

**ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගම - 2022/ 2023**

---

**1. මූල්‍ය ප්‍රකාශන**

**1.1 මතය**

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ (“සමාගම”) සහ එහි පරිපාලිතයන්ගේ (“සමූහය”) 2023 මාර්තු 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ ලාභ හා අලාභ ප්‍රකාශනය, හිමිකම් වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාළ සටහන්, සාරාංශගත වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවලින් සමන්විත 2023 මාර්තු 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 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 වෘත්තීයව යෙදී සිටින වරලත් ගණකාධිකාරී සමාගමක සහය මා ලබා ගන්නා ලදී.

සමාගමේ සහ සමූහයේ 2023 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.

**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 විශ්වාසයයි.

**1.3 කරුණු අවධාරණය කිරීම**

**(අ) අඛණ්ඩ පැවැත්මට අදාළ ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතභාවය**

2023 මාර්තු 31 න් අවසන් වර්ෂය සඳහා සමූහයේ අලාභය රු.මිලියන 71,306.66 (2022 රු.මිලියන 163,583.08) ක් වූ අතර එදිනට සමුච්චිත අලාභය රු.මිලියන 601,781.56 (2022- රු.මිලියන 529,212.71) ක් ද එදිනට සමූහයේ ජංගම වත්කම් ඉක්ම වූ ජංගම වගකීම් රු.මිලියන 418,568.67 (2022- රු.මිලියන 292,420.15) ක් ද මුළු වත්කම් ඉක්ම වූ මුළු වගකීම් රු.මිලියන 494,429.99 (2022- රු.මිලියන 426,423.83) ක් ද බව හෙළිදරව් කර ඇති මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සටහන් 2.1.1 කෙරෙහි අවධානය යොමු කරමි. තවද, සමාගම 2023 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය තුළ රු.මිලියන 73,621.53 (2022- රු.මිලියන 166,369.68) ක ඉද්ධ අලාභයක්ද රු.මිලියන 612,376.11 (රු.මිලියන 537,505.15) ක සමුච්චිත අලාභයක් ද ලබා ඇති අතර, එදිනට, සමාගමේ ජංගම වත්කම් ඉක්ම වූ ජංගම වගකීම් රු.මිලියන 431,624.55 (රු.මිලියන 302,702.50) ක් ද මුළු වත්කම් ඉක්ම වූ මුළු වගකීම් ප්‍රමාණය රු.මිලියන 509,174.88 (රු.මිලියන 437,036.92) ක් ද වී තිබුණි.

සමාගමේ/ සමූහයේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම උපකල්පනයක් ලෙස ඉදිරියට යාමට ඇති හැකියාව පිළිබඳව සැලකිය යුතු සැකයක් ඇති කළ හැකි ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතභාවයක් පවතින බව සටහන 2.1.1 හි දක්වා ඇති අනෙකුත් කරුණු සමඟ එවැනි සිදුවීම් හෝ කොන්දේසිවල පැවැත්ම පෙන්නුම් කරයි.

**(ආ) ගුවන් යානා ලැබීමට පෙර ගෙවීම්**

2023 මාර්තු 31 දිනට රු.මිලියන 6,288.68 (ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 19.21) ක් වූ ගුවන් යානා ලැබීමට පෙර ගෙවීම්වලට අදාළ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සටහන 5 කෙරෙහි අවධානය යොමු කරන අතර, එම මුදල අයකර ගැනීම සඳහා සැපයුම්කරු සමඟ ගිවිසුමේ දක්වා ඇති ආරවුල් විසඳීමේ යාන්ත්‍රණය හරහා සිදුවන හානි සමඟ සමාගම හිමිකම් පෑමක් කර තිබුණි.

මාගේ මතය මෙම කරුණු මත තත්වගණනය නොකරමි.

**1.4 මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණයේ සහ ඊට සම්බන්ධ පාලනය කරන 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 ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවනු පිණිස අවශ්‍ය වන අභ්‍යන්තර පාලනයන් තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වේ.

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

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

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

**1.5 විගණන විෂය පථය**

සමස්තයක් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශන, වංචා සහ වැරදි නිසා ඇතිවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර බවට සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාදීම සහ මාගේ මතය ඇතුළත් විගණන වාර්තාව නිකුත් කිරීම මාගේ අරමුණ වේ. සාධාරණ සහතිකවීම උසස් මට්ටමේ සහතිකවීමක් වන නමුත්, ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනය සිදු කිරීමේදී එය සෑමවිටම 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 ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් ඇතිවීමේ අවදානම් හඳුනාගැනීම හා තක්සේරු කිරීම සඳහා අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලැසුම් කර ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. වරදවා දැක්වීම් හේතුවෙන් සිදුවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවකින් සිදුවන්නා වූ බලපෑම ප්‍රබල වන්නේ ඒවා දුස්සන්ධානයෙන්, ව්‍යාජ

ලේඛන සැකසීමෙන් ,වේතනාන්විත මහභැරීමෙන්, වරදවා දැක්වීමෙන් හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මහ භැරීමෙන් වැනි හේතු නිසා වන බැවිනි.

- අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමේ අදහසින් නොවුවද, අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස අභ්‍යන්තර පාලනය පිළිබඳව අවබෝධයක් ලබාගන්නා ලදී.
- භාවිතා කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල උචිතභාවය, ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තුවල සාධාරණත්වය සහ කළමනාකරණය විසින් කරන ලද සම්බන්ධිත හෙළිදරව් කිරීම් අගයන ලදී.
- සිද්ධීන් හෝ තත්ත්වයන් හේතුවෙන් සමූහයේ 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 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 හා අන්තර්ගතය සඳහා පාදක වූ ගනුදෙනු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණව ඇතුළත් වී ඇති බව සහ හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ථ ඉදිරිපත් කිරීම් අගයන ලදී.

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

- තොරතුරු ඉදිරිපත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් බලන කළ සමූහයේ 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 පවත්වාගෙන යනු ලැබේ ද යන බව;
- යම් අදාළ ලිඛිත නීතියකට හෝ සමූහයේ පාලක මණ්ඩලය විසින් නිකුත් කරන ලද වෙනත් පොදු හෝ විශේෂ විධානයකට අනුකූලව, සමූහයේ 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 භාවිතා කර ඇති බව,

**1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම සම්බන්ධයෙන් වූ විගණන නිරීක්ෂණ**

**1.6.1 විගණනය සඳහා ලිඛිත සාක්ෂි නොවීම**

විෂය	මුදල රු.	නොසැපයූ විගණන සාක්ෂි	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) HSBC- Hong Kong 111-417531-001	4,763,375	බැංකු ප්‍රකාශන සහ ශේෂ තහවුරු කිරීමේ ලිපි	අක්‍රීය බැංකු ගිණුම නැවත සක්‍රීය කිරීමට සහ වසා දැමීමට HSBC Hong Kong සමඟ සන්නිවේදන මාර්ගයක් ස්ථාපිත කිරීමට කළමනාකරණය ශ්‍රී ලංකා HSBC සමඟ කටයුතු කරනු ඇත.	බැංකු ප්‍රකාශන සහ ශේෂ තහවුරු කිරීමේ ලිපි ලබා ගත යුතුය.
(ආ) HSBC Hong Kong 111-417531-002	982,420			

**1.7 ලැබිය යුතු සහ ගෙවිය යුතු ගිණුම්**

**1.7.1 ලැබිය යුතු මුදල්**

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
සමාගම විසින් 2022 මාර්තු 31 සහ 2023 මාර්තු 31 දිනට පිළිවෙලින් රු.මිලියන 2,028.66 ක් සහ රු.මිලියන 2,522.86 ක් වූ වසරකට වැඩි වෙළෙඳ ණය ගැතියන් සඳහා වයස් විශ්ලේෂණ පවත්වා ගෙන ගොස් නොතිබුණ අතර 2023 මාර්තු 31 දිනට රු.මිලියන 1,230.83 ක් වූ වෙළෙඳ ණය ගැතියන් වසර 05 කට වඩා වැඩි කාලයක් අය කර ගැනීමකින් තොරව පවතින බව විගණනයෙන් නිරීක්ෂණය විය.	සියලුම ණය ගැතියන් කාලෝචිත ලෙස පසු විපරම් කර ඇති අතර සියලුම හිඟ අයිතම සඳහා අදාළ ක්‍රියාමාර්ග ගනු ලබයි. එසේම ණය ගැතියන් පිළිබඳව විගණන කමිටුව කාර්තුමය වශයෙන් විමසීම් කරනු ලබයි. ඉහත වසර 5 ක ශේෂයට ඇතුළත් ප්‍රධාන අයිතම වන්නේ මිහින් ලංකා - රු.මිලියන 1,028 (දැනට ඇවර කෙරෙමින් පවතින අවසන් නඩු විභාගය 2023 මැයි මාසයේදී විය.), ජනාධිපති ලේකම් කාර්යාලය- රු.මිලියන 113 (අධ්‍යක්ෂ මට්ටමින් පසු විපරම් කර, ඒ සම්බන්ධයෙන් අදාළ සියලුම අමාත්‍යාංශ වෙත ලිපි යවා ඇත.) පකිස්ථාන ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවය - රු.මිලියන 63 (පකිස්ථානයේ බදු ගැටළුව අවසන් වන තෙක් විවෘතව තබා ඇත.) එසේම වසරකට වැඩි නමුත් වසර 5 කට අඩු ප්‍රධාන අයිතම • BSP පැහැර හැරීම් රු.මිලියන 637 ප්‍රතිසාධන ක්‍රියාමාර්ගයක් ලෙස බහුතරයක් සඳහා IATA විසින් නීතිමය ක්‍රියාමාර්ග අනුගමනය කරමින් පවතී. රු.මිලියන 518 ක්වූ නඩත්තු සංචිත හිමිකම් මුදල් ප්‍රවාහ බලපෑමක් ඇති නොවන හිලව් කිරීමට බදු දෙන්නාගේ අනුමැතිය. කළමනාකාරීත්වය විසින් කඩිනම් ක්‍රියාමාර්ග ගෙන ඇති අතර අඛණ්ඩව අනුගමනය කරමින් පවතී.	සමාගම විසින් ණය ගැතියන්ගේ වයස් විශ්ලේෂණ කාලානුරූපව සිදු කළ යුතු අතර දිගුකාලීන ණය ගැතියන් කාර්යක්ෂම ලෙස අයකර ගැනීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය. තවද අවශ්‍ය පරිදි මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අවශ්‍ය ගැලපීම් සිදු කළ යුතුය.

1.7.2 ගෙවිය යුතු මුදල්

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) සමාලෝචිත වර්ෂයේ සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව, ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) පුද්ගලික සමාගමට (AASL) ගෙවිය යුතු ලෙස පෙන්වා ඇති මුදල රු.මිලියන 808.14 කි. කෙසේ වෙතත්, AASL හි මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අනුව ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමෙන් ලැබිය යුතු ලෙස පෙන්වා ඇති මුදල රු.මිලියන 2,298.11 කි. එබැවින්, ශේෂ දෙක අතර වෙනස රු.මිලියන 1,489.98 කි.</p>	<p>2023 මාර්තු 31 දිනට අනුමත නොකළ ඉන්වොයිසිවලින් මෙම වෙනස පිළිබිඹු වන අතර මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ප්‍රතිපාදන සලසා ඇති අතර වෙළඳ සහ අනෙකුත් ගෙවිය යුතු දේ යටතේ පිළිබිඹු වේ. AASL වෙතින් ලැබුණු තහවුරු කිරීම් සමඟ අපි සැසඳීමක් සිදු කර ඇති අතර කිසිදු විෂමතාවයක් හමු වී නොමැත.</p>	<p>ගිණුම් ශේෂයන් සමථයකට පත් කිරීමට කඩිනම් ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.</p>
<p>(ආ) 2003 අංක 25 දරන මුදල් පනතේ 4(3) වගන්තියට අනුව, ගුවන් යානයක ඕනෑම ක්‍රියාකරුවෙකු එම්බාර්කේෂන් බද්ද නියමිත වෙලාවට නිසි බලධාරියාට ගෙවීමට අපොහොසත් වීම පැහැර හැරීමක් ලෙස සලකනු ලබන අතර ගෙවිය යුතු මුළු මුදල මත පොලිය ගණනය කරනු ලැබේ. සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් විසින් නිකුත් කරන ලද අංක FN/16/2/24 හා 2023 පෙබරවාරි 03 දිනැති ලිපිය අනුව, සීමාසහිත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගම විසින් 2022 ජනවාරි 01 සිට දෙසැම්බර් 31 දක්වා කාලය තුළ ප්‍රමාද වූ ගෙවීම් සඳහා රු.මිලියන 449.1 ක ප්‍රමාද වූ පොලියක් ගෙවිය යුතුය. සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද තොරතුරුවලට අනුව, එම්බාර්කේෂන් බද්ද ලෙස රු.මිලියන 4,540 ක් ගෙවිය යුතු අතර 2023 ජනවාරි සිට මාර්තු දක්වා කාලය සඳහා ඒ මත ප්‍රමාද වූ පොලිය ලෙස රු.මිලියන 122 ක මුදලක් මේ වන විටත් ගෙවා නොතිබුණි.</p>	<p>ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ (SLA) මුදල් ප්‍රවාහයට වසංගතය දැඩි ලෙස බලපෑ අතර, පවතින මුදලින් සියලුම මෙහෙයුම් සහ තීරණාත්මක ගෙවීම් කළමනාකරණය කිරීමට අපට සිදු විය. 2021 අප්‍රේල් මාසයේ සිට SLA හට හාණ්ඩාගාරයෙන් කිසිදු අරමුදලක් ලැබී නොමැති බව කරුණාවෙන් සටහන් කරගන්න. මෙම තත්වයන් යටතේ, CAASL (ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය) වෙත මෙම ගෙවීම් ප්‍රමාද කිරීමට SLA හට අකමැත්තෙන් හෝ බල කෙරුණි.</p>	<p>අදාළ විනිමය අනුපාත උපයෝගී කර ගනිමින් සමාගම විසින් එම්බාර්කේෂන් බද්ද ප්‍රමාදයකින් තොරව ගෙවීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.</p>
<p>(ඇ) ගෙවිය යුතු ශේෂ පිරික්සුම (APTБ) අනුව, 2023 මාර්තු 31 දිනට සමාගමේ ණය හිමියන්ගේ ශේෂය රු.මිලියන 102,038.17 කි. ඉන් වසර 5 ට වැඩි ශේෂය රු.මිලියන 802.30 කි. තවද, ණය</p>	<p>රු.මිලියන 802.30 ක් වූ වසර පහට වැඩි ශේෂයෙන් සියයට 99.5 ක් එනම් රු.මිලියන 798.27 ක් ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා)</p>	<p>රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛ අංක PED 01/2021 මඟින් නිකුත් කරන ලද රජය සතු ව්‍යවසායන් සඳහා වන මෙහෙයුම්</p>

හිමියන්ගේ ලේඛනයේ රු.මිලියන 1,353.22 ක හර ශේෂයක් ඇතුළත් වේ. ඉන් වසර 5 ට වැඩි ශේෂය රු.මිලියන 65.43 කි.

(පුද්ගලික) සමාගම (AASL) හා සම්බන්ධ ගෙවීම්වලින් සමන්විත වේ. මුදල් අමාත්‍යාංශයෙන් කිසිදු විරෝධයක් නොමැති අතර, පෙර වසරට අදාළ සියලුම අධිභාර ඉවත් කිරීමට එකඟ වී ඇත.

එයාර්බස් ප්‍රංශ ශේෂය රු.1,742,444 එයාර්බස් A350 ගුවන් යානා මිලදී ගැනීමට සම්බන්ධ බැවින් ඉංජිනේරු දෙපාර්තමේන්තුව සහ සැපයුම්කරු යන දෙඅංශයෙන්ම තහවුරු කර ගැනීමෙන් පසු එය පියවා නැත.

ලංකා අගෝස් ලේලන්ඩ් පීඑල්සී වෙත ඇති ශේෂය රු.1,676,560 කි.

රු.1,353,201,620 ක් වූ වසර 1-5 ට වැඩි හර ශේෂවලින් 85% ක් රු.1,148,320,135 ක් වූ Rolls Royce ශේෂයෙන් සමන්විත වේ. මෙය රුපියල් වලින් පමණක් වූ හර ශේෂයක් වන අතර අදාළ විනිමය බලපෑම එකම ගිණුමේ පිළිබිඹු වී ඇති නමුත් ගෙවිය යුතු ශේෂ පිරික්සුමේ පිළිබිඹු නොවේ.

වසර 1-5 කට වැඩි හර ශේෂයෙන් සියයට 4 ක් වූ එයාර්බස් කර්මාන්ත ශේෂය රු.49,089,335, වසර 10 ක් පුරා Y7 ACT පුහුණු කට්ටලයෙන් අයකර ගන්නා ගුවන් යානා මිලදී ගැනීම් සඳහා ලැබුණු ණය සටහන් වලට අදාළ වේ. (වසරකට ඇ.ඩො.114,500).

RRPF එන්ජින් කල්බදු ශේෂය රු.46,305,000, Fraport AG ශේෂය රු.41,182,256 සහ GE Engineering Services

අත්පොතෙහි 6.9 වගන්තියට අනුව නියමිත ක්‍රියාවලියක් හරහා පාඩු කපා හැරිය හැකි අතර එබැවින් ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා වෙනත් කපා හැරීමේ ශේෂයන් තහවුරු කර ගත යුතුය.

Malaysia ශේෂය  
 රු.12,617,571 පසුව  
 අයකරගෙන ඇති අතර මෙය  
 වසර 1-5 කට වැඩි හර  
 ශේෂයෙන් සියයට 7 කි. ඉහත  
 සඳහන් කර ඇති මුළු  
 ශේෂයන්, වසර 1-5 කට වැඩි  
 හර ශේෂයෙන් සියයට 96 ක්  
 එනම් රු.1,353,201,620 ක්  
 ආවරණය කරයි.  
 වසර පහට වැඩි හර ශේෂය වූ  
 රු.65,431,891 න් සියයට 98.6  
 ක් එයාර්ලයින් ඉන්ඩස්ට්‍රිස්  
 (රු.64,542,387) සම්බන්ධ  
 අර්ධ වශයෙන් අයකර ගත්  
 ණය නෝට්ටු වලින් සමන්විත  
 වන අතර එය ඉහත විස්තර  
 කර ඇති වසර 10 කට වැඩි Y7  
 ACT පුහුණු කට්ටල  
 පිරිවැයෙන් අයකර ගනු ලැබේ.

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

නීති, රීති, රෙගුලාසි ආදියට යොමුව	අනුකූල නොවීම	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් විසින් නිකුත් කරන ලද අංක EL/01/2022 හා 2022 මාර්තු 11 දිනැති නියෝගයේ 05 ඡේදය	සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් සතිපතා ප්‍රකාශයට පත් කරන ලද විනිමය අනුපාතය එම්බාර්කේෂන් බද්ද පරිවර්තනය සඳහා යොදා ගත යුතුය. කෙසේ වෙතත්, ඊට පටහැනිව සමාගම විසින් එම්බාර්කේෂන් බදු පරිවර්තනය සඳහා වැරදි විනිමය අනුපාත භාවිතා කර ඒ අනුව ගෙවා තිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන්, 2022 මාර්තු 01 සිට ජූලි 15 දක්වා කාලය සඳහා රු.මිලියන 496.4 ක එම්බාර්කේෂන් බද්ද වැඩිපුර ගෙවා තිබුණු අතර, 2023 මාර්තු 31 වන විටත් වැඩිපුර ගෙවූ මුදල අය කර ගෙන නොතිබුණි.	අතිරික්ත ගෙවීම් ප්‍රමාණය අයකර ගැනීම සඳහා CAASL සමඟ සාකච්ඡා කර එකඟතාවකට පැමිණ ඇත. CAASL විසින් ගෙවිය යුතු ප්‍රමාද පොළියට එරෙහිව එය පියවන ලෙස ඉල්ලා ඇති අතර SLA ඒ සඳහා එකඟ වී ඇත.	ලැබිය යුතු ශේෂයට එරෙහිව ගෙවිය යුතු ශේෂය හිලවි කිරීමට සමාගම එකඟතාව ලබා ගත යුතුය.

(ආ) 2021

නොවැම්බර් 16  
දිනැති අංක  
01/2021 දරන  
රාජ්‍ය ව්‍යාපාර  
චක්‍රලේඛය

(i) 2.3 වගන්තිය

ව්‍යාපාරික පරිසරයේ වෙනස්වීම්වලට අනුකූලව සෑම වසරකම උපායමාර්ගික සැලැස්ම යාවත්කාලීන කළ යුතු අතර, ඊළඟ වසර ආරම්භ වීමට දින 15 කට පෙර මහා භාණ්ඩාගාරයට ඉදිරිපත් කළ යුතු අතර, සමාගම 2022/23 වර්ෂයේ සිට 2025/26 වර්ෂය දක්වා උපායමාර්ගික සැලැස්මක් සකස් කර නොතිබුණි. තවද, සමාගම 2022/23 වර්ෂය සඳහා ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම සකස් කර නොතිබුණි.

සමාගම විසින් අපේක්ෂිත පුද්ගලීකරණය/ ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්‍රියාවලියට අනුකූල වන සිය 5 අවුරුදු ව්‍යාපාර සැලැස්ම මෑතකදී යාවත්කාලීන කර ඇති අතර රජයෙන් මෙම ප්‍රයත්නයට සමාගමට සම්පූර්ණයෙන්ම සහාය දක්වයි. ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම මූලික ලේඛනයේ ඇතුළත් කර නොතිබුණද පසුව රේඛීය අමාත්‍යාංශය විසින් සපයන ලද ආකෘතිය මත පදනම්ව එයම ඇතුළත් කර ඇත.

රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ විධිවිධානවලට සමාගම අනුගත විය යුතුය.

(ii) 4.3 වගන්තිය

මෙහෙයුම් ව්‍යාපාරයට බලපෑම් ඇති කළ හැකි අවදානම හඳුනා ගැනීම සහ තක්සේරු කිරීම සඳහා අවදානම් කමිටුව පත් කර කාර්තුමය වශයෙන් රැස්විය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, 2021 නොවැම්බර් සිට 2023 මාර්තු දක්වා කාලය තුළ එක් කාරක සභා රැස්වීමක් පමණක් පවත්වා තිබුණි.

2021 දෙසැම්බර් 13 දින, මණ්ඩලය අවදානම් කමිටුවෙහි සාමාජිකයින් පත් කරන ලදී. 2022 ජනවාරි 28 දින මණ්ඩලය විසින් සමාගම් ලේකම් විසින් සකස් කරන ලද TOR කෙටුම්පත අධ්‍යයනය කර උපදේශක සමාගමක් නිර්දේශ කරන ලදී. ලංසු ඇගයීමෙන් පසු, 2022 අප්‍රේල් මාසයේදී මණ්ඩලය රු.4,588,000 ක මිලකට උපදේශන සමාගමක් තෝරාගෙන ඇත. මූල්‍ය තත්ත්වය හේතුවෙන් තීරණය මාසයකින් කල් දමන ලදී.

සමාගම, රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ විධිවිධානවලට අනුකූල විය යුතුය.



රජය මුහුණ දී ඇති ඉන්ධන සහ මූල්‍ය අර්බුදය හේතුවෙන් සමාලෝචනය සඳහා අවදානම් නිලධාරියෙකු පත් කිරීමේ සහ අවදානම් කමිටු පැවැත්වීමේ තීරණ දෙක 2022 සැප්තැම්බර් දක්වා කල් දැමීමට මණ්ඩලය තීරණය කළේය. ඉන් අනතුරුව මණ්ඩලයේ ඉල්ලා අස්වීම් සහ මණ්ඩලයට සහ එහි අනුකමිටුවලට නව සාමාජිකයින් පත් කිරීම ප්‍රමාද වීමත් සමඟ අවදානම් කමිටුවේ ආරම්භක රැස්වීම් පැවැත්වීම ප්‍රමාද විය.

(ඇ) 2003 ජූනි 06 දිනැති PED 12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වකුලේඛයේ 9.2 වගන්තිය

2020 වර්ෂයේදී සමාගමේ අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව තුළ ප්‍රසම්පාදන උපදේශක තනතුරක් හඳුනාගෙන නොතිබුණි. කෙසේ වෙතත්, රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතියක් ලබා නොගෙන ප්‍රසම්පාදන උපදේශකයෙකු පත් කිරීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය 2020 නොවැම්බර් 29 දින තීරණය කර තිබුණි. ශ්‍රීලන්කන් ගුවන් සමාගම සහ ශ්‍රීලන්කන් කේටරින් සමාගම යන සමාගම් දෙකටම රු.300,000 ක මාසික වැටුපකට කොන්ත්‍රාත් පදනම මත මෙම තනතුර සඳහා පත් කර තිබුණි. 2007 උපදේශන සහ සේවා නියුක්තිය මාර්ගෝපදේශය අනුව ප්‍රසම්පාදන උපදේශකයෙකු තෝරා ගැනීම සිදු කර නොතිබුණි. ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ 2.6 (ආ) ට අනුව තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවෙහි මගපෙන්වීම සහ අධීක්ෂණය යටතේ ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය

ස්ථිර පදනමක් මත අනුමත සේවක සංඛ්‍යාවේ තනතුරක් මෙන් නොව, උපදේශක තනතුර යනු නිශ්චිත කාර්යයක් සඳහා නියමිත කාල සීමාවක් සඳහා පැවරීමකි. එබැවින් වාර්ෂික සේවක සංඛ්‍යාව සැලසුම් කිරීමේදී මෙම තනතුර සලකා බැලිය නොහැක. මෙහෙයුම් අත්පොතට අනුව, ශ්‍රීලන්කන් ගුවන් සේවය, ඇමුණුම A හි ලැයිස්තුගත කර තිබීම හේතුවෙන් එය භාණ්ඩාගාරයෙන් අනුමැතිය ලබා ගැනීමෙන් නිදහස් කර ඇති බව සැලකේ. ඒ අනුව අවශ්‍ය පරිදි එවැනි කරුණු සම්බන්ධයෙන් තීරණ ගැනීමට සහාපතිවරයා ප්‍රමුඛ මණ්ඩලයට බලය ඇත.

මෙම පත් කිරීම 2020 වර්ෂයේදී සිදු කර ඇති බැවින්, 2003 ජූනි 06 දිනැති අංක PED 12 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වකුලේඛය අදාළ වේ. එබැවින් උපදේශකයා පත් කිරීමට පෙර භාණ්ඩාගාරයෙන් පූර්ව අනුමැතිය ලබා ගැනීම සහ මාර්ගෝපදේශ හා උපදේශක සහ සේවා නියුක්තිය - 2007 හි සඳහන් අදාළ විධිවිධාන අනුගමනය කිරීම අවශ්‍ය වේ. කෙසේ වෙතත්, එම විධිවිධානවලට අනුකූල වීමට සමාගම

තුළ කිසිදු බාහිර උපදේශකයෙකුගෙන් සහ උපදේශක විසින් සිදු කරන ලද සේවාවන්ගෙන් තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව සහාය ලබාගෙන ඇති බවට සාක්ෂි නොමැත. මෙම තනතුර මේ දක්වා අඛණ්ඩව දීර්ඝ කර ඇති නමුත් ඔහුගේ වාර්තා කිරීම තහවුරු කිරීමේ අවශ්‍යතාවය සඳහා පැමිණීමේ වාර්තා නොතිබුණ අතර 2021 ජනවාරි සිට 2023 අගෝස්තු දක්වා කාලය සඳහා උපදේශක ගාස්තු වශයෙන් රු.මිලියන 10.33 ක මුදලක් ගෙවා තිබුණි.

රු.300,000 ක මාසික අපොහොසත් වී වැටුපක් සඳහා සේවා නිබුණි. සපයන්නෙකු හරහා වසරක කාලයක් සඳහා පත්කිරීම සිදුකිරීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය තීරණය කළේය. ප්‍රසම්පාදන උපදේශකවරයාගේ මුල් පත්වීම 2020 දෙසැම්බර් 01 සිට වසරක කාලයක් සඳහා වූ අතර, මෙය අවස්ථා 2 කදී තවත් වසර දෙකක් සඳහා දීර්ඝ කරන ලදී. 2023 දෙසැම්බර් මාසයේදී ගිවිසුම අලුත් කර නැත. 2023 ජනවාරියට පෙර පැමිණීමේ වාර්තා ලබා ගත නොහැකි විය.

**1.9 තොරතුරු තාක්ෂණ (IT) පොදු පාලන ක්‍රම**

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) අක්‍රිය කිරීමේ දිනයක් නොමැති වීම හේතුවෙන්, කළමනාකාරිත්වයට පරිශීලක ගිණුම් කාලානුරූපව අක්‍රිය කිරීම සත්‍යාපනය කිරීමට නොහැකි විය හැකි අතර අවසාන පිවිසුම් දිනය නොමැතිව, විෂමතාවයක් ඇති වුවහොත්, කළමනාකාරිත්වයට පරිශීලකයන් විසින් පද්ධතියට පිවිසුම් වූ දිනය සත්‍යාපනය කිරීමට නොහැකි වනු ඇත. තවද, පරිශීලක තත්ත්වය නොමැතිව පද්ධතියේ පරිශීලකයින්ගේ වත්මන් පරිශීලක ගිණුම් තත්ත්වය සත්‍යාපනය කිරීමට අපහසුය.</p>	<p>Rapid නව පද්ධතියකට සංක්‍රමණය වෙමින් පවතී. මෙම හඳුනාගත් අඩුපාඩු සියල්ල විසඳා ඇත.</p>	<p>සමාගම පද්ධතියේ විෂමතාවය මග හැරිය යුතුය.</p>
<p>(ආ) 2023 මාර්තු 31 වැනි දිනට විගණන සමාලෝචනය කරන අවස්ථාවේදී ඉල්ලා අස් වූ සේවකයන්ගේ පරිශීලක ගිණුම් Sky Chain පද්ධතිය තුළ නියමිත වේලාවට අක්‍රිය කර නොතිබුණි.</p>	<p>පරිශීලක තත්ත්වය සක්‍රීය ලෙස ප්‍රදර්ශනය වුවද, අදාළ ඉල්ලා අස්වීමේ දිනට පෙර ගිණුමේ මුරපද කල් ඉකුත් වී ඇති බැවින් පරිශීලකයින්ට පද්ධතියට ඇතුළු වී කිසිදු ගනුදෙනුවක් සිදු කළ නොහැකි බව Sky Chain තහවුරු කර ඇත. පද්ධතිය</p>	<p>ඉල්ලා අස් වූ සේවකයින්ගේ පරිශීලක ගිණුම් නියමිත වේලාවට Sky Chain පද්ධතිය තුළ අක්‍රිය කළ යුතුය.</p>

දැනට SSO සමඟ AD සත්‍යාපනය සමඟ නව පද්ධතියකට සංක්‍රමණය වෙමින් පවතින අතර එමඟින් ගැටළුව ස්ථිරවම නිවැරදි කරනු ඇත.

(ඇ) අනුපිටපත් පරිශීලක ගිණුම් පද්ධතිය තුළ පැවති බැවින්, පද්ධතියේ අනුපිටපත් පරිශීලක ගිණුම් පැවතීම, වගවීම නොමැති වීම සහ මෙම ගිණුම් හරහා ප්‍රවේශ විය හැකි තොරතුරු අනිසි ලෙස භාවිතා කිරීමට හේතු විය හැක. පද්ධතියක් තුළ අනුපිටපත් සක්‍රීය පරිශීලක ගිණුම් පැවතීම, පුද්ගලයෙකු විසින් යෙදුමට අනවසරයෙන් ප්‍රවේශ වීමේ සම්භාවිතාව සැලකිය යුතු ලෙස වැඩි කරයි, එය නුසුදුසු හෝ වංචනික ක්‍රියාකාරකම්වලට තුඩු දිය හැකිය.

අනුපිටපත් ඇතුළත් කිරීම් සිදු නොවන බව සහතික කිරීම සඳහා පරිශීලක ගිණුම සෑදීමට පෙර කාර්ය මණ්ඩල අංකය ඉදිරිපිට % යන Wildcard අක්ෂරයකින් සෙවීමේ හැකියාව සමඟ පද්ධතිය වැඩිදියුණු කර ඇත.

ඉල්ලා අස්වන සේවකයින්ගේ පද්ධතියට ප්‍රවේශ වීමේ අවසරය ඉවත් කර ඔවුන්ගේ ඉල්ලා අස්වීමේ/ විශ්‍රාම ගැන්වීමේ/ ස්ථාන මාරු කිරීමේ අදාළ දිනවලදී අක්‍රීය කළ යුතුය.

(ඈ) 2023 මාර්තු 31 දිනට කොන්ත්‍රාත් කාලය ඉකුත් වූ සේවකයාගේ පරිශීලක ගිණුම පද්ධතියට ප්‍රවේශ වීම සඳහා භාවිත කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. කොන්ත්‍රාත් කාලය ඉකුත් වූ සේවකයින්ගේ පරිශීලක ගිණුම් කාලානුරූපව අක්‍රීය කිරීම පිළිබඳ ප්‍රමාණවත් ක්‍රියා පටිපාටි ව්‍යාපාර ගනුදෙනු සඳහා වගකීම් පැවරීමේදී සැලකිය යුතු ගැටලු ඇති කළ හැකිය.

විගණන නිරීක්ෂණයට අනුව එය මානව දෝෂයක් වන අතර එදිනම එම වැරදි ගිණුම මකා දමා ඇත. පද්ධතියේ වැරදි ගිණුමක් සඳහා කිසිදු ගනුදෙනුවක් හෝ ප්‍රවේශ වීමේ වාර්තාවක් නොමැත.

අනුපිටපත් පරිශීලක ගිණුම් අක්‍රීය කර ඇති බව සහතික කිරීම සඳහා සමාගම වරින් වර පරිශීලක ප්‍රවේශ සමාලෝචනය කළ යුතු අතර රැකියා භූමිකාවන් මත හා “දැන ගැනීමට අවශ්‍ය” සහ “කළ යුතු” පදනම මත සේවකයින්ගේ පද්ධති ප්‍රවේශ අයිතිවාසිකම් ලබා දිය යුතුය.

(ඉ) සමාගම විසින් පද්ධතිවල මුරපද ආරක්ෂණ පරාමිතීන් ප්‍රමාණවත් ලෙස වින්‍යාස කර නොතිබුණි. අනවසරයෙන් ප්‍රවේශ වීමේ අවදානම අවම කිරීම සඳහා පරිශීලකයා එකම මුරපද වින්‍යාසයන් භාවිතා කිරීම වැළැක්වීම සඳහා පරාමිති සංයෝජනය සැකසිය යුතුය.

මුරපද සැකසීම් අනාගතයේදී නිවැරදි කිරීමට නියමිත අතර සියලුම අඩුපාඩු සපුරාලීම සඳහා පද්ධතිය දැනට නව පද්ධතියකට සංක්‍රමණය වෙමින් පවතී .

අනවසර පිවිසුම් අවදානම අවම කිරීම සඳහා ප්‍රමාණවත් මුරපද වින්‍යාසය පද්ධති තුළ බලාත්මක කළ යුතුය.

(ඊ) විස්තර ක්ෂේත්‍රයේ පරිශීලකයාගේ නම සඳහන් නොකර පරිශීලකයින් නිර්මාණය කිරීමට යම් පද්ධතියක් නිර්මාණය කර ඇති අතර, එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස එවැනි පරිශීලක ගිණුම්වල විස්තර ක්ෂේත්‍රය, දත්ත නොමැතිව

පරිශීලක විස්තරයකින් තොරව පරිශීලක නිර්මාණය සීමා කර ඇත. පද්ධතිය පරිශීලක විස්තරය ඉල්ලා සිටින අතර විස්තරය

අදාළ තොරතුරු විස්තර ක්ෂේත්‍රයට ඇතුළත් කළ යුතු අතර පද්ධතිය සඳහා නව පරිශීලක ගිණුම් නිර්මාණය

පවතින අතර කළමනාකාරිත්වයට සේවකයින්ගේ නම හඳුනා ගැනීමට නොහැකි විය හැකිය. එවැනි පරිශීලක ගිණුමක් භාවිතා කිරීමට අවසර ඇත.

නොමැතිව නිර්මාණය කිරීමේ ක්‍රියාවලිය සම්පූර්ණ කිරීමට ඉඩ කළ යුතුය. නොදේ.

**2. මූල්‍ය සමාලෝචනය**

**2.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල**

සමාලෝචිත වර්ෂයේ මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵලය රු.මිලියන 71,307 පාඩුවක් වූ අතර ඊට අනුරූප ඉකුත් වර්ෂයේ පාඩුව රු.මිලියන 163,583 ක් විය. ඒ අනුව මූල්‍ය ප්‍රතිඵලයෙහි රු.මිලියන 92,276 ක වර්ධනයක් නිරීක්ෂණය විය. මෙම වර්ධනයට මගී, ගුවන් බඩු, අමතර ගමන් මලු හා තැපැල් රු.මිලියන 244,581 කින් වැඩිවීම සහ විනිමය අලාභය රු.මිලියන 79,482 කින් අඩුවීම ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී තිබුණි.

**2.2 ප්‍රධාන ආදායම් හා වියදම් විෂයයන්වල ප්‍රවණතා විශ්ලේෂණය**

අදායම	2022/23	2021/22	2020/21	2019/20	2018/19	වර්ධනය/ (පිරිහීම)	
	රු.මිලියන	රු.මිලියන	රු.මිලියන	රු.මිලියන	රු.මිලියන	2021/22- 2022/23	රු.මිලියන ප්‍රතිශතය (%)
මගී, ගුවන් බඩු, අමතර ගමන් මලු හා තැපැල්	347,957	123,376	43,979	164,744	164,929	244,581	198
ගුවන් පර්යන්ත, තීර බදු, උපලේඛනගත නොවන සේවා සහ ගුවන් ආහාර සැපයීම	17,215	9,561	6,715	15,407	15,412	7,654	80
වෙනත් ආදායම් හා ලාභ	6,140	699	20,629	3,046	4,223	5,441	778
<b>වියදම</b>						<b>වර්ධනය/ (පිරිහීම)</b>	
ගුවන්යානා ඉන්ධන පිරිවැය	155,559	42,759	10,569	55,328	60,673	112,800	264
ගුවන්යානා නඩත්තු හා පරීක්ෂණ පිරිවැය	42,199	23,088	13,695	22,820	26,333	19,111	83
ක්ෂය හා ක්‍රමක්ෂය	14,685	14,188	16,296	1,214	1,349	497	4
චක්‍රණී, ප්‍රවර්ධනය හා ප්‍රචාරණ වියදම්	24,628	7,180	2,034	14,541	15,775	17,448	243
විනිමය අලාභය	25,560	37,812	6,895	6,119	3,414	(12,252)	(32)
ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය	88,448	129,795	35,148	22,276	10,850	(41,347)	(32)

පහත නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ගුවන් යානා ඉන්ධන පිරිවැය රු.මිලියන 112,800 කින් සහ ප්‍රතිශතයක් ලෙස 264 කින් ඉහළ ගොස් තිබුණි.
- (ආ) විවිධ ආදායම් හා ශ්‍රීලක්ෂණ කේටරින් වෙතින් ලැබුණු ලාභාංශවල පිළිවෙලින් රු.මිලියන 3,065 කින් හා රු.මිලියන 2,382 කින් වැඩිවීම හේතුවෙන් අනෙකුත් ආදායම් සහ ලාභ සියයට 778 කින් ඉහළ ගොස් තිබුණි.

**2.3 අනුපාත විශ්ලේෂණය**

	2022/23	2021/22	2020/21	2019/20	2018/19	2017/18
ජංගම වගකීම්වලට ජංගම වත්කම් (වාර ගණන)	0.13	0.15	0.13	0.13	0.18	0.23
ශුද්ධ පාඩුව ආදායමේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස	20.16	125.15	89	26	24	11
ආදායම් වැඩිවීම/ (අඩුවීම) ප්‍රතිශතයක් ලෙස	174.70	162.23	(72)	(0.1)	11.7	19.3

පහත නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) සමාගමේ ජංගම වත්කම් හා ජංගම වගකීම් අනුපාතය 2017/18 වර්ෂයේදී 0.23 වන අතර එය 2022/23 දක්වා 0.13 දක්වා ක්‍රමයෙන් පහළ ගොස් ඇත. එහි දී එය සමාගමේ දුර්වල කාරක ප්‍රාග්ධන තත්ත්වය පෙන්නුම් කරයි.
- (ආ) පසුගිය වර්ෂයේදී ආදායමට ශුද්ධ අලාභයේ ප්‍රතිශතය සියයට 46 කින් වර්ධනය වී තිබුණු අතර සමාලෝචිත වර්ෂයේදී එය සියයට 104.99 කින් අඩු වී ඇත.

**3. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය**

**3.1 අනාර්ථික ගනුදෙනු**

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ මිල නියම කිරීමේ උපාය මාර්ග සහ ක්‍රියා පටිපාටි අත්පොතෙහි ඇතුළත් උපදෙස් මත පදනම්ව සමාගම විසින් ගෝලීය ප්‍රවර්ධන කටයුතු සිදු කර තිබුණු අතර මෙම අත්පොත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කර නොතිබුණි. සමාගම ඉහත අත්පොතට අනුව 2022 නොවැම්බර් 01 සිට 2023 මැයි 31 දක්වා වූ මාස 07 ක ගුවන් ගමන් සඳහා 2022 ඔක්තෝබර් 01 සිට ඔක්තෝබර් 03	යොමු කරන ලද මිලකරණ උපාය මාර්ග අත්පොත දෙපාර්තමේන්තුවේ අත්පොතක් වන අතර අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අනුමැතිය අවශ්‍ය නොවේ. ගුවන් යානයක් ක්‍රියාත්මක වීමට පෙර අලෙවි නොකළ ආසනය ආදායම් අහිමි වීමකි (විකිණුම් භාණ්ඩ මෙන් නොව). එබැවින් අඩු ඉල්ලුමක් පවතින කාලය තුළ, ආදායම ප්‍රශස්ත කිරීම සඳහා විකුණුම් වැඩි කිරීම සඳහා විකුණුම් ප්‍රවර්ධන සිදු කිරීම	2021 නොවැම්බර් 17 දිනැති අංක 01/2021 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වකුලේඛය අනුව, සෑම අත්පොතක් සඳහාම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ලබා ගත යුතු අතර මෙම ප්‍රවර්ධනයට පෙර සහ පසු විකුණුම් විශ්ලේෂණයට අනුව ප්‍රවේශ පත්‍රවල ඉල්ලුමේ කැපී පෙනෙන වෙනසක් නොමැත. එබැවින්

දක්වා සියයට 25 ක IBE ගෝලීය ප්‍රවර්ධනයක් පවත්වා තිබුණි. සමාගම ගුවන් ටිකට්පත් 1,219 ක් රු.මිලියන 228.86 කට අලෙවි කර තිබුණි. මෙම ප්‍රවර්ධනයෙන් සමාගමට රු.මිලියන 57.22 ක් අභිමිච්ච තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

සාමාන්‍ය සිරිතකි. මෙම ප්‍රවර්ධන වැඩසටහන දියත් කරන ලද්දේ රට අන්විදින දේශපාලන හා ආර්ථික ව්‍යාකූලත්වය හේතුවෙන් ශ්‍රී ලංකාවට සංචාරක පැමිණීම සැලකිය යුතු ලෙස අඩු වූ සමයකය. එබැවින්, මෙම ප්‍රවර්ධනය දියත් නොකළේ නම්, අලෙවි නොවූ ආසන හේතුවෙන් ගුවන් ගමන් ධාරිතාව සතුටුදායක මට්ටමකට පත් නොවනු ඇත.

සමාගම, සමාගම වෙනුවෙන් හිතකර ලෙස කටයුතු කළ යුතුය.

මෙම ප්‍රවර්ධනය නිසා සාමාන්‍ය දෛනික විකුණුම්වලට සාපේක්ෂව සාමාන්‍ය විකුණුම් ආදායමේ සියයට 40 ක වර්ධනයක් සිදු විය. මෙම ප්‍රවර්ධනයෙන් ජනනය වූ විකුණුම්වල මුළු වටිනාකමේ වර්ධනය රු.මිලියන 290 ක් වූ අතර එය ප්‍රවර්ධනය සිදු නොකළේ නම් ගුවන් සමාගමට පාඩුවක් වනු ඇත. කරුණාකර ගුවන් ටිකට්පත් ප්‍රවර්ධන පිළිබඳ පරීක්ෂාව පිළිබඳ විගණන විමසුමට ලබා දුන් 2023 ජනවාරි 03 දිනැති පිළිතුරට යොමු කරන්න.

තවද, මෙම ප්‍රවර්ධනය අන්තර්ජාල වෙන්කරවා ගැනීමේ යාන්ත්‍රණය (IBE) හරහා සිදු කරන ලද බැවින්, භෞතික ප්‍රචාරක ව්‍යාපාරයකට සමාන හෝ බෙදා හැරීමේ ගාස්තුවක් (විකුණුම් නියෝජිතයින් සඳහා වන කොමිෂන් සභාව) සඳහා කිසිදු වියදමක් දැරීමට සිදු නොවීය. එබැවින්, IBE හරහා මෙම ප්‍රවර්ධන කටයුතු සිදුකිරීමේදී ගුවන් සමාගමට අමතර ඉතිරියක් තිබුණි.

**3.2 කළමනාකරණ අකාර්යක්ෂමතා**

**විගණන නිරීක්ෂණය**

**කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම**

**නිර්දේශය**

(අ) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ (SLAL) අවශ්‍යතා තක්සේරුවට අනුව ගුවන් යානා 27 ක් අවශ්‍ය වන අතර දැනට ගුවන් යානා 24 ක් සමඟ ක්‍රියාත්මක වේ. ඉන් ගුවන් යානා අටක් 2023

ගුවන් යානා ANC සහ ANF එන්ජින් දෝෂ හේතුවෙන් සේවා කළ නොහැකි අතර සේවා කළ හැකි එන්ජින් දිගු කාලීනව ගබඩා කර ඇත. එන්ජින් නොමැති වීම ගෝලීය

ක්‍රියාවිරහිතව භාවිතයෙන් බැහැර කර ඇති ගුවන් යානා කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායී ලෙස

අප්‍රේල් 20 වන විට ක්‍රියාවිරහිතව භාවිතයෙන් බැහැර කර ඇති අතර 2021 වර්ෂයේ සිට 2023 අප්‍රේල් 20 දක්වා කාලය තුළ භාවිතයෙන් බැහැර කර ඇති ගුවන් යානා සඳහා එකතුව රු.මිලියන 5,646.76 ක් බදු කුලිය ගෙවා තිබුණි.

ගැටලුවක් වන අතර එය මෙහෙයුම් සඳහා ප්‍රතිෂ්ඨාපනය කිරීමට කළමනාකාරිත්වය දැනට සැලැස්මක් සකස් කරමින් සිටී. මුල් එන්ජින් අලුත්වැඩියා කරන තුරු අමතර එන්ජින් ලබා දීමට නිෂ්පාදකයා එකඟ වී ඇත. 2023 නොවැම්බර් 30 දින වන විට භාවිතා කළ හැකි තත්ත්වයේ සහ මෙහෙයුම් ඇණිය වූයේ ANA, AND, ANE, ALH සහ ALN ගුවන් යානය.

ප්‍රයෝජනයට ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය.

(ආ) ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) ලිමිටඩ් (AASL) සහ ශ්‍රීලන්කන් ගුවන් සමාගම (SLAL) අතර 2011 මාර්තු 29 වැනි දින අත්සන් කරන ලද අවබෝධතා ගිවිසුමට (MOU) අනුව, දෙපාර්ශවයම බලපත්‍රයකට/ කල්බදු ගිවිසුමකට ඇතුළත් විය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, බලපත්‍රයක්/ බදු ගිවිසුමක් අත්සන් කිරීමකින් තොරව 2011 වසරේ සිට SLAL විසින් AASL වෙත අවකාශ 10 ක් සඳහා බදු කුලිය ගෙවමින් පැවතුණි. තවද, AASL හි ක්‍රියාකාරකම් සහ අවකාශයන් 7 ක් SLAL විසින් භාවිතා කරනු ලබන අතර බදු ගිවිසුම් අත්සන් නොකර ප්‍රදානය කිරීමේ ලිපි මත AASL වෙත බදු කුලිය ගෙවමින් පැවතුණි .

තොග ගබඩාව හැර ප්‍රදානය කිරීමේ ලිපියක් යටතේ සඳහන් කර ඇති ප්‍රදේශ අවබෝධතා ගිවිසුමේ විෂය පථයට අයත් වේ. 2011 මාර්තු 29 දින සිට බලපැවැත්වෙන අවබෝධතා ගිවිසුමේ දක්වා ඇති නියමයන්ට අනුව බදු කුලිය ගෙවීම සිදු කර ඇත. භාණ්ඩ පර්යන්තය (අපනයන සහ පිළිගැනීම) T5 - BIA සඳහා බලපැවැත්වෙන ගිවිසුම 2019 දී කල් ඉකුත් වූ අතර නව ගිවිසුම SLA විසින් සමාලෝචනය කර ඇත. AASL වෙතින් අවසන් ගිවිසුම බලාපොරොත්තුවෙන් සිටින අතර 2023 දෙසැම්බර් මාසයේදී නව ගිවිසුම් අත්සන් කරන තෙක් නව තොග ගබඩාව - BIA සහ කාර්යාල අවකාශයන් (G64, FD30, FD41, FD51, FD55) සඳහා කුලිය, ප්‍රදානය කිරීමේ ලිපිවල දක්වා ඇති නියමයන් මත පදනම්ව ගෙවනු ලැබේ.

අවබෝධතා අනුව ගිවිසුමට සමාගම එළඹිය යුතුය.

(ඇ) 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට AASL හි මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අනුව කුලී ගාස්තු මත අධිභාරය රු.මිලියන 269.6 ක් SLAL වෙතින් ලැබිය යුතු බවට දක්වා තිබුණි. තවද, ඉහත හිඟ මුදල්වලින් රු.මිලියන 152.79 ක මුදලක් ආපසු අය නොකර වසර 5 ක් පුරා පැවතුණි.

AASL සහ SLA අතර ඇති අන්‍යෝන්‍ය ගිවිසුමට අමතරව, මුදල් අමාත්‍යාංශයෙන් කිසිදු විරෝධයක් නොලැබීමෙන්, පෙර වසරට අදාළ සියලුම අධිභාර ඉවත් කිරීමට එකඟ වී ඇත. ඒ අනුව සීමාසහිත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගම විසින් පියවීමට දිගුකාලීන හිඟ මුදලක් නොමැත.

සමාගම, ශේෂය කපා හැරීම සඳහා තහවුරු කිරීම්/ අනුමැතිය ලබා ගත යුතුය.

(ඇ) මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ (MRIA) මෙහෙයුම් ආරම්භ කළ දින සිට මාස 03 ක කාලයක් ඇතුළත SLAL විසින් AASL වෙත ගෙවිය යුතු අදාළ සහන ගාස්තු සහ බදු කුලිය පිළිබඳව පාර්ශවයන් අතර අන්‍යෝන්‍ය වශයෙන් එකඟ විය යුතු වුවද, ගිවිසුමකින් තොරව 2020 ඔක්තෝබර් සිට 2023 මාර්තු දක්වා කාලය සඳහා බදු කුලිය ලෙස රු.මිලියන 8.42 ක් ගෙවා තිබුණි. තවද, MRIA හි මෙහෙයුම් සඳහා AASL සහ SLAL අතර අවබෝධතා ගිවිසුම් අත්සන් කළ කාලසීමාව 2023 මාර්තු 17 දින කල් ඉකුත් වී තිබුණද එය අලුත් කර නොතිබුණි.

AASL සහ SLA විසින් අත්සන් කරන ලද අවබෝධතා ගිවිසුම 2023 මාර්තු 17 දින කල් ඉකුත් වූ අතර එම මිල ගණන් යටතේ තවත් වසරක් සඳහා අන්‍යෝන්‍ය ගිවිසුම දීර්ඝ කරන ලදී. SLC සඳහා සහන ගාස්තු, බලපත්‍ර ගාස්තු සහ ඉඩම් කුලියට දීම සහ SLA සඳහා බලයලත් ගාස්තු 2023 ජූලි 28 දිනැති ප්‍රදාන ලිපියට එකඟ විය.

කල් ඉකුත් වූ ගිවිසුම සඳහා සමාගම නව ගිවිසුමකට එළඹිය යුතුය.

### 3.3 ප්‍රසම්පාදන කළමනාකරණය

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ 4.3.1 අනුව අපේක්ෂිත ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාකාරකම් සඳහා සම්පූර්ණ පිරිවැය ඇස්තමේන්තුව සකස් කළ යුතු වුවද, version වැඩිදියුණු කිරීම, පද්ධති වැඩිදියුණු කිරීම සහ නව විසඳුම සම්බන්ධයෙන් තොරතුරු තාක්ෂණ ප්‍රසම්පාදනය සඳහා සම්පූර්ණ පිරිවැය ඇස්තමේන්තු සකස් කර නොතිබුණි. එබැවින් සුදුසු ප්‍රසම්පාදන කමිටුව සහ තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව තීරණය කිරීමට, සමාගමට නොහැකි විය.</p>	<p>ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය ආරම්භයේදීම Common User Passenger Processing System (CUPPS) and Automated Flight Planning Solution යන පද්ධති දෙක සඳහාම පිරිවැය ඇස්තමේන්තු සකස් කර ඇති අතර ප්‍රසම්පාදන අධිකාරිය විසින් අනුමත කරන ලද ආරම්භක පත්‍රිකාවේ ඒවා ඇතුළත් කර ඇත.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• SLA විසින් දැනට පවතින පද්ධතියේ පිරිවැය මූලිකව පදනම්ව මුළු පිරිවැය ඇස්තමේන්තු කරන ලදී. කෙසේ වෙතත්, තාක්ෂණික දියුණුව සහ වෙළඳපල තත්ත්වයන් හේතුවෙන් පිරිවැය වෙනස් වේ.</li> </ul>	<p>සමාගම රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ 4.3.1 අනුගමනය කළ යුතු අතර මුළු පිරිවැය ඇස්තමේන්තුව සකස් කළ යුතුය.</p>
<p>(ආ) රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශවල මාර්ගෝපදේශ 5.3.11(අ) අනුව, වලංගු කාල සීමාව තුළ ලංසුකරු විසින් ලංසුව ඉල්ලා අස්කර ගැනීම හෝ වෙනස් කිරීම සිදු නොකරන බවට සහතික වන පරිදි සමාගමට ලංසු සුදාකුමක් ලබා ගත යුතුය. කෙසේ වෙතත්, සමාගම</p>	<p>ප්‍රසම්පාදනයේදී හෝ කොන්ත්‍රාත් කාලය තුළ ඕනෑම වේලාවක හිමිකාරීත්වය වෙනස් විය හැකි බව කරුණාවෙන් සලකන්න. කෙසේ වෙතත්, මෙම වෙනස හේතුවෙන්, RFP හි සේවයේ හෝ නියමවල කිසිදු වෙනස් කිරීමක් සිදු නොවීය. එබැවින් රජයේ ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියේ කිසිදු උල්ලංඝනයක් සිදුවී</p>	<p>තෝරාගත් ලංසුකරුගේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම පිළිබඳව නිසි ඇගයීමකට ලක් කර නොතිබුණි. ඒ වගේම රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයන්ට අනුව සමාගම නැවත</p>



ලංසු සුරක්ෂණය ලබාගෙන නොතිබුණි. තවද, Automated Crew Scheduling and Resource Management system සඳහා තෝරාගත් ලංසුකරු විසින් එම ලංසුවට අදාළ ව්‍යාපාර ක්‍රියාකාරකම් තාක්ෂණික ඇගයීම් අදියරේදී වෙනත් සමාගමකට විකුණා ඇති අතර, මෙම කරුණ සැලකිල්ලට ගෙන නොතිබුණි.

නොමැත.

- Saber Ltd. සිය එයාර් සෙන්ටර් ව්‍යාපාරය විවිධ කර්මාන්ත පිළිබඳ විශේෂඥ දැනුමක් ඇති පිළිගත් කැනේඩියානු සමාගමක් වන CAE Inc. විකිණීම හේතුවෙන් හිමිකාර ව්‍යුහයේ වෙනසක් ඇති කිරීමට ඉඩ දී තිබුණි.
- මෙම හිමිකාරිත්වය CAE Flight Services USA වෙත මාරු කිරීම පිළිබඳව SLA විසින් අවසාන ප්‍රසම්පාදන අධිකාරිය වෙත නිසි ලෙස දැනුම් දී ඇත. මෙම හිමිකාරිත්වය වෙනස් කිරීම හේතුවෙන්, ව්‍යාපාරය සම්පූර්ණයෙන් මාරු කර ඇති අතර, එහි ප්‍රතිඵලය වී ඇත්තේ නම වෙනස් කිරීමක් පමණි.

ලංසු කැඳවිය යුතුය.

(ඇ) Automated Crew Scheduling and Resource Management system and the CUPP system ට අදාළ ප්‍රධාන ගිවිසුම්වල වගන්ති අටක් සමාගමට අහිතකර බැවින් එම වගන්ති ඇතුළත් නොකරන ලෙස නීතිපතිවරයා සමාගමට උපදෙස් දී තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, සමාගම අහිතකර වගන්ති ඉවත් කිරීමකින් තොරව ප්‍රධාන ගිවිසුම් අත්සන් කර තිබුණි.

ගරු. නීතිපතිවරයා සිය නිරීක්ෂණවලදී පද්ධති දෙකෙහිම නිරීක්ෂණ කරුණු කිහිපයක් ඉස්මතු කර ඇත. SLA විසින් එකී නිරීක්ෂණවලට අනුකූලව ගිවිසුමේ වගන්තිවලට සංශෝධන සිදු කළ අතර ගිවිසුමේ ඉහත වගන්ති නැවත සාකච්ඡා කිරීමට උත්සාහ කළේය. විකුණුම්කරුවන් දෙදෙනා සමඟ සාකච්ඡා මාලාවකින් පසුව, යෝජිත සංශෝධනවල බොහෝ කරුණු පිළිබඳව පාර්ශව එකඟ වන අතර අවසාන ගිවිසුම්වලට ඇතුළත් විය. ඉතිරි වගන්ති පිළිබඳව SLA විකුණුම්කරු සමඟ පුළුල් සාකච්ඡා සිදු කර ඇත.

ගිවිසුම් අත්සන් කිරීමේදී නීතිපති උපදෙස් පිළිපදින්නේ නැතිව කටයුතු කරන වගකිවයුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් විමර්ශනයක් කළ යුතුයි.

(ඈ) කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම අවසන් වීමෙන් පසුව, සමාගම කොන්ත්‍රාත් කාලය දීර්ඝ නොකර හෝ නව ගිවිසුම්වලට එළඹීමකින් තොරව එක් පද්ධතියක සේවය අඛණ්ඩව ලබාගෙන රු.මිලියන 127.82 ක සේවා කුලිය ගෙවා තිබුණි.

ඉස්මතු කර ඇති පද්ධතිය දෛනික මෙහෙයුම් සිදු කිරීම සඳහා ගුවන් සමාගම්වලට තීරණාත්මක ව්‍යාපාරික යෙදුමකි. එබැවින්, නව පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක වන අතරතුර SLA ක්‍රියාකාරී පද්ධතියකින් තොරව ක්‍රියා කිරීමට හැකියාවක් නැත. දැනට පවතින ගිවිසුම අනුව අවශ්‍ය ප්‍රසම්පාදන අනුමත කිරීම් සහ දීර්ඝ කිරීම් සිදු කර ඇති අතර ගෙවීම් නිසි ලෙස අනුමත කර ගෙවා ඇත.

ගැටළුව නිවැරදි කිරීමට වහාම පියවර ගත යුතුය.