ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගම සහ එහි පරිපාලිතය - 2019

1.1 මතය

සීමාසහිත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ("සමාගම") සහ සමාගමේ සහ එහි පරිපාලිතයෙහි ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ("සමූහය") පිළිබඳ 2020 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 2020 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 ගණකාධිකාරි සමාගමක සහය මා ලබා ගන්නා ලදි.

සමාගමේ සහ සමූහයේ 2020 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 ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කර ඇති බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

කරුණු අවධාරණය කිරීම

(අ) දිගුකාලීන පැවැත්මට අදාළ ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතභාවය

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා වූ සටහන් අංක 03 කෙරෙහි මාගේ අවධානය යොමු කරන අතර එහි සඳහන් පරිදි 2020 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා සමාගමේ අලාභය රු.මිලියන 47,197.86 ක්වූ අතර, එදිනට සමුච්චිත පාඩුව රු.මිලියන 326,341.48 ක් ද, එදිනට සමාගමේ ජංගම වත්කම් ඉක්මවූ ජංගම වගකීම් රු.මිලියන 211,645.13 ක්ද, මුළු වත්කම් ඉක්මවූ මුළු වගකීම් රු.මිලියන 273,369.08 ක්ද විය. තවද, 2020 මාර්තු 31 දිනට සමූහයේ අලාභය රු.මිලියන 44,139.40ක්ද, එදිනට සමූහයේ සමුච්චිත අලාභය රු.මිලියන 316,477.65ක්ද වූ අතර, එදිනට සමූහයේ ජංගම වත්කම් ඉක්මවූ ජංගම වගකීම් ප්‍රමාණය රු.මිලියන 200,878.32 ක්ද, මුළු වත්කම් ඉක්මවූ මුළු වගකීම් ප්‍රමාණය රු.මිලියන 261,173.54 ක්ද වී තිබුණි.

සටහන් අංක 03 හි දැක්වෙන පරිදි මෙම තත්ත්වයන් සමඟ එහි සඳහන් අනිකුත් සිද්ධීන් හා කොන්දේසි අනුව සමූහයේ / සමාගමේ දිගුකාලීන පැවැත්ම සැලකිය යුතු තරම් සැක සහිත වන තරමට ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතතාවක් පවත්නා බව පෙන්නුම් කරයි.

කොවිඩ් 19 රට තුළ පැතිර යාම හේතුවෙන් රජය විසින් සංචරණ සීමාවන් පැනවීම, නිසා සමූහයේ / සමාගමේ ආදායම් අහිමිවීම, පියවීම් ප්‍රමාදවීම් හා ණය හා ද්‍රවශීලතා අවදානම ඇතුලු අහිතකර බලපෑම් රැසකට සමූහය / සමාගම මුහුණ දී තිබුණි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා වූ සටහන් අංක 2.1 මගින්, කෝවිඩ් 19 වසංගත තත්ත්වය හේතුවෙන් සමූහයේ / සමාගමේ අනාගත අපේක්‍ෂා, කාර්යසාධනය සහ මුදල් ප්‍රවාහ සඳහා සිදු වූ බලපෑම විස්තර කර ඇත. මූල්‍ය ප්‍රකාශ සකස් කරන අවස්ථාවේදී වසංගත තත්ත්වය පැවති නිසා කලමනාකරණය විසින් මෙම සිද්ධීන් හා අවස්ථාවන් සමඟ කටයුතු කිරීමට සැලසුම් කර ඇති ආකාරය පිළිබඳ විස්තර කර ඇත.

සටහන් අංක 03 හි සඳහන් සහනදායී කරුණු සහ 2020 ජුනි 17 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 2020 ජුනි 29 දිනැති ලිපිය, 2020 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.

(ආ) A350-900 ගුවන්යානා සඳහා පෙර ගෙවීම්

2020 හා 2021 වර්ෂවලදී ලැබීමට නියමිත වන A350-900 ගුවන්යානා 4 සඳහා 2020 මාර්තු 31 දින වනවිට ගෙවන ලද රු. මිලියන 2,528.12 ක් (එ.ජ.ඩො. මිලියන 19.21) සහ 2020 මාර්තු 31 දිනට ගෙවිය යුතු පෙර ගෙවීම් ලෙස දැක්වෙන එ.ජ.ඩො. මිලියන 207.89 ක් ඇතුලත් මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා වූ සටහන් අංක 6 කෙරෙහි මාගේ අවධානය යොමු කරමි.

සටහන් අංක 6 හි සඳහන් කර ඇති පරිදි සමාගම විසින් එයාර් බස් සමාගම සමඟ ගිවිසුම පිළිබඳව සාකච්ඡා කර ඇති අතර මේ නිසා අධ්‍යක්‍ෂ මණ්ඩලය විසින් පෙර ගෙවීම් සම්බන්ධයෙන් හෝ නැවත සාකච්ඡා කිරීම සම්බන්ධයෙන් පැන නගින දඩ මුදල් සම්බන්ධයෙන් අලාභයක් සිදුවේ යැයි අපේක්‍ෂා නොකරයි. කෙසේ වුවද මේ සම්බන්ධයෙන් 2020 ජූලි 30 දක්වා තීරණයකට එළඹ නොතිබුණි.

මාගේ මතය මෙම කරුණු මත තත්ත්වාගණනය නොකරමි.

1.2 මතය සඳහා පදනම

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතිවලට (ශ්‍රී.ලං.වි.ප්‍ර.) අනුකූලව මා විගණනය සිදු කරන ලදි. මෙම විගණන ප්‍රමිති 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 විශ්වාසයයි.

1.3 මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණයේ සහ ඊට සම්බන්ධ පාර්ශවයන්ගේ වගකීම්

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන්

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 ඈවර 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 ප්‍රකාශයන් අනාවරණය කරගන්නා බවට වන තහවුරු කිරීමක් නොවනු ඇත. වංචා සහ වැරදි තනි හෝ සාමූහික ලෙස බලපෑම නිසා ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන් 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 ලදි. තවද,

- වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගේ 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 ප්‍රකාශයක් හඳුනා නොගැනීම මගින් සිදුවන්නාවූ බලපෑමට වඩා වංචාවකින් සිදුවන්නා වූ බලපෑම ප්‍රබල වන අතර, දුස්සන්ධානය, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීම, චේතනාන්විත මඟහැරීම හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මඟහැරීම 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 අගයන ලදී.

- 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 ලදි. ප්‍රමාණවත් අවිනිශ්චිතාවයක් 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 අගයන ලදී.

- ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීම සඳහා අස්ථිත්වයන්හි මූල්‍යමය තොරතුරු හා සමූහය ඇතුළත සිදුකරන ලද ව්‍යාපාර කටයුතු පිළිබඳ ප්‍රමාණවත් හා උචිත විගණන සාක්ෂි ලබා ගන්නා ලදී. සමූහයේ විගණනය පිළිබඳ උපදෙස් දීම, මෙහෙයවීම සහ අධීක්ෂණය හා විගණන මතයක් ප්‍රකාශ කිරීම මාගේ වගකීම වේ.

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 පවත්නා 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.

1.5.2 නොසැසඳුණු පාලන ගිණුම් හෝ වාර්තා

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම.	නිර්දේශය
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 වතක්ම්වල හිමිකම හා වගකීම් පැවරෙන දිනය වූ (Gen date) වත්කම ලැබෙන දිනය වෙනුවට ඇණවුම් දිනයේ (PO date) පවතින වටිනාකම වාර්තාගත වේ. මේ නිසා පොදු ලෙජරය හා වත්කම් පද්ධතිය (Aura) අතර, වත්කම් වටිනාකමෙ රු.87,724,205 ක වෙනසක් නිරීක්ෂණය විය. තවද, මෙම සැසඳුම් ක්‍රියාවලිය වැඩි දියුණු කර ඇති බව සමාගම විසින් සඳහන් කර තිබුණ ද එම පද්ධතිය මෙතෙක් ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.	ඉංජිනේරු අංශයේ තොරතුරු පද්ධති (ERP) නැවත ස්ථාපනය කිරීමක් සිදු නොකරන නිසා මෙය ක්‍රියාත්මක කළ නොහැකි වේ. 2022 සැප්තැම්බර් සිට ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිතව පැවති තොරතුරු පද්ධතිය (ERP) සමාගමේ මූල්‍ය දුෂ්කරතා හේතුවෙන් අවලංගු කර ඇත. වර්තමානයේදී නව තොරතුරු පද්ධතියක් (RFP) පිළිබඳ ඇගයීම් කරගෙන යනු ලැබේ. අන්තර් කාලීන විසඳුමක් ලෙස නව වෙනස්කම් හඳුනාගෙන නිවැරදි කළ හැකි පරිදි සැසඳුම් ක්‍රියාවලිය වැඩි දියුණු කර ඇත. මේ න්සිඅ 2019 මාර්තු වලින් පසු සංචලනයන් වල වෙනස්කම් නිරීක්ෂණය වී නොමැත.	භාණ්ඩ ලැබෙන දිනයේ පවත්නා වටිනාකම ඇතුළත් කළ හැකි පරිදි Aura පද්ධතිය වැඩිදියුණු කළ යුතු වේ.

1.5.3 අධිකාරය නොලත් ගනුදෙනු

අධිකාරය නොලත් ගනුදෙනුව පිළිබඳ විස්තර	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම.	නිර්දේශය
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. 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. 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, රු.මිලියන 16,924.36 ක් ගෙවා තිබුණි.	එක්සත් රාජධානියේ සුපිරි අධිකරණය මඟින්, බරපතල වංචා කාර්යාලය හා SAS එයාර්බස් සමාගම අතර ඇති කරගෙන තිබූ ගිවිසුම අනුමත කරමින් ලබා දෙන ලද තීන්දුවේදී සඳහන් කර ඇති පරිදි එයාර්බස් සමාගමේ සේවකයන් විසින් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ හිටපු ප්‍රධාන විධායක නිලධාරිගේ බිරිඳකට අයත් සමාගමකට ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමට A 330-300 ගුවන්යානා 6 ක් සහ A 350-300 ගුවන්යානා 4 ක් මිලදී ගැනීම හා A 350-900 ගුවන්යානා 4 ක් කුලී පදනමට ලබා ගැනීමේ ගනුදෙනුවට බලපෑම් සිදුකිරීම සඳහා ගෙවීම් කිරීමට එකඟ වී තිබුණි. නීති උපදෙස් මත පදනම්ව ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගම විසින් එස් ඒ එස් එයාර්බස් සමාගම මෙම A 350-900 ගුවන්යානා මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම අවසන් කර පූර්ව ගෙවීම් වන්දියක් ද සමඟ අයකර ගැනීම පිළිබඳව ලිපියක් මඟින් දැනුම් දී ඇත.	මෙවැනි මහා පරිමාණ ආයෝජන සිදුකිරීමට පෙර විස්තරාත්මක හා යථාර්තවාදී පිරිවැය, ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණ සිදුකළ යුතු අතර. අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ද ලබාගත යුතු වේ. තවද, මෙවැනි අනාර්ථික ගනුදෙනු අනාගතයේදී වලක්වා ගැනීම සඳහා සමාගම විසින් පිරිවැය ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණයකින් පසු සැලකිලිමත්ව තම ගුවන්යානා මිශ්‍රණය තීරණය කළ යුතු වේ.

1.5.4 සමාගමේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම.	නිර්දේශය
(අ) සමාගම විසින් පසුගිය වර්ෂ දෙක තුළ එහි ණයගැතිභාවය වැඩි කරමින් ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන **200** ක්වූ (ආසන්න වශයෙන් රු.මිලියන **37,950** ක්වූ) සහ රු.මිලියන **26,250** ක්වූ රුපියල් ණය **2017/18** වර්ෂ තුලදී සමාගම ණයගැතිභාවය වැඩි කරමින් සමාගම රජයේ බැංකුවලින් ලබාගෙන තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂය තුල දී මෙම එ.ජ.ඩො. **200** ණය සඳහා පොලී ලෙස එ.ජ.ඩො. මිලියන **14.63** ක් ආසන්න වශයෙන් රු. මිලියන **2,776.77** ක් ගෙවා තිබුණි. මෙම වාර්තාවේ දිනය දක්වා මෙම ණය මුදල්වල මූලික ණය කිසිවක් ගෙවා නොතිබුණි.	සමාගම ප්‍රාග්ධන ඌනතාවයකට මුහුණ දී ඇති අතර **2020-2022** කාලපරිච්ඡේදය තුලදී සමාගම නැවත ප්‍රාග්ධනීකරණය සඳහා එ.ජ.ඩො. මිලියන **500** ක් දක්වා ලබාදීමට මහාභාණ්ඩාගාරයට අනුමැතිය ලබා දී ඇත. එහි පළමු කොටස ලෙස **2020** නොවැම්බර් මාසයේදී එ.ජ.ඩො. මිලියන **150** කට සමාන ශ්‍රී ලංකා බැඳුම්කර ලබා දී ඇත. රාජ්‍ය බැංකු දෙකෙන් ලබා ගන්නා ලද ණය පහසුකම් ආපසු ගෙවීම සමාගමේ සමස්ථ ප්‍රතිසංවිධාන ක්‍රියාවලියේ කොටසක් වේ. එසේ වුවද, කෝවිඩ් **19** වසංගතය නිසා මෙහෙයුම් කටයුතුවලට සිදු වූ දරුණු බලපෑම හේතුවෙන් කර්මාන්තය යථාතත්ත්වයට පත්වන තෙක් හෝ එය නැවත මූල්‍යනය කරන තෙක් ණය ආපසු ගෙවීම් ප්‍රමාද වනු ඇත.	සමාගමේ ණයගැතිභාවය අවම වන පරිදි ආර්ථිකභාවයෙන් යුතුව හා ලාභදායීවන ආකාරයට හිමිකරුවන්ගේ සහාය ලබාගෙන ව්‍යාපාරය මෙහෙයවීමේ වගකීම කළමනාකරණය සතු වේ.
(ආ)**2019** ජූනි මාසයේදී පරිණත වූ බැඳුම්කර නිදහස් කිරීම සඳහා සමාගම විසින් එහි අයහපත් මූල්‍ය තත්ත්වය නිසා රජයේ සුරක්ෂණ මත **2019** ජූනි මාසයේදී නැවත වරක් එ.ජ.ඩොලර් මිලියන **175** ක් (ආසන්න වශයෙන් රු. මිලියන **33,215** ක් වූ) වූ පස් අවුරුදු ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කර සියයට **7** වාර්ෂික පොළී අනුපාතය යටතේ නිකුත් කර තිබුණි.	බැඳුම්කර ආපසු ගෙවීම **2024** දී සිදු කිරීමට නියමිත වන අතර එය සමාගමේ සමස්ථ ප්‍රතිසංවිධාන වැඩසටහන මඟින් සිදුකරනු ඇත.	සමාගමේ ණයගැතිභාවය 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
රු.35,276,585 ක් වූ අය කරගත යුතු වැට් බදු වර්ෂ 02 කට වැඩි කාලයක සිට අය කර නොගෙන වැට් බදු සැසඳුම් පාලක ගිණුමේ ඉදිරියට ගෙන එමින් පැවතුණි.	ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගම මේ සම්බන්ධයෙන් නිරන්තරයෙන් අවධානයෙන් සිටින අතර මේ පිළිබඳ සාකච්ඡා කිහිපයක් දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව සමඟ පවත්වා ඇත. ඒ අනුව අවසාන සාකච්ඡාව 2020 නොවැම්බර් 17 දින පවත්වන ලදී. එසේ වුවද, කෝවිඩ් 19 වසංගත තත්ත්වය හේතුවෙන් මෙහෙයුම් කටයුතු සීමා කිරීම නිසා දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් මෙම කටයුතු පමා කර ඇති අතර මේ සම්බන්ධ කටයුතු අවසාන කිරීම සඳහා දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන් හමුවීමට නොහැකි විය.	අය කරගත යුතු වැට් මුදල් අය කර ගැනීම සඳහා සමාගම විසින් පියවර ගත යුතු වේ. ඒ අතර, අයකර ගැනීම සැක සහිත වේ නම් වෙන් කිරීමක් කළ යුතු වේ.

1.7 නීති, රීති, රෙගුලාසි හා කළමණාකරන 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
2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී/12 දරන යහපාලනය පිණිස රාජ්‍ය ව්‍යාපාර මාර්ගෝපදේශ පිළිබඳ වූ රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛය			
i. 5.1.3 වගන්තිය	අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද හා යාවත්කාලීන කරන ලද සංයුක්ත සැලැස්ම සමඟ වාර්ෂික අයවැය ලේඛනය, මුදල් වර්ෂය ආරම්භ වීමට අවම වශයෙන් දින 15	2019 අප්‍රේල් 21 දින සිදුවීම මගින් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමට සැලකිය යුතු බලපෑමක් සිදුවිය. එම නිසා ව්‍යාපාර සැලැස්ම ප්‍රතිශෝධනය කරන ලදි. ප්‍රතිශෝධිත සැලැස්ම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් 2019 ජුනි 25 අනුමත කර	සමාගම විසින් එහි සංයුක්ත සැලැස්ම සහ වාර්ෂික අයවැය ලේඛනය රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ හා මහා භාණ්ඩාගාරයේ රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුවෙන් අනුමත කරවාගෙන

			කට පෙර රේඛීය අමාත්‍යාංශයට, මහා භාණ්ඩාගාරයේ රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුවට හා විගණකාධිපතිවරයා වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.	මහා භාණ්ඩාගාරය වෙත **2019** ජූලි **01** දින ඉදිරිපත් කරන ලදී.	මූල්‍ය වර්ෂය ආරම්භ වීමට දින **15** කටවත් කලින් විගණකාධිපතිවරයා වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු වේ.
ii.	**9.3.1** වගන්තිය	**(i)**	සමාගමේ බඳවා ගැනීමේ හා උසස්කිරීමේ පරිපාටිය **(SOR)** මහා භාණ්ඩාගාරයේ එකඟත්වය සහිතව අදාළ අමාත්‍යාංශය විසින් අනුමත කර නොතිබුණි.	**2019** අගෝස්තු **23** දින මෙය අමාත්‍යාංශය වෙත යවා ඇති අතර එකඟතාවය අපේක්ෂාවෙන් සිටි.	සමාගමේ බඳවා ගැනීම් පටිපාටිය සඳහා අමාත්‍යාංශයේ අනුමැතිය හා මහා භාණ්ඩාගාරයේ එකඟත්වය ලබාගත යුතු වේ.

2 මූල්‍ය සමාලෝචනය

2.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල

සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා සමූහයේ සහ සමාගමේ මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵලය පිළිවෙලින් රු. මිලියන 44,139.40 ක් සහ රු. මිලියන 47.197.86 ක අලාභයක් විය. මෙයට අනුරූපව ඉකුත් වර්ෂයේදීද සමූහයේ සහ සමාගමේ අලාභය පිළිවෙලින් රු. මිලියන 41,700.33 හා රු. මිලියන 44,022.67 ක් විය. මේ අනුව සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා සමූහයේ සහ සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රතිඵලය පිළිවෙලින් රු.මිලියන 2,439.07 ක් හා රු.මිලියන 3,175.19 ක පිරිහීමක් නිරීක්ෂණය විය.

මෙම පිරිහිම සඳහා සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී සමාගමේ විනිමය පාඩුව රු.මිලියන 2,704.29 කින් වැඩිවීම හා ශ්‍රී ලංකා මූල්‍ය වාර්තාකරණ ප්‍රමිත අංක 16 අනුව මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම් පළමු වරට ගැලපීම හේතුවෙන් සිදු වූ බලපෑම රු.මිලියන 23,349.47 කින් වැඩිවීම හේතු වී තිබුණි.

2.2 ප්‍රධාන ආදායම් හා වියදම් අයිතමවල ප්‍රවණතා විශ්ලේෂණය

	2019/20	2018/19	වර්ධනය / (පිරිහීම)	
	රු.මිලි.	රු.මිලි.	රු.මිලි.	ප්‍රතිශතය
ආදායම				
– මගී, ගුවන් බඩු හා තැපැල්	**164,743.85**	**164,928.74**	**(184.89)**	**(0.11)**
– ගුවන් පර්යන්ත තීරු බදු රහිත හා වෙනත් සේවා	**15,407.17**	**15,411.58**	**(4.41)**	**(0.03)**
– වෙනත් ආදායම් හා ලැබීම්	**3,046.13**	**4,222.74**	**(1,176.61)**	**(27.86)**

වියදම්			(වැඩිවීම) / අඩුවීම	
ගුවන්යානා ඉන්ධන පිරිවැය	**55,327.75**	**60,672.78**	**5,345.03**	**8.80**
ගුවන්යානා නඩත්තු හා පරීක්ෂණ පිරිවැය	**22,820.26**	**26,333.09**	**3,512.83**	**13.34**
ක්ෂය හා ක්‍රමක්ෂය	**1,214.05**	**1,349.28**	**135.23**	**10.02**
විකුණුම්, ප්‍රවර්ධන හා ප්‍රචාරණ වියදම්	**14,540.51**	**15,775.49**	**1,234.98**	**7.83**
විනිමය අලාභය	**6,118.51**	**3,414.22**	**(2,704.29)**	**(79.21)**
ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය	**22,276.24**	**10,850.11**	**(11,426.13)**	**(105.31)**

අ) විදේශ විනිමය අලාභය සහ ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය පූර්ව වර්ෂය හා සැසඳීමේදී සමාලෝචිත වර්ෂයේදී රු.මිලියන **2,704.29** කින් හා රු.මිලියන **11,426.13** කින් සහ ප්‍රතිශතයක් වශයෙන් පිළිවෙලින් රු. **79.21** කින් සහ **105.31** කින් වැඩි වී තිබූ අතර ශ්‍රී ලංකා මූල්‍ය වාර්තාකරණ ප්‍රමිති අංක **16** ප්‍රථමවරට යොදාගැනීම නිසා මූල්‍ය ගාස්තු හා බදු වගකීම් මත විනිමය අලාභය වැඩි වී තිබුණි.

ආ) පූර්ව වර්ෂය හා සැසඳීමේදී මූල්‍ය පිරිවැය හා වෙනත් වියදම් මත විනිමය අලාභය හැරුණු විට අනෙකුත් වියදම් සියයට **8** සිට සියයට **13** දක්වා අඩු වී තිබුණි.

ඇ) ශ්‍රී ලන්කන් කේටරින් සමාගමෙන් ලද ලාභාංශ සියයට අටකින් අඩුවීම වෙනත් ආදායම් හා ලැබීම් අඩුවීම සඳහා හේතු වී තිබුණි.

2.3 අනුපාත විශ්ලේෂණය

	2019/20	2018/19	2017/18	2016/17	2015/16
ජංගම වගකීම්වලට ජංගම වත්කම් (වාර ගණන)	0.13	0.18	0.23	0.21	0.27
ශුද්ධ පාඩුව ආදායමේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස	26	24	11	21	10
ආදායමේ වැඩිවීම / (අඩු වීම) ප්‍රතිශතයක් ලෙස	0.1	11.7	19.3	4.6	(02)
සමස්ථ ඉපයීම (ශුද්ධ මගී ආදායම ටොන් කි.මීටර් වලට (රු.)	99.03	91.32	84.24	80.08	79.06
ඒකක පිරිවැය රු.	74.22	74.31	65.74	61.61	58.72
සමච්ඡේදන පැටවුම් සාධකය ප්‍රතිශතයක් ලෙස	74.95	81.37	78.04	76.94	74.27
මගී කිලෝමීටරයක ආදායම (රු.)	10.15	9.43	8.62	8.43	8.17

පහත සඳහන් කරුණු නිරීක්‍ෂණය විය.

අ) සමාගමේ ජංගම වගකීම්වලට ජංගම වගකීම් වාරගණන 2015/16 දී 0.27 සිට සමාලෝචිත වර්ෂයේදී 0.13 දක්වා ක්‍රමයෙන් අඩු වී තිබුණි. මේ නිසා මෙය සමාගමේ දුර්වල කාරක ප්‍රාග්ධන තත්ත්වය පෙන්නුම් කරයි.

ආ) ආදායමට ශුද්ධ පාඩුවේ ප්‍රතිශතය පූර්ව වර්ෂයේදී සියයට 13 කින් වර්ධනය වී තිබූ අතර එය සමාලෝචිත වර්ෂයේදී සියයට දෙකකින් වර්ධනය වී තිබුණි.

ඇ) 2015/16 වර්ෂයේ සිට සමස්ථ ඉපයීම දිගින් දිගටම වැඩි වෙමින් පැවති අතර පූර්ව වර්ෂය හා සැසඳීමේදී සමාලෝචිත වර්ෂයේදී එය 7.71 කින් වැඩි වී තිබුණි. (ශුද්ධ මගී ආදායම ටොන් කි.මීටර් වලට රු.)

ඈ) 2016/17 සිට 2018/19 දක්වා ඒකක පිරිවැය ක්‍රමයෙන් වර්ධනය වෙමින් පැවතුනි. එසේ වුවද, 2019/20 වර්ෂයේදී එය රු. 74.31 සිට රු. 74.22 දක්වා සුළු වශයෙන් පහත වැටී තිබුණි.

3 මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

3.1 මෙහෙයුම් අකාර්යක්ෂමතා

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශයන්
(අ) ගුවන්යානා අභ්‍යන්තර කටයුතු පිළිබඳ කළමනාකරු විසින් නිෂ්පාදනතාව මත දීමනා ගෙවීම සඳහා වූ ඔහුගේ කාර්යභාරයන් වූ ගණනය කිරීම්, වැටුප් ලේඛන සඳහා තොරතුරු ලබාදීම සහ දීමනා ගෙවීම් සඳහා ගැලපීම් අතින් සිදුකර තිබුණි. එම නිසා නිෂ්පාදනතාව මත දීමනා ගෙවීම් සම්පූර්ණයෙන් ඔහු මත රඳා පැවතුනි.	මෙම විශේෂිත ගැටළුව ප්‍රධාන පාර්ශවයන් විසින් හඳුනාගෙන ඇති අතර එය RFP පද්ධතියෙහි ද ඇතුලත් කර ඇත. 2021 මැද භාගයේ සිට ක්‍රියාත්මක කිරීමට සැලසුම් කර ඇත.	කළමනාකරණය විසින් ගුවන්යානා ප්‍රමාද වීම් හා වැඩ මුර වෙනස් වීම් ආදී ගණනය කිරීම සඳහා අවශ්‍ය තොරතුරු ඇතුලත් ක්‍රියාදාමයට ස්වයංක්‍රීය කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වේ.

3.2 මානව සම්පත් කළමනාකරණය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම.	නිර්දේශය
(අ) සමාගම විසින් 2014 ජූනි 01 සිට 2017 මැයි 31 දක්වාවූ කාලය සඳහා වෘත්තීය සමිති 05 ක් සමඟ සාමූහික ගිවිසුම් 05 ක්	වර්තමාන පශ්චාත් වසංගත අවස්ථාවන් හේතුවෙන් ව්‍යාපාරය ප්‍රබල ලෙස	කළමනාකරණය විසින් ආයතනයේ කාර්මික සාමය පවත්වාගෙන

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.

වෙනස්කම්වලට භාජනය වී ඇත. 2020 අප්‍රේල් සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි සාමූහික ගිවිසුම්වලින් පැන නගින එළදායී නොවන පිරිවැය ගෙවීම නවතා ඇත. නව සාමූහික ගිවිසුම්වලට එළඹෙමින් සාමූහික ගිවිසුම් පවත්වාගෙන යාම නිර්දේශ නොකරන අතර කළමනාකරණය විසින් සාමූහික ගිවිසුම් යාවත්කාලීන නොකිරීම සඳහා කටයුතු කරමින් පවතී. සාමූහික ගිවිසුම් අවලංගු කිරීම සම්බන්ධයෙන් 2019 මුල් භාගයේ දී මහාභාණ්ඩාගාරයේ උපදෙස් විමසා සිටියද ඒ සඳහා විධිමත් මඟ පෙන්වීමක් ලබා නොදෙන ලදී. ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් සාමූහික ගිවිසුම්වල ඉදිරි ගමන්මඟ පිළිබඳ උපායමාර්ග සමාලෝචනය කරන ලද අතර 2020 නොවැම්බර් 29 දින සාමූහික ගිවිසුම් ආශ්‍රයෙන් පැන නැගී ඇති අභියෝග මැඩ පවත්වා ගන්නා අතර සංවිධානයේ කාර්මික සාමය පවත්වාගෙන යාම සඳහා නියමිත ක්‍රියාමාර්ග අනුගමනය කිරීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි.

යාමට අවශ්‍ය පියවර ගත යුතු වේ.

4. ගිණුම් කටයුතුභාවය සහ යහපාලනය

4.1 සංයුක්ත සැලැස්ම

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම.	නිර්දේශය
2003 ජූනි 02 දිනැති රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛ අංක පීඊඩී/12 හි 5.1.1 ඡේදය පරිදි සංයුක්ත සැලැස්ම වාර්ෂිකව සමාලෝචනය කරමින් එක් චක්‍රීය සැලැස්මක් ලෙස ඉදිරියට ගෙන යා යුතු වේ.	යාවත්කාලීන කරන ලද පස් අවුරුදු සංයුක්ත සැලැස්ම වසංගතයේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ඇති වූ නව ව්‍යාපාර සැලකිල්ලට ගෙන සකස් කරනු ලබන අතර 2021 වර්ෂයේ මුල් කාලයේදී එය ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ.	සංයුක්ත සැලැස්ම වාර්ෂිකව සමාලෝචනය කරමින් එක් චක්‍රීය සැලැස්මක් ලෙස ඉදිරියට ගෙන යා යුතුය.

4.2 වාර්ෂික ක්‍රියාකාරි සැලැස්ම

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම.	නිර්දේශය
සමාගම විසින්, පීඊඩී/12 අංක දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාරවල යහපාලනය පිණිස මඟපෙන්වීම සඳහා වු අත්පොතෙහි 5.1.2 ඡේදය පරිදි සැලසුම්ගත කාලපරිච්ඡේදය තුල ලඟා කරගත යුතු අරමුණු හා ඉලක්ක සහිතව කළමනාකරුවන්ගේ වගකීම් පැහැදිලිව හඳුනා ගනිමින් ක්‍රියාකාරි සැලැස්ම සකස් කර නොතිබුණි.	2019 දෙසැම්බර් මාසයේදී අමාත්‍යාංශය වෙත යවා ඇත.	වාර්ෂික ක්‍රියාකාරි සැලැස්ම එපරිදි සකස් කළ යුතු අතර, ප්‍රගතිය සමාලෝචනය කිරීමෙන් සමාගමේ කාර්යසාධනය පිළිබඳ මනා පාලනයක් පවත්වා ගත යුතු වේ.

4.3 තිරසර සංවර්ධන ඉලක්ක

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම.	නිර්දේශය
ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් 2030 වර්ෂයේදී ලඟා කරගත යුතු තිරසාර සංවර්ධන අරමුණු පිළිබඳ න්‍යාය පත්‍රය සම්බන්ධයෙන් දැනුවත්ව නොසිටීම නිසා තිරසාර සංවර්ධන අරමුණු හඳුනා ගැනිමට ක්‍රියාකර නොතිබු අතරම, ඒවාට අදාළ ක්‍රියාකාරකම්, ඉලක්ක ලඟා කර ගැනීම් පිළිබඳ සංඩිස්ථාන හඳුනාගැනීම හා ලඟා	ශ්‍රී ලංකන් සමාගම විසින් වර්ෂ ගණනාවක සිට තිරසාර සංවර්ධන අරමුණු ලඟා කරගැනීමේ ප්‍රගතිය කඩිනම් කිරීමේ අවශ්‍යතාවය හඳුනාගෙන සිටින අතර, ඒ සඳහා ඇති කැපවීම ප්‍රදර්ශනය කරමින් වර්ෂ ගණනාවක සිට ව්‍යාපෘති	අදාළ අමාත්‍යාංශයේ සම්බන්ධීකරණය සහිතව තිරසාර සංවර්ධන අරමුණු හා ඉලක්ක හඳුනාගත යුතු අතර, ඒ අනුව අදාළ කාර්යයන් ආයතනික පදනමෙන් නොව ජාතික පදනමෙන් ඇගයීම් කළ යුතු වේ.

කරගැනීම පිළිබඳ ඇගයීම සඳහා නිර්ණායකයන්ද හඳුනාගෙන නොතිබුණි.

ගණනාවක් ක්‍රියාත්මක කර ඇත. ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් තිරසාර 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.