

## සීමාසහිත ශ්‍රී ලන්කන් එයාර්ලයින්ස් සමාගම - 2016/2017

---

2017 මාර්තු 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා ලාභ හෝ පාඩු ප්‍රකාශනය සහ අනෙකුත් විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය, හිමිකම් වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය සහ මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශන සහ වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති හා අනෙකුත් පැහැදිලි කිරීමේ තොරතුරුවල සාරාංශයකින් සමන්විත 2017 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා සීමාසහිත ශ්‍රී ලන්කන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ (“සමාගම”) මූල්‍ය ප්‍රකාශන හා එහි පරිපාලිතයන්හි (“සමූහය”) ඒකඛද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවෙහි ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(6) ව්‍යවස්ථාවෙහි ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මෙම වාර්තාව නිකුත් කරනු ලැබේ. මෙම විගණනය සිදු කරගෙනයාම සඳහා ප්‍රසිද්ධ වෘත්තීයෙහි නියැලී වරලත් ගණකාධිකාරී සමාගමක් මට සහය විය. පරිපාලිත සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනද ප්‍රසිද්ධ වෘත්තීයෙහි නියැලී සිටින වරලත් ගණකාධිකාරී සමාගමක් විසින් විගණනය සිදුකරන ලදී.

### 1.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වගකීම

---

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරවූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවනු පිණිස අවශ්‍ය වන අභ්‍යන්තර පාලන තීරණය කිරීම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ (“අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය”) වගකීම වේ.

### 1.3 විගණකගේ වගකීම

---

මාගේ විගණනය මත පදනම්ව මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීම මාගේ වගකීම වේ. මා විසින් ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව මාගේ විගණනය සිදු කරන ලදී. ආචාර ධර්මවල අවශ්‍යතාවන්ට මම අනුකූලවන බවට සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරවන්නේද යන්න පිළිබඳ සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාගැනීම පිණිස විගණනය සැලසුම් කර ක්‍රියාත්මක කරන බවට මෙම ප්‍රමිති අපේක්ෂා කරයි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දැක්වෙන අගයන් සහ හෙළිදරව් කිරීම්වලට අදාළ වන විගණන සාක්ෂි ලබාගැනීම පිණිස පරිපාටි ක්‍රියාත්මක කිරීම විගණනයට ඇතුළත් වේ. තෝරාගත් පරිපාටීන්, වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගේ අවදානම් තක්සේරු කිරීමද ඇතුළත් විගණකගේ විනිශ්චය මත පදනම් වේ. එම අවදානම් තක්සේරු කිරීම්වලදී, අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට සහ සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීමට අදාළ වන්නා වූ අභ්‍යන්තර පාලනය විගණක සැලකිල්ලට ගන්නා නමුත් සමාගමේ අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමට අදහස් නොකරයි. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුගමනය කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල උචිතභාවය හා යොදාගන්නා ලද ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තුවල සාධාරණත්වය ඇගයීම මෙන්ම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ත ඉදිරිපත් කිරීම පිළිබඳ ඇගයීම ද විගණනයට ඇතුළත් වේ.

මාගේ මතය සඳහා පදනමක් සැපයීම උදෙසා මා විසින් ලබා ගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයයි.

2. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

-----

2.1 මතය

-----

ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් 2017 මාර්තු 31 දිනට සමූහයේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය හා මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

කරුණු අවධාරණය කිරීම

-----

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා වූ සටහන් අංක 03 කෙරෙහි මාගේ අවධානය යොමු කරන අතර එහි සඳහන් පරිදි 2017 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා සමූහය රු. මිලියන 28,339.51 ක පාඩුවක් වාර්තා කර තිබුණි. තවද සමූහයේ ජංගම වගකීම් ඉක්මවූ ජංගම වත්කම් හා මුළු වත්කම් පිළිවෙලින් රු. මිලියන 91,904.32 ක් හා රු. මිලියන 107,793.52 ක් වී තිබුණි. සටහන් අංක 03 හි දැක්වෙන පරිදි මෙම තත්ත්වයන් සමඟ එහි සඳහන් අනෙකුත් සිද්ධීන් හා කොන්දේසි අනුව සමූහයේ දිගුකාලීන පැවැත්ම සැලකිය යුතු තරම් සැක සහිත වන තරමට ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතතාවක් පවත්නා බව පෙන්වුම් කරයි. සටහන් අංක 03 හි සඳහන් සහනදායී කරුණු සහ 2017 ජූලි 26 දිනැති ලිපිය මගින් සඳහන් කර ඇති 2017 ජූලි 18 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය අනුව සමාගමේ මෙහෙයුම් කටයුතු දිගුකාලීන පැවැත්මේ පදනම මත පවත්වාගෙනයාම සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජයේ සහාය ලබාදෙන බවට වූ භාණ්ඩාගාර ලේකම්ගේ 2016 දෙසැම්බර් 23 දිනැති ලිපිය පරිදි මූල්‍ය ප්‍රකාශන දිගුකාලීන පැවැත්මක් ඇත යන උපකල්පනය මත සකස් කර ඇත. මාගේ මතය මෙම කරුණ මත තත්වාගණනය නොකරමි.

2.1.1 අනෙකුත් නීති හා නියාමන අවශ්‍යතා මත වාර්තාව

-----

2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතේ 163 (2) වගන්තිය ප්‍රකාරව මා විසින් පහත ප්‍රකාශ කරමි.

- (අ) මතය සඳහා වන පදනම හා විෂය පථය සහ විගණනයේ සීමාවන් ඉහතින් ප්‍රකාශ කළ පරිදි වේ.
- (ආ) මගේ මතය තුළ:
  - විගණනය සඳහා අවශ්‍ය සියළුම තොරතුරු සහ කරුණු මා විසින් ලබාගෙන ඇති අතර මාගේ පරීක්ෂණ වලින් පිළිබිඹු වන පරිදි, සමාගම විසින් විධිමත් ලෙස ගිණුම් වාර්තා තබා තිබුණි.
  - සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සත්‍ය හා සාධාරණ වූ අතර 2017 මාර්තු 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය, මූල්‍ය කාර්ය සාධනය හා මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වේ.
  - සමාගමේ මූල්‍ය වාර්තා 2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතේ 151 සහ 153 වගන්තිවල අවශ්‍යතාවයන්ට අනුකූල වේ.

**2.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම**

-----

**2.2.1 සමාගමේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම**

-----

පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ

- (අ) සමාගමේ අභිතකර මූල්‍ය තත්ත්වය හේතුවෙන්, වාර්ෂික පොළී අනුපාතය සියයට 5.30 ක් වූ ඩොලර් මිලියන 175 ක් වූ ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කර 2014 වර්ෂයේදී නිකුත්කර තිබූ අතර ඒ සඳහා 2019 ජුනි දක්වා රජයේ පූර්ණ සුරක්ෂණ ලබා දී තිබුණි.
- (ආ) එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 150 ක් වූ (ආසන්න වශයෙන් රු. මිලියන 22,725 කට සමාන) ණය රජයේ බැංකු මගින් කෙටිකාලීන ණය පදනම මත සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී ලබාගෙන තිබුණි.

**2.2.2 ශ්‍රී ලංකා ගණකාධිකරණ ප්‍රමිති (ශ්‍රී ලංගපු)**

-----

මූල්‍ය උපකරණ හඳුනා ගැනීම සහ මිනුම් කිරීම සඳහා වන ශ්‍රී ලංකා ගණකාධිකරණ ප්‍රමිත අංක 39 (LKAS) හි 88 වන වගන්තිය පරිදි සමාගම විසින් ආරක්ෂිත (Hedge) හෙජ් මුදල් ප්‍රවාහ පිළිබඳ විස්තරාත්මක ඇස්තමේන්තු සකස් කර නොතිබුණු අතරම ඒවායෙහි ඵලදායීත්වය පිළිබඳ නිරන්තර අධීක්ෂණයක් කර නොතිබුණි. තවද, කළමනාකරණය විසින් වර්ෂය තුළ උපලබ්ධි වූ හා නොවූ විදේශ විනිමය ලාභ/පාඩු විදේශ විනිමය සංචිතවල සිදුවූ සංවලනයන් ලෙස සලකා මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සුදුසු පරිදි ඉදිරිපත් කිරීමට අසමත් වී තිබුණි.

**2.2.3 ගණකාධිකරණ අඩුපාඩු**

-----

ගිවිසුමට අනුව, 2016 සැප්තැම්බර් සිට 2017 පෙබරවාරි දක්වා වූ කාලය සඳහා වූ බදු වාරික ගෙවීම ප්‍රමාද වීම හේතුවෙන් පකිස්තානු ගුවන් සමාගමෙන් අයකරගත යුතු වූ රු. 6,153,073 ක් වූ පොළී සමාගම විසින් අයකර නොතිබූ අතර අමතර සේවාවන් සඳහා බිල්පත්ද ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

**2.2.4 පැහැදිලි නොකළ වෙනස්කම්**

-----

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) වර්ෂය සඳහා බිම් මෙහෙයුම් ආදායම, ප්‍රධාන ලෙජරය අනුව රු. 8,998,423,082 ක් වූ අතර උපලේඛන අනුව එය රු. 8,989,331,409 ක් විය. මේ නිසා එම ශේෂ දෙක අතර රු. 9,091,673 ක වෙනසක් විය.
- (ආ) ප්‍රධාන ලෙජරයේ (Oracle) සඳහන් තොග ශේෂය හා AURA තොග පාලන පද්ධතියේ සඳහන් තොග ශේෂය අතර රු. 67,398,195 ක පැහැදිලි නොකළ වෙනස්කම් තිබුණි.
- (ඇ) නඩත්තු කිරීමේ සංචිතයේ උපලේඛණ අනුව සහ තහවුරු කරන ලද ශේෂ අතර රු. 7,874,346 ක වෙනස්කම් තිබුණි.

2.3 නීති, රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණ ආදියට අනුකූල නොවීම

වගණනයේදී නිරීක්ෂණය වූ නීති, රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණවලට අනුකූල නොවීම් අවස්ථා පහත දැක්වේ.

නීති, රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණවලට අනුකූල නොවීම් යොමුව

2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී/12 දරන යහපාලනය පිළිබඳ රාජ්‍ය ව්‍යාපාර මාර්ගෝපදේශ සඳහා වූ රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛය

- i. 7.4.5 වගන්තිය සමාගමේ වත්කම් සත්‍යාපනය සිදු කිරීම සඳහා වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණ සිදුකර නොතිබුණි.
- ii. 9.2 (ඇ) වගන්තිය සමාගමේ සංවිධාන සටහන හා අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව, මහා භාණ්ඩාගාරයේ රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කර නොතිබුණි.
- iii. 9.3.1 (i) වගන්තිය සමාගමේ බඳවා ගැනීමේ හා උසස්වීමේ පරිපාටිය (SOR) මහා භාණ්ඩාගාරයේ එකඟත්වය සහිතව අදාළ අමාත්‍යාංශය විසින් අනුමත කර නොතිබුණි.

3. මූල්‍ය සමාලෝචනය

3.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල

සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා සමාගමේ ශුද්ධ අලාභය රු. මිලියන 28,930 ක් වූ අතර පසුගිය වර්ෂයේදී අලාභය රු. මිලියන 12,622 ක් විය මේ අනුව සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රතිඵලයේ රු. මිලියන 16,308 ක පිරිහීමක් දක්නට ලැබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී A 350 – 900 වර්ගයේ ගුවන් යානා තුනක කල් බදු ගැනීම් ගිවිසුම් අවලංගු කිරීම නිසා රු. මිලියන 14,362.81 ක් (එ.ජ.ඩො. මිලියන 98) ගෙවීමට සිදුවීම මෙම පාඩුව වැඩිවීම කෙරෙහි ප්‍රධාන වශයෙන් බලපා තිබුණි.

සමාගමේ 2012/2013 සිට 2016/2017 දක්වා වර්ෂවල එකතු කල අගය පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වේ.

විස්තරය	2016/2017	2015/2016	2014/2015	2013/2014	2012/2013
-----	-----	-----	-----	-----	-----
	රු.මි.	රු.මි.	රු.මි.	රු.මි.	රු.මි.
බදු පසු අලාභය	(28,929.99)	(12,621.69)	(16,494.66)	(32,408.34)	(26,088.57)
<u>එකතු</u>					
සේවක පාරිශ්‍රමික (ගුවන් යානා ඇතුළත කාර්ය මණ්ඩලය හැර)	18,797.05	10,693.32	9,213.90	8,352.93	7,938.49
<u>රජයට ගෙවන ලද බදු</u>					
ආර්ථික සේවා ගාස්තු හා ජාතිය ගොඩනැගීමේ බදු(ESC),			නිදහස් කර ඇත		
එකතු කල අගය මත බදු (VAT)	-	61.14	103.88	74.63	76.21
මුද්දර ගාස්තු	-	2.19	0.84	23.23	නැත
වෙනත් ගාස්තු එන්ආර් බදු	-	20.23	12.56	නැත	Nil
වෙළඳ කුටි සඳහා ගුවන් තොටුපල හා ගඟන සේවා සමාගම වෙත ගෙවූ ගාස්තු	383.59				
පොළී ලෙස ප්‍රාග්ධනය සැපයීම	(6,922.92)				
ක්ෂය කිරීම්	2,041.63	2,683.91	2,275.98	1,602.79	1,187.02
	-----	-----	-----	-----	-----
එකතුව	<u>(14,630.64)</u>	<u>839.11</u>	<u>(4,887.51)</u>	<u>(22,354.76)</u>	<u>(16,886.85)</u>

සමාලෝචිත වර්ෂයේදී සමාගමේ අගය එකතු කිරීම් රු.මිලියන 15,469.75 කින් අඩු වීම සඳහා බදු පසු අලාභය වැඩිවීම ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී තිබුණි. ගුවන්යානා බදු පදනමට ලබා ගැනීමේ ගිවිසුම් අවලංගු කිරීම නිසා රු. මිලියන 11,801.26 ක් ගෙවීම හේතුවෙන් සමාගමේ සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී බදු පසු අලාභ රු. මිලියන 16,308.3 කින් වැඩි වී තිබුණි.

### 3.2 විග්‍රහාත්මක මූල්‍ය සමාලෝචනය

වැදගත් ගිණුම්කරණ අනුපාත පහත දැක්වේ.

	2016/2017	2015/2016	2014/2015	2013/2014	2012/2013
	-----	-----	-----	-----	-----
ජංගම වගකීම්වලට ජංගම වත්කම් (වාරගණන)	0.21	0.27	0.48	0.42	0.77
ආදායමට ශුද්ධ පාඩුව	21	09	13	27	22

ප්‍රතිශතයක් ලෙස ආදායම	4.6	(02)	09	02	29
වැඩිවීම/(අඩුවීම) ප්‍රතිශතයක් ලෙස					
සමස්ථ ඉපයීම් (ආදායම ටොන් කිලෝමීටරයට)	80.08	79.06	80.32	77.26	74.31
(රු.) ඒකක පිරිවැය (රු.)	64.79	59.72	61.88	64.96	64.68
සමවිෂේදන පැටවුම් සාධකය ප්‍රතිශතයක් ලෙස	80.91	75.54	77.03	84.07	87.03
මගී කිලෝමීටරයක ආදායම (රු.)	8.4	8.2	8.2	7.8	7.6

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) සමාගමේ ජංගම වත්කම්වලට ජංගම වගකීම් අනුපාතය දිගින් දිගටම එකට අඩු අගයක් වීම මගින් සමාගමේ දුර්වල කාරක ප්‍රාග්ධන තත්ත්වය පෙන්නුම් කරයි.
- (ආ) සමාගමේ ආදායමට ශුද්ධ පාඩුව 2013/2014 සිට 2015/2016 වර්ෂය දක්වා පහත වැටී තිබුණද සමාලෝචිත වර්ෂයේදී එම තත්ත්වය වෙනස් කරමින් සියයට 12 ක වර්ධනයක් පෙන්නුම් කෙරුණි.
- (ඇ) සමාගමේ සමස්ථ ඉපයීම් 2012/2013 සිට 2014/2015 දක්වා වැඩිවී තිබූ අතර පසුගිය වර්ෂය හා සැසඳීමේදී සමාලෝචිත වර්ෂ තුළ එය 1.02 න් ඉහළ ගොස් තිබුණි. (ශුද්ධ මගී ආදායම ටොන් කිලෝමීටරවලට රු.)
- (ඈ) පසුගිය වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ඒකක පිරිවැය රු. 5.07 කින් ඉහළ ගොස් තිබුණි.

**4. කළමනාකරණ අකාර්යක්ෂමතා**

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ

- (අ) සමාගම විසින් විධිමත් අනුමැතියකින් සහ සුරක්ෂණ නොමැතිව, පාර්ශවයන් දෙකකට ණය පහසුකම් ලබා දී තිබුණි. තවද, තබන ලද බැංකු සුරක්ෂණ සීමා ඉක්මවා ණය ගැතියන් කිහිප දෙනෙකුට ණය ලබා දී තිබූ අතර, එය ගෙවීම් පැහැර හැරීමේදී ණය ගැතියන්ගේ ශේෂ නිරවුල් කර ගැනීම අපහසු වීමට හේතුවේ.
- (ආ) ආරාචුල් වළක්වා ගැනීම සඳහා සමාගම විසින් පවත්වාගෙන යන විදේශීය මධ්‍යස්ථානවලට අදාල ගිවිසුම්, යාවත්කාලීන කිරීමට පියවර ගෙන නොතිබුණි.
- (ඇ) සමාගම විසින් ගුවන්යානාවල ප්‍රධාන නඩත්තු කටයුතු සිදුකිරීම සඳහා ලිඛිත ප්‍රතිපත්තිමය රාමුවක් සකස් කර නොතිබුණි.
- (ඈ) බැහැරවන්නන්ගේ වියදම් (deportee) සඳහා සමාගම විසින් දළ වශයෙන් රු. මිලියන 70 ක් වූ ශුද්ධ වියදමක් දරා තිබුණි. මෙම වියදම් තුළ ඇතුළත් කිරීම් පරීක්ෂණ නිලධාරීන් (Check in Staff) ගේ නොමනා පාලනය හේතුවෙන් සිදු වූ පාලනය කල හැකි වියදම් ද ඇතුළත් වී තිබුණි. එහි ප්‍රථිඵලයක් ලෙස සංචාරක ලියකියවිලිවල පැවති අඩුපාඩුකම් හේතුවෙන් ඒවා ප්‍රතික්ෂේප කිරීම නිසා එම මගීන් අදාල රටවල බලධාරීන් විසින් ශ්‍රී ලංකාවට ආපසු හරවා එවා තිබුණි.

(ඉ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී මුදල් අංශයේ අනුමැතිය හා සම්බන්ධීකරණය නොමැතිව රු. 19,097,367 ක් වටිනා තොග අයිතම, දේපළ පිරියත හා උපකරණ ලෙසද රු. 1,529,966 ක් වූ දේපළ පිරියත හා උපකරණ, තොග අයිතම ලෙසද වැරදි ලෙස නැවත වර්ගීකරණය කර තිබුණි. එම නිසා දේපළ පිරියත හා උපකරණ මිලදී ගැනීමට අනුමැතිය ලබාගැනීම සඳහා වූ පවතින ක්‍රමවේදය උල්ලංඝනය වී තිබිය හැකි අතර ක්ෂය කිරීම් උන/අධි ගණනය වී තිබිය හැකිය.

(ඊ) සමාගම විසින් සෙමින් වලනය වන සහ යල් පැන ගිය තොග මට්ටම් සමාලෝචනය කර ප්‍රමාණවත් ප්‍රතිපාදන සිදුකිරීම සඳහා විධිමත් ප්‍රතිපත්තියක් හඳුන්වා දී නොතිබුණි. විශේෂිත වෙන් කිරීම් සිදු කිරීමෙන් පසු සියයට එකක පමණ පොදු වෙන් කිරීමක් පමණක් සිදුකර තිබුණි. කෙසේ වුවද සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී ප්‍රතිපත්තිමය තීරණයක් මත සාමාන්‍ය භාවිතයේ පවතින අයිතම වලින් (routable item) සියයට 20.9 ක් හා පොදු තොග මත සියයට 16 කට සමාන ප්‍රතිපාදන කර තිබුණි.

**5. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය**

-----

**5.1 කාර්ය සාධනය**

-----

සාංගමික ව්‍යවස්ථාවලිය අනුව සමාගමේ අරමුණු සාරාංශ කර පහත පරිදි වේ.

- (අ) ගුවන් මගීන්, භාණ්ඩ හා තැපෑල ගෙනයාම සඳහා ජාත්‍යන්තරව සැලසුම් කරන ලද හා සැලසුම් නොකරන ලද ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් කිරීම,
- (ආ) බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ (BIA) හා මහින්ද රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ (MRIA) ගුවන් පර්යන්ත සේවා සැපයීම,
- (ඇ) ගුවන් යානා තුළ බදු රහිත භාණ්ඩ විකිණීම
- (ඈ) වෙනත් ප්‍රධාන කාර්යයන් වලින් සමන්විත රට තුළට හා රටින් පිට නිවාඩු පැකේජ අලෙවිකරණය
- (ඉ) තුන්වන පාර්ශව ගුවන් යානා නඩත්තු කිරීම් සැපයීම
- (ඊ) ගුවන්යානා මෙහෙයුම් සේවා
- (උ) සමාගමේ අනුයාත කාර්යයන් අඩංගු ගුවන් යානා සම්බන්ධිත පුහුණු පැවැත්වීම

**5.2 පසුගිය වර්ෂ 5 තුළ සමාගමේ ප්‍රධාන කාර්ය දර්ශක (KPI) පිළිබඳ තත්ත්වය පහත පරිදි වේ.**

ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශකය (KPI)	2016/2017	2015/2016	2014/2015	2013/2014	2012/2013
• ගුවන් මගීන් ධාරිතාවය (ලබාගත හැකි ආසන කිලෝමීටර් - ASK මිලියන)	15,608.10	15,790.28	16,180.27	15,780.54	15,944.31
• මගීන් ගෙනයාම (ආදායම මගී කිලෝමීටර් - RPK මිලියන)	12,455.05	12,727.66	12,963.71	12,810.95	12,968.74
• මගීන් පැටවීමේ සාධකය (Passenger Load	79.80	80.60	80.12	81.18	81.34

Factor)(සියයට)					
• සමස්ත ධාරිතාවය - (ATK මිලියන)	2,167.92	2,165.21	2,224.87	2,187.18	2,186.96
• සමස්ත පැටවීම් ගෙනයාම (ආදාම ටොන් කිලෝමීටර් - RTK මිලියන)	1,475.29	1,484.77	1,519.93	1,466.74	1,513.70
• සමස්ත පැටවීම් සාධක (සියයට)	68.05	68.57	68.32	67.06	69.22
• මගීන් ගෙනයාම (දහස්වලින්)	4,446	4,328	4,348	4,175	4,255
• නෞභාරය ගෙනයාම (ටොන්වලින්)	116,221	102,082	101,878	94,410	101,100
• වර්ෂය අවසානයට සේවයේ යොදවා තිබූ ගුවන්යානා සංඛ්‍යාව	24	21	21	21	22
• ගුවන්යානා උපයෝජනය (Blk Hours Per Day)	12.44	12.02	12.90	12.76	12.82

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ

- (අ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී ගුවන් මගී ධාරිතාවය ඒඑස්කේ (ASK) මිලියන 182.18 කින් හා මගීන් ගෙන යාම ආර්ථිකේ (RPK) මිලියන 272.61 කින් අඩුවී තිබූ අතර. මගී පැටවීමේ සාධකයද සියයට 0.8 කින් අඩු වී තිබුණි.
- (ආ) සමස්ත ධාරිතාවය ඒටීකේ (ATK) මිලියන 2.71 කින් හා සමස්ත පැටවීම් ගෙනයාම ආර්ථිකේ (RTK) මිලියන 9.48 කින් වැඩි වී තිබූ නමුත් සමස්ත පැටවුම් සාධකය සියයට 0.52 කින් අඩු වී තිබුණි.
- (ඇ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ සේවයේ යොදවා තිබූ ගුවන්යානා සංඛ්‍යාව 3 කින් වැඩි වී තිබුණු අතර ගුවන්යානා උපයෝජනය පසුගිය වර්ෂය හා සැසඳීමේදී දිනකට පැය 0.42 (Blk Hours perday) ක් වැඩි වී තිබුණි.
- (ඈ) අවස්ථා කිහිපයකදී බදුකුලී පදනම මත ලබාගත් ගුවන් යානාවල නියමිත වේලාවන් හා සත්‍ය මෙහෙයුම්වල ප්‍රමාදයන් නිරීක්ෂණය වූ නමුත් ලියකිවිලිවල උභයතාවයන් නිසා එම ප්‍රමාදයන් සඳහා හේතු වූ කරුණු ඇගයීමට නොහැකි විය.

### 5.3 සීමාසහිත එයාර් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගම

විගණනයට ලබා ගත හැකි වූ තොරතුරු අනුව, මගීන් හා නෞභාර සේවා ඇතුළත් දේශීය හා ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා සහ ආශ්‍රිත සේවා සිදු කිරීම සඳහා 2003 වර්ෂයේදී සංස්ථාපිත සීමාසහිත එයාර් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගම මෙම සමාගමේ පරිපාලිතයක් වේ. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) පරිපාලිත සංස්ථාපනය කරන ලද දිනයේ සිට වර්ෂ 15 කට වැඩි කාලයක් ඉකුත් වී තිබුණද, එයාර් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගම විසින් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විටත් වාණිජමය මෙහෙයුම් කිසිවක් සිදු කර නොතිබුණි.
- (ආ) සීමාසහිත එයාර් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගම එහි ආරම්භයේ සිට 2015 මාර්තු 31 දක්වාම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කර නොතිබුණි. කෙසේ වුවද, පසුගිය වර්ෂ 06 සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කර 2016 දෙසැම්බර් 20 දින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කර තිබුණි.තවද



සමාගම විසින් 2016 හා 2017 වර්ෂවල මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කර 2018 ජනවාරි 19 දින විගණනයට ඉදිරිපත් කර තිබුණි.

(ඇ) සභාපතිවරයාගේ පිළිතුර මගින් එයාර් ලංකා නාමය ආරක්ෂා කර ගැනීම සඳහා පරිපාලිතය අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යන බව මා වෙත දන්වා තිබුණි.

**5.4 හඳුනා ගන්නා ලද පාඩු**

පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) A – 350 ගුවන් යානයකට අදාළව කල්බදු ගිවිසුම අවලංගු කිරීම හේතුවෙන් සමාගමට සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ රු. මිලියන 14,362.81 ක පාඩුවක් සිදු වී තිබුණි.
- (ආ) 2016/2017 වර්ෂයේ තුන්වන කාර්තුව තුළ ලැබීමට නියමිත A – 350 ගුවන් යානා තුන අවලංගු කිරීම සඳහා සමාගම විසින් 2016 ඔක්තෝබර් 04 දින බදුකරු සමඟ අවසන් කිරීමේ ගිවිසුමකට එළඹ තිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස 2016 ඔක්තෝබර් සිට 2017 ජුනි දක්වා එජඩො මිලියන 90.5 ක් වාරික ලෙස ගෙවීමට සමාගමට සිදු වී තිබුණි. මේ අතර ගුවන්යානා සඳහා දැනටමත් ගෙවා ඇති එජඩො මිලියන 7.5 ක් වූ ඇප තැන්පතු ආපසු අයකර නොහැකි වී තිබූ බවද විගණනයේදී අනාවරණය විය..
- (ඇ) රු. 1,860,917 ක් වටිනා තොග වර්ෂය තුළදී අස්ථානගත වී තිබූ අතර ඒ සඳහා ගිණුම්වල වෙන් කිරීමක් සිදුකර තිබුණි. මෙම අයිතම බදු පදනම මත පාකිස්තානු ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගම වෙත ලබා දී තිබූ ගුවන් යානා නඩත්තු කටයුතු සඳහා ගිවිසුම යටතේ ලබා දීමෙන් පසු අස්ථාන ගතව තිබුණි. තවද සමාගම විසින් ප්‍රධාන ගබඩාවෙන් පිටතට භාණ්ඩ ලබාදීමේදී ලේඛනගත විධිමත් ක්‍රමවේදයක් ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.

**5.5 මානව සම්පත් කළමනාකරණය**

2017 මාර්තු 31 දිනට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද හා තථ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය පිළිබඳ විස්තර පහත පරිදි වේ.

සේවා වර්ගීකරණය	අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය	තත්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය	අතිරික්ත කාර්ය මණ්ඩලය
විධායක	1,365	1,299	66
සුපරීක්ෂක/තාක්ෂණික	1,297	1,224	73
නිලධාරීන්/විකුණුම්කරු			
ලිපිකරු හා සම්බන්ධ	2,152	1,998	154
පුහුණු හා අර්ධ පුහුණු සේවක	1,737	1,620	117
සුළු සේවක හා නුපුහුණු	911	844	67
පුහුණුවන්නන්	75	36	39
	-----	-----	-----
එකතුව	7537	7021	516
	=====	=====	=====

(අ) කාර්ය මණ්ඩල කාර්යසාධනය පිළිබඳ වැදගත් සංඛ්‍යා හා අනුපාත කිහිපයක් පහත දැක්වේ.

විස්තරය	2016/17	2015/16	2014/15	2013/14	2012/13
➤ සේවක සංඛ්‍යාව	7021	6,959	6,987	6,578	6,359
➤ එක් සේවකයෙකුට ආදායම (රු.)	19,294,059	18,606,181	18,881,084	18,483,708	18,803,412
➤ එක් සේවකයෙකුට ධාරිතාවය (ටොන් - කිමී)	308,776	311,139	318,430	332,499	343,916
➤ එක් සේවකයෙකුට පැටවීම් ගෙනයාම ප්‍රමාණය (ටොන් - කිමී)	210,126	213,359	217,537	222,976	238,041

- i. පසුගිය අවුරුදු 5 තුළ සමාගමේ කාර්ය මණ්ඩලයේ සාමාන්‍ය සේවක ශක්තිය ක්‍රමයෙන් වර්ධනය වී තිබුණි.
- ii. එක් සේවකයෙකුට ධාරිතාවය හා එක් සේවකයෙකුට පැටවීම් ගෙනයාම ප්‍රමාණය 2012/13 වර්ෂයේ සිට සමාලෝචිත වර්ෂය වන විට ක්‍රමයෙන් අඩු වී තිබුණි.

(ඇ) කාර්ය මණ්ඩලයට නිකුත් කරන ලද වරප්‍රසාදිත ගුවන් ටිකට්පත්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- i. සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයන් වෙත නිකුත් කරන ලද ගුවන් ටිකට්පත් පිරිවැය සම්බන්ධයෙන් අදාළ විස්තර අවස්ථා කිහිපයකදීම විගණනය විසින් කැඳවා තිබූ නමුත්, විගණනයට ලබාගත නොහැකිවිණි.
- ii. සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ සමාගමේ සේවකයින් 2903 දෙනෙකුට රු. 12,293,324 ක් වටිනා ගුවන් ටිකට්පත් 12,607 ක් සහනදායී පදනම මත නිකුත් කර තිබුණි.

## 6. පද්ධති හා පාලන

විගණනයේදී නිරීක්ෂණය වූ පද්ධති හා පාලන අඩුපාඩු සමාගමේ සභාපතිගේ අවධානයට වරින්වර යොමු කරන ලදී. පහත සඳහන් පාලන ක්ෂේත්‍රයන් කෙරෙහි විශේෂ අවධානය යොමු කළ යුතුවේ.

### පද්ධති හා පාලන ක්ෂේත්‍රය

### නිරීක්ෂණය

(අ) මානව සම්පත් කළමනාකරණය

කාර්ය මණ්ඩලය බඳවා ගැනීම් සහ උසස්වීම් පරිපාටිය සඳහා විධිමත් අනුමැතීන් ලබාගෙන නොතිබුණි.

(ආ) වත්කම් කළමනාකරණය

- i. වාර්ෂිකව භාණ්ඩ සමීක්ෂණ සිදුකර නොතිබුණි.
- ii. ඉන්වෙන්ට්‍රි සංවලනයන් සඳහා දුර්වල පරිපාටියක් පැවතුනි.
- iii. තොග ආකෘති කාලීනව යාවත්කාලීන කර නොතිබුණි.

(ඇ) තොරතුරු තාක්ෂණය

- i. ඉංජිනේරු අංශයේ තොග අයිතම්වල ප්‍රමාණයන් දශමස්ථාන අනුව ඇතුළත්

කිරීමේ සීමා පැවතුනි.

- ii. බිම් මෙහෙයුම් අංශය භාවිතා කරන තොරතුරු පද්ධතිය ප්‍රධාන පද්ධතිය හා සම්බන්ධ වී නොතිබුණි.