

1 මූල්‍ය ප්‍රකාශන

1.1 තත්වගණනය කළ මතය

ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගමේ (“සමාගම”) 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ විස්තීරණ ආදායම් ප්‍රකාශනය, හිමිකම් වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය සහ ප්‍රමාණාත්මක ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවලට අදාළ තොරතුරු ද ඇතුළත් මූල්‍ය ජරකාශනවලට අදාළ සටහන්වලින්, සමන්විත 2023 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 තත්වගණනය කළ මතය සඳහා පදනම කොටසේ දක්වා ඇති කරුණුවලින් වන බලපෑම හැර, සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළින් 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්වය 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 තත්වගණනය කළ මතය සඳහා පදනම

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

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට (SLAuSS) අනුකූලව ම විගණනය සිදු කරන ලදී. මෙම විගණන ප්‍රමිති 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 අංක PE/GOCO/1/1 හා 2006 පෙබරවාරි 09 දින නිකුත් කළ 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 ගැනීමටත් සහ ශුද්ධ වත්කම් වටිනාකම සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජයට කොටස් නිකුත් කිරීමටත් නියෝග කර තිබුණි.

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

(ආ) වර්ෂය අවසානයේ ප්‍රමාණාත්මක අසම්භාවයන් පැහැදිලි කරන අංක 29 දරන සටහනට අවධානය යොමු කරවමි. “ශ්‍රී ලංකාවේ විදේශ ණය සම්බන්ධ අන්තර්කාලීන ප්‍රතිපත්තිය “මැයි 2022 අප්‍රේල් 12 දිනැතිව මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් නිකුත් කරන ලද වක්‍රලේඛයට අනුව රාජ්‍ය ආයතන විසින් ලබා ගන්නා ලද විදේශ ණය පියවීම නොකරන ලෙස උපදෙස් ලබා දී තිබුණි. එම වක්‍රලේඛය නිකුත් කිරීමත් සමඟ JICA ණය මුදා හැරීම නැවැත්වීම හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත්කරු ව්‍යාපෘතිය කර ගෙන යාම ප්‍රතික්ෂේප කිරීම, කෙරී ගෙන යමින් පැවති BIA සංවර්ධන II වන අදියරේ 2 වන පියවර ව්‍යාපෘතිය (පැකේජය A - මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල හා ඒ ආශ්‍රිත කාර්යයන් ඉදි කිරීම) කෙරෙහි අහිතකර ලෙස බලපාන ලදී.

JICA විසින් ණය ආපසු ගෙවීම දිගටම කර ගෙන යන බවට මුදල් අමාත්‍යාංශයෙන් සහතිකයක් ඉල්ලා තිබුණි. IMF ප්‍රතිව්‍යුහගත වැඩසටහන හේතුවෙන් මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් එම සහතිකය නිකුත් නොකිරීම හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත්කරු වන ටායිසායි සමාගම 2022 දෙසැම්බර් 09 වන දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කර තිබුණි.

ව්‍යාපෘතියේ ඉදිරි ක්‍රියාකාරී සැලැස්මේ කොටසක් ලෙස, අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ඇතිව ව්‍යාපෘතියේ අර්ධ වශයෙන් නිම කර ඇති ඉදි කිරීම් භානියට පත් නොවන පරිදි ආරක්ෂා කර ගැනීම සඳහා AASL විසින් සමාගමේ අරමුදලින් රු. මිලියන 800 ක දළ ඇස්තමේන්තුවක් සහිතව ඉහත ව්‍යාපෘතියේ හඳුනාගත් වැඩ විෂය පථයක් ක්‍රියාත්මක කිරීමට කටයුතු ආරම්භ කර තිබුණි.

ඊට අමතරව, ව්‍යාපෘතියේ උපදේශක විසින්, 2023 මයි 29 වන දින කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද රු.10,045,759,810 කට සමාන ජපන් යෙන් 13,608.871,178 ක් වූ කොන්ත්‍රාත්තුව අත්හිටුවීමෙන් පැන නගින වියදම් ප්‍රකාශන සමාලෝචනය කරමින් පවතී. මෙම මුදලින් , පෙර ගෙවන ලද IPCs සහ අත්කිකාරම් මුදල් අඩු කර නෙගෙවන ලද IPC 5 හා IPC 6 ඊට ඇතුළත් කර ඇත. (වටිනාකම රු.1,486,804,716 කට සමාන ජපන් යෙන් 444,498,046 කි.)

ඉහත ඉල්ලුම් කළ මුදලට අමතරව, හිමිකම් අවසන් කිරීම දක්වා වූ කොන්ත්‍රාත්කරුගේ මාසික වියදම් සහ ප්‍රමාද ගෙවීම් සඳහා අවසන් කිරීමේ ගාස්තු, අවසාන හිමිකම් සඳහා උපවිත කරනු ලැබේ. උපදේශක විසින් සමාලෝචනය කරමින් පවතින ඉහත හිමිකමට අනුව, අවසන් හිමිකම් වටිනාකම ඇ.ඩො. මිලියන 55 කට ආසන්න වන බවට බලාපොරොත්තු වේ.

තවද, රු.මිලියන 1,660 ක් වටිනාකමැති ද්‍රව්‍ය හා උපකරණ විදේශීය ස්ථානවල පවතින අතර ඒවා අර්ධ වශයෙන් සම්පූර්ණ කරන ලද අවධියේ පවතී. AASL සභාපතිවරයා විසින් පත් කරන ලද කමිටුවේ හා උපදේශකගේ නිර්දේශ මත, ඒවා මෙරටට ගෙන ඒම හෝ විදේශීය ස්ථානවලදී බැහැර කිරීම පිළිබඳව තීරණය ගනිමින් පවතී.

අවසන් කෙරුණු කොන්ත්‍රාත්තුවට අදාළ ගෙවිය යුතු වියදම් පියවීමත් සමඟ JICA ණය මුදලෙහි ඉතිරි වන කොටස පැකේජය A හි ඉතිරි වැඩ විෂය පථය අවසන් කිරීමට ප්‍රමාණවත් නොවේ යැයි අපේක්ෂා කෙරේ. ඒ අනුව මෙම ව්‍යාපෘතියේ ඉතිරි වැඩ විෂය පථය සඳහා අමතර අරමුදල් ලබා ගැනීමට සිදු වේ.

තවද, සැලසුම් හා පසු සැලසුම් උපදේශක සේවා කොන්ත්‍රාත්තුවේ යෝජිත සංශෝධන අංක 03 අනුව, ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීමත් සමඟ, හිමිකම් සමාලෝචනය, නැවත ලංසු කැඳවීමේ ලියකියවිලි සැකසීම, හඳුනාගත් වැඩ විෂය පථය අධීක්ෂණය යනාදී උපදේශක විසින් හිමිකම් ඉල්ලා සිටිය හැකි අතිරේක සේවා කටයුතු ඇතුළත් අවසන් කිරීමේ ක්‍රියාවලියේ නිමාව වන තෙක් උපදේශකගේ සේවය පවත්වා ගත යුතු වේ. මෙම හිමිකම් අවසන් නොවීම හේතුවෙන් කළමනාකරණය මෙම මොහොතේ මේ සඳහා ප්‍රතිපාදනයක් සිදු කිරීම අවශ්‍ය නොවන බව අදහස් කරයි.

මෙම කරුණු සම්බන්ධයෙන් මගේ මතය තත්වාගණනය 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 අධිකාරිය ඇවර කිරීමට අදහස් කරන්නේ නම් හෝ වෙනත් විකල්පයක් නොමැති විටදී මෙහෙයුම් නැවැත්වීමට නටයුතු කරන්නේ නම් හැර අඛණ්ඩ පැවැත්මේ පදනම මත ගිණුම් තැබීම හා අධිකාරියේ අඛණ්ඩ පැවැත්මට අදාළ කරුණු අනාවරණය කිරීම ද කළමනාකරණයේ වගකීමකි.

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

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

1.4 විගණන විෂය පථය

සමස්තයක් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශන, වංචා 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 බලෑම 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 නොවුවද, 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 කල 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 පථය ද පුළුල් කර ඇත.

- තොරතුරු ඉදිරිපත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් බලන කළ අධිකාරියේ 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 අධිකාරියේ 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	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) 2022 සිට 2023 දක්වා කාලය තුළ සමාගමේ මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා භාවිතා කරන ව්‍යාපෘතියක වටිනාකම සහ ප්‍රසම්පාදන තුනක සමස්ත වටිනාකම පිළිවෙලින් රු.මිලියන 4,761ක් සහ රු. මිලියන 1,544ක් විය. කෙසේ වුවද, මෙම ව්‍යාපෘතියේ සහ ප්‍රසම්පාදනවල පිරිවැය, ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත අංක 16 හි 7 සහ 55 ඡේදවල අවශ්‍යතා පරිදි, ප්‍රාග්ධනීකරණය සහ ක්ෂය කිරීම වෙනුවට කෙරී ගෙන යන වැඩ (WIP) සහ මාර්ගස්ථ භාණ්ඩ යටතේ මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශයහි දක්වා තිබුණි.	2024 පෙබරවාරි මාසයේදී පැකේජ B ව්‍යාපෘතියේ කොටසක් ප්‍රාග්ධනගත කරන ලද අතර ඉතිරිය අවසාන බිල්පත ලැබීමෙන් පසු 2024 මැයි මාසයේදී ප්‍රාග්ධනීකරණය කරනු ලැබේ. ප්‍රසම්පාදන අ) ගිවිසුමට අනුව, FAC නිකුත් කළ විට ගෙවීම් සම්පූර්ණ කරනු ලැබේ. කොන්ත්‍රාත්කරුට අනාගත ගෙවීම් පැවතීමට හේතුව මෙයයි. ආ) මෘදුකාංග පාදක ව්‍යාපෘති ප්‍රාග්ධනීකරණය කිරීමේ ක්‍රමය සම්බන්ධයෙන් මූල්‍ය අංශය සහ E&ANE අංශය අතර මෘදුකාංග පදනම් ව්‍යාපෘති ප්‍රාග්ධනීකරණ කිරීමේ ක්‍රමය	ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුව වත්කමට අදාළ අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ආයතනය වෙත ගලා එන විට සහ පිරිවැය විශ්වසනීයව මැනිය හැකි වූ විට, වත්කම් හඳුනා ගැනීමට ක්‍රියා කළ යුතු අතර ගිණුම් ප්‍රතිපත්තියට අනුව ක්ෂයවීම් සිදු කළ යුතු වීම.

පිළිබඳව අවසන් කිරීමට නියමිතව තිබූ අභ්‍යන්තර ගිවිසුමක් පැවතුණු බැවින් ක්‍රියාත්මක කරන ලද මෙහෙයුම් පද්ධතිය මූල්‍ය වත්කම් ලෙස ප්‍රාග්ධනීකරණය කර නොතිබූ අතර . සභාපතිවරයාගේ උපදෙස් පරිදි AIM පද්ධතිය තනි තනිව ප්‍රාග්ධනීකරණය කිරීමට ඉක්මන් ක්‍රියාමාර්ග ගනු ලැබේ. ඇ) ඉහත හා සමානයි.

(ආ) SLFRS 16 ට අනුව, දිගුකාලීන බදු ඉඩම් සම්බන්ධයෙන්, ගිවිසුමක් ආරම්භයේදී, යම් ගිවිසුමක ප්‍රතිෂ්ඨාවක් හුවමාරු කිරීමෙන් හඳුනා ගත් වත්කමක පාලනය කිරීමේ හිමිකම, යම් කාලපරිච්ඡේදයක් වත්කමක පාලනය කිරීමේ හිමිකම පැවරේද යන වග තක්සේරු කළ යුතුය. වත්කමක පාලනය කිරීමේ හිමිකම පැවරේද යන වග තක්සේරු කිරීම සඳහා සමාගම SLFRS 16 හි නිර්වචනය භාවිතා කළ යුතු වන අතර එවිට ගිවිසුම ආරම්භයේදී සමාගම භාවිතා කිරීමේ හිමිකම වත්කම හා කල් බදු වගකීම හඳුනා ගත යුතුය. කෙසේ වෙතත්, 2008 වසරේ සිට වසර 30ක් සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජයෙන් ලබාගත් හෙක්ටයාර් 0.561 ක භූමි ප්‍රමාණයක වූ කතරගම, කාර්ය මණ්ඩල නිවාඩු බංගලා බදු ඉඩම, දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ යටතේ අංක 11 (ii) සටහනේ හෙළිදරව් කිරීම හැර SLFRS 16 හි සඳහන් පරිදි ගිණුම්ගත කර නොතිබුණි.

SLFRS 16 හි 5 වන වගන්තියට අනුව, අඩු වටිනාකමක් ඇති වත්කම් වලට කල්බදු වගකීම් හඳුනාගැනීම සඳහා බදු ලාභියාට නිදහස් කිරීම් ලබා දෙනු ලැබේ. එසේම, 06 වැනි වගන්තියෙන් පැහැදිලි කරන්නේ බදු ලාභියා හඳුනාගැනීමේ අවශ්‍යතා අදාළ නොකිරීමට තෝරා ගන්නේ නම්, බදු දෙන්නා, බදු දීමනා වියදම් ලෙස පිළිගත යුතු බවයි. 2061 වර්ෂයෙන් පසු වාර්ෂික කල්බදු ගෙවීම රු. මිලියන 5.9 ක් පමණක් වීම හා 2061 වර්ෂය තුළ එක් වරක් ගෙවිය යුතු වටිනාකම රු.මිලියන 17.8 ක් වීම හේතුවෙන් AASL විසින් ඊට සමාන පටිපාටියක් අනුගමනය කරන ලදී. සියයට 10 ක අනුපාතයක් මත වට්ටම් කළ විට මෙම කල් බදු ගෙවීම් වටිනාකමේ වර්තමාන වටිනාකම රු. 50,554 ක් සහ රු. 151,663 ක් පමණි.

SLFRS 16 හි අවශ්‍යතාවයට අනුකූල විය යුතු වීම.

1.6.2 ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>මූල්‍ය වගකීම් පිළිබඳ ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තියට අනුව, එලදායි පොලී ක්‍රමය භාවිතා කරමින් ණයකර ක්‍රමක්ෂගත පිරිවැය යටතේ පසුව මැනිය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, රු. මිලියන 4,000 ක් වූ ණයකර එපරිදි මැන ගිණුම්ගත කර නොතිබුණි.</p>	<p>එලදායි පොලී අනුපාතිකය භාවිතයෙන් ගණනය කිරීම සිදු කර ඇත. වෙනස රු. මිලියන 164ක් වැනි සුළු අගයක් විය.</p>	<p>ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තියේ අවශ්‍යතාවයට අනුකූල විය යුතු වීම.</p>

1.6.3 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) 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 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 ඉඩම්) ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට පවරා තිබුණි. කෙසේ වුවද CAASL හි එකගතාවයක් ලබා ගැනීමකින් තොරව සමාගම පිහිටවූ 1983 වසරේ සිට 2023 දෙසැම්බර් 31 දක්වා ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සපයන්නා ලෙස ගුවන් තොටුපළවල යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම සඳහා සමාගම විසින් රු. මිලියන 60,141 ක මුදලක් (දේපළ, පිරියත හා උපකරණ සහ කෙටි ගෙන යන වැඩවල ධාරණ වටිනාකම) ආයෝජනය කර තිබුණි. ඒ අනුව සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දක්වා ඇති ගොඩනැගිලිවල අයිතිය පැහැදිලි නොවීය.</p>	<p>2023.06.21 දින පැවති 2 වන විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුවේ යොමුවට අනුව, AMC සභාපති වන වරාය, නාවික හා ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් විසින්, ඉඩම්වල අයිතිය CAASL සතුව පැවතියද, එකම ක්‍රියාකරු වන AASL සමාගමට එහි ආයෝජන කර ගෙන යාමට බාධාවක් නොමැති බව දන්වන ලදී.</p>	<p>අදාළ අධිකාරියේ අනුමැතිය ලැබීමෙන් පසුව පමණක් ආයෝජනය කළ යුතු අතර මේ සම්බන්ධයෙන් ඉහළ මට්ටමේ සාකච්ඡාවක් ආරම්භ කළ යුතු වීම.</p>
<p>(ආ) 2023 පෙබරවාරි 07 දිනැති අංක අමප/23/0154/604/014 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයට අනුව, AASL, ශ්‍රී ලංකා රජය (GOSL) සමඟ අවබෝධතා ගිවිසුමක් අත්සන් කිරීමටත්, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දැක්වෙන ඇ.ඩො. මිලියන 102 ක විදේශ ණය මුදලට සමාන රු.මිලියන 33,676 කට අදාළ ගිණුම් පොත් සකස් කිරීමත් සිදු කළ යුතු විය. තවද, රු. මිලියන 2,946 ට සමාන ණය සේවා වාරික මහා භාණ්ඩාගාරයට ගෙවීමට ද අවශ්‍ය විය. කෙසේ වෙතත්, අවබෝධතා ගිවිසුම අත්සන් කිරීමට සහ ගිණුම් පොත් සකස් කිරීමට සහ මහා භාණ්ඩාගාරයට ණය වාරික ගෙවීමට සමාගම අපොහොසත් වී තිබුණි.</p>	<p>AASL විසින්, 2023 දෙසැම්බර් 22 දිනැති ලිපිය මගින් අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය සහ අවබෝධතා ගිවිසුම් කෙටුම්පත එවන ලෙස මුදල් අමාත්‍යාංශයෙන් ඉල්ලා සිටින ලදී. අද දින දක්වා ප්‍රතිචාරයක් ලැබී නොමැත. මෙම ගැලපීම් සිදු කළ හැක්කේ මුදල් අමාත්‍යාංශය සමඟ අවබෝධතා ගිවිසුම අත්සන් කිරීමෙන් පසුව පමණි. තවද, GOSL අතුරු ණය ප්‍රතිපත්තිය සමඟ, AASL හට මෙම ද්විපාර්ශ්වික විදේශ ණය ආපසු ගෙවීමට අවසර නැත. ණය ආපසු ගෙවීම සිදු කළ හැක්කේ මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් එවිය යුතු අවබෝධතා ගිවිසුම මුදල් අමාත්‍යාංශය සමඟ අත්සන් කිරීමෙන් පසුව පමණි.</p>	<p>අවබෝධතා ගිවිසුමක් අත්සන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් මහා භාණ්ඩාගාරය සමඟ සාකච්ඡා ආරම්භ කළ යුතු වීම හා ඒ අනුව ගිණුම් පොත් සකස් කිරීමට සහ ණය වාරික ගෙවීමට කටයුතු කළ යුතු වීම.</p>

- (ඇ) ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය විසින් 2022 පෙබරවාරි 28 දිනැති අංක PMU/BIADP/07(PK/b)/04845/22 දරන ලිපිය මගින් වාහන 19ක් සමාගමට භාර දී තිබුණි. කෙසේ වුවද, ඒවා තක්සේරු කර මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ගිණුම් ගත කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

B පැකේජය සම්පූර්ණ කිරීමෙන් පසු, 2023 දෙසැම්බර් මාසයේදී වත්කම් ප්‍රාග්ධන ගත කිරීමට කමිටුවක් පත් කරන ලදී. වාහන 19 ම 2024 පෙබරවාරි මාසයේදී ප්‍රාග්ධනීකරණය කර ඇත.

නියමිත වේලාවට වාහන තක්සේරු කිරීමට ක්‍රියා කළ යුතු අතර, ආයතනයට ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ගලා එන දිනයේ සිට ක්ෂයවීම් සිදු කළ යුතු වීම.

- (ඈ) ගුවන් තොටුපළ ආරම්භයේ සිටම MRIAහි ව්‍යාපාරික විවේකාගාරයට අයත් රු.25,683,713 ක් වටිනා වත්කම් ප්‍රාග්ධනගත කිරීමකින් තොරව කෙටි ගෙන යන වැඩ ලෙස දක්වා තිබුණි.

වායු සමීකරණ භෞතිකව සත්‍යාපනය කර 2024 මැයි මාසයේදී ප්‍රාග්ධනීකරණය කරනු ලැබේ. මූලික MRIA ව්‍යාපෘතිය ප්‍රාග්ධනීකරණයත් සමඟ, ගෘහ භාණ්ඩ දැනටමත් ප්‍රාග්ධනීකරණය කර ඇති බව දන්වා සිටිමි. ඒ අනුව අදාළ සටහන් ඇතුළත් කරනු ලැබේ.

වත්කම් වෙන වෙනම හඳුනාගත යුතු අතර, ආයතනය වෙත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ගලා එන දිනයේ සිට ක්ෂයවීම් සිදු කළ යුතු වීම.

- (ඉ) 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල රු.මිලියන 5.1 ක වටිනාකමකින් යුත් ඇන්ටෙනා, මල්ටිකප්ලර් සඳහා වන අකුණු සහ සර්ජ් ආරක්ෂණ පද්ධතියක් පෙන්වා තිබුණි. කෙසේ වුවද, විගණනය විසින් සිදු කරන ලද භෞතික සත්‍යාපනයේදී ඉහත උපකරණ වැඩබිමේ නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

මෙම පද්ධතිය තලංගම ප්‍රතිග්‍රාහක ස්ථානයේ අඩි 3ක් පොළව යට තබා ඇති භූගත සර්ජ් ආරක්ෂණ ජාලයකි. මෙම ඉඩම සහ ගොඩනැගිලි ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශය විසින් පවරා ගන්නා ලද අතර, මෙම ඇන්ටෙනා ක්ෂේත්‍රවල සහ ගොඩනැගිලිවල විශාල බිම් ප්‍රදේශ කැණීම් කර තබා තීරුව සහ කුරු මතුකර ගැනීමට AASL හට ප්‍රායෝගික හැකියාවක් නොතිබුණි. එබැවින්, විධිමත් ක්‍රියාවලයක් අනුගමනය කරමින්, ERP පද්ධතියේ වත්කම් ලේඛනයෙන් මෙම අයිතමය ඉවත් කිරීම නිර්දේශ කරනු ලැබේ.

වත්කම් තිබේද නැද්ද යන්න හඳුනා ගැනීමට වස්තුවේ භෞතික පැවැත්ම තහවුරු කර ගත යුතුය. එය නොමැති නම් නිසි අනුමැතිය ලබාගෙන අවශ්‍ය ගැලපීම් සිදු කළ යුතු වීම.

1.6.4 අධිකාරි බලය නොලත් ගනුදෙනු

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) 2023 දෙසැම්බර් 11 වන දින අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් 2023 වර්ෂය සඳහා රු.125,000 ක උපරිමයකට යටත්ව සියල්ල ඇතුළත් ප්‍රසාද දීමනාවක් ලබා දෙන ලද අතර 2023 සෙැම්බර් 11 දිනැති අංක PED 04/2023 දරන චක්‍රලේඛයේ 2.1 වගන්තියට අනුව, ඕනෑම ආයතනයක් විසින් තම සේවකයන්ට ප්‍රසාද දීමනාවක් ලෙස සැලකිය හැකි මධ්‍ය කාලීන දීමනාවක් ගෙවා ඇති නම් එවැනි ගෙවීමක් අතිරේක ප්‍රසාද දීමනාවක් ලෙස සැලකිය යුතු බවට</p>	<p>බදු බලපෑම හේතුවෙන්, 2023 දෙසැම්බර් මාසයේ වසර අවසාන ප්‍රසාද දීමනාව ගෙවන අවස්ථාව වනවිට අංශ ප්‍රධානීන් ඇතුළු කාර්ය මණ්ඩලයේ ප්‍රසාද දීමනාව විශාල ලෙස අඩු වී තිබුණි. සමහර කාර්ය මණ්ඩල සාමාජිකයින්ට ප්‍රසාද දීමනා අත්තිකාරම්, සමාගමට ආපසු ගෙවීමට සිදු වන බැවින් එය සම්පූර්ණයෙන්ම දෙසැම්බර් මාසයේදී අඩු නොකරන ලදී. මෙම බලපෑම කාර්ය මණ්ඩලයේ දෘෂ්ටි</p>	<p>චක්‍රලේඛ උපදෙස් අනුව සේවකයන්ට ගෙවන ලද අතුරු දීමනා අයකරගත යුතු වීම.</p>

අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් විශේෂ අනුමැතියක් ලබා දී නොමැති නම් එය වසර අවසානයේ ගෙවන වාර්ෂික ප්‍රසාද දීමනාවෙහි අත්තිකාරමක් ලෙස සැලකිය යුතු විය. තවද, සමාගම විසින් නිකුත් කරන ලද අභ්‍යන්තර සංදේශයේ 4 වන වගන්තියට අනුව, 2023 අප්‍රේල් මාසයේදී රු.50,000 බැගින් සේවකයෙකුට ගෙවන ලද අතුරු අත්තිකාරම් මුදල (සේවකයින් 3,569 ක් සඳහා රු. 177,843,750 ක ප්‍රසාද දීමනාවක්) රු.5,000 ක වාරික වශයෙන් වැටුපෙන් අඩු කිරීමට තීරණය කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, ඉහත අතුරු දීමනාව සමාගම විසින් වාර්ෂික ප්‍රසාද දීමනාවෙන් හෝ වැටුපෙන් මෙතෙක් අඩු කර නොතිබුණි.

කෝණයෙන් සලකා බලමින්, 2024 ජනවාරි මස පැවති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමේදී මෙම මුදල 2024 අප්‍රේල් මස සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි මාසික වාරික වශයෙන් අඩු කිරීමට තීරණය කරන ලදී. පසුව, රේඛීය අමාත්‍යාංශ ලේකම්ගේ උපදෙස් අනුව කළමනාකරණය විසින් 2024 අප්‍රේල් වාරිකය තාවකාලිකව අත්හිටුවන ලදී.

(ආ) මත්තල නඩත්තු, අළුත්වැඩියා හා ප්‍රතිසංස්කරණය (MRO)

අංක. CP/13/1254/545/011-I සහ 2013 අගෝස්තු 28 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාව සහ 2013 සැප්තැම්බර් 05 දිනැති තීරණයට අනුව, මුළු පිරිවැය ඇ. ඩො. 122,030,389ක් වන ඉහත ව්‍යාපෘතියට අදාළ අතිරේක කාර්යයන් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා පරිපූරක ගිවිසුමකට එළඹීමට අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි. ඒ අනුව, AASL විසින් සීමාසහිත වයිනා හාබර් ඉංජිනියරින් සමාගම (CHEC) සමඟ 2013 සැප්තැම්බර් 06 දින MRIA සඳහා අත්සන් කරන ලද (2009 නොවැම්බර් 27 දින අත්සන් කරන ලද හම්බන්තොට ජාත්‍යන්තර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ කොන්ත්‍රාත්තුව) ප්‍රධාන ගිවිසුම සඳහා පරිපූරක ගිවිසුමකට එළඹ තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(i) පරිපූරක ගිවිසුමේ අංක 01 වගන්තියට අනුව, ඉහත වැඩවලට අදාළ ගිවිසුම බලාත්මක වන්නේ මහජන චීන සමූහාණ්ඩුව රජය විසින් GOSL වෙත ණය අරමුදල් සැපයීමෙන් පසුව ඒ බව සේව්‍යෝජකයා විසින් කොන්ත්‍රාත්කරුට දැනුම් දෙන දිනයකදී පමණි. කෙසේ වෙතත්, ඉහත පහසුකම සමාගම විසින් ලබාගෙන නොතිබුණි. එබැවින් ඉහත ව්‍යාපෘතිය සඳහා වාණිජ කොන්ත්‍රාත්තුව ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා කොන්දේසියක් ලෙස චීනයේ EXIM

සමාගම විසින් ඉහත පහසුකම ඉල්ලා සිටියද, චීනයේ EXIM බැංකුව එය ප්‍රතික්ෂේප කරන ලදී.

වලංගු ගිවිසුමක් අත්සන් කිරීමෙන් පසු ඉදිකිරීම් කටයුතු ආරම්භ කළ යුතු වීම.

බැංකුව විසින් සපයන සහන ණය, සමාගම විසින් ලබාගෙන නොතිබූ බැවින් ගිවිසුමේ පාර්ශ්වයන් ඉන් බැඳී නොතිබුණි. පසුව, සමාගමේ සභාපතිවරයා විසින් 2013 ඔක්තෝබර් 03 දින CHEC වෙත ආරම්භක නියෝගයක් නිකුත් කර ඇති අතර, ඒ අනුව, CHEC විසින් ගිවිසුම වලංගු නොකිරීමේදී, මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලේ (PTB) නව ගේට්ටු විවේකාගාරයක් (New Gate Lounge) ඉදිකිරීම ආරම්භ කිබුණි.

(i) CHEC විසින් 2016 සැප්තැම්බර් 04 දින ඇ. ඩො. 4,499,635 සඳහා වන අංක 01 දරන අතුරු ගෙවීම් අයදුම්පත්‍රය ඉදිරිපත් කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, මේ සම්බන්ධයෙන් පත් කළ කමිටුව විසින් CHEC විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද ඉහත හිමිකම් පෑමෙහි පරස්පරතාවයක් ඇති බව සටහන් කර තිබුණි. තවද, CHEC විසින් ප්‍රමාද වූ පොලිය ලෙස ඇ. ඩො. 4,936,069 ක මුදලක් ඉල්ලා තිබුණි. අංක MMEZD/AV/04/AASL-MRIADDEV ලිපිය මගින් සංචාරක රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශ ලේකම් විසින් පත් කරන ලද කමිටුව විසින් ලබා දුන් තීරණයට අනුව සහ වරාය, නාවික හා ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා සමඟ සාකච්ඡා කර ඉදිරිපත් කරන ලද නැවත තක්සේරු කිරීමේ පරිපූරක වාර්තාව අනුව, රු.565,491,077 ක වටිනාකමට සමාන ඇ.ඩො. 1,650,378 ක වටිනාකමැති බිල්පත කමිටුව විසින් නිර්දේශ කර තිබුණි. අවසාන වශයෙන්, CHEC සහ AASL විසින් ඉන්ජිනේරු සහතික කිරීමකින් තොරව "Quantum of Merit" පදනම මත ඉහත මුදල වාරික තුනකින් ගෙවීමටත් ප්‍රමාද පොලිය නොගෙවීමටත් එකඟ වී තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, බොහෝ සැලසුම් වර්තමානය සඳහා සුදුසු නොවීම ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම එතෙක් ආරම්භ කර නොතිබීම හේතුවෙන් ඉහත කී මුදලින් රු . 187,603,537 ක් (ඇ. ඩො. 547,524) අනාර්ථික වී තිබුණි.

සංචාරක රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා විසින් පත් කරන ලද කමිටුවක් මගින් මෙම අගයන් නිර්දේශ කර තිබුණි.

සැලසුම් අනුමත කරන ලද ඉංජිනේරුවරයාගේ අනුමැතිය සහ සහතිකය මත පමණක් බිල්පත් සඳහා ගෙවීම් කලයුතු වීම.

1.2 ලැබිය යුතු හා ගෙවිය යුතු ගිණුම්

1.7.1 ලැබිය යුතු ගිණුම්

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) රු. 2,077,949,728 ක් වූ ගොඩබෑමේ සහ නැවැත්වීමේ වෙළඳ ණයගැතියන් (ජාත්‍යන්තර) අයකර නොගෙන වසර 1-5 කාලයක් හිඟව පැවතුණි. කළමනාකරණය විසින් දක්වන ලද අදහස් දැක්වීම අනුව, ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමට අදාළ පොලිය කපා හැරීම සඳහා වරාය, නාවික හා ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයා විසින් අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි.</p>	<p>වසර 5කට වඩා වැඩි ගොඩබෑම සහ වාහන නැවැත්වීමේ (ජාත්‍යන්තර) වෙළඳ ණයගැති ශේෂයන් තුළ ප්‍රධාන වශයෙන් පහත සඳහන් ණය ගැතියන් ඇතුළත් වේ. <u>ශ්‍රී ලංකන් එයාර්ලයින්ස්</u> - කපා හැරීම සඳහා අමාත්‍යාංශයේ අනුමැතියට අනුව ඉදිරි පියවර ගනු ලැබේ. <u>Aero Lanka (Pvt) Ltd</u> - අමාත්‍යාංශය විසින් 2022 අගෝස්තු 23 දිනැති ලිපිය මගින් Aero Lanka (Pvt) Ltd හි 2020.10.31 දක්වා ගෙවිය යුතු මුදල් කපා හැරීමට රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් වෙත නිර්දේශ කර තිබුණි. වත්මන් තත්ත්වය පිළිබඳ විස්තර ඉල්ලා අමාත්‍යාංශය වෙත 2024.03.19 දින ලිපියක් යවන ලදී. <u>Lion Air (Pvt) Ltd</u> - 2004.06.29 දිනැති ගිවිසුම අනුව රු. 744,983.17 ක මුදල හිඟ මුදල ලෙස භාර ගැනීමට සහ අමාත්‍යාංශයේ අනුමැතියට යටත්ව ඕනෑම ශේෂයක් කපා හැරීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා දී ඇත. හිඟ මුදල කපා හැරීමට අනුමැතිය ඉල්ලා 2022.04.26 දින ලිපියක් අමාත්‍යාංශයට යවා ඇත. <u>ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව</u> අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා නොදුන් අතර ගෙවීම ඉල්ලා ගුවන් හමුදාවට ලිඛිතව දන්වා සිටින ලදී. මේ සඳහා මැදිහත් වන ලෙස 2023.03.07 දිනැති ලිපිය මගින් අමාත්‍යාංශයට දැනුම් දෙන ලදී.</p>	<p>හිඟ පොලී අයකර ගැනීමට නොපමාව කටයුතු කළ යුතු වීම</p>
<p>(ආ) රු. 60,317,615 ක් වූ ගොඩබෑමේ සහ නැවැත්වීමේ වෙළඳ ණයගැතියන් (දේශීය) අයකර නොගෙන වසර 1 - 5 දක්වා කාලයක් හිඟව පැවතුණි. කළමනාකාරිත්වයේ අදහස්වලට අනුව, ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගම්වල ගොඩබෑම සහ නැවැත්වීම සඳහා වන පොලී කපා හැරීමට වරාය, නාවික හා ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයා විසින් අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි.</p>	<p>වසර 1කට වැඩි ශේෂයන් තුළ ප්‍රධාන වශයෙන් පහත සඳහන් ණය ගැතියන් ඇතුළත් වේ. නම ණයගැති ශේෂය (රු.) Lion Air(Pvt) Ltd 44,908,978 ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව 7,348,031 AeroLanka (Pvt) Ltd 6,942,233 මුළු 59,199,242</p>	<p>සමාගමේ නීති අංශයේ සහාය ඇතිව දිගුකාලීන ණය ගැතියන් එකතු කර ගැනීමේ හැකියාව සොයා බැලිය යුතුවීම හා නීති අංශයේ නිර්දේශ සලකා බලා සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතු වීම.</p>

(ඇ) රු.322,831,492 ක් වූ කුලී ණය ගැතියන්, අයකර නොගෙන වසර 1 - 5 දක්වා කාලයක් හිඟව පැවතුණි. කළමනාකාරිත්වයේ අදහස්වලට අනුව, ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගම්වලින් කුලී ණය ගැතියන් සඳහා වන පොලී කපා හැරීමට වරාය, නාවික හා ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයා අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි. ඉහත හිඟ කුලී මුදලින්, රු.154,273,501.70 ක් වන වැඩිම හිඟ මුදල ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමට අයත් වන අතර වරාය, නාවික හා ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයා විසින් කපා හැරීමට ලබා දී ඇති අනුමැතිය මත එය කපා හැරීමට කටයුතු කරනු ලැබේ. තවද, රු.74,919,514.05 ක මුදල AASI විසින් නීතිපතිවරයාට යෙමු කර ඇත. තවද, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් මෑතදී ලබා දුන් උපදෙස් ප්‍රකාරව, රු.25,294,776 ක් අය කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය ආරම්භ කර ඇත. සමාගමේ නීති අංශයේ සහාය ඇතිව දිගුකාලීන ණය ගැතියන් එකතු කර ගැනීමේ හැකියාව සොයා බැලිය යුතුවීම හා නීති අංශයේ නිර්දේශ සලකා බලා සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතු වීම.

(ඈ) 375,633,848 ක් වූ ගුවන් පාලම් ණයගැතියන්, අයකර නොගෙන වසර 1 - 5 දක්වා කාලයක් හිඟව පැවතුණි. කළමනාකාරිත්වයේ අදහස්වලට අනුව, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ගුවන් පාලම් ණය ගැතියන්ගේ පොලී වෙනස් කිරීම් ඉවත් කිරීමට වරාය, නාවික හා ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයා අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි. වසරකට වැඩි ණයගැතියන් තුළ ප්‍රධාන වශයෙන් ඇතුළත් වන් රු. 347,577,561 ක් වූ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ශේෂය වන අතර අමාත්‍යාංශයේ අනුමැතියට අනුව පැහැර හරින ලද පොලිය අත්හැරීමට කටයුතු කරනු ලැබේ. සමාගමේ නීති අංශයේ සහාය ඇතිව දිගුකාලීන ණය ගැතියන් එකතු කර ගැනීමේ හැකියාව සොයා බැලිය යුතුවීම හා නීති අංශයේ නිර්දේශ සලකා බලා සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතු වීම.

1.7.2 ගෙවිය යුතු ගිණුම්

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) මාස 3-6 ක් තුළ වූ රු.මිලියන 48 ක් ද, මාස 6-12 ක් තුළ වූ රු.මිලියන 13 ක් ද, සහ වසරකට වඩා වැඩි කාලයක් තුළ වූ රු.මිලියන 72 ක් ද ඇතුළුව ණය ගැතියන්ගෙන් වැඩි පුර ලැබී තිබුණු රු. මිලියන 193 ක මුදලක් ආපසු ගෙවීමකින් හෝ අදාළ ණය ගැතියන්ට එරෙහිව හිලවී කිරීමකින් තොරව සමාලෝචිත වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල, දක්වා තිබුණි.	දින 90 ක සිට වර්තමානය දක්වා පවතින පාරිභෝගිකයින් විසින් කරන ලද වැඩිපුර ගෙවීම් පාරිභෝගිකයින්ගේ කැමැත්ත ඇතිව අනාගත ඉන්වොයිසිවලට එරෙහිව හිලවී කරනු ලැබේ.	දිගුකාලීන හිඟ ණය ශේෂයන් හඳුනා ගැනීමට පියවර ගත යුතුවීම හා ඉන් පසු එම ණය ශේෂ නිෂ්කාශනය කිරීමට අවශ්‍ය ගැලපීම් සිදු කළ යුතුවීම.
(ආ) සමාගම විසින් කොන්ත්‍රාත්කරුට ගෙවිය යුතු සෑම ගෙවීමකින්ම නිශ්චිත මුදලක් රඳවා ගැනීමේ මුදල් ලෙස රඳවා තබා ගත යුතු අතර, වැඩ අවසන් වූ පසු රඳවාගෙන ඇති මුළු මුදලෙන් අඩක් කොන්ත්‍රාත්කරුට ආපසු ගෙවිය යුතු අතර ඉතිරි භාගය දෝෂ වගකීම් කාලය අවසන් වන තෙක් රඳවා ගත යුතුය. කෙසේ වෙතත්, කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් වී වසර 03 කට වැඩි කාලයක්	දෝෂ නිවැරදි කිරීමේ කටයුතු අවසන් වූ පසු කොන්ත්‍රාත්කරුගේ ඉල්ලීම හා ව්‍යාපෘති අංශයේ ප්‍රධානියාගේ නිර්දේශය ලැබුණු පසු රඳවා ගැනීමේ මුදල් කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත මුදා හරිනු ලැබේ. ඒ අනුව, ඉහත මුදල් දෝෂ නිවැරදි කිරීමේ කාලය අවසන් වන තෙක් රඳවා ගෙන ඇත. 2024.01.01 සිට 2024.05.15 දක්වා කාලය තුළ රු.10,393,353 ක මුදලක් කොන්ත්‍රාත්කරු වන් වෙත නිදහස් කර ඇත.	දිගුකාලීන හිඟ රඳවා ගැනීමේ ශේෂයන් හඳුනා ගැනීමට පියවර ගත යුතුවීම හා ඉන් පසු ඉහළ අධිකාරීන්ගේ අනුමැතිය ඇතිව එම ශේෂ නිරවුල් කිරීමට කිරීමට අවශ්‍ය ගැලපීම් සිදු කළ යුතු වීම.

ගතවී ඇතත් රු. මිලියන 411 ක මුදලක් කොන්ත්‍රාත්කරුවන් වෙත නිදහස් කර නොතිබුණි. එය වසර 3 - 4 දක්වා පැවති රු. මිලියන 357.7 කින් සහ වසර 5 - 6 දක්වා පැවති රු. මිලියන 19.5 කින් සමන්විත වන අතර රු. මිලියන 33.7 ක් වසර 7 කට වඩා වැඩි කාලයක සිට පැවතුණි. කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීමට අනුව, 2024 මැයි 15 දිනට රඳවා ගැනීමේ ශේෂය රු.මිලියන 400.7 ක් විය.

අවශ්‍ය අනුමැතිය සහිතව 2024 වර්ෂය තුළ වසර 5කට වැඩි රඳවා ගැනීමේ මුදල්, ආදායම් ප්‍රකාශයට ගැනීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.

(ඇ) කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කිරීමෙන් පසු ප්‍රසම්පාදනය මත ආපසු ගෙවිය යුතු තැන්පතු නිදහස් කළ යුතු විය, කෙසේ වුවද කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කර මාස 06කට වැඩි කාලයකට පසුවත් රු.23,294,120 ක මුදලක් කොන්ත්‍රාත්කරුවන් වෙත නිදහස් කර නොතිබුණි. එය මාස 6 - 12 දක්වා වූ රු. 760,618 කින් ද, වසර 1- 2 ක් දක්වා වූ රු. 950,500 කින් ද, වසර 3 - 4 දක්වා වූ රු. 4,350,354 කින් ද සමන්විත වූ අතර රු. 17,232,648 ක් වසර 5 කට වඩා වැඩි කාලයක සිට පැවතුණි.

ලංසුකරුවන්ගෙන් ඉල්ලීම සහ මුල් ලදුපත ලැබීමෙන් පසු ආපසු ගෙවිය හැකි තැන්පතු මුදා හරිනු ලැබේ. ලංසුකරුවන් විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද සියලුම ඉල්ලීම් සඳහා AASL විසින් මුදල් ආපසු ලබා දී ඇත. ඉල්ලීම් ඉදිරිපත් කරන ලෙස AASL විසින් ලංසුකරුවන්ට දැනුම් දී තිබුණද, ඇතැම් ලංසුකරුවන් අවශ්‍ය ලියකියවිලි ඉදිරිපත් කර නැත. එබැවින් මෙම තැන්පතු තවමත් AASL තුළ පවතී.

දිගුකාලීන හිඟ ආපසු ගෙවිය යුතු තැන්පතු ශේෂයන් හඳුනා ගැනීමට පියවර ගත යුතුවීම හා ඉන් පසු ඉහළ අධිකාරීන්ගේ අනුමැතිය ඇතිව එම ශේෂ නිරවුල් කිරීමට කිරීමට අවශ්‍ය ගැලපීම් සිදු කළ යුතු වීම.

1.7.3 අත්තිකාරම්

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>සියලුම අංශ සහ අංශ ප්‍රධානීන් විසින් ලබා ගන්නා ලද සැපයුම් සහ මුදල් අත්තිකාරම් අදාළ වර්ෂය අවසන් වීමට පෙර පියවිය යුතු විය. කෙසේ වෙතත්, සමාගමේ විවිධ අංශයන් විසින් සමාලෝචිත වර්ෂය හා පෙර වර්ෂය තුළ භාණ්ඩ මිලදී ගැනීම සඳහා ලබා ගත් මාස හයකට වැඩි කාලයක සිට පැවත එන පිළිවෙලින් එකතුව රු.මිලියන 66.5 ක් සහ රු. මිලියන 9.8 ක් වූ සැපයුම් සහ මුදල් අත්තිකාරම් පියවා නොතිබුණි.</p>	<p>ආනයන සීමා සහිතවීම හේතුවෙන් අවශ්‍ය ද්‍රව්‍ය වෙළෙඳපොළේ නොතිබීම සහ පවතින භාණ්ඩ සඳහා වැඩි මිල ගණන් ගෙවා මිලදී ගැනීමට සිදු වීම නිසා අත්තිකාරම් පියවීමට නොහැකි විය.</p> <p>අදාළ අංශ ප්‍රධානීන් සමඟ සම්බන්ධීකරණයෙන් දිගුකාලීනව පවතින සියලුම සැපයුම් අත්තිකාරම් නිරවුල් කිරීමට අඛණ්ඩ පසු විපරම් ක්‍රියාමාර්ග ගනු ලැබේ.</p> <p>මුදල් අත්තිකාරම් රු. මිලියන 9.8 ක් වූ නොපියවූ මුදල් අත්තිකාරම් මුදලින් 2024.05.15 වන විට 2024 නොවැම්බර් හා දෙසැම්බර් මාසවලදී නිදහස් කරන ලද රු.957,800 ක් පවතී.</p>	<p>අදාළ අංශවලින් මූලාශ්‍ර සහ උපකාරක ලියකියවිලි ලබා ගැනීමෙන් පසු ප්‍රමාදයකින් තොරව සැපයුම් සහ මුදල් අත්තිකාරම් නිරවුල් කළ යුතු වීම.</p>

- (ආ) මුදල්, ආර්ථික සහ ප්‍රතිපත්ති සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය විසින් නිකුත් කරන ලද 2019 දෙසැම්බර් 17 දිනැති අංක 08/2019 දරන PFD වක්‍රලේඛයේ 2.6 ඡේදය (වෙළඳපල මිල සැදැහුම් ක්‍රමය සඳහා e-GP ද්වාරය භාවිතා කිරීම)
- 2020 ජනවාරි 01 වන දින සිට PEs විසින් වෙළඳපල මිල සැදැහුම් ක්‍රියාපටිපාටිය යටතේ සැලසුම් කර ඇති සියලුම ප්‍රසම්පාදන, e-GP පද්ධතිය හරහා සකස් කළ යුතු විය. සමාගම විසින් මෙතෙක් වෙළඳපල මිල සැදැහුම් පටිපාටිය සඳහා e-GP ද්වාරය භාවිතා කර නොතිබුණි.
- මේ මාණ්ඩලය සමඟ භාණ්ඩාගාරය සම්බන්ධීකරණයෙන් AASL විසින් කණ්ඩායමක් පත් කරන ලද අතර AASL කණ්ඩායම, භාණ්ඩාගාරය විසින් සංවිධානය කරන ලද රැස්වීම් දෙකකට සහභාගී විය. ERP භාවිතා කරන රජය සතු සමාගම් සඳහා, පවතින ERP පද්ධතියට ඒකාබද්ධ වෙමින් e-GP ක්‍රියාත්මක කිරීමේ හැකියාව සාකච්ඡා කිරීමට විශේෂ රැස්වීමක් සංවිධානය කිරීමට භාණ්ඩාගාරය එකඟ විය.
- වක්‍රලේඛ අවශ්‍යතාවයට අනුකූලව කටයුතු කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වීම.
- (c) 2021 නොවැම්බර් 16 දිනැති අංක 01/2021 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛය - රජය සතු ව්‍යාපාර සඳහා වූ යහපාලනය පිළිබඳ මාර්ගෝපදේශය - වගන්තිය 2.2.2 (ආ)V
- අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය (BOD) ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීන් පත්කිරීම් සම්බන්ධව සහතික විය යුතු අතර 2.1 වගන්තියට අනුව, සහායක සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී (CEO) භූමිකාවන් අදාළ ව්‍යවස්ථාව හෝ AOA හරහා ඒකාබද්ධ කරන ඕනෑම අවස්ථාවක, අදාළ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් ව්‍යවස්ථාවට හෝ AOA හි සංශෝධනයක් හරහා භූමිකාවන් දෙක, වෙන් කිරීමට පියවර ගත යුතුය. මෙම පසුබිම මත පදනම්ව, ප්‍රධාන විධායක නිලධාරියා සඳහා වැටුප් ව්‍යුහයේ ඉහළ වැටුප් පරිමාණයක් (S-14) වෙන් කළ යුතුය. කෙසේ වුවද, ඉහළ වැටුප් පරිමාණය (S-14) අංශ ප්‍රධානීන් සඳහා වෙන් කර තිබුණි. තවද, ප්‍රධාන විධායක නිලධාරියා මෙතෙක් පත් කර නොතිබුණි.
- සමාගමෙහි AoA විසින් හඳුනාගෙන ඇති විධායක අධ්‍යක්ෂ තනතුර ඒ සඳහා සලකා බැලිය හැකි අතර එය ආයතනික පාලනය පිළිබඳ මාර්ගෝපදේශවල දක්වා ඇති පරිදි ප්‍රධාන විධායක තනතුරට සමාන වන බැවින් ප්‍රධාන විධායක තනතුරක් හඳුන්වා දීම සඳහා AoA සංශෝධනය කිරීම අවශ්‍ය නොවේ.
- වක්‍රලේඛ අවශ්‍යතාවයට අනුකූලව කටයුතු කළ යුතු වීම.
- (d) 2021 නොවැම්බර් 16 දිනැති අංක 01/2021 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛය - රජය සතු ව්‍යාපාර සඳහා වූ මෙහෙයුම් අත්පොත - (i) වගන්තිය 3.2 (i)
- සමාගම විසින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය අනුමැතිය සහ රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ නිර්දේශ සහිතව,
- SORP අවසන් වෙමින් පවතී. මානව සම්පත් සහ වේතන කමිටුව සියලු SORP,
- කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්ගේ

කාර්ය මණ්ඩල තනතුරු, බඳවා ගැනීමේ යෝජනාක්‍රමය (SOR), වැටුප් ව්‍යුහය සහ දීමනා ඇතුළු සේවක සංඛ්‍යාවට අදාළව ඔවුන්ගේ ඉල්ලීම් 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, සමාගමේ බඳවා ගැනීමේ යෝජනා ක්‍රමය සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා ගැනීම හැර සමාගම විසින් ඉහත අවශ්‍යතා සපුරා නොතිබුණි. පසුව, සම්පූර්ණ බඳවා ගැනීමේ යෝජනා ක්‍රමය අනුමත කිරීමකින් තොරව 2024 ජනවාරි 01 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි අංක PED\S\AASL\1\06(i) සහ 2024 ජනවාරි 01 දිනැති ලිපිය මගින් මුදල්, ආර්ථික, ස්ථායීකරණ සහ ජාතික ප්‍රතිපත්ති අමාත්‍යාංශය විසින් වැටුප් ව්‍යුහය හා දීමනා අනුමත කර තිබුණි. තවද, සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා එකතුව රු. මිලියන 213 ක් වූ කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා ගෙවා තිබූ විවිධ දීමනා වර්ග 10 ක් සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය හැර කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාගේ අනුමැතිය ලබාගෙන නොතිබුණි.

සමාලෝචනය කරමින් පවතී. AASL හි නිශ්චිත ව්‍යාපාරික අවශ්‍යතා සැලකිල්ලට ගනිමින්, පවතින සහ අවශ්‍ය සුදුසුකම් අවශ්‍යතා සැලකිල්ලට ගනිමින් සියලුම SORPs ප්‍රවේශමෙන් සමාලෝචනය කිරීම අවශ්‍ය වේ.

අනුමැතිය ලබා ගත යුතු වීම.

(ii) වගන්තිය 3.4

සමාගම විසින් රැකියා විස්තරය, අධ්‍යාපන සුදුසුකම්, පළපුරුද්ද ආදිය ඇතුළත් කරමින් බඳවා ගැනීම් සහ උසස්වීම් සඳහා යෝජනා ක්‍රම සැකසීම පිළිබඳව සහතික විය යුතුය. කෙසේ වුවද, සමාගම විසින් දැනට භාවිතා කරනු ලබන බඳවා ගැනීමේ යෝජනා ක්‍රමයට රැකියා විස්තරය සහ බඳවා ගැනීමේ ක්‍රමය ඇතුළත් කර නොතිබුණි. කෙසේ වුවද, විගණන ආයතනය විසින් දක්වා ඇති

මෙම කොටස යටතේ සඳහන් කර ඇති සියලුම ක්ෂේත්‍ර නව SORP ආකෘතියට ඇතුළත් කර ඇත.

වක්‍රලේඛ අවශ්‍යතාවන්ට අනුකූලව කටයුතු කළ යුතු වීම.

අදහසට අනුව, අලුතින් කෙටුම්පත් කරන ලද SOR හි ඉහත අවශ්‍යතා සපුරා ඇත.

(iii) වගන්තිය 5.3

2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතේ දක්වා ඇති බුන්වත් පරීක්ෂාව මත සෑහීමකට පත් වීමෙන්, බදු ගෙවීමෙන් පසු ලාභයෙන් අවම වශයෙන් සියයට තිහක් (30) ඒකාබද්ධ අරමුදල/කොටස් හිමියන් වෙත බෙදා හැරිය යුතුය. 2023 න් අවසන් වසර සඳහා සමාගම රු.මිලියන 28,121 ක බදු පසු ලාභයක් වාර්තා කර තිබුණු අතර ඒ අනුව රු. මිලියන 8,436 ක මුදලක් ඒකාබද්ධ අරමුදලට බෙදා හැරිය යුතු විය. කෙසේ වුවද, සමාගම විසින් බෙදාහැර තිබුණේ රු. මිලියන 5,000 ක් පමණක් වූ අතර රු.මිලියන 3,436 ක් සඳහා ප්‍රතිපාදන සැලසීමට හෝ බෙදා හැරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

තවද, සමාගම විසින් 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා බදු පසු ලාභය රු.මිලියන 4,802 ක් වාර්තා කර තිබුණු අතර, ඒ අනුව රු. මිලියන 1,440 ක මුදලක් බෙදා හැරිය යුතුය. කෙසේ වුවද, සමාගම ඒකාබද්ධ අරමුදලට බෙදා හැර තිබුණේ රු. මිලියන 1000ක් පමණි.

සියලුම ගුවන් තොටුපලවල සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සඳහා මුදල් ප්‍රවාහ අවශ්‍යතා සහ අදාළ වර්ෂය සඳහා දැනටමත් අනුමත ප්‍රාග්ධන සහ මෙහෙයුම් අයවැය සලකා බැලීමෙන් අනතුරුව මහා භාණ්ඩාගාරයේ ඉල්ලීම මත පදනම්ව මණ්ඩලය විසින් ලාභාංශ අනුමත කරන ලදී.

වක්‍රලේඛ අවශ්‍යතාවයට අනුකූලව කටයුතු කළ යුතු වීම.

(iv) වගන්ති සහ 7.4

7.1 සියලුම රාජ්‍ය ආයතනවල කාර්ය සාධන තක්සේරු කිරීම අනිවාර්ය වන අතර, අපේක්ෂිත අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීම සහ ඉහත අවශ්‍යතාවට අනුකූල වීම සම්බන්ධයෙන් කාර්ය සාධන තක්සේරු ස්ථාපිත කිරීම පහසු කරන සරල හා පැහැදිලි මාර්ග ස්ථාපිත කළ යුතුය. ඉහත අවශ්‍යතාවයට අනුකූල වීමට ව්‍යාපෘතිවල/ කොන්ත්‍රාත්වල භෞතික හා මූල්‍ය ප්‍රගතිය මාසික අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම්වලදී

වත්මන් භාවිතය පිළිබඳ සොයාගැනීම සමඟ එකඟ වේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සහ අංශ මට්ටමේ පිළිගත් සංඛ්‍යාතයක් වන හෙයින් අපි එය ත්‍රෛමාසික අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ. ERP 2 අදියර යටතේ ව්‍යාපෘති මොඩියුලය හඳුන්වා දෙන තෙක් මාසික සමාලෝචනය සිදු කිරීම වියදම් අධික බැවින් හා යථාර්ථ පරීක්ෂණයක් සිදු කිරීමට සංකීර්ණ MI පද්ධතියක්

වක්‍රලේඛ අවශ්‍යතාවයට අනුකූලව කටයුතු කළ යුතු වීම.

පරීක්ෂා කිරීම සඳහා ඉදිරිපත් කළ නොමැති නිසා ඒ සඳහා කාලය යුතු විය. කෙසේ වුවද, ක්‍රියාකාරී ගත වේ. සැලැස්මේ ප්‍රගති වාර්තාව ත්‍රෛමාසික රැස්වීම්වලට හැර මාසික අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම්වලට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

1.3 මුදල් කළමනාකරණය

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) බැංකු සැසඳුම් ප්‍රකාශයේ උපලබ්ධි නොවූ තැන්පතුවක් ලෙස පෙන්වා ඇති රු. මිලියන 14.8 ක මුදලින්, ගුවන් තොටුපළ කළමනාකරණ අංශයේ කළමනාකරණ සහකාරවරයෙකු විසින් ප්‍රවේශ පත්‍ර නිකුත් කර එකතු කරන ලද මුදලින් කරන ලද මූල්‍ය වංචාව නියෝජනය කරනු ලැබේ. කෙසේ වුවද, 2023 දෙසැම්බර් 31 දින වනවිටත් මෙම මුදල පියවා නොතිබුණි. කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීමට අනුව, මෙම කාරණය තවමත් විමර්ශනය වෙමින් පවතින අතර වංචාව සම්බන්ධයෙන් උසාවියේ නඩුවක් විභාග වෙමින් පවතී.	විමර්ශන සහ අධිකරණ නඩුව විභාග වෙමින් පවතින බැවින් වාර්තා ගැලපීම් කිරීමට කටයුතු කර නොමැත. තවද, එම නිලධාරියා විසින් ලංකා බැංකුවේ අංක 406 දරන බැංකු ගිණුමේ රු.මිලියන 6.6 ක් තැන්පත් කිරීම නිසා ලංකා බැංකුවේ අංක 406 දරන බැංකු ගිණුමට අදාළ සැසඳුම් ප්‍රකාශයේ රු.මිලියන 14.8 ක් පවතී. ඒ අනුව ශුද්ධ උපලබ්ධි නොවූ තැන්පතුව රු.මිලියන 8.2 කි. කෙසේ වෙතත්, අධිකරණ තීන්දුව ලබා දීමට පෙර වාර්තාවල යම් ගැලපුමක් කිරීමට අවශ්‍ය නම්, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ උපදෙස් ලබා ගනු ඇත.	මුදල් වංචාකරුට එරෙහිව ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතු අතර අධිකරණ නඩුව අවසන් කිරීමෙන් පසු අවශ්‍ය ගැලපීම් කළ යුතු වීම.
(ආ) 2022 නොවැම්බර් 09 සිට 2023 දෙසැම්බර් 13 දක්වා කාලය සඳහා සෘජුවම බැංකු ගිණුමට තැන්පත් කරන ලද රු. 6,877,838 ක මුදලක් 2024 මාර්තු 31 දිනට බැංකු සැසඳුම් ප්‍රකාශයේ “උපකාරක ලේඛන/ බැංකු බැර කිරීම් රහිත ගනුදෙනු ” ලෙස හඳුනා ගෙන තිබුණි.	2024.04.30 දිනට ඉතිරිව පවතින රු.81,880 ක් වූ උපකාර ලේඛණ නොමැති බැර කිරීම් සඳහා බැංකුවෙන් දැනටමත් තොරතුරු ඉල්ලා ඇත. ඒ සඳහා විස්තර නොලැබුණහොත්, ඒවා නැවත ලාභ අලාභ ගිණුමට ගැනීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.	අනෙකුත් අංශවල සහාය ඇතිව බැර ශේෂයන් හඳුනාගෙන ගිණුම්වල ගැලපුම් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වීම.

1.4 බදු රෙගුලාසි වලට අනුකූල නොවීම

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) 2017 අංක 24 දරන දේශීය ආදායම් පනතේ 11 වැනි වගන්තියට අනුව, තක්සේරු වර්ෂය සඳහා ව්‍යාපාරයෙන් ලැබෙන ආදායම ගණනය කිරීමේදී, ප්‍රාග්ධන ස්වභාවයේ වියදම් අඩු කිරීම සඳහා ඉඩ නොදේ. කෙසේ වුවද,	මෙය 2011 වසරේ සිට දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව (IRD) විසින් නිසි ලෙස පිළිගෙන ඇත. වත්මන් බදු උපදේශකවරයා ඇතුළුව AASL විසින් කුලියට ගත් සියලුම බදු උපදේශකයින් පාහේ එවැනි සැලකිල්ලක් දක්වා නැත.	ආදායම් බදු ගණනය කිරීමේදී භාණ්ඩාගාරයට කරන ලද ණය ආපසු ගෙවීම අඩු කිරීමට දේශීය අදායම් දෙපාර්තමේන්තුවෙන් විධිමත් අනුමැතියක් ලබාගත යුතු වීම.

ව්‍යාපාරයේ තක්සේරු කළ හැකි ආදායම් 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 අඩු කර තිබුණි. මෙම ගැලපීම 2011 වර්ෂයේ සිට සිදුකර තිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස 2022/23 වර්ෂයේ වර්ෂය සඳහා ආදායම් බද්ද රු.මිලියන 442.5 කින් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.

- (ආ) 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමාගමේ මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනයේ 2013/2014 වර්ෂයේ සිට 2021/2022 වර්ෂයේ වර්ෂය දක්වා ලැබිය යුතු ආදායම් බදු ලෙස, රඳවා ගැනීමේ බදු, ගෙවූ ආදායම් බදු සහ කල්පිත බදුවලට අදාළ රු.මිලියන 823.2 ක මුදලක් දක්වා තිබුණි. කෙසේ වුවද, දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුවේ අතුරු විගණන වාර්තාවට අනුව, රු. මිලියන 571.6 කින් රු. මිලියන 321.4 ක මුදලක් සවිස්තරාත්මක විගණනයකට යටත්ව ආපසු ලබා දිය හැකි බව 2023 ජනවාරි 09 දිනැති ප්‍රකාශනයේ තහවුරු කර තිබුණි. එම නිසා රු. මිලියන 250 ක්වූ ලැබිය යුතු බදු අවිනිශ්චිත වී තිබුණි.
- (ඇ) 2013 අගෝස්තු 28 දිනැති අංක CMN/13/1254/545/011-1 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයට අනුව, මත්තල පිහිටි MRO සම්බන්ධ අතිරේක වැඩ කොන්ත්‍රාත්තුව ආයෝජන මණ්ඩලය (BOI) යටතේ උපාය මාර්ගික සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියක් ලෙස ලැයිස්තුගත කිරීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ආරම්භ කිරීමට හා නම් කරන ලද කොන්ත්‍රාත්කරු බදු ගෙවීමෙන් නිදහස් කිරීමට මුදල් හා ක්‍රමසම්පාදන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයාට බලය පැවරීමට අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි. තවද එය මුදල් අමාත්‍යවරයා ඔහුගේ නිරීක්ෂණය යටතේ ද යෝජනා කර
- IRD මුදල් ආපසු ගෙවීමේ දැන්වීමක් නිකුත් කර ඇතත්, තවමත් මෙම මුදල අවසන් කර නොමැති අතර දැනට IRD හි පෙරනිමි අංශය විසින් මෙම ආපසු ගෙවීමට එරෙහිව බදු පැහැර හැරීම් පරීක්ෂා කරමින් සිටින අතර 2023 නොවැම්බර් 22 දින ඔවුන් රු. මිලියන 603.8 ක පෙරනිමි දැනුම්දීමක් එවා ඇත. එදිනම AASL වෙතින් පෙර වර්ෂවලට අදාළ කිසිදු පැහැර හැරීමක් නොමැති බව දැනුම් දුන්නෙමු නමුත් පෙර වසරවල බදු ප්‍රතිලාභ ගැන සඳහන් කළෙමු. 2024 මැයි 7 වැනි දින අපි දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ඔවුන්ගේ පද්ධති ගැටලු නිරාකරණය කර මුදල් ආපසු ලබා දෙන ලෙස ඉල්ලා සිටියෙමු. ඔවුන්ගේ ප්‍රතිචාර මත සටහන් ඇතුළත් කිරීමට කටයුතු කරනු ලැබේ
- ලැබිය යුතු බදු සඳහා දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුවෙන් තහවුරු කිරීම් කැඳවිය යුතු අතර එය තහවුරු කර නොමැති නම්, ඒ අනුව ගිණුම් සකස් කළ යුතු වීම.
- MRO ව්‍යාපෘතිය උපාය මාර්ගික සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියක් ලෙස ලැයිස්තුගත කිරීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ආරම්භ කිරීමට අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ලැබී තිබුණද, ඒන EXIM බැංකුවෙන් අරමුදල් නොලැබීම හේතුවෙන් පරිපූරක ගිවිසුම බලාත්මක නොවූ බැවින් මෙම ව්‍යාපෘතිය අඛණ්ඩව සිදු කර නොතිබුණි. එබැවින් ව්‍යාපෘතිය SDP ලෙස ගැසට් කර නොතිබූ අතර ඒ අනුව බදු නිදහස් කිරීම් ලබා දී නොතිබුණි.
- සමාගමට උපරිම ප්‍රතිලාභ ලබා ගැනීම සඳහා ඉදිරියේදී පවා අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ අවශ්‍යතා නොපමාව ඉටු කළ යුතු වීම.

නිබුණි. එසේ වුවද, ව්‍යාපෘතිය 2008 අංක 14 දරන උපායමාර්ගික සංවර්ධන ව්‍යාපෘති පනතේ 3 (4) වගන්තිය ප්‍රකාරව, බද්දෙන් නිදහස් කිරීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි. එබැවින්, බද්දෙන් නිදහස් කිරීමට හැකියාව තිබියදීත් 2023 ජූලි 28 දින කොන්ත්‍රාත්කරුට ඇ. ඩො. 247,556 ට සමාන රු. 79,386,492 ක මුදලක් ගෙවා තිබුණි.

(ඇ) සමාගමේ සභාපතිවරයා විසින් 2023 ජූලි 18 දිනැති තම ලිපිය මගින් වරාය, නාවික හා ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වෙත MRO ගෙවීම් සම්බන්ධයෙන් යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු අංශය විසින් කරන ලද පහත නිර්දේශයන් පිළිබඳව දන්වා තිබුණි.

- CHEC ගිනි ජාලයේ (Fire Network) සියලුම කාන්දුවීම් නිවැරදි කර වසරක කාලයක් සඳහා අවම පිළිගත හැකි කාන්දුවීම් සහිතව ක්‍රියාත්මක වන්නේ නම් වැට් බදු ගෙවීම නිර්දේශ කළ හැක.
- ඉහත අවශ්‍යතාවය සිදු කළ නොහැකි නම්, රු. මිලියන 800 ක් වන සම්පූර්ණ ගිනි ජාලාව CHEC මගින් ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමට සිදුවනු ඇත.

කෙසේ වෙතත්, සමාගම 2023 ජූලි 28 වන දින ඉහත නිර්දේශ නොසලකා රු. 79,386,492 ක වැට් බදු නිදහස් කර තිබුණි.

කලින් කී පරිදි MRO ව්‍යාපෘතිය SDP ලෙස ගැසට් කර නොතිබුණි. IRD කොමසාරිස්වරයා දන්වා සිටියේ වැට් බද්දෙන් නිදහස් වන්නේ, ව්‍යාපෘතිය පාර්ලිමේන්තුවේ අනුමැතිය ඇතිව ගැසට් කර ඇත්නම් පමණක් බවත් එය නොතිබූ බවත්ය.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ලබා ගැනීමෙන් පසු වැට් බදු ගෙවීම 2023 ජූලි 28 දින සිදු කරන ලදී. තවද AASL හට ගෙවන ලද වැට් බදුවලින් 75%ක් පමණ අයකරගත හැකි වැට් බදු ලෙස අයකර ගැනීමට හැකි විය. එසේම, ඉන්වොයිස් ගෙවීම් සමඟ වැට් බදු ගෙවිය යුතු බව සැලකිල්ලට ගත යුතුය. එබැවින් වැට් බදු ගෙවීම තවදුරටත් ප්‍රමාද කිරීම IRD විසින් පනවන ලද සැලකිය යුතු දඩ මුදලකට ලක් වන කාරණයකට තුඩු දෙනු ඇති අතර AASL හට එය අයකර ගැනීමට නොහැකි වනු ඇත.

ගෙවීම් කරන විට විෂය ඉංජිනේරුවරයා විසින් කරන ලද නිර්දේශ සලකා බැලිය යුතු වීම.

2. මූල්‍ය සමාලෝචනය

2.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල

සමාලෝචිත වර්ෂයේ මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵලය රු.28,121,654,931 ක ලාභයක් වූ අතර ඊට අනුරූප ඉකුත් වර්ෂයේ ලාභය රු.4,802,697,567 ක් විය. ඒ අනුව මූල්‍ය ප්‍රතිඵලයෙහි රු.23,318,957,334 ක වර්ධනයක් නිරීක්ෂණය විය. වර්ධනය සඳහා ප්‍රධානතම හේතුව වූයේ පෙර වර්ෂයට සාපේක්ෂව ආදායම රු. 10,799,030,179 කින් එනම් සියයට 39 කින්, මූල්‍ය ආදායම පෙර වසරට සාපේක්ෂව රු.4,221,524,305 කින් එනම් සියයට 68 කින් හා ශුද්ධ මූල්‍ය ආදායම රු. 20,526,682,570 කින් එනම් සියයට 331 කින් ඉහළ යාමයි.

2.2 ප්‍රධාන ආදායම් සහ වියදම් විෂයන්වල ප්‍රවණතා විශ්ලේෂණය

විස්තරය	2023	2022	විචලනය	විචලනය ප්‍රතිශතයක් ලෙස
	(රු.)	(රු.)	(රු.)	%
ආදායම	38,375,829,636	27,576,799,457	10,799,030,179	39
ගුවන්ගමන් සම්බන්ධ ආදායම	7,575,143,036	6,135,995,731	1,439,147,305	23
ගුවන්ගමන් සම්බන්ධ නොවන ආදායම	30,670,641,452	19,800,402,953	10,870,238,499	55
වෙනත් ආදායම්	130,045,148	1,640,400,773	(1,510,355,625)	(92)
මූල්‍ය ආදායම	10,428,195,594	6,206,671,289	4,221,524,305	68
පරිපාලන සහ ආයතනික වියදම්	19,061,158,765	14,941,498,625	4,119,660,140	28
කාර්ය මණ්ඩල පිරිවැය	7,467,364,871	7,424,239,181	43,125,690	1
අළුත්වැඩියා සහ නඩත්තු වියදම්	1,880,496,451	475,950,365	1,404,546,086	295
මූල්‍ය පිරිවැය	14,324,407,728	(6,202,274,842)	20,526,682,570	331
විනිමය පරිවර්තන ලාභය / (අලාභය) ණය මත	15,204,613,135	(43,977,059,211)	59,181,672,346	13457

පහත නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) පෙර වර්ෂයට සාපේක්ෂව, ගුවන්ගමන් නොවන ආදායම් හා වෙනත් ආදායම් පිළිවෙලින් සියයට 55කින් සහ 68කින් වැඩි වීම.
- (ආ) පෙර වර්ෂයට සාපේක්ෂව, අළුත්වැඩියා සහ නඩත්තු පිරිවැය සියයට 295 කින් වැඩි වී තිබුණි.
- (ඇ) පෙර වසරට සාපේක්ෂව විනිමය ලාභය / (අලාභය) සියයට 13457 කින් වැඩි වී තිබුණි. (විදේශ මුදලට සාපේක්ෂව ශ්‍රී ලංකා රුපියල අවප්‍රමාණය වීම හේතුවෙන්)

2.3 අනුපාත විශ්ලේෂණය

අනුපාත වර්ගය	2023	2022	2021	2020	2019
ජංගම වත්කම් අනුපාතය (වාර ගණන)	3.31	4.23	5.98	7.68	7.23
ක්ෂණික වත්කම් අනුපාතය (වාර ගණන)	3.2	4.1	5.88	7.55	7.1
තෝලන අනුපාතය (වාර ගණන)	1.39	2.44	1.66	1.38	1.38
ශුද්ධ ලාභය/ (අලාභ) අනුපාතය (%)	73	17	-26	-31	43
මූලික (අලාභය) / කොටසකට ඉපැයීම් (රු.)	140,606	24,013	-10,417	-12,522	54,979
මුළු වත්කම් මත ප්‍රතිලාභ (%)	15	3	-2	-2	10
මගියෙකු සඳහා ආදායම (රු.)	5,083	5,024	5,234	3,373	2,580

පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) 2020 සිට 2023 වසර දක්වා ජංගම වත්කම් සහ ක්ෂණික වත්කම් අනුපාතය ක්‍රමයෙන් අඩු වී තිබුණි. ණය ගැනීමේදී ජංගම වගකීම රු. මිලියන 6,678 කින් වැඩි වීම සහ වෙළඳ සහ අනෙකුත් ගෙවිය යුතු දේ රු. මිලියන 2,451 කින් වැඩි වීම හා ගෙවියයුතු ආදායම් බදු රු. මිලියන 2,024 කින් වැඩි වීම, ජංගම වත්කම් අනුපාතය සහ ක්ෂණික වත්කම් අනුපාතය අඩු වීමට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී තිබුණි.
- (ආ) කොටසකට ඉපැයීම් වර්ෂය තුළ සියයට 486 කින් ඉහළ යාමට සමාලෝචිත වර්ෂයේ ලාභය සියයට 485 කින් ඉහළ යාම ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී තිබුණි.
- (ඇ) තෝලන අනුපාතය වර්ෂය තුළ වාර 1.05 කින් අඩු වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

3. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

3.1 කාර්යසාධනය

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

කාර්ය සාධන දර්ශක	2023	2022	2021	2020	2019
ජාත්‍යන්තර ගුවන්යානා සංචලන සංඛ්‍යාව	46,639	37,641	21,204	20,881	62,195
මුළු ගුවන් මගී සංචලන සංඛ්‍යාව	7,548,646	5,503,198	1,505,479	2,375,056	9,958,688
ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් (මෙට්‍රික් ටොන්)	158,911	173,597	200,179	150,075	259,089
ගුවන්යානා ඉහළින් පියාසර කිරීම් (සංඛ්‍යාව)	35,506	23,846	9,339	16,370	45,674
එක් ගුවන් යානයක් පියාසර කිරීම සඳහා මුළු පිරිවැය (රු.'000)	325	727	574	738	235

ජාත්‍යන්තර ගුවන්යානා සංචලන සංඛ්‍යාව, මුළු ගුවන් මගී සංචලන සංඛ්‍යාව හා ගුවන්යානා ඉහළින් පියාසර කිරීම් සංඛ්‍යාව ක්‍රමයෙන් ඉහළ යන අතරතුර ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් සංඛ්‍යාව අඩු වී තිබුණි. කෙසේ වුවද, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ එක් ගුවන් යානයක් පියාසර කිරීම සඳහා මුළු පිරිවැය, පෙර වර්ෂයට සාපේක්ෂව අඩු වී තිබුණි.

3.2 අනාර්ථික ගනුදෙනු

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල-II ඉදිකිරීම සහ ඒ ආශ්‍රිත වැඩ සම්බන්ධ ව්‍යාපෘතිය අත්හිටුවන ලද කාල සීමාව තුළ දැරූ රු. මිලියන 184 ක බැඳීම් ගාස්තු සහ ව්‍යාපෘති ආශ්‍රිත වියදම් අනාර්ථික වී තිබුණි.	GOSL අතුරු ණය ප්‍රතිපත්තිය නිකුත් කිරීමත් සමඟ ජයකා ආයතනය විසින් මුදල් ලබා දීම නැවැත්වීම නිසා මෙම ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීමට සිදු විය. ව්‍යාපෘතිය අත්හිටුවීමට අදාළ බැඳීම් ගාස්තු සහ ව්‍යාපෘති සම්බන්ධ වියදම් ලාභාලාභ ප්‍රකාශනයට අය කර තිබුණි.	නිසි ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් හඳුන්වා දී අනවශ්‍ය ක්‍රියාකාරකම් අවම කරමින්, මුදලට සරිලන වටිනාකමක් ලබා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වීම.

3.3 හඳුනාගත් පාඩු

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
2016 වර්ෂයේදී MRO ව්‍යාපෘතිය සඳහා බිල්පත් ඉදිරිපත් කළද, බිල්පත් ගෙවීම 2022 සහ 2023 වර්ෂ වලදී සිදු කර තිබුණි. බිල්පත් පියවීමට අදාළ තීරණය ලබා ගැනීමේදී සිදු වූ ප්‍රමාදය හේතුවෙන් 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට ඇ.ඩො.146.03 ක්ව පැවති විදේශ විනිමය අනුපාතය, පියවන අවස්ථාව වනවිට ඇ.ඩො.360 ක් දක්වා වැඩි වී තිබුණි. එබැවින් සමාගමට රු.මිලියන 324.5 ක පාඩුවක් දැරීමට සිදු වී තිබුණි.	2016 වර්ෂයේ බිල්පත් එවා තිබුණද එම බිල්පත් ගෙවීමට අනුමැතියක් හෝ එකඟතාවයක් නොතිබුණි. CHEC සමඟ පැවති සාකච්ඡා කිහිපයකින් පසු එකඟ වූ ගෙවීම් සැලැස්මක් සමඟ 2022 දී පමණක් බිල්පත් ගෙවීමට අවශ්‍ය අනුමැතිය ලබා දී ඇත.	විදේශ මුදල් ගෙවීම් නියමිත වේලාවට සිදු කිරීම මඟින් අනවශ්‍ය විනිමය පාඩු අවම කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වීම.

3.4 කළමනාකරණ අකාර්යක්ෂමතා

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට වටිනාකම රු.මිලියන 40,104.8 ක් වූ දේපළ, පිරිසිදු හා උපකරණ භෞතික සත්‍යාපනය සඳහා සමීක්ෂණ මණ්ඩලයක් පත් කර තිබුණි. එය රු.මිලියන 3,210.4 ක වංචල වත්කම් (ධාරණ වටිනාකම) සහ රු.මිලියන 36,894.4 ක (ධාරණ වටිනාකම) නිශ්චල වත්කම්වලින් සමන්විත විය. කෙසේ වුවද, 2024 මැයි 06 දින වනවිට කමිටුව විසින් රු.මිලියන 38.8 ක (ධාරණ වටිනාකම) වංචල වත්කම් පමණක් භෞතිකව සත්‍යාපනය කර තිබුණි.</p>	<p>2022 වර්ෂයේදී සියලුම වංචල සහ නිශ්චල වත්කම් සත්‍යාපනය කර ඇත. එබැවින් 2023 වර්ෂයේදී කඩා බිඳ දැමීම් හැර අනෙකුත් නිශ්චල වත්කම් සත්‍යාපනය නොකෙරුණි. නිශ්චල වත්කම් එම ස්ථානවල ඉතිරිව ඇත.</p>	<p>සියලුම වත්කම්වල භෞතික පැවැත්ම තහවුරු කිරීම සඳහා වාර්ෂික සමීක්ෂණ මණ්ඩලයක් පැවැත්විය යුතු වීම.</p>
<p>(ආ) තීරු බදු සාප්පුවල කුලී ආදායම</p>	<p>මූලික වර්ග දෙකෙහි, තීරුබදු රහිත ක්‍රියාකරුවන් 2016 වර්ෂයේදී ඔවුන්ගේ ලංසු ඉදිරිපත් කර තිබුණේ AASL විසින් ලබා දුන් මගී පුරෝකථනය මත පදනම්ව වන අතර එම කාලය තුළ වසරින් වසර (YoY) මගී වර්ධනය 6% ක් විය. නමුත්, පාස්කු බෝම්බ ප්‍රහාරය, COVID-19 වසංගතය සහ රට තුළ ඇති වූ ආර්ථික අවපාතය හේතුවෙන්, BIA හි අපේක්ෂා කළ පරිදි මගී සංචලනය ඉහළ ගොස් නොමැති අතර, එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, මෙහෙයුම්කරුගේ අපේක්ෂිත විකුණුම් එම වසර 5 ක කාලය සඳහා ඇස්තමේන්තු කර ඇති මුළු මගී පුරෝකථනය හා සැසඳීමේදී මුල් වසර පහෙහි (05) කොන්ත්‍රාත් කාලය සඳහා මගීන් සංචලනයන්ගේ පරිමාව 62% ක් පමණ ලබා ගැනීමට නොහැකි විය.</p>	<p>නිවැරදි තීරණ ගැනීම සඳහා දත්ත විශ්ලේෂණ වාර්තාව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත යොමු කළ යුතු වීම.</p>
<p>(i) පවතින තොරතුරු වලට අනුව, 2019 වර්ෂය සඳහා (කොවිඩ් 19 කාලපරිච්ඡේදයට පෙර) පිටත්වීම් සහ පැමිණීම් වල සාමාන්‍ය මගී සංචලනය 830,222 කි. එකල, කුලී ගාස්තු ගණනය කරනු ලැබුවේ ගිවිසුමේ කොන්දේසි (එය 100% වේ.) යෙදීමෙනි. කෙසේ වෙතත්, Covid 19 කාලසීමාව තුළ, කුලී ගාස්තු අය නොකෙරුණි. පසුව, සම්පූර්ණ මගී සංචලනයන් ක්‍රමයෙන් යථා තත්ත්වයට පත් විය. මගී සංචලනය වැඩිවීමත් සමඟ සමාගම විසින් 2021 මාර්තු මාසයේ සිට එකඟ වූ කුලී ගාස්තු ප්‍රතිශතයක්, කුලී ආදායම ලෙස අය කර තිබුණි. එම කුලී ගාස්තු, මගී සංචලනය යථා තත්ත්වයට පත් වීමේ ප්‍රතිශතය සමඟ නොගැලපුණි. කුලී ආදායම එකතු කිරීමේදී මගී සංචලනයේ නිවැරදි ප්‍රතිසාධන ප්‍රතිශතය අදාළ නොකිරීම හේතුවෙන් සමාගමට තීරුබදු රහිත වෙළඳසැල් 02 කින් ඇ. ඩො. 460,803ක කුලී ආදායමක් අහිමි වී තිබුණි.</p>		

(ii) 2022 මැයි සිට 2023 මාර්තු දක්වා ගිවිසුමේ ඇතුළත් කුලී ගාස්තුවෙන් සියයට 70 ක් අය කර තිබුණි. ඒ වන විට මාසික මුළු මගී සංචලනය 413,418 සිට 582,367 දක්වා පරාසයක පැවතුණි. පසුව, මාසික මගී සංචලනය 582,654 සිට 684,452 දක්වා වැඩි වී තිබුණද, 2023 අප්‍රේල් මාසයේ සිට අය කරන ලද කුලී අනුපාතය සියයට 60 දක්වා අඩු කර තිබුණි. එබැවින්, කුලී ආදායම සියයට 10 කින් පහත වැටීම හේතුවෙන් සමාගමට ඇ. ඩො. 91,445 ක් අහිමි වී තිබුණි.

Covid වසංගතයෙන් පසුව, AASL විසින් 2018 වසරට සාපේක්ෂව මගීසංචලනය අනුව, සමාගම විසින් තීරණය කරන ලද ප්‍රතිශතයක් යටතේ මාසික කුලිය අය කිරීම ආරම්භ කරන ලදී. කෙසේ වෙතත්, 2022 ජනවාරි සිට 2023 අගෝස්තු දක්වා කාලය තුළ AASL විසින් ක්‍රියාකරුවන්ගෙන් වැඩිපුර හා අඩුවෙන් අය කර තිබුණු අතර, එම කාලසීමාව තුළ AASL විසින් ක්‍රියාකරුවන් දෙදෙනාගෙන්ම ඇ.ඩො. 553,270 ක මුදලක් වැඩිපුර අය කර ඇති අතර, වාර්තාවේ අලාභයක් ලෙස දක්වා ඇති අඩුවෙන් අය කර ඇති මුදල ඇ.ඩො. 460,803 කි. ඒ අනුව ක්‍රියාකරුවන් දෙදෙනාගෙන්ම වැඩිපුර අයකිරීමෙන් AASL අලාභයක්වෙනුවට ඇ.ඩො. 92,467 ක ආදායමක් ලබාගෙන ඇති බව පැහැදිලිය.

නිවැරදි තීරණ ගැනීම සඳහා දත්ත විශ්ලේෂණ වාර්තාව BOD වෙත යොමු කළ යුතු වීම.

(iii) ගිවිසුමේ 3.15 වගන්තියට අනුව, සහනලාභියා විසින් ශ්‍රී ලංකා රේගු දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සහතික කරන ලද ගුවන් තොටුපළේ පෝෂක බැඳුම්කර වෙත මාරු කරන ලද භාණ්ඩ පිළිබඳ තොරතුරු සමාගමට ඉදිරිපත් කළ යුතු විය. සමාගමට එසේ කිරීමට අවශ්‍ය වූ විට එවැනි ලියකියවිලි මත පදනම්ව භාණ්ඩ සන්සන්දනය කිරීමට සහනලාභියා, සමාගමට අවසර ලබා දිය යුතු විය. කෙසේ වෙතත්, සමාගම විසින් ඉහත අවශ්‍යතාවය සපුරා තිබේද නැද්ද යන්න තක්සේරු කිරීම සඳහා අවශ්‍ය ලිඛිත සාක්ෂි විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

තීරුබදු රහිත වෙළඳසැල් ක්‍රියාකරුවන්ගේ පවතින ගිවිසුම්වල ඇති ප්‍රතිපාදන අනුව එකඟ වේ. කෙසේ වෙතත්, සාමාන්‍ය බැඳුම්කර, පෝෂක බැඳුම්කර සහ සාප්පු තුළ ඉන්වෙන්ටරි වලනයන් ඇතුළුව සම්පූර්ණ බන්ධිත ගබඩා මෙහෙයුම් ශ්‍රී ලංකා රේගු - බන්ධිත අංශයේ සෘජු අධීක්ෂණය සහ විෂය පථය යටතේ සිදු කෙරේ.

ගිවිසුමේ අවශ්‍යතාලට අනුකූල වීම අවශ්‍ය වීම.

පසුගියදා ශ්‍රී ලංකා රේගුව සමඟ පැවති සාකච්ඡාවකදී, ඔවුන් විසින් අධි ආරක්ෂිත ප්‍රදේශයක එම ක්‍රියාවලි සිදු කරන බවත්, එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස කාන්දුවීම් ඇතිවීමේ හැකියාව තුරන් වී ඇති බවටත් සාකච්ඡා කර එකඟතාවකට පැමිණ ඇත. එබැවින්, AASL සහ සහනදායීන් අතර එළඹෙන අනාගත ගිවිසුම් වලදී අදාළ වගන්තිය (3.15) සංශෝධනය කිරීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.

ගිවිසුමේ විධිවිධාන අනුව, සෑම මූල්‍ය වර්ෂයකම අවසානයේ සිට මාස තුනක් ඇතුළත විකුණුම් පිරිවැටුම් සංඛ්‍යාවලට අදාළ විගණනය කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කරන ලෙස සියලුම තීරුබදු රහිත ක්‍රියාකරුවන්ට දන්වා/සිහිපත් කර ඇත.

(iv) ගිවිසුමේ 3.17 වගන්තියට අනුව, සහනලාභියාගේ මූල්‍ය වර්ෂය අවසානයේ සිට මාස තුනක් ඇතුළත මාසික විග්‍රහ කිරීම් සමඟ විගණනය කරන ලද විකුණුම් පිරිවැටුම් ප්‍රකාශන සහනදායකයා විසින් ඉදිරිපත් කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, විගණනය කරන ලද විකුණුම් පිරිවැටුම් ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

ගිවිසුමේ අවශ්‍යතාවලට අනුකූල වීම අවශ්‍ය වීම.

(c) තලංගම අකුරේගොඩ අක්කර 52ක පිහිටි අධිසංඛ්‍යාත සංඥා සම්ප්‍රේෂණ මධ්‍යස්ථානය ඉවත් කර වෙනත් සුදුසු ස්ථානයක පිහිටුවීම සඳහා සිතාපිළිය රක්ෂිතයේ හෙක්ටයාර් 0.9431ක භූමි ප්‍රමාණයක් සමාගමට ලබා දී තිබුණි. තවද, කදපොල භාරගැනීමේ ස්ථානය ආසන්නයේ පිහිටි තවත් ඉඩමක් කාර්යාල පරිශ්‍ර, ගබඩා පහසුකම් සහ කාර්ය මණ්ඩල නවාතැන් ඉදිකිරීම සඳහා සමාගමට ලබාදී තිබුණු අතර, එම ඉඩමේ නීත්‍යානුකූල අයිතිය ලබා ගැනීමට හෝ සැලසුම් කර ඇති ඉදිකිරීම් ආරම්භ කිරීමට මෙතෙක් කටයුතු කර නොතිබුණි.

Covid-19 වසංගතය හේතුවෙන් ඇති වූ මූල්‍ය අර්බුදයන් සමඟ මෙම ව්‍යාපෘතිය අත්හිටුවා ඇත.

ඉඩමේ නීත්‍යානුකූල අයිතිය ලබා ගැනීමටත් සැලසුම් කර ඇති ඉදිකිරීම් කටයුතු ආරම්භ කිරීමටත් කටයුතු කළ යුතු වීම.

3.5 මෙහෙයුම් අකාර්යක්ෂමතා

විගණන නිරීක්ෂණය

කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම

නිර්දේශය

(a) මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලෙහි කාර්යසාධනය (MRIA) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ MRIA හි මෙහෙයුම් පිරිවැය රු.මිලියන 2,412.9 ක් ලෙස වාර්තා වී තිබුණු අතර එය රු. මිලියන 288 ක් වූ මෙහෙයුම් ආදායම මෙන් 08 ගුණයක් විය. තවද, ගුවන් තොටුපලේ මෙහෙයුම් පාඩුව රු. මිලියන 2,124.1 ක් වූ අතර ප්‍රධාන වශයෙන් විදේශ විනිමය ලාභයේ බලපෑම හේතුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා බදු ගෙවීමෙන් පසු ශුද්ධ ලාභය රු. මිලියන 926.6 ක් විය. 2018 සිට 2023 වර්ෂය දක්වා බදු ගෙවීමෙන් පසු සමුච්චිත ශුද්ධ පාඩුව රු. මිලියන 38,489 කි. මත්තල ගුවන් තොටුපලේ

මේ වන විට රජයේ ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්‍රියාවලිය සිදුවෙමින් පවතී. MRIA සඳහා RFP කැඳවා ඇති අතර MRIA හි කළමනාකාරිත්වය වසර 30 ක කාලයක් සඳහා ඉන්දියානු සහ රුසියානු අනුබද්ධ සමාගමකට පැවරීමට කැබිනට් අනුමැතිය ලබා දී ඇත. නිසි සැලකිල්ල තවමත් ආරම්භ කර නොමැති අතර ගිවිසුම කෙටුම්පත් කිරීම සිදු වෙමින් පවතී

මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල සැලසුම් කර ඇති පරිදි වඩාත් කාර්යක්ෂම හා ඵලදායී ලෙස සහ ලාභදායී ආකාරයෙන් ක්‍රියාත්මක කිරීමට සහ වැඩිදියුණු කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වීම.

අපේක්ෂිත වාර්ෂික මගී ධාරිතාව මිලියනයක් පමණ වුවද, පසුගිය වසර හය තුළ මුළු මගීන් සංඛ්‍යාව 190 ක්, 750 ක් පමණක් වූ අතර පසුගිය වසර හය තුළ මුළු ගුවන් ගමන් සංඛ්‍යාව 2,182 කි. එබැවින් ගුවන් තොටුපළ ඉදිකිරීම සඳහා මිල ඉහළ යාම සහ විවලනයන් ඇතුළුව වැය කර තිබූ ඩොලර් මිලියන 247.7 ට සමාන රු. මිලියන 36,564 ක මුළු මුදල, එලදායි ලෙස භාවිතා කර නොතිබුණි. තවද, ඉහත ඉදිකිරීම සඳහා මූලිකව ලබාගත් ඩොලර් මිලියන 190 ක විදේශ ණය සඳහා වාර්ෂික ණය පොලිය ලෙස AASL විසින් රු. මිලියන 1,590 ක මුදලක් ගෙවා තිබුණි.

(b) කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලෙහි කාර්යසාධනය රත්මලාන - (CIAR)

සමාලෝචිත වර්ෂයේ රු. මිලියන 38.7 ක අලාභය ද ඇතුළුව, 2018 සිට 2023 වර්ෂය දක්වා CIAR - රත්මලාන සමුච්චිත අලාභය රු.මිලියන 2,608 ක් විය. 2020 සිට 2023 දක්වා කාලය තුළ ගුවන් යානා සංචලනයන් පිළිවෙලින් 13ක්, 13ක්, 38ක් සහ 86 ක් වූ අතර 2020 සිට 2023 දක්වා කාලය තුළ මගී සංචලනයන් පිළිවෙලින් 60ක්, 28ක්, 54ක් සහ 12 ක් විය.

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අනුව, ප්‍රදේශ පාලන මධ්‍යස්ථානයේ පිරිවැය (සැලකිය යුතු ආදායමක් උපයා දෙන ඉහළින් පියාසර කරන ස්ථානය නිරීක්ෂණය කරන ස්ථානය) CIAR හි වියදම් ලෙස ද ප්‍රදේශ පාලන මධ්‍යස්ථානයේ ආදායම ආයතනික ආදායමට ද ගෙන ඇත. AASL විසින් මෙම ගැටළුව හඳුනාගෙන 2023 සිට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය මත පදනම්ව පියාසර කරන ආදායම, එම මෙහෙයුම් මගින් උපදින පිරිවැයට එරෙහිව CIAR යටතේ වාර්තා කිරීමට කටයුතු කරන ලදී.

තවද, CIAR මූලික වශයෙන් දේශීය හා පුහුණු ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් සඳහා ප්‍රමුඛත්වය දෙමින් කලාපීය ගුවන් තොටුපලක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වේ. එබැවින්, ගුවන් තොටුපල කාර්ය සාධනය දේශීය සහ පුහුණු පියාසැරි වලනයන් මත පදනම් විය හැකි අතර ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් මත පදනම් කිරීම නිවැරදි නොවේ.

රත්මලාන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වඩාත් කාර්යක්ෂම හා එලදායි අයුරින් සහ ලාභදායී අයුරින් ක්‍රියාත්මක කිරීමට සහ වැඩිදියුණු කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වීම.

(c) යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලෙහි කාර්යසාධනය (JIA)

(i) 2019 ඔක්තෝබර් 17 දින යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ආරම්භ කර තිබුණි. කෙසේ වුවද,

ගෝලීය වසංගත තත්ත්වය හේතුවෙන් JIA සහ වෙන්නායි අතර පැවති ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් නැවැත්වීමට රජයට තීරණය කිරීමට සිදු

යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වඩාත් කාර්යක්ෂම හා එලදායි ලෙස ක්‍රියාත්මක

ගුවන් තොටුපල ආරම්භයේ සිට මගී සංචලන 33,431 ක් සමඟ ගුවන් යානා සංචලනයන් 702 ක් පමණක් සිදු විය. 2023 වර්ෂයේ රු. මිලියන 15.4 ක ශුද්ධ ලාභය ඇතුළුව පසුගිය වසර 05 තුළ වාර්තා වූ සමුච්චිත අලාභය රු. මිලියන 217.4 ක් විය. සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ආදායම සහ මෙහෙයුම් වියදම් පිළිවෙලින් රු. මිලියන 152.4 ක් සහ රු. මිලියන 137.6 ක් විය.

විය. එබැවින්, 2022 දෙසැම්බර් වන තෙක් ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් කිසිවක් JIA වෙත ක්‍රියාත්මක නොවීය. වර්තමානය වනවිට JIA සහ වෙන්නායි අතර දෛනික ගුවන් ගමන් ලෙස එක් ගුවන් ගමන් වාරයක් පමණක් ක්‍රියාත්මක කරන අතර JIA හි පවතින සීමිත යටිතල පහසුකම් තුළ ලාභ අපේක්ෂාව උපරිම කර ගැනීමට හැකි වන පරිදි 2024 ජූලි මාසයේ සිට තවත් ගුවන් සමාගමක් දෛනික මෙහෙයුම් ආරම්භ කිරීමට බලාපොරොත්තු වේ.

කිරීමට සහ වැඩිදියුණු කිරීමට සහ අනාගත තිරසාරභාවය සඳහා වැඩි ගුවන් සේවා ආකර්ෂණය කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වීම.

(ii) 2019 ජූනි 13 දිනැති අංක AE/1/3/(CA/19/162) දරන ලිපිය මගින් අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය සහිතව යාපනය ගුවන් තොටුපල කලාපීය ගුවන් තොටුපලක් ලෙස සංවර්ධනය හා වැඩිදියුණු කිරීම සම්බන්ධයෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් විසින්, AASL වෙත උපදෙස් ලබා දී තිබුණි. එම ලිපියට අනුව, රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා විසින් පත් කරන ලද කෘත්‍යාධිකාරී මණ්ඩලයේ නිර්දේශ අනුව, වහාම ක්‍රියාත්මක වන පරි යාපනය ගුවන් තොටුපල අදියර 03කින් දි සංවර්ධනය කිරීමට තීරණය වී තිබුණි. ඒ අනුව දෙවන අදියරේ සංවර්ධන කටයුතු වහාම ආරම්භ කර 2019 දෙසැම්බර් 01 දිනෙන් අවසන් කළ යුතු විය. කෙසේ වුවද, සංවර්ධන කටයුතු මෙතෙක් ආරම්භ කර නොතිබුණි.

ප්‍රකාශය සමඟ එකඟ වේ. කෙසේ වෙතත්, පළමු අදියර සම්පූර්ණ කිරීමෙන් පසු ගුවන් තොටුපල මෙහෙයුම් 2019 ඔක්තෝබර් මාසයේදී ආරම්භ කරන ලද අතර COVID-19 වසංගතය හේතුවෙන් මෙහෙයුම් අත්හිටුවා 2022 දෙසැම්බර් මාසයේදී නැවත ආරම්භ කරන ලදී.

අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ සහ කමිටු වාර්තාවේ අවධානය සපුරාලීමට කටයුතු කළ යුතු වීම.

(iii) අලෙවිකරණ සහ සන්නිවේදන අංශය විසින් 2020-2024 කාලය සඳහා සකස් කරන ලද සමාගමේ උපාය මාර්ගික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව, JIA වෙත නව ගුවන් සේවා ආකර්ෂණය කර ගැනීමට සහ දැනට පවතින ගුවන් සේවාවල වාර

වර්තමානයේ, පර්යන්ත සහ ගුවන් යානා ධාරිතාව සීමිතය. උදාහරණයක් ලෙස, A320 හා අනෙකුත් විශාල ගුවන් යානා සඳහා පහසුකම් සැලසීමට ධාවන පථයේ ධාරිතාව ප්‍රමාණවත් නොවේ. AASL විසින් ඉන්ඩිගෝ ගුවන් සමාගම් සමඟ සාර්ථක B2B සාකච්ඡා පවත්වා ඇති අතර, 2024 ජූලි 1 දින සිට වෙන්නායි සහ යාපනය අතර නියමිත ජාත්‍යන්තර දෛනික ගුවන් ආරම්භ කිරීමට ගුවන් සමාගම සැලසුම් කර ඇත. ගුවන් යානා වර්ගය ATR 72 වේ.

පවතින ගුවන් සේවයේ වාර ගණන වැඩි කිරීමට සහ නව ගුවන් සමාගම් ආකර්ෂණය කර ගැනීමට සවිස්තරාත්මක අලෙවිකරණ සැලැස්මක් සකස් කළ යුතු වීම.

ගණන වැඩි කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, JIA හි ක්‍රියාත්මක වන්නේ එක් ගුවන් සමාගමක් පමණි. තවද, JIA හි දෛනික මගීන්ගේ පැමිණීමේ සහ පිටවීමේ තොරතුරු විශ්ලේෂණය කිරීමේදී, JIA හි ආදායම ඉහළ නැංවීම සඳහා පවතින ගුවන් සේවයේ වාර ගණන වැඩි කිරීම හෝ නව ගුවන් සේවා ආකර්ෂණය කර ගැනීම සඳහා සවිස්තරාත්මක අලෙවිකරණ සැලැස්මක් සකස් කිරීමේ අවශ්‍යතාවය නිරීක්ෂණය විය.

- (d) **මඩකලපුව ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලෙහි කාර්යසාධනය (BTIA)** මඩකලපුව ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල 2018 මාර්තු 25 දින සිවිල් වැසියන් සඳහා නැවත විවෘත කර තිබූ අතර පසුගිය වසර පහ තුළ ආදායමක් නොලැබූවද, මෙහෙයුම් වියදම් ලෙස රු. මිලියන 86.6ක් වැය කර තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ඉපැයූ ආදායම රු.585,600 ක් වූ අතර මෙහෙයුම් වියදම රු.18,997,068 ක් විය.
 - රජයේ තීරණයක් ලෙස රජයේ ගැසට් නිවේදනයක් මගින් 2023 වසර දක්වා BTIA හි ගොඩබෑමේ සහ වාහන නැවැත්වීමේ ගාස්තු ඉවත් කර ඇත. තවද, ඉඩම් වෙන් කිරීම් නිසි පරිදි සම්පූර්ණ කර නොමැති අතර AASL වෙත වාණිජ කටයුතු සඳහා භාරදී නොමැත. වරාය, නාවික සහ ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය විසින් BTIA හි ගුවන් සේවා පුහුණු ක්‍රියාකරුවෙකු සඳහා සුදුසු ආයෝජන සෙවීමට RFP දෙවරක් ඉදිරිපත් කළද, සාර්ථක යෝජකයෙකු සොයා ගැනීමට නොහැකි විය. මේ වන විට AASL විසින් BTIA හි ආදායම වැඩි කර ගැනීමට හැකි ව්‍යාපාරික ආයෝජන සලකා බැලීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා ගැනීමට කටයුතු කරමින් සිටී.
 - මඩකලපුව ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල වඩාත් කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායී අයුරින් සහ ලාභදායී අයුරින් ක්‍රියාත්මක කිරීමට සහ වැඩිදියුණු කිරීමට කටයුතු කළ යුතු වීම.

- (e) **ලෝක ගුවන්තොටුපල ශ්‍රේණිගත කිරීම් ඉන්ටර්නැෂනල් එයාර්පෝට් කවුන්සිලය (ACI) විසින් 2018 වසරේ ලෝක ගුවන් තොටුපල පිළිබඳව නිකුත් කරන ලද තොරතුරුවලට අනුව, ලෝකයේ ගුවන් තොටුපලවල් 2583 කින් ශ්‍රී ලංකාව මුළු ගුවන් සංචලනය අනුව 370 වැනි ස්ථානයේද, මුළු මගී සංචලනය අතින් 205 වැනි ස්ථානයේද සහ මුළු භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය අතින් 89 වන ස්ථානයේ ද පසුවේ. කෙසේ වෙතත්, 2022 වසරේ ACI වාර්තාවට අනුව, ගුවන් තොටුපල 2677 කින්, ශ්‍රී ලංකාව මුළු ගුවන් සංචලනය අනුව 548 වන ස්ථානයේද, මුළු මගී සංචලනය අනුව 292 වන ස්ථානයේද, සහ මුළු**
 - අ) මෙය 2019.04.21 සිදු වූ පාස්කු ඉරිදා ප්‍රහාරය සහ එහි ප්‍රතිඵලයකි
 - ආ) රටේ මෙම කාල පරිච්ඡේදය තුළ ආර්ථික අවපාතය සහ එහි ප්‍රතිඵලයකි.
 - ඇ) රටේ කොවිඩ් වසංගත තත්ත්වය නිසාය.
 - ශක්තීන් , දුර්වලතා, අවස්ථා සහ තර්ජන හඳුනා ගැනීම සඳහා SWOT විශ්ලේෂණයක් සිදු කළ යුතු වීම හා ඉන් පසුව දුර්වලතා ශක්තීන් බවට පරිවර්තනය කර සමාගමේ වර්ධනය සඳහා ඇති අවස්ථා ජරයෝජනයට ගැනීමට ක්‍රියා කළ යුතු වීම.
 - තවද, ආයතනයේ වර්ධනය සඳහා සම මට්ටමේ සමාගම් විසින් භාවිතා කරන හොඳම භාවිතයන් සහ උපාය මාර්ග අධ්‍යයනය කිරීම වඩා සුදුසු වේ.

භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය අනුව 116 වන ස්ථානයේද විය. 2018 සංඛ්‍යාලේඛන භා සසඳන විට ලෝක ශ්‍රේණිගත කිරීම පහත වැටෙමින් පවතින බව නිරීක්ෂණය විය. කළමනාකාරිත්වය විසින් දක්වන ලද අදහස්වලට අනුව, පහත වැටීමට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී ඇත්තේ පාස්කු ඉරිදා ප්‍රභාරය සහ කොවිඩ් වසංගත තත්ත්වය යනාදියයි.

(f) ආසියා පැසිපික් කලාපයේ

ගුවන්තොටුපළ ශ්‍රේණිගත කිරීම්

ජාත්‍යන්තර එයාර්පෝට් කවුන්සිලය (ACI) විසින් 2018 වසරේ ආසියා පැසිපික් කලාපයේ ගුවන් තොටුපළ පිළිබඳව නිකුත් කරන ලද තොරතුරුවලට අනුව, ආසියා පැසිපික් කලාපයේ ගුවන් තොටුපළ 852 කින් ශ්‍රී ලංකාව මුළු ගුවන් සංචලනය අනුව 104 වන ස්ථානයේත්, මුළු මගී සංචලනය අනුව 78 වැනි ස්ථානයේත් සහ මුළු භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය අනුව 34 වන ස්ථානයේත් පසුවිය. කෙසේ වෙතත්, 2022 වසරේ ACI වාර්තාවට අනුව, ගුවන් තොටුපළ 2483 කින්, ශ්‍රී ලංකාව මුළු ගුවන් සංචලනය අනුව 109 වන ස්ථානයේත්, මුළු මගී සංචලනය අනුව 76 වන ස්ථානයේත්, සහ මුළු භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය අනුව 30 වන ස්ථානයේත් පසු වූ බව සහ 2018 සංඛ්‍යා සමඟ සසඳන විට ආසියා පැසිපික් කලාපයේ ශ්‍රේණිගත කිරීම් පහත වැටී ඇති බව විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය. කළමනාකාරිත්වය විසින් දක්වන ලද අදහස්වලට අනුව, පහත වැටීමට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී ඇත්තේ පාස්කු ඉරිදා ප්‍රභාරය සහ කොවිඩ් වසංගත තත්ත්වය යනාදියයි.

- අ) මෙය 2019.04.21 සිදු වූ පාස්කු ඉරිදා ප්‍රභාරය සහ එහි ප්‍රතිඵලයකි.
- ආ) රටේ මෙම කාල පරිච්ඡේදය තුළ ආර්ථික අවපාතය සහ එහි ප්‍රතිඵලයකි.
- ඇ) රටේ කොවිඩ් වසංගත තත්ත්වය නිසාය.

ශක්තීන් , දුර්වලතා, අවස්ථා සහ තර්ජන හඳුනා ගැනීම සඳහා SWOT විශ්ලේෂණයක් සිදු කළ යුතු වීම හා ඉන් පසුව දුර්වලතා ශක්තීන් බවට පරිවර්තනය කර සමාගමේ වර්ධනය සඳහා ඇති අවස්ථා ජරයෝජනයට ගැනීමට ක්‍රියා කළ යුතු වීම. තවද, ආයතනයේ වර්ධනය සඳහා සම මට්ටමේ සමාගම් විසින් භාවිතා කරන හොඳම භාවිතයන් සහ උපාය මාර්ග අධ්‍යයනය කිරීම වඩා සුදුසු වේ.

3.6 නිෂ්කාර්ය හෝ උභය උපයෝජිත දේපල, පිරිසක හා උපකරණ

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>ආරම්භයේ සිටම මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ (MRIA) වර්ග අඩි 3293 ක් සහිත ස්ථාන හතරක් සඳහා කුලියට දීමෙන් ආදායම් උපයා ගැනීමට සමාගම ක්‍රියා කර නොතිබුණි.</p>	<p>2021 වර්ෂයේදී MRIA හි වාණිජ මෙහෙයුම් සඳහා මිල ගණන් කැඳවන ලද අතර ජංගම සන්නිවේදන සේවා සඳහා කවුන්ටර අවකාශයන් දෙකක් ද ඉලෙක්ට්‍රොනික හා විදුලි ගෘහ උපකරණ තීරුබදු රහිත වෙළඳසැල් පිහිටුවීම සඳහා වෙන් අවකාශයන් දෙකක් ද වෙන් කරන ලදී. කෙසේ වෙතත් ජංගම සන්නිවේදන සේවා සඳහා අංක 01 කවුන්ටරය සඳහා පමණක් ලංසුවක් ලැබී තිබූ අතර 2023 වර්ෂයේදී අංක 02 කවුන්ටරය සඳහා ඉල්ලීමක් ලැබී ඇති අතර ඒ සඳහා අනුමැතිය ද ලබා ගන්නා ලදී.</p> <p>MRIA හි වෙන පැමිණීමේ පර්යන්තයේ තීරුබදු රහිත වෙළඳසැල් පිහිටුවීම සඳහා විදුලි ගෘහ උපකරණ වෙළඳසැල් ක්‍රියාකරුවන් දෙදෙනා ශ්‍රී ලංකා රේගුව හා මුදල් අමාත්‍යාංශයෙන් අවශ්‍ය අනුමැතිය ලබා ගැනීමට ම අසමත් විය. ඒ අනුව ටෙන්ඩර් මණ්ඩලය මගින් කොන්ත්‍රාත් අවලංගු කරන ලදී.</p> <p>පවතින තත්ත්වය සැලකිල්ලට ගනිමින්, දැනට සංචාරක අරමුණු සඳහා විදේශීය මගීන් රැගෙන MRIA වෙත සෘතුමය කාලසටහන්ගත ගුවන් ගමන් සහ වරලත් ගුවන් ගමන් පමණක් ක්‍රියාත්මක වේ. එබැවින්, ඉහත දීමනා සඳහා හිමිකම් ඇති මගී කොටස් දැනට MRIA වෙත නොපැමිණෙන අතර ඒ අනුව; MRIA හි විදුලි / ගෘහ උපකරණ නිෂ්පාදන තීරුබදු රහිතව ක්‍රියාත්මක කිරීම වාණිජමය වශයෙන් ශක්‍ය නොවන බව පැවසිය.</p>	<p>පවතින අවස්ථා තක්සේරු කිරීමට සහ නිර්දේශ ලබා ගැනීමට කමිටුවක් පත් කළ යුතුය. පසුව ඒ අනුව කටයුතු කළ යුතු වීම.</p>

3.7 ව්‍යාපෘති හෝ ප්‍රාග්ධන වැඩ ප්‍රමාදයන්

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය එකතුව රු.මිලියන 29,593 ක් වූ ව්‍යාපෘති 173 ක් ක්‍රියාත්මක කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. එය කෙරෙහි පවතින ව්‍යාපෘති 97 කින්, නව ව්‍යාපෘති 32 කින් සහ නිම කළ ව්‍යාපෘති 44 කින් සමන්විත විය. සියලුම ව්‍යාපෘති සඳහා සාමාන්‍ය සමුච්චිත</p>	<p>ගැටලුව අභ්‍යන්තරව හඳුනාගෙන ඇති අතර ව්‍යාපෘතිවල ප්‍රගතිය නිරීක්ෂණය කිරීම සඳහා ව්‍යාපෘති අධීක්ෂණ කමිටුවක් පත් කර ඇත. මීට අමතරව, AASL මුදල් අමාත්‍යාංශය සමඟ විද්‍යුත් ප්‍රසම්පාදනය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ක්‍රියාවලියක නිරතව සිටී.</p>	<p>කොන්ත්‍රාත්කරුගේ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලැස්ම, දෛනික වැඩ සැලැස්ම සමඟ සත්‍ය සම්පත් වෙන් කිරීම සහ මාසික ප්‍රගති වාර්තා සමාලෝචනය කිරීමත්</p>

ඉලක්කයේ භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 67ක් වූ අතර ඉලක්කගත මූල්‍ය ප්‍රගතිය සියයට 67ක් විය. කෙසේ වුවද, සත්‍ය ප්‍රගතිය පිළිවෙලින් සියයට 28ක් සහ සියයට 16ක් විය. තවද, ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය රු.මිලියන 1,842 ක ව්‍යාපෘති 18 ක් කල් දමා තිබුණි.

ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ අනාගත ප්‍රමාදයන් අවම කිරීමට ගත හැකි සෑම පියවරක්ම ගනු ලැබේ.

භෞතික ප්‍රගතිය වැඩි කිරීමට විශේෂ අවධානය යොමු කළ යුතු වීම.

(ආ) අංක අමප/18/0035/709/002 විධිආර් හා 2018 ජනවාරි 31 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය මගින් ගනනගාමී තොරතුරු කළමනාකරණ පද්ධතියක් සැපයීම ස්ථාපනය කිරීම සහ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ කාර්යය සඳහා අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි. යුරෝ 3,367,114 සහ රු.74,771,034 ක පිරිවැය වූ කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම 2018 මාර්තු 23 දින අත්සන් කර තිබුණි. කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි අංක 10ට අනුව, ණයවර ලිපිය ස්ථාපිත කළ දින සිට තාවකාලික පිළිගැනීමේ සහතිකය නිකුත් කරන දිනය දක්වා ව්‍යාපෘතිය සම්පූර්ණ කිරීමේ කාලය මාස 12ක් විය යුතුය. 2018 ජූලි 25 වැනි දින ණයවර ලිපිය විවෘත කරන ලදී. ඒ අනුව තාවකාලික පිළිගැනීමේ සහතිකය 2019 ජූලි 24 දින නිකුත් කළ යුතු වූ අතර, එය නිකුත් කර තිබුණේ 2023 ජූනි 23 වැනි දිනදීය. එබැවින්, ව්‍යාපෘතිය වසර 3 යි මාස 10 කට වැඩි කාල පරාසයකින් යුතුව සම්පූර්ණ කර තිබුණි. ඊට අමතරව, කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමේ 11.03 වගන්තියට අනුව ප්‍රමාදයන් සඳහා හිමිකම් පෑමට සමාගම කටයුතු කර නොතිබුණි.

ගනනගාමී තොරතුරු කළමනාකරණ පද්ධතිය - පද්ධතිය ආරම්භ කිරීමේ ප්‍රමාදය.

අ) ව්‍යාපෘතියට බලපෑ පළමු බලගතු සිද්ධිය වූයේ 2019 අප්‍රේල් මාසයේ සිදු වූ පාස්කු ඉරිදා ප්‍රහාරයයි.

ආ) ඉන්පසුව සංචාරක තහනම ඉවත් කිරීමෙන් පසු ව්‍යාපෘතිය නැවත කාලසටහන් කර ආරම්භ කරන ලදී. කෙසේ වෙතත්, ගෝලීය කොවිඩ් වසංගතය හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතියට ය නැවතත් බාධා ඇති විය.

ඇ) බලගතු අවස්ථා සහ දැඩි කාර්ය මණ්ඩල හිඟ තත්ත්වය හේතුවෙන්, මෙම ව්‍යාපෘති කාර්යයන් සඳහා ප්‍රමාණවත් ලෙස සහභාගී වීමට අවශ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය AASL සතුව නොතිබුණි. මේ අතර, මගී සංචලනය ශීඝ්‍රයෙන් අඩුවීම හේතුවෙන් ඉහත බලගතු කොන්දේසි හේතුවෙන් AASL වෙත ඇති වූ බරපතල මූල්‍ය අවිනිශ්චිතතාවයන් හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත නියමිත ගෙවීම් ප්‍රමාද විය.

අඛණ්ඩව සමාලෝචනයක් කරමින් අනවශ්‍ය ප්‍රමාදය අවම කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වීම. ඉහළ වටිනාකමක් ඇති ප්‍රසම්පාදන සහ ව්‍යාපෘති ප්‍රමාදයට හේතුව කලින් කලට, අධීක්ෂණය සහ BOD වෙත වාර්තා කිරීම සිදු කළ යුතු වීම තවද, අසාමාන්‍ය ප්‍රමාදයන් සම්බන්ධයෙන් ප්‍රසම්පාදන කමිටුව සහ තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව දැනුවත් කළ යුතු වීම.

(ඇ) නව කැරොසල් සහ මාරු වාහක පද්ධතිය සැලසුම් කිරීම, සැපයීම, ස්ථාපනය කිරීම සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම ඉහත ප්‍රසම්පාදනයේ මූලික ප්‍රසම්පාදන කාලසටහනට අනුව, 2018 පෙබරවාරි 16 දින ප්‍රසම්පාදනය අවසන් කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, අවසාන පිළිගැනීමේ සහතිකය 2023 සැප්තැම්බර් 25 දින නිකුත් කර තිබුණි. මෙම ප්‍රසම්පාදනය සඳහා ගත වූ කාලය වසර පහකට වඩා වැඩි බව නිරීක්ෂණය විය. මෙම ප්‍රමාදය හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය අවසන් කරන විට රු. මිලියන 70 ක් වූ ව්‍යාපෘතියේ මූලික පිරිවැය රු. මිලියන 81 දක්වා වැඩි වී තිබුණි.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අදාළ X-Ray යන්ත්‍ර DPC 1 යටතේ කඩිනමින් මිලදී ගැනීමට ලබාදුන් උපදෙස් අනුව, ආරක්ෂක සේවා අංශය විසින් මිලදී ගත යුතු අවම X-Ray යන්ත්‍ර සංඛ්‍යාව යන්ත්‍ර 10ක් ලෙස තීරණය කර ප්‍රසම්පාදනය රු.මිලියන 200 ක මුළු පිරිවැය ඇස්තමේන්තුවක් (TCE) සමඟ සිදු කරන ලදී. කෙසේ වෙතත්, මෙම ටෙන්ඩරය ප්‍රදානය කිරීමට උත්සාහ කරන විට,

අඛණ්ඩව සමාලෝචනයක් කරමින් අනවශ්‍ය ප්‍රමාදය අවම කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වීම. ඉහළ වටිනාකමක් ඇති ප්‍රසම්පාදන සහ ව්‍යාපෘති ප්‍රමාදයට හේතුව කලින් කලට, අධීක්ෂණය සහ BOD වෙත වාර්තා කිරීම සිදු කළ යුතු වීම

2022 මාර්තු මාසයේදී විදේශ මුදල් විනිමය අනුපාතිකයේ හදිසි වෙනස්වීම් හේතුවෙන් වියදම හදිසියේම රු.මිලියන 200 ඉක්ම විය. අවසානයේදී, සමස්ත සන්දර්භය පැහැදිලි කරමින් ප්‍රදානය කිරීම සඳහා අමාත්‍යාංශ මට්ටමේ අනුමැතිය සඳහා යොමු කර ඇත.

තවද, අසාමාන්‍ය ප්‍රමාදයන් සම්බන්ධයෙන් ප්‍රසම්පාදන කමිටුව සහ තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව දැනුවත් කළ යුතු වීම.

(ඇ) BIA හි ඉවත් ගමනාගමන කළමනාකරණ පද්ධතිය සැපයීම, ස්ථාපනය සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම

අංක අමප/18/0782/709/ 027ටිබ්ආර් හා 2018 මැයි 16 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය මගින් ඉහත ව්‍යාපෘතිය ප්‍රදානය කිරීමට අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි. යුරෝ 3,068,000ක් හා රු.127,294,260 ක් වූ මූලික කොන්ත්‍රාත්තුව 2018 අගෝස්තු 14 දින අත්සන් කරන තිබුණි. කොන්ත්‍රාත්තුවේ කොන්දේසි අංක 10 අනුව, ණයවර ලිපිය ස්ථාපිත කළ දින සිට තාවකාලික පිළිගැනීමේ සහතිකය නිකුත් කරන දිනය දක්වා සම්පූර්ණ කිරීමේ කාලය මාස 12ක් විය යුතු වූ අතර ණයවර ලිපිය විවෘත කරන ලද්දේ 2018 ඔක්තෝබර් 09 වැනිදාය. තාවකාලික පිළිගැනීමේ සහතිකය 2019 ඔක්තෝබර් 08 දින නිකුත් කළ යුතුව තිබුණත් එය තවමත් නිකුත් කර නොතිබුණි. එම නිසා ව්‍යාපෘතිය නිම කිරීම වසර 4කට වැඩි කාලයක් ප්‍රමාද විය. තවද, කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමේ 11.03 වගන්තිය අනුව ප්‍රමාදය සඳහා හිමිකම් පෑමට සමාගම කටයුතු කර නොතිබුණි.

Covid19 ආරම්භ වන විට උපකරණ ස්ථාපනය කිරීම අරඹ වශයෙන් අවසන් විය. සෞඛ්‍ය උපදෙස් ලිහිල් කිරීම අනුව ව්‍යාපෘතිය 2021 දී නැවත ආරම්භ කළ හැකි විය. ස්ථාපන කණ්ඩායම් කොවිඩ් ආසාදනය වී අවස්ථා 3 කදී නිරෝධායනයට ලක් විය. දැන් නව ඉවත් ගමනාගමන කළමනාකරණ පද්ධතිය මගින් BIA ප්‍රවේශය සහ කුළුණු පාලන ගමනාගමනය කළමනාකරණය කිරීම සඳහා සාර්ථකව සේවාව සපයන අතර AASL විසින් (PAC) නිකුත් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය සාකච්ඡා අවසන් කිරීමේ ක්‍රියාවලියේ නිරත වෙමින් පවතී. කොන්ත්‍රාත්කරුගේ පැත්තෙන් පිළිගත නොහැකි ප්‍රමාදයන් සිදුවී නොමැති බැවින්, AASL විසින් කොන්ත්‍රාත්කරුට කිසිදු ප්‍රමාද හිමිකම් පෑමක් පනවා නැත. තවමත්, AASL විසින් ප්‍රමාද හිමිකම් පැනවීම සඳහා කිසියම් සාධාරණ හේතුවක් සොයා ගන්නේ නම්, AASL විසින් කොන්ත්‍රාත් නියමයන් සහ කොන්දේසි වලට අනුකූලව කොන්ත්‍රාත්කරු මත LD පැනවීමට ක්‍රියාමාර්ග ගනු ඇත.

අඛණ්ඩව සමාලෝචනයක් කරමින් අනවශ්‍ය ප්‍රමාදය අවම කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වීම. ඉහළ වටිනාකමක් ඇති ප්‍රසම්පාදන සහ ව්‍යාපෘති ප්‍රමාදයට හේතුව කලින් කලට, අධීක්ෂණය සහ BOD වෙත වාර්තා කිරීම සිදු කළ යුතු වීම තවද, අසාමාන්‍ය ප්‍රමාදයන් සම්බන්ධයෙන් ප්‍රසම්පාදන කමිටුව සහ තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව දැනුවත් කළ යුතු වීම.

(ඉ) BIA හි ජාල පදනම් පොදු ලිපින පද්ධතිය සැපයීම, ස්ථාපනය, පරීක්ෂා කිරීම සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම

ඉහත ව්‍යාපෘතියේ මූලික ප්‍රසම්පාදන කාලසටහනට අනුව, ප්‍රසම්පාදනය 2018 නොවැම්බර් 30 දින ප්‍රදානය කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, මෙම වාර්තාවේ දිනය දක්වා කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කර නොතිබුණි. මෙම කොන්ත්‍රාත්තුව සඳහා ගතවූ කාලය වසර 05කට වැඩි බව නිරීක්ෂණය විය. මෙම ප්‍රමාදය හේතුවෙන් රු. මිලියන 55ක් වූ

මහජන සන්නිවේදන පද්ධතියේ අත්‍යවශ්‍ය පැරණි සංරචක ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම සඳහා 2017 වර්ෂයේදී රු. මිලියන 55ක අයවැය වෙන් කිරීමක් සඳහා අනුමැතිය ලබා ගෙන තිබුණි. පසුව BIA සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ අදියර 2 වන අදියරේ මිල ගණන් විවෘත කරන ලද අතර, නිෂ්පාදනයක් තෝරා ගන්නා

අඛණ්ඩව සමාලෝචනයක් කරමින් අනවශ්‍ය ප්‍රමාදය අවම කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වීම. ඉහළ වටිනාකමක් ඇති ප්‍රසම්පාදන සහ ව්‍යාපෘති ප්‍රමාදයට හේතුව කලින් කලට, අධීක්ෂණය සහ

ප්‍රසම්පාදනයේ වටිනාකම ඉහළ ගොස් තිබුණි. මූලික ඇස්තමේන්තු රු. මිලියන 271 දක්වා

ලදී. TEC සහ පරිශීලක ඒකක දෙකම නිරීක්ෂණය කළේ BIA සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය සඳහා ඉදිරිපත් කර ඇති නිෂ්පාදනයේ පිරිවිතරයන් නවතම ඉහළ මට්ටමේ ප්‍රොටෝකෝල සහිත වන අතර, පවතින ටර්මිනල් 1හි පද්ධතිය සමඟ සුමටව ඒකාබද්ධ වීමට අවශ්‍ය ප්‍රොටෝකෝල සමඟ අනුකූල වනු ඇති බවයි. මෙය 2024 වසර සඳහා ඇස්තමේන්තු පිරිවැය රු. මිලියන 200 සිට 300 දක්වා සැලකිය යුතු ලෙස වැඩි කිරීමට හේතු විය. ඉහත සඳහන් සිදුවීම් ද රටේ මූල්‍ය තත්ත්වය කෙරෙහි බලපෑම නිසා සමාගමේ කළමනාකාරිත්වය මෙම ව්‍යාපෘතිය නිතර නිතර කල් දැමීමට තීරණය කළේය. 2023 සැප්තැම්බර් මාසයේදී වත්මන් සම්පාදන ක්‍රියාවලිය ආරම්භ කරන ලද අතර, 2024 මාර්තු මාසයේදී TEC හි අවසාන නිර්දේශ (සාර්ථක තරඟකරුවෙකු තෝරා ගැනීම) MPC වෙත භාර දෙන ලදී.

BOD වෙත වාර්තා කිරීම සිදු කළ යුතු වීම නවද, අසාමාන්‍ය ප්‍රමාදයන් සම්බන්ධයෙන් ප්‍රසම්පාදන කමිටුව සහ තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව දැනුවත් කළ යුතු වීම.

(ඊ) **BIA හි ආනයන භාණ්ඩ පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල ඉදි කිරීම (Import Cargo Terminal Building)**

2020 ඔක්තෝබර් 05 දිනැති කැබිනට් මණ්ඩල තීරණයට අනුව, ඉහත ව්‍යාපෘතියට අදාළ කොන්ත්‍රාත්තුව 2020 ඔක්තෝබර් 28 දින රු. 2,367,421,227 + වැට් බද්ද ක් වන මුළු පිරිවැයකට ප්‍රදානය කරන තිබුණු අතර, එහි ඉදිකිරීම් කාලය දින 730 කි. 2021 ජනවාරි 25 වැනි දින වැඩ ආරම්භ කර තිබුණි. තවද, මෙම ව්‍යාපෘතිය BIA හි භාණ්ඩ හැසිරවීමේ වර්ධනය සඳහා ප්‍රමුඛතා ව්‍යාපෘතියක් ලෙස හඳුනාගෙන තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, Covid 19 වසංගතය සහ වෙනත් ආශ්‍රිත ගැටළු හේතුවෙන්, ව්‍යාපෘති පිරිවැය සැලකිය යුතු ලෙස වැඩි වී ඇති අතර, ව්‍යාපෘතිය සඳහා වෙන් කර ඇති මූලික කොන්ත්‍රාත්තුව මිල + 10 ක අසම්භාවයන් මගින් ව්‍යාපෘතිය නිම කළ නොහැකි වී තිබුණි. එබැවින්, ද්‍රව්‍ය මිල ඉහළ යාමේ මෙම ප්‍රවණතාවයන් සමඟ, ව්‍යාපෘතිය අවසන් වන විට ව්‍යාපෘති පිරිවැය රු. මිලියන 4,600 ක් පමණ වන අතර එය අංක අමප/23/1084/628/ 050/ටීබීආර් සහ 2023 ජූලි 05 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය මගින් අනුමත කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, මූලික ගිවිසුමට අනුව, ව්‍යාපෘතිය 2023 ජනවාරි 24

සංශෝධිත ව්‍යාපෘති පිරිවැය රු. බිලියන 4.6 ක් වන අතර රු. බිලියන 4.6 ක සංශෝධිත කොන්ත්‍රාත් මුදල සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ අනුමැතිය 2023 ජූලි 05 දින ලැබී ඇත. ඉදිකිරීම් කාලය දින 730 කි. වැඩ කටයුතු 2021 ජනවාරි 25 වන දින ආරම්භ කරන ලද අතර 2024 අප්‍රේල් 30 දක්වා භෞතික ප්‍රගතිය 93.5% ක් වන අතර අවසන් කිරීමේ සංශෝධිත දිනය 2023 දෙසැම්බර් 21 වේ. මුලදී, COVID-19 වසංගතයේ බලපෑම, පසුගිය වසරවල රට තුළ පැවති ආර්ථික අභියෝග, දැඩි විදේශ මුදල් හිඟය ආදිය හේතුවෙන් ණයවර ලිපි (LC) විවෘත කිරීමේ ප්‍රමාදය හේතුවෙන් ව්‍යාපෘති ප්‍රගතිය සැලකිය යුතු ලෙස අඩාල වූ අතර ඉංජිනේරුවරයා දින 326 ක කාලය දීර්ඝ කිරීමක් නිර්දේශ කිරීම මගින් සංශෝධිත නිම කිරීමේ දිනය 2023 දෙසැම්බර් 21 දිනට මාරු කරන ලදී. තවද, 2024 අප්‍රේල් 30 වැනි දින ඉදිරිපත් කරන ලද කාලය දීර්ඝ කිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුගේ නවතම ඉල්ලීම ඇගයීමට ලක් කරමින් පවතී.

කොන්ත්‍රාත්කරුගේ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලැස්ම, දෛනික වැඩ සැලැස්ම එදිරිව සත්‍ය සම්පත් වෙන් කිරීම සහ මාසික ප්‍රගති වාර්තා සමාලෝචනය කරමින් භෞතික ප්‍රගතිය වැඩි කිරීමට විශේෂ අවධානය යොමු කළ යුතු වීම.

දින අවසන් කළ යුතු විය. පසුව, 2023 අගෝස්තු 29 හෝ ඊට පෙර සම්පූර්ණ කිරීමට මාස දෙකක කාල දිගුවක් ලබා දී තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 88ක් වූ අතර 2024 අප්‍රේල් 30 වන විටත් කොන්ත්‍රාත්තුව සම්පූර්ණ කර නොතිබුණි.

3.8 ප්‍රසම්පාදන කළමනාකරණය

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) X- RAY බඩු පරීක්ෂණ යන්ත්‍ර ස්ථාපනය සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම</p>	<p>ණයවර ලිපිය ස්ථාපිත කළ දින සිට දින 90ක් ඇතුළත ව්‍යාපෘතිය නිම කිරීමට අවශ්‍ය වුවද, එම කාලසීමාව තුළ පැවති ගෝලීය ගැටලු, නිම කිරීමේ කාලය කෙරෙහි බලපෑවේය. ටෙස්ට් කැලී, තැටි සහ රෝල් වාහක බෙදා හැරීමට 2023 අගෝස්තු දක්වා අර්ධ සන්තායක සහ ද්‍රව්‍යවල පැවති ගෝලීය හිඟය බලපෑවේය. මෙම කාරණය සැපයුම්කරු විසින් AASL වෙත ඔවුන්ගේ පාලනයෙන් ඔබ්බට ගොස් ඇති කාරණය යක් ලෙස දන්වන ලද අතර LC දිගුව ක්‍රියාත්මක කරන විට අනුමැතිය ලබා දෙන ලදී.</p>	<p>ආරම්භයේ දී ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයේ අවශ්‍යතාවලට අනුකූල වීම අවශ්‍යවීම.</p>
<p>(ii) තවද, කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමේ 17 වැනි වගන්තියට අනුව, එකඟ වූ සම්පූර්ණ කාල සීමාව තුළ ගමන් මලු පිරික්සීමේ යන්ත්‍රය සැපයීමට, ස්ථාපනය කිරීමට සහ ක්‍රියාත්මක කිරීමට කොන්ත්‍රාත්කරු අපොහොසත් වුවහොත්, ගැනුම්කරුට මුළු කොන්ත්‍රාත්තුවේ වටිනාකමින් උපරිම සියයට දහයකට (10) යටත්ව කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කිරීමේ එකඟ වූ දිනයෙන් ඔබ්බට ප්‍රමාද වූ සතියකට සම්පූර්ණ කොන්ත්‍රාත්තුවෙන් සියයට එකක් (01) ගෙවීමට බැඳී සිටී. කෙසේ වෙතත්, ප්‍රමාදය සඳහා හිමිකම් පෑමට සමාගම කටයුතු කර නොතිබුණි.</p>	<p>පැමිණීමේ දැන්වීම ප්‍රමාද වීම හේතුවෙන් භාරදීමේ කාලය 2023/08/18 දක්වා දීර්ඝ කිරීමට සභාපතිවරයා එකඟ වී ඇත.</p>	<p>ආරම්භයේ දී ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයේ අවශ්‍යතාවලට අනුකූල වීම අවශ්‍යවීම.</p>

(iii) 2022 මාර්තු 25 දින නිකුත් කරන ලද ප්‍රසම්පාදන අත්පොතෙහි 35 අතිරේකයට අනුව, GOSL අරමුදල් සපයන ව්‍යාපෘති සඳහා දෙපාර්තමේන්තු ප්‍රසම්පාදන (DPC) කමිටුවේ අධිකාරී සීමාවන් රු. මිලියන 200 ක් දක්වා තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, ඉහත යන්ත්‍ර මිලදී ගැනීමේදී රු.මිලියන 240 ක ඇස්තමේන්තුගත මුදලකට යන්ත්‍ර 12 ක් මිලදී ගැනීමට සැලසුම් කර තිබූ අතර එම මුදල 2021 අයවැයෙන් වෙන් කර තිබුණි. ඒ අනුව ඉහත ප්‍රසම්පාදනය සඳහා අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටුව (MPC) විසින් අනුමැතිය ලබා දිය යුතු විය. අවසාන වශයෙන්, ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය ආරම්භයේදී MPC වෙත යොමු නොකර, DPC අනුමත සීමාව රු. මිලියන 200ක් වන බැවින් රු. මිලියන 200ක ඇස්තමේන්තුගත මුදලකට යන්ත්‍ර 10ක් මිලදී ගැනීමට ආරක්ෂක සේවා අංශය තීරණය කර තිබුණි. එබැවින් ප්‍රසම්පාදන ආයතනය විසින් අධිකාරී සීමාවන් උල්ලංඝනය කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

අවශ්‍ය X-Ray යන්ත්‍ර DPC 1 යටතේ කඩිනමින් මිල දී ගැනීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් උපදෙස් ලබා දී තිබූ බැවින්, ආරක්ෂක සේවා අංශය විසින් මිලදී ගත යුතු අවම X-Ray යන්ත්‍ර සංඛ්‍යාව යන්ත්‍ර 10ක් ලෙස තීරණය කර ප්‍රසම්පාදනය රු. මිලියන 200 ක මුළු පිරිවැය ඇස්තමේන්තුවක් (TCE) සමඟ සිදු කරන ලදී. කෙසේ වෙතත්, මෙම ටෙන්ඩරය ප්‍රදානය කිරීමට උත්සාහ කරන විට, 2022 මාර්තු මාසයේදී විදේශ මුදල් විනිමය අනුපාතිකයේ හදිසි වෙනස්වීම් හේතුවෙන් හදිසියේම පිරිවැය රු. මිලියන 200 ඉක්මවීය. සමස්ත සන්දර්භය පැහැදිලි කරමින් අවසානයේදී මෙම ප්‍රසම්පාදනය අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටුව වෙත යොමු කරන ලදී.

ආරම්භයේ දී ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයේ අවශ්‍යතාවලට අනුකූල වීම අවශ්‍යවීම.

(ආ) ප්‍රසම්පාදන කමිටුවල වගකීම

2006 භාණ්ඩ හා වැඩ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශවල අංක 4.2.3 අදියර 2 (ඇ)ට අනුව, ව්‍යාපෘතියේ මූලික ප්‍රසම්පාදන කාලසටහන හා එකඟ වූ පසු, PC සහ TEC විසින් ප්‍රසම්පාදන ආයතනය උපදේශනය සමඟ ප්‍රගතිය නිරීක්ෂණය කළ යුතුය. විශාල ප්‍රමාදයක් සිදු වූ විට, ප්‍රමාද ප්‍රතිඵල ප්‍රතිකර්ම ක්‍රියාමාර්ග සඳහා හේතුව/හේතු පැහැදිලි කිරීම PC හි වගකීම වේ. කෙසේ වෙතත්, ඉහත ප්‍රසම්පාදන කටයුතුවල විශාල ප්‍රමාදයක් ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. එහෙත් අනවශ්‍ය කාල ප්‍රමාදයන් අවම කිරීමට ප්‍රසම්පාදන කමිටුව නිසි ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.

ප්‍රමාදයන් අවම කිරීමට ප්‍රසම්පාදන කමිටුව පියවර ගනු ඇත.

අනවශ්‍ය කාල ප්‍රමාදයන් වළක්වා ගැනීම සඳහා ප්‍රසම්පාදන කාලසටහනට අනුකූලව ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියේ ක්‍රියාකාරකම් සම්පූර්ණ කළ යුතු වීම.

3.9 කොන්ත්‍රාත් පරිපාලනයේ අඩුපාඩු

විගණන නිරීක්ෂණය

කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම

නිර්දේශය

(අ) BIA ගුවන්තොටුපළ මගී පර්යන්ත විශේෂ ප්‍රවේශ මාර්ගය

අංක අමප/20/0184/231/005 හා 2020 පෙබරවාරි 13 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය මගින්, මාර්ග සංවර්ධන කටයුතු සඳහා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියෙන් (RDA) ඇස්තමේන්තු ලබා ගැනීමට සහ ඉහත කොන්ත්‍රාත්තුව RDA වෙත ප්‍රදානය කිරීමට අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි. ඒ අනුව, AASL සහ RDA අතර 2020 පෙබරවාරි 10 දින රු.185,819,135 ක පිරිවැයකට (වැට් බද්ද සමඟ) ගිවිසුම අත්සන් කර තිබුණි. කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි අංක 01 අනුව, කොන්ත්‍රාත් කාලය 2019 දෙසැම්බර් 13 සිට මාස හයකි. මේ වනවිට කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කර තිබුණද, කොන්ත්‍රාත්තුවේ අවසන් බිල්පත අවසන් කර නොමැති අතර කාර්ය සාධන සහතිකය ද මෙතෙක් නිකුත් කර නොතිබුණි.

කොන්ත්‍රාත්තුවේ කොන්දේසි අනුව, කොන්ත්‍රාත්කරුගේ ඉල්ලීම මත පවරා ගැනීමේ සහතිකය නිකුත් කළ යුතු අතර එය ඉල්ලා නොමැත. අවසාන ගෙවීම් අවසන් කිරීමට කොන්ත්‍රාත්කරුගෙන් සමහර විස්තර බලාපොරොත්තුවෙන් සිටී.

ගිවිසුමේ කොන්දේසි අනුව කොන්ත්‍රාත්තුවේ අවසාන බිල්පත අවසන් කළ යුතු වීම.

(ආ) තාවකාලික පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල

(i) 2019 මාර්තු 18 දින “කලාපීය වාණිජ ගුවන් ගමන් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා පලාලි ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධනය කිරීම” යන මැයි 2019 ඉදිරිපත් කළ අංක 19/1008/105/009 – I දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාව, මුදල් අමාත්‍යවරයාගේ නිරීක්ෂණ සමඟ සලකා බලා සංදේශයේ ඇතුළත් යෝජනා සඳහා අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි. මුදල් අමාත්‍යවරයාගේ නිරීක්ෂණවලදී, රු.52,524,271 ක පිරිවැයකට තාවකාලික පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල සඳහා ජාතික තරගකාරී ලංසු තැබීමේ (NCB) ක්‍රියාවලිය යටතේ ලංසු කැඳවිය යුතු බව සඳහන් විය. කෙසේ වුවද, කැබිනට් තීරණයට පටහැනිව කොන්ත්‍රාත්කරු තෝරා ගැනීම සඳහා සීමිත ජාතික තරගකාරී ලංසු තැබීම (LNB) අනුගමනය කර තිබුණි.

කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ ලැයිස්තුව සමඟ සභාපතිගේ අනුමැතිය ඇතිව සීමිත ජාතික තරගකාරී සිදු කර ඇත.

කැබිනට් තීරණ සහ භාණ්ඩාගාර නිරීක්ෂණවල ඇතුළත් අවශ්‍යතාවලට අනුකූල විය යුතු වීම.

(ඇ)

MRIA හි වැඩබිම් නිෂ්කාශනය

AASL සහ සීමාසහිත වයිනා හාබර් ඉංජිනේරු කම්පැනි ලිමිටඩ් අතර අත්සන් කරන ලද ගිවිසුමේ II වන වෙළුමේ කොන්ත්‍රාත් ලේඛනයේ 11.11 (වැඩබිම් නිෂ්කාශනය) වගන්තියට අනුව, “කාර්ය සාධන සහතිකය ලැබීමෙන් පසු, කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් කොන්ත්‍රාත්කරුගේ ඉතිරිව ඇති ඕනෑම කොන්ත්‍රාත් උපකරණ, අතිරික්ත ද්‍රව්‍ය, සුන්බුන්, ඉවත දමන ද්‍රව්‍ය සහ තාවකාලික වැඩ, වැඩබිමෙන් ඉවත් කර ගත යුතු විය. කෙසේ වෙතත්, ඉහත අවශ්‍යතාවය මෙතෙක් සපුරා නොතිබුණි. තවද, සමාගම විසින් කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් භාවිතා කරන පරිශ්‍ර මත කුලී ගාස්තු අය කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

මෙම ද්‍රව්‍ය කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් තීරුබදු රහිතව ගෙන එන ලද ඒවා වන අතර ඉතිරි අයිතම මෙතෙක් එම ස්ථානයේ පවතී. මෙම ද්‍රව්‍ය 2022 අප්‍රේල් 19 දින AASL වෙත භාර දී ඇත. ඒ අනුව කිසිදු කුලී මුදලක් අය කළ නොහැක.

ගිවිසුමේ කොන්දේසිවලට අනුකූලව කටයුතු කළ යුතු වීම.

(ඈ)

පැකේජය A - මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල හා ඒ ආශ්‍රිත කාර්යයන් ඉදි කිරීම

ඉහත ඉදිකිරීම් කටයුතු 2020 මාර්තු 04 දින ජපාන කොන්ත්‍රාත්කරුවෙක් වෙත ප්‍රදානය කර ඇති අතර 2020 මාර්තු 12 දින ගිවිසුම අත්සන් කර 2020 මාර්තු 25 දින කාර්ය සාධන බැඳුම්කරය ලබා දී තිබුණි. කෙසේ වුවද, කළමනාකාරිත්වය විසින් ප්‍රකාශ කරන පරිදි කොවිඩ් 19 වසංගතය හේතුවෙන් මාස 09 ක ප්‍රමාදයක් සහිතව කොන්ත්‍රාත්තුවේ කටයුතු 2020 දෙසැම්බර් 15 දින ආරම්භ කර තිබුණි. තවද, කොන්ත්‍රාත්කරුගේ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලැස්මට අනුව, 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට කොන්ත්‍රාත්තුවේ ප්‍රගතිය සියයට 30ක් විය යුතු විය. කෙසේ වුවද, කොන්ත්‍රාත්තුවේ සත්‍ය ප්‍රගතිය සියයට 5.38 ක් පමණක් විය. 2022 අප්‍රේල් 12 දින මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් විදේශ ණය සේවා සැපයීම සම්බන්ධයෙන් ගනු ලැබූ ප්‍රතිපත්තිමය තීරණය හේතුවෙන්, ප්‍රදායකයා විසින් ණය පහසුකම යටතේ සියලුම ගෙවීම් අත්හිටුවා තිබුණි. ව්‍යාපෘතියේ ඉදිරි ක්‍රියාකාරී සැලැස්මේ කොටසක් ලෙස අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ඇතිව රු. මිලියන 800 ක දළ ඇස්තමේන්තුවක් සහිතව හඳුනාගත් වැඩ විෂය පථයක් ක්‍රියාත්මක කිරීමට කටයුතු ආරම්භ කර තිබුණි.

කොවිඩ් 19 වසංගතය හේතුවෙන් කොන්ත්‍රාත්කරුගේ විදේශීය කාර්ය මණ්ඩලය බලමුලු ගැන්වීමට නොහැකි වීම, 2020 මාර්තු 15 සිට 2020 අප්‍රේල් 20 දක්වා සම්පූර්ණ අගුලු දැමීමක් ප්‍රකාශ කිරීම සහ 2020 දෙසැම්බර් 15 වැනි දිනට පෙර කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත

ව්‍යාපෘතිය නැවත ආරම්භ කිරීම තක්සේරු කිරීම සඳහා ඉහළ මට්ටමේ සාකච්ඡා ආරම්භ කළ යුතු වීම.

වැඩ ආරම්භ කිරීමට උපදෙස් ලබා දුන්නද, එම ස්ථානයේ අඛණ්ඩ ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා වසංගත තත්ත්වය පිළිබඳ සහතිකයක් නොමැතිවීම යනාදී හේතු නිසා කොන්ත්‍රාත්තුව ආරම්භ කිරීම 2020 දෙසැම්බර් 15 දක්වා ප්‍රමාද විය. පවතින රක්ෂණය දිගටම කරගෙනයාම, ඊළඟ කොන්ත්‍රාත්කරු සමඟ අනුකූලවීමට සහ උපදේශක සමඟ රීළඟ ජපන් ප්‍රධාන කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත පිළිගැනීම යනාදී අවශ්‍යතා මත

අවසන් කරන ලද BIA සංවර්ධන II වන අදියරේ 2 වන පියවර පැකේජය A ව්‍යාපෘතියේ අර්ධ වශයෙන් සම්පූර්ණ කරන ලද ව්‍යුහයන් සම්පූර්ණ කිරීම සහ ආරක්ෂා කිරීම කළ යුතුව තිබුණි. එබැවින් අනාගත ගැටළු අවම කර ගැනීම සඳහා පෙර ප්‍රධාන කොන්ත්‍රාත්කරුගේ දැනටමත් අනුමත උප කොන්ත්‍රාත්කරුවන් සමඟ යාමට තීරණය විය.

ව්‍යාපෘතියේ හඳුනාගත් විෂය පථය සිදුකිරීමේ ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාකාරකම් පිළිබඳ පරීක්ෂාවේදී පහත නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(i) ගොනුවේ ඇතුළත් තොරතුරු අනුව, මූලිකව කොන්ත්‍රාත්තුව ගොනු කර (Package) ඉහත කොන්ත්‍රාත්තුව, ජාතික තරඟකාරී ලංසු තැබීමේ පටිපාටිය හරහා ලංසු කැඳවීමට සැලසුම් කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, සමාගම 2023 පෙබරවාරි 03 දින පැවති සිය රැස්වීමේදී ඉහත ප්‍රසම්පාදනය සඳහා, CANC විසින් ගනු ලැබූ තීරණයක් යොමු කරමින් ලංසුකරුවන් දෙදෙනෙකුගෙන් සීමිත මිලගණන් කැඳවා තිබුණි. ඉහත කාර්යයේ ඇස්තමේන්තු පිරිවැය 10 ක අසම්භාවයන් ඇතුළුව රු.මිලියන 275 ක් විය.

(ii) ව්‍යාපෘති ප්‍රධානියාගේ 2023 මාර්තු 01 දිනැති, අංක BIADP/P1152/4307/01 (PK.A)-1052 දරන ලිපිය මගින් උපදේශකගේ ඉංජිනේරු නියෝජිතයා වෙත දන්වා තිබුණේ රු.640,276,768 ක පිරිවැයකට එක් මිල ඉදිරිපත් කිරීමක් පමණක් ලැබී තිබුණු බවත් මෙම මිල ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුව රු.365,276,768 කින් ඉක්මවා ඇති බවත්ය. තවද, උපදේශකගේ ඉංජිනේරු නියෝජිතයා විසින් ඔහුගේ 2023 මාර්තු 07 දිනැති අංක IAS-NK/PMU/Pk A/23/1557 දරන ලිපියෙන් ද ලංසු මිල, ඉංජිනේරුවරයා ගේ ඇස්තමේන්තුවට වඩා සියයට 100 කින් වැඩි බව ඉස්මතු කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, සාකච්ඡාවලින් පසුව, සියයට 2.5ක වට්ටමක්, සියයට 4.7ක අසම්භාවයන් සහ වැට් බද්ද ඇතුළුව රු.475,125,137ක මුළු පිරිවැයකට 2023 මැයි 31 දින පිළිගැනීමේ ලිපිය නිකුත් කර තිබුණි. ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුව හා සසඳන විට කොන්ත්‍රාත්තුවේ මිලෙහි විචලනය සියයට 73 කට වඩා වැඩි බව නිරීක්ෂණය විය. පසුව, 2023 ඔක්තෝබර් 11 දිනැති අංක 23/1969/628/096 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාවට අනුව, අංක 23/0191/628/013 හා 2023 මාර්තු 8 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාව මගින් සමාගමට තම අරමුදල් යොදවා කුඩා පරිමාණයෙන් ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රමුඛතා කටයුතු සිදු කිරීමට අනුමැතිය ලබා දී

ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයේ ප්‍රතිපාදන අනුව මිල ගණන් ලැබීමෙන් පසු ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුව නැවත පරීක්ෂා කරන ලද අතර සංශෝධිත ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුව, සියයට 10 ක අසම්භාවයන් + සියයට 15 ක වැට් බද්ද ඇතුළුව රු. 475,125,137 ක් වන අතර සංශෝධිත ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුවට සාපේක්ෂව මිල ගණන් ඇගයීමට ලක් කර සාකච්ඡා කරන ලද ලංසු මිල CANC අනුමත කරන ලදී.

ව්‍යාපෘතිය නැවත ආරම්භ කිරීම තක්සේරු කිරීම සඳහා ඉහළ මට්ටමේ සාකච්ඡා ආරම්භ කළ යුතු වීම.

නිබුණි. ඊට අමතරව, ව්‍යාපෘතියේ ඉදිරි ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව, සමාගම විසින් ව්‍යාපෘතියේ ඉතිරි වැඩ ආරම්භ කර තිබුණි. ඉහත කාර්යයේ සහ ප්‍රමුඛ කාර්යයේ ඉංජිනේරු ඇස්තමේන්තුව රු. මිලියන 3,300 ක් + වැට් බද්ද බව නිරීක්ෂණය විය.

(iii) 2023 පෙබරවාරි 23 දිනැති අංක 23/0451/ 628/021/TBR දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාවට ඉදිරිපත් කරන ලද මුදල්, ආර්ථික ස්ථායීකරණ සහ ජාතික ප්‍රතිපත්ති අමාත්‍යවරයාගේ නිරීක්ෂණවලට අනුව, තවදුරටත් වානේ පිරිහීම වැලැක්වීම සඳහා හඳුනාගත් කාර්යය හැකි ඉක්මනින් අවසන් කිරීමේ හදිසි අවශ්‍යතාවය සලකා බලමින් සීමිත තරඟකාරී ලංසු තැබීමේ ක්‍රියාවලිය භාවිතා කරමින් ලංසු ඉල්ලා සිටීමට විරෝධතාවක් නොමැති බව නිකුත් කර තිබුණි. 2023 දෙසැම්බර් වන විට වැඩ අවසන් කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණද, කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් කාලය දීර්ඝ කිරීම සඳහා ඉල්ලීම් කිහිපයක් ඉදිරිපත් කර තිබුණි.

කාලගුණය සහ මීට පෙර අවසන් කරන ලද කොන්ත්‍රාත්කරු සහ ඔවුන්ගේ උප කොන්ත්‍රාත්කරුවන් ද්‍රව්‍ය භාරදීම හා මාරුවීම සම්බන්ධ ගැටළු වැනි විවිධ නොවැළැක්විය හැකි භෞතික තත්ත්ව හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය තරමක් ප්‍රමාද විය.

ව්‍යාපෘතිය නැවත ආරම්භ කිරීම සඳහා ඉහළ මට්ටමේ සාකච්ඡා ආරම්භ කළ යුතු වීම.