



පාර්ලිමේන්තු ප්‍රකාශනමාලා අංක 168

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ
අට වැනි පාර්ලිමේන්තුව
(තෙවන සැසි වාරය)

පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ දෙවන වාර්තාව
(සීමාසහිත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ ගුවන් යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය
කිරීම සහ 2013 හා 2014 වර්ෂයන්හි එළඹ තිබූ A 350-900 ගුවන් යානා 08ක් අත්පත්
කර ගැනීමේ ගිවිසුම අවසන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් පාර්ලිමේන්තුවේ පොදු ව්‍යාපාර
පිළිබඳ කාරක සභාව ඉදිරිපත් කරනු ලබන වාර්තාව)

පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ සභාපති
ගරු සුනිල් හඳුන්නෙත්ති මහතා විසින්

2019 අගෝස්තු මස 21 වන දින ඉදිරිපත් කරන ලදී.

පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාව
අට වැනි පාර්ලිමේන්තුව (තෙවන සැසි වාරය)

2019 ජනවාරි මස 11 වැනි දින ගරු කථානායකතුමා විසින් සිදු කරන ලද නිවේදනය අනුව, පාර්ලිමේන්තුවේ ස්ථාවර නියෝග 120 (1) හි විධිවිධාන ප්‍රකාරව 2019 ජනවාරි මස 10 වැනි දින පාර්ලිමේන්තුවේ තේරීම් කාරක සභාව විසින් අටවැනි පාර්ලිමේන්තුවේ තෙවන සැසිවාරය සඳහා වූ පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාව සඳහා පහත සඳහන් ගරු පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රීවරුන් 16 දෙනා පත් කරන ලදී.

1. ගරු සුනිල් හඳුන්නෙන්ති මහතා, පා.ම., (සභාපති)
2. ගරු රවුෆ් හකීම් මහතා, පා.ම.,
3. ගරු රවීන්ද්‍ර සමරවීර මහතා, පා.ම.,
4. ගරු සුජීව සේනසිංහ මහතා, පා.ම.,
5. ගරු (ආචාර්ය) හර්ෂ ද සිල්වා මහතා, පා.ම.,
6. ගරු අජිත් පී. පෙරේරා මහතා, පා.ම.,
7. ගරු වසන්ත අලුවිහාරේ මහතා, පා.ම.,
8. ගරු රත්ජන් රාමනායක මහතා, පා.ම.,
9. ගරු අශෝක් අබේසිංහ මහතා, පා.ම.,
10. ගරු අනුර ප්‍රියදර්ශන යාපා මහතා, පා.ම.
11. ගරු ලක්ෂ්මන් සෙනෙවිරත්න මහතා, පා.ම.,
12. ගරු චන්ද්‍රසිරි ගජදීර මහතා, පා.ම.,
13. ගරු මහින්දානන්ද අලුත්ගමගේ මහතා, පා.ම.,
14. ගරු දයාසිරි ජයසේකර මහතා, පා.ම.,
15. ගරු ජයන්ත සමරවීර මහතා, පා.ම.,
16. ගරු මාවෛ සෝ. සේනාධිරාජා මහතා, පා.ම.

පටුන

1. අටවන පාර්ලිමේන්තුවේ තෙවන සැසි වාරයේ පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ දෙවන වාර්තාව
2. ඇමුණුම්
 - 2.1. සීමාසහිත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ ගුවන් යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම සම්බන්ධයෙන් පාර්ලිමේන්තුවේ පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ ඉල්ලීම පරිදි විගණකාධිපති විසින් ඉදිරිපත් කරනු ලබන විශේෂ විගණන වාර්තාව.
 - 2.2. සීමාසහිත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් 2013 හා 2014 වර්ෂයන්හි එළඹ තිබූ A 350-900 ගුවන් යානා 08ක් අත්පත් කර ගැනීමේ ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් පාර්ලිමේන්තුවේ පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ ඉල්ලීම පරිදි විගණකාධිපති විසින් සිදු කළ පරීක්ෂණයේ අවසන් වාර්තාව.

සභාපති සටහන

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගම ලංකාවේ ජාතික ගුවන් සේවය ලෙස ආර්ථිකයට පමණක් නොව මේ වන විට මුළු මහත් රටේම පැවැත්ම තීරණය කරන වැදගත් සාධකයක් බවට පත්ව ඇත.

මේ වන විට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය සෘණ මට්ටමේ ඌණ වත්කම් මට්ටමකුත් අසාමාන්‍ය ලෙස වසරින් වසර ඉහල යන මෙහෙයුම් අලාභ තත්වයකටත් පත්ව ඇත. දැනට වාර්තා වන මුළු මෙහෙයුම් අලාභය රු. බිලියන 116කි. (රු. කෝටි 11600) ආසන්න ලෙස ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 866කි. 2009-2019 මුළු පාඩුව රු බිලියන 240කි (කෝටි 24000) එසේම එම පාඩුවලට අමතරව ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම රජයේ බැංකු, ලංකා බණිජතෙල් සංස්ථාව ඇතුළු රාජ්‍ය ආයතනවලට ගෙවිය යුතු මුළු ණය ප්‍රමාණය රු. බිලියන 146කි. (ඩොලර් මිලියන 833)

ලෝකයේ වටිනාම ගුවන් ගමන් කේන්ද්‍රයක පිහිටා ඇති ලංකාවේ ජාතික ගුවන් සේවය මේ සා විශාල පාඩු ලබන, ණය බරින් මිරිකෙන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර ආයතනයක් බවට පත් වූයේ කෙසේද? මෙම පාඩු පිටුපස ඇති සැබෑ හේතු කවරේද? ඒ තරමටම මෙම ඒකාධිකාරී රාජ්‍ය ව්‍යාපාරය පාඩු ලැබුවේ පාලනය කළ නොහැකි ස්වභාවික හේතු මත පමණක්මද නැත්නම් ඊටත් වඩා බලපාන වෙනත් සාධක පැවතියේද? එය ස්වාධීන පුළුල් පරීක්ෂණයකින් අනාවරණය කර ගත යුත්තකි. ඒ සඳහා වෙනම පුළුල් විමර්ශනයක් සිදු කළ යුතුමය. විමර්ශනයක් පමණක් නොව මේ මහා පාඩුවට වගකිව යුත්තන්ද හඳුනාගෙන ඔවුන් නීතිය හමුවට කැඳවා දඬුවම් ලබා දිය යුතුය.

අද දින පාර්ලිමේන්තුව හමුවේ ඉදිරිපත් කරන ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමට අදාල මෙම වාර්තාව, ඒ පුළුල් පාඩුව පිළිබඳව සිදු කරන ලද විස්තරාත්මක විමර්ශනයක් නොවේ. මෙම වාර්තාව, පාඩු ලබමින් පවතින ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ පාඩුව තවත් වර්ධනය කිරීමට ප්‍රබල ලෙස බලපෑ එක් ගනුදෙනුවක් පිළිබඳව විමර්ශන වාර්තාවක් පමණි.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම රාජ්‍ය ව්‍යාපාරයක් ලෙස පාර්ලිමේන්තුවේ අධීක්ෂණයට වගවීමට බැඳී ඇති ආයතනයක් ලෙස පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාව ඉදිරියට කැඳවූ අවස්ථාවේදී අනාවරණය වූ ප්‍රධාන ගනුදෙනුවකි, මෙම වාර්තාවේ සවිස්තරව දක්වා ඇති A 350-900 ගුවන් යානා 8ක් අත්පත් කර ගැනීමේ ගනුදෙනුව. එම “එයාර් බස් ගනුදෙනුව” විනිවිදභාවයකින් සහ රජයට පාඩු නොවන ලෙස සිදු වී නොමැති බව අප කාරක සභාවට අනාවරණය වූ බැවින් ඒ පිළිබඳව සවිස්තර වාර්තාවක් සකස් කොට අදාල ලිපි ලේඛනද සහිතව කාරක සභාවට ඉදිරිපත් කරන ලෙස අප විසින් විගණකාධිපති වෙත පවරන ලදී. විගණකාධිපති සහ ඔහුගේ කාර්ය මණ්ඩලය වාර්තාවට සාධාරණය ඉටු කරමින් මනා ලෙස එම වාර්තාව සකස් කොට කාරක සභාවට ඉදිරිපත් කරන ලදී. ගුවන් යානා මිලදී ගැනීමේදී සහ එම ගුවන් යානා මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම අවලංගු කිරීමේදී ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමත්, දේශපාලන බලධාරීන්ත් කොතරම් අදුරදරශී ලෙස සහ අපරිණත ලෙස ක්‍රියා කර ඇත්දැයි මෙම වාර්තාව හොඳින් පරිශීලනය කරන ඕනෑම අයෙකුට වැටහෙනු ඇත.

මහජන මුදල් කෝට්ටි ගණනක් උපදේශන ආයතනවලට ගෙවා ඇති ආකාරය එයට හොඳම උදාහරනයකි. ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය පාඩු ලබා ඇත්තේ ආයතන කළමනාකරණ දුර්වලතා වලින් පමණක්ම නොව දේශපාලන අධිකාරිය විසින් සිදු කරන ලද දේශපාලන අත පෙවීම් වලින් බව 2013 හා 2014 වසරවල ගුවන් යානා මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම් වලින් 2016/17 ගිවිසුම අවලංගු කිරීමේ ක්‍රියාවලියේදීත් එකම ආකාරයකට ඔප්පු වේ.

මහජන මුදල් නාස්ති කරන මෙවැනි ගනුදෙනුව වහා නතර කිරීම පමණක් නොව මෙවැනි මූල්‍ය අපරාධ කරන්නවුන් නීතිය හමුවට කැඳවීමට අවශ්‍ය කඩිනම් නීතිමය ප්‍රතිපාදන පැනවීමද අත්‍යවශ්‍ය බව සඳහන් කල යුතුමය.

මෙම වාර්තාව කඩිනමින් පාර්ලිමේන්තුව හමුවට ඉදිරිපත් කිරීමට මහත් උනන්දුවකින් කටයුතු කළ විගණකාධිපති හා එම කාර්ය මණ්ඩලයටත්, පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ ලේකම්වරියටත්, එම ලේකම් කාර්යාලයේ කාර්ය මණ්ඩලයටත් මෙම වාර්තාව කඩිනමින් පරිවර්තනය කොට දුන් පරිවර්තන අංශයේ කාර්ය මණ්ඩලයටත් මෙම විමර්ශනයේදී ක්‍රියාශීලීව මැදිහත්වී පක්ෂ හේදයෙන් තොරව කටයුතු කළ සියළුම කාරක සභික මන්ත්‍රීවරුන්ටත් මගේ ගෞරවය පුද කරමි.

සුනිල් හඳුන්නෙත්ති
සභාපති
පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාව

අටවැනි පාර්ලිමේන්තුවේ තෙවන සැසි වාරය
පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ තෙවන සැසි වාරයේ
දෙවන වාර්තාව

භාදිත්වීම

විගණකාධිපතිවරයා විසින් ආණ්ඩුවේ සියලු රාජ්‍ය සංස්ථා ද යම් ලිඛිත නීතියක් යටතේ රජය වෙත පවරනු ලැබ ඇති වෙළඳ ව්‍යාපාර සහ වෙනත් ව්‍යාපාර සහ 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනත යටතේ ලියාපදිංචි වී ඇති හෝ ලියාපදිංචි වී ඇති බවට සලකනු ලබන සහ ස්වකීය කොටස් වලින් සියයට පනහක් හෝ ඊට වැඩි ප්‍රතිශතයක් රජය හෝ රාජ්‍ය සමාගමක් හෝ පළාත් පාලන ආයතනයක් හෝ විසින් දරනු ලබන සමාගම් ද ඒවායේ ගිණුම් ඇතුළුව, පාර්ලිමේන්තුවේ පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාව යටතේ පරීක්ෂාවට භාජනය කරනු ලබයි.

එකී පරීක්ෂා කිරීමවලට අදාළව අටවන පාර්ලිමේන්තුවේ තෙවන සැසිවාරයේ දෙවන වාර්තාව ලෙස සීමාසහිත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ ගුවන් යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම සහ 2013 හා 2014 වර්ෂයන්හි එළඹ තිබූ A 350-900 ගුවන් යානා 08ක් අත්පත් කර ගැනීමේ ගිවිසුම අවසන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් වූ වාර්තාව පාර්ලිමේන්තුවේ පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාව විසින් මෙසේ ඉදිරිපත් කරනු ලබයි.

2017 සැප්තැම්බර් මස 20 වන දින සීමාසහිත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ කටයුතු පරීක්ෂාව සඳහා පැවති පාර්ලිමේන්තු පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභා රැස්වීමේදී සීමාසහිත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ ගුවන් යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම සම්බන්ධයෙන් වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කරන ලෙස කාරක සභාව මගින් ඉල්ලීමක් කරන ලද අතර ඒ අනුව විගණකාධිපති විසින් සකස් කරන ලද විශේෂ විගණන වාර්තාවක් 2019 අප්‍රේල් මස 02 වන දින පාර්ලිමේන්තුව හමුවේ සභාගත කරන ලදී. (ඇමුණුම 2.1) එකී වාර්තාවේ කරුණුද ඊට අමතරව සීමාසහිත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් 2013 හා 2014 වර්ෂවලදී එළඹ තිබූ A - 350 - 900 ගුවන් යානා 8ක් අත්පත් කර ගැනීමේ ගිවිසුම අවසන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් කාරක සභාවේ ඉල්ලීම පරිදි විගණකාධිපති විසින් සිදු කළ පරීක්ෂණයේ අවසන් වාර්තාවේ (ඇමුණුම 2.2) කරුණුද මෙම වාර්තාව සම්පාදනය කිරීම සඳහා සැලකිල්ලට භාජනය කරන ලදී.

ඉහත කී වාර්තා විගණකාධිපති සතු බලතල, සම්පත් සහ කාලය යන විෂය සීමා තුළ සිදු කරන ලද හෙයින් ඉන් ඔබ්බට ගොස් විගණකාධිපතිට නිගමනය කළ නොහැකි මට්ටමේ නීති විරෝධී හෝ සාපරාධී කටයුතු සිදුවී ඇත්දැයි යන්න විගණකාධිපතිගේ පරීක්ෂාවට ලක් කර නොමැති බැවින් එවැනි පරීක්ෂාවක් කළ යුතු යැයි හැඟී යන්නේ නම් ඒ සඳහා විශේෂිත වූ ආයතනයන්හි සභාය ලබා ගැනීම සුදුසු බව විගණකාධිපතිගේ නිගමනයයි.

මෙම වාර්තාවට ප්‍රස්තුත කරුණ පිළිබඳ සාකච්ඡා කිරීම සඳහා අටවන පාර්ලිමේන්තුවේ පළවන සැසිවාරය තුළ 2016.02.12 හා 2017.09.06 යන දිනයන්හිදී හා තෙවන

සැසිවාරය තුළ 2019 අප්‍රේල් මස 03 හා 2019 ජූනි මස 19 යන දිනයන්හිදී අමාත්‍යාංශ නිලධාරීන් හා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ නිලධාරීන් කාරක සභාව ඉදිරියට කැඳවන ලදී.

ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සමාගමේ ඉතිහාසය

- 1951 අංක 07 දරණ එයාර් සිලෝන් සංස්ථාගත කිරීමේ පනත මගින් 1951 මාර්තු 09 දින “එයාර් සිලෝන් ලිමිටඩ්” පිහිටුවීම.
- 1978 දෙසැම්බර් 20 වන දින අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයට අනුව “එයාර් සිලෝන්” වසා දමා “එයාර් ලංකා ලිමිටඩ්” 1979 ජනවාරි 11 වැනි දින පිහිටුවීම.
- රාජ්‍ය ව්‍යවසායක් වශයෙන් පැවති “එයාර් ලංකා” ගුවන් සමාගමේ කොටස් වලින් 40% ක් 1998 වර්ෂයේදී එම්චේටීස් සමූහ ව්‍යාපාරය වෙත අලෙවි කර “එයාර් ලංකා” නාමය “ශ්‍රී ලන්කන් එයාර් ලයින්ස්” ලෙස වෙනස් කිරීම සහ 1982 අංක 17 දරණ සමාගම් පනතේ 20 වැනි වගන්තිය ප්‍රකාරව සමාගම “ශ්‍රී ලංකන් එයාර් ලයින්ස් ලිමිටඩ්” ලෙස 1997 මැයි 07 දින සංස්ථාගත කිරීම.

2008 වර්ෂයේදී පැවති තත්ත්වය හා සමාගමේ මෙහෙයුම් අලාභය

2008 වර්ෂයේදී එම්චේටීස් සමාගම විසින් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ කළමනාකරණයෙන් ඉවත් වන විට සමාගමේ මෙහෙයුම් අලාභය රු. මිලියන 4,428 ක් විය. ඒ අවස්ථාව වන විට සමාගම විසින් A 320 වර්ගයේ ගුවන්යානා 05 ක්, A 330-200 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් හා A 340-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා 05 ක් ලෙස මුළු ගුවන්යානා 14 ක් ධාවනයේ යොදවා තිබුණි.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවා සමාගමේ ගුවන් යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේ ප්‍රධාන අරමුණ

ශ්‍රී ලංකාවේ පැවති ගැටළුකාරී තත්ත්වය සමනය වීමත් සමඟ ඇතිවූ වර්ධන අවස්ථාවලින් උපරිම ඵල නෙලා ගැනීම සඳහා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය හා ඊට අයත් ව්‍යාපාරික ඒකක උපායශීලීව ඉහල තත්ත්වයකට ගෙන ඒම සඳහා පවතින වඩාත්ම සුදුසු විකල්ප හඳුනා ගැනීම, ඇගයීම හා ඉදිරිපත් කිරීම සහ සංචාරක කර්මාන්තය, ගුවන් තොටුපල සංවර්ධනය, අපනයන හා ආනයන කර්මාන්තය හා විදේශ රැකියා කේෂ්ත්‍රය යන කේන්ද්‍රීය අංශ සංවර්ධනය සඳහා අත්‍යවශ්‍ය හවුල්කරුවකු වීම මගින් රටේ සමස්ථ ආර්ථික සංවර්ධනයට දායක වීම අරමුණු කොට ගෙන ඇත.

මේ යටතේ අවස්ථා කීපයකදීම ගුවන් යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේ අවශ්‍යතාවය පිළිබඳ යෝජනා ඉදිරිපත් වී ඇත. ඒ යටතේ සමාගම විසින් 2010/2011 සහ 2014/2015 පස් අවුරුදු කාල සීමාව සඳහා උපාය මාර්ගික ව්‍යාපාර සැලැස්මක් ඉදිරිපත් කර ඇත.

තෝරා ගත් උපාය මාර්ග ප්‍රධාන උපායමාර්ග ප්‍රධාන උපාය මාර්ග අඩු පිරිවැය ධාවන ක්‍රමය, කලාපීය ධාවන ක්‍රමය සහ ජාලගත ධාවන ක්‍රමය යනුවෙන් 03ක් පැවති අතර ඉන් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය ජාලගත ධාවන ක්‍රමය (Network Carrier) තෝරා ගෙන ඇත. ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්ෂේත්‍ර කිහිපයක් සැලසුමට අනුව යෝජනා වී ඇත.

1. මූල්‍ය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම. (නැවත ප්‍රාග්ධන සම්පාදනය)
2. ආයතනික ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම.
3. ගුවන් තොටුපල හා ගුවන් සේවා සමාගම සහ ශ්‍රී ලංකා සංචාරක ප්‍රවර්ධන මණ්ඩලය සමඟ හවුල් ව්‍යාපාර ඇති කිරීම.
4. නීතිමය හා මූල්‍යමය රාමුවක් ඇති කිරීම.

සමාගමේ ව්‍යාපාරික සැලැස්ම හා ගුවන්යානා ප්‍රතිස්ථාපන වැඩසටහන

සමාගම විසින් 2011 වර්ෂයේදී 2010/2011 - 2014/2015 වර්ෂ 05 ක කාල සීමාව සඳහා වූ ව්‍යාපාරික සැලැස්මක් සකස් කර තිබුණි. එම සැලැස්මෙහි එක කාර්යභාරයක් ලෙස සමාගම සතුව පැවති 2013-2021 කාලය තුළ ජීවිත කාලය ඉකුත් වීම නිසා භාවිතයෙන් ඉවත් කිරීමට නියමිත වූ පටු බඳ ගුවන්යානා 13 ක් වෙනුවට වෙනත් ගුවන්යානා ලබා ගැනීමේ අවශ්‍යතාවය දක්වා තිබුණු අතර එය ගුවන්යානා ප්‍රතිස්ථාපන වැඩසටහන (Re-fleeting Programme) ලෙස හඳුන්වා ඇත.

එහිදී, සමාගමේ කළමනාකරණය විසින් 2013-2021 කාලය තුළ ඉවත් කරන ගුවන්යානා 13 ක් වෙනුවට අලුත්ම පුළුල් බඳ ගුවන්යානා 14 ක් ධාවනයට එකතු කර ගැනීමට තීරණය කර ඇත. මේ යටතේ A 330-300 වර්ගයේ නව ගුවන්යානා 06 ක් හා 2013 වර්ෂයේදී අළුතෙන්ම හඳුන්වා දෙන ලද A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් මෙහෙයුම් කල්බදු පදනම මත ලබා ගැනීමටත් තවත් එම වර්ගයේම ගුවන්යානා 04 ක් නිෂ්පාදකයා වෙතින් මිලදී ගෙන නැවත විකුණා මෙහෙයුම් කල්බදු පදනම මත ලබා ගැනීමටත් තීරණය කර ඇත. මේ අනුව A 330-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා 06 ක් 2014/2015 තුළදී විකිණීම හා ආපසු මෙහෙයුම් කල්බදු ලබා ගැනීම පදනම මත ලබා ගෙන ඇත. තවද සමාගම විසින් නිෂ්පාදක සමාගම සමඟ A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් මිලදී ගැනීම සඳහා 2013 ජුනි 28 දින ගිවිසුමකට එළඹ තිබූ අතර එම වර්ගයේ තවත් ගුවන්යානා 04 ක් මෙහෙයුම් කල්බදු පදනම මත ලබා ගැනීම සඳහා 2013 සැප්තැම්බර් 27 දින හා 2014 නොවැම්බර් 12 දින ගිවිසුම් වලට එළඹී ඇත.

2015 වර්ෂයේදී සමාගම විසින් ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්මක් නැවත සකස් කර 2015 ජුනි 24 දින අමාත්‍ය මණ්ඩලය මගින් අනුමත කර ඇත. එම සැලැස්ම අනුව ගුවන් සේවා සමාගම වෙත ඒ වන විට මිලදී ගැනීමට ගිවිසුම්ගතව තිබූ A 350-900 ගුවන්යානා 08 ධාවනයට එකතුකර නොගැනීමට යෝජනා කර ඇත. මේ අනුව මෙහෙයුම් පදනම මත ලබා ගැනීමට නියමිත A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 සඳහා ගිවිසුම්ගතව තිබූ කල්බදු සමාගම් සමඟ සාකච්ඡා පවත්වා යම් සාධාරණ විසඳුමකට පැමිණීමට උපදේශන සමාගම් වල සහාය ලබා ගැනීමට 2015 වර්ෂයේදී අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය තීරණය කර ඇත. ඒ අනුව මෙම කාර්යය සඳහා සමාගම විසින් විදේශීය උපදේශන සමාගමක සහාය ලබා ගෙන තිබුණු අතර ඊට අමතරව මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් අනුයුක්ත කරන ලද විදේශීය උපදේශන සමාගමක සහායද ලබාගෙන ඇත. මේ අනුව ගුවන්යානා ප්‍රතිස්ථාපන වැඩසටහන යටතේ උපදේශකවරුන්ගේ සහායද සහිතව මෙහෙයුම් කල්බදු ක්‍රමයට ලබා ගැනීමට ගිවිසුම්ගත වුවද, A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 හි අවශ්‍යතාවයක්

වර්තමානය වන විට නොමැති බැවින් 2016 වර්ෂයේදී සමාගම විසින් අවසන් කිරීමේ ගිවිසුම්වලට කල්බදු සමාගම සමඟ ගිවිසුම්ගත වූ අතර වන්දි මුදල ලෙස ඇමරිකන් ඩොලර් මිලියන 171.77 ක් ගෙවීමට එකඟ වී ඇත. කෙසේ නමුත් මෙහෙයුම් කල්බදු සමාගම සමඟ එළඹ තිබූ අවසන් කිරීමේ ගිවිසුම ප්‍රකාර කොන්දේසිවලට යටත්ව ඇමරිකන් ඩොලර් මිලියන 56ක් ඉවත් කරගෙන මුළු වන්දි මුදල ලෙස ඇමරිකන් ඩොලර් මිලියන 115.77 ක් එනම් රු.මිලියන 16,924 ක් 2016 හා 2017 වර්ෂවලදී සමාගම විසින් ගෙවා ඇත. තවද සමාගම විසින් 2015 වර්ෂයේදී A 330-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා 02 කට සවි කිරීමට එකඟව සිටි VIP කට්ටල ගිවිසුම ද අවලංගු කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

එමෙන්ම, A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් නිෂ්පාදකයාගෙන් සෘජුවම මිලදී ගැනීම සඳහා එළඹ තිබූ ගිවිසුම අවසන් කිරීමේ සාකච්ඡා වාර්තාවේ දින වන තෙක් සිදු කෙරෙමින් පවතින අතර නිෂ්පාදකයා විසින් අදාළ ගුවන්යානා නිෂ්පාදනය නවතා වෙනත් ගුවන්යානා වර්ගයක් (A 321 Neo) ලබාදීම සඳහා යෝජනා කර ඇති බව අනාවරණය විය.

5. සැලසුම මගින් යෝජිත ගුවන්යානා ඇණිය සහ ගුවන්යානා උපයෝජනය ප්‍රතිව්‍යුහක කිරීම
2011 මාර්තු වන විට සමාගම සතුව පැවති ගුවන් යානා ප්‍රමාණය පහත පරිදි වේ.

ගුවන්යානා වර්ගය	ප්‍රමාණය
A 320	05
A 330	05
A 340	05
එකතුව	15

2012 මාර්තු මස වන විට A 320 ගුවන්යානා 02 ක් ඉවත් කර A 320 ගුවන්යානා 03 ක් ලබා ගැනීමට සහ A 340 තවත් ගුවන්යානාවක් 2011 අප්‍රේල් මස තුළ ලැබීමට නියමිතව තිබුණි.

5.1. යෝජිත ගුවන්යානා ඇණිය

ඉදිරි වර්ෂ 5 තුළ ගුවන්යානා ඇණියේ පහත වෙනස්කම් සිදුකිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි. ඒ අනුව යෝජිත ගුවන්යානා ඇණියේ විස්තර පහත වේ.

ගුවන්යානා වර්ගය	ආසන ප්‍රමාණය	2011/12	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16
A 320	150	6	9	9	9	9
A 330 - 200	287	5	8	10	13	13
A 340 - 300	314	6	5	3	2	1
එකතුව		17	22	22	24	23

මේ යටතේ යෝජිත ගුවන්යානා ඇණිය, ගුවන් යානා මෙහෙයුම් කටයුතු සහ යෝජිත ගුවන් මාර්ග ජාලයක් හඳුන්වා දීමක් සිදු කර ඇත. මීට අමතරව සීබරි (Seabury) උපදේශන සමාගම විසින් 2014- 2018 පස් අවුරුදු කාල සීමාවට අදාළව සකස් කර තිබූ සංශෝධිත සැලැස්මක්ද පැවති බව කාරක සභාව නිරීක්ෂණය කළාය.

ඒ යටතේද සංශෝධිත ගුවන් යානා ඇණියක්, සංශෝධිත ගුවන් යානා උපයෝජනයන් හා සංශෝධිත නව ගුවන් මාර්ග ජාලයක් ඇතුළත් කර තිබුණි.

නමුත් මෙම සැලසුම අනුව ලභා කර ගැනීමට ඉතා අසීරු යථාර්තවාදී නොවන ඉලක්ක පැවති බව කාරක සභාවට නිරීක්ෂණය විය.

උපදේශන සේවා ලබා ගැනීමට සැලැස්මට සැලසුම් කිරීම

2011 ජූනි 27 දින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කර තිබූ පස් අවුරුදු උපායමාර්ගික සැලැස්මට අනුව ගුවන් යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය (Refleeting) කිරීම ප්‍රධාන කාරණයක් විය. මේ සඳහා උපදේශන සමාගමක් තෝරා ගැනීමට 2012 ජනවාරි 11 අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකාව අනුව තීරණය කරන ලදී. ඒ අනුව පහත ආයතන 04න් උපදේශන සේවා ලබා ගැනීම සඳහා යෝජනා ලබාගෙන ඇති බව හෙළි විය.

උපදේශන සේවාව සඳහා යෝජනා ලබා ගැනීම

ඉහත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකාව අනුව පහත සඳහන් ආයතන 04 න් උපදේශන සේවාව ලබා ගැනීම සඳහා යෝජනා ලබා ගෙන තිබුණි.

ආයතනය	ව්‍යාපෘතිය සඳහා ගතවන මුළු කාලය	කොන්ත්‍රාත්කුව සඳහා වන පිරිවැය	රීමේල් පණිවිඩය යැවූ දිනය	යෝජනාව ඉදිරිපත් කළ දිනය
DVB	24 (සති) / මාස 06	375,000 (ඇමරිකානු ඩොලර්)	07.09.11	14.09.11
Ascend	08 (සති)	76,000 (පවුම්)	07.09.11	14.09.11 26.09.11
Skyworks	24 (සති)	2,800,000 (ඇමරිකානු ඩොලර්)	19.10.11	15.11.11
Seabury	32 (සති)	800,000 (ඇමරිකානු ඩොලර්)	07.09.11	14.09.11 11.11.11 09.01.12

උපදේශන සේවාව ලබා ගැනීමට සීබර් ආයතනය නිර්දේශ කිරීම

මේ අතරින් සීබර් (Seabury) ආයතනය උපදේශන සේවා ලබා ගැනීම සඳහා නිර්දේශ කර ඇත.

ඒ සඳහා එම සමාගමට ඇමරිකානු ඩොලර් 612,345 ක් ගෙවා ඇත. (2.1 වාර්තාවේ ඇමුණුම 15)

ගුවන් යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා ගැනීම සඳහා කමිටුවක් පත් කර තිබුණි.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා ගැනීම.

එම කමිටුව මගින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල වාර්තාවක් සකසා නිර්දේශ කිහිපයක් ඉදිරිපත් කර බත්තරමුල්ල කථානායක නිල නිවසේ පවත්වා තිබූ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමට ඉදිරිපත්

කිරීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ පැමිණ සිටි සාමාජිකයින් 05 දෙනා අනුමැතියක් ලබා දී ඇත.

එම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතියට ප්‍රකාරව 2013 මාර්තු 27 අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයක් සකසා අමාත්‍ය මණ්ඩල කාර්යාලය වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.

ගුවන් යානා අත්පත් කර ගැනීමට ගත් පියවර

2013 මාර්තු 01 එළඹෙන ලද අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය අනුව සමාගමේ කළමනාකරණය ගුවන් යානා අත්පත් කර ගැනීම සඳහා පහත පියවර ගෙන ඇත. ඒ අනුව,

- A - 330 - 300 ගුවන්යානා 06ක් හා A 350 - 900 ගුවන්යානා 08ක් අත්පත් කර ගැනීම
මේ යටතේ එයාබස් සමාගම සමඟ මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම්වලට එළඹීම සිදු කරන ලදී.
- A - 350 - 900 ගුවන් යානා 4ක් මෙහෙයුම් කල්බදු පදනම මත ලබා ගැනීම සඳහා ගිවිසුම්වලට එළඹීම.
- ගිවිසුම්වලට එළඹීම සඳහා බලය ලබා දීම.
ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම ගුවන්යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනයේදී ගුවන් යානා මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම් හා කල්බදු පදනම මත ලබා ගැනීමේ ගිවිසුම් සකස් කිරීමටත් එම ගිවිසුම් වලට අත්සන් කිරීමටත් සමාගම වෙනුවෙන් තනි තනිව හෝ හවුල් වී සිදු කිරීමට ඇටෝනි බලපත්‍රයක් මගින් 2014 වර්ෂයේදී අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ නිලධාරීන් 15 දෙනෙකු වෙත බලය ලබා දී තිබුණි.
- A - 330 - 300 වර්ගයේ ගුවන් යානා විකුණා නැවත කල් බදු ගැනීම හා පෙර ගෙවීම් (PDP- Pre Delivery Payment) මූල්‍යනය.
2013 ජුනි 03 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකාව A - 330 - 300 වර්ගයේ ගුවන් යානා විකුණා නැවත කල්බදු ගැනීම හා පෙර ගෙවීම් කිරීම මූල්‍යනය (Pre Delivery Payment - PDP) කිරීම පිණිස සීබර් ආයතනයෙන් උපදේශන සේවාව ලබාගැනීමට අනුමැතිය ලබාගැනීම සඳහා සකස් කර තිබුණි. එසේම එම උපදේශන සේවාව සඳහා ආපසු නොගෙවන රඳවා ගැනීමේ ගාස්තු ලෙස ඇමරිකානු ඩොලර් 35,000/- ක් ද ගුවන් යානා 06 සඳහා කල් බදු හිමියා සමඟ වූ ගිවිසුමට එළඹීම මත එකතුව ඩොලර් 500,000/- ක් වූ Success Fee ද ගෙවීමට 2013 ජුනි 11 දින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය තීරණය කර ඇත.

A – 330 - 300 ගුවන් යානා සඳහා VIP කාමර කට්ටලයක් ලබා ගැනීම.

ගුවන්යානා ප්‍රතිස්ථාපන වැඩසටහනට අදාළ 2013 පෙබරවාරි 28 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකාවෙහි මෙම VIP කාමර කට්ටලය පිළිබඳව කිසිදු සඳහනක් කර නොතිබුණු නමුත් 2013 මාර්තු 27 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල සන්දේශයෙහි එයාර්බස් සමාගම තෝරාගැනීමට අදාළ හේතූන් අතර ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 15ක් වටිනා VIP කාමර කට්ටලයක් රාජ්‍ය ප්‍රධානියා විසින් සිදුකරන නිල සංචාරයන්හිදී යොදා තැනීම සඳහා ලබා දෙන බව දක්වා තිබුණි. නමුත්, මේ සම්බන්ධයෙන් දැරීමට සිදුවන අමතර පිරිවැය හා ඇතුළත් වීමට නියමිත ගිවිසුම් පිළිබඳව කිසිදු තොරතුරක් අදාළ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකාවෙහි ඇතුළත් කර නොතිබුණි. එසේම මෙම ගිවිසුම 2013 දෙසැම්බර් මස 02 දින සංශෝධනය කර තිබූ අතර ඉහත සංශෝධන ප්‍රකාරව එදිනට එයාර්බස් සමාගම සහ ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම අතර “ Outfitting Agreement” නමින් කාමර කට්ටල නිර්මාණය , නිශ්පාදනය, සවිකිරීම, පරීක්ෂා කිරීම, කාමරයේ ඇතුළත සංවිධානය කිරීම හා එහි අනෙකුත් උපකරණ සවිකිරීම පිළිබඳ ගිවිසුමකට එළඹ තිබුණි.

කෙසේ වුවද ඉහත VIP කාමර කට්ටල ගිවිසුම 2015 පෙබරවාරි 24 දිනැති ගිවිසුම මගින් අවලංගු කර තිබුණි. ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් සිදු කරන ලද ලිඛිත ඉල්ලීමකට අනුව මෙම ගිවිසුම අවලංගු කර තිබුණු අතර එහිදී එයාර්බස් සමාගම විසින් VIP කාමර කට්ටලයට අදාළව ලබා දී තිබුණු ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 15 ක බැරපත VIP කාමර කට්ටලය නිර්මාණය කිරීම සඳහා සම්පූර්ණයෙන්ම යොදාගෙන අවසන් වුවද VIP කට්ටලය මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුමෙහි එකඟ වූ වගකීම් සඳහා ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම තව දුරටත් බැඳෙන අතර VIP කාමර කට්ටලයේ සම්පූර්ණ අයිතිය තව දුරටත් එයාර්බස් සමාගම සතුවිය.

2016 ජූනි 30 දිනට පෙර මෙම VIP කාමර කට්ටලය තෙවැනි පාර්ශවයකට විකිණීම සඳහා බලය එයාර්බස් සමාගම වෙත ලබා දී තිබුණු අතර එම නැවත විකිණීමෙන් ලැබෙන මුදලින් එයාර්බස් සමාගම විසින් දරන ලද සියළු වැය අඩු කළ පසු ඉතිරි මුදල සඳහා ‘VIP kit settlement Credit Memeorandum’ නමින් බැරපතක් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙත ලබාදිය යුතු බව හා ඉදිරි මිලදී ගැනීම් වලදී එම මුදල එයාර්බස් සමාගමෙන් අඩුකර ගත හැකි බව.

VIP කාමර කට්ටල ගිවිසුම අවසන් කිරීම

- A 330-300 වර්ගයේ ගුවන් යානයක විශේෂ පුද්ගලයින් සඳහා වෙන් කරන ලද ස්ථානයක් (VIP කාමරය) සකස් කිරීම සඳහා 2013 ජූනි 28 දින එළඹී ගිවිසුම නැවත එම වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 02 හා 2014 මාර්තු මසදී වශයෙන් අවස්ථා 2 කදී සංශෝධනය කිරීම තුළින් එම කාර්යය පිළිබඳ

සමාගමේ කළමනාකාරිත්වය පූර්ව සැලසුම් හා අවබෝධයෙන් තොරව ගිවිසුම්ගත වී තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

- එයාර්බස් සමාගමෙන් ගුවන්යානා 10 ක් මිලදී ගැනීමේදී ලැබීමට නියමිතව තිබූ ඇ.ඩොලර් මිලියන 15 ක වට්ටම සඳහා හිමි VIP කාමර කට්ටලය වෙනුවට එම සමාගමෙන් වෙනත් භාණ්ඩ හා සේවා ලබා ගැනීමේදී වට්ටම අඩුකර ගැනීමේ හිමිකමක් ලබාදී තිබුණි. නමුත් VIP කාමරය සකස් කිරීම සඳහා ගිවිසුම් වලට එළඹී දින සිට එම ගිවිසුම අවලංගු කළ දිනය වූ 2015 පෙබරවාරි 24 දින දක්වා මාස 20ක ආසන්න කාලයක් ගතවීම නිසා ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමට එයාර්බස් සමාගමෙන් ලබා ගැනීමට තිබූ ඇ.ඩොලර් මිලියන 15 ක වට්ටම් හිමිකම අහිමිවී තිබුණි.
- A 350 හා A 330 ගුවන්යානා 2013 හා 2014 වර්ෂයන්හිදී සමාගම වෙත ලබා ගැනීම සඳහා ගිවිසුම් ගත වී තිබූ අතර එයින් A 330 වර්ගයේ ගුවන්යානා 06 සමාගම වෙත නියමිත කාල සීමාව තුළදී ලබාගෙන තිබුණි. කෙසේ නමුත් පසුව එම ගුවන්යානා ප්‍රති අලෙවි කිරීම සඳහා ගිවිසුම් ගත වී තිබුණි. ඒ අනුව සමාගම විසින් ගුවන්යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේදී සමාගමේ ගුවන්යානා අවශ්‍යතාවය පිළිබඳව සැලකිල්ලක් දක්වා නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය. (යොමුව:- වාර්තාව 2.2 හි 7.6 ඡේදය)
- A 350-900 ගුවන්යානා නැවත අලෙවිකරණයට නියෝජිතයෙකු පත්කර ගැනීම සඳහා උපදේශන සමාගම් 03 කින් මිල ගණන් කැඳවීමට ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම හා එයාර්කැප් සමාගම සමඟ 2015 නොවැම්බර් 23 දින පැවති සාකච්ඡාවේදී නිර්දේශ කර තිබුණි. (වාර්තාව 2.2 හි ඇමුණුම 19) එම සමාගම් නිර්දේශ කිරීමේදී රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයන් අනුගමනය කර නොතිබුණි.

පස් අවුරුදු ව්‍යාපාරික සැලැස්මට අනුව ඉලක්ක සපුරාගත නොහැකිවීම.

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් 2011 වර්ෂයේදී 2010/11 – 2014/15 කාලසීමාව සඳහා ඉදිරිපත් කර තිබූ පස් අවුරුදු ව්‍යාපාරික සැලැස්මට අනුව සමාගමේ පුළුල් බඳ ගුවන්යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේ වැඩසටහනක් හඳුන්වා දී තිබුණි. ඒ අනුව A 330-300 වර්ගයේ යානා 6 ක්ද A 350-900 වර්ගයේ යානා 4 ක්ද වශයෙන් ගුවන්යානා 10 ක් සෘජුවම එයාර්බස් සමාගමෙන් ලබා ගැනීමටත් තවත් A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් මෙහෙයුම් කල්බදු ක්‍රමය යටතේ ලබා ගැනීමට ඉන්ටර්නැෂනල් ලීස් ඊනැන්ස් සමාගම හා එයාර්කැප් සමාගම යන සමාගම් සමඟ ගිවිසුම්වලට එළඹ තිබුණි. ඒ අනුව A 330-300 වර්ගයේ යානා 6, 2014/2015 වර්ෂ වලදී ලැබීමට නියමිත වූ අතර

ගිවිසුම් ප්‍රකාරව එම යානා මිලදීගෙන නැවත විකිණීමේ හා ආපසු මෙහෙයුම් කල්බදු ලබා ගැනීමේ පදනම (Sell and Lease Back) මත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙත ලබාගෙන තිබුණි.

A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 3ක් ඉන්ටර්නැෂනල් ෆීස් ඕනෑන්ස් සමාගමෙන් හා එක් යානයක් එයාර් කැප් සමාගමෙන් මෙහෙයුම් කල්බදු ක්‍රමය යටතේ ලබා ගැනීමට ගිවිස ගෙන තිබූ අතර එම යානා 04, 2016/2017 වර්ෂවලදී ලැබීමට නියමිතව තිබුණි. නමුත් ඒ වන විට ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම දිගින් දිගටම අලාභ ලැබීම එනම් 2015/2016 වර්ෂයේ පැවති ඇ.ඩො. මිලියන 47.1 ක් වූ සමූහයේ ශුද්ධ අලාභය 2016/17 වර්ෂයේදී ඇ.ඩො. මිලියන 90 දක්වා ඉහළ ගොස් තිබීම, ඇ.ඩො. මිලියන 300 ක බැංකු ණය ශේෂයක් පැවතීම, ලංකා ඛනිජ තෙල් සංස්ථාව වෙත ඇ.ඩො. මිලියන 45 ක් හා ගුවන්තොටුපල හා ගුවන් සේවා සමාගම වෙත ඇ.ඩො. මිලියන 15 ක් 2016 මාර්තු මස වන විට ගෙවීමට පැවතීම යන කරුණු සමඟ සලකා බැලීමේදී 2016 හා 2017 වර්ෂ වලදී ලැබීමට නියමිතව තිබූ A 350-900 ගුවන්යානා 04 සඳහා එක් ගුවන් යානයක මාසික කල්බදු වාරිකය වූ ඇ.ඩො. මිලියන 1.215 බැගින් මුළු කල්බදු වාරිකය වූ ඇ.ඩො. මිලියන 174.96 ක් වර්ෂ 12 ක් සඳහා ගෙවීමේ අපහසු මූල්‍ය තත්ත්වයක සමාගම පැවතුණි.

ඒ අනුව ඇණවුම් කරන ලද A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 සඳහා ඇතිකරගත් ගිවිසුම් අවලංගු කිරීම සඳහා පවතින විකල්ප අවස්ථාවන් ඇගයීම් කර උපදෙස් ලබා දීම සඳහා Skyworks හා Nyras යන ජාත්‍යන්තර උපදේශන සමාගම් වල සහාය ලබාගෙන තිබුණි. උපදේශකයන් තෝරා ගැනීම හා සේවයේ යෙදවීම සඳහා ප්‍රසම්පාදනයන් සිදු කිරීමේදී උපදේශකයන් තෝරා ගැනීම හා සේවයේ යෙදවීම පිළිබඳ 2007 අගෝස්තු මාසයේදී සහ 2007 නොවැම්බර් මාසයේදී ජාතික ප්‍රසම්පාදන නියෝජිත ආයතනය විසින් නිකුත් කරන ලද ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයට අනුගත විය යුතු වේ. (වාර්තාව 2.1 හි ඇමුණුම 77).

නමුත් එම මාර්ගෝපදේශයන් අනුගමනය කර ඇති බව නිරීක්ෂණය නොවීය.

තවද, ගුවන්යානා ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ වගකීම සම්බන්ධයෙන් 2015 දෙසැම්බර් 11 දින නීතිඥ අනිල් තිත්තවැල්ල මහතාගෙන් නීතිමය මතයක් ද සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් ලබාගෙන තිබුණි. එහිදී A350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ අවශ්‍යතාව සමඟ සලකා බැලීමේදී ඉහළ ධාරිතාවයෙන් යුක්ත වීම නිසා කල්බදු ගිවිසුම් අවසන් කිරීමට තීරණය කර තිබුණි.

එමෙන්ම එයාර්බස් සමාගමෙන් සෘජුවම මිලදී ගැනීමට ගිවිසුම් ගත වූ A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 4 2020/2021 වර්ෂයන්හි ලැබීමට නියමිතව ඇත. ඇණවුම් කරන ලද පුළුල් බඳ සහිත ගුවන්යානා වෙනුවට පටු බඳ සහිත

ගුවන්යානා ලබා ගැනීමට අදාළ සමාගම වෙත ප්‍රති අර්පණයක් කිරීමට ආර්ථික කළමනාකරණ අමාත්‍ය මණ්ඩල අනු කමිටුව විසින් එළඹී තීරණයන්ට ප්‍රතිචාර ලෙස A 321 Neo වර්ගයේ යානා 8 ක් මිලදී ගැනීමට එයාර්බස් සමාගම 2018 අප්‍රියෙල් මාසයේදී ප්‍රති අර්පණයක් ලෙස ප්‍රතිචාර දක්වා තිබුණි.

පුළුල්බඳ ගුවන්යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමට එයාර්බස් සමාගම සහ මෙහෙයුම් කල්බදු සමාගම් සමඟ ගිවිසුම් ගතවීම.

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් 2011 වර්ෂයේදී 2010/11 – 2014/15 කාලසීමාවට අදාළව ඉදිරිපත් කරන ලද පස් අවුරුදු ව්‍යාපාරික සැලැස්ම ප්‍රකාරව සමාගමේ පුළුල්බඳ ගුවන්යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේ වැඩසටහනක් ක්‍රියාත්මක කර තිබුණි. එහිදී පහත පරිදි පුළුල්බඳ ගුවන්යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමට එයාර්බස් සමාගම සහ මෙහෙයුම් කල්බදු සමාගම් සමඟ ගිවිසුම්ගත වී තිබුණි.

වගුව අංක 01 - එයාර් බස් සමාගම හා කල්බදු සමාගම් සමඟ ගිවිසුම්ගත වීම පිළිබඳ විස්තර

ගුවන්යානා වර්ගය	ප්‍රමාණය	ගිවිසුම්ගත වූ ආයතනය	ගිවිසුම්ගත දිනය	ගුවන්යානා ලැබීමට නියමිත කාලසීමාව
A 330-300	06	එයාර්බස් සමාගම	2013.06.19	2014/2015
A 350-900	04	එයාර්බස් සමාගම	2013.06.28	2020/2021
A 350-900	03	ඉන්ටර්නැෂනල් ලීස් හිනැන්ස් සමාගම	2013.09.27	2016/2017
A 350-900	01	එයාර්කැප් (Aercap) සමාගම	2014.11.12	2016/2017
මුළු ගුවන්යානා	14			

ගුවන්යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේ වැඩසටහන යටතේ එළඹ තිබූ A350-900 ගුවන් යානා අත්පත් කර ගැනීමේ ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ යෝජනාව ඉදිරිපත් වූ ආකාරය

නව ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්මක් සකස් කිරීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් නියම කිරීම

- “ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම සහ මිහින් ලංකා සමාගම සඳහා මූල්‍ය ප්‍රාග්ධනය ලබාගැනීම” මැයෙන් වූ අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකා අංක: 15/0451/638/001 මඟින් ගුවන් සේවා ඇමතිතුමා ඉදිරිපත් කළ 2015 අප්‍රේල් 17 දිනැති සංදේශය සලකා බලා අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පහත තීරණ 2015 අප්‍රේල් 22 දින ලබා දී තිබුණි. (වාර්තාවේ 2.2 ඇමුණුම 08)

- ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය සහ මිහින් ලංකා සමාගම සඳහා වෙන වෙනම සවිස්තර ව්‍යාපාර සැලැස්මක් බැගින් සකස් කර ආර්ථික කටයුතු පිළිබඳ අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුකාරක සභාව වෙත ඉදිරිපත් කිරීම.
- මුදල් ඇමතිතුමා විසින් 2015 ජනවාරි 29 දින 2015 වසර සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද අයවැය යෝජනා මඟින් ප්‍රකාශයට පත් කර තිබූ ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය සහ මිහින් ලංකා සමාගම ඒකාබද්ධ කිරීම පිණිස යෝග්‍ය වන සැලැස්මක් කඩිනමින් සකස් කොට ආර්ථික කටයුතු පිළිබඳ අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුකාරක සභාව වෙත ඉදිරිපත් කිරීම.
- ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය සහ මිහින් ලංකා සමාගම සඳහා බාධාවකින් තොරව ඉන්ධන සැපයීම තහවුරු කිරීම පිණිස ලංකා බනිජ් තෙල් සංස්ථාවට ගෙවිය යුතු හිඟ මුදල් පියවීම වෙනුවෙන් ඇපකරයක් හෝ විශ්වාසනීය ලිපියක් නිකුත් කරන ලෙස භාණ්ඩාගාරයේ ලේකම්වරයාට නියම කිරීම.
- ඉහත අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය ප්‍රකාරව ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ නිලධාරීන් 03 දෙනෙක් සහ එක් උපදේශකවරයෙකුගෙන් සමන්විත කමිටුවක් විසින් ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්මක් (වාර්තාව 2.2 ඇමුණුම 09) සකස් කර පහත පරිදි ඒ සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාගෙන තිබුණි.

දිනය -----	කාර්යය -----
2015 මැයි 26	සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කිරීම හා එදිනම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා ගැනීම
2015 මැයි 28	ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයා වෙත ඉදිරිපත් කිරීම
2015 මැයි 29	අගමැතිතුමා හා මුදල් අමාත්‍යවරයා වෙත ඉහත සැලැස්ම ඉදිරිපත් කිරීම
2015 ජූනි 01	ආර්ථික කටයුතු පිළිබඳ අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුකාරක සභාව වෙත ඉහත සැලැස්ම ඉදිරිපත් කිරීම
2015 ජූනි 05	ආර්ථික කටයුතු පිළිබඳ අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුකාරක සභාව මඟින් පත්කරන ලද කමිටුව වෙත සැලැස්ම ඉදිරිපත් කිරීම හා එම අනු කාරක සභාව මඟින් සැලැස්මේ සඳහන් වූ විකල්ප යෝජනා 02 අතරින් පළමු විකල්පය වූ “ශ්‍රී

ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම පවතින සමාගම් ව්‍යුහය තුළම ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්ම ප්‍රකාරව සහ මිහින් ලංකා සමාගම සමඟ ඒකාබද්ධ වී ක්‍රියාත්මක වීම” නිර්දේශ කර තිබීම

2015 ජුනි 09 ඉහත කමිටුවේ නිර්දේශය ආර්ථික කටයුතු පිළිබඳ අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුකාරක සභාව විසින් අනුමත කිරීම

2015 ජුනි 24 අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ලබා දීම

යෝජිත ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්ම (2015/16-2017/18)

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම හා මිහින් ලංකා ගුවන් සේවා සමාගම යන සමාගම් දෙකම සඳහා 2015/16 සිට 2017/18 කාලසීමාවට අදාලව යෝජිත ප්‍රතිව්‍යුහගත සැලැස්මක් සකස් කර අමාත්‍ය මණ්ඩලය වෙත 2015 ජුනි මාසයේදී ඉදිරිපත් කර ඒ සඳහා අනුමැතිය 2015 ජුනි 24 දින ලබාගෙන තිබුණි. එහි ඇතුළත්ව තිබූ ප්‍රධාන නිර්දේශ කිහිපයක් පහතින් වේ.

- i) අලාභ ලබමින් ක්‍රියාත්මක වන ග්‍රැන්ක්ෆර්ට්, පැරිස් සහ රෝමය යන ගුවන් ගමනාන්තවල ධාවනය අත්හිටුවන බව සහ එමඟින් යුරෝපය දක්වා සතියකට වූ ගුවන් ගමන් වාර ප්‍රමාණය 18 සිට 7 දක්වා 2015/16 සිට 2016/17 වනවිට අඩුකිරීම.
- ii) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම හා මිහින් ලංකා ගුවන් සේවා සමාගම ඒකාබද්ධ කර කාර්යක්ෂම අයුරින් සමූහ ව්‍යාපාර කටයුතු වල යෙදවීම.
- iii) ගුවන්යානා ඇණිය පහත පරිදි නිසි ප්‍රමාණනය (Right Sizing of the fleet) කිරීම.

වගුව අංක 04 - ගුවන්යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපන සැලැස්ම

ගුවන්යානා	සැලැස්ම මඟින්	2015 සැප්තැම්බර් 15
වර්ගය	යෝජනා කරන ගුවන් යානා ගණන	දිනට පැවති ගුවන්යානා ගණන
-----	-----	-----

	2016/17	2017/18
-----	-----	-----
---	-	--

A 320-200	06	03	06
A 321-200	02	02	02
A 320-NEO	-	04	-
A 330-200	03	02	07
A 330-300	07	07	03
A 340-300	-	-	03
	18	18	21

- i) 2015/16 සිට 2017/18 වර්ෂය වන විට ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ අලාභය ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 93.7 සිට 23.4 දක්වා අඩු කිරීම.
- ii) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙත ණය බරින් මිදීම සහ ස්ථාවර හා තිරසාර තත්ත්වයක් ළඟා කර ගැනීම සඳහා පහත පරිදි අරමුදල් සම්පාදනය කර ගැනීම.

වගුව අංක 05 - අරමුදල් සම්පාදන සැලැස්ම

	2014	201	201	(ඇ.ඩොලර් මිලියන)	
	/15	5/16	6/17	2017	එක
	-----	-----	-----	/18	තුව
	-----	-----	-----	-----	---
රජයේ ප්‍රාග්ධන සම්පාදනය	125	70	60	-	255
ශ්‍රී ලන්කන් කේටරින් සමාගමේ කොටස් වලින් 49% ක් විකිණීම මගින්	-	85	-	-	85
බිම් මෙහෙවර (Ground Handling) අංශය සමාගමක් බවට පත් කිරීම හා එම සමාගමේ කොටස් වලින් 40% ක් විකිණීම මගින්	-	-	140	-	140
මුළු එකතුව	125	155	200	-	480

යෝජිත ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක කිරීම

- 2015 ජූනි 26 දින පැවති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමේදී ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපති විසින් සමාගමේ යෝජිත ප්‍රතිව්‍යුහගත සැලැස්ම 2015 ජූනි 24 දින අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් අනුමත කර ඇත. (චාර්තාව 2.1 හි ඇමුණුම 10)
 - i. ඉහත සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක කිරීම සම්බන්ධයෙන් 2015 අගෝස්තු 03 හා 25 දිනයන්හිදී පවත්වන ලද අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් වලදී වැඩි දුරටත් සාකච්ඡා කර තිබූ අතර 2015 ජූලි 24 දින ඉදිරිපත් කර තිබූ අංක: CEO/2015/06/80 දරණ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකාවෙහි සඳහන් පහත නිර්දේශ සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය 2015 අගෝස්තු 25 දින ලබා දී ඇත. (චාර්තාව 2.1 හි ඇමුණුම 11)
 - ii. පුළුල්බඳ ගුවන්යානා ඇණිය 13 සිට 10 දක්වාත් පටුබඳ ගුවන්යානා 08 ක් ද ලෙස මුළු ගුවන්යානා ඇණිය 21 සිට 18 දක්වා අඩු කිරීම.
 - iii. ලන්ඩන් ගුවන් මාර්ගයේ ගුවන් ගමන්වාර ගණන සතියකට ගමන්වාර 09 ක් දක්වා 2015 ශීත සෘතුවේදී වැඩි කිරීම.
 - iv. මිනිත් ලංකා ගුවන් සමාගම සමඟ ඒකාබද්ධ වී සමූහයේ කාර්යසාධනය ඉහල නැංවීම.
 - v. යුරෝපීය ගුවන් මාර්ගවල සම්බන්ධ වී ගුවන් ගමන් ධාවනයන් (Codeshare Operations) පැවැත්වීමට හවුල්කරුවෙකු සොයා ගැනීම සඳහා ඇගයීම් කිරීම.
 - vi. 2017 වර්ෂයේ කල්බදු සමාගම් වෙත ආපසු ලබාදීමට නියමිත A 330-200 ගුවන්යානා 03 සහ ලැබීමට නියමිත A 350-900 ගුවන්යානා 08 සඳහා හොඳම විසඳුමක් (Best Solution) ලබාදීම.
 - vii. ඉහත (v) සඳහා සාකච්ඡා කර විසඳුමක් ලබා ගැනීමට බාහිර පාර්ශවයක් පත්කර ගැනීම සහ ඒ සඳහා අවම පාර්ශව 03 කගෙන් අභිප්‍රාය ප්‍රකාශ (Expressions of Interest - EOI) කැඳවා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය යටතේ සුදුසු පාර්ශවයක් 2015 අගෝස්තු 31 දිනට පෙර තෝරා පත්කර ගැනීම.
 - viii. සේවක පිරිවැය, සෘජු මෙහෙයුම් පිරිවැය, ගුවන් මාර්ග ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ පිරිවැය ආදී පිරිවැයන් හැර අනෙකුත් පිරිවැයන් අවම කර ගැනීම සඳහා විශාල වටිනාකමකින් යුත් කොන්ත්‍රාත් සඳහා ඒ වනවිටත් ගිවිසගෙන තිබූ කොන්ත්‍රාත්කරුවන් සමඟ සාකච්ඡා පැවැත්වීම.
 - ix. ශ්‍රී ලංකා රජයෙන් ඇ.ඩොලර් මිලියන 255 ක ප්‍රාග්ධන දායකත්වයක් ද, විශේෂිත ව්‍යාපාර ඒකක (ශ්‍රී ලන්කන් කේටරින් සමාගම හා බිම් මෙහෙවර - Ground handling අංශය) වල සුළු කොටස් හිමිකම අලෙවියෙන් ඇ.ඩොලර් මිලියන 225 ක් ද ලෙස එකතුව ඇ.ඩොලර් මිලියන 480 ක් අරමුදල් සපයා ගැනීමට.

- x. 2015 අගෝස්තු මාසයේදී මුදල් අමාත්‍යාංශයේ පහසුකම් සැපයීම මඟින් ලංකා බැංකුවෙන් ඇ.ඩොලර් මිලියන 86 ක ණය අරමුදල් සපයා ගැනීමට
- xi. ලංකා බනිජ් තෙල් සංස්ථාවේ හිඟ මුදල් පියවීම සඳහා ලංකා බැංකුවෙන් හා මහජන බැංකුවෙන් රු. බිලියන 30 ක කෙටිකාලීන ණය ලබා ගැනීම සඳහා විශ්වාසනීය ලිපි භාණ්ඩාගාර ලේකම්ගෙන් ලබා ගැනීම.
- xii. ඉහත ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක වන දිනය 2015 ඔක්තෝබර් 01 දින බව දක්වා තිබූ නමුත් එහි ගුවන් මාර්ග ජාලය (Network Optimization) ක්‍රියාත්මක වන දිනය පසුව 2016 අප්‍රේල් 01 දින දක්වා කල් දැම්මට 2015 අගෝස්තු 25 දින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් තීරණය කර තිබුණි
- xiii. මෙහෙයුම් කල්බදු පදනම මත ලබා ගැනීමට ගිවිසුම් ගත වූ A 350-900 ගුවන්යානා 04 හි ගිවිසුම් අවසන් කිරීම හා වන්දි මුදල් ගෙවීම]

- 2015 අගෝස්තු 03 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල යෝජනා හා තීරණ (වාර්තාව 2.1 හි ඇමුණුම 12)
- 2015 අගෝස්තු 25 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය (වාර්තාව 2.1 හි ඇමුණුම 13)
- 2015 සැප්තැම්බර් 11 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකාව (වාර්තාව 2.1 හි ඇමුණුම 14)
- 2015 සැප්තැම්බර් 21 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය; (වාර්තාව 2.1 ඇමුණුම 15)
- 2015 ඔක්තෝබර් 22 හා 25 දිනයන්හිදී Skyworks උපදේශන සමාගම විසින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත කරන ලද නිර්දේශයන් (ඉදිරිපත් කිරීම්) හා ඒ මත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් ගනු ලැබූ තීරණ
- 2015 නොවැම්බර් 27 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකාව (වාර්තාව 2.1 හි ඇමුණුම 19)
- එයාර්බස් සමාගමේ සහය ඉල්ලීම

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපති විසින් එයාර්බස් සමාගමේ ප්‍රධාන මෙහෙයුම් නිලධාරී වෙත ලිපියක් යොමු කරමින් A 350-900 ගුවන්යානා ලැබීමට නියමිත දින ගණන් වෙනස් කර ගැනීම සඳහා ඉල්ලීම් කර තිබුණි. ඒ මත, එයාර්බස් සමාගමේ කණ්ඩායමක් කොළඹට එවා තිබූ අතර ඔවුන් විසින් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ ව්‍යාපාරික සැලසුම් පිළිබඳව විශ්ලේෂණය කර පසුව මෙම ගනුදෙනුව සිදුවූයේ Aercap සමාගම සමඟ වන බැවින් එම සමාගම මඟින්ම ගැටලුව විසඳා ගත යුතු බව 2015

දෙසැම්බර් 22 දින පැවති සාකච්ඡාවේදී ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙත දන්වා තිබුණි.

- 2016 ජනවාරි 26 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම - ගුවන්යානා ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ වගකීම සම්බන්ධ නීතිමය මතයක් ලබාගැනීම (වාර්තාව 2.1 හි ඇමුණුම 20)
 - Aercap නියෝජිත ප්‍රධාන අවදානම් නිලධාරී (Chief Risk Officer) සමඟ කොළඹදී පැවති සාකච්ඡාව
2016 ජනවාරි 07 දින Aercap සමාගමේ ප්‍රධාන අවදානම් නිලධාරී (Chief Risk Officer) කොළඹදී ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම සමඟ සාකච්ඡාවක් පවත්වා තිබුණි. එහිදී, A 350-900 ගුවන්යානා ලබා නොගතහොත් ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 250 ක පමණ වන්දියක් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවයට ගෙවීමට සිදුවිය හැකි බව දන්වා තිබුණි.
 - පොදු ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යතුමා සහ නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා වෙත Skyworks උපදේශන සමාගම විසින් 2016 ජනවාරි 22 දින සිදුකළ ඉදිරිපත් කිරීම් (වාර්තාව 2.1 හි ඇමුණුම 21)

මෙම ඉදිරිපත් කිරීමෙහි (Presentation) Skyworks උපදේශන සමාගම විසින් ප්‍රධාන විකල්පයන් 03 ක් ඉදිරිපත් කර තිබුණි. විස්තර පහත දැක්වේ.

- i) විකල්පය A - යුරෝපා ගමනාන්ත දක්වා ධාවනය කිරීම සඳහා A 350-900 ගුවන්යානා 03 ක් ලබාගැනීම.
- ii) විකල්පය B - A 350-900 ගුවන්යානා 03 ක් ලබාගෙන A 330-300 ගුවන්යානා 03 ක් ඉවත් කිරීම.
- iii) විකල්පය C - A 350-900 ගුවන්යානා ලබා නොගැනීම.

මෙහිදී, Skyworks සමාගම විසින් ඉහත විකල්ප ඇගයීම් කර විකල්ප C ක්‍රියාත්මක කිරීම වඩාත් උචිත බව දක්වා තිබුණි. ඒ අනුව, Aercap සමාගමේ නියමය පරිදි අවසන් තීරණය 2016 ජනවාරි 29 දිනට පෙර නීති සමාගමේ උපදෙස් ද ලබාගෙන තහවුරු කළ යුතුව තිබුණි.

- 2016 ජනවාරි 26 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම
- 2016 පෙබරවාරි 09 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම (වාර්තාව 2.1 හි ඇමුණුම 23)
- 2016 පෙබරවාරි 26 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම - A 350-900 ගුවන් යානයක ගිවිසුම අවසන් කිරීම (වාර්තාව 2.1 හි ඇමුණුම 24)
- 2016 මාර්තු 09 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම යෝජනා සම්මතය (වාර්තාව 2.1 හි ඇමුණුම 25)
- 2016 මාර්තු 24 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම

- 2016 ජූලි 28 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම (වාර්තාව 2.1 හි ඇමුණුම 26)
- ආර්ථික කළමනාකරණය පිළිබඳ අමාත්‍ය මණ්ඩල අනු කමිටුවේ නිර්දේශයන් හා අනුමැතීන් (CCEM Approval)
- එයාර්කැප් සමාගම සමඟ ඇතිකරගත් A 350-900 ගුවන් යානයේ කල්බදු ගිවිසුම අවසන් කිරීම සහ වන්දි මුදල් ගෙවීම

➤ 2016 අප්‍රේල් 05 දින පැවති CCEM රැස්වීමේදී ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ කටයුතු පිළිබඳ පහත තීරණයන්ට එළඹ තිබුණි. (වාර්තාව 2.1 හි ඇමුණුම 27)

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම සඳහා මුදල් අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්, රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්, ජාතික ප්‍රතිපත්ති හා ආර්ථික කටයුතු පිළිබඳ අමාත්‍යාංශයේ උපදේශක, ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපති හා රාජ්‍ය ව්‍යවසාය මණ්ඩලයේ සභාපතිගෙන් සමන්විත කමිටුවක් පත්කිරීම.

➤ අවශ්‍ය වන්නේ නම් ඉහත කමිටුව වෙත කේෂ්ත්‍රයේ නිපුණයන්ගේ (Experts) සහය ලබාගැනීම.

➤ ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙත ආයෝජනය කිරීම සඳහා යෝජනා සඳහා ඉල්ලීම් (RFP) යැවීම සහ ප්‍රගතිය CCEM වෙත වාර්තා කිරීම.

➤ ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය වෙත ඇ.ඩොලර් මිලියන 65 ක් සහ මිහින් ලංකා ගුවන් සේවය වෙත ඇ.ඩොලර් මිලියන 5 ක ණය රාජ්‍ය බැංකු මගින් ලබාගැනීම. (එයාර්කැප් සමාගම සමඟ ඇතිකරගත් A 350-900 ගුවන් යානාවේ කල්බදු ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ ගාස්තුව ද ඇතුළු අත්‍යවශ්‍ය මූල්‍ය අවශ්‍යතා පියවා ගැනීම සඳහා)

➤ ඉහත තීරණයන් පිළිබඳව 2016 අප්‍රේල් 18 දින අග්‍රාමාත්‍ය කාර්යාලය මගින් රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වෙත දන්වා යවා තිබුණි. රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යවරයා විසින් එයාර්කැප් සමාගම සමඟ ඇතිකරගත් A 350-900 ගුවන් යානයේ කල්බදු ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ ගාස්තු ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් දරන බවට 2016 අප්‍රේල් 05 දින පැවති CCEM රැස්වීමේදී තීරණය වූ බව ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපති වෙත 2016 අප්‍රේල් 20 දිනැති අංක රහිත ලිපිය මගින් දන්වා තිබුණි. (වාර්තාව 2.1 හි ඇමුණුම 28)

ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සඳහා උපදේශන සේවා ලබා ගැනීම

Skyworks” සමාගමෙන් උපදේශන සේවා ලබාගැනීම සඳහා ගිවිසුම්ගත වීම 2015 සැප්තැම්බර් 21 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය (වාර්තාව 2.1 හි ඇමුණුම 15) ප්‍රකාරව අභිප්‍රාය ප්‍රකාශයක් (EOI) Skyworks සමාගම ඇතුළු තවත් සමාගම්

02 කින් ලද බව දක්වා තිබුණි. මෙහිදී DVB Bank උපදේශන සමාගම සහ මීට පෙර ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය මඟින් ඉහත කාර්යයම සඳහා ගිවිසුම්ගත පදනමකින් තොරව සේවයේ යොදවාගෙන සිටි “Nyras” සමාගම වෙතද RFP යොමුකර යෝජනා ලබාගෙන තිබුණි. මෙපරිදි ලද යෝජනා නිලධාරීන් 07 දෙනෙකුගෙන් යුත් කණ්ඩායමක් මඟින් ඇගයීම් කර “Skyworks” සමාගම තෝරාගෙන තිබුණි.

උපදේශන සමාගම වෙත ගෙවීම් කිරීම

“Skyworks” උපදේශන සමාගම වෙත උපදේශන සේවා ලබාදීම වෙනුවෙන් 2015 සැප්තැම්බර් 25 දින සිට 2016 අප්‍රේල් 11 දින දක්වා ඇ.ඩොලර් 355,451.09 ක් එනම් රු. මිලියන 52 ක් (ඇ.ඩොලරයක ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වටිනාකම 146 ක් ලෙස ගත් විට) පහත පරිදි ගෙවීම් කර තිබුණි. (වාර්තාව 2.2 හි ඇමුණුම 56)

වගුව 13 - “Skyworks” උපදේශන සමාගමට ගෙවීම් කළ ආකාරය

දිනය	ගෙවූ මුදල (ඇ.ඩොලර්)	කාරණය
-----	-----	-----
2015.09.25	100,000.00	මාසික ගාස්තු (Monthly Work Fee)
2015.10.21	100,000.00	මාසික ගාස්තු (Monthly Work Fee)
2015.12.02	52,832.21	මාසික ගාස්තු (Monthly Work Fee)
2015.12.29	50,692.38	මාසික ගාස්තු (Monthly Work Fee)
2016.02.10	50,379.99	වියදම් පියවීම (Out of pocket expenses)
2016.04.11	1,546.51	වියදම් පියවීම (Out of pocket expenses)
එකතුව	355,451.09	

“Nyras” සමාගමෙන් උපදේශන සේවා ලබා ගැනීම

“Nyras” උපදේශන සමාගම තෝරා ගැනීම එකම කාර්යභාරය සඳහා පෙර අවස්ථාවේදී ප්‍රතිකේෂ කරන ලද “Nyras” උපදේශන සමාගම තෝරාගත් ආකාරය පිළිබඳව පැහැදිලිව තොරතුරු නොලැබුණි. කෙසේ නමුත්, ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ නව ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්ම තහවුරු කර ගැනීම සඳහා මුදල් අමාත්‍යාංශය මඟින් “Nyras” උපදේශන සමාගම පත්කරගෙන තිබූ බව 2016 ජනවාරි 26 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය (ඇමුණුම 22) ට අනුව දැක්වුණි.

උපදේශන සමාගම වෙත ගෙවීම් කිරීම

“Nyras” උපදේශන සමාගම වෙත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් 2015 දෙසැම්බර් 22 දින සිට 2016 සැප්තැම්බර් 02 දින දක්වා GBP 248,961.75 ක් එනම් රු. මිලියන 47 ක් (බ්‍රිතාන්‍ය පවුමක ශ්‍රී ලංකා රුපියල් අගය රු. 184.95 ක්) පහත පරිදි ගෙවීම් කර තිබුණි. (වාර්තාව 2.2 හි ඇමුණුම 60)

වගුව 14 - “Nyras” උපදේශන සමාගම වෙත ගෙවීම් කළ ආකාරය

දිනය	ගෙවීම් කළ මුදල (GBP)	කාරණය
-----	-----	-----
	-	
2015.12.22	25,000.00	මුදල් අමාත්‍යාංශය හා එකඟ වූ උපදේශන ගාස්තු
2016.01.21	25,000.00	-එම-
2016.01.29	15,000.00	-එම-
2016.02.19	40,000.00	ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය එකඟ වූ උපදේශන ගාස්තු
2016.02.25	40,000.00	-එම-
2016.02.26	40,000.00	-එම-
2016.03.08	30,000.00	-එම-
2016.05.24	2,050.00	අනියම් දීමනා ගෙවීම්
2016.05.24	1,800.00	-එම-
2016.05.24	1,434.00	ගුවන් ගමන් ගාස්තු ප්‍රතිපූරණය කිරීම
2016.05.24	3,750.00	උපදේශන සභාය සේවා ගාස්තු ගෙවීම්
2016.05.24	600.00	අනියම් දීමනා ගෙවීම්
2016.05.24	9,060.50	2016 අප්‍රේල් මාසයේදී පවත්වන ලද සාකච්ඡා සඳහා සභය වීම වෙනුවෙන් ගෙවීම්
2016.09.02	15,267.25	2016 ජුනි සහ ජූලි මාස වලදී ඉන්ධන මිල අඩුවීම පිළිබඳව ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය සහ ලංකා ඛනිජ තෙල් සංස්ථාව සඳහා වාර්තාවක් ලබාදීම වෙනුවෙන් ගෙවීම්
එකතුව	248,961.75	

2016 ජනවාරි දක්වා මුදල් අමාත්‍යාංශයේ කාර්යයන් ඉටුකිරීම වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් GBP 65,000 ක් ගෙවා තිබූ අතර එම මුදල් ප්‍රමාණය මුදල් හා ක්‍රමසම්පාදන අමාත්‍යාංශය මගින් 2016 මැයි 20 දින දී පහත පරිදි ප්‍රතිපූරණය කර ඇත. (වාර්තාව 2.2 හි ඇමුණුම 61)

වගුව 15 - “Nyras” උපදේශන සමාගම වෙත කළ ගෙවීම් වලින් මුදල් හා ක්‍රම සම්පාදන අමාත්‍යාංශය මගින් ප්‍රතිපූරණය කරන ලද ප්‍රමාණය

ඉන්වොයිස් අංකය	ඉන්වොයිස් දිනය	GBP	රු.	ප්‍රතිපූර්ණය කරන ලද ප්‍රමාණය (රු.)
291031	2015.12.22	25,000	5,406,425	5,406,425
293814	2016.01.31	15,000	3,202,950	2,625,325
292989	2016.01.22	25,000	5,338,250	5,338,250
එකතුව		65,000	13,947,625	13,370,000

ගිවිසුම් අවසන් කිරීම

A 350-900 ගුවන්යානා මෙහෙයුම් කල්බදු පදනමට ලබාගැනීමේ ගිවිසුම් 04 අවසන් කිරීම සහ සංශෝධනය කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම ගිවිසුම් 02 කට එළඹ තිබූ අතර විස්තර පහත දැක්වේ.

වගුව 16 - මෙහෙයුම් කල්බදු ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ ගිවිසුම් පිළිබඳ විස්තර

මෙහෙයුම් කල්බදු සමාගමේ නම	ගිවිසුම්ගත දිනය	අවසන් කරන ලද ගිවිසුම්වල විස්තර
--		
i) Aercap Global Aviation Trust (AGAT)	2016 අප්‍රේල් 06	2014.11.12 දිනැති A 350-900 එක් ගුවන් යානයක් සම්බන්ධයෙන් වූ මෙහෙයුම් කල්බදු ගිවිසුම අවසන් කිරීම (ඇමුණුම 63)
ii) International Lease Finance Coporation (ILFC)	2016 ඔක්තෝබර් 04	2013 සැප්තැම්බර් 27 දිනැති අංක 79, 80 හා 81 දරණ A 350-900 ගුවන් යානා මෙහෙයුම් කල්බදු ගිවිසුම් 03 අවසන් කිරීම (ඇමුණුම 40)

මෙහෙයුම් කල්බදු සමාගම් වෙත වන්දි මුදල් ගෙවීම

2016 අප්‍රේල් 06 දිනැති ගිවිසුම යටතේ එයාර්බස් (Aercap) සමාගමට වන්දි මුදල් ගෙවීම

මේ යටතේ ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් කල්බදු සමාගම වෙත වන්දි මුදල් ලෙස ඇමරිකානු ඩොලර් 17,770,000 ක් (ඇ.ඩොලර් 2,500,000 ක ආරක්‍ෂණ තැන්පතුව ද ඇතුළත්ව) 2014 සැප්තැම්බර් 15 දින සිට 2016 මැයි 04 දින දක්වා කාලසීමාව තුළ අවස්ථා 05 කදී පහත පරිදි ගෙවා තිබුණි.

වගුව 18 – A 350-900 එක් ගුවන් යානයක මෙහෙයුම් කල්බදු ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ වන්දි මුදල් ගෙවන ලද ආකාරය
දිනය ගෙවන ලද මුදල (ඇ.ඩොලර්)

2014.09.15	250,000
2014.11.14	250,000
2016.05.04	3,270,000
2016.05.04	12,000,000
2016.05.04	<u>2,000,000</u>
එකතුව	<u>17,770,000</u>

2016 ඔක්තෝබර් 04 දිනැති ගිවිසුම යටතේ ඉන්ටර්නැෂනල් ලීස් ෆින්ෆින්ස් සමාගමට (ILFC) වන්දි මුදල් ගෙවීම මේ යටතේ ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් පහත පරිදි කල්බදු සමාගම වෙත වන්දි මුදල් ලෙස ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 98 ක් (ගුවන්යානා 03 ක් සඳහා ආරක්‍ෂණ තැන්පතුව ඇ.ඩොලර් මිලියන 7.5 ක්ද ඇතුළත්ව) 2013 අගෝස්තු 08 දින සිට 2017 ජුනි 02 දින දක්වා කාලසීමාව තුළ ගෙවා තිබුණි. (ඇමුණුම 64)

විගණන නිරීක්ෂණ

- ඉහත ක්‍රියාවලිය 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන් සේවා පනතේ විධිවිධානවලට අනුකූල නොවීම.
- සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයා විසින් ශ්‍රී ලංකාවට අදාළව ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රතිපත්තියක් සකස් කිරීම, කාලීනව සමාලෝචනය කිරීම හා විශ්ලේෂණය කිරීම සඳහා තම නිර්දේශ අමාත්‍ය මණ්ඩල වෙත ලබා දිය යුතුව තිබුණත් කමිටුවක් මගින් ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රතිපත්තියෙහි කෙටුම්පතක් පමණක් සකස්කර තිබීම හැරුණු විට විගණක දින වූ 2018 ජනවාරි 25 දින දක්වා අදාළ නිර්දේශ අමාත්‍ය මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කර අනුමැතිය ලබා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබීම.
- එසේම ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථික හා සමාජීය කරුණු දීර්ඝ කාලීනව සලකා බලා ගැලපෙන ගුවන් මගී, භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය ඇතුළු ගුවන් ගමන් ධාවන ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් හඳුනාගෙන නොතිබීම.
- සමාගමේ මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵල සම්බන්ධ නිරීක්ෂණ.

- සමාගම සකස් කර තිබූ පස් අවුරුදු උපාය මාර්ගික සැලැස්ම සම්බන්ධ නිරීක්ෂණ.
- VIA Capital Partners යන හවුල් සමාගම මගින් තක්සේරු කරන ලද පස් අවුරුදු උපාය මාර්ගික සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක කිරීම සම්බන්ධ නිරීක්ෂණ.
- ප්‍රති ව්‍යුහගත කිරීමේ ක්ෂේත්‍රයන් සම්බන්ධ වූ නිරීක්ෂණ.
- යෝජිත ගුවන් යානා ඇණිය සම්බන්ධ නිරීක්ෂණ.
- යෝජිත ගුවන් මාර්ග ජාලය සම්බන්ධ නිරීක්ෂණ.
- පුළුල් බඳ ගුවන් යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය සඳහා උපදේශන සේවා ලබා ගැනීම සඳහා වූ නිරීක්ෂණ.
- Seabury ආයතනයෙන් උපදේශන සේවා ලබා ගැනීම සඳහා වූ නිරීක්ෂණ.
- ගුවන් යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය සඳහා අනුමැතිය ලබා ගැනීම සම්බන්ධ නිරීක්ෂණ.
- එයා බස් සමගම මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම්වලට එළඹීම සම්බන්ධ නිරීක්ෂණ.
- ගිවිසුම්වලට එළඹීමට බලය ලබා දීම සම්බන්ධ නිරීක්ෂණ.
- A – 330 300 වර්ගයේ ගුවන් යානා විකුණා නැවත කල්බදු ගැනීම හා පෙර ගෙවීම් මූල්‍යනය.
- A – 330 300 වර්ගයේ ගුවන් යානා 6ක් මිලදී ගෙන විකුණා නැවත කල්බදු ගැනීම හා ලැබීමට පෙර ගෙවීම් මූල්‍යනය.
- A – 330 300 ගුවන් යානා 6ක් මිලදී ගැනීමෙන් පසු කාර්ය සාධනය සම්බන්ධයෙන් වූ නිරීක්ෂණ.
- A – 330 300 ගුවන් යානා සඳහා VIP කාමර කට්ටලයක් මිලදී ගැනීම සම්බන්ධ නිරීක්ෂණ.
- A – 330 300 වර්ගයේ ගුවන් යානයක් පකිස්ථානු ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගමට අතුරු බදු දීම සම්බන්ධ නිරීක්ෂණ.

පද්ධති හා පාලන දුර්වලතා

පහත පද්ධති හා පාලන දුර්වලතා හා සම්බන්ධයෙන් විශේෂ අවධානය යොමු විය යුතු බව නිරීක්ෂණය විය.

සැලසුම්කරණය

- 2010 වර්ෂයේ සිට විවිධ වූ සැලසුම් සකස් කර ඇතත් ඒ සඳහා විධිමත් කමිටුවක් පත් කර නොතිබුණි.
- සමාගම විසින් සකස් කරන ලද සැලසුම් වලංගු කර ගැනීම සඳහා උපදේශන සමාගම් තෝරා ගැනීමේදී ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ අනුගමනය කර නොතිබීම.

- සැලසුම් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා විධිමත් පාලන ක්‍රම හඳුන්වා දී නොතිබූ අතර ඒ පිළිබඳ පසු විපරමක් කර නොතිබීම.
- සමාගම විසින් විධිමත් අධ්‍යයනයකින් සිදු කරනු ලැබූ පිරිවැය ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණයකින් තොරව පහත කාර්යයන් ඉටු කර තිබුණි.
- ගුවන් යානා ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම සඳහා වූ වැඩසටහන 2015 ජූනි 24 දින සංශෝධනය කිරීම.
- A 350-900 ගුවන් යානා 04 ක් සෘජුව මිලදී ගැනීම හා එම වර්ගයේ තවත් යානා 4 ක් මෙහෙයුම් කල්බදු ක්‍රමය යටතේ ලබා ගැනීම.
- මෙහෙයුම් කල්බදු ගිවිසුම් අවසන් කිරීම වෙනුවෙන් අදාළ මූල්‍ය සමාගම් වෙත වන්දි මුදල් ගෙවීමට එකඟ වීම.
- කල්බදු ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් Aercap සමාගම සමඟ එකඟ වූ වන්දි මුදල වූ ඇ.ඩොලර් මිලියන 154 න් ඇ.ඩොලර් මිලියන 56 ක් අඩු කර ගැනීමට අතිරේක කොන්දේසි වලට එළඹීම.
- ගුවන් යානා ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේ වැඩසටහන යටතේ එළඹ තිබූ කිසිදු ගිවිසුමක ගිවිසුම් අවසන් කිරීම පිළිබඳ අවසානාත්මක වගන්ති (Termination Clauses) ඇතුළත්ව නොතිබුණි. මේ හේතුවෙන් කල්බදු සමාගම යෝජනා කරන ලද වන්දි මුදල ගෙවීමට සමාගමට සිදුව තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

වත්කම් කළමනාකරණය

- ගුවන් යානා ඇණිය පුළුල් කිරීමේදී විධිමත් පිරිවැය ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණයක් සිදුකර නොතිබීම.
- ගුවන් යානා අත්පත් කර ගැනීමේ ක්‍රමවේදය තෝරා ගැනීමේදී විධිමත් විශ්ලේෂණයක් කර නොතිබීම.
- ගුවන් යානා අත්පත් කර ගැනීමේදී රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ අනුගමනය කර නොතිබීම.

සීමාසහිත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ ගුවන් යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම සහ 2013 හා 2014 වර්ෂයන්හි එළඹ තිබූ A 350-900 ගුවන් යානා 08ක් අත්පත් කර ගැනීමේ ගිවිසුම අවසන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් විගණකාධිපති විසින් කරන ලද විශේෂ විගණන වාර්තාවේ නිර්දේශ

- ශ්‍රී ලංකාවට අදාලව ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රතිපත්තියක් සකස් කිරීම සහ ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථික, සාමාජීය පරිසරයට ගැලපෙන ආකාරයට ගුවන් ගමන්

ධාවන ප්‍රතිපත්තියක් හඳුනාගැනීම සහ ඒ අනුව ගුවන් යානා ඇණිය තීරණය කළ යුතු බව.

- ගුවන් යානා නඩත්තු හා අළුත්වැඩියා කටයුතු වෙනුවෙන් රාජ්‍ය අනුග්‍රහය ලබා දීම හා ගුවන් යානා ඉන්ධන අවම මිලට ලබා ගැනීමට ලංකා බනිජතෙල් සංස්ථාව සමඟ සාකච්ඡා කොට ගිවිසුම්වලට එලඹීම.
- රාජ්‍ය - පෞද්ගලික හවුල් ව්‍යාපාර ඇති කිරීම මගින් විදේශීය ආයෝජනය 90% ක් දක්වා ලබා ගෙන ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් කටයුතු, ගුවන් යානා නඩත්තු හා අළුත්වැඩියා කටයුතු, ආහාර සැපයීම හා ගුවන් සේවා පුහුණු කටයුතු පුළුල් කිරීම හා සංවර්ධනය කළ යුතු බව.
- ඉදිරි උපායමාර්ගික සැලසුම් සකස් කිරීමේදී යථාර්තවාදී උපකල්පන මත විධිමත් විශ්ලේෂණයකින් පසු කළ යුතු බව හා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් ප්‍රමාණාත්මක අධ්‍යයනයකින් පසු ඒවා අනුමත කළ යුතු බව.
- භාණ්ඩ හා සේවා ප්‍රසම්පාදනයේදී ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයට අනුකූලව කටයුතු කළ යුතු බව හා භාණ්ඩාගාරය විසින් අනුමත කරන ලද ප්‍රසම්පාදන විධිවිධාන අනුව සමාගම කටයුතු කළ යුතු බව.
- අමාත්‍ය මණ්ඩලය අනුමැතිය අත්‍යවශ්‍ය වැදගත් කරුණු සම්බන්ධයෙන් අමාත්‍ය මණ්ඩලය වෙත යොමු කර අදාළ අනුමැතිය ලබා ගත යුතු බව.
- ගුවන්යානා ඇණියේ ප්‍රමාණය හා වර්ගය තීරණය කිරීමේදී හා නව ගුවන් ගමන් මාර්ග හඳුන්වා දීම, පවතින ගුවන් මාර්ග නතර කිරීම හා ගුවන් ගමන් ප්‍රමාණය අඩු/වැඩි කිරීම ආදී මෙහෙයුම් තීරණ යථාර්තවාදී හා විධිමත් ආර්ථික හා සමාජීය කරුණු පදනම් කරගත් විශ්ලේෂණයකින් අනතුරුව සිදු කළ යුතු බව.
- සමාගමේ ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ කටයුතු සිදු කිරීමේදී යෝජිත සියළු කාර්යයන් ඉටු කිරීම සඳහා ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් සකස් කර සැලැස්මේ සියළු කාර්යයන් ඉටු කරන බවට කළමනාකරණය විසින් කාර්ය සාධන ඇගයීම හා සුපරීක්ෂණයන් හා පසු විපරම් කටයුතු සිදු කළ යුතු බව.
- රාජ්‍ය සමාගම් සම්බන්ධයෙන් මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් නිශ්චිත පාලන රාමුවක් හඳුන්වා දිය යුතු බව.
- සමාගම විසින් ඵලඹෙන සියලු වැදගත් ජාත්‍යන්තර හා දේශීය ගිවිසුම් සඳහා නීතිපති නිශ්කාෂණ ලබා ගත යුතු බව.
- ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ කටයුතු වලට අදාළ සියලු වැදගත් තීරණ ගැනීමේදී නිසි අධ්‍යයනයකින් යුතුව සකස් කරන ලද දිගු කාලීන සැලැස්මකට අනුගතව කටයුතු කළ යුතු බව.
- සමාගම විසින් උපදේශන සමාගම්වලින් උපදේශන සේවා ලබා ගැනීමේදී ප්‍රසම්පාදන නියෝජ්‍යාතනය විසින් 2007 අගෝස්තු මාසයේදී හා නොවැම්බර් මාසයේදී පිළිවෙලින් නිකුත් කර ඇති උපදේශන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ හා උපදේශන අත්පොතෙහි විධිවිධානවලට අනුකූලව කටයුතු කළ යුතු බව.

- සමාගමේ කටයුතු සඳහා උපදේශකයන් වෙතින් නිර්දේශ ලබා ගැනීම මෙන්ම එම නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කිරීම උපරිම ප්‍රශස්තභාවයකින් කළ යුතු බව
- ගුවන් සමාගම විසින් බාහිර පාර්ශවයන් සමඟ සාකච්ඡා පැවැත්වීමේදී සහ ගිවිසුම් වලට එළඹීමේදී සමාගම වෙනුවෙන් එක් නිලධාරියකුට වැඩි පිරිසක් එම සාකච්ඡා සඳහා යොමුකිරීම මගින් එම කාර්යයේ විනිවිදභාවය සහ අවංකභාවය ආරක්ෂා කර ගත යුතු බව.
- අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය අත්‍යාවශ්‍ය වැදගත් කරුණු සම්බන්ධයෙන් අමාත්‍ය මණ්ඩලය වෙත ප්‍රමාණවත් තොරතුරු යොමුකර පූර්ව අනුමැතිය ලබා ගැනීමට හැකි උපරිම වශයෙන් කටයුතු කළ යුතු බව.

සීමාසහිත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ ගුවන් යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම සහ 2013 හා 2014 වර්ෂයන්හි එළඹ තිබූ A 350-900 ගුවන් යානා 08ක් අත්පත් කර ගැනීමේ ගිවිසුම අවසන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් විගණකාධිපති විසින් කරන ලද විශේෂ විගණන වාර්තාවේ නිගමන

- ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයට අනුව ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් ගුවන් යානා ප්‍රතිස්ථාපන ක්‍රියාවලියේදී උපදේශක සේවා ලබා ගැනීම, ගුවන් යානා මිලදී ගැනීමට හා කල් බදු ගැනීමට සමාගම තෝරා ගැනීම යන අවස්ථාවල කටයුතු කර නොමැති බව නිගමනය කරයි.
- අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතියකින් තොරව විධිමත් පිරිවැය ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණයකින් ද තොරව නවීනතම ගුවන් යානා 14ක් වර්ෂ 08ක් තුළ ගුවන් යානා ඇණියට එකතු කිරීමට සමාගමේ කළමනාකරු විසින් ගන්නා ලද තීරණය සිය බලය ඉක්මවා ගන්නා ලද තීරණයක් බවත්, එකී තීරණය අසාර්ථක වීම සම්බන්ධයෙන් එම නිලධාරීන් වගකීමට බැඳෙන බව නිගමනය කරනු ලැබේ.
- A – 350 - 900 වර්ගයේ නව ගුවන් යානා 4ක් බඳු පදනම මත ලබා ගැනීමේ ගිවිසුම් අවලංගු කිරීමේ ක්‍රියාවලියේදී ගෙවන ලද එකතුව රු.මිලියන 17,058.1ක් වූ ඍජුව හඳුනාගත හැකි වූ අලාභයක් ද 2020/2021 දී ලැබීමට නියමිත A – 350 – 900 ගුවන් යානා 04 පිළිබඳ ගිවිසුම් වෙනස් කිරීමේදී ගෙවීමට සිදු විය හැකි වන්දි මුදල් ද ඇතුළු සමස්ථ අලාභය සඳහා මෙම සමස්ථ ක්‍රියාවලියට අදාළ කාල සීමාව තුළ කටයුතු කළ කළමනාකරණය වගකීමට බැඳෙන බව නිගමනය කරනු ලැබේ.
- ගුවන් යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය සඳහා ලබා දී තිබූ ඇ.ඩොලර් මිලිය 375 ක් වූ අරමුදල්වලින් ඇ.ඩොලර් මිලියන 355.5 ක්ම කළමනාකරණය විසින්

ජංගම වගකීම් පියවීම සඳහා බනිජ තෙන් නීතිගත සංස්ථාවට ගෙවා තිබීම හේතුවෙන් සැලසුම් කළ පරිදි ගුවන් යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය ඇතුළු සංවර්ධන කටයුතු සඳහා වැය කිරීමට අරමුදල් නොමැති වීම සම්බන්ධයෙන් සමාගමේ කළමනාකරණය වගකීමට බැඳෙන බව නිගමනය කරනු ලැබේ.

- මෙම වාර්තාව විගණකාධිපති සතු බලතල, සම්පත් සහ කාලය යන විෂය සීමා තුළ සිදු කරන ලද හෙයින් ඉන් ඔබ්බට ගොස් විගණකාධිපතිට නිගමනය කළ නොහැකි මට්ටමේ නීති විරෝධී හෝ සාපරාධී කටයුතු සිදු වී ඇත්දැයි යන්න මාගේ පරීක්ෂාවට ලක් නොකෙරුණි. එබැවින් එවැනි පරීක්ෂාවක් කළ යුතු යැයි හැඟී යන්නේ නම් ඒ සඳහා විශේෂිත වූ ආයතනයන්හි සහාය ලබා ගැනීම සුදුසු බව නිගමනය කරනු ලැබේ.
- ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් මෙහෙයුම් කල්බදු පදනම මත ලබා ගැනීමට අදාළ ගිවිසුම් ප්‍රමාණවත් පිරිවැය ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණයකින් තොරව අවසන් කිරීම හේතුවෙන් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙත හාණ්ඩ හෝ සේවා ස්වරූපයේ කිසිදු කාලීන ප්‍රතිලාභයක් ලැබීමකින් තොරව ඇ. ඩොලර් මිලියන 115.77 ක් එනම් ශ්‍රී ලංකා රු. මිලියන 17,058.1 ක් වැය කිරීමට සිදු වී තිබුණි. තවද ඉහත සඳහන් ගුවන්යානා වලට අමතරව A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් අදාළ නිෂ්පාදකයාගෙන් සෘජුවම මිලදී ගැනීම සඳහා වූ ගිවිසුම අවලංගු කර එම නිෂ්පාදකයා වෙතින්ම විකල්ප ගුවන්යානා මිලදී ගැනීමට සිදු කෙරෙමින් පවතින සාකච්ඡාවන්හි ප්‍රතිඵලය ලෙසද අදාළ නිෂ්පාදක වෙත ඉහත ස්වරූපයේ වැනි යම් ගෙවීමක් සිදු වීමට පවතින ඉඩකඩ බැහැර කළ නොහැකි බව නිගමනය කරනු ලැබේ.

කාරක සභාවේ නිරීක්ෂණ -

ඉද්ධ වත්කම් සෘණ මට්ටමේ පවතින ආයතනයක් ලෙස ගුවන්යානා අත්පත් කර ගැනීමේ ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ ගිවිසුම් අවසන් කිරීමට තීරණය කිරීමේදී ඇ.ඩො. මිලියන 115.77 එනම් රුපියල් මිලියන 17,058.1 ක් වැනි විශාල මුදලක් වන්දි වශයෙන් ගෙවීමට සිදුවීම මගින් රටේ ආර්ථිකයට සිදුවන අහිතකර බලපෑම පිළිබඳව අවධානය යොමු විය යුතුව තිබිය යුතු බව කාරක සභාව නිරීක්ෂණය කරන ලදී.

මෙලෙස ගුවන් යානා අත්පත් කර ගැනීමේ ගිවිසුම අවලංගු කිරීම සඳහා නීතිපති මතය විමසීමටද කටයුතු කර නොතිබූ බවද කාරක සභාවට නිරීක්ෂණය වූ අතර එංගලන්තයේ Aviation Legal Experts නම් නීති උපදේශන සමාගමේත් ලන් මග පෙන්වීම් යටතේ මෙම අවසන් කිරීමේ ගිවිසුම සකසා ඇති බවද කාරක සභාවට නිරීක්ෂණය විය.

ගුවන්යානා අත්පත් කිරීමේ ගිවිසුම අවසන් කිරීමේ සාකච්ඡා සඳහා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවා සමාගමේ නිලධාරීන් හා මුදල් අමාත්‍යාංශයේ නිලධාරීන් පමණක් සහභාගී වී ඇති බව කාරක සභාවට නිරීක්ෂණය වූ අතර අදාළ අමාත්‍යාංශය වන රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ නිලධාරීන් සහභාගී වී නොමැති බවද කාරක සභාවට නිරීක්ෂණය විය.

කාරක සභාවේ නිර්දේශ

1. විගණකාධිපති වාර්තාවේ සියළු නිර්දේශ හා නිගමන පිළිගන්නා කාරක සභාව එම නිර්දේශ සහ නිගමන අනුමත කොට ක්‍රියාවට නගන ලෙස පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරයි.
2. මෙම වාර්තාව ඉදිරිපත් කිරීමෙන් පසු පාර්ලිමේන්තුව තුළ ඒ පිළිබඳව විවෘත සංවාදයක් ඇති කළ යුතු බවටත් කාරක සභාව නිර්දේශ කරයි.

