ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගම - 2024

--

1 මූල්‍ය ප්‍රකාශන

1.1 තත්ත්වාගණනය කළ මතය

ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගමේ (“සමාගම”) 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ විස්තීරණ ආදායම් ප්‍රකාශනය, හිමිකම් වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය සහ ප්‍රමාණාත්මක ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවලට අදාළ තොරතුරු ද ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාළ සටහන්වලින්, සමන්විත 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 (1) ව්‍යවස්ථාව සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු යැයි මා අදහස් කරන මගේ අදහස් දැක්වීම් සහ නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ.

මෙම වාර්තාවේ 1.6 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණු වලින් වන බලපෑම හැර, සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළින් 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය කාර්යසාධනය හා මුදල් ප්‍රවාහ සත්‍ය සහ සාධාරණ ලෙස දැක්වෙන අයුරින් ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීවලට අනුකූලව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කර ඇති බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

1.2 තත්ත්වාගණනය කළ මතය සඳහා පදනම

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

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

1.3 කරුණු අවධාරණය කිරීම

රජයේ ආයතන විසින් ලබාගත් විදේශ ණය පියවීම නවත්වන ලෙස උපදෙස් ලබා දී ඇති “ශ්‍රී ලංකාවේ විදේශ රාජ්‍ය ණය මූල්‍යනය කිරීම පිළිබඳ අන්තර්කාලීන ප්‍රතිපත්තිය" පිළිබඳ මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් නිකුත් කරන ලද 2022 අප්‍රේල් 12 දිනැති චක්‍රලේඛයට සහ සටහන් අංක 30 වෙත අවධානය යොමු කරවමි. චක්‍රලේඛය නිකුත් කිරීමත් සමඟ JICA විසින් ණය නිදහස් කිරීම් නැවැත්වූ බැවින්, කොන්ත්‍රාත්කරු ව්‍යාපෘතිය දිගටම කරගෙන යාම ප්‍රතික්ෂේප කිරීම, BIADP අදියර II අදියර 2 ව්‍යාපෘතියේ සිදු කෙරෙමින් පැවති ඉදිකිරීම් වලට අහිතකර ලෙස බලපා තිබුණි.

මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් නිකුත් කරන ලද චක්‍රලේඛය නොසලකමින්, සමාගම සතුව ප්‍රමාණවත් අරමුදල් ඇති බැවින් ණය ආපසු ගෙවීම් කිරීමට සහ ව්‍යාපෘතිය දිගටම කරගෙන යාමට AASL හට මූල්‍යමය හැකියාව ඇති බව සමාගම විසින් මුදල් අමාත්‍යාංශයට දැනුම් දී තිබුණි.. IMF ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ වැඩසටහන හේතුවෙන් එම අනුමැතිය නිකුත් කළ නොහැකි වූ අතර 2022 දෙසැම්බර් 09 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි කොන්ත්‍රාත්කරු තායිසෙයි සමාගම, AASL සමඟ ගිවිසුම අවසන් කර තිබුණි.

කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කිරීමෙන් පසු, JICA අරමුදල් නැවත ආරම්භ වන තෙක් තම සම්පත් භාවිතා කරමින් තීරණාත්මක ආරක්ෂක වැඩ සඳහා අරමුදල් සැපයීමට AASL හට බලය පවරා තිබුණි. රු. මිලියන 3,677 ක් වටිනා කොන්ත්‍රාත්තු දෙකක් ප්‍රදානය කර තිබුණු අතර, එක් කොන්ත්‍රාත්තුවක් සම්පූර්ණ කර තිබුණද, අනෙක් කොන්ත්‍රාත්තුව 2024 අවසානය වන විට සියයට 73 ක් අවසන් කර තිබුණි. අවසාන හිමිකම් පෑමට එකතු කළ යුතු අතිරේක ධාවන වියදම් සහ මූල්‍ය ගාස්තු හැර. ටායිසෙයි සමාගමට, ගෙවූ සහ නොගෙවූ අවසන් කිරීමේ ගෙවීම් පිළිවෙලින් ජපන් යෙන් මිලියන 444.5 ක් සහ රු. මිලියන 1,486.8 ක් විය. AASL හට රු. මිලියන 3,920 ක් වටිනා දේශීය ද්‍රව්‍ය ලැබී තිබුණු අතර රු. මිලියන 720 ක් වටිනා විදේශීය කොටස් තොග අනුමත කර තිබුණි. කොන්ත්‍රාත්කරුට ආරවුල් මණ්ඩලයකට යොමු කළ හැකි වුවද, මෙම විභව වගකීම සඳහා 2024 මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල කිසිදු ප්‍රතිපාදනයක් සිදු කර නොතිබුණි.

අවසන් කිරීමේ ගෙවීම් පියවීමෙන් පසු, ඉතිරි JICA ණය මුදල A පැකේජය සම්පූර්ණ කිරීමට ප්‍රමාණවත් නොවන අතර, එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස JICA, ශ්‍රී ලංකා රජය සහ AASL අතර අරමුදල් සාකච්ඡා අඛණ්ඩව සිදුවෙමින් පවතී. නිම කිරීමේ අදියර (“AI” පැකේජය) සඳහා මූල්‍යකරණයට සහාය වීම සඳහා සහායක සංදේශයක් 2024 නොවැම්බර් 11 වන දින අත්සන් කරන ලද අතර, 2024 නොවැම්බර් 1 වන දින උපදේශන ගිවිසුමේ සංශෝධන අංක 3 අත්සන් කර තිබුණි. ප්‍රසම්පාදන කටයුතු 2024 සැප්තැම්බර් 24 වන දින ආරම්භ වූ අතර, 2025 මාර්තු 25 දක්වා දින දීර්ඝ කිරීම් ලබා දී ලංසු ඇගයීම් දැනට සිදුවෙමින් පවතී.

මෙම කරුණු සම්බන්ධයෙන් මාගේ මතය තත්වාගණනය කර නොමැත.

1.4 මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා කළමනාකරණයේ සහ ඊට සම්බන්ධ පාලනය කරන පාර්ශවයන්ගේ වගකීම්

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීවලට අනුකූලව පිළියෙල කිරිම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරිම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් 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, කළමනාකාරීත්වය සමාගම ඇවර කිරීමට අදහස් කරන්නේ නම් හෝ වෙනත් විකල්පයක් නොමැති විටදී මෙහෙයුම් නැවැත්වීමට ක
ටයුතු කරන්නේ නම් හැර අඛණ්ඩ පැවැත්මේ පදනම මත ගිණුම් තැබීම හා සමාගමේ අඛණ්ඩ පැවැත්මට අදාළ කරුණු අනාවරණය කිරිම ද කළමනාකරණයේ වගකීමකි.

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

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

1.5 විගණන විෂය පථය (මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන් විගනකගේ වගකීම)

සමස්තයක් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශන, වංචා හා වැරදි නිසා ඇතිවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර බවට සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාදීම සහ මාගේ මතය ඇතුළත් විගණන
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 අවස්ථාචෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලැසුම් කර ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. වරදවා දැක්වීම හේතුවෙන් සිදුවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවකින් සිදුවන්නා වූ බලපෑම ප්‍රබල වන්නේ ඒවා දූස්සන්ධානයෙන්, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීමෙන්, චේතනාන්විත මඟහැරීමෙන්, වරදවා දැක්වීමෙන් හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මග හැරීමෙන් වැනි හේතු නිසා වන බැවිනි.

- අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමේ අදහසින් නොවුවද, අවස්ථාචෝචිතව 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 සිද්ධින් 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 ඇතුලත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ථ ඉදිරිපත් කිරීම අගයන ලදී.

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

- තොරතුරු ඉදිරිපත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් බලන කල සමාගමේ කාර්යයන් අඛණ්ඩව ඇගයීමට හැකි වන පරිදි එහි සංවිධානය, පද්ධති, පරිපාටි, පොත්පත්, වාර්තා හා වෙනත් ලියකියවිලි විධිමත්ව හා ප්‍රමාණාත්මකව සැලසුම් කර තිබේද යන බව සහ එකී පද්ධති, පරිපාටි, පොත්පත්, වාර්තා සහ වෙනත් ලියකියවිලි ඵලදායී ලෙස පවත්වාගෙන යනු ලැබේද යන බව;

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

- සිය බලතල, කර්තව්‍ය සහ කාර්යයන්ට අනුකූලව කටයුතු කර ඇති බව,

- සම්පත් සකසුරුවම් ලෙස, කාර්යක්ෂම ලෙස සහ ඵලදායී ලෙස කාලසීමාවන් තුළ සහ අදාළ නීතිරීතිවලට අනුකූලව ප්‍රසම්පාදනය කර භාවිත කර ඇති බව.

1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන

1.6.1 ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූල නොවීම

	විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති (ශ්‍රී.ලං.ගි.ප්‍ර.) 16 - දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ (PPE) හි 36 වන ඡේදයට අනුව, දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ අයිතමයක් තක්සේරු කරන විට, එය අයත් වන වත්කම්වල සම්පූර්ණ පන්තියම තක්සේරු කළ යුතු විය. කෙසේ වෙතත්, සමාගම රු. මිලියන 212.7 ක් වටිනා ගොඩනැගිලි 15 ක්, රු. මිලියන 84.8 ක් වටිනා වාහන 44 ක්, රු. මිලියන 18.5 ක් වටිනා නැවතුම්පලවල් සහ රු. මිලියන 6,900 ක් වටිනා පිරියත සහ යන්ත්‍රෝපකරණ, වත්කම් තක්සේරු කිරීමේ ක්‍රියාවලියෙන් බැහැර කර තිබුණි.	ගොඩනැගිලි 15 - තක්සේරු කිරීම දැනටමත් සිදු කර ඇති අතර තක්සේරු කිරීමේ ලාභය හෝ අලාභය 2025 මූල්‍ය වර්ෂයේදී වාර්තා කරනු ලැබේ. පිදුරුතලාගල සියලුම ගොඩනැගිලි තක්සේරු කර ඇති අතර, දැනට ගිණුම්කරණ වාර්තාවල යාවත්කාලීන අගයන් වාර්තා කරමින් සිටී. තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුව BIA හි වැසිකිළි තක්සේරු කර නොමැත. තවද, ගොඩනැගිලි සහ වාහන වත්කම් පන්ති පමණක් තක්සේරු කිරීම් සිදු කර ඇත. අනෙකුත් සියලුම වත්කම් කාණ්ඩ සඳහා වත්කමේ ප්‍රයෝජනවත් ආයු කාලය සමාලෝචනය කිරීම සඳහා කමිටුවක් පත් කර ඇති අතර ඒ අනුව ගැලපීම් සිදු කර ඇත.	ශ්‍රී.ලං.ගි.ප්‍ර. අංක 16 හි අවශ්‍යතාවයට අනුකූල වීම අවශ්‍යවීම.
(ආ)	ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත (ශ්‍රී.ලං.ගි.ප්‍ර.) 16 හි, 16(ආ) ඡේදයට අනුව,වත්කමක් එහි අපේක්ෂිත භාවිතය සඳහා සකස් කිරීමට සෘජුවම ආරෝපණය කළ හැකි පිරිවැය පමණක් ප්‍රාග්ධනීත කළ හැකි විය. තවද, ශ්‍රී.ලං.ගි.ප්‍ර. අංක 23 හි 20 වන ඡේදයට අනුව, දීර්ඝකාලීන අක්‍රීය සංවර්ධන කාල පරිච්ඡේද තුළ දරන ලද ණය ගැනීමේ පිරිවැය ප්‍රාග්ධනීත කිරීම අත්හිටුවීම අවශ්‍ය වේ. කෙසේ වෙතත්, ඊට පටහැනිව ව්‍යාපෘතිය අත්හිටුවන ලද කාලය තුළ දරා තිබූ පිළිවෙලින් රු. මිලියන 7.5 ක් සහ රු. මිලියන 43.8 ක් වූ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකක කාර්ය මණ්ඩලයට ගෙවූ වැටුප් සහ ණය පොලිය, ප්‍රාග්ධන නොනිමි වැඩ යටතේ ප්‍රාග්ධනීත කර තිබුණි.	ව්‍යාපෘති අක්‍රිය කාලය තුළ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයේ වැටුප්, මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ඇතිව ලාභ සහ අලාභ ගිණුමට මාරු කරන ලදී. ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය විසින් තහවුරු කරන ලද පරිදි 2024 අගෝස්තු මාසයේදී ව්‍යාපෘතිය නැවත සක්‍රිය කරන ලදී. 2024 අගෝස්තු මාසයෙන් පසු ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයේ වැටුප් කෙරීගෙන යන වැඩ යටතේ සටහන් කර ඇත.	ශ්‍රී.ලං.ගි.ප්‍ර. අංක 16 සහ ශ්‍රී.ලං.ගි.ප්‍ර. අංක 23 හි අවශ්‍යතාවයන්ට අනුකූල වීම අවශ්‍යවීම.

1.6.2 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

	විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	ඉඩමේ නීත්‍යානුකූල අයිතිය සමාගමට පවරා නොගෙන රු. මිලියන 671.1 ක වටිනාකමැති ඉඩම්, සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ (PPE) යටතේ වාර්තා කර තිබුණි.	2017 දෙසැම්බර් 21 දිනැති අංක 2050/38 දරන ගැසට් නිවේදනයට අනුව, එහි II වන උපලේඛනයේ සඳහන් ගුවන් තොටුපළවල් සහ ඒවාට අදාළ ඉඩම් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට පවරා දෙන ලදී. කෙසේ වෙතත්, ඉඩම් සඳහා නීත්‍යානුකූල අයිතිය සඳහා නිසි විසඳුමක් ලැබුණු පසු රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය සමඟ සම්බන්ධීකරණයෙන් සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග ගනු ලැබේ.	දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ යටතේ වාර්තා කර ඇති සියලුම වත්කම්වල නීත්‍යානුකූල අයිතිය සමාගම සතු බව සහතික කර ගත යුතුවීම.
(ආ)	2023 භාණ්ඩ සමීක්ෂණ මණ්ඩල වාර්තාවට අනුව, සමාගම තුළ භෞතිකව නොතිබුණු වත්කම්වල පිරිවැය රු. මිලියන 1,952 ක් (ශුද්ධ පොත් වටිනාකම රු. මිලියන 529.9 ක් වන) විය, කෙසේ වෙතත්, මීට අදාළ ගැලපීම් සමාගමේ පොත්වල සිදු කර නොතිබුණි.එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතුළත් දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ, ඊට සමාන වටිනාකමකින් වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි.	2024.12.31 දිනට භෞතික ස්ථාවර වත්කම් සත්‍යාපන ක්‍රියාවලිය ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින අතර 2025.6.30 දිනට පෙර අවසන් කිරීමට නියමිතය. රු. මිලියන 1,998 ක වත්කම් පිළිබඳව, අංශ අතර වර්ගීකරණ ගැටළු අනාවරණය වී ඇති බැවින් කෙරෙමින් පවතින භෞතික සත්‍යාපනය අතරතුර මෙම සියලු වත්කම් පුළුල් ලෙස ආවරණය කිරීමට අපේක්ෂා කෙරේ. භෞතිකව සත්‍යාපනය අවසන් වූ පසු, එවැනි භෞතිකව නොමැති සියලුම වත්කම් අවශ්‍ය උපදෙස් සඳහා AMC වෙත යොමු කරනු ලැබේ.	සමාගම විසින් සමීක්ෂණ මණ්ඩල වාර්තාවේ හඳුනාගෙන ඇති විෂමතා විමර්ශනය කර සමථයකට පත් කළ යුතු අතර, මූල්‍ය වාර්තාවලට සුදුසු ගිණුම්කරණ ගැලපීම් කළ යුතුවීම.
(ඇ)	සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ භෞතිකව ලැබී තිබුණු රු. මිලියන 1,403.9 ක් වූ භාණ්ඩ, අදාළ ගිණුම්වලට මාරු කිරීමකින් තොරව, වැරදි ලෙස මාර්ගස්ථ තොග ලෙස වාර්තා කර තිබුණි.	ඇතැම් අයිතම ලැබී ඇති අතර GRN නිකුත් කර ඇත. වත්කම් ස්ථාපිත කිරීම තවමත් සිදුවෙමින් පවතින අතර මේවා WIP වෙත මාරු කරනු ලැබේ. අදාළ අංශ විසින් මුහුණ දෙන ප්‍රායෝගික අවස්ථා සලකා බලා ප්‍රතිපත්තිමය නියෝගයක් සකස් කිරීම සඳහා මෙම කාරණය AMC වෙත යොමු කරනු ලැබේ.	සමාගම, මාර්ගස්ථ තොග, ඒවායේ සත්‍ය තත්ත්වය පිළිබිඹු වන ලෙස, ලද තොග ලෙස සුදුසු වත්කම් ගිණුමකට නැවත වර්ගීකරණය කළ යුතුවීම.
(ඈ)	සමාගම වෙත ජපාන රජයෙන් පරිත්‍යාග ලෙස ලැබී තිබූ රු. මිලියන 52.1 ක් වටිනාකමැති අංග සම්පූර්ණ ගිලන් රථයක් සහ කසළ සංයුක්තකාරකයක පිරිවැය, සමාලෝචිත වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල	එක් ගිලන් රථයක් පමණක් ලැබී ඇත. අනෙක් ගිලන් රථය වරාය අධිකාරියට ලබා දී ඇත. 2025 වර්ෂයේදී ගුවන්තොටුපළ කළමනාකරණ සහ යාන්ත්‍රික අංශයට ලබා දුන් වාහන දෙක	සමාගම විසින් පරිත්‍යාග කරන ලද වත්කම් දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ ලෙස හඳුනාගත යුතුවීම.

	ගිණුම් ගත කර නොතිබුණි.	වාර්තාගත කිරීමට පියවර ගෙන ඇත. ගුවන්තොටුපළ කළමනාකරණ අංශය වෙත (වෛද්‍ය මධ්‍යස්ථානය) IOM වෙතින් පරිත්‍යාග කළ සම්පූර්ණ ගිලන් රථයක් (නිෂ්පාදක ටොයොටා) ලැබී තිබුණු අතර එය 2024 නොවැම්බර් 29 වන දින CIF SL - 35115 U$ + බදු සහ වැට් සහිත මිලකට ජපාන රජයෙන් ලැබී තිබුණි.	
(ඉ)	මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව, ස්ථාවර තැන්පතු වටිනාකම රු.මිලියන 100,970 ක් විය. කෙසේ වුවද, බැංකු තහවුරු කිරීම් අනුව, එය රු. මිලියන 100,677.3 ක් විය. එම නිසා ලේඛණ අතර ශේෂ දෙකෙහි රු. මිලියන 292.7 ක වෙනසක් නිරීක්ෂණය වූ අතර ශේෂ සන්සන්දනය කිරීමට කිසිදු ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොතිබුණි.	ලංකා බැංකුව (BOC) සමඟ පසු විපරම් ක්‍රියාමාර්ග දැනටමත් ගෙන ඇත. 2025.2.7 දින BOC සමඟ රැස්වීමක් පවත්වන ලද අතර අවසන් වරට සිහි කැඳවීමේ ලිපිය 2025.5.20 දින යවා ඇත.	සමාගම මූල්‍ය ප්‍රකාශන අවසන් කිරීමට පෙර විමර්ශන හා සැසඳීම් සිදු කර අවශ්‍ය ගිණුම්කරණ ගැලපීම් සිදු කළ යුතුවීම.
(ඊ)	2017 සහ 2024 වර්ෂවල අත්පත් කරගත් රු. මිලියන 1 ක් වටිනා වත්කම් පනහක් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් කපා හැර තිබුණි. ඉන් රු. 943,622 ක් වටිනා වත්කම් 40 ක් 2024 දී ද, රු. 33,400 ක් වටිනා වත්කම් 7 ක් 2023 දී ද අත්පත් කර ගෙන තිබුණි.	මෙම ලැයිස්තුවේ ඇතුළත් බොහෝ ඉන්වෙන්ටරි අයිතම, කෙසේ හෝ කපා හැරීමේ අවශ්‍යතා ඇති ඒවා විය. වත්කම් සහ ඉන්වෙන්ටරි වර්ගීකරණය කිරීමේ සීමාව රු. 20,000 ක් ලෙස නියම කරන අතර ඒ සඳහා අයිතමයේ ස්වභාවය ද සලකා බලනු ලැබේ. රු. 20,000 ට වැඩි අයිතම සමාලෝචනය කර වත්කම් ලේඛනයට ආපසු ගනු ලැබේ. අනෙකුත් අයිතම ඉන්වෙන්ටරි ලෙස සලකනු ලැබේ.	2023–2024 අතර අත්පත් කරගත් වත්කම් අදාළ කාලයට පෙර කපා හැරීම පිළිබඳව පුළුල් පරීක්ෂණයක් පැවැත්විය යුතු අතර, වත්කම් සම්බන්ධ වාර්තා තබා ගැනීම, සාධාරණීකරණය සහ වගවීම ස්ථාපිත කළ යුතුවීම.
(උ)	සමාගමේ පරිචය අනුව, පුනරාවර්තන වියදම්වල ලක්ෂණ පෙන්නුම් කරන රු.මිලියන 2.2 ක මුළු මුදලක්, ලාභ අලාභ ගිණුමට අය කිරීම වෙනුවට, නොනිමි වැඩ කොටසක් ලෙස වැරදි ලෙස හඳුනාගෙන තිබුණි.	ආරම්භක අදියරේදී සමහර වියදම්වල නිශ්චිත ස්වභාවය හඳුනා ගැනීමට පරිශීලකයාට නොහැකි විය.	අදාළ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව, සමාගම කෙරීගෙන යන වැඩ, ලාභ අලාභ ගිණුමට නැවත වර්ගීකරණය කළ යුතුවීම.
(ඌ)	2021 වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සෙමින් නිකුත් වන තොග සඳහා රු.මිලියන 82.4 ක වෙන් කිරීමක් සිදු කර තිබුණි. මෙම දීමනාව 2024 වර්ෂය දක්වා නොවෙනස්ව ඉදිරියට ගෙන ගොස් තිබුණි. වත්මන් තොග තත්ත්වය සහ වයස් විශ්ලේෂණය මත පදනම්ව කිසිදු නැවත තක්සේරුවකින් තොරව 2021 දීමනාව අඛණ්ඩව 2024 දෙසැම්බර් 31 වන විටත් භාවිතා කිරීම එහි යෝග්‍යතාවය පිළිබඳ ගැටළු මතු කරයි.	දැනට පද්ධතිය, ඉන්වෙන්ට්‍රි වයස් විශ්ලේෂණ වාර්තාව ලබා ගැනීමට පහසුකම් සපයන්නේ නැත. කෙසේ වෙතත්, මෙම ගැටළුව දැනටමත් වාර්ෂික නඩත්තු කොන්ත්‍රාත්තුව යටතේ ERP සහාය කණ්ඩායමට වාර්තා කර ඇති අතර ගැටළුව ඔවුන්ගේ සමාලෝචනයට ලක්ව ඇත.	දීමනාව නැවත තක්සේරු කිරීමට සහ අවශ්‍ය පරිදි මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කර ඒවා සත්‍ය හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කරන බව සහතික කිරීමට පියවර ගත යුතුවීම.

(එ)	2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල, කඳපොළ ග්‍රාහක ස්ථානයේ රු. මිලියන 5.1 ක් වටිනා ඇන්ටෙනා, මල්ටිකප්ලර් සඳහා වූ අකුණු සහ සර්ජ් ආරක්ෂණ පද්ධතියක් දක්වා තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, මෙම වත්කමේ භෞතික පැවැත්ම විගණනයේදී තහවුරු නොවුණි.	රජයේ නියෝගයක් මත HF ලැබීමේ ස්ථානය තලංගම සිට කඳපොළට ගෙන ගොස් ඇති බැවින්, අකුණු සහ සර්ජ් ආරක්ෂණ පද්ධතියේ කොටසක් පමණක් කඳපොළට ගෙන ගොස් ඇති අතර, ප්‍රායෝගික අභියෝග හේතුවෙන් භූගත තඹ සහ දඬු ඇතුළු ඉතිරි කොටස වෙනත් ස්ථානයකට ගෙන ගොස් නොමැත. AMC හි මඟ පෙන්වීම සහ 2025 මාර්තු 26 වන දින ගත් අංක 068/2025 දරණ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය සමඟ, පහත ක්‍රියාමාර්ග ගන්නා ලදී. (i) 2025 මාර්තු මාසයේදී මුළු වටිනාකමෙන් 76% ක් වන රු.3,878,575.27 ක් කපා හැරීමට (ii) 2025 මාර්තු මාසයේදී රු.1,222.677.27 ක වටිනාකම ERP පද්ධතියේ තක්සේරු ගැලපීමක් සිදු කිරීමට	වත්කම් වාර්තාවල නිරවද්‍යතාවය සහතික කළ යුතුවීම.

1.6.3 නොසැසඳූ පාලන ගිණුම්

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් වාර්තා කරන ලද අපගමන බද්දේ ගෙවිය යුතු මුදල් සහ සමාගම විසින් වාර්තා කරන ලද ලැබිය යුතු මුදල් අතර රු. මිලියන 4,697.1 ක වෙනසක් හඳුනා ගැනුණි. කෙසේ වෙතත්, ශේෂ දෙක සැසඳීමට කිසිදු ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොතිබුණි.	CAASL විසින් එකතු කිරීම් සටහන් හා ප්‍රේෂණයන් ලබා දුන් විට පමණක් ආදායම උපචිත පදනමක් මත හඳුනාගනු ලබයි.	මූල්‍ය ප්‍රකාශන අවසන් කිරීමට පෙර සමාගම විමර්ශන සැසඳීම් කර අවශ්‍ය ගිණුම්කරණ ගැලපීම් සිදු කළ යුතුවීම.

1.7 ලැබිය යුතු සහ ගෙවිය යුතු ගිණුම්

1.7.1 ලැබිය යුතු මුදල්

	විගණන නිරීක්ෂණය	කලමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	රු. මිලියන 234.5 ක් වූ ගොඩබෑමේ සහ නැවැත්වීමේ වෙළඳ ණයගැතියන් (ජාත්‍යන්තර), වසර 1 සිට 5 දක්වා කාලයක් තිස්සේ අයකර නොගෙන හිඟව පැවතුණි.	දින 365 ට වැඩි මුළු ණයගැතියන්ගෙන් 95% ක් පහත සඳහන් ණයගැතියන්ගෙන් සමන්විත විය.	දිගුකාලීන හිඟ ණයගැතියන් අයකර ගැනීමේ හැකියාව සමාගමේ නීති අංශයේ සහාය ඇතිව තක්සේරු කළ යුතු අතර නීති අංශයේ නිර්දේශය සලකා බලා සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුවීම.

ආයතනය	වටිනාකම රු.මිලියන	වර්තමාන තත්ත්වය
එරෝ ලංකා	221.8	AMC විසින් අනුමැතිය ලබා නොදුන් අතර, මෙම කාරණය නීති අංශයට යොමු කර ඇති නමුදු කිසිදු අවසන් තීරණයක් නොමැත.
ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව	2.6	ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවෙන් අය විය යුතු මුදල සම්බන්ධයෙන් මැදිහත් වන ලෙස අමාත්‍යාංශයට ලිඛිතව දැනුම් දී ඇත.
ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම	2.6	නිරවුල් කරන ලෙස ඉල්ලා ගිණුම් ප්‍රකාශන සහ ලිපි නිතිපතා සිහි කැඳවීම් යවා ඇත.
මුළු	**227.1**	

<table>
<tr><td>(ආ)</td><td>රු. මිලියන 65.1 ක් වූ ගොඩබෑමේ සහ නැවැත්වීමේ වෙළඳ ණය ගැතියන් (දේශීය), වසර 1 සිට 5 දක්වා කාලයක් තිස්සේ අයකර නොගෙන හිඟව පැවතුණි.</td><td>දින 365 ට වැඩි මුළු ණයගැතියන්ගෙන් 95% ක් පහත සඳහන් ණයගැතියන්ගෙන් සමන්විත වේ.
<table>
<tr><td>ආයතනය</td><td>වටිනාකම</td><td>වර්තමාන තත්ත්වය</td></tr>
<tr><td></td><td>රු.මි.</td><td></td></tr>
<tr><td>ලයන් එයාර්</td><td>47.3</td><td>නීතිමය ක්‍රියාමාර්ග මත</td></tr>
<tr><td>ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව</td><td>8.1</td><td>ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවෙන් අයකර ගැනීමට මැදිහත් වන ලෙස අමාත්‍යාංශයට ලිඛිතව දැනුම් දී ඇත.</td></tr>
<tr><td>ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමිගම</td><td>7.4</td><td>පියවීම් කරන ලෙස ඉල්ලා ගිණුම් ප්‍රකාශන සහ ලිපි සමඟ නිතිපතා සිහි කැදවීම් යවා ඇත.</td></tr>
<tr><td>මුළු</td><td>62.9</td><td></td></tr>
</table></td><td>දිගුකාලීන හිඟ ණයගැතියන් අයකර ගැනීමේ හැකියාව සමාගමේ නීති අංශයේ සහාය ඇතිව තක්සේරු කළ යුතු අතර නීති අංශයේ නිර්දේශය සලකා බලා සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුවීම.</td></tr>
<tr><td>(ඇ)</td><td>රු. මිලියන 190 ක් වූ කුලී ණය ගැතියන් වසර 1 සිට 5 දක්වා කාලයක සිට ආපසු අයකර නොගෙන හිඟව පැවතුණි.</td><td>සියලුම හිඟ මුදල් පැහැර හැරීමේ පොලියෙන් සමන්විත වේ. අදාළ ගනුදෙනුකරුවන්ට නිතිපතා සිහි කැදවීම් යවා ඇත. ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවා හිඟ මුදල් හැර අනෙකුත් සියලුම හිඟ මුදල් සුරැකුම්පත් මගින් සුරක්ෂිත කර ඇත.</td><td>දිගුකාලීන හිඟ ණයගැතියන් අයකර ගැනීමේ හැකියාව සමාගමේ නීති අංශයේ සහාය ඇතිව තක්සේරු කළ යුතු අතර නීති අංශයේ නිර්දේශය සලකා බලා සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුවීම.</td></tr>
<tr><td>(ඈ)</td><td>රු. මිලියන 1.3 ක් වූ ගුවන් පාලම් ණය ගැතියන් වසර 1 සිට 5 දක්වා කාලයක සිට ආපසු අයකර නොගෙන හිඟව පැවතුණි.</td><td>සියලුම හිඟ මුදල් පැහැර හැරීමේ පොලියෙන් සමන්විත වේ. අදාළ ගනුදෙනුකරුවන්ට නිතිපතා මතක් කිරීම් යවා ඇත. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා හිඟ මුදල් හැර අනෙකුත් සියලුම හිඟ මුදල් සුරැකුම්පත් මගින් සුරක්ෂිත කර ඇත.</td><td>දිගුකාලීන හිඟ ණයගැතියන් අයකර ගැනීමේ හැකියාව සමාගමේ නීති අංශයේ සහාය ඇතිව තක්සේරු කළ යුතු අතර නීති අංශයේ නිර්දේශය සලකා බලා සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුවීම.</td></tr>
</table>

(ඉ)	රු. මිලියන 196.9 ක් වූ ඉහළින් පියාසර කරන ණයගැතියන් වසර 01 සිට 5 දක්වා කාලයක් තිස්සේ අයකර නොගෙන හිඟව පැවතුණි.	1985 වර්ෂයේ සිට මුදල් හිඟව පවතී.ගුවන් සංචාලන සේවය ආරම්භ කළ දින සිට සමාගම විසින් කිසිදු කපා හැරීමක් සිදු කර නොමැත. මෙම සේවාව සැපයීම සඳහා AASL කිසිදු සුරැකුමක් තබා නොගනී. AASL විසින් පියවීම් ඉල්ලා සිහි කැඳවීම් යවන අතර, අයකර ගැනීම සඳහා මැදිහත් වන ලෙස ඉල්ලා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට වරින් වර වාර්තා යවනු ලැබේ.	දිගුකාලීන හිඟ ණයගැතියන් අයකර ගැනීමේ හැකියාව සමාගමේ නීති අංශයේ සහාය ඇතිව තක්සේරු කළ යුතු අතර නීති අංශයේ නිර්දේශය සලකා බලා සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුවීම.

1.7.2 ගෙවිය යුතු මුදල්

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
2024 දෙසැම්බර් 31 වන විට, ඉහළින් පියාසර කරන ණයගැතියන්ගෙන් ලද රු. මිලියන 12.2 ක, වැඩිපුර ගෙවීම් ආපසු ගෙවීමකින් හෝ හිලව් කිරීමකින් තොරව මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල වාර්තා වී තිබුණි.වයස් විශ්ලේෂණයට අනුව, ඉන් රු. මිලියන 10.7 ක් වසරකට වැඩි කාලයක් තිස්සේ නිරවුල් වී නොතිබුණි.	හිලව් කිරීමට කැමැත්ත ලබා දී ඇති හිඟ හිටි ගනුදෙනුකරුවන්ට එරෙහිව පියවිය හැකි සියලුම වැඩිපුර ගෙවීම් පියවා ඇත.	දිගුකාලීනව පවතින ණය ශේෂ හඳුනා ගැනීමට පියවර ගත යුතු අතර, ඉන් පසු එම ණය ශේෂයන් නිරවුල් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය ගැලපීම් සිදු කළ යුතුවීම.

1.7.3 අත්තිකාරම්

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
සියලුම අංශ සහ අංශ ප්‍රධානීන් විසින් ලබා ගන්නා ලද සැපයුම් සහ මුදල් අත්තිකාරම් අදාළ වර්ෂය අවසන් වීමට පෙර පියවිය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, රු.මිලියන 21.4 ක් වූ අත්තිකාරම් පියවීමකින් තොරව වසර 1 සිට 4 දක්වා කාලයක් හිඟව පැවතුණි.	අදාළ අංශ ප්‍රධානීන් සමඟ සම්බන්ධීකරණය කිරීමෙන් දිගුකාලීන සැපයුම් අත්තිකාරම් සියල්ල නිරවුල් කිරීම සඳහා අඛණ්ඩ පසු විපරම් ක්‍රියාමාර්ග ගනු ලැබේ.	අදාළ අංශවලින් මූලාශ්‍ර සහ උපකාරක ලියකියවිලි ලබා ගැනීමෙන් පසු සැපයුම් අත්තිකාරම් ප්‍රමාදයකින් තොරව නිරවුල් කළ යුතුවීම.

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

පහත සඳහන් නීති, රීති, රෙගුලාසි සහ කළමනාකරණ තීරණ යනාදියට අනුකූල නොවූ අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය.

	නීති, රීති, රෙගුලාසි ආදියට යොමුව	අනුකූල නොවීම	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	**නිර්දේශය**
(අ)	2015 මැයි 25 දිනැති අංක PED 01/2015 සහ 2022	චක්‍රලේඛ පටහැනිව,	විධිවිධානවලට සමාගමේ	මෙම දීමනාව 2015 සිට අධ්‍යක්ෂ අනුමත කර ගෙවා තිබුණි.	චක්‍රලේඛ උපදෙස් පිළිපැදීමට අමතර

	ජනවාරි දිනැති අංක 01/2015 (ii) දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛවල 2.3 සහ 3.1 වගන්ති	මණ්ඩලය විසින් නිලධාරීන් 277 ක් (මාසික සාමාන්‍ය) දෙනෙකු සඳහා ඔවුන්ට හිමි සීමාව ඉක්මවා ඉන්ධන දීමනා) අනුමත කර තිබුණු අතර රු. මිලියන 67 ක් වැඩිපුර ගෙවා තිබුණි.	අදාල නිලධාරීන්ගේ වැටුපට මෙම ඉන්ධන දීමනාවද ඇතුලත්ව ඇති බැවින් ගෙවන ලද දීමනාවක් වෙනස් කල නොහැක.	ඉන්ධන ගෙවීම සඳහා මුදල් අමාත්‍යාංශයේ අනුමැතිය ලබා ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුය වීම.
		i)		
(ආ)	මුදල්, ආර්ථික සහ ප්‍රතිපත්ති සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය විසින් නිකුත් කරන ලද 2019 දෙසැම්බර් 17 දිනැති අංක 08/2019 දරණ PFD චක්‍රලේඛයේ 2.6 ඡේදය ("මිල සැදහුම්" ක්‍රියා පටිපාටිය සඳහා e-GP ද්වාරය භාවිතා කිරීම)	2020 ජනවාරි 01 වන දින සිට ප්‍රසම්පාදන ඒ්කක විසින් මිල සැදැහුම් ක්‍රමය යටතේ සිදු කිරීමට සැලසුම් කර ඇති සියලුම ප්‍රසම්පාදන, e-GP පද්ධතිය හරහා සිදු කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, සමාගම විසින් මිල සැදැහුම් ක්‍රමය සඳහා e-GP ද්වාරය මෙතෙක් අනුගමනය කර නොතිබුණි.	AASL විසින් 2021.07.01 දින සැපයුම් දාම කළමනාකරණ සහ මූල්‍ය අංශ සඳහා ERP පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කර ඇත. ප්‍රසම්පාදන සඳහා e-GP සහ ERP සමාන්තරව ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ගැටළු හඳුනාගෙන ඇත්තෙමු. මෙම ගැටළු e-GP ලේකම් කාර්යාලය සමඟ සන්නිවේදනය කරන ලද අතර ඔවුන්ගේ වගකිවයුතු නිලධාරීන් සමඟ සාකච්ඡා කරන ලදී. අවසාන තීරණය වූයේ 2025 වසර අවසානයේ දී සිදුවිය හැකි e-GP හි 3 වන අනුවාදය උත්ශ්‍රේණි කිරීමේදී ERP සහ e-GP ඒකාබද්ධ කිරීමෙන් පසු e-GP හරහා ප්‍රසම්පාදන සිදු කිරීමයි. ඒකාබද්ධ කිරීමේ කොටස අවසන් වන තෙක් AASL විසින් කරන ආකාරයටම ප්‍රසම්පාදන ප්‍රදානයන් සහ ප්‍රසම්පාදන දැන්වීම් උඩුගත කිරීමට අවශ්‍ය වේ.	චක්‍රලේඛ අවශ්‍යතාවයට අනුකූලව කටයුතු කළ යුතු වීම.
(ඇ)	2021 නොවැම්බර් 16 දිනැති රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛ අංක 01/2021 - රජය සතු ව්‍යවසායන් සඳහා ආයතනික පාලනය පිළිබඳ මාර්ගෝපදේශය වගන්තිය 2.2.2 (ආ) v	අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය (BOD) විසින් ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීන් පත්කිරීම් සහතික කල යුතු අතර 2.1 වගන්තියට අනුව, අදාළ ව්‍යවස්ථාව හෝ සාංගමික ව්‍යවස්ථාවලිය (AOA) හරහා සභාපතිවරයා සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරි (CEO) භූමිකාවන් ඒකාබද්ධ කරන විටක, අදාළ	2025/04/02 දින පැවති **COPE** රැස්වීමේදී ඉදිරිපත් කරන ලද නිර්දේශ සලකා බලමින් **AASL** අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් මෙම අවශ්‍යතාවය සමාලෝචනය කර ඇගයීමට ලක් කරමින් සිටී. පසුව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් තීරණය	චක්‍රලේඛ අවශ්‍යතාවයට අනුකූලව කටයුතු කළ යුතු වීම.

		අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් ව්‍යවස්ථාවට හෝ සාංගමික ව්‍යවස්ථාවලියෙහි සංශෝධනයක් හරහා බෙදීමට පියවර ගත යුතුය. කෙසේ වෙතත්, ප්‍රධාන විධායක නිලධාරියා මෙතෙක් පත් කර නොතිබුණි.	කරන ලද පරිදි, මුදල් අමාත්‍යාංශයේ උපදෙස් සලකා බලා ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරියා විසින් මෙම තීරණය ගත යුතු බැවින්, රේඛීය අමාත්‍යාංශයට ලිපියක් යවා ප්‍රතිචාරයක් බලාපොරොත්තුවෙන් සිටී.	
(ඇ)	2021 නොවැම්බර් 16 දිනැති රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛ අංක 01/2021 – රජය සතු ව්‍යවසායන් සඳහා වන මෙහෙයුම් අත්පොත. (i) වගන්තිය 3.2 (i)	සමාගම විසින් සේවක තනතුරු, බඳවා ගැනීමේ යෝජනා ක්‍රමය (SOR), වැටුප් ව්‍යුහය සහ දීමනා ඇතුළු සේවක සංඛ්‍යාවට අදාළ ඔවුන්ගේ ඉල්ලීම්, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය හා රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ නිර්දේශ සහිතව, කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ (DGMS) අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාගේ අනුමැතිය සඳහා ඉදිරිපත් කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, සමාගම බඳවා ගැනීමේ යෝජනා ක්‍රමය සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය හා සම්පූර්ණ SOR සඳහා අනුමැතිය ලබා නොගෙන, 2024 ජනවාරි 01 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි වැටුප් ව්‍යුහය සහ දීමනා සඳහා මුදල්, ආර්ථික, ස්ථායීකරණ සහ ජාතික ප්‍රතිපත්ති අමාත්‍යායේ අනුමැතිය පමණක් ලබා ගෙන තිබුණි.	කෙසේ වෙතත්, COPE විසින් ලබා දී ඇති අතුරු උපදෙස් අනුව, SORP කෙටුම්පත සහ AASL හි පවතින සේවක සංඛ්‍යාව දැනටමත් කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ පරීක්ෂාව සඳහා ඉදිරිපත් කර ඇත. මේ සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව සමඟ 2025/05/19 දින සිට අදාළ සාකච්ඡා ද ආරම්භ කර ඇත.	අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්, කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවෙන් අනුමැතිය ලබා ගත යුතුවීම.
	(ii) වගන්තිය 3.4	සමාගම, බඳවා ගැනීම් සහ උසස්වීම් සඳහා යෝජනා ක්‍රම සැකසීමේදී, රැකියා විස්තරය, අධ්‍යයන සුදුසුකම්, පළපුරුද්ද ආදිය ඇතුළත් කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, සමාගම වර්තමාන බඳවා ගැනීමේ යෝජනා ක්‍රමයට රැකියා විස්තරය සහ බඳවා ගැනීමේ ක්‍රමය ඇතුළත් කර නොතිබුණි.	කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ ආකෘතියට අනුව, අලුතින් කෙටුම්පත් කරන ලද SORPs සඳහා ඉස්මතු කර ඇති අවශ්‍යතා ඇතුළත් කර ඇත.	චක්‍රලේඛ අවශ්‍යතාවයට අනුකූලව කටයුතු කළ යුතුවීම.
	(iii) වගන්තිය 5.3	PED මෙහෙයුම් අත්පොතට අනුව, ඒකාබද්ධ අරමුදලට බදු ගෙවීමෙන් පසු බෙදා හැරිය යුතු නියමිත 30% ක ලාභය සහ පසුගිය මූල්‍ය වර්ෂ තුන තුළ (2022, 2023 සහ 2024)	භාණ්ඩාගාරය විසින් කරන ලද ඉල්ලීම් මත පදනම්ව වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීමේදී ලාභාංශ ප්‍රකාශයට පත් කරනු ලබන අතර ඒ අනුව මෙම මුදල්	චක්‍රලේඛ අවශ්‍යතාවයට අනුකූලව කටයුතු කළ යුතුවීම.

		ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සමාගම විසින් බැර කරන ලද සත්‍ය මුදල අතර සැලකිය යුතු විෂමතාවයක් නිරීක්ෂණය විය. අපේක්ෂිත දායකත්වය රු. මිලියන 16,280.6 ක් වුවද, සමාගම ඒකාබද්ධ අරමුදලට, අපේක්ෂිත මුදලින් 45% ක් පමණක් නියෝජනය කරන රු. මිලියන 7,336 ක් පමණක් ගෙවා බෙදා හැර තිබුණි.	සෑම වසරකම ප්‍රේෂණය කරන ලදී. භාණ්ඩාගාරය මත රඳා නොසිට, ප්‍රාග්ධන වියදම් සහ ණය සේවා සැපයීම ඇතුළුව මෙහෙයුම් වියදම් AASL විසින් දරනු ලබන බැවින්, අනාගත වියදම් සපුරාලීම සඳහා AASL සතුව ප්‍රමාණවත් මූල්‍ය සම්පත් තිබිය යුතුය. 2025 සඳහා වාර්ෂික ප්‍රාග්ධන වියදම් අයවැය රු. බිලියන 27 ක් වන අතර මෙහෙයුම් අයවැය රු. බිලියන 30 ක් වීම හේතුවෙන් මුළු අයවැය රු. බිලියන 57 ක් වන අතර ආදායම් අයවැය රු. බිලියන 50 කි.	
(ඉ)	2023 දෙසැම්බර් 11 දිනැති PED 04/2023 දරන පොදු ව්‍යවසාය චක්‍රලේඛයේ 2.1 වගන්තිය සහ සමාගම විසින් නිකුත් කරන ලද අභ්‍යන්තර සංදේශයේ 4 වන වගන්තිය	2023 අප්‍රේල් මාසයේදී, සමාගම චක්‍රලේඛවලට අනුව, වසර අවසානයේ ගෙවනු ලබන රු. 125,000 ක වාර්ෂික ප්‍රසාද දීමනාවෙන් අඩු කර හැකි වන පරිදි, රු. 50,000 බැගින් සේවකයින් 3,589 දෙනෙකුට රු. මිලියන 178.8 ක ප්‍රසාද අත්තිකාරම් ගෙවා තිබුණි.. කෙසේ වෙතත්, අත්තිකාරම් සඳහා ගැලපීමකින් තොරව, සමාගම 2025 සඳහා ප්‍රසාද දීමනාව ලෙස රු. මිලියන 664.6 ක් ගෙවා තිබුණි. තවද, අදාළ චක්‍රලේඛයට පටහැනිව, ඉතිරි කර ගත් නිවාඩු සඳහා ද රු. මිලියන 514.5 ක් ගෙවා තිබුණි.	2024/11/19 දින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතියට අනුව, 2023 අප්‍රේල් මාසයේදී ගෙවන ලද රු. 50,000/= ක ප්‍රසාද අත්තිකාරම 2023 වර්ෂයේදී AASL සේවකයින්ට ගෙවන ලද විශේෂ ගෙවීමක් ලෙස සලකා බැලීම සඳහා 2024/11/20 දින කැබිනට් සංදේශයක් ඉදිරිපත් කරන ලදී. ඉහත ඉල්ලීම සම්බන්ධයෙන් මතයක් ලබා ගැනීම සඳහා කමිටුවක් පත් කරන ලෙස අමාත්‍ය මණ්ඩලය, අමාත්‍යාංශ ලේකම්වරයාට යොමු කරන ලදී. නමුත් කමිටු තීරණය තවමත් ලැබී නොමැත. කෙසේ වෙතත්, 2024 ජුනි මාසයේ සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි වාරික පදනමින් අත්තිකාරම් ගෙවීම අයකර ගැනීමට කැමැත්ත ලබා දී ඇති සේවකයින්ගෙන් මාසික වැටුපෙන් රු. 2,500/= ක් අයකර ගනු ලැබේ. ඒ	චක්‍රලේඛ අවශ්‍යතාවයට අනුකූලව කටයුතු කළ යුතුවීම.

			සමඟම, 2023 අප්‍රේල් මාසයෙන් පසු විශ්‍රාම ගිය / ඉල්ලා අස්වූ සේවකයින්ගෙන් මුළු අත්තිකාරම් මුදල අයකර ගනු ලැබේ. 2025 මාර්තු දක්වා මුළු අයකර ගැනීම රු. 26,510,062.50 කි.	
(ඊ)	ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (SL) සමාගමේ 2023 සැප්තැම්බර් දිනැති අංක AP/238 දරන චක්‍රලේඛය	AASL වාහන අනතුරු විමර්ශන වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ක්‍රියා කර තිබුණද, 2023 සහ 2024 කාලය තුළ සමාගමේ වාහන ඇණිය සම්බන්ධ අනතුරු 50 ක් සම්බන්ධයෙන් විධිමත් ක්‍රියා මාර්ග ගෙන නොතිබුණි.	අදාළ විගණන විමසුමට ප්‍රතිචාර වශයෙන් රජයේ විගණන දෙපාර්තමේන්තුවට දන්වා ඇති පරිදි, කොටස්කරුවන්ගෙන් (AASL අංශ/ රක්ෂණකරුවන්/ ගරාජ ආදිය) පොරොත්තු ලේඛන/ චෙක්පත් ආදිය ලැබිය යුතුව තිබූ අතර, ක්‍රියා පටිපාටින්ගෙන් බැහැරවීම් නිවැරදි කර විධිමත් කිරීමට දැනටමත් පියවර ගෙන ඇත.	චක්‍රලේඛ අවශ්‍යතාවයට අනුකූල වීමට පියවර ගත යුතුවීම.
(උ)	2015 මැයි 12 දිනැති ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (SL) සමාගමේ අංක AP/203 දරන චක්‍රලේඛය.	කාර්ය මණ්ඩල ණය ආපසු ගෙවීමේ කාලය මාස 36ක් හෝ 48ක් වේ. කෙසේ වෙතත්, ඊට පටහැනිව, සේවකයින් 11 දෙනෙකුට ලබා දී ඇති රු. මිලියන 1.1ක එකතුවක්, ආපසු ගෙවීමේ කාලය ඉකුත් වී තිබුණද, අයකරගෙන නොතිබුණි.	විනය කඩකිරීම් හෝ විෂමාචාර ක්‍රියා සම්බන්ධයෙන් සේවකයින් හත් දෙනෙකුට එරෙහිව නීතිමය ක්‍රියාමාර්ග ආරම්භ කර ඇති අතර අනෙකුත් සේවකයින් සඳහා පසු විපරම් ක්‍රියාමාර්ග ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතී.	චක්‍රලේඛ අවශ්‍යතාවයට අනුකූල වීමට පියවර ගත යුතුවීම.

1.9 මුදල් කළමනාකරණය

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
බැංකු සැසඳුම් ප්‍රකාශයේ උපලබ්ධි නොවූ තැන්පතුවක් ලෙස දක්වා ඇති රු. මිලියන 14.8 ක මුදල මගින් ගුවන්	එකඟ වේ. මෙම උපලබ්ධි නොවූ තැන්පතු නීතිමය කටයුතු අවසන් වන තෙක් බැංකු සැසඳීමේ එම ආකාරයෙන්ම තබා ගනු ලැබේ.	මුදල් වංචාවට එරෙහිව පියවර ගත යුතු අතර, අධිකරණ නඩුව අවසන් කිරීමෙන් පසු අවශ්‍ය

තොටුපළ කළමනාකරණ අංශයේ කළමනාකරණ සහකාරවරයෙකු විසින් ප්‍රවේශ පත්‍ර නිකුත් කර එකතු කරන ලද මුදලින් කරන ලද මූල්‍ය වංචාව නියෝජනය කරයි. කෙසේ වෙතත්, 2024 දෙසැම්බර් 31 වන දින වනවිටත් මෙම මුදල පියවා නොතිබුණි.		ගැලපීම් සිදු කළ යුතුවීම.

1.10 බදු රෙගුලාසි වලට අනුකූල නොවීම

	විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	2017 අංක 24 දරන දේශීය ආදායම් පනතේ 11(2) වගන්තියට අනුව, තක්සේරු වර්ෂය සඳහා ව්‍යාපාරයෙන් ලැබෙන ආදායම ගණනය කිරීමේදී, ප්‍රාග්ධන ස්වරූපයේ වියදම් සඳහා ඉඩදිය නොහැකි විය. කෙසේ වුවද, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ව්‍යාපාරයේ තක්සේරු කළ හැකි ආදායම ගණනය කිරීමේදී, ණය ආපසු ගෙවීම සඳහා සමාගම විසින් මහා භාණ්ඩාගාරය වෙත ගෙවන ලද රු. මිලියන 1,223.3 ක මුදලක් ඉඩ දිය හැකි වියදම් ලෙස අඩු කර තිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස 2024/25 තක්සේරු වර්ෂය සඳහා බදු අය කළ හැකි ආදායම රු. මිලියන 1,223.3 කින් හා ආදායම් බද්ද රු. මිලියන 367 කින් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.	මෙම විශේෂ ගැලපීම අදාළ වන්නේ AASL විසින් භාණ්ඩාගාරයට ආපසු ගෙවා භාණ්ඩාගාරයට, ණය ගැතියාට ගෙවනු ලබන, මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් ලබා ගත් ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධන ව්‍යාපෘති වෙනුවෙන් ලබා ගන්නා ලද ණය සඳහා පමණි. එහිදී AASL විසින් ණයහිමියන්ගෙන් සෘජුවම ලබා ගන්නා ණය සඳහා මෙම විශේෂ ගැලපීම අදාළ නොවේ.	ආදායම් බද්ද ගණනය කිරීමේදී භාණ්ඩාගාරයට කරන ලද ණය ආපසු ගෙවීම අඩු කිරීම සඳහා දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුවේ විධිමත් අනුමැතිය ලබා ගත යුතුවීම.
(ආ)	2018 මාර්තු 31 දිනෙන් පසු මිලදී ගත් වත්කම්වලට අදාළ ප්‍රාග්ධන දීමනා ලේඛනය අනුව, 2024/2025 වර්ෂයේදී මිලදී ගත් ගුවන්තොටුපළ යටිතල පහසුකම් සඳහා 5% ක ප්‍රාග්ධන දීමනාවක් සහ 2020/2021 සිට 2023/2024 දක්වා කාලය තුළ මිලදී ගත් ඒවා සඳහා 5% ක් වෙනුවට 20% ක ප්‍රාග්ධන දීමනාවක් ඉල්ලුම් කර තිබුණි. තක්සේරු කළ හැකි ආදායම ගණනය කිරීමේදී, සමාගම හිමිකම් පෑ ප්‍රාග්ධන දීමනාව සඳහා	2024 මූල්‍ය ප්‍රකාශනය සඳහා වූ විගණන වාර්තාවේ දක්වා ඇති පරිදි, වර්ගීකරණ ගැලපීම 2020-2021 සිට 2023-2024 දක්වා කාලය තුළ අත්පත් කරගත් වත්කම් සඳහා අදාළ කරගෙන ඇත.	බදු නීතිවලට අනුකූල වීම පවත්වා ගැනීමට සහ සමාගමේ මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ සත්‍ය සහ සාධාරණ දැක්මක් පිළිබිඹු කිරීමට බදු වගකීම් ගණනය කිරීම්වල නිරවද්‍යතාවය සහතික කළ යුතුවීම.

	පදනම් දෙකක් භාවිතා කළ තිබුණු අතර ඒ හේතුවෙන් 2024/2025 වර්ෂය සඳහා ප්‍රාග්ධන දීමනාව රු. මිලියන 62.5 කින් වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, 2024/2025 වර්ෂය සඳහා තක්සේරු කළ හැකි ආදායම රු. මිලියන 62.5 කින් අඩුවෙන් දක්වා ඇති අතර බදු වගකීම සහ බදු වියදම් රු. මිලියන 18.75 කින් (62,507,737 x 30%) අඩුවෙන් දක්වා ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.		
(ඇ)	මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව, (සටහන 11 - දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ කාලසටහන) 2024 වර්ෂය තුළ අත්පත් කර ගත් දේපළ,පිරියත සහ උපකරණ රු. මිලියන 380 ක් වූ අතර ප්‍රාග්ධන දීම ලේඛනය අනුව, එම මුදල රු. මිලියන 363.7 කි. එබැවින්, 2024 වර්ෂය තුළ දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ අත්පත් කර ගැනීම්වල වෙනස රු. මිලියන 16.3 ක් වූ අතර මූල්‍ය ප්‍රකාශන හා සසඳන විට බදු අය කළ හැකි ආදායම රු. මිලියන 3.2 කින් (16,303,409x 20%) වැඩියෙන් දක්වා ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.	ප්‍රධාන වශයෙන්, මෙම ගැලපීම 2017 අංක 24 දරන දේශීය ආදායම් පනතට අනුකූල වන පරිදි සිදු කර ඇති අතර එහි සඳහන් වන්නේ වාහනය ව්‍යාපාරික අරමුණු සඳහා පමණක් භාවිතා නොකරන්නේ නම්, මෝටර් රථ ප්‍රාග්ධන දීමනාව සඳහා අවසර නොදෙන බවයි. මෙම වාහනය පනතේ අර්ථය තුළ ව්‍යාපාර සඳහා පමණක් භාවිතා කරන ලෙස වර්ගීකරණය කර නොමැති බැවින්, බදු ගණනය කිරීමේදී ප්‍රාග්ධන දීමනා හිමිකම් පෑමෙන් බැහැර කරන ලදී.	සමාගම, බදු ප්‍රතිලාභ අවසන් කිරීමට පෙර, ප්‍රාග්ධන දීමනා ගණනය කිරීමේදී භාවිතා කරන සංඛ්‍යා විගණනය කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමඟ හරස් පරීක්ෂාවකට ලක් කිරීම සඳහා පාලන යාන්ත්‍රණයක් හෝ පිරික්සුම් ලැයිස්තුවක් ක්‍රියාත්මක කළ යුතුවීම.

2. මූල්‍ය සමාලෝචනය

2.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල

සමාලෝචිත වර්ෂයේ මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵලය රු. 21,107,551,033 ක ලාභයක් වූ අතර ඊට අනුරූප ඉකුත් වර්ෂයේ අනුරූප ලාභය රු. 28,121,654,931 ක් විය. ඒ අනුව මූල්‍ය ප්‍රතිඵලයෙහි රු. 7,014,103,898 ක පිරිහීමක් නිරීක්ෂණය විය. මෙම පිරිහීමට මූල්‍ය ආදායම රු. 2,685,223,629 කින් එනම් සියයට 26කින් පහළ යාම, පරිපාලන හා ආයතන වියදම් රු. 5,256,073,518 කින් එනම් සියයට 28 කින් ඉහළ යාම, මූල්‍ය වියදම රු. 290,459,919 කින් එනම් සියයට 65 කින් ඉහළ යාම සහ විදේශ විනිමය ආදායම රු. 2,257,737,486 කින් එනම් සියයට 37 කින් පහළයාම ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී තිබුණි.

2.2 ප්‍රධාන ආදායම් හා වියදම් විෂයයන්වල ප්‍රවණතා විශ්ලේෂණය

විස්තරය	2024	2023	විචලනය	විචලනය ප්‍රතිශතයක් ලෙස
	රු.	රු.	රු.	රු.
ආදායම	**43,750,204,235**	**38,245,784,487**	**5,504,419,748**	**14.3**
- ගුවන්ගමන් සම්බන්ධ ආදායම	7,767,625,053	7,575,143,036	192,482,017	2.5
- ගුවන්ගමන් සම්බන්ධ නොවන ආදායම	35,982,579,182	30,670,641,452	5,311,937,730	14
වෙනත් ආදායම්	**147,125,607**	**130,045,148**	**17,080,459**	**12**
මූල්‍ය ආදායම	**7,742,971,965**	**10,428,195,594**	**(2,685,223,629)**	**(26)**
පරිපාලන සහ ආයතනික වියදම්	**24,317,232,283**	**19,061,158,765**	**5,256,073,518**	**22**
කාර්ය මණ්ඩල පිරිවැය	10,072,258,508	7,467,364,871	2,604,893,637	26
අලුත්වැඩියා සහ නඩත්තු වියදම්	1,573,885,418	1,880,496,451	(306,611,033)	(19)
මූල්‍ය පිරිවැය	**2,515,661,418**	**2,225,201,499**	**290,459,919**	**13**
විනිමය පරිවර්තන ලාභය /(අලාභය) ණය මත	**3,863,676,146**	**6,121,413,632**	**(2,257,737,486)**	**36.8**

පහත නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

සමාගමේ ආදායම පෙර වසරට සාපේක්ෂව සියයට 14 ක වර්ධනයක් නියෝජනය කරමින් රු. 5,504,419,748 කින් වැඩි වුවද, සමාලෝචිත වර්ෂයේ ලාභය රු. 7,014,103,898 කින් අඩු වී තිබුණි. ඉහළ ආදායමක් තිබියදීත්, මෙම ලාභදායිතාවයේ පහත වැටීමට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වූයේ කාර්ය මණ්ඩල පිරිවැය රු. 2,604,893,637 ක් වූ සැලකිය යුතු ලෙස වැඩිවීමයි.

2.3 අනුපාත විශ්ලේෂණය

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

අනුපාත වර්ගය	2024	2023	2022	2021	2020
ජංගම වත්කම් අනුපාතය (වාර ගණන)	3.08	3.31	4.23	5.98	7.68
ක්ෂණික වත්කම් අනුපාතය (වාර ගණන)	3.03	3.2	4.1	5.88	7.55
තෝලන අනුපාතය (වාර ගණන)	1.46	1.39	2.44	1.66	1.38
ශුද්ධ ලාභ/ (අලාභ) අනුපාතය (%)	48	73	17	-26	-31
මූලික (අලාභ) / කොටසකට ඉපැයීම් (රු.)	105,537	140,606	24,013	-10,417	-12,522
මුළු වත්කම් මත ප්‍රතිලාභ (%)	9	15	3	-2	-2
මගියෙකුට ලැබෙන අදායම	4917	5,083	5,024	5,234	3,373

පහත නිරීක්ෂණ සිදු කරනු ලැබේ.

(අ) 2020 සිට 2024 වර්ෂය දක්වා සමාගමේ ද්‍රවශීලතා තත්ත්වය ක්‍රමයෙන් අඩු වී තිබුණි. මෙම කාලය තුළ ජංගම හා ක්ෂණික අනුපාත දෙකම සැලකිය යුතු ලෙස අඩු වී තිබුණි. විශේෂයෙන් 2020 වර්ෂයේදී 7.68 ක්ව පැවත් ජංගම අනුපාතය 2024 වනවිට 3.08 දක්වා පහත වැටී තිබුණු අතර ක්ෂණික අනුපාතය මෙම කාලය තුළ 7.55 සිට 3.03 දක්වා පහළ ගොස් තිබුණි. මේ මඟින් පෙන්නුම් කරන්නේ සමාගමට පෙර වසරවලට වඩා කෙටිකාලීන වගකීම් ආවරණය කිරීම සඳහා පහසුවෙන් ලබා ගත හැකි වත්කම් අඩු වී ඇති බවයි.

(ආ) 2021 සහ 2024 කාලය තුළ මගියෙකුට ලැබෙන ආදායම සාපේක්ෂව රු. 4,900 හා රු. 5,200 අතර ස්ථාවර ප්‍රවණතාවක සැරි සරා තිබුණි.

(ඇ) 2023 දී 1.39 ගුණයක්ව තිබූ තෝලන අනුපාතය 2024 දී 1.46 දක්වා සුළු වශයෙන් වැඩි වී තිබුණි.

(ඈ) 2023 දී කොටසක මූලික ඉපැයීම (EPS) රු. 140,606 ක සිට 2024 දී රු. 105,537 දක්වා පහත වැටී තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, මෙය තවමත් කොටසකට සැලකිය යුතු ඉපැයීම් අගයක් නියෝජනය කරයි.

3. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

3.1 අනාර්ථික ගනුදෙනු

	විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	ව්‍යාපෘතිය අත්හිටුවන ලද කාල සීමාව තුළ මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල ඉදිකිරීම - අදියර II පියවර II සහ ඒ ආශ්‍රිත කටයුතු සඳහා දරන ලද රු. මිලියන 133.3 ක බැඳීම් ගාස්තු සහ ව්‍යාපෘති පරිපාලන වියදම් අනාර්ථික වී තිබුණි.	මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් නිකුත් කරන ලද GOSL අන්තර්කාලීන ණය ප්‍රතිපත්තිය සමඟ JICA ණය නිදහස් කිරීම, නැවැත්වීම හේතුවෙන්, සැලසුමේ වෙනසක් සිදු කිරීම, කොවිඩ් වසංගතය සහ විදේශ මුදල් අර්බුදයත් සමඟ JICA විසින් ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීම වැනි හේතු නිසා ව්‍යාපෘතිය ප්‍රමාද විය. එබැවින් භාවිතයට නොගත් ණය මුදල සඳහා බැඳීම් ගාස්තු දැරීමට සිදු විය. 2022 දී ව්‍යාපෘතිය අත්හිටුවා පසුව අවසන් කරන ලද නමුත්, ඉදිකිරීම් සහ කොන්ත්‍රාත්කරු බිල්පත් සහ හිමිකම් අවසන් කිරීම සහ නැවත ලංසු කැඳවීමට සූදානම් වීම සඳහා PMU කාර්ය මණ්ඩලය රඳවා ගන්නා ලදී. එබැවින් මෙම ව්‍යාපෘති අක්‍රිය කාලය තුළ PMU වෙත ගෙවීම් කිරීමට සිදු විය.	නිසි ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් හඳුන්වා දීමෙන් සහ අනවශ්‍ය ක්‍රියාකාරකම් අවම කිරීමෙන් මුදලට වටිනාකමක් ලබා ගැනීමට පියවර ගත යුතුවීම.
(ආ)	අනුරාධපුරයේ රජයේ ඉඩමක අනවසර නිවාඩු බංගලාවක් ඉදිකිරීම හේතුවෙන්, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ රු. මිලියන 6.1 ක මුදලක්, ආර්ථික නොවන වියදම් ලෙස කපා හැර තිබුණි.	2024 දී අනුරාධපුර නිවාඩු බංගලාව ඉදිකිරීම සඳහා වැය වූ රු. මිලියන 6.2 ක මුදල, අමාත්‍යාංශ AMC හි මඟ පෙන්වීම සහ AASL හි මූල්‍ය කළමනාකරණ සහ ආදායම් උත්පාදන කමිටුවේ නිර්දේශය මත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය පරිදි කපා හැර තිබුණි.	නිසි ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් හඳුන්වා දීමෙන් සහ අනවශ්‍ය ක්‍රියාකාරකම් අවම කිරීමෙන් මුදලට වටිනාකමක් ලබා ගැනීමට පියවර ගත යුතුවීම.

3.2 හඳුනාගත් පාඩු

	විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	සමාගම විසින් 2002 සහ 2003 දී කතරගම නිවාඩු බංගලාවක් සඳහා ඉඩමක් අත්පත් කර ගැනීමේදී සිදු වී තිබූ සැලකිය යුතු අක්‍රමිකතා හා නොසැලකිලිමත්කම හේතුවෙන් අවසානයේදී ඇතිව තිබූ රු. මිලියන	2002 අගෝස්තු 07 දිනැති කතරගම ප්‍රාදේශීය ලේකම්වරයාගේ ප්‍රතිචාරය අනුව, පොදු සහ සුහසාධන අරමුණක් සඳහා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගමට (AASL) ඉඩම පැවරීමේදී කිසිදු නීතිමය බාධාවක්	සමාගම ඉහළ වටිනාකමක් ඇති වත්කම් අත්පත් කර ගැනීම් වලදී ශක්තිමත් අභ්‍යන්තර පාලනයන්, නීතිමය අධීක්ෂණය සහ

	21 ක අලාභය, අයකර ගැනීමට ගත් නීතිමය උත්සාහයක් ද නිෂ්ප්‍රභා වී තිබුණි.	නොමැති වීමත් හා බලපත්‍රලාභියාට රත්නභූමි ඔප්පුව ලබා දීමත් සමඟ ඉඩම මිලදී ගැනීම සඳහා පාර්ශවයන් අතර විකිණීමේ ගිවිසුමකට එළඹුණි. වර්තමානයේ, එම ඉඩම රජයේ දිගුකාලීන බදු පදනම මත ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගමට බදු දී ඇති අතර, සුභසාධන පියවරක් ලෙස වන්දනාකරුවන්ගේ විවේකාගාරයක් ලෙස AASL ඉඩමේ ඉදිකර ඇති ගොඩනැගිල්ල භාවිතා කරයි. ගම්පහ දිස්ත්‍රික් අධිකරණයේ ගොනු කර ඇති නඩුව නිෂ්ප්‍රභ කිරීමේ තීන්දුව ගැන සෑහීමකට පත් නොවී, AASL තීන්දුවට එරෙහිව ගම්පහ සිවිල් අභියාචනාධිකරණයට අභියාචනයක් ඉදිරිපත් කළේය.	විනිවිදභාවය සඳහා ඇති තීරණාත්මක අවශ්‍යතාවය අවධාරණය කළ යුතුවීම.
(ආ)	1983 සිට කුලී රථ සේවා සැපයීම සඳහා සමාගම, සංගම්/සමාගම් 6ක් සමඟ ගිවිසුම්වලට එළඹ තිබූ අතර, 2025 පෙබරවාරි මාසයේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණයක් මත පදනම්ව, වරින් වර දීර්ඝ කරමින්, අදාළ ගිවිසුම් 2026 පෙබරවාරි දක්වා දීර්ඝ කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, සමාගම 1995.02.01 සිට 1996.02.08 දක්වා අදාළ පාර්ශවයන් සමඟ ඇති කරගත් ගිවිසුම උල්ලංඝනය කිරීම හේතුවෙන්, එම පාර්ශවයන් විසින් ගොනු කරන ලද නඩුවට අදාළ පාර්ශවයන්ට වන්දි ගෙවන ලෙස අධිකරණය, සමාගමට නියෝග කර තිබූ අතර, ඒ අනුව, 2023 ජූලි 22 වන විට වන්දි වශයෙන් රු. මිලියන 23ක් ගෙවා තිබුණි.	ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගමට (AASL) එරෙහිව බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ (BIA) කුලී රථ හිමිකරුවන් විසින් ගොනු කරන ලද නඩු 134 ක තීන්දුව ලබා දුන් අතර, අභියාචනා දෙකකට පසුව සහ මීගමුව සිවිල් අභියාචනා මහාධිකරණයේ එම තීන්දුවට එරෙහිව අභියාචනයක් ඉදිරිපත් කිරීමට නීතිමය පදනමක් නොමැති බව දන්වන ලද ගරු නීතිපතිවරයාගේ උපදෙස් මත, AASL හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් වන්දි ගෙවීම අනුමත කරන ලදී. කෙසේ වෙතත්, ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගම නඩු 117 ක් සඳහා පමණක් වන්දි ගෙවූ අතර අධිකරණයට ප්‍රමාණවත් තොරතුරු ලබා දී නොමැති නඩු 17 ක් සඳහා ගෙවීමට විරුද්ධව තර්ක කළ බව සැලකිල්ලට ගැනීම වැදගත්ය. BIA කුලී රථ සේවාවට අදාළ ගිවිසුම, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ඇතිව, 2026.02.28 දක්වා දීර්ඝ කර ඇත.	ගිවිසුම්ගත නියමයන් සහ නීතිමය අවශ්‍යතාවලට අනුකූල වීම සහතික කිරීම සඳහා සමාගම විසින් දිගුකාලීන සේවා ගිවිසුම් සියල්ල පුළුල් ලෙස සමාලෝචනය කළ යුතුවීම.

3.3 කළමනාකරණ අකාර්යක්ෂමතා

	විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	2024 වර්ෂයේදී සමාගමේ පාරිභෝගික පැමිණිලි කළමනාකරණ පද්ධතියට අනුව, සමාගමට පාරිභෝගික පැමිණිලි 977ක් ලැබී ඇති අතර, ඒ තුළ ගමන් මලු නැතිවීම, වැරදි ලෙස හසුරුවන ලද ගමන් මලු සහ ගමන් මලු වලට හානි වීම ඇතුළත් වේ. එම පැමිණිලි විසඳීම සහ වැළැක්වීමේ පියවර සම්බන්ධයෙන් පසු විපරම් ක්‍රමානුකූලව සිදු නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.	ගුවන් තොටුපල කළමනාකරණ අංශයේ සකස් කර ඇති ක්‍රියා පටිපාටි අත්පොතට අනුකූලව, පැමිණිලි ඊට සම්බන්ධ අභ්‍යන්තර අංශ හෝ බාහිර ආයතන වෙත බෙදා හැරීම කරනු ලබන අංශය අතර AMD අංශයට තමාට අදාළ පැමිණිලි හැර වෙනත් කිසිදු පැමිණිල්ලක් පසු විපරම් නොකරයි.2023 සැප්තැම්බර් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණයක් මගින් පැමිණිලි පසු විපරම් කටයුතු ISO ප්‍රධානියාට භාර දී ඇති අතර, ඒ අනුව ලැබුණු සියලුම පැමිණිලි එතැන් සිට ISO ප්‍රධානියා වෙත යොමු කරනු ලබන අතර එහි ප්‍රතිඵල AM අංශය වෙත දැනුම් දෙනු නොලැබේ. එබැවින් ජාතික විගණන කාර්යාලය සඳහා සපයා ඇති තොරතුරු වල ඒවා ඇතුළත් කර නොමැත.	කාලෝචිත ලෙස පසු විපරම් කිරීම සහ විසඳීම සඳහා ව්‍යුහගත ක්‍රියාවලියක් ක්‍රියාත්මක කිරීමෙන් සමාගම සිය පාරිභෝගික පැමිණිලි කළමනාකරණ පද්ධතිය වැඩිදියුණු කළ යුතුවීම.
(ආ)	සමාගම නිලධාරීන් පත් කිරීමේදී අදාළ බලධාරීන්ගෙන් අධ්‍යාපනික හා වෘත්තීය සුදුසුකම් සත්‍යාපනය කර නොමැති බව නියැදි විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය.	සම්මත පිළිවෙතක් ලෙස, සියලුම නව පත්වීම්ලාභීන්ගේ SORP හි සඳහන් අධ්‍යාපනික සහ වෘත්තීය සුදුසුකම් අදාළ බලධාරීන් සමඟ සත්‍යාපනය කරනු ලබන අතර සත්‍යාපන වාර්තා මත පදනම්ව සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග ද ගනු ලැබේ.	ඕනෑම නිලධාරියෙකු පත් කිරීමට පෙර අදාළ ආයතන හෝ සහතික කිරීමේ ආයතන සමඟ සියලුම අධ්‍යාපනික සහ වෘත්තීය සුදුසුකම් සත්‍යාපනය කිරීම සඳහා විධිමත් ක්‍රියා පටිපාටියක් සමාගම විසින් ස්ථාපිත කර බලාත්මක කළ යුතුවීම.
(ඇ)	2023 පෙබරවාරි 07 දිනැති අංක.අමප/23/0154/604/014 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයට අනුව, සමාගම ශ්‍රී ලංකා රජය (GOSL) සමඟ අවබෝධතා ගිවිසුමක් අත්සන් කිරීමට සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දැක්වෙන ඇ.ඩො මිලියන 102.4 ට සමාන රු. මිලියන 30,423 ක විදේශ ණය මුදල පිළිබඳ ගිණුම් පොත් සකස් කිරීමට අවශ්‍ය විය. තවද ණය සේවා වාරික මහා භාණ්ඩාගාරය වෙත ප්‍රේෂණය කිරීමද අවශ්‍ය විය. කෙසේ වෙතත්, සමාගම අවබෝධතා ගිවිසුම අත්සන්	කෙටුම්පත් අවබෝධතා ගිවිසුම ඉල්ලා මුදල් අමාත්‍යාංශයට නැවත නැවතත් සිහි කැඳවීම් යවා ඇති අතර ඒ සඳහා ප්‍රතිචාර අපේක්ෂාවෙන් සිටී. 2025 පෙබරවාරි මාසයේදී භාණ්ඩාගාර නිලධාරීන් සමඟ සාකච්ඡාවක් පැවැත්වූ අතර පවතින අවබෝධතා ගිවිසුම යැවීමට එකඟ වූ නමුත් තවමත් අපේක්ෂාවෙන් සිටී. මෙය AASL පාලනයෙන් බැහැරය.	අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයට අනුකූල වීම සඳහා සමාගම වහාම පියවර ගත යුතුවීම.

	කිරීමට සහ ගිණුම් පොත් සකස් කිරීමට සහ ණය වාරික මහා භාණ්ඩාගාරයට ප්‍රේෂණය කිරීමට අපොහොසත් වී තිබුණි.		
(ඇ)	සමාගම, අනෙකුත් ගුවන්තොටුපළවල සහ BIADP අදියර II අදියර 2 ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය ප්‍රතිඵල, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල වෙන වෙනම හෙළිදරව් කිරීමට පියවර ගෙන නොතිබුණි.	කළමනාකරණය, දක්වා ඇති කරුණු හේතුවෙන් ආංශික මට්ටමේ මූල්‍ය තොරතුරු වෙන වෙනම අනාවරණය කර නොමැති අතර, විවේකාගාර ඇතුළු මෙහෙයුම් සඳහා ආදායම සහ වියදම් උපචිත පදනම යටතේ හඳුනා ගනිමින්, අදාළ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වීම සහතික කරයි. සමස්ත හෙළිදරව් කිරීම් මඟින් පරිශීලකයින්ට ආයතනයේ මූල්‍ය කාර්ය සාධනය පිළිබඳ අදාළ සහ අර්ථවත් අවබෝධයක් ලබා දෙන බව අපි විශ්වාස කරමු.	සමාගම, විනිවිදභාවය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා අනෙකුත් ගුවන්තොටුපළවල සහ BIADP අදියර II අදියර 2 ව්‍යාපෘතියේ මූල්‍ය ප්‍රතිඵල, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල වෙන වෙනම හෙළිදරව් කිරීමට වහාම පියවර ගත යුතුවීම.

3.4 මෙහෙයුම් අකාර්යක්ෂමතා

පහත නිරීක්ෂණ සිදු කරනු ලැබේ.

	විගණන කිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ)	**මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලෙහි කාර්යසාධනය (MRIA)** සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ MRIA හි මෙහෙයුම් පිරිවැය රු.මිලියන 3,600.8 ක් ලෙස වාර්තා වී තිබුණු අතර එය රු. මිලියන 242 ක් වූ මෙහෙයුම් ආදායම මෙන් 14 ගුණයක් විය. තවද, ගුවන් තොටුපලේ මෙහෙයුම් පාඩුව රු. මිලියන 3,358.6 ක් වූ අතර විදේශ විනිමය ලාභයේ බලපෑම හේතුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා බදු පසු ශුද්ධ ලාභය රු. මිලියන 879.7 ක් විය. 2018 සිට 2024 වර්ෂය දක්වා බදු පසු සමුච්චිත ශුද්ධ පාඩුව රු. මිලියන 39,369 කි. මත්තල ගුවන් තොටුපලේ අපේක්ෂිත වාර්ෂික මගී ධාරිතාව මිලියනයක් පමණ වුවද, පසුගිය වසර හය තුළ මුළු මගීන් සංඛ්‍යාව 321,577 ක් පමණක් වූ අතර පසුගිය වසර හය තුළ මුළු ගුවන් ගමන් වාර සංඛ්‍යාව 3,596 කි. එබැවින් මිල ඉහළ යාම සහ විචලනයන් ඇතුළුව ගුවන් තොටුපළ ඉදිකිරීම සඳහා වැය කර තිබූ	MRIA සම්බන්ධයෙන්, යෝජිත මෙහෙයුම් භාරදීමේ අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය අවලංගු කිරීමත් සමග, AASL විසින් ක්ෂේත්‍ර 09ක් යටතේ නිශ්චිතව දක්වා ඇති ඍජු/වක්‍ර ගුවන් සේවා ආශ්‍රිත ව්‍යාපාර සඳහා EOI/RFP සඳහා නව ආයෝජන කැඳවීමට යෝජනා කර එය ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතී.	සැලසුම් කළ පරිදි මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ වඩාත් කාර්යක්ෂම, ඵලදායී සහ ලාභදායී ආකාරයකින් ක්‍රියාත්මක කිරීමට සහ වැඩිදියුණු කිරීමට පියවර ගත යුතුවීම.

ඇ.ඩො මිලියන 247.7 ට සමාන රු. මිලියන 36,564 ක මුළු මුදල, ඵලදායී ලෙස භාවිතා කර නොතිබුණි. තවද, ඉහත ඉදිකිරීම සඳහා මුලිකව ලබාගත් ඇ.ඩො මිලියන 190 ක විදේශ ණය සඳහා මුළු ණය පොලිය ලෙස සමාගම විසින් විසින් රු. මිලියන 1,590 ක් ගෙවා තිබුණි.		
(ආ) **කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලෙහි කාර්යසාධනය (CIAR) - රත්මලාන**		
සමාලෝචිත වර්ෂයේ රු. මිලියන 112 ක අලාභය ද ඇතුළුව, 2018 සිට 2024 වර්ෂය දක්වා CIAR - රත්මලාන සමුච්චිත අලාභය රු.මිලියන 2,720.8 ක් විය. CIAR - රත්මලාන ගුවන් තොටුපළ, ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළක් ලෙස සංවර්ධනය කිරීමෙන් අනතුරුව 2020 සිට 2024 දක්වා කාලය තුළ ජ්‍යාත්‍යන්තර ගුවන් යානා සංචලනයන් 203 ක් වූ අතර 2020 සිට 2024 දක්වා කාලය තුළ මගී සංචලනයන් 164 ක් විය.	භාණ්ඩාගාරයට 40% ක් ප්‍රේෂණය කිරීමෙන් පසු 2024 වසර සඳහා CIAR රු. මිලියන 113 ක වාර්ෂික අලාභයක් වාර්තා කර තිබුණි. භාණ්ඩාගාර ප්‍රේෂණ සිදු නොකළේ නම්, 2024 වසර සඳහා CIAR රු. බිලියන 1 කට වඩා ශුද්ධ ලාභයක් ලබා හැකිව තිබුණි.	රත්මලාන ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ වඩාත් කාර්යක්ෂම, ඵලදායී සහ ලාභදායී ආකාරයකින් ක්‍රියාත්මක කිරීමට සහ වැඩිදියුණු කිරීමට පියවර ගත යුතුවීම.
(ඇ) **යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලෙහි කාර්යසාධනය (JIA)**		
(i) 2019 ඔක්තොම්බර් 17 දින යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ආරම්භ කර තිබුණි. කෙසේ වුවද, ගුවන් තොටුපළ ආරම්භයේ සිට ගුවන් යානා සංචලනයන් 1.480 ක් සමඟ මගී සංචලන 36,993 ක් පමණක් සිදු විය. 2024 වර්ෂයේ රු. මිලියන 76.2 ක ශුද්ධ ලාභය ඇතුළුව පසුගිය වසර 05 තුළ වාර්තා වූ සමුච්චිත අලාභය රු.මිලියන 141.1 ක් විය. සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ආදායම සහ මෙහෙයුම් වියදම් පිළිවෙලින් රු. මිලියන 286 ක් සහ රු. මිලියන 210ක් විය.	වර්තමානයේ JIA ලාභ උපයමින් සිටින අතර 2025.04.30 දිනෙන් අවසන් වූ මාස 4 සඳහා රු. මිලියන 22 ක ශුද්ධ ලාභයක් උපයා ඇත. එසේම 2024.12.31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා මුළු ආදායම රු. මිලියන 286 ක් වන අතර ලාභය රු. මිලියන 76 ක් වාර්තා කර ඇත.	යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ වඩාත් කාර්යක්ෂම, ඵලදායී, ලාභදායී ආකාරයකින් ක්‍රියාත්මක කිරීමට සහ වැඩිදියුණු කිරීමට සහ නව ගුවන් සේවා ආකර්ෂණය කර ගැනීමට පියවර ගත යුතුවීම.
(ii) 2019 ජුනි 13 දිනැති අංක AE/1/3/(CA/19/162) දරන ලිපිය මගින් අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය සහිතව යාපනය ගුවන් තොටුපළ	වත්මන් ගුවන් සේවා අවශ්‍යතාවලට ගැලපෙන පරිදි දෙවන අදියර සංවර්ධනය සිදු කෙරෙන අතර මහජන මුදල් සඳහා වගකිවයුතු ආයතනයක් ලෙස ශක්‍යතා	කැබිනට් තීරණ සහ කමිටු වාර්තාවේ අවශ්‍යතා සපුරාලීමට පියවර ගත යුතුවීම.

	කලාපීය ගුවන් තොටුපළක් ලෙස සංවර්ධනය හා වැඩිදියුණු කිරීම සම්බන්ධයෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් විසින්, සමාගම වෙත උපදෙස් ලබා දී තිබුණි. එම ලිපියට අනුව, රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා විසින් පත් කරන ලද කෘත්‍යාධිකාරී මණ්ඩලයේ නිර්දේශ අනුව, වහාම ක්‍රියාත්මක වන පරිදි යාපනය ගුවන් තොටුපළ අදියර 03කින් 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.	අධ්‍යයනයෙන් පසු නියම වේලාවට ආරම්භ කෙරේ. තවද,ඉල්ලුම මත වර්තමාන මෙහෙයුම් සඳහා කටයුතු කරනු ලැබේ.	
(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 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.	AASL විසින් JIA සඳහා ව්‍යාපාර සැලැස්ම සකස් කර ඇති අතර තවදුරටත් යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීමට පෙර JIA සඳහා ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් සිදු කිරීමට යෝජනා කර ඇත.	පවතින ගුවන් සේවා වාර ගණන වැඩි කිරීමට සහ නව ගුවන් සේවා ආකර්ෂණය කර ගැනීමට සවිස්තරාත්මක අලෙවිකරණ සැලැස්මක් සකස් කළ යුතුවීම.
(ඇ)	**මඩකලපුව ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලෙහි කාර්යසාධනය (BTIA)**		
	මඩකලපුව ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ 2018 මාර්තු 25 දින සිවිල් වැසියන් සඳහා නැවත විවෘත කර තිබුණි. පසුගිය වසර පහ තුළ මෙහෙයුම් වියදම් ලෙස රු. මිලියන 116ක් වැය කර තිබුණද, කිසිදු ආදායමක් උපයා නොතිබුණි.	BTIA හි ධාවන පථයේ දිග සීමාවන් හේතුවෙන්, ගුවන් යානා යොමු කේතය (ICAO) "A" සහ "B" කාණ්ඩවලින් ඔබ්බට ගුවන් යානා එහි ගොඩ බැස්සවිය නොහැක. බොහෝ විට, මෙම කාණ්ඩවලට ජාත්‍යන්තර ගුවන් යානා ඇතුළත් නොවේ, කුඩා ගුවන් යානයක් ප්‍රවාහනය කරන විට	මඩකලපුව ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ වඩාත් කාර්යක්ෂම, ඵලදායී සහ ලාභදායී ආකාරයකින් ක්‍රියාත්මක කිරීමට සහ වැඩිදියුණු කිරීමට පියවර ගත යුතුවීම.

සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ඉපැයූ ආදායම රු.674.000 ක් පමණක් වුවද, මෙහෙයුම් වියදම රු.මිල්යන 29 ක් විය. ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළක් ලෙස සංවර්ධනය කිර තිබුණද, 2020 සිට 2024 දක්වා කාලය තුළ ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් කිසිවක් වාර්තා වී නොතිබුණි.	හෝ ඉන්දියාවෙන් හෝ මාලදිවයිනෙන් ත්‍රාසජනක අරමුණු සඳහා ගමන් කරන අයෙකුට මිස, ඔවුන්ට මන්දගාමී වේගයකින් සීමිත විදදරාගැනීමක් ඇති බැවින් හා එහි ධාවන පථ දිග මීටර් 1500 / අඩි 5000 දක්වා සීමාවීම හේතුවෙන් BDA ප්‍රධාන වශයෙන් ක්‍රියාත්මක විය හැක්කේ දේශීය ගුවන් තොටුපළක් ලෙස පමණකි. මෙම දෘෂ්ටිකෝණයෙන් පවා, අපේක්ෂිත ROI සාක්ෂාත් කර ගැනීම රඳා පවතින්නේ දේශීය සංචාරක ව්‍යාපාරයේ වර්ධනය මත වන අතර, එය තවමත් සැලකිය යුතු ප්‍රගතියක් පෙන්නුම් කර නොමැත. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, BDA හි ජාත්‍යන්තර තත්ත්වය ඉවත් කර නිල වශයෙන් එය දේශීය ගුවන් තොටුපළක් බවට පත් කරන ලෙස AASL රේඛීය අමාත්‍යාංශයට යෝජනා කර ඇත. තවද, ක්ෂණිකව පිරිවැය ඉතිරි කිරීමේ පියවරක් ලෙස, AASL විසින් සාමාන්‍ය මෙහෙයුම් සඳහා BDA නැවත ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවට (SLAF) භාර දීමට යෝජනා කර ඇත.	
(ඉ) ලෝක ගුවන්තොටුපළ ශ්‍රේණිගත කිරීම ඉන්ටර්නැෂනල් එයාර්පෝට් කවුන්සිලය (ACI) විසින් 2018 වසරේ ලෝක ගුවන් තොටුපළ පිළිබඳව නිකුත් කරන ලද තොරතුරුවලට අනුව, ලෝකයේ ගුවන් තොටුපළවල් 2583 කින් ශ්‍රී ලංකාව, මුළු ගුවන් සංචලනය අතින් 370 වැනි ස්ථානයේද, මුළු මගී සංචලනය අතින් 205 වැනි ස්ථානයේද සහ මුළු භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය අතින් 89 වන ස්ථානයේ ද පසුවේ. කෙසේ වෙතත්, 2024 වසරේ ACI මූලික වාර්තාවට අනුව, ගුවන් තොටුපළ 1,817 කින්, ශ්‍රී ලංකාව මුළු ගුවන් සංචලනය අතින් 361 වන ස්ථානයේද, මුළු මගී සංචලනය අතින් 228 වන ස්ථානයේද, සහ මුළු භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය අතින් 07 වන ස්ථානයේද විය.	එකඟයි.	ගෝලීය ගුවන් සේවා කර්මාන්තය තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ තත්ත්වය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා සමාගම ක්‍රියාකාරී පියවර ගත යුතුවීම.
(ඊ) ආසියා පැසිපික් කලාපයේ ගුවන්තොටුපළ ශ්‍රේණිගත කිරීම ජාත්‍යන්තර එයාර්පෝට් කවුන්සිලය (ACI) විසින් 2018 වසරේ ලෝක ගුවන් තොටුපළ පිළිබඳව නිකුත් කරන ලද තොරතුරුවලට අනුව, ආසියා පැසිෆික් කලාපයේ ගුවන් තොටුපළ 852	එකඟයි.	ගෝලීය ගුවන් සේවා කර්මාන්තය තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ තත්ත්වය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා සමාගම ක්‍රියාකාරී පියවර

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, 2024 වසරේ ACI මූලික වාර්තාවට අනුව, ගුවන් තොටුපළ 540 කින්, ශ්‍රී ලංකාව මුළු ගුවන් සංචලනය අනුව 71 වන ස්ථානයේත්, මුළු මගී සංචලනය අනුව 59 වන ස්ථානයේත්, සහ මුළු භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය අනුව 31 වන ස්ථානයේත් පසු විය.		ගත යුතුවීම.

3.5 නිෂ්කාර්ය හෝ ඌන උපයෝජිත දේපල, පිරියත හා උපකරණ

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
2025 මාර්තු 07 වන දින වන විට, මත්තල ගුවන්තොටුපළේ වර්ග අඩි 1,522 කින් යුත් ස්ථාන හයක් කුලියට දීම මගින් සමාගමට ආදායම් උත්පාදනය කර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.	පුරප්පාඩු ඇතිවීමට ප්‍රධාන හේතු අතරට: ස්ථාන දෙකක කාර්ය සාධනය අඩු වීම හේතුවෙන් ක්‍රියාකරු ගිවිසුම් කලින් අවසන් කිරීම; එක් ස්ථානයක් සඳහා සාර්ථක ලංසුකරුවන් නොමැතිවීම; ස්ථාන දෙකක් සඳහා අවශ්‍යතා තක්සේරුව සිදු කරමින් පැවතීම; සහ එක් ස්ථානයක් සඳහා ඉල්ලුමක් නොමැතිවීම දැක්විය හැතිය.	පවතින අවස්ථා තක්සේරු කර නිර්දේශ ලබා ගැනීම සඳහා කමිටුවක් පත් කළ යුතුය. පසුව, ඒ අනුව ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුවීම.

3.6 වත්කම් කළමනාකරනය

	විගණන නිරීක්ෂණය	**කලමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම**	**නිර්දේශය**
(අ)	විගණනයට ඉදිරිපත් කරන ලද තොරතුරුවලට අනුව, රු. මිලියන 7.5 ක් වටිනා වාහන දොළහක්, සමාගමේ පරිශ්‍රය තුළ	වාහන 45කින් 7ක් තක්සේරු ක්‍රියාවලියේදී මග හරි ඇත. වාහන 13 සඳහා තක්සේරු කිරීම සඳහා පියවර ගනිමින් පවතී.	සමාගම වගවීම වැඩි දියුණු කිරීම, වත්කම් අහිමි වීමේ හෝ අයථා පරිහරණය කිරීමේ අවදානම අඩු කිරීම සහ මූල්‍ය

	නොමැතිවීම හේතුවෙන් සත්‍යාපනය කිරීමට නොහැකි වී තිබුණි.		වාර්තාකරණයේ විශ්වසනීයත්වය සහතික කිරීම සඳහා වත්කම් කළමනාකරණ පරිචයන් වැඩිදියුණු කළ යුතුවීම.
(ආ)	අකුරේගොඩ භූමිය සඳහා විකල්ප ඉඩමක් වෙන් කිරීමට සහ නව අධි-සංඛ්‍යාත සම්ප්‍රේෂණ මධ්‍යස්ථානය ස්ථාපිත කිරීම සඳහා රු. මිලියන 161 ක් ලබා දීමට අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, ඒ වෙනුවට සීතාඑළිය කඳපොළ වනාන්තරයෙන් වෙන් කර තිබූ ඉඩමේ අයිතිය සමාගමට පවරා නොතිබූ අතර, අරමුදල් ලබා ගැනීමට ද ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.	AASL ආයතනයට සුදුසු විකල්ප ඉඩමක් ලබා ගැනීමට මැදිහත් වන ලෙසත්, රු. මිලියන 161 ක හිමිකම් පෑමක් ලබා ගැනීමටත් සහ සමාගමට කිසිදු මූල්‍යමය බැඳීමක් නොමැතිව දැනටමත් වෙන් කර ඇති ඉඩමේ අයිතිය සහතික කරන ලෙසත් ඉල්ලා 2024 ජූලි 01 දිනැති ලිපියක් වරාය, නාවික සහ ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වෙත යොමු කරන ලදී.	තවදුරටත් ප්‍රමාදයන් වළක්වා ගැනීමට සහ පොදු සම්පත් නිසි ලෙස භාවිතා කිරීම සහතික කිරීම සඳහා, වෙන් කරන ලද අරමුදල් භාවිතා කරමින් නව සම්ප්‍රේෂණ මධ්‍යස්ථානය ස්ථාපිත කිරීම ඇතුළුව කැබිනට් තීරණය සම්පූර්ණයෙන්ම ක්‍රියාත්මක කිරීමට පියවර ගත යුතු වීම.
(ඇ)	2013 සහ 2014 වර්ෂවලදී මත්තල ගුවන්තොටුපලේ ආරක්ෂක ගොඩනැගිලි සංකීර්ණය ඉදිකිරීම සඳහා රු. මිලියන 18.7 ක් දරා තිබුණද, සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටත් ඉදිකිරීම් කටයුතු සම්පූර්ණ කර නොපැවතුණි.	මෙම ව්‍යාපෘතිය 2024 සහ 2025 අයවැය යෝජනාවට ඇතුළත් කර තිබුණද, පවතින ආයෝජන යෝජනාව හේතුවෙන් කළමනාකාරිත්වය විසින් අනුමැතිය ලබා නොදුනි.	ආරක්ෂක ගොඩනැගිලි සංකීර්ණයේ වත්මන් තත්ත්වය, භාවිතයේ පහසුව සහ වටිනාකම තීරණය කිරීම සඳහා සමාගම වහාම තක්සේරුවක් කළ යුතු වීම.
(ඈ)	සමාගම පිහිටවූ 1983 වර්ෂයේ සිට 2024 දෙසැම්බර් 31 දක්වා, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අනුමැතිය ලබා නොගෙන, ගුවන්තොටුපළ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය සඳහා (මත්තල ඉඩම් සහ වත්කම් හැර) දේපළ, යන්ත්‍ර සහ උපකරණවල රු.මිලියන 105,517 ක් ආයෝජනය කර තිබුණි.	රජය වෙනුවෙන් චංචල සහ නිශ්චල දේපළ පවත්වා ගෙන යන අතර CAASL වෙත පවරා ඇති ඉඩම්වල සංවර්ධන කටයුතු අඛණ්ඩව සිදු කරයි. එවකට රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ හිටපු ලේකම් / රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුවේ සභාපතිවරයා ද ප්‍රකාශ කර ඇත්තේ AASL හට සංවර්ධන කටයුතු දිගටම කරගෙන යා හැකි බවත් ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි හිමිකාරිත්වය AASL පාලනයෙන් බැහැරව ඇති බවත්ය. (AMC ව්‍යවස්ථාව 28.02.2024 බලන්න). එසේම, 2025 මැයි 3 වන දින DGCA ද සමඟ රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ පැවති පූර්ව COPE රැස්වීමේදී, රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා පැහැදිලිවම අවධාරණය කළේ මෙම කාරණය මුදල් අමාත්‍යාංශය සමඟ සාකච්ඡා කරන බවයි, මන්ද මෙය AASL හි විෂය පථයෙන් බැහැර වන බවත්ය..	ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ පූර්ව එකඟතාවය ඇතිව, ගුවන්තොටුපළ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනයට අදාළ සියලු අනාගත ප්‍රාග්ධන ආයෝජන, අදාළ නියාමන අවශ්‍යතාවලට අනුකූලව සිදු කරන බවට සමාගම සහතික විය යුතු වීම.

3.7 ව්‍යාපෘති හෝ ප්‍රාග්ධන වැඩ ප්‍රමාදයන්

විගණන නිරීක්ෂණය	කලමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
සමාගම, වර්ෂය තුළ මුළු වටිනාකම රු. මිලියන 30,495ක් වූ රු. මිලියන 50කට වැඩි ව්‍යාපෘති 63ක් නිම කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. ඉන් 2024 වර්ෂයේදී නිම කිරීමට නියමිතව තිබූ ප්‍රසම්පාදන 19 කින් අවසන් කර ඇත්තේ 4ක් පමණි. රු. මිලියන 5,984 ක වටිනාකමක් ඇති ඉතිරි ව්‍යාපෘති 15 තවමත් ප්‍රසම්පාදන මූලික අදියරවල පැවති අතර, ඉන් 10ක් හදිසි යැයි සලකුණු කර තිබුණි.	ව්‍යාපෘති තිස් නවයක් ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින අතර, ව්‍යාපෘති දෙකක් අවලංගු කර ඇත.	විශේෂයෙන් හදිසි ව්‍යාපෘති ලෙස වර්ගීකරණය කර ඇති ව්‍යාපෘති සඳහා කාලෝචිතව ක්‍රියාත්මක කිරීම සහතික කිරීම සඳහා සමාගම සිය ව්‍යාපෘති සැලසුම් කිරීම සහ ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලීන් ශක්තිමත් කළ යුතු වීම.

3.8 කොන්ත්‍රාත් පරිපාලනයේ අඩුපාඩු

විගණන නිරීක්ෂණය	කලමනාකරණයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) පැකේජය A - මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල හා ඒ ආශ්‍රිතව ඉදිකිරීම.		
(I) බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ මගීන් හැසිරවීමේ ධාරිතාව වැඩි කිරීම සහ ගුවන්තොටුපළ යටිතල පහසුකම් පුළුල් කිරීමත් සමඟ මගී පහසුව වැඩි දියුණු කිරීම, එමඟින් විදේශීය රටවල් සමඟ සම්බන්ධතාවය වැඩි දියුණු කිරීම සහ සංචාරක කර්මාන්තය ඇතුළු ආර්ථික වර්ධනය ප්‍රවර්ධනය කිරීමට දායක වීමේ අරමුණින් ඉහත ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කර තිබුණි.		
(i) 2012 සහ 2016 වර්ෂවල දී ව්‍යාපෘතිය මූල්‍යාණය සඳහා ජපන් යෙන් මිලියන 74,397 ක මූල්‍ය පහසුකම් ලබාගැනීමට අදාලව ජපන් ජාත්‍යන්තර සහයෝගිතා ආයතනය (JICA) සමග ගිවිසුම් අත්සන් කර තිබුණි. 2024 දෙසැම්බර් 31 වන විට ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් ජපන් යෙන් මිලියන 26,862.38 ක් (මුළු ණය මුදලෙන් 36% ක්) පමණක් භාවිතා කර තිබුණි. 2022 මාර්තු 16 දින ජපන් යෙන් මිලියන 475 ක් වූ පළමු ණය වාරිකය ගෙවා තිබුණු 2012 වර්ෂයේ ලබා ගෙන තිබූ (SLP 104) ණය මුදල සඳහා වසර 10 ක සහන කාලයක් ඇතුළුව වසර 40 ක ආපසු ගෙවීමේ කාලපරිච්ඡේදයක් විය. සමාගම විසින් ණය මුදල් ඌන ලෙස භාවිතා කිරීම හේතුවෙන්	ව්‍යාපෘතිය ප්‍රමාදවීම හේතුවෙන් ප්‍රමාද ගාස්තු සහ අතිරේක පොලි වියදම් JICA වෙත ගෙවීමට සිදු විය.	විශේෂයෙන් බාහිර ණය හරහා අරමුදල් සපයන ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ප්‍රමාදයන් වළක්වා ගැනීම සඳහා, ව්‍යාපෘති සැලසුම් කිරීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ අධීක්ෂණ යාන්ත්‍රණයන් ශක්තිමත් කිරීමට සමාගම වහාම පියවර ගත යුතු වීම.

	2013 අප්‍රේල් 22 සිට 2024 දෙසැම්බර් 31 දක්වා බැඳීම් ගාස්තු (commitment charges) ලෙස JICA වෙත (ජපන් යෙන් මිලියන 247.9 කට සමාන) රු.මිලියන 351.8 ක් ගෙවා තිබුණු අතර එම කාල සීමාව අවසන් වන විට රු. මිලියන 61.2 (යෙන් මිලියන 35.7) ක පොලී ගෙවීම් ද ගෙවිය යුතුව තිබුණි.		
(II)	(i) 2007 දෙසැම්බර් මාසයේ අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයකට අනුව, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ මගී ධාරිතාව වාර්ෂිකව මිලියන 6 සිට මිලියන 12 දක්වා පුළුල් කිරීම සඳහා සැලසුම් සහ උපදේශන සේවා සැපයීම සඳහා ජපන් හවුල් සමාගමක් තෝරා ගෙන තිබුණි. 2009 සහ 2012 අතර කාලය තුළ සම්පූර්ණ කර තිබුණු අතර ඒ සඳහා AASL රු. මිලියන 344.5 ක් ගෙවා තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, 2013 දී, මගීන් මිලියන 15 ක ඉහළ මගී ධාරිතාවක් ඉලක්ක කර ගනිමින් ව්‍යාපෘතිය නැවත සැලසුම් කරන ලද අතර, එමගින් මුල් සැලැස්ම භාවිතයට ගත නොහැකි වීම හේතුවෙන් ඒ ආශ්‍රිත වියදම් ආනාර්ථික වී තිබුණි. (ii) ව්‍යාපෘතිය ප්‍රතිනිර්මාණය කිරීමට ඉහත ජපන් හවුල් සමාගමම තෝරා ගන්නා ලද අතර, 2014 මාර්තු 03 වන දින මාස 47 ක උපදේශන කාලයක් සඳහා ඇ. ඩො. මිලියන 1.3 ක්, ජපන් යෙන් මිලියන 1,367.5 ක් සහ රු. මිලියන 519.6 ක් සඳහා ගිවිසුමක් අත්සන් කර තිබුණි. 2016 සහ 2023 දී සිදු කරන ලද සංශෝධන හේතුවෙන් - වාස්තු විද්‍යාත්මක වෙනස්කම්, පර්යන්ත පිරිසැලසුම් ගැලපීම්, වහල සැලසුම් වෙනස් කිරීම්, B පැකේජය සඳහා දීර්ඝ කරන ලද අධීක්ෂණය සහ A පැකේජය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ වෙනස්කම් ආමන්ත්‍රණය කරමින්, උපදේශන කාලය මාස 84 කින් (අවුරුදු 7) දීර්ඝ කරන ලද අතර, මුළු ගිවිසුම් කාලය මාස 131 දක්වා වැඩි කර තිබුණි. ඇ. ඩො. 178,589 ක්, ජපන් යෙන් මිලියන 1,612.4 ක් සහ රු. මිලියන 808.6 ක අමතර ගාස්තු දැරීමට සිදු වී තිබුණි. 2014 සිට 2024 මාර්තු 31 දක්වා, සැලසුම් සහ උපදේශන සේවා සඳහා රු. මිලියන 4,563.4 ක් (ජපන් යෙන් මිලියන 2,772.4 ට සමාන) ගෙවා තිබුණි.	රට තුළ විකාශනය වන තත්වයන් හේතුවෙන්, අනාගත ගුවන් සේවා ඉල්ලුමට ගැලපෙන පරිදි සැලසුම සංශෝධනය කිරීම අවශ්‍ය විය.	ප්‍රධාන උපදේශන සහ සැලසුම් කොන්ත්‍රාත්තුවලට සම්බන්ධ වීමට පෙර සමාගම විසින් සම්පූර්ණ ශක්‍යතා අධ්‍යනයක් සිදු කර දිගුකාලීන ඉල්ලුම පුරෝකථනය කිරීම සහතික කර තිබිය යුතු වීම.

(III) 2014 වර්ෂයේදී මෙම ව්‍යාපෘතියට අදාළ ඉදිකිරීම් කටයුතු A, B සහ C පැකේජ යටතේ සිදු කිරීමට තීරණය කර තිබූ අතර A සහ C පැකේජ නැවත ඒකාබද්ධ කිරීමෙන් ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත්තු පැකේජය A සහ B ලෙස ප්‍රදානය කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, ඉහත A පැකේජයේ බහු මහල් රථගාලක් ඉදිකිරීම සඳහා වූ අයිතමය (C පැකේජයට ඇතුළත් කර තිබුණු) විෂය පථය වෙනස් කිරීම යටතේ ව්‍යාපෘතියෙන් ඉවත් කර ඇති අතර ඒ සඳහා වෙන් කරන ලද රු. මිලියන 2,296 ක මුදලක් ව්‍යාපෘති පිරිවැයට ඇතුළත් කර තිබුණි. ඉදිකිරීම් සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණ සිදු කරන ලදී.	එකඟයි.	විශේෂයෙන් බාහිර ණය හරහා අරමුදල් සපයන ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ප්‍රමාදයන් වළක්වා ගැනීම සඳහා, ව්‍යාපෘති සැලසුම් කිරීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ අධීක්ෂණ යාන්ත්‍රණයන් ශක්තිමත් කිරීමට සමාගම වහාම පියවර ගත යුතු වීම.
(i) B පැකේජය යටතේ, දූරස්ථ ඒප්‍රන් සහ කුලී රථ මාර්ග ඉදිකිරීම සිදු කෙරෙන අතර, ගුවන්තොටුපළේ දැනට පවතින ගුවන් යානා නැවැත්වීමේ ඉඩකඩ සංඛ්‍යාව 25 සිට 48 දක්වා වැඩි කිරීමට අපේක්ෂා කරන ලදී.	එකඟයි.	විශේෂයෙන් බාහිර ණය හරහා අරමුදල් සපයන ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ප්‍රමාදයන් වළක්වා ගැනීම සඳහා, ව්‍යාපෘති සැලසුම් කිරීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ අධීක්ෂණ යාන්ත්‍රණයන් ශක්තිමත් කිරීමට සමාගම වහාම පියවර ගත යුතු වීම.
(ii)මෙම පැකේජය ඉදිකිරීම සඳහා අවම ලංසුව ඉදිරිපත් කළ හසාමා ඇන්ඩෝ සංස්ථාව සමඟ 2017 පෙබරවාරි 28 වන දින ගිවිසුම් අත්සන් කර ඇති අතර, එහි වටිනාකම රු. මිලියන 6,117.8 කි. මාස 30 ක කොන්ත්‍රාත් කාලයක් ඇති මෙම පැකේජයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු 2019 ඔක්තෝබර් 24 වන දින අවසන් කිරීමට නියමිතව තිබුණද, එහි ඉදිකිරීම් කටයුතු 2022 ජනවාරි 26 වන දින අවසන් කර තිබුණි. ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා හසාමා ඇන්ඩෝ ඉදිකිරීම් සමාගමට රු. මිලියන 6,884.6 ක මුදලක් ගෙවා තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, මෙම කොන්ත්‍රාත්තුවට අදාළ ඉදිකිරීම් සහ අනෙකුත් වත්කම් සඳහා රු. මිලියන 8448.6 ක මුදලක් ප්‍රග්ධනිත කර තිබුණි.	එකඟයි.	විශේෂයෙන් බාහිර ණය හරහා අරමුදල් සපයන ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ප්‍රමාදයන් වළක්වා ගැනීම සඳහා, ව්‍යාපෘති සැලසුම් කිරීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ අධීක්ෂණ යාන්ත්‍රණයන් ශක්තිමත් කිරීමට සමාගම වහාම පියවර ගත යුතු වීම.
(iii) අදාළ මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් පිළිබඳ ව්‍යාපෘති ප්‍රධානියාගේ පැහැදිලි කිරීමට අනුව, පැකේජය A ඉදිකිරීම හේතුවෙන් ගුවන් තොටුපළ නැවැත්වීමේ ස්ථාන 23 න්	එකඟයි.	විශේෂයෙන් බාහිර ණය හරහා අරමුදල් සපයන ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ප්‍රමාදයන්

5 ක් වසා දමා ඇති අතර, තවත් ගුවන් යානා නැවැත්වීමේ ස්ථාන 14 ක් අපේක්ෂා කළ පරිදි භාවිතා ගත නොහැකි තත්වයක් ද පවතින බව වාර්තා වී තිබුණි.		වළක්වා ගැනීම සඳහා, ව්‍යාපෘති සැලසුම් කිරීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ අධීක්ෂණ යාන්ත්‍රණයන් ශක්තිමත් කිරීමට සමාගම වහාම පියවර ගත යුතු වීම.
(iv) උපදේශන සමාගම විසින් B පැකේජයේ මෙහෙයුම් කාර්ය සාධනය සම්බන්ධයෙන් පැන නැගී ඇති ගැටළුකාරී තත්ත්වය සම්බන්ධයෙන් 2023 ජූනි 09 දින එවා ඇති ලිපියට අනුව, ගුවන් යානා නැවතුම් ස්ථාන නැවත සලකුණු කිරීම උපදේශන සමාගමේ අරමුදල්වලින් සිදු කරන බව දන්වා තිබුණි. ඒ සඳහා අවශ්‍ය ද්‍රව්‍ය රට තුළට ගෙන ඒම සඳහා, මුදල් අමාත්‍යාංශයෙන් සහ ශ්‍රී ලංකා රේගුවෙන් විශේෂ අවසර ඉල්ලා සිටියද, සමාගම මේ දක්වා අදාළ කටයුතු සිදු කර ඇති බවට සාක්ෂි විගණනයට ඉදිරිපත් නොවිය. එසේම, මේ සම්බන්ධයෙන් 2024 පෙබරවාරි 12 වන දින සමාගම සහ ජපන් හවුල් සමාගම අතර කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමකට එළඹ තිබුණි.	එකඟයි.	
(IV) 2020 මාර්තු 04 වන දින, මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිලි සහ ආශ්‍රිත ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත්තුව වන පැකේජය A, ජපන් යෙන් මිලියන 41,553.9 ක් සහ රු. මිලියන 35,135.8 කට සමාන වන පරිදි, රු. මිලියන 105,569.7 ක මුළු වටිනාකමකට තායිසෙයි සමාගමට ප්‍රදානය කර තිබුණි. කොන්ත්‍රාත්තුව 2020 දෙසැම්බර් 15 වන දින ආරම්භ කර 2023 දෙසැම්බර් 13 වන දින අවසන් කිරීමට නියමිතව තිබුණි. ශ්‍රී ලංකාවේ විදේශ රාජ්‍ය ණය මුල්‍යනය කිරීම පිළිබඳ අන්තර්කාලීන ප්‍රතිපත්තිය යන මැයෙන් මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් 2022 අප්‍රේල් 12 වන දින නිකුත් කරන ලද චක්‍රලේඛය හේතුවෙන්, JICA විසින් ව්‍යාපෘතිය සඳහා ණය වාරික නිදහස් කිරීම අත්හිටුවා තිබුණි.		ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ප්‍රමාදයන් වළක්වා ගැනීම සඳහා, විශේෂයෙන් බාහිර ණය හරහා අරමුදල් සපයන විට, ව්‍යාපෘති සැලසුම් කිරීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ අධීක්ෂණ යාන්ත්‍රණයන් වැඩිදියුණු කිරීමට සමාගම වහාම පියවර ගත යුතුය.
(i)එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, කොන්ත්‍රාත්කරු 2022 දෙසැම්බර් 09 වන දින ඉදිකිරීම් නතර කරන විට, කොන්ත්‍රාත් කාලයෙන් වසර දෙකක් ගත වී තිබූ අතර, එදින වන විට භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 30 ක් විය යුතු වුවද, සැබෑ ප්‍රගතිය සියයට 5.44 ක් පමණක් විය. ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත්තුව සඳහා 2024	එකගයි	විශේෂයෙන් බාහිර ණය හරහා අරමුදල් සපයන ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ප්‍රමාදයන් වළක්වා ගැනීම සඳහා, ව්‍යාපෘති සැලසුම් කිරීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ

දෙසැම්බර් 31 වන විට කොන්ත්‍රාත්කරුට රු. මිලියන 37,311.3 ක මුදලක් ගෙවා තිබුණි.		අධීක්ෂණ යාන්ත්‍රණයන් වැඩිදියුණු කිරීමට සමාගම වහාම පියවර ගත යුතු වීම.
(ii) ඉදිකිරීම් කටයුතු නැවැත්වීමෙන් පසු, හඳුනාගත් ආරක්ෂාකාරී වැඩ සහ හඳුනාගත් වැඩ විෂය පථයක් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා පෞද්ගලික සමාගමක් සමඟ රු. මිලියන 3,732.9 ක් වටිනා ගිවිසුම් 2 ක් අත්සන් කරන ලද අතර 2024 දෙසැම්බර් 31 වන විට ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා රු. මිලියන 1,328.7 ක් ගෙවා තිබුණි. තවද, (හඳුනාගත් ආරක්ෂාකාරී වැඩ) කොන්ත්‍රාත්තුව එම දිනය වන විට අවසන් කර තිබුණද, අනෙක් කොන්ත්‍රාත්තුවේ භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 73 ක් විය.	වැඩ දෙකම, ප්‍රධාන කොන්ත්‍රාත්තුවේ කොටස් වේ.එම නිසා මෙය ව්‍යාපෘතියට අමතර පිරිවැයක් නොවේ.	විශේෂයෙන් බාහිර ණය හරහා අරමුදල් සපයන ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ප්‍රමාදයන් වළක්වා ගැනීම සඳහා, ව්‍යාපෘති සැලසුම් කිරීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ අධීක්ෂණ යාන්ත්‍රණයන් ශක්තිමත් කිරීමට සමාගම වහාම පියවර ගත යුතු වීම.
(iii) ඒ අනුව, 2024 දෙසැම්බර් 31 වන දින වන විට, තායිසෙයි සමාගමට ගෙවන ලද මුදල සහ කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් වීමෙන් පසු පෞද්ගලික සමාගමක් සමඟ කොන්ත්‍රාත්තුව සඳහා ගෙවන ලද වේතනය ඇතුළුව, ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත්තු සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට රු. මිලියන 38,640 ක මුදලක් ගෙවා තිබුණි. ඊට අමතරව, උපදේශන සේවා පිරිවැය සහ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයේ වැටුප් ඇතුළුව රු. මිලියන 43,735.7 ක් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින වැඩ ලෙස දක්වා තිබුණි.	එකඟයි	විශේෂයෙන් බාහිර ණය හරහා අරමුදල් සපයන ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ප්‍රමාදයන් වළක්වා ගැනීම සඳහා, ව්‍යාපෘති සැලසුම් කිරීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ අධීක්ෂණ යාන්ත්‍රණයන් ශක්තිමත් කිරීමට සමාගම වහාම පියවර ගත යුතු වීම.
(V) ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් නැවැත්වීමෙන් පසු, AASL විසින් පවරා ගන්නා ලද රු. මිලියන 192.3 ක වත්කම් ප්‍රාග්ධනීත කර තිබුණි. ස්ථාවර වත්කම් ලැයිස්තුවට අනුව, මෙම වත්කම්වලට ගෘහ භාණ්ඩ ලෙස රු. මිලියන 3 ක්, සන්නිවේදන උපකරණ, කාර්යාල උපකරණ, යන්ත්‍රෝපකරණ ලෙස රු. මිලියන 52.8 ක්, සහ ව්‍යුහ ලෙස රු. මිලියන 136.5 ක් ඇතුළත් විය.		
(i)තායිසෙයි වෙතින් ලැබුණු පරිගණක (මොනිටර) 60ක් භාවිතයට නොගෙන අංශ දෙකක ගබඩා කර තිබුණි. වත්කම් ලේඛනයේ හඳුනාගැනීමේ අංක ලැයිස්තුගත කර තිබුණද, නිසි භෞතික සත්‍යාපනය වළක්වමින් මෙම අංක පරිගණක වල භෞතිකව සලකුණු කර නොතිබිණි. තවද, පරිගණක 31 ක	ඉඩකඩ සීමා වීම හේතුවෙන් මොනිටර වෙනම ස්ථාන දෙකක ගබඩා කර ඇත. විගණනයෙන් පසුව වත්කම් ලේඛලය ද ලැබුණු අතර එතැන් සිට අදාළ අයිතමවලට අමුණා ඇත.	කළමනාකාරිත්වය විසින් වත්කම් ලේඛනය සහ තොරතුරු මගින් පවත්වාගෙන යනු ලබන බෙදාහැරීමේ වාර්තා අතර සවිස්තරාත්මක ප්‍රතිසන්ධානයක් සිදු කළ යුතුය.

වටිනාකම රු. 877,300 ක් ලෙස හඳුනාගත හැකි වුවද, ඉතිරි පරිගණක 29 ක වටිනාකම තහවුරු කර ගත නොහැකි විය.		
(ii) 2022 දෙසැම්බර් 9 වන දින ඉදිකිරීම් අත්හිටුවීමෙන් පසුව, කොන්ත්රාත්කරු විසින් මිලදී ගත් රු. මිලියන 3,920 ක වටිනාකමකින් යුත් ද්‍රව්‍ය සහ උපකරණ AASL විසින් භාර ගෙන තිබුණි. ඉන් රු. මිලියන 1,550 ක් වටිනා අයිතම,කොන්ත්‍රාත්කරුගේ දේශීය උප කොන්ත්‍රාත්කරුවන් කර ඇති කර ගත් ගිවිසුම් යටතේ පෞද්ගලික ගබඩාවල ගබඩා කර තිබුණි.	එකඟයි.	ව්‍යාපෘතියේ වැඩ නතර කළ කොන්ත්‍රාත්කරුගේ දේශීය උප කොන්ත්‍රාත්කරුවන් සමඟ ගිවිසුම් යටතේ පෞද්ගලික ගබඩාවල ගබඩා කර ඇති වටිනාකම් සහිත ද්‍රව්‍ය හා උපකරණවල තත්ත්වය, ප්‍රමාණය සහ ආරක්ෂාව ව්‍යාපෘති කළමනාකරණය වහාම සත්‍යාපනය කළ යුතුවීම.
(iii) පසුව, 2023 ජනවාරි 20 වන දින, AASL සභාපතිවරයා කමිටු නවයක් පත් කර තිබුණු අතර කමිටු අංක 03 විසින් කල් ඉකුත්වීමෙන් සිදුවන පාඩු වළක්වා ගැනීම සඳහා වහල ද්‍රව්‍ය සහ අනෙකුත් සැපයුම් ඇතුළු භාවිතයට නොගත් ද්‍රව්‍ය වෙන්දේසි කිරීමට නිර්දේශ කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, කළමනාකාරිත්වය විසින් කාලෝචිත ක්‍රියාමාර්ග නොගැනීම නිසා, ආරක්ෂක තැන්පතුව ලෙස රු. මිලියන 5.2 ක් සහ කුලිය ලෙස රු. මිලියන 45.6 ක් (2023 දෙසැම්බර් 1 සිට 2024 දෙසැම්බර් 31 දක්වා) දරමින් පෞද්ගලික ගබඩාවක් කුලියට ගෙන තිබුණි. ගබඩාවේ රු. මිලියන 79.6 ක් සහ ජපන් යෙන් මිලියන 3.1 ක් වටිනා කල් ඉකුත් වූ වත්කම් ද අඩංගු විය.	එකඟයි.	වත්කම් කල් ඉකුත්වීම සහ ගබඩා කිරීමේ පිරිවැය හේතුවෙන් තවදුරටත් මූල්‍යමය පාඩුව වැළැක්වීම සඳහා, භාවිතයට නොගත් සහ අතිරික්ත ද්‍රව්‍ය වෙන්දේසි කිරීම ඇතුළුව කමිටු අංක 03 හි නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කිරීමට කළමනාකාරිත්වය වහාම පියවර ගත යුතුය.
(iv) 2023 පෙබරවාරි 17 වන දින නිකුත් කරන ලද කමිටු අංක 07 හි ඇගයීම සහ නිර්දේශයට අනුව, සමාගම විසින් දහන යන්ත්‍රයක් උප කොන්ත්‍රාත්කරුගේ අධීක්ෂණය යටතේ කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ගබඩා කල ස්ථානයේම ගබඩා කර ඇති අතර 2022 දෙසැම්බර් 09 සිට 2025 ජනවාරි 08 දක්වා කාලය සඳහා ගබඩා කුලිය සහ අනෙකුත් ගාස්තු ලෙස රු. මිලියන 16.7 ක් ගෙවා තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, කමිටුව, මෙම යන්ත්‍රය එම ගබඩාවෙන් ඉහත ගබඩාවට ගෙන යාමට යෝජනා කර තිබුණු අතර ඉන් මසකට රු. 362,904 ක් ඉතිරි කර ගැනීමට හැකියාවක් ඇති බව දන්වා තිබුණි. එම	දේශීය නියෝජිතයින් මුහුණ දුන් අභියෝග හා ප්‍රවාහන අවධානම් හේතුවෙන් කමිටු තීරණය සංශෝධනය කරන ලදී.	වත්කම් කල් ඉකුත්වීම සහ ගබඩා කිරීමේ පිරිවැය හේතුවෙන් තවදුරටත් මූල්‍යමය පාඩුව වැළැක්වීම සඳහා කමිටුවේ නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කිරීමට කළමනාකාරිත්වය වහාම පියවර ගත යුතුය.

	නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක නොකිරීම හේතුවෙන් 2023 මාර්තු සිට 2024 දෙසැම්බර් දක්වා සමාගමට රු. මිලියන 3.9 ක අමතර ගබඩා පිරිවැයක් දැරීමට සිදු වී තිබුණි.		
	(v)ඉහත ද්‍රව්‍යවලට අමතරව, කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ව්‍යාපෘතිය සඳහා විදේශ රටවලින් ඇණවුම් කරන ලද වහල සවි කිරීමේ ද්‍රව්‍ය සහ මගී ගොඩවීමේ පාලම්වල වටිනාකම රු. මිලියන 720 ක් වූ අතර එම ද්‍රව්‍ය විදේශ රටවල බැහැර කිරීමට තීරණය කර තිබුණි.	රු. මිලියන 632 ක් වටිනා ද්‍රව්‍ය සඳහා තවමත් ඉන්දීය රජයේ අනුමැතිය බලා පොරොත්තු වෙමින් පවතින අතර, උපදේශකයාගේ අනුමැතියකින් තොරව නිෂ්පාදකයාගේ වෙනසක් කිරීම හේතුවෙන්, අර්ධ වශයෙන් නිෂ්පාදනය කරන ලද ද්‍රව්‍ය සඳහා වූ හිමිකම් පෑම ප්‍රතික්ෂේප කරන ලදී.	වත්කම් කල් ඉකුත්වීම සහ ගබඩා කිරීමේ පිරිවැය හේතුවෙන් තවදුරටත් මූල්‍යමය පාඩු වළක්වා ගැනීම සඳහා වහල සවි කිරීමේ ද්‍රව්‍ය සහ මගී ගොඩබෑමේ පාලම් විදේශ රටවල බැහැර කිරීමේ තීරණය සමාගම නැවත තක්සේරු කළ යුතුවීම.
	(vi)උපදේශන සමාගමේ අවසරයකින් තොරව නිෂ්පාදකයා වෙනස් කර ඇති බව පවසමින් රු. මිලියන 76 ක් වටිනා වහල සවි කිරීමේ ද්‍රව්‍ය සඳහා ගෙවීම ප්‍රතික්ෂේප කර තිබුණි. තවද, රු. මිලියන 12 ක් වටිනා මගී බෝඩිං පාලම් තෙවන පාර්ශවයක අධීක්ෂණය යටතේ විදේශ රටවල බැහැර කර තිබුණි.	රු. මිලියන 12 ක් වටිනා ද්‍රව්‍ය දැනටමත් තෙවන පාර්ශවීය අධීක්ෂණය යටතේ බැහැර කර ඇත.	වත්කම් කල් ඉකුත්වීම සහ ගබඩා කිරීමේ පිරිවැය හේතුවෙන් තවදුරටත් මූල්‍යමය පාඩු වළක්වා ගැනීම සඳහා වහල සවි කිරීමේ ද්‍රව්‍ය සහ මගී ගොඩබෑමේ පාලම් විදේශ රටවල බැහැර කිරීමේ තීරණය සමාගම නැවත තක්සේරු කළ යුතුවීම.
(VI)	මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා සමාගම සහ ජපන් ජාත්‍යන්තර සහයෝගිතා ඒජන්සිය අතර අත්සන් කරන ලද ව්‍යාපෘති සංදේශයේ 7.7 ඡේදයට සහ 2016 මාර්තු 24 දිනැති කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ "ව්‍යාපෘතිවල සේවකයින් සංඛ්‍යාව සහ වැටුප්" පිළිබඳ චක්‍රලේඛ අංක 2016/1 හි 9.3 ඡේදයට අනුව, රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් විසින් ව්‍යාපෘති මෙහෙයුම් කමිටුවක් පත් කළ යුතු බවත් කමිටුව සෑම මාස 2 කට වරක්ම රැස්විය යුතු විය. කෙසේ වෙතත්, 2015 දෙසැම්බර් 03 සිට 2022 ජනවාරි 19 දක්වා වසර 6 ක කාලය තුළ රැස්වීම් 9 ක් පමණක් පවත්වා ඇති බැවින් ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රගතිය සහ ව්‍යාපෘතියේ අනාගතය සඳහා කමිටුවේ දායකත්වය ප්‍රමාණවත් නොවන බවත් කමිටුවේ සාමාජිකයින්ගේ පැමිණීම සතුටුදායක මට්ටමක නොමැති බවත් වැඩිදුරටත් නිරීක්ෂණය විය.	කොවිඩ් වසංගතයට පෙර 2019 ජූනි 10 දින තෙක් ව්‍යාපෘති මෙහෙයුම් කමිටු රැස්වීම් නිතිපතා පවත්වා ඇති අතර කොවිඩ් කාලය තුළ රැස්වීම පැවැත්විය නොහැකි විය.	ව්‍යාපෘති මෙහෙයුම් කමිටුව අවශ්‍ය පරිදි නැවත සක්‍රීය කළ යුතු හෝ ප්‍රතිසංවිධානය කළ යුතු අතර, මාස දෙකකට වරක් අවශ්‍ය වාර ගණන අනුව රැස්වීම් කැඳවිය යුතුවීම.

(VII)	මෙම ව්‍යාපෘතියට අදාළ පුහුණුව, කර්මාන්තශාලා පරීක්ෂණ සහ අනෙකුත් ක්‍රියාකාරකම් සඳහා සේවකයින් 47 දෙනෙකු සහභාගී වී ඇති අතර, ඔවුන්ගෙන් 43 දෙනෙකු විදේශ රටවල් 11 ක නිරීක්ෂණ සහ පුහුණුව සඳහා සහභාගී වී තිබුණි. මේ සඳහා රු. මිලියන 7.6 ක වියදමක් සහ ජපන් යෙන් මිලියන 18.2 ක වියදමක් දරා ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.	එකහයි.	සැලකිය යුතු වියදමකින් ව්‍යාපෘතිය සඳහා ස්පර්ශ්‍ය ප්‍රතිලාභ ලැබෙන බව සහතික කිරීම සඳහා සමාගම විදේශීය පුහුණු සහ නිරීක්ෂණ වැඩසටහන්වල කාර්යක්ෂමතාව සහ ප්‍රතිඵල ඇගයීමට ලක් කළ යුතුය.
(VIII)	කොන්ත්‍රාත් පදනම මත 39 ක් සහ AASL අර්ධකාලින කාර්ය මණ්ඩලය 13 ක් ඇතුළුව, ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය සඳහා අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය 52 ක් විය. 2024 දෙසැම්බර් 31 වන විට පූර්ණ කාලීන කාර්ය මණ්ඩලය 10 දෙනෙකු සහ අර්ධ කාලීන කාර්ය මණ්ඩලය 10 දෙනෙකු ඇතුළුව මුළු කාර්ය මණ්ඩලය 20 දෙනෙකු සේවයේ යොදවා ඇති අතර, පුරප්පාඩු 31 ක් පැවති බව නිරීක්ෂණය විය.	එකහයි.	ව්‍යාපෘති ක්‍රියාකාරකම් ඵලදායී ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ අධීක්ෂණය කිරීම සහතික කිරීම සඳහා ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය තුළ ඇති තීරණාත්මක පුරප්පාඩු පිරවීමට සමාගම වහාම පියවර ගත යුතුය.
(IX)	මෙම ව්‍යාපෘතිය නැවත ආරම්භ කිරීම සඳහා 2024 සැප්තැම්බර් 24 සිට 2024 දෙසැම්බර් 23 දක්වා මිල ගණන් කැඳවා තිබූ අතර 2024 ඔක්තෝබර් 04 සහ නොවැම්බර් 12 යන දිනවල පූර්ව මිල ගණන් කැඳවීම් රැස්වීම් දෙකක් පවත්වා තිබුණි. විගණනයට ඉදිරිපත් කල තොරතුරු අනුව, ඒ වන විට ලංසුකරුවන් 3 දෙනෙකුට ලංසු ලේඛන නිකුත් කර තිබුණු අතර, ඉන් දෙදෙනෙකු ලංසු ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා ලබා දී ඇති කාලය දීර්ඝ කරන ලෙස ඉල්ලා තිබුණි. ඒ අනුව, ප්‍රසම්පාදන කමිටුව 2025 මාර්තු 18 දක්වා, දින දීර්ඝ කිරීම අනුමත කර තිබුණු අතර එම කාලය තුළ තවත් ලංසුකරුවෙකුට ලංසු ලේඛන නිකුත් කර තිබුණි. මේ වන විට, එම දිනය 2025 මාර්තු 25 දක්වා නැවත දීර්ඝ කර තිබුණි.	එකහයි.	අමතර වියදම් සාධාරණීකරණය කර ව්‍යාපෘති ඉලක්ක සමඟ සමපාත වන බව සහතික කිරීම සඳහා සමාගම උපදේශන සේවා සම්පව නිරීක්ෂණය කළ යුතුය.
	(i) ඊට අමතරව, මෙම ව්‍යාපෘතියේ වැඩ නැවත ආරම්භ කිරීම සඳහා 2024 නොවැම්බර් 01 වන දින උපදේශන සේවා ගිවිසුමේ තුන්වන සංශෝධනය අත්සන් කර ඇති අතර එය 2028 ජූලි දක්වා බලපැවැත්වෙනු ඇත. මෙම සංශෝධනය මගින් උපදේශන සේවා ලබා ගැනීම සඳහා ජපන් යෙන් මිලියන 445.5 ක සහ රු. මිලියන 403.5 ක අමතර පිරිවැයක් දැරීමට සිදුවේ.		අමතර වියදම් සාධාරණීකරණය කර ව්‍යාපෘති ඉලක්ක සමඟ සමපාත වන බව සහතික කිරීම සඳහා සමාගම උපදේශන සේවා සම්පව නිරීක්ෂණය කළ යුතුවීම.

(ii) ඒ හා සමානව, ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීමෙන් පසු ඇතිවිය හැකි වගකීම් විශ්වාසදායක ලෙස මැනීමට AASL හට නොහැකි වී ඇති බැවින්, ඒ සඳහා ප්‍රතිපාදන ලබා දී නොමැති බව විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද 2024 වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සඳහන් කර තිබුණි.	පිළිතුරු ලැබී නොමැත.	ව්‍යාපෘතිය අවසන් වූ පසු ඇතිවිය හැකි විභව වගකීම් තක්සේරු කිරීමට සහ ඇස්තමේන්තු කිරීමට සමාගම විශ්වාසදායක ක්‍රමවේදයක් සකස් කළ යුතුවීම.
(iii) පූර්ව සැලසුම් කළ තොරතුරු මත පදනම්ව මෙම ව්‍යාපෘතිය නැවත ආරම්භ කිරීම ක්‍රියාත්මක කරනු ඇතැයි අපේක්ෂා කළද, ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රධාන සැලැස්ම (NCAMP) සඳහා සමාගම විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද පුරෝකථනයන්ට අනුව 2029 වසර වන විට අපේක්ෂිත ධාරිතා මට්ටමට ළඟා වනු ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.	පිළිතුරු ලැබී නොමැත.	ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රධාන සැලැස්මේ (NCAMP) දක්වා ඇති සංශෝධිත ධාරිතා පුරෝකථනය සැලකිල්ලට ගනිමින් සමාගම ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ උපාය මාර්ගය නැවත තක්සේරු කළ යුතුවීම.