය උල්ලංඝනය කරමින් අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත්කළ විශේෂ ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින් ඉහත නිෂ්පාදිත ආනයනය කිරීමට අනුමැතිය ලබාදී තිබුණි.
- (vi) එකී සැපයුම්කරුගෙන් ඉහත නිෂ්පාදිත ආනයනය කිරීමේ අරමුණ සහිතව 2011 ජූලි 17 සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි පිරිවිතරයන් භිතාමතා වෙනස් කර තිබුණි.



(ඇ) 2011 නොවැම්බර් 16 සිට 17 දක්වා කාල පරිච්ඡේදය තුළදී බෙදාහැරීම සඳහා බිකේ/55/2011 යටතේ පෙට් ඒ - 1 මෙටරික් ටොන් 20,000 ක්, පෙට් රල් (ඔක්ටෝන 90) මෙට්‍රික් ටොන් 15,000 ක් සහ පෙට් රල් (ඔක්ටෝන 95) +/-5% මෙටරික් ටොන් 5,000 ක් ආනයනය කිරීමට ලංසුවක් ප්‍රදානය කර තිබුණි. ලංසු විවෘත කිරීමේ අවස්ථාවේදී ඉහත සඳහන් සිංගප්පූරුවේ ආසියානු තෙල් සමාගම වෙතින් මිල සැඟහුමක් ලැබී තිබුණු අතර, එය පහත සඳහන් ලංසු කොන්දේසිවලින් බැහැරවී තිබුණි.

- \* අවශ්‍යතාවය +/-5% වුවත් ඉදිරිපත් කර තිබූ සහනය +/-10% ක් විය. (Tolerance)
- \* 2011 නොවැම්බර් 16 -17 අවශ්‍යතාවය වුවත් බාරදීමේ කාල පරිච්ඡේදය 2011 නොවැම්බර් 19 - 23 වීම

කෙසේ වුවද, ඉදිරිපත් කර තිබූ සියයට 4.25 ක් වූ පොලී අනුපාතයට වඩා පෙර ලංසු පොලී අනුපාතය ඉතා අඩුවූ බැවින් පොලී අනුපාතය සියයට 3 දක්වා පහළට ගෙන ඒමට ලංසුකරු සමඟ සාකච්ඡා කිරීමට විධිමත් පියවරක් ගැනීමෙන් තොරව 2011 නොවැම්බර් 05 දින සිංගප්පූරුවේ ආසියානු තෙල් සැපයුම්කරුට ලංසුව ප්‍රදානය කිරීමට අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කල විශේෂ ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුව තීරණය කර තිබුණි.

(ඉ) සංස්ථාවේ තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටුව විසින් තීරණය කරන ලද භාර දීමේ දිනයෙන් දින 2 සිට 3 දක්වා අවස්ථා කිහිපයකදී වූ ප්‍රමාදයන් අඩු ලංසු ප්‍රතික්ෂේප කිරීමට හේතු ලෙස දක්වා තිබුණි. කෙසේ වුවද, විගණන පරීක්ෂණවලට අනුව අවස්ථා කිහිපයකදීම අඩුම ලංසුකරුවන් නොවූ තෝරාගත් ලංසුකරුවන් විසින් ඔවුන්ගේ නිෂ්පාදිත අඩු ලංසු ඉදිරිපත් කළ ලංසුකරුවන් කොළඹ වරායට එවීමට මුලදී එකඟවූ දිනයන්හිදීම ඔවුන්ගේ නිෂ්පාදිත එවා තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

තොග ආනයන යොමු අංකය	එකඟවූ බාරදීමේ දිනය	පැමිණි දිනය	ප්‍රමාද කාලය දින
බිකේ/57/2011	2011 නොවැම්බර් 26 - 27	2011 දෙසැම්බර් 01	04
බිකේ/60/2011	2011 දෙසැම්බර් 05 -06	2011 දෙසැම්බර් 09	03
බිකේ/63/2011	2011 දෙසැම්බර් 30 -31	2012 ජනවාරි 03	03

(ඊ) බිකේ/35/2012 යටතේ 2012 ජූලි 01 - 02 කාල පරිච්ඡේදය තුළ බාරදීම සඳහා ඩීසල් බැරල් 150,000 ක්, පෙට් රල් (ඔක්ටෝන 90) බැරල් 120,000 ක් හා පෙට් රල් (ඔක්ටෝන 95) + / -

5% බැරල් 40,000 ක් ආනයනය කිරීම සඳහා ලංසුවක් ප්‍රදානය කර තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (i) 2012 ජූනි 05 දින ලංසු කැඳවා 2012 ජූනි 11 දින වේලාව 15:00 පැයට වසා තිබුණි. ලියාපදිංචි සැපයුම්කරුවන් 73 දෙනෙකුගෙන් එක් ලියාපදිංචි සැපයුම්කරුවකු (සිංගප්පූරුවේ ආසියානු තෙල් සැපයුම්කරු) පමණක් ලංසු සඳහා ඉදිරිපත් වූ අතර සැපයුම්කරුවන් 11 දෙනෙකු කණගාටුව පළකර ලිපි එවා තිබුණි. තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටුව විසින් 2012 ජූනි 13 දින සිංගප්පූරුවේ ආසියානු තෙල් සැපයුම්කරුට ලංසු ප්‍රදානය කිරීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කල විශේෂ ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුවට නිර්දේශ කර තිබුණි. අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කල විශේෂ ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුව විසින් එම සැපයුම්කරුට ලංසුව ප්‍රදානය කිරීම සඳහා 2012 ජූනි 14 දින තීරණය කර තිබුණි. තවද, බාරදීම සඳහා නියමිත දිනයෙන් දින 8 ක ප්‍රමාදයකින් පසුව 2012 ජූලි 10 දින කොළඹ වරායට නැව ළඟා වි තිබුණි. එම දිනයේදී ඩීසල් තොග ඉතා අඩු මට්ටමක තිබූ හෙයින් එම නිෂ්පාදනය 2012 ජූලි 10 දින කොළොන්නාව පර්යන්තයට නිදහස්කර තිබුණි.
- (ii) ලංකා ඛනිජතෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගමේ පර්යේෂණාගාරයේ පරීක්ෂා කිරීමට නොහැකි වූ පරීක්ෂණයන් හැර, නිෂ්පාදනය හොඳ තත්ත්වයේ වූ බවට රසායනාගාර පරීක්ෂණ වාර්තා අනුව නිර්දේශ කර තිබුණි. එබැවින්, පටවන වරායේ රසායනාගාර පරීක්ෂණ වාර්තාවේ ප්‍රතිඵල මත විශ්වාසය තැබීමට සංස්ථාවට සිදු වූ අතර, ඒ අනුව නිෂ්පාදනය මුදාහැර ප්‍රාදේශීය කාර්යාල 10 ක් මගින් බෙදා හැරීමකර තිබුණි.
- (iii) කෙසේ වුවද, මෝටර් වාහන හා යන්ත්‍ර 1,657 කට සිදු වූ හානි පිළිබඳ පැමිණිලි 794 ක් ලැබී තිබුණු අතර, බෙදා හරින ලද ඩීසල් අපවිත්‍ර නිෂ්පාදනයක් බව පසුව අනාවරණය විය. ඉහත බාල වර්ගයේ ඛනිජතෙල් නිෂ්පාදිත සැපයීම හේතුවෙන් ඉහත සඳහන් සිංගප්පූරුවේ ආසියානු තෙල් සැපයුම්කරු 2012 අගෝස්තු 30 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි ලියාපදිංචි සැපයුම්කරුවන්ගේ ලැයිස්තුවෙන් ඉවත් කර තිබූ අතර, ඛනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාව නීතිමය පියවර ආරම්භ කර තිබුණි.

15. ලැබිය යුතු වෙළඳ ශේෂ

2011 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු.115,027,437,000 ක් වූ ලැබිය යුතු මුළු වෙළඳ ශේෂයෙන් සියයට 90 ක් රජයේ ආයතන 10 කින් ලැබිය යුතු ශේෂයන්ගෙන් නියෝජනය විය. ඒවායේ දිගු කාලීන හිඟ ශේෂයන් පහත පරිදි වේ.

දිනය	ලැබිය යුතු මුළු වෙළඳ ශේෂය	ප්‍රධාන රජයේ ආයතන 10 කින් ලැබිය යුතු වෙළඳ ශේෂ	ප්‍රධාන රජයේ ආයතන 10 කින් ලැබිය යුතු වෙළඳ ශේෂය ලැබිය යුතු මුළු වෙළඳ ශේෂයේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස
-----	-----	-----	-----
	රු.000	රු.000	%
2012 ජූලි 31 දිනට	88,619,996	70,375,995	79.42
2011 දෙසැම්බර් 31 දිනට	115,027,437	104,014,449	90.43
2010 දෙසැම්බර් 31 දිනට	77,764,748	70,808,981	91.06

2012.07.31 දිනට  
ලැබිය යුතු මුළු  
වෙළඳ ශේෂ

2011.12.31 දිනට  
ලැබිය යුතු මුළු  
වෙළඳ ශේෂ

2010.12.31 දිනට  
ලැබිය යුතු මුළු  
වෙළඳ ශේෂ

ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලය, ශ්‍රී ලංකා නාවික හමුදාව සහ ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව යන ප්‍රධාන පෙළේ රජයේ ආයතනවලට ණය පදනම මත සපයන ලද බනිජතෙල් නිෂ්පාදිත සඳහා දීර්ඝ කාලයක සිට විශාල මුදලක් ලැබිය යුතුව පැවතුණි. 2012 ජූලි 31 දිනට ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලයෙන් ලැබිය යුතු මුදල රු. මිලියන 31,715 ක් වූ අතර, රජයේ බැංකු දෙකක් විසින් සංස්ථාවට ණයවර ලිපි අනුමත කිරීම සඳහා වූ ණය සීමාව එයට බොහෝ සෙයින් සමාන විය.

16. අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කල විශේෂ ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුවේ තීරණවලට අනුකූල නොවීම

අදාල ලංසුකරුවන් විසින් ඔවුන්ගේ ලංසු ඉදිරිපත් කිරීමට ලංසුව පාවෙන දින සිට අවම වශයෙන් උපරිම දින 10 ක කාලයක් අනුමත කිරීම සඳහා 2011 මාර්තු 24 දින අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කල විශේෂ ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටුව තීරණය කර තිබුණද, සංස්ථාව විසින් අවස්ථා කිහිපයකදීම මෙම උපදෙස්වලට අනුකූල වී නොතිබුණි. විස්තර ඇමුණුම 11 හි දැක්වේ.

ඇමුණුම 1

ලංකා බැංකු තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ පොදු කොන්දේසි වෙනස් කිරීම මත ඇස්තමේන්තුගත පාඩුව

කොඟ ආනයන අංකය	ප්‍රමාණය	නැව්ගත කල දිනය	“ඕනෑම දින 05 ක ක්‍රමය” මත පදනම්ව ගෙවීම් කිරීම	“නැව්ගත කරන දිනය වටා දින 5 ක ක්‍රමය මත පදනම්ව ගෙවිය යුතු මුදල”	වෙනස	නැව්ගත කල දිනයට විනිමය අනුපාතය	වෙනස
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
	බැරලේ		එජඩො	එජඩො	එජඩො		රු.
බිකේ/52/2011	313,992	11.10.22	40,942,211.83	40,297,166.80	645,045.03	110.8612	71,510,466
බිකේ /53/2011	299,914	11.11.09	40,769,136.06	40,412,614.86	356,521.20	110.8612	39,524,368
බිකේ /56/2011	308,070	11.11.23	41,889,924.88	40,005,412.68	1,884,512.20	114.9154	216,559,473
බිකේ /58/2011	309,794	11.11.30	42,124,346.38	40,204,775.01	1,919,571.37	114.6136	220,008,985
බිකේ /59/2011	287,620	11.11.26	39,111,683.54	37,119,303.95	1,992,379.59	114.6136	228,353,797
බිකේ /01/2012	237,967	11.12.28	31,116,261.98	29,902,390.60	1,213,871.38	114.6035	139,113,909
	68,816	11.12.29	8,997,434.78	8,657,471.46	339,963.32	114.6032	38,960,884
බිකේ /09/2012	285,719	12.01.24 12.01.26	38,360,637.69	37,630,011.82	730,625.86	114.6035	83,732,281
එකතුව					<b>9,082,489.95</b>		<b>1,037,764,163</b>

## ඇමුණුම 2

පැටවීම් දිනයෙන් පසුව ටැංකි පිරිසිදුභාවය සහ වියළි සහතිකය හා තත්ත්ව සහතිකය ඉදිරිපත් කිරීම පිළිබඳ විස්තර

ටෙන්ඩර් අංකය	නිෂ්පාදනය	පැටවීම් කළ දිනය	ටැංකි පිරිසිදුභාවය සහ වියළි සහතිකය හා තත්ත්ව සහතිකය ලැබුණු දිනය
බිකේ /08/2011	ඩීසල් 0.25%	2011 මාර්තු 08	2011 මාර්තු 17
බිකේ /15/2011	ජෙට් -ඒ1	2011 මාර්තු 13	2011 ජූනි 01
බිකේ /42/2011	එච්එස්එල්ඕ 180 සිඑස්ටී	2011 සැප්තැම්බර් 07	2011 ඔක්තෝබර් 24 *
බිකේ /02/2012	එච්එස්එල්ඕ 180 සිඑස්ටී	2011 දෙසැම්බර් 29	2012 ජනවාරි 17 *
බිකේ /04/2012	එච්එස්එල්ඕ 180 සිඑස්ටී	2011 දෙසැම්බර් 19	2012 ජනවාරි 17 *
බිකේ /05/2012	ඩීසල් 0.25% පෙට්රල් 90 යුඑන්එල්	2012 ජනවාරි 11	2012 පෙබරවාරි 08
බිකේ /41/2012	ඩීසල් 0.25% ජෙට් ඒ -1	2012 ජූලි 22	2012 ජූලි 28 ** 2012 අගෝස්තු 09*

\* ටැංකි පිරිසිදුභාවය පිළිබඳ සහතිකය පමණක්

\*\* තත්ත්ව සහතිකය පමණක්

ඇමුණුම 3

ස්වාධීන පරීක්ෂකවරුන්ගේ වාර්තා ලැබීමේ ප්‍රමාදයන්

ටෙන්ඩර් අංකය	පැවැදී දිනය	නිකුත් කරන ලද දිනය	ස්වාධීන පරීක්ෂකවරුන්ගේ වාර්තා ලැබූ දිනය	
			පැවැත්වීම් වරායේදී	නිදහස් කරන ලද වරායේදී
බිකේ /08/2011	2011 මාර්තු 08	2011 මාර්තු 25-27	2011 මාර්තු 17	2011 අප්‍රේල් 04
බිකේ /15/2011	2011 මාර්තු 13	2011 මැයි 19-24	2011 ජූනි 01	2011 ජූනි 08
බිකේ /42/2011	2011 සැප්තැම්බර් 07	2011 සැප්තැම්බර් 14-18	2011 ඔක්තෝබර් 24	2011 නොවැම්බර් 17
බිකේ /02/2012	2011 දෙසැම්බර් 29	2012 ජනවාරි 11-15	2012 ජනවාරි 17	2012 ජනවාරි 30
බිකේ /04/2012	2011 දෙසැම්බර් 19-20	2011 දෙසැම්බර් 30 - 2012 ජනවාරි 01	2011 දෙසැම්බර් 20	2012 ජනවාරි 17
බිකේ /05/2012	2012 ජනවාරි 11-12	2012 ජනවාරි 19-20	2012 පෙබරවාරි 08	2012 පෙබරවාරි 15
බිකේ /41/2012	2012 ජූලි 22	2012 ජූලි 30 - 2012 අගෝස්තු 04	2012 සැප්තැම්බර් 21 දක්වා ඉදිරිපත් කර නැත.	2012 සැප්තැම්බර් 21 දක්වා ඉදිරිපත් කර නැත.
බිකේ /14/2012	2012 පෙබරවාරි 19	2012 මාර්තු 04	2012 මාර්තු 02	2012 මාර්තු 21
බිකේ /38/2012	2012 ජූලි 12	2012 ජූලි 25-26	2012 ජූලි 13	ඉදිරිපත් කර නැත.

ඇමුණුම 4

ලංකා බනිජ තෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගමේ රසායනාගාරයේ නොකරන ලද පරීක්ෂණයන්

සිපිපිට්ටිල් යොමු අංකය	දිනය	නිෂ්පාදිතය	පරීක්ෂණ ක්‍රමය	ලංකා බනිජ තෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගමේ රසායනාගාරයේ නොකරන ලද පරීක්ෂණයන්
සිපිපි/12/28	2012 මැයි 28	ඩීසල් 0.25% උපරිම සල්ෆර්	ඒඑස්ටීඑම්ඩී 524	Carbon Residue Ramsbottom10% residue
සිපිපි /12/28	2012 මැයි 28	පෙට්රල් ඔක්ටේන් 90	ඒඑස්ටීඑම්ඩී 5580	Benzene
			ඒඑස්ටීඑම්ඩී 5580	total aromatics
සිපිපි /12/33	2012 ජූනි 27	පෙට්රල් ඔක්ටේන් 90	ඒඑස්ටීඑම්ඩී 5580	total aromatics
සිපිපි /12/33	2012 ජූනි 27	ඩීසල් 0.25% උපරිම සල්ෆර්	ඒඑස්ටීඑම්ඩී 240	calorific value gross
			ඒඑස්ටීඑම්ඩී 240	calorific value net
			ඒඑස්ටීඑම්ඩී 524	Carbon Residue Ramsbottom10% residue
සිපිපි /12/30	2012 ජූනි 12	ඩීසල් 0.25% උපරිම සල්ෆර්	ඒඑස්ටීඑම්ඩී 524	Carbon Residue Ramsbottom10% residue
සිපිපි /12/31	2012 ජූනි 21	ඩීසල් 0.25% උපරිම සල්ෆර්	ඒඑස්ටීඑම්ඩී 524	Carbon Residue Ramsbottom10% residue
එල්අයිසීසී/12/04	2012 ජූලි 02	පෙට්රල් ඔක්ටේන් 90	ඒඑස්ටීඑම්ඩී 5580	total aromatics
එල්අයිසීසී /12 /04	2012 ජූලි 02	ඩීසල් 0.25% උපරිම සල්ෆර්	ඒඑස්ටීඑම්ඩී 524	Carbon Residue Ramsbottom10% residue
එල්අයිසීසී /12/05	2012 අගෝස්තු 05	ඩීසල් 0.25% උපරිම සල්ෆර්	ඒඑස්ටීඑම්ඩී 240	calorific value gross
			ඒඑස්ටීඑම්ඩී 240	calorific value net
			ඒඑස්ටීඑම්ඩී 524	Carbon Residue Ramsbottom10% residue

ක්‍රියාත්මක නොවූ ආනයනයන්

තොග සමාලෝචන කමිටු දිනය	බෙදාහැරීමේ දිනය	නිෂ්පාදනය	ප්‍රමාණය
			මෙට්‍රික් ටොන්
	2011 මැයි 07-08	{ පෙට්‍රල් (ඔක්ටේන් 90) ඔටෝ ඩීසල්	15,000 25,000
2011 මාර්තු 30	2011 මැයි 09-10	{ පෙට්‍රල් (ඔක්ටේන් 92) ඔටෝ ඩීසල්	15,000 20,000
		{ පෙට්‍රල් (ඔක්ටේන් 95)	5,000
2011 මැයි 24	2011 ජූනි 10-11	පෙට්‍රල් (ඔක්ටේන් 90)	15,000
2011 මැයි 31	2011 ජූනි 16-17	{ පෙට්‍රල් 92 ඩීසල්	20,000 20,000
2011 ඔක්තෝබර් 28	2011 දෙසැම්බර් 07-08	එල්එල්ඔ 1500	30,000
2011 ජූලි 29	2011 සැප්තැම්බර් 01-02	එල්එල්ඔ 1500	35,000
		{ ජෙට් ඒ 1 හුම් තෙල්	10,000 5,000
2012 මැයි 25	2012 ජූනි 21-22	{ ඩීසල්	25,000
2012 අප්‍රේල් 09	2012 මැයි 17-18	ඩීසල්	40,000 - 60,000
2012 මාර්තු 09	2012 අප්‍රේල් 20-21	ඩීසල්	40,000 - 60,000
2012 පෙබරවාරි 17	2012 මාර්තු 25-26	අඩු සල්ෆර් (1500 Secs)	35,000



ඇමුණුම 6

බනිජ තෙල් නිෂ්පාදිත නිකුත් කිරීම සඳහා මුතුරාජවෙල පර්යන්තය යොදා ගැනීම පිළිබඳ විස්තර

මාසය	පෙටරල් (ඔක්ටෙන් 90)			ඩීසල් (එල්එච්)			භූමි තෙල්		
	ලංකා බනිජ තෙල් ගබඩා පර්යන්ත සමාගමෙන් මුළු නිකුත් කිරීම් ලීටර්	මුතුරාජවෙලීන් නිකුත් කිරීම් මුළු නිකුත් කිරීම් ලීටර්	මුතුරාජවෙලීන් නිකුත් කිරීම් මුළු නිකුත් කිරීම් ලීටර්	මුළු නිකුත් කිරීම් සිපීඑස්ටීඑල් ලීටර්	මුතුරාජවෙලීන් නිකුත් කිරීම් ලීටර්	මුතුරාජවෙලීන් නිකුත් කිරීම් මුළු නිකුත් කිරීම් ලීටර්	මුළු නිකුත් කිරීම් සිපීඑස්ටීඑල් ලීටර්	මුතුරාජවෙලීන් නිකුත් කිරීම් ලීටර්	මුතුරාජවෙලීන් නිකුත් කිරීම් මුළු නිකුත් කිරීම් ලීටර්
<b>2011</b>				-					
ජූනි	61,301,000	6,791,400	11.08	177,703,650	48,100,800	27.07	18,621,920	4,705,800	25.27
ජූලි	57,343,716	12,236,400	21.34	203,905,086	42,556,800	20.87	17,363,123	4,484,700	25.83
අගෝස්තු	59,471,022		0.00	201,733,615	51,641,700	25.60	17,364,285	4,339,500	24.99
සැප්තැම්බර්	60,823,600	15,213,000	25.01	218,992,968	55,535,700	25.36	14,879,720	4,398,900	29.56
ඔක්තෝබර්	60,862,079	14,678,400	24.12	199,280,060	37,709,100	18.92	15,147,000	4,019,400	26.54
නොවැම්බර්	57,472,672	15,345,000	26.70	176,330,220	42,474,300	24.09	13,843,872	4,124,900	29.80
දෙසැම්බර්	64,013,600	17,080,800	26.68	200,899,366	50,008,200	24.89	14,797,220	4,702,500	31.78
<b>2012</b>									
ජනවාරි	63,465,845	17,173,200	27.06	222,841,618	71,775,000	32.21	15,397,000	-	
පෙබරවාරි	59,241,640	16,599,000	28.02	177,133,675	44,012,100	24.85	11,814,020	3,333,000	28.21
මාර්තු	66,185,000	18,592,200	28.09	197,269,911	49,820,100	25.25	13,926,400	4,986,300	35.80
අප්‍රේල්	65,294,030	17,734,200	27.16	133,194,560	36,022,800	27.05	11,619,300	3,861,000	33.23
මැයි	66,289,657	18,285,300	27.58	159,936,185	45,144,000	28.23	12,282,570	4,359,300	35.49
ජූනි	66,171,820	18,143,400	27.42	163,452,248	43,998,900	26.92	12,146,922	3,564,000	29.34

## පෙට්‍රල් ආනයනය කිරීම (ඔක්ටෝ 90 සහ 92) 2011

නොභාරය	නිෂ්පාදිත වර්ගය	නැව්ගත කළ ප්‍රමාණය බැරල්
බිකේ/06/2011	පෙට්‍රල්(90 යුඵන්ඵල්)	142,473
බිකේ/11/2011	පෙට්‍රල්(90 යුඵන්ඵල්)	121,848
බිකේ/28/2011	පෙට්‍රල්(90 යුඵන්ඵල්)	39,813
බිකේ/36/2011	පෙට්‍රල්(90 යුඵන්ඵල්)	245,538
බිකේ/43/2011	පෙට්‍රල්(90 යුඵන්ඵල්)	243,199
බිකේ/54/2011	පෙට්‍රල්(90 යුඵන්ඵල්)	114,053
බිකේ/55/2011	පෙට්‍රල්(90 යුඵන්ඵල්)	119,005
බිකේ/57/2011	පෙට්‍රල්(90 යුඵන්ඵල්)	119,655
බිකේ/61/2011	පෙට්‍රල්(90 යුඵන්ඵල්)	138,450
	<b>Total</b>	<b>1,284,034</b>
		=====
බිකේ/03/2011	පෙට්‍රල්(92 යුඵන්ඵල්)	193,529
බිකේ/05/2011	පෙට්‍රල්(92 යුඵන්ඵල්)	20,716
බිකේ/09/2011	පෙට්‍රල්(92 යුඵන්ඵල්)	19,285
බිකේ/13/2011	පෙට්‍රල්(92 යුඵන්ඵල්)	10,554
බිකේ/17/2011	පෙට්‍රල්(92 යුඵන්ඵල්)	19,278
බිකේ/22/2011	පෙට්‍රල්(92 යුඵන්ඵල්)	27,274
බිකේ/26/2011	පෙට්‍රල්(92 යුඵන්ඵල්)	28,958
	එකතුව	<b>319,594</b>
		=====



## සැපයුම්කරුවන් විසින් ප්‍රමාද ගාස්තු ඉල්ලුම් කිරීම - 2011

බිකේ යොමුව -----	නැවේ නම -----	ගෙවිය යුතු මුදල ----- (එජඩො)
බිකේ/10/2011	එම්.ටී. ඇල්පයින් මී	42,762.50
බිකේ/25/2011	එම්.ටී ටවර් බ්‍රිජ් වි42	13,810.76
බිකේ/35/2011	එම්.ටී ටවර් බ්‍රිජ් වි44	28,122.56
බිකේ/38/2011	එම්.ටී එල්පීඑම්සී 19	27,052.08
බිකේ/39/2011	එම්.ටී. ඇලබ්‍රා	29,171.52
බිකේ/43/2011	එම්.ටී. පැසිපික් ක්‍රිස්ටල්	15,193.75
එන්එන්/01/2011	එම්.ටී ෆියුචර් ප්‍රොසේපිරිටි	8,400.00
එන්එන්/03/2011	එම්.ටී ඕෂන් විනර්	21,688.89
බිකේ/44/2011	එම්.ටී ටවර් බ්‍රිජ් වි45	19,425.00
බිකේ/48/2011	එම්.ටී ගෝල්ඩ් එක්ස්ප්‍රස්	74,322.22
බිකේ/42/2011	එම්.ටී ඊස්ට් සයිබීරියන් සී	6,287.50
බිකේ/51/2011	එම්.ටී ඩයනා	5,666.10
බිකේ/58/2011	එම්.ටී පැසිපික් රූබි	111,650.01
බිකේ/40/2011	එම්.ටී ජග් පන්කි	74,593.75
බිකේ/22/2011	එම්.ටී ජග් පහෙල්	35,036.45
බිකේ/28/2011	එම්.ටී ජග් පන්කි	16,076.04
බිකේ/15/2011	එම්.ටී ආර්ඩිමෝර් සී පෙයරර්	35,925.00
බිකේ/19/2011	එම්.ටී ස්වර්ණ පුෂ්ප	22,808.33
බිකේ/29/2011	එම්.ටී ලැස්ට්වි සී	11,119.79
බිකේ/34/2011	එම්.ටී එල්පීඑම්සී 19	41,225.00
බිකේ/36/2011	එම්.ටී ජග් පන්කි	73,168.75
බිකේ/53/2011	එම්.ටී සීඑස්සී ෆ්‍රෙන්ඩ්ෂිප්	32,255.21
බිකේ/63/2011	එම්.ටී කාර්ටූග්නා	<u>49,632.50</u>
එකතුව		<u><b>795,393.71</b></u>

## සැපයුම්කරුවන් විසින් ප්‍රමාද ගාස්තු ඉල්ලුම් කිරීම - 2012

බිකේ යොමුව	නැවෙන නම	ගෙවිය යුතු මුදල
-----	-----	-----
		(එජඩො)
බිකේ/01/2012	එම්.ටී චන්ද්‍ර හැන්ග් ග්වන්ග් රොන්ග්	39,282.11
බිකේ/02/2012	එම්.ටී සී කින්ග්	13,388.88
බිකේ 11/2012	එම්.ටී හයි සැටර්න්	35,850.00
බිකේ /21/2012	එම්.ටී යුදාක් ඉබන් අල් අනීර්	35,543.75
බිකේ /24/2012	එම්.ටී ඇස්ට්‍රල් එක්ස්ප්‍රස්	26,629.87
බිකේ /29/2012	එම්.ටී ගල්ග් මුටිරා	2,475.00
බිකේ /30/2012	එම්.ටී ටෝර්ගොව් බ්‍රිජ්	8,783.33
බිකේ /32/2012	එම්.ටී මිස් බෙනෙඩෙටා	5,912.49
බිකේ /38/2012	එම්.ටී ටෝම් ලවිරා	31,366.67
බිකේ /39/2012	එම්.ටී ඊස්ට් සයිබීරියන් සී	21,072.92
බිකේ /40/2012	එම්.ටී ලැස්ටෙව් සී	22,211.11
බිකේ 41/2012	එම්.ටී යුනික් හිඩෙල්ට්	44,137.00
බිකේ /44/2012	එම්.ටී සීඑස්සී බ්‍රේව්	67,031.25
බිකේ /47/2012	එම්.ටී බ්‍රිටිෂ් ඉන්ට්‍රිට්	202,288.00
බිකේ /49/2012	එම්.ටී යුනික් හිඩෙල්ට්	11,893.75
බිකේ /51/2012	එම්.ටී ෆ්‍රෙජා බෝල්ටික්	58,932.29
බිකේ /58/2012	එම්.ටී සීඑස්සී රයිසින් සන්	<u>100,068.89</u>
එකතුව		<u><b>726,867.31</b></u>

## නැව් පැමිණීමේ ප්‍රමාදයන් - 2011

අනු අංක	නොහොර අංකය	නිෂ්පාදිත	සැපයුම්කරු	නැව	මුදා හරින වරාය	කොළඹදී ගොඩබෑන දින	නැව්ගතකල දිනය	පැමිණි දිනය	ප්‍රමාද කාලය /දින
1	බීකේ/01/2011 (දින 180)	ඩීසල් (0.25% එස්) ඩීසල් (0.25% එස්)	ග්ලේන්කෝර් සිංගප්පෝර්	රවිනගර්	එස්පීඑම් මුතුරාජවෙල	2011 ජනවාරි 15-16	2011.01.14 2011.01.17	2011.01.23	7
2	බීකේ/02/2011 (දින 180)	ජෙට් - ඒ-1	ග්ලේන්කෝර් සිංගප්පෝර්	මෙගාකෝර් හිබ්ස්කස්	ඩොල්පින් පියර්	2011 ජනවාරි 17-18	2011.01.21	2011.01.26	8
3	බීකේ/11/2011	ඩීසල් (0.25% එස්) පෙට්ට්ල (90 යුඑන්එල්)	බීබී එනර්ජි සිංගප්පෝර්	නැව් ඒ 8 ස්ටීල්	එස්පීඑම් මුතුරාජවෙල	2011 අප්‍රේල් 28-29	2011.04.18 2011.04.22	2011.04.30	1
4	බීකේ/13/2011	ඩීසල් (0.25% එස්) පෙට්ට්ල (92 යුඑන්එල්)	බීබී එනර්ජි සිංගප්පෝර්	නැව් ඒ 8 ෆිඩෙල්ටි	ඩොල්පින් පියර්	2011 මැයි 2-3	2011.04.28	2011.05.04	1
5	බීකේ/14/2011	ඩීසල් (0.25% එස්) ජෙට් ඒ-1	රිලයන්ස් - ඉන්දියා	සැලැක් ශ්‍රීවා	එස්පීඑම් මුතුරාජවෙල	2011 මැයි 3-4	2011.05.02	2011.05.06	2
6	බීකේ/17/2011 (නැව තෙක් නොමිලේ)	ඩීසල් (0.25% එස්) පෙට්ට්ල (92 යුඑන්එල්)	ඉනොක් - සිංගප්පෝර්	ඇක්රොටිරි	ඩොල්පින් පියර්	2011 ජූනි 10-11	2011.06.07 2011.06.08	2011.06.16	5
7	බීකේ/24/2011 (වාර 3)	ඩීසල් (0.25%එස්)	ඉනොක් - සිංගප්පෝර්	ජග් පන්කි	එස්පීඑම් මුතුරාජවෙල	2011 ජූනි 21-23	2011.06.21	2011.06.26	3
8	බීකේ/25/2011 (වාර 4)	ඩීසල් (0.25%එස්)	ඉනොක් - සිංගප්පෝර්	ටවර් බ්‍රිජ්	එස්පීඑම් මුතුරාජවෙල	2011 ජූලි 3-4	2011.06.26	2011.07.05	1
9	බීකේ/27/2011 (වාර 5)	ඩීසල් (0.25%එස්)	ඉනොක් - සිංගප්පෝර්	ටවර් බ්‍රිජ්	එස්පීඑම් මුතුරාජවෙල	2011 ජූලි 3-4	2011.07.12	2011.07.19	15
10	බීකේ/32/2011 (වාර 8)	ඩීසල් (0.25%එස්)	ඉනොක් - සිංගප්පෝර්	පැසිෆික් ක්‍රිස්ටල්	එස්පීඑම් මුතුරාජවෙල	2011 ජූලි 7-8	2011.08.02	2011.08.10	2
11	බීකේ/35/2011 (වාර 9)	ඩීසල් (0.25%එස්)	ඉනොක් - සිංගප්පෝර්	ටවර් බ්‍රිජ්	එස්පීඑම් මුතුරාජවෙල	2011 අගෝස්තු 15-16	2011.08.10	2011.08.17	1
12	බීකේ/36/2011	ඩීසල් (0.25%එස්) පෙට්ට්ල (90 යුඑන්එල්)	රිලයන්ස් - ඉන්දියා	ජග් පන්කි	ඩොල්පින් පියර්	2011 අගෝස්තු 20-21	2011.08.18	2011.08.22	1
13	බීකේ/39/2011 (වාර 10)	ඩීසල් (0.25%එස්)	ඉනොක් - සිංගප්පෝර්	ඇල්බ්‍රා	ඩොල්පින් සහ එස්පීඑම්	2011 අගෝස්තු 25-26	2011.08.21	2011.08.27	1
14	බීකේ/40/2011	ඩීසල් (0.25%එස්) ජෙට් ඒ -1	රිලයන්ස් - ඉන්දියා	ජග් පන්කි	ඩොල්පින් සහ එස්පීඑම්	2011 සැප්තැම්බර් 7-8	2011.09.08	2011.09.13	5
15	බීකේ/42/2011	එච්එස්එල්බී 180සීඑස්ටී	එසර් ඔයිල් - ඉන්දියා	රීස්ට් සයිබීරියන් සී	ඩොල්පින් පියර්	2011 සැප්තැම්බර් 13-14	2011.09.07	2011.09.19	5
16	බීකේ/43/2011	ඩීසල් (0.25% එස්) පෙට්ට්ල (90 යුඑන්එල්)	වයිට්ල සිංගප්පෝර්	පැසිෆික් ක්‍රිස්ටල්	ඩොල්පින් සහ එස්පීඑම්	2011 සැප්තැම්බර් 28-29	2011.09.22 2011.09.25	2011.10.03	4

17	බිකේ/45/2011	එල්එස්එල්සී 180සිඑස්ටී	පෙට්‍රොබ්‍රැස් සිංගප්පෝර්	බෙරිං සී	එස්පීඑම් මුතුරාජවෙල	2011 සැප්තැම්බර් 20-25	2011.09.19	2011.09.24	1
18	බිකේ/49/2011	එල්එස්එල්සී 180සිඑස්ටී	පෙට්‍රොබ්‍රැස් සිංගප්පෝර්	මාර්ස්ක් රෙම්ලින්	එස්පීඑම් මුතුරාජවෙල	2011 ඔක්තෝබර් 10-11	2011.10.09	2011.10.14	3
19	බිකේ/53/2011 (චාර 2)	ඩීසල් (0.25%එස්)	පීවී ඔයිල් සිංගප්පෝර්	සීඑස්සී ල්රෙන්ඩ්මිප්	ඩොල්පින් සහ එස්පීඑම්	2011 නොවැම්බර් 13-14	2011.11.09	2011.11.15	1
20	බිකේ/54/2011	ඩීසල් (0.25% එස්) පෙට්ට්‍රල් (90 යුඑන්එල්)	රිලයන්ස් ඉන්දියා	ස්වර්ණ පුෂ්ප	එස්පීඑම් මුතුරාජවෙල	2011 නොවැම්බර් 21-22	2011.11.18	2011.11.23	1
21	බිකේ/55/2011	ජෙට් ඒ-1 පෙට්ට්‍රල් (90 යුඑන්එල්) පෙට්ට්‍රල් (95 යුඑන්එල්)	වයිටල් සිංගප්පෝර්	පැසිෆික් ජේඩ්	ඩොල්පින් පියර්	2011 නොවැම්බර් 16-17	2011.11.16 2011.11.15	2011.11.22	5
22	බිකේ/56/2011	ඩීසල් (0.25%එස්)	පීවී ඔයිල් සිංගප්පෝර්	සීඑස්සී ප්‍රෝග්‍රස්	එස්පීඑම් මුතුරාජවෙල	2011 නොවැම්බර් 18-19	2011.11.23	2011.11.29	10
23	බිකේ/57/2011	ඩීසල් (0.25% එස්) පෙට්ට්‍රල් (90 යුඑන්එල්)	වයිටල් සිංගප්පෝර්	එස්පීඑම්සී 19	ඩොල්පින් පියර් කොළඹ	2011 නොවැම්බර් 26-27	2011.11.21 2011.11.22	2011.11.28	1
24	බිකේ/58/2011	ඩීසල් (0.25%එස්)	පීවී ඔයිල් සිංගප්පෝර්	පැසිෆික් රුබී	ඩොල්පින් සහ එස්පීඑම් කොළඹ	2011 දෙසැම්බර් 01- 02	2011.11.30	2011.12.07	5
25	බිකේ/60/2011	එල්එස්එල්සී 180සිඑස්ටී	වයිටල් සිංගප්පෝර්	නොරියන්ට් සැටර්න්	ඩොල්පින් පියර් කොළඹ	2011 දෙසැම්බර් 05- 06	2011.12.03	2011.12.09	3
26	බිකේ/61/2011	ඩීසල් (0.25%එස්) පෙට්ට්‍රල් (90 යුඑන්එල්) පෙට්ට්‍රල් (95 යුඑන්එල්)	වයිටල් සිංගප්පෝර්	යුඑස්එම්ඒ	ඩොල්පින් පියර්	2011 දෙසැම්බර් 20- 21	2011.12.12 2011.12.17 2011.12.16	2011.12.23	2
27	බිකේ/63/2011	ඩීසල් (0.25%එම්එස්) ජෙට් ඒ-1	වයිටල් සිංගප්පෝර්	කාටග්නා	එස්පීඑම් මුතුරාජවෙල	2011 දෙසැම්බර් 30- 31	2011.12.23 2011.12.27	2012.01.03	3

\* නැව් පැමිණීමේ ප්‍රමාදයන් 2012 අත්හැර ඇත.

අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කළ විශේෂ ස්ථාවර ප්‍රසම්පාදන කමිටු තීරණ වලට අනුකූල නොවීම

ලංසු අංකය	ලංසු කැඳවීම් දිනය	ලංසු අවසන් කළ දිනය	අනුමත කළ දින ගණන
බිකේ/11/2011	2011 මාර්තු 29	2011 අප්‍රේල් 05	07
බිකේ /13/2011	2011 අප්‍රේල් 06	2011 අප්‍රේල් 11	05
බිකේ /37/2011	2011 අගෝස්තු 05	2011 අගෝස්තු 10	05
බිකේ /48/2011	2011 සැප්තැම්බර් 21	2011 සැප්තැම්බර් 27	06
බිකේ /07/2012	2012 දෙසැම්බර් 21	2012 දෙසැම්බර් 29	08
බිකේ /12/2012	2012 ජනවාරි 25	2012 ජනවාරි 31	06
බිකේ /31/2012	2012 මැයි 15	2012 මැයි 22	07
බිකේ /33/2012	2012 මැයි 25	2012 මැයි 30	05
බිකේ /43/2012	2012 ජූලි 10	2012 ජූලි 17	07