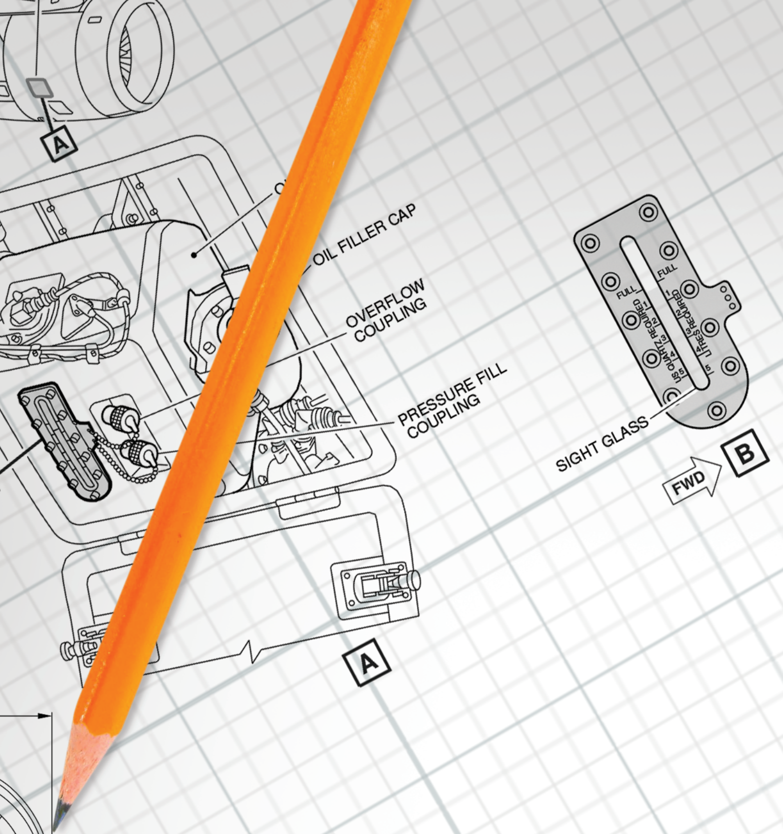
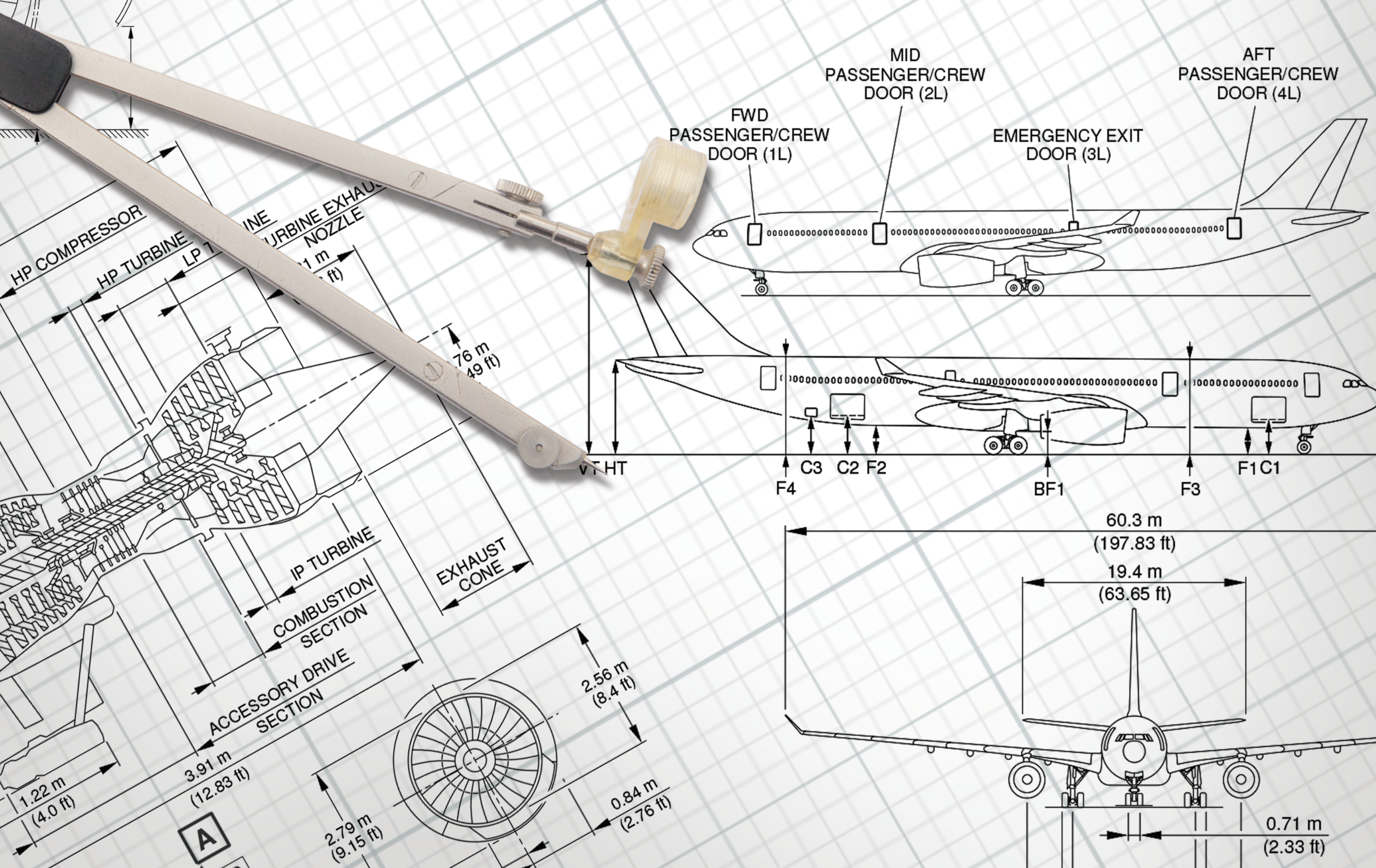


SriLankan Airlines

නව්‍ය චින්තනයෙන් ...නව ඉසව්වකට

ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් වාර්ෂික වාර්තාව 2016/17



නව්‍ය චින්තනයෙන්
...නව ඉසව්වකට

අනාගත අවශ්‍යතා වෙනුවෙන් උචිත, උපාය මාර්ග සහ වෙනස්කම් ක්‍රියාවට නංවමින් අභියෝගවලට සාර්ථක ලෙස මුහුණ දීමේ අඛණ්ඩ මෙහෙයුම් චාරිකාවක් අපි දියත් කරන්නෙමු. අප ඉදිරියේ කුමන බාධක පැමිණියත් අපගේ ගුවන්යානා ඇණිය සහ ගුවන් ගමන් මාර්ග ශක්තිමත් කරමින් පිරිවැය අවම කිරීමේ මූලික කරුණු දෙස පූර්ණ අවධානය යොමු කරන්නෙමු. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ තිරසාර අනාගතය උදෙසා මේ සියල්ලම ඉතා වැදගත්කොට අපි දකින්නෙමු.

4
අපගේ දැක්ම සහ පරමාර්ථය

5
සුවිශේෂී කරුණු

6
සභාපතිතුමාගේ පණිවිඩය

8
ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීතුමාගේ සමාලෝචනය

10
අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය

14
කළමනාකරණයට අයත් ප්‍රධාන සාමාජික සාමාජිකාවෝ

18
ව්‍යවසාය කළමනාකරණ ක්‍රියාවලිය පිළිබඳ විමසුම

20
කළමනාකරණ සාකච්ඡාව හා විශ්ලේෂණය

49

මූල්‍ය ප්‍රකාශ

51... අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව

55... මණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේ වාර්තාව

56... අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය

57... ස්වාධීන විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව

58... මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය

59... ලාභ හෝ අලාභ පිළිබඳ ප්‍රකාශය

60... විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශය

61... ස්කන්ධ වෙනස්වීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය

62... මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය

63... මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට සටහන්

103

ඇමුණුම්

104... දස අවුරුදු සමාලෝචනය

106... ගුවන් මාර්ග සිතියම

108... විශේෂ කඩඉම්

109... පාරිභාෂික පද විවරණය

110... මහ සභා රැස්වීම දැනුම් දීම

ඇතුළත් කර ඇත...

පෙරකලාසි පත්‍රය

ඇතුල් පසු පිට...

ආයතනික තොරතුරු

අපගේ **දැක්ම**

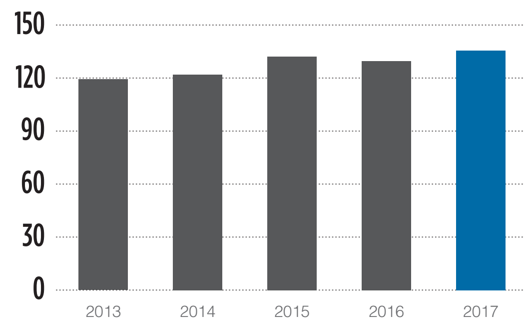
ආසියාවේ ප්‍රියතම ගුවන් සේවය බවට පත්වීම

අපගේ **මෙහෙවර**

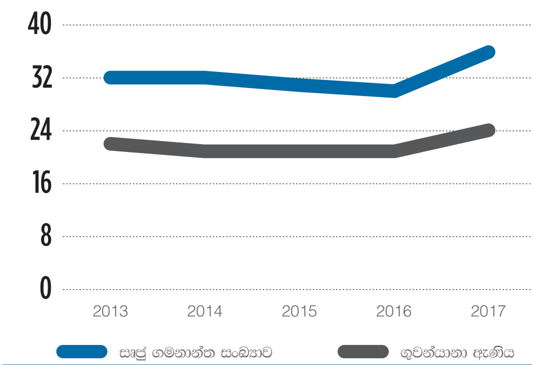
අපි ගුවන් ප්‍රවාහන ව්‍යාපාර කාර්යයෙහි නිරතව සිටින්නෙමු. විශ්වාසදායක සහ සුපසන්න ප්‍රවාහන අත්දැකීමක් අපි අපගේ සේවාලාභීන් වෙත සපයන්නෙමු. අපි අපගේ ව්‍යාපාරික හවුල්කරුවන් වෙත නව්‍ය, වෘත්තීයමය සහ අන්‍යොන්‍ය වශයෙන් වාසිදායක වූ විවිධ සේවා සලසා දෙන්නෙමු. ශ්‍රී ලංකාව ලාභදායී වශයෙන් අලෙවිකරණය කිරීම සහ ශ්‍රී ලංකාවේ සමාජීය සුභසාධනය කෙරෙහි දායකවීම පිළිබඳ කොටස් හිමියන්ගේ අපේක්ෂා අපි විසින් සාක්ෂාත් කරන්නෙමු. අප ප්‍රවීණ, පෙරටුගාමී හා අනලස්ව ක්‍රියාත්මකවන කණ්ඩායමකි. අපගේ දායකත්ව මෙහෙවර ප්‍රසාදජනකවූද, ඵලදායීවූද එකකි.

		සමූහය		සමාගම	
		2017	2016	2017	2016
මූල්‍ය					
ආදායම්	රු.මි.	138,563.23	132,198.31	135,463.59	129,480.41
මෙහෙයුම් වියදම	රු.මි.	(146,053.05)	(136,228.26)	(146,733.21)	(137,311.44)
බදු පූර්ව අලාභය	රු.මි.	(28,314.26)	(12,086.55)	(28,929.99)	(12,621.69)
වර්ෂය සඳහා ශුද්ධ අලාභය	රු.මි.	(28,339.51)	(12,083.62)	(28,929.99)	(12,621.69)
මුළු වත්කම්	රු.මි.	55,413.77	54,151.72	51,633.63	50,449.03
කොටස්හිමියන්ගේ අරමුදල්	රු.මි.	(107,793.52)	(80,447.11)	(115,766.64)	(87,781.26)
ප්‍රවාහනය					
මගී ධාරිතාව	ඒ.එස්.කේ.මි.			15,608.10	15,790.28
සමස්ත ධාරිතාව	ඒ.ටී.කේ.මි.			2,167.92	2,165.21
ප්‍රවාහනිත මගී සංඛ්‍යාව	ආර්.පී.කේ.මි.			12,455.05	12,727.66
ප්‍රවාහනිත සමස්ත පැටවුම	ආර්.ටී.කේ.මි.			1,475.29	1,484.77
මගී පැටවුම් සාධකය	%			79.80	80.60
සමස්ත පැටවුම් සාධකය	%			68.05	68.57
සමච්ඡේදක පැටවුම් සාධකය	%			80.91	77.65
කාර්ය මණ්ඩල ඵලදායිතාවය					
පිරිස් බලයේ සාමාන්‍යය	සංඛ්‍යාව	8,029	7,860	7,021	6,959
ඒක සේවක ආදායම	රු.මි.	17.26	16.82	19.29	18.61
වසරාවසාන සේවාගත ගුවන්යානා					
A320-200	සංඛ්‍යාව			6	6
A321-200	සංඛ්‍යාව			3	2
A320neo	සංඛ්‍යාව			2	–
A330-200	සංඛ්‍යාව			6	6
A330-300	සංඛ්‍යාව			7	7
ගුවන්යානා ඇණිය	සංඛ්‍යාව			24	21

ආදායම රු. බිලියන



සෘජු ගමනාන්ත සංඛ්‍යාව එල්ලේ ගුවන්යානා ඇණිය සංඛ්‍යාව



සභාපතිතුමාගේ පණිවිඩය

මතුපිටින් බලන කල, වර්ෂය සඳහා වූ අපගේ මූල්‍ය කාර්ය සාධනය පෙර වර්ෂයට වඩා අඩු සතුටුදායක තත්ත්වයක පැවතියද, අප විසින් වසර තුළ මුහුණ දෙන ලද අභියෝග ගණනාවක වාතාවරණය යටතේ එදෙස බැලිය යුතු වන්නේය.

2017 මාර්තු මස 31 වන දිනෙන් අවසන් වර්ෂය ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ප්‍රධාන ප්‍රතිසංස්කරණ ක්‍රියාවලියක් ඔස්සේ ගමන් කළ අභියෝග ගණනාවකට මුහුණ දුන් වසරක් වූයේය. එම අභියෝග අතරින් කීපයක් සඳහන් කරතොත් බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළට අයත් එකම ධාවන පථය තාවකාලිකව වසා තැබීම, ප්‍රධාන ආදායම් උපදවන ව්‍යවහාර මුදල්හී විනිමය අනුපාත අගය හීනවීම හා ගුවන් සමාගමේ ප්‍රමුඛත්ව වෙළඳපොළ තුළ පැවති තරඟකාරීත්වයේ තීව්‍රතාව ඉහළ යාම යන කරුණු පෙන්වාදිය හැකිය. ඉන් පසුව උද්ගත වූ සිදුවීම් තීරණාත්මක සංධිස්ථානයක් කරා අපව ගෙනවුත් තිබේ.

මතුපිටින් බලන කල, වර්ෂය සඳහා වූ අපගේ මූල්‍ය කාර්ය සාධනය පෙර වර්ෂයට වඩා අඩු සතුටුදායක තත්ත්වයක පැවතියද, අප විසින් වසර තුළ මුහුණ දෙන ලද අභියෝග ගණනාවක වාතාවරණය යටතේ එදෙස බැලිය යුතු වන්නේය. ධාවන පථයේ මතුපිට පෘෂ්ඨය නැවත එළිමේ බෙහෙවින් අවශ්‍යව තිබූ කාර්යය හේතුවෙන් ගුවන්තොටුපළ වසා තැබීම සමාගමේ ආදායම් හා වියදම් යන දෙඅංශය මතම සැලකිය යුතු අහිතකර බලපෑම් ඇති කළේය.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම සුවදායී ආර්ථිකයක් කරා රැගෙන යාමට අවශ්‍ය සියල්ල ඉටුකිරීමේ උවමනාව වෙතින් මග හැරීම මගේ අභිලාෂය නොවන අතර ස්වකීය ගුවන් ප්‍රවාහන කටයුතු තුළින් සතුටුදායක ලාභයක් අද දින කිසිදු ගුවන් සමාගමකට තනිවම අත්කර ගැනිම අතිශය දුෂ්කර කාරණයක්ය යනුවෙන් වූ ගුවන් සේවා කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රය පිළිගත් සාධකය දෙස හැරී බැලීම මෙහිලා යෝග්‍යය. ප්‍රායෝගික වශයෙන් සියලුම ගුවන් සමාගම් වර්තමාන සන්දර්භය තුළ ස්වකීය සේවා කටයුතු හරහා ලබනුයේ ඉතා අල්ප ලාභාන්තිකයක් පමණි. අතිශය සුළු හෝ අහිතකර වෙනසක් එම සමාගම් ඉතා අසීරු අඩියකට හෙළා දමනු ඇත. ගුවන් සමාගම් බොහෝ විට සිය අනුබද්ධ ව්‍යාපාරික ඒකක තම

සමාගම් සමූහයේ කටයුතුවලට ඔවුන්ගේ ශේෂ පත්‍ර සතුටුදායක අයුරින් සලසාදෙන බලපෑම ආශ්‍රිත සන්දර්භය තුළ සිට තම මූල්‍ය කටයුතු සාර්ථකව පිරික්සති. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ස්වකීය සාර්ථකත්වයේ යථාරූපී ඉලක්කය හඹායන තම ව්‍යායාමය තුළ එබඳු සහක්‍රියාකාරකම් සඳහා ද වැඩි අවධානයක් ලැබිය යුතු අතර එහි මූල්‍ය වාර්තා විමසා බැලිය යුත්තේද එවන් සන්දර්භයක් මත පිහිටාය.

වසර තුළ ප්‍රධාන මුලෝත්පායික ප්‍රතිව්‍යුහගතකරණ මූලාරම්භයකද අප නොකඩවා නිරතව සිටියෙමු. ඌණ කාර්ය සාධනයක් ද සහිත යුරෝපීය අංශයේ ඇතැම් ගුවන් මාර්ගවලින් ඉවත්ව යන අතරම නව ගුවන් මාර්ග සේවයට එකතු කර ගනිමින් අප අපගේ ගුවන් සේවා විධිමත් කළෙමු. එම නව ගුවන් මාර්ග අතරින් සමහරක් මීට පෙර මිහින් ලංකා ආයතනය ක්‍රියාත්මක කළ ඒවා වූ අතර අනෙකුත් මාර්ග අපගේ ව්‍යාපාර සැලැස්මට අනුව ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ වර්ධන වෙළඳපොළ තුළට එකතු කළ ඒවා වූයේය. මෙම වසරේ ඔක්තෝම්බර් මාසය තුළ ඕස්ට්‍රේලියාවේ මෙල්බර්න් නගරය වෙත ද ගුවන් ගමන් ඇරඹීමට අපි අපේක්ෂා කරන්නෙමු.

ඊට සමගාමීව, අපගේ වර්තමාන ව්‍යාපාරික සැලැස්ම අනුව අප ගුවන් සමාගම මූලික වශයෙන් කලාපීය ගුවන් සමාගමක් බවට පත්කිරීමේ සන්දර්භය තුළ මෙහෙයුම් සඳහා අදාළත්වයක් නොමැති පෙර රජය විසින් ඔවුන්ගේ ආණ්ඩු කාලය තුළ එළඹි A350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා හතරක් සඳහා වූ බදුකර ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ කාර්යය දැන් අප විසින් නිමකරනු ලැබ තිබේ. මේ පිළිබඳ තීරණය 2015/16 වර්ෂය තුළ ගනු ලැබුවද එහි මූල්‍යමය බලපෑම නිරූපණය වන්නේ සමාලෝචනයට භාජනය වන මෙම වර්ෂය තුළය. ඉන්දියාව හා චීනය අපගේ ප්‍රධාන වෙළඳපොළ බවට පත්කර ගැනීමේ ආකල්පය සහිතව වඩාත් කලාපීය නැඹුරුවක් ඇති ගුවන් සමාගමක් බවට අප සමාගම පරිවර්තනය වීමේ අපේක්ෂාව පෙරදැරිව සකසක ලද 2015 වර්ෂයේදී රජය වෙත ඉදිරිපත්කර සිටි අපගේ ප්‍රතිව්‍යුගතකරණ සැලැස්ම තුළ එකී තීරණය ගැබ්ව තිබුණේය. වත්මන් ගෝලීය ආර්ථිකයේ වර්ධනයේ නියමුවා ආසියාව යන කාරණය සලකා බැලීමේදී මෙය ඉතා සවිමත් වාණිජමය තීරණයක් ලෙස අපි විශ්වාස කරන්නෙමු.

අපගේ අපේක්ෂිත ගුවන්යානා ඇණිය සම්බන්ධයෙන් ද ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම බරපතළ අභියෝගයකට මුහුණ පා සිටියි. 2020/21 කාල සමය A350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා හතරක් සඳහා වූ ඇණවුම් භාරගැනීමේ ගැනුම් ගිවිසුමක් අප සමාගමට උරුමව තිබේ. මෙම ගුවන්යානාද අපගේ ප්‍රතිව්‍යුහගත ව්‍යාපාරික සැලැස්ම තුළ කිසිඳු අදාළත්වයක් විද්‍යාමාන නොකරයි. මෙම ගුවන්යානා නිෂ්පාදනය නුදුරු දිනෙක ඇරඹීමට නියමිතව ඇති අතර මෙම ගණුදෙනුවෙන් ඉවත්වීම සඳහා හැකි ඉක්මණින් අදාළ සැපයුම්කරුවන් සමඟ සාකච්ජා කිරීම අත්‍යවශ්‍යවී ඇත.

ගුණාත්මකභාවය සහ අගය අතින් ලොව විශිෂ්ටතම ගුවන් සමාගමක් බවට පත්වීමේ අපගේ ප්‍රයත්නය නොකඩවා නිරූපණය කෙරෙන අතරම ලොව පූර්ණ සේවා සපයන ගුවන් සමාගම් වලින් එකක් බවට ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම පත් කෙරෙන අපගේ සේවා ව්‍යාපාරික නිපැයුම් අතින්ද අපි වැඩි දියුණු වී සිටින්නෙමු. මෙම කාරණය, මෙම වසර තුළ මෙන්ම පසුගිය දීර්ඝ කාල සමයන් තුළ ද අප විසින් දිනා ගනු ලැබ ඇති බොහෝ ගරු සම්මාන මගින් සහතිකකර ඇත.

රාජ්‍ය හා පුද්ගල හවුල්කාරීත්ව පදනමක් යටතේ ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමට රජය තීරණායකර ඇති අතර ඒ සඳහා වූ උපායමාර්ගික ආයෝජකයෙකු සොයා ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය තුළ රජය දැන් නිරතව සිටී. සමාගම ස්වකීය පාර්ශ්වයේ සිට කරුණු සලකා බලමින් පෙරටුගාමී ලෙස ස්වකීය නියෝජන ඉදිරිපත් කරමින් පවසා ඇත්තේ සුදුසු පාර්ශ්වයක් සොයා ගැනීමට අපොහොසත් වන්නේ නම් ප්‍රතිව්‍යුහගතකරණ සැලසුමක් වෙත යායුතු බවයි. යම් ප්‍රතිව්‍යුහගතකරණ සැලසුමක් ක්‍රියාත්මක කෙරෙනුයේ නම්, එමගින් සමාගමේ සෑම අංශයක්ම ප්‍රශස්ත ප්‍රමාණනයකට හසු කෙරෙන බැවින්, එම තත්ත්වය යටතේ ගුවන් සමාගම හා සම්බන්ධ සියලු පාර්ශ්වකරුවන් කිසියම් වේදනාත්මක සංක්‍රමණයකට පාත්‍ර වනු ඇත. එසේ වුවද, එය දිගු කාලීන අභිලාෂයන් මුදුන් පමුණුවා ගැනීමක් මෙන්ම ගුවන් සමාගම අනාගත තිරසාරභාවය කරා ගෙන යන මාර්ගයක්ද වනු ඇත.

පිරිවැය බලපෑම් ඇති කරන බොහෝ ප්‍රධාන කරුණු අතර කොළඹ බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළෙහි ගුවන්යානා ඉන්ධන මිලකරණය වේ. ගුවන් සමාගමට අවශ්‍ය ගුවන්යානා ඉන්ධන ජාත්‍යන්තර තරඟකාරී මිල ගණන් මත ලබාගෙන සමාගම වෙත සපයා දීමට රජය පාර්ශ්වයෙන් මැදිහත්වීමක් සිදුකරන ලෙස අප දැඩිව රජයට බලපෑම් කරන අතර එවැන්නක් මේ වන විට ඉටු වී නොමැත. ප්‍රාග්ධනය සලසා දීමේ කාර්යය තුළද සමාගම සමාරම්භයේ සිටම කාලාන්තරයක් තිස්සේ පවතින ගැටලු ඇති අතර එය විසඳා ගැනීම ද අවශ්‍යවේ.

අපගේ මෙහෙයුම් කටයුතු වලට විශාල වශයෙන් බාධා පමුණුවන තවත් එක් සාධකයක් වනුයේ, නිලධාරී මට්ටමේ හා දේශපාලනික මට්ටමේ සම්බන්ධීකරණ මාර්ග තුළ දැකිය හැකි දුර්වල අන්තර් ක්‍රියාකාරී විධි ක්‍රමය, වාර්තාකරණය, තීරණ ගැනීම හා මග පෙන්වීම යන කරුණු කාරණායි. සේවක මණ්ඩල බඳවා ගැනීම හා විතැන් කිරීම පිළිබඳ කටයුතු ඇතුළු දැනට පවත්නා සියලු ක්‍රියාවලීන් සඳහා ඊට අදාළ සෑම අදියරකදීම රජයේ අනුමැතිය ගත යුතුව තිබේ. මෙම ක්‍රමවේදය මගින් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේත්, කළමනාකරණයේ හා කාර්ය මණ්ඩලයේත් අතිශය වටිනා කාලය හා සම්පත් විශාල වශයෙන් කාදැමෙයි. මෙම තත්ත්වය, ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගමකින් අපේක්ෂා කරන තීරණ ගැනීමේ හා ව්‍යාපාරික සීඝ්‍රතාව පවත්වා ගැනීමේ සන්දර්භය තුළ උචිත හා තිරසාර නොවන්නේය. විනිවිදභාවයෙන් යුතුව රජය වෙත කරුණු වාර්තා කළ යුතු වීමේ අවශ්‍යතාව අපි කොන්දේසි විරහිතව පිළිගන්නෙමු. එසේ වුවද, ගුවන් සමාගම් කර්මාන්තය තුළ කඩිනම් තීරණ ගැනීම අවශ්‍යවන්නා වූ කල්හී දෛනික පදනමක් මත ගත යුතු තීන්දු තීරණ නිසි පරිදි ගැනීමේ ඉඩ ප්‍රස්ථාව සභාපතිවරයාගේ සහ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අධීක්ෂණය යටතේ කළමනාකරණ කණ්ඩායම සතුව තිබිය යුතු වන්නේය.

ගුවන් සමාගමක් යනු ජනතාව අභිමුඛ කරගත් ව්‍යාපාරයකි. සේවක තෘප්තිය, සේවාදායක සංතෘෂ්ටිය විෂයයෙහි පූර්ව අවශ්‍යතාවයකි. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ සියලු මට්ටම්වලට අයත් සේවක සේවිකාවන්ගේ චිත්ත ධෛර්ය විශාල වශයෙන් ඉහළ නැංවීම සඳහා අපගේ ප්‍රයත්නය සාර්ථකව ඉටුවී ඇතැයි වාර්තා කිරීමට මම සතුටු වෙමි. සමාගමේ ප්‍රධාන වෘත්තීය සමිති සංගම් වෙතින් අප ලද සහයෝගිතාවය ප්‍රශංසා කටයුතුය.

සමාගමේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම වෙනුවෙන් රජය විසින් දැක්වූ අනුබලය හා කැපවීම වෙනුවෙන් සමාගමේ ව්‍යාපාරික කටයුතු මෙහෙයවීමෙහිලා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ මාගේ සොහොයුරු සහකරුවන් දැක්වූ අනුග්‍රහය හා දායක්වය වෙනුවෙන් මම මාගේ තුති ප්‍රණාමය පුද කරමි. සාර්ථක සංධිස්ථානයක් කරා ගුවන් සමාගම ගෙන ඒම පිණිස සමාගමට අයත් කළමනාකරණය හා සේවක මණ්ඩලය දැක්වූ නම්‍යශීලී බව හා දායකත්වය වෙනුවෙන්ද මගේ පූර්ණ හෘදයාංගම අගැයුම ඔවුනටද මෙයින් හිමිවේ.

අජිත් එන්. ඩයස්
සභාපති
2017 අගෝස්තු මස 04 වන දින දීය.

ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීතුමාගේ සමාලෝචනය

සමාලෝචනයට භාජනය වන වසර තුළ අපගේ ගුවන් ගමන් මාර්ග සහ අපගේ ගුවන්යානා ඇණි උපායමාර්ගික වශයෙන් විධිමත් කිරීමේ වැඩ පිළිවෙළකට හසු කරන ලද අතර මූලික වශයෙන් කලාපීය ගුවන් ප්‍රවාහයෙකුගේ ස්ථාපනයක් වෙත අප සමාගම ප්‍රවිෂ්ඨ වූයේය.

සමාලෝචනයට හසුවන වර්ෂය ආරම්භයේදී කළමනාකරණ කණ්ඩායම තම කාර්යයන්හි නියමිත පරිදි ස්ථානගතව සිටි අතර අප සමාගම මුහුණපා සිටින දුෂ්කර තත්ත්වයට එරෙහිව කටයුතු කරමින් එය ප්‍රකෘතිමත් භාවයට ගෙන ඒම සඳහා අවශ්‍ය වෙනස්කම් සිදු කිරීමට පෙළගැසී සිටියහ. උද්ගතව තිබූ තත්ත්වයෙන් සමාගම වළක්වා ගනිමින් කටයුතු කිරීමට ඔවුන් තුළ යම් බලාපොරොත්තුවක් වූයේ නම් බොහෝ වැදගත් තීන්දු තීරණ ප්‍රමාදයකින් තොරව ගෙන ක්‍රියාත්මක කිරීම අවශ්‍යව තිබිණි. පොදුවේ මෙම කටයුතු තුළ සාර්ථකත්වයක් අත්කර ගැනුන ද තවත් බොහෝ කටයුතු ගණනාවක් ඉටුකළ යුතුව තිබේ. 2016/17 මූල්‍ය වර්ෂය තුළ ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම සුවිශේෂී ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම් සහ ප්‍රතිසංස්කරණ රැසක් ක්‍රියාත්මක කළ අතර, ප්‍රධාන අභියෝග රැසකටද මුහුණ දුන්හ.

ගුවන්තොටුපළට අයත් ධාවන පථයේ මතුපිට නැවත සැකසීම සඳහා වසා තැබීම සමාගම සමාලෝචිත වසර තුළ මුහුණ දුන් ප්‍රධාන මෙහෙයුම් හා මූල්‍ය අභියෝගයයි. දෙසතියක් තුළ පියාසර කරන ප්‍රමාණයකට සමාන සංඛ්‍යාවෙන් 600 කට අධික ගුවන් ගමන් අවලංගු කර දැමීමට සිදුවීම හැරුණු විට අතිරේක මෙහෙයුම් කටයුතු පිරිවැයක් ඒ හරහා දැරීමට ද සිදු විය. උද්ගත වූ තදබදය පාලනය කරනු පිණිස ගුවන්තොටුපළ තුළ අතිරේක කාර්ය මණ්ඩල යෙදවීම අවශ්‍ය වූ අතර බීජිං හා ෂැන්හයි යන ගමනාන්ත වලට ළඟාවීමේ ඉඩ හසර අපේක්ෂාවෙන් ගුවන්යානා මත්තල ගුවන්තොටුපළ වෙත හරවා යවා බිම්ගතව නවතා තැබීමට සිදු වූයේය. එමෙන්ම, ඉන්දියානු ගමනාන්ත ගණනාවකදී ගුවන් මැදිරි කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා අතුරු විවේක කාල වෙනුවෙන් අවශ්‍ය කටයුතු සම්පාදනය කර දීමට ද උවමනා වූයේය.

අතිශය දුෂ්කර තත්ත්වයන්ට මුහුණ දී කටයුතු කරමින් ගුවන්තොටුපළ හා ගොඩබිම් සේවා කාර්ය මණ්ඩලය ප්‍රදර්ශනය කළ කාර්යක්ෂමතාවය හා වෘත්තීයභාවය බෙහෙවින් ප්‍රශංසාත්මකය. අපගේ ගුවන්යානා මෙහෙයුම් කණ්ඩායම, ඉංජිනේරු කණ්ඩායම හා බෙදා හැරීම් කණ්ඩායම් ඉතා ප්‍රශංසනීය ලෙස සිය සේවා ඉටු කළ අතර කැපී පෙනෙන ප්‍රමාද වලින් තොරව සීමා සහිත කාල රාමු තුළ ගුවන්යානා ධාවනය කරවීමට ද වග බලා ගත්හ.

මේ සම්බන්ධයෙන් යථාරූපීව උද්ගත වූ මුළු බලපෑමෙහි නිරවද්‍ය ගණනය කිරීම අපහසු වුවද, ඒ පිළිබඳ දළ සලකා බැලීමකින් අනුමාන කළ හැක්කේ, සාමාන්‍ය පරිදි මෙහෙයුම් කටයුතු පැවතියේය යන උපකල්පනය යටතේ වර්ෂය සඳහා වූ මෙහෙයුම් කාර්යය ඉලක්ක ගත ගණන් ප්‍රමාණ පවා ඉක්මවා යාමට හැකිවීමට අප හට ඉඩක් පැවති බවය. වසරේ මුල් මාස 9 ක්වූ කාලය ඇතුළත අපගේ කාර්යකරණයෙහි සැලකිය යුතු වර්ධනයක් පැවති අතර ධාවන පථය තෙමසක කාල වකවානුවක් පුරා වසා තැබීමට සිදුවීම එම තත්ත්වය නිෂේධ බවට පත් කළේය. ඉකුත් වර්ෂය හා සංසන්දනාත්මකව වර්ෂය සඳහා වූ අපගේ ආදායම ඉහළ ගියේ ආන්තික ප්‍රමාණයකින් පමණක් වුවද, ගුවන්තොටුපළ වසා තැබීමෙන් හටගත් අහිතකර බලපෑම ආශ්‍රිත සන්දර්භය තුළ මෙම තත්ත්වය වඩාත් ප්‍රශංසා කළ යුතුය. තවද, ඉන්ධන ගාස්තුවල පැවති අඩුවීමේ ප්‍රතිලාභය ද අප විසින් අපගේ ගුවන් මගීන් වෙත වසර තුළදී සලසා දීමට කටයුතු කරන ලදී.

සමාලෝචනයට භාජනය වන වසර තුළ අපගේ ගුවන් ගමන් මාර්ග සහ අපගේ ගුවන්යානා ඇණි උපායමාර්ගික වශයෙන් විධිමත් කිරීමේ වැඩ පිළිවෙළකට හසු කරන ලද අතර මූලික වශයෙන් කලාපීය ගුවන් ප්‍රවාහයෙකුගේ ස්ථාපනයක් වෙත අප සමාගම ප්‍රවිශ්ඨ වූයේය. යුරෝපා මහද්වීපයේ ගමනාන්ත තුනක් වෙත සිදුකළ සේවා සමාලෝචිත වසර තුළ අවසන් කරනු ලැබ මුලෝත්පායික හා වාණිජමය හේතූන් පදනම් කර ගනිමින් ලන්ඩන් ගමනාන්තය පෙර පරිදිම තබා ගැනිණි. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ස්වකීය සේවාදායකයන් වෙත සිය හවුල් කේත සහයකයන් හා සම්බන්ධීකරණය වෙමින් විස්තෘත යුරෝපීය ගමනාන්ත ගණනාවක් කරා පුළුල් ගුවන් ගමන් තෝරා ගැනීමක් සලසා දුන්නේය. අභිනව සහ වාසිදායක වෙළඳපොළ සමහරක් වෙත ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් ආරම්භ කරමින් මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම අප සමාගම වෙත නතු කර ගැනීමේ ප්‍රතිලාභ අප විසින් සලසා ගන්නා ලද අතර එහිලා නව ගමනාන්ත 10 ක් අප සමාගමට එකතු විය. ඇතැම් පවත්නා ගමනාන්ත පුළුල් වීමක්ද ඉන් සිදු විය. වටිනාකමක් හා වාසිදායක වෙළඳපොළ ඉල්ලුමක් සහිත ගමනාන්තයක් වන මෙල්බර්න් නගරය කරා සේවා සැලසීම පිණිස ඕස්ට්‍රේලියාව කරා ඉතා නුදුරු දිනයකදීම අපි ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් ආරම්භ කරන්නෙමු.

මෙම වසරේදී අප විසින් ගුවන් යානා 4 ක් කල්බදු පදනම මත ලබාගැනීම අත්හිටුවීම සඳහා එක්වරක් පමණක් ගෙවීමට සිදුවූ පිරිවැය අප ලැබූ ශුද්ධ අලාභයෙන් අඩකට සමාන ප්‍රමාණයකි. ගුවන් සමාගමේ දිගුකාලීන මූල්‍ය අභිලාෂයන් හා සලකා බැලීමේදී මෙය වඩාත් ධනාත්මක ක්‍රියාමාර්ගයක් බව කිවයුතුය.

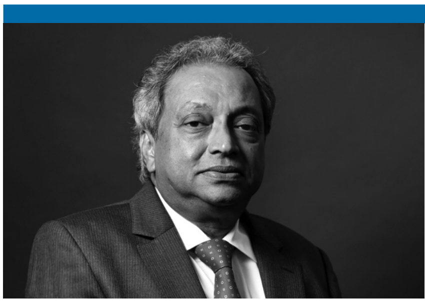
අපගේ අදායම් තත්ත්වය ඉහළ නංවා ගැනීමෙහිලා ප්‍රමුඛ බාධක ගණනාවකට අපි මුහුණදී සිටින්නෙමු. අපගේ භූගෝලීය පිහිටීම ප්‍රයෝජනවත් සාධකයක් වන අතර මැද පෙරදිග මෙන්ම අග්නි දිග ආසියාතික හා නැගෙනහිර ආසියානු ගමනාන්ත යන ගමනාන්තද්වයෙන්ම ක්‍රියාත්මක වන ප්‍රධාන කේන්ද්‍රීය ගුවන් සමාගම් ආශ්‍රිත තරඟකරුවන් අප අභිමුව සිටී. මෙය අපගේ ගුවන් ගමන් මාර්ග වශයෙන්වූ මිල තරඟකාරීත්වය එකී කේන්ද්‍රීය සමාගම්වලින් ඔබ්බට නොයන ගුවන් ගමන් මාර්ගවලට සීමාකර ඇත. අපගේ මෙහෙයුම් කටයුතු ඉදිරියට යන්නාහාම කලාපය තුළ පවත්නා අධි ධාරිතාවය පිළිබඳ තර්ජන වෙළෙඳ ක්ෂිතිජය තුළ වඩාත් ඉස්මතුව පවතී. ඉන්දියානු ප්‍රවාහකයන් මෙන්ම මැද පෙරදිග හා චීන ප්‍රවාහකයන්ද සතුව ඉදිරි වෙන්කරවා ගැනීම් රාශියක් පවත්නා අතර එමඟින් ඔවුන්ගේ ගුවන්යානා ඇණි විශාල වශයෙන් විස්තාරණය වනු ඇත. වැඩෙමින් පවත්නා ධාරිතාවය, විශේෂයෙන් දැනටමත් අප ශ්‍රී ලංකාව තුළ පෙන්නුම් කරන අධි ධාරිතාවය, දැනටමත් අප සතුව පවත්නා ඉතා සුළු ලාභ ආන්තික මත වැඩි පීඩනයක් විද්‍යාමාන කරනු ඇත.

යථාරූපී වශයෙන් ඵලදායි තත්ත්වයක් ලඟා කර ගැනීම උදෙසා අප වෙත ඉතිරිව ඇති එකම විකල්පය වනුයේ අපගේ පිරිවැය ඉතාමත් සප්‍රාණික ලෙස කප්පාදු කිරීමයි. වසර තුළ, මෙම කාර්යයෙහිලා යම් ප්‍රගතියක් අපි ලැබූයෙමු. රුපියල අනුසාරයෙන් මෙන්ම වඩාත් කැපී පෙනෙන ලෙස ඩොලරය අනුසාරයෙන්ද එය සිදුවූ බව කිව හැකිය. අපගේ පිරිවැය ව්‍යුහය තුළ විශාලතම අංගය වනුයේ ඉන්ධන යන සාධකයයි. 2016/17 වසර තුළ වඩාත් ඉන්ධන කාර්යක්ෂම ගුවන්යානා අපගේ ඇණියට එකතු කර අපගේ මුළු මෙහෙයුම් පිරිවැය ප්‍රමාණය ඉකුත් වසරේ 24.2% ක්වූ ප්‍රමාණය හා සංසන්දනාත්මකව 22.6% දක්වා අඩුකර ගැනීමට කටයුතු කෙරිණි. වඩාත් තරගකාරී හා කලාපීය ඉන්ධන පිරිවැය නිරූපණය කෙරෙන මිල ව්‍යුහයක් කොළඹදීද ඇතිකර ගැනීමට ලංකා ඛණිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව සමඟ අපි දැන් සාකච්ඡා කරමින් සිටිමු. තවදුරටත් සිදුකළ යුතු පිරිවැය අඩු කිරීම් පිළිබඳ ක්ෂේත්‍ර ලෙස බදු පිරිවැය හා සේවක පිරිවැය පෙන්වා දිය හැකිය.

ගුවන් ප්‍රවාහන මෙහෙයුම් කටයුතු ලාභදායීව පවත්වා ගෙන යාමේ අවරෝධතා සැලකිල්ලට ගනිමින් අපගේ උපායමාර්ගික ව්‍යාපාර ඒකක වෙතින් ඉහළ දායකත්වයක් සලසා ගැනීම අපගේ අපේක්ෂාවයි. ගුවන්යානා මෙහෙයුම්හි කාලාන්තර ඉදිරි වර්ෂ වලදී ඉහළ යාමේ වාතාවරණයක් සහිතව ගුවන්යානා පියාපතට ඉහළින් හා පහළින් යන මාර්ගද්වයම යටතේ පවත්නා මෙහෙයුම් කටයුතු තුළින් ගුවන්තොටුපළ හා ගොඩබිම් සේවා වෙතින් ද ව්‍යාපාර වර්ධනයක් අපි බලාපොරොත්තු වන්නෙමු. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ඉංජිනේරු කටයුතු අංශය, සමාන්තර නඩත්තු පිරික්සුම් ඉටුකිරීම පිණිසම විශේෂිතවූ නිපැයුම් ක්‍රියාමාර්ගයක් ඇතුළත් අති සුපිරි හා නවීන අලුත්වැඩියා, නඩත්තු හා පිරිවැඩියා ආකෘතිමය ක්‍රියා පිළිවෙතක් කරා ගමන් කෙරෙන ක්‍රියාවලියකට අවතීර්ණව සිටියි. අදාළ බලධාරීන් සමඟ හිතකර බදු කොන්දේසි යටතේ ක්‍රියා කළ හැකි වන්නේ නම්, ඉංජිනේරුමය කාර්යයන් වෙනමම නෛතික ව්‍යාපාර ආයතනයක් ලෙස ගොනුවීම ආකර්ෂණීය සංසිද්ධියක් වනු ඇත. ගුවන්යානා ගාල්කර තැබීමේ පහසුකම්හි ධාරිතාවය නැංවීමට අපට හැකි නම්, තෘතීය පාර්ශ්ව නඩත්තු කටයුතු පුළුල් කර ගැනීමේ විශාල විභව හැකියාවක් අපට හිමි වනු ඇත.

මම අපගේ සභාපතිතුමාටත්, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයටත්, කළමනාකරණ කණ්ඩායමට හා සේවක සේවිකාවන්ටත්, අපගේ කොටස් හිමියන්ට හා ව්‍යාපාර හවුල්කරුවන්ටත් ඔවුන්ගේ කැපවීම හා සහයෝගය වෙනුවෙනුත්, නොකඩවා අප සමඟ පක්ෂපාතීව කටයුතු කළ අපගේ සේවාදායකයන්ට ඔවුන් විසින් දක්වන ලද අනුග්‍රාහකත්වය වෙනුවෙන් මගේ තුති ප්‍රණාමය පළ කරමි. ඉදිරි කාලයේදී විවිධ අභියෝග රැසකට අපට මුහුණ දීමට සිදුවූවත් අප සතු සාමූහිකත්වය තුළින් ඒ ඕනෑම අභියෝගයක් ජයගැනීමට හැකිවනු ඇතැයි මම විශ්වාස කරමි.

කපිතාන් සුරේන් රත්වත්ත
ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී
2017 අගෝස්තු මස 04 වන දිනදී ය.



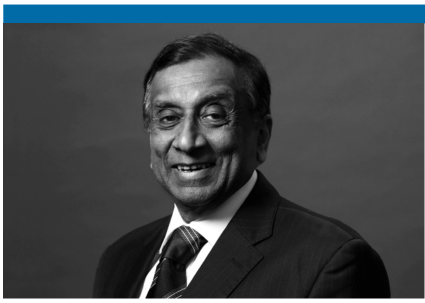
අජිත් එන්. ඩයස් මහතා

අජිත් එන්. ඩයස් මහතා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට 2015 පෙබරවාරි මස 12 වන දින පත් කෙරුණු අතර ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ද, ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමේ ද, සීමාසහිත මිහින් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගමේ ද සභාපති වරයා වශයෙන් කටයුතු කරයි.

ඩයස් මහතා එක්සත් රාජධානියේ පේෂකර්ම ආයතනයේ ආශ්‍රය සාමාජිකයෙකු හා එක්සත් රාජධානියේ සැල්පොඩ් විශ්ව විද්‍යාලයේ වරලත් පේෂකර්ම තාක්ෂණ වේදියෙකුවේ.

ඇඟළුම් කර්මාන්තයේ පුරෝගාමියෙකු වන ඩයස් මහතා බ්‍රැන්ඩික්ස් සමූහ ව්‍යාපාරයේ සම ප්‍රාරම්භක වරයෙකු ද වන්නේය. ඒ මහතා ඒකාබද්ධ ඇඟළුම් සම්මේලන සංසදයේ ද, නිදහස් වෙළඳ කලාප කර්මාන්තකරුවන්ගේ සම්මේලනයේ ද, කොළඹ හිල්ටන් හෝටලය හිමි සමාගම වන සීමාසහිත හොටෙල් ඩිවලොපර්ස් (පුද්ගලික) සමාගමේ ද සභාපතිවරයා ලෙස කටයුතු කර ඇත.

දැනට ඒ මහතා ඇඟළුම් අපනයනය, කෘෂිකර්මය හා විවේක සුව කර්මාන්තය යන ක්ෂේත්‍රවල ව්‍යාපාරික කටයුතුවල නියැලී සිටී.



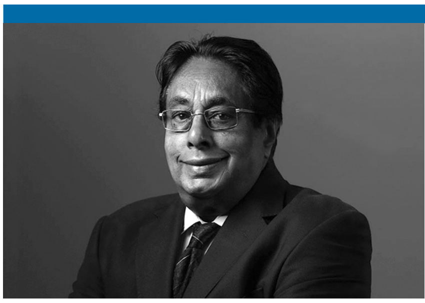
ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා

2015 පෙබරවාරි මස 12 වන දින ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කෙරුණු අතර සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමේ සහ සීමාසහිත මිහින් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ වරයෙකු ලෙසද කටයුතු කරයි.

ලන්ඩන් විශ්වවිද්‍යාලයේ නීතිවේදී උපාධිය හා ලන්ඩන් සිටි බිස්නස් ස්කූල් විද්‍යායතනයේ ව්‍යාපාර පරිපාලනය පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධිය ලබා ඇත. ශ්‍රී ලංකාවේ සහ එංගලන්තයේ හා වේල්සයේ වරලත් ගණකාධිකාරී ආයතන දෙකෙහිම ආශ්‍රය සාමාජිකත්වය දරයි.

අධ්‍යයන ක්ෂේත්‍ර කීපයක දැනුම සහිතව ලන්ඩනයේ ප්‍රයිස්වෝටර්හවුස්කූපර්ස් (Pricewaterhousecoopers) සහ ලෝක බැංකුව ඇතුළු ජාත්‍යන්තර සංවිධාන ගණනාවක සේවයෙන් පසු ලබා ඇති වසර 35 ක ඉමහත් ජාත්‍යන්තර පළපුරද්දක් බ්‍රිටෝ මහතා සතුය.

ඒට්කන් ස්පෙන්ස් පී.එල්.සී. ආයතනයේ සහ ඒට්කන් ස්පෙන්ස් හොටෙල් හෝල්ඩිංග්ස් පී.එල්.සී. ආයතනයේ නියෝජ්‍ය සභාපති හා කළමනාකාර අධ්‍යක්ෂවරයා ලෙස දැනට කටයුතු කරන බ්‍රිටෝ මහතා, ඇල්පිටිය ප්ලාන්ටේෂන්ස් පී.එල්.සී. ආයතනයේද සභාපති වරයා වේ. තවද ඒ මහතා ඩී.එෆ්.සී.සී. බැංකුවේද, ඩී.එෆ්.සී.සී. වර්ධන බැංකුවේද, ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේද සභාපති ධූරය උසුලා ඇත.



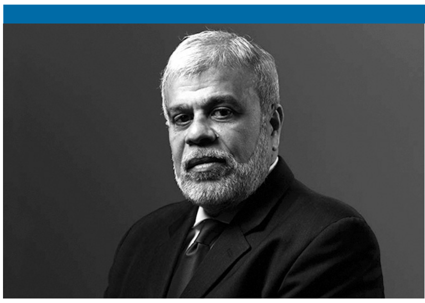
ආර්. චානක ඩී. ද සිල්වා මහතා

2015 පෙබරවාරි මස 12 වන දින ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස පත් කෙරුණු අතර මීට පෙර 2002 – 2004 කාලය තුළ සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේද සේවය කර ඇත.

සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙසද කටයුතු කරයි.

1992 වර්ෂයේදී කැළණි ටයර්ස් පී.එල්.සී. සමාගම පුද්ගලීකරණය කිරීමට පෙර එහි සභාපතිවරයා ලෙස ද, 1998 දී බද්ධ ව්‍යාපාරයක් ලෙස සියැට් ශ්‍රී ලංකා ගෲප් සමූහ ව්‍යාපාරය ස්ථාපිතකළ දින සිටම එහි සභාපතිවරයා ලෙස සේවය කර ඇති සිල්වා මහතා දැනට විල්ස් ගෲප් ඔෆ් කොම්පනීස් ආයතනයේ සභාපතිවරයාවේ.

තමා විසින් පිහිටුවන ලද යූනියන් කොමඩිටීස් (ප්‍රයිවෙට්) ලිමිටඩ් ආයතනයේ සභාපතිවරයා ලෙස 2013 දෙසැම්බර් මස 31 වන දින දක්වා සේවය කළ සිල්වා මහතා, මීට පෙර ශ්‍රී ලංකා රක්ෂණ සංස්ථාවේ ද, ට්‍රාන්ස් ඒෂියා හෝටලයේ ද, ක්ලබ් රොබින්සන් සහ යූනියන් බෑන්ක් ඔෆ් කලම්බෝ ලිමිටඩ් යන ආයතනවලද සභාපති ධුරය දරා ඇති අතර ඒෂියන් එලායන්ස් ඉන්ෂුවරන්ස්, ඩෙල්මේජ් ෆෝසයිත් ලිමිටඩ්, ලුවිස් බ්‍රවුන් ඇන්ඩ් කම්පනි ලිමිටඩ්, ඉන්ටකොන්ටිනෙන්ටල් හොටෙල් සහ ඔබරෝයි හොටෙල් යන ආයතනයන්හි අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙසද කටයුතු කර ඇත.



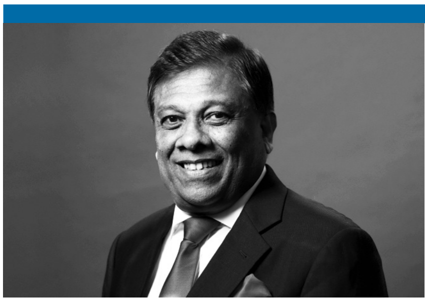
මහින්ද පී. හරදාස මහතා

2015 පෙබරවාරි මස 12 වන දින ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කෙරුණු හරදාස මහතා මීට පෙර 2002 – 2004 කාලය තුළ ද සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සේවය කර ඇත.

ඒ මහතා සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමේ සහ සීමාසහිත මිහින් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙසද කටයුතු කරයි.

වසර 40 ක කාලයක් මුළුල්ලේ නීති කටයුතුවල නියැලී සිටි හරදාස මහතා වෘත්තියෙන් නීතිඥයෙකු වන අතර වාර්නර්ස් නීති කාර්යාලයේ ද ජ්‍යෙෂ්ඨ හවුල්කරුවකු ලෙස දැනට කටයුතු කරයි.

ඒ මහතා ශ්‍රී ලංකා නීතිඥ සංගමයේ ද, ආසියානු පේටන්ට් නීතිඥ සංගමයේ ද, අන්තර් ශාන්තිකර නීතිඥ සංගමයේ ද සාමාජිකයකි.



රබිත එස්. ජයවර්ධන මහතා

2015 පෙබරවාරි මස 20 වන දින ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කෙරුණු ජයවර්ධන මහතා සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමේ සහ සීමාසහිත මිහින් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙසද සේවය කරයි.

ජගත් ගුවන් සමාගමේ කර්මාන්තයේ සභාපති/ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී සහ සාමාන්‍යාධිකාරී වශයෙන් ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටමේ තනතුරුවල සේවය කර ඇති ජයවර්ධන මහතාට එම ක්ෂේත්‍රය තුළ වසර 30 කට වැඩි සේවා පළපුරුද්දක් හා ප්‍රගුණතාවක් ඇත. එම සේවා කාර්යභාරයෙහිලා ඇමරිකානු රටවල සිට යුරෝපය, ආසියා ශාන්තිකර කලාපය සහ අප්‍රිකාව දක්වා ගුවන් ගමන් කටයුතු මෙහෙයවූ විශාල ලෙස ගුවන්යානා සමාගම් සම්බන්ධයෙන් ද, කුලී ගුවන් සේවා හා අඩු වියදම් ගුවන්යානා සමාගම් සම්බන්ධයෙන් ද නිව්යෝක් (ඇ. එ. ජ.) සහ ලන්ඩන් (එ. රා.) යන නගරවල හා හොංකොං සහ ශ්‍රී ලංකාව යන රටවල සිට ඒ මහතා සිය සේවා සලසා දී ඇත.

ගුවන් සමාගම් ප්‍රවාහනයේ උප සේවා කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රය තුළ ඔහුගේ සේවාදායකත්වය ඔහු විසින් ලබාගත් බොහෝ සේවා සම්මාන හා ප්‍රශංසාත්මක සහතික මගින් ජාත්‍යන්තර වශයෙන් පිළිගැනීමට ලක්ව් තිබේ.

- 2015 ලන්ඩන් ඉස්පි (ISPY) ඔස්කාස් ආශ්‍රය සම්මානය.
- ගුවන් සමාගම් උපසේවා සමුළුවේ 2014 වර්ෂයේ ගුවන්යානා අභ්‍යන්තර පුද්ගලාභිවර්ධන සම්මානය.
- ඇ. ඩො. බිලියන 10 කට වැඩි පිරිවැටුමක් සහිත ගුවන් ගමන් කර්මාන්තයේ ප්‍රමුඛ ආයතනයක් වන ආසියා ශාන්තිකර ගුවන් ප්‍රවාහන උපසේවා සංගමයේ (APTRA) ප්‍රාරම්භක සභාපතිවරයා ලෙස ඒකමතිකව තෝරා පත්කර ගනු ලැබීම.

ජයවර්ධන මහතා ලන්ඩනයේ අලෙවිකරණ ආයතනයේ පූර්ණ සාමාජිකයෙකුවේ.

ලුතිනන් කර්නල් සුනිල් ඩී. පීරිස් මහතා

2015 පෙබරවාරි මස 12 දින ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කෙරුණු අතර සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමේ සහ සීමාසහිත මිහින් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස ද කටයුතු කරයි.

වසර 22 ක සේවා කාලයක් සහිත විශ්‍රාමලත් යුද හමුදා නිලධාරියෙකි.

ඒ මහතා ජෝන් කීල්ස් ආයතනයේ ද, රිච්ඩ් පීරිස් ප්ලාන්ටේෂන්ස් සමාගමේද, රිච්ඩ් පීරිස් නැචුරල් ෆෝම්ස් සමාගමේ ද, ආපිටැලියන් පුද්ගලික සමාගමේ ද, රිච්ඩ් පීරිස් ඩිස්ට්‍රිබියුටර්ස් සමාගමේ ද, අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස කටයුතු කර ඇත. තවද, ඒ මහතා ඇමල්ගමේටඩ් ග්‍රැෆයිට් (පුද්ගලික) සමාගමේ කළමනාකාර අධ්‍යක්ෂවරයා ලෙස සේවය කරයි. ඒ මහතා ඕස්ට්‍රේලියා ෆ්ලාස්ටිපැක් ලිමිටඩ් ආයතනයේ සභාපතිවරයා ලෙස ද, නිපොන් නේචර් ෆෝම්ස් (පුද්ගලික) සමාගමේ කළමනාකාර අධ්‍යක්ෂවරයා ලෙස ද කටයුතු කර ඇත.

වරලත් කළමනාකාර ආයතනයේ ආශ්‍රය සාමාජිකයෙකු වන ලුතිනන් පීරිස් මහතා දේශපාලන හා ජාත්‍යන්තර අධ්‍යයනය පිළිබඳ විද්‍යාපති උපාධිය දරයි. ඔහු එක්සත් රාජධානියේ කැම්බර්ලි ස්ටාෆ් විද්‍යායතනයෙන් ද උපාධි ලබා ඇත.

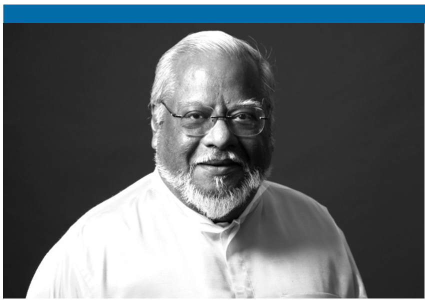
හරේන්ද්‍ර කේ. බාලපටබැඳි මහතා

2015 ජූනි මස 26 වන දින ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කෙරිණි.

ආරක්ෂිත මුද්‍රණය, වරලත් බැංකුකරණය (ඕස්ට්‍රේලියාවේ කොමන්වෙල්ත් බැංකුව) යන ක්ෂේත්‍රවල සිට සුඛෝපභෝගී නිවාස සංවර්ධනය (ඕස්ට්‍රේලියානු) දක්වා විහිදුන ව්‍යාපාරික අංශවල වසර 20 කට අධික පළපුරුද්දක් සතු නිපුණ ව්‍යවසායකයෙකි. නයික් සහ රිබෝක් යන වෙළඳ සන්නාම ශ්‍රී ලංකාවට හඳුන්වා දීමට දායකවූ ඔහු සිලෝන් ෂිපින්ලයින්ස් ආයතනයේ හිටපු විධායක අධ්‍යක්ෂවරයා ද වූයේය. උපදේශක කාර්ය පැවරුම් සම්බන්ධයෙන් ප්‍රංශය, ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය, ඕස්ට්‍රේලියාව, නෙදර්ලන්තය, චීනය සහ ඉන්දියාව වෙතින් බහුජාතික සමාගම් මෙරටට ගෙන්වා සේවා සලසා ගැනීම සඳහා කටයුතු කර ඇත.

බාලපටබැඳි මහතා විසින්ම ආරම්භ කළ ඕපල් සමූහ ව්‍යාපාරයේ සභාපති/ විධායක නිලධාරි ලෙස කටයුතු කරයි. ආරක්ෂිත කාඩ්පත් මුද්‍රණය, ඉදිකිරීම්, ජල පිරියම් කිරීම, විකල්ප බල ශක්තිය හා තෙල් පිරිපහදු කිරීම (ආයෝජන මණ්ඩලය) යන ක්ෂේත්‍රවල මෙම ව්‍යාපාර සමූහය නියැලී සිටින අතර, ශ්‍රී ලංකාව තුළ ඔබර්ත (ප්‍රංශය) සහ එච්.අයි.ඩී. (ඇ.එ.ජ.) යන ආයතන නියෝජනය කරයි.

ශ්‍රී ලංකාව, ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය සහ ඕස්ට්‍රේලියාව යන රටවල අධ්‍යාපනය හදාරා ඇති මොහු ව්‍යාපාර කළමනාකරණය පිළිබඳ උපාධියක් හා ව්‍යාපාර පරිපාලනය පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති (එම්.බී.ඒ./ඕස්ට්‍රේලියාව) උපාධියක් දරන අතර ව්‍යාපාර විධායක නිලධාරි සංගමයේ (එම්.ඒ.බී.ඊ./එක්සත් රාජධානිය) සාමාජිකයෙකු ද වේ. එක්සත් රාජධානියේ වරලත් කළමනාකරණ ආයතනයේ ආශ්‍රය සාමාජිකයෙකු වන අතර, යුරෝපා වාණිජ මණ්ඩලයේ වරලත් කළමනාකරණ ආශ්‍රය සාමාජිකයෙකු හා ශ්‍රී ලංකා චීන ව්‍යාපාර කවුන්සිලයේ සාමාජිකයෙකු ලෙස ද කටයුතු කරයි.



නිරංජන් ද සිල්වා දේවා ආදිත්‍ය මහතා

2015 මැයි මස 26 වන දින ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කෙරුණි.

ගුවන් ගමන් විද්‍යා ඉංජිනේරු වරයෙකු වන දේවා ආදිත්‍ය මහතා ලුබරෝ විශ්ව විද්‍යාලයේ ගගන ඉංජිනේරු විද්‍යා ගෞරව උපාධිය ලබා සිටින රාජකීය ගුවන් ගමන් විද්‍යා සමාජයේ යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු ආයතනයේ උපාධිධරයෙකු වේ. 1986 යුරෝපීය ගුවන් ප්‍රවාහන නිර්නියාමන කමිටුවේ සභාපති වශයෙන් මාග්‍රට් තැචර් අග්‍රාමාත්‍ය තුමිය විසින් පත් කරනු ලැබූ දේවා ආදිත්‍ය මහතා එවකට එක්සත් රාජධානියේ පැවති දෙවන විශාලතම ගුවන් සමාගම වන එයාර් යුරෝප් හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයෙහි ද, ප්‍රවාහන කාර්යයෙහි වගකීම උසුලන ස්කොට්ලන්ත කාර්යාලයෙහි පෞද්ගලික ලේකම් වරයෙකු ලෙස අග්‍රාමාත්‍ය ජෝන් මේජර් මහතාගේ රජයෙහි ද සේවය කර ඇත. යුරෝපා පාර්ලිමේන්තුවේ ප්‍රවාහන කමිටුවෙහි සේවය කර ඇති දේවා ආදිත්‍ය මහතා, යුරෝ බිලියන 23 ක්වූ සංවර්ධන අයවැය ලේඛනය අධීක්ෂණය කරන විදේශීය සංවර්ධන කමිටුවේ උප සභාපතිවරයා වශයෙන් දැනට කටයුතු කරයි.

දකුණු දිග එංගලන්තයේ මිලියන 8 ක්වූ ජනතාව නියෝජනය කරමින් 1999 වර්ෂයේ සිට යුරෝපීය පාර්ලිමේන්තුවේ කොන්සර්වැටිව් සාමාජිකයෙකු වන දේවා ආදිත්‍ය මහතා බ්‍රෙන්ට්ෆෝඩ් හා අයිල්වර්ත් යන මැතිවරණ කොට්ඨාශය නියෝජනය කරමින් 1992 සිට 1997 දක්වා කාලය තුළ බ්‍රිතාන්‍ය පාර්ලිමේන්තුවේ (හවුස් ඔෆ් කොමන්ස්) මන්ත්‍රී වරයෙකු ලෙස ද ඊට පෙර කටයුතු කර ඇත. ඔහු ගුවන් ප්‍රවාහනය පිළිබඳ හවුස් ඔෆ් කොමන්ස් කාරක සභාවෙහි නියෝජ්‍ය සභාපතිවරයා ද වූයේය. යටත් විජිත යුගයෙන් පසුව ආසියානු සම්භවයක් සහිතව බ්‍රිතාන්‍ය පාර්ලිමේන්තුවට තේරී පත්වූ ප්‍රථමයා වන දේවා ආදිත්‍ය මහතා, යුරෝපා පාර්ලිමේන්තුවට කොන්සර්වැටිව් පක්ෂයේ සාමාජිකයෙකු වශයෙන් තේරී පත්වූ ප්‍රථම ආසියාතික සම්භවයක් සහිත තැනැත්තා ද වූයේය.

දේවා ආදිත්‍ය මහතා උතුරු හා දකුණු කොරියා දෙරාජ්‍ය අතර සාමය ඇති කිරීමේ යුරෝපා සංගමය හා කොරියාව ඒකාබද්ධ දූත මණ්ඩලයේ සභාපතිවරයා ලෙස ද, යුරෝපා සංගමය හා චීනය ඒකාබද්ධ පාර්ලිමේන්තු මිත්‍රත්ව කණ්ඩායමේ සභාපතිවරයා ලෙස ද, යුරෝපා සංගමය සහ ඉන්දියාව ඒකාබද්ධ වාණිජ මණ්ඩලයේ යාවජීව සභාපතිවරයා ලෙස ද කටයුතු කරයි. ලන්ඩනයේ මහ රැජිණ නියෝජනය කරමින් 1985 වර්ෂයේ සිට මහ ලන්ඩන් නගර ලෝඩ් ලෙප්ටිනන්සි සංසදයේ මහ රැජිණගේ නියෝජ්‍ය ලුතිනන්වරයා ලෙස සේවය කර ඇති ඒ මහතා 2011 දී කතෝලික සභාවේ නයිට් පදවියකින් ද, සුනාමි සහන කටයුතු වෙනුවෙන් බෞද්ධ පූජ්‍ය පක්ෂය විසින් පිරිනමන ලද විශ්ව කීර්ති ශ්‍රී ලංකා යන ගෞරව නාමයෙන් ද පුද ලබා ඇත. මෑතකදී ශ්‍රී ලංකාවේ අග්‍රාමාත්‍ය තුමාගේ ගරු ජ්‍යෙෂ්ට උපදේශකවරයෙකු ලෙස ද ඒ මහතා පත් කෙරිණි. ලන්ඩනයේ හා කොළඹ නගරයේ පිහිටි විවිධ පොදු ලයිස්තුගත සමාගම් කීපයකම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලවල ද ඒ මහතා සේවය කරයි.

කළමනාකරණයට අයත් ප්‍රධාන සාමාජික සාමාජිකාවෝ

1 3 2 4 7 12 11 8

1. කපිතාන් සුරේන් රත්වත්ත මහතා
ප්‍රධාන විධායක නිලධාරි

කපිතාන් සුරේන් රත්වත්ත මහතා ගුවන් ගමන් ක්ෂේත්‍රයේ වසර 30 කට වැඩි පළපුරුද්දක් සහිත ගුවන් නියමුවෙකි.
ප්‍රථම වරට 1984දී එයාර් ලංකා ගුවන් සමාගමට බැඳුණු ඒ මහතා 1989 වර්ෂයේදී එමිරේට්ස් ගුවන් සමාගමේ සේවය සඳහා ගොස් එම සමාගමෙහි විවිධ තනතුරු දැරීය. බෝයිං E777 සහ එයාර් බස් A380 වර්ගයේ ගුවන්යානා ද ඇතුළුව විවිධ ගුවන්යානා වර්ග ගණනාවක්ම පදවමින් පියාසර පැය 1,900 කට අධික කාලයකට හිමිකම් කියන රත්වත්ත මහතාට ගෝලීය වාතාවරණය පිළිබඳව පුළුල් අවබෝධයක් තිබේ.

එම්බ්‍රි රිඩ්ල් ගුවන් ගමන් විද්‍යාවිශ්ව විද්‍යාලයේ උපාධියක් සහ මාස්ටර්ස් උපාධිය හිමි අයෙකු හා රාජකීය ගුවන් ගමන් විද්‍යා සමාජයේ ආශ්‍රිය සාමාජිකත්වය හිමි අයෙකු වශයෙන්ද, ග්‍රන්ථ පළ කිරීම් කීපයක කතෘවරයෙකු වශයෙන් ද සුරේන් මහතා වසර ගණනාවක් තිස්සේ ගුවන් සමාගම් ආශ්‍රිත මෙහෙයුම් කාර්යයන්හී ඉතා ගැඹුරින් නිරතව සිටී.

මානව සාධක පිළිබඳ පර්යේෂකයෙකු ලෙස නමක් දිනා සිටින සුරේන් මහතා අදාළ ක්ෂේත්‍රය අළලා ලිපි හා රචනා කෘති ගණනාවක් පළකර ඇත. ඔහු සතු විශේෂඥතාවය තුළ ගුවන් සමාගම් හී විවිධ උපදේශාත්මක හා කළමනාකරණ කාර්යභාරයන්හී වගකීම් දැරීමද ඇතුළත් වන අතර එමිරේට්ස් ගුවන් සමාගම මෑතකදී ඔහුගේ එම ප්‍රගුණතාවයෙන් සේවා සලසාගත් ආයතනය වූයේය.

2. ලලිත් විතාන මහතා
සමූහයේ ප්‍රධාන මූල්‍ය හා පරිපාලන නිලධාරි

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ මූල්‍ය, තොරතුරු තාක්ෂණ හා ප්‍රසම්පාදන කටයුතු පිළිබඳව වගකීම උසුලන විතාන මහතා සමූහයට අයත් එකම අනුබද්ධිත සමාගම වන ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමේ සාමාන්‍යාධිකාරීවරයා ලෙස එහි සමස්ත වගකීම් සම්භාරය දරයි. ඔහු වසර 25 කට වැඩි කාලයක් සමාගම් ක්ෂේත්‍රයෙහි ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ තනතුරු හොබවමින් ප්‍රමුඛ කාර්යභාරයක් ඉටුකළ අයෙකි. බ්‍රැන්ඩික්ස් ගෲප්, අර්න්ස්ට් ඇන්ඩ් යංග්, අයි.බී.එම්. සහ කාසන් කම්බර්බැච් පී.එල්.සී. වැනි ඔහු සේවය කර ඇති කර්මාන්තයේ පතාක යෝධයන් හා එක්ව බැංකු, ඇඟළුම්, කර්මාන්ත නිෂ්පාදන හා වෙළඳ යන ක්ෂේත්‍ර තුළ ඔහු විසින් සලසනු ලැබ ඇති දායකත්වය ඉතා සැලකිය යුතු එකකි. ඒ මහතා ඔහුගේ බහු කාර්ය වෘත්තීය දිවිය තුළ ලංකා බැංකුව, සෙලාන් බැංකුව, සහ දංකොටුව පෝසිලේන් පී.එල්.සී. යන ආයතනවල අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලවල තනතුරු බොහෝ ගණනාවක් දරා ඇත.

විතාන මහතා කොළඹ, ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්වවිද්‍යාලයේ ව්‍යාපාර පරිපාලනපති (එම්.බී.ඒ) උපාධිය, එක්සත් රාජධානියේ මැන්චෙස්ටර් මෙට්‍රොපොලිටන් විශ්වවිද්‍යාලයේ ශාස්ත්‍රවේදී ගෞරව (බී.ඒ.) උපාධියද ලබා ඇති අතර එක්සත් රාජධානියේ වරලත් කළමනාකරණ ගණකාධිකාරී ආයතනය සහ ශ්‍රී ලංකාවේ වරලත් ගණකාධිකාරී ආයතනය යන විද්‍යායතනද්වයේම ආශ්‍රිය සාමාජිකත්වයද ඔහු දරයි. ඔහු සුදුසුකම් ලත් ඇමරිකා එක්සත් ජනපද ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ වෘත්තියවේදියෙකුදවේ.

6 15 5 14 16 9 13 10

3. සිවා රාමචන්ද්‍රන් මහතා
ප්‍රධාන වාණිජ නිලධාරි

රාමචන්ද්‍රන් මහතා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රධාන වාණිජ නිලධරයා ලෙස පත්වීම භාර ගැනීමෙන් පසුව ඔහුගේ දිරිගන්වන සුළු නායකත්වය හා මග පෙන්වීම මත සමාගමේ විකුණුම් හා ගුවන් ගමන් මාර්ග උපරිමකරණය සහ නවෝත්පාදක අලෙවි ක්‍රියාකාරක කටයුතු පිළිබඳව යොමුගතවූ උපායමාර්ගික ඉලක්ක ඔස්සේ සමාගමේ ආදායම් ප්‍රමාණය ඉහළ නංවා ගනු පිණිස එහි වාණිජ කණ්ඩායම බලමුළු ගන්වා ඇත. සිංගප්පූර් එයාර්ලයින්ස්, කටාර් එයාර්වේස්, කිංෆිෂර් එයාර්ලයින්ස්, ජෙට් එයාර්වේස් සහ අවසාන වශයෙන් නයිජීරියාවේ ඇරික් එයාර්වේස් වැනි ප්‍රමුඛ ගුවන් සමාගම් කීපයක සේවය කර ඇති රාමචන්ද්‍රන් මහතා දශක දෙකකකට අධික කාල සමයකට අයත් වාණිජ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ පළපුරුද්දක් හිමි වෘත්තීය ප්‍රවීණයෙකි. ඔහු ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ පූර්වානුගාමී සමාගම වන එයාර් ලංකා ආයතනයේද 1991 සිට 2002 වසර දක්වා සේවය කර ඇත.

එම ගුවන් සමාගම්වල මූලෝපායික තනතුරු කීපයක කටයුතු කර ඇති ඒ මහතා, ආසියාව, මැද පෙරදිග, යුරෝපය, දකුණු ඇමරිකාව හා අප්‍රිකාව යන රටවල් බොහෝමයක සිට ස්වකීය සේවා සලසා දී ඇත. ඒ මහතා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රධාන වාණිජ නිලධරයා ලෙස එහි සේවයට එක්වීමට පෙර අප්‍රිකානු ගුවන් ප්‍රවාහකයා වූ ඇරික් එයාර් ගුවන් සමාගමේ ජ්‍යෙෂ්ඨ වාණිජ උප සභාපති ධුරය හොබවා ඇත. වාණිජ කටයුතු ඔහුගේ ප්‍රධාන කාර්යභාරය වන අතර ඔහු සතු පූර්ව ගොඩ බිම් සේවා පළපුරුද්ද හා මූල්‍ය කරුණු, ගුවන්යානා මෙහෙයුම් කටයුතු හා නඩත්තු කටයුතු පිළිබඳ දැනුම ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම කෙරෙහි ඔහුගේ සේවාදායකත්වයට මහඟු අගයක් එකතු කරයි.

4. දිනාග පද්මපෙරුම මහතා
ප්‍රධාන තාක්ෂණික නිලධාරි

ප්‍රධාන තාක්ෂණික නිලධාරිවරයා වශයෙන් 2016 දී සමාගමේ සේවයට බැඳුණි. සමාගමේ සේවයට පැමිණීමට පෙර ඇමෙන්ටම් කැපිටල් සහ එම්.සී.ඒ.පී. යුරෝප් යන ගුවන්යානා කල්බදු සමාගම්වල ජ්‍යෙෂ්ඨ තනතුරු හොබවා ඇති පද්මපෙරුම මහතා, ගුවන්යානා නිෂ්පාදකයන්ගෙන් හා අනෙකුත් බදුකරුවන්ගෙන් ගුවන්යානා අත්කර ගැනීම හා සම්බන්ධ තාක්ෂණමය හා වාණිජමය කටයුතුවල නිරතව සිටියේය. ඊට පෙර පද්මපෙරුම මහතා ලුෆ්තන්සා ටෙක්නික් (එල්.එච්.ටී.) සමාගමට අනුයුක්තව කටයුතු කරමින් එම සමාගමෙහි අයර්ලන්තයේ හා පිලිපීනයේ පිහිටි නිෂ්පාදනාග ාරවල ජ්‍යෙෂ්ඨ තනතුරු දරා ඇත. ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ දකුණු කැරොලිනා රාජ්‍ය විශ්විද්‍යාලයේ යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු විද්‍යාවේදී උපාධිය මෙන්ම ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ වර්ජිනියා පොලිටෙක්නික් ආයතනය හා රාජ්‍ය විශ්වවිද්‍යාලයේ යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු විද්‍යාපති උපාධියද ඒ මහතා දරයි.

5. ඩැල්රින් තිරුකුමාර් මහත්මිය
සමාගමේ ලේකම්/ආයතනික ලේකම් කටයුතු ප්‍රධානී

ඩැල්රින් තිරුකුමාර් මහත්මිය 2013දී සමාගමේ සේවයට බැඳුණෝය. ඇය සමාගමේ ලේකම්වරිය හා ආයතනික ලේකම් කටයුතු ප්‍රධානී වන්නීය. මෙම අංශය ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට ද, සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමට ද, සීමාසහිත මිහින් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගමටද ලේකම් කටයුතු සේවා සපයයි. ඊට අමතරව මෙකී සමාගම් තුනේ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණයේ වැටුප් ලේඛන සැකසීමේ කාර්යය පහසු කරලීමේ කටයුත්තෙහිද මෙම අංශය නිරත වෙයි. ඇය ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ සමාජ සත්කාරක අංශය වන 'ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස්' හී අරමුදලේ භාරකාරිනියක ලෙස ද කටයුතු කරන්නීය.

පොදු ලැයිස්තුගත සමාගම්හී සමාගම් ලේකම් කටයුතු පරිචය ආශ්‍රිත ක්ෂේත්‍රයෙහි වසර 20 කට අධික පළපුරුද්දක් ඇය සතුය.

එක්සත් රාජධානියේ වරලත් ලේකම්වරුන්ගේ හා පරිපාලකවරුන්ගේ ආයතනයේ ආශ්‍රිය සාමාජිකාවක වන තිරුකුමාර් මහත්මිය ඇඩිලේඩ් හී ඔස්ට්‍රේලියානු ව්‍යාපාර කටයුතු ආයතනයේ ව්‍යාපාර පරිපාලනය පිළිබඳ මාස්ටර්ස් උපාධිය ද දරයි.

6. යසන්ත දිසානායක මහතා
මූල්‍ය කළමනාකරණ ප්‍රධානී

2004 දී සමාගමේ සේවයට බැඳුණු යසන්ත දිසානායක මහතා, 2009 වර්ෂයේදී මූල්‍ය ප්‍රධානී ලෙසද, 2015 වර්ෂයේදී මූල්‍ය කළමනාකරණ ප්‍රධානී ලෙස ද පත් කෙරිණි. සමාගමේ මූල්‍ය හා වාණිජ ප්‍රසම්පාදන කටයුතු අංශය ඔහුට වාර්තා කිරීමට යටත්වේ.

දිසානායක මහතා සමාගම වෙනුවෙන් බොහෝ පුරෝගාමී මූල්‍යමය ගනුදෙනු ගණනාවක් සඳහා මූලිකත්වය ගෙන කටයුතු කර ඇත. එහිලා ප්‍රථම ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කර නිකුතුව සහ ඉස්ලාමීය මූල්‍යකරණය ඇතුළත්වූ අතර ආසියාතික කලාපයේ සම්මාන දෙකක් සඳහාද එම ප්‍රයත්නය පිළිගැනීමට ලක්විය. නවතම A330-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා සම්බන්ධ පූර්ව බෙදාහැරීමේ මූල්‍යකරණය සැකසීමෙහිලාද දිසානායක මහතාගේ දායකත්වය ලැබුණු අතර, එම ගනුදෙනුව 'එයාර් ෆිනෑන්ස් ජර්නල්' සඟරාව විසින් 2014 වසරේ හොඳම ගුවන්යානා පූර්ව බෙදාහැරීමේ ගනුදෙනුව ලෙස ද හඳුනා ගැනිණි.

ඒ මහතා සමාගමේ සේවයට පැමිණීමට පෙර ආයෝජන බැංකුකරණය සහ විදුලි සංදේශන කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රය තුළ ජ්‍යෙෂ්ඨ තනතුරු දරා ඇත. වෘත්තියෙන් ගණකාධිකාරිවරයෙකු වන ඒ මහතා (වරලත් කළමනාකරණ ගණකාධිකාරි ආයතනයේ සාමාජික/එක්සත් රාජධානිය) කාඩිෆ්හී වේල්ස් විශ්ව විද්‍යාලයේ ව්‍යාපාර පරිපාලනපති උපාධිය ද ලබා ඇත.

7. චානක ඕලගම මහතා
ගුවන් මැදිරි සේවා ප්‍රධානී

1984 දී සමාගමේ සේවයට එක්වූ චානක ඕලගම මහතා 2016 වර්ෂයේදී ගුවන් මැදිරි සේවා ප්‍රධානී ලෙස පත් කෙරිණි. සමාගම තුළ ඒ මහතා මීට කලින් දැරූ කාර්යභාරයන් අතර ගොඩබිම් කාර්ය මෙහෙයවීම, ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම්, නිෂ්පාදන සංවර්ධනය, සේවාදායකයන් ආශ්‍රිත මෙහෙයුම් හා ආරක්ෂක මෙහෙයුම් සම්බන්ධ සේවා කටයුතු ප්‍රධානී තනතුරද විය.

ඒ මහතා ශ්‍රී ලංකාව හා මාලදිවයින, එක්සත් රාජධානිය, අයර්ලන්තය, ස්කැන්ඩිනේවියාව, ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය හා කැනඩාව, චීනය, කුවේට්, ජෝර්දාන් හා ලෙබනන් සහ කටාර් හා බහරේන් යන රාජ්‍යවලට අයත් සමාගමේ රාෂ්ට්‍රීය කළමනාකරු ලෙස කටයුතු කර ඇත.

ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් හා ගොඩබිම් මෙහෙයුම් කටයුතු සම්බන්ධයෙන් ද පළපුරුද්ද ඔහු සතුය.

ලන්ඩනයේ කාඩිෆ් මෙට්‍රොපොලිටන් විශ්වවිද්‍යාලයේ ව්‍යාපාර පරිපාලනපති උපාධිය (එම්.බී.ඒ.) ද ඔහු දරයි.

8. ප්‍රදීප කැකුලාවල මහතා
මානව සම්පත් ප්‍රධානී

ප්‍රදීප කැකුලාවල මහතා දශක දෙකකට අධික කාලයක් පුරා කළමනාකරණ වෘත්තිකයෙකි. වසර 20 ක්වූ කාල පරිච්ඡේදයක් පුරා මානව සම්පත් සංවර්ධන විෂයයෙහි නිපුණතාව ලබමින් එහිලා සිය රුචිකත්වය යොමු කිරීමට පෙර ව්‍යාපෘති කළමනාකරණය, සාමාන්‍ය කළමනාකරණය, අලෙවි හා ව්‍යාපාර සංවර්ධනය යනාදි ක්ෂේත්‍රවල ප්‍රධාන කළමනාකරණ තනතුරු ගණනාවක් කැකුලාවල මහතා විසින් දරා ඇත. ඒ මහතා මීට වසර 7 කට පෙර ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ සේවයට පැමිණීමට පෙර අධ්‍යාපනය, කාර්යාල ස්වයංක්‍රීයනය, ඉංජිනේරු හා ඇගළුම් අංශවලට අයත් ප්‍රධාන පෙළේ සමාගම් ගණනාවකට මානව සම්පත් ප්‍රධානීයා ලෙස ක්‍රියාකර ඇත.

කොමන්වෙල්ත් ඔෆ් ලර්නිං විද්‍යායතනයේ ව්‍යාපාර පරිපාලනපති උපාධිය හා දැනුම කළමනාකරණය පිළිබඳ විශේෂ ප්‍රගුණතාව සහිතව ශ්‍රී ලංකා තොරතුරු තාක්ෂණ ආයතනය වෙතින් ලබාගත් තොරතුරු කළමනාකරණය පිළිබඳ විද්‍යාපති උපාධිය ඇතුළුව කළමනාකරණය, මානව සම්පත් සහ තොරතුරු තාක්ෂණය පිළිබඳ පශ්චාත් උපාධි සුදුසුකම්ද කැකුලාවල මහතා ලබා තිබේ. මානව සම්පත් කළමනාකරණය පිළිබඳ සිය විධායක පුහුණුව ඔහු විසින් ලබාගෙන ඇත්තේ සිංගප්පූරුවේ ජාතික විශ්වවිද්‍යාලය හා ශ්‍රී ලංකා කළමනාකරණ පශ්චාත් උපාධි ආයතනය යන විද්‍යායතන වෙතිනි.

9. මයුක රණසිංහ මහතා
සමූහයේ නීති කටයුතු ප්‍රධානී

2009 වසරේදී සමාගමේ සේවයට බැඳුණු රණසිංහ මහතා දැනට සමූහයේ නීති කටයුතු ප්‍රධානී තනතුර උසුලයි. සිය වෘත්තීය දිවිය නීති කෘත්‍ය ආශ්‍රිත කටයුතු වලින් ආරම්භ කළ ඔහු පසුව ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ සේවය හා සම්බන්ධ වීමට පෙර විදුලි සංදේශන අංශයෙහි වෘත්තිකයෙකුව සිටියේය. විවිධ මට්ටම්වලට අයත් සංකීර්ණ, ව්‍යුහාත්මක හා දේශ සීමාන්තර වාණිජමය ගිවිසුම් කාර්යයන් මෙහෙයවීම, බහුවිධ අධිකරණමය බල සීමා ආශ්‍රිත නීති කෘත්‍ය හා ආරවුල් නිරාකරණය, නියාමන කටයුතු, බුද්ධිමය දේපළ හා නොයෙකුත් අධිකරණ බලසීමා ආශ්‍රිත සේවානියුක්ති ගැටලු යනාදී ක්ෂේත්‍ර පිළිබඳව දැනුම හා අත්දැකීම් සම්භාරයක් ඔහු සතුව ඇත. වෘත්තීය වශයෙන් නීතිඥයෙකු වන මයුක මහතා කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයේ නීතිවේදී උපාධිය ලබා ඇත. ඔහු කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයේ නීතිපති උපාධිය මෙන්ම වේල්ස් විශ්වවිද්‍යාලයේ ව්‍යාපාර පරිපාලනපති උපාධියද ලබා තිබේ.

10. චාමර පෙරේරා මහතා
තොරතුරු තාක්ෂණ ප්‍රධානී

1999 දී ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට බැඳුණු චාමර පෙරේරා මහතා 2012 වසරේ සිට එහි තොරතුරු තාක්ෂණ ප්‍රධානී තනතුර උසුලයි. සමාගමට හා සමූහයට අයත් ගුවන්තොටුපළ, ලොව පුරා පිහිටි කාර්යාල හා උපායමාර්ගික ව්‍යාපාර යනාදී කර්තව්‍යයන් ආවරණය කරමින් ගොඩබිම් සේවා මෙහෙයුම්වල සිට යානාස්ථ අන්තර්ජාල සම්බන්ධනය දක්වා වන සමාගමේ ගුවන් සේවා තොරතුරු හා සන්නිවේදන තාක්ෂණ කටයුතු ඔහුගේ අධීක්ෂණයට හසුවෙයි.

ගුවන් ප්‍රවාහනයෙහිලා වේගවත් ගුවන් ගමන් හා සම්බන්ධ නවෝත්පාදක විසඳුම් ඇතුළත් ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයට අයත් ව්‍යාපාර සරළ කිරීමේ වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කරනු පිණිස චාමර මහතා මූලිකත්වය ගෙන කටයුතු කළේය. ගුවන් සමාගම් ආශ්‍රිත තොරතුරු තාක්ෂණ පාලන සාකල්‍යවාදී වේදිකාවක් බිහිකිරීම සඳහා වගබලා ගනිමින් ජාත්‍යන්තර වශයෙන් පිළිගැනීමට ලක්වූ තොරතුරු තාක්ෂණ ප්‍රමිතීන් හා අනුකූලව කටයුතු කිරීමේ පුරෝගාමී මෙහෙවරක් චාමර මහතා ඉටුකර ඇත. තොරතුරු ආරක්ෂණ කළමනාකරණය පිළිබඳ ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිති ආයතනයේ ISO/IEC 270001:2013 සහතිකකරණය ද, මෘදුකාංග ගුණාත්මක ලෙස කළමනාකරණය පිළිබඳ ISO 9001:2008 සහතිකරණය ද, සේවා කළමනාකරණය පිළිබඳ ISO/IEC 20000:2011 සහතිකකරණයද සහිතව ශ්‍රී ලංකාවේ තොරතුරු තාක්ෂණ පාරිසරික පද්ධති ගණනාවක් සහිතව සමාගමේ ව්‍යාපාර කටයුතු හා මෙහෙයුම් කටයුතු පිළිබඳ ඩිජිටල් පරිනාමණයට චාමර මහතා නායකත්වය සළසයි.

11. චාමර රණසිංහ මහතා
ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රධානී

සමාගමේ ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රධානියා වශයෙන් චාමර රණසිංහ මහතා 2013 වර්ෂයේදී සේවයට බැඳුණි.

ගනුදෙනුකාර සේවා, ගුවන් භාණ්ඩ වෙන්කරවා ගැනීම්, ගුවන් භාණ්ඩ විකුණුම් හා අලෙවිය සහ ගුවන්තොටුපළ ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් යනාදී ක්ෂේත්‍රයන් ආශ්‍රිතව ගුවන් සමාගම්හී ගුවන් භාණ්ඩ හා ගුවන් සේවා කර්මාන්තය පිළිබඳව වසර 16 කට වැඩි පළපුරුද්දක් ඒ මහතා ලබා තිබේ.

සමාගමේ සේවයට පැමිණීමට පෙර චාමර රණසිංහ මහතා ශ්‍රී ලංකාව තුළ මෙහෙයුම් කටයුතු කරන කීර්තිමත් ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගම්වල ජ්‍යෙෂ්ඨ තනතුරු දරා ඇත.

12. කපිතාන් රජීන්ද් රණතුංග මහතා
ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් ප්‍රධානී

ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් ප්‍රධානී, කපිතාන් රජීන්ද් ඇෂ්වින් රණතුංග මහතා ආධුනික ගුවන් නියමුවෙකු ලෙස 1987 දී සමාගමේ සේවයට එක් විය. එයාර්බස් ගුවන්යානා ඇණියෙහි මෙහෙයුම් කටයුතුවල නිරත වීමට පෙර L1011 වර්ගයේ ගුවන්යානාවල දෙවන නිලධාරී හා පළමු නිලධාරී ලෙසද කටයුතු කරමින් රණතුංග මහතා සිය වෘත්තියෙහි ඉදිරියට ගියේය. ස්වකීය උසස් කළමනාකරණ කාර්යභාරයට පරිපූරකයක් වෙමින් කපිතාන් රණතුංග මහතා A330 වර්ගයේ ගුවන්යානාවල පත්කළ පිරික්සුම් ගුවන් නියමුවකු ලෙසද ක්‍රියා කරයි.

13. සුමුදු උපතිස්ස මහතා
ආදායම් කළමනාකරණ, සැලසුම් හා වාණිජ අනුබල ප්‍රධානී

අභ්‍යාසලාභී විධායක නිලධාරියකු ලෙස වර්ෂ 2000 දී සමාගමේ සේවයට බැඳුණු උපතිස්ස මහතා එම අභ්‍යාසලාභී වැඩසටහන සාර්ථක ලෙස නිමකර 2001 වසරේදී සමාගමේ වාණිජ අංශයෙහි සේවයට ගියේය. ජාත්‍යන්තර සබඳතා, කාල සටහන් ලේඛන සැලසුම් කිරීම, ජාල සේවා හා ආදායම් සැලසුම්කරණය හා ආදායම් කළමනාකරණය යන ක්ෂේත්‍රයන් ආවරණය වන වසර 12 කට අධික කළමනාකරණ අත්දැකීමක් සහිත වසර 17 ක කර්මාන්තමය පළපුරුද්දක් ඒ මහතා සතුවන අතර 2017 දී සමාගමේ ආදායම් කළමනාකරණය, සැලසුම් හා වාණිජ අනුබල ප්‍රධානී ලෙස ඔහු පත්වීම් ලැබීය.

ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්වවිද්‍යාලයේ උපාධිධාරියකු වන උපතිස්ස මහතා, එහි අලෙවි කළමනාකරණය පිළිබඳ විද්‍යාවේදී උපාධිය දරයි. ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ ගුවන් සමාගම් පිළිබඳ (මොන්ට්‍රියල්) ඩිප්ලෝමා පාඨමාලාවද හිමි ඒ මහතා එක්සත් රාජධානියේ චරලත් අලෙවිකරණ ආයතනයේ පශ්චාත් උපාධි ඩිප්ලෝමාධාරියකු වන අතර ඔහු එම ආයතනයේ ආශ්‍රිය සාමාජිකයෙකුද වන්නේය.

14. දිමුතු තෙන්නකෝන් මහතා
ලෝව්‍යාප්ත විකුණුම් හා බෙදාහැරීම් ප්‍රධානී

දිමුතු තෙන්නකොන් මහතා මූල්‍ය, අලෙවිකරණ හා විකුණුම් යන ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට අයත් ක්ෂේත්‍රවල වසර 25 කට ආසන්න බහුවිධ පළපුරුද්දක් සතු වෘත්තියෙකි. සමස්ත ඈත පෙරදිග කලාපයට අයත් කටයුතු අධීක්ෂණය කරමින් එක්සත් අරාබි එමිරේටය, කැනඩාව, ඉන්දියාව හා චීනය වැනි ලොව පුරා පිහිටි රටවල නේවාසිකවද සිටිමින් ඔහු සිය කාර්යභාරය ඉටු කළේය. වර්ෂ 2017 දී ලෝව්‍යාප්ත විකුණුම් හා බෙදාහැරීමේ ප්‍රධානී වශයෙන් ඔහු ලද තනතුරට පත් කිරීමට පෙර ඔහු ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ වාණිජ මෙහෙයුම් කටයුතු සාමාන්‍යාධිකාරීවරයා වුයේය. ඕමාන් එයාර් ගුවන් සමාගමෙහි රාජ්ටීය කළමනාකරු ලෙස ද උතුරු ඉන්දියාවේ මුම්බායි නුවර නේවාසිකව සිට ඔහු කටයුතු කර ඇත.

15. ප්‍රිමාල් ද සිල්වා මහතා
සාමාන්‍යාධිකාරී/ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය

ගුවන් මැදිරි සේවක මණ්ඩලයේ සාමාජිකයෙකු ලෙස 1988 දී සමාගමේ සේවයට එක්වූ ද සිල්වා මහතා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනයෙහි සාමාන්‍යාධිකාරී තනතුර දැනට දරයි. මෙම පත්වීමට පෙර ද සිල්වා මහතා සමාගම තුළ දැරූ තනතුරු අතරට ගුවන් මැදිරි ආරක්ෂක කළමනාකරු, යානාස්ථ මෙහෙයුම් හා පුහුණු කටයුතු කළමනාකරු යන පදවි ද ඇතුළත් විය.

16. ලුතිනන් කර්නල් බන්දුල වේරගම මහතා
ගුවන්තොටුපළ හා ගොඩබිම් සේවා ප්‍රධානී

ශ්‍රී ලංකා යුධ හමුදාවේ විසිතුන් වසරක නිකැලැල් සේවා කාලයකින් පසුව වර්ෂ 2012 දී බන්දුල වේරගම මහතා සමාගමේ සේවයට සම්බන්ධ විය. යුධ ආඥාව තුළ විස්තෘත පළපුරුද්ද හා ත්‍රිවිධ හමුදාමය පරිසරය ආශ්‍රිත පුහුණුව හැරුණු විට ඒ මහතා එක්සත් ජාතීන්ගේ සාමසාධක මෙහෙයුම් දෙපාර්තමේන්තුවෙහි ද සේවය කර ඇත. සමාගමේ මානව සම්පත්, ගුවන්යානාස්ථ හා ආරක්ෂක අංශවල සේවයෙහි නිරතව සිටි වේරගම මහතා ගුවන්තොටුපළ හා ගොඩබිම් සේවා අංශයේ ප්‍රධාන නිලධරයා ලෙස 2016 පෙබරවාරි මාසයේදී පත් කෙරිණි.

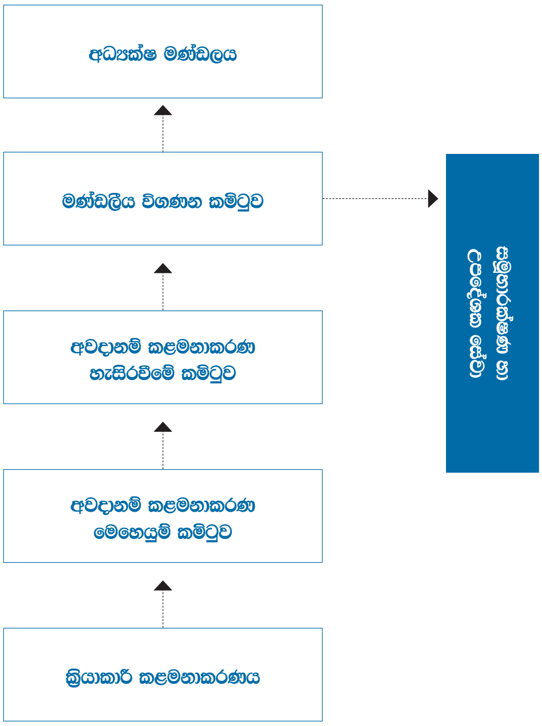
කැළණිය විශ්වවිද්‍යාලයේ ආරක්ෂක අධ්‍යයන පිළිබඳ මාස්ටර්ස් උපාධිය හිමි බන්දුල වේරගම මහතා පකිස්ථානයේ ක්වෙට්ටා සරසවියේ විද්‍යාපති උපාධිය ද ලබා සිටී.

ව්‍යවසාය කළමනාකරණ ක්‍රියාවලිය පිළිබඳ විමසුම

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ව්‍යවසාය අවදානම් කළමනාකරණ කාර්ය රාමුව එහි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරනු ලබන්නක් වන අතර ඊට මධ්‍යගත වශයෙන් පහසුකම් සලසා දෙනුයේ සමාගමට අයත් සමූහාරක්ෂණ සහ උපදේශක සේවා අංශය විසිනි. සිදුවිය හැකි අවදානම් හඳුනා ගැනීම සහ අවදානම් කරණකොට ගෙන ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට ඇතිවන බලපෑම් සමනය කිරීමෙහිලා ක්‍රියාකාරී සැලැසුම් සැකසීම යන කර්තව්‍යයන්හිලා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම සම්මත ව්‍යුහයක් අනුගමනය කරයි. මෙහෙයුම්, මූල්‍ය, තොරතුරු තාක්ෂණය, අන්තරාය නිරුපද්‍රිතභාවය සහ ආරක්ෂාව, මානව සම්පත්, මහා පාරිසරික අවදානම් මෙන්ම කර්මාන්ත සුවිශේෂී අවදානම් ද යන මට්ටම් වලදී අවදානම් හඳුනා ගැනේ.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම තුළ ව්‍යවසාය අවදානම් කළමනාකරණය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ වගකීම අවදානම් කළමනාකරණ හැසිරවීමේ කමිටුව (ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායම), අවදානම් කළමනාකරණ මෙහෙයුම් කමිටුව (අවදානම් සම්බන්ධීකාරකයන්) සහ ක්‍රියාකාරී කළමනාකරණය අවදානම් හිමිකරුවන්) යන අංශත්‍රය මත රැඳී පවතී.

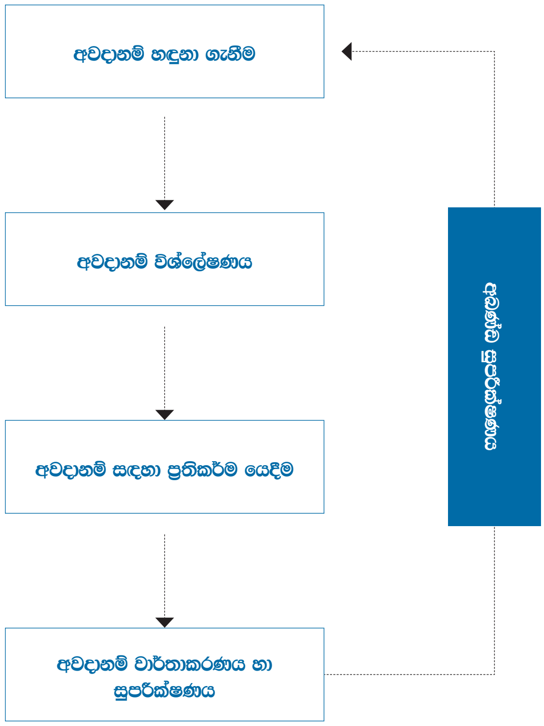
ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ අවදානම් කළමනාකරණ සංවිධාන ව්‍යුහය



යහ පාලනයේ ප්‍රමුඛ සංයෝජන උපාංගයක් ලෙස ව්‍යවසාය අවදානම් කළමනාකරණය හඳුනා ගනුලබන අතර ප්‍රශස්ත අවදානම් පාදක තීරණවලට එළඹීම අරබයා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ අවදානම් සංස්කෘතියහි සියලුම සේවක සේවිකාවන් දිරි ගන්වයි.

අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලිය

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලිය අවදානම් හඳුනා ගැනීම, අවදානම් විශ්ලේෂණය, අවදානම් සඳහා ප්‍රතිකර්ම යෙදීම සහ අවදානම් වාර්තාකරණය හා සුපරීක්ෂණය යන ප්‍රධාන අංග හතරකින් සමන්විත වේ.



අවදානම් හඳුනා ගැනීම

අවදානම් හඳුනා ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය තුළ පවත්නා ක්‍රියාකාරී හා ආයතනික පරමාර්ථ සාක්ෂාත් කර ගැනීමෙහිලා යම් බාධා සහගත තත්ත්වයන් ඇතිවිය හැකි අභ්‍යන්තර හා බාහිර යන දෙවර්ගයේම සාදක ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම හඳුනා ගනියි. සමූහාරක්ෂණ සහ උපදේශක සේවා අංශයේ අනුබලය සහිතව ක්‍රියාකාරී මට්ටමේදී ද, බුද්ධිය කලම්බන සැසිවාර ඔස්සේ ද සම්මුඛ පරීක්ෂණ හා ප්‍රශ්නාවලි විමසුම් ඔස්සේ ද අවදානම් හඳුනා ගැනේ. ක්‍රියාකාරී කළමනාකරණය අවදානම් ලේඛන යාවත්කාලීන කිරීම පිණිස සහය වන අතර ඊට අවශ්‍ය සියලු තොරතුරු/දෙපාර්තමය සම්බන්ධීකාරකයන් වෙත සපයා දෙයි. හඳුනාගන්නා ලද අවදානම්, අවදානම් කළමනාකරණ හැසිරවීමේ කමිටුව විසින් කාර්තුමය වශයෙන් සමාලෝචනය කර අර්ධ වාර්ෂික මණ්ඩලීය විගණන කමිටුව වෙත වාර්තා කරනු ලබයි.

අවදානම් විශ්ලේෂණය

හඳුනා ගන්නා ලද අවදානම් විශ්ලේෂණය කරනුයේ, සිදුවිය හැකි හා බලපෑම් යන න්‍යාසීය පදනමෙහි පිහිටාය. ඒවා සැලකිය යුතු, ඉහළ, මධ්‍යම හා පහළ යනුවෙන් ප්‍රමාණනය කෙරේ. බලපෑම් ප්‍රමාණනය කෙරෙනුයේ, මූල්‍ය, සේවාදායකයා අනුකූලතාව, ප්‍රකටත්වය හා ව්‍යාපාර අඛණ්ඩතාව සහ තොරතුරුවල අගය යන පැතිකඩ අනුවය. හඳුනා ගන්නා ලද අවදානම් හා පවත්නා පාලන විධි සඳහා වූ මූලික හේතූන් අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලියේ කොටසක් ලෙස ඇගැයුම් කෙරේ.

අවදානම් සඳහා ප්‍රතිකර්ම යෙදීම

ක්‍රියාකාරී කළමනාකරණය අවදානම් ප්‍රමාණය මත පදනම්වූ ක්‍රියාකාරී සැලසුම් සැකසීමෙහි ලා වගකීම් උසුලයි. අවදානම් සඳහා ප්‍රතිකර්ම යෙදීම අරබයා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් හඳුනා ගන්නා ලද අවදානම් ප්‍රතිචාර තුළ සමනය කිරීම, මාරුකිරීම, වැළැක්වීම සහ පිළිගැනීම යන කාරණා ඇතුළත් වේ. ක්‍රියාකාරී කළමනාකරණය, හඳුනාගන්නා ලද අවදානම් කළමනාකරණයෙහිලා වගකීම් උසුලන අතර අවදානම් කළමනාකරණ හැසිරවීමේ කමිටුව ක්‍රියාකාරීව සැලසුම් කාර්තුමය වශයෙන් සමාලෝචනයට හසුකරයි. අවදානම් සඳහා ප්‍රතිකර්ම යෙදීම පිළිබඳ වැදගත් ක්‍රියාමාර්ග සමාලෝචනය කර අනුමත කිරීම ප්‍රධන විධායක නිලධාරියා විසින් සිදු කරනු ලබයි. ඉහළ අවදානම් සඳහා ප්‍රතිකර්ම යෙදීම පිළිබඳ ක්‍රියාමාර්ග ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායම විසින් අනුමත කරනු ලබයි. මධ්‍යම අවදානම් සඳහා ප්‍රතිකර්ම යෙදීම පිළිබඳ ක්‍රියාමාර්ග දෙපාර්තමේන්තුමය කළමනාකරු විසින් අනුමත කරනු ලබයි. පහළ මට්ටම් අවදානම් පවතින පාලන විධි ක්‍රම ඇතුළත කළමනාකරණය කෙරෙන අතර ඒවා අවදානම් ප්‍රමාණය තුළ සිදුකළ යුතු වෙනස්කම් අළලා සමීපව සුපරීක්ෂණය කෙරේ.

අවදානම් වාර්තාකරණය සහ සුපරීක්ෂණය

අවදානම් කළමනාකරණ ලේඛන, ක්‍රියාමාර්ග ආශ්‍රිත විෂයාංග කලට වේලාවට ක්‍රියාත්මක වන්නේදැයි සුපරීක්ෂණය කෙරෙනු පිණිෂ අංශමය/දෙපාර්තුමය ප්‍රධානීන් විසින් කාර්තුමය වශයෙන් සමාලෝචනයට භාජනය කරනු ලැබේ. අවදානම් කළමනාකරණ හැසිරවීමේ කමිටුව ප්‍රධාන අවදානම් සමාලෝචනය කර අර්ධ වාර්ෂිකව විගණන කමිටුව වෙත වාර්තා කරයි. මණ්ඩලීය විගණන කමිටුව ප්‍රධාන ආයතනික අවදානම් අර්ධ වාර්ෂිකව සමාලෝචනය කර ඒවා, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ යුහුසුළු අවධානය පිණිස යොමු කළයුතු අවස්ථාවන්හිදී හැර, අර්ධ වාර්ෂික පදනම මත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත වාර්තා කරයි.

මූල්‍ය අවදානම් කළමනාකරණය මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට කර ඇති 29 වන සටහන යටතේ හෙළිදරව් කර ඇත.

මෙම වසර තුළ අපි අභියෝගාත්මක අවස්ථාවන්ට මුහුණ දෙන විට මූල්‍ය සහ වාණිජ අවශ්‍යතා සඳහා **අපගේ ව්‍යාපාර උපායමාර්ගය පිළිබඳව යළි සිතා බලමින් සහ ප්‍රතිසංස්කරණය කරමින් කටයුතු කර ඇත**. අපගේ කොටස්කරුවන්, පාරිභෝගිකයන්, සේවකයන්, සමාජය සහ පරිසරය වෙනුවෙන් අඛණ්ඩව තිරසාර වටිනාකමක් ලබාදීමට කටයුතු කර සිටිමු.

ජගත් ආර්ථික වර්ධනය 3% ක් පමණවූ ප්‍රමාණයක් අත්කර ගනිමින් 2016 වසර තුළ එහි කාර්ය සාධනයේ මන්දගාමී ස්වභාවයක් විද්‍යාමාන කළේය. ලෝක ආර්ථථිකය තුළ 2015 වසර හා සැසඳීමේදී ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය වාර්තා කළ මධ්‍යස්ථ කාර්ය සාධනයට වඩා වැඩි කාර්ය සාධනයක් චීනයේ ආර්ථිකය තුළින් දිස්විය.

ජාත්‍යන්තර හා දේශීය යන දෙයාකාර අභියෝග යන්ට මුහුණ දෙමින් 2016 වසර තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථිකය 4.4% කින් වර්ධනයවූ අතර ඊට සංසන්දනාත්මක 2015 වසරට අයත් වර්ධනය 4.8% ක් වූයේය. කර්මාන්ත හා සේවා අංශ ඔස්සේ ප්‍රධාන වශයෙන් ආර්ථික වර්ධනය අඩුවූ අතර කෘෂිකර්මය තුළ යම් හැකිලීමක් පිළිබිඹු විය.

මෙහෙයුම් පරිසරය

ගෝලීය මුහුණුවර

ජගත් ආර්ථික වර්ධනය 3% ක් පමණවූ ප්‍රමාණයක් අත්කර ගනිමින් 2016 වසර තුළ එහි කාර්ය සාධනයේ මන්දගාමී ස්වභාවයක් විද්‍යාමාන කළේය. ගෝලීය වෙළඳාමද සීමිත වර්ධනයක් සහිත 2% ක් පමණවූ ප්‍රමාණයක් ගනිමින් දුර්වල කාර්යකරණයක් දැක්වීය. ඊට සංසන්දනාත්මකව දියුණු ආර්ථිකයන්, විශේෂයෙන් ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය මධ්‍යස්ථ වශයෙන් යහපත් කාර්ය සාධනයක් පෙන්වා ඇත. චීනය, නිෂ්පාදන කර්මාන්ත ප්‍රමුඛ ආර්ථිකයකින් ඉවත්ව යමින් සේවා නැඹුරුවක් සහිත හා පාරිභෝගික දිශානතියක් කරා දිවෙන ආර්ථිකයක් කරා ගමන් ගන්නා ක්‍රියාදාමයක නියැලී සිටින අතර 2015 වසර හා සසඳන කළ එහි ආර්ථිකයේ වර්ධනයක්ද වාර්තා කළේය. නැගී එමින් පැවති ඇතැම් අනෙකුත් වෙළඳපොළ තුළ කිසියම් පසුබෑමක් පැවති අතර එක්සත් රාජධානියෙහි සිදුවූ බ්‍රෙක්සිට් ජනමතය වැනි පසුතලයක් යටතේ ත්‍රස්තවාදය හා සරණාගත ප්‍රශ්නය වැනි කරුණුවල සම්මිශ්‍රණයක්ද සහිතව තව දුරටත් ලෝක ආර්ථිකය තුළ අවිනිශ්චිත තත්ත්වයක් උදා විය.

මන්දගාමීව පැවති ලෝක ආර්ථිකයක් මධ්‍යයේ වුවද, ගුවන් සේවා කර්මාන්තය සවිමත් ප්‍රතිඵල දක්වා සිටි අතර ස්වකීය සේවාලාභීන් වෙත අගය ආරෝපිත වටිනාකමක් සලසා දීමේ කාර්යයෙහි නොකඩවා නිරත විය. ගුවන් සමාගම් කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රය තුළ ගෝලීය සේවාලාභී විය පැහැදම දළ ජාතික නිෂ්පාදනයේ 0.9% ක්වූ ප්‍රමාණයක් දක්වා ලඟාවූ අතර මගී කිලෝමීටර් ප්‍රමාණ ආදායම 7.1% ක් දක්වා ඉහළ ගියේය. එම තත්ත්වය 2015 වසර හා සංසන්දනාත්මකව බලන කළ පහත වැටෙමින් පැවති ගුවන් ගමන් ගාස්තු හේතුවෙන් වඩාත් තීව්‍ර විය. අද්විතීය නගර දෙකක් අතර සිදුවන දෙනුවර සබඳතා ඇති කිරීම මගින් ගුවන් සේවා කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රය ජගත් ආර්ථික සංවර්ධනයෙහිලා අඛණ්ඩව දායකවූ අතර එම සබඳතාව 2016

වසර තුළ සංඛ්‍යාත්මකව 18,400 දක්වා ඉහළ නැගුණේය. 2017 වසර තුළ මෙම ප්‍රමාණය සංඛ්‍යාත්මක වශයෙන් 19,000 කට වැඩි ප්‍රමාණයකින් තව දුරටත් ඉහළ යනු ඇතැයි බලාපොරොත්තුවේ. මෙමඟින් ගුවන් මගීන් හට වඩා විවර්ධිත විකල්ප සංචාරක මාර්ග උත්පාදනය වනවා පමණක් නොව භාණ්ඩ, ප්‍රාග්ධනය හා තාක්ෂණය යනාදියෙහි ප්‍රවාහය කෙරෙහි පහසුකම්ද සලසා දෙනු ලබනවා ඇත. 2016 වසර තුළ ගුවන් ගමන් මත සංචාරකයන් කළ වියදම ඇ. ඩො. බිලියන 650 ක්වූ අතර එම ප්‍රමාණය 2017 වසර තුළ ඇ. ඩො. බිලියන 685 ක් දක්වා ඉහළ යනු ඇතැයි පුරෝකථනය කෙරේ. කෙසේ වෙතත්, තියුණු තරඟකාරීත්වය හා ඉන්ධන අධිභාර පහත වැටීම යන කරුණු හේතුවෙන් ගෝලීය ගුවන් මගී ඉපැයුම් ක්‍රමික වශයෙන් නොකඩවා පිරිහීමට ලක්විය.

ගුවන් සමාගම් කර්මාන්තය අන්තර් ජාතික වෙළඳාමෙහි නියමුවා ලෙස අඛණ්ඩව කටයුතු කරයි. 2016 වසර තුළ ගුවන් සමාගම් විසින් ප්‍රවාහනය කරන ලද වෙළඳාමෙහි වටිනාකම ඇ. ඩො. ට්‍රිලියන 5.5 ක්වූ අතර එම ප්‍රමාණය 2017 වසර තුළ ඇ. ඩො. මිලියන 5.9 ක් දක්වා ඉහළ යනු ඇතැයි අනාවැකි පල කළ හැකිය.

ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය විසින් වාර්තා කරන ලද පරිදි, 2016 වසර තුළ ගුවන් භාණ්ඩ කර්මාන්තය ඉකුත් වසර හා සංසන්දනාත්මකව 3.6% ක වර්ධනයක් විද්‍යාමාන කළේය. මෙය, පසුගිය පස් වසර මුළුල්ලේ පැවති 2% ක්වූ කර්මාන්තයේ සාමාන්‍ය වර්ධන අනුපාතය එල්ලේ දෙගුණයකට ආසන්න වර්ධන ප්‍රමාණයක් වූයේය. ලතින් ඇමරිකානු කලාපය හැර අනෙකුත් සියලුම ගෝලීය කලාප තුළ ඉල්ලුමෙහි ඉහළ යාමක් දක්වා සිටියේ ජගත් අපනයන ප්‍රමාණයක් ආශ්‍රිතව සවිමත් හා උඩු දිශාගත ප්‍රවනතාවක් නිරූපනය කරමිනි. පිළිවෙලින් 16% ක්වූ සහ 13% ක්වූ ගුවන් බඩු ටොන් කිලෝමීටර ප්‍රමාණයක වර්ධනයක් ගණනය කිරීමට සමත් වෙමින් යුරෝපය හා අප්‍රිකාව ඉල්ලුමෙහි ප්‍රමුඛයන්වූ අතර ආසියා ශාන්තිකර හා මැද පෙරදිග කලාප 2016 වසර තුළ සාමාන්‍ය වශයෙන් 10% ක වර්ධනයක් සනිටුහන් කළේය. එසේ වුවද, 2016 වසර තුළ ගුවන් බඩු ප්‍රවාහන ධාරිතාවය 5.3% කින් ඉහළ යාම හේතුවෙන් සමාලෝචිත කාලපරිච්ඡේදය තුළ ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයට පැවති ඉල්ලුම තුළ වර්ධනයක් පිළිබිඹුවූ අතර වසර සඳහා ගුවන් භාණ්ඩ පැටවුම් සාධනයන්, 2015 වසරේ පැවති 43.6% ක්වූ ප්‍රමාණය හා සංසන්දනාත්මකව, 43% ක් පමණක් වශයෙන් පැවතියේය.

ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් හා ප්‍රධාන විධායක නිලධාරියා තව දුරටත් අදහස් දක්වමින් ප්‍රකාශ කර ඇත්තේ, ගුවන් ගමන් කර්මාන්තය දැනට මුහුණ දෙන අතිශය වැදගත් අභියෝගය වනුයේ, එක්තැන්ව පවතින ලෝක වෙළඳාමයි. එයද, ආරක්ෂණවාදී ක්‍රියා මාර්ගවල තර්ජනයට මේ වන විට මුහුණු පාමින් සිටියි. තම තමන්ට අයත් රටවල වර්ධනය හා සමෘද්ධිමත් භාවය කෙරෙහි මෙම වෙළඳාම මඟින් ඇති කරන බලපෑම ඒ ඒ ආණ්ඩු විසින් නොසලකා නොහැරිය යුතුය යනුවෙන්ද ඔහු අවධානය කර තිබේ. දැනට පිබිදුමකට ලක්වී ඇති ඉල්ලුමෙහි වර්තමාන වර්ධනය උපරිම තත්ත්වයට ගෙන ඒමෙහිලා ඩිජිටල් ක්‍රියාදාම ඔස්සේ මුදුන් පමුණුවා ගත හැකි කර්මාන්තය ආශ්‍රිත තරඟකාරීත්වය වැඩි දියුණු කර ගැනීම, කාර්යක්ෂමතාව නිසි පරිදි පවත්වා ගෙන යාම සහ සේවාදායක තෘප්තිමත්භාවය යන සාධකවල අවශ්‍යතාව පිළිබඳවද ඔහු විසින් කරුණු අවධාරණය කරනු ලැබ ඇත.

දේශීය මුහුණුවර

ජාත්‍යන්තර හා දේශීය යන දෙයාකාර අභියෝගයන්ට මුහුණ දෙමින් 2016 වසර තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථිකය 4.4% කින් වර්ධනයවූ අතර ඊට සංසන්දනාත්මක 2015 වසරට අයත් වර්ධනය 4.8% ක් වූයේය. කර්මාන්ත හා සේවා අංශ ඔස්සේ ප්‍රධාන වශයෙන් ආර්ථික වර්ධනය අඩුවූ අතර කෘෂිකර්මය තුළ යම් හැකිලීමක් පිළිබිඹු විය. රාජ්‍ය හා පුද්ගලික අංශවලට අයත් මහ පරිමාණ යටිතල පහසුකම් සැපයීමේ ව්‍යාපෘති කීපයක් එකී වර්ධනයෙහිලා දායක වූයේය. අහිතකර කාලගුණයත්, කෘෂි වෙළඳ භාණ්ඩවලට පැවති මන්දගාමී ඉල්ලුම හා අඩු මිල ගණන් කෘෂි කර්මාන්තයෙහි සංකෝචනයට ඉවහල් විය.

එසේ වුවද, ඉපැයුම් ඇ. ඩො. බිලියන 3.5 කට වැඩි ප්‍රමාණයකට ළඟාවෙමින් සහ මිලියන දෙකකට වැඩි පිරිසක්වූ සංචාරක පැමිණීමද සමඟ සංචාරක අංශය දීප්තිමත් වූයේය. එය ඉකුත් වසර හා සසඳන කල සංචාරක පැමිණීම 16% ක ඉහළ යාමක් වූයේය. මෙලෙස සංචාරක පැමිණීම්හි වර්ධනයයෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාව කරා පැමිණෙන අනෙකුත් ගුවන් සමාගම්වල ගුවන් ගමන් පරිමාව ඉහළ ගිය අතර එතිහාඩ්, ෆ්ලයි ඩුබායි, චයිනා ඊස්ටර්න්, කුවේට් එයාර්වේස්, මලින්ඩෝ එයාර්වේස්, සිංගප්පූර් එයාර් ලයින්ස්, තායි එයාර්වේස්, එයා ඉන්ඩියා සහ එමිරේට්ස් යනාදී සියලුම ගුවන් සමාගම් ස්වකීය ගුවන් ගමන් පරිමාව ඉහළ නැංවීය. මීට අමතර වශයෙන්, කේ.එල්.එම්., ගල්ෆ් එයාර්, හිමාලයා එයාර්ලයින්ස්, යුක්රේන් ඉන්ටර්නැෂනල් එයාර්ලයින්ස් සහ තොම්සන් එයාර්වේස් ඇතුළු ගුවන් සමාගම් ගණනාවක් ශ්‍රී ලංකාව වෙත අභිනව ගුවන් සේවා ආරම්භ කළේය. සමස්තයක් වශයෙන්, අනෙකුත් ගුවන් සමාගම්වලින් ශ්‍රී ලංකාව වෙත කෙරෙන ගුවන් ගමන් ධාරිතාව තුළ 11% ක්වූ වර්ධනයක් වාර්තා වූයේය.

මූල්‍ය සමාලෝචනය

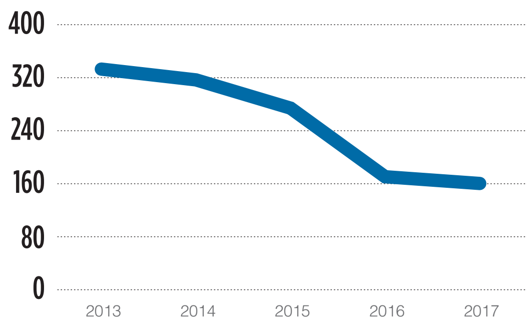
බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළෙහි ධාවන පථය නඩත්තු කටයුතු සඳහා වසා තැබීම, අතිරික්ත වෙළඳපොළ පරිමාව හා තියුණු තරඟකාරිත්වය යන හේතූන් කරණකොටගෙන මෙහෙයුම් වාතාවරණය තුළ ඇතිවූ අභියෝග වර්ෂය තුළ ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ කාර්යසාධනය කෙරෙහි අහිතකර බලපෑම් ඇති කළ අතර එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් සමූහය රුපියල් මිලියන 7,489.82 ක මෙහෙයුම් අලාභයක් වාර්තා කළේය. ඊට සංසන්දනාත්මකව ඉකුත් වසරේ ඌනතාවය රුපියල් මිලියන 4,029.95 ක් වූයේය. කාර්යසාධනය අහිතකර විදේශ විනිමය සංචලනය හේතුවෙන් තව දුරටත් පීඩාවට පත් වූ අතර කර්මාන්තය ආශ්‍රිත වියදම්වලින් බහුතර ප්‍රමාණයක් විදේශ ව්‍යවහාර මුදලින් හෙවත් ප්‍රධාන වශයෙන් ඩොලරය ප්‍රමුඛව සිදුවන හෙයින් විශාල වැය බරක් දැරීමට ඒ අනුව සිදුවිය. බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළෙහි ධාවන පථය වසා තැබීමට පෙර 2016 දෙසැම්බර් මස 31 වන දින දක්වා සමූහය විසින් මෙහෙයුම් ලාභයක් අත්කර ගන්නා ලද බව මෙහිලා සනිටුහන් කිරීම වටනේය.

ඉකුත් වසර හා සැසඳීමේදී විදේශ ව්‍යවහාර මුදල් උච්චාවචනයන්හි සෘණ බලපෑම සහ වැඩිවූ මූල්‍ය පිරිවැය හැරුණු විට, A350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා තුනක් පිළිබඳ බදුකර ගිවිසුම අවලංගු කිරීම හා සම්බන්ධ රුපියල් මිලියන 14,362.81 ක්වූ එක් වරක් පමණ ගෙවන වියදමක් දැරීමට සමාගමට සිදුවිය. මෙම බදුකර ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ තීරණයට ඒ පිළිබඳව කළ සවිස්තරාත්මක ඇගැයීම් මාලාවක් සහ අන්තර්ජාතික ගුවන් සේවා උපදේශකවරුන්ගේ විශේෂඥ උපදෙස් පාදක විය. වර්තමාන සත්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳව ඇතිවිය හැකි සෘණ බලපෑම මධ්‍යයේ වුවද, මෙම ගිවිසුම අවලංගු කිරීම ගුවන් සමාගමේ තිරසාර අනාගතය සහතික කරණු පිණිස පවත්නා ඉතාමත් හරවත් විකල්පය ලෙස සලකන ලදී.

බාහිර වාතාවරණයේ බලපෑම

ඉන්ධන මිල

ඇ. ශත/ඇ. ගැලුම්



සංචලනය

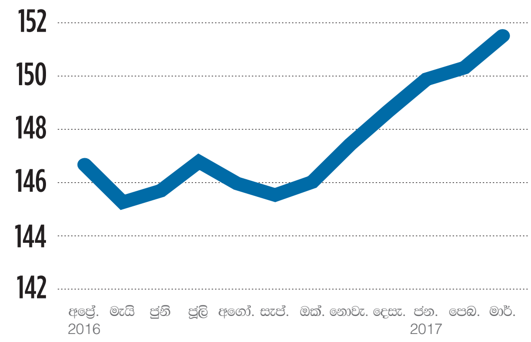
ජෙට් ඉන්ධන මිල ගණන් 2015 වසර තුළ පහත වැටීමේ ප්‍රවනතාව, 2016 වසර පුරාද 2017 මුල් භාගය තුළද පැවතියේය. එසේ වුවද, මිල ගණන් සෙමින් ඉහළ යාමට දැන් ආරම්භවී තිබේ. එසේ ඉහළ යන මිල ප්‍රවනතාව පිළිබඳව ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය විසින් පළකර ඇති අනාවැකි සලකා බැලීමේදී වසර 2017 තුළ සාමාන්‍ය ඉන්ධන වියදම 4.1% ක්වූ ප්‍රමාණයකින් ඉහළ යනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරේ. තවද, බොහෝ ගුවන් සමාගම් ඉන්ධන කාර්යක්ෂම ගුවන්යානා අත්පත් කර ගැනීමත් සමඟ ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාව 1.5% වැඩිදියුණුවනු ඇතැයි ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහ සංගමය විසින් අනාවැකි පලකර ඇත.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම කෙරෙහි බලපෑම

අඩු ඉන්ධන මිල ගණන්හි ප්‍රතිලාභය සහ වැඩි ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවයක් සහිත අතිරේක ගුවන්යානා එකතු කර ගැනීම සමඟ සමස්ත ඉන්ධන පිරිවැය සමාගමේ මුළු මෙහෙයුම් පිරිවැයෙන් 22.6% ක්වූ ප්‍රමාණයක් තුළ තබා ගැනීමට අප ගුවන් සමාගමට හැකි විය. තවද, වඩා නවීන හා වැඩි ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවයෙන් යුත් ගුවන්යානා සමාගමේ ගුවන්යානා ඇණියට ඇතුළත් කිරීමේ අපේක්ෂිත පුළුල් කිරීමේ කටයුත්ත සමඟ 2017 වසර තුළ තව දුරටත් ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවයේ ඉහළ යාමක් සමාගම බලාපොරොත්තු වෙයි.

විනිමය අනුපාතය

රු./ඇ. ඩො.



විනිමය සංචලනය

ඇමරිකානු ඩොලර්/රුපියල් සාමාන්‍යය විනිමය අනුපාතය ප්‍රවර්තන වර්ෂය තුළ 6.8% ක්වූ ප්‍රමාණයකින් ඉකුත් වසර හා සංසන්දනාත්මක අගය හීන වීමකට ලක් විය. තවද, බ්‍රිතාන්‍යය පවුම හා යූරෝ වැනි සමාගම ආදායම් උපදවා ගන්නා අනෙකුත් ව්‍යවහාර මුදල් ප්‍රමාණයන්ද ඇමරිකානු ඩොලරය එල්ලේ පිළිවෙලින් 12% කින් හා 6% කින් අගය හීනවීම් වාර්තා කළේය.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම කෙරෙහි බලපෑම

ප්‍රධාන ව්‍යවහාර මුදල් ආශ්‍රිත උච්චාවචනය සමූහයේ ආදායම කෙරෙහි සැලකිය යුතු අයුරින් බලපෑම් ඇති කළේය. ශ්‍රී ලංකා රුපියල අනුසාරයෙන් ආදායමෙහි ඉහළ යාමක් වාර්තා වුවද ඇමරිකානු ඩොලරය එල්ලේ ගුවන් මගී ආදායම ඉකුත් වර්ෂයට වඩා 5% කින් පහත වැටුණේය. ප්‍රධාන ආදායම් උත්පාදනය කෙරෙහි ව්‍යවහාර මුදල්හි අගය හීන වීම හේතුවෙන් උද්ගතවූ ආදායම් අලාභය ඉකුත් වසර හා සංසන්දනාත්මකව දළ වශයෙන් ඇ. ඩො. මිලියන 21.6 ක් ලෙස ප්‍රවර්තන වර්ෂය තුළ ගණනය විය. ගුවන් සමාගමේ පිරිවැය ප්‍රමාණයේ සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයක් විදේශ ව්‍යවහාර මුදලින් දරන හෙයින් (ප්‍රධාන වශයෙන් ඇ. ඩො. මුදලින්) මෙම තත්ත්වය තවදුරටත් බැරෑරුම් වූයේය.

ආදායම

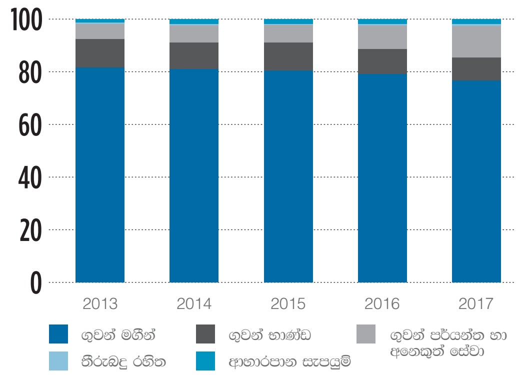
සමාලෝචිත වසර තුළ සමූහයේ ආදායම රුපියල් මිලියන 138,563.23 ක් දක්වා 4.8% ක ප්‍රමාණයකින් ඉහළ ගියේය. ගුවන් පර්යන්ත හා අනෙකුත් සේවා මඟින් වසරක් පාසා අත්කර ගැනුණු සැලකිය යුතු ආදායම මෙහිලා ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු කාරක වූයේය. ප්‍රවාහනය කරන ලද ගුවන් මගීන්ගේ වර්ධිත සංඛ්‍යාව, ඇමරිකානු ඩොලරය අනුසාරයෙන් ඉපැයූ ප්‍රතිලාභය හා සලකන කල පහත මට්ටමක පැවතියද, වසර තුළ සමූහයේ ආදායම තවදුරටත් ඉහළ වර්ධනයක් කරා ගෙන ගියේය.

සමාගමේ ආදායම ශ්‍රී ලංකා රුපියල අනුසාරයෙන් රුපියල් මිලියන 135,463.59 ක් දක්වා 4.6% කින් ඉහළ ගොස් ඇත. මගී ගුවන් මාර්ග විධිමත් කිරීමේ හා ගුවන්යානා ඇණි උපරිම ලෙස යොදා ගැනීමේ ප්‍රයත්නයන් තුළින් ක්‍රියාත්මකවූ ඉහළ ගුවන් මගී ඉල්ලුම සමාගමේ ආදායමෙහි ඉහළ යාම කෙරෙහි විශාල වශයෙන් හේතුකාරක වුවද තියුණු තරඟකාරීත්වය හමුවේ ගුවන් මගී සහ ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් ධාරිතාව අඩුවීම සහ සම්පීඩිත ප්‍රතිලාභ, ගුවන්තොටුපල වසා දැමීමෙන් අහිමිවූ ආදායම සහ ප්‍රධාන ආදායම් උපදවන විනිමය හීනවීම තුළ එම ආදායම අර්ධවශයෙන් හිලව් වී ඇත. තවද, ගුවන් මගී ඉපදවීම් ප්‍රධාන වෙළඳපොළවල ගාස්තු අඩුවීම හේතුවෙන් පරිපීඩිතව පැවතියේය. එබඳු ගාස්තු අවකරණ, අඩු ඉන්ධන මිල ගණන් හා භාණ්ඩ පැටවුම් වර්ධනය කර ගැනීම සඳහා දියත් කළ උපායමාර්ගික ප්‍රවර්ධනයන් අනුව සලකන කළ, ඉන්ධන අධිභාරයන්හී යටි නැමියාවක් සහිත ප්‍රතිශෝධනවල ප්‍රතිඵලයක් වූයේය.

පකිස්ථානු ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගම සමඟ එළඹි වාණිජ ගිවිසුමෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස වෙනත් සේවාවන් ආශ්‍රිත ආදායම් වර්ධනය නව ආදායම් මාර්ගයක්වූ ජීව ගුවන්යානා කල්බදුකරණය මඟින් වඩාත් සප්‍රාණික වූයේය. මෙම ගිවිසුම යටතේ පකිස්ථානු ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගම විසින් අභිනවයෙන් දියත් කරන ලද ගමනාන්ත තෝරා ගැනීමේ ප්‍රමුඛ සේවය තුළ යොදා ගැනීම සඳහා නවීනතම යානාස්ථ පහසුකම් සහිත A330-300 වර්ගයේ එයාර් බස් ගුවන් යානයක් සමාගම විසින් එකී පකිස්ථානු ගුවන් සමාගමට ජීවමය වශයෙන් බදු දුන්නේය.

සමූහයේ ආදායම කෙරෙහි දායක වෙමින් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ගුවන්තොටුපළ හා ගොඩබිම් සේවා අංශයේ කාර්ය සාධනයද 15% ක්වූ ප්‍රමාණයේ සැලකිය යුතු වර්ධනයක් විද්‍යාමාන කළේය.

සමූහයේ ආදායම් සංයුතිය %



සමාලෝචිත වසර තුළ, තිරසාර මූල්‍ය කාර්ය සාධනයක් උදාකර ගැනීම සඳහා සමාගම ස්වකීය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ප්‍රයත්නයන්හී වඩා කඩිනම් විලාශයකින් නොකඩවා අවතීර්ණ වූයේය. මෙම ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ කටයුතුවලට වඩා විශාල ලාභදායකත්වයක් ලබා ගැනීම සඳහාවූ ගුවන් ගමන් ජාල සේවයක් ගළපා ගැනීම මෙන්ම ගුවන්යානා ඇණිය උපරිම වශයෙන් යොදා ගැනීමේ හා පිරිවැය ඉතිරි කර ගැනීමේ මූලාරම්භයන්ද ඇතුළත් වූයේය.

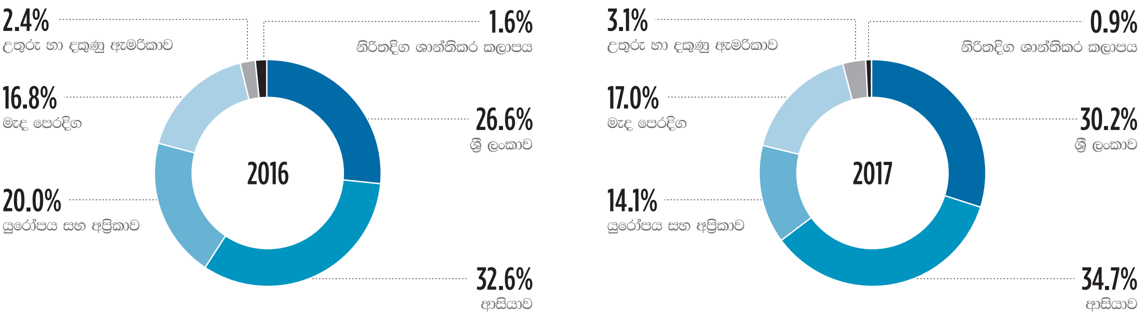
2016/17 වසර තුළ ගුවන් සමාගමේ ප්‍රධාන දිගු මාර්ග වෙළඳපොළවලින් එකක්වූ යුරෝපය, එම කලාපය තුළ සිදුවූ ත්‍රස්තවාදී ප්‍රහාර කීපයක් නිසා මෙන්ම එක්සත් රාජධානියේ බ්‍රෙක්සිට් ජනමතය හේතුවෙන්ද කිසියම් අවිනිශ්චිත අදියරකට මුහුණ පෑවේය. ඉහළ යමින් පවත්නා තරඟකාරීත්වය හේතුවෙන් වසර කිහිපයක් පුරා යුරෝපීය ගුවන් ගමන් මාර්ගවල කාර්ය සාධනය අපේක්ෂිත මට්ටමට වඩා පහත් තලයක පැවතීම සම්බන්ධයෙන් කරන ලද සවිස්තරාත්මක විශ්ලේෂණයක සහ මතු අපේක්ෂිත සංචාරකයන්ගේ පැමිණීමේ මට්ටම කෙරෙහි එමඟින් ඇති කරන බලපෑම පිළිබඳව කෙරුණු සුපරීක්ෂාකාරී විමසුමක ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් ප්‍රැන්ක්ෆර්ට්, පැරීසිය සහ රෝමය යන අඩු කාර්ය සාධනයක් සහිත ගුවන් ගමන් මාර්ගවල මෙහෙයුම් කටයුතු නවතා දැමීමට තීරණයක් ගන්නා ලදී. ඒ අනුව 2016 අප්‍රේල් මාසයේදී රෝමය වෙත සිදු කෙරුණු සේවා නවතා දමන ලද අතර ඉන් අනතුරුව ප්‍රැන්ක්ෆර්ට් සහ පැරීසිය කරා සිදු කෙරුණු සේවා පිළිවෙලින් 2016 ඔක්තෝම්බර් සහ 2016 නොවැම්බර් යන මාසවලදී අත්හිටුවන ලදී. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම යුරෝපා කලාපය තුළ ස්වකීය ක්‍රියාකාරී නියෝජනය පවත්වා ගනිමින් එක්සත් රාජධානියේ ලන්ඩන් වෙත ස්වකීය ඍජු ගුවන් පියාසර සේවා නොකඩවා සලසන ලද අතර සිය හවුල් සංකේත සාමාජිකයන් ඔස්සේ පුළුල් යුරෝපීය ගමනාන්ත ගණනාවක් වෙතද සේවා සපයා දීමෙහි නියැලී සිටියි.

මෙම තීරණය ගනු ලැබීමෙන් අනතුරුව, ආසියානු කලාපය කේන්ද්‍රකර ගත් වඩා සවිමත් ලෙස කාර්ය සාධනයක් ඉටුවන කලාපීය ගුවන් ගමන් මාර්ගවල ස්වකීය මෙහෙයුම් සිදු කිරීමට පියවර ගන්නා ලදී. මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගමේ වාණිජ මෙහෙයුම් කටයුතු අත්හිටුවීම පිණිස ශ්‍රී ලංකා රජය ගත් තීරණය අනුව, 2016 ඔක්තෝම්බර් මාසයේදී ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගමට අයත් ගුවන් ගමන් ජාල සේවය අත්පත් කර ගන්නා ලදී. මෙම ක්‍රියාදාමය කරණකොටගෙන ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ අභිනව කලාපීය අවධානයද ඉලක්ක කර ගනිමින් අප්‍රිකාව, මැද පෙරදිග, දකුණු ආසියාව සහ අග්නි දිග ආසියාව යන කලාපවල නව ගමනාන්ත 10 ක් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ගුවන් ගමන් ජාල සේවය වෙත එකතු කර ගන්නා ලදී.

මෙම අභිනව ගුවන් ගමන් ජාල සේවා උපාය මාර්ග නව දුරටත් ශක්තිමත් බවට පත් කරමින් 2016 දෙසැම්බර් මාසයේදී දකුණු මාලදිවයිනේ ගාන් දූපත වෙත නව සේවා ආරම්භ කිරීමට හැකිවූ අතර ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම මෙම සුවිශේෂී විවේක සුව ගමනාන්තය ආශ්‍රිත ගුවන්තොටුපළ දෙකක් වෙත ජාත්‍යන්තර ගුවන් පියාසර සේවා ක්‍රියාත්මක කරන ලොව එකම ගුවන් සේවය බවටද පත් වූයේය.

සමාගමේ භූගෝලීය ඛණ්ඩමය ආදායම

%



රුපියල් මිලියන 1,056.55 ක් වශයෙන් ගණනයවූ අතිරේක ගමන් මළු හා නියමිත නොවන සේවා හැරුණු විට සමාගමේ ගුවන් මගී ආදායම ඉහළ යාම කෙරෙහි පහත සඳහන් කරුණු හේතුකාරක විය:

	රු. මිලියන
ශ්‍රී ලංකා රුපියල අනුසාරයෙන්වූ ගුවන් මගී ඉපැයුම 3.23% කින් වැඩි වීම	2,689.39
ආසන ධාරිතාවයෙහි 1.15% ක අඩු වීම	(961.42)
ගුවන් මගී පැටවුම් සාධකයෙහි 0.81% ක්වූ ප්‍රමාණයකින් අඩු වීම	(671.42)
	1,056.55

ශ්‍රී ලංකාවේ රුපියල අනුසාරයෙන් ගුවන් මගී ඉපැයුම තුළ 3.23% ක්වූ ඉහළ යාමක් නිරූපණය වුවද, සමාගමේ ආදායමෙන් 80% ක්වූ ප්‍රමාණය උත්පාදනය කර ගැනෙනුයේ විදේශ ව්‍යවහාර මුදලින් වන නිසා ඇමරිකානු ශත අනුසාරයෙන් ජනනය වන ගුවන් මගී ඉපැයුම මත එය අහිතකර බලපෑමක් එල්ල කළේය.

	2017	2016	වෙනස %
ගුවන් මගී ඉපැයුම ශ්‍රී ලංකා රුපියල් අනුව	8.43	8.17	+3.23
ගුවන් මගී ඉපැයුම ඇමරිකානු ශත අනුව	5.72	5.91	-3.31

මගී පැටවුම් සාධකයෙහි 1% ක්වූ ලක්ෂයක වෙනස කෙරෙහිත්, ආසන ධාරිතාවයෙහි 1% ක්වූ වෙනස කෙරෙහිත්, ගුවන් මගී ඉපදවීම්හි 1% ක්වූ වෙනස කෙරෙහිත් ගුවන් මගී ආදායම දක්වන සංවේදීතාව පහත විස්තර වේ:

	රු. මිලියන
ඉපැයුම හා ආසන ධාරිතාව ස්ථායිව පවතී නම්, ගුවන් මගී පැටවුම් සාධකයේ 1% ක්වූ ප්‍රමාණයේ වෙනස	1,315.83
ඉපැයුම හා පැටවුම් සාධකය ස්ථායිව පවතී නම්, ආසන ධාරිතාවයේ 1% ක්වූ ප්‍රමාණයේ වෙනස	837.91
ගුවන් මගී ප්‍රවාහනය ස්ථායිව පවතී නම්, ගුවන් මගී ඉපැයුමෙහි 1% ක්වූ වෙනස	1,050.01

වියදම

2016 සහ 2017 වර්ෂවල මාර්තු 31 දිනයෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා සමූහයේ වියදම තුළ වාර්ෂිකව සිදුවූ ප්‍රතිශත වෙනස්කම් පහත දැක්වෙන වගුව මගින් නිරූපණය කරයි:

	2017		2016		වෙනස	
	රු. මිලියන	%	රු. මිලියන	%	රු. මිලියන	%
ගුවන්යානා ඉන්ධන පිරිවැය	33,129.60	19.8	33,198.90	22.9	(69.30)	(0.2)
සේවක පිරිවැය	20,015.81	12.0	17,845.94	12.3	2,165.88	12.2
ගුවන්තොටුපළ, මාර්ගගත හා ගුවන් මඟී වියදම්	21,302.32	12.7	20,541.28	14.2	761.04	3.70
බදු ගත් ගුවන්යානා මත කුලී	22,789.22	13.6	20,129.91	13.8	2,659.31	13.2
ගුවන්යානා නඩත්තු හා පිරිවැඩියා පිරිවැය	17,644.09	10.5	14,515.22	10.0	3,128.87	21.6
ක්ෂයවීම්/ක්‍රමක්ෂයවීම්	2,326.30	1.4	2,989.44	2.1	(663.14)	(22.2)
විකුණුම්, අලෙවි හා ප්‍රචාරණ වියදම්	12,709.68	7.6	11,431.23	7.9	1,278.45	11.2
ගුවන්සේවක පිරිස් වියදම්	5,435.73	3.2	5,483.69	3.8	(47.96)	(0.9)
විනිමය අලාභය	2,835.07	1.7	2,325.68	1.6	509.39	21.9
අනෙකුත් වියදම්	7,865.23	4.7	7,766.97	5.4	98.26	1.3
මූල්‍ය ගාස්තු	7,053.10	4.2	6,051.93	4.2	1,001.11	16.5
ගුවන්යානා බදුකර ගිවිසුම අවලංගු කිරීමේ වන්දිය	14,362.81	8.6	2,561.55	1.8	11,801.26	460.7
සමූහයේ මුළු වියදම්	167,468.96	100.0	144,841.74	100.0	22,627.16	15.6

ඉකුත් වසර හා සසඳන කළ, බදු ගත් ගුවන්යානා මත කුලී සහ ගුවන්යානා නඩත්තු හා පිරිවැඩියා වියදම් ප්‍රධාන වශයෙන් වැඩිවීමේ ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් සමූහයේ මුළු වියදම රුපියල් මිලියන 21,882.62 කින් ඉහළ ගියේය. මීට අමතර වශයෙන්, ශ්‍රී ලංකා රුපියලේ අගය හීනවීම හේතුවෙන් සමූහයේ විනිමය අලාභය 21.9% කින් ඉහළ ගියේය. ගුවන්යානා බදුකර ගිවිසුම අවලංගු කිරීම වෙනුවෙන් එක් වරක් පමණක් ගෙවනු ලබන වන්දියක් ලබා දීමට ගත් තීරණය සමූහයේ අනාගත මූල්‍ය තිරසාරත්වය කෙරෙහි අතිශය වැදගත්සේ සැලකේ. එසේ වුවද, සමූහයේ වාර්ෂික ප්‍රතිඵලය කෙරෙහි අහිතකර බලපෑමක් මෙම තීරණය නිසා සමාලෝචිත වසර තුළ ඇති වූයේය.

සාමූහික කේවල් කිරීමේ ගිවිසුම් මත පදනම්ව සිදු කළ වැටුප් සමාලෝචන හා ඒ ආශ්‍රිත විශ්‍රාම වැටුප් පිරිවැය වසර තුළ සේවක පිරිවැය 12.2% කින් ඉහළ නැංවීමට තුඩු දුන්නේය. යුරෝපා කලාපයේ විදේශීය සේවා ස්ථානවල සේවා අත්හිටුවීම හේතුවෙන් එහි සේවය කළ සේවක සේවිකාවන්ට ප්‍රදානය කිරීමට සිදුවූ වන්දි මුදල්ද මෙම වැඩිවීම කෙරෙහි ඉවහල් වූයේය.

සමාගමේ මෙහෙයුම් පිරිවැයෙන් 20% ක් පමණවූ ප්‍රමාණයකින් සමන්විත වන රුපියල් මිලියන 69.30 ක්වූ ඉන්ධන වට්නාකම පහත දැක්වෙන කරුණුවල ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ඉකුත් වසරට වඩා අඩු ප්‍රමාණයක් වූයේය.

	රු. මිලියන
ඉන්ධන මිල 5.81% කින් පහත වැටීම	2,018.56
එසවූ ධාරිතාවය 1.92% කින් පහත වැටීම	635.85
ඇමරිකානු ඩොලරය එල්ලේ රුපියල 6.76% කින් දුර්වල වීම	(2,585.11)
	69.30

ගුවන්යානා ඉන්ධන පිරිවැයෙහි දැකිය හැකිවූ ආන්තික පහත වැටීමට 2016 වසර හා සංසන්දනාත්මකව සලකන කළ ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වූයේ ගෝලීය ගුවන්යානා තෙල් මිල ගණන්හි පැවති අඩු මට්ටමයි. ගුවන්යානා ඇණියට එක් කරන ලද නව ගුවන්යානා එකතුවේ විවර්ධිත ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවද මෙම අඩු මට්ටම කෙරෙහි දායකවූ තවත් සාධකයක් වූයේය. කෙසේ වුවද, මෙම ගුවන්යානා ඉන්ධන පිරිවැයෙහි අඩු වීම 2017 වසරේදී ඇමරිකානු ඩොලරය එල්ලේ ශ්‍රී ලංකා රුපියල පහත වැටීම හේතුවෙන් කිසියම් දුරකට පිරිහීමකට ලක් වූයේය.

ඉන්ධන ඵලදායිතාව ඇමරිකානු ගැලුමකට (USG) ටොන් කිලෝමීටර ආදායම් ප්‍රමාණය (RTK) අනුව මානනය කර බැලීමේදී එය ඉකුත් වසරේ ප්‍රමාණයන් හා සංසන්දනාත්මකව RTK/USG 10.71 ක ප්‍රමාණයක් දක්වා RTK/USG 0.13 ක්වූ ප්‍රමාණයකින් ඉහළ ගියේය.

ඇමරිකානු ඩොලරයේ විනිමය අනුපාතය හා ඉන්ධන පරිභෝජනය ස්ථායිව පවතින්නේ නම්, ඇමරිකානු ගැලුමකට ඇමරිකන් ශතයකින් වුවද කෙරෙන වෙනස සමූහයේ වාර්ෂික පිරිවැය රුපියල් මිලියන 202.47 කින් පමණවූ මට්ටමක් දක්වා අහිතකර තත්ත්වයක් කරා ගෙන යාමට තරම් ඉන්ධන මිලට ඊට බලපෑම් කළ හැකිය.

ඒ හා සමානවම, ඉන්ධන ඵලදායිතාවයේ 1% ක්වූ වෙනසක් මගින් සමූහයේ වාර්ෂික ඉන්ධන පිරිවැය දළ වශයෙන් රුපියල් මිලියන 331.30 ක් දක්වා, ඉන්ධන මිල හා ඇ. ඩො. විනිමය අනුපාතය ස්ථායිව පැවැත්වීමට යටත්ව, වැයවීමට තරම් බලපෑමක්ද සිදු කළ හැකිවේ.

2016 වසර හා සසඳන කළ, 2017 වසර තුළ ගුවන්යානා බදු කර පිරිවැය 13.2% කින් රුපියල් මිලියන 22,789.22 දක්වා ඉහළ ගියේය. මීට අර්ධ වශයෙන් හේතු වූයේ, ගුවන්යානා සමහරක් ඉකුත් වසරේ මූල්‍ය වර්ෂයේ අගභාගයේදී සේවයේ යොදවනු ලැබුවද, නව A330-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා සියල්ලම ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයට සපැමිණියේ ප්‍රථම සම්පූර්ණ මූල්‍ය වර්ෂය බවට 2017 වර්ෂය පත් වීමය.

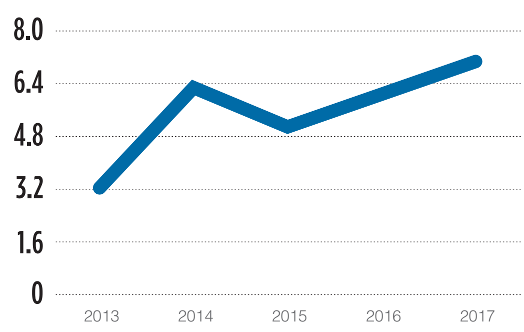
ගුවන්යානා නඩත්තු හා පිරිවැඩියා වියදම් 2016 වසර හා සංසන්දනාත්මකව 2017 වසර තුළදී රුපියල් මිලියන 3,128.87 ක වැඩිවීමක් වාර්තා කළ අතර එය 21.6% ක ඉහළ යාමකි. මෙය මිහින් ලංකා සමාගමට අයත්ව තිබූ ගුවන්යානා දෙකක් එකතු විම මෙන්ම A330-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා මෙහෙයුම් කටයුතුවල මෙහෙයුම්වලට අදාළ ප්‍රථම සම්පූර්ණ වර්ෂය වීමද යන කරුණු මත පාදක වෙමින් ගුවන්යානා ඇණියේ සංඛ්‍යාව තුළ හා මෙහෙයුම් කටයුතුවල උද්ගතවූ වැඩිවීමක් වූයේය.

දැඩි පිරිවැය පාලන ක්‍රියාමාර්ග ඔස්සේ ගුවන්තොටුපළ වියදම්, මාර්ග ගත හා ගුවන් මගී වියදම් සේවක පිරිස් වියදම් හා වෙනත් වියදම් ද ආන්තික වැඩිවීමකට පමණක් සීමා කර ගනිමින් මුළු වියදමෙහි ඉහළ යාම් සාර්ථක ලෙස පාලනය කර ගැනීමට සමාගමට හැකි විය.

සමූහයේ මෙහෙයුම් අලාභය 2017 වසර තුළ රුපියල් මිලියන 3,459.87 කින් ඉහළ යමින් රුපියල් මිලියන 7,489.82 ක් ලෙස ගණනයවූ අතර ඉකුත් වසර හා සැසඳීමේදී එය 67.4% ක වැඩිවීමක් වූයේය. (2016 – රුපියල් මිලියන 4,029.96)

දැනට පවත්නා ණය පහසුකම්වලට අදාළ ඉහළ යමින් පවත්නා පොළී අනුපාත හා කාරක ප්‍රාග්ධන අවශ්‍යතා මත මූල්‍ය සැපයීම සඳහා ලබා ගන්නා ලද නව කෙටි කාලීන විදේශ ව්‍යවහාර ණය මුදල් පහසුකම්වලට අදාළ පොළී ගාස්තු සමූහයේ මූල්‍ය ගාස්තු කෙරෙහි නිෂේධ ආකාරයෙන් බලපෑවේය. මූල්‍ය ගාස්තු ප්‍රමාණය 16.5% කින් ඉහළ යමින් රුපියල් මිලියන 7,053.10 ක් වශයෙන් ගණනයවූ අතර ඉකුත් වසර හා සංසන්දනාත්මකව එම ප්‍රමාණය රුපියල් මිලියන 6,051.93 ක් වූයේය.

මූල්‍ය ගාස්තු රු. බිලියන



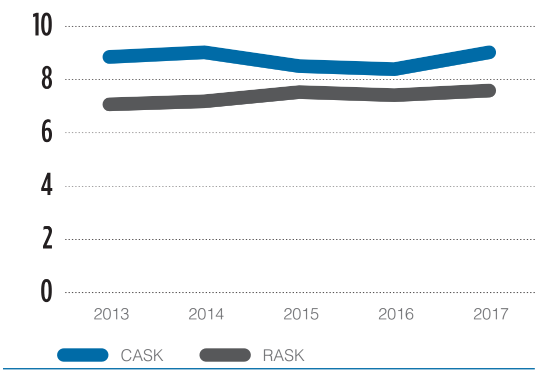
ඒ අනුව, බදු පූර්ව අලාභය 2017 වසර තුළ රුපියල් මිලියන 28,314.26 දක්වා වැඩිවූ අතර 2016 වර්ෂයට අයත් සංසන්දනාත්මක එම ප්‍රමාණය රුපියල් මිලියන 12,086.55 ක් වූයේය.

මෙහෙයුම් කාර්ය සාධනය

ගුවන් සමාගම ක්‍රියාත්මකවූ සමාගමේ මෙහෙයුම් වාතාවරණය, එහි කාර්ය සාධනය කෙරෙහි සාධක ගණනාවක් අහිතකරව බලපෑම් ඇති කරමින් අභියෝග එල්ල කිරීමෙහි නොකඩවා නිරත වූයේය.

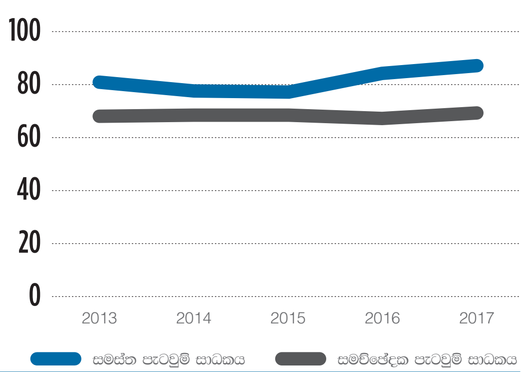
ඉල්ලුමෙහි වර්ධනය ඉක්මවා යමින් විදේශීය ක්‍රියාකාරීන් විසින් ඇති කරන ලද ආසන ධාරිතාවයෙහි විද්‍යාමානවූ 11% ක්වූ වැඩිවීමක් හේතුවෙන් වෙළඳපොළ තුළ අධි ධාරිතාවක් ඇතිවූ අතර සියලුම ගුවන් සමාගම් අතර තියුණු මිල තරඟයක් ඉන් බිහි විය. මෙය ඇමරිකානු ඩොලරය අනුසාරයෙන් ජනනය වන ඉපැයීම්හී පිරිහීම පිටුපස පැවති ප්‍රධාන හේතුකාරක වූයේය.

ලබාගත හැකි ආසන කිලෝමීටර ප්‍රමාණ පිරිවැය එල්ලේ ලබාගත හැකි ආසන කිලෝමීටර ප්‍රමාණ ආදායම රු.



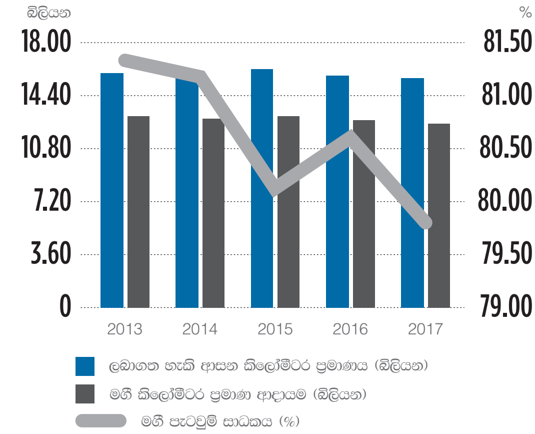
ශ්‍රී ලංකා රුපියල අනුසාරයෙන් ඉකුත් වර්ෂය හා සංසන්දනාත්මකව ලබාගත හැකි ආසන කිලෝමීටර් ප්‍රමාණ පිරිවැය 6.95 ක ඉහළ යාමක් වුවද ලබාගත හැකි ආසන කිලෝමීටර් ප්‍රමාණ අදායම් ප්‍රමාණය සම මට්ටමක නොපැවති අතර එම ප්‍රමාණය 1.8% ක් පමණක් වූයේය. ඉපැයීම්හි පැවති අඛණ්ඩ පීඩනය හේතුවෙන් මෙම පරතරය පියවීම සඳහා අනුරූපී ආදායම් කිසිවක් නොපැවතුණි.

සමච්ඡේදක පැටවුම් සාධකය එදිරිව සමස්ත පැටවුම් සාධකය %

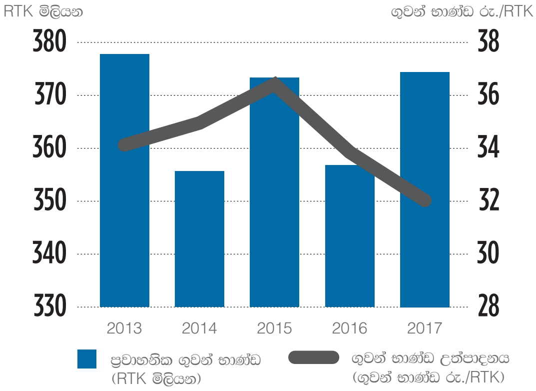


ඒකක පිරිවැයෙහි ඉහළ යාම හා පැටවුම් සාධකයෙහි ආන්තික වැටීම ප්‍රධන වශයෙන් හේතු වෙමින් සමච්ඡේදක පැටවුම් සාධකය 3.26 ක්වූ ප්‍රතිශත ලක්ෂයකින් ඉහළ ගියේය. සමස්ත පැටවුම් සාධකය 0.52 ක්වූ ප්‍රතිශත ලක්ෂයකින් 2016 වසර තුළ 68.1% ක් දක්වා අඩුවූ අතර එමඟින් සමච්ඡේදක හා තථ්‍ය පැටවුම් සාධක අතර පරතරය පුළුල් වූයේය.

ධාරිතාවය එල්ලේ සාධකය



ප්‍රවාහනික ගුවන් භාණ්ඩ



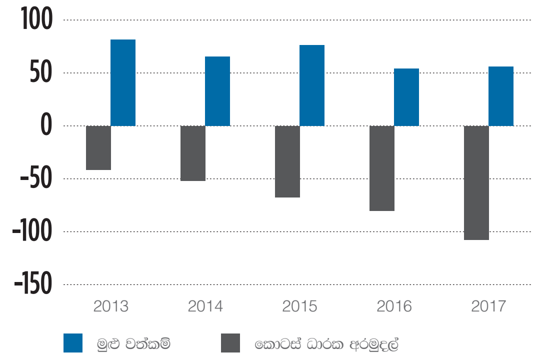
ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය විසින් පුරෝකථනය කරන ලද පරිදි ගෝලීය ගුවන් භාණ්ඩ ගාස්තු අනුපාතය 2016 – 2017 අතර කාලපරිච්ඡේදය තුළ 15% කින් පමණ පහත වැටුනු අතර ගුවන් භාණ්ඩ සඳහා වන ඉල්ලුම 3.8% කින් ඉහළ ගියේය. මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම වෙතින්, විශේෂයෙන්, ඈත පෙරදිග හා ඉන්දියානු උප මහද්වීපික කලාප වෙතින් පවරා ගන්නා ලද ගුවන් ගමන් මාර්ග ආශ්‍රිත ධාරිතාවයෙහි වැඩිවීම හේතුවෙන් ප්‍රධාන වශයෙන් ගුවන් භාණ්ඩ ආදායම් ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය ඉහළ ගිය අතර ඉන් ජනනය වූ ඉපැයුම කෙරෙහි අධි ධාරිතාවක් සහිතව මෙම වෙළඳපොළ තුළ කටයුතු කරන ගුවන් බඩු මෙහෙයවන්නන්ගෙන් එල්ලවූ අධික තරඟය අහිතකර ලෙස බලපෑම් ඇති කළේය. මෙම උඩු සුළං ප්‍රවාහයන් හා යුරෝපීය ගුවන් මාර්ග අත්හිටුවීම හේතුවෙන් හටගත් ධාරිතා පිරිහීම් මධ්‍යයේ වුවද, ගුවන් භාණ්ඩ ආදායම් පහත වැටීම 2016 වසර හා සංසන්දනාත්මකව 0.7% ක් දක්වා අවම කර ගැනීමට සමාගමට හැකි විය.

මූල්‍ය තත්ත්වය

සමූහයේ මුළු වත්කම් ප්‍රමාණය, 2017 මාර්තු මස 31 වන දිනට රුපියල් මිලියන 55,413.77 ක් ලෙස පැවති අතර ප්‍රධාන වශයෙන් ගුවන්යානා ඇණිය පුළුල් කිරීමේ ක්‍රියාවලිය හා අනුගත වූ ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිත වල ඉහළයාම කරණකොටගෙන ඉකුත් වසර හා සසඳන කළ 2.3% ක ඉහළ යාමක් වශයෙන් සනිටුහන් වූයේය.

සමූහයේ කොටස් ධාරක අරමුදල් හා මුළු වත්කම්

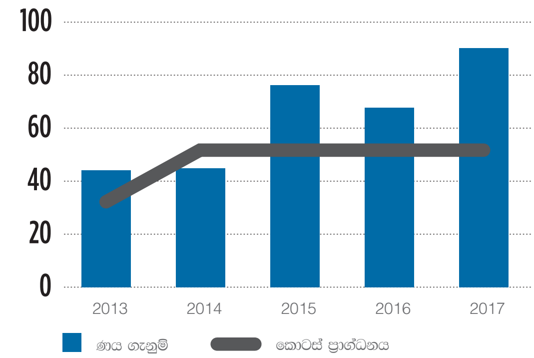
රු. බිලියන



ප්‍රවර්තන වසරෙහි සිදුවූ අලාභයේ ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන්, කොටස්හිමියන් වෙත ආරෝපණය කළ හැකි අරමුදල් ප්‍රමාණයෙහි ඍණ රුපියල් මිලියන 107,793.52 ක්වූ ප්‍රමාණයක් දක්වමින් 34% ක්වූ අවකරණයක් ලෙස වාර්තා වූයේය.

ප්‍රාග්ධන ව්‍යුහය

රු. බිලියන



පසුගිය තෙවසර මුළුල්ලේ කොටස් ප්‍රාග්ධනය ස්ථායීව පැවති තත්ත්වයක් යටතේ වඩ වඩාත් ණය ගැණුම් ඔස්සේ ස්වකීය මෙහෙයුම් කටයුතු වෙනුවෙන් අරමුදල් සැපයීම සමූහය නොකඩවා කරගෙන ගිය අතර එහි ප්‍රතිඵලය වූයේ සමූහයේ පොළී දරන බැරකම් රුපියල් මිලියන 90,337.84 දක්වා ඉහළ යාමය. එම තත්ත්වය 2016 වසරේ සිට 33.6% ක්වූ ප්‍රමාණයක් වූයේය.

වසර තුළ දේපළ, පිරියත හා යන්ත්‍රෝපකරණ මත සමාගමේ ප්‍රාග්ධන වියදම රුපියල් මිලියන 1,093.98 ක්වූ අතර, එම ප්‍රමාණය පසුගිය වසරේ පරිදිම බොහෝ දුරට එක හා සමානව පැවතියේය. සමූහය විසින් අනුගමනය කරනු ලබන දැඩි පිරිවැය පාලන යාන්ත්‍රණයෙහි කොටසක් වශයෙන් මෙහෙයුම් කටයුතු අවශ්‍යතා දැරීම කෙරෙහි අතිශය වැදගත්සේ සලකන ලද ව්‍යාපෘති වෙනුවෙන් පමණක් සියලු ප්‍රාග්ධන වියදම් සීමා කරන ලදී.

සේවාදායකයෝ

ශ්‍රීලංකන් සන්නාමය

සමාලෝචිත වසර තුළ, දැනටමත් අප විසින් ස්ථාපනය කර ගනු ලැබ ඇති ශ්‍රීලංකන් සන්නාමයේ ප්‍රතිරූපය මත ගොඩනැගෙමින් අපගේ සේවාදායකයන් සඳහා අනුස්මරණීය අත්දැකීමක් ලබාදීමේ අපගේ පරිශ්‍රමය අඛණ්ඩව පවත්වා ගෙන ගියේය. අපගේ නිපැයුම් හා සේවා කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රයේ කිසිවෙකුටත් නොදෙවෙනි වන අයුරින් පවත්වා ගැනීම සහතික වනු පිණිස අපි කටයුතු කරන්නෙමු. 2016/17 වර්ෂය තුළ අපගේ ගුවන්යානා ඇණියට ප්‍රථම A320neo වර්ගයේ ගුවන්යානය අන්තර්ගත කර සේවයෙහි යෙදවීමු. ඉදිරි වර්ෂ වලදී එබඳු තවත් ගුවන්යානා එලෙස සේවයෙහි යෙදවීමටද නියමිතය. මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම ක්‍රියාත්මක කළ ගුවන් මාර්ග අප සමාගම වෙත අනුබද්ධ කිරීම හේතුවෙන් නව ගමනාන්ත කීපයක් සහිතව අපගේ ගුවන් සේවා ජාලය තවදුරටත් පුළුල් විය.

අප අපගේ සන්නාම ප්‍රතිරූප නියෝජනය සමාජ මාධ්‍ය සහ අනෙකුත් ප්‍රවර්ධන මාධ්‍ය ඔස්සේ තව දුරටත් ගොඩනගා ගැනීමේ කාර්යයෙහි නිරත වීමු. අප සමාගමේ සේවා සම්බන්ධයෙන් පළවන අදහස් උදහස් මැන බලමින් ඊට සුදුසු ප්‍රතිචාර දක්වනු පිණිස සමාජ මාධ්‍ය තුළ ඇති විභව හැකියාවද අප විසින් පූර්ණ වශයෙන් ප්‍රයෝජනයට ගනු ලැබ ඇත්තෙමු. අපගේ සේවා ප්‍රවේශය සහ එහි දැක්ම පුළුල් කරනුවස් ක්‍රීඩා ඉසව් සහ වෙනත් තරඟ සඳහා අනුග්‍රහය දැක්වීම හා සන්නාම තානාපතිවරුන් ලෙස සමාජයේ සුප්‍රසිද්ධ පුද්ගලයන් යොදා ගැනීම යන කාර්යයන්හීද අපි නියැලී සිටින්නෙමු.

අපගේ අලෙවිකරණ කටයුතුවල ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රධානතම සන්නාම 10 අතුරින් එකක් බවට පත්වූ ස්ථානයක්ද අප විසින් හිමිකර ගනු ලැබ ඇත්තෙමු.

සන්නාම ප්‍රවර්ධනය

සමාලෝචනයට භාජනය වන වසර තුළ, මුද්‍රිත, විද්‍යුත්, වෙබ් අඩවි හා සමාජ මාධ්‍ය ඇතුළත් පූර්ණ මාධ්‍ය හා සන්නිවේදන ක්ෂේත්‍රයන් ඔස්සේ සමාගමේ සන්නාම ප්‍රතිරූපය ඔසවා තැබීමට බොහෝ පියවර ගණනාවක් ගන්නා ලදී.

ස්වකීය ගුවන් ගමන් සේවා ජාලය ඔස්සේ සමීපවන අයුරින් ඵලදායී අලෙවිකරණ ව්‍යාපාර සංකල්පගත කර මෙහෙයවනු පිණිස ජාත්‍යන්තර සහභාගිත්වය සහිතව නිර්මාණාත්මක ඒජන්සි ආයතන දෙකක් සමාගම විසින් පිහිටුවන ලදී. සමාගම විසින් ගන්නා ලද නවෝත්පාදක පියවර අතර ස්වකීය ආයතනික ප්‍රතිරූප පුස්තකාලය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, නව නිෂ්පාදන හා ගමනාන්ත වීඩියෝ චිත්‍රපටයක් නිපදවීම යන කාර්යයන් වූයේය. ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගම පිළිබඳ ශ්‍රී ලංකාවේ වීරෝධාර ගමන යනුවෙන් නම් කර ඇති මෙම වීඩියෝව 2017 වර්ෂයේදී බර්ලින්හි පැවති ITB ගෝල්ඩන් සිටි ගේට්ස් සම්මාන ප්‍රදානෝත්සවයේදී රන් සම්මානයෙන් පිදුම් ලැබීය. සමාගමට අයත් ආයතනික වෙබ් අඩවියටද නව මුහුණුවරක් දෙමින් අනෙකුත් ජාත්‍යන්තර භාෂාවලට අමතරව දේශීය වශයෙන් භාවිතාවන භාෂාත්‍රයෙන්ම ඉන් ප්‍රයෝජන සලසා ගැනීමට අවස්ථාව සලසාදී ඇත. අභිනවයෙන් නැවත දියත් කරනු ලැබ ඇති මෙම වෙබ් අඩවිය ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ (DOT) අවශ්‍යතා හා සාරානුකූලවේ.

කෙටි කාලයක් තුළ සමාගමේ ගුවන් ගමන් ජාල ඔස්සේ ගමනාන්ත පරාසය වෙත එකතුවූ අසමසම ක්‍රියාදාමයක් වශයෙන් සනිටුහන්වූ මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගමට අයත් ගුවන් මාර්ග අනුබද්ධ කර ගැනීම හා ගාන් දූපත වෙත ගමනාන්තයක් ලෙස සේවා කිරීම වැනි වසර තුළ සිදුවූ වැදගත් සන්ධිස්ථාන කීපයක් සම්බන්ධයෙන්ද අලෙවිකරණ ව්‍යාපාරවල අනුබලය සැලසුණි. අලෙවිකරණ ව්‍යාපාර කණ්ඩායම ස්වකීය කාර්ය භාරයෙහිලා සූදානම්ව සිටින අතර මෙල්බන් නව ගමනාන්තය කරා සිදුකෙරෙන සමාරම්භය පිළිබඳව ඉමහත් බලාපොරොත්තුවෙන් පසුවෙයි. එම සම්බන්ධනය තුළින් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම මෙන්ම ශ්‍රී ලංකාව හා ඉන් ප්‍රතිලාභ සලසා ගන්නා අනෙකුත් වෙළඳපළවල්ද ප්‍රවර්ධනය වනු ඇත. මෙම කලාපය සමඟ ඇති කරගන්නා සම්බන්ධනය තුළින් ඕස්ට්‍රේලියාවේ වෙසෙන දකුණු ආසියානු ප්‍රජාවගේ දිගු කාලීනව අපේක්ෂිතව පැවති අවශ්‍යතාවයක් සපිරෙනු ඇත.

සමාජ මාධ්‍ය පිළිබඳව වැඩෙමින් පවත්නා වැදගත්කම පිළිබඳව සැලකිල්ලට ගනිමින් එම මාධ්‍ය තුළ අපගේ දෘෂ්‍යතාව වැඩිදියුණුකර ගැනීමටත්, වෙළඳපොළ සංවේදනය මානනයකර ගැනීමටත් අපි වෙහෙසෙන්නෙමු. අපගේ ආයතනික ෆේස්බුක් පිටුව හරහා සාර්ථක සමාජ මාධ්‍ය ව්‍යාපාර ගණනාවක් හැසිරවීමට අපට හැකි විය. සමාජ මාධ්‍ය සතු අන්තර් ක්‍රියාකාරී විභව හැකියාව කෙරෙහි අනුබලයක් වනු පිණිස දවස පුරා (24x7) ශ්‍රවන පහසුකම සහිත සමාජ මාධ්‍ය ශ්‍රව්‍ය මෙවලමක් අපි භාවිතා කරන්නෙමු. එමඟින් අපට අපගේ හිතවතුන්ගේද විභව සේවාදායකයන්ගේ මෙන්ම විවේචන කරන්නන්ගේද හද ගැස්ම තථ්‍ය නිෂේධ සංකල්ප හා අදහස් උදහස්වේ නම්, ඒවා සම්බන්ධයෙන් කලට වේලාවට කටයුතු කිරීමටද එමඟින් අපට හැකි වනු ඇත. අපගේ පරිශ්‍රමයන් සම්බන්ධයෙන් මග පෙන්වීම සඳහාත්, ඵලදායකත්වය උපරිම මට්ටමට ගෙන ඒම පිණිස විශිෂ්ට චර්යා හඳුන්වා දීම සඳහාත් මෙම වසර තුළ පූර්ණ සමාජ මාධ්‍ය විගණනයක් ද අප විසින් ඉටු කරනු ලද්දෙමු.

නව මූල්‍ය වර්ෂය තුළ, අතිශය විවිධාකාර වූද, සම්ප්‍රදායික ප්‍රචාරණ මාධ්‍ය මඟින් ප්‍රවේශ විය නොහැකි වූද වෙළඳපලක් වන චීනය තුළ පුළුල් සමාජ මාධ්‍ය ව්‍යාපාරයක් දියත් කිරීමට අප අලෙවිකරණ කණ්ඩායම කටයුතු කරනු ඇත.

අර්බුදකාරී තත්ත්වයනට සූදානම්ව සිටීම අපගේ අවධානයට යොමුවන තවත් එක් ක්ෂේත්‍රයක් වන්නේය. ඉහළ කීර්ති නාමයක් දිනා සිටින ඩිජිටල් අලෙවිකරණ නියෝජිතායතනයක් විසින් අර්බුද සූදානම පිළිබඳව විගණනය කර ඇති අතර ඉන් අනාවරණය කෙරුණු කරුණු හා ලබාදී ඇති නිර්දේශ අදාළ පාර්ශ්වකරුවන් සමඟ බෙදා ගැනුණි. මෙහිලා ඊළඟ පියවර වනුයේ ස්වකීය ප්‍රගුණතාවයේ ප්‍රතිලාභ හුවමාරු කරගතහැකි වුවද, කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රයේ විශිෂ්ට චර්යා සමඟ අනුකූලව කටයුතු කළ හැකිවන පරිදි ගුවන් සමාගමට අයත් යාන්ත්‍රන සමාලෝචනය කර ප්‍රතිව්‍යුහගත කළ හැකි වූද ගුවන් සමාගම්හී අර්බුද කළමනාකරණයෙහිලා විශේෂඥ දැනුමක් සහිත ජාත්‍යන්තර කීර්තියක් දිනා ගත් ආයතනයක සේවා ගිවිස ගැනීමයි.

අපගේ අලෙවිකරණ කටයුතුවල තවත් වැදගත් මුහුණුවරක් වූයේ, දේශීය හා ජාත්‍යන්තර යන දෙවර්ගයට අයත් මාධ්‍ය තුළ අපගේ දෘෂ්‍යතව ඉහළ නංවීම හරහා සමාගම පිළිබඳ දැනුවත් භාවය ප්‍රවර්ධනය කිරීමයි. අප ගුවන් සමාගම සතු ප්‍රධාන වෙළඳපළවල් ලෙස සැලකෙන චීනය, ඉන්දියව හා කොළඹ/ශ්‍රී ලංකාව යන රටවල්හි මහජන සම්බන්ධතා ඒජන්සි ආයතනද අප විසින් පත් කරනු ලැබ ඇත්තෙමු. තවදුරටත් අපේක්ෂිත පියවරක් ලෙස සැලකෙනුයේ, අප ගුවන් සමාගම විසින් අනුග්‍රහය දක්වනු ලබන අන්තර්ජාතික ක්‍රීඩා ඉසව් ආවරණය කරනු පිණිස විදේශ මාධ්‍ය සහය ලබාගැනීමත්, ප්‍රචාරණය හරහා සුප්‍රකට ජාත්‍යන්තර ප්‍රකාශනයන්හී සේවය සලසා ගැනීමත් යන කාර්යයන් හා සන්නාම දැනුවත්භාවය හා දෘෂ්‍යතාව නැංවීම සඳහා ප්‍රචාරක ඉඩ ප්‍රස්ථා උදාකර ගැනීමත්ය.

යානාස්ථ අත්දැකීම

ගුවන් යානයක් ගුවන් ගමනෙහි යෙදෙන සංචාරකයෙකු හට ස්වකීය තෝරාගැනීම සඳහා පුළුල් පරාසයක් සහිත විකල්ප ගුවන් සමාගම් ගණනාවක් අද දින පවතින අතර ඔහුගේ යානාස්ථ අත්දැකීම නැවතත් ඔහු ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට අයත් ගුවන් ගමන් තෝරාගන්නේද, නොගන්නේද යන්න තීරණය කිරීම සඳහා නිසැක වශයෙන්ම ප්‍රධාන සාධකයක් වනු ඇත්තේය. වත්මන් ගුවන් මගීන් තුළ ශීලාචාර භාවය, අන්තර්ජාල සම්බන්ධනය හා විනෝදස්වාදය ඇතුළු සාම්ප්‍රදායික පහසුකම් යනාදියෙන් ඔබ්බට ගිය ඉහළ මට්ටමේ අපේක්ෂා පවතී. ආහාර හා පාන වර්ග යන දෙයාකාර පහසුකම්වලට අයත් විශිෂ්ටතම දෑ මෙන්ම අභිනව සේවා පිරිනැමීම් සලසා දීම පිණිසද අපි වෙහෙසෙන්නෙමු.

ගුවන්යානා මැදිරි කාර්ය මණ්ඩලය

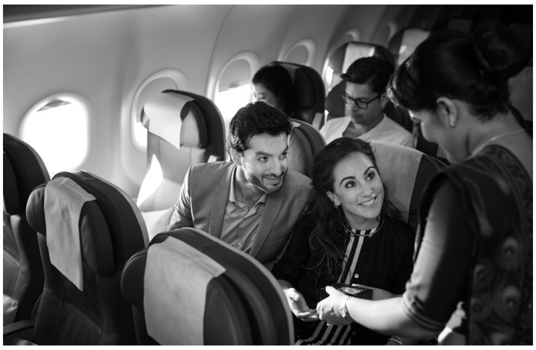
ශ්‍රී ලංකාව ආගන්තුක සත්කාරය, ත්‍යාගශීලී භාවය හා මිත්‍රශීලී භාවය පිලිබඳව දිගු සම්ප්‍රදායක් සහිත රාජ්‍යයකි. එයින්, අපගේ සේවාදායකයන් අමන්දානන්දයට පත්කරවන සුළු ගුවන්යානාස්ථ සේවයක් සැපයීමෙහිලා ස්වභාවයෙන්ම ජනිතවූ වාසියක් අප සතුව ඇත. අපගේ ගුවන්යානා මැදිරි කාර්ය මණ්ඩලය එකී සේවා සැපයීමෙහි පෙරමුණේ පසුවන අතර ඔවුහු අපගේ සන්නාම තානාපතිවරු වෙති. පාසල් අධ්‍යාපනය නිම කළ ආධුනික තරුණ තරුණියන් ප්‍රවීන, කුසලතා පූර්ණ, කාර්යක්ෂම හා වෘත්තීය ගුවන්යානා මැදිරි සේවක සේවිකාවන් බවට පරිවර්තනය කිරීමේ කාර්යය අපගේ ගුවන්යානාස්ථ සේවා අංශය වෙත පැවරී ඇත. ගුවන් සේවකයෙකු හෝ සේවිකාවක විසින් ඉටු කරනු ලැබීමට අපේක්ෂිත මුළු මහත් සේවා කාර්ය පරාසය ඔවුනට ලබාදෙන පුහුණුව තුළ අඩංගු වෙයි. ගුවනයානය ගුවන් ගතව තිබියදී උද්ගත විය හැකි ඕනෑම හදිසි අවස්ථාවකට සාර්ථකව මුහුණ පෑම සඳහා මනා සුසංයත භාවයක් හා පරිණත භාවයක් ඔවුන් සතුව පැවතිය යුතු අතර ඊට අවශ්‍ය ගුණාත්මක දක්ෂතාව ඔවුන් හට ලබාදිය යුතුව ඇත්තේය. ගුවන් සමාගමේ සාර්ථකත්වය නිසි පරිදි හැසිරවීම සඳහා මානව සාධකය නොකඩවා ක්‍රියා කර ඇත. අප ගුවන්යානා මැදිරි කාර්ය මණ්ඩලය විසින් පිරිනමනු ලබන සේවා මඟින් උණුසුම්, හෘදයාංගම හා ත්‍යාගශීලී සංස්කෘතියකින් පොහොසත් විශිෂ්ට ශ්‍රී ලාංකික ආගන්තුක සත්කාරකත්වය නිරූපණය කරයි. ගුවන්යානයට පිවිස ඉන් බැස ඉවත්ව යන තෙක් අනුස්මරණීය අත්දැකීමක් සේවාදායකයා වෙත ලබාදීමට අපි උත්සුක වන්නෙමු. අපගේ ගුවන්යානා මැදිරි කාර්ය මණ්ඩලය ජාතික ගුවන් ප්‍රවාහකයා හට සේවය කරන හෙයින් ඔවුහු ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සන්නාමයද ප්‍රවර්ධනය කර ඉහළ තලයකට ඔසවා තබති.

ගුවන් යානාස්ථ සේවා

ආහාර පාන ආශ්‍රිත ඉවුම් පිහුම් වේවා, විනෝදාස්වාදය වේවා, අන්තර්ජාල සම්බන්ධනය වේවා ඒ සෑම සේවා අංශයකටම විශිෂ්ට සේවය සලසා දීමට අපි වෙහෙසෙන්නෙමු.

සියලු අගය ආරෝපිත සේවා පහසුකම් සලසනු ලැබීමේ කාර්යය සහිතව ආහාර හා පාන වර්ග සැපයුම් සේවය අප සේවයෙහි ප්‍රධාන අංගය ලෙස රැඳී පවතී. අපගේ භෝජන පිරිනැමුම් පුළුල් ආහාර වර්ග මාලාවක රසවත් සංයුතියක් වන අතර කිසියම් දුරකට කලාපීය රුචිකත්වයක්ද ඊට එක්කර ඇත. සෞඛ්‍යමය අවධානයක්ද සහිතව ගුවන් මගීන්ට ඔවුන්ගේ රුචි අරුචිකම් සඳහා ඉඩහසර සලසාදී ඇත. චීනය ආශ්‍රිත කලාපය වැනි ඇතැම් ගුවන් මාර්ග සේවාවන්ට අයත් අපගේ ගුවන් මගීන්ගේ විශේෂිත රුචිකත්වය කෙරෙහි අපි සැලකිලිමත් වන්නෙමු. එළවළු ආහාර ඇතුළුව විවිධ වර්ගයේ ජාත්‍යන්තර භෝජන වර්ග තොරා ගැනීම සඳහා අප ව්‍යාපාර පන්තියේ ගුවන් මගීන්ට විකල්ප හතරක් සලසාදී ඇති අතර අපගේ 'ස්කයිබාර්' නැමති අවන්හල උසස් ගුණාත්මක තත්ත්වයෙන් යුත් රතු හා සුදු වයින් වර්ගවලින් මනාව සජ්ජිතය. ව්‍යාපාර පන්තියේ ගුවන් මගීන් හට අතුරුපස හෝ පළතුරු සහිතව ප්‍රධාන උණුසුම් ආහාර වේල් තුනක තෝරා ගැනීමක් ලබාදී ඇත. අපගේ ආහාර හා පාන වර්ගවල ගුණාත්මක තත්ත්වය සම්බන්ධයෙන් ගුවන් මගීන් විසින් නිරන්තරව ලබාදෙන පසු විපරම් සමීක්ෂණ ආශ්‍රිතව 80% කට වඩා වැඩි ශ්‍රේණිගත කිරීම් මට්ටම ඒවායේ විශිෂ්ට තත්ත්වය පිලිබඳ සහතිකයක් ලබා දෙයි.

විවිධ සේවාදායක රුචිකත්වයන්ට අනුව කටයුතු කිරීමේ අපගේ ප්‍රතිපත්තිය අප ගුවන්යානාස්ථ විනෝදස්වාදය රස වින්දනය කරාද පැතිර යයි. ව්‍යාපාර හා සකසුරුවම් පන්තියේ ගුවන් මගීන් හට සම්භාව්‍ය, බොලිවුඩ්, හොලිවුඩ් හෝ දේශීය සිනමා පට පුළුල් මාලාවකින් ඔවුන් කැමති චිත්‍රපට තෝරා ගැනීමට පුළුවන. කාලගුණ වාර්තාවලට මෙන්ම අන්තර්ජාතික හා දේශීය ප්‍රවෘත්ති විකාශවලටද ඔවුන්ට ප්‍රවේශ විය හැකිය. අප විසින් අපගේ යානාස්ථ වයිෆයි පහසුකම් හරහා ගුවන් මගීන් වෙත සීමාරහිත ජංගම දුරකථන අන්තර්ජාල සම්බන්ධනය සලසා දෙනු ලබන්නෙමු.



අපගේ ජාල සේවය හා ගුවන් ඇණිය

වසර අවසානය වන විට, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ස්වකීය කේන්ද්‍රස්ථානය වන කොළඹ සිට රටවල් 20 කට අයත් ගමනාන්ත 36 ක් වෙත සේවා ක්‍රියාත්මක කළේය. ගුවන් සමාගමට අයත් සෘජු ජාල සේවා අඩුකර දැමුණද, හවුල් කේත මෙහෙයුම් හරහා සැබැවින්ම ඒ හා සමාන ප්‍රමාණයේ ජාල සේවයක් සමාගමට හිමි වූයේය. මේ වන විට එතිහාඩ් එයාර්වේස්, මැලේසියා එයාර් ලයින්ස්, එයාර් කැනඩා, අලිටාලියා, ඕමාන් එයාර්, එයාර් බර්ලින්, ෆින් එයාර්, ජැපෑන් එයාර් ලයින්ස්, ආසියානා එයාර්වේස්, ක්වන්ටාස් එයාර්වෙස්, ජෙට්ස්ටාර් ඒෂියා එයාර්වේස් සහ කටාර් එයාර්වේස් යන ගුවන් සමාගම් සමඟ ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම හවුල් කේත සම්බන්ධතා ක්‍රියාත්මක කරයි. මෙම ගුවන් සමාගම් අතුරින් එතිහාඩ්, අලිටාලියා හා ජැපෑන් එයාර්ලයින්ස් යන ගුවන් සමාගම් සමඟ දැනටමත් පවත්නා හවුල් සබඳතා වසර තුළ පුළුල් කෙරුණු අතර මෙමඟින් යුරෝපයේ සහ ඈත පෙරදිග කලාපයේ නව ගමනාන්ත කීපයක් බිහි විය.

මෙම ක්‍රමය තුළින් උතුරු ඇමෙරිකාව, යුරෝපය, මධ්‍යම ආසියාව, අප්‍රිකාව, කැනඩාව සහ ඕස්ට්‍රේලියාව යන රටවල් දක්වා විහිදෙන රාජ්‍යයන් 27 ක ගමනාන්ත 64 කට අධික නගර කරා ගුවන් ප්‍රවේශ පත්‍ර නිකුත් කිරීමේ පහසුකම අප සමාගමට ලැබේ. කටාර් එයාර්වේස් ගුවන් සමාගම සමඟ වසර තුළ නිම කරන ලද අන්‍යෝන්‍ය හවුල් කේත ගිවිසුම මඟින් යුරෝපය, උතුරු ඇමෙරිකාව, මැද පෙරදිග හා අප්‍රිකාව යන කලාපවල පිහිටි ගමනාන්ත කරා සේවා කටයුතු ඉටු කිරීමට ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට හැකි විය. ඊට ප්‍රතිචාරාත්මක වශයෙන්, කටාර් එයාර්වේස් ගුවන් සමාගමට කොළඹ දක්වාත්, එතැන් සිට මාලේ දක්වාත් ශ්‍රීලංකන් සමාගමට අයත් ගුවන්යානා භාවිතා කිරීම පිණිස අවසර ලැබුණි.

වසර අවසානයේදී, A320/A321 වර්ගයේ පවුලේ ගුවන්යානා 11 ක් ලෙසද, A330-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා 7 ක් ලෙසද, A330-200 වර්ගයේ ගුවන්යානා 6 ක් ලෙසද, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ යානා සංඛ්‍යාව සමන්විත වූයේය. අපගේ ගුවන්යානා ඇණිය අපගේ වර්ථමාන ගුවන් ගමන් ජාල සේවයට හා ගුවන්යානා කාලාන්තරයන්ට සරිලන පරිදි සකසා ගනු පිණිස අප විසින් අවශ්‍ය පියවර ගනු ලැබ තිබේ. ඉහළ කාලාන්තරයක් සහිතව කලාපීය ගුවන් මාර්ග ඔස්සේ සිදු කෙරෙන සේවය සලකා බැලෙන වාතාවරණයක් යටතේ මෑතකදී හඳුන්වා දෙන ලද A321neo වර්ගයේ ප්‍රථම ගුවන් යානය 2017 පෙබරවාරි මාසයේදී අප වෙත ලැබුණි. ආසියාතික ගුවන් සමාගමක් විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ප්‍රථම A321neo වර්ගයේ ගුවන්යානයක්ද ඇතුළුව A320neo වර්ගයේ වැඩිමනත් ගුවන්යානා හතරක් පසු කාලීනව 2017 වසර තුළ ලැබීමට නියමිතව තිබේ.

2017 මාර්තු මස 31 වන දිනට, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ගුවන් මාර්ග 6 ක් ඔස්සේ සෑම සතියක් පාසාම කාල සටහන් ගත ගුවන්යානා 20 කට වැඩි ප්‍රමාණයක් ක්‍රියාත්මක කරමින් සිටියේය. මෙම සංඛ්‍යවෙන්, අග්නිදිග ආසියානු ගුවන් මාර්ග 10 ක් වෙතද, කලාපීය ගුවන් මාර්ග 15 ක් වෙතද මැද පෙරදිග ගුවන් මාර්ග 10 ක් වෙතද, යුරෝපීය ගුවන් මාර්ග 01 ක් වෙතද ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ගුවන් සේවා සැපයීමෙහි නිරත වූයේය.

මාර්ග සිතියම

වසර තුළ යුරෝපීය ගමනාන්ත කීපයක් වෙත සිදුවූ අපගේ සේවා ඉවත්කර ගැනීමට උපායමාර්ගික තීරණයක් අප විසින් ගනු ලැබුවෙමු. අප්‍රේල් මාසයේදී පැරීසිය වෙතද සිදුවූ සේවා නතර කෙරිණි. මැද පෙරදිග ගුවන්යානා ගණනාවක් ඔවුන්ගේ ගමන් ධාරිතාව ප්‍රමාණයටත් වඩා වැඩි කිරීමෙන් ඉහත කී ගමනාන්ත වෙතින්ද ලද ඉපැයුමෙහි අඩුවන ප්‍රවනතාවයත් මෙම තීරණයට හේතු පාදක විය. මාලදිවයින්හි ගැන් දූපත වෙත ගුවන් සේවා ආරම්භ කිරීම පිණිස පුරෝගාමීවූ ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගම වන්නේ අප සමාගමය.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ස්වකීය ජාල සේවා උපරිමකරණය හා 2017 වර්ෂය තුළ ඌණ සේවා සැපයෙන වෙළඳපොළ වෙත නව සේවා ආරම්භ කිරීම මත තව දුරටත් අවධානය යොමු කිරීම මඟින් ස්වකීය සමස්ත ආදායම් සංයුතිය තුළ ප්‍රමුඛත්ව වෙළඳපළ වෙතින් ඉපැයෙන තම ආදායම් කොටස ඉහළ නංවා ගැනීමට අපේක්ෂා කරයි.

මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගමේ මෙහෙයුම් කටයුතු නතර කිරීමත් සමඟ එම සමාගම විසින් සේවා සපයන ලද ගමනාන්ත කරා සෘජු සේවා සැපයීමට හැකිවීමේ ප්‍රතිලාභය ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම අත් වින්දේය. එකී නව ගමනාන්ත වශයෙන් ලාහෝර්, බහරේන්, කල්කටා, ජකර්තා, වරාණසී, ගයා, මදුරෙයි, මස්කට්, ඩැකා සහ සීෂෙල්ස් යනාදිය හැඳින්විය හැකිය. මිහින් ලංකා ගුවන් ගමන් මාර්ග ඒකාබද්ධවීම හේතුවෙන් ප්‍රමුඛ වෙළඳපළ වෙතින් අප ඉපැයූ ලාභ කොටස සැලකිය යුතු අයුරින් ඉහළ ගොස් ඇත. තරඟකරුවන් වෙතින් එල්ල වන තරඟකාරී ක්‍රියාකාරීත්වය හේතුවෙන් ප්‍රමුඛ වෙළඳපළවල් ගාස්තු වෙනස්කම් විෂයෙහි අවම නතුවීමක් දක්වන හෙයින් ඉහළ ආදායමක් සහ ඉපැයුමක් සලසා ගැනීම සඳහා එකී ප්‍රමුඛ වෙළඳපළවල් හොඳම අවස්ථාවක් ලබාදෙන අතර ඒ අනුව, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට මෙම සේවා මත අධි මිලක් අයකිරීමට හැකියාව ලැබුණි.

2016/17 මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා සමාගම විසින් උපයන ලද ආදායම ඇමෙරිකන් ඩොලර් මිලියන 687.6 ක මුළු ප්‍රමාණයක් වූයේය. 2015/16 වර්ෂය සඳහා එලෙස උපයන ලද ආදායම ඇමෙරිකන් ඩොලර් මිලියන 726 ක්වූ හෙයින් 5.3% ක අඩුවීමක් ඒ තුළින් විද්‍යාමාන විය. මෙම පහත වැටීමට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතුකාරකවූයේ ගුවන් මගී ආදායම් කිලෝමීටර ප්‍රමාණයේ මෙන්ම ගුවන් මගී ඉපැයුම්වල පැවති අඩු වීමයි. ව්‍යවහාර මුදල් අගය හීනවීම, ප්‍රධාන වෙළඳපොළ තුළ ගුවන් ගාස්තු අඩුවීම සහ ඉන්ධන අධිභාර අවකරණ ගුවන් මගී ඉපදවීම්හි පහත වැටීමට මූලික හේතූන් වූයේය.

කෙසේ වුවද, ඉපැයුම්හි පහත වැටීම කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රය තුළ පැවති පොදු කාර්ය සාධන සන්දර්භය තුළ විමසා බැලිය යුතුය. ඉකුත් වසර හා සසඳන කළ, කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රය ගෝලීය වශයෙන් ගුවන් මගී ඉපැයුම්හි 8% ක්වූ ප්‍රමාණයේ අඩුවීමක් අත් වින්දේය. කලාපීය ගුවන් සමාගම් මට්ටමේදී, ආසියාවේ සිට මැද පෙරදිග දක්වා ගුවන් මාර්ගවල පිරිහීම 10.5% ක්වූ අතර ආසියානු ගුවන් මාර්ග සම්බන්ධයෙන් එලෙස අඩු වූ ප්‍රමාණය 10 ක් වූයේය. මීට සංසන්දනාත්මකව ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ඉපැයුම්හි පහත වැටීම නිරපේක්ෂ නියමයන් අනුව 3.3% ක් පමණක්වූ අතර 2015/16 වසර හා සැසැඳීමේදී විනිමය ගළපන ලද නියමයන් අනුව පහත වැටීම් කිසිවක් දැකිය හැකි නොවීය. මෙම සංඛ්‍යා මඟින් නිරූපණය වූයේ පොදුවේ කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රයේ කාර්ය සාධනයට වඩා ඉහළ කාර්ය සාධනයක් ඉපැයුම් අනුව ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ලබා ඇතැයි කිව හැකිය.

ආදායම් අලාභයට මූලිකව අනෙකුත් හේතු සම්බන්ධයෙන් කිව හැක්කේ, ව්‍යවහාර මුදල්හි අගය හීනවීම ඇමෙරිකන් ඩොලර් මිලියන 21.6 ක් වශයෙන් ගණනය වීමත්, ඒ අතරම ධාරිතාවයේ අඩුවීමත් යන කරුණු ඊට බලපෑ බවය. 2015/16 මූල්‍ය වර්ෂයේ සිට 2016/17 මූල්‍ය වර්ෂය දක්වා එලෙස අඩුවීමෙහි ප්‍රතිශතය 1.15% ක් වූයේය. සිදුවූ විනිමය අලාභය සහ ධාරිතාවයෙහි අඩුවීම සැලකිල්ලට ගැනීමේදී 2015/16 මූල්‍ය වර්ෂයේ සිට 2016/17 මූල්‍ය වර්ෂය දක්වාවූ ගළපන ලද පහත වැටීම දළ වශයෙන් ඇමෙරිකන් ඩොලර් මිලියන 9 ක් ලෙස ගණනය කිරීමට පුළුවන. එම ප්‍රමාණය ඉකුත් වසරට වඩා 1.3% කින් අඩු අගයක් වූයේය.

සමාලෝචිත වසර තුළ බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ ධාවන පථයේ පෘෂ්ඨය නැවත එළීම නිසා ගුවන්තොටුපළ වසා තැබීම හේතුවෙන් ප්‍රධාන මෙහෙයුම් කටයුතු අභියෝගයකට සමාගම මුහුණ පෑවේය. එසේ වුවද, එම තත්ත්වයට අප මුහුණ දුන් ආකාරය පිළිබඳව අපට ආඩම්බර වන්නට පිළිවන. ජාල සේවය ප්‍රවේශම් සහගතව උපරිමකරණය කරගැනීම මඟින් එම සතිය තුළ යානා අවලංගු කිරීම්, පියාසර කිරීම් 48 කට පමණක් සීමාකර ගැනීමට ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට හැකිවිය. එම ප්‍රමාණය කාල සටහන් ගත පියාසර කිරීම් ප්‍රමාණයෙන් 17% ක් පමණක් වූයේය.

ගුවන් පියාසර කටයුතු

ගුවන් සමාගමක මෙහෙයුම් කාර්යයෙහි ස්වභාවයෙහිලා නිරුපද්‍රිත භාවය, ප්‍රමිතීන් අනුගමන කිරීම හා පුහුණුව අතිශය වැදගත් වේ. දේශීය හා අන්තර් ජාතික රෙගුලාසිවලට දැඩිව අවනතව කටයුතු කිරීම බෙහෙවින් අවශ්‍ය වන්නාවූ අතිශය නියාමනිත පරිසරයක් යටතේ ගුවන් සේවා කර්මාන්තය ක්‍රියාත්මක වෙයි. අනුකූලතාව දැක්වීමේ ක්‍රියාවලිය පියාසර මෙහෙයුම් කටයුතු ප්‍රධානියාගේ නායකත්වය යටතේ අනුකූලතා සහ සහය දැක්වීමේ කළමනාකරුවකුද සහිත ප්‍රධාන නියමුවන්ගේ මණ්ඩලයක් විසින් ඉතා දැඩිව සුපරීක්ෂණයට භාජනය කෙරේ. නිරුපද්‍රිත භාවය සම්බන්ධයෙන් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම සතුව ඇත්තේ ඉතා ප්‍රශංසනීය මංසලකුණු වාර්තාවකි. අදාළ ප්‍රමිතීන් සම්බන්ධයෙනුත්, සමාගමේ සියලුම ගුවන් නිමුවන් හා ප්‍රථම නිලධාරීන් පියාසර නම්වූ කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා අවශ්‍ය වන්නාවූ පුහුණුව සම්බන්ධයෙනුත් දැඩි පිළිපැදීමක් අප විසින් කරනු ලබන්නෙමු. එම දැඩි පිළිවෙත් අනුගමනය කිරීම තුළ කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රයේ කිසිවෙකුටත් නොදෙවෙනි මට්ටමේ කාර්මික දක්ෂතාවයක් හා ජවයක් ඔවුහු පවත්වාගෙන යති.

කලට වේලාවට යානය ගුවන් ගතවීම ගුවන් සමාගමේ කීර්ති නාමය කෙරෙහි බලපාන ප්‍රධාන සාධකයකි. අපගේ සේවාදායකයන්ගේ හා අනෙකුත් පාර්ශ්වකරුවන්ගේ අවශ්‍යතා සපුරාලීම පිණිස නිසි කාලානුරූප කාර්ය සාධනය කෙරෙහිත්, පිරිවැය අධීක්ෂණය කෙරෙහිත් ඉතා විශාල වැදගත්කමක් අපි දක්වන්නෙමු.

ගුවන් සමාගමේ මෙහෙයුම් පාලන මධ්‍යස්ථානය

ගුවන් සමාගමේ මෙහෙයුම් පාලන මධ්‍යස්ථානය යනු එහි දෛනික මෙහෙයුම් කටයුතු දවසේ පැය 24 පුරා ඉතා සක්‍රීය ලෙස හසුරුවන විධානමය මධ්‍යස්ථානයකි. ගුවන් පියාසර මෙහෙයුම් කටයුතු හා සම්බන්ධ සියලුම පාර්ශ්ව සමඟ සමීප සමායොජනයක් සහිතව මෙම මධ්‍යස්ථානය සිය කටයුතු මෙහෙයවයි. නියමිත ගුවන්යානා කාලසටහන ආශ්‍රිතව යම් බාධාකාරී තත්ත්වයන් යටතේ ඇතිවිය හැකි වෙනස්කම් වේනොත් ඒවා අවම කරනු පිණිස යහුසුළු ප්‍රතිකර්ම ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට මෙම මධ්‍යස්ථානය වහා කටයුතු කරයි. මෙම මධ්‍යස්ථානය ගෝලීය කාලගුණ තත්ත්වයන් හා වෙනත් සංසිද්ධීන් පිළිබඳව සුපරීක්ෂණයෙන් පසුවන අතර ගුවන්යානා පියාසර මෙහෙයුම් සම්බන්ධයෙන් තීරණ ගැනීමට පහසු වනු පිණිස අවශ්‍ය තොරතුරු සපයා දෙයි.

ගුවන් සමගමේ මෙහෙයුම් පාලන මධ්‍යස්ථානය යටතේ ක්‍රියාත්මකවන ගුවන්යානා පිටත්කර යැවීමේ මධ්‍යස්ථානය උපරිම කාල කාර්යක්ෂමතාව හා ගුවන් පියාසර රෙගුලාසිවලට අනුකූලතාව දක්වා කටයුතු කිරීම සාක්ෂාත් කරගනු පිණිස සියලුම ගුවන්යානා හා ගුවන් මාර්ග පිළිබඳව සුපරීක්ෂාවෙන් කටයුතු කරයි. ගුවන්යානා පිටත්කර යැවීමේ මධ්‍යස්ථානය විසින් ඉන්ධන පිරවීමේ කටයුතු ද ඉටු කරන අතර එම කටයුතු හරහා අදාළ සුදුසු ජාල සේවා පිරවුම් ස්ථාන වෙතින් ඉන්ධන ගෙනවුත් පිරිවැය අවම කරගැනීම සඳහාද පරිශ්‍රමයක් දරයි.

වසර තුළ, කොළඹ ගුවන්තොටුපළේ ධාවන පථයේ මතුපිට පෘෂ්ඨය නැවත එළීමේ කටයුතු හේතුවෙන් අපගේ මෙහෙයුම් කටයුතුවලට ප්‍රධාන බාධා එල්ලවීමක් සිදු විය. එසේ වුවද, ඉහළ නිසිකල් කාර්යසාධනයක් පාවත්වාගෙන යාම සඳහා සියලුම පාර්ශ්වකරුවන් සමඟ අත්වැල් බැඳ ගනිමින් එම අභියෝගයට ගුවන් සමාගමේ මෙහෙයුම් පාලන මධ්‍යස්ථානය සාර්ථකව මුහුණ දුන්නේය.

නිසිකල් කාර්යසාධනය

සේවාදායකයාගේ තෘප්තිය කෙරෙහිත්, සමාගමේ කීර්තිනාමය කෙරෙහිත් ඉතා සෘජු බලපෑමක් ඇති කරන නිශ්චිත කාල වේලා අනුව කටයුතු කිරීමේ ක්‍රියා පිළිවෙත අඛණ්ඩව සිදුවෙමින් පැවති යුතු සාධකයක් වන හෙයින් ඒ පිළිබඳ ස්ථාවරභාවයක් ඇතිකර ගැනීම පිණිස සමාගම නිරන්තරවම ප්‍රයත්න දරයි.

සමාලෝචනයට හසුවන වසර තුළ ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ නිසිකල් කාර්ය සාධනයේ මට්ටම පහත දක්වා ඇත:

	කාලානුරූපතාව – <16 විනාඩි		
කාලපරිච්ඡේදය	පිටත්වීම්	පැමිණීම්	ක්‍රියාත්මක කළ ගුවන් ගමන් ගණන
2016 ජනවාරි සිට දෙසැම්බර් දක්වා	81.67%	82.41%	27,290
2017 ජනවාරි සිට මැයි දක්වා	85.97%	86.26%	11,586
2017 ජනවාරි 06 සිට අප්‍රේල් 06 දක්වා (ධාවන පථය නැවත එළීම සඳහා ගුවන්තොටුපළ වසා තැබූ කාලය තුළ)	88.32%	86.24%	6,455

ගුවන්යානා ඉන්ධන සුපරීක්ෂණය

ගුවන් සමාගමේ පිරිවැය ව්‍යුහයට අයත් ප්‍රධාන අංගයක් ලෙස ගුවන්යානා ඉන්ධන පරිහරණය දැක්විය හැකිය. ගුවන්යානා මෙහෙයුම් කාර්යයෙහිලා තවත් ප්‍රධාන කටයුත්තක් වනුයේ, ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාව හා පිරිමැස්ම උපරිම කරමින් ගුවන්යානා ඉන්ධන (ජෙට් A-1) භාවිතය සුපරීක්ෂණයට භාජනය කිරීමයි. මෙම සුපරීක්ෂණ ක්‍රියාවලිය, සමාගමට ස්වකීය පිරිවැය අවමකර ගැනීම පිණිස මෙහෙයුම් තීරණ ගැනීමට මග පෙන්වන ඉතා ප්‍රයෝජනවත් කරුණු සපයා දෙන තම ඉන්ධන පරිහරණය පිලිබඳව පූර්ණ හා සවිස්තරාත්මක මතයක් ඉදිරිපත් කරයි. ගුවන්යානා මෙහෙයුම් අංශය මේ සම්බන්ධයෙන් ඉටුකර ඇති කාර්ය භාරය අදාළ සියලු පාර්ශ්වකරුවන්ගේ ඉමහත් ප්‍රසාදයට පාත්‍රවී තිබේ.

2016/17 වර්ෂය තුළ, ගුවන් සමාගම 0.5% ක්වූ ඉන්ධන දහන ඉතිරි කිරීමක් (සැලසුම් කළ ඉන්ධන දහනය එල්ලේ තථ්‍ය ඉන්ධන දහනය අනුව) අත් කරගෙන තිබෙතැයි යන කාරණය තුළින් ප්‍රකටව දක්වනුයේ, ගුවන්යානා ඉන්ධන සුපරීක්ෂණ ක්‍රියාදාමයේ ඵලදායකත්වයයි. පසුගිය වසර (2015) හා සසඳන කළ, මේ හා සමාන ව්‍යාපාර ආකෘති පවත්වාගෙන යන ගුවන් සමාගම් 51 ක් අතුරින් අප සමාගම ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය විසින් 8 වන ස්ථානයෙහි තබා ශ්‍රේණිගත කර තිබීම යන කාරණය සම්බන්ධයෙන්ද අපි ආඩම්බර වන්නෙමු.

හදිසි අවස්ථා ප්‍රචාරය

අපගේ ව්‍යාපාරයෙහි ස්වභාවය සැලකිල්ලට ගැනීමේදී, අර්බුදකාරී තත්ත්වයන් යටතේ අපි පෙරටුගාමී අයුරින් ක්‍රියාකළ යුතුව ඇතැයි කිව යුතුය. යම් අර්බුදකාරී තත්ත්වයක සෑම අදියරක්ම සම්බන්ධයෙන් එනම්, හදිසි අවස්ථාවට පෙර, ඒ අතරතුර හෝ ඉන් පසුව යනාදී වශයෙන් මෙහෙයුම් කටයුතු කළමනාකරණය පිණිස ආයතනික හදිසි අවස්ථාවක් හසුරුවා ගැනීම පිණිස පවත්නා සූදානම සහතික කෙරෙනු වස් අවශ්‍ය පුහුණු කටයුතු හා අනුකාරක ව්‍යායාම් කලින් කල සිදු කෙරේ. ඒ සඳහා කිසියම් සත්‍ය වාතාවරණයක් යටතේ සම්බන්ධවන සියලුම පාර්ශ්වකරුවන් මෙම ක්‍රියාදාමය තුළ නිරත කරවා ගැනේ. 2016/17 කාලපරිච්ඡේදය තුළ, අවම ප්‍රතිචාරාත්මක කාලවේලාවක් සහිතව කිසියම් හදිසි අවස්ථාවකදී සේවා ඉටුකිරීම පිණිස අප සතු ප්‍රතිචාරාත්මක යටිතල පොදු කාර්ය ව්‍යුහයක් පවත්වා ගන්නා අතරම ඊට අවශ්‍ය පුරුදු පුහුණුවීම්ද අප විසින් සිදුකරනු ලැබ ඇත්තෙමු.

ෆ්ලයිස්මයිල්ස්

අද ගුවන් සමාගම් ලොව තුළ සාමාන්‍යයෙන් පවත්නා පොදු ප්‍රවණතාව අනුව, අපගේ නිරන්තර පියාසර වැඩසටහන සමාගමේ අලෙවිකරණ මූලෝපාය තුළ ප්‍රධානතම පැතිකඩක් වන්නේය. ගුවන් ගමන් කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රමුඛ ගෝලීය තරගකරුවන් බොහෝ දෙනෙකු ඇතුළත් වන්වර්ල්ඩ් සංධානයේ සාමාජිකයෙකු ලෙසද ෆ්ලයිස්මයිල්ස් වැඩ සටහන ක්‍රියාත්මක කරයි. ෆ්ලයිස්මයිල්ස් ක්‍රියාදාමයේ ඉහළම සාමාජික මට්ටම් තුන වන ප්ලැටිනම්, ගෝල්ඩ් හා ක්ලැසික් යන ශ්‍රේණිගත කිරීම් වන්වර්ල්ඩ් සංවිධානයේ එමරල්ඩ්, සැෆයර් සහ රූබි යන ස්ථර වෙත ප්‍රවේශය සලසා දෙයි. මෙම සාමාජිකත්වය මඟින් අප ගුවන් සමාගමේ සාමාජිකයන් වෙත සීමා විරහිත ගමන් දුර ප්‍රමාණයක් හා බොහෝ ජාත්‍යන්තර ගමනාන්තවලදී සහ ගුවන් මාර්ග තුළද වෙනත් බොහෝ වරප්‍රසාද ගණනාවකට හිමිකම් කීමට පුළුවන.

ෆ්ලයිස්මයිල්ස් ක්‍රියාදාමය, වන්වර්ල්ඩ් සංධානය අයත් සාමාජික ගුවන් සමාගම්වල පහසුකම් උපයාගනු ලැබ ඒවා පරිහරණය කිරීමට අමතර වශයෙන්, ගුවන් හවුල්කරුවන් නොවන අය වෙතද ප්‍රතිලාභ රාශියක් උදාකර දෙයි. මෙහිලා මූල්‍ය, මෝටර් රථ කුලී, ආගන්තුක සත්කාර, විදුලි සංදේශ, සිල්ලර වෙළඳ හා ජීවන විලාස සේවා අන්තර්ගතවේ. අපගේ ප්ලැටිනම් හා ගෝල්ඩ් සාමාජික සාමාජිකාවන් වෙනුවෙන් ලොව සිසාරා පිහිටි ගමනාන්ත 600 කදී විවේක ශාලා පහසුකම් හිමිවේ. මෙමගින් මුළු හවුල්කාර උපචිත ආදායම 7% කින් ඉහළ ගොස් ඇති අතර හවුල්කාර බේරුම්කර ගැනීම් 5% කින් වර්ධනයවී තිබේ.

ඉකුත් වසර හා සංසන්දනාත්මකව ඉතා ප්‍රශංසනීය වර්ධනයක් සහිතව ෆ්ලයිස්මයිල්ස් ක්‍රියාදාමයේ සාමාජික සංඛ්‍යාව මේ වන විට 476,000 ක්වූ ප්‍රමාණයක් දක්වා පැමිණ තිබේ. මෙහිලා විශාලතම සාමාජික සංඛ්‍යා දායකත්වයක් ලබා සිටින රටවල් අතර ශ්‍රී ලංකාව, එක්සත් රාජධානිය, ඉන්දියාව, එක්සත් අරාබි එමිරේටය සහ මාලදිවයින යන රටවල්වේ. මෙම වැඩසටහන කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රයේ සීමා සහිටුහන් හා සාරානුකූලව 2015/16 වර්ෂයේ සිට උපචිත සැතපුම් 100% කින් බේරා නිදහස් කරගනු ලබන සැතපුම් ප්‍රමාණයෙන් 60% ක් වශයෙන්වූ හරවත් උපාය පාවිච්චි කිරීමේ අනුපාතයක් පවත්වා ගෙන යමින් සිටී.

අපගේ ෆ්ලයිස්මයිල්ස් සාමාජික සාමාජිකාවන් වෙත සලසන පහසුකම් නිරන්තරව වැඩි වර්ධනය කිරීම අපගේ වෑයමයි. අප සාමාජික සාමාජිකාවන් වෙත සපයනු ලබන ජංගම යෙදවුම නව ක්‍රියාකාරකම් එකතු කරමින් නිරන්තරව වැඩිදියුණු කර ඇත. අද දින වන විට මෙම යෙදවුම සාමාජික සාමාජිකාවන් අතරින් 60% ක්වූ ප්‍රමාණයක් බාගත කරගෙන තිබීම යන කාරණයෙන් ප්‍රදර්ශනය වන්නේ එහි ඇති ජනප්‍රියත්වයයි. මෑතකදී හඳුන්වා දෙන ලද නවෝත්පාදනයක් ලෙස ෆලයිස්මයිල්ස් ඩිජිටල් සාමාජික කාඩ්පත හැඳින්විය හැකිය. නිරන්තරව පියාසර කරන මගීන් වෙත මෙමගින් සලසන පහසුවට අමතර වශයෙන්, පරිසරය කෙරෙහි අපගේ මෙහෙයුම් හරහා ඇතිකරන යම් නිෂේධ බලපෑමක් වේතොත් එය අවම කරන අපගේ ඉලක්කය ප්ලාස්ටික් භාවිතය ඉවතලීම තුළින් සපුරාලනු ඇත. මෙම යෙදවුම මත ලගදීම හඳුන්වා දීමට අපේක්ෂිතව ඇති පහසුකම් වනුයේ, තීරුබදු රහිත භාණ්ඩ මිලදී ගැනීම පිණිස ගුවන් ගතව සිටියදීම තම සැතපුම් ප්‍රමාණයන් බේරා නිදහස් කර ගැනීමට ෆ්ලයිස්මයිල්ස් සාමාජික සාමාජිකාවන් වෙත හැකියාව ලගාකර දීමයි.

ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස්

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ව්‍යාපාර කාර්යාවලිය ගුවන් ගමන්වලට පමණක් සීමා නොවන අතර පූර්ණ සංචාරක හා ප්‍රවාහන සේවා ගණනාවක් ආවරණය කරයි. ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් නැමති සමාගමට අයත් විවේක සුව සැලසීමේ හස්තය ශ්‍රී ලංකාව කරා පැමිණෙන හා ඉන් පිටව යන සංචාරකයන් දෙවර්ගයටම පුළුල් සේවා මාලාවක් සපයයි. පැය කිහිපයක සංචාරයක් ඇතුළත විවිධත්වයෙන් හෙබි ආකර්ෂණීය ස්ථාන ගණනාවකට ලගා විය හැකි දිවයිනක් වන ශ්‍රී ලංකාව මනරම් සංචාරක ගමනාන්තයක් ලෙස සුවිශාල වාසිදායක තත්ත්වයක් හිමි කරගෙන තිබේ. ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් බොහෝ ප්‍රධාන හෝටල් ගණනාවක් සමගත්, සංචාරක මෙහෙයවන්නන් සමගත්, අනෙකුත් ආශ්‍රිත ආයතන සමගත් මෙම සුවිශේෂී වාසිදායක තත්ත්වයෙන් ප්‍රයෝජන ගැනීම සඳහා අත්වැල් බැඳගෙන තිබේ. ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් හා සම්බන්ධව සිටින වරලත් මෙහෙයුම්කරුවන් 30 දෙනෙකු අපගේ සියලු ගමනාන්තවල සිට ක්‍රියාත්මක වෙමින් ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් ඉන්බවුන්ඩ් අංශය සමග පුළුල් ජාල සේවයක් සංචාරකයන් වෙත සලසා දෙයි. 2016/17 මූල්‍ය වර්ෂය තුළ නව වරලත් සංචාරක මෙහෙයුම්කරුවන් පස් දෙනෙකු මෙම ප්‍රවාහය හා එකතුවූ අතර ඉන් සිව් දෙනෙකු ඈත පෙරදිග වෙළඳපළ වෙතින් ක්‍රියාත්මක වන්නේය. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස අංශය තුළ ක්‍රමික වර්ධනයක් විද්‍යාමානවූ අතර වර්ධනය වන වෙළඳපොළ කෙරෙහි අපගේ සමස්ත අවධානය යොමු කිරීමේ උපායමාර්ගය ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් සංචාරක කටයුතු අංශය තුළින් ඒ අනුව මොනවට පැහැදිලි විය. සමස්ත සංචාරක පැමිණීම් ව්‍යාපාර කර්තව්‍යය 2015/16 හා සංසන්දනාත්මකව 17.2% ක වර්ධනයක් අත්කර ගත්තේය.

මීට අමතර වශයෙන්, ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් හී අවුට්බවුන්ඩ් සංචාරකයන් හෙවත් ශ්‍රී ලංකාවෙන් පිටත්ව වෙනත් බැහැර ගමනාන්ත කරා යන සංචාරකයන් සඳහා ද මෙම අවුට්බවුන්ඩ හස්තය සංචාරක නියෝජිතයන් හරහා මෙන්ම ආයතනික වශයෙන් හා ඍජු සංචාරකයන් වශයෙන් වූ ස්ථාපනයන් ඔස්සේ ද ජාල සේවා සපයයි. වසර තුළ, ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් ශ්‍රී ලංකාව තුළ පිහිටි බැහැර මෙහෙයුම් කටයුතු කළ ද, දිවයිනේ සියලුම ප්‍රදේශවල ස්වකීය 'ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස්' සන්නාමය ස්ථාපනය කිරීමේ අරමුණින් යුතුව සිය සංචාරක කටයුතු තවදුරටත් තහුවුරු කරනු ලැබීය. මෙමඟින් මෙම වසරේ බැහැරගත සංචාරක ව්‍යාපාර කාර්යාවලිය තුළ ඉකුත් 2015/16 වසර එල්ලේ 16.9% ක්වූ වර්ධනයක් සාක්ෂාත් කරගැනීමට හැකි විය.

පිරිවැය කළමනාකරණය අනුව සලකන කළ, සම්බන්ධ ස්ථාන සේවා වැඩසටහන වෙත ද පිරිවැය ඉතුරුම් මූලාරම්භ ගණනාවක් හඳුන්වා දෙන ලද්දේය. කුමන ජාතියකට, කුමන සම්භවයකට හෝ ගමනාන්තයකට අයත් සංචාරකයන් වුවද, ඒ සෑම දෙනෙකු වෙතම ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් ඔවුන්ගේ රුචිකත්වය හා මූල්‍ය තත්ත්වය අනුව ඔවුනට තෝරාගත හැකි විනෝද ජනක පුළුල් සංචාරක ඉඩ ප්‍රස්ථා මාලාවක් ලබාදීමට කටයුතු කරයි.

සහායක සේවා

ඉකුත් වසර හා සංසන්දනාත්මකව 2016/17 මූල්‍ය වසර තුළ සහයක සේවා අංශය තුළ වාර්ෂික වශයෙන් 11% ක් වූ සැලකිය යුතු වර්ධනයක් සනිටුහන් වූයේය. කෙතරම් දුරට ඉහළ ප්‍රශංසනීය ප්‍රතිඵලයක්ද යන්න ජාල සේවය තුළ සිදුවූ වෙනස්කම් ගණනාවක් මධ්‍යයේ එය සලසා ගත හැකි වීමෙන් මනාවට පැහැදිලි වෙයි. ගුවන් මගීන් වෙත සේවා සලසා දෙමින් ඔවුන්ගේ පහසුව ඉහළ තලයකට ගෙන ඒම ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම තුළ නිරන්තරව අඛණ්ඩව සිදුවන ක්‍රියාදාමයකි. වසර තුළ මාර්ගගතව ගමන් මලු සඳහා පෙර ගෙවීම් සිදුකිරීම ඇතුළත් අගය ආරෝපිත සේවා කීපයක් හඳුන්වා දෙන ලද අතර මෙම සේවා නියෝජිත වෙන් කරවා ගැනීම් හා මෝටර් රථ කුලී සේවා දෙසට ද පසුව දීර්ඝ කෙරිණි. විශේෂ කේක් වර්ග මත කෙරෙන ඇණවුම් බාරදීම, අතිරේක පාද අවකාශ සලසා දීම, ආසන උත්ශේණීගත කිරීම මෝටර් රථ කුලී හා හුවමාරු සේවා ගුවන් සමාගම විසින් දැනටමත් පිරිනමනු ලබන සේවා අතර පවතී. තවදුරටත් අපේක්ෂා සහගතව ඉදිරියටම යමින් ඊළඟ වර්ෂය තුළද නව සේවා ගණනාවක් සමස්ථ සේවා ප්‍රවාහය වෙත ගෙන ඒමට සැලසුම් කර තිබේ.

ගෝලීය සබඳතා මධ්‍යස්ථානය

ප්‍රවර්තන ගෝලීය වාතාවරණය හා සීමා විරහිත අන්තර්ජාල සම්බන්ධනය තුළ පාරිභෝගිකයන් වෙත සන්නිවේදනය හා තොරතුරු ඔවුන්ගේ අතැඟිලි ස්පර්ශය වෙත ගෙනයාමේ පහසුකම් සැලසීම අපගේ ප්‍රමුඛතම වැදගත් කාර්යය වන්නේය. මෙම අවශ්‍යතාවය අනුව කටයුතු කරනු වස් 2016 අගෝස්තු මාසයේදී දවසේ පැය විසිහතර පුරා ක්‍රියාත්මක වන අති නවීන ගෝලීය සබඳතා මධ්‍යස්ථානයක් අප විසින් ආරම්භ කළෙමු. මෙම මධ්‍යස්ථානය ක්‍රියාත්මක කරනු ලබනුයේ මැලේසියාවේ පිහිටි ගෝලීය සබඳතා මධ්‍යස්ථාන හසුරවන්නෙකු වන 'සීකොම්' නැමැති සුප්‍රකට ආයතනයයි. මේ වන විට අපගේ මෙම මධ්‍යස්ථානය ඔස්සේ සිංහල, දෙමළ සහ ඉංග්‍රීසි යන භාෂා මාධ්‍යත්‍රයෙන්ම සේවා සැපයේ. චීනය ආශ්‍රිත වෙළඳපළෙහි ඉහළ වර්ධනයක් සහිත වැදගත්කම හඳුනා ගනිමින් එම සේවා මැන්ඩරින් භාෂාවෙන් ද දීර්ඝ කිරීමට ඉතා ඉක්මණින් අපි කටයුතු කරන්නෙමු.

මෙම සබඳතා මධ්‍යස්ථානය හරහා නව වෙන්කරවා ගැනීම්, ස්වයංක්‍රීයව දිනය වෙනස්කරවා ගැනීම් හා වෙනත් සහයක සේවා සැපයීම ඇතුළත් සේවා ගණනාවක් වෙත එකම ස්පර්ශ ස්ථානයක සිට ප්‍රවේශවීමේ හැකියාව ලොව පුරා විසිරී සිටින වන්වර්ල්ඩ් සංධානයේ සේවාදායකයන් හා ෆලයිස්මයිල්ස් සාමාජික සාමාජිකාවන් වෙත දැන් ලැබී ඇත. දවසේ පැය විසි හතර පුරා පිරිනමනු ලබන අනෙකුත් සේවා අතර දුරකථන ඇමතුම් හා විද්‍යුත් තැපෑල මෙහෙයවීම, මාර්ගගත ගමනාන්ත සමඟ අන්තර්ජාල සම්බන්ධනය, ගෙවීම් කටයුතු ඉටු කිරීමේ විකල්ප මාර්ග, විශේෂ ෆලයිස්මයිල්ස් සේවා සහ සමාජ මාධ්‍ය සුපරීක්ෂණ කටයුතු යනාදිය අඩංගුවේ.

ප්‍රධාන ව්‍යාපාර ඒකක සමාලෝචනය

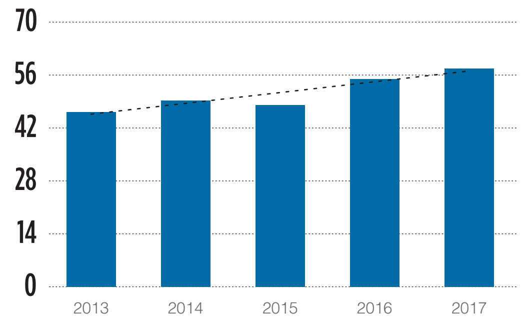
ශ්‍රීලංකන් ගුවන්තොටුපළ හා බිම් සේවා

කාර්ය සාධනය

ශ්‍රීලංකන් ගුවන්තොටුපළ හා බිම් සේවා 2016/17 වසර තුළ සාර්ථක වසරක කටයුතු සනිටුහන් කිරීම පිණිස සම්පූර්ණ වශයෙන් ක්‍රියා කළේය.

බණ්ඩාරණායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ඔස්සේ මෙහෙයවන ලද ගුවන් ගමන් සංඛ්‍යාව

ප්‍රමාණය '000

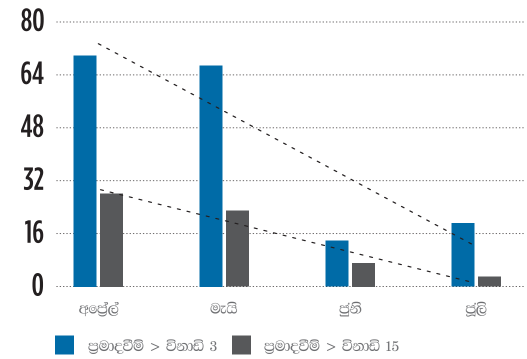


ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 91.4 ක්වූ ආදායමක් අප විසින් වාර්තා කරන ලද්දෙමු. එය, 2015/16 මූල්‍ය වර්ෂය හා සංසන්දනය කළ විට 11%ක වැඩිවීමකි. සමාලෝචනයට හසුවන කාල පරිච්ඡේදය තුළ තෙමසක කාලයක් ගුවන්තොටුපළ ධාවන පථය වසා තැබීමේ අතිරේක අභියෝගයට ද විශේෂයෙන් මුහුණ දෙන අතරතුරම අවසන් වූ කාර්ය ඵලයක් අත්කර ගැනීම තුළ එහිලා යොදවන ලද කාර්යක්ෂමතාවයේ විශිෂ්ටත්වය පැහැදිලි කරගත හැකිය.

වසර තුළ මෙහෙයවන ලද මුළු ගුවන් මගී සංඛ්‍යාව මිලියන 9.3 ක්වූ අතර එය ඉකුත් වසර හා සංසන්දනාත්මකව 2% ක ඉහළ යාමකි. සමාලෝචිත වසර තුළ මෙහෙයවන ලද ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රමාණය කිලෝග්‍රෑම් මිලියන 242 ක්වූ අතර එය පූර්ව වර්ෂය සමඟ සසඳන කළ 12% ක වැඩිවීමක් පෙන්වයි.

ශුවන්තොටුපල හා භූමිසේවා හේතුවෙන් ශ්‍රීලංකන් ගුවන්ගමන් ප්‍රමාදවීම

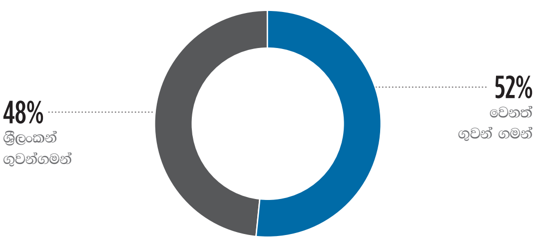
ප්‍රමාණය



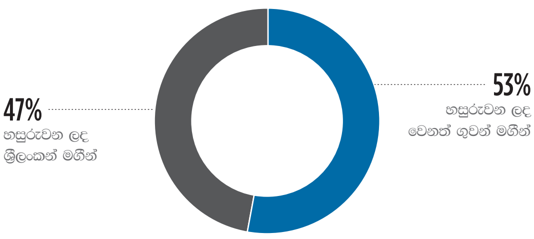
වඩාත්ම කලට වේලාවට වැඩ කරන ලොව ගුවන් සමාගම් අතර ශ්‍රේණිගත කරනු ලැබීම මෙන්ම සිව්වන කාර්තුව තුළ වන්වර්ල්ඩ් ගුවන් සමාගම් සංවිධානයේ ප්‍රමුඛයා බවට පත්වීමත් සාක්ෂාත් කරගනිමින් නියමිත කාල කාර්ය සාධනයට අනුගතව ගුවන් ගමන් ක්‍රියාත්මක කර පෙරමුණට පැමිණීම පිළිබඳව ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම මෙහිලා සනිටුහන් කරනුයේ ආඩම්බරයකිනි.

සමාලෝචිත මූල්‍ය වර්ෂය තුළ ගුවන් සමාගම් සමග අභිනව ගිවිසුම් අප විසින් අත්සන් කරන ලද්දෙමු. පවත්නා සබඳතා පුළුල් කර ගනිමින් අපගේ සේවාදායකයන් පූර්ණ වශයෙන් තෘප්තිමත් කිරීමට නොකඩවා ක්‍රියා කළෙමු. අපගේ නවතම ඇමුණුම් පාඨය මෙසේය – නිරුපද්‍රිත බව, නිරවද්‍ය බව සහ සේවය, ඉටු කිරීමට ඇති සේවයෙහි විශිෂ්ටතම ගුණය සළසා ගැනීම කරා අප බැඳ තබයි. සේවාදායකයන් සඳහා 100% ක්වූ නිරුපද්‍රිත බව සළසා දීමට අපව ඇප කැප කර තබයි.

හසුරුවන ලද ගුවන් ගමන්



හසුරුවන ලද ගුවන් මගීන් - 2016/17



ධාවන පථය වසා තැබීම

ගුවන්තොටුපළ ධාවන පථය වසා තිබූ කාල සමය තුළ ගුවන්තොටුපළ හා බිම් සේවා අංශය අති මහත් තදබදයක් සහිත වැඩ පරිසරයක් යටතේ ගුවන් මගීන්, ඔවුන්ගේ ගමන් මළු සහ සාමාන්‍ය ගුවන් භාණ්ඩ සුරක්ෂිතව හැසිරවූ වෘත්තීයමය හා කාර්යක්ෂම විලාශය සම්බන්ධයෙන් විශාල වශයෙන් ප්‍රශංසාවට පාත්‍ර වූයේය. මීට සම්බන්ධ කණ්ඩායම් නිවැරදි සැලසුම්කරණය තුළින් එල්ල වූ අභියෝගය නොබියව භාරගත් අතර එම කර්තව්‍යයෙහිලා තත්කාර්ය කවුන්ටර හඳුන්වා දෙමින්ද හරවත් ලෙස මගී පෝලිම් සකසමින්ද, පිවිසුම් වේලාවන් වැඩිපුර යොදවමින්ද, විශේෂ වැඩ කාලසටහන් අනුව කාර්ය මණ්ඩල යෙදවීමෙන්ද, සහෝදර සංවිධාන ආයතන සමග විශිෂ්ට සමායෝජනයක් අතිකර ගනිමින් ද සිය සේවා කටයුතු මැනවින් ඉටු කළහ.

වැඩිදියුණු කිරීම්

පුහුණුව සම්බන්ධයෙන් ප්‍රමුඛ අවධානයක් යොමුව ඇත. අභිනවයෙන් හඳුන්වා දෙන ලද අන්තර් ක්‍රියාකාරී ඉගෙනුම් මොඩියුල භාවිතා කරමින් ගුවන්තොටුපළ සේවා කාර්ය මණ්ඩල අභ්‍යාස ගණනාවකට භාජනය කරන ලද්දේය. සෙරන්ඩිබ් ලොන්ජ් නමින් හඳුන්වන ශාලාවේ බිම් සැලැස්ම එක් නියමිත වේලාවකදී ගුවන් මගීන් 137 දෙනෙකු වන පරිදි වැඩි පුද්ගලයන් සංඛ්‍යාවක් වෙනුවෙන් ඉඩකඩ සළසා දෙනු පිණිස වෙනස් කරන ලදී. ඵලදායිතාව හා බැඳී දිරි දීමනා හඳුන්වා දීම තුළින් කාර්ය මණ්ඩල අතර වඩා හොඳ සේවයක් වාර්තා කිරීමේ ප්‍රවණතාවක් දැකිය හැකිවූ අතර සේවක විවේක කාමර හා අනෙකුත් ශුභ සාධක පහසුකම් වැඩි දියුණු කිරීම මගින් වඩා යහපත් වැඩ පරිසරයක් ද බිහිකර ගත හැකි විය. මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම විසින් මෙහෙයුම් කටයුතු ඉටු කරන ලද ගුවන් මාර්ග ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම වෙත ඒකාබද්ධ කිරීමේ කටයුතු මනාව සිදු විය. ගුවන් ගමන් ජාල සේවයේ මෙහෙයුම් කටයුතු තුළ විශාල ඉතිරි කිරීම් උත්පාදන කර ගැනීම මගින් විදේශීය බිම් මෙහෙයුම් කටයුතු පිළිබඳ කොන්ත්‍රාත් සාකච්ඡා ප්‍රවාධිකව මෙහෙයවන ලදී. බෙහෙවින් අත්‍යාවශ්‍ය බිම් සේවා සහය උපකරණ මත සිදුවූ ප්‍රාග්ධන ආයෝජනය හැකියාවේ මට්ටම වර්ධනය කරමින්ද, සේවා මට්ටම වැඩිදියුණු කරමින්ද ඉටු කෙරුණේය.

අනාගත සංවර්ධන කාර්යයන්

ශ්‍රීලංකන් ගුවන්තොටුපළ හා බිම් සේවා අංශය මීළඟ මූල්‍ය වර්ෂය තුළ ගුවන්යානා පියාසර කිරීමේ කාල පරාසයන්හි අනාගත ඉහළ යාමක් අපේක්ෂා කරයි. එමෙන්ම, ගුවන් පියාසර තටුවෙන් පහළ සහ ඉහළ යන දෙයාකාරයෙන්ම අඛණ්ඩ ව්‍යාපාර වර්ධනයක් සලසා ගැනීම අපගේ බලාපොරොත්තුවයි. නව බිම් සේවා සහය උපකරණ මත සිදු කෙරෙන ප්‍රාග්ධන ආයෝජනයත්, ගුවන්තොටුපළ සේවා කාර්ය මණ්ඩල වෙත ප්‍රවීණත්ව පුහුණුව ලබා දීමත්, අදාළ ක්‍රියාවලි ප්‍රති නිර්මිතකරණයත් ඉදිරියේදී ප්‍රමුඛ අවධානය යොමු කෙරෙන කටයුතු වනු ඇත.

අපගේ ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් ව්‍යපාරයේ ඉදිරි පෙළගැස්ම ඉහළ ධාරිතාවයක් සහිත ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රමාණයක් සහිතව තව දුරටත් වැඩි වර්ධනය වෙනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරේ. මෙම ඉහළ යාම කෙරෙහි ඉවහල් වන සාධක අතර සේවාදායකයා වෙත ඉතිරි කිරීම් සලසා දෙන්නාහා ම මෙහෙයවනු ලබන භාණ්ඩ ධාරිතාවය ඉහළ යාමක් ඇති කරන භාණ්ඩ භාරදීම මත අය කෙරෙන ඉහිල් තොග ගාස්තුව ඉවත් කිරීම, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ගුදම් හරහා ප්‍රධාන නියෝජිතවරුන්ට සේවා සැපයීම සහ අනාගත කාර්මාන්ත වර්ධන යනාදිය වේ. තවද, දැනට පවත්නා ගුවන් භාණ්ඩ පර්යන්ත උපරිම ධාරිතාවයට ලඟාවී ඇති තත්ත්වයත් සමඟ ගුදම් ධාරිතාව හා සේවා කාර්යක්ෂමතාව ඉහළ යන පරිදි වර්ග මීටර 11,000 ක නව ගොඩනැගිල්ලක් සඳහා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් භාණ්ඩ අංශය සීමාසහිත ගුවන්තොටුපළ හා ගුවන් සේවා අධිකාරිය සමඟ දැනට සාකච්ජා කරමින් පවතී.

කාර්ය ඵලය

ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා ප්‍රවාහන සංගමය සහ බිම් මෙහෙයුම් සභාව යන අන්තර් ජාතික ගුවන් සේවා ආයතන වල නියාමන ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව කටයුතු කිරීමට හැකිවීම මෙන්ම 2016 දෙසැම්බර් මාසයේදී ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා ප්‍රවාහන සංගමය විසින් මෙහෙයවන ලද බිම් මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා වන නිරාපද විගණනය සහ එකී ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා ප්‍රවාහන සංගමය විසින් මෙහෙයවන ලද නිරාපද විගණන සහතිකකරණය තුළින් ප්‍රශංසාව දිනා ගැනීමද සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණය ආඩම්බර වෙයි.

ගුවන්තොටුපළ හා බිම් සේවා අංශය තම සේවා විශිෂ්ටත්වය සලසා ගනු පිණිස තවදුරටත් අග්‍රගණ්‍ය මට්ටමක් කරා තම කටයුතු රැගෙන යාමට සැදී පැහැදී සිටින සාඩම්බර සේවා කණ්ඩායමකි.

ශ්‍රීලංකන් කේටරින්
කාර්ය සාධනය

ගුවන් සමාගමට පූර්ණ හිමිකාරීත්වය සහිත ඊට අනුබද්ධ ආයතනයක් වන හා බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේදී ගුවන්යානාස්ථ ආහාර පාන සපයන එකම සපයන්නාද වන ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ස්වකීය කාර්ය සාධනයෙහි සැලකිය යුතු වර්ධනයක් විද්‍යාමාන කළේය. සමාගමේ අදායම් වර්ධනය කෙරෙහි බලපෑ ප්‍රධාන හේතුව වුයේ, යානාස්ථ ආහාර පාන සැපයීමේ කාර්යයට අදාළව සපයනු ලබන ආහාර පාන වර්ගවග විශාල සංඛ්‍යාත්මක ඉහළ යාමයි. වසර සඳහා යානාස්ථ ආහාර පාන සැපයුම මුළු වශයෙන් මිලියන 6.27 ක් (2015/16 රුපියල් මිලියන 5.90 ක්) ලෙස ගණනය විය.

ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම තවත් එක් සාර්ථක වසරක් වාර්තා කරමින් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ සැබෑ මූල්‍ය තත්ත්වය කෙරෙහි අතිශය සැලකිය යුතු අයුරින් දායකත්වයක් සැපයීය. මෙම සමාගමෙහි පසුගිය වසර 10 මුළුල්ලේ කාර්ය සාධනය හා ලාභදායකත්වය එහි ශක්තිය සහ මතු අපේක්ෂිත විභව හැකියාව පිළිබඳව පැහැදිලි සනිටුහනක් ලබා දෙයි. අහිතකර වාතාවරණයක් යටතේ වුවද, ස්වකීය කොටස් හිමියන් වෙත ආකර්ෂණීය ප්‍රතිලාභයක් සලසා දිමට ඊට ඇති හැකියාව සමාගම ඔප්පු කර පෙන්වා තිබේ.

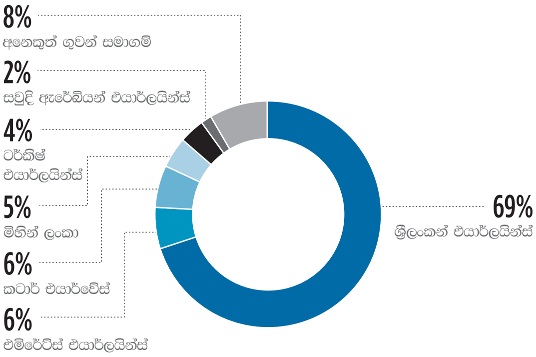
බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළෙහි හා මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළෙහි පිහිටි ගුවන්තොටුපළ අවන්හල් හෙවත් මාර්ගස්ථ ගුවන් මගී විවේක ශාලා සමාගම විසින් කළමනාකරණය කර පවත්වාගෙන යනු ලබයි.

ආදායම

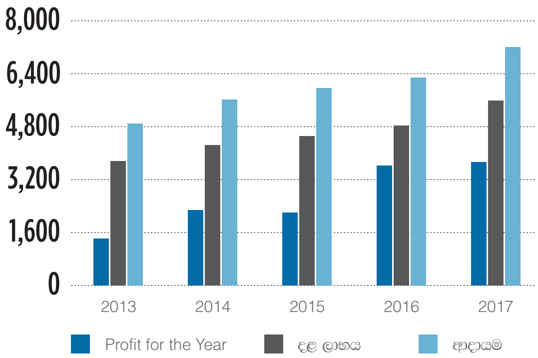
සමාලෝචිත වසර තුළ ප්‍රධාන වශයෙන් යනාස්ථ ආහාර පාන සැපයීම් සේවා මඟින් හා බණ්ඩාරණායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ කටයුතු මඟින් සැලසුනු දායකත්වයද සහිතව සමාගමේ ආදායම රුපියල් බිලියන 7.22 ක් දක්වා 15% ක්වූ ප්‍රමාණයකින් ඉහළ ගියේය. (2015/16 – රුපියල් බිලියන 6.28) යානාස්ථ ආහාර පාන සැපයුමෙහි මුළු දායකත්වය සමාගමේ පිරිවැටුමෙන් දළ වශයෙන් 77% ක් වශයෙන් ගණනය විය. ගුවන්යානාස්ථ ආහාර පාන සැපයුම තුළින් උත්පාදනයවූ වාර්තා කෙරුණු ආදායම වන රුපියල් බිලියන 5.53 ක්වූ (2015/16 – රුපියල් බිලියන 4.97 ක්වූ) ප්‍රමාණ ඉකුත් වසර හා සංසන්දනාත්මකව 11% ක වර්ධනයක් අත්කර ගත්තේය. ගුවන්යානාස්ථ මුළුතැන් ගෙයින් ජනනය වූ ආදායමෙහි වර්ධනයට ප්‍රධාන හේතුව වූයේ, සමාලෝචිත වසර තුළ සේවා පිරිනමන ලද ආහාර පාන සංඛ්‍යාව ඉහළ යාමයි. 2016/17 වසර තුළ එලෙස සේවා පිරිනමන ලද ආහර පාන සංඛ්‍යාව රුපියල් මිලියන 6.27 ක් (2015/16 – රුපියල් මිලියන 5.90 ක්වූ) අතර ඉකුත් වර්ෂය එල්ලේ එය 6% කට ආසන්න ප්‍රමාණයක වැඩිවීමකි. වසර තුළ මුළු ආහාර නිෂ්පාදනයෙන් 70% කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් (2015/16 – 70%) මිලදී ගත් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම මෙහිලා ප්‍රධාන ගනුදෙනුකරුවා බවට පත් වූයේය. වසර තුළ ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගම මිළදි ගන්නා ලද ආහාර පාන සංඛ්‍යාව තුළ 2015/16 මූල්‍ය වර්ෂය හා සසඳන කළ 6% ක වැඩිවීමක් විද්‍යාමාන වූයේය. වසර තුළ උපයන ලද මුළු ආදායම විෂයයෙහි ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම 48% ක්වූ දායකත්වයක් (2015/16 – 56%) සලසා දුන්නේය.

තවද, සමාලෝචිත වසර තුළ සමාගම තොම්සන් එයාර්වේස්, කේ. එල්. එම්. රෝයල් ඩච් එයාර් ලයින්ස්, හිමාලයා එයාර් ලයින්ස්, රෝයල් ජෙට් සහ එතිහාඩ් එයාර්වේස් යන නව ගුවන් සමාගම් පහක් වෙත ආහාර පාන සපයා දීමෙහි නිරත විය.

ආහාරපාන සංයුතිය - 2016/17 %



ආදායම් එල්ලේ ලාභදායකත්වය රු. මිලියන



බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ තුළ පිහිටි ගුවන්තොටුපළ අවන්හල වෙතින් සමාගමේ මුළු ආදායමට සැපයුනු දායකත්වය 15% ක් (2015/16 – 14%) වූ ප්‍රමාණයක් වූයේය. ගුවන්තොටුපළ අවන්හලෙන් උත්පාදිත පිරිවැටුම 27% ක්වූ ප්‍රමාණයෙන් රුපියල් මිලියන 1,104 ක් (2015/16 – රුපියල් මිලියන 868ක්) දක්වා සැලකිය යුතු අයුරින් වර්ධනය වූයේය.

මෙහෙයුම් වියදම්

2016/17 වසර සඳහා මුළු මෙහෙයුම් වියදම රුපියල් බිලියන 2.59 ක් වූයේය. ඉකුත් වසර හා සසඳන කළ එය 7% කට ආසන්න ප්‍රමාණයක ඉහළ යාමකි. (2015/16 රුපියල් බිලියන 2.42)

ලාභදායකත්වය

සමාගමෙහි බදු පසු ශුද්ධ ලාභය රුපියල් බිලියන 3.73 ක් (2015/16 – රුපියල් බිලියන 3.64ක්) වූ අතර ඉකුත් වසර හා සසඳන කළ එය 3% කට ආසන්න ප්‍රමාණයේ වැඩිවීමක් වූයේය. වර්ෂය සඳහා වාර්තා වූ විනිමය ඉපැයුම් ප්‍රමාණය රුපියල් බිලියන 0.83 ක් (2015/16 – රුපියල් බිලියන 1.39ක්) වූයේය. ඒ අනුව, වර්ෂය සඳහා ඉපැයූ ශුද්ධ ලාභය (විනිමය ඉපැයුම් හැර) රුපියල් බිලියන 2.91 ක් (2015/16 – රුපියල් බිලියන 2.24 ක්) වූ අතර එම ප්‍රමාණය ඉකුත් වසර හා සසඳන කළ දළ වශයෙන් 29% ක් වූ ඉහළ යාමක් වූයේය.

වැඩි දියුණු කිරීම්

ආසියානු කලාපය තුළ පවත්නා ගුවන් ප්‍රවාහනය හා බැඳී සීඝ්‍ර ව්‍යාප්තිය මඟින් ජනනය වන වර්ධන හැකියාවෙන් ප්‍රයෝජන ගැනීමේ අරමුණින් යුතුව ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම ස්වකීය ධාරිතාව නංවා ගැනීමේ ක්‍රියාවලියක නිරතව සිටියි. සමාලෝචිත වසර තුළ ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම ස්වකීය සේවාදායක ගුවන් සමාගම් සඳහා යානාස්ථ පහසුකම් පුළුල් කිරීම පිණිස දළ වශයෙන් රුපියල් මිලියන 20 ක මුදලක් ආයෝජනය කර තිබේ. දැනට, ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම දෛනිකව සාමාන්‍ය වශයෙන් ආහාර වර්ග 17,000 ක් පමණ නිපදවන අතර තමන් සතුව වර්තමානයේ පවත්නා පහසුකම් සම්පූර්ණයෙන් ප්‍රයෝජනයට ගැනීම මඟින් දිනකට ආහාර වර්ග 25,000 ක් නිපදවීමේ ධාරිතාව ඊට හිමිව තිබේ. සේවා පුළුල් ලෙස ව්‍යාප්ත වනවාත් සමඟ ඉදිරි වර්ෂවලදී තම ධාරිතා හැකියාව මුළුමුනින් උපයෝජනය කිරීමට සමාගම අපේක්ෂා කරයි.

ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම තම ගිණුම්කරණ කටයුතු, මූල්‍ය වාර්තාකරණ කටයුතු හා අභ්‍යන්තර පාලන විධි ආශ්‍රිත කටයුතු වැඩි දියුණු කිරීම පිණිස 2017 ජනවාරි මාසයේදී ඔරැකල් EBS මූල්‍ය පද්ධතිය සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කළේය. එය සමාගම විසින් දිනා ගන්නා ලද ඉතා සුවිශේෂී සන්ධිස්ථානයක් වූයේය. මෙම නව පද්ධතිය මඟින් පිරිවැය පාලනයෙහිලා සැලකිය යුතු ප්‍රතිඵලයක් සලසා ගත හැකි වෙතැයි අපේකෂා කෙරේ.

වසර තුළ හිමාලයා එයාර් ලයින්ස්, කේ.එල්.එම්. සහ තොම්සන් එයාර්වේස් යන තවත් ගුවන් සමාගම් තුනක් තම සේවාදායක පදනමට එකතුකර ගනිමින් තම කටයුතු වඩාත් දියුණු කර ගත්තේය. බණ්ඩාරණායක ගුවන්තොටුපළ වෙත මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා පැමිණෙන අභිනව ගුවන් සමාගම් ඔස්සේ මෙන්ම දැනට පවතින ගුවන් සමාගම්වලට අයත් ගුවන්යානා ක්‍රියාත්මක වීමේ කාලාන්තරය ඉහළ නංවා ගැනීම මඟින් යන දෙයාකාරයෙන්ම යානාස්ථ ආහාර පාන සඳහා වන ඉල්ලුම තවදුරටත් වර්ධනය කර ගැනීමට සමාගම බලාපොරොත්තු වෙයි. දැනට, සිල්ක් එයාර්, සිංගප්පූර් එයාර් ලයින්ස් සහ එයාර් චයිනා යන ගුවන් සමාගම් තුන සමඟ ඊළඟ වසර තුළ බණ්ඩාරණායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ හරහා ආහාර පාන සැපයුම් සේවා ක්‍රියාවට නැංවීම පිණිස ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම සමඟ සාකච්ඡා පවත්වමින් සිටී.

කාර්ය ඵලය

ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම ස්වකීය ඉතිහාසය පුරාම බොහෝ මහාර්ඝ සම්මාන තිළිණ දිනා ගනිමින් විශිෂ්ටත්වයට පත්ව ඇති ආයතනයකි. සමාලෝචිත වසර තුළ ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම වෙත මැලේසියාවේ මැලේසියා එයාර් ලයින්ස් බෙහාර්ඩ් ගුවන් සමාගම විසින් 2016 වසර තුළ නියමිත කාල කාර්ය සාධනය සඳහා වූ විශිෂ්ටත්ව සම්මානය ප්‍රදානය කරන ලද අතර එයද, අප ව්‍යපාර ඉතිහාසයේ තවත් එක් වැදගත් හා සුවිශේෂී සිදුවීමක් බවට පත් වූයේය.

ඉදිරි සංවර්ධන කටයුතු

බණ්ඩාරණායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළෙහි පිහිටි ගුවන්තොටුපළ අවන්හල නවීකරණය කොට වැඩිවෙමින් පවත්නා ඉල්ලුම අනුව කටයුතු කිරීම පිණිස දළ වශයෙන් රුපියල් මිලියන 75 ක් පමණ වු වියදමක් දරමින් ඒ සඳහා වූ සැලසුම් ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම විසින් පිළියෙල කරනු ලැබ ඇත. ගුවන්තොටුපළ තුළ සෞඛ්‍ය ආරක්ෂක හා ආහාර සුරක්ෂිතතා ප්‍රමිත තව දුරටත් වැඩිදියුණු කිරීමෙහි පාරිශ්‍රමික සමාගම දැනට නියැලී සිටියි. වත්මන් තත්ත්වයන් යටතේ ආරක්ෂාව යන කාරණයට අද ගුවන් සේවා කර්මාන්තය තුළ ප්‍රධාන අවධානයක් ඇතිවී තිබේ. මෙම සැක සංකා ආමන්ත්‍රණය කරනු පිණිසත්, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ආරක්ෂණය පිළිබඳ ප්‍රමිතීන් සපුරාලීම පිණිසත් ශ්‍රීලංකන් සමාගම තුළ සුරක්ෂිතභාවය ඉහළ නැංවීම සඳහා වූ ව්‍යාපෘතියක් දළ වශයෙන් රුපියල් මිලියන 150 ක් පමණ වූ මුදලක්ද සමාගම විසින් ආයෝජනය කරනු ලැබ තිබේ. ගුවන් සේවා කර්මාන්තය ආශ්‍රිත ආහාර පාන සැපයුම් කාර්ය හා බැඳි ආරක්ෂක නියමයන් පිළිබඳ ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් සමඟ සම මට්ටමෙන් කටයුතු කිරීමට මෙමඟින් ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමට හැකිවනු ඇත. මතු අපේක්ෂිත තවත් එක් කර්තව්‍යයක් වනු ඇත්තේ අප සමාගමෙහි සේවයේ යොදවා සිටින පරිබාහිර කාර්ය මණ්ඩල ප්‍රයෝජනය පිණිස පුහුණු හා සුභසාධන ගොඩනැගිල්ලක් ඉදි කිරීමයි. මෙම ව්‍යාපෘතියට රුපියල් මිලියන 41 ක මුදලක් වැයවනු ඇතැයි ඇස්තමේන්තු කර තිබේ. මෙම කාර්යය නිම වීමෙන් පසු ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම තුළ සේවය කරන කාර්ය මණ්ඩලවලත්, පරිබාහිර කාර්ය මණ්ඩල වලත් ජීවන තත්ත්වය, සේවා ආයු සමබරතාව සහ රැකියා තෘප්තිය වැඩිවනු ඇත. මෙම පහසුකම හරහා පුහුණු කටයුතු සඳහා විභව නිෂ්පාදන සේවක සේවිකාවන් අනාගතයේදී ආකර්ෂණය කරගැනීම තුළින් මෙම ව්‍යාපෘතිය ලාභ උපදවන මධ්‍යස්ථානයක් බවට ද පත්වනු ඇත.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් භාණ්ඩ

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ මුළු ගුවන් ප්‍රවාහන ආදායමෙහි 10% ක ප්‍රමාණයක් සඳහා වග කියමින් 2016/17 මූල්‍ය වසර තුළ ශ්‍රීලංකන් ගුවන් භාණ්ඩ අංශය විසින් ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 81.5 ක්වූ ආදායම් දායකත්වයක් සලසා ගත්තේය. මෙය සැලකිය යුතු කාර්ය ඵලයක් වූයේ, ඓතිහාසික වශයෙන් ප්‍රමුඛ වූ ගුවන් භාණ්ඩ කේන්ද්‍රස්ථාන වන පැරීසිය, ප්‍රැන්කෆර්ට් සහ රෝමය යන ගමනාන්ත මත ගුවන් මාර්ග ධාරිතාවය අහිමිවීම මධ්‍යයේ වුවද අත් කරගන්නා ලද ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් සලකා බලන කළය. මුදල් වර්ෂය වෙනුවෙන් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම එසවූ ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රමාණය මෙට්‍රික් ටොන් 116,221 ක් වශයෙන් වාර්තා වූ අතර 2015/16 මූල්‍ය වර්ෂය එල්ලේ එම ප්‍රමාණය 8.6% ක ඉහළ යාමක් වූයේය. ප්‍රධාන ශ්‍රීලංකන් ගුවන් භාණ්ඩ වෙළඳපළ කීපයක දැකිය හැකිවූ ගෝලීය අධි ධාරිතාවය මධ්‍යයේ වුවද, උපායමාර්ගික ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන මූලාරම්භ හරහා සිදුවූ මෙම කර්තව්‍යය සුවිශේෂී කටයුත්තක් වූයේය.

මූල්‍ය වර්ෂය තුළ අත්කර ගන්නා ලද ආදායමෙන් 26% ක් ලෙස ගණනය වූ කොළඹ මූලික කරගත් සේවා ස්ථානය කලාපය තුළ පැවති ඉහළ තරඟකාරීත්වයට ද මුහුණ දෙමින් තම ගුවන් භාණ්ඩ ධාරිතාව තුළ 3% ක වර්ධනයක් වාර්තා කළේය. ගුවන් භාණඩ ආදායමෙහි 25% ක්වූ ප්‍රමාණයක් සඳහා චීනය වෙත ප්‍රවාහනය කරන ලද ගුවන් භාණ්ඩ වගකියන ලද අතර මෙහෙයවු ගුවන් භාණ්ඩ පරිමාවෙහි ද 28% ක්වූ වර්ධනයක් අත්කර ගැනීමට එමඟින් සමත් වූයේය. වෙනත් ඉන්දියානු උප මහද්වීපික ගමනාන්ත සහ අනෙකුත් ඈත පෙරදිග, යුරෝපීය සහ මැද පෙරදිග ගමනාන්ත කරා සිදුවූ ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයෙන් අත්කරගන්නා ලද ආදායම පිළිවෙළින් 24% ක්, 9% ක්, 8% ක් සහ 5% ක් වූයේය.

මේ දක්වා උපදවන ලද වැඩිම ටොන් ප්‍රමාණය වූ මෙට්‍රික් ටොන් 242,000 ක්වූ ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් අත්කර ගනිමින් මුල්‍ය වර්ෂය පුරා 99.95% ක මෙහෙයුම් විශ්වසනීයත්වයක් පවත්වාගෙන යාමට ශ්‍රීලංකන් ගුවන් භාණ්ඩ අංශයට හැකි වූයේය. ගුවන් භාණ්ඩ වෙතින් ජනනය වූ මුළු ආදායම් දායකත්වය ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 29 ක් වශයෙන් ගණනය විය. ගුවන් භාණ්ඩ කර්මාන්තය ඩිජිටල්කරණය හා හැඩගැසීමේ කාර්යය මඟින් කාර්යක්ෂමතාව නංවා ගැනීමේ අවශ්‍යතාවය අනුව ක්‍රියාකරමින් ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් කටයුතු විද්‍යුත් e-AWB සංචලන ක්‍රමවේදය කරා මාරු විය. මෙමඟින් කොළඹ වෙළඳපළ තුළ 70% ක වෙළඳ ප්‍රවේශයක් අත්කර ගත හැකි විය.

සමාලෝචිත වසර තුළ යුරෝපීය ගුවන් මාර්ග අත්හිටුවීම හේතුවෙන් හටගත් අලාභයේ බලපෑම වළකාලීමට ශ්‍රීලංකන් ගුවන් භාණ්ඩ අංශයට නොහැකි විය. එසේ වුවද ගුවන්යානා සේවක පිරිස්/නඩත්තු/රක්ෂණ යන ක්‍රියාකාරී පදනම මත තෘතීය පාර්ශ්ව ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන මෙහෙයුම් ඔස්සේ කලාපීය අංශ තුළ සිදු කෙරෙන කුලී යානා මෙහෙයුම්ද ඇතුළත් පවත්නා ගුවන් මාර්ග ජාල පද්ධතිය හරහා ධාරිතා බාධක සමනය කර ගැනීමද සහිතව ආදායම් සලසා ගැනීමේ විභව හැකියාව උපරිම වශයෙන් පවත්වා ගැනීමට මෙම අංශයට හැකි විය. අඩු ගුවන් භාණ්ඩ සාධකයක් සහිත මැද පෙරදිග අංශ ඔස්සේ ඉන්දියානු උප මහද්වීපික අංශයේ ඉහළ ඉල්ලුම කරා අවතීර්ණ වෙමින් විකුණුම් අත්කරගැනීම උදෙසා ප්‍රධාන වශයෙන් මෙහෙයුම් කටයුතු සිය අවධානය යොමු කළේය. මීට අමතර වශයෙන්, ප්‍රධාන ඉන්දියානු උප මහද්වීපික ගමනාන්ත වන බැංගලෝර්, මුම්බායි හා ඩැකා වෙතින් පවත්නා ඉහළ ඉල්ලුම මඟින් කලාපය තුළ ශ්‍රීලංකන් ගුවන්යානා ජාල මත පැවති අධික ඉල්ලුම හේතුවෙන් කාර්ය බහුල කාල සමයක් තුළ මාලේ නගරය වෙතද ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් සැලසුම් කර ක්‍රියාත්මක කරන ලදි. චීනය හා හොංකොං වැනි ප්‍රධාන ඉහළ ඉල්ලුමක් ඇති අංශ වෙත අතිරේක ධාරිතා මෙහෙයවීම පහසු කරලීමෙහිලා හවුල්කාර ගුවන් සමාගම සමඟ විශේෂ අනුප්‍රමාණික ගිවිසුම් වලට එළඹීමේ ක්‍රියා පිළිවෙත ප්‍රමුඛ කාර්ය භාරයක් නොකඩවා ඉටු කලේය. එමඟින් එක් එක් සේවාදායකයා වෙනුවෙන් වූ සමස්ත ගුවන් භාණ්ඩ ජාල සේවයේ ප්‍රවේශයද ඉහළ නැංවිණි.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් භාණ්ඩ අංශය චීනය හා යුරෝපය වෙතින් ඇතිවූ විද්‍යුත් වානිජ්‍යයේ සැලකිය යුතු අඩු ප්‍රවාහය මත වාසි සලසා ගැනීමට සමත් වූ අතර එමඟින් අත්කර ගත් තැපැල් කාර්යාල තැපැල් ආදායමෙහි දායකත්වය ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 1.4 ක් වශයෙන් ගණනය විය. තවද, ඉදිරි මූල්‍ය වර්ෂය තුළ මෙම අංශයෙහි වර්ධනය අරබයා ප්‍රධාන මූලාරම්භ කීපයක් දියත් කිරීමට ද කටයුතු සිදුවෙමින් පවතී.

ගුවන් භාණ්ඩ ඉල්ලුමට සරිලන පරිදි ගුවන් මාර්ග ජාල සේවය හරහා අපගේ ධාරිතාව වෙන්කර ගැනීම ගුවන් භාණ්ඩ සමාගම වෙත එල්ල වූ අභියෝගයක් වශයෙන් අඛණ්ඩව පැවතියේය. එසේ වුවද, ඉදිරි මූල්‍ය වර්ෂය තුළ ගුවන් සමාගමෙහි ආදායම් දායකත්වය ඉහළ නංවා ගැනීමේ කාර්යය ඉලක්ක කෙරුණු ප්‍රමුඛ උපායමාර්ගික මූලාරම්භ වල අනුබල ඔස්සේ නුදුරු අනාගතය තුළ දැකිය හැකි ගුවන් භාණ්ඩ කර්මාන්තය ආශ්‍රිතව හටගන්නා වූ ඉහළ යමින් පවත්නා ඉල්ලුම තුළින් වාසි සලසා ගනිමින් එල්ල වන්නා වූ අභියෝග ඉදිරියේ නැගී සිටීමට අප කණ්ඩායම සැදී පැහැදී සිටී.

ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනේරු කටයුතු අංශය

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ඉංජිනේරු හා නඩත්තු කටයුතු අංශය වන ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනියරින් නැමැති අංශය, ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගම සහ තෘතීය පාර්ශ්ව සේවාදායකයන් යන දෙපාර්ශ්වයම රේඛීය හා මූල නඩත්තු සේවා සපයන ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා අධිකාරිය හා යුරෝපීය ගුවන් සේවා ආරක්ෂක නියෝජිතායතනය වෙතින් නිකුත් කරනු ලබන EASA 145 දරන අනුමැතිය සහිත ගුවන්යානා නඩත්තු කිරීමේ සංවිධානය ආයතනයක් වේ. ඉන්දියාව, පකිස්ථානය, කටාර්, එක්සත් අරාබි එමිරේට් සහ ඉතා මෑතකදී චීන මහජන සමූහාණ්ඩුව යන රාජ්‍යයන් ඇතුළු ජාතික ගුවන් සේවා අධිකාරී ආයතන ගණනාවක් විසින් ප්‍රදානය කරනු ලැබ ඇති අනුමත කිරීම් ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනේරු කටයුතු අංශය ලබාගෙන ඇත. තමන් සතු කටුනායක පිහිටි ප්‍රධාන මූල මධ්‍යස්ථානය හැරුණු විට ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනේරු කටයුතු අංශය මාලදිවයිනෙහි, ඉන්දියාවේ චෙන්නායිහි පරිවාරක රේඛීය මධ්‍යස්ථාන දෙකක් ක්‍රියාත්මක කරයි.

සමාලෝචිත වසර තුළ, කලාපීය ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධ ගුවන් සමාගම් නව උපායමාර්ගික අවධානය අනුව කටයුතු කරමින් සමාගමේ ගුවන්යානා ඇණියට නව එයාර් බස් A320neo වර්ගයේ යානා දෙකක් සේවා කටයුතු සඳහා යොදවන ලදි. පාකිස්ථාන් ඉන්ටර්නැෂනල් එයාර් ලයින්ස් නමැති පකිස්ථානු ගුවන් සමාගම සමඟ වාසි සහගත ජීවී බදුකර ගිවිසුමක් සාර්ථක ලෙස නිම කරන ලද අතර ලාහෝර් සහ ඉස්ලාම්බාද් යන නගරද්වයෙහිදීම එයාර් බස් A330-300 වර්ගයේ ගුවන් යානය සඳහා ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනේරු කටයුතු අංශයේ සේවක පිරිස් පූර්ණ පරිශ්‍රගත නඩත්තු සහය සලසා දීමෙහි ද නිරත වුයේය. එහි ඉංජිනේරුවන් වෙත ගුවන්යානා වර්ගයට අදාළ පුහුණුව ලබා දීම සාර්ථක ලෙස සම්පූර්ණ කිරීමෙන් අනතුරුව ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනියරින් අංශය සාමාලෝචිත වසර තුළ කොළඹ හා මාලේ යන නගර වලදී බෝයිං 731 වර්ගයේ ගුවන්යානයෙහි රේඛීය සහතිකකරණය ආරම්භ කළේය. බංගලාදේශයේ ඩකා නුවරදීත්, මාලදිවයිනේ ගාන් දූපතේදීත් නව රේඛීය මධ්‍යස්ථාන ස්ථාපිත කිරීම සඳහා වු සැලසුම් සැකසෙමින් පවතී.

ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනේරු කටයුතු අංශය තෘතීය පාර්ශ්ව වෙත නඩත්තු සේවා සැපයීමෙහි නියැලෙයි. එසේ වුවද, එම කර්තව්‍ය ගුවන්යානා ගාල් කර තැබීමේ ස්ථාන ඉඩ පහසුකම් සීමා සහිත වීම ඊට අවාසනාවන්ත ලෙස බාධා ඇති කර තිබේ. අඩු පිරිවැය ප්‍රවාහකයෙකු වූ ඉන්ඩිගෝ නමැති ඉන්දියානු ගුවන් සමාගම සඳහා 2016 වසර තුළ ඔවුන්ගේ ගුවන්යානා හා සම්බන්ධ ‘C චෙක්’ පිරික්සුම් 40 කට අධික ප්‍රමාණයක් ඉටුකර දී ඇති අතර එම ප්‍රමාණය 100% ඉහළ නැංවීමක් සඳහා ඔවුන් විසින් කරන ලද ඉල්ලීමක් ඊට අවශ්‍ය පටු විවර ස්ථාන වෙන්කර ගැනීමේ අපහසුතාව මත ඉටු කළ නොහැකි වුයේය. ජෙට් එයාර්වේස්, ෆ්ලයිනාස් සහ එයාර් බ්ලූ යනාදී ගුවන් සමාගම් විසින් කරන ලද ඒ හා සමාන ඉල්ලීම්ද ධාරිතා ඉඩකඩ සීමා හේතුවෙන් ප්‍රතික්ෂේප කිරීමට සිදුවිය. කෙසේ වුවද, පවතින ඉල්ලුම මඟින් ප්‍රයෝජන ලබා ගැනීම සඳහාත්, ලැබී ඇති අවස්ථාවෙන් ප්‍රයෝජන අත්කර ගැනීම සඳහාත් ‘බේ’ ඉඩකඩ පහසුකම් තුනක් සහිත නව අති සුපිරි තත්ත්වයේ ගුවන්යානා ගාල් කිරීමේ ස්ථානයක් කටුනායකදී ඉදිකිරීමට අවශ්‍ය අනුමැතිය දැනට අපේක්ෂා කරනු ලැබ තිබේ.

ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනේරු කටයුතු අංශය කර්මාන්ත ප්‍රවණතා තුළ ඉදිරියේ සිටිමින් විශිෂ්ටතම කාර්ය චර්යා හා අනුගතව කටයුතු කරයි. ඒ අනුව, අඛණ්ඩව වැඩි දියුණු කිරීම් අත්කර ගනු පිණිස නඩත්තු, සංවිධාන ව්‍යුහය හා කළමනාකරණ ව්‍යුහය යන දෙයාකාර කර්තව්‍යයන් තුළ අවශ්‍ය පරිදි වෙනස්කම් සිදුකිරීමෙහිලා අංශය නියැලී සිටියි.

මෙනයින්, මෙම ඒකකය, සමාන්තර නඩත්තු පිරික්සුම් ඉටු කිරීම පිණිස වු විශේෂිත නිෂ්පාදන පේළි සහිත නඩත්තු, අලුත්වැඩියා හා පිරිවැඩියා ආකෘතියක් වෙත සංක්‍රමණය වීමේ ක්‍රියාවලියක දැන් නිරතවී සිටී. ඒ අනුව, අදාළ මූල නඩත්තු කර්තව්‍යයෙහිලා දැනට ‘A චෙක්’ පිරික්සුම් පෙළක්ද, ‘C චෙක්’ පිරික්සුම් පෙළත්‍රයක්ද සමන්විත වන අතර 4C/6Y පරාසයක් දක්වා පිරික්සුම් කටයුතු ඉටුකිරීමට ඒවාට පිළිවන. ඒ හා සමානව, එක් සේවක කණ්ඩායමක් තෘතීය පාර්ශ්ව සඳහා වූ පිරික්සුම්වලට කැපවී සිටින අතරතුරම වෙන් වෙන් නිෂ්පාදන පේළි පහක් ලෙස ක්‍රියාකරන කණ්ඩායම් සහිතව රේඛිය නඩත්තු කාර්යය ප්‍රතිව්‍යුහගත කෙරෙමින් පවතී. දැනට පවත්නා විශේෂ ප්‍රගුණතාව උපරිම වශයෙන් යොදා ගැනීමේ අරමුණ ඇතිව කළමනාකරණ ව්‍යුහය ද ප්‍රතිශෝධනය කරනු ලැබ තිබේ.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය

2014 දෙසැම්බර් මාසයේදී ආරම්භ කරන ලද ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය වෙනත් ආයතන හා පුද්ගලයන් වෙත පුහුණුව සලසා දෙන අතරම ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමෙහි පුහුණු අවශ්‍යතා ඉටු කරයි. අන්තර් ජාතික ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය හා ශ්‍රීලංකන් කාර්මික පුහුණුව යන පුහුණු අංශ දෙකක් ඊට අයත්ය. මෙම විද්‍යායතනය ආරම්භ කර ගතව ඇති කෙටි කාල පරිච්ඡේදය සලකා බලන කළ, මෙම ආයතනය ස්වකීය ආදර්ශමත් සිවිල් ගුවන් පුහුණුව ආශ්‍රිත අත්දැකීම් මත ගොඩනැගෙමින් ඉතා ප්‍රශංසනීය කාර්ය සාධනයක් අත් කරගෙන ඇතැයි කිව හැකිය.

මෙම විද්‍යායතන මඟින් සලසා දෙන දායකත්වය ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට පමණක් සීමා වුවක් නොවේ. එය ස්වකීය සනිටුහන ආසියා ශාන්තිකර කලාපය පුරා ගමන් හා සංචාරක කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රය තුළද ප්‍රබල ලෙස තබා ඇත.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනයේ පුහුණු කාර්යාවලිය ගුවන් ප්‍රවාහන කර්මාන්තය ආශ්‍රිත බොහෝ විවිධ හා විශේෂිත වූ ක්ෂේත්‍රයනට අදාළ වැඩසටහන් වලින් සමන්විත වෙයි. මෙම ක්ෂේත්‍ර මණ්ඩප හතක් යටතේ වර්ගීකරණය කරනු ලැබ ඇත.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය විසින් දිනා ඇති කීර්තිමත් හරසර අතර ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ ද, යුරෝපීය ගුවන් සේවා ආරක්ෂණ නියෝජිතායතනයේ ද, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංගමයේ 'ට්‍රාන්ස්එයාර් ප්ලස්' වැඩසටහනේද සහතිකකරණය වේ. ජාත්‍යන්තර වශයෙන් එබඳු පිළිගැනීමක් ලද ගුවන් සේවා පුහුණු ආයතන ඇත්තේ කීපයක් පමණි. මෙම විද්‍යායතනය ශ්‍රී ලංකාව, නේපාලය, පකිස්ථානය සහ මාලදිවයින යන රාජ්‍යයන්ට අයත් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරී ආයතන විසින් ද අනුමත කරනු ලැබ ඇත.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය විධිමත් නොවන අධ්‍යයනය හා පුහුණුව අරබයා ඉගැන්වීම් සේවා සම්බන්ධයෙන් ISO 29990:2010 සහතිකකරණය ලබා ඇති ලොව පුරා පිහිටි දුසිමක් වූ පුහුණු ආයතන අතර පවත්නා හා ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම එබඳු පුහුණු ආයතනය ද වන්නේය. මෙම විද්‍යායතනය, ශ්‍රී ලංකාව තුළ ජාත්‍යන්තරව පිළිගත් ඉහළ ඉල්ලුමක් සහිත ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය ආශ්‍රිත පාඨමාලා පැවැත්වීම පිණිස එකම අධිකාරී බලය සතු කලාපීය පුහුණු හවුල්කරුවන් 25 කින් සමන්විත සුපිරි කණ්ඩායමකට අයත් ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ වරලත් තත්ත්වය සහිත පුහුණු ආයතන වලින් එකක් බවට පත්වී තිබේ. මෙම විද්‍යායතනය ඉදිරි නුදුරු දිනයකදී ලඟා වන තවත් සංධිස්ථානයක් වනු ඇත්තේ, ගුවන්යානා නඩත්තුව පිළිබඳ විද්‍යාවේදී උපාධිය පිරිනැමීම පිණිස ඉහළ ශ්‍රේණිගත කිරීමක් සහිත එක්සත් රාජධානියේ හා ඕස්ට්‍රේලියාවේ පිහිටි විශ්ව විද්‍යාල සමඟ අනුබද්ධ වීමයි. මේ පිළිබඳ වැඩිදුර සාකච්ඡා දැනට සිදුවෙමින් පවතී.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය විසින් බිහිකරන ලද තවත් එක් නවෝත්පාදනයක් වනුයේ, එයාර් බස් සමාගම විසින් පවත්වනු ලබන ඔවුන් විසින් හඳුන්වා දෙන ලද පුහුණු මෙවලමක් වන ගුවන්යානා නඩත්තු වර්ගයට අයත් ටයිප් පාඨමාලාවක් වන එයාර් බස් ප්‍රවීණතා පුහුණුකරු විෂය විද්‍යායතනයේ පුහුණු කාර්යයෙහිලා හඳුන්වා දීමයි. මෙම පාඨමාලාව හඳුන්වා දීමත් සමඟ ඉංජිනේරුමය කාර්ය මණ්ඩල සඳහා එයාර් බස් A330/A320 වර්ගයේ සහ A320neo වර්ගයේ අති නවීනතම පාඨමාලා පවත්වාගෙන යාමට ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනයට හැකි වේ. විද්‍යායතනයේ තාක්ෂණික පුහුණු අංශය, ගුවන්යානා නඩත්තු හා ඉංජිනේරු විෂය ක්ෂේත්‍රයට අයත් සිසුන් සඳහා වඩා සමීප ප්‍රායෝගික පළපුරුද්දක් ලබා දීම පිණිස ගුවන් පියාසර වටිනාකමක් රහිත පීඩනය සහිත ජෙට් ගුවන් යානයක් භාවිතයට ගැනීමේ කටයුත්තට දැන් අතගසා තිබේ.

තවද, ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයෙහි පවතින ඉහළ ඉල්ලුමට සරිලන පහසුකම් සැලසීම පිණිස කටුනායක පිහිටි පුහුණු පහසුකම් ලබා දෙන ස්ථානය පුළුල් කිරීමේ කටයුතු ද ඉටු කරන ලදී. එසේ පුළුල් කරන ලද පහසුකම් දැන් ක්‍රියාත්මක වේ.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය විසින් ප්‍රවේශ වී ඇති තවත් අභිනව ක්ෂේත්‍රයක් වනුයේ, සිය නව භාෂා මණ්ඩපය මඟින් ආයතනික සේවාදායකයන්ට භාෂාමය හා සංනිවේදනමය ප්‍රවීනතාව සලසා දීමයි. මෙම පුහුණු වැඩසටහන් ශික්ෂණ හිතකාමී කර්මාන්ත පාදක පරිසරයක් තුළ සිය අධ්‍යාපන කටයුතු කරගෙන යාමට ශිෂ්‍යයන් හට අවස්ථාව ලබා දෙයි. දුරස්ථ සිසුන් හට අධ්‍යයන කටයුතුවල නියැලිය හැකි ජංගම ශික්ෂණ සේවාවක්ද විද්‍යායතනය මඟින් පිරිනමයි. විදේශීය ගුවන් සමාගම්, ගුවන් සමාගම් කර්මාතයේ වෙනත් පාර්ශ්වකරුවන්, දේශීය ගුවන් සේවා ආශ්‍රිත වෙනත් පාර්ශ්වකරුවන් සහ අනෙකුත් කර්මාන්ත යනාදී වශයෙන්වූ පරාසයක දිවෙන ප්‍රබල ආයතනික සේවාදායක පිරිසක් විද්‍යායතනය විසින් ගොඩනගා ගනු ලැබ තිබේ. මෙම ක්‍රියාදාමයෙහිලා සේවාදායකයා සමඟ අපි සමීපව කටයුතු කරන්නෙමු. ඔවුන්ගේ අවශ්‍යතා හඳුනාගනිමින් අගය ආරෝපිත සේවා ඔවුන් වෙත ලබා දෙන්නෙමු.

ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ සීමාවන්ගෙන් ඔබ්බට ගිය පුළුල් සමාජීය හා පාරිසරික බලපෑමක් ඇති කිරීම පිණිස ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය හැම විටම වෙහෙසෙයි. එමඟින් සංවිධානය කර අනුග්‍රහය දක්වන කටයුතු අතර රැකියා උපදේශන සැසි හා ශ්‍රී ලාංකික පාසල් තුළ හා රටපුරා පිහිටි විශ්ව විද්‍යාල තුළ ගුවන් සේවා අධ්‍යාපනයට අදාළ වැඩමුළු පැවැත්වීම යනාදිය ඇතුළත් වන්නේය. මෙම ක්‍රියාකාරකම් අප අපේක්ෂා කරනුයේ, ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා හා ආගන්තුක සත්කාර කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රයෙහි සලසා ගත හැකි රැකියා අවස්ථා සඳහා තරුණ පරපුරේ අවධානය යොමු කරවීමයි.

විද්‍යායතනයේ උපදේශකත්වය යටතේ රටපුරා පිහිටි පාසල් සිය ගණනාවක ගුවන් සේවා සමාජ පිහිටුවා ගෙන ඇත. එමඟින් පාසල් සිසුන් අතර කර්මාන්තය පිළිබඳ දැනුවත්භාවයක් පතුරුවා හැර තිබේ. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය විසින් ශ්‍රී ලංකාව තුළ හාපුරා කියා පවත්වන ලද ප්‍රථම අන්තර් පාඨශාලීය ගුවන් සේවා ප්‍රශ්න විචාරාත්මක තරගය කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ කීර්තිමත් පාසල් 21 ක සිසු සිසුවියන් හට අරාධනා කරමින් ඔවුන්ගේ සහභාගීත්වයෙන් සංවිධානය කර පවත්වන ලදී. මෙම වැඩසටහන අනෙකුත් දිස්ත්‍රික්කවලටද ව්‍යාප්ත කිරිමෙන් පසුව ජාත්‍යන්තර මට්ටම කරා ගෙන යාමටද අපේක්ෂා කරනු ලැබේ.

වාර්ෂිකව මෙම විද්‍යායතනය දේශීය හා අන්තර් ජාතික යන දෙවර්ගයටම අයත් උපාධිධාරීන් 500 දෙනෙකු පමණ බිහි කිරීමට කටයුතු කරයි. විද්‍යායතනයේ ඉගැනුම ලබන ශිෂ්‍ය ප්‍රජාවේ විවිධත්වය, දැනට මාලදිවයින, ඉන්දියාව, පාකිස්ථානය, ඕමානය, නේපාලය, බංගලාදේශය සහ එක්සත් ආරාබි එමිරේට් යන රටවල් නියෝජනය කරමින් සිසුන් 120 දෙනෙකු පමණ විද්‍යයතනයේ අධ්‍යාපනය හැදෑරීමෙන් මොනවට පැහැදිලි වෙයි.

තොරතුරු තාක්ෂණය

ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් ගුවන් සමාගම තුළ අපගේ උපායමාර්ගය වී ඇත්තේ සමාගමේ ව්‍යාපාරික හා මෙහෙයුම් කටයුතු දියුණු කිරීම පිණිස වූ අපගේ ඉලක්ක අපගේ තාක්ෂණය සමඟ බද්ධ කිරීමයි. මෙම ක්‍රියාදාමයෙහිලා අපගේ අනෙකුත් ව්‍යාපාරික සේවා සඳහා අගය ආරෝපණය කරන අතරතුරම අසීමාන්තික ගුවන් ගමන් අත්දැකීමක් හා පුද්ගල සත්කාරකත්වයක් සලසා දීම මඟින් අප සේවාදායකයන් අමන්දානන්දයට පත් කිරීමට අපි උත්සුක වන්නෙමු. ගුවන් සමාගම් කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රය තුළ තරඟකාරී වාසි සහගත බවක් අත්කර ගැනීම සඳහා දැනටමත් ක්‍රියාත්මක වන්නාවූ හා වේගයෙන් වෙනස් වෙමින් පවත්නාවූ ඩිජිටල් සංක්‍රමණය විෂයයෙහිලා වරණයක් සලසා දෙනු පිණිස අනාගතය හා සුසැදි ඉලක්කයක් තොරතුරු තාක්ෂණය මඟින් සාරවත් භාවයට පත් කරයි. 'ශ්‍රීලංකන් IT සිස්ටම්ස්' යනුවෙන් සන්නාමගත සමාගමේ තොරතුරු තාක්ෂණ අංශය නිරන්තරයෙන් ආගමනය වන අවශ්‍යතා තේරුම් ගැනීමෙන් හා එමඟින් වැඩි අගයක් සහිතව සිය සේවාදායකයන්ට සේවා සැපයීමෙන් ව්‍යාපාර ක්ෂේත්‍රය වෙත නවීනතම තාක්ෂණමය විසඳුම් ලබා දීමට වෙහෙස වෙයි.

මෙම මූල්‍ය වර්ෂය තුළ, ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස්හි තොරතුරු තාක්ෂණය අංශය සමාගමේ තිරසාර පැවැත්ම හා වර්ධනයෙහි කෙරෙන ප්‍රබල වෙනසක් ඇති කරන බලපෑමක් උපදවන අතිශය වැදගත් විශිෂ්ට ප්‍රතිඵල මාලාවක් ඉදිරිපත් කර ප්‍රදර්ශනය කළේය.

ගුවන් මගී හා ගුවන්යානා සේවක පිරිස් අතර සම්බන්ධතාව වැඩි දියුණු කිරීම

අපගේ සේවාදායකයන් වෙත හා කාර්ය මණ්ඩල වෙත සම්බන්ධනය හා තොරතුරු කරා ප්‍රවේශය සපයා දෙනු පිණිස ජංගම හා තොරතුරු තාක්ෂණයේ විභව හැකියාව පූර්ණ වශයෙන් අපි ප්‍රයෝජනයට යොදා ගන්නෙමු. ගුවන් ගතව සිටියදී සම්බන්ධනය සහිත අපගේ ගුවන්යානා මඟින් සජීවී වයිෆයි විකාශන මාර්ග ඔස්සේ සහ යානාස්ථ විනෝදාස්වාද පද්ධති ඔස්සේද සේවාදායකයන් හට තම ඇඟිලි තුඩක ස්පර්ශයක් තුළින් දැන් ඉතා පහසුවෙන් තම ගමනාන්ත කරා ළඟාවීමේ හා ඉදිරියට ළඟා වීමට නියමිත ගමන් මාර්ග විස්තර පිළිබඳ තථ්‍ය කාලානුරූප තොරතුරු ලබා ගැනීමට පිළිවන. එමෙන්ම, සුරක්ෂිත ණය පත් ගනුදෙනුවක් සහිතව යානාස්ථ තථ්‍ය කාලානුරූප මිලදී ගැනීම් සඳහා අසීමාන්තිකව ණය පත් හා හරපත් භාවිතයෙන් ගනුදෙනු සිදුකර ගැනීමටද සේවාදායකයනට දැන් පිළිවන.

ඒ හා සමානවම, ගුවන් සමාගමේ මෙහෙයුම් පාලන මධ්‍යස්ථානය, නඩත්තු පාලන මධස්ථානය, ආහාර පාන සැපයුම්, සේවක පිරිස් කාල සටහන් අනුව උපලේඛන ගත කිරීම සහ යානාස්ථ සේවා වැනි ගොඩබිම් සේවා ඒකක සමඟ ගුවනේ සිට ගොඩබිම දක්වා සම්බන්ධනය ඇති කර ගැනීම උදෙසා වන පහසුකම් අපගේ සම්බන්ධනය සහිත ගුවන්යානා තුළ වයිෆයි සහ දත්ත (3G) භාවිතා කරමින් ගුවන් යානයේ සේවය කරන සේවක පිරිස් වෙත ලබා දීමටද කටයුතු කර ඇත.

ඉහළ ගුවන් මගී ප්‍රවේශය සහිතව මාර්ගගත විද්‍යාමානතාව වැඩි දියුණු කිරීම

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට අයත් ආයතනික වෙබ් අඩවිය දැන් නවීකරණය කර ඇති අතර ලෝක ගෝලය වටා ස්වකීය ප්‍රවේශය විස්තාරණය කරමින් විවිධ භාෂා 11 කින් කටයුතු කිරීමේ හැකියාවෙන් යුතු වන පරිදි එම වෙබ් අඩවිය සමාගම විසින් වැඩි දියුණු කරනු ලැබ තිබේ. තවත් ඉදිරියට පියවර තබමින්, සමාගමේ ආයතනික වෙබ් අඩවියට සම්බන්ධ සරල අඩවියක් ලෙස අනුපූරක ජංගම හිතකාමී ජංගම වෙබ් අඩවියක් (m.srilankan.com) හඳුන්වා දෙන ලද්දේය. ගුවන් මගීන් හට මෙමඟින් ස්වකීය ජංගම මෙවලම් හරහා පහසුවෙන් හා සීමාවකින් තොරව සම්බන්ධනය සලසා ගත හැකිය.

ශ්‍රීලංකන් ජංගම යෙදවුම තවදුරටත් නවීකරණය කර මාර්ගගත අයදුම් කිරීම් පහසුව සහිතව හා ෆ්ලයිස්මයිල්ස් පක්ෂපාතී වැඩසටහන ද යා කෙරෙන වැඩිමනත් විකල්ප ගණනාවක්ද සහිතව වඩාත් පරිශීලක හිතකාමී ලෙස හැඩ ගන්වා ඇත. මෙම වසර තුළ, මාර්ගගත ක්ෂේත්‍රය තුළ ගුවන් මගී ප්‍රවේශය විශාල විභව හැකියාවක් ඇති තොරතුරු තාක්ෂණය ආධාර කර ගනිමින් සැලකිය යුතු අයුරින් දියුණු තත්ත්වයකට පැමිණ තිබේ.

ව්‍යාපාර කටයුතු විධිමත් අයවැය පාලන විධි හා බැඳතබා ගැනීම

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ස්වකීය ව්‍යවසාය සම්පත් සැලසුම්කරණය ඔස්සේ විධිමත් මූල්‍ය කළමනාකරණ හා විවර්ධිත අයවැය පාලන විධී ගණනාවක් හඳුන්වාදී ඇත. මෙමඟින් ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තු මත දැඩි අයවැය සම්බාධක බලගන්වා ඇති අතර කාර්යක්ෂම සැලසුම්කරණය හා අයවැය ප්‍රතිපාදන පරිභෝජනය ද පහසු කරයි.

දියුණු තත්ත්වයට පත් කරන ලද මෙහෙයුම් කටයුතු සමඟ සැලකිය යුතු කාලවේලාවක් හා පිරිවැයක් ඉතිරි කර දෙනු ලැබ ඇති අපේක්ෂිතව පැවති නව කාර්ය කර්තව්‍යයන් කීපයක් සහිතව අයවැය සමාලෝචනය සහ අයවැය පසු පිරික්සුම යනාදී කරුණු සමාලෝචනය සහ අයවැය පසු පිරික්සුම යනාදී කරුණු ඇතුළත් අයවැය සැලසුම්කරණ පද්ධතියක් අප විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබ තිබේ.

ඉගෙනුම් කළමනාකරණ පද්ධතිය ක්‍රියාවට නැංවීම

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ පුහුණු කටයුතු අංශය (ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය) තුළ සිසුන් පරිපාලනය කිරීමේ කටයුතු බාධා විරහිතව හා කාර්යක්ෂමව කළමනාකරණය කරනු පිණිස සමාගම විසින් ඉගෙනුම් කළමනාකරණ පද්ධතියක් හඳුන්වා දෙන ලදී. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනයේ වෙබ් අඩවිය ඔස්සේ සිසුන් බඳවා ගැනීම හා පරිපාලන ක්‍රියාදාමයන් ඉදිරියට කරගෙන යාම ආශ්‍රිත කටයුතු දැන් දියුණු තාක්ෂණය ආධාරයෙන් ස්වයංක්‍රියාකාරී බවට පත්කර තිබේ. මෙම පද්ධතිය හරහා ඉහළ දෘෂ්‍යත්වය, පාලනය හා පරිපාලනය සහිතව ඉගෙනුම් කළමනාකරණ මෙහෙයුම් කටයුතු උසස් මට්ටමක් කරා පැමිණ ඇති අතර අන්තර්ජාල ගෙවුම් ද්වාරමාර්ග පහසුකම් සහිතව ගෙවීම් සිදු කිරීම් අන්තර්ගත කිරීම පිණිස මෙකී පද්ධතිය උත්ශ්‍රේණීගත කෙරෙනු ඇත.

සේවා කළමනාකරණ විශිෂ්ටත්වය

2017 ජනවාරි මාසයේදී ඒ. පී. එම්. ජී. ඉන්ටර්නැෂනල් ආයතනය වෙතින් තොරතුරු තාක්ෂණ සේවා කළමනාකරණයේ විශිෂ්ටත්වය සඳහා වූ (ISO/IEC20000 – 1:2011 සහතිකකරණය) එනම්, ඉතා ඉහළ පිළිගැනීමක් ඇති සේවා කළමනාකරණ ප්‍රමිතිය පිළිබඳ සහතිකය ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ තොරතුරු තාක්ෂණ අංශය වෙත ප්‍රදානය කෙරුණි. එමගින් අදාළ තොරතුරු තාක්ෂණික සේවා කාර්ය රාමුව, ප්‍රතිපත්ති, ක්‍රියාවලි හා කාර්ය ප්‍රවාහය ගෙනහැර දක්වමින් ව්‍යාපාරය වෙත හා සේවාදායකයන් වෙත විශිෂ්ට ගණයේ තොරතුරු තාක්ෂණ සේවා ඵලදායි ලෙස ලබා දීම වගබලා ගනු පිණිස කළමනාකරණ ක්‍රියාවලි මාලාවක් සහතික කර දක්වයි.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ තොරතුරු පද්ධති, තොරතුරු ආරක්ෂණ කලමනාකරණ පද්ධතිය සඳහා වූ ISO/IEC 27001:2013 සහතිකකරණය ද, මෘදුකාංගමය ඉංජිනේරු පද්ධති පිළබඳ තත්ත්ව කළමනාකරණය සඳහා වූ ISO 9001:2008 සහතිකකරණය ද ලබා ඇත.

අනාගත ඩිජිටල්කරණය

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ තොරතුරු තාක්ෂණ අංශය සමාගම පුරා තොරතුරු හා සංනිවේදන තාක්ෂණය ඒකාබද්ධ කරන අතරම නවෝත්පාදනය හා පරිණාමනය විෂයයෙහිද උත්සුකව කටයුතු කරයි. ජංගම ඩෑෂ්බෝඩ් හා පුරෝකථනමය විශ්ලේෂණ සමඟ ඒකාබද්ධ වූ ව්‍යාපාර තොරතුරු ආශ්‍රිත විද්‍යුත් සේවාවකින්ද සමන්විත නව කළමනාකරණ තොරතුරු පද්ධතියක් ඉදිරි මූල්‍ය වර්ෂය තුළ ස්ථාපනය කිරීම සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු සිදුවෙමින් පවතී. මෙම කළමනාකරණ තොරතුරු පද්ධති විසඳුම මඟින් ගුවන් සමාගමේ මාර්ගය නවෝත්පාදන හා පිරිවැය අවකරණය ඔස්සේ පරිවර්තනයට ලක් කරනු පිණිස ශ්‍රීලංකන් තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධතිය සූදානම් වෙයි. තවද, ශ්‍රීලංකන් තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධති මඟින් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම මීළඟ ඩිජිටල් විප්ලවය කරා ගෙන යාමටත්, අපේක්ෂිත ගුවන් මගී ඉල්ලුම සපුරාලීම සඳහා සහ සමාගමේ ගුවන්යානා ඇණිය වෙත සම්බන්ධිත ගුවන්යානා සැලසුම් සහගතව යෙදීම සඳහා රොබෝ ස්වයංක්‍රීයගත විසඳුම්, බීකන් සහ ඉන්ටර්නෙට් ඔෆ් තිංග "ස් වැනි නැගී එන නවතම ඩිජිටල් ප්‍රවණතා ඔස්සේ අඛණ්ඩව ව්‍යාපාරික ක්‍රියාවලි වැඩි වර්ධනය කිරීම මඟින් සිදුවිය හැකි ඩිජිටල් අවරෝධවල බලපෑම සමනය කර ගැනීමටත් අපේක්ෂා කරයි.

සේවක සේවිකාවෝ

අපගේ මෙහෙයුම් කාර්යයන් සඳහා විවධ දක්ෂතා හා හැකියාවන් සහිත අතිශයින්ම එකිනෙකට වෙනස් කුශලතාවයක් හා ධාරිතාවක් අවශ්‍යවේ. මෙම විවිධත්වය සහිත කුශලතා හා දක්ෂතා අපගේ ආයතනික මූලෝපායන් හා අනුගතව අප ආයතනයේ ඉලක්ක සපුරා ගනු පිණිස එක්ව බැඳ තබමින් කටයුතු කිරීමට හැකිවන පරිදි මනාව සම්මිශ්‍රණය කර පවත්වාගෙන යාම අප මානව සම්පත් අංශය සතු කාර්ය භාරයයි. සේවක මණ්ඩලයට ඔවුන්ගේ රාජකාරි ඉටුකිරීම උදෙසා පුහුණුව හා නිසි අභිප්‍රේරණය අවශ්‍යවේ. ඉදිරි අනාගතයේදී ඔවුන්ට ඉටු කිරීමට සිදුවන ඕනෑම කාර්ය භාරයක් සඳහා ඔවුන්ව මනා අයුරින් සූදානම්කර තැබීම පිණිස අප විසින් අතිශය පෙරටුගාමී ප්‍රයත්නයක්ද දරනු ලැබිය යුතුව පවතී.

අපගේ මානව සම්පත් මූලෝපාය

සමාලෝචනයට හසුවන වර්ෂය තුළ, සමාගමේ සමස්ත උපාය මාර්ග හා මෙහෙයුම් පරිසරය යන සන්දර්භය අභිමුව සමාගමේ අවශ්‍යතාවයනට සරිලන පරිදි ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ මානව සම්පත් කර්තව්‍යය ප්‍රතිසන්ධිය කරන ලදී. මෙහිලා එල්ලවන අභියෝගය වනුයේ, තරඟකාරිත්වයේ බාධක, වෙළඳපළ වෙනස්කම්, හා සීමිත සම්පත් මධ්‍යයේ ලාභදායක තත්ත්වයක් වෙත සමාගම මෙහෙයවීමේ කාර්යයයි. වඩා නවෝත්පාදක නිර්මාණශීලී ලෙස කටයුතු කිරීම පිණිස සේවක සේවිකාවන් අභිප්‍රේරණය කළ යුතුවේ. ඵලදායීතාව උපරිම තත්ත්වයකට ගෙන එනු පිණිස අවශ්‍ය දක්ෂතා හා නිපුණතා ඔවුන් වෙත ලබාදීමද අප විසින් කළ යුතුවේ. මානව සම්පත් දෙපාර්තමේන්තු විසින් ඉලක්ක සපුරා ගැනීම සඳහා අනුගමනය කරනු ලැබ ඇති මාර්ග සිතියම වනුයේ, සුසංයෝජනය, නවෝත්පාදනය, ඵලදායිතාව, කාර්යයෙහි නියැලීම හා සම්පත් සපයාදීම යන ක්‍රියාදාමයයි.

ව්‍යාපාර අඛණ්ඩත්වය උදෙසා මෙම අංශය, උපායමාර්ගික වැදගත්කමක් සහිත ප්‍රධාන ක්ෂේත්‍ර හතරක් සම්බන්ධයෙන් ස්වකීය අවධාරණය යොමු කළේය.

1. ව්‍යාපාර හවුල්කාරිත්ව සේවා

වර්තමාන වාතාවරණය තුළ මානව සම්පත් කර්තව්‍යය හුදෙක් බඳවා ගැනීමේ කටයුතු ඉටු කරන හා වාර්තා තබා ගැනෙන කාර්ය භාරයක් පමණක් සිදු කෙරෙන නිෂේධ සේවා ක්‍රියාවලියක් විය නොහැකිය. එය මූලෝපාය ක්‍රමානුයෝජනයේ සහ ක්‍රියාවට නැංවීමේ වැදගත් කාර්යයක් ඉටු කරන උද්යෝගිමත් කොටස්කරු බවට පත්වීම මෙහිලා අවශ්‍ය වන්නේය. මෙම අවශ්‍යතාව සලුරාලීම පිණිස එකිනෙකට වෙනස් ව්‍යාපාර කටයුතු ඒකක සම්බන්ධයෙන් විශේෂ අවධානයක් සහිත ව්‍යාපාර හවුල් ක්‍රියාකාරිත්ව කාර්ය භාරයක් ඉටු කරන මානව සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුවක් බවට දැනට පවත්නා මානව සම්පත් ව්‍යූහය ප්‍රතිශෝධනයට භාජනය කෙරුණි. පුහුණු හා සංවර්ධන අවශ්‍යතා හඳුනා ගැනෙන්නා වූද, සේවක සංඛ්‍යා අවශ්‍යතාවයන් හඳුනා ගැනෙන්නා වූද, කාර්ය සාධන ඇගයීම් මැන බැලෙන්නා වූද සන්නිවේදනය, සේවක සහභාගීත්වය, රැකියාවේ කාර්යභාරය ප්‍රති අර්ථකථනය හා ප්‍රමුඛත්ව ප්‍රතිඵල වැනි මානව සම්පත් ආශ්‍රිත සමස්ත හර පද්ධතිය අළලා පහසුකම් සලසා දෙන කාර්ය භාරයක් ඉටු කිරීම උදෙසා එක් එක් දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ව්‍යාපාර හවුල්කරුවන් අනුයුක්ත කරන ලදී.

2. අනෙක් ප්‍රධාන මූලාරම්භය වූයේ ඵලදායීතාව වැඩිකර ගැනීම සඳහා වඩා පෘථුල සහභාගිත්වයක් සහ කැපවීමක් සහිත සංස්කෘතියක් ආරෝපණය කිරීමයි

සේවක සන්නිවේදනය

සංවිධානයේ උපායමාර්ගික ඉලක්ක සහ මෙහෙයුම් ප්‍රතිපත්ති හා කර්තව්‍යයන් අරබයා සේවක කැපවීම බෙහෙවින් අවශ්‍ය වන බව අප සලකන හෙයින් ද්වි මාර්ග සංනිවේදනය අතිශය වැදගත් එකක්වේ. ඊට අදාළ සංවාදයක් තුළින් අදහස් ලබා ගැනීම සඳහා අන්තර් ක්‍රියාකාරී සාකච්ඡා සැසි පවත්වන ලද අතර කාර්ය මණ්ඩලය විසින් දක්වන ලද නිර්මාණශීලී ප්‍රතිචාරය අපගේ සාදර පිළිගැනීමට ලක් විය. කාර්ය මණ්ඩලයේ 95% ක්වූ සාමාජික පිරිස සංගමික ලෙස එක්ව සිටින හෙයින් සුසංයෝජනය සහ කාර්මික සාමය අත්‍යවශ්‍යයෙන්ම නොමැතිව සිටිය නොහැකිය.

මේ හැරුණු විට 'නගර සභා සාකච්ඡා', අඛණ්ඩ පදනමක් මත, කළමණාකරණයේ ඉහළ සාමාජිකයෙකු සමඟ සෘජු අන්තර් ක්‍රියාකාරිත්වයක් පවත්වා ගැනීම සඳහා සේවක සේවිකාවන්ට අවස්ථාව ලබාදෙනු පිණිස සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරිවරයා සමඟ පැවැත්වුණි. ඉහළ මට්ටමේ මූලෝත්පායික කරුණු සම්බන්ධයෙන් ස්වකීය අදහස් උදහස් ඉදිරිපත් කර සිටීමට එමඟින් සේවක සේවිකාවන්ට ද අවස්ථාවක් උදා විය.

'ශ්‍රීලංකන් වර්ණ' – සේවක සේවිකාවන් හඳුනා ගනු ලැබ පිළිගැනීමට ලක් කිරීම

කිසියම් ආයතනයකට තම සන්තකයේ සිටින සේවක සේවිකාවන් අතරින් තමන් විසින් රඳවා ගනු ලැබිය යුතු, පරිපෝෂණය කළ යුතු හා අභිප්‍රේරණය කළ යුතු ඉහළ තලයේ කාර්යඵලයක් ප්‍රදර්ශනය කරන සේවා නියුක්තිකයන් කණ්ඩායමක් සිටී. ඔවුන් අනාගතයේදී සමාගමේ නායකත්වයේ තනතුරු භාර ගැනීම් සඳහා සුවිශේෂී විභව හැකියාවකින් හෙබි තැනැත්තන් විය හැකිය. ඔවුන් තුළ පවත්නා එකී සුවිශේෂ විභව හැකියාව වටහා ගෙන ඉදිරි සාර්ථකත්වය වෙත පිය නැගීමට ඔවුනට හැකිවන පරිදි ඔවුනට අවශ්‍ය අනුබලය හා පිළිගැනුම අප විසින් ලබා දිය යුතුය. ඔවුන්ගේ එකී නිපුණත්වයෙහි ඵල අනාගතයේදී සමාග මට නෙලා ගත හැකි වන පරිදි එබඳු විශිෂ්ට ගණයේ දායකයන් හඳුනා ගනු ලැබ පිළිගැනීමට ලක් කරමින දිරි ගැන්වීම සඳහා 'ශ්‍රීලංකන් වර්ණ' වැඩ සටහන ඊට අවශ්‍ය කාර්ය රාමුවක් සකසා තිබේ.

3. තෙවන ප්‍රයත්නය වූයේ, සංවිධානයේ අනාගත නායකයන් තැනීමේ නායකත්ව ක්‍රියාදාමයක් සකස්කර ගැනීම උදෙසා කටයුතු කිරීමයි

ජ්‍යෙෂ්ඨ සහ මැදි මට්ටමේ තනතුරු සඳහා මතු අපේක්ෂිත අනුප්‍රාප්තිකයන් හඳුනාගනු ලැබ ඇති අතර දැනටමත් ඔවුහු නිපුණත්ව හා නායකත්ව සංවර්ධන පුහුණුව ලබා ගනිමින් සිටිති. මෙම තනතුරු විෂයෙහි අවශ්‍ය වන්නාවූ දෘඩ හා මෘදු කුශලතාවන්හී මනා සම්මිශ්‍රණයක් ගොඩ නගා ගැනීම උදෙසා මෙම පුහුණුව වෙහෙසෙයි. මූලෝත්පායික හා උපායමාර්ගික යන මට්ටම්ද්වය සඳහාමවූ තනතුරු සඳහා මෙම අභ්‍යාසලාභීන් ඉලක්ක කෙරේ. 'අනාගත නායක වැඩසටහන' යටතේ ඉදිරියේදී ඇතිවන කළමනාකරණ තනතුරු භාරගැනීම සඳහා වූ පෙළඟ ැස්ම තුළට අභ්‍යාසලාභීන්, තරුණ උපාධිධාරීන් හා වෘත්තිකයන් විසි දෙනෙකු බඳවා ගන්නා ලදී. අදාළ පුරප්පාඩු, රැකියාවල කල් ඉකුත්වීම හා රැකියාවෙන් විශ්‍රාම ගැනීම යන කරුණු හේතුවෙන් පැන නැගීමට නියමිතය. කෙසේ වෙතත්, පුහුණුලාභීන් ලද පුළුල් පුහුණුව තුළින් ඔවුනට විවිධාකාරවූ කාර්ය භාරයනට හා ක්ෂේත්‍රයනට පහසුවෙන් අනුවර්තනය වීමට ඉඩ ප්‍රස්ථාව සැලසෙනු ඇත.

4. සිව්වන ප්‍රමුඛ මූලාරම්භය වූයේ හැකියා වර්ධනය හා දක්ෂතා පෝෂණය පිළිබඳව අවධානය යොමු කිරීමයි

මානව සම්පත් අංශයට අනුයුක්ත අපගේ දැඩි විශ්වාසය වන්නේ 'ව්‍යාපාර දියුණුව පිණිස අප අපගේ සේවක ප්‍රජාව ප්‍රථමයෙන් සංවර්ධනය කළ යුතුය' යන මතයෙහි පිහිටා කටයුතු කිරීමයි. සෑම සේවක සේවිකාවක්ම ඔවුනටම අද්විතීයවූ විවිධාකාර දක්ෂතාවලින් අනූන තැනැත්තන් බව අපි විශ්වාස කරමු. එබැවින්, අප සංවිධානය තුළ නිවෙස්ගත මානව දක්ෂතාව දියුණුකර ඉහළට ඔසවා තැබීමටත්, එමඟින් උපරිම ප්‍රතිලාභයක් දිනා ගැනීමටත් දැඩි අවධාරණයක් සහිතව අපි උත්සුක වන්නෙමු.

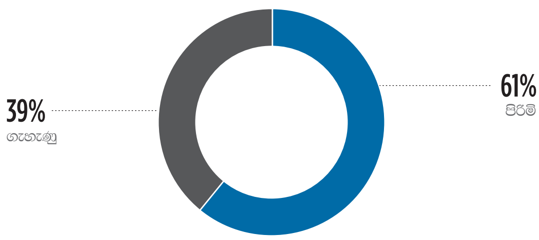
සේවයට බඳවා ගැනීම හා සේවයේ රඳවා ගැනීම

නිසි දක්ෂතාවය ආකර්ෂණය කර ගැනීමත්, එය රඳවා තබා ගැනීමත් ප්‍රමුඛ අභියෝගය වන්නේය. ඊට විශේෂයෙන් හේතු වනුයේ, මැද පෙරදිග ගුවන් සමාගම් වැනි වැටුප් ගෙවීමේ ස්වාමිවරුන් කරණකොටගෙන දක්ෂතා සහිත සේවක සේවිකාවන් සඳහා චිත්තාකර්ෂණීය වර ප්‍රදාන හා සමෘද්ධිය ලඟා කර දෙන වෙනත් කර්මාන්තමය මාවත් ඔවුන් වෙත විවෘත වන නිසාය.

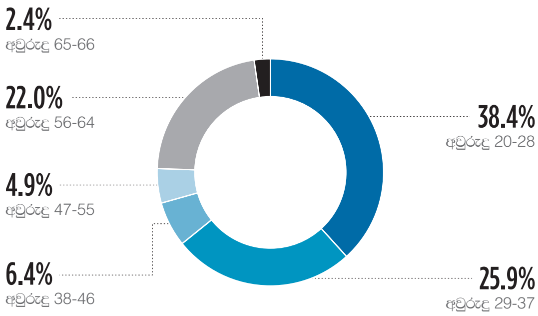
අප කෙරෙහිද සාධාරණය ඉෂ්ට වන පරිදි රැකියා පෙළඹවීම්ත්‍රයක් අපි හඳුන්වාදී ඇත්තෙමු.

- සීමාවාසික මාර්ග සහ රැකියා පොළ මාධ්‍ය ඔස්සේද රාජ්‍ය විශ්වවිද්‍යාල හා අනුබද්ධ ක්‍රියාදාමයක් අප විසින් ගොඩනගා ගනු ලැබ ඇත.
- ප්‍රවේශක මට්ටමේ පසුවන පාසල් හැරයන්නන් වෙත ගුවන් සේවා කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රය වෙත අවතීර්ණ වීමේ මතු බලාපොරොත්තුව ලබාදෙන අප සමාගමටම අයත්වූ ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය ඔස්සේ අපි නිසි දක්ෂතා පෝෂණය කරන්නෙමු.
- සංවිධානය සිසාරා දක්ෂතාවයෙන් පිරිපුන් සේවා කාල සටහනක් කළමනාකරණය පිණිස දිගු කාලීන ක්‍රියාවලියක් ඇති කරගනු උදෙසා උසස් විභව කුශලතා ඇති තැනැත්තන්/ඉහළ කාර්ය සාධනයක් සහිත තැනැත්තන් හඳුනා ගනිමු. අනුප්‍රාප්තික සංචිත ඇතිකර නායකත්ව සංවර්ධනය හා පුරුදු පුහුණුව ඔස්සේ සේවක සේවිකාවන් ඉදිරියට රැගෙන යන්නෙමු. ඔවුන් සතුව ඔවුන් තුළ අනුනාද වන අතිශය වැදගත් හා මූලික ඉලක්කයන් ස්වභාවයෙන්ම පවතින හෙයින් ඊට සුදුසුම ක්‍රියාමාර්ගය වනුයේ නිසි කුශලතාවය නිසි තැනට ගෙන ඒමත්, එමඟින් අනාගත නායකයන් බිහිකිරීමත්ය. තව දුරටත් පියවරක් ඉදිරියට යමින්, නායකත්ව කුශලතාවය පිළිබඳ විශ්වසනීය ක්‍රියාදාමයක් බිහි කිරීමේ අටියෙන් කළමනාකරණ අභ්‍යාසලාභීන් සමන්විත නව කණ්ඩායමක් අප විසින් සමාගමේ සේවයට බඳවා ගනු ලැබ ඇත්තෙමු.
- 2017 මාර්තු මස 31 වන දිනට කාර්ය මණ්ඩල සංඛ්‍යාව (7,021)

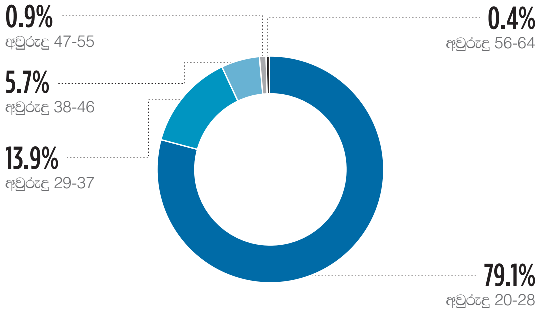
ස්ත්‍රී පුරුෂ විශ්ලේෂණය %



සේවක ආයු විශ්ලේෂණය %



බඳවාගැනීම් – වයස් විශ්ලේෂණය %



පුහුණුව හා සංවර්ධනය

මානව දක්ෂතාව දියුණුකර වැඩි වර්ධනය කිරීමේ අටියෙන් ශික්ෂණ හා සංවර්ධන මූලාරම්භ පියවර කීපයක් ගෙන ඇත.

- කළමනාකරණය පිළිබඳ පශ්චාත් උපාධි ආයතනය, කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලය වැනි ප්‍රමුඛ විශ්වවිද්‍යාල සමඟ අනුබද්ධවූ කළමනාකරණ නිපුණතා සංවර්ධන වැඩසටහන් අපගේ ව්‍යාපාර උපාය මාර්ගයට අයත් විවිධ අංශවල කටයුතු ඉටු කිරීම සඳහා නායකත්වය සහ කළමනාකරණය මූලික කරුණක් වන්නේය. මානව සම්පත් උපාය මාර්ගයේ අරමුණ වනුයේ, සංවිධානයේ සියලුම මට්ටම්වල උසස් ගුණාත්මක බවින් යුතු නායකත්වයක් සංවර්ධනය කිරීමයි. අනුප්‍රාප්තික සැලසුම් ක්‍රියාවලියට සමාන වන්නාවූ, මධ්‍යම හා ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණය සඳහා වන නායකයන් හඳුනාගෙන සංවර්ධනය කිරීම පිළිබඳව අවධානය යොමු කිරීම. සංවිධානයේ සේවයේ නිරත සියලුම මට්ටම්වල සේවක සේවිකාවන්ගේ හැකියා සංවර්ධනය සහතික කෙරෙනු පිණිස එබඳු සෑම කාර්ය මණ්ඩල සාමාජික සාමාජිකාවක් වෙතම සේවක සංවර්ධනය ගලා ඒම අරමුණු කර ගනිමින් සේවක කාර්ය සාධන සංවර්ධන වැඩසටහනක් රාජ්‍ය විශ්ව විද්‍යාලයක් (කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලය) හා එක්ව විධායක නිලධාරීන් සහ කළමනාකරුවන් සඳහාත්, ඩබ්ලින් විශ්වවිද්‍යාලය හා අනුබද්ධිත 'ව්‍යාපාර කළමනාකරණය පිළිබඳ ජාතික ආයතනයේ' දී නිලධාරී හා අධීක්ෂණ මට්ටමේ කාර්ය මණ්ඩල සඳහාත් ආම්භ කරන ලදී.
- වඩා හොඳින් ව්‍යාපාර කටයුතු අවබෝධ කරගැනීම සඳහා හරස් කර්තව්‍ය පුහුණු වැඩපිළිවෙළක් ආරම්භ කිරීම. අපගේ උසස් විභව හැකියාවක් සහිත තැනැත්තන් ආයතනයේ සියලුම ක්ෂේත්‍රවල ප්‍රගුණත්වය ලැබ තිබීම අපි අපේක්ෂා කරන්නෙමු. එබැවින්, සමස්ත ව්‍යාපාර ක්‍රියාවලිය පිළිබඳව වඩා ගැඹුරු වටහා ගැනීමක් ලබාගනු පිණිස එම තැනැත්තන් ආයතනයේ අනෙකුත් දෙපාර්තමේන්තු වෙත හරස් කර්තව්‍ය පුහුණුව සඳහා යැවේ. මෙමඟින් ව්‍යාපාර ක්‍රියාවලියට අයත් සියලුම ක්ෂේත්‍රයන්හි මනා දැනුමක් ඇති පූර්ව සූදානමක් සහිත සේවක සංචිතයක් ලබා ගැනීමට අපට පුළුවන.
- බහු පැතිකඩක් සහිතවූ සූක්ෂම පුහුණු කටයුත්තකින් අනතුරුව කළමනාකරණ අභ්‍යාසලාභී වැඩසටහනක් එක් වසරක කාලයකින් පසුව නිමාවට පත් විය. මෙම පුහුණු කාර්යය ඉටු කරන ලද්දේ පංතිකාමර පුහුණු පරිසරයක් තුළදී වන අතර එමඟින් ඊට සහභාගිවූ පුහුණුලාභීන්ට ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ විභාගයක් හා භාවඩ් විශ්වවිද්‍යාලයේ මැනේජ් මෙන්ටර් සහතිකකරණය පිළිබඳ දැනුවත් වීම ඇතුළුව ගුවන් සේවා කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ ගැඹුරු දැනුමක්ද ලැබුණි. මෙහි දෙවන අදියර හරස් කර්තව්‍ය පුහුණුවකින්ද සමන්විතවූ අතර ඒ සඳහා පුහුණුලාභීන් හතර දෙනෙකුගෙන් සමන්විත කණ්ඩායම්වලට බෙදා වෙන්කරන ලදී. ඒ ඒ එක් කණ්ඩායමට පුහුණුව ලබා දුන්නේ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායම් සමාජිකයෙකු විසිනි. වැඩමුළු, ව්‍යාපාර අනුකාරක සැසි හා ව්‍යාපාර සාකච්ඡා මණ්ඩප මාලාවකින් සැදුම්ලත් මෙම සමස්ත පුහුණු ක්‍රියාවලියේ කොටසක් ලෙස විශේෂ නායකත්ව පුහුණු සංවර්ධන වැඩසටහන් හා බැහැරගත පුහුණු වැඩසටහනක්ද ඇතුළත් විය. එබඳු සෑම වැඩසටහනකම අරමුණ වූයේ, අත්‍යාවශ්‍ය මෘදු දක්ෂතා වර්ධනය කිරීම වන අතර එතුළින් යථා ව්‍යාපාරික තත්ත්වයන් හා කළමනාකරණයේ සහ නායකත්වයේ අත්‍යාවශ්‍ය මෙවලම් සූක්ෂම ලෙස වටහා ගැනීමේ කරණු සම්බන්ධයෙන්ද අවශ්‍ය දැනුම ලබා දෙන්නට යෙදුණි.

ප්‍රතිලාභ හා ප්‍රදාන

එක් එක් ශ්‍රේණිය සඳහා වන වැටුප් බාණ්ඩ ආයතනය විසින් වර්ගීකරණය කරනු ලැබ ඇති අතර වන්දි ව්‍යූහයේ පදනම ඉන් සැපයේ. අපගේ නව වන්දි ගෙවීමේ ප්‍රතිපත්තියේ ප්‍රධාන මූලධර්මය කාර්ය සාධනය සමඟ යා කර ඇත. කාර්ය සාධනය හා බැඳි වැටුප් වර්ධකවල අගය ක්‍රමයෙන් ඉහළ නංවා ඇති අතර මේ වන විට, කාර්ය සාධනය සඳහා වැටුප යන කාරණය සෑම මට්ටමකටම අයත් සේවක සේවිකාවන් අතර සර්වග්‍රාහී සංකල්පයක් බවට පත්වී තිබේ. ව්‍යාපාර උපාය මාර්ග ඉලක්ක ඉහළ සිට පහළට යන ක්‍රියාවලිය භාවිතයට ගැනෙමින් එක් එක් පුද්ගලයා වෙත අනුගත කර තිබේ. පිරිනැමෙන ප්‍රදාන වර්ගීකරණය කර ඇත්තේ කාර්ය සාධනයෙහි ශ්‍රේණිගත කිරීම මත පිහිටාය. ඉහළ කාර්ය සාධනයක් සහිත තැනැත්තන් ඔවුන්ගේ වැටුප් වර්ධකයේ හා ඵලදායිතා වැටුප් ප්‍රමාණයේ වැඩි ප්‍රතිශතයක් ලබා ගන්නා අතර එමඟින් වඩා විශිෂ්ට කාර්ය සාධනයක් ලබා දීමට ඔවුන් පොළඹවනු ඇත. එතුළින් අන් අයගේ කාර්ය සාධනය ඉහළ නංවා ගැනීමට අභිප්‍රේරණයක්ද ඒ හා සමානවම සැලසෙනු ඇත.

කණ්ඩායම් සහයෝගිතාව හා පිරිවැය පාලනය එක් එක් කණ්ඩායම වෙත මුදල් ප්‍රතිපාදිත වැටුප් වර්ධක බෙදී යාම අනුව සලකා බැලේ. කණ්ඩයම් සහභාගිත්වය වැදගත් වන්නාවූ හා එය කාර්ය සාධන මට්ටම්හී නිරූපණය වන්නාවූ අවස්ථාවන්හිදී අදාළ ශ්‍රේණිගත කිරීම්හී ප්‍රමාණනය කිරීමකින් තොරව ප්‍රතිපාදිත වැටුප් වර්ධකය බෙදීයාම ප්‍රමාණනය කිරීමට ලක් වේ. විශේෂඥයන් හරහා වැටුප් සමීක්ෂණ පැවැත්වීම මඟින් වෙළඳපළ අවධාරණය පවත්වා ගැනේ.

සේවා නියුක්තික සෞඛ්‍ය හා නිරුපද්‍රතාව

ස්වකීය කාර්ය මණ්ඩල සේවක සේවිකාවන් ආරක්ෂා සහිත හා සෞඛ්‍ය සම්පන්න පරිසරයක සේවය කිරීම අතිශය වැදගත් බව ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම විශේෂයෙන් අවධාරණය කරන අතර ඒ පිළිබඳ විශ්වාසයද තබයි.

අදාළ සියලු නියාමන අවශ්‍යතා සපුරාලීමේ අටියෙන් සේවා නියුක්තික සෞඛ්‍ය හා නිරුපද්‍රතාව පිළිබඳ ප්‍රතිපත්තියක් සකසනු ලැබ තිබේ.

සියලුම මට්ටම්වලට අයත් සේවක සේවිකාවන් එක් පොදු අරමුණක් උදෙසා සේවය කිරීමට එකාවන්ව රැගෙන ඒමේ එබඳු ප්‍රතිපත්තියක් සහිතව ගොඩ නැගෙන විශ්වාසය වනු ඇත්තේ, 'ආරක්ෂිත සේවා ස්ථානයක්' යන්නය.

සමාගම ඉදිරියට ගෙන යන හා සියලු මට්ටම්වල සේවක සේවිකාවන් උසස් අයුරින් තම කාර්ය සාධනය පවත්වා ගැනීම හසුරවන්නාවූ ඵලදායී හා හරවත් ශ්‍රම බලකායක් ඇතිවීම මෙමඟින් සහතික කෙරේ.

විශිෂ්ට චර්යා වඩවා ගැනීමෙහිලා දැනුම මූලික සංයෝජනයක් බව පිළිගනිමින් බෝවන හා බෝනොවන රෝග වැනි කරුණු රාශියක පරාසයක දිවෙන නිරන්තර දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන්වලට කාර්ය මණ්ඩල යටත් කෙරේ.

හෘදවාහිනී රෝග, දියවැඩියාව හා පිළිකා යනාදී බෝනොවන රෝග කලින් හඳුනා ගැනීම පහසු කරනු පිණිස අඛණ්ඩ වෛද්‍ය පරීක්ෂණවලට සේවක සේවිකාවන් භාජනය කෙරේ.

සමූහයට අයත් වෛද්‍ය නිලධාරීවරයා විසින් වෙනත් රෝගාබාධ ක්ෂේත්‍රවල උපදේශකයන්ගේද සහය ඇතිව විවෘත දෛනික වෛද්‍ය වැඩසටහන් නිරන්තරව පවත්වනු ලබයි. එමඟින් සේවක සේවිකාවන් තම සෞඛ්‍ය සම්බන්ධයෙන් දිරිමත්ව කටයුතු කරමින් තමන් කළ යුතු හා නොකළ යුතු දෑ පිළිබඳව දැනුවත් වන අතර සෞඛ්‍යමත් ජීවිතයක වැදගත්කමද පසක් කර ගනියි.

සේවක දුක්ගැනවිලි හැසිරවීම

සේවක දුක්ගැනවිලි හැසිරවීමේ කාර්යය අපගේ දුක්ගැනවිලි හා මතභේද හැසිරවීමේ කාර්ය පටිපාටියෙහි සංයුක්ත කර තිබේ. එබඳු ව්‍යුහගත දුක් ගැනවිලි පද්ධතියක් පවතිනුයේ, අපගේ සේවක සේවිකාවන් වෙත යුක්ති සහගත හා සාධාරණ අයුරින් සැලකීමක් සිදුවෙතැයි යන්නත්, ඔවුන්ගේ පැමිණිලි විභාග කර බලා ඔවුන්ගේ ගැටලුවලට විසඳුම් ලැබෙතැයි යන්නත් සහතික වනු පිණිසය. සේවක සේවිකාවන් මුහුණ දෙන යම් දුක්ගැනවිලි ඇත්නම් ඒවා විසඳීමට හැකිවනු පිණිස සෑම මසකම අවසාන සිකුරාදා දිනය විවෘත දිනයක් ලෙස වෙන්කර ඇත.

මේ සඳහාවූ තවත් විවෘත මාර්ගයක් වනුයේ ස්වකීය දුක්ගැනවිලි ඒ ඒ අංශයට පත් කරනු ලැබ ඇති ව්‍යාපාරික හවුල්කරුවන් මඟින් සේවක සේවිකාවන් විසින් හෙළිදරව් කරනු ලැබීමේ ක්‍රමයයි. පීඩා කිරීම්වලට එරෙහි විශේෂ ප්‍රතිපත්තියක් සමාගම තුළ පවතින අතර එමඟින් සේවක සේවිකාවනට එවන් පීඩා කිරීම්වලින් තොර පරිසරයක් යටතේ තම සේවා ඉටුකළ හැකිය. පීඩා කිරීම යටතට ගැනෙන ප්‍රචණ්ඩ, අශ්ලීල, තර්ජනාත්මක, නින්දා සහගත හෝ අප්‍රශස්ත ක්‍රියා හෝ චර්යා යනාදියට එරෙහිව සේවක සේවිකාවන් ආරක්ෂා කිරීම, යම් තැනැත්තෙකු හෝ පුද්ගලයන් පීඩා කිරීම් ක්‍රියාවට එළඹීම වැළැක්වීම සහ අවසාන වශයෙන් පීඩා කිරීම් වැළැක්වීම හරහා හිතකර වැඩ පරිසරයක් බිහි කිරීම හා මෙම ප්‍රතිපත්තිය දැඩිව බලාත්මක කිරීම ඉහත සඳහන් ක්‍රියාපිළිවෙතේ අරමුණ වන්නේය.

දිනා ගන්නා ලද සම්මාන – 2016/17

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ විශිෂ්ට චර්යා ක්‍රියා පිළිවෙත පහත දැක්වෙන සම්මාන තිළිණ හරහා පිළිගැනීමට ලක් විය:

- ජාතික මානව ප්‍රාග්ධන කළමනාකරණ සම්මානය 2016 – සමස්ත රිදී සම්මානය
- ජාතික මානව ප්‍රාග්ධන කළමනාකරණ සම්මානය 2016 – විශිෂ්ටතම සේවක සහභාගීත්ව මූලාරම්භ සඳහාවූ විශේෂ ඛණ්ඩයේ සම්මානය.
- 2016 දී සිංගප්පූරුවේ පැවති හත්වන ආසියානු විශිෂ්ට සේවා යෝජක සන්නාම සම්මාන උළෙලේ ව්‍යාපාර උපාය මාර්ග හා අනාගත විශිෂ්ටතම මානව සම්පත් උපාය මාර්ගයට හිමි ප්‍රදානය.
- 2016 දී සිංගප්පූරුවේ පැවති හත්වන ආසියානු විශිෂ්ට සේවා යෝජක සන්නාම සම්මාන උළෙලේ ‘පුහුණු කටයුතු විශිෂ්ටත්ව’ ප්‍රදානය.
- 2016 දකුණු ආසියාතික ව්‍යාපාර කටයුතු විශිෂ්ටත්ව සම්මාන උළෙලේ ප්‍රජා සංවර්ධන සම්මානය.
- 2016 දකුණු ආසියාතික ව්‍යාපාර කටයුතු විශිෂ්ටත්ව සම්මාන උළෙලේ ‘හොඳම සේවා යෝජක සම්මානය’.

ජන ප්‍රජාව

සමාජය කෙරෙහි අපගේ බැඳීම

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම පුන්‍ය කටයුතු, සැලකිලිමත් භාවය දැක්වීම හා ත්‍යාගශීලී භාවය පිළිබඳ පාරම්පරික ශ්‍රී ලාංකික හර වටිනාකම් සිය කාර්යාවලිය තුළ ප්‍රකටව විදහා දක්වයි. සමාගමේ පුන්‍යාධාර හස්තය වන 'ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස්' ස්ථාපනය කිරීම පිණිස අප විසින් පුරෝගාමී පියවරක් ගෙන ඇත්තෙමු. ස්වකීය පුන්‍යාධාර කටයුතු ආශ්‍රිත කටයුතු සඳහා වන විශේෂිත ආයතනයක් පිහිටුවන ලද ප්‍රථම පෞද්ගලික අංශයේ වාණිජ සමාගම අපය. සමාජමය දායකත්වයක් සලසාදීමේ තෘප්තිය අත්කර දෙනු පිණිස සේවක සේවිකාවන්ද සමාජමය වගකීම් කටයුතුවලට සමාගම විසින් සම්බන්ධ කරගනු ලැබ තිබේ.

සමාජ වගකීම් කටයුතු ඵලදායී වීමට නම් ඊට අදාළ වැඩසටහන් නිශ්චිත කණ්ඩායම් සහ එම කටයුතුවල වර්ග අනුව ඉලක්ක කළ යුතු යැයි අපි විශ්වාස කරන්නෙමු. එබඳු කටයුතු ඉලක්ක කළ හැකි ප්‍රමුඛ අංශය පිළිබඳ අධ්‍යයනයකින් පසුව සමාග මේ අවධානය යොමුවිය යුතු යැයි අපේක්ෂිත ක්ෂේත්‍ර ලෙස අප හඳුනා ගනු ලැබූයේ සෞඛ්‍යය, අධ්‍යාපනය හා තරුණ සංවර්ධනය යන අංශයයි. ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස් වැඩ පිළිවෙළ රටේ දිළිඳු දූ දරුවන් පිළිබඳව දැනුවත් භාවය ප්‍රවර්ධනය කිරීමෙහිද නියැලෙයි.

2016/17 මූල්‍ය වර්ෂය තුළ සමාගම විසින් ප්‍රමුඛත්වයදී කටයුතු කරන ලද ප්‍රධාන ව්‍යාපෘති සමහරක් පිළිබඳව පහත විස්තර දැක්වේ.

ගැමි හද ගැස්ම ව්‍යාපෘතිය

යහපත පදනම (ෆවුන්ඩේෂන් ඔෆ් ගුඩ්නස්) සමඟ දිගු කාලීන වශයෙන් අත්වැල් බැඳ ගනිමින් අප විසින් ඉටු කරනු ලබන ග්‍රාම හද ගැස්ම ව්‍යාපෘතිය (විලේජ් හාට් බීට් ප්‍රොජෙක්ට් හෙවත් VHP) අපගේ ප්‍රමුඛතම ව්‍යාපෘතියවේ. මෙම ව්‍යාපෘතිය උතුරු පළාතේ පිහිටි ඔඩ්ඩුසුඩ්ඩාන් සහ මුලතිව් යන ගම්වල වෙසෙන දිළිඳු ජනතාවගේ ජීවිත වෙනස් කිරීමේ කාර්යයෙහි නිරතව සිටියි. මෙම ව්‍යාපෘතිය ප්‍රමුඛ අවධානය යොමුවී ඇත්තේ, අධ්‍යාපනික නිපුණතා පුහුණුව හා සමාජ බලගැන්වීමේ වැඩසටහන් හරහා එම ගම් දනව්වල වෙසෙන ජනතාවගේ ජීවන තත්ත්වය නගා සිටුවීමයි. අප විසින් සපයා දෙනු ලබන පහසුකම් අතර ප්‍රජා මධ්‍යස්ථාන, පරිගණක මධ්‍යස්ථාන හා අංග සම්පූර්ණ පුස්තකාල යනාදියවේ.

අප විසින් නොමිලේ සලසා දෙනු ලබන පාඨමාලා අතර ඉංග්‍රීසි, පරිගණක පුහුණුව, ගණිතය හා පහ වසර ශිෂ්‍යත්ව පංති යනාදියවේ. ස්ත්‍රී පුරුෂ සමාජ භාවය පිළිබඳ වෙනස්කම් හා අසමතා පිටු දැකීමේ අටියෙන් කාන්තා ව්‍යවසායක පාඨමාලා හා කාන්තා සමාජ බලගැන්වීම් වැඩසටහන්ද හඳුන්වාදී ඇත. ඔවුන්ගේ මානසික සුභසාධනය හා අධ්‍යාත්මික පුහුණු අවශ්‍යතා සඳහාද අප විසින් විශේෂ සැලකිල්ලක් යොමු කරනු ලැබ තිබේ.

සෞඛ්‍ය හා ආපදා සහන ව්‍යාපෘති

නිදන්ගත වකුගඩු රෝග, විශේෂයෙන් උතුරු හා උතුරු මැද පළාත්වල පවත්නා තත්ත්වය ජාතික ගැටලුවක් බවට පත්ව ඇත. ග්‍රාමීය ජනතාව වෙත ප්‍රතිවර්ත්‍ය අවශෝෂණ පානීය ජල පෙරුම් පද්ධති ඔවුන්ගේ පානීය ජල ගැටලුව විසඳීම සඳහා ලබාදී එබඳු රෝගී තත්ත්ව සමනය පිණිස සමාගම දායකවී ඇත. පේදුරු තුඩුව, මැදවච්චිය හා කැබිතිගොල්ලෑව යන ප්‍රදේශවල එබඳු ජල පෙරුම් යන්ත්‍රාගාර හතරක් සවිකර දෙනු ලැබ තිබේ.

අප විසින් ගන්නා ලද ආයතනික සමාජ වගකීම් පිළිබඳ තවත් ක්‍රියා මාර්ගයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාව තුළ සිදුකළ නොහැකි සැත්කම් සඳහා අඩු ආදායම්ලාභී රෝගීන් 15 දෙනෙකු හට සහය ලබාදීම හඳුන්වාදිය හැකිය. අදාළ රෝගීන් හා ඔවුන්ගේ භාරකරුවන් සඳහා ගාස්තු රහිත ගුවන් ගමන් සලසා දීමට කටයුතු කෙරිණි.

බස්නාහිර හා සබරගමුව යන පළාත්වල ගංවතුර හා නායයෑම් ව්‍යසන වලින් පීඩාවට පත් ජනතාව වෙත පානීය ජලය, වියළි/කලින් පිසූ ආහාර වර්ග, රෙදිපිළි හා මැෂින් සපයාදීම මගින් සහන සේවා සලසන ලදි. අප කාර්ය මණ්ඩලවල ආධාර ද සහිතව ඇතැම් ව්‍යසන වින්දිතයන් වෙත ඔවුන්ගේ නිවාස නැවත ගොඩනගා ගැනීමට ද, ඒවායේ නැවත පදිංචි වීමට ද සහය සලසා දෙන ලදි.

ශ්‍රී ලංකාවේ ළමා අධ්‍යාපනය හා සෞඛ්‍යාරක්ෂාව සංවර්ධන කිරීමේ හා නැංවීමේ අපගේ ප්‍රයත්නය පිළිගැනීමක් වශයෙන් 2016 දකුණු ආසියානු හවුල්කාරීත්ව සමුළුව හා ව්‍යාපාර සම්මාන ප්‍රදාන උළෙලේදී සමප බලපෑමක් ඇති කළ ආයතනික සමාජ වගකීම් ව්‍යාපෘති සඳහා වන කීර්තිමත් ප්‍රජා සංවර්ධන සම්මානය ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස් වෙත පිරිනැමිණි.

අධ්‍යාපනික හඳුනා ගැනීමේ සංචාර

ගුවන් සේවා සම්බන්ධයෙන් කුඩා කාලයේදීම දරුවන් දැනුවත්කර ඒ පිළිබඳව හා ගුවන් සමාගමක කටයුතු පිළිබඳව යම් හුරුවක් ඔවුන් වෙත ලබාදිය යුතුයැයි අපි විශ්වාස කරමු. අප ගුවන් සමාගම පිළිබඳව දැන හඳුනා ගැනීමේ එබඳු වැඩ සටහන් පහක් ග්‍රාමීය පාසල් ළමුන් වෙත අප විසින් පවත්වනු ලැබ තිබේ.

ගුවන්යානා මැදිරි සේවක පිරිස් හා අභ්‍යාසලාභීන් සමඟ ආයතනික සමාජ වගකීම් ව්‍යාපෘති

අප සමාගමට අයත් ගුවන්යානා මැදිරි සේවක පිරිස් ආයතනික සමාජ වගකීම් ව්‍යාපෘති හා සම්බන්ධ කරවීමේ අපගේ ප්‍රතිපත්තියට අනුව ඔවුන් (හා පුහුණුලාභීන්ද) ළමුන්, වැඩිහිටියන් හා විශේෂ අවශ්‍යතා සහිත ආබාධිතයන් හට ඇප උපස්ථාන කිරීමේ ව්‍යාපෘති වැඩසටහන් 6 කට සහභාගි කරවීමට කටයුතු කරන ලදී. මෙබඳු සමාජ මෙහෙවර නිරාවරණ ක්‍රම තුළින් ඔවුන්ට ඔවුන්ගේ රාජකාරි ඉටුකිරීමෙහිලා මනා ජවයක් හා අධිෂ්ඨානයක් ලැබෙනු ඇත.

පරිසරය

ගුවන් සමාගම යනු විවාදයකින් තොරව ගෝලීය උෂ්ණත්වය කෙරෙහි දායක වන්නෙකු බව කිව යුතු අතර සමාජමය වශයෙන් අවදියෙන් පසුවන සමාගමක් වශයෙන් එබඳු පරිසර හානියක් සිදුවීම අවමකර සමනය කිරීම අපගේ වගකීමක් ලෙස අපි සලකන්නෙමු. අපගේ ගුවන් මෙහෙයුම් ක්‍රියාදාමය තුළ මෙන්ම අපගේ ආයතික සමාජ වගකීම් ව්‍යාපෘති හරහාද අපගේ ලෝකය ජීවත්විය හැකි ග්‍රහලොවක් බවට සංරක්ෂණය කර දීමට අපි නිරතුරුවම පරිශ්‍රමයක් දරන්නෙමු.

අපගේ ග්‍රහලොව 'හරිතබව' සුරැකීම සඳහාවූ අපගේ බැඳීම

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ගෝලීය ගුවන් ප්‍රවාහන කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රයේ පුරෝගාමියෙකු ලෙස ලොව පුරා කීර්ති නාමයක් දිනා ඇත. 2009 තරම් ඈත වර්ෂයකදී 'ග්‍රහලොව හිතෛෂී ගුවන්යානා' නැමති සංකල්පය ආසියාවට හඳුන්වා දුන් ප්‍රථම ගුවන් සමාගම වෙමින් එකී හරිත මාවතට අප පිවිසියේය. ලොව පිහිටි අතිශය සංරක්ෂණ හිතකාමී ගුවන් සමාගම් අතර ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ඉදිරියෙන්ම පසුවන බව ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය නිරතුරුවම ඉස්මතුකර දක්වා තිබේ. එම ප්‍රකාශය සපථ කරමින් ස්වකීය ස්වේච්ඡා කාබන් වායු විමෝචන වැඩසටහන වන 'ෆ්ලයිග්‍රීන්' ව්‍යාපෘතිය සඳහාවූ මහඟු ගුණාත්මක ආරක්ෂණ ප්‍රමිතිය (QAS) පිළිබඳ සහතිකකරණය, එම බල සහතිකය ලබාගත් ලොව පිහිටි ගුවන් සමාගම් හය අතර පහසුවෙන් දිනාගැනීමට සමත්වීම මඟින් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම තවත් එක් විශිෂ්ට සන්ධිස්ථානයක් සාක්ෂාත් කර ගත්තේය. 2016 වසරේදී 'බිස්නස් ට්‍රැවලර්' නැමති සඟරාව මඟින් ආසියා ශාන්තිකර කලාපයේ දෙවන අඩුම කාබන් වායු විමෝචක ගුවන් සමාගම ලෙසද ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම පිළිගැනීමට පාත්‍රවූ අතර ඉහත සඳහන් QAS සහතිකකරණය ලබාගැනීම තුළින් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ස්වකීය සංරක්ෂණ හිතකාමී ප්‍රයත්නය හා ගුණාත්මක භාවය මෙන්ම විනිවිද භාවය පිළිබඳවද මොනවට ස්පුට කර දක්වා තිබේ.

QAS සහතිකකරණය (www.qascarbonneutral.com) යනු ගෝලීය වශයෙන් පිළිගත් ප්‍රමිතිය එල්ලේ ස්වකීය කාබන් වායු බලපෑම හිලවු කිරීම් ඇගයුමට ලක් කිරීමට අපේක්ෂා කරන සමාගම් සඳහාවූ පූර්ණ වශයෙන් ස්වාධීන විගණන පද්ධතියකින් අනතුරුව ප්‍රදානය කරනු ලබන සහතිකකරණයකි. මෙම QAS විගණන කර්තව්‍යය මඟින් සමාගම්වල කාබන් වායු හිලව් කිරීමේ ක්‍රමවේදය ඊට අදාළ පිරික්සුම් ලැයිස්තු 40 ක් මඟින් ඇගයුමට ලක්වේ. කාබන් වායු හිලව් කිරීමේ ගෝලීය විශිෂ්ටතම චර්යා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් අනුගමනය කරනු ලබන බවට විදහා දැක්වීම සඳහා QAS කාබන් වායු අකර්මක තත්ත්ව ලාංඡනය ප්‍රදර්ශනය කිරීමට දැන් ඊට බලය ඇත.

පරිසරය සුරක්ෂිත කිරීම සඳහා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම දරා ඇති පරිශ්‍රමය ආසියා සහ ශාන්තිකර කලාපවල ගුවන් සමාගම් අතරින් දෙවන අඩුම කාබන් වායු පියසටහන සහිත ගුවන් සමාගම ලෙස ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම කීර්තිමත් 'බිස්නස් ට්‍රැවලර්' නැමති සඟරාව මඟින් ශ්‍රේණිගත කරන ලද අවස්ථාවේදී ඉමහත් පිළිගැනීමකට ලක් විය.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ සභාපති අජිත් එන්. ඩයස් මහතා මෙලෙස පවසා ඇත. "ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම, විශේෂයෙන් අපගේ ජන ප්‍රජාව, අපගේ සේවාදායකයන් හා අපගේ සේවක සේවිකාවන් පිළිබඳව සලකා බැලීමේදී, රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික යන දෙයාකාර අංශවලට අයත් අප රටේ විශිෂ්ටතම ආයතනික පුරවැසියන් අතර පසුවීම පිළිබඳව ඉමහත් ආඩම්බරයට පත්වෙයි." යනුවෙනි.

අධ්‍යාපනය හා පරිසර පණිවුඩය ප්‍රචලිත කර හැරීම මඟින්ද පාරිසරික සුරක්ෂිතභාවයට අපි දායක වන්නෙමු. වසර තුළ එබඳු බොහෝ වැඩකටයුතු ගණනාවක් සමාගමේ කාර්ය මණ්ඩලය සඳහාත්, පාසල් සිසුන් වෙනුවෙනුත් පවත්වන ලදී. එලෙස පවත්වන ලද වැඩසටහන් සමහරක් පහත දැක්වේ:

බලශක්තිය ඉතිරිකර ගැනීමේ ප්‍රතිලාභ පිළිබඳව අවධාරණය කෙරෙන මිහිකත හෝරාව, වනජීවී ආරක්ෂාව සැලසීම හා නීති විරෝධී වනජීවී වෙළඳාම නතර කිරීම පිළිබඳව පාසල් සිසුන් සඳහාවූ බොහෝ ස්ථානීය පුහුණු කටයුතු හා අනෙකුත් හවුල්කරුවන් සමඟ ස්වේච්ඡා වැඩකටයුතු.

එමෙන්ම, පුළුල් ශ්‍රාවක ජන කොටසක් වෙත ළඟාවෙමින් ශ්‍රීලංකන් පරිසර කාර්යංශය ස්වකීය අත්දැකීම් හුවමාරුකර ගැනීම පිණිස ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ ENCOM (පාරිසරික කමිටුව), එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවර්ධන වැඩසටහනට අයත් 'ඉදිරි දැක්ම හා නවෝත්පාදනය', ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා අධිකාරියට අයත් ගුවන් සේවා පාර්ශවකාර ක්‍රියාකාරී කණ්ඩායම සහ පරිසර අමාත්‍යාංශයට අයත් 'එයාර්මැක්' කමිටුව යනාදී දේශීය හා ජාත්‍යන්තර මණ්ඩප සමඟ අත්වැල් බැඳ ගනිමින් කටයුතු කළේය.

මෙම සියලු ප්‍රයත්නයන්ගේ අරමුණ වනුයේ, පරිසරය පිළිබඳ දැනුමක් සහිතව වගකීම් පෙරදැරිව හැකිතාක් දුරට ජීවත් වෙමින් මතු පරපුරට ප්‍රයෝජන වන පරිදි ව්‍යාපාරික චර්යා වර්ධනය කිරීම පිණිස ජන ප්‍රජාව සමීප කරවීමත්, ඔවුන් උනන්දු කරවීමත් හා ඔවුන් මෙහෙයවීමත්ය.

වනජීවී සංරක්ෂණයට දායකවීම

වනජීවී පරිසරය තුළ පවත්නා විවිධත්වය ස්වභාව ධර්මය අප වෙත දායාදකර ඇති උරුමයක් වන අතර එය අහිමි වුවහොත් නැවත අපට එය ලබාගත නොහැකිය. වනජීවී පරිසරය සංරක්ෂණය කිරීම ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් තම සටහන සළකුණු කරනු ලබන තවත් එක් ආයතනික සමාජ වගකීම් ක්ෂේත්‍රයකි.

විශේෂයෙන් අතිශය බරපතළ ලෙස අවදානමට ලක්ව ඇති සත්ව හා ශාඛ විශේෂ සංරක්ෂණය පිණිස වනජීවී සංරක්ෂණයෙහිලා වෙනසක් ඇති කරනු වස් ගෝලීය ව්‍යාපාරයක් බිහිකිරීම උදෙසා ප්‍රමුඛ වනජීවී පුණ්‍යාධාර සංවිධාන හතක් එකට එකතු වෙමින් කේම්බ්‍රිජ්හී ආදිපාදවරයා හා ආදිපාදවරියගේ රාජකීය පදනම සහ එක්සත් රාජධානියේ හැරී කුමරු විසින් 'වනජීවීන් සඳහා එකමුතු වන්නන්' යන මූලාරම්භක වැඩ පිළිවෙළ නිර්මාණය කරනු ලැබ ඇත. මෙම වැඩපිලිවෙළ මඟින් වඳවීයාමේ තර්ජනයට ලක්ව ඇති බොහෝ විරළ සත්ව විශේෂවලට අයත් වන සතුන් නීති විරෝධී ලෙස ජාවාරම් කිරීමට එරෙහිව කටයුතු කිරීම පිණිස ගෝලීය පරිශ්‍රමයක් දරයි. මෙම ප්‍රයත්නයෙහිලා ගුවන් සමාගම්වලටද ඉටු කළ හැකි කාර්ය භාරයක් ඇති වනුයේ එබඳු සත්ව විශේෂ නීති විරෝධී ලෙස ජාවාරම් කිරීම සඳහා සාපරාධී පුද්ගලයන් ගුවන් සමාගම් ජාල සේවා යොදා ගන්නා නිසාය. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ස්වකීය සමපදස්ථ ගුවන් සමාගම් කීපයක් හා අත්වැල් බැඳගනිමින් ජූනි මස 02 වන දින අයර්ලන්තයේ ඩබ්ලින් නුවර පැවති ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීමේදී මෙම සාපරාධී කටයුතුවල අවසානයක් දැකීමට කටයුතු කිරීම සඳහා සහයවීමට ප්‍රතිඥා දී ඇත.

බලශක්තිය ඉතිරිකර ගැනීමේ ව්‍යාපෘති මෙහෙයවීම පිණිස නවෝත්පාදනය

අපගේ කාර්ය මණ්ඩලය හා ව්‍යාපාර ඒකක පාරිසරික සංරක්ෂණය සඳහා ස්වකීය නිර්මාණශීලී දායකත්වය ලබාදී ඇත. එහිලා නිදසුනක් ලෙස දේපළ සහ පහසුකම් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් තනන ලද සූර්ය බලයෙන් ක්‍රියාත්මක වන යතුරු පැදිය දැක්විය හැකිය. මෙම යතුරු පැදිය සූර්යබල ශක්තිය භාවිතාකර ආරෝපණය කළ ප්‍රතිචක්‍රීය කරන ලද බැටරියක් මඟින් ධාවනය කෙරේ. පුනර්ජනනීය බලශක්තිය ප්‍රතිචක්‍රීය ශිල්ප ක්‍රම සමඟ සම්බන්ධ කරමින් කාබන් වායු විමෝචනයක් රහිතවූ තත්ත්වයකින් නිර්මිත මෙම යතුරු පැදිය ශ්‍රී ලංකාව තුළ පුරෝගාමී නව සොයාගැනීමක් වන්නේය. මෙම යතුරු පැදියෙහි පාවිච්චි කිරීමේ ශක්‍යතාව අභ්‍යන්තර ප්‍රවාහන අවශ්‍යතාවලට යොදාගැනීම මඟින් පරීක්ෂණයට භාජනය කරනු ලැබ තිබේ. එක් ආරෝපණයක් යටතේ මෙම යතුරු පැදියට කිලෝමීටර් 60-70 ක් දක්වා දුරක් ධාවනය විය හැකිය. මේ සඳහා වැයවූ රු. 60,000/- ක පමණ වියදම සම්පූර්ණ වශයෙන්ම දරන ලද්දේ සමාගමේ විදුලි කණ්ඩයම විසිනි. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම තම කාර්ය මණ්ඩලය වෙත පරිසර හිතෛෂී බව ප්‍රගුණකරවීමෙහිලා ලද සාර්තකත්වය කෙතෙක් දුරකට සාක්ෂාත්වී ඇත්දැයි මෙම කාර්යඵලය තුළින් මොනවට නිරූපණය වෙයි.

49

මූල්‍ය ප්‍රකාශ

51...	අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව
55...	මණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේ වාර්තාව
56...	අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය
57...	ස්වාධීන විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව
58...	මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය
59...	ලාභ හෝ අලාභ පිළිබඳ ප්‍රකාශය
60...	විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශය
61...	ස්කන්ධ වෙනස්වීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය
62...	මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය
63...	ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති හා මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට සටහන්

සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වර්ෂ 2017 මාර්තු මස 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා ස්වකීය වාර්ෂික වාර්තාව මෙහිලා ඉදිරිපත් කර සිටිනුයේ සතුටිනි.

ප්‍රධාන කටයුතු හා ව්‍යාපාර කාර්ය සමාලෝචනය

සමාගමේ ප්‍රධාන ව්‍යාපාරික කාර්යයන් වනුයේ ශ්‍රී ලංකාවේ නම්කළ ගුවන් ප්‍රවාහකයා වශයෙන් ගුවන් මගීන්, ගුවන් භාණ්ඩ හා ගුවන් තැපැල් ප්‍රවාහනය සඳහා වන ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා හා නිශ්චිතව කාලසටහන් ගත කළ/නොකළ ගුවන් සේවා ක්‍රියාත්මක කිරීමය. බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ හා මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ ආශ්‍රිතව ගුවන් පර්යන්ත සේවා සැපයීම, ගුවන්යානා තුළ තීරුබදු රහිත භාණ්ඩ වර්ග විකිණීම සහ රට අභ්‍යන්තර හා ඉන් පරිබාහිර නිවාඩු ගත කිරීමේ සහනදායී සැලසුම් අලෙවි කිරීම යන කටයුතු සමාගමේ අනෙකුත් ප්‍රධාන කාර්යයන්හීලා ගැනේ. සමාගම විසින් ඉටු කරනු ලබන සහායක කර්තව්‍යයන් අතර, තෘතීය පාර්ශ්ව නඩත්තු කටයුතු සැපයීම, ගුවන්යානා මෙහෙයුම් සේවා සැපයීම හා ගුවන් සේවා ආශ්‍රිතව පුහුණු කටයුතු මෙහෙයවීම යනාදියවේ.

සමාගමට අයත් කර්තව්‍යයන්හි ස්වභාවය සම්බන්ධයෙන්වූ වැදගත් වෙනස්කම් කිසිවක් මූල්‍ය වර්ෂය තුළ සිදු නොවීය.

ව්‍යාපාර සමූහය සමන්විත වනුයේ සමාගම සහ සමාගම විසින් පූර්ණ අයිතිය හොබවන අනුබද්ධ ආයතනයක්වූ සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම යන ආයතනද්වයෙනි. සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමට අයත් ප්‍රධාන කර්තව්‍යය වනුයේ ශ්‍රී ලංකාවේ කටුනායක පිහිටි බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ හා මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ ඔස්සේ ක්‍රියාත්මක වන ගුවන් සමාගම් සඳහා ගුවන් යානාස්ථ ආහාර පාන සැපයුම් සලසා දීමය. පොදු සහ ගුවන් මගී මාර්ගස්ථ අවන්හල් පවත්වාගෙන යෑම, ලොන්ඩරි සේවා සම්පාදනය හා ගුවන් මගී මාර්ගස්ථ හෝටලය කළමනාකරණය කිරීම අනෙකුත් සහායක කර්තව්‍යයන්ට ඇතුළත්වේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ හා විගණකවරයාගේ වාර්තාව

සමූහයේ ප්‍රධාන මූල්‍ය හා පරිපාලන නිලධාරීවරයා සහ අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් විධිමත් පරිදි අත්සන් තබන ලද 2017 මාර්තු මස 31 වන දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහාවූ සම්පූර්ණ මූල්‍ය ප්‍රකාශ අඩංගු ලේඛන හා ඒ පිළිබඳව විගණකවරුන්ගේ විගණක වාර්තාව මේ වාර්තාවට අමුණා ඇත.

ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සැකසීමේදී අනුගමනය කරන ලද ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති, අංක 63-73 දක්වා වූ පිටුවල සඳහන්වේ.

සමූහයේ පිරිවැටුම

සමූහයට අයත් පිරිවැටුම් ප්‍රමාණය රුපියල් මිලියන 138,563 ක් වශයෙන් ගණනය විය (2015/16 – රුපියල් මිලියන 132,198) සමූහයේ පිරිවැටුම් පිළිබඳ විස්තරාත්මක විශ්ලේෂණයක් මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාළ 20 වන සටහනෙහි දැක්වේ.

සමාගම සහ සමාගමේ පූර්ණ අයිතිය හිමි අනුබද්ධ ආයතනයක්වූ සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම අතර සිදුවන ගනුදෙනු සාධාරණ වෙළඳපොළ මිල ගණන් අනුව ඉටුවේ.

ප්‍රතිඵල

බදු ගෙවීමෙන් පසු සමූහයේ ශුද්ධ අලාභය රුපියල් මිලියන 28,340 (2015/16 රුපියල් මිලියන 12,084) ක් වේ. වසර තුළ A350-900 වර්ගයේ ගුවන් යානා තුනක් අවලංගු කිරීම හේතුවෙන් ඊට වන්දි මුදල් ගෙවනු පිණිස සමූහය රුපියල් මිලියන 14,363 (2015/16 රුපියල් මිලියන 2,562) ක පිරිවැයක් දැරීය. එබැවින්, ගුවන් යානා අවලංගු කිරීමේ මුදල් හා බදු ගෙවීමට පෙර සමූහයේ අලාභය රුපියල් මිලියන 13,951 (2015/16 රුපියල් මිලියන 9,525) ක් ලෙස ගණනය වේ.

වසර සඳහා වූ ලාභ හෝ අලාභ පිළිබඳ ප්‍රකාශය පිටු අංක 59 හි දැක්වේ.

සමූහයේ ආයෝජන

වසර තුළ සමූහය සඳහාවූ දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ ආශ්‍රිත ප්‍රාග්ධන වියදම රුපියල් මිලියන 1,094 ක් වශයෙන් ගණනය විය (2015/16 – රුපියල් මිලියන 1,040).

දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ

වාර්තා කරනු ලබන දිනට සමූහයට අයත් දේපළ, පිරියත සහ උපකරණවල ශුද්ධ පොත් අගය රුපියල් මිලියන 9,834 ක් වශයෙන් ගණනය විය. (2015/16 – රුපියල් මිලියන 10,753). දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ හා ඒවායේ සංචලනය පිළිබඳ විස්තර මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාළ 4 වන සටහනෙහි දක්වා ඇත.

ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය

සමාගමේ ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය රුපියල් මිලියන 51,617 ක් වශයෙන් ගණනය වේ (2015/16 – රුපියල් මිලියන 51,617).

සංචිත

2017 මාර්තු මස 31 වන දිනට සමූහයේ මුළු සංචිත ප්‍රමාණය සෘණ රුපියල් මිලියන 159,411 ක් වශයෙන් ගණනය වේ. (2015/16 – සෘණ රුපියල් මිලියන 132,065) රුපියල් මිලියන 163,620 ක්වූ සමුච්චිත අලාභයක් ද (2015/16 – රුපියල් මිලියන 135,585), රුපියල් මිලියන 4,209 ක්වූ ප්‍රාග්ධන සංචිත ප්‍රමාණයක් ද (2015/16 – රුපියල් මිලියන 3,521) මෙහි අඩංගුවේ. මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි දැක්වෙන ස්කන්ධය වෙනස්වීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි මෙම සංචිත ආශ්‍රිතව සිදුවූ සංචලනය නිරූපණය කර ඇත.

ආයතනික ප්‍රදාන

වසර තුළ සමූහය විසින් රුපියල් මිලියන 2.49 ක්වූ මුදල් ප්‍රදානයක් සිදු කර ඇත (2015/16 – රුපියල් මිලියන 1.38).

බදුකරණය

සමාගම ශ්‍රී ලංකා ආයෝජන මණ්ඩලය සමග එළඹ ඇති ස්වකීය ගිවිසුම අනුව 2013 මාර්තු මස 31 වන දින දක්වා බදු විරාමයක් භුක්ති වින්දේය. 2011 අංක 22 දරන දේශීය ආදායම් (සංශෝධන) පනත මගින් සංශෝධිත 2006 අංක 10 දරන දේශීය ආදායම් පනතේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව 2021 මාර්තු මස 31 වන දින දක්වා ස්වකීය සියලුම ව්‍යාපාර කටයුතු සම්බන්ධයෙන්වූ සෑම බද්දකින්ම සමාගම නිදහස ලබා ඇත.

දැනට ශ්‍රී ලංකාව හා ද්විත්ව බදු ගිවිසුම් ක්‍රියාත්මක නොකරන රටවල්වලදී සිදුකෙරෙන ස්වකීය එතෙර මෙහෙයුම් කටයුතු සම්බන්ධයෙන් සමාගම බදු ගෙවනු ලැබීමට යටත්වේ.

සමාගමේ පූර්ණ අයිතිය සතු සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් අනුබද්ධ ආයතනය සම්බන්ධයෙන් සලකා බලන කළ, එය යානාස්ථ මුළුතැන් ගෙවල්වලින් සහ මාර්ගස්ථ අවන්හල්වලින් උපයන ආදායම, ශ්‍රී ලංකා ආයෝජන මණ්ඩලය හා බැඳුනු ගිවිසුම අනුව 2006 ජූනි මස 1 වන දින සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි බද්දෙන් නිදහස්ය. වෙනත් ප්‍රභවයන් වෙතින් උත්පාදනය වන ආදායම සාමාන්‍ය බදු අනුපාත අනුව බදු ගෙවනු ලැබීමට යටත්වේ.

කොටස් පිළිබඳ තොරතුරු

2017 මාර්තු මස 31 වන දිනට කොටස් හා සම්බන්ධ තොරතුරු පහත දැක්වේ:

කොටස් අයිතිය	කොටස් ගණන	හිමිකම් ප්‍රතිශතය
ශ්‍රී ලංකා රජය	511,574,169	99.11
සේවක අර්ථසාධක අරමුදල	1,863,676	0.36
වෙනත්	2,736,510	0.53

නීති හා රෙගුලාසිවලට අනුකූලවීම

සමාගම විසින් සෑම විටම අදාළ නීති අණපනත් හා රෙගුලාසිවලට අනුකූලතාව දැක්විමට වගබලා ගනු ලැබ ඇත. එලෙස අනුකූලතාව දැක්වීමේ වගකීම කළමනාකරණ නිලධාරීන් සතුවන අතර කාර්තුමය විගණන කමිටුවලදී එසේ අනුකූලතාව දැක්වීම පිළිබඳ වාර්තාවක් ඔවුහු ඉදිරිපත් කරති.

සම්බන්ධිත පාර්ශ්වයන්ගේ ගනුදෙනු

සම්බන්ධිත පාර්ශ්වවලට අයත් ගනුදෙනු මූල්‍ය ප්‍රකාශයෙහි 28 වන සටහන මගින් අනාවරණය කරනු ලැබේ.

අවිනිශ්චිත බැරකම් හා ප්‍රාග්ධන බැඳීම්

2017 මාර්තු මස 31 වන දිනට පැවති අවිනිශ්චිත බැරකම් හා එදින වන විට ප්‍රාග්ධන වියදම් සම්බන්ධයෙන් එළඹි බැඳීම් ප්‍රමාණය මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාළ 25 වන සටහනින් නිරූපණයවේ.

රපෝර්තු දිනයට පසුව උද්ගතවූ සිදුවීම්

මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාළ 27 වන සටහනින් හෙළිදරව් කර ඇති කරුණු හැරුණු විට ගැළපුම් හෝ හෙළිදරව් කිරීම් අවශ්‍ය වන්නාවූ රපෝර්තු දිනයෙන් පසුව සිදුවූ කරුණු කිසිවක් උද්ගතවී නොමැත.

මානව සම්පත්/සේවා නියුක්තිය පිළිබඳ ප්‍රතිපත්ති

සමාගම මානව ප්‍රාග්ධන සංවර්ධනය උදෙසා ආයෝජනය කරමින් නව ව්‍යාපාර කාර්ය ප්‍රමුඛතා වටා ඒකරාශී වන ඵලදායී ශ්‍රම බලකායක් ක්‍රියාවට නැංවීමේ කටයුත්තෙහි අඛණ්ඩව නියැලී සිටි අතර සමාගමේ අනාගත සාර්ථකත්වය සඳහා අවශ්‍ය නිපුණතාව හා දැනුම එම සේවක පිරිස විසින් වර්ධනය කරගනු ලබන බවට වගබලා ගැනීමට ද නොකඩවා කටයුතු කළේය.

ව්‍යාපාර සමූහයට අයත් සේවා නියුක්තිය පිළිබඳ ප්‍රතිපත්ති වලින් පුද්ගල භාවය ගරුත්වයෙහිලා සැලකෙන අතර, ස්ත්‍රී පුරුෂ භාවය, ජාතිය හෝ ආගම නොසලකා සැමට එක සමාන වෘත්තීය අවස්ථා උදාකර දෙනු ඇත.

වසර අවසානයේ සමාගම විසින් සේවයෙහි යොදවන ලද තැනැත්තන් සංඛ්‍යාව 7,021 (2015/16 – 6,959) ක්වූ අතර (2015/16 – 7,870). ඊට අනුබද්ධ ආයතනය තැනැත්තන් 1,022 (2015/16 – 902) ක් සේවයෙහි යොදවන ලදී.

ව්‍යවස්ථාපිත ගෙවීම්

සේවක සේවිකාවනට හා ශ්‍රී ලංකා රජයට අදාළ සියලුම ව්‍යවස්ථාපිත ගෙවීම් අද දින දක්වා සිදුකර ඇති බවට තම උපරිම දැනුමේ හා විශ්වාසයට අනුව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සෑහීමට පත්වෙයි.

පාරිසරික ආරක්ෂාව

සමූහයට අයත් ව්‍යාපාර කටයුතු මගින් පරිසරයට සෘජු හෝ වක්‍ර බලපෑම් එල්ල විය හැකිය. පරිසරයට සිදු විය හැකි අහිතකර බලපෑම් අවම මට්ටමක තබා ගැනීමත්, බලධාරීන් සමග සහයෝගයෙන් කටයුතු කරමින් අදාළ අණපනත්වලට අනුකූලව කටයුතු කිරීමත් සමූහයේ ප්‍රතිපත්තියයි.

ආයතනික පාලනය/අභ්‍යන්තර පාලනය

වර්තමාන ආයතනික ලෝකය තුළ යහපාලන විධි අනුගමනය කිරීම අත්‍යවශ්‍ය නියමයක් බවට පත්ව තිබේ.

සමූහයේ අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රමවේදය පිළිබඳව තමන් වගකීම දරන බව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය පිළිගනියි. වත්කම් ආරක්ෂා කිරීම, විධිමත් ගිණුම්කරණ වාර්තා පවත්වා ගැනීම හා උත්පාදිත තොරතුරුවල විශ්වසනීයත්වය යන කාරණා අනෙකුත් කරුණු ද අතර, සහතික කෙරෙනු පිණිස මෙම ක්‍රමවේදය නිර්මාණය කර ඇත. එසේ වුවද, වැරදි සිදුවීම් හා අක්‍රමිකතාවන් කිසියම් සාධාරණ කාලයක් තුළ වළක්වා ගන්නා බවට හෝ අනාවරණය කරගනු ලබන බවට එවැනි ක්‍රමවේදයක් තුළින් වගබලාගත හැක්කේ කිසියම් යුක්ති සහගත මට්ටමක් දක්වා පමණක් වන අතර, එහිලා පූර්ණ සහතික වීමක් කළ නොහේ. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලීය විගණන කමිටු වාර්තාව මෙම වාර්ෂික වාර්තාවට අයත් අංගයක්සේ සැකසී ඇත.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ අත්සන් කරන ලද දිනය තෙක් කාල පරිච්ඡේදය සඳහා වූ අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රමවේදයේ සඵලත්වය පිළිබඳව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සෑහීමට පත් වේ.

අඛණ්ඩ පැවැත්ම

අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි දක්වා ඇති පරිදි, අදාළ මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙල කිරීමෙහිදී සමාගම අඛණ්ඩව සිය කටයුතු ක්‍රියාත්මකව පවත්වාගෙන යන ව්‍යාපාරයක්ය යන පදනම මත පිහිටා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය කටයුතු කර ඇත.

සමාගමේ ශුද්ධ වත්කම් ප්‍රමාණය එහි ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධන ප්‍රමාණයෙන් අඩකටත් වඩා අඩුවන අතර 2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතේ 220 වන වගන්තිය ප්‍රකාරව සමාගම එහි ප්‍රාග්ධන තත්ත්වයෙහි බරපතළ අහිමිවී යාමකට මුහුණ පා සිටී. මෙකී පනතේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය 2015 ජූනි මස 16 වන දින අති විශේෂ මහ සභා රැස්වීමක් පවත්වන්නට යෙදුණි.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය

සමාගමේ සාංගමික ව්‍යවස්ථාවේ 79 වන ව්‍යවස්ථාව අනුව ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් පහත නම් සඳහන් අධ්‍යක්ෂවරුන් පත් කරන ලද අතර, වාර්තා කරනු ලබන දිනයට ඔවුහු සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අධ්‍යක්ෂවරුන් ලෙස ක්‍රියා කළහ. ඔවුන් පිළිබඳ කෙටි හැඳින්වීමක් වාර්ෂික වාර්තාවේ... සිට ... වන පිටුව දක්වා පළ කරනු ලැබ ඇත.

2017 ජූනි 29 වන දින සිට සමාගමේ අනුකූලතා හා සන්නිවේදන විධායක අධ්‍යක්ෂ ලෙස පත්කරන ලද රබිත එස්. ජයවර්ධන මහතා හැරුණු විට මෙදිනට සියලුම අධ්‍යක්ෂවරුන් විධායක මට්ටමේ නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන්වේ.

අජිත් එන්. ඩයස් මහතා/සභාපති
ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා
ආර්. චානක ඩී. ද සිල්වා මහතා
මහින්ද පී. හරදාස මහතා
රබිත එස්. ජයවර්ධන මහතා
ලුතිනන් කර්නල් සුනිල් ඩී. පීරිස් මහතා
හරින්ද්‍ර කේ. බාලපටබැඳි මහතා
එන්. ද සිල්වා දේව ආදිත්‍ය මහතා

වයස අවුරුදු 70 ඉක්මවූ අධ්‍යක්ෂවරුන් නැවත පත් කිරීම

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ නිර්දිෂ්ඨයට අනුව, වයස අවුරුදු 70 ඉක්මවූ ආර්. චානක ඩී. ද සිල්වා මහතා වාර්ෂික මහ සභා රැස්වීම අවසන් වූ තැන් සිට තවදුරටත් එක් වසරක කාල සීමාවක් සඳහා සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස නැවත පත්කරනු ලැබීමට නිර්දේශ කරන අතර 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතේ 210 වන වගන්තිය මගින් නියම කර ඇති වයස් සීමාව අදාළ නොවිය යුතුය.

එමෙන්ම, වයස අවුරුදු 70 ඉක්මවූ ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතාවද වාර්ෂික මහ සභා රැස්වීම අවසන්වූ තැන් සිට තවදුරටත් එක් වසරක කාල සීමාවක් සඳහා සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස නැවත පත්කරනු ලැබීමට නිර්දේශ කරන අතර 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතේ 210 වන වගන්තිය මගින් නියම කර ඇති වයස් සීමාව අදාළ නොවිය යුතුය.

මානව සම්පත් සහ සේවක අර්ථලාභ කමිටුව

මානව සම්පත් සහ සේවක අර්ථලාභ කමිටුවේ මූලික පරමාර්ථය වන්නේ මනා ලෙස ව්‍යුහගත කළ, සාධාරණ සේවක අර්ථලාභ ප්‍රතිපත්තියක් වෙනුවෙන් පුද්ගල සම්බන්ධතා සහ සංවර්ධනය සඳහා විධිමත් සහ පාරදෘශ්‍යතාවයකින් යුතු ක්‍රියාවලියක් ස්ථාපිත කිරීමයි. ඒ අනුව මෙම කමිටුව මගින් මානව සම්පත් ප්‍රතිපත්තිය, ආයතනික ව්‍යුහයන් සහ සේවක සංඛ්‍යා ප්‍රක්ෂේපණය සම්බන්ධයෙන් කටයුතු සිදුකරයි.

ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකාරිත්ව මට්ටම් සඳහා වන ප්‍රධාන තනතුරු සඳහා සේවක තෝරාගැනීම් සහ අනුමත කිරීම් මෙන්ම අනුප්‍රාප්ත සැලසුම් සඳහා අවශ්‍ය ක්‍රමවේදයන් ප්‍රක්ෂේපණය කිරීමද මෙම කමිටුව මගින් සිදු කෙරේ. ගුවන් සමාගමේ මානව සම්පත් සංවර්ධන ප්‍රතිපත්තිය සහ ක්‍රියාකාරකම් සඳහා වන කළමනාකාරිත්ව මණ්ඩලය වෙනුවෙන් අනුමත කිරීමේ බල මණ්ඩලය ලෙසද මෙම කමිටුව ක්‍රියාකරයි.

ලුතිනන් කර්නල් සුනිල් ඩී. පීරිස් මහතා කමිටුවේ සභාපතිවරයා වන අතර කමිටුව සෑම කාර්තුවකටම වරක් හෝ ඊට කලින් අවශ්‍ය වන පරිදි හෝ රැස්වෙයි.

සමාගමේ මානව සම්පත් හා පාරිශ්‍රමික කමිටුව පහත දැක්වෙන සාමාජිකයන්ගෙන් සමන්විත වේ:

ලුතිනන් කර්නල් සුනිල් ඩී. පීරිස් මහතා/සභාපති
ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා
ආර්. චානක ඩී. ද සිල්වා මහතා
මහින්ද පී. හරදාස මහතා
රබිත එස්. ජයවර්ධන මහතා

විගණන කමිටුවේ සාමාජිකයෝ

සමාගමේ විගණන කමිටුව පහත සඳහන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයන්ගෙන් සමන්විතවේ.

ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා/සභාපති
ආර්. චානක ඩී. ද සිල්වා මහතා
මහින්ද පී. හරදාස මහතා
රබිත එස්. ජයවර්ධන මහතා
ලුතිනන් කර්නල් සුනිල් පීරිස් මහතා

විගණන කමිටුවේ වාර්තාව වාර්ෂික වාර්තාවේ ...... වන පිටුවෙහි පළකර ඇත.

මණ්ඩල රැස්වීම්වලට අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ සහභාගිත්වය

මූල්‍ය වර්ෂය තුළ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් දහතුනක් කැඳවන ලද අතර ඒ සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ සහභාගිත්වය පහත දැක්වේ:

අධ්‍යක්ෂ	පැමිණි රැස්වීම් ගණන (13 කින්)
අජිත් එන්. ඩයස් මහතා	13
ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා	13
ආර්. චානක ඩී. ද සිල්වා මහතා	11
මහින්ද පී. හරදාස මහතා	09
රබිත එස්. ජයවර්ධන මහතා	13
ලුතිනන් කර්නල් සුනිල් ඩී. පීරිස් මහතා	11
එන්. ජේ. ද සිල්වා දේව ආදිත්‍ය මහතා	08
හරින්ද්‍ර කේ. බාලපටබැඳි මහතා	13

ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය

සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමේ වර්තමාන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය පහත දැක්වේ.

අජිත් එන්. ඩයස් මහතා	–	සභාපති
රබිත එස්. ජයවර්ධන මහතා*	–	විධායක අධ්‍යක්ෂ
ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා	–	අධ්‍යක්ෂ
ආර්. චානක ඩී. ද සිල්වා මහතා	–	අධ්‍යක්ෂ
මහින්ද පී. හරදාස මහතා	–	අධ්‍යක්ෂ
ලුතිනන් කර්නල් සුනිල් ඩී. පීරිස් මහතා	–	අධ්‍යක්ෂ

*2017 අගෝස්තු 1 සිට රබිත එස්. ජයවර්ධන මහතා විධායක අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස පත්කරන ලදී.

අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ පාරිශ්‍රමිකය

2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතේ 168 (1) (ඊ) වන වගන්තියෙහි සඳහන් නියමයන් අනුව, සමාගමේ විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන් වෙත ගෙවන ලද මුළු පාරිශ්‍රමික ප්‍රමාණය මෙම වාර්තාවේ 96 වන පිටුවේ 28 වන සටහන යටතේ අනාවරණය කර ඇත. සභාපති/අජිත් එන්. ඩයස් මහතා අධ්‍යක්ෂවරුන්ට ගෙවන පාරිශ්‍රමිකය ලබා නොගනියි.

අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ කොටස් හිමිකාරිත්වය

තමන් දරන තනතුරේ නිල බලය කරණකොටගෙන සභාපතිවරයා සහ අධ්‍යක්ෂ ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා ඇතුළු ශ්‍රී ලංකාවේ රජය විසින් යෝජනා කරනු ලබන නාම යෝජක අධ්‍යක්ෂවරුන් දෙදෙනෙක් සමාගමට අයත් සාමාන්‍ය කොටස් 03 ක හිමිකරුවෝ වෙති.

සබඳතා ලේඛනය

2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතේ විධිවිධාන අනුව සමාගම විසින් සබඳතා ලේඛනයක් පවත්වා ගෙන යනු ලබයි. සියලුම අධ්‍යක්ෂවරුන් තමන් විසින් අනෙකුත් සමාගම්වල දරන සබඳතා පිළිබඳව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත අනාවරණය කරනු ලැබ ඇති අතර 2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතේ 192 (1) සහ 192 (2) යන වගන්තිවලට අනුකූලව එම සබඳතා පිළිබඳව අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ සබඳතා ලේඛනයෙහි වාර්තා කරනු ලැබ තිබේ.

2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනත විසින් නියම කරනු ලැබ ඇති පරිදි එම සබඳතා ලේඛනය පරීක්ෂාකර බැලීම සඳහා ලබාගත හැකිය.

අධ්‍යක්ෂවරුන් දරන ගිවිසුම් සබඳතා

සමාගමට අයත් යම් කොන්ත්‍රාත්තුවල හෝ යෝජිත කොන්ත්‍රාත්තුවල අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් දරනු ලබන සෘජු හෝ වක්‍ර සම්බන්ධතා කිසිවක් නොමැත.

වාර්ෂික මහ සභා රැස්වීම

සමාගමේ 39 වන වාර්ෂික මහ සභා රැස්වීම ශ්‍රී ලංකාවේ, කොළඹ 07, මලලසේකර මාවතේ, 30 A දරන ස්ථානයේ පිහිටි ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරි ආයතනයේ ශ්‍රවණාගාරයේදී 2017 සැප්තැම්බර් මස 25 වන සඳු දින පෙ.ව. 10.00 ට පවත්වනු ලැබේ.

වාර්ෂික මහ සභා රැස්වීමේ දැනුම්දීම වාර්ෂික වාර්තාවේ ..... වන පිටුවේ ඇත.

විගණකවරු

ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 19 වන සංශෝධනයේ 36 වන ව්‍යවස්ථාව ප්‍රකාරව සමාගමේ විගණකවරු වශයෙන් විගණකාධිපතිවරයා මෙයින් පත් කරනු ලැබේ.

විගණකවරුන්ගේ ගාස්තු පිළිබඳ විස්තර මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාළ 22 වන සටහනෙහි දක්වා ඇත. සමාගම සමඟ හෝ එහි අනුබද්ධ ආයතනය සමඟ (විගණකවරයෙකු වශයෙන් පවත්නා සම්බන්ධය හැරුණු විට) කිසිදු විගණකවරයෙකුගේ සබඳතාවක් නොමැත.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අණ පරිදි,

අජිත් එන්. ඩයස්
සභාපති

ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ
අධ්‍යක්ෂ

ඩැල්රින් තිරුකුමාර්
සමාගමේ ලේකම්රු/ආයතන ලේකම් සේවා ප්‍රධානී

2017 අගෝස්තු මස 4 වන දින
කොළඹදී ය.

මණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේ වාර්තාව 2016/17

කාර්යභාරය හා වගකීම්

ශ්‍රීලන්කන් ගුවන් සමාගමේ මණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේ විෂය පථය හා වගකීම් පාලනය වනුයේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද මණ්ඩලීය විගණන කමිටු ප්‍රඥප්තිය ප්‍රකාරවය. මණ්ඩලීය විගණන කමිටුව ප්‍රධාන වශයෙන් අවධානය යොමු කරනුයේ, මූල්‍ය වාර්තාකරණ ක්‍රියාවලිය, අවදානම් හඳුනා ගැනීමේ හා ලිහිල් කිරීමේ ක්‍රියාවලිය, අභ්‍යන්තර පාලනය, අණපනත්, රෙගුලාසි හා ඒ ආශ්‍රිත අනුකූලතාව දැක්වීමේ ක්‍රියා පිළිවෙත් සමාලෝචනය, අභ්‍යන්තර විගණන කර්තව්‍යයේ ප්‍රමාණවත් බව හා ඵලදායී බව සහ බාහිර විගණනකරුවන්ගේ ස්වාධීනතාව යන කරුණු පිළිබඳව ස්වාධීන හා විෂය බද්ධ සමාලෝචනයක් සලසා දීම මඟින් සිය රාජකාරි කටයුතු ඉටු කිරීමෙහිලා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට සහය වීමයි.

මණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේ සංයුතිය

මණ්ඩලීය විගණන කමිටුව සාමාජිකයන් පස් දෙනෙකුගෙන් සමන්විත වේ. 2017 මාර්තු මස 31 වන දිනට මණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේ සාමාජිකයන් වූයේ ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ (සභාපති), ආර්. චානක ඩී. ද සිල්වා (සාමාජික), මහින්ද හරදාස (සාමජික), ලුතිනන් කර්නල් සුනිල් ඩී. පීරිස් (සාමාජික) සහ ආර්. ජයවර්ධන (සාමාජික) යන මහත්වරුන්ය.

2017 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන්වූ වර්ෂය තුළ මාණ්ඩලීය විගණන කමිටු රැස්වීම් හතරක් පැවැත්වීය. නිශ්චිත කරුණු පිළිබඳව මණ්ඩලීය විගණන කමිටුව දැනුවත් කිරීම සඳහා සමාගමේ කළමනාකරණ සාමාජිකයන් ඔවුන් වෙත ලැබෙන ආරාධනා පරිදි එකී රැස්වීම්වලට සහභාගි විය. මීට අමතර වශයෙන්, අභ්‍යන්තර විගණනයේ ස්වභාවය හා විෂය පථය පිළිබඳව දැනුවත් වනු පිණිසත්, මූල්‍ය ප්‍රකාශ හා කළමනාකරණ වාර්තා සමාලෝචනයට භාජනය කිරීම පිණිසත්, විගණකාධිපතිවරයාගේ නියෝජිතයන් සමඟ මෙන්ම බාහිර විගණනක වරුන් වන කේ. පී. එම්. ජී. විගණන සමාගම සමඟ ද මාණ්ඩලීය විගණන කමිටුව රැස්වීම් පැවැත්වීය.

සමූහාරක්ෂණ හා උපදේශක සේවා

ශ්‍රීලන්කන් ගුවන් සමාගමේ අභ්‍යන්තර විගණන කර්තව්‍යය සමූහාරක්ෂණ හා උපදේශක සේවා අංශය විසින් මෙහෙයවනු ලබන අතර මණ්ඩලීය විගණන කමිටුව වෙත සෘජුවම වාර්තා කරයි. ව්‍යවසාය අවදානම් කළමනාකරණය කාර්ය රාමුව ක්‍රියාත්මක කිරීමේලා තොරතුරු පද්ධති/තොරතුරු තාක්ෂණ පාලනය හා පහසුකම් ඇතුළුව අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියේ ප්‍රමාණවත් භාවය, කාර්යක්ෂමතාව හා ක්‍රියාකාරීත්වය පිළිබඳ ස්වාධීන හා විෂය මූලික තක්සේරුවක් සමූහාරක්ෂණ හා උපදේශක සේවා අංශය මඟින් සලසා දෙයි. ව්‍යාපාරික අඛණ්ඩ පැවැත්ම කළමනාකරණ පද්ධතිය සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණය වෙත උපදේශක සේවා සැපයීම ද මෙම අංශයෙන් සිදුවේ.

මූල්‍ය වර්ෂය තුළ මණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේ ප්‍රධාන කර්තව්‍යයන්

- තොරතුරු පද්ධති/තොරතුරු තාක්ෂණ පාලනය සහ විගණන නිර්දේශවල තත්ත්වය ඇතුළුව වාර්ෂික විගණන සැලැස්ම සහ අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිය පිළිබඳව විගණනය විසින් නිරාවරණය කළ කරුණු ක්‍රියාත්මක කිරීම සමාලෝචනයට හසු කරන ලදී.
- ව්‍යාපාර අවදානම් ක්‍රියාවලියද, එබඳු අවදානම් බලපෑම සමනය කරගනු පිණිස සමාගම විසින් අනුගමනය කරන ලද ක්‍රියා පටිපාටියද සමාලෝචනයට හසු කරන ලදී.
- සියලුම අදාළ අණපනත් හා රෙගුලාසි අනුව කටයුතු කර ඇති බවට යුක්ති සහගත වගබලා ගැනීමක් වූයේද යන්න නිශ්චය කරනු පිණිස සමාගමේ කාර්ය රාමුව සමාලෝචනයට හසු කරන ලදී.
- භාණ්ඩාගාර කාර්ය සංග්‍රහය සහ අලෙවිකරණ කාර්ය සංග්‍රහය සමාලෝචනයට හසුකර ඒවා මණ්ඩලයේ අනුමැතිය සඳහා නිර්දේශ කරන ලදී. මූල්‍ය ගිණුම්කරණ කාර්ය සංග්‍රහයටද, ආයතනික ණය පාලන සංග්‍රහයටද, ආයතනික තොරතුරු ආරක්ෂණ සංග්‍රහයටද කෙරුණු ප්‍රතිශෝධන පිළිගෙන අනුගමනය කරන ලදී.
- ආයතනික පාලන කාර්ය රාමුව සවිමත් කිරීම පිණිස සම්බන්ධිත පාර්ශ්ව ගනුදෙනු හා ප්‍රදානය කිරීම් පිළිබඳ ප්‍රතිපත්ති හා ක්‍රියා පටිපාටි සමාලෝචනයට හසුකර අනුමත කරන ලදී.
- ව්‍යාපාර බාධාවීම්/කඩා වැටීම් යනාදියෙන් සිදුවන බලපෑම අවම කරගනු සඳහා ව්‍යාපාරය අඛණ්ඩව පවත්වා ගැනීමේ සැලසුම් ක්‍රියාත්මක කිරීම පිළිබඳව සමාලෝචනය කරන ලදී.
- බාහිර විගණනයේ ස්වභාවය, විෂයපථය හා ප්‍රවේශය නිසැකව දැනගනු පිණිස අදාළ බාහිර විගණන කාර්යය ඇරඹීමට පෙර බාහිර විගණනකරුවන් මුණගැසී සාකච්ඡා කරන ලදී.
- වර්ෂ අවසාන කෙටුම්පත් මූල්‍ය ප්‍රකාශ සමාලෝචනය කර ඒවා පිළිගෙන ඒ අනුව කටයුතු කිරීම පිළිබඳව මණ්ඩලයට නිර්දේශ කරන ලදී.
- අභ්‍යන්තර විගණන ක්‍රියාකාරීත්වයේ ස්වාධීනත්වය මෙන්ම එහි වාර්තාකරණය හා සම්බන්ධ බැඳියාවල බලධාරීත්වය සහ අදාළ අභ්‍යන්තර විගණන සැලැස්ම ක්‍රියාවට නැංවීම ඇතුළුව අභ්‍යන්තර විගණන ක්‍රියාකාරීත්වය සමාලෝචනයට හසු කරන ලදී.

ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ
මණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේ සභාපති

2017 ජූලි මස 12 වන දිනදී ය.

අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය

සමාගමේ සහ සමූහයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාළ අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම් ස්වාධීන විගණකවරුන්ගේ වාර්තාවේ 57 වන පිටුවෙහි ගෙනහැර දක්වා ඇති විගණකවරුන්ගේ වගකීම්වලට වඩා වෙනස්වේ.

මූල්‍ය වර්ෂය අවසානයේදී සමාගමේ සහ සමූහයේ කටයුතුවල තත්ත්වය පිළිබඳ හා අදාළ මූල්‍ය වර්ෂය තුළ සමාගමේ සහ සමූහයේ ලාභය හෝ අලාභය පිළිබඳව සත්‍ය හා සාධාරණ මතයක් පිළිබිඹුවන පරිදි එක් එක් මූල්‍ය වර්ෂය වෙනුවෙන්වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශ අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් පිළියෙල කරනු ලැබිය යුතු බවට 2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනත මගින් නියමකර ඇත. මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙල කිරීමෙහිලා ප්‍රශස්ත ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති තෝරා ඒවා සුසංගත අයුරින් යොදා ඇත. යුක්ත යුක්තවූද විචක්ෂණශීලීවූද නිගමන හා ඇස්තමේන්තු එහිලා සිදුකර ඇත. අදාළ පරිදි ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිද අනුගමනය කර ඇත.

ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්වලට අනුව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කර ඉදිරිපත්කර ඇති බවටත්, 2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතින් නියමකර ඇති පරිදි අදාළ තොරතුරු සැපයෙන බවටත් සහතිකවනු පිණිස සමාගමේ සහ සමූහයේ මූල්‍ය තත්ත්වය යුක්තිසහගත නිවැරදිතාවයකින් යුක්තව හෙළිදරව් කිරීම සඳහා අදාළ සමාගම් සහ අනුබද්ධ ආයතන ප්‍රමාණවත් ගිණුම් වාර්තා තබා ගත යුතු බවට වගබලා ගැනීම අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම වේ. සමූහයට අයත් වත්කම් ආරක්ෂාකර ගනු පිණිස යුක්ති සහගත ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමේ වගකීමද ඔවුහු දරති. ඒ අනුව සලකන කළ වංචා හා අක්‍රමිකතා සිදුවීම වැළැක්වීමේ අටියෙන් සුදුසු අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රම ස්ථාපනය කිරීම සම්බන්ධයෙන්ද නිසි සැලකිල්ලක් ඔවුන් විසින් දැක්විය යුතුය.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමෙහිලා ක්‍රියාකාරී ව්‍යාපාර පදනම අනුගමනය කිරීම අධ්‍යක්ෂවරු තවදුරටත් පවත්වාගෙන ගියෝය. බැංකු ණය ලබා ගැනීම සඳහා සහන සැලසීමේ ලිපි සම්පාදනය කිරීමේ අනුසාරයෙන් ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් ලබාදෙන අඛණ්ඩ සහයෝග හා සමාගමේ මෙහෙයුම් කටයුතු හා මූල්‍ය තත්ත්වය සවිමත් කරනු පිණිස පොදු හා පුද්ගලික හවුල්කාරිත්වයක් ස්ථාපනය කර ගැනීම උදෙසා ආයෝජකයෙකු/බද්ධ හවුල්කරුවෙකු ආකර්ෂණය කර ගැනීමෙහිලා ශ්‍රී ලංකා රජයේ ප්‍රයත්නය පිළිබඳව අවධානය යොමු කිරීමෙන් පසුව තම මෙහෙයුම් කටයුතු තවදුරටත් ඉදිරියට ගෙනයාම සඳහා ස්වකීය සමූහය සතුව ප්‍රමාණවත් සම්පත් පවතී යැයි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සලකයි. තවද, මූල්‍ය සටහන්වල 3 වන සටහන යටතේ විස්තර කර ඇති පරිදි යෝජිත ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්‍රියාවලිය සම්පූර්ණ කරන තෙක් 'ක්‍රියාත්මක ව්‍යාපාරයක්' ලෙස තම මෙහෙයුම් කටයුතු නොකඩවා කරගෙන යාමට සමාගමට අවශ්‍ය මූල්‍ය සානුබලය ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් සපයනු ලබන බවට අමාත්‍යමණ්ඩල අනුමැතියක අනුසාරයෙන් 2017 ජූලි මස 18 වන දින ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් තහවුරු කරනු ලැබ ඇත.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළිබඳ ස්වකීය මතය ගොඩනගා ගැනීමට තමන්ට හැකිවනු පිණිස සුදුසුවේ යැයි ඔවුන් සලකනු ලබන මොනයම් හෝ පරීක්ෂා කිරීමක් සිදු කිරීමට විගණකවරුන්ට සෑම අවස්ථාවක්ම සලසා දෙනු ලබන බවට සහතික වනු සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන් අවශ්‍ය පියවර ගෙන තිබේ.

ගිණුම් වාර්තා කරනු ලබන දිනට සමාගමට සහ එහි අනුබද්ධ ආයතනයට අදාළව පැවති සියලු බදු හා ගාස්තු මෙන්ම අනෙකුත් මූල්‍ය බැඳීම්ද ගෙවා ඇති බවත්, එසේ නැතහොත් ඒවා අදාළ මූල්‍ය ප්‍රකාශ මගින් ප්‍රතිපාදනය කර ඇති බවත් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සිය උපරිම දැනුම අනුව තහවුරු කර සිටී.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අණපරිදි,

ඩැල්රින් තිරුකුමාර්
සමාගමේ ලේකම් සහ ආයතනික ලේකම් කටයුතු සේවාප්‍රධානී

2017 අගෝස්තු මස 4 වන දින
කොළඹදී ය.

විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව
கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி திணைக்களம்
AUDITOR GENERAL'S DEPARTMENT

මගේ අංකය / எனது இல. / My No. AVA/C/SLAL/06/17/38 ඔබේ අංකය / உமது இல. / Your No.

දිනය / திகதி / Date 14 August 2017

සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ කොටස්හිමියන් වෙත

සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ 2017 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහාවූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ විගණකාධිපති වාර්තාව

සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ ('සමාගම') සහසමාගම සහ එහි පරිපාලිතයන්ගේ ('සමූහය') 2017 මාර්තු 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහාවූ ලාභ හෝ අලාභ හා විස්තීරණ ආදායම් ප්‍රකාශනය, එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා හිමිකම් වෙනස්වීමේ හා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශ හා වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ අනෙකුත් පැහැදිලි කිරීමේ තොරතුරුවල සාරාංශයකින් සමන්විත ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රිතක සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවෙහි ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. මෙම විගණනය සිදු කිරීම සඳහා ප්‍රසිද්ධ වෘත්තියෙහි නියැලි වරලත් ගණකාධිකාරි සමාගමක් මට සහාය විය.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වගකීම

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් තොරවූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකි වනු පිණිස අවශ්‍යවන අභ්‍යතන්තර පාලනය තීරණය කිරීම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වගකීම වේ.

විගණකගේ වගකීම

මාගේ විගණනය මත පදනම්ව මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීම මාගේ වගකීමවේ. ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව මාගේ විගණනය සිදුකරන ලදී. ආචාර ධර්මවල අවශ්‍යතාවයන්ට මම අනුකූලවන බවට සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ප්‍රමාණාත්මකව සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් තොරවන්නේද යන්න පිළිබඳ සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාගැනීම පිණිස විගණනය සැලසුම්කර ක්‍රියාත්මක කරන බවට මෙම ප්‍රමිති අපේක්ෂා කරයි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දැක්වෙන අගයන් සහ හෙළිදරව් කිරීම්වලට උපකාරීවන විගණන සාක්ෂි ලබාගැනීම පිණිස පරිපාටි ක්‍රියාත්මක කිරීම විගණනයට ඇතුළත්වේ. තෝරාගත් පරිපාටීන්, වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගේ අවදානම් තක්සේරුකිරීම්ද ඇතුළත් විගණකගේ විනිශ්චය මත පදනම්වේ. එම අවදානම් තක්සේරුකිරීම්වලදී, අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට සහ සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීමට අදාළ වන්නාවූ 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 ඇතුළත්වේ.

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

මතය

ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් 2017 මාර්තු 31 දිනට සමූහයේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහාවූ එහි මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය හා මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නාවූ මතයවේ.

කරුණු අවධාරණය

මා සමූහයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දක්වා ඇති සටහන් අංක 03 කෙරෙහි අවධානය යොමු කරන අතර, එමඟින් 2017 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා සමූහයේ ශුද්ධ අලාභය රුපියල් මිලියන 28,339.51 ක් බවත්, එදිනට සමූහයේ ජංගම බැරකම්, එහි ජංගම වත්කම් ඉක්මවා තිබූ බවත්, මුළු බැරකම්, මුළු වත්කම් ඉක්මවා තිබූ බවත්, එම ඉක්මවීම් පිළිවෙලින් රුපියල් මිලියන 91,904,32 ක් හා රුපියල් මිලියන 107,793.52 වී තිබූ බවත් පෙන්නුම් කෙරුණි. තෙවෙනි සටහනෙහි දක්වා ඇති ආකාරයට මෙම සිද්ධීන් හා කොන්දේසිද එම සටහනෙහි දක්වා ඇති අනෙකුත් කරුණු මඟින්ද ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතතාවක් පවතින නිසා සමූහයේ අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමේ හැකියාව පිළිබඳ සැලකිය යුතු සැකයක් පෙන්නුම් කෙරුණි. සටහන් අංක 03 මඟින් දක්වා ඇති පරිදි 2017 ජූලි 26 දිනැති ලිපිය මඟින් දන්වා තිබූ 2017 ජූලි 18 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය අනුව සමාගමේ මෙහෙයුම් කටයුතු අඛණ්ඩ පැවැත්ම පදනම් කරගෙන පවත්වාගෙන යාම සඳහා 2016 දෙසැම්බර් 23 දිනැති භාණ්ඩාගාර ලේකම්වරයාගේ ලිපිය පරිදි ශ්‍රී ලංකා රජයේ සහය දිගටම ලබාදෙන බවටවූ තහවුරු කිරීම සැලකිල්ලට ගෙන මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන අඛණ්ඩ පැවැත්ම පිළිබඳ උපකල්පනය යොදා ගනිමින් සකස් කර තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය. මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන අඛණ්ඩ පැවැත්ම පිළිබඳ උපකල්පනය යොදා ගනිමින් සකස් කර තිබුණි. මෙම කරුණ මත මාගේ මතය තත්ත්වාගණනය කරනු නොලැබේ.

වෙනත් නෛතික හා නියාමන කරුණු පිළිබඳ වාර්තාව

2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතේ 163 (2) වගන්තිය මඟින් නියමකර ඇති පරිදි පහත සඳහන් කරුණු ගෙනහැර දක්වමි.

(අ) විගණන මතයේ පදනම, විෂය පථය හා විගණනයේ සීමා කිරීම් ඉහත සඳහන් පරිදි විය.

(ආ) මාගේ විගණන මතය අනුව,

- විගණනය සඳහා අවශ්‍ය සියලු තොරතුරු හා කරුණු පැහැදිලි කිරීම් මවිසින් ලබාගෙන ඇත්තේය. මගේ පරීක්ෂණය මඟින් පෙනීයන පරිදි සමාගම විසින් නිසි ගිණුම් වාර්තා පවත්වා තිබුණි.
- 2017 මාර්තු 31 වන දිනට සමාගමේ මූල්‍ය තත්ත්වය හා එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය හා මුදල් ප්‍රවාහ සත්‍ය සහ සාධාරණ ලෙස දැක්වෙන අයුරින් ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කර ඇත.
- සමාගමේ සහ සමූහයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන 2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතේ 151 හා 153 වන වගන්තිවල නියමයන්ට අනුකූලවේ.

පාර්ලිමේන්තුව වෙත වාර්තා කිරීම

ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 (6) ව්‍යවස්ථාවේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව ඉදිරිපත් කළ යුතු මාගේ වාර්තාව යථා කාලයේදී පාර්ලිමේන්තුවේ සභාගත කරනු ලැබේ.

එච්. එම්. ගාමිණී විජේසිංහ
විගණකාධිපති

අංක 306/72, පොල්දුව පාර, බත්තරමුල්ල, ශ්‍රී ලංකාව, .- இல. 306/72, பொல்தூவ வீதி, பத்தரமுல்லை, இலங்கை.- No. 306/72, Polduwa Road, Battaramulla, Sri Lanka
+94-11-2887028-34 +94-11-2887223 oaggov@sltnet.lk www.auditorgeneral.gov.lk

මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය

මාර්තු 31 දිනට	සටහන	සමූහය 2017 රු. මිලියන	සමූහය 2016 රු. මිලියන	සමාගම 2017 රු. මිලියන	සමාගම 2016 රු. මිලියන
වත්කම්					
ජංගම නොවන වත්කම්					
දේපළ, පිරියත හා උපකරණ	4	9,834.07	10,753.23	7,712.19	8,546.30
ගුවන්යානා ඇණවුම් කිරීමේ පූර්ව ගෙවීම්	5	2,528.12	2,420.08	2,528.12	2,420.08
ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිතය	6	8,135.68	6,585.21	8,135.68	6,585.21
ගුවන්යානා හා අතිරේක එන්ජින් තැන්පතු		5,616.48	4,973.99	5,616.48	4,973.99
අස්පෘෂ්‍ය වත්කම්	7	653.36	984.59	625.65	979.99
ආයෝජන	8	0.40	0.40	42.44	42.44
		26,768.11	25,717.50	24,660.56	23,548.01
ජංගම වත්කම්					
ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ	9	4,502.67	4,940.29	4,215.57	4,703.11
වෙළඳ හා වෙනත් ලැබිය යුතු	10	15,515.18	14,365.42	14,559.72	13,294.38
ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිතය	6	6,501.62	3,612.16	6,501.62	3,612.16
ගුවන්යානා හා අතිරේක එන්ජින් තැන්පතු		72.84	1,245.76	72.84	1,245.76
බැංකු හා මුදල් ශේෂ	11	2,053.35	4,270.59	1,623.32	4,045.61
		28,645.66	28,434.22	26,973.07	26,901.02
මුළු වත්කම්		55,413.77	54,151.72	51,633.63	50,449.03
ස්කන්ධ ප්‍රාග්ධනය හා බැරකම්					
ප්‍රාග්ධනය හා සංචිත					
ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය	12	51,617.44	51,617.44	51,617.44	51,617.44
සංචිත	13	4,209.36	3,520.86	2,371.38	1,680.97
සමුච්චිත අලාභය		(163,620.32)	(135,585.41)	(169,755.46)	(141,079.67)
මුළු ස්කන්ධ ප්‍රාග්ධනය		(107,793.52)	(80,447.11)	(115,766.64)	(87,781.26)
ජංගම නොවන බැරකම්					
වරණීය කොටස්	14	1,000.00	1,000.00	–	–
පොළී දරන බැරකම්	15	27,914.74	27,904.67	27,914.74	27,904.67
වෙනත් දිගු කාලීන බැරකම්	16	13,742.57	10,546.95	13,182.98	9,991.18
		42,657.31	39,451.62	41,097.72	37,895.85
ජංගම බැරකම්					
ගුවන් ප්‍රවාහන පූර්ව විකුණුම්	17	18,778.71	17,570.40	18,778.71	17,570.40
වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවිය යුතු මුදල්	18	39,136.89	37,695.20	44,925.29	42,894.95
ගෙවිය යුතු ආදායම් බදු		211.28	186.02	175.45	175.45
පොළී දරන බැරකම්	15	62,423.10	39,695.59	62,423.10	39,693.64
		120,549.98	95,147.21	126,302.55	100,334.44
මුළු බැරකම්		163,207.29	134,598.83	167,400.27	138,230.29
මුළු ස්කන්ධ ප්‍රාග්ධනය හා බැරකම්		55,413.77	54,151.72	51,633.63	50,449.03

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ සකස් කර ඇත්තේ 2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතේ නියමයන්ට අනුකූලවය.

ලලිත් විතාන
සමූහ මූල්‍ය ප්‍රධානී සහ පරිපාලන නිලධාරී

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙල කර ඉදිරිපත් කිරීමේ වගකීම උසුලයි.
අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙනුවෙන් පහත අත්සන් තබමු.

අජිත් එන්. ඩයස්
අධ්‍යක්ෂ

ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ
අධ්‍යක්ෂ

අංක 63 සිට 102 දක්වා පිටුවල දැක්වෙන ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි අවශ්‍යම අංගයක් නියෝජනය කරයි.

2017 අගෝස්තු මස 4 වන දින
කොළඹදී ය.

ලාභ හෝ අලාභ පිළිබඳ ප්‍රකාශය

මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා	සටහන	සමූහය 2017 රු. මිලියන	සමූහය 2016 රු. මිලියන	සමාගම 2017 රු. මිලියන	සමාගම 2016 රු. මිලියන
ආදායම්	20	138,563.23	132,198.31	135,463.59	129,480.41
වියදම්					
ගුවන්යානා ඉන්ධන පිරිවැය		(33,129.60)	(33,198.90)	(33,129.60)	(33,198.90)
සේවක පිරිවැය		(20,015.81)	(17,845.94)	(18,797.04)	(16,748.43)
ගුවන්තොටුපළ, මාර්ගස්ථ හා ගුවන් මඟී වියදම්		(21,302.32)	(20,541.28)	(23,788.17)	(22,642.21)
ගුවන්යානා සඳහා බදු කුලී		(22,789.22)	(20,129.91)	(22,789.22)	(20,129.91)
ගුවන්යානා නඩත්තු හා පිරිවැඩියා වියදම්		(17,644.09)	(14,515.22)	(17,644.09)	(14,515.22)
ක්ෂයවීම/ක්‍රමක්ෂය කිරීම්		(2,326.30)	(2,989.44)	(2,041.63)	(2,683.91)
විකුණුම්, අලෙවි සහ ප්‍රචාරණ වියදම්		(12,709.68)	(11,431.23)	(12,657.28)	(11,431.23)
ගුවන් සේවක පිරිස් වියදම්		(5,435.73)	(5,483.69)	(5,435.73)	(5,483.69)
වෙනත් මෙහෙයුම් වියදම්		(10,700.30)	(10,092.65)	(10,450.45)	(10,477.94)
මෙහෙයුම් අලාභය	22	(7,489.82)	(4,029.95)	(11,269.62)	(7,831.03)
වෙනත් ආදායම් සහ ලාභ	21	501.52	481.12	3,565.27	3,622.24
මූල්‍ය ආදායම්	23.1	89.95	75.76	60.09	65.90
මූල්‍ය පිරිවැය	23.2	(7,053.10)	(6,051.93)	(6,922.92)	(5,917.25)
ගුවන්යානා බදුකර ගිවිසුම අවලංගු කිරීමේ වන්දිය,	18.1	(14,362.81)	(2,561.55)	(14,362.81)	(2,561.55)
බදු පූර්ව අලාභය		(28,314.26)	(12,086.55)	(28,929.99)	(12,621.69)
ආදායම් බදු වියදම්	24	(25.25)	2.93	–	–
වර්ෂය සඳහා අලාභය		(28,339.51)	(12,083.62)	(28,929.99)	(12,621.69)

අංක 63 සිට 102 දක්වා පිටුවල දැක්වෙන ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි අවශ්‍යම අංගයක් නියෝජනය කරයි.

විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශය

මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා	සටහන	සමූහය 2017 රු. මිලියන	සමූහය 2016 රු. මිලියන	සමාගම 2017 රු. මිලියන	සමාගම 2016 රු. මි.
වර්ෂය සඳහා අලාභය		(28,339.51)	(12,083.62)	(28,929.99)	(12,621.69)
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම/(අලාභය)					
පසු කාල සීමාවලදී ලාභයට හෝ අලාභයට ප්‍රතිවර්ගීකරණය නොකළ යුතු වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම/(අලාභය) (බදු රහිත)					
විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ බැඳීම් මත ජීව ගණක ලාභය/(අලාභය)	16.2	302.69	(243.16)	254.20	(235.63)
		302.69	(243.16)	254.20	(235.63)
ලාභයට හෝ අලාභයට ප්‍රතිවර්ගීකරණය කළ විස්තීර්ණ ආදායම/(අලාභය) (බදු රහිත)					
මුදල් ප්‍රවාහ සීමා මත ශුද්ධ සංචලනය		690.41	(818.04)	690.41	(818.04)
		690.41	(818.04)	690.41	(818.04)
වර්ෂය සඳහා බදු රහිත මුළු වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම/(අලාභය)		993.10	(1,061.20)	944.61	(1,053.67)
වර්ෂය සඳහා බදු රහිත මුළු විස්තීර්ණ ආදායම/(අලාභය)		(27,346.41)	(13,144.82)	(27,985.38)	(13,675.36)

අංක 63 සිට 102 දක්වා පිටුවල දැක්වෙන ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි අවශ්‍යම අංගයක් නියෝජනය කරයි.

ස්කන්ධ වෙනස්වීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය

සමූහය	ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය රු. මිලියන	ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය රු. මිලියන	මුදල් ප්‍රවාහ සුරක්‍ෂාකරණ සංචිත රු. මිලියන	සමුච්චිත අලාභය රු. මිලියන	එකතුව රු. මිලියන
2016 මාර්තු 01 වන දිනට ශේෂය	51,617.44	4,355.27	–	(123,265.57)	(67,292.86)
සුපිරි ලාභ බදු මත ගැළපුම් (සටහන 24.3)	–	–	–	(9.43)	(9.43)
වර්ෂය සඳහා අලාභය	–	–	–	(12,083.62)	(12,083.62)
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම/(අලාභය)	–	–	(818.04)	(243.16)	(1,061.20)
මුළු විස්තීර්ණ ආදායම/(අලාභය)	–	–	(818.04)	(12,326.78)	(13,144.82)
වර්ෂය තුළ ව්‍යපහරණ හේතුවෙන් ප්‍රත්‍යාගණනය මත අතිරික්ත හැරවුම	–	(16.37)	–	16.37	–
2016 මාර්තු 31 වන දිනට ශේෂය	51,617.44	4,338.90	(818.04)	(135,585.41)	(80,447.11)
වර්ෂය තුළ ව්‍යපහරණ හේතුවෙන් ප්‍රත්‍යාගණනය මත අතිරික්ත හැරවුම	–	(1.91)	–	1.91	–
වර්ෂය සඳහා අලාභය	–	–	–	(28,339.51)	(28,339.51)
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම	–	–	690.41	302.69	993.10
මුළු විස්තීර්ණ ආදායම/(අලාභය)	–	–	690.41	(28,036.82)	(27,346.41)
2017 මාර්තු 31 වන දිනට ශේෂය	51,617.44	4,336.99	(127.63)	(163,620.32)	(107,793.52)

සමාගම	ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය රු. මිලියන	ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය රු. මිලියන	මුදල් ප්‍රවාහ සුරක්‍ෂාකරණ සංචිත රු. මිලියන	සමුච්චිත අලාභය රු. මිලියන	එකතුව රු. මිලියන
2015 මාර්තු 01 වන දිනට ශේෂය	51,617.44	2,514.89	–	(128,238.23)	(74,105.90)
වර්ෂය සඳහා අලාභය	–	–	–	(12,621.69)	(12,621.69)
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම/(අලාභය)	–	–	(818.04)	(235.63)	(1,053.67)
මුළු විස්තීර්ණ ආදායම/(අලාභය)	–	–	(818.04)	(12,857.32)	(13,675.36)
වර්ෂය තුළ ව්‍යපහරණ හේතුවෙන් ප්‍රත්‍යාගණනය මත අතිරික්ත හැරවුම	–	(15.88)	–	15.88	–
2016 මාර්තු 31 වන දිනට ශේෂය	51,617.44	2,499.01	(818.04)	(141,079.67)	(87,781.26)
වර්ෂය සඳහා අලාභය	–	–	–	(28,929.99)	(28,929.99)
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම	–	–	690.41	254.20	944.61
මුළු විස්තීර්ණ ආදායම/(අලාභය)	–	–	690.41	(28,675.79)	(27,985.38)
2017 මාර්තු 31 වන දිනට ශේෂය	51,617.44	2,499.01	(127.63)	(169,755.46)	(115,766.64)

අංක 63 සිට 102 දක්වා පිටුවල දැක්වෙන ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි අවශ්‍යම අංගයක් නියෝජනය කරයි.

මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය

මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා	සටහන	සමූහය 2017 රු. මිලියන	සමූහය 2016 රු. මිලියන	සමාගම 2017 රු. මිලියන	සමාගම 2016 රු. මිලියන
මෙහෙයුම් කටයුතු වලින් ලැබූ/(යොදාගත්) මුදල් ප්‍රවාහ					
ආදායම් බදු වියදම් පූර්ව අලාභය		(28,314.26)	(12,086.55)	(28,929.99)	(12,621.69)
ගැළපුම් කළා:					
ක්ෂයවීම/ක්‍රමක්ෂය කිරීම්/වත්කම් හානිකරණය		2,337.54	3,011.94	2,041.63	2,683.91
මූල්‍ය පිරිවැය	23.2	7,053.10	6,051.93	6,922.92	5,917.25
දේපළ, පිරියත හා උපකරණ සහ අස්පෘෂ්‍ය වත්කම් ව්‍යපහරණ අලාභය		(24.50)	(6.71)	(2.99)	(7.04)
වරණීය කොටස් බේරුම් කිරීමේ ලාභය	21	–	–	–	(1,000.00)
මූල්‍ය ආදායම්	23.1	(89.95)	(75.76)	(60.09)	(65.90)
ලැබිය යුතු මුදල් හානිකරණ ප්‍රතිපාදනය		781.36	12.80	728.96	11.81
ගුවන්යානා බදුකර ගිවිසුම අවලංගු කිරීම මත අත්හැරි ආරක්ෂක තැන්පතුව		1,095.30	–	1,095.30	–
මන්දගාමීව චලනය වන ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ ප්‍රතිපාදනය	9.1	797.40	549.42	797.40	544.73
නඩත්තු සංචිත හානිකරණ ප්‍රතිපාදනය	6.2	2,637.43	3,631.23	2,637.43	3,631.23
උපලබ්ධි නොවූ විනිමය අලාභයේ බලපෑම		2,468.01	1,385.35	3,168.30	2,666.83
පූර්ව විකුණුම් ආපසු ලිවීම		(2,462.04)	(2,882.22)	(2,462.04)	(2,882.22)
පාරිතෝෂික ප්‍රතිපාදන	16.2	964.07	792.49	888.07	718.69
කාරක ප්‍රාග්ධන වෙනස්කම් පූර්ව මෙහෙයුම් අලාභය		(12,756.54)	383.92	(13,175.10)	(402.40)
භාණ්ඩ තොග (වැඩිවීම)/අඩුවීම		(369.55)	(91.85)	(319.63)	(169.64)
පූර්ව ප්‍රවාහන විකුණුම් වැඩිවීම		3,670.35	2,249.41	3,670.35	2,249.41
වෙළෙඳ හා වෙනත් ලැබිය යුතු මුදල් (වැඩිවීම)/අඩුවීම		86.91	2,965.38	23.74	3,326.03
වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවිය යුතු මුදල් වැඩිවීම/(අඩුවීම)		5,084.04	(3,188.00)	4,972.35	(4,049.95)
නඩත්තු සංචිත (වැඩිවීම)/අඩුවීම		(6,960.78)	2,062.01	(6,960.78)	2,062.01
ගුවන්යානා ආරක්ෂක තැන්පතු වැඩිවීම		(289.37)	(1,259.02)	(289.37)	(1,259.02)
මෙහෙයුම් කටයුතු වලින් ජනනයවූ/(යොදාගත්) මුදල්		(11,534.94)	3,121.85	(12,078.44)	1,756.44
ගෙවූ මූල්‍යන පිරිවැය		(7,092.71)	(6,293.48)	(6,962.53)	(6,148.88)
ගෙවූ පාරිතෝෂික	16.2	(414.66)	(291.64)	(390.98)	(239.02)
ගෙවූ ආදායම් බදු		–	(9.62)	–	–
මෙහෙයුම් කටයුතුවල යෙදවූ ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහ		(19,042.31)	(3,472.89)	(19,431.95)	(4,631.46)
ආයෝජන කටයුතුවලින්/(යොදාගත්) මුදල් ප්‍රවාහ					
ලැබූ පොළිය		89.95	75.76	60.09	65.90
දේපළ, පිරියත හා උපකරණ අත්කර ගැනීම		(1,131.77)	(1,129.04)	(921.14)	(1,102.69)
ගුවන්යානා නැවත යැවීමෙන් ශුද්ධ (ගෙවීම්)/ලැබීම්		(108.04)	17,172.94	(108.04)	17,172.94
අස්පෘෂ්‍ය වත්කම් අත්කර ගැනීම්		(146.28)	(48.59)	(121.01)	(47.12)
දේපළ, පිරියත හා උපකරණ ව්‍යපහරණයෙන් ලත් මුදල්		27.36	38.83	3.94	19.87
වරණීය කොටස් බේරුම් කිරීමෙන් ලත් මුදල්		–	–	–	1,000.00
ආයෝජන කටයුතුවල (යෙදවූ)/ලැබූ ශුද්ධ මුදල්		(1,268.78)	16,109.90	(1,086.16)	17,108.90
මූල්‍යන කටයුතුවලින්/(යොදාගත්) මුදල් ප්‍රවාහ					
පොළී දරන බැරකම් ආපසු ගෙවීම		(11,258.27)	(32,560.79)	(11,256.29)	(32,538.91)
පොළී දරන ණය සහ ණය ගැනුම්වලින් ලත් මුදල්		26,172.36	23,058.30	26,172.36	23,058.30
මූල්‍යන කටයුතුවලින් ශුද්ධ මුදල්		14,914.09	(9,502.49)	14,916.07	(9,480.61)
මුදල් හා මුදල් සාම්‍යයන්හි ශුද්ධ වැඩිවීම/(අඩුවීම)		(5,397.00)	3,134.52	(5,602.04)	2,996.83
වසරාරම්භ මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ	11	(383.90)	(3,518.42)	(608.88)	(3,605.71)
වසරාවසාන මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ	11	(5,780.89)	(383.90)	(6,210.92)	(608.88)

අංක 63 සිට 102 දක්වා පිටුවල දැක්වෙන ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි අවශ්‍යම අංගයක් නියෝජනය කරයි.

1. ආයතනික තොරතුරු

1.1 සාමාන්‍ය

සමාගම

ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් ලිමිටඩ් ('සමාගම') ආයතනය ශ්‍රී ලංකාව තුළ සංස්ථාගතව හා නිවේස්නගතව ඇති සීමිත වගකීම් සමාගමකි. සමාගමේ ලියාපදිංචි කාර්යාලය හා ප්‍රධාන ව්‍යාපාර ස්ථානය ගුවන් සමාගම් මධ්‍යස්ථානය, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ, කටුනායක, ශ්‍රී ලංකාව යන ලිපිනයෙහි පිහිටා ඇත.

1.2 ප්‍රධාන කර්තව්‍යයන් හා මෙහෙයුම් කටයුතුවල ස්වභාවය

සමාගම

මගීන්, ගුවන් භාණ්ඩ හා ගුවන් තැපැල් ප්‍රවාහනය සඳහා ජාත්‍යන්තර වශයෙන් නිශ්චිත කාලසටහන් සහිතව සහ රහිතව ශ්‍රී ලංකාව තුළ නම් කළ ගුවන් බඩු ප්‍රවාහකයා වශයෙන් ගුවන් සේවා ක්‍රියාත්මක කිරීම සමාගමේ ප්‍රධාන කර්තව්‍යයන් වේ. බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ සහ මත්තල රාජපක්ෂ ගුවන්තොටුපළේ ගුවන් ගමන් පර්යන්ත සේවා සැපයීමත්, ගුවන්යානා තුළ තීරුබදු රහිත භාණ්ඩ විකිණීමත්, අභ්‍යන්තර හා බාහිර සංචාරක නිවාඩු පැකේජ අලෙවි කිරීමත් සමාගමේ අනෙකුත් ප්‍රධාන කටයුතු අතර වේ. සමාගමේ සහායක සේවා කටයුතු සමන්විත වනුයේ තෘතීය පාර්ශ්වවලට නඩත්තු සේවා සැපයීමත්, ගුවන්යානා මෙහෙයුම් සේවා සලසා දීමත්, ගුවන් සේවා ආශ්‍රිත පුහුණු වැඩසටහන් මෙහෙයවීමත් යනාදියෙනි.

අනුබද්ධ සමාගම – ශ්‍රීලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ්

ශ්‍රීලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ් ('අනුබද්ධ සමාගම') ආයතනයේ ප්‍රධාන කර්තව්‍ය වනුයේ බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ සහ මත්තල රාජපක්ෂ ගුවන්තොටුපළ ඔස්සේ ක්‍රියාත්මක වන ගුවන් සමාගම්වලට ගුවන්යානාස්ථ ආහාර පාන සැපයුම් සේවා සලසාදීමය. සමාගමේ සහායක සේවා, පොදු හා ගුවන් මගී මාර්ගස්ථ අවන්හල් ක්‍රියාත්මක කිරීම, ලොන්ඩරි සේවා සැපයීම හා ගුවන් ගමන් මගී මාර්ගස්ථ හෝටලය කළමනාකරණය යනාදී කටයුතුවලින් සමන්විතවේ.

1.3 නිකුතුව සඳහා බලය පවරන ලද දිනය

2017 මාර්තු මස 31 වන දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහාවූ මූල්‍ය ප්‍රකාශ නිකුත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් 2017 අගෝස්තු මස 04 වන දින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් බලය පවරා දෙන ලදී.

2. පොදු ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති

2.1 පිළියෙල කිරීමේ පදනම

සාධාරණ වටිනාකමක් මත අගයනු ලැබ ඇති ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි සහ ගුවන්යානාස්ථ මුළුතැන්ගෙයි උපකරණ හැරුණු විට සමාගමේ සහ සමූහයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙල කරනු ලැබ ඇත්තේ උපචිත පදනමක් මත සහ ඓතිහාසික පිරිවැය සම්මුතියට යටත්වය.

වෙනත් අයුරකින් සඳහන් කර නොමැති විට හැර, සියලුම මුදල් අගයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල්වලින් ඉදිරිපත් කරනු ලැබ ආසන්නතම රුපියල් දස ලක්ෂයට (මිලියනයට) වටරවුම් කර ඇත.

2.1.1 අනුකූලතා ප්‍රකාශය

සමාගමේ සහ සමූහයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශ ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරී ආයතනය විසින් නිකුත් කරන ලද ශ්‍රී ලංකා ගිණුම් ප්‍රමිති අනුව පිළියෙල කර ඇත. මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙල කිරීම හා ඉදිරිපත් කිරීම 2007 අංක 07 දරණ සමාගම් පනත හා අනුකූලවේ.

2.1.2 සංසන්දනාත්මක තොරතුරු

සමූහය විසින් අනුගමනය කරන ලද ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති හා ඇස්තමේන්තු ඉකුත් වර්ෂයේ ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති හා ඇස්තමේන්තු සමඟ අනුකූලවේ.

ප්‍රවර්තන වර්ෂයේ ගිණුම් ඉදිරිපත් කිරීම හා අනුකූල වන පරිදි අවශ්‍ය අවස්ථාවලදී ඉකුත් වර්ෂයේ සංඛ්‍යා හා වැකි ඛණ්ඩ නැවත සකසනු ලැබ තිබේ. මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට සිදුකර ඇති ප්‍රතිවර්ගීකරණ 30 වන සටහනෙහි අනාවරණය කර ඇත.

2.2 ඒකාබද්ධ කිරීමේ පදනම

ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශවල සමාගමට හා එහි අනුබද්ධ ආයතනයට අයත් 2017 මාර්තු මස 31 වන දින දක්වා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශ අඩංගුවේ. ආයෝජනලාභියා සමඟ සමූහය විසින් පවත්වාගෙන යනු ලබන ස්වකීය ව්‍යාපාර කටයුතු නිසා උද්ගතවන විචල්‍ය ලාභ විෂයයෙහි සමූහය නිරාවරණය වන හෝ ඒ විෂයයෙහි අයිතිය ලබන කල්හී සහ ස්වකීය බලය මඟින් අදාළ ආයෝජනලාභියා ඉක්මවා යමින් එකී ලාභය කෙරෙහි බලපෑමට සමූහය හැකියාව ලබන කල්හි පාලනය සලසාගත හැකිය. ව්‍යාපාර සමාගම සතුව පහත සඳහන් දෑ ඇත්නම්, නැතහොත් ඇත්නම් පමණක් සමාගම විසින් ආයෝජනලාභියෙකු නිශ්චිතවම පාලනය කරනු ලබයි.

- ආයෝජනලාභියා සම්බන්ධ බලය/(එනම්, ආයෝජනලාභියාගේ අදාළ කටයුතු මෙහෙයවීම සඳහා සමාගමට ප්‍රවර්තන හැකියාව ලබාදෙන වර්තික අයිතිවාසිකම්)
- ආයෝජනලාභියා සමඟ කෙරෙන ස්වකීය ව්‍යාපාර කටයුතු නිසා උද්ගතවන විචල්‍ය ලාභ කෙරෙහි නිරාවරණය හෝ අයිතිවාසිකම්
- එකී ලාභ කෙරෙහි බලපෑම සඳහා ආයෝජනලාභියා සම්බන්ධයෙන් බලතල භාවිත කිරීමේ හැකියාව.

පාලන මූලාංග තුනෙන් එකකට හෝ ඊට වැඩි ගණනකට වෙනස්කම් සිදුව ඇති බව අදාළ කරුණු කාරණා හෝ අවස්ථානුගත තත්ත්වයන් මඟින් හැඟවේ නම්, තමා විසින් ආයෝජනලාභියෙකු පාලනයකරන්නේද නොකරන්නේද යනුවෙන් සමූහය ප්‍රතිඇගැයුමක් කරයි. සමූහය අනුබද්ධ සමාගමක පාලනය ලබාගත් කල්හි අනුබද්ධ සමාගමේ ඒකාබද්ධවීම ආරම්භ වන අතර සමාගමට අනුබද්ධ සමාගම සම්බන්ධයෙන් පවත්නා පාලනය අහිමිවූ විට ඒකාබද්ධවීම නතර වෙයි.

ලාභය හෝ අලාභය සහ වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායමට අයත් එක් එක් අංග සමාගමේ කොටස්හිමියන් වෙත ආරෝපණය කෙරේ. අවශ්‍ය අවස්ථාවන්හිදී, සමූහයේ ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති ඔවුන්ගේ ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති හා සමානුරූප වන පිණිස අනුබද්ධ සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට ගැළපුම් සිදුකෙරේ. සියලු අන්තර් සමූහ වත්කම් හා බැරකම්, කොටස් ආදායම්, වියදම් හා සමූහයට අයත් සමාජික සාමාජිකාවන්ගේ ගනුදෙනුවලට අදාළ මුදල් ප්‍රවාහ ඒකාබද්ධ කිරීමේ කාර්යයේදී සම්පූර්ණයෙන්ම ඉවත් කෙරේ.

පාලනය අහිමිවී යාමකින් තොරව අනුබද්ධ සමාගමක අයිතිය ආශ්‍රිත සබැඳියාවේ යම් වෙනස්කමක් කොටස් ගනුදෙනුවක් ලෙස ගණනය කරනු ලැබේ.

සමූහයට අනුබද්ධ සමාගමක පාලනය අහිමිවේ නම්, අදාළ වත්කම්, බැරකම් හා කොටස්හි වෙනත් අංග පිළිනොගන්නා අතර ඒ නිසා උද්ගතවන යම් ලාභයක් හෝ අලාභයක් වෙතොත් ඒවා ලාභයෙහි හෝ අලාභයෙහි හඳුනා ගැනේ. රඳවා ගනු ලබන ආයෝජනයක් වෙතොත්, එය සාධාරණ අගයක් මත පිළිගැනේ.

2.3 වැදගත් ගිණුම් ඇස්තමේන්තු, උපකල්පන හා නිගමන

ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙල කිරීමේදී වත්කම්, බැරකම්, ආදායම් හා වියදම් පිළිබඳ වාර්තාවූ ගණන් ප්‍රමාණ කෙරෙහි හා අදාළ රපෝර්තු දිනයට සිදුවූ හෙළිදරව් කිරීම් කෙරෙහි බලපෑ හැකි නිගමනයන්ට, ඇස්තමේන්තුවලට හා උපකල්පනයන්ට එළඹීමට කළමනාකරණයට සිදුවේ. ප්‍රධාන නිගමනයන්, ඇස්තමේන්තු හා ඒ හා බැඳුනු උපකල්පනයන් නිරන්තරව ක්‍රියාත්මක වන පදනමක් මත ඇගයීමට ලක්වන අතර ඒවා ඓතිහාසික අත්දැකීම් මතද, අවස්ථානුගතව සාධාරණ යැයි විශ්වාස කරන අනාගත සිදුවීම්වල මතු අපේක්ෂාද ඇතුළත් වෙනත් සාධක මතද පදනම්වේ.

විෂයික වන්නාවූ මෙන්ම මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ හඳුනා ගැනෙන මුදල් ප්‍රමාණ මත වැදගත් බලපෑමක් ඇති කරන්නාවූද අනෙකුත් කරුණු අතර පහත දැක්වෙන නිගමන ඇස්තමේන්තු හා උපකල්පන යෙදේ.

(අ) නිගමන

(i) ක්‍රියාත්මක ව්‍යාපාර තත්ත්වය

3 වන සටහනෙහි හෙළිදරව් කර ඇති පරිදි මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙල කර ඇත්තේ ව්‍යාපාරය ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයේ පවතීයයි යන පදනම මත පිහිටාය.

(ii) අවිනිශ්චිත බැරකම් – නඩු කටයුතු

25.3 වන සටහනෙහි හෙළිදරව් කර ඇති පරිදි ප්‍රවර්තන මූල්‍ය වර්ෂයේ අවසානය වන විට විවිධ පාර්ශ්වකරුවන් සමඟ සමූහය නඩු කටයුතු ගණනාවකට එළඹ තීන්දු අපේක්ෂාවෙන් සිටියේය. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සමාගමේ නීතිඥයන්ගේද උපදෙස් විමසා බැලීමෙන් අනතුරුව එක් එක් නඩු කෘත්‍යයේ යුක්තායුක්ත බව ඇගයුමට ලක් කරන අතර අනාගතයේදී සිදුවිය හැකි සම්පත් විගලනයක් පවතී යැයි නිශ්චය කළහොත් ඒ සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදනද සිදු කරනු ලබයි.

(iii) මූල්‍ය හා ක්‍රියාකාරී කල්බදුකර

සියලු අවදානම් දැරීම් හා ඒවායේ ඵලවිපාකවල අයිතිය සැලකිය යුතු අයුරින් සමාගම වෙත පවරා දෙනු ලබන කල්හී කිසියම් කල්බදුකරයක් වර්ගීකරණය කෙරෙනුයේ මූල්‍ය කල් බදුකරයක් ලෙසය. ප්‍රශස්ත වර්ගීකරණය නිශ්චය කිරීමෙහිලා සලකා බැලෙනුයේ අදාළ ගනුදෙනුවෙහි ආකෘතිය නොව එහි හරයයි. පහත සඳහන් සාධක එහිලා අන්තර්ගත වන අතර එම සාධක එකී කරුණුවලට පමණක් සීමාවී නැත. වත්කමෙහි අයිතිය කල්බදුකරය විසින් කල්බදුකර කාලසීමාව අවසානයේදී කල්බදුලාභියා වෙත පවරාදී ඇත්ද යන වග, වත්කමෙහි අභ්‍යාසීය දිනය මත සාධාරණ අගයට වඩා ප්‍රමාණවත් අයුරින් අඩුවෙතැයි අපේක්ෂිත මිලකට වත්කම මිලදී ගැනීම සඳහා කල්බදුලාභියා වෙත විකල්පයක් ඇත්ද යන වග, වත්කමෙහි හිමිකම පවරා නොමැති වුවද එහි ආර්ථික ආයු කාලයෙහි වැඩි ප්‍රමාණය සඳහා කල්බදුකරය පවතින්නේද යන වග සහ කල්බදුකරය ආරම්භයේදී කල්බදුකර ගෙවීම්හි වත්මන් අවම වටිනාකම කල්බදුගත සියලු වත්කම්හි සාධාරණ අගය මත යටත් පිරිසෙයින් ප්‍රමාණවත් පරිදි හෝ ගණනය වේද යන වග.

(ආ) ඇස්තමේන්තු

(i) දේපළ, පිරියත හා උපකරණ සහ අස්පෘශ්‍ය වත්කම් ක්ෂයවීම/ක්‍රමක්ෂයවීම

දේපළ, පිරියත හා උපකරණ යන වත්කම්වල අපේක්ෂිත ප්‍රයෝජනය හා ආර්ථික ආයුකාලය පදනම් කර ගනිමින් ඒවාට යම් ප්‍රයෝජ්‍ය ආයුකාලයක් හා අවශේෂ වටිනාකමක් කළමනාකරණය විසින් පවරා දෙනු ලබයි. දේපළ, පිරියත හා උපකරණ යනාදියට අයත් අවශේෂ අගය සහ ප්‍රයෝජ්‍ය ආයුකාලයද එක් එක් රපෝර්තු දිනට ඒවායේ ක්ෂයවීම් ක්‍රමයද කළමනාකරණය විසින් සමාලෝචනය කරන අතර, මෙම වත්කම්හි පූර්ව ඇස්තමේන්තු හා ඒවායේ අයිතමයන් තුළ අඩංගු ආර්ථික ප්‍රතිලාභවල පරිභෝජන රටාව සමඟ එය සුසංගත වන බවටද වග බලා ගනියි. මෙම වත්කම්වල ප්‍රයෝජ්‍ය ආයුකාලය හා අවශේෂ වටිනාකම් අතර වෙනස්කම් අනාගත ක්ෂය අයකිරීම්හි සමාලෝචනවලට හේතු විය හැකිය.
(2.4.3 (ආ) සහ 2.4.4 සටහන බලන්න.)

(ii) නිරන්තර පියාසර වැඩසටහන

බැර ප්‍රධාන ආදායමෙහි වෙනමම හඳුනාගත හැකි අංගයක් ලෙස ගිණුම්ගත කෙරේ. අදාළ ප්‍රතිෂ්ඨා ඒවායේ සාධාරණ අගය මත පදනම්ව වෙන්කරනු ලබන අතර ඒකාබද්ධ මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි බැරකමක් (විලම්බිත ආදායමක්) ලෙස ගිණුම්ගත කෙරේ.

සැතපුම් බර ප්‍රමාණ වටිනාකමෙහි සාධාරණ අගය නිශ්චය කිරීම සඳහා ඇස්තමේන්තුකරණයේ ශිල්ප ක්‍රම භාවිතා කරන අතර එක් අංශයකට ගාස්තුව තුළින් ගුවන් ගමන් උත්ශ්‍රේණි හා හවුල්කරු ප්‍රධාන වැනි සාධක ගණනාවකට අයත් බර තැබූ සාමාන්‍යයක් නිරූපණයවේ. සාධාරණ අගය ගණනයට අදාළ පදනම වශයෙන් ඓතිහාසික ප්‍රවනතාව යොදා ගැනේ.

සාමාජික සාමාජිකාවන් විසින් නිදහස් කරගනු ලැබෙතැයි අපේක්ෂිත සැතපුම් සඳහාද කල් ඉකුත් සැතපුම් සඳහාද සැතපුම්හි සාධාරණ අගය අළලා ගැළපුම් සිදුකෙරේ.

සැතපුමෙහි සාධාරණ අගය නිශ්චය කිරීමෙහිලා කෙරෙන යෙදවුම්වල විවිධත්වය කරණකොට ගෙන එහි නිශ්චයමතිය පිළිබඳ යම් මට්ටමක් කළමනාකරණය විසින් ක්‍රියාවට නංවනු ලැබේ.

(iii) නඩත්තු සංචිතය

නඩත්තු සම්බන්ධයෙන්වූ එකඟත්වයට පත් කොන්දේසි මත පදනම්ව, මෙහෙයුම් බදුකර යටතේ පවත්නා ගුවන්යානා හා එන්ජින් කීපයක් වෙනුවෙන් අදාළ බදුකරුවන්ට සමාගම ගෙවීම් සිදු කරයි. මෙම මාසික ගෙවීම් පදනම් වනුයේ පියාසර කරන ලද පැය සහ චක්‍ර ගණන අනුවය. ආපසු අයකර ගත යුතු මෙම මුදල් ප්‍රමාණවල වඩාත් යෝග්‍ය ඇස්තමේන්තු මත පදනම්ව එකී ගෙවීම් ආපසු අයකර ගැනීමට ඇති හැකියාව පිළිබඳව කළමනාකරණය කලින් කල ඇගයීම් සිදු කරයි. ආපසු අයකර ගැනීමේ හැකියාව අඩමානවේ නම් ප්‍රතිපාදන වෙන් කරනු ලබයි. කිසියම් වත්කමක ඉදිරියට ගෙන යන මුදල එහි ආපසු අයකර ගත හැකි මුදල ඉක්මවන විට එම වත්කම දුබලත්වයට පත්වූසේ සලකා එහි ආපසු අයකර ගත හැකි මුදල් වටිනාකමට ලියා දැක්වේ. (6 වන සටහන බලන්න.)

(iv) ගුවන්යානා නඩත්තු සහ පිරිවැඩියා වියදම් සඳහා ප්‍රතිපාදනය

නඩත්තු කටයුතු විෂයයෙහි එකඟත්වයට පත් කල්බදු ගිවිසුම් කොන්දේසිවලට අනුව ගුවන්යානා කඳ, ගුවන්යානා එන්ජින් හා ඒවායේ ගොඩබැසුම් උපකරණ සම්බන්ධ බර නඩත්තු කටයුතු ඉටු කිරීමට සමාගම බැඳී සිටී. බර නඩත්තු කටයුතු ආශ්‍රිත පිරිවැය සඳහා වන ප්‍රතිපාදනය ගුවන් පියාසර පැය ගණන හෝ ගුවන් ගමන් චක්‍ර මත පදනම්ව මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ ක්‍රමික වශයෙන් වෙන් කෙරේ. මෙම ප්‍රතිපාදනය නිගමනය කිරීමෙහිලා, අදාළ පරීක්ෂා කිරීම සිදු කිරීමේ අවස්ථාවේදී පවත්නා වත්කම් හි ඇස්තමේන්තු කළ තත්ත්වය මතත්, යෙදවිය යුතු ද්‍රව්‍ය හා දැරිය යුතු පොදු කාර්ය වියදම් මතත්, අදාළ පරීක්ෂා කිරීම් සිදු කළ යුතු වන්නාවූ අවස්ථාව මතත් සුදුසු උපකල්පනවලට එළඹේ. මෙම උපකල්පනවලට එළඹෙනුයේ අතීත අත්දැකීම් මත වන අතර ඒවා දළ මට්ටමේ සිට සත්‍ය මට්ටම දක්වාවූ උපකල්පන බවට වගබලා ගැනෙනු පිණිස අඛණ්ඩව සමාලෝචනයට ලක් කෙරේ. ප්‍රතිපාදන කෙරෙහි සැලකිය යුතු අයුරින් බලපෑම් ඇතිවන ලෙස එකී උපකල්පන හා ඇස්තමේන්තු කිරීම් තුළ සිදුවන යම් වෙනස්කම් මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ ප්‍රලෝකනාත්මකව ගළපනු ලැබේ.

(v) ගුවන් ප්‍රවාහන සේවා ආශ්‍රිත ඍජු මෙහෙයුම් වියදම් සඳහා ප්‍රතිපාදන

ගුවන් ප්‍රවාහන සේවාවන්හි මෙහෙයුම් කාර්යය විෂයයෙහි ඉන්ධන ගාස්තු, යානා බිම් මෙහෙයුම් ගාස්තු, ගොඩබෑම් හා ගාල්කර තැබීමේ ගාස්තු, යානාස්ථ ආහාර පාන/ප්‍රවේශපත් වෙන්කරවා ගැනීමේ පද්ධති/ගුවන් ගමන් වෙන්කරවා ගැනීමේ ගාස්තු සහ තොරතුරු තාක්ෂණය ආශ්‍රිත ගාස්තු වැනි ඍජු වියදම් සම්බන්ධයෙන්වූ විවිධ ප්‍රතිපාදන වෙන්කිරීමට අනිවාර්යයෙන්ම සිදුවේ. ඊට අදාළ ඇස්තමේන්තු හා ඒ ආශ්‍රිතව යොදා ගැනෙන උපකල්පන අතීත අත්දැකීම් මතත්, අවස්ථාවෝචිත පරිදි සාධාරණ වේයැයි විශ්වාස කෙරෙන බොහෝ අනිකුත් සාධක මතත් පදනම්වේ. ඉන් උද්ගත වන ප්‍රතිඵල, වාර්තා කරනු ලබන කාලපරිච්ඡේදයේ අවසානයට ඉදිරියට ගෙන යන බැරකම්වල අගය මත ප්‍රතිපාදන වෙන් කිරීමේලා අදාළ වන්නාවූ පදනම සකසයි.

(vi) ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ

ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩවල පැවැත්ම හා ප්‍රයෝජ්‍යතාවය නිත්‍ය ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ ගණනය කිරීමේ පදනමක පිහිටා සමාගම සමාලෝචනය කරයි. එම භාණ්ඩවල ආපසු අයකර ගත හැකි වටිනාකමෙහි අඩුකිරීමක් ලෙස යල් පිනූ තොග සහ/හෝ වත්කම් සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණය නිගමනය කළ විට ඒ සඳහා ප්‍රතිපාදන සැපයේ.

(vii) මූල්‍ය නොවන වත්කම් හානිකරණය

යම් මූල්‍ය වත්කමක් හානිකරණයට පත්වී ඇති බවට යම් සාක්ෂි තිබේදැයි එක් එක් රපෝර්තු දිනට සමූහය තක්සේරු කරයි.

අඩමාන ණය පරිශේෂව පවත්නා කාල සීමාවන්, ඒවා ආපසු අයකර ගැනීමට ඇති හැකියාවේ අවිනිශ්චිත භාවය සම්බන්ධයෙන් පවත්නා කළමනාකරණයද දන්නා වෙනත් සාධකත් එම හානිකරණය ඇස්තමේන්තු කිරීමෙහිලා ස්වකීය නිශ්චයමතිය තුළ පිහිටා කළමනාකරණය විසින් පාවිච්චි කරනු ලබයි.

(viii) මූල්‍ය වත්කම් හානිකරණයට පත්වීම

යම් මූල්‍ය වත්කමක් හෝ මූල්‍ය වත්කම් සමූහයක් හානිකරණයට පත්වී ඇති බවට වාස්තවික සාක්ෂි තිබේදැයි එක් එක් රපෝර්තු දිනට සමූහය තක්සේරු කරයි. අඩමාන ණය පරිශේෂව පවත්නා කාල සීමාවන්, ඒවා ආපසු අයකර ගැනීමට ඇති හැකියාවේ අවිනිශ්චිත භාවය සම්බන්ධයෙන් පවත්නා කළමනාකරණයද දන්නා වෙනත් සාධකත් එම හානිකරණය ඇස්තමේන්තු කිරීමෙහිලා ස්වකීය නිශ්චයමතිය තුළ පිහිටා කළමනාකරණය විසින් පාවිච්චි කරනු ලබයි.

(ඇ) උපකල්පන

(i) නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම

ශ්‍රී ලංකාවේ සිට සේවය කරන කාර්ය මණ්ඩලවලට අයත් විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ සැලැස්මෙහි පිරිවැය නිශ්චය කෙරෙනුයේ ආයුගණක තක්සේරුවක් යොදා ගනිමිනි. එම ආයුගණක තක්සේරුව පදනම් වනුයේ පොළී අනුපාතය, වැටුප් වර්ධක අනුපාතය, විශේෂ චාරික මුදල, විශ්‍රාම ගැනීමේ වයස හා සමාගම ව්‍යාපාරිකව ක්‍රියාත්මක වීමේ තත්ත්වය යන කරුණුවලට අදාළ උපකල්පන මතය. සැලසුමෙහි පවත්නා දිගු කාලීන ස්වභාවය හේතුවෙන් එබඳු ඇස්තමේන්තු සැලකිය යුතු මට්ටමේ අවිනිශ්චිතතා වලට යටත් වේ. (2.4.15 වන සටහන බලන්න.)

(ii) ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි ප්‍රත්‍යාගණනය

ස්වාධීන සුදුසුකම් ලත් තක්සේරුකරුවෙකුගේ සේවය ලබා ගනිමින් ප්‍රත්‍යාගණනිත අගය මත ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලිවල වටිනාකම ගණන් බලනු ලැබේ. සාධාරණ අගයක් නිශ්චය කිරීම පිණිස එකී තක්සේරුකරු උපකල්පන සහ තක්සේරු ශිල්ප ක්‍රම භාවිතා කරයි. අදාළ තක්සේරු කිරීමේ පදනම 4 වන සටහනෙහි හෙළිදරව් කර ඇත.

2.4 වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල සාරාංශය

2.4.1 විදේශ ව්‍යවහාර මුදල් පරිවර්තනය

සමාගමේ ව්‍යාපාරික කටයුතු ඉටුකිරීමේ හා ඉදිරිපත් කිරීමේ ව්‍යවහාර මුදල වන ශ්‍රී ලංකා රුපියල්වලින් මූල්‍ය ප්‍රකාශ ඉදිරිපත් කර ඇත. විදේශ ව්‍යවහාර මුදලින් සිදුවන ගනුදෙනු, ඒවා සිදුවන දිනයට වලංගු ප්‍රායෝගික ව්‍යවහාර මුදල් අනුපාතයට අනුව මූලික වශයෙන් සටහන් කෙරේ. විදේශ ව්‍යවහාර මුදලින් ගණනය වන මූල්‍ය වත්කම් හා බැරකම් රපෝර්තු දිනයට වලංගුව පවත්නා ප්‍රායෝගික ව්‍යවහාර මුදල් අනුපාතයට නැවත පරිවර්තනය කරනු ඇත. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස උද්ගත වන ලාභ සහ අලාභ ආදායම් ප්‍රකාශය මගින් හඳුනා ගැනේ. විදේශ ව්‍යවහාර මුදලක ඓතිහාසික පිරිවැය ප්‍රකාරව ගණනය කෙරෙන මූල්‍යමය නොවන අයිතම අදාළ මුල් ගනුදෙනුව සිදුවූ දිනයේ පැවති විනිමය අනුපාත භාවිතයට ගනිමින් පරිවර්තනය කරනු ලැබේ.

2.4.2 බදුකරණය

(i) ප්‍රවර්තන ආදායම් බදු

සමාගම

(අ) දේශීය බදුකරණය

2011 පෙබරවාරි මාසයේදී ස්වකීය සියලුම ව්‍යාපාරික කටයුතු සඳහා 2011 අප්‍රේල් 1 සිට 2021 මාර්තු 31 දක්වා ක්‍රියාත්මක වන දස අවුරුදු බදු නිදහස් කාලයක් 2011 අංක 22 දරන දේශීය ආදායම් (සංශෝධන) පනතින් සංශෝධිත 2006 අංක 10 දරන දේශීය ආදායම් පනතේ විධිවිධාන යටතේ සමාගම වෙත ලැබුණි.

(ආ) එතෙර බදුකරණය

ද්විත්ව බදු ගිවිසුම් ක්‍රියාත්මක නොවන රටවල් තුළ ස්වකීය විදේශීය ව්‍යවහාර මෙහෙයුම් කටයුතු මත සමාගම බදු ගෙවනු ලැබීමට යටත්වේ. කෙසේ වුවද, සමාගම අත්විඳි ඉදිරියට ගෙන ගිය බදු අලාභ හේතුවෙන් ප්‍රවර්තන වර්ෂය තුළ සමාගම සම්බන්ධ කිසිදු බදු බැඳියාවක් නොමැත.

අනුබද්ධ සමාගම – ශ්‍රීලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ්

ආදායම් බදු වියදම්හි ප්‍රවර්තන හා විලම්බිත බදු අඩංගුවේ. කොටස් ආයෝජනයන් තුළ ඍජුවම හඳුනා ගැනෙන අයිතමයන්ට ලාභය හෝ අලාභය අදාළ වන තාක් දුරට හැරුණු විට ආදායම් බදු වියදම ලාභය හෝ අලාභය තුළ හඳුනා ගැනේ. එහිලා එය හඳුනා ගැනෙනුයේ කොටස් ආයෝජනය තුළය.

ආයෝජන මණ්ඩලය සමඟ ඇතිකර ගත් ගිවිසුම අනුව, යානාස්ථ මුළුතැන් ගෙවල්වලින් හා ගුවන් මගී මාර්ගස්ථ අවන්හලෙන් උද්ගත වන ආදායම 2021 මැයි මස 31 වන දින දක්වා ආදායම් බද්දෙන් නිදහස්වේ. වෙනත් ප්‍රභවයන් වෙතින් උද්ගත වන ආදායම සාමාන්‍ය බදු අනුප්‍රමාණ අනුව බද්දට යටත්වේ.

(ii) විලම්බිත ආදායම් බදු

වත්කම් හා බැරකම් බදු මූලයන් හා ඒවායේ මූල්‍යමය වාර්තාකරණ කාර්යයන් සඳහා ඉදිරියට ගෙනයනු ලබන ගණන් ප්‍රමාණ අතර රපෝර්තු දිනට පවත්නා තාවකාලික වෙනස්කම් පිළිබඳව බැරකම් ක්‍රමවේදය භාවිතා කරමින් විලම්බිත ආදායම් බදු ප්‍රතිපාදනය කෙරේ.

2.4.3 දේපළ, පිරියත හා උපකරණ

(අ) පිරිවැය හා තක්සේරු කිරීම

දේපළ, පිරියත හා උපකරණ යනාදී සියලුම අයිතම ප්‍රාරම්භක වශයෙන් සටහන් කෙරෙනුයේ ගත් මිලටය. අත්කර ගැනීම් හෝ ඉදිකිරීම්හිලා ඍජුව ආරෝපනය කළ හැකි වියදම් පිරිවැයට ඇතුළත්වේ. දේපළ, පිරියත හා උපකරණ යනාදී අයිතම පසුව ප්‍රත්‍යාගණනය කිරීමේදී ඒවා පසු අවස්ථාවක සිදුවන යම් ක්ෂයවීම් හා දුබලතා ඌණ ප්‍රත්‍යාගණනිත ගණන් ප්‍රමාණ මත ඉදිරියට ගෙන යනු ලැබේ. අනෙකුත් සියලු දේපළ, පිරියත හා උපකරණ ක්ෂයවීම් හා/හෝ උපචිත දුබලතා අලාභ වෙතොත් ඒවාද අඩුකළ ඓතිහාසික පිරිවැය මත ප්‍රකාශ කෙරේ.

ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි සහ ගුවන් යානාස්ථ මුළුතැන්ගෙහි උපකරණ, කලින් ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශයෙහි හඳුනා ගනු ලැබ තිබූ එම වත්කමට අයත් ප්‍රත්‍යාගණන අඩුවීමක් කරා එය ප්‍රතිවර්තනය වනතාක් දුරකට හැරුණු විට, වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් තුළ සහ එහි කොටස් ආයෝජන ලෙස සමුච්චිතවූ වත්කම් ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය තුළ හඳුනා ගැණුනු ප්‍රත්‍යාගණන අතිරික්ත කිසිවක් සමඟ මානනය කෙරේ. එහිලා අදාළ වැඩිවීම ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශය තුළ හඳුනා ගැනේ. ප්‍රත්‍යාගණන ඌණතාවයක් ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශ තුළ හඳුනා ගැනෙනුයේ, වත්කම් ප්‍රත්‍යාගණන සංචිත තුළ හඳුනා ගනු ලැබ ඇති එම වත්කමේම දැනටමත් පවත්නා අතිරික්තයක් එය හිලවු කරන තාක් දුරකටය. ප්‍රත්‍යාගණනිත වත්කමක සාධාරණ අගය එහි ඉදිරියට ගෙන යනු ලබන වටිනාකමෙහි විශාල වෙනසක් සිදුනොකරන බවට සහතික වනු පිණිස වත්කම් ආගණන කටයුතු ප්‍රමාණවත් කාලාන්තරයක් තුළ සිදු කෙරේ. ඉන්පසු උද්ගත වන පිරිවැයක් වේනම් එය අදාළ වත්කමෙහි ඉදිරියට ගෙනයන වටිනාකම තුළ අවස්ථාවෝචිත පරිදි අන්තර්ගත කෙරේ. එසේ නැතහොත් වෙනමම වත්කමක් ලෙස හඳුනා ගැනේ. මෙවැන්නක් සිදුවනුයේ අදාළ අයිතමය ආශ්‍රිත අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ සමාගම වෙත ගලා ඒම අනුමාන වන කල්හිත්, අදාළ පිරිවැය විශ්වාසදායක අයුරින් මැනිය හැකි කල්හිත් පමණි.

අලුත්වැඩියා හා නඩත්තු පිරිවැය ඒවා සිදුවන කාලපරිච්ඡේදය තුළ ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශයට අයගත කෙරේ.

දේපළ, පිරියත හා උපකරණවලට පහත සඳහන් දෑ අනෙකුත් කරුණු අතර ඇතුළත්වේ:

(i) ගුවන්යානා භ්‍රමණමය අමතර කොටස්

ස්පෘෂ්‍ය වත්කම් ලෙස සැලකෙන ගුවන්යානා භ්‍රමණමය අමතර කොටස් ප්‍රාරම්භක වශයෙන් ගත් මිළ අනුව සටහන් කර එහි ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රයෝජ්‍ය ආයුකාලය එල්ලේ ක්ෂය කරනු ලබයි. මෙම අයිතමය ගුවන්යානා ආශ්‍රිත උපකරණ යටතේ බාණ්ඩ ගත කර ඇත.

(ii) කෙරෙමින් පවත්නා ප්‍රාග්ධන වැඩ

කෙරෙමින් පවත්නා ප්‍රාග්ධන වැඩ ගත්මිළ අනුව සටහන් කෙරේ. ඒවා අත්කරගත් දිනයේ සිට වැඩ ස්ථාපන දිනය දක්වා දරන සියලු වියදම් ඊට ඇතුළත්වේ. වැඩ ස්ථාපනය කළ විට කෙරෙමින් පවත්නා වැඩ දේපළ, පිරියත හා උපකරණ යටතේ සුදුසු කාණ්ඩය වෙත මාරු කර එහි ඇස්තමේන්තු ගත ප්‍රයෝජ්‍ය ආයු කාලය එල්ලේ ක්ෂය කරනු ලැබේ.

(ආ) ක්ෂයවීම

සින්නක්කර ඉඩම් හැරුණු විට සියලුම දේපළ, පිරියත හා උපකරණ යනාදියෙහි පිරිවැය හෝ තක්සේරුව මත සරල මාර්ග ක්‍රමය යොදා ගනිමින් පහත දැක්වෙන ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රයෝජ්‍ය ආයුකාල වකවානු පුරා දිවෙන පරිදි සමාන වාරිකවලින් එකී ගණන් ප්‍රමාණ කපා හැරීමේ අටියෙන් ක්ෂයවීම් සඳහාවූ ප්‍රතිපාදන ආගණනය කරනු ලැබේ.

ගුවන්යානා ආශ්‍රිත අමතර කොටස්	– වසර 08 ක් හෝ කල්බදු කාල සීමාව යන කාල දෙකෙන් අඩු කාලය මුළුල්ලේ
පිරියත හා උපකරණ	– උපකරණයේ වර්ග මත පදනම්ව වසර 3-10 දක්වා කාලපරිච්ඡේද මුළුල්ලේ
ගොඩනැගිලි	– උපරිම වශයෙන් වසර 15-50 කට යටත්ව අපේක්ෂිත ප්‍රයෝජ්‍ය ආයුකාලය මුළුල්ලේ
ක්‍රියාකාරී කල්බදුකර මත ගුවන්යානා වැඩිදියුණු කිරීම්	– වසර 10 ක් හෝ කල්බදු කාල සීමාව යන කාල දෙකෙන් අඩු කාලය මුළුල්ලේ

අවශේෂ අගය, ප්‍රයෝජ්‍ය ආයුකාලය හා ක්ෂය කිරීමේ ක්‍රමය යන කරුණු එක් එක් රපෝර්තු දිනට සමාලෝචනයට භාජනය කර සුදුසු අවස්ථාවලදී ප්‍රලෝකනාත්මකව ගළපනු ලැබේ.

ඉහත සඳහන් ක්ෂය අනුප්‍රමාණ ඉදිරිපත් කෙරෙන සියලු කාලපරිච්ඡේදවලට අදාළ වේ.

(ඇ) හඳුනා නොගැනීම

කිසියම් දේපළ, පිරියත හා උපකරණ අයිතමයක භාවිතයෙන් හෝ ව්‍යපහරණයෙන් අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ අත් නොවන කල්හි එම අයිතමය එහි ව්‍යපහරණයෙන් පසුව හඳුනා ගනු නොලැබේ. යම් වත්කමක් එසේ හඳුනා ගනු නොලැබීමෙන් උද්ගතවන ලාභයක් හෝ අලාභයක් වෙතොත් එය (ව්‍යපහරණයෙන් ලත් ශුද්ධ මුදල සහ වත්කමේ ඉදිරියට ගෙනයන වටිනාකම අතර වෙනස ලෙස ආගණනය කරන ලද) අදාළ වත්කම හඳුනා නොගන්නා වර්ෂයට අයත් මූල්‍ය ප්‍රකාශයෙහි අන්තර්ගත කෙරේ.

2.4.4 අස්පෘෂ්‍ය වත්කම්

කිසියම් වත්කමක් නිසා උද්ගතවන අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ආයතනය වෙත ගලාඒම සහ එබඳු යම් වත්කම්වල පිරිවැය විශ්වාසදායක ලෙස ගණනය කළ හැකිවීම යන කරුණු අනුමාන වශයෙන් සළකනු ලබන්නේ නම් ඒවා අස්පෘෂ්‍ය වත්කම් ලෙස හඳුනා ගැනේ. ඒ අනුව මෙම වත්කම් මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි සඳහන් කෙරෙනුයේ සමුච්චිත හිලව්කිරීම් හා සමුච්චිත දුබලතා අලාභ වෙතොත් ඒවාද ඌණවූ ගත්මිල මතය.

අදාළ දෘඩාංග අයිතමයකින් වෙන්කර ගත හැකි පරිගණක මෘදුකාංගයක් අත්කර ගැනීමේ හෝ වැඩිදියුණු කිරීමේ වියදම වෙන් වශයෙන් ප්‍රාග්ධනය කරනු ලබන අතර එය සරල මාර්ග පදනම මත වසර 05 ක් නොඉක්මවන කාලයක් මුළුල්ලේ හිලව් කිරීමටද කටයුතු කෙරේ. හිලව් කිරීමේ කාලපරිච්ඡේදය හා හිලව් කිරීමේ ක්‍රමය එක් එක් රපෝර්තු දිනට සමාලෝචනයට භාජනය කෙරේ. මෙම වත්කමේ ඉදිරියට ගෙන යන අගය ආපසු අයකර ගත හැකි විය නොවන්නක් බව යම් අවස්ථාගත සිදුවීම් හා වෙනස්කම් අනුව පෙනී යන්නේ නම් එකී අගය වත්කම් දුබලතා එල්ලේ කලින් කල සමාලෝචනය කෙරේ.

2.4.5 කල්බදුකර

අ. ක්‍රියාකාරී කල්බදුකර

කල්බදුකරයේ කාල සීමාව තුළ සන්තකභාවයට අයත් සියලු අවදානම් හා ප්‍රතිලාභ කල්බදුකරු විසින් සැළකිය යුතු යෝග්‍ය අයුරකින් රඳවා ගැනෙන බදුකර ක්‍රියාකාරී බදුකර ලෙස සැලකේ. වෙනත් ක්‍රමවත් පදනමක් පරිශීලක ප්‍රතිලාභයේ කාල රටාව සම්බන්ධයෙන් වැඩි නියෝජනයක් නොකරන්නේ නම් මිස ක්‍රියාකාරී බදුකර ගෙවීම් හඳුනා ගැනෙනුයේ, ලාභය හෝ අලාභය පිළිබඳ ප්‍රකාශය තුළ කල්බදුකර කාල සීමාව මුළුල්ලේ පවතින මෙහෙයුම් වියදමක් ලෙසවූ සරල මාර්ග පදනමක් මතය.

ක්‍රියාකාරී බදුකර යටතේ වත්කම් ප්‍රතිවින්‍යාසගත කිරීමේ වියදම්, ප්‍රාග්ධනය කරනු ලැබූ ප්‍රයෝජ්‍ය ආයුකාලය හා ඉතිරිව පවත්නා බදුකර කාලය යන දෙකෙන් අඩු කාලසීමාව එල්ලේ හිලව් කරනු ලැබේ. (2.4.3 දරන ගිණුම් සටහන බලන්න.)

(ආ) මූල්‍ය බදුකර

බදු දුන් අයිතමයේ සියලුම අවදානම් හා එහි සන්තකභාවයේ ආනුෂංගිකවූ දේපළෙහි සාධාරණ අගය හෝ ඊට වඩා අඩු අගයක් ගන්නේ නම්, අවම බදුකර ගෙවීම්වල වටිනාකම අනුව බදුකරයේ සමාරම්භක අවස්ථාවේදීම ප්‍රාග්ධනය කෙරේ. බැරකම්හි ඉතිරිව පවත්නා ශේෂය මත සංගත පොළී අනුපාතයක් අත්කර ගැනීමට හැකිවන පරිදි කල්බදුකර ගෙවීම් මූල්‍ය ගාස්තු සහ බදුකර බැඳියාවේ අඩු කිරීමේ ප්‍රමාණය අතර විභාජනය කෙරේ.

ප්‍රාග්ධනිත බදු දුන් වත්කම්, දේපළ, පිරියත හා උපකරණ යනුවෙන් අනාවරණය කරන අතර, බදු දුන් විෂයාංග ක්ෂය කෙරේ. (2.4.3 දරන ගිණුම් සටහන බලන්න.)

(ඇ) විකිණීම හා ආපසු බදුදීම

විකුණුම් හා ආපසු බදුදීම් සම්බන්ධ ගනුදෙනු නිසා ජනනය වන ක්‍රියාකාරී බදුකරයක් මත උද්ගත වන ලාභ, එකී විකුණුම්වලින් ලැබෙන මුදල් අදාළ වත්කම්වල සාධාරණ අගය නොඉක්මවන තාක් දුරට ආසන්න මට්ටමකින් ලාභය හෝ අලාභය පිළිබඳ ප්‍රකාශය තුළ හඳුනා ගැනේ.

2.4.6 ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ

ගුවන් යානා හා ගොඩබිම් සේවා ආශ්‍රිත තොගාල අමුද්‍රව්‍ය පාරිභෝජ්‍ය ද්‍රව්‍ය යනාදියෙන් ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ සමන්විත වේ.

ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ සඳහන් කෙරෙනුයේ පිරිවැය අගය හා ශුද්ධ උපලබ්ධි වටිනාකම යන දෙකෙන් අඩු අගය මතය. ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩවල පිරිවැය යනු සියලු ගැනුම් පිරිවැය, පරිවර්තන පිරිවැය හා එම ඉන්වෙන්ට්‍රි වර්තමානයේ තබා ඇති ස්ථාන වලට මෙන්ම ඒවායේ වර්තමාන තත්ත්වයට ගෙනඒම පිණිස දරන ලද අනෙකුත් වියදම් වන්නේය.

ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩවල පිරිවැය ගණනය කිරීමෙහිලා බරතැබූ සාමාන්‍ය පිරිවැය ක්‍රමය යොදා ගැනේ. සියලුම ඇස්තමේන්තුගත සම්පූර්ණ කිරීමේ පිරිවැය හා විකුණුමක් සිදුකිරීම සඳහා අවශ්‍ය වන්නාවූ පිරිවැය අඩුකරන ලද ඇස්තමේන්තුගත විකුණුම් මිල ශුද්ධ උපලබ්ධි අගය නියෝජනය කරයි.

2.4.7 මූල්‍යමය නොවන වත්කම් හානිකරණය

කිසියම් වත්කමක් හානිකරණය පත්වූ බවට සඳහනක් ඇත්දැයි සමූහයඑක් එක් රපෝර්තු දිනයේදී ඇගයුමක් කරයි. එබඳු යම් සඳහනක් වෙතොත් හෝ යම් වත්කමක් සඳහා වාර්ෂික හානිකරණය පරීක්ෂණයක් අවශ්‍ය වන කල්හි හෝ වත්කමෙහි ආපසු අයකර ගතහැකි මුදල පිළිබඳව සමූහය ඇගයීමක් කරයි. වත්කමක ඉදිරියට ගෙන ගිය හැකි වටිනාකමේ ප්‍රමාණය එය ආපසු අයකර ගත හැකි ගණනෙහි ප්‍රමාණය ඉක්මවන්නේ නම් වත්කම හානිකරණය පත්ව ඇතැයි සලකනු ලබන අතර, එය ආපසු අයකර ගත හැකි වටිනාකම දක්වා කපා හැරේ.

2.4.8 සාධාරණ අගය මැනීම

සමූහය සිය ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි සහ ගුවන් යානාස්ථ මුළුතැන්ගෙයි උපකරණ මනිනුයේ සාධාරණ අගය අනුවය. සාධාරණ අගය ආශ්‍රිත හෙළිදරව් කිරීම් 4 වන සටහනෙහි හෙළිකර ඇත.

සාධාරණ අගය යනු එය මනිනු ලබන දිනයට අලෙවි සහභාගි වන්නන් දෙදෙනෙකු අතර ක්‍රමවත් පරිදි විකිණීම සඳහා ලබාගන්නා වත්කම් හෝ බැරකම් පැවරීම සඳහා ගෙවනු ලබන මිල ගණනයි. සාධාරණ අගය මැනීම පදනම් වනුයේ, පහත දැක්වෙන ස්ථානයක යම් වත්කම් විකිණීමට හෝ යම් බැරකම් පැවරීමට හෝ තැබෙතැයි යන උපකල්පනය මතය.

- වත්කම හෝ බැරකම සඳහා නියෝජක වෙළඳපොළකදී, හෝ
- නියෝජක වෙළඳපොළක් නොමැති විට අදාළ වත්කම හෝ බැරකම සඳහා වන වඩාත් වාසිසහගතම වෙළඳපොළ,

සමූහය විසින් නියෝජක වෙළඳපොළ හෝ වඩාත් වාසි සහගතව වෙළඳපොළ වෙත ප්‍රවේශය සලසා ගත යුතුය.

එබඳු වත්කම්වල සාධාරණ අගය ගණනය කරනුයේ තම හොඳම ආර්ථික අභිලාෂයන් තුළ වෙළඳපොළ සහභාගි වන්නන් ක්‍රියාකරතැයි සිතමින් අදාළ වත්කම හෝ බැරකම මිල කිරීමේදී ඔවුන් කටයුතු කරනු ලැබෙතැයි යන උපකල්පනය භාවිතා කරමිනි.

වත්කමෙහි ඉහළම සහ හොඳම ප්‍රයෝජනය භාවිතා කිරීම මඟින් හෝ එකී වත්කමෙහි ඉහළම සහ හොඳම ප්‍රයෝජනය භාවිතයට ගනු ලබන වෙනත් අලෙවි සහභාගි වන්නෙකු හට විකිණීම මඟින් හෝ යම් ආර්ථික ප්‍රතිලාභයක් උත්පාදනය කිරීමෙහිලා අලෙවි සහභාගි වන්නෙකුට ඇති හැකියාව මූල්‍ය නොවන වත්කමක් සතු සාධාරණ අගය මිනීමක් තුළින් සැලකිල්ලට යොමු කරයි.

අදාළ පරිදි නිරීක්ෂණය කළ හැකි යම් යෙදවුම් උපරිම තත්ත්වයට ගෙන ඒම මඟින් ද, නිරීක්ෂණය කළ නොහෙන යම් යෙදවුම් අවම තත්ත්වයට ගෙන ඒම මඟින් ද අවස්ථානුකූලව උචිත වන්නාවූ සහ අදාළ සාධාරණ අගය මැනීම සඳහා අවශ්‍ය දත්ත පවතින්නාවූ තක්සේරු ශිල්ප ක්‍රම සමූහය විසින් යොදා ගනු ලබයි.

පහත විස්තර කර ඇති පරිදි සමස්තයක් වශයෙන් සාධාරණ අගයේ මානනය විෂයයෙහි වැදගත්වන අඩුම මට්ටමේ යෙදවුම මත පදනම්ව සාධාරණ අගය මනිනු ලබන මේ සියලු වත්කම් වර්ග සාධාරණ අගය ආශ්‍රිත ධූරක්‍රමය තුළ වර්ගීකරණය කෙරේ.

- 1 වන මට්ටම – සමාන වත්කම් හෝ බැරකම් සඳහා සක්‍රීය වෙළඳපොළවල් තුළ දක්නා ලයිස්තුගත (නොගැළපූ) අලෙවි මිල ගණන්
- 2 වන මට්ටම – සාධාරණ අගය මානනය පිණිස අඩුම මට්ටමේ යෙදවුම් සඳහා ඍජුව හෝ වක්‍රව නිරීක්ෂණය කළහැකි තක්සේරු ශිල්ප ක්‍රම
- 3 වන මට්ටම – සාධාරණ අගය මානනය පිණිස අඩුම මට්ටමේ යෙදවුම් සඳහා නිරීක්ෂණය කළනොහෙන තක්සේරු ශිල්ප ක්‍රම

පුනරාවර්තී පදනමක් මත මූල්‍ය ප්‍රකාශවල හඳුනා ගැනෙන වත්කම් හා බැරකම් සඳහා ධූරක්‍රමයෙහි දැක්වෙන මට්ටම් අතර පැවරුම් සිදුවී ඇත්ද යන්න එක් එක් වාර්තා කිරීමේ කාලපරිච්ඡේදයන්හි අවසානයේදී අදාළ වර්ගීකරණය (සමස්තයක් වශයෙන් සාධාරණ අගය මානනය විෂයෙහි වැදගත් වන අඩුම යෙදවුම් මට්ටම මත පදනම්ව) ප්‍රති අගැයුම් කිරීම මඟින් සමූහය විසින් නිශ්චය කරනු ලබයි.

පුද්ගල ආරක්ෂක උපකරණ වැනි සැලකිය යුතු වත්කම් ප්‍රත්‍යාගණනය සඳහා බාහිර තක්සේරුකරුවන් සම්බන්ධවේ. බාහිර තක්සේරුකරුවන් තෝරා ගැනීම සඳහාවූ නිර්ණායකවලට වෙළඳපොළ දැනුම, කීර්තිමත්භාවය, ස්වාධීනත්වය යන ගුණාංගද ඔවුන් අධි වෘත්තීය සම්මතයන් අනුව සිය කටයුතු ඉටු කරමින් පවත්වාගෙන යනු ලබන්නේද යන කරුණුද ඇතුළත්වේ. බාහිර තක්සේරුකරුවන් සමඟ සාකච්ඡා කිරීමෙන් පසුව එක් එක් කාරණය සම්බන්ධයෙන් කුමන ශිල්ප ක්‍රමය සහ යෙදවුම භාවිතයට ගැනෙන්නේද යන්න සමූහය තීරණය කරයි.

සාධාරණ අගය හෙළිදරව් කිරීමේ කාර්යයන් සඳහා ඉහත විස්තර කර ඇති පරිදි වත්කමට හෝ බැරකමට අදාළ ස්වභාවය, ගති ලක්ෂණ හා අවදානම් සහ සාධාරණ අගයේ ධූරක්‍රමයේ මට්ටම යන කරුණු මත පදනම්ව සමූහය විසින් වත්කම් හා බැරකම් විෂයයෙහි පංති නිශ්චය කරනු ලැබ තිබේ.

2.4.9 මූල්‍ය සාධනපත් – මූලික හඳුනාගැනීම සහ පසුමානනය

2.4.9.1 මූල්‍ය වත්කම්

මූල්‍ය සාධන පත්‍රයෙහි ගිවිසුම්ගත ප්‍රතිපාදන කෙරෙහි ව්‍යාපාර සමූහය පාර්ශ්වකරුවකු වන විට පමණක් මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි මූල්‍ය වත්කම් හඳුනා ගැනේ. ලාභ හෝ අලාභ ඔස්සේ ගණනය වන සාධාරණ අගය ලෙසත්, ණය මුදල් හා ලැබීම් නියමිත ලෙසත්, පරිණත ආයෝජන ලෙස යොදවා ඇති මුදල් ලෙසත්, විකුණුම් සඳහා පවත්නා දේවල් ලෙසත් සුදුසු පරිදි මූල්‍ය වත්කම් වර්ගීකරණයට හසු කෙරේ. කළමනාකරණය ස්වකීය මූල්‍ය වත්කම්හි වර්ගීකරණය එහි ආරම්භක හඳුනා ගැනීමේදී නිශ්චය කරන අතර එම වර්ගීකරණය රඳා පවතිනුයේ වත්කමෙහි ස්වභාවයත්, වත්කම් අත්කර ගනු ලැබූ අරමුණත් මතය.

සියලුම මූල්‍ය වත්කම් මූලික වශයෙන් හඳුනා ගැනෙනුයේ ඒවායේ සාධාරණ අගය අනුවය.

විකුණුම් සඳහා පවත්නා දෑ ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද ණය හා ලැබීම් නියමිතවලින් සහ ආයෝජනවලින් සමාගමේ වත්කම් සංයුක්තවේ. එබඳු අයිතම පසු මානනය, දුබලතාව සහ හඳුනා නොගැනීම පිළිබඳ ව්‍යාපාර සමූහයේ ප්‍රතිපත්තිය පහත දැක්වේ.

(අ) ණය සහ ලැබීම් නියමිත

ණය මුදල් හා ලැබීම් නියමිත යනු, සක්‍රීය වෙළඳපොළක් තුළ ලැයිස්තු ගත නොකළ ස්ථිර හෝ නිශ්චය කළ හැකි ගෙවීම් සහිත ව්‍යුත්පන්න නොවූ මූල්‍ය වත්කම්ය. එබඳු වත්කම් ආරම්භක මානයෙන් පසු සඵල පොළී අනුපාත ක්‍රමය යොදා ගනිමින් හිලවුකළ මිලට දෙවනුව මානනය කෙරේ.

(ආ) හඳුනා නොගැනීම

පහත දැක්වෙන අවස්ථාවලදී මූල්‍ය වත්කම් හඳුනා ගනු නොලැබේ:

- වත්කම්වලින් මුදල් ප්‍රවාහ ලබා ගැනීමේ අයිතිවාසිකම් අවසන්වී ඇති විට.
- වත්කම්වලින් මුදල් ප්‍රවාහ ලබා ගැනීමේ ස්වකීය අයිතිවාසිකම් සමූහ ව්‍යාපාරය විසින් පවරා දෙනු ලැබ ඇති හෝ ලැබූ මුදල් ප්‍රවාහ යම් පැවරුම් වැඩ පිළිවෙළක් යටතේ සැලකිය යුතු ප්‍රමාදයකින් තොරව තෙවන පාර්ශ්වයකට සම්පූර්ණයෙන් ගෙවීම සඳහා යම් බැඳියාවකින් බැඳෙනු ලැබ ඇති විට සහ (අ) වත්කම නිසා උද්ගත වන සියලු අවදානම් හා වාසි සමූහ ව්‍යාපාරය විසින් සැලකිය යුතු අයුරින් පවරා දෙනු ලැබ ඇති විට හෝ (ආ) වත්කමේ සියලු අවදානම් හා වාසි සමූහ ව්‍යාපාරය විසින් සැලකිය යුතු අයුරින් පවරා දෙනු ලැබ හෝ රඳවා ගනු ලැබ නොමැති මුත් අදාළ වත්කමේ පාලනය පවරා දෙනු ලැබ ඇති විට.

(ඇ) මූල්‍ය වත්කම් හානිකරණයට පත්වීම

යම් මූල්‍ය වත්කමක් හෝ මූල්‍ය වත්කම් සමූහයක් හානිකරණයට පත්වන වාස්තවික සාක්ෂි කිසිවක් පවතීදැයි එක් එක් රපෝර්තු දිනයට ව්‍යාපාර සමූහය තක්සේරුවක් කරයි. වත්කමෙහි මූලික හඳුනා ගැනීමෙන් අනතුරුව හටගත් සිදුවීම් එකක් හෝ කිහිපයක් (දරණ ලද පාඩු සිදුවීමක්) හේතුවෙන් හෝ එකී පාඩු සිදුවීම මගින් විශ්වාසදායක ලෙස ඇස්තමේන්තු කළ හැකි මූල්‍ය වත්කමේ හෝ මූල්‍ය වත්කම් සමූහයේ ඇස්තමේන්තු ගත අරමුදල් ගලනය කෙරෙහි බලපෑම් ඇතිවීම හේතුවෙන් වත්කමක් හානිකරණය වේයැයි යනුවෙන්වූ කිසියම් වාස්තවික සාක්ෂි පැවතියහොත් පමණක්, එම මූල්‍ය වත්කම හෝ මූල්‍ය වත්කම් සමූහය හානිකරණයට පත්ව ඇතැයි සලකනු ලැබේ.

සැලකිය යුතු මූල්‍ය අපහසුතාවලටත්, ගෙවීම් ප්‍රමාද කිරීම්වලටත්, බංකොලොත්භාවය හෝ වෙනත් මූල්‍ය ප්‍රතිසංවිධාන වෙත නැඹුරුවීමේ සම්භාවිතාවලටත් ණය ගැතියන් හා ණය ගැති පිරිස් මුහුණදී ඇති බව හැඟවෙන ලක්ෂණ පහළවීම හා අනාගත ඇස්තමේන්තුගත මුදල් ගලනයන්හි සැලකිය යුතු අඩුවීමක් ඇති බවට දත්ත අනුසාරයෙන් නිරීක්ෂණයවීම යන කරුණු වත්කම් හානිකරණයට ලක්වීමේ සාක්ෂි තුළ තිබෙන්නට පුළුවන.

(ඈ) හිලව්කරන ලද පිරිවැය එල්ලේ ගෙනගිය මූල්‍ය වත්කම්

කිසියම් හානිකරණ අලාභයක් සිදුව ඇති බවට වාස්තවික සාක්ෂි පවතී නම්, එම පාඩුවට අදාළ මුදල් වටිනාකම මානනය කරනු ලබන්නේ, වත්කමෙහි ඉදිරියට ගෙන යන මුදල හා අනාගත ඇස්තමේන්තුගත මුදල් ගලනයන්හි වත්මන් අගය අතර වෙනසය. අනාගත ඇස්තමේන්තුගත මුදල් ගලනයන්හි වත්මන් අගය මූල්‍ය වත්කමේ මුල් සඵල පොළී අනුපාතය එල්ලේ වට්ටම්ගත කෙරේ.

වත්කමෙහි ඉදිරියට ගෙන යන මුදල් වටිනාකම දීමනා ගිණුමක් යොදා ගැනීම මගින් අඩු කෙරේ. අලාභයේ මුදල් වටිනාකම ලාභය හෝ අලාභය පිළිබඳ ප්‍රකාශය තුළ හඳුනා ගැනේ.

පසුව එළඹෙන වර්ෂයකදී, හානිකරණය හඳුනා ගනු ලැබීමෙන් අනතුරුව හටගත් සිදුවීමක් හේතුවෙන් ඇස්තමේන්තු ගත අලාභයේ වටිනාකම වැඩි හෝ අඩුවේ නම්, දීමනා ගිණුම ගැළපීම මගින් කලින් හඳුනාගනු ලැබූ දුබලතා අලාභය වැඩි හෝ අඩු කිරීම සිදු කෙරේ. පසුව යම් කපා හැරීමක් මගින් ආපසු පියවා ගැනීම සිදු කළහොත්, එකී ආපසු පියවා ගැනීම ලාභය හෝ අලාභය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි මූල්‍ය පිරිවැයට බැර කෙරේ.

2.4.9.2 මූල්‍ය බැරකම්

ශ්‍රී ලං.ගි.ප්‍ර. 39 යටතේ වන විෂය පථය තුළ මූල්‍ය බැරකම් වර්ගීකරණය කෙරෙනුයේ ලාභය හෝ අලාභය හෝ ණය හෝ ණය ගැනුම් හරහාවූ සාධාරණ අගය එල්ලේ මූල්‍ය බැරකම් ලෙසය. ව්‍යාපාර සමූහය, ආරම්භක හඳුනා ගැනීමේ අවස්ථාවේදී ඒවායේ මූල්‍ය අගය පිළිබඳ වර්ගීකරණය නිගමනය කරයි.

සියලුම මූල්‍ය බැරකම් ආරම්භක අවස්ථාවේදී හඳුනා ගැනෙනුයේ සාධාරණ අගයට අනුව වන අතර ණය හා ණය ගැනුම් සම්බන්ධයෙන් වන විට, ඒවා හඳුනා ගැනෙනුයේ, ගනුදෙනුවල වියදම මත ඍජුවමය.

ව්‍යාපාර සමූහයේ මූල්‍ය බැරකම්වලට වෙළඳ හා වෙනත් ගෙවීම් නියමිත, බැංකු අයිරා, ණය හා ණය ගැනුම් සහ මූල්‍ය ඇපකර කොන්ත්‍රාත්තු යනාදිය ඇතුළත්වේ.

පහත විස්තර කර ඇති පරිදි මූල්‍ය බැරකම්වල පසු මානනය රඳා පවතිනුයේ ඒවායේ වර්ගීකරණය මතය:

(අ) පසු මානනය

මූලික හඳුනා ගැනීමෙන් අනතුරුව පොළී දරන ණය හා ණය ගැනුම් පසු මානනයට ලක් කෙරෙනුයේ සඵල පොළී අනුපාත ක්‍රමය යොදා ගනිමින් හිලව් කරන ලද මිලටය.

(ආ) හඳුනා නොගැනීම

යම් මූල්‍ය වත්කමක බැඳියාව නිදහස් කරනු හෝ අවලංගු කරනු හෝ අවසන් කරනු ලබන විට එහි බැරකම හඳුනා නොගැනේ.

දැනටමත් පවත්නා මූල්‍ය බැරකමක් වෙනුවට සැලකිය යුතු වෙනස්කම් සහිත කොන්දේසි මත එකම ණය දෙනුවාගෙන්ම වන වෙනත් මූල්‍ය බැරකමක් ප්‍රතියෝජනයවේ නම් හෝ දැනටමත් පවත්නා බැරකමක කොන්දේසි සැලකිය යුතු ලෙස ප්‍රතිශෝධනයවේ නම්, එබඳු හුවමාරුවක් හෝ ප්‍රතිශෝධනය කිරීමක් මුල් බැරකම හඳුනා නොගැනීමක් ලෙසත්, නව බැරකමක් හඳුනා ගැනීමක් ලෙසත් සලකනු ලැබේ. අදාළ ඉදිරියට ගෙන යනු ලබන මුදල් ප්‍රමාණවල වෙනස ලාභය හෝ අලාභය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි හඳුනා ගැනේ.

(ඇ) මූල්‍ය සාධන පත්‍ර හිලව් කිරීම

මූල්‍ය වත්කම් හා බැරකම් සම්බන්ධ පාඩු හිලව් කරනු ලබන අතර හඳුනාගත් මුදල් ප්‍රමාණ හිලව් කිරීම සඳහා දැනට බලාත්මක කළ හැකි යම් නෛතික අයිතිවාසිකමක් හෝ ශුද්ධ පදනමක් මත බැරකම් එකවර බේරුම් කිරීමට හෝ වත්කම් උපලබ්ධි කර බැරකම් පියවීමට යම් අභිප්‍රායක් තිබේ නම් පමණක් ශුද්ධ මුදල් ප්‍රමාණ, ආදායම් තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි වාර්තා කළ හැකිය.

2.4.9.3 මුදල් ප්‍රවාහ සුරක්ෂාකරණ සංචිතය

හඳුනාගන්නා ලද ස්වකීය විදේශ ව්‍යවහාර මුදල් ණය ප්‍රමාණයන්, අතිශය අනුමාන බවක් සහිත විශේෂයෙන් හඳුනාගත් ස්වකීය විදේශ ව්‍යවහාර මුදල් ආශ්‍රිතව ඉපැයෙන අනාගත ආදායම් එල්ලේ සුරක්ෂාකරණ සාධන පත්‍රයක් ලෙස සමාගම විසින් නම්කර හඳුනාගෙන ඇත. හඳුනාගත් විදේශ ව්‍යවහාර මුදල් ණය ප්‍රමාණයන්හි විදේශ විනිමය අනුපාත තුළ සිදුවන උච්චාවචන හේතුවෙන් උද්ගත වන අවදානම සමාගම ඒ අනුසාරයෙන් සුරක්ෂාකරණය කරන ලද්දේය.

සුරක්ෂාකරණ සාධන පත්‍රය මත සිදුවන ලාභයේ හෝ අලාභයේ ඵලදායී කොටස් මුදල් ප්‍රවාහ සුරක්ෂාකරණ සංචිතයට අයත් වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායමෙහි සෘජුවම හඳුනා ගැනෙන අතර යම් ඵලදායී නොවන කොටසක් වෙතොත් එය වෙනත් මෙහෙයුම් වියදම් ලෙස ලාභාලාභ ප්‍රකාශය තුළ වහා හඳුනා ගැනේ. වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් ලෙස හඳුනාගැනෙන මුදල් ප්‍රමාණ, සුරක්ෂාකරණය කෙරුණු ගනුදෙනුව සිදුවන කල්හි (පුරෝකථනය කරන ලද ආදායම ලැබෙන අවස්ථාව වන විට) ලාභාලාභ ප්‍රකාශය වෙත මාරු කරනු ලැබේ. පුරෝකථනය කරන ලද ගනුදෙනුව සිදුවෙතැයි තවදුරටත් අපේක්ෂා නොකෙරෙන්නේ නම්, වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම තුළ කලින් හඳුනා ගැනුනු සමුච්චිත ලාභය හෝ අලාභය ලාභාලාභ ප්‍රකාශය වෙත මාරු කෙරේ. සුරක්ෂාකරණ මෙවලම ප්‍රතිසම්පාදනයකින් හෝ පරිවටනයකින් තොරව කල් ඉකුත් වුවහොත් හෝ විකුණනු ලැබුවහොත් හෝ අවසන් කර දමන ලදහොත් හෝ ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබුවහොත් හෝ සුරක්ෂාකරණයක් වශයෙන් එහි නම්කර හඳුනාගැනීම අවලංගු කරනු ලැබුවහොත් වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම තුළ කලින් හඳුනා ගැනුනු යම් සමුච්චිත ලාභ හෝ අලාභ අදාළ සුරක්ෂාකරණ ගිවිසුමට අනුව පුරෝකථනය කරන ලද ගනුදෙනුව සිදුවන තෙක් කොටස් ආයෝජනය තුළ රැඳී පවතී.

2.4.10 ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිතය

ක්‍රියාත්මකව පවත්නා කල්බදු ගිවිසුම් අනුව ගුවන්යානා එන්ජින්, ගුවන්යානා සැකිලි සහ ගුවන්යානා අංගෝපාංග යනාදියෙහි පිරිවැඩියා සඳහා මාසික පදනමක් මත කල්බදුකරුවන් වෙත කරන ලද ගෙවීම්වලින් ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිතය සමන්විතවේ. ගුවන්යානා එන්ජින්, ගුවන්යානා සැකිලි සහ ගුවන්යානා අංගෝපාංග පිරිවැඩියා සඳහා දරන ලද වියදම අදාළ නඩත්තු කටයුතු නිමවීමෙන් පසුව එකී සංචිත හරහා කල්බදුකරුවන් වෙතින් සමාගම ආපසු අයකර ගනී.

ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිතය එහි අදාළ ස්වභාවය මත පදනම්ව ණය සහ ලැබීම් නියමිත යටතේ වර්ගීකරණය කර ඇති අතර, මෙම මූල්‍ය වත්කම් කාණ්ඩය සඳහා අදාළ වන්නාවූ ගිණුම් ප්‍රතිපත්තිය ඉහත 2.4.9.1 (අ) සටහනෙහි සඳහන් කර ඇත.

2.4.11 වෙළඳ හා වෙනත් ලැබීම් නියමිත

අනුබද්ධ සමාගමට අයත් මුදල් ප්‍රමාණද ඇතුළත් වෙළඳ ණයගැතියන්, තැන්පතු සහ වෙනත් ණයගැතියන් (ගත් මිලට මානනය කරනු ලබන තැන්පතු හා වෙනත් ලැබීම් නියමිත යටතේ වර්ගීකරණය කරන ලද මූල්‍ය නොවන වත්කම් හැර) වර්ගීකරණය කර ගිණුම් ගත කෙරෙනුයේ ණය සහ ලැබීම් නියමිත වශයෙනි. අදාළ ස්වභාවය මත පදනම්ව මෙම කාණ්ඩයට අයත් මූල්‍ය වත්කම් සඳහා අදාළ වන ගිණුම් ප්‍රතිපත්තිය ඉහත 2.4.9.1 (අ) සටහනෙහි සඳහන් කර ඇත.

2.4.12 ආයෝජන

අනුබද්ධ සමාගමේ ආයෝජනය

සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ, අනුබද්ධ සමාගම ආශ්‍රිතව සිදු කෙරුණු ආයෝජන ගත් මිලට ගිණුම් ගත කර ඇත. එය, තාවකාලික අගය හීනවීම් නොවන අගය හීනවීම් කිසිවක් සඳහාවූ යම් ප්‍රතිපාදනවලින් තොරය.

2.4.13 මුදල් හා මුදල් සාම්‍යයන්

මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ ගෙනහැර දක්වනුයේ බැංකුවේ ඇති මුදල්, අතැති මුදල් හා නිවේදිත තැන්පතු වශයෙනි. ඒවා, දන්නා මුදල් ප්‍රමාණවලට වහා පරිවර්තනය කළ හැකි හා වටිනාකම් වෙනස්කම්වලට නොවැදගත්, අවදානම්වලට යටත් කෙටිකාලීන අධි ද්‍රවශීල ආයෝජන වශයෙන්ද ගෙන හැර දැක්වේ.

මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශයෙහි මුදල් හා මුදල් සාම්‍යයන්ට බැංකුවේ හා අතැති මුදල්ද, හිඟහිට ඇති බැංකු අයිරා රහිත බැංකුවේ ඇති නිවේදිත තැන්පත්ද ඇතුළත්වේ. කෙටි කල් පිරීමේ කාලයක් සහිත ආයෝජනද (එනම්, අත්කර ගැනීමේ දිනයේ සිට තෙමසක කාලයක් හෝ ඊට අඩු) මුදල් සමාන දෑ ලෙස සැලකේ. බැංකු අයිරා අනාවරණය කෙරෙනුයේ මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය තුළ බැරකම් දරන පොළී යටතේය.

2.4.14 ප්‍රතිපාදන

(i) සාමාන්‍ය

ප්‍රතිපාදන හඳුනා ගැනෙනුයේ සමාගම විසින් වගකිය යුතු කිසියම් ප්‍රවර්තන බැඳීමක් බේරුම් කිරීම සඳහා ආර්ථික ප්‍රතිලාභ අන්තර්ගත යම් සම්පත් විගණනයක් අවශ්‍ය වෙතැයි හෝ එකී බැඳීමේ වටිනාකම අදාළ විශ්වාසදායක ඇස්තමේන්තුවක් සෑදීමට ඇති වෙතැයි අනුමාන කරන කිසියම් අතීත සිදුවීමක ප්‍රතිඵලයක් ලෙස සමාගම සතුව එබඳු යම් ප්‍රවර්තන බැඳීමක් (නෛතික හෝ සම්ප්‍රයුක්ත) පවතින අවස්ථාවකදීය. ප්‍රතිපාදන සමහරක් හෝ සියල්ලම ප්‍රතිපූරණය කළ යුතු යැයි ව්‍යාපාර සමූහය අපේක්ෂා කරන්නේ නම්, වෙනමම වත්කමක් ලෙස එකී ප්‍රතිපූරණය හඳුනා ගැනෙන මුත්, එය එසේ කෙරෙනුයේ අදාළ ප්‍රතිපූරණය සැබැවින්ම නිශ්චිතවූ විට පමණි. මොනයම් හෝ ප්‍රතිපාදනයකට අදාළ වියදම් ප්‍රතිපූර්ණ කිසිවකින් තොරව ආදායම් ප්‍රකාශය තුළ ගෙන හැර දැක්වේ.

(ii) ගුවන්යානා නඩත්තු සහ පිරිවැඩියා වියදම්

ගුවන්යානා සහ පිරිවැඩියා වියදම් (බර නඩත්තු කටයුතු පරීක්ෂා කිරීමට යාම්ඊම් වෙනුවෙන් හා ගුවන්යානා එන්ජින්වලට සහ ගොඩබැසුම් උපකරණවලට කෙරෙන පිරිවැඩියා කිරීම් වෙනුවෙන් දරන වියදම් හැර) සමූහය විසින් හඳුනාගැනනුයේ ඒ සඳහා වියදම් දැරූ පදනමක් මතය. ගුවන්යානා බර නඩත්තු, එන්ජින් පිරිවැඩියා සහ ගොඩබැසුම් උපකරණ පිරිවැඩියා වියදම් 2.3.(ආ).(iv) වන සටහනෙහි සඳහන් කර ඇති පරිදි ගිණුම්ගත කෙරේ. අදාළ ගිවිසුම් කාලසීමාව මුළුල්ලේ පැය ගණනට අනුව ගණනය කර එකගත්වයට පත් ස්ථිර මිල ප්‍රමාණයක් අනුවවූ වියදමක්, 'පැය ගණනට අනුව බලශක්තිය' සැපයීමෙන් තෙවන පාර්ශ්ව නඩත්තු ගිවිසුම් මඟින් ආවරණයවන එන්ජින් පිරිවැඩියා සඳහා දරනු ලැබේ.

2.4.15 විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ බැඳීම්

(අ) නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම – පාරිතෝෂිකය

පාරිතෝෂිකය අදාළ අණපනත් ප්‍රකාරව සමාගම සහ අනුබද්ධ සමාගම විසින් ගෙවිය යුතු නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්මකි. නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්මක් වන ප්‍රතිඥාත පාරිතෝෂික විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභවල ප්‍රවර්තන අගය සෑම වසරකම ජීව ගණකාධිකවරයෙකුගේ උපදෙස් සහිතව ප්‍රක්ෂේපිත ඒකක ණය ක්‍රමය යොදා ගනිමින් සමාගම විසින් ගණනය කරනු ලබයි.

ව්‍යාපාර සමූහය, විස්තීර්ණ අදායම් ප්‍රකාශයෙහි දැක්වෙන නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලසුම්වලට අදාළ වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් හා වියදම් තුළ පවත්නා නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලසුම්වලින් උද්ගතවන ජීවගණක ලාභ/අලාභ හඳුනා ගනියි.

පාරිතෝෂිත බැරකම් බාහිර ලෙසින් අරමුදල් ලබා නොගනී. මෙම අයිතම මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි වෙනත් විලම්බිත බැරකම් යටතේ කාණ්ඩගත කර ඇත. එතෙර ස්ථානගතව රැකියාවේ නිරත සේවක සේවිකාවන් ආවරණය වනුයේ ඔවුන් පදිංචි සත්කාරක රටවලට අදාළ සමාජ ආරක්ෂණ යෝජනාක්‍රම යටතේය.

(ආ) නිශ්චිත දායකත්ව සැලසුම් – සේවක අර්ථසාධක අරමුදල සහ සේවා නියුක්තිකයන්ගේ භාර අරමුදල

ශ්‍රී ලංකාව තුළ ස්ථාපිත සේවා නියුක්තිකයන් අදාළ අණපනත් හා රෙගුලාසි ප්‍රකාරව සේවක අර්ථසාධක අරමුදල හා සේවා නියුක්තිකයන්ගේ භාර අරමුදලට සුදුසුකම් ලබා සිටී. සේවක දළ පාරිශ්‍රමික ප්‍රමාණයෙන් 15% ක් හා 3% ක ප්‍රමාණයක් පිළිවෙළින් සේවක අර්ථසාධක අරමුදලට හා සේවා නියුක්තිකයන්ගේ භාර අරමුදලට සමාගම විසින්ද, 12% ක් හා 3% ක්වූ ප්‍රමාණය අනුබද්ධ සමාගම විසින්ද දායක කරයි.

2.4.16 නිරන්තර පියාසර වැඩසටහන

'ෆ්ලයිස්මයිල්ස්' යනුවෙන් හඳුන්වනු ලබන නිරන්තර පියාසර වැඩසටහනක් සමාගම විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන අතර, එමඟින් වැඩසටහනේ සාමාජිකයන්ට සමුච්චිත සැතපුම් ප්‍රමාණය පදනම් කර ගනිමින් සංචාරක සම්මාන ප්‍රදාන පිරිනමයි. මෙම 'ෆ්ලයිස්මයිල්ස්' වැඩසටහනේ ප්‍රතිලාභවලට අදාළ මගී ආදායමෙන් කොටසක්, ඒවා උපයෝජනයට ගනු ලබනතෙක් විලම්බනය කර තැබේ. මේවා විලම්බිත ආදායම් යටතේ මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි අන්තර්ගත කෙරේ. ආදායම් විලම්බනය ඇස්තමේන්තු කෙරෙනුයේ අදාළ බැර ප්‍රදාන නිදහස් කර ගැනීමේ ඓතිහාසික ප්‍රවනතාවයේ පදනම මත පිහිටා වන අතර එය එකී ප්‍රතිලාභවලට අදාළ අපේක්ෂිත උපයෝජනය පුරෝකථනය පිණිස යොදා ගැනේ. ප්‍රදානය කරනු ලබන බැරෙහි සාධාරණ වටිනාකම ඇස්තමේන්තු කෙරෙනුයේ ප්‍රදානය කරනු ලබන බැර නිදහස් කර ගත හැකි සේවාවල බරතැබූ සාමාන්‍ය අගයට සැඳහුම් දක්වමිනි. මෙම ඇස්තමේන්තු එක් එක් රපෝර්තු දිනට සමාලෝචනය කරනු ලබන අතර අදාළ බැරකම් ඒ අනුව ගළපනු ලැබේ. වැඩසටහන් හවුල්කරුවන්ගේ සේවා උපයෝගී කරගනිමින් උපචිත වන්නාවූ සහ සහභාගිකාර හවුල්කරුවන් විසින් ගෙවනු ලබන සැතපුම් ප්‍රමාණද ඒවා උපයෝගීකර ගනු ලබන තෙක් විලම්බිත ආදායම ලෙස ගණනය කෙරේ. කල් ඉකුත්වීම අපේක්ෂිත සැතපුම් ප්‍රමාණ සඳහා බැරකම් හඳුනා නොගැනේ.

2.4.17 ආදායම් හඳුනා ගැනීම

ව්‍යාපාර සමූහය වෙත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ගලා එන්නේ දැයි අවිනිශ්චිත වන්නාවූ හා ආදායම විශ්වාසදායක ලෙස මානනය කළ හැකි වන්නාවූ දුරකට, අදාළ ගෙවීම් සිදු කරනුයේ කෙදිනකද යන්න නොසලකා, ආදායම හඳුනා ගැනේ. ලද හෝ ලැබිය යුතු ප්‍රතිෂ්ඨාවේ සාධාරණ අගය අනුව ආදායම මානනය කෙරේ.

(අ) ගුවන් සමාගමේ ආදායම

ප්‍රධාන වශයෙන් ආදායම ජනනයකර ගැනෙනුයේ මගී ප්‍රවාහනය, ගුවන් බඩු, අතිරේක ගමන් මළු හා තැපැල් ප්‍රවාහනය, ගුවන්තොටුපළ පර්යන්ත සේවා සැපයීම, ඉංජිනේරු සේවා සැපයීම, ගුවන්යානා කුලී පදනම මත සපයාදීම හා ඒ ආශ්‍රිත සේවා යනාදිය මඟිනි.

(i) ගුවන් මගී, ගුවන් බඩු හා අතිරේක ගමන් මළු විකුණුම් සහ අනෙකුත් අදාළ ගාස්තු හඳුනා ගැනෙනුයේ ප්‍රවාහන පහසුකම් සපයාදෙන අවස්ථාවේදී උද්ගත වන මෙහෙයුම් ආදායම වශයෙනි. හඳුනා ගැනෙනුයේ අදාළ ප්‍රවාහනය සපයන අවස්ථාවලදී උද්ගතවන මෙහෙයුම් ආදායම් වශයෙනි.

(ii) භාවිතයට නොගත් ගුවන් ප්‍රවේශ පත්‍ර හා ගුවන් මාර්ග බිල්පත්වල අගය ප්‍රවාහන පූර්ව විකුණුම් ලෙස ජංගම බැරකම්හි ඇතුළත් කෙරේ. අභාවිත හා ගුවන් මාර්ග බිල්පත්වල අගය හඳුනා ගැනෙනුයේ එක් වසරකට පසුව භාවිතයට නොගෙන පවතින්නේ නම්, ආදායම වශයෙනි.

(iii) ගුවන්තොටුපළ පර්යන්ත සේවා සැපයීමෙන් අත්වන ආදායම හඳුනා ගැනෙනුයේ අදාළ සේවා ඉටු කිරීමෙන් පසුවය.

(iv) තෘතීය පාර්ශ්ව නඩත්තු සේවා සැපයීමෙන් අත්වන ආදායම හඳුනා ගැනෙනුයේ එකී කටයුතු නිමවීමෙන් අනතුරුවය.

(v) ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් සේවා සැපයීමෙන් අත්වන ආදායම හඳුනා ගැනෙනුයේ අදාළ සේවා ඉටුකිරීමෙන් පසුවය.

(ආ) ගුවන් සමාගමේ ආහාරපාන සේවාවලින් ආදායම
භාණ්ඩ විකිණීම

සන්තකභාවයට අදාළ සැලකිය යුතු අවදානම් හා ලැබීම් දීමනා ගැනුම්කරු වෙත පවරනු ලැබ ඇතිවිට ආදායම හඳුනා ගැනේ. අගය එකතු කළ විකුණුම් බදු ආදායමට අන්තර්ගත නොවන අතර, ආදායම නිශ්චය කරනුයේ වෙළඳ වට්ටම් අඩු කිරීමෙන් පසුවය. ප්‍රතිෂ්ඨා මුදල්, අදාළ වියදම් හෝ සිදුවිය හැකි භාණ්ඩ හැරවුම් ආපසු අයකර ගැනීම සම්බන්ධයෙන් හා භාණ්ඩ පිළිබඳ අඛණ්ඩ කළමනාකරණය සම්බන්ධයෙන් සැලකිය යුතු අවිනිශ්චිතතා වේනම් ආදායම් කිසිවක් හඳුනා නොගැනේ.

(ඇ) ලාභාංශ ආදායම

කොටස්හිමියන් අදාළ ගෙවීම් ලැබීමට ඇති ඔවුන්ගේ අයිතිය තහවුරු කරනු ලැබූ විට ලාභාංශ ආදායම ගිණුම්ගත කෙරේ.

(ඈ) කුලී ආදායම

කුලී ආදායම හඳුනා ගැනෙනුයේ උපචිත පදනමක් මතය.

(ඉ) පොළී ආදායම

හිලව් කරන ලද පිරිවැය අනුව මානනය කළ සියලුම සාධන පත්‍ර, පොළී ආදායම හෝ වියදම සටහන් කරනුයේ සඵල පොළී අනුපාතය යොදා ගනිමිනි.

(ඊ) වෙනත් ආදායම්

වෙනත් ආදායම් හඳුනා ගැනෙනුයේ උපචිත පදනම මතය.

2.4.18 වියදම් හඳුනා ගැනීම

නිශ්චිත ආදායම් අයිතමවල දරන ලද පිරිවැය හා ඉපැයුම් අතර පවත්නා ඍජු සබඳතාවක පදනම මත පිහිටා ලාභය හෝ අලාභය පිළිබඳ ප්‍රකාශය තුළ වියදම් හඳුනා ගැනේ. කාර්යක්ෂම තත්ත්වයන් යටතේ ව්‍යාපාරය පවත්වාගෙන යාම සහ දේපළ, පිරියත හා උපකරණ නඩත්තු කිරීම යන කාර්යයන්හිලා දරන ලද සියලු වියදම් ආදායම් ප්‍රකාශයට අයගත කෙරේ. ලාභය හෝ අලාභය පිළිබඳ ප්‍රකාශය ඉදිරිපත් කිරීමේ කාර්යය සඳහා, 'වියදම්හි ස්වභාවය' නැමැති ක්‍රමය අනුගමනය කර ඇත. එසේ එම ක්‍රමය අනුගමනය කර ඇත්තේ, සමූහයේ කාර්ය සාධනය පිළිබඳව මූලාංශ එමඟින් සාධාරණ අයුරින් ගෙනහැර දැක්වෙතැයි යන පදනම මතය.

2.4.19 ණය ගැනුම් පිරිවැය

ණය ගැනුම් පිරිවැය හඳුනා ගැනෙනුයේ, කිසියම් වත්කමක් අත්කර ගැනීමක්, ඉදිකිරීමක් හෝ නිපදවීමක් එහි අපේක්ෂිත භාවිතය හා විකිණීම පිණිස සූදානම් කෙරෙන සැලකිය යුතු කාලසීමාවක් දක්වා එලෙස යම් වත්කමක් අත්කර ගැනීමට, ඉදිකිරීමට හෝ නිපදවීමට ඍජුවම අදාළ වන පරිදි එකී ණය ගැනුම් පිරිවැය උද්ගතවනතාක්වූ දුර හැරුණු විට ඒවා එලෙස දරනු ලබන කාලසීමාව දක්වාවූ දුරකට ගැනෙන වියදමක් වශයෙන් වන අතර එය එකී වත්කමෙහි කොටසක් ලෙස ප්‍රාග්ධනනය කරනු ලැබේ.

2.4.20 ඛණ්ඩමය වාර්තාකරණය

ඛණ්ඩයක් යනු ව්‍යාපාර සමූහය සම්බන්ධයෙන් හඳුනාගනු ලැබිය හැකි එක්තරා අංශයකි. අනෙකුත් අංශවලට වඩා වෙනස් ස්වරූපයක් ගත් අවදානම් හා ලැබුම් දීමනාවලට යටත් විශේෂිත ආර්ථික පරිසරයක් තුළ සේවා සැපයීමේ කාර්යන්හිලා එම අංශය නිරතවේ.

සමාගමේ අවදානම් හා ලාභ අත්කර ගැනීමේ අනුපාතය කෙරෙහි සමාගම විවිධ රටවල් තුළ ස්වකීය ක්‍රියාකාරකම් ඉටුකරන්නේය යන සාධකය ප්‍රබල ලෙස බලපෑම් ඇති කරන්නක් හෙයින් එකී මෙහෙයුම් කටයුතුවල භූගෝලීය පැතිරයාම මත පදනම්ව අදාළ මූලික ඛණ්ඩ නිශ්චය කරනු ලැබේ. විකුණුම් උත්පාදනය මඟින් සලසා ගැනෙන පිරිවැටුමෙහි විශ්ලේෂණය ලබා ගැනෙනුයේ විකුණුම සිදු කළ කලාපය වෙත ආදායම වෙන්කිරීම මඟිනි. කිසියම් විශේෂ ඛණ්ඩයකට යටත් කොට ඍජුවම හඳුනාගත නොහැකි වියදම් වෙන්කර දක්වමින් හෙළිදරව් කිරීමක් සිදු නොවේ.

භූගෝලීය ඛණ්ඩ වෙත වත්කම් හා අදාළ බැරකම් වෙන්කරදීම යෝග්‍ය පදනමක් මත නොපවතී යයි කළමනාකරණය හඟියි. ඒ අනුව ඛණ්ඩමය වත්කම්, ඛණ්ඩමය බැරකම් සහ ගෝලීය ඛණ්ඩ ආශ්‍රිත තොරතුරු යනාදිය සම්බන්ධයෙන් හෙළිදරව් නොකෙරේ.

ව්‍යාපාරික ඛණ්ඩය අනුව ද්විතීයික වාර්තාකරණය පදනම් වනුයේ සමූහය විසින් සලසනු ලබන සේවාවන්හි ස්වභාවය මතය. සමූහය ප්‍රධාන ව්‍යාපාර ඛණ්ඩද්වයක නිරතව සිටියි. එනම්, ගුවන් ප්‍රවාහන කටයුතුවල සහ සිය අනුබද්ධ සමාගම ඔස්සේ ගුවන්යානාස්ථ ආහාරපාන සේවා සැපයීමේ කටයුතුවල නියැලීමයි.

2.5 නිකුත්කළ මුත් මේ දක්වා ක්‍රියාත්මක නොවන ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති

2017 මාර්තු මස 31 වන දිනෙන් අවසන් ගිණුම් වාර්තාකරණ කාලපරිච්ඡේදය සඳහා අනිවාර්ය නොවන නව ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති හා සංශෝධන/දැනට පවත්නා ගිණුම් ප්‍රමිතිවලට අදාළ වැඩිදියුණු කිරීම් කීපයක් ප්‍රසිද්ධ කරනු ලැබ ඇත. සමාගම/සමූහය විසින් මේවා කිසිවක් කලින් අනුගමනය කරනු ලැබ නොමැත.

ශ්‍රී ලං.මූ.වා.ප්‍ර. 9 – මූල්‍ය සාධන පත්‍රය

දැනට පවත්නා හඳුනාගැනීම සහ මානනය යන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම් ප්‍රමිති 39 දරන මූල්‍ය සාධන පත්‍ර සම්බන්ධ උපදෙස් මාලා වෙනුවට ශ්‍රී ලංකා ගිණුම් වාර්තාකරණයේ ප්‍රමිති අංක 9 ප්‍රතිස්ථාපනය වේ. ක්‍රමක්ෂය කරන ලද පිරිවැයට මානනය කළ, වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් හරහා සාධාරණ අගය සහ ලාභය හෝ අලාභය හරහා සාධාරන අගය යනුවෙන්වූ මූල්‍ය වත්කම් සඳහා වන ප්‍රධාන වර්ගීකරණ කාණ්ඩ තුනක් ශ්‍රී ලං.මූ.වා. ප්‍රමිති අංක තුළ අඩංගුවේ. දැනට පවත්නා ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති 39 න් කල්පිරීම දක්වා දරන, ණය සහ ලැබීම් නියමිත සහ විකුණුම් සඳහා පවතින යන කාණ්ඩ ඉවත් කෙරේ.

කලින් පිළිපදිනු ලැබීමට අවසරයද සහිතව 2018 ජනවාරි මස 1 වන දිනට හෝ ඉන් පසුව ආරම්භ වන වාර්ෂික ගිණුම්කරණ කාලපරිච්ඡේද සඳහා ශ්‍රී ලංකා ගිණුම් වාර්තාකරණයේ ප්‍රමිති අංක 9 බල පැවැත්වෙන්නේය.

ශ්‍රී ලං.මූ.වා.ප්‍ර. 15 – ගනුදෙනුකරුවන් සමඟ ගිවිසුම්වලින් ආදායම

කොපමණ කාලයකින් කවර අවස්ථාවකදී ආදායම හඳුනාගනු ලැබිය යුතුද යන්න නිශ්චය කිරීම පිණිස පරිපූර්ණ ආකෘතියක් ශ්‍රී ලං.මූ.වා.ප්‍ර. 15 මඟින් ස්ථාපනය කරයි. ශ්‍රී ලංකා ගිණුම් ප්‍රමිති 18, ආදායම, ලං.ගි.ප්‍ර. 11, ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත්තු සහ ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය වාර්තාකරණ අර්ථ නිරූපණ කමිටුවේ ප්‍රමිති අංක 13, ගනුදෙනුකාර පක්ෂපාතී වැඩසටහන්, ඇතුළත් දැනට පවත්නා ආදායම් හඳුනාගැනීමේ උපදෙස් මාලාව වෙනුවට එය ප්‍රතිස්ථාපනයවේ.

කලින් පිළිපදිනු ලැබූ ලැබීමට අවසරයද සහිතව 2018 ජනවාරි මස 1 වන දිනට හෝ ඉන්පසුව ආරම්භ වන වාර්ෂික ගිණුම් වාර්තාකරණ කාලපරිච්ඡේද සඳහා ශ්‍රී ලංකා ගිණුම් වාර්තාකරණයේ ප්‍රමිති අංක 15 බල පැවැත්වෙන්නේය.

ශ්‍රී ලං.මූ.වා.ප්‍ර. 16 – කල්බදුකර

ශ්‍රී ලං.මු.වා. ප්‍රමිති 16 මඟින් කලබදුකර සඳහා ශේෂ සහිත කල්බදුකර පත්‍රයක් පාදක කොටගත් ඒකල ගිණුම්කරණ ආකෘතියක් හඳුන්වා දෙයි. වත්කම් පරිහරණය කිරීමෙහිලා එහි ගැබ්ව පවත්නා පෙනෙන වත්කම් පරිහරණය කිරීමෙහිලා එහි ගැබ්ව පවත්නා පෙනෙන වත්කම් භාවිතයට ගැනීමේ අයිතිවාසිකමක් නියෝජනය කෙරෙන වත්කම් පරිහරණය කිරීමේ අයිතියක්ද, කල්බදුකර හා සම්බන්ධ ගෙවීම් කිරීමට ඊට ඇති බැඳියාව නියෝජනය කෙරෙන බදුකර වගකීමක්ද බදුලාභියා පළිගනියි. කෙටිකාලීන බදුකර හා අඩු වටිනාකමක් සහිත අයිතම සඳහා වන බදුකර සම්බන්ධයෙන් විකල්ප ව්‍යතිරේක පවතී. බදුකරු පාදක ගිණුම්කරණය දැනට පවත්නා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිය, එනම්, මූල්‍ය හෝ මෙහෙයුම් බදුකර ලෙස හෝ කල්බදුකර වර්ගීකරණය කිරීම බදුකරු විසින් පවත්වාගෙන යාම, යන ප්‍රමිතියට සමානව පවතින්නේය.

ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති අංක 17 – 'කල්බදුකර', ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය වාර්තාකරණ අර්ථ නිරූපන කමිටුවේ ප්‍රමිති අංක 4 – ගිවිසුමක් තුළ කල් බදුකරයක් අඩංගු වන්නේදැයි නිශ්චය කිරීම, ප්‍රමිති අර්ථ නිරූපණ කමිටුවේ ප්‍රමිති අංක 27 – කල්බදුකරයක නෛතික ආකෘතියට අදාළ ගනුදෙනුවක හරය, ඇගයීම ඇතුළත් දැනට පවත්නා කල්බදුකර උපදෙස් මාලාව වෙනුවට ශ්‍රී ලං.මු.වා. ප්‍රමිති අංක 16 ප්‍රතිස්ථපනය වේ. මෙම ප්‍රමිතිය 2019 ජනවාරි මස 01 වන දිනට හෝ පවතින එදිනට පසුව ආරම්භ වන වාර්ෂික ගිණුම්කරණ කාලපරිච්ඡේද සඳහා බලපැවැත්වේ. සේවාලාභීන් සමඟ ඇතිකරගත් කොන්ත්‍රාත්වලින් ලැබෙන ආදායම හා සම්බන්ධ ශ්‍රී ලං.මූ.වා. ප්‍රමිති අංක 15, ශ්‍රී ලං.මූ.වා. ප්‍රමිති අංක 16 යොදාගන්නා ආරම්භක දිනට හෝ එදිනට පෙර යොදාගන්නා ව්‍යාපාර ආයතන සඳහා යථෝක්ත ප්‍රමිතිය කලින් පිළිපදිනු ලැබීමට අවසර ලැබේ.

සවිස්තරාත්මක බලපෑම් විශ්ලේෂණයක් නිම කිරීමේ කාර්ය ඉදිරියේදී අපේක්ෂිත තත්ත්වයන් යටතේ, ශ්‍රී ලං.මූ.වා. ප්‍රමිති 9, ශ්‍රී ලං.මු.වා. ප්‍රමිති 15 සහ ශ්‍රී ලං.මූ.වා. ප්‍රමිති 16 යන ප්‍රමිතිවලින් සිදුවිය හැකි බලපෑම වාරතාකරණ දිනය වන විට සාධාරණ අයුරින් ඇස්තමේන්තු කළ නොහේ.

3. අඛණ්ඩ පැවැත්ම

ප්‍රවර්තන වර්ෂය තුළ සමාගම රුපියල් මිලියන 28,929.99 ක අලාභයක් (2016 – රුපියල් මිලියන 12,621.69) අත්විඳ ඇති අතර සමුච්චිත අලාභය රුපියල් මිලියන 169,755.46 ක් වූයේය. (2016 – රුපියල් මිලියන 141,079.67.) තවද, සමාගමේ ජංගම බැරකම් රුපියල් මිලියන 99,329.48 කින් (2016 – රුපියල් මිලියන 73,433.42) එහි ජංගම වත්කම් ඉක්මවන ලද අතර, ගිණුම් වාර්තා කිරීමේ දිනයට සමාගමේ මුළු කොටස් ආයෝජන ප්‍රමාණය රුපියල් මිලියන 115,766.64 ක්වූ ඍණ අගයක් දක්වා පහත වැටී ඇත. (2016 – ඍණ රුපියල් මිලියන 87,781.26.)

සමාගමේ මූල්‍ය තත්ත්වය ශක්තිමත් කිරීම පිණිස අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් 2015 වසරේ සිට ප්‍රධාන ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග කීපයක් ආරම්භ කරනු ලැබ ඇත. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රතිව්‍යුහගතකරණ ක්‍රියාවලිය ගුවන් ගමන් ජාල සේවය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම, ගුවන්යානා ඇණිය, පොදු කාර්ය වියදම්, ණය (ප්‍රති ප්‍රාග්ධනනීයකරණය) සහ සංවිධාන ව්‍යුහය යනුවෙන්වූ ප්‍රමුඛ අංශ පහකින් සමන්විතවේ. වාර්ෂික වශයෙන් ලාභදායී නොවන ගුවන්මාර්ග ගණනාවක් හඳුනාගැනීම, ගුවන් ගමන් ජාල සේවය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම සහ වෙනස්කම් කීපයක් සහිත වූ කෙටි හා මධ්‍යම දුරක් සහිත ගුවන් ගමන් මාර්ග පිළිබඳව අවධානය යොමු කිරීම යන කරුණු ඔස්සේ ඉහත ප්‍රථම අංශද්වය සම්බන්ධයෙන් වන විසඳුම් බොහෝසෙයින් සලසා දෙනු ලැබ ඇත. දීර්ඝ දුරක් සහිත ගුවන් මාර්ගවල සේවය පිණිස කලින් ඇණවුම් කළ නව පරපුරට අයත් දිගු දුර ගුවන්යානා අවලංගු කර දමන ලද අතර වත්මන් ගුවන් ගමන් ජාල සේවයට වඩාත් සරිලන අතිරේක පටුබඳ ගුවන්යානා ඒ වෙනුවට සේවයෙහි යොදවා ඇත. සමාග මේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සහ කළමනාකරණය ස්වකීය පොදු කාර්ය වියදම් අවම කරගැනීම සඳහා නොකඩවා අවධානය යොමු කරමින් සිටින අතර ඉහත විස්තර කරන ලද ප්‍රමුඛ අංශ සම්බන්ධයෙන්වූ ප්‍රතිව්‍යුහගතකරණ ක්‍රියාවලිය සම්පූර්ණ කිරීම

අරබයා ශ්‍රී ලංකා රජය සමඟ එක්ව ඒ සඳහාද ක්‍රියාමාර්ග ගනිමින් සිටී. ශ්‍රී ලංකා රජය සමාගමේ මෙහෙයුම් කටයුතු හා මූල්‍ය තත්ත්වය සවිමත් කරනු පිණිස පොදු හා පුද්ගල හවුල්කාරිත්වයක අනුසාරයෙන්වූ වැඩපිළිවෙළක් ස්ථාපනය කර ගැනීම උදෙසා ආයෝජකයෙකු/හවුල් ව්‍යාපාරයක් ආකර්ෂණය කරගැනීම සඳහාවූ ස්වකීය ප්‍රයත්නය මත නොකඩවා කටයුතු කරමින් පවතී. ශ්‍රී ලංකා රජය සමාලෝචිත වසර තුළ සමාගමට සහයවීමේ කාර්යයෙහි නොකඩවා නියැලී සිටි අතර ඊට කෙටිකාලීන ණය පහසුකම් ලබා ගැනීම සඳහාවූ ඇ. ඩො. මිලියන 150 ක වටිනාකමක් සහිත මුදලක් වෙනුවෙන් රාජ්‍ය බැංකු වෙත නව සහන සැලසීමේ ලිපි නිකුත් කිරීමද අනුමත කර තිබේ. තවද, 2017 ජූලි මස 18 වන දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයක් අනුසාරයෙන් තහවුරු කරදන්වා ඇත්තේ, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ යෝජිත වැඩ පිළිවෙළ සම්පූර්ණ වන තෙක් සමාගමේ මෙහෙයුම් කටයුතු 'අඛණ්ඩ පැවැත්ම' පවත්වා ගෙන යාම සඳහා අවශ්‍ය මූල්‍ය සානුබලය ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් සමාගම වෙත සලසා දෙනු ලබන බවය. කෙසේ වුවද, ඉකුත් වසර හා සසඳන කළ, සමාගමේ ශුද්ධ අලාභය 124% කින් ඉහළ ගිය අතර ඊට මූලික වශයෙන් හේතු වූයේ, 2016 වසරේදී භාරදීමට නියමිතව තිබූ A350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා තුනක් අවලංගු කිරීමෙන් දැරීමට සිදුවූ රුපියල් මිලියන 14,362.81 ක් (ඇ. ඩො. මිලියන 98 ක්) වූ මුදල් වියදමයි. එක්වරක් පමණක් දරනු ලබන සැලකිය යුතු පිරිවැයක් මෙම ගුවන්යානා බදුකර ගිවිසුම අවලංගු කිරීම නිසා උද්ගත වුවද, එය ගුවන් සමාගමේ දිගු කාලීන තිර පැවැත්ම සහතික වනු පිණිස ගන්නා ලද අත්‍යවශ්‍ය පියවරක් බව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය අදහස් කරයි.

ඉහත සඳහන් ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ මූලාරම්භයන් සහ ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් සමාගමේ මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා සපයා දෙනු ලබන මූල්‍ය සහය පිළිබඳ සහතිකයක් මත පදනම්ව සමාග මේ මූල්‍ය තත්ත්වය දියුණු වනු ඇතැයිද, සඵල ව්‍යාපාරයක් ලෙස එහි කටයුතු අඛණ්ඩව පවත්වා ගත හැකි වනු ඇතැයිද යනුවෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විශ්වාසය පළ කරයි.

4. දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ

4.1 සමූහය

	ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි රු. මිලියන	පිරියත සහ උපකරණ රු. මිලියන	මෙහෙයුම් බදුකර මතවූ ගුවන්යානා වැඩිදියුණු කිරීම් රු. මිලියන	ගුවන්යානා ආශ්‍රිත උපකරණ රු. මිලියන	බදුකර පිරියත හා උපකරණ රු. මිලියන	අත්තිකාරම්/ සක්‍රීය ප්‍රාග්ධන වැඩ රු. මිලියන	එකතුව රු. මිලියන
පිරිවැය/ප්‍රත්‍යාගණනය							
2016 අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය	4,690.29	6,553.96	3,217.46	8,271.77	3,118.47	85.60	25,937.55
අත්කර ගැනීම්/පිළිසකර කිරීම්/ වැඩි දියුණු කිරීම්	22.55	584.65	–	437.33	–	49.45	1,093.98
කෙරෙමින් පවතිනා වැඩවලින් මාරු කළා	48.16	59.54	–	–	–	(107.70)	–
පැවරුම්/ගැළපුම්	(17.60)	16.50	(27.66)	(82.43)	64.84	–	(46.35)
ප්‍රතිවර්ගීකරණ	2.74	(3.09)	–	0.35	–	–	–
ව්‍යපහරණ/විසුම් ගැන්වීම්	(99.41)	(168.05)	(893.56)	(30.67)	–	–	(1,191.69)
2017 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	4,646.73	7,043.51	2,296.24	8,596.35	3,183.31	27.35	25,793.49
සමුච්චිත ක්ෂය							
2016 අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය	722.46	4,877.55	2,266.07	6,233.49	1,058.93	25.82	15,184.32
වර්ෂය සඳහා අයකිරීම්	194.29	591.63	443.32	376.95	380.95	–	1,987.14
පැවරුම්/ගැළපුම්/හානිකරණය	14.46	0.86	(4.30)	(8.21)	1.46	(25.82)	(21.55)
ප්‍රතිවර්ගීකරණය	3.75	(3.87)	–	0.12	–	–	–
ව්‍යපහරණ/විසුම් ගැන්වීම්	(99.18)	(167.34)	(893.56)	(30.41)	–	–	(1,190.49)
2017 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	835.78	5,298.83	1,811.53	6,571.94	1,441.34	–	15,959.42
2017 මාර්තු 31 දිනට ශුද්ධ පොත් අගය	3,810.95	1,744.68	484.71	2,024.41	1,741.97	27.35	9,834.07
2016 මාර්තු 31 දිනට ශුද්ධ පොත් අගය	3,967.83	1,676.41	951.39	2,038.28	2,059.54	59.78	10,753.23

4.2 (අ)ස්වාධීන තක්සේරුකරුවකු වූ රන්ජන් ජේ. සමරකෝන් මහතා (ඒ. අයි. වී./ශ්‍රී ලංකා – ආයතනික තක්සේරුකරු) සහ ස්වාධීන තක්සේරුකරුවකු වූ පී.බී. කළුගෙදර මහතා ප්‍රත්‍යාගණනය කිරීමක අනුසාරයෙන් ඉකුත් මූල්‍ය වර්ෂය තුළ පිළිවෙළින් සමූහයට අයත් ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි සහ අනුබද්ධ සමාගමේ ගුවන් යානාස්ථ මුළුතැන්ගෙයි උපකරණවල සාධාරණ අගය 2015 මාර්තු මස 31 වන දිනට අවසන් වර්ෂය තුළ විනිශ්චය කරන ලදී.

තක්සේරුවේදී සඳහන් කරන ලද සමූහයට අයත් ඉඩම්, ගොඩනැගිලි සහ වෙනත් පිරියත හා උපකරණ පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වේ.

වත්කම්	තක්සේරු ක්‍රමය	තක්සේරුවේ ක්‍රියාත්මක දිනය	නිරීක්ෂණය කළ නොහෙන යෙදවුම්වලට සාධාරණ අගයේ සංවේදීතාව	නිරීක්ෂණය කළ නොහෙන යෙදවුම්වලට සාධාරණ අගයේ සංවේදීතාව	සාධාරණ අගයේ ධූර ක්‍රමයේ මට්ටම
ඉඩම් – කොළඹ	විවෘත වෙළඳපොළ	2015 මාර්තු 31	පර්චසයක ඇස්තමේන්තු මිල රුපියල් මිලියන 12	සක්‍රීයව සහබන්ධි සංවේදිතාව 3	3 වන මට්ටම
ගොඩනැගිලි – කොළඹ/ කටුනායක	ක්ෂය කළ ප්‍රතිස්ථාපන පිරිවැය	2015 මාර්තු 31	වර්ග අඩියක ඇස්තමේන්තු මිල රු. 475 - රු. 9,000		
පිරියත හා උපකරණ යටතේ අන්තර්ගත ගුවන් යානාස්ථ මුළුතැන්ගෙයි උපකරණ – කටුනායක	විවෘත වෙළඳපොළ අගය ක්‍රමය	2015 මාර්තු 31	එක් එක් උපකරණය සඳහා විවෘත වෙළඳපොළ වටිනාකම පාදක ප්‍රවේශයක් යොදා ගනිමින් සාධාරණ අගය ලබා ගැනිණි.		

පිරිවැය මත ක්ෂය කිරීම් පදනම මත වත්කම් ඉදිරියට ගෙන ගොස් තිබුණේ නම් මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ අන්තර්ගත කළ යුතුව තිබූ ප්‍රත්‍යාගණනිත වත්කම්වල ධාරණ මුදල් ප්‍රමාණය පහත දැක්වේ.

වත්කම් වර්ගය	පිරිවැය රු. මිලියන	පිරිවැය මත වත්කම් ඉදිරියට ගෙන ගොස් තිබුණේ නම් සමුච්චිත ක්ෂය රු. මිලියන	ඉදිරියට ගෙන යන ශුද්ධ වටිනාකම 2017 රු. මිලියන	ඉදිරියට ගෙන යන ශුද්ධ වටිනාකම 2016 රු. මිලියන
ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි	2,767.31	1,077.66	1,689.65	2,095.68
පිරියත සහ උපකරණ	2,087.66	1,871.67	215.99	52.67

(ආ) සමාලෝචිත වසර තුළ සමූහය විසින් රුපියල් මිලියන 1,093.98 ක්වූ (2016 – රුපියල් මිලියන 1,039.56) සමුච්චිත වටිනාකමක් සහිත දේපළ, පිරියත හා උපකරණ අත්කර ගන්නා ලදී. දේපළ, පිරියත හා උපකරණ අත්කර ගැනීම සඳහා වසර තුළ රුපියල් මිලියන 1,131.77 ක් වශයෙන් ගණනය වූ මුදල් ගෙවීම් සිදු කරන ලදී. (2016 – රුපියල් මිලියන 1,129.04).

(ඇ) රුපියල් මිලියන 9,356.27 ක්වූ ඉදිරියට ගෙනයන දළ මුදල් ප්‍රමාණයක් (2016 – රුපියල් මිලියන 9,471.19) සහිත සම්පූර්ණ ක්ෂය සලකා ඇති වත්කම් ප්‍රමාණයක් සමූහයට අයත් දේපළ, පිරියත හා උපකරණ තුළ අන්තර්ගතවේ.

4.3 සමාගම

	ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි රු. මිලියන	පිරියත සහ උපකරණ රු. මිලියන	මෙහෙයුම් බදුකර මතවූ ගුවන්යානා වැඩිදියුණු කිරීම් රු. මිලියන	ගුවන්යානා ආශ්‍රිත උපකරණ රු. මිලියන	බදුකර පිරියත හා උපකරණ රු. මිලියන	අත්තිකාරම්/සක්‍රීය ප්‍රාග්ධන වැඩ රු. මිලියන	එකතුව රු. මිලියන
පිරිවැය/ප්‍රත්‍යාගණනය							
2016 අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය	3,162.33	5,605.24	3,217.46	8,271.77	3,118.47	26.06	23,401.33
අත්කර ගැනීම්/පිළිසකර කිරීම්/වැඩි දියුණු කිරීම්	22.46	387.67	–	437.33	–	37.56	885.02
කෙරෙමින් පවතිනා වැඩවලින් මාරු කළා	48.16	–	–	–	–	(48.16)	–
පැවරුම්/ගැළපුම්	(17.60)	16.50	(27.66)	(82.43)	64.84	–	(46.35)
ප්‍රතිවර්ගීකරණය	2.74	(3.09)	–	0.35	–	–	–
ව්‍යපහරණ/විසුම් ගැන්වීම්	(99.41)	(165.84)	(893.56)	(30.67)	–	–	(1,189.48)
2017 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	3,118.68	5,840.48	2,296.24	8,596.35	3,183.31	15.46	23,050.52
සමුච්චිත ක්ෂය							
2016 අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය	683.21	4,613.33	2,266.07	6,233.49	1,058.93	–	14,855.03
වර්ෂය සඳහා අයකිරීම්	155.00	337.16	443.32	376.95	380.95	–	1,693.38
පැවරුම්/ගැළපුම්	14.46	(24.96)	(4.30)	(8.21)	1.46	–	(21.55)
ප්‍රතිවර්ගීකරණය	3.75	(3.87)	–	0.12	–	–	–
ව්‍යපහරණ/විසුම් ගැන්වීම්	(99.18)	(165.38)	(893.56)	(30.41)	–	–	(1,188.53)
2017 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	757.24	4,756.28	1,811.53	6,571.94	1,441.34	–	15,338.33
2017 මාර්තු 31 දිනට ශුද්ධ පොත් අගය	2,361.44	1,084.20	484.71	2,024.41	1,741.97	15.46	7,712.19
2016 මාර්තු 31 දිනට ශුද්ධ පොත් අගය	2,479.12	991.91	951.39	2,038.28	2,059.54	26.06	8,546.30

4.4 (අ) ස්වාධීන තක්සේරුකරුවකු වූ රන්ජන් ජේ. සමරකෝන් මහතා (ඒ. අයි. වී./ශ්‍රී ලංකා – ආයතනික තක්සේරුකරු) ප්‍රත්‍යාගණනය කිරීමක අනුසාරයෙන් සමාගමට අයත් ඉඩම් හා ගොඩනැගිලිවල සාධාරණ අගය 2015 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන්වූ වර්ෂයේදී නිශ්චය කරන ලදී. එම ප්‍රත්‍යාගණන ප්‍රතිඵල 2015 මාර්තු 31 දින සිට මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ගලපා ඇත.

තක්සේරුවේදී සඳහන් කරන ලද සමාගමට අයත් ඉඩම්, ගොඩනැගිලි සහ වෙනත් පිරියත හා උපකරණ පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වේ.

වත්කම්	තක්සේරු ක්‍රමය	තක්සේරුවේ ක්‍රියාත්මක දිනය	වැදගත් නිරීක්ෂණය කළ නොහෙන යෙදවුම්	නිරීක්ෂණය කළ නොහෙන යෙදවුම්වලට සාධාරණ අගයේ සංවේදීතාව	සාධාරණ අගයේ ධූර ක්‍රමයේ මට්ටම
ඉඩම් – කොළඹ	විවෘත වෙළඳපොළ	2015 මාර්තු 31	පර්චසයක ඇස්තමේන්තු මිල රුපියල් මිලියන 12	සක්‍රියව සහබන්ධ සංවේදීතාව	3 වන මට්ටම
ගොඩනැගිලි – කොළඹ/කටුනායක	ක්ෂය කළ ප්‍රතිස්ථාපන පිරිවැය	2015 මාර්තු 31	වර්ග අඩියක ඇස්තමේන්තු මිල රු. 475 – රු. 9,000		

(ආ) පිරිවැය මත ක්ෂය කිරීමේ පදනම මත වත්කම් ඉදිරියට ගෙන ගොස් තිබුණේ නම් මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ අන්තර්ගත කළ යුතුව තිබූ ප්‍රත්‍යාගණනිත වත්කම්වල ධාරණ මුදල් ප්‍රමාණය පහත දැක්වේ.

වත්කම් වර්ගය	පිරිවැය රු. මිලියන	පිරිවැය මත වත්කම් ඉදිරියට ගෙන ගොස් තිබුණේ නම් සමුච්චිත ක්ෂය රු. මිලියන	ඉදිරියට ගෙනයන ශුද්ධ වටිනාකම 2017 රු. මිලියන	ඉදිරියට ගෙනයන ශුද්ධ වටිනාකම 2016 රු. මිලියන
ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි	1,184.42	525.44	658.98	950.63

(ඇ) සමාලෝචිත වසර තුළ සමාගම විසින් රුපියල් මිලියන 885.02 ක් වූ (2016 – රුපියල් මිලියන 1,012.14) සමුච්චිත වටිනාකමක් සහිත දේපළ, පිරියත හා උපකරණ අත්කර ගන්නා ලදි. දේපළ, පිරියත හා උපකරණ අත්කර ගැනීම සඳහා වසර තුළ රුපියල් මිලියන 921.14 ක් වශයෙන් ගණනය වූ මුදල් ගෙවීම් සිදු කරන ලදි. (2016 – රුපියල් මිලියන 1,102.69).

(ඈ) රුපියල් මිලියන 9,043.60 ක්වූ ඉදිරියට ගෙනයන දළ මුදල් ප්‍රමාණයක් (2016 – රුපියල් මිලියන 9,451.08) සහිත සම්පූර්ණ ක්ෂය සලකා ඇති වත්කම් ප්‍රමාණයක් සමාගමට අයත් දේපළ, පිරියත හා උපකරණ තුළ අන්තර්ගතවේ.

5. ගුවන් යානා ඇණවුම් කිරීමේ පූර්ව ගෙවීම්

රපෝර්තු දිනට ඇණවුම් කිරීමේ පූර්ව ගෙවීම් සමන්විත වනුයේ, 2020 දී සහ 2021 දී භාරදීමට නියමිත A350-900 ගුවන්යානා හතරක් සඳහා කරන ලද රුපියල් මිලියන 2,528.12 ක් (ඇ. ඩො. මිලියන 19.21 ක්) වශයෙන් ගණනය වන ඇණවුම් කිරීමේ පූර්ව ගෙවීම් වලිනි. 2015 වසරේදී ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් අනුමත කරන ලද ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්ම සලකා බලා A350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා හතරක් මිලදී ගැනීම සඳහා වූ ගිවිසුම නැවත සමාලෝචනය කිරීමේ අවශ්‍යතාව පිළිබඳව අප සමාගම එයාර් බස් සමාගම වෙත දන්වන ලද අතර රපොර්තු දිනට ඇ. ඩො. මිලියන 0.68 ක් වශයෙන් ගණනය වන නොගෙවූ ඇණවුම් කිරීමේ පූර්ව ගෙවීමක් එයාර් බස් සමාග මට ගෙවීමට ඉතිරිව තිබේ. මේ සම්බන්ධයෙන් අප සමාගම එයාර් බස් සමාගම සමඟ සාකච්ඡා කරමින් සිටින අතර අදාළ මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම ප්‍රතිශෝධනය කිරීමේ හැකියාව එක් විකල්ප ක්‍රියාමාර්ගයක් බව එම සමාගම විසින් සඳහන් කරනු ලැබ ඇත. එවැන්නක් සිදුවුවහොත්, ඇණවුම් කිරීමේ පූර්ව ගෙවීම් අලාභයක් හෝ නැවත සාකච්ඡා සම්මුතිවලට එළඹීමෙන් සිදුවන දඩ මුදලක් හෝ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය අපේක්ෂා නොකරයි. මේ අනුව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් 2017 ජූලි මස 26 වැනි දින ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් පත්කරන ලද අමාත්‍ය කාරක සභාවේ අනුශාසනය මත එයාර්බස් සමාගම වෙත පිළිගත හැකි හිතකර විසඳුමක් සෙවීමට අපේක්ෂා කරයි.

6. ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිතය

	සමූහය/සමාගම 2017 රු. මිලියන	සමූහය/සමාගම 2016 රු. මිලියන
අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය	21,853.57	22,048.82
ගෙවීම්	7,070.67	7,201.23
ගැළපුම්*	(3,574.27)	(7,156.59)
අයකරගැනීම්	(109.90)	(2,106.65)
විනිමය ලාභය	1,192.33	1,866.76
	26,432.40	21,853.57
අඩුකළා: හානිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදන (සටහන 6.2)	(11,795.10)	(11,656.20)
මාර්තු 31 දිනට අයකරගත හැකි ශුද්ධ ශේෂය (සටහන 6.1)	14,637.30	10,197.37

6.1 ජංගම/ජංගම නොවන වර්ගීකරණය

	දළ රු. මිලියන	හානිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදනය රු. මිලියන	ශුද්ධ රු. මිලියන	වසරක් තුළ අයකරගත හැකි මුදල. රු. මිලියන	වසරකින් පසු අයකරගත හැකි මුදල. රු. මිලියන
2017 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	26,432.40	(11,795.10)	14,637.30	6,501.62	8,135.68
2016 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	21,853.57	(11,656.20)	10,197.37	3,612.16	6,585.21

6.2 හානිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදනවල සංචලනය

	සමූහය/සමාගම	
	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය	11,656.20	9,769.46
වසර තුළ අයගත කළ	2,637.43	3,631.23
ගැළපුම්*	(3,006.29)	(2,784.65)
විනිමය අලාභය	507.76	1,040.16
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	11,795.10	11,656.20

* ලාභය හෝ අලාභය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහිලා සිදුවන බලපෑම තුළ, ගුවන්යානා අලුත්වැඩියා පිරිවැය ප්‍රතිපාදනයේ (16 වන සටහන) ආපසු ලිවීමට අදාළ ශුද්ධ බලපෑම සහ ගුවන් යානා නඩත්තු සංචිතයේ (6 වන සටහන) ශුද්ධ ලියා හැරීම හා සම්බන්ධ ශුද්ධ මුදල් ප්‍රමාණ නියෝජනය වේ.

7. අස්පෘෂ්‍ය වත්කම්

පරිගණක මෘදුකාංග	සමූහය			සමාගම		
	මෘදුකාංග රු. මිලියන	සක්‍රීය ප්‍රාග්ධන වැඩ රු. මිලියන	එකතුව රු. මිලියන	මෘදුකාංග රු. මිලියන	සක්‍රීය ප්‍රාග්ධන වැඩ රු. මිලියන	එකතුව රු. මිලියන
පිරිවැය						
2016 අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය	2,176.70	30.46	2,207.16	2,140.15	30.46	2,170.61
අත්කරගැනීම්/පිළිසකර කිරීම්/වැඩිදියුණු කිරීම්	42.26	5.66	47.92	17.00	5.66	22.66
කෙරෙමින් පවතිනා වැඩවලින් මාරු කළා	6.79	(6.79)	–	6.79	(6.79)	–
පැවැරුම්/ගැළපුම්	13.88	(21.08)	(7.20)	13.88	(21.08)	(7.20)
2017 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	2,239.63	8.25	2,247.88	2,177.82	8.25	2,186.07
ක්‍රමක්ෂය						
2016 අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය	1,222.57	–	1,222.57	1,190.62	–	1,190.62
වර්ෂය සඳහා අයකිරීම්	350.28	–	350.28	348.13	–	348.13
පැවැරුම්/ගැළපුම්	21.67	–	21.67	21.67	–	21.67
2017 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	1,594.52	–	1,594.52	1,560.42	–	1,560.42
2017 මාර්තු 31 දිනට ශුද්ධ පොත් අගය	645.11	8.25	653.36	617.40	8.25	625.65
2016 මාර්තු 31 දිනට ශුද්ධ පොත් අගය	954.13	30.46	984.59	949.53	30.46	979.99

පිළිවෙළින් රුපියල් මිලියන 446.25 ක්වූ සහ රුපියල් මිලියන 420.93 ක්වූ (2016 – රුපියල් මිලියන 444.85 සහ රුපියල් මිලියන 417.30) ඉදිරියට ගෙන යන දළ වටිනාකම සහිත සම්පූර්ණයෙන් ක්‍රමක්ෂය කරන ලද වත්කම් ප්‍රමාණයක් සමූහයේ හා සමාගමේ අස්පෘෂ්‍ය වත්කම් තුළ රපෝර්තු දිනට අන්තර්ගත වේ.

8. ආයෝජන

මාර්තු 31 දිනට	සමූහය 2017 රු. මිලියන	සමූහය 2016 රු. මිලියන	සමාගම 2017 රු. මිලියන	සමාගම 2016 රු. මිලියන
ජංගම නොවන ආයෝජන				
ශ්‍රී ලංකාවේ අනුබද්ධ සමාගමේ ආයෝජන				
– ශ්‍රීලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ් (රුපියල් 940,268,456 කොටස්, 100% ධාරණය) – [ශුද්ධ වත්කම් අගය මත අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ තක්සේරුව රුපියල් බිලියන 8.07 (2016 – රුපියල් බිලියන 7.38)]	–	–	42.24	42.24
– සීමාසහිත එයාර් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගම (කොටස් 40,000)*	0.40	0.40	0.20	0.20
	0.40	0.40	42.44	42.44

* සීමාසහිත එයාර් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගමේ 50% ක්වූ කොටස් ප්‍රාග්ධනය සමාගම විසින් දරනු ලබන අතර ඉතිරි 50% ක්වූ ප්‍රමාණය දරනුයේ අනුබද්ධ සමාගම විසිනි.

සීමාසහිත එයාර් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගම සමාරම්භයේ සිටම අක්‍රීය තත්ත්වයේ පවත්නා සමාගමක් වන අතර එහි අභෞතිකත්වය හේතුවෙන් ගිණුම් හා ඒකාබද්ධකර නොමැත.

9. ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ

මාර්තු 31 දිනට	සමූහය 2017 රු. මිලියන	සමූහය 2016 රු. මිලියන	සමාගම 2017 රු. මිලියන	සමාගම 2016 රු. මිලියන
ඉංජිනේරුමය තොග	5,259.41	5,125.62	5,259.41	5,125.62
ගොඩබිම්සේවා ආශ්‍රිත තොග	433.34	516.45	433.34	516.45
අමු ද්‍රව්‍ය හා පාරිභෝජ්‍ය ද්‍රව්‍ය	807.12	838.00	501.78	575.58
	6,499.87	6,480.07	6,194.53	6,217.65
අඩුකළා: මන්දගාමීව චලනය වන තොග ප්‍රතිපාදන (සටහන 9.1)	(1,997.20)	(1,539.78)	(1,978.96)	(1,514.54)
	4,502.67	4,940.29	4,215.57	4,703.11

9.1 මන්දගාමීව චලනය වන තොග සඳහා ප්‍රතිපාදන

	සමූහය 2017 රු. මිලියන	සමූහය 2016 රු. මිලියන	සමාගම 2017 රු. මිලියන	සමාගම 2016 රු. මිලියන
අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය	(1,539.78)	(999.96)	(1,514.54)	(979.41)
වසර තුළ සිදුකළ ප්‍රතිපාදන	(797.40)	(549.42)	(797.40)	(544.73)
වසර තුළ කපා හැරීම්	339.98	9.60	332.98	9.60
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	(1,997.20)	(1,539.78)	(1,978.96)	(1,514.54)

10. වෙළෙඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු මුදල්

මාර්තු 31 දිනට	සමූහය		සමාගම	
	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
වෙළෙඳ ලැබිය යුතු මුදල්	12,630.95	11,275.62	11,879.53	10,442.68
අඩුකළා: ලැබීම් නියමිතවල හානිකරණ සඳහා ප්‍රතිපාදනය (සටහන 10.2)	(980.65)	(210.21)	(927.37)	(205.26)
	11,650.30	11,065.41	10,952.16	10,237.42
වෙනත් ණය ගැතියෝ	124.02	164.41	124.02	164.41
තැන්පතු, අත්තිකාරම් සහ පූර්ව ගෙවීම්	3,670.15	3,059.87	3,431.14	2,834.84
	1 5,444.47	14,289.69	14,507.32	13,236.67
සමාගමේ නිලධාරින්ට ණය හා අත්තිකාරම් (සටහන 10.3)	70.71	75.73	52.40	57.71
	1 5,515.18	14,365.42	14,559.72	13,294.38

වෙළෙඳ ලැබිය යුතු මුදල් පොළී නොදරන අතර සාමාන්‍යයෙන් දින 30 ක ණය කොන්දේසිය මත පවතී.

10.1 මාර්තු මස 31 වන දිනට වෙළඳ නියමිතවල ආයුපූරණ විශ්ලේෂණයක් පහත දැක්වේ

2017 මාර්තු මස 31 වන දිනට සමූහයට අදාළ රුපියල් මිලියන 980.65 ක්වූ සහ සමාගමට අදාළ රුපියල් මිලියන 927.37 ක්වූ වෙළෙඳ ලැබිය යුතු මුදල් වල වටිනාකම හානිකරණයට පත්වූ අතර ඊට පූර්ණ ප්‍රතිපාදන සපයා ඇත. වෙළඳ ලැබිය යුතු මුදල් වල හානිකරණ සංචලනය සඳහා පහත දැක්වෙන 10.2 සටහන බලන්න.

2017 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය			හානිකරණයට නොපත් ඉකුත් නියමිත			
	එකතුව රු. මිලියන	ඉකුත් නියමිත හෝ හානිකරණයට නොපත් රු. මිලියන	30-60 රු. මිලියන	61-90 රු. මිලියන	91-180 රු. මිලියන	>180 රු. මිලියන
සමාගම	10,952.16	9,520.52	1,235.03	13.25	183.36	–
සමූහය	11,650.30	10,050.36	1,345.79	38.82	208.20	7.13

10.2 ලැබීම් නියමිත හානිකරණය සඳහාවූ ප්‍රතිපාදනයේ සංචලනය

	සමූහය	සමාගම
	2017 රු. මිලියන	2017 රු. මිලියන
අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය	210.21	205.26
වර්ෂය සඳහා ප්‍රතිපාදනය	781.36	728.96
වසර තුළ කපා හැරී මුදල	(10.92)	(6.85)
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	980.65	927.37

*ලැබීම් නියමිත දුබලතා සඳහා වූ ප්‍රතිපාදනයෙහි සමාගමේ සම්බන්ධිත පාර්ශ්වයක් වූ සීමාසහිත මිහින් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගමට අදාළව සමූහය වෙනුවෙන් වූ රුපියල් මිලියන 744.54 ක්ද, සමාගම වෙනුවෙන් වූ රුපියල් මිලියන 692.14 ක්ද වශයෙන් කර ඇති ප්‍රතිපාදනය අන්තර්ගත වේ.

10.3 සමාගමේ නිලධාරීන්ට ණය හා අත්තිකාරම්

පහත දක්වා ඇත්තේ සමාගමේ නිලධාරීන්ට ප්‍රදානය කරන ලද රුපියල් 20,000/- ඉක්මවූ ණය සහ අත්තිකාරම් මුදල්වල විස්තර පමණි.

	සමූහය		සමාගම	
	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	1.28	1.06	0.04	0.05
වසර තුළ දෙන ලද ණය	0.21	2.75	–	–
ආපසු ගෙවීම්	(0.17)	(2.53)	(0.02)	(0.01)
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	1.32	1.28	0.02	0.04

11. මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශයේ මුදල් හා මුදල් සාමාන්‍යයන්
මුදල් හා මුදල් සාමාන්‍යයන්හි අංග

	සමූහය		සමාගම	
	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
11.1 හිතකර මුදල් හා මුදල් සාමාන්‍යයන්හි ශේෂ				
මුදල් හා බැංකු ශේෂ	1,299.18	3,655.31	869.15	3,436.61
කෙටිකාලීන තැන්පතු	754.17	615.28	754.17	609.00
	2,053.35	4,270.59	1,623.32	4,045.61
11.2 අහිතකර මුදල් හා මුදල් සාමාන්‍යයන්හි ශේෂ				
බැංකු අයිරා (සටහන 15)	(7,541.30)	(2,141.92)	(7,541.30)	(2,141.92)
	(5,487.95)	2,128.67	(5,917.98)	1,903.69
11.3 සීමිත මුදල් [සටහන 15.2(අ)]	(292.94)	(2,512.57)	(292.94)	(2,512.57)
මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශයේ කාර්යයන් සඳහා මුළු මුදල හා මුදල් සාමාන්‍යයන්	(5,780.89)	(383.90)	(6,210.92)	(608.88)

12. ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය
12.1 නිකුත්කළ ප්‍රාග්ධනය

	සමූහය		සමාගම	
	2017	2016	2017	2016
නිකුත්කළ හා සම්පූර්ණයෙන් ගෙවන ලද සාමාන්‍ය කොටස් (මිලියන)				
අප්‍රේල් 1 වන දිනට	516.17	516.17	516.17	516.17
මාර්තු 31 වන දිනට	516.17	516.17	516.17	516.17

12.2 ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනයේ වෙනස්වීම්

	සමූහය		සමාගම	
	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
මාර්තු 31 වන දිනට				
නිකුත්කළ හා සම්පූර්ණයෙන් ගෙවන ලද සාමාන්‍ය කොටස්	51,617.44	51,617.44	51,617.44	51,617.44
වරණීය කොටස්	1,000.00	1,000.00	–	–
	52,617.44	52,617.44	51,617.44	51,617.44
අඩුකළා: ප්‍රතිවර්ගීකරණය කරන ලද වරණීය කොටස් (සටහන 14)	(1,000.00)	(1,000.00)	–	–
	51,617.44	51,617.44	51,617.44	51,617.44

13. සංචිත

	සමූහය		සමාගම	
	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය	4,336.99	4,338.90	2,499.01	2,499.01
මුදල් ප්‍රවාහ සුරක්‍ෂාකරණ සංචිතය (සටහන 13.1)	(127.63)	(818.04)	(127.63)	(818.04)
	4,209.36	3,520.86	2,371.38	1,680.97

13.1 මුදල් ප්‍රවාහ සුරක්ෂාකරණ සංචිතයේ සංචලනය

	සමූහය		සමාගම	
	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය	(818.04)	–	(818.04)	–
මුදල් ප්‍රවාහ සුරක්ෂාකරණ සංචිතයේ ශුද්ධ සංචලනය	690.41	(818.04)	690.41	(818.04)
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	(127.63)	(818.04)	(127.63)	(818.04)

14. වරණීය කොටස්

වරණීය කොටස් – සේවා නියුක්තිකයන්ගේ භාර අරමුදල

ඡන්දය රහිත නිදහස් කර ගත හැකි සමුච්චිත වරණීය කොටස් අදාළ කල් ඉකුත්වීමේ දිනයේදී (2020 මැයි මස 16 වන දින) අනිවාර්යයෙන්ම පරිවර්තනය කර ගත යුතුවේ. අදාළ හිමිකරු 13.01% ක් වූ වාර්ෂික ස්ථිර වරණීය කොටස් ලාභාංශයකටද හිමිකම් ලබයි.

15. පොළී දරන බැරකම්

	සමූහය		සමාගම	
	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
ජංගම බැරකම්				
දීර්ඝකාලීන ණය (සටහන 15.1)	819.39	10,431.60	819.39	10,431.60
මූල්‍ය බදුකර (සටහන 15.3)	952.66	798.03	952.66	796.08
කෙටිකාලීන ණය	53,109.75	26,324.04	53,109.75	26,324.04
බැංකු අයිරා	7,541.30	2,141.92	7,541.30	2,141.92
	62,423.10	39,695.59	62,423.10	39,693.64
ජංගම නොවන බැරකම්				
දීර්ඝකාලීන ණය (සටහන 15.1)	26,687.24	26,121.82	26,687.24	26,121.82
මූල්‍ය බදුකර (සටහන 15.3)	1,227.50	1,782.85	1,227.50	1,782.85
	27,914.74	27,904.67	27,914.74	27,904.67

15.1 දිගුකාලීන ණය

	සමූහය		සමාගම	
	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
(අ) ජංගම/ජංගම නොවන ප්‍රතිවර්ගීකරණය				
ජංගම බැරකම් යටතේ ඇතුළත් වසරකින් ගෙවිය යුතු	819.39	10,431.60	819.39	10,431.60
වසරකින් පසු එහෙත් වසර පහකට නොවැඩි	26,687.24	26,121.82	26,687.24	26,121.82
	27,506.63	36,553.42	27,506.63	36,553.42
(ආ) දිගු කාලීන ණය සංචලනය				
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	36,553.42	45,341.08	36,553.42	45,341.08
වසර තුළ එකතු කිරීම්	173.88	288.89	173.88	288.89
වසර තුළ ගෙවීම්	(10,708.94)	(12,593.60)	(10,708.94)	(12,593.60)
උපලබ්ධි නොවූ විනිමය අලාභය	1,488.27	3,517.05	1,488.27	3,517.05
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	27,506.63	36,553.42	27,506.63	36,553.42

	සමූහය		සමාගම	
	2017 මිලියන	2016 මිලියන	2017 මිලියන	2016 මිලියන
(ඇ) විදේශ ව්‍යවහාර මුදලින් ගණනය වන දිගු කාලීන ණය				
දිගුකාලීන ණය – ඇ. ඩො. වලින් ගණනිතය	182.37	238.18	182.37	238.18
දිගුකාලීන ණය – ඕරාම් වලින් ගණනිතය	–	61.22	–	61.22

15.2 සමාගම

ණය දෙනුවා	2017 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු. මිලියන	2016 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු. මිලියන	ආපසු ගෙවුම් කාලය	ඇපකරය	
(අ) බැංකු ණය					
ලිබෝර් (LIBOR) ආශ්‍රිත පොළිය					
ස්ටැන්ඩර්ඩ් චාර්ටඩ් බැංකුව හරහා හවුල් ණය	–	7,254.70	2017 මාර්තු මසින් අවසන් මාසික වාරික	කුවේට්, බහරේන්, එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍ය, සවුදි අරාබිය, ඕමානය, එක්සත් රාජධානිය, චීනය, ප්‍රංශය සහ ඉන්දියාව යන රටවලින් ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය විසින් එකතු කළ ගුවන් ටිකට්පත් විකුණුම් සහ ඇ. ඩො. මිලියන 50 ක්වූ රජයේ ඇප සහතිකයක් ලෙස ණය වාරික තුනක් පවත්වා ගනී.	
ස්ටැන්ඩර්ඩ් චාටඩ් බැංකුව	4,097.25	–	2018 මාර්තු මසින් කල්පිරෙන ගෙවීම	කුවේට්, බහරේන්, එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යය, සවුදි අරාබිය, ඕමානය, එක්සත් රාජධානිය, චීනය, ප්‍රංශය සහ ඉන්දියාව යන රටවලින් ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය විසින් එකතු කළ ගුවන් ටිකට්පත්.	
ලංකා බැංකුව	–	43.35	2016 අප්‍රේල් මසින් අවසන් මාසික වාරික	සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමේ සාමන්‍ය කොටස් එල්ලේ උකස්කරය.	
ලංකා කොමර්ෂල් බැංකුව	331.32	659.34	2018 පෙබරවාරි මසින් අවසන් මාසික වාරික	ඇ. ඩො. 750,000 ක ස්ථාවර තැන්පතුව	ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය විසින් කටාර් රාජ්‍යයෙන් එකතු කළ ගුවන් ටිකට්පත් විකුණුම් සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය විසින් එක්සත් රාජධානියෙන් එකතු කළ ගුවන් භාණ්ඩ විකුණුම්
ලංකා කොමර්ෂල් බැංකුව	124.94	277.97	2017 දෙසැම්බර් මසින් අවසන් මාසික වාරික	මෙම පහසුකම යටතේ ආනයනය කරන ලද ගොඩබිම් මෙහෙයුම් උපකරණ සහ ඇ. ඩො. 350,000 ක්වූ ස්ථාවර තැන්පතු සහ උකස්කරය	
ලංකා කොමර්ෂල් බැංකුව	450.24	675.69	2019 සැප්තැම්බර් මසින් අවසන් මාසික වාරික	ඇ. ඩො. 800,000 ක ස්ථාවර තැන්පතුව	

ණය දෙනුවා	2017 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු. මිලියන	2016 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු. මිලියන	ආපසු ගෙවුම් කාලය	ඇපකරය
අමානා බැංකුව	200.31	260.10	2021 දෙසැම්බර් මසින් අවසන් මාසික වාරික	ඉඩම් හැර A320 ගුවන් යානාගාරය සහ සිමියුලේටර ගොඩනැගිල්ල විකිණීම, බදුදීම, අන්සතු කිරීම හෝ උකස් කිරීම සම්බන්ධයෙන් සමාගමට පනවා ඇති සීමාව.
ලංකා බැංකුව	4,931.88	–	2017 දෙසැම්බර් මසින් කල්පිරෙන ගෙවීම	මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් නිකුත් කරනු ලබන සහන සැලසීමේ ලිපිය
ලංකා බැංකුව	6,449.38	–	2017 ඔක්තෝබර් මසින් කල්පිරෙන ගෙවීම	මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් නිකුත් කරනු ලබන සහන සැලසීමේ ලිපිය
මහජන බැංකුව	4,931.88	–	2017 දෙසැම්බර් මසින් කල්පිරෙන ගෙවීම	මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් නිකුත් කරනු ලබන සහන සැලසීමේ ලිපිය
මහජන බැංකුව	6,449.38	–	2017 ඔක්තෝබර් මසින් කල්පිරෙන ගෙවීම	මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් නිකුත් කරනු ලබන සහන සැලසීමේ ලිපිය
සාමාන්‍ය බර තැබූ (AWPLR) මූලික ණයදෙන අනුපාතය				
ලංකා බැංකුව	12,900.00	12,900.00	2018 මාර්තු මසින් කල්පිරෙන ගෙවීම	මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් නිකුත් කරනු ලබන සහන සැලසීමේ ලිපිය
මහජන බැංකුව	13,350.00	13,350.00	2018 මාර්තු මසින් කල්පිරෙන ගෙවීම	මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් නිකුත් කරනු ලබන සහන සැලසීමේ ලිපිය
ස්ථාවර පොළී අනුපාතය				
සිටි බැංකුව	–	74.05	දින 90 කින් ගෙවී යන පහසුකම	නැත

(ආ) ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කර

ස්ථාවර පොළී අනුපාතය				
ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කර	26,556.25	25,287.50	2019 ජූනි මසින් කල්පිරෙන ගෙවීම	ඇ. ඩො. මි. 175 ක්වූ ශ්‍රී ලංකා රජයේ ඇප සහතිකය

(ඇ) වෙනත් ආයතන වලින් ණය

ලිබෝර් (LIBOR) ආශ්‍රිත පොළිය				
සැපයුම්කරුවකුගේ විලම්බිත ගෙවුම් වැඩ පිළිවෙළ	–	2,355.27	2016 ජූලි මසින් අවසන් කාර්තුමය වාරික	නැත
ස්ථාවර පොළී අනුපාතය				
ගුවන්යානා බදුකරු	10.93	41.62	2017 ජූලි මසින් අවසන් මාසික වාරික	නැත

2017 මාර්තු මස 31 වැනිදා වන විට ඇමරිකානු ඩොලර් (USD) මඟින් සඳහන් පොළී සහිත වගකීම් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වෙත මාරු කිරීමේ දී විනිමය අනුපාතය ශ්‍රී ලංකා රුපියල් 151.75 විය. (එය 2016 වසරේදී USD/LKR 144.5 සහ AED/LKR 39.83 ලෙස පැවතිනි).

15.3 මූල්‍ය බදුකර බැරකම්

(අ) ජංගම/ජංගම නොවන වර්ගීකරණය

	සමූහය 2017 රු. මිලියන	සමූහය 2016 රු. මිලියන	සමාගම 2017 රු. මිලියන	සමාගම 2016 රු. මිලියන
ජංගම බැරකම් යටතේ ඇතුළත් වසරකින් ගෙවිය යුතු	952.66	798.03	952.66	796.08
ජංගම නොවන බැරකම් යටතේ ඇතුළත් වසරකින් පසු එහෙත් වසර පහකට නොවැඩි ජංගම නොවන බැරකම්	1,063.68	1,391.20	1,063.68	1,391.20
ජංගම නොවන බැරකම් යටතේ ඇතුළත් වසර පහකට වැඩි	163.82	391.65	163.82	391.65
ජංගම නොවන බැරකම් යටතේ ඇතුළත් වසරකින් පසු	1,227.50	1,782.85	1,227.50	1,782.85

(ආ) විදේශ ව්‍යවහාර මුදලින් ගණනිත මූල්‍ය බදුකර

	සමූහය/සමූහය	
	2017 මිලියන	2016 මිලියන
මූල්‍ය බදුකර – යුරෝ මුදලින්	7.82	8.93
මූල්‍ය බදුකර – ස්ටර්ලින් පවුම් වලින්	0.03	0.05
මූල්‍ය බදුකර – ඇ. ඩො. වලින්	5.65	7.03

(ඇ) මූල්‍ය බදුකර බැරකම් සංචලනය

	ගෙවිය යුතු දළ මුදල රු. මිලියන	ඉදිරි කාල සඳහා මූල්‍ය ගාස්තු රු. මිලියන	ගෙවිය යුතු ශුද්ධ මුදල 2017 රු. මිලියන	ගෙවිය යුතු ශුද්ධ මුදල 2016 රු. මිලියන
සමූහය				
අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය	3,142.93	(562.05)	2,580.88	2,727.78
වසර තුළ එකතු කිරීම්	46.53	(2.77)	43.76	39.07
වසර තුළ ගෙවීම්	(641.29)	166.42	(474.87)	(451.09)
විනිමය (ලාභය)/අලාභය	17.85	12.54	30.39	265.12
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	2,566.02	(385.86)	2,180.16	2,580.88
සමාගම				
අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය	3,140.90	(561.97)	2,578.93	2,703.95
වසර තුළ එකතු කිරීම්	46.53	(2.77)	43.76	39.07
වසර තුළ ගෙවීම්	(639.27)	166.35	(472.92)	(429.21)
විනිමය (ලාභය)/අලාභය	17.85	12.54	30.39	265.12
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	2,566.01	(385.85)	2,180.16	2,578.93

16. වෙනත් දිගුකාලීන බැරකම්

	සමූහය		සමාගම	
	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
ගුවන්යානා නඩත්තු සහ පිරිවැඩියා වියදම් ප්‍රතිපාදනය [සටහන 16.1 (ආ)]	8,095.72	5,146.81	8,095.72	5,146.81
විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ බැඳීම් (සටහන 16.2)	5,569.72	5,323.00	5,087.26	4,844.37
විලම්බිත බදු බැරකම්	77.13	77.14	–	–
	13,742.57	10,546.95	13,182.98	9,991.18

16.1 අනාගත ගුවන්යානා නඩත්තු සහ පිරිවැඩියා වියදම් ප්‍රතිපාදනය

	සමූහය		සමාගම	
	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
(අ) සංචලනය				
අප්‍රේල් 1 දිනට	12,253.24	13,479.50	12,253.24	13,479.50
වර්ෂය සඳහා ප්‍රතිපාදන	6,029.15	5,406.38	6,029.15	5,406.38
ගැළපුම් (සටහන 6)	625.86	(4,260.65)	625.86	(4,260.65)
උපයෝජනය	(5,988.86)	(2,371.99)	(5,988.86)	(2,371.99)
මාර්තු 31 දිනට	12,919.39	12,253.24	12,919.39	12,253.24
(ආ) ජංගම/ජංගම නොවන වර්ගීකරණය				
වෙළඳ ගෙවීම් නියමිත යටතේ ඇතුළත් වසරක් තුළ ගෙවිය යුතු (සටහන 18)	4,823.67	7,106.43	4,823.67	7,106.43
දිගුකාලීන බැරකම් ඇතුළත්ව වසරකින් පසු	8,095.72	5,146.81	8,095.72	5,146.81
	12,919.39	12,253.24	12,919.39	12,253.24

16.2 විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ බැඳීම් – පාරිතෝෂිකය

	සමූහය		සමාගම	
	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය	5,323.00	4,578.99	4,844.37	4,129.07
ප්‍රවර්තන වර්ෂයේ සේවා වියදම් හා පොළී වියදම්	964.07	792.49	888.07	718.69
ආයුගණක (ලාභය)/අලාභය	(302.69)	243.16	(254.20)	235.63
වසර තුළ ගෙවීම්	(414.66)	(291.64)	(390.98)	(239.02)
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	5,569.72	5,323.00	5,087.26	4,844.37

පහත දැක්වෙන ප්‍රධාන උපකල්පන මත පදනම්ව සීමාසහිත ඇක්චුවේරියල් ඇන්ඩ් මැනේජ්මන්ට් කන්සල්ටන්ට්ස් (පුද්.) සමාගමේ සේවය කරන වෘත්තීය සුදුසුකම් ලත් ජීවගණකශාස්ත්‍රඥයෙකු වන එම්. පූපාලනාදන් මහතා විසින් මාර්තු මස 31 වන දිනට අවසන් වර්ෂ සඳහා කාලගණක තක්සේරුවක් කරන ලදී;

	සමාගම		අනුබද්ධ සමාගම	
	2017	2016	2017	2016
(i) පොළී අනුපාතිකය			12%	10%
– ශ්‍රී ලංකා රුපියල්	13%	13%		
– ඇමරිකන් ඩොලර්	5%	7%		
(ii) වැටුප් වර්ධක අගය				
– ශ්‍රී ලංකා රුපියල්				
– ජ්‍යෙෂ්ඨ කාර්ය මණ්ඩලය	10%	3%		
– ජ්‍යෙෂ්ඨ නොවන කාර්ය මණ්ඩලය	10%	13%		
– ඇමරිකන් ඩොලර්	3%	3%		
– විධායක හා විධායක නොවන නිලධාරීන්			12%	12%
(iii) විශ්‍රාම වයස – අවුරුදු	60	60	55	55
(iv) ආයතනය අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක වන බව				
(v) අපේක්ෂිත ඉතිරි සේවා ආයු කාලය – අවුරුදු	8	13.26	9.04	9.16

ජීවගණක තක්සේරුව තුළ යොදා ගැණුනු උපකල්පනවල සංවේදීතාව

සේවක ප්‍රතිලාභ බැරකම් මානනය තුළ ස්ථායිව පැවති අනෙකුත් සියලු විචල්‍යතා සමග යොදා ගැණුනු ප්‍රධාන උපකල්පන තුළ යුක්ති සහගතව සිදුවිය හැකි යම් වෙනස්කමක් කෙරෙහි දැක්වෙන සංවේදීතාව පහත දැක්වෙන වගුවෙන් නියෝජනය කරයි.

සර්වව්‍යාපි ආදායම් ප්‍රකාශයෙහි සහ මූල්‍ය තත්ත්ව පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි දැකිය හැකි සංවේදීතාව වනුයේ, වර්ෂය සඳහා වූ ලාභයේ හෝ අලාභයේ සහ සේවක ප්‍රතිලාභ බැඳීම්හි වට්ටම් ගත ප්‍රමාණනය හා වැටුප් වර්ධක අගය තුළ සිදුවෙතැයි හඟින වෙනස්කම්වල බලපෑමය.

වට්ටම්ගත ප්‍රමාණනයේ වැඩිවීම/(අඩුවීම)	වැටුප් වැඩිවීමේ අගයේ වැඩිවීම/(අඩුවීම)	විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ බැඳීම් මත බලපෑම			
		2017		2016	
		සමාගම රු. මිලියන	අනුබද්ධ සමාගම රු. මිලියන	සමාගම රු. මිලියන	අනුබද්ධ සමාගම රු. මිලියන
1%	–	(326.64)	(29.27)	(355.57)	(29.27)
-1%	–	370.49	32.77	382.69	32.77
–	1%	375.17	34.09	384.52	34.09
–	-1%	(334.80)	(31.01)	(341.95)	(31.01)

17. පූර්ව ප්‍රවාහන විකුණුම්

පූර්ව ප්‍රවාහන විකුණුම් නියෝජනය කෙරෙනුයේ මාස 12 ක් දක්වා අනුපයෝජිත ගුවන් ටිකට්පත්වල වටිනාකමය.

18. වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවිය යුතු මුදල්

	සමූහය		සමාගම	
	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවිය යුතු මුදල්	28,258.39	28,099.30	34,046.79	33,299.05
ගුවන් යානා නඩත්තු සහ පිරිවැඩියා වියදම් ප්‍රතිපාදනය [සටහන 16.1(ආ)]	4,823.67	7,106.43	4,823.67	7,106.43
බදුකර ගිවිසුම අවලංගු කිරීමේ වන්දිය (සටහන 18.1)	6,054.83	2,489.47	6,054.83	2,489.47
	39,136.89	37,695.20	44,925.29	42,894.95

18.1 2016/17 වසරේ තුන්වන කාර්තුව තුළ ඇණවුම් භාරදීමට නියමිතව තිබූ A350-900 වර්ගයේ ගුවන් යානා තුනක් අවලංගු කිරීම අරබයා අදාළ බදු කරුවකු සමඟ අවසන් කිරීමේ හා සංශෝධනය කිරීමේ ගිවිසුමකට ඇ. ඩො. මිලියන 98 ක (රු. මිලියන 14,362.81 ක) පිරිවැයක් සහිතව සමාගම සමාලෝචිත වසර තුළ එළඹුණි. මෙම ගිවිසුමේ කොන්දේසි අනුව ඇ. ඩො. මිලියන 90.5ක අවලංගු කිරීමේ ගාස්තුවක් සමාගම විසින් ගෙවනු ලැබිය යුතුවේ. එම මුදලින් ඇ. ඩො. මිලියන 39.9ක් (රුපියල් මිලියන 6,054.83) රපෝර්තු දිනට ගෙවිය යුතුවූ අතර ඒ අනුව මෙම මුදල සම්පූර්ණයෙන්ම දැන් ගෙවා බේරුම් කරනු ලැබ තිබේ.

2017 වසරේ නොවැම්බර් මාසය තුළ භාරදීමට නියමිතව තිබූ A350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානාවක් ලබා ගැනීම සඳහා වන බදුකර ගිවිසුම 2016 වසර තුළ සමාගම අවලංගු කළේය. අවලංගු කිරීමේ ගිවිසුමට අනුව ඇ. ඩො. මිලියන 17.77 ක් (රුපියල් මිලියන 2,561.55) වශයෙන් ගණනය වන මුළු බදුකර අවලංගු කිරීමේ ගාස්තුවක් සමාගම විසින් ගෙවනු ලැබිය යුතුවේ.

19. මූල්‍ය සාධන පත්‍ර

19.1 වර්ග අනුව මූල්‍ය වත්කම් හා බැරකම්

පහත දැක්වෙන වගුවල සඳහන් මූල්‍ය වත්කම් ශ්‍රී ලං. ගි. ප්‍ර. 39 අනුව වර්ගවලට බෙදේ.

	සමූහය			
	2017		2016	
	ණය මුදල් හා ලැබීම් නියමිත රු. මිලියන	හිලව් කරන ලද පිරිවැයට මූල්‍ය බැරකම් රු. මිලියන	ණය මුදල් හා ලැබීම් නියමිත රු. මිලියන	හිලව් කරන ලද පිරිවැයට මූල්‍ය බැරකම් රු. මිලියන
මූල්‍ය වත්කම්				
වෙළෙඳ හා වෙනත් ලැබිය යුතු මුදල්	13,127.34	–	12,065.83	–
ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිතය	14,637.30	–	10,197.38	–
අමතර ගුවන්යානා එන්ජින් තැන්පතු	5,689.32	–	6,219.75	–
මුදල් හා බැංකු ශේෂ	2,053.35	–	4,270.59	–
	35,507.31	–	32,753.55	–
මූල්‍ය බැරකම්				
පොළී දරන ණය හා ණය ගැනුම්	–	90,337.84	–	67,600.26
ගුවන්යානා නඩත්තු සහ පිරිවැඩියා වියදම් ප්‍රතිපාදනය	–	12,919.39	–	12,253.24
වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවිය යුතු මුදල්	–	36,697.06	–	27,198.50
එකතුව	–	139,954.29	–	107,052.00

	සමාගම			
	2017		2016	
	ණය මුදල් හා ලැබීම් නියමිත රු. මිලියන	හිලව් කරන ලද පිරිවැයට මූල්‍ය බැරකම් රු. මිලියන	ණය මුදල් හා ලැබීම් නියමිත රු. මිලියන	හිලව් කරන ලද පිරිවැයට මූල්‍ය බැරකම් රු. මිලියන
මූල්‍ය වත්කම්				
වෙළෙඳ හා වෙනත් ලැබිය යුතු මුදල්	12,386.48	–	11,113.80	–
ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිතය	14,637.30	–	10,197.36	–
අමතර ගුවන්යානා එන්ජින් තැන්පතු	5,689.32	–	6,219.75	–
මුදල් හා බැංකු ශේෂ	1,623.32	–	4,045.61	–
	34,336.42	–	31,576.52	–
මූල්‍ය බැරකම්				
පොළී දරන ණය හා ණය ගැනුම්	–	90,337.84	–	67,598.32
ගුවන් යානා නඩත්තු සහ පිරිවැඩියා වියදම් ප්‍රතිපාදනය	–	12,919.39	–	12,253.24
වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවිය යුතු මුදල්	–	35,956.39	–	32,554.88
එකතුව	–	139,213.62	–	112,406.44

සාධාරණ අගය තක්සේරු කිරීම සඳහා පහත දැක්වෙන ක්‍රමවේද සහ උපකල්පන යොදා ගැනුනි:

කළමනාකරණය තක්සේරු කළ මුදල් හා බැංකු ශේෂ, වෙළෙඳ හා වෙනත් ලැබීම් නියමිත සහ වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවීම් නියමිතයන්හි සාධාරණ අගය බොහෝ සෙයින් එකී සාධන පත්‍රවල කෙටිකාලීන කල්පිරීම් හේතුව මත ඒවායේ ධාරණ වටිනාකම වෙත සන්නිකර්ෂණයවේ.

කළමනාකරණය තක්සේරු කළ දිගුකාලීන විචල්‍ය අනුපාත ණය ගැනුම්හි සාධාරණ අගය වෙළෙඳපොළ පාදක වූ පොළී අනුපාත විශාල වශයෙන් කරණකොටගෙන ඒවායේ ධාරණ වටිනාකම සන්නිකර්ෂණය කරයි. එහෙයින්, සමූහයේ/සමාගමේ මූල්‍ය සාධන පත්‍රවල ධාරණ වටිනාකම්, ඒවායේ සාධාරණ අගයන් හා යුක්තියුක්ත ලෙස සන්නිකර්ෂණය වන්නේය.

20. ආදායම හා බණ්ඩමය තොරතුරු

20.1 ආදායම

		සමූහය		සමාගම	
		2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
කාල නිශ්චිත සේවා	- මගීන්	105,001.10	103,944.55	105,001.10	103,944.55
	- ගුවන් බඩු	11,987.12	12,074.39	11,987.12	12,074.39
	- අතිරේක ගමන් බඩු	926.73	841.96	926.73	841.96
	- තැපෑල	218.43	384.09	218.43	384.09
		118,133.38	117,244.99	118,133.38	117,244.99
ගුවන් පර්යන්ත හා අනෙකුත් සේවා		16,671.49	11,481.75	16,744.17	11,523.50
තීරු බදු රහිත		579.22	572.61	579.22	572.61
කාල අනිශ්චිත සේවා		6.82	139.31	6.82	139.31
ගුවන්යානාස්ථ ආහාරපාන සැපයුම්		3,172.32	2,759.65	–	–
එකතුව		138,563.23	132,198.31	135,463.59	129,480.41

20.2 බණ්ඩමය තොරතුරු

(අ) භූගෝලීය බණ්ඩය අනුව මූලික වාර්තාකරණය – විකුණුම් ප්‍රභවය අනුව ආදායම

	ශ්‍රී ලංකාව රු. මිලියන	ආසියාව (ශ්‍රී ලංකාව හැර) රු. මිලියන	යුරෝපය හා අප්‍රිකාව රු. මිලියන	මැද පෙරදිග රු. මිලියන	උතුරු හා දකුණු ඇමරිකාව රු. මිලියන	නිරිත දිග ශාන්තිකරය රු. මිලියන	එකතුව 2017 රු. මිලියන
ආදායම 2017							
කාල නිශ්චිත සේවා							
- මගීන්	19,150.88	40,702.68	17,975.83	21,766.20	4,198.22	1,207.29	105,001.10
- ගුවන් බඩු	4,693.57	5,678.12	958.64	620.50	33.00	3.29	11,987.12
- අතිරේක ගමන් බඩු	104.21	285.17	28.82	506.49	1.11	0.93	926.73
- තැපෑල	94.71	68.45	39.97	–	–	15.30	218.43
	24,043.37	46,734.42	19,003.26	22,893.19	4,232.33	1,226.81	118,133.38
ගුවන් පර්යන්ත හා අනෙකුත් සේවා	16,671.49	–	–	–	–	–	16,671.49
තීරු බදු රහිත	–	319.77	76.47	182.98	–	–	579.22
කාල අනිශ්චිත සේවා	6.82	–	–	–	–	–	6.82
ගුවන්යානාස්ථ ආහාරපාන සැපයුම්	3,172.32	–	–	–	–	–	3,172.32
බණ්ඩමය ආදායම	43,894.00	47,054.19	19,079.73	23,076.17	4,232.33	1,226.81	138,563.23

	ශ්‍රී ලංකාව රු. මිලියන	ආසියාව (ශ්‍රී ලංකාව හැර) රු. මිලියන	යුරෝපය හා අප්‍රිකාව රු. මිලියන	මැද පෙරදිග රු. මිලියන	උතුරු හා දකුණු ඇමරිකාව රු. මිලියන	නිරිත දිග ශාන්තිකරය රු. මිලියන	එකතුව 2016 රු. මිලියන
ආදායම 2016							
කාල නිශ්චිත සේවා							
- මගීන්	17,670.57	36,380.59	23,907.25	20,788.91	3,118.34	2,078.89	103,944.55
- ගුවන් බඩු	4,918.65	5,242.20	1,534.13	369.33	10.08	–	12,074.39
- අතිරේක ගමන් බඩු	93.92	249.77	34.09	460.72	2.54	0.92	841.96
- තැපෑල	93.32	51.16	228.11	0.01	–	11.49	384.09
	22,776.46	41,923.72	25,703.58	21,618.97	3,130.96	2,091.30	117,244.99
ගුවන් පර්යන්ත හා අනෙකුත් සේවා	11,481.75	–	–	–	–	–	11,481.75
තීරු බදු රහිත	–	317.31	141.69	113.61	–	–	572.61
කාල අනිශ්චිත සේවා	139.31	–	–	–	–	–	139.31
ගුවන් යානාස්ථ ආහාරපාන සැපයුම්	2,759.65	–	–	–	–	–	2,759.65
ඛණ්ඩමය ආදායම	37,157.17	42,241.03	25,845.27	21,732.58	3,130.96	2,091.30	132,198.31

(ආ) ව්‍යාපාර ඛණ්ඩ අනුව ද්විතීයක වාර්තාකරණය

	ව්‍යාපාර ඛණ්ඩය				ව්‍යාපාර ඛණ්ඩය			
	ගුවන් සමාගම රු. මිලියන	ගුවන්යානාස්ථ ආහාරපාන සැපයුම් රු. මිලියන	අන්තර් ඛණ්ඩ හරණය රු. මිලියන	2017 සමූහය රු. මිලියන	ගුවන් සමාගම රු. මිලියන	ගුවන්යානාස්ථ ආහාරපාන සැපයුම් රු. මිලියන	අන්තර් ඛණ්ඩ හරණය රු. මිලියන	2016 සමූහය රු. මිලියන
ආදායම								
බාහිර ගනුදෙනුකරුවන්ට විකුණුම්	135,463.59	7,216.13	(4,116.49)	138,563.23	129,480.41	6,283.18	(3,565.28)	132,198.31
ප්‍රතිඵල								
බදු පසු ලාභය/(අලාභය)	(28,929.99)	3,736.39	(3,145.91)	(28,339.51)	(12,621.69)	3,637.87	(3,099.80)	(12,083.62)
අනෙකුත් ඛණ්ඩමය තොරතුරු								
වත්කම්	51,633.63	10,571.49	(6,791.35)	55,413.77	50,449.03	9,700.82	(5,998.13)	54,151.72
බැරකම්	167,400.27	2,503.93	(6,696.91)	163,207.29	138,230.29	2,324.45	(5,955.91)	134,598.83
දේපළ, පිරියත හා උපකරණ අත්කර ගැනීම්	885.02	208.96	–	1,093.98	1,073.38	27.42	–	1,100.80
අස්පෘෂ්‍ය වත්කම් අත්කර ගැනීම්	22.66	25.26	–	47.92	47.11	1.48	–	48.59
ක්ෂයවීම හා හිලව් කිරීම	2,041.63	284.67	–	2,326.30	2,683.91	305.53	–	2,989.44
මූල්‍ය පිරිවැය	6,922.92	130.18	–	7,053.10	5,917.25	188.93	(54.25)	6,051.93
මූල්‍ය ආදායම	60.09	862.36	(832.50)	89.95	65.90	1,403.67	(1,393.81)	75.76
බදු	–	25.25	–	25.25	–	(2.93)	–	(2.93)
මෙහෙයුම් වියදම්	146,733.21	4,216.38	(4,896.54)	146,053.05	137,311.44	3,876.45	(4,959.63)	136,228.26
ලිහාහළ වෙළඳ ණය ගැතියෝ	6.85	4.07	–	10.92	–	4.24	–	4.24
ලිහාහළ ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ	332.98	7.00	–	339.98	9.60	–	–	9.60

21. වෙනත් ආදායම් සහ ලාභ

	සමූහය		සමාගම	
	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
දේපළ, පිරියත හා උපකරණ ව්‍යපහරණය මත ලාභය	24.50	–	2.99	–
විවිධ	477.02	481.12	468.80	467.99
ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමෙන් ලාභාංශ	–	–	3,093.48	2,154.25
වරණීය කොටස් නිදහස් කරගැනීමෙන් ලද ලාභය	–	–	–	1,000.00
	501.52	481.12	3,565.27	3,622.24

22. මෙහෙයුම් කටයුතුවලින් අලාභය

අයගත කිරීමෙන් / (බැර කිරීමෙන්) පසුව ප්‍රකාශිත	සමූහය		සමාගම	
	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
ගුවන්යානා රක්ෂණය	485.26	471.74	485.26	471.74
වරලත් ගාස්තු	383.59	318.48	383.59	318.48
මන්දගාමීව චලනය වන භාණ්ඩ තොගය සඳහා ප්‍රතිපාදනය	797.40	549.42	797.40	544.73
විගණකවරුන්ගේ පාරිශ්‍රමික				
විගණනය	9.26	8.92	8.06	6 .40
වෙනත් සේවා	4.38	4.24	3.72	4.03
ලැබීම් නියමිත හානිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදනය	781.36	12.80	728.96	11.81
දේපළ, පිරියත හා උපකරණ හානිකරණය ප්‍රතිපාදනය	11.24	11.24	–	–
විනිමය අලාභය	2,835.07	2,325.68	3,667.57	3,719.48

23. මූල්‍ය ආදායම හා වියදම

	සමූහය		සමාගම	
	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන

23.1 මූල්‍ය ආදායම

පොළී ආදායම	89.95	75.76	60.09	65.90

23.2 මූල්‍ය පිරිවැය

ණය ගැනුම්, බැංකු අයිරා හා අතිප්‍රමාදිත සැපයුම්කාර ශේෂ මත පොළී වියදම්	6,746.49	5,717.60	6,746.41	5,715.53
කල් බදුකර බැරකම් මත මූල්‍ය ගාස්තු	176.51	201.72	176.51	201.72
වරණීය කොටස් ලාභාංශ	130.10	132.61	–	–
	7,053.10	6,051.93	6,922.92	5,917.25

24. බදුකරණය

	සමූහය	
	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
බදු වියදම		
ආදායම් බදු වියදමෙහි ප්‍රධාන අංග පහත දැක්වේ:		
ජංගම ආදායම් බද්ද		
වසර සඳහා සාමාන්‍ය කටයුතු ජංගම බදු වියදම් (සටහන 24.1)	25.25	5.92
ඉකුත් වර්ෂ සඳහා ජංගම බදු ඌණ/(අධි) ප්‍රතිපාදනය	–	(8.85)
	25.25	(2.93)

24.1 ජංගම බදු වියදම්/(ආදායම්) සහ ගිණුම්කරණ අලාභ නිපැයුම් අතර සැසඳුම්

	සමූහය	
	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
බදු පූර්ව ගිණුම්කරණ අලාභය	(28,314.26)	(12,086.55)
බද්දට යටත් නොවූ ආදායම	28,364.18	12,093.35
28% ක්වූ සාමාන්‍ය බදු අනුප්‍රමාණය යටතේ ව්‍යවස්ථාපිත ආදායම	49.92	6.80
බදුවන ලාභය	49.92	6.80
28% ක්වූ බදු අනුප්‍රමාණය මත ව්‍යවස්ථාපිත බද්ද	13.98	1.90
ශුද්ධ අඩුකළ නොහැකි වියදම් කෙරෙහි බදු බලපෑම	1.30	(0.55)
වෙනත් ආදායම් මත බද්ද	9.97	5.40
	25.25	6.75
අඩු කළා – හිලව් කළ අලාභ කෙරෙහි බදු බලපෑම	–	(0.83)
ජංගම ආදායම් බදු වියදම	25.25	5.92

24.2 හඳුනා නොගත් විලම්බිත බදු (වත්කම්)

තාවකාලික බදු අයවන අවකරණ හේතුවෙන් උද්ගත වන ශුද්ධ විලම්බිත බදු වත්කම් සමූහය විසින් හඳුනාගනු ලැබ නොමැත.

සමූහය

සමූහයට අයත් පහත දැක්වෙන විෂයාංග කෙරෙහි ආරෝපණය වන විලම්බිත බදු වත්කම් හඳුනා ගනු ලැබ නොමැත.

	වත්කම්		බැරකම්		ශුද්ධ වත්කම් /(බැරකම්)	
	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
දේපළ, පිරියත හා උපකරණ	4.20	4.06	(906.70)	–	(902.50)	4.06
සේවක ප්‍රතිලාභ	1,496.80	71.80	–	–	1,496.80	71.80
	1,501.00	75.86	(906.70)	–	594.30	75.86

වසර තුළ තාවකාලික වෙනස්කම්හි සංචලනය

	2015 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	වසර තුළ සංචලන	2016 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	වසර තුළ සංචලන	2017 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය
දේපළ, පිරියත හා උපකරණ	27.01	0.08	27.09	(3,237.32)	(3,210.23)
සේවක ප්‍රතිලාභ	449.92	28.71	478.63	5,091.09	5,569.72
	476.93	28.79	505.72	1,853.77	2,359.49

සමාගම

	වත්කම්		බැරකම්		ශුද්ධ වත්කම් / (බැරකම්)	
	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
දේපළ, පිරියත හා උපකරණ	–	–	(906.70)	–	(906.70)	–
සේවක ප්‍රතිලාභ	1,424.43	–	–	–	1,424.43	–
	1,424.43	–	(906.70)	–	517.73	–

සමාගම

බදු විරාම කාලය, එනම්, වසර 2021 ට වඩා වැඩි කාලයක් දීර්ඝ වන කල්හි එකී වෙනස්කම් වෙනුවෙන් සමාගම විසින් විලම්බිත බදු මානනය කරනු ලැබ ඇත. යොදා ගන්නා ලද බදු අනුප්‍රමාණය 28%ක් වන අතර එම බදු අනුප්‍රමාණය, බදු විරාම කාලයෙන් පසුව යොදා ගැනීමට අපේක්ෂා කරන වෙනත් බදු අනුප්‍රමාණ කිසිවක් නොමැති හෙයින් තාවකාලික වෙනස්කම් ප්‍රවර්තනය වන කල්හි රිපෝර්තු දිනට පනවා ඇති බදු අණපනත් මත පදනම්ව ඊට යොදා ගැනීමට අපේක්ෂා කරන බදු අනුප්‍රමාණය වන්නේය. කෙසේ වුවද 2017 මාර්තු මස 31 වන දිනට රුපියල් මිලියන 517.73 ක් වශයෙන් ගණනය වන ශුද්ධ විලම්බිත බදු වත්කම් ප්‍රමාණය සමාගම විසින් හඳුනාගනු ලැබ නොමැත්තේ නුදුරු අනාගත කාලය තුළ පවත්නා විලම්බිත බදු වත්කම් උපයෝජනය පිණිස අනාගත බදු අයවන ලාභ ප්‍රමාණවත් වේදැයි අනුමාන කළ නොහැකි හෙයිනි.

අනුබද්ධ සමාගම

ගොඩනැගිලි දියුණු කිරීම් මත ප්‍රත්‍යාගණන ලාභයට අදාළ විලම්බිත බදු බැරකම් හඳුනා ගෙන ඇත. වෙනත් ප්‍රත්‍යාගණන ලාභ, ඒවා බදු විරාම කාලය තුළ ප්‍රතිවර්තනය වන හෙයින්, විලම්බිත බදු නොසලසයි. විලම්බිත බදු වත්කම් හඳුනා ගනු ලැබ නොමැත්තේ, තවදුරටත් වසර 8 ක කාලයක් සඳහා සහනදායී අනුපාතයක් අදාළ වන වසර 2021 දක්වා සහ ඉන් අනතුරුව දීර්ඝ කරනු ලබන සමාගමට අදාළ බදු විරාම කාලය නිසාය. එහෙයින් අදාළ බදු බලපෑම ඉතිරි පස් අවුරුදු කාලය තුළ හිලව් කරනු ඇති අතර යම් ශේෂ මුදල් ප්‍රමාණ වෙතොත් ඒවා වැදගත්සේ නොසැලකේ. විලම්බිත බදු සඳහා 15% ක අනුපාතයක් ලැබේ.

24.3 සුපිරි ලාභ බද්ද

2015 අංක 10 දරන මුදල් පනතේ වන III කොටසෙහි විධිවිධාන අනුව රුපියල් මිලියන 9.43 ක්වූ සුපිරි ලාභ බද්දක් ගෙවීමට අනුබද්ධ සමාගම යටත්වේ. පනතට අනුව, 2013 අප්‍රේල් 01 වන දිනයෙන් ආරම්භවූ තක්සේරු වර්ෂයට අදාළවන මූල්‍ය ප්‍රකාශවල වියදමක් ලෙස සුපිරි ලාභ බද්ද සඳහන් විය යුතුය. ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අයත් නියමයන් පනත මඟින් ඉක්මවා යන බැවින් 2015 නොවැම්බර් මස 24 දිනැතිව ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරී ආයතනය විසින් නිකුත් කරන ලද සුපිරි ලාභ බද්ද සඳහාවූ ගිණුම්කරණය පිළිබඳ විකල්පීය වශයෙන් සැලකීම පිළිබඳ ප්‍රකාශය මඟින් නිර්දේශිත පරිදි අදාළ පනතේ නියමයන් ප්‍රකාරව සුපිරි ලාභ බදු වියදම ගිණුම්ගත කෙරේ.

25. බැඳීම් හා අවිනිශ්චිතතා

25.1 ප්‍රාග්ධන වියදම් බැඳීම්

සාමාන්‍ය ව්‍යාපාරික කටයුතුවලට ආනුෂංගික දේපළ, පිරියත හා උපකරණ අත්කර ගැනීම වෙනුවෙන් සමූහයේ සහ සමාගමේ බැඳීම් පහත දැක්වේ:

	සමූහය/සමාගම	
	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
අනුමත සහ ගිවිසුම්ගත එහෙත් ප්‍රතිපාදනය නොකළ		
ස්පෘෂ්‍ය*	163,890.77	155,545.79
අස්පෘෂ්‍ය	5.86	15.93
	163,896.63	155,561.72
අනුමත කළ එහෙත් ගිවිස නොගත්		
ස්පෘෂ්‍ය	247.09	278.83
අස්පෘෂ්‍ය	145.39	20.31
	392.48	299.14
	164,289.11	155,860.86

* 2017 මාර්තු මස 31 වන දිනට, රුපියල් මිලියන 163,323.06 (ඇ. ඩො. මිලියන 1,076) (2016 – රුපියල් මිලියන 155,520 (ඇ. ඩො. මිලියන 1,076) ක් වශයෙන් ගණනය වූ මුදලක් අතිරේක විෂයාංග කිසිවක් සඳහාවූ වියදම් රහිත ලයිස්තු මිල නියෝජනය කරන අතර A 350-900 වර්ගයේ ගුවන් යානා හතරක් මිලදී ගැනීම සඳහා පවත්නා ණය ප්‍රාග්ධන බැඳීම් යටතේ සලකා ඇත.

25.2 මූල්‍ය බැඳීම්

(අ) මාර්තු මස 31 දිනට අවලංගු කළ නොහැකි ක්‍රියාකාරී බදුකර යටතේ සමාගමේ අනාගතය අවම බදුකර බැඳීමෙහි මුළු ප්‍රමාණය පහත දැක්වේ:

	සමූහය/සමාගම	
	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
වසරක් තුළ	25,055.34	24,869.68
වසරකින් පසුව එහෙත් වසර පහකට නොවැඩි	98,090.83	108,656.13
වසර පහකට පසුව	116,434.10	163,750.81
	239,580.27	297,276.62

(i) 2017 මාර්තු මස 31 වන දිනට පවත්නා බදුකර බැඳීම්හි වසර 2017 සහ 2018 යන කාලපරිච්ඡේදය තුළ ඇණවුම් භාරදීම අපේක්ෂා කරන පහත දැක්වෙන ගුවන් යානා පිළිබඳ බදුකර බැඳීම් අන්තර්ගත වේ.

පිළිවෙලින් රුපියල් මිලියන 36,325.02 ක් සහ රුපියල් මිලියන 9,924.45 ක් වශයෙන් ගණනය වන A321neo වර්ගයේ ගුවන් යානා හතරක් සහ පාවිච්චි කරන ලද A330-200 වර්ගයේ ගුවන්යානයක් ද වශයෙන්වූ ගුවන්යානා හතර. සම්මත එයාර්බස් වර්ගයේ ගුවන්යානාවල මිල ඉහළ යාමේ ගැළපුම් හා භාරදීමේ අවස්ථාවේදී ගළපනු ලබන පොලී අනුපාත ගැලපුම් හා යම් අතිරේක අංග වල කිසියම් පිරිවැයක් වෙතොත් ඒවාද රහිතව මූලික කුලී පදනම මත පිහිටා යතෝක්ත බදුකර බැඳියාව නිශ්චය කර ඇත. එසේ වුවද, A321neo වර්ගයේ ගුවන් යානා හතරට සහ පාවිච්චි කරන ලද A330-200 වර්ගයේ ගුවන්යානයට අදාළව ඒවා භාරදෙන අවස්ථාවේදී සිදු කෙරෙන යතෝක්ත ගැලපුම් ඇතුළත් 2017 මාර්තු මස 31 වන දිනට ඇස්තමේන්තුගත බදුකර බැඳියාව රුපියල් මිලියන 37,207.90 ක් සහ රුපියල් මිලියන 9,924.45 ක් වශයෙන් පිළිවෙලින් ගණනය වනු ඇත.

2016 මාර්තු මස 31 වන දිනට පවත්නා බදුකර බැඳීම්හි වසර 2016 සහ 2018 යන කාලපරිච්ඡේදය තුළ ඇණවුම් භාරදීම අපේක්ෂා කරන පහත දැක්වෙන ගුවන්යානා පිළිබඳ බදුකර බැඳීම් අන්තර්ගතවේ. පිළිවෙලින් රුපියල් මිලියන 75,845.16 ක්, රුපියල් මිලියන 34,589.55 ක් සහ රුපියල් මිලියන 15,606.00 ක් වශයෙන් ගණනය වන A350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා තුන, A321neo වර්ගයේ ගුවන්යානා හතර සහ A320neo වර්ගයේ ගුවන්යානා දෙක. සම්මත එයාර්බස් වර්ගයේ ගුවන්යානාවල මිල ඉහළ යාමේ ගැළපුම් හා භාරදීමේ අවස්ථාවේදී ගළපනු ලබන පොලී අනුපාත ගැලපුම් හා යම් අතිරේක අංගවල කිසියම් පිරිවැයක් වෙතොත් ඒවාද රහිතව මූලික කුලී පදනම මත පිහිටා යතෝක්ත බදුකර බැඳියාව නිශ්චය කර ඇත. එසේ වුවද, A350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා තුනට ද, A321neo වර්ගයේ ගුවන්යානා හතරටද, A320neo වර්ගයේ ගුවන්යානා දෙකටද අදාළ ඒවා භාරදෙන අවස්ථාවේදී සිදු කෙරෙන යතෝක්ත ගැලපුම් ඇතුළත් 2016 මාර්තු මස 31 වන දිනට ඇස්තමේන්තුගත බදුකර බැඳියාව රුපියල් මිලියන 89,266.32 ක්, රුපියල් මිලියන 38,689.29 ක් සහ රුපියල් මිලියන 17,002.19 ක් වශයෙන් ගණනය වනු ඇත.

(ආ) බද්දට ගත් ගුවන්යානා සඳහා ඇප තැන්පතු ලෙස 2017 මාර්තු මස 31 වන දිනට රුපියල් මිලියන 1,050.89 (ඇ. ඩො. මිලියන 6.93) ක් (2016 – ඇ. ඩො. මිලියන 7.93 ක්වූ රුපියල් මිලියන 1,145.18) වටිනා ණයවර ලිපි සමාගම මගින් නිකුත් කර ඇත.

(ඇ) සමාගම හා අනුබද්ධ ආයතන විසින් බදුගත් ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි සඳහා වන ඉතිරි බදු කුලී බැඳීම් පහත දැක්වේ.

	සමූහය		සමාගම	
	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
ගෙවිය යුතු වාරික මුදල:				
වසරක් තුළ	780.00	740.40	648.77	666.25
වසරකින් පසුව එහෙත් වසර පහකට නොවැඩි	2,000.09	1,799.64	1,600.40	1,519.45
වසර පහකට පසුව	2,303.98	2,560.40	1,897.79	2,286.88

25.3 අවිනිශ්චිතතා

සමාගම

අවිනිශ්චිත බැරකම් පදනම වනුයේ 2017 මාර්තු මස 31 වන දිනට රුපියල් මිලියන 3,315.53 කින් සැදුම්ලත් (2016 – රුපියල් මිලියන 125.85) හිමිකම් ඉල්ලීම මතය. මෙකී රුපියල් මිලියන 3,315.53 ක්වූ අවිනිශ්චිත බැරකම රුපියල් මිලියන 1,801.77 ක් (ඇ. ඩො. මිලියන 11.87) ලෙස ගණනය වන ගුවන් යානා බදු ගිවිසුම් අවලංගු කිරීම හේතුවෙන් ගුවන්යානා කොටස් සැපයුම්කරුවන් කීප දෙනෙකු විසින් කළ හිමිකම් ඉල්ලා සිටීම් වලින්ද, රුපියල් මිලියන 601.51ක් (ඇ. ඩො. මිලියන 3.96 ක්) ලෙස ගණනය වන ගුවන් තොටුපොළ බදු ගෙවීමට අදාළව විදේශ බදු අධිකාරියක් විසින් පනවන ලද දඩ මුදලකින්ද, ගිවිසුමක් අවසන් කිරීමෙන් පසුව සැපයුම්කරුවකු විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද රුපියල් මිලියන 338.94 ක් (ඇ. ඩො. මි. 2.23 ක්) ලෙස ගණනය වන හිමිකම් ඉල්ලීමකින්ද, රුපියල් මිලියන 479.57 ක් වශයෙන් ගණනය වන විදේශ බදු අධිකාරියක් සමගවූ සේවා බදු මතභේදයකින්ද සමන්විත වේ.

සමාගමට එරෙහිව සේවාදායකයන්, සැපයුම්කරුවන් සහ සේවක සේවිකාවන් විසින් ඉදිරිපත් කෙරුනු නීති කෘත්‍ය හා වෙනත් හිමිකම් ඉල්ලීම් හා සම්භාවී හිමිකම් ඉල්ලීම් සම්බන්ධයෙන් සමාගමේ සාමාන්‍ය ව්‍යාපාර කටයුතු කරගෙන යාමේදී උද්ගතවූ යම් අවිනිශ්චිත බැරකම්වලට අදාළ සැලකිය යුතු බැරකම් කිසිවක් අධ්‍යක්ෂවරුන් අපේක්ෂා නොකෙරෙන හෙයින් එහිලා මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ ප්‍රතිපාදන කිසිවක් සලසා නැත.

තවදුරටත්, මූල්‍ය ප්‍රකාශවල 5 වන සටහන බලන්න.

අනුබද්ධ සමාගම

සමාගමේ නීතිඥයන්ගේ මතයට අනුව, සමාගමේ වාර්තා කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රතිඵලවලට හෝ එහි ඉදිරි මෙහෙයුම් කටයුතුවලට බලපෑමක් සිදුවිය හැකි පහත දැක්වෙන නඩු විභාගය හැරුණු විට සමාගමට එරෙහි පැවති සැලකිය යුතු නොනිමි නඩු කටයුතු කිසිවක් නොවීය.

කම්කරු විනිශ්චය සභා නඩු විභාගය (LTC අංක 21/337/2015) – දැනටමත් විභාග වෙමින් පවත්නා කේ. ඩී. එල්. ජේ. කමල්පෙම් එදිරිව සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම නඩුව. තවද, සමාගම විසින් මූල්‍ය තත්ත්වයේ දිනට අභියාචනා ඉදිරිපත් කර ඇති නඩු විභාග 21 ක්ද වේ. එසේ අභියාචනා ඉදිරිපත් කරන ලද නඩු විභාග සඳහා රුපියල් 27,374,985 ක්වූ මුදල් ප්‍රමාණයක් තැන්පතු මුදල් ලෙස තැන්පත් කරනු ලැබ තිබේ.

26. ප්‍රතිඥාත වත්කම්

සමූහය/සමාගම

ලබාගෙන ඇති පහසුකම් එල්ලේ වත්කම්වල විස්තර සඳහා 15.2 සටහන බලන්න.

27. රපෝර්තු දිනයට පසුව උද්ගතවන සිදුවීම්

27.1 සමාගම

විදේශ බැංකුවකින් වෙතින් 2017 මැයි මාසයේදී ඇ. ඩො. මිලියන 125 ක කාලීන ණය මුදලක් ලබාගෙන ඇත.

ශ්‍රී ලංකාවේ රාජ්‍ය භාණ්ඩාගාරය විසින් නිකුත් කරන ලද 'සහන ලිපි' සවිබලය මත රාජ්‍ය බැංකු වෙතින් ඇ. ඩො. මිලියන 50 ක කෙටි කාලීන ණය පහසුකමක් ලබාගෙන ඇත.

අනුබද්ධ සමාගම

මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට ගැලපුම් හෝ ඊට හෙළිදරව් කිරීම් අවශ්‍ය වන සිදුවීම් කිසිවක් රපෝර්තු දිනයෙන් පසුව වාර්තා නොවිය.

28. සම්බන්ධිත පාර්ශ්වවල හෙළිදරව් කිරීම්

28.1 සමූහය හා සමාගම

28.1.1 ප්‍රධාන කළමනාකරණ පිරිස් සමඟ ගනුදෙනු

සමාගමෙහි සහ එහි අනුබද්ධ ආයතනයෙහි කටයුතු සැලසුම් කිරීම, මෙහෙයවීම හා ක්‍රියාත්මක කිරීම යන කාර්යයන්හි බලධාරීත්වය හා වගකීම දරන තැනැත්තන් ලෙස අර්ථ නිරූපිත ප්‍රධාන කළමනාකරණ පිරිස් අදාළ පාර්ශ්ව වලට ඇතුළත් වේ. එකී පිරිසට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය, ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී හා යථෝක්ත නිර්ණායක සපුරාලන සමූහයට අයත් අනෙකුත් ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ විධායක නිලධාරීන් ඇතුළත්වේ.

සමාගම සහ ආශ්‍රිත පාර්ශ්ව (සමාගමට අනුබද්ධිත වූවන්, අධ්‍යක්ෂවරුන්, සේවක සේවිකාවන් හෝ ඔවුන්ගේ පවුලේ සාමාජිකයන් විසින් යම් බැඳියාවක් පවත්වා ගනු ලබන) අතර යම් ගනුදෙනුවක් පවතී නම් ඒවා හෙළිදරව් කළ යුතුයැයි නියමකර ඇති සමූහයේ/සමාගමේ ප්‍රතිපත්තියට අනුව ප්‍රධාන කළමනාකරණ පිරිස් විසින් කර ඇති ප්‍රකාශ පත්‍ර පිළිබඳව සැලකිල්ල යොමුකර ඇත.

ප්‍රධාන කළමනාකරණ පිරිස් විසින් රපෝර්තු කාල පරිච්ඡේදය තුළ සිදුකර ඇති වැදගත් ගනුදෙනු පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වේ.

	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
කෙටිකාලීන ප්‍රතිලාභ	323.21	196.40
පශ්චාත් සේවා නියුක්ති ප්‍රතිලාභ	39.40	21.67

ඉහත මුදල් ප්‍රමාණවලට වසර තුළ අධ්‍යක්ෂවරුන්ට ගෙවන ලද රුපියල් මිලියන 9.86 ක් (2016 – රුපියල් මිලියන 9.11 ක්) වශයෙන් ගණනය වන ගාස්තු ඇතුළත් වේ. තවද, රුපියල් මිලියන 19.55 ක් වශයෙන් ගණනය වන සේවා වරප්‍රසාද හා ස්ථිර කරන ලද ගුවන් ප්‍රවේශ පත් ද මීට ඇතුළත් වේ. මීට, ස්වකීය ධුර කාලය තුළ අධ්‍යක්ෂවරුන්, ඔවුන්ගේ කලත්‍රයන් හා යැපෙන දූ දරුවන් විසින් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට අයත් ගුවන්යානා වල ව්‍යාපාර පන්තියෙහි කළ ගුවන් ගමන්ද අන්තර්ගත වේ. මීට අමතරව, අනෙකුත් ප්‍රධාන කළමනාකරණ පිරිස් සහ ඔවුන්ගේ කලත්‍රයන් හා යැපෙන දූ දරුවන්ද ගාස්තු රහිත ගුවන් ප්‍රවේශ පත් සඳහා හිමිකම් ලබයි.

28.2 සමූහය

සමාගමේ ප්‍රධාන කොටස්හිමියා වන ශ්‍රී ලංකා රජයට සමූහය සම්බන්ධයෙන් පාලන බලය පවතී.

(අ) සමාගම ස්වකීය සාමාන්‍ය ව්‍යාපාරික කාර්යයන් අතරතුර පහත දැක්වෙන සැලකිය යුතු කටයුතු ඇතුළත් ගනුදෙනු ශ්‍රී ලංකා රජයේ පාලනයට යටත් ආයතන සමඟ ඉටුකර ඇත:

සමාගමේ නම	සබඳතාව	ගනුදෙනුවේ ස්වභාවය	ගනුදෙනුවේ මුදල		ලැබිය යුතු/(ගෙවිය) යුතු ශේෂය	
			2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
ශ්‍රී ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව	රජය සතු	ඉන්ධන	(19,921.07)	(18,765.08)	(10,327.05)	(9,328.16)
		විලම්බිත සැපයුම් ගෙවීම්	–	(4,349.77)	–	(2,355.27)
		ප්‍රමාදිත ගෙවීම් මත මූල්‍ය පිරිවැය	(368.64)	(759.23)	(445.21)	(417.79)
සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා සමාගම	රජය සතු	ගොඩබෑම්, ගාල් කිරීම්, ගුවන් පාලම්, මගී ශාලා, කුලී, වරලත් ගාස්තු හා කසළ නාශක ගාස්තු	(3,415.30)	(3,932.84)	(1,210.65)	(3,386.74)
සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය	රජය සතු	බලපත්‍ර, අවසර පත් හා බදු	(6,484.09)	(4,692.43)	(0.21)	(1.10)
සීමාසහිත මිහින් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගම	රජය සතු	විකුණුම්	6,123.54	7,238.89	744.54	839.70
		ගැනුම්	(5,560.40)	(7,137.61)	–	–
ශ්‍රී ලංකා රක්ෂණ සංස්ථාව	රජය සතු	රක්ෂණ සේවා	(407.88)	(524.69)	–	–
ලංකා බැංකුව	රජය සතු	ණය ආපසු ගෙවුම්	(43.35)	(497.31)	(24,281.25)	(12,943.35)
		ලද ණය	11,381.25	7,900.00	–	–
		කෙටිකාලීන තැන්පතු	–	–	216.04	183.75
		පොළිය	(2,175.33)	(899.64)	–	–
		බැංකු අයිරා	–	–	(6,805.31)	(1,767.39)
මහජන බැංකුව	රජය සතු	ලද ණය	11,381.25	13,350.00	(24,731.25)	(13,350.00)
		පොළිය	(2,137.39)	(827.10)	–	–
සේවක අර්ථසාධක අරමුදල	අනුබද්ධ සමාගමේ කොටස් හිමිකරු	වරණීය කොටස් ලාභාංශ	(130.10)	(132.61)	(64.87)	(64.87)
		ඡන්දවරය අහිමි නිදහස් කරගතහැකි සමුච්චිත 13.01% කොටස් (පස් අවුරුදු) වරණීය කොටස්	–	–	(1,000.00)	(1,000.00)

රපෝර්තු දිනට සමූහය ලංකා බැංකුව වෙතින් ලබාගත් රුපියල් මිලියන 1,159.94 ක් (2016 – රුපියල් මිලියන 1,299.21 ක්) වශයෙන් ගණනය වන බැංකු ඇප සහතික පහසුකම උපයෝජනය කර ඇත.

ශ්‍රී ලංකා රජයේ පාලනයට යටත් ආයතන වෙතින්වූ/වෙතවූ ශේෂ, මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි වෙළෙඳ හා වෙනත් ලැබීම් නියමිත/ගෙවීම් නියමිත සහ පොළී දරන බැරකම් යටතේ අන්තර්ගත කෙරේ.

සමූහය සමාලෝචිත වසර තුළ සම්බන්ධිත පාර්ශ්ව වෙතින් රුපියල් මිලියන 744.54 ක් ලෙස ගණනය වන දුබලත්වයට පත් වෙළෙඳ ලැබීම් නියමිත සතුව සිටී. රපොර්තු දිනට සම්බන්ධිත පාර්ශ්ව වලට අදාළ දුබලතා ප්‍රතිපාදන රුපියල් මිලියන 872.85 ක් (2016 – රුපියල් මිලියන 132.75 ක්) පැවතියේය.

අදාළ ගනුදෙනුවල ප්‍රමාණය නිසාත්, සියලු රාජ්‍ය පාලිත/සම්බන්ධිත ආයතන සමග එක්ව ඉටුකර ඇති සෑම ගනුදෙනුවක්ම ලබාගැනීමේ හා ඒවා අනාවරණය කිරීමේ ඇති ප්‍රායෝගික නොවන තත්ත්වය හේතුවෙනුත්, වෙන් වෙන් වශයෙන් වැදගත් වන යම් ගනුදෙනු අරබයා ‘අදාළ පාර්ශ්වවල හෙළිදරව් කිරීම’ යන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම් ප්‍රමිති අංක 24 අනුකූලව සීමිත හෙළිදරව් කිරීම් සිදුකර ඇත.

වසර තුළ සමූහය විසින් ගනුදෙනු සිදු කළ එබඳු වෙනත් රාජ්‍ය පාලිත/සම්බන්ධිත ආයතන කීපයක් පහත දක්වා ඇත:

- ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලය
- දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව
- රාජ්‍ය ඖෂධ නීතිගත සංස්ථාව
- විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය
- ලංකා සංචාරක මණ්ඩලය
- ශ්‍රී ලංකා තැපැල් අධිකාරිය
- ශ්‍රී ලංකා සංචාරක ප්‍රවර්ධන කාර්යංශය
- ජනාධිපති ලේකම් කාර්යාලය

සේවක විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ සඳහාවූ දායකවීම්වලට අදාළ වැඩිමනත් ගනුදෙනු සේවක අර්ථසාධක අරමුදලේ සහ සේවා නියුක්තිකයන්ගේ භාර අරමුදලේ අණපනත් හා රෙගුලාසිවලට අනුකූලව සිදු කරනු ලැබේ.

සමාගම

අදාළ පාර්ශ්ව සමවූ ගනුදෙනු වාණිජමය කොන්දේසි මත සිදුවිය.

අනුබද්ධ සමාගම

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට සහ මිහින් ලංකා (පුද්ගලික) ගුවන් සමාගමට සිදුකරන ලද විකුණුම් කාණ්ඩමය වට්ටම්ද සහිතව වට්ටම්ගත මිල ගණන් මත ඉටු කෙරිණි. අදාළ අනෙකුත් පාර්ශ්ව සමඟවූ ගනුදෙනු වාණිජමය කොන්දේසි මත සිදුවිය.

28.3 සමාගම

සමාගම ස්වකීය ව්‍යාපාර කාර්යයන් අතරතුර සැලකිය යුතු ගණුදෙනු ඇතුළත් පහත දැක්වෙන කටයුතු අනුබද්ධ ආයතනය සමඟද, ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් පාලනය කරනු ලබන ආයතන සමඟද ඉටුකර ඇත.

සමාගමේ නම	සබඳතා	ගනුදෙනුවේ ස්වාභාවය	ගනුදෙනුවේ මුදල		ලැබිය යුතු/(ගෙවිය) යුතු ශේෂය	
			2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම	අනුබද්ධ සමාගම	ගුවන්යානාස්ථ සේවා	20.03	14.45	–	–
		ගුවන්යානාස්ථ ආහාරපාන හා වෙනත් සේවා	(4,096.48)	(3,550.84)	(6,707.47)	(5,955.87)
		ලාභාංශ	3,093.48	2,100.00	–	–
		ඡන්දවරය අහිමි නිදහස් කරගතහැකි සමුච්චිත 15% කොටස් (පස් අවුරුදු) වරණීය කොටස්	–	54.25	–	–
		වරණීය කොටස් මුදා ගැනීම	–	1,000.00	–	–
ශ්‍රී ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව	රජය සතු	ඉන්ධන	(19,813.14)	(18,673.29)	(10,327.05)	(9,328.16)
		විලම්බිත සැපයුම් ගෙවීම්	–	(4,349.77)	–	(2,355.27)
		ප්‍රමාදිත ගෙවීම් මත මූල්‍ය පිරිවැය	(368.64)	(759.23)	(445.21)	(417.79)
සීමාසහිත ගුවන්තොටුපළ හා ගුවන් සේවා සමාගම	රජය සතු	ගොඩබෑම්, ගාල් කිරීම්, ගුවන් පාලම්, මඟී ශාලා, කුලී, වරලත් ගාස්තු හා කසළ නාශක ගාස්තු	(2,940.50)	(3,537.51)	(1,294.15)	(3,462.53)
සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය	රජය සතු	බලපත්‍ර, අවසර පත් හා බදු	(6,484.09)	(4,692.43)	(0.21)	(1.10)
සීමාසහිත මිහින් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගම	රජය සතු	විකුණුම්	5,869.73	6,901.97	692.14	540.81
		ගැනුම්	(5,560.40)	(7,137.61)	–	–
ශ්‍රී ලංකා රක්ෂණ සංස්ථාව	රජය සතු	රක්ෂණ සේවා	(407.88)	(524.69)	–	–
ලංකා බැංකුව	රජය සතු	ණය ආපසු ගෙවුම්	(43.35)	(497.31)	(24,281.25)	(12,943.35)
		ලද ණය	11,381.25	7,900.00	–	–
		කෙටිකාලීන තැන්පතු	–	–	216.04	183.75
		පොළිය	(2,175.33)	(899.64)	–	–
		බැංකු අයිරා	–	–	(6,805.31)	(1,767.39)
මහජන බැංකුව	රජය සතු	ලද ණය	11,381.25	13,350.00	(24,731.25)	(13,350.00)
		පොළිය	(2,137.39)	(827.10)	–	–

රපෝර්තු දිනට සමූහය ලංකා බැංකුව වෙතින් ලබාගත් රුපියල් මිලියන 1,159.94 ක් (2016 – රුපියල් මිලියන 1,299.21ක්) වශයෙන් ගණනය වන බැංකු ඇප සහතික පහසුකම උපයෝජනය කර ඇත.

ශ්‍රී ලංකා රජයේ පාලනයට යටත් ආයතන වෙතින්වූ/වෙතවූ ශේෂ, මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි වෙළෙඳ හා වෙනත් ලැබීම් නියමිත/ගෙවීම් නියමිත සහ පොළී දරන බැරකම් යටතේ අන්තර්ගත කෙරේ.

සමාගම සමාලෝචිත වසර තුළ සම්බන්ධිත පාර්ශ්ව වෙතින් රුපියල් මිලියන 692.14 ක් ලෙස ගණනය වන දුබලත්වයට පත් වෙළෙඳ ලැබීම් නියමිත සතුව සිටී. රපොර්තු දිනට සම්බන්ධිත පාර්ශ්වවලට අදාළ දුබලතා ප්‍රතිපාදන රුපියල් මිලියන 872.36 ක් (2016 – රුපියල් මිලියන 128.79 ක්) පැවතියේය.

අදාළ ගණුදෙනුවල ප්‍රමාණය නිසාත්, සියලු රාජ්‍ය පාලිත/සම්බන්ධාත ආයතන සමග එක්ව ඉටුකර ඇති සෑම ගනුදෙනුවක්ම ලබාගැනීමේ හා ඒවා අනාවරණය කිරීමේ ඇති ප්‍රායෝගික නොවන තත්ත්වය හේතුවෙනුත් වෙන් වෙන් වශයෙන් වැදගත් වන යම් ගනුදෙනු අරබයා 'අදාළ පාර්ශ්වවල හෙළිදරව් කිරීම' යන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම් ප්‍රමිති අංක 24 අනුකූලව සීමිත හෙළිදරව් කිරීම් සිදුකර ඇත.

වසර තුළ සමූහය විසින් ගණුදෙනු සිදු කළ එබඳු වෙනත් රාජ්‍ය පාලිත/සම්බන්දිත ආයතන කීපයක් පහත දක්වා ඇත:

– ලංකා විදුලි බල මණ්ඩලය
– දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව
– රාජ්‍ය ඖෂධ නීතිගත සංස්ථාව
– විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය
– ලංකා සංචාරක මණ්ඩලය
– ශ්‍රී ලංකා තැපැල් අධිකාරිය
– ශ්‍රී ලංකා සංචාරක ප්‍රවර්ධන කාර්යංශය
– ජනාධිපති ලේකම් කාර්යාලය

සේවක විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ සඳහා වූ දායකවීම්වලට අදාළ වැඩිමනත් ගනුදෙනු සේවක අර්ථසාධක අරමුදලේ සහ සේවා නියුක්තිකයන්ගේ භාර අරමුදලේ අණපනත් හා රෙගුලාසිවලට අනුකූලව සිදු කරනු ලැබේ.

අදාළ පාර්ශ්ව සමගවූ ගනුදෙනු වාණිජමය කොන්දේසි මත සිදුවිය.

29. මූල්‍ය අවදානම් කළමනාකරණ පරමාර්ථ සහ ප්‍රතිපත්ති

සමූහයේ ප්‍රධාන මූල්‍ය වගකීම් සමන්විත වනුයේ ණය හා ණය ගැනුම්, වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවිය යුතු නියමිත සහ වෙනත් මූල්‍ය වගකීම් යනාදියෙනි. මෙම මූල්‍ය වගකීම්වල ප්‍රධාන අරමුණ වනුයේ, සමූහයේ මෙහෙයුම් කටයුතුවලට මූල්‍යකරණය සලසා දීමයි. ස්වකීය මෙහෙයුම් කටයුතු තුළින් ඍජුවම ලබා ගන්නා වෙළෙඳ හා වෙනත් ලැබීම් නියමිත සහ මුදල් හා කෙටි කාලීන තැන්පතුවලින් සමූහයේ මූල්‍ය වත්කම් සමන්විත වේ.

ආයතනික කළමනාකරණය විසින් විස්තීර්ණ අවදානම් කළමනාකරණ න්‍යාසයක් වාරමය වශයෙන් සමාලෝචනයට හසුකර යාවත්කාලීන කරනු ලබන අතර සැලකිය යුතු බලපෑමක් ඇති කළ හැකි පහත දැක්වෙන මූල්‍ය අවදානම් හඳුනාගනු ලැබ ඇත.

(i) වෙළඳපොළ අවදානම
  – පොළී අනුපාත අවදානම
  – ව්‍යවහාර මුදල් අවදානම
(ii) ද්‍රවශීලතා අවදානම
(iii) ණයවර අවදානම

වෙළඳපොළවල් තුළ සහ අනෙකුත් මූල්‍යමය අවදානම් සහිත කටයුතුවල වෙනස්කම් නිරූපණය වනු පිණිස සමූහයේ නිත්‍ය පදනමක් මත සිය අවදානම් කළමනාකරණ ප්‍රතිපත්ති හා ක්‍රියා පරිපාටි සමාලෝචනයට භාජනය කරන අතර, ඒවා පනවා ඇති ප්‍රතිපත්ති හා ක්‍රියා පටිපාටිවලට අනුකූලව අවදානම් හඳුනා ගනු ලැබ, මානනය කර, කළමනාකරණය වනු ඇති බවට වගබලා ගනු පිණිස ප්‍රශස්ත ප්‍රතිපත්ති හා ක්‍රියා පටිපාටි මඟින් පාලනය කෙරේ.

(i) වෙළඳපොළ අවදානම

පොළී අනුපාත අවදානම

පොළී අනුපාත අවදානම යනු, මූල්‍ය සාධන පත්‍රයක අනාගත මුදල් ගලනවල සාධාරණ අගය වෙළඳපොළ පොළී අනුපාතවල වෙනස්කම් කරණකොටගෙන උච්චාවචනයවීමේ අවදානමයි. වෙළඳපොළ පොළී අනුපාතවල සිදුවන වෙනස්කම් ආශ්‍රිත අවදානම අදාළ වනුයේ, ඉපිලෙන පොළී අනුපාත සහිත සමූහයේ දිගුකාලීන ණය බැඳියාවන් කෙරෙහිය.

සමූහයේ ප්‍රතිපත්තිය වනුයේ, පොළී අනුපාත උච්චාවචනවල බලපෑම සමනය කරනු අටියෙන් සිදු කෙරෙන ගුවන්යානා කල්බදු මත සපයා ගැනීමේ කාර්යයද ඇතුළුව ස්ථිර හා විචල්‍ය අනුපාත ණය ගැනුම් අතර ප්‍රශස්ත සමබරතාවක් පවත්වා ගැනීමයි.

ණය හා ණය ගැනුම් මත පොළී අනුපාතවලත්, බැදුම්කර ආයෝජනවල පොළී අනුපාතවලත් යුක්තියුක්ත අයුරින් සිදුවිය හැකි වෙනස්කම්හිලා උද්ගත වන සංවේදිතාව පහත දැක්වෙන වගුවෙන් නිරූපණයවේ. අනෙකුත් සියලුම විචල්‍යතා සංගතව පවතින තත්ත්වයක් යටතේ, ඉපිලෙන අනුපාත මත ණය ගැනුම්වල මෙන්ම භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කරවලද සංඝටිටනය ඔස්සේ සමූහයේ/සමාගමේ බදු පූර්ව අලාභය කෙරෙහි බලපෑම් ඇති වනුයේ පහත දැක්වෙන පරිදිය:

	2017		2016	
	බදු පූර්ව අලාභය මත බලපෑම		බදු පූර්ව අලාභය මත බලපෑම	
	සමූහය රු. මිලියන	සමාගම රු. මිලියන	සමූහය රු. මිලියන	සමාගම රු. මිලියන
පොළී අනුපාතයේ වැඩිවීම/(අඩුවීම)				
+1%	462.72	462.72	359.45	359.45
-1%	(462.72)	(462.72)	(359.45)	(359.45)

*පොළී අනුපාතවල වැඩිවීම, අලාභවල වැඩිවීමට හේතු කාරයකයක් වෙයි.

විදේශ ව්‍යවහාර මුදල් අවදානම

විදේශ ව්‍යවහාර මුදල් අවදානම යනු, මූල්‍ය සාධන පත්‍රයක අනාගත මුදල් ගලනවල සාධාරණ අගය විදේශ විනිමය අනුපාතවල වෙනස්කම් කරණකොටගෙන උච්චාවචනයවීමේ අවදානමයි. විදේශ විනිමය අනුපාත උච්චාවචනවල බලපෑම කෙරෙහි සමූහය නිරාවරණය වනුයේ, විදේශ ව්‍යවහාර මුදලින් ගණනය වන ස්වකීය ආදායම්, වියදම් හා වෙනත් සාධන පත්‍ර ආශ්‍රිත කටයුතු නිසාය.

එක් එක් කරුණට අදාළ වන්නාවූ වැදගත් ව්‍යවහාර මුදල් ඒකක අනුසාරයෙන් හැකිතාක් දුරට ගළපා ගනිමින් උපයෝගී කර ගනු ලබන ප්‍රතිපත්තියකට අනුව සමූහය ස්වකීය විදේශ විනිමය ආශ්‍රිත කටයුතුවලට මුහුණදීම කළමනාකරණය කරයි.

ඇ. ඩො. මුදල එල්ලේ ශ්‍රී ලංකාවේ රුපියල් විනිමය අනුපාතයෙහි යුක්තියුක්ත අයුරින් සිදුවිය හැකි වෙනස්කම්හිලා උද්ගත වන සංවේදිතාව පහත දැක්වෙන වගුවෙන් නිරූපණය වන අතර අනෙකුත් සියලුම විචල්‍යතා සංගතව පවතින තත්ත්වයක් යටතේ, මූල්‍ය වත්කම්වල හා බැරකම්වල සාධාරණ මුදල්මය අගය තුළ සිදුවන වෙනස්කම් හේතුවෙන් රපෝර්තු දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි සටහන් කර ඇති සමූහයේ/සමාගමේ බදු පූර්ව අලාභය මත ඇතිවූ බලපෑම ඉන් විද්‍යාමානවේ. අනෙකුත් ව්‍යවහාර මුදල් සම්බන්ධයෙන් සිදුවූ විදේශ ව්‍යවහාර මුදල් විනිමය වෙනස්කම් ආශ්‍රිත සමූහයේ නිරාවරණය වැදගත්සේ නිරූපණය නොවේ.

	2017				2016			
	වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම මත බලපෑම		බදු පූර්ව අලාභය මත බලපෑම		වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම මත බලපෑම		බදු පූර්ව අලාභය මත බලපෑම	
	සමූහය රු. මිලියන	සමාගම රු. මිලියන	සමූහය රු. මිලියන	සමාගම රු. මිලියන	සමූහය රු. මිලියන	සමාගම රු. මිලියන	සමූහය රු. මිලියන	සමාගම රු. මිලියන
ඇ. ඩො. අනුපාතය එල්ලේ ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වැඩිවීම/(අඩුවීම)								
+3%	11.07	11.07	1,330.14	1,644.65	345.97	345.97	409.85	924.68
-3%	(11.07)	(11.07)	(1,330.14)	(1,644.65)	(345.97)	(345.97)	(409.85)	(924.68)

* විනිමය අනුපාතවල (ඇ. ඩො.) වැඩිවීම, අලාභවල වැඩිවීමට හේතු කාරකයක් වේ.

(ii) ද්‍රවශීලතා අවදානම

ද්‍රවශීලතා අවදානම යනු, සිය ප්‍රවර්තන හා අනාගත මුදල් බැඳියාවන්, ඒවා ගෙවීමට නියමිත අවස්ථාව වන විට සමූහය විසින් සපුරාලීමට අසමත් විය හැකි අවදානමයි. දෛනිකව/සතිපතා/මාසිකව හා වාර්ෂිකව සිදු කෙරෙන මුදල් කළමනාකරණ හා අය වැය ලේඛන ක්‍රියාවලියක් උපයෝගී කර ගනිමින් සමූහය සිය අරමුදල් ඌනතාවයේ අවදානම අධීක්ෂණය කරයි. එකී අවදානම සමනය කිරීමේ අටියෙන් සමූහය, දිගු හා කෙටි කාලීන ණය, බැංකු අයිරා පහසුකම් සහ මූල්‍ය/ක්‍රියාකාරී කල්බදුකර ඇතුළු විවිධ මූලාශ්‍ර සහිත අරමුදල්කරණයක් මූල්‍ය ආයතන වෙතින් සපයා ගනියි.

කොන්තරාත්තුමය වට්ටම් නොකළ ගෙවීම් මත පදනම්වූ සමූහයේ/සමාගමේ මූල්‍ය බැරකම්වල පරිණත භාවයේ තත්ත්වය පහත දැක්වෙන වගුව සම්පිණ්ඩනය කර දක්වයි:

	2017					
	ඉල්ලුවිට රු. මිලියන	මාස 3 ට අඩු රු. මිලියන	මාස 3-12 අතර රු. මිලියන	අවු. 1-5 අතර රු. මිලියන	වසර 5 ට වැඩි රු. මිලියන	එකතුව රු. මිලියන
සමූහය						
පොළී දරන බැරකම්	7,541.30	1,218.78	55,323.39	30,202.57	176.49	94,462.53
ගුවන්යානා අලුත්වැඩියා සහ පිරිවැඩියා පිරිවැය	1,409.25	689.74	2,724.68	5,561.65	2,534.07	12,919.39
වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවීම් නියමිත	–	36,697.06	–	–	–	36,697.06
වරණීය කොටස්	–	65.05	65.05	1,276.46	–	1,406.56
	8,950.55	38,670.63	58,113.12	37,040.68	2,710.56	145,485.54
සමාගම						
පොළී දරන බැරකම්	7,541.30	1,218.27	55,321.87	30,202.57	176.49	94,460.50
ගුවන්යානා අලුත්වැඩියා සහ පිරිවැඩියා පිරිවැය	1,409.25	689.74	2,724.68	5,561.65	2,534.07	12,919.39
වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවීම් නියමිත	–	35,956.39	–	–	–	35,956.39
	8,950.55	37,864.40	58,046.55	35,764.22	2,710.56	143,336.28

	2016					
	ඉල්ලුවිට රු. මිලියන	මාස 3 ට අඩු රු. මිලියන	මාස 3-12 අතර රු. මිලියන	අවු. 1-5 අතර රු. මිලියන	වසර 5 ට වැඩි රු. මිලියන	එකතුව රු. මිලියන
සමූහය						
පොළී දරන බැරකම්	2,141.92	3,662.01	37,182.34	30,336.70	418.24	73,741.21
ගුවන්යානා අලුත්වැඩියා සහ පිරිවැඩියා පිරිවැය	1,092.88	1,672.12	3,926.94	4,753.80	807.50	12,253.24
වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවීම් නියමිත	–	27,321.94	–	–	–	27,321.94
වරණීය කොටස්	–	65.05	65.05	1,406.56	–	1,536.66
	3,234.80	32,721.12	41,174.33	36,497.06	1,225.74	114,853.05
සමාගම						
පොළී දරන බැරකම්	2,141.92	3,661.51	37,180.82	30,336.70	418.24	73,739.19
ගුවන්යානා අලුත්වැඩියා සහ පිරිවැඩියා පිරිවැය	1,092.88	1,672.12	3,926.94	4,753.80	807.50	12,253.24
වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවීම් නියමිත	–	32,554.88	–	–	–	32,554.88
	3,234.80	37,888.51	41,107.76	35,090.50	1,225.74	118,547.31

(iii) ණයවර අවදානම

ණයවර අවදානම යනු, මූල්‍ය අලාභයකට හේතුවන අයුරින් මූල්‍ය සාධන පත්‍රයක් හෝ සේවාදායක කොන්ත්‍රාත්තුවක් යටතේ ප්‍රති පාර්ශ්වයක් විසින් ස්වකීය බැඳියා නොසපුරාලීමේ අවදානමයි. ප්‍රධාන වශයෙන් සිය මෙහෙයුම් කටයුතු ඔස්සේ (මූලික වශයෙන් වෙළඳ ලැබීම් නියමිත හරහා) සමූහය ණයවර අවදානමට නිරාවරණය වෙයි.

ගුවන් මගී විකුණුම් හා ගුවන් බඩු ප්‍රවාහනය මූලික වශයෙන් 'අයටා' (IATA) සංගමයේ බලයලත් අලෙවි නියෝජිතයන් හරහා සිදුවේ. එබඳු විකුණුම්හි ණයවර අවදානම පුළුල් විවිධාංගීකරණය හේතුවෙන් සාපේක්ෂ වශයෙන් සුළු එකකි. මෙම නියෝජිතයන් විසින් කරනු ලබන මුදල් බේරුම් කිරීම්, සිය ගුවන් මගී හා ගුවන් භාණ්ඩ බේරුම් කිරීමේ ක්‍රියා පිළිවෙත් ඔස්සේ 'අයටා' සංගමය විසින් සෘජුවම ගුවන් සමාගමට බේරුම් කරන අතර එමගින් එකී නියෝජිතවරුන්ගේ ණය ගෙවීමේ හැකියාව පිළිබඳව වැඩිමනත් සහතිකයක්ද සැපයේ.

ප්‍රධාන ගුවන් සමාගම් අතර ලැබීම් නියමිත හා ගෙවීම් නියමිත මූලික වශයෙන් නිරවුල් කෙරෙනුයේ 'අයටා' සංගමයේ නිශ්කාෂණ මධ්‍යස්ථානයෙනි. සාමාන්‍යයෙන් ලැබීම් නියමිත හා ගෙවීම් නියමිත එකතුකර නිරවුල් කෙරෙනුයේ සතිපතා විරාමයක් සහිතව වන අතර එමගින් ගෙවීම් ප්‍රමාද කිරීමේ අවදානම තුළ පැහැදිලි අඩුවීමක් සිදුවේ.

වෙනත් සේවා සබඳතා සඳහා ඉටු කරනු ලබන සේවාවන්හි ස්වභාවය හා විෂය පථය අනුව රඳා පවතින සමපාර්ශවික ඇපයක් අවශ්‍ය වේ. ණය ගැතියන් වෙතින් ලැබෙන එබඳු සමපාර්ශ්වික ඇපවලට බැංකු ඇපකර සහ සුරැකුම් තැන්පතු ඇතුළත් වේ.

අවදානම් හඳුනා ගනු ලබූ විට ලැබීමට නියමිත අනුමත ගිණුම් සඳහා දුබලත්ව ප්‍රතිපාදන සැපයේ.

ප්‍රාග්ධන කළමනාකරණය

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශවල 2.1.2 වන සටහනෙහි වැඩිමනත් වශයෙන් විස්තර කර ඇති අනුමත ව්‍යාපාර සැලැස්ම මත පිහිටා අවශ්‍ය අරමුදල් සපයා දීම සඳහා වන සිය වගකීම ණය මූල්‍යකරණය සලසා ගනු පිණිස කොටස් නික්ෂේපනය කිරීම සහ රාජ්‍ය ඇපකර සහන ලිපි නිකුත් කිරීම මගින් ශ්‍රී ලංකා රජය ප්‍රදර්ශනය කර ඇත.

සමූහයේ කළමනාකරණය ප්‍රාග්ධන ව්‍යුහය අඛණ්ඩව සමාලෝචනයට භාජනය කරනු ලබන අතර ප්‍රවර්තන වෙළඳපොළ තත්ත්වයන් මෙන්ම සමූහයේ මෙහෙයුම් කටයුතුද නිරූපණය වනු පිණිස අවශ්‍ය ගැළපුම් සිදු කිරීම සඳහා සුදුසු පියවර ගනු ලබනවා ඇත.

30. සංසංදනාත්මක තොරතුරු

පහත දැක්වෙන ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශයෙහි සහ මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි සඳහන් විෂයාංග වඩා හොඳ ගිණුම් ඉදිරිපත් කිරීමක් සඳහා ප්‍රති වර්ගීකරණය කරනු ලැබ ඇත.

	සමූහය			සමාගම		
	2016 රු. මිලියන	ප්‍රතිවර්ගීත	2016 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන	ප්‍රතිවර්ගීත	2016 රු. මිලියන
ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශය						
වියදම						
සේවක පිරිවැය	(11,790.83)	(6,055.11)	(17,845.94)	(10,693.32)	(6,055.11)	(16,748.43)
ගුවන්තොටුපළ, මාර්ගස්ථ හා ගුවන් මගී වියදම්	(20,170.97)	(370.31)	(20,541.28)	(22,271.90)	(370.31)	(22,642.21)
විකුණුම්, අලෙවි සහ ප්‍රචාරණ වියදම්	(11,314.97)	(116.26)	(11,431.23)	(11,314.97)	(116.26)	(11,431.23)
ගුවන් සේවක පිරිස් වියදම්	(11,538.80)	6,055.11	(5,483.69)	(11,538.80)	6,055.11	(5,483.69)
වෙනත් මෙහෙයුම් වියදම්	(10,462.96)	370.31	(10,092.65)	(10,848.25)	370.31	(10,477.94)
වෙනත් ආදායම් හා ලාභ	364.86	116.26	481.12	3,505.98	116.26	3,622.24
වර්ෂයේ අලාභය කෙරෙහි බලපෑම		–			–	
මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය						
වෙළඳ හා වෙනත් ලැබිය යුතු මුදල්	14,292.69	72.73	14,365.42	13,221.65	72.73	13,294.38
වෙළඳ හා වෙනත් ගෙවිය යුතු මුදල්	(37,659.40)	(35.80)	(37,695.20)	(42,859.15)	(35.80)	(42,894.95)
ගුවන් ප්‍රවාහන පූර්ව විකුණුම්	(17,533.47)	(36.93)	(17,570.40)	(17,533.47)	(36.93)	(17,570.40)
ශුද්ධ වත්කම් කෙරෙහි බලපෑම		–			–	

103

ඇමුණුම්

104... දස අවුරුදු සමාලෝචනය

106... ගුවන් මාර්ග සිතියම

108... විශේෂ කඩඉම්

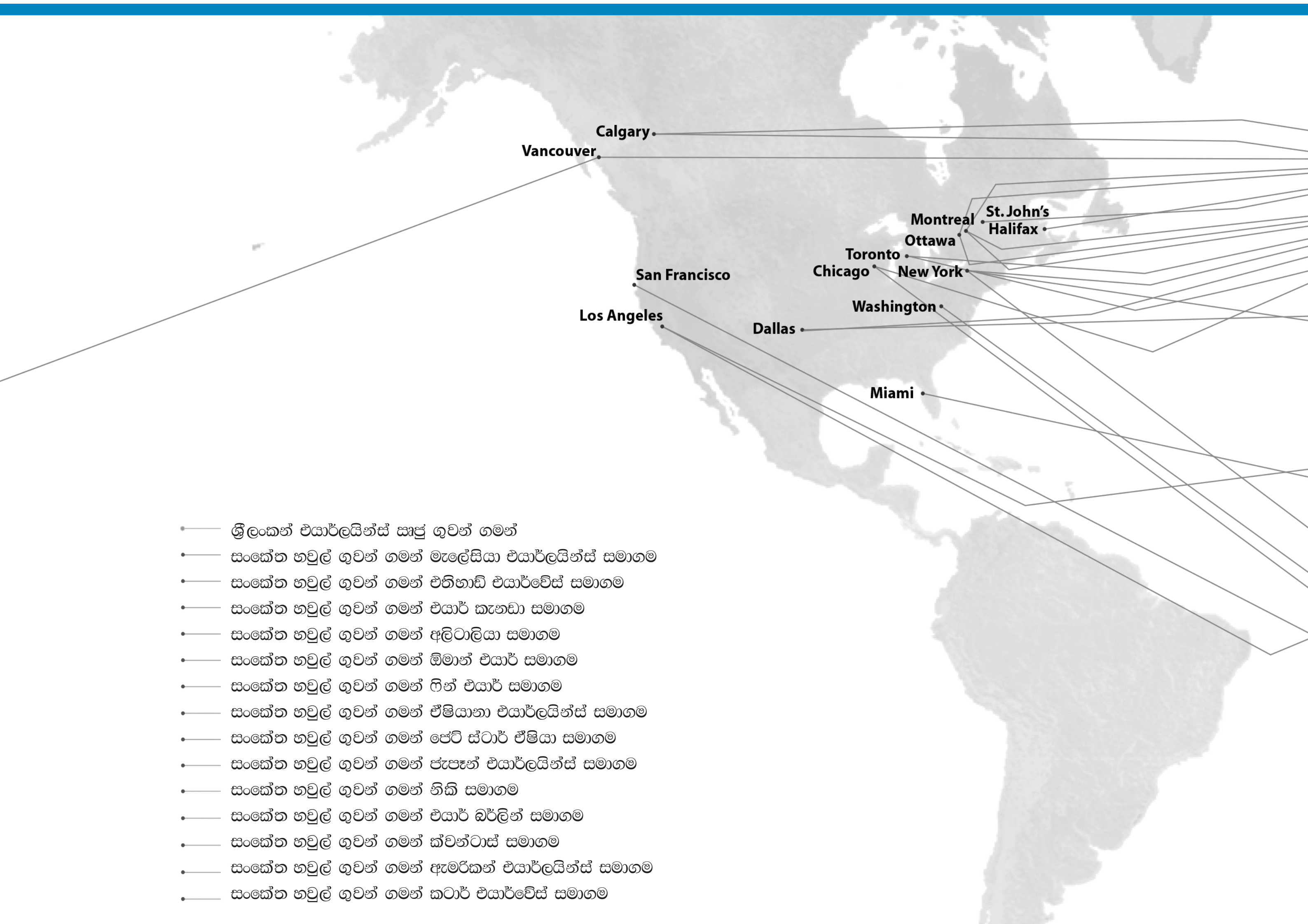
109... පාරිභාෂික පද විවරණය

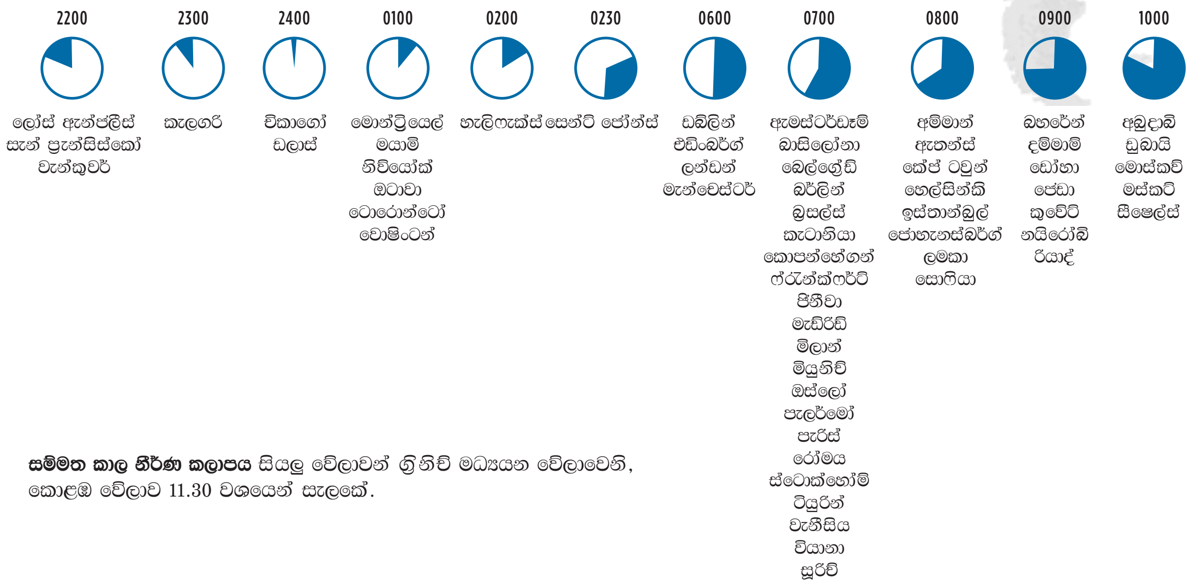
110... මහ සභා රැස්වීම
දැනුම් දීම

දස අවුරුදු සමාලෝචනය

		2017	2016	2015
ලාභ හෝ අලාභ පිළිබඳ ප්‍රකාශය				
ආදායම	රු. මිලියන	135,463.59	129,480.41	131,922.13
මෙහෙයුම් වියදම	රු. මිලියන	146,733.21	137,311.44	145,983.35
ශුද්ධ ලාභය/(අලාභය)	රු. මිලියන	(28,929.99)	(12,621.69)	(16,494.66)
මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය				
කොටස් ප්‍රාග්ධනය/ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය	රු. මිලියන	51,617.44	51,617.44	51,617.44
ජංගම නොවන වත්කම්	රු. මිලියන	24,660.56	23,548.01	22,836.77
ජංගම වත්කම්	රු. මිලියන	26,973.07	26,901.02	49,721.49
මුළු වත්කම්	රු. මිලියන	51,633.63	50,449.03	72,558.26
ජංගම බැරකම්	රු. මිලියන	126,302.55	100,334.44	103,414.31
උත්පාදනය/ඒකක පිරිවැය				
සමස්ත උත්පාදනය	රු. tkm	80.08	79.06	80.32
ඒකක පිරිවැය	රු. tkm	64.79	61.39	61.88
සමච්ඡේදක පැටවුම් සාධකය	%	80.91	77.65	77.03
මගී කිලෝමීටර් ප්‍රමාණ ආදායම	රු. /RPK	8.4	8.2	8.2
නිපැයුම				
මගී ධාරිතාව	ASK මි.	15,608.10	15,790.28	16,180.27
සමස්ත ධාරිතාව	ATK මි.	2,167.92	2,165.21	2,224.87
ප්‍රවාහනය				
ප්‍රවාහනිත මගීන්	දහස් සංඛ්‍යාත	4,446	4,328	4,348
ප්‍රවාහනිත මගීන්	RPK මි.	12,455.05	12,727.66	12,963.71
මගී පැටවුම් සාධකය	%	79.80	80.60	80.12
ප්‍රවාහනිත ගුවන් භාණ්ඩ	ටොන්	116,221	102,082	101,878
ප්‍රවාහනිත ගුවන් භාණ්ඩ පැටවුම	RTK මි.	374.46	356.76	373.32
සමස්ත ප්‍රවාහනිත සැපයුම	RTK මි.	1,475.29	1,484.77	1,519.93
සමස්ත පැටවුම් සාධකය	%	68.05	68.57	68.32
කාර්ය මණ්ඩලය				
සාමාන්‍ය සේවක පිරිස	සංඛ්‍යාව	7,021	6,959	6,987
ඒක සේවක ආදායම	රු.	19,294,059	18,606,181	18,881,084
ඒක සේවක ධාරිතාව	ටොන්-කි.මී	308,776	311,139	318,430
ඒක සේවක ප්‍රවාහනිත පැටවුම	ටොන්-කි.මී	210,126	213,359	217,537
ගුවන් යානා ඇණිය				
A320-200	ගණන	6	6	6
A321-200	ගණන	3	2	2
A320neo	ගණන	2	–	–
A330-200	ගණන	6	6	7
A330-300	ගණන	7	7	2
A340-300	ගණන	–	–	4
ටර්බෝ ඔටර්	ගණන	–	–	–
වසරාවසාන සේවයේ නිරත ගුවන් යානා	ගණන	24	21	21
ගුවන් යානා උපයෝජනය				
A320-200	දිනකට බ්ලොක් පැය	11.70	12.43	12.86
A321-200	දිනකට බ්ලොක් පැය	12.08	12.65	13.10
A330-200	දිනකට බ්ලොක් පැය	11.67	12.59	14.11
A330-300	දිනකට බ්ලොක් පැය	14.03	14.66	13.43
A340-300	දිනකට බ්ලොක් පැය	–	–	11.42
ගුවන් යානා ඇණිය	දිනකට බ්ලොක් පැය	12.44	12.02	12.90

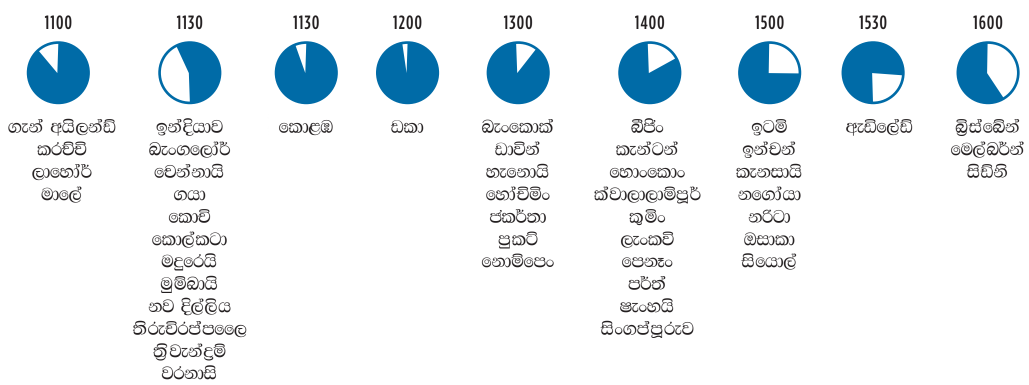
2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
121,585.83	119,570.90	92,867.93	77,125.45	62,363.58	73,307.77	79,128.56
150,389.46	146,700.24	111,775.88	81,334.34	69,026.74	84,794.86	82,154.01
(32,408.34)	(26,088.57)	(19,778.03)	(381.61)	(2,698.20)	(9,305.94)	4,428.23
51,617.44	32,032.75	19,432.67	5,146.35	5,146.35	5,146.35	5,146.35
25,212.47	23,338.28	37,591.58	19,862.87	28,531.75	19,333.18	15,730.43
37,154.23	54,905.22	22,072.71	18,276.59	15,910.82	15,008.38	32,209.67
62,366.70	78,243.50	59,664.29	38,139.46	44,442.57	34,341.56	47,940.10
88,609.07	71,346.64	64,235.43	28,017.97	28,399.92	25,012.31	29,134.89
77.26	74.31	64.47	60.27	54.94	64.85	61.01
64.96	64.68	57.28	45.92	43.37	50.71	46.48
84.07	87.03	88.84	76.19	78.94	78.19	76.18
7.8	7.6	6.6	6.3	5.8	6.8	6.5
15,780.54	15,944.31	14,248.94	12,481.41	10,724.83	11,731.56	12,599.58
2,187.18	2,186.96	1,978.33	1,755.23	1,541.03	1,635.62	1,741.10
4,175	4,255	3,459	2,867	2,558	2,735	3,196
12,810.95	12,968.74	11,270.23	9,584.02	8,357.89	8,546.44	9,793.05
81.18	81.34	79.10	76.79	77.93	72.85	77.73
94,410	101,100	87,750	86,053	72,058	73,106	93,161
355.59	377.75	345.67	332.98	283.83	302.36	350.35
1,466.74	1,513.70	1,338.30	1,184.13	1,028.11	1,065.15	1,232.62
67.06	69.22	67.65	67.46	66.72	65.12	70.80
6,578	6,359	5,594	4,998	4,614	4,837	5,113
18,483,708	18,803,412	16,601,346	15,431,263	13,516,164	15,155,627	15,475,955
332,499	343,916	353,652	351,186	333,991	338,148	340,523
222,976	238,041	239,238	236,922	222,825	220,210	241,077
8	8	7	4	3	3	5
–	–	–	–	–	–	–
–	–	–	–	–	–	–
7	7	7	5	4	4	4
–	–	–	–	–	–	–
6	6	6	5	5	5	5
–	1	2	2	–	–	–
21	22	22	16	12	12	14
12.11	11.79	11.21	11.77	11.23	10.76	11.27
9.54	–	–	–	–	–	–
14.68	13.82	14.30	14.56	12.86	13.45	14.92
–	–	–	–	–	–	–
11.44	13.10	15.22	15.16	14.31	15.04	15.85
12.76	12.82	13.48	14.05	13.05	13.15	13.96





සම්මත කාල නීර්ණ කලාපය සියලු වේලාවන් ග්‍රිනිච් මධ්‍යයන වේලාවෙනි, කොළඹ වේලාව 11.30 වශයෙන් සැලකේ.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම දැන් යුරෝපය, මැද පෙරදිග, දකුණු ආසියාව, අග්නි දිග ආසියාව, ඈත පෙරදිග හා උතුරු ඇමරිකාව යන කලාපවලට අයත් රටවල් 47 ක්වූ ගමනාන්ත 100 ක් වෙත සිය සේවා සපයයි.



2006/07

- ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම අති නවීන අංගෝපාංගවලින් සමන්විත ගුවන්යානා ආහාර පාන සැපයීමේ මුළුතැන් ගෙයක් ස්ථාපනය කර විවෘත කරයි.
- ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා විද්‍යායතනයක් ආරම්භ කිරීම.

2007/08

- ඉන්දියාව කරා සතියකට ගුවන් ගමන් වාර 100 ක් ධාවනය කරන ප්‍රථම විදේශ ගුවන් සේවය බවට ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම පත්වීම.

2008/09

- සමාගම වෙනුවෙන් මෙහෙයුම් බදුකර ගිවිසුමක් යටතේ A320 වර්ගයේ එයාර් බස් ගුවන්යානයක් ගුවන් ගමන් ආරම්භ කළේය.
- එමිරේට්ස් ගුවන් සමාගම විසින් දස වසරක කාලපරිච්ඡේදයක් සඳහා දරන ලද සමාගමේ කළමනාකාරිත්ව පාලනය 2008 මාර්තු මාසයේදී අවසන් විය. ඉන් අනතුරුව, සමාගමේ කළමනාකරණය 2008 අප්‍රේල් මස 1 වන දින සිට ඇරඹෙන පරිදි ශ්‍රී ලංකා රජය වෙත පවරා දෙනු ලැබිණි.
- සමාගම විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන "ෆ්ලයිස්මයිල්ස්" නමැති නිරන්තර ගුවන් පියාසර වැඩසටහන දියත් කිරීම.

2009/10

- මෙහෙයුම් බදුකර ගිවිසුමක් යටතේ A320 වර්ගයේ එයාර් බස් ගුවන්යානා දෙකක් සමාගම වෙනුවෙන් ගුවන් ගමන් ඇරඹීය.

2010/11

- මෙහෙයුම් බදුකර ගිවිසුම් යටතේ A320 වර්ගයේ එයාර් බස් ගුවන්යානයක් සහ A330 වර්ගයේ පුළුල් බඳ එයාර් බස් ගුවන්යානා දෙකක් සමාගම වෙනුවෙන් ගුවන් ගමන් ඇරඹීය.
- එමිරේට්ස් ගුවන් සමාගම විසින් දරන ලද සමාගම සතු කොටස් හිමිකාරිත්වයේ 43.63% ක්වූ ප්‍රමාණය මිලදී ගැනීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජය 2010 ජූලි මාසයේදී අවශ්‍ය මූල්‍යන පහසුකම් සලසා දුන්නේය.

2011/12

- මෙහෙයුම් බදුකර ගිවිසුම් යටතේ A320 වර්ගයේ එයාර් බස් ගුවන්යානා හතරක් ද, A330 වර්ගයේ පුළුල් බඳ එයාර් බස් ගුවන්යානා දෙකක් ද, A340 වර්ගයේ පුළුල් බඳ එයාර් බස් ගුවන්යානයක් ද සමාගම වෙනුවෙන් ගුවන් ගමන් ඇරඹීය.
- ගුවන් සමාගමේ ප්‍රතිප්‍රාග්ධන කටයුතු සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 500 ක කොටස් ආයෝජනයක් කළයුතු යැයි අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලදී.

2012/13

- ලොව ප්‍රමුඛ ගුවන් සමාගම් සංධානයක් වන වන්වර්ල්ඩ් සංධානයේ සාමාජිකත්වයට බැඳෙන ලෙස ආරාධනා ලැබීම.
- A320 වර්ගයේ ගුවන්යානාවල නියමුවන් පුහුණු කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකාව තුළ ප්‍රථම වරට ගුවන් පියාසර සිමියුලේටරයක් ස්ථාපනය කිරීම.
- මෙහෙයුම් බදුකර ගිවිසුමක් යටතේ A320 වර්ගයේ එයාර් බස් ගුවන්යානයක් ගුවන් සමාගම වෙනුවෙන් ගුවන් ගමන් ඇරඹීය.
- මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ සිට ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් ඇරඹීම.
- ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 175 ක්වූ මූල්‍යන පහසුකම් ලබා ගැනීම සඳහා 2012 මැයි මාසයේදී සමාගම හවුල් විදේශ බැංකු සින්ඩිකේටයක් සඳහා මූල්‍යන වැඩ පිළිවෙළකට එළඹීම.

2013/14

- A330 වර්ගයේ ගුවන් යානාවල නියමුවන් පුහුණු කිරීම සඳහා ගුවන් පියාසර සිමියුලේටරයක් ස්ථාපනය කිරීම.
- සමාගමට අයත් පුළුල් බඳ ගුවන්යානා ඇණිය වෙනුවට A330-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා හයක් සහ A350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා හතරක් 2014 සිට 2021 දක්වා කාලපරිච්ඡේදය තුළ මිලදී ගැනීම සඳහා සමාගම, එයාර් බස් ආයතනය සමඟ ගිවිසුමකට එළඹි අතර 2016 දී A350-900 වර්ගයේ නව ගුවන්යානා තුනක් තවදුරටත් ගුවන් සමාගම වෙනුවෙන් සේවයේ යෙදවීම සඳහාද බදුකර ගිවිසුම්වලට එළඹියේය.
- 2013 දෙසැම්බර් මාසයේදී සමාගම ස්වකීය ගුවන් මගී සේවා පද්ධතිය, ඇමඩියස් ඇල්ටියා පද්ධතියට අනුකූල වන පරිදි පරිවර්තනය කළේය.
- ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 150 ක්වූ වටිනාකමක් සහිත මැදි කාලීන මූල්‍යකරණයක් සලසා ගනු පිණිස සමාගම 2014 මාර්තු මාසයේදී හවුල් බැංකු සින්ඩිකේටයක් සමඟ මූල්‍යන ගිවිසුමකට එළඹියේය.

2014/15

- සමාගම 2014 මැයි මාසයේදී "වන්වර්ල්ඩ්" ගුවන් සමාගම් සංධානයට ඇතුළත් විය.
- සමාගම 2014 ජූනි මාසයේදී ප්‍රථම වරට පස් අවුරුදු ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කරයක් නිකුත් කළේය.
- සමාගම සිය ගුවන්යානා නැවත ඇණිගත කිරීමේ වැඩසටහනේ කොටසක් වශයෙන් පිළිවළින් 2014 ඔක්තෝබර් මාසයේදී සහ 2015 මාර්තු මාසයේදී A330-300 වර්ගයේ නවීනතම ගුවන්යානා තුනක ඇණවුම් බාර ගත්තේය.

2015/16

- 2015 ගුවන් මගීන්ගේ හොඳම තෝරා ගැනීම් පිළිබඳ ඒපෙක්ස් සම්මාන උළෙලේදී ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම 'ආසියාව සහ ඕස්ට්‍රල්ඒෂියා කලාපයේ විශිෂ්ටතමයා', 'හොඳම ගුවන්යානාස්ථ ප්‍රකාශන පළකිරීම්', 'හොඳම ගුවන් යානාස්ථ වීඩියෝ ප්‍රදර්ශනය' සහ 'හොඳම ගොඩබිම් සේවා අත්දැකීම' යන මහගු සම්මාන තිළිණ හතරක් සඳහා කෙටි නාම ලයිස්තුගත කෙරුණි. ගුවන් සමාගම සම්මාන කාණ්ඩ හතරක් සඳහා නාමයෝජනා කෙරුණු ප්‍රථම අවස්ථාව මෙය විය. 2015 සැප්තැම්බර් මස සිංගප්පූරුවේ ගුවන් ඇපෙක්ස් පෝට්ලන්ඩ් ඔරිගන් හා හොඳම පූර්ණ සේවා ගුවන් සමාගම/මධ්‍යම හා දකුණු ආසියාව – 2015 ආසියාවේ විශිෂ්ටතම ඉදිරි ගුවන් ගමන් අත්දැකීම පිළිබඳ සම්මාන උළෙලේදී ගුවන් මගී අත්දැකීම් පිළිබඳ ආසියානු විශිෂ්ටතම ජයග්‍රාහී සම්මානය ගුවන් සමාගම දිනා ගත්තේය.
- ස්වකීය පුළුල් බඳ ගුවන්යානා ඇණිය නැවත පිහිටුවීමේ වැඩසටහනේ කොටසක් ලෙස සමාගම අති නවීනතම A330-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා හතරක් 2015 අගෝස්තු සහ නොවැම්බර් යන මාසවලදී ලබාගත් අතර ඊට අමතරව තවත් ගුවන් යානා දෙකක් 2015 දෙසැම්බර් මාසයේදී ලබා ගත්තේය.

2016/17

- 2017 පෙබරවාරි මාසයේදී හා 2017 මාර්තු මාසයේදී A320neo වර්ගයේ ගුවන් යානා දෙකක් සේවයෙහි යෙදවීම – ප්‍රථම A320-A321 වර්ගයේ නව එන්ජිම සහිත විකල්ප ගුවන්යානය ගුවන්යානා ඇණිය හා සම්බන්ධ විය.
- ලහෝර්, ජකාර්තා, ඩැකා, කල්කටා, මදුරෙයි, වරනාසි, බුද්ධගයා, මස්කට්, බහරේන්, සීෂෙල්ස් හා ගාන් දූපත් යන ආකර්ෂණීය නව ගමනාන්ත 11 ක් වෙත ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම සිය සේවා ආරම්භ කළේය.
- '2016 ආසියාවේ අනාගත ගමන් අත්දැකීම' නමැති සම්මාන උළෙලේදී 'දකුණු ආසියාවේ විශිෂ්ටතම ගුවන් සමාගම' යන ප්‍රධාන සංචාරක සම්මානයද, 'මධ්‍යම හා දකුණු ආසියාවේ හොඳම පූර්ණ සේවා ගුවන් සමාගම සම්මානය' ද නොකඩවා දෙවන වරට ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම වෙත ප්‍රදානය කෙරිණි. 7 වන ආසියානු සේවා යෝජක සන්නාම සම්මාන උළෙලේ දී සමාගම 'පුහුණු විශිෂ්ටතා සම්මානයෙන්' හා 'ව්‍යාපාරය සමඟ හොඳම මානව සම්පත් උපාය මාර්ගය' යන සම්මානයෙන් පිදුම් ලැබීය.

ලබා ගත හැකි ආසන කිලෝමීටර ප්‍රමාණය (ASK)

විකුණුම් සඳහා තැබෙන ආසන නිපැයුම සහ ඒවා ප්‍රවාහනය කෙරෙන දුර ප්‍රමාණය.

ලබාගත හැකි ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය (ATK)

මෙය ප්‍රවාහන නිපැයුමෙහි මිණුමවේ.

ගුවන් යානාවක් නිපදවන ලබාගත හැකි ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය වනුයේ, පියාසර කළ දුර ප්‍රමාණයෙන් ගුණිත ටොන් ප්‍රමාණයෙන් ගණනය වන ගුවන් යානාවේ ලාභ භාරයේ ධාරිතාවයි.

මගී කිලෝමීටර් ප්‍රමාණ ආදායම (RPK)

ප්‍රවාහනය කරන ලද මගීන්ගේ නිපැයුම සහ ඒවා ප්‍රවාහනය කෙරෙන දුර ප්‍රමාණය.

ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණ ආදායම (RTK)

ප්‍රවාහනය කරන ලද මගීන්ගේ හා භාණ්ඩවල ටොන් ප්‍රමාණ නිපැයුම සහ ඒවා ප්‍රවාහනය කෙරෙන දුර ප්‍රමාණය.

පැටවුම් සාධකය

ආදායම් පැටවුමට සැපයූ ධාරිතාවයේ සබඳතාව අනුව ප්‍රතිශතය.

මගී පැටවුම් සාධකය, මගී කිලෝමීටර් ප්‍රමාණ ආදායමට ලබාගත හැකි ආසන කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය හා අදාළ වන අතර සමස්ත පැටවුම් සාධකය, ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණ ආදායමට ලබාගත හැකි ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය හා අදාළ වේ.

මගී කිලෝමීටර් ප්‍රමාණ ආදායම එක් කිලෝමීටරයකට අනුව ආදායම

මගී කිලෝමීටර් ප්‍රමාණ ආදායම එක් කිලෝමීටරයකට අනුව ආදායම, මගී ආදායමට මගී කිලෝමීටර් ප්‍රමාණ ආදායම හා අදාළවේ.

ඒකක පිරිවැය

ඒකක පිරිවැය, මුළු මෙහෙයුම් පිරිවැයට ලබාගත හැකි ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය හා අදාළවේ.

සමස්ත ඉපදවීම

සමස්ත ඉපදවීම, ශුද්ධ ප්‍රවාහන ආදායමට ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණ ආදායම හා අදාළවේ.

ශුද්ධ ප්‍රවාහන ආදායම වනුයේ මගීන්, අතිරේක ගුවන් බඩු, ගුවන් බඩු හා මෙහෙයුම් වියදම් යනාදියෙන් ලැබෙන මුදල් ප්‍රමාණයයි.

සමච්ඡේදක පැටවුම් සාධකය

කාල නිශ්චිත ගුවන් සමාගම් මෙහෙයුම්වලින් ලබන ආදායම මෙහෙයුම් පිරිවැය හා සාම්‍ය වනු පිණිස පැටවුම් සාධකය අවශ්‍යවේ.

මහ සභා රැස්වීම දැනුම් දීම

සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ කොටස්හිමියන්ගේ තිස් නමවන වාර්ෂික මහ සභා රැස්වීම පහත දැක්වෙන අරමුණු සඳහා 2017 සැප්තැම්බර් මස 25 වන සඳු දින පෙ.ව. 10.00 ට කොළඹ 07, මලලසේකර මාවතේ, 30 A දරන ස්ථානයේ පිහිටි ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරි ආයතනයේ ශ්‍රවණාගාරයේදී පවත්වනු ලබන බව මෙයින් දැනුම් දෙනු ලැබේ.

1. 2017 මාර්තු මස 31 වන දිනයෙන් අවසන් වර්ෂය වෙනුවෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශ, ඒ පිළිබඳ විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව සමග භාරගනු ලැබ සලකා බැලීම.
2. වයස අවුරුදු හැත්තෑව ඉක්මවූ ආර්. චානක ඩී. ද සිල්වා මහතා සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස නැවත පත් කිරීම හා සුදුසුයැයි හැගේ නම් පහත දැක්වෙන යෝජනාව සම්මත කර ගැනීම:

   "2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතේ 210 වන වගන්තිය මගින් නියමකර ඇති වයස් සීමාව 75 හැවිරිදි ආර්. චානක ඩී. ද සිල්වා මහතා සම්බන්ධයෙන් අදාළ නොවිය යුතු බවත්, වාර්ෂික මහ සභා රැස්වීම අවසන්වූ තැන් සිට තවදුරටත් එක් වසරක කාල සීමාවක් සඳහා ආර්. චානක ඩී. ද සිල්වා මහතා සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස නැවත පත් කළ යතු බවත් මෙයින් යෝජනා කර සිටිමු."
3. වයස අවුරුදු හැත්තෑව ඉක්මවූ ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස නැවත පත් කිරිම හා සුදුසුයැයි හැගේ නම් පහත දැක්වෙන යෝජනාව සම්මත කර ගැනීම:

   "2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතේ 210 වන වගන්තිය මගින් නියමකර ඇති වයස් සීමාව 71 හැවිරිදි ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා සම්බන්ධයෙන් අදාළ නොවිය යුතු බවත්, වාර්ෂික මහ සභා රැස්වීම අවසන්වූ තැන් සිට තවදුරටත් එක් වසරක කාල සීමාවක් සඳහා ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස නැවත පත් කළ යතු බවත් මෙයින් යෝජනා කර සිටිමු."
4. ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 19 වන සංශෝධනයේ 36 වන වගන්තිය අනුව විගණකාධිපතිවරයා විසින් සමාගම විගණනයට භාජනය කළ යුතු අතර ඔවුන්ගේ පාරිශ්‍රමික සම්බන්ධයෙන් තීරණය කිරීම සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන්ට මෙයින් බලය පවරනු ලැබේ.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අණ පරිදි,

ඩැල්රීන් තිරුකුමාර්
සමාගමේ ලේකම්/ආයතනික ලේකම් සේවා ප්‍රධානී

2017 අගෝස්තු මස 4 වන දින

කටුනායකදී ය.

සටහන:

1. සාමාජිකයකු තමන් වෙනුවෙන් මහ සභා රැස්වීමට සහභාගිවී ඡන්දය දීමට පෙරකලාසිකරුවකු පත්කිරීමට හිමිකම් ලබයි. පෙරකලාසිකරුවෙකු සමාගමේ සාමාජිකයෙකු වීම අවශ්‍ය නොවේ. මෙම දැනුම්දීම සමග පෙරකලාසි පත්‍රයේ ආකෘතියක් මෙයට යා කර ඇත.
2. සම්පූර්ණ කරන ලද පෙරකලාසි ආකෘති පත්‍රයක් මහ සභා රැස්වීම පැවැත්වීමට නියමිත වේලාවට පැය 48 කට පෙර එනම්, 2017 සැප්තැම්බර් මස 23 වන දින පෙ.ව. 10.00 ට පෙර කටුනායක, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ ගුවන් සමාගම් මධ්‍යස්ථානයෙහි පිහිටි ලියාපදිංචි කාර්යාලයෙහි තැන්පත් කළ යුතුය.
3. නීතිගත සංස්ථාවක් නියෝජනය කරන යම් තැනැත්තෙකු ඔහු/ඇය එම සංස්ථාවේ නියෝජිතයෙකු ලෙස පෙනී සිටීම සඳහා බලය පවරා දෙන ලද යෝජනාවේ පිටපතක් රැගෙන ඒම අවශ්‍ය වේ. නියෝජිතවරයෙකු සාමාජිකයෙකු වීම අවශ්‍ය නොවේ.

පෙරකලාසි පත්‍රය

සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගම

සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් ගුවන් සමාගමේ සාමාජිකයෙකු/සාමාජිකයන් වන .... පදිංචි .... වන මම/අපි,

2017 සැප්තැම්බර් මස 25 වන සඳු දින පෙ.ව. 10.00 ට, කොළඹ 07, මලලසේකර මාවතේ, 30 A දරන ස්ථානයේ පිහිටි ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරි ආයතනයේ ශ්‍රවණාගාරයේදී පවත්වනු ලබන සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමට අයත් කොටස් හිමියන්ගේ තිස් නමවන වාර්ෂික මහ සභා රැස්වීමේදී හා එහි කිසියම් කල් තැබූ රැස්වීමක දී මා/අප වෙනුවෙන් පෙනී සිටිමින් මා/අප නියෝජනය කිරීම පිණිස .... පදිංචි .... හෝ ඔහු/ඇය පැමිණීමට අපොහොසත් වෙතොත් පහත දැක්වෙන,

අජිත් එන්. ඩයස් මහතා
ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා
ආර්. චානක ඩී. ද සිල්වා මහතා
මහින්ද පී. හරදාස මහතා
රබිත එස්. ජයවර්ධන මහතා
ලුතිනන් කර්නල් සුනිල් ඩී. පීරිස් මහතා
හරින්ද්‍ර කේ. බාලපටබැඳි මහතා
නිරන්ජන් ද සිල්වා දේව ආදිත්‍ය මහතා

යන අධ්‍යක්ෂවරුන්ගෙන් එක් අයෙකු, මගේ/අපගේ පෙරකලාසි බලකරු වශයෙන් මෙයින් පත් කරමි/කරමු.

	පක්ෂව	විපක්ෂව
1. 2017 මාර්තු මස 31 වන දිනයෙන් අවසන් වර්ෂය වෙනුවෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශ, ඒ පිළිබඳ විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව සමග භාරගනු ලැබ සලකා බැලීම.		
2. වයස අවුරුදු හැත්තෑව ඉක්මවූ ආර්. චානක ඩී. ද සිල්වා මහතා සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස නැවත පත් කිරීම.		
3. වයස අවුරුදු හැත්තෑව ඉක්මවූ ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස නැවත පත් කිරීම.		
4. ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 19 වන සංශෝධනයේ 36 වන වගන්තිය අනුව විගණකාධිපතිවරයා විසින් සමාගම විගණනයට භාජනය කළ යුතු අතර ඔවුන්ගේ පාරිශ්‍රමික සම්බන්ධයෙන් තීරණය කිරීම සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන්ට මෙයින් බලය පවරනු ලැබේ.		

වර්ෂ දෙදහස් දහ හතේ .... මස .... ක්වූ මෙම දිනයේදී අත්සන් කළෙමි.

....

අත්සන/අත්සන්

සටහන:

(අ) අනවශ්‍ය වචන කපා හරින්න

වචන කිසිවක් කපා හරිනු ලැබ නොමැති නම් හෝ පෙරකලාසි පත්‍ර හිමිකරු සිය ඡන්දය පාවිච්චි කළ යුතු ආකාරය සම්බන්ධයෙන් එකී පෙරකලාසි පත්‍ර හිමිකරු සැලකිල්ලට ගැනීමේදී (පෙරකලාසි පත්‍රයෙහි අඩංගු උපදෙස් සම්පූර්ණ කර ඇති ආකාරය සම්බන්ධ හේතුවෙන්) යම් සැකයක් මතු නොවේ නම් හෝ පෙරකලාසි බලපත්‍රහිමියා තමන්ට යෝග්‍ය හා සුදුසුයැයි හැඟෙන පරිදි ස්වකීය ඡන්දය පාවිච්චි කරනු ඇත.

පෙරකලාසි පත්‍රය සම්පූර්ණ කිරීම සඳහා උපදෙස්:

1. ඔබගේ සම්පූර්ණ නම සහ ලිපිනය පැහැදිලිව ලියා, සපයා ඇති ඉඩෙහි අත්සන යොදා, අත්සන් තැබූ දිනයද සටහන්කර පෙරකලාසි පත්‍රය නිවැරදිව සම්පූර්ණ කරන්න.
2. නේවාසික/අනේවාසික කොටස්හිමියන් සම්බන්ධයෙන් වනවිට, සම්පූර්ණ කරන ලද පෙරකලාසි පත්‍රය සමාගම වෙත භාරගනු ලැබීමෙන් පසුව ඊට අදාළ මුද්‍රා කටයුතු සිදු කෙරේ.

ආයතනික තොරතුරු

සමාගමේ නාමය
ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් ලිමිටඩ්

සමාගම ලියාපදිංචි කිරීමේ අංකය
PB 67

නෛතික ආකෘතිය
පොදු සීමිත වගකීම් සමාගමකි

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය
අජිත් එන්. ඩයස් මහතා
ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා
ආර්. චානක ඩී. ද සිල්වා මහතා
මහින්ද පී. හරදාස මහතා
රබිත එස්. ජයවර්ධන මහතා
ලුතිනන් කර්නල් සුනිල් ඩී. පීරිස් මහතා
හරේන්ද්‍ර කේ. බාලපටබැඳි මහතා
නිරංජන් ද සිල්වා දේවා ආදිත්‍ය මහතා

විගණන කමිටුව
ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා (සභාපති)
ආර්. චානක ඩී. ද සිල්වා මහතා
මහින්ද පී. හරදාස මහතා
ලුතිනන් කර්නල් සුනිල් ඩී. පීරිස් මහතා
රබිත එස්. ජයවර්ධන මහතා

මානව සම්පත් හා පාරිශ්‍රමික කමිටුව
ලුතිනන් කර්නල් සුනිල් ඩී. පීරිස් මහතා (සභාපති)
ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා
ආර්. චානක ඩී. ද සිල්වා මහතා
මහින්ද පී. හරදාස මහතා
රබිත එස්. ජයවර්ධන මහතා

ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී
කපිතාන් සුරේන් රත්වත්ත

සමාගමේ ලේකම්
ඩැල්රීන් තිරුකුමාර් මහත්මිය

බැංකුකරුවෝ
ලංකා බැංකුව
මහජන බැංකුව
ජාතික සංවර්ධන බැංකුව
ස්ටෑන්ඩර්ඩ් චාටඩ් බැංකුව
හොංකොං ඇන්ඩ් ෂැංහයි බැංකුව
සිටි බැංකුව එන්.ඒ.
සම්පත් බැංකුව පී.එල්.සී.
නේෂන්ස් ට්‍රස්ට් බැංකුව පී.එල්.සී.
හැටන් නැෂනල් බැංකුව පී.එල්.සී.
කොමර්ෂල් බැංකුව පී.එල්.සී.
අමානා බැංකුව පී.එල්.සී.

විගණකවරු
විගණකාධිපති,
විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව,
අංක 306/72,
පොල්දූව පාර,
බත්තරමුල්ල.

ලියාපදිංචි කාර්යාලය
ගුවන් සමාගම් මධ්‍යස්ථානය
බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල,
කටුනායක,
ශ්‍රී ලංකාව.

ආයතනික වෙබ් අඩවිය
www.srilankan.com

★

මෙම වාර්ෂික වාර්තාව කාබන් මධ්‍යස්ථ වේ.

ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගම මෙම වාර්ෂික වාර්තාව සකස් කරනුලැබ ඇත්තේ සහතිකලත් කාබන් මධ්‍යස්ථ සංවිධානයක් වන ස්මාට් මීඩියා නම්වූ වාර්ෂික වාර්තා සමාගම විසිනි. මීට අතිරේකව, කඩදාසි භාවිතය සහ මුද්‍රණය ඇතුළු, මෙම වාර්ෂික වාර්තාව නිෂ්පාදනය කිරීමේදී, ස්මාට් මීඩියා විසින් බැහැරව භාරදෙන ලද කාර්යයන්ගේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස සිදුවන හරිතගාර ගෑස් විමෝචනයන්, සත්‍යායනය කරන ලද මාර්ග මගින් මග හරවනු ලැබේ.

GSARN© Global Standard Annual Report Number©
LKA5751SALXX0160170S103
www.gsarn.org

SMART MEDIA The ANNUAL REPORT Company
www.smart.lk

PARTNER Carbonfree Carbonfund.org
www.carbonfund.org

ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් ලිමිටඩ්
ගුවන් සමාගම් මධ්‍යස්ථානය
බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ
කටුනායක
ශ්‍රී ලංකාව

www.srilankan.com