

කාර්යසාධනයට පෙර  
විදුහක්

## පටුන

සුවිශේෂී කරුණු	005
සහාපතිතුමාගේ පණිවිඩය	006
ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීතුමාගේ පණිවිඩය	010
<b>භාරකාරත්වය</b>	
අධ්‍යක්ෂවරුන් පිළිබඳ කෙටි හැඳින්වීමක්	016
කළමනාකරණයට අයත් ප්‍රධාන සාමාජික සාමාජිකාවන්	017
<b>කළමනාකරණ කටිකාවන සහ විග්‍රහය</b>	
මෙහෙයුම් පරිසරය	019
අනිමතාර්ථ හා උපාය මාර්ග	022
මූල්‍ය කාර්යසාධනය	023
ගණුදෙනුකාර භවතුන්	026
සේවක මඩුල්ල	038
සමාජය හා පාරිසරික වගකීම	041
<b>මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශන</b>	
අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව	048
මාණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේ වාර්තාව	051
අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය	052
ස්වාධීන විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව	053
මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය	054
ආදායම් ප්‍රකාශය	055
සර්වච්ඡාදි ආදායම් ප්‍රකාශය	056
කොටස් ආයෝජනවල වෙනස්කම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය	057
මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය	058
මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට සටහන්	059
<b>අතිරේක තොරතුරු</b>	
උස අවුරුදු සමාලෝචනය - සමාගම	099
ගුවන් මාර්ග සිතියම	100
ශ්‍රීලංකන් විශාර්ලයින්ස් - විශේෂ කඩඉම්	102
පාරිභාෂික පද විවරණය	103
මහ සභා රැස්වීම දැනුම් දීම	104
පෙරකලාසි පත්‍රය	105
ආයතනික තොරතුරු	පසුකවරයේ අතුලත

# කාර්යසාධනයට පෙර වදනක්

ශ්‍රී ලංකන් විශාරදයින්ස් සමාගම පූර්ණ සේවා සපයන ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගම් ගණයට අයත් වේ. මෙම ගණයේ සෑම ගුවන් සමාගමක්ම පාහේ ප්‍රමාණවත් ප්‍රතිලාභ වාර්තා කිරීමට දැඩි උත්සාහයක නියැලෙන බව මෑතකාලීන ගුවන් සේවා පිළිබඳ විශ්ලේෂණ පෙන්වා දෙයි. මෙම ආයතන පසුගිය කාලයක් මුළුල්ලෙහි සිය පිරිවැය අවම කරමින් ලබාදෙන සේවාවන්වල ගුණාත්මකභාවය වර්ධනය කරගනිමින් එම ප්‍රතිලාභ පාරිභෝගිකයන් අතට පත්කර ඇති නමුත් සිය ලාභ ආන්තිකයන් වර්ධනය කරගැනීමට අපොහොසත් වී ඇති බව පෙනී යයි.

ගුවන් සමාගම්වල කාර්යසාධනය සහ ලාභදායීත්වය ඇගයීමට ලක්කළ යුත්තේ මෙවන් වූ පසුබිමක් තුළය.

රටට පුළුල් ආර්ථික ප්‍රතිලාභ අත්කර දෙන අතර, ගුවන් සමාගම ලාභදායීත්වයට පත්කිරීම මූලික අරමුණ කරගත් පස් අවුරුදු ව්‍යාපාර සැලැස්මක් අපි ක්‍රියාවට නංවා ඇත්තෙමු.

ශ්‍රී ලංකන් විශාරදයින්ස් සමාගම ඵලඹෙන වසරවල සිය මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකරනුයේ ද ඒවා ඇගයීමට ලක් කෙරෙනුයේ ද මෙම පසුබිම සැලකිල්ලට ගනිමිනි.

අපගේ දැක්ම

# ආසියාවේ ප්‍රියතම ගුවන් සේවය බවට පත්වීම

අපගේ මෙහෙවර

අපි ගුවන් ප්‍රවාහන ව්‍යාපාර කාර්යයෙහි නිරතව සිටින්නෙමු. විශ්වාසදායක සහ සුපසන්න ප්‍රවාහන අත්දැකීමක් අපි අපගේ සේවාවලින් වෙත සපයන්නෙමු. අපි අපගේ ව්‍යාපාරික හවුල්කරුවන් වෙත නව්‍ය, වෘත්තීයමය සහ අනෙකුත් 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 වකකි.





1979 වසරේදී ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන් සේවය ලෙස ශ්‍රී ලංකන් විශාර්ලයින්ස් පිහිටුවන ලදී. සේවා නිපුණතාව, පහසුව, ආරක්ෂාව, විගණිත සහ යථාකාලීනභාව යන ගුණාංග පෙරදැරි කරගෙන මෙහෙයුම් කටයුතු කරන මෙම සමාගම, ලෝකයේ අනෙකුත් ගුවන් සේවා සමාගම් හා සැසඳීමේදී ඉහළ තලයක සේවා සපයන්නෙක් ලෙස සැළකිය හැක. තවද ශ්‍රී ලංකන් විශාර්ලයින්ස් කාගෙත් ජනාදරයට මෙන්ම සම්මානයටද පාත්‍ර වූ ගුවන් සමාගමක් බවද තොරහසකි. ගුවන් සමාගමේ ප්‍රධාන මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථානයන් කොළඹ, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළෙහි සහ හම්බන්තොට, මත්තල රාජපක්‍ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළෙහි ස්ථාන ගත කොට ඇත. මේවා මගින් යුරෝපය, මැදපෙරදිග, දකුණු ආසියාව, අග්නිදිග ආසියාව, ඇත පෙරදිග, උතුරු ඇමරිකාව, ඕස්ට්‍රේලියාව සහ අප්‍රිකාව යන කලාපයන් හි පිහිටා ඇති රටවල් 44 ක ගමනාන්ත 89 ක ගෝලීය ගුවන් මාර්ග ජාලයක් හා පහසුවෙන් සම්බන්ධවීමේ අවස්ථාව සලසා ඇත. තවද, ශ්‍රී ලංකන් විශාර්ලයින්ස්, වන්වර්ල්ඩ් ගෝලීය ගුවන් සමාගම් එකමුතුවේ පූර්ණකාලීන සාමාජිකයෙකි.

You're our world

 SriLankan Airlines



 SriLankan Catering

 SriLankan Engineering

 FLY SMILES  
Frequent flyer rewards

 SriLankan Economy

 SriLankan Business

 SriLankan Holidays  
A world of memories

 SriLankan MICE  
Meet the world

 SriLankan Cares

 SriLankan Cargo

 SriLankan Training  
Takeoff to the Future

 SriLankan IT Systems

 upgrad  
e-auction

# සුවිශේෂී කරුණු

		සමුහය		සමාගම්	
		2014	2013	2014	2013
		ප්‍රකාශිත		ප්‍රකාශිත	
<b>මූල්‍ය</b>					
ආදායම	රු. මිලියන	124,154.62	121,407.66	121,585.83	119,570.90
මෙහෙයුම් වියදම්	රු. මිලියන	150,393.31	146,834.36	150,389.46	146,700.24
බදු පූර්ව අලාභය	රු. මිලියන	(31,297.64)	(26,842.36)	(32,357.98)	(26,088.57)
වර්ෂය සඳහා ශුද්ධ අලාභය	රු. මිලියන	(31,365.83)	(26,857.60)	(32,408.34)	(26,088.57)
ශුද්ධ වත්කම්	රු. මිලියන	65,386.97	81,184.77	62,366.70	78,243.50
කොටස් හිමියන්ගේ අරමුදල්	රු. මිලියන	(51,678.69)	(41,437.51)	(57,220.95)	(45,972.79)
<b>ප්‍රවාහනය</b>					
මගී ධාරිතාව	ඒ.වී.කේ.මී.			15,780.54	15,944.31
සමස්ත ධාරිතාව	ඒ.ටී.කේ.මී.			2,187.18	2,186.96
ප්‍රවාහනිත මගී සංඛ්‍යාව	ආර්.පී.කේ.මී.			12,810.95	12,968.74
ප්‍රවාහනිත සමස්ත පැටවුම	ආර්.ටී.කේ.මී.			1,466.74	1,513.70
මගී පැටවුම් සාධකය	%			81.18	81.34
සමස්ත පැටවුම් සාධකය	%			67.06	69.22
සමවිච්ඡේදක පැටවුම් සාධකය	%			84.07	87.03
<b>කාර්ය මණ්ඩල වලඳායීතාවය</b>					
පිරිස් බලයේ සාමාන්‍යය	සංඛ්‍යාව	7,475	7,241	6,578	6,359
ඒක සේවක ආදායම	රු. මිලියන	16.61	16.77	18.48	18.80
ඒක සේවක අගය ආරෝපණය	රු. මිලියන	(3.55)	(2.73)	(4.33)	(3.13)
<b>ගුවන් යානා ඇණිය</b>					
A320/1-200	සංඛ්‍යාව			8	8
A330-200	සංඛ්‍යාව			7	7
A340-300	සංඛ්‍යාව			6	6
ටී.ඊ.ඊ. (ටී) ගුවන් යානා	සංඛ්‍යාව			-	1
වසරාවසාන සේවාගත ගුවන් යානා	සංඛ්‍යාව			21	22

# සභාපතිතුමාගේ පණිවිඩය

## පූර්ණ සේවා සපයන ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගමක් ලෙස සහ ශ්‍රී ලාංකික ජාතික ගුවන් සමාගම ලෙස ශ්‍රී ලාංකීය සන්නාමය ප්‍රවර්ධනය කිරීම සඳහා අප සහයෝගය ලබා දේ. ශ්‍රී ලංකාව සඳහා සුවිශේෂී පිවිසුමක් සැපයීමට අවශ්‍ය යටිතල පහසුකම්, භාණ්ඩ හා සේවා අප සතුව ඇත.

ශ්‍රී ලංකන් විශාරදයින්ස් සමාගමේ 36 වන වාර්ෂික මහ සභා රැස්වීමට ඔබ සියළුදෙනා සාදරයෙන් පිළිගනු ලබනුයේත් 2013/14 මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා සමාගමේ වාර්ෂික වාර්තාව සහ විගණනිත මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඔබ වෙත ඉදිරිපත් කරනුයේත් ඉමහත් සතුටිනි.

සමාලෝචනයට භාජනය කෙරෙන වර්ෂය තුළදී, ඔබ සමාගම ඉදිරි වර්ෂවලදී විහි ව්‍යාපාරික කටයුතුවලට සහ විහි ප්‍රගතියට මගපාදන්නාවූ උපාය මාර්ගික ක්‍රියාමාර්ග රැසක් ක්‍රියාත්මක කළේය.

ඒ අතරින්, පස් අවුරුදු ව්‍යාපාර සැලසුම ක්‍රියාත්මක කිරීම අප ප්‍රගතියට අතිශයින්ම වැදගත් කරුණකි. රටට පුළුල් ආර්ථික ප්‍රතිලාභ අත්කරදෙන අතරම සමාගමේ ලාභ ආන්තිකයන් හිතකර තත්ත්වයකට පත්කිරීමටත් ලාභදායීත්වය වර්ධනය කිරීමටත් අවශ්‍ය උපායයන් සහ ක්‍රියාමාර්ග මෙම සැලසුමෙහි අන්තර්ගත වේ.

මෙම වාර්තාවෙන් ඇමතීමට වැයම් කරන්නා වූ තවත් අංශයක් වනුයේ සමාගමේ කාර්යසාධනය සලකා බැලීමේදී වැදගත්වන පසුබිම සහ දෘෂ්ඨිකෝණයයි. ශ්‍රී ලංකන් විශාරදයින්ස් සමාගම බොහෝවිට ලාභදායීත්වයේ දෘෂ්ඨිකෝණයෙන් අගැයීමට ලක්වේ. විශේෂයෙන්ම රාජ්‍ය අංශයේ සංවිධාන පිළිබඳ පවත්නා ඉහළ අපේක්ෂාවන් ගැන සලකා බැලීමේදී මෙය මැනවින් අවබෝධ කරගත හැකිය. මේ අයුරින් පමණක් සලකා බැලීමෙන් ගුවන් සමාගමේ ව්‍යාපාරික කටයුතු සහ ජයග්‍රහණයන්හි හරයට සහ විෂය පථයට සාධාරණයක් ඉටු නොවේ. විවෘතවත් කම්මාන්තයේ නැඹුරුවත් සහ ප්‍රතිඵලවලට සාපේක්ෂව ශ්‍රී ලංකන් විශාරදයින්ස් සමාගමේ කාර්යසාධනය දැක්වීමට අවශ්‍ය කරුණු මෙම වාර්තාවේ අඩංගු වේ.

මෙම වසරේ අතිකළ අනෙක් වෙනස වනුයේ විමර්ශනයට භාජනය වන්නාවූ වසර තුළදී ඔබ සමාගම මුහුණදුන් අභියෝග, අත්විඳි පසුබිම් සහ ලබාගත් ජයග්‍රහණ පිළිබඳ විධාන පැහැදිලි සහ ඒ හා සබැඳි පසුබිම්

තොරතුරු සහිතව ඉදිරිපත් කරන්නාවූ වාර්ෂික වාර්තාකරනයේ නව විකාශයක් ආරම්භ කිරීමයි.

මෙම පසුබිම තුළ, ඔබ සමාගමේ කාර්යසාධනය සහ ශ්‍රී ලාංකීය දේශය, විහි ජනතාව සහ ඔවුන්ගේ අපේක්ෂාවන්ට සාපේක්ෂව විහි කාර්යභාරය පිළිබඳ විස්තර මම දැන් ඔබට ඉදිරිපත් කරන්නෙමි.

### කාර්යසාධනය පිළිබඳ සුවිශේෂී කරුණු

2013/14 මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා සමාගම රුපියල් මිලියන 121,585.83 ආදායමක් ලැබූ අතර, එය පසුගිය වසරේ වාර්තා කළ රුපියල් මිලියන 119,570.90 ට සාපේක්ෂව 2% ක වර්ධනයකි.

මෙහෙයුම් වියදම රුපියල් මිලියන 150,389.46 ක් වූ අතර, එය පසුගිය වසරේ වැයවූ රුපියල් මිලියන 146,700.24 ට සාපේක්ෂව 3% ක වර්ධනයකි.





මගී ධාරිතාවය, ප්‍රවාහනය කළ මගීන් සංඛ්‍යාව සහ පැවැත්ම සාධක පසුගිය වසරේ වාර්තා කළ මට්ටම්වලට පැවතියි.

වසේ වුවද, පසුගිය වසරේ වාර්තා කළ රුපියල් මිලියන 26,088.57 ට සාපේක්ෂව සමාලෝචනයට භාජනයවන වසර තුළදී සමාගමේ ශුද්ධ අලාභය රුපියල් මිලියන 32,408.34 දක්වා ඉහළ ගියේය.

මෙම අලාභයට හේතු සාධකවූ කරුණු ලෙස අතිවාර්ෂයෙන්ම කළයුතුවූ ගුවන්යානාවල වෙනස් කිරීම් හේතුකොටගෙන ඉහළගිය හඬක්කු සහ පිරිවැඩියා වියදම් රුපියල් බිලියන 2ක් පමණ වූ ගුවන්යානා ආපසුයැවීමට අදාළ වියදම් සහ පසුගිය වසරේ රුපියල් මිලියන 3,138 ක් වූ මූල්‍ය වියදම් 95% කින් ඉහළ ගොස් රුපියල් මිලියන 6,196.92 ක් (රුපියල් මිලියන 2,100 ක්වූ භාණ්ඩාගාර තැන්පතු විකුණුම් වලින් ඇතිවූ අලාභයද මෙහි ඇතුළත් වේ) ලෙස වාර්තාවීමද දැක්විය හැකිය.

### පරිපාලිත සමාගමක් වන සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් කේටරින්ග් කාර්යසාධනය

පසුගිය මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා වාර්තා කළ රුපියල් බිලියන 1.4 ක බදු වලට පසු ලාභයට සාපේක්ෂව සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළදී සිත් ඇදගන්නා සුළු රුපියල් බිලියන 2.3 ක බදුවලට පසු ලාභයක් අත්පත් කරගනිමින් සමූහයට මුළුමනින්ම අයිති සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම සමූහයට ඉමහත් මූල්‍ය දායකත්වයක් අඛණ්ඩව ලබාදුනි. ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම අතිතයේ රුපියල් බිලියන 1 ක් ඉක්මවූ බදුවලට පසු ලාභයක් වාර්තා කල අටවන වතාව මෙය වේ.

බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළට සහ මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළට සිය මෙහෙයුම් පවත්වාගෙන යන්නාවූ ගුවන් සමාගම්වලට යානාස්ථ ආහාර පාන සැපයීමේ කටයුතු සඳහා ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගමට විශේෂඥ දැනුමක් ඇත. ගෙවීගිය වසර තුළදී ජාත්‍යන්තර ගුවන්සේවා කිහිපයකටම ආහාර පාන සැපයීම සඳහා නව ගිවිසුම් අත්සන් කෙරුණු අතර ඉදිරි මූල්‍ය වර්ෂයේදීද තවත් වටිනා ගුවන් සමාගම් කිහිපයක් සමග ගිවිසුම්වලට එළඹීමට හැකි වනු ඇතැයි අපි විශ්වාස කරමු. මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළෙහි ඉදි කෙරෙමින් පවත්නා ගුවන්යානා ආහාර පාන සැපයීමට නව මුළුතැන්ගෙයක් සඳහා ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම ආයෝජනය කළේය.

ගුවන්සේවාවන් සඳහා ආහාර පාන සැපයීමේ මූලික ව්‍යාපාර කටයුතුවලට අමතරව ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම විවිධාංගීකරණයවූ ව්‍යාපාර කටයුතු රාශියක යෙදී සිටියි. ඒවාට බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළෙහි සහ මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළෙහි සංක්‍රාන්ති මගීන් සහ මහජනතාව වෙනුවෙන් වූ ආපනශාලා පවත්වාගෙන යාම, ගුවන් තොටුපොළෙහි මගී විවේකාගාර සඳහා ආහාර පාන සැපයීම සහ ඒවා කළමණාකරනය කිරීම, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළෙහි සංක්‍රාන්ති මගීන් සඳහා වූ තෝරලය කළමණාකරනය කිරීම, රෙදිපිළි පිරිසිදු කිරීමේ සේවාවන් සැපයීම (Aero Clean) දේශීය වශයෙන් ආහාරපාන සැපයීමේ කටයුතු (Vanilla Pod) සහ කොළඹ පිහිටි සෙමොන්දු තෝජනාගාරය පවත්වාගෙන යාම ඇතුළත්ය.

සමූහයේ වර්ධනය වෙමින් පවත්නා කීර්තියට දායකත්වයක් දක්වමින් ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම වසර තුළදී වැදගත් ජයග්‍රහණ කිහිපයක් අත්කර ගන්නා ලදී. වසර තුළදී සහතික තුනක් ලබාගත් ගුවන්සේවාවන්ට ආහාර පාන සපයන සමාගම් අතලොස්සෙන් එකක්වූ ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම සිය තත්ත්ව කළමණාකරන ප්‍රමිතීන් උත්තේජනීය කිරීම සඳහා අදාළ විගණන කටයුතු සාර්ථකව නිම කළේය. ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම ජාත්‍යන්තර ගුවන්සේවා ආහාර පාන සපයන්නන්ගේ සංගමයේ (ITCA) සහ ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ ගුවන්යානා ආහාර පාන සපයන්නන්ගේ සංගමයේ සාමාජිකයෙකි. සමාගමේ මුළුතැන්ගෙය හලාල් සහතිකය ලබා ඇත.

### ශ්‍රී ලංකන් සහ ශ්‍රී ලංකාව

ජාතික සංවර්ධන ව්‍යයමෙහි කේන්ද්‍රීය අංගයක් වනුයේ ලෝකයේ උපායමාර්ගික වශයෙන් වැදගත් ආර්ථික මධ්‍යස්ථානයක් බවට ශ්‍රී ලංකාව පත්කිරීමයි. නැගෙනහිර සහ බටහිර අර්ධගෝලයන් අතර උපායමාර්ගික වශයෙන් වැදගත් නාවික, ගුවන්සේවා, වාණිජ, බලශක්ති සහ දැනුම යන අංශයන්හි කේන්ද්‍රස්ථානයක් ලෙස වර්ධනය කිරීම තුළින් මෙය අත්පත්කර ගැනීමට ශ්‍රී ලංකාව බලාපොරොත්තු වේ.

මෙම කේන්ද්‍රස්ථාන ලෙස ශ්‍රී ලංකාව වර්ධනය වීමට සමගාමීව සිදුවිය යුතු කාර්ය සමුදායට උපකාරීවන හා ශ්‍රී ලංකාවට අත්‍යවශ්‍ය ප්‍රවේශ මාර්ගයක් සපයාදීමට අවශ්‍ය කරන්නාවූ යටිතල පහසුකම්, නාණ්ඩ හා සේවාවන්, ජාතික

ගුවන්සේවය සහ පූර්ණ සේවා සපයන ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවාවක් ලෙස ශ්‍රී ලංකන් විශාරදයින්ස් කටයුතු කරයි.

මේ සම්බන්ධව අපගේ සෘජු බලපෑම සැබැවින්ම දක්නට ලැබෙනුයේ ගුවන් සේවා අංශයෙනි.

ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන සහ ශ්‍රී ලංකාවෙන් පිටත්ව යන ගුවන් මගීන්ගෙන් 50% කට වැඩි පිරිසක් ශ්‍රී ලංකන් විශාරදයින්ස් සේවාව භාවිතා කරති. ගුවන් තොටුපල, හෝටල්, ගුවන් ගමන් නියෝජිත ආයතන, ගුවන් බඩු ප්‍රවාහන නියෝජිත ආයතන වැනි ගුවන් සේවා කර්මාන්තය හා බැඳුණු සමස්ථ සැපයුම් දාමයට වාසිදායක තත්ත්වයක් අප මෙහෙයුම් තුළින් ලැබේ.

අපි රටේ සංචාරක කර්මාන්ත ක්‍ෂේත්‍රයේ අත්‍යවශ්‍යම කොටස්කරුවෙක් වෙමු. ශ්‍රී ලංකාවේ වර්ධනයවන ආර්ථිකය සහ වේගවත් සංවර්ධන කටයුතු සංචාරක කර්මාන්තයේ වර්ධනයට ප්‍රධාන උත්ප්‍රේරකයක් බවට පත්ව තිබේ. සංචාරකයින්ගේ පැමිණීම 2013 දෙසැම්බර් මස වන විට 27% කින් ඉහළ ගොස් මිලියන 1.3 ක් ලෙස වාර්තාවූ අතර 2016 වන විට සංචාරකයින් මිලියන 2.5 ක් ගෙන්වා ගැනීමේ ඉලක්කය පසුවෙන්ම සපුරා ගැනීමට හැකිවන බව පෙනීයයි. 2013 දෙසැම්බර් මස වනවිට සංචාරක කර්මාන්තයෙන් උපයනලද මුළු ආදායම රුපියල් බිලියන 1 ක් දක්වා වර්ධනය විය.

පැමිණෙන සාමාන්‍යයින්ගේ වර්ධනයක් සිදුවුවද, කලාපයේ අතිකුත් රටවල් හා සාපේක්ෂව සලකා බලන කල මෙම අංශය අඩු දියුණු මට්ටමක පවතින බව අපට හැඟීයයි. මෙම තත්ත්වය සංචාරක කර්මාන්තයේ නියැලෙන්නන්, ගුවන් සේවාවන් සහ රජය සාමූහිකව ඉමහත් වාසිදායක මට්ටමකට හරවා ගත හැකි ඉඩ පුස්ථාවකි.

ජාතියේ උන්නතියට ශ්‍රී ලංකන් විශාරදයින්ස් සමාගමේ දායකත්වය ඉතා පුළුල් වූවකි.

මෑතකදී ලබාගත් කීර්තිමත් වන්චරල්ඩ් (Oneworld) ගෝලීය ගුවන් සමාගමේ සන්ධානයේ සාමාජිකත්වය හේතුකොටගෙන එහි සාමාජික ගුවන් සේවා සමාගම් මඟින් ලොව පුරා ක්‍රියාත්මක 900 කට අධික ගමනාන්තයන් වෙත අපට ප්‍රවේශය ලැබෙන අතර, එමගින් අපගේ පැතිරීම සැලකිය යුතු ලෙස වැඩිකර ගැනීමට අපට හැකියාව ලැබුණි. මෙය ජාත්‍යන්තර ගුවන් මගීන්හට ලොව පුරා බොහෝ ස්ථානවලට ළඟාවීමට ඇති හැකියාව සහ ගුවන් සේවා කේන්ද්‍රස්ථානයක් ලෙස සංවර්ධනය කෙරෙමින්

තිබෙන ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රතිරූපය සහ පවත්නා තත්ත්වය වර්ධනය කිරීමට ගත් සුවිශාල පියවරකි.

පැරණි ගුවන් යානා ක්‍රමානුකූලව ඉවත් කරමින් සහ ඒවා නවීන වඩාත් ආර්ථිකමය වශයෙන් ඵලදායී කාර්යක්ෂම ඒකකවලින් ප්‍රතිස්ථාපනය කරමින් ගුවන්යානා ඇණිය නවීකරණය කිරීමේ ක්‍රියාදාමයක් ශ්‍රී ලංකන් විද්‍යාලයන්ස් ආරම්භ කර ඇත. මෙම ක්‍රියාදාමය 2014 සිට ඉදිරි කාලපරිච්ඡේදයක් පුරා සිදුවනු ඇත. නව ගුවන්යානා ඇණිය ඉන්ධන සහ හඩත්තු කටයුතු අතින් සැලකිය යුතු ආර්ථිකමය වාසි අත්කර දෙනු ලැබෙන අතර, ඒවායේ අන්තර්ගත විශිෂ්ට යානාස්ථ මගී සේවා ඇතුළු සියළු කරුණු හේතුකොටගෙන ශ්‍රී ලංකන් විද්‍යාලයන්ස් සමාගම ලොව අතිකුත් විශිෂ්ට ගුවන් සේවා සමාගම් අතර එකතු වනු ඇත.

කාර්මික පුහුණු පාසල, පියසර විද්‍යාපීඨය සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා විද්‍යාපීඨය වැනි අපගේ අනුයාත සේවාවන් කිහිපයක්ම පූර්ණ ලෙස ජාත්‍යන්තරව පිළිගත් ආයතන බවට පත්ව ඇති අතර, ඒවා ශ්‍රී ලංකන් විද්‍යාලයන්ස් සමාගමේ අවශ්‍යතා ඉටුකරන අතරම, තෙවන පාර්ශවයන් සඳහා පුළුල් පුහුණු පාඨමාලා පවත්වාගෙන යයි.

විමෝච, හම්බන්තොට මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලෙහි පිහිටුවමින් තිබෙන හඩත්තු, අළුත්වැඩියා සහ පිරිවැඩියා කටයුතු අංශය පටුබඳු සහිත ගුවන්යානා හඩත්තු කටයුතු කිරීමට හැකි අභිනවීන පහසුකම්වලින් සමන්විතවනු ඇත.

ශ්‍රී ලංකාව දැනුම් කේන්ද්‍රස්ථානයක් ලෙස ස්ථාපනය කිරීමේ ජාතික දර්ශනයට දායක වන්නාවූ වටිනා දැනුම් කේන්ද්‍රයක් බවට පත්වීමට අමතරව මෙම අංශයන් ඉහළ ගුණාත්මකභාවයකින් යුත් සහ ඉහළ පාරිශ්‍රමිකයක් උපයාගත හැකි ප්‍රභවයන් ලෙසද විමසින් ශ්‍රී ලාංකිකයන්ගේ ජීවන මට්ටමද ඒක පුද්ගල ජාතික ආදායම ද ඉහළ දැමීමට උපකාරී වනු ඇත.

### ශ්‍රී ලංකාව සහ ශ්‍රී ලංකන්

ජාතික ගුවන් සේවයේ අභිවෘද්ධියට ශ්‍රී ලංකා රජය ඉමහත් සහයෝගයක් අඩුණ්ඩව ලබාදෙයි. රටේ සමස්ත අභිලාෂයන් සහ ජාතික සංවර්ධන කටයුතු සඳහා ශ්‍රී ලංකන් විද්‍යාලයන්ස් දක්වන දායකත්වය අගය කරමින් ශ්‍රී ලංකා රජය ගුවන් සමාගමේ මූල්‍ය ස්ථාවරත්වය

සඳහා උපයශීලී ලෙස සැලසුම් කළ ප්‍රාග්ධන නිකුත්පනයන් මගින් උපකාර කරන අතර එම ප්‍රාග්ධන නිකුත්පනයන් හි වර්තමාන තත්ත්වය පහත දැක්වේ.

මූල්‍යමය අනුබලදීම සම්බන්ධව සලකා බලන කල ශ්‍රී ලංකා රජය ගුවන්සේවා සමාගම පිහිටුවූ දින සිටම දැඩි කැපවීමක් සහිත කොටස්හිමියකු ලෙස ක්‍රියාකර ඇත. වසර 2012 දී රජය වසර 5ක් මුළුල්ලේ බල පැවැත්වෙන ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 500 ක ආයෝජනයක් අනුමත කරන ලදී. එම ප්‍රතිඥාව ඉටුකරමින් 2012 වසරේ දී රුපියල් බිලියන 14.3 ක්ද, 2013 වසරේදී රුපියල් බිලියන 12.6 ක්ද, 2014 වසරේදී රුපියල් බිලියන 19.6 ක්ද ලබාදෙන ලදී. එයට අමතරව, ගුවන් සමාගම ලබාගත් ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 175 ක බැංකු පහසුකමක් සඳහා 2012 වසරේදී බැංකු ඇපකරයක්ද 2014 වසරේදී ලබාගත් ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 150 ක බැංකු පහසුකමක් සඳහා ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 50 ක තවත් බැංකු ඇපකරයක්ද ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් ලබාදෙන ලදී.

අපේක්ෂිත ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 500 ක සමස්ත ආයෝජනයේ කොටසක් ලෙස තවත් ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 125 ක් 2015/16 කාලපරිච්ඡේදය තුළදී ආයෝජනය කිරීමට ශ්‍රී ලංකා රජය අදහස් කරයි.

නියාමන අංශයෙන් සලකා බලන කල රටේ ගුවන් සේවා අංශයේ වර්ධනයට පමණක් නොව ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ සංවර්ධනයට සහ ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක කර්මාන්තය නගාසිටුවීමටද උපකාරී වන්නාවූ නියමනයන් සහ ප්‍රතිපත්ති රජය විසින් ක්‍රියාත්මක කර තිබේ.

අප ගුවන් සේවාව, ශ්‍රී ලංකාවේ අඩුණ්ඩව සිදුවන ආර්ථික හා සමාජයීය පුනර්ජීවයෙහි අත්‍යවශ්‍යම සහකරුවකු ලෙස ශ්‍රී ලංකා රජය සලකන බව රජයේ ප්‍රතිපත්ති වලින් පැහැදිලි වේ. මෙම පුනර්ජීවයට මූලික වන්නාවූ "අත්‍යවශ්‍යම කර්මාන්ත අංශයක්" ලෙස ගුවන් සේවා අංශය හඳුනා ගෙන ඇත.

### අනාගතය දෙස බැල්මක්

අපගේ ගමන් මාර්ග ජාලය ප්‍රශස්ථ මට්ටමකට පත් කරන අතරම වඩා හොඳ ආදායම් කළමනාකරණයන් පිරිවැය පාලනය කිරීමත් විල්ලකරගත් අපගේ පස් අවුරුදු ව්‍යාපාර සැලසුමේ අන්තර්ගත උපායන් සහ ක්‍රියාමාර්ග අපි අනුගමනය කරන්නෙමු.

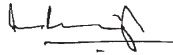
පසුගිය වසර දෙක මුළුල්ලේ 9% කින් පමණ (ධාරිතාවය හැර) වර්ධනය වූ ශ්‍රී ලංකාවෙන් පිටතට ගමන් කරන ගුවන් මගීන්ගේ ඉල්ලුමේ අඩුණ්ඩ සහ ආකර්ෂණීය වර්ධනයත් ඒ හා සමාන මට්ටමකින් වර්ධනය වූ ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන මගීන්ගෙන් ඇතිවූ ඉල්ලුමේ වර්ධනයත් අප ගුවන් සමාගමේ වර්ධනයට බෙහෙවින් හිතකර ලෙස බලපානු ඇත.

### අවසාන වශයෙන්

ශ්‍රී ලාංකික ජාතියේ, ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ සහ සංචාරක කර්මාන්තයේ ප්‍රගතිය සහ සංවර්ධනය වෙනුවෙන් ඉටුකරන කාර්යභාරය සහ ගුවන් සමාගම පිළිබඳ විරෝධී විශ්වාසයකින් කටයුතු කරන අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමා වෙත මාගේ හෘදයාංගම කෘතඥතාවය පුදකරමි. ගරු ආර්ථික සංවර්ධන අමාත්‍යතුමාටත්, ගරු සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමාටත්, ජාතික ගුවන් සේවාව වෙත දක්වන ලද හිඬද අනුබලය වෙනුවෙන් මාගේ කෘතඥවේදියාව මෙහිලා පලකරමි.

ගුවන් සේවයට සාර්ථක අනාගත ප්‍රවේශයක් ළඟාකර ගත හැකිවනු වස් කැපවීමෙන් අප්‍රතිහත වෙහෙසකර කාර්ය භාරයක නියැළෙන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයින්ටත්, ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීන්ටත්, සමාගමේ කළමනාකරණ කණ්ඩායම සහ සියලු කාර්ය මණ්ඩලයන්ටත් මගේ ස්තූති පුණාමය පිරිනමන්නෙමි.

ශ්‍රී ලංකන් විද්‍යාලයන්ස් ගුවන් සේවය කෙරෙහි විශ්වාසයෙන් යුතුව අඩුණ්ඩව සහයෝගය දැක්වූ ශ්‍රී ලංකා රජය ඇතුළු අපගේ කොටස් හිමියන් හටද මම කෘතඥවෙමි.



අත්සන් කලේ  
**නිශාන්ත වික්‍රමසිංහ**  
සභාපති

2014 ජූලි 31 දින



# ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීන්ගේ ප්‍රතිවිචය

## ගෝලීය ගුවන් සේවා 'භෞතික පරිසරය' හැඩගන්වන්නාවූ යථාර්තයන් අප ගුවන් සේවාවේ කාර්යසාධනය අගැයීමට අවශ්‍ය පසුබිම සහ දෘෂ්ඨිකෝණය සපයයි.

වසර ගණනාවක් පුරා වාර්ෂික වාර්තාවේ පිටු අතරට එක් නොවූ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ඉතා වැදගත් අංගයක් හැඩ තරම් සවිස්තරාත්මකව ඉදිරිපත් කිරීමට අපි බලාපොරොත්තු වන්නෙමු.

අනෙකුත් සියළුම සමාගම් පාහේ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම ද ඒ හා විශේෂ වූ භෞතික පරිසරයක ක්‍රියාත්මක වේ. ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගමක් ලෙස, ශ්‍රී ලංකන් විවැනි ලෝකය පුරා පැතිරී ඇති සමාගම්වලින් සෑදුණු පවුලක සාමාජිකයෙකු සේම ශ්‍රී ලාංකික සංවර්ධනයේ සහභාගියෙක් පුරෝගාමී කොටස්කරුවෙකි.

ඉහත විස්තර කළ තත්ත්වයන් එකිනෙකට නොගැලපෙනවා නොවේ.

මෙකී භෞතික පරිසරය හැඩගන්වන්නාවූ යථාර්තයන් ගුවන් සමාගම හා බැඳුණු සාර්ව දර්ශනයට පෙරමක කියවන්නේය.

මේ වසරේදී අප ඉස්මතු කර දක්වන්නේ එකී කාරණාවයි.

මෙම වාර්තාව සමාගමේ කාර්යසාධනය මෙන්ම ඒ හා බැඳුණු ව්‍යාපාරික පසුබිම විලිඳුකරීමේ ප්‍රයත්නයකි.

### ගෝලීය ගුවන් සේවා කර්මාන්තය

ගුවන් සේවා කර්මාන්තය යනු දැවැන්ත, අති විශේෂ වූ කර්මාන්තයකි. ලෝකය පුරා ඕනෑම දිනකදී ගුවන් යානා සමාගම් 1,300 ක් සතු ගුවන් යානා 24,000 ක් ගුවන් ගමන් 99,700 ක යෙදෙමින් නිලඹර සැරි සරති. එමෙන්ම මෙම ගුවන් සේවා මගින් ආසන මිලියන 10 ක් අලෙවි කරන අතර, ඇමරිකන් ඩොලර් බිලියන 17.5 ක් තරම් වටිනාවූ භාණ්ඩ තොගයක් ප්‍රවාහනය කරනු ලබයි.

ගුවන්ගමන් සඳහා දැඩි ඉල්ලුමක් පවතින අතර ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් හා සාපේක්ෂ සංසන්දනයක් සිදුකළ විට IATA සහ ATAG මගින් අනාවරණය කරන පරිදි සමස්ත වශයෙන් ගුවන් ගමන් සඳහා වැඩිම පැරවුම් සාධකයක් (77%) ක් ද පවතියි. නමුත් අනෙකුත් මාධ්‍යයන් වන දුම්රිය (40%) හෝ බස් රථ (60%) සඳහා මෙම අගය පහළ මට්ටමක පවතී.

ලෝක දළ දේශීය නිෂ්පාදනයෙන් 3.4% ක් වන ඇමරිකන් ඩොලර් ට්‍රිලියන 2.4 කින් පමණ ඉහළ අගයකින් යුක්ත ගුවන් ගමන් ප්‍රවාහනය ලෝක ආර්ථිකයේ අත්‍යවශ්‍ය කොටසක් බවට පත්ව ඇත.

එමෙන්ම ගෝලීය ගුවන් සේවා කර්මාන්තය සැලකිය යුතු තරමේ රැකියා සපයන්නෙකු බවටද පත්ව ඇත. IATA මගින් සිදුකළ සමීක්ෂණයන්ගේ තොරතුරු සැලකිල්ලට ගැනීමේදී, මෙම කර්මාන්තය විවිධ තරාතිරමේ රැකියා අවස්ථා මිලියන 58 කට වැඩි ප්‍රමාණයක් ලෝකය පුරා බිහි කිරීමට සමත්ව ඇති බව පෙනී යයි. සෘජු රැකියා අවස්ථාවන්ට අමතරව වක්‍ර මාධ්‍යයන් (කර්මාන්තයේ සෘජු සහ වක්‍ර සැපයුම්කරුවන්), ප්‍රේරිත මාධ්‍යයන් (සෘජු/වක්‍ර සැපයුම්කරුවන්ගේ සහ සේවකයන්ගේ වියදම්) සහ ප්‍රේරිත මාධ්‍යයන් (සංචාරක හා අනෙකුත් සම්බන්ධ කර්මාන්තයන් කෙරෙහි ඇති බලපෑම) ජනනය කරන්නා වූ රැකියා අවස්ථා මෙහිදී සැලකිල්ලට ගෙන ඇත. අනෙකුත් රැකියා හා සංසන්දනයේදී, ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ රැකියා 3.6 ගුණයක් කාර්යක්ෂමතාවයෙන් ඉහළ බවද පසක් වේ.

ඉහත දක්වන ලද්දේ ගුවන් සේවා කර්මාන්තය මගින් දේශීය මෙන්ම ගෝලීය ආර්ථිකයට දක්වන්නාවූ ගුණාකාර බලපෑම පිළිබඳ කදිම හිඳුනුකි.

ගුවන් සේවාවන් හි සෘජු ප්‍රතිදාන පිළිබඳව නිවැරදි හෙළිදරව්වක් කරමින්, මෙකී ගුණාකාර බලපෑම පිළිබඳව ඉතා සිත් ඇදගන්නා සුළු



දත්ත විග්‍රහයක් IATA මගින් ප්‍රකාශයට පත් කරන ලදී. ලෝකය පුරා ගුවන් සේවා සමාගම් බොහෝ විට ඒවායේ සෘජු ප්‍රතිදානය පිළිබඳ පමණක් සලකා ඇගයීමට ලක්කරනු ලබන අතර, ඒවායේ ලාභාන්තික ඉතා පහල මට්ටමක පවතින බවත් ඉතා සුළු කම්පනයකදී වුවද දැඩි අවදානමකට ලක්වන බවත් අප දන්නා කරුණු වේ.

නමුත් IATA හඳුනාගෙන ඇති පරිදි ගුවන් සේවා කර්මාන්තය මගින් ඇතිකරන්නාවූ මූර්ත ප්‍රතිදානය වන එහි සෘජු ප්‍රතිදානයේ ගුණාකාර බලපෑම මගින් කර්මාන්තය පුරා විසිරී ඇති වකු, ප්‍රේරිත සහ ප්‍රේරිත මාධ්‍යයන්ගේ ව්‍යාපාරයන්ට සිදුකරන ධනාත්මක බලපෑම බොහෝමයක් වෙළෙඳපොළවල සැලකිය යුතු තරමේ ඉහළ මට්ටමක පවතී.

සරලවම සලකා බලන විට ආසියා-පැසිපික් කලාපයේ ගුවන් සමාගමක් විසින් ජනනය කරන සෘජු ප්‍රතිදාන ඒකකයන් 13 වනාවක් වැඩි කිරීමට සමත්වන ගුණාකාර බලපෑමකට ලක් වේ. සැබැවින්ම ලෝකය පුරා ගුවන් සේවා මගින් ජනනය කරන අව්‍යාප වටිනාකම මෙයයි.

ලෝකය පුරා රටවල් ජාතික ගුවන් සේවා සමාගම් කෙරෙහි ඉතා සමබර නිරීක්ෂණයක් සිදු කිරීමට මූලිකම හේතුවද එයමය. ඔවුන් ඉතා පුළුල් රාමුවකින් මෙම තත්ත්වය දෙස බලා මුළු ජාතියේම යහපත පිණිස ගුවන් සේවා සමාගම් ගුණාකාර බලපෑම මගින් එක් කරන වටිනාකම සැලකිල්ලට ගෙන මෙම කර්මාන්තය වෙනුවෙන් ආයෝජනය කරනු ලබයි.

ගෝලීය ගුවන් සේවා කර්මාන්තය අපගේ මූලික ප්‍රස්තුතය වුවද, මා විශ්වාස කරන පරිදි ඉහත සඳහන් පසුබිම තුළදීම තවත් කරුණක් පැහැදිලි කිරීම අත්‍යවශ්‍යය. ගුවන් සේවා කේන්ද්‍රස්ථානයක් වීමේ ශ්‍රී ලාංකීය ඉලක්කය, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම එහි උත්ප්‍රේරකයක් වශයෙන් වටිනාකම් දාමයට දක්වන දායකත්වය මගින් තව දුරටත් සැලකිය යුතු මට්ටමකට පුළුල් කරනු ලැබේ.

ගුවන් සේවා ප්‍රවාහන සැපයුම් දාමය පුරා ප්‍රතිලාභ බෙදී යාමේ අසමතුලිතතාවය හෝ අකාර්යක්ෂම බව පිළිබඳව මෙම වාර්තාවේ වෙනත් පරිච්ඡේදයක සඳහන්කර ඇත. වැදගත්ම කරුණ වන්නේ, සැපයුම් දාමයේ

සිටින අනෙකුත් පරිවාර ව්‍යාපාරයන්ගේ පැවැත්මේ ප්‍රධානම සාධකය ගුවන් සේවා කර්මාන්තයයි. ඉන්ධන මිල ගණන් සහ ගුවන් මගීන් හට ලබාදෙන පහසුකම් වැනි අප පාලනයෙන් පරිහාසිර වූ සාධක ගණනාවකින් අප ප්‍රතිලාභවලට ඇතිවන්නාවූ බලපෑම මෙන්ම අනතුරුදායක බවේ දෙවන අධිකතම විචල්‍යතාවයක්ද සහිත ගුවන් සේවා කර්මාන්තය, ඉන්ධන කාර්යක්ෂම ගුවන් යානා භාවිතයෙන් ලද ප්‍රතිලාභ පාරිභෝගිකයින්ට ලබා දීම හේතු කොටගෙන ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ සැපයුම් දාමයේ අවම ලාභාන්තික වාර්තාකිරීමට හේතු වී ඇත.

මෙම තත්ත්වයට ප්‍රතිකර්මයක් ලෙස සමහරක් ගුවන් යානා සමාගම් සැපයුම් දාමයේ අනෙකුත් ව්‍යාපාර සමාගම් සමග සිරස් ඒකාබද්ධවීම් මගින් සම්බන්ධකම් ඇති කරගෙන ඇත. මෙම සම්බන්ධතාවන්හි මූලිකම අරමුණ වීම හවුල් ව්‍යාපාරයන්ගේ පාලනය මෙන්ම ඒවා මගින් ලාභාංශ ඉපැයීමයි.

කෙසේ වෙතත් මෙම සමාගම්වලද සෘජු ප්‍රතිදාන ලෝකයේ අනෙකුත් ගුවන් සමාගම්වල මෙන්ම ඉතා පහළ අගයක් ගනියි. එනම්, ප්‍රතිදාන මතම වීම සමාගම් නිරීක්ෂණයට ලක් කළහොත් අනෙකුත් ගුවන් සේවා සමාගම් හා කිසිදු වෙනසක් දක්නට නොලැබේ.

නිරීක්ෂණය කරනු ලබන දෘෂ්ඨිකෝණය සහ පසුබිම මේ තත්ත්වයට පෙරමඟ සපයන්නෝය.

### අපගේ ව්‍යාපාර සැලැස්මේ පසුබිම

ශ්‍රී ලංකාවේ පැවති අර්බුදකාරී තත්ත්වය නිසා පසුගිය වසර පහළොව පුරාවට ගුවන් සේවා කර්මාන්තය සඳහා වූ ආයෝජන අවම හෝ නොමැතිම තරම්ය. ගුවන් සේවාවන් ඉහළ මට්ටමකට නැංවීමට නොහැකි තරමටම යානා ස්ථ මගී සේවය යල් පැනගොස් තිබූ අතර, යටිතල පහසුකම්ද ප්‍රමාණවත් නොවීය. 2009 වසරේදී උදාවූ සාමයත් සමග, කලාපයේ උපායශීලී කේන්ද්‍රස්ථානයක් කිරීමට ශ්‍රී ලාංකීය සංවර්ධනය සඳහා වූ සැලැස්ම ගොඩනැගුණි. ගුවන් සේවා කේන්ද්‍රස්ථානයක් ලෙස සංවර්ධනයත්, සංචාරක කර්මාන්තය දැඩි ලෙස ප්‍රවර්ධනය කිරීම උදෙසාත් අපේක්ෂිත ප්‍රමිතීන් සකස් කරනු ලැබිණි. අනෙකුත්

අංශවල සංවර්ධනය වෙනුවෙන්ද මෙවැනිම ආකාරයෙන් මුල පිරීම් සිදු විය.

ගුවන් සේවා කේන්ද්‍රස්ථාන සංකල්පය සහ සංචාරක කර්මාන්තය නගා සිටුවීමේ ජීව්‍ය පුරුකක් ලෙස ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම වීම ඉලක්ක ඔස්සේ ඉදිරි අනාගතය දෙස ඉතා ගැඹුරින් සලකා බලා, ජාතියේ සංවර්ධන ඉලක්කයන්ගේ සාර්ථකත්වයට පිටිවහලක් වන පරිදි තම උපාය මාර්ග සකස්කරගන්නා ලදී.

අද වනවිට ගුවන් සමාගමට මුහුණ දීමට සිදුවන අභියෝගයන් සහ අවස්ථාවන් සවිස්තරාත්මකව හඳුනාගැනීම පිණිස පස් අවුරුදු ව්‍යාපාර සැලැස්මක් පිළියෙළ කොට හමාරය.

සාරාංශයක් ලෙස, අප සිදු කළ යුත්තේ යල් පැනගිය ගුවන් යානා බලඇණිය නවීන සහ කාර්යක්ෂම ගුවන් යානා මගින් ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම, වර්තමානයේ නිවැරදි සංකලනයක් සහිත ගුවන් මාර්ග ජාලය තව දුරටත් ප්‍රශස්ථ මට්ටමට ගෙන ඒම, ශක්තිමත් ආදායම් කළමනාකරණ ක්‍රමවේදයන් භාවිතය සහ ආදායම්/වියදම් වැඩි දියුණු කිරීමේ ප්‍රභේද හඳුන්වා දීමයි.

වැඩිදියුණු කළ ආදායම් පරිසරයකත්, පිරිවැය පාලනයෙන් සම්මිශ්‍රණයක් මගින් ලාභදායීත්වය වැඩිදියුණු කරගැනීමට අපේක්ෂා කෙරේ.

### සැලැස්මක් ඔස්සේ

ඇමරිකන් ඩොලර් මිලියන 500 ක අරමුදලක් ලබාදීමට පොරොන්දු වෙමින් ශ්‍රී ලංකා රජය අපගේ ව්‍යාපාර සැලැස්ම අනුමත කරන ලදී. මෙම අරමුදල ගුවන් බලඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය සඳහා අපට මහඟු පිටිවහලක් වනු ඇත. මෙම කර්තව්‍යය පියවර කිහිපයක් ඔස්සේ 2014 සිට සිදුකිරීමට අපේක්ෂිතය. සැලසුම්ගත නව්‍යකරණය තුළින් මගීන්ගේ යානා ස්ථ අත්දැකීම් සැලකිය යුතු මට්ටමකින් වැඩිදියුණු කිරීමට අපට හැකිවන අතර අප සමාගම තරඟකාරීත්වය හා සලකා බැලීමේදී යාවත්කාලීන තත්ත්වයකට පත්කරනු ඇත. තවද අවම ඉන්ධන භාවිතය සහ අවම නඩත්තු වියදම් යන අංශ ඔස්සේ සැලකිය යුතු ලාභදායී ආර්ථික වාසි අත්කරදීමටද මෙය සමත්වනු ඇත.



මෙහෙයුම් තත්ත්වයන් සලකා බලන විට ඉහත කී හුදු පියවර පිරිවැය අවම කිරීමේ (ඉන්ධන සහ තඩත්තු පිරිවැය අවම කිරීම මගින්) සහ ආදායම වැඩිදියුණු කිරීමේ (ඉහළ සේවාවක් සැපයීම තුළින්) අවස්ථාවන් උදා කරදෙනු ඇත.

අපගේ වර්තමාන ගුවන් යානා ඇණිය ඒකක 21 කින් (8 Airbus A320 - 200, 7 Airbus A330 - 200s සහ 6 Airbus A340 - 300s) සමන්විතය. අපගේ සැලසුම් තුළින් A340 - 300s සහ A330 - 200 යානා 2014 වසරේදී A330 - 300s යානා 6ක් මගින් සහ A350 - 900s යානා 07ක් මගින් පිළිවෙලින් ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමට බලාපොරොත්තු වේ. තවද, ගුවන් යානා ඇණිය සමස්ථයක් ලෙස වැඩිදියුණු කිරීම උදෙසා අනාගතයේදී සතුකර ගැනීමට බලාපොරොත්තුවන පටුබඳු ගුවන් යානා ඇණිය පිලිබඳව ප්‍රගති අධ්‍යයනයක අපි යෙදෙමින් සිටින්නෙමු. අපගේ ව්‍යාපාර සැලැස්ම සාර්ථක කරගැනීමේ උත්සාහයක් වශයෙන් ඉංජිනේරු සහ මෙහෙයුම් ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය, ආහාරපාන සැපයුම් සහ ගොඩබිම් මෙහෙයුම් කටයුතු යන අංශයන්ගේ ආදායම් ඉහළ නැංවීමටද අපේක්ෂිතය.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවා සමාගමේ අනාගතය මෙයයි. දැන් මම ඔබට අප සමාගමේ හුදුරු අතීතයේ කාර්යසාධනය පිලිබඳ විග්‍රහයක් කිරීමට කැමැත්තෙමි. ඉහත සැපයු පසුබිම් විග්‍රහය මගින් එම කාර්යසාධනය පිලිබඳ යථාර්ථවාදී ඇගයීමක් ලබාදෙනු ඇත.

### මෑත වසරවල කාර්යසාධනය

ඒකක 12 ක්වූ ගුවන් බලඇණියට ශ්‍රී ලංකාවේ අර්බුද පැවතීමත් සමග වර්ෂ 2009 දක්වා සැලකිය යුතු වෙනසක් සිදු නොවීය. කෙසේ වෙතත් ගුවන් යානා බලඇණි වර්ධනය කිරීම 2010/11 වසරේදී ඒකක 02 ක එකතුවක් සමග ආරම්භ විය. අද වනවිට ඒකක 21 කින් සමන්විත අපගේ ගුවන් බලඇණිය ආසන්න වශයෙන් 100% වර්ධනයක් පෙන්නුම් කරයි.

මෙම ධාරිතාව වර්ධනය කිරීමේ ක්‍රියාදාමයට හේතු කාරණාවූයේ ඉල්ලුමට සාපේක්ෂ ගුවන් මාර්ග ජාලයේ වර්ධනය ඉතා සුළු වුවද (ගමනාන්ත 32 ක් සඳහා) ගුවන් ගමන් වාර ගණන එක් ගමනාන්තයක් සඳහා වන ගුවන් ගමන් අපේක්ෂිත ආදායම වැඩිවීමත් සමගම ඉහළ යෑමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙසය.

2010/11 දී 7,505 ක්වූ ගුවන් ගමන් වාර ගණන 2013/14 වනවිට 12,399 ක් දක්වා ඉහළ නංවන ලදී.

මා විශ්වාස කරන පරිදි මෙම තීරණයන් ගනු ලැබූයේ නිවැරදි හේතු කාරණා අධ්‍යයනය කිරීමෙන් අනතුරුවය. මෙම කාලය තුළදීම මගින් ගණන මිලියන 2.9 සිට මිලියන 4.2 දක්වාද, මගී ධාරිතා සාධකය 77% සිට 81% දක්වාද ඉහළ ගියේය. රටට සාමය උදාවීමත් සමග දෙගුණවූ සංචාරකයින්ගේ පැමිණීම මගින්ගේ සංඛ්‍යාව ඉහළ යෑමට ප්‍රධාන සාධකය විය. මෙම වැඩිවීම ශ්‍රී ලංකාව ගමනාන්තය වූ මගීන්ගේ මෙන්ම ශ්‍රී ලංකාව ඔස්සේ වෙනත් ගමනාන්ත කරා යන මගීන්ගේ වැඩිවීම මගින් ද සිදුවිය.

තවත් සැලකිය යුතු කාරණයක් වන්නේ මෙම කාලපරිච්ඡේදය තුළ දී ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ධාරිතාවය වැඩි කිරීමට ගත් තීරණයේ උපායමාර්ගික වැදගත්කමයි. වෙනත් කිසිදු ගුවන් සමාගමක් තම ආවේණික පිරිවැය හෝ වාණිජමය අරමුණ පදනම් කරගෙන සිදුකිරීමට අපොහොසත්වන ගුවන් සේවා ධාරිතාවයේ ඉහළ නැංවීම ශ්‍රී ලංකාවේ අභිවෘද්ධිය පිණිසම පමණක් ඉල්ලුමට සරිලන සැපයුමක් සලසනු වස් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම සිදුකළ බව මම දැඩි ලෙස විශ්වාස කරන්නෙමි.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම හැර කිසිවෙකු මෙම අභියෝගය හාරගනු ඇතැයි ඉතිහාසාත්මක කරුණු සැලකිල්ලට ගත්තද අපේක්ෂා කළ නොහැක. වෙළෙඳපොළ කොටස සැලකිල්ලට ගත්විට ශ්‍රී ලංකන් 54% ක්ද මිනිත් ලංකා 7% ක්ද සතුකරගෙන සිටිති. ඉතිරිය අනෙකුත් ගුවන් සමාගම් අතර බෙදී ගොස් ඇත.

වසර ගණනාවක සිට ඉන්ධන පිරිවැය, තවත් එක් දැඩි අභියෝගයක් ලෙස ඉස්මතු විය. පසුගිය දශකය පුරා ජෛව ඉන්ධන මිල නොසිතූ විරූ ලෙස 242% කින් වැඩි විය. සාමාන්‍ය ඉන්ධන ගැලුමක මිල 2003/04 වසරේදී ඇ.ඩො. ශත 90 සිට 2013/14 වර්ෂය වන විට ඇ.ඩො. ශත 300 දක්වා සීඝ්‍ර ලෙස ඉහළ ගියේය. 2011 සිට 2013 දක්වා සීඝ්‍රතම ඉහළයෑම දක්නට ලැබිණි.

ඉන්ධන පිරිවැය ඉහළ යෑම ගෝලීය තත්ත්වයක් වුවද, ඉන්දීය උප මහද්වීපයේ තෙල් මිලදී ගන්නා අපට ජෛව ඉන්ධන සඳහා ලෝකයේ අධිකතම මිලක් ගෙවීමට සිදුවිය.

වටහා ගතයුතු කාරණය නම්, පසුගිය වසර කිහිපය පුරාවට ඉන්ධන මිල අපගේ පිරිවැය දැඩි ලෙස ඉහළ නැංවීමය. මේ සියළු පිරිවැය මගීන්ගෙන් අය කිරීමට නොහැකිය. එම නිසා වැඩිවන පිරිවැයට සාපේක්ෂව ආදායම ඉහළ නොයෑම පාඩු ලැබීමට මුලිකම හේතුව විය.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ පිරිවැය ඒකකයක් අනෙකුත් ගුවන් සමාගම් සමග සංසන්දනය කිරීමෙන් කරුණු කිහිපයක් අනාවරණය වේ. අකාර්යක්ෂම සහ යල්පැන ගිය ගුවන් යානා ඇණියක් සහිත වුවද, ඉතා ඉහළම මිලක් ඉන්ධන වෙනුවෙන් ගෙවීමට සිදුවන කලාපයක ස්ථානගතව තිබුණද අපගේ ඒකක පිරිවැය ඉතා අවම විය.

මා දකින ලෙස, ඉන්ධන පිරිවැය හැරුණු කොට වෙනත් කිසිදු අංශයක ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ පිරිවැය ඉහළ මට්ටමක නොමැත. පූර්ණ සේවා සපයන ගුවන් සේවාවක් ලෙස තරගකාරී ලෙස මෙහෙයුම්වල යෙදීම සඳහා අනෙකුත් අංශයන් වෙනුවෙන් වියදම් කිරීම අත්‍යවශ්‍යය.

අනෙකුත් ගුවන් සේවා සමාගම් සමග ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ඒකක ආදායම සංසන්දනයෙන් ගැටළුව ඇත්තේ කොතන දැයි නිවැරදිව හඳුනාගත හැක.

ලබා ගතහැකි මගී ආසනයකට ලබන ආදායම ශ්‍රී ලංකන්හි ඉතා අවමය. පිරිවැය කළමනාකරණය සිදුකරන අතුරු ආදායම පිලිබඳ අවධානය යොමු කළ යුත්තේ එබැවිනි.

මෙම ගැටළුව නිරාකරණය කිරීම සඳහා අප ගන්නා වැඩිපිලිවෙලට කාරණා කිහිපයක් අන්තර්ගත වේ. නවීන ගුවන් යානා මගින් සේවා ඵලදායීත්වය ඉහළ නැංවීම, මගීන් සඳහා වන වැඩිදියුණු කළ යානාස්ථ පහසුකම්, ගුවන් මාර්ග ජාලය ප්‍රසාරණය කිරීම, ගුවන් ගමන් වාර ගණන වැඩිකිරීම සහ ගමනාන්තයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාව තෝරා ගැනීමේ අවස්ථාව ඉහළ නැංවීම මේ අතර වේ. වන්වර්ල්ඩ් ගෝලීය ගුවන් සමාගම් සන්ධානයේ සාමාජිකත්වය ආදායම් වර්ධන අවස්ථා පුළුල් කිරීමට මහඟු පිටිවහලක් වනු ඇත.

### ශ්‍රී ලංකා ආර්ථිකයට දක්වන දයකත්වය

ජාතික ප්‍රවෘත්තියා වශයෙන් ශ්‍රී ලංකන් විශාරදයින්ස් කටයුතු කිරීමේ සෘජු ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ආර්ථිකයට ලැබෙන මූල්‍ය ප්‍රවාහයන් අපි විග්‍රහ කර ඇත්තෙමු. මෙම විග්‍රහයට සෘජු, වක්‍ර, ප්‍රේරිත සහ ප්‍රේරිත යනාදී ස්ථරයන් තුළින් ගුවන් සේවාවේ සෘජු ප්‍රතිදාන ශ්‍රී ලංකන් මත රඳා පවත්නා සැපයුම්කරුවන්ගේ ප්‍රතිදාන, ශ්‍රී ලංකන් විශාරදයින්ස් හේතු කොටගෙන උත්පාදිත රැකියා නියුක්තියන්ගේ දයකත්වය සහ ගුවන් සේවයේ අනුග්‍රහයෙන් සිදුකෙරෙන සංචාරක කටයුතු හේතු කොටගෙන ඇතිවන්නා වූ මුදල් ප්‍රවාහයන් ද ඇතුළත් විය.

ශ්‍රී ලංකා දළ දේශීය නිෂ්පාදිතයට, ශ්‍රී ලංකන් මගින් මෙම වසරේදී 2.1 ක දායකත්වයක් ලැබිණි.

එම 2.1% දයකත්වය ආසන්න වශයෙන් ඇමරිකානු ඩොලර් බිලියන 1.4 ක් විය.

### 2013/14 වසර තුළදී ගුවන් සේවාව කළ මූලපිරීම්

මේ පිළිබඳව මෙම වාර්තාවේ පිටු අංක 19 හි ඇති කළමනාකරණ කතිකාවත සහ විග්‍රහය යන පරිච්ඡේදයෙහි සවිස්තරාත්මකව දක්වා ඇත.

කෙසේ වුවද, වැදගත් කරුණු කිහිපයක් සම්බන්ධව මෙහිදී ප්‍රකාශ කිරීමට මම කැමැත්තෙමි.

ආරාධිත සමාජිකයකු ලෙස වත්වර්ල්ඩ් ගෝලීය ගුවන් සමාගම් සන්ධානයට අප බැඳුණු විට එතුළින් ලෝකයේ හොඳම ගුවන් සේවා රාශියක ලොවපුරා පැතිරුණු ගමනාන්ත සහ ගුවන් මාර්ග ලැබෙන ප්‍රවේශය තුළින් අප සමාගමේ සේවාවන් වලට වඩා වැඩි වටිනාකමක් ලැබුණා පමණක් නොව එතුළින් අප වෙළෙඳ සන්නාමයට සැලකිය යුතු ප්‍රසිද්ධියක්, ඇගයීමක් සහ වටිනාකමක්ද ලැබුණි. වත්වර්ල්ඩ් ගෝලීය ගුවන් සේවා සන්ධානයේ සාමාජිකත්වය ශ්‍රී ලංකන් වැනි ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවාවකට බෙහෙවින් ප්‍රයෝජනවත් වන්නකි.

ආදායම් කළමනාකරණය සදහා ක්‍රියාත්මක කරන ලද නව පද්ධතීන් සහ ක්‍රියාවලීන් සාර්ථක ප්‍රතිඵල ලබා දෙමින් පවතී. පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව අප ගමන් මගී ඵලදාවේ වර්ධනයක් පෙන්නුම් කරමින් සමාගමේ ඉතිහාසය වාර්තා කළ ඉහළම අගය වාර්තා කිරීමට සමත්විය. එහෙත් අපට මේ සම්බන්ධව බොහෝ දේ තවදුරටත් කළ යුතුව තිබේ.

### අනාගතය දෙස බැල්මක්

ශ්‍රී ලංකාවෙන් පිටත්ව යන ගුවන් මගීන් සංඛ්‍යාව පිළිබඳ සලකා බලන කල අප ගුවන් සේවයට පැහැදිලි අනාගතයක් ඇතිබව පෙනී යයි. අප ව්‍යාපාර සැලසුම් පිළියෙල කරන අවස්ථාවේ, ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් මගීන් සංඛ්‍යාව 2012/13 සිට 2017/18 කාලපරිච්ඡේදයේදී 51% වැඩි වර්ධනයක් පෙන්නුම් කරන බව සඳහන් කළ බහුවිධ පිළිගත් ගෝලීය පුරෝකථනයන් භාවිතා කරමින් අප අපගේ ඇස්තමේන්තු පිළියෙල කලෙමු. ශ්‍රී ලංකාවෙන් පිටත්ව යන ගුවන් මගී සංඛ්‍යාව පසුගිය වසර දෙක තුළදී 9% ක සංයුක්ත වාර්ෂික වර්ධන අනුපාතයකින් වර්ධනය වූ අතර එය බෙහෙවින් හිතකර තත්ත්වයකි.

එමෙන්ම, එම කාලපරිච්ඡේදය තුළදී ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන ගුවන් මගී සංඛ්‍යාව පිළිබඳ විග්‍රහකර බලන කලද විවෘතීම් සතුටුදායක ප්‍රවණතාවයක් පෙන්නුම් කරයි. ආසියානු රටවල් මෙම වර්ධනයට මූලිකවම දායකව ඇති අතර ඒ අතුරින් 72% පමණ වර්ධන විභවයක් සහිත චීනය ප්‍රමුඛස්ථානය ගෙන ඇත. මෑතකදී ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය ශ්‍රී ලංකාවේ සිට චීනයේ බීජිං සහ ෂැංහයි නගර දක්වා සෘජු නොනවත්වා ගමන් කරන ගුවන් සේවා ආරම්භ කළේ මෙම අවස්ථාවලින් ප්‍රයෝජන ලබාගැනීම සදහාය. මෙම ගමනාන්තයන් දෙක සඳහාම විශිෂ්ට ඉල්ලුමක් ලැබී ඇති අතර ඒ හේතුකොටගෙන ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන චීන ජාතික සංචාරකයන් සංඛ්‍යාව සංඛ්‍යායන තුනේ ප්‍රතිශතයක් දක්වා වර්ධනය වී ඇත.

ඉන්දියාව සහ මැලේසියාව ඇතුළු අනිකුත් ආසියානු රටවල් කිහිපයකද ශ්‍රී ලංකාවට විවෘතී ඉඩපුස්ථා ඇතිවනු ඇත.

ආසියානු පැසිපික් කලාපීය රටවලින් ඉදිරි වසරවලදී දැකගත හැකිවනු ඇති ආකර්ෂණීය ප්‍රවණතාවයක් වන්නේ මධ්‍යම ප්‍රාන්තික ආදායම් ලාභීන්ගේ වර්ධනයත් ඔවුන් සතුවන විදුලි කිරීමේ බලයත්ය. ඉදිරි වසර 20 ක කාලය තුළ ආසියාවේ මධ්‍යම ආදායම් ලාභීන් සංඛ්‍යාව සිටු ගුණයකින් ඉහළ යනු ඇති බවට පුරෝකතනය කර ඇත. මෙය ගුවන් මගී ප්‍රවාහනය වර්ධනය කරගනිමින් සහ ඒ හා සමගාමීව සංචාරක කර්මාන්තය සහ ගුවන් ගමන් සංවර්ධනය කිරීමට ශ්‍රී ලංකාවට සහ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයට ඇති මහඟු ව්‍යාපාරික අවස්ථාවකි.

සැබවින්ම ශ්‍රී ලංකාව ලෝකයේ බලගතු සහ සීඝ්‍රයෙන් වර්ධනය වන කලාපීය ගුවන් ගමන් ප්‍රවාහයක් සිදුවන්නා වූ ගුවන් මාර්ගයන් මධ්‍යයේ පිහිටා ඇත. ගුවන් සේවා කේන්ද්‍රස්ථානයක් යන සංකල්පය ප්‍රචලිත කිරීමටත් එමඟින් ඵල ප්‍රයෝජන ලබාගැනීමටත් ශ්‍රී ලංකාවටත් ශ්‍රී ලංකන් සමාගමටත් මහඟු අවස්ථාවක් ලබා දේ. කෙසේ වුවද, ඒ සදහා සියලු පාර්ශ්වයන්ගේ කැපවීමත් විශිෂ්ට ගණයේ උපායමාර්ගික ක්‍රියාදාමයක් අනුගමනය කිරීමත් අවශ්‍යය.

2014/15 සිට 2016/17 කාලපරිච්ඡේදය ගැන විග්‍රහ කරන විට එම කාලසීමාව තුළ ගුවන් යානා ඇණිය 21 ලෙසම පවත්වා ගැනීමට තීරණය කිරීමෙන් ධාරිතාවයේ වැඩි වීමක් අප මුල සිටම පවත්වාගෙන ගිය බව හැඟී යයි. මෙම කාලපරිච්ඡේදය තුළදී ගුවන් යානා ඇණියේ යානා සංඛ්‍යාවේ වැඩිවීමක් සිදු නොවනු ඇත.

ගමනාන්තයන්ගේ සංකලනය නිවැරදි මට්ටමක පවතින අතර එය වර්තමානයේ පවතින 32 මට්ටමේ පවත්වා ගැනීමට අදහස් කරමු. එනමුදු නුදුරු අනාගතයේ දී ඕස්ට්‍රේලියාවේ මෙල්බර්න් සහ ඉන්දියාවේ සහ චීනයේ තවත් ගමනාන්ත එකක් හෝ දෙකක් එකතු කිරීමට සලකා බලනු ලැබේ. එහෙත් අප උදවන්නාවූ නව ව්‍යාපාරික අවස්ථා සම්බන්ධව නිරතුරුව අවදියෙන් සිටින අතර එවන් වෙළෙඳපොළේ ඇතිවන්නාවූ වෙනස්කම් වලට පිළිතුරු දීමට සූදානම්ව සිටීමු.

2014/15 වසරේ අපේක්ෂිත මිලියන 4 කට ආසන්න ගුවන් මගීන් සංඛ්‍යාව 2016/17 වන විට මිලියන 5 පමණ වන තෙක් වර්ධනය වනු ඇතැයි අපි අපේක්ෂා කරමු. මෙය මධ්‍යස්ථ ඇස්තමේන්තුවකි. ගැටුම් පැවති කාලපරිච්ඡේදයට පසුව ඇතිවූ ක්ෂණික ඉල්ලුම පහවීමත් සමඟ මෙම අංශය යම් කිසි පරිණත බවකට පත්වනු ඇතැයි ද අපි බලාපොරොත්තු වෙමු.

ගුවන් යානා ඉන්ධනවලට වඩාත් යහපත් මිල ව්‍යුහයක් ඇති කරගැනීම සඳහා බලධාරීන් සහ සැපයුම් දමයේ අතිකුත් කොටස්කරුවන් සමඟ අපි යුහුසුළුව කටයුතු කරමින් සිටිමු. මෙම අංශයෙන් අප යහපත් ප්‍රගතියක් වාර්තා කිරීමට සමත්වුවහොත් අපගේ උණනාවය තවදුරටත් පහත් මට්ටමකට අඩුකර අපගේ මෙහෙයුම් ආන්තිකයන් අවම වශයෙන් එක් සංඛ්‍යාංකයක මට්ටමටවත් ගෙන ඒමට හැකිවනු ඇත.

මූල්‍ය සහ මෙහෙයුම් යන දෘෂ්ඨිකෝණ දෙකෙන්ම සැලකිය යුතු අභිවෘද්ධියක් අත්පත් කරගනිමින් දේශයටත් එහි ජනතාවටත් මූර්ත දයකත්වයක් ලබාදෙමින් ඉදිරි වසරවල සිය කටයුතු සාර්ථකව පවත්වාගෙන යාමට අවශ්‍ය උපායමාර්ග ශ්‍රී ලංකන් විශාරදයින්ස් සමාගම සතු බැව් මම නිසැකවම විශ්වාස කරමි.

අවසන් වශයෙන් ජාතික දෘෂ්ඨිකෝණයකින් අපගේ කාර්යභාරය දෙස බැලීම පිළිබඳවත් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ මෙහෙයුම් ක්‍රියාත්මක වන පසුබිම් පිළිබඳව සැලකිල්ලට ගෙන අපට සහයෝගය දැක්වීමටත් අප කෙරේ විශ්වාසය තැබීමත් වෙනුවෙන් අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ, සියලුම අමාත්‍යවරුන් සහ අදාළ අමාත්‍යාංශ කාර්යමණ්ඩල වෙත මගේ කෘතඥත්ව ස්තූතිය පුද කරමි. ගුවන් සමාගමේ කටයුතු මෙහෙයවීම සඳහා ලබාදුන් අමුදා දයකත්වය සහ සහයෝගය වෙනුවෙන් අප සභාපතිතුමාටත් සෙසු අදායකයන් මණ්ඩල සාමාජිකයින්ටත් මම මාගේ ස්තූතිය පිරිනමමි. එමෙන්ම ශ්‍රී ලංකීය සහ විදේශීය මූල්‍ය පහසුකම් සපයන්නන්, ශ්‍රී ලංකා සංචාරක මණ්ඩලය, ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා ආයතන සහ ධනාත්මක ජාත්‍යන්තර ගුවන්

තොටුපළට සහ මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළට සිය මෙහෙයුම් කටයුතු ක්‍රියාත්මක කරන්නාවූ සියලුම ගුවන් සමාගම් ඇතුළු සියලුම සැපයුම්කරුවන් සහ ව්‍යාපාරික නවුල්කරුවන්ටත් මාගේ ප්‍රණාමය පුදකරමි.

අප පාරිභෝගිකයින් වන මගීන් හට මගේ කෘතඥතාවය මෙහිලා පල කරනු කැමැත්තෙමු. ඔබ නොසිටින්නට ගුවන් සමාගමක් නොපවතිනු ඇත.

එමෙන්ම, සියලුම සේවකයින්ටත්, සේවක වෘත්තීය සමිතිවලටත් මගේ අවංක ස්තූතිය පුදකරමි. ඔබ අප ආයතනයේ ප්‍රාණනාලිය වන අතර ඔබගේ ප්‍රයත්නයන් නොවන්නට අප සැලසුම් සහ උපායමාර්ග සිත්තම් පුවරුවකට පමණක් සීමාවීමට ඉඩ තිබුණි.

ගුවන් සේවයටත්, ශ්‍රී ලාංකික ජාතියටත් ඉතාමත් සතුටුදායක කාලපරිච්ඡේදයක් අප ඉදිරියේ පවතී. 2014 වසර තුළදී අප අපගේ නවතම පලමු විශාරදයින්ස් A330-300 ගුවන් යානය බාරගනු ලැබෙනු ඇති අතර එය ශ්‍රී ලංකන් විශාරදයින්ස් සමාගම මුළුමනින්ම වෙනස් වූ තරඟකාරී පසුබිමකට රැගෙන යමින් කරන ලද විශාල ආයෝජනයක මල්වල ගැනීමකි. මෙම ගුවන් යානාවන් නවීනතම යානා ස්ථ පහසුකම් වලින් සමන්විත වන අතර ඒ හේතුකොටගෙන ශ්‍රී ලංකන් විශාරදයින්ස් සමාගම කාර්මාන්තයේ ප්‍රමුඛයන් අතර තරඟකාරී මට්ටමකට රැගෙන යනු ලැබෙන අතර ආදායම් උපැයීමේ හැකියාවද වර්ධනය වනු ඇත. වන්වර්ල්ඩ් ගුවන් යානා සමාගම් සන්ධානයේ අප සාමාජිකත්වය සහ එතුළින් අප මගීන්හට ලැබෙන ප්‍රතිලාභ මෙම තත්ත්වය තවදුරටත් තහවුරු කරනු ඇත. මෙකී ක්‍රියාමාර්ග තුළින්, අපගේ පාරිභෝගික සේවාවන්හි ගුණාත්මකභාවය සහ ස්ථායීත්වය තවදුරටත් වැඩිදියුණු කිරීමට අප අරමුණු කරගෙන සිටින්නෙමු. අප මෂතකදී ආරම්භ කළ ශ්‍රී ලංකන් පුහුණු අංශය ගුවන් සේවා හා අනුබද්ධ රැකියා අවස්ථා ඇති කිරීම තුළින් දේශීය තාරුණ්‍යයට ඉහළ ජීවන මට්ටමක් ලබාදීමට සමත්වනු ඇත. එමෙන්ම මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළෙහි පිහිටුවෙමින් පවතින නඩත්තු, අලුත්වැඩියා

සහ පිරිවැඩියා අංශය ශ්‍රී ලංකාව ගුවන් සේවා මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස දියුණු කිරීමේ අරමුණට උපකාරී වනු ඇත. අපගේ කාර්යසාධනය වැඩිදියුණු කිරීම අරමුණු කරගත් අපගේ උත්සාහයන් අඛණ්ඩවම පවත්වාගෙන යන අතර ඒ වෙනුවෙන් අපගේ උපරිමය ඉටුකිරීමට අපි කැපවී සිටිමු.

**කපිල වන්දනේ**  
ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී  
2014 ජූලි 31 දින



# අධ්‍යක්ෂවරුන් පිළිබඳ කෙටි හැඳින්වීමක්

## නිශාන්ත වික්‍රමසිංහ මහතා

2006 ජනවාරි මාසයේදී අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කරන ලදී. 2008 අප්‍රේල් මාසයේදී විධායක අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස පත් කෙරිණි. 2008 සැප්තැම්බර් මාසයේදී වැඩ බලන සභාපතිවරයා වශයෙන්ද, 2009 ජූනි මස සිට සභාපතිවරයා ලෙසද පත් කෙරිණි. ඔහු සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගමේ සභාපතිවරයා ද වේ.

වික්‍රමසිංහ මහතා හපුගස්තැන්න සහ උඩපුස්සැල්ලාව වැව්ලි සමාගම්වල විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස කටයුතු කරන අතර හොරණ වැව්ලි සමාගමේ විධායක නොවන ස්වාධීන අධ්‍යක්ෂවරයෙකුද වන්නේය.

වික්‍රමසිංහ මහතා සී/ස මිහින් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගමේ නිලපු සභාපතිවරයා වශයෙන්ද කටයුතු කළේය.

## කපිල වන්දනේන මහතා

2008 දෙසැම්බර් මාසයේදී අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කරන ලදී. ඊට අමතරව 2011 අගෝස්තු මාසයේදී ප්‍රධාන විධායක නිලධාරියා ලෙස ද පත් කෙරිණි. වෘත්තීමය අලෙවිකරුවෙකු වන වන්දනේන මහතා දැනට සී/ස ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකුද වන්නේය.

ඒ මහතා සී/ස මිහින් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගමේ සහ සී/ස මොඩිටේල් (පුද්ගලික) සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීවරයා ලෙසද කටයුතු කළේය.

## නිහාල් ජයමාන්න මහතා, ජනාධිපති නීතිඥ

1994-98 කාලය තුළ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සාමාජිකයෙකු වී සිටි පසුව 2008 සැප්තැම්බර් මාසයේදී නැවත පත් වීණි. ජනාධිපති නීතිඥවරයෙකු වන ඒ මහතා වසර 40 කට අධික නීතිඥ වෘත්තියේ පළපුරුද්දක් ඇත්තකු වන අතර ශ්‍රී ලංකා නීති කොමිෂන් සභාවේ සහ සමාගම් පනත පිළිබඳ උපදේශක කොමිෂන් සභාවේ සභාපතිවරයා ද වේ. ජයමාන්න මහතා මානව සම්පත් සහ පාර්ශ්වික කමිටුවේ සභාපතිත්වය උසුලන

අතර විගණන කමිටුවේද සාමාජිකත්වය දරයි. ඒ මහතා සී/ස ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගමේ සහ සී/ස සෙලාන් බැංකු සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකුද වේ.

## මුනිරු රාජපක්ෂ මහතා

අධ්‍යක්ෂවරයෙකු වශයෙන් 2009 අගෝස්තු මාසයේදී පත් කෙරිණි. පරිගණක ඉංජිනේරු වෘත්තීයයෙකු වන රාජපක්ෂ මහතා ගරු මුදල් ඇමතිතුමාගේ පෞද්ගලික ලේකම් මූලධරණයට නොබවයි. ඒ මහතා මානව සම්පත් සහ පාර්ශ්වික කමිටුවේ සාමාජිකයෙකුද වේ.

රාජපක්ෂ මහතා ශ්‍රී ලංකා ටෙලිකොම් සමාගමේදී, සී/ස එස්.එල්.ටී. හොංකොං සමාගමේදී, සී/ස එස්.එල්.ටී. පබ්ලික්වේස්ස් (පුද්ගලික) සමාගමේදී, සී/ස එස්.එල්.ටී. ප්‍රොපර් මැනේජ්මන්ට් (පුද්ගලික) සමාගමේදී, සී/ස ශ්‍රී ලංකා කේටරින් සමාගමේදී අධ්‍යක්ෂවරයෙකු/සාමාජිකයෙකු ලෙස කටයුතු කරයි.

## මනිලාල් ප්‍රනාන්දු මහතා

2010 මැයි මාසයේදී අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කරන ලදී. ඒ මහතා මානව සම්පත් සහ පාර්ශ්වික කමිටුවේ සාමාජිකයෙකුද වේ. ප්‍රනාන්දු මහතා සී/ස ස්ටැලියන් හෝල්ඩිංස් (පුද්ගලික) සමාගමේදී, සී/ස හුන්ඩායි ලංකා (පුද්ගලික) සමාගමේදී, සී/ස ඩයිනමික් ඒ.ඒ. ටෙක්නොලොජීස් (පුද්ගලික) සමාගමේදී සභාපති මූල නොබවයි.

වෘත්තියෙන් නීතිවේදියෙකු වන ඒ මහතා සමාගම් කිහිපයකම අධ්‍යක්ෂ පදවි දරණ අතර, සිලෝන් ඉන්වෙස්ට්මන්ට් සමාගම, සිලෝන් ගාඩියන් ඉන්වෙස්ට්මන්ට් ට්‍රස්ට් සමාගම හා සී/ස ඒයිටීකන් ස්පෝන්සර්ස් සහ සමාගම ඉන් කිහිපයකි. ඒ මහතා ජෝසප් ජේසර් අනුස්මරණ රෝහලේ භාරකරුවෙකු ලෙසද කටයුතු කරයි.

## ලක්ෂ්මී සංගක්කාර මහත්මිය

2011 සැප්තැම්බර් මාසයේදී අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කරන ලදී. ඇය මාණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේද සාමාජිකාවකි. වෘත්තියෙන් නීතිවේදිනියක වන ඇය සී/ස පීපල්ස් ට්‍රැවල්ස් (පුද්ගලික) සමාගමේ සභාපති මූලධරණ සහ මහජන බැංකුවේ අධ්‍යක්ෂ මූලධරණයට නොබවයි.

## සනත් උක්වත්ත මහතා

2004-2008 කාලය තුළද, 2008-2010 කාලය තුළද අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සාමාජිකයෙකු වී සිටි උක්වත්ත මහතා ඉන් අනතුරුව 2011 සැප්තැම්බර් මස සිට අද දක්වා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස කටයුතු කරයි. වෘත්තියෙන් හෝටල්කරුවකු වන ඒ මහතා දැනට මඩුන්ට් ලැවිනියා හෝටල් සමූහයේ සභාපතිවරයා වේ. ඒ මහතා මාණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේද, මානව සම්පත් සහ පාර්ශ්වික කමිටුවේද සාමාජිකයෙකු වේ. උක්වත්ත මහතා වෙනත් සමාගම් කිහිපයක අධ්‍යක්ෂ මූලධරණ අතර සී/ස සිලෝන් හොටෙල්ස් සමාගම, සී/ස සෙබ්ලුරි සිස්ටම්ස් (පුද්ගලික) සමාගම, සී/ස බෙන්තොට මැනේජ්මන්ට් (පුද්ගලික) සමාගම, සී/ස ඉන්ටර්නැෂනල් හොටෙල්ස් ක්ලස් ඔෆ් සිලෝන් (පුද්ගලික) සමාගම, සී/ස පැරඩයිස් රෙසෝට් පාසිකුඩා (පුද්ගලික) සමාගම සහ සී/ස ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම ඉන් කිහිපයකි.

## සුසන්ත රත්නායක මහතා

2011 දෙසැම්බර් මාසයේදී අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කරන ලදී. මාණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේ සභාපතිවරයා ද වන රත්නායක මහතා මානව සම්පත් සහ පාර්ශ්වික කමිටුවේ සාමාජිකයෙකුද වේ. ඒ මහතා සී/ස ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගමේදී අධ්‍යක්ෂවරයෙකි. දැනට ජෝන් කීල්ස් හෝල්ඩිංස් සමාගමේ සභාපති හා ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී යන පදවි දරණ ඒ මහතා ජෝන් කීල්ස් හෝල්ඩිංස් ව්‍යාපාර සමූහයේ ලැයිස්තුගත කළ හා නොකළ වෙනත් සමාගම් කිහිපයකද වීම පදවි හොබවයි.

ඔහු ලංකා දුම්රුම සමාගමේ සභාපතිවරයා ද වේ.



# කළමනාකරණයට අයත් ප්‍රධාන සාමාජික සාමාජිකාවන්

## ජී.ටී. ජෙයසිලන් මහතා

1985 දී සමාගමේ සේවයට සම්බන්ධ වූ ජෙයසිලන් මහතා ප්‍රධාන අලෙවි නිලධාරීවරයා ලෙස 2011 දී පත් කෙරිණි. එම තනතුරට පත් කිරීමට පෙර ඒ මහතා සමාගමේ වාණිජ ප්‍රධානී හා සේවා සැපයුම් නිලධාරී ලෙස සේවය කළේය. ජෙයසිලන් මහතා සමාගම තුළ සිය සේවා කාලය අතරතුර කාලරාමු සැලසුම්කරණය, ආයතනික සැලසුම්කරණය, වෙළෙඳපොළ පර්යේෂණ, වෙළෙඳපොළ සැලසුම්කරණය, නිමැවුම් සංවර්ධනය, අලෙවි සේවා සහ සේවා සැපයුම් යනාදී විවිධ අංශවල තනතුරු දැරීය. ඒ මහතා සවුදි අරාබිය, එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යය, බහරේන්, ජර්මනිය, ඕස්ට්‍රේලියාව, ජපානය, කොරියාව, චීනය, ශ්‍රී ලංකාව සහ මාලදිවයින යන රටවල සමාගමේ කළමනාකරු ලෙස සේවය කර ඇත.

ජෙයසිලන් මහතා වරලත් ප්‍රවෘත්ත (ලන්ඩන්) ආයතනයේ සාමාජිකයෙකු වන අතර ඔහු එහි ශ්‍රී ලංකා ශාඛාවේ නිවැසි සභාපතිවරයාද වූයේය. ශ්‍රී ලංකාවේ යාපනය විශ්වවිද්‍යාලයේ ගණිතය හා සංඛ්‍යාලේඛන උපාධිධාරියකු වන ඒ මහතා, කැනඩාවේ මොන්ට්‍රියලයේ කොන්කෝඩියා විශ්වවිද්‍යාලයේ ගුවන් සේවා කළමනාකරණ ක්ෂේත්‍රයේ විශේෂඥතාවක් සහිත ව්‍යාපාර පරිපාලනපති උපාධියද ලබා ඇත.

## කපිතාන් ද්‍රාවිද පෙරේරා මහතා

කපිතාන් ද්‍රාවිද පෙරේරා මහතා 1990 දී සමාගමේ සේවයට බැඳුණු අතර ප්‍රධාන මෙහෙයුම් නිලධාරී ලෙස 2012 දී පත් කෙරිණි. සමාගම තුළ ඒ මහතා කලින් හෙබවූ තනතුරු අතර ගුවන් පියාසර මෙහෙයුම් ප්‍රධානී, A330 ප්‍රධාන ගුවන් නියමු හා සේවක පිරිස් සම්පත් කළමනාකරණ වැඩසටහනේ ප්‍රධාන පහසුකම් සපයන්නා යනාදී පදවි අන්තර්ගත විය.

## මැණික් ගුණසේකර මහත්මිය

1995 දී මැණික් ගුණසේකර මහත්මිය සමාගමේ සේවයට බැඳුණු අතර 2013 දී ප්‍රධාන මූලෝපායික නිලධාරීන් ලෙස පත් කෙරිණි.

ඇය සමාගමෙහි සේවය කළ කාලය තුළ ජාත්‍යන්තර සබඳතා, වාණිජ සැලසුම්කරණය හා රක්ෂණය යන විවිධ කාර්යභාරයන් තුළ තනතුරු දැරුවාය. සමාගමේ සේවයට පැමිණීමට පෙර සහකාර කළමනාකාරණියක ලෙස ඕස්ට්‍රේලියාවේ වෙස්ට්පැක් බැංකු කෝපරේෂන් හිදී, ඩුබායිහි ජේම්ස් බෙර් ඇන්ඩ් ඇසෝසියේට්ස් සමාගමේදී ඇය සේවය කර ඇත. ශ්‍රී ලංකාවේ කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයේ නීති උපාධිධාරිණියක වන ඇය ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ හාවඩ් නීති විද්‍යාලයේ නීතිපති උපාධියද ලබා ඇත.

## යසන්ත දිසානායක මහතා

2004 දී සමාගමේ සේවයට බැඳුණු යසන්ත දිසානායක මහතා, 2009 වර්ෂයේදී මූල්‍ය ප්‍රධානී ලෙස පත් කෙරිණි. ඒ මහතා සමාගමේ සේවය සඳහා පැමිණීමට පෙර ආයෝජන බැංකුකරණය හා විදුලි සංදේශන ක්ෂේත්‍ර තුළ ජ්‍යෙෂ්ඨ තනතුරු දරා ඇත. වෘත්තීයෙන් ගණකාධිකාරීවරයෙකු වන ඒ මහතා [වරලත් කළමනාකරණ ගණකාධිකාරී ආයතනයේ සාමාජික(එක්සත් රාජධානිය)] කාඩ්ල් හී වේල්ස් විශ්වවිද්‍යාලයේ ව්‍යාපාර පරිපාලනපති උපාධියක්ද ලබා ඇත.

## ප්‍රියන්ත රෝස් මහතා

1980 දී සමාගමේ සේවයට එක්වූ ප්‍රියන්ත රෝස් මහතා ඉංජිනේරු කටයුතු ප්‍රධානී ලෙස 2010 දී පත් කෙරිණි. ගුවන් ප්‍රවාහන කර්මාන්තය සම්බන්ධයෙන් වසර 33 කට වැඩි පළපුරුද්දක් ඒ මහතා සතිය.

## මොහොමඩ් ෆසීල් මහතා

1979 වර්ෂයේදී සමාගමේ සේවයට පැමිණි ෆසීල් මහතා සමාගමේ වාණිජ මෙහෙයුම් ප්‍රධානී ලෙස 2011 දී පත් කෙරිණි. කාල රාමු සැලසුම්කරණය, වෙළෙඳපොළ පර්යේෂණ, වෙළෙඳපොළ සැලසුම්කරණය, නිමැවුම් සංවර්ධනය, අලෙවි සේවා, ආදායම් කළමනාකරණය සහ විකුණුම් වැනි සමාගමට අයත් ක්ෂේත්‍ර ගණනාවක් තුළම ඔහු තනතුරු දරා ඇත. ඒ මහතා සමාගම තුළ කලින් දැරූ තනතුරු අතර, ලෝක ව්‍යාප්ත විකුණුම් ප්‍රධානී, මැද පෙරදිග හා අප්‍රිකානු කලාපීය කළමනාකරු, ආසියා ශාන්තිකර කලාපයේ කලාපීය කළමනාකරු සහ යුරෝපා හා ඇමෙරිකානු රටවල කලාපීය කළමනාකරු යන කාර්යභාරද වූයේය.

මොහොමඩ් ෆසීල් මහතා එක්සත් රාජධානියේ වරලත් කළමනාකරණ ගණකාධිකාරීවරයන්ගේ ආයතනයේදී, එක්සත් රාජධානියේ වරලත් අලෙවි ආයතනයේදී සාමාජිකයෙකු වේ. ලන්ඩනයේ වෙස්මින්ස්ටර් විශ්වවිද්‍යාලයේ ව්‍යාපාර කළමනාකරණපති උපාධියද ඒ මහතා ලබා සිටී.

## වානක ඔලගම මහතා

සමාගමේ සේවයට 1984 දී එක්වූ වානක ඔලගම මහතා 2011 වර්ෂයේදී සේවා සැපයීමේ ප්‍රධානී ලෙස පත් කෙරිණි. කටාර්, බහරේන්, කුවේට්, ලෙබනනය, ජෝර්දානය, චීනය, එක්සත් රාජධානිය, අයර්ලන්තය, ස්කැන්ඩිනේවියාව, ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය, කැනඩාව, ශ්‍රී ලංකාව හා මාලදිවයින යන රටවල සමාගමේ කළමනාකරු ලෙස තනතුරු ගණනාවකම ඔලගම මහතා සමාගම වෙනුවෙන් කලින් සේවයෙහි යෙදී සිට ඇත. ඔහුට ගුවන් යානා සහ ගොඩබිම් මෙහෙයුම් පිළිබඳවද අත් දැකීම් ඇත.

### ප්‍රදීප කැකුලාවල මහතා

2011 දී සමාගමේ සේවයට බැඳුණු ප්‍රදීප කැකුලාවල මහතා මානව සම්පත් ප්‍රධානී ලෙස පත් කෙරුණි. ඒ මහතා සමාගමේ සේවයට පැමිණීමට පෙර අධ්‍යාපනය, කාර්යාල ස්වයංක්‍රීයනය, ඉංජිනේරු හා ඇඟවීම් යන අංශවලට අයත් ප්‍රධාන පෙළේ සමාගම් ගණනාවක මානව සම්පත් ප්‍රධානියා ලෙස ක්‍රියාකර ඇත. කැකුලාවල මහතා දශකයකට අධික කාලයක් පුරා සමාගම් අංශයේ උපදේශකවරයෙකු හා නිපුණතා සංවර්ධන පහසුකම් සලසන්නෙකු ලෙසද කටයුතු කර ඇත.

කොමන්වෙල්ත් ඔෆ් ලර්හිං විද්‍යායතනයේ ව්‍යාපාර පරිපාලනපති උපාධිය ලබා ඇති ඒ මහතා ශ්‍රී ලංකා තොරතුරු තාක්ෂණ ආයතනයේ තොරතුරු තාක්ෂණය පිළිබඳ පශ්චාත් උපාධි ඩිප්ලෝමාලාභියෙකු ද වේ. පිහිවැනි පිහිටි ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ (IATA) මානව ප්‍රාග්ධන කවුන්සිලයේ මෙහෙයුම් කමිටුවේ ප්‍රාරම්භක සාමාජිකයෙකු ලෙසද ඔහු සේවය කරයි.

කැකුලාවල මහතා දැනට කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයේ කළමනාකරණය පිළිබඳ දුර්භනශූර් ආචාර්ය උපාධිය හදාරමින් සිටින අතර ඔහුගේ පර්යේෂණ මාතෘකාව සංවිධාන වර්ගවය.

### මේජර් ජෙනරාල් පී. චන්ද්‍රවංශ මහතා

2012 දී සමාගමේ සේවයට එක්ව මේජර් ජෙනරාල් පී. චන්ද්‍රවංශ මහතා සමූහයේ ආරක්ෂක සැපයුම් හා පරිපාලන ප්‍රධානී ලෙස පත්විය. 1976 දී ශ්‍රී ලංකා යුධ හමුදාවට බැඳුණු ඒ මහතා මේජර් ජෙනරාල්වරයෙකු ලෙස 2006 දී හමුදා සේවයෙන් විශ්‍රාම ලැබීය.

ශ්‍රී ලංකා යුධ හමුදාවෙන් විශ්‍රාම ගැනීමෙන් පසුව පාරිභෝගික කටයුතු අධිකාරියේ විධායක අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙසද ඒ මහතා පත්වීම් ලැබීය.

### ලාල් පෙරේරා මහතා

ලාල් පෙරේරා මහතා 1980 දී සමාගමේ සේවයට එක්වූ අතර එතෙර විකුණුම් ප්‍රධානී ලෙස 2012 වර්ෂයේදී පත් කෙරුණි. ගුවන් ප්‍රවාහන කර්මාන්තය තුළ වසර 32 කටත් වඩා වැඩි පළපුරුද්දක් ඒ මහතා සතිය. සමාගම තුළ ඔහු කලින් දැරූ තනතුරු අතරමැද පෙරදිග හා අප්‍රිකානු කලාපීය කළමනාකරු හා ඉන්දියානු උප මහද්වීපයේ කලාපීය කළමනාකරු යන පදවිද වූයේය. ඔහු ඉන්දියාව, ශ්‍රී ලංකාව, එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යය, කුවේට් යන රටවල සමාගමේ කළමනාකරු ලෙසද සේවය කර ඇත.

### වාමර පෙරේරා මහතා

වාමර පෙරේරා මහතා 1999 දී සමාගමේ සේවයට බැඳුණු අතර සමාගමේ තොරතුරු තාක්ෂණ ප්‍රධානී ලෙස 2013 දී පත් කෙරුණි. සමාගමෙහි ඔහු සේවය කළ කාලය තුළ තොරතුරු තාක්ෂණය ආශ්‍රිත විවිධ තනතුරුවල කටයුතු කළේය. ශ්‍රී ලංකාවේ මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයේ විද්‍යුත් හා විදුලි සංදේශනය පිළිබඳ විද්‍යා උපාධියක් හිමි පෙරේරා මහතා එක්සත් රාජධානියේ ලෙයිසෙස්ටර් විශ්වවිද්‍යාලයේ ව්‍යාපාර පරිපාලනපති උපාධියද ලබා ඇත.

### වාමර රණසිංහ මහතා

සමාගමේ ගුවන් බඩු ප්‍රධානියා වශයෙන් වාමර රණසිංහ මහතා 2013 දී සේවයට බැඳුණු අතර ගනුදෙනුකාර සේවා, ගුවන් භාණ්ඩ වෙන්කරවාගැනීම්, ගුවන් භාණ්ඩ විකුණුම් හා අලෙවිය සහ ගුවන්තොටුපළ ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් යනාදී ක්ෂේත්‍ර ආශ්‍රිතව ගුවන් සමාගමිහි ගුවන් බඩු හා ගුවන්සේවා කර්මාන්තය පිළිබඳව වසර 14 කට වැඩි පළපුරුද්දක් ලබා තිබේ. සමාගමේ සේවයට පැමිණීමට පෙර වාමර රණසිංහ මහතා ශ්‍රී ලංකාව තුළ මෙහෙයුම් කටයුතු කරන කීර්තිමත් ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගම්වල ජ්‍යෙෂ්ඨ තනතුරු දරා ඇත.

# මෙහෙයුම් පරිසරය

## ගුවන් ප්‍රවාහන සේවා සඳහා පවතින අති විශාල ඉල්ලුම සහ ගනුදෙනුකරුවන් හට ලබා දෙන පැහැදිලි නිර්මාණිත වටිනාකම ගුවන් සේවා සමාගම් සඳහා ප්‍රමාණවත් ලාභ උත්පාදනය කිරීමට උපාකාරී වී නොමැත.

### ගෝලීය

ගෝලීය ගුවන් සේවා කර්මාන්තය ලෝකයේ සිදුවෙමින් පවතින පරිවර්තනයට ඉවහල් වන ඉතාම බලගතු සාධකයකි. එමගින් ලබාදෙන්නා වූ සිලිකන් වැනි ආර්ථිකයන්, පුද්ගල අත්දැකීම් සහ නූතන ව්‍යාපාර කටයුතු හැඩගන්වන්නා වූ ගෝලීයකරණයට දායක වී ඇත.

ගුවන් තරණයන් හා අදාළ ගෝලීය මෙහෙයවුම් පරිසරය පිළිබඳ අපගේ විශ්ලේෂණය සඳහා පාදක වන්නාවූ වාර්තාව වන, ලාභ උපදවා ගැනීම සහ ගුවන් ප්‍රවාහන වටිනාකම් දාමය මත, IATA ආයතනය විසින් පවත්වන ලද උත්පාදක අධ්‍යයනයට ඉදිරිපත් කරනු ලැබූ පූර්විකාවෙහි, මෙම මතයන් අන්තර්ගත කරනු ලැබ ඇත.

ගුවන් සමාගම් සහ වඩාත් පුළුල්වූ ගුවන් ප්‍රවාහන සැපයුම් දාමය විසින් පාරිභෝගිකයින් සඳහා සහ වඩාත් පුළුල් වූ ආර්ථිකයට සැලකිය යුතු දායකත්වයක් නිර්මාණය කර තිබේ. ගතවූ වසර 40 ක කාල පරිච්ඡේදය තුළ, ගුවන් ගමන් දස ගුණයකින් ද, ගුවන් තාණ්ඩ ප්‍රවාහනය දහ හතර ගුණයකින් ද වර්ධනය වූ අතර, ලෝකයේ දළ දේශීය නිෂ්පාදනය වර්ධනය වූයේ තුන්ගුණයකින් හෝ හතරගුණයකින් පමණක් වීම මෙම අගය නිර්මාණය කරනු ලැබීම මැනවින් විදහා දක්වයි.

ගුවන් ප්‍රවාහන සේවා සඳහා පවත්නා ඉල්ලුම අති විශාල මට්ටමින් පවත්වා ගනිමින්, නිර්මාණිත පැහැදිලි අගය ගනුදෙනුකරුවන් වෙත පිරිනමා තිබුණද, අද දක්නට ලැබෙන යථාර්ථය නම්, ලොව පුරා පැතිර තිබෙන සියලුම ගුවන් සමාගම්, ප්‍රමාණවත් ලාභ උත්පාදනයක් සඳහා සටනක නිරතව සිටින බවයි.

ලොව පුරා ව්‍යාප්ත ගුවන් සමාගම්වල මූල්‍ය මට්ටම සම්බන්ධයෙන්, නිකම යන මගින් හා අදාළව මෂකඳු සිදුකරන ලද අධ්‍යයනයක දී, එක් මගියෙකුගෙන් ආදායම වශයෙන් ගුවන් සමාගම් උත්පාදනය කර ගනුයේ ඩොලර් 228 කට ස්වල්පයක් අධික මුදලක් බවත්, අනුයාත ආදායම වශයෙන් එක් මගියෙකුගෙන් ලබා ගන්නා ඩොලර් 12 ට ස්වල්පයක් වැඩි මුදලද ඊට ඇතුළත් වන බවත් අනාවරණය විය. කෙසේ වුවද, බදු හා ණය පොලිය ගෙවීමෙන් පසු, මගියෙකුගෙන් ලැබෙන ශුද්ධ ලාභය ඩොලර් 2.56 ක් තරම් සුළු අගයකි. මෙම අන්තරය ඉතා අල්පවීම නිසා, පිරිවැයේ සහ බදු වැඩිවීමක් හෝ ඉල්ලුමේ කම්පනයක් ඇතිවුවහොත් මෙම සුළු ලාභය වුවද මුළුමණින්ම අහිමිවනු ඇත.

තවද, 1970 සිට 2010 දක්වා වූ 40 වසරක කාල පරිච්ඡේදය තුළ, මූල්‍ය ඒකක පිරිවැය සාර්ථක ලෙස 50% කින් පමණ අඩුකර ගැනීමට කර්මාන්තයට හැකිවිය. කෙසේ වුව ද, මෙම කාර්යක්ෂමතාවයේ සියලු ප්‍රතිලාභයන්, සහනදායී මිල ගණන් නියම කිරීම් ඔස්සේ ගුවන් මගීන් හට

හිමිකර දී තිබේ. මේ මගින් ගනුදෙනුකරුවන් හට ප්‍රමාණවත් අගයක් නිර්මාණය කර දීමට හැකිවීම යහපත් කාර්යයකි. එහෙත් ගැටලුව වනුයේ, ගුවන් සමාගම්වලට පැවැත්මට ප්‍රමාණවත් නොවන අන්දමේ අතිශයින්ම සුළු ලාභ ආන්තිකයන් හිමිවීමත්, ගුවන් සමාගම්වල කොටස් හිමියන්ට සිය ප්‍රාග්ධන ආයෝජනයන්ට හිසි ප්‍රතිලාභ නොලැබී යාමත්ය.

නිරන්තරයෙන්ම ප්‍රාග්ධනයේ පිරිවැයට අඩු මට්ටමේ ප්‍රතිලාභයන් ප්‍රාග්ධනය වෙනුවෙන් උත්පාදනය කිරීම හේතුකොටගෙන ගුවන් සමාගම් කර්මාන්තය අසාමාන්‍ය තත්ත්වයකට පත්ව තිබේ. සාධාරණ ලාභ ආන්තිකයන් උත්පාදනය කරමින්, ස්වකීය ප්‍රාග්ධන හිමියන්ට අගයන් ලබාදෙන ඇතැම් ගුවන් සමාගම් තිබුණද, ඒ ඉතා අල්ප වශයෙනි. සියලු භූගෝලීය දේශයන් හා වෙළඳපොළ සිසාරා ගමනෙහි යෙදෙන, අඩු වියදම් ගුවන් සේවා ඇතුළු පරිණත හෝ වර්ධනය වෙමින් පවත්නා හෝ, බොහෝ ගුවන් සමාගම් ආකෘතින්හි ප්‍රවණතාව වියයි. ඒ අනුව, අඩු ආදායම් උත්පාදනය වනාහී භූගෝලීය හෝ ව්‍යාපාරික ආකෘතීන් හේතුවෙන් අත් දකින ප්‍රතිඵලයක් නොවන බව කිව හැකිය.

මෙම උණ කාර්යසාධන සර්වත්‍රතාවය සැපයුම් දූමයේ හෝ කර්මාන්ත ව්‍යුහයේ ගැටළුවක් වැනි සියළුම ගුවන් සේවා කෙරෙහිම බලපාන්නාවූ පද්ධති පාදක පුළුල් ගැටළු පවත්නා බවට ඉතිරියක් ලබාදෙයි.





ගෝලීය ගුවන් ගමන් කර්මාන්තය හා අදාළ සැපයුම් දාමය හා බෙදා හැරීමට අදාළ ප්‍රාග්ධන පිරිවැයට සාපේක්ෂව ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණය කිරීමේදී, 7% සිට 10% පමණ වූ ප්‍රාග්ධන පිරිවැයට සාපේක්ෂව ගුවන් සමාගම් වාර්තා කරනුයේ 4% ක් පමණ වූ අඩු මට්ටමේ ප්‍රතිලාභයකි. දාමයෙහි අන් සෑම ක්‍රියාකාරකයෙක්ම පාහේ වඩාත් සාර්ථක ප්‍රතිලාභ ලබන්නෝ වෙති. විසඳා ගතයුතු ගැටළු කිහිපයක්ම ඇගයුම් දාමයෙහි පවතී. ඇතැම් අංශයන්හි අඩු තරගකාරීත්වය පැවතීම හේතුකොටගෙන තරගකාරී වෙළඳපොළක් පැවතියේ නම් ලැබිය හැකිව තිබූ ප්‍රතිලාභ වලට වඩා අතිශයින් වැඩි ආයෝජන සහ ක්‍රියාවලි ප්‍රතිලාභ ලැබීමට හේතු වී ඇත. එමගින් පෙනී යන කරුණ නම්, සැපයුම් දාමය පුරාම ප්‍රතිලාභයන් අසමානව හා අකාර්යක්ෂම ව බෙදී ගොස් ඇති බවයි.

ඉන්ධන වහාහී ගුවන් සමාගම් කර්මාන්තයේ ප්‍රධාන පිරිවැය සංඝටකයකි. මෙහෙයුම් පිරිවැයෙන් 17% සිට 30% දක්වා සමන්විත වන පරිදි, 2004 හා 2011 අතර කාලයේදී ඉන්ධන පිරිවැය අධික ලෙස ඉහළ ගොස් තිබේ. කෙසේ වුවද, දුර්වල තාක්ෂණය හෝ අකාර්යක්ෂම මෙහෙයුම් ඉන්ධන පිරිවැය ඉහළ යෑමට හේතු වී නැත. වැඩිදියුණු කරන ලද යන්ත්‍රෝපකරණ හා ගුවන් රාමු තාක්ෂණ ශිල්පීය ක්‍රමවේදයන් නිසා ටොන් කිලෝමීටරයක් පියාසර කිරීමට අවශ්‍ය ඉන්ධන

ප්‍රමාණය 50% කටත් වඩා අඩුවී තිබේ. ගුවන් සමාගම් විසින්ද ස්වකීය ගුවන් යානා උපයෝජනය ප්‍රමාණවත් තරම් වැඩි දියුණු කර ඇත.

වර්තමාන මිල මට්ටම් අනුව, ඇමරිකානු ඩොලර් බිලියන 16 සිට 48 අතර තක්සේරුගත අතිශය ප්‍රමාණවත් ලාභයක් ගුවන් ප්‍රවාහනය විසින් ඉන්ධන කර්මාන්තයට උප්පාදනය කර දෙනු ලැබේ.

කර්මාන්තයෙහි පිරිවැය ඉහළ නංවන අනෙකුත් සාධක නම්, ශ්‍රමය, සැපයුම් දාමය පුරා තරගකාරී පීඩනය අඩුවීම නිසා උද්ගතවන අකාර්යක්ෂමතාවය සහ අවදානමයි. (මේවා ගුවන් ප්‍රවාහන සැපයුම් දාමය පුරා ඉතා අසමානුපාතිව බෙදී ගොස් ඇත - ප්‍රාග්ධනය මත අඩුම ප්‍රතිලාභයන් ගුවන් සමාගම් අංශය ලබාගන්නා නමුත්, ප්‍රතිලාභයන් හෝ අවදානම පිළිබඳ ඉහළම අන්තරායකර තත්ත්වයන්ට මුහුණ පාන්නේද එම අංශය මය.)

එසේනම්, ඇගයුම් දාමය විසින් නිර්මාණය කරනු ලබන අගය වර්ධනය කිරීම හා එහි මූල්‍ය ස්ථාවරත්වය තහවුරු කිරීම සඳහා එහි ආර්ථික කාර්යක්ෂමතාව නංවාලීම පිණිස, ගුවන් සමාගම් හා ඔවුන්ගේ ව්‍යාපාරික හවුල්කරුවන් විසින් ගනු ලැබීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ගය කුමක් ද?

අගය නිර්මාණය වර්ධනය කිරීමට උපයෝගී කොට ගත හැකි ක්‍රියාදාමයන් අතර,

අකාර්යක්ෂමතාව අඩු කිරීම, 'අතිරික්ත' ලාභයන් (එනම්, සැපයුම් දාමයෙහි ඇතැම් අංශයන්හි සැබෑ තරගකාරීත්වයක් නොතිබීම හේතුකොට ගෙන ඒවායේ ආයෝජකයින් හට ලැබෙන ඉහළ මට්ටමේ ප්‍රතිලාභයන්) සාධාරණව බෙදීයෑමට කටයුතු කිරීම, අවදානම අඩු කිරීම සහ ගුවන් මගීන්ගේ අත්දැකීම් වැඩිදියුණු කිරීමද වෙයි.

සැපයුම් දාමයෙන් පරිබාහිරව, කර්මාන්ත ව්‍යුහය සහ තරගකාරීත්වයේ ස්වභාවය වැනි සාධක සම්බන්ධවද කටයුතු කිරීමට අවශ්‍යය.

ඉදිරි පියවර සඳහා සෑම අතින්ම වඩාත්ම ඵලදායක ගමන් මග විය හැක්කේ, හවුල්කාරීත්වයයි, එනම්, ගුවන් ප්‍රවාහන සැපයුම් දාමයෙහි ගුවන් සමාගම් හා ඔවුන්ගේ සියලුම ව්‍යාපාරික හවුල්කරුවන් අතර හවුල්කාරීත්වය ඔස්සේ, විවිධත්වයෙන් යුතුව ව්‍යාපාරයන්හි නිරතවීමෙන් දෙපාර්ශ්වයටම ප්‍රතිලාභ හිමි විය හැකිය.

අනුබද්ධිත සේවාවන් සමග ඒකාබද්ධ වීම, සැපයුම් වෙළඳපොළවලට වඩාත් හොඳින් ක්‍රියාත්මකවීම පහසු කරනු පිණිස වඩාත් ප්‍රයෝජනවත් හා වඩාත් පාරදෘශ්‍ය තොරතුරු සංසරණය කිරීම සහ වඩාත් කාර්යක්ෂම වාණිජ කතිකාවන්ට ආධාරක වශයෙන් පිරිවැය අනෙකුත් කාර්යක්ෂම ගුවන් සේවා සමග සංසන්දනය කිරීම වැනි වෙනත් පියවර කිහිපයක්ද අදාළ වනු ඇත.

# ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන් සේවය සහ ශ්‍රී ලංකාවේ ක්‍රියාත්මක විශිෂ්ට ගුවන් සේවාව වන ශ්‍රී ලංකන් විද්‍යාර්ථයින්ස් ජාතික සංවර්ධනයේ අත්‍යාවශ්‍යම හවුල් කරුවෙකි.

ආසියානු ශාන්තිකර කලාපයේ මධ්‍යම ආදායම් පාන්තික ව්‍යාප්තිය හා ලතින් ඇමරිකානු, මැද පෙරදිග හා උතුරු අප්‍රිකානු සහ උප සහරා අප්‍රිකානු ආර්ථිකයන්හි වර්ධනය විසින් උත්පාදනය කෙරෙන, ගුවන් ගමන් හා ගුවන් භාණ්ඩ සඳහා පවත්නා ඉල්ලුම සපුරාලීම උදෙසා, ඉදිරි වසර 20 දී හා ඉන් ඔබ්බටද ගුවන් සමාගම් කර්මාන්තය විසින් සිය සේවාවන් තෙගුණයක් හෝ සිව් ගුණයක් බවට පත්කරනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරේ.

ආසියානු ශාන්තිකර සහ සෙසු වර්ධනය වන කලාපයන්හි ඉහල යන ඉල්ලුම සපුරාලීම සඳහා, ඉදිරි දශක දෙක තුළ ගුවන්යානා මිලදී ගැනීම පිණිස ඩොලර් ට්‍රිලියන 4 සිට 5 දක්වා ප්‍රමාණයක නව ප්‍රාග්ධනයක් ලොව පුරා අවශ්‍යවනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරේ.

## දේශීය

ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථිකයේ මූර්ත දළ දේශීය නිෂ්පාදනය, 2012 වසරේ වාර්තා කළ 6.4%, 2013 වන විට වර්ධනය වෙමින් 7.3% ක් පිළිබිඹු කළේය. මෙම ප්‍රතිඵලය උදාකරගත හැකි වූයේ ආර්ථිකයට දායකත්වය සැපයූ සෑම අංශයකම ධනාත්මක කාර්ය සාධනය තුළිනි. තවද, හිතකර කාලගුණ තත්ත්වයන් සහ බාහිර ඉල්ලුම ක්‍රමානුකූලව යථා තත්ත්වයට පත්වීමද මෙයට දායකවූ කරුණු අතර විය.

ජාතික සංවර්ධනය සඳහා රජය සකස් කළ නිශ්චිත සැලැස්මෙහි වෙනත් ප්‍රධාන සංවර්ධන උපාය මාර්ග ක්ෂේත්‍රයන් අතර, ශ්‍රී ලංකාව කලාපීය ගුවන් ගමන් මධ්‍යස්ථානයක් බවට ස්ථාපනය කිරීමද අන්තර්ගත විය. මේ අනුව, 2013දී දකුණු පළාතේ මත්තල, ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවැනි ජාත්‍යන්තර ගුවන් කොටුපළ පිහිටුවීම මෙන්ම, සංචාරක හා විවේක කටයුතු අංශය සංවර්ධනය කිරීමට දරන දැඩි උත්සාහයද ජාතික සංවර්ධන සැලැස්ම තුළ මුල් පෙළේ ප්‍රයත්නයන් වෙයි.

ජාතික ගුවන් සමාගම මෙන්ම ශ්‍රී ලංකාවේ ක්‍රියාත්මක වන විශිෂ්ටතම ගුවන් සමාගමද වන ශ්‍රී ලංකන් විද්‍යාර්ථයින්ස්, එම ක්‍රියාමාර්ගයන්හි අතභවශම හවුල්කරුවකු ලෙස සැලකේ.

ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථිකයට අමතරව, රටේ සංචාරක කර්මාන්තයද සැලකිය යුතු වර්ධනීය කාලපරිච්ඡේදයක් පසුකරමින් සිටී. වෙනත් අංශයන් සමගම සංචාරකයින්ගේ පැමිණීම ඔස්සේ, වැදගත් උපාය මාර්ගික ආර්ථික මධ්‍යස්ථානයක් බවට ශ්‍රී ලංකාව පරිවර්තනය කිරීමද රජයේ ප්‍රතිපත්තිය වෙයි. ශ්‍රී ලංකා සංචාරක සංවර්ධන අධිකාරියේ වාර්තා අනුව, 2009 දී පැමිණි 448,000 ක පමණ සංචාරකයින්ගේ සංඛ්‍යාව සීග්‍රයෙන් වර්ධනය වෙමින් 2009 වනවිට මිලියන 1.2 ක් දක්වා ඉහළයොස් ඇත.

වර්ධනය වන්නා වූ ගෝලීය ගුවන් ප්‍රවාහනය සඳහා වූ ඉල්ලුම බොහෝ දුරට පවතිනුයේ ආසියානු ශාන්තිකර කලාපයේ බැව් සලකා බලන කල්හි, ලෝකයේ අතිශය ප්‍රබල හා සීග්‍ර ලෙස වර්ධනය වෙමින් පවත්නා කලාපීය සංචාරක ප්‍රවාහය ග්‍රහණය කළ හැකි ආකර්ෂණීය කේන්ද්‍රස්ථානයක කොළඹ පිහිටා තිබේ.

ශ්‍රී ලංකන් විද්‍යාර්ථයින්ස් හා සම්බන්ධව සළකා බලන කළ, 2010 දී එමරේට්ස් ගුවන් සමාගමට පැවැරී තිබූ 43.63% ක හිමිකම ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් මිලදී ගැනීමෙන් පසු, ගුවන් සමාගමෙහි ප්‍රධාන කොටස්කරු බවට රජය නැවතත් පත්වූ අතර, එයින් ශ්‍රී ලංකන් හා ඩුබායි පාදක ගුවන් සමාගම අතර පැවැති අර්ධ පෞද්ගලිකරණ ගිවිසුම සහ 10 අවුරුදු හවුල්කරය සමාප්ත විය.

එතැන් සිට ගුවන් සමාගමෙහි වර්ධනයට සහාය වෙමින්, එහි සංවර්ධනය සඳහා රජය පූර්ණ තැපවීමකින් යුක්තව කටයුතු කළේය. දේශීය වෙළඳපොළෙහි මෙහෙයවුම් ක්‍රියාවලියේදී මුහුණ දෙන සෙසු බාධාවන් අතර, ගුවන් සමාගමේ ලාභදායීත්වයට බලපාන සැලකිය යුතු සාධකයක් වශයෙන් ගුවන් ඉන්ධන පිරිවැය දිගින් දිගටම පවතී. එහි බලපෑම මෙම වාර්තාවේ පණිවුඩ කොටසෙහි සාකච්ඡා කෙරේ.

# අභිමතාර්ථ හා උපාය මාර්ග

2014 සිට ක්‍රියාත්මක වන උපාය මාර්ගික ව්‍යාපාර සැලැස්මක් ගුවන් සමාගම විසින් සකස් කර තිබේ. එහි ප්‍රාථමික අපේක්ෂාව වනුයේ ශ්‍රී ලංකන්හි අලාභදායී ප්‍රවණතාව ආපසු හැරවීම සහ ගුවන් සමාගමේ ලාභදායීත්වය සැලකිය යුතු වැඩිදියුණුවක් සාක්ෂාත් කර ගැනීමයි. ගෝලීය හා දේශීය යන දෙඅංශයන් ගෙන්ම කර්මාන්තයේ 'වර්තමානයේ පවත්නා තත්ත්වය' කෙරෙහි සැලසුම මගින් අවධානය යොමු කෙරෙන අතර, ගුවන් සමාගමේ කාර්ය සාධනය සහ ප්‍රවර්තන මෙන්ම අනාගත අභියෝග දැඩිසේ පිරික්සුම ද ඉන් සිදු කෙරේ.

ධාරිතා වර්ධනය ගුවන්ගමන් සඳහා වූ ඉල්ලුම අභිබවා ඇති තත්ත්වයක වීම පරතරය පටු කර ගැනීමට ගුවන් සමාගම උත්සාහ කරයි. ඒ අනුව, සැලකිය යුතු මට්ටමින් වැඩි මගී සංඛ්‍යාවක් සහ වඩා යථාර්ථවාදී ගාස්තු ව්‍යුහයක් ඉලක්ක කරගෙන ධාරිතා වර්ධන ගැලපුමක් මගින් වීම දැඩි ඉල්ලුම ඉටුකිරීමට අපේක්ෂා කෙරේ.

ඊට අමතරව, අපේක්ෂිත අභිමතාර්ථයන් සපුරා ගැනීමට සහාය වන කටයුතු රැසක්ම ගුවන් සමාගම විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි.

සමාලෝචනයට භාජනය කෙරෙන වසර තුළ, දැනට ලෝකයේ අතිශය සම්භාවිතිය ගුවන් සමාගම් සන්ධාන ජාලයක් වන වන්වර්ල්ඩ් සමග එක්වීම සඳහා ශ්‍රී ලංකන් විසින් පසුබිම සකස් කරන ලදී. ශේෂ පත්‍ර දිනට පසු එනම් 2014 මැයි 01 දින ශ්‍රී ලංකන් එහි සාමාජිකත්වය ලබා ගත්තේය.

ශ්‍රී ලංකන්හි පැරණි ගුවන්යානා වෙනුවට, වඩාත් ඉන්ධන කාර්යක්ෂම සහ නඩත්තු පිරිවැය අඩු A330 සහ A350 වර්ගවල විශාර්ඛස් ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම පිණිස වැඩ සටහනක්ද ගුවන් සමාගම විසින් ආරම්භ කරන ලදී. නව ගුවන් යානා 2014 සිට 2020 දක්වා කාලය තුළ සේවාවෙහි නිරත කෙරේ.

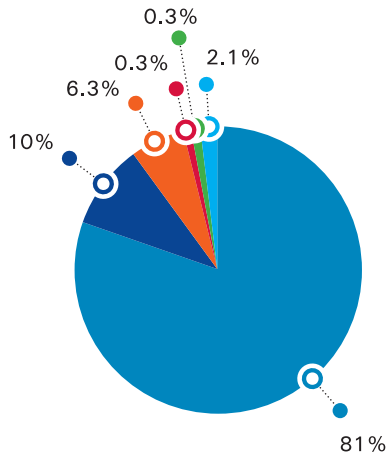
ගුවන් මගීන් හට දිගින් දිගටම අගය එකතු කිරීමේ කාර්යයෙහි ගුවන් සමාගම නිරන්තරයෙන්ම නිරත වනු ඇත. එහිදී, ගමනාන්තයක ආරම්භයේ සිට අවසානය තෙක් බාධාවකින් තොරව ගුවන් ගමන් වල යෙදීම සඳහා, අතිශය නවීන හිපැයුම් ඇතුළු උසස්ම තාක්ෂණ ශිල්පීය හිපුනතාවලින් සංයුක්ත යානා යොදා ගැනේ.

තවද, වඩාත් ශක්තිමත් ආදායම් කළමනාකරණ පරිචයන්ද, ආදායම් හා පිරිවැය වැඩි දියුණු කරගන්නා උපායමාර්ග, ගුවන් සමාගම විසින් යොදා ගනු ලබන අතර, ගුවන්ගමන් ජාලය ප්‍රශස්ථකරණය සඳහාද සමාගම කාර්යශීලීව කටයුතු කරයි.

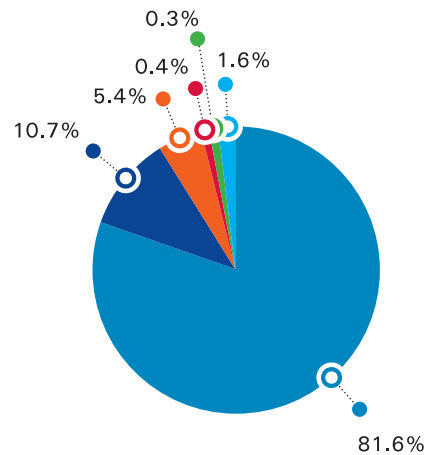
# මූල්‍ය කාර්යසාධනය

2013 හා 2014 න් අවසාන වූ මූල්‍ය වර්ෂ සඳහා සමූහයේ ආදායම් සංයුතිය පහත දැක්වා ඇත:

## සමූහයේ ආදායම් සංයුතිය



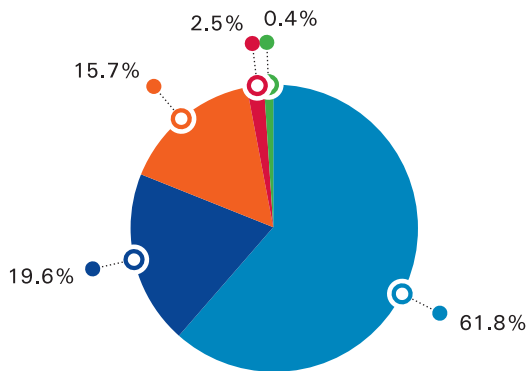
2014



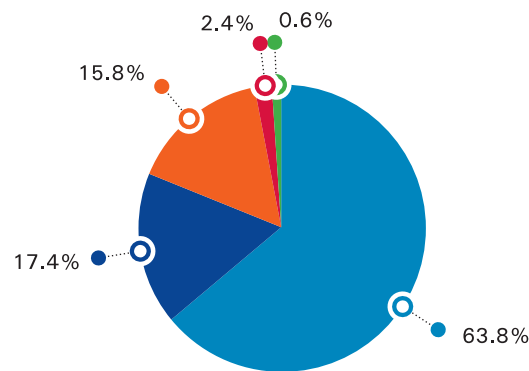
2013

- මගී සහ අතිරික්ත ගමන් බඩු
- ගුවන් නැව් බඩු සහ තැපැල්
- ගුවන් පර්යන්ත හා වෙනත් සේවා
- බඳු රහිත ඒකාණුක
- උප ලේඛන ගත නොවූ සේවාවන්
- ගුවන් ගමන් සඳහා ආහාර පාන

## භූගෝලීය බණ්ඩරයන් අනුව ආදායම - (අලෙවි ප්‍රභව ආදායම)



2014



2013

- ආසියාව
- යුරෝපය සහ අප්‍රිකාව
- මැද පෙරදිග
- උතුරු සහ දකුණු ඇමරිකාව
- නිරිත දිග ශාන්තිකර



ආදායම් අංශයෙන් සලකා බලන කළ මගී සහ ගුවන් නැව් බඩු ප්‍රවාහනයෙන් සමූහයේ ආදායමට ඉහළම දායකත්වය ලැබුණු අතර, රුපියල් මිලියන 124,154.62 ක් වූ එම ආදායම, පෙර වසරේ ආදායමට වඩා 2.26% ක වැඩිවීමකි.

බොහෝ දුරට, වසර තුළ ධාරිතාව, ප්‍රවාහනය කළ මගීන් සංඛ්‍යාව සහ ධාරිතා සාධක පෙර වසරේ මට්ටමටම පැවැති. ගුවන් පර්යන්ත සේවාවන් මෙන්ම 2013 දී 10,560 ක් වූ වෙනත් ගුවන් සමාගම්වල පියසැරි වාර ගණන 2014 වසරේදී 12,046 ක් දක්වා ඉහළ යාම හේතුවෙන් පිරිනමන ලද සේවාවන් හා ආහාර පාන සම්පාදනයද හේතුකොටගෙන වසරේ ආදායම 2.26% කින්, නැතහොත් රුපියල් බිලියන 2.75 කින් වර්ධනය විය.

භූගෝලීය ඛණ්ඩයන් හා අදාළව, ඉහළම ආදායම් දායකත්වය ආසියාවෙන් ලැබුණු අතර, එය පෙර වසරේ මට්ටමට පවත්වා ගනිමින්, සම්පූර්ණ සමූහයේ ආදායමෙන් 62% ක් ආවරණය කළේය. යුරෝපයේ හා අප්‍රිකාවේ දායකත්වය සමූහයේ ආදායමෙන් 20% ක් වෙමින්, 2013 වසර සමග සසඳන කල්හි 15% ක වර්ධනයක් වාර්තා කර තිබේ.

### ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තියේ වෙනස්කිරීම්

ප්‍රධාන පිරිවැඩියාවන්ද, මෙහෙයවුම් කල්බදු ක්‍රමය අනුව ගුවන්යානා එන්ජින් සහ යානා ගොඩබිම් උපකරණ උත්ශ්‍රේණිගත කිරීමටද අදාළ ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිය, සමාගම විසින් ස්වේච්ඡාවෙන්ම වෙනස් කරනු ලැබ ඇත. මෙය අවශ්‍ය වූයේ, මෙවන් ගනුදෙනු පිළිබඳ වඩාත් අදාළ වන්නාවූ තොරතුරු නව ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිය ඔස්සේ සපයාගත හැකිවන හෙයිනි.

පෙර පැවැති ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිය යටතේ, විශාල නඩත්තු කටයුතු සිදු කිරීම සහ එක් කාල පරාසයක් ඉක්මවා යන කාලවිච්ඡේදයක් පුරා ආර්ථික ප්‍රතිලාභ උපයාගත හැකිවන්නාවූ යානා එන්ජින් සහ ගොඩබිම් උපකරණ සඳහා සිදු කෙරෙන ප්‍රධාන පිරිවැඩියාවන් ආදියෙහි පිරිවැය 'ගුවන්යානා එන්ජින් ප්‍රධාන පිරිවැඩියාවන් හා උත්ශ්‍රේණිගත කිරීම්' යනුවෙන් ප්‍රාග්ධනීකරණය කරන ලද අතර,

ඊළඟ ප්‍රධාන පිරිවැඩියාව දක්වා ඇස්තමේන්තු ගත කරන ලද පියසර පැය ගණන හෝ ඉතිරිව ඇති කල්බදු කාලපරිච්ඡේදය යන දෙකෙන් වඩා කෙටි කාලීන පරාසය අනුව ක්‍රමක්ෂය කෙරිණි.

නව ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිය ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබීමත් සමගම, විශාල නඩත්තු කටයුතු සිදු කිරීම, එන්ජින් සහ ගොඩබිම් උපකරණ පිරිවැඩියා ආදී විශදම් ගිණුම්ගත කෙරෙනුයේ, උපචිත පදනම අනුවය. මේ සඳහා ක්‍රමානුකූලව වෙන්කිරීම් කෙරෙනුයේ අලුත්වැඩියාවේ ස්වභාවය අනුව ගතවන කාලයට හෝ භාවිතයට සාපේක්ෂව ය. ඒ අනුව, එන්ජින්වල සහ ගොඩබිම් උපකරණවල ප්‍රධාන පිරිවැඩියාවන් සිදු කෙරෙන අවස්ථාවන්හි දී ඒවා වත්කම් ලෙස වාර්තාකිරීමක් සිදු නොවන අතර, එයින් උද්ගතවන පිරිවැය, අදාළ ප්‍රතිපාදනයන්ට එදිරිව හිලවී කරනු ලැබේ. සැබෑ අලුත්වැඩියා පිරිවැය සහ ප්‍රතිපාදනය අතර වෙනස විශදම් සිදු කෙරෙන කාල පරිච්ඡේදය හා අදාළ ආදායම් ප්‍රකාශයෙහි සටහන් කරනු ලැබේ.

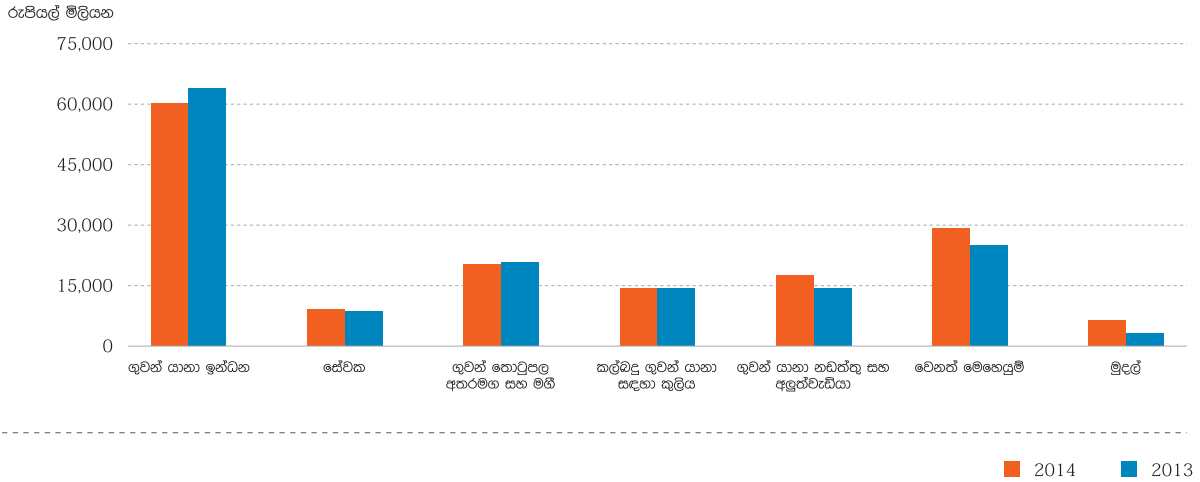
ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිය වෙනස් කිරීම හේතුකොටගෙන ඇති වූ බලපෑම, මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන්හි සටහන් අංක 2.5 යටතේ වඩාත් විස්තරාත්මකව අනාවරණය කර ඇත.

### වියදම්

2014 න් සහ 2013 න් අවසානවූ වසරවල් සඳහා සමූහයේ විශදම්වල සංයුතිය පහත දැක්වේ.

වියදම්	2014	2013
	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
ගුවන්යානා ඉන්ධන පිරිවැය	59,947	63,865
සේවක පිරිවැය	9,102	8,675
ගුවන් තොටුපල අතරමග සහ මගී විශදම්	20,296	20,646
කල්බදු ක්‍රමයට ලබාගත් ගුවන්යානා සඳහා කුලිය	14,555	14,514
ගුවන්යානා නඩත්තු සහ පිරිවැඩියා පිරිවැය	17,356	14,330
වෙනත් විශදම්	29,137	24,804
<b>මූල්‍ය විශදම්</b>	<b>6,294</b>	<b>3,222</b>

**සමූහ වියදම්වල සංයුතිය**



අවන් යානා ඉන්ධන පිරිවැය සහ අවන් තොටුපල අතරමග සහ මගී වියදම් හැර සියලුම මුල් පෙළේ මෙහෙයවුම් වියදම් වර්ගයන්හි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන්, මූල්‍ය වියදම් බැහැර කළ විට, සියලුම වියදම් රුපියල් මිලියන 3,559 කින් හෙවත් 2.42% කින් වර්ධනය විය. සැලකිය යුතු කරුණක් නම්, ප්‍රධාන වශයෙන්ම, දැනට පවත්නා අවන් යානා සංවිනය කාර්යක්ෂම උපයෝගී කරගනු ලැබූ නිසාත්, (USC/AG) අනුව, ලෝක ඉන්ධන මිල 2013 වර්ෂයේ පැවැති 333.25 සිට 2014 වන විට 315.57 දක්වා අඩුවීම නිසාත්, සමාලෝචනයට භාජනය වන වසර සඳහා අවන්යානා ඉන්ධන පිරිවැය, රුපියල් මිලියන 3,918 කින් හෙවත් 6.13% කින් පහළ වැටිණි. මේ හේතුවෙන්, අවන් යානා ඉන්ධන පිරිවැය හා උපලේඛනගත සේවාවන්ගෙන් ලත් ආදායම අතර අනුපාතය 2013 පැවැති 56.96% සිට 53.06% දක්වා පහත වැටුණි.

ප්‍රධාන වශයෙන්ම, අවන්යානා අනිවාර්ය නවීකරණය මෙන්ම, රුපියල් බිලියන 2 කට ආසන්න අවන්යානා ආපසු යැවීම හා අදාළ වූ වියදම් නිසා, නඩත්තු හා අලුත්වැඩියා පිරිවැය ඉහළ ගියේය.

සෛස්‍ර මෙහෙයවුම් වියදම් යටතේ වර්ධනයක් වාර්තා වූයේ, ප්‍රධාන වශයෙන්ම, 2014 පැවැති අභිතකර විනිමය අනුපාතික වලනයන් නිසා දැරීමට සිදු වූ රුපියල් මිලියන 380 ක විනිමය පාඩුවත්, හිතකර විනිමය අනුපාතික වලනයන් නිසා 2013 දී වාර්තා වූ රුපියල් මිලියන 1,466 ක විනිමය වාසියත් හේතුකොට ගෙනය.

මෙම ප්‍රවණතාව යටතේ, මෙහෙයවුම් පාඩුව රුපියල් මිලියන 812 කින් හෙවත් 3.19% කින් වැඩි විය.

මූල්‍ය වියදම් වැඩිවීමට මූලිකම හේතුව වූයේ, සමාගමට ප්‍රාග්ධන හික්ෂේපණයක් වශයෙන් ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් නිකුත් කරන ලද කාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර බැහැරලීම නිසා රුපියල් බිලියන 2ක පාඩුවක් සිදුවීම සහ සමාගමේ කාරක ප්‍රාග්ධනය මූල්‍යකරණය සඳහා ගනු ලැබූ ණය මත පොලිය වැඩිවීම නිසා ය. මෙකී හේතු නිසා, 2013 පැවැති රුපියල් මිලියන 26,842 සිට 2014 සඳහා රුපියල් මිලියන 31,297 දක්වා, 16.60%කින් බදුවලට පෙර අලාභය වැඩි වූයේය.

# ගනුදෙනුකාර භවතුන්



ශ්‍රී ලංකන් සමාගම වන්වර්ල්ඩ් ගුවන් සමාගම් සන්ධානයෙහි පූර්ණ සාමාජිකයෙකි.





ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම වනාහී පරිපූර්ණ පරමාදර්ශී සේවා සම්පාදන සංවිධානයකි. අපගේ මෙහෙයවුම් හි සෑම අංශයකින්ම සිදුකෙරෙනුයේ, මූර්ත වටිනාකම උත්පාදනය කරන අතරම, මුල් පෙළේ නිපැයුම් හා සේවාවන් සමුදායක් ඔස්සේ, ගනුදෙනුකාර නවතුවේ අවශ්‍යතා අනුව, සේවාවන් සම්පාදනය කිරීමයි.

වසරේ කැපී පෙනෙන සුවිශේෂ අවස්ථා සහ සිද්ධි කිහිපයක් පහත දැක්වේ.

### වන්වර්ල්ඩ් සමග ජිකාබද්ධතාව

ඉතා කෙටි කාලයක් තුළ සම්පූර්ණ කරන ලද යෝග්‍යතා මාලාවක් ඔස්සේ, ඉහළ මට්ටමින්ම ඒවා සාක්ෂාත් කර ගන්නා ලදුව, ලෝකයේ ප්‍රධානතම ගෝලීය ගුවන් සමාගම් සන්ධානයක් වන වන්වර්ල්ඩ් හි පූර්ණ සාමාජිකත්වය ලබා ගැනීමට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමට හැකි විය. මෙම ගෞරවය තුක්ති විඳින ඉන්දියානු උප මහාද්වීප කලාපයේ ප්‍රථම ගුවන් සමාගම අපි වන්නෙමු.

1998දී ස්ථාපනය කරන ලද මෙම සන්ධානයට, දැනට ලොව මුල්පෙළේ ගුවන් සමාගම් 15 ක්ද, අනුබද්ධතයින් 30 ක්ද ඇතුළත් ය.

මෙම සන්ධානගත සාමාජිකයින්ගෙන් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන්සේවාවට ලබා ගත හැකි සහකාරවත් සහ ප්‍රතිලාභයන් බොහෝ ය.

'Amadeus Altea' නමැති මගී සේවා පද්ධතියට සංක්‍රමණයවීම තුළින්, ඉදිරි පරම්පරාවේ තොරතුරු තාක්ෂණ ශිල්පීය ප්‍රවනතාවන් දැනටම උපයෝගී කර ගැනීමට හැකිවීම ඔස්සේ, ගුවන් සමාගමේ තාක්ෂණික පද්ධතිය සැබැවින්ම නවීකරණය වී තිබේ. ලෝකයේ ප්‍රධාන ගුවන් සමාගම් වලට සම වන සේ ගනුදෙනුකාර නවතුවේ අත්දැකීම් ඉහළ නංවාලීම උදෙසා, ආසන වෙන්කරවා ගැනීම්, අවසර පත්, භාණ්ඩ ලේඛන, සහ පිටත්ව යෑම් පාලන පද්ධතීන් ආදිය කළමනාකරණයේදී වැදගත් ඉදිරි පිම්මක් එමගින් හඳුන්වා දෙනු ලැබීය.

රිට් අමතරව, සන්ධානයේ සෙසු සාමාජිකයින් සමග සිදු කෙරෙන සහකාරකාරකම් මගින් වරප්‍රසාද හා ප්‍රතිලාභ සම්භාරයක් ම, ගුවන් සමාගමේ 'FlySmiLes' නම්වන නිරන්තර පියසර වැඩ සටහනට එකතුකර ගැනීමට හැකිවීමද විශාල වාසියක් ලෙස සැලකේ.

නිරන්තරයෙන් ගුවන් ගමන්වල යෙදෙන වන්වර්ල්ඩ් හි සාමාජිකයින් කොළඹට ගමන්

ගන්නා සෑම අවස්ථාවකදීම ශ්‍රී ලංකන් තෝරා ගැනීමට උනන්දුවන පරිදි ඔවුන් හට ත්‍යාග ප්‍රධානය කිරීමත් අගැයීමට ලක්කිරීමත් සිදු කෙරේ.

දැනට අප සංකේත-හවුල්කරණ සබඳතා පවත්වාගෙන යන වන්වර්ල්ඩ් සාමාජික ගුවන් සමාගම් දෙකට අමතර වශයෙන්, වෙනත් ගුවන් සමාගම් සතරක් සමග විවැනි සබඳතා පවත්වා ගැනීමට අදහස් කෙරේ.

සමස්තයක් වශයෙන් ගත් කලින්, වන්වර්ල්ඩ් සන්ධානයට අප පිලිගනු ලැබීම ශ්‍රී ලංකන් හි සේවාවන්ද, මෙහෙයවුම් ප්‍රමිතීන්ද, කාර්ය සාධනයද තහවුරු කරනු ලැබුවාක් වන්නේය.

### ගුවන් යානා ඇණිය නවීකරණය

විසාර්ඛස් පවුලට අයත්, වඩාත් ඉන්ධන කාර්යක්ෂම සහ අවම අලුත්වැඩියා පිරිවැය සහිත ගුවන්යානා මගින්, දැනට පවත්නා පැරණි පුළුල් බඳ සහිත ගුවන්යානා ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේ වැඩ සටහනක් ගුවන් සමාගම ක්‍රියාත්මක කරයි.

වර්තමාන සංචිතය, A320-200 යානා 8කින්ද, A330-200 යානා 7කින්ද, A340-300 යානා 6කින්ද සමන්විත වෙයි. 2014 සිට 2020 දක්වා කාලය තුළ දී, A330-300 විසාර්ඛස් 6ක් හා A350-900 විසාර්ඛස් 7ක් සංචිතයට එකතුකර ගැනීමට දැනට ඇණැවුම් කර තිබේ.

නව එකතුවීම්, ගුවන් සමාගමේ ව්‍යාපාරික සැලැස්මට උපායමාර්ගික අනුගතවීමක් වන අතර, මෙහෙයුම් වියදම්, පරාසය සහ යානා සේවාවන් අතින් සැලකිය යුතු වාසිදායක තත්ත්වයක්ද උදා කරනු ඇත.

දැනට පවත්නා A340 සංචිතය හා සසඳන විට, පවත්නා ආසන ක්ලෝමීටරයක පිරිවැය (CASK) 12%ක පහළ වැටීමක්ද, ඉන්ධන දහනයේ 18%ක අඩුවීමක්ද, තඩත්තු පිරිවැයෙහි 48%ක අඩුවීමක්ද, නව ගුවන් යානා විසින් අත්කරදෙනු ඇත. යුරෝපය, ආසියාව, ඕස්ට්‍රේලියාව සහ අප්‍රිකාව හරහා ඉතා පහසුවෙන් පියාසර කිරීමට මං සලසන ව්‍යාප්තික පරාසයක්ද එමගින් හිමි වනු ඇත.

අති නවීනතම මාදිලියේ ව්‍යාපාරික පන්තියේ (තිරස් සෙතාවෙන් ගමන් කළ හැකි, ආසන අතර මාර්ගයට ප්‍රවේශය සහිත) ආසන සමූහයක් හා ප්‍රශස්ත විනෝදාස්වාද සුවය සපයන යානා සේවා පහසුකම්ද නව යානාවන්හි විශේෂ අංගයන් වෙති.

### ගුවන් ගමන් ජාලය ප්‍රශස්ථකරණය

ස්වකීය ව්‍යාපාර උපායමාර්ගයන්ට සහායවීමට හා ඒවා සපුරා ගැනීමට, ශ්‍රී ලංකන් විසින් සිය ජාලය ප්‍රශස්ථකරණය අඩුණ්ඩව සිදු කරනු ඇත. බැංකොක් නුවර කුඩා පරිමාණයේ කේන්ද්‍රස්ථානයක් ලෙස මෙතෙක් උපයෝගී කරගනු ලැබීම, ඉදිරි සිව් වසර තුළ දී ක්‍රමයෙන් හිමා කිරීමට අප අවධානය යොමු කරන අතර, එමගින් අපගේ ප්‍රධාන කේන්ද්‍රස්ථානය ලෙස කොළඹ ශක්තිමත් කර ගැනීමට අපට හැකිවනු ඇත.

මැද පෙරදිග, චීනය සහ දකුණු ඉන්දියාව වැනි අධි වර්ධනයක් සහිත වෙළඳපොළවල් වෙත අපි අපගේ අවධානය යොමු කරන්නෙමු.

අපගේ අවධානය යොමු කෙරෙන තවත් ක්ෂේත්‍රයක් නම්, ශ්‍රී ලංකන් සහ මිනිස් ලංකා ගමන් මාර්ග අතර එකිනෙක ගැටීම් අවමකර ගැනීමයි.

ඕස්ට්‍රේලියාවේ, මෙල්බර්න් නුවරට පියාසර කිරීම හැරවන ඇරඹීමට අප සැලසුම් කර ඇත.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමෙහි ප්‍රවර්තන හා නව ගමන් මාර්ගයන්හි සාමාන්‍ය පියාසර වාර ගණන උපායමාර්ගිකව වැඩිකර ගැනීමෙන්, උපයෝජනය වර්ධනය කර ගැනීමටද අපි අරමුණු කරගෙන සිටිමු.

### ගමන් මාර්ග ජාලය සහ සේවා සටහන

යුරෝපය, මැද පෙරදිග, අත පෙරදිග, සහ ඉන්දියානු උප මහාද්වීප දේශයන්හි රටවල් 20ක ප්‍රධාන නගර රාශියකට ම සේවා සපයමින්, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන්සේවය ගමනාන්ත 32කට පියාසර කරයි. තව ද, උතුරු ඇමරිකාව, යුරෝපය, මධ්‍යම ආසියාව, අප්‍රිකාව, කැනඩාව, සහ ඕස්ට්‍රේලියාව යන දේශයන්හි රටවල් 27ක අතිරේක ගමනාන්ත 50කට, සෘජු සංකේත-හවුල්කරණ මෙහෙයුම් ඔස්සේ, මගීන්ට අප විසින් ප්‍රවේශයන් සලසනු ලැබේ. ඊට අමතරව, වන්වර්ල්ඩ් සන්ධානයේ සාමාජිකයෙකු වශයෙන්, ලොව පුරා 1,800කට වැඩි වන්වර්ල්ඩ් ගමනාන්තයන් වෙත, එක ම අවසර පත්‍රයකින් පියාසර කිරීමේ අවස්ථාව අපගේ ගනුදෙනුකාර හවතුන්ට අපි පිරිනමන්නෙමු.

2014 මාර්තු 31වන දින වන විට, ගමන් මාර්ග 32ක් හරහා, සතියකට ගුවන් ගමන් 250ක් ශ්‍රී ලංකන් විසින් මෙහෙයවා තිබේ. (මෙය පෙර

වසරේ මෙහෙයවීම්වලට සමාන ය.) මෙම සංඛ්‍යාවෙන් 11ක් කලාපීය ගමන් මාර්ගවලද, 8ක් මැද පෙරදිග ගමන් මාර්ගවලද, 5ක් යුරෝපීය ගමන් මාර්ගවලද මෙහෙයවන ලද්දේ වෙයි.

### විකුණුම් හා අලෙවිකරණය

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම, ස්වකීය විකුණුම් හා අලෙවිකරණ ක්‍රියාකාරකම් සඳහා, ලොව පුරා කාර්යාල 6ක් ක්‍රියාත්මක කරයි. නියෝජිතයාතන 72ක්ද ඒ හා සමගම ක්‍රියාත්මක වේ. සාමාන්‍ය විකුණුම් හා අලෙවිකරණ කටයුතුවලට අමතරව, නවාතැන් හා සංචාරක කටයුතුවල නිරතවන හවුල්කරුවන් සමග එක්ව, ගුවන් ගමන් ද, අදාළ සේවාවන්ද අන්තර්ගත SriLankan Holidays නම් වන සංචාරක පැකේජයක් ගුවන් සමාගම සිය ගනුදෙනුකාර හවතුන්ට පිරිනමයි.

ගුවන් සමාගම මූලික වශයෙන් ප්‍රචාරක කටයුතු සිදුකරන්නේ ශ්‍රී ලංකාව තුළ වුවද, වෙනත් වෙළඳපොළවල ඉලක්කගත ප්‍රචාරක කටයුතු මෙහෙයවයි.

### වාණිජමය සහ ලෝක ව්‍යාප්ත විකුණුම්

පසුගිය වසර වාණිජමය සහ මිශ්‍ර අලෙවිකරණය කෙරෙහි තවත් අභියෝගාත්මක වසරක් විය. වෙළඳපොළේ ඇති අනෙකුත් ප්‍රමුඛ තරඟකාරී සමාගම් විසින් ගවීන ගුවන්යානා එක්කර තම ධාරිතාවය වැඩි කිරීමෙන් අප ගුවන් සමාගම මෙහෙයුම් කරන වෙළඳපොළ වල ඉතා ඉහළ තරඟකාරීත්වයක් ලබාදුණි.

පසුගිය වසර තුළදී සෞදී ඇරාබිය කේන්ද්‍රකොට ගෙන මැද පෙරදිග සඳහා ධාරිතාව වැඩි කරන ලදී. මෙම කලාපයේ ධාරිතාව වැඩිකිරීම ද්විපාර්ශ්වික සංරෝධනයන් හේතුකොටගෙන පසුගිය වසර කිහිපයක් තිස්සේ ඉතා දුෂ්කර විය. මෙම උපායශීලී කර්තව්‍යය මැද පෙරදිග සහ දකුණු ආසියාව අතර වර්ධනය වන ඉල්ලුමෙන් ප්‍රයෝජන ගැනීම පිණිස හේතු වනු ඇත.

ධාරිතාව, ඉල්ලුම සමග ගළපමින් පිරවැය කාර්යක්‍ෂම ගුවන්යානා ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමෙන් යුරෝපීය මෙහෙයුම් හැරවන පෙළගස්වන ලදී. මේ නිසා කලාපයේ පවතින තරඟකාරීත්වය





අහිබවමින්, ඉහළ පැටවුම් සාධකයක් සහ ආසන කිලෝමීටරයකට ආදායම ඉහළ නැංවීමට හැකිවිය.

වසර පුරා ඉන්දියානු වෙළඳපොළේ විවිධ ගැටළු පැන නැගුණි. මෙයට ප්‍රධානතම හේතුව දේශීය මුදල් ඒකකයේ අවප්‍රමාණය සහ දේශපාලන අස්ථාවරත්වයයි. ඉන්දියානු වෙළඳපොළ සහ ශ්‍රී ලංකාව අතර ගුවන්ගමන් සඳහා ඉල්ලුම අඩු වීමද මෙයින් සිදුවිය. එලෙසම වෙනත් වෙන වූ ගුවන්ගමන් වාර ගණන ඉල්ලුම අඩු වීමට සාපේක්‍ෂව අවම කෙරිණි. මෙමගින් ඇතිවන බලපෑම අවම කර හැකි තරම් ඉල්ලුම ස්ථාවර කිරීමට පුජ්‍යය ස්ථාන සඳහා වන ගමන් අනෙකුත් ඉන්දියානු නගර හරහා සිදු කළ අතර, එම ගුවන් ගමන් වාර ගණන්ද ඉහළ දමනු ලැබිණි.

ශ්‍රී ලංකන් විසාර්ලයින්ස් ගුවන්සේවයට ලාභදායී ලෙස ආදායම් ජනනය කිරීමට සමත්වූ අතර පෙරදිග කලාපීය සේවාවන් දුර්වල වීමට එහෙය සිටි තායිලන්තය දක්වා පැමිණෙන ගුවන් මගීන්ගේ ඉල්ලුම අඩු වීමට හේතුවිය. තායිලන්තයේ දේශපාලනික අස්ථාවරත්වය

මෙයට මුලිකම හේතුව විය. මෙම සානාත්මක බලපෑම අවම කිරීම සඳහා ඒනය සහ ශ්‍රී ලංකාව අතර සෘජු සේවාවන් ආරම්භකිරීම සිදු කෙරිණි. දෙරට අතර ශක්තිමත්ව පවතින ද්විපාර්ශ්වික සම්බන්ධතාවයන් සහ එහෙය සිත් ඇදගන්නා සුළු ආර්ථික පුරෝකථනයන් මෙයට තවත් හේතු විය. සංචාරක කර්මාන්තය සමග ඉතා සමීපව මෙහෙයුම් වල යෙදෙමින් හඳුන්වා දුන් සෘජු සේවාවන් ප්‍රවර්ධනය කිරීම සිදු විය.

මගී ආදායම ඉහළ දැමීම සඳහා ගැළපෙන ආදායම් කළමනාකරණ උපායමාර්ග කිහිපයක් හඳුන්වාදීමද විශේෂය. මෙය ඉතා වලදායී ප්‍රශස්ථ ආකෘතියක් ගොඩනැගීමටත්, එතුළින් අතිරේක වෙළඳපොළ විශේෂිත ගාස්තු මට්ටම් සකසමින් වැඩි ඉල්ලුමක් පවතින වෙළඳපොළ වල් වලට සේවාවන් සැපයීමටත් හැකිවිය. මෙහි මුලිකම අරමුණ වැඩි වන මගී ඉල්ලුමෙහි වර්ධනයට සාපේක්‍ෂව ගුවන් ජාලයේ ආදායම වැඩිකිරීමයි.

වෙළඳපොළ කොටස සහ තරගකාරීත්වය පිළිබඳ දැඩි ලෙස අවධානය යොමු කළහැකි පරිදි ගාස්තු ව්‍යුහය වෙනස් කරන ලදී. මෙහිදී

ආදායම් කළමනාකරණයට පිරිවහලක් වන පරිදි වෙළඳපොළ විශේෂිත ගාස්තු ව්‍යුහයක් හිර්මාණය කරනලදී.

මුහුණදුන් අභියෝග හමුවේ වුවද හිඹු බාධක ගණනාවක් මැඩපවත්වාගෙන මගීන්ගේ ප්‍රවේශපත්‍ර අලෙවිය, ආදායම් සහ ලාභාන්තික වර්ධනයක් අත් කරගෙන ධනාත්මක දර්ශනයක් සහිතව ඉදිරි මූල්‍ය වර්ෂයට මුහුණ දීමට අවස්ථාවක් උදාකර ගත්තේය.

නවීන ගුවන්යානා හඳුන්වාදීමේ සැලැස්ම මගින් අනෙකුත් ගුවන්සේවාවන් හා ඇති තරගකාරීත්වයට හියමාකාර ලෙස මුහුණදීමටත් එතුළින් හොඳ ප්‍රතිඵල ලබාගැනීමටත් සැලකිය යුතු ආකාරයේ බලපෑමක් සිදුවනු නියතය. මගී ආදායම තවදුරටත් වර්ධනය කර ගැනීම සඳහා ප්‍රමුඛ පෙළේ ව්‍යාපාරික ගුවන් මගීන් ආකර්ෂණය කරගැනීමට ඇති හැකියාව ඉදිරි වර්ෂයේ අවධානය යොමු කෙරෙන තවත් අංශයකි. රජයේ නව සංවර්ධන ක්‍රියාදාමයන් සහ ශ්‍රී ලංකා සංචාරක කර්මාන්තය මගින් ගමනාන්තයක් ලෙස සිදුකෙරෙන ප්‍රවර්ධන ක්‍රියාකාරකම් හේතුකොට ගෙන ඉහළ ව්‍යාපාරික



ශ්‍රී ලංකන් හොලිඩේස් සිය ගනුදෙනුකරුවන් උදෙසා සුවිශේෂී සහ ආකර්ශණීය සේවා රැසක් පිරිනමයි.





ශ්‍රී ලංකන් සපයන යානාස්ථ සේවාවන් හි විශිෂ්ටත්වය සහ නූතනත්වය අඩංගුය.





පන්තියේ සහ විවේකය සඳහා වූ ගමන්වල යෙදෙන්නන්ගේ ඉල්ලුමේ වැඩිවීමක් අපේක්ෂා කෙරේ. මෙමගින් ආර්ථිකමය පන්තියේ ආසන සඳහා වෙළඳපොළේ අනෙකුත් තරඟකාරී ගුවන් සමාගම්වල ධාරිතාව වැඩිකිරීම නිසා ඇතිව තිබෙන බලපෑම් තරමක් දුරට පහව යනු ඇත.

වන්වර්ල්ඩ් ගෝලියා ගුවන් සමාගම් සන්ධානයේ සාමාජිකයෙකු ලෙස එක්වීම අපගේ ගෝලියා වෙළඳපොළේ පැවැත්ම තහවුරු කිරීමටත්, ව්‍යාප්තිය වැඩිදියුණු කිරීමටත් හේතුවක් වනු ඇත. මෙම සම්බන්ධය මගින් වැඩිදියුණුවූ ගුවන් ජාල ප්‍රවේශය මගින් සන්ධානයේ නිරන්තර ගුවන් ගමන්වල යෙදෙන්නන් වෙත ලගාවීමට ලැබීම තුලින් ගුවන් සේවා ව්‍යාපාර අවස්ථා ප්‍රවර්ධනය කිරීමට දායක වීමද විශේෂය. මෙමගින් අතිරේක ආදායම් මාර්ග ඇති කිරීම ඔස්සේ ගුවන් සේවයේ වර්ධනයට නව මං විවර කරනු ඇත. FlySmiles සාමාජිකත්වය වර්ධනය කරගැනීමටත් සාමාජික පදනමෙහි අවබෝධය වැඩි දියුණු කිරීමටත් මෙමගින් හැකිවේ. මගින් ගණන වැඩිකිරීම පිණිස මේ සියලු කාරණා ඉවහල් වන අතර, නිරන්තර ගුවන් ගමන් වල යෙදීමේදී ලැබෙන වටිනාකමෙහි ආකර්ෂණීයභාවයක් ඇති කිරීමද නිසැකය.

ජාත්‍යන්තරව පිළිගත් මට්ටමේ ආසන වෙන්කිරීමේ ක්‍රමවේදයක් ක්‍රියාත්මක කිරීම සේවා නිපුණතා සංවර්ධනයටත්, පද්ධති කාර්යක්ෂමතාවය ඉහළ නැංවීමටත්, හේතු සාධක වනු ඇති අතර එහි ප්‍රතිලාභ හුදුරු අනාගතයේදී ලැබෙනු ඇත. නව කළමනාකරණ තොරතුරු පද්ධතියක් (MIS) සංවර්ධනය කෙරෙමින් පවතින අතර ලබන වසරේ මුල්භාගය වනවිට එය ක්‍රියාවට නංවනු ඇත. මෙය සාධනීය තීරණ ගැනීමේ හැකියාව වර්ධනය කිරීමටත් වෙළඳපොළ අරමුණු කරගත් උපායමාර්ග ක්‍රියාත්මක කිරීමට ගතවන කාලය අවම කිරීමටත් ඉවහල් වන අතර එමගින් ආදායම් වර්ධනය අපේක්ෂා කෙරේ.

### සංකේත-හවුල්කරණය ඔස්සේ ප්‍රවේශය ප්‍රසාරණය කිරීම

සමාලෝචනයට භාජනයවන වසර තුළ, එටිහාඩ්, මැලේෂියා විශාරදයින්ස්, සහ මිගින් ලංකා යන ප්‍රවර්තන සංකේත-හවුල්කාර ගුවන් සමාගම් සමග සහයෝගිතාව ව්‍යාප්ත කරන ලදුව, එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන්, යුරෝපය, අග්නි දිග ආසියාව, ඕස්ට්‍රේලියාව සහ අප්‍රිකාව යන දේශයන්හි නව ගමනාන්ත කිහිපයක් ම ශ්‍රී ලංකන් සමග සම්බන්ධ කරගත හැකි විය.

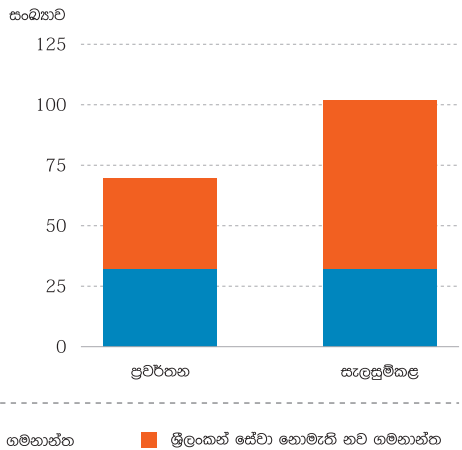
එයට අමතරව, ඕමාන් විශාර සහ සයිබීරියා විශාරදයින්ස් සමාගම් සමගද ශ්‍රී ලංකන් විසින් අනෙකුත් සංකේත-හවුල්කරණ ගිවිසුම්වලට එළැඹෙන ලදී. සුරිච්, සෙන්ට් පීටර්ස්බර්ග්, හොවොසිබර්ස්ක්, සහ වොල්ගොග්‍රෑඩ් වැනි මුල් පෙළේ ගමනාන්තයන් කිහිපයකට ස්වකීය ප්‍රවේශය ව්‍යාප්ත කිරීමට එම ගිවිසුම් අනුව ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමට හැකි වූ අතර, ඒ හා සමගම එම හවුල්කාර ගුවන් සමාගම්වලට, ශ්‍රී ලංකන් හි සේවාවන් ඔස්සේ කොළඹටද, කොළඹ හරහා මාලේ සහ බැරෆෝක් නගරවලටද මගින් ප්‍රවර්ධනය කිරීමට අවකාශ සැලසීමටද හැකිවූයේය.

සම්භාවනීය වන්වර්ල්ඩ් ගුවන් සේවා සන්ධානයට එකතුවීමට ආසන්න ජපන් ගුවන් සේවය සහ ඇමරිකන් විශාරදයින්ස්, ෆින්විශාර්, කටාර් විශාර්වේස් සහ ක්වන්ටාස් වැනි වන්වර්ල්ඩ් සන්ධාන සාමාජික ගුවන් සමාගම් සමග සංකේත-හවුල්කරණ සාකච්ඡා ශ්‍රී ලංකන් විසින් ආරම්භ කරන ලද්දේය. තව ද, හර්ටා/ටෝකියෝ ඔස්සේ ෂියෝල් සහ කොළඹ අතර ගමන් ප්‍රවර්ධනය සඳහා, දකුණු කොරියාවේ ඒෂියානා විශාරදයින්ස් සමගද සංකේත-හවුල්කරණ ගිවිසුමක් ශ්‍රී ලංකන් ආරම්භ කළේය.



වටිනාඩි විශාර්චේස්, මැලේෂියා විශාරදයින්ස්, විශාර් කැනඩා, ඇට්‍රිට්‍රියා, සෞදි ඇරේබියන් විශාරදයින්ස්, ඕමාන් විශාර්, රෝයල් ජෝර්ඩේනියන්, විශාර් ඉන්ඩියා, සයිබීරියා විශාරදයින්ස්, සහ මිහින් ලංකා යන ගුවන් සමාගම් සමග, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම දැනට සංකේත-හවුල්කරණ සහයෝගිතාව මත ගමනාන්තයන් ගණනාවකටම සේවාවන් පවත්වාගෙන යයි.

**සංකේත-හවුල්කරණ මෙහෙයුම්**



**යානාස්ථ සේවාවන්**

ගුවන් ගමනක දී මගියෙකුගේ සිත තුළ දීර්ඝතම කාලයක් රැඳී පවත්නා සාධකයක් නම් යානාස්ථව හෙවත් පියසැරිය ඇතුළතදී ලබන අත්දැකීම්ය. විවිධ වන් වම අත්දැකීම් හිවැරදිව ලබාදීමට ක්‍රියාකිරීම අතිශයින්ම වැදගත් ය.

ශ්‍රී ලංකන් යානාස්ථ මගී සේවාවන් දැන් සම ගුවන් සේවාවන් සමග සමාන තත්වයක පවතී. තිරස් සෙනාවෙන් ගමන් කළ හැකි ආසන සහ ව්‍යාපාරික පන්තියේ ආසන වල සවිකර ඇති ඉල්ලුම්වලට ලබාගත හැකි ශ්‍රව්‍ය/දෘෂ්‍ය සේවා වී අතර විශේෂිත අංශයන්ය.

'කැබින් කුටි සේවාවන්' හි විශිෂ්ටත්වය අපගේ අවධානය රැඳුණු එක් අංශයකි. සමාලෝචනයට භාජනය වන වසර තුළදී, ප්‍රමිතියට හෝ මගී සංතෘප්තියට හානි නොවන පරිදි මෙම අංශයෙහි වැදගත් සංවර්ධනයන් රැසක් සිදුකරන ලදී. යානාස්ථ උපකරණ, විනෝදාංශ අන්තර්ගතය සහ සම්පාදනය හා යානාස්ථ ආහාර පාන සැපයීම කෙරෙහි අපගේ විශේෂ අවධානය යොමු කරන ලද අංශ කිහිපයකි.

අපේක්ෂිත ගුවන් යානා ඇණිය නවීකරණය මගින් ගුවන් සමාගමට මෙන්ම, මගීන්ටද උදෙසාගිමින් ගුවන්සේවාවක් පිරිනමනු ලැබෙනු ඇත.

නව ගුවන්යානා සමග හඳුන්වා දෙන ව්‍යාපාරික පන්තියේ ආසන මගින් සෑම මගියෙකුටම සෘජුවම ආසන අතර මාර්ගයට ප්‍රවේශය සපයනු පිණිස, ප්‍රතිලෝම කතිර මැස්ම (reverse herringbone) ආකෘතිය හා අනුරූපීව සැකැසුණු 6' 5'' ප්‍රමාණයේ තිරස් සෙනාවෙන් ගමන් කළහැකි ආසන/සයන සහිත ජනප්‍රිය Zodiac Cirrus වර්ගයේ ආසන කට්ටල සපයනු ලබයි.

ආර්ථික සහ ව්‍යාපාරික පන්ති යන අංශ දෙකෙහි ද පුළුල් තිර පද්ධතීන් සමග සිදු කරන ලද වැඩි දියුණු කිරීම් නිසා, යානාස්ථ විනෝදාංශ නව අත්දැකීමක් වනු ඇත. ආසන පාදක අපමුඛයන් ඔස්සේ, සියලු මගීන් සඳහා ශබ්ද නිවාරණ සහිතව සංගීතයට සවන් දිය හැකි හිසේ පළඳන කට්ටල ද, කෙටි පණිවුඩ සහ විද්‍යුත් තැපැල් සේවාවන්ට උපකාරීවන සෙලියුලර් දුර්ත සබඳතාද, සම්පාදනය කිරීමට සැලසුම් සකස් කර ඇත.

**ගුවන් තොටුපළේදී**

සමාලෝචනයට භාජනය වන වසර තුළදී, ධනෝධාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ භාවිතය සඳහා KIOSK නමින් හැඳින්වෙන බහු භාෂාමය ස්වයංච පරීක්ෂාකොට ඇතුල්වීමේ පද්ධතියක් සහ Smart Tabs සංයුක්ත අත-දැරී මගීන් පරීක්ෂාකොට මගීන් ඇතුල් කළ හැකි උපකරණයන්ද අප විසින් හඳුන්වා දෙන ලදී. අපගේ ම තොරතුරු තාක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නව පද්ධතීන් මාර්ග ගත ව ඉදිරිපත් කරන ලද අතර, පරීක්ෂාකොට මගීන් ඇතුල් කරන අවස්ථාවේදී භාවිතා කෙරෙන වෙනත් පංගම උපයෝගයන්ද එම දෙපාර්තමේන්තුව විසින්ම සපයන ලදී.

මගීන් ගුවන් තොටුපළට ළඟාවන මොහොතේ දී පටන් ම, ඔවුන්ට 'ගුවන් තොටුපළ/සංචාරක අත්දැකීම්' විදිහින් සැලැස්වීමේ අපගේ අභිප්‍රායයන් තහවුරු කිරීමේ ප්‍රයත්නයක් වශයෙන්, එසේ පැමිණෙන එක් එක් ගනුදෙනුකාර හවතුන් පිළිගැනීම පිණිස පාරිභෝගික සබඳතා හියෝපිතයින් අප විසින් පත්කර තිබේ.

යටිතල පහසුකම් පිළිබඳව සලකා බලනකල, කාර්යක්ෂමතාව මෙන් ම, අපගේ ගුවන්





# කටුනායක සහ මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වලට පැමිණෙන සියළුම ගුවන් සේවාවන්ට ගොඩබිම් හැසිරවීම් කරනු ලබනුයේ ශ්‍රී ලංකන් චියාර්ලයින්ස් සමාගමයි.

සේවාවට හා අපගේ සේවා ලාභී අනුග්‍රාහක ගුවන් සේවාවන්ටද පිරිනැමෙන සමස්ත හිපැයුම්/සේවාවන්හි ප්‍රමිතියද වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකන් විසින් නවතම ගොඩබිම් සහායක උපකරණ සඳහා ආයෝජනයන් සිදුකරන ලදී.

තොරතුරු තාක්ෂණය පාදක කර ගනිමින් ඉදිරිපත් කරන ලද තවත් සේවාවක් ලෙස, වැරදි ලෙස හසුරුවනු ලැබූ ගමන් බඩු සොයා ගැනීම සහ ඒවාට අදාළ වේගිතාසික දත්ත සොයා ගැනීම පහසු කෙරෙන, ගමන් බඩු හිමිකම් ක්‍රියාවලි පද්ධතිය සඳහන් කළ හැකිය.

කටුනායක, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළට පැමිණෙන සියලුම ගුවන් සමාගම් සඳහා ගොඩබිම් හැසිරවීම් සේවාවන් සපයනු ලබනුයේ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය විසිනි. ගුවන් තොටුපළේ පරිපාලකයින් වන චියාර්පෝට් ඇන්ඩ් ඒව්ගේෂන් සර්විසස් (ශ්‍රී ලංකා) විසින් අනාවරණය කරන ලද සංඛ්‍යා ලේඛන අනු ව, සමාලෝචනයට භාජනය වන වසර තුළ ගුවන් තොටුපළ විසින් මගීන් මිලියන 7.4ක් හසුරුවන ලද අතර, එය පෙර වසරේ සංඛ්‍යාවට වඩා 4% ක වැඩිවීමකි.

අදාළ වසර තුළ බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ හැසිරවූ ගුවන් යානා සංඛ්‍යාව 50,370 දක්වා වැඩි වූ අතර එය 5%ක වර්ධනයකි.

මත්තල, රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වනාහි ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළයි. මෙම ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ඔස්සේ පියාසර කරන සියලුම ගුවන්සේවාවන් සඳහා ගොඩබිම් හැසිරවීම් සේවාවන් සපයන්නේ ද ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය යි. නඩත්තු කිරීම්, ගොඩබිම් හැසිරවීම්, ගුවන් බඩු හැසිරවීම්, මෙන්ම ආහාර පාන සම්පාදනයද සඳහා අවශ්‍ය යටිතල පහසුකම් අප ගුවන් සමාගම විසින් දැනටමත් සපයා ඇති අතර ආහාර පාන සැපයීම අපගේ පූර්ණ අයිතිය සහිත පරිපාලනයක් වන ශ්‍රී ලංකා කේටරින් විසින් සිදු කෙරේ.

## ගනුදෙනුකාර හවතුන් හට සවන්දීම

ඉතා වැදගත් ව්‍යාපාර කෙරෙහියක් තුළ තාක්ෂණය සහ මානව ස්පර්ෂය එකිනෙකට අනෙක්තස වශයෙන් ක්‍රියාකරන්නේ කෙසේදැයි පෙන්නුම් කරන අගනා උදාහරණයක් මෙහි දැක්වේ.

'ඔබගේ ගනුදෙනුකාර හවතුන් පළමු ව හඳුනාගන්න' යන අපගේ වැඩ පිළිවෙළ යටතේ තත්කාලීන මගී ප්‍රතිචාර පද්ධතිය සහ මෙහෙයුම් උපකරණ පුවරුව ක්‍රියාත්මක කිරීමට ශ්‍රී ලංකන්හි තොරතුරු තාක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව සහාය වූයේය. දත්ත පහසුවෙන් සපයා ගැනීමට හැකිවීමෙන් මගී කේන්ද්‍රීය සේවාවන් පිරිනැමීම පහසු කරන අතර, කළමනාකරණ තොරතුරු පද්ධතියටද දායකත්වය සපයයි.

මෙම යෙදවීම් වලින් ලැබෙන අනුබලය, ගුවන් සේවාව හා මගීන් අතර අනෙක්තස වශයෙන් සමීප සබඳතා ගොඩ නංවන අතර, ගුවන් සේවාව වැනි ව්‍යාපාරයන්ට ඉතා වැදගත් වන මානුෂික දෘෂ්ඨි කෝණයේ වර්ධනයටද දැඩිසේ ඉවහල් වෙයි.

## ශ්‍රී ලංකන් කා(ර්)ගේ

ප්‍රවාහනය කළ බඩු ප්‍රමාණය පෙර වසරේ පැවැති තත්ත්වයට වඩා 3%ක වර්ධනයක් වාර්තා කරමින්, සමාලෝචනයට භාජනය වන වසරේදී, ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 95ක ආදායම් දායකත්වයක්, ශ්‍රී ලංකන් කා(ර්)ගේ

විසින් උපයා ගන්නා ලද්දේය. ශුවන් සේවාව විසින් 81.18%ක සමස්ත මිනි පැටවුම් සාධකයක් වාර්තා කර තිබියදී සහ වෙළඳපොළ තත්වයන් අතිශය අභියෝගාත්මක තත්වයන් පවතිද්දී, මෙට්‍රික් ටොන් 94,410ක ශුවන් හැව් බඩු ප්‍රවාහනය කරනු ලැබීම විශිෂ්ට සාර්ථකත්වයක් ලෙස සැලකේ.

අපගේ කේන්ද්‍රස්ථානය වන කොළඹ, 5%කින් ආදායම් වර්ධනය කර ගත් අතර, අගය කළයුතු 12%ක ඵලදා වර්ධනයක්ද සපුරා ගත්තේය. ජාල පාදක දායකත්වය විශ්ලේෂණය කිරීමේදී, සම්පූර්ණ ආදායමෙන් 30%ක් කොළඹින්ද, අනෙ පෙරදිග, යුරෝපය සහ ඉන්දියාව යන කළාපයන්ගෙන් පිළිවෙලින් 30%, 19%, සහ 18% බැගින්ද දායකත්වය ලැබිණි.

ශුවන් ගමන් මාර්ග අංශයෙන් සලකා බලන කල්හි, රෝමය, බීජිං, ටෝකියෝ සහ පැරිස් නගරයන්, වසර පුරා ලබා ගත් ඉහළ මට්ටමේ ඵලදා වර්ධනයන් හේතුවෙන් බොහෝ සෙයින් දායකත්වය සැපයීය.

සම්පූර්ණ ජාලයේ ම ශුවන් හැව් බඩු ආදායම් දායකත්වය 11.3%ක් වූයේය.

ශුවන් හැව් බඩු මෙහෙයුම් අංශය අති විශාල ජයග්‍රහණයක් ලැබුවේ, මේ දක්වා හසුරුවනු ලැබූ උපරිමය වන මෙට්‍රික් ටොන් 185,000ක් මෙහෙයවමින් හා සමාලෝචනයට භාජනයවන වසර පුරා කාලය තුළදී 99.95%ක හසුරුම් විශ්වසනීයත්වයක් පවත්වාගනිමින් එම බඩු සම්භාරය හසුරුවනු ලැබීමෙනි. තවද, වසර අවසාන වනවිට, කොළඹින් බැහැරට ගලා ගිය සියලු ශුවන් හැව් බඩු තොගයන්ගෙන් 25%ක් සඳහා ඊ-වියාර් වේ බිල් පත් භාවිත කිරීම තහවුරු කිරීමත්, ඊ-ප්‍රලේඛන භාවිතය සම්බන්ධයෙන් මූලික ඉලක්කයන් සාර්ථක ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීමට හා සපුරාලීමට හැකිවීමත් ජයග්‍රහණයන් සේ සැලකේ.

සළකා බලන කාලපරිච්ඡේදය තුළදී ශුවන් හැව් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් කටයුතු ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 15ක දායකත්වයක් මුළු ආදායමට ලබාදුණි.

ශ්‍රී ලංකන් ශුවන් හැව් බඩු මෙහෙයුම් සඳහාම කැපවූ තෙවන පාර්ශවයන් සමග ගොඩනගාගෙන ඇති බණ්ඩ අවකාශ ගිවිසුම් (Block Space Agreements), තෝරාගත් ගම්නාන්තයන් කෙරෙහි පැවැති ධාරිතා ධාධිකයන් වළක්වාලීම සඳහා ඵලදායක ලෙස භාවිත කරන ලද්දේය. භාණ්ඩ මෙහෙයුම් යානා ප්‍රධාන වශයෙන්ම සහාය වූයේ මැද පෙරදිග සිට බැංගලෝරය, කොච්චි, සහ මුම්බායි වැනි

ඉන්දීය ගම්නාන්තයන් කරා ප්‍රවාහනයේදී ය. අනෙ පෙරදිගට භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයට පවතින ධාරිතා සීමාවන් නිසා, භාණ්ඩ යානා ජාලය වර්ධනය කරමින් තෙවන පාර්ශවයක් ඔස්සේ MD82 කාණ්ඩයේ භාණ්ඩ යානා මෙහෙයුමක් හඳුන්වා දීමට යෝජිත ය.

ශුවන් හැව් බඩු ආදායම් උත්පාදනය උපරිමකරණය සඳහා මෙන් ම, බාධාකාරී යානා භාණ්ඩ මෙහෙයවීමට අවකාශ සැලසීම සඳහා ද සහාය විය හැකි විශේෂාංගයන් කිහිපයක් ම එකතු කරනු ලැබීමෙන් ස්කයිචේන් කා(ඊ)ගෝ (Skychain Cargo) පද්ධතිය දැනට උත්ශ්‍රේණිගත කෙරෙමින් පවතී.

වර්ධනය වූ ආදායමක් උත්පාදනය කර ගැනීමට උපකාරයක් වශයෙන් Techwings හි Revenue Plus Budget මෙවලම භාවිත කිරීම පිණිස, ශ්‍රී ලංකන් කා(ඊ)ගෝ එම ආයතනය සමග හවුල්කරයකට එළැඹ සිටී.

ශුවන් යානා මගින් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කරන වෙනත් සමාගම් සමග ද විශේෂ අනුපාතික ගිවිසුම් [Special Prorated Agreements (SPAs)] අත්සන් කරනු ලැබීමෙන්, අප විසින් අපගේ ශුවන් යානා මගින් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ජාලය විස්තාරණය කරනු ලැබ ඇත.

වසර පුරා ම ව්‍යාපාර කටයුතුවල නිරතවීම සඳහා ධාරිතාව උපරිමකරණය කරනු වස්, DHL සහ MAS වැනි ඉහළ පෙළේ නියෝජිතයන් සමග හවුල්කරයන්ට එළැඹෙමින්, සමාලෝචනයට භාජනය වන වසර තුළ, ශ්‍රී ලංකන් කා(ඊ)ගෝ විසින් ගෝලීය ගිණුම් කළමනාකරණ ඒකකයක් ආරම්භ කර තිබේ.

### ශ්‍රී ලංකන් එන්ජිනියරින්

CAASL අනුමැතියට අමතරව, European Aviation Safety Agency ආයතනය විසින් පිරිනමන ලද සම්භාවනීය EASA 145 කොටසේ, සහ වෙනත් ජාතික ශුවන්සේවා අධිකාරීන්ගේ සහතික කිරීම් දරමින් ශ්‍රී ලංකන් එන්ජිනියරින් අංශය, ශ්‍රී ලංකන් ශුවන් යානා ඇණියට මෙන්ම තෙවන පාර්ශව ශුවන්යානා වලටද පරපූර්ණවූ යානා රාමු නඩත්තු කිරීම් සිදුකරයි.

උඩ සුරක්ෂිතතා සහ ප්‍රමිති තත්ත්වයන්ට අවනත වෙමින්, 99.46% ක ඉහළ මට්ටමේ තාක්ෂණික නිමැවුම් විශ්වසනීයත්වයක් සහිතව මෙකී කාලය තුළදී මෙම අංශය පියාසර පාදයන් 14,979කට සේවා සැපයීය.

මෙම කාල පරිච්ඡේදය තුළදී, සුළු පරිමාණ පරීක්ෂාවන් රැසක් සහ එන්ජින් සහ උපාංග

වෙනස් කිරීම් වලට අමතරව 'සී' කාණ්ඩයේ පරීක්ෂාවන් 41ක් සිදුකළ අතර ඒවාට විශාලතම තෙවන පාර්ශව ගනුදෙනුකරුවන ඉන්ඩිගෝ විශාරදයින්ස් සමාගමට සපයන ලද 'සී' කාණ්ඩයේ පරීක්ෂාවන් 27ක්ද ඇතුළත් විය.

නොබෝ කලකින් එකතුවන හව A330-300 ශුවන්යානයේ ආකෘතිකරණ හා ප්‍රේරණ ක්‍රියාකාරකම් සම්බන්ධවද මෙම දෙපාර්තමේන්තුව බොහෝ කටයුතු සිදුකළේය.

ශ්‍රී ලංකන් ශුවන් සේවාවේ යානා ඇණියේ පූර්ණ නඩත්තු අවශ්‍යතාවන් තෘප්තිමත් අයුරින් ඉටු කරමින්ම, තෘතීය පාර්ශවීය අනුග්‍රාහකයින්ට සේවා සම්පාදනය කිරීම ඔස්සේ, සමාලෝචනයට භාජනය වන වසර තුළදී, ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 14 ක ආදායමක් උත්පාදනය කළ අතර, MRO ක්‍රියාකාරකම් වර්ධනය සඳහාද අඩුණ්ඩවම සිය අවධානය යොමු කළේය.





වසරේ අතිශය වැදගත් සංධිස්ථානයක් වූයේ, ගෙවී ගිය දශක දෙක තුළ ඉංජිනේරු පහසුකම් වෙනුවෙන් සිදු කරන ලද ඒකීය විශාලතම ආයෝජනය වශයෙන් සැලකිය හැකි හවින පටු බඳු ගුවන් යානා අංගනය (Hangar) ඒකකය විවෘත කරනු ලැබීමයි.

### තාක්ෂණික පුහුණු ආයතනය

ගුවන්සේවා ඉංජිනේරු ශිල්පය පිළිබඳ දශක තුනක් ඉක්මවූ අත්දැකීම් සම්භාරයක් සහිත ශ්‍රී ලංකන් තාක්ෂණික පුහුණු ආයතනය වනාහී, ගුවන් තාක්ෂණ ඉලෙක්ට්‍රොනික ශිල්පීය ක්‍රම පිළිබඳ මූලික පුහුණුව සහ ASAS 66 වන කොටස සමග විසාර්ලයින් A320 පවුලේ A330 සහ A340 වර්ග පුහුණුව හා අදාළ ප්‍රමිතීන් සපුරාලන යාන්ත්‍රික ප්‍රවාහයන් පවත්වා ගැනීම සඳහා, මෙම ක්ෂේත්‍රයේ EASA 147 කොටස යටතේ අනුමැතිය ලත් ආසියාවේ ස්ථාපිත ආයතන කිහිපයෙන් එකකි.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ ඉංජිනේරු දෙපාර්තමේන්තුවේ සියලු තාක්ෂණ පුහුණු අවශ්‍යතා සපුරා ලමින්, කලාපයේ සෙසු ගුවන් සමාගම්වලටද, ගුවන්යානා ඉංජිනේරු ශිල්පය වෘත්තීයමය වශයෙන් ප්‍රගුණ කරන්නට කැමැති දේශීය හා විදේශීය පුද්ගලයින්ටද මෙම පුහුණු ආයතනය පුහුණු සේවා සම්පාදනය කරයි.

2014 ජනවාරියේදී, මෙහි මූලික පාඨමාලාව සඳහා විදේශිකයින් 18 දෙනෙක්ද, ශ්‍රී ලාංකිකයින් 35 දෙනෙක්ද වශයෙන් වාර්තා ගත පිරිසක් ඇතුළත් වූහ.

අපොස (සාමාන්‍ය පෙළ) සමතුන්ට ගුවන්යානා නඩත්තු පුහුණුව - ගුවන්යානා ටර්බයින් (A1 වාර්ගිකරණය) පිළිබඳ පාඨමාලාවක් හැදෑරීම සඳහා, ප්‍රාථමික/ඇතුළත්වීමේ අවධියට ගැලපෙන, ගුවන්යානා නඩත්තුව පිළිබඳ නව පුහුණු සැසියක් මෙම පුහුණු ආයතනය විසින් සකස්කොට ඇත. පාඨමාලාව 2014 ජූනි

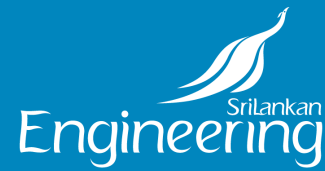
මාසයේදී ආරම්භවීමට නියමිතව තිබුණි. මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ ඉදි කෙරෙන නඩත්තු, අලුත්වැඩියා සහ පිරිවැඩියා පිළිබඳ කේන්ද්‍රයේ අවශ්‍යතා මෙම ආයතනයෙන් ඉටු වනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරේ.

### නඩත්තු, අලුත්වැඩියා සහ පිරිවැඩියා කටයුතු වර්ධනය

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවාව ස්වකීය නඩත්තු සේවාවන් පවත්වා ගැනීම පිණිස නඩත්තු, අලුත්වැඩියා සහ පිරිවැඩියා කටයුතු වර්ධන වැඩ පිළිවෙළක් මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළෙහි ක්‍රියාත්මක කරයි. මෙම නව සේවාව, අනුග්‍රාහක අවශ්‍යතාවන්ට සරිලන පරිදි පිහිටවූ අතිශය නවීනතම අංග සම්පූර්ණ ඒකකයක් වන අතර, Boeing B737 සහ Airbus A320 වැනි පවුල්වලට අයත් පටු බඳු ගුවන්යානාවන්හි මූලික හා ගුවන් රාමු යන දෙවර්ගයේම නඩත්තු කටයුතු සිදු කළ හැකිවන



ශ්‍රී ලංකන් ඉන්ජිනේරු අංශය 99.46% ක තාක්ෂණික ගුවන් යානා පිටත් කර හැරීමේ විශ්වාසවන්ත භාවයක් වාර්තා කිරීමට සමත් විය.







අපගේ EASA සහතික ලත් පියසර විද්‍යාපීඨය විසින් නිරතුරුවම දක්ෂ ගුවන් නියමුවන් බිහිකරයි.





පරිදි සේවා ප්‍රවේශ ගබඩා සතරකින් සමන්විත වනුයේ වෙයි.

2015 අග භාගයේ දී ක්‍රියාකාරීත්වය ආරම්භ කළ ඉක්බිතිව, මෙම හඩත්තු සේවා මධ්‍යස්ථානය මගින් වසරකට හඩත්තු සේවාවන් 110 ක් පමණ සිදු කරන්නට හැකි වෙතැයි තක්සේරු කෙරෙන අතර, 400 දෙනෙකුගෙන් පමණ සංයුක්තවන සේවක මඩුල්ලක් ඒ සඳහා යොදවා ගන්නට හැකිවනු ඇත.

### ගුවන් ගමන් සුරක්ෂිතභාවය කළමනාකරණය

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවාවේ ගුවන් ගමන් සුරක්ෂිතභාවය පිළිබඳ කළමනාකරණ ක්‍රියාවලිය අතිශය ආදර්ශවත් මට්ටමින් දිගින් දිගටම සිදුවෙයි. මේ සම්බන්ධ අපගේ විශේෂ කාර්යසාධනයට කරුණු රැසක්ම හේතු පාදක වී ඇත.

අප ගුවන් සේවාවට අනතුරු ශුන්‍ය ආරක්ෂකතා වාර්තාවක් මේ දක්වා අඛණ්ඩවම පවත්වා ගැනීමට හැකිවී තිබේ.

අපගේ හදිසි ප්‍රතික්‍රියා සැලසුම වන්වරුන් සන්ධානයේ පවා ප්‍රශංසාවට භාජනය විය.

සුරක්ෂිතභාවය පිළිබඳ දැනුවත්කම මෙහෙයුම් මට්ටමින් ඔබ්බට ගෙනයනු වස්, අප විසින් සංයුක්ත 'සුරක්ෂිතතා කළමනාකරණ පද්ධතියක්' ද හඳුන්වා දෙනු ලැබ තිබේ. ව්‍යවස්ථාපිත, සේවාවේ සියලුම තරාතිරම් සඳහා, විවිධ අංශයන්හි සුරක්ෂිතතා කාර්යසාධන සමූහ කණ්ඩායම් මගින් දැනුවත් කිරීමේ වැඩ සටහන්ද නිතිපතා පැවැත්වේ.

අපගේ ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් පුහුණු අංශය විසින් කඩිනම් ශිෂ්‍ය හට ගුවන් නියමු පුහුණු වැඩ සටහනක් ආරම්භ කරන ලදුව, සමාලෝචනයට භාජනයවන වසර තුළදී, වචන් ශිෂ්‍ය හට ගුවන් නියමුවන් තිස් දෙනෙකු සේවයට බඳවා ගනු ලැබීණි.

### ශ්‍රී ලංකන් පියසර විද්‍යා පීඨය

යුරෝපීය ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව පිළිබඳ නියෝජිත ආයතනයේ [European Aviation Safety Agency (EASA)] A320-200 පියසර සමාකෘතික පුහුණු ක්‍රමවේදය පිළිබඳ යෝග්‍යතාව පිරිනමනු ලැබීමෙන් පසු, මෙම පියසර විද්‍යාපීඨය විසින් 2013 අගෝස්තු වේදී A330 සමාකෘතිය බලගන්වනු ලැබීය. ඉදිරි වර්ෂවලදී අප ගුවන් සේවාවේ හව A330-300 යානා ඇණිය ක්‍රියාත්මකවීම අපේක්ෂා කරන හෙයින්, වැඩි වැඩියෙන් ගුවන් නියමුවන් පුහුණු කිරීමේ හැකියාව, මෙමගින් සැලකිය යුතු මට්ටමින් ඉහළ නංවා ගැනීමට හැකිවනු ඇත.

යානා වර්ගය අනුව ගුවන් නියමුවෙකුට අවශ්‍ය අතිරේක සහතික සහ පුහුණුව ලබාදීමේ සංවිධානයක් වශයෙන් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් ශ්‍රී ලංකන් පියසර විද්‍යාපීඨය සහතික කොට තිබේ.

දැනට පවත්නා A320 සහ A330 සමාකෘතීන් විසින් ලබා දී ඇති පුහුණු ධාරිතාව භාවිතා කරමින් විද්‍යා පීඨයේ පුහුණුව සඳහා ශිෂ්‍ය හට නියමුවන් බඳවා ගැනීම වර්ධනය කරනු ලැබ තිබේ.

තෘතීය පාර්ශ්වීය තාක්ෂණ ශිල්පී කණ්ඩායම් පුහුණු කිරීමේ හැකියාව වර්ධනය කරගැනීම විද්‍යා පීඨය දිගින් දිගටම සිදු කරන අතර, සීඝ්‍රලෙස වර්ධනය වෙමින් පවත්නා ආසියානු ගුවන් සේවා අංශයෙහි මානව සම්පත් අවශ්‍යතා ඉටුකිරීම පිණිස, ඒකාබද්ධ ගුවන් සේවා පුහුණු විද්‍යා පීඨයක් දියත් කිරීමේ සැලැස්මක්ද දැනට අප වෙත පවත්නේය.

අභාගතය සඳහා අප අත ඇති සැලැස්ම අනුව, තෘතීය පාර්ශ්වීය ව්‍යාපාර අවස්ථාවන් වර්ධනය කිරීමද ඊට ඇතුළත්ය.

### ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා විද්‍යා පීඨය

තාක්ෂණික හොඳ වෘත්තීය පුහුණුව සඳහා, ලෝකයේ පවත්නා ඉහළම පෙළේ IATA පුහුණු ආයතන දහයෙන් එකක් වශයෙන් දැනට ප්‍රමිතිගත ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යා පීඨය, 2012 වර්ෂයේ දකුණු ආසියාවේ IATA බලයලත් ඉහළම පෙළේ පුහුණු මධ්‍යස්ථාන දහයෙන් එකක් ලෙස හම් කරනු ලැබීමේ ගෞරවය දිනාගත් අතර, ලෝකයේ බලයලත් ප්‍රශස්තම පුහුණු මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස 'Premier Circle Member' තත්ත්ව සම්මානයද හිමිකර ගත්තේය.

ගුවන් බඩු, කැබින් කුටි කාර්ය මණ්ඩලය, ගමන් බිමන් සහ සංචාරක කටයුතු, ගුවන් තොටුපළ මගී හැසුරුම හා අදාළ ගුවන් සේවාවේ පුහුණු වැඩසටහන්, අනතුරුදායක තාක්ෂ්‍ය රෙගුලාසි, ගුවන් යානා පිටත් කර හරින්නන්, සහ ගුවන් සේවාවක සියලු විභව ක්‍රියාකාරී අංශයන් හා අදාළ විෂයයන් අන්තර්ගත හඳුනාගැනීම් මට්ටමේ IATA ඩිප්ලෝමාවන් විද්‍යා පීඨයේ පුහුණු පාඨමාලා සමුච්චයෙහි අන්තර්ගත වේ.

අපගේ පුහුණු පාඨමාලා සමුච්චය තව දුරටත් ව්‍යාප්ත වෙමින්, වෙනත් විශේෂාංග අතර ප්‍රතිරූපය ගොඩනැගීමේ උපදේශන සේවා, හුරු ගැන්වීම් සහ ආචාර සමාචාර ආදියද ආවරණය කරයි.

විද්‍යා පීඨය විසින් අභ්‍යන්තර කාර්ය මණ්ඩලයේ 3,000ක් පමණ පිරිසක්ද, බාහිර සිසුන් 600 ක් පමණද බැගින් වාර්ෂිකව පුහුණු කරනු ලැබ තිබේ.



# සේවක මඩුල්ල

## සේවක මඩුල්ල, අධ්‍යයන කටයුතු සහ සංස්කෘතිය

සමාලෝචනයට භාජනය වන වසර තුළදී, ව්‍යාපාරික අඛණ්ඩතාව පවත්වාගනු පිණිස, ශ්‍රී ලංකන් හි මානව සම්පත් ක්‍රියාවලිය, උපායමාර්ගික වැදගත්කමින් යුක්තව ප්‍රධාන ක්ෂේත්‍ර තුනක් කෙරෙහි සිය අවධානය යොමු කළේය.

ජ්‍යෙෂ්ඨ හා මධ්‍යම කළමනාකරණ අංශයන් තුළ, සුවිශේෂ වශයෙන්ම උපායමාර්ගික හා උපායශීලී මෙහෙයුම් මට්ටම්වල, අනාගතයේ දී අපේක්ෂිත පුරප්පාඩු පුරවාලීම පිණිස, අනුප්‍රාප්තිකයින්ගෙන් සමන්විත සංඝදයක් හඳුනාගෙන විය වර්ධනය කිරීම, අපගේ එක් ප්‍රධාන උත්සහයක් වූයේය. අප විසින් දැනට මුල්පෙළේ තනතුරු හා නායකත්වයන් සඳහා අනුප්‍රාප්තික සැලැස්මක් පිළියෙල කර ඇති අතර, එසේ හඳුනාගනු ලැබූ කුසලතාවන්හි ශක්තතා වර්ධනය පිණිස දැන් කටයුතු කෙරෙමින් පවතී.

අවධානය යොමුවූ තවත් අංශයක් නම්, අවශ්‍යතා පාදක ශ්‍රම බලකායක් සඳහා සැලසුම් සහිතව, ආයතනයට යෝග්‍ය පරිදි ප්‍රමාණගත කිරීම සහ අපගේ කාර්ය ඇගයීම් ක්‍රියාවලියද, ගුවන්සේවාවේ නිපුණතා කාර්යරාමුව සහ අපගේ කාර්ය සාධන කළමනාකරණ පද්ධතියද, හැවෙන වරක් ඇගයීමකට පාත්‍රකිරීම වන අතර, එම සෑම පියවරකින්ම බලාපොරොත්තු වූයේ අනාගත සැලසුම්වලට සාපේක්ෂව, ආයතනයේ උද්ගතවෙමින් පැවති අවශ්‍යතාවන්ට මෙන්ම, ව්‍යාපාර ගති විඥානයටද, අති ප්‍රශස්තම මට්ටමින් සහයෝගය දැක්වීමය.

තුන්වැනිව සහ අතිශයින්ම වැදගත් ලෙස ගැනෙන සාධකය නම්, සියළුම 'සේවක මඩුල්ල අරමුණු කරගත්' මෙන්ම ප්‍රවර්තන සේවා විලාසයන්හිද, සේවක දීමනා සම්බන්ධ දර්ශණය සහ සේවක මඩුල්ල කාර්යයන්හි යොදා ගැනීමේ පරිචයන් වැනි ක්‍රියාමාර්ගයන් හි අවසාන පරමාර්ථය වූයේ ඵලදායකත්ව වර්ධනයයි. මේ සියලුම අංශයන් විමර්ශනයන්ට භාජනය කරනු ලැබූ, නීතිපතා උද්ගතවන මූලික අවශ්‍යතාවන්ට අනුකූලව හැවෙන සැලසුම් කිරීමද සිදුකරන ලද අතර, විය අඛණ්ඩව සිදු කෙරෙමින් පවතින ක්‍රියාවලියකි.

සමාලෝචනයට භාජනය වන වසර තුළදී තොරතුරු තාක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව විසින් අතිනවීන නව ගුවන් සේවා කාර්යමණ්ඩල කළමනාකරණය කිරීමේ පද්ධතියක්ද ගුවන් සේවා කාර්යමණ්ඩල උපයෝගීතාවය ප්‍රශස්ථ කරමින් ඔවුන්ට අවශ්‍ය සහයෝගය ලබාදීමට කැපවූ ගුවන් සේවා කාර්යමණ්ඩල ඇමතුම් මධ්‍යස්ථානයක්ද පිහිටුවන ලදී.

අදාළ වර්ෂය පුරාම, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවාව ධනාත්මකවූද, අතිශයින්ම හිතකරවූද, සේවක සම්බන්ධතා සහ සහයෝගීතාවන් පවත්වා ගැනීමට සමත්වූ බව වාර්තා කරන්නට හැකිවීම සතුටට කරුණකි.

දැන් අපි සංඛ්‍යා ලේඛන දෙස බලමු.

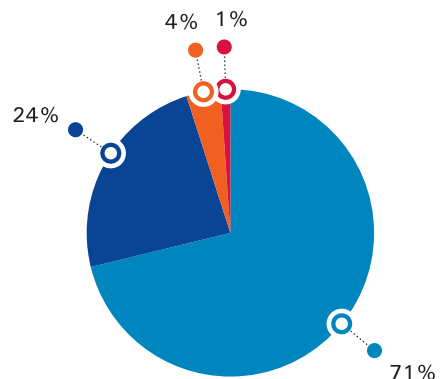
## සේවක මඩුල්ලේ සංයුතිය

2014 මාර්තු 31 දිනට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය පුද්ගලයින් 6,578 දෙනෙකු සේවයෙහි යොදවා තිබුණි.

පහත දැක්වෙන වගුවෙන් සහ ප්‍රස්තාර වලින් වර්ගය හා තනතුර අනුව සේවානියුක්තිය පෙන්වා දෙයි:

	එකතුව	ප්‍රතිශතය %
දේශීය - ස්ථීර	4,683	71
දේශීය - කොන්ත්‍රාත් පදනම මත	1,627	24
විදේශීය - ස්ථීර	233	4
විදේශීය - කොන්ත්‍රාත් පදනම මත	35	1
<b>එකතුව</b>	<b>6,578</b>	<b>100</b>

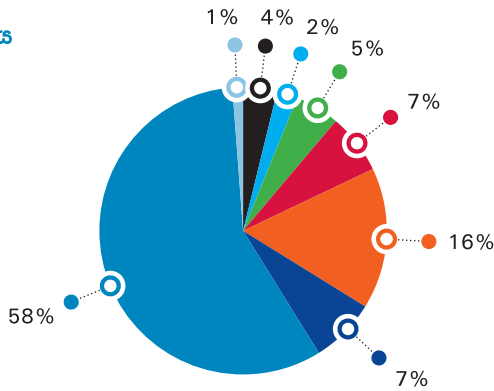
## වර්ගය අනුව සේවානියුක්තිය



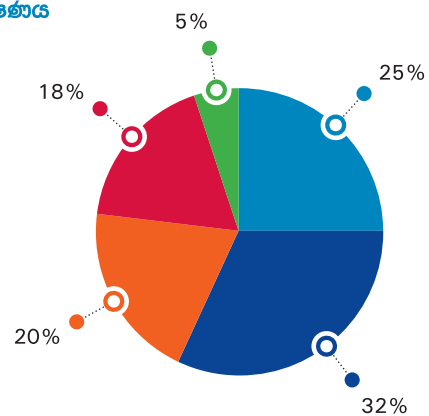
■ දේශීය - ස්ථීර ■ දේශීය - කොන්ත්‍රාත් පදනම මත ■ විදේශීය - ස්ථීර ■ විදේශීය - කොන්ත්‍රාත් පදනම මත



**තනතුර අනුව සේවානියුක්තිය**



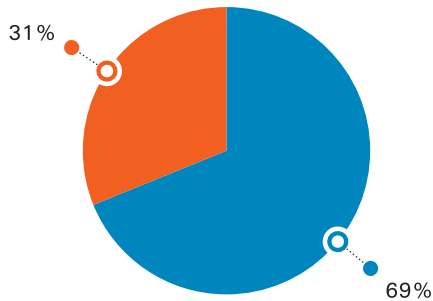
**වයස විශ්ලේෂණය (අවුරුදු)**



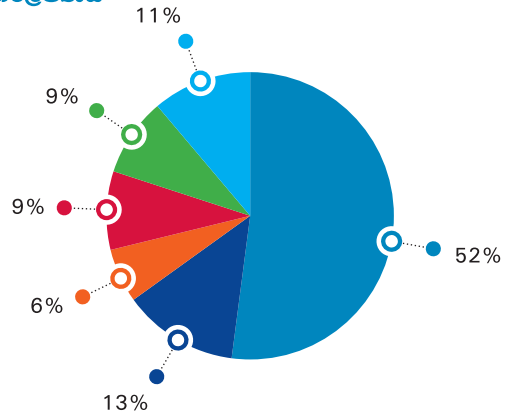
■ කළමනාකාරවරු ■ ඉංජිනේරුවරු ■ ගුවන් සේවා කාර්ය මණ්ඩලය ■ විධායක නිලධාරීවරු  
■ තැනිත් කුටි කාර්ය ■ කාර්මික ශිල්පීන් ■ ශ්‍රේණිගත කාර්ය මණ්ඩලය ■ පුහුණුවන්නන් මණ්ඩලය

■ 18 - 25 ■ 26 - 35 ■ 36 - 45 ■ 46 - 55 ■ 55 ට වැඩි

**ස්ත්‍රී පුරුෂ භාවය අනුව සේවානියුක්තිය**



**සේවා විශ්ලේෂණය (අවුරුදු)**



■ පුරුෂ ■ ස්ත්‍රී

■ 50 අඩු ■ 5 - 10 ■ 10 - 15  
■ 15 - 20 ■ 20 - 25 ■ 25 ට වැඩි

**සේවයෙන් ඉවත්වීමේ අනුපාතිකය**

ගුවන් සේවාවේ සේවයෙන් ඉවත්වීමේ අනුපාතිකය හිතකර මට්ටමක පවතින අතර, වයස සැලසුම් කරන ලද ඉලක්ක මට්ටමේ පවතින්නේය.

- වාර්ෂිකව ගත මෙහෙයුම්වල වාර්ෂික සාමාන්‍යය - 4.8% - ඉලක්කය 4%
- කාර්යාල මෙහෙයුම්වල වාර්ෂික සාමාන්‍යය - 4.1% - ඉලක්කය 5%

**සේවයේ රඳවා ගැනීමේ අනුපාතිකය**

සේවා යෝජකයා වශයෙන් ශ්‍රී ලංකන්හි අතිමතය සහ සේවානියුක්තියෙන් වශයෙන් ගුවන්සේවාව සමග ස්වකීය අභිවෘද්ධිය ගොඩනගා ගැනීමේ අතිලාභය සනාථ කරමින්, අපගේ සේවයේ රඳවා ගැනීමේ අනුපාතිකය ඉහළ මට්ටමක පවතී.

- වාර්ෂිකව ගත මෙහෙයුම්වල වාර්ෂික සාමාන්‍යය - 95.2%
- කාර්යාල මෙහෙයුම්වල වාර්ෂික සාමාන්‍යය - 95.9%

**සේවානියුක්තික ප්‍රතිලාභ**

සේවානියුක්තිකයින් හා බොහෝ අවස්ථාවල ඔවුන්ගේ පවුල්වල සාමාජිකයින් ප්‍රතිලාභ රැසක්ම භුක්ති විඳියි. ඒවා අතර වෛද්‍ය පහසුකම්, නිවාඩු නිකේතන භාවිතය සේවක මට්ටමට ප්‍රවාහනය සහ නොමිලේ සහ අඩුමිල ගුවන් ගමන් ඇතුළු අනෙකුත් පහසුකම් රැසක් වෙති.

### ශිෂ්‍යත්ව වැඩසටහන

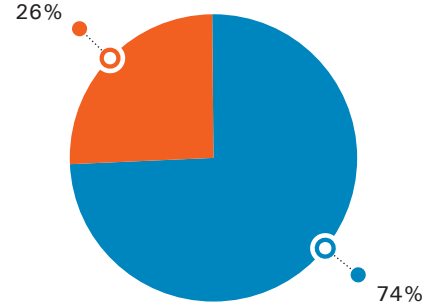
පස්වන වසරේ ශිෂ්‍යත්ව විභාගයෙන් විශිෂ්ටතම ප්‍රතිඵල දිනාගන්නා, ශ්‍රී ලංකන් හි සේවයේ නියුක්ත අයගේ පවුල් තුනක, සිසුන් නිදහසකට කාර්ය මණ්ඩල සුභ සාධක සංගමය විසින් වාර්ෂිකව ශිෂ්‍යත්ව තුනක් ප්‍රදානය කරනු ලැබේ. ඕනෑම අවස්ථාවක, අවම වශයෙන් සිසුන් 24 දෙනෙකු මෙහි ප්‍රතිලාභ ලබයි. පහත දැක්වෙන ආකාරයට, එක් එක් සිසු දරුවා වෙනුවෙන් මූලාසාදන පිරිනැමේ. වසර 6-9 - වාර්ෂිකව රුපියල් 6,000, වසර 10-11 - වාර්ෂිකව රුපියල් 9,000, වසර 12-13 වාර්ෂිකව රුපියල් 12,000, විශ්ව විද්‍යාල ප්‍රවේශය වෙනුවෙන් - එක්වර ගෙවීම - රුපියල් 25,000.

### පුහුණු කිරීම්

ගුවන්සේවාවේ කාර්ය මණ්ඩල පුහුණු ආධිපත්‍යය, පුඬුල් වශයෙන් වර්ග දෙකකට බෙදිය හැකිය - එනම් නියාමන හා නියාමන නොවන වශයෙනි. සමාලෝචනයට භාජනය වූ වසර තුළ පුහුණුව ලැබූවන්ගේ පුහුණු පැය ගණන, පුහුණුව පිරිස් සංඛ්‍යාව හා අදාළ ක්‍රියාකාරකම් පහත දැක්වෙන වගුවෙහි සඳහන් වෙයි:

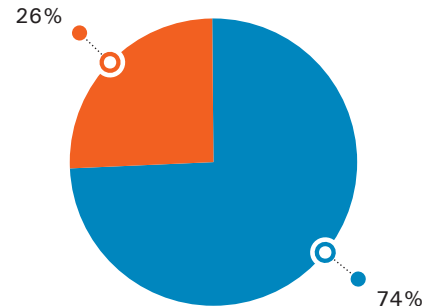
	පුහුණුව ලත් කාර්ය මණ්ඩල සංඛ්‍යාව	පුහුණුව ලැබූ පැය ගණන
නියාමන පුහුණුව	10,170	61,020
නියාමන නොවන පුහුණුව	3,553	21,318

### පුහුණුව ලත් කාර්ය මණ්ඩල සංඛ්‍යාව



■ නියාමන පුහුණුව ■ නියාමන නොවන පුහුණුව

### පුහුණුව ලැබූ පැය ගණන



■ නියාමන පුහුණුව ■ නියාමන නොවන පුහුණුව

### අපගේ මානව සම්පත් උපායමාර්ගයට සම්මාන

නොබෝදා සිංගප්පූරුවේදී පවත්වන ලද පස්වන ආසියානු විශිෂ්ට සේව්‍යෝජක සන්නාම සම්මාන උළෙලේදී 'ව්‍යාපාර උපායමාර්ග හා අනුකූල විශිෂ්ට මානව සම්පත් උපායමාර්ගය' සම්මානය දිනා ගැනීමෙන් ශ්‍රී ලංකන්හි මානව සම්පත් උපායමාර්ගය පිළිගැනීමට හා සම්මානලාභී ගෞරවයට පාත්‍ර වූයේය.

මෙම ජයග්‍රහණය හා සමගම සමස්ත ශ්‍රී ලංකන් ගුවන්සේවාව සතු ව්‍යාපාර උපායමාර්ගයේ හා මානව සම්පත් උපායමාර්ගයේ ආදර්ශමත් සංකලනය පිළිබිඹු විය.

# සමාජය හා පාරිසරික වගකීම

## සමාජය

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන්සේවාවේ 'ශ්‍රී ලංකන් කෙයා(ඊ)ස්' (SriLankan Cares) නම් වූ ප්‍රජා සංවර්ධන අංශය 2003 දී අරඹන ලදී. එවකට පටන් සැබෑ සත්කාරක සේවා සම්භාරයක් තුළින් හා සමාජය වගකීම් සම්බන්ධව ක්‍රියාකාරකම් සම්ප්‍රදායක් ඔස්සේ ශ්‍රී ලාංකිකයින් හා ශ්‍රී ලංකන් විකිනෙකට සමීප කිරීමට එය කටයුතු යෙදීය.

ප්‍රධාන වශයෙන්ම, රට පුරා වෙසෙන දරුවන්ගේ සුභ සාධනය කෙරෙහි ශ්‍රී ලංකන් කෙයා(ඊ)ස් හි අවධානය යොමු වූයේය.

මේ දක්වා ගතවූ වසර කිහිපය තුළම, ශ්‍රී ලංකාවේ දරුවන්ගේ සෞඛ්‍යය හා අධ්‍යාපනය කෙරෙහි වැඩි අවධානයක් යොමු කරන ලද්දේය.

ගුවන්සේවාවේ මේ දක්වා ස්වාධීන ව ක්‍රියාත්මකවූ විවිධ සත්කාරක වැඩ සටහන් ශ්‍රී ලංකන් කෙයා(ඊ)ස් විසින් ඒකාබද්ධ කර ඒකාගත මට්ටමට සැලසුම් සහිතව ක්‍රියාත්මක කරන ලදුව, රට පුරා විසිරී සිටින අවශ්‍යතා සහිත දරුවන් අතිවිශාල සංඛ්‍යාවකට ඉලක්ක සහගතව හා ඵලදායකව සුභසාධනය සමීප කරන්නට හැකි විය.

2013/14 වසරේදී අපගේ ක්‍රියාකාරකම් පහත දැක්වේ.

- මුලතිව් හා කිලිනොච්චි ප්‍රදේශයන්හි අතිශය අවශ්‍යතා සහිත පෙර පාසල් දෙකකට ලිපිදව්‍ය හා මුදල් අප විසින් ප්‍රදානය කරන ලදී. ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවා කාර්ය මණ්ඩල සාමාජිකයින්ගේ දායකත්වයෙන් මුදලින් රුපියල් 200,000 ක් හා ලිපිදව්‍ය තොගයක් ඊට අයත් විය. ඊට අමතරව, ගුවන් බඩු ඇසුරුම් පෙට්ටිවල දැව උපයෝගීකර ගනිමින් දැනට නිර්මාණය කෙරෙන පංති කාමර උපකරණද එම පෙර පාසල් දෙකට පරිත්‍යාග කරනු ලැබේ.
- 'ආබාධිත භාවය බාධාවක් නොවන්නේය' ආධාරක ප්‍රසංගය. ශ්‍රී ලංකන් විසින් සංවිධානය කරන ලද මෙම ආධාරක සංගීත ප්‍රසංගය, ආබාධ සහිත ගායක සුප්‍රසිද්ධ X Factor තරුවක් වන විමසනුවෙල් කෙලිගේ සහභාගිත්වයෙන් පැවැත්විණ. ජනප්‍රිය භාගිය හා සන්තූෂ් ආරාධිත ගායකයින්ගේ සහභාගිත්ව මෙම ප්‍රසංගයේ ආදායම ශ්‍රී ලංකන් කෙයා(ඊ)ස් ව්‍යාපෘතියක්වන ප්‍රීතිපුර ළමා නිවාසයට පරිත්‍යාග කරන ලදී.

- හෘදය සත්කාරක ව්‍යාපෘති අංක 2. විංගලන්තයේ සවුන්අෆේම්ස්ටන් විශ්වවිද්‍යාල රෝහලේ ළමා හෘදයාබාධ පිළිබඳ විශේෂඥ වෛද්‍යවරුන් පස් දෙනෙකු ගුවන්ගේ කැඳවාගෙනවිත් රජීවේ ආර්යා ළමා රෝහලේ දෛවැති ශ්‍රී ලංකන් ළමා හෘද සැත්කම් ව්‍යාපෘතියට අනුග්‍රහය දක්වන ලදී.
- පුංචි ඉන්ජිනේරුවා (The Little Engineer) - මෙම සුවිශේෂ අධ්‍යාපනික වැඩ සටහන ශ්‍රී ලංකන් කෙයා(ඊ)ස් සහ මැද පෙරදිග Airbus සහභාගිත්වයෙන් තරුණ පරපුරේ දැනුම ප්‍රවර්ධනය සඳහා පවත්වන ලදී. විද්‍යාව, තාක්ෂණය, ඉංජිනේරු විද්‍යාව සහ ගණිතය කෙරෙහි තරුණ පෙළේ උනන්දුව දියුණුකරනු වස් මෙම වැඩ සටහන සංවිධානය කරන ලද අතර, තරුණ තරුණියන් 50 දෙනෙක් ඊට සහභාගි වූහ.
- 'Beefy's Big Walk' වැඩ සටහනට ශ්‍රී ලංකන් කෙයා(ඊ)ස් සහභාගිවූ අතර, ශ්‍රී ලංකන් නියෝජිතයෝ ද ස්වේච්ඡාවෙන් ඊට එක් වෙමින්, ගමනේ කොළඹ ප්‍රදේශයේදී සහභාගිවූවන්ට ආහාරපාන හා ප්‍රමාදාධාර උපකරණ සැපයූහ. මෙම වැඩ සටහනේ අරමුණ වූයේ ලොව පුරා වෙසෙන අසරණ දරුවන් කෙරෙහි ජාත්‍යන්තර අවධානය යොමු කිරීමත්, විශේෂයෙන්ම ශ්‍රී ලංකාවේ වරප්‍රසාද රහිත දරුවන් සහ සුනාමි විපත් විසිට පත් දරුවන්ගේ අවශ්‍යතා කෙරෙහි වගකිවයුත්තන්ගේ අවධානය යොමු කිරීමත්ය.
- වයඹ පළාතේ පල්ලම නම් සම්පත් හිඟ ප්‍රදේශයේ තම්මරනා කණිෂ්ඨ විද්‍යාලයේ යටිතල පහසුකම් නංවාලීමේ අරමුණින් ශ්‍රී ලංකන් කෙයා(ඊ)ස් සමග එක්වූ ශ්‍රී ලංකන් හා මිහින් ලංකා එකතුව විසින් රුපියල් මිලියන තුනක පිරිවැයෙන් පුස්තකාල ගොඩනැගිල්ලක් ඉදිකිරීම ආරම්භ කරන ලදී. ඒ සඳහා දැනටමත් මුල්ගල තබනු ලැබ ඇත.
- ශ්‍රී ලංකන් ගුවන්සේවයේ කැබින් කුටි සේවාවෙහි නිරතවීමේදී දරුවන්ද, වැඩිහිටියන්ද, ආබාධ සහිත පුද්ගලයින්ද හැසිරවීමේදී අවශ්‍යවන විශේෂ කුසලතා පිළිබඳව හුරු පුරුදු කිරීමේ විශේෂ වැටුප් සටහනක් ශ්‍රී ලංකන් කෙයා(ඊ)ස් විසින් පවත්වන ලදී.

## පරිසරය

ගුවන්සේවාවන් හා පරිසර සංරක්ෂණය යනු එකිනෙකට පරස්පර විරෝධී මාතෘකා දෙකකි. ගුවන් සේවාවන් පරිසරයට හානි පමුණුවන ආයතනයන් ලෙස නිරතුරුවම හඳුන්වනු ලැබුවද, එමගින් සිදුවන පරිසර හානිය වළක්වාලීමට ගුවන් සමාගම් ගන්නා උත්සාහයන්ද හැක්කේ නොවේ. ශ්‍රී ලංකන් වශයෙන් අප මෙම ප්‍රශ්නය කෙරෙහි දැඩි අවධානයෙන් සිටින අතර, අප ප්‍රකාශ කරන පරිදීම පරිසරය රැකගැනීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට අපි පසුබට නොවෙමු.

මෙම අංශයෙන් අපගේ වගකීම් සැලකිල්ලට ගෙන 2008දී ගුවන් සේවාව මගින් සමාගම් පරිසර ප්‍රතිපත්තියක් පිළියෙල කර අනුමත කළ අතර ඒ සමගම ගුවන් සේවාවේ පාරිසරික ඒකකයද පිහිටුවන ලදී.

ගතවූ වසර තුළ අපගේ එම දායකත්වය සහ ජයග්‍රහණ ගැන මෙසේ සඳහන් කර සිටිමු.

## කාබන් නිකුතුව අවමකිරීම ඉන්ධන සංරක්ෂණය

අපගේ පියාසර මෙහෙයවීම් දෙපාර්තමේන්තුවේ මූලිකත්වයෙන් ක්‍රියාත්මකවන ඉන්ධන සංරක්ෂණ වැඩ සටහනක් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන්සේවය තුළ ක්‍රියාත්මකව පවතී. එම වැඩ සටහනට මග පෙන්වීම් සිදුකෙරෙනුයේ IATA නිර්දේශ අනුවය.

සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ සහ ගුවන්යානා පාලකයින්ගේ සහභාගිත්වයෙන් ඉතා මෑතකදී දියත් කරන ලද RNAV Approaches නමැති ක්‍රියාමාර්ගය මගින්, යානයක් බිමට බැස්සවීමේදී වරකට කිලෝග්‍රෑම් 110 සිට 200 දක්වා පමණ ඉන්ධන ඉතිරිකර ගැනීමේ හවිතාවක් ඇතැයි සැළකේ.

යුරෝපයේ සිට කොළඹ දක්වා සිදුකෙරෙන සෑම එක් පියාසර කිරීමකදීම ඉන්ධන කිලෝග්‍රෑම් 1,200 ක් පමණ ඉතිරිකර ගතහැකි Re-Despatch Procedure නම්වන ක්‍රමවලියක්ද දැනට පවතින්නේය.

සෙසු ඉන්ධන ඉතිරිකිරීමේ ක්‍රමවේද නම් - Flap 3 ගොඩබැස්සීම් ක්‍රමය, එක් එක් ප්‍රවේගයේ 'ටැක්සි' කිරීම, ගොඩබැස්සීමේදී අවම මට්ටමින් ප්‍රතිවර්තන තෙරපුම භාවිතකිරීම, හැකි සෑම විටකම කෙටි දුර සහිත ගමන් මග අනුගමනය



කිරීම, ගුවන්සේවයේ විකල්ප ගුවන් තොටුපලවල් පිලිබඳ ප්‍රතිඥාදායී සිදුකිරීම යනාදියයි.

ඊට අමතරව, ශ්‍රී ලංකන් හි ගුවන්යානා ඉන්ධන අංශය විසින් උපරිම කාර්යක්ෂමතාව පවත්වාගැනීම පිලිබඳව නිරන්තරයෙන්ම අධීක්ෂණය කරනු ලබයි.

2013/14 වසර සඳහා Jet A 1 ඉන්ධනවලින් සිදුකරන ලද ඉන්ධන ඉතිරිය ටොන් 434 ක් වූ අතර, කාබන් විමෝචන ඉතිරිය කාබන් ඩයොක්සයිඩ් ටොන් 1,370 කි.

### ස්වේච්ඡා කාබන් හිලවී වැඩසටහන

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන්සේවාව ස්වකීය කාබන් හිකුලුව අඩුකරගැනීමට සහායවීම පිණිස IATA හි කාබන් හිලවී සංවර්ධන අංශය සමග ගිවිසුමක් අත්සන්කර තිබේ.

මෙම IATA හි කාබන් හිලවී වැඩ සටහන විසින්, ICAO ක්‍රමවේදය මත පදනම්වූ, IATA කාබන් විමෝචන ගණක යන්ත්‍රය මගින් කාබන් විමෝචන ප්‍රමාණයන් අධීක්ෂණය කරනු ලබයි. එමගින් කාබන් බැර උත්පාදක කාබන් අවමකිරීමේ ව්‍යාපෘතිවල ආයෝජනය කිරීමෙන්, පියාසර කිරීම් හා අදාළ විමෝචනයන් හිලවී කිරීමේ අවස්ථාවන් මගින්ට සලසා දෙයි.

ශ්‍රී ලාංකන් ගුවන්සේවාව දේශීය කාබන් විමෝචන ව්‍යාපෘතියෙහි ආයෝජනය කිරීමට හා ඊට දායකවීමට සූදානම්ව සිටී.

ව්‍යාපෘති තෝරාගැනීම ගැන අවශ්‍ය විශේෂඥ උපදෙස් ලබාදෙමින්ද, කාබන් බැර අගයන් මිලදී ගැනීමට පිලියෙල කිරීමෙන්ද, මෙහෙයවුම් කළමනාකරණය කිරීමෙන් හා ඒවා පියවීමට වත්දී ගෙවීමේ කටයුතු පහසු කිරීමෙන්ද, ගුවන් සමාගම් වෙනුවෙන් සම්පූර්ණ ක්‍රියාවලිය පරිපාලනය කිරීමට IATA විසින් ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන ඇත.

මගීන්ගේ සම්පූර්ණ දායකත්වයම අනුග්‍රාහක කාබන් හිලවී ව්‍යාපෘතිවලට සෘජුවම යෙදවෙනු ඇත. පූර්ණ පාරදෘශ්‍යතාවය සහිතව, මගීන්ගේ පියාසර යානාවෙන් හිකුත්වූ කාබන් ඩයොක්සයිඩ් ප්‍රමාණය, ඒවා හිලවී කිරීමට යන පිරිවැය සහ ඔවුන්ගේ වත්දී ගෙවීම් ආයෝජනය කෙරෙන ව්‍යාපෘතිය යනාදී සම්පූර්ණ විස්තර මගීන්වෙත ලබා දෙනු ඇත.



### පාරිසරික කාර්යක්ෂමතාවන්ට සහායවීම

#### ගෘහස්ථ ජීව වායු පද්ධතිය

ශ්‍රී ලංකන් හි ප්‍රධාන කාර්ය මණ්ඩල භෝජන ශාලාවෙන් උත්පාදනය වන අපද්‍රව්‍ය වලින් දිවෙන ජීවවායු පද්ධතියක් දැනට ආරම්භ කරනු ලැබ තිබේ.

සවායු ජීරණකිරීමේ (Anaerobic Digestion) ක්‍රියාවලියක් ඔස්සේ කාබනික අපද්‍රව්‍ය බණ්ඩ කෙරේ. මෙසේ උත්පාදනය වන ජීව වායුව මිනේන්වලින් පොහොසත්ය. එහි ගිනිගන්නාසුළු

ස්වභාවය හිසා ආහාර පිසීමේ වායු වශයෙන් හෝ ඉන්ධන වශයෙන් හෝ භාවිත කළ හැකිය.

මෙම පද්ධතිය මගින් වසරකට වායු කිලෝග්‍රෑම් 4,500 ක් පමණ උත්පාදනය කෙරෙතැයි අපේක්ෂා කළ හැකිය. දැනටමත් අප විසින් පැයකට කිලෝවොට් 5 ක ධාරිතාවක් සහිත බොයිලරුවක් ප්‍රතිස්ථාපනය කරනු ලැබ ඇති අතර, එ මගින් වසරකට රුපියල් 600,000 ක පමණ ඉතිරියක් හිමිකරගත හැකිවෙයි.





ශ්‍රී ලංකන් කෙයා(ඊ)ස්  
ශ්‍රී ලංකාව පුරා සිටින  
ප්‍රමුඛයින්ගේ සුභසාධනය  
ගැන අවධානය  
යොමුකර ඇත.



**ඉවතලන ජලය පිරිසිදුකිරීමේ යන්ත්‍රය**

ගුවන්සේවය විසින් ඉවතලන ජලය පිරිසිදුකිරීමේ යන්ත්‍රයක් 747 ගුවන් යානා අංගන පරිශ්‍රයේ සවිකර ඇති අතර, ඉංජිනේරු අංශයේ වැඩපොලවලින් නිකුත් කෙරෙන අපවිත්‍ර ජලය පවිත්‍රකරණය එහි අරමුණයි.

යන්ත්‍රයේ පවිත්‍රකරණ යන්ත්‍රනයට බලපාන ඇතැම් සාධකයන් නම්, පවිත්‍රතාව අවශ්‍ය මට්ටම සහ සංගතතාවය, පවිත්‍රකළ යුතු ජලයේ ප්‍රමිතිය සහ පවිත්‍ර කරන ලද ජලයට අවශ්‍ය ප්‍රමිතිය ආදියයි. මෙම යන්ත්‍රය මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය විසින් නියම කරනලද ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලය.

**ඉංජිනේරු කටයුතු සඳහා සෝලාර්ටියුබ් ආලෝකකරණ පද්ධතිය**

අප විසින් විජලවිය නව සෝලාර්ටියුබ් ආලෝකකරණ පද්ධතිය එන්ජින් මොඩියුල් වැඩපොළ පරිශ්‍රයේ සවිකරනලද අතර, එම ස්ථානයට අතිශයින්ම පිරවැය අනුව ඵලදායක සාර්ථක ක්‍රියාවලිය විය බැව් පැහැදිලි විය.

වැඩපොළ දිවා කාලයේදී ක්‍රියාත්මක වන හෙයින් එය ඉතා යෝග්‍ය වෙයි.

සාම්ප්‍රදායික ආලෝකකරණ ක්‍රමවේදයන්ට වඩා සහ පහසුවෙන් අඩුවැඩිවන ආලෝක ධාරාවන් සහිත විදුලි පද්ධතියක් වෙනුවට සෝලාර්ටියුබ් ක්‍රමය සෑම අතින්ම ඵලදායකය.

තවත් ධනාත්මක සාධකයක් නම් සෝලාර්ටියුබ් වලින් පාරජම්බුල කිරණ පෙරා හරිනු ලැබීම සහ සූර්ය රණ්ණිය හින කරනු ලැබීමයි. එමගින් වායු සමීකරණ බල අවශ්‍යතාද අඩු වෙයි.

මෙම පද්ධතියෙන් උපවයවන ඉතිරිය අගය කළවිට වසරකට රුපියල් 800,000 කට ආසන්නය.

### තාපදීප්ත නාලයන් වෙනුවට CFL සහ LED විදුලි බල්බ

ගුවන් සේවා මධ්‍යස්ථානයෙහි CFL විදුලි ආලෝකකරණය නිසා වසරකට රුපියල් මිලියන 6.2 ක් පමණ ඉතුරුකරගත හැකි විය.

තවද, පෙර පැවති ත්‍රේණු නාලික තාප දීප්ත වුම්බක පිරුණු බල්බ වෙනුවට LED බල්බ යොදනු ලැබීය. එසේ පැවති බල්බ වෙනුවට LED 12W බල්බ යෙදීම නිසා වාර්ෂිකව රුපියල් මිලියන 13.6ක් ඉතිරි කර ගත හැකිවිය.

### සිල් තබන ලද බැටරි ප්‍රතිජනනයෙහි යෙදීම

ගුවන්සේවාව කලක සිටම සිල් තබන ලද බැටරි ප්‍රතිජනනය කරමින් රුපියල් මිලියන 9.00 ක පමණ වාර්ෂික ඉතුරුවක් සපයා ගත්තේය.

සිල් තබන ලද බැටරිවල ආයු කාලය තුළ තුන් වරක් පමණ ප්‍රතිජනනය කළ හැකිය. එක් ප්‍රතිජනනයක් සමග අවුරුදු පහක් පමණ එක් බැටරියක් පාවිච්චි කළ හැකි වනු ඇත.

### පාරිසරික බලපෑම් අඩුකිරීමට ඉවහල්වන පද්ධතීන්

සැලකිය යුතු මට්ටමින් ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවට උපකාරීවන හා පියාසර ප්‍රශස්ථකරණය සඳහා ආධාරකයක් සේ ගැනෙන, LIDO නමැති නව පියාසර සැලසුම් පද්ධතිය ශ්‍රී ලංකන් විසින් දියත් කරන ලදී.

LIDO පියාසර විසඳුම ලබාගැනීම සඳහා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන්සේවාව Lufthansa Systems සමග ගිවිසුමකට එළඹුණේය.

පියාසර කාලවේලාව, ඉන්ධන පරිභෝජනය, සහ එක් එක් පියාසරය වෙනුවෙන් පිරිවැය ආදිය හා අදාළව බහුවිධ ප්‍රශස්ථකරණ විකල්පයන් ශ්‍රී ලංකන් හි ගුවන් යානා පිටත්කර හරින්නන් වෙත එම පද්ධතිය ලබා දෙයි.

### පාරිසරික අගැයීමේ වැඩසටහන් දියත් කෙරේ

#### IEnvA ක්‍රියාත්මක කරන ලදී

IATA පාරිසරික අගැයීමේ වැඩ සටහන (IEnvA) වනාහී ගුවන් සමාගමක පාරිසරික කාර්යසාධනය ස්වාධීන වශයෙන් තක්සේරුකර එය වැඩි දියුණුකිරීම පිණිස සැලසුම් කරනලද අගැයීම් පද්ධතියකි. ස්වේච්ඡා වැඩසටහනක් වන එය, පාරිසරික වගකීම්වලට අනුගතවීමේ ප්‍රධාන ප්‍රතිපත්තිය හා අඛණ්ඩ පාරිසරික කළමනාකරණ වැඩිදියුණුකිරීම් කෙරෙහි කැපවීම මත පදනම්ව ඇත.

සමාලෝචනයට භාජනයවන මෙම වසර තුළ ශ්‍රී ලංකන් විසින් මෙකී වැඩසටහන දියත් කරන ලදී.

#### ISO 14001:2004 පාරිසරික කළමනාකරණ පද්ධතිය

අපගේ සමස්ත පාරිසරික හා බලශක්ති භාවිතයට අදාළ ක්‍රියාකාරකම් කළමනාකරණය සඳහා අපට සහාය වියහැකි මෙම ක්‍රියාපටිපාටිය ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපි දැනට සූදානම්ව සිටිමු.

### පාරිසරික දැනුවත්භාවය

#### ප්‍රජා මූල ක්‍රියාකාරකම්

#### Project BLUEprint ව්‍යාපෘතිය

Project BLUEprint යනුවෙන් හැඳින්වෙන මෙම ව්‍යාපෘතිය වංගලන්තයේ තල්මසුන් සහ ඩොල්පින් සුරැකීමේ [Whale and Dolphin Conservation, (WDC)] ආයතනයේදී සහභාගිත්වයෙන් ක්‍රියාත්මකවන විරුද්ධ වැඩසටහනකි. මෙහි අරමුණ වන්නේ ශ්‍රී ලංකාව අවට සාගරයේ වෙසෙන තල්මසුන් සහ ඩොල්පින් මත්ස්‍ය වර්ග වගකීමෙන් යුක්තව හැරුණුම ප්‍රවර්ධනය කිරීමයි. ශ්‍රී ලංකන් ගුවන්සේවාව මෙම ව්‍යාපෘතියේ හවුල්කරුවෙකි.

ඉහත කී අරමුණ ඉටුකර ගැනීමට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන්සේවාව සහ තල්මසුන් සහ ඩොල්පින් සුරැකීමේ ආයතනය එක්වත්ව ප්‍රජා මූල පදනමින් කටයුතු කරයි.

මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා සම්පත් සපයා ගැනීමට මෙන්ම ප්‍රවර්ධනය කිරීමටද දේශීය පාර්ශ්වකරුවන් හා වනජීවී සංචාරක කර්මාන්තකරුවන්ගේ සහාය අපේක්ෂා කෙරේ.

ගුවන්සේවාව සිය පියාසර අවස්ථාවන්හිදී තල්මසුන් සහ ඩොල්පින් පාදක ක්‍රීඩා භාණ්ඩ අලෙවිකරන අතර එම ආදායම ඉහතකී සංවිධානයට පරිත්‍යාග කරනු ලැබේ.

#### විවිධ ක්‍රියාකාරකම්

බලශක්තිය, අපද්‍රව්‍ය කළමනාකරණය සහ පරිසර සංරක්ෂණය පිළිබඳ පාසැල් සිසුන් දැනුවත් කිරීම උදෙසා පුහුණු වැඩසටහන් ශ්‍රී ලංකන් විසින් පවත්වනු ලබයි.

එම විෂයයන් පිළිබඳව කාර්ය මණ්ඩලයේදී දැනුම හා හැකියා කුසලතා වර්ධනය පිණිස විවේචන වැඩසටහන් ගෘහස්ථවද පවත්වනු ලැබේ.

ශ්‍රී ලංකන් පරිසර ඒකකය විසින්ද පරිසර ව්‍යාපෘති, ප්‍රමිතීන්, ක්‍රියාවලීන් හා ලිපි ආදියටද ප්‍රවාරයක් ලබාදෙනු පිණිස, සමාගමේ මාසික සඟරාව වන 'මොනරා' කලාපයන්හි එම තොරතුරු පළ කෙරේ.

ලෝක පරිසර දිනය කෙරෙහි කාර්ය මණ්ඩලයේ සහ ඔවුන්ගේ පවුල්වල දරුවන්ගේ අවධානය යොමු කරනු වස්, පරිසර ඒකකය වාර්ෂිකව එම දරුවන් අතර චිත්‍ර තරගයක් පවත්වයි.

### අපගේ ප්‍රයත්නයන්ට සම්මාන පිරිනැමීම

ශ්‍රී ලංකා සුනිතස බලශක්ති අධිකාරිය විසින් සංවිධානය කරනලද විදුලිකා ජාතික බලශක්ති කාර්යක්ෂමතා සම්මාන උළෙලේදී ශ්‍රී ලංකන් විසින් සම්මාන දෙකක් දිනාගන්නා ලදී. මෙම සම්මාන පිරිනමනුයේ බලශක්ති කාර්යක්ෂමතා සහ ප්‍රශස්ථකරණ පරිවෘත්තීය සහිත ආයතන හඳුනාගැනීමක් හා දිරිගැන්වීමක් වශයෙනි.

දිනාගත් සම්මාන මෙසේය -

- බලශක්ති කාර්යක්ෂමතාව හා ප්‍රශස්ථකරණය වෙනුවෙන් ලෝකඩ සම්මානය - රාජ්‍ය සේවා මහා පරිමාණ ආයතන
- විශිෂ්ට බලශක්ති කළමනාකරණ කුසලතා සම්මානය

### හවුල්කරණයන් හා සහයෝගිතාවන්

#### පෛව විවිධත්ව සංරක්ෂණය කරා

පෛව විවිධත්ව සංරක්ෂණය හා ආරක්ෂණය සඳහා ක්‍රියාත්මකවන වැඩසටහන් හා අදාළව ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවාව ස්වභාව ධර්මය සුරැකීමේ ජාත්‍යන්තර එකමුතුව [International Union for Conservation of Nature (IUCN)] සමග කටයුතු කරයි.

විවැහි කාර්යයන් කිහිපයක් මෙසේය:

- මගීන් සඳහා ජාතික කාඩ්පත් හිලවී වැඩසටහනක් සකස්කිරීම (කලින් විස්තර කරන ලදී.)
- ශ්‍රී ලංකන් පියසර යානාවන්හි තිරගත කිරීම සඳහා සංරක්ෂණය පිළිබඳ වෘත්තාන්තයක් සැකසීම
- සංරක්ෂණ ප්‍රවෘත්තා, IUCN හා වෙනත් සංවිධානවල කාර්ය භාරය හඳුන්වාදෙන දැනුවත්කිරීමේ වැඩසටහන් කාර්ය මණ්ඩලය වෙනුවෙන් පැවැත්වීම
- ශ්‍රී ලංකන්හි හරිත කණ්ඩායම IUCN ව්‍යාපෘති හා අනුබද්ධවීම හා ඊට සහාය දැක්වීම
- මත්කල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ පරිසරයෙහි පාසැල් සිසුන් හා ප්‍රජා කණ්ඩායම් සඳහා පරිසර සංරක්ෂණය පිළිබඳ දැනුවත්වීමේ වැඩසටහන් පැවැත්වීම

#### IATA's ENCOM හි නිරීක්ෂක තත්ත්වය ශ්‍රී ලංකන් වෙත පිරිනැමීමේ

පරිසර කමිටුව (ENCOM) IATA හි කාර්මික කමිටු හයෙන් එකකි. සියලුම පාරිසරික කාර්යයන් ගැන එම කමිටුව IATA ආයතනයේ ප්‍රධාන පරිපාලන හා නියාමන අංශවලට උපදෙස් සපයන අතර, IATA පාරිසරික කරුණු කාරණා හා අදාළව කේන්ද්‍රයද වේ.

මෙම කමිටුවෙහි නිරීක්ෂණ තත්ත්වයක් පිරිනමනු ලැබීම ශ්‍රී ලංකන් ලත් ජයග්‍රහණයක්සේම අගය කළ යුතු අවස්ථාවක්ද වන්නේය. ගුවන් සේවාවන්හි ප්‍රධාන පාර්ශ්වකරුවන් සමග එක්ව එකම වේදිකාවක කටයුතු කරන්නට ලැබීම සම්භාවනීය සිද්ධියක් පමණක් නොව. ගුවන් සේවාවට අනාගත විවරතාවක්ද වන්නේය.

#### British Airways හි විශිෂ්ට පරිවහන් ශ්‍රී ලංකන් අධ්‍යයනය කරයි

ශ්‍රී ලංකන් හරිත කණ්ඩායම බ්‍රිටිෂ් විශාර්වේස් පරිසර කණ්ඩායම හමුව එහි පරිසරය, බලශක්ති සංරක්ෂණය ආදිය ගැන අධ්‍යයනය කළ අතර, ඒවා හා අදාළ උපාය මාර්ග ගැන ද දැනුවත්වීමේ අත්‍යවශ්‍යක නිරත වූහ.

තවද නව ETS කාර්ය රාමු සම්බන්ධයෙන්ද දෙපාර්ශ්වය ස්වකීය අත්දැකීම් හුවමාරුකර ගත්හ.

#### CAASL කාර්ය සාධක කණ්ඩායමට ශ්‍රී ලංකන් ඇතුළත්වෙයි

ICAO සහ EU මාර්ගෝපදේශවලට අනුකූලව, අප රටේ ගුවන්සේවා හරිත රෙගුලාසි සකස් කිරීමට සහායවීමක් වශයෙන්, ගුවන්සේවා පාර්ශ්වකරුවන්ගේ කාර්යසාධක කණ්ඩායම තුළ, ශ්‍රී ලංකන් කාර්යශීලීව සිය සහභාගිත්වය ප්‍රදර්ශනය කරන්නේය.





# මූලය වාර්තා

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව	048
මාණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේ වාර්තාව	051
අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය	052
ස්වාධීන විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව	053
මූලය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය	054
ආදායම් ප්‍රකාශය	055
සර්වච්ඡාදි ආදායම් ප්‍රකාශය	056
කොටස් ආයෝජනවල වෙනස්කම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය	057
මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය	058
මූලය ප්‍රකාශවලට සටහන්	059

# අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව

සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් වයාර්ලයින්ස් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වර්ෂ 2014 මාර්තු මස 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා ස්වකීය වාර්ෂික වාර්තාව මෙහි ලා 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 කාල සටහන් ගතකළ/නොකළ ගුවන් සේවා ක්‍රියාත්මක කිරීමය. ඔණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ හා මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ 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 කාර්යයන්හි ලා ගැනේ. සමාගම විසින් ඉටු කරනු ලබන සහායක කර්තව්‍යයන් අතර, තෘතීය පාර්ශව නඩත්තු කටයුතු සැපයීම, ගුවන්යානා මෙහෙයුම් සේවා සැපයීම හා ගුවන් සේවා ආශ්‍රිතව පුහුණු වැඩසටහන් මෙහෙයවීම යනාදිය වේ.

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

ව්‍යාපාර සමූහය සමන්විත වනුයේ සමාගම සහ සමාගම විසින් පූර්ණ අයිතිය නොබවන අනුබද්ධ ආයතනයක් වූ සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම යන ආයතනයදීවයෙහි. සී/ස ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගමට අයත් ප්‍රධාන කර්තව්‍ය වනුයේ ශ්‍රී ලංකාවේ කටුනායක පිහිටි ඔණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ හා මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ඔස්සේ ක්‍රියාත්මක වන ගුවන් සමාගම් සඳහා ගුවන් යානයේ ආහාර පාන සැපයුම් සලසා දීමය. මහජනයා හා මාර්ගස්ථ මගීන් සඳහා අවන්හල් පවත්වාගෙන යෑම, ලොන්ඩ්‍රි සේවා සම්පාදනය හා මාර්ගස්ථ මගීන් සඳහා කෝටලයක් කළමනාකරණය කිරීම අනෙකුත් සහායක කර්තව්‍යයන්ට ඇතුළත් වේ.

## මූල්‍ය ප්‍රකාශ හා විගණකවරයාගේ වාර්තාව

මූල්‍ය අංශයේ ප්‍රධානියා සහ අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් විධිමත් පරිදි අත්සන් තබන ලද 2014 මාර්තු මස 31 වන දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ සමීපූර්ණ මූල්‍ය ප්‍රකාශ අඩංගු ලේඛන හා ඒ පිළිබඳව විගණකවරයාගේ වාර්තාව මේ වාර්තාවට අමුණා ඇත.

## ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සැකසීමේදී අනුගමනය කරන ලද ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති, අංක 35-53 දක්වා වූ පිටුවල සඳහන් වේ.

## සමූහයේ පිරිවැදුම

සමූහයට අයත් පිරිවැදුම් ප්‍රමාණය රුපියල් මිලියන 124,155 ක් වශයෙන් ගණනය විය. (2012/13 - රුපියල් මිලියන 121,408) සමූහයේ පිරිවැදුම් පිළිබඳ විස්තරාත්මක විශ්ලේෂණයක් මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාළ 18 වන සටහනෙහි දැක්වේ. සමාගම සහ සමාගමේ පූර්ණ අයිතිය හිමි අනුබද්ධ ආයතනයක් වූ සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම අතර සිදුවන ගනුදෙනු සාධාරණ වෙළෙඳපොළ මිල ගණන් අනුව ඉටුවේ.

## ප්‍රතිඵල

බදු ගෙවීමට පෙර සමූහයේ ප්‍රතිඵලය රුපියල් මිලියන 31,298 ක ඌනතාවයක් වශයෙන් ගණනය විය. (2012/13 - සමූහයේ ඌනතාවය රුපියල් මිලියන 26,842). බදු සඳහා රුපියල් මිලියන 68 ක ප්‍රමාණයක් (2012/13 - රුපියල් මිලියන 15) ගළපනු ලැබීමෙන් පසුව වර්ෂය සඳහා සමාගමේ ප්‍රතිඵලය රුපියල් මිලියන 31,366 කි. (2012/13 - සමූහයේ ඌනතාවය රුපියල් මිලියන 26,858 කි).

වසර සඳහා වූ ඒකාබද්ධ ආදායම් ප්‍රකාශය පිටු අංක 31 හි දැක්වේ.

## සමූහයේ ආයෝජන

වසර තුළ සමූහය සඳහා වූ දේපළ, පිරිසහ සහ උපකරණ ආශ්‍රිත ප්‍රාග්ධන වියදම රුපියල් මිලියන 3,202 ක් වශයෙන් ගණනය විය (2012/13 - රුපියල් මිලියන 2,092).

## දේපළ, පිරිසහ සහ උපකරණ

ශේෂ පත්‍රයේ දිනට සමූහයට අයත් දේපළ, පිරිසහ සහ උපකරණවල ශුද්ධ පොත් අගය රුපියල් මිලියන 9,856 ක් වශයෙන් ගණනය විය. (2012/13 - රුපියල් මිලියන 8,382). දේපළ, පිරිසහ සහ උපකරණ හා ඒවායේ සංවලනය පිළිබඳ විස්තර මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාළ 3 වන සටහනෙහි දක්වා ඇත.

## ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය

සමාගමේ ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය රුපියල් මිලියන 51,617 ක් වශයෙන් ගණනය වේ (2012/13 - රුපියල් මිලියන 32,033). සමාලෝචිත වසර තුළ ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කරයක අනුසාරයෙන් වූ රුපියල් මිලියන 19,585 ක් වූ කොටස් ප්‍රාග්ධනයක් උදෙසා අත්තිකාරමක් වශයෙන් මුදලක් ආයෝජනය කර ඇත.

## සංචිත

2014 මාර්තු මස 31 වන දිනට සමූහයේ මුළු සංචිත ප්‍රමාණය සෘණ රුපියල් මිලියන 103,296 ක් වශයෙන් ගණනය වේ. (2012/13 - ඍණ රුපියල් මිලියන 73,470) රුපියල් මිලියන 105,873 ක් වූ සමුච්චිත අලාභයක්ද (2012/13 - සමුච්චිත ලාභය රුපියල් මිලියන 75,020), රුපියල් මිලියන 2,523 ක් වූ ප්‍රාග්ධන සංචිත ප්‍රමාණයක්ද (2012/13 - රුපියල් මිලියන 2,523), සාධාරණ වටිනාකම් කිසිවක් නොවූ සංචිත ප්‍රමාණයක්ද (2012/13 - ඍණ රුපියල් මිලියන 1,027), රුපියල් මිලියන 0.63 ක් වූ ආදායම් සංචිත ප්‍රමාණයක්ද (2012/13 - රුපියල් මිලියන 0.63), රුපියල් මිලියන 53 ක් වූ පොදු සංචිත ප්‍රමාණයක්ද (2012/13 - රුපියල් මිලියන 53) මෙහි අඩංගු වේ. මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි දැක්වෙන කොටස් ආයෝජන වෙනස්කම් පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි මෙම සංචිත ආශ්‍රිතව සිදුවූ සංවලනය නිරූපණය කර ඇත.

## ආයතනික ප්‍රදාන

වසර තුළ සමූහය විසින් කිසිදු මුදල් ප්‍රදානයක් සිදු කර නොමැත. දේශපාලනමය අරමුණු සඳහා ප්‍රදාන කිසිවක්ද සිදු කර නැත.



### බදුකරණය

සමාගම ශ්‍රී ලංකා ආයෝජන මණ්ඩලය සමග විලඹ ඇති ස්වකීය ගිවිසුම අනුව 2013 මාර්තු මස 31 වන දින දක්වා බදු විරාමයක් භුක්ති වින්දේය. 2011 අංක 22 දරණ දේශීය ආදායම් (සංශෝධන) පනත මගින් සංශෝධිත 2006 අංක 10 දරණ 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 විතෙර මෙහෙයුම් කටයුතු සම්බන්ධයෙන් සමාගම බදු ගෙවනු ලැබීමට යටත් වේ.

සමාගමේ පූර්ණ අයිතිය සතු සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් අනුබද්ධ ආයතනය සම්බන්ධයෙන් සලකා බලන කල, විය යානාස්ථ මුළුතැන් ගෙවල්වලින් සහ මාර්ගස්ථ අවන්හල් වලින් උපයන ආදායම, ශ්‍රී ලංකා ආයෝජන මණ්ඩලය හා බැඳුණු ගිවිසුම අනුව 2006 ජුනි මස 1 වන දින සිට ක්‍රියාත්මකවන පරිදි බද්දෙන් නිදහස්ය. වෙනත් ප්‍රභවයන් වෙතින් උත්පාදනයවන ආදායම සාමාන්‍ය බදු අනුපාත අනුව බදු ගෙවනු ලැබීමට යටත් වේ.

### කොටස් පිළිබඳ තොරතුරු

2014 මාර්තු මස 31 වන දිනට කොටස් හා සම්බන්ධ තොරතුරු පහත දැක්වේ:

කොටස් අයිතිය	කොටස් ගණන	හිමිකම් ප්‍රතිශතය
ශ්‍රී ලංකා රජය	295,139,476	92.14
ලංකා බැංකුව	12,115,571	3.78
මහජන බැංකුව	4,236,136	1.32
ජාතික ඉතිරි කිරීමේ බැංකුව	4,236,135	1.32
සේවක අර්ථසාධක අරමුදල	1,863,676	0.58
වෙනත්	2,736,509	0.86

### අවිනිශ්චිත බැරකම් හා ප්‍රාග්ධන බැඳුම්

2014 මාර්තු මස 31 වන දිනට පැවති අවිනිශ්චිත බැරකම් හා වඳින වනවිට වළඹී බැඳුම් ප්‍රමාණය මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාළ 23 වන සටහනින් නිරූපණය වේ.

### ශේෂ පත්‍ර දිනයෙන් පසුව උද්ගතවූ සිදුවීම්

මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාළ 25 වන සටහනින් හෙළිදරව් කර ඇති කරුණු හැරුණු විට ගැළපුම් හෝ හෙළිදරව් කිරීම් අවශ්‍ය වන්නාවූ ශේෂ පත්‍ර දිනයෙන් පසුව සිදුවූ කරුණු කිසිවක් උද්ගතවී නොමැත.

### සේවා නියුක්තිය පිළිබඳ ප්‍රතිපත්ති

ව්‍යාපාර සමූහයට අයත් සේවා නියුක්තිය පිළිබඳ ප්‍රතිපත්තිවලින් පුද්ගල භාවය ගරුත්වයෙහි ලා සැලකෙන අතර, ස්ත්‍රී පුරුෂ භාවය, ජාතිය හෝ ආගම නොසලකා සැමට එක සමාන වෘත්තීය අවස්ථා උදාකර දෙනු ඇත. වසර අවසානයේ සමාගම සහ ඊට අනුබද්ධ ආයතන විසින් සේවයෙහි යොදවන ලද තැනැත්තන් සංඛ්‍යාව 7,475 ක් විය (2012/13 - 7,241).

### ව්‍යවස්ථාපිත ගෙවීම්

සේවක සේවිකාවන්ට 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 වැරදි විය හැකිය. පරිසරයට සිදු විය හැකි අහිතකර බලපෑම් අවම මට්ටමක තබා ගැනීමත්, බලධාරීන් සමඟ සහයෝගයෙන් කටයුතු කරමින් අදාළ අණපනත්වලට අනුකූලව කටයුතු කිරීමත් සමූහයේ ප්‍රතිපත්තියයි.

### ආයතනික පාලනය/අභ්‍යන්තර පාලනය

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

සමූහයේ අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රමවේදය පිළිබඳව තමන් වගකීම දරණ බව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය පිළිගනියි. වත්කම් ආරක්ෂා කිරීම, විධිමත් ගිණුම්කරණ වාර්තා පවත්වා ගැනීම හා උත්පාදිත තොරතුරුවල විශ්වාසනීයත්වය යන කාරණා අනෙකුත් කරුණුද අතර, සහතික කෙරෙනු පිණිස මෙම ක්‍රමවේදය නිර්මාණය කර ඇත. එසේ වුවද, වැරදි සිදුවීම් හා අනුමිතතාවන් කිසියම් සාධාරණ කාලයක් තුළ වළක්වා ගන්නා බවට හෝ අනාවරණය කරගනු ලබන බවට විවැනි ක්‍රමවේදයක් තුළින් වගබලාගත හැක්කේ කිසියම් යුක්ති සහගත මට්ටමක් දක්වා පමණක්වන අතර, එහිලා පූර්ණ සහතිකවීමක් කළ නොහේ. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විගණන කමිටු වාර්තාව මෙම වාර්ෂික වාර්තාවට අයත් අංගයක් සේ 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 පිළියලෙ කිරීමෙහි දී සමාගම අඛණ්ඩව සිය කටයුතු ක්‍රියාත්මකව පවත්වාගෙන යන ව්‍යාපාරයක්ය යන පදනම මත පිහිටා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය කටයුතු කර ඇත.

### වත්මන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය

සමාගමේ වර්තමාන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය පහත දැක්වේ:

- නිශාන්ත වික්‍රමසිංහ මහතා - සහාජති නිහාල් ජයමාන්ත මහතා, ජ.නි. - අධ්‍යක්ෂ කපිල වන්දුසේන මහතා - අධ්‍යක්ෂ ෂමීන්දු රාජපක්ෂ මහතා - අධ්‍යක්ෂ මනිලාල් ප්‍රනාන්දු මහතා - අධ්‍යක්ෂ ලක්ෂ්මී සංගක්කාර මහත්මිය - අධ්‍යක්ෂ සනත් උක්වත්ත මහතා - අධ්‍යක්ෂ සුසන්ත රත්නායක මහතා - අධ්‍යක්ෂ

### ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය

ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය පහත පරිදි වේ:

- හිඟාන්ත වික්‍රමසිංහ මහතා - සභාපති
  - හිඟාල් ජයමාන්න මහතා, ජ.හී. - අධ්‍යක්ෂ
  - ෂමීන්ද්‍ර රාජපක්ෂ මහතා - අධ්‍යක්ෂ
  - කපිල වන්දනේස මහතා - අධ්‍යක්ෂ
  - සුසන්ත රත්නායක මහතා - අධ්‍යක්ෂ
  - ආචාර්ය නාලක ගොඩනේවා මහතා\* - අධ්‍යක්ෂ
  - සහන් උක්වත්ත මහතා - අධ්‍යක්ෂ
- \* ස්වාධීන අධ්‍යක්ෂ

### අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ පාරිශ්‍රමිකය

අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ පාරිශ්‍රමික පිළිබඳව මූල්‍ය ප්‍රකාශයෙහි 27 වන සටහන මගින් කරුණු අනාවරණය කර ඇත.

### අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ කොටස් හිමිකාරත්වය

තමන් දරණ තනතුරේ හිල බලය කරණකොටගෙන සභාපතිවරයා ඇතුළු ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් නාම යෝජනා කරනු ලබන අධ්‍යක්ෂවරුන් දෙදෙනෙක් සමාගමට අයත් සාමාන්‍ය කොටස් 03 ක හිමිකරුවෝ වෙති.

### අධ්‍යක්ෂවරුන් දරණ ගිවිසුම් සබඳතා

සමාගමට අයත් කොන්ත්‍රාත්තුවල අධ්‍යක්ෂවරුන් දරණ සබඳතා මූල්‍ය ප්‍රකාශයෙහි 26 වන සටහන මගින් හෙළිදරව් කර ඇති අතර, ඒවා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම්වලදී ප්‍රකාශයට පත් කරනු ලැබ තිබේ. සමාගමට අයත් යම් කොන්ත්‍රාත්තුවල හෝ යෝජිත කොන්ත්‍රාත්තුව වල අධ්‍යක්ෂකවරුන් මගින් දරණු ලබන ඝෘජු හෝ වක්‍ර සම්බන්ධතා කිසිවක් නොමැත.

### වාර්ෂික මහ සභා රැස්වීම

2014 ඔක්තෝබර් මස 6 වන දින වාර්ෂික මහ සභා රැස්වීම පවත්වනු ලැබේ.

### විගණකවරු

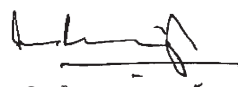
වරලත් විගණකවරුන්වන අර්න්ස්ට් ඇන්ඩ් යංග් සමාගම ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ විගණකවරුන් වශයෙන් නැවත පත්කරනු ලැබීමේ යෝජනාවක් 2007 අංක 07 දරණ සමාගම් පනත අනුව වාර්ෂික මහ සභා රැස්වීමට ඉදිරිපත් කෙරෙනු ඇත.

විගණකවරුන්ගේ ගාස්තු පිළිබඳ විස්තර මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාළ 21 වන සටහනෙහි දක්වා ඇත. සමාගම සමග හෝ එහි අනුබද්ධ ආයතනය සමග (විගණකවරයෙකු වශයෙන් පවත්නා සම්බන්ධය හැරුණු විට) කිසිදු විගණකවරයෙකුගේ සබඳතාවක් නොමැත.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අණ පරිදි,



ඩැල්ටන් තිරුකුමාර්  
සමාගමේ ලේකම්



අධ්‍යක්ෂ



අධ්‍යක්ෂ

2014 ජූලි 31 දින

# මාණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේ වාර්තාව

## කාර්යභාරය හා වගකීම්

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ මාණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේ විෂය පථය හා වගකීම් පාලනය වනුයේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද මාණ්ඩලීය විගණන කමිටු ප්‍රඥප්තිය ප්‍රකාරවය. මාණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේ මූලික කාර්යය භාරය වනුයේ අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිය, මූල්‍ය වාර්තාකරණ පද්ධතිය, ව්‍යාපාරික අදායම් කළමනාකරණය, අනුපනත් හා රෙගුලාසිවලට අනුකූලතාව දැක්වීමේ සමාගම් ක්‍රියාවලිය, බාහිර විගණකවරයාගේ ස්වාධීනතාව සහ බාහිර විගණක කර්තව්‍යය යන කරුණු පිළිබඳව ස්වාධීන සමාලෝචනයක් සලසාදීම මගින් සිය රාජකාරී කටයුතු ඉටුකිරීමෙහි ලා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට සහාය වීමයි.

## මාණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේ සංයුතිය

මාණ්ඩලීය විගණක කමිටුව සාමාජිකයන් සිව්දෙනෙකුගෙන් හා එක් ස්වාධීන නිරීක්ෂකවරයෙකුගෙන් සමන්විත වේ. 2014 මාර්තු මස 31 වන දිනට මාණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේ සාමාජිකයන් වූයේ සුසන්ත රත්නායක (සභාපති), නිහාල් ජයමානන් (ජ.නි.), සනත් උක්වත්ත සහ ලක්ෂ්මී සංගක්කාර යන මහත්ම මහත්මියන්ය. සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ නියෝජිතයා වන එස්.එම්. චන්ද්‍රපාල මහතා ස්වාධීන නිරීක්ෂකවරයා ලෙස කටයුතු කළේය.

## රැස්වීම්

2014 මාර්තු මස 31 වන දිනෙන් අවසන්වූ වර්ෂය තුළ මාණ්ඩලීය විගණන කමිටුව විධිමත් රැස්වීම් 4 කදී මුණගැසුණේය. නිශ්චිත කරුණු පිළිබඳව මාණ්ඩලීය විගණන කමිටුව දැනුවත් කිරීම සඳහා සමාගමේ කළමනාකරණ සාමාජිකයන් ඔවුන් වෙත ලැබෙන ආරාධනා පරිදි එකී රැස්වීම්වලට සහභාගි විය. මීට අමතර වශයෙන්, අභ්‍යන්තර විගණනයේ ස්වභාවය, විෂය පථය පිළිබඳ දැනුවත්වනු පිණිසත්, මූල්‍ය ප්‍රකාශ හා කළමනාකරණ වාර්තා සමාලෝචනයට භාජනය කිරීම පිණිසත් බාහිර විගණකවරුන් වන අර්නස්ට් & ජෝන් යංග් විගණක සමාගම සමඟ මණ්ඩලීය විගණන කමිටුව රැස්වීම් පැවැත්වීය.

## සමුහාරක්ෂණය සහ උපදේශක සේවා

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවා සමාගම යටතේ කටයුතු කරන සමූහ රක්ෂණ හා උපදේශක සේවා අංශය මාණ්ඩලීය විගණන කමිටුව වෙත ඍජුවම වාර්තා කරයි. ව්‍යවසාය අවදානම් කළමනාකරණ කාර්ය රාමුව ක්‍රියාත්මක කිරීමෙහි ලා තොරතුරු පද්ධති/තොරතුරු තාක්ෂණ පාලනය හා පහසුකම් ඇතුළුව අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියේ ප්‍රමාණවත් භාවය, කාර්යක්ෂමතාව හා ක්‍රියාකාරීත්වය පිළිබඳ ස්වාධීන හා විෂය මූලික තක්සේරුවක් සමුහාරක්ෂණ හා උපදේශක සේවා අංශය මගින් සලසා දෙයි. ආයතනික කාර්ය පැවැරුම් සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණය වෙත උපදේශක සේවා සැපයීමද මෙම අංශයෙන් සිදු වේ.

## කමිටුවේ කර්තව්‍යයන්

- සමාගමේ ව්‍යාපාර කටයුතු හා සමාගම නිරාවරණයවී සිටින විවිධ අවදානම් පිළිබඳව විමසිලිවත් අයුරින් ඇගයීමට භාජනය කිරීමෙන් පසුව සකසන ලද සමුහාරක්ෂණ හා උපදේශක සේවා අංශයේ වාර්ෂික විගණන සැලැස්ම සමාලෝචනයට හසුකර අනුමත කරන ලදී.
- තොරතුරු පද්ධති/තොරතුරු තාක්ෂණ පාලනයද ඇතුළුව අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිය පිළිබඳව අභ්‍යන්තර විගණනය විසින් කළ නිගමන සමාලෝචනයට හසුකරන ලද අතර, ඒ සම්බන්ධයෙන් අංශ ප්‍රධානීන් විසින් කාලානුරූපී ලෙස පසුපරම් ක්‍රියාමාර්ග ගනු ලබන බවටද වගබල ගන්නා ලදී.
- මූල්‍ය අංශයට (ආදායම් ගිණුම්කරණය, මූල්‍ය සේවා, ප්‍රසම්පාදන, කළමනාකරණ ගිණුම්කරණය සහ ණය පාලනය) ආදාය ආයතනික කාර්ය සංග්‍රහය සමාලෝචනයට හසුකර අනුමත කරන ලදී. වඩා හොඳ පද්ධති පාලනය හා අපේක්ෂිත සේවා මට්ටම්වලදී ව්‍යාපාරික කර්තව්‍යයන්හි අඩුණි පැවැත්ම යන අරමුණු විෂයයෙහි ආයතනික ප්‍රතිපත්ති හා ක්‍රියාපටිපාටි සම්බන්ධයෙන් තවදුරටත් කළ යුතු වැඩිදියුණු කිරීම් නිර්දේශ කරන ලදී.

- ව්‍යාපාරික අවදානම්වල බලපෑම අවම කරනු සඳහා කළමනාකරණය විසින් අනුගමනය කරනු ලබන ක්‍රියාපටිපාටිද ඇතුළුව ප්‍රධාන ආයතනික මට්ටමේ අවදානම් හා දෙපාර්තමේන්තුමය අවදානම් සමාලෝචනයට හසුකරන ලදී.
- ව්‍යාපාර බාධාවීම්/කඩාවැටීම් යනාදියෙන් සිදුවන බලපෑම් අවම කරනු පිණිස විශිෂ්ටතම වර්ග හා අනුකූලවන පරිදි ව්‍යුහගත කාර්ය රාමුවක් ස්ථාපනය කරනු සඳහා ව්‍යාපාර අඩුණිබව පවත්වා ගෙන යෑමේ ආයතනික කාර්ය සංග්‍රහයක් සමාලෝචනයට හසුකර අනුමත කරන ලදී.
- සියලුම අදාළ අනුපනත් හා රෙගුලාසි අනුව කටයුතු කරන බවට නිශ්චය කරනු පිණිස කාර්යක්ෂම පදනමක් මත සැකසූ සමාගමේ අනුකූලතා උපදෙස් සංග්‍රහය සමාලෝචනයට හසු කරන ලදී.
- බාහිර විගණකවරුන් විසින් කරන ලද බාහිර විගණන නිගමන හා නිරීක්ෂණ සම්බන්ධයෙන් විස්තරාත්මක වශයෙන් සාකච්ඡාකර ආදාය විගණන නිර්දේශ ක්‍රියාවට නැංවීම සඳහා නියමිත කාලවකවානු සම්බන්ධයෙන් විකභතාවයට පැමිණෙන ලදී.

සුසන්ත රත්නායක  
සභාපති, මාණ්ඩලීය විගණන කමිටුව.

2014 ජූලි 29 දින



# අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය

සමාගමේ සහ සමූහයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාළ අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම් විගණකවරුන්ගේ වාර්තාවේ 53 වන පිටුවෙහි ගෙනහැර දක්වා ඇති විගණකවරුන්ගේ වගකීම්වලට වඩා වෙනස් වේ.

මූල්‍ය වර්ෂය අවසානයේදී සමාගමේ සහ සමූහයේ කටයුතුවල තත්වය පිළිබඳ හා අදාළ මූල්‍ය වර්ෂය තුළ සමාගමේ සහ සමූහයේ ලාභය හෝ අලාභය පිළිබඳව සත්‍ය හා සාධාරණ මතයක් පිළිබිඹු වන පරිදි එක් එක් මූල්‍ය වර්ෂය වෙනුවෙන් වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශ අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් පිළියෙල කරනු ලැබිය යුතු බවට 2007 අංක 07 දරණ සමාගම් පනත මගින් නියම කර ඇත. මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙල කිරීමෙහි ලා ප්‍රශස්ත ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති තෝරා ඒවා සුසංගත අයුරින් යොදා ඇත. යුක්තයුක්ත වූද, විවක්ෂණශීලීවූද නිගමන හා ඇස්තමේන්තු එහිලා සිදුකර ඇත. අදාළ පරිදි ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිද අනුගමනය කර ඇත.

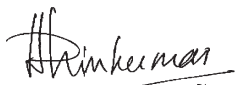
ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්වලට අනුව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කර ඉදිරිපත් කර ඇති බවටත්, 2007 අංක 07 දරණ සමාගම් පනතින් නියම කර ඇති පරිදි අදාළ තොරතුරු සැපයෙන බවටත් සහතික වනු පිණිස සමාගමේ සහ සමූහයේ මූල්‍ය තත්වය යුක්ති සහගත නිවැරදිතාවයකින් යුක්තව හෙළිදරව් කිරීම සඳහා අදාළ සමාගම් සහ අනුබද්ධ ආයතන ප්‍රමාණවත්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

මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමෙහි ලා ක්‍රියාකාරී ව්‍යාපාර පදනම අනුගමනය කිරීම අධ්‍යක්ෂවරුන් තව දුරටත් පවත්වාගෙන ගියේය. සමාගමට අයත් මූල්‍ය ප්‍රවාහය හා ණය ගැනුම් පහසුකම් ඇතුළුව 2014 මාර්තු 31 වන දිනට අවසන් මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා වන අයවැය ලේඛනය පිළිබඳව විමසා බලා ඒ පිළිබඳව සමාලෝචනයක් කිරීමෙන් හා ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් නිකුත්කළ කිරීමට නියමිත කොටස් ආයෝජනයට අදාළ ඇමරිකන් ඩොලර් මිලියන 500 ක්වූ අනුමත අරමුදල්කරණයේ ශේෂයද සැලකිල්ලට ගැනීමෙන් පසුව ස්වකීය මෙහෙයුම් කටයුතු කරගෙන යාමට සමාගම සන්තකයේ ප්‍රමාණවත් සම්පත් ප්‍රමාණයක් ඇතැයි අධ්‍යක්ෂවරු නිගමනය කරයි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළිබඳ ස්වකීය මතය ගොඩනගා ගැනීමට තමන්ට හැකිවනු පිණිස සුදුසු වේගයේ ඔවුන් සලකනු ලබන මොහොතේ 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 අණ පරිදි,



**බැල්ලන් නිරුකුමාර්**  
සමාගමේ ලේකම්

2014 ජූලි 31 දින

ස්වාධීන විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව ඉංග්‍රීසි මාධ්‍ය මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන් සඳහා පමණක් නිකුත් කරන ලදී. ඔබගේ අවශ්‍යතාවය සඳහා පමණක් මෙම තොරතුරු මෙහි පරිවර්ථනය කර ඇත. අත්සන් කරනු ලැබූ ස්වාධීන විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව ඉංග්‍රීසි මාධ්‍ය 2013/14 වාර්ෂික වාර්තාවේ අඩංගු වේ.

### ශ්‍රී ලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ කොටස් හිමියන් වෙත

#### මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළිබඳ වාර්තාව

2014 මාර්තු මස 31 වන දිනට පිළියෙල කළ මූල්‍ය තත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශවලින්ද, විදිනට අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ ආදායම් ප්‍රකාශ, සර්වච්ඡාදී ආදායම් ප්‍රකාශ, කොටස් ආයෝජනයේ වෙනස්වීම් ප්‍රකාශ හා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශවලින්ද, වැදගත් ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති පිළිබඳ සම්පිණ්ඩනයකින් හා කරුණු පැහැදිලි කිරීමේ වෙනත් සටහන් වලින්ද සමන්විත සී/ස ශ්‍රී ලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමට ('සමාගම') අයත් මීට යාකර ඇති මූල්‍ය ප්‍රකාශ සහ එකී සමාගමට සහ එහි අනුබද්ධ සමාගමට අයත් ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශ අප විසින් විගණනය කරනු ලැබ තිබේ.

#### මූල්‍ය ප්‍රකාශ සම්බන්ධ කළමනාකරණයේ වගකීම

ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුව මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙලකර සාධාරණ අයුරින් ඉදිරිපත් කිරීමේ වගකීම කළමනාකරණය උසුලයි. වංචා හා වැරදි හේතුකාරකව තිබුණද නොතිබුණද සැලකිය යුතු අවප්‍රකාශවලින් තොරව අදාළ මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙල කර සාධාරණව ඉදිරිපත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් වන්නාවූ අභ්‍යන්තර පාලනය, පිරිසැලසුම් කිරීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ පවත්වාගෙන යාම යන කරුණුද, ප්‍රශස්ත ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති තෝරා ගොදා ගැනීම යන කරුණුද, අවස්ථානුරූපව යුක්තිසහගත වන්නාවූ ගිණුම් ඇස්තමේන්තු සාධනය යන කරුණුද මෙහි වගකීමෙහි ලා අන්තර්ගත වේ.

#### විගණනයේ විෂය පථය හා මතයේ පදනම

අපගේ වගකීම වන්නේ අප විගණනය පදනම්කර ගනිමින් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළිබඳව මතයක් පළ කිරීමය. අප අපගේ විගණනය ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට අනුව ඉටුකර ඇත. අදාළ මූල්‍ය ප්‍රකාශ සැලකිය යුතු අවප්‍රකාශවලින් තොරව පවතින්නේද නොපවතින්නේද යන කරුණු පිළිබඳව යුක්ති සහගත සහතිකයක් ලබා ගැනීම සඳහා අදාළ විගණනය අප විසින් සැලසුම් කර ඉටුකරනු ලැබ තිබීම එකී ප්‍රමිතීන් තුළින් අපේක්ෂා කෙරේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශවල අගයන් සහ හෙළිදරව් කිරීම් වලට උපකාරී වන සාක්ෂි සෝදිසි පදනමක් මත පරීක්ෂා කිරීම විගණනයකට ඇතුළත් වේ. කළමනාකරණය විසින් භාවිතා කරන ලද ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති හා සකසන ලද වැදගත් ඇස්තමේන්තු තක්සේරු කිරීම මෙන්ම මූල්‍ය ප්‍රකාශවල සමස්ත ඉදිරිපත් කිරීම ඇගයීමද විගණනයකට ඇතුළත් වේ.

අපගේ උපරිම දැනීම හා විශ්වාසය අනුව අපගේ විගණන කාර්යය සඳහා අවශ්‍ය සියලු තොරතුරු හා පැහැදිලි කිරීම් අපි ලබා ගතිමු. එසේ හෙයින් අපගේ විගණනය අපගේ මතය සඳහා සාධාරණ පදනමක් සපයන්නේ යැයි අපි විශ්වාස කරමු.

#### මතය

අපගේ මතයට අනුව, අපගේ පරීක්ෂණයෙන් මේ දක්වා පෙනී යන අන්දමට, 2014 මාර්තු මස 31 වන දිනයෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා සමාගම විසින් හිසි ගිණුම් පොත් පවත්වාගෙන ගොස් ඇති බවත්, 2014 මාර්තු මස 31 වන දිනට සමාගමේ මූල්‍ය තත්වය පිළිබඳව හා විදිනට අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ සමාගමේ

කාර්යකරණය හා එහි මුදල් ප්‍රවාහය පිළිබඳව ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ දර්ශනයක් පිළිබිඹු කරන බවත් පෙන්නුම් කරයි.

අපගේ මතයට අනුව, 2014 මාර්තු මස 31 වන දිනට අදාළ ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශ සහ විදිනට අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ කාර්යකරණය සහ මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන් ප්‍රකාරව ඉදිරිපත්කර ඇතැයි යනුවෙන්ද, සමාගමේ සහ එහි අනුබද්ධ සමාගමේ මූල්‍ය කටයුතු ඊට අයත් කොටස් හිමියන්ගේ අවශ්‍යතාවන්ටද සැලකිල්ල යොමු කරමින් විදින වනවිට ඉටුකර ඇතැයි යනුවෙන්ද සත්‍ය හා සාධාරණ දර්ශනයක් ගෙන හැර දක්වයි.

අපගේ මතය හා කිසිදු බැඳීමකින් තොරව මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශවල දක්වා ඇති 2.1.2 වන සටහනට අපි ඔබගේ අවධානය යොමු කරන්නෙමු.

#### වෙනත් නෛතික හා නියාමන කරුණු පිළිබඳ වාර්තාව

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ 2007 අංක 07 දරණ සමාගම් පනතේ 151(2) සහ 153(2) සිට 153(7) දක්වා වූ වගන්තිවල නියමයන් සමඟ අනුකූල වේ.

**අර්න්ස්ට් ඇන්ඩ් යෑන්, වරලන් ගණකාධිකාරීවරු**  
2014 ජූලි 31 දින.  
කොළඹ.

# මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය

2014 මාර්තු 31 දිනට

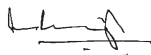
	සටහන	සමූහය			සමාගම		
		2014 රු. මිලියන	2013 ප්‍රති ප්‍රකාශිත රු. මිලියන	2012 ප්‍රති ප්‍රකාශිත රු. මිලියන	2014 රු. මිලියන	2013 ප්‍රති ප්‍රකාශිත රු. මිලියන	2012 ප්‍රති ප්‍රකාශිත රු. මිලියන
<b>වත්කම්</b>							
<b>ජංගම හෝ වෙනත් වත්කම්</b>							
දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ	3	9,855.74	8,381.63	7,775.21	8,371.32	6,606.96	5,853.42
ගුවන්ගාමා ඇණවුම් කිරීමේ පූර්ව ගෙවීම්	4	4,053.25	-	-	4,053.25	-	-
ගුවන්ගාමා නඩත්තු සංචිතය	5	7,350.71	13,570.76	15,209.12	7,350.71	13,570.76	15,209.12
ගුවන්ගාමා හා අතිරේක වින්පින් තැන්පතු		3,087.46	2,967.38	3,056.59	3,087.46	2,967.38	3,056.59
අස්පෘෂ්‍ය වත්කම්	6	2,313.21	150.91	60.53	2,307.29	150.74	60.20
ආයෝජන	7.2	0.40	0.40	13,370.21	42.44	42.44	13,412.25
		26,660.77	25,071.08	39,471.66	25,212.47	23,338.28	37,591.58
<b>ජංගම වත්කම්</b>							
ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ	8	5,040.23	5,021.85	4,513.76	4,749.74	4,664.89	4,232.38
වෙළෙඳ හා වෙනත් ලැබිය යුතු මුදල්	9	17,091.66	15,320.25	14,233.25	15,959.49	14,509.85	13,498.51
ගුවන්ගාමා නඩත්තු සංචිතය	5	9,384.01	6,331.17	2,608.50	9,384.01	6,331.17	2,608.50
ගුවන්ගාමා හා අතිරේක වින්පින් තැන්පතු		603.67	160.97	-	603.67	160.97	-
ආයෝජන	7.1	-	25,597.78	-	-	25,597.78	-
බැංකු හා මුදල් ශේෂ	10	6,606.63	3,681.67	2,027.65	6,457.32	3,640.56	1,733.32
		38,726.20	56,113.69	23,383.16	37,154.23	54,905.22	22,072.71
<b>මුළු වත්කම්</b>		<b>65,386.97</b>	<b>81,184.77</b>	<b>62,854.82</b>	<b>62,366.70</b>	<b>78,243.50</b>	<b>59,664.29</b>
<b>කොටස් ආයෝජන හා බැරකම්</b>							
<b>ප්‍රාග්ධනය හා සංචිත</b>							
ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය	11	51,617.44	32,032.75	19,432.67	51,617.44	32,032.75	19,432.67
සංචිත	12	2,576.72	1,549.42	1,780.59	1,905.01	877.71	1,108.88
සමුච්චිත අලාභය		(105,872.85)	(75,019.68)	(48,101.45)	(110,743.40)	(78,883.25)	(52,728.21)
<b>මුළු කොටස් ආයෝජනය</b>		<b>(51,678.69)</b>	<b>(41,437.51)</b>	<b>(26,888.19)</b>	<b>(57,220.95)</b>	<b>(45,972.79)</b>	<b>(32,186.66)</b>
<b>ජංගම හෝ වෙනත් බැරකම්</b>							
වරණය කොටස්	13	1,000.00	1,000.00	1,000.00	-	-	-
පොළී දරණ බැරකම්	14	23,175.52	26,373.61	3,752.26	23,830.99	27,210.76	4,595.47
වෙනත් දිගු කාලීන බැරකම්	15	7,504.76	25,942.99	23,290.47	7,147.59	25,658.89	23,020.05
		31,680.28	53,316.60	28,042.73	30,978.58	52,869.65	27,615.52
<b>ජංගම බැරකම්</b>							
ගුවන් ප්‍රවාහන පූර්ව විකුණුම්	16	17,037.51	18,055.30	14,802.79	17,037.51	18,055.30	14,802.79
වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවිය යුතු මුදල්	17	46,420.09	33,233.81	37,484.40	49,438.18	35,116.56	39,840.11
ගෙවිය යුතු ආදායම් බදු		193.48	230.46	211.03	175.45	175.45	175.45
පොළී දරණ බැරකම්	14	21,734.30	17,786.11	9,202.06	21,957.93	17,999.33	9,417.08
		85,385.38	69,305.68	61,700.28	88,609.07	71,346.64	64,235.43
<b>මුළු කොටස් ආයෝජනය හා බැරකම්</b>		<b>65,386.97</b>	<b>81,184.77</b>	<b>62,854.82</b>	<b>62,366.70</b>	<b>78,243.50</b>	<b>59,664.29</b>

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ 2007 අංක 07 දරණ සමාගම් පනතේ නියමයන්ට අනුකූල වේ.



මූල්‍ය අංශ ප්‍රධානී

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙළ කර ඉදිරිපත් කිරීමේ වගකීම උසුලයි. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙනුවෙන් පහත අත්සන් තබමි.



අධ්‍යක්ෂ



අධ්‍යක්ෂ

අංක 59 සිට 98 දක්වා පිටුවල දැක්වෙන ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි අවශ්‍යම අංගයක් නියෝජනය කරයි.

2014 ජූලි 31 වන දින කොළඹ දීය.



# ආදායම් ප්‍රකාශය

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා

	සටහන	සමුහය		සමාගම	
		2014	2013	2014	2013
		රු. මිලියන	ප්‍රති ප්‍රකාශිත රු. මිලියන	රු. මිලියන	ප්‍රති ප්‍රකාශිත රු. මිලියන
<b>ආදායම්</b>	19	124,154.62	121,407.66	121,585.83	119,570.90
<b>වියදම්</b>					
ගුවන්ගාමාන ඉන්ධන පිරිවැය		(59,946.90)	(63,864.94)	(59,946.90)	(63,864.94)
සේවක පිරිවැය		(9,102.15)	(8,675.47)	(8,352.93)	(7,938.49)
ගුවන්තොටුපළ, මාර්ගස්ථ හා ගුවන් මගී වියදම්		(20,296.42)	(20,645.75)	(21,959.90)	(22,555.63)
ගුවන් යානා සඳහා බදු කුලී		(14,555.03)	(14,514.05)	(14,555.03)	(14,514.05)
ගුවන්ගාමාන නඩත්තු හා පිරිවැඩියා වියදම්		(17,356.23)	(14,329.86)	(17,356.23)	(14,329.86)
ක්ෂයවීම/ක්‍රමක්ෂය කිරීම්		(1,886.63)	(1,453.08)	(1,602.79)	(1,187.02)
චිකුණුම්, අලෙවි සහ ප්‍රචාරණ වියදම්		(10,250.27)	(9,652.76)	(10,250.27)	(9,652.76)
සේවක පිරිස් වියදම්		(8,992.43)	(8,140.91)	(8,992.43)	(8,140.91)
වෙනත් මෙහෙයුම් වියදම්		(8,007.25)	(5,557.54)	(7,372.98)	(4,516.58)
<b>මෙහෙයුම් අලාභය</b>	21	(26,238.69)	(25,426.70)	(28,803.63)	(27,129.34)
වෙනත් ආදායම් සහ ලාභ	20	260.50	150.16	1,673.46	2,544.20
මූල්‍ය ආදායම්	22.1	974.81	1,656.56	969.11	1,634.97
මූල්‍ය පිරිවැය	22.2	(6,294.26)	(3,222.38)	(6,196.92)	(3,138.40)
<b>බදු පූර්ව අලාභය</b>		(31,297.64)	(26,842.36)	(32,357.98)	(26,088.57)
ආදායම් බදු වියදම්	23	(68.19)	(15.24)	(50.36)	-
<b>වර්ෂය සඳහා අලාභය</b>		(31,365.83)	(26,857.60)	(32,408.34)	(26,088.57)

අංක 59 සිට 98 දක්වා පිටුවල දැක්වෙන ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි අවශ්‍යම අංගයක් හියෝජනය කරයි.

# සර්වච්ඡාදි ආදායම් ප්‍රකාශය

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා

සටහන	සමුහය		සමාගම	
	2014	2013	2014	2013
	රු. මිලියන	ප්‍රති ප්‍රකාශිත රු. මිලියන	රු. මිලියන	ප්‍රති ප්‍රකාශිත රු. මිලියන
<b>වර්ෂය සඳහා අලාභය</b>	(31,365.83)	(26,857.60)	(32,408.34)	(26,088.57)
<b>වෙනත් සර්වච්ඡාදි ආදායම්</b>				
විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ බැඳීම් මත කාලගණක ලාභය/(අලාභය)	15.2	512.66	(60.63)	548.19
විකුණුම් ආයෝජන සඳහා අති දූෂ මත ශුද්ධ ලාභය/(අලාභය)	12.2	1,027.30	(231.17)	1,027.30
<b>වර්ෂය සඳහා බදු රහිත මුළු වෙනත් සර්වච්ඡාදි ආදායම/(අලාභය)</b>		1,539.96	(291.80)	1,575.49
<b>වර්ෂය සඳහා බදු රහිත මුළු සර්වච්ඡාදි ආදායම/(අලාභය)</b>		(29,825.87)	(27,149.40)	(30,832.85)

අංක 59 සිට 98 දක්වා පිටුවල දැක්වෙන ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි අවශ්‍යම අංගයක් නියෝජනය කරයි.

# කොටස් ආයෝජනවල වෙනස්කම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය

2014 මාර්තු 31 දිනට

	සටහන	සමූහය						
		ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය	ප්‍රකාශන සංචිතය	විකුණුම් සංචිතය සඳහා පවත්නා මුදල	ආදායම් සංචිතය	පොදු සංචිතය	සම්මුඛිත අලාභය	විකල්ප
		රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන
<b>2012 අප්‍රේල් 01 වන දිනට ශේෂය</b>		19,432.67	2,522.65	(796.13)	0.63	53.44	(18,163.18)	3,050.08
ගිණුම් ප්‍රතිපත්තිවල වෙනස්කම්හි බලපෑම	2.5	-	-	-	-	-	(29,938.27)	(29,938.27)
<b>2012 අප්‍රේල් 01 වන දිනට ශේෂය (ප්‍රකාශිත)</b>		19,432.67	2,522.65	(796.13)	0.63	53.44	(48,101.45)	(26,888.19)
වර්ෂය සඳහා අලාභය		-	-	-	-	-	(26,857.60)	(26,857.60)
වෙනත් සර්වච්ඡාදී ආදායම/(අලාභය)		-	-	(231.17)	-	-	(60.63)	(291.80)
මුළු සර්වච්ඡාදී ආදායම/(අලාභය)		-	-	(231.17)	-	-	(26,918.23)	(27,149.40)
කොටස් ප්‍රාග්ධනය සඳහා අත්තිකාරම්	11.2	12,600.08	-	-	-	-	-	12,600.08
<b>2013 මාර්තු 31 වන දිනට ශේෂය (ප්‍රකාශිත)</b>		32,032.75	2,522.65	(1,027.30)	0.63	53.44	(75,019.68)	(41,437.51)
වර්ෂය සඳහා අලාභය		-	-	-	-	-	(31,365.83)	(31,365.83)
වෙනත් සර්වච්ඡාදී ආදායම්		-	-	1,027.30	-	-	512.66	1,539.96
මුළු සර්වච්ඡාදී ආදායම/(අලාභය)		-	-	1,027.30	-	-	(30,853.17)	(29,825.87)
කොටස් ප්‍රාග්ධනය සඳහා අත්තිකාරම්	11.2	19,584.69	-	-	-	-	-	19,584.69
<b>2014 මාර්තු 31 වන දිනට ශේෂය</b>		51,617.44	2,522.65	-	0.63	53.44	(105,872.85)	(51,678.69)

	සටහන	සමාගම						
		ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය	ප්‍රකාශන සංචිතය	විකුණුම් සංචිතය සඳහා පවත්නා මුදල	ආදායම් සංචිතය	පොදු සංචිතය	සම්මුඛිත අලාභය	විකල්ප
		රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන
<b>2012 අප්‍රේල් 01 වන දිනට ශේෂය</b>		19,432.67	1,850.94	(796.13)	0.63	53.44	(22,789.94)	(2,248.39)
ගිණුම් ප්‍රතිපත්තිවල වෙනස්කම්හි බලපෑම	2.5	-	-	-	-	-	(29,938.27)	(29,938.27)
<b>2012 අප්‍රේල් 01 වන දිනට ශේෂය (ප්‍රකාශිත)</b>		19,432.67	1,850.94	(796.13)	0.63	53.44	(52,728.21)	(32,186.66)
වර්ෂය සඳහා අලාභය		-	-	-	-	-	(26,088.57)	(26,088.57)
වෙනත් සර්වච්ඡාදී ආදායම/(අලාභය)		-	-	(231.17)	-	-	(66.47)	(297.64)
මුළු සර්වච්ඡාදී ආදායම/(අලාභය)		-	-	(231.17)	-	-	(26,155.04)	(26,386.21)
කොටස් ප්‍රාග්ධනය සඳහා අත්තිකාරම්	11.2	12,600.08	-	-	-	-	-	12,600.08
<b>2013 මාර්තු 31 වන දිනට ශේෂය (ප්‍රකාශිත)</b>		32,032.75	1,850.94	(1,027.30)	0.63	53.44	(78,883.25)	(45,972.79)
වර්ෂය සඳහා අලාභය		-	-	-	-	-	(32,408.34)	(32,408.34)
වෙනත් සර්වච්ඡාදී ආදායම්		-	-	1,027.30	-	-	548.19	1,575.49
මුළු සර්වච්ඡාදී ආදායම/(අලාභය)		-	-	1,027.30	-	-	(31,860.15)	(30,832.85)
කොටස් ප්‍රාග්ධනය සඳහා අත්තිකාරම්	11.2	19,584.69	-	-	-	-	-	19,584.69
<b>2014 මාර්තු 31 වන දිනට ශේෂය</b>		51,617.44	1,850.94	-	0.63	53.44	(110,743.40)	(57,220.95)

අංක 59 සිට 98 දක්වා පිටුවල දැක්වෙන ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි අවශ්‍යම අංගයක් නියෝජනය කරයි.



# මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා

සටහන	සමුඛය		සමාගම	
	2014 රු. මිලියන	2013 ප්‍රති ප්‍රකාශිත රු. මිලියන	2014 රු. මිලියන	2013 ප්‍රති ප්‍රකාශිත රු. මිලියන
<b>මෙහෙයුම් කටයුතු වලින් ලැබු/(යොදාගත්) මුදල් ප්‍රවාහ</b>				
ආදායම් බදු විෂයයේ පූර්ව අලාභය	(31,297.64)	(26,842.36)	(32,357.98)	(26,088.57)
ගැළපුම්කළා:				
ක්ෂයවීම/ක්‍රමක්ෂය කිරීම්	1,886.63	1,453.08	1,602.79	1,187.02
මූල්‍ය පිරිවැය	22.2	6,294.26	6,196.92	3,138.40
දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ සහ අස්පාශ්‍ය ව්‍යප්තරණ (ලාභය)/අලාභය	(9.08)	2.90	(9.08)	6.48
මූල්‍ය ආදායම්	22.1	(974.81)	(969.11)	(1,634.97)
ලැබිය යුතු මුදල් දුබලතා (ප්‍රතිවර්තනය)/ප්‍රතිපාදනය	9751	(4758)	118.75	(4758)
මන්දගාමීව චලනය වන ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ ප්‍රතිපාදනය	8.1	303.83	302.78	211.07
නඩත්තු සංචිත දුබලතා ප්‍රතිපාදනය	5.2	3,061.11	3,061.11	1,056.72
උපලබ්ධි නොවූ විනිමය (ලාභයේ)/අලාභයේ බලපෑම	318.47	(1,888.74)	656.77	(1,823.55)
පූර්ව විකුණුම් ආපසු ලිවීම	(1,357.28)	(967.03)	(1,357.28)	(967.03)
පාරිභෝගික ප්‍රතිපාදන	15.2	544.48	492.17	443.42
කාරක ප්‍රාග්ධන වෙනස්කම් පූර්ව මෙහෙයුම් අලාභය	(21,132.52)	(24,966.84)	(22,262.16)	(24,518.59)
ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ වැඩිවීම	(322.21)	(719.16)	(387.63)	(643.58)
පූර්ව ප්‍රවාහන විකුණුම් වැඩිවීම	339.49	4,219.54	339.49	4,219.54
වෙළෙඳ හා වෙනත් ලැබිය යුතු මුදල් (වැඩිවීම)/අඩුවීම	187.36	(312.54)	487.89	(236.83)
වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවිය යුතු මුදල් වැඩිවීම/අඩුවීම	19,433.95	(2,358.58)	19,975.02	(2,853.60)
නඩත්තු සංචිත (වැඩිවීම)/අඩුවීම	(3,635.17)	(3,382.07)	(3,635.17)	(3,382.07)
ගුවන්ගානා ආරක්ෂක තැන්පතු වැඩිවීම	(448.90)	(91.13)	(448.90)	(91.13)
මෙහෙයුම් කටයුතු වලින් ජනනය වූ/(යොදාගත්) මුදල්	(5,578.00)	(27,610.78)	(5,931.46)	(27,506.26)
ගෙවූ මූල්‍ය පිරිවැය	(3,920.77)	(2,714.62)	(3,765.51)	(2,568.20)
ගෙවූ පාරිභෝගික	15.2	(194.53)	(179.76)	(219.92)
ගෙවූ ආදායම් බදු	(54.29)	(2.83)	-	-
<b>මෙහෙයුම් කටයුතුවලින්/(යොදාගත්) ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහ</b>	(9,747.59)	(30,574.49)	(9,876.73)	(30,294.38)
<b>ආයෝජන කටයුතුවලින්/(යොදාගත්) මුදල් ප්‍රවාහ</b>				
ලැබූ පොළීය	974.81	1,098.83	969.11	1,098.83
දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ අත්කර ගැනීම	(1,770.87)	(2,021.85)	(1,725.90)	(1,904.44)
දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ මත අත්තිකාරම් ප්‍රතිවර්තනය	51.77	-	-	-
ගුවන්ගානා පූර්ව බෙදාහැරීමේ ගෙවීම්	(6,799.00)	-	(6,799.00)	-
අස්පාශ්‍ය වත්කම් අත්කර ගැනීම	(706.42)	(140.78)	(700.28)	(140.24)
දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ සහ අස්පාශ්‍ය වත්කම් ව්‍යප්තරණයෙන් ලත් මුදල්	15.94	8.38	15.94	5.42
<b>ආයෝජන කටයුතුවල යෙදවූ ශුද්ධ මුදල්</b>	(8,233.77)	(1,055.42)	(8,240.13)	(940.43)
<b>මූල්‍ය කටයුතුවලින්/(යොදාගත්) මුදල් ප්‍රවාහ</b>				
පොලී දරණ බැරකම් ආපසු ගෙවීම	(31,117.71)	(7,536.70)	(31,090.39)	(9,741.32)
භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර ව්‍යප්තරණයෙන් ලත් මුදල්	22,477.99	-	22,477.99	-
පොලී දරණ ණය සහ ණය ගැනුම්වලින් ලත් මුදල්	28,740.00	37,966.97	28,739.98	40,029.71
<b>මූල්‍ය කටයුතුවලින්/(යොදාගත්) ශුද්ධ මුදල්</b>	20,100.28	30,430.27	20,127.58	30,288.39
<b>මුදල් හා මුදල් සාමයයන්හි ශුද්ධ වැඩිවීම/(අඩුවීම)</b>	2,118.92	(1,199.64)	2,010.72	(946.42)
<b>වසරාමික මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ</b>	10	(4,538.03)	(4,579.14)	(3,632.72)
<b>වසරාවසාන මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ</b>	10	(2,419.11)	(2,568.42)	(4,579.14)

අංක 59 සිට 98 දක්වා පිටුවල දැක්වෙන ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි අවශ්‍යම අංගයක් නියෝජනය කරයි.

# මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට සටහන්

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

## 1. ආයතනික තොරතුරු

### 1.1 සාමාන්‍ය

#### සමාගම

ශ්‍රී ලංකන් විශාරදයින්ස් ලිමිටඩ් (“සමාගම”) ආයතනය ශ්‍රී ලංකාව තුළ සංස්ථාගතව හා නිවේදනගතව ඇති සීමිත වගකීම් සමාගමකි. සමාගමේ ලියාපදිංචි කාර්යාලය හා ප්‍රධාන ව්‍යාපාර ස්ථානය ගුවන් සමාගම් මධ්‍යස්ථානය, ඩිණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ, කටුනායක, ශ්‍රී ලංකාව යන ලිපිනයෙහි පිහිටා ඇත.

### 1.2 ප්‍රධාන කර්තව්‍යයන් හා මෙහෙයුම් කටයුතුවල ස්වභාවය

#### සමාගම

මගින්, ගුවන් භාණ්ඩ හා ගුවන් තැපෑල 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. ඩිණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ සහ මත්තල රාජපක්ෂ ගුවන් තොටුපළේ ගුවන් ගමන් පර්යන්ත සේවා සැපයීමත්, ගුවන්යානා තුළ තීරුබදු රහිත භාණ්ඩ විකිණීමත්, අත්‍යන්තර හා බාහිර සංචාරක නිවාඩු පැකේජ අලෙවි කිරීමත් සමාගමේ අනෙකුත් ප්‍රධාන කටයුතු අතර වේ. සමාගමේ සහායක සේවා කටයුතු සමන්විත වනුයේ තෘතීය පාර්ශවවලට හඬක්කු සේවා සැපයීමත්, ගුවන්යානා මෙහෙයුම් සේවා සලසා දීමත්, ගුවන් සේවා ආශ්‍රිත පුහුණු වැඩසටහන් මෙහෙයවීමත් යනාදියෙනි.

### අනුබද්ධ සමාගම - ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ්

ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ් (“අනුබද්ධ සමාගම”) ආයතනයේ ප්‍රධාන කර්තව්‍ය වනුයේ ණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සහ මත්තල රාජපක්ෂ ගුවන් තොටුපළ ඔස්සේ ක්‍රියාත්මක වන ගුවන් සමාගම්වලට ගුවන්යානාස්ථ ආහාර පාන සැපයුම් සේවා සලසාදීමය. සමාගමේ සහායක සේවා, පොදු හා ගුවන් මගී මාර්ගස්ථ අවන්හල් ක්‍රියාත්මක කිරීම, ලොන්ඩර් සේවා සැපයීම හා ගුවන් ගමන් මගී මාර්ගස්ථ හෝටලය කළමනාකරණය යනාදී කටයුතුවලින් සමන්විත වේ.

### 1.3 නිකුතුව සඳහා බලය පවරන ලද දිනය

2014 ජූලි මස 30 වන දින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ යෝජනාවකට අනුව 2014 මාර්තු මස 31 වන දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශ නිකුත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් බලය පවරා දෙන ලදී.

## 2. පොදු ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති

### 2.1 පිළියෙල කිරීමේ පදනම

ව්‍යාපාර සමූහයේ ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශ, ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරී ආයතනය විසින් නිකුත් කරන ලද ශ්‍රී ලංකා ගිණුම් ප්‍රතිති (SLFRS/LKAS) අනුව පිළියෙල කර තිබේ.

සාධාරණ වටිනාකමක් මත අගයනු ලැබ ඇති ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි සහ විකුණුම් ආශ්‍රිතව පවත්නා මූල්‍ය වත්කම් හැරුණු විට සමාගමේ සහ සමූහයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙල කරනු ලැබ ඇත්තේ වේනිභාසික පිරිවැය පදනමක් මතය.

ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශ ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් (රු.) ඉදිරිපත් කරනු ලබන අතර වෙනත් අයුරකින් සඳහන් කර නොමැති විට, සියලුම මුදල් අගයන් 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 ප්‍රතිති (SLFRS) අනුව පිළියෙල කර ඇත. මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙල කිරීම හා ඉදිරිපත් කිරීම 2007 අංක 07 දරණ සමාගම් පනත හා අනුකූල වේ.

### 2.1.2 ක්‍රියාත්මක ව්‍යාපාර තත්ත්වය

ප්‍රවර්තන වර්ෂය තුළ සමාගම රුපියල් මිලියන 32,408.34 ක අලාභයක් (2013 රුපියල් මිලියන 26,088.57) අත්විඳ ඇති අතර සමූචිත අලාභය රුපියල් මිලියන 110,743.40 ක් වූයේය. (2013 - රුපියල් මිලියන 78,883.25). තවද, සමාගමේ ජංගම බැරකම් රුපියල් මිලියන 51,454.84 කින් (2013 - රුපියල් මිලියන 16,441.42) වැඩි ජංගම වත්කම් ඉක්මවන ලද අතර, ගිණුම් වාර්තා කිරීමේ දිනයට සමාගමේ මුළු කොටස් ආයෝජන ප්‍රමාණය රුපියල් මිලියන 57,220.95 ක් වූ ඍණ අගයක් දක්වා පහත වැටී ඇත. (2013 ඍණ රුපියල් මිලියන 45,972.79).

පෙට් ගුවන්යානා ඉන්ධනවල ඉහළ මිල මට්ටමත්, ගෝලීය ආර්ථිකය තුළ, විශේෂයෙන්, යුරෝපය පුරා පැවති දුර්වල ආර්ථික පරිසරයත් යන ප්‍රධාන අභියෝග සමාගමේ ලාභදායකත්වය කෙරෙහි තව දුරටත් නොකඩවා අහිතකර බලපෑම් ඇති කළේය. විබද අඩුණ්ඩ අභියෝග මධ්‍යයේ වුවද, එකී පරිබාහිර බලවේගවල නිෂේධ බලපෑම් සමනය කිරීම පිණිස බොහෝ පියවර ගන්නා ලද අතර ස්වකීය මෙහෙයුම් කටයුතුවල කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා වන අයෝජනමයත්වය සමාගම නොකඩවා නිරත විය. එකී ක්‍රියාදාමයන්හි ප්‍රතිඵල අනාගතයේදී අත්කර ගනු ලැබීමට නියමිතය.

සමාගමට අයත් පුළුල් බඳ ගුවන්යානා ඇණිය වෙනුවට අළුත් ගුවන්යානා ලබාගැනීමේ ස්වකීය මූලෝපායික ආරම්භයේ කොටසක් ලෙස ‘විශාර්ඛස් ඉන්ඩස්ට්‍රීස්’ ආයතනය සමගම ගිවිසුම්වලට එළඹී අතර ඒ අනුව, A330-300 වර්ගයේ විශාර්ඛස් යානා හයක් 2014 වර්ෂය අවසානයේදී හා 2015 වර්ෂය ඇතුළත ලැබීමට නියමිතය. A350-900 වර්ගයේ විශාර්ඛස් යානා හතරක් වසර 2020 සහ 2021 අතර කාලය තුළ ලබාගැනීමට නියමිතය. තවද, A350-900 වර්ගයේ හව විශාර්ඛස් යානා තුනක් බදුකරුවන් වෙතින් සෘජුවම ලබාගෙන 2016 වසර තුළ ගුවන් ප්‍රවාහනයෙහි නිරත කරවීමටද සමාගම කටයුතු කර ඇත. මෙම ගුවන් යානා සමාගමට අයත් සම්පූර්ණ පුළුල් බඳ ගුවන් යානා ඇණිය වෙනුවට සේවයෙහි යොදා ගැනීමට සමාගමට හැකිවනු ඇත. A340 වර්ගයට අයත් පැරණි ගුවන්යානා ඇණිය වෙනුවට සේවයට යොදා ගැනෙන A330-300 වර්ගයේ ගුවන් යානා හය වෙනුවෙන් මූල්‍ය සපයා ගැනීමේ කාර්ය සමාගම විසින් ජාත්‍යන්තර බදුකරුවන් සමඟ සාකච්ඡා කර දැක් අවසන් කරනු ලැබ තිබේ. ලොව පිළිගත් ගුවන්යානා බදුකරුවන් සමඟ ගුවන් කර්මාන්තය ආශ්‍රිතව අප විසින් පවත්වාගෙන යනු ලබන දීර්ඝ කාලීන දැඩි සබඳතාව හා විශ්වාසනීයත්වය හේතුවෙන් අධි ණය කොන්දේසි කිසිවකින් තොරව ඔවුන් වෙතින් A330 ගුවන්යානා සඳහා අවශ්‍ය අදාළ මූල්‍යකරණය සලසා ගැනීමට සමාගමට හැකි විය. මෙම අනිවච්ච A330 සහ A350 වර්ගයේ ගුවන්යානා මගින් සැලකිය යුතු අඩු පිරිවැය වර්ධනයක්ද, ඉහළ මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාවක්ද, විශේෂයෙන් දැනට පවත්නා පුළුල් බඳ සහිත ගුවන්යානා හා සංසන්දනාත්මකව අවම ඉන්ධන දහනයක් හා හඬක්කු විද්‍යුත්බල සමාගමට අත්වනු ඇත. පිරිවැය ඉතුරුම්වලට අමතර වශයෙන්, A330 සහ A350 වර්ගයේ ගුවන්යානා මගින් තරඟකාරීත්වයට සරිලන ලෙස සේවා සැපයීමේ

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

නවතම ගුවන්යානා නිපැයුමක්ද ආදායම් වර්ධනය ඉහළ නංවා ගැනීමේ ඉඩ ප්‍රස්ථාවක්ද සමාගමට සලසා දෙනු ඇත.

තවද, 2014 මැයි මස සිට 'වන්වර්ල්ඩ්' ගුවන් කම්මාන්ත සංවිධානයේ සාමාජිකයෙකු වන සමාගමට ලොව පුරා විසිරී 950 කට අධික ගමනාන්ත ප්‍රමාණයක් කරා පිවිසිය හැකිවීම මගින් සැලකිය යුතු ආදායම් විවර්ධන ඉඩ ප්‍රස්ථා විවර වේ. එහෙයින්, ශීඝ්‍රයෙන් වර්ධනය වන ආර්ථිකයක් මධ්‍යයේ පිහිටි අපගේ තුනෝලිය පිහිටීම තුළින් වාසි සලසා ගැනීම මගින්ද, ඉහළ ඵලදාවක් සහිත ගුවන් ප්‍රවාහන මාර්ග අත්කර ගැනීම සඳහා ආදාය ගුවන්ජාල සේවා සමග ප්‍රතිසංධානගතවී ඉහළ වර්ධනයක් සහිත වෙළෙඳපොළ හා සම්බන්ධ වී සම්මන්ත්‍රණ මගින්ද, උත්සේණිත ගුවන් යානා ව්‍යාපාරික පංති නිමැවුම් හා සරලන අයුරින් විශිෂ්ට ගුවන් ප්‍රවාහන සේවාවක් සැලසීමේ කාර්යය ඉහළ නංවා ගැනීම මගින්ද ආදායම් අවස්ථා උපරිම කරගැනීම පිණිස සමාගම ස්වකීය අවධානය යොමුකර තිබේ.

එමෙන්ම, සමාගම ස්වකීය සේවා පද්ධති නවීකරණය සඳහාද අවධානය යොමු කළ අතර වසර තුළදී 'ඇම්ඩියස් ඇල්ටියා' නැමති නව ගුවන් මගී සේවා පද්ධතිය ක්‍රියාවට නැංවීමට කටයුතු කළේය. මෙකී 'ඇම්ඩියස් ඇල්ටියා' සේවා පද්ධතිය, ලොව ප්‍රමුඛ බොහෝ ගුවන් සමාගම් විසින් භාවිතයට ගනු ලබන තාක්ෂණික වශයෙන් ඉතා දියුණු ගුවන්යානා වෙන්කරවා ගැනීමේ හා ගුවන් මගී තොරතුරු සපයා ගැනීමේ ක්‍රමවේදයක් වන අතර, 1990 වසර ගණන් දක්වා පැරණි පෙර පරපුරට අයත් ගුවන්යානා වෙන්කරවා ගැනීමේ සමාගම විසින් දැනට අනුගමනය කරනු ලබන ක්‍රමවේදය වෙනුවට විය යොදා ගැනෙනු ඇත. මෙහෙයුම් කටයුතු කාර්යක්ෂමතාවය නැංවීමේ හා මෙහෙයුම් පිරිවැය අඩුකර ගැනීමේ අනෙකුත් මූලාරම්භයන් අතර ගෝලීය බෙදාහැරීමේ පද්ධති මත රඳා පැවතීම අවම කිරීම, නව කාර්යමණ්ඩල කළමනාකරණ ක්‍රමවේදයක් හඳුන්වාදීම මගින් කාර්යමණ්ඩල ආශ්‍රිත අඩු පිරිවැය උපරිම කර ගැනීම, කාර්යක්ෂමතාව ඉහළ නංවා ස්වයංක්‍රීය යාන්ත්‍රණය දියුණු කිරීම පිණිස කාර්ය මණ්ඩල වෙත හරස් පුහුණු ක්‍රම සලසා දීම, එතෙර පිහිටි ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ කාර්යාල සාමාන්‍ය අලෙවි නියෝජිත තත්ත්වයට පරිවර්තනය කිරීම මගින් එතෙර සේවා ස්ථාන පිරිවැය අඩුකිරීම සහ ඉහළ ජාලසේවා සම්බන්ධනයක් ඔස්සේ සම්බන්ධීය ස්ථාන සේවා (CPS) පිරිවැය අවම කිරීම යනාදී ක්‍රියාමාර්ග වේ.

ශ්‍රී ලංකාව කලාපීය ගුවන් සේවා කේන්ද්‍රස්ථානය බවට පත්කිරීමේ ශ්‍රී ලංකා රජයේ දැක්ම ක්‍රියාවට නැංවීමෙහිලා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ඉංජිනේරු හා පුහුණු කටයුතු අංශය වැනි සහායක සේවා වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටුකරන අතර සමාගම වෙනුවෙන් වැඩි දුරටත් ආදායම් උපදවාදීමේ කාර්යයෙහිද නියැලෙයි. පටු බඳ ගුවන්යානාවල සේවා කටයුතු ඉටුකිරීම සඳහා වෙන්වූ විශේෂිත නඩත්තු හා අලුත්වැඩියා ආයතනයක් (MRO) මත්තල මහින්ද රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ආශ්‍රිතව පිහිටුවීමේ අරමුණින් සමාගම දැනටමත් ඊට අවශ්‍ය මූලික කටයුතු ආරම්භ කර තිබේ.

ශ්‍රී ලංකා රජය ශක්තිමත් මූල්‍ය සහයක් සලසා දෙමින් සමාගම කෙරෙහිදී ස්වකීය බැඳියාව තවදුරටත් ප්‍රදර්ශනය කළේය. මීට ආදාය රුපියල් මිලියන 19,584.69 ක්වූ තෙවන ප්‍රාග්ධන නිකුත්පණය 2014 මාර්තු මාසයේදී සිදු කෙරුණි. සමාගම මුහුණපා ඇති මූල්‍ය අවහිරතා සමහර පිණිස එම මුදල් ඉවහල් වනු ඇත. (2011 ජූලි මාසයේදී සමාගම සඳහා අනුමත කළ ප්‍රතිප්‍රාග්ධනකරණ සැලැස්මෙහි කොටසක් ලෙස රුපියල් මිලියන 14,286.32 ක්වූ පළමු ප්‍රාග්ධන නිකුත්පණය 2011/12 දීද, රුපියල් මිලියන 12,600.08 ක්වූ දෙවන ප්‍රාග්ධන නිකුත්පණය 2012/13 දීද සිදු කෙරුණි.) ශ්‍රී ලංකා රජය සමාගම සමග පවත්නා සබැඳියාව තව දුරටත් ඉදිරියට ගෙන යමින් බැංකු කීපයක හවුල් වකතුවක් සහිත සින්ඩිකේටයක් මගින් ඇ.ඩො. මිලියන 150 ක මූල්‍ය පහසුකමක් සලසා ගැනීම පිණිස 2014 ජූනි මාසයේදී ඇ.ඩො. මිලියන 175 ක වටිනාකමක් සහිත ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කර නිකුතුවක් සඳහා වූ අවලංගු කළ නොහැකි ඇපකරයක්ද, 2014 මාර්තු මාසයේදී ඇ.ඩො. මිලියන 50 ක් සඳහා වූ ඇපකරයක් ද ලබා දෙමින් සමාගමට සහය පළ කළේය. සමාගමේ පුළුල් බඳ ප්‍රතිඇණිත කිරීමේ වැඩසටහන, සමාගමේ කාරක ප්‍රාග්ධනය හා සමාගමට අයත් අනිකුත් මෙහෙයුම් කටයුතු යනාදියට පිටිවනලක් වනු පිණිස මෙමගින් ලත් මුදල දැන් යෙදවේ.

ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් සපයා දෙනු ලබන අඩණ්ඩ සහය සහ සමාගමේ උපායමාර්ගික මූලාරම්භ මත පදනම්ව එහි මූල්‍ය තත්ත්වය වැඩි දියුණු වනු ඇතැයිද, හුදුරු අනාගතයේදී සමාගම සඵල ව්‍යාපාරයක් ලෙස එහි කටයුතු අඩණ්ඩව පවත්වාගෙන යනු ඇතැයිද යනුවෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විශ්වාසය පළ කරයි.

### 2.1.3 සංසන්දනාත්මක තොරතුරු

2.5 වන සටහනෙහි හෙළිදරව් කර ඇති ගිණුම් ප්‍රතිපත්තිවල විද්‍යාමාන වන වෙනස්කම්හි බලපෑම හැරුණු විට, ඉකුත් මූල්‍ය වර්ෂයට අයත් ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති ව්‍යාපාර සමූහය විසින් අනුගමනය කරන ලද ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති හා අනුකූල වේ.

සමූහයේ මෙහෙයුම් කටයුතුවල තත්ත්වය වැඩි වශයෙන් නිරූපණය කෙරෙනැයි විශ්වාස කරන ලද හෙයින් ආදායම් ප්‍රකාශය ඉදිරිපත් කිරීමේ විධික්‍රමය 'වියදම්හි ක්‍රියාකාරීත්වය' යන ක්‍රමවේදයේ සිට 'වියදම්හි ස්වභාවය' යන ක්‍රමවේදය කරා සමූහය විසින් මාරු කරන්නට යෙදුණි.

### 2.2 ඒකාබද්ධ කිරීමේ පදනම

ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශවල ශ්‍රී ලංකන් විසාර්ලයින්ස් ලිමිටඩ් ආයතනයේ සහ එහි පූර්ණ හිමිකාරීත්වය සතු එම ආයතනයේ ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ් හැමැති අනුබද්ධ ආයතනයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශ අඩංගු වේ. වෙනත් අයුරකින් සඳහන් කර ඇති විට හැර අනෙකුත් සෑම අවස්ථාවලදීම සුසංගත ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති යොදා ගනිමින් සමාගම විසින් වාර්තාකරණයේ දිනට සකසනු ලැබ ඇති පරිදීම වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශ අනුබද්ධ සමාගම විසින්ද පිළියෙල කර තිබේ.

සියලුම අන්තර් සමූහ ව්‍යාපාර ජ්‍යෙෂ්ඨ, ගණුදෙනු, ආදායම් හා වියදම්, ලාභ හා අලාභ සහ අන්තර් සමූහ ව්‍යාපාර ගනුදෙනු හේතුවෙන් උද්ගත වූ ලාභාංශ සම්පූර්ණයෙන්ම ඉවත් කරනු ලැබ ඇත.

අනුබද්ධ සමාගම විය සංස්ථාපනය කළ දින සිටම සම්පූර්ණ වශයෙන්ම සමාගම හා ඒකාබද්ධ වී ඇත. එම සංස්ථාගත කළ දිනයේ සිට ආදාය පාලනය ඇරඹී විය නතර වන දිනය දක්වා එකී අනුබද්ධ සමාගම, සමාගම සමඟ ඒකාබද්ධ වී නොකඩවා පවතිනු ඇත.

### 2.3 වැදගත් ඇස්තමේන්තු හා උපකල්පන

ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙල කිරීමේදී වත්කම්, බැරකම්, ආදායම් හා වියදම් පිළිබඳ වාර්තාවූ ගණන් ප්‍රමාණ කෙරෙහි හා ආදාය රපෝර්තු දිනයට සිදුවූ හෙළිදරව් කිරීම් කෙරෙහි බලපෑ හැකි නිගමනයන්ට, ඇස්තමේන්තුවලට හා උපකල්පනයන්ට එළඹීමට කළමනාකරණයට සිදුවේ. ප්‍රධාන නිගමනයන්, ඇස්තමේන්තු හා ඒ හා බැඳුණු උපකල්පනයන් නිරන්තරව ක්‍රියාත්මක වන පදනමක් මත ඇගයීමට ලක් වන අතර ඒවා



2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

වේගිතාසික අත්දැකීම් මතද, අවස්ථානුගතව සාධාරණ යැයි විශ්වාස කරන අනාගත සිදුවීම්වල මතු අපේක්ෂාද ඇතුළත් වෙනත් සාධක මතද පදනම් වේ.

විෂයීය 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

2.1.2 වන සටහනට හෙළිදරව් කර ඇති පරිදි මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙල කර ඇත්තේ ව්‍යාපාරය ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයේ පවතිය යන පදනම මත පිහිටාය.

ii. අවිනිශ්චිත බැරකම් - හඬු කටයුතු

24 වන සටහනට හෙළිදරව් කර ඇති පරිදි ප්‍රවර්තන මූල්‍ය වර්ෂයේ අවසානය වන විට විවිධ පාර්ශවකරුවන් සමඟ සමුහය හඬු කටයුතු ගණනාවකට එළඹී තිබේද අපේක්ෂාවෙන් සිටියේය. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සමාගමේ නීතිඥයන්ගේද උපදෙස් විමසා බැලීමෙන් අනතුරුව එක් එක් හඬු කෘතයේ යුක්තයුක්ත බව ඇගයුමට ලක් කරන අතර අනාගතයේදී සිදුවිය හැකි සම්පත් විගලනයක් පවතී යැයි නිශ්චය කළ හොත් ඒ සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදනද සිදු කරනු ලබයි.

iii. ක්‍රියාකාරී කල්බදුකර

ගුවන්ගානා හා එන්ජින්වලට අදාළව වානිජ කල්බදු ගිවිසුම්වලට සමාගම එළඹී සිටී. එම වත්කම්වල නිමකාරීත්වයට ආනුෂංගිකවූ සියලුම වැදගත් අවදානම් දැරීම් හා විපාක සමාගම විසින් රඳවා ගනු නොලබන බව හා සමාගමේ දේපළ, පිරිසත හා උපකරණවල කොටසක් ලෙස ඒවා නොගැනෙන බව තහවුරු වූ විට එකී ගිවිසුමක් නිශ්චයන් හා කොන්දේසි මත ක්‍රියාකාරී කල්බදුකර හඳුනා ගැනේ.

(ආ) ඇස්තමේන්තු

i. දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ ක්ෂයවීම  
දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ යන වත්කම් වල අපේක්ෂිත ප්‍රයෝජනය හා ආර්ථික ආයුකාලය පදනම් කර ගනිමින් ඒවාට යම් ප්‍රයෝජන ආයු කාලයක් හා අවශේෂ වටිනාකමක් කළමනාකරණය විසින් පවරා දෙනු ලබයි. දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ යනාදියට අයත් අවශේෂ

අගය සහ ප්‍රයෝජන ආයු කාලයද එක් එක් රටේදී දිනට ඒවායේ ක්ෂයවීම් ක්‍රමයද කළමනාකරණය විසින් සමාලෝචනය කරන අතර, මෙම වත්කම්හි පූර්ව ඇස්තමේන්තු හා ඒවායේ අයිතමයන් තුළ අඩංගු ආර්ථික ප්‍රතිලාභවල පරිභෝජන රටාව සමග විය සුසංගත වන බවටද වග බලා ගනියි. මෙම වත්කම්වල ප්‍රයෝජන ආයු කාලය හා අවශේෂ වටිනාකම් අතර වෙනස්කම් අනාගත ක්ෂය අයකිරීම්හි සමාලෝචනවලට හේතු විය හැකිය. (2.4.3 (ආ) ප්‍රතිපත්තිය බලන්න.)

ii. නිරන්තර පියාසර වැඩසටහන

ගුවන් සමාගම 'ග්ලොබල් ෆ්ලයි' නැමැති නිරන්තර පියාසර වැඩසටහනක් ක්‍රියාත්මක කර පවත්වාගෙන යනු ලබන අතර, එමගින් එහි සාමාජික සාමාජිකාවන් සඳහා ඔවුන්ගේ එකතු වන මුළු සැතපුම් ප්‍රමාණය පදනම් කරගෙන සංචාරක ප්‍රදාන පිරිනමයි. නිරන්තර පියාසර ප්‍රතිලාභ උපයෝජනයට ගැනෙන තෙක් ප්‍රදානවලට අදාළ මිඟි ආදායමේ විලම්බනය ඇස්තමේන්තු කෙරුණුදේ අදාළ බැර ප්‍රදාන නිදහස් කර ගැනීමේ වේගිතාසික ප්‍රවණතාවයේ පදනම මත පිහිටා වන අතර, විය එකී ප්‍රතිලාභවලට අදාළ අපේක්ෂිත උපයෝජනය පුරෝකථනය පිණිස යොදා ගැනේ. ප්‍රදානය කරනු ලබන බැරෙහි සාධාරණ වටිනාකම ඇස්තමේන්තු කෙරුණුදේ ප්‍රදානය කරනු ලබන බැර නිදහස් කර ගත හැකි සේවා වල සාධාරණ අගයට සැඳහුම් දක්වමිනි. ඇස්තමේන්තු එක් එක් රටේදී දිනට සමාලෝචනය කරනු ලබන අතර අදාළ බැරකම් ඒ අනුව ගළපනු ලැබේ.

iii. නඩත්තු සංචිතය

නඩත්තු සම්බන්ධයෙන් වූ එකඟත්වයට පත් කොන්දේසි මත පදනම්ව, මෙහෙයුම් බදුකර යටතේ පවත්නා ගුවන්ගානා හා එන්ජින් කීපයක් වෙනුවෙන් අදාළ බදුකරුවන්ට සමාගම ගෙවීම් සිදු කරයි. මෙම මාසික ගෙවීම් පදනම් වනුයේ පියාසර කරන ලද පැය සහ වතු ගණන අනුවය. ආපසු අයකර ගත යුතු මෙම මුදල් ප්‍රමාණවල විධාත් යෝග්‍ය ඇස්තමේන්තු මත පදනම්ව එකී ගෙවීම් ආපසු අය කර ගැනීමට ඇති හැකියාව පිළිබඳව කළමනාකරණය කලින් කල ඇගයීම් සිදු කරයි. ආපසු අයකර ගැනීමේ හැකියාව අඩමාන වේ නම් ප්‍රතිපාදන වෙන් කරනු ලබයි. කිසියම් වත්කමක ඉදිරියට ගෙන යන මුදල එහි ආපසු අයකර ගත හැකි මුදල ඉක්මවන විට එම වත්කම

දුබලත්වයට පත්වූ සේ සලකා එහි ආපසු අයකර ගත හැකි මුදල් වටිනාකමට ලියා දැක්වේ. (5 වන සටහන බලන්න.)

iv. ගුවන් ගානා නඩත්තු සහ පිරිවැඩියා වියදම් සඳහා ප්‍රතිපාදනය

නඩත්තු කටයුතු විෂයයෙහි එකඟත්වයට පත් කල්බදු ගිවිසුම් කොන්දේසිවලට අනුව ගුවන්ගානා කඳ, ගුවන්ගානා 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 වතු මත පදනම්ව මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ ක්‍රමික වශයෙන් වෙන් කෙරේ. මෙම ප්‍රතිපාදනය නිගමනය කිරීමෙහිලා, අදාළ පරීක්ෂා කිරීම සිදු කිරීමේ අවස්ථාවේ දී 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 එළඹෙයි. මෙම උපකල්පනවලට එළඹෙනුයේ අතීත අත්දැකීම් මත වන අතර ඒවා දළ මට්ටමේ සිට සත්‍ය මට්ටම දක්වා වූ උපකල්පන බවට වගබලා ගැනෙනු පිණිස අධ්‍යක්ෂ විමසා බලනු ලබයි. ප්‍රතිපාදන කෙරෙහි සැලකිය යුතු අයුරින් බලපෑම් ඇතිවන ලෙස එකී උපකල්පන හා ඇස්තමේන්තු කිරීම් තුළ සිදුවන යම් වෙනස්කම් මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ පුරෝකථනාත්මකව ගළපනු ලැබේ.

v. ගුවන් ප්‍රවාහන සේවා ආශ්‍රිත සෘජු මෙහෙයුම් වියදම් සඳහා ප්‍රතිපාදන

ගුවන් ප්‍රවාහන සේවාවන්හි මෙහෙයුම් කාර්යය විෂයයෙහි ඉන්ධන ගාස්තු, යානා බිම් මෙහෙයුම් ගාස්තු ගොඩබැසීම් හා ගාල්ල කර තැබීමේ ගාස්තු, යානා ස්ථ ආහාර පාන/ප්‍රවේශපත් වෙන්කරවා ගැනීමේ පද්ධති/ගුවන් ගමන් වෙන්කරවා ගැනීමේ ගාස්තු සහ තොරතුරු තාක්ෂණය ආශ්‍රිත ගාස්තු වැනි සෘජු වියදම් සම්බන්ධයෙන්වූ විවිධ ප්‍රතිපාදන වෙන්කිරීමට අනිවාර්යයෙන්ම සිදු වේ. ඊට අදාළ ඇස්තමේන්තු හා ඒ ආශ්‍රිතව යොදා ගැනෙන උපකල්පන අතීත අත්දැකීම් මතත්, අවස්ථාවෝචිත පරිදි සාධාරණ වේ යැයි විශ්වාස කෙරෙන බෝනෝ අනිකුත් සාධක මතත් පදනම් වේ. ඉන් උද්ගත වන ප්‍රතිඵල, මූල්‍ය වර්ෂය අවසානයේදී ඉදිරියට ගෙන යන බැරකම්වල අගය මත ප්‍රතිපාදන වෙන් කිරීමෙහිලා අදාළ වන්නාවූ පදනම සකසයි.

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

vi. ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ  
 ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩවල පැවැත්ම හා ප්‍රයෝජ්‍යතාවය නිතර ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ ගණනය කිරීමේ පදනමක පිහිටා සමාගම සමාලෝචනය කරයි. එම භාණ්ඩවල ආපසු අයකර ගත හැකි වටිනාකමෙහි අඩුකිරීමක් ලෙස යල් පිහු තොග සහ/හෝ වත්කම් සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණය නිගමනය කළ විට ඒ සඳහා ප්‍රතිපාදන සැපයේ. (8 වන සටහන බලන්න.)

vii. මූල්‍ය වත්කම් දුබලතාවයට පත්වීම  
 යම් මූල්‍ය වත්කමක් හෝ මූල්‍ය වත්කම් සමූහයක් දුබලත්වයට පත්වී ඇති බවට වාස්තවික සාක්ෂි තිබේදැයි එක් එක් රටේ වැටුප් දීමට සමූහය තක්සේරු කරයි. අඩුමාන ණය පර්යේෂණ පවත්වා කාල සීමාවක්, ඒවා ආපසු අයකර ගැනීමට ඇති හැකියාවේ අවිනිශ්චිතතාවය සම්බන්ධයෙන් පවත්නා කළමනාකරණයද දැන්වා වෙනත් සාධකත් එම දුබලතා 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 පොලී අනුපාතය, වැටුප් වර්ධක අනුපාතය, විශේෂ වාරික 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. (2.4.14 වන සටහන බලන්න.)

ii. ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි ප්‍රත්‍යගණනය  
 ස්වාධීන සුදුසුකම් ලත් තක්සේරුකරුවෙකුගේ සේවය ලබා ගනිමින් ප්‍රත්‍යගණනිත 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 3 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 රුපියලේ වලින් මූල්‍ය ප්‍රකාශ ඉදිරිපත් කර ඇත. විදේශ ව්‍යවහාර මුදලින් සිදුවන ගනුදෙනු, ඒවා සිදුවන දිනයට වලංගු ප්‍රායෝගික ව්‍යවහාර මුදල් අනුපාතයට අනුව මුලික වශයෙන් සටහන් කෙරේ. විදේශ ව්‍යවහාර මුදලින් ගණනය වන මූල්‍ය වත්කම් හා බැරකම් රටේ වැටුප් දීමට වලංගු පවත්නා ප්‍රායෝගික ව්‍යවහාර මුදල් අනුපාතයට හැවත පරිවර්තනය කරනු ඇත. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස උද්ගත වන ලාභ සහ අලාභ ආදායම් ප්‍රකාශය මගින් හඳුනා ගැනේ. විදේශ ව්‍යවහාර මුදලක වේගිතාසික 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  
 ශ්‍රී ලංකා ආයෝජන මණ්ඩලය විසින් 1994 අගෝස්තු මාසයේදී 'සමාගමට' 'ග්ලෝබ්‍රල්' තත්ත්වය ප්‍රදානය කරන ලද අතර, එමගින් එතෙක් සමාගම අත්විඳි බදු නිදහස 1998 මාර්තු 31 වන දින දක්වා දීර්ඝ කරන ලදී. 1998 මාර්තු මාසයේදී ශ්‍රී ලංකා ආයෝජන මණ්ඩලය 2013 දින දක්වා තවදුරටත් බදු නිදහස් කාල සීමාවක් සමාගම වෙත ප්‍රදානය කළේය. 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 දරණ දේශීය ආදායම් (සංශෝධන) පනතින් සංශෝධිත 2006 අංක 10 දරණ දේශීය ආදායම් පනතේ විධිවිධාන යටතේ සමාගම වෙත ලැබුණි.

(ආ) විතෙර බදුකරණය  
 ද්විත්ව බදු ගිණුම් ක්‍රියාත්මක නොවන රටවල් තුළ ස්වකීය විදේශීය ව්‍යවහාර මෙහෙයුම් කටයුතු මත සමාගම බදු ගෙවනු ලැබීමට යටත් වේ. කෙසේ වුවද, සමාගම

අත්විඳි ඉදිරියට ගෙන ගිය බදු අලාභ හේතුවෙන් ප්‍රවර්තන වර්ෂය තුළ සමාගම සම්බන්ධ කිසිදු බදු බැඳියාවක් නොමැත.

අනුබද්ධ සමාගම - ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ්

ආදායම් බදු විදේශීය ප්‍රවර්තන හා විලම්බිත බදු අඩංගු වේ. කොටස් ආයෝජනයන් තුළ සෘජුවම හඳුනා ගැනෙන අයිතමයන්ට ලාභය හෝ අලාභය අදාළ වන තාක් දුරට හැරුණු විට ආදායම් බදු විදේශීය ලාභය හෝ අලාභය තුළ හඳුනා ගැනේ. එහිලා එය හඳුනා ගැනෙනුයේ කොටස් ආයෝජනය තුළය.

ප්‍රවර්තන බදු යනු රටේ වැටුප් දීමට පනවා ඇති හෝ ස්ථාවරව පනවා ඇති බදු අනුප්‍රමාණ උපයෝගී කර ගනිමින් වර්ෂය සඳහා වූ බදුවන ආදායම් මත ගෙවිය යුතු අපේක්ෂිත බද්ද සහ ඉකුත් වර්ෂ සම්බන්ධයෙන් ගෙවිය යුතු බදු වෙනුවෙන් සිදු කරනු ලබන යම් ගැළපුම් වේ.

ආයෝජන මණ්ඩලය සමග ඇතිකර ගත් ගිවිසුම අනුව, යාපාස්ථ මුළුතැන් ගෙවල්වලින් හා ශුචින් මගී මාර්ගස්ථ අවත්තලෙන් උද්ගත වන ආදායම 2021 මැයි මස 31 වන දින දක්වා ආදායම් බද්දෙන් නිදහස් වේ. වෙනත් ප්‍රභවයන් වෙතින් උද්ගත වන ආදායම සාමාන්‍ය බදු අනුප්‍රමාණ අනුව බද්දට යටත් වේ.

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

2.4.3 දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ

(අ) පිරිවැය හා තක්සේරු කිරීම  
 දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ යනාදී සියලුම අයිතම ප්‍රාරම්භක වශයෙන් සටහන් කෙරෙනුයේ ගත් මිලටය. අත්කර ගැනීම් හෝ ඉදිකිරීම් ලා සෘජුව ආරෝපනය කළ හැකි විදේශීය පිරිවැයට ඇතුළත් වේ. දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ යනාදී අයිතම පසුව ප්‍රත්‍යගණනය කිරීමේදී ඒවා පසු අවස්ථාවක සිදුවන යම් ක්ෂයවීම් හා දුබලතා උණ

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

ප්‍රත්‍යාගණනික ගණන් ප්‍රමාණ මත ඉදිරියට ගෙන යනු ලැබේ. අනෙකුත් සියලු දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ ක්ෂයවීම් හා/හෝ උපචිත දුබලතා අලාභ වෙනත් ඒවාද අඩුකළ වේගිකාසික පිරිවැය මත ප්‍රකාශ කෙරේ.

පසුව, ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි, කලින් ආදායම් ප්‍රකාශයෙහි හඳුනා ගනු ලැබ තිබූ එම වත්කමට අයත් ප්‍රත්‍යාගණන අඩුවීමක් කරා විය ප්‍රතිවර්තනය වනතාක් දුරකට හැරුණු විට, වෙනත් සර්වච්ඡාදී ආදායම් තුළ සහ එහි කොටස් ආයෝජන ලෙස සම්පූර්ණව වත්කම් ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය තුළ හඳුනාගැනුණු ප්‍රත්‍යාගණන අතිරික්ත කිසිවක් සමග මානනය කෙරේ. එහිලා අදාළ වැඩිවීම ආදායම් ප්‍රකාශය තුළ හඳුනා ගැනේ. ප්‍රත්‍යාගණන උණාතාවයක් ආදායම් ප්‍රකාශ තුළ හඳුනා ගැනෙනුයේ, වත්කම් ප්‍රත්‍යාගණන සංචිත තුළ හඳුනා ගනු ලැබ ඇති එම වත්කමේම දැනටමත් පවත්නා අතිරික්තයක් විය හිලදු කරන තාක් දුරකටය.

ප්‍රත්‍යාගණනික වත්කමක සාධාරණ අගය එහි ඉදිරියට ගෙන යනු ලබන විටිතාකමෙහි විශාල වෙනසක් සිදුනොකරන බවට සහතික වනු පිණිස වත්කම් ආගණන කටයුතු ප්‍රමාණවත් කාලාන්තරයක් තුළ සිදු කෙරේ. ඉන්පසු උද්ගත වන පිරිවැයක් වේනම් විය අදාළ වත්කමෙහි ඉදිරියට ගෙනයන විටිතාකම තුළ අවස්ථාවේවීම් පරිදි අන්තර්ගත කෙරේ. එසේ හැතහොත් වෙනමම වත්කමක් ලෙස හඳුනා ගැනේ. මෙවැනිවත් සිදුවනුයේ අදාළ අයිතමය ආශ්‍රිත අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ සමාගම වෙත ගලාවීම අනුමාන වන කල්හිත්, අදාළ පිරිවැය විශ්වාසදායක අයුරින් මැනිය හැකි කල්හිත් පමණි.

අලුත්වැඩියා හා නඩත්තු පිරිවැය ඒවා සිදුවන කාලපරිච්ඡේදය තුළ ආදායම් ප්‍රකාශයට අයගත කෙරේ.

දේපළ, පිරිසත හා උපකරණවලට පහත සඳහන් දෑ අනෙකුත් කරුණු අතර ඇතුළත් වේ:

- i. ගුවන්යානා භ්‍රමණමය අමතර කොටස් ස්පෘෂ්‍ය වත්කම් ලෙස සැලකෙන ගුවන්යානා භ්‍රමණමය අමතර කොටස් ප්‍රාරම්භක වශයෙන් ගත්මිළ අනුව සටහන් කර එහි ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රයෝජ්‍ය ආයුකාලය ඵල්ලේ ක්ෂය කරනු ලබයි. මෙම අයිතමය ගුවන්යානා ආශ්‍රිත උපකරණ යටතේ කාණ්ඩ ගත කර ඇත.

- ii. කෙරෙහිත් පවත්නා ප්‍රාග්ධන වැඩ කෙරෙහිත් පවත්නා ප්‍රාග්ධන වැඩ ගත්මිළ අනුව සටහන් කෙරේ. ඒවා අත්කරගත් දිනයේ සිට වැඩ ස්ථාපන දිනය දක්වා දරණ සියලු විදුලි ඊට ඇතුළත් වේ. වැඩ ස්ථාපනය කළ විට කෙරෙහිත් පවත්නා වැඩ දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ යටතේ සුදුසු කාණ්ඩය වෙත මාරු කර එහි ඇස්තමේන්තු ගත ප්‍රයෝජ්‍ය ආයු කාලය ඵල්ලේ ක්ෂය කරනු ලැබේ.

(ආ) ක්ෂයවීම

සිව්නක්කර ඉඩම් හැරුණු විට සියලුම දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ යටතේ සුදුසු පිරිවැය හෝ තක්සේරුව මත සරල මාර්ග ක්‍රමය යොදා ගනිමින් පහත දැක්වෙන ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රයෝජ්‍ය ආයු කාල වකවානු පුරා දිවෙන පරිදි සමාන වාර්තාවලින් එක් ගණන් ප්‍රමාණ කපා හැරීමේ අධිකාරීන් ක්ෂයවීම් සඳහා වූ ප්‍රතිපාදන ආගණනය කරනු ලැබේ.

ගුවන්යානා ආශ්‍රිත අමතර කොටස්	- වසර 08 ක් හෝ කල්බදු කාල සීමාව යන කාල දෙකෙන් අඩු කාලය මුළුල්ලේ
පිරිසත හා උපකරණ	- උපකරණයේ වර්ග මත පදනම්ව වසර 1-10 දක්වා කාල පරිච්ඡේද මුළුල්ලේ
ගොඩනැගිලි	- උපරිම වශයෙන් වසර 20 කට යටත්ව අපේක්ෂිත ප්‍රයෝජ්‍ය ආයුකාලය මුළුල්ලේ

අවශේෂ අගය, ප්‍රයෝජ්‍ය ආයුකාලය හා ක්ෂය කිරීමේ ක්‍රමය යන කරුණු එක් එක් රටේදී දිනට සමාලෝචනයට භාජනය කර සුදුසු අවස්ථාවලදී ප්‍රලෝමකාන්මකව ගලපනු ලැබේ.

ඉහත සඳහන් ක්ෂය අනු ප්‍රමාණ ඉදිරිපත් කෙරෙන සියලු කාලපරිච්ඡේදවලට අදාළ වේ.

(ඇ) හඳුනා නොගැනීම

කිසියම් දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ අයිතමයක භාවිතයෙන් හෝ ව්‍යපනණයෙන් අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ අත් නොවන කල්හි එම අයිතමය එහි ව්‍යපනණයෙන් පසුව හඳුනා ගනු නොලැබේ. යම් වත්කමක් එසේ හඳුනා ගනු නොලැබීමෙන් උද්ගත වන ලාභයක් හෝ අලාභයක් වෙනොත් විය (ව්‍යපනණයෙන් ලත් ශුද්ධ මුදල සහ වත්කමේ ඉදිරියට ගෙනයන විටිතාකම අතර

වෙනස ලෙස ආගණනය කරන ලද) අදාළ වත්කම හඳුනා නොගන්නා වර්ෂයට අයත් මූල්‍ය ප්‍රකාශයෙහි අන්තර්ගත කෙරේ.

2.4.4 අස්පෘෂ්‍ය වත්කම්

කිසියම් වත්කමක් හිසා උද්ගතවන අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ආගතනය වෙත ගලාවීම 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 තත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි සඳහන් කෙරෙනුයේ සම්පූර්ණව හිලවීම් හා සම්පූර්ණව දුබලතා අලාභ වෙනත් ඒවාද උණා වූ ගත්මිල මතය.

අදාළ දෘඩාංග අයිතමයකින් වෙන්කර ගත හැකි පරිගණක මෘදුකාංගයක් අත්කර ගැනීමේ හෝ වැඩිදියුණු කිරීමේ විදුලි වෙන් වශයෙන් ප්‍රාග්ධනනය කරනු ලබන අතර විය සරල මාර්ග පදනම මත වසර 05 ක් නොඉක්මවන කාලයක් මුළුල්ලේ හිලවී කිරීමටද කටයුතු කෙරේ. හිලවී කිරීමේ කාල පරිච්ඡේදය හා හිලවී කිරීමේ ක්‍රමය එක් එක් රටේදී 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 එක් අගය වත්කම් දුබලතා ඵල්ලේ කලින් කල සමාලෝචනය කෙරේ.

2.4.5 කල්බදුකර

අ. ක්‍රියාකාරී කල්බදුකර කල්බදුකරයේ කාල සීමාව තුළ සන්තකභාවයට අයත් සියලු අවදානම් හා ප්‍රතිලාභ කල්බදුකරු විසින් සැලකිය යුතු යෝග්‍ය අයුරකින් රඳවා ගැනෙන බදුකර ක්‍රියාකාරී බදුකර ලෙස සැලකේ. වෙනත් ක්‍රමවත් පදනමක් පරිශීලක ප්‍රතිලාභයේ කාල රටාව සම්බන්ධයෙන් වැඩි හිඟයෝජනයක් නොකරන්නේ නම් මිස ක්‍රියාකාරී බදුකර ගෙවීම් හඳුනා ගැනෙනුයේ, ආදායම් ප්‍රකාශය තුළ කල්බදුකර කාල සීමාව මුළුල්ලේ පවතින මෙහෙයුම් විශදමක් ලෙස වූ සරල මාර්ග පදනමක් මතය.

ක්‍රියාකාරී බදුකර යටතේ වත්කම් ප්‍රතිචිතකාසගත කිරීමේ විදුලි, ප්‍රාග්ධනනය කරනු ලැබූ ප්‍රයෝජ්‍ය ආයුකාලය හා ඉතිරිව පවත්නා බදුකර කාලය යන දෙකෙන් අඩු කාල සීමාව ඵල්ලේ හිලවී කරනු ලැබේ.



2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

(ආ) මූල්‍ය බදුකර

බදු දුන් අයිතමයේ සියලුම අවදානම් හා ව්‍යති සන්නිකතාවයේ අනුමානිත වූ දේපලෙහි සාධාරණ අගය හෝ ඊට වඩා අඩු අගයක් ගන්නේ නම්, අවම බදුකර ගෙවීම්වල වටිනාකම අනුව බදුකරයේ සමාරම්භක අවස්ථාවේදීම ප්‍රාග්ධනනය කෙරේ. බැරකමිති ඉතිරිව පවත්නා ශේෂය මත සංගත පොලී අනුපාතයක් අත්කර ගැනීමට හැකිවන පරිදි කල්බදුකර ගෙවීම් මූල්‍ය ගාස්තු සහ බදුකර බැඳියාවේ අඩු කිරීමේ ප්‍රමාණය අතර විනාපනය කෙරේ.

ප්‍රාග්ධනිත බදු දුන් වත්කම්, දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ යනුවෙන් අනාවරණය කරන අතර, බදු දුන් විෂයාංග ක්ෂය කෙරේ. (2.4.3 දරණ ගිණුම් ප්‍රතිපත්තිය බලන්න.)

(ඇ) විකිණීම හා ආපසු බදුදීම

විකුණුම් හා ආපසු බදුදීම් සම්බන්ධ ගනුදෙනු හිසා ජනනය වන ක්‍රියාකාරී බදුකරයක් මත උද්ගත වන ලාභ, වැඩි විකුණුම්වලින් ලැබෙන මුදල් අදාළ වත්කම්වල සාධාරණ අගය නොමැත්තවන තාක් දුරට ආසන්න මට්ටමකින් ආදායම් ප්‍රකාශය තුළ හඳුනා ගැනේ.

(ඈ) විලම්බිත වත්පිත් උත්ශේෂිත කිරීමේ පිරිවැය

ක්‍රියාකාරී ගිවිසුම්වලට අදාළ ප්‍රතිලාභ කොන්දේසිවලට අනුකූල වූ විලම්බිත වත්පිත් වැඩිදියුණු කිරීමේ පිරිවැයෙහි ප්‍රවර්තන අගය ජංගම නොවන වත්කම්වල කොටසක් ලෙස ඇතුළත් කෙරෙන අතර, වත්කමෙහි ප්‍රයෝජන ආශ්‍රිතව හා ශ්‍රී ලං.ගි.ප්‍ර. 37 අනුව ගණනය කළ හා මූල්‍ය තත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි වෙනත් විලම්බිත බැරකම් යටතේ කාණ්ඩගත කළ අනුරූපී බැරකම් සහිත වූ බදුකර කාලපරිච්ඡේදය යන දෙකින් අඩු කාල සීමාව වල්ලේ වැඩි අගය හිලවූ කෙරේ.

2.4.6 ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ

ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ ගණනය කරනු ලබන්නේ යල්පිනු හා මන්දගාමීව වලනය වන අයිතමවලට හිසි ප්‍රතිපාදන සැපයීමෙන් පසුව ගණනය වන පිරිවැය අගය හා ශුද්ධ උපලබ්ධි වටිනාකම යන දෙකෙන් අඩු අගය මතය. සියලුම ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ බරතැබූ සාමාන්‍ය පිරිවැය පදනම මත ගණනය කෙරේ.

2.4.7 මූල්‍යමය නොවන වත්කම් දුබල වීම

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

2.4.8 මූල්‍ය සාධන පත්‍ර - මූලික හඳුනා ගැනීම හා පසු මානනය

2.4.8.1 මූල්‍ය වත්කම්

මූල්‍ය සාධන පත්‍රයෙහි ගිවිසුම්ගත ප්‍රතිපාදන කෙරෙහි ව්‍යාපාර සමූහය පාර්ශ්වකරුවකු වන විට පමණක් මූල්‍ය තත්වය 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 නියමිත වලින් සහ ආයෝජන වලින් සමාගමේ වත්කම් සංයුක්ත වේ. එබඳු අයිතම හඳුනා ගැනීම, මූලික හා පසු මානනය, දුබලතාව සහ හඳුනා නොගැනීම පිළිබඳ ව්‍යාපාර සමූහයේ ප්‍රතිපත්තිය පහත දැක්වේ:

- (අ) ණය සහ ලැබීම් නියමිත ණය මුදල් හා ලැබීම් නියමිත යනු, සක්‍රීය වෙළෙඳපොළක් තුළ ලැයිස්තු ගත නොකළ ස්ථිර හෝ නිශ්චය කළ හැකි ගෙවීම් සහිත ව්‍යුත්පන්න නොවූ මූල්‍ය වත්කම්ය. එබඳු වත්කම් ආරම්භක මානනයෙන් පසු දුබලතා අගය උණ සඵල පොළී අනුපාතය යොදා ගනිමින් හිලවී කළ මිලට දෙවනුව මානනය

කෙරේ. හිලවූ කළ මිල ආගණනය කරනු ලබන්නේ, අත්කර ගැනීම් මත ලැබූ වට්ටම් හෝ අධිමිල සහ සඵල පොළී අනුපාත ක්‍රමයේ අවශ්‍යම අංගයක් වන ගාස්තු හා පිරිවැය සැලකිල්ලට ගනිමිනි. ආදායම් ප්‍රකාශයේ මූල්‍ය අදායමට හිලවී කිරීම් ඇතුළත් කෙරේ.

- (ආ) විකුණුම් සඳහා පවත්නා මූල්‍ය වත්කම් විකුණුම් සඳහා පවත්නා මූල්‍ය වත්කම්වලට කොටස් ආයෝජනය හා ණය සුරැකුම් පත් අන්තර්ගත වේ. විකුණුම් සඳහා පවතින යනුවෙන් වර්ගීකරණය කර ඇති කොටස් ආයෝජන, අලෙවිය සඳහා තැබෙන්නාවූ යනුවෙන් වර්ගීකරණය නොකළ හෝ ලාභ හෝ අලාභ වල්ලේ සාධාරණ අගය මත පවතින්නාවූ යනුවෙන් නම් නොකළ ඒවාය. මෙම වර්ගීකරණයෙහිලා ණය සුරැකුම් පත් යනු, අනිශ්චිත කාල සීමාවක් සඳහා දරණු ලැබීමට අපේක්ෂිතව පවත්නාවූ හෝ ද්‍රවශීලතා අවශ්‍යතා මත හෝ වෙළෙඳපොළ තත්වයන්ගේ වෙනස්කම් මත උද්ගත වන ප්‍රතිචාරය අනුව විකිණිය හැකි වන්නාවූ ඒවාය.

විකුණුම් සඳහා පවත්නා මූල්‍ය වත්කම්, ආයෝජනය හඳුනා නොගැනෙන තෙක් විකුණුම් සඳහා පැවති සංචිතවල වූ වෙනත් සඵලවනම් ආදායම් ලෙස හඳුනා ගැනෙන උපලබ්ධි නොවූ අලාභ හෝ ලාභ සමග සාධාරණ අගයක් මත, සමුච්චිත අලාභය, විකුණුම් සඳහා පවත්නා සංචිතයේ සිට මූල්‍ය පිරිවැයට ආදායම් ප්‍රකාශය තුළ ප්‍රතිවර්ගීකරණය කිරීමේදී, වෙනත් මෙහෙයුම් ආදායම්හි සමුච්චිත ලාභය හෝ අලාභය හඳුනා ගනු ලබන හෝ ආයෝජනය දුබලත්වයට පත්වන්නේ යයි නිගමනය කරනු ලබන අවස්ථාවේදී පසු මානනයට හසු කරනු ලබන්නේය. විකුණුම් සඳහා පවත්නා මූල්‍ය ආයෝජන දුරමින් උපයා ගන්නා ලද ලාභය සඵල පොළී අනුපාතය යොදා ගනිමින් පොලී ආදායම ලෙස සටහන් කෙරේ.

(ඇ) හඳුනා නොගැනීම

- පහත දැක්වෙන්නේ අවස්ථාවලදී මූල්‍ය වත්කම් හඳුනා ගනු නොලැබේ:
  - වත්කම් වලින් මුදල් ප්‍රවාහ ලබා ගැනීමේ අයිතිවාසිකම් අවසන්වී ඇති විට.
  - වත්කම් වලින් මුදල් ප්‍රවාහ ලබා ගැනීමේ ස්වකීය අයිතිවාසිකම් සමූහ ව්‍යාපාරය විසින් පවවා දෙනු ලැබ ඇති හෝ ලැබූ මුදල් ප්‍රවාහ යම් පැවරුම් වැඩ පිළිවෙළක්

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

යටතේ සැලකිය යුතු ප්‍රමාදයකින් තොරව තෙවන පාර්ශ්වයකට සම්පූර්ණයෙන් ගෙවීම සඳහා යම් බැඳියාවකින් බැඳෙනු ලැබ ඇති විට සහ (අ) වත්කම හිසා 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.

(අ) මූල්‍ය වත්කම් දුබලත්වයට පත්වීම

යම් මූල්‍ය වත්කමක් හෝ මූල්‍ය වත්කම් සමූහයක් දුබලත්වයට පත්වන වාස්තවික සාක්ෂි කිසිවක් පවතිදැයි එක් එක් රජයේ උනුසුන් 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 ඇති වීම හේතුවෙන් වත්කමක් දුබල වේයැයි යනුවෙන් වූ කිසියම් වාස්තවික සාක්ෂි පැවරියහොත් පමණක්, එම මූල්‍ය වත්කම හෝ මූල්‍ය වත්කම් සමූහය දුබලත්වයට පත්ව ඇතැයි සලකනු ලැබේ. සැලකිය යුතු මූල්‍ය අපහසුතා වලටත්, ගෙවීම් ප්‍රමාද කිරීම් වලටත්, බංකොලොත්භාවය හෝ වෙනත් මූල්‍ය ප්‍රතිසංවිධාන වෙත හැඹුරු වීමේ සම්භාවිතා වලටත් ණය ගැතියන් හා ණය ගැති පිරිස් මුහුණ දී ඇති බව හැඟවෙන ලක්ෂණ පහළවීම හා අනාගත ඇස්තමේන්තුගත මුදල් ගලනයන්හි සැලකිය යුතු අඩුවීමක් ඇති බවට දත්ත අනුසාරයෙන් නිරීක්ෂණය වීම යන කරුණු වත්කම් දුබලතාවයට ලක්වීමේ සාක්ෂි තුළ තිබෙන්නට පුළුවන.

i. හිලව් කරන ලද පිරිවැය වල්ලේ ගෙන ගිය මූල්‍ය වත්කම්

කිසියම් දුබලතා අලාභයක් සිදුවී 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 පොලී අනුපාතය වල්ලේ වටිනාමගත කෙරේ.

වත්කමෙහි ඉදිරියට ගෙන යන මුදල් වටිනාකම දීමනා ගිණුමක් යොදා ගැනීම මගින් අඩු කෙරේ. අලාභයේ මුදල් වටිනාකම ආදායම් ප්‍රකාශය තුළ හඳුනා ගැනේ. පොලී ආදායම, අඩු කල ඉදිරියට ගෙන යන මුදල මත නොකඩවා උපචිත වන අතර එය දුබලතා අලාභය මානනය කරනු සඳහා, වටිනාම ගත කිරීමට යොදා ගනු ලැබූ පොලී අනුපාතය භාවිතා කරමින් උපචිත කරනු ලැබේ. පොලී ආදායම මූල්‍ය ආදායමෙහි කොටසක් ලෙස ආදායම් ප්‍රකාශයෙහි සටහන් කෙරේ.

පසුව එළඹෙන වර්ෂයකදී, දුබලතාව හඳුනා ගනු ලැබීමෙන් අනතුරුව හටගත් සිදුවීමක් හේතුවෙන් ඇස්තමේන්තු ගත අලාභයේ වටිනාකම වැඩි හෝ අඩු වේ 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 ආදායම් ප්‍රකාශයෙහි මූල්‍ය පිරිවැයට බැර කෙරේ.

ii. විකුණුම් සඳහා පවතින මූල්‍ය වත්කම් විකුණුම් සඳහා පවතින මූල්‍ය වත්කම් ආයෝජන, යම් ආයෝජනයක් හෝ ආයෝජන සමූහයක් දුබලතාවයට පත්වී ඇති බවට වාස්තවික සාක්ෂි කිසිවක් තිබේදැයි දැනගනු පිණිස රජයේ උනුසුන් ව්‍යාපාර සමූහය විසින් තක්සේරු කරනු ලබයි.

කොටස් ආයෝජන විකුණුම් සඳහා පවතින වර්ගීකරණය කර තිබීම සම්බන්ධයෙන් වන විට, ආයෝජනයෙහි සාධාරණ අගයට අඩු වීම් පිරිවැය තුළ විද්‍යාමාන වන සැලකිය යුතු හෝ කල්ගත වූ පහත වැටීම්, වාස්තවික සාක්ෂිවල අන්තර්ගත වනු ඇත. දුබලතාව සම්බන්ධයෙන් සාක්ෂි නිරූපණය වන අවස්ථාවකදී, කලින් ආදායම් ප්‍රකාශයෙහි හඳුනා ගනු ලැබූ එකී ආයෝජනය ආශ්‍රිත දුබලතා අලාභ කිසිවක් වේ නම්, ඒවා අඩු කළ ආයෝජන අත්කර ගැනීමේ පිරිවැය හා ඒවායේ වර්තමාන සාධාරණ අගය අතර වෙනස ලෙස මානනය කළ සම්පූර්ණ අලාභය වෙනත් සර්වච්ඡාදී ආදායම් වෙතින් ඉවත් කර ආදායම් ප්‍රකාශය තුළ හඳුනා ගැනේ. කොටස් ආයෝජන මත දුබලතා අලාභ ආදායම් ප්‍රකාශය හරහා ප්‍රතිවර්තනය නොකෙරේ. දුබලතාවයෙන් පසු ඒවායෙහි ඇතිවන සාධාරණ අගය ආශ්‍රිත වැඩි වීම් වෙනත් සර්වච්ඡාදී ආදායම් තුළ සෘජුව හඳුනා ගැනේ.

විකුණුම් සඳහා පවතින වර්ගීකරණය කර ඇති ණය සාධන පත්‍ර සම්බන්ධයෙන් වන විට, හිලව් කරන ලද පිරිවැය වල්ලේ මූල්‍ය වත්කම් ඉදිරියට ගෙන ගිය සමාන නිර්ණායක මතම පදනම්ව දුබලතා තක්සේරු කෙරේ. කෙසේ වුවද, දුබලතාව සඳහා සටහන් කරන ලද මුදලේ ප්‍රමාණය යනු, කලින් ආදායම් ප්‍රකාශයෙහි හඳුනා ගනු ලැබූ එකී ආයෝජනය ආශ්‍රිත දුබලතා කිසිවක් වේ නම්, ඒවා අඩු කල හිලව් කරන ලද පිරිවැය හා වත්මන් පිරිවැය අතර වෙනස ලෙස මානනය කරන ලද සම්පූර්ණ අලාභයයි.

2.4.8.2 මූල්‍ය බැරකම්

ශ්‍රී ලං.හි.ප්‍ර. 39 යටතේ වන විෂය පථය තුළ මූල්‍ය බැරකම් වර්ගීකරණය කෙරෙනුයේ ලාභය හෝ අලාභය හෝ ණය හෝ ණය ගැනුම් හරහා වූ සාධාරණ අගය වල්ලේ 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 සෘජුවමය.

ව්‍යාපාර සමූහයේ මූල්‍ය බැරකම්වලට වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවීම් නියමිත, බැංකු අයිරා, ණය හා ණය ගැනුම් සහ මූල්‍ය ඇපකර කොන්ත්‍රාත්තු යනාදිය ඇතුළත් වේ.

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

(අ) ණය හා ණය ගැනුම්

මූලික හඳුනා ගැනීමෙන් අනතුරුව පොලී දරණ ණය හා ණය ගැනුම් පසු මානනයට ලක් කෙරෙනුයේ සඵල පොලී අනුපාත ක්‍රමය යොදා ගනිමින් හිලව් කරන ලද මිලටය. බැරකම් හඳුනා ගනු නොලබන අවස්ථාවේදී ආදායම් ප්‍රකාශය තුළ මෙන්ම සඵල පොලී අනුපාත ක්‍රියාවලිය ඔස්සේ ද ලාභ සහ අලාභ හඳුනා ගැනේ.

අත්කර ගැනීම මත වන්නාවූ යම් වටිනාමක් හෝ අධි මිලක් සහ සඵල පොලී අනුපාතයේ අවශ්‍යම අංගයක් වන ගාස්තු හා පිරිවැය සැලකිල්ලට ගනිමින් හිලව් කරන ලද පිරිවැය ආගණනය කෙරේ. සඵල පොලී අනුපාත හිලව්කරණය ආදායම් ප්‍රකාශය තුළ මූල්‍ය පිරිවැයට ඇතුළත් කෙරේ.

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

(ආ) හඳුනා නොගැනීම

යම් මූල්‍ය වත්කමක බැඳියාව හිඳුනස් 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 දෙනුටා ගෙන්න වන වෙනත් මූල්‍ය බැරකමක් ප්‍රතිරෝධය වේ නම් හෝ දැනටමත් පවත්නා බැරකමක කොන්දේසි සැලකිය යුතු ලෙස ප්‍රතිරෝධය වේ නම්, එබඳු හුවමාරුවක් හෝ ප්‍රතිරෝධනය කිරීමක් මුල් බැරකම හඳුනා නොගැනීමක් ලෙසත්, නව බැරකමක් හඳුනා ගැනීමක් ලෙසත් සලකනු ලැබේ. අදාළ ඉදිරියට ගෙන යනු ලබන මුදල් ප්‍රමාණවල වෙනස අදායම් ප්‍රකාශයෙහි හඳුනා ගැනේ.

(ඇ) මූල්‍ය සාධන පත්‍ර පාඩු පියවීම

මූල්‍ය වත්කම් හා බැරකම් සම්බන්ධ පාඩු හිලවී කරනු ලබන අතර හඳුනාගත් මුදල් ප්‍රමාණ හිලවී 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.

(ඈ) මූල්‍ය සාධන පත්‍රවල සාධාරණ අගය

එක් එක් රටේදී දිනට සක්‍රීය වෙළෙඳපොළ තුළ අලෙවියට තැබෙන මූල්‍ය සාධන පත්‍රවල සාධාරණ අගය නිශ්චය කරනු ලබන්නේ, ගනුදෙනු වල විශදම් සඳහා කිසිදු අඩු කිරීමක් තොරව ලැයිස්තුගත කළ වෙළෙඳපොළ මිල ගණන් වලට හෝ ගනුදෙනු කරුවන්ගේ මිල ගණන් ඉදිරිපත් කිරීම්වලට (දිගු කාලීන තත්ත්වයන් සඳහා ලංසු මිලත්, කෙටි කාලීන තත්ත්වයන් සඳහා ඉල්ලුම් මිලත්ය.) සැඳහුම් දක්වමිනි.

සක්‍රීය වෙළෙඳපොළ තුළ අලෙවියට නොතැබෙන මූල්‍ය සාධන පත්‍ර සඳහා සාධාරණ අගය නිශ්චය කරනු ලබන්නේ ප්‍රශස්ත තක්සේරු ශිල්ප ක්‍රම උපයෝගී කර ගනිමිනි. එබඳු ශිල්ප ක්‍රමවලට පහත දැක්වෙන දෑ ඇතුළත් විය හැකිය:

- මෂතකදී අපේ දුරින් සිටුවූ වෙළෙඳපොළ ගනුදෙනු යොදා ගැනීම.
- සැලකිය යුතු ලෙස සමාන කමක් දක්වන වෙනත් සාධන පත්‍රයක වත්මන් සාධාරණ අගයට සැඳහුම් දැක්වීම.

- වට්ටම් ගත මුදල් ප්‍රවාහ විශ්ලේෂණයක් හෝ වෙනත් තක්සේරු කිරීමේ ක්‍රම.

මූල්‍ය සාධන පත්‍රවල සාධාරණ අගයෙහි විශ්ලේෂණයක් හා ඒවා මානනය කරනුයේ කෙසේදැයි යනුවෙන්වූ වැඩි විස්තර 18 වන සටහනෙහි සපයා ඇත.

2.4.9 ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිතය

ක්‍රියාත්මකව පවත්නා කල්බදු ගිවිසුම් අනුව ගුවන්යානා එන්ජින්, ගුවන්යානා සැකිලි සහ ගුවන්යානා අංගෝපාංග යනාදියෙහි පිරිවැඩියා සඳහා මාසික පදනමක් මත කල්බදු කරුවන් වෙත කරන ලද ගෙවීම් වලින් ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිතය සමන්විත වේ. ගුවන්යානා එන්ජින්, ගුවන්යානා සැකිලි සහ ගුවන්යානා අංගෝපාංග පිරිවැඩියා සඳහා දරණ ලද වියදම අදාළ නඩත්තු කටයුතු හිමිවීමෙන් පසුව එකී සංචිත හරහා කල්බදු කරුවන් 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 2.4.8.1 (අ) සටහනෙහි සඳහන් කර ඇත.

2.4.10 වෙළෙඳ හා වෙනත් ලැබීම් නියමිත

අනුබද්ධි සමාගමට අයත් මුදල් ප්‍රමාණද ඇතුළත් වෙළෙඳ 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 2.4.8.1 (ආ) සටහනෙහි සඳහන් කර ඇත.

2.4.11 ආයෝජන

- i. භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කරවල ආයෝජන  
භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කරවල ආයෝජන වර්ගීකරණය කෙරෙනුයේ "විකුණුම් සඳහා පවත්නා" මූල්‍ය වත්කම් ලෙසය. මූලික හඳුනා ගැනීමෙන් අනතුරුව ආයෝජන මානනය කෙරෙනුයේ සාධාරණ අගය අනුවය. මෙම කාණ්ඩයට අයත් මූල්‍ය වත්කම් සඳහා අදාළ වන ගිණුම් ප්‍රතිපත්තිය ඉහත 2.4.8.1 (ආ) සටහනෙහි සඳහන් කර ඇත.

- ii. අනුබද්ධි සමාගමේ ආයෝජනය  
සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ, අනුබද්ධි සමාගම ආශ්‍රිතව සිදු කෙරුණු ආයෝජන ගත් මිලට ගිණුම් ගත කර ඇත. එය, තාවකාලික අගය හිතවීම් නොවන අගය හිතවීම් කිසිවක් සඳහා වූ යම් ප්‍රතිපාදන වලින් තොරය.

- iii. වෙනත් ආයෝජන  
වෙනත් දිගු කාලීන ආයෝජනවලට කොටස් සුරැකුම් පත්ති ආයෝජන ඇතුළත්වේ. මෙම ආයෝජන අලෙවි කිරීම සඳහා සක්‍රීය වෙළෙඳපොළක් නොමැති නිසාත්, විශ්වාසදායක ලෙස සාධාරණ අගය මානනය කළ නොහෙන නිසාත් මෙම ආයෝජන සඳහන් කරනුයේ ගත් මිල අනුවය.

2.4.12 මුදල් හා මුදල් සාමයයන්

මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ ගෙන හැර දක්වනුයේ බැංකුවේ ඇති මුදල්, අතැති මුදල් හා නිවේදිත තැන්පතු වශයෙනි. ඒවා, දත්තා මුදල් ප්‍රමාණවලට වඩා පරිවර්තනය කළ හැකි හා වටිනාකම් වෙනස්කම් වලට නොවැදගත්, අවදානම් වලට යටත් කෙටි කාලීන අධි ප්‍රවේශීය ආයෝජන වශයෙන්ද ගෙන හැර දැක් වේ.

මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශයේ කාර්යයන් සඳහා මුදල් හා මුදල් සාමයයන්ට බැංකුවේ හා අතැති මුදල්ද, හිඟහිට ඇති බැංකු අයිතාරු රහිත බැංකුවේ ඇති නිවේදිත තැන්පත්ද ඇතුළත් වේ. කෙටි කල් පිරිමේ කාලයක් සහිත ආයෝජන ද (ඒනම්, අත්කර ගැනීමේ දිනයේ සිට තෙමසක කාලයක් හෝ ඊට අඩු) මුදල් සමාන දෑ ලෙස සැලකේ. බැංකු අයිතාරු අනාවරණය කෙරෙනුයේ මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය තුළ බැරකම් දරණ පොලී යටතේය.

2.4.13 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 සැදීමට ඇති වෙතැයි අනුමාන කරන කිසියම් අතීත සිදුවීමක ප්‍රතිඵලයක් ලෙස සමාගම සතුව එබඳු යම් ප්‍රවර්තන බැඳීමක් (නෛතික හෝ සම්ප්‍රයුක්ත) පවතින අවස්ථාවකදීය. ප්‍රතිපාදන සම්භරක් හෝ සියල්ලම



2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

ප්‍රතිපූරණය කළ යුතු යැයි ව්‍යාපාර සමූහය අපේක්ෂා කරන්නේ නම්, වෙනමම වත්කමක් ලෙස එකී ප්‍රතිපූරණය හඳුනා ගැනෙන මුත්, එය එසේ කෙරෙනුයේ අදාළ ප්‍රතිපූරණය සැබැවින්ම නිශ්චිත වූ විට පමණි. මොනගම් හෝ ප්‍රතිපාදනයකට අදාළ වියදම් ප්‍රතිපූරණ කිසිවකින් තොරව ආදායම් ප්‍රකාශය තුළ ගෙන හැර දැක්වේ.

- ii. ගුවන් යානා හඬන්තු සහ පිරිවැඩියා වියදම් ගුවන් යානා සහ පිරිවැඩියා වියදම් (බර හඬන්තු කටයුතු පරීක්ෂා කිරීමට යාම්ඊම් වෙනුවෙන් හා ගුවන්යානා එන්ජින්වලට සහ ගොඩබැඳුම් උපකරණවලට කෙරෙන පිරිවැඩියා කිරීම් වෙනුවෙන් දරණ වියදම් හැර) සමූහය විසින් හඳුනාගැනෙනුයේ ඒ සඳහා වියදම් දැරූ පදනමක් මතය. කාර්යයෙහි ස්වභාවය මත රඳා පවතින විවිධ උපයෝජනය හා ඊට ගතවන කාලය මත පදනම්වන අයුරින් මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ අදාළ පිරිවැඩියා ක්‍රමිකව වෙන් කෙරේ. අදාළ ගිවිසුම් කාලසීමාව මුළුල්ලේ පැය ගණනට අනුව ගණනය කර එකගත්වයට පත් ස්ථිර මිල ප්‍රමාණයක් අනුව වූ වියදමක්, 'පැය ගණනට අනුව බලශක්තිය' සැපයීමෙන් තෙවන පාර්ශව හඬන්තු ගිවිසුම් මගින් ආවරණයවන එන්ජින් පිරිවැඩියා සඳහා දරණු ලැබේ.

- iii. එන්ජින් උත්ශේණිගත කිරීමේ විලම්බිත බැරකම්  
ව්‍යාපාර සමූහය ගුවන්යානා එන්ජින් සම්බන්ධ සඳහා එන්ජින් උත්ශේණිගත කිරීමේ විලම්බිත බැරකම් වෙනුවෙන් ප්‍රතිපාදන සටහන් කරනුයේ ක්‍රියාත්මක බදුකර මතය. බැඳියා නිරාකරණය පිණිස ඇස්තමේන්තුගත මුදල් ප්‍රවාහ යොදා ගනිමින් අපේක්ෂිත වියදම්හි ප්‍රවර්තන අගයට අනුව එන්ජින් උත්ශේණිගත කිරීමේ විලම්බිත පිරිවැය සලසා දෙනු ලබන අතර, එය වෙනමම වත්කමක් ලෙස හඳුනා ගැනේ. (15 වන සටහන) එන්ජින් උත්ශේණිගත කිරීමේ විලම්බිත පිරිවැය සම්බන්ධයෙන් නිශ්චිත වූ අවදානම් විද්‍යාමානවන ප්‍රවර්තන බදු පූර්ව අනුපාත අනුව මුදල් ප්‍රවාහ වර්ධම කෙරෙන අතර, අදාළ වර්ධම නිදහස් කිරීම දරණ ලද්දක් ලෙස වැයගත කෙරෙන අතර අදායම් ප්‍රකාශය තුළ මූල්‍ය පිරිවැයක්සේ හඳුනා ගැනේ. එන්ජින් උත්ශේණිගත කිරීමහි ඇස්තමේන්තුගත අනාගත වියදම් වාර්ෂිකව සමාලෝචනයට හඳුනා සුදුසු පරිදි

ගළපනු ලැබේ. ඇස්තමේන්තුගත අනාගත වියදම්හි යොදා ගැනෙන වර්ධම අනුපාතවල වෙනස්කම් වත්කම් පිරිවැයට එකතු කරනු හෝ වත්කම් පිරිවැයෙන් අඩු කරනු හෝ ලැබේ.

2.4.14 විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ බැඳීම

(අ) නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම - පාරිතෝෂිකය නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්මක්වන ප්‍රතිලාභ පාරිතෝෂික විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභවල ප්‍රවර්තන අගය සෑම වසරකම ජීව ගණකඥ වරයෙකුගේ උපදෙස් සහිතව ප්‍රක්ෂේපිත ඒකක ණය ක්‍රමය යොදා ගනිමින් සමාගම විසින් ගණනය කරනු ලබයි.

සමාගම/ව්‍යාපාර සමූහය, සර්වච්ඡාදි ආදායම් ප්‍රකාශයෙහි දැක්වෙන නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්මවලට අදාළ වෙනත් සර්වච්ඡාදි ආදායම් හා වියදම් තුළ පවත්නා නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්මවලින් උද්ගතවන ජීවගණක ලාභ/අලාභ හඳුනා ගනියි.

පාරිතෝෂික 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 රටවලට අදාළ සමාජ ආරක්ෂණ යෝජනාක්‍රම යටතේය.

- (ආ) නිශ්චිත දායකත්ව සැලැස්ම - 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 පාර්ශ්‍රමික ප්‍රමාණයෙන් 15% ක් හා 3% ක ප්‍රමාණයක් පිළිවෙලින් සේවක අර්ථසාධක අරමුදලට හා සේවා නියුක්තිකයන්ගේ භාර අරමුදලට සමාගම විසින්ද, 12% ක් හා 3% ක්වූ ප්‍රමාණය අනුබද්ධ සමාගම විසින්ද දායක කරයි.

2.4.15 නිරන්තර පියාසර වැඩසටහන

'ඊලයිස්මයිල්ස්' යනුවෙන් හඳුන්වනු ලබන නිරන්තර පියාසර වැඩසටහනක් සමාගම විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන අතර, එමගින් වැඩසටහනේ සාමාජිකයන්ට සම්ප්‍රීත සැකසුම්

ප්‍රමාණය පදනම්කර ගනිමින් සංචාරක සම්මාන ප්‍රදාන පිරිනමයි. මෙම 'ඊලයිස්මයිල්ස්' වැඩසටහනේ ප්‍රතිලාභවලට අදාළ මගී ආදායමෙන් කොටසක්, ඒවා උපයෝජනයට ගනුලබනතෙක් එම ප්‍රතිලාභ අපේක්ෂිත උපයෝජනය මත පදනම්ව ඇස්තමේන්තුකර විලම්බනය කර තැබේ. මේවා විලම්බිත ආදායම් යටතේ මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි අන්තර්ගත කෙරේ.

2.4.16 ආදායම් හඳුනා ගැනීම

ව්‍යාපාර සමූහය වෙත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ගලා එන්නේ දැයි අවිනිශ්චිත වන්නාවූ හා ආදායම විශ්වාසදායක ලෙස මානනය කළ හැකි වන්නාවූ දුරකථන, අදාළ ගෙවීම් සිදු කරනුයේ කෙදිනකද යන්න නොසලකා, ආදායම හඳුනා ගැනේ. ලද හෝ ලැබිය යුතු ප්‍රතිඵලයේ සාධාරණ අගය අනුව ආදායම මානනය කෙරේ. අන්තර් සමාගම් ගනුදෙනු සමාගම සඳහා වූ ආදායමෙන් බැහැර වේ.

(අ) ගුවන් සමාගමේ ආදායම  
ප්‍රධාන වශයෙන් ආදායම ජනනයකර ගැනෙනුයේ මගී ප්‍රවාහනය, ගුවන් බඩු හා තැපැල් ප්‍රවාහනය, ගුවන් තොටුපළ පර්යන්ත සේවා සැපයීම, ඉංජිනේරු සේවා සැපයීම, ගුවන් යානා කුලී පදනම මත සපයාදීම හා ඒ ආශ්‍රිත සේවා යනාදිය මගිනි.

- i. ගුවන් මගී ගුවන් බඩු විකුණුම් 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. ගුවන් තොටුපළ පර්යන්ත සේවා සැපයීමෙන් අත්වන ආදායම හඳුනා ගැනෙනුයේ අදාළ සේවා ඉටු කිරීමෙන් පසුවය.
- iv. තෘතීය පාර්ශව හඬන්තු සේවා සැපයීමෙන් අත්වන ආදායම හඳුනා ගැනෙනුයේ එකී කටයුතු නිමවීමෙන් අනතුරුවය.
- v. ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් සේවා සැපයීමෙන් අත්වන ආදායම හඳුනා ගැනෙනුයේ අදාළ සේවා ඉටුකිරීමෙන් පසුවය.

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

(ආ) ගුවන් සමාගමේ ආහාරපාන සේවාවලින් ආදායම

භාණ්ඩ විකිණීම

සන්නිකතාවයට අදාළ සැලකිය යුතු අවදානම් හා ලැබීම් දීමනා ගැනුම්කරු වෙත පවරනු ලැබ ඇතිවිට ආදායම හඳුනා ගැනේ. අගය වකතු කළ විකුණුම් බදු ආදායමට අන්තර්ගත නොවන අතර, ආදායම හිඟවිය කරනුයේ වෙළෙඳ වට්ටම් අඩු කිරීමෙන් පසුවය. ප්‍රතික්ෂේප 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

කොටස් හිමියන් 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) පොලී ආදායම

හිලවී කරන ලද පිරිවැය අනුව මානවය කළ සියලුම සාධන පත්‍ර සඳහාත්, විකුණුම් පිණිස පවත්නා වූ යනුවෙන් වර්ගීකරණය කර ඇති පොලී දරණ මූල්‍ය වත්කම් සඳහාත් පොලී ආදායම හෝ වියදම සටහන් කරනුයේ සඵල පොලී අනුපාතය යොදා ගනිමිනි. එකී අනුපාතය, අදාළ මූල්‍ය වත්කමේ හෝ බැරකමේ ඉදිරියට ගෙන යන ශුද්ධ මුදල් ප්‍රමාණයට, මූල්‍ය සාධන පත්‍රයේ අපේක්ෂිත ආයු කාලය හෝ ඊට අඩු කාලයක් ඔස්සේ ලැබෙන අදාළ අස්තමේන්තුගත අනාගත මුදල් ගෙවීම් හෝ ලැබීම් සුදුසු පරිදි නිසි ලෙසම වට්ටම්ගත කෙරෙන්නක් වේ.

(ඊ) වෙනත් ආදායම්

වෙනත් ආදායම් හඳුනා ගැනෙනුයේ උපචිත පදනම මතය.

අයගත කෙරේ. ආදායම් ප්‍රකාශය ඉදිරිපත් කිරීමේ කාර්යය සඳහා, 'වියදම්හි ස්වභාවය' නැමැති ක්‍රමය අනුගමනය කර ඇත. එසේ වීම ක්‍රමය අනුගමනය කර ඇත්තේ, සමාගමේ හා සමූහයේ කාර්ය සාධනය පිළිබඳව මූලාංශ වමහින් සාධාරණ අයුරින් ගෙනහැර දැක්වෙනැයි යන පදනම මතය.

2.4.18 ණය ගැනුම් පිරිවැය

ණය ගැනුම් පිරිවැය හඳුනා ගැනෙනුයේ, කිසියම් වත්කමක් අත්කර ගැනීමක්, ඉදිකිරීමක් හෝ නිපදවීමක් වන අපේක්ෂිත භාවිතය හා විකිණීම පිණිස සූදානම් කෙරෙන සැලකිය යුතු කාලසීමාවක් දක්වා විලෙස යම් වත්කමක් අත්කර ගැනීමට, ඉදිකිරීමට හෝ නිපදවීමට සෘජුවම අදාළ වන පරිදි එකී ණය ගැනුම් පිරිවැය උද්ගතවනකාක්වූ දුර හැරුණු විට ඒවා විලෙස දරණු ලබන කාලසීමාව දක්වා වූ දුරකට ගැනෙන වියදමක් වශයෙන්වන අතර එය එකී වත්කමෙහි කොටසක් ලෙස ප්‍රාග්ධනනය කරනු ලැබේ.

2.4.19 බණ්ඩමය වාර්තාකරණය

බණ්ඩයක් 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 කාර්යයන්හි ලා වම අංශය හිරත වේ.

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 තුරන්වීම් පැතිරයාම මත පදනම්ව අදාළ මූලික බණ්ඩ හිඟවිය කරනු ලැබේ. විකුණුම් උත්පාදනය මගින් සලසා ගැනෙන පිරිවැටුමෙහි විශ්ලේෂණය ලබා ගැනෙනුයේ විකුණුම් සිදු කළ කලාපය වෙත ආදායම වෙන්කිරීම මගිනි. කිසියම් විශේෂ බණ්ඩයකට යටත් කොට සෘජුවම හඳුනා ගතනොහැකි වියදම් වෙන්කර දක්වමින් හෙළිදරව් කිරීමක් සිදු නොවේ.

තුරන්වීම් බණ්ඩ වෙත වත්කම් හා අදාළ බැරකම් වෙන්කරදීම යෝග්‍ය පදනමක් මත නොපවතී යැයි කළමනාකරණය හඟියි. ඒ අනුව බණ්ඩමය වත්කම්, බණ්ඩමය බැරකම් සහ තුරන්වීම් බණ්ඩ ආශ්‍රිත තොරතුරු යනාදිය සම්බන්ධයෙන් හෙළිදරව් නොකෙරේ. ව්‍යාපාරික බණ්ඩය අනුව ද්විතීයික වාර්තාකරණය පදනම් වනුයේ සමූහය විසින් සලසනු ලබන සේවාවන්හි ස්වභාවය මතය.

සමූහය ප්‍රධාන ව්‍යාපාර බණ්ඩද්වයක හිරතව සිටියි. එනම්, ගුවන් ප්‍රවාහන කටයුතුවල සහ සිය අනුබද්ධ සමාගම ඔස්සේ ගුවන්යානාස්ථ ආහාරපාන සේවා සැපයීමේ කටයුතුවල හියැලීමයි.

2.5 ගිණුම් ප්‍රතිපත්තිවල වෙනස්කම් සහ හෙළිදරව් කිරීම්

නව ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති මගින් සමාගමේ ආවෘත ගනුදෙනු සම්බන්ධයෙන් අදාළ තොරතුරු වැඩි ප්‍රමාණයක් සපයා දෙන හෙයින් ස්වකීය මෙහෙයුම් බදුකර යටතේ ගැනෙන ගුවන් යානා එන්ජින්වල හා ගොඩබැසුම් උපකරණවල ප්‍රධාන පිරිවැසියා හා උත්යේණිගත කිරීමේ කටයුතු ආශ්‍රිත ගිණුම්කරණයට අදාළ තම ගිණුම් ප්‍රතිපත්තිය සමාගම විසින්ම ස්වේච්ඡාවෙන් වෙනස් කරනු ලැබීය.

අනාගතයේදී එක් කාලසීමාවකට වඩා වැඩි කාලසීමාවක් මුළුල්ලේ ප්‍රතිලාභ සලසාදෙන බර හඩත්තු කටයුතු පරීක්ෂා කිරීමට යාම්ඊම් වෙනුවෙන් හා ගුවන් යානා එන්ජින්වලට හා ගොඩබැසුම් උපකරණවලට කෙරෙන ප්‍රධාන පිරිවැසියා කිරීම් වෙනුවෙන් දරණ පිරිවැය කලින් පැවති ගිණුම් ප්‍රතිපත්තිය යටතේ 'ගුවන් යානා එන්ජින්වල ප්‍රධාන පිරිවැසියා කිරීම් හා උත්යේණිගත කිරීම්' ලෙස ප්‍රාග්ධනනිත කෙරුණු අතර, එය ඊළඟ ප්‍රධාන පිරිවැසියා කාර්යය සිදුකෙරෙනතෙක් අස්තමේන්තු කරන ලද පියාසර කාලසීමාව හෝ ගුවන් යානා බදුකරයේ ඉතිරිව පවත්නා කාලසීමාව යන දෙකින් අඩු කාලසීමාව එල්ලේ ක්‍රමක්ෂය කෙරුණි.

නව ගිණුම් ප්‍රතිපත්තිය අනුගමනය කිරීමත් සමගම, බර හඩත්තු කටයුතු පරීක්ෂා කිරීමට යාම්ඊම් හා එන්ජින් පිරිවැසියා හා ගොඩබැසුම් උපකරණ පිරිවැසියා වියදම් ගණනය කෙරෙනුයේ කාලගණක පදනමක් මතය. බර හඩත්තු කටයුතු පරීක්ෂා කිරීමට යාම්ඊම් හා එන්ජින් පිරිවැසියා හා ගොඩබැසුම් උපකරණ පිරිවැසියා වියදම්, අදාළ පිරිවැසියා කාර්යයෙහි ස්වභාවය මත රඳා පවතින විට උපයෝජනය හා ඊට ගතවන කාලය මත පදනම් වන අයුරින් මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ ක්‍රමිකව වෙන් කෙරේ. ඒ අනුව, එන්ජින්වලට හා ගොඩබැසුම් උපකරණවලට කෙරෙන ප්‍රධාන පිරිවැසියා ඉටුකරනු ලබන අවස්ථාවේදී වත්කම් කිසිවක් හඳුනා නොගැනෙන අතර ඉන් උද්ගතවන පිරිවැසියා අදාළ ප්‍රතිපාදනය එල්ලේ හිලවු කෙරේ. ප්‍රතිපාදන හා කාලගණක පිරිවැසියා වියදම අතර වෙනස අදාළ වියදම සිදුවන කාලසීමාව තුළ ආදායම් ප්‍රකාශය මගින් හඳුනා ගැනේ.

2.4.17 වියදම් හඳුනා ගැනීම

හිඟවිත ආදායම් අයිතමවල දරණ ලද පිරිවැය හා ඉපයුම් අතර පවත්නා සෘජු සබඳතාවක පදනම මත පිහිටා ආදායම් ප්‍රකාශය තුළ වියදම් හඳුනා ගැනේ. කාර්යක්ෂම තත්වයන් යටතේ ව්‍යාපාරය පවත්වාගෙන යාම සහ දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ හඩත්තු කිරීම යන කාර්යයන්හි ලා දරණ ලද සියලු වියදම් ආදායම් ප්‍රකාශයට

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

ශ්‍රී ලංකා ගිණුම් ප්‍රමිති අංක 8 අනුව සිදුකර ඇති මෙම ස්වේච්ඡා ප්‍රතිපත්තිමය වෙනස අතීතයටද ක්‍රියාත්මකවන පරිදි ගණනයකර ගිණුම්ගතකර ඇති අතර පහත දැක්වා ඇති ගැළපුම් ප්‍රවර්තන හා ඉකුත් මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි සිදුකර ඇත:

**සමූහය/සමාගම**

	2014	2013
	රු. මිලියන	රු. මිලියන
<b>ආදායම් ප්‍රකාශය කෙරෙහි බලපෑම</b>		
<b>වැඩිවීම/(අඩුවීම)</b>		
ගුවන්ගානා නඩත්තු හා පිරිවැඩියා වියදම්	3,002.72	7,408.52
ක්ෂයවීම්/ක්‍රමක්ෂය කිරීම්	(5,281.15)	(3,069.70)
වසර සඳහා අලාභය	(2,278.43)	4,338.82

	2014	2013	2012
	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන
<b>මූල්‍ය තත්ත්වය කෙරෙහි බලපෑම</b>			
<b>වැඩිවීම/(අඩුවීම)</b>			
දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ	98.25	226.83	541.20
ගුවන්ගානා වින්දනවල ප්‍රධාන පිරිවැඩියා හා උත්සේනිගත කිරීම්	(11,343.34)	(11,430.46)	(6,684.88)
වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවීම් හිඟමිත	16,353.95	2,661.96	5,736.61
වෙනත් දිගු කාලීන බැරකම්	4,399.61	20,411.50	18,057.99
සමුච්චිත අලාභ	31,998.66	34,277.09	29,938.27

**2.6 හිකුත් කළ මුත් මේ දක්වා ක්‍රියාත්මක නොවන ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති**

හිකුත් කර ඇති නමුත් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ හිකුත් කරනු ලැබූ දිනය දක්වා ක්‍රියාත්මකව නොමැති ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති පහත දැක්වා ඇත. මෙම ප්‍රමිති බලාත්මකවූ විට ව්‍යාපාර සමූහය විසින් ඒවා අනුගමනය කරනු ඇත. සවිස්තරාත්මක සමාලෝචනයක් අපේක්ෂිත හෙයින් මෙම ප්‍රමිතිවල මූල්‍ය බලපෑම යුක්තිසුක්ත ලෙස තක්සේරු කළ නොහේ.

ශ්‍රී ලං.මු.රෙ.ප්‍ර.9 - මූල්‍ය සාධන පත්‍ර: වර්ගීකරණය සහ මානනය

මෙම ප්‍රමිතිය 2015 ජනවාරි මස 01 වන දින සිට ආරම්භ වන වාර්ෂික කාලපරිච්ඡේද සඳහා මුලින් ක්‍රියාත්මකව පැවතියේය. කෙසේ වුවද, එකී ක්‍රියාත්මකවන දිනය පසුව කල්දමා ඇත.

යතෝක්ත කරුණාට අමතර වශයෙන්, 2014 ජනවාරි මස 01 වන දින සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි පහත දැක්වෙන ප්‍රමිති හිකුත්කර ඇත:

- ශ්‍රී ලං.මු.රෙ.ප්‍ර. 10 - ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශ
- ශ්‍රී ලං.මු.රෙ.ප්‍ර. 11 - බද්ධ වැඩ පිළිවෙළ
- ශ්‍රී ලං.මු.රෙ.ප්‍ර. 12 - වෙනත් ව්‍යාපාරවල සබඳතා හෙළිදරව් කිරීම
- ශ්‍රී ලං.මු.රෙ.ප්‍ර. 13 - සාධාරණ අගය මානනය කිරීම්



2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

### 3. දේපළ, පිරිසත සහ උපකරණ

#### 3.1 සමූහය

	ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි	පිරිසත උපකරණ	මෙහෙයුම් බදුකර මතවූ ගුවන් යානා වැඩිදියුණු කිරීම්	ගුවන් යානා ආශ්‍රිත උපකරණ	බදුකර පිරිසත හා උපකරණ	අත්තිකාරම්/ සක්‍රීය ප්‍රාග්ධන වැඩ	වකතුව
	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
<b>පිරිවැය/ප්‍රකාශණනය</b>							
<b>2013.04.01 දිනට ශේෂය</b>	3,525.81	5,349.44	3,133.31	6,301.94	1,208.03	556.09	20,074.62
අත්කරගැනීම්/පිලිසකර කිරීම්/ප්‍රකාශණනය	338.24	777.78	415.49	593.22	1,431.58	194.13	3,750.44
පැවරුම්/ගැළපුම්	110.22	17.15	(0.02)	(2.56)	-	(673.51)	(548.72)
ව්‍යපහරණ/විසුම් ගැන්වීම්	(2.84)	(41.41)	(347.09)	-	-	-	(391.34)
<b>2014.03.31 දිනට ශේෂය</b>	<b>3,971.43</b>	<b>6,102.96</b>	<b>3,201.69</b>	<b>6,892.60</b>	<b>2,639.61</b>	<b>76.71</b>	<b>22,885.00</b>
<b>සමුච්චිත ක්ෂය</b>							
<b>2013.04.01 දිනට ශේෂය</b>	563.25	4,160.66	1,830.51	4,974.06	164.51	-	11,692.99
වර්ෂය සඳහා අයකිරීම්	199.69	451.10	561.39	303.10	210.41	-	1,725.69
පැවරුම්/ගැළපුම්	-	2.33	-	(0.41)	-	-	1.92
ව්‍යපහරණ/විසුම් ගැන්වීම්	(2.84)	(41.41)	(347.09)	-	-	-	(391.34)
<b>2014.03.31 දිනට ශේෂය</b>	<b>760.10</b>	<b>4,572.68</b>	<b>2,044.81</b>	<b>5,276.75</b>	<b>374.92</b>	<b>-</b>	<b>13,029.26</b>
<b>2014.03.31 දිනට ශුද්ධ පොත් අගය</b>	<b>3,211.33</b>	<b>1,530.28</b>	<b>1,156.88</b>	<b>1,615.85</b>	<b>2,264.69</b>	<b>76.71</b>	<b>9,855.74</b>
<b>2013.03.31 දිනට ශුද්ධ පොත් අගය</b>	<b>2,962.56</b>	<b>1,188.78</b>	<b>1,302.80</b>	<b>1,327.88</b>	<b>1,043.52</b>	<b>556.09</b>	<b>8,381.63</b>

3.2 අ. සාක්ෂි සහ ක්ෂය කරන ලද ප්‍රතිස්ථාපන පිරිවැය පදනම මත පිහිටා ස්වාධීන තක්සේරුකරුවකු වූ රන්ජන් ජේ. සමරකෝන් මහතා ප්‍රකාශණනය කිරීමක අනුසාරයෙන් ඉකුත් මූල්‍ය වර්ෂය තුළ සමාගමට අයත් ඉඩම් හා ගොඩනැගිලිවල සාධාරණ අගය නිශ්චය කරන ලදී. එම ප්‍රකාශණනයේ ප්‍රතිඵල 2012 පෙබරවාරි මස සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ අන්තර්ගත කර ඇත. ප්‍රකාශණනයෙන් උද්ගතවූ අතිරික්තය ප්‍රකාශණන සංචිතයක් වෙත මාරු කරන ලදී.

ස්වාධීන තක්සේරුකරුවෙකු වූ පී.ඩී. කළුගලගෙදර මහතා ප්‍රකාශණනය කිරීමක අනුසාරයෙන් 2011 මාර්තු මස 31 දිනට අවසන් වර්ෂය තුළ අනුබද්ධ සමාගමට අයත් දේපළ, පිරිසත හා උපකරණවල සාධාරණ අගය නිශ්චය කරන ලදී. ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි, ශුද්ධ ආදායම් පදනම මත තක්සේරු කරන ලද අතර, ඉතිරි පිරිසත හා උපකරණ, ක්ෂය කරන ලද ප්‍රතිස්ථාපන පිරිවැය පදනම මත තක්සේරු කෙරිණි. එම ප්‍රකාශණනයේ ප්‍රතිඵල මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ එහි ක්‍රියාත්මක දිනය වන 2010 දෙසැම්බර් මස සිට අන්තර්ගත කර ඇත. ප්‍රකාශණනයෙන් උද්ගතවූ අතිරික්තය ප්‍රකාශණන සංචිතයක් වෙත මාරු කරන ලදී.

ආ. සමාලෝචිත වසර තුළ සමූහය විසින් රුපියල් මිලියන 3,201.72 ක්වූ සමුච්චිත වටිනාකමක් සහිත දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ අත්කර ගන්නා ලදී. (2013 - රුපියල් මිලියන 2,091.84) දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ අත්කර ගැනීම සඳහා වසර තුළ රුපියල් මිලියන 1,770.87 ක් වශයෙන් ගණනය වූ මුදල් ගෙවීම් සිදු කරන ලදී. (2013 - රුපියල් මිලියන 2,021.85)

ඇ. රුපියල් මිලියන 7,518.51 ක්වූ ඉදිරියට ගෙනයන දළ මුදල් ප්‍රමාණයක් (2013 - රුපියල් මිලියන 8,456.14) සහිත සම්පූර්ණ ක්ෂය සලසා ඇති වත්කම් ප්‍රමාණයක් සමූහයේ දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ තුළ අන්තර්ගත වේ.

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

**3.3 සමාගම**

	ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි	පිරිසහ උපකරණ	මෙහෙයුම් බදුකර මතවූ ඉවත් යානා වැඩිදියුණු කිරීම්	ඉවත් යානා ආශ්‍රිත උපකරණ	බදුකර පිරිසහ හා උපකරණ	අත්තිකාරම්/ සක්‍රීය ප්‍රාග්ධන වැඩ	වකතුව
	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
<b>පිරිවැය/ප්‍රතිකාශණනය</b>							
<b>2013.04.01 දිනට ශේෂය</b>	2,270.57	4,311.09	3,133.31	6,301.94	1,208.03	500.97	17,725.91
අත්කරගැනීම්/පිලිසකර කිරීම්/ප්‍රතිකාශණනය	326.90	745.06	415.49	593.22	1,431.58	194.13	3,706.38
පැවරුම්/ගැළපුම්	110.22	17.15	(0.02)	(2.56)	-	(621.74)	(496.95)
ව්‍යපනරණ/විසුම් ගැන්වීම්	(2.84)	(41.41)	(347.09)	-	-	-	(391.34)
<b>2014.03.31 දිනට ශේෂය</b>	<b>2,704.85</b>	<b>5,031.89</b>	<b>3,201.69</b>	<b>6,892.60</b>	<b>2,639.61</b>	<b>73.36</b>	<b>20,544.00</b>
<b>සමුච්චිත ක්ෂය</b>							
<b>2013.04.01 දිනට ශේෂය</b>	430.82	3,719.05	1,830.51	4,974.06	164.51	-	11,118.95
වර්ෂය සඳහා අයකිරීම්	133.70	234.55	561.39	303.10	210.41	-	1,443.15
පැවරුම්/ගැළපුම්	-	2.33	-	(0.41)	-	-	1.92
ව්‍යපනරණ/විසුම් ගැන්වීම්	(2.84)	(41.41)	(347.09)	-	-	-	(391.34)
<b>2014.03.31 දිනට ශේෂය</b>	<b>561.68</b>	<b>3,914.52</b>	<b>2,044.81</b>	<b>5,276.75</b>	<b>374.92</b>	<b>-</b>	<b>12,172.68</b>
<b>2014.03.31 දිනට ඉදිරි පොත් අගය</b>	<b>2,143.17</b>	<b>1,117.37</b>	<b>1,156.88</b>	<b>1,615.85</b>	<b>2,264.69</b>	<b>73.36</b>	<b>8,371.32</b>
<b>2013.03.31 දිනට ඉදිරි පොත් අගය</b>	<b>1,839.75</b>	<b>592.04</b>	<b>1,302.80</b>	<b>1,327.88</b>	<b>1,043.52</b>	<b>500.97</b>	<b>6,606.96</b>

**3.4 අ.**

ක්ෂය කරන ලද ප්‍රතිස්ථාපන පිරිවැය පදනම මත පිහිටා ස්වාධීන තක්සේරුකරුවෙකු වූ රන්ජන් ජේ. සමරකෝන් මහතා ප්‍රතිකාශණන කිරීමක අනුසාරයෙන් ඉකුත් මූල්‍ය වර්ෂය තුළ සමාගමට අයත් ඉඩම් හා ගොඩනැගිලිවල සාධාරණ අගය නිශ්චය කරන ලදී. එම ප්‍රතිකාශණනයේ ප්‍රතිඵල 2012 පෙබරවාරි මස සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ අන්තර්ගත කර ඇත. ප්‍රතිකාශණනයෙන් උද්ගතවූ අතිරික්තය ප්‍රතිකාශණන සංචිතයක් වෙත මාරු කරන ලදී. ක්ෂය කිරීම් උණු පිරිවැය මත වත්කම් ඉදිරියට ගෙන ගොස් තිබුණේ හම් මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ අන්තර්ගත කළ යුතුව තිබූ ප්‍රතිකාශණනික වත්කම්වල ධාරණ මුදල් ප්‍රමාණය පහත දැක්වේ:

වත්කම් වර්ගය	පිරිවැය		ඉදිරියට ගෙන යන ඉදිරි වර්තකම		
	රුපියල් මිලියන	පිරිවැය මත වත්කම් ඉදිරියට ගෙන ගොස් තිබුණේ හම් රුපියල් මිලියන	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන	2012 රුපියල් මිලියන
ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි	1,176.97	374.36	802.61	852.74	898.82

ආ. සමාලෝචිත වසර තුළ සමාගම විසින් රුපියල් මිලියන 3,209.43 ක්වූ සමුච්චිත වටිනාකමක් සහිත දේපළ, පිරිසහ හා උපකරණ අත්කර ගන්නා ලදී. (2013 - රුපියල් මිලියන 2,029.20) දේපළ, පිරිසහ හා උපකරණ අත්කර ගැනීම් සඳහා වසර තුළ රුපියල් මිලියන 1,725.90 ක් වශයෙන් ගණනයවූ මුදල් ගෙවීම් සිදු කරන ලදී. (2013 - රුපියල් මිලියන 1904.44)

ඇ. රුපියල් මිලියන 7,515.20 ක්වූ ඉදිරියට ගෙන යන දළ මුදල් ප්‍රමාණයක් (2013 - රුපියල් මිලියන 8,456.14) සහිත සම්පූර්ණ ක්ෂය සලසා ඇති වත්කම් ප්‍රමාණයක් සමාගමේ දේපළ, පිරිසහ හා උපකරණ තුළ අන්තර්ගත වේ.

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

### 4. ගුවන් යානා ඇණවුම් කිරීමේ පූර්ව ගෙවීම්

ඇණවුම් කිරීමේ පූර්ව ගෙවීම් සමන්විත වනුයේ, 2014 සිට 2021 අතර කාලය තුළ A330-300 ගුවන් යානා හයක් සහ A350-900 ගුවන් යානා හතරක් මිලදී ගැනීම සඳහා විශාර්ඛස් ආයතනය සමග වළඹී මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම පදනම්වය. රුපියල් මිලියන 2,745.75 ක් වශයෙන් ගණනය වන ඇණවුම් කිරීමේ පූර්ව ගෙවීම් මුදලක් වෙළෙඳ හා වෙනත් ලැබිය යුතු මුදල් යටතේ අන්තර්ගත කර ඇත.

### 5. ගුවන් යානා නඩත්තු සංචිතය

	සටහන	සමූහය/සමාගම	
		2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය		21,737.58	18,658.19
ගෙවීම්		8,739.21	8,559.36
ගැලපුම්		(123.47)	24.07
අයකරගැනීම්		(4,916.86)	(5,261.48)
උපලබ්ධි නොවූ විනිමය ලාභය/(අලාභය)		825.19	(242.56)
		26,261.65	21,737.58
අඩුකළා: දුබලතා සඳහා ප්‍රතිපාදනය	5.2	(9,526.93)	(1,835.65)
<b>මාර්තු 31 දිනට අයකරගත හැකි ශුද්ධ ශේෂය</b>	<b>5.1</b>	<b>16,734.72</b>	<b>19,901.93</b>

#### 5.1 ජංගම/ජංගම නොවන වර්ගීකරණය

	දළ		ශුද්ධ	වසරක් තුළ අයකරගත හැකි මුදල		වසරකින් පසු අයකරගත හැකි මුදල	
	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන		රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
<b>2014.03.31 දිනට ශේෂය</b>	26,261.65	(9,526.93)	16,734.72	9,384.01	7,350.71		
2013.03.31 දිනට ශේෂය	21,737.58	(1,835.65)	19,901.93	6,331.17	13,570.76		

#### 5.2 දුබලතා සඳහා ප්‍රතිපාදනයවල සංචලනය

	සමූහය/සමාගම	
	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	1,835.65	840.57
වසර තුළ අයගත කළ	3,061.11	1,056.72
අනාගත නඩත්තු හා පිරිවැඩියා වියදම් වල්ලේ අයගත කළ	4,566.46	-
උපලබ්ධි නොවූ විනිමය (ලාභය)/අලාභය	63.71	(61.64)
<b>මාර්තු 31 දිනට ශේෂය</b>	<b>9,526.93</b>	<b>1,835.65</b>



2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

## 6. අස්පාෂ්‍ය වත්කම්

	සමූහය			සමාගම		
	මෘදුකාංග	මූලධන ක්‍රියාත්මක වැඩ	එකතුව 2014	මෘදුකාංග	සක්‍රීය ප්‍රාග්ධන වැඩ	එකතුව 2014
	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
<b>පරිගණක මෘදුකාංග</b>						
<b>පිරිවැය</b>						
<b>අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය</b>	699.81	93.43	793.24	671.29	93.43	764.72
අත්කරගැනීම්/පිලිසකර කිරීම්	2,360.96	470.76	2,831.72	2,354.82	470.76	2,825.58
පැවැරුම්/ගැලපුම්	32.95	(535.70)	(502.75)	32.95	(535.70)	(502.75)
ව්‍යප්තරණ	(223.07)	(5.76)	(228.83)	(223.07)	(5.76)	(228.83)
<b>මාර්තු 31 දිනට ශේෂය</b>	<b>2,870.65</b>	<b>22.73</b>	<b>2,893.38</b>	<b>2,835.99</b>	<b>22.73</b>	<b>2,858.72</b>
<b>සම්පූර්ණ හිලවී කිරීම්</b>						
<b>අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය</b>	642.33	-	642.33	613.98	-	613.98
වර්ෂය සඳහා අයකිරීම්	157.95	-	157.95	157.56	-	157.56
පැවැරුම්/ගැලපුම්	1.86	-	1.86	1.86	-	1.86
ව්‍යප්තරණ	(221.97)	-	(221.97)	(221.97)	-	(221.97)
<b>මාර්තු 31 දිනට ශේෂය</b>	<b>580.17</b>	<b>-</b>	<b>580.17</b>	<b>551.43</b>	<b>-</b>	<b>551.43</b>
<b>2014 මාර්තු 31 දිනට ශුද්ධ පොත් අගය</b>	<b>2,290.48</b>	<b>22.73</b>	<b>2,313.21</b>	<b>2,284.56</b>	<b>22.73</b>	<b>2,307.29</b>
2013 මාර්තු 31 දිනට ශුද්ධ පොත් අගය	57.48	93.43	150.91	57.31	93.43	150.74

රුපියල් මිලියන 409.56 ක් වූ ඉදිරියට ගෙන යන දළ මුදල් ප්‍රමාණයක් (2013 - රුපියල් මිලියන 538.56) සහිත සම්පූර්ණයෙන් හිලවී කරන ලද වත්කම් ප්‍රමාණයක් සමාගමේ අස්පාෂ්‍ය වත්කම් තුළ අන්තර්ගත වේ.

## 7. ආයෝජන

### 7.1 ජංගම ආයෝජන

	සටහන	සමූහය		සමාගම	
		2014	2013	2014	2013
		රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
<b>විකුණුම් සඳහා පවතින ආයෝජන</b>					
භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කරවල ආයෝජන	7.3	-	25,597.78	-	25,597.78

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

7.2 ජංගම නොවන ආයෝජන

	සමූහය		සමාගම	
	2014	2013	2014	2013
	පිරවැය	පිරවැය	පිරවැය	පිරවැය
	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
<b>ශ්‍රී ලංකාවේ අනුබද්ධ සමාගමේ ආයෝජන</b>				
ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ් 100% ධාරණය	-	-	42.24	42.24
(ඉද්ධ වත්කම් අගය මත අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ තක්සේරුව රුපියල් බිලියන 4.65 (2013 - රුපියල් බිලියන 3.7)				
- ව්‍යාප්ත ලංකා (පුද්ගලික) සමාගම (කොටස් 40,000)*	0.40	0.40	0.20	0.20
	0.40	0.40	42.44	42.44

\*සී/ස ව්‍යාප්ත ලංකා (පුද්ගලික) සමාගමේ 50% ක්වු කොටස් ප්‍රාග්ධනය සමාගම විසින් දරණු ලබන අතර ඉතිරි 50% ක්වු ප්‍රමාණය දරණුයේ අනුබද්ධ සමාගම විසිනි. සී/ස ව්‍යාප්ත ලංකා (පුද්ගලික) සමාගම සමාරම්භයේ සිටම අක්‍රීය තත්ත්වයේ පවත්නා සමාගමකි.

7.3 භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර ආයෝජනවල විස්තර පහත දැක්වේ

	ආයෝජන පිරවැය	මුහුණත අගය	කල්පිරෙන දිනය	කුපන් පොලී අනුපාතය	දිනට සාධාරණ අගය	
					31 මාර්තු 2014	31 මාර්තු 2013
	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන		%	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
<b>බැඳුම්කරය</b>						
8.00% 2017A	14,286.32	15,423.08	1 ජනවාරි 2017	8.00	-	13,904.57
8.5% 2018D	12,600.08	13,125.40	31 මැයි 2018	8.50	-	11,693.21
					-	25,597.78

8. තොට භාණ්ඩ

	සටහන	සමූහය		සමාගම	
		2014	2013	2014	2013
		රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
පාරිභෝජන ද්‍රව්‍ය හා අමතර දෑ		5,568.10	5,408.72	5,474.06	5,308.73
අමුද්‍රව්‍ය		201.98	261.45	-	-
කීර්ත බදු රහිත වෙළෙඳ ද්‍රව්‍ය		2.21	2.37	2.21	2.37
අඩුකළා: මන්දගාමීව චලනය වන තොග සඳහා ප්‍රතිපාදන	8.1	(732.06)	(650.69)	(726.53)	(646.21)
		5,040.23	5,021.85	4,749.74	4,664.89

8.1 මන්දගාමීව චලනය වන තොග සඳහා ප්‍රතිපාදන

අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	(650.69)	(584.28)	(646.21)	(579.80)
වසර තුළ සිදුකළ ප්‍රතිපාදන	(303.83)	(211.07)	(302.78)	(211.07)
වසර තුළ කපා හැරීම්	222.46	144.66	222.46	144.66
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	(732.06)	(650.69)	(726.53)	(646.21)

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

### 9. වෙළෙඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු මුදල්

සටහන	සමූහය		සමාගම	
	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන
වෙළෙඳ ලැබිය යුතු මුදල්	11,017.39	11,769.97	10,168.27	11,154.97
අඩුකළා: ලැබීම් නියමිතවල දුබලතා සඳහා ප්‍රතිපාදනය	9.2 (384.04)	(286.53)	(380.61)	(261.86)
	10,633.35	11,483.44	9,787.66	10,893.11
වෙනත් ණය ගැතියෝ	193.68	962.65	193.68	962.65
ගුවන් යානා පූර්ව බෙදාහැරීමේ ගෙවීම්	2,745.75	-	2,745.75	-
තැන්පතු, අත්තිකාරම් සහ පූර්ව ගෙවීම්	3,445.39	2,792.04	3,176.86	2,589.28
	17,018.17	15,238.13	15,903.95	14,445.04
සමාගමේ නිලධාරීන්ට ණය හා අත්තිකාරම්	9.3 73.49	82.12	55.54	64.81
	17,091.66	15,320.25	15,959.49	14,509.85

වෙළෙඳ ලැබිය යුතු මුදල් පොලී නොදරණ අතර සාමාන්‍යයෙන් දින 30 ක කොන්දේසිය මත පවතී.

#### 9.1 2014 මාර්තු මස 31 වන දිනට වෙළඳ නියමිතවල ආයුපුරණ විශ්ලේෂණයක් පහත දැක්වේ

2014 මාර්තු මස 31 වන දිනට සමාගමට අදාළ රුපියල් මිලියන 380.61 ක් වූ සහ සමූහයට අදාළ රුපියල් මිලියන 384.04 ක් වූ වෙළෙඳ ලැබිය යුතු මුදල් වල ආරම්භක වටිනාකම දුබලත්වයට පත්වූ අතර ඊට පූර්ණ ප්‍රතිපාදන සපයා ඇත. වෙළඳ ලැබිය යුතු මුදල් වල දුබලත්වයේ සංචලනය සඳහා පහත දැක්වෙන 9.2 සටහන බලන්න.

	වකතුව රුපියල් මිලියන	ඉකුත් නියමිත හෝ දුබලත්වයට නොපත් රුපියල් මිලියන	දුබලත්වයට නොපත් ඉකුත් නියමිත			
			දින 30-60 රුපියල් මිලියන	දින 61-90 රුපියල් මිලියන	දින 91-180 රුපියල් මිලියන	දින 180 ට වැඩි රුපියල් මිලියන
<b>2014.03.31 දිනට ශේෂය</b>						
සමාගම	9,787.66	8,782.00	51.19	120.39	211.28	622.80
සමූහය	10,633.35	9,399.42	195.39	140.25	271.53	626.76

#### 9.2 ලැබීම් නියමිත දුබලතා සඳහා වූ ප්‍රතිපාදනයේ සංචලනය

	සමූහය		සමාගම	
	2014 රුපියල් මිලියන	2014 රුපියල් මිලියන	2014 රුපියල් මිලියන	2014 රුපියල් මිලියන
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය			286.53	261.86
වර්ෂය සඳහා ප්‍රතිපාදනය			97.51	118.75
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය			384.04	380.61



2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

### 9.3 සමාගමේ නිලධාරීන්ට ණය

පහත දැක්වා ඇත්තේ සමාගමේ නිලධාරීන්ට ප්‍රදානය කරන ලද රුපියල් 20,000/= ඉක්මවූ ණය මුදල්වල විස්තර පමණි.

	සමූහය		සමාගම	
	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	2.89	21.65	2.14	2.26
වසර තුළ දෙන ලද ණය	2.80	3.44	-	2.10
ආපසු ගෙවීම්	(4.17)	(22.20)	(1.40)	(2.22)
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	1.52	2.89	0.74	2.14

## 10. මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශයේ මුදල් හා මුදල් සාමයන්

මුදල් හා මුදල් සාමයන්හි අංශ

සටහන	සමූහය		සමාගම	
	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන
<b>10.1 නිතකර මුදල් හා මුදල් සාමයන්හි ශේෂ</b>				
මුදල් හා බැංකු ශේෂ	5,500.14	2,887.81	5,350.83	2,846.70
කෙටිකාලීන තැන්පතු	1,106.49	793.86	1,106.49	793.86
	6,606.63	3,681.67	6,457.32	3,640.56
<b>10.2 අනිතකර මුදල් හා මුදල් සාමයන්හි ශේෂ</b>				
බැංකු අයිරා	14	(7,342.76)	(7,342.76)	(6,849.32)
		(736.13)	(885.44)	(3,208.76)
<b>10.3 සීමිත මුදල්</b>				
මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශයේ කාර්යයන් සඳහා මුළු මුදල හා මුදල් සාමයන්	14.2 (අ)	(1,682.98)	(1,370.38)	(1,370.38)
		(2,419.11)	(2,568.42)	(4,579.14)

## 11. ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය

මාර්තු 31 වන දිනට

සටහන	සමූහය		සමාගම	
	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන
නිකුත්කළ හා සම්පූර්ණයෙන් ගෙවන ලද සාමාන්‍ය කොටස් 320,327,503 (2013 - 51,463,463)	11.1	32,032.75	32,032.75	5,146.35
කොටස් ප්‍රාග්ධනය සඳහා අත්තිකාරම්	11.2	19,584.69	19,584.69	26,886.40
වරණීය කොටස්		1,000.00	-	-
		52,617.44	51,617.44	32,032.75
අඩුකළා: ප්‍රතිවර්ගීකරණය කරන ලද වරණීය කොටස්	13	(1,000.00)	-	-
		51,617.44	51,617.44	32,032.75

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

**11.1 හිකුත් කළ සහ සම්පූර්ණයෙන් ගෙවූ සාමාන්‍ය කොටස්**

සටහන	සමූහය		සමාගම	
	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන
අප්‍රේල් 1 වන දිනට	5,146.35	5,146.35	5,146.35	5,146.35
වර්ෂය තුළ හිකුත් කළ	26,886.40	-	26,886.40	-
මාර්තු 31 වන දිනට	32,032.75	5,146.35	32,032.75	5,146.35

**11.2 කොටස් ප්‍රාග්ධනය සඳහා අත්තිකාරම**

අප්‍රේල් 1 වන දිනට		26,886.40	14,286.32	26,886.40	14,286.32
වසර තුළ ලද අත්තිකාරම්	11.3	19,584.69	12,600.08	19,584.69	12,600.08
වසර තුළ හිකුත් කළ කොටස්		(26,886.40)	-	(26,886.40)	-
මාර්තු 31 වන දිනට		19,584.69	26,886.40	19,584.69	26,886.40

**11.3** වසර තුළ, මුහුණත වටිනාකම රුපියල් බිලියන 17.92 ක් වටිනා භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කරයක අනුසාරයෙන්වූ ආයෝජනයක් ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් සිදුකර ඇත.

භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කරයේ විස්තර පහත දැක්වේ:

	ආයෝජන පිරවීම	මුහුණත අගය	කල්පිරෙන දිනය	කුපන් පොලී අනුපාතය
	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන		
<b>බැඳුම්කරය</b>				
10.60% 2019A	19,584.69	17,924.09	01.07.2019	10.60%

**12. සංචිත**

සටහන	සමූහය		සමාගම	
	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන
ප්‍රතයාගණන සංචිතය	2,522.65	2,522.65	1,850.94	1,850.94
ආදායම් සංචිතය	0.63	0.63	0.63	0.63
පොදු සංචිතය	12.1	53.44	53.44	53.44
විකුණුම් සඳහා පවත්නා සංචිතය	12.2	-	-	(1,027.30)
	2,576.72	1,549.42	1,905.01	877.71

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

### 12.1 පොදු සංචිතය

විදේශ ව්‍යවහාර ණය මුදල් මඟින් මූල්‍යයනය සපයා ඇති දේපළ, පිරිසහ හා උපකරණ සම්බන්ධයෙන් 1987/88 දී සහ 1988/89 දී ප්‍රාග්ධනනය කරන ලද විනිමය වෙනස්කම් වලට අදාළ ඉකුත් වර්ෂ ප්‍රාග්ධන සංචිත වලින් සිදු කරන ලද පැවරුම් වලින් රුපියල් මිලියන 53.44 ක් වූ පොදු සංචිතය හිඟයේ පවතී.

### 12.2 විකුණුම් සඳහා පවත්නා සංචිතය

	සමුහය/සමාගම	
	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන
<b>සාධාරණ වටිනාකම් සංචිතයේ සංවලනය</b>		
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	(1,027.30)	(796.13)
විකුණුම් සඳහා පවත්නා සංචිතයේ අලාභය	-	(231.17)
වසර තුළ විකුණුම් මත උපලබ්ධිවූ මුදල	1,027.30	-
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	-	(1,027.30)

### 13. වරණීය කොටස්

ජන්ද වරය අහිමි නිදහස් කර ගත හැකි සමුච්චිත පරිවර්තන 15% (දස අවුරුදු) රුපියල් මිලියන 10 ක් වටිනා වරණීය කොටස් ප්‍රමාණයක් සමුහයේ මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය තුළින් විද්‍යාමාන වේ. රාජ්‍ය පාලිත ආයතනයක් මඟින් මෙම ආයෝජනය දරයි.

### 14. පොළී දරණ බැරකම්

සටහන	සමුහය		සමාගම	
	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන
<b>ජංගම බැරකම්</b>				
දීර්ඝ කාලීන ණය	14.1	11,065.54	11,293.38	10,834.30
මූල්‍ය බදුකර	14.4	449.50	445.29	81.98
කෙටිකාලීන ණය		2,876.50	2,876.50	233.73
බැංකු අයිරා		7,342.76	7,342.76	6,849.32
		21,734.30	21,957.93	17,999.33
<b>ජංගම නොවන බැරකම්</b>				
දීර්ඝ කාලීන ණය	14.1	21,211.26	21,869.32	26,353.39
මූල්‍ය බදුකර	14.4	1,964.26	1,961.67	857.37
		23,175.52	23,830.99	27,210.76

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

**14.1 දිගුකාලීන ණය**

	සමූහය		සමාගම	
	2014	2013	2014	2013
	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
<b>අ. ජංගම/නොවන සංවලනය</b>	11,065.54	10,618.20	11,293.38	10,834.30
ජංගම බැරකම් යටතේ ඇතුළත් වසරකින් ගෙවිය යුතු	21,211.26	25,507.76	21,869.32	26,353.39
වසරකින් පසු එහෙත් වසර පහකට නොවැඩි	32,276.80	36,125.96	33,162.70	37,187.69
<b>ආ. විදේශ ව්‍යවහාර මුදලින් ගණනය වන දිගුකාලීන ණය</b>				
දිගුකාලීන ණය - ඇ.ඩො. වලින් ගණන්තය	209.83	202.64	209.05	211.01
දිගුකාලීන ණය - ස්වයංක්‍රීය විදේශ මුදල් පරිවර්තනය	183.65	310.16	183.65	310.16
<b>ඇ. දිගුකාලීන ණය සංවලනය</b>				
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	36,125.96	3,288.54	37,187.69	4,358.11
වසර තුළ එකතු කිරීම්	19,805.34	39,334.12	19,805.34	39,283.40
වසර තුළ ගෙවීම්	(24,717.21)	(4,470.46)	(24,927.67)	(4,413.22)
උපලබ්ධි නොවූ විහිමය (ලාභය)/අලාභය	1,062.71	(2,026.24)	1,097.34	(2,040.60)
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	32,276.80	36,125.96	33,162.70	37,187.69



2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

**14.2 මවි සමාගම**

ණය දෙනුවා	මුල් පහසුකම	ආපසු ගෙවුම් කාලය	පොලිය	ඇපකරය
<b>අ. බැංකු ණය</b>				
ස්ටැන්ඩර්ඩ් වාට්ච් බැංකුව තරහා හවුල් ණය	ඇ.ඩො. 100,000,000 එ.රී.ඩී. 183,650,000	ස්ථාවර ප්‍රාග්ධන වාරික 36 ක් ඇ.ඩො. සහ එ.රී.ඩී. (ස්වයංක්‍රීය විදේශ මුදල් පරිවර්තනය)	විවලය (ආන්තිකය සහිත ලිඛේ)	කුවේට්, බහරේන්, එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍ය, සුවිදි අරාබිය, ඕමානය, එක්සත් රාජධානිය, චීනය, ප්‍රංශය සහ ඉන්දියාව යන රටවලින් ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය විසින් එකතු කළ ගුවන් ටිකට්පත් විකුණුම් ඇ.ඩො.මි. 150 ක් වූ රජයේ ඇප සහතිකයක් ලෙස ණය වාරික තුනක් පවත්වා ගනී.
ලංකා බැංකුව	ඇ.ඩො. 18,000,000	2011 මැයි මසින් ඇරඹෙන මාසික වාරික 60	විවලය (ආන්තිකය සහිත ලිඛේ)	සී/ස ශ්‍රී ලංකන් බේංරන් සමාගමේ සාමාන්‍ය කොටස් චල්ලේ උකස්කරය.
ලංකා කොමර්ෂල් බැංකුව	ඇ.ඩො. 11,900,000	2013 මාර්තු මසින් ඇරඹෙන මාසික වාරික 60	විවලය (ආන්තිකය සහිත ලිඛේ)	ඇ.ඩො. 750,000 ස්ථාවර තැන්පතු
ලංකා කොමර්ෂල් බැංකුව	ඇ.ඩො. 5,500,000	2013 ජනවාරි මසින් ඇරඹෙන මාසික වාරික 60	විවලය (ආන්තිකය සහිත ලිඛේ)	ඇ.ඩො. 350,000 ස්ථාවර තැන්පතු
අමානා බැංකුව	ඇ.ඩො. 1,900,000	පළමුවෙන් ලබාගත් දින සිට ඇරඹෙන දොලොස් මසක අනුග්‍රාහක කාලයක් ඇතුළත් මාස 72 කි	විවලය (ආන්තිකය සහිත ලිඛේ)	ඉඩම් හැර A320 ගුවන් යානාගාරය සහ සිමියුලේටරය විකිණීම, බදුදීම, අත්සතු කිරීම හෝ උකස් කිරීම සම්බන්ධයෙන් සමාගමට පහවා ඇති සීමාව.
සීටී බැංකුව	ඇ.ඩො. 2,000,000	දින 90 ක් ඇතුළත	ස්ථාවර පොලී අනුපාතය	දින 90 ක කාලයක් අතර ගෙවියහ හෙයින් මෙම පහසුකම් සඳහා ඇපකර කිසිවක් සඳහා ප්‍රතිඥාදී නොමැත.
ලංකා බැංකුව	ඇ.ඩො. 20,000,000	ආපසු ගෙවීමේ කාලය 2014.8.31 දින වන විට හෝ බැඳුම්කරයේ මුදල් ලැබෙන තෙක් වූ දිනය යන දෙකෙන් කලින් විලඹෙන දිනය	විවලය (ආන්තිකය සහිත ලිඛේ)	ඇ.ඩො.මි. 175 ක මුදලක් සඳහා හිකුත් කළ යුතු වන ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කර මුදලින් ණය ආපසු ගෙවීම සඳහා සමාගම හිකුත්කර ඇති එකඟතා ලිපිය.
<b>ආ. බැංකු ණය</b>				
අනුබද්ධ සමාගම	ඇ.ඩො. 13,452,915	2011 දෙසැම්බර් මසින් ඇරඹෙන වාර්ෂික වාරික 05	විවලය (ලිඛේ)	
සැපයුම් කරුවකුගෙන් විලම්බිත ගෙවුම් වැඩපිළිවෙළ	ඇ.ඩො. 121,170,992	2012 ඔක්තෝබර් මසින් ඇරඹෙන කාර්තුමය වාරික 16	විවලය (ආන්තිකය සහිත ලිඛේ)	
ගුවන් යානා බදුකර	ඇ.ඩො. 1,000,000	2012 අගෝස්තු මසින් ඇරඹෙන මාසික වාරික 60	ස්ථාවර	

**14.3 අනුබද්ධ සමාගම**

<b>අ. බැංකු ණය</b>				
ලංකා කොමර්ෂල් බැංකුව	ඇ.ඩො. 3,000,000	මාසික වාරික 60	විවලය (ආන්තිකය සහිත ලිඛේ)	සී/ස ශ්‍රී ලංකන් විශාරදයින්ස් විසින් වලංගු කරන ලද ඇ.ඩො. 3,000,000 සඳහා කොන්දේසි විරහිත හා අවලංගු කළ නොහැකි ගෙවුම් ඇප සහතිකය
ලංකා කොමර්ෂල් බැංකුව	ඇ.ඩො. 300,000	මාසික වාරික 48	විවලය (ආන්තිකය සහිත ලිඛේ)	අනුබද්ධ සමාගම විසින් වලංගු කරන ලද යන්ත්‍රෝපකරණ චල්ලේ වන ඇ.ඩො. 200,000/- ක් වූ උකස් බැඳුම්කරය

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

**14.4 මූල්‍ය බදුකර බැරකම්**

	සමූහය		සමාගම	
	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන
<b>අ. ජංගම/ජංගම නොවන සංචලනය</b>				
ජංගම බැරකම් යටතේ ඇතුළත් වසරකින් ගෙවිය යුතු	449.50	84.86	445.29	81.98
ජංගම නොවන බැරකම් යටතේ ඇතුළත් වසරකින් පසු එනෙක් වසර පහකට නොවැඩි ජංගම නොවන බැරකම්	968.65	393.44	966.06	384.96
ජංගම නොවන බැරකම් යටතේ ඇතුළත් වසර පහකට වැඩි	995.61	472.41	995.61	472.41
ජංගම නොවන බැරකම් යටතේ ඇතුළත් වසරකින් පසු	1,964.26	865.85	1,961.67	857.37

	සමාගම	
	2014	2013
<b>ආ. විදේශ ව්‍යවහාර මුදලින් ගණනිත මූල්‍ය බදුකර</b>		
මූල්‍ය බදුකර - යුරෝ මුදලින්	12.42	5.72
මූල්‍ය බදුකර - ස්ටර්ලින් පවුම්වලින්	0.10	-
මූල්‍ය බදුකර - ඇ.ඩො. වලින්	0.31	-

	සමූහය			
	ගෙවිය යුතු දළ මුදල රුපියල් මිලියන	ඉදිරි කාල සඳහා මූල්‍ය ගාස්තු රුපියල් මිලියන	ගෙවිය යුතු ශුද්ධ මුදල 2014 රුපියල් මිලියන	ගෙවිය යුතු ශුද්ධ මුදල 2013 රුපියල් මිලියන
<b>ඇ. මූල්‍ය බදුකර බැරකම් සංචලනය</b>				
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	1,304.48	(353.77)	950.71	1,081.04
වසර තුළ එකතු කිරීම්	2,068.88	(614.43)	1,454.45	3.24
වසර තුළ ගෙවීම්	(246.80)	145.76	(101.04)	(81.27)
උපලබ්ධි නොවූ විනිමය (ලාභය)/අලාභය	164.42	(54.78)	109.64	(52.30)
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	3,290.98	(877.22)	2,413.76	950.71

	සමාගම			
	ගෙවිය යුතු දළ මුදල රුපියල් මිලියන	ඉදිරි කාල සඳහා මූල්‍ය ගාස්තු රුපියල් මිලියන	ගෙවිය යුතු ශුද්ධ මුදල 2014 රුපියල් මිලියන	ගෙවිය යුතු ශුද්ධ මුදල 2013 රුපියල් මිලියන
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	1,292.16	(352.82)	939.35	1,069.70
වසර තුළ එකතු කිරීම්	2,068.88	(614.43)	1,454.45	-
වසර තුළ ගෙවීම්	(240.40)	143.92	(96.48)	(78.05)
උපලබ්ධි නොවූ විනිමය (ලාභය)/අලාභය	164.42	(54.78)	109.64	(52.30)
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	3,285.06	(878.11)	2,406.96	939.35

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

### 15. වෙනත් දිගුකාලීන බැරකම්

සටහන	සමූහය			සමාගම		
	2014	2013	2012	2014	2013	2012
	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන ප්‍රකාශිත	රුපියල් මිලියන ප්‍රකාශිත	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන ප්‍රකාශිත	රුපියල් මිලියන ප්‍රකාශිත
අනාගත එන්ජින් පිරිවැඩියා						
ප්‍රතිපාදනය	15.1	4,399.61	20,411.50	4,399.61	20,411.50	18,057.99
විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ බැඳුම්	15.2	3,102.24	3,264.95	2,747.98	2,983.76	2,693.79
විලම්බිත එන්ජින් උත්සේණිගත කිරීමේ වියදම්	17.1	-	2,263.63	-	2,263.63	2,268.27
විලම්බිත බදු බැරකම්		2.91	2.91	-	-	-
		7,504.76	25,942.99	7,147.59	25,658.89	23,020.05

### 15.1 අනාගත ශුචින් යානා නඩත්තු සහ පිරිවැඩියා වියදම් ප්‍රතිපාදනය

සටහන	සමූහය		සමාගම	
	2014	2013	2014	2013
	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
අප්‍රේල් 01 දිනට	23,073.46	23,794.60	23,073.46	23,794.60
වර්ෂය සඳහා ප්‍රතිපාදන (ගැලපුම් රහිත)	3,002.72	7,408.52	3,002.72	7,408.52
උපයෝජනය	(3,767.61)	(8,129.66)	(3,767.61)	(8,129.66)
මාර්තු 31 දිනට	22,308.57	23,073.46	22,308.57	23,073.46
<b>අ. ජංගම නොවන සංවලනය</b>				
වෙළෙඳ ගෙවීම් නියමිත යටතේ ඇතුළත් වසරක් තුළ ගෙවිය යුතු දිගුකාලීන බැරකම් ඇතුළත්ව වසරකින් පසු	17	17,908.96	2,661.96	17,908.96
		4,399.61	20,411.50	4,399.61
		22,308.57	23,073.46	22,308.57

### 15.2 විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ බැඳුම් - ජාර්නෝෂිකය

සටහන	සමූහය		සමාගම	
	2014	2013	2014	2013
	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	3,264.95	2,961.30	2,983.76	2,693.79
ප්‍රවර්තන වර්ෂයේ සේවා වියදම් හා පොලී වියදම්	544.48	489.28	492.17	443.42
ආයුගණක (ලාභය)/අලාභය	(512.66)	60.63	(548.19)	66.47
වසර තුළ ගෙවීම්	(194.53)	(246.26)	(179.76)	(219.92)
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	3,102.24	3,264.95	2,747.98	2,983.76

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

පහත දැක්වෙන ප්‍රධාන උපකල්පන මත පදනම්ව සී/ස ඇක්ට්වේරියල් ඇන්ඩ් මැනේජ්මන්ට් කන්සල්ටන්ට්ස් (පුද්.) සමාගමේ සේවය කරන වෘත්තීය සුදුසුකම් ලත් ජීවගණකඥයෙකු වන වීම්. පුපලතාදන් මහතා විසින් 2014 මාර්තු මස 31 වන දිනට අවසන් වර්ෂය සඳහා කාලගණක තක්සේරුවක් කරන ලදී;

	සමාගම		අනුබද්ධ සමාගම	
	2014	2013	2014	2013
i. පොලී අනුපාතිකය	10%	11%	10%	10%
ii. වටුප් වර්ධක අගය				
- ශ්‍රී ලංකා රුපියල්	7%	10%		
- ඇ.ඩො.	2%	2%		
- විධායක			12%	10%
- විධායක නොවන			12%	15%
iii. විශ්‍රාම වයස - අවුරුදු	60	60	55	55
iv. ආයතනය අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක වන බව				
v. අපේක්ෂිත ඉතිරි සේවා ආයු කාලය - අවුරුදු	11.6	10.45	7.8	7.7

**ජීවගණක තක්සේරුව තුළ යොදා ගැනුණු උපකල්පනවල සංවේදීතාව**

සේවක ප්‍රතිලාභ බැරකම් මානනය තුළ ස්ථායීව පැවති අනෙකුත් සියලු විචල්‍යතා සමග යොදා ගැනුණු ප්‍රධාන උපකල්පන තුළ යුක්ති සහගතව සිදුවිය හැකියි. 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 සිදුවෙනැයි හඟින වෙනස්කම්වල බලපෑමය.

වට්ටම්ගත ප්‍රමාණනයේ වැඩිවීම/(අඩුවීම)	වැටුප් වැඩිවීමේ අගයේ වැඩිවීම/(අඩුවීම)	සර්වව්‍යාපි ආදායම් ප්‍රකාශය කරා වෙනස්වීමේ බලපෑම		සේවක ප්‍රතිලාභ බැඳීම් මත බලපෑම	
		සමාගම	අනුබද්ධ සමාගම	සමාගම	අනුබද්ධ සමාගම
		රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
1%	*	(176.59)	(22.28)	(176.59)	(22.28)
-1%	*	199.49	24.93	199.49	24.93
**	1%	209.50	25.89	209.50	25.89
**	-1%	(187.78)	(23.82)	(187.78)	(23.82)

\*වැටුප් වැඩිවීමේ අගය සමාගම සඳහා 7% කි. අනුබද්ධ සමාගම සඳහා 12% කි.

\*\*වට්ටම්ගත ප්‍රමාණනය - 10%.



2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

### 16. පූර්ව ප්‍රවාහන විකුණුම්

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

### 17. වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවිය යුතු මුදල්

සටහන	සමුහය			සමාගම		
	2014	2013	2012	2014	2013	2012
	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන ප්‍රකාශිත	රුපියල් මිලියන ප්‍රකාශිත	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන ප්‍රකාශිත	රුපියල් මිලියන ප්‍රකාශිත
වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවිය යුතු මුදල්	25,956.50	30,497.06	31,672.79	29,049.38	32,454.60	34,103.50
විලම්බිත එන්ජින් උත්සේනී						
පිරිවැය	17.1	2,479.84	-	2,479.84	-	-
අනාගත ගුවන් යානා නඩත්තු හා						
පිරිවැඩියා වියදම් ප්‍රතිපාදනය	15.1	17,908.96	2,661.96	17,908.96	2,661.96	5,736.61
ගෙවිය යුතු ලාභාංශ		74.79	75.00	-	-	-
		46,420.09	33,233.81	49,438.18	35,116.56	39,840.11

17.1 විලම්බිත එන්ජින් උත්සේනීගත කිරීමේ වියදම් හඳුනා ගැනෙනුයේ ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති අංක 2.4.14 (iii) අනුවය. වට්ටමෙහි වක්‍ර හොඳු බලපෑම මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ හඳුනා ගැනෙනුයේ විලම්බිත එන්ජින් උත්සේනීගත කිරීමේ වියදමෙහි ධාරණ වටිනාකම තුළ පවත්නා අනුරූපී ඉහළ යෑම සහිතව විය සිදුවන අවස්ථාවේදී උද්ගතවන මූල්‍ය පිරිවැයක් වශයෙනි.

### 18. මූල්‍ය සාධන පත්‍ර

#### 18.1 මූල්‍ය සාධන පත්‍ර වර්ගීකරණය

සටහන	සමුහය					
	2014			2013		
	ණය මුදල් හා ලැබීම් නියමිත	විකුණුම් සඳහා පවත්නා ආයෝජන	හිලවී කරන ලද පිරිවැයට මූල්‍ය බැරකම්	ණය මුදල් හා ලැබීම් නියමිත	විකුණුම් සඳහා පවත්නා ආයෝජන	හිලවී කරන ලද පිරිවැයට මූල්‍ය බැරකම්
	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
<b>මූල්‍ය වත්කම්</b>						
වෙළෙඳ හා වෙනත් ලැබිය යුතු මුදල්	10,900.52	-	-	12,528.21	-	-
ගුවන්යානා ඇණවුම් කිරීමේ පූර්ව ගෙවීම්	6,799.00	-	-	-	-	-
ගුවන් යානා නඩත්තු සංචිතය	16,734.72	-	-	19,901.93	-	-
අමතර ගුවන් යානා එන්ජින් තැන්පතු	3,691.13	-	-	3,128.35	-	-
ආයෝජන	-	-	-	-	25,597.78	-
මුදල් හා බැංකු ශේෂ	6,606.63	-	-	3,681.67	-	-
	44,732.00	-	-	39,240.16	25,597.78	-
<b>මූල්‍ය බැරකම්</b>						
පොලී දරණ ණය හා ණය ගැනුම්	-	-	44,909.82	-	-	44,159.72
වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවිය යුතු මුදල්	-	-	46,420.09	-	-	33,233.81
එකතුව	-	-	91,329.91	-	-	77,393.53

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

	සමාගම					
	2014			2013		
	ණය මුදල් හා ලැබීම් නියමිත රුපියල් මිලියන	විකුණුම් සඳහා පවත්නා ආයෝජන රුපියල් මිලියන	හිලවී කරන ලද පිරිවැයට මූල්‍ය බැරකම් රුපියල් මිලියන	ණය මුදල් හා ලැබීම් නියමිත රුපියල් මිලියන	විකුණුම් සඳහා පවත්නා ආයෝජන රුපියල් මිලියන	හිලවී කරන ලද පිරිවැයට මූල්‍ය බැරකම් රුපියල් මිලියන
<b>මූල්‍ය වත්කම්</b>						
වෙළෙඳ හා වෙනත් ලැබීම් යුතු මුදල්	10,036.88	-	-	11,920.57	-	-
ගුවන්ගානා ඇණවුම් කිරීමේ පූර්ව ගෙවීම්	6,799.00	-	-	-	-	-
ගුවන් ගානා නඩත්තු සංචිතය	16,734.72	-	-	19,901.93	-	-
අමතර ගුවන් ගානා එන්ජින් තැන්පතු	3,691.13	-	-	3,128.35	-	-
ආයෝජන	-	-	-	-	25,597.78	-
මුදල් හා බැරකු ශේෂ	6,457.32	-	-	3,640.56	-	-
	43,719.05	-	-	38,591.41	25,597.78	-
<b>මූල්‍ය බැරකම්</b>						
පොලී දරණ ණය හා ණය ගැනුම්	-	-	45,788.92	-	-	45,210.09
වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවිය යුතු මුදල්	-	-	49,438.18	-	-	35,116.56
එකතුව	-	-	95,227.10	-	-	80,326.65

**18.2 සාධාරණ අගය**

පහත දක්වා ඇත්තේ මූල්‍ය ප්‍රකාශය තුළ ඉදිරියට ගෙන යනු ලබන සමූහයේ මූල්‍ය සාධන පත්‍රවල ධාරණ වටිනාකම සහ සාධාරණ අගය පන්ති අනුව සිදුකළ සංසන්දනයකි.

	සමූහය			
	2014		2013	
	ධාරණ වටිනාකම රුපියල් මිලියන	සාධාරණ අගය රුපියල් මිලියන	ධාරණ වටිනාකම රුපියල් මිලියන	සාධාරණ අගය රුපියල් මිලියන
<b>මූල්‍ය වත්කම්</b>				
වෙළෙඳ හා වෙනත් ලැබීම් නියමිත	10,900.52	10,900.52	12,528.21	12,528.21
පූර්ව ගුවන් ගානා බෙදාහැරීමේ ගෙවීම්	6,799.00	6,799.00	-	-
ගුවන් ගානා නඩත්තු සංචිතය	16,734.72	16,734.72	19,901.93	19,901.93
අමතර ගුවන් ගානා එන්ජින් තැන්පතු	3,691.13	3,691.13	3,128.35	3,128.35
ආයෝජන	-	-	25,597.78	25,597.78
මුදල් හා බැරකු ශේෂ	6,606.63	6,606.63	3,681.67	3,681.67
එකතුව	44,732.00	44,732.00	64,837.94	64,837.94
<b>මූල්‍ය බැරකම්</b>				
පොලී දරණ ණය හා ණය ගැනුම්	44,909.82	44,909.82	44,159.72	44,159.72
වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවීම් නියමිත	46,420.09	46,420.09	33,233.81	33,233.81
එකතුව	91,329.91	91,329.91	77,393.53	77,393.53

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

	සමාගම			
	2014		2013	
	ධාරණ වටිනාකම රුපියල් මිලියන	සාධාරණ අගය රුපියල් මිලියන	ධාරණ වටිනාකම රුපියල් මිලියන	සාධාරණ අගය රුපියල් මිලියන
<b>මූල්‍ය වත්කම්</b>				
වෙළෙඳ හා වෙනත් ලැබීම් නියමිත	10,036.88	10,036.88	11,920.57	11,920.57
පූර්ව ගුවන් යානා බෙදාහැරීමේ ගෙවීම්	6,799.00	6,799.00	-	-
ගුවන් යානා නඩත්තු සංචිතය	16,734.72	16,734.72	19,901.93	19,901.93
අමතර ගුවන් යානා චන්ද්‍රික තැන්පතු	3,691.13	3,691.13	3,128.35	3,128.35
ආයෝජන	-	-	25,597.78	25,597.78
මුදල් හා බැංකු ශේෂ	6,457.32	6,457.32	3,640.56	3,640.56
එකතුව	43,719.05	43,719.05	64,189.19	64,189.19
<b>මූල්‍ය බැරකම්</b>				
පොලී දරණ ණය හා ණය ගැනුම්	45,788.92	45,788.92	45,210.09	45,210.09
වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවීම් නියමිත	49,438.18	49,438.18	35,116.56	35,116.56
එකතුව	95,227.10	95,227.10	80,326.65	80,326.65

මූල්‍ය සාධන පත්‍රවලට සමූහයේ/සමාගමේ වෙළෙඳ හා වෙනත් ලැබීම් නියමිත, ගුවන් යානා නඩත්තු සංචිතය, අමතර ගුවන් යානා චන්ද්‍රික තැන්පතු, භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කරවල ආයෝජන, මුදල් හා මුදල් සාමයන්, පොලී දරණ ණය හා ගැනුම් සහ වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවීම් නියමිත ඇතුළත් වේ.

බලාත් හෝ අවසායන විකුණුමක හැරුණු විට, ප්‍රවර්තන ගනුදෙනුවක් තුළ මනාප පාර්ශ්ව අතර හුවමාරු කර ගත හැකි පාදක මුදල් ප්‍රමාණවල අගය මත මෙම සාධන පත්‍රවල සාධාරණ අගය නිශ්චය කෙරේ.

**සාධාරණ අගය තක්සේරු කිරීම සඳහා පහත දැක්වෙන ක්‍රමවේද සහ උපකල්පන යොදාගැනුණි:**

මුදල් හා බැංකු ශේෂ, වෙළෙඳ හා වෙනත් ලැබීම් නියමිත සහ වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවීම් නියමිත බොහෝ සෙයින් වකි සාධන පත්‍රවල කෙටිකාලීන කල්පිරීම් හේතුව මත ඒවායේ ධාරණ වටිනාකම වෙත සන්නිකර්ෂණය වේ.

දිගු කාලීන ඒවල අනුපාත ණය ගැනුම්, වෙළෙඳපොළ පාදක වූ පොළී අනුපාත විශාල වශයෙන් කරණකොටගෙන ඒවායේ ධාරණ වටිනාකම සන්නිකර්ෂණය කරයි.

රජයේ භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කරවල සාධාරණ අගය, රජෝර්තු දිනයට වෙළෙඳපොළෙහි පවත්නා නිරීක්ෂණය කළ හැකි දත්ත මත පදනම් වේ. එහෙයින්, සමූහයේ/සමාගමේ මූල්‍ය සාධන පත්‍රවල ධාරණ වටිනාකම්, ඒවායේ සාධාරණ අගයන් හා යුක්තයුක්ත ලෙස සන්නිකර්ෂණය වන්නේය.

**සාධාරණ අගයේ ථේරාවලිය**

මාර්තු මස 31 වන දිනට, සමූහය/සමාගම පහත දැක්වෙන මූල්‍ය සාධන පත්‍ර, මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි සාධාරණ අගය මත දැරීය. තක්සේරුකරණ ශිල්ප ක්‍රම මගින් මූල්‍ය සාධන පත්‍රවල සාධාරණ අගය නිශ්චය කර අනාවරණය කිරීම සඳහා පහත දැක්වෙන ථේරාවලිය සමූහය/සමාගම භාවිතා කරයි:

	සමූහය/සමාගම	
	෨0෧෪ 2 2014	෨0෧෩ 2 2013
	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
<b>සාධාරණ අගය අනුව මානය කළ මූල්‍ය වත්කම් විකුණුම් සඳහා පවත්නා ආයෝජන</b>		
භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර වල ආයෝජන	-	25,597.78

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

## 19. ආදායම හා බණ්ඩමය තොරතුරු

### 19.1 ආදායම

	සමූහය		සමාගම	
	2014	2013	2014	2013
	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
කාල නිශ්චිත සේවා - මගීන්	99,669.52	98,581.74	99,669.52	98,581.74
- ගුවන් බඩු	12,416.17	12,887.18	12,425.19	12,895.61
- අතිරේක ගමන් බඩු	715.16	509.02	715.16	509.02
- තැපෑල	185.81	141.97	185.81	141.97
	112,986.66	112,119.91	112,995.68	112,128.34
ගුවන් පර්යන්ත හා අනෙකුත් සේවා	7,836.33	6,544.50	7,856.27	6,564.08
භීරු බදු රහිත	410.82	521.45	410.82	521.45
කාල අනිශ්චිත සේවා	323.06	357.03	323.06	357.03
ගුවන්ගානාස්ථ ආහාරපාන සැපයුම්	2,597.75	1,864.77	-	-
එකතුව	124,154.62	121,407.66	121,585.83	119,570.90

### 19.2 බණ්ඩමය තොරතුරු

අ. භූගෝලීය බණ්ඩම අනුව මූලික වාර්තාකරණය - විකුණුම් ප්‍රභවය අනුව ආදායම

	ආසියාව	යුරෝපය හා අප්‍රිකාව	මැද පෙරදිග	උතුරු හා දකුණු ඇමරිකාව	හිරිත දිග ශාන්තිකරය	එකතුව 2014
	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
<b>ආදායම</b>						
කාල නිශ්චිත සේවා - මගීන්	54,404.64	22,888.37	18,821.15	3,067.40	487.96	99,669.52
- ගුවන් බඩු	10,773.75	1,302.64	322.40	11.83	5.55	12,416.17
- අතිරේක ගමන් බඩු	392.52	50.29	269.85	2.19	0.31	715.16
- තැපෑල	128.00	48.62	0.05	0.19	8.95	185.81
	65,698.91	24,289.92	19,413.45	3,081.61	502.77	112,986.66
ගුවන් පර්යන්ත හා අනෙකුත් සේවා	7,836.33	-	-	-	-	7,836.33
භීරු බදු රහිත	271.14	49.30	90.38	-	-	410.82
කාල අනිශ්චිත සේවා	323.06	-	-	-	-	323.06
ගුවන්ගානාස්ථ ආහාරපාන සැපයුම්	2,597.75	-	-	-	-	2,597.75
<b>බණ්ඩමය ආදායම</b>	<b>76,727.19</b>	<b>24,339.22</b>	<b>19,503.83</b>	<b>3,081.61</b>	<b>502.77</b>	<b>124,154.62</b>



2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

	ආසියාව රුපියල් මිලියන	යුරෝපය හා අප්‍රිකාව රුපියල් මිලියන	මැද පෙරදිග රුපියල් මිලියන	උතුරු හා දකුණු ඇමරිකාව රුපියල් මිලියන	නිරිත දිග කැනඩාව රුපියල් මිලියන	එකතුව 2013 රුපියල් මිලියන
<b>ආදායම</b>						
කාල නිශ්චිත සේවා - මගීන්	57,782.10	19,124.45	18,266.95	2,816.63	591.61	98,581.74
- ගුවන් බඩු	10,287.51	1,882.40	608.16	46.06	63.05	12,887.18
- අතිරේක ගමන් බඩු	233.57	36.30	235.56	2.58	1.01	509.02
- තැපෑල	91.36	48.96	0.08	0.03	1.54	141.97
	68,394.54	21,092.11	19,110.75	2,865.30	657.21	112,119.91
ගුවන් පර්යන්ත හා අනෙකුත් සේවා	6,544.50	-	-	-	-	6,544.50
තීරු බදු රහිත	342.63	61.63	117.19	-	-	521.45
කාල අනිශ්චිත සේවා	357.03	-	-	-	-	357.03
ගුවන්ගාමයේ ආහාරපාන සැපයුම්	1,864.77	-	-	-	-	1,864.77
බණ්ඩමය ආදායම	77,503.47	21,153.74	19,227.94	2,865.30	657.21	121,407.66

**ආ. ව්‍යාපාර බණ්ඩ අනුව ද්විතීයික වාර්තාකරණය**

	ව්‍යාපාර බණ්ඩය		සමුහය	ව්‍යාපාර බණ්ඩය		සමුහය
	ගුවන් සමාගම	ගුවන්ගාමයේ ආහාරපාන සැපයුම්		ගුවන් සමාගම	ගුවන්ගාමයේ ආහාරපාන සැපයුම්	
	2014 රුපියල් මිලියන	2014 රුපියල් මිලියන	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන
<b>ආදායම</b>						
බාහිර සේවාදායකයින්ට විකුණුම්	121,556.87	2,597.75	124,154.62	119,542.89	1,864.77	121,407.66
අන්තර් බණ්ඩමය විකුණුම්	28.96	3,030.54	-	28.01	3,028.18	-
මුළු ආදායම	121,585.83	5,628.29		119,570.90	4,892.95	
<b>ප්‍රතිඵල</b>						
බදු පසු ලාභය/(අලාභය)	(32,408.34)	2,262.53	(31,365.83)	(26,088.57)	1,415.62	(26,857.60)
<b>අනෙකුත් බණ්ඩමය තොරතුරු</b>						
වත්කම්	62,366.70	7,734.88	65,386.97	78,243.50	6,678.63	81,184.77
බැරකම්	119,587.65	3,078.13	117,065.66	124,216.29	2,973.89	122,622.28
දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ අත්කර ගැනීම්	3,209.43	44.09	3,201.72	2,029.20	62.64	2,091.84
අස්පාෂ්‍ය වත්කම් අත්කර ගැනීම්	2,320.97	6.15	2,327.11	140.24	0.53	140.77
ක්ෂයවීම හා නිලවී කිරීම	1,602.79	283.84	1,886.63	1,187.02	266.06	1,453.08
මෙහෙයුම් වියදම්	150,389.46	3,372.24	150,393.31	146,700.24	2,779.07	146,834.36

'සමුහය' යටතේ වාර්තා කරන ලද අගයන් අන්තර් සමුහ ශේෂවලින් බැහැර වේ.

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

## 20. වෙනත් ආදායම් සහ ලාභ

සටහන	සමූහය		සමාගම	
	2014	2013	2014	2013
	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ ව්‍යපහරණය මත ලාභය/(අලාභය)	26.88	0.13	14.84	-
විවිධ	20.1	233.62	233.62	144.20
ලාභාංශ	-	-	1,425.00	2,400.00
	260.50	150.16	1,673.46	2,544.20

20.1 රක්ෂණ හිමිකම්වලින් හා ගුවන් යානා ආරක්ෂක තැන්පතු සංචිත වලින් ලත් ලැබීම් විවිධ ආදායම මෙහි අන්තර්ගත වේ.

## 21. මෙහෙයුම් කටයුතුවලින් අලාභය

අයගත කිරීමේ/(බැර කිරීමේ) පසුව ප්‍රකාශිත	සමූහය		සමාගම	
	2014	2013	2014	2013
	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
ගුවන් යානා රක්ෂණය	539.58	613.68	539.58	613.68
වරලත් ගාස්තු	229.24	193.94	229.24	193.94
මන්දගාමීව චලනය වන ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ ප්‍රතිපාදනය	303.83	211.07	302.78	211.07
විගණකවරුන්ගේ පාර්ශ්‍රමික	6.40	6.19	4.95	4.89
ලැබීම් නියමිත දිනෙක සඳහා ප්‍රතිපාදනය/(ප්‍රතක්ෂාදායකය)	97.51	(47.58)	118.75	(47.58)
උපලබ්ධිවූ/උපලබ්ධි නොවූ (ලාභය)/අලාභය	380.38	(1,465.67)	653.76	(1,610.85)

## 22.1 මූල්‍ය ආදායම

පොලී ආදායම	සමූහය		සමාගම	
	2014	2013	2014	2013
	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර මත පොලිය	58.16	191.21	52.46	169.62
	916.65	1,465.35	916.65	1,465.35
	974.81	1,656.56	969.11	1,634.97

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

22.2 මූල්‍ය පිරිවැය

	සමූහය		සමාගම	
	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන
ණය ගැනුම්, බැංකු අයිරා හා අතිප්‍රමාදිත සැපයුම්කාර ශේෂ මත පොලී වියදම්	5,858.38	2,854.39	5,911.04	2,920.41
විලම්බිත ගුවන් යානා උත්ශේණිගත කිරීම මත මූල්‍ය ගාස්තු	141.84	137.38	141.84	137.38
කල් බදුකර බැරකම් මත මූල්‍ය ගාස්තු	144.04	80.61	144.04	80.61
වරණීය කොටස් ලාභාංශ	150.00	150.00	-	-
	6,294.26	3,222.38	6,196.92	3,138.40

23. බදුකරණය

සටහන	සමූහය		සමාගම	
	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන
<b>බදු වියදම</b>				
ආදායම් බදු වියදමෙහි ප්‍රධාන අංග පහත දැක්වේ:				
<b>ජංගම ආදායම් බද්ද</b>				
වසර සඳහා සාමාන්‍ය කටයුතු ජංගම බදු වියදම්	23.1	15.42	15.24	-
කපා හරින ලද ආර්ථික සේවා ගාස්තු		50.36	-	50.36
ඉකුත් වර්ෂ සම්බන්ධ ජංගම බදු උණ/(අධි) ප්‍රතිපාදනය		2.41	-	-
		68.19	15.24	50.36

23.1 ජංගම බදු වියදම්/(ආදායම්) සහ ගිණුම්කරණ අලාභ නිපැයුම් අතර සැසඳුම

	සමූහය	
	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන
බදු පූර්ව ගිණුම්කරණ අලාභය	(31,297.64)	(26,842.36)
බද්දට යටත් නොවූ ආදායම්	31,334.00	26,862.67
28% ක්වූ සාමාන්‍ය බදු අනුප්‍රමාණය යටතේ ව්‍යවස්ථාපිත ආදායම	36.36	20.31
බදුවන ලාභය	36.36	20.31
28% ක්වූ බදු අනුප්‍රමාණය මත ව්‍යවස්ථාපිත බද්ද	10.18	5.70
ශුද්ධ අඩුකළ නොහැකි වියදම් කෙරෙහි බදු බලපෑම	0.26	0.96
වෙනත් ආදායම් මත බද්ද	4.98	8.58
ජංගම ආදායම් බදු වියදම	15.42	15.24

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

## 24. බැඳුම් හා අවිනිශ්චිතතා

### 24.1 ප්‍රාග්ධන වියදම් බැඳුම්

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

	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන
ගිවිසුම්ගත වීමෙන් ප්‍රතිපාදනය නොකළ		
ස්පෘෂ්‍ය*	36,230.26	802.30
අස්පෘෂ්‍ය	15.82	40.25
මැදිරි ප්‍රති අනුරූපතය	1,293.08	418.28
	37,539.16	1,260.83
මණ්ඩලය අනුමත කළ වීමෙන් ගිවිස නොගත්		
ස්පෘෂ්‍ය*	161.08	501.96
අස්පෘෂ්‍ය	26.49	-
මැදිරි ප්‍රති අනුරූපතය	314.09	-
	501.66	501.96
	38,040.82	1,762.79

\*2014 මාර්තු මස 31 වන දිනට, රුපියල් මිලියන 140,720 (ඇ.ඩො.මි. 1,184) ක් වූ මුදලක්, අතිරේක අංශ කිසිවක් රහිත පිරිවැය හා A350-900 වර්ගයේ ගුවන් යානා හතරක් මිලදී ගැනීම සඳහා පවත්නා ණය මුදල ඇතුළත් නොවන ලැයිස්තු මිල ප්‍රමාණයක් නියෝජනය කරයි.

### 24.2 මූල්‍ය බැඳුම්

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

	සමාගම	
	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන
වසරක් තුළ	14,414.83	13,112.14
වසරකින් පසුව වීමෙන් වසර පහකට නොවැඩි	84,205.19	29,256.80
වසර පහකට පසුව	162,391.91	9,491.80
	261,011.93	51,860.74

### 2014 මාර්තු මස 31 වන දිනට බදුකර බැඳීම්වලට පහත සඳහන් දෑ ඇතුළත් වේ:

- වසර තුළ අවබෝධතා ගිවිසුම්වලට වළඹී රුපියල් මිලියන 111,593.61 ක් වටිනා A330-300 වර්ගයේ ගුවන් යානා පහක බදු බැඳියා.
- වසර තුළ බදුකර ගිවිසුම්වලට වළඹී රුපියල් මිලියන 20,664.06 ක් වටිනා A330-300 වර්ගයේ ගුවන් යානාවක බදු බැඳියා.
- වසර තුළ බදුකර ගිවිසුම්වලට වළඹී රුපියල් මිලියන 79,578.18 ක් වටිනා A350-900 වර්ගයේ ගුවන් යානා තුනක බදු බැඳියා.



2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

(ආ) බද්දට ගත් ගුවන් යානා සඳහා ඇප තැන්පතු (නව A350 ගුවන් යානාව සඳහා ඇ.ඩො.මි. 1.62 ක්ද සහිතවූ) ලෙස 2014 මාර්තු මස 31 වන දිනට රුපියල් මිලියන 996.46 (ඇ.ඩො.මි. 7.62) ක් (2013 - ඇ.ඩො.මි. 6.82 ක්වූ රුපියල් මිලියන 864.58) වටිනා ණයවර ලිපි සමාගම මගින් හිකුත්කර ඇත.

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

	සමූහය		සමාගම	
	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන
<b>ගෙවිය යුතු වාරික මුදල:</b>				
වසරක් තුළ	396.47	396.68	372.47	390.28
වසරකින් පසුව එනෙන් වසර පහකට නොවැඩි	1,688.84	1,690.43	1,572.84	1,526.49
වසර පහකට පසුව	3,098.34	3,121.03	2,756.34	3,175.16

**24.3 අවිනිශ්චිතතා**

**සමාගම**

2014 මාර්තු මස 31 දිනට අවිනිශ්චිත බැරකම් රුපියල් මිලියන 421.88 ක් (2013 - රුපියල් මිලියන 2,976.20) බව කළමනාකරණය ඇස්තමේන්තු කරයි. සමාගමට එරෙහිව ඉදිරිපත් කෙරෙන හිඟ කෘතය 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.

මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ යානාස්ථ මුළුතැන්ගෙය ඉදිකිරීම සඳහා ස්වකීය අනුබද්ධ ආයතනය විසින් ලබාගෙන ඇති ඇ.ඩො.මි. 3 ක්වූ (2013 - ඇ.ඩො.මි. 3) ණය මුදලට සමාගම ඇපවී ඇත.

**අනුබද්ධ සමාගම**

සමාගමේ හිතඥයන්ගේ මතයට අනුව 2014 මාර්තු මස 31 වන දිනට සමාගමට එරෙහිව පැවති සැලකිය යුතු නොහිමි හඬු කටයුතු කිසිවක් නොවීය. (2013 - නොහිමි හඬු කටයුතු කිසිවක් නොවීය.)

**25. ප්‍රතිඥාත වත්කම්**

**සමූහය/සමාගම**

ලබාගෙන ඇති බැරකු පහසුකම් එල්ලේ වත්කම්වල විස්තර සඳහා 14.2 හා 14.3 වන සටහන් බලන්න.

**26. ශේෂ පත්‍රයේ දිනයට පසුව උද්ගතවන සිදුවීම්**

**26.1** A330-300 වර්ගයේ ගුවන් යානා මත දැරිය යුතු පූර්ව ප්‍රවාහන ගෙවීම්වල කොටසක් වෙනුවෙන් මූල්‍ය ණය සපයාගනු පිණිස ඇ.ඩො.මි. 159.81 ක් වටිනා මූල්‍යකරණ වැඩපිළිවෙළකට සමාගම 2014 අප්‍රේල් මාසයේදී එලඹීයේය.

**26.2** සිංගප්පූරුවේ කොටස් විකිමයෙහි ලැයිස්තුගත ඇ.ඩො.මි. 175 ක් වටිනා මුහුණත අගයක් සහිත ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කරයක් 2014 ජූනි මාසයේදී සමාගම විසින් හිකුත් කරන ලදී. එම බැඳුම්කරයේ කාලසීමාව වසර පහක් වන අතර එය, අර්ධ වාර්ෂිකව ගෙවිය යුතු 5.3% ක්වූ වාර්ෂික ස්ථාවර පොලී අනුපාතයක් උසුලයි. එම බැඳුම්කරයට ශ්‍රී ලංකා රජය ඇපවී තිබේ.

**26.3** 2014 මැයි මස 01 වන දින සිට සමාගම "වන්වර්ල්ඩ්" සංඛ්‍යායෙහි සංඛ්‍යාගත විය.

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

## 27. අදාළ පාර්ශ්වවල හෙළිදරව් කිරීම්

### 27.1 සමූහය හා සමාගම

#### 27.1.1 ප්‍රධාන කළමනාකරණ පිරිස් සමග ගනුදෙනු

සමාගමෙහි සහ එහි අනුබද්ධ ආයතනයෙහි කටයුතු සැලසුම් කිරීම, මෙහෙයවීම හා පාලනය කිරීම යන කාර්යයන්හි බලධාරීත්වය හා වගකීම දරණ තැනැත්තන් ලෙස අර්ථ නිරූපිත ප්‍රධාන කළමනාකරණ පිරිස් අදාළ පාර්ශ්වවලට ඇතුළත් වේ. එකී පිරිසට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය, ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී හා යතෝක්ත නිර්ණායක සපුරාලන සමූහයට අයත් අනෙකුත් ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ විධායක නිලධාරීන් ඇතුළත් වේ.

	2014 රුපියල් මිලියන	2013 රුපියල් මිලියන
කෙටිකාලීන ප්‍රතිලාභ	183.10	152.05
පශ්චාත් සේවා නියුක්ති ප්‍රතිලාභ	9.30	9.55

වසර තුළ අධ්‍යක්ෂවරුන්ට ගෙවන ලද රුපියල් මිලියන 49.2 ක්වූ (2013 - රුපියල් මිලියන 46.6) පාර්ශ්වික ඉහත මුදල් ප්‍රමාණවලට ඇතුළත් වේ. හෙළිදරව් කර ඇති ඉහත ප්‍රතිපාදනවලට අමතරව, ප්‍රධාන කළමනාකරණ පිරිස් ඔවුන්ගේ කලත්‍රයන් හා යැපෙන දෑ දරුවන් ස්වකීය ධුරකාලය තුළ ශ්‍රී ලංකන් විශාරදයින්ස් සමාගමේ මාර්ග ගත ගුවන් සේවාවල "වී.ඒ.සී." ව්‍යාපාරික පංතියෙහි ගමන් කිරීමට හිමිකම් ලබයි.

### 27.2 සමූහය

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

	2014 ලැබීම්/(ගෙවීම්) රුපියල් මිලියන	2013 ලැබීම්/(ගෙවීම්) රුපියල් මිලියන
විකුණුම්	4,988.82	5,226.70
ණය - ලැබීම්	4,119.27	761.64
- පොලිය ඇතුළු ආපසු ගෙවීම්	(2,236.72)	(4,547.37)
භාණ්ඩ/සේවා මිලදී ගැනුම් සහ ව්‍යවස්ථාපිත ගාස්තු*	(58,449.39)	(30,955.27)

\* භාණ්ඩ/සේවා මිලදී ගැනුම් සහ ව්‍යවස්ථාපිත ගාස්තු වලට විලම්බිත වැඩපිළිවෙළ යටතේ සිදු කළ ගෙවීම් ඇතුළත් වේ.

27.2.1 (ආ) රජයේ දිනට පහත දැක්වෙන වත්කම් හා බැරකම් ශ්‍රී ලංකා රජයේ පාලනයට යටත් ආයතන සමග පවතී:

- ඇ.ඩො.මි. 20 ක්වූ කෙටි කාලීන ණය. (2013 - ඇ.ඩො.මි. 11.1)
- ඇ.ඩො.මි. 45 ක්වූ අයිත පහසුකම් (2013 - ඇ.ඩො.මි. 51)
- ඇ.ඩො.මි. 10 ක්වූ බැංකු ඇපකර පහසුකම් (2013 - ඇ.ඩො.මි. 10)

27.2.2 රජයේ දිනට පහත දැක්වෙන වත්කම් හා බැරකම් ශ්‍රී ලංකා රජයේ පාලනයට යටත් ආයතන සමග පවතී:

- පර්යේෂණ පවත්නා ගෙවිය යුතු ශුද්ධ ශේෂය රුපියල් මිලියන 31,012.71 කි. (2013 - රුපියල් මිලියන 39,677.64)
- කෙටි කාලීන තැන්පතු වල වටිනාකම රුපියල් මිලියන 469 කි. (2013 - රුපියල් මිලියන 31)
- ජනේද වරය අතිමි නිදහස් කරගත හැකි සම්පූර්ණ පරිවර්තන 15% (දස අවුරුදු) රුපියල් මිලියන 10 ක් වටිනා වරණීය කොටස්.

\* ශ්‍රී ලංකා රජයේ පාලනයට යටත් ආයතන වෙතින් වූ/වෙත වූ ශේෂ, මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි වෙළෙඳ හා වෙනත් ලැබීම් නියමිත/ගෙවීම් නියමිත සහ පොලී දරණ බැරකම් යටතේ අන්තර්ගත කෙරේ.

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

**27.2.3** සමාගම ස්වකීය සාමාන්‍ය ව්‍යාපාරික කටයුතු කරගෙන යාමේදී රජයේ පාලනයට යටත් ආයතන සමග සැලකිය යුතු මට්ටමේ ගනුදෙනු සිදු කර ඇත.

සී/ස ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා සමාගම	ලංකා බැංකුව
ශ්‍රී ලංකා බහිෂ්ත තෙල් හිතිගත සංස්ථාව	ශ්‍රී ලංකා රක්ෂණ සංස්ථාව
දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව	සී/ස මිහින් ලංකා සමාගම
සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය	සේවක අර්ථසාධක අරමුදල

සේවක විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ සඳහා වූ දායකත්වවලට අදාළ වැඩිමහත් ගනුදෙනු සේවක අර්ථසාධක අරමුදලේ සහ සේවා හිඳුක්තිකයන්ගේ භාර අරමුදලේ අණපනත් හා රෙගුලාසිවලට අනුකූලව සිදු කරනු ලැබේ.

**27.3 සමාගම**

**27.3.1** සමාගම ස්වකීය ව්‍යාපාර කාර්යයන් අතරතුර පහත දැක්වෙන කටයුතු ඇතුළත් ගනුදෙනු ස්වකීය අනුබද්ධ සමාගම සමග ඉටුකර ඇත:

	2014	2013
	ලැබීම්/(ගෙවීම්) රුපියල් මිලියන	ලැබීම්/(ගෙවීම්) රුපියල් මිලියන
<b>ගනුදෙනුවේ ස්වභාවය</b>		
ගුවන්යානාස්ථ සේවා	9.02	8.44
ගුවන්යානාස්ථ ආහාරපාන හා වෙනත් සේවා	(3,010.59)	(3,008.58)
ලාභාංශ	1,425.00	2,400.00
පොලී ඇතුළුව දිගු කාලීන ණය ආපසු ගෙවීම්	(235.40)	(236.93)

**27.3.2** ශේෂ පත්‍රයේ දිනට අනුබද්ධ සමාගම සමග හිඟහිට පැවති ශේෂ පහත දැක්වේ:

- ලැබිය යුතු මුදල් වටිනාකම රුපියල් මිලියන 3,611.61 කි. (2013 - රුපියල් මිලියන 2,441.19)
- ණය ශේෂයේ වටිනාකම රුපියල් මිලියන 988.51 කි. (2013 - රුපියල් මිලියන 1,253.93) අදාළ පොලීය වනුයේ හිඟහිට සීමාවකට යටත් වූ මාසික 'ලිබෝ' අනුපාතයයි.
- ඡන්ද වරය අහිමි හිඳුනස් කර ගත හැකි සම්පූර්ණ පරිවර්තය 15% (5 අවුරුදු) රුපියල් මිලියන 10 ක් වටිනා වරණීය කොටස්.

**27.3.3** සමාගම ස්වකීය සාමාන්‍ය ව්‍යාපාරික කාර්යයන් අතරතුර පහත දැක්වෙන කටයුතු ඇතුළත් ගනුදෙනු ශ්‍රී ලංකා රජයේ පාලනයට යටත් ආයතන සමග ඉටුකර ඇත:

	2014	2013
	ලැබීම්/(ගෙවීම්) රුපියල් මිලියන	ලැබීම්/(ගෙවීම්) රුපියල් මිලියන
විකුණුම්	4,740.63	5,018.27
ණය - ලැබීම්	4,119.27	761.64
- පොලීය ඇතුළු ආපසු ගෙවීම්	(2,086.72)	(4,397.37)
භාණ්ඩ/සේවා මිලදී ගැනුම් සහ ව්‍යවස්ථාපිත ගාස්තු*	(57,987.02)	(30,502.97)

\*භාණ්ඩ/සේවා මිලදී ගැනුම් සහ ව්‍යවස්ථාපිත ගාස්තුවලට විලම්බිත වැඩපිළිවෙල යටතේ සිදු කළ ගෙවීම් ඇතුළත් වේ.

සමාගම විසින් ලබාගත් පහසුකම්වල ලයිස්තුව 27.2.1 (ආ) සටහන යටතේ හෙළිදරව් කර ඇති පහසුකම් වලට සමාන වේ.

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

27.3.4 ශේෂ පත්‍රයේ දිනට පහත දැක්වෙන වත්කම් හා බැරකම් ශ්‍රී ලංකා රජයේ පාලනය යටතට අයත් ආයතන සමඟ පවතී:

- හිඟ හිට ඇති ගෙවිය යුතු ශුද්ධ ශේෂය රුපියල් මිලියන 31,338.23 කි. (2013 - රුපියල් මිලියන 39,945.93).\*
- කෙටි කාලීන තැන්පතුවල වටිනාකම රුපියල් මිලියන 469 කි. (2013 - රුපියල් මිලියන 31)

\*ශ්‍රී ලංකා රජයේ පාලනය යටතට අයත් ආයතන වෙතින් වූ/වෙත වූ ශේෂ, මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි වෙළෙඳ හා වෙනත් ලැබීම් නියමිත/ගෙවීම් නියමිත සහ පොලී දරණ බැරකම් යටතේ අන්තර්ගත කෙරේ.

27.3.5 ශ්‍රී ලංකා රජයේ පාලනය යටතට අයත් සමාගම් විසින් සැලකිය යුතු මට්ටමේ ගනුදෙනු සිදුකළ ආයතනවල ලැයිස්තු සමූහය (සටහන 27.2.3) යටතේ හෙළිදරව් කර ඇති ආයතනවලට සමාන වේ.

### 28. මූල්‍ය අවදානම් කළමනාකරණ පරමාර්ථ සහ ප්‍රතිපත්ති

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

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

- (අ) වෙළෙඳපොළ අවදානම
  - පොලී අනුපාත අවදානම
  - ව්‍යවහාර මුදල් අවදානම
- (ආ) ද්‍රවශීලතා අවදානම
- (ඇ) ණයවර අවදානම

වෙළෙඳපොළවල් තුළ සහ අනෙකුත් මූල්‍යමය අවදානම් සහිත කටයුතුවල වෙනස්කම් හිරුපණය වනු පිණිස සමාගම හිත‍්‍ය පදනමක් මත සිය අවදානම් කළමනාකරණ ප්‍රතිපත්ති හා ක්‍රියා පරිපාටි සමාලෝචනයට භාජනය කරන අතර, ඒවා පනවා ඇති ප්‍රතිපත්ති හා ක්‍රියා පරිපාටිවලට අනුකූලව අවදානම් හඳුනා ගනු ලැබ, මානනය කර, කළමනාකරණය වනු ඇති බවට වගබලා ගනු පිණිස ප්‍රශස්ත ප්‍රතිපත්ති හා ක්‍රියා පරිපාටි මගින් පාලනය කෙරේ.

#### (i) වෙළෙඳපොළ අවදානම

##### පොලී අනුපාත අවදානම

පොලී අනුපාත අවදානම යනු, මූල්‍ය සාධන පත්‍රයක අනාගත මුදල් ගලනවල සාධාරණ අගය වෙළෙඳපොළ පොලී අනුපාතවල වෙනස්කම් කරණකොට ගෙන උච්චාවචනය වීමේ අවදානමයි. වෙළෙඳපොළ පොලී අනුපාතවල සිදුවන වෙනස්කම් ආශ්‍රිත අවදානම අදාළ වනුයේ, ඉපිලෙන පොලී අනුපාත සහිත සමාගමේ දිගු කාලීන ණය බැඳියාවන් කෙරෙහිය.

සමාගමේ ප්‍රතිපත්තිය වනුයේ, පොලී අනුපාත උච්චාවචනවල බලපෑම සමනය කරනු ඇරිසෙන් සිදු කෙරෙන ගුවන් යානා කල්බදු මත සපයා ගැනීමේ කාර්යයද ඇතුළුව ස්ථිර හා විචලන අනුපාත ණය ගැනුම් අතර ප්‍රශස්ත සමබරතාවක් පවත්වා ගැනීමයි.



2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

ණය හා ණය ගැණුම් මත පොලී අනුපාතවලත්, බැඳුම්කර ආයෝජනවල පොලී අනුපාතවලත් යුක්තයුක්ත අයුරින් සිදුවිය හැකි වෙනස්කම්හී ලා උද්ගත වන සංවේදීතාව පහත දැක්වෙන වගුවෙන් නිරූපණය වේ. අනෙකුත් සියලුම විචල්‍යතා සංගතව පවතින තත්ත්වයක් යටතේ, ඉපිලෙන අනුපාත මත ණය ගැණුම්වල මෙන්ම භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කරවලද සංසිට්තය ඔස්සේ සමූහයේ/සමාගමේ බදු පූර්ව අලාභය කෙරෙහි බලපෑම් ඇති වනුයේ පහත දැක්වෙන පරිදිය:

	බදු පූර්ව අලාභය මත බලපෑම			
	සමූහය		සමාගම	
	2014	2013	2014	2013
	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
පොලී අනුපාතයේ වැඩිවීම/(අඩුවීම)				
1%	798.94	611.29	806.59	613.43
-1%	(798.94)	(611.29)	(806.59)	(613.43)

\*පොලී අනුපාතවල වැඩිවීම, අලාභවල වැඩි වීමට හේතු කාරකයක් වෙයි.

**විදේශ ව්‍යවහාර මුදල් අවදානම**

විදේශ ව්‍යවහාර මුදල් අවදානම යනු, මූල්‍ය සාධන පත්‍රයක අනාගත මුදල් ගලනවල සාධාරණ අගය විදේශ විනිමය අනුපාතවල වෙනස්කම් කරණකොට ගෙන උච්චාවචනය වීමේ අවදානමයි. විදේශ විනිමය අනුපාත උච්චාවචනයවල බලපෑම කෙරෙහි සමාගම නිරාවරණය වනුයේ, විදේශ ව්‍යවහාර මුදලින් ගණනය වන ස්වකීය ආදායම්, වියදම් හා වෙනත් සාධන පත්‍ර ආශ්‍රිත කටයුතු නිසාය.

එක් එක් කරණට අදාළ වන්නාවූ වැදගත් ව්‍යවහාර මුදල් ඒකක අනුසාරයෙන් හැකිතාක් දුරට ගළපා ගනිමින් උපයෝගී කර ගනු ලබන ප්‍රතිපත්තියකට අනුව සමාගම ස්වකීය විදේශ විනිමය ආශ්‍රිත කටයුතුවලට මුහුණ දීම කළමනාකරණය කරයි.

ඇමරිකානු ඩොලර් ව්‍යවහාර මුදල් විනිමය අනුපාතයෙහි යුක්තයුක්ත අයුරින් සිදුවිය හැකි වෙනස්කම්හීලා උද්ගත වන සංවේදීතාව පහත දැක්වෙන වගුවෙන් නිරූපණය වන අතර අනෙකුත් සියලුම විචල්‍යතා සංගතව පවතින තත්ත්වයක් යටතේ, වත්කම්වල හා බැරකම්වල සාධාරණ මුදල්මය අගය තුළ සිදුවන වෙනස්කම් හේතුවෙන් සමූහයේ/සමාගමේ බදු පූර්ව අලාභය මත ඇතිවූ බලපෑම ඉන් විද්‍යාමාන වේ. අනෙකුත් ව්‍යවහාර මුදල් සම්බන්ධයෙන් සිදුවූ විදේශ ව්‍යවහාර මුදල් විනිමය වෙනස්කම් ආශ්‍රිත සමූහයේ නිරාවරණය වැදගත් සේ නිරූපණය නොවේ.

	බදු පූර්ව අලාභය මත බලපෑම			
	සමූහය		සමාගම	
	2014	2013	2014	2013
	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
ඇමරිකන් ඩොලර් අනුපාතයේ වැඩිවීම/(අඩුවීම)				
+3%	617.75	742.72	644.33	725.96
-3%	(617.75)	(742.72)	(644.33)	(725.96)

\* විනිමය අනුපාතවල (ඇ.ඩො.) වැඩිවීම, අලාභවල වැඩි වීමට හේතු කාරකයක් වේ.

**(ii) ද්‍රවශීලතා අවදානම**

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

ප්‍රාග්ධන නිකුත්පණ වැඩසටහනේ කොටසක් වශයෙන් ශ්‍රී ලංකා රජය භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර අනුසාරයෙන් සමාගම සඳහා ආයෝජන සිදු කර තිබේ. සමාගමේ ද්‍රවශීලතා තත්ත්වය සවිමත් කිරීම සඳහා එකී භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර ඒවායේ කල් ඉකුත් වීමට පෙර මුදල් කර ගැනීම පිණිස සමාගම මූල්‍ය වර්ෂය තුළ කටයුතු කළේය.

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

සමාගමේ/සමූහයේ මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ කල් ඉකුත්වීමේ ආකෘතිය වට්ටම් ගත නොකළ කොන්ත්‍රාත්තුමය ගෙවීම් මත පදනම්ව පහත දැක්වෙන පරිදි සාරාංශගත කර දැක්විය හැකිය:

	2014					
	ඉල්ලුම් රුපියල් මිලියන	මාස 3 ට අඩු රුපියල් මිලියන	මාස 3-12 අතර රුපියල් මිලියන	අවු. 1-5 අතර රුපියල් මිලියන	වසර 5 ට වැඩි රුපියල් මිලියන	එකතුව රුපියල් මිලියන
<b>සමූහය</b>						
පොලී දරණ බැරකම්	7,342.76	4,032.95	11,288.87	25,464.06	1,477.53	49,606.17
වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවීම් නියමිත	4,160.47	42,259.62	-	-	-	46,420.09
වරණීය කොටස්	-	-	-	-	2,050	2,050
	11,503.23	46,292.57	11,288.87	25,464.06	3,527.53	98,076.26
<b>සමාගම</b>						
පොලී දරණ බැරකම්	7,342.76	4,005.83	11,207.49	25,461.40	1,477.54	49,495.01
වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවීම් නියමිත	4,160.47	45,277.71	-	-	-	49,438.18
	11,503.23	49,283.54	11,207.49	25,461.40	1,477.54	98,933.19
	2013					
	ඉල්ලුම් රුපියල් මිලියන	මාස 3 ට අඩු රුපියල් මිලියන	මාස 3-12 අතර රුපියල් මිලියන	අවු. 1-5 අතර රුපියල් මිලියන	වසර 5 ට වැඩි රුපියල් මිලියන	එකතුව රුපියල් මිලියන
<b>සමූහය</b>						
පොලී දරණ බැරකම්	6,849.32	3,191.91	8,851.75	29,433.58	735.29	49,061.85
වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවීම් නියමිත	10,418.00	20,153.85	-	-	-	30,571.85
වරණීය කොටස්	-	-	-	-	2,200	2,200
	17,267.32	23,345.76	8,851.75	29,433.58	2,935.29	81,833.70
<b>සමාගම</b>						
පොලී දරණ බැරකම්	6,849.32	3,133.00	8,675.04	28,400.38	735.29	47,793.03
වෙළෙඳ හා වෙනත් ගෙවීම් නියමිත	10,418.00	22,036.60	-	-	-	32,454.60
	17,267.32	25,169.60	8,675.04	28,400.38	735.29	80,247.63

**(iii) ණයවර අවදානම**

ණයවර අවදානම යනු, මූල්‍ය අලාභයකට හේතුවන අයුරින් මූල්‍ය සාධන පත්‍රයක් හෝ සේවා දායක කොන්ත්‍රාත්තුවක් යටතේ ප්‍රති පාර්ශවයක් විසින් ස්වකීය බැඳියා නොසපුරාලීමේ අවදානමයි. ප්‍රධාන වශයෙන් සිය මෙහෙයුම් කටයුතු ඔස්සේ (මූලික වශයෙන් වෙළෙඳ ලැබීම් නියමිත හරහා) සමාගම 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 වකකි. මෙම නියෝජිතයන් විසින් කරනු ලබන මුදල් බේරුම් කිරීම්, සිය ගුවන් මගී හා ගුවන් තාණ්ඩ බේරුම් කිරීමේ ක්‍රියා පිළිවෙත් ඔස්සේ 'අයටා' සංගමය විසින් ඍජුවම ගුවන් සමාගමට බේරුම් කරන අතර එමගින් වඩි නියෝජිත වරුන්ගේ ණය ගෙවීමේ හැකියාව පිළිබඳව වැඩිමනත් සහතිකයක් ද සැපයේ.

2014 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය

ප්‍රධාන ගුවන් සමාගම් අතර ලැබීම් නියමිත හා ගෙවීම් නියමිත මූලික වශයෙන් තිරවුල් කෙරෙනුයේ 'අයට' සංගමයේ නිශ්කාෂණ මධ්‍යස්ථානයෙනි. සාමාන්‍යයෙන් ලැබීම් නියමිත හා ගෙවීම් නියමිත එකතුව තිරවුල් 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 විබද සමපාර්ශවික 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 වැඩිමහත් වශයෙන් විස්තර කර ඇති අනුමත ව්‍යාපාර සැලැස්ම මත පිහිටා ශ්‍රී ලංකා රජය අවශ්‍ය අරමුදල් සපයා දීම සඳහා වන සිය වගකීම ප්‍රදර්ශනය කර ඇත. (11 වන සටහන බලන්න)

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

# දූෂ අවුරුදු සමාලෝචනය - සමාගම

		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>ආදායම් ප්‍රකාශය</b>											
ආදායම	රු. මි.	53,808.85	61,160.14	67,963.76	79,128.56	73,307.77	62,363.58	77,125.45	92,867.93	119,570.90	121,585.83
මෙහෙයුම් වියදම	රු. මි.	54,145.20	60,720.29	69,406.68	82,154.01	84,794.86	69,026.74	81,334.34	111,775.88	146,700.24	150,389.46
ශුද්ධ ලාභය/(අලාභය)	රු. මි.	479.87	476.53	568.04	4,428.23	(9,305.94)	(2,698.20)	(381.61)	(19,778.03)	(26,088.57)	(32,408.34)
<b>ශේෂ පත්‍රය</b>											
කොටස් ප්‍රාග්ධනය/ ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය	රු. මි.	5,146.35	5,146.35	5,146.35	5,146.35	5,146.35	5,146.35	5,146.35	19,432.67	32,032.75	51,617.44
ජංගම නොවන වත්කම්	රු. මි.	10,908.79	16,136.77	16,568.73	15,730.43	19,333.18	28,531.75	19,862.87	37,591.58	23,338.28	25,212.47
ජංගම වත්කම්	රු. මි.	22,303.26	21,866.73	21,347.46	32,209.67	15,008.38	15,910.82	18,276.59	22,072.71	54,905.22	37,154.23
මුළු වත්කම්	රු. මි.	33,307.94	38,003.50	37,916.19	47,940.10	34,341.56	44,442.57	38,139.46	59,664.29	78,243.50	62,366.70
ජංගම බැරකම්	රු. මි.	22,381.67	25,485.05	25,006.65	29,134.89	25,012.31	28,399.92	28,017.97	64,235.43	71,346.64	88,609.07
<b>උප්පාදනය/ඒකක පිරිවැය</b>											
සමස්ත උප්පාදනය	රු. tkm	48.1	52.2	55.71	61.01	64.85	54.94	60.27	64.47	74.31	77.26
ඒකක පිරිවැය	රු. tkm	36.2	37.62	40.30	46.48	50.71	43.37	45.92	57.28	64.68	64.96
සමච්ඡේදක පැරවුම් සාධකය	%	74.9	72.0	72.34	76.18	78.19	78.94	76.19	88.84	87.03	84.07
මගී ක්ලෝමීටර් ප්‍රමාණ ආදායම	රු./RPK	5.1	5.3	5.6	6.5	6.8	5.8	6.3	6.6	7.6	7.8
<b>තිපැයුම</b>											
මගී ධාරිතාව	ASK මි.	11,326.54	11,934.86	12,375.62	12,599.58	11,731.56	10,724.83	12,481.41	14,248.94	15,944.31	15,780.54
සමස්ත ධාරිතාව	ATK මි.	1,484.02	1,590.55	1,695.91	1,741.10	1,635.62	1,541.03	1,755.23	1,978.33	2,186.96	2,187.18
<b>ප්‍රවාහනය</b>											
ප්‍රවාහනිත මගීන්	දහස් සංඛ්‍යාව	2,423	3,005	3,176	3,196	2,735	2,558	2,867	3,459	4,255	4,175
ප්‍රවාහනිත මගීන්	RPK මි.	8,142.54	9,050.44	9,535.79	9,793.05	8,546.44	8,357.89	9,584.02	11,270.23	12,968.74	12,810.95
මගී පැරවුම් සාධකය	%	71.89	75.83	77.05	77.73	72.85	77.93	76.79	79.10	81.34	81.18
ප්‍රවාහනිත ගුවන් භාණ්ඩ	ටොන්	66,977	82,142	88,833	93,161	73,106	72,058	86,053	87,750	101,100	94,410
ප්‍රවාහනිත ගුවන් භාණ්ඩ පැරවුම	RTK මි.	296.68	300.73	325.97	350.35	302.36	283.83	332.98	345.67	377.75	355.59
සමස්ත ප්‍රවාහනිත සැපයුම	RTK මි.	1,039.34	1,102.77	1,150.84	1,232.62	1,065.15	1,028.11	1,184.13	1,338.30	1,513.70	1,466.74
ගුවන් භාණ්ඩ පැරවුම් සාධකය	%	56.95	56.11	58.44	61.60	53.17	56.42	56.80	53.78	53.89	49.79
සමස්ත පැරවුම් සාධකය	%	70.04	69.33	67.86	70.80	65.12	66.72	67.46	67.65	69.22	67.06
<b>කාර්ය මණ්ඩලය</b>											
සාමාන්‍ය සේවක පිරිස	සංඛ්‍යාව	5,163	5,395	5,272	5,113	4,837	4,614	4,998	5,594	6,359	6,578
ඒක සේවක පිරිස	රු.	10,422,012	11,336,449	12,891,457	15,475,955	15,155,627	13,516,164	15,431,263	16,601,346	18,803,412	18,483,708
ඒක සේවක ධාරිතාව	ටොන්-කි.මී	287,433	294,820	321,683	340,523	338,148	333,991	351,186	353,652	343,916	332,499
ඒක සේවක ප්‍රවාහනිත පැරවුම	ටොන්-කි.මී	201,305	204,406	218,293	241,077	220,210	222,825	236,922	239,238	238,041	222,976
<b>ගුවන් යානා ඇණිය</b>											
A320/1-200	ගණන	5	5	5	5	3	3	4	7	8	8
A330-200	ගණන	4	4	4	4	4	4	5	7	7	7
A340-300	ගණන	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6
ඊර්බෝ ඔට	ගණන	2	2	2	-	-	-	2	2	1	-
වසරාවසන සේවයේ නිරත ගුවන් යානා	ගණන	16	16	16	14	12	12	16	22	22	21



# ගුවන් මාර්ග සිතියම

ශ්‍රී ලංකන් සෘජු ගුවන් ගමන්

මිහින් ලංකා සමඟ සංකේත  
හුවමාරු ගුවන් ගමන් මාර්ගය

අලුතැලියා සමඟ සංකේත  
හුවමාරු ගුවන් ගමන් මාර්ගය

විශාර් කැනඩා සමඟ සංකේත  
හුවමාරු ගුවන් ගමන් මාර්ගය

විටිනාඩි විශාර්වේස් සමඟ සංකේත  
හුවමාරු ගුවන් ගමන් මාර්ගය

රිජ්විශාර් සමඟ සංකේත  
හුවමාරු ගුවන් ගමන් මාර්ගය

මැලේෂියා විශාරදයින්ස් සමඟ සංකේත  
හුවමාරු ගුවන් ගමන් මාර්ගය

ඕමාන් විශාර් සමඟ සංකේත  
හුවමාරු ගුවන් ගමන් මාර්ගය

සයිබීරියන් විශාරදයින්ස් සමඟ සංකේත  
හුවමාරු ගුවන් ගමන් මාර්ගය





ශ්‍රී ලංකන් එයාර්ලයින්ස් දූෂ් රටවල් 44  
 ගමනාන්ත 89 ක් දක්වා ගුවන් මෙහෙයුම් සිදුකරයි.



# ශ්‍රී ලංකන් විශාර්ලයින්ස් - විශේෂ කඩඉම්

## 2004/05

- ශ්‍රී ලංකන් කෙයාර්ස් නමැති ගුවන් සමාගමට අයත් පුණ්‍ය සත්කාරක ඒකකය ආරම්භ කිරීම.
- මෙහෙයුම් බදුකර ගිවිසුමක් යටතේ 2004 අප්‍රේල් මාසයේදී A320 වර්ගයේ විශාර්ඛස් ගුවන් යානයක් සමාගම වෙනුවෙන් ගුවන් ගමන් ඇරඹීය.

## 2006/07

- ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම අති නවීන අංගෝපාංගවලින් සමන්විත ගුවන් යානා ආහාරපාන සැපයීමේ මුළුතැන්ගෙයක් 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 ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම පත්වීම.

## 2008/09

- සමාගම වෙනුවෙන් මෙහෙයුම් බදුකර ගිවිසුමක් යටතේ A320 වර්ගයේ විශාර්ඛස් ගුවන් යානයක් සිය ගුවන් ගමන් ආරම්භ කළේය. එමීරේට්ස් ගුවන් සමාගම දස වසරක කාලපරිච්ඡේදයක් සඳහා දැරූ සමාගමේ කළමනාකාරීත්ව පාලනය 2008 මාර්තු මාසයේදී අවසන් විය. ඉන් අනතුරුව, සමාගමේ කළමනාකරණය 2008 අප්‍රේල් මස 01 වන දින සිට ඇරඹෙන පරිදි ශ්‍රී ලංකා රජය වෙත පවරා දෙනු ලැබිණි.
- සමාගම විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන 'ග්ලෝස්මයිල්ස්' නමැති නිරන්තර ගුවන් පියාසර වැඩසටහන දියත් කිරීම.

## 2009/10

- මෙහෙයුම් බදුකර ගිවිසුමක් යටතේ A320 වර්ගයේ විශාර්ඛස් ගුවන් යානා දෙකක් සමාගම වෙනුවෙන් ගුවන් ගමන් ඇරඹීය.

## 2010/11

- මෙහෙයුම් බදුකර ගිවිසුම් යටතේ A320 වර්ගයේ විශාර් ඛස් ගුවන් යානයක් සහ A330 වර්ගයේ පුළුල් බඳු විශාර්ඛස් ගුවන් යානා දෙකක් සමාගම වෙනුවෙන් ගුවන් ගමන් ඇරඹීය.
- එමීරේට්ස් ගුවන් සමාගම විසින් දරණ ලද සමාගම සතු කොටස් හිමිකාරීත්වයේ 43.63% ක්වූ ප්‍රමාණය මිලදී ගැනීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජය 2010 ජූලි මාසයේදී අවශ්‍ය මූල්‍ය පහසුකම් සලසා දුන්නේය.

## 2011/12

- මෙහෙයුම් බදුකර ගිවිසුම් යටතේ A320 වර්ගයේ විශාර්ඛස් ගුවන් යානා හතරක්ද, A330 වර්ගයේ පුළුල්බඳු විශාර්ඛස් ගුවන් යානා දෙකක්ද, A340 වර්ගයේ පුළුල්බඳු විශාර්ඛස් ගුවන් යානයක්ද සමාගම වෙනුවෙන් ගුවන් ගමන් ඇරඹීය.
- ගුවන් සමාගමේ ප්‍රතිප්‍රාග්ධන කටයුතු සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 500 ක කොටස් ආයෝජනයක් කළ යුතු යැයි අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලදී.

## 2012/13

- ලොව ප්‍රමුඛ ගුවන් සමාගම් සන්ධානයක් වන 'වන්වර්ල්ඩ්' සංවිධානයේ සාමාජිකත්වයට බැඳෙන ලෙස ආරාධනා ලැබීම.
- A320 වර්ගයේ ගුවන් යානාවල හියුමුවන් පුහුණු කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකාව තුළ ප්‍රථමවරට ගුවන් පියාසර සිම්යුලේටරයක් ස්ථාපනය කිරීම.
- මෙහෙයුම් බදුකර ගිවිසුමක් යටතේ A320 වර්ගයේ විශාර්ඛස් ගුවන් යානයක් ගුවන් සමාගම වෙනුවෙන් ගුවන් ගමන් ඇරඹීය.
- මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ සිට ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් ඇරඹීම.
- ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 175 ක්වූ මූල්‍ය පහසුකම් ලබා ගැනීම සඳහා 2012 මැයි මාසයේදී සමාගම හවුල් විදේශ බැංකු සින්ඩිකේටයක් සඳහා මූල්‍ය වැඩපිළිවෙළකට එළඹීම.

## 2013/14

- A330 වර්ගයේ ගුවන් යානාවල හියුමුවන් පුහුණු කිරීම සඳහා ගුවන් පියාසර සිම්යුලේටරයක් ස්ථාපනය කිරීම.
- සමාගමට අයත් පුළුල්බඳු ගුවන් යානා ඇණිය වෙනුවට A330-300 වර්ගයේ ගුවන් යානා හතරක් 2014 සිට 2021 දක්වා කාලපරිච්ඡේදය තුළ මිලදී ගැනීම සඳහා සමාගම, විශාර්ඛස් ආයතනය සමග ගිවිසුමකට එළඹී අතර 2016 දී A350-900 වර්ගයේ නව ගුවන් යානා තුනක් තවදුරටත් ගුවන් සමාගම වෙනුවෙන් සේවයේ යෙදවීම සඳහාද බදුකර ගිවිසුම්වලට එළඹියේය.
- 2013 දෙසැම්බර් මාසයේදී සමාගම ස්වකීය ගුවන් මගී සේවා පද්ධතිය, ඇමිඩියස් ඇල්ටියා පද්ධතියට අනුකූලවන පරිදි පරිවර්තනය කළේය.
- ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 150 ක්වූ වටිනාකමක් සහිත මැදිකාලීන මූල්‍යකරණයක් සලසාගනු පිණිස සමාගම 2014 මාර්තු මාසයේදී හවුල් බැංකු සින්ඩිකේටයක් සමග මූල්‍ය ගිවිසුමකට එළඹියේය.

# පාරිභාෂික පද විවරණය

## ලබා ගත හැකි ආසන

### කිලෝමීටර ප්‍රමාණය (ASK)

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

## ලබාගත හැකි ටොන්

### කිලෝමීටර ප්‍රමාණය (ATK)

මෙය ප්‍රවාහන නිපැයුමෙහි මිණුම වේ.

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

## මගී කිලෝමීටර ප්‍රමාණ ආදායම (RPK)

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

## ටොන් කිලෝමීටර ප්‍රමාණ ආදායම (RTK)

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

## පැටවුම් සාධකය

ආදායම් පැටවුමට සැපයූ ධාරිතාවයේ සබඳතාව අනුව ප්‍රතිශතය.

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

## මගී කිලෝමීටර ප්‍රමාණ ආදායම එක්

### කිලෝමීටරයකට අනුව ආදායම

මගී කිලෝමීටර ප්‍රමාණ ආදායම එක් කිලෝමීටරයකට අනුව ආදායම, මගී ආදායමට මගී කිලෝමීටර ප්‍රමාණ ආදායම හා අදාළ වේ.

## ඒකක පිරිවැය

ඒකක පිරිවැය, මුළු මෙහෙයුම් පිරිවැයට ලබාගත හැකි ටොන් කිලෝමීටර ප්‍රමාණය හා අදාළ වේ.

## සමස්ත ඉපදවීම

සමස්ත ඉපදවීම, ශුද්ධ ප්‍රවාහන ආදායමට ටොන් කිලෝමීටර ප්‍රමාණ ආදායම හා අදාළ වේ.

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 සාමන් වනු පිණිස පැටවුම් සාධකය අවශ්‍ය වේ.



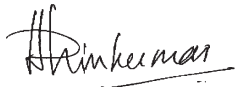
# මහ සභා රැස්වීම දැනුම් දීම

සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් විශාරදයින්ස් සමාගමේ කොටස් හිමියන්ගේ තිස්සය වන වාර්ෂික මහ සභා රැස්වීම පහත දැක්වෙන අරමුණු සඳහා 2014 ඔක්තෝබර් මස 06 වන සඳු දින පෙ.ව. 9.00 ට කොළඹ 07, බෞද්ධාලෝක මාවතේ පිහිටි බණ්ඩාරනායක අනුස්මරණ ජාත්‍යන්තර සම්මන්ත්‍රණ ශාලාවේ කමිටු කාමර 'D' දරණ ස්ථානයේදී පවත්වනු ලබන බව මෙයින් දැනුම් දෙනු ලැබේ.

### න්‍යාය පත්‍රය

1. 2014 මාර්තු මස 31 වන දිනයෙන් අවසන් වර්ෂය වෙනුවෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශ, ඒ පිළිබඳ විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව සමඟ නාගරයනු ලැබ සලකා බැලීම.
2. අර්න්ස්ට් ඇන්ඩ් යංග් සමාගම විගණකවරුන් වශයෙන් නැවත පත්කිරීම හා ඔවුන්ගේ පාර්ශ්වික නියම කිරීම සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන්ට බලය පැවරීම.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අණ පරිදි,



**ඩැල්ෆින් තිරකුමාර්**  
සමාගමේ ලේකම්

2014 ජූලි මස 31 දින  
කටුනායකදිය.

### සටහන:

1. මහ සභා රැස්වීමට සහභාගිවී ඡන්දය දීමට හිමිකම් ලබන සාමාජිකයෙකු ඔහු වෙනුවෙන් වීම රැස්වීමට සහභාගිවී ඡන්දය පාවිච්චි කිරීම සඳහා පෙරකලාසිකරුවකු පත්කරනු ලැබීම පිණිස හිමිකම් ලබයි.
2. පෙරකලාසිකරුවකු සමාගමේ සාමාජිකයෙකු වීම අවශ්‍ය නොවේ.
3. මෙම දැනුම් දීම සමඟ පෙරකලාසි පත්‍රයක් මෙයට යාකර ඇත.
4. මහ සභා රැස්වීමට සහභාගි වන කොටස් හිමියන්/පෙරකලාසිකරුවන් මෙම දැනුම් දීම සමඟ ඔවුන්ගේ ජාතික හැඳුනුම්පත්‍රය ද රැගෙන ආ යුතුයයි ඉල්ලා සිටිනු ලැබේ.

# පෙරකලාපි පත්‍රය

## සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් විශාරදයින්ස් සමාගම

සී/ස ශ්‍රී ලංකන් විශාරදයින්ස් ගුවන් සමාගමේ සාමාජිකයෙකු/සාමාජිකයන් වන .....

පදිංචි ..... වන මම/අපි,  
2014 ඔක්තෝබර් මස 06 වන සඳු දින ප.ව. 9.00 ට, බණ්ඩාරනායක අණුස්මරණ ජාත්‍යන්තර සම්මන්ත්‍රණ ශාලාවේ 'ඩී රැස්වීම් කාමරයේ' දී පවත්වනු ලබන සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් විශාරදයින්ස් සමාගමට අයත් කොටස් හිමියන්ගේ තීරණය වන වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීමේදී හා එහි කිසියම් කල් තැබූ රැස්වීමකදී මා/අප වෙනුවෙන් පෙනී සිටීමත් මා/අප හියෝජනය කිරීම පිණිස

.....පදිංචි .....

..... හෝ ඔහු/ඇය පැමිණීමට අපොහොසත් වෙතොත් පහත දැක්වෙන,

- හිඟාන්ත විකුමසිංහ මහතා
- හිඟාල් ජයමාන්ත මහතා, ජනාධිපති හිතීඥ
- කපිල වන්දනේන මහතා
- මහේන්ද්‍ර රාජපක්ෂ මහතා
- මහිලාල් ප්‍රනාන්දු මහතා
- ලක්ෂ්මී සංගක්කාර මහත්මිය
- සනත් උක්වත්ත මහතා
- සුසන්ත රත්නායක මහතා

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

වර්ෂ දෙදහස් දහහතරේ ..... මස ..... ක්වු මෙම දිනයේ දී අත්සන් කළෙමි.

.....  
අත්සන

සටහන:  
වචන කිසිවක් කපා හරිනු ලැබ නොමැති නම් හෝ පෙරකලාපි පත්‍ර හිමිකරු සිය ඡන්දය පාවිච්චි කළයුතු ආකාරය සම්බන්ධයෙන් එකී පෙරකලාපි පත්‍ර හිමිකරු සැලකිල්ලට ගැනීමේදී (පෙරකලාපි පත්‍රයෙහි අඩංගු උපදෙස් සම්පූර්ණ කර ඇති ආකාරය සම්බන්ධ හේතුවෙන්) යම් සැකයක් මතු නොවේ නම් හෝ පෙරකලාපි බලපත්‍ර හිමියා තමන්ට යෝග්‍ය හා සුදුසු යැයි 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 සටහන් කර පෙරකලාසි පත්‍රය නිවැරදිව සම්පූර්ණ කරන්න.
2. නේවාසික/අනේවාසික කොටස් හිමියන් සම්බන්ධයෙන් වන විට, සම්පූර්ණ කරන ලද පෙරකලාසි පත්‍රය සමඟම වෙන භාරගනු ලැබීමේ පසුව ඊට අදාළ මුද්‍රා කටයුතු සිදු කෙරේ.
3. සම්පූර්ණ කරන ලද පෙරකලාසි පත්‍රය මඟ සහා රැස්වීම පැවැත්වීමට හිතමිත වේලාවට පැය 48 කට නොඅඩු කාලයකට පෙර සමාගමේ පහත දැක්වෙන ලියාපදිංචි කළ කාර්යාලයෙහි තැන්පත් කරනු ලැබිය යුතුය.

මණ්ඩලයේ අණ පරිදි,

සමාගමේ ලේකම්

**ශ්‍රී ලංකන් විද්‍යාලයන්හි ලිමිටඩ්**

ගුවන් ගමන් මධ්‍යස්ථානය

බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ

කටුනායක

# ආයතනික තොරතුරු

## සමාගමේ නාමය

ශ්‍රී ලංකන් විශාරදයින්ස් ලිමිටඩ්

## සමාගම ලියාපදිංචි කිරීමේ අංකය

PB 67

## හෙතික ආකෘතිය

පොදු සීමිත වගකීම් සමාගමකි

## අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය

ඒ.එන්. වික්‍රමසිංහ මහතා - සභාපති  
කේ. චන්ද්‍රසේන මහතා - අධ්‍යක්ෂ/ප්‍ර.වි.නි.  
එන්.එම්. ජයමාන්න මහතා, ජ.නී.  
එස්.පී. රාජපක්ෂ මහතා  
වී.එම්. ප්‍රනාන්දු මහතා  
එල්. සංගක්කාර මහත්මිය  
එස්. උක්චන්ත මහතා  
එස්.සී. රත්නායක මහතා

## විගණන කමිටුව

එස්.සී. රත්නායක මහතා (සභාපති)  
අධ්‍යක්ෂ  
එන්.එම්. ජයමාන්න මහතා, ජ.නී. (සාමාජික)  
අධ්‍යක්ෂ  
එල්. සංගක්කාර මහත්මිය (සාමාජික)  
අධ්‍යක්ෂ  
එස්. උක්චන්ත මහතා (සාමාජික)  
අධ්‍යක්ෂ

## මානව සම්පත් හා පාරිශ්‍රමික කමිටුව

එන්.එම්. ජයමාන්න මහතා, ජ.නී. (සභාපති)  
අධ්‍යක්ෂ  
එස්.සී. රත්නායක මහතා (සාමාජික)  
අධ්‍යක්ෂ  
පී. එම්. ප්‍රනාන්දු මහතා (සාමාජික)  
අධ්‍යක්ෂ  
එස්. උක්චන්ත මහතා (සාමාජික)  
අධ්‍යක්ෂ

## සමාගමේ ලේකම්

බැල්ලන් තිරුකුමාර් මහත්මිය

## බැංකුකරුවෝ

සී/ස ජාතික සංවර්ධන බැංකුව  
ලංකා බැංකුව  
ස්ටේන්ඩර්ඩ් චාටඩ් බැංකුව  
සී/ස හොංකොං ඇන්ඩ් ෂැංහයි බැංකුව  
සීටී බැංකු එන්.ඒ.  
සී/ස සම්පත් බැංකුව  
සී/ස තේෂන් ට්‍රස්ට් බැංකුව  
ඩොයිඡ් බැංකු ඒ.පී.  
සී/ස හැටන් නැෂනල් බැංකුව  
සී/ස ලංකා කොමර්ෂල් බැංකුව  
සී/ස අමානා බැංකුව

## විගණකවරු

අර්න්ස්ට් ඇන්ඩ් යංග්  
වරලත් ගණකාධිකාරීවරු  
201, ද සේරම් පෙදෙස  
කොළඹ 10

## ලියාපදිංචි කාර්යාලය

ගුවන් සමාගම් මධ්‍යස්ථානය  
බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ  
කටුනායක  
ශ්‍රී ලංකාව

## ආයතනික වෙබ් අඩවිය

www.srilankan.com



## මෙම වාර්ෂික වාර්තාව කාබන් හිඟ වාර්තාවකි

සහතික ලත් කාබන් හිඟ සංවිධානයක් වන ස්මාර්ට් මිඩියා වාර්ෂික වාර්තා සමාගම විසින් මෙම ශ්‍රී ලංකන් විශාරදයින්ස් සමාගමේ වාර්ෂික වාර්තාව නිමවා ඇත. තවද, මෙම වාර්ෂික වාර්තාව නිමැවීමේදී කඩදාසි භාවිතය හා මුද්‍රණය ඇතුළුව ස්මාර්ට් මිඩියා විසින් බාහිර සේවා සපයන්නන්ගෙන් ලැබූ කරගන්නා ලද ක්‍රියාකාරකම්වල ප්‍රතිඵලයක් ලෙස මුද්‍රණරේන හරිතාගාර වායු විමෝචනය, ස්ථිර කරන ලද මූලාශ්‍ර මගින් නිල වූ කරනු ලැබේ.







ගුවන් ගමන් මධ්‍යස්ථානය  
විශ්ව්‍යාප්ත ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ  
කටුනායක