

1. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

1.1 මතය

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ (සමාගම) සහ එහි පරිපාලිතයන්ගේ (සමූහය) 2024 මාර්තු 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ ලාභ හා අලාභ ප්‍රකාශනය, හිමිකම් වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය සහ ප්‍රමාණාත්මක ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවලට අදාළ තොරතුරු ද ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාළ සටහන්වලින් සමන්විත 2024 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාව සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු යැයි මා අදහස් කරන මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ. මෙම විගණනය සඳහා ප්‍රසිද්ධ වෘත්තීයවේදී සිටින වරලත් ගණකාධිකාරී සමාගමක සහය මා ලබා ගන්නා ලදී.

සමාගමේ සහ සමූහයේ 2024 මාර්තු 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය කාර්යසාධනය හා මුදල් ප්‍රවාහ සත්‍ය හා සාධාරණ ලෙස දැක්වෙන අයුරින් ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කර ඇති බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

1.2 මතය සඳහා පදනම

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට (ශ්‍රී.ලං.වි.ප්‍ර.) අනුකූලව මා විගණනය සිදු කරන ලදී. මෙම විගණන ප්‍රමිති යටතේ වූ මාගේ වගකීම, මෙම වාර්තාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන් විගණකගේ වගකීම යන කොටසේ තවදුරටත් විස්තර කර ඇත. මාගේ මතය සඳහා පදනමක් සැපයීම උදෙසා මා විසින් ලබාගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයයි.

1.3 කරුණු අවධාරණය කිරීම

(අ) අඛණ්ඩ පැවැත්මට අදාළ ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතභාවය

2024 මාර්තු 31 න් අවසන් වර්ෂය සඳහා සමූහයේ ලාභය රු.මිලියන 7,925.01 (2023 රු.මිලියන 71,306.66 ක අලාභයක්) ක් වාර්තා කර ඇති අතර එදිනට සමුච්චිත අලාභය රු.මිලියන 592,626.52 (2023- රු.මිලියන 599,605.96) ක් ද එදිනට සමූහයේ ජංගම වත්කම් ඉක්ම වූ ජංගම වගකීම් රු.මිලියන 327,144.66 (2023-රු.මිලියන 418,568.67) ක් ද වාර්තා කරන දිනය වන විට සමූහයේ හිමිකම් රු.මිලියන 381,723.67 ක සෘණ අගයක් (2023- රු.මිලියන 494,429.99 ක සෘණ අගයක්) ද බව හෙළිදරව් කර ඇති මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සටහන් 2.1.1 කෙරෙහි අවධානය යොමු කරමි. තවද, සමාගම 2024 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය තුළ රු.මිලියන 3,870.86 (2023 රු.මිලියන 73,621.53 ක අලාභයක්) ක ශුද්ධ ලාභයක්ද සමඟ රු.මිලියන 607,613.60 (2023 - රු.මිලියන 612,376.11 ක අලාභය) ක සමුච්චිත අලාභයක් වාර්තා කර ඇති අතර, එදිනට, සමාගමේ ජංගම වත්කම් ඉක්ම වූ ජංගම වගකීම් රු.මිලියන 344.130.60 (2023-රු.මිලියන 431,624.55) ක් ද සමාගමේ මුළු හිමිකම් ප්‍රමාණය රු.මිලියන 400,534.71 (2023 - රු.මිලියන 509,174.88) ක් ද වී තිබුණි.

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

(ආ) ගුවන් යානා ලැබීමට පෙර ගෙවීම්

2024 මාර්තු 31 දිනට රු.මිලියන 5,774 (ඇ. ඩො. මිලියන 19.21) ක් වූ ගුවන් යානා ලැබීමට පෙර ගෙවීම්වලට අදාළ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සටහන 5 කෙරෙහි අවධානය යොමු කරන අතර, එම මුදල අයකර ගැනීම සඳහා සැපයුම්කරු සමඟ ගිවිසුමේ දක්වා ඇති ආරවුල් විසඳීමේ යාන්ත්‍රණය හරහා සිදුවන හානි සමඟ සමාගම හිමිකම් පෑමක් කර තිබුණි.

මාගේ මතය මෙම කරුණු මත තත්ත්වගණනය නොකරමි.

1.4 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 නටයුතු කරන්නේ නම් හැර අඛණ්ඩ පැවැත්මේ පදනම මත ගිණුම් තැබීම හා සමාගමේ අඛණ්ඩ පැවැත්මට අදාළ කරුණු අනාවරණය කිරීම ද කළමනාකරණයේ වගකීමකි.

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

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

1.1 විගණන විෂය පථය

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

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

- ප්‍රකාශ කරන ලද විගණන මතයට පදනමක් සපයා ගැනීමේදී වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් ඇතිවීමේ අවදානම් හඳුනාගැනීම හා තක්සේරු කිරීම සඳහා අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලැසුම් 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, වේතනාන්විත මහභූරීමෙන්, වරදවා දැක්වීමෙන් හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මගභූරීමෙන් 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 හෙළිදරව් කිරීම් ප්‍රමාණවත් නොවන්නේ නම් මාගේ මතය විකරණය කළ යුතුය. කෙසේ වුවද, අනාගත සිද්ධීන් හෝ තත්ත්වයන් මත අඛණ්ඩ පැවැත්ම අවසන් වීමට හැකිය.
- මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ව්‍යුහය සහ අන්තර්ගතය සඳහා පාදක වූ ගනුදෙනු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණව ඇතුළත් වී ඇති බව සහ හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ථ ඉදිරිපත් කිරීම අගයන ලදී.

හැකි තාක් දුරට සහ ඕනෑම විටෙක පහත සඳහන් දෑ පරීක්ෂා කිරීම සඳහා විගණන විෂය පථය ද පුළුල් කර ඇත.

- තොරතුරු ඉදිරිපත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් බලන කළ සමාගමේ කාර්යයන් අඛණ්ඩව ඇගයීමට හැකි වන පරිදි එහි සංවිධානය, පද්ධති, පරිපාටි, පොත්පත්, වාර්තා හා වෙනත් ලියකියවිලි විධිමත්ව හා ප්‍රමාණාත්මකව සැලසුම් කර තිබේද යන බව සහ එකී පද්ධති, පරිපාටි, පොත්පත්, වාර්තා සහ වෙනත් ලියකියවිලි ඵලදායී ලෙස පවත්වාගෙන යනු ලැබේද යන බව;
- යම් අදාළ ලිඛිත නීතියකට හෝ සමාගමේ පාලක මණ්ඩලය විසින් නිකුත් කරන ලද වෙනත් පොදු හෝ විශේෂ විධානයකට අනුකූලව, සමාගම ක්‍රියා කර ඇති බව,
- සිය බලතල, කර්තව්‍ය සහ කාර්යයන්ට අනුකූලව කටයුතු කර ඇති බව,
- සම්පත් සකසුරුවම් ලෙස, කාර්යක්ෂම ලෙස සහ ඵලදායී ලෙස කාලසීමාවන් තුළ සහ අදාළ නීතිරීතිවලට අනුකූලව ප්‍රසම්පාදනය කර භාවිත කර ඇති බව.

1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම සම්බන්ධයෙන් වූ විගණන නිරීක්ෂණ

1.6.1 විගණනය සඳහා ලිඛිත සාක්ෂි නොවීම

අයිතමය	වටිනාකම රු.	ඉදිරිපත් නොකළ සාක්ෂි	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) HSBC- හොංකොං 111-417531- 001	4,763,375	බැංකු ප්‍රකාශන සහ ශේෂ තහවුරු කිරීමේ ලිපි	එකඟයි, 2024 අගෝස්තු 28 දිනට ගිණුම් වසා දැමීමේ ක්‍රියාවලිය අවසන් කර ඇත.	2024 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා බැංකු ප්‍රකාශන සහ ශේෂ තහවුරු කිරීම් විගණනයට ඉදිරිපත් කළ යුතු වීම.
(ආ) HSBC හොංකොං 111-417531- 002	982,420			

1.7 ලැබිය යුතු ගිණුම්

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>2024 මාර්තු 31 දිනට රු.මිලියන 19,373.5 ක් වූ සමාගමේ වෙළඳ ණය ගැතියන්ගෙන්, රු. මිලියන 1,410.3 ක සැලකිය යුතු මුදලක් වසර පහකට වඩා වැඩි කාලයක් හිඟව පැවතුණි. ඒ තුළ මිහින් ලංකා ලිමිටඩ් (රු.මිලියන 1,012.8), ජනාධිපති ලේකම් කාර්යාලය (රු. මිලියන 113.6), සහ විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය (රු. මිලියන 8.7) වැනි රජයේ ආයතනවලින් මෙන්ම පකිස්තාන ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගමෙන් ද (රු. මිලියන 58) ක සැලකිය යුතු මුදලක් ඇතුළත් විය. කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීමට අනුව, පකිස්තාන ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා සමාගමෙන් සහ විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයෙන් අයකරගත නොහැකි මුදල් කපා හැරීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය තීරණය කර තිබුණි.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • මිහින් ලංකා - රු. මිලියන 1,013 - දැනට ඇවර කරමින් පවතින අතර නඩු විභාගය ළඟදීම පැවැත්වීමට නියමිතය. • ජනාධිපති ලේකම් කාර්යාලය- රු. මිලියන 113- අදාළ සියලු පාර්ශ්ව සමඟ අඛණ්ඩ පසු විපරමක් සිදු කර ඇත; කෙසේ වෙතත්, අයවීම් සාර්ථක වී නොමැත. එය පියවීම සඳහා අයවැයෙන් මුදල් වෙන් කරන ලෙස භාණ්ඩාගාර ලේකම්වරයාගෙන් සහය ඉල්ලා ඇත. • අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ලබා ගැනීමෙන් පසු පකිස්තාන ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවයේ රු. මිලියන 63 ක් සහ විදේශ සබඳතා අමාත්‍යාංශයේ රු. මිලියන 9 ක් කපා හැර ඇත. 	<p>කල් ඉකුත් වූ ගිණුම් හඳුනා ගැනීමට සහ පසු විපරම් උත්සාහයන් සඳහා ප්‍රමුඛත්වය දීමට සමාගම නීතිපතා වයස් විශ්ලේෂණයක් කළ යුතු වීම.</p>

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

නීති, රීති වෙත යොමු කිරීම රෙගුලාසි ආදිය.	අනුකූල නොවීම	කළමනාකරණ අදහස	නිර්දේශය
<p>(අ) 2003 අංක 25 දරන මුදල් පනත වගන්තිය 4(3)</p>	<p>ඕනෑම ගුවන් යානයක ක්‍රියාකරුවෙකු, නිසි බලධාරියාට නියමිත වෙලාවට අපගමන බද්ද ගෙවීමට අපොහොසත් වන වීම, පැහැර හැරීමක් ලෙස සලකනු ලබන අතර ගෙවිය යුතු මුළු මුදල මත පොලිය ගෙවිය යුතු වේ. 2022 ජනවාරි 01 සිට දෙසැම්බර් 31 දක්වා කාලය තුළ ප්‍රමාද වූ ගෙවීම් සඳහා රු.මිලියන 449.1 ක ප්‍රමාද පොලියක් සහ 2023 ජනවාරි සිට මාර්තු දක්වා කාලය සඳහා රු.මිලියන 4,540 ක් අපගමන බද්ද හා ඒ මත ප්‍රමාද වූ පොලිය ලෙස රු.මිලියන 122 ක මුදලක් ගෙවිය යුතු අතර මේ වන විටත් ගෙවා නොතිබුණි.</p>	<p>2024 මාර්තු 31 දිනට අපගමන බද්දේ හිඟ මුදල රු. මිලියන 10,382 ක් වන අතර 2024 මාර්තු 31 දිනට අපගමන බද්දේ ප්‍රමාද පොලිය රු.මිලියන 1,556 කි. සමාගම විසින් දෙසතියකට රු. මිලියන 50ක් ගෙවා ඇත. කෙසේ වෙතත්, සමාගමේ ද්‍රවශීලතා තත්ත්වය පිරිහීම හේතුවෙන් කල් ඉකුත් වූ ගෙවීම් පියවීමට නොහැකි විය. සමාගම විසින් මුදල් අමාත්‍යාංශයට මේ පිළිබඳව දැනුම් දී ඇති අතර පියවීම් යාන්ත්‍රණයක් පිළිබඳව පසු විපරම් කරමින් සිටී. වැඩිපුර ගෙවීම් මුදල අයකර ගැනීම CAASL සමඟ සාකච්ඡා කර එකඟතාවකට පැමිණ ඇත. CAASL විසින් ගෙවිය යුතු ප්‍රමාද පොලියට</p>	<p>සමාගම වක්‍රලේඛයේ විධිවිධානවලට අනුකූල විය යුතු වීම.</p>

එසේම, අපගමන බද්ද පරිවර්තනය සඳහා නිවැරදි නොවන විනිමය අනුපාත භාවිතා කිරීම හේතුවෙන් සහ 2022 මාර්තු 01 සිට ජූලි 15 දක්වා අපගමන බද්ද රු.මිලියන 496.4 ක් වැඩිපුර ගෙවා ඇති අතර වැඩිපුර ගෙවූ මුදල 2024 මාර්තු 31 වන විටත් අය කර ගෙන නොමැත.

(ආ) 2021 නොවැම්බර් 16 දිනැති අංක 01/2021 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛය - රජය සතු ව්‍යාපාර සඳහා වූ යහපාලනය පිළිබඳ මාර්ගෝපදේය

(i) වගන්තිය 2.3

අමාත්‍යාංශය සඳහා සකස් කරන ලද ක්‍රියාකාරී සැලැස්මේ වැඩසටහන් අඛණ්ඩව හඳුනාගෙන තිබුණද, සමාගම සඳහා සකස් කළ ක්‍රියාකාරී සැලැස්මේ මෙම වැඩසටහන් හඳුනාගෙන නොතිබුණි.

2023 සඳහා වන ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අමාත්‍යාංශය විසින් සපයනු ලබන මාර්ගෝපදේශ අනුව කැලැන්ඩර වර්ෂය පදනම් කරගෙන සකස් කර ඇත. ඒ අනුව 2023 වර්ෂය සඳහා වන ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම 2022 දෙසැම්බර් 09 දින ඉදිරිපත් කර ඇත. තවද, 2024 සිට, ජාතික විගණන කාර්යාලයෙහි අවශ්‍යතාවයට අනුකූලව, සමාගම විසින් ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාගෙන 2024 ජූනි 26 වන දින අයවැය සමඟ රේඛීය අමාත්‍යාංශය වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.

අඛණ්ඩ වැඩසටහන්වල කිසියම් නොගැලපීම් හෝ පරතර හඳුනාගෙන ඒවා විසඳීමට සමාගම විසින් ක්‍රියාකාරී සැලසුම් පිළිබඳ පුළුල් සමාලෝචනයක් පැවැත්විය යුතු වීම.

(ii) වගන්තිය 4.3 සහ ඇමුණුම 5

මෙහෙයුමේ ව්‍යාපාරයට බලපෑම් ඇති කළ හැකි අවදානම හඳුනා ගැනීම සහ තක්සේරු කිරීම සඳහා අවදානම් කමිටුව පත් කර කාර්තුමය වශයෙන් රැස්විය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, 2021 නොවැම්බර් සිට 2024 මාර්තු දක්වා කාලය තුළ කමිටු රැස්වීම් හතරක් පමණක් පවත්වා තිබුණි.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ඉල්ලා අස්වීම් සහ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට සහ එහි අනුකමිටුවලට නව සාමාජිකයින් පත් කිරීම ප්‍රමාද වීම හේතුවෙන් BRC හි මුල් රැස්වීම් පැවැත්වීම ප්‍රමාද විය.

සමාගම, රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ විධිවිධානවලට අනුකූල විය යුතු වීම.

(a) 2021 නොවැම්බර් 16 දිනැති අංක 01/2021 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛය - රජය සතු ව්‍යාපාර සඳහා වූ මෙහෙයුම් අත්පොත වගන්තිය 2.3

චක්‍රලේඛයට අනුව සියලුම මෙම අත්පොත් පිළිබඳ සමාගම, රාජ්‍ය ප්‍රධාන මෙහෙයුම් අත්පොත් සමාලෝචන 2024 දී අවසන් කර ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛයේ අවම වශයෙන් සෑම වසර 5 අවශ්‍ය නම් සංශෝධන සිදු කරනු විධිවිධානවලට කට වරක්වත් සමාලෝචනය ලැබේ. අනුකූල විය යුතු වීම. කර යාවත්කාලීන කළ යුතු වුවද, මෙම වාර්තාවේ දිනය වන විටත් සමාගමේ අත්පොත් 08ක් සමාලෝචනය කර යාවත්කාලීන කර නොතිබුණි.

1.9 තොරතුරු තාක්ෂණ පොදු පාලන

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණ අදහස	නිර්දේශය
<p>(අ) 2023 අප්‍රේල් 1 සිට 2024 මාර්තු 31 දක්වා මූල්‍ය කාලය තුළ සමාගම විසින් වරප්‍රසාද ලත් පරිශීලක ගිණුම් පිළිබඳ සමාලෝචනයක් සිදු කර ඇත්තේ එක් වරක් පමණක් වන අතර, එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස “ආයතනික තොරතුරු ආරක්ෂණ ක්‍රියා පටිපාටි V3.0.3 අත්පොතෙහි වගන්ති 6.1.2.3 සහ 6.1.4.12 උල්ලංඝනය වී තිබුණි.</p>	<p>එකඟයි, 1. ISO 27001:2022 අනුවාද සංක්‍රමණයට සමගාමීව ආයතනික තොරතුරු ආරක්ෂණ ක්‍රියා පටිපාටි අත්පොත V3.0.3 සමාලෝචනය වෙමින් පවතින අතර ISO විගණනය සාර්ථකව නිම කර ඇත. 2. මීට අමතරව, ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ දැනට වරප්‍රසාද ප්‍රවේශ කළමනාකරණ විසඳුමක් යෙදවීමේ ක්‍රියාවලියක යෙදී සිටී.</p>	<p>ප්‍රමාණවත් පාලන භාවිතයන් පවත්වා ගැනීම සඳහා වරප්‍රසාද ලත් පරිශීලක ගිණුම් අධීක්ෂණ ක්‍රියා පටිපාටි සම්බන්ධයෙන් “ආයතනික තොරතුරු ආරක්ෂණ මෙහෙයුම් ක්‍රියා පටිපාටි අත්පොත V3.0.3” හි අර්ථ දක්වා ඇති වගන්තිවලට සමාගම අනුකූල විය යුතු වීම.</p>
<p>(ආ) සමාගම, අවසාන ආයු කාලයේ පවතින දත්ත සමුදාය පද්ධතියේ Sky Chain, FMIS අනුවාද භාවිතා කරමින් පැවතුණි.</p>	<p>Sky Chain (Cloud) එකඟයි, පද්ධතිය දැනට තනි ලකුණක් සහිත නව පද්ධතියකට සංක්‍රමණය වෙමින් පවතින අතර එමඟින් 2024 නොවැම්බර් වන විට ගැටලුව ස්ථිරවම නිවැරදි කරනු ඇත. FMIS එකඟයි, 2025 මාර්තු වන විට සහය දක්වන Oracle DB භාවිත කිරීමට යෙදුම විනාශ කෙරේ.</p>	<p>සමාගම විසින් දත්ත සමුදා කළමනාකරණ පද්ධතිය නවතම සහය දක්වන අනුවාදයට උත්ශ්‍රේණිගත කළ යුතුය, නැතහොත් විභව පද්ධති බාධා අවම කිරීමට, කාර්ය සාධනය සහ ඵලදායීතාව ඉහළ නැංවීමට සහ ව්‍යාපාර අඛණ්ඩතාව සහතික කිරීමට උපකාරී වන නවීන වේදිකාවකට මාරුවීම සලකා බැලිය යුතු වීම.</p>

(ඇ) විගණනය අතරතුර රැස් කරන ලද Rapid පද්ධතියේ ජනනය කරන ලද පරිශීලක ලැයිස්තුවේ, අක්‍රිය කළ දිනය, අවසන් පුරනය වූ දිනය සහ පරිශීලක තත්ත්වය (ක්‍රියාකාරී/අක්‍රිය) වැනි දත්ත ක්ෂේත්‍ර ග්‍රහණය කර නොතිබුණි. අක්‍රිය කිරීමේ දිනයක් නොමැති වීම හේතුවෙන්, පරිශීලක ගිණුම් කාලානුරූපව අක්‍රිය කිරීම සත්‍යාපනය කිරීමට කළමනාකාරීත්වයට නොහැකි විය හැකිය.

එකඟයි,
 • මෙය දැනට පවතින RAPID පද්ධතියේ ආවේනික සීමාවක් වන අතර අවදානම් ලේඛනයේ දැනටමත් මතු කර ඇත.
 • ඒ අනුව, 2023 ජූනි 23 වන දින ඉල්ලා සිටින තොරතුරු ලබා ගත හැකි PRA V20 වෙත සංක්‍රමණය වීමත් සමඟ මගී ආදායම සඳහා වන RAPID පද්ධතිය තව දුරටත් අවශ්‍ය නොවේ.
 • භාණ්ඩ ආදායම සඳහා වන RAPID, දැනට මෙහි හඳුනාගෙන ඇති ආවේනික ගැටළු විසඳන නව පද්ධතියකට සංක්‍රමණය වෙමින් පවතී.

සමාගම, පද්ධතියේ විෂමතාවය මග හැරිය යුතු වීම.

(ඈ) 2024 මාර්තු 31 දින විගණන සමාලෝචන අවස්ථාව වන විට, ඉල්ලා අස් වූ සේවකයන්ගේ පරිශීලක ගිණුම් Sky Chain පද්ධතිය තුළ නියමිත වේලාවට අක්‍රිය කර නොතිබුණි.

එකඟයි,
 මෙය දැනට පවතින Sky Chain පද්ධතියේ ආවේනික සීමාවක් වන අතර අවදානම් ලේඛනයේ මතු කර ඇත. Sky Chain හි හඳුනාගත් ගිණුම් එතැන් සිට අක්‍රිය කර ඇති අතර Sky Chain පද්ධතිය තුළ පරිශීලක තත්ත්වය සක්‍රිය ලෙස දර්ශනය වුවද, අදාළ ඉල්ලා අස්වීමේ දිනට පෙර ගිණුමේ මුරපද කල් ඉකුත් වී ඇති බැවින් පරිශීලකයන්ට පද්ධතියට ඇතුළු වී කිසිදු ගනුදෙනුවක් සිදු කළ නොහැක. (අදාළ සාක්ෂි විගණන කණ්ඩායමට ඉදිරිපත් කර ඇත). පද්ධතිය දැනට නව පද්ධතියකට සංක්‍රමණය වෙමින් පවතින අතර තනි ලකුණක් සහිත සක්‍රිය නාමාවලි සත්‍යාපනය මගින් ගැටළු ස්ථිරවම නිවැරදි කරනු ඇත. මේ අතර, අනුකූලතා අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා සත්‍යාපනය අතින් පරීක්ෂා කිරීම් වරින් වර සිදු කරනු ලැබේ.

ඉල්ලා අස් වූ සේවකයන්ගේ පරිශීලක ගිණුම් නියමිත වේලාවට Sky Chain පද්ධතිය තුළ අක්‍රිය කළ යුතු වීම.

(ඉ) නියැදියට අනුව තෝරාගත් පරිශීලක ගිණුම් හයක් “මාණ්ඩලික හැඳුනුම්පත” සහ “පරිශීලක නාමය” මත පදනම්ව අනුපිටපත් කර AIMS පද්ධතියේ ක්‍රියාකාරීව පවතී.

එකඟයි,
 පරිශීලකයන් එම අනුපිටපත් ගිණුම් භාවිතා කර නැත. හඳුනා ගත් අනුපිටපත් ගිණුම් (21339, 16310, සහ 19006) එතැන් සිට අක්‍රිය කර ඇත.

අනුපිටපත් පරිශීලක ගිණුම් අක්‍රිය කර ඇති බව සහතික කිරීම සඳහා සමාගම වරින් වර පරිශීලක ප්‍රවේශ සමාලෝචන පැවැත්විය යුතු වීම.

(ඊ) සමාගම, මූල්‍ය කාලසීමාව තුළ RAPID පද්ධතිය සඳහා ආපදා ප්‍රතිසාධන (DR) පරීක්ෂණයක් පවත්වා නොතිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස අවලංගු වූ ප්‍රතිසාධන

එකඟ නොවේ.
 RAPID දැනට සංක්‍රමණය වෙමින් පවතී. ඒ අනුව, RAPID විසින් පසුගිය මූල්‍ය වර්ෂය තුළ මගී ආදායම දැනටමත්

එහි ප්‍රතිසාධන ක්‍රියාවලීන්ගේ සඵලතාවය තක්සේරු කිරීමට සහ විභව දුර්වලතා හඳුනා ගැනීමට සමාගම විසින් ක්ෂණික

ක්‍රියාවලීන්, විභව දත්ත නැතිවීම, අක්‍රීය සංක්‍රමණය කර ඇත. දැනට, RAPID පද්ධතිය සඳහා පරිපූරණ ආපදා කාලය වැඩිවීම, නිගමනයට අනුකූල භාණ්ඩ ආදායම් මොඩියුලය සංක්‍රමණය ප්‍රතිසාධන (DR) පරීක්ෂණයක් නොවීම, කීර්තිනාමය නැතිවීම සහ සම්පත් වෙමින් පවතී. ඒ අනුව එම පද්ධතිය වහාම පැවැත්විය යුතු වීම. වැරදි ලෙස බෙදා හැරීමට හේතු විය ආපදා ප්‍රතිසාධන කටයුතුවලට ඇතුළත් හැක.තවද, සැබෑ ව්‍යාපනයක්/ බාධාවකදී කර නොමැත. ප්‍රතිසාධන ක්‍රියාවලීන් අසාර්ථකවීමේ සම්භාවිතාවක් පවතී.

2. මූල්‍ය සමාලෝචනය

2.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල

සමාලෝචිත වර්ෂයේ මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵලය රු. මිලියන 7,925 ක ලාභයක් වූ අතර ඊට අනුරූප ඉකුත් වර්ෂයේ පාඩුව රු. මිලියන 71,307 ක් විය. ඒ අනුව මූල්‍ය ප්‍රතිඵලයෙහි රු.මිලියන 79,232ක වර්ධනයක් නිරීක්ෂණය විය. මෙම වර්ධනයට ගුවන් පර්යන්තය සහ අනෙකුත් සේවා, තීරුබදු රහිත, උපලේඛනගත නොවන සේවා සහ ගුවන් ආහාර සැපයුම් ආදායම රු. මිලියන 7,801 කින් වැඩිවීම සහ ගුවන් යානා ඉන්ධන පිරිවැය, ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය සහ විනිමය අලාභය පිළිවෙලින් රු. මිලියන 40,440 කින්, රු.මිලියන 78,721 කින් සහ රු. මිලියන 26,692 කින් අඩුවීම ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී තිබුණි.

2.2 ප්‍රධාන ආදායම් හා වියදම් විෂයයන්වල ප්‍රවණතා විශ්ලේෂණය

	2023/24	2022/23	2021/22	2020/21	2019/20	වැඩිදියුණු කිරීම/(පිරිහීම)	
අදායම්	රු.මි.	රු.මි.	රු.මි.	රු.මි.	රු.මි.	2022/23- 2023/24	
						රු.මි.	ප්‍රතිශතය (%)
මගී, ගුවන් බඩු, අමතර ගමන් මලු හා තැපැල්	309,991	347,671	123,376	43,979	164,744	(37,680)	11
ගුවන් පර්යන්ත, තීර බදු, උපලේඛනගත නොවන සේවා සහ ගුවන් ආහාර සැපයීම	29,600	21,799	10,926	6,950	18,788	7,801	36
වෙනත් ආදායම් සහ ලාභ	1,486	3,758	613	17,062	1,352	(2,272)	60
වියදම්						වැඩි වීම /(අඩු වීම)	
ගුවන් යානා ඉන්ධන පිරිවැය	115,119	155,559	42,759	10,569	55,328	(40,440)	26
සේවක පිරිවැය	32,261	26,553	17,416	17,112	22,903	5,708	22
ගුවන් තොටුපළ, මාර්ගය සහ මගී වියදම්	39,187	40,761	17,753	7,308	25,277	(1,574)	4

ගුවන් යානා නඩත්තු හා අලුත්වැඩියා වියදම්	40,359	39,300	23,088	13,695	22,820	1,059	2
ක්ෂයවීම/ ක්‍රම ක්ෂය	14,138	15,153	14,656	16,745	19,392	(1,015)	7
කෙටි කාලීන බදු ගුවන් යානා සහ අමතර එන්ජින් කුලී	10,723	504	44	2,265	1,394	10,219	2,028
විකිණුම්, අලෙවිකරණ සහ ප්‍රචාරණ වියදම්	22,082	24,643	7,250	2,065	14,550	(2,561)	10
කාර්ය මණ්ඩල වියදම් (crew)	9,701	7,661	3,231	1,680	6,557	2,040	27
වෙනත් මෙහෙයුම් වියදම්	17,786	16,822	7,026	4,671	15,209	964	6
විනිමය ලාභය/ (පාඩුව)	1,943	(24,749)	(34,730)	(6,339)	(5,270)	(26,692)	108
Neo එන්ජින්වල ලැයිස්තු ගත නොකළ අලුත්වැඩියා පිරිවැය	11,572	2,899	0	0	0	8,673	299
ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය	9,847	88,568	130,120	35,302	40,289	(78,721)	89
ගිවිසුම් කඩ කිරීම මත දඩ ගාස්තු	11,837	0	0	0	0	11,837	අනන්ත

පහත නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) පෙර වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේ මගී, භාණ්ඩ, අතිරික්ත ගමන් මලු සහ තැපැල් ආදායම සහ අනෙකුත් ආදායම් සහ ලාභ පිළිවෙලින් රු. මිලියන 37,680 කින් සහ රු. මිලියන 2,272 කින් සහ ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 11කින් සහ 60 කින් අඩු වී තිබුණි.
- (ආ) පෙර වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේ සේවක පිරිවැය, කෙටි කාලීන බදු ගුවන් යානා සහ අමතර එන්ජින් කුලී සහ අමතර එන්ජින් සහ කාර්ය මණ්ඩල වියදම් පිළිවෙලින් රු.මිලියන 5,708 කින්, රු. මිලියන 10,219 කින් සහ රු. මිලියන 2,040 කින් සහ ප්‍රතිශතයක් ලෙස පිළිවෙලින් සියයට 22 කින් , 2028 කින් සහ 27 කින් වැඩි වී තිබුණි.
- (ඇ) පෙර වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේ Neo එන්ජින්වල ලැයිස්තු ගත නොකළ අලුත්වැඩියා කිරීමේ පිරිවැය රු. මිලියන 8,672 කින් සහ ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 299 කින් ඉහළ ගොස් තිබුණි. තවද, නැවත සකස් කරන ලද කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල, පෙර වර්ෂය සඳහා රු. මිලියන 2,899 ක් ආදායම් ප්‍රකාශනවලට හර කර තිබුණි.
- (ඈ) A350 ගුවන් යානා සඳහා එන්ජින් සම්බන්ධව Rolls Royce සමඟ අත්සන් කරන ලද ගිවිසුම් කඩකිරීම සම්බන්ධයෙන් වන දඩ ගාස්තු සඳහා සමාගම රු. මිලියන 11,837 ක ප්‍රතිපාදනයක් සිදු කර තිබුණි.

2.3 අනුපාත විශ්ලේෂණය

	2023/24	2022/23	2021/22	2020/21	2019/20	2018/19
ජංගම වගකීම් වලට ජංගම වත්කම් (වාරගණන)	0.15	0.13	0.15	0.13	0.13	0.18
ශුද්ධ ලාභය/ (පාඩුව) ආදායමේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස	1.16	(20.16)	(125.15)	(89)	(26)	(24)
ආදායමේ වැඩි වීම / (අඩු වීම) ප්‍රතිශතය ක් ලෙස	(6.64)	174.70	162.23	(72)	(0.1)	11.7

පහත නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) සමාගමේ ජංගම වත්කම් හා ජංගම වගකීම් අනුපාතය 2018/19 වර්ෂයේදී 0.18 ක් වන අතර එය 2022/23 දක්වා 0.13 දක්වා ක්‍රමයෙන් පහළ ගොස් තිබුණි. කෙසේ වුවද, සමාලෝචිත වර්ෂයේදී එය 0.15 දක්වා ඉහළ ගොස් තිබුණද, සමාගමේ දුර්වල කාරක ප්‍රාග්ධන තත්ත්වයක් පෙන්නුම් කරමින් අනුපාතය අඩු මට්ටමක පවතී.
- (ආ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ සමාගමේ ශුද්ධ අලාභය, ආදායමේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 105.25 කින් අඩු වී තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, මෙම ඉහළ යාමට මූලික වශයෙන් හේතු වූයේ ආදායමේ සැලකිය යුතු අඩුවීමක් වන අතර එය එම කාලය තුළම සියයට 6.64 කින් පහත වැටුණු බව සැලකිල්ලට ගැනීම වැදගත් වේ.

3. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

3.1 කළමනාකරණ අකාර්යක්ෂමතා

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) 2022/23 මූල්‍ය වර්ෂය තුළ ගුවන් ගමන් ප්‍රමාදයන් සහ බාධා කිරීම් හේතුවෙන් ගුවන් සමාගම ඇ.ඩො. 784,000 ක මුළු පිරිවැයක් දරා තිබුණි. 2022 අප්‍රේල් 01 සිට 2023 සැප්තැම්බර් 30 දක්වා කාලය තුළ ගුවන් ගමන් වාර 548 ක් පැය 3 සිට පැය 56 දක්වා ප්‍රමාද වී තිබුණි. ප්‍රමාදයන් සඳහා ප්‍රතිස්ථාපන ගුවන් යානා නියමිත වේලාවට ලබා ගැනීමට නොහැකි වීම, සේවා කළ නොහැකි Neo එන්ජින් ගොඩබිම පැවතීම, ගුවන් යානා, අමතර කොටස් ලබා ගැනීමට දිගු කාලයක් ගත වීම සහ සමාගමේ මුදල් ප්‍රවාහ තත්ත්වය යන කරුණු ප්‍රධාන හේතු ලෙස හඳුනාගෙන තිබුණි.	<p>පහත කරුණු ඇතුළුව නමුත් ඒවාට සීමා නොවී ගැටලුව විසඳීම සඳහා බහුවිධ අඛණ්ඩ ක්‍රියාමාර්ග ගෙන ඇත.</p> <ul style="list-style-type: none"> • රටේ සහ සමාගමේ ආර්ථික තත්ත්වය හේතුවෙන් ප්‍රමාද වූ ප්‍රතිස්ථාපන ගුවන් යානා සොයමින් පවතී. කෙසේ වෙතත්, 2024 අග සහ 2025 මුල් භාගයේදී බෙදා හැරීම සඳහා පුළුල් බඳ සහිත ගුවන් යානා තුනක් ලබාගෙන ඇත. • Neo එන්ජින් අළුත්වැඩියා කිරීම සඳහා නිෂ්පාදන සහාය ලබා ගැනීම සහ අමතර එන්ජින් නොමිලේ ලබා ගැනීම • ගුවන් ගමන් කාලසටහන නැවත ඇගයීම සහ අවශ්‍ය සංශෝධන කලින් සිදු කිරීම • තෝරාගත් ස්ථාන වල ගොඩබැමේ කාලය වැඩි කිරීම • ප්‍රශස්ත ආකාරයෙන් නඩත්තු කිරීම සඳහා බිම් කොටස් සැපයීම සහ අවම ස්ථාන මාරු මගින් සඳහා ගුවන් ගමන් පැවැත්වීම වැළැක්වීම 	නිතර සිදුවන ගුවන් ගමන් ප්‍රමාදයන් සහ බාධා කිරීම්වලට මූලික හඳුනාගෙන ඒවාට විසඳුම් සෙවීම සඳහා ගුවන් සමාගම සිය මෙහෙයුම් සහ සැපයුම් දාමය පිළිබඳ පුළුල් සමාලෝචනයක් පැවැත්විය යුතු වීම.
(ආ) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ (SLAL) අවශ්‍යතා තක්සේරුවට අනුව, ගුවන් යානා 27ක් අවශ්‍ය වුවද, වත්මන් ගුවන්	ඔක්තෝම්බර් වන විට, භෞතික හා මෙහෙයුම් බලඇණිය පිළිවෙලින් ගුවන් යානා 22 සහ 18 කින් සමන්විත වේ. පුළුල් බඳ ගුවන් යානා 3 ක් ඇතුළත්	සමාගම විසින් සිය ගුවන් යානා ඇණියේ ඇති අඩුපාඩුව පියවා

යානා ඇණිය ගුවන් යානා 21කින් පමණක් සමන්විත විය. 2024 අප්‍රේල් 20 වන විට, මෙම ගුවන් යානාවලින් නවයක්, විවිධ කාලවලදී සේවයෙන් වි නිවුණි. ගුවන් සමාගම 2023 වසරේ සිට මෙම සේවයෙන් බැහැර ගුවන් යානා සඳහා රු. මිලියන 6,404.76 ක් කල් බදු කුලී ලෙස මේ වනවිටත් ගෙවා තිබුණි. තවද, එන්ජින් සඳහා අලුත්වැඩියා වියදම්, මූලික ඇස්තමේන්තු ඉක්මවා ඇති අතර, එය මුදල් ප්‍රවාහ ගැටළු වලට සහ සේවයට ආපසු යාම හෝ සේවයෙන් බැහැර ගුවන් යානා අලුත්වැඩියා කිරීම තවදුරටත් ප්‍රමාද වීමට තුඩු දිය හැකිය.

කිරීම සඳහා, බදු දෙන්නන් සමඟ ගිවිසුම් 2 ක් සහ LOI එකක් අවසන් කර ඇත. එක් ගුවන් යානා ප්‍රේරණයක් 2024 දී අපේක්ෂා කරන අතර අනෙක් දෙක 2025 පළමු භාගයේදී අපේක්ෂා කෙරේ.

A320/321 Neo ගුවන් යානා හයෙන් තුනක් එන්ජින් අලුත්වැඩියාව නිම කිරීමට අපේක්ෂාවෙන් එන්ජිමේ දෝෂ හේතුවෙන් දිගු කාලීනව ගබඩා කර ඇත. මෙය ලෝක ව්‍යාප්ත ප්‍රශ්නයක් වන අතර දැනට ගෝලීය වශයෙන් ගුවන් යානා සිය ගණනක් ගොඩ බස්වා ඇත.

කෙටි කාලයක් තුළ යානා ක්‍රියාත්මක වන බව සහතික කිරීම සඳහා මූල්‍ය පහසුකම් ලබා ගැනීම සඳහා එන්ජින් නිෂ්පාදකයා වන CFM, එන්ජින් අළුත්වැඩියා කිරීමේ වෙළඳසැල් සහ ගුවන් යානා බදු දෙන්නන් සමඟ සාකච්ඡා දිගටම පවත්වනු ලැබේ. තවද නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුවේ සහ විදේශීය නීති උපදේශකයන්ගේ උපදෙස් මත, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය ගිවිසුමේ අනුමැතිය ඇතිව CFM සමඟ වාණිජ බේරුම්කරණයක් සඳහා අත්සන් කර ඇත.

ඒ අනුව, අළුත්වැඩියා කරන ලද එන්ජින් දෙකක් ලැබීමත් සමඟ එක් Neo ගුවන් යානයක් නොවැම්බර් මාසය වන විට ක්‍රියාත්මක කිරීමට සැලසුම් කර ඇති අතර තවත් එක් Neo යානයක් වසර අවසානයේදී ක්‍රියාත්මක කිරීමට සැලසුම් කර ඇත. එක් A330-300 ගුවන් යානයක් සැලසුම්ගත සාමාන්‍ය නඩත්තු සඳහා ගොඩ බස්වා ඇති අතර ඔක්තෝබර් 24 අවසන් වන විට ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපේක්ෂා කෙරේ.

ගැනීමට කඩිනම් පියවර ගත යුතු අතර, අලුත්වැඩියා කටයුතු කඩිනම් කරමින් සේවයෙන් බැහැර ගුවන් යානා නවය නැවත සේවයට ගෙන ඒමට ද ගුවන් සමාගම ප්‍රමුඛත්වය දිය යුතුය. තවද, එන්ජින් අළුත්වැඩියා කිරීමේ පිරිවැය හා සම්බන්ධ මුදල් ප්‍රවාහ අවදානම් අවම කිරීම සඳහා සැපයුම්කරුවන් සමඟ සංශෝධිත ගෙවීම් කොන්දේසි සාකච්ඡා කිරීම සමාගම විසින් ගවේෂණය කළ යුතු වීම.

(ඇ) 2015 දී A350 ගුවන් යානාවල එන්ජින් නඩත්තු කිරීම සඳහා Rolls Royce සමඟ එළඹුණු ගිවිසුමෙහි, කොන්ත්‍රාත් කඩකිරීමක් හේතුවෙන් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගම සැලකිය යුතු මූල්‍ය දඩ මුදලකට මුහුණ දී තිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස Rolls Royce සමාගම ව්‍යාපාර පාඩුව සඳහා හිමිකම් පෑමක් ගොනු කර තිබුණි. 2024 ජනවාරි 25 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය මගින්, මෙම කඩකිරීමේ මූල්‍ය බලපෑම ආවරණය කිරීම සඳහා ප්‍රතිපාදනයක් ස්ථාපිත කිරීම අනුමත කර තිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන්, සමාගම විසින් Rolls Royce සමඟ ගිවිසුම කඩ කිරීමේ පිරිවැය පිළිබිඹු කරමින් සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල උපවිත පොලී ඇතුළුව රු.

A350 ගුවන් යානාවල එන්ජින් නඩත්තු කිරීම සඳහා (බදු පදනම මත 03ක් සහ සෘජු මිලදී ගැනීම් 04ක්) සඳහා සමාගම විසින් 2015 දී Rolls Royce (RR) සමඟ ගිවිසුමකට එළඹුණි. කෙසේ වෙතත්, ගුවන් සමාගම මෙම ගුවන් යානා ලබා නොගැනීම නිසා ගිවිසුම කඩ වී ඇති අතර, ඒ සඳහා අර්ධ විසඳුමක් ලෙස A330 එන්ජින් නඩත්තු කිරීම සඳහා නව ගිවිසුමකට එළඹුණි. කෙසේ වෙතත්, COVID කාලය තුළ ගුවන් යානා ඇණිය ගොඩබස්වන ලද බැවින් (එන්ජින් 2 ක්) බදු දෙන්නා වෙත ආපසු ලබා දෙන ලද අතර එක් එන්ජිමක් නැවත සකස් කිරීමකින් තොරව ආපසු ලබා දෙන ලදී. ඒ අනුව මේ සඳහා සහ සෘජු මිලදී ගැනීමේ ගුවන් යානා 4 සඳහා RR වන්දි ඉල්ලා සිටී.

සමාගම විසින් කිසියම් සිදුවිය හැකි අනුකූලතා අවදානමක් හඳුනාගෙන ඒවාට පිළියම් යෙදීම සඳහා Rolls Royce ඇතුළු සියලුම සැපයුම්කරුවන් සමඟ සිය ගිවිසුම්ගත බැඳීම් පිළිබඳ පුළුල් සමාලෝචනයක් පැවැත්විය යුතු වීම.

මිලියන 11,837.12 ක (ඇ.ඩො. මිලියන 33 ට සමාන) මුදලක් වාර්තා කර තිබුණි..

(ඇ) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගම එච් A320 neo ගුවන් යානා ඇණියට බලපාන ගෝලීයව පැතිරුණු එන්ජින් දෝෂ හේතුවෙන් සැලකිය යුතු මෙහෙයුම් අභියෝග වලට මුහුණ දී තිබුණි. සමාගම විසින් CFM LEAP එන්ජින් 13 කින් සමන්විත ගුවන් යානා භයක් ක්‍රියාත්මක කරන අතර ඉන් 11ක් ගෝලීයව පැතිරුණු එන්ජින් ගැටළුවක් හේතුවෙන් දැනට ක්‍රියා විරහිතව පවතී. පවතින කල්බදු ගිවිසුම් යටතේ මෙම එන්ජින් අලුත්වැඩියා කිරීම ගුවන් සමාගමේ වගකීම වන බව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය පිළි ගෙන 2023/24 වසර සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට ඒවා ඇතුළත් කිරීමට අනිවාර්ය කර තිබුණි. මෙම එන්ජින් අක්‍රියවීම් හඳුනාගත් ආකාරය සහ එකල මෙවැනි අවදානම් තිබියදීත් ගුවන් සමාගම එම එන්ජින් තෝරා ගත්තේ ඇයිද යන්න පිළිබඳව පැහැදිලි කිරීමේ සාක්ෂි විගණනයට ලැබී නොතිබුණි. ඊට අමතරව, 2024 මාර්තු 31 දිනට ගෙවිය යුතු වෙළෙඳ ණයහිමියන් ලෙස සමාගම රු. මිලියන 14,795.36 ක් වාර්තා කර තිබුණි. මෙම මුදලින් රු. මිලියන 11,572.39 ක් වත්මන් වර්ෂය තුළ සිදු කර තිබුණු අතර රු. මිලියන 6,185.70 ක් පෙර මූල්‍ය කාලපරිච්ඡේද වලට නැවත ගලපා තිබුණි.

තවද, පෙර වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ගුවන් යානා සහ අමතර එන්ජින් සඳහා කෙටි කාලීන කල්බදු කුලිය රු.බිලියන 10,219 කින් වැඩි වී තිබුණි. එන්ජින් දෝෂ හේතුවෙන් ඇති වූ මූල්‍ය බර මෙම කල්බදු පිරිවැයෙහි සැලකිය යුතු ඉහළ යාම ඉස්මතු කරනු ලැබේ.

භාවිතයට ගත නොහැකි එන්ජින් 11න් 2ක් අලුත්වැඩියා කර ලැබී ඇති අතර එන්ජින් 6ක් දැනට MRO වල වැඩ අවසන් වෙමින් පවතී. අලුත්වැඩියාව ආරම්භ වූ පසු සොයාගැනීම් මත,

ඇස්තමේන්තුගත මූල්‍ය බලපෑම සැලකිය යුතු ලෙස වැඩි විය. ඒ අනුව CFM වෙතින් බලාපොරොත්තු වන නිෂ්පාදකයින්ගේ සහය පිළිබඳ ඉංජිනේරු කළමනාකාරිත්වයේ හොඳම ඇස්තමේන්තු ජාලය මත පදනම්ව අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන සලසා ඇත. තවද, නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුවේ උපදෙස් සහ විදේශ නීති උපදේශකයන්ගේ උපදෙස් මත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ඇතිව, පිරිවැය බෙදා ගැනීම සඳහා CFM සමඟ වාණිජ බේරුම්කරණයක් සඳහා ගිවිසුම් ගත වී ඇත.

එකඟ නොවේ. මෙම ශේෂයට, ගුවන් යානා ප්‍රතිස්ථාපන නොමැතිකම හේතුවෙන් දැනට පවතින කෙටි කාලීන ගුවන් යානා කල්බදු දීර්ඝ කිරීමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස රු.බි. 6.3 සහ රු.බි. 2.4 ක් වූ ගුවන් යානා තෙත් කල්බදු පිරිවැය (Wet Lease) ඇතුළත් වේ.

A330 ගුවන් යානාවල Rolls Royce එන්ජින් සඳහා කෙටි කාලීන එන්ජින් කල්බදු සඳහා සම්බන්ධ වන්නේ රු.බි. 2 ක් පමණි.

නඩත්තු ක්‍රියා පටිපාටිවල කාර්යභාරය, එන්ජිමේ ගුණාත්මක භාවය සහ බාහිර සාධක ඇතුළුව එන්ජිම අසාර්ථක වීමට මූලික හේතු පිළිබඳව සමාගම සවිස්තරාත්මක පරීක්ෂණයක් පැවැත්විය යුතු අතර විභව අවදානම් හඳුනා ගැනීම සහ අවම කිරීම සඳහා එන්ජින් සැපයුම්කරුවන් සහ නිෂ්පාදකයින් තෝරා ගැනීම සඳහා ගුවන් සමාගමේ අවදානම් තක්සේරු කිරීමේ ක්‍රියා පටිපාටි සමාලෝචනය කළ යුතු වීම.