

1 මූල්‍ය ප්‍රකාශන

1.1 තත්ත්වගණනය කළ මතය

ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගමේ (“සමාගම”) 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ විස්තීරණ ආදායම් ප්‍රකාශනය, හිමිකම් වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාළ සටහන්, සාරාංශගත වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවලින් සමන්විත 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 (1) ව්‍යවස්ථාව සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු යැයි මා අදහස් කරන මගේ අදහස් දැක්වීම් සහ නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ.

මෙම වාර්තාවේ 1.6 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණුවලින් වන බලපෑම හැර, සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළින් 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය කාර්යසාධනය හා මුදල් ප්‍රවාහ සත්‍ය සහ සාධාරණ ලෙස දැක්වෙන අයුරින් ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කර ඇති බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

1.2 තත්ත්වගණනය කළ මතය සඳහා පදනම

මෙම වාර්තාවේ 1.6 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණු මත පදනම්ව මාගේ මතය තත්ත්වගණනය කරනු ලැබේ.

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට (SLAuSS) අනුකූලව ම විගණනය සිදු කරන ලදී. මෙම විගණන ප්‍රමිතීන් යටතේ වූ මාගේ වගකීම, මෙම වාර්තාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන් විගණකගේ වගකීම් 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 කරුණු අවධාරණය කිරීම

(අ) සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන, ප්‍රාග්ධන වියදම් සඳහා රජයේ ප්‍රදාන (වැයගීර්ෂගත අරමුදල) සහ රඳවාගත් ආදායම් අරමුදල සමඟ ඒකාබද්ධ කිරීමේ පදනම පැහැදිලි කරන මූල්‍ය ප්‍රකාශන සටහන් අංක 2.1.1 වෙත අවධානය යොමු කරමි. 2005 අගෝස්තු 17 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය මත පදනම්ව, භාණ්ඩාගාර ලේකම්වරයා විසින් 2006 පෙබරවාරි 09 වන දින ඔහුගේ අංක PE/GOCO/1/1 ලිපිය මගින් දැනට රජයට අයත් ගුවන් තොටුපළේ ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි හා සමාගම සතු වංචල සහ නිශ්චල වත්කම් තක්සේරු කරන ලෙසත් සහ එවකට ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් සේවාකරණය කරන ලද ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධනයට අදාළ වගකීම් භාර ගැනීම සහ ශුද්ධ වත්කම් වටිනාකම සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජයට කොටස් නිකුත් කිරීම නියෝග කර තිබුණි.

තවද, ඉහත අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය ක්‍රියාත්මක කිරීම සම්බන්ධයෙන් සමාගමේ ඉල්ලීම මත නීතිපතිවරයා විසින් 2010 පෙබරවාරි 08 දිනැති ලිපිය මගින්, ගුවන් තොටුපළේ ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි හා දැනට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට සහ ශ්‍රී ලංකා රජයට අයත් අනෙකුත් සියලුම වංචල සහ නිශ්චල වත්කම් අන්‍යෝන්‍ය වශයෙන් පැවරීම සම්බන්ධ වන බැවින් නව කැබිනට් අනුමැතියක් ලබා ගන්නා ලෙස උපදෙස් ලබා දී තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, නව කැබිනට් තීරණයක් මේ දක්වා ලබා ගැනීමට සමාගම ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.

තවදුරටත්, 2002 අංක 34 දරන සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරී පනත යටතේ, ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යවරයාගේ 2017 දෙසැම්බර් 21 දිනැති ගැසට් නිවේදනය මගින් අමාත්‍යවරයා විසින් කටුනායක ගුවන්තොටුපළ, රත්මලාන ගුවන්තොටුපළ, රත්මලාන සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථාන සතු ඉඩම්, ගොඩනැගිලි සහ ව්‍යුහයන්, අත්තිඩියේ ගඟන සන්නිවේදන සම්ප්‍රේෂණ මධ්‍යස්ථානය, ගම්පහ සහ පළිඹුටු ගම ගුවන්විදුලි නාවික ආධාරක, පිදුරුතලාගල රේඩාර් මධ්‍යස්ථානය, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය සතු

නුවරඑළියේ සහ අනුරාධපුර හෙක්ටෙයාර් 0.125ක නිවාඩු බංගලා ඉඩම් පවරා දී තිබුණි. එබැවින් සමාගම විසින් භාවිතා කරන ලද ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලිවල අයිතිය විගණනයේදී සැක සහිත විය. කෙසේ වෙතත්, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ ගොඩනැගිලි පමණක් නැවත තක්සේරු කර ඇති අතර තක්සේරුව අවසන් කර ශ්‍රී ලංකා රජයට කොටස් නිකුත් කිරීමට මේ දක්වා කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ආ) 2022 අප්‍රේල් 12 දිනැති “ශ්‍රී ලංකාවේ විදේශ ණය සම්බන්ධ අන්තර්කාලීන ප්‍රතිපත්තිය” යටතේ මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් නිකුත් කරන ලද විශේෂ ලිපියට අනුව, අදියර 2 ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් අවසන් කිරීමත් සමඟ සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයේ ප්‍රමාණාත්මක අසම්භාවයන් පැහැදිලි කරන අංක 29 දරන සටහනට අවධානය යොමු කරවමි.

එම තීරණයට අනුව, මුදල් අමාත්‍යාංශයෙන් ණය ආපසු ගෙවීමේ හැකියාව පිළිබඳව සහතිකයක් ඉදිරිපත් නොකිරීම හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ව්‍යාපෘතිය තාවකාලිකව අත්හිටුවන ලදී. එබැවින්, කොන්ත්‍රාත්කරුට ගෙවිය යුතු ප්‍රමාද ගාස්තු ඇතුළුව හිඟ ගෙවීම්, ඇණවුම් කරන ලද යන්ත්‍ර සහ ද්‍රව්‍ය අමතර ගබඩා ගාස්තු සමඟ පිරිවැය, කාර්ය පවත්වා ගැනීමේ පිරිවැය (ආරක්ෂාව, මෙහෙයුම්, පාරිසරික), පරිශ්‍රයේ අසම්පූර්ණ වැඩ නඩත්තු කිරීම, ද්‍රව්‍ය පිරිහීම නිසා සිදුවන පාඩුව, තාවකාලික වැඩ කොටස් ඉවත් කිරීමේ සහ ස්ථාවර කුලියට දීම, ඉදිකිරීම් උපකරණ, කොන්ත්‍රාත් කාර්ය මණ්ඩලය සහ සේවයේ නියුක්ත ශ්‍රමය ආපසු ගෙන්වා ගැනීමේ පිරිවැය, අත්හිටුවීමෙන් පැන නගින වෙනත් කොන්ත්‍රාත්කරුවන් හිමිකම් සහ අවසන් කිරීම, ප්‍රධාන කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ආපසු අය කරනු ලබන TC හි උප කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් විය හැකි නඩු ගාස්තු, සේවා යෝජකයාට ආදායම අහිමි වීම, ණය ප්‍රයෝජනය පිළිබඳ ගැටළුව යනාදිය මගින් සමාගමට මුහුණදීමට සිදුවනු ඇත.;

අත්හිටුවීමෙන් පැන නගින කොන්ත්‍රාත්කරුගේ සම්පූර්ණ හිමිකම් ප්‍රමාණය IPA 16-20 අනුව, ඉදිරිපත් කර ඇති අතර ඒවා ව්‍යාපෘති උපදේශකගේ සමාලෝචනයට යටත්ව රු.15,729,888,690 ක් (JPY 6,352,071,405) බවට පරිවර්තනය කර ඇති අතර 2022 දෙසැම්බර් 09 දින සිට බලාත්මක වන පරිදි ව්‍යාපෘතිය අවසන් වීමට නියමිතව ඇති බැවින් ඒවා සහතික කළ යුතුව තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, කොන්ත්‍රාත්කරු තවමත් අත්හිටුවීමේ හිමිකම් ඇතුළුව අවසන් කිරීමේ හිමිකම් (අවසාන හිමිකම් පෑම) ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

මෙම කරුණු සම්බන්ධයෙන් මගේ මතය තත්වගණනය කර නොමැත.

1.4 මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා කළමනාකාරිත්වයේ සහ ඊට සම්බන්ධ පාලනය කරන 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, සමාගම අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමේ හැකියාව තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීමක් වන අතර, කළමනාකාරිත්වය සමාගම ඇවර කිරීමට අදහස් කරන්නේ නම් හෝ වෙනත් විකල්පයක් නොමැති විටදී මෙහෙයුම් නැවැත්වීමට නටයුතු කරන්නේ නම් හැර අඛණ්ඩ පැවැත්මේ පදනම මත ගිණුම් තැබීම හා සමාගමේ අඛණ්ඩ පැවැත්මට අදාළ කරුණු අනාවරණය කිරීම ද කළමනාකරණයේ වගකීමකි.

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

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 16 (1) උප වගන්තිය 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 යුතුයි.

1.5 විගණන විෂය පථය

සමස්තයක් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශන, වංචා හා වැරදි නිසා ඇතිවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර බවට සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාදීම සහ මාගේ මතය ඇතුළත් විගණක වාර්තාව නිකුත් කිරීම මගේ අරමුණ වේ. සාධාරණ සහතිකවීම උසස් මට්ටමේ සහතිකවීමක් වන නමුත්, ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිත ප්‍රකාරව විගණනය සිදු කිරීමේදී එය සැමවිටම 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, එහි ප්‍රමාණාත්මක භාවය මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පදනම් කරගනිමින් පරිශීලකයන් විසින් ගනු ලබන ආර්ථික තීරණ කෙරෙහි වන බලපෑම මත රඳා පවතී.

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනයේ කොටසක් ලෙස මා විසින් විගණනයේදී වෘත්තීය විනිශ්චය සහ වෘත්තීය සැකමුසුබවින් යුතුව ක්‍රියා කරන ලදී. මා විසින් තවදුරටත්,

- ප්‍රකාශ කරන ලද විගණන මතයට පදනමක් සපයා ගැනීමේදී වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් ඇතිවීමේ අවදානම් හඳුනාගැනීම හා තක්සේරු කිරීම සඳහා අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කර ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. වරදවා දැක්වීම හේතුවෙන් සිදුවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවකින් සිදුවන්නා වූ බලපෑම ප්‍රබල වන්නේ ඒවා දුස්සන්ධානයෙන්, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීමෙන්, චේතනාන්විත මහඟුරීමෙන්, වරදවා දැක්වීමෙන් හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මගඟුරීමෙන් වැනි හේතු නිසා වන බැවිනි.
- අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමේ අදහසින් නොවූවද, අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස අභ්‍යන්තර පාලනය පිළිබඳව අවබෝධයක් ලබා ගන්නා ලදී.
- භාවිතා කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල උචිතභාවය, ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තුවල සාධාරණත්වය සහ කළමනාකරණය විසින් කරන ලද සම්බන්ධිත හෙළිදරව් කිරීම් 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 අදාලත්වය තීරණය කරන ලදී. ප්‍රමාණවත් අවිනිශ්චිතතාවයක් ඇති බවට මා නිගමනය කරන්නේ නම් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඒ සම්බන්ධයෙන් වූ හෙළිදරව්කිරීම් වලට මාගේ විගණන වාර්තාවේ අවධානය යොමු කළ යුතු අතර, එම හෙළිදරව්කිරීම් ප්‍රමාණවත් නොවන්නේ නම් මාගේ මතය විකරණය කළ යුතුය. කෙසේ වුවද, අනාගත සිද්ධීන් හෝ තත්ත්වයන් මත අඛණ්ඩ පැවැත්ම අවසන් වීමට හැකිය.
- මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ව්‍යුහය සහ අන්තර්ගතය සඳහා පාදක වූ ගනුදෙනු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණව ඇතුළත් වී ඇති බව සහ හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ථ ඉදිරිපත් කිරීම අගයන ලදී.

හැකිතාක් දුරට සහ ඕනෑම විටෙක පහත සඳහන් දෑ පරීක්ෂා කිරීම සඳහා විගණන විෂය පථයද පුළුල් කර ඇත.

- තොරතුරු ඉදිරිපත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් බලන කළ සමාගමේ කාර්යයන් අඛණ්ඩව ඇගයීමට හැකි වන පරිදි එහි සංවිධානය, පද්ධති, පරිපාටි, පොත්පත්, වාර්තා හා වෙනත් ලියකියවිලි විධිමත්ව හා

ප්‍රමාණාත්මකව සැලසුම් කර තිබේද යන බව සහ එකී පද්ධති, පරිපාටි, පොත්පත්, වාර්තා සහ වෙනත් ලියකියවිලි ඵලදායී ලෙස පවත්වාගෙන යනු ලැබේද යන බව;

- යම් අදාළ ලිඛිත නීතියකට හෝ සමාගමේ පාලක මණ්ඩලය විසින් නිකුත් කරන ලද වෙනත් පොදු හෝ විශේෂ විධානයකට අනුකූලව, සමාගම ක්‍රියා කර 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 භාවිත කර ඇති බව.

1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන

1.6.1 ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූල නොවීම

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති අංක 01 හි 29 වැනි වගන්තියට අනුව, එක් එක් ප්‍රමාණාත්මක අයිතමයන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල වෙන් වෙන් වශයෙන් පෙන්වීම අවශ්‍ය වේ. කෙසේ වුවද, අතිකාල සහ ප්‍රසාද දීමනා ලෙස ගෙවා තිබූ පිළිවෙලින් රු.මිලියන 536ක් සහ රු. මිලියන 358ක මුදලක් එසේ වෙන් වෙන් වශයෙන් පෙන්වා නොතිබුණි.</p>	<p>ප්‍රසාද දීමනා සහ අතිකාල ඇතුළු කාර්ය මණ්ඩලයට ගෙවන වියදම් තුළ අයිතම බොහොමයක් ඇත. සමාගම ප්‍රධාන වශයෙන් සේ.අ.අ, සේ.භා.අ, පාරිතෝෂික, හා අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වේතන වැනි ව්‍යවස්ථාපිත වියදම් සටහන් අංක 07 යටතේ හෙළිදරව් කරන අතර අනෙකුත් සියලුම කාර්ය මණ්ඩල සම්බන්ධ වියදම් කාණ්ඩ 25ක් පමණ “මාණ්ඩලික පිරිවැය” ලෙස පොදුවේ අනාවරණය කරයි.</p>	<p>මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ප්‍රමාණාත්මක අයිතමයන් වෙන් වෙන්ම හෙළිදරව් කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>
<p>(ආ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති අංක 16 හි 51 වැනි වගන්තියට අනුව, වත්කමක සුන්බුන් අගය සහ ඵලදායී ආයු කාලය වාර්ෂිකව සමාලෝචනය කළ යුතු අතර, අපේක්ෂාවන් පෙර ඇස්තමේන්තුවලට වඩා වෙනස් වන්නේ නම්, එම වෙනස ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති අංක 8 ට අනුකූලව ගිණුම්ගත කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට කාණ්ඩ 7කට අදාළව ධාරණ අගය රු.මිලියන 28,580 ක වටිනාකමක් ඇති වත්කම් ප්‍රමිතියේ අවශ්‍යතාවය අනුව සමාලෝචනය කර ගිණුම්ගත කර නොතිබුණි.</p>	<p>ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළවල් පහ සහ ඒ ආශ්‍රිත ස්ථානවල ඇති මුළු වත්කම් පදනම සලකා බැලීමේදී, ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතියේ දක්වා ඇති පරිදි එක් එක් වත්කම් පිළිබඳ වාර්ෂික සමාලෝචන සහ තක්සේරු සිදු කිරීම අතිශයින්ම ප්‍රායෝගික නොවේ. කෙසේ වෙතත්, මෙම ගැටළුව විසඳීම සඳහා, සමාගම දැනටමත් සියලුම ස්ථාවර වත්කම් වර්ග අනුව නැවත තක්සේරු කිරීමේ ක්‍රියාවලිය ආරම්භ කර ඇත. මෙම සැලැස්මේ කොටසක් ලෙස BIA ගොඩනැගිලි තක්සේරු කිරීම දැනටමත් අවසන් කර ඇති අතර, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ලබා ගැනීමෙන් පසු 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා සුන්බුන් අගයන් සහ ඵලදායී ආයු කාලයන් සංශෝධනය කර සම්පූර්ණයෙන්ම ගිණුම්ගත කර ඇත. විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුවේ (AMC) සමීප අධීක්ෂණය යටතේ ඉතිරි ස්ථාවර වත්කම් සමාලෝචනය සහ තක්සේරු කිරීමේ ක්‍රියාවලිය සිදු වෙමින් පවතී.</p>	<p>කළමනාකාරීත්වය ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති අංක 16 ට අනුකූල විය යුතුය</p>

(ඇ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ සමාගමේ මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා රු.මිලියන 5,011 ක සමස්ථ වටිනාකමකින් යුත් ව්‍යාපෘති හතරක් (4) භාවිතා කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති අංක 16 හි 55 ඡේදය මඟින් දක්වා ඇති පරිදි ප්‍රාග්ධනිතගත කිරීම සහ ක්ෂය කිරීම වෙනුවට ව්‍යාපෘතිවල පිරිවැය මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශයේ කෙරී ගෙන යන වැඩ තුළ දක්වා තිබුණි.

a) ගගන යාත්‍රාංගනය සහ නැගෙනහිර බැහරුම්පටය පුනරුත්ථාපනය කිරීම - රත්මලාන ගගන යාත්‍රාංගනය සහ නැගෙනහිර බැහරුම්පටය පුනරුත්ථාපනය කිරීම රත්මලාන - ඇතුළුව මිල ගැලපීම් 2022 අවසානයේ අවසන් කර ඇති අතර 2023 වසර තුළ ප්‍රාග්ධනිත කරනු ලැබේ.

ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිය අංක 16 ප්‍රකාරව, වත්කම්වල පාලනය, අවදානම සහ ප්‍රතිලාභ සමාගම වෙත පැවරූ විට, ජංගම නොවන වත්කම් යටතේ ඒවා ගිණුම්ගත කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(ආ)දම්වැල් සම්බන්ධක වැට ඉදිකිරීම - අත්තිඩිය 2023 වර්ෂයේදී ප්‍රාග්ධනීකරණය කරනු ලැබේ.

(ඇ) සෞඛ්‍ය කාර්යාලයේ යෝජිත බහාලුම් සහ කාර්ය මණ්ඩල වැසිකිලි-රත්මලාන - එම -

(ඈ) දුරස්ථ ගගන යාත්‍රාංගනය සහ නැගෙනහිර බැහරුම්පටය - BIADP දුරස්ථ ගගන යාත්‍රාංගනය සහ නැගෙනහිර බැහරුම්පටය - BIADP පැකේජය B කොන්ත්‍රාත්කරුගේ විචලනයන් සහ හිමිකම් පියවීමට සිදු වූ අතර එය සැලකිය යුතු කාලයක් ගත වූ අතර මේ වන විට එය අවසන් අදියරේ පවතී.

(ඈ) ශ්‍රී ලංකා මූල්‍ය වාර්තාකරණ ප්‍රමිති අංක 07 හි 14 වැනි වගන්තියට අනුව, වගකීම් සඳහා ඇපකරයක් ලෙස තබා ඇති මූල්‍ය වත්කම්වල ධාරණ අගය මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල හෙළිදරව් කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, රු. මිලියන 5000 ක් දක්වා ණයවර ලිපි පහසුකම් සඳහා ඇපයක් ලෙස තබා ඇති රු.මිලියන 400ක ස්ථාවර තැන්පතුව මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අනාවරණය කර නොතිබුණි.

ණයවර ලිපි පහසුකමට එරෙහිව තබා ඇති ස්ථාවර තැන්පතු සහතිකය මත සටහන හෙළිදරව් කරනු ලැබේ.

බැරකම් සඳහා ඇපකරයක් ලෙස තබා ඇති මූල්‍ය වත්කම්වල ධාරණ අගය මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල හෙළිදරව් කළ යුතුය.

1.6.2 ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අංක 2.1.4 සටහනට අනුව, ආයෝජන දේපල සාධාරණ වටිනාකමට තක්සේරු කරනු ලබයි. කෙසේ වෙතත්, සමාගම විසින් මෙහෙයුම් ගොඩනැගිල්ල තුළ කුලියට ලබා දී තිබූ ස්ථාන 299 ක් ආයෝජන දේපල ලෙස හඳුනාගෙන නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.</p>	<p>ආයෝජන දේපල වෙත වෙනම හඳුනාගැනීමේ ක්‍රියාවලිය ප්‍රායෝගික ඇඟවුම් කිහිපයක් ඇති සංකීර්ණ හා වෙහෙසකාරී ක්‍රියා පටිපාටියක් වන අතර ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලවීම පිළිබඳව ඉදිරියේදී සොයා බලනු ලැබේ.</p>	<p>ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත හා ප්‍රතිපත්ති අනුකූලව, ආයෝජන දේපල මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල හඳුනා ගත යුතුයි.</p>

1.6.3 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) පැකේජය A - මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිලි ආශ්‍රිත වැඩ ණය ගිවිසුමේ I ඡේදයේ 03 වගන්තියට අනුව, ණය ගැනුම්කරු විසින් ණය මුදලේ භාවිතා නොකරන ලද මුළු ශේෂය මත වසරකට සියයට දශම එකක (0.1%) අනුපාතයකින් JICA වෙත බැඳීම් ගාස්තු ගෙවිය යුතුය. ව්‍යාපෘති අත්හිටවූ කාල සීමාව තුළ දැරූ බැඳීම් ගාස්තු සහ ව්‍යාපෘති ආශ්‍රිත වියදම් (උදා. වැටුප්, ආරක්ෂක වියදම්, සනීපාරක්ෂක සේවා, ආදිය) රු. 68,980,863 කි. ආර්ථික නොවන බැඳීම් ගාස්තු සහ ව්‍යාපෘති ආශ්‍රිත වියදම් විස්තීරණ ආදායම් ප්‍රකාශයට අය කළ යුතු වුවද, එය කෙරී ගෙන යන කාර්යයන් යටතේ ගිණුම් ගත කර තිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන්, සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයේ දී රඳවා ගත් ඉපැයීම් සහ නොනිම් වැඩ සමාන අගයකින් වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි.</p>	<p>බැඳීම් ගාස්තු ණය ගැනීමේ පිරිවැයේ කොටසකි. සුදුසුකම්ලත් වත්කමකට අදාළව ගෙවන ලද ණය ගැනීමේ පිරිවැය ප්‍රාග්ධනීකරණය කරනු ලැබේ. ඉදිකිරීම් වලදී පොලී ද ප්‍රාග්ධනීකරණය කරන බැවින්, මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා විශේෂයෙන් ජයිකා ආයතනය විසින් ණය ලබා දෙන බැවින් ඉදිකිරීම් වලදී බැඳීම් ගාස්තු ද ප්‍රාග්ධනීකරණය කළ යුතු යැයි අපි විශ්වාස කරමු.</p>	<p>ව්‍යාපෘතිය අත්හිටුවන ලද කාල සීමාව තුළ කැපවීම් ගාස්තු සහ ව්‍යාපෘති සම්බන්ධ ආර්ථික නොවන වියදම් විස්තීරණ ආදායම් ප්‍රකාශයට අය කළ යුතුය.</p>
<p>(ආ) උපදේශන සේවා ගිවිසුමේ සාමාන්‍ය කොන්දේසි 6.2 (ආ) සහ (ඇ) අනුව, පුද්ගලයන් සඳහා ගෙවීම් තීරණය කරනු ලබන්නේ, එවැනි පුද්ගලයින් විසින් සේවා ඉටු කිරීම සඳහා සැබවින්ම වැය කරන කාලය සහ සේවාලාභියා විසින් උපදේශකයා වෙත සාධාරණත්වය පදනම් කර ගෙන සිදු කළ යුතු සේවා කාර්යසාධනය සඳහා උපදේශකයා විසින් දරන ලද ප්‍රතිපූර්ණය කළ යුතු වියදම් ද ඇතුළුවය. කෙසේ වෙතත්, සේවාලාභියා විසින් උපදේශකයා වෙත ලබා දිය යුතු විදේශීය මුදලින් යෙන් 120,891,450 ක් වන සහ දේශීය කොටස සම්බන්ධයෙන් රු.</p>	<p><u>විදේශ ගෙවීම්:</u> ඉන්වොයිසි අංක F34 - F39 ව්‍යාපෘති කාර්යාලය වෙත ඉදිරිපත් කරන ලද නමුත් JICA ණය අත්හිටුවීමෙන් පසු වැඩිදුර ගෙවීම් භාර නොගත් නිසා JICA වෙත යවා නොමැත. <u>දේශීය ගෙවීම්:</u> ඉන්වොයිසි අංක L34 - L46 ව්‍යාපෘති කාර්යාලය වෙත ඉදිරිපත් කර ඇති නමුත් JICA විසින් වැඩිදුර ගෙවීම් භාර නොගත් නිසා JICA වෙත යවා නොමැත.</p>	<p>උපදේශන සේවා ගිවිසුමට අනුව ගෙවිය යුතු ගෙවීම් නිසි ලෙස අනුමත කිරීමෙන් පසු ගිණුම්ගත කළ යුතුය.</p>

147, 259, 653 ක් ගිණුම්ගත කර නොතිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන්, නොනිමි වැඩ සහ උපදේශකයන්ට ගෙවිය යුතු ගිණුම් සමාන අගයකින් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.

- (c) මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් නිකුත් කරන ලද 2022 අප්‍රේල් 12 දිනැති ලිපියට අනුව, සමාගම විසින් ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සඳහා ලබාගෙන ඇති රු. මිලියන 4,278 ක විදේශ ණය තුනක් 2022 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට ආපසු ගෙවීම අත්හිටුවා තිබුණි. ණය ගිවිසුම් අනුව, ණය ගැනුම්කරු නියමිත දිනට ගෙවිය යුතු කිසියම් මුදලක් ගෙවීමට අපොහොසත් වුවහොත්, ණය ගිවිසුම්වල සඳහන් අනුපාතයකට නියමිත දින සිට සැබෑ ගෙවීමේ දිනය දක්වා කල් ඉකුත් වූ මුදල සඳහා පොලී උපවිත වේ. කෙසේ වෙතත්, ඉහත ණය තුනෙහි පැහැර හරින ලද පොලී සඳහා ප්‍රතිපාදන හෝ සමාලෝචිත වර්ෂයේ අනාවරණය කිරීම් සිදු කර නොතිබුණි.

එකඟ වේ. පැහැර හරින ලද පොලී හෙළි කිරීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.

ණය සඳහා පැහැර හරින ලද පොලී මූල්‍ය ප්‍රකාශනයේ හෙළි කළ යුතුය.

1.7 ගිණුම් ලැබිය යුතු සහ ගෙවිය යුතු ගිණුම්

1.7.1 ලැබියයුතු ගිණුම්

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයේදී, ගොඩබෑම සහ නැවැත්වීම, සහ ගුවන් පාලම් ගාස්තු සහ කුලියටදීම් සහ අනෙකුත් ගාස්තු සඳහා හිඟ පොලී සම්බන්ධයෙන් ශ්‍රී ලංකන් එයාර්ලයින්ස් හි වසරකට වැඩි කාලයක් ගත වී තිබූ හිඟ ණයගැති ශේෂය රු.මිලියන 1,541.8 ක් විය. තවද, මෙම වාර්තාව නිකුත් කරන දිනය දක්වා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් ණයගැති ශේෂය තහවුරු කර නොතිබුණි.</p>	<p>මෙම සම්පූර්ණ ශේෂයට “හිඟ පොලී(Default interest)” පමණක් ඇතුළත් වන අතර AASL විසින් නියමිත පරිදි පියවීම් ඉල්ලා වරින් වර ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය වෙත ගෙවීම් මතක් කිරීම් යවා තිබූ අතර මේ දක්වා ගෙන ඇති සියලුම ක්‍රියාමාර්ග ඇතුළුව ඒ සියල්ල විගණකාධිපතිවරයාගේ පරීක්ෂණය සඳහා ඉදිරිපත් කර ඇත. 2023 මාර්තු 29 දිනැති භාණ්ඩාගාරයේ රාජ්‍ය ව්‍යවසාය දෙපාර්තමේන්තුවේ ලිපිය මගින් දන්වා තිබුණේ වරාය, නාවික හා ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයාට මෙම හිඟ ශේෂය කපා හැරීම සම්බන්ධයෙන් තීරණයක් ගැනීම සම්බන්ධව තම බලතල බලාත්මක කිරීම සම්බන්ධයෙන් තම විරෝධයක් නොමැති බවත් ඒ අනුව සුදුසු තීරණයක් ගැනීම සඳහා 2023 මැයි 30 වැනි දින පැවැත්වෙන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමට කාරණය යොමු කරනු ලබන බවත්ය. AASL විසින් 2023.03.31 දිනැති ලිපිය මගින් 2022.12.31 දිනට ඔවුන්ගේ ණයගැති ශේෂය</p>	<p>හිඟ පොලී අයකර ගැනීමට නොපමාව කටයුතු කළ යුතුය.</p>

තහවුරු කරන ලෙස ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමෙන් ඉල්ලා සිටියේය. කෙසේ වෙතත්, ඊමේල් හරහා මතක් කිරීමක් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය වෙත යොමු කළද, AASL වෙත තහවුරු කිරීමක් මෙතෙක් ලැබී නොමැත.

1.7.2 ගෙවියයුතු ගිණුම්

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>ණය ගැතියන්ගෙන් අත්තිකාරම් ලෙස ලැබුණු රු. මිලියන 193 ක මුදලක් අදාළ ණය ගැතියන්ට එරෙහිව ආපසු ගෙවීමකින් හෝ හිලවී කිරීමකින් තොරව සමාලෝචිත වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල, පෙන්වා දී තිබුණි. තවද, ණය ශේෂයන් පිළිබඳ වෙනම වයස් විශ්ලේෂණයක් විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.</p>	<p>මේවා ගනුදෙනුකරුවන් විසින් ගෙවන ලද වැඩිපුර ගෙවීම් වන අතර මෙම ශේෂයන් අනාගත ඉන්වොයිසිවලට එරෙහිව කපා හරිනු ලැබේ. ගෙවීම් සමඟ ප්‍රේෂණ විස්තර ඉදිරිපත් කරන ලෙස අපි දැනටමත් පාරිභෝගිකයින්ට දැනුම් දී ඇත. ඔවුන් අදාළ තොරතුරු ඉදිරිපත් කළ පසු හර සහ බැර ශේෂයන් කපා හැරීමට පියවර ගනු ලැබේ. ණය ශේෂයන් සඳහා වෙනම වයස් විශ්ලේෂණයක් ජනනය කළ නොහැකි අතර විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කරන ලද වයස් විශ්ලේෂණවල මේවා ද ඇතුළත් වේ. ගනුදෙනුකරුවන්ගේ ශේෂයන් තුළින් පිළිබිඹු වන්නේ වැඩිපුර ගෙවීම්වල ශුද්ධ අගයයි.</p>	<p>වැඩිපුර ගෙවීම් ශේෂයන් වහා හඳුනාගෙන පියවීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>

1.7.3 අත්තිකාරම්

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(a) සියලුම අංශ ප්‍රධානීන් විසින් ලබා ගන්නා ලද සැපයුම් අත්තිකාරම් අදාළ වර්ෂය අවසන් වීමට පෙර පියවිය යුතු විය. කෙසේ වුවද, සමාගමේ විවිධ අංශයන් විසින් වසර තුළ සහ ඊට පෙර වසර තුළ භාණ්ඩ මිලදී ගැනීම සඳහා ලබාගත් රු. මිලියන 100 ක අත්තිකාරම් පියවා නොතිබුණි.</p>	<p>එකඟ වේ. - දිගුකාලීන හිඟ සැපයුම් අත්තිකාරම් නියමිත වේලාවට පියවීම සඳහා සියලුම අංශ ප්‍රධානීන් වෙත නිතිපතා මතක් කිරීම් යවන ලද අතර ඔවුන් Covid බලපෑමට සහ ආර්ථික පසුබෑමට පෙර සතුටුදායක ලෙස පියවීම් සිදු කළහ. නමුත් 2021 න් පසු ආනයන සීමාවීම නිසා අවශ්‍ය ද්‍රව්‍ය වෙළඳපොළේ නොතිබීම, සහ වෙළඳපොළේ භාණ්ඩ සඳහා වැඩි මිල ගණන් පැවතීම හේතුවෙන් මෙය ප්‍රායෝගිකව සිදු කිරීමට නොහැකි විය. ඊට අමතරව අලුතින් ක්‍රියාත්මක කරන ලද ERP පද්ධති ගැටළු ද කාලීන පියවීම් කෙරෙහි බලපෑවේය.</p>	<p>ප්‍රසම්පාදනය සම්පූර්ණ කිරීමෙන් පසු නියමිත කාල සීමාවක් තුළ සැපයුම් අත්තිකාරම් පියවිය යුතුය.</p>
<p>(b) සමාගම විසින් හඳුන්වා දී ඇති මුදල් අත්තිකාරම් ක්‍රියා පටිපාටිවලට අනුව, ලබාගත් අත්තිකාරම් වැඩ කරන දින දහයක් (10) ඇතුළත අත්තිකාරම් ලබාගත් පුද්ගලයා විසින් පියවිය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, BIA වෙත</p>	<p>දිගුකාලීන හිඟ මුදල් අත්තිකාරම් නියමිත වේලාවට පියවීම සඳහා සියලුම අංශ ප්‍රධානීන් වෙත නිතිපතා මතක් කිරීම් යවන ලද අතර සාමාන්‍යයෙන් ඔවුන් සාමාන්‍ය පුරුද්දක් ලෙස පියවීම සිදු කරයි. නමුත් 2022 වසර තුළ ආනයන සීමා කිරීම් සමඟ</p>	<p>ප්‍රසම්පාදනය/සේවා/වැඩ සම්පූර්ණ කිරීමෙන් පසු නියමිත කාල සීමාවක් තුළ මුදල් අත්තිකාරම් පියවිය යුතුය.</p>

ලබා දී ඇති රු. 3,614,429 ක්, RMA වෙත ලබා දුන් රු. 610,715 ක්, JIA වෙත ලබා දී ඇති රු.450,248 ක්, මත්තල වෙත ලබා දී ඇති රු.2,207,760 ක් (ජනවාරි 31 වන දිනට) 2023 පෙබරවාරි 28 දිනට පියවා නොතිබුණි. මුදල් අත්තිකාරම්වල වයස් විශ්ලේෂණය පහත පරිදි විය.

නිරවුල් නොවූ කාල සීමාව	මුදල (රු.)
දින 365 කට වඩා වැඩි	162,937
දින 365 කට වඩා අඩු දින 180 කට වඩා වැඩි	487,020
දින 180 කට වඩා අඩු දින 10 කට වඩා අඩු	4,910,580
දින 10 කට වඩා අඩු	1,406,216

අවශ්‍ය ද්‍රව්‍ය වෙළඳපොළේ නොතිබීම සහ වෙළඳපොළේ පවතින භාණ්ඩ සඳහා ඉහළ මිල ගණන් හේතුවෙන් මෙය ප්‍රායෝගිකව සිදු කිරීමට නොහැකි විය. එසේම, පියවීම් ගනුදෙනුව වාර්තා කිරීමේදී ERP පද්ධති ගැටළු ද පියවීම් ප්‍රමාදයට බලපා ඇත.

Covid-19 කාලපරිච්ඡේදය තුළ මුල් ලියකියවිලි නැතිවීම හේතුවෙන් වසරකට වැඩි කාලයක් හිඟව පවතින ශේෂ වහාම පියවීම සඳහා අඛණ්ඩ සිහිකැඳවීම් අදාළ අංශ ප්‍රධානීන් වෙත යවන ලදී.

සියලුම දිගුකාලීන හිඟ අත්තිකාරම් මුදල් ආපසු අයකර ගැනීමට ක්‍රියා කරනු ලබන අතර හිඟ අත්තිකාරම් සඳහා අඛණ්ඩ සිහිකැඳවීම් අදාළ අංශ ප්‍රධානීන් වෙත යවනු ලැබේ.

1.8 නීති රීති, රෙගුලාසි සහ කළමනාකරණ තීරණ ආදියට අනුකූල නොවීම.

නීති, රීති, රෙගුලාසි සහ කළමනාකරණ තීරණවලට අනුකූල නොවුණු පහත අවස්ථා විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය.

නීති, රීති රෙගුලාසි ආදිය වෙත යොමු කිරීම.	අනුකූල නොවීම	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන් සේවා පනතේ 14 වන වගන්තිය	ගුවන් යානා ස්ථාපනය කිරීම හෝ පුළුල් කිරීම පිළිබඳ ප්‍රධාන සැලැස්මක් 2023 මැයි 15 දින දක්වා සමාගම විසින් සකස් කර ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අනුමැතිය ලබාගෙන නොතිබුණි. කළමනාකරණය විසින් දැක්වූ අදහසට අනුව, මේ වනවිට තෝරාගත් ලංසුකරුගෙන් යෝජනා සඳහා නව ඉල්ලීමක් කැඳවීමට තීරණය කර තිබුණි.	උපදේශකයෙකු තෝරා ගැනීම සඳහා ලංසු කැඳවා ඇත. 2023 දෙසැම්බර් 16 දිනැති ව්‍යාපෘතිය භාර ගැනීමේ ලිපිය (LoA) නිකුත් කරන ලද අතර එය තෝරාගත් ලංසුකරු විසින් පිළිගෙන ඇත. කෙසේ වෙතත්, කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම අත්සන් කිරීමට පෙර, තෝරාගත් ලංසුකරු අවසානයේ සාකච්ඡා කළ සහ එකඟ වූ කොන්දේසි වෙනස් කිරීමට සහ සංශෝධනය කිරීමට අදහස් කළේය. එබැවින් ඊර්බිය	ප්‍රධාන සැලැස්ම සකස් කර සිවිල් ගුවන් සේවා පනතේ සඳහන් පරිදි අනුමැතිය ලබා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුයි.

- (ආ) රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වකුලේඛ අංක 01/2021 - යහපාලනය පිළිබඳ මාර්ගෝපදේශය - වගන්තිය 2.2.2 (ආ)xii, සහ 4.3 (අ), (ආ)
- සමාගමේ අවදානම් පැතිකඩ හඳුනා ගැනීම සහ ඇගයීම සහ අවදානම් කළමනාකරණ රාමුවක් සකස් කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීම සහ අවදානම් ශ්‍රේණිගත කිරීම ඇතුළුව අවදානම් හා පාලන පද්ධතිය අවම කිරීම සඳහා උපාය මාර්ග නිර්දේශ කිරීම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනු කමිටුවල හා අවදානම් කමිටුවේ කාර්යභාරයෙහි නිසි ක්‍රියාකාරිත්වය සහතික කිරීම අවශ්‍ය වේ. කෙසේ වෙතත්, සමාගම විසින් ඉහත අවශ්‍යතාවය සපුරා නොතිබුණි. කළමනාකරණය විසින් දැක්වූ අදහසට අනුව, අවදානම් කළමනාකරණ රාමුව (RMF) සකස් කරමින් පවතී.
- අමාත්‍යාංශයේ අනුමැතිය ඇතිව ඒ සඳහා නව යෝජනා ඉල්ලීමක් (RFP) කැඳවීමට තීරණය කර ඇත.
- ISO 31000 අනුකූලතා ක්‍රියාවලිය යටතේ අවදානම් කළමනාකරණ රාමුව (RMF) සංවර්ධනය වෙමින් පවතින අතර අවදානම් පැතිකඩ RMF හි කොටසකි. ඊට අමතරව, ERM උපාය මාර්ගික අරමුණු නිර්ණය කිරීම, අවදානම් කාණ්ඩ නිර්ණය කිරීම සහ සාමාන්‍ය අවදානම් විස්තර කිරීම, සම්භාවිතාව සහ ප්‍රතිවිපාක වර්ධනය කිරීමේ අනුකෘතිය සහ අවදානම් සහ අවදානම් දැරීමේ ආකෘතිය ද සංවර්ධනය වෙමින් පවතින අතර හඳුනාගත් සියලුම අවදානම් සඳහා සම්භාවිතාව සහ ප්‍රතිවිපාක අනුකෘතිය ක්‍රියාත්මක වේ. අර්ධ වශයෙන් සම්පූර්ණ කරන ලද ලේඛන රජයේ විගණකවරුන් වෙත ඉදිරිපත් කරන ලදී.
- අවදානම් කළමනාකරණ රාමුව සහ අවදානම් ශ්‍රේණිගත කිරීමේ යාන්ත්‍රණයක් ඇතුළු අවදානම් සහ පාලන පද්ධතිය අවම කිරීම සඳහා නිර්දේශිත උපාය මාර්ග ක්‍රියාත්මක කළ යුතුය.
- (ඇ) වගන්ති 2.2.2 (ආ) xiv, 2.3
- සමාගමේ අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීම සඳහා කාර්යසාධන විශිෂ්ටත්වය ඇගයීමේදී සමාගම තුළ පශ්චාත් සමාලෝචන යාන්ත්‍රණයක් පිහිටුවාලිය යුතුය. තවද, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් උපාය මාර්ගික සැලැස්ම ක්‍රියාවට නැංවීමේ සඵලතාවය වරින් වර ඇගයීමට ලක් කළ යුතු අතර අවශ්‍ය නම් නිවැරදි කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග ගනිමින් උපායමාර්ගික සැලසුම ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සහතික කිරීමක් සිදු කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, ක්‍රියාකාරී සැලැස්මේ ප්‍රගතිය, ප්‍රධාන ව්‍යාපෘති හෝ කොන්ත්‍රාත්තුවල විවේචනාත්මක ගැටළු සමඟ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත යොමු කර නොතිබුණි.
- 2021 මුල් කාර්තු 02 තුළ කාර්තුමය අධීක්ෂණය සිදු වූ අතර අංශ ප්‍රධානීන් විසින් වාචිකව සහ ලිඛිතව එය කාලය ගතවන කාර්යයක් බවත්, කාර්යය සඳහා පත් කරන ලද අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් ලබා දෙන උපදෙස් ඉටු කිරීමේදී සිදු කළ යුතු සමාන්තර පරිපාලනය සමඟ වැඩ බර වැඩි වන බවත් දන්වා විවිධ විරෝධතාවයන් ප්‍රකාශ කළ බවත් සඳහන් කරන ලදී.
- ප්‍රධාන ව්‍යාපෘති හෝ කොන්ත්‍රාත්තුවලට අදාළ තීරණාත්මක ගැටළු, ප්‍රමාද වීමට හේතු, මෙහෙයුමට බලපෑම් ආදිය සමඟ ක්‍රියාකාරී සැලැස්මේ ප්‍රගතිය සාරාංශ ආකෘති පත්‍රයක අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතුය. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් ප්‍රගතිය නීතිපතා සමාලෝචනය කළ යුතුය.
- (ඈ) රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වකුලේඛ අංක 01/2021 - රජය සතු ව්‍යවසායන් සඳහා

- (i) අත්පොත 1 කොටස

රාජ්‍ය ව්‍යවසායන් සඳහා මෙහෙයුම් අත්පොතෙහි නිර්දේශිත තත්ත්වයන් හා පවතින ව්‍යුහයන් අතර පරතරය විශ්ලේෂණය කිරීම සඳහා අනෙකුත් මෙහෙයුම් ප්‍රධානීන් සමඟ සහයෝගයෙන් වෙනස්කම් පිළිබඳ විශ්ලේෂණයක් සිදු කළ යුතු අතර, මෙහෙයුම් අත්පොතෙහි දක්වා ඇති අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා ඒවායේ සුදුසු පරිදි වැඩිදියුණු කිරීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සමඟ සාකච්ඡා කර ක්‍රියා කළ යුතුය. සමාගම විසින් ඉහත අවශ්‍යතාවය මෙතෙක් සම්පූර්ණ කර නොතිබුණි.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල මට්ටමින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අත්පොත සමඟ අනුකූල වීම අධීක්ෂණය කිරීමට කටයුතු කරනු ලබන අතර, මෙහෙයුම් අත්පොතෙහි අවශ්‍යතාවලට අනුකූල බව සනාථ කරමින් කාර්තුමය වශයෙන් අවශ්‍ය වාර්තා මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කරන ලෙස අදාළ අංශ ප්‍රධානීන්ට/ඒකක කළමනාකරුවන්ට උපදෙස් දෙනු ලැබේ.

පවතින තත්ත්වය සහ මෙහෙයුම් අත්පොතෙහි නිර්දේශිත ව්‍යුහයන් අතර පරතරය විශ්ලේෂණය කිරීම සඳහා අනෙකුත් මෙහෙයුම් ප්‍රධානීන් සමඟ සහයෝගයෙන් පරතර විශ්ලේෂණයක් සිදු කළ යුතුය.

- (ii) 3.2 වගන්තිය

සමාගම විසින් සේවක තනතුරු සඳහා බඳවා ගැනීමේ යෝජනාක්‍රමය (SOR), වැටුප් ව්‍යුහය සහ දීමනා ඇතුළු සේවක සංඛ්‍යාවට අදාළව ඔවුන්ගේ ඉල්ලීම් සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය සහ රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ නිර්දේශ සහිතව අදාළ වන පරිදි රාජ්‍ය ව්‍යාපාර අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් (DGPE) හෝ ජාතික අයවැය අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් දෙපාර්තමේන්තුව (DGNB) වෙත පිටපතක් සමඟ, අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්, කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ (DGMS) අනුමැතිය සඳහා ඉදිරිපත් කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, සමාගම විසින් ඉහත අවශ්‍යතා සපුරා නොතිබුණි.

එකඟ වේ. SORP සමාලෝචන ක්‍රියාවලිය ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින අතර සේවක සංඛ්‍යා අනුමැතිය ද කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ලබා ගනු ලැබේ.

වකුලේඛ විධිවිධානවලට අනුකූලව බඳවා ගැනීමේ ක්‍රමවේදයක් සකස් කර අදාළ බලධාරීන්ගෙන් අනුමැතිය ලබා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

- (iii) 3.4 වගන්තිය

රැකියා විස්තරය, අධ්‍යාපන සුදුසුකම්, පළපුරුද්ද ආදිය ඇතුළත් කරමින් බඳවා ගැනීම් සහ උසස්වීම් සඳහා යෝජනා ක්‍රම සකස් කිරීම සම්බන්ධයෙන් සමාගම සහතික විය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, සමාගම බඳවා ගැනීමේ යෝජනා ක්‍රමයට, රැකියා විස්තරය සහ බඳවා ගැනීමේ ක්‍රමය ඇතුළත් කර නොතිබුණි.

එකඟ වේ. SORP සමාලෝචන ක්‍රියාවලිය සිදු වෙමින් පවතින අතර මූලික වැටුප් ව්‍යුහය, SORPs, රැකියා විස්තර විධිමත් කර කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය ලබා ගනු ඇත.

රැකියා විස්තරය සහ බඳවා ගැනීමේ ක්‍රමය, සමාගමේ බඳවා ගැනීමේ පරිපාටියට ඇතුළත් කළ යුතුය.

(iv) වගන්තිය 4.3 (i), (iii)	<p>සමාගම තමාට අවශ්‍ය භාණ්ඩ සඳහා නියම ප්‍රමාණය, ගුණාත්මකභාවය සහ වේලාව තීරණය කිරීමට අදාළව අවශ්‍යතා තක්සේරු කිරීම සඳහා නිසි යාන්ත්‍රණයක් ක්‍රියාත්මක කිරීම අවශ්‍යතාවයකි. තවද, යෙදවුම් කළමනාකරණය සඳහා විධිමත් තොග කළමනාකරණ පද්ධතියක් ඇති බවට සමාගම සහතික විය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, 2022 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට තොග අයිතම 955ක් සඳහා ශුන්‍ය තොග ශේෂයන් පැවතුණි.</p>	<p>සැපයුම් දාම කළමනාකරණ අංශය එදිනෙදා නඩත්තු සහ මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා BIA, RMA සහ MRIA හි පිහිටි ගබඩා තුළ අයිතම 12000 (SKUs) කට වඩා නඩත්තු කරනු ලබයි. SCM අංශය ඔවුන්ගේ අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා පරිශීලක අංශ සමඟ සම්බන්ධීකරණය කරමින් තොග මට්ටම් වරින් වර වෙනස් කරන නමුත් සමහර තොවැළැක්විය හැකි හේතූන් නිසා ප්‍රමාණවත් තොග නොතිබිය හැකි අතර එය කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් අත්සන් කළ දින සිට මාස 3 කින් අවසන් වේ. කෙසේ වෙතත්, AASL මණ්ඩලය ප්‍රමාද වූ කරුණු සඳහා ප්‍රසම්පාදන අත්පොත සකස් කිරීම සහ භාණ්ඩාගාර අනුමැතිය ලබා ගැනීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයෙකුගේ ප්‍රධානත්වයෙන් යුත් කමිටුවක් පත් කර ඇත. තවද ඉහත දක්වා ඇති, වේගයෙන් වලනය වන භාණ්ඩවල තොග මට්ටම් තීරණය කිරීම සඳහා කමිටුවක් පත් කර ඇති අතර 2 වන කමිටුවේ පළමු රැස්වීම 2023/05/18 දින සංවිධානය කර ඇත.</p>	<p>යෙදවුම් කළමනාකරණය සඳහා විධිමත් තොග කළමනාකරණ පද්ධතියක් ඇති බව සමාගම සහතික කළ යුතුය. අවම වශයෙන් අත්‍යවශ්‍ය සහ වේගයෙන් වලනය වන අයිතම සඳහා ගබඩාවේ තොග අයිතම ඇති බවට සහතික කළ යුතුය.</p>
(v) 6.6 වගන්තිය	<p>මූල්‍ය වර්ෂය අවසන් වී දින 60ක් ඇතුළත කෙටුම්පත් වාර්ෂික වාර්තාව සහ ගිණුම් විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, සමාගමේ කෙටුම්පත් වාර්ෂික වාර්තාව විගණකාධිපතිවරයා වෙත යොමු කර නොතිබුණි.</p>	<p>එකඟ වේ. කෙසේ වෙතත්, ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා වැනි වාණිජ ආයතනයක් සඳහා මෙම කාල සීමාව ඉතා ප්‍රායෝගික සහ යථාර්ථවාදී නොවන කාලසටහනකි. වාර්ෂික වාර්තාව (ගුණාත්මක හා ප්‍රමාණාත්මක අංශවලින් පරිපූර්ණ) සකස් කිරීමේ ක්‍රියාවලිය ඉතා වෙහෙස මහන්සි වී සිදු කළ යුතු අතර එහි සිංහල සහ ඉංග්‍රීසි පරිවර්තන සඳහා සාමාන්‍යයෙන් අවම වශයෙන් මාස 3-4ක් ගත වේ.</p>	<p>කෙටුම්පත් වාර්ෂික වාර්තාව චක්‍රලේඛයේ සඳහන් නිශ්චිත කාල සීමාවක් තුළ විගණකාධිපති වෙත යොමු කළ යුතුය.</p>
(vi) 6.11 වගන්තිය	<p>විනිවිදභාවය සහ වගවීම සහතික කරමින් තීරණ පිළිබඳව දැනුවත් කිරීමට, සමාගම පිළිබඳ</p>	<p>එකඟ වේ. 2023.02.27 දින පැවති AMC රැස්වීමේදී සාකච්ඡා කළ පරිදි, සහ AMC සභාපති විසින්</p>	<p>ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලැස්ම සමාගමේ වෙබ් අඩවියට</p>

උනන්දුවක් දක්වන අභ්‍යන්තර හා බාහිර යන දෙඅංශයේම පාර්ශවකරුවන් සඳහා පහසුකම් සලසන පැහැදිලි සන්නිවේදන පිළිවෙතක් සමාගමට තිබිය යුතු අතර ඒ සඳහා සමාගම විසින් ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම සහ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලැස්ම වෙබ් අඩවියේ උඩුගත කිරීම ද අනිවාර්ය වේ. කෙසේ වෙතත්, ව්‍යාපෘති ක්රියාත්මක කිරීමේ සැලැස්ම මෙතෙක් සමාගමේ වෙබ් අඩවියට උඩුගත කර නොතිබුණි.

නියෝග කරන ලද පරිදි ERP සංවර්ධනය කරන තෙක් තොරතුරු තාක්ෂණ අංශය විසින් එක් එක් ව්‍යාපෘතියේ අවශ්‍ය සියලු තොරතුරු/තත්ත්වය ඇතුළත් ව්‍යාපෘති අධීක්ෂණය සඳහා ආකෘතියක් සකස් කර ව්‍යාපෘති අධීක්ෂණය සඳහා තාවකාලික පද්ධතියක් සංවර්ධනය කරනු ලැබේ. ඒ අනුව, සියලුම අංශවලට තම විෂය පථය යටතේ ඇති ව්‍යාපෘතිවල තොරතුරු/තත්ත්වය ඇතුළත් කළ හැක.

උඩුගත කළ යුතුය.

තවද, තොරතුරු තාක්ෂණ අංශය මෙම ආකෘතිය මධ්‍යගත පද්ධතියක් බවට සංවර්ධනය කිරීමේ ක්‍රියාවලියක යෙදී සිටින අතර එමඟින් ව්‍යාපෘතිවල තොරතුරු/තත්ත්වය ඕනෑම අවස්ථාවක සත්‍යාපනය කළ හැකිය.

(ඉ) අංක PED/12 සහ 2003 ජුනි 2 දිනැති රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛයේ 9.3.1, 9.3.1 (i) සහ 9.7 වගන්ති

සමාගම විසින් සේවක තනතුරු, බඳවා ගැනීමේ යෝජනා ක්‍රමය (SOR), වැටුප් ව්‍යුහය සහ දීමනා ඇතුළු සේවක සංඛ්‍යාවට අදාළ ඔවුන්ගේ ඉල්ලීම්, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය සහ රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ නිර්දේශ සහිතව කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාගේ අනුමැතිය සඳහා ඉදිරිපත් කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාගේ අනුමැතිය ලබාගෙන නොතිබුණි. තවද, සමාගම විසින් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ එකතුව රු. මිලියන 2,216 ක් වූ විවිධ ආකාරයේ දීමනා 16ක් කාර්ය මණ්ඩලය වෙත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය මත පමණක් ගෙවා ඇති අතර කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්ගෙන් අනුමැතියක් ලබාගෙන නොතිබුණි.

එකඟ විය. ඉදිරියේදී මෙම ගැටලුව නිවැරදි කිරීමට සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග ගනු ලැබේ.

කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්ගෙන් අනුමැතිය ලබා ගත යුතුය

- (ඊ) 2015 මැයි 25 දිනැති අංක PED 01/2015 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛයේ 2.3 සහ 3.1 වගන්ති සහ 2022 ජනවාරි 14 දිනැති අංක 01/2015 (ii) දරන වක්‍රලේඛය සමාගමේ HM 1-1 කාණ්ඩයට සමාන හෝ ඊට වැඩි තනතුරු දරන ඕනෑම නිලධාරියෙකු සඳහා ලීටර් 115 ක් සඳහා සුදුසුකම් ලබයි. කෙසේ වෙතත්, S10 වැටුප් පරිමාණයේ නිලධාරීන් 128 දෙනෙකු සඳහා ලීටර් 130 ක් සහ S11 වැටුප් පරිමාණයේ නිලධාරීන් 209 දෙනෙකු සඳහා ලීටර් 200 ක් (සමාගම විසින් ඉහළ වැටුප් පරිමාණයන් ලබා දී ඇත.) සමාගම විසින් අනුමත කර තිබුණි. නියැදි විගණන පරීක්ෂාවේදී අනාවරණය වූ පරිදි, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ වක්‍රලේඛ විධිවිධානවලට පටහැනිව අනුමත සීමාවන්ට වඩා වැඩියෙන් මාසික ඉන්ධන දීමනා ලෙස නිලධාරීන් 337 දෙනෙකු සඳහා රු. මිලියන 88.9 ක ඉන්ධන ලීටර් 240, 280 ක් ලබා දී තිබුණි.
- එකඟ වේ. කෙසේ වෙතත්, S10 සහ S11 සහ ඊට ඉහළ නිලධාරීන් සඳහා නිල අවශ්‍යතා සලකා බලා පිළිවෙලින් ඉන්ධන ලීටර් 130 ක් සහ 200 ක් ලබා දීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාගෙන ඇත.
- වක්‍රලේඛ උපදෙස් පිළිපැදීමට හෝ අමතර ඉන්ධන සඳහා ගෙවීම් කිරීමට මුදල් අමාත්‍යාංශයේ අනුමැතිය ලබා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.
- (උ) 2021 අප්‍රේල් 27 දින ගන්නා ලද අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය (අංක.BP-BM-03-27/04/2021) සමාගමේ අංශවල ක්‍රියාකාරීත්වය අධීක්ෂණය කිරීම සඳහා යටිතල පහසුකම් පර්ෂදය, මූල්‍ය උපාය මාර්ග පර්ෂදය, මෙහෙයුම් උපාය මාර්ග පර්ෂදය සහ අලෙවිකරණය සහ ව්‍යාපාර සංවර්ධන උපාය මාර්ග පර්ෂදය සහ මානව සම්පත් උපාය මාර්ග පර්ෂදය යන පර්ෂද පහක් (5) පත් කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, එම පර්ෂද පහ සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ සිය රාජකාරි කටයුතු සිදු කර නොතිබුණි.
- සියලුම අංශ මෙම පර්ෂද 5 යටතේ වර්ගීකරණය කර ඇති අතර ප්‍රමාණවත් කාලයක් වෙන් කරමින් සංයුක්ත සැලසුම් මත පදනම්ව පිළියෙල කළ ආශික සැලසුම්වල ප්‍රගතිය සමාලෝචනය කරනු ලබයි. පිහිටුවා නොතිබුණු මානව සම්පත් උපාය මාර්ග පර්ෂදය හැර සියළුම පර්ෂද 2021 මුල් කාර්තුවේදී සාර්ථකව සමාලෝචනය කරන ලදී. මෙම පර්ෂද හරහා අංශ මගින් ක්‍රියාත්මක කර තිබූ සියලුම ව්‍යාපෘති හා වැඩසටහන් ආවරණය කරනු ලැබේ. වෙනස්වීම්, යෝජනා සහ නිර්දේශ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකාවක් මගින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත යවනු ලැබේ.
- කෙසේ වෙතත්, කාල පීඩනය, අධික වැඩ ප්‍රමාණය සහ සමාන්තර පරිපාලනය (විධායක අධ්‍යක්ෂවරුන් වෙත වාර්තා කිරීමට අමතරව විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් ලබා දෙනු ලබන උපදෙස්වලට
- අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණයේ අවශ්‍යතාවලට අනුකූල විය යුතුය.

සියලුම අංශ ප්‍රධානීන් අනුගත විය යුතුය.) පිළිබඳ සියලුම අංශ ප්‍රධානීන් මඟින් මතු කරන ලද විවිධ ගැටළු හේතුවෙන් මෙම කාර්තුමය සමාලෝචන සැසි පවත්වා ගෙන යාමට නොහැකි විය. එබැවින්, ප්‍රතිරෝධය කළමනාකරණය කිරීමට ප්‍රතිචාරයක් ලෙස, පර්ෂද විසින් සිදු කළ කාර්තුමය ප්‍රගති සමාලෝචන (අධීක්ෂණ) සැසි නතර කරන ලදී.

1.9 බදු රෙගුලාසි වලට අනුකූල නොවීම

විගණන ගැටළුව	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) 2017 අංක 24 දරන දේශීය ආදායම් පනතේ 11 වැනි වගන්තියට අනුව, තක්සේරු වර්ෂය සඳහා ව්‍යාපාරයෙන් ලැබෙන ආදායම ගණනය කිරීමේදී, ආදායම් ජනනය සඳහා වර්ෂය තුළ දරන ලද වියදම් අඩු කරනු ලැබිය හැකිය. මෙම වගන්තිය යටතේ ප්‍රාග්ධන ස්වභාවයේ වියදම් සඳහා කිසිදු අඩු කිරීමකට ඉඩ නොදේ. කෙසේ වෙතත්, ව්‍යාපාරයේ තක්සේරු කළ හැකි ආදායම ගණනය කිරීමේදී, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ණය ආපසු ගෙවීම සඳහා සමාගම විසින් මහා භාණ්ඩාගාරය වෙත ගෙවන ලද රු. මිලියන 1,255 ක මුදලක් දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුවේ විධිමත් අනුමැතියකින් තොරව 2011 වර්ෂයේ සිට අඩු කර ඇති අතර, එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස 2021/22 වරිපනම් වර්ෂය සඳහා ආදායම් බද්ද රු.මිලියන 376.5 කින් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.</p>	<p>මෙය 2011 වසරේ සිට දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව (IRD) විසින් නිසි ලෙස පිළිගෙන ඇත. වත්මන් බදු උපදේශකවරයා ඇතුළුව AASL හි සියලුම බදු උපදේශකයින් පාහේ එවැනි කරුණක් පිළිබඳ සැලකිල්ලක් දැක්වූයේ නැත.</p>	<p>බදු ගණනය කිරීමේදී භාණ්ඩාගාරයට කරන ලද ණය ආපසු ගෙවීම අඩු කිරීම සඳහා IRD වෙතින් විධිමත් අනුමැතියක් ලබා ගත යුතුය.</p>
<p>(ආ) 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමාගමේ මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශනයේ රඳවා ගැනීමේ බදු සහ කල්පිත බදු සම්බන්ධයෙන්, 1999/2000 සහ 2013/2014 වරිපනම් වර්ෂය සඳහා ලැබිය යුතු ආදායම් බදු ලෙස රු.මිලියන 848ක් දක්වා තිබුණි. දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් 2023 ජනවාරි මාසය සඳහා වූ ජර්කාශනයේ, සවිස්තරාත්මක විගණනයකට යටත්ව රු. මිලියන 321 ක මුදලක් ආපසු ලබා දිය හැකි බව තහවුරු කර තිබුණි. එබැවින් ලැබිය යුතු රු.මිලියන 527 ක ආදායම් බදු ප්‍රමාණය අය කර ගැනීම අවිනිශ්චිත වී තිබුණි.</p>	<p>අදාළ සියලුම ලිපි ලේඛන නිසි පරිදි සම්පූර්ණ කර දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුවේ පරීක්ෂාව සඳහා ඉදිරිපත් කර තිබූ අතර මුදල් ආපසු ගෙවීමේ ප්‍රමාදයන් IRD මඟින් සිදු වී ඇත.</p>	<p>ලැබිය යුතු බදු සඳහා තහවුරු කිරීම් IRD වෙතින් කැඳවිය යුතු අතර එය තහවුරු නොකළහොත් ඒ අනුව ගිණුම් ගැලපිය යුතුය.</p>
<p>(ඇ) 2002 අංක 14 දරන එකතු කළ අගය මත බදු පනතේ 22 (6), (6) (iv) (අ) වගන්තිවලට අනුව, යම් බදු ඉන්වොයිස් පත්‍රයක් මත වූ යෙදවුම් බද්ද එම බදු ඉන්වොයිස් පත්‍රයේ සඳහන් දිනයේ සිට මාස</p>	<p>එකඟ වේ. පියවීම සඳහා ලබා දී ඇති කාල සීමාව තුළ ඉන්වොයිසි ඇතුළුව වැට් බදුවලට අදාළ ලිපි ලේඛන මූල්‍ය අංශය වෙත යොමු කරනු</p>	<p>2022 අංක 14 දරන එකතු කළ අගය මත බදු පනතේ සඳහන් කාල සීමාව තුළ යෙදවුම් වැට් බදු අය කළ</p>

දොළහක කාලයක් අවසන් වන දිනයේදී හෝ එදිනට පෙර අවසන් වන යම් බදු අය කළ හැකි කාලසීමාවක් තුළදී, සහ එම කාලසීමාව සඳහා වූ වාර්තාව ඉදිරිපත් කිරීම මගින් මේ පනතේ විධිවිධාන සලසා ඇති පරිදි එම කාලසීමාව සඳහා වූ නිමැවුම් බද්දෙන් අඩු කරනු ලැබ නොහැකි විය. සමාගමට රු.1,111,705ක ඉන්වොයිසියකට, රු. 82,348ක යෙදවුම් බද්දක් ඉල්ලා සිටිය නොහැකි වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. තවද, වසරකට වඩා වැඩි කාලයක් නිරවුල් නොකළ රු.29,835,772 ක සැපයුම් අත්තිකාරම් සඳහා වූ ඉන්වොයිසි විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. එබැවින්, හිමිකම් නොපෑ වැට් බද්දේ මුළු වටිනාකම තක්සේරු කළ නොහැකි විය.

ලැබුවහොත්, මූල්‍ය අංශයට ඕනෑම යුතුය. යෙදවුම් වැට් බද්දක් ලබා ගත හැකිය. කෙසේ වෙතත්, විශේෂිත අවස්ථාවෙහිදී, ERP පද්ධතියේ ගැටලුව (MSI නිර්මාණය කිරීමේ අදියරේදී හඳුනාගෙන ඇති වැරදි අයිතම කේතය) හේතුවෙන් මෙම ඉන්වොයිසිය (ඉන්වොයිසිය අංක SI-5023-007773- Rs.1,111,705.10) පියවීමට අදාළ අංශයට නොහැකි වේ. මෙම කාරණය LCS නඩුවක් හරහා ERP ක්‍රියාත්මක කිරීමේ හවුල්කරු වන IFS වෙත නිසි ලෙස දන්වා ඇත.

2. මූල්‍ය සමාලෝචනය

2.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල

සමාලෝචිත වර්ෂයේ මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵලය රු 4,802,697,567 ක ලාභයක් වූ අතර ඊට අනුරූප ඉකුත් වර්ෂයේ අලාභය රු. 2,083,501,758 ක් විය. ඒ අනුව මූල්‍ය ප්‍රතිඵලයෙහි වර්ධනයක් නිරීක්ෂණය විය. වර්ධනය සඳහා ප්‍රධානතම හේතුව වූයේ ආදායම රු. 18,620,225,217 කින් එනම් සියයට 250 කින් සහ අනෙකුත් ආදායම පෙර වසරට සාපේක්ෂව සියයට 230 කින් හෙවත් රු. 1,147,618,739 කින් ඉහළ යාමයි.

2.2 ප්‍රධාන ආදායම් සහ වියදම් විෂයන්වල ප්‍රවණතා විශ්ලේෂණය

විස්තරය	2022 (රු.)	2021 (රු.)	විචලනය (රු.)	විචලනය ප්‍රතිශතයක් ලෙස %
ආදායම				
ගුවන්ගමන් සම්බන්ධ ආදායම	6,194,101,107	2,299,185,952	3,894,915,155	169
ගුවන්ගමන් සම්බන්ධ නොවන ආදායම	19,812,294,504	5,086,984,442	14,725,310,062	289
වෙනත් ආදායම්	1,640,400,773	492,782,034	1,147,618,739	232
මූල්‍ය ආදායම	6,136,674,362	3,321,110,256	2,815,564,106	84
පරිපාලන සහ ආයතනික වියදම්				
කාර්ය මණ්ඩල පිරිවැය	7,993,463,942	6,040,068,058	1,953,395,884	32
අලුත්වැඩියා සහ නඩත්තු වියදම්	475,950,365	354,388,479	121,561,886	34
මූල්‍ය පිරිවැය				
විනිමය පරිවර්තන ලාභය / (අලාභය)	43,977,059,211	2,141,205,420	41,835,853,791	1953
(ණය මුදල් මත)				

පහත නිරීක්ෂණ සිදු කරනු ලැබේ.

- වෙනත් ආදායම, ගුවන්ගමන් සම්බන්ධ ආදායම සහ ගුවන්ගමන් නොවන ආදායම පිළිවෙලින් සියයට 232,169කින් සහ 289කින් වැඩි වීම.
- පෙර වසරට සාපේක්ෂව අළුත්වැඩියා සහ නඩත්තු පිරිවැය සියයට 34 කින් වැඩි වී තිබුණි.
- පෙර වසරට සාපේක්ෂව විනිමය ලාභය / (අලාභය) සියයට 1953 කින් වැඩි වී තිබුණි. (විදේශ මුදලට සාපේක්ෂව ශ්‍රී ලංකා රුපියල අවප්‍රමාණය වීම හේතුවෙන්.)

2.3 අනුපාත විශ්ලේෂණය

අනුපාත වර්ගය		2022	2021	2020	2019	2018
ජංගම	වත්කම්	4.23	5.98	7.68	7.23	3.49
අනුපාතය	(වාර ගණන)					
ක්ෂණික	වත්කම්	4.1	5.88	7.55	7.10	3.43
අනුපාතය	(වාර ගණන)					
තෝලන	අනුපාතය	2.44	1.66	1.38	1.38	1.73
	(වාර ගණන)					
ඉද්ධ ලාභය/ (අලාභ)		17	(26)	(31)	43	18
අනුපාතය (%)						
මූලික (අලාභය) /		24013	(10,417)	(12,522)	54,979	26,566
කොටසකට ඉපැයීම්						
(රු.)						
මුළු වත්කම්	මත	3	(2)	(2)	10	5
ප්‍රතිලාභ (%)						
මගියෙකු	සඳහා	5024	5,234	3,373	2,580	2,640
ආදායම (රු.)						

පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) 2020 වසරේ සිට 2022 දක්වා ජංගම වත්කම් අනුපාතය සහ ක්ෂණික වත්කම් අනුපාතය ක්‍රමයෙන් අඩු වී තිබුණි. ණය ගැනීම්වල ජංගම වගකීම රු. මිලියන 8,955 කින් වැඩි වීම සහ වෙළඳාම සහ අනෙකුත් ගෙවිය යුතු දේ රු. මිලියන 4,313 කින් වැඩි වීම ජංගම වත්කම් අනුපාතය සහ ක්ෂණික වත්කම් අනුපාතය අඩු වීමට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී තිබුණි.
- (ආ) කොටසකට ඉපැයීම් වර්ෂය තුළ සියයට 330 කින් ඉහළ යාමට පසුගිය වසරේ අලාභය සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ලාභයට මාරු කිරීම ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී තිබුණි.

(ඇ) 2020 වසරේ සිට 2022 දක්වා තෝරා අනුපාතය ක්‍රමයෙන් වැඩි වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

3. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

3.1 කාර්යසාධනය

සමාගමේ ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශකවල (KPIs) භෞතික කාර්ය සාධනය පහත දැක්වේ.

ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශකය	2022	2021	2020	2019	2018
ජාත්‍යන්තර ගුවන්යානා සංචලන සංඛ්‍යාව	37,641	21,204	20,881	62,195	67,351
මුළු ගුවන් මගී සංචලන සංඛ්‍යාව	5,503,198	1,505,479	2,375,056	9,958,688	10,884,028
ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් (මෙට්‍රික් ටොන්)	173,597	241,506	150,075	259,089	279,559
ගුවන්යානා ඉහළින් පියාසර කිරීම් (සංඛ්‍යාව)	23,846	9,339	16,370	45,674	43,804
එක් ගුවන් යානයක් පියාසර කිරීම සඳහා මුළු පිරිවැය (රු.'000)	727	574	738	235	318

කොවිඩ් 19 වසංගතය ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට ඇති කළ දැඩි බලපෑම හේතුවෙන් 2018, 2019 සහ 2020 වසරවලට සාපේක්ෂව 2020 සහ 2021 වසර තුළ සියලුම ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශකවල (KPI'S) කාර්ය සාධනය පිරිහී තිබුණි. කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම්වලට අනුව, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ සාමාන්‍ය තත්වයට පත්වීම ආරම්භ වී තිබුණි.

3.2 කළමනාකරණ අකාර්යක්ෂමතාව
පහත නිරීක්ෂණයන් සිදු කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමාගමේ අංශ 23 කට අයත් අයිතම 7527 ක් සම්බන්ධයෙන් වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණ වාර්තාවේ දැක්වෙන පිරිවැය රු. මිලියන 3,783.8 ක් වන ජංගම වත්කම් භෞතිකව හඳුනා ගැනීමට නොහැකි වීම හේතුවෙන් භෞතිකව සත්‍යාපනය කළ නොහැකි වී තිබුණි. එබැවින් එම වත්කම්වල පැවැත්ම විගණනයේදී තහවුරු කර ගැනීමට නොහැකි විය.	අවසාන ගිණුම්වලට අදාළව විගණනය විසින් සිදු කල ඉල්ලීමට අනුව, 2023 මැයි 10 දින සියලුම ප්‍රාදේශීය සමීක්ෂණ මණ්ඩලවල සාරාංශගත තත්ත්ව වාර්තාවක් රජයේ විගණනයට ඉදිරිපත් කරන ලදී. චක්‍රලේඛයට අනුව, 2023 ජූනි 15 ට පෙර පවතින සහ නොපවතින සියලුම අංශ, හඳුනාගෙන ඇති අතිරික්ත වත්කම් සහ ඉවත් කල යුතු වත්කම් පිළිබඳ විස්තරාත්මක ලේඛනයක් ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ.	මු.රෙ. 507 අනුව, සියලු වත්කම් වසර අවසානයේ සමීක්ෂණය කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, භෞතික පැවැත්ම හඳුනා ගැනීමට නොහැකි වීම හේතුවෙන් සමීක්ෂණය කළ නොහැකි වූ වත්කම් ලැයිස්තුව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත යොමු කර ඒ අනුව ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.
(ආ) 2011 මාර්තු 29 වන දින සීමාසහිත ගුවන් තොටුපල සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම (AASL) සහ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවා සමාගම (SLAL) අතර අත්සන් කරන ලද අවබෝධතා ගිවිසුමට (MOU) අනුව, AASL විසින් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවා සමාගමට දැනටමත් වෙන් කර ඇති ඉඩකඩ ඉදිරියටත් ලබා දෙනු ඇති අතර, දෙපාර්ශවයම බදු ගිවිසුමකට එළඹිය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, කල්බදු ගිවිසුමක් අත්සන් නොකොට, 2011 වසරේ සිට SLAL වෙත ස්ථාන 3ක් බදු දී තිබුණි. AASL විසින් තවත් ක්‍රියාකාරකම් හා ස්ථාන 7ක් බදු ගිවිසුම් අත්සන් නොකොට ප්‍රදානය කිරීමේ ලිපි මත SLAL වෙත ලබා දී තිබුණි.	අවබෝධතා ගිවිසුම 2011 මාර්තු 29 සිට 2028 මාර්තු 31 දක්වා වලංගු වේ. මෙය ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවා සමාගම සහ ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් යන දෙකම ආවරණය කරයි. ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවා සමාගම සමඟ අත්සන් කිරීමට නියමිත ගිවිසුම් 05 න් ගිවිසුම් 2 ක් AASL දැනටමත් අත්සන් කර ඇත. ගිවිසුම් අත්සන් කරන තෙක් ඉතිරි ගිවිසුම් අවබෝධතා ගිවිසුම මගින් පාලනය වේ.	කල්බදු ගිවිසුම් නොපමාව අත්සන් කළ යුතුයි.
(ඇ) සමාගමේ එක් එක් අංශයේ ක්‍රියාකාරකම්වලට අදාළ ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශක හඳුන්වා දී ඒ අනුව සැබෑ කාර්ය සාධනය ඇගයීමට ලක් කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී එම ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශක ඇගයීම සිදු කර නොතිබුණි.	ඉදිරි වසර 3 සඳහා අඛණ්ඩව පවත්වා ගෙන යාමේ පදනම මත සිදු කරනු ලබන සංයුක්ත සැලැස්ම යටතේ සකස් කරන ලද ආංශික පුළුල් සැලසුම් තුළ ආංශික ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශක හඳුනාගෙන තිබේ. මූලික ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශක සහ ඉලක්කගත ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශක හඳුනාගෙන වාර්ෂිකව සංශෝධනය කර ගෙන යනු ලැබේ.	සමාගමේ අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීම සහ මැනීම සඳහා ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශක ඇගයීම සිදු කළ යුතුය.

භාණ්ඩාගාර ලේකම්ගේ අංක PE/GOCO/1/1 හා 2006 පෙබරවාරි 09 දිනැති ලිපිය මගින් පහත කොන්දේසි සපුරාලන ලෙස සමාගමට නියෝග කර තිබුණි.

- (ඇ) i. දැනට රජය සතු ගුවන් තොටුපලේ ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි සහ සමාගම සතු අනෙකුත් වංචල සහ නිශ්චල වත්කම් තක්සේරු කිරීමට කටයුතු කළයුතු වීම
- ii. ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් දැනට ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධනයට අදාළව සේවා කරනු ලබන වගකීම් භාර ගැනීම, සහ
- iii. මෙසේ පැවරූ ශුද්ධ වත්කම් සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජය වෙත කොටස් නිකුත් කිරීම කෙසේ වෙතත්, සමාගම වගකීම් පමණක් භාරගෙන තිබූ අතර, රජය සතු ඉඩම් ගොඩනැගිලි සහ අනෙකුත් වංචල හා නිශ්චල වත්කම් තක්සේරු කිරීමට, ශුද්ධ වත්කම් අගය මත ශ්‍රී ලංකා රජයට කොටස් නිකුත්කර පැවරීමට හා ඒවා ගිණුම් ගත කිරීමට කිසිදු ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොමැත.

රජයේ තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුව හරහා සියලුම වංචල සහ නිශ්චල වත්කම් තක්සේරු කිරීමේ ක්‍රියාවලියක දැනටමත් යෙදී ඇත. කෙසේ වෙතත්, AASL විසින් භාවිතා කරන ඉඩම්වල අයිතිය සමාගමට පවරා දී නොමැත. තක්සේරු කිරීමේ ක්‍රියාවලිය සම්පූර්ණ කිරීමෙන් පසු සියලුම නිශ්චල දේපල, නීත්‍යානුකූල හිමිකාරිත්වය නිෂ්කාශනය කිරීමට යටත්ව ගිණුම්වලට ගනු ලැබේ. තවද, 2010 අංක 14 දරන ගුවන් සේවා පනත මගින් බල ලත් ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සපයන්නා ලෙස සියලුම වංචල සහ නිශ්චල වත්කම් පරිහරණය කිරීම සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාගෙන් ලිඛිතව කැමැත්ත ලබා ගැනීමට දැනටමත් කටයුතු කර ඇත.

මෙම ගැටලුව තවදුරටත් ප්‍රමාදයකින් තොරව විසඳා ගැනීම සඳහා 2022 සැප්තැම්බර් 13 වැනි දින වරාය, නාවික හා ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා වෙත දැනටමත් දන්වා ඇත.

භාණ්ඩාගාර උපදෙස්වලට අනුකූල විය යුතු අතර එම අවශ්‍යතාවය සපුරාලීමට බාධාවක් ඇත්නම් අදාළ පාර්ශ්ව වෙත දැනුම් දිය යුතුය.

- (ඉ) ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමට පෙර කිසිදු ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් සිදු නොකිරීම හේතුවෙන් ප්‍රවේශ බලපත්‍ර ප්‍රමාණවත් නොවීම
- ERP පද්ධති ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමට පෙර ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් සිදු කර නොතිබුණි. එබැවින් නිසි අධ්‍යයනයකින් තොරව ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කර තිබුණි. අවසාන වශයෙන්, සමාගමේ මෙහෙයුම් සිදු කිරීම සඳහා සියලුම අංශ පද්ධතියට සම්බන්ධ වී තිබුණි.. මේ හේතුවෙන් පරිශීලකයින් විශාල සංඛ්‍යාවක් සම්බන්ධවීම නිසා, ලබා දී ඇති ප්‍රවේශ බලපත්‍ර, ERP පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමට ප්‍රමාණවත් නොවී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. තවද, එකම මුරපදය භාවිතා කරමින් පරිශීලකයින් බහුතරයක් පද්ධතියට ප්‍රවේශ වන බව නිරීක්ෂණය විය.

AASL විසින් මිලදී ගැනීමේ සහ ඉන්වොයිසි කිරීමේ ක්‍රියා පටිපාටි එක් එක් අංශ යටතේ හැසිරවීමට තීරණය කළ බැවින් මිලදී ගත් බලපත්‍ර ප්‍රමාණවත් නොවුණි. ඒ සඳහා වෙනම ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සිදුවෙමින් පවතී.

පරිශීලකයින්ගේ ගැටළු විසඳීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.

3.3 මෙහෙයුම් අකාර්යක්ෂමතාව

පහත නිරීක්ෂණ සිදු කරනු ලැබේ.

විගණන ගැටළුව	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) සමාලෝචිත වර්ෂයේදී මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ (MRIA) මෙහෙයුම් පිරිවැය රු.මිලියන 2,033ක් ලෙස වාර්තා කර තිබූ අතර එය මෙහෙයුම් ආදායමට වඩා 26 ගුණයකින් වැඩි වී තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා බදු ගෙවීමෙන් පසු ශුද්ධ අලාභය රු. මිලියන 22,214 ක් වී තිබුණි. මේ සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන් විදේශ විනිමය අලාභය හේතු වී තිබුණි. 2017 සිට 2022 දක්වා බදු ගෙවීමෙන් පසු සමුච්චිත ශුද්ධ අලාභය රු. මිලියන 42,818ක් වී තිබුණි. මත්තල ගුවන් තොටුපළේ අපේක්ෂිත වාර්ෂික මගී ධාරිතාව මිලියනයක් පමණ වුවද, පසුගිය වසර හය තුළ මුළු මගීන් සංඛ්‍යාව 103,324 ක් පමණක් වූ අතර පසුගිය වසර හය තුළ මුළු ගුවන් ගමන් සංඛ්‍යාව 2,612 ක් විය. එබැවින් ගුවන් තොටුපළ ඉදිකිරීම සඳහා දරන ලද ඩොලර් මිලියන 247.7 ට සමාන රු. මිලියන 36,564 ක මුළු මුදල ඵලදායී ලෙස භාවිතා කර නොතිබුණි. තවද, ඉහත ඉදිකිරීම සඳහා ලබාගත් ඩොලර් මිලියන 190 ක ණය සඳහා වාර්ෂික ණය වාරිකය ලෙස AASL විසින් රු. මිලියන 1,842 ක් ගෙවා තිබුණි.</p>	<p>එකඟයි - AASL පරිපාලනය යටතේ පවතින මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් තොටුපළක් ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීම ශ්‍රී ලංකා රජය ගත් තීරණයක් මිස AASL හි තීරණයක් නොවේ.</p>	<p>මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වඩාත් කාර්යක්ෂම හා ඵලදායී අයුරින් සහ ලාභදායී අයුරින් ක්‍රියාත්මක කිරීමට හා වැඩිදියුණු කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>
<p>(ආ) සමාලෝචිත වර්ෂයේ රු. මිලියන 1,154 ක් වූ අලාභය ද ඇතුළුව 2017 වසරේ සිට 2022 දක්වා රත්මලාන, කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ (CIAR) - සමුච්චිත අලාභය රු. මිලියන 2,827.9 ක් විය. සමාගම විසින් දක්වා ඇති අදහස්වලට අනුව, CIAR හි මෙහෙයුම් ආකෘතිය ශ්‍රී ලංකාවේ අනෙකුත් ගුවන් තොටුපළවලට වඩා වෙනස් වන අතර එය ප්‍රධාන වශයෙන් පුහුණුවීම් සහ දේශීය වාණිජ මෙහෙයුම් ක්‍රියාත්මක කරන අතරම ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදා මෙහෙයුම් සඳහා පහසුකම් සපයයි. තවද, පියාසැරි ආදායම AASL හි ආයතනික ආදායමට අවශේෂණය වේ. CIAR හි මූල්‍ය පාඩුවට, විශාල ප්‍රදේශ පාලන මධ්‍යස්ථානයකට අදාළ පිරිවැය ඇතුළත් වන නමුත් ඒ ආශ්‍රිතව ලැබෙන පියාසැරි ආදායම මේ වන විට AASL හි ආයතනික ආදායමට</p>	<p>රත්මලාන කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ මෙහෙයුම්, ජාත්‍යන්තර සිවිල් මෙහෙයුම් දක්වා වැඩිදියුණු කිරීම රජය ගත් තීරණයකි. තවද, CIAR හි මෙහෙයුම් ආකෘතිය ශ්‍රී ලංකාවේ අනෙකුත් ගුවන් තොටුපළවලට වඩා වෙනස් වන අතර එය ප්‍රධාන වශයෙන් පුහුණුවීම් සහ දේශීය වාණිජ මෙහෙයුම් ක්‍රියාත්මක කරන අතරම ගුවන් හමුදා මෙහෙයුම් සඳහා පහසුකම් සපයන බව අවධාරණය කෙරේ. එබැවින් ජාත්‍යන්තර ගුවන් මෙහෙයුම් සංඛ්‍යාව මත පමණක් මෙම ගුවන් තොටුපළේ ක්‍රියාකාරිත්වය මැනිය නොහැක. CIAR මූල්‍ය පාඩුවලට විශාල ප්‍රදේශ පාලන මධ්‍යස්ථාන ආශ්‍රිත පිරිවැය</p>	<p>රත්මලාන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වඩාත් කාර්යක්ෂම හා ඵලදායී අයුරින් සහ ලාභදායී අයුරින් ක්‍රියාත්මක කිරීමට සහ වැඩිදියුණු කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.</p>

අවශෝෂණය වේ. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ උපදෙස් යටතේ CIAR හි පියාසැරි ආදායම අවශෝෂණය කිරීමේ හැකියාව පිළිබඳව සොයා බලා AASL විසින් එය නිවැරදි කිරීමේ ක්‍රියාවලියක යෙදී සිටී. 2020 වර්ෂයේදී ගුවන් යානා වලනයන් 13ක් පමණක් වුවද, 2022 වර්ෂය තුළ ගුවන් ගමන් සංඛ්‍යාව 38ක් වූ අතර 2020, 2021 සහ 2022 වර්ෂවල මගී සංචලන සංඛ්‍යාව පිළිවෙලින් 60, 28 සහ 54ක් විය.

ඇතුළත් වන නමුත් ඒ ආශ්‍රීතව ලැබෙන පියාසැරි ආදායම AASL හි ආයතනික ආදායමට අවශෝෂණය වේ. මේ වන විට, AASL අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ උපදෙස් යටතේ CIAR වෙත පියාසැරි ආදායම උකහා ගැනීමේ හැකියාව සොයා බලා එයම නිවැරදි කිරීමේ ක්‍රියාවලියක යෙදී සිටී.

තවද, CIAR සහ BIA හිදී, AASL විසින් රාජ්‍ය අවශ්‍යතා සැලකිල්ලට ගනිමින් කිසිදු ආදායමකින් තොරව ගුවන් හමුදාව සඳහා ගුවන් යානා පහසුකම් සහ ගුවන් යානා සේවා සපයනු ලබයි. ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ මෙහෙයුම්වලට අදාළ පිරිවැය ඉස්මතු කිරීමට යාන්ත්‍රණයක් නොමැති අතර එම පිරිවැය ප්‍රකාශිත ගුවන් තොටුපලවල මෙහෙයුම් පිරිවැයට ස්වයංක්‍රීයව බලපානු ඇත.

(ඇ) 2019 ඔක්තෝබර් 17 දින යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ආරම්භ කර තිබුණි. ගුවන් තොටුපළ ආරම්භයේ සිට ගුවන් යානා සංචලනයන් 166 ක් සහ මගීන් 5035 ක් පමණක් වාර්තා කර ඇති අතර පසුගිය වසර 04 තුළ වාර්තා වූ සමුච්චිත පාඩුව රු.මිලියන 232.8 කි. සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ආදායම සහ මෙහෙයුම් වියදම් පිළිවෙලින් රුපියල් මිලියන 4.7 ක් සහ රුපියල් මිලියන 81.8 ක් විය.

JIA දැනටමත් නියමිත ජාත්‍යන්තර මෙහෙයුම් නැවත ආරම්භ කර ඇති අතර දැනට සතියකට ගුවන් ගමන් 04ක් ක්‍රියාත්මක කරයි. තවද, බිම් පරිහරණ සේවා සහ තීරුබදු රහිත කොමිස් මුදලින් අමතර ආදායමක් උපයා ගනු ලැබේ.

යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වඩාත් කාර්යක්ෂම හා ඵලදායී අයුරින් සහ ලාභදායී ආකාරයෙන් ක්‍රියාත්මක කිරීමට සහ වැඩිදියුණු කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(ඈ) 2018 මාර්තු 25 වන දින මඩකලපුව ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ නැවත සිවිල් මෙහෙයුම් සඳහා විවෘත කර ඇති අතර පසුගිය වසර පහ තුළ රු. මිලියන 86.62 ක මුදලක් වියදම් කර තිබුණද සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටත් කිසිදු ආදායමක් උපයා නොතිබුණි.

AASL විසින් මඩකලපුව ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ පෙර සිදු කළ ආකාරයටම සිවිල් මෙහෙයුම් සිදු කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවට පැවරීම සම්බන්ධයෙන් සලකා බලනු ලබයි. මේ සම්බන්ධයෙන් නිල ඉල්ලීම 2022 ඔක්තෝබර් 18 වන දින අමාත්‍යාංශය වෙත යොමු කර ඇත.

මඩකලපුව ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වඩාත් කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායී අයුරින් සහ ලාභදායී අයුරින් ක්‍රියාත්මක කිරීමට සහ වැඩිදියුණු කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

3.4 මතභේදයට තුඩුදෙන ස්වභාවයේ ගනුදෙනු

විගණන ගැටළුව

කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම

නිර්දේශය

2002 අංක 34 දරන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරී පනතේ 9 වැනි වගන්තිය යටතේ අමාත්‍යවරයා වෙත පැවරී ඇති බලතල ප්‍රකාරව, 2017 දෙසැම්බර් 21 දිනැති අංක 2050/38 දරන අතිවිශේෂ ගැසට් පත්‍රයෙන් ප්‍රකාශයට පත් කරන ලද නියෝගය මගින් අමාත්‍යවරයා විසින් පනතේ දෙවන උපලේඛනයේ නිශ්චිතව දක්වා ඇති ගුවන් තොටුපළවල් (කටුනායක ගුවන් තොටුපළ සහ රත්මලාන ගුවන් තොටුපළ) සහ තුන්වන උපලේඛනයේ දක්වා ඇති ගුවන් යානා පහසුකම් හත සහ ඊට අදාළ ඉඩම් (එහි ඇති ගොඩනැගිලි සහ ව්‍යුහයන් සහ ඊට අදාළ ඉඩම) ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට පවරා තිබුණි. කෙසේ වුවද ඉඩම්වල අයිතිය පැවරීමකින් තොරව සමාගම පිහිටවූ 1983 වසරේ සිට 2022 දෙසැම්බර් 31 දක්වා ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සපයන්නා ලෙස ගුවන් තොටුපළවල යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම සඳහා සමාගම විසින් රු. මිලියන 76,328 ක මුදලක් (ධාරණ වටිනාකම) ආයෝජනය කර තිබුණි.

1983 අංක 11 දරන ගුවන් සංචලන (විශේෂ විධිවිධාන) පනතට අනුව, පවරා දෙන දිනයට පෙර දිනට ගුවන් තොටුපළ අධිකාරිය සන්නකයේ සහ පාලනයේ ඇති සියලුම නිශ්චල දේපළ සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂවරයාට සහ පවරා දෙන දිනයට පෙර දින ගුවන් තොටුපළ අධිකාරියට හිමිකම් ඇති හා එහි සන්නකයේ සහ පාලනයේ පවතින මුදල් ඇතුළුව සියලුම වංචල දේපළ ගුවන් සංචලන පනතේ 21A වගන්තිය යටතේ පත් කරන ලද නියෝජිතයා වෙත පැවරිය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, ගුවන් නාවික (විශේෂ විධිවිධාන) පනතේ පවතින විධිවිධානවලට අනුව, සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ වෙත පැවරී ඇති සහ අමාත්‍යවරයා විසින් නියෝජිතයා වෙත ලබා දී ඇති සියලුම වංචල සහ නිශ්චල දේපළ 1982 ජනවාරි 20 වන දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි, රජය සතු දේපළ ලෙස සැලකේ. 1982 අංක 2 දරන ගුවන් නාවික (විශේෂ විධිවිධාන) පනතට හා දැනට 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන් සේවා පනතට අනුව, AASL නියෝජිතයා ලෙස ගැසට් කර ඇති අතර, බණ්ඩාරනායක, මන්නල රාජපක්ෂ, කොළඹ ගුවන් තොටුපළ- රත්මලාන, මඩකලපුව සහ යාපනය ගුවන් තොටුපළවල සංවර්ධනය කිරීම් ඇතුළුව මෙහෙයුම් හා නඩත්තු කිරීම් භාර දී තිබුණි. ඒ අනුව, 1983 වසරේ සිට 2022 දෙසැම්බර් දක්වා ගුවන් තොටුපළවල ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම සහ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය සඳහා AASL විසින් දළ වශයෙන් රු. මිලියන 76,328ක විශාල ආයෝජන සිදු කර තිබුණි. පසුගිය වසර 40ක කාලය තුළ විශාල ප්‍රාග්ධන ආයෝජනයකින් AASL විසින් ඉඩම් සංවර්ධනය කර එම ඉඩම්වල ඉදිකිරීමෙන් පසු ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය ඉඩම්/ගොඩනැගිලි සහ ව්‍යුහයන් වෙත පැවරීමට කටයුතු කරමින් සිටී.

අදාළ අධිකාරීන්ගෙන් අනුමැතිය ලැබීමෙන් පසුව පමණක් ආයෝජනය කළ යුතු අතර මේ සම්බන්ධයෙන් ඉහළ මට්ටමේ සාකච්ඡාවක් ආරම්භ කළ යුතුය.

එබැවින්, ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම, ගුවන් තොටුපළ ඉදිකිරීම් සහ සංවර්ධනය සඳහා මෙතෙක් කර ඇති ආයෝජන පිළිබඳව AASL ද සැක පහළ කරයි.

ඉහත කරුණු අනුව, AASL හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ මහපෙන්වීම මත මෙම කරුණු, තවදුරටත් සංවර්ධනය කිරීම සහ AASL විසින් ඉඩම් ප්‍රයෝජනයට ගැනීම සඳහා විසඳුමක් ලෙස හෝ ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ගයක් සඳහා 2022 සැප්තැම්බර් මාසයේදී රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයාගේ අවධානයට යොමු කර ඇත.

3.5 ව්‍යාපෘති හෝ ප්‍රාග්ධන කටයුතුවල ප්‍රමාදයන්

විගණන ගැටළුව	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) B පැකේජයේ දුරස්ථ ගඟන යාත්‍රාංගනය සහ බැහැරුම්පටයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු 2017 අප්‍රේල් 25 දින ආරම්භ කර 2019 ඔක්තෝබර් 24 වන විට අවසන් කිරීමට නියමිතව තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, ඉදිකිරීම් කටයුතු 2022 ජනවාරි 26 දින අවසන් කර තිබුණි. එබැවින්, ව්‍යාපෘතියේ අපේක්ෂිත ප්‍රතිඵලය නියමිත කාලය තුළ සාක්ෂාත් කර ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි.</p>	<p>පැකේජය-B හි ඉදිකිරීම් කටයුතු 2017 අප්‍රේල් 25 වන දින ආරම්භ කරන ලද අතර 2019 ඔක්තෝබර් 24 දින අවසන් කිරීමට නියමිතව තිබුණි. වලංගු හේතූන් මත උපදේශක විසින් පහත කාලය දීර්ඝ කිරීම නිර්දේශ කර ඇත. 2020 පෙබරවාරි 29 දක්වා කාලය දීර්ඝ කිරීම. 2022 ජනවාරි 26 වැනි දින වැඩ නිම කරන ලද අතර එකඟ වූ කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසිවලට අනුව, ජපාන යෙන් 106,937,376.00 සහ රු.410,768,933 සඳහා හානි ප්‍රමාද කිරීම කොන්ත්‍රාත්කරුගෙන් අය කරන ලදී. BoQ හි එක් එක් වැඩ කොටස සාර්ථකව නිම කිරීමෙන් සහ අදාළ ගිවිසුම් වගකීම් ඉටු කිරීමෙන් පසු කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත භාර ගැනීමේ සහතිකය නිකුත් කරන ලදී. මෙම කොන්ත්‍රාත්තුවේ, වැඩ අවසන් කිරීමේදී වැඩ අවසන් කිරීමේ සහතිකයක් නොතිබුණි. ඒ වෙනුවට, උපදේශකයා විසින් දෝෂ දැනුම්දීමේ කාලසීමාව සාර්ථකව සම්පූර්ණ කිරීමෙන් පසු, සියලු දෝෂ සඳහා අවධානය යොමු කරමින් සහ සියලු කොන්ත්‍රාත් වගකීම් ඉටු කිරීමෙන් පසු කාර්ය සාධන සහතිකය නිකුත් කරනු ලැබේ.</p>	<p>ව්‍යාපෘතියේ අපේක්ෂිත ප්‍රතිඵල ලබා ගැනීම සඳහා ව්‍යාපෘති ප්‍රමාදයන් අවම කළ යුතුය.</p>

(ආ) පැකේජය A - මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල සහ ආශ්‍රිත කටයුතු ඉදිකිරීම.

ඉහත ඉදිකිරීම් කටයුතු ජපානයේ කොන්ත්‍රාත්කරුවෙකු වෙත 2020 මාර්තු 04 දින ලබා දී තිබුණු අතර 2020 මාර්තු 12 දින ගිවිසුම අත්සන් කර 2020 මාර්තු 25 වන දින කාර්යසාධන බැඳුම්කරය ලබා දී තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, ඉදිකිරීම් කටයුතු, 2020 මාර්තු 12 දින එනම් ගිවිසුම අත්සන් කිරීමෙන් පසු මාස 09ක ප්‍රමාදයකින් යුතුව 2020 දෙසැම්බර් 15 දින ආරම්භ කර තිබුණි. තවද, කොන්ත්‍රාත්කරුගේ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලැස්මට අනුව, 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට කොන්ත්‍රාත්තුවේ ප්‍රගතිය සියයට 30ක් විය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, කොන්ත්‍රාත්තුවේ සැබෑ ප්‍රගතිය සියයට 5.38 ක් පමණක් විය. කළමනාකරණ විසින් දැක්වූ අදහසට අනුව, Covid-19 වසංගතය සහ ගෝලීය සංචාරක සීමා කිරීම් ප්‍රගතිය අඩුවීම සඳහා ප්‍රධාන හේතූන් විය.

2020 මාර්තු 04 වන දින පැකේජය A හි කොන්ත්‍රාත්තුව Taisei කෝපරේෂන් (TC) වෙත ප්‍රදානය කරන ලද අතර 2020 මාර්තු 12 වන දින ගිවිසුම් අත්සන් කරන ලදී. TC විසින් 2020 මාර්තු 25 වන දින කාර්ය සාධන බැඳුම්කරය ඉදිරිපත් කරන ලදී.

පහත සඳහන් හේතු නිසා කොන්ත්‍රාත්තුව ආරම්භ කිරීම 2020 දෙසැම්බර් 15 දක්වා ප්‍රමාද විය.

අ) එවකට පැවති Covid 19 වසංගතය සහ ගෝලීය සංචාර සීමා කිරීම් හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත්කරුගේ විදේශීය කාර්ය මණ්ඩලය ගෙන්වා ගැනීමට නොහැකි වීම.

ආ) ශ්‍රී ලංකා රජය 2020 මාර්තු 15 සිට 2020 අප්‍රේල් 20 දක්වා සම්පූර්ණ රට වසා තැබීමක් ප්‍රකාශයට පත් කරන ලද අතර, ඉදිකිරීම් ස්ථාන ක්‍රියාකාරකම් ඇතුළුව රැස්වීම් සහ වලනයන් සීමා කරන ලදී. අර්ධ වසා තැබීම්, ප්‍රදේශ හුදකලා කිරීම, ගමන් සීමා කිරීම්, නිරෝධායන ඇදිරි නීතිය සහ නිවසේ සිට වැඩ කිරීම යනාදිය විය.

ඇ) 2020 දෙසැම්බර් 15 දිනට පෙර කොන්ත්‍රාත්කරුට වැඩ ආරම්භ කරන ලෙස උපදෙස් ලබා දුන්නද, එම වැඩ බිම්වල අඛණ්ඩ ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා රට තුළ පවතින වසංගත තත්ත්වය තුළ සහතිකයක් ලැබී නොතිබුණි.

ඈ) කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් 2020 ඔක්තෝබර් 07 දින අත්තිකාරම් ගෙවීමේ සුරක්ෂණය සපයනු ලබන අතර එය උපදේශකයා විසින් වැඩ ආරම්භ කිරීමට උපදෙස් දීම සඳහා පූර්ව අවශ්‍යතාවයකි.

ඉ) කෙසේ වෙතත්, 2020 දෙසැම්බර් 15 දිනට පෙර භූගත මැනුම්, පාංශු පරීක්ෂණ සහ කඩා ඉවත් කිරීමේ මැනුම් වැනි මූලික කටයුතු සිදු කිරීමට කොන්ත්‍රාත්කරුට අවසර දී ඇත.

දෛනික වැඩ සහ සම්පත් වෙන්කිරීම් සැලැස්මට අනුකූලව, සත්‍ය වැඩ හා සම්පත් වෙන්කිරීම් සමාලෝචනය කර අධීක්ෂණය කළ යුතුය. තවද, මාසික ප්‍රගතිය පිළිබඳව විශේෂ අවධානයක් යොමු කරමින් කොන්ත්‍රාත්තුවේ සැලසුම්ගත ප්‍රගතිය සමාලෝචනය කළ යුතුය.

(c) සමාගමේ පද්ධති සහ ක්‍රියාවලීන්වල කාර්යක්ෂමතාවය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා AASL සඳහා ව්‍යවසාය සම්පත් සැලසුම් පද්ධතියක් (ERP) ක්‍රියාත්මක කිරීමට යෝජනා කරන ලදී. ඒ අනුව, AASL සහ IFS (Research Development (PVT) Ltd) අතර ව්‍යවසාය සම්පත් සැලසුම් (ERP) පද්ධති මොඩියුල ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා 2019 අගෝස්තු 15 වන දින

පහත හේතු නිසා ව්‍යාපෘතිය ප්‍රමාද විය.

- i. මෙහෙයුම් කමිටුව සමඟ සාකච්ඡා නොකොට මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කරන ලද වැරදි පරතර (GAP) ලේඛනය
- ii. COVID
- iii. III) GI-සඵවීයට පසු ගැටළු නිරාකරණය

සැලසුම් කළ පරිදි සහ විශාල ප්‍රමාදයකින් තොරව ව්‍යාපෘතිය අවසන් කළ යුතුය.

(ii) ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියේ ප්‍රමාදය හේතුවෙන් ප්‍රසම්පාදනය සඳහා ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය වූ රු. මිලියන 23, (මුල් ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය) රු. මිලියන 26.9 ක් දක්වා වැඩි වී තිබුණි.

2019 වර්ෂය තෙක් ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය දිගටම පැවතුණු බැවින් ප්‍රසම්පාදන කමිටුවට ඉදිරිපත් කිරීමට පෙර 2019 වර්ෂය යටතේ අයවැය ප්‍රතිපාදන ලබා ගැනීම, සාධාරණීකරණය කිරීම සඳහා කාලය ලබා ගන්නා ලදී. එසේම, ඇස්තමේන්තු පිරිවැය සංශෝධනය කිරීම හේතුවෙන් ප්‍රසම්පාදන ලියකියවිලි සංශෝධනය කිරීමට සිදු විය.

ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියේදී නිසි ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමෙන් ප්‍රසම්පාදනය මත අමතර පිරිවැය අවම කළ යුතුය.

(ආ) බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළෙහි 50kW සහ 25kW Grid Tie Inverters සැපයීම. (ඇස්තමේන්තුගත වියදම රුපියල් මිලියන 3 කි.)

(i) මූලික ප්‍රසම්පාදන කාලසටහන අනුව, මෙම ප්‍රසම්පාදනය 2019 ජූලි 25 දින ආරම්භ කර 2019 ඔක්තෝබර් 19 දින අවසන් කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය සිදුවෙමින් තිබියදී, සැපයුම්දාම කළමනාකාරිත්වය විසින් 2022 මැයි 27 දිනැති තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටු වාර්තා අනුව, ප්‍රසම්පාදනය අවලංගු කරන ලෙස අංක 02 ටෙන්ඩර් මණ්ඩලයට දන්වා තිබුණි. එය අවලංගු කරන විට මෙම ප්‍රසම්පාදනය සඳහා වසර තුනකට ආසන්න කාලයක් ගත වී තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය. ක්‍රියාමාර්ග නොගෙන අනවශ්‍ය ලෙස ලිපිගොනු තබා ගැනීම හා ඊළඟ මට්ටමට යොමු කිරීම ප්‍රමාදවීම සහ ලිපිගොනු භාරදීමේ ප්‍රමාදය සහ ප්‍රසම්පාදනයට පෙර සූදානමක් නොමැතිවීම ප්‍රමාදයට හේතු වී තිබුණි.

මූලික ප්‍රසම්පාදන කාලසටහන අනුව, මෙම ප්‍රසම්පාදනය 2019.05.14 දින ආරම්භ කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. COVID-19 හේතුවෙන් මිල උච්චාවචනය, කල්දැමීම, අවලංගු කිරීම සිදු විය.

ලංසු වලංගු කාලය අවසන් වීමට පෙර ප්‍රසම්පාදන කාලසටහන අනුව ප්‍රසම්පාදනය සම්පූර්ණ කළ යුතුය.

(ii) ඉහත අවලංගු කිරීම හේතුවෙන් පහත සඳහන් පාඩු/ප්‍රමාදයන් සිදු විය හැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

එකඟයි, වසංගත තත්ත්වය හේතුවෙන් එය AASL පාලනයෙන් බැහැරව පවතී.

ප්‍රමාදයකින් තොරව ප්‍රසම්පාදනය කිරීමෙන් අපේක්ෂිත ප්‍රතිඵල ලබා ගත යුතුය

- අපේක්ෂා කළ පරිදි සූර්ය බලශක්ති උත්පාදන මගින් විදුලි වියදම් අඩු කර ගැනීමට නොහැකිවීම
- නව ප්‍රසම්පාදන පිරිවැය වැඩි විය හැකිවීම
- මෙම ප්‍රසම්පාදනය අවලංගු කළ බැවින්, අවශ්‍යතා කල් දැමීමට සිදු විය හැකිවීම

ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාකාරකම් සඳහා දරන ලද වියදම් සහ කාලය අනාර්ථීක වී තිබුණි.

(ඇ) කේබල් සන්නද්ධ 4 Core-CU/XLPE/SWA/PVC සැපයීම - රත්මලාන

(ඇස්තමේන්තුගත වියදම රුපියල් මිලියන 6.03 කි.)

ප්‍රසම්පාදන ලිපිගොනුවේ ඇතුළත් තොරතුරුවලට අනුව, 2021 දෙසැම්බර් 16 දින මිලදී ගැනීමේ ඉල්ලීම කර තිබුණු අතර 2023 පෙබරවාරි 03 දින භාණ්ඩ ගබඩාවට ලැබී තිබුණි. මෙම ප්‍රසම්පාදනය සඳහා ගත වූ කාලය මාස 13කට ආසන්න බව නිරීක්ෂණය විය. ප්‍රසම්පාදන කාලසටහනට අනුව මාස 04 කින් අවසන් කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණද ක්‍රියාමාර්ග නොගෙන අනවශ්‍ය ලෙස ලිපිගොනු තබා ගැනීම සහ ඊළඟ මට්ටමට යොමු කිරීම, ලිපිගොනු භාරදීමේ ප්‍රමාදයන් සහ ප්‍රසම්පාදනය සඳහා පූර්ව සුදානමක් නොමැතිකම ප්‍රමාදයට හේතු වී තිබුණි.

SCM අංශයට මිලදී ගැනීමේ ඉල්ලීම 2021-12-21 දින ලැබී තිබුණු අතර GRN දිනය 16-02-2023 විය.

ප්‍රසම්පාදන කාලසටහන අනුව ප්‍රසම්පාදනය සම්පූර්ණ කළ යුතුය.

(ඈ) කේබල් සන්නද්ධ 4 Core (120 SQ.mm) සැපයීම - රත්මලාන

(ඇස්තමේන්තුගත වියදම රුපියල් මිලියන 4.15 කි)

(i) 2021 දෙසැම්බර් 28 වැනි දින මිලදී ගැනීමේ ඉල්ලීම කර 2023 පෙබරවාරි 03 දින භාණ්ඩ ගබඩාවට ලැබී තිබුණි. මෙම ප්‍රසම්පාදනය සඳහා ගත වූ කාලය මාස 13ක් බව නිරීක්ෂණය විය. කෙසේ වෙතත්, ප්‍රසම්පාදන කාලසටහනට අනුව එය මාස 3 කින් අවසන් කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. ක්‍රියාමාර්ග නොගෙන අනවශ්‍ය ලෙස ලිපිගොනු තබා ගැනීම සහ ඊළඟ මට්ටමට යොමු කිරීමේ ප්‍රමාදය, ලිපිගොනු භාරදීමේ ප්‍රමාදය සහ ප්‍රසම්පාදනයට පෙර සුදානමක් නොමැතිකම ප්‍රමාදයට හේතු වී තිබුණි.

SCM අංශයට මිලදී ගැනීමේ ඉල්ලීම 2021-12-28 දින ලැබී තිබුණු අතර GRN දිනය 16-02-2023 විය.

ප්‍රසම්පාදන කාලසටහන අනුව ප්‍රසම්පාදනය සම්පූර්ණ කළ යුතුය.

(ii) ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියේ ප්‍රමාදය හේතුවෙන් ප්‍රසම්පාදනය අවසන් වන විට ප්‍රසම්පාදනය සඳහා රු.මිලියන 4.15 ක් වූ ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය (මුල්) රු. මිලියන 5.01 ක් දක්වා වැඩි වී තිබුණි.

එය වෙනස් වනු ඇත. අනාවැකි ප්‍රකාශ කල නොහැක

ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියේදී නිසි ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමෙන් ප්‍රසම්පාදනය මත ඇති වන අමතර පිරිවැය අවම කළ යුතුය

- (iii) 2006 භාණ්ඩ හා වැඩ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශවල අංක 4.2.3 අදියර 2 (ඇ) ඡේදයට අනුව, ප්‍රසම්පාදන කාලසටහනට එකඟ වූ පසු, ප්‍රසම්පාදන කමිටුව සහ තාක්ෂණ කමිටුව විසින් ප්‍රසම්පාදන ඒකකය සමඟ සාකච්ඡා කර ප්‍රගතිය අධීක්ෂණය කළ යුතුය. විශාල ප්‍රමාදයක් සිදු වූ විට, ප්‍රමාදයට හේතු පැහැදිලි කිරීම, ප්‍රතිකර්ම ක්‍රියාමාර්ග සහ NPA වෙත දැනුම් දීම, ප්‍රසම්පාදන ඒකකයේ වගකීම වේ. කෙසේ වෙතත්, ඉහත ප්‍රසම්පාදන කටයුතුවල විශාල ප්‍රමාදයන් ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. එහෙත් අනවශ්‍ය කාල ප්‍රමාදයන් අවම කිරීමට ප්‍රසම්පාදන කමිටුව නිසි ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.

අපගේ පාලනයෙන් ඔබ්බට ගිය ගෝලීය වශයෙන් බලපා ඇති COVID-19 තත්ත්වය හේතුවෙන් අනපේක්ෂිත ප්‍රමාදයන් සිදු විය. ප්‍රසම්පාදන ප්‍රමාදය කඩිනම් කිරීම සඳහා, ප්‍රසම්පාදන කටයුතු පිළිබඳව සොයා බැලීමට සහ ප්‍රසම්පාදන ප්‍රමාදයන් සඳහා යෝජනා ලබා දීමට ප්‍රසම්පාදන කමිටුවක් පත් කර තිබුණි..

අනවශ්‍ය කාල ප්‍රමාදයන් අවම කිරීමට නිසි ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම ප්‍රසම්පාදන කමිටුවේ වගකීමකි.

- (iv) 2006 භාණ්ඩ හා වැඩ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශවල අංක 1.2.1(අ) සහ (ඇ) ඡේදවලට අනුව, ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය උපරිම ආර්ථිකබව, කාලෝචිත බව සහ ප්‍රසම්පාදනයේ ගුණාත්මක බව සහතික කළ යුතු අතර එමඟින් වැඩ සහ බෙදාහැරීම් උසස් තත්ත්වයෙන් හා කඩිනමින් ක්‍රියාත්මක කිරීමත් සමඟ පිරිවැය අවම කර ගත යුතු විය. කෙසේ වෙතත්, ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය තුළින් ඉහත කරුණු සහතික කර නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

COVID-19 වසංගතයේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, සියලුම රාජ්‍ය/පෞද්ගලික අංශයේ සමාගම්වලට තම එදිනෙදා කටයුතු පමණක් පවත්වාගෙන යාමට තම ව්‍යාපාර සැලැස්ම, පරිපාලන වැඩ සැලැස්ම වෙනස් කිරීමට සිදු විය.

ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියේදී ආර්ථිකබව, කාලෝචිත බව සහ ගුණාත්මකභාවය උපරිම කිරීම සහතික කළ යුතුය.