

1.1 මතය

සීමාසහිත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ('සමාගම') සහ සමාගමේ සහ එහි පරිපාලනයෙහි ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ('සමූහය') පිළිබඳ 2019 මාර්තු 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශනය හා විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය, හිමිකම් වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාළ සටහන්, සාරාංශගත වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවලින් සමන්විත 2019 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාව ප්‍රකාරව මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු යැයි මා අදහස් කරන මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ. මෙම විගණනය සඳහා ප්‍රසිද්ධ වෘත්තියෙහි යෙදී සිටින වරලත් ගණකාධිකාරී සමාගමක සහය මා ලබා ගන්නා ලදී.

සමාගමේ සහ සමූහයේ 2019 මාර්තු 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය කාර්යසාධනය හා මුදල් ප්‍රවාහ සත්‍ය හා සාධාරණ ලෙස දැක්වෙන අයුරින් ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කර ඇති බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

කරුණු අවධාරණය කිරීම - දිගුකාලීන පැවැත්මට අදාළ ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතභාවය

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා වූ සටහන් අංක 03 කෙරෙහි මාගේ අවධානය යොමු කරන අතර එහි සඳහන් පරිදි 2019 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා සමාගමේ අලාභය රු.මිලියන 44,022.67 ක්වූ අතර, එදිනට සමුච්චිත පාඩුව රු.මිලියන 230,590.07 ක් ද, එදිනට සමාගමේ ජංගම වත්කම් ඉක්මවූ ජංගම වගකීම් රු.මිලියන 186,339.26 ක්ද, මුළු වත්කම් ඉක්මවූ මුළු වගකීම් රු.මිලියන 177,725.40 ක්ද විය.

තවද, 2019 මාර්තු 31 දිනට සමූහයේ අලාභය රු.මිලියන 41,700.33ක්ද, එදිනට සමූහයේ සමුච්චිත අලාභය රු.මිලියන 223,488.73ක්ද වූ අතර, එදිනට සමූහයේ ජංගම වත්කම් ඉක්මවූ ජංගම වගකීම් ප්‍රමාණය රු.මිලියන 177,725.40 ක්ද, මුළු වත්කම් ඉක්මවූ මුළු වගකීම් ප්‍රමාණය රු.මිලියන 168,111.70 ක්ද වී තිබුණි.

සටහන් අංක 03 හි දැක්වෙන පරිදි මෙම තත්ත්වයන් සමඟ එහි සඳහන් අනිකුත් සිද්ධීන් හා කොන්දේසි අනුව සමූහයේ දිගුකාලීන පැවැත්ම සැලකිය යුතු තරම් සැක සහිත වන තරමට ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතතාවක් පවත්නා බව පෙනීයනු ලබයි. සටහන් අංක 03 හි සඳහන් සහනදායී කරුණු සහ 2019 අගෝස්තු 24 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය අනුව සමාගමේ මෙහෙයුම් කටයුතු දිගුකාලීනව පැවැත්මේ පදනම මත පවත්වාගෙන යාම සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජයේ (ශ්‍රී.ලං.ර.) සහාය ලබාදෙන බව තහවුරු කරමින් ජනාධිපති ලේකම්වරයාගේ 2019 සැප්තැම්බර් 16 දිනැති ලිපිය, 2019 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ ව්‍යවස්ථාපිත විගණනය වෙත ලබාදෙන ලද අතර, එපරිදි මූල්‍ය ප්‍රකාශන දිගුකාලීන පැවැත්මක් ඇත යන උපකල්පනය මත සකස් කර ඇත. මාගේ මතය මෙම කරුණ මත තත්වාගණනය නොකරමි.

1.2 මතය සඳහා පදනම

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට (ශ්‍රී.ලං.වි.ප්‍ර.) අනුකූලව මා විගණනය සිදු කරන ලදී. මෙම විගණන ප්‍රමිතීන් යටතේ වූ මාගේ වගකීම, මෙම වාර්තාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන් විගණකගේ වගකීම යන කොටසේ තවදුරටත් විස්තර කර ඇත. මාගේ මතය සඳහා පදනමක් සැපයීම උදෙසා මා විසින් ලබාගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයි.

1.3 මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණයේ සහ ඊට සම්බන්ධ පාර්ශවයන්ගේ වගකීම්

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවනු පිණිස අවශ්‍ය වන අභ්‍යන්තර පාලනයන් තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේදී, සමාගමේ අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමේ හැකියාව තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීමක් වන අතර, සමාගම ඇවර කිරීමට අදහස් කරන්නේ නම් හෝ වෙනත් විකල්පයක් නොමැති විටදී මෙහෙයුම් නැවැත්වීමට කටයුතු කරන්නේ නම් හැර අඛණ්ඩ පැවැත්මේ පදනම මත ගිණුම් තැබීම හා සමාගමේ අඛණ්ඩ පැවැත්මට අදාළ කරුණු අනාවරණය කිරීමද කළමනාකරණයේ වගකීමකි.

සමාගමේ මූල්‍ය වාර්තාකරණ ක්‍රියාවලිය සම්බන්ධ වගකීම, සම්බන්ධ පාර්ශව විසින් දරනු ලබයි.

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 16 (1) උපවගන්තිය ප්‍රකාරව සමාගමේ වාර්ෂික සහ කාලීන මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවන පරිදි ස්වකීය ආදායම්, වියදම්, වත්කම් හා බැරකම් පිළිබඳ නිසි පරිදි පොත්පත් හා වාර්තා පවත්වාගෙන යා යුතුය.

1.4 විගණන විෂය පථය

සමස්තයක් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශන, වංචා සහ වැරදි නිසා ඇතිවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර බවට සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාදීම සහ මාගේ මතය ඇතුළත් විගණකගේ වාර්තාව නිකුත් කිරීම මාගේ අරමුණ වේ. සාධාරණ සහතික වීම උසස් මට්ටමේ සහතිකවීමක් වන නමුත්, ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනය සිදු කිරීමේදී එය සෑම විටම ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් අනාවරණය කරගන්නා බවට වන තහවුරු කිරීමක් නොවනු ඇත. වංචා සහ වැරදි තනි හෝ සාමූහික ලෙස බලපෑම නිසා ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් ඇතිවිය හැකි අතර, මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පදනම් කරගනිමින් පරිශීලකයන් විසින් ගනු ලබන ආර්ථික තීරණ කෙරෙහි බලපෑමක් විය හැකි බව අපේක්ෂා කෙරේ.

මා විසින් වෘත්තීය විනිශ්චය සහ වෘත්තීය සැකමුසුබවින් යුතුව ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනය කරන ලදී. තවද,

- වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගේ අවදානම් හඳුනාගැනීමේදී හා තක්සේරු කිරීමේදී අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පටිපාටි සැලසුම් කිරීමෙන් වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවන්නාවූ අවදානම් මඟහරවා ගැනීමට, ප්‍රමාණවත් සහ සුදුසු විගණන සාක්ෂි ලබාගැනීම මාගේ මතයට පදනම් වේ. ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයක් හඳුනා නොගැනීම මගින් සිදුවන්නාවූ බලපෑමට වඩා වංචාවකින් සිදුවන්නා වූ බලපෑම

ප්‍රබල වන අතර, දුස්ස්‍රාවකය, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීම, වේතනාන්විත මහභූමි හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මහභූමි වංචාවක් ඇතිවීමට හේතුවේ.

- අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පටිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස සමාගමේ අභ්‍යන්තර පාලනය සම්බන්ධයෙන් අවබෝධයක් ලබා ගන්නා ලද නමුත්, අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳ මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමට අදහස් නොකරයි.
- භාවිතා කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල උචිතභාවය සහ යොදා ගන්නා ලද ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තුවල හා කළමනාකරණය විසින් සිදුකරන ලද සම්බන්ධිත හෙළිදරව් කිරීම්වල සාධාරණත්වය ඇගයීම.
- සිද්ධීන් හෝ තත්ත්වයන් හේතුවෙන් සමාගමේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම පිළිබඳ ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතතාවයක් තිබේද යන්න සම්බන්ධයෙන් ලබාගත් විගණන සාක්ෂි මත පදනම්ව ගිණුම්කරණය සඳහා ආයතනයේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම පිළිබඳ පදනම යොදා ගැනීමේ අදාළත්වය තීරණය කරන ලදී. ප්‍රමාණවත් අවිනිශ්චිතතාවයක් ඇති බවට මා නිගමනය කරන්නේ නම් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඒ සම්බන්ධයෙන් වූ හෙළිදරව්කිරීම්වලට මාගේ විගණන වාර්තාවේ අවධානය යොමු කළ යුතු අතර, එම හෙළිදරව් කිරීම ප්‍රමාණවත් නොවන්නේ නම් මාගේ මතය විකරණය කළ යුතු වේ. මාගේ නිගමනයන් විගණකගේ වාර්තාවේ දිනය දක්වා ලබා ගන්නා ලද විගණන සාක්ෂි මත පදනම් වේ. කෙසේ වුවද, අනාගත සිද්ධීන් හෝ තත්ත්වයන් මත සමූහයේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම අවසන් විය හැකිය.
- හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ව්‍යුහය සහ අන්තර්ගතය සඳහා පාදක වූ ගනුදෙනු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණ අයුරින් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතුළත් බව ඇගයීම.

හැකිතාක් දුරට හා අවශ්‍ය ඕනෑම විටෙක පහත සඳහන් දෑ පරීක්ෂා කිරීම සඳහා විගණන විෂය පථය ද පුළුල් කර ඇත.

- තොරතුරු ඉදිරිපත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් බලන කළ සමාගමේ කාර්යයන් අඛණ්ඩව ඇගයීමට හැකිවන පරිදි එහි සංවිධානය, පද්ධති, පරිපාටි, පොත්පත්, වාර්තා හා වෙනත් ලියකියවිලි විධිමත්ව හා ප්‍රමාණාත්මකව සැලසුම් කර තිබේද යන බව සහ එකී පද්ධති, පරිපාටි, පොත්පත් වාර්තා හා වෙනත් ලියකියවිලි ඵලදායී ලෙස පවත්වාගනු ලැබේද යන බව.
- යම් අදාළ නීතියකට හෝ සමාගමේ පාලක මණ්ඩලය විසින් නිකුත් කරන ලද වෙනත් පොදු හෝ විශේෂ විධානයකට අනුකූලව සමාගම ක්‍රියාකර ඇති බව.
- සිය බලතල, කර්තව්‍ය සහ කාර්යයන්ට අනුකූලව කටයුතු කර ඇති බව.
- සම්පත් සකසුරුවම් ලෙස කාර්යක්ෂම ලෙස සහ ඵලදායී ලෙස කාලසීමාවන් තුළ සහ අදාළ නීතිරීතිවලට අනුකූලව ප්‍රසම්පාදනය කර භාවිතා කර ඇති බව.

1.5 මූල්‍ය ප්‍රකාශන

1.5.1 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම පිළිබඳ අභ්‍යන්තර පාලනය

ගනුදෙනු කළමනාකාරීත්වයේ පොදු සහ නිශ්චිත අධිකාරී බලය සහිතව ක්‍රියාත්මක කිරීම, අදාළ වන වාර්තාකරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට අවශ්‍ය වන පරිදි ගනුදෙනු සටහන් කිරීම සහ වත්කම් සඳහා ගිණුම් කටයුතුභාවය පවත්වාගෙන යාම, කළමනාකාරීත්වයේ පොදු සහ නිශ්චිත අධිකාරී බලය සහිතව පමණක් වත්කම්වලට ප්‍රවේශ වීම, සටහන් කරන ලද වත්කම් සඳහා වූ ගිණුම්කටයුතුභාවය පවත්වා වත්කම් සමඟ සාධාරණ කාලවකවානුවලදී සැසඳීම සහ වෙනස්කම් ඇතොත් ඒවා සම්බන්ධයෙන් නිසි පියවර ගැනීම ආදිය සඳහා සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාගැනීමට ප්‍රමාණවත් “මනා ලෙස සැලසුම් කරන ලද” අභ්‍යන්තර ගිණුම්කරණ පාලන පද්ධතියක් ආයතනය විසින් පවත්වාගෙන යාම අවශ්‍ය වේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම.	නිර්දේශය
සෙමින් වලනය වන තොගවල ඇතුළත් කර තිබූ A – 340 යානාවල අමතර කොටස්වල (Peculiar) වටිනාකම රු.මිලියන 783 ක් (2018 දී රු.මිලියන 793 ක්) වූ අතර එම තොග සඳහා සම්පූර්ණයෙන් ප්‍රතිපාදනය කර තිබුණි. කෙසේ වුවද විගණනයට අනාවරණය වූ පරිදි A 340 වර්ගයේ ගුවන්යානාවලට අදාළ මෙම අමතර කොටස් තොගය Aura පද්ධතිය අනුව රු.මිලියන 728 ක් විය. ඒ අතර වෙනස වූ රු.මිලියන 55 ක්, A 320 හා A 330 ගුවන්යානාවලට අදාළ අමතර කොටස් අයිතම ලෙස තොග පද්ධතිය තුළ වැරදි ලෙස හඳුනාගෙන තිබුණි.	පද්ධතියෙහි මෙම තොග A 320 සහ 330 ට අදාළ ලෙස හඳුනාගෙන තිබුණද, මේවා A 340 ට අයත් අයිතම ලෙස හඳුනාගත යුතුව ඇත. මේ නිසා ප්‍රතිපාදනය නිවැරදි වේ. කළමනාකරණය විසින් තොග පද්ධතියෙහි මෙම තොග නැවත වර්ගීකරණය කරමින් පවතී. තවද, පසුව එයින් රු.මිලියන 51 ක් වූ තොග බැහැර කර තිබුණි.	වර්ගීකරණ දෝෂ හඳුනා ගැනීමට පියවර ගත යුතු අතර. මෙම විශේෂිත අමතර කොටස් අයිතම ඉහළම ආර්ථික ප්‍රතිලාභයක් ලැබෙන පරිදි ඉවත් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වීම.

1.5.2 ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතවලට අනුකූල නොවීම.

අනුකූල නොවන ප්‍රමිතියට යොමුව	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම.	නිර්දේශය
(අ) මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කිරීම හා ඉදිරිපත් කිරීමේ ආකෘතිය සමාගම විසින් එයාර් ලංකා ආයතනයෙන් (පෙර එයාර් සිලෝන්) ලබා දෙන ලද ගොඩනැගිලි භාවිතා කරමින් පැවතියද එම ගොඩනැගිලිවල	නීතිමය අයිතියක් සමාගමට නොමැතිවීම නිසා සමාගමේ වත්කම්	මෙම වත්කම්වලින් ආර්ථික ප්‍රතිලාභ සමාගම ලබමින් සිටී. එම නිසා සමාගම විසින්

අයිතිය පවරා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. මේ නිසා ගොඩනැගිලිවල වර්තමාන වටිනාකම තක්සේරු කිරීම සඳහා ප්‍රත්‍යාගණනය කර නොතිබුණි.

ලෙස සැලකිය යුතු නොවන බව කළමනාකරණයේ අදහස වේ.

වත්කමේ අයිතිය පිළිබඳ තත්ත්වය සොයා බලා ස්ථාවර වත්කම් ලෙස හෝ බදු පදනම මත ලබාගත් ලෙස වත්කම් ලෙස හඳුනාගත යුතු වේ.

(ආ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 36

වත්කම් භානිකරණය

එක් එක් මුදල් ඉපයීමේ ඒකකවලට අයත් වන වත්කම් වෙන වෙනම හඳුනාගත නොහැකිවීම නිසා වාර්තාකරණ දිනවලදී ඒවායේ භානිකරණ තිබේදැයි හඳුනාගත නොහැකි විය.

එකඟ වේ. ශ්‍රී ලංකා මූල්‍ය වාර්තාකරණ ප්‍රමිත අංක 16 ඉදිරියේදී ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබේ.

එක් එක් මුදල් ඉපයීම් ඒකක අනුව වෙන වෙනම වත්කම් හඳුනාගත යුතු වේ. ඒ සමගම අධිතක්සේරු වී නොමැති බව සහතික කර ගැනීම සඳහා එම වත්කම් පිළිබඳ භානිකරණ පරීක්ෂාවක් වාර්ෂික පදනමකට සිදු කළ යුතු වේ.

1.5.3 නොසැසඳුණු පාලන ගිණුම් හෝ වාර්තා

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම.	නිර්දේශය
<p>විදේශ විනිමය අනුපාත වෙනස්වීම නිසා ඇතිවන බලපෑම් පිළිබඳ වූ ශ්‍රී ලංකා ගණකාධිකරණ ප්‍රමිත අංක 21 අනුව විදේශ මුදලින් මූල්‍ය නොවන වත්කම් අත්පත් කර ගැනීමේදී, ගනුදෙනුව සිදුවන දිනයේ පැවති විදේශ විනිමය අනුපාතය මත වාර්තාකරණ විනිමය ඒකකයට පරිවර්තනය කරගෙන, ඉන් පසු ඓතිහාසික පිරිවැයට පවත්වාගත යුතු වේ. කෙසේ වුවද සමාගම වත්කම් වාර්තාකරණය සඳහා භාවිතා කරන පද්ධතිය වූ Aura පද්ධතිය මගින් ස්වයංක්‍රීයව වත්කම් අගය කිරීම සිදුවන අතර, එමඟින් වත්කම්වල හිමිකම හා වගකීම් පැවරෙන දිනය වූ වත්කම ලැබෙන දිනය වෙනුවට ඇණවුම් දිනයේ (PO date) පවතින වටිනාකම වාර්තාගත වේ. මේ නිසා පොදු ලෙජරය හා වත්කම් පද්ධතිය (Aura) අතර, වත්කම් වටිනාකමේ රු.87,724,205 ක වෙනසක් නිරීක්ෂණය විය. පූර්ව වර්ෂයේ මෙම වෙනස රු.76,216,306 ක් වී තිබුණි.</p>	<p>ඉංජිනේරු අංශයේ තොරතුරු පද්ධති (ERP) නැවත ස්ථාපනය කිරීමක් සිදු නොකරන නිසා මෙය ක්‍රියාත්මක කළ නොහැකි වේ. ප්‍රමාණය වැඩි වී ඇත්තේ රුපියලේ අගය ඉහළ අගයකින් අවප්‍රමාණය වීම නිසා වේ.</p>	<p>භාණ්ඩ ලැබෙන දිනයේ පවත්නා වටිනාකම ඇතුළත් කළ හැකි පරිදි Aura පද්ධතිය වැඩිදියුණු කළ යුතු වේ. තවද, විදේශ විනිමය අනුපාතයේ වෙනස්වීමේ බලපෑම පිළිබඳව අඛණ්ඩව සැසඳීම් කර ප්‍රමාණනය කරගත යුතු වේ.</p>

1.5.4 අධිකාරය නොලත් ගනුදෙනු

අධිකාරය නොලත් ගනුදෙනුව පිළිබඳ විස්තර	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම.	නිර්දේශය
<p>A 330 – 300 ගුවන්යානා 06 ක් සහ A 350 – 900 ගුවන්යානා 04 ක් මිලදී ගැනීම, තවත් A 350 – 900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් බදු පදනම මත ලබා ගැනීම හා ඉහත A 330 – 300 ගුවන්යානා 06 විකුණා නැවත ආපසු බදු පදනම මත ගැනීම සඳහා වූ තීරණ 2013 වර්ෂයේදී සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ අනුමැතියකින් තොරව ගෙන තිබූ අතර, ඒ සඳහා විධිමත් පිරිවැය ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණයක්ද සිදුකර නොතිබුණි. තවද, සමාගම විසින් ඉහත ගුවන්යානා ප්‍රතිෂ්ඨාපන වැඩසටහන සඳහා උපදේශන සේවා ලබාගැනීමට සමාගම් තෝරාගැනීමේදී හා ගුවන්යානා මිලදී ගැනීමේදී හා බදු පදනමට ගැනීම සඳහා ආයතන තෝරාගැනීමේදී රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ විධිවිධාන පරිදි කටයුතු කර නොතිබුණි.</p> <p>කෙසේ වුවද, වර්තමානය වන විට 2020 සහ 2021 වර්ෂවල ලැබීමට නියමිත A 350 900 ගුවන්යානා 04 ක් වෙනුවට A 321 නියෝ (NEOS) සහ / හෝ A 330 නියෝ ගුවන්යානා මිලදී ගැනීම සඳහා සමාගම සහ එයාර්බස් එස් ඒ එස් සමාගම අතර සාකච්ඡා පවත්වමින් තිබෙන අතර, මෙම වාර්තාවේ දිනය වනවිට ගුවන්යානා ලබාගැනීමේ පෙර ගෙවුම් ලෙස රු.මිලියන 2,528.12 ක් (එ.ජ.ඩො. මිලියන 19.21 ක්) එම සමාගම වෙත ගෙවා තිබුණි. කෙසේ වුවද වාර්තාවේ දිනය දක්වා මේ සම්බන්ධයෙන් අවසාන තීරණයකට එළඹ නොතිබුණි.</p> <p>තවද, 2016/2017 වර්ෂයේදී බදු පදනම මත ලැබීමට නියමිත වූ A 350 – 900 ගුවන්යානා 04 හි ගිවිසුම් අවලංගු කිරීම වෙනුවෙන් 2016/2017 වර්ෂයේදී වන්දි වශයෙන්, විධිමත් පිරිවැය ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණයක් සිදු නොකර රු.මිලියන 16,924.36 ක් ගෙවා තිබුණි.</p>	<p>මෙම වර්තමාන මූල්‍ය වර්ෂයට අදාළ නොවන අතර, 2013 වර්ෂයේ සිටි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අනුමැතිය පරිදි 2013 වර්ෂයේදී සිදුකර තිබුණි.</p> <p>2013 වර්ෂයේදී එළඹ තිබූ මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම් ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම සඳහා නිෂ්පාදකයා සමඟ වර්තමානයේදී සාකච්ඡා පැවැත්වෙමින් තිබේ. නව ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්මේ ඇතුළත් අවශ්‍යතාවයන් අනුව ගුවන්යානා මිශ්‍රණය තීරණය කරනු ලබන අතර, සංශෝධනය කරනු ලබන මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුමට එළඹීමට පෙර අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාගැනීමට ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ.</p>	<p>මෙවැනි මහා පරිමාණ ආයෝජන සිදුකිරීමට පෙර විස්තරාත්මක හා යථාර්තවාදී පිරිවැය, ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණ සිදුකළ යුතු අතර. අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ද ලබාගත යුතු වේ.</p> <p>කාර්යක්ෂම හා ඵලදායී ලෙස තම ගුවන් ගමන් ජාලය මෙහෙයවිය හැකි වන පරිදි සමාගම විසින් ඉතා සැලකිලිමත්ව තම ගුවන්යානා මිශ්‍රණය තීරණය කළ යුතු වේ.</p>

1.5.5 සමාගමේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම.	නිර්දේශය
(අ) සමාගම විසින් පසුගිය වර්ෂ දෙක තුළ එහි	සමාගම ප්‍රාග්ධන	සමාගමේ ණයගැතිභාවය අවම

ණයගැනිභාවය වැඩි කරමින් ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 200 ක්වූ (ආසන්න වශයෙන් රු.මිලියන 31,115 ක්වූ) සහ රු.මිලියන 26,250 ක්වූ රුපියල් ණය පහසුකම් රජයේ බැංකුවලින් ලබාගෙන තිබුණි. මෙම වාර්තාවේ දිනය දක්වා මෙම ණය මුදල්වල මූලික ණය කිසිවක් ගෙවා නොතිබුණි.

ලාභනාවයකට පත්ව ඇත. රාජ්‍ය බැංකු දෙකින් ලබාගත් ණය පහසුකම් ආපසු ගෙවීම, අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ නියෝගය පරිදි මුදල් අමාත්‍යාංශය යටතේ ඇති රාජ්‍ය පෞද්ගලික හවුල් ව්‍යාපාර සඳහා වූ ජාතික ඒජන්සිය මගින් භාරගෙන සම්පූර්ණ ප්‍රතිසංවිධානයක් සිදුකිරීමේදී එහි කොටසක් ලෙස සිදුකිරීමට නියමිතය.

වන පරිදි ආර්ථිකභාවයෙන් යුතුව හා ලාභදායීවන ආකාරයට ව්‍යාපාරය මෙහෙයවීමේ වගකීම කළමනාකරණය සතු වේ

(ආ)තවද, සමාගම විසින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය යටතේ, එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යය, කුවේට් සහ සෞදි අරාබිය යන රටවල ගුවන් ප්‍රවේශපත්‍ර ආදායම සුරක්ෂණ වශයෙන් තබා එ.ජ.ඩො. මිලියන 125 ක් වූ ණයක් LIBO + 3.3 ක්වූ පොළී අනුපාතය යටතේ ක්‍රෙඩිට් ස්විස් බැංකුවෙන් 2017/2018 වර්ෂය තුළදී ලබාගෙන තිබුණි.

ණය ගිවිසුමේ කොන්දේසි අනුව ණය ආපසු ගෙවනු ලබන අතර, 2019 ඔක්තෝබර් 31 දින වනවිට ණය ශේෂය එ.ජ.ඩො.මිලියන 52.8 ක් දක්වා අඩුවී ඇත. ක්‍රෙඩිට් ස්විස් බැංකුවෙන් ලබාගන්නා ලද ණය 2021 මැයි 31 දින වනවිට සම්පූර්ණයෙන් ගෙවා අවසන් කරනු ලැබේ.

සමාගමේ ණයගැනිභාවය අවම වන පරිදි ආර්ථිකමය වශයෙන් ලාභදායී වන ආකාරයට ව්‍යාපාරය මෙහෙයවීමේ වගකීම කළමනාකරණය සතු වේ.

(ඇ)2019 ජුනි මාසයේදී පරිණත වූ බැඳුම්කර නිදහස් කිරීම සඳහා සමාගම විසින් රජයේ සුරක්ෂණ මත 2019 ජුනි මාසයේදී නැවත වරක් එ.ජ.ඩොලර් මිලියන 175 ක් වූ පස් අවුරුදු ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කර සියයට 7 වාර්ෂික පොළී අනුපාතය යටතේ නිකුත් කර තිබුණි.

අදහස් දක්වා නොතිබුණි.

සමාගමේ ණයගැනිභාවය අවම වන පරිදි ආර්ථිකමය වශයෙන් ලාභදායී වන ආකාරයට ව්‍යාපාරය මෙහෙයවීමේ වගකීම කළමනාකරණය සතු වේ.

1.6 ලැබිය යුතු හා ගෙවිය යුතු ගිණුම්

1.6.1 ලැබිය යුතු ගිණුම්

විගණන නිරීක්ෂණය -----	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම. -----	නිර්දේශය -----
<p>රු.35,275,585 ක් වූ අය කරගත යුතු වැට් බදු වර්ෂ 06 ක සිට අය කර නොගෙන වැට් බදු සැසඳුම් පාලක ගිණුමේ</p>	<p>දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් මේ සම්බන්ධ තවදුරටත් තොරතුරු විමසා සිටින ලදී. මේ සම්බන්ධයෙන් දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව වෙත කිහිපවරක් ගොස් තිබුණද, ඒ සෑම අවස්ථාවකම ඉහත තොරතුරු ඉල්ලා ඇත. සමාගම දේශීය ආදායම්</p>	<p>අය කරගත යුතු වැට් මුදල් අය කර ගැනීම සඳහා සමාගම විසින් පියවර ගත යුතු වේ. ඒ අතර, අයකර ගැනීම සැක සහිත වේ</p>

ඉදිරියට ගෙන එමින් පැවතුණි.

දෙපාර්තමේන්තුව සමඟ සම්බන්ධීකරණය වී මෙම අය කරගත යුතු වැට් බදු රු.35,276,585 ක් ආපසු අය කර ගැනීම සඳහා කටයුතු කරනු ලැබේ. මේ ක්‍රියාදාමය ඉක්මන් කර ගැනීම සඳහා නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුවේ, මුදල් අමාත්‍යාංශයේ මැදිහත් වීම අවශ්‍ය වේ.

නම් වෙන් කිරීමක් කළ යුතු වේ.

1.6.2 ගෙවිය යුතු ගිණුම්

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම.	නිර්දේශය
<p>ගෙවීම් කිරීම සඳහා මෙහෙයුම් දෙපාර්තමේන්තුවෙන් අදාළ උපකාරක ලියවිලි/අනුමැතීන් ලැබීම ප්‍රමාදවීම නිසා 2010 වර්ෂයේ සිට පැවත එන එකතුව රු.8,229,829 ක් වූ ගෙවිය යුතු ශේෂ පැවතුණි.</p>	<p>මාස 24 ට වැඩි අදාළ දෙපාර්තමේන්තුවලින් තහවුරු කිරීම් අවශ්‍ය නොවන හා නිරවුල් කිරීම සඳහා පරීක්ෂණ සිදුකිරීම අවශ්‍ය නොවන ශේෂ පිළිබඳව පසු විපරම් කටයුතු සිදුකරනු ලැබේ. තවද, දීර්ඝකාලීන ශේෂ නිරවුල් කිරීම සඳහා කාලීනව කාර්තුමය වශයෙන් පසු විපරම් කටයුතු සිදුකරනු ලැබේ.</p>	<p>ගෙවිය යුතු ශේෂ දිගුකාලීනව පැවැත්ම වැළැක්වීම සඳහා විධිමත් ක්‍රියාමාර්ග අනුගමනය කළ යුතු අතර, වර්තමානයේ දිගුකාලීන ශේෂ සඳහා හේතු සොයා බලා නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුවේ.</p>

1.7 නීති, රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණ ආදියට අනුකූල නොවීම

විගණනයේදී නිරීක්ෂණය වූ නීති, රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණ වලට අනුකූල නොවීම් අවස්ථා පහත දැක්වේ.

නීති, රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණ වලට යොමුව	විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම.	නිර්දේශය
<p>2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී/12 දරන යහපාලනය පිණිස රාජ්‍ය ව්‍යාපාර මාර්ගෝපදේශ පිළිබඳ වූ රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛය</p>	<p>අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද හා යාවත්කාලීන කරන ලද සංයුක්ත සැලැස්ම සමඟ වාර්ෂික අයවැය ලේඛනය, මුදල් වර්ෂය ආරම්භ වීමට අවම වශයෙන් දින 15 කට පෙර රේඛීය අමාත්‍යාංශයට, මහා</p>	<p>ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම සඳහා විශේෂ ජනාධිපති කමිටුවක් පත්කර තිබූ අතර, එහි වාර්තාව 2019 අප්‍රේල් 24 දින අනුමැතිය සඳහා ඉදිරිපත් කර තිබුණි. තවද, නව ව්‍යාපාර සැලැස්මක් රජය වෙත හා</p>	<p>සමාගම විසින් එහි සංයුක්ත සැලැස්ම සහ වාර්ෂික අයවැය ලේඛනය රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ හා මහා භාණ්ඩාගාරයේ රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුවෙන් අනුමත කරවාගෙන</p>
<p>i. 5.1.3 වගන්තිය</p>			

	<p>භාණ්ඩාගාරයේ රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුවට හා විගණකාධිපතිවරයා වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.</p>	<p>අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කරන ලදී. කෙසේ වුවද, 2019 අප්‍රේල් 21 දින සිදුවීම මගින් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමට සැලකිය යුතු බලපෑමක් සිදුවිය. ව්‍යාපාර සැලැස්ම ප්‍රතිශෝධනය කරන ලදී. ප්‍රතිශෝධිත සැලැස්ම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කර මහා භාණ්ඩාගාරය වෙත ඉදිරිපත් කරන ලදී.</p>	<p>මූල්‍ය වර්ෂය ආරම්භ වීමට දින 15 කටවත් කලින් විගණකාධිපතිවරයා වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු වේ.</p>
ii. 7.4.5 වගන්තිය	<p>සමාගමේ වත්කම් සත්‍යාපනය සඳහා වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණ සිදුකර නොතිබුණි.</p>	<p>ස්ථාවර වත්කම් සත්‍යාපනය දැනට සිදුකරමින් පවතින අතර, 2019/20 වර්ෂයේ සිට ඉදිරියට වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණ සිදුකරනු ලැබේ.</p>	<p>සමාගමේ වත්කම් සත්‍යාපනය සඳහා වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණ පැවැත්වීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.</p>
iii. 9.2 (ඇ) වගන්තිය	<p>සමාගමේ සංවිධාන සටහන හා අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව, මහා භාණ්ඩාගාරයේ රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කර නොතිබුණි.</p>	<p>යහපාලනය සඳහා වූ වක්‍රලේඛය අනුගමනය කිරීම සඳහා සමාගමට උපදෙස් දෙන ලද්දේ 2017 අප්‍රේල් මාසයේදී වේ. ඒ අනුව පළමු අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය සහිත කාර්ය මණ්ඩලය පෙබරවාරි මාසයේදී අනුමත කරන ලද 2018 කාර්ය මණ්ඩලය වන අතර, එය ලියාපදිංචිය සඳහා මහා භාණ්ඩාගාරයේ රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.</p>	<p>සංවිධාන ව්‍යුහය හා කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා මහා භාණ්ඩාගාරයේ එකඟතාවය ලබාගත යුතු වේ.</p>
iv. 9.3.1 (i) වගන්තිය	<p>සමාගමේ බඳවා ගැනීමේ හා උසස්කිරීමේ පරිපාටිය (SOR) මහා භාණ්ඩාගාරයේ එකඟත්වය සහිතව අදාළ අමාත්‍යාංශය විසින් අනුමත කර නොතිබුණි.</p>	<p>බඳවාගැනීම් ඇතුළු සියලු ප්‍රතිපත්ති අඩංගු සේවක අත්පොත් (Employee Manual) 2019 අගෝස්තු මාසයේදී මහා භාණ්ඩාගාරයේ එකඟත්වය සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද නමුත් මේ දක්වා කිසිදු ප්‍රතිචාරයක් නොලැබුණි.</p>	<p>සමාගමේ බඳවා ගැනීම් පරිපාටිය සඳහා අමාත්‍යාංශයේ අනුමැතිය හා මහා භාණ්ඩාගාරයේ එකඟත්වය ලබාගත යුතු වේ.</p>

2 මූල්‍ය සමාලෝචනය

2.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල

සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා සමාගමේ මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵලය රු. මිලියන 44,022.67 ක අලාභයක් වූ අතර පසුගිය වර්ෂයේදී එම අලාභය රු. මිලියන 17,243.57 ක් විය. මේ අනුව සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රතිඵලයේ රු. මිලියන 26,809.18 ක පිරිහීමක් නිරීක්ෂණය විය.

මෙම මූල්‍ය පිරිහීම සඳහා සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී ගුවන්යානා ඉන්ධන සඳහා පිරිවැය රු.මිලියන 13,634.92 කින් වැඩි වීම, රඳවා ගැනීමේ බදු වියදම රු.මිලියන 6,972.27 කින් වැඩිවීම සහ විනිමය පාඩුව රු.මිලියන 9,787.84 කින් වැඩිවීම ප්‍රධාන වශයෙන් හේතුවී තිබුණි.

2.2 ප්‍රධාන ආදායම් හා වියදම් අයිතමවල ප්‍රවණතා විශ්ලේෂණය

	2019	2018	වර්ධනය / පිරිහීම	
	රු.මි.	රු.මි.	රු.මි.	%
ආදායම්				
- මගී, භාණ්ඩ, ගමන් මළ හා තැපැල්	164,928.74	147,333.77	17,594.97	11.94
- ගුවන් පර්යන්ත, තීරු බදු රහිත හා වෙනත් සේවා	15,411.58	14,100.10	1,311.48	9.30
වියදම්				
ගුවන්යානා ඉන්ධන පිරිවැය	(60,672.78)	(47,037.86)	(13,634.92)	28.91
සේවක පිරිවැය	(20,368.42)	(19,454.25)	(914.17)	4.70
ගුවන් තොටුපල , මාර්ගස්ථ සහ මගී වියදම්	(29,779.59)	(28,659.44)	(1,120.15)	3.91
ගුවන්යානා බදු කුලී	(29,099.13)	(25,726.29)	(3,372.84)	13.11
ගුවන්යානා නඩත්තු සහ පරීක්ෂණ පිරිවැය	(26,953.28)	(22,829.07)	(4,124.21)	18.07
ක්ෂය කිරීම් / හානිකරණ වෙන්කිරීම්	(1,643.67)	(1,779.49)	135.82	7.63
විකුණුම්, වෙළඳපොල හා ප්‍රචාරණ වියදම්	(15,775.49)	(15,633.55)	(141.94)	0.9
ගුවන්යානා කාර්ය මණ්ඩල (Crew) වියදම්	(6,581.52)	(6,035.58)	(545.94)	9.04
වෙනත් මෙහෙයුම් වියදම්	(15,056.56)	(6,710.98)	(8,345.58)	124.36
විනිමය අලාභය	(11,805.18)	(2,017.34)	(9,787.84)	485.18
වෙනත් ආදායම් හා ලැබීම්	4,222.74	5,875.58	1,652.84	28.13
ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය	(10,850.11)	(8,639.17)	(2,210.94)	25.59
බදු පෙර අලාභය	(44,022.67)	(17,213.57)	26,809.10	(155.74)
වර්ෂය සඳහා අලාභය	(44,022.67)	(17,213.57)	26,809.10	(155.74)

2.3 අනුපාත විශ්ලේෂණය

විස්තරය	2018/19	2017/18	2016/17	2015/16	2014/15
	(රු.මි.)	(රු.මි.)	(රු.මි.)	(රු.මි.)	(රු.මි.)

ජංගම වගකීම්වලට ජංගම වත්කම් (වාර ගණන)	0.18	0.23	0.21	0.27	0.48
ශුද්ධ පාඩුව ආදායමේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස	24	11	21	10	13
ආදායම වැඩිවීම / (අඩුවීම) ප්‍රතිශතයක් ලෙස	11.7	19.3	4.6	(02)	09
සමස්ථ ඉපයීම (ශුද්ධ මගී ආදායම ටොන් කි.මීටර්වලට) (රු.)	91.32	84.24	80.08	79.06	80.32
ඒකක පිරිවැය (රු.)	81.22	69.15	64.79	61.39	61.88
සමච්ඡේදන පැටවුම් සාධකය ප්‍රතිශතයක් ලෙස (%)	88.94	82.09	80.91	77.65	77.03
මගී කිලෝමීටරයක ආදායම (රු.)	9.43	8.62	8.43	8.17	8.22

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) සමාගමේ ජංගම වගකීම්වලට ජංගම වත්කම් අනුපාතය දිගින් දිගටම එකට අඩු අගයක් වීම මගින් සමාගමේ දුර්වල කාරක ප්‍රග්ධන තත්වය පෙන්නුම් කෙරේ.
- (ආ) සමාගමේ ආදායමට ශුද්ධ පාඩුව පූර්ව වර්ෂයේදී සියයට 10 කින් පහත වැටී තිබුණි. එසේ වුවද, සමාලෝචිත වර්ෂයේදීද එය සියයට 13 කින් ඉහළ ගොස් තිබුණි.
- (ඇ) සමාගමේ සමස්ථ ඉපයීම 2013/14 සිට 2016/17 දක්වා දිගින් දිගටම වැඩිවී තිබූ අතර එය නැවත සමාලෝචිත වර්ෂයේදී 7.08 කින් ඉහළ ගොස් තිබුණි. (ශුද්ධ මගී ආදායම ටොන් කිලෝමීටර්වලට රු.)
- (ඈ) 2016/17 වර්ෂයේ සිට ඒකක පිරිවැය ක්‍රමානුකූලව ඉහළ ගොස් තිබූ අතර, පසුගිය වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ඒකක පිරිවැය රු. 12.07 කට සමාන සියයට 17 කින් ඉහළ ගොස් තිබුණි.

3 මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

3.1 මෙහෙයුම් අකාර්යක්ෂමතා

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශයන්
(අ) A 330 – 200 වර්ගයේ අංක 4R – ALS දරන ගුවන්යානාව උභය උපයෝජනය. ගුවන්යානා කුලී පදනම මත ලබාදෙන සමාගමක් වූ එයාර්කැප් සමාගම		

(Aercap) සමඟ A 350 ගුවන්යානා බදු කුලී පදනම මත ලබාගැනීම සඳහා වූ ගිවිසුම අවසන් කිරීමේදී එකඟ වූ කොන්දේසියක් ලෙස, 2017 ජූනි සිට 2027 මැයි දක්වා වසර 10 ක කාලයක් සඳහා බදු පදනම මත මෙම ගුවන්යානය ලබාගෙන තිබුණි. ඒ සඳහා මුල් මාස 72 සඳහා එ.ජ.ඩො.585,000 බැගින් මාසික කුලියක් ද ඉතිරි කාලය සඳහා මාසිකව එ.ජ.ඩො.485,000 ක්ද ගෙවීමට එකඟ වී තිබුණි. ඉහත ගුවන්යානය හයිෆ්ලයි ගුවන් සමාගමට (Hi Fly) 2017 ජූනි සිට 2018 සැප්තැම්බර් දක්වා උප බදු පදනම මත ලබාදී තිබුණි.

මේ පිළිබඳව පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (i) උප බදු සමාගම විසින් ආපසු ලබාදීමෙන් පසු 2018 ඔක්තෝබර් සිට 2019 ජනවාරි දක්වා ගුවන්යානය සම්පූර්ණයෙන්ම උපයෝජනය කර නොතිබුණි. තවද, 2019 පෙබරවාරි සිට 2019 ජූනි දක්වා කාලය තුළ ගුවන්යානය පැය 169 ක් පමණක් භාවිතා කර තිබුණි. මෙවැනි ගුවන්යානාවල සාමාන්‍ය උපයෝජනය දිනකට පැය 12 ක් පමණ වේ. තවද 2018 ඔක්තෝබර් සිට 2019 ජූනි දක්වා කාලය සඳහා සමාගම විසින් බදු දීමනාකරු වෙත මෙම ගුවන්යානය සඳහා බදු කුලී ලෙස එ.ජ.ඩො. 5,265,000 ක් ගෙවා තිබූ අතර, මෙම වියදම අනාර්ථික බව විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය.
- (ii) සමාගමේ ගුවන්යානා නඩත්තු ඉංජිනේරුවරයා විසින් බදු කාලය අවසන් වී 2018 ඔක්තෝබර් 02 ආපසු ලබාදෙන ලද ගුවන්යානය තාක්ෂණික වශයෙන් පිළිගත නොහැකි බව පෙන්වා දී තිබුණද, සමාගම විසින් මෙම වාර්තාව පිළිබඳ සලකා බලා නොතිබුණි.

බදු කාලය අවසන් වීමට ආසන්නව ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම හා හයිෆ්ලයි සමාගම සමඟ බදු කාලය දිර්ඝ කර ගැනීම සඳහා සාකච්ඡා කරන ලද නමුත් දෙපාර්ශ්වයටම පැමිණිය හැකි විසදුමකට එළඹීමට නොහැකි වී තිබුණි. ඒ අනුව බදු කාලය අවසානයේදී හයිෆ්ලයි සමාගම විසින් ගුවන්යානාව ශ්‍රී ලංකාව වෙත ආපසු ලබාදී තිබුණි. 4R – ALS ගුවන්යානාව අදාළ කාලය සඳහා ප්‍රසිද්ධ කරන ලද ගුවන්යානා ධාවන වැඩසටහනට ඇතුළත් නොවූ නිසා මූලික වශයෙන් පවත්නා ගුවන් යානාවල සේවා සැපයීමේ ගැටලු ඇති වූ අවස්ථාවලදී පමණක් භාවිතා කරන ලදී.

බෝර්ස්කෝප් (Borescope) පරීක්ෂාව තුළදී සමාගමේ නඩත්තු ඉංජිනේරුවරයා විසින් ගුවන්යානා නඩත්තු අත්පොත අනුව ගුවන්යානාවේ එන්ජිම සම්බන්ධ යම් කරුණු කිහිපයක් සේවා කිරීමේ සීමාව ඉක්මවා ඇති බව හඳුනාගෙන තිබුණි. ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් බදු දීමනාකරු හා හයිෆ්ලයි සමාගම වෙත මේ බව දන්වා තිබූ අතර

ගුවන්යානා උපරිම උපයෝජනය සඳහා පියවර ගත යුතු වේ.

විස්තරාත්මක හා පිළිගත හැකි පරීක්ෂාවක් සෑම ගුවන්යානාවක්ම භාර ගැනීමට පෙර කළ යුතු වීම.

එන්ජින් නිෂ්පාදන සමාගමේ අවධානයට ද ලක්කර තිබුණි. කෙසේ වුවද හයිල්ලයි සමාගමේ විසින් සම්බන්ධ කරගන්නා ලද සමාගමක් වූ මෙසා මේන්ටෙනස් ඇන්ඩ් ඉංජිනියරින් සමාගම (Mesa Maintenances & Engineering) විසින් කරන ලද අවසාන ප්‍රධාන පරීක්ෂාව (borescope) අනුව ගුවන්යානාවේ තත්ත්වය අළුත්වැඩියා කළ හැකි මට්ටමේ පවතින බව දන්වා තිබුණි. ඒ අනුව බදු දීමනාකරු විසින් එම පරීක්ෂණ වාර්තාව පිළිගෙන එයට අනුකූලව හයිල්ලයි සමාගම විසින් භාරදීමේ කොන්දේසි අනුව කටයුතු කර ඇති බව තීරණය කර තිබුණි.

කෙසේ වුවද, ගුවන්යානය ආපසු ලබාදෙන අවස්ථාවේදී හඳුනාගන්නා ලද අළුත්වැඩියාවන් කිහිපයක් එන්ජින් දෙකෙහිම සිදුකරන ලදී. ඒ අනුව මෙම කරුණු එයාර් ලංකා සමාගම විසින් එයාර් කැප් (Aercap) සමාගම වෙත පෙන්වාදීමෙන් පසු එයාර් කැප් (Aercap) සමාගම විසින් එ.ජ.ඩො. 1,235,122.20 ක් එම අළුත්වැඩියාවන් වෙනුවෙන් ගෙවීමට එකඟ වී ඇත. මෙම දීමනාව, 2019 අගෝස්තු 19 දිනැතිව දෙපාර්ශ්වය අතර ඇති කරගෙන ඇති බදු ගිවිසුමට අමතර ලිපියක් වශයෙන් ඇතුළත් කරන ලදී.

(ආ) සමාගම විසින් ඉංජිනේරු තොග එලදායීව පාලනය සඳහා උපරිම තොග මට්ටම් හඳුන්වාදී තිබුණු නමුත්, තොග අයිතම 17 ක වෙනස්කම් නිරීක්ෂණය විය.

එකඟ වේ. ක්‍රියාත්මක කරමින් පවතී.

පද්ධතියේ හඳුන්වාදී ඇති තොග මට්ටම් වරින්වර සමාලෝචනය කර යාවත්කාලීන කළ යුතු වේ. තවද, ව්‍යාපාරික අවශ්‍යතා අනුව උපරිම හා අවම තොග මට්ටම් සමාලෝචනය කිරීමට

3.2 මානව සම්පත් කළමනාකරණය

සේවා සභා	අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය	තරා කාර්ය මණ්ඩලය	අතිරික්ත / (පුරප්පාඩු) කාර්ය මණ්ඩලය
විධායක	1,330	1,317	13
අධීක්ෂකයන්/ තාක්ෂණ නිලධාරීන්/ විකුණුම්කරුවන්	1,246	1,226	20
ලිපිකරු හා අනුබද්ධ	2,127	1,963	164
පුහුණු හා අර්ධ පුහුණු සේවකයන්	1,509	1,582	(73)
සුළු සේවකයන් හා නුපුහුණු	1,400	695	705
අනියම් හා පුහුණුවන	48	11	37
	7,660	6,794	866

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම.	නිර්දේශය
(අ) සමාගම විසින් 2014 ජූනි 01 සිට 2017 මැයි 31 දක්වා කාලය සඳහා වෘත්තීය සමිති 05 ක් සමඟ සාමූහික ගිවිසුම් 05 ක් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා 2014 සැප්තැම්බර් 12 දින ගිවිසුම්වලට එළඹ තිබුණි. කෙසේ වුවද, මේ සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාගෙන තිබුණේ වර්ෂයක කාලයකට පසුව එනම් 2015 සැප්තැම්බර් 21 වනදාය. මෙම සාමූහික ගිවිසුම්වල වලංගු කාලය 2017 මැයි 31 දිනෙන් අවසන් වී තිබුණද, 2019 නොවැම්බර් වනවිටත් ඒවා යාවත්කාලීන කිරීමට පියවර ගෙන නොතිබුණි. තවද, මෙම ගිවිසුම් සඳහා 2019 නොවැම්බර් 20 වනවිටද අදාළ අමාත්‍යාංශයේ අනුමැතිය හා මහා භාණ්ඩාගාරයේ එකඟතාවය ලබාගෙන නොතිබුණි.	සාමූහික ගිවිසුම්වල වලංගු කාලය 2017 මැයි මාසයෙන් අවසන් වී ඇත. සාමූහික ගිවිසුම් ප්‍රතික්ෂේප කිරීම (repudiation) සඳහා මුදල් අමාත්‍යාංශයෙන් උපදෙස් විමසා තිබුණද, මේ දක්වා අමාත්‍යාංශයෙන් උපදෙස් ලැබී නොතිබුණි.	කළමනාකරණය විසින් දෙපාර්ශ්වයටම සාධාරණ වන කොන්දේසි යටතේ සාමූහික ගිවිසුම්වලට එළඹීමට පියවර ගත යුතු වේ. විශේෂයෙන්ම සමාගමේ පවත්නා විශාල පාඩු ලැබීමේ තත්ත්වය සලකා බැලිය යුතු වේ.
(ආ) ලන්ඩන් ගුවන් තොටුපල සේවයේ යෙදෙන සමාගමේ සේවකයින්ට ගෙවන වැඩ මුර දීමනා ගණනය කිරීම හා අනුමත කිරීම මාසික අතිකාල දීමනා ප්‍රකාශය තුළම සිදුකරන බව නිරීක්ෂණය විය. එම දීමනාව අතිකාල දීමනා ප්‍රකාශයේ එක් පැත්තක මූල්‍ය කළමනාකරු විසින් සහතික කර දැක්වීම පමණක් සිදුකරයි. මේ නිසා වැඩමුර දීමනා සහ අතිකාල	වර්තමානයේදී මාසික වැඩ මුර දීමනාවේ විස්තර අතිකාල දීමනා පත්‍රය තුළම අතින් ඇතුළත් කරනු ලැබේ. ගුවන් තොටුපල කළමනාකරු අනුමත කළ පසු මුදල් කළමනාකරු විසින් වේලාසටහන් පත්‍ර සමඟ හා අදාළ රේටයන් තහවුරු කර	වැඩමුර දීමනාව ගණනය කිරීම සඳහා විධිමත් ක්‍රමවේදයක් අනුගමනය කළ යුතු අතර, වැඩමුර දීමනාව සහ අතිකාල දීමනා සඳහා ද්විත්ව පාලන ක්‍රමවේදයක් හඳුන්වා දිය යුතු වේ.

දීමනා සඳහා බලය ලබාදීම සම්බන්ධ ද්විත්ව පාලනයක් ක්‍රියාත්මක නොවීම නිසා නොදැනුවත්වම වංචා හෝ වැරදි සිදුවීමට ඉඩකඩ සලසයි.

අතිකාල හා වැඩ මුර දීමනා “පරීක්ෂා කරන ලදී” යනුවෙන් සඳහන් කර අධිකාර බලය ලබාදීමෙන් පසු කලාප ප්‍රධානී - යුරෝපා සහ ඇමරිකා (RH - EA) වෙත ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ.

2019 ජනවාරි 01 දිනෙන් පසු වැටුප් ලේඛන පිළිබඳ කටයුතු මූල්‍ය කළමනාකරු විසින් භාරගන්නා ලද අතර, වැටුප් ලේඛන අංශයට තොරතුරු ඉදිරිපත් කිරීමට පෙර (RH - EA) කලාප ප්‍රධානී - යුරෝපා සහ ඇමරිකා වෙතින් අනුමැතිය ලබාගැනීම සහතික කර ඇත.

2019 නොවැම්බර් මාසයේ සිට වැඩමුර දීමනා සඳහා වෙනත් අයදුම්පතක් හඳුන්වා දෙනු ලැබේ.

(ඇ) ඇගයීම් වර්ෂ 2017/18 හා 2018/19 සඳහා විදේශ ස්ථානගත නිලධාරීන් සඳහා මේ දක්වාම කාර්යසාධන ඇගයීම් සම්පූර්ණ කර නොතිබුණි.

එක්සත් රාජධානියේ ඇගයීම් කාලපරිච්ඡේදය ජූනි 01 දින සිට ආරම්භ වේ. 2017/18 වර්ෂ සඳහා ඇගයීම් 2019 සැප්තැම්බර් මැදභාගය වනවිට සම්පූර්ණ කර ඇති අතර, 2018/19 ඇගයීම් සිදුකළ යුතුව ඇති අතර එම ක්‍රියාවලිය ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතී.

ගතවූ කාලයට අදාළ ඇගයීම් කටයුතු හැකි ඉක්මණින් සම්පූර්ණ කළ යුතු අතර, අනාගත ඇගයීම් කටයුතු ද කාලීනව සිදුවන බවට සහතික කරගත යුතු වේ.

4. ගිණුම් කටයුතුභාවය සහ යහපාලනය

4.1 සංයුක්ත සැලැස්ම

විගණන නිරීක්ෂණය

කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම.

නිර්දේශය

2003 ජූනි 02 දිනැති රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛ

ජනාධිපතිවරයා වෙත

සංයුක්ත සැලැස්ම වාර්ෂිකව

අංක පීඊඩී/12 හි 5.1.1 ඡේදය පරිදි සංයුක්ත සැලැස්ම වාර්ෂිකව සමාලෝචනය කරමින් එක් වකුසි සැලැස්මක් ලෙස ඉදිරියට ගෙන යා යුතු වේ.

ඉදිරිපත් කරන ලද විශේෂඥ කමිටු වාර්තාව අනුව නව ව්‍යාපාරික සැලැස්මක් සකස් කරනු ලැබේ.

සමාලෝචනය කරමින් එක් වකුසි සැලැස්මක් ලෙස ඉදිරියට ගෙන යා යුතුය.

4.2 වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම.	නිර්දේශය
<p>සමාගම විසින්, පීඊඩී/12 අංක දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාරවල යහපාලනය පිණිස මහපෙන්වීම සඳහා වූ අත්පොතෙහි 5.1.2 ඡේදය පරිදි සැලසුම්ගත කාලපරිච්ඡේදය තුළ ලභා කරගත යුතු අරමුණු හා ඉලක්ක සහිතව කළමනාකරුවන්ගේ වගකීම් පැහැදිලිව හඳුනා ගනිමින් ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම සකස් කර නොතිබුණි.</p>	<p>2018 අගෝස්තු 24 දින රාජ්‍ය ව්‍යාපාර සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.</p>	<p>වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම එපරිදි සකස් කළ යුතු අතර, ප්‍රගතිය සමාලෝචනය කිරීමෙන් සමාගමේ කාර්යසාධනය පිළිබඳ මනා පාලනයක් පවත්වා ගත යුතු වේ.</p>

4.3 තිරසර සංවර්ධන ඉලක්ක

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම.	නිර්දේශය
<p>ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් 2030 වර්ෂයේදී ලභා කරගත යුතු තිරසර සංවර්ධන අරමුණු පිළිබඳ න්‍යාය පත්‍රය සම්බන්ධයෙන් දැනුවත්ව නොසිටීම නිසා තිරසර සංවර්ධන අරමුණු හඳුනා ගැනීමට ක්‍රියාකර නොතිබූ අතරම, ඒවාට අදාළ ක්‍රියාකාරකම්, ඉලක්ක ලභා කර ගැනීම පිළිබඳ සංධිස්ථාන හඳුනාගැනීම හා ලභා කරගැනීම පිළිබඳ ඇගයීම සඳහා නිර්ණායකයන්ද හඳුනාගෙන නොතිබුණි.</p>	<p>ශ්‍රී ලංකන් සමාගම විසින් වර්ෂ ගණනාවක සිට තිරසර සංවර්ධන අරමුණු ලභා කරගැනීමේ ප්‍රගතිය කඩිනම් කිරීමේ අවශ්‍යතාවය හඳුනාගෙන සිටින අතර, ඒ සඳහා ඇති කැපවීම ප්‍රදර්ශනය කරමින් වර්ෂ ගණනාවක සිට ව්‍යාපෘති ගණනාවක් ක්‍රියාත්මක කර ඇත. ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් තිරසර සංවර්ධන ඉලක්කවල ඇතුළත් යහපැවැත්ම සහ මනා සෞඛ්‍ය, ගුණාත්මක අධ්‍යාපනය හා පිරිසිදු ජලය සහ සනීපාරක්ෂාව යන අරමුණුවලට ඇතුළත් උපායමාර්ග, වැඩසටහන් හා විශේෂිත ව්‍යාපෘති හා මූලිකාංග ඇතුළත් ව්‍යාපෘති ගණනාවක් ක්‍රියාත්මක කර ඇත.</p>	<p>අදාළ අමාත්‍යාංශයේ සම්බන්ධීකරණය සහිතව තිරසර සංවර්ධන අරමුණු හා ඉලක්ක හඳුනාගත යුතු අතර, ඒ අනුව අදාළ කාර්යයන් සඳහා ඉලක්ක ස්ථාපිත කළ යුතු වේ.</p>

