

**1.1 මතය**

සීමාසහිත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ('සමාගම') සහ සමාගමේ සහ එහි පරිපාලිතයෙහි ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ('සමූහය') පිළිබඳ 2018 මාර්තු 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ ලාභ හෝ අලාභ හා විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය, හිමිකම් වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාළ සටහන්, සාරාංශගත වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවලින් සමන්විත 2018 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාව ප්‍රකාරව මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු යැයි මා අදහස් කරන මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ. මෙම විගණනය සඳහා ප්‍රසිද්ධ වෘත්තීයවේ යෙදී සිටින වරලත් ගණකාධිකාරී සමාගමක සහය මා ලබා ගන්නා ලදී.

සමාගමේ සහ සමූහයේ 2018 මාර්තු 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය කාර්යසාධනය හා මුදල් ප්‍රවාහ සත්‍ය හා සාධාරණ ලෙස දැක්වෙන අයුරින් ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කර ඇති බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

**1.2 මතය සඳහා පදනම**

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට (ශ්‍රී.ලං.වි.ප්‍ර.) අනුකූලව මා විගණනය සිදු කරන ලදී. මෙම විගණන ප්‍රමිතීන් යටතේ වූ මාගේ වගකීම, මෙම වාර්තාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන් විගණකගේ වගකීම යන කොටසේ තවදුරටත් විස්තර කර ඇත. ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරී ආයතනය මගින් නිකුත් කර ඇති ආචාර ධර්ම අනුව මම සමාගමෙන් ස්වාධීන වන තර මාගේ අනෙකුත් වගකීම් ද අදාළ ආචාර ධර්ම අනුව සම්පූර්ණ කරන ලදී. මාගේ මතය සඳහා පදනමක් සැපයීම උදෙසා මා විසින් ලබාගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයි.

**කරුණු අවධාරණය කිරීම - දිගුකාලීන පැවැත්මට අදාළ ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතභාවය**

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා වූ සටහන් අංක 03 කෙරෙහි මාගේ අවධානය යොමු කරන අතර එහි සඳහන් පරිදි 2018 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා සමූහය හා සමාගම පිළිවෙලින් රු.මිලියන 18,585.15 ක් හා රු. මිලියන 17,213.57 ක පාඩුවක් වාර්තා කර තිබුණි. තවද එදිනට සමූහයේ හා සමාගමේ ජංගම වත්කම් ඉක්මවූ ජංගම වගකීම් පිළිවෙලින් රු. මිලියන 94,205.97 ක් හා රු. මිලියන 100,268.11 ක් ද මුළු වත්කම් ඉක්මවූ මුළු වගකීම් පිළිවෙලින් රු. මිලියන 125,582.89 ක් හා රු. මිලියන 132,196.34 ක් ද විය. 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 අවිනිශ්චිතභාවක් පවත්නා බව පෙන්නුම් කරයි. සටහන් අංක 03 හි සඳහන් සහනදායී කරුණු සහ 2019 පෙබරවාරි 05 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය අනුව සමාගමේ මෙහෙයුම් කටයුතු දිගුකාලීනව පැවැත්මේ පදනම මත පවත්වාගෙනයාම සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජයේ (ශ්‍රී.ලං.ර.) සහාය ලබාදෙන බවට වූ ජනාධිපති ලේකම්වරයාගේ 2019 පෙබරවාරි 13 දිනැති ලිපිය අනුව භාණ්ඩාගාර ලේකම් විසින් 2019 පෙබරවාරි 28 දිනැතිව නිකුත් කළ ලිපිය පරිදි මූල්‍ය ප්‍රකාශන දිගුකාලීන පැවැත්මක් ඇත යන උපකල්පනය මත සකස් කර ඇත. මාගේ මතය මෙම කරුණ මත තත්වාගණනය නොකරමි.

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

---

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

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

සමාගමේ හා සමූහයේ මූල්‍ය වාර්තාකරණ ක්‍රියාවලිය සම්බන්ධ වගකීම, සම්බන්ධ පාර්ශව විසින් දරනු ලබයි.

**1.4 මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන් විගණකගේ වගකීම**

---

සමස්තයක් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශන, වංචා සහ වැරදි නිසා ඇතිවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර බවට සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාදීම සහ මාගේ මතය ඇතුළත් විගණකගේ වාර්තාව නිකුත් කිරීම මාගේ අරමුණ වේ. සාධාරණ සහතික වීම උසස් මට්ටමේ සහතිකවීමක් වන නමුත්, ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනය සිදු කිරීමේදී එය සෑම විටම ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන් අනාවරණය කරගන්නා බවට වන තහවුරු කිරීමක් නොවනු ඇත. වංචා සහ වැරදි තනි හෝ සාමූහික ලෙස බලපෑම නිසා ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන් ඇතිවිය හැකි අතර, මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පදනම් කරගනිමින් පරිශීලකයන් විසින් ගනු ලබන ආර්ථික තීරණ කෙරෙහි බලපෑමක් විය හැකි බව අපේක්ෂා කෙරේ.

මා විසින් වෘත්තීය විනිශ්චය සහ වෘත්තීය සැකමුසුබවින් යුතුව ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනය කරන ලදී. තවද,

- වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගේ අවදානම් හඳුනාගැනීමේදී හා තක්සේරු කිරීමේදී අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පටිපාටි සැලසුම් කිරීමෙන් වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවන්නාවූ අවදානම් මඟහරවා ගැනීමට, ප්‍රමාණවත් සහ සුදුසු විගණන සාක්ෂි ලබාගැනීම මාගේ මතයට පදනම් වේ. වරදක් නිසා සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවක් හේතුවෙන් සිදුකරන ලද ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයක් හඳුනා නොගැනීම මගින් සිදුවන්නාවූ බලපෑම ප්‍රබල වන අතර, දුස්ස්ථානය, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීම, වේතනාන්විත මඟහැරීම හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මඟහැරීම වංචාවක් ඇතිවීමට හේතුවේ.
- අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පටිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස සමාගමේ අභ්‍යන්තර පාලනය සම්බන්ධයෙන් අවබෝධයක් ලබා ගන්නා ලද නමුත්, අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳ මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමට අදහස් නොකරයි.
- කළමනාකරණය විසින් අනුගමනය කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල උචිතභාවය සහ යොදා ගන්නා ලද ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තුවල හා සම්බන්ධිත හෙළිදරව් කිරීම්වල සාධාරණත්වය ඇගයීම.

- 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 අදාළත්වය තීරණය කරන ලදී. ප්‍රමාණවත් අවිනිශ්චිතතාවයක් ඇති බවට මා නිගමනය කරන්නේ නම් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඒ සම්බන්ධයෙන් වූ හෙළිදරව්කිරීම්වලට මාගේ විගණන වාර්තාවේ අවධානය යොමු කළ යුතු අතර, එම හෙළිදරව් කිරීම ප්‍රමාණවත් නොවන්නේ නම් මාගේ මතය විකරණය කළ යුතු වේ. මාගේ නිගමනයන් විගණකගේ වාර්තාවේ දිනය දක්වා ලබා ගන්නා ලද විගණන සාක්ෂි මත පදනම් වේ. කෙසේ වුවද, අනාගත සිද්ධීන් හෝ තත්ත්වයන් මත සමූහයේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම අවසන් විය හැකිය.
- හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ව්‍යුහය සහ අන්තර්ගතය සඳහා පාදක වූ ගනුදෙනු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණ අයුරින් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතුළත් බව ඇගයීම.
- ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ මතයක් ප්‍රකාශ කිරීම සඳහා සමූහයේ ව්‍යාපාර කටයුතු හා ආයතනයේ මූල්‍ය තොරතුරු පිළිබඳ ප්‍රමාණවත් හා උචිත සාක්ෂි ලබා ගැනීම. සමූහයේ විගණනය මෙහෙය වීම අධීක්ෂණය හා කාර්ය සාධනය පිළිබඳ මා වගකීමට බැඳෙන අතර මාගේ වගකීම විගණන මතය ප්‍රකාශ කිරීමට පමණක් සීමා වේ.

මාගේ විගණනය තුළදී හඳුනාගත් වැදගත් විගණන සොයාගැනීම්, ප්‍රධාන අභ්‍යන්තර පාලන දුර්වලතා හා අනෙකුත් කරුණු පිළිබඳව පාලනය කරනු ලබන පාර්ශවයන් දැනුවත් කරන ලදී.

## 2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන

### 2.1 සමාගමේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම

පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- අ) සමාගමේ ණය ගැති භාවය වැඩිකරමින් ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 200 ක් වූ (ආසන්න වශයෙන් රු. මිලියන 31,115 ක් වූ) සහ රු. මිලියන 26,250 ක් වූ රුපියල් ණය පහසුකම් රජයේ බැංකුවලින්, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ දී සහ පූර්ව වර්ෂයේදී ලබාගෙන තිබුණි.
- ආ) තවද, සමාගම විසින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය යටතේ, එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යය, කුවේට් සහ සෞදි අරාබිය යන රටවල ගුවන් ප්‍රවේශ පත්‍ර ආදායම සුරක්ෂණ වශයෙන් තබා, ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 125 ක් වූ ණයක් LIBO+ 3.3 %යන පොළී අනුපාතය යටතේ, ක්‍රෙඩිට් ස්විස් බැංකුවෙන් 2017/2018 වර්ෂය තුළ දී ලබාගෙන තිබුණි.

### 2.2 පැහැදිලි නොකළ වෙනස්කම්

ප්‍රධාන ලෙජරය අනුව, වර්ෂය සඳහා බිම් මෙහෙයුම් ආදායම රු. 9,899,407,302 ක් වූ අතර, ආයතනය තුළ සංවර්ධනය කරන ලද බිම් මෙහෙයුම් බිල්පත් නිකුත් කිරීමේ පද්ධතිය මඟින් ලබා ගන්නා ලද උප ලේඛනය අනුව එම ආදායම රු. 9,901,436,925 ක් විය. මේ නිසා රු. 2,029,892 ක වෙනසක් නිරීක්ෂණය වූ නමුත් සමාගම විසින් යල්පැන ගිය බිම් මෙහෙයුම් බිල්පත් නිකුත් කිරීමේ පද්ධතියක් භාවිතා කරමින් පවතින නිසා වෙනස සඳහා හේතු විගණනයේදී හඳුනාගත නොහැකි විය.

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

විගණනයේදී නිරීක්ෂණය වූ නීති, රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණ වලට අනුකූල නොවීම් අවස්ථා පහත දැක්වේ.

නීති, රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණ වලට යොමුව	අනුකූල නොවීම්
<p>2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීරීඩ්/12 දරන යහපාලනය පිණිස රාජ්‍ය ව්‍යාපාර මාර්ගෝපදේශ පිළිබඳ වූ රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛය</p>	
<p>i. 5.1.3 වගන්තිය</p>	<p>අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද හා යාවත්කාලීන කරන ලද සංයුක්ත සැලැස්ම සමඟ වාර්ෂික අයවැය ලේඛනය මුදල් වර්ෂය ආරම්භ වීමට අවම වශයෙන් දින 15 කට කලින් රේඛීය අමාත්‍යාංශයට, මහා භාණ්ඩාගාරයේ රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුවට හා විගණකාධිපතිවරයා වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.</p>
<p>ii. 7.4.5 වගන්තිය</p>	<p>සමාගමේ වත්කම් සත්‍යාපනය සිදු කිරීම සඳහා වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණ සිදුකර නොතිබුණි.</p>
<p>iii. 9.2 (ඇ) වගන්තිය</p>	<p>සමාගමේ සංවිධාන සටහන හා අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව, මහා භාණ්ඩාගාරයේ රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කර නොතිබුණි.</p>
<p>iv. 9.3.1 (i) වගන්තිය</p>	<p>සමාගමේ බඳවා ගැනීමේ හා උසස්කිරීමේ පරිපාටිය (SOR) මහා භාණ්ඩාගාරයේ එකඟත්වය සහිතව අදාළ අමාත්‍යාංශය විසින් අනුමත කර නොතිබුණි.</p>

**3 මූල්‍ය සමාලෝචනය**

**3.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල**

සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා සමාගමේ ශුද්ධ අලාභය රු. මිලියන 17,213.57 ක් වූ අතර පසුගිය වර්ෂයේදී අලාභය රු. මිලියන 28,929.99 ක් විය මේ අනුව සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රතිඵලයේ රු. මිලියන 11,716 ක වර්ධනයක් දක්නට ලැබුණි.

තවද, සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා සමූහයේ ශුද්ධ අලාභය රු. මිලියන 18,585.15 ක් වූ අතර පසුගිය වර්ෂයේදී අලාභය රු. මිලියන 28,339.5 ක් විය. මේ අනුව, සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා සමූහයේ මූල්‍ය ප්‍රතිඵලය රු. මිලියන 9,754.36 ක වර්ධනයක් නිරීක්ෂණය විය.

මෙම මූල්‍ය ප්‍රතිඵලයේ වර්ධනය සඳහා සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී ප්‍රධාන වශයෙන් වෙනත් මෙහෙයුම් වියදම් රු. මිලියන 1,722.92 කින් අඩු වීම සහ A350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා බදු පදනම මත ලබා ගැනීමේ ගිවිසුම අවලංගු කිරීම සඳහා රු. මිලියන 14,362.81 (එ.ජ.ඩො.මිලියන 98) ක් පූර්ව වර්ෂයේදී ගෙවීමට සිදුවීමත් හේතු වී තිබුණි.

2013/2014 සිට 2017/2018 වර්ෂ දක්වා සමාගමේ එකතු කළ අගය පිළිබඳ විස්තර පහත දී ඇත.

විස්තරය	2017/18 (රු.මි.)	2016/17 (රු.මි.)	2015/16 (රු.මි.)	2014/15 (රු.මි.)	2013/14 (රු.මි.)
බදු පසු ලාභ/(අලාභ) (ලාභාංශ ගෙවීමට පෙර)	(17,213.57)	(28,929.99)	(12,428.27)	(16,494.66)	(32,408.34)
<u>එකතු</u> සේවක පාරිශ්‍රමික (ගුවන් යානා ඇතුළත කාර්ය මණ්ඩලය හැර)	19,482.99	18,797.05	10,693.32	9,213.90	8,352.93
<u>රජයට ගෙවන ලද බදු</u> වෙනත් ගාස්තු- එන්ආර් බදු (NR Tax)	-	-	-	(61.63)	(50.06)
වෙළඳ කුටි සඳහා ගුවන් තොටුපල හා ගගන සේවා සමාගම වෙත ගෙවූ ගාස්තු	442.86	383.59	318.48	252.57	229.24
පොළී ලෙස ප්‍රාග්ධනය සැපයීම	(8,820.16)	(6,922.92)	(5,819.34)	(5,009.46)	(6,196.92)
ක්ෂය කිරීම්	1,779.49	2,041.63	2,683.91	2,275.98	1,602.79
එකතුව	<u>(4,328.39)</u>	<u>(14,630.64)</u>	<u>(4,551.90)</u>	<u>(9,823.29)</u>	<u>(28,470.66)</u>

2016/2017 වර්ෂයේදී රු. මිලියන (14,630.64) ක් වූ සමාගමේ එකතු කළ අගය 2017/2018 වර්ෂයේදී රු. මිලියන (4,328.39) ක් දක්වා රු. මිලියන 10,302.25 කින් වැඩි වී තිබූ අතර ඒ සඳහා බදු පසු අලාභ අඩු වීම ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී තිබුණි.

### 3.2 විග්‍රහාත්මක මූල්‍ය සමාලෝචනය

වැදගත් ගිණුම්කරණ අනුපාත පහත දැක්වේ.

	2017/18	2016/17	2015/16	2014/15	2013/14
ජංගම වගකීම්වලට ජංගම වත්කම් (වාරගණන)	0.23	0.21	0.27	0.48	0.42
ආදායමට ශුද්ධ පාඩුව ප්‍රතිශතයක් ලෙස	11	21	10	13	27
ආදායම වැඩිවීම/(අඩුවීම) ප්‍රතිශතයක් ලෙස	19.3	4.6	(02)	09	02
සමස්ථ ඉපයීම් (ආදායම ටොන් කි.මීටර්වලට) (රු.)	84.37	80.08	79.06	80.32	77.26
එකක පිරිවැය (රු.)	69.10	64.79	59.72	61.88	64.96
සමච්ඡේදන පැටවුම් සාධකය ප්‍රතිශතයක් ලෙස(%)	81.90	80.91	75.54	77.03	84.07
මගී කිලෝමීටරයක ආදායම (රු.)	8.6	8.4	8.2	8.2	7.8

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) සමාගමේ ජංගම වත්කම්වලට ජංගම වගකීම් අනුපාතය දිගින් දිගටම එකට අඩු අගයක් වීම මගින් සමාගමේ දුර්වල කාරක ප්‍රශ්න තත්වය පෙන්නුම් කෙරේ.
- (ආ) සමාගමේ ආදායමට ශුද්ධ පාඩුව 2014/15 හා 2015/16 වර්ෂ වල පහත වැටී තිබුණු අතර සමාලෝචිත වර්ෂයේදීද එය නැවත සියයට 10 කින් පහත වැටී තිබුණි.
- (ඇ) සමාගමේ සමස්ථ ඉපයීම් 2013/14 සිට 2016/17 දක්වා වැඩිවී තිබූ අතර එය නැවත සමාලෝචිත වර්ෂයේදීද 4.29 කින් ඉහළ ගොස් තිබුණි. (ශුද්ධ මගී ආදායම ටොන් කිලෝමීටර්වලට රු.)
- (ඈ) පසුගිය වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේදී එකක පිරිවැය රු. 4.31 කින් ඉහළ ගොස් තිබුණි.

## 4 මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

### 4.1 සංයුක්ත සැලැස්ම

2010 සිට 2019 දක්වා වර්ෂ 09 ක කාලය තුළ පහත පරිදි සංයුක්ත සැලසුම් භයක් සකස් කර තිබුණි.

- i) 2010/11 සිට 2014/15 දක්වා වර්ෂ 05 ක කාලයක් සඳහා සමාගම විසින් සකස් කර තිබූ සංයුක්ත සැලැස්ම.

- ii) ඉහත (i) හි සකස් කරන ලද සැලැස්ම 2011/12 සිට 2015/16 දක්වා අවුරුදු 05 ක කාලයක් සඳහා ඉන්ටර් විස්ටාස් හා වයා කැපිටල් සමාගම විසින් වලංගු කිරීම.
- iii) සිබරි උපදේශන සමාගම විසින් 2013-2018 අවුරුදු 6 සඳහා සකස් කරන ලද සංශෝධිත සැලැස්ම.
- iv) 2015/16 සිට 2017/18 දක්වා වර්ෂ 3 සඳහා ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගම හා මිහින් ලංකා සමාගම ඒකාබද්ධ කරමින් සකස් කර තිබූ ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්ම.
- v) මුදල් අමාත්‍යාංශයේ මැදිහත් වීම මත විදේශීය උපදේශන සමාගමක් වූ නයිරාස් සමාගම විසින් 2018/19 සිට 2021/22 වර්ෂ 04 සඳහා සකස් කරන ලද සැලැස්ම.

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් කෙරේ.

- අ) 2003 ජුනි 02 දිනැති රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛ අංක පීටීඩී/12 හි 5.1.1 ඡේදය අනුව මෙම සැලසුම් වාර්ෂිකව සමාලෝචනය කර එකීය වූ සංයුක්ත සැලැස්මක් ලෙස ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.
- ආ) ඉහත (ii) දැක්වෙන සංයුක්ත සැලැස්ම තහවුරු කිරීම සඳහා ඉන්ටර්විස්ටාස් සහ වයා කැපිටල් හවුල් උපදේශන සමාගම වෙත 2010 වර්ෂයේදී එක්සත් ජනපද ඩොලර් 450,000 කට සමාන රු. මිලියන 51.5 ක් ගෙවා තිබූ අතර ඉහත (v) හි දැක්වෙන සංයුක්ත සැලැස්ම සකස් කිරීම සඳහා නයිරාස් උපදේශන සමාගම වෙත 2015/2016 වර්ෂයේදී (GBP) පවුම් 248,961.75 කට සමාන රු. මිලියන 47 ක් සහ 2016 ඔක්තෝබර් සිට 2018 නොවැම්බර් දක්වා කාලය තුළදී දේශීය වියදම් රු. මිලියන 19.9 ක් සමඟ පවුම් (GBP) 949,401 කට සමාන රු. මිලියන 221.2 ක් ගෙවා තිබුණි.
- ඇ) 2013 - 2018 කාල පරිච්ඡේදය සඳහා සිබරි ආයතනය විසින් සකස් කරන ලද සංශෝධිත සැලැස්ම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාගෙන නොතිබුණු අතර එම සමාගම විසින් ගුවන්යානා ප්‍රතිශ්ඨාපන වැඩසටහන සඳහා උපදේශක සේවා සැපයීමට සමාගම සමඟ ගිවිසුම්ගත වී තිබූ නිසා මේ සම්බන්ධව කළ ගෙවීම් පිළිබඳව තහවුරු කරගත නොහැකි විය.

#### 4.2 ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම

සමාගම විසින් රාජ්‍ය ව්‍යාපාරවල යහපාලනය පිණිස මහ පෙත්වීම සඳහා වූ අත්පොතෙහි 5.1.2 ඡේදය අනුව සමාගමේ කළමනාකරුවන්ගේ වගකීම් නිශ්චිතව හා පැහැදිලිව හඳුනාගනිමින් සැලසුම්ගත කාල පරිච්ඡේදය තුළ දී ළඟා කරගත යුතු ඉලක්ක සහ අරමුණු දක්වමින් ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් පිළියෙළ කර නොතිබුණි.

#### 4.3 කාර්ය සාධනය

පසුගිය වර්ෂ 05 තුළ සමාගමේ ප්‍රධාන කාර්ය සාධක දර්ශක (KPI) වෙනස් වීම පිළිබඳ තත්ත්වය පහත පරිදි වේ.

ප්‍රධාන කාර්ය සාධක දර්ශකය (KPI)	2017/18	2016/17	2015/16	2014/15	2013/14
ගුවන් මගීන් ධාරිතාවය (ලබාගත හැකි ආසන කිලෝමීටර් - ASK මිලියන)	18,487.54	15,608.10	15,790.28	16,180.27	15,780.54
මගීන් ගෙනයාම (ආදායම මගී කිලෝමීටර් - RPK මිලියන)	15,280.78	12,455.05	12,727.66	12,963.71	12,810.95

• මගීන් පැටවීමේ සාධකය (Passenger Load Factor) (%)	82.65	79.80	80.60	80.12	81.18
• සමස්ත ධාරිතාවය (ලබාගත හැකි ටොන් කිලෝමීටර් - ATK මිලියන)	2,549.88	2,167.92	2,165.21	2,224.87	2,187.18
• සමස්ත පැටවීම් ගෙනයාම (ආදායම ටොන් කිලෝමීටර් - RTK මිලියන)	1,749.14	1,475.29	1,484.77	1,519.93	1,466.74
• සමස්ත පැටවීම් සාධක (සියයට)	68.60	68.05	68.57	68.32	67.06
• මගීන් ගෙනයාම (දහස්වලින්)	5,839	4,446	4,328	4,348	4,175
• නෞභාරය ගෙනයාම (ටොන්වලින්)	132,958	116,221	102,082	101,878	94,410
• වර්ෂය අවසානයට සේවයේ යොදවා තිබූ ගුවන්යානා සංඛ්‍යාව	26	24	21	21	21
• ගුවන්යානා උපයෝජනය (Block Hours Per Day)	13.25	12.44	12.02	12.90	12.76

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී ගුවන් මගී ධාරිතාවය ඒඑස්කේ (ASK) මිලියන 2,879.44 කින් හා මගීන් ගෙන යාම ආර්ථිකේ (RPK) මිලියන 2,825.73 කින් වැඩි වී තිබූ අතර. මගී පැටවීමේ සාධකයද සියයට 2.85 කින් වැඩි වී තිබුණි.
- (ආ) සමස්ත ධාරිතාවය ඒටීකේ (ATK) මිලියන 381.96 කින් හා සමස්ත පැටවීම් ගෙනයාම ආර්ථිකේ (RTK) මිලියන 273.85 කින් වැඩි වී තිබූ අතර සමස්ත පැටවුම් සාධකය සියයට 0.55 කින් වැඩි වී තිබුණි.
- (ඇ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ සේවයේ යොදවා තිබූ ගුවන්යානා සංඛ්‍යාව 2 කින් වැඩි වී තිබුණු අතර ගුවන්යානා උපයෝජනය පසුගිය වර්ෂය හා සැසඳීමේදී දිනකට පැය 0.81 (Blk Hours perday) ක් වැඩි වී තිබුණි.

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



**4.5 කළමනාකරන අකාර්යක්ෂමතා**

---

- අ) බිම් මෙහෙයුම් ගාස්තු සංශෝධන සඳහා සේවාවලාභී ආයතන එකඟ නොවීම මත රු. 304,909,699 ක් වූ බිම් මෙහෙයුම් ආදායම් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී ආපසු ලියාහැර තිබුණි. කෙසේ වුවද, සමාගම විසින් මතභේදයට තුඩුදී ඇති සහ සැලකිය යුතු ආදායමක් ලියා හැරීමට හේතු වූ සංශෝධිත ගාස්තු ප්‍රමාණයන් තවදුරටත් අයකරමින් පැවතුණි.
- ආ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී ඔරිජිනල් ඉක්විජ්මන්ට් මැනුමක්වර්ෂ ආයතනයෙන් රු. 35,188,030 ක් වූ තොග ආනයනය කිරීමේදී එම තොගවල හිමිකම සහ වගකීම සමාගමට පැවරුණ අවස්ථාවේදී ඒවා මාර්ගස්ථ තොග ලෙස හඳුනාගත යුතු වුවද වර්ෂාවසනයේදී එම තොග හඳුනාගෙන නොතිබුණු අතර එම තොග 2018 අප්‍රේල් මාසයේදී සමාගම වෙත ලැබී තිබුණි.
- ඇ) මූල්‍ය උපකරණ හඳුනාගැනීම හා මිනුම් කිරීම පිළිබඳව වූ ශ්‍රී ලංකා ගණකාධිකරණ ප්‍රමිත අංක 39 අනුව සමාගම විසින් ක්‍රෙඩිට් ස්ටිප් බැංකුවෙන් ණය ලබා ගැනීමේදී වැය කරන ලද එ.ජ.ඩො. 68,285 කට සමාන රු. 4,070,424 ක් වූ වෘත්තීය ගාස්තු පිරිවැය ප්‍රාග්ධනිත කර ණය කාලසීමාව තුළ ක්‍රමක්ෂය කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- ඈ) දේපළ පිරියත හා උපකරණ පිළිබඳ වූ ශ්‍රී ලංකා ගණකාධිකරණ ප්‍රමිත අංක 16 හි 55 ඡේදය අනුව භාවිතය සඳහා ලබාගත හැකි අවස්ථාවේදී, දේපළ පිරියත හා උපකරණ ලෙස මූලිකව හඳුනාගත යුතු වේ. කෙසේ වුවද සමාගම විසින් වත්කම් කිහිපයක් හඳුනාගැනීමේදී භාණ්ඩ ලැබුණ දිනය වෙනුවට ඉන්වොයිසි සඳහා ගෙවීම් කරන ලද දිනය හඳුනාගෙන තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය. එම නිසා, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී රු. 9,765,070 ක් වූ ප්‍රමාණයක ක්ෂය අඩුවෙන් තක්සේරු කර තිබුණි.
- ඉ) "මූල්‍ය කල්බදු වත්කම්" පිළිබඳ ශ්‍රී ලංකා ගණකාධිකරණ ප්‍රමිත අංක 17 ට පටහැනි තුසුසු ක්ෂය ප්‍රතිපත්තියක් අනුගමනය කිරීම නිසා සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට කල්බදු පදනම මත ලබාගෙන තිබූ වත්කම් දෙකක බදු කාලය අවසන් වී තිබුණ ද ගිණුම්වල එම වත්කම් දෙකෙහි ශුද්ධ අගය රු. 8,775,104 ක් ලෙස දැක්වුණි.
- ඊ) වත්කම් භානිකරණය" පිළිබඳව වූ ශ්‍රී ලංකා ගණකාධිකරණ ප්‍රමිත අංක 36 අනුව සෑම ගිණුම් වර්ෂයක් අවසානයේදීම භානිකරණයක් දැක්වේදැයි හඳුනාගැනීම පිණිස භානිකරණ ඇගයීමක් කළ යුතු වුවද නැවත භාවිතා කළ හැකි ඉංජිනේරු උපාංග (Rotables) සඳහා එබඳු ඇගයීමක් සිදුකර නොතිබුණි.
- උ) එයාර් සිලෝන් ආයතනයෙන් ලද ගොඩනැගිලි සමාගම විසින් භාවිතා කරමින් පැවතියද ඒවා ප්‍රත්‍යාගණයේදී සැලකිල්ලට ගෙන නොතිබුණි. තවද මෙම ගොඩනැගිලි වල අයිතිය ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමට පවරා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

**4.6 මෙහෙයුම් අකාර්යක්ෂමතා**

---

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- අ) සමාගම විසින් තොග මට්ටම එලදායි ලෙස කළමනාකරණය කිරීම සඳහා උපරිම හා අවම මට්ටම ක්‍රියාත්මක කර තිබුණ ද තොග අයිතම 30 කට අදාළව වෙනස්කම් නිරීක්ෂණය විය.

ආ) වර්ෂ 08 කට පෙර ලැබී තිබූ සහ පසුගිය වර්ෂ 08 තුළ නිකුත් නොකරන ලද නැවත භාවිතා කළ නොහැකි ඉංජිනේරුමය අමතර කොටස්, (nonrotables) තොගවල වටිනාකම යන ප්‍රතිපත්තිමය ලියවිල්ල (policy paper) අනුව එකතුව රු. 965,442,866 ක් වූ නැවත භාවිතා කළ නොහැකි ඉංජිනේරුමය අමතර කොටස් තොග සෙමින් වලනය වන තොග ලෙස හඳුනාගෙන තිබුණි. මෙම සෙමින් වලනය වන තොගය සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයට වූ මුළු නැවත භාවිතා කළ නොහැකි ඉංජිනේරුමය අමතර කොටස් තොගයෙන් සියයට 17 ක් පමණ විය.

ඇ) 2016 දෙසැම්බර් සිට 2017 පෙබරවාරි දක්වා කාලය සඳහා පාකිස්තානු ගුවන් සේවයෙන් ලැබිය යුතු වූ ගුවන්යානා බදුකුලී ලැබීම ප්‍රමාද වීම නිසා ගිවිසුම අනුව අයකරගත යුතු වූ රු. 6,153,073 ක් වූ පොළී ගාස්තු අයකර නොතිබුණි. තවද සමාගම විසින් සැපයූ අමතර සේවාවන් සඳහා බිල්පත් අයකර ගැනීම සඳහා ඉදිරිපත්කර නොතිබුණි.

**4.7 අනාර්ථික ගණුදෙනු**  
-----

මෙම වාර්තාවේ දිනය වන විට පෙර ගෙවීම් ලෙස රු. මිලියන 2,528.12 ක් (එ.ජ.ඩො. මිලියන 19.21) ගෙවා තිබූ, වර්ෂ 2020 සහ 2021 දී ලැබීමට නියමිත A350-900 ගුවන්යානා 04 හි මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම් සංශෝධනය කර A321 Neo සහ/හෝ A330 Neo ගුවන්යානා ලබාගැනීමට එයාර්බස් එස්ඒඑස් සමාගම සමඟ සාකච්ඡා පවත්වමින් තිබුණි. එසේ වුවද, වාර්තාවේ දිනය වන විටත් ඒ පිළිබඳ අවසන් තීරණයකට එළඹ නොතිබුණි.

**4.8 හඳුනාගත් පාඩු**  
-----

2016/2017 වර්ෂයේදී සමාගම වෙත බදු පදනමට ලැබීමට නියමිත වූ A350-900 ගුවන්යානා 04 ක් කල්බදු ගිවිසුම් අවලංගු කිරීම හේතුවෙන් ඒ සඳහා වන්දි ලෙස රු. මිලියන 16,924.36 ක් ගෙවීමට සිදු වී තිබුණි.

**5 තිරසාර සංවර්ධන අරමුණු ළඟාකර ගැනීම**  
-----

එක්සත් ජාතීන්ගේ 2030 තිරසාර සංවර්ධන වැඩසටහන පිළිබඳ ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගම දැනුවත් නොවීම නිසා, තිරසාර සංවර්ධන අරමුණු හඳුනාගැනීමට හා ඉලක්ක ළඟාකර ගැනීමේ සංධිස්ඨාන සහිතව ක්‍රියාකාරකම් වලට අදාළ ඉලක්ක හඳුනාගැනීමට හා ඉලක්ක ළඟාකර ගැනීම පිළිබඳ ඇගයීම සඳහා දර්ශක හඳුනාගැනීමට පියවර ගෙන නොතිබුණි.

**6 ගිණුම්කටයුතුභාවය සහ යහපාලනය**  
-----

**6.1 ප්‍රසම්පාදනය**  
-----

ගුවන්යානා 14 ක් ප්‍රතිෂ්ඨාපනය කිරීම හා A350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් බදු ගිවිසුම් අවසන් කිරීමට අදාළව පිලිවෙලින් 2019 ජනවාරි 24 හා 2019 අගෝස්තු 05 දින පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කරන ලද විශේෂ වාර්තාවල ඇතුළත් වූ ප්‍රධාන විගණන නිරීක්ෂණ පහත දැක්වේ.

- i) සමාගම විසින් 2013 සිට ඉදිරියට වසර 08 ක කාලයක් පුරා බලපවත්වන පරිදි ක්‍රියාත්මක කරන ලද ගුවන්යානා ප්‍රතිෂ්ඨාපන වැඩසටහන සඳහා උපදේශන සේවා ලබා ගැනීමේදීත්, A 330-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා හයක් සහ A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04ක් මිලදී ගැනීම සඳහා සමාගම තෝරා ගැනීමේදී සහ A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් කල්බදු ගැනීමේදී

හා ඉහත A 330-300 ගුවන්යානා හය (06) විකුණා ආපසු කල්බදු ගැනීම සඳහා සමාගම් තෝරා ගැනීමේදීත් සමාගම් විසින් රජයේ මිලදී ගැනීමේ මාර්ගෝපදේශවලට අනුගත වී නොතිබුණි.

- ii) අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ අනුමැතිය සහ විධිමත් පිරිවැය ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණයකින් තොරව සමාගම් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් ගුවන්යානා මිලදී ගැනීමේ තීරණය ගෙන තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

**7 පද්ධති හා පාලන**

විගණනයේදී නිරීක්ෂණය වූ පද්ධති හා පාලන අඩුපාඩු සමාගම් අවධානයට වරින්වර යොමුකරන ලදී. පහත සඳහන් පාලන ක්ෂේත්‍රයන් කෙරෙහි විශේෂ අවධානය යොමු කළ යුතු වේ.

<b>පද්ධති හා පාලන ක්ෂේත්‍රය</b>	<b>නිරීක්ෂණය</b>
-----	-----
අ) මානව සම්පත් කළමනාකරනය	කාර්ය මණ්ඩලය බඳවා ගැනීම් සහ උසස් කිරීමේ පරිපාටිය සඳහා විධිමත් අනුමැතීන් ලබාගෙන නොතිබුණි.
අ) වත්කම් කළමනාකරනය	i) වාර්ෂිකව භාණ්ඩ සමීක්ෂණ සිදුකර නොතිබුණි. ii) ඉංජිනේරුමය තොග මොඩියුලය යාවත්කාලීන කර නොතිබුණි.
අ) කොන්ත්‍රාත් පරිපාලනය	ගිවිසුම්වලට ඇතුළත් නොවීම සහ ඇතුළත් වූ කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම්වල කාලය දීර්ඝ කිරීමේ ප්‍රමාදයන් පැවතුණි.
අ) සැලසුම් කිරීම හා පාලනය කිරීම	ගුවන්යානා අත්පත් කර ගැනීමේදී දෝෂයක් පැවතුණු අතර පශ්චාත් ආයෝජන සමාලෝචන ක්‍රමවේදයක් ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.