

**ජය කන්ටේනර් ටර්මිනල්ස් ලිමිටඩ් - 2021**

**1. මූල්‍ය ප්‍රකාශන**

**1.1 තත්වගණනය කළ මතය**

ජය කන්ටේනර් ටර්මිනල්ස් ලිමිටඩ් (“සමාගම”) 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ව 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 2021 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 මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ.

මෙම වාර්තාවේ 1.5 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණුවලින් වන බලපෑම හැර, සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළින් 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්වය 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 තත්වගණනය කළ මතය සඳහා පදනම**

මෙම වාර්තාවේ 1.5 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණු මත පදනම්ව මාගේ මතය තත්වගණනය කරනු ලැබේ.

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 තත්වගණනය කළ මතය සඳහා පදනමක් සැපයීම උදෙසා මා විසින් ලබාගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයයි.

**1.3 මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණයේ සහ ඊට සම්බන්ධ පාලනය කරන පාර්ශවයන්ගේ වගකීම්**

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

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

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

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

1.4 විගණන විෂය පථය (මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන් විගණකගේ වගකීම)

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 සැමවිටම ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් අනාවරණය කරගන්නා බවට වන තහවුරු කිරීමක් නොවනු ඇත. වංචා සහ වැරදි තනි හෝ සාමූහික ලෙස බලපෑම නිසා ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් ඇතිවිය හැකි අතර, එහි ප්‍රමාණාත්මක භාවය මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පදනම් කරගනිමින් පරිශීලකයන් විසින් ගනු ලබන ආර්ථික තීරණ කෙරෙහි වන බලපෑම මත රඳා පවතී.

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

- ප්‍රකාශ කරන ලද විගණන මතයට පදනමක් සපයා ගැනීමේදී වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇති විය 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, වේතනාත්මක මහඟුරීමෙන්, වරදවා දැක්වීමෙන් හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මඟ හැරීමෙන් 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 සමාගමේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම පිළිබඳ ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතතාවයක් තිබේද යන්න සම්බන්ධයෙන් ලබාගත් විගණන සාක්ෂි මත පදනම්ව ගිණුම්කරණය සඳහා ආයතනයේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම පිළිබඳ පදනම යොදා ගැනීමේ අදාලත්වය තීරණය කරන ලදී. ප්‍රමාණවත් අවිනිශ්චිතතාවයක් ඇති බවට මා නිගමනය කරන්නේ නම් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඒ සම්බන්ධයෙන් වූ හෙළිදරව්කිරීම් වලට මාගේ විගණන වාර්තාවේ අවධානය යොමු කළ යුතු අතර, එම හෙළිදරව්කිරීම් ප්‍රමාණවත් නොවන්නේ නම් මාගේ මතය විකරණය කළ යුතුය. කෙසේ වුවද, අනාගත සිද්ධීන් හෝ තත්ත්වයන් මත අඛණ්ඩ පැවැත්ම අවසන් වීමට හැකිය.
- මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ව්‍යුහය හා 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 හා අවශ්‍ය ඕනෑම විටෙක පහත සඳහන් දෑ පරීක්ෂා කිරීම සඳහා විගණන විෂය පථයද පුළුල් කර ඇත.

- තොරතුරු ඉදිරිපත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් බලන කළ සමාගමේ කාර්යයන් අඛණ්ඩව ඇගයීමට හැකිවන පරිදි එහි සංවිධානය, පද්ධති, පරිපාටි, පොත්පත්, වාර්තා හා වෙනත් ලියකියවිලි විධිමත්ව හා ප්‍රමාණාත්මකව සැලසුම් කර තිබේද යන බව සහ එකී පද්ධති, පරිපාටි, පොත්පත්, වාර්තා හා වෙනත් ලියකියවිලි ඵලදායී ලෙස පවත්වාගෙන යනු ලැබේ ද යන බව;
- යම් අදාළ ලිඛිත නීතියකට හෝ සමාගමේ පාලක මණ්ඩලය විසින් නිකුත් කරන ලද වෙනත් පොදු හෝ විශේෂ විධානයකට අනුකූලව, ක්‍රියාකර ඇති බව,

- සිය බලතල, කර්තව්‍ය සහ කාර්යයන්ට අනුකූලව කටයුතු කර ඇති බව,
- සම්පත් සකසුරුවම් ලෙස, කාර්යක්ෂම ලෙස සහ ඵලදායී ලෙස කාලසීමාවන් තුළ සහ අදාළ නීතිරීතිවලට අනුකූලව ප්‍රසම්පාදනය කර භාවිතා කර ඇති බව,

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

**1.5.1 ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූල නොවීම**

**විගණන නිරීක්ෂණය**

**කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම**

**නිර්දේශය**

ජය බහලුම් පර්යන්ත සමාගම විසින් මුදල් වැය කරමින් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් ඉදිකිරීම් කටයුතු මෙහෙයවනු ලැබූ මෙට්‍රික් ටොන් 3,200 ධාරිතාවයෙන් යුත් ඉන්ධන ටැංකියේ ඉදිකිරීම් සම්පූර්ණ කර 2021 දෙසැම්බර් 14 දින ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය වෙත භාරදී තිබූ ඉන්ධන ටැංකිය 2021 දෙසැම්බර් 20 දින සිට භාවිතයට ගෙන තිබුණි. අධිකාරිය විසින් මෙම ඉදිකිරීම සඳහා වූ අවසන් වාරිකය වන රු.19,937,601 ක් ගෙවීම් කරන ලෙස ජය බහලුම් පර්යන්ත සමාගම වෙත 2022 ජනවාරි 05 දින දැනුම්දී තිබුණි. අදාළ සිදුවීම් 2021 වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාදීමට පෙර එනම් 2022 පෙබරවාරි 11 දිනට පෙර සිදු වූ සිදුවීමක් වුවද එම වටිනාකම ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත අංක 10.3 (9) ඡේදය අනුව මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල ගැලපුම් කිරීමට සමාගම විසින් කටයුතු කර නොතිබුණි. ඒ හේතුවෙන් 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමාගමේ ජංගම නොවන වත්කම් හා ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය වෙත ගෙවිය යුතු මුදල් යන අයිතමයන් රු.19,937,601 න් උනන්දුණය වී ඇති බව විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය.

එකඟ නොවේ. ආයතනය විසින් උපවිත සංකල්පය මත 2021 දෙසැම්බර් 31 දින තෙක් නිකුත් කරන ලද එහෙත් ගෙවීම් සිදු නොකරන ලද සියළුම ඉන්වොයිසි සහ මිලදී ගැනීම් ඇණවුම් සඳහා 2021.12.31 දිනට ගැලපුම් සිදු කර ඇත. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ (තාක්ෂණික) – Director Technical විසින් මෙම ටැංකිය අවසන් කරන ලද බවට අදාළ සහතිකය (Certificate of Completion) 2022.01.06 වන දින අත්සනින් යුතුව නිකුත් කර ඇති බැවින් අප ආයතනයේ ප්‍රතිපත්තිය අනුව මෙම ටැංකියේ අවසන් වාරිකය 2021.12.31 දිනට ගැලපුම් සිදු කළ නොහැක. තවද ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් නිකුත් කරන ලද බදු ඉන්වොයිසිය 2022.02.21 දින නිකුත් කර ඇත. එබැවින් මෙය 2022 වර්ෂයට අදාළ ගණුදෙනුවක් ලෙස වාර්ථා කර ඇත.

සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයේදී ඉන්ධන ටැංකියේ ඉදිකිරීම් සම්පූර්ණ කර භාවිතයට ගෙන ඇති බැවින් ඉදිකිරීම සඳහා වූ අවසන් වාරිකය ගිණුම්ගත කිරීමට කටයුතු කළ යුතු බව .

1.5.2 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) 2007 වර්ෂයේදී උපදේශන සමාගමක් වෙත ගෙවන ලද රු.255,000 ක අත්තිකාරම් මුදල 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට අත්තිකාරම් සහ පෙරගෙවීම් තුළ අන්තර්ගත වුවද, එම මුදල අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. එසේම එම ගෙවීමට අදාල ගෙවීම් වවුචර්පත්, කුවිතාන්සි හා උපකාරක ලියකියවිලි සමාගම සතුව නොතිබූ බැවින් අයකර ගැනීම අවිනිශ්චිත වුවද ඒ සඳහා හානිකරණ වෙන් කිරීමක්ද සිදු කර නොතිබුණි.</p>	<p>එකඟ නොවේ. 2007 වසරේදී උපදේශන සමාගමක් වෙත ගෙවන ලද රු.255,000 ක අත්තිකාරම් මුදල විගණන කමිටු නිර්දේශය පදනම් කරගෙන 2022.03.04 වන දින පැවති අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩල රැස්වීමේදී කපා හැරීමට තීරණය කර ඇත.</p>	<p>අදාල පාර්ශවයන් සමග සාකච්ඡාකොට ලබා දුන් අත්තිකාරම් නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කළ යුතු බව හා උපකාරක ලියවිලි ආරක්ෂා සහගතව පවත්වා ගත යුතු බව .</p>
<p>(ආ) 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියෙන් සමාගමට ලැබිය යුතු ශේෂය සහ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් සමාගම වෙත ලබා දී තිබූ ශේෂ සනාථන ලිපිය අනුව අධිකාරිය ගෙවීමට එකඟව තිබූ ශේෂය අතර රු.564,601 ක වෙනසක් නිරීක්ෂණය විය. මෙම වෙනස තුළ 2014 වර්ෂයේදී සපයන ලද සේවා වෙනුවෙන් ලංකා බණිජ තෙල් සංස්ථාවෙන් ලැබිය යුතු රු.544,684 ක ශේෂයක් විය. මෙම මුදල දීර්ඝ කාලයක සිට ලැබී නොතිබුණ ද, ඒ සඳහා හානිකරණ වෙන්කිරීමක් සිදුකර නොතිබුණි.</p>	<p>එකඟ නොවේ. ලංකා බණිජ තෙල් සංස්ථාවෙන් ලැබිය යුතු රු.544,684 ක මුදල මෙම වසරේ ගිවිසුම අත්සන් කරන අවස්ථාව වන විට අයකර ගැනීමට කටයුතු කරනු ඇත. ලංකා බණිජ තෙල් සංස්ථාව විසින් අප ආයතනය විසින් දිගින් දිගටම යවන ලද සිහි කැඳවීම් සඳහා කිසිදු ලිඛිත පිළිතුරක් මෙතෙක් ලබා දී නොතිබුණ ද මෙම ඉන්වොයිසිය පිළිබඳ ගෙවීම් කිරීම සඳහා කමිටුවක් පත් කර ඇති බවට වාචිකව දන්වා ඇත. එබැවින් මෙම ශේෂය අනිවාර්යෙන් අය කර ගැනීමට කටයුතු කරන බැවින් හානිකරණ වෙන් කිරීමක් සිදු කිරීමට අවශ්‍ය නැත.</p>	<p>අදාල ආයතන සමග සාකච්ඡාකොට ලැබිය යුතු ශේෂයන් අයකර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු බව .</p>

**1.5.3 විගණනය සඳහා ලිඛිත සාක්ෂි නොවීම**

විෂය	මුදල රු.	නොසැපයූ විගණන සාක්ෂි	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
ලැබිය යුතු රඳවා ගැනීමේ බදු	රු.1,540,551	රඳවා ගැනීමේ බදු සහතිකපත්	එකඟ නොවේ. රඳවා ගැනීමේ බදු ශේෂය වන රු.1,540,551 ක මුදල විගණන කමිටු නිර්දේශය පදනම් කරගෙන 2022.03.04 වන දින පැවති අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩල රැස්වීමේදී කපා හැරීමට තීරණය කර ඇත.	දේශීය ආදායම් බදු දෙපාර්තමේන්තුව සමග සාකච්ඡාකර අවසන් පැමිණිය යුතු බව.

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

නීති, රීති, රෙගුලාසි ආදියට යොමුව	අනුකූල නොවීම	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) 1954 අගෝස්තු 9 දිනැති අංක 19 දරණ සාප්පු හා කාර්යාල සේවක පනතේ I කොටසේ 3 වන වගන්තිය	යම් ආයතනයක් සේවකයන් වැඩමුර ක්‍රමයට සේවයේ යොදවයි නම් එම සේවා කාලය දිනකට උපරිම පැය 8 කට හා සතියකට පැය 45 කට සීමා විය යුතු වුවත් සමාගම විසින් 2021 වර්ෂයේ මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා සේවයේ යොදවා තිබූ සේවකයින් 40 දෙනෙකු පැය 24 ක වැඩමුර සඳහා සේවයේ යොදවා තිබුණි.	සමාගමේ සේවා අවශ්‍යතාවය අනුව පැය 24 සේවා මුරය මෙහෙයුම් කටයුතු කාර්යක්ෂමව හා බාධාවකින් තොරව සිදු කිරීම සඳහා හඳුන්වා දී ඇත. එකී පැය 24 සේවා මුර ක්‍රමය අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම සඳහා 25/02/2021 දරණ අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩල රැස්වීමේදී අනුමැතිය ලැබී ඇත.	1954 අගෝස්තු 9 දිනැති අංක 19 දරණ සාප්පු හා කාර්යාල සේවක පනතේ අවශ්‍යතා වලින් බැහැර වන්නේ නම් ඒ සඳහා නීත්‍යානුකූලව අනුමැතිය ලබා ගත යුතු බව .
(ආ) 2014 ජනවාරි 06 දිනැති අංක 01/2014 කළමනාකරණ සේවා වක්‍රලේඛයේ 2 වන වගන්තිය	සමාගම කළමනාකරණ සේවා වක්‍රලේඛ අංක 30 අනුව කාර්ය මණ්ඩල හා අදාල වැටුප් තීරණය කරනු නොලබන ආයතනයක් බැවින් ජීවන වියදම් දීමනාව හිමි නොවන අස්ථිත්වයක් වුවද සමාගම විසින් 2018 වර්ෂයේ සිට රු.7,800 බැගින් සේවකයින් 99 ක් සඳහා ජීවන වියදම් දීමනා ගෙවා තිබුණි.	2018 වර්ෂයේදී රු.7800 ක ජීවන වියදම් දීමනාව අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩල තීරණය අනුව ගෙවා ඇත. ඒ වනවිටත් ආයතනයේ සේවකයින් හට රු.212.80 ක ජීවන වියදම් දීමනාවක් ගෙවා තිබුණි. මෙය රු.7800 දක්වා වැඩි කරන ලදී.	වක්‍රලේඛ ප්‍රකාරව එම දීමනා ගෙවීම් සඳහා භාණ්ඩාගාර අනුමැතිය ලබා ගත යුතු බව .

<p>(ඇ) සමාගමේ සාංගමික සංස්ථා පත්‍රයෙහි (Memorandum of association) මූලික අරමුණු (Primary objectives) ඡේදය</p>	<p>සමාගමේ මූලික අරමුණ ජය බහලුම් පර්යන්තය කළමනාකරණය සහ මෙහෙයුමට අදාළ කටයුතු කරගෙන යාම වුවද 2021 වර්ෂයේ සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන්හි 1.2 සටහන අනුව සමාගමේ ප්‍රධාන කාර්යන් සහ මෙහෙයුම් ස්වභාවය ලෙස ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සතු කොළඹ තෙල් බැංකුව (Colombo Oil Bank) කළමනාකරණය කිරීම ලෙස දක්වා තිබුණි.</p>	<p>සමාගමේ සාංගමික සංස්ථා පත්‍රයෙහි මූලික අරමුණු සලකා බලමින් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් කළමණාකරන සේවා ගිවිසුම යටතේ ජය කන්ටේනර් ටර්මිනලස් ලිමිටඩ් සමාගමට බිලුමැන්ඩල්හි පිහිටි ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට අයත් නැවතෙල් ගබඩා කිරීමේ බන්ධිත ගුදමේ කළමණාකරණ හා මෙහෙයුම් කටයුතු පවරා ඇත.</p>	<p>සාංගමික සංස්ථා පත්‍රයෙහි සඳහන් මූලික අරමුණු සංශෝධනය කළ යුතු දැයි විමසා බැලිය යුතු බව.</p>
---	---	---	--

<p>(ඈ) 2021 නොවැම්බර් 16 දිනැති අංක 01/2021 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර ව්‍යාපාර සඳහා වූ සංස්ථාපිත යහපාලන මාර්ගෝපදේශයේ 2.2.5 වගන්තිය</p>	<p>පරිපාලිත සමාගම සඳහා මව් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය අනුමත කරන ලද පරිපාලිත සමාගම් ප්‍රතිපත්තිය අනුව කටයුතු කළ යුතු වුවත් අධිකාරිය විසින් අධිකාරිය යටතේ පවතින සමාගම ඇතුළු පරිපාලිත සමාගම් සඳහා මෙතෙක් පරිපාලිත සමාගම් ප්‍රතිපත්තියක් සකස් කර නොතිබුණි.</p>	<p>එකඟ නොවේ. 2021/01 දරණ රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛය අනුව මව් සමාගම වන ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සතු කාර්යභාරයකි.</p>	<p>පරිපාලිත සමාගම් ප්‍රතිපත්තියක් සකස් කිරීම පිළිබඳව මව් ආයතනය සමග එක්ව කටයුතු කළ යුතු බව .</p>
--	---	--	---

2. මූල්‍ය සමාලෝචනය

2.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල

සමාගම විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව සමාලෝචිත වර්ෂයේ සමාගමේ ලාභය රු. 65,452,487 ක් වූ අතර පූර්ව වර්ෂයේ දී එය රු. 12,595,879 ක් වූයෙන් මූල්‍ය ප්‍රතිඵලයේ රු.52,856,608 ක එනම් සියයට 420 ක වර්ධනයක් නිරීක්ෂණය විය. 2021 වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රතිඵල ඉහළ යාම සඳහා ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියෙන් ලැබෙන මෙහෙයුම් ආදායම් ප්‍රතිශතය සියයට 40 සිට සියයට 55 දක්වා වැඩි වීම, තෙල් මෙහෙයුම් කටයුතුවල වර්ධනය මෙන්ම විනිමය අනුපාතිකයේ ඉහළ යාම ද බලපා තිබුණි.

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

	2021 (රු.)	2020 (රු.)	2019 (රු.)	2018 (රු.)	2017 (රු.)
ආදායම	297,763,569	210,560,557	283,793,238	287,571,286	247,033,670
මෙහෙයුම් නොවන ආදායම්	3,704,695	681,501	2,535,504	211,748	220,351
විකුණුම් පිරිවැය	(133,785,314)	(123,039,082)	(145,548,202)	(143,328,431)	(109,631,277)
දළ ලාභය	163,978,255	87,521,475	138,245,036	144,242,855	137,402,393
පරිපාලන වියදම්	(100,120,227)	(89,217,343)	(83,699,866)	(80,938,692)	(61,508,414)
මූල්‍ය ආදායම	17,230,071	23,809,889	43,232,258	49,651,749	41,601,847
මූල්‍ය වියදම්	(4,825,720)	(3,022,544)	(1,846,297)	(551,000)	(651,369)
බදු පෙර ලාභය	79,967,074	19,772,978	98,466,635	112,616,660	117,064,808

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- i. පසුගිය වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේ ආදායම රු.මිලියන 87.2 කින් හෙවත් සියයට 41 කින් වර්ධනය වී තිබුණි.
- ii. 2017 වර්ෂයේ රු.මිලියන 3.1 ක් වූ නඩත්තු වියදම් 2019 වර්ෂය දක්වා ක්‍රමයෙන් වර්ධනය වී 2020 වර්ෂයට සාපේක්ෂව සියයට 157 ක වර්ධනයක් සහිතව 2021 වර්ෂයේදී රු.මිලියන 12.4 ක් වී තිබුණි.
- iii. සේවක පුහුණු වියදම්, සේවක වෛද්‍ය යෝජනා ක්‍රම සඳහා වූ වියදම්, නීති වියදම්, කාර්යාල රථ වාහන නඩත්තු වියදම් හා වාහන කුලී වියදම් යන වියදම් පසුගිය වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේදී සියයට 100 ඉක්මවූ ප්‍රතිශතයකින් වර්ධනය වී තිබුණි.
- iv. ආරක්ෂක වියදම් සහ රථ වාහන සඳහා ඉන්ධන වියදම් පෙර වර්ෂය හා සසඳා බැලීමේදී පිළිවෙලින් සියයට 27 ක හා සියයට 57 ක වර්ධනයක් සහිතව 2021 වර්ෂයේදී රු.මිලියන 14.57 ක් හා රු.මිලියන 2.7 ක් විය.

**2.3 අනුපාත විශ්ලේෂණය**

	2021	2020	2019	2018	2017
i. ජංගම වත්කම් අනුපාතය	9.25:1	12.73:1	21.23:1	19.04:1	23.19:1
ii. ක්ෂණික වත්කම් අනුපාතය	9.20:1	12.66:1	21.12:1	18.93:1	23.19:1
iii. දළ ලාභ අනුපාතය	55%	42%	49%	50%	56%
iv. අදායමට මෙහෙයුම් ලාභ අනුපාතය	21%	-1%	19%	22%	31%
v. ශුද්ධ ලාභ අනුපාතය	22%	6%	33%	32%	42%

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- i. 2017 වර්ෂයේ දී මුළු ආදායමට සාපේක්ෂව සියයට 31 ක් වූ මෙහෙයුම් ලාභය ක්‍රමයෙන් අඩුවී 2020 වර්ෂයේදී සියයට සෘණ එකක මෙහෙයුම් අලාභයක් දක්වා පිරිහී තිබූ අතර 2021 වර්ෂයේදී සියයට 21 ක වර්ධනයක් අත්පත් කරගෙන තිබුණි.
- ii. 2017 සහ 2020 කාල පරාසය සලකා බැලීමේදී ශුද්ධ ලාභ අනුපාතය සියයට 42 සිට සියයට 6 දක්වා ක්‍රමයෙන් පිරිහී තිබුණි. කෙසේ වුවද 2021 වර්ෂයේදී සියයට 22 ක ශුද්ධ ලාභ අනුපාතයක් සමාගම විසින් අත්පත් කරගෙන තිබුණි.
- iii. 2017 වර්ෂයේ ජංගම අනුපාතය සහ ක්ෂණික වත්කම් අනුපාතය පිළිවෙලින් 23.19: 1 ක් බැගින් වූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට එය පිළිවෙලින් 9.25:1 ක් හා 9.20:1 ක් දක්වා ක්‍රමයෙන් අඩුවී තිබුණි.

**3. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය**

**3.1 කාර්යසාධනය**

- i. 2020 වර්ෂයට සාපේක්ෂව එල්එස්එල්ඒ (LSFO 380) වර්ගයේ තෙල් ගොඩබැරීම (Discharging) සියයට 12 කින් වැඩි වී තිබූ අතර නාවික ගෑස් තෙල් සියයට 18 කින් අඩු වී තිබුණි.
- ii. 2020 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2021 වර්ෂයේ දී එල්එස්එල්ඒ (LSFO 380) වර්ගයේ තෙල් පැටවුම් (Loading) සියයට 12 කින් වැඩි වී තිබූ අතර නාවික ගෑස් තෙල් (Marine Gas Oil) බැරීම් සියයට 25 කින් අඩු වී තිබුණි.



3.2 කළමනාකරණ අකාර්යක්ෂමතා

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) මෙට්‍රික් ටොන් 1,100 ක ධාරිතාවයෙන් යුතු අංක 105 දරණ තෙල් ටැංකියෙහි 380 (HSFO) තෙල් වර්ගය ගබඩා කර තිබුණි. 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට තෙල් ටැංකියේ පැවති භෞතික ශේෂය මෙට්‍රික් ටොන් 275 ක් විය. ඉහත 380 (HSFO) තෙල් වර්ගයෙන් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට අයත්</p> <p>මෙට්‍රික් ටොන් 72 ක් ද ශ්‍රී ලංකා රේගුව විසින් රඳවාගත් මෙට්‍රික් ටොන් 162 ක් ද පැවතුණි. ඉහත තෙල් තොග දීර්ඝ කාලීනව ගබඩා කර තිබූ නමුත් අදාළ ආයතනවලින් ගබඩා ගාස්තු (Tank Storage Charges) අය කර නොතිබුණි.</p>	<p>එකඟ නොවේ. පෞද්ගලික බලපත්‍රලාභී ආයතන වලට අයත් මෙ.ටො.40 සඳහා ගබඩා ගාස්තු අය කරනු ලබයි. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට අයත් මෙ.ටො.72 සඳහා සහ ශ්‍රී ලංකා රේගුව විසින් රාජ සන්තක කර ඇති මෙ.ටො.162 සඳහා ගබඩා ගාස්තු අය කර ගැනීමේ හැකියාවක් නොමැත.</p>	<p>අදාළ පාර්ශවයන් සමග සාකච්ඡාකර තෙල් ටැංකි ඉඩකඩ කළමනාකරණය කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු බව .</p>
<p>(ආ) සමාගම නැව් තෙල් බලපත්‍රලාභීන් සමග අත්සන් කරන ලද ගිවිසුමෙහි ඇතුළත් ගාස්තු ලේඛනයෙහි 6.1 ඡේදය අනුව යම් නැව් තෙල් බලපත්‍රලාභියෙකු කාර්තුවක් තුළ ප්‍රයෝජනයට ගත් සාමාන්‍ය ඉඩ භාවිතය (Average space utilization) එකඟ වූ අවම ඉඩ භාවිතයට (Minimum Utilization) වඩා අඩු වේ නම් මෙට්‍රික් ටොන් එකක් සඳහා මසකට එක්සත් ජනපද ඩොලර් 10 ක් එකතු කල බදු හා ජාතිය ගොඩ නැගීමේ බදු අයකල යුතු වේ. එසේ වුවද සමාගම විසින් ප්‍රායෝගිකව අනුගමනය කරනු ලබන ගණනය කිරීම අනුව එක් එක් මාසයේ තෙල් බලපත්‍රලාභියා විසින් ආනයනය කල තෙල් ප්‍රමාණය (Imported oil stock), නිකුත් කල තෙල් ප්‍රමාණය (Issued oil stock) හා අන් බලපත්‍රලාභියෙකුගෙන් ලබාගත් තෙල් ප්‍රමාණයේ (Re-bond oil stock) එකතුව අවම භාවිතයට වඩා අඩුවන අවස්ථා සඳහා කාර්තුවකට වරක් මෙට්‍රික් ටොන් ප්‍රමාණය සලකා බැලීමකින් තොරව මසකට එක්සත් ජනපද ඩොලර් 10 බැගින් අයකර තිබුණි.</p>	<p>ආයතනයේ මුදල් අංශය විසින් වර්තමානයේ උණ උපයෝජනය සඳහා ඉන්වොයිසි නිකුත් කිරීමේදී එක් එක් මාසයේ තෙල් බලපත්‍රලාභියා විසින් ආනයනය කළ තෙල් ප්‍රමාණය, නිකුත් කළ තෙල් ප්‍රමාණය හා අන් බලපත්‍ර ලාභියෙකුගෙන් ලබාගත් තෙල් ප්‍රමාණය පිළිබඳ විස්තර මෙහෙයුම් අංශයෙන් ලබා ගෙන කාර්තුවකට ගණනය කොට අවම ඉඩ භාවිතයට වඩා අඩු බලපත්‍ර ලාභීන්ගෙන් මසකට US \$ 10 බැගින් අය කරයි. ඉදිරියේදී මෙට්‍රික් ටොන් ප්‍රමාණයට අනුව අය කිරීමට කටයුතු කරනු ඇත.</p>	<p>ගිවිසුමෙහි සඳහන් ආකාරයට කටයුතු කල යුතු බව .</p>

3.3 මහජන සේවයට තුඩුදෙන ගනුදෙනු

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) 2020 සැප්තැම්බර් 18 දිනැති අංක ජේසීටී/55/2020 දරන අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩල සංදේශය මගින් කොළඹ වරාය මගින් සපයනු ලබන මෙට්‍රික් ටොන් 35,000 ක නැව් තෙල් ධාරිතාවය ප්‍රමාණවත් නොවන බවත් කොළඹ වරායේ නැව් තෙල් ඉල්ලුම මෙට්‍රික් ටොන් 55,000 සිට 60,000 ක් පමණ වන බවත් දක්වමින් තෙල් ටැංකි ඉදිකිරීම සඳහා සුදුසු ස්ථාන හඳුනා ගැනීමට හා එම ටැංකිවල උපරිම ධාරිතාවය ඇගයීමට හා කොළඹ මහා නගර සභාවෙන් සහ අනෙකුත් රාජ්‍ය ආයතනවලින් අනුමැතිය ඉල්ලීමට පෙර තෝරාගත් ස්ථානවල පස් පරීක්ෂණ සිදු කිරීම සඳහා සමාගමේ හා ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ නිලධාරීන්ගෙන් සමන්විත තාක්ෂණික කමිටුවක් පත් කිරීමටත් නිර්දේශ කර තිබුණි.</p>	<p>බලපත්‍රලාභී ආයතන වල නිලධාරීන් කිහිපවතාවක් අප ආයතනයට කැඳවා ඔවුන් සමඟ කළ සාකච්ඡා වටයන් වලදී ඔවුන් ප්‍රකාශ කර සිටියේ නව ටැංකි ඉදිකිරීමේ දැඩි අවශ්‍යතාවයක් පවතින බවයි. එම කැඳවීම් වලින් අනතුරුව කිහිපවතාවක් ඔවුන් විසින් ලිඛිතවද අපගේ ධාරිතාවය වැඩි කිරීම සඳහා ඉල්ලා සිටින ලදී. එමෙන්ම ඔවුන් ප්‍රකාශ කර සිටින පරිදි ටැංකි වල ධාරිතාවය සුළු ප්‍රමාණයක් යටතේදී එම ප්‍රමාණයන්ට කිහිප වතාවක් තෙල් ආනයනය කිරීමේදී ඔවුන් හට විශාල නැව් ගාස්තු ගෙවීමක් සිදුවනු ඇත. එසේ හෙයින් ටැංකි ධාරිතාව වැඩිකිරීම මගින් ඔවුන්ගේ ආනයන වියදම අඩු වීම මගින් වැඩි තෙල් ප්‍රමාණයක් ආනයනය කළ හැකි බව ඔවුන් විසින් ප්‍රකාශ කර ඇත.</p>	<p>තෙල් ටැංකි ධාරිතා උපයෝජන අනුපාතය, තෙල් බලපත්‍රලාභී ආයතන වෙතින් ලැබී ඇති ඉල්ලීම්, තෙල් ගබඩා තොග සම්බන්ධ කාල විශ්ලේෂණයන්, පවතින මූල්‍ය තත්ත්වයන් හා නිසි ආයෝජන ඇගයීමක් තුළින් නව තෙල් ටැංකි ඉදිකිරීම පිළිබඳ තීරණ ගත යුතු බව .</p>
<p>කෙසේ වුවද, ව්‍යාපෘති මූලික පිරිවැය මූල්‍යනය කරන ආකාරය ඇතුළත් මූලික ව්‍යාපෘතිය සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාගෙන නොතිබුණු අතර මෙට්‍රික් ටොන් 12,000 බැගින් වූ ටැංකි 02 ක් ද ඉදිකිරීම සඳහා 2020-2024 සංයුක්ත සැලැස්මට හා ඉදිකිරීමට අදාළ මූලික කාර්යන් සිදුකිරීම සඳහා 2022 ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට ඇතුළත් කර තිබුණි. ඒ අනුව මෙම පත්‍රිකාව සඳහා එදිනම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා දී තිබූ අතර තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවේ සභාපති ලෙස සමාගමේ කළමනාකාර අධ්‍යක්ෂවරයා පත්කර තිබුණි.</p>	<p>දෛනික තෙල් තොග වාර්ථාවක් (Tank Measurement Report) අප විසින් පවත්වාගෙන යනු ලබයි. එසේම අපගේ ටැංකිවල පූර්ණ ධාරිතා උපයෝජනයක් දක්වා අපගේ ගනුදෙනුකරුවන් තෙල් ආනයනය කරනු නොලබන්නේ අපගේ පවතින සීමිත ධාරිතාවය හේතුවෙන් අප ඔවුන් හට ලබා දී ඇති ධාරිතා ප්‍රමාණය අනුවය. ඒ අනුව ලබා දී ඇති ඉහළ ධාරිතා ප්‍රමාණය වන්නේ LSFO සඳහා මෙ.ටො.2730 සහ MGO සඳහා මෙ.ටො.1050 වේ. එබැවින් ඉහත සඳහන් කළ පරිදි ඔවුන් දිගින් දිගටම අපගේ ධාරිතාවය වැඩි කරන ලෙස කළ ඉල්ලීම් සැලකිල්ලට ගෙන තවත් මෙ.ටො.12000 ටැංකි දෙකක් ඉදිකිරීමේ මූලික කටයුතු ආරම්භ කිරීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් තීරණය කරන ලදී.</p>	
<p>සමාගම විසින් දෛනිකව එක් එක් ටැංකියේ පවත්නා තෙල් තොග වාර්තා කිරීමේ තොරතුරු පද්ධතියක් පවත්වා නොතිබීම හේතුවෙන් ටැංකි උපයෝජනය පිළිබඳ නිවැරදි දත්ත පදනම් කරගෙන විග්‍රහයක් කල නොහැකි විය. කෙසේ වුවද, 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමාගම සතුව පවතින ටැංකි 14 හි එක් එක් මාසයේ අවසාන දිනට පැවති නැව් තෙල් තොග ප්‍රමාණය අනුව ගණනය කරන ලද ටැංකි ධාරිතා</p>		

උපයෝජන අනුපාතය අනුව ටැංකි 11 කට අදාළව සියයට 37 සිට සියයට 69 දක්වා ධාරිතා උපයෝජනයක් නිරීක්ෂණය වූ අතර සියයට 70 වඩා වැඩි සාමාන්‍ය ධාරිතා උපයෝජනයක් ඇති තෙල් ටැංකි 02 ක් පමණක් විය. එසේම 2021 දෙසැම්බර් මාසයේ අලුතින් නිමකල මෙට්‍රික් ටොන් 3,200 ක ධාරිතාවයෙන් යුතු ටැංකියේ 2022 ජනවාරි සිට මාර්තු දක්වා දෛනික ටැංකි උපයෝජන අනුපාතයේ සාමාන්‍ය සියයට 41 ක් විය. ඉහත පරිදි ටැංකි උපයෝජන අනුපාතය උපරිම මට්ටමක නොතිබියදී මෙට්‍රික් ටොන් 12,000 ක් වූ නව ටැංකි 02 ක් ඉදිකිරීම සඳහා මූලික කටයුතු ආරම්භ කිරීම මතභේදයට තුඩුදෙන කරුණක් බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) 2018 මැයි 03 දිනැති අංක JCT/15/2018 දරණ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය මගින් මහා භාණ්ඩගාර අනුමැතියට යටත්ව 2018 ජනවාරි 01 දින සිට සමාගමේ සියලු නිලධාරීන්ගේ මූලික වැටුප රු.5000 කින් වැඩි කිරීමට හා රු.5000 ක දීමනාවක් ගෙවීමක් ඇතුළුව රු.10,000 කින් වැටුප් හා දීමනා වැඩි කිරීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි. ජය බහලුම් පර්යන්ත සමාගම විසින් 2018 ජනවාරි 01 දින සිට වැටුප් හා දීමනා රු.5000 බැගින් වැඩිකර තිබුණ ද ඒ සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය ප්‍රකාරව භාණ්ඩගාර ලිඛිත අනුමැතිය 2022 මාර්තු 31 දින දක්වාම ලබාගෙන නොතිබුණි.

තවද, 2020 දෙසැම්බර් 23 දිනැති අංක. JCT/79/2020 දරන අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩල තීරණය ප්‍රකාරව ඉදිරි වර්ෂ 3 සඳහා මූලික වැටුප සියයට 10 ක ප්‍රතිශතයකින් වැඩි කිරීම සඳහා කටයුතු කර තිබුණි. එසේම 2022 ජනවාරි 7 දිනැති අංක. JCT/04/2022 දරන අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩල තීරණය මගින්ද 2022 ජනවාරි සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි මූලික වැටුපෙන් සියයට 15 ක වැටුප් වැඩි වීමක් ලබාදෙන ලෙසත් නැවත 2024 වර්ෂය තෙක් වැටුප් වැඩි නොකිරීමටත් තීරණය කර තිබුණි. මෙම අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩල තීරණය ගැනීමේදී වැටුප් වැඩි කිරීම

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණයට අනුව මෙම වැටුප් වැඩිවීම පිළිබඳ රැස්වීමක් අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවෙහි පවත්වන ලද අතර එහිදී ලැබුණු වාචික එකඟතාවය මත මෙම වැටුප් වැඩිවීම සිදු කරන ලදී.

තවද 2022.01.07 දින ගනු ලැබූ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය අනුව 2022.01.24 දරණ ලිපිය මගින් වැටුප් වැඩිවීම පිළිබඳව රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුව වෙත දන්වා යවා ඇත. එම ලිපියට පිළිතුරු ලෙස 2022.03.14 දිනැති ලිපිය මගින් රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුව විසින් දැනුම් දී ඇත්තේ වැටුප් වැඩිවීම් ආදී ප්‍රතිපත්තිමය තීරණ සඳහා මව් ආයතනය ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය මගින් අනුමැතිය ලබාගත යුතු බවයි. ඒ අනුව 2022.03.23 වන දින ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සභාපතිතුමා වෙත ලිපියක් යවා අනුමැතිය ගැනීමට කටයුතු කර ඇත. 2022.02.09 දින ශ්‍රී ලංකාවරාය අධිකාරිය වෙත යවන ලද ලිපියට අනුව දින 14 ක් ඇතුළත පිළිතුරක් නොලද හොත් එම තීරණය පිළිබඳ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ විරෝධතාවයන් නොමැති සේ සලකා එම තීරණය ක්‍රියාත්මක කරන බව අප ආයතනයේ අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය විසින් තීරණය කර ඇත.

2018 දී සිදුකරන ලද වැටුප් වැඩිකිරීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය ප්‍රකාරව මහා භාණ්ඩාගාර අනුමැතිය ලබා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු බව. 2022 වර්ෂයේ සිදු කරන ලද වැටුප් වැඩි කිරීම් සඳහා මව් සමාගමේ අනුමැතිය ලබා ගත යුතු බව.

සම්බන්ධයෙන් 2021 වර්ෂයේ සිට වර්ෂ 3 ක් සඳහා ලබා දුන් තීරණය සැලකීමකින් තොරව 2022 වර්ෂයේදී ද නැවතත් සියයට 15 ක වැටුප් වැඩි වීමක් ලබාදී තිබුණි. 2020 දෙසැම්බර් 23 දිනැති අංක JCT/79/2020 දරණ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය සඳහාද රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ අනුමැතිය, මහාභාණ්ඩගාර එකඟතාවය සහ මව් සමාගම වන ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අනුමැතිය ලබා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

**3.4 මානව සම්පත් කළමනාකරණය**

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) සමාගම සඳහා විධිමත් සංවිධාන සැලැස්මක් සහ බඳවා ගැනීම් පටිපාටියක් සකස් කර මව් සමාගම වන ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අනුමැතිය ලබා ගෙන නොතිබුණි.	මේ පිළිබඳව දුරකථනයෙන් කළමනාකරණය සමග සාකච්ඡාකල අතර මෙතෙක් බඳවා ගැනීම් පටිපාටියක් සකස්කරගෙන නොමැති බව දන්වන ලදී.	විධිමත් සංවිධාන සැලැස්මක් හා බඳවාගැනීම් පටිපාටියක් සකස් කල යුතු බව .
(ආ) සමාගම සතුව සමාගමේ සේවකයන් සම්බන්ධව විනය කාර්යය පටිපාටියක් නොතිබුණි.	ජය කන්ටේනර් ටර්මිනල්ස් ලිමිටඩ් සමාගමේ මූල්‍ය හා පරිපාලන අත්පොත් සකස් කිරීම සඳහා උපදේශකවරයෙකු පත් කර ඇති අතර විනය කාර්යය පටිපාටිය සකස් කිරීම ඒ යටතේ සිදු කෙරෙමින් පවතී.	විනය කාර්යය පටිපාටියක් සකස් කර අවශ්‍ය අනුමැතීන් ලබාගත යුතු බව.