



වාර්ෂික වාර්තාව 2018/19

පටුන

දළ විශ්ලේෂණය

- අපේ දැක්ම සහ මෙහෙවර 2
- 2018/19 වැදගත් මූල්‍ය තොරතුරු 3

කළමනාකරන වාර්තා

- සභාපතිතුමාගේ පණිවිඩය 4
- ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීතුමාගේ පණිවිඩය 7
- අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය 12
- ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායම 18
- ව්‍යාපාර අවදානම් කළමනාකරන රාමුව 22
- කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය 24

මූල්‍ය ප්‍රකාශ

- අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව 46
- අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල විගණන කමිටුවේ වාර්තාව 2018/19 50
- අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය 51
- ස්වාධීන විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව 52
- මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය 56
- ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශය 57
- විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශය 58
- ස්කන්ධය වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශය 59
- මුදල් ප්‍රවාහ පිළිබඳ ප්‍රකාශය 60
- මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් 61

ඇමුණුම්

- පාරිභාෂිත පද විවරණය 107
- දස අවුරුදු සමාලෝචනය 108
- ගුවන් මාර්ග සිතියම 110
- විශේෂ කඩඉම් 112
- සාංගමික තොරතුරු 114

- වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීම් නිවේදනය 115
- පෙරකලාසි පත්‍රය 116

සටහන:

මෙම සිංහල වාර්තාව ඉංග්‍රීසි වාර්තාවේ පරිවර්තනයක් වන අතර, පරිවර්තන ගැටළු පවතින සෑමවිටම ඉංග්‍රීසි වාර්තාව පරිශීලනය කරන්න.

අපේ දැක්ම

ආසියාවේ වඩාත්ම පාරිභෝගික
කේන්ද්‍රීයගත ගුවන් සේවය බවට පත් වීම.



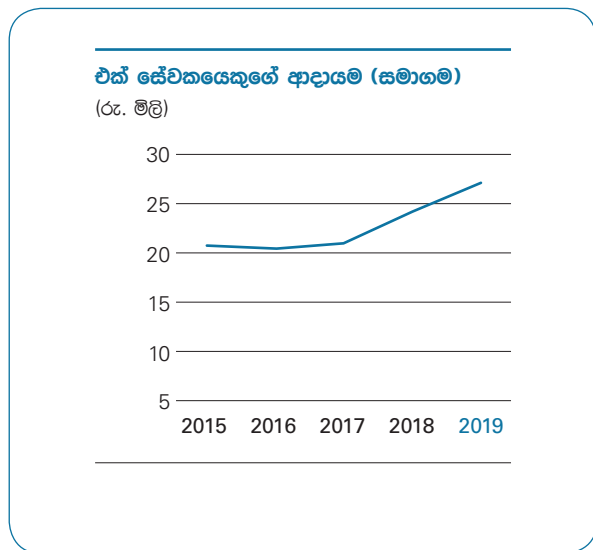
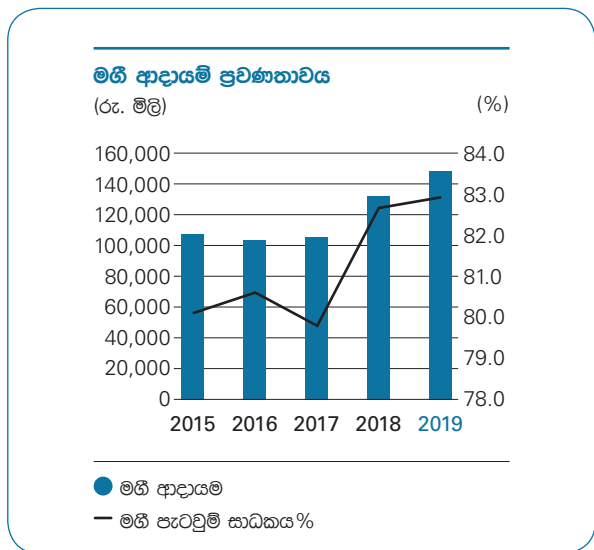
අපේ මෙහෙවර

අපගේ සේවාවලින් වෙත ශ්‍රී ලාංකීය ක්‍රමයෙන් අනුන,
උණුසුම් හා ආගන්තුක සත්කාරයෙන් සපිරි විශ්වාසදායක
හා සුපසන්න සංචාරක
අත්දැකීමක් ලබා දීම.

මූල්‍යමය වශයෙන් ඵලදායී වන, දක්ෂ, ක්‍රියාශීලී හා
ක්‍රියාශීලී සංවිධානයක් ලෙස අපගේ පාර්ශවකරුවන්ගේ
අපේක්ෂාවන් සපුරාලීමට අපි උත්සාහ කරන්නෙමු.

2018/19 වැදගත් මූල්‍ය තොරතුරු

		සමූහය 2019	සමාගම 2018	සමූහය 2019	සමාගම 2018
මූල්‍ය					
ආදායම	රු. මිලියන	184,097.04	164,638.92	180,340.32	161,433.87
මෙහෙයුම් වියදම්	රු. මිලියන	(215,725.65)	(175,034.14)	(217,735.62)	(175,883.85)
බදු වලට පෙර පාඩුව	රු. මිලියන	(41,626.91)	(18,579.23)	(44,022.67)	(17,213.57)
වර්ෂය සඳහා ඉදිකළ අලාභය	රු. මිලියන	(41,700.33)	(18,585.15)	(44,022.67)	(17,213.57)
මුළු වත්කම්	රු. මිලියන	82,247.73	71,585.14	77,339.00	67,566.96
කොටස් හිමියන්ගේ අරමුදල්	රු. මිලියන	(168,111.70)	(125,582.89)	(177,556.23)	(132,196.34)
ගමනාගමන					
මගී ධාරිතාව	ASK මිලියන			18,925.40	18,487.54
සමස්ත ධාරිතාව	ATK මිලියන			2,577.53	2,549.88
ප්‍රවාහනය කළ මගීන් සංඛ්‍යාව	RPK මිලියන			15,689.19	15,280.78
සමස්ත පැරවුම	RTK මිලියන			1,806.58	1,749.14
මගී පැරවුම් සාධකය	%			82.90	82.65
සමස්ත පැරවුම් සාධකය	%			70.09	68.60
සමච්ඡේදක පැරවුම් සාධකය	%			88.94	82.09
කාර්ය මණ්ඩල වලදායීතාව					
පිරිස් බලයේ සාමාන්‍යය	ප්‍රමාණය	7,844	8,080	6,794	7,019
එක් සේවකයෙකුගේ ආදායම	රු. මිලියන	23.47	20.38	26.54	23.00
ගුවන් යානා බලඇණිය					
A320-200	ප්‍රමාණය			5	5
A321-200	ප්‍රමාණය			2	3
A320neo	ප්‍රමාණය			2	2
A321neo	ප්‍රමාණය			4	3
A330-200	ප්‍රමාණය			7	6
A330-300	ප්‍රමාණය			7	7
වසර අවසානය වන විට සේවයේ නියුතු ගුවන් යානා	ප්‍රමාණය			27	26



සහාපතිතුමාගේ පණිවිඩය

“සමූහයේ ආදායම රු. බිලියන 184 ක් සමඟ අඛණ්ඩව තෙවැනි වරටත් ගුවන් සමාගම ඉතිහාසයේ ඉහළම ආදායම වාර්තා කළේ ය. කෙසේ වෙතත් අපගේ මෙහෙයුම් පිරිවැය ද ඒ හා ම ඉහළ අගයක් ගත්තේ ය.”

“ව්‍යාපාරයේ අනාගතය හැඩගැස්වීම සඳහා ප්‍රායෝගික, ප්‍රගතිශීලී හා අනාගත ව්‍යාපාර සැලැස්මක් සංවර්ධනය කිරීම කළමනාකරණ කණ්ඩායම විසින් ගනු ලැබූ ප්‍රථම හා තීරණාත්මකම පියවරයි.”

සමූහයේ පිරිවැදීම

බිලියන 184

ආදායම් වර්ධනය

11.8%

2018/2019 මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් ව්‍යාපාරිකයන් සමාගමේ වාර්ෂික වාර්තාව සහ විගණනය කරන ලද ගිණුම් සමඟ මගේ පණිවිඩය එක් කරන්නේ අපගේ ගුවන් සමාගමේ ස්ථාවර බව පමණක් නොව මුළු රටේම ඒකීයතාව පරීක්ෂා කළ අතිශය අභියෝගාත්මක හා පෙර නොවූ විරූ පරිසර පසුබිමකට නොබියව මුහුණ දෙමිනි. සමාලෝචනය කළ වර්ෂය තුළ ගුවන් සමාගමක් ලෙස වෙළඳපළ වලදාව අඩුවීම, ගෝලීය ඉන්ධන මිල ඉහළ යාම, මුදල් අවප්‍රමාණය සහ බදු සංශෝධන වෙත නිරාවරණය වීම සමඟ අපගේ පරිශ්‍රමයන් දැඩිව යෙදවීමට සිදුවූ අතර වර්ෂාවසානයක් සමඟම ඇතිවූ අවාසනාවන්ත පාස්කු ප්‍රහාරයෙන් මුළු රටම විනාශයට පත්විය.

ආර්ථිකය

2017 සහ 2018 මුල් භාගයේ ශක්තිමත් වර්ධනයක් වාර්තා කිරීමෙන් පසු ගෝලීය ආර්ථික ක්‍රියාකාරකම් 2018 දෙවන භාගයේදී සැලකිය යුතු ලෙස මන්දගාමී විය. සාමාන්‍ය ගෝලීය ආර්ථික වර්ධනය 2017 දී 4% කට ආසන්න මට්ටමකට පැමිණ, 2018 දී 3.6% දක්වා පහත වැටී ඇත (මුලින් 3.9% දක්වා වර්ධනය වනු ඇතැයි පුරෝකථනය කෙරිණි). උසස් ආර්ථිකයන් අතර වෙළඳ ආතතීන් (විශේෂයෙන් එක්සත් ජනපදය හා චීනය) ලොව පුරා ව්‍යාපාරික ස්ථාවරතාවයට බලපෑම් කළ අතර මූල්‍ය වෙළඳපොළ අවාසි සහගත විය. බ්‍රෙක්සිට් ආශ්‍රිත අවිනිශ්චිතතාවයන් සහ ආනෙකුන් භූදේශපාලනික ආතතීන්ට එරෙහි තීරණය මත එක්සත් ජනපද-චීන වෙළඳ යුද්ධය තීව්‍ර වීමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස 2019 දී ලෝක ආර්ථිකයේ මන්දගාමී වර්ධනය අඛණ්ඩව 3.2% ක් ව පවතිනු ඇතැයි ජාතික මූල්‍ය අරමුදල (IMF) පුරෝකථනය කරයි.

වසර පුරා මූලික උද්ධමනය අඩු මට්ටමක පැවතෙද්දී වය නොතකා 2018 දී ශ්‍රී ලංකා ආර්ථිකය 3.2% ක සාමාන්‍ය මට්ටමක් වෙත වර්ධනය විය. සේවා අංශයේ ව්‍යාප්තිය 4.7% කින් සහ කෘෂිකාර්මික අංශය 4.8%කින් වර්ධනය වීම මෙම වර්ධනයට විශාල වශයෙන් ඉවහල් විය. ඉදිකිරීම් ක්ෂේත්‍රය අවප්‍රමාණ වීමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස කර්මාන්ත කටයුතුවල වර්ධනය 0.9% ක් තරම් විය. ගෝලීය හා දේශීය සාධක හේතුවෙන් ශ්‍රී ලංකා ආර්ථිකයේ බාහිර අංශයේ අවදානම 2018 දී බෙහෙවින් ප්‍රත්‍යක්ෂ විය. ගෝලීය වශයෙන්, දැඩි වූ ගෝලීය මූල්‍ය

තත්ත්වයන් අධික ප්‍රාග්ධන පිටතට ගලා යාම් වලට හේතු වූ අතර විනිමය අනුපාතය කෙරෙහි ද දැඩි පීඩනයක් එල්ල කළේය. මෙම සංසිද්ධිය සහ මහ බැංකුවේ වෙළඳපළ පදනම් කරගත් විනිමය අනුපාත ප්‍රතිපත්තිය නිසා ශ්‍රී ලංකාවේ රුපියල තියුණු ලෙස අවප්‍රමාණය විය. ඇත්ත වශයෙන්ම එක්සත් ජනපද ඩොලරයට සාපේක්ෂව 13% කින් රුපියල අවප්‍රමාණය වීම කලාපයේ සිදුවූ දරුණුතම බලපෑම යි. අපනයන වර්ධනයට වඩා ආනයනවල ඉහළ වර්ධනය සහ දළ දේශීය නිෂ්පාදිතයෙන් 3.2% දක්වා ජංගම ගිණුම් හිඟය පුළුල් වීම නිසා දේශීය වශයෙන් ගත් කල, රටේ වෙළඳ හිඟය ඉතිහාසයේ පළමු වතාවට ඇමරිකානු ඩොලර් බිලියන 10 ඉක්මවා ගියේය. මහ බැංකුව 2019 ආර්ථික වර්ධනය 3% ක් ලෙස පුරෝකථනය කරයි. ඒ, පාස්කු ප්‍රහාරවල බලපෑම තක්සේරු කිරීමෙන් පසුව පෙර පුරෝකථනය කළ 4% ක වර්ධන වේගය සංශෝධනය කිරීමෙනි.

රට මුහුණදුන් පෙර නොවූ විරූ සිදුවීම් හේතුවෙන් ක්ෂණික ආර්ථික වර්ධනය පිළිබඳ තරමක් අඳුරු ප්‍රක්ෂේපණයක් තිබියදීත්, ශක්තිමත් සාර්ව ආර්ථික මූලධර්මයන් සමඟ ක්‍රමයෙන් යථා තත්ත්වයට පත්වනු ඇතැයි අපි බලාපොරොත්තු වන්නෙමු. අපනයනවල අඛණ්ඩ වර්ධනය, මධ්‍යස්ථ උද්ධමනය, රුපියලෙහි අගය වැඩි වීම සහ ශක්තිමත් සංචිත තත්ත්වය මත ආර්ථිකය ආසන්න වශයෙන් යථා තත්ත්වයට පත්වීමේ සලකුණු පෙන්වයි.

ගුවන් සමාගමේ කාර්ය සාධනය

සමූහයේ ආදායම රු. බිලියන 184ක් සමඟ අඛණ්ඩව තෙවැනි වරටත් ගුවන් සමාගම ඉතිහාසයේ ඉහළම ආදායම වාර්තා කළේ ය. කෙසේ වෙතත් අපගේ මෙහෙයුම් පිරිවැය ද ඒ හා ම ඉහළ අගයක් ගත්තේ ය. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස 2018/2019 මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා ශ්‍රී ලංකන් සමූහය රු. බිලියන 41.7 ක අලාභයක් වාර්තා කළේ ය. මෙය, පෙර මූල්‍ය වර්ෂයට වඩා සැලකිය යුතු ලෙස අහිතකර ය. කෙසේ වෙතත් මෙය තක්සේරු කළ යුත්තේ පසුගිය වසර තුළ ගුවන් සමාගමට විඳ දරාගැනීමට සිදු වූ ඉහළ අභියෝගයන්හි සන්දර්භය තුළ ය. රුපියල තියුණු ලෙස අවප්‍රමාණ වීම නිසා විනිමය අලාභය රු. බිලියන 11 ට ආසන්න වූ අතර වැඩිවන ගෝලීය ඉන්ධන මිල ගණන් සඳහා අපට තවත් රු. බිලියන 10 ක් වැය කිරීමට සිදුවිය. පෙර ස්ථාපිත ගිවිසුම් බැඳීම්

හේතුවෙන් අයකර ගත නොහැකි විදේශීය සැපයුම්කරුවන්ගේ ගෙවීම් වලින් පැන නගින රු. බිලියන 7 හි රඳවා ගැනීමේ බදු වගකීමක් ගුවන් සමාගමට දැරීමට සිදුවීමෙන් තත්වය වඩාත් නරක අතට හැරිණි.

2019 මාර්තු 31 වන විට, ශේෂ පත්‍රයෙහි රු. බිලියන 168 ක සෘණ ප්‍රාග්ධනයක් දැරූ අතර, හිඟ ණය ප්‍රමාණය ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 699.70 කි.

ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක කර්මාන්තයේ ප්‍රධාන පාර්ශවකරුවෙකු වන ගුවන් සමාගමට, වල්ලවු පාස්කු ප්‍රහාරයේ පශ්චාත් බලපෑම සැලකිය යුතු තරම් බව ඔප්පු වූයේ සිද්ධිය වූ විභසම ආසන වෙන්කරවා ගැනීමේ දැඩි ලෙස අවලංගු කිරීම සහ ඉදිරි මාස සඳහා ඇතිවූ ගුවන් ආසන වෙන්කර ගැනීමේ දුර්වල වර්ධනයන් සමඟය. සංචාරකයින්ගේ පැමිණීමෙහි අඩුවක් අපේක්ෂා කරමින් 2019 ගිම්හාන කාලසටහන පුරාවට ගුවන් ගමන් අවලංගු කිරීම් රැසක් සිදු කිරීමට අපට සිදු විය. 2019 දී ගුවන් සමාග මෙහි ආදායමට ඇති කරන බලපෑම ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 100 ඉක්මවනු ඇතැයි ගණන් බලා තිබේ.

ව්‍යාපාර සැලැස්ම සහ ඉදිරි ගමන

නුසුදුසු මූල්‍ය තත්ත්වයක් තිබියදීත්, පාර්ශවකරුවන්ගේ පොදු හැඟීම නම් ඇත්ත වශයෙන්ම අනාගතයේ දී ගුවන් සේවය ශක්‍ය ව්‍යාපාරික ආයතනයක් ලෙස හැරවිය හැකි බවයි. සෘජු හා වක්‍රව ශ්‍රී ලංකා ආර්ථිකය වෙත අපගේ දායකත්වය සුළුකොට තැකිය යුතු නොවේ. රාජ්‍ය භාණ්ඩාගාරයට කිසිදු බරපැන පැටවීමකින් තොරව අප ගුවන් සේවය නිරසා ආයතනයක් බවට පරිවර්තනය කිරීම සඳහා කොටස් හිමියන් සිය විශ්වාසය හා කැපවීම හැවත පළ කර තිබීම දිරිගන්වන සුළු ය.

ව්‍යාපාරයේ අනාගතය හැඩගැස්වීම සඳහා ප්‍රායෝගික, ප්‍රගතිශීලී හා අනාගත ව්‍යාපාර සැලැස්මක් සංවර්ධනය කිරීම කළමනාකරණ කණ්ඩායම විසින් ගනු ලැබූ ප්‍රථම හා තීරණාත්මක ම පියවරයි. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ මඟ පෙන්වීම යටතේ පස් අවුරුදු ව්‍යාපාර සැලැස්මක් සකස් කිරීම සඳහා පෙන්නුම් කළමනාකාරිත්වය සහ ඔවුන්ගේ කණ්ඩායම් වෙහෙස වී ක්‍රියා කළහ. ගුවන් සේවය සඳහා නව දැක්මක්, මෙහෙවරක් සහ ප්‍රධාන අරමුණු සංවර්ධනය කිරීම සඳහා ඉන් ලැබෙන දායකත්වය ගැන මම අතිශයින් සතුටු වෙමි.

සහාපතිතුමාගේ පණිවිඩය ඉතිරි කොටස.

විද්‍යාත්මක වර්ධන මාවතක සකසා ඇති මෙම ව්‍යාපාර සැලැස්මේ හරය වනුයේ ප්‍රගතිශීලී ජාල සහ ගුවන් යානා පුළුල් කිරීම මගින් 2023/2024 මූල්‍ය වර්ෂය වන විට ගුවන් සේවය ලාභ සම්ප්‍රේෂණය වන තත්වයට පත්වනු ඇතැයි පුරෝකථනය කිරීමයි. ව්‍යාපාර සැලැස්මේ ප්‍රධාන උපාය මාර්ග ඇතැම් කාලෝචිතව ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා හිතකර රාමුවක් සකස් කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජයෙන් ලැබෙන සහයෝගය අපි අගයන්නෙමු. ව්‍යාපාර සැලැස්ම සකස් කිරීමේදී ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායම දරන උත්සාහය මවිසින් අගය කළ යුතු අතර, සැලැස්ම සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවශ්‍ය පහසුකම් සැලසීම සඳහා පුද්ගලයින්, ක්‍රියාවලීන් සහ ප්‍රතිපත්තිවල අත්‍යවශ්‍ය "වෙනසක්" සිදු කිරීම සඳහා අප කණ්ඩායම වගකීම භාර ගන්නා බවට මට විශ්වාස ය.

කළමනාකරණයේ මූලික අංශයන්හි නිවැරදි නායකත්වය ගුවන් සේවය ප්‍රතිස්ථාපනය කොට, ශක්තිමත් පදනමක් නිර්මාණය කරනු ඇතැයි අපි තරයේ විශ්වාස කරන්නෙමු. ඒ අනුව ප්‍රධාන වාණිජ්‍ය නිලධාරී සහ ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරී යන තනතුරු සඳහා දක්ෂ වෘත්තිකයන් දෙදෙනෙකු පත් කිරීම මගින් අපගේ නායකත්ව කණ්ඩායම තවත් ශක්තිමත් කළෙමු. ඔවුන්ගේ විශේෂඥභාවය සහ නායකත්වය සමාගම නිවැරදි දිශානතියකට යොමු කිරීමට උපකාරී වනු ඇති බවට සැකයක් නැත.

අවසාන වශයෙන්

ශ්‍රී ලංකන් පවුලේ සියලුම කාර්ය මණ්ඩලයට ඔවුන්ගේ කැපවීම සහ ගුවන් සමාගම කෙරෙහි ඇති සම්මුති විරහිත පක්ෂපාතිත්වය පිළිබඳව මාගේ කෘතඥතාව පළ කිරීමට කැමැත්තෙමි. ඔබේ අඛණ්ඩ උත්සාහයන් නිසාම ආසියාවේ වඩාත්ම පාරිභෝගික කේන්ද්‍රීය ගුවන් සේවය බවට පත්වීමට අප ආයතනයට හැකිවනු ඇතැයි මම බලාපොරොත්තු වෙමි.

විවිධ අභියෝග මධ්‍යයේ ඒවාට මුහුණ දීමට ගුවන් සමාගම සුදානම් කරවමින් කොන්දේසි විරහිතව දැක්වූ සහයෝගය වෙනුවෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සහ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායමේ මගේ සගයන්ව මම අවංකවම අගය කරමි. එසේම, ගුවන් සේවය කෙරෙහි තැබූ විශ්වාසය සහ විවිධ අංශයන්ගෙන් ලබාදුන් සහයෝගය වෙනුවෙන් මම රජයට ස්තූතිවන්ත වෙමි.

පී. එස්. විතානගේ
සහාපති

2019 සැප්තැම්බර් 17

ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීන්ගේ පණිවිඩය

“ඉන්ධන පිරිවැය සහ මූල්‍ය පිරිවැය බැහැර කර ඇත්නම්, අපගේ පිරිවැය අඩු කිරීමේ මූලපරිමි වල ඵලදායිතාවය පිළිබිඹු කරමින් ඒකක පිරිවැය ඇත්ත වශයෙන්ම පෙර වසරට වඩා 2.9% අඩු වී ඇත.”

ප්‍රවාහනය කළ මගීන්

මිලියන 5.66

මගී පැටවුම් සාධකය

82.9%

ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීන්ගේ පණිවිඩය ඉතිරි කොටස.

කර්මාන්ත දැක්ම

ගෝලීය ගුවන් සේවා කර්මාන්තය වර්ෂ 2018 දීද ලෝක ආර්ථික වර්ධනයේ උත්ප්‍රේරකයක් ලෙස අඛණ්ඩව පැවතුණි. ලොව පුරා ගුවන් මාර්ග 22,000 කට අධික සංඛ්‍යාවක් ඔස්සේ මහින් බිලියන 4.3 ක් රැගෙන යන ලද අතර ඇමරිකානු ඩොලර් ට්‍රිලියන 6.7 ක් වටිනා ගොන් මිලියන 64 ක භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කරන ලදී. ගුවන් කර්මාන්තයේ ඇස්තමේන්තුගත ගෝලීය ආර්ථික බලපෑම ඇමරිකානු ඩොලර් ට්‍රිලියන 2.7 ක් වූ අතර සෘජු හා වක්‍ර රැකියා මිලියන 65 කට වඩා උත්පාදනය විය. පසුගිය වසර 20 තුළ අධිකිත් අඩුවී ඇති උද්ධමනයට අනුවර්තනය කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහන පිරිවැය 2018 දී තවදුරටත් පහත වැටුණු අතර එම නිසා ලොව පුරා හිතමිත්‍රාදීන් හා ව්‍යාපාර සම්බන්ධ කරමින් විභව ගුණදෙනුකරුවන්ට ගුවන් ගමන් සඳහා තවදුරටත් ප්‍රවේශ විය හැකි විය. ගුවන් ප්‍රවාහන ඉල්ලුමේ වර්ධනය, ධාරිතාවයේ වර්ධනය ඉක්මවා යාම නිසා ගෝලීය මගී පැටවීමේ සාධකය පසුගිය වසරේ වාර්තාගත 81.9% ක මට්ටමකට ළඟා විය. ලෝක වෙළඳාමේ භූ-දේශපාලනික ආකෘතින් හේතුවෙන් 2018 දී ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයේ වර්ධනය මධ්‍යස්ථ විය. ගෝලීය ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ ශක්තිමත් මූල්‍ය කාර්යසාධනය 5.8% ක මෙහෙයුම් ආන්තිකයක් මත ඇ.ඩො. බිලියන 30 ක බදු පසු ශුද්ධ ලාභයක් සහිතව අඛණ්ඩව පැවතුණි. කෙසේවෙතත්, මෙහෙයුම් පරිසරය තුළ ඇති වී තිබෙන අභියෝගයන් හේතුවෙන් ලාභදායීතාවය සහ මෙහෙයුම් ආන්තිකය පසුගිය වසරට වඩා පහත වැටී ඇත.

ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය (IATA) අනාවැකි පළ කරන්නේ බොහෝ දුරට ඉන්ධන මිලෙහි අස්ථාවරත්වය, වැඩිවන ශ්‍රම පිරිවැය සහ බදුකරණය නිසා 2019 වසර කර්මාන්තයට අඩු ලාභදායී වසරක් ලෙස ය. ගෝලීය ගුවන් සමාගම්වල ශුද්ධ ලාභය ඇමරිකානු ඩොලර් බිලියන 28 දක්වා පහත වැටෙනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරේ. එය 2014 න් පසු අඩුම අගයයි. එක්සත් ජනපදය හා චීනය අතර වැඩෙන ආතතිය නිසා ගෝලීය වෙළඳාම අඩාල වී ඇති අතර එය ගුවන් ගමනාගමනය කෙරෙහි සැලකිය යුතු සෘණාත්මක බලපෑමක් ඇති කරනු ඇත. එක්සත් ජනපදය විසින් ඉරානය මත පනවා ඇති වෙළඳ සම්බාධක ගෝලීය තෙල් සැපයුම සහ මිල කෙරෙහි සෘජුවම බලපායි. අතිරික්ත ධාරිතාව හේතුවෙන් ආන්තිකයන් පීඩනයට ලක්ව තිබියදීත් වර්ෂ 2019 දී ලෝක

ගුවන් ගමනාගමන වර්ධනය ආසියා පැසිපික් කලාපයේ හැඟී වන වෙළඳපලවල් විසින් මෙහෙයවනු ලැබෙයි.

ගුවන් සේවයේ කාර්ය සාධනය

සමාලෝචනයට භාජනය වූ වර්ෂය ගුවන් සේවයට තවත් අභියෝගාත්මක වසරක් වූ අතර එය ඉහළ ගුවන් යානා ඉන්ධන පිරිවැය, පෙර නොවූ විරූ ලෙස ප්‍රධාන මුදල් ඒකක අවප්‍රමාණය වීම, දේශපාලන අස්ථාවරත්වය, අප ක්‍රියාත්මක වන ප්‍රධාන වෙළඳපල කොටස්වල දැඩි තරඟකාරිත්වය සහ අතිරික්ත ධාරිතාවය හේතුකොටගෙන වඩ වඩාත් කැලඹිලි සහිත මෙහෙයුම් පරිසරයක් විය. අයහපත් වෙළඳපල බලවේගයන් හේතුවෙන් වෙළඳපල වලදාව අඛණ්ඩව පීඩනයට ලක් වූ අතර එය වෙළඳපල ගාස්තු පාලනය කිරීමේ අපහේ හැකියාවට තවදුරටත් බලපෑම් ඇති කළේය.

එවැනි අභියෝග තිබියදීත්, ගුවන් යානා යෙදවීමේ කළමනාකරණය කිරීම සහ වෙළඳපල ගතිකතාවයන් මත ගුවන් ගමන් වාර ගණන් වෙන් කිරීම අපහේ වාර්ෂික ඉලක්ක සපුරා ගනිමින් ආදායම ප්‍රසේන කිරීමට සහ මූලික මෙහෙයුම් ආදායමේ වාර්ෂික වර්ධනයක් වාර්තා කිරීමට අපට ඉඩ ලබා දුන්නේය. ඉහළ යන ඉන්ධන මිල යම් ප්‍රමාණයකට වළක්වා ගැනීම සඳහා උපායශීලී ක්‍රියාමාර්ගයක් ලෙස ඉන්ධන අධිකාර හඳුන්වා දෙන ලදී. ධනාත්මක ආදායම් කාර්යසාධනයක් පැවතියද, සමාලෝචනයට භාජනය වූ වර්ෂය තුළ ප්‍රධාන ආදායම් උත්පාදනය කරන මුදල් අවප්‍රමාණය වීමෙන් මගීන්ගේ ආදායමට ඇතිවූ අහිතකර බලපෑම ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 22 (රුපියල් 3.8 බිලියන) ක් විය.

සමාලෝචනයට භාජනය වූ වර්ෂය තුළ ගුවන් සමාගමේ වෙළඳපල ධාරිතාව පෙර වසරට වඩා 2.4% කින් වර්ධනය වූ අතර සමස්ත මගී පැටවුම් සාධකය සුළු වශයෙන් 0.25% කින් ඉක්මවා ගියේය. USC 5.55 ක්වූ, මගී ඉපැයුම / මගී කිලෝමීටර (RPK) ප්‍රමාණ ආදායම, පසුගිය වසරට වඩා 2% ක වර්ධනයක් අත්පත් කර ගත් නමුත් අපේක්ෂිත ප්‍රමාණයට වඩා අඩුවිය. ඒකක පිරිවැය (CASK) පෙර වසරට වඩා 2.7% කින් ඉහළ ගොස් ඇති අතර ඊට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී ඇත්තේ සාමාන්‍ය ඉන්ධන මිලෙහි ඉහළ යාමයි. එය පෙර වසරේ මට්ටමට වඩා 19% කින් ඉහළ ගොස් තිබේ. ඉන්ධන පිරිවැය සහ මූල්‍ය පිරිවැය බැහැර කර

ඇත්නම්, අපහේ පිරිවැය අඩු කිරීමේ මූලපිරීම් වල වලදායීතාවය පිළිබිඹු කරමින් ඒකක පිරිවැය ඇත්ත වශයෙන්ම පෙර වසරට වඩා 2.9% අඩු වී ඇත.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ වඩාත්ම ලාභදායී උපායමාර්ගික ව්‍යාපාරික ඒකකය වන ගුවන්තොටුපල සහ භූමිය හැසිරවීම විසින් රුපියල් මිලියන 9,577 ක ශුද්ධ ආදායමක් වාර්තා කළේය. (ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 56.7)

අපහේ අන්තර්ජාල සෘජු විකුණුම් නාලිකාව වන www.srilankan.com සමස්ත ජාල මගී ආදායමෙන් 13.5% ක (පෙර වසරේ 12.3%) සමස්ත දායකත්වයක් වාර්තා කිරීමෙන් සැලකිය යුතු සන්ධිස්ථානයක් අත්කර ගත්තේය. සාම්ප්‍රදායික නොවන සෘජු විකුණුම් නාලිකා ප්‍රසේනීකරණය තුළින් අඩු වර්ධක පිරිවැයකින් ආදායම ඉහළ නැංවීම සඳහා අපහේ ස්ථාවර ආයෝජනය සහ කැපවීම මෙයින් පිළිබිඹු විය. වසර දෙකකින් අන්තර්ජාල සෘජු විකුණුම් දායකත්වය දෙගුණ කිරීමට අපි උත්සාහ කරමු.

වර්ෂය සඳහා සමූහයේ ආදායම ශ්‍රී ලංකා රුපියල් බිලියන 184 ඉක්මවා ඇති අතර එහි වාර්ෂික වර්ධනය 12% කට ආසන්නය.

සමහර ප්‍රධාන ක්ෂේත්‍රවල මෙහෙයුම් පිරිවැය ඉහළ යාම නිසා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ ඉහළ පෙළේ කාර්යසාධනය විශාල ලෙස යටපත් විය. ඉහළ යන ගෝලීය ඉන්ධන මිල ගණන් නිසා පසුගිය මූල්‍ය වර්ෂයට සාපේක්ෂව මිල විචලනය හේතුවෙන් අතිරේකව රුපියල් බිලියන 9,794කින් (ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 58.4) කින් ඉන්ධන පිරිවැය ඉහළ නැංවීය. 2018 දී පෙර නොවූ විරූ ලෙස මුදල් අවප්‍රමාණයට නිරාවරණය වීමෙන් සමාලෝචනයට භාජනය වූ වර්ෂය සඳහා රුපියල් බිලියන 10.7 ක විනිමය අලාභයක් සිදුවිය. පවු බඳ සහිත ගුවන්යානා වල බහුවිධ එන්ජින් වර්ග යොදාගැනීම හා යානා ඇණියේ නොගැලපීම හේතුවෙන් ඉහළ නඩත්තු පිරිවැයක් ඇතිවීම අපහේ මෙහෙයුම් පරිසරයේ ඇතිවූ දුෂ්කරතාවයන් තවදුරටත් වර්ධනය කරන්නක් විය. වයස්ගත A330-200 ගුවන් යානා නිතිපතා නඩත්තු කිරීම සඳහා දරනු ලබන අධික නඩත්තු පිරිවැය පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව සමස්ත පිරිවැය රුපියල් මිලියන 1,509 කින් (ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 9 කින්) කින් වැඩි කළේය. අමතර එන්ජින්

කුලියට ගැනීම සහ A321neo ගුවන් යානා සමූහයට එකතු කිරීම හේතුවෙන් ගුවන් යානා කල්බදු සම්බන්ධ වියදම් පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 7.6 ක් ඉහළ ගොස් තිබේ. වර්ෂය තුළ හඳුන්වා දුන් දැඩි පිරිවැය පාලන ක්‍රියාමාර්ගවල ප්‍රතිඵලයක් ලෙස වාණිජ, ගමනාන්ත හා ගුවන් ප්‍රවාහනය සම්බන්ධ වියදම් (Station and traffic) හා අලෙවිකරණයට අදාළ වියදම්වලින් ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 26 ක සැලකිය යුතු ඉතිරියක් සාක්ෂාත් කරගෙන ඇත.

2018/19 මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා සමස්ත සමූහ අලාභය රුපියල් මිලියන 41,700 කි. මෙය පෙර මූල්‍ය වර්ෂයට වඩා සැලකිය යුතු පිරිහීමක් වුවද, බලපාන හේතු සම්පව වීම සාධකවලට පෙර නොවූ විරූ බලපෑම මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵලය වෙත විශාල පීඩනයක් එල්ල කරන ලද බවයි. සමාලෝචනයට භාජනය වූ වර්ෂය තුළ සමූහය ලැබූ අලාභයෙන් 66% ක්ම සමන්විත වන්නේ විනිමය හුවමාරුවේදී සිදුවූ පාඩු වල සාමූහික බලපෑම, ගෝලීය ඉන්ධන මිල ඉහළ යාම සහ රඳවා ගැනීමේ බදු වගකීම් වලින්ය. තවද ගුවන් යානා සඳහා වන ඉහළ බදු අනුපාත, A350 ගුවන්යානා කල්බදු අවලංගු කිරීමෙන් අඛණ්ඩව දැරීමට සිදු වූ පිරිවැය, බහිෂ්ත තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ ඉහළ පේට් ඉන්ධන මිල සහ රාජ්‍ය බැංකුවල ඉහළ පොලී අනුපාත වැනි පෙර වර්ෂයේ සමහර විෂමතා වර්ෂය සඳහා වූ අලාභයෙන් 85% පමණ සඳහා හේතු වී තිබේ. මේ අනුව සියළුම ප්‍රධාන පාර්ශවකරුවන්ගේ සහාය ඇතිව වෘත්තීයමය වශයෙන් සකස් කරන ලද සහ ක්‍රියාත්මක කරන ව්‍යාපාර සැලැස්මක් මත පදනම්ව ගුවන් සේවය නැවත ලාභ ලැබීමට ඇති හැකියාව මෙයින් මනාව පිළිබිඹු වේ.

ගුවන් සේවය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම සහ වය මූල්‍යමය වශයෙන් ලාභ ලබන ආයතනයක් බවට පත් කිරීම කොටස් හිමියන්ගේ සහ කළමනාකරණයේ ඉහළම ප්‍රමුඛතාවයයි. සමාගමේ පවතින තත්වය, පාරිසරක විචල්‍යයන් සහ කොටස් හිමියන්ගේ අරමුණු පිළිබඳ සවිස්තරාත්මක විශ්ලේෂණයකින් පසුව කළමනාකරණය විසින් ආයතනික ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්මක් අභ්‍යන්තරව සකස් කරන ලදී. මෙම සැලැස්ම මඟින් ආදායම් ඉහළ නැංවීම සහ පිරිවැය අඩු කිරීම සම්බන්ධ වැදගත් මූලපිරීම් ගණනාවක් හඳුනාගෙන ඇති

අතර, ඒවා ආයතනයේ මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵලයට ධනාත්මක දායකත්වයක් ලබා දෙනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරේ. මූලික ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ උපාය මාර්ග සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා, ශ්‍රී ලංකා රජය ලබා දෙන කෙටි, මධ්‍යම හා දිගු කාලීන සහයෝගයේ වැදගත්කම පූර්වාච්ඡාසනාවක් ලෙස හඳුනා ගැනුණි. අපගේ යෝජනා 2019 ජනවාරි මාසයේ දී ගුවන් සේවය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම පිළිබඳ නිර්දේශ ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා අතිගරු ජනාධිපතිතුමා විසින් පත් කරන ලද කමිටුවට ඉදිරිපත් කරන ලදී.

තවද සකස්කල ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්මේ ප්‍රධාන අංග ඇතුළත් කිරීමෙන්, කළමනාකාරිත්වය, ගුවන් සමාගමේ අනාගත උපායමාර්ගික දිශාව විග්‍රහ කරන පුළුල් පස් අවුරුදු ව්‍යාපාර සැලැස්මක් සකස් කළේය. ගුවන් සේවය අපේක්ෂිත තත්වයට ගෙන යාම සඳහා නව දැක්මක්, මෙහෙවරක්, වටිනාකම්, ඉලක්ක සහ මූලික අරමුණු ද සකස් කරන ලදී. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය ව්‍යාපාර සැලැස්ම අනුමත කළ අතර වය ක්‍රියාත්මක කිරීම සමඟ ඉදිරියට යාමට කළමනාකාරිත්වයට බලය පවරන ලදී.

පාස්කු ඉරිදා සිදු වූ අවාසනාවන්ත ප්‍රහාර අපගේ කාර්යසාධන පුරෝකථනයන් කෙරෙහි සැලකිය යුතු බලපෑමක් ඇති කළ අතර ව්‍යාපාර සැලැස්මේ කෙටිකාලීන හා මධ්‍ය කාලීන උපාය මාර්ග ක්‍රියාත්මක කිරීමට අභියෝගයට ලක් කළේය. සිද්ධිය වූ විගසම චීනය, චික්සන් රාජධානිය, ජපානය, ඉන්දියාව සහ ඕස්ට්‍රේලියාව වැනි සමහර ප්‍රධාන වෙළඳපොළවලින් මගී වෙන්කරවා ගැනීම් සැලකිය යුතු ලෙස අඩුවීම සහ අවලංගු කිරීම් අප අත්දැකීමකි. මගීන්ගේ ඉල්ලුම අඩුවීම හේතුවෙන් ප්‍රහාරයෙන් පසු මාස හතරක කාලය තුළ ගුවන් ගමන් අවලංගු කිරීම් සහ විශාල ගුවන් යානා වෙනුවට, ප්‍රමාණයෙන් කුඩා ගුවන් යානා කාලසටහනට ඇතුළත් කිරීම සිදුවී ඇත. ප්‍රකෘතිමත් වීමේ පියවරක් ලෙස, කොළඹ හරහා හුවමාරු ගමනාගමනය උත්තේජනය කිරීම සඳහා අනාගත “6 වන නිදහස්” (6th Freedom) වෙළඳපොළවල අතිරික්ත ධාරිතාව යෙදවීමට අපි සැලසුම් කළෙමු. මෙම සිදුවීම හේතුවෙන් සංචාරකයින්ගේ පැමිණීම 30% කින් හා ආදායම ඇමරිකානු ඩොලර් බිලියන 1.5 කින් අඩුවනු ඇතැයි සංචාරක කර්මාන්තය පුරෝකථනය කර ඇති අතර, මෙරටට පැමිණෙන සංචාරකයින්ගෙන් 30% ක් රැගෙන එන ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමටද වය අනිවාර්යයෙන්ම බලපානු ඇත. 2019 මූල්‍ය

ප්‍රකාශනවලට අනුව, පළමු කාර්තුවේදී පාස්කු ඉරිදා අවාසනාවන්ත සිදුවීම හේතුවෙන් සමස්ත මගී ආදායමේ 6% ක අඩුවීමක් අප දැනටමත් දැක ඇති අතර ශ්‍රී ලංකන් කේටරින්, භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය, භූමිය හැසිරවීම තුළින්ද ආදායම අඩුවීම අත්දැක ඇත්තෙමු.

පාස්කු ඉරිදා අවාසනාවන්ත සිදුවීම්වලින් පසු ගුවන්තොටුපලේ පෙර නොවූ විරූ මගී ගලා වීම අවම බාධාවකින් යුතුව සුමට ලෙස මෙහෙයුම් සහතික කිරීම සඳහා ඉතා වෘත්තීයමය ලෙස හැසිරවීමට වෙහෙස නොබලා වෙහෙස මහන්සි වී වැඩ කළ අපගේ සියලු සගයන්ට මාගේ අවංක කෘතඥතාව හිමිවෙයි.

පාස්කු ඉරිදා සිදුවීම් වලින් පසුව, කළමනාකාරිත්වය උපායමාර්ගික ව්‍යාපාර සැලැස්ම ගැඹුරින් සමාලෝචනය කළ අතර පවත්නා හා අපේක්ෂිත තත්වයන් සැලකිල්ලට ගනිමින් යම් යථාර්ථවාදී සංශෝධන සිදු කළේය. වෙළඳපොළ උත්තේජනය සහ මගීන්ගේ විශ්වාසය වැඩි දියුණු කිරීම සහතික කිරීම සඳහා සමහර යුරෝපීය ගමනාන්ත නැවත හඳුන්වාදීමේ කාල නියමයන් සහ යෝජිත නව මාර්ග සැලසුම් අවකාශය තුළ කල් තබන ලදී. ව්‍යාපාරික සැලැස්ම යටතේ යෝජනා කරන ලද නව ගමනාන්ත අතර සිඩ්නි, සයිගෝන්, වොඩු කන්මන්ඩු, පැරිස්, ග්‍රැන්ක්ෆර්ට්, නයිරෝබි, කැලිකට් සහ අහමදාබාද් ඇතුළත් වේ. අපගේ ජාලයට දිගු කාලීන වෙළඳපොළ විභවය සහ අගය එකතු කිරීම පිළිබඳ ගැඹුරු විශ්ලේෂණයකින් පසුව මෙම ගමනාන්ත ඔවුන්ගේ වාණිජමය අගය මත තෝරා ගන්නා ලදී. ප්‍රතිපත්තිමය මත පෙන්වීම් සහ නිර්දේශ සඳහා සංශෝධිත ව්‍යාපාර සැලැස්ම කොටස් හිමියා වෙත ඉදිරිපත් කරන ලදී. ව්‍යාපාර සැලැස්ම කාලෝචිත ලෙස රජය විසින් අනුමත කිරීම වැනි මූලික යෝජනා සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අතිශය තීරණාත්මක අවශ්‍යතාවයකි.

අප විදේශගත සියලු පීඩාවන් තිබියදීත්, පසුගිය වසර තුළ කිසි විටෙකත් ජයග්‍රහණවලින් අඩුවක් නොවීය.

මාස දොළහකට අඩු කාලයකදී දෙවන වරටත් ලෝකයේ වඩාත්ම වෙලාවට වැඩ කරන ගුවන්යානා සමාගම බවට පත්වීම සැබවින්ම ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ විශිෂ්ට ජයග්‍රහණයකි. එලදායි පුද්ගලයින්, ක්‍රියාවලි සහ ප්‍රතිපත්ති වලින් පැන නගින ආරක්ෂාව

ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීන්ගේ පණිවිඩය ඉතිරි කොටස.

සහ මෙහෙයුම් විශිෂ්ටත්වය පිළිබඳ අපගේ නොකැපවූ වාර්තාව මෙතුළින් පිළිබිඹු වේ. වෙලාවට වැඩ කරන ගුවන් යානා සමාගමක් ලෙස අප තවදුරටත් විශිෂ්ටත්වයට පත්වන අතර පාරිභෝගික තෘප්තිය වැඩි කරනු ඇති බවට මට කිසිදු සැකයක් නැත.

අපේ ගුවන් යානා ඇණියේ A330-200 - MSN 1008 හි නොගැලපෙන ගුවන්යානා සඳහා විසඳුමක් සෙවීමේ අපගේ උත්සාහයන් සාර්ථක විය. A350-900 කල්බදු අවසන් කිරීම සඳහා නිරවුල් කිරීමේ කොටසක් ලෙස අපට උරුම වූ මෙම ගුවන් යානයට අපගේ නිෂ්පාදන සහ ව්‍යාපාර ආකෘතිය සඳහා අතිශයින් නුසුදුසු ආසන වින්‍යාසයක් ඇත. පළල් ගුවන් යානා ඇණියේ (Wide Body Fleet) අනෙකුත් ගුවන් යානා හා සමාන වීම සඳහා ගුවන් යානයේ මැදිරි තත්වයෙන් වැඩිදියුණු කිරීම පිණිස ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 4.5 ක මුදල් යෙදවීමට අපි කල්බදු හිමි සමඟ සාකච්ඡා කළෙමු. ගුවන්යානා තත්වයෙන් උසස් කිරීම සඳහා ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 1.2 ක දායකත්වයක් ලබා දීමට බදුකරු එකඟ විය. මීට අමතරව, ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 2.1 ක් වටිනා මෙම ගුවන් යානයේ උප බද්දට ගෙවිය යුතු හිඟ මුදල් සඳහා හයිලිට්ස් ඒව්ගේෂන් සමඟ ඇති වූ ආරවුල, උසාවියෙන් බැහැර විසඳුමකට පැමිණීමෙන් පසු බදුකරුගෙන් එකතු කර ගන්නා ලදී. මෙම ක්‍රියාවලිය සඳහා අපගේ ඉංජිනේරු සහ නීති කණ්ඩායම්වල දායකත්වය සහ කැපවීම බෙහෙවින් ප්‍රශංසනීය ය.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයට ඇති මූල්‍ය හා මෙහෙයුම් ප්‍රතිලාභ නොදින විශ්ලේෂණය කිරීමෙන් පසු අපගේ ගුවන් යානා උපයෝගී කර ගැනීම ප්‍රශස්ත කිරීම සඳහා අපි A330-300 4R-ALM ගුවන් යානාව, ඕමාන් එයාර් වෙත කෙටි කාලීනව බද්දට දුන්නෙමු.

අනුකූලතා ප්‍රමිතීන් සාර්ථකව නිම කිරීමෙන් පසු ඉංජිනේරු ඒකකය යුරෝපීය ගුවන් සේවා ආරක්ෂණ ඒජන්සිය (EASA) වෙතින් 145 වර්ගයේ සහතිකය ලබා ගත්තේය. මෙය ශ්‍රී ලංකන් ඉංජිනේරු නිලධාරීන්ගේ පාර්ශ්වීය ඉංජිනේරු පාදක නඩත්තු (Base maintenance) කටයුතු සහ පුහුණු ධාරිතාව ඉහළ නංවනු ඇත. ශ්‍රී ලංකන් ඉංජිනේරු ඒකකය මේ වන විට කොළඹ BIA වෙත පැමිණෙන පාරිභෝගික ගුවන් සමාගම් 15 කට අධික සංඛ්‍යාවක් සඳහා නඩත්තු සේවා සපයන අතර මාලේ ගුවන් තොටුපලේ පාරිභෝගික

පදනම පස් දෙනෙකුගෙන් සමන්විත වේ. ඊර්බීය (ලයින්) නඩත්තුව සඳහා නව ගනුදෙනුකරුවන් අතර එයාර් වයිනා, එයාර් ඉන්දියා සහ වොංකිං ගුවන් සේවය ඇතුළත් වේ.

සමහර A330-300 ගුවන් යානා සම්බන්ධ ඉහළ වෙළඳපල බදු කුලී පිළිබඳ සාකච්ඡා කිරීම මෙහෙයුම්වල සමස්ත පිරිවැය අඩු කිරීම සඳහා ප්‍රමුඛ හේතුවකි. කළමනාකාරිත්වය අතීතයේ සිට අඩුකිරීම මෙම විකල්පය අනුගමනය කරමින් සිටි අතර අපගේ සමහර ප්‍රධාන කල්බදු මූල්‍යකරුවන්ගෙන් ධනාත්මක ප්‍රතිචාරයක් නොලැබීම ගැන මම කලකිරීමට පත්ව සිටිමි. ඒ අතරම, සමහර කල්බදු අවුල් කිරීම් වෙළඳපල මිළ ගණන් අනුව සිදු කර ඇති අතර එමඟින් නුදුරු අනාගතයේ දී අපගේ මෙහෙයුම් පිරිවැය ව්‍යුහයට ඉතිරිකිරීම් ලැබෙනු ඇත. සමස්ත පිරිවැය පහත හෙළීමට සහ මෙහෙයුම් වඩාත් කාර්යක්ෂම කිරීමට A330-200 ගුවන් යානා සම්බන්ධ සමහර කල්බදු කල්තියා අවසන් කිරීමේ විකල්පය පිළිබඳව ද අපි සොයා බලන්නෙමු.

එලදායි ලෙස ධාරිතාව යෙදවීම තුළින් ආදායම් වැඩි කරගැනීම, ආදායම් කළමනාකරණය සහ වියදම් අඩු කිරීමේ උපාය මාර්ග තුළින් ව්‍යාපාර සැලැස්මට අනුකූලව තිරසාර මූල්‍ය ශක්තාවයක් කරා ගුවන් සේවය යොමු කිරීම කළමනාකරණයේ මූලික පරමාර්ථය වනු ඇත. පාඩු අවම කිරීම සඳහා ඉදිරි මූල්‍ය වර්ෂයේදී ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 30 ක් ඉලක්ක කර ගනිමින් සමාගම පුරා පිරිවැය ඉතිරිකිරීම සහ සහායක ආදායම් වැඩසටහන් ඉහළ නැංවීම සඳහා කළමනාකාරිත්වය දැඩිව කටයුතු කරයි. මෙම උත්සාහය සාර්ථක කර ගැනීම සඳහා සියලුම සේවකයින්ගේ සහයෝගය හා දායකත්වය අපි ඉල්ලා සිටිමු.

පසුගිය මූල්‍ය වර්ෂය තුළ ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 64 ක් වූ මූල්‍ය පිරිවැය සැලකිය යුතු ලෙස අඩු කිරීමට සහ වෙනත් ඕනෑම වාණිජ ආයතනයක් හා සමානව සිය කටයුතු කළමනාකරණය කිරීමට හිසි පාලන ව්‍යුහයක් සැපයීමට ගුවන් සමාගමට හැකි වන පරිදි සුදුසු ආයෝජකයෙකු සහ උපායමාර්ගික ව්‍යාපාරික හවුල්කරුවෙකු සෙවීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජය දිගටම කටයුතු කරයි.

ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්මට ඇතුළත් කර ඇති, රඳවා ගැනීමේ බදු නීති වෙනස් කිරීම සහ වෙළඳපොල අනුපාතයන්ට අනුකූල වන

පරිදි රාජ්‍ය බැංකු දෙකෙහි පොලිය වෙනස් කිරීම වැනි ඇතැම් ප්‍රතිපත්තිමය වෙනස්කම් කාලානුරූපව ක්‍රියාත්මක කිරීම ගුවන් සමාගමේ පාඩු අවම කිරීම සඳහා අත්‍යවශ්‍ය වේ. ලංකා පෙරොට්ලියම් සංස්ථාව විසින් අය කරනු ලබන ආන්තිකය අඩු කිරීම සඳහා වන අපගේ ඉල්ලීම 2019 අප්‍රේල් මාසයේ සිට ක්‍රියාත්මක කර ඇති බව සතුටින් දැනුම් දෙමු.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය මේ වසරේ සිය 40 වන සංවත්සරය සමරයි. මෙය සැබවින්ම ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා ඉතිහාසයේ වැදගත් සන්ධිස්ථානයකි. 1979 දී ගුවන් යානා දෙකක් සමඟින් එයාර් ලංකා ලෙස අපගේ සරල ආරම්භයේ සිට, වර්ධනය සඳහා විශාල විභවයක් සහිත ජාත්‍යන්තරව පිළිගත් මධ්‍යම ප්‍රමාණයේ පාලන වාහකයෙක් බවට පත්වීමට අපි බොහෝ දුරක් පැමිණ ඇත්තෙමු. අපගේ කණ්ඩායමේ දුරදක්නාභාවය, කැපවීම සහ කුසලතා හිසා අනාගතයේදී ගුවන් සේවය වඩා හොඳ සහ තිරසාර ව්‍යාපාරික ආයතනයක් බවට පත්වනු ඇතැයි මට විශ්වාසයයි.

සභාපති, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය, කළමනාකරණ කණ්ඩායම, සේවකයින්, ව්‍යාපාරික හවුල්කරුවන් සහ කොටස් හිමියන්ට ඔවුන්ගේ අඩුකිරීම් සහයෝගය සහ අනුග්‍රහය ලබා දීම පිළිබඳව මම අවංකවම ස්තූතිවන්ත වන අතර ආසියාවේ වඩාත්ම පාරිභෝගික කේන්ද්‍රීය ගුවන් සේවය වීමේ දැක්ම කරා ළඟා වීමට අප දරන උත්සාහයේ දී අපි දිගටම ප්‍රත්‍යස්ථ සහ නොසැලෙන ලෙස කටයුතු කරනු ඇතැයි යන්න මගේ විශ්වාසයයි.

විපුල ගුණතිලක මහතා ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී

2019 සැප්තැම්බර් 17



අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය

01

පී. එස්. විතානගේ මහතා සභාපති

පී. එස්. විතානගේ මහතා 2018 නොවැම්බර් මස 13 වන දින සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් විශාර්ලයින්ස් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කරන ලද අතර පසුව සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කරන ලදී. තවද ඔහු ලංකා ඛනිජ තෙල් සංස්ථාවේ සභාපති වශයෙන් කටයුතු කරයි.

ඔහු ශ්‍රී ලංකා පරිපාලන සේවයේ ප්‍රවීණ නිලධාරියෙකු වන අතර ඔහු ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්ව විද්‍යාලයෙන් කළමනාකරණය පිළිබඳ විද්‍යාවේදී උපාධියක් ලබා ඇත. ඔහු කොළඹ විශ්ව විද්‍යාලයෙන් ව්‍යාපාර පරිපාලනය පිළිබඳව විද්‍යාපති උපාධිය ලබා ඇත.

1984 දී ශ්‍රී ලංකා පරිපාලන සේවයට බැඳුණු පී. එස්. විතානගේ මහතා රාජ්‍ය පරිපාලන අමාත්‍යාංශයේ සහකාර අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස සිය වෘත්තීය ජීවිතය ආරම්භ කළේය. 1990 දී ඔහු ශ්‍රී ලංකා සීනි සංස්ථාවේ නියෝජ්‍ය සාමාන්‍යාධිකාරී තනතුරට පත් වූ අතර පසුව ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශයේ සහකාර ලේකම් තනතුරට පත්විය.

1995 දී විතානගේ මහතා ජනමාධ්‍ය, සංචාරක හා ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ සහකාර ලේකම් ලෙස පත් කරන ලද අතර ජ්‍යෙෂ්ඨ සහකාර ලේකම් තනතුරට උසස් කර ඇත. 2002 දී ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ අතිරේක ලේකම් ධුරය සඳහා ඔහු පත් කර ඇති අතර 2004 දී ඔහු සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ

අතිරේක ලේකම් ලෙස පත් කරන ලදී. 2012 වන තෙක් එම තනතුරේ සේවය කර ඇති පී. එස්. විතානගේ මහතා පුනරුත්ථාපන හා බන්ධනාගාර ප්‍රතිසංස්කරණ අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් ලෙස වැඩ බාර ගන්නා ලදී. පසුව 2015 දී විදේශ රැකියා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා ලෙස පත් කරන ලද ඔහු 2017 දී ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් ලෙස වැඩ බාර ගෙන 2018 දෙසැම්බර් 20 වන දින විශ්‍රාම යන තෙක් තෙක් එම තනතුරේ රාජකාරී ඉටු කළේය.

ඉහත තනතුරු දුරමින් සිටියදී ශ්‍රී ලංකා රජයේ නියෝජිත කණ්ඩායම් කිහිපයක් විදේශ රටවලට මෙහෙයවීම සඳහා විතානගේ මහතා පත් කරන ලදී. ඔහු 2006 මැයි මාසයේදී කොළඹදී පවත්වන ලද සාර්ක් කලාපීය බහුමාධ්‍ය ප්‍රවාහන සම්මන්ත්‍රණයේ සභාපතිවරයා ලෙස පත් කරන ලදී. ඊට අමතරව, ඔහු 2016 දී කොළඹ ක්‍රියාවලියේ 5 වන අමාත්‍ය උපදේශනය (ශ්‍රමිකයන් යවන රටවල් අතර කලාපීය උපදේශන ක්‍රියාවලිය) සංවිධානය කර ඇති එහිදී 2003 සිට දෙවන වරටත් ලංකාවට සභාපති ධුරය ලබා ගෙන ඇත.

තවද, විතානගේ මහතා 2017 ජනවාරි 24 වන දින කොළඹදී රැස්වූ අබුඩාබි සංවාදයේ සිව්වන අමාත්‍ය උපදේශනය සංවිධානය කිරීමට සම්බන්ධ වූ අතර එහිදී ශ්‍රී ලංකාව සඳහා සභාපතිත්වයද ලබා ගෙන ඇත.

02

යොහාන් විජේසිංහ මහතා

යොහාන් විජේසිංහ මහතා 2018 මැයි මස 08 වන දින ශ්‍රී ලංකන් විශාර්ලයින්ස් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කරන ලද අතර පසුව ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කරන ලදී.

වර්තමානයේ යොහාන් මහතා ලිට්ටෝ ගෘස් ලංකා සමාගමේ සභාපති ලෙස සේවය කරයි. ඔහු හේලිස් සමූහයේ සහ වැලිබෙල් වන් හි කිංස්බර් පීච්ලිස්, අමායා ලෙෂර් පීච්ලිස්, යුනිසිස්ට් ඉන්ජිනියරින් පීච්ලිස් සහ එස් ඇන්ඩ් ටී ඉන්ටර්නර්ස් (පුද්) සමාගම ඇතුළුව සමාගම් 16 ක අධ්‍යක්ෂවරයෙකි.

යොහාන් මහතා හේලිස් ඒව්ලේෂන් ඇන්ඩ් ප්‍රොපෙක්ට්ස් හි කළමනාකාර අධ්‍යක්ෂවරයා මෙන්ම යුනිසිස්ට් ඉන්ජිනියරින් පීච්ලිස් සහ එස් ඇන්ඩ් ටී ඉන්ටර්නර්ස් (පුද්) සමාගමේ විධායක අධ්‍යක්ෂක ලෙසද වසර 10 ක් පුරා හේලිස් සමූහය සමඟ සේවය කළේය. ඔහු හේලිස් සමූහ කළමනාකරණ කමිටුවේ සාමාජිකයෙකු වූ අතර ගුවන් සේවා අංශය, හෝටල් සංවර්ධනය, ඉදිකිරීම් කළමනාකරණය, ඇලුමිනියම් පිරිසැකසුම් කිරීම සහ සමූහයේ ව්‍යාපාරවලට ගැලපෙන ව්‍යාපාර පිළිබඳ වගකීම දැරී.

හේලිස් හා සම්බන්ධ වීමට පෙර ඔහු ඇත පෙරදිග, යුරෝපය, මැදපෙරදිග සහ කොළඹ ප්‍රධාන කාර්යාලය ඇතුළු ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ ජ්‍යෙෂ්ඨ තනතුරු කිහිපයක් දරා ඇති අතර ගුවන් සමාගමේ සමූහ ජ්‍යෙෂ්ඨ

කළමනාකරණ කණ්ඩායමේ සාමාජිකයෙකු ද විය. යොහාන් මහතා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය සමග ඇති සම්බන්ධය 1983 ජුනි දක්වා දිව යයි, ඔහු එවකට එයාර් ලංකා සමාගමේ පුහුණු අලෙවිකරණ විධායකයෙකු ලෙස සම්බන්ධ විය. පසුව, ගුවන් සේවය සමග ඔහුගේ වෘත්තීය වසර 14 ක කාලයක් තුළ ජ්‍යෙෂ්ඨ තනතුරු දක්වා ඉදිරියට ගියේය. ඔහුගේ ශ්‍රී ලංකන් සමාගම හා දෙවැනි යුගය 2003 ඔක්තෝම්බර් මාසයේදී ආරම්භ වූ අතර වසර පහකට පසුව ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමෙන් ඉල්ලා අස්වන විට ඔහු හාණ්ඩ ප්‍රවාහන අංශයේ ප්‍රධානියා විය.

යොහාන් මහතා ගුවන් සේවයේ සේවය කළ කාල සීමාවන් දෙක අතරතුර වසර පහක කාලයක් ලංකා ඔබ්බරෝයි හි අලෙවිකරණ හා විකුණුම් අධ්‍යක්ෂ ලෙස සේවය කළේය. යොහාන් මහතා ගුවන් හා ආගන්තුක සත්කාර කර්මාන්තවල වසර 35 කට වැඩි පළපුරුද්දක් ඇත.

ඔහු එක්සත් රාජධානියේ ලිස්ටර් විශ්ව විද්‍යාලයෙන් ව්‍යාපාර පරිපාලනපති උපාධියක් ලබා ඇති අතර වරලත් අලෙවිකරණ ආයතනයේ සාමාජිකයෙකි. ඔහුගේ අධ්‍යයන ජයග්‍රහණ වෙනුවෙන් ආයතනයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ සම්මාන කිහිපයක් දිනා ගෙන ඇත.

යොහාන් මහතා PATA අධ්‍යයන කවුන්සිලයේ හිටපු කමිටු සාමාජිකයෙකි.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය ඉතිරි කොටස.

03

ජ්‍යෙෂ්ඨ මහාචාර්ය විද්‍යා ජ්‍යෙති අර්ජුන පී. ද සිල්වා මහතා

ජ්‍යෙෂ්ඨ මහාචාර්ය විද්‍යා ජ්‍යෙති විශේෂඥ වෛද්‍ය අර්ජුන පී. ද සිල්වා විම්.ඩී.ඩී.වී.සී., විම්.ඩී., විම්.වී.සී. (ඔක්සන්), චල්.ආර්.සී.පී. සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් වියාර්ලයින්ස් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට 2018 මැයි 21 දින පත් කරන ලද අතර පසුව ඔහු සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කරන ලදී.

වර්තමානයේ ඔහු ජ්‍යෙෂ්ඨ මහාචාර්යවරයකු ලෙස කැලණිය විශ්ව විද්‍යාලයේ වෛද්‍ය පීඨයට අනුයුක්තව සිටින අතර සීමාසහිත නවලෝක රෝහලේ (පුද්ගලික) විශේෂඥ වෛද්‍යවරයෙකි. ඔහු ශ්‍රී ලංකා මත්ද්‍රව්‍ය නාශක මර්දන ඒජන්සියේ (SLADA) සභාපතිවරයා ලෙසත් දකුණු ආසියානු කලාපීය මත්ද්‍රව්‍ය නාශක මර්දන ඒජන්සියේ සභාපති ලෙසත් සේවය කරයි. SLADA පිහිටුවීමට සහ තහනම් ද්‍රව්‍ය ප්‍රවාහනය අපරාධකරණය කිරීම සඳහා නව නීති සම්පාදනය කිරීමට ඔහු දායක විය. ඔහු ජාතික විද්‍යා හා තාක්ෂණ කොමිෂන් සභාවේ කොමිෂන් සභාවේ සාමාජිකයෙක්, කොළඹ පශ්චාත් උපාධි වෛද්‍ය ආයතනයේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයෙක්, ආමාශ ආන්ත්‍ර විද්‍යාව පිළිබඳ ලෝක සඟරාවේ සහකාර කර්තෘ සහ ජාත්‍යන්තර සඟරා බොහොමයක සමාලෝචකයෙකි. ඉතා මෑතකදී අතිගරු ජනාධිපති මෙහිතිපාල සිරිසේන මහතා මහාචාර්ය අර්ජුන ද සිල්වාට විද්‍යා ජ්‍යෙති ගෞරව නාමය ප්‍රදානය කළේය.

ඔහු කැලණිය විශ්ව විද්‍යාලයේ වෛද්‍ය පීඨයේ අංශ ප්‍රධානී ලෙසද, ආමාශ ආන්ත්‍ර විද්‍යාව පිළිබඳ අධ්‍යයන මණ්ඩලයේ සභාපති, ශ්‍රී ලංකාවේ ආමාශ ආන්ත්‍ර

විද්‍යා හා ජීර්ණ පද්ධති විකර්ණ පරීක්ෂක සංගමයේ ලේකම්, ක්‍රීඩා පිළිබඳ වෛද්‍ය විද්‍යා ආයතනයේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්, ජෝර්ජී ස්ටුවර්ට් මූල්‍ය සමාගමේ හි සභාපති සහ ජාතික අධ්‍යාපන ආයතනයේ සහකාරයෙක් ලෙසද, ලන්ඩන් ඔලිම්පික් සංගමයේ කණ්ඩායම් වෛද්‍යවරයෙක් සහ ජාතික ක්‍රිකට් කණ්ඩායමේ වෛද්‍ය මණ්ඩලයේ සාමාජිකයෙක් ලෙසද සේවය කර ඇත.

ගල්කිස්සේ ශාන්ත තෝමස් විද්‍යාලයෙන් අධ්‍යාපනය ලැබූ ඔහු උතුරු කොළඹ වෛද්‍ය විද්‍යාලයෙන් ශෛල්‍යකර්ම උපාධියක්, ලබා ඇති අතර පසුව කොළඹ විශ්ව විද්‍යාලයේ වෛද්‍ය විද්‍යා පශ්චාත් උපාධි ආයතනයෙන් කුසලතා අනුපිළිවෙල අනුව පළමු ස්ථානය දිනා ගනිමින් පශ්චාත් වෛද්‍ය උපාධියක් ලබා ගත්තේය. ඔක්ස්ෆර්ඩ් විශ්ව විද්‍යාලයෙන් විද්‍යාපති උපාධියක් ලබා ඇති ඔහු එක්සත් රාජධානියේ ඔක්ස්ෆර්ඩ් හි රැඩ්කිල් රෝහලේ ආමාශ ආන්ත්‍ර විද්‍යාව හා පර්යේෂණ සහකාර රෙජිස්ට්‍රාර්වරයෙකු ලෙස පුහුණුව ලබා ඇත. ඔහුට ලන්ඩනයේ රාජකීය වෛද්‍ය විද්‍යාලයෙන් විම්.ආර්.සී.පී. සම්මානය පිරිනමන ලදී. ඔහු ආමාශ ආන්ත්‍ර විද්‍යාව පිළිබඳ මණ්ඩල සහතික ලත් පුහුණුකරුවෙකු වන අතර විල්.සී.සී.පී. සම්මානයෙන් පිදුම් ලබන ලදී. එසේම ඔහු ලන්ඩනයේ රාජකීය වෛද්‍ය විද්‍යාලයේ (විල්.ආර්.සී.පී.) අධි සාමාජිකයෙකු බවට විය. ඔහු ඇමරිකානු ආමාශ ආන්ත්‍ර විද්‍යා සංගමයේ (AGAF) අධි සාමාජිකයෙකු වන අතර ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික විද්‍යා ඇකඩමියේ (FNASSL) අධි සාමාජිකයෙකි. ජනාධිපති පර්යේෂණ සම්මාන 2001, 2006, 2008, 2010 2012 සහ 2013 ඇතුළු පර්යේෂණ සම්මාන රාශියක් ඔහු දිනා ඇත.

04

වී.පී. සේනාරත්න මහතා

CPFA(UK), FCA, FCMA, FPFA, MAAT, B Com (Sp), HNDC, DPFM, PGD වී.පී.සේනාරත්න මහතා 2018 මැයි මස 21 වන දින සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් වියාර්ලයින්ස් සමාගමේ භාණ්ඩාගාර නියෝජිතයා ලෙස පත් කරන ලද අතර පසුව සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කරන ලදී.

වී.පී. සේනාරත්න මහතා මහා භාණ්ඩාගාරයේ, රාජ්‍ය ගිණුම් දෙපාර්තමේන්තුවේ හිටපු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා වන අතර වර්තමානයේ එම දෙපාර්තමේන්තුවේම උපදේශකයෙකු වශයෙන් සේවය කරමින් සිටියි. ගණකාධිකරණය හා වාර්තාකරණය, මූල්‍ය කළමනාකරණය, ව්‍යාපෘති කළමනාකරණය සහ රාජ්‍ය ව්‍යවසායන් අධීක්ෂණය කිරීම පිළිබඳ පුළුල් අත්දැකීම් ඇති ඔහු වසර 41 කට වැඩි කාලයක් රාජ්‍ය අංශයට සේවය කිරීම සඳහා සිය පූර්ණ හැකියාව කැප කර ඇත. ඔහු එක්සත් රාජධානියේ වරලත් රාජ්‍ය මූල්‍ය ගණකාධිකාරීවරයෙකි. ඔහු ශ්‍රී ලංකාවේ වරලත් ගණකාධිකාරීවරයන්ගේ ආයතනයේ, ශ්‍රී ලංකාවේ සහතිකලත් කළමනාකරන ගණකාධිකාරීවරයන්ගේ ආයතනයේ, ශ්‍රී ලංකාවේ රාජ්‍ය මූල්‍ය ගණකාධිකාරීවරයන්ගේ සංගමයේ හා ශ්‍රී ලංකාවේ ගිණුම්කරණ ශිල්පීන්ගේ සංගමයේ අධි සාමාජිකයන් වෙයි.

ඔහු ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්ව විද්‍යාලයෙන් වාණිජවේදී (විශේෂ) උපාධියක්, බහු කාර්මික (Polytechnical) ආයතනයෙන් වාණිජ පිළිබඳ උසස් ඩිප්ලෝමාවක්, ශ්‍රී ලංකා සංවර්ධන පරිපාලන ආයතනයෙන් (SLIDA) රාජ්‍ය මූල්‍ය කළමනාකරණය පිළිබඳ ඩිප්ලෝමාවක් සහ වරලත් ගණකාධිකාරීවරයන්ගේ ආයතනයෙන්

05

එම්. පී. එම්. ඩී. අතපත්තු මහතා

ව්‍යාපාර හා මූල්‍ය පරිපාලනය පිළිබඳ පශ්චාත් උපාධි ඩිප්ලෝමාවක් ලබා ඇත.

ඔහු අධ්‍යාපන දෙපාර්තමේන්තුවේ ගුරුවරයෙකු ලෙස සිය වෘත්තීය ජීවිතය ආරම්භ කළේය. ගුරු සේවයේ වසර 7 ක් සම්පූර්ණ කිරීමෙන් ඔහු ශ්‍රී ලංකා ගණකාධිකාරී සේවයට බැඳුණු අතර ගණකාධිකාරී, අධ්‍යක්ෂ, ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරී (සීවීඑම්), අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් ලෙස විවිධ හැකියාවන්ගෙන් දෙපාර්තමේන්තු, අමාත්‍යාංශ, රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සහ විදේශීය අරමුදල් සහිත ව්‍යාපෘති සඳහා සේවය කළේය.

ඔහු දැන් උපදේශකයෙකු ලෙස සේවය කරයි. විපමණක් නොව, ඔහු සිය වෘත්තීය ජීවිතය තුළ විශ්ව විද්‍යාල, ශ්‍රී ලංකා උසස් තාක්ෂණික අධ්‍යාපනික ආයතනය, බැංකු ආයතන සහ රාජ්‍ය අංශයේ ධාරිතා වර්ධන ආයතනවල බාහිර කටයුතු වර්ධනය කළ ලෙස සේවය කරයි .

රාජ්‍ය උකස් හා ආයෝජන බැංකුවේ, පුත්තලම් සෝල්ට් ලිමිටඩ්, ලංකා මිනරල් සැන්ඩ්ස් ලිමිටඩ්, මාන්තලි සෝල්ට් ලිමිටඩ්, ගල්මිය වැව්ලි සමාගම, ආගරපතන වැව්ලි සමාගම, ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය මූල්‍ය ගණකාධිකාරීවරුන්ගේ සංගමය , රජයේ නිලධාරීන්ගේ ප්‍රතිලාභ සංගමය, වාහන විමෝචන පරීක්ෂණ භාර අරමුදල, අධිකරණ යටිතල පහසුකම් නඩත්තු භාර අරමුදල සහ දැනට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයෙකු ලෙස සේවය කරමින් ඔහු සිය සේවය පිරිනමා ඇත.

ඒ. එම්. පී. එම්. ඩී. අතපත්තු මහතා නියෝජ්‍ය භාණ්ඩාගාර ලේකම්වරයකු වන අතර ඔහුට මහා භාණ්ඩාගාරයේ විවිධ දෙපාර්තමේන්තු වල වසර 25 කට වැඩි සේවා පළපුරුද්දක් ඇත. ඔහු දැන් ශ්‍රී ලංකා සැලසුම් සේවයේ විශේෂ ශ්‍රේණියේ නිලධාරියෙකි.

මෙම කාලය තුළ ඔහු ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය, මූල්‍ය වෙළඳපොළ, ප්‍රාථමික අංශ සංවර්ධනය, ක්ෂුද්‍ර මූල්‍ය අංශ සංවර්ධනය, සුළු හා මධ්‍ය පරිමාණ ව්‍යාපාර සංවර්ධනය සහ සංවර්ධන මූල්‍ය ක්‍රමෝපායික සැලසුම්කරණය වැනි විවිධ ක්ෂේත්‍රවල සේවය කළ අතර සහකාර අධ්‍යක්ෂ, නියෝජ්‍ය සහකාර අධ්‍යක්ෂ, අධ්‍යක්ෂ සහ අතිරේක අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් ධුරය වැනි භාණ්ඩාගාරයේ විවිධ තනතුරු රැසක් හෙබවී ය. භාණ්ඩාගාරයේ නියෝජ්‍ය ලේකම් ධුරයේ වැඩ භාර ගැනීමට පෙර ඔහු සංවර්ධන මූල්‍ය දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා ලෙස ද කටයුතු කළේ ය. සංවර්ධන මූල්‍ය දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා වශයෙන් ඔහු ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව විසින් අරමුදල් සැපයූ “කුඩා හා මධ්‍ය පරිමාණ ව්‍යවසාය ප්‍රාදේශීය සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය” (SMERDP), ලෝක බැංකුව විසින් අරමුදල් සැපයූ “කුඩා හා මධ්‍ය පරිමාණ ව්‍යවසාය සංවර්ධන පහසුකම් ව්‍යාපෘතිය” (SMEDeF), ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව විසින් අරමුදල් සපයනු ලබන “කුඩා හා මධ්‍ය පරිමාණ ව්‍යවසාය ණය රේඛාව” (SMELoC) ආදී වූ මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන ණය යෝජනා ක්‍රම ක්‍රියාත්මක කර තිබේ. තවද, ඔහු පරිමාණ ජාත්‍යන්තර සහයෝගීතාව (GIZ) විසින් අරමුදල් සපයන ලද සුළු

හා මධ්‍ය පරිමාණ ව්‍යාපාර සංවර්ධන වැඩසටහනට මෙන්ම ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව විසින් අරමුදල් සැපයූ “රූප්‍යෝජ්‍ය සූර්ය බලශක්ති උත්පාදන ණය රේඛා ව්‍යාපෘතිය” (RSPGLOC) ද ක්‍රියාත්මක කර ඇත.

මේ වන විට අතපත්තු මහතා රජයේ “ශ්‍රී ලංකා ව්‍යවසාය ණය යෝජනා ක්‍රමය” භාරව සිටින අතර, මහජන බැංකුවේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ, ශ්‍රී ලංකා තේ මණ්ඩලයේ, ශ්‍රී ලංකා රක්ෂණ නියාමන කොමිෂන් සභාවේ සහ ජාතික ලොතරැයි මණ්ඩලයේ භාණ්ඩාගාර නියෝජිතයා ලෙස කටයුතු කරයි.

අතපත්තු මහතා ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්ව විද්‍යාලයෙන් රාජ්‍ය පරිපාලනය පිළිබඳ විද්‍යාවේදී උපාධියත්, ඕස්ට්‍රේලියාවේ ෆ්ලින්ඩර්ස් විශ්ව විද්‍යාලයෙන් ජාත්‍යන්තර සංවර්ධනය පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධියත් ලබා ඇති අතර, කොළඹ විශ්ව විද්‍යාලයෙන් සහ ජපානයේ සංවර්ධන ආර්ථික ආයතනයෙන් ආර්ථික සංවර්ධනය පිළිබඳ පශ්චාත් උපාධි ඩිප්ලෝමා දෙකක් සම්පූර්ණ කොට ඇත.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය ඉතිරි කොටස.

06

දේශාල් ද මෙල් මහතා

දේශාල් ද මෙල් මහතා ශ්‍රී ලංකා මුදල් අමාත්‍යාංශයේ ආර්ථික උපදේශක වශයෙන් කටයුතු කරන ආර්ථික විද්‍යාව සම්බන්ධ විශේෂඥයෙකි. ඔහු මීට පෙර හේලියස් සමූහයට අනුයුක්තව සිටි අතර එහිදී ඔහු ජ්‍යෙෂ්ඨ ආර්ථික විද්‍යාඥයෙකු ලෙස සේවය කළ පසුව සමූහයේ හේ නිස්සාරණ නිෂ්පාදන සමාගම වන හේලියස් ග්ලෝබල් ඩෙවෙලප්මේන්ට් පිහිටුවීමට සම්බන්ධ විය. ද මෙල් මහතා මීට පෙර ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රතිපත්ති අධ්‍යයන ආයතනයේ සේවය කර ඇති අතර ඔහුගේ පර්යේෂණ පොත් සහ සඟරා ගණනාවක් ප්‍රකාශයට පත් කර ඇත.

ද මෙල් මහතා ඔක්ස්ෆර්ඩ් විශ්ව විද්‍යාලයෙන් දර්ශනය, දේශපාලන විද්‍යාව සහ ආර්ථික විද්‍යාව පිළිබඳ උපාධියක් ලබා ඇති අතර ලන්ඩන් ස්කූල් ඔෆ් ඉකොනොමික්ස් සරසවියේ ජාත්‍යන්තර දේශපාලන ආර්ථිකය පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධිය සම්පූර්ණ කළේය.

ද මෙල් මහතා ශ්‍රී ලංකාවේ සුරැකුම්පත් හා විනිමය කොමිෂන් සභාවේ කොමසාරිස්වරයෙකි. ඔහු මේ වන විට ශ්‍රී ලංකාවේ විසින් පවත්වනු ලබන වෙළඳ සාකච්ඡා සඳහා ජාතික සාකච්ඡා කණ්ඩායමේ සේවය කරයි. ඔහු මීට පෙර සම්පත් බැංකුවෙහි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස වසර 5 ක් සේවය කළේය.

එස්සී සුරැකුම්පත් (පුද්ගලික සමාගම) හි සභාපතිවරයා වූ ඔහු වසර 3 ක් මණ්ඩලයේ සේවය කළේය. ද මෙල් මහතා දුරදුතා විශ්ලේෂණ මධ්‍යස්ථානයේ (සීපා) අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සාමාජිකයෙකු ලෙස වසර 4 ක් සේවය කළේය. ඔහු 2013-2016 කාලය තුළ එල්එම්ඩී සඟරාවේ ආර්ථික තීරය ලිපි රචකයා විය. ද මෙල් මහතා 2019 දී ලෝක ආර්ථික සංසදය විසින් තරුණ ගෝලීය නායකයෙකු ලෙස පිලිගැනීමට ලක්විය.

07

ඒ. කේ. ඩී. ඩී. ඩී. අරන්දර මහතා

ඒ. කේ. ඩී. ඩී. ඩී. අරන්දර මහතා 2019 සැප්තැම්බර් 12 වන දින සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් එයාලයින්ස් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කරන ලද අතර පසුව සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කරන ලදී.

වෘත්තීයයෙන් නීතිඥයෙකු වන අරන්දර මහතා දැනට මුදල් අමාත්‍යාංශයේ නීති කටයුතු දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ලෙස සේවය කරයි. ඔහු පාරිභෝගික කටයුතු අධිකාරිය සහ අධිකරණ අමාත්‍යාංශය වැනි විවිධ රාජ්‍ය ආයතනවල ප්‍රධාන තනතුරු කිහිපයක් හෙබවීය.

අරන්දර මහතා මේ වන විට පශ්චාත් උපාධි වෛද්‍ය ආයතනයේ, ස්වාධීන රූපවාහිනී ජාලයේ, ආයුර්වේද සංස්ථාවේ, සහ සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකා මිහරල් සෞඛ්‍ය සමාගමට හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සේවය කරයි. රාජ්‍ය වත්කම් අයකර ගැනීම පිළිබඳ විශේෂ ජනාධිපති කාර්ය සාධක බලකායේ සාමාජිකයෙකු, සුනාමි බලපෑමට ලක් වූ ප්‍රදේශ හැවත ගොඩනැගීමේ ව්‍යාපෘතිය, ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවට නව අයිතිවාසිකම් පිළිබඳ පහත් කෙටුම්පතක් කෙටුම්පත් කිරීමට මෙහෙයුම් කමිටුව සහ භාෂා ප්‍රතිපත්තිය ක්‍රියාත්මක කිරීම පිළිබඳ ජාතික විගණනයක් පැවැත්වීමේ උපාය මාර්ග සාකච්ඡා කිරීම සඳහා මෙහෙයුම් කමිටුවෙහි සාමාජිකයෙකුද වේ.

එක්සත් ජාතීන්ගේ දූෂණ විරෝධී හා යහපාලනය පිළිබඳ සමුළුව සහ කලාපීය පාරිසරික නීති සම්මන්ත්‍රණය වැනි විවිධ ජාත්‍යන්තර සම්මන්ත්‍රණවලදී අරන්දර මහතා ශ්‍රී ලංකාව නියෝජනය කර තිබේ.

ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායම

🕒 විපුල ගුණාතිලක මහතා ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී

විපුල ගුණාතිලක මහතා 2018 අගෝස්තු මාසයේ සිට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරියා ලෙස සේවය කරන අතර ඔහු ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන් සේවයේ සමස්ත කළමනාකරණය පිළිබඳව ද වගකීම දරයි.

ශ්‍රී ලංකන් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම හා සම්බන්ධ වීමට පෙර ගුණාතිලක මහතා ටී ඒ ඒ ජී ඇන්ගෝලා ගුවන් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයෙක් හා ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරියා ද විය. ඇන්ගෝලාවේ ජාතික ගුවන් සේවය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේදී එම්චේටීස් ගුවන් සේවය විසින් පත් කරන ලද වෘත්තීය කළමනාකරුවන් කණ්ඩායමක් සමඟ ඔහු ප්‍රධාන කාර්යභාරයක් ඉටු කළේය. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස කෙටි කාලයක් තුළ ගුවන් සමාගමට ලාභ සමච්චේදක තත්ත්වය සහ ශක්තිමත් මුදල් ප්‍රවාහ තත්ත්වයක් ලබා කර ගැනීමට හැකිවීමයි.

එම්චේටීස් ගුවන් සමාගම ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම කළමනාකරණය කරන කාලය තුළදී ගුණාතිලක මහතා ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරී තනතුර දැරූ අතර එම්චේටීස් ගුවන් සමාගමෙන් ශ්‍රී ලංකා රජයට කළමනාකරණය හුවමාරු වන විට වැඩිදායක ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීවරයා ලෙස වැදගත් භූමිකාවක් හොඳින් ඉටු කළේය.

ගුවන්, තොරතුරු තාක්ෂණ, විදුලි සංදේශ, බැංකු හා සේවා යන අංශයන්ගේ වසර විසිපහකට වඩා වැඩි පළපුරුද්දක් සහිතව ශ්‍රී ලංකාව, සිංගප්පූරුව සහ ඔස්ට්‍රේලියාව යන රටවල් හි පිහිටි සමාගම් වල ජ්‍යෙෂ්ඨ භාග්‍යකර්මී තනතුරු ගණනාවක් එම මහතා විසින් දරා ඇත.

ඔහු ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක උපදේශක මණ්ඩලයේ සාමාජිකයෙක්, "වන් වර්ල්ඩ්" චලායන්ස්හි පාලක මණ්ඩලයේ සාමාජිකයෙක් සහ වයාර් ෆිනෑන්ස් ජ්‍යෙෂ්ඨ උපදේශක සාමාජිකයෙකි.

CIMA ආයතනයේ ශ්‍රී ලංකා කලාපීය මණ්ඩලයේ හිටපු සභාපතිවරයෙකු සහ ශ්‍රී ලංකා විගණන සහ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත නිරීක්ෂණ මණ්ඩලයේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයකු ලෙස කටයුතු කළේය.

ගුණාතිලක මහතා එක්සත් රාජධානියේ වරලත් කළමනාකරණ ගණකාධිකාරීවරයෙක්, ශ්‍රී ලංකාවේ වරලත් ගණකාධිකාරීවරයෙක් හා ඕස්ට්‍රේලියාවේ සහතිකලත් රාජ්‍ය ගණකාධිකාරීවරයෙක් වන අතර කොළඹ විශ්ව විද්‍යාලයෙන් ව්‍යාපාර පරිපාලනපති උපාධියක් ලබා ඇත. ඔහු GE පුහුණුව ලත් සික්ස් සිග්මා සහතික ලාභියෙක් ද වේ.

🕒 ඩී. ඒ. ජී. ජයසූරිය මහතා ප්‍රධාන තාක්ෂණික නිලධාරී

ඩී ඒ ජී ජයසූරිය මහතා 2018 සැප්තැම්බර් මස 01 දින ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ සේවයට බඳුනු අතර ප්‍රධාන තාක්ෂණික නිලධාරී වශයෙන් පත්විය.

පළමුවෙන්ම එතුමන් විවිධ විශාර් ලංකා ලෙස හඳුන්වනු ලැබූ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමට 1982 වර්ෂයේදී ජ්‍යෙෂ්ඨ බලපත්‍රලාභී ඉංජිනේරුවරයෙක් ලෙස සේවයට බැඳී පසුව 2009 වර්ෂය තෙක් විවිධ කළමනාකරණ තනතුරු ගණනාවක් හොඳින් දැරූ අතර පසුව ඕමාන් විශාර් හි ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරු (තාක්ෂණික කොන්ත්‍රාත්) තනතුර දැරීය. 2016 වර්ෂයේදී ඔහු ගුවන් යෝග්‍යතා අධ්‍යක්ෂ ලෙස ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියට සම්බන්ධ විය.

ජයසූරිය මහතා සතුව එක්සත් රාජධානියේ සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ ගුවන්යානා නඩත්තු ඉංජිනේරු බලපත්‍රයක් ඇති අතර පකිස්ථාන සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ ගුවන්යානා නඩත්තු ඉංජිනේරු බලපත්‍රයක් හා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ ගුවන්යානා නඩත්තු බලපත්‍රයක් සතුව ඇත.

🕒 ශමින්ද සමරවීර මහතා ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරී

ශමින්ද සමරවීර මහතා විදුලි සංදේශ, නිෂ්පාදන, දුම්රිය, නාවික හා බැංකු කටයුතු ඇතුළු බොහෝ කර්මාන්තයන්ගේ වසර 15 කට වැඩි ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටමේ ආයතනික පළපුරුද්දක් ඇත. ඔහු 2019 අප්‍රේල් මාසයේ දී ශ්‍රී ලංකන් සමූහයට එක්වීමට පෙර විට්සලාට් ලංකා (පුද්) සමාගමේ ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරී ලෙස සේවය කළේය.

ඔහු ලංකා දුම්රිය සමාගම, බයලොග් ආසියාටා සමාගම සහ එක්සත් ජනපදයේ උතුරු ඇමරිකාවේ NavteQ ඇතුළු ප්‍රමුඛ ආයතනවල ප්‍රධාන තනතුරු දරා ඇත. ආයතනික උපායමාර්ග හා සංවර්ධනය පිළිබඳ විශේෂඥයෙකු වන ඔහු පූර්ව සේවා කාලය තුළ නායකත්ව සම්මාන දිනා ඇත.

ඔහු මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලයෙන් ඉලෙක්ට්‍රොනික හා විදුලි සංදේශ ඉංජිනේරු විද්‍යාව පිළිබඳ උපාධියක් ලබා ඇති අතර උතුරු බැංකෝටා ප්‍රාන්ත විශ්ව විද්‍යාලයෙන් විද්‍යාපති උපාධිය ලබා ඇත. ඔහු එක්සත් ජනපදයේ වරලත් ගෝලීය කළමනාකරණ ගණකාධිකාරී සංගමයේ සාමාජිකයෙකු වන අතර, එක්සත් රාජධානියේ වරලත් කළමනාකරණ ගණකාධිකාරී ආයතනයේ අධි සාමාජිකත්වය ද දරයි.

🕒 ජ්‍යෙෂ්ඨ මුස්ටාපා මහතා ප්‍රධාන වාණිජ නිලධාරී

ලොව පුරා බොහෝ ගුවන් සමාගම් සඳහා උපායමාර්ගික වාණිජ නායකත්වය ලබා දෙමින් මුස්ටාපා මහතා ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය තුළ වසර 20 කට වැඩි කාලයක් සේවය කරයි. 2019 අප්‍රේල් මාසයේ දී ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සමාගමේ ප්‍රධාන වාණිජ නිලධාරියා ලෙස පත්වීමට පෙර ඔහු ඇමරිකන් වයාර්ලයින්ස්, ස්පිරිට් වයාර්ලයින්ස්, සවුත් ඇෆ්‍රිකන් වයාර්ලයින්ස්, ටයිගර් වයාර්ලේස්, සේබර් වයාර්ලයින්ස් සොලියුෂන්ස්, කේපිවිම්ප් ඇතුළු ප්‍රමුඛ පෙළේ සංවිධානවල ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටමේ තනතුරු සහ සඟී වයාර්ලේස් හි ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීවරයා වැනි තනතුරු කිහිපයක් දරා ඇත.

සවුත් ඇෆ්‍රිකන් වයාර්ලයින්ස් ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේදී ඔහු ප්‍රධාන කාර්යභාරයක් ඉටු කළ අතර එහිදී වාර්තාගත වාර්ෂික ශුද්ධ ලාභයක් වාර්තා කළේය. ඔහු සවුත් ඇෆ්‍රිකන් වයාර්ලයින්ස් හි සේවය කළ කාලය තුළ ජාල පිරික්සුම් මණ්ඩලයේ සහ ස්ථාර් චලායන්ස් හි ආදායම් කළමනාකරණ උපදේශක මණ්ඩලයේ සාමාජිකයෙකුද විය.

මුස්ටාපා මහතා ටයිගර් වයාර්ලේස් හි ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ කණ්ඩායමේ ද සේවය කර ඇති අතර එමඟින් සමාගමට සිදුවූ පාඩු අවම කර ගනිමින් ශුද්ධ ලාභයක් ලැබීමට හේතුවිය.

ගුවන් සේවා වෘත්තීයයෙකු ලෙස ඔහු වාණිජ උපාය මාර්ග සංවර්ධනය, ආදායම් ප්‍රශස්තිකරණය, අලෙවිකරණ නවෝත්පාදන, ජාල සහ ගුවන් යානා සැලසුම්, විකුණුම් සහ නිෂ්පාදන සංවර්ධනය යන පරාසයන්ගේ විශේෂඥයෙක් වේ.

ඔහු ගණිතය පිළිබඳ විද්‍යාවේදී උපාධියක් සහ මයාම් විශ්ව විද්‍යාලයෙන් ගණකාධිකරණය පිළිබඳ විද්‍යාපති උපාධියක් ලබා ඇත. බුස්ටෝස් මහතා ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ මයාම් හි ෆ්ලොරිඩා අන්ලාන්තික් විශ්ව විද්‍යාලයේ සහ දකුණු අප්‍රිකාවේ ජොහැන්ස්බර්ග් හි විට්වෝට්ස්වාන්ඩ් විශ්ව විද්‍යාලයේ අධ්‍යාපන පන්ති මෙහෙයවා ඇත.

📍 කපිතාන් රජිත් රණතුංග මහතා
වැඩබලන ප්‍රධාන ගුවන් සේවා සැපයුම් නිලධාරී

කපිතාන් රජිත් රණතුංග මහතා 1987 දී ශිෂ්‍යයෙකු ලෙස නියමුවෙකු ලෙස සමාගමේ සේවයට බැඳුණි. ඔහු මුලින්ම සමාගමේ L1011 ගුවන් යානාවේ පළමු නිලධාරියෙකු හා දෙවන නිලධාරියෙකු ලෙසත් පසුව එයාර් ඩස් A320 සහ A340 ගුවන් යානා වල පළමු නිලධාරියෙකු ලෙසත් පසුව A320, L1011, A330 සහ A340 ගුවන් යානාවල කපිතාන්වරයෙකු ලෙසත් ප්‍රගතිශීලීව කටයුතු කළේය.

කපිතාන් රණතුංග මහතාට ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ වසර තිහකට වැඩි පළපුරුද්දක් ඇති අතර ඔහුගේ අති මහත් දැනුම හා අත්දැකීම් බෙදාහදා ගැනීම සඳහා ඔහු 2015 දී ගුවන් මෙහෙයුම් ප්‍රධානියා ලෙස පත් කරන ලදී. කපිතාන් රණතුංග ඔහුගේ වටිනා සේවය ගුවන් සමාගම වෙත අධිණිධව සපයමින්, දැනට වැඩබලන ප්‍රධාන ගුවන් සේවා සැපයුම් නිලධාරී තනතුර දරයි. ඉහළ කළමනාකරණයේ ඔහුගේ කාර්යභාරයට අතිරේකව ඔහු රේඩීය (ලයින්) සිමියුලේටර් උපදේශකයෙකු වන අතර CAASL විසින් A330/A320 ගුවන් යානා සඳහා පත් කළ පිරික්සුම් ගුවන් නියමුවෙකු ලෙස ද කටයුතු කරයි.

📍 ඩැල්ෆින් තිරුකුමාර් මහත්මිය
සමාගම් ලේකම්/ සාංගමික ලේකම් කටයුතු ප්‍රධානී

ඩැල්ෆින් තිරුකුමාර් මහත්මිය 2013 දී සමාගමේ සේවයට බැඳෙන ලදී. ඇය සමාගම් ලේකම් හා සාංගමික ලේකම් කටයුතු ප්‍රධානී වේ. මෙම අංශය විසින් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමට සහ ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගමට ලේකම් කටයුතු සේවා සපයනු ලබන අතර ඊට අමතරව ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණයේ වැටුප් සැකසීමේ කටයුත්තෙහිද නිරත වේ. ඇය ශ්‍රී ලංකන් කෙසාර්ස් භාරකාර අරමුදලේ භාරකරුවෙකුද වෙයි.

වසර 20 කට අධික පශ්චාත් සුදුසුකම් පළපුරුද්දක් ඇය සතුවේ. ඇයගේ සේවා කාලය තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ මහා පරිමාණ ලැයිස්තුගත සමාගම් ගණනාවක ජ්‍යෙෂ්ඨ සහ වගකීම් දරන තනතුරු දරා ඇත.

එක්සත් රාජධානියේ වරලත් ලේකම්වරුන්ගේ හා පරිපාලකවරුන්ගේ ආයතනයේ ආශ්‍රිත සාමාජිකාවක වන තිරුකුමාර් මහත්මියට ඔස්ට්‍රේලියාවේ ව්‍යාපාර පරිපාලනය පිළිබඳ පශ්චාත් උපාධියක්ද සතුවේ. ඇය ශ්‍රී ලංකා අධ්‍යක්ෂක වරුන්ගේ ආයතනයෙහි සාමාජිකාවක වෙයි.

📍 යසන්ත දිසානායක මහතා
මූල්‍ය කළමනාකරන ප්‍රධානී

2004 වර්ෂයේදී සමාගමේ සේවයට බැඳෙනු යසන්ත දිසානායක මහතා මේ වන විට මූල්‍ය කළමනාකරන ප්‍රධානී ලෙස කටයුතු කරයි. සමාගමේ මූල්‍ය හා වාණිජ ප්‍රසම්පාදන කටයුතු ඔහුට වාර්තා කරනු ලැබේ.

ආසියාතික කලාපයේ සම්මාන දෙකකින් පිදුම් ලැබීමට හේතු වූ ප්‍රථම ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කර නිකුතුව සහ ඉස්ලාමීය මූල්‍යකරණය ඇතුළත් සමාගමේ බොහොමයක් පුරෝගාමී මූල්‍ය ගනුදෙනු ගණනාවක් සඳහා දිසානායක මහතා මුලිකත්වය ගෙන කටයුතු කර ඇත.

නව A330-300 වර්ගයේ ගුවන් යානා සඳහා පූර්ව බෙදාහැරීමේ මූල්‍යකරණය සැකසීමේලාද දිසානායක මහතාගෙන් ඉහළ දායකත්වයක් ලැබුණු අතර එම ගනුදෙනුව "වයාර් ෆිනෑන්ස් ජර්නල්" සඟරාව විසින් 2014 වසරේ "හොඳම

ගුවන්යානා පූර්ව බෙදාහැරීම් ගනුදෙනුව" ලෙස නම් කර ඇත. සමාගමේ සේවයට පැමිණීමට පෙර එම මහතා ආයෝජන බැංකුකරණ සහ විදුලි සංදේශ ක්ෂේත්‍ර තුළ ජ්‍යෙෂ්ඨ තනතුරු දරා ඇත. වෘත්තීයයන් ගණකාධිකාරීවරයෙකු (එක්සත් රාජධානියේ කළමනාකරන ගණකාධිකරුවන්ගේ වරලත් ආයතනයේ අධි සාමාජික) වන එම මහතා කාඩ්ග්හි වේල්ස් විශ්ව විද්‍යාලයේ ව්‍යාපාර පරිපාලනපති උපාධියක්ද ලබා ඇත.

📍 ප්‍රදීප කැකුලාවල මහතා
දේපළ සහ සැපයුම් ප්‍රධානී

ප්‍රදීප කැකුලාවල මහතා දශක දෙකකට අධික කළමනාකරණ පලපුරුද්දක් සහිත ජ්‍යෙෂ්ඨ මානව සම්පත් සංවර්ධන වෘත්තීයයෙකි. වසර 20 ක් වූ කාල පරිච්ඡේදයක් පුරා මානව සම්පත් සංවර්ධනය විෂය කෙරෙහි අවධානය යොමුකිරීමට පෙර ව්‍යාපෘති කළමනාකරනය, කළමනාකරණය, අලෙවි හා ව්‍යාපාර සංවර්ධනය යනාදී ක්ෂේත්‍ර වල ප්‍රධාන කළමනාකරන තනතුරු ගණනාවක් කැකුලාවල මහතා විසින් දරා ඇත. ප්‍රදීප මහතා මීට වසර 08 කට පෙර ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ මානව සම්පත් ප්‍රධානී ලෙස සේවයට බැඳීමට පෙර අධ්‍යාපන, කාර්යාල ස්වයංක්‍රීයකරණය, ඉංජිනේරු හා ඇගවීම් අංශවලට අයත් ප්‍රධාන පෙළේ සමාගම් බොහොමයක සාමන්‍යාධිකාරී, අධ්‍යක්ෂක හා මානව සම්පත් ප්‍රධානියා ලෙස ක්‍රියාකර ඇත.

කොමන්වෙල්ත් ඔෆ් ලර්හිං විද්‍යායතනයේ ව්‍යාපාර පරිපාලනපති උපාධිය හා ශ්‍රී ලංකා තොරතුරු තාක්ෂණ වෙතින් ලබාගත් තොරතුරු තාක්ෂණ කළමනාකරණය පිළිබඳ දැනුම කළමනාකරණය විශේෂ විද්‍යාපති උපාධියද ඇතුළුව කළමනාකරණය, මානව සම්පත් සහ තොරතුරු තාක්ෂණය පිළිබඳ පශ්චාත් උපාධි සුදුසුකම් කැකුලාවල මහතා සතුව වේ. ඔහු සිංගප්පූරුවේ ජාතික විශ්ව විද්‍යාලයෙන් සහ ශ්‍රී ලංකාවේ කළමනාකරන පශ්චාත් උපාධි ආයතනයෙන් මානව සම්පත් කළමනාකරණය පිළිබඳ විධායක පුහුණුව ලබාගෙන ඇත. ඔහු ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ මානව සම්පත් කළමනාකරණ සංගමයේ වෘත්තීය සාමාජිකයෙක්, ශ්‍රී ලංකා මානව සම්පත් වෘත්තීය සංගමයේ වෘත්තීය සාමාජිකයෙක්, එක්සත් ජනපදයේ ව්‍යාපාර විධායකයින්ගේ සංගමයේ සාමාජිකයෙක් සහ ජුනියර් වෙම්බෙර් ඉන්ටර්නැෂනල් හි සහතිකලත් ජාතික පුහුණුකරුවෙක් ද වේ.

ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායම ඉතිරි කොටස.

📌 ශ්‍රීමන්තක සේනානායක මහතා

මානව සම්පත් ප්‍රධානි

ජාත්‍යන්තර සබඳතා සහ ආශ්‍රිත නෛතික කටයුතු පිළිබඳ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ දැක්ම ගණනාවක අත්දැකීම් සපිරි පරිණත හිත වෘත්තිකයෙකි. ද්විපාර්ශ්වීය ගුවන් සේවා ගිවිසුම්/වාණිජමය සම්මුතීන්, ද්විපාර්ශ්වීය වෙළඳ ගිවිසුම් සහ ජාත්‍යන්තර ධනාත්මක ආකෘතික රාමු පිළිබඳ හිත විශාරදයෙකි.

ඔහු විසින් සහකාර ගුවන් සේවා සමග වාණිජමය කේත හුවමාරු කරගැනීමේ කටයුතු සහ රාජ්‍ය නිලධාරී කණ්ඩායම් සමග එක්ව ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවය වෙනුවෙන් ගමන්මාර්ග අයිතීන් පිළිබඳ සම්මුතීන්ට එළඹීම සම්බන්ධයෙන් ප්‍රමුඛ වගකීමක් උසුලනු ලබන, ජාත්‍යන්තර සබඳතා පිළිබඳ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ වශයෙන් කටයුතු කළ හෙතෙම වර්තමානයේදී මානව සම්පත් ප්‍රධානි නිලය හොබවයි.

හෙතෙම පහත දැක්වෙන ආයතනයන්හිදී ශ්‍රී ලංකාව නියෝජනය කොට ඇති අතර තවදුරටත් නියෝජනය කරමින් ද සිටී.

- ශ්‍රී ලංකා ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රතිපත්ති සැකසුම් කමිටු සාමාජික (NCAP 2016).
- ශ්‍රී ලංකන් වයාර්ලයින්ස් නියෝජනය කරමින් වන් වර්ල්ඩ් එලයන්ස් කළමනාකරණ මණ්ඩලයේ (oMB) සාමාජිකයකු වශයෙන් කටයුතු කලේය.
- IATA ගුවන් මගී ඒජන්සි සම්මන්ත්‍රණයේදී (PACConf) ශ්‍රී ලංකා වයාර්ලයින්ස් නියෝජනය කලේය.

📌 මයුක රණසිංහ මහතා

සමූහ හිත කටයුතු ප්‍රධානි

සමූහයේ හිත කටයුතු ප්‍රධානි තනතුර දරයි. සිය වෘත්තීය හිත කෘතය වලින් ආරම්භ කළ ඒ මහතා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමට සම්බන්ධ විමට පෙර විදුලි සංදේශ ක්ෂේත්‍රයට සම්බන්ධ වි කටයුතු කර ඇත. 2009 වසරේදී සමාගමේ සේවයට බැඳුණු ආ සිට විවිධ මට්ටම්වල වූ සංකීර්ණ, ව්‍යුහාත්මක හා දේශ සීමාන්තර වාණිජමය ගිවිසුම් කටයුතු යනාදී ක්ෂේත්‍ර පිළිබඳ අත්දැකීම් සම්භාරයක් එතුමන් සතු වේ.

ඔහු ආයතනය වෙනුවෙන් ඔහු බල සීමා ආශ්‍රිත හිත කෘතය හා ආරවුල් නිරාකරණය, නියාමන කටයුතු, බුද්ධිමය දේපළ හා විවිධ බලසීමා ආශ්‍රිත සේවා හිසුකිරීම් ගැටළු මෙහෙයවයි.

වෘත්තීයයන් නීතිඥයකු වන මයුක රණසිංහ මහතා කොළඹ විශ්ව විද්‍යාලයේ හිතවේදී උපාධිධාරියෙකි. එමෙන්ම කොළඹ විශ්ව විද්‍යාලයේ හිතපති උපාධිය සහ වේල්ස් විශ්ව විද්‍යාලයේ ව්‍යාපාර පරිපාලනපති උපාධියද එතුමන් සතු වේ.

📌 වාමර පෙරේරා මහතා

තොරතුරු තාක්ෂණ ප්‍රධානි

1999 වර්ෂයේදී දී ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ සේවයට එක් වූ වාමර පෙරේරා මහතා 2012 වසරේ සිට එහි තොරතුරු තාක්ෂණ ප්‍රධානි තනතුර දරයි.

සමාගමට හා සමූහයට අයත් ලොව පුරා පිහිටි කාර්යාල හා උපාය මාර්ගික ව්‍යාපාර ඒකක සහ ගුවන් තොටුපලවලට ආවරණය කරමින් ගොඩබිම් සේවා මෙහෙයුම්වල සිට යානා තුළ සම්බන්ධතාවයන් දක්වා වන සමාගමේ ගුවන් සේවා තොරතුරු සන්නිවේදන තාක්ෂණ කටයුතු ඔහු අධීක්ෂණය කරයි. ගුවන් ප්‍රවාහනයෙහිලා වේගවත් ගුවන් ගමන් නවෝත්පාදක විසදුම් අන්තර්ගත ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයට අයත් ව්‍යාපාර සරල කිරීමේ වැඩසටහන ස්ථාපිත කිරීම සඳහා වාමර මහතා මුලිකත්වය ගෙන ක්‍රියා කරන ලදී. ගුවන් සමාගම් ආශ්‍රිත තොරතුරු තාක්ෂණ පාලන වේදිකාවක් සහතික කරමින් ජාත්‍යන්තර වශයෙන් පිළිගත් තොරතුරු තාක්ෂණ ප්‍රමිතීන් හා අනුකූලව කටයුතු කිරීම සඳහා වාමර මහතා කටයුතු කර ඇත. තොරතුරු ආරක්ෂණ කළමනාකරණය සඳහා ISO/IEC270001:2013 සහතිකකරණයද, මෘදුකාංග තත්ත්ව කළමනාකරණය සඳහා ISO 9001:2008 සහතිකකරණය, තොරතුරු තාක්ෂණ සේවා කළමනාකරණය සඳහා ISO/IEC270000:2011 සහතිකකරණය වැනි ප්‍රමිත තුළින් ශ්‍රී ලංකන් තොරතුරු තාක්ෂණය සහතික කර ඇත. මනාව ඒකාබද්ධ වූ ගුවන් සේවා තොරතුරු තාක්ෂණ පාරිසරික පද්ධති ගණනාවක් සහිතව සමාගමේ ව්‍යාපාර හා මෙහෙයුම් කටයුතු පිළිබඳ ඩිජිටල් පරිණාමණයට වාමර මහතා නායකත්වය සලසයි.

මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලයේ ඉලෙක්ට්‍රොනික හා විදුලි සංදේශ විද්‍යාවේදී උපාධියක් සහිත වාමර මහතා වෘත්තීයයන් ඉංජිනේරුවෙකි. තවද එක්සත් රාජධානියේ ලිසෙස්ටර් විශ්ව විද්‍යාලයෙන් තොරතුරු තාක්ෂණ කළමනාකරණ විශේෂ ව්‍යාපාර පරිපාලනපති උපාධියද ලබා ගෙන ඇත.

📌 වාමර රණසිංහ මහතා

ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රධානි

වාමර රණසිංහ මහතා සමාගමේ ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රධානියා වශයෙන් 2013 වර්ෂයේදී සේවයට බැඳෙන ලදී. ගුවන් සේවා කර්මාන්තයෙහි ගණුදෙනුකාර සේවා, ගුවන් භාණ්ඩ වෙන්කරවා ගැනීම්, ගුවන් භාණ්ඩ විකුණුම් හා අලෙවිය සහ ගුවන් තොටුපළ ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් යනාදී ක්ෂේත්‍රයන් සහ ගුවන් සමාගම්හි ගුවන් භාණ්ඩ ආශ්‍රිතව වසර 16 කට වැඩි පළපුරුද්දක් ඒ මහතා සතුවේ.

රණසිංහ මහතා සමාගමේ සේවයට පැමිණීමට පෙර ශ්‍රී ලංකාව තුල මෙහෙයුම් කටයුතු කරන පිළිගත් ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගම්වල ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ තනතුරු දරා ඇත.

📌 සුමුදු උපතිස්ස මහතා

ආදායම් කළමනාකරණ, සැලසුම් හා වාණිජ උපකාරක ප්‍රධානි

සමාගමේ පුහුණු විධායක නිලධාරියෙකු ලෙස 2000 වර්ෂයේදී සේවයට බැඳුණු උපතිස්ස මහතා එම පුහුණු වැඩසටහන සාර්ථක ලෙස හිමිකර 2001 වසරේදී සමාගමේ වාණිජ අංශයට බැඳෙන ලදී. ජාත්‍යන්තර සබඳතා, කාල සටහන් ලේඛන සැලසුම් කිරීම, ජාල හා ආදායම් සැලසුම්කරණය සහ ආදායම් කළමනාකරණය යන ක්ෂේත්‍රයන් ආවරණය වන වසර 13 කට අධික කළමනාකරණ අත්දැකීම් සහිතව වසර 18 ක කර්මාන්තයේ පළපුරුද්දක් ඇති ඒ මහතා 2017 දී සමාගමේ ආදායම් කළමනාකරණය, සැලසුම් හා වාණිජ උපකාරක ප්‍රධානි තනතුරට පත්වන ලදී.

ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්ව විද්‍යාලයේ උපාධිධාරියකු වන උපතිස්ස මහතා, විහි අලෙවි කළමනාකරණය පිළිබඳ විද්‍යාවේදී උපාධිය දරන අතර ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ ගුවන් සමාගම් අධ්‍යයනය පිළිබඳ

(මොන්ට්රියල්) ඩිප්ලෝමාව සහ එක්සත් රාජධානියේ වරලත් අලෙවිකරණ ආයතනයේ පශ්චාත් උපාධි ඩිප්ලෝමාව සතු කරගෙන ඇත. එසේම ඔහු එක්සත් රාජධානියේ වරලත් අලෙවිකරණ ආයතනයේ ආශ්‍රිත සාමාජිකයෙකු වේ.

▷ දිමුතු තෙන්නකෝන් මහතා

ලොවපුරා අලෙවි හා බෙදාහැරීම් ප්‍රධානී

දිමුතු තෙන්නකෝන් මහතා ලොව පුරා මගී අලෙවිකරණය, ජාලය පුරා විකිණුම් ක්‍රම කළමනාකරණය සහ ගුවන් සමාගමේ අලෙවි මෙහෙයුම් මෙහෙයවයි. 2017 අප්‍රේල් මාසයේ දී ඔහු තම වර්තමාන තනතුරට පත් වූ තෙන්නකෝන් මහතාට ගුවන් සේවා විකුණුම් සහ අලෙවිකරණය, ආදායම් කළමනාකරණය සහ වාණිජ සැලසුම්කරණය පිළිබඳ වසර 25 කට වැඩි පළපුරුද්දක් ඇත.

තෙන්නකෝන් මහතා බ්‍රිබායි, කැනඩාව සහ ඉන්දියාව හාර කළමනාකරුවකු/ ප්‍රාදේශීය කළමනාකරුවකු (Country/Area Manager) ලෙස සහ චීනය පදනම් කරගත් ඇත පෙරදිග සහ ආසියා පැසිෆික් කලාපීය කළමනාකරුවෙකු ලෙස සේවය කිරීමට පෙර ආදායම් සැලසුම් කිරීම, ආදායම් කළමනාකරණය, මාර්ග කළමනාකරණය සහ ජාලය පුරා අලෙවිය වැනි ක්ෂේත්‍රයන්ගේ සේවය කර ඇත. ඔහු මැදපෙරදිග හා ඉන්දියානු උප මහාද්වීප කලාපයන්ගේ කලාපීය කළමනාකරුවෙකු ලෙසත් වාණිජ මෙහෙයුම් සාමාන්‍යාධිකාරී ලෙසත් තම රාජකාරී ඉටු කරමින් ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා ව්‍යාපාර මෙහෙයුම් සහ අලෙවිකරණ ව්‍යුහයන් පිළිබඳ විශාල දැනුමක් හා පළපුරුද්දක් ලබා ඇත. තෙන්නකෝන් මහතා ඕමාන් වයාර් හි සේවය කළ කාලය තුළ මුම්බායි හි උතුරු ඉන්දියාවේ දේශීය කළමනාකරුවෙකු ලෙස සේවය කර ඇත.

අලෙවි මෙහෙයුම් වලට අමතරව, තෙන්නකෝන් මහතා විද්‍යුත්-වාණිජ්‍ය හා අන්තර්ජාල වෙන්කිරීමේ පහසුකම් (අයිබීඊ) සේවා, ගෝලීය බෙදාහැරීමේ ක්‍රම, සහායක ආදායම් සේවා, ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් ව්‍යාපාරික අංශයේ සහ Flysmiles - පාරිභෝගික පක්ෂපාති වැඩසටහනේ ප්‍රධානියා වේ.

කොළඹ විශ්ව විද්‍යාලයේ නීති පීඨයේ උපාධිධාරියෙකු වන තෙන්නකෝන් මහතා ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා නියෝජිත මණ්ඩලයේ සභාපතිවරයා ලෙසත් ශ්‍රී ලංකා සම්මුති කාර්යාංශයේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයෙකු ලෙසත් සේවය කරයි.

▷ බුද්ධිකා මානගේ මහත්මිය

ගුවන් මැදිරි සේවා ප්‍රධානී

2003 වර්ෂයේදී කළමනාකරන පුහුණු සේවකයෙක් ලෙස සමාගමට සම්බන්ධ වූ බුද්ධිකා මානගේ මිය 2004 වර්ෂයේදී වාණිජ ප්‍රසම්පාදන විධායක නිලධාරියෙක් ලෙස වෘත්තීය ආරම්භ කරන ලදී. ජ්‍යෙෂ්ඨ යානාස්ථ සේවා විධායක (පරිපාලන සහ ගුවන් මැදිරි සේවක සේවා), යානාස්ථ සේවා කළමනාකරු (පරිපාලන සහ ගුවන් මැදිරි සේවක යෙදවීම්), මානව සම්පත් සංවර්ධන හා ව්‍යාපාර හවුල්කාරීත්ව කළමනාකරු, මානව සම්පත් සංවර්ධන හා ව්‍යාපාර හවුල්කාරීත්ව ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරු සහ අවසාන වශයෙන් ගුවන් මැදිරි සේවා ප්‍රධානී ලෙස වසර 15 පමණ ගුවන් සේවයේ පළපුරුද්දක් ඇස සතුවේ. කොළඹ විශ්ව විද්‍යාලයේ සංවිකානු විශේෂ විද්‍යාවේදී උපාධිධාරියෙක් වන ඇස මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලයේ කළමනාකරන විද්‍යාපති උපාධිධාරියෙක් සහ මානව කළමනාකරන ආයතනයේ වෘත්තීය සුදුසුකම් ලාභියෙකි. තවද ඇස කම්කරු නීති, සැපයුම් දාම කළමනාකරන සහ තොරතුරු තාක්ෂණ යන ක්ෂේත්‍රයන්හිදී සුදුසුකම් සපුරා ඇත.

▷ කපිතාන් ප්‍රවීන් චේත්තමුනි මහතා

ගුවන් මෙහෙයුම් ප්‍රධානී

කපිතාන් චේත්තමුනි මහතා තරුණ ශිෂ්‍යතට ගුවන් නියමුවෙකු ලෙස 2001 දී ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ පවුලට එක්විය. ඔහු නියෝජ්‍ය ප්‍රධාන නියමුවරයා ලෙස පත්වීමෙන් පසු වසර පහකට වැඩි කාලයක් ක්‍රියාකාරීව කළමනාකරුවෙක් ලෙස සේවයේ නිරත විය. උසස් කළමනාකරුවෙක් ලෙස ඔහුගේ කාර්යභාරයට අමතරව, කපිතාන් චේත්තමුනි මහතා A330/A320 ගුවන් යානා වල වත්මන් ගුවන් නියමුවරයා හා ඒ සඳහා පත්කළ පිරිස්සුම් ගුවන් නියමුවරයා ද වේ.

ඔහු එක්සත් රාජධානියේ ඩර්හැම් විශ්ව විද්‍යාලයෙන් ව්‍යාපාර ආර්ථික විද්‍යාව පිළිබඳ ගෞරව උපාධියක් ලබාගෙන ඇත.

▷ ලුතින් කර්නල් බන්දුල වේරගම මහතා

සාමාන්‍යාධිකාරී ගුවන් තොටුපල හා ගොඩබිම් සේවා

ශ්‍රී ලංකා යුද හමුදාවේ වසර 23 ක සේවා කාලයකින් පසුව වර්ෂ 2012 දී වේරගම මහතා සමාගමේ සේවයට එක් විය. ත්‍රිවිධ හමුදා පරිසරය ආශ්‍රිත පුහුණුව සහ අණ දීමේ පළපුරුද්දට අමතරව ඒ මහතා එක්සත් ජාතීන්ගේ සාම සාධක මෙහෙයුම් දෙපාර්තමේන්තුවෙහි ද සේවය කර ඇත. සමාගමේ මානව සම්පත්, ගුවන් යානාස්ථ හා ආරක්ෂක අංශවලට සේවා සැපයූ වේරගම මහතා ගුවන් තොටුපල හා ගොඩබිම් සේවා අංශයේ ප්‍රධානියා ලෙස 2016 පෙබරවාරි මාසයේදී පත් කරන ලදී.

කැලණිය විශ්ව විද්‍යාලයේ ආරක්ෂක අධ්‍යයන පිළිබඳ පශ්චාත් උපාධිය හිමි බන්දුල වේරගම මහතා පකිස්තානයේ ක්වෙට්ටා විශ්ව විද්‍යාලයේ විද්‍යාපති උපාධියක්ද ලබාගෙන ඇත.

▷ ප්‍රිමාල් ද සිල්වා මහතා

සාමාන්‍යාධිකාරී, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යාතනය

1988 දී සමාගමේ ගුවන් මැදිරි සේවක මණ්ඩලයේ සාමාජිකයෙකු ලෙස සේවයට එක්වූ සිල්වා මහතා 2006 වන තුරු ජ්‍යෙෂ්ඨ ගුවන් කාර්ය මණ්ඩල සාමාජිකයෙකු ලෙස කටයුතු කර ඇත. දැනට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යාතනයෙහි සාමාන්‍යාධිකාරී තනතුර දරන අතර වගකීම් කළමනාකරු (147 කොටස), ගුවන් යානා හඬක්කු සහ පුහුණු සංවිධානය සඳහා වගකීම් දරනු ලැබේ. මෙම පත්වීමට පෙර ගුවන් මැදිරි ආරක්ෂක කළමනාකරු සහ යානාවන් තුළ මෙහෙයුම් හා පුහුණු කටයුතු කළමනාකරු යන පදවියන්ද සිල්වා මහතා දරන ලදී.

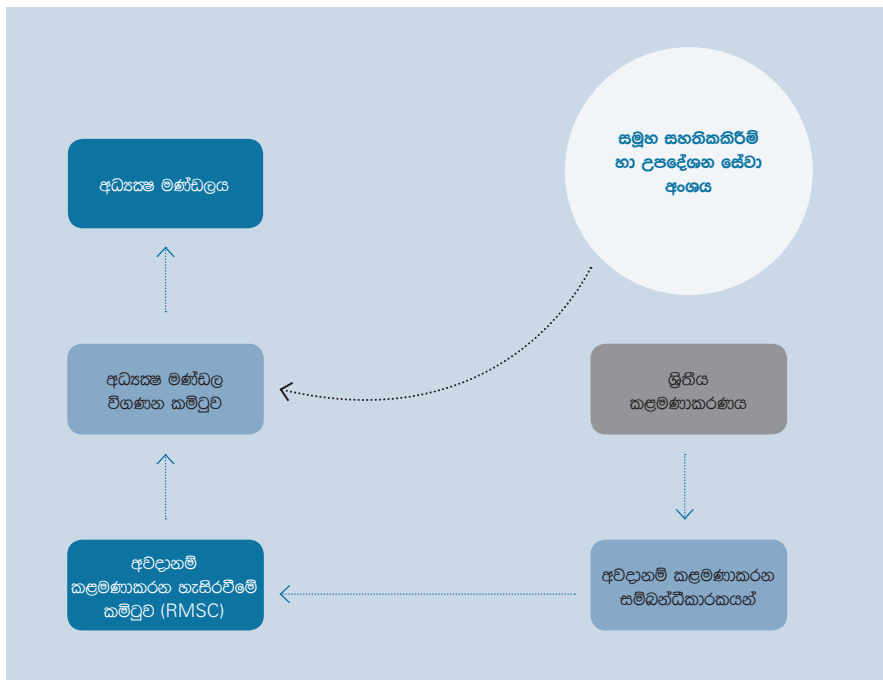
ඔහු ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්ව විද්‍යාලයෙන් ව්‍යාපාර පරිපාලනය පිළිබඳ විධායක පරිපාලනපති උපාධියක් ලබා ඇති අතර ශ්‍රී ලංකා පුහුණු හා සංවර්ධන ආයතනයෙන් පුහුණු හා සංවර්ධන පිළිබඳ ජාතික ඩිප්ලෝමාවක් ලබා ඇත.

ව්‍යාපාර අවදානම් කළමනාකරන රාමුව

ක්‍රියාවලිය සමාලෝචනය

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ව්‍යාපාර අවදානම් කළමනාකරන රාමුව එහි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන අතර සහතිකකිරීම් හා උපදේශන සේවා අංශය විසින් මධ්‍යගතව පහසුකම් සලසනු ලැබේ. ව්‍යාපාර අවදානම් හඳුනාගැනීමේ සහ එම අවදානම් මත ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමට ඇතිවන බලපෑම් අවම කිරීම සඳහා ක්‍රියාකාරී සැලසුම් සකසීම යන කාර්යයන් සඳහා වූ කාර්යාල ක්‍රියාමාර්ග සහ මනා පරිචය අවශ්‍යතාවයන් ඉෂ්ඨ කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ව්‍යාපාර අවදානම් කළමනාකරන රාමුව ස්ථාපිත කරන ලදී. මූල්‍ය, මෙහෙයුම්, තොරතුරු තාක්ෂණය, ආරක්ෂාව, අලෙවිකරණය, මානව සම්පත්, සාර්ව පාරිසරික අවදානම් ඇතුළත් උපායමාර්ගික, ක්‍රියාවලි සහ ව්‍යාපෘති මට්ටම් වලදී අවදානම් හඳුනාගැනේ. යහ පාලනයේ ප්‍රමුඛ අංශයක් ලෙස ව්‍යාපාර අවදානම් කළමනාකරනය සඳහා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම බැඳී සිටින අතර ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ අවදානම් සංස්කෘතිය විසින් අවදානම් මත පාදක වූ තීරණවලට එළඹීම සඳහා සියළුම සේවක සේවිකාවන් දිරිගන්වනු ලබයි.

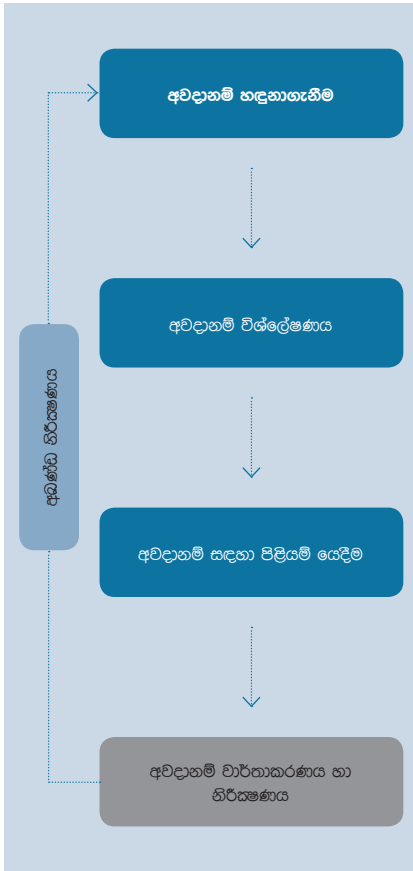
ව්‍යාපාර අවදානම් කළමනාකරන ව්‍යුහය



ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම තුළ ව්‍යාපාර අවදානම් කළමනාකරනය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ වගකීම ඇත්තේ අවදානම් කළමනාකරන හැසිරවීමේ කමිටුව (පෞෂ්ඨ කළමනාකරන කණ්ඩායම), අවදානම් කළමනාකරන සම්බන්ධීකාරකයන් සහ ශ්‍රීතීය කළමනාකරණය (අවදානම් හිමිකරුවන්) යන පාර්ශව මතය. සමාගමේ අවදානම් කළමනාකරණ ප්‍රතිපත්තියට අනුකූලව එක් එක් අංශයන්හි කටයුතු මෙහෙයවීම සහ අවදානම් පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමේ සංස්කෘතියක් ගොඩනැගීම සඳහා අවදානම් කළමනාකරණ හැසිරවීමේ කමිටුව වගකීම දරයි. අවදානම් හඳුනා ගැනීම සහ ඇගයීම, සුදුසු අවදානම් ප්‍රතිකාර සැලසුම් සකස් කිරීම සහ ප්‍රගතිය අධීක්ෂණය කිරීම සඳහා ශ්‍රීතීය කළමනාකරණය වගකිව යුතුයි.

අවදානම් කළමනාකරන ක්‍රියාවලිය

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ අවදානම් කළමනාකරන ක්‍රියාවලිය අවදානම් හඳුනාගැනීම, අවදානම් විශ්ලේෂණය, අවදානම් සඳහා පිළියම් යෙදීම සහ අවදානම් වාර්තාකරණය හා නිරීක්ෂණය යන ප්‍රධාන අංග හතරකින් සමන්විත වේ.



අවදානම් හඳුනාගැනීම

ශ්‍රීතීය හා සාංගමික අරමුණු අත්පත් කරගැනීම සඳහා බාධාකාරී විය හැකි අභ්‍යන්තර හා බාහිර සාධක ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් හඳුනාගනු ලබයි. අවදානම් හඳුනාගැනීමේ මෙවලම් භාවිතා කිරීමෙන් සහ ප්‍රධාන ක්‍රියාදාමයන්, ව්‍යාපෘති සහ ව්‍යාපාර අරමුණු

විශ්ලේෂණය කිරීමෙන් අවදානම් හිමිකරුවන් විසින් අවදානම් හඳුනා ගනු ලැබේ. අවදානම් ලේඛනයන් යාවත්කාලීන කිරීමට අවශ්‍ය සියලු තොරතුරු ශ්‍රීතිය කළමණාකරනය විසින් ආංශික/දෙපාර්තමේන්තු සම්බන්ධීකාරකයන් වෙත සපයා දෙයි. හඳුනාගන්නා ලද අවදානම්, අවදානම් කළමණාකරන හැසිරවීමේ කමිටුව විසින් කාර්යක්ෂම වශයෙන් සමාලෝචනය කර අර්ධ වාර්ෂිකව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල විගණන කමිටුව වෙත වාර්තා කරනු ලබයි.

අවදානම් විශ්ලේෂණය

හඳුනාගන්නා ලද අවදානම් සිදුවිය හැකි සම්භාවිතාව හා වම අවදානම් හි බලපෑම මත පදනම්ව විශ්ලේෂණය කරන අතර අවදානම් සාධකය මත පදනම්ව සැලකිය යුතු, ඉහළ, මධ්‍ය හා පහළ යනුවෙන් ශ්‍රේණිගත කරනු ලබයි. සිදුවිය හැකි සම්භාවිතා අනුපාතය සමඟ බලපෑම් අනුපාතය ගුණ කිරීමෙන් අවදානම් සාධකය ගණනය කරනු ලැබේ.

අවදානම් සඳහා පිළියම් යෙදීම

අවදානම් ශ්‍රේණීන් හා අවදානම් සාධකය මත පදනම් ව ක්‍රියාකාරී සැලසුම් සැකසීමෙහිලා විගණිම ශ්‍රීතිය කළමණාකරනය විසින් දරනු ලබයි. අවදානම් සඳහා පිළියම් යෙදීම වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් හඳුනාගත් අවදානම් ප්‍රතිචාර තුළ අවම කිරීම, මාරු කිරීම, වැලැක්වීම සහ පිළිගැනීම යන කාරණා ඇතුළත් වේ. සැලකිය යුතු අවදානම් සඳහා පිළියම් යෙදීම පිළිබඳ ක්‍රියාමාර්ග ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී/අදාළ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමණාකරන කණ්ඩායම විසින් සමාලෝචනය කර අනුමත කරනු ලබයි. ඉහළ අවදානම් සඳහා පිළියම් යෙදීම පිළිබඳ ක්‍රියාමාර්ග ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමණාකරන කණ්ඩායම විසින් සමාලෝචනය කරනු ලබයි. මධ්‍ය අවදානම් සඳහා පිළියම් යෙදීම පිළිබඳ ක්‍රියාමාර්ග දෙපාර්තමේන්තු කළමණාකරුවන් විසින් සමාලෝචනය කරනු ලබයි. පහළ මට්ටමේ අවදානම් පවතින පාලන ක්‍රම මගින් කළමණාකරනය කෙරෙන අතර අවදානම් ශ්‍රේණීන් වල වෙනස්කම් සම්පව නිරීක්ෂණය කරයි.

අවදානම් වාර්තාකරණය සහ නිරීක්ෂණය

ක්‍රියාමාර්ග අයිතමයන් හිසි කලට ක්‍රියාත්මක වන්නේදැයි නිරීක්ෂණය කිරීම සඳහා ආංශික/දෙපාර්තමේන්තු ප්‍රධානීන් විසින් කාර්යක්ෂම වශයෙන් අවදානම් කළමණාකරන ලේඛන සමාලෝචනයට කරනු ලැබේ. අවදානම් කළමණාකරන හැසිරවීමේ කමිටුව විසින් ප්‍රධාන අවදානම් සමාලෝචනය කර අර්ධ වාර්ෂිකව විගණන කමිටුව වෙත වාර්තා කරයි. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අවධානය සැතෙකින් යොමු කළ යුතු අවස්ථාවන්හිදී හැර අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල විගණන කමිටුව විසින් ප්‍රධාන සාංගමික අවදානම් අර්ධ වාර්ෂිකව සමාලෝචනය කරන අතර අර්ධ වාර්ෂික පදනමක් මත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත වාර්තා කරයි.

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය

“ගුවන් සේවය ක්‍රියාත්මක වන පරිසරය මඟින් ඊට විල්ල කෙරෙන දැඩි අභියෝග මධ්‍යයේ, එය තම ගමන් මගෙහි නොකඩවා ගමන් කරයි.”

සැමදා ඉහළ යන තරගකාරීත්වය, අධික ධාරිතාව, ඉන්ධන සහ මුදලෙහි අස්ථාවරතාවය, වෙළෙඳ ගැටුම් හේතුවෙන් ගුවන්සේවය සඳහා ඇති ව්‍යාපාර පරිසරය පිරිහීමට පත් කර ඇත...



මෙහෙයුම් පරිසරය

ගෝලීය මුහුණුවර

ගුවන්සේවා කර්මාන්තය ඇමරිකානු ඩොලර් බිලියන 30ක ශුද්ධ ලාභයක් (බදු පසු) වාර්තා කොට ඇති බව අන්තර්ජාතික ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය නිවේදනය කළ අතර, එය 2017 වර්ෂයට වඩා 20%කින් අඩු වීමකි. 2018 වර්ෂයේදී, ගුවන් මාර්ග 22,000ක් ප්‍රමාණයක් ඉක්මවූ ගෝලීය ජාලයක, මගීන් බිලියන 4 ක් පමණ සංචාරය කළහ.

2018 වර්ෂයේදී සමස්ත කර්මාන්තය සඳහා ආදායම් මගී ක්ලෝමීටර (RPK) ප්‍රමාණය 6.5% කින් වර්ධනය වූව ද, එය 2017 වර්ෂයේ වාර්තා වූ 8% ට වඩා මන්දගාමී වර්ධනයක් විය. 2018 වර්ෂයේ ප්‍රවාහනයට වඩා ධාරිතාව මන්දගාමී වේගයකින් වර්ධනය වූ අතර, එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, මගී පැටවුම් සාධකය 2017 හි 81.5% සිට 2018 දී 81.9% ක ඉහළ වාර්තාවක් දක්වා ඉහළ ගොස් ඇත. ගෝලීය ගුවන්සේවා කර්මාන්තය විසින් ද ලොව පුරා ටොන් මිලියන 64ක භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කරන ලදී.

ලොව වඩාත් විශාලතම ගුවන් ප්‍රවාහන වෙළෙඳපොළ අතරින් එකක් බවට ආසියානු පැසිෆික් කලාපය පත් ව ඇත. ආසියානු පැසිෆික් රටවල සම්බන්ධතාව, වාර ගණන, ආසන ධාරිතා සහ ගමනාන්ත ගණන කැපීපෙනෙන අයුරින් ඉහළ ගොස් ඇති අතර, කර්මාන්ත දියුණුව පසු ගිය වසර තුන සඳහා ගෝලීය සාමාන්‍යයන් අභිබවා ගොස් ඇත.

ගුවන්සේවා කර්මාන්තයට බලපාන ප්‍රධාන සාධක අතරට ප්‍රවාහනය සම්බන්ධ අයිතිවාසිකම් නිර්නියාමනය, ඉන්ධන මිල ගතිකත්වය, අහිතකර විනිමය අනුපාත, අන්තර්ජාතික වෙළෙඳ ගැටළු, එලදාව පහත බැසීම සහ අඩු පිරිවැයෙන් යුත් ගුවන් සේවාවල දියුණුව සෙවීම කෙරෙහි ඇති වන පාරිභෝගික හැසිරීමේ වෙනස්කම් යනාදිය ඇතුළත් වේ.

දේශීය මුහුණුවර

2018 වර්ෂයේදී, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවය (SLA) මගීන්වාර ක්‍රියාත්මක කෙරෙන ප්‍රධාන වෙළෙඳපොළ අතරට එනය, ඉන්දියාව, ඉන්දුනීසියාව, තායිලන්තය, ඕස්ට්‍රේලියාව සහ ජපානය අයත් වන අතර, මේවා තුළ කැපී පෙනෙන ලෙස දියුණු වී, කාලයත් සමඟ ලොව ප්‍රමුඛ මගී වෙළෙඳපොළ කිහිපයෙන්

විකල්ප බවට පත්වීම අපේක්ෂාව විය. මෙම වෙළෙඳපොළ ප්‍රගතිය හේතුවෙන්, ශ්‍රී ලංකා ඉවත් සේවයට ශක්තිමත් ආදායම් සංයුතියක් ස්ථාපනය කර ගැනීමට ඉවහල් වී ඇති අතර, වර්තමානයේ ඉන් ආදායමට ලැබෙන දායකත්වය 30% කි.

2018 වර්ෂයේදී, ශ්‍රී ලංකාවේ දළ දේශීය නිෂ්පාදිතයේ වර්ධන වේගය 3.2%ක් ලෙස වාර්තා විය. ප්‍රසාරණය කරන ලද සේවා කටයුතු මෙන්ම, කෘෂිකාර්මික කටයුතුවල යළි පිබිදීම යන කරුණු මෙම වර්ධනය සඳහා විශාල වශයෙන් උපකාරී වීණි.

2018 වර්ෂයේදී සංචාරක පැමිණීම් අඩුණ්ඩුව වර්ධනය විය. මුළු සංචාරක පැමිණීම් මිලියන 2.3 කට ප්‍රභා වූ අතර, එය 2017 වර්ෂයට වඩා 10% ක වර්ධන අගයකි. ඉන්දියාව සංචාරක පැමිණීම් 424, 887ක් සමඟ, පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව 10% ක වර්ධන වේගයක් සමඟින්, අඩුණ්ඩුව ප්‍රමුඛතම වෙළෙඳපොළ ස්ථානයේ රැඳී සිටි අතර, චීනය සංචාරක පැමිණීම් 265,965 ක් (1%ක අඩු වීමක්), එක්සත් රාජධානිය සංචාරක පැමිණීම් 254,176 ක් සහ ජර්මනිය සංචාරක පැමිණීම් 156, 888ක් වශයෙන් පිළිවෙලින් 26% ක හා 20%ක වර්ධනය වේගයන්හි පසු විය. ඕස්ට්‍රේලියාව ද, 110,928ක සංචාරක පැමිණීම් සමඟ සුවිශේෂී වර්ධනයක් වාර්තා කළ අතර, එහි වර්ධන වේගය 36% කි.

2018 වර්ෂයේදී, ශ්‍රී ලංකාවට තිබෙන තරඟකරු ධාරිතාව 12%කින් ඉහළ ගොස් තිබෙන අතර, මින් ආදායමට සෘණාත්මක බලපෑමක් ඇත.

2019 අප්‍රේල් 21 දින හට ගත් අවසානවන සිදුවීම් හේතුවෙන් ඉවත් ප්‍රවාහන වෙළෙඳපොළ කෙරෙහි කැපීපෙනෙන වශයෙන් කෙටි කාලීන බලපෑමක් එල්ල වූ අතර, එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකා ඉවත් සේවයට ද ආදායම් අහිමිව යාමක් අත්දැකීමට සිදු වුණි. මෙය වළක්වා ගැනීමට ගත හැකි පියවර මෙම වාර්ෂික වාර්තාවේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීතුමන්ගේ සමාලෝචනයේ සාකච්ඡා කෙරේ.

මූල්‍ය සමාලෝචනය

ඉවත් සේවය ක්‍රියාත්මක වන පරිසරය මඟින් ඊට එල්ල කෙරෙන දැඩි අහිමියෝ මධ්‍යයේ, එය තම ගමන් මගෙහි නොකඩවා ගමන් කරයි. සැමදා ඉහළ යන තරඟකාරීත්වය, අධික ධාරිතාව, ඉන්ධන සහ මුදලෙහි අස්ථාවරතාවය,

වෙළෙඳ ගැටුම් හේතුවෙන් ඉවත් සේවය සඳහා ඇති ව්‍යාපාර පරිසරය පිරිහීමට පත් කර ඇති අතර, ගෝලීය ආර්ථික දියුණුවෙන් හට ගන්නා ප්‍රතිලාභ ද අර්ධ වශයෙන් හිලවී කොට ඇත.

OPEC නිෂ්පාදනයේ සිදු කළ කපා හැරීම් හේතුවෙන් පෙට්‍රෝ ඉන්ධන මිල ගණන් දිගින් දිගටම ඉහළ ගොස් ඇති හෙයින්, 2018-19 මුදල් වර්ෂයේ ප්‍රථම භාගයේදී ඉන්ධනවල තියුණු ඉහළ යාමක් පිළිබිඹු වූ අතර, ඉන් පසු එය අස්ථාවරවීන් යුක්තව රැඳී පැවතුණි. ප්‍රශස්ත ජාලයක් සහ යහපත් ධාරිතා කළමනාකාරීත්වයක් සමඟ, ඉන්ධන කාර්යක්ෂම වියාර්බස් A320neo පවුලේ ඉවත් යානා සමූහය ඇතුළත් කරගනිමින්, ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාව සඳහා ඉවත් සේවය සිදු කරන අඩුණ්ඩු ප්‍රයත්නයන් නොතකමින්, මෙම ඉන්ධන මිල ඉහළ යාමේ ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන්, මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵලයට ඉන් බලපෑම් එල්ල කරමින්, කැපීපෙනෙන ඉන්ධන පිරිවැයක් හට ගෙන ඇත. කෙසේවෙතත්, අසීරු තරඟකාරීත්වය හේතුවෙන් ඉල්ලුම ද ඉහළ නොගිය බැවින්, ඉහළ ගිය ඉන්ධන පිරිවැය දරාගැනීම සීමා වී ඇත.

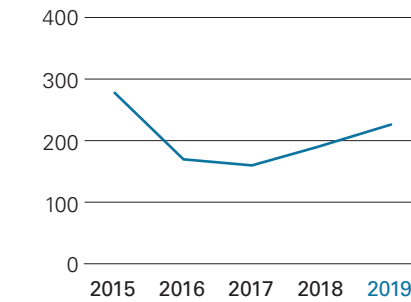
තවද, ඉවත් සේවය ඉහළ වශයෙන් මුදලේ අස්ථාවරත්වයට නිරාවරණය වී ඇති කාරණය හේතුවෙන්, ප්‍රධාන වශයෙන් ශ්‍රී ලංකා රුපියලට එරෙහිව ඇමරිකානු ඩොලරයේ විටිකාකම් ප්‍රබල ලෙස ඉහළ යාම සහ වෙනත් අන්තර්ජාතික මුදල් පිරිහී යාම මෙම මූල්‍ය වර්ෂය පුරා වඩාත් පුළුල් වශයෙන් අත්විඳින්නට සිදු විය. ඇමරිකානු ඩොලරය ප්‍රමුඛ කොට ගත් කැපී පෙනෙන පිරිවැයන් සමඟ ණය ගැනීමේ අධික පිරිවැය, අයහපත් ආකාරයෙන් මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵලයට බලපෑම් එල්ල කොට ඇත.

බාහිර සාධක මඟින් ක්‍රියාකාරීත්වයට බාධා පමුණුවීමත් සමඟ, 2019 මාර්තු 31න් අවසන් මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා සමූහය විසින් රුපියල් මිලියන 41,700.33 ක ශුද්ධ අලාභයක් වාර්තා කොට ඇත. පිළිවෙලින්, රුපියල් මිලියන 10,732.40 ක් (2017-18 වර්ෂයේ දී රු. මිලියන 1,815.64) සහ රුපියල් මිලියන 11,079.10 ක් (2017-18 වර්ෂයේ දී රු. මිලියන 8,954.77) වශයෙන් විනිමය අලාභයේ සහ මූල්‍ය පිරිවැයේ ඉහළ යාම සමඟ, රුපියල් මිලියන 6,972.27 ක රඳවා ගැනීමේ බදු වියදම, ඉහත කී අලාභයට දායක වී ඇති අතර, එය පසුගිය මූල්‍ය වර්ෂය සමඟ සැසඳූ කල 124.4% ක ඉහළ යාමකි.

කෙසේවෙතත්, අනාගත ව්‍යාපාරමය සාර්ථකත්වය සඳහා ඉතා වැදගත් අංශයක් ලෙස ස්ථිරකාරීත්වය හඳුනා ගැනීමත් සමඟ, සමූහය විසින් දැඩි පිරිවැය කපා හැරීමේ මූලිකත්වයන් සහ ඵලදායී ආදායම් ප්‍රශස්තිකරණ උපායමාර්ග සමඟ ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමට පියවර ගෙන ඇත. තරඟකාරීත්වයට ඔබ්බෙන් තරඟකාරීත්ව වාසිය රඳවා ගන්නා අතරතුර, සියලු පාර්ශවයන්හි ඉක්මන් ප්‍රගතියක් ඇති කිරීම අභියෝගය වේ.

බාහිර පරිසරයේ බලපෑම

ඉවත් යානා ඉන්ධන මිල (USC/USG)



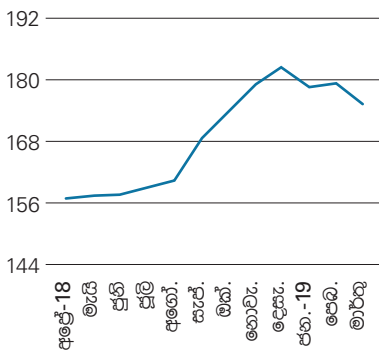
විවලනය: බැරලයකට ඇමරිකානු ඩොලර් 57 හා 81 අතර දෝලනය වූ ගෝලීය බොර තෙල් මිල අනුව යමින්, පෙට්‍රෝ ඉන්ධන මිල ගණන් ඉහළ යාමේ ප්‍රවණතාවක්, සමාලෝචනය කෙරෙන මූල්‍ය වර්ෂය කාලය යටතේ පෙන්නුම් කෙරිණි. එමෙන්ම, බොර තෙල් බැරලයක සාමාන්‍ය මිල ඇමරිකානු ඩොලර් 70ක් වූ අතර, එය පසු ගිය වර්ෂය සමඟ සැසඳූ කල 22% ක වැඩි වීමකි. (මූලාශ්‍රය: ඇමරිකානු ජනපද බලශක්ති තොරතුරු පරිපාලනය)

බලපෑම: පසුගිය වර්ෂයට සාපේක්ෂව, සමූහයේ ඉන්ධන ඵලදායීතාව ඉහළ නැංවීම උදෙසා, ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාව ප්‍රභා කර ගැනීම අරමුණු කර ගත් යන පුරුදු සහ මූලිකත්වයන් මඟින් 3.3%ක ඉන්ධන ඵලදායීතාවක් පෙන්නුම් කළ ද, ක්‍රමයෙන් ඉහළ යන ඉන්ධන මිල ගණන් සහ ශ්‍රී ලංකා රුපියල අවප්‍රමාණය වීමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, සමස්ත ඉන්ධන මිල 29%කින් ඉහළ ගොස් ඇත. මෙය මෙහෙයුම් පිරිවැයේ විශාලතම අංශය වන අතර, පසුගිය මුදල් වර්ෂයේ 26.9% ක අගයට සාපේක්ෂව මෙම වර්ෂයේ 28.1% කින් සමන්විත වේ.

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය ඉතිරි කොටස.

විනිමය අනුපාතය

රු./අ.ඩො.



විවලනය: දේශීය මෙන්ම, විදේශීය සාධක විසින් මෙහෙය වන ලද 2018/19 මූල්‍ය වර්ෂය පුරාවට, ඇමරිකානු ඩොලරයට ඵරෙතිව ශ්‍රී ලංකා රුපියල ප්‍රබල ලෙස අවප්‍රමාණය වුණි. ඉන්ධන ආනයනය කිරීමේ බිල ඉහළ යාම සහ මහ පරිමාණයෙන් සිදු කළ, ඇමරිකානු ඩොලරය ආධිපත්‍ය දරන, රජයේ ණය ගැනීම් මඟින්, ශ්‍රී ලංකා රුපියල සමාලෝචනය කෙරෙන වර්ෂය යටතේ, පසුගිය වර්ෂයේ පැවති 2.5% ක ක්ෂය වීමට සාපේක්ෂව 13.1% කින් ක්ෂය වීමට ලක් ව ඇත.

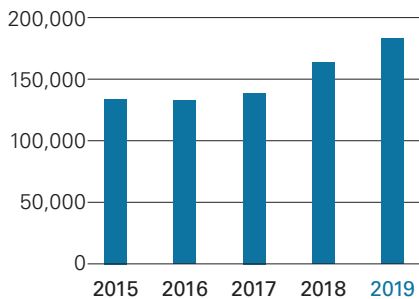
බලපෑම: ඒ අනුව, පසුගිය වර්ෂයේ රු. මිලියන 1,815.64 ක විනිමය අලාභයට සාපේක්ෂව, මෙහෙයුම් වියදමෙන් 5% කින් සමන්විත වන, විදේශ මුදලින් ප්‍රකාශිත වත්කම් සහ වගකීම් ප්‍රකාශනවලට ප්‍රාථමික වශයෙන් ආරෝපණය කළ හැකි, විනිමය අලාභය, සමාලෝචනය කෙරෙන මූල්‍ය වර්ෂය යටතේ සැලකිය යුතු අන්දමින් රු. මිලියන 10,732.40 ක් දක්වා ඉහළ ගොස් ඇත.

සමූහයේ ඉපැයුම්

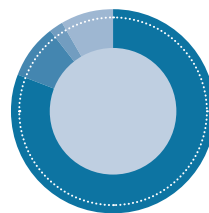
දුෂ්කර මෙහෙයුම් පරිසරය හේතුවෙන් ශුවන් සේවය විසින් මුහුණ දෙන ලද අභියෝග රාශිය නොතකමින්, 2018/19 වර්ෂය වාර්තාගත ඉහළතම ආදායම් ජනනය කළ වර්ෂය බවට පත් විය. සමූහයේ ආදායම මෙතෙක් වාර්තාගත ඉහළතම ආදායම ලෙස, රු. මිලියන 184,097.04 ක් දක්වා 11.8% කින් ඉහළ ගිය අතර, ඊට වැඩි වශයෙන් දායක වූයේ සමස්ත ආදායමෙන් 80.9% කින් සමන්විත වන මගී ආදායමේ කැපී පෙනෙන 12.4% ක් වූ වර්ධනයයි. ඉහළ යානා ඉහළ මගී පැටවුම් සාධකය සමඟ සම්මිශ්‍රණය වූ මගී ඵලදාවේ වර්ෂයක් පාසා සිදු කළ ඉහළ නැංවීම ඔස්සේ සමූහයේ ආදායම වර්ධනය විය.

ආදායම් ප්‍රවණතාව

රු.මිලියන



විකුණුම් සංයුතිය %



විමෙන්ම, අනෙකුත් සියලු ආදායම් ජනනය කිරීමේ මාර්ග, සමූහයේ ආදායම තවදුරටත් වර්ධනය කිරීම සඳහා ධනාත්මක වර්ධනයක් පිළිබිඹු කොට ඇත.

මිලියන ආදායම රු.	2019	2018	% වෙනස
මගීන්	149,022	132,540	12.4
නාණ්ඩ	15,955	14,807	7.8
තීරුබදු රහිත	882	774	14.0
ආහාරපාන සැපයීම	3,918	3,332	17.6
ශුවන් පර්යන්තය සහ වෙනත් සේවා	14,320	13,186	8.6
මුළු	184,097	164,639	11.8

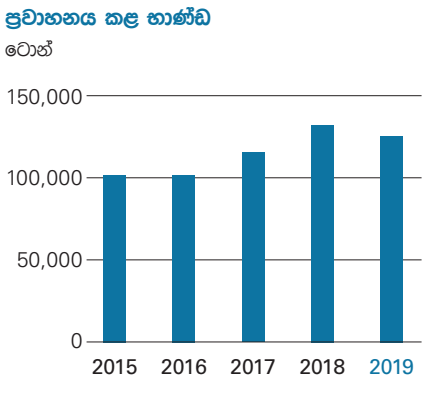
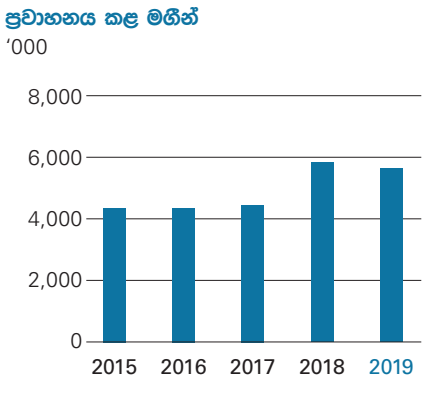
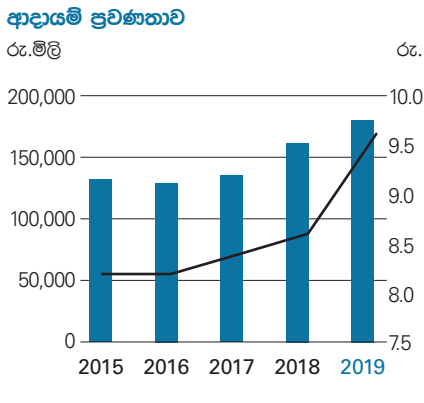
වර්ධන අවස්ථා ප්‍රාග්ධනීකරණය කිරීමෙන් සහ ඉල්ලුම සමඟ ජල ධාරිතාව පෙළ ගැස්වීම මඟින් සමූහයේ තරඟකාරීත්වය ශක්තිමත් කිරීම හේතුවෙන්, සමාලෝචනය යටතේ පවතින වර්ෂය බොහෝ කලාපයන්හි කැපීපෙනෙන ආදායම් වර්ධනයක් පෙන්නුම් කෙරිණි.

තුරන්මිලය ආදායම රු. මිලියන

වර්ෂය	ශ්‍රී ලංකාව	ආසියාව (ශ්‍රී ලංකාව හැර)	යුරෝපය සහ අප්‍රිකාව	මැද පෙරදිග	උතුරු සහ දකුණු ඇමරිකාව	නිරිතදිග පැසිෆික්	මුළු
2019	48,412	67,267	21,112	32,909	4,642	9,755	184,097
2018	42,587	64,048	17,791	30,782	4,948	4,483	164,639
% වෙනස	13.7	5.0	18.7	6.9	(6.2)	117.6	11.8

සමාගමේ ඉපයුම්

විලෙසින්ම, 2018/19 මුදල් වර්ෂයේ දී, මගින් සහ තාක්ෂණික ප්‍රවාහනයේ පසු බැසීමක් ඇති වුව ද, ධාරිතාවේ වර්ධනය සමඟ ඉහළ ගිය ඉපයුම (Yeild) හේතුවෙන්, සමාගමේ ආදායම 11.7% කින් ඉහළ ගිය අතර, එය රු. මිලි. 180,340.32 ක ඉහළ වාර්තාවකි. මගී කිලෝමීටරයක ආදායම් ප්‍රමාණය කැපීපෙනෙන ලෙස 9.6% කින් වර්ධනය විය.



අතිරික්ත ගමන්මළු ආදායම සහ සැලසුම් නොකළ සේවා හැරුණුකොට මගී ආදායමේ ඉහළයෑම වන රුපියල් මිලියන 16,405 පහත පරිදි වේ.

	රුපියල් මිලි
මගී ආදායම 9.55% කින් ඉහළ යාම රුපියල්.	12,891
2.37% ක ආසන ධාරිතාවේ ඉහළ යාම	3,114
මගී පැටවුම් සාධකයේ 0.25% ක ඉහළ යාම	400
	16,405

ප්‍රධාන ආදායම් ජනනය කෙරෙන විනිමයන්ට එරෙහිව ශ්‍රී ලංකා රුපියල අවප්‍රමාණයවීම හේතුවෙන් ඩොලරයෙන් මනින ලද ඵලදාවේ වර්ධනයට වඩා රුපියලෙන් මනින ලද ඵලදාවේ වර්ධනය වැඩිවිය.

	2019	2018	වෙනස %
මගී ඵලදාව රුපියල් (LKR)	9.43	8.61	9.6
මගී ඵලදාව ඇමරිකානු මුදලින් (USC)	5.55	5.44	2.1

මගී පැටවුම් සාධකයේ 1%ක වෙනස, ආසන ධාරිතාවේ 1%ක වෙනස සහ මගී ඵලදාවේ 1%ක වෙනසට, මගී ආදායමේ සංවේදීතාවය පහත පරිදි ය:

	රුපියල් මිලි
මගී ඵලදාව සහ ආසන ධාරිතාව නිශ්චිතව පවතින විට, මගී පැටවුම් සාධකයේ 1% ක වෙනස් වීම	1,784
මගී ඵලදාව සහ පැටවුම් සාධකය නිශ්චිතව පවතින විට, ආසන ධාරිතාවේ 1% ක වෙනස් වීම	1,479
මගී ප්‍රවාහනය නිශ්චිතව පවතින විට, මගී ඵලදාවේ 1% ක වෙනස් වීම	1,479

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය ඉතිරි කොටස.

වියදම

2019 වර්ෂයේ දී සමූහයේ මෙහෙයුම් වියදම් රු.මිලියන 215,725.65 වූ අතර, විය 2018 වර්ෂය සඳහා පැවති රු. මිලියන 175,034.14 ක මෙහෙයුම් වියදම්වලට සාපේක්ෂව 23.2% ක වැඩි වීමකි. සමූහයේ වියදම් අනුබණ්ඩනය පහත දැක්වා ඇත.

වියදම රුපියල් මිලියන	2019		2018		විචලනය	
	වටිනාකම	මුළු මෙහෙයුම් වියදම්වලින් %	වටිනාකම	මුළු මෙහෙයුම් වියදම්වලින් %	වටිනාකම	%
ගුවන් යානා ඉන්ධන පිරවැය	60,673	28.1	47,038	26.9	13,635	29.0
සේවක පිරවැය	21,928	10.2	20,869	11.9	1,059	5.1
ගුවන් තොටුපල, මාර්ගස්ථ හා ගුවන් මගී වියදම්	25,813	12.0	25,240	14.4	573	2.3
කල්බදු ගුවන් යානා මත වාරිකය	29,099	13.5	25,726	14.7	3,373	13.1
ගුවන් යානා නඩත්තු හා පිරවැඩියා පිරවැය	26,953	12.5	22,829	13.0	4,124	18.1
ක්ෂය කිරීම්/ ක්‍රමක්ෂය කිරීම්	1,862	0.9	1,976	1.1	(114)	(5.8)
විකුණුම්, අලෙවි සහ ප්‍රචාරණ වියදම්	15,786	7.3	15,634	8.9	152	1.0
ගුවන් සේවක පිරිස් වියදම්	6,582	3.1	6,036	3.4	546	9.0
විනිමය පාඩුව	10,732	5.0	1,816	1.0	8,916	491.0
වෙනත් වියදම්(රඳවා ගැනීමේ බදු වියදම රහිතව)	9,326	4.3	7,871	4.5	1,455	18.5
රඳවා ගැනීමේ බදු වියදම	6,972	3.2	NIL	0	6,972	100.0
මුළු මෙහෙයුම් වියදම්	215,726	100.0	175,034	100.0	40,691	23.2

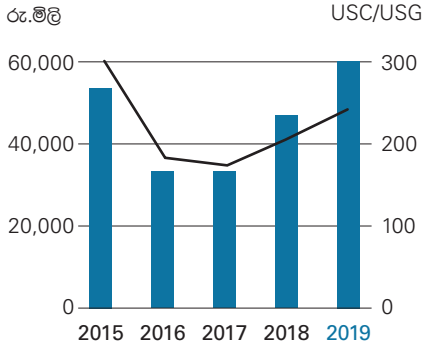
සමාලෝචනය යටතේ පවතින වර්ෂය සඳහා අලාභයෙහි ඉහළ යාමට ප්‍රධාන වශයෙන් දායක වූ කරුණක් වන්නේ, පසුගිය වර්ෂයට සාපේක්ෂව 491% ක විචලනයක් වාර්තා කළ විනිමය පාඩුවයි. මේ හේතුවෙන් රඳවා ගැනීමේ බදු වියදම, ගුවන් යානා ඉන්ධන පිරවැය සහ මූල්‍ය වියදම් පසුගිය වර්ෂයට වඩා, පිළිවෙලින් 100%, 29% සහ 23.7% කින් ඉහළ යාමක් වාර්තා විය.

ශ්‍රී ලංකා රුපියල ශීඝ්‍රයෙන් අවප්‍රමාණය වීම හේතුවෙන්, විදේශ මුදලින් ප්‍රකාශිත වත්කම් සහ වගකීම් ප්‍රත්‍යාගණනයට බලපෑම් වීම් වීම කැපීපෙනෙන ලෙස විනිමය පාඩුව හට ගැනීමට දායක වුණි. ඇමරිකානු ඩොලරයට වරෙන්ඩ් රුපියල අවප්‍රමාණය වීම රු. 20.43 ක් වූ අතර, විය 13.1% ක අවප්‍රමාණයක් විය.

2017 අංක 24 දරන ආදායම් බදු පනත හඳුන්වා දීමත් සමඟ බලපැවැත් වූ, ගුවන් යානා කල්බදු ගිවිසුම් මත සහ විදේශ සැපයුම්කරුවන්ගෙන් ලබා ගන්නා වෙනත් සේවා සඳහා (ප්‍රධාන වශයෙන් තොරතුරු තාක්ෂණික මෘදුකාංග) පණවන ලද, උපචිත රඳවා ගැනීමේ බදු වියදම (WHT) සෘජුවම වෙනත් වියදම්වල වැඩි වීමට දායක විය. සමස්ත රඳවා ගැනීමේ බදු වියදම වන රු. මිලියන 6,972.27 ගුවන් යානා කල්බදු මත රඳවා ගැනීමේ බද්දෙහි අගය රු. මිලියන 5,869.26 ක් විය. ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය ගුවන් යානා කල්බදු මත රඳවා ගැනීමේ බද්දෙන් නිදහස් වීමට ඉල්ලීමක් සිදු කොට ඇති අතර, වර්තමානයේ දී විය මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් ඇඟයීමට ලක් කරමින් පවතී.

ගුවන් යානා ඉන්ධන මිල පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව 29%කින් ඉහළ ගොස් ඇති අතර, මීට හේතු වූයේ ඉන්ධන මිල ඉහළ යාම සහ ඇමරිකානු ඩොලරයට වරෙන්ඩ් ශ්‍රී ලංකා රුපියල දුර්වල වීමයි. 2019 වර්ෂයේ දී සාමාන්‍ය ඉන්ධන මිල, 2018 පැවති USC 191 සිට USC 227 ක් දක්වා ඉහළ ගියේය. ඉන් වැඩි වූ පිරවැය රු. මිලියන 9,793.71 කි. ඇමරිකානු ඩොලරයට වරෙන්ඩ් ශ්‍රී ලංකා රුපියල දුර්වල වීම හේතුවෙන් විදේශ විනිමය මත ඇති වූ අයහපත් බලපෑම, ඉන්ධන පිරවැයේ රු. මිලියන 4,157.43 ක වැඩි වීමට දායක විය.

ඉන්ධන මිලට වැඩිවීම් පිරිවැය



● ඉන්ධන පිරිවැය (ශ්‍රී ලංකා රු.මි.)
 — ඉන්ධන මිල (USC/USG)

US ගැලුමකට (RTK/USG) ආදායම් ටොන් කිලෝ මීටර ගණන ලෙස මනිනු ලබන ඉන්ධන ඵලදායීතාව ආදායම් කි.මී ප්‍රමාණය/ඇමරිකානු ගැලුමකට 11.29 ක් ලෙස පසුගිය වර්ෂයේ තිබූ අගයට වඩා 0.36 කින් ඉහළ ගොස් ඇත.

ඇමරිකානු ගැලුමකට (USG) ඇමරිකානු ඔන වකකින් (USC) ඉන්ධන මිලේ සිදු වන වෙනස, ඇමරිකානු ඩොලර් විනිමය අනුපාතය සහ ඉන්ධන පරිභෝජනය නියතව තිබිය දී, සමූහයේ වාර්ෂික පිරිවැයට ආසන්න වශයෙන් රු. මිලියන 267.19 කින් බලපෑම් ඇති කරයි.

2018 දී පැවති රු. මිලි. 25,726.29 සිට 2019 දී කල්බදු ගුවන් යානා මත වාර්තා රු. මිලි. 29,099.13 දක්වා ඉහළ ගිය අතර, එය සාපේක්ෂව 13.1% ක වැඩි වීමකි. ගුවන් යානා නඩත්තු සහ පිරිවැය පිරිවැය, 2018 දී පැවති රු. මිලි. 22,829.07 ට සාපේක්ෂව 2019 දී රු. මිලි. 26,953.28 ක් දක්වා ඉහළ ගොස් ඇත. මීට ප්‍රධානතම හේතුව වූයේ, පසුගිය වර්ෂයේ දී පූර්ණ පදනමින් යානා සමූහයකට ප්‍රවේශීය කිරීමට යොදා ගත් නව A321neo ගුවන් යානාව සඳහා වැය වූ මුළු වර්ෂයේ පිරිවැයයි.

විකුණුම්, අලෙවිකරණ සහ ප්‍රචාරණ වියදම් සහ ගුවන් තොටුපල, මාර්ගස්ථ හා ගුවන් මගී වියදම් පවත්වා ගෙන යාමේ දී සමාගම සාර්ථක වී ඇති අතර, පසුගිය වර්ෂයට

සාපේක්ෂව මාර්ග ජාලයට විශාල වෙනසක් සිදු නොවී ඇති හෙයින්, ආන්තික වැඩි වීමක් පමණක් සිදු ව ඇත.

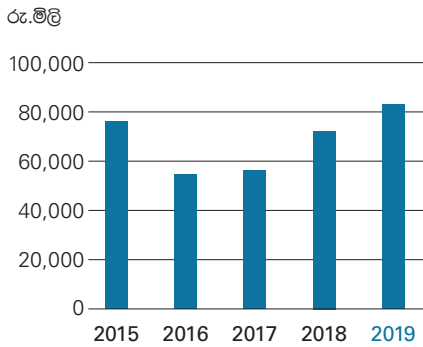
සාමූහික කේවල් කිරීමේ ගිවිසුම් මත පදනම් වූ වැටුප් සංශෝධන හේතුවෙන් සේවක පිරිවැය 5.1% කින් ඉහළ ගොස් ඇති අතර, ප්‍රධාන වශයෙන් විනිමය අනුපාතයේ අහිතකර බලපෑම හේතුවෙන් ගුවන් සේවක පිරිස් පිරිවැය 9% කින් ඉහළ ගොස් ඇත.

ප්‍රාග්ධන අරමුදල්කරණය නොමැති හෙයින්, සමාගම විසින් ණය මගින් අරමුදල් සපයා ගැනීම අඩුකර ඇති බව සිදු කරනු ලැබේ. මූල්‍ය වියදම් රු. මිලියන 11,079.10 ක් ලෙස වාර්තා වූ අතර, 2018 වර්ෂයට සාපේක්ෂව එය 23.7% ක වැඩිවීමකි.

මූල්‍ය තත්ත්වය

සමාලෝචනය යටතේ පවතින වර්ෂයේ දී සමූහයේ මුළු වත්කම් 14.9% කින් ඉහළ ගිය අතර, 2019 මාර්තු 31 වන දින එය රු. මිලියන 82,247.73 ක අගයක් විය.

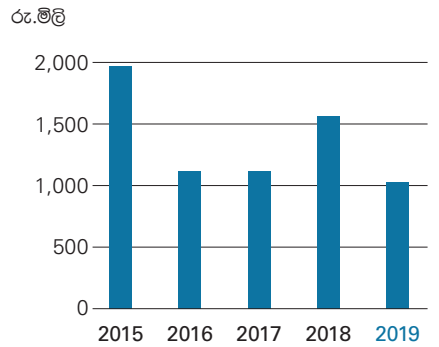
මුළු වත්කම්



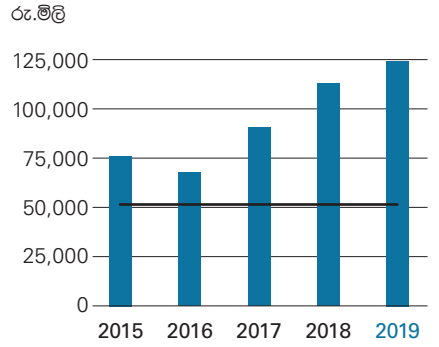
සමූහයේ දැඩි පිරිවැය කප්පාදු කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ගවල ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, සමූහයේ ප්‍රාග්ධන වියදම් තීරණාත්මක මෙහෙයුම් අවශ්‍යතාවයන්ට පමණක් සීමා වූ අතර, එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් පසුගිය මූල්‍ය වර්ෂයට සාපේක්ෂව 33.6% කින් රු. මිලි. 1,040.34 දක්වා අඩු විය.

පසුගිය වසර පහ තුළ කිසිදු ප්‍රාග්ධන මුදල් සම්භාරයක් නොමැතිව ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය නියතව පැවතීම නිසා, වැඩි කරන ලද ණය ගැනීම් තරඟ මෙහෙයුම් පාඩු සඳහා අරමුදල් සම්පාදනය කිරීමේ උත්සාහය අඩුකර ඇති බව කරගෙන යාමට සමූහයට සිදුවිය.

ප්‍රාග්ධන වියදම් රු. මිලියන



ප්‍රාග්ධන ව්‍යුහය



● ණය ගැනීම් — කොටස් ප්‍රාග්ධනය

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය ඉතිරි කොටස.

මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

වාණිජ මෙහෙයුම්

මාර්ග ජාල සහ යානා සමූහය

වර්තමාන ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා ජාලය විසින් ඉන්දියානු උප මහද්වීපයේ දැඩි නියෝජනයක් සමඟ රටවල් 20ක මාර්ගගත ගමනාන්ත 37 ට තම සේවය සපයනු ලැබේ. කේත බෙදාගැනීමේ හවුල්කරුවන් සමඟ සහයෝගයෙන්, ගුවන් සේවය උතුරු ඇමරිකාව, යුරෝපය, මධ්‍යම ආසියාව, අප්‍රිකාව, කැනඩාව සහ ඕස්ට්‍රේලියාව ආවරණය වන පරිදි රටවල් 48 ක ගමනාන්ත 109 ක් හරහා සිය මගීන්ට පුළුල් ආවරණයක් ලබා දෙයි.

සමාලෝචනය යටතේ පවතින වර්ෂයේ දී, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය තම කේත බෙදා ගැනීමේ හවුල්කරුවෙකු වන එයාර් ඉන්දියා සමඟ සහයෝගය ව්‍යාප්ත කරමින්, පාරිභෝගිකයාට වඩාත් සංචාරක නම්‍යශීලීත්වයක් ලබා දෙමින්, ඉන්දියානු උප මහද්වීපයට නව ගමනාන්ත කිහිපයක් එක් කෙරුණි.

2019 මාර්තු 31 වන දින වන විට, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය විසින් සෑම සතියකම ජාලයේ මාර්ග 36ක් හරහා නියමිත ගුවන් වාර 3200 අධික ප්‍රමාණයක් ක්‍රියාත්මක කොට ඇති අතර, ඉන් මාර්ග 16ක් කලාපීය ගමනාන්තවලට ද, මාර්ග 10 ක් මැද පෙරදිග මාර්ග ද, 9ක් අග්නි දිග ආසියානු මාර්ගවලට ද සහ එක් මාර්ගයක් යුරෝපයට ද වශයෙන් වෙන් කොට තිබිණි. සමාගම විසින් එහි ප්‍රධාන ආදායම් ජනනය කරන වෙළෙඳපොළ අතර සමතුලිතාවයක් ඇති කිරීමට නොකඩවා ක්‍රියාමාර්ග ගන්නා ලදී. ඒ අනුව, කලාපයේ තෝරා ගත් සංචාරක කේන්ද්‍රයක් බවට කොළඹ පත් කරමින්, එය සංවර්ධනය කිරීමෙන්, අනාගත තිරසාරත්වය අත්පත් කර ගැනීම සඳහා ගුවන් සේවය විසින් මැද පෙරදිග සිට ඉන්දියාව සහ අතර පෙරදිග දක්වා දැඩි සබඳතාවක් පවත්වා ගෙන යනු ලැබේ.

2018 ජූලි මාසයේ දී යානා සමූහයට එක් වූ තවත් A321neo යානාවක් සමඟ, ගුවන් සේවයේ යානා සමූහයට සුවිශාල නම්‍යශීලීත්වයක් හිමි වුණු අතර, ඒ ඔස්සේ ජාලයේ තිබෙන මැද පෙරදිග හා අතර පෙරදිග ගමනාන්ත දක්වා විශාල ධාරිතාවක්

යෙදවීමට අදහස් කළ තම උපායමාර්ග අනුගමනය කිරීමට හැකියාව ලැබුණි. 2018/19 මුදල් වර්ෂය අවසානයේ දී, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය විසින් ගුවන් යානා 27 කින් යුත් යානා සමූහයක් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී.

ජාල ප්‍රශස්තීකරණය සහ ආදායම

ගුවන් සේවය විසින් තම ආදායම් ජනනය කිරීමට කැපීපෙනෙන පීඩනයක් එල්ල කළ අභියෝග රැසකට මූලය වර්ෂය අතරතුර මුහුණ දෙන ලදී. කලාපයේ දේශපාලන අවිනිශ්චිතතාවය හේතුවෙන් කරවීම් සහ ලාභෝථ වෙත සිදු කළ වාණිජ ගුවන් සේවා තවකාලීන ඇණහිටි අතර, ඉන් ගුවන් සේවයේ ආදායම් අවස්ථාවන්ට බාධා ඇති වුණි. ඉහත වැළැක්වීමේ සාධක තිබියදීත්, වාණිජ ධාරිතාව සවිලදායී ලෙස යෙදවීමෙන් සහ දැඩි ආදායම් කළමනාකරණ භාවිතයන් තුළින් එහි උපයෝජනය ප්‍රශස්ත කිරීමෙන්, ගුවන් සේවයට තම යෙදවූ ධාරිතාවට සාපේක්ෂව අපේක්ෂිත ආදායම කරා ළඟා වීමට හැකි විය.

පෙර වසරේ මගී ආදායම ඇමරිකානු ඩොලර් අනුව 5% කින් අතිබවා යමින්, මෙම මූල්‍ය වර්ෂය තුළ අඛණ්ඩ ආදායම් වර්ධනයේ වේගය පවත්වා ගෙන යන ලදී. සමාලෝචනයට භාජනය වූ වර්ෂය තුළ ගුවන් සමාගම විසින් ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 871.63 ක (රුපියල් බිලියන 147.90) සමස්ත මගී ආදායමක් සහ ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 95.36 ක (රු. බිලියන 15.83) භාණ්ඩ ආදායමක් වාර්තා කළ අතර, සමස්ත ගුවන් ප්‍රවාහන ආදායම ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 992.95 ක් (රුපියල් බිලියන 164.93 සමඟ, පෙර වසරට වඩා ඇමරිකානු ඩොලර්වලින් 4% ක වර්ධනයක් පෙන්නුම් කෙරුණි.

ලොව පුරා විකුණුම් සහ බෙදාහැරීම්

අභියෝගාත්මක ව්‍යාපාර පරිසරය නොකඩමින්, ගුවන් සේවය විසින් සමාලෝචනයට භාජනය වූ වර්ෂය තුළ දී මිලියන 5.66ක මගීන් ප්‍රවාහනය කරමින්, 82.9% ක සමස්ත මගී පැටවුම් සාධකයක් පවත්වා ගන්නා ලදී. ව්‍යාපාරික පන්තියේ විකුණුම් කෙරෙහි ඇති දැඩි විකුණුම් අවධාරණය හේතුවෙන්, වසර පුරා ව්‍යාපාර පන්තියේ යානා මගී පැටවුම් සාධකය 59.3% ක සාමාන්‍යයකට ළඟාවිය. සමස්ත විකුණුම් ආදායමට 25% ක දායකත්වයක් ලබා දෙමින් අතර පෙරදිග කලාපය වඩාත් ලාභදායී කලාපය ලෙස අඛණ්ඩව පැවතුණු අතර, ඒ අනුව මැද පෙරදිග කලාපයෙන් ලද දායකත්වය ද 22%

ක් විය. තවද ඉන්දියාව, 15% ක දායකත්වයක් සපයමින් ප්‍රධාන වෙළෙඳපොළක් ලෙස දිගටම පැවතුණි.

හොංකොං සහ විශාකාපටිනම් මාර්ග, එහි වාණිජමය නොහැකියාව හේතුවෙන් පසුගිය වසරේදී අත්හිටුවන ලදී. ඊට ප්‍රතිචර්ද්ධව, 2017 අගභාගයේදී මාර්ග ජාලයට එක් කරන ලද මෙල්බර්න්, යුරෝපය, ගල්ෆ් සහ දකුණු ආසියාවේ සිට ඕස්ට්‍රේලියාව දක්වා මගීන් සම්බන්ධ කර ගැනීමෙන්, අපගේ ගෝලීය නියෝජනය පුළුල් කිරීමට මඟ විවර වූ අතර, නව වෙළෙඳපොළ කාණ්ඩවලට ඒ ඔස්සේ ප්‍රවේශය ලබා දීමෙන් අපගේ ආදායමට සැලකිය යුතු දායකත්වයක් ලැබුණි.

කෙසේ වෙතත්, වර්ෂය තුළ, ඇමරිකානු ඩොලරයට සාපේක්ෂව ප්‍රධාන ආදායම් උත්පාදනය කරන වෙළෙඳපොළවල මුදල් අවප්‍රමාණය වීම හේතුවෙන්, පසුගිය වසරේ පැවති විනිමය අනුපාතයන්ට සාපේක්ෂව, ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 21.8 ක මගී ආදායමක් අහිමි විය. 2019 ජූලි 15 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි, ශ්‍රී ලංකාවේ මගී ප්‍රවේශපත් ගාස්තු දැන් ඇමරිකානු ඩොලර්වලින් මිල කෙරෙන අතර, අනාගතයේ දී මුදල් අවප්‍රමාණය වීමෙන් ඇති වන බලපෑම වැළැක්වීමට එය අර්ධ වශයෙන් උපකාර කෙරෙනු ඇත. දෛනික ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් සමඟ, මෙල්බර්න් මාර්ගය වසර පුරා මගී පැටවුම් සාධකය 80% ක සාමාන්‍යයකින් පවත්වා ගෙන යන ලදී.

විකුණුම් උපාය මාර්ගයට අනුකූලව, සාමාන්‍ය විකුණුම් නියෝජිතයින්ගේ (GSA) ජාලය සඳහා වන ලෝක ව්‍යාප්ත විකුණුම් වලට අදාළ කොමිස් ව්‍යුහය (overriding commission) යන කොමිස් ව්‍යුහය නවීකරණය කිරීමෙන් සැලකිය යුතු වෙනසක් සිදු කරන ලදී. ඉහළ කාර්ය සාධනයක් ඇති අය දිරිමත් කිරීම සඳහා සෑම GSA හි ක්‍රියාකාරීත්වයන් මත සාදන ලද, කාර්යසාධනය මත පදනම් වූ දිරිගැන්වීම් යෝජනා ක්‍රමයක් පිළිබඳව ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවය අවධානය යොමු කරමින් සිටී. මේ අතර, ශ්‍රී ලංකාව IATA නියෝජිතයින් සඳහා සියයට බිංදුවේ කොමිස් වෙළෙඳපොළක් ලෙස රැඳී සිටී. මීට අමතරව, සෘජු නාලිකා ප්‍රශස්තීකරණය සහ නවීකරණය කරන ලද සහායක දීමනා අඛණ්ඩව වර්ධනය වෙමින් සමස්ත මගී අත්දැකීම් වැඩිදියුණු කර ඇත.

විද්‍යුත් වාණිජය

කර්මාන්තයේ ප්‍රමුඛ පෙළේ ගුවන් සමාගම් සමඟ සමගාමීව සිය නිල අන්තර්ජාල වේදිකාව ගෙන ඒමේ ප්‍රයත්නයේ දී, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවය විසින් වැඩි දියුණු කරන ලද විශේෂාංග, නව ගෙවීම් විකල්ප සහ සියලු සංචාරක අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා නව විසඳුම් සමඟ Srilankan.com වෙබ් අඩවිය අඩුණ්ඩුව වැඩි දියුණු කරනු ලැබේ.

'පසුකාලීනව ගෙවන්න' (Pay later) නම් වූ ගෙවීමේ විකල්පය වැඩිදියුණු කරමින්, මගීන්ට අන්තර්ජාලය හරහා ටිකට්පත් ලබා ගැනීමට සහ ඔවුන්ගේ දේශීය මූල්‍ය ආයතනවලින් ගෙවීම් කිරීමට Srilankan.com මගින් වර්තමානයේ දී, ශ්‍රී ලංකාවේ දිවයින පුරා පිහිටි ප්‍රමුඛ පෙළේ බැංකු සහ සුපිරි වෙළඳසැල් කිහිපයක පහසුකම් සලසා දී ඇති අතර, එක්සත් ආරාධි එමීර් රාජ්‍යයේ සිටිය දී, මෙම පහසුකම අල් අන්සාර හුවමාරුව හරහා ලබා ගත හැකිය.

Srilankan.com මගින් අන්තර්ජාලයෙන් වෙන් කරවා ගැනීමේ පහසුකම තවත් ඉහළ නංවමින්, ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රමුඛ පෙළේ බැංකු සමඟ හවුල්කාරත්වයෙන් යුතුව, ආකර්ශනීය ගෙවීමේ සැලසුම් රැසකින් යුත්, වාර්තා වශයෙන් තම පාරිභෝගිකයන්ට ගුවන් ප්‍රවේශපත් සඳහා ගෙවීමේ පහසුව සපයා ඇත.

පසුගිය වසර තුළ, අන්තර්ජාල ක්ෂේත්‍රය ඔස්සේ මගීන්ගේ ප්‍රවේශය, පසුගිය වසරේ ගුවන් සමාගම් සමස්ත මගී ආදායමෙන් 12.3% ව තිබූ ප්‍රතිශතයේ සිට 13.5% දක්වා ඉහළ ගොස් තිබේ. වෙබ් අඩවියට නැවත පැමිණෙන මගීන්ගේ සංඛ්‍යාව පසුගිය වසරේ පැවති 42% ක ප්‍රතිශතයේ සිට 54% දක්වා ඉහළ ගොස් ඇති අතර, වැඩිදියුණු කළ පක්ෂපාතිත්වය සහ ගුවන් සේවයෙහි අන්තර්ජාල විකුණුම් නාලිකාව වෙත දිනෙන් දින වර්ධනය වන පාරිභෝගික පදනම ඉන් පෙන්නුම් කෙරේ. නිරන්තරයෙන් වෙනස්වීමට ලක් වන ගුවන් ටිකට්පත් මිල මගීන්ට විසැණීන් ලබා ගැනීමේ පහසුව සලසන කාර්යසාධන අලෙවිකරණ අංශය වැනි වැඩි දියුණු කිරීම් සමඟින්, මුළු ලොවම එක් පියවරකින් පාරිභෝගිකයන්ගේ ඇඟිලි තුඩු වෙතට ගෙන ඒම පිණිස ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවය තම අන්තර්ජාල නාලිකාවේ පාරිභෝගික අත්දැකීම් ශක්තිමත් කිරීමට අපේක්ෂා කරයි.

මීට අමතරව, Alipay, WeChat, PayPal, Paytm, Apple Pay and PoLi වැනි ගෙවීමේ විකල්ප රාශියක් හඳුන්වා දීමත් සමඟ, පාරිභෝගික ගමන වඩාත් කාර්යක්ෂම කරමින්, Srilankan.com වඩාත් ආකර්ශනීය හා නව්‍යශීලීවලට පත් කරමින්, ආදායමට දක්වන තම දායකත්වය ඉහළ නැංවීමට අපේක්ෂා කරයි.

අනුබද්ධ සේවා

සභායක සේවා ආදායම සමාලෝචනයට භාජනය වූ වර්ෂය තුළ අඩුණ්ඩු වර්ධනයක් පෙන්නුම් කර ඇති අතර එය පෙර වසරට සාපේක්ෂව 45% ක වාර්ෂික වර්ධනයක් පෙන්නුම් කරයි. මෙය වාර්ෂික ධාරිතා වර්ධනය පහසුවෙන් අභිබවා යමින්, විවැනි අගය එකතු කළ සේවාවන් පාරිභෝගිකයන් විසින් පිළිගනු ලැබීමේ සාර්ථකත්වය ඉස්මතු කරවයි.

ගෝලීය ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ දී, අනුබද්ධ ආදායම තම ආදායම් උත්පාදනයෙහි ප්‍රධාන කොටසක් ලෙස බොහෝ ගුවන් සේවාවන් විසින් හඳුනා ගෙන ඇති අතර, සමාලෝචනයට බඳුන් වූ වසරේ දී එම ආදායම එහි සමස්ත මගී ආදායමෙන් 10%ට වැඩි ප්‍රමාණයකින් ඉක්මවා ගොස් ඇත. මෙම කාලපරිච්ඡේදයේ දී ගුවන් සේවාව මෙහෙය වන ලද ප්‍රතිපත්තිය වූයේ අඩුණ්ඩුව පාරිභෝගික අවශ්‍යතා හඳුනා ගෙන, අගය එකතු කිරීමක් ලෙස විවැනි අනුබද්ධ සේවා සැපයීමයි.

ආසන ඉහළ පන්තියට දැමීම, පෙර ගෙවුම් ගමන් මළු, අමතර දෙපා නිදහස් ආසන, පූර්ව ආසන වෙන් කිරීම, විශේෂ ආහාර වේල් ඇණවුම් කිරීම සහ කාර් කුලී සේවාවන් යනාදී පවතින අනුබද්ධ සේවාවන්වලට අමතරව, මිළඟ මූල්‍ය වර්ෂයේ දී ව්‍යාපාරික පන්තියේ ආසන සඳහා සජීවී ලංසු තැබීමේ පහසුකම, සංචාරක රක්ෂණය සහ සකසුරුවීම් පන්තියේ මගීන් සඳහා අසල්වැසි නොමිලේ ආසන වැනි සේවා ද ලබා දීමට ගුවන් සේවය අපේක්ෂා කරයි.

කර්මාන්තය සඳහා අනුබද්ධ ආදායමේ වැදගත්කම ඉහළ යාම යන කරුණ අවධාරණය කරමින්, ජාලය පුරා අනුබද්ධ සේවා ප්‍රවර්ධනය කිරීමට ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවය පියවර ගෙන ඇත. විශ්මයජනක හා නව්‍යකරණීය අනුබද්ධ නිෂ්පාදිත සහ සන්නාම දැනුවත්බාවය ඔස්සේ යානාස්ථ අත්දැකීම් පුළුල් කිරීම ඉදිරි සැලසුම් තුළ අඩංගු වේ.

ෆ්ලයිස්මයිල්ස් (FlySmiLes) නිතර පියාසර කරන පාරිභෝගිකයන්ගේ විශ්වාසවන්තභාවය

දශකයකට වැඩි කලක් පුරා ගනුදෙනුකරුවන්ගේ පක්ෂපාතිත්වය ගොඩනඟා ගනිමින්, නිතර පියාසර කරන වැඩසටහන - FlySmiLes නිරන්තරයෙන් උත්සාහ කරනුයේ විශ්වාසවන්ත ගනුදෙනුකරුවන්ට සුවිශේෂී ප්‍රතිලාභ සහ වරප්‍රසාද සහිත ලෝකයකට ප්‍රවේශය ලබා දීමෙන්, සෑම සංචාරක අත්දැකීමක්ම වඩාත් ප්‍රීතිමත් හා ප්‍රතිලාභදායක අත්දැකීමක් බවට පත් කිරීමටය. FlySmiLes සිය වන්චර්ල්ඩ් (Oneworld) සන්ධාන හවුල්කරුවන් හරහා උපචිත හා නිදහස් කිරීමේ (Accrual and Redemption) අවස්ථා ලබා දෙන අතර, මනාප පාරිභෝගික සහිතව උසස්, බාධාවකින් තොර වූ සංචාරක අත්දැකීම් ලබා දෙයි.

ගුවන් සේවය සහ එහි අගනා මගීන් අතර ඇති සම්බන්ධය ශක්තිමත් කිරීමෙහිලා සෑම විටම අතභාවය අංගයක් බවට FlySmiLes පත්ව ඇත. ආසන්න වශයෙන් සාමාජිකයන් 575,000 ට ළඟා වෙමින්, සමාලෝචනයට භාජනය වූ වර්ෂයේ දී FlySmiLes සාමාජිකත්වය 9% ක ස්ථාවර වර්ධනයක් පෙන්නුම් කර ඇත. සමාලෝචනයට භාජනය වූ වර්ෂයේ දී, අවම පාරිභෝගික, ප්‍රසාද සැතපුම් හා මුදල් සහ සැතපුම් එක් කළ ප්‍රවර්ධන යනාදී ආකාරයේ වැඩසටහන් සඳහා පාරිභෝගිකයන්ට ඉඩ දීමට සහ සම්බන්ධ වීමට, අලෙවිකරණ සහ ප්‍රවර්ධනාත්මක මූලිකත්වයන් කිහිපයක් FlySmiLes ඔස්සේ දියත් කෙරුණි. සමාලෝචනය යටතේ පවතින වර්ෂයේ දී, පාරිභෝගිකයන් විසින් නිදහස් කරවා ගැනීමේ ප්‍රවේශපත්‍රවල සිට ජීවන රටාවේ නිදහස් කරවා ගැනීම් දක්වා වූ විකල්ප පරාසයකින් ඔවුන්ගේ සැතපුම් නිදහස් කර ගන්නා ලදී. සමාලෝචනයට පාත්‍ර වූ වර්ෂයේ දී, ගුවන් සේවා නොවන නව හවුල්කරුවන් පස් දෙනෙකු කළඹට ඒකාබද්ධ කෙරුණු අතර, පසු ගිය මූල්‍ය වර්ෂයට සාපේක්ෂව, ගුවන් සේවා නොවන හවුල්කාර ආදායමේ 9.8% ක වර්ධනයක් FlySmiLes විසින් අත්පත් කරගන්නා ලදී.

වර්ෂය තුළ දී, උපන්දින ප්‍රසාද හඳුන්වා දීම සහ සාමාජිකත්වයේ අගය වර්ධනය කරන, කල් ඉකුත් වූ සැතපුම් දීර්ඝ කිරීමේ අවස්ථා වැනි නව මූලිකත්වයන් FlySmiLes විසින් සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. වර්තමාන සාමාජිකයන්ගේ ඉපැයීම පුළුල් කිරීම සහ

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය ඉතිරි කොටස.

අපගේ සාමාජිකත්ව පදනමේ ජීවන රටාව හා අතිරේකව ගැලපෙන පරිදි තවත් හවුල්කරුවන් වකු කිරීමෙන් නිදහස් කිරීමේ අවස්ථා ලබා දීම යනාදිය අනාගත සැලසුම්වලට ඇතුළත් වේ. මීට අමතරව, සාමාජිකයන් වැඩසටහන සමඟ නිරත වන්නේ කෙසේද යන්නට වඩා නම්ගිලිවක් සැපයීම සඳහා ගතික මූලිකත්වයන් කිහිපයක් මත අපි ක්‍රියා කරමින් සිටින්නෙමු.

ජගත් ඇමතුම් මධ්‍යස්ථානය (GCC)

ජගත් ඇමතුම් මධ්‍යස්ථානය මඟින් අපගේ ගෝලීය පාරිභෝගික පදනම හට, පැය විසි හතර පුරා ඉංග්‍රීසි, සිංහල, දෙමළ සහ මැස්ඩර්ස් යන භාෂාවලින් බහු භාෂික සහාය ලබා දෙයි. ඇමතුම් මධ්‍යස්ථානය ඔස්සේ ලෝක ව්‍යාප්ත පාරිභෝගිකයන්ට සහ FlySmiLes සාමාජිකයන්ට ආසන වෙන් කිරීම්, ප්‍රවේශ පත්‍ර සැකසීම්, දින වෙනස් කිරීම්, සංචාර සම්බන්ධ විමසීම්, අනුබද්ධ සහ වෙනත් සේවා ඇතුළු විවිධ සේවා සඳහා එක් හැවතුම් අන්තර්ජාල මධ්‍යස්ථාන මෙන්ම, ඇමෙක්ස්, ඒසා, මාස්ටර් කාඩ්පත් සහ දේශීය බැංකු තැන්පතු දක්වා දීර්ඝ කරන ලද ගෙවීම් විකල්ප ද ඇත. විදේශීය පාරිභෝගිකයන්ට ද වෙනත් අන්තර්ජාල ගමනාන්ත දක්වා ද දීර්ඝ කිරීමේ සැලසුම් සහිතව, රටවල් 12 ක ඔවුන්ගේ දේශීය අංක ඔස්සේ ඇමතුම් මධ්‍යස්ථානය සම්බන්ධ කර ගැනීමේ පහසුකම ඇත.

ගුවන් සේවය විසින් සිදු කරනු ලබන හිඟවීම් මූලිකත්වයන් අනුව යාම සඳහා ගුවන් සේවයේ රේස්ටුක්, ටීවීටර් වැනි සමාජ මාධ්‍ය සහ සජීවී ලෙස වැටී කිරීමෙන් ද සහයෝගය ලබා දීමට අවශ්‍ය උපකරණවලින් වර්තමාන ඇමතුම් මධ්‍යස්ථානය සමන්විත වේ. පැය විසි හතර පුරා සමාජ මාධ්‍ය විමසීම්, පැමිණිලි සහ ප්‍රතිපෝෂණ කළමනාකරණය කිරීමට සහ ඒවාට ප්‍රතිචාර දැක්වීමට කැපවී සිටින කණ්ඩායමක් සේවයේ යොදවා ඇත.

ජගත් ඇමතුම් මධ්‍යස්ථානය විසින් රු.මිලියන 60 ක මාසික ආදායමක් ජනනය කරනු ලබන අතර, ව්‍යාපාර පන්ති සංචාර ප්‍රවර්ධනය කරමින් අතිරේක ආදායම් අවස්ථා පිරික්සනු ලැබේ. අපගේ පාරිභෝගික හවතුන්ට පුළුල් අත්දැකීමක් සැපයීමට සහ වෙනත් අන්තර්ජාලය පදනම් වූ හාලිකා සඳහා සේවා ව්‍යාප්ත කිරීමේ වැඩිදුර සැලසුම් සහිතව, පාරිභෝගික තෘප්තිය තහවුරු කිරීම සඳහා මධ්‍යම තොරතුරු කේන්ද්‍රයක් ලෙස ජගත් ඇමතුම් මධ්‍යස්ථානය විසින් ක්‍රියා කරනු ලැබේ.

ශ්‍රී ලංකන් හොලිඩේස්

ලොව පුරා සිටින සංචාරකයන්ට නිවාඩු පැකේජ අතරින් හොලිඩේස් පැකේජ ප්‍රදර්ශනය කරමින්, ශ්‍රී ලංකාව තුළට අසන්නර ගමනාගමනය ව්‍යාප්ත කිරීමේ ගමනාන්ත කළමනාකරණ සමාගමක් ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සුවිශේෂී තීරණය ශ්‍රී ලංකන් හොලිඩේස් විසින් ගනු ලැබිණි.

මීට අමතරව, ශීඝ්‍රයෙන් දියුණු වන තාක්ෂණයන් සමඟ, ශ්‍රී ලංකන් අත්පොත් වවුචර, විද්‍යුත් වවුචර මඟින් ප්‍රතිස්ථාපනය විය. සමස්ත ශ්‍රී ලංකන් හොලිඩේස් ආදායමට ඉහළ ප්‍රතිශතයක ආදායමක් උත්පාදනය කළ නිෂ්පාදිත පැතිකඩට, ශ්‍රී ලන්කන් හොලිඩේස් හි බොහෝ අන්තර්ජාතික හෝටල් දාම මෙන්ම, සුබෝපභෝගී සංචාරක හවුල්කරුවන් ඇතුළත් වේ.

පරිශීලක මිත්‍රශීලීබාවය වැඩි කිරීම සඳහා පවතින පද්ධතියට අතිරේක විශේෂාංග එක් කරමින්, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය විසින් ශ්‍රී ලංකන් හොලිඩේස් වෙබ් අඩවිය නවීකරණය කරනු ඇත. නව පද්ධතිය මඟින් පාරිභෝගිකයන් හට ඔවුන්ගේ ප්‍රියමනාපය පරිදි ගමනාන්තයක්, නවාතැන්, සංචාරක ක්‍රියාකාරකම් තෝරා ගැනීමට පහසුකම් සැලසෙන අතර, ඒ අනුව මගියාගේ අවශ්‍යතාවලට අනුකූලව ක්‍රියාශීලී සංචාරක පැකේජ සාදා ගැනීමට හැකියාව ලබා දෙයි.

"එක් දිවයිනක් අසීමිත අත්දැකීමක්" යනු ඉන්දියාව, ඇත පෙරදිග සහ මැද පෙරදිග රටවල සිට මගීන් ශ්‍රී ලංකාව වෙත ආකර්ශනය කළ තවත් එක් සුවිශේෂී ප්‍රයත්නයකි. තවද, ශ්‍රී ලංකන් රැස්වීම්, දිරිදීමනා, සම්මේලන සහ ප්‍රදර්ශන (MICE) විසින් බොහෝ අවස්ථා සඳහා ප්‍රධාන අනුග්‍රහයකයා වෙමින්, ශ්‍රී ලංකාවට ජාත්‍යන්තර ප්‍රතිමුර්තිමත් පුද්ගලයින් සහ ජාත්‍යන්තර ආයෝජකයින් සාර්ථකව ගෙන ලදී.

අලෙවිකරණය

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය විසින් සමාලෝචනයට භාජනය වූ වර්ෂය තුළ, තම ලෝක ව්‍යාප්ත ජාලය සහ මවිඩිමෙහි පදනම වන ශ්‍රී ලංකාව පුරා, තම සන්නාම නියෝජනය ස්ථාපනය කිරීමට සාර්ථක වැඩසටහන් සහ සක්‍රීය කිරීම් රැසක් දියත් කරන ලදී.

ස්ථාවර, උපායමාර්ගික සන්නාම ගොඩනැගීමක් කෙරෙහි ගුවන් සේවය සිදු කළ වැයම් ගෝලීය වේදිකාවන්හි දී පිළිගැනීමට පාත්‍ර වූ අතර, සියලු සහයෝගාත්මක ප්‍රයත්නයන් අගනා පාරිභෝගික හවතුන් සහ පොදු ජනතාව වෙත සාර්ථකව ළඟා වී ඇත.

මෙල්බර්න්හි ගමනාන්ත දියත් කිරීම සඳහා ජාතික ගුවන් ප්‍රවාහකයාගේ වැඩසටහන වන "නගර දෙකක්, එක් ජීවයක්" නම් වූ වැඩසටහන, 2018 ලෝක සංචාර සම්මාන ආසියා ඔස්ට්‍රේලියා උත්සවයේ දී ආසියාවේ හැඟී වන අලෙවිකරණ වැඩසටහන ලෙස සම්මානයට පාත්‍ර වුණි. ස්ථාන සලකුණු කිරීමේ සංකල්පය යොදා ගනිමින්, මෙල්බර්න් සහ කොළඹ යන නගර දෙක අතර දෛනිකව පවතින අධ්‍යාධික සම්බන්ධතාවය මින් අවධාරණය කෙරෙන අතර, ගුවන් සේවයේ සෙසු ජාලයට ඒ ඔස්සේ ඇති පහසු සබඳතාව ද පිළිබිඹු කෙරේ.

තවද, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය 'ඉන්දියානු සාගරයට ඇති ආසියාවේ හැඟී වන ගුවන් සේවය සහ ඉන්දියානු සාගරයට ඇති ලෝකයේ හැඟී වන ගුවන් සේවය' ලෙස, පිළිවෙලින් ලෝක සංචාරක සම්මාන, ආසියා/ ඔස්ට්‍රේලියා සහ ලෝක සම්මාන ප්‍රදානය කිරීමේ උත්සවයන්හි සම්මානයෙන් පිළිමි ලැබිණි.

රටවල් 32 ක් විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද අයදුම්පත් 145 කට අධික සංඛ්‍යාවක් පරාජය කරමින්, අයිටීඩී බර්ලින් 2019, ගෝල්ඩන් සිටි ගේට් සම්මාන උළෙලේදී ප්‍රථම තාරකා සම්මාන දෙකක් සහ තුන්වන තාරකා සම්මානයක් වශයෙන් සම්මාන තුනක් ලබා ගනිමින්, ගුවන් සේවය විසින් වර්ෂය නිමා කරන ලදී. ගෝල්ඩන් සිටි ගේට් සම්මාන උළෙලේදී ශූරතා 3 ක් දිනා ගැනීමට ගුවන් සමාගම සමත් වූ දෙවන අඩුම අවස්ථාව මෙයයි.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය ඕස්ට්‍රේලියාවේ තම නියෝජනය ස්ථාපනය කිරීමේ අරමුණින් යුතුව, දෙවන වර්ෂයේ දීවීම සඳහා 2018 චේනිනාසික මෙඩිබෑන්ක් මෙල්බර්න් මැරතන් උළෙලේ දී, අර්ධ මැරතන් අංගය සඳහා හිමිකම් අනුග්‍රාහකයා විය. දකුණ හතරක ඉතිහාසයක් තුළ සහභාගිකරුවන් ඉහළතම සංඛ්‍යාවක් ආකාර්ශනය කර ගැනීමට සමත් වූ මෙම අවස්ථාවේ දී, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ අවස්ථාව වාර්තාගත විකුණුමක් බවට පත් විය.

විමෝචන, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ සහයෝගාත්මක මූලිකත්වයන් වන, නමුදු ඊට සීමා නොවූ, IRONMAN 70.3 මුලපිරීම් මඟින් සහභාගිකරුවන්ගෙන් ප්‍රීතියෙන් පිතා යන ප්‍රතිචාර ලැබීමට හැකි වූ අතර, ශ්‍රී ලංකා සංචාරක ව්‍යාපාරය (Sri Lanka Tourism) වැනි ප්‍රමුඛතම සන්නම් කාමයන් අතර සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයේ සන්නම් දෘශ්‍යතාව සහ අවධානයක් ලබා ගැනීමටත් සමත් විය.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් භාණ්ඩ (Cargo)

ගෝලීය ගුවන් භාණ්ඩ වෙළඳපොළෙහි ඉල්ලුමේ වර්ධනයක් පෙන්නුම් කරන අතර, එය වසරින් වසර භාණ්ඩ ටොන් කිලෝමීටරවලින් (FTKs) 3.5% ක ඉහළ යාමක් පෙන්නුම් කරයි. කෙසේවෙතත්, විශාල වශයෙන්, තොග යළි පිරවුම් වකුයේ ඉහළ යාම හේතුවෙන්, මෙය 2017 දී අත්විඳින ලද 9.7% වර්ධනයට වඩා සැලකිය යුතු ලෙස අඩු විය. මෙම කාලපරිච්ඡේදය සඳහා ප්‍රධාන ධනාත්මක ප්‍රතිඵලය වූයේ විද්‍යුත් වාණිජ අංශයේ වර්ධනයයි. කෙසේ වෙතත්, සමාලෝචනයට භාජනය වූ වර්ෂය අවසන් වූයේ ගෝලීය වෙළඳාම දුර්වල වීම, පාරිභෝගික විශ්වාසය අඩුවීම සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය (IATA) විසින් පෙන්වා දී ඇති පරිදි භූදේශපාලනික ප්‍රධානීන් හේතුවෙන් ඉල්ලුමේ වේගය තවදුරටත් අඩුවීමෙනි. වෙළඳපොළේ පැරවුම් සාධක මත පීඩනය යොදමින්, කාල සීමාව තුළ දී පවතින ගුවන් භාණ්ඩ ධාරිතාව 5.4% කින් වර්ධනය විය. විමෝචන, ඵලදාවන් ගෝලීය වශයෙන් ඔරොත්තු දෙන බව තහවුරු වූ අතර, එය ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කරන ගුවන් යානාවලට ප්‍රතිලාභ ලබා දුන්නේය.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් භාණ්ඩ, මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 95.4 ක ආදායමක් ලබා ඇති අතර, එය පසුගිය මූල්‍ය වර්ෂයට වඩා 1% ක අඩුවීමකි. පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව සමස්ත ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයේ ධාරිතාව 13% කින් අඩුවීම සහ 2017 දෙසැම්බර් මාසයේදී ඉන්දියානු උප මහාද්වීපයට සිදු කළ තෙවන පාර්ශවීය ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් අවලංගු කිරීම සලකා බැලීමේ දී, මෙය සුවිශේෂී කාර්ය සාධනයකි. ධාරිතාවේ අඩු වීම විශාල වශයෙන් වසරින් වසර ප්‍රවාහනයේ 5% ක පසුබැස්මට හේතු වූ අතර, සමස්ත ඉහළ යාම ක්‍රි.ගෘ. මිලියන 125.8ක් විණි. ඉන් උත්පාදනය වූ ආදායමට යුරෝපයේ සහ ඇත පෙරදිග රටවල දී මෙහෙය වන ලද

උපායමාර්ග විශාල වශයෙන් උපකාරී වූ අතර, පසු ගිය වර්ෂයට වඩා විකුණුම් ආදායම් 8% කින් වර්ධනය විය. මෙම කාල සීමාව තුළ සමස්ත භාණ්ඩ පැරවුම් සාධක දශම 5 කින්, 69% දක්වා ඉහළ ගොස් තිබේ. 2018/19 වර්ෂය සඳහා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ සමස්ත ගුවන් ගමනාගමන ආදායමෙන් 10% ක් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් භාණ්ඩ අලෙවියෙන් සිදු විය.

හවුල් භාණ්ඩ ප්‍රවාහකයින් සමඟ විශේෂ ප්‍රතිතන ගිවිසුම් (SPAs) සහ උක්රට් ගිවිසුම් මඟින්, මූල්‍ය වර්ෂය තුළ දී ඇරඹීම් 130 ක සිට ගමනාන්ත 335 ක් දක්වා සාර්ථකව සම්බන්ධ වෙමින්, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් භාණ්ඩ පාරිභෝගිකයන් සඳහා සබඳතා විකල්ප දියුණු කෙරිණි. ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා ජාලයේ ගමනාන්ත වෙත විනය සහ ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ ගමනාගමනය සම්බන්ධ කිරීම තුළින්, විශේෂ ප්‍රතිතන ගිවිසුම් මඟින් මාලේ සහ මැදපෙරදිග වැනි දිශානුගත භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිරීමේ මාර්ගවල ආදායම් විභවය සහ උපයෝජනය තවදුරටත් වැඩි දියුණු කරන ලදී. ප්‍රධාන විද්‍යුත් වාණිජ ඉල්ලුම් මාර්ග මත, වලනය කිරීම සඳහා ධාරිතා මධ්‍යස්ථාන වෙන් කිරීම සමඟ, විද්‍යුත් වාණිජ අංශය 2018/19 දී ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් භාණ්ඩ සඳහා වැඩි අවධානයක් යොමු කරන ලද අංශයක් විය.

ගුවන් භාණ්ඩ භූමි හැසිරවීමේ මෙහෙයුම් මෙතෙක් හසුරුවා ඇති ඉහළම ටොන් ප්‍රමාණය වන මෙට්‍රික් ටොන් 277,000 අත්පත් කර ඇතර, එය විසින් මූල්‍ය වර්ෂය පුරා 99.95% ක හැසිරවීමේ විශ්වසනීයත්වයක් පවත්වා ගෙන යන ලදී. කාර්යක්ෂමතාව කෙරෙහි අවධානය යොමු කරමින්, ගුවන් භාණ්ඩ කර්මාන්තයේ ඩිජිටල් වැඩිදියුණු කිරීමේ අවශ්‍යතාවයට අනුකූලව, e-AWB වලනයන් දිරිගැන්වීම සඳහා වූ භාණ්ඩ මෙහෙයුම් ව්‍යාපාරයේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස කොළඹ වෙළඳපොළෙහි 70% ක ප්‍රවේශනයක් හට ගෙන ඇති අතර, 2020 වන විට 100% ක ප්‍රවේශනයක් අපේක්ෂා කෙරේ. ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම්, සිය ප්‍රථම ජංගම මෘදුකාංගය 2018 ඔක්තෝම්බර් මාසයේදී දියත් කළ අතර, හැවිගත කිරීම් නිරීක්ෂණය කිරීමේ හැකියාව, අදාළ ගාස්තු පිළිබඳ තොරතුරු ලබා ගැනීමට, පියාසැරි තත්ත්වය, ගුවන් ගමන් කාලසටහන් සහ ගුවන් භාණ්ඩ පරිමාව ගණනය කිරීමට පාරිභෝගිකයන්ට ඇති හැකියාව වර්ධනය කොට ඇත.

සමාලෝචනයට භාජනය වූ වර්ෂයේ දී, මූලික වශයෙන් වෙළඳපොළෙහි ලාභදායී ඵලදාව ප්‍රාග්ධනීකරණය කරමින්, ගුවන් භාණ්ඩ සඳහා සුවිශේෂී වසරක් විය. කෙසේවෙතත්, මූල්‍ය වර්ෂයේ අවසාන භාගයේදී සැලකිය යුතු ලෙස මන්දගාමී බවක් පෙන්නුම් කළ අතර, එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස 2019 වර්ෂයේ දී කර්මාන්තයේ පුරෝකථනය කරන ලද මට්ටමටත් වඩා පහළ මට්ටමක හා 2018 ට වඩා බෙහෙවින් අඩු මට්ටමක වේගයක් පැවතුණි. තාක්ෂණිකව විප්ලවීය වූ විද්‍යුත් වාණිජ කර්මාන්තයේ ඉල්ලුම් සපුරාලීම සඳහා ලෝක වෙළඳාමේ සහ ප්‍රවාහකයන්ගේ වේගය හා කාර්යක්ෂමතාව ඉහළ නැංවීමට බල කෙරී ඇති කාලයක, විද්‍යුත් වාණිජ අංශය ඔස්සේ වර්ධනය ඉලක්ක කෙරේ. මගී ඉල්ලුම මත පදනම් වූ ජාලයක ප්‍රධාන ගුවන් භාණ්ඩ මාර්ග අඩුණ්ඩව තාර්කිකකරණය කරමින්, වේගය හා සම්බන්ධතාවය පිළිබඳ පාරිභෝගික අපේක්ෂාවන් සපුරාලීම සඳහා ගතික උපාය මාර්ග අනුගමනය කිරීමත් සමඟ ශ්‍රී ලංකන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය අභියෝගාත්මක වසරකට මුහුණ දෙනු ඇත.

පියාසර මෙහෙයුම් (Flight Operations)

සියලුදෙනා සඳහා ආරක්ෂිත සංස්කෘතියක් (Safety Culture) නිර්මාණය කිරීම සඳහා වන සමාගමේ අගයන් අතර, ස්ථීර ශික්ෂාවක් මෙන්ම ප්‍රමුඛතාවක් ලබා දෙමින්, ආරක්ෂාව එහි ප්‍රථම ස්ථානයේ තබා ඇත. අපගේ ගුවන් නියමුවන් හට සහ පියාසර මෙහෙයුම් සම්බන්ධ සේවක පිරිස් හට ලබා දෙන පුහුණු වීමේ වැඩසටහන් මඟින් හදිසි අනතුරුවලින් තොරව අපගේ ජාලය ආරක්ෂාකාරීව සහ කාර්යක්ෂමව කළමනාකරණය කිරීම තහවුරු කිරීමට පන්තරය ලබා දෙයි.

නියමිත වේලාවේ කාර්යසාධනය (OTP)

ගෝලීය පියාසැරි අංශය යටතේ අවස්ථා දෙකකදී ප්‍රථම ශේණියට පැමිණීමෙන් සහ FlightStats විසින් ශ්‍රේණිගත කොට ඇති පරිදි, සමාලෝචනය සිදු කරන කාලයේ දී, එම අංශය යටතේම කිහිප වරක් වඩාත් නියමිත වේලාවට ක්‍රියා කරන ගුවන් සේවය ලෙස 2 වන ස්ථානයට පත් වෙමින්, මෑත ඉතිහාසයේ දී ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය වඩාත් ආකර්ශනීය 'නියමිත කාල කාර්යසාධන' මට්ටමක් පවත්වා ගෙන ගොස් තිබේ. කොළඹ පදනම් කොටගත් කේන්ද්‍රය සහ ජාල මෙහෙයුම් කළමනාකරණය කරමින්, ගුවන් වාර 33,359ක් පියාසර කිරීමෙන් මගීන් මිලියන 5.7 ක සමස්තයක්

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය ඉතිරි කොටස.

ප්‍රවාහනය කර ඇත. විමෝච, ගුවන් සේවය විසින් කේන්ද්‍රයෙහි නියමිත කාල කාර්යසාධන අනුපාතය 86%ක සාමාන්‍යයකින් ද, ජාලමය වශයෙන් 83%ක සාමාන්‍යයක් ස්ථාවරව ද පවත්වා ගෙන ඇත.

ගුවන් සේවා පාලන මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථානය (AOCC) යනු බාධාකාරී තත්ත්වයන් ඇති වූ විට, මෙහෙයුම් ස්ථාවර කිරීමට සහ මෙහෙයුම් කටයුත්තට අවම බලපෑමක් ඇති වන පරිදි, ප්‍රකාශිත කාර්ය දර්ශනය කළමනාකරණය කරමින් ඉතා සාර්ථක තීරණ ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය සක්‍රීය කිරීමට වගකිව යුතු, සමාගමේ ස්නායු මධ්‍යස්ථානය වැනි අංශයයි. AOCC විසින් දින 7හි ම, පැය 24 පුරා සුපරීක්ෂාකාරීව රැළී සිටීමත්, මෙහෙයුම් කාර්යසාධනය කාර්යක්ෂමව සහ ස්ථාවරව පවත්වා ගෙන යාම සඳහා දායක වෙමින්, ප්‍රධාන භූමිකාවක් සිදු කරනු ලැබේ.

හදිසි ප්‍රතිචාර සැලසුම් (ERP)

ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ දී හදිසි ආපදාවකට යුතුසුළු කාලයකින් ප්‍රතිචාර දැක්වීම, ඉහළ සුදානම් මට්ටමකින් පවත්වා ගෙන යා යුතු පූර්ණ අවශ්‍යතාවකි. ඒකාබද්ධ හදිසි ප්‍රතිචාර සැලසුම යනු නියම කොට ඇති පුද්ගල බද්ධ/සාමූහික වගකීම් ඉටු කරන අතරතුර ඇති වන හදිසි අනතුරු 'පෙර/අතරතුර/පසු' යන සියලු අදියරන්හි දී, බලාපොරොත්තු නොවූ සිදුවීම් සඳහා සියලු සාමාජිකයන් හැසිරවීම සඳහා තිබෙන මනා සන්ධානගත සැලසුමකි. ප්‍රතිචාර දක්වන කාලය සහ සුදානම් වීම ඉහළ නැංවීමට මෙන්ම, නිරන්තර අවධානය සඳහා ක්‍රමික කාලපරාසයන් තුළ පුහුණු සැසියන්හි දී පෙර පුහුණුව ද, ව්‍යායාම පුහුණුව ද මින් ලබා දෙයි.

පියාසැරි යැවුම් මධ්‍යස්ථානය

පියාසැරි යැවුම් මධ්‍යස්ථානය (FDC) හි මූලික කාර්යය වන්නේ දේශීය සහ අන්තර්ජාතික නියාමන, මාර්ග අනුමැති සමඟ අනුකූල වන ගුවන් ගමන් සැලසුම් කිරීම සහ මුදා හැරීම සිදු කරන අතරතුර, එක් එක් ගුවන් ගමන සඳහා ගෙවීම් ඉහළ නැංවීම සහ කාලයේ කාර්යක්ෂමතාව තහවුරු කිරීමයි. තවද, FDC විසින් ලෝක ඉන්ධන මිල කෙරෙහි සමීප අවධානයක් යොමු කරමින්,කොළඹට සාපේක්ෂව ඉන්ධන මිල අඩු ස්ථානවලින් ඉන්ධන ලබා ගැනීමේ ක්‍රියාව වන 'ඉන්ධන නැව් ඔස්සේ ලබා ගැනීම' (Tankering) සිදු කරයි. සමාලෝචනයට යටත් වන වර්ෂයේ දී, මෙම

ක්‍රියාව කේතුවෙන් ඉන්ධන මත සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයක ඉතුරුම් එල ලැබීමට ගුවන් සේවය සමත් විය. විමෝච, විදේශ ගුවන් සේවා හැසිරවීම ඔස්සේ ඉටු කළ සේවා මගින් ද FDC හට අනුබද්ධ ආදායමක් උපයා ගැනීමට හැකි විය.

ඉන්ධන සුපරීක්ෂාව

විශේෂයෙන්ම, සමාලෝචනයට භාජනය වූ වර්ෂය තුළ ගෝලීය ඉන්ධන මිල අස්ථාවරත්වය කේතුවෙන් ඇති වූ පසුබෑම හමුවේ,ගුවන් සමාගමක පිරිවැයේ මූලිකාංගයක් බවට ඉන්ධන මිල පත් වීණි. ගුවන් යානා ඉන්ධන භාවිතය නියාමනය කිරීමේ හා ප්‍රමාණාත්මක කිරීමේ වැදගත් අංගයක් වන ඉන්ධන කළමනාකරණය (පෙට් A-1), තීරණ ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය සඳහා තවත් වැදගත් කාර්යයක් වන අතර, එය විසින් බුද්ධිමත් තොරතුරු සහිත ප්‍රශස්ත ඉන්ධන භාවිතය සහ පිරිවැය අඩු කිරීමේ පියවරයන් සක්‍රීය කරනු ලබයි. ගුවන් යානා ඉන්ධන පිළිබඳ මෙම දැඩි නියාමන ක්‍රියාවලිය විසින් බර ගණනය කිරීම, බෙදා හැරීම සහ සැලසුම් කිරීමේදී ප්‍රවේශම් සහගතව හා නිවැරදිව ඒවා සිදු කිරීමට සියලු පාර්ශවකරුවන් අතර දැනුවත් කිරීමක් ඇති කර තිබේ. මෙය නියමුවන්ගේ දක්ෂ පියාසැරි ශිල්ප ක්‍රම සමඟ එක් වූ විට, ඉන්ධන දහනය තීරණය කෙරෙන අතර,ඉන් ප්‍රශස්ත කාර්යසාධනයට මඟ පෑදෙනු ලැබේ.

කැපීපෙනෙන දියුණුවේ ඉහළ යාම සලකුණු කරමින්, ගුවන් සේවය විසින් ඉන්ධන භාවිතය සහ කාර්යක්ෂමතාව සඳහා ගෝලීය ශේණිගත කිරීම්වල 2017 සහ 2018 යන වර්ෂවල දී ව්‍යාපාර ආදර්ශකයේ එම අංශයේම පිළිවෙලින් 14 වන සහ 4වන ස්ථාන අත්පත් කර ගන්නා ලදී.

යානාසේවා (Inflight Services)

යානාසේවා පරිපාලනය සහ පුහුණුව ශ්‍රී ලංකන් සන්නාම අගයන් තහවුරු කරමින්, වඩාත් අගනා සත්කාරකත්ව සම්ප්‍රදාය අඛණ්ඩව ලබා දීමට යානාසේවා සේවා ක්‍රියා කොට ඇත. ගුවන් යානා මැදිරි සේවා කණ්ඩායම විසින් යානාසේවා සේවාවන්හි අනර්ඝත්වයට ළඟා වීම සඳහා අඛණ්ඩව කැපවී ක්‍රියා කරන ලදී. ව්‍යාපාර පන්තියේ යානාසේවා අත්දැකීම සඳහා ලබා ඇති 90% ක සමස්ත ඇගයීම් මගින් අපගේ කැපවීම පිළිබිඹු වේ.

සමාලෝචනය බඳුන් වූ වර්ෂය තුළ නොයෙක් ප්‍රධාන කර්තව්‍යයන් සිදු කෙරුණු අතර, දැනට පවතින ලේඛනමය ආකෘතිවල සිට අයි පෘඩ් පරිගණක (IPads) මත පදනම් වූ යෙදවුමක් වෙතට යානා මුදල් භාරකාර ගුවන් ගමන් වාර්තාව ස්වායත්ත කිරීම ඊට ඇතුළත් විය. නිරන්තර පියාසැරි කරන්නන්ගේ තොරතුරු සහ යානාසේවා සමීක්ෂණ සිදු කිරීම වැනි විශේෂාංග එකතු කරමින්, මගියාගේ යානාසේවා අත්දැකීම් දියුණු කිරීමට අදාළ විය හැකි විවිධ තොරතුරු ඇතුළත් කිරීමට මේ ඔස්සේ හැකියාව ලැබෙනු ඇත.

වර්ෂය තුළ, වඩාත් හොඳ යානාසේවා අත්දැකීමක් සැපයීම සඳහා ඉගෙනීමේ අත්දැකීම් සමඟ ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් වෙත සිදු කළ සංචාර ඇතුළුව යානා මැදිරි අධීක්ෂණ සම්බන්ධතා රැස්වීම් පවත්වන ලදී. තවද, යානාසේවා අවස්ථාවන්හි දී සපයා ඇති සුවිශේෂී සිලෝන් නේ ප්‍රභේද පිළිබඳ පුහුණු කෙරෙමින් පවතින අතර, නිෂ්පාදනයේ සිට අගය එකතු කිරීම දක්වා ශ්‍රී ලංකාවේ නේ වගා කරන ප්‍රදේශවල පවතින ක්ෂුද්‍ර දේශගුණයේ විස්තරාත්මක අනුගත කිරීමක් ද ගුවන් මැදිරි කළමනාකරුවන් සඳහා සිදු කෙරිණි.

යානාසේවා සහය සේවා

සමාලෝචනයට භාජනය වූ වර්ෂය තුළ, නිරන්තරයෙන් අධීක්ෂණය කිරීම, කාසිතිය අවම කිරීම, තොග වඩා හොඳින් පාලනය කිරීම සහ නිශ්චල තොග සංශෝධනය කිරීම, යානාසේවා වැඩමුළුවල දී ගැලී උපකරණවලට තෙල් ශ්‍රීක් කිරීමෙන් හා අළුත්වැඩියා කිරීම සහ ගැලී උපකරණ ඇණවුම් කිරීම අවම කිරීමට ඉංජිනේරු අංශය සමඟ සම්බන්ධීකරණය කිරීම මගින්, මෙම අංශය විසින් යානාසේවා ප්‍රකාශන, ගුවන් යානා ලොන්ඩර් සේවා, යානාසේවා සුවපහසුකම් සහ ආහාරපාන සෑදීමේ හා සැපයීමේ උපකරණ ආශ්‍රිතව සැලකිය යුතු ඉතිරියක් අත් කර ගෙන තිබේ.

ආයතනය විසින් හරිත සංකල්පයට සහයෝගය දැක්වීමට සහ අසල්වැසි දිළිඳු සමාජවලට උපකාර කිරීම උදෙසා ආයතනික සමාජ වගකීමේ කොටසක් ලෙස, යානාසේවා සේවා විසින් පිරිසිදු කිරීමේ ද්‍රව්‍යයක් ලෙස රෙදිපිළි නැවත භාවිත කිරීමේ වැඩසටහනක් ආරම්භ කරන ලද අතර, එමඟින් සමාගමට පිරිවැය ඉතිරි කිරීමක් ද සැපයිණි.

යානාස්ථ තීරු බදු රහිත මිලදු ගැනීම

තීරු බදු රහිත යානාස්ථ මෙහෙයුම මඟින් “Serendib Treasures” (සෙරෙන්ඩිබ් නිධාන) නම් තීරු බදු රහිත සඟරාවේ කීර්තිමත් විශිෂ්ට සන්නාම විශේෂාංග ලෙස ප්‍රකාශනයට පත්වන බව තහවුරු කෙරේ. මඟින්ගේ පහසුව සලකා, යානාස්ථ ගෙවීම් සඳහා විවිධ මුදල් වර්ග 19 ක් සහ බැර පත් පිළිගනු ලැබේ.

අනුබද්ධ ආදායමේ ප්‍රමුඛ දායකයෙකු වශයෙන්, තීරු බදු රහිත යානාස්ථ සේවා මඟින්, සමාලෝචනය යටතේ පවතින වර්ෂය තුළ ආදායම ප්‍රශස්ත කිරීමට සහ පිරිවැය කළමනාකරණය කිරීමට ඉතා වැදගත් උපායමාර්ග යොදා ඇත. ප්‍රවර්ධනාත්මක දින දැරීමකට සමගාමීව දියත් කළ විශේෂ ප්‍රවර්ධන ඔස්සේ, වර්ෂය තුළ ඉහළ යන ආදායමක් ළඟා කර ගත් අතර, සැකසුම් දියුණු කිරීමේදී සිට ක්‍රියාමාර්ග සිදු කළ කටයුතු මඟින් පිරිවැය ඉතුරුම් ද, ඉහළ නංවන ලද ඇසුරුම් කිරීමේ සැලසුම් ඔස්සේ තවදුරටත් ඉන්ධන පිරිවැයේ ඉතිරියක් ද උපයා ගැනීමට හැකි විය.

යානාස්ථ සේවා අනාගත පසුබිම

පාරිභෝගිකයන් කේන්ද්‍රගත කිරීමේ සන්නාම පොරොන්දුව සමඟ, ඉදිරි වර්ෂයේදී යානාස්ථ සේවය විසින් එහි විශිෂ්ටත්වය සහතික කිරීම සඳහා අඛණ්ඩව උපායමාර්ගික ප්‍රමුඛතාවක් ලබා දෙනු ඇත. පිරිවැය ප්‍රශස්ත කරමින්, අවශ්‍ය පුහුණුව, නියැලීම සහ සේවා වැඩි දියුණු කිරීම් සඳහා යානාස්ථ කණ්ඩායම විසින් නොකඩවා ආයෝජනය සිදු කරනු ඇත.

ව්‍යාපාර ඒකක සමාලෝචනය

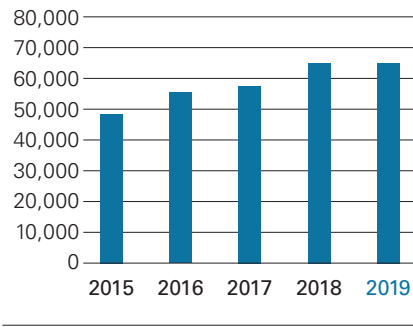
ශ්‍රී ලංකා ගුවන් තොටුපළ සහ ගොඩබිම් සේවා

කාර්ය සාධනය ගුවන් තොටුපොල හා ගොඩබිම් සේවා අංශය විසින් ආරක්ෂාකාරීව, හිරවදුන්වන සේවය යන පැතිකඩින් සන්ධිස්ථාන තබමින්, අභියෝගාත්මක වසරක් ඔස්සේ පැමිණ ඇත. 2018 ජූලි මස සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි, ආයතන ව්‍යුහයේ ඇතිවූ වෙනසෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, ගුවන් භාණ්ඩ හැසිරීමේ මෙහෙයුම් කටයුතු වාණිජ අංශය යටතට මාරු කිරීමත්, 2018 ජූලි මස සිට ගුවන් තොටුපොල සහ ගොඩබිම් සේවා අංශ, සේවා සැපයුම් ප්‍රධානියාගේ විෂය පථය යටතට ගෙන ඒමත් සිදුකරන ලදී. වොන්කින්ග් ගුවන් සේවය,

විදේශවේදී ව්‍යාපාර ගුවන් සේවය, රොසියා ගුවන් සේවය, තායි ව්‍යාපාර ගුවන් සේවය සහ තායි ලයන් ව්‍යාපාර ගුවන් සේවය සමඟ නව ව්‍යාපාර කටයුතු ආරම්භ කෙරුණි. ශ්‍රී ලංකා මුදලින් අඩු වලදාවක් ලැබීම මෙන්ම, මානව සම්පත් පිරිවැය ඉහළ යාමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, තරඟකාරී පිරිවැය පදනමක් පවත්වා ගෙන යාම කෙරෙහි සැලකිය යුතු අභියෝගයන්ට මුහුණ දීමට සිදු වීණි.

සේවා මට්ටම් ඉහළ නැංවීමට සිදු කළ පරිශ්‍රමයන් මඟින් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ “නියමිත කාල කාර්යසාධනය” ට උපකාර වී ඇති අතර, එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ගොඩබිම් හැසිරවීමේ විශ්වසනීයත්වය 99.08% දක්වා ඉහළ ගොස් ඇත. ගොඩබිම් සේවා කණ්ඩායම විසින් ලෝක ගුවන් සේවා අතරින්, 2018 ජූනි, ජූලි සහ අගෝස්තු මස, දෙවන ස්ථානය ද, 2018 සැප්තැම්බර් මස ප්‍රථම ස්ථානය ද අත්පත් කරගනිමින්, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ නියමිත කාල කාර්යසාධන ජයග්‍රහණයට මහඟු දායකත්වයක් ලබා දෙන ලදී. ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ ගුවන් තොටුපොල සහ ගොඩබිම් සේවා අංශය 2019 ජනවාරි මස එම්පේට්ස් ගුවන්සේවය විසින් ද, 2019 පෙබරවාරි මස කටාර් ගුවන් සේවය විසින් ද සේවා අනර්ඝත්වය වෙනුවෙන් පිදුම් ලැබීය. එමෙන්ම, මලින්ඩෝ ව්‍යාපාර ගුවන් සේවය විසින් 2019 පෙබරවාරි මස පවත්වන ලද තත්ව සහතික විගණනයේ දී, අපගේ කණ්ඩායම විසින් නියමිත වේලාවට වැඩ කිරීම සහ වගවීම සම්බන්ධයෙන් දක්වන ලද ආකල්ප පැසසුමට ලක් වූ අතර, එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් තොටුපොල සහ ගොඩබිම් සේවා විසින් සියයට සියයක ප්‍රතිශතයකින් එහි අනුකූලතාවය අත්පත් කර ගන්නා ලදී.

බණ්ඩාරනායක ගුවන් තොටුපොලේ දී හසුරුවන ලද ගුවන් වාර ගණන



මැදිරියෙහි ප්‍රවාහන කරනු ලබන ස්කන්ධය දැඩි සෙයින් නියාමනය කිරීම ඔස්සේ, යානාස්ථ සුරක්ෂිතව සම්පව තහවුරු කිරීමේ වැඩසටහන ද මෙම වර්ෂයේ දී දියත් කෙරුණු නොවෙයි. විශේෂයෙන්ම, මෙහෙයුම් කේන්ද්‍රස්ථානය වන කොළඹ දී අතිරික්ත ගමන්මළ මඟින් සමාගමට ආසන්න වශයෙන් 50% කින් ආදායම ඉහළ නංවා ගැනීමට මෙම මූලිකත්වය දායක වී ඇත.

මඟින් මිලියන 10.8 ට අධික ගණනක් බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොල (BIA) වෙතට පිළිගැනුණු අතර, එය පසුගිය වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2% ක වර්ධනයකි. ගුවන් වාර 65,170 ක් වර්ෂය තුළ හසුරවා ඇති අතර, පසුගිය වර්ෂයට වඩා එහි ආන්තික ඉහළ යාමක් දක්නට ඇත. එමෙන්ම, වර්ෂය තුළ ගමන්මළ මිලියන 12 ට අධික ගණනක් ප්‍රවාහනය කරන ලදී.

ප්‍රධාන වැඩි දියුණු කිරීම්

සේවා මට්ටම් දියුණු කිරීමේ අරමුණ ඇතිව, අංශය මඟින් මුඛ්‍ය කටයුතු ගණනාවක් සම්පූර්ණ කළ අතර, මෙහෙයුම් කටයුතු අතරතුර දී සීමිත ගුවන් තොටුපොල යටිතල පහසුකම්වල ඇති වන සීමාවන් මැඩ පැවැත්වීමට කාර්යක්ෂමතාව සහ වැඩ කරන කාල පරාස සංවර්ධනය කරන ලදී.

විශේෂයෙන්ම මානව සාධකය සහ තාක්ෂණය මත ආයෝජන සිදු කෙරුණි. දැඩි උනන්දුවක් දක්වන, කැපවී වැඩ කළ හැකි තරුණ තරුණියන් කණ්ඩායමට බඳවා ගැනීමට අවස්ථා බොහොමයක් නිර්මාණය කෙරුණි. කළමනාකරණ කණ්ඩායම් වඩාත් යහපත් නායකත්වයක් සහ මඟ පෙන්වීමක් සඳහා ශක්තිමත් කෙරුණි. ගුවන් තොටුපොල සහ ගොඩබිම් සේවා අංශය, මානව සම්පත් අංශය හා එක්ව, 2019 ජනවාරි මාසයේ දී, “දක්ෂතා සංචිතය (Talent Pool) සංවර්ධනය කිරීමේ වැඩසටහන” දියත් කළ අතර, එහි අරමුණ වූයේ තෝරා ගත් අපේක්ෂකයන් ඔවුන්ගේ මිලුන නායකත්ව ස්ථාන සඳහා හැඩ ගැස්වීමයි. තවද, මෙම වැඩසටහන් සැලැස්මට තාක්ෂණික සහ කළමනාකරණ හැකියාවන්හි සාකච්ඡා සංවර්ධන සැලැස්මක් ඇතුළත් විය.

අන්තර් ක්‍රියාකාරී පාලක පුවරු (Dash Board) ඔස්සේ තත්කාලීන මෙහෙයුම් තොරතුරු තීරණ ගැනීමේ උපකරණයක් ලෙස තොරතුරු තාක්ෂණයේ සහය ඇතිව සැපයීහි. ශ්‍රී ලංකන්

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය ඉතිරි කොටස.

තොරතුරු තාක්ෂණ අංශය විසින් මෙම පාලක පුවරු සමාගම් අන්තර්ගතයේ දී නිර්මාණය සහ සංවර්ධනය කරනු ලැබීමේ විශේෂ ජයග්‍රහණයකි. දෘශ්‍ය අතපසුවීම් අවම කිරීමේ අරමුණින්, විසා සහ ලේඛනවල සහතික කළුපිටි කිරීමට කාර්ය මණ්ඩලයට උපකාර කිරීම පිණිස, පරීක්ෂණ කවුන්ටර අසල අමතර අන්තර්ජාල කියෝස්ක් (Kiosk) ද ස්ථාපනය කෙරුණි.

ගොඩබිම් සහාය උපකරණයන්හි (GSE) කාර්යක්ෂම යානා සමූහයක් පවත්වා ගෙන යාම සඳහා අයවැය සීමාවන් නොතකමින්, ප්‍රාග්ධන ආයෝජනය සිදු කෙරුණි. මෙය ඉහළ සේවා හැකියාව සහිත ප්‍රමිතීන් පවත්වා ගැනීමට, ගොඩබිම් සහාය උපකරණ සමූහය නැවත ගෙන ඒමේ පුළුල් සැලැස්මට අනුකූල වේ. මෙහෙයුම් සහ පරිපාලන ප්‍රමිතීන් දියුණු කිරීම පිළිබඳ අදහස් හුවමාරු කර ගන්නා අතරතුර, කාර්යක්ෂම කාර්ය මණ්ඩල නියැලීමකට අවශ්‍ය පහසුකම් සැලසීම සඳහා සහිත කාලයක් පුරාවට "රැම්ප් මෙහෙයුම" නම් කර්තව්‍යය සිදු කෙරුණි. මේ සඳහා කාර්ය මණ්ඩල සේවකයන් නිරත වීම කළමනාකරණයට මහත් වූ දිරිමත් කිරීමක් විය.

අනාගත මුහුණුවර

IATA මඟින් ගොඩබිම් මෙහෙයුම් සඳහා ආරක්ෂා විගණනය (ISAGO) සහ යළි ලියාපදිංචි කිරීමේ සහතිකකරණය සඳහා වන IATA මෙහෙයුම් ආරක්ෂා විගණනය (IOSA) යන විගණනයන්හි දී ඒවාට අනුකූලතාව මෙම අංශය විසින් ලබා ගන්නා ලදී. මෙම සහතික කිරීමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, සියලුම ගුවන් සේවා වෙත මහත් වූ උද්යෝගයකින් සේවය ලබා දීමට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් තොටුපොල සහ ගොඩබිම් සේවා අංශය සෑදී පැහැදී සිටී.

ශ්‍රී ලංකාවට සිදු කරන ගුවන් ගමන්වල මගී ඉල්ලුම පහත වැටීමත් සමඟ, ඊට අනුව යමින් පාරිභෝගික ගුවන් සේවා විසින් ඔවුන්ගේ ගුවන් ගමන් වාර ගණන අවම කරනු ලැබීමෙන්, වර්තමාන වර්ෂයේ ආදායම් ඉපයුම් සඳහා 2019 අප්‍රේල් 21 වන දින හට ගත් සිදුවීමෙන් ඇති වූ බලපෑම කෙටි කාලීන බලපෑමක් විය. කෙසේ වෙතත්, ගුවන්සේවා කිහිපයක් ඔවුන්ගේ ගුවන් ගමන් වාර ගණන, ඉහළ යන මගී ඉල්ලුමට අනුව යමින්, යථා තත්ත්වයට පත් කරන බව නිවේදනය කොට ඇත.

ශ්‍රී ලංකන් ඉංජිනේරු අංශය

සමාලෝචනයට බඳුන් වූ වර්ෂය තුළ දී ශ්‍රී ලංකන් ඉංජිනේරු අංශය විසින් සුවිශේෂී

ජයග්‍රහණ වාර්තා කරන ලදී. අංශය විසින් A320/A330 සඳහා 145-කොටස පදනම් නඩත්තුවට පවත්වන ලද යුරෝපානු ගුවන් සේවා ආරක්ෂණ නියෝජිත ආයතනයේ (EASA) විගණනය සාර්ථක සමත් වූ අතර, වර්තමාන පරපුරේ A320 පවුලේ සහ A330 ගුවන් යානාවලට අමතරව, අති නවීන A320neo පවුලේ ගුවන් යානාවල පදනම් නඩත්තුව සිදු කිරීමට, කලාපයේ ප්‍රථම වරට බලය ලත් නඩත්තු සහ අලුත්වැඩියා සංවිධානවලින් (MRO) එකක් බවට පත් විය. එමෙන්ම, මෙම අංශය විසින් IATA මෙහෙයුම් ආරක්ෂා විගණනයේ (IOSA) දී, එම අංශයට අදාළ ප්‍රදේශවලින් ප්‍රශංසනීය කාර්යසාධනයක් දක්වමින් විගණනය ද සාර්ථකව සමත් වන ලදී.

ශ්‍රී ලංකන් ඉංජිනේරු අංශය විසින් ක්‍රියාත්මක කරන ලද නඩත්තු කටයුතු සමඟ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ යානා සමූහයෙහි අඩුම ගුවන් යෝග්‍යතා කළමනාකරණය විසින් එහි යානා සමූහයෙහි තාක්ෂණික යැවුම් විශ්වසනීය මට්ටම් සහ ගුවන් යානයේ වාණිජ උපයෝජනය සඳහා වූ ඉලක්ක අත්පත් කර ගන්නා ලදී.

ස්වකීය සේවා ප්‍රමිතීන් සහ අනුකූලතාව ශක්තිමත් කරන අතරතුර, අංශය විසින් අමතර පාරිභෝගික ගුවන් සේවා නඩත්තු කටයුතු සිදු කිරීම ඔස්සේ ආදායම ද වර්ධනය කරන ලදී. ඒ අනුව, Boeing 737NG/Max and 777 වැනි පාරිභෝගික ගුවන් සේවා මඟින් නිරත ක්‍රියාත්මක කරන වර්ග අනුප්‍රාප්ති කිරීමට ගුවන් යානා වර්ග අනුමැති විනිද්‍රවාලමින්, කොළඹ රේඛීය නඩත්තු කටයුතු සඳහා නව පාරිභෝගික ගුවන් සේවා ගණනාවක් ග්‍රහණය කර ගැනුණි. මිලුම මූල්‍ය වර්ෂයේ දී තව දුරටත් මෙම නව ව්‍යාපාර අංශ දියුණු කිරීමට එම අංශය විසින් අදහස් කරන අතර, පදනම් නඩත්තුව සඳහා නව පාරිභෝගිකයන් ආකර්ශනය කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලියෙහි වර්තමානයේ නිරත වී සිටී.

නඩත්තු වෘත්තිකයන් සඳහා අමතර පුහුණුව ලබා දෙමින්, ඔවුන්ගේ දැනුම පුළුල් කොට දැනටමත් ඉතා දක්ෂ ශ්‍රම බලකායක් බවට පත් කිරීම සහ වර්තමානයේ දී ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය විසින් ක්‍රියාත්මක නොකරන අතිරේක ගුවන් යානා වර්ග සඳහා අනුමැති අත්පත් කර ගැනීම ද සිදු වුණි.

සමාලෝචනය යටතේ පවතින වර්ෂයේ දී, ඉංජිනේරු අංශය විසින් ස්වකීය යානා සමූහය

සඳහා C පරීක්ෂා 12 ක් සිදු කරන ලදී. අංශය විසින් එක් A321 ගුවන් යානයක එහි සියලු අන්තර්ගත නඩත්තු කටයුතු නියමිත වේලාවට සම්පූර්ණ කිරීමෙන් අනතුරුව, යානයේ කල්බදු කාලය ඉකුත්වීමත් සමඟ, එහි කල්බදු හිමිකරුට සාර්ථකව තාරදෙන ලදී.

ගුවන් යානා වත්කම් කළමනාකරණයේ වගකීම සහ එහි විෂය පථය යටතේ, ඉංජිනේරු අංශය විසින් සියලු දැවැන්ත ගුවන් යානා කල්බදු හිමියන් සමඟ විස්තරාත්මක සාකච්ඡාවල නියැලීමට පියවර ගත් අතර, සමාගමේ නඩත්තු සැපයුම්කරුවන් හට වත්මන් ගිවිසුම්ගත නියමයන් හා කොන්දේසිවල දියුණු කිරීම් සිදු කිරීමට දැනුම් දෙන ලදී. මේ ඔස්සේ සමාගමට සුවිශේෂී පිරිවැය ඉතරුම් ගණනාවක් සමඟ අත්පිට මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රතිලාභ අත්පත් කර ගැනීමට හැකි වුණි. යුරෝපානු ක්‍රියාකරුවෙකු වෙත උප කල්බදුදීම දී තිබෙන එක් වියාර් බස් A330 යානාවක් සම්බන්ධයෙන්, එය නිදහස් කර ගැනීමට සහ ගිවිසුමට සම්බන්ධ නියමයන් පිළිබඳ සාකච්ඡා කිරීමට ද ඒකකය විසින් කටයුතු කරන ලදී. මෙම ගුවන් යානය මෙම වර්ෂයේ දී සාර්ථකව යළිත් යානා සමූහයට එක් කරන ලදී.

මිලුම වර්ෂයේ දී, පාරිභෝගික ගුවන් සේවා ව්‍යාපාරය පුළුල් කරන අතරතුර, ස්ථාපිත කර්මාන්ත හවුල්කරුවෙකු සමඟ නඩත්තු සහ නවීකරණ අංශයන් දියුණු කළ හවුල් ව්‍යාපාරයක් ආරම්භ කිරීමට සහ වැඩි පිරිවැයක් ඉතිරිකිරීමක් සඳහා එහි නඩත්තු කටයුතු විධිමත් කිරීමට මෙම අංශය අපේක්ෂා කරයි.

ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය (SLAC)

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ පුහුණු හස්තය වන, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය විසින් සමාලෝචනය යටතේ පවතින වර්ෂය තුළ දී ප්‍රධාන කඩඉම් පසු කරමින් කැපීපෙනෙන කාර්යසාධනයක් පෙන්නුම් කරන ලදී. මෙම විද්‍යායතනය විසින් ඉතා කීර්තිමත් පුහුණු සහ ශාස්ත්‍රීය ආයතන සමඟ සහයෝගයෙන් කටයුතු කරනු ලැබූ අතර, ශිෂ්‍යයන්ට මෙන්ම, රැකියා කරන වෘත්තිකයන් උදෙසා පූර්ණ ගුවන් සේවා අධ්‍යයන විකල්ප ද දීර්ඝ කරන ලදී. ඉන්දියාවේ නව දිල්ලි හුවර පැවති IATA ගෝලීය කලාපීය පුහුණු හවුල්කරුවන්ගේ සම්මන්ත්‍රණයේ දී, දකුණු ආසියානු කලාපයේ වඩාත් උසස්ම කාර්යසාධනයක් දැක් වූ බලයලත් පුහුණු මධ්‍යස්ථානය (ATC) ලෙස ශ්‍රී ලංකා ගුවන්

සේවා විද්‍යායතනය (SLAC) ගෞරවයට පාත්‍ර වුණි.

ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය විසින් පවත්වන ලද ඉංජිනේරු සහ නඩත්තු පුහුණුව, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය (CAASL), යුරෝපානු සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂණ අධිකාරිය (EASA), මාලදිවයිනේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය (MCAA), පාකිස්ථානු සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය (PCAA) යන අධිකාරීන් විසින් අනුමත කරන ලදී. තවද, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය බ්‍රිසල් වෙර්ටාස් ආයතනය මගින් ISO 9001:2015 (තත්ත්ව කළමනාකරණ පද්ධති) සහ ISO 29990:2010 (විධිමත් නොවන අධ්‍යාපනය සහ පුහුණුව සඳහා ඉගෙනුම් සේවා) තත්ත්ව සහතිකවලින් තහවුරු ඇත. ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා විද්‍යායතනයෙහි ප්‍රධාන මූලිකත්වයන් කිහිපයක් පහත දැක්වේ.

ඉංජිනේරු (ගෞරව) ඉහළ උපාධිය:
ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය විසින් ලන්ඩනයේ කිංග්ස්ටන් විශ්වවිද්‍යාලය සමඟ ඉංජිනේරු (ගෞරව) ඉහළ උපාධිය හැදෑරීමට ශිෂ්‍ය කණ්ඩායම් දෙකක් සාර්ථකව යොමු කරන ලදී. එක්සත් රාජධානියේ 2001 සිට ආරම්භ කරන ලද මෙම වැඩසටහන මඟින් රාජකීය ගඟනගාමී සංගමය විසින් බලයලත් ගෞරව උපාධියක් ලබා ගැනීම සඳහා වන 'EASA' B වර්ගයේ බලපත්‍ර පුහුණු සහතිකයක් ලබා ගැනීම දක්වා සුදුසුකම් ලබන සිසුන්ට හැකියාව ලබා දීම අපේක්ෂා කරයි. ගුවන් සේවයේ රැකියාවෙහි නිරත සේවා නියුක්තිකයන්ට වඩාත් සුදුසු පරිදි සකසන ලද පහසු පාඨමාලා කාලසටහන් සහිත මෙම වැඩසටහනට, කිංග්ස්ටන් විශ්වවිද්‍යාලයේ පළපුරුදු කටීකාචාර්යවරුන්ගේ මණ්ඩලයකින් සහාය ලැබේ.

වාණිජ ගුවන් යානා නියමුවන් සඳහා ගුවන් සේවා අධ්‍යයන විද්‍යා උපාධිය:
ලන්ඩනයේ කිංග්ස්ටන් විශ්වවිද්‍යාලය සමඟ වාණිජ ගුවන් යානා නියමුවන් සඳහා ගුවන් සේවා අධ්‍යයන විද්‍යා උපාධිය හැදෑරීමට ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය විසින් අවස්ථාව ලබා දෙනු ඇත. සම්පූර්ණ ATPL සහිත නියමුවන් හට මෙම උපාධිය සඳහා ලියාපදිංචි විය හැකි අතර, අර්ධ කාලීන පදනම මත මෙම උපාධියට අයදුම් කිරීමට සුදුසුකම් ලැබේ.

ගුවන්යානා නඩත්තු ඉංජිනේරු විද්‍යා උපාධිය:
ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය හා සහයෝගීව සර් පෝන් කොතලාවල ආරක්ෂක

විශ්ව විද්‍යාලය (KDU) විසින් ලබා දෙන ගුවන්යානා නඩත්තු ඉංජිනේරු විද්‍යා උපාධිය වර්තමානයේ දී හදාරන සිසුන් කණ්ඩායම් දෙකක් ඇත. සිවිල් වර්ෂ උපාධි පාඨමාලාව මඟින් අනාගතයේ දී ගුවන්යානා නඩත්තු ඉංජිනේරුවරුන් ලෙස තම භූමිකාව තාර ගැනීමට අවශ්‍ය, වඩාත් දක්ෂ සහ ආත්ම විශ්වාසයෙන් යුත් විද්‍යාර්ථීන් කැලක් සුදානම් කිරීම අවධාරණය කෙරේ.

විශ්වවිද්‍යාල තත්ත්වය අත්පත් කර ගැනීම:
ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය වර්තමානයේ දී, විශ්ව විද්‍යාල ප්‍රතිපාදන කොමිෂන් සභාව විසින් අනුමත කරන ලද රාජ්‍ය නොවන විශ්වවිද්‍යාලයක තත්ත්වය ලබා ගැනීමේ ක්‍රියාවලියෙහි නිරත ව සිටී. උසස් අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශය ඔස්සේ විශ්වවිද්‍යාලයක තත්ත්වය ලබා ගැනීම සඳහා එහි අවශ්‍යතාවක් ලෙස, වර්තමානයේ දී ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය විසින් ආයතනික සමාලෝචන වාර්තාව (IRR) සහ විෂය සමාලෝචන වාර්තාව (SRR) සම්පූර්ණ කරමින් සිටී. විද්‍යායතනය විසින් ස්වකීය සමාරම්භක උපාධි පාඨමාලා ලෙස, ආගන්තුක සත්කාරය සහ සංචාරක කළමනාකරණය (ගුවන් සේවා) විද්‍යා උපාධිය මෙන්ම, ගුවන් සේවා කළමනාකරණ විද්‍යා උපාධිය සඳහා විෂයමාලාව සකස් කරමින් සිටිනු ලැබේ. ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය විසින් විශ්වවිද්‍යාල තත්ත්වය ලබා ගැනීමෙන් අනතුරුව ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා විශ්වවිද්‍යාලය ලෙස යළි සන්නාම ගත වනු ඇත.

ප්‍රායෝගික පුහුණුව:
විද්‍යායතනය විසින් ගුවන් තාක්ෂණයේ භාවිත වන ඉලෙක්ට්‍රොනික ශිල්පකුම සහ යාන්ත්‍රික ක්ෂේත්‍ර යටතේ ගුවන් යානා නඩත්තු පුහුණු පාඨමාලා හදාරන සිසුන් සඳහා ප්‍රායෝගික පුහුණු ඒකකයක් ගොඩනැගීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාවලි දැනටමත් ආරම්භ කර, සංවර්ධනය කොට ඇත. පියාසැරියට සුදුසු නොවන අත්පත් කර ගැනීමේ යෝජනාව, පුහුණු ඒකකයට තවදුරටත් වටිනාකමක් එක් කර එහි කටයුතු වලට සහායක් වනු ඇත.

රටේ අනෙකුත් ප්‍රදේශ කරා ගමන් කිරීම:
ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය විසින් බංග්ලාදේශය සහ මාලදිවයින වැනි විදේශීය වෙළෙඳපොල තුළ තිබෙන ශක්‍ය පුහුණු අවස්ථා ගවේෂණය කරනු ලැබීමට අමතරව, ඉදිරි මූලය වර්ෂයේ දී උතුරු සහ නැගෙනහිර පළාත්වල වරලත් මෙහෙයුමක් ඇරඹීමට සැලසුම් ඇත.

පරිසර හිතකාමී පුහුණුව:
විද්‍යායතනය, පුහුණුවේ දී වගකීම් සහිත පාරිසරික පරිචයන් අඩුකිරීමට ප්‍රවර්ධනය කරන අතර, පුහුණු මාධ්‍යයන් භාවිතයේ දී, අත්පොත් සැකසීමේ දී, සහ විභාග පැවැත්වීමේ දී 'කඩදාසි රහිත' වීම සඳහා අවධානය යොමු කර සිටී. SLAC කාර්ය මණ්ඩලය පොලිතින් ලන්විෂීට් භාවිතා නොකිරීම වැනි පරිසර හිතකාමී පුරුදු අනුග්‍රහ කිරීම සඳහා දිරිමත් කරන ලද අතර, කඩදාසි, ජලය සහ ශක්තිය වැනි සම්පත් වගකීමෙන් පරිභෝජනය කිරීම සම්බන්ධව දැනුවත්භාවයක් ඇති කිරීම සිදු කරන ලදී.

සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකා කේටරින් සමාගම

කාර්යසාධනය
ශ්‍රී ලංකා කේටරින් සමාගම යනු ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවයට පූර්ණ හිමිකාරිත්වය සහිත අනුබද්ධ ආයතනයක් වන අතර, බණ්ඩාරනායක අන්තර්ජාතික ගුවන් තොටුපොලෙහි යානාස්ථ ආහාරපාන සපයන විකල්ප සැපයුම්කරුවා වේ. සමාලෝචනයට භාජනය වූ වර්ෂයේ දී එම ආයතනය විසින් කාර්යසාධනයෙහි සුවිශේෂී වර්ධනයක් පෙන්නුම් කර ඇත.

ශ්‍රී ලංකා කේටරින් විසින් තවත් සාර්ථක වර්ෂයක් වාර්තා කරනු ලැබූ අතර, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවයේ මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵලයට කැපීපෙනෙන දායකත්වයක් ලබා දෙන ලදී. එමෙන්ම, ශ්‍රී ලංකා කේටරින් කාර්යසාධනය පසුගිය 10 වසරක එහි ශක්තිය සහ හැකියාව පිළිබඳ පැහැදිලි පිළිබිඹුවකි.

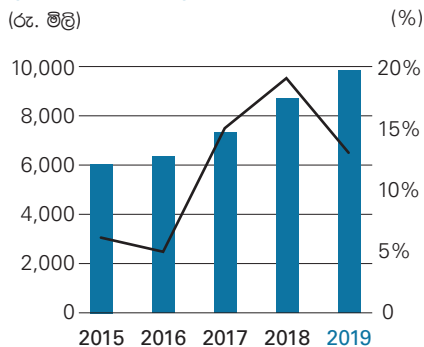
යානාස්ථ ආහාරපාන සැපයීමේ එහි ප්‍රධාන මෙහෙයුමට අමතරව, සමාගම, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොල (BIA) සහ මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොලෙහි (MRIA) මාර්ගස්ථ මගීන් සඳහා ආපනශාලා පරිදි විවේකාගාර පවත්වා ගෙන යාම සහ කළමනාකරණය ද සිදු කරයි. එහි අනුබද්ධ විකාසාර කටයුතුවල කොටසක් ලෙස, සෙරන්දිවා මාර්ගස්ථ හෝටලය (Serenediva Transit Hotel) සහ කාර්මික ලොන්ඩරිය පවත්වා ගෙන යාම සහ කළමනාකරණය සිදු කරයි.

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය ඉතිරි කොටස.

ආදායම

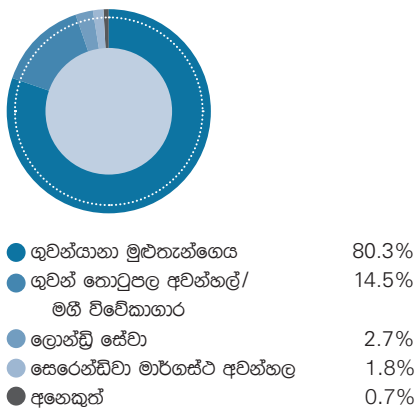
පසුගිය වර්ෂයේ දී ළඟා කර ගත් රු. මිලියන 8,598 ට වරෙහිව, මෙම වර්ෂයේ දී රු.මිලියන 9,750 ක් දක්වා ළඟා කර ගැනීමට, 13.40% ක ආදායම් වර්ධන වේගයකින් සමාගම නොකඩවා කටයුතු කරන ලදී.

ආදායමට එදිරිව ආදායම් වර්ධනය



● ආදායම
— ආදායම් වර්ධනය %

ආදායම බෙදීයාම %



වර්ෂය තුළ දී යානාස්ථ ආහාරපාන බෙදාහැරීමෙන් සමස්ත ආදායමට 80.3% ක දායකත්වයක් දක්වා ඇති අතර, පසුගිය වර්ෂයේ වීම අනුපාතය වූයේ 78.6% කි. යානාස්ථ ආහාරපාන සැපයුම් සේවයේ කැපී පෙනෙන කාර්ය සාධනය හේතුවෙන්, 2018/19 මූල්‍ය වර්ෂයේ දී රු. මිලියන 7,825 ක් දක්වා, ආදායමේ 15.9% ක වර්ධනයක් පෙන්නුම් කෙරුණු අතර, 2017/18 වර්ෂයේ දී වීම අගය ලෙස වාර්තා වූයේ රු. මිලියන 6,755 කි.

තවද, මෙම වර්ෂය තුළ දී, රොසියා ගුවන් සේවය සහ වොන්වින් ගුවන් සේවය වකත කර ගැනීමෙන්, සමාගමට ස්වකීය පාරිභෝගික පදනම විශාල කර ගැනීමට හැකියාව ලැබුණි. යානාස්ථ කේටරින් පිරිවැටුම සඳහා ප්‍රධාන දායකයා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය වූ අතර, සමස්ත යානාස්ථ පිරිවැටුමෙන් 65%ක් සහ කාලපරිච්ඡේදය තුළ සමස්ත ආහාර වේල් නිෂ්පාදනයෙන් 74% (2017/18 - 76%) ක් ඉන් හියෝපනය කෙරේ. 2017/18 වර්ෂයේ දී වසරකට නිපදවූ 5,808,805 ක ආහාර වේල් ප්‍රමාණයේ සිට 2018/19 වර්ෂයේ දී වසරකට නිපදවන ආහාර වේල් ප්‍රමාණය 5,523,939 දක්වා, සමස්ත ආහාර වේල් නිෂ්පාදනයෙන් 4.9% ක පහත වැටීමක් වාර්තා වී ඇත.

බණ්ඩාරනායක ගුවන් තොටුපොලෙහි ගුවන් තොටුපොල ආපන ශාලාවෙන් (පොදු සහ මාර්ගස්ථ) සමස්ත ආදායමට දක්වන ලද දායකත්වය වූයේ 12.9% කි. ගුවන් තොටුපොල ආපනශාලා ආදායම රු. මිලියන 1,266 (2017/18 රු. මිලියන 1,210) දක්වා 4.6% කින් වර්ධනය වී ඇත. එමෙන්ම, වෙනත් ව්‍යාපාර පිරිවැටුම ද 4.1% කින් ඉහළ ගොස් ඇත.

මෙහෙයුම් වියදම්

පසු ගිය වර්ෂයට සාපේක්ෂව, පරිපාලන වියදම් 10.5% ක වැඩි වීම සහ වෙනත් මෙහෙයුම් වියදම් 2.9% ක වර්ධනය හේතුවෙන්, වර්ෂය තුළ දී සමස්ත මෙහෙයුම් වියදම රු.මිලියන 3,029 දක්වා (2017/18, රු. මිලියන 2,823), 7.3% කින් ඉහළ ගොස් ඇත.

ශුද්ධ මූල්‍ය ආදායම

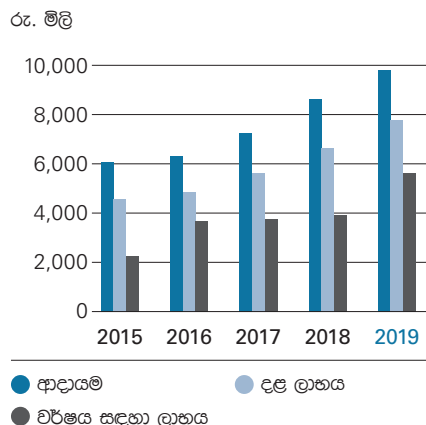
ශ්‍රී ලංකා රුපියල අවප්‍රමාණය වීමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, විනිමය ලාභය 431.9% කින් ඉහළ යාම හේතුවෙන්, සමාලෝචනය යටතේ පවතින වර්ෂයේ දී සමාගමේ ශුද්ධ මූල්‍ය ආදායම රු. මිලියන 972ක් (2017/18 - රු. මිලියන 87) දක්වා වර්ධනය වුණි. මෙම කාලපරිච්ඡේදය තුළ දී සිදු කරන ලද සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සඳහා ලබා ගත් කාලීන ණය ඉහළ යාම හේතුවෙන්, වර්ෂය තුළ මූල්‍ය පිරිවැය 3.5% ක් දක්වා ඉහළ ගොස් ඇත.

ලාභදායීත්වය

සමාලෝචනයට බඳුන් වූ වර්ෂයේ දී, දළ ලාභය 16.6% කින් රු. මිලියන 7,723ක් දක්වා ඉහළ ගොස් ඇති අතර, දළ ලාභ ආන්තිකය 77.1% සිට 79.2%ක් දක්වා ඉහළ ගොස් ඇත. ආහාර වේලක සාමාන්‍ය මිල ඉහළ යාම, නව ගුවන් යානා වත් කිරීම සහ අමු ද්‍රව්‍ය පිරිවැය සඳහා පහත වන ලද දැඩි පාලන ඊට හේතු වී ඇත.

පසුගිය වර්ෂයට සාපේක්ෂව, සමාගමේ ශුද්ධ ලාභය රු. මිලියන 5,602 ක් (2017/18 - රු.මිලියන 3,890) දක්වා 44% කින් ඉහළ ගොස් ඇති අතර ශුද්ධ ලාභ ආන්තිකය 45.2% සිට 57.5% දක්වා ඉහළ ගොස් ඇත.

ලාභදායීත්වය



● ආදායම ● දළ ලාභය ● වර්ෂය සඳහා ලාභය

මූල්‍ය තත්ත්වය

2019 මාර්තු 31 දිනට මුළු වත්කම් රු. මිලියන 12,590 ක් වූ අතර, පසු ගිය වර්ෂයට සාපේක්ෂව එහි වර්ධනය 33.8% කි. මෙම වර්ධනයට ප්‍රධාන හේතුව වූයේ දේපළ, පිරිසත සහ උපකරණවල ප්‍රත්‍යාගණනය යි.

ලාභාංශ ගෙවීමෙන් පසු කොටස් හිමියන්ට ආරෝපණය කළ හැකි අරමුදල රු. මිලියන 9,487 ක් දක්වා ඉහළ ගොස් ඇති අතර, පසුගිය වර්ෂයට එරෙහිව 42.5% ක වර්ධනයක් ඉන් පිළිබිඹු වේ. කාලපරිච්ඡේදය තුළ දී උපයා ගත් ලාභය සහ ප්‍රත්‍යාගණන ලාභ මීට මූලික වශයෙන් හේතු වී ඇත.

සමාලෝචනයට භාජනය වූ මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා සමාගම විසින් පසුගිය වසරේ කොටසකට ඉපැයුම රු. 4.14 ට සාපේක්ෂව, මෙම වර්ෂයේ කොටසකට ඉපැයුම රු. 5.96 ක් වාර්තාවක් තබා ඇත.

අභිවෘද්ධීන්

සමාලෝචනයට බඳුන් වූ වර්ෂයේ දී, ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් ආයතනය විසින් විවිධ පුළුල්කරණ ව්‍යාපෘතීන්හි ආයෝජනය කොට ඇත. බණ්ඩාරනායක ගුවන් තොටුපොල ආපනශාලා මුළුතැන්ගෙය අළුත්වැඩියා කිරීම, පාම් ස්ට්‍රීප් විවේකාගාරය අළුත්වැඩියා කිරීම, සෙරින්දිවා මාර්ගස්ථ හෝටලයට නව කාමර 8ක් එක් කිරීම, ප්‍රධාන මුර කාමරය ඉදි කිරීම ඊට ඇතුළත් වේ.

සමාලෝචනය යටතේ පවතින වර්ෂයේ දී සමාගම විසින් එහි විශිෂ්ට කාර්ය සාධනය උදෙසා සම්මාන දෙකක් දිනා ගන්නා ලදී. “ සැකසූ ආහාරපාන ” කාණ්ඩය යටතේ ඉහළම විදේශ විනිමය උපයන්නා ලෙස, 2017/18 වර්ෂය සඳහා දිනා ගත් ජනාධිපති අපනයන සම්මානය සහ අති විශාල කාණ්ඩයේ, හොඳම රාජ්‍ය සේවා අංශය යටතේ, 2018 ජාතික ව්‍යාපාර විශිෂ්ටතා සම්මානයේ ජයග්‍රාහකයා වීම ඊට ඇතුළත් වේ.

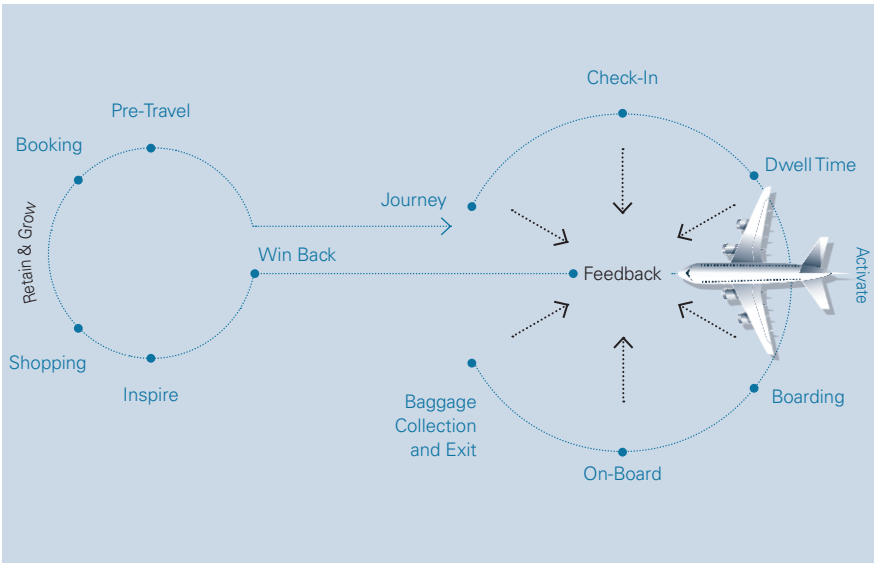
සහාය සේවා

ශ්‍රී ලංකන් තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධති

“ශ්‍රී ලංකන් තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධති” ලෙස සන්නාම ලත්, ශ්‍රී ලංකන් තොරතුරු තාක්ෂණය, නවීන තොරතුරු සන්නිවේදන තාක්ෂණ ගුවන් සේවයේ කොළ නාරටිය සහ ශ්‍රී ලංකන් සමූහය පුරා දිවෙන ඩිජිටල් මූලාරම්භයන් සමඟින්, ගුවන් සේවා ව්‍යාපාරයේ සහ මෙහෙයුම්වල ඩිජිටල් පරිණාමය සඳහා පහසුකම් සැලසීම සිදු කරයි.

අභ්‍යන්තර සහ බාහිර පාරිභෝගික සුවපහසුව තහවුරු කරන, දැනට පවතින ව්‍යාපාර ආදර්ශකය යළි නිර්වචනය කිරීමට සහ මෙහෙය වීමට ඩිජිටල් විසඳුම් ලබා දීම කෙරෙහි ශ්‍රී ලංකන් තොරතුරු තාක්ෂණය ඉලක්ක කරයි. ශ්‍රී ලංකන් තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධතීන්හි එක් මූඛ්‍ය පරමාර්ථයක් වන්නේ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ අගනා පාරිභෝගිකයන් හට පුද්ගලීකරණය කරන ලද සහ ප්‍රසන්න සංචාරක අත්දැකීමක් ලබා දීමට, පරිශීලක අංශ වෙත ඩිජිටල්මය වශයෙන් හැකියාව ලබා දීමයි. සංචාරය පුරාවට, පාරිභෝගිකයන් සම්බන්ධ කරන සෑම ස්ථානයදක් අසලම මගී පහසුව වර්ධනය කිරීමට පවතින සහ අනාගත මූලාරම්භයන් තිළිණ කරන මගී ඩිජිටල් සංචාරක සිතියම දියත් කිරීමත් සමඟ, ගුවන් සේවා ඩිජිටල් දැක්ම යළි නිර්වචනය කරමින් , ශ්‍රී ලංකන් තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධති විසින් මගී ජනයාට බොහෝ පාරිභෝගික කේන්ද්‍රගත ඩිජිටල් විසඳුම් හඳුන්වා දී ඇත.

මගී ඩිජිටල් සංචාරක සිතියම



නව ඩිජිටල් ව්‍යාපාර සක්‍රීය කිරීම

තවද, නව ඩිජිටල් ව්‍යාපාරවලින් වඩා ආදායමක් ජනනය කිරීමට අන්තර්ජාල විකුණුම් පුළුල් කිරීම, ශ්‍රී ලංකන් තොරතුරු තාක්ෂණයේ පරමාර්ථය අතරින් එකකි. ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් සලකා බැලීමේ දී, සාම්ප්‍රදායික ගුවන් සේවාවලට අමතරව, ගුවන් සේවයට අතිරේක ආදායමක් ගෙන ඒමට දායක වූ අනුබද්ධිත මූලිකත්වයක් ලෙස, මගීන් හට විශාල පහසුවක් ලබා දුන් පූර්ව ආසන වෙන් කිරීමේ හැකියාව හේතුවෙන් පිරිවැය සාධකය අවම කර ගත හැකි විය. මීට අමතරව, ශ්‍රී ලංකන් තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධති විසින් පාරිභෝගික ගුවන් සේවා වෙත ලබා දුන් තොරතුරු තාක්ෂණ සේවයෙන්, සුවිශේෂී හවුල් සේවා ආදායමක් උපයා ගැනීමට දායක වන ලදී.

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය ඉතිරි කොටස.

සමාලෝචනය යටතේ පවතින වර්ෂයේ දී, ශ්‍රී ලංකන් තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධති විසින් විද්‍යුත් ව්‍යාපාර නිෂ්පාදිත ගණනාවක් පුනර්ජනනීය කිරීම ඔස්සේ ගුවන් සේවා ව්‍යාපාරයට දායක වන ලදී. ප්‍රධාන වශයෙන්, ගුවන් සේවා අනුබද්ධ ආදායම වර්ධනය කිරීමට ඉලක්ක ගත කළ, අන්තර්ජාල පාරිභෝගික අංශ වෙත ප්‍රතිචාරශීලී ඩිජිටල් අත්දැකීම්, විද්‍යුත් සිල්ලර කළමනාකරණය, ජංගම යෙදවුම් දියුණු කිරීම්, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය නව්‍යකරණය කිරීම සහ ගුවන් සේවා මගී සේවා පද්ධතිය ඔස්සේ නව අනුබද්ධ සේවා ගණනාවක් සමඟ, විද්‍යුත් වාණිජ්‍යය සඳහා ප්‍රචාරණ මෙවලමක් නිර්මාණය කිරීම යනාදී ව්‍යාපෘති මීට අතුරුදහන් වේ.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනයේ නව වෙබ් අඩවිය සහ ශිෂ්‍ය ද්වාරය දියත් කිරීම
සිසුන්ගේ අන්තර්ජාල අත්දැකීම් දියුණු කිරීම සඳහා නව පෙනුමක් සහ වැඩි ක්‍රියාකාරීත්වයක් සමඟ, සමාලෝචනය යටතේ පවතින වර්ෂයේ දී ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනයේ නව වෙබ් අඩවිය නවීකරණය කොට, දියත් කරන ලදී. නවීකරණය කරන ලද නව වෙබ් අඩවිය සමඟ, ස්ථාවර බව සහ අවශ්‍ය අනුකූලතා ප්‍රමිතීන්ට එකඟ වන අතරතුර, පරිශීලක කේන්ද්‍රගත විශේෂාංග සමඟ පාරිභෝගික තෘප්තිය දියුණු කළ "ශිෂ්‍ය පරිපාලන ද්වාරයක්" ද එක් කොට ඇත. දැනට සිටින සහ අනාගතයේ එක් වීමට නියමිත ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනයේ සිසුන් ආකර්ශනය කර ගැනීමට සහ ප්‍රවර්ධන කටයුතු කිරීමට, වෙබ් අඩවියේ පරිශීලක අතුරු මුහුණත සහ පරිශීලක අත්දැකීම් දියුණු කිරීම ඔස්සේ මෙම නවීකරණය මගින් පහසුකම් සලසා ඇත. නව වෙබ් අඩවිය ප්‍රතිචාරශීලී වෙබ් අතුරු මුහුණත් රටාවක් සමඟ ජංගම දුරකථන හිතකර වන අතර, පාරිභෝගිකයන් තාක්ෂණ සහ විශේෂාංග වෙත යොමු කරවීමට සජීවී වැටී අවස්ථාවක් සහ වෙනත් බොහෝ විශේෂාංග ඊට එක් කොට ඇත.

තාක්ෂණය ඔස්සේ අනුබද්ධ ආදායම වර්ධනය කිරීම
ශ්‍රී ලංකන් තාක්ෂණ පද්ධති විසින් දිගු දුර අංශ සඳහා පූර්ව ආසන වෙන් කිරීම (ASR) ක්‍රියාත්මක කළ අතර, ක්‍රමයෙන් වර්ෂය අවසානයේ දී මධ්‍ය දුර අංශ සඳහා ද එය ව්‍යාප්ත වුණි. මීට අමතරව, www.srilankan.com

සහ ජංගම වෙබ් මගින් ආවරණය කරමින් අන්තර්ජාල නාලිකා සඳහා පූර්ව ආසන වෙන් කිරීම සහ අමතර ඉඩකඩ සහිත ආසන ලබාගැනීමේ හැකියාව පුළුල් කිරීමෙන්, අනුබද්ධ ආදායම යටතේ විශාල මුදලක් උත්පාදනයක් සිදු කෙරිණි. මීට අමතරව, GDS නියෝජිතයන් ඔස්සේ ආසන වෙන්කළ මගීන් සඳහා අයකළ හැකි ආසන, අධිමිල ආහාර වේල් සහ පෙර ගෙවුම් ගමන්මළ පුළුල් කරන ලද ඵලක යනාදිය සක්‍රීය කරන ලදී. ජංගම අන්තර්ජාලය ඔස්සේ, නොමිලේ විශේෂ කේක් සහ ෂැම්පේන් විදුරු දෙකක් ලබාගැනීමේ පහසුකම සලසා තිබූ අතර ශ්‍රී ලංකන් ජංගම මෘදුකාංගය (Mobile App) ඔස්සේ යෙදවුම ඔස්සේ අතිරික්ත ගමන්මළ විකුණුම සක්‍රීය කෙරිණි.

තවද, ශ්‍රී ලංකන් තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධතිය විසින් වෙළඳපොළ අවශ්‍යතාවය සහ පාරිභෝගිකයාගේ උනන්දුව යන කරුණු පදනම් කොටගෙන ශ්‍රී ලංකන් වෙබ් අඩවියේ සෑම වෙබ් පිටුවකම සහ ජංගම මෘදුකාංග යෙහි අනුබද්ධ සේවා අලෙවිකරණ පහසුකම සපයන ලදී. මෙය අනුබද්ධ සේවා ප්‍රවර්ධනය පිණිස විද්‍යුත් ගුවන් ප්‍රවේශ පත්‍ර ලදු පතෙහි ලබාදුන් ස්ථාන දෙකට අමතරවය.

අන්තර්ජාල මගීන් සඳහා ප්‍රතිචාරශීලී ඩිජිටල් අත්දැකීම
ශ්‍රී ලංකන් තොරතුරු තාක්ෂණය පද්ධති විසින් අන්තර්ජාල මගීන් සඳහා හඳුන්වා දෙන ලද ප්‍රතිචාරශීලී ඩිජිටල් අත්දැකීම, සමාලෝචනය යටතේ පවතින වර්ෂයේ දී සුවිශේෂ පිරිවැය ඉතිරි කිරීමේ මූලිකත්වයක් බවට පත් විය. මෙම දියුණු කිරීමත් සමඟ, අන්තර්ජාල පාරිභෝගිකයන්ගේ පරිශීලක උපාංග සඳහා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවා අන්තර්ජාල වෙන් කිරීමේ පහසුකමට (IBE) තිබෙන මගී අත්දැකීම් වඩාත් පරිශීලක හිතකර විය. එමෙන්ම, පසුව ගෙවීමේ විකල්පය (Pay Later), බහු නගර වෙන් කිරීම් (Multi City Booking) සහ වෙන් කිරීමෙන් නිදහස් වීම (Redemption) වැනි පහසුකම් ද ජංගම වෙබ් වේදිකාවක් දක්වා පුළුල් කිරීමෙන්, වෙළෙඳ පොළේ අමතර කොටසක් වෙත ළඟා වීමට හැකියාව ලැබුණි. තවද, මගී කේන්ද්‍රගත ඩිජිටල් විශේෂාංග සහිතව මගීන්ට සක්‍රීයතාව ලබා දීමේ මෙම මූලිකත්වය සමඟ, මගීන්ට දින වෙනස් කිරීම්, ගුවන්වාර වෙනස් කිරීම් සහ මැදිරි වෙනස් කිරීම් ඔවුන් විසින්ම මෙම ජංගම වෙබ් අඩවිය ඔස්සේ සිදු කර ගැනීමට ඉඩ සැලසේ.

ශ්‍රී ලංකන් මෙහෙයුම් කටයුතුවල ඩිජිටල් පරිණාමය
ගුවන් තාණ්ඩ මෙහෙයුම් සහ විහි අගනා පාරිභෝගික ප්‍රජාවට විශාල ජංගම හැකියාවක් ලබා දීම සඳහා නව ගුවන් තාණ්ඩ සඳහා ජංගම මෘදුකාංගය දියත් කිරීමෙන්, ගුවන් සේවයේ ගුවන් තාණ්ඩ හස්තය ශක්තිමත් කිරීමට ශ්‍රී ලංකන් තොරතුරු තාක්ෂණය පද්ධතීන්හි දායකත්වය හිමි වුණි. පාරිභෝගික ගුවන් සේවා වෙත ඉතා ශක්තිමත්, නිරවද්‍ර හා නිරවද්‍ර බිල් පත් භාවිතයක් ඇති කිරීම සඳහා, ව්‍යාපාර ඒකකයන්හි සහයෝගයෙන් FINESSE නම් වූ නව ගොඩබිම් හැසිරවීමේ බිල් පත් සැකසුම් පද්ධතිය හඳුන්වා දෙන ලදී.

බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලේදී ගුවන් තොටුපොල සේවා ලබා දීම සඳහා ඒසා සහභාජනය කිරීමේ සේවය කියොස්ක් (KIOSKS) ඔස්සේ ප්‍රථම වරට අත්හදා බැලීම දියත් කිරීමෙන්, පරීක්ෂා කරන ක්‍රියාවලියේ දී මගීන් අනුමත කිරීමේ කාලය අවම කරමින්, පවතින ඒසා සහභාජන ක්‍රියාවලිය පරිවර්තනය කිරීමට හැකි වුණි. ගෘහස්ථ මෘදුකාංග ඉංජිනේරුවන් විසින් දියුණු කරන ලද iFleet යෙදවුම දියත් කිරීමෙන්, ගුවන් වාර කාර්ය දර්ශන සහ අනෙකුත් අදාළ තොරතුරු ඇඟිලි තුඩු සම්පයට ගෙන එමින්, බලපත්‍ර පිරිවැය අවම කරමින්, ගුවන් සේවයේ මෙහෙයුම් සඳහා විවිධ ආකාරයෙන් උපකාර ලැබිණි.

ශ්‍රී ලංකන් තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධති විසින් "විද්‍යුත් සිල්ලර කළමනාකරණය" (E-Retail Management) නමැති නිෂ්පාදිතය සමඟ, ඇමේබියස් අන්තර්ජාල වෙන් කිරීම් එන්ජිම (IBE) සංවර්ධනය කිරීම සහ කළමනාකරණය කිරීමේ හවුල්කාරීත්වයෙන්, මගියාගේ සංචාරය පෞද්ගලිකරණය කරමින් විද්‍යුත් වාණිජ්‍ය ඔස්සේ ක්ෂණිකව වෙළෙඳ පොළ අංශයේ ප්‍රවර්ධන සිදු කිරීමට ගුවන් සේවය දිරිමත් කර ඇත. විකුණුම් සහ සංචාරක කාලයන්, සංචාරක සම්භවය සහ ගමනාන්තය, කැඩින් පන්තිය, පියාසැර අංකය සහ තවත් බොහෝ විකල්ප මත පදනම්ව, IBE අන්තර්ගත අභිරුචිකරණය කිරීමට හැකි වන අතරම, විශාල පරිමාණයකින් අලෙවිකරණ කාලය වැඩි දියුණු කිරීමට මෙය මුලපිරීමක් විය. මෙම මූලිකත්වය ඔස්සේ විකුණුම්කරුවන්ගේ සහාය නොමැතිව ක්ෂණිකව අන්තර්ජාල වෙන් කිරීමේ එන්ජිම අන්තර්ගතය කළමනාකරණය කිරීමට ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවයට හැකි වූ අතර, එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස පිරිවැය ඉතිරියක්

ලබා ගත හැකි විය. සමාලෝචනය යටතේ පවතින වර්ෂය තුළ දී, යල් පැන ගිය භූගත ගුවන් විදුලි සන්නිවේදන පද්ධතිය වෙනුවට නව ඩිජිටල් තාක්ෂණික ගුවන් විදුලි විසඳුමක් ආදේශ කරන ලදී. විමර්ශන, සෑම දිනකම, දවසේ පැය 24x7 - 365 දින පුරා, නවීන තාක්ෂණය ඔස්සේ ව්‍යාපාරික ඒකක සම්බන්ධ කර තබා ගත හැකිය.

'ව්‍යාපාරයන් ඉන්සයිට්' කළමනාකරණ තොරතුරු පද්ධතිය (MIS)

ගුවන් සේවා ව්‍යාපාර සහ මෙහෙයුම් සඳහා 'ව්‍යාපාරයන් ඉන්සයිට්' ලෙස සන්නාම ගත කළ, දත්ත මඟින් මෙහෙය වන කළමනාකරණ තොරතුරු පද්ධතියට ශ්‍රී ලංකන් තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධති විසින් දියුණු කිරීම් සිදුකරන ලදී. පුරෝකථන විශ්ලේෂණ (Predictive Analysis) සහ සිද්ධි සමාකරණ (Scenario Simulations) මගින් සහාය දක්වන ස්වයං සේවා ව්‍යාපාර බුද්ධිමය වේදිකාවක් මෙයට ඇතුළත් විය. මිළඟ පරම්පරාවේ විශ්ලේෂණ සක්‍රීය කිරීම සඳහා අඛණ්ඩව වැඩිදියුණු කිරීමත් සමඟ ප්‍රධාන තීරණ ගැනීමේ සහාය පද්ධතියක් ලෙස ශ්‍රී ලංකන් සමූහ ව්‍යාපාර ඒකක හරහා මෙම කළමනාකරණ තොරතුරු පද්ධතිය පුළුල් ලෙස භාවිතා වේ. මෙම වේදිකාව, ජංගම උපකරණ පුවරු සමඟ සම්පූර්ණයෙන්ම ඒකාබද්ධ වී ඇති අතර, ගුවන් සේවා සමූහයේ දත්ත ආවරණය කරන තීරණාත්මක දත්ත කට්ටල නියෝජනය කරන මෙහෙයුම් සංඛ්‍යාලේඛන මගින් තර්ෂ කාලීන තොරතුරු පෝෂක මඟින් ඊට සහාය ලැබේ. පසුගිය මූල්‍ය වර්ෂයේ දී, ශ්‍රී ලංකන් තොරතුරු තාක්ෂණ ඒකකය විසින් ව්‍යාපාර විශ්ලේෂණ වෘත්තිකයන්, සමඟ පුරෝකථන විශ්ලේෂණ සහ යාන්ත්‍රික ඉගෙනීම (ML) දිරිමත් කිරීමට මුලිකත්වයන් සිදු කළ අතර, ඒ ඔස්සේ ගුවන් සේවය විසින් අවසානයේ දී අනාගත නව නිපැයුම් සමඟ ප්‍රතිලාභ ලබනු ඇත. ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය තොරතුරු තාක්ෂණය භාවිතයෙන් දත්ත පදනම් කරගත් මෙහෙයුම් භාවිතයන් සිදු කිරීමට සාර්ථකව ආරම්භ කළේය.

ව්‍යාපාර අඛණ්ඩතා කළමනාකරණය (BCM)

පැය 24x7 පුරා සමූහයේ අඛණ්ඩ තොරතුරු තාක්ෂණ සේවා සමඟ, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ මෙහෙයුම් සහ ව්‍යාපාර අඛණ්ඩතාව පවත්වා ගෙන යාම ශ්‍රී ලංකන් තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධතීන්හි ප්‍රධාන අරමුණු අතරින් එකකි. පසු ගිය මූල්‍ය වර්ෂයේ දී, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ ලෝක ව්‍යාප්ත මෙහෙයුම්


ආවරණය කරමින්, ශක්තිමත් ගුවන් තාක්ෂණ සමඟ අධ්‍යාධික තොරතුරු තාක්ෂණ සේවාවක් ඔස්සේ අනර්ඝ සේවයක් පවත්වා ගෙන යාමට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවා තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධති හට හැකි විය. සමාලෝචනය යටතේ පවතින වර්ෂයේ දී, ගුවන් සේවා තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධති ලබා ගැනීමේ හැකියාව 99.5% ඉක්මවා ගොස් ඇත. ගෝලීය සන්නිවේදනය ආවරණය කරන තොරතුරු තාක්ෂණ සේවා සහ මහද්වීප හරහා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ මෙහෙයුම් සහ විකුණුම් ගමනාන්ත අගින් අගට සම්බන්ධ කිරීම සහිතව ස්ථාපනය කොට ඇති ව්‍යාපාර පද්ධති මීට ඇතුළත් වේ. ගුවන් සේවය නිරතුරුවම සම්බන්ධ කර තැබීම උදෙසා, ශ්‍රී ලංකන් තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධති විසින් නවීන තාක්ෂණය සමඟ සමන්විත වූ දත්ත කේන්ද්‍රීය පහසුකම කළමනාකරණය කරනු ලැබේ. මිළඟ මූල්‍ය වර්ෂය තුළ දී, අති නවීන තාක්ෂණය උපයෝගී කරගනිමින්, කේන්ද්‍රගත ජාලයක් සඳහා ප්‍රවේශය ඇති පරිගණක අතර්කරණය සහ ඒවා ඒකාබද්ධ කොට, තවදුරටත් වැඩිදියුණු කිරීම මඟින් පරිගණක සහ කාබන් පා සටහන් සැලකිය යුතු ලෙස අඩු කිරීමට ශ්‍රී ලංකන් තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධතිවලට දායක වීමට හැකි විය.

සමූහ දත්ත ආරක්ෂාව, අනුකූලතාව සහ ජාලනය

ISO/IEC 27001:2013 ශ්‍රී ලංකන් සමූහය සඳහා තොරතුරු ආරක්ෂණ කළමනාකරණය, ISO/IEC 20000:2011 තොරතුරු තාක්ෂණ අංශය සඳහා සේවා කළමනාකරණය සහ ISO 9001:2015 මෘදුකාංග සංවර්ධනය සඳහා තත්ත්ව කළමනාකරණ පද්ධතිය සමඟින්, 2018/19 මූල්‍ය වර්ෂයේ දී ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිති සහ සහතිකකරණ සඳහා ශ්‍රී ලංකන් තොරතුරු තාක්ෂණය විහි සාර්ථකත්වය අඛණ්ඩ ගෙන ගියේය. මීට අමතරව, මගියාගේ සංචාරය පුරාවට දත්ත සුරැකීම සහ පෞද්ගලිකත්වය මත අවධාරණය තබමින්, යුරෝපානු සංගමයේ සාමාන්‍ය දත්ත සුරැකීමේ රෙගුලාසි (GDPR) සමඟ අනුකූල විය යුතු මාර්ගෝපදේශ සහ නිර්දේශන ක්‍රියාත්මක කිරීම ඔස්සේ, සමාලෝචනය යටතේ පවතින වර්ෂයේ දී, ශ්‍රී ලංකන් තොරතුරු තාක්ෂණය විසින් සුවිශේෂී ජයග්‍රහණයක් අත් කර ගෙන ඇත.

මානව සම්පත් කළමනාකරණය

සමාලෝචනය යටතේ පවතින වර්ෂයේ දී, ශ්‍රී ලංකන් මානව සම්පත් කාර්යය විසින් අභියෝග බොහොමයක් දැනින් දැරා ගෙන පැහැදිලි අරමුණක් කරා ආයතනය මෙහෙයවීමට ඉලක්ක කරන ලදී. ආයතනික විපර්යාසය මෙහෙය වීමට මානව සම්පත් දර්ශනය යළි පෙළ ගැස්වූ අතර, මෙම පණිවුඩය සමාගම පුරා ව්‍යාප්ත කෙරිණි.



 C CAPABILITY	 H HARMONY	 A ADAPTABILITY	 N NOVELTY	 G GOVERNANCE	 E ENGAGEMENT
---	--	--	--	---	---

Embrace the winds of CHANGE and be the frontrunners who will lead the Airline towards a better tomorrow!

ධනාත්මක වෙනසකට මුල්පුරමින්, ගුවන් සමාගම දියුණුවේ හිඹිපෙන්නටම මෙහෙයවන පුරෝගාමීන් වන්න!

Think.CHANGE. Grow

සිසන්න - වෙනස් වන්න - දියුණුව කරා පියනපෙන්න

මානව සම්පත් ක්‍රමෝපාය, ව්‍යාපාර ක්‍රමෝපාය සහ අරමුණු සමඟ පෙළ ගැස්වීම සඳහා උපායමාර්ගික වැදගත්කමේ ප්‍රධාන අංශ හතරක් වෙත මානව අංශය විසින් අවධාරණය යොමු කරන ලදී.

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය ඉතිරි කොටස.

මානව සම්පත්කරණය සහ ප්‍රශස්තිකරණය

පුද්ගලයින් රැකියාවේ නිරතව සිටින්නේ ද සහ වලදායීව සිටින්නේ ද යන කාරණය මෙන්ම, ඔවුන්ගේ පූර්ණ හැකියාවට ළඟා වීමට ඔවුන්ට අවස්ථාව ලැබෙන්නේ ද යන වග මානව සම්පත් අංශය විසින් තහවුරු කරනු ලැබේ. වලදායීතාව ඉහළ නැංවීම සඳහා නියමිත නිලධාරී පිරිස ප්‍රශස්ත කරවීමට, මෙම අංශය යටතේ පහත මූලිකත්වයන් දියත් කෙරුණි.

- රැකියා පුළුල් කිරීම සහ ප්‍රතිනිර්මාණය, ක්‍රියාවලි ස්වයංක්‍රීයකරණය සහ සේවක සංඛ්‍යාව ප්‍රශස්ත කිරීම සඳහා නව රැකියා රටාවන් හඳුන්වාදීම යන කරුණු සම්බන්ධයෙන් සේවක ප්‍රශස්තිකරණ පිළිබඳව මූලපිරීම් කරා ඊර්ඛීය කළමනාකරුවන් සමඟ සම්බන්ධ වීම.
- රැකියා ක්‍රියාවලි ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමට සහ සේවක පිරිස ප්‍රශස්ත කිරීමට අපේක්ෂිත ආරෝපණය භාවිත කිරීම.
- සේවකයින්ගේ අභිවෘද්ධිය උදෙසා, සියලු දෙනාටම විසඳුම් ලබා ගත හැකි වන පරිදි වෘත්තීය සමීක සමඟ සම්බන්ධ වීම.

වලදායීතාව ඉහළ නැංවීම සඳහා පුද්ගල සහභාගීත්වය මෙහෙය වීම.

ඉලක්කය වූයේ ශ්‍රී ලංකන් නාමය සේවා යෝජකයාගේ ප්‍රියතම සන්නාමයක් බවට පත් කිරීමය. මෙම ස්ථම්භය යටතේ පහත දැක්වෙන මූලිකත්වයන් සිදු කෙරුණි;

- ධනාත්මක සේවක සහභාගීත්වය - UL 1st හැරවුම් අභියෝගය

ඉවත් සේවයේ හැරවුම් ප්‍රයත්නයන්හි සේවකයන් සහභාගී කරවීම සහ යෙදවීම යන දැක්ම ඔස්සේ යමින්, සමූහයේ සේවකයන් ඔවුන්ගේ සිතුවිලි, හවුස්කරණ අදහස් සහ යෝජනා බෙදාහදා ගනිමින් ඉවත් සේවයේ හැරවුමට දායක විය හැකි ස්ථානයක් ලෙස සංසඳයක් නිර්මාණය කිරීමට 'UL 1st හැරවුම් අභියෝගය' දියත් කරන ලදී.

ක්‍රියාවලි වර්ධනය කිරීමට, නව භාවිත හඳුන්වා දීමට සහ ආදායම් ඉහළ නැංවීමට ගත හැකි පියවර ආශ්‍රයෙන් යෝජනා යොමු කිරීමට සේවකයන්ට ආරාධනා කෙරුණි.

ක්‍රමෝපායික මට්ටමේ සිටින සේවකයන් සමඟ සම්බන්ධ වන අතරතුර, 'සැලසුම් කරන්න, ක්‍රියාවෙහි යොදවන්න, දිනන්න' යන නේමාව වටා මෙම 'UL 1st හැරවුම් අභියෝගය' පැවැත්විණි.

- pULse ලලිත කලා සංගමය දියත් කිරීම - ස්වයං ප්‍රකාශනය දිරිමත් කිරීම

ශ්‍රී ලංකන් ඉවත් සමාගමේ ලලිත කලා සංගමය වන pULse මඟින් සේවකයන්ට ඔවුන්ගේ අභ්‍යන්තර රැකියා ලෝලිත්වයෙන් මිදී, ඔවුන් තුළ සිටින කලාකාමියා අවදි කරවීමට අවස්ථාව සැලසේ. සේවකයන් හට වකට වක් වී, ඔවුන්ගේ දක්ෂතා ප්‍රදර්ශනය කිරීමට මින් වේදිකාවක් සැපයෙයි. ආයතනයේ ක්‍රමෝපායික අරමුණු ළඟා කර ගැනීම උදෙසා, වෙනස සිදු කරන නියෝජිතයන් ලෙස ක්‍රියා කිරීමට සහ සියලු සේවකයන් වකට වක් වී ක්‍රියා කිරීම සඳහා, ධෛර්ය හා යළි පිබිදීම ඇති කළ හේතුවෙන් විය කාලීන සේවක සහභාගීත්ව මූලිකත්වය බවට සනාථ වී ඇත.

කුසලතා සංවර්ධනය සහ ශක්තිමත් නායකත්ව මාර්ග තැනීම සඳහා දක්ෂතාව පෝෂණය කිරීම

ශ්‍රී ලංකන් ඉවත් සේවයේ මෙහෙයුම් සඳහා විවිධ කුසලතා රාශියක් අවශ්‍ය වේ. වඩාත්, අපි මානව දක්ෂතාව සංවර්ධනය කිරීම සහ ඔපමට්ටම් කිරීම සඳහා දැඩි අවධානයක් තබා ඇත්තෙමු. තාක්ෂණික හා මෘදු කුසලතාවන්හි මුඛ්‍ය නිපුණතාවන් ගොඩ නැගීම පිණිස පන්ති කාමර සහ මෙහෙයුම් පුහුණුව, උපදේශනය සහ මඟපෙන්වීම අපි ලබා දෙන්නෙමු. ආයතනයේ අඛණ්ඩ වර්ධනය සඳහා මෙන්ම, සේවකයන් රඳවා ගැනීම සඳහා ද දැනුම ඉහළ නැංවීම සහ කුසලතා දියුණු කිරීම අත්‍යවශ්‍ය බව අපි විශ්වාස කරන්නෙමු.

- වෘත්තීය කළමනාකරණය / අනුප්‍රාප්ති සැලසුම් කළමනාකරණය

ආයතනය විසින් නායකත්ව ස්ථරය සඳහා ප්‍රධාන තනතුරු සහ අනුප්‍රාප්තිකයන් හඳුනා ගෙන ඇති දැයි තහවුරු කිරීමට ක්‍රමෝපායික රාමුවක් සැපයීම මින් අදහස් කෙරේ. හඳුනාගත් කරන ලද තනතුරු සඳහා තෝරාගත් ඉහළ හැකියාවන් පෝෂණය කිරීම සහ අනාගතයට අවශ්‍ය ඔවුන්ගේ කුසලතා සහ නිපුණතා ගොඩ නැංවීම කෙරෙහි මෙම වැඩසටහන අවධානය තබයි.

- ඉලක්කගත කුසලතා සංවිත සංවර්ධනය කිරීම.

ඉවත් තොටුපොල සහ ඉවත් භාණ්ඩ අංශයෙහි සේවක පුරප්පාඩු සඳහා පිළිතුරු සැපයීමට නායකත්ව මාර්ගයක් සුදානම් කිරීම මෙම කුසලතා සංවිතයේ අරමුණ වේ. තෝරාගත්

සංවිත සාමාජිකයන් මෘදු කුසලතා සහ තාක්ෂණික කුසලතා යන ද්විත්වයම මත අවධානය තබන, ව්‍යුහගත පුහුණු කිරීමේ වැඩසටහනකට බඳුන් වනු ඇත.

සේවකයන්ගේ සෞඛ්‍යය සහ යහපැවැත්ම

සේවකයන්ගේ සෞඛ්‍යය සහ යහපැවැත්ම විසින් අපගේ ව්‍යාපාරයට සෘජු බලපෑමක් වුවද කෙරේ. ආතතියෙන් තොර, විහේන ඉතා උනන්දුවෙන් සහ හැකියාවෙන් යුතු ශ්‍රම බලකායක් සතු වීමේ වැදගත්කම අවබෝධ කර ගනිමින්, ශ්‍රී ලංකන් ඉවත් සේවයෙහි සේවක උපකාර මධ්‍යස්ථානයක් (EAC) දියත් කොට, ගෘහස්ථ උපදේශකවරයෙකු යොදවා ඇත. සේවක වලදායීතාව සහ යහපැවැත්ම සහසම්බන්ධ වේ. EAC මඟින් රැකියා දිවියේ සම්බරතාවය, ධනාත්මක දෙමාපිය රැකවරණය, වෘත්තීය හා පෞද්ගලික ජීවිතයේ ආතතිය සහ චිත්තවේගාත්මක අභියෝග කළමනාකරණය කිරීම වැනි අංශ පිළිබඳ උපදේශනාත්මක සේවා සපයනු ඇත.

ආයතනික අංශයේ සේවක උපකාර මධ්‍යස්ථානයක් ප්‍රථම වරට දියත් කරන ලද්දේ ශ්‍රී ලංකන් ඉවත් සේවය විසිනි.

පුජා සහභාගීත්වය

ශ්‍රී ලංකන් කෙයාස්

අපගේ සේවකයන්ගේ පරාර්ථකාමීත්වය සහ පරිත්‍යාගශීලීබාවය මුර්තිමත් කරමින්, අපගේ සමාගම තුළ විවිධ අංශ සහ කණ්ඩායම් මඟින් පවත්වන ලද නොයෙක් ස්වාධීන ආයතනික සමාජ වගකීම් (CSR) ව්‍යාපෘති, ශ්‍රී ලංකන් කෙයාස් විසින් වකට වක් කොට ගෙන වනු ලැබේ. ශ්‍රී ලංකන් කෙයාස් හි ප්‍රධාන අංශ වශයෙන් දරුවා (Child), මිනිතලය (Planet) සහ හැකියාව (Talent) යන අංශ 3 ඇතුළත් වේ. මේ සෑම අංශයක් යටතේම, සමාගමේ ක්‍රමෝපායික CSR අරමුණුවලට සහයෝගය දක්වන අතරතුර, සමාජය මත ඇතිවන බලපෑම උපරිම කිරීමට සහ පරිසරය මත ඇතිවන සෘණාත්මක බලපෑම අවම කිරීමට නිශ්චිත CSR මූලිකත්වයන් අපි සිදු කළෙමු. සමාලෝචනය යටතේ පවතින වර්ෂයේ දී, ශ්‍රී ලංකන් කෙයාස් විසින් වැරදි වැඩසටහන් කිහිපයක් පවත්වන ලදී.

අධ්‍යාපනය

අධ්‍යාපනයේ පියස යට, ශ්‍රී ලංකන් කෙයාස් විසින් වෘත්තීය පුහුණු පහසුකමක් වන,

ග්‍රාමීය හාද ස්පන්ධන දිර්ගැන්වීමේ (VHE) මධ්‍යස්ථානයට අරමුදල් සපයා වර්ෂයක් සම්පූර්ණ කොට ඇත. මෙම සුවිශේෂී ජයග්‍රහණය සලකුණු කරනු වස්, ශ්‍රී ලංකන් කෙයාස් විසින් නැගෙනහිර පළාතේ, ඔඩිසුසුඩාන් හි සිටින තරුණ තරුණියන් සඳහා විශේෂ අධ්‍යාපනික වැඩමුළුවක් සංවිධානය කරන ලදී.

මිළඟ පරම්පරාවේ ගුවන් සේවා වෘත්තීයයන් පෝෂණය කිරීමේ දැක්ම ඔස්සේ යමින්, ගුවන් සේවා කර්මාන්තයට එක් වීමට මහත් ආශාවකින් සිටින ද්විතියික පාසල් දරුවන් සඳහා, " පාසලෙන් ලෝකයට " නම් වූ විශේෂ අධ්‍යාපනික වැඩසටහනක් ශ්‍රී ලංකන් කෙයාස් විසින් දියත් කරන ලදී. මෙමගින් ඔවුන්ගේ අදාළ කුසලතා නියුණු කෙරෙන අතර, ඊට සම්බන්ධ දැනුවත්බාවය පුළුල් කෙරෙන අතර, කටුනායක, ආඩිඅම්බලම මහා විද්‍යාලයට ද ශ්‍රී ලංකන් කෙයාස් විසින් ක්‍රීඩා උපකරණ සහ වොලිබෝල් පිටියක් පරිත්‍යාග කළ අතර, එම පාසලේ සමස්ත අධ්‍යාපනය පුළුල් කිරීමට පහසුකම් සලසමින්, දිවයින පුරා අඩු වරප්‍රසාදලත් සිසුන් සඳහා අධ්‍යාපනික හුරුපුරුදු කිරීමේ වැඩසටහන් ගණනාවක් පවත්වන ලදී.

සෞඛ්‍යය

සෞඛ්‍ය සේවා සම්බන්ධයෙන් ගත් කල, ශ්‍රී ලංකන් කෙයාස් විසින් හම්බන්තොට දෙහිලන්දේ දී සහ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ කාර්ය මණ්ඩලයේ දරුවන් සඳහා කටුනායක දී විශේෂ වෛද්‍ය කඳවුරු දෙකක් පවත්වන ලදී. ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය විසින් දරුණු රෝගවලින් පීඩා විඳින දරුවන් 10කට වැඩි ප්‍රමාණයකට ඔවුන්ගේ අතහැරවූ විදේශගත සැත්කම් සිදු කර ගැනීම සඳහා නොමිලේ ගුවන් ගමන් පහසුකම් සලසා දෙන ලදී.

ශ්‍රී ලංකන් කාර්ය මණ්ඩලය සමාජ වගකීමෙහි ඍජුව යොදවමින්, ශ්‍රී ලංකන් කෙයාස් විසින් "සැලකීමේ දින"(Care Giving Days) නම් වැඩසටහනක් පවත්වන ලද අතර, සෑම කාර්ය මණ්ඩලයකම කරුණාව සහ මානුෂික සංවේදීතාව වර්ධනය කරමින්, විවිධ ප්‍රජා ප්‍රභේද සමඟ CSR ව්‍යාපෘති සිදු කෙරුණි. අනුරාධපුර, ප්‍රබ්බෝගම ග්‍රාමයෙහි, මාරාන්තික රෝගවලින් පීඩා විඳිමින් සිටින දරුවන් තිදෙනෙකු අයත් වන පවුලක් සඳහා, පිරිපහදු කළ පානීය ජලය සහ සෞඛ්‍යකර්මණ පහසුකම් සැපයීම සඳහා කාර්යමණ්ඩල විසින් අරමුදල් රැස් කිරීමේ ප්‍රයත්නයට ද ශ්‍රී ලංකන් කෙයාස් පෙරමුණා ගෙන කටයුතු කළේය.

පාරිසරික කළමනාකරණය

වගකිව යුතු ගුවන් සේවයක් ලෙස, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය සැම විටම පාරිසරික සංරක්ෂණය උදෙසා පෙර ගමන්කරුවෙකු ලෙස කටයුතු කොට ඇත. 2009 වර්ෂයේ දී ආරම්භ කරන ලද, 'ග්‍රහලොවට හිතකර ශ්‍රී ලංකන්' නම් වූ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ පාරිසරික ආදර්ශ පාඨය සමඟ, ගුවන් සේවයේ කාබන් පා සටහන් අවම කිරීමට, අපගේ දෛනික මෙහෙයුම් සඳහා හොඳම තාවකාලීන අපි ඒකාබද්ධ කොට ඇත්තෙමු. පාරිසරික ප්‍රතිපත්තීන් හා සමන්විතව, පාරිසරික ගැටළු පිළිබඳ උද්දේශණය කරමින් සහ ඒ පිළිබඳ දැනුවත්බාවය ඇති කරන අතරතුර, එක්සත් ජාතීන්ගේ තීරණ සංවර්ධන අරමුණු සහ ජාතික දායකත්ව තීරණය කිරීම සඳහා ද සහයෝගය ලබා දෙමින් සහ හරිතාගාර වායු පාලනය කරමින්, ඒ ඔස්සේ, ලෝකයේ අපට දැකීමට අවශ්‍ය වෙනස බවට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය පත් කරමින් කටයුතු කිරීමට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය කැපවී සිටියි.

පාරිසරික සංරක්ෂණය මත පූර්ණ අවධානය යොමු කරමින්,දේශීය සහ ජාත්‍යන්තර ඇල්මැති පාර්ශ්ව සමඟ සහයෝගයෙන් කටයුතු කිරීම සඳහා බොහෝ කර්තව්‍යන්හි සමූහය නිරත වී සිටී. දේශීය සහ ගෝලීය යන මට්ටම් ද්විත්වයෙහි අදාළ සියලු පාරිසරික හිත සහ රෙගුලාසි පිළිපැදීමට සහ ඒවාට අනුකූල වීමට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය කැප වී සිටී.

අත්‍යන්තර ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව ගොඩනැගීම

තීරණ රැකියා පිළිවෙත් ප්‍රවර්ධනය කිරීම විශ්වාස කරනා ආයතනයක් ලෙස, ස්වකීය පාරිසරික කාර්යසාධනය ඉහළ නංවීමට සහ 'ග්‍රහ ලොවට හිතකර ගුවන් සේවය' ක් වීමේ ස්වකීය පොරොන්දුව ඉටු කිරීමට, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය අඩුමට විවිධ මාර්ග සොයයි. මේ සම්බන්ධයෙන් අත්‍යන්තර දැනුවත් කිරීමේ සැසි කිහිපයක් පවත්වනු ලැබූ අතර, ගුවන් සේවයේ කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා ISO 14001:2015 පාරිසරික කළමනාකරණ ප්‍රමිති වැඩමුළුවක් ද ඊට අයත් විය.

අනුකූලතාව

පාරිසරික වගකීමට පූර්වාදර්ශ සපයමින්, මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය විසින් නියම කොට ඇති හීනි, රිනි සහ රෙගුලාසිවලට මෙන්ම, පාරිසරික පැතිකඩ මත තිබෙන ගුවන් සේවා සහතිකකරණ ප්‍රමිතීන් සමඟ ද, ශ්‍රී ලංකන්

ගුවන් සේවය අනුකූල වේ. සමාලෝචනය යටතේ පවතින වර්ෂයේ දී අනුකූල නොවීම සම්බන්ධයෙන් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය කිසිදු දඩ මුදලකට යටත් වී නොමැත.

සත්ත්ව හා ශාක ප්‍රවාහනය පිළිබඳ ශ්‍රී ලංකන් ප්‍රතිපත්තිය

'වන දිවිය සඳහා එක්සත් වීම' යන වැඩසටහන යටතේ, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් යානාවන්හි යානාස්ථව 'සත්ත්ව සහ ශාක ප්‍රවාහනය' සිදු කිරීම පිළිබඳ පරිපූර්ණ ආයතනික ප්‍රතිපත්තියක් ශ්‍රී ලංකන් සමූහය විසින් සම්පාදනය කරන ලදී. වැඩවීමේ තර්ජනයට ලක්ව ඇති විශේෂවල ජාත්‍යන්තර වෙළඳාම පිළිබඳ සම්මුතියට අනුකූලව, මෙම ප්‍රතිපත්තිය මගින් දඩයම් ක්‍රීඩා හා සම්බන්ධ ක්‍රීඩා කුසලාන හා වැඩවීමේ තර්ජනයට ලක්ව ඇති විශේෂවල කොටස් සහ විද්‍යාගාර අරමුණු සඳහා විද්‍යාගාර අරමුණු සමඳහා වාහර කොටස් ප්‍රවාහනය කිරීම තහනම් කිරීම ඇතුළු ජාත්‍යන්තර සංරක්ෂණ පිළිවෙත් කෙරෙහි අපගේ පක්ෂපාතිත්වය දක්වා ඇත.

හරිත අභියෝගය 2018

පාරිසරික සංරක්ෂණයේ වැදගත්කම සැලකිල්ලට ගනිමින්, 2018 වර්ෂයේ දී ගුවන් සේවයේ පාරිසරික ඒකකය විසින්, පොලිතින් භාවිතය අවම කිරීමේ අංශමය තරඟයක් ලෙස 'හරිත අභියෝගය 2018' දියත් කරන ලදී. වර්ෂයේ පාරිසරික දින තේමාව අනුව යමින්, ඔවුන්ගේ දෛනික මෙහෙයුම්වලදී පොලිතින් අවම කිරීමට නිර්මාණශීලී වෙමින්, එකිනෙකා සමඟ තරඟ වැදීමේ අවස්ථාවක් 'පොලිතින් පරදවන්න' නම් තරඟය මගින් ආයතනයේ අංශ වෙත සලසා දී ඇත.

සමාජ බලපෑම

ශ්‍රී ලංකන් පාරිසරික ඒකකය විසින් ගත වූ වර්ෂය තුළ දී බොහෝ ඇල්මැති පාර්ශවයන් සමඟ නොයෙක් සමාජ බලපෑම් ඇති කිරීමේ ප්‍රයත්නයන් නිමා කරන ලදී. ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනයේ (SLAC) සිසුන් සමඟ වෙරළ පවුල කිරීමේ වැඩසටහන, පාසල් හරිත කමිටු සාමාජිකයන් සමඟ 'දියුණුරු තෙත් බිම් උද්‍යානය' වෙත සිදු කළ ක්ෂේත්‍ර චාරිකාව සහ අපද්‍රව්‍ය කළමනාකරණය සම්බන්ධයෙන් ආඩිඅම්බලම මහා විද්‍යාලයේ දී පැවැත් වූ පාසල් හරිත කමිටු සාමාජිකයන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන ද, එම නොයෙක් ක්‍රියාකාරකම් අතරින් කිහිපයකි.



මූල්‍ය ප්‍රකාශ

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව	46
අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල විගණන කමිටුවේ වාර්තාව 2018/19	50
අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය	51
ස්වාධීන විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව	52
මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය	56
ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශය	57
විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශය	58
ස්කන්ධය වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශය	59
මුදල් ප්‍රවාහ පිළිබඳ ප්‍රකාශය	60
මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්	61

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව

සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් විශාල ලයිස්ට් සමාගමෙහි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් 2018 මාර්තු 31 වැනි දිනෙන් අවසන් වූ වසර සඳහා වන වාර්ෂික වාර්තාව මෙසේ ඉදිරිපත් කරනුයේ ඉමහත් සතුටිනි.

ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම් සහ ව්‍යාපාරික කටයුතු සමාලෝචනය

සමාගමෙහි ප්‍රධාන ව්‍යාපාරික ක්‍රියාකාරකම් වනුයේ ශ්‍රී ලංකාවේ හිල ගුවන් සේවය වශයෙන් මගීන්, භාණ්ඩ හා තැපැල් ප්‍රවාහනය සඳහා ජාත්‍යන්තර සංවිධිත/අසංවිධිත ගුවන් සේවා සම්පාදනයයි. සමාගමෙහි සෞඛ්‍ය ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම් බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ("BIA") සහ මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ("MRIA") වලදී ගුවන් පර්යන්ත සේවාවන් සැපයීම, ගුවන් මගීන් වෙත තීරු බදු රහිත භාණ්ඩ අලෙවි කිරීම, දේශීය හා ජාත්‍යන්තර නිවාඩු ගත කිරීමේ සැලසුම් අලෙවි කිරීම යනාදියෙන් සමන්විත වේ. සමාගමෙහි සහායක කාර්යයන් අතරට වෙත පාර්ශ්වීය ගුවන් යානා නඩත්තු සේවා සම්පාදනය, ගුවන් යානා මෙහෙයුම් සේවා සැපයීම සහ ගුවන් සේවා ආශ්‍රිත පුහුණු වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම වීම් වේ. මූල්‍ය වර්ෂය තුළදී සමාගමෙහි

ක්‍රියාකාරකම් වල කිසිදු කැපී පෙනෙන වෙනසක් සිදු නොවීය. සමූහය, සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් විශාලලයිස්ට් සමාගම සහ එහි පූර්ණ හිමිකාරීත්වය සහිත පරිපාලිතය වන, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ("BIA") සහ මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ("MRIA") ඔස්සේ මෙහෙයුම් සිදුකරන්නා වූ ගුවන් සේවාවන් වෙත යානා ස්ථ ආහාරපාන සේවාවන් සැපයීම ප්‍රමුඛ කාර්යභාරය කොටගත් සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම යන ආයතනයන්ගෙන් සමන්විත වේ. සෞඛ්‍ය සහායක සේවාවන් අතරට පොදු සහ මාර්ගස්ථ අවන්හල් මෙහෙයුම් කටයුතු, ලොන්ඩර් සේවාවන් සැපයීම සහ ගුවන් මගී මර්ගස්ථ හෝටලය කළමනාකරණය අයත් වේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සහ විගණන වාර්තාව

2019 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වූ වසර සඳහා වන, ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරීවරයා විසින් නිසි පරිදි අත්සන් තබන ලද මූල්‍යමය ප්‍රකාශනයන් සහ ඒ සඳහා වන විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව මෙම වාර්තාවට අමුණා ඇත.

ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්

මූල්‍යමය ප්‍රකාශනයන් සැකසීමේදී අනුගත කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන් මෙම වාර්තාවේ 61 පිටුව සිට 74 පිටුව දක්වා සඳහන් වේ.

සමූහයේ පිරිවැදුම

සමූහයේ පිරිවැදුම ශ්‍රී ලංකා රුපියල් මිලියන 184,097 ක් වශයෙන් දැක්විණි. (2017/2018: ශ්‍රී ලංකා රුපියල් මිලියන 164,639) සමූහ පිරිවැදුම පිළිබඳ විස්තරාත්මක විමර්ශනයක් මූල්‍යමය ප්‍රකාශනයන් සඳහා වන සටහන 20 හි දක්වා ඇත. සමාගම සහ එහි පූර්ණ හිමිකාරීත්වය සහිත පරිපාලිත ආයතනය වන සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම අතර ගනුදෙනු සාධාරණ වෙළඳපොල මිල ගණන් අනුව සිදුකරන ලදී.

ප්‍රතිඵල

සමූහයෙහි වසර සඳහා බදු වලට පසු ශුද්ධ අලාභය රුපියල් මිලියන 41,700 කි (2017/2018 : රුපියල් මිලියන 18,585). සමූහය විසින් රුපියල් මිලියන 73 ක (2017/2018 : රුපියල් මිලියන 06) බදුකරණ වියදමක් දරන ලදී. වසර සඳහා වන ලාභ අලාභ ප්‍රකාශනය පිටුව 57 හි දක්වා ඇත.

සමූහයේ ආයෝජන

වසර සඳහා දේපළ පිරිසිදු කරන උපකරණ මත සමූහයේ ප්‍රාග්ධන වියදම් රුපියල් මිලියන 1,070 ක් වශයෙන් දැක්විණි (2017/2018 : රුපියල් මිලියන 1,676).

දේපළ පිරිසිදු කරන උපකරණ

වාර්තා කරනු ලබන දින වන විට සමූහයේ දේපළ පිරිසිදු කරන උපකරණ වල ශුද්ධ පොත් අගය රුපියල් මිලියන 10,222 ක් වශයෙන් දැක්විණි. (2017/2018 : රුපියල් මිලියන 10,348) දේපළ පිරිසිදු කරන උපකරණ සහ ඒවායේ සංවලනය සම්බන්ධ විස්තර මූල්‍යමය ප්‍රකාශනයන් සඳහා වන සටහන 4 හි දක්වා ඇත.

ප්‍රකාශන ප්‍රාග්ධනය

සමාගමෙහි ප්‍රකාශන ප්‍රාග්ධනය රුපියල් මිලියන 51,617ක් වශයෙන් දැක්විණි. (2017/2018 : රුපියල් මිලියන 51,617)

සංචිත

2019 මාර්තු 31 දින වන විට සමස්ත සමූහ සංචිත රුපියල් මිලියන 219,729 ක් ලෙස සෘණාත්මක අගයක් වශයෙන් දැක්විණි.

(2017/18 : රුපියල් මිලියන 177,201 ක සෘණාත්මක අගයකි). මෙය රුපියල් මිලියන 223,489 ක සම්ච්චිත අලාභයකින් (2017/18: රුපියල් මිලියන 181,821) රුපියල් මිලියන 3,760 ක ප්‍රාග්ධන සංචිත (2017/18 : රුපියල් මිලියන 4,620) වලින් සමන්විත වේ. මෙම සංචිතයන්හි සංවලනය මූල්‍යමය ප්‍රකාශනයන්හි ස්කන්ධ වෙනස්වීම් ප්‍රකාශනයෙහි දැක්වේ.

ආයතනික ප්‍රදානයන්

සමූහය මගින් වසර තුළදී රුපියල් මිලියන 8.75 ක ප්‍රදානයන් සිදු කරන ලදී. (2017/18 : රුපියල් මිලියන 2.48).

බදුකරණය

ශ්‍රී ලංකා ආයෝජන මණ්ඩලය සමග වූ ගිවිසුම ප්‍රකාර සමාගම වෙත 2013 මාර්තු 31 දින දක්වා බදු විරාමයක් හිමි විය. 2006 දේශීය ආදායම් පනත අංක 10 දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සංශෝධනය කරනු ලැබීමෙන් අනතුරුව (සංශෝධිත) 2011 22 පනතෙහි විධිවිධාන අනුව සමාගම 2021 මාර්තු 31 වැනි දින තෙක් සිදුකරනු ලබන සියළුම ව්‍යාපාරික කටයුතු සම්බන්ධයෙන් සියළුම බදු වලින් නිදහස් කෙරිණි. කෙසේවුවද, 2017 අංක 14 දරණ දේශීය ආදායම් පනත ක්‍රියාත්මක වීමත් සමග සමාගම 2018 අප්‍රියෙල් 1 වැනි දින සිට සියළුම ස්වකීය ව්‍යාපාරික කටයුතු සම්බන්ධයෙන් සියළුම ආදායම් බදු ගෙවීමට බැඳී සිටී. ඒවිටත් බදුකරණ ගිවිසුම් නොපවතින රටවල සිදුකරනු ලබන සිය විදේශගත මෙහෙයුම් සම්බන්ධයෙන් බදු මුදල් ගෙවීමට සමාගම බැඳී සිටී. ශ්‍රී ලංකා ආයෝජන මණ්ඩලය සමග වූ ගිවිසුම ප්‍රකාර පරිපාලිත ආයතනය වන සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම වෙත 2021 මැයි 30 දින දක්වා බදු විරාමයක් හිමි විය. වර්තමානය වන විට යානා ස්ථ මුලුතැන් ගෙවල්වලින් (Flight Kitchen), මාර්ගස්ථ අවන්හල්වලින්, යානා ස්ථ ලොන්ඩර් කටයුතු සහ EK පරිශ්‍රය ආශ්‍රිත මෙහෙයුම් මගින් උපයනු ලබන ශුද්ධ ලාභය 2021 මැයි 30 වැනි දින තෙක් සම්පූර්ණයෙන්ම ආදායම් බදු වලින් නිදහස් කොට ඇත. ඉන් අනතුරුව ශුද්ධ ලාභය 2029 මැයි 30 වැනි දින දක්වා තවදුරටත් වසර 8 සඳහා 15% ක සහන බදු අනුපාතයක් යටතේ වගකීමෙන් බැඳේ. පොදු අවන්හල, වැනිලා පොඩ් ආහාර වෙළඳසැල්, සෙමොන්ඩු අවන්හල සහ වෙනත් ලොන්ඩර් සේවා හා වෙනත් ආදායම් දැනට පවතින බදු අනුපාතය වන 28% ක ආදායම් බද්දකට යටත් වේ.

කොටස් පිළිබඳ විස්තර

2019 මාර්තු 31 දින වන විට කොටස් පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වෙන පරිදි වේ :

කොටස් හිමිකාරීත්වය	කොටස් සංඛ්‍යාව	හිමිකාරීත්ව %
ශ්‍රී ලංකා රජය	511,574,169	99.11%
සේවක අර්ථසාධක අරමුදල	1,863,676	0.36%
වෙනත්	2,736,510	0.53%

නීතිරීති හා රෙගුලාසි කෙරෙහි අනුකූලතාවය

සමාගම සෑම කල්හිම අදාළ නීතිරීති හා රෙගුලාසිවලට අනුකූලව කටයුතු කරන බවට තහවුරු කොට ඇත. අනුකූලතාවය සම්බන්ධයෙන් වගකිව යුතු කළමනාකරණ හිඟධාරීන් විසින් විගණන කමිටුවේ කාර්යමය රැස්වීම්වලදී අනුකූලතාවය සම්බන්ධ වාර්තාවක් සහාගත කරනු ලබයි.

සම්බන්ධිත පාර්ශ්වීය ගනුදෙනු

සම්බන්ධිත පාර්ශ්වීය ගනුදෙනු පිළිබඳ විස්තර මූල්‍යමය ප්‍රකාශනයන්හි සටහන 28 හි දක්වා ඇත.

අසම්භාව්‍ය වගකීම් සහ ප්‍රාග්ධන බැඳීම්

2019 මාර්තු 31 වැනි දිනට අසම්භාව්‍ය වගකීම් සහ වීම දිනට ප්‍රාග්ධන වියදම් මත දරන ලද වගකීම් මූල්‍යමය ප්‍රකාශනයන්හි සටහන 25 හි දක්වා ඇත.

වාර්තාකරණ දිනට පසු සිදුවීම්

මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන්හි සටහන 27 හි දක්වා ඇති කරුණු හැරුණු කොට ගැලපීමක් හෝ අනාවරණයක් සිදුකිරීම අවශ්‍ය වන ආකාරයේ කිසිදු තත්ත්වයක් වාර්තාකරණ දින සිට උද්ගතව නැත.

මානව සම්පත්/සේවා නියුක්ති ප්‍රතිපත්ති

සමාගම මගින් අඛණ්ඩවම මානව සම්පත් සංවර්ධනය සඳහා ආයෝජන සිදුකරමින් සහ නව ව්‍යාපාරික ප්‍රමුඛතාවන්ට සරිලන පරිදි ඵලදායී ශ්‍රම බලකායක් සේවයේ යොදවමින්, ස්වකීය සේවකයින් සමාගමෙහි අනාගත සාර්ථකත්වය සඳහා අවශ්‍ය නිපුණතා සහ දැනුම වර්ධනය කරගනිමින් කටයුතු කරන බවට තහවුරු කරයි.

සමූහයේ සේවා නියුක්ති ප්‍රතිපත්තීන් මගින් පුද්ගලයින් වෙත නිසි ගරුත්වය ලබාදෙමින්

ස්ත්‍රී පුරුෂභාවය, ජාතිය හෝ ආගම පිළිබඳව සලකාබැලීමකින් තොරව සියලුදෙනා හට සමාන රැකියා අවස්ථා පිරිනමයි. වෘත්තීයමය සෞඛ්‍ය සහ ආරක්ෂාව පිළිබඳ තත්ව සම්මතයන් කෙරෙහි කැපී පෙනෙන අවධානයක් යොමු කෙරේ. වසර අවසානයේදී සමාගම මගින් සේවයේ යොදවනු ලැබ ඇති පුද්ගලයින් සංඛ්‍යාව 6,794 ක් (2017/18 : 7,019) සහ පරිපාලිතයෙහි වීම සංඛ්‍යාව 1,050 ක් (2017/2018 : 1,071) විය.

ව්‍යවස්ථාපිත ගෙවීම්

අධ්‍යක්ෂකවරුන් ඔවුන්ගේ උපරිම දැනුම සහ විශ්වාසය අනුව සේවකයින් සහ ශ්‍රී ලංකා රජය සම්බන්ධ සියලුම ව්‍යවස්ථාපිත ගෙවීම් නිසි කලට සිදුකොට ඇති බවට සෑහීමකට පත් වේ.

පාරිසරික ආරක්ෂණය

සමූහයේ ව්‍යාපාරික කටයුතු මගින් පරිසරය වෙත සෘජු හා වක්‍ර බලපෑම් ඇති කළ හැකි වේ. එහිදී සමූහයේ ප්‍රතිපත්තිය වනුයේ පරිසරය කෙරෙහි ඇති වන අහිතකර බලපෑම් අවම මට්ටමක තබා ගනිමින්, අදාළ අධිකාරීන් හා රෙගුලාසි වෙත සහයෝගය දැක්වීම සහ අනුකූලතාවය ප්‍රවර්ධනය කිරීමයි.

සාංගමික පාලනය සහ අභ්‍යන්තර පාලනය

මනා පාලන ක්‍රමවේදයන් යොදාගැනීම වර්තමාන ආයතනික ලෝකය තුළ අත්‍යවශ්‍ය අංගයක් බවට පත්ව තිබේ. සමූහයේ අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිය සම්බන්ධව ස්වකීය වගකීම අධ්‍යක්ෂකවරුන් විසින් පිළිගනු ලැබේ. මෙම පද්ධතිය සකසනු ලැබ ඇත්තේ වත්කම්වල සුරක්ෂිතභාවය සම්බන්ධ විශ්වසනීයත්වය, අන්තර් සමෝධානය, නිසි ගිණුම්කරණ වාර්තා පවත්වාගෙන යාම සහ උත්පාදනය කරනු ලබන මූල්‍යමය තොරතුරු වල නිරවද්‍යතාවය තහවුරු කිරීම උදෙසාය. කෙසේ වුවද ඕනෑම පද්ධතියක් මගින් පරිපූර්ණ වශයෙන් විශ්වසනීයභාවය තහවුරු නොකෙරෙන අතර, කිසියම් සාධාරණ මට්ටමක නිරවද්‍යතාවය සපයනු ලබන බැවින් දෝෂ සහ අනුමිතතා වළකාලීම් හෝ සාධාරණ කාලයක් තුළ හඳුනාගැනීම සිදු කෙරේ. අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩල විගණන කමිටු වාර්තාව මගින් මෙම වාර්ෂික වාර්තාවේ කොටසක් නිර්මාණය වේ. මූල්‍යමය ප්‍රකාශනයන් අත්සන් තබනු ලබන දින දක්වා වන කාලපරිච්ඡේදය සඳහා අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියෙහි බලාත්මකභාවය පිළිබඳව අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය සෑහීමකට පත් වේ.

අඛණ්ඩ පැවැත්ම

අධ්‍යක්ෂකවරුන්ගේ වගකීම් ප්‍රකාශනයෙහි දක්වා ඇති පරිදි අධ්‍යක්ෂකවරුන් විසින් මූල්‍යමය ප්‍රකාශනයන් සැකසීමේදී අඛණ්ඩ පැවැත්ම යන පදනම අනුගත කොට ගෙන ඇත.

අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය

සමාගමෙහි සාංගමික ලේඛණයන්හි 79 වගන්තිය අනුව සියළුම අධ්‍යක්ෂකවරුන් ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් පත් කරනු ලැබේ. වර්තමාන අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලයේ කෙටි හඳුන්වාදීම වාර්ෂික වාර්තාව 12 පිටුවේ සිට 17 පිටුව දක්වා ඉදිරිපත් කෙරේ. 2018 දෙසැම්බර් 20 වන දින සිට බල පැවැත්වෙන පරිදි ජී. එස්. විතානගේ මහතා පූර්ණ කාලීන සභාපතිවරයා වන අතර අනෙකුත් අධ්‍යක්ෂකවරුන් විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂකවරුන් වේ.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව ඉතිරි කොටස.

ජී. එස්. විතානගේ මහතා (සභාපති) - භාණ්ඩාගාර නියෝජිත	2018 නොවැම්බර් 13 වැනි දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි පත් කරන ලදී.
යොහාන් විජේසිංහ මහතා	2018 මැයි 08 වැනි දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි පත් කරන ලදී.
එස්. ජී. සේනාරත්න මහතා - භාණ්ඩාගාර නියෝජිත	2018 මැයි 21 වැනි දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි පත් කරන ලදී.
ජයරත්න මහාචාර්ය අර්ජුන පී. ද සිල්වා මහතා	2018 මැයි 21 වැනි දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි පත් කරන ලදී.
දේශාල් ද මෙල් මහතා	2019 අගෝස්තු 06 වැනි දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි පත් කරන ලදී.
ඒ. එම්. පී. එම්. ඩී. අනපත්තු මහතා - භාණ්ඩාගාර නියෝජිත	2019 අගෝස්තු 06 වැනි දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි පත් කරන ලදී.
ඒ. කේ. ඩී. ඩී. ඩී. අරන්දර මහතා - භාණ්ඩාගාර නියෝජිත	2019 සැප්තැම්බර් 12 වැනි දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි පත් කරන ලදී.

නිවසු අධ්‍යක්ෂවරුන්

පහත සඳහන් අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් 2018 අප්‍රේල් 01 වන දිනෙන් ආරම්භ වූ මූල්‍ය කාලයේ සිට පහත සඳහන් කළ දිනයන්හිදී ඉල්ලා අස්වන තෙක් ධුරය හොඳවන ලදී.

එච්. කේ. බාලසුබ්‍රහ්මණ්‍යම් මහතා	2015 ජූනි 26 වන දින සිට 2018 අප්‍රේල් 02 වන දින දක්වා
එම්. තිත්තවැල්ල මහතා	2018 මාර්තු 29 වන දින සිට 2018 ඔක්තෝබර් 30 දින දක්වා
රංජිත් ප්‍රනාන්දු මහතා	2018 මාර්තු 29 වන දින සිට 2018 නොවැම්බර් 12 දින දක්වා
ආචාර්ය රෝෂන් පෙරේරා මහත්මිය	2018 මාර්තු 29 වන දින සිට 2019 ජූනි 21 දින දක්වා
එයාර් චීෆ් මාර්ෂල් (විශ්‍රාමික) කපිල ජයම්පති මහතා	2019 මාර්තු 29 වන දින සිට 2019 අගෝස්තු 22 දින දක්වා
සුසන්ත කටුගම්පල මහතා	2019 මාර්තු 29 වන දින සිට 2019 සැප්තැම්බර් 12 දින දක්වා

මානව සම්පත් හා සේවක පාර්ශ්වමිත කමිටුව

සේවක පාර්ශ්වමිත කමිටුවේ මූලික අරමුණ නම්, වේතන ප්‍රතිපත්තියක් සැකසීම උදෙසා නිල හා විනිවිදභාවයෙන් යුතු ක්‍රියාපටිපාටියක් ස්ථාපනය කිරීම සඳහා නියමිත කාර්යභාරය ඉටු කිරීම සහ වේතන ව්‍යුහයක් ස්ථාපනය කිරීමයි.

වෙළඳපොල හා ක්ෂේත්‍ර සාධක සහ සමූහයේ සියලු සමාගම්වල පුද්ගල කාර්යසාධනය මත පදනම්ව වේතන ප්‍රතිපත්තියක් සකසනු ලැබ ඇත. මානව මානව සම්පත් සහ සේවක පාර්ශ්වමිත කමිටුව සෑම කාර්තුවකදීම රැස්වේ. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ පහත සඳහන් සාමාජිකයින් සමාගමෙහි මානව සම්පත් සහ සේවක පාර්ශ්වමිත කමිටුව සඳහා පත් කොට ඇත.

- ඒ. එම්. පී. එම්. ඩී. අනපත්තු මහතා (සභාපති) - භාණ්ඩාගාර නියෝජිත
- ඒ. කේ. ඩී. ඩී. ඩී. අරන්දර මහතා - භාණ්ඩාගාර නියෝජිත
- ජයරත්න මහාචාර්ය අර්ජුන පී. ද සිල්වා මහතා
- දේශාල් ද මෙල් මහතා

විගණන කමිටු සාමාජිකයින්

එම්. තිත්තවැල්ල මහතා 2018 ඔක්තෝබර් 30 වන දින ඉල්ලා අස්වන තෙක් වූ මූල්‍ය වර්ෂය තුළ විගණන කමිටුවේ සභාපතිවරයා විය.

පහත සඳහන් සාමාජිකයින් විගණන කමිටුවට ඇතුළත් වේ.

- එස්. ජී. සේනාරත්න මහතා (සභාපති) - භාණ්ඩාගාර නියෝජිත
- ජයරත්න මහාචාර්ය අර්ජුන පී. ද සිල්වා මහතා
- දේශාල් ද මෙල් මහතා
- ඒ. එම්. පී. ඩී. අනපත්තු මහතා - භාණ්ඩාගාර නියෝජිත
- ඒ. කේ. ඩී. ඩී. ඩී. අරන්දර මහතා - භාණ්ඩාගාර නියෝජිත

මෙම වාර්ෂික වාර්තාවේ 50 වන පිටුවේ විගණන කමිටු වාර්තාව දක්වා ඇත.

රැස්වීම් සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ සහභාගීත්වය

මූල්‍ය වර්ෂය තුළ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් 16 ක් ප්‍රතිව්‍යුහගතකරණය සඳහා රැස්වීම් දෙකක් ද ඇතුළුව) පැවැත්වුණු අතර ඒ සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ පැමිණීම පහත දැක්වෙන පරිදි වේ.

අධ්‍යක්ෂවරයා	අධ්‍යක්ෂ ධුරය දැරූ කාලයේදී සහභාගී වූ රැස්වීම් ගණන
ජී. එස්. විතානගේ මහතා (සභාපති)	6/6
යොහාන් විජේසිංහ මහතා	12/13
එස්. ජී. සේනාරත්න මහතා - භාණ්ඩාගාර නියෝජිත	11/13
ජයරත්න මහාචාර්ය අර්ජුන පී. ද සිල්වා මහතා	10/13
සුසන්ත කටුගම්පල මහතා (2019 සැප්තැම්බර් 12 වැනි දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි සේවය අවසන් කරන ලදී)	16/16
එයාර් චීෆ් මාර්ෂල් (විශ්‍රාමික) කපිල ජයම්පති මහතා (2019 අගෝස්තු 22 වැනි දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි ඉල්ලා අස්වන ලදී)	12/16
ආචාර්ය රෝෂන් පෙරේරා මහත්මිය (2019 ජූනි 21 වැනි දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි ඉල්ලා අස්වන ලදී)	13/16
රංජිත් ප්‍රනාන්දු මහතා (2018 නොවැම්බර් 12 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි ඉල්ලා අස්වන ලදී)	10/10
එම්. තිත්තවැල්ල මහතා (2018 ඔක්තෝබර් 30 වන දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි ඉල්ලා අස්වන ලදී)	8/10

අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය - සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම

සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගමෙහි වර්තමාන අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය පහත දැක්වෙන පරිදි වේ.

පී. එස්. චිතානගේ මහතා	2018 නොවැම්බර් 26 වැනි දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි සභාපතිවරයා ලෙස පත් කරන ලදී.
එස්. ජී. සේනාරත්න මහතා - භාණ්ඩාගාර නියෝජිත	2018 මාර්තු 30 වැනි දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි පත් කරන ලදී.
යොහාන් විජේසිංහ මහතා	2018 මාර්තු 30 වැනි දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි පත් කරන ලදී.
ජ්‍යෙෂ්ඨ මහාචාර්ය අර්ජුන පී ද සිල්වා මහතා	2019 ජනවාරි 24 වන දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි පත් කරන ලදී.
දේශාල් ද මෙල් මහතා	2019 අගෝස්තු 28 වැනි දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි පත් කරන ලදී.
ඒ. එම්. පී. එම්. ඩී. අනපත්තු මහතා	2019 අගෝස්තු 28 වැනි දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි පත් කරන ලදී.
ඒ. කේ. ඩී. ඩී. ඩී. අරන්දර මහතා - භාණ්ඩාගාර නියෝජිත	2019 සැප්තැම්බර් 12 වැනි දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි පත් කරන ලදී.

පහත සඳහන් අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් 2018 අප්‍රේල් 01 වන දිනෙන් ආරම්භ වූ මූල්‍ය කාලයේ සිට පහත සඳහන් කළ දිනයන්හිදී ඉල්ලා අස්වන තෙක් ධුරය හොඳවන ලදී.

එච්. කේ. බාලපට්ටි මහතා	2018 අප්‍රේල් 02 වන දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි සේවය අවසන් කරන ලදී.
එම්. තිත්තවැල්ල මහතා	2018 ඔක්තෝබර් 30 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි ඉල්ලා අස්වන ලදී.
රංජිත් ප්‍රනාන්දු මහතා	2018 නොවැම්බර් 12 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි ඉල්ලා අස්වන ලදී.
ආචාර්ය රෝෂන් පෙරේරා මහත්මිය	2019 ජූනි 21 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි ඉල්ලා අස්වන ලදී.
එයාර් චීෆ් මාර්ෂල් (විශ්‍රාමික) කපිල ජයම්පති මහතා	2019 අගෝස්තු 22 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි ඉල්ලා අස්වන ලදී.
සුසන්ත කටුගම්පල මහතා	2019 සැප්තැම්බර් 12 වැනි දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි සේවය අවසන් කරන ලදී.

අධ්‍යක්ෂකවරුන්ගේ චේතන

2007 අංක 7 දරණ සමාගම් පනතෙහි 168 (1) (ඊ) වගන්තිය ප්‍රකාරව සමාගමෙහි විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂකවරුන් වෙත ගෙවන ලද සමුච්චිත චේතන මෙම වාර්තාවේ 99 පිටුවෙහි සටහන 28 යටතේ දැක්වේ.

අධ්‍යක්ෂකවරුන්ගේ කොටස් හිමිකාරිත්වය

තමන් විසින් දරනු ලබන තනතුරෙහි නිල බලය අනුව ශ්‍රී ලංකා රජය මගින් යෝජනා කරන ලද නාමයෝජක අධ්‍යක්ෂකවරුන් දෙදෙනකු වන පී එස් චිතානගේ මහතා සහ ඒ. එම්. පී. එම්. ඩී. අනපත්තු මහතා සමාගමෙහි සාමාන්‍ය කොටස් 3 ක හිමිකාරිත්වය දරති.

සබඳතා ලේඛනය

2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතේ විධිවිධානය අනුව සමාගම මගින් සබඳතා ලේඛනයක් පවත්වාගෙන යනු ලබයි. සියලුම අධ්‍යක්ෂකවරුන් තමන් වෙතත් සමාගම් වල පවත්වාගෙන යන සබඳතා පිළිබඳව අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය වෙත අනාවරණය කොට ඇත. 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතෙහි අංක 191 (1) සහ 192 (2) යන වගන්ති වලට අනුව අදාළ සබඳතා පිළිබඳව අධ්‍යක්ෂකවරුන්ගේ සබඳතා ලේඛනයෙහි වාර්තා කොට ඇත.

2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනත මගින් නියම කොට ඇති පරිදි එම සබඳතා ලේඛනය පරීක්ෂා කිරීම සඳහා ලබා ගත හැක.

අධ්‍යක්ෂකවරුන්ගේ ගිවිසුම් සබඳතා

සමාගමෙහි ව්‍යාපාරික කටයුතු වලට අදාළ කිසිදු ගිවිසුමක් හෝ යෝජිත ගිවිසුමක් සම්බන්ධයෙන් අධ්‍යක්ෂකවරුන් සෘජු හෝ වක්‍ර සම්බන්ධතා කිසිවක් නොමැත.

වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීම

සමාගමෙහි 41 වැනි වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීම, කොළඹ 7, බෞද්ධාලෝක මාවතේ පිහිටි බණ්ඩරනායක අනුස්මරණ ජාත්‍යන්තර සම්මන්ත්‍රණ ශාලාවේ (BMICH) මිහිලක මැදුර පර්ශ්‍යයේ 2019 නොවැම්බර් 08 වන සිකුරාදා දින පෙරවර 10.00 ට පවත්වනු ලැබේ.

මහා සභා රැස්වීම දැනුම්දීම වාර්ෂික වර්තාව 115 පිටුවෙහි දැක්වේ.

විගණකවරු

ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 19 වැනි සංශෝධනයේ 36 වැනි වගන්තිය ප්‍රකාරව සමාගමෙහි විගණකවරුන් වශයෙන් විගණකාධිපතිවරයා මෙයින් පත් කරනු ලැබේ. විගණකවරුන්ගේ ගාස්තු පිළිබඳව මූල්‍ය ප්‍රකාශයට අදාළ සටහන 22 හි දක්වා ඇත සමාගම හෝ එහි පරිපාලිත ආයතනය සමග (විගණකවරයකු වශයෙන් පවතින සම්බන්ධය හැරවනු විට) විගණකවරුන්ගේ කිසිදු සබඳතාවක් නොමැත.

අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලයේ අණ පරිදි,

පී. එස්. චිතානගේ මයා

සභාපති

එස්. ජී. සේනාරත්න

අධ්‍යක්ෂ/භාණ්ඩාගාර නියෝජිත

බැල්ලන් තිරුකුමාර්

සමාගම් ලේකම්/ආයතනික ලේකම් සේවා ප්‍රධානී

2019 සැප්තැම්බර් 17 වන දින කොළඹ

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල විගණන කමිටුවේ වාර්තාව 2018/19

තුමිකාව හා වගකීම්

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල විගණන කමිටුවේ විෂය පථය හා වගකීම් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල විගණන කමිටු ප්‍රඥප්තිය ප්‍රකාරව පාලනය කරයි. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල විගණන කමිටුවේ ප්‍රධාන අරමුණ වනුයේ අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිය, මූල්‍ය වාර්තාකරණ ක්‍රියාපටිපාටි, අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාපටිපාටි, පාලන ක්‍රියාපටිපාටි, විගණන ක්‍රියාපටිපාටි, හිඟ හා රෙගුලාසි සමඟ අනුකූලතාවය නිරීක්ෂණය කිරීම සඳහා සමාගමේ ක්‍රියාපටිපාටි සහ පරිච්ඡේද සංග්‍රහය වැනි ක්ෂේත්‍ර වලට අදාළ වගකීම් ඉෂ්ඨ කිරීමයි.

කමිටුවේ සංයුතිය

2019 මාර්තු 31 න් අවසන් වූ වර්ෂය තුළ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල විගණන කමිටුව හි සේවය කළ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයින් වූයේ එම්. තිත්තවැල්ල මහතා (සභාපති, 2018 අප්‍රේල් 24 දින පත් කරන ලද අතර 2018 ඔක්තෝබර් 30 දින ඉල්ලා අස්විය), එස්. ජී. සේනරත්න මහතා (සාමාජිකයෙක් ලෙස 2018 අප්‍රේල් 24 දින පත් කරන ලද අතර සභාපති ලෙස 2019 ජනවාරි 24 දින පත් කරන ලදී), ආචාර්ය ආර්. පෙරේරා (සාමාජික, පත් කරන ලද්දේ 2018 අප්‍රේල් 24 වන දින, ඉල්ලා අස්වීම 2019 ජූනි 21), වියාර් මානුල් කේ. ජයම්පති (සාමාජික, 2018 අප්‍රේල් 24 දින පත් කරන ලදී), එස්. කටුගම්පාල මහතා (සාමාජික, 2019 ජනවාරි 24 දින පත් කරන ලදී) සහ මහාචාර්ය ඒ. ද සිල්වා (සාමාජික, 2019 ජනවාරි 02 දින පත් කරන ලදී) වේ.

ඒ. ඩී. දිල්වරක්ෂි මිය සහ පී. ජී. අයි. පද්මිණි මිය ජාතික විගණන කාර්යාලය නියෝජනය කරමින් ද කේ. ඒ. සී ශමන්ත මහතා රාජ්‍ය ව්‍යවසායන් පිළිබඳ අමාත්‍යාංශය නියෝජනය කරමින් ස්වාධීන නිරීක්ෂකයන් වශයෙන් විගණන කමිටු රැස්වීම්වලට සහභාගී විය.

රැස්වීම්

2019 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය තුළ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල විගණන කමිටු රැස්වීම් හතරක් (04) පැවැත්වීය. නිශ්චිත කරුණු පිළිබඳව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල විගණන කමිටුවට පැහැදිලි කිරීම සඳහා සමාගමේ කළමනාකරණ සාමාජිකයින් ආරාධනා මත රැස්වීම්වලට සහභාගී විය.

සමූහ සහතිකවීම් හා උපදේශක සේවා අංශය

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ සමූහ සහතිකවීම් හා උපදේශක සේවා අංශය විසින් අභ්‍යන්තර විගණනයන් පවත්වන ලබන අතර අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල විගණන කමිටුව වෙත සෘජුවම වාර්තා කරයි. ව්‍යාපාර අවදානම් කළමනාකරණය රාමුව ස්ථාපිත කිරීම සඳහා පහසුකම් සැපයීම සහ කිරීමේලා තොරතුරු පද්ධති/ තොරතුරු තාක්ෂණ පාලන ඇතුළුව අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිවල ප්‍රමාණවත්තාවය, කාර්යක්ෂමතාව හා ඵලදායිතාවය පිළිබඳ ස්වාධීන හා විෂය මුලික තක්සේරුවක් සමූහ සහතිකවීම් හා උපදේශක සේවා අංශය මඟින් සලසා දෙයි. ව්‍යාපාර අඛණ්ඩතා කළමනාකරණය, පාලනය සහ අනුකූලතා පද්ධති මත කළමනාකරණය වෙත උපදේශක සේවා සැපයීම ද සහතිකවීම් හා උපදේශක සේවා අංශය සිදුකරයි.

මූල්‍ය වර්ෂය තුළ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල විගණන කමිටුවේ ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම්

- තොරතුරු පද්ධති/තොරතුරු තාක්ෂණ පාලනයන් සහ විගණන නිර්දේශවල තත්ත්වය ස්ථාපිත කිරීම ඇතුළුව අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධති මත වාර්ෂික විගණන සැලැස්ම ස්ථාපිත කිරීම සහ ප්‍රධාන විගණන සොයාගැනීම් සමාලෝචනය කිරීම.
- ව්‍යාපාර අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතීන් සහ ව්‍යාපාර අවදානම් වල බලපෑම අවම කරගැනීම සඳහා කළමනාකරණය විසින් අනුගමනය කරන ලද ක්‍රියාපටිපාටිය සමාලෝචනය කිරීම.

- සියලුම අදාළ හිඟ හා රෙගුලාසි වලට අනුකූලව කටයුතු කර ඇති බවට සැලකිය යුතු සහතික වීමක් ලබාදී ඇති බවට නිශ්චය කිරීම සඳහා සමාගමේ අනුකූලතා රාමුව සමාලෝචනය කිරීම.
- ආයතනික කළමනාකරණ පද්ධති අත්පොත සහ ව්‍යාපාර අවදානම් කළමනාකරණ අත්පොත සමාලෝචනය කිරීම සහ ඒවා පිළිබඳව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට නිර්දේශයන් සිදු කිරීම.
- ව්‍යාපාර බාධාවීම්/අපදාහන් මත වූ අවදානම් වල බලපෑම් අවම කිරීම සඳහා ව්‍යාපාර අඛණ්ඩතා සැලසුම් ස්ථාපිත කිරීම පිළිබඳව සමාලෝචනය කිරීම.
- බාහිර විගණනයේ ස්වභාවය, විෂයපථය හා ප්‍රවේශය දැනගැනීම සඳහා බාහිර විගණකයින් මුණ ගැසීම, විගණනය කළ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සහ කළමනාකරණ ලිපිය සමාලෝචනය කිරීම.
- වර්ෂ අවසාන විගණනය කළ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමාලෝචනය කර අනුමැතිය සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට නිර්දේශ කිරීම.
- ස්වාධීනත්වය සහ වාර්තා කිරීමේ බැඳීම් සඳහා විහි අධිකාරීත්වය ඇතුළු අභ්‍යන්තර විගණන ශ්‍රීතය සමාලෝචනය කිරීම.

එස්. ජී. සේනරත්න
සභාපති
අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල විගණන කමිටු

2019 අගෝස්තු 19 වන දින

අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය

සමාගමේ සහ සමූහයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාළව අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම්, 53 වන පිටුවේ ඇති වාර්තාවේ අන්තර්ගත විගණකවරුන්ගේ වගකීම් වලින් වෙනස් වේ.

2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතේ අවශ්‍යතාවය පරිදි මූල්‍ය වර්ෂය අවසාන දිනට සමාගමේ සහ සමූහයේ කටයුතුවල තත්ත්වය පිළිබඳව හා අදාළ මූල්‍ය වර්ෂය තුළ සමාගමේ සහ සමූහයේ ලාභය හෝ අලාභය පිළිබඳව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් නිරූපනය වන පරිදි එක් එක් මූල්‍ය වර්ෂය වෙනුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශන අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් පිළියෙල කළ යුතුය. මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේදී ගැලපෙන ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති තෝරාගැනීම හා ඒවා අනුගත අයුරින් යොදාගැනීම හා සාධාරණ සහ විවිධාංගීභූත විනිශ්චයන් මත කටයුතු කිරීම සිදුකර ඇති අතර අදාළ වන්නා වූ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන් අනුගමනය කර ඇත.

ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්වලට අනුව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කර ඉදිරිපත් කර ඇති බවට සහ 2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතින් නියම කර ඇති තොරතුරු සම්පාදනය කරන බවට සහතික කිරීම සඳහා සමාගමේ සහ සමූහයේ මූල්‍ය තත්ත්වය සාධාරණ නිරවද්‍යතාවයකින් යුක්තව හෙළිදරව් කිරීමට සමාගම සහ එහි පරිපාලිත සමාගම ප්‍රමාණවත් ගිණුම් වාර්තා තබා ගැනීම සහතික කිරීම අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම වේ. සමූහයේ වත්කම් ආරක්ෂා කරගැනීම සඳහා සාධාරණ ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමේ වගකීමද ඔවුන් දරන අතර එම තත්ත්වය තුළ වංචා හා අක්‍රමිකතා සිදුවීම හඳුනාගැනීමට හා වැළැක්වීම සඳහා ගැලපෙන අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රම ස්ථාපිත කිරීම වෙනුවෙන් හිස සැලකිල්ලක් දැක්විය යුතුය.

බැංකු ණය පහසුකම් ලබාගැනීම සඳහා සහන සැලසීමේ ලිපි/රජයේ සහතිකවීම මාර්ගයෙන් ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් ලබාදෙන අඛණ්ඩ සහයෝගය සැලකීමෙන් අනතුරුව

මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේදී "අඛණ්ඩ පැවැත්ම" පදනම යොදාගැනීම අධ්‍යක්ෂවරු තවදුරටත් සිදුකර ඇත. එසේම සමාගමේ මෙහෙයුම් කටයුතු හා මූල්‍ය තත්ත්වය ශක්තිමත් කිරීමේ අරමුණින් සමාගම ප්‍රතිව්‍යුහගතකිරීම සඳහා වූ ශ්‍රී ලංකා රජයේ ප්‍රයත්නය පිළිබඳවද සලකා බලා ඇත. තවදුරටත් මූල්‍ය සටහන් වල 3 වන සටහන යටතේ විස්තර කර ඇති පරිදි යෝජිත ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්‍රියාවලිය සම්පූර්ණ කරන තෙක් "අඛණ්ඩ පැවැත්ම" පදනම යටතේ මෙහෙයුම් කටයුතු අඛණ්ඩව සිදුකිරීමට අවශ්‍ය මූල්‍ය අනුග්‍රහය තවදුරටත් ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් සපයනු ලබන බවට 2019 අගෝස්තු 27 වන දිනැති කැබිනට් මණ්ඩල අනුමැතියක් හරහා ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් තහවුරු කර ඇත.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ ඔවුන්ගේ මතය ගොඩනගා ගැනීමට සුදුසු වේ යැයි සලකනු ලබන මොහොතේ හෝ පරීක්ෂාවක් සිදු කිරීමට විගණකවරුන්ට සෑම අවස්ථාවක්ම සලසා ඇති බවට සහතික වීම සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් අවශ්‍ය පියවර ගෙන තිබේ. ගිණුම් වාර්තා කරනු ලබන දිනට සමාගමට සහ එහි පරිපාලිත සමාගමට අදාළ සියලු බදු, අයකිරීම් හා මූල්‍ය බැඳීම් ගෙවා හෝ ඊට අදාළ ප්‍රමාණවත් ප්‍රතිපාදනය මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළ සිදුකර ඇති බවට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය ඔවුන්ගේ උපරිම දැනුමට අනුව තහවුරු කරනු ලබයි.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අණ පරිදි,

ඩැල්ෆින් නිරුකුමාර්
සමාගම් ලේකම්

2019 සැප්තැම්බර් 17 වන දින

ස්වාධීන විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව



ජාතික විගණන කාර්යාලය
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE



මගේ අංකය
எனது இல. : AVA/C/SLAL/06/18/103
My No. :

ඔබේ අංකය
உமது இல. :
Your No. :

දිනය
திகதி : 13 October 2019
Date :

සභාපති

සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගම

2018 අංක 19 දරණ ජාතික විගණන පනතේ 12 වන වගන්තිය ප්‍රකාරව, 2019 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ සහ එහි පරිපාලිත සමාගමේ ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සහ වෙනත් තෛතික හා නියමිත අවශ්‍යතා පිළිබඳ විගණකාධිපතිවරයාගේ වාර්තාව

1. මූල්‍ය ප්‍රකාශ

1.1 මතය

සී/ස ශ්‍රී ලන්කන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ ("සමාගම") සහ සමාගම හා එහි පරිපාලිතයේ ("සමූහය") 2019 මාර්තු 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ ලාභ හෝ අලාභ හා විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය, හිමිකම් වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය හා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට අදාළ සටහන්, සාරාංශගත වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවලින් සමන්විත 2019 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවෙහි සහ 2018 අංක 19 දරණ ජාතික විගණන පනතෙහි ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. සමාගමේ වාර්ෂික වාර්තාව සමඟ ප්‍රකාශයට පත් කළ යුතු යැයි මා සලකන මගේ

අදහස් සහ නිරීක්ෂණ මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ. ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 (6) ව්‍යවස්ථාවේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව පාර්ලිමේන්තුවට මා විසින් ඉදිරිපත් කළ යුතු වාර්තාව යථා කාලයේදී පාර්ලිමේන්තුවේ සභාගත කරනු ඇත. මෙම විගණනය සිදු කිරීම සඳහා ප්‍රසිද්ධ වෘත්තියේ නියුතු වරුන්ගේ ගණකාධිකාරීවරුන්ගේ ආයතනයක් මට සහාය විය.

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් 2019 මාර්තු 31 දිනට සමාගමේ හා සමූහයේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය හා මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

1.2 මතය සඳහා පදනම

මම මගේ විගණනය ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව සිදු කළෙමි. එම ප්‍රමිති යටතේ මගේ වගකීම් මගේ වාර්තාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සඳහා විගණකගේ වගකීම් යටතේ තවදුරටත් විස්තර කෙරේ. මා ලබාගත් විගණන සාක්ෂි මගේ මතයට පදනමක් සැපයීමට ප්‍රමාණවත් සහ සුදුසු යැයි මම විශ්වාස කරමි.

1.3 කාරණා අවධාරණය කිරීම - අඛණ්ඩ පැවැත්ම පිළිබඳව ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතතාව

සටහන 3 වෙත මම අවධානය යොමු කරමි, එහි සඳහන්වන්නේ 2019 මාර්තු 31 දිනෙන්

අවසන් වූ වර්ෂය තුළදී සමාගමට රුපියල් මිලියන 44,022.67 ක ශුද්ධ අලාභයක් සිදුවී ඇති බවත්, ඒ අනුව රුපියල් මිලියන 230,590.07 ක සමුච්චිත අලාභයක් ඇති බවත්, ඒ වන විට සමාගමේ ජංගම බැරකම් ජංගම වත්කම් ඉක්මවා ඇති බවත්, මුළු බැරකම් මුළු වත්කම් ඉක්මවා ඇති බවත් එම ඉක්මවීම් පිළිවෙලින් රුපියල් මිලියන 186,339.26 හා රුපියල් මිලියන 177,556.23 ක් බවත් පෙන්නුම් කෙරිණි. තවද 2019 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය තුළදී සමූහයට රුපියල් මිලියන 41,700.33 ක අලාභයක් සිදුවී ඇති බවත්, ඒ අනුව රුපියල් මිලියන 223,488.73 ක සමුච්චිත අලාභයක් ඇති බවත්, ඒ වන විට සමාගමේ ජංගම බැරකම් ජංගම වත්කම් ඉක්මවා ඇති බවත්, මුළු බැරකම් මුළු වත්කම් ඉක්මවා ඇති බවත් එම ඉක්මවීම් පිළිවෙලින් රුපියල් මිලියන 177,725.40 හා රුපියල් මිලියන 168,111.70 ක් බවත් පෙන්නුම් කෙරිණි. සටහන 3 හි සඳහන් කර ඇති පරිදි, මෙම සිදුවීම් සහ කොන්දේසි, සටහන 3 හි දක්වා ඇති අනෙකුත් කාරණා සමඟ, ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතතාවයක් පෙන්නුම් කරන අතර එමඟින් සමූහයේ අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමේ හැකියාව පිළිබඳව සැලකිය යුතු සැකයක් මතු විය හැකිය. සටහන අංක 3 හි දක්වා ඇති අවම කිරීමේ සාධක සහ 2019 අගෝස්තු 27 දින කැබිනට් අනුමැතිය සහ 2019 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා ව්‍යවස්ථාපිත විගණනය සඳහා ලබාගත් තාක්ෂණික ලේකම් විසින් 2019 සැප්තැම්බර් 16 දින නිකුත් කරන ලද ලිපිය සැලකිල්ලට ගෙන, "අඛණ්ඩ

පැවැත්මක්” ලෙස සිය මෙහෙයුම් දිගටම කරගෙන යාමට ශ්‍රී ලංකා රජය සමාගමට දක්වන සහයෝගය සනාථ කරමින්, මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කර ඇත්තේ අධිකාරී පැවැත්ම උපකල්පනය උපයෝගී කර ගනිමිනි. මෙම කරුණ මත මාගේ නිගමනය තත්ත්වගණනය කරනු නොලැබේ.

1.4 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සහ පාලනය කරන පාර්ශවයන්ගේ වගකීම්

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

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

සමාගමේ සහ සමූහයේ මූල්‍ය වාර්තාකරණ ක්‍රියාවලිය අධීක්ෂණය කිරීම සඳහා පාලනයේ වගකීම ඇති අය වගකිව යුතුය.

2018 අංක 19 දරණ ජාතික විගණන පනතේ 16 (1) වගන්තියට අනුව, වාර්ෂික සහ වාරාන්තරව සමාගමෙහි මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම සඳහා සමාගම සහ සමූහය විසින් සිය ආදායම, වියදම්, වත්කම් සහ වගකීම් පිළිබඳ නිසි පොත් සහ වාර්තා පවත්වා ගෙන යා යුතුය.

1.5 මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සඳහා විගණකවරුන්ගේ වගකීම්

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

මා විසින් වෘත්තීය විනිශ්චය සහ වෘත්තීය විවක්ෂණ භාවයෙන් යුතුව ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රතිවිචලට විගණනය කරන ලදී. තවද,

- වංචා හෝ දෝෂයක් හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ප්‍රමාණාත්මක වැරදි අර්ථකථනයක අවදානම හඳුනාගෙන ඒවා තක්සේරු කිරීම, එම අවදානම් වලට ප්‍රතිචාර දක්වන විගණන ක්‍රියා පටිපාටි සැලසුම් කිරීම සහ ඉටු කිරීම සහ අපගේ මතයට පදනමක් සැපයීමට ප්‍රමාණවත් හා සුදුසු විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීම සිදුකරමි. වංචාවේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ප්‍රමාණාත්මක වැරදි අර්ථකථනයක් හඳුනා නොගැනීමේ අවදානම වැරද්දක ප්‍රතිඵලයක් ලෙස එසේ හඳුනාගොැනීමට වඩා වැඩි ය, මන්ද වංචාවක් තුළ දුස්ස්වධානය, ව්‍යාජ ලේඛන සෑදීම, නිතාමතා උපහතා ඇතිකිරීම, වැරදි ලෙස නිරූපණය කිරීම හෝ අභ්‍යන්තර පාලනය ඉක්මවා යාම ඇතුළත් විය හැකි බැවිනි.
- අවස්ථාවෝචිතව සුදුසු විගණන ක්‍රියා පටිපාටි සැලසුම් කිරීම සඳහා විගණනයට අදාළ අභ්‍යන්තර පාලනය පිළිබඳ අවබෝධයක් ලබා ගනිමි, නමුත් එසේ සිදුකරන්නේ සමාගමේ ඵලදායීතාවය සහ සමූහයේ අභ්‍යන්තර පාලනය පිළිබඳ මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමේ අරමුණින් නොවේ.
- භාවිතා කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති වල යෝග්‍යතාවය සහ කළමනාකාරිත්වය විසින් කරන ලද ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තුවල හා ඊට සම්බන්ධ අනාවරණය කිරීම්වල සාධාරණත්වය ඇගයීම සිදු කරමි.

ස්වාධීන විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව ඉතිරි කොටස.



- කළමනාකරණයේ ශික්‍ෂුම්කරණයේ අඩුණ්ඩ පැවැත්ම පදනම භාවිතා කිරීමේ යෝග්‍යතාවය පිළිබඳව හිගමනය කරන අතර, ලබාගත් විගණන සාක්ෂි මත පදනම්ව, සමූහයට අඩුණ්ඩ පැවැත්මක් ඇතිවීමේ හැකියාව පිළිබඳ සැලකිය යුතු සැකයක් ඇති කරන සිදුවීම් හෝ කොන්දේසි වලට අදාළව ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතතාවයක් පවතින්නේද යන්න තීරණය කරමි. ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතතාවයක් පවතින බවට මා හිගමනය කරන්නේ නම්, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අදාළ අනාවරණයන් පිළිබඳව මවිසින් මගේ විගණක වාර්තාවේ අවධානය යොමු කිරීම අවශ්‍ය වන අතර, හැතහොත් විවෘත අනාවරණය කිරීම් ප්‍රමාණවත් නොවේ නම්, මගේ මතය වෙනස් කිරීම සිදු කළ යුතුය. මගේ හිගමන පදනම් වී ඇත්තේ මගේ වාර්තාවේ දිනය දක්වා ලබාගත් විගණන සාක්ෂි මත ය. කෙසේ වෙතත්, අනාගත සිදුවීම් හෝ තත්වයන් මගින් සමූහය අඩුණ්ඩව පැවැත්ම හැවැත්වීමට හේතු විය හැක.
- අනාවරණය කිරීම් ඇතුළුව මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ත ඉදිරිපත් කිරීම, ව්‍යුහය සහ අන්තර්ගතය තක්සේරු කිරීම සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශන මගින් වීභි ඇතුළත් ගනුදෙනු සහ සිදුවීම් පිළිබඳ සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීමක් හියෝපනය කරන්නේද යන්න තක්සේරු කරමි.
- ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ මතයක් ප්‍රකාශ කිරීම සඳහා සමූහය තුළ ඇති ආයතනවල හෝ ව්‍යාපාරික ක්‍රියාකාරකම්වල මූල්‍ය තොරතුරු පිළිබඳ ප්‍රමාණවත් සුදුසු විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීම සිදුකරමි. කණ්ඩායම් විගණනයේ මෙහෙයවීම, අධීක්ෂණය සහ කාර්ය සාධනය සඳහා මම වගකිව යුතුය. මගේ විගණන මතයට මම සම්පූර්ණයෙන්ම වගකිව යුතුය.

- මගේ විගණනයේදී මා හඳුනා ගන්නා අභ්‍යන්තර පාලනයේ සැලකිය යුතු අඩුපාඩු ද ඇතුළුව විගණනයේ සැලසුම්ගත විෂය පථය සහ වේලාව සහ සැලකිය යුතු විගණන සොයා ගැනීම් සම්බන්ධයෙන් පාලනය භාරව සිටින අය සමඟ මම සන්නිවේදනය කරමි.

2. වෙනත් නෛතික හා නියාමන අවශ්‍යතා පිළිබඳ වාර්තාව

2018 අංක 19 දරණ ජාතික විගණන පනතේ සහ 2007 අංක 07 දරණ සමාගම් පනතේ පනත සඳහන අවශ්‍යතා සඳහා නිශ්චිත විධිවිධාන ඇතුළත්ය:

- විගණනය සඳහා අවශ්‍ය සියලු තොරතුරු සහ පැහැදිලි කිරීම් මවිසින් ලබාගෙන ඇති අතර, මගේ විභාගයෙන් පෙනෙන පරිදි සමාගම හා සමූහය විසින් 2007 අංක 7 දරණ සමාගම් පනතේ 163(1) (ඇ) වගන්තිය අනුව සහ 2018 අංක 19 දරණ ජාතික විගණන පනතේ 12 (අ) වගන්තිය අනුව නිසි පරිදි ශික්‍ෂුම් වාර්තා තබා ඇත්තේය.
 - සමාගමේ සහ සමූහයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන 2007 අංක 07 දරණ සමාගම් පනතේ 151 වගන්තියේ නියමයන්ට අනුකූල වේ.
 - ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන 2018 අංක 19 දරණ ජාතික විගණන පනතේ 6(1) (ඇ) (iii) වගන්තියේ නියමයන්ට අනුව පෙර වර්ෂය හා සංගත වේ.
 - 2018 අංක 19 දරණ ජාතික විගණන පනතේ 6(1) (ඇ) (iv) වගන්තියේ නියමයන්ට අනුව ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන්හි මා විසින් පසුගිය වර්ෂය සඳහා සිදුකරන ලද සියළුම නිර්දේශ කිරීම් අන්තර්ගත වේ.
- තවද,
- 2018 අංක 19 දරණ ජාතික විගණන පනතේ 12 (ඇ) වගන්තියේ නියමයට අනුව සමාගම විසින් අත්සන් කරන ලද ඕනෑම කොන්ත්‍රාත්තුවක් පිළිබඳව ව්‍යාපාරයේ සාමාන්‍ය හේතුවට පිටින් ඇති සෘජු හෝ වක්‍ර උනන්දුවක් සමාගමේ පාලක මණ්ඩලයේ ඕනෑම සාමාජිකයෙකුට ඇති බව සඳහන් කිරීමට

2018 අංක 19 දරණ ජාතික විගණන පනතේ 12 (ඊ) වගන්තියේ නියමයට අනුව සමාගමේ පාලක මණ්ඩලය විසින් නිකුත් කරන ලද අදාළ වන ඕනෑම ලිඛිත නීතියක්, සාමාන්‍ය සහ විශේෂ උපදෙස් වලට සමාගම අනුකූල වී නොමැති බව සඳහන් කිරීමට

- 2018 අංක 19 දරණ ජාතික විගණන පනතේ 12 (උ) වගන්තියේ නියමයට අනුව සමාගම සිය බලතල, කාර්යයන් සහ යුතුකම් අනුව කටයුතු කර නොමැති බව සඳහන් කිරීමට.
- 2018 අංක 19 දරණ ජාතික විගණන පනතේ 12 (ඌ) වගන්තියේ නියමයට අනුව සමාගමේ සම්පත් කාල රාමුව තුළ සහ අදාළ නීතිවලට අනුකූලව සකසුරුවම් සහිත ලෙස, කාර්යක්ෂමව හා වලදායී ලෙස ප්‍රසම්පාදනය හා උපයෝජනය කර නොමැති බවට සඳහන් කිරීමට

කිසිවක්, සිදු කරන ලද ක්‍රියා පටිපාටි සහ ලබාගත් ප්‍රමාණාත්මක කරුණු වලට පමණක් සීමා වූ සාක්ෂි අනුව මගේ අවධානයට යොමු වී නැත.

3. වෙනත් තොරතුරු

3.1 2019 ජනවාරි 24 වන දින පාර්ලිමේන්තු ගත කළ ගුවන් යානා 14 ක ඇණිය හැවන පිරවීම (reflecting) සම්බන්ධ විගණන වාර්තාව සහ 2019 අගෝස්තු 05 දින පාර්ලිමේන්තු ගත කළ A350-900 ගුවන් යානා 04 ක කල්බදු ගිවිසුම් අවසාන කිරීම සම්බන්ධ විගණන වාර්තාව යන එක් එක් විශේෂ විගණන වාර්තා කෙරෙහි අවධානය යොමු කරමි. එම විගණන වාර්තා දෙකෙහි අවධාරණය කරන ලද ප්‍රධාන විගණන ගැටළු පහ පරිදි වේ.

(i) සමස්ත ක්‍රියාවලිය සඳහා උපදේශන සේවා ලබා ගැනීමේදී සමාගම විසින් රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ පිළිනොපැද 2013 සිට වසර 08 ක් ඇතුළත A-330-300 ගුවන් යානා හය (06) ක් සහ A350-900 ගුවන් යානා හතරක් (04) මිලදී ගැනීම සඳහා සමාගම තෝරා ගැනීම සහ තවත් A350-900 ගුවන් යානා හතරක්

(04) කල්බදු ලබා දීම සහ ඉහත A 330-300 ගුවන් යානා හය විකිණීම සහ ආපසු බදු ගැනීම (sale and leaseback) සිදු කරන ලදී.

(ii) සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් කැබිනට් අනුමැතිය ලබා නොගෙන හා නිසි පිරිවැය ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණයක් සිදු නොකර ගුවන් යානා මිලදී ගැනීමේ තීරණය ගෙන තිබේ.

(iii) 2016/2017 වර්ෂයේදී ලබා දීමට නියමිතව තිබූ A 350-900 ගුවන් යානා හතරක් (04) බද්දට ලබා ගැනීම සඳහා කල්බදු ගිවිසුම් අවලංගු කිරීමේ ක්‍රියාවලියේදී වන්දි වශයෙන් රුපියල් මිලියන 17,058.1 ක් ගෙවා ඇත.

(iv) A350-900 ගුවන් යානා හතරක් (04) මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම සංශෝධනය කිරීම සඳහා සමාගම එයාර් බස් එස්ඒඑස් සමාගම සමඟ සාකච්ඡා කරමින් සිටී. A321neo සහ / හෝ A330neo වෙනුවට ආදේශ කිරීම සඳහා මෙම ගුවන් යානා 2020 සහ 2021 දී ලබා දීමට නියමිතය. වාර්තා කරනු ලබන දින වන විට රුපියල් මිලියන 2,528.12 (ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 19.21) ක මුදලක් එයාබස් සමාගමට පූර්ව ඇතවුම් කිරීමේ ගෙවීම ලෙස ගෙවා ඇත. කෙසේ වෙතත්, මෙම වාර්තාව නිකුත් කරන දිනය දක්වා අවසන් තීරණයක් ගෙන නොමැත.

2019 ජනවාරි 01 දින සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරන ප්‍රමිති අංක 16 බලාත්මක වේ. සටහන අංක 2.5 හි අනාවරණය කිරීම් පදනම් වී ඇත්තේ සමාගම විසින් කරන ලද මූලික තක්සේරුවක් මත ය. කෙසේවෙතත්, එම සටහනේ අනාවරණය කර ඇති කරුණු හේතුවෙන් භාවිතා කිරීමේ අයිතිය පිළිබඳ විත්තම් භාහිරකරණය වීමෙන් ඇතිවිය හැකි බලපෑම සමාගම විසින් තවමත් තීරණය කර නොමැත.

ඩිජිටල් පී සී විකුමරත්න
 විගණකාධිපති

මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය

මාර්තු 31 වන දිනට	සටහන	සමූහය		සමාගම		
		2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	
වත්කම්						
ජංගම නොවන වත්කම්						
	දේපළ පිරිසත සහ උපකරණ	4	10,221.90	10,348.22	7,542.19	8,154.98
	ගුවන් යානා ඇතවුම් කිරීමේ පූර්ව ගෙවීම්	5	2,528.12	2,528.12	2,528.12	2,528.12
	ගුවන් යානා නඩත්තු සංචිතය	6	19,981.17	20,724.17	19,981.17	20,724.17
	ගුවන් යානා සහ අතිරේක වත්පිත් තැන්පතු		6,403.16	5,820.58	6,403.16	5,820.58
	අස්පර්ශ්‍ය වත්කම්	7	131.98	248.30	99.51	206.17
	ආයෝජන	8	0.40	0.40	42.44	42.44
			39,266.73	39,669.79	36,596.59	37,476.46
ජංගම වත්කම්						
	තොග	9	5,191.55	4,755.98	4,849.87	4,421.51
	වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ	10	20,604.31	18,266.51	19,570.39	17,296.91
	ගුවන් යානා නඩත්තු සංචිතය	6	13,747.07	6,226.64	13,747.07	6,226.64
	ගුවන් යානා සහ අතිරේක වත්පිත් තැන්පතු		303.60	74.68	303.60	74.68
	ආයෝජන	8.1	922.45	749.96	590.45	589.59
	මුදල් සහ බැංකු ශේෂ	11	2,212.02	1,841.58	1,681.03	1,481.17
			42,981.00	31,915.35	40,742.41	30,090.50
			82,247.73	71,585.14	77,339.00	67,566.96
මුළු වත්කම්						
හිමිකම් සහ වගකීම්						
ප්‍රාග්ධනය හා සංචිත						
	ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය	12	51,617.44	51,617.44	51,617.44	51,617.44
	සංචිත	13	3,759.59	4,620.38	1,416.40	2,782.72
	සමුච්චිත අලාභ		(223,488.73)	(181,820.71)	(230,590.07)	(186,596.50)
	මුළු හිමිකම්		(168,111.70)	(125,582.89)	(177,556.23)	(132,196.34)
ජංගම නොවන වගකීම්						
	වරණීය කොටස්	14	1,000.00	1,000.00	-	-
	පොලී දරණ වගකීම්	15	10,321.02	44,556.66	10,234.42	44,497.74
	වෙනත් දිගුකාලීන වගකීම්	16	18,332.01	25,490.05	17,579.14	24,906.95
			29,653.03	71,046.71	27,813.56	69,404.69
ජංගම වගකීම්						
	ගුවන් ප්‍රවාහන පූර්ව විකුණුම්	17	25,316.76	23,629.03	25,316.76	23,629.03
	වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ	18	82,152.15	34,561.86	88,676.41	38,924.42
	ගෙවියයුතු ආදායම් බදු		201.24	191.68	175.45	175.45
	පොලී දරණ වගකීම්	15	113,036.25	67,738.75	112,913.05	67,629.71
			220,706.40	126,121.32	227,081.67	130,358.61
			250,359.43	197,168.03	254,895.23	199,763.30
	මුළු වගකීම්		250,359.43	197,168.03	254,895.23	199,763.30
	මුළු හිමිකම් හා වගකීම්		82,247.73	71,585.14	77,339.00	67,566.96

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන 2007 අංක 7 දරණ සමාගම් පනතේ අවශ්‍යතාවයන්ට අනුකූලව සකස් කර ඇත.

ශමන්ද සමරවීර

ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරී

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම හා ඉදිරිපත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වගකීමෙන් බැඳේ. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙනුවෙන් අත්සන් කරන ලද්දේ:

එස්. ජී. සේනාරත්න
අධ්‍යක්ෂ/භාණ්ඩාගාර නියෝජිත

යොහාන් විජේසිංහ
අධ්‍යක්ෂ

61 සීට 106 දක්වා පිටුවල ඇති ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාළ කොටසකි.

2019 සැප්තැම්බර් 17 වන දින
කොළඹදී

ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශය

මාර්තු 31 න් අවසන් වූ වර්ෂය	සටහන	සමූහය		සමාගම	
		2019	2018	2019	2018
		(ප්‍රතිවර්ගීකරණය කරන ලද)		(ප්‍රතිවර්ගීකරණය කරන ලද)	
		රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන
ආදායම	20	184,097.04	164,638.92	180,340.32	161,433.87
වියදම					
ගුවන් යානා ඉන්ධන පිරවැය		(60,672.78)	(47,037.86)	(60,672.78)	(47,037.86)
සේවක පිරවැය		(21,927.63)	(20,868.51)	(20,368.42)	(19,454.25)
ගුවන්තොටුපල, ගමන් සහ මගී වියදම්		(25,813.06)	(25,240.22)	(29,779.59)	(28,659.44)
කල්බදු ගුවන් යානා මත වාරික		(29,099.13)	(25,726.29)	(29,099.13)	(25,726.29)
ගුවන් යානා නඩත්තු කිරීම සහ පිරිවැඩියා කිරීමේ පිරවැය		(26,953.28)	(22,829.07)	(26,953.28)	(22,829.07)
ක්ෂයවීම / ක්‍රමක්ෂය		(1,862.00)	(1,976.04)	(1,643.67)	(1,779.49)
විකිණුම්, අලෙවිකරණය සහ ප්‍රචාරණ වියදම්		(15,785.68)	(15,633.55)	(15,775.49)	(15,633.55)
ගුවන් සේවක පිරිස් වියදම්		(6,581.52)	(6,035.58)	(6,581.52)	(6,035.58)
වෙනත් මෙහෙයුම් වියදම්	22.1	(16,298.17)	(7,871.38)	(15,056.56)	(6,710.98)
විනිමය අලාභය		(10,732.40)	(1,815.64)	(11,805.18)	(2,017.34)
මෙහෙයුම් අලාභ	22	(31,628.61)	(10,395.22)	(37,395.30)	(14,449.98)
වෙනත් ආදායම් සහ ලාභ	21	952.19	570.14	4,222.74	5,875.58
මූල්‍ය ආදායම	23.1	128.61	200.62	89.72	180.99
මූල්‍ය පිරවැය	23.2	(11,079.10)	(8,954.77)	(10,939.83)	(8,820.16)
බදුකරණයට පෙර අලාභය		(41,626.91)	(18,579.23)	(44,022.67)	(17,213.57)
ආදායම් බදු වියදම	24	(73.42)	(5.92)	-	-
වර්ෂය සඳහා අලාභය		(41,700.33)	(18,585.15)	(44,022.67)	(17,213.57)

61 සිට 106 දක්වා පිටුවල ඇති ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාළ කොටසකි.

විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශය

මාර්තු 31 න් අවසන් වූ වර්ෂය	සටහන	සමූහය		සමාගම	
		2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
වර්ෂය සඳහා අලාභය		(41,700.33)	(18,585.15)	(44,022.67)	(17,213.57)
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් / (අලාභ)					
පසුගිය කාල සීමාවලදී ලාභය හෝ අලාභය සඳහා ප්‍රතිවර්ගීකරණය නොකරනු ලබන වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් / (අලාභ) (බදු පසු):					
විශ්‍රාම වැටුප් ප්‍රතිලාභ වගකීම් මත වාසි / (අලාභ)	16.2	25.92	384.44	29.10	372.53
දේපල, පිරිසත සහ උපකරණ ප්‍රත්‍යාගණනය		602.82	616.81	-	616.81
ප්‍රත්‍යාගණනය කරන ලද වත්කම් සඳහා විලම්බිත බදු වගකීම		(90.90)	-	-	-
		537.84	1,001.25	29.10	989.34
අනෙකුත් විස්තීර්ණ ආදායම් / (අලාභ)					
පසුගිය කාලසීමා වලදී ලාභයට හෝ අලාභයට නැවත ප්‍රතිවර්ගීකරණය කරනු ලබන වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් (අලාභ) බදුපසු:					
මුදල් ප්‍රවාහ ආවරණ මත ශුද්ධ විතැන්වීම		(1,366.32)	(205.47)	(1,366.32)	(205.47)
		(1,366.32)	(205.47)	(1,366.32)	(205.47)
වර්ෂය සඳහා වූ මුළු විස්තීර්ණ ආදායම / (අලාභය), ශුද්ධ බදු		(828.48)	795.78	(1,337.22)	783.87
වර්ෂය සඳහා වූ මුළු විස්තීර්ණ ආදායම / (අලාභය), ශුද්ධ බදු		(42,528.81)	(17,789.37)	(45,359.89)	(16,429.70)

61 සිට 106 දක්වා පිටුවල ඇති ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාළ කොටසකි.

ස්කන්ධය වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශය

සමූහය මාර්තු 31 න් අවසන් වූ වර්ෂය	ප්‍රකාශිත	ප්‍රකාශන	මුදල් ප්‍රවාහය	සමුච්චිත	මුළු
	ප්‍රාග්ධනය	සංචිතය	අවරණ	අලාභ	
	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන
2017 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	51,617.44	4,336.99	(127.63)	(163,620.32)	(107,793.52)
වර්ෂය තුළ ඉවත් කිරීම හේතුවෙන් ප්‍රකාශන	-	(0.32)	-	0.32	-
මත අතිරික්තය හැරවීම					
වර්ෂය සඳහා අලාභය	-	-	-	(18,585.15)	(18,585.15)
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම	-	616.81	(205.47)	384.44	795.78
සමස්ත විස්තීර්ණ ආදායම / (අලාභය)	-	616.81	(205.47)	(18,200.71)	(17,789.37)
2018 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	51,617.44	4,953.48	(333.10)	(181,820.71)	(125,582.89)
වර්ෂය තුළ ඉවත් කිරීම හේතුවෙන් ප්‍රකාශන	-	(6.39)	-	6.39	-
මත අතිරික්තය හැරවීම					
වර්ෂය සඳහා අලාභය	-	-	-	(41,700.33)	(41,700.33)
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම	-	602.82	(1,366.32)	25.92	(737.58)
විලම්බිත බදු වගකීම්	-	(90.90)	-	-	(90.90)
සමස්ත විස්තීර්ණ ආදායම / (අලාභය)	-	511.92	(1,366.32)	(41,674.41)	(42,528.81)
2019 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	51,617.44	5,459.01	(1,699.42)	(223,488.73)	(168,111.70)

සමාගම මාර්තු 31 න් අවසන් වූ වර්ෂය	ප්‍රකාශිත	ප්‍රකාශන	මුදල් ප්‍රවාහය	සමුච්චිත	මුළු
	ප්‍රාග්ධනය	සංචිතය	අවරණ	අලාභ	
	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන
2017 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	51,617.44	2,499.01	(127.63)	(169,755.46)	(115,766.64)
වර්ෂය සඳහා අලාභය	-	-	-	(17,213.57)	(17,213.57)
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම	-	616.81	(205.47)	372.53	783.87
සමස්ත විස්තීර්ණ ආදායම / (අලාභය)	-	616.81	(205.47)	(16,841.04)	(16,429.70)
2018 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	51,617.44	3,115.82	(333.10)	(186,596.50)	(132,196.34)
වර්ෂය සඳහා අලාභය	-	-	-	(44,022.67)	(44,022.67)
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම	-	-	(1,366.32)	29.10	(1,337.22)
සමස්ත විස්තීර්ණ ආදායම / (අලාභය)	-	-	(1,366.32)	(43,993.57)	(45,359.89)
2019 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	51,617.44	3,115.82	(1,699.42)	(230,590.07)	(177,556.23)

61 සිට 106 දක්වා පිටුවල ඇති ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාළ කොටසකි.

මුදල් ප්‍රවාහ පිළිබඳ ප්‍රකාශය

මාර්තු 31 න් අවසන් වූ වර්ෂය	සටහන	සමූහය		සමාගම	
		2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් වලින් / (හානිතා කළ) මුදල් ප්‍රවාහ					
ආදායම් බදු වියදමට පෙර අලාභය		(41,626.91)	(18,579.23)	(44,022.67)	(17,213.57)
ගැලපුම්					
ක්ෂයවීම / ක්‍රමක්ෂය / හානිකරණය		1,868.40	1,987.28	1,643.67	1,779.49
මූල්‍ය පිරිවැය	23.2	11,079.10	8,954.77	10,939.83	8,820.16
දේපල, පිරිසත සහ උපකරණ සහ අස්පර්ශ්‍ය වත්කම් ඉවත් කිරීම මත අලාභය / (ලාභ)		(2.29)	14.41	(3.41)	14.14
මූල්‍ය ආදායම	23.1	(128.61)	(200.62)	(89.72)	(180.99)
ලැබියයුතු දෑ හානිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදන		327.83	172.92	319.79	172.92
මන්දගාමීව වලනය වන තොග සඳහා ප්‍රතිපාදන		214.47	251.60	223.32	251.60
හඬු සංචිත හානිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදන		4,797.17	3,948.95	4,797.17	3,948.95
උපලබ්ධි නොවූ විනිමය අලාභය මත බලපෑම		11,223.41	976.32	12,009.62	807.18
පූර්ව විකුණුම් ආපසු ලිවීම් (Write Back)		(1,342.87)	(1,628.86)	(1,342.87)	(1,628.89)
පාරිභෝගිකය සඳහා ප්‍රතිපාදන	16.2	891.80	1,028.16	807.74	939.80
කාරක ප්‍රාග්ධන වෙනස්වීම් වලට පෙර මෙහෙයුම් අලාභය		(12,698.50)	(3,074.30)	(14,717.53)	(2,289.21)
තොග වල අඩුවීම / (වැඩි වීම)		(650.04)	(504.91)	(651.67)	(457.54)
පූර්ව ප්‍රවාහන විකුණුම් වල වැඩිවීම්		3,022.23	6,479.19	3,022.23	6,479.19
වෙළඳ හා වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ වල (වැඩි වීම)		(3,080.26)	(3,171.90)	(3,007.90)	(3,102.50)
වෙළඳාම සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දේවල වැඩි වීම / (අඩු වීම)		35,858.47	5,982.62	37,074.78	4,692.92
හඬු සංචිත (වැඩි වීම) / අඩු වීම		(7,194.00)	(7,464.64)	(7,194.00)	(7,464.64)
ඉවත් ශාඛා ආරක්ෂක තැන්පතු වල වැඩි වීම		(109.55)	(60.87)	(109.55)	(60.87)
මෙහෙයුම් වලින් (හානිතා කළ) ජනනය කරන ලද මුදල්		15,148.35	(1,814.81)	14,416.36	(2,202.65)
ගෙවූ මූල්‍ය පිරිවැය		(11,088.21)	(8,891.94)	(10,948.93)	(8,757.33)
ගෙවූ පාරිභෝගික	16.2	(721.06)	(502.10)	(664.92)	(449.16)
ගෙවූ ආදායම් බදු		(16.09)	-	-	-
මෙහෙයුම් කටයුතු වල හානිතා කල ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහ		3,322.99	(11,208.85)	2,802.51	(11,409.14)
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් වලින් ලද/ (හානිතා කළ) මුදල් ප්‍රවාහ					
ලද පොළීය		108.93	176.52	73.68	165.26
දේපළ, පිරිසත සහ උපකරණ අත්පත් කර ගැනීම		(1,040.34)	(1,566.90)	(940.02)	(1,295.98)
කෙටිකාලීන ආයෝජන උපලබ්ධි කිරීම්		(88.22)	(419.78)	79.78	(267.78)
අත්පත් කර ගත් අස්පර්ශ්‍ය වත්කම්		(51.93)	(106.96)	(50.88)	(84.00)
දේපල, පිරිසත සහ උපකරණ සහ අස්පර්ශ්‍ය වත්කම් බැහැර කිරීමෙන් ලද මුදල්		5.01	1.26	3.47	1.24
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් සඳහා හානිතා කළ / ලද ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහ		(1,066.55)	(1,915.86)	(833.97)	(1,481.26)
මූල්‍ය කටයුතු වෙනුවෙන්/ (හානිතා කළ) මුදල් ප්‍රවාහ					
පොලී දරණ වගකීම් නැවත ගෙවීම		(9,261.10)	(8,236.44)	(9,143.78)	(8,182.68)
පොලී දරණ ණය සහ ණය ගැනීම් වලින් ලද මුදල්		-	27,226.48	-	27,008.03
මූල්‍ය කටයුතු වලින් ලද / (හානිතා කළ) ශුද්ධ මුදල්		(9,261.10)	18,990.04	(9,143.78)	18,825.35
මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ වල වත්කම් වල ශුද්ධ වැඩිවීම / (අඩුවීම)		(7,004.66)	5,865.33	(7,175.24)	5,934.95
වර්ෂය ආරම්භයේදී මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ	11	84.44	(5,780.89)	(275.97)	(6,210.92)
වර්ෂය අවසානයේදී මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ	11	(6,920.22)	84.44	(7,451.21)	(275.97)

61 සිට 106 දක්වා පිටුවල ඇති ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාළ කොටසකි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

1. සාංගමික තොරතුරු

1.1 සාමාන්‍ය

සමාගම

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම ("සමාගම") ශ්‍රී ලංකාව තුළ සංස්ථාපිත කළ වගකීම සීමාසහිත සමාගමකි. සමාගමේ ලියාපදිංචි කාර්යාලය හා ප්‍රධාන ව්‍යාපාර ස්ථානය ගුවන් මධ්‍යස්ථානය, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ, කටුනායක, ශ්‍රී ලංකාව යන ලිපිනයෙහි පිහිටා ඇත.

1.2 මූලික ක්‍රියාකාරකම් හා මෙහෙයුම්වල ස්වභාවය

සමාගම

සමාගම මගින්, ගුවන් කාණ්ඩ හා ගුවන් තැපැල් ප්‍රවාහනය සඳහා ජාත්‍යන්තර වශයෙන් හිඟිත කාලසටහන් සහිතව සහ රහිතව ශ්‍රී ලංකාව තුළ ගුවන් ප්‍රවාහකයා වශයෙන් ගුවන් සේවා ක්‍රියාත්මක කිරීම සමාගමේ මූලික ක්‍රියාකාරකම් වේ. බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ සහ මත්ලල රාජපක්ෂ ගුවන්තොටුපළේ ගුවන් පර්යන්ත සේවා සැපයීම, ගුවන් යානා තුළ තීරුබදු රහිත කාණ්ඩ විකිණීම, අභ්‍යන්තර හා බාහිර සංචාරක හිවාඩු පැකේජ අලෙවි කිරීම සමාගමේ අනෙකුත් ප්‍රධාන කටයුතු අතර වේ. සමාගමේ ද්විතීයික සේවා කටයුතු සමන්විත වනුයේ තෙවන පාර්ශවවලට නඩත්තු සේවා සැපයීමත්, ගුවන්යානා මෙහෙයුම් සේවා සලසා දීමත්, ගුවන් සේවා ආශ්‍රිත පුහුණු වැඩසටහන් මෙහෙයවීමත් යනාදියෙනි.

පරිපාලන සමාගම - සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් සේවරින් සමාගම

සමාගමේ මූලික ක්‍රියාකාරකම වනුයේ බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සහ මත්ලල රාජපක්ෂ ගුවන් තොටුපළ ඔස්සේ ක්‍රියාත්මක වන ගුවන් සමාගම්වලට ගුවන් යානා තුළ ආහාරපාන සැපයුම් සේවා සලසා දීමය. සමාගමේ ද්විතීයික සේවා තුළ පොදු හා ගුවන් මගී මාර්ගස්ථ අවන්හල් ක්‍රියාත්මක කිරීම, ලොන්ඩර් සේවා සැපයීම හා ගුවන් ගමන් මගී මාර්ගස්ථ හෝටලය කළමනාකරණය යනාදී කටයුතු ඇතුලත් වේ.

1.3 මූල්‍ය ප්‍රකාශන හිඟිත කිරීම සඳහා අධිකාරිය ලබාදුන් දිනය

2019 මාර්තු මස 31 වන දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන හිඟිත කිරීම සඳහා 2019 සැප්තැම්බර් 17 වන දින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අධිකාරිය ලබාදෙන ලදී.

2. පොදු ගිණුම්කරන ප්‍රතිපත්ති

2.1 පිළියෙල කිරීමේ පදනම

සමාගමේ සහ සමූහයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කරනු ලැබ ඇත්තේ උපචිත පදනම මත සහ සාධාරණ වටිනාකමක් මත මිනුම් කරනු ලබන ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි සහ ගුවන්යානාස්ථ මුළුතැන්ගෙයී උපකරණ හැරුණු විට වේනිහාසික පිරිවැය පදනම මතය.

මෙය SLFRS 9 දරන 'මූල්‍ය උපකරණ' සහ SLFRS 15 දරන 'පාරිභෝගිකයන් සමඟ ගිවිසුම් වලින් ලැබෙන ආදායම' යන ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සහිතව සකස් කරන ලද පළමු මූල්‍ය ප්‍රකාශන පෙලයි. සැලකිය යුතු ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති වලට සිදුකල වෙනස්කම් 2.3.1 සටහනෙහි විස්තර කර ඇත.

වෙනත් අයුරකින් සඳහන් කර නොමැති විට හැර සියලුම අගයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් ඉදිරිපත් කරනු ලබන අතර ආසන්න මිලියනට වටසා ඇත.

2.1.1 අනුකූලතා ප්‍රකාශය

ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරී ආයතනය විසින් හිඟිත කරන ලද ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති වලට අනුකූලව සමාගමේ සහ සමූහයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කර ඇත. මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කිරීම හා ඉදිරිපත් කිරීම 2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනත හා අනුකූල වේ.

2.1.2 සංසන්දනාත්මක තොරතුරු

ප්‍රවර්තන වර්ෂයේ ගිණුම් ඉදිරිපත් කිරීම හා අනුකූල වන පරිදි අවශ්‍ය අවස්ථාවලදී ඉකුත් වර්ෂයේ සංඛ්‍යා දත්තවල ඉදිරිපත් කිරීම හා වර්ගකිරීම නැවත සකසා ඇත.

2.2 ඒකාබද්ධ කිරීමේ පදනම

ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල සමාගමේ හා එහි පරිපාලිත සමාගමේ 2019 මාර්තු මස 31 වන දින දක්වා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන අඩංගු වේ. අයෝජනලාභීය සමඟ සමූහයට විසින්

පවත්වාගෙන යනු ලබන කටයුතු හිසා උද්ගතවන විවලස ප්‍රතිලාභ සඳහා සමූහය නිරාවරණය වීම හෝ ඒ සඳහා හිමිකමක් මත සහ එහි බලය මගින් අදාළ අයෝජනලාභී සමාගමෙහි ප්‍රතිලාභ කෙරෙහි බලපෑමට සමූහයට ඇති හැකියාව මත පාලනය අත්පත් කරගත හැක. ව්‍යාපාර සමාගම සතුව පනත සඳහන් දෑ ඇත්නම්, සහ ඇත්නම් පමණක් සමාගම විසින් ආයෝජනලාභීයකු හිඟිතවම පාලනය කරනු ලබයි.

- ආයෝජනලාභීය කෙරෙහි වූ බලය / (එනම් ආයෝජනලාභීයයන් අදාළ කටයුතු මෙහෙයවීම සඳහා සමාගමට ප්‍රවර්තන හැකියාව ලබාදෙන දැනට පවතින හිමිකම්)
- ආයෝජනලාභීය සමඟ සිදුකරන ව්‍යාපාර කටයුතු හිසා උද්ගතවන විවලස ප්‍රතිලාභ කෙරෙහි නිරාවරණය හෝ හිමිකම
- එකී ප්‍රතිලාභ කෙරෙහි බලපෑම සඳහා ආයෝජනලාභීය සම්බන්ධයෙන් බලය භාවිතා කිරීමේ හැකියාව.

පාලනයේ මූලික අංග තුනෙන් එකකට හෝ ඊට වැඩි ගණනකට වෙනස්කම් සිදුව ඇති බව අදාළ සාධක හෝ අවස්ථානුගත තත්වයන් මගින් හැඟවේ නම්, සමූහය විසින් ආයෝජනලාභීයකු පාලනය කරන්නේද නොකරන්නේද යන්න තීරණය කිරීමට සමූහය ප්‍රති ඇගයුමක් සිදු කරයි. සමූහය පරිපාලිත සමාගමක පාලනය ලබාගත් කල්හි පරිපාලිත සමාගමේ ඒකාබද්ධ වීම ආරම්භ වන අතර සමාගමට පරිපාලිත සමාගම සම්බන්ධයෙන් පවත්නා පාලනය අහිමිවූ විට ඒකාබද්ධ වීම නතර කරයි.

ලාභය හෝ අලාභය සහ වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායමට අයත් එක් එක් අංග සමාගමේ කොටස් හිමියන් වෙත ආරෝපණය කෙරේ. අවශ්‍ය අවස්ථාවන්හිදී, සමූහයේ ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති හා පරිපාලිත සමාගමේ ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති අනුරූප කිරීම සඳහා පරිපාලිත සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට ගැලපුම් සිදුකෙරේ. සියලු අන්තර් සමූහ වත්කම් හා වගකීම්, හිමිකම, ආදායම්, වියදම් හා සමූහයට අයත් සාමාජිකයින් අතර ගනුදෙනුවලට අදාළ මුදල් ප්‍රවාහ ඒකාබද්ධ කිරීමේ කාර්යයේදී සම්පූර්ණයෙන්ම ඉවත් කරනු ලබයි.

පරිපාලිත සමාගමක පාලනය අහිමිවී යාමකින් තොරව හිමිකාරීත්වය වෙනස් වේ නම් විය

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉතිරි කොටස.

හිමිකම් ගණුදෙනුවක් ලෙස ගිණුම්ගත කරනු ලබයි. පරිපාලිත සමාගමක පාලනය අභිමතවේ නම්, අදාළ වත්කම්, වගකීම් හා හිමිකමෙහි වෙනත් අංග හඳුනා නොගන්නා අතර ඒ හිසා උද්ගතවන යම් ලාභයක් හෝ අලාභයක් වෙතොත් ඒවා ලාභයෙහි හෝ අලාභයෙහි හඳුනාගැනේ, රඳවා ගනු ලබන ආයෝජනයක් වෙතොත්, එය සාධාරණ අගයක් මත හඳුනාගනී.

2.3 සැලකිය යුතු ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති

පහත දැක්වෙන ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඉදිරිපත් කර ඇති සියලුම කාල පරිච්ඡේදයන්ට අදාළව අඛණ්ඩව භාවිත කර ඇත.

2.3.1. ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල වෙනස්වීම්

සමූහය විසින් ආරම්භයේදී 2018 අප්‍රේල් 1 වන දින සිට SLFRS 15 සහ SLFRS 9 භාවිත කර ඇති අතර, මෙම වෙනස්කම් හැරුණු විට සමූහය විසින් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඉදිරිපත් කර ඇති සියලුම කාල පරිච්ඡේදයන් සඳහා ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති අඛණ්ඩව භාවිත කර ඇත. මෙම ප්‍රමිති භාවිත කිරීමේදී සමූහය විසින් තෝරා ගෙන ඇති සංක්‍රමණ ක්‍රමවේද හේතුවෙන් ලාභ අලාභ සහ වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශයන්හි පසුගිය කාලවිච්ඡේදයට අයත් ඇතැම් අගයන් නව ප්‍රමිතීන්හි අවශ්‍යතා පිළිබිඹු වන පරිදි නැවත වර්ගීකරණය කර ඇත.

පහත දැක්වෙන වෙනස්කම් හැරුණු විට, සමාගම මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඉදිරිපත් කර ඇති සියලුම කාල පරිච්ඡේදයන් සඳහා පහත දක්වා ඇති පරිදි ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති නිරතුරුවම භාවිත කර ඇත.

2.3.1.1 SLFRS 9 - "මූල්‍ය උපකරණ"

SLFRS 9 මූල්‍ය වත්කම්, මූල්‍ය වගකීම් සහ මූල්‍ය නොවන භාණ්ඩ මිලදී ගැනීම හෝ විකිණීම සඳහා වන ඇතැම් ගිවිසුම් හඳුනා ගැනීම සහ මිනුම්කරණයේ අවශ්‍යතා දක්වා ඇත. මෙම ප්‍රමිතිය LKAS 39 "මූල්‍ය උපකරණ: හඳුනාගැනීම සහ මිනුම්කරණය" ප්‍රතිස්ථාපනය කරයි. LKAS 39 ට වඩා SLFRS 9 හි අවශ්‍යතා සැලකිය යුතු වෙනසක් නිරූපණය කරයි. නව ප්‍රමිතිය මූල්‍ය වත්කම් සඳහා ගිණුම්කරණයේ සහ මූල්‍ය වගකීම් සඳහා ගිණුම්කරණයේ ඇතැම් අංශයන් සඳහා ද මූලික වෙනස්කම් ගෙන එයි.

මූල්‍ය වත්කම් හා මූල්‍ය වගකීම් වර්ගීකරණය

SLFRS 9 හි මූල්‍ය වත්කම් සඳහා ප්‍රධාන වර්ගීකරණ කාණ්ඩ තුනක් අඩංගු වේ: ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය අනුව මැනීම, වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් හරහා සාධාරණ වටිනාකම (FVOCI) සහ ලාභය හෝ අලාභය හරහා සාධාරණ වටිනාකම (FVTPL). SLFRS 9 වර්ගීකරණය සාමාන්‍යයෙන් පදනම් වන්නේ මූල්‍ය වත්කම කළමනාකරණය කරන ව්‍යාපාරික ආකාරය සහ එහි ගිවිසුම්ගත මුදල් ප්‍රවාහයන් මත ය. ප්‍රමිතිය කලින් පැවති LKAS 39 හි කල් පිරීමට තබන ලද (Held to maturity), ණය සහ අය විය යුතු දෑ (Loans & Receivable) සහ විකිණීමට ඇති (Available for sale) යන කාණ්ඩයන් ඉවත් කරයි.

මූල්‍ය වගකීම් වර්ගීකරණය සඳහා LKAS 39 හි පවත්නා අවශ්‍යතා SLFRS 9 බොහෝ දුරට රඳවා ගනී. කෙසේ වෙතත්, LKAS 39 යටතේ සාධාරණ වටිනාකම් විකල්පය යටතේ නම් කරන ලද වගකීම්වල සියලු සාධාරණ වටිනාකම් වෙනස්වීම් ලාභ හෝ අලාභ ලෙස හඳුනාගෙන තිබුණද, SLFRS 9 යටතේ සාධාරණ වටිනාකම් වෙනස්වීම් සාමාන්‍යයෙන් පහත පරිදි ඉදිරිපත් කෙරේ:

- වගකීම්වල ණය අවදානමෙහි වෙනස්වීම් වලට ආරෝපණය කළ හැකි සාධාරණ වටිනාකමෙහි වෙනසෙහි ප්‍රමාණය OCI හි ඉදිරිපත් කර ඇත; සහ
- සාධාරණ වටිනාකමෙහි ඉතිරි වෙනස ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශයෙහි ඉදිරිපත් කෙරේ.

මූල්‍ය වත්කම් හානිකරණය

SLFRS 9, LKAS 39 හි 'දරන ලද අලාභ' ආකාරය, 'අපේක්ෂිත ණය අලාභ' (ECL) ආකාරයෙන් ප්‍රතිස්ථාපනය කරයි. නව හානිකරණ ආකාරය අදාළ වන්නේ ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය, කොන්ත්‍රාත් වත්කම් සහ FVOCI හි ණය ආයෝජන වලින් මිනිනු ලබන මූල්‍ය වත්කම් සඳහා මිස කොටස් උපකරණවල ආයෝජනයන්ට නොවේ. SLFRS 9 යටතේ, ණය අලාභයන් LKAS 39 ට වඩා කලින් හඳුනා ගැනේ.

සංක්‍රමණය සහ SLFRS 9 භාවිත කිරීමේ බලපෑම - "මූල්‍ය උපකරණ"

SLFRS 9 හි වර්ගීකරණය සහ මිනුම්කරණ අවශ්‍යතා සමූහයට සහ සමාගමට සැලකිය යුතු බලපෑමක් ඇති කර නොමැත.

වාර්තා කරන දිනට, එක් එක් පන්තියට අදාළ, මූල්‍ය වත්කම් සහ මූල්‍ය වගකීම් හඳුනාගැනීම හා වර්ගීකරණය, මූල්‍ය LKAS-39 හි මුල් මිනුම් කාණ්ඩ වලට අදාළව සහ SLFRS 9 නව මිනුම් කාණ්ඩ වලට අදාළව පහත වගුව දක්වා ඇත.

	LKAS 39 වර්ගීකරණය 2018 මාර්තු 31	SLFRS 9 වර්ගීකරණය 01 අප්‍රේල් 2018
වත්කම්		
වෙළඳ සහ වෙනත් අය විය යුතු දෑ	L&R	AC
ගුවන් යානා නඩත්තු සංචිතය	L&R	AC
ගුවන් යානා සහ අමතර වින්පීන් තැන්පතු	L&R	AC
ආයෝජන	L&R	AC
මුදල් සහ බැංකු ශේෂ	L&R	AC
වගකීම්		
පොලී දරණ ණය සහ ණය ගැනීම්	AC	AC
වරණීය කොටස්	AC	AC
ගුවන් යානා නඩත්තු කිරීම සඳහා ප්‍රතිපාදන	AC	AC
සහ පිරිවැසියා පිරිවැය		
වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ	AC	AC

*L&R - ණය සහ අය විය යුතු දෑ
*AC - ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය

SLFRS 9 භාවිතය හේතුවෙන් මූල්‍ය වත්කම් වර්ගීකරණය හා මිණුම්කරණය කෙරෙහි වන බලපෑම සටහන 19 හි දක්වා ඇත.

මූල්‍ය වත්කම්වල භාහිකරණය පිළිබඳ තක්සේරුව මත පදනම්ව, SLFRS 9 භාවිත කිරීමෙහි බලපෑම ඉතා අල්ප වේ.

2.3.1.2 SLFRS 15 - ගනුදෙනුකරුවන් සමඟ ඇති ගිවිසුම් වලින් ලැබෙන ආදායම

SLFRS 15 ආදායම හඳුනාගෙන තිබේද, කොපමණද, කවදාද යන්න තීරණය කිරීම සඳහා පුළුල් රාමුවක් ස්ථාපිත කරයි. එය LKAS 18 හි ආදායම, LKAS 11 ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත්තු සහ අදාළ අර්ථ නිරූපණයන් ප්‍රතිස්ථාපනය කරන ලදී. SLFRS 15 යටතේ, ගනුදෙනුකරුවෙකු භාණ්ඩ හෝ සේවා වල පාලනය සතු කර ගත් විට ආදායම හඳුනා ගැනේ. පාලනය පැවරීමේ වේලාව තීරණය කිරීම සඳහා - යම් වේලාවක හෝ කාලයක් මුළුල්ලේද - විනිශ්චය අවශ්‍ය වේ.

SLFRS 15 ගනුදෙනුකරුවන් සමඟ කොන්ත්‍රාත් වලින් ලැබෙන ආදායම ගණනය කිරීම සඳහා පියවර පහක ආකෘතියක් ස්ථාපිත කරයි. SLFRS 15 යටතේ, ගනුදෙනුකරුවකුට භාණ්ඩ හෝ සේවා හුවමාරු කිරීමේදී ආයතනයේ හිමිකම් ලැබීමට අපේක්ෂා කරන සලකා බැලීම පිළිබිඹු කරන මුදලකින් ආදායම හඳුනා ගැනේ. නව ආදායම් ප්‍රමිතිය SLFRS යටතේ පවත්නා සියලුම ආදායම් හඳුනාගැනීමේ අවශ්‍යතා අභිබවා යනු ඇත. කොන්ත්‍රාත්තුවක් ලබා ගැනීමේ වර්ධක පිරිවැය සහ කොන්ත්‍රාත්තුවක් සම්පූර්ණ කිරීමට සෘජුවම සම්බන්ධ පිරිවැය සඳහා ගිණුම්කරණය ද ප්‍රමිතිය මගින් නියම කරයි. මීට අමතරව, ප්‍රමිතියට පුළුල් අනාවරණය කිරීම් අවශ්‍ය වේ.

"SLFRS 15 - ගනුදෙනුකරුවන් සමඟ ඇති ගිවිසුම් වලින් ලැබෙන ආදායම" වෙත මාරුවීම සහ එය සිදුකිරීමේ බලපෑම

SLFRS 15 වෙත මාරුවීම සහ එය සිදුකිරීම නිසා 2018 මාර්තු 31 න් අවසන් වූ ගිණුම් වර්ෂය සඳහා සමූහයේ සහ සමාගමේ ලාභ හෝ අලාභ පිළිබඳ සංසන්දනාත්මක ප්‍රකාශය සහ වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායමේ එක් එක් පේළිය සඳහා ප්‍රතිවර්ගීකරණය හේතුවෙන් ඇති වූ බලපෑම මෙම වගුවේ සාරාංශ කර ඇත.

රුපියල් මිලියන වලින්	සමූහය - 2018 මාර්තු 31න් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා		
	පෙර ප්‍රතිපත්තිය අනුව	ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තියේ වෙනසෙහි බලපෑම	ගලපන ලද ශේෂය
ආදායම	164,859.51	(220.59)	164,638.92
විකිණීම, අලෙවිකරණය සහ ප්‍රචාරණ වියදම්	(15,814.59)	181.04	(15,633.55)
ගුවන්තොටුපල, මග සහ මගී වියදම්	(25,248.56)	8.35	(25,240.22)
සේවක පිරිවැය	(20,897.26)	28.74	(20,868.51)
වෙනත් මෙහෙයුම් වියදම්	(7,873.84)	2.46	(7,871.38)
මුළු එකතුව	95,025.26	-	95,025.26

රුපියල් මිලියන වලින්	සමාගම - 2018 මාර්තු 31න් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා		
	පෙර ප්‍රතිපත්තිය අනුව	ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තියේ වෙනසෙහි බලපෑම	ගලපන ලද ශේෂය
ආදායම	161,654.46	(220.59)	161,433.87
විකිණීම, අලෙවිකරණය සහ ප්‍රචාරණ වියදම්	(15,814.59)	181.04	(15,633.55)
ගුවන්තොටුපල, මග සහ මගී වියදම්	(28,667.79)	8.35	(28,659.44)
සේවක පිරිවැය	(19,482.99)	28.74	(19,454.25)
වෙනත් මෙහෙයුම් වියදම්	(6,713.44)	2.46	(6,710.98)
මුළු එකතුව	90,975.65	-	90,975.65

ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තියේ වෙනස 2018 මාර්තු 31 වන විට වාර්තා වී ඇති සමුච්චිත අලාභ ප්‍රමාණයට කිසිදු බලපෑමක් ඇති නොකරයි.

සිදු කරන ලද තක්සේරුව මත පදනම්ව, ඉහත කරුණු හැරුණු විට SLFRS 15 සමූහයේ සහ සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන කෙරෙහි ප්‍රමාණාත්මක බලපෑමක් ඇති නොකරන බව නිගමනය කරන ලදී.

2.3.2 වැදගත් ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු, උපකල්පන සහ විනිශ්චයන්

ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කිරීමේදී වත්කම්, වගකීම්, ආදායම් හා වියදම් පිළිබඳ වාර්තා වූ ගණන් ප්‍රමාණ කෙරෙහි හා අදාළ වාර්තා කරන දිනයට සිදුකරන හෙළිදරව් කිරීම් කෙරෙහි බලපෑම් කල හැකි විනිශ්චයන්ට, ඇස්තමේන්තුවලට හා උපකල්පනයන්ට එළඹීමට කළමනාකරණයට සිදුවේ. ප්‍රධාන විනිශ්චයන්, ඇස්තමේන්තු හා ඒ හා බැඳුණු උපකල්පනයන් නිරන්තරව ක්‍රියාත්මක වන පදනමක් මත ඇගයීමට ලක්වන අතර ඒවා වේනිභාසික අත්දැකීම් මතද, අවස්ථානුගතව සාධාරණ යැයි විශ්වාස කරන අනාගත සිදුවීම්වල අපේක්ෂාවන් ද ඇතුළත් වෙනත් සාධක මතද පදනම් වේ.

විෂයානුබද්ධ මෙන්ම මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළ හඳුනා ගැනෙන අගයන් මත වැදගත් බලපෑමක් ඇති කරන්නාවූ අනෙකුත් දෑ අතර පහත දැක්වෙන විනිශ්චයන්, ඇස්තමේන්තු හා උපකල්පන යොදා ගනු ලැබේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉතිරි කොටස.

(අ) විනිශ්චයන්

(i) අඛණ්ඩ පැවැත්ම

3 වන සටහනෙහි අනාවරණය කර ඇති පරිදි මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කර සහ ඉදිරිපත් කර ඇත්තේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම පදනම මතය.

(ii) අසම්භාව්‍ය වගකීම් - නඩු කටයුතු

ප්‍රවර්තන මූල්‍ය වර්ෂයේ අවසානය වන විට විවිධ පාර්ශවකරුවන් සමඟ සම්බන්ධ නඩු කටයුතු ගණනාවකට එළඹ ඇත. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සමාගමේ හිතිඥයන්ගේ උපදෙස් විමසා බැලීමෙන් අනතුරුව එක් එක් නඩු කටයුතු වල තත්ත්වය ඇගයීමට ලක් කරන අතර අනාගතයේදී සම්පත් ගලායෑමක් පවතී යයි නිශ්චය කළහොත් ඒ සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන සිදු කරනු ලබයි.

ගනුදෙනුකරුවන්, සැපයුම්කරුවන් සහ සේවකයින් විසින් සමූහයට එරෙහිව නෛතික ක්‍රියාමාර්ග, වෙනත් හිමිකම් ඉල්ලීම් සහ විභව හිමිකම් ඉල්ලීම් සම්බන්ධයෙන්, සමාගමේ විෂාපාර කටයුතුවලට සැලකිය යුතු බලපෑමක් අධ්‍යක්ෂවරුන් අපේක්ෂා නොකරන කාරණා සඳහා, අදාළ මුදල් 25.3 සටහන හි අනාවරණය කර ඇත.

(iii) මූල්‍ය හා මෙහෙයුම් කල්බදු

සියලු අවදානම් වල හා ප්‍රතිලාභවල හිමිකාරීත්වය සමූහය වෙත මාරු වන කල්බදු වර්ගීකරණය කෙරෙනුයේ මූල්‍ය කල්බදු වශයෙනි. අදාළ වර්ගීකරණය තීරණය කිරීමෙහිලා සලකා බැලෙනුයේ අදාළ ගනුදෙනුව සිදුවන ආකාරය නොව එහි හරයයි. පහත සඳහන් සාධක අන්තර්ගත වන නමුත් එම සාධක වලට පමණක් සීමාවී නැත. වත්කමෙහි අයිතිය කල්බදුකර විසින් කල්බදු කාලසීමාව අවසානයේදී කල්බදු ලාභියා වෙත පවරා දී ඇත්ද යන වග, ක්‍රියාකාරීවන දිනයේදී සාධාරණ අගයට වඩා ප්‍රමාණවත් අඩු අපේක්ෂිත මිලකට වත්කම් මිලදී ගැනීම සඳහා කල්බදු ලාභියා වෙත විකල්පයක් ඇත්ද යන වග, වත්කමෙහි හිමිකම් පවරා නොමැති වුවද එහි ආර්ථික ආයු කාලයෙහි වැඩි ප්‍රමාණයක් කල්බදු කාලසීමාව වීම සහ අවම කල්බදු ගෙවීමෙහි වර්තමාන වටිනාකම සියළුම කල්බදු වත්කම් වල සාධාරණ අගයෙහි වටිනාකම වත් වේද යන වග.

(ආ) ඇස්තමේන්තු

(i) දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ සහ අස්පාශ්‍ය වත්කම් ක්ෂය වීම/ක්‍රමක්ෂය වීම

දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ යන වත්කම්වල අපේක්ෂිත ප්‍රයෝජනය හා ආර්ථික ආයුකාලය පදනම් කර ගනිමින් ඒවාට යම් වලදායී ජීවකාලයක් හා අවශේෂ වටිනාකමක් කළමනාකරණය විසින් පවරනු ලබයි. දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ යනාදියට අයත් අවශේෂ අගය සහ වලදායී ජීවකාලයද එක් එක් වාර්තා කරන දිනට ඒවායේ ක්ෂයවීම/ක්‍රමක්ෂය ක්‍රමයද කළමනාකරණය විසින් සමාලෝචනය කරන අතර, මෙම වත්කම් සඳහා පෙර සිදුකළ ඇස්තමේන්තු හා ඒවායේ අයිතමයන් තුළ අඩංගු ආර්ථික ප්‍රතිලාභවල පරිභෝජන රටාව සමඟ එය අනුගතවන බවටද සහතික කරනු ලබයි. මෙම වත්කම්වල වලදායී ජීවකාලය හා අවශේෂ වටිනාකම් වල වෙනස්කම් අනාගත ක්ෂය අයකිරීම්හි සංශෝධන වලට හේතුවිය හැකිය. (2.4.3 (ආ) සහ 2.4.4 ප්‍රතිපත්ති කෙරෙහි අවධානය යොමු කරන්න)

(ii) නිරන්තර පියාසර වැඩසටහන (Frequent Flyer Programme)

ලබාදුන් ලකුණු ප්‍රදාන ආදායමෙහි වෙනමම හඳුනාගැනෙන අංගයක් ලෙස ගිණුම්ගත කෙරේ.

ලබාදුන් ලකුණු ප්‍රදාන සඳහා වෙන්කළ අදාළ ප්‍රතිෂ්ඨාව ඒවායේ සාධාරණ අගය මත පදනම්ව වෙන්කරනු ලබන අතර ඒකාබද්ධ මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශනයෙහි වගකීමක් (විලම්භිත ආදායමක්) ලෙස ගිණුම්ගත කෙරේ.

සැතපුම් ලකුණු ප්‍රදාන (mile credits) වල සාධාරණ අගය නිශ්චය කිරීම සඳහා ඇස්තමේන්තුකරණ ශිල්ප ක්‍රම භාවිතා කරන අතර අංශයක් (sector) සඳහා ගාස්තුව, ඉහළ පංතියක ආසනයක් ලබාගැනීම හා හවුල්කාර ප්‍රදාන වැනි සාධක ගණනාවක් සඳහා බර තැබූ සාමාන්‍යයක් නිරූපණය වේ.

සාධාරණ අගය ගණනයට අදාළ පදනම වශයෙන් චේතනාසිත ප්‍රවණතාවන් යොදා ගැනේ. සාමාජික සාමාජිකාවන් විසින් නිදහස් කරගනු ලැබෙනැයි අපේක්ෂා නොකරන සැතපුම් සඳහා සහ කල් ඉකුත් සැතපුම් සඳහා, සැතපුම්වල සාධාරණ අගය වෙනුවෙන් ගැළපුම් සිදුකෙරේ.

සැතපුමෙහි සාධාරණ අගය නිශ්චය කිරීමෙහිලා යොදාගැනෙන යෙදවුම්වල විවිධත්වය නිසා කළමනාකරණ විනිශ්චය ක්‍රියාවට නංවනු ලැබේ.

(iii) නඩත්තු සංචිතය

නඩත්තු සම්බන්ධයෙන් වූ විකඟත්වයට පත් කොන්දේසි මත පදනම්ව, මෙහෙයුම් කල්බදු යටතේ පවත්නා ගුවන් යානා හා එන්ජින් කීපයක් වෙනුවෙන් අදාළ බදුකරුවන්ට සමාගම විසින් මාසික ගෙවීම් සිදු කරයි. මෙම මාසික ගෙවීම් පදනම් වනුයේ පියාසර කරන ලද පැය සහ වකු ගණන අනුවය. ආපසු අයකර හැකි වටිනාකම් වල වඩාත් යෝග්‍ය ඇස්තමේන්තු මත පදනම්ව එකී ගෙවීම් වල ආපසු අයකර ගැනීමේ හැකියාව පිලිබඳව කළමනාකරණය කලින් කල ඇගයීම් සිදු කරයි. කිසියම් වත්කමක ධාරණ අගය එහි ආපසු අයකර ගතහැකි මුදල ඉක්මවන විට එම වත්කම භාහිරකරණය වූ වත්කමක් සේ සලකා එය ආපසු අයකර ගත හැකි වටිනාකම දක්වා ලියා පතන දමයි (6 වන සටහන පරිශීලනය කරන්න).

(iv) ගුවන් යානා නඩත්තු සහ පිරිවැඩියා වියදම් සඳහා ප්‍රතිපාදනය

නඩත්තු කටයුතු සඳහා විකඟත්වයට පත් කල්බදු ගිවිසුම් කොන්දේසිවලට අනුව ගුවන්යානා බඳ, ගුවන්යානා එන්ජින් හා ඒවායේ ගොඩබැසුම් උපකරණ සම්බන්ධ විශාල නඩත්තු කටයුතු ඉටු කිරීමට සමාගම බැඳී සිටී. පිරික්සුමේ ස්වාභාවය මත කාලය යෙදවීම හා භාවිතය මත පදනම්ව මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළ විශාල නඩත්තු කටයුතු ආශ්‍රිත පිරිවැය සඳහා වන ප්‍රතිපාදන සිදුකරයි. මෙම ප්‍රතිපාදන තීරණය කිරීමෙහිදී, අදාළ පරීක්ෂා කිරීම සිදු කිරීමේ අවස්ථාවේදී පවත්නා වත්කම්වල ඇස්තමේන්තුගත තත්ත්වය මත, යෙදවිය යුතු අමුද්‍රව්‍ය හා දැරිය යුතු පොදුකාර්ය පිරිවැය මත සහ අදාළ පරීක්ෂා කිරීම් සිදු කළ යුතු වන්නාවූ අවස්ථාව මත සුදුසු උපකල්පනවලට එළඹේ. මෙම උපකල්පනවලට එළඹෙනුයේ අතීත අත්දැකීම් මත වන අතර ඒවා සත්‍ය මට්ටමට ආසන්න බව තහවුරු කරගැනීම සඳහා නිරන්තර සමාලෝචනයට ලක්කරනු ලැබේ. ප්‍රතිපාදන කෙරෙහි සැලකිය යුතු අයුරින් බලපෑම් ඇතිකරන උපකල්පන හා ඇස්තමේන්තු කිරීම් තුළ සිදුවන යම් සංශෝධන වෙනුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළ ගැලපීම් සිදුකරනු ලැබේ.

(v) ගුවන් ප්‍රවාහන සේවා ආශ්‍රිත සෘජු මෙහෙයුම් විභාගීය සඳහා ප්‍රතිපාදන

ගුවන් ප්‍රවාහන සේවා මෙහෙයුම් කාර්ය වලදී ඉන්ධන ගාස්තු, යානා ගුවන් පර්යන්ත සේවා සඳහා ගාස්තු, ගොඩබෑම් හා නවතා තැබීමේ ගාස්තු, ගුවන්යානා තුළ ආහාර පාන, ප්‍රවේශපත් වෙන්කරවා ගැනීමේ පද්ධති ගාස්තු සහ තොරතුරු තාක්ෂණය ආශ්‍රිත ගාස්තු වැනි සෘජු විභාගීය සම්බන්ධයෙන්වූ විවිධ ප්‍රතිපාදන වෙන්කිරීමට අනිවාර්යයෙන්ම සිදුවේ. ඊට අදාළ ඇස්තමේන්තු හා ඒ ආශ්‍රිතව යොදා ගැනෙන උපකල්පන අතීත අත්දැකීම් මතද, අවස්ථානෝචිත පරිදි සාධාරණ වේයැයි විශ්වාස කෙරෙන බොහෝ අතිකුත් සාධක මතද පදනම් වන අතර ඉන් උද්ගත වන ප්‍රතිඵල වාර්තා කරනු ලබන කාලපරිච්ඡේදයේ අවසානයේදී වගකීම්වල ධාරණ අගය මත ප්‍රතිපාදන වෙන් කිරීම සිදුවේ.

(vi) නොග වාර්තා

සමාගම විසින් අඛණ්ඩ තොග ගණනය සිදුකිරීම මගින් නොග වල පැවැත්ම හා ප්‍රයෝජනවත්භාවය, සමාලෝචනය කරයි. යල් පැන ගිය තොග සහ/හෝ තොගවල ආපසු අයකරගත හැකි වටිනාකමෙහි අඩුවීමක් සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණය තීරණය කල විට ඒ සඳහා ප්‍රතිපාදන සිදුකරයි.

(vii) මූල්‍ය නොවන වත්කම් හානිකරණය

යම් වත්කමක් හානිකරණයට පත්වී ඇති බවට යම් සාක්ෂි තිබේදැයි සොයා බැලීමට එක් එක් වාර්තා කරන දිනට සමූහය විසින් තක්සේරු කරයි. නොගෙවා ඇති කාල සීමාව සහ ඒවා ආපසු අයකර ගැනීමට ඇති හැකියාවේ අවිනිශ්චිතභාවය සම්බන්ධයෙන් පවත්නා කළමනාකරණය දන්නා වෙනත් සාධක මත එම හානිකරණය ඇස්තමේන්තු කිරීමට තම විනිශ්චයන් කළමනාකරණය විසින් භාවිතා කරනු ලබයි.

(viii) මූල්‍ය වත්කම් හානිකරණය

යම් මූල්‍ය වත්කමක් හෝ මූල්‍ය වත්කම් සමූහයක් හානිකරණයට පත්වී ඇති බවට වාස්තවික සාක්ෂි තිබේදැයි එක් එක් වාර්තා කරන දිනට සමූහය විසින් තක්සේරු කරයි. නොගෙවා ඇති කාල සීමාව සහ ඒවා ආපසු අයකර ගැනීමට ඇති හැකියාවේ අවිනිශ්චිතභාවය සම්බන්ධයෙන් පවත්නා කළමනාකරණය දන්නා වෙනත් සාධක මත එම හානිකරණය ඇස්තමේන්තු කිරීමට තම

විනිශ්චයන් කළමනාකරණය විසින් භාවිතා කරනු ලබයි.

(ඇ) උපකල්පන

(i) නිර්ණය කරන ලද ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම

ශ්‍රී ලංකාවේ සිට සේවය කරන කාර්ය මණ්ඩලවලට අයත් විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ සැලැස්මෙහි පිරිවැය තීරණය කෙරුණේ ආයුගණක තක්සේරුවක් යොදා ගැනීමෙනි. එම ආයුගණක තක්සේරුව පදනම් වනුයේ පොළී අනුපාතය, වැටුප් වර්ධන අනුපාතය, විශේෂ වාර්තා, විශ්‍රාම ගැනීමේ වයස හා සමාගමේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම යන කරුණුවලට අදාළ උපකල්පන මතය. සැලසුමෙහි පවත්නා දිගු කාලීන ස්වභාවය හේතුවෙන් විධිමත් ඇස්තමේන්තු සැලකිය යුතු මට්ටමේ අවිනිශ්චිතතා වලට යටත් වේ. (2.4.16 සටහන පරිශීලනය කරන්න)

(ii) දේපළ, පිරිසහ හා උපකරණ ප්‍රකාශනගණනය

ස්වාධීන සුදුසුකම් ලත් තක්සේරුකරුවෙකුගේ සේවය ලබා ගනිමින් ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලිවල සහ ගුවන් යානා මුළුතැන්ගෙයි උපකරණ ප්‍රකාශනගණනය අගය මත මිනිනු ලැබේ. සාධාරණ අගය තීරණය කිරීම පිණිස එකී තක්සේරුකරු උපකල්පන සහ තක්සේරු ශිල්ප ක්‍රම භාවිතා කරයි. අදාළ තක්සේරු කිරීමේ පදනම 4 වන සටහනෙහි හෙළිදරව් කර ඇත.

2.4 වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල සාරාංශය

2.4.1 විදේශ ව්‍යවහාර මුදල් පරිවර්තනය

සමූහයේ ක්‍රියාත්මක වන හා ඉදිරිපත් කිරීමේ ව්‍යවහාර මුදල වන ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කර ඇත. විදේශ ව්‍යවහාර මුදලින් සිදුවන ගනුදෙනු ඒවා සිදුවන දිනයට වලංගු ක්‍රියාත්මක ව්‍යවහාර මුදල් අනුපාතයට අනුව මුලික වශයෙන් වාර්තා කරයි. විදේශ ව්‍යවහාර මුදලින් ඇති මූල්‍ය වත්කම් හා වගකීම් වාර්තා කරන දිනයට වලංගු ක්‍රියාත්මක ව්‍යවහාර මුදල් අනුපාතයට නැවත පරිවර්තනය කරනු ඇත. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ඇතිවන ලාභ සහ අලාභ, ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශනය තුළ හඳුනා ගනු ලැබේ. විදේශ ව්‍යවහාර මුදලක වේනිතාසික පිරිවැයට ගණනය කෙරෙන මූල්‍යමය නොවන අයිතම අදාළ මුල් ගනුදෙනුව සිදුවූ දිනයේ පැවති විනිමය අනුපාත භාවිතයට ගනිමින් පරිවර්තනය කරනු ලැබේ.

2.4.2 බදුකරණය

(i) ප්‍රවර්තන ආදායම් බදු

සමාගම

(අ) දේශීය බදුකරණය

2011 අංක 22 දරන දේශීය ආදායම් (සංශෝධන) පනතින් සංශෝධිත 2006 අංක 10 දරන දේශීය ආදායම් පනතේ විධිවිධාන යටතේ 2011 අප්‍රේල් 01 දින සිට 2021 මාර්තු 31 දින දක්වා ක්‍රියාත්මක වන දස අවුරුදු බදු නිදහස් කාලයක් සඳහා සමාගම සුදුසුකම් ලැබීය. කෙසේ වෙතත් 2017 අංක 24 දරන දේශීය ආදායම් පනත බලාත්මක වීම සමඟ 2018 අප්‍රේල් 01 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි සියළුම ව්‍යාපාර කටයුතු සඳහා ආදායම් බදු ගෙවීමේ වගකීමක් සමාගමට ඇත.

(ආ) චිතෝර බදුකරණය

ද්විත්ව බදු ගිවිසුම් ක්‍රියාත්මක නොවන රටවල් තුළ තම මෙහෙයුම් කටයුතු මත බදු ගෙවීමට සමාගම වගකීමට යටත්වේ. කෙසේ වුවද, සමාගමට ඇති ඉදිරියට ගෙන ගිය බදු අලාභ හේතුවෙන් ප්‍රවර්තන වර්ෂය තුළ බදු සම්බන්ධ කිසිදු වගකීමක් සමාගමට නොමැත.

පරිපාලිත සමාගම - ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම

ආදායම් බදු විභාගීය තුළ ප්‍රවර්තන හා විලම්භිත බදු අඩංගුවේ. හිමිකම් තුළ හඳුනාගත යුතු හිමිකම් තුළ සෘජුවම හඳුනා ගැනෙන අයිතමයන් හැර ආදායම් බදු විභාගීය ලාභය හෝ අලාභය තුළ හඳුනා ගැනේ.

ආයෝජන මණ්ඩලය සමඟ ඇතිකර ගත් ගිවිසුම අනුව, ගුවන් යානා සඳහා ආහාර සැපයුම (Flight kitchen) හා ගුවන් මගී මාර්ගස්ථ අවන්හලෙන් උපයන ආදායම 2021 මැයි මස 31 දින දක්වා ආදායම් බද්දෙන් නිදහස් වේ. වෙනත් ප්‍රභවයන් වෙතින් උපයන ආදායම සාමන්‍ය බදු අනුපාත යටතේ බද්දට වගකීමෙන් බැඳේ.

(ii) විලම්භිත ආදායම් බදු

වත්කම් හා වගකීම් වල බදු පදනමේ හා ඒවායේ මූල්‍යමය වාර්තාකරණ කාර්යයන් සඳහා වූ ධාරණ අගයන් අතර වාර්තා කරන දිනට පවත්නා තාවකාලික වෙනස්කම් පිලිබඳ වගකීම් ක්‍රමවේද භාවිතා කරමින් විලම්භිත ආදායම් බදු සම්පාදනය කරයි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉතිරි කොටස.

2.4.3 දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ

(අ) පිරිවැය හා තක්සේරු කිරීම

දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ වල සියලුම අයිතම මූලික වශයෙන් පිරිවැයට වාර්තා කරනු ලබයි. අත්කර ගැනීම් හෝ ඉදිකිරීම් සඳහා සෘජුව ආරෝපණය කල හැකි වියදම් පිරිවැයට ඇතුළත්වේ. ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි සහ ගුවන්යානා මුළුතැන්ගෙහි උපකරණ (Flight kitchen) යනාදිය පසුකාලීනව ප්‍රකාශනවලට කරන අතර එම ප්‍රකාශනවල දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ යම් ක්ෂයවීම් හා හානිකරණයන් අඩුකළ ප්‍රකාශනවල අගයට ඉදිරියට ගෙන යනු ලැබේ. අනෙකුත් සියලු දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ ක්ෂයවීම් හා/හෝ සම්පූර්ණ හානිකරණ අලාභ වෙනුවෙන් ඒවාද අඩුකළ වේනිසාසික පිරිවැය මත වාර්තා කරයි.

සමාන වත්කමකට අයත් මීට පෙර ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශනයෙහි හඳුනාගෙන ඇති ප්‍රකාශන ණන අඩුවීමක් කරා විය ප්‍රතිවර්තනය වනකාක් දුරකට හැරුණුවිට, ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි සහ ගුවන් යනාසේ මුළුතැන්ගෙහි උපකරණ ප්‍රකාශනවල අගයට මිනුම්කරණය කරන අතර ඕනෑම ප්‍රකාශනවල අතිරික්තයක් වෙනත් විස්තීරණ ආදායම් තුළ හඳුනාගන්නා අතර සහ හිමිකම තුළ වූ ප්‍රකාශනවල සංචිතය තුළ සම්පූර්ණ කරනු ලැබේ. ප්‍රකාශනවල උභයතාවයක් ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශන තුළ හඳුනා ගැනෙනුයේ, වත්කම් ප්‍රකාශනවල සංචිත තුළ හඳුනා ගනු ලබා ඇති එම වත්කමට අදාළ දැනටමත් පවත්නා අතිරික්තයක් විය හිලවී කළපසු ඉතිරියටය. ප්‍රකාශනවල වත්කමක සාධාරණ අගය එහි ධාරණ අගයට විශාල වෙනසක් සිදුනොකරන බවට සහතික වනු පිණිස වත්කම් තක්සේරු කටයුතු ප්‍රමාණවත් වාර ගණනක් සිදු කෙරේ.

අදාළ අයිතමය ආශ්‍රිත අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ සමාගම වෙත ගලා ඒ නම් හෝ අදාළ පිරිවැය විශ්වාසදායක අයුරින් මැනිය හැකි නම් පසුව ඇතිවන පිරිවැය අදාළ වත්කමෙහි ධාරණ අගය තුළ අන්තර්ගත කිරීම හෝ වෙනමම වත්කමක් ලෙස හඳුනාගැනීම සිදුකෙරේ.

අලුත්වැඩියා හා නඩත්තු පිරිවැය ඒවා දරනු ලබන කාලපරිච්ඡේදය තුළ ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශනයට අය කෙරේ.

දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ තුළ පහත සඳහන් අනෙකුත් දෑ ඇතුළත් වේ.

(i) ගුවන්යානා භ්‍රමණමය අමතර කොටස් (Aircraft Rotable Spares)

ස්පෘශ්‍ය වත්කම් ලෙස සැලකෙන ගුවන්යානා භ්‍රමණමය අමතර කොටස් මූලික වශයෙන් පිරිවැය මත වාර්තා කර එහි ඇස්තමේන්තුගත වලදායී ජීවකාලය පුරා ක්ෂය කරනු ලබයි. මෙම අයිතමය "ගුවන්යානා ආශ්‍රිත උපකරණ" යටතේ වර්ග කර ඇත.

(ii) ප්‍රාග්ධන නොහිමි

ප්‍රාග්ධන නොහිමි ඒවා අත්කරගත් දිනයේ සිට වැඩ ස්ථාපන දිනය දක්වා දරන ලද සියලු වියදම් ඇතුළත් පිරිවැයට වාර්තා කරයි. වැඩ ස්ථාපනය කළ විට ප්‍රාග්ධන නොහිමි දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ යටතේ සුදුසු කාණ්ඩය වෙත මාරු කර එහි ඇස්තමේන්තු ගත වලදායී ජීවකාලය පුරා ක්ෂය කරනු ලබයි.

(ආ) ක්ෂයවීම

සිත්තක්කර ඉඩම් හැරුණු විට සියලුම දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ යනාදියෙහි පිරිවැය හෝ තක්සේරුව මත සරල මාර්ග ක්‍රමය යොදා ගනිමින් පහත දැක්වෙන ඇස්තමේන්තුගත වලදායී ජීවකාලය පුරා සමාන වාර්තාවලින් කපා හරිමින් ක්ෂයවීම් සඳහා වූ ප්‍රතිපාදන ගණනය කරනු ලැබේ.

ගුවන් යානා ආශ්‍රිත උපකරණ	වසර 08 ක් හෝ කල්බදු කාල සීමාව යන කාල දෙකෙන් අඩු කාල සීමාව පුරා
පිරිසත හා උපකරණ	උපකරණයේ වර්ගීකරණය/ස්වභාවය මත පදනම්ව වසර 3-10 දක්වා කාලපරිච්ඡේද පුරා
ගොඩනැගිලි	වසර 15 සිට 50 දක්වා වූ අපේක්ෂිත වලදායී ජීවකාලය පුරා
මෙහෙයුම් කල්බදු මත වූ ගුවන්යානා වැඩිදියුණු කිරීම්	වසර 10 ක් හෝ කල්බදු කාල සීමාව යන කාල දෙකෙන් අඩු කාල සීමාව පුරා

අවශේෂ වටිනාකම/සුන්බුන් අගය, වලදායී ජීවකාලය හා ක්ෂය කිරීමේ ක්‍රමය එක් එක් වාර්තාකරණ දිනට සමාලෝචනය කරන අතර සුදුසු පරිදි අදාළ ගැලපීම් සිදුකරයි.

ඉහත සඳහන් ක්ෂය කිරීම් අනුපාත ඉදිරිපත් කළ සියලු කාලපරිච්ඡේදවලට අදාළ වේ.

(ඇ) ඉවත්කිරීම (De-recognition)

කිසියම් දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ අයිතමයක් එහි භාවිතයෙන් හෝ ඉවත් කිරීමෙන් අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ඇති නොවන විට හෝ විය මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලින් ඉවත් කරනු ලැබේ. යම් වත්කමක් එසේ ඉවත් කිරීමෙන් ඇතිවන ඕනෑම ලාභයක් හෝ අලාභයක් (ඉවත් කිරීමෙන් ලද ශුද්ධ මුදල සහ වත්කමේ ධාරණ අගය අතර වෙනස ලෙස ගණනය කළ) අදාළ වත්කම ඉවත් කරනු ලබන වර්ෂයේ ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශනයෙහි අන්තර්ගත කරයි.

2.4.4 අස්පෘශ්‍ය වත්කම්

කිසියම් වත්කමක් නිසා ඇතිවන අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ආයතනය වෙත ගලාඒම සහ වචනී වත්කම්වල පිරිවැය විශ්වාසදායක ලෙස ගණනය කල හැකි නම් අස්පෘශ්‍ය වත්කම් හඳුනා ගනු ලැබේ. ඒ අනුව සම්පූර්ණ ක්‍රමක්ෂය හා සම්පූර්ණ හානිකරණ අලාභ අඩුකළ පිරිවැය මත මෙම වත්කම් මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශනයෙහි වාර්තා කරයි. අදාළ දෘඩාංග අයිතමයකින් වෙන්කරගත හැකි පරිගණක මෘදුකාංගයක් අත්කර ගැනීමේ හෝ වැඩිදියුණු කිරීමේ පිරිවැය වෙන් වශයෙන් ප්‍රාග්ධන කරනු ලබන අතර එය සරල මාර්ග පදනම මත වසර 05 ක් නොඉක්මවන කාලයක් පුරා ක්‍රමක්ෂය කරනු ලැබේ.

ක්‍රමක්ෂය කාලවිච්ඡේදය හා ක්‍රමක්ෂය කිරීමේ ක්‍රමය එක් එක් වාර්තා කරන දිනට සමාලෝචනය කරනු ලබයි. මෙම වත්කමේ ධාරණ අගය ආපසු අයකර ගත නොහැකි බව යම් අවස්ථාගත සිදුවීම් හා වෙනස්කම් අනුව පෙනී යන්නේ නම් හානිකරණය සඳහා එම වත්කමේ ධාරණ අගය සෑම වාර්තාකරණ දිනයකදීම සමාලෝචනය කරනු ලබයි.

2.4.5 කල්බදු

(අ) මෙහෙයුම් කල්බදු

කල්බදු කාලසීමාව තුළ සියලුම අවදානම් හා ප්‍රතිලාභ වල හිමිකාරීත්වය ප්‍රමාණවත්ව කල්බදු දීමනාකරු විසින් ක්‍රියාකාරීව රඳවා ගන්නා කල්බදු, මෙහෙයුම් කල්බදු ලෙස සැලකේ. වෙනත් ක්‍රමවත් පදනමක් තුළින් භාවිතා කරන්නන්ගේ ප්‍රතිලාභ කාල රටාව සම්බන්ධයෙන් වඩාත් සුදුසු ඉදිරිපත්කිරීමක් සිදුනොකරන්නේ නම් හැර මෙහෙයුම් කල්බදු ගෙවීම්, කල්බදු කාල සීමාව පුරා සරල මාර්ග පදනමක් මත ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශනය තුළ මෙහෙයුම් වියදමක් ලෙස හඳුනාගනී.

මෙහෙයුම් කල්බදු යටතේ වත්කම් නැවත සකස් කිරීමේ පිරිවැයන් (Reconfiguration) ප්‍රාග්ධනිත කරනු ලබන අතර එලදායි ජීවකාලය හෝ ඉතිරි කල්බදු කාලය යන දෙකෙන් අඩු කාලසීමාව පුරා ක්ෂය කරනු ලැබේ. 2.4.3 දරන ගිණුම්කරන ප්‍රතිපත්තිය වෙත අවධානය යොමු කරන්න.

(ආ) මූල්‍ය කල්බදු

කල්බදු අයිතමයේ සියලුම අවදානම් හා ප්‍රතිලාභ හිමිකාරීත්වය සමූහයට පවරනු ලබන කල්බදු දේපළෙහි සාධාරණ අගය හෝ ඊට වඩා අඩු අගයක් ගන්නේ නම් අවම කල්බදු ගෙවීම් වල සාධාරණ අගය හෝ අවම කල්බදු ගෙවීම් වල වර්තමාන වටිනාකම කල්බදුදේ ආරම්භක අවස්ථාවේදීම ප්‍රාග්ධනිත කෙරේ. ඉතිරි වගකීම් ශේෂය මත ස්ථාවර පොළී අනුපාතයක් අත්කර ගැනීමට මූල්‍ය ගාස්තු සහ කල්බදු වගකීමේ අඩුවීම අතර කල්බදු ගෙවීම් විභජනය කරයි. මූල්‍ය ගාස්තු ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශනයෙහි මූල්‍ය පිරිවැය තුළ හඳුනාගනී.

ප්‍රාග්ධනිත කල්බදු වත්කම් දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ ලෙස හෙලිදරව් කරන අතර කල්බදු වත්කම භාවිතා කිරීමෙන් සමූහය ප්‍රතිලාභ අපේක්ෂා කරන කාලසීමාව පුරා ක්ෂය කරනු ලබයි. 2.4.3 දරන ගිණුම්කරන ප්‍රතිපත්තිය වෙත අවධානය යොමු කරන්න

(ඇ) විකිණීම හා ආපසු ගැනීම

මෙහෙයුම් කල්බදුදක ප්‍රතිවලයක් ලෙස විකුණුම් හා ආපසු බදුදීම් සම්බන්ධ ගණුදෙනු හිසා ඇතිවන ලාභ, විකුණුම් වලින් ලැබෙන මුදල් ප්‍රමාණය අදාළ වත්කම් වල සාධාරණ අගය නොඉක්මවන තෙක් එසැනින් ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශනය තුළ හඳුනා ගනු ලැබේ.

2.4.6 තොග

ගුවන් යානා හා ගුවන් පර්යන්ත සේවා ආශ්‍රිත තොග අමුද්‍රව්‍ය සහ පාරිභෝජන ද්‍රව්‍ය යනාදියෙන් තොග සමන්විත වේ.

තොග වාර්තා කරනුයේ පිරිවැය අගය හා ශුද්ධ උපලබ්ධි අගය යන දෙකෙන් අඩු අගය මතය. තොග වල පිරිවැය යනු සියලු ගැනුම් පිරිවැය, පරිවර්තන පිරිවැය හා එම තොග වර්තමාන තත්ත්වයට ගෙන ඒම සඳහා දරන ලද අනෙකුත් වියදම්ය.

තොග වල පිරිවැය ගණනය කිරීම සඳහා බර තැබූ සාමාන්‍ය පිරිවැය ක්‍රමය යොදා ගැනේ. සියලුම ඇස්තමේන්තුගත සම්පූර්ණ කිරීමේ පිරිවැය හා විකුණුමක් සිදුකිරීම සඳහා අවශ්‍යවන්නා වූ පිරිවැය අඩුකරන ලද ඇස්තමේන්තුගත විකුණුම් මිල ශුද්ධ උපලබ්ධි අගය නියෝජනය කරයි.

2.4.7 මූල්‍යමය නොවන වත්කම් හානිකරණය

කිසියම් වත්කමක් හානිකරණය වූ බවට හැඟ වීමක් ඇත්දැයි පරීක්ෂා කිරීමට සමූහය විසින් එක් එක් වාර්තා කරන දිනට තක්සේරුවක් සිදුකරයි. එබඳු යම් හැඟවීමක් වෙතොත් හෝ යම් වත්කමක් සඳහා වාර්ෂික හානිකරණය පරීක්ෂණයක් අවශ්‍ය වන විට හෝ වත්කමෙහි ආපසු අයකරගත මුදල පිළිබඳව සමූහය විසින් තක්සේරුවක් සිදුකරයි. වත්කමක ධාරණ අගය එහි ආපසු අයකරගත හැකි අගයෙහි ප්‍රමාණය ඉක්මවන්නේ නම් වත්කම හානිකරණයට පත්ව ඇතැයි සලකන අතර එය ආපසු අයකරගත හැකි අගය දක්වා කපා හැරේ. දේපළ, පිරිසත සහ උපකරණ යටතේ ඇති ක්‍රමණය වන ගුවන් යානා අමතර කොටස් (Rotables) සහ ගුවන්යානා මත උසස්කිරීම් වැනි ගුවන්යානා ආශ්‍රිත වත්කම් සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණය විසින් හානිවීම තක්සේරු කරනු ලබන්නේ වත්කමින් වත්කම පදනම මත භෞතික හානි, ගුවන්යානා නැවත භාරදීම මත වෙනත් ගුවන් යානා සඳහා භාවිත කළ නොහැකි කල් ඉකුත් වීම වැනි ඉංජිනේරුවන් විසින් හඳුනාගනු ලබන දර්ශකයන් ආශ්‍රයෙනි.

2.4.8 සාධාරණ අගය මිනුම්කරණය

සමූහය විසින් ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි සහ ගුවන්යානා මුළුතැන්ගෙයි උපකරණ සාධාරණ අගය අනුව මිනුම්කරණය කරයි. සාධාරණ අගය ආශ්‍රිත අනාවරණය කිරීම් 4 වන සටහනෙහි අනාවරණය කර ඇත. සාධාරණ අගය යනු එය මිනිනු ලබන දිනකදී වෙළෙඳපොළේ සහභාගිවන්නන් අතර විධිමත් ගණුදෙනුවක් තුළින් වත්කමක් විකිණීම සඳහා ලැබිය හැකි හෝ වගකීමක් පැවරීම සඳහා ගෙවනු ලබන මිලයි.

සාධාරණ අගය මැනීමේ පදනම වනුයේ යම් වත්කමක් විකිණීම හෝ යම් වගකීමක් පැවරීම:

- වත්කම් හෝ වගකීම් සඳහා මූලික වෙළෙඳපොළකදී හෝ
- මූලික වෙළෙඳපොළක් නොමැති විට අදාළ වත්කම හෝ වගකීම සඳහා වන වඩාත් වාසි සහගතම වෙළෙඳපොළකදී සිදුවේ යැයි යන පූර්ව නිගමනය මතය.

සමූහයට මූලික වෙළෙඳපොළ හෝ වඩාත් වාසි සහගතම වෙළෙඳපොළ වෙත ප්‍රවේශය සලසා ගත හැකි විය යුතුය. එබඳු වත්කම්වල සාධාරණ අගය මිනුම්කරණය කරනුයේ වෙළෙඳපොළ සහභාගිවන්නන් තම හොඳම ආර්ථික අභිලාෂයන් තුළ ක්‍රියා කරනු ඇතැයි සිතමින් අදාළ වත්කම හෝ වගකීම මිල කිරීමේදී වෙළෙඳපොළ සහභාගිවන්නන් භාවිතා කරනු ඇතැයි යන උපකල්පන භාවිතා කරමිනි.

මූල්‍ය නොවන වත්කමක සාධාරණ අගය මිනුම්කරණයේදී වත්කමක එහි ඉහළම සහ හොඳම භාවිතය සිදුකළ හැකි වෙළෙඳපොළ සහභාගිවන්නකුට විකිණීමෙන් හෝ ඉහළම සහ හොඳම භාවිතය සිදුකළ හැකි පරිදි භාවිතයෙන් ආර්ථික ප්‍රතිලාභ උත්පාදනය කිරීමෙහිලා වෙළෙඳපොළ සහභාගිවන්නකුට ඇති හැකියාව පිළිබඳ සලකිල්ල යොමු කරයි. සාධාරණ අගය මැනීමට, අදාළ පරිදි නිරීක්ෂණය කල හැකි යෙදවුම්වල භාවිතය උපරිම තත්ත්වයට ගෙන ඒමට සහ නිරීක්ෂණය කල නොහැකි යෙදවුම්වල භාවිතය අවම තත්ත්වයට ගෙන ඒමට අවශ්‍ය ප්‍රමාණවත් දත්ත පවතින අතර අවස්ථානුකූලව ගැලපෙන මිනුම්කරණ ශිල්ප ක්‍රම සමූහය විසින් යොදා ගනු ලබයි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉතිරි කොටස.

සමස්තයක් වශයෙන් සාධාරණ අගයමිනුම්කරණයේදී වැදගත්වන අඩුම මට්ටමේ යෙදවුම් මත පදනම්ව සාධාරණ අගය මනිනු ලබන සියලු වත්කම් සාධාරණ අගය ධුරාවලිය තුළ පහත විස්තර කර ඇති පරිදි වර්ගීකරණය කරයි.

- 01 වන මට්ටම - සමාන වත්කම් හෝ වගකීම් සඳහා සක්‍රීය වෙළෙඳපොළවල් තුළ වූ ලැයිස්තුගත (වෙනස් නොකරන ලද) වෙළෙඳපොළ මිල ගණන්
- 02 වන මට්ටම - සෘජුව හෝ වක්‍රව නිරීක්ෂණය කළ හැකි සාධාරණ අගය මැනීම සඳහා වැදගත් වන අඩුම මට්ටමේ යෙදවුම් සඳහා තක්සේරු ශිල්ප ක්‍රම
- 03 වන මට්ටම - නිරීක්ෂණය කළ නොහැකි සාධාරණ අගය මැනීම සඳහා වැදගත් වන අඩුම මට්ටමේ යෙදවුම් සඳහා තක්සේරු ශිල්ප ක්‍රම

පුනරාවර්තන පදනමක් මත මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල හඳුනා ගැනෙන වත්කම් හා වගකීම් සඳහා එක් එක් වාර්තා කිරීමේ කාලපරිච්ඡේදයන් අවසානයේ වර්ගීකරණය හැවත තක්සේරුවක් (සමස්තයක් වශයෙන් සාධාරණ අගය මැනීම සඳහා වැදගත් වන අඩුම මට්ටමේ යෙදවුම් මත පදනම්ව) මගින් ධුරාවලියෙහි මට්ටම අතර මාරුවීම් සිදුවී ඇත්ද යන්න සමූහය තීරණය කරනු ලබයි.

දේපළ, පිරිසත හා උපකරණ වැනි සැලකිය යුතු වත්කම් තක්සේරු කිරීම සඳහා බාහිර තක්සේරුකරුවන් සම්බන්ධ වේ. බාහිර තක්සේරුකරුවන් තෝරාගැනීමේ නිර්ණායකවල වෙළෙඳපොළ දැනුම, කීර්තිමත්භාවය, ස්වාධීනත්වය සහ වෘත්තීය ප්‍රමිතීන්ට අනුව කටයුතු ඉටු කරන්නේද යන දෑ ඇතුලත් වේ. බාහිර තක්සේරුකරුවන් සමඟ සාකච්ඡා කිරීමෙන් පසුව එක් එක් කාරණය සම්බන්ධයෙන් කුමන ශිල්ප ක්‍රමය සහ යෙදවුම භාවිතයට ගන්නේද යන්න පිළිබඳව සමූහය තීරණය කරයි. සාධාරණ අගය හෙළිදරව් කිරීමේ අරමුණ සඳහා වත්කමට හෝ වගකීමට අදාළ ස්වභාවය, ගති ලක්ෂණ හා අවදානම් මෙන්ම ඉහත විස්තර කර ඇති පරිදි සාධාරණ අගය ධුරාවලියේ මට්ටම යන කරුණු මත පදනම්ව සමූහය විසින් වත්කම් හා වගකීම් වල කාණ්ඩය හිඟ්වය කරනු ලැබේ.

2.4.9 මූල්‍ය උපකරණ

2.4.9.1 මූල්‍ය වත්කම්

මූලික හඳුනාගැනීම සහ මිනුම්කරණය

2018 අප්‍රේල් 1 වන දින සිට අදාළ වන ප්‍රතිපත්තිය

මූල්‍ය වත්කම් ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය, වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් හරහා සාධාරණ වටිනාකම (FVOCI) සහ ලාභය හෝ අලාභය හරහා සාධාරණ වටිනාකම (FVTPL) ලෙස වර්ගීකරණය කර ඇත.

මූල්‍ය වත්කම් (ලාභය හෝ අලාභය හරහා සාධාරණ වටිනාකමකින් නම් කරන ලද වත්කම් ඇතුළුව) මුලින් හඳුනාගනු ලබන්නේ සමූහය උපකරණයේ ගිවිසුම්ගත විධිවිධානවල පාර්ශවකරුවෙකු වන වෙළඳාම සිදුවන දිනයේදීය.

මූල්‍ය වත්කමක් මුලින් මනිනු ලබන්නේ සාධාරණ වටිනාකමකිනි. ලාභය හෝ අලාභ හරහා සාධාරණ වටිනාකමක් නැති අයිතමයක් සඳහා එය අත්පත් කර ගැනීම හෝ නිකුත් කිරීම සඳහා සෘජුවම ආරෝපණය වන ගනුදෙනු පිරිවැය සලකා බලනු ලැබේ.

2018 මාර්තු 31 දක්වා අදාළ වන ප්‍රතිපත්තිය

මූල්‍ය උපකරණයෙහි ගිවිසුම්ගත ප්‍රතිපාදන සඳහා සමූහය පාර්ශවකරුවෙකු වන විට පමණක් මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශනයෙහි මූල්‍ය වත්කම් හඳුනාගනී.

ලාභ හෝ අලාභ හරහා සාධාරණ අගය ලෙසත්, ණය හා ලැබිය යුතු දෑ ලෙසත්, පරිණතවීම තෙක් රඳවා ගන්නා ආයෝජන ලෙසත්, අලෙවිය සඳහා පවතින ලෙසත් සුදුසු පරිදි මූල්‍ය වත්කම් වර්ගීකරණය කරයි. කළමණාකරණය විසින් මූල්‍ය වත්කම් වර්ගීකරණය එහි මූලික හඳුනාගැනීමේදී හිඟ්වය කරන අතර එම වර්ගීකරණය රඳා පවතිනුයේ වත්කමෙහි ස්වභාවයත් වත්කම් අත්පත් කරගනු ලැබූ අරමුණත් මතය. සියලුම මූල්‍ය වත්කම් මූලික වශයෙන් හඳුනාගනු ලබන්නේ සාධාරණ අගයටය.

පසු මිනුම්

2018 අප්‍රේල් 1 සිට අදාළ වන ප්‍රතිපත්තිය

මූල්‍ය වත්කම් වර්ගීකරණය සාමාන්‍යයෙන් පදනම් වන්නේ මූල්‍ය වත්කමක් කළමනාකරණය කරන ව්‍යාපාර ආකෘතිය සහ එහි ගිවිසුම්ගත මුදල් ප්‍රවාහ ලක්ෂණ මත ය.

මූල්‍ය වත්කමක් පහත සඳහන් කොන්දේසි දෙකම සපුරාලන්නේ නම් සහ FVTPL නම් කර නොමැති නම් එය ක්‍රමක්ෂය පිරිවැයකින් මනිනු ලැබේ:

- වත්කම් රඳවාගෙන ඇත්තේ ගිවිසුම්ගත මුදල් ප්‍රවාහ විකල්ප කිරීම සඳහා වත්කම් තබා ගැනීම පරමාර්ථය කරගත් ව්‍යාපාර ආකෘතියක් තුළ ; සහ
- මූල්‍ය වත්කම්වල ගිවිසුම්ගත නියමයන් මගින් නිශ්චිත දිනයන්හි, ලැබිය යුතු මුදලේ වාරික කොටස් සහ පොළියට අදාළ වන මුදල් ප්‍රවාහ ජනිත කරයි.

වෙළඳාම සඳහා නොපවතින කොටස් ආයෝජනයක් මුලින් හඳුනාගැනීමෙන් පසු, OCI හි සාධාරණ වටිනාකමෙහි පසුකාලීන වෙනස්කම් ඉදිරිපත් කිරීමට සමූහය විසින් ආපසු අවලංගු කළ නොහැකි ලෙස තෝරා ගත හැකිය. උපකරණයක් පාසා (instrument-by-instrument) මෙම තෝරාගැනීම් සිදු කරනු ලබයි.

වෙළඳ හා වෙනත් අය විය යුතු දෑ, ගුවන් යානා හඩන්තු සංචිතය, ගුවන් යානා අමතර එන්ජින් තැන්පතු, ආයෝජන, මුදල සහ බැරකු මූල්‍ය වත්කම් ලෙස වර්ගීකරණය කරනු ලබන අතර පසුකාලීනව ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය ක්‍රමය මත මනිනු ලැබේ.

2018 මාර්තු 31 දක්වා අදාළ ප්‍රතිපත්තිය

සමූහයේ මූල්‍ය වත්කම් ණය සහ අය විය යුතු දෑ වලින් සමන්විත විය.

ණය සහ ලැබිය යුතු දෑ සක්‍රීය වෙළඳපොළ මිල සඳහන් නොකරන ස්ථාවර හෝ නිර්ණය කළ හැකි ගෙවීම් සහිත ව්‍යුත්පන්න නොවන මූල්‍ය වත්කම් වේ. මූලික මිනුම් වලින් පසුව, එවැනි මූල්‍ය වත්කම් පසුව ඵලදායී පොලී ක්‍රමය භාවිතා කරමින් ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය යටතේ මනිනු ලැබේ.

හඳුනාගැනීම ඉවත් කිරීම

2018 අප්‍රියෙල් 1 සිට අදාළ ප්‍රතිපත්තිය

මූල්‍ය වත්කම් වලින් ලැබෙන මුදල් ප්‍රවාහයන් සඳහා වන ගිවිසුම්ගත අයිතිවාසිකම් කල් ඉකුත් වූ විට සමූහය මූල්‍ය වත්කමක් හඳුනාගැනීම ඉවත් කරයි, නැතහොත් ගනුදෙනුවක දී ගිවිසුම්ගත මුදල් ප්‍රවාහයන් ලැබීමේ අයිතිය මාරු කරන අතර එමඟින් සැලකිය යුතු ලෙස මූල්‍ය වත්කම්වල හිමිකාරත්වයෙහි සියලු අවදානම් සහ ප්‍රතිලාභ පැවරීම හෝ සමූහය විසින් හිමිකාරත්වයේ සියලු අවදානම් සහ ප්‍රතිලාභ සැලකිය යුතු ලෙස මාරු කිරීම හෝ රඳවා ගැනීම සිදු නොකරන අතර එය මූල්‍ය වත්කම්වල පාලනය රඳවා නොගනී.

මූල්‍ය වත්කමක් ඉවත් කිරීමේදී, වත්කමෙහි ධාරණ අගය (හෝ හඳුනාගැනීම ඉවත් කළ වත්කම් කොටසට අදාළ ධාරණ අගය සහ

- අ) ලද ප්‍රතිශ්ඨාව (අත් කරගත් නව වත්කම් වලින් අත් කරගත් ඕනෑම නව වගකීමක් අඩු කර ඒවාද ඇතුළත් කර) සහ
- ආ) වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් වලින් හඳුනාගෙන ඇති සම්පූර්ණ ලාභය හෝ අලාභය යන ඒවායේ එකතුව ලාභ සහ අලාභ වල හඳුනාගෙන ඇත.

2018 මාර්තු 31 දක්වා අදාළ වන ප්‍රතිපත්තිය

පහත දැක්වෙන අවස්ථා වලදී මූල්‍ය වත්කම් හඳුනාගනු නොලැබේ.

- වත්කම් වලින් මුදල් ප්‍රවාහ ලබාගැනීමේ අයිතිවාසිකම් අවසන් වී ඇති විට.
- - වත්කම් වලින් මුදල් ප්‍රවාහ ලබාගැනීමේ තම අයිතිවාසිකම් සමූහය විසින් පවරා දෙනු ලැබ ඇති හෝ ලැබූ මුදල් ප්‍රවාහය යම් පැවරුම් වැඩපිළිවෙලක් යටතේ සැලකිය යුතු ප්‍රමාදයකින් තොරව තෙවන පාර්ශවයකට සම්පූර්ණයෙන් ගෙවීම සඳහා යම් බැඳියාවකින් බැඳී ඇති විට සහ (අ) වත්කම හිසා උද්ගතවන සියලු අවදානම් හා ප්‍රතිලාභ සමූහය විසින් සැලකිය යුතු අයුරින් පවරා දෙනු ලැබ ඇති විට හෝ (ආ) වත්කමේ සියලු අවදානම් හා ප්‍රතිලාභ සමූහය විසින් සැලකිය යුතු අයුරින් පවරා දෙනු ලැබ හෝ රඳවා ගනු ලැබ නොමැති මුත් අදාළ වත්කමේ පාලනය පවරා දෙනු ලැබ ඇති විට.

මූල්‍ය වත්කම් භාහිරකරණය

2018 අප්‍රියෙල් 1 සිට අදාළ ප්‍රතිපත්තිය

ක්‍රමක්ෂය පිරිවැයකින් හෝ වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් හරහා සාධාරණ වටිනාකමකින් මනිනු ලබන මූල්‍ය වත්කම්වල අපේක්ෂිත ණය අලාභ සඳහා අලාභ දීමනාවක් සමූහය විසින් හඳුනාගනු ලැබේ.

සියළුම වෙළඳ සහ වෙනත් අය විය යුතු දෑ සඳහා ජීවිත කාලය පුරාම අපේක්ෂිත අලාභ දීමනාවක් භාවිතා කරන අපේක්ෂිත ණය පාඩු මැනීම සඳහා සමූහය සරල ප්‍රවේශයක් භාවිතා කරයි.

සමූහය විසින් මූල්‍ය උපකරණයක අපේක්ෂිත ණය අලාභ මත බලන්නේ පහත දෑ පිළිබිඹු වන අයුරිනි;

- (අ) සිදුවිය හැකි ප්‍රතිඵල පරාසයක් ඇගයීමෙන් තීරණය කරනු ලබන අපක්ෂපාතී හා සම්භාවිතාව මත බර තැබූ අගයක්;
- ආ) මුදල්වල කාල වටිනාකම; සහ
- ඇ) අතීත සිදුවීම්, වර්තමාන තත්වයන් සහ අනාගත ආර්ථික තත්වයන්ගේ පුරෝකථනයන් පිළිබඳ වාර්තා කිරීමේ දිනයේදී අයුතු පිරිවැයක් හෝ උත්සාහයක් නොමැතිව ලබා ගත හැකි සාධාරණ සහ සහාය විය හැකි තොරතුරු.

ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය යටතේ මනිනු ලබන මූල්‍ය වත්කම් සඳහා වන අලාභ දීමනා රැගෙන යන දළ වත්කම් ප්‍රමාණයේ ධාරණ අගයෙන් අඩු කරනු ලැබේ.

(ඇ) මූල්‍ය වත්කම් භාහිරකරණය

යම් මූල්‍ය වත්කමක් හෝ වත්කම් සමූහයක් භාහිරකරණයට පත්වන වාස්තවික සාක්ෂි කිසිවක් පවතිදැයි එක් එක් වාර්තා කරන දිනයට ව්‍යාපාර සමූහය තක්සේරුවක් සිදුකරනු ලබයි. වත්කමෙහි මූලික හඳුනාගැනීමෙන් අනතුරුව හටගත් සිදුවීම් එකක් හෝ කිහිපයක් (දරන ලද පාඩු සිදුවීමක්) හෝ එකී පාඩු සිදුවීම මඟින් මූල්‍ය වත්කමක හෝ මූල්‍ය වත්කම් සමූහයේ ඇස්තමේන්තුගත අරමුදල් ගලනය කෙරෙහි විශ්වාසදායක ලෙස ඇස්තමේන්තු කළ හැකි බලපෑමක් හේතුවෙන් වත්කමක් භාහිරකරණය වී ඇතැයි කිසියම් වාස්තවික සාක්ෂි ඇති විට පමණක් එම මූල්‍ය වත්කම හෝ මූල්‍ය වත්කම් සමූහය භාහිරකරණයට පත්ව ඇතැයි සලකනු ලැබේ.

සැලකිය යුතු මූල්‍ය අපහසුතාවලටත්, ගෙවීම් ප්‍රමාද කිරීම්වලටත්, බංකොලොත්භාවය හෝ වෙනත් මූල්‍ය ප්‍රතිසංවිධාන වෙත හැඹුරුවීමේ සම්භාවිතාවලටත් ණයගැතියන් හා ණයගැති පිරිස් මුහුණ දී ඇති බව හැඟවෙන ලක්ෂණ නිරූපනය වීම හා අනාගත ඇස්තමේන්තුගත මුදල් ගලනයන්හි සැලකිය යුතු අඩුවීමක් ඇති බවට නිරීක්ෂණය කල හැකි දත්ත නිරූපනය වීම යන කරුණු වත්කම් භාහිරකරණය වීමේ සාක්ෂි තුළ ඇතුළත් විය හැකිය.

(ඇ) ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය මත ඉදිරියට ගෙනා මූල්‍ය වත්කම් කිසියම් භාහිරකරණ අලාභයක් සිදුව ඇති බවට වාස්තවික සාක්ෂි පවති නම් එම අලාභයට අදාළ අගය මනිනු ලබන්නේ වත්කමෙහි ධාරණ අගය හා අනාගත ඇස්තමේන්තු ගත මුදල් ප්‍රවාහයන්හි වර්තමාන අගය අතර වෙනස මතය. අනාගත ඇස්තමේන්තු ගත මුදල් ප්‍රවාහයන්හි වර්තමාන අගය, මූල්‍ය වත්කමේ මුල් සඵල පොළී අනුපාතය මත වටිටම් කරනු ලැබේ.

වත්කමෙහි ධාරණ අගය ප්‍රතිපාදන ගිණුමක් යොදා ගැනීම මඟින් අඩු කරනු ලබන අතර අලාභයේ අගය ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශනය තුළ හඳුනාගැනේ. භාහිරකරණය හඳුනාගනු ලැබීමෙන් අනතුරුව හටගත් සිදුවීමක් හේතුවෙන් පසුව එළඹෙන වර්ෂයකදී ඇස්තමේන්තුගත භාහිරකරණ අලාභයේ අගය වැඩි හෝ අඩු වේ නම් ප්‍රතිපාදන ගිණුම ගැලපීම මඟින් කලින් හඳුනාගත් භාහිරකරණ අලාභය වැඩි හෝ අඩු කිරීම සිදුකෙරේ. පසුව යම් කාලයකදී ආපසු පියවා ගැනීමක් සිදු කළ හොත් එකී ආපසු ගැනීම ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශනයට බර කරයි.

2.4.9.2 මූල්‍ය වගකීම්

මූලික හඳුනාගැනීම සහ මිනුම්කරණය

2018 අප්‍රේල් 1 සිට අදාළ වන ප්‍රතිපත්තිය

සියළුම මූල්‍ය වගකීම් (ලාභය හෝ අලාභය හරහා සාධාරණ වටිනාකමකින් නම් කරන ලද වගකීම් ඇතුළුව) මුලින් හඳුනාගෙන ඇත්තේ සමූහය උපකරණයේ ගිවිසුම්ගත විධිවිධානවල පාර්ශවකරුවෙකු වන වෙළඳ දිනයේදීය (Trade Date).

වගකීම අත්පත් කර ගත් අරමුණ මත පදනම්ව සමාගම සිය මූල්‍ය වගකීම් පහත කාණ්ඩ දෙකෙන් එකකට වර්ග කරයි; ලාභ හෝ අලාභ හරහා සාධාරණ වටිනාකම (FVTPL) හෝ වෙනත් මූල්‍ය වගකීම්

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉතිරි කොටස.

මූල්‍ය වගකීමක් මුලින් මනිනු ලබන්නේ සාධාරණ වටිනාකමකිනි. ලාභය හෝ අලාභය තුළින් සාධාරණ වටිනාකමක් නැති තාක්ෂණයක් සඳහා, එය අත්පත් කර ගැනීම හෝ නිකුත් කිරීමට සෘජුවම ආරෝපණය වන ගනුදෙනු පිරිවැය සලකා බලනු ලැබේ.

2018 මාර්තු 31 දක්වා අදාළ වන ප්‍රතිපත්තිය

ලාභය හෝ අලාභය හරහා සාධාරණ වටිනාකමෙහි මූල්‍ය වගකීම්, ණය සහ ණය ගැනීම්, වෙනත් මූල්‍ය වගකීම් හෝ, සුදුසු පරිදි ඵලදායී ආරක්ෂණය ඇතුළත් ආරක්ෂණ උපකරණ ලෙස නම් කර ඇති ව්‍යුත්පන්නයන් මූල්‍ය වගකීම් ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලදී. මූලික හඳුනාගැනීමේදී සමූහය සිය මූල්‍ය වගකීම් වර්ගීකරණය කිරීමේදී කරන ලදී.

සියළුම මූල්‍ය වගකීම් මුලින් සාධාරණ වටිනාකමකින් හඳුනාගෙන ඇති අතර ණය සහ ණය ගැනීම් සම්බන්ධයෙන් සෘජුවම ආරෝපණය කළ හැකි ගනුදෙනු වල ඉදිම පිරිවැයෙන් හඳුනාගෙන ඇත.

පසු මිනුම්කරණය

2018 අප්‍රේල් 1 සිට අදාළ වන ප්‍රතිපත්තිය

සමූහයට මූල්‍ය වගකීම් ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද පොලී දරණ ණය සහ ණය ගැනීම්, ගුවන් යානා නඩත්තු කිරීම සහ අලුත්වැඩියා කිරීමේ පිරිවැය, වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ ඇත.

මූලික පිළිගැනීමෙන් පසුව, මූල්‍ය වගකීම් ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය ක්‍රමයට මනිනු ලැබේ.

මූල්‍ය වගකීමක ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය යනු මූලික හඳුනාගැනීමේදී මූල්‍ය වගකීම මනිනු ලබන ප්‍රමාණයෙන්, මූලික ආපසු ගෙවීම් අඩු කර හඳුනාගත් ආරම්භක මුදල හා කල්පිරීමේ මුදල අතර ඇති කිසියම් වෙනසක් සඳහා සඵලදායී පොලී ක්‍රමයක් භාවිතා කරමින් සමුච්චිත ක්‍රමක්ෂය එකතු කර හෝ අඩු කර ඉන් භාහිරකරණය අඩු කිරීමෙන් ලැබෙන අගයයි.

2018 මාර්තු 31 දක්වා අදාළ වන ප්‍රතිපත්තිය

සමූහයේ මූල්‍ය වගකීම් අතරට පොලී දරණ ණය සහ ණය ගැනීම්, ගුවන් යානා නඩත්තු කිරීම සහ අලුත්වැඩියා කිරීමේ පිරිවැය සහ වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ ඇතුළත් වේ.

මූලික හඳුනාගැනීමෙන් පසුව, සඵලදායී පොලී ක්‍රමය භාවිතා කරමින් පොලී දරණ ණය සහ ණය ගැනීම් ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය යටතේ මැනීම සිදුවේ.

හඳුනාගැනීම ඉවත් කිරීම

වගකීම යටතේ ඇති බැඳීම මුදා හැරීමේදී හෝ අවලංගු කරන විට හෝ කල් ඉකුත් වූ විට මූල්‍ය වගකීමක් හඳුනා ගැනීම ඉවත් කෙරේ.

එකම ණය දෙන්නාගෙන් පවත්නා මූල්‍ය වගකීමක් වෙනත් වගකීමක් විසින් සැලකිය යුතු ලෙස වෙනස් කොන්දේසි මත ප්‍රතිස්ථාපනය කරන විට හෝ පවත්නා වගකීමක කොන්දේසි සැලකිය යුතු ලෙස වෙනස් කරන විට, විවැනි හුවමාරුවක් හෝ වෙනස් කිරීමක් මුල් වගකීම හඳුනා ගැනීමෙන් ඉවත් කිරීම ලෙස සහ නව වගකීමක් හඳුනා ගැනීම ලෙස සලකනු ලැබේ. අදාළ රැගෙන යන ප්‍රමාණයන්හි වෙනස ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශයේ හඳුනා ගැනේ.

2.4.9.3 මූල්‍ය උපකරණ ගිලවීයීම

මූල්‍ය වත්කම් සහ මූල්‍ය වගකීම් ගිලවී කර, ඉදිම අගය මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශනයේ හඳුනාගනුයේ:

- හඳුනාගත් මුදල් පියවා ගැනීම සඳහා දැනට බලාත්මක කළ හැකි නීතිමය අයිතියක් ඇත්නම් සහ
- ඉදිම පදනමක් මත පියවීමට හෝ වත්කම් උපලබ්ධි කර වගකීම් එකවර පියවා ගැනීමට අභිප්‍රායක් තිබේ නම් පමණි.

2.4.9.4 මුදල් ප්‍රවාහ සුරක්‍ෂාකරණ සංචිතය

හඳුනාගන්නා ලද ස්වකීය විදේශ ව්‍යවහාර මුදල් ණය ප්‍රමාණයන්, ඉහළ සම්භාවිතාවක් සහිතව විශේෂයෙන් හඳුනාගත් ස්වකීය විදේශ ව්‍යවහාර මුදල් ආශ්‍රිතව ඉපැයුම් අනාගත ආදායම් වලට විරෝධීව සුරක්‍ෂාකරණ උපකරණයක් ලෙස සමාගම විසින් නම්කර ඇත. විදේශ විනිමය අනුපාත තුළ සිදුවන උච්චාවචන හේතුවෙන් හඳුනාගත් විදේශ ව්‍යවහාර මුදල් ණය අගයන් වෙනස්වීමෙහි අවදානම හරහා සමාගම සුරක්‍ෂාකරණය කරන ලදී.

සුරක්‍ෂාකරණ උපකරණය මත සිදුවන ලාභය හෝ අලාභයේ ඵලදායී කොටස් අයත් වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායමෙහි මුදල් ප්‍රවාහ

සුරක්‍ෂාකරණ සංචිතයෙහි සෘජුවම හඳුනා ගැනෙන අතර යම් ඵලදායී නොවන කොටසක් වෙතොත් එය වෙනත් මෙහෙයුම් ලෙස ලාභ අලාභ ප්‍රකාශනය තුළ වන හඳුනාගැනේ. වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම ලෙස හඳුනාගත් අගයන් මුදල් ප්‍රවාහ සුරක්‍ෂාකරණ ගනුදෙනුව සිදුවන විට (පුරෝකථනය කරන ලද ආදායම උපලබ්ධි වන විට) ලාභ අලාභ ප්‍රකාශනය වෙත මාරු කරනු ලැබේ.

පුරෝකථනය කරන ලද ගනුදෙනුව සිදුවනු ඇතැයි තවදුරටත් අපේක්‍ෂා නොකරන්නේ නම් වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම තුළ කලින් හඳුනා ගත් සමුච්චිත ලාභය හෝ අලාභය ලාභ අලාභ ප්‍රකාශනය වෙත මාරු කරයි. සුරක්‍ෂාකරණ උපකරණ කල් ඉකුත් වුවහොත් හෝ විකුණනු ලැබුවහොත් හෝ අවසන් කර දමන ලද හොත් හෝ ප්‍රතිසම්පාදනයකින් හෝ නැවත දීර්ඝ කිරීමකින් තොරව ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබුවහොත් හෝ අවලංගු කල සුරක්‍ෂාකරණයක් වශයෙන් නම්කරයි නම් වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම තුළ කලින් හඳුනා ගත් යම් සමුච්චිත ලාභ හෝ අලාභ අදාළ සුරක්‍ෂාකරණ ගිවිසුමට අනුව පුරෝකථනය කරන ලද ගනුදෙනුව සිදුවන තෙක් හිමිකම් තුළ රඳවා ගනී.

2.4.10 ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිතය

මෙහෙයුම් කල්බදු ගිවිසුම් අනුව ගුවන් යානා එන්ජින්, ගුවන්යානා සැකිලි සහ ගුවන්යානා අංගෝපාංග යනාදියෙහි පිරිවැඩියා සඳහා මාසික පදනමක් මත කල්බදුකරුවන් වෙත කරන ගෙවීම් වලින් ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිතය සමන්විත වේ. ගුවන්යානා එන්ජින්, ගුවන්යානා සැකිලි සහ ගුවන්යානා අංගෝපාංග පිරිවැඩියා සඳහා දරන ලද වියදම් (මෙතෙක් සංචිතයට ගෙවූ ප්‍රමාණයන් දක්වා) අදාළ නඩත්තු කටයුතු හිමිවීමෙන් පසුව එකී සංචිත හරහා කල්බදුකරුවන් වෙතින් සමාගම ආපසු අය කර ගනී.

2.4.11 වෙළඳ හා වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ

තැන්පතු සහ වෙනත් ණය ගැනියන් ඇතුළත් වෙළඳ ණයගැනියන් (පිරිවැයට මැන ඇති තැන්පතු හා වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ යටතේ වර්ගීකරණය කරන ලද මූල්‍ය නොවන වත්කම් හැර) වර්ගීකරණය කර ගිණුම්ගත කෙරෙනුයේ ණය සහ ලැබිය යුතු දෑ වශයෙනි.

2.4.12 ආයෝජන

පරිපාලන සමාගමේ ආයෝජන

සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ පරිපාලන සමාගම ආශ්‍රිතව සිදුකෙරෙන ආයෝජන තාවකාලිකව අගය හීන වීම් නොවන හානිකරණයන් ගැලපූ පසු ශුද්ධ පිරිවැයට ගිණුම් ගත කර ඇත.

2.4.13 කෙටි කාලීන ආයෝජන

මාස 03 ට වැඩි පරිච්ඡේදයක් සහිත බැංකු වල ඇති ස්ථාවර වත්කම් කෙටි කාලීන ආයෝජන වේ. ඒවායේ ක්‍රමමත් පිරිවැය මත කෙටි කාලීන ආයෝජන මිනුම්කරණය කරනු ලැබේ.

2.4.14 මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ

බැංකුවේ ඇති මුදල්, අතැති මුදල් හා ඉල්ලුම් තැන්පතු සහ දත්තා මුදල් ප්‍රමාණ වලට වන පරිවර්තනය කළ හැකි හා අගය වෙනස්වීමේ අඩු අවදානමක් ඇති කෙටිකාලීන අධි ද්‍රවශීල ආයෝජන මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ ලෙස අර්ථ නිරූපනය කරයි.

මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශයෙහි මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ වලට බැංකුවේ හා අතැති මුදල් ද, ඉල්ලුම් තැන්පතු ද, හිඟහිටි බැංකු අයිරා සහ අවහිර කළ මුදල් ගැලපූ පසු ඇතුළත් වේ. කෙටි කල් පිරීමේ කාලයක් සහිත ආයෝජනද (එනම් අත්කර ගැනීමේ දිනයේ සිට තෙමසක් කාලයක් හෝ ඊට අඩු) මුදල් සමාන දෑ ලෙස සැලකේ. බැංකු අයිරා අනාවරණය කරනු ලබන්නේ මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශනය තුළ පොළී දරණ වගකීම් යටතේය.

2.4.15 ප්‍රතිපාදන

(i) සාමාන්‍ය

ප්‍රතිපාදන හඳුනාගැනෙනුයේ කිසියම් අතීත සිදුවීම්ක ප්‍රතිඵලයක් ලෙස සමූහය සතුව කිසියම් ප්‍රවර්තන බැඳීමක් (නෛතික හෝ සම්ප්‍රදායික) පවතින අවස්ථාවකදී විය බේරුම් කිරීම සඳහා ආර්ථික ප්‍රතිලාභ වල අන්තර්ගත යම් සම්පත් ගලායෑමක් අවශ්‍ය වන සහ එක් බැඳීමේ වටිනාකම විශ්වාසදායක ඇස්තමේන්තුවක් සිදුකල හැකි විටය. ප්‍රතිපාදන සමහරක් හෝ සියල්ලම ප්‍රතිපූර්ණය කල යුතු යැයි සමූහය අපේක්ෂා කරන්නේ නම් වෙනමම වත්කමක් ලෙස එක් ප්‍රතිපූර්ණය හඳුනා ගැනෙන මුත් විය එසේ කෙරෙනුයේ

අදාළ ප්‍රතිපූර්ණය සැබවින්ම නිශ්චිත වූ විට පමණි. ප්‍රතිපූර්ණයන්ට ශුද්ධව මොනයම් හෝ ප්‍රතිපාදනයකට අදාළ වියදම් ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශනය තුළ ඉදිරිපත් කරයි.

(ii) ගුවන්යානා නඩත්තු හා පිරිවැඩියා වියදම්

ගුවන්යානා නඩත්තු හා පිරිවැඩියා වියදම් (ගුවන්යානා වල විශාල නඩත්තු කිරීම්, ගුවන්යානා එන්ජින් සහ ගොඩබැඳුම් උපකරණවලට කෙරෙන පිරිවැඩියා කිරීම් හැර) සමූහය විසින් හඳුනාගැනෙනුයේ ඒ සඳහා වියදම් දැරූ පදනමක් මතය. ගුවන්යානා වල විශාල නඩත්තු කිරීම්, ගුවන්යානා එන්ජින් සහ ගොඩබැඳුම් උපකරණවලට කෙරෙන පිරිවැඩියා කිරීම් 2.3.2 (ආ)(iv) වන සටහනෙහි සඳහන් කර ඇති පරිදි ගිණුම්ගත කර ඇත. "පැය ගණනට අනුව බලශක්තිය" තෙවන පාර්ශව නඩත්තු ගිවිසුම් මඟින් ආවරණය කල එන්ජින් පිරිවැඩියා පිරිවැයන් සඳහා අදාළ ගිවිසුම් කාලසීමාව මුළුල්ලේ පැය ගණනට අනුව ගණනය කර එකඟත්වයට පත් ස්ථීර මිල ප්‍රමාණයක් අනුව පිරිවැය ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශනයට ලියා හරියි.

2.4.16 විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ බැඳීම්

(අ) නිර්ණය කරන ලද ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම

පාරිභෝගිකය, අදාළ අණපනත් ප්‍රකාරව සමාගම සහ පරිපාලන සමාගම විසින් ගෙවිය යුතු නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්මකි. අදාළ නීතීන් යටතේ ඇස්තමේන්තු කරනු ලබන විදේශීය මධ්‍යස්ථාන සඳහා හැර නිර්ණය කරන ලද ප්‍රතිලාභ සැලසුම්වල වර්තමාන අගය සෑම වසරකම ආයුගණකඥයෙකුගේ උපදෙස් සහිතව අනුමානකල ඒකක ණය ක්‍රමය යොදාගනිමින් සමූහය විසින් ගණනය කරනු ලබයි.

සමූහය විසින් නිර්ණය කරන ලද ප්‍රතිලාභ සැලසුම් වලින් ඇතිවන ආයුගණක ලාභ/අලාභ වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම තුළ හඳුනාගන්නා අතර නිර්ණය කරන ලද ප්‍රතිලාභ සැලසුම් වලට අදාළ වියදම් ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශනය තුළ හඳුනාගනී.

පාරිභෝගික වගකීම් බාහිර ලෙසින් අරමුදල් ලබා නොගනී. මෙම අයිතම මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනයෙහි වෙනත් දිගුකාලීන වගකීම්

යටතේ වර්ග කර ඇත. එතෙර ස්ථානගතව රැකියාවේ නිරත සේවක සේවිකාවන් ආවරණය වනුයේ ඔවුන් පදිංචි සත්කාරක රටවලට අදාළ සමාජ ආරක්ෂණ යෝජනා ක්‍රම යටතේය.

(ආ) නිර්ණය කරන ලද දායකත්ව සැලැසුම් - සේවක අර්ථසාදක අරමුදල සහ සේවා නියුක්තිකාර අරමුදල

ශ්‍රී ලංකාව තුළ සේවයේ නියුතු සේවා නියුක්තිකයන් අදාළ අණපනත් හා රෙගුලාසි ප්‍රකාරව සේවක අර්ථසාදක අරමුදලේ දායකත්වයන්ට සහ සේවා නියුක්තිකාර අරමුදලේ දායකත්වයන්ට සුදුසුකම් ලබා සිටී. සේවක දළ පාර්ශ්‍රමික ප්‍රමාණයෙන් 15% ක් හා 3% ක ප්‍රමාණයක් පිළිවෙලින් සේවක අර්ථසාදක අරමුදලට සහ සේවා නියුක්තිකාර අරමුදලට සමාගම විසින්ද 12% ක් හා 3% ක් වූ ප්‍රමාණය පරිපාලන සමාගම විසින්ද දායක කරයි.

2.4.17 නිරන්තර පියාසර වැඩසටහන

'FlySmiLes' යනුවෙන් හඳුන්වනු ලබන නිරන්තර පියාසර වැඩසටහනක් සමාගම විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන අතර එමගින් වැඩසටහනේ සාමාජිකයින්ට සම්පූර්ණ සැතපුම් ප්‍රමාණය පදනම් කරගනිමින් සංචාරක සම්මාන ප්‍රදානය කරයි. මෙම 'FlySmiLes' වැඩසටහනේ ප්‍රතිලාභවලට අදාළ මගී ආදායමෙන් කොටසක් ඒවා උපයෝජනයට ගනු ලබන තෙක් විලම්භනය කර තැබේ. ආදායම් කල් දැමීම ඇස්තමේන්තු කරනුයේ නිදහස් කරගැනීමේ වේගිකාසික ප්‍රවනතාවය මත පිහිටා වන අතර එය එකී ප්‍රතිලාභවලට අදාළ අපේක්ෂිත උපයෝජනය පුරෝකථනය කිරීම පිණිස යොදා ගෙන ඇත. ප්‍රදානය කරනු ලබන බැරෙහි සාධාරණ වටිනාකම ඇස්තමේන්තු කෙරෙනුයේ ප්‍රදානය කරනු ලබන බැර නිදහස් කරගත හැකි සේවා වල බර තැබූ සාමාන්‍ය අගය සලකමිනි. මෙම ඇස්තමේන්තු එක් එක් වාර්තා කරන දිනට සමාලෝචනය කරනු ලබන අතර අදාළ වගකීම් ඒ අනුව ගලපනු ලැබේ. වැඩසටහන් හවුල්කරුවන්ගේ සේවා භාවිතය හරහා උපචිත වන්නා වූ සහ සහනායී හවුල්කරුවන් විසින් ගෙවනු ලබන්නා වූ සැතපුම් ප්‍රමාණද ඒවා භාවිතා කරන තෙක් විලම්භිත ආදායම ලෙස ගණනය කරයි. කල් ඉකුත්වීම අපේක්ෂිත සැතපුම් ප්‍රමාණ සඳහා වූ වගකීම් හඳුනා නොගැනේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉතිරි කොටස.

2.4.18 ආදායම් හඳුනාගැනීම

ප්‍රතිපත්තිය 2018 අප්‍රේල් 1 සිට අදාළ වේ

ගනුදෙනුකරුවන් සමඟ ගිවිසුම් වලින් ලැබෙන ආදායම, සමූහය විසින් පියවර පහක ආකෘතියක් පදනම් කරගනිමින් හඳුනාගනී. ආදායම හඳුනාගනු ලබන්නේ, හාණ්ඩ හෝ සේවාවක් පාරිභෝගිකයෙක් වෙත මාරු කිරීම සඳහා යම් ආයතනයක් හිමිකම් ලැබීමට අපේක්ෂා කරන ගණනයයි.

2.3.1.2 සංක්‍රාන්ති සටහනෙන් දක්වා ඇති නව-වර්ගීකරණයන් හැර 2018 අප්‍රේල් 1 ට පෙර තිබූ ප්‍රතිපත්තියම ඉදිරියට අදාළ වේ.

2018 මාර්තු 31 දක්වා අදාළ ප්‍රතිපත්තිය

අදාළ ගෙවීම් සිදුකරන්නේ කෙදිනක ද යන්න නොසලකා සමූහය වෙත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ගලා ඒම තෙක් හා ආදායම විශ්වාසදායක ලෙස මැනීමට හැකිවීම මත, ආදායම හඳුනාගැනේ. ලද හෝ ලැබිය යුතු ප්‍රතිශ්ඨාවේ සාධාරණ අගය අනුව ආදායම මනිනු ලැබේ.

(අ) ගුවන් සමාගමේ ආදායම

ප්‍රධාන වශයෙන් ආදායම ජනනය කරනුයේ මගී ප්‍රවාහනය, ගුවන් බඩු, අතිරික්ත ගමන් මළ හා තැපැල් ප්‍රවාහන, ගුවන්තොටුපල පර්යන්ත සේවා සැපයීම, ඉංජිනේරු සේවා සැපයීම, ගුවන්යානා කුලී පදනම මත සැපයීම හා ආශ්‍රිත සේවා යනාදියෙනි.

(i) ගුවන් මගී, ගුවන් බඩු හා අතිරික්ත ගමන් මළ විකුණුම් සහ අනෙකුත් අදාළ ගාස්තු හඳුනාගැනෙනුයේ ප්‍රවාහනය/පහසුකම් සපයාදෙන අවස්ථාවේදී උද්ගත වන මෙහෙයුම් ආදායම වශයෙනි.

(ii) භාවිතයට නොගත් ගුවන් ප්‍රවේශ පත්‍ර හා ගුවන් මාර්ග බිල්පත්වල අගය ප්‍රවාහන පූර්ව විකුණුම් ලෙස ජංගම වගකීම් වල ඇතුළත් කෙරේ. භාවිතයට නොගත් ගුවන් ප්‍රවේශ පත්‍ර හා ගුවන් මාර්ග බිල්පත් එක් වසරකට පසුව කල් ඉකුත් වී සහ භාවිතයට නොගෙන පවතින්නේ නම් ආදායම වශයෙන් හඳුනාගනී.

(iii) ගුවන්තොටුපල පර්යන්ත සේවා මත ආදායම හඳුනාගැනෙනුයේ අදාළ සේවා සැපයීමෙන් පසුවය.

(iv) තෙවන පාර්ශව හඬිතුව සේවා මත ආදායම හඳුනාගැනෙනුයේ එකී කටයුතු හිමිවීමෙන් අනතුරුවය.

(v) ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් සේවා මත උපයන ආදායම හඳුනාගැනෙනුයේ අදාළ සේවා සැපයීමෙන් පසුවය.

(ආ) ගුවන් සේවා ආහාරපාන සේවා වලින් ආදායම

හාණ්ඩ විකිණීම

හිමිකාරීත්වයට අදාළ සැලකිය යුතු අවදානම් හා ප්‍රතිලාභ ගැණුම්කරු වෙත පැවරෙන විට ආදායම හඳුනාගැනේ. අගය එකතු කල විකුණුම් බදු ආදායමට අන්තර්ගත නොවන අතර ආදායම වෙළෙඳ වට්ටම් අඩු කිරීමෙන් පසු අගයට තීරණය වේ. හිඟ මුදල් ආපසු අයකර ගැනීම සම්බන්ධයෙන්, අදාළ වියදම් හෝ සිදුවිය හැකි හාණ්ඩ හැරවුම් සහ හාණ්ඩ පිළිබඳ අඛණ්ඩ කළමනාකරන සම්බන්ධයෙන් සැලකිය යුතු අවිනිශ්චිතතාවයක් ඇත්නම් ආදායම් කිසිවක් හඳුනා නොගැනේ.

(ඇ) ලාභාංශ ආදායම

කොටස් හිමියන්ට අදාළ ගෙවීම් ලැබීමට ඇති අයිතිය තනවුරු කරනු ලැබූ විට ලාභාංශ ආදායම ගිණුම්ගත කරයි.

(ඈ) කුලී ආදායම

කුලී ආදායම හඳුනා ගනු ලබන්නේ උපචිත පදනම මතය.

(ඉ) පොළී ආදායම

ක්‍රමිකය පිරිවැයට මිනුම් කළ සියළුම මූල්‍ය උපකරණ සඳහා, පොළී ආදායම හෝ වියදම වාර්තා කරනුයේ සඵල පොළී අනුපාතය යොදා ගනිමිනි.

(ඊ) වෙනත් ආදායම්

වෙනත් ආදායම් හඳුනා ගනු ලබන්නේ උපචිත පදනම මතය.

2.4.19 වියදම් හඳුනාගැනීම

හිමිකාරී ආදායම් අයිතම වල ඉපැයුම් සහ දරන ලද පිරිවැය අතර පවත්නා සෘජු සම්බන්ධතාවක පදනම මත ලාභ හෝ අලාභ පිළිබඳ ප්‍රකාශනය තුළ වියදම් හඳුනාගනු ලැබීය. ව්‍යාපාරය පවත්වාගැනීම යාම සහ දේපළ, පිරිසත හා උපකරන කාර්යක්ෂම මට්ටමකින් පවත්වාගැනීම සඳහා දරන ලද සියළුම වියදම් ලාභ හෝ අලාභ පිළිබඳ ප්‍රකාශනයට අය කරයි. ලාභ හෝ අලාභ පිළිබඳ ප්‍රකාශනය ඉදිරිපත් කිරීමේ කාර්යය සඳහා " වියදම් හි ස්වභාවය " නැමැති ක්‍රමය

අනුගමනය කර ඇති අතර විය අනුගමනය කර ඇත්තේ සමූහයේ කාර්යය සාධනය පිළිබඳව අංශ සාධාරණ අයුරින් ඉදිරිපත් කිරීමේ පදනම මතය.

2.4.20 ණය ගැනුම් පිරිවැය

අපේක්ෂිත භාවිතයට හා විකිණීම සඳහා සැලකිය යුතු කාලසීමාවක් වැයවන කිසියම් වත්කමක් අත්කර ගැනීමක්, ඉදිකිරීමක් හෝ නිපදවීමක් සඳහා සෘජුවම වෙන්කළ හැකි ණය ගැනුම් පිරිවැය සහ වත්කමේ කොටසක් ලෙස ප්‍රාග්ධනිත කරනු ලබන ඒවා හැර අනෙක් ණය ගැනුම් පිරිවැය ඒවා දරන ලබන කාලසීමාව තුළ වියදමක් ලෙස හඳුනාගනී.

2.4.21 ආංශික වාර්තාකරණය

අංශයක් යනු සමූහය සම්බන්ධයෙන් හඳුනාගනු ලැබිය හැකි එක්තර අංශයක් වන අතර අනෙකුත් අංශවලට වඩා වෙනස් ස්වරූපයක් ගත් අවදානම් හා ප්‍රතිලාභ වලට යටත් විශේෂිත ආර්ථික පරිසරයක් තුළ සේවා සැපයීමේ නිරත වේ.

සමාගමේ අවදානම හා ප්‍රතිලාභ අනුපාතය කෙරෙහි සමාගම විවිධ රටවල් තුළ ස්වකීය ක්‍රියාකාරකම් ඉටුකිරීම යන සාධකය බලපෑම් ඇතිකරන බැවින් එකී මෙහෙයුම් කටයුතු වල තුරන්වීය පැරිසරය මත පදනම්ව අදාළ මූලික අංශයන් තීරණය කරනු ලැබේ. විකුණුම් මගින් සැකසෙන පිරිවැටුමෙහි විශ්ලේෂණය ලබා ගැනෙනුයේ විකුණුම් සිදුකළ කලාපය වෙත ආදායම වෙන්කිරීම මඟිනි. කිසියම් විශේෂ අංශයකට සෘජුවම හඳුනාගත නොහැකි වියදම් වෙන්කර දැක්වීමක් හෝ හෙළිදරව් කිරීමක් සිදු නොවේ.

තුරන්වීය අංශ වෙත වත්කම් හා අදාළ වගකීම් වෙන්කිරීම සඳහා යෝග්‍ය පදනමක් මත පවතී යයි කළමනාකරණය නොසිතයි. ඒ අනුව අංශමය වත්කම්, අංශමය වගකීම් සහ ගෝලීය අංශ ආශ්‍රිත තොරතුරු යනාදිය සම්බන්ධයෙන් හෙළිදරව් නොකෙරේ. ව්‍යාපාරක අංශය අනුව ද්විතීයික වාර්තාකරණය පදනම් වනුයේ සමූහය විසින් සලසනු ලබන සේවාවන්හි ස්වභාවය මතය. සමූහය ප්‍රධාන ව්‍යාපාර අංශ දෙකක නිරතව අතර ඒවා නම් ගුවන් ප්‍රවාහන කටයුතු වල සහ සිය පරිපාලිත සමාගම ඔස්සේ ගුවන්යානාසථ ආහාරපාන සේවා සැපයීමේ කටයුතු වලයි.

2.5 නිකුත් කළ නමුත් මේ දක්වා ක්‍රියාත්මක නොවන ගිණුම්කරන ප්‍රමිති.

වරලත් ගණකාධිකාරීවරුන්ගේ ආයතනය පහත දැක්වෙන නව ගිණුම්කරන ප්‍රමිතයන් ප්‍රසිද්ධ කර ඇත. කෙසේ වෙතත් මෙම ප්‍රමිතීන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කිරීමේදී යොදා නොමැත.

සමූහය/සමාගම විසින් මින් කිසිවක් අනුගමනය කර නැත.

SLFRS 16 – කල්බදු

SLFRS 16 බදු ගැනුම්කරුවන් සඳහා වර්තමාන ද්විත්ව ගිණුම්කරණ ආකෘතිය අනෙක් කරන අතර එය ශේෂ පත්‍ර තුළ ගිණුම්ගත කළ මූල්‍ය කල්බදු සහ ශේෂ පත්‍රයෙන් පිටත ගිණුම්ගත කළ මෙහෙයුම් කල්බදු අතර වෙනස හඳුනා ගනී. ඒ වෙනුවට වර්තමාන මූල්‍ය කල්බදු ගිණුම්කරණයට සමාන ගිණුම්කරණ ආකෘතියක් තිබෙනු ඇත. නව ආකෘතිය යෙදීමේදී, බදු කාලය මාස 12 ට අඩු නම් හෝ යටින් පවතින වත්කම අඩු වටිනාකමක් නොවේ නම්, බදු ගැනුම්කරුවා විසින් සියළුම කල්බදු සඳහා වත්කම් සහ කල්බදු වගකීම් භාවිතා කිරීමේ අයිතිය (ROU) හඳුනා ගැනීම අවශ්‍ය වේ.

SLFRS 16 2019 ජනවාරි 1 වන දින හෝ ඊට පසුව ආරම්භ වන වාර්ෂික වාර්තාකරණ කාලයන් සඳහා ක්‍රියාත්මක වේ.

SLFRS 16 අයදුම් කිරීමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස සිය මූල්‍ය ප්‍රකාශන කෙරෙහි ඇති විස හැකි බලපෑම පිළිබඳ අභ්‍යන්තර තක්සේරුවක් සමාගම විසින් සම්පූර්ණ කර ඇත.

වාර්තා කරන දිනට අනුව, අවලංගු කළ නොහැකි මෙහෙයුම් කල්බදු බැඳීම් රු. මිලියන 228,178.19 සමාගම සතුවේ. මෙම මෙහෙයුම් කල්බදු වලින් විශාල ප්‍රමාණයක් නව ප්‍රමිතිය යටතේ අනුරූපී ROU වත්කම් සමඟ කල්බදු වගකීම් ලෙස පිළිගැනීමට සමාගම අපේක්ෂා කරයි. මෙමගින් සමාගමේ උත්තෝලිත අනුපාතය (Leverage Ratio) සහ විදේශ මුදල්වලින් නම් කර ඇති කල්බදු වගකීම් නැවත ඇගයීමෙන් පැන නගින විදේශ විනිමය අස්ථාවරත්වය ඉහළ යනු ඇත. කල්බදු කාලය තුළ ලාභ හා අලාභ ගිණුමේ වියදම් හඳුනා ගැනීමේ කාලයට ද මෙයින් බලපෑමක් ඇති වනු ඇත. හිඟ කල්බදු වගකීම් සඳහා සවිලදායී පොලී ක්‍රමය භාවිතා කරමින් පොලී වියදම හඳුනා ගනු ලබන අතර මෙහෙයුම් කල්බදු

ගෙවීම් වියදම වීමට වඩා ROU වත්කම් ක්ෂය කරනු ඇත.

අද වන තුරු තවමත් විගණනය කර නොමැති මූලික තක්සේරු කිරීම් මත පදනම්ව, 2019 අප්‍රේල් 1 (සංක්‍රමණ දිනය) වන විට SLFRS 16 ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සමස්ත බලපෑම වත්කම් සඳහා රුපියල් මිලියන 177,875.17 ක් සහ වගකීම් සඳහා රුපියල් මිලියන 176,258.94 ක් වනු ඇතැයි ඇස්තමේන්තුගත කර ඇති අතර එයින් පැන නගින වෙනස වෙළඳ හා වෙනත් අය විය යුතු දෑ යටතේ පිළිබිඹු වේ. මෙම තක්සේරුව භාවිතයේ අයිතිය පිළිබඳ වත්කම්වල කිසියම් අපහානිකරණයක් තිබේ නම් බැහැර කරයි.

ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම වෙත SLFRS 16 යෙදවීම හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශන කෙරෙහි සැලකිය යුතු බලපෑමක් සමූහය අපේක්ෂා නොකරයි.

3. අඩුණ්ඩතාවය

මෙම වර්ෂය තුළ සමාගම රු. මිලියන 44,022.67 ක (2018 - රු. මිලියන 17,213.57) අලාභයක් සමඟ 2019 මාර්තු 31 වන විට රු. මිලියන 230,590.07 (2018 - රු.මිලියන 186,596.50) ක සමුච්චිත අලාභයක් වාර්තා කළේය. තවද, සමාගමේ වර්තමාන වගකීම් රු.මිලියන 186,339.26 (2018 - රු.මිලියන 100,268.11) කින් එහි වර්තමාන වත්කම් ඉක්මවා ඇති අතර වාර්තා කරන දිනය වන විට සමාගමේ මුළු හිමිකම් සාණ රු.මිලියන 177,556.23 (2018 - සාණ රු.මිලියන 132,196.34) දක්වා අඩු වී ඇත.

2019 මාර්තු 31 වන විට සමූහය රු. මිලියන 41,700.33 (2018 - රු.මිලියන 18,585.15) ක අලාභයක් සමඟ රු. මිලියන 223,488.73 ක (2018 - රු.මිලියන 181,820.71) සමුච්චිත අලාභයක් වාර්තා කළේය. තවද, සමූහයේ වර්තමාන වගකීම් රු. මිලියන 177,725.40 (2018 - රු. මිලියන 94,205.97) කින් එහි වර්තමාන වත්කම් ඉක්මවා ඇති අතර වාර්තා කරන දිනය වන විට සමාගමේ මුළු හිමිකම් සාණ රු.මිලියන 168,111.70 (2018 - සාණ රු.මිලියන 125,582.89) දක්වා අඩු වී ඇත.

සමාගමේ ශුද්ධ වත්කම් එහි ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනයෙන් අඩකටත් වඩා අඩු වන අතර බරපතල ප්‍රාග්ධනය අහිමි වීමකට මුහුණපා ඇත. එබැවින්, සමාගම විසින් 2019 ජුනි 25

වන දින අතිවිශේෂ මහා සභා රැස්වීමක් (EGM) පවත්වන ලද අතර (මීට පෙර මෙම අරමුණ වෙනුවෙන් පවත්වන ලද අතිවිශේෂ මහා සභා රැස්වීම් දෙකට අමතරව) 2007 අංක 07 දරණ සමාගම් පනතේ 220 වන වගන්තියට අනුකූලව අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද යෝජනා පිළිබඳව සාකච්ඡා කරන ලදී.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රතිව්‍යුහගතකරණය අභ්‍යන්තරව හා බාහිරව ප්‍රධාන කොටස් හිමියා වන ශ්‍රී ලංකා රජයේ (GOSL) සහාය ඇතිව ප්‍රගතියක් ලබා ඇත. සමාලෝචනයට භාජනය වූ වර්ෂය තුළ ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් මේ පිළිබඳව ගනු ලැබූ ප්‍රධාන පියවර අතරට ශ්‍රී ලාංකික ගුවන් සේවා ප්‍රතිව්‍යුහගතකරණය පිළිබඳ අතිගරු ජනාධිපතිතුමා විසින් 2019 ජනවාරි මාසයේදී විශේෂඥ කමිටුවක් පත් කිරීම ඇතුළත් විය. කමිටුව විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද නිර්දේශයන් කැබිනට් මණ්ඩලය විසින් අනුමත කර ඇති අතර සැලකිය යුතු කරුණක් නම් රාජ්‍ය පෞද්ගලික හවුල්කාරිත්වයක් (PPP) පිහිටුවීමේ අරමුණින් ආයෝජකයෙකු / හවුල් ව්‍යාපාර හවුල්කරුවෙකු ආකර්ෂණය කර ගැනීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජය සිය උත්සාහය අඩුණ්ඩව කරගෙන යනු ඇති බවයි. සමාගමේ සාණ ශුද්ධ වටිනාකම වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා අවශ්‍ය වන කොටස් ප්‍රාග්ධන ආසේවනයක් මෙයට ඇතුළත් වනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරේ.

සමාලෝචනයට භාජනය වූ වර්ෂය තුළ නව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයක් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරියෙකු පත් කිරීමත් සමඟ පැවති අභ්‍යන්තර ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්‍රියාවලිය වැඩිදියුණු විය. මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන 5 හි විස්තර කර ඇති පරිදි එයාර් බස් A350-900 ගුවන් යානා හතරක් සඳහා කරන ලද පූර්ව ඇණවුම් කිරීමේ ගෙවීම් පිළිබඳව එයාබස් සමඟ නැවත සාකච්ඡා කිරීම ඇතුළු නව ව්‍යාපාර සැලැස්මක් සමාලෝචනය කරන ලද වර්ෂය තුළ දී අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත සකස් කර ඉදිරිපත් කරන ලද අතර පසුව එය 2019 අප්‍රේල් 21 වන දින සිදු වූ අවාසනාවන්ත සිදුවීම්වල සාණාත්මක බලපෑම් සැලකිල්ලට ගනිමින් වෙනස් කරන ලදී. අභ්‍යන්තරව සංවර්ධනය කර ඇති ව්‍යාපාර සැලැස්ම, ලාභදායී හා හිරසාර සමාගමක්, සිය ගනුදෙනුකරුවන් සඳහා තෝරාගත් ගුවන් සේවයක් (Airline of Choice) සහ මෙහෙයුම් විශිෂ්ටත්වය ළඟා කර ගැනීම ලෙස ප්‍රධාන අරමුණු තුනක් සාක්ෂාත් කර ගැනීම කෙරෙහි

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉතිරි කොටස.

අවධානය යොමු කරයි. ලාභදායී හා තිරසාර අංශය සමන්විත වන්නේ මාර්ග ජාලය ප්‍රශස්ත කිරීම, ඵලදායී ලෙස ධාරිතාව යෙදවීම සහ ගුවන් යානා සමූහය සැලසුම් කිරීම, සබැඳි විකුණුම්වල සහ අනුයාත ආදායම වර්ධනය, උපායමාර්ගික ව්‍යාපාරික ඒකකවල දායකත්වය උපරිම කිරීම සහ කාර්යක්ෂම පිරිවැය ව්‍යුහයන් සහ මානව සම්පත් සංවර්ධනය කිරීම යන ඒවායෙන්ය. තෝරාගත් ගුවන් සමාගමක් විමට සමස්ත පාරිභෝගික අත්දැකීම් වැඩිදියුණු කිරීම සහ ගමනාන්තය වන ශ්‍රී ලංකාව අලෙවිකරණය කිරීම මගින් "ශ්‍රී ලංකන්" සන්නාමය පුනර්ජීවනය කිරීමේ සැලසුම් ඇතුළත් වේ. මෙහෙයුම් විශිෂ්ටත්වයට කරමින් ඉහළම මට්ටමේ ආරක්ෂාව සහ කාලානුගතිකත්වය ලඟා කරවන ක්‍රියා පටිපාටි සහ ප්‍රතිපත්ති, ජාලයේ පිරිවැය ඵලදායී මෙහෙයුමක් ලබා දෙන සමූහයක් නඩත්තු කිරීම සහ කර්මාන්තයේ නව තාක්ෂණයන්ට අනුකූලව ව්‍යාපාරයේ ඩිජිටල් පරිවර්තනයක් සිදු කිරීම ඇතුළත් වේ.

ශ්‍රී ලංකා රජය සමාගමට අඛණ්ඩව සහයෝගය ලබා දුන් අතර සමාලෝචනයට භාජනය වූ වර්ෂය තුළදී, රාජ්‍ය බැංකු දෙකක් වෙත කෙටිකාලීන ණය පහසුකම් සැපයීම අඛණ්ඩව කරගෙන යාම සඳහා ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 200 ක් සහ රු. බිලියන 26.25 ක් වූ කාල සීමාව තුළ කල් ඉකුත් වූ සියලු සහන ලිපි නැවත හිකුත් කිරීමට අනුමැතිය ලබා දී තිබේ. එසේම 2019 ජුනි මස 27 වන දිනට කල් පිරෙන ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කරයක් නැවත ප්‍රතිමූල්‍යනය කිරීමට සමාගමට අවස්ථාව සැලසෙන පරිදි 2019 ජුනි මාසයේදී ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් ස්වෛරී ඇපකරයක් නැවත හිකුත් කරන ලදී. තවද, 2019 අගෝස්තු 27 දිනැති කැබිනට් අනුමැතියකින් ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් යෝජිත ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්‍රියාවලිය සම්පූර්ණ වන තෙක් සමාගමේ මෙහෙයුම් අඛණ්ඩ ලෙස පවත්වාගෙන යාමට අවශ්‍ය මූල්‍ය සහයෝගය ලබා දීමට කටයුතු කරන බව තහවුරු කර ඇත.

4. දේපල, පිරිසත සහ උපකරණ

4.1 සමූහය

	ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි	පිරිසත සහ උපකරණ	මෙහෙයුම් කල්බදු මත ගුවන් යානා වැඩිදියුණු කිරීම	ගුවන් යානා ආශ්‍රිත උපකරණ	කල්බදු පදනම මත වූ පිරිසත සහ උපකරණ	අත්තිකාරම් / ප්‍රාග්ධන නොහිමි	මුළු
	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන
පිරිවැය / ප්‍රකාශණය අගය							
2018 අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	4,444.75	8,627.10	2,291.92	8,972.10	3,098.22	211.80	27,645.89
අත්පත් කර ගැනීම් / වෙනස් කිරීම් / වැඩිදියුණු කිරීම්	113.46	404.84	-	532.66	-	18.89	1,069.85
ප්‍රකාශණය	(142.25)	(225.95)	-	-	-	-	(368.20)
නොහිමි වෙතින් මාරු කරන ලද ගැලපුම්	139.88	(1.86)	-	-	-	(218.87)	(80.85)
ගැලපුම්	-	51.32	(5.36)	1.78	0.43	-	48.17
ප්‍රතිවර්ගීකරණ	-	515.71	-	-	(515.71)	-	-
බැහැර කිරීම් / විශ්‍රාම ගැන්වීම්	-	(110.02)	(67.73)	(56.81)	-	-	(234.56)
2019 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	4,555.84	9,261.14	2,218.83	9,449.73	2,582.94	11.82	28,080.30
සමූච්චිත ක්ෂයවීම							
2018 අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	213.26	6,204.27	1,973.06	7,031.08	1,876.00	-	17,297.67
වර්ෂය සඳහා අයකිරීම්	264.78	603.68	88.29	470.04	294.39	-	1,721.18
ප්‍රකාශණය	(164.64)	(806.38)	-	-	-	-	(971.02)
ප්‍රතිවර්ගීකරණ	-	44.02	-	-	-	-	44.02
ගැලපුම්	-	515.71	-	-	(515.71)	-	-
බැහැර කිරීම් / විශ්‍රාම ගැන්වීම්	-	(108.91)	(67.73)	(56.81)	-	-	(233.45)
2019 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	313.40	6,452.39	1,993.62	7,444.31	1,654.68	-	17,858.40
2019 මාර්තු 31 දිනට ශුද්ධ පොත් අගය	4,242.44	2,808.75	225.21	2,005.42	928.26	11.82	10,221.90
2018 මාර්තු 31 දිනට ශුද්ධ පොත් අගය	4,231.49	2,422.83	318.86	1,941.02	1,222.22	211.80	10,348.22

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉතිරි කොටස.

4. දේපල, පිරිසත සහ උපකරණ (ඉතිරි කොටස)

4.2 (අ) සමාගමේ ඉඩම් හා ගොඩනැගිලිවල සාධාරණ වටිනාකම තීරණය කරනු ලැබුවේ 2018 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වූ මූල්‍ය වර්ෂය තුළ පිළිවෙලින් රන්ජන් ජේ සමරකෝන් (A.I.V ශ්‍රී ලංකා ආයතනික තක්සේරුකරු) විසින් සිදු කරන ලද ප්‍රකාශනාත්මක මගින් සහ 2019 මාර්තු 31 වන විට පරිපාලිත සමාගමේ ගුවන්යානා මුළුතැන්ගෙයි උපකරණ තීරණය කරනු ලැබුවේ (Institute of Valuers) ශ්‍රී ලංකා තක්සේරුකරුවන්ගේ ආයතනයේ තක්සේරුකරු වන ජී.වී.ඒ.පී.කේ ප්‍රනාන්දු මහතා විසිනි.

සමූහයේ ඉඩම්, ගොඩනැගිලි සහ තක්සේරු කිරීමේදී සඳහන් කර ඇති වෙනත් පිරිසත සහ උපකරණ පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වේ;

වත්කම	තක්සේරු කිරීමේ ක්‍රමය	තක්සේරු කිරීමේ දිනය	සැලකිය යුතු ලෙස නිරීක්ෂණය කළ නොහැකි ආදානයන්	නිරීක්ෂණය කළ නොහැකි ආදානයන් සඳහා සාධාරණ වටිනාකමේ සංවේදීතාව	සාධාරණ අගය දුරාවලි මට්ටම
ඉඩම - කොළඹ	විවෘත වෙළඳපල වටිනාකම් ක්‍රමය	3/31/2018	පර්වසයකට ඇස්තමේන්තුගත මිල රු. මිලියන 18		
ගොඩනැගිලි - කොළඹ / කටුනායක	ක්ෂය වූ ප්‍රතිස්ථාපන පිරිවැය	3/31/2018	වර්ග අඩියකට ඇස්තමේන්තුගත මිල රු. 643.47- රු. 8,092.50		
පරිපාලිත සමාගම					
ගොඩනැගිලි - කටුනායක	වෙළඳපල වටිනාකම	3/31/2019	වර්ග අඩියකට ඇස්තමේන්තුගත මිල රු. 4,000 - රු. 16,000	ධනාත්මක සහසම්බන්ධතා සංවේදීතාව	3 වන මට්ටම
පිරිසත සහ උපකරණ යටතේ ගුවන්යානා මුළුතැන්ගෙයි උපකරණ ඇතුළත් වේ -කටුනායක,	විවෘත වෙළඳපල වටිනාකම් ක්‍රමය	3/31/2019	එක් එක් උපකරණ සඳහා ඉදිකළ ප්‍රතිස්ථාපන පිරිවැය (NRC) ප්‍රවේශය භාවිතා කරමින් සාධාරණ වටිනාකමක් ලබා ගන්නා ලදී		

වත්කම් පිරිවැය අඩු ක්ෂයවීම් යටතේ ගෙන ගියේ නම් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතුළත් කළ යුතු වත්කම් වල ධාරණ අගය පහත පරිදි වේ:

වත්කම් පන්තිය	පිරිවැය	සමුච්චිත ක්ෂයවීම් වත්කම් පිරිවැය යටතේ පවත්වා ගෙන ගියේ නම්	ධාරණ අගය 2019	ධාරණ අගය 2018
	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන
ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි	3,002.05	1,901.80	1,100.25	1,454.86
පිරිසත සහ උපකරණ	2,274.25	2,009.74	264.51	264.43

(අ) වර්ෂය තුළදී සමූහය විසින් දේපල, පිරිසත සහ උපකරණ රු. මිලියන 1,069.85 (2018 - රු. මිලියන 1,675.75) සමස්ත වටිනාකමට අත්පත් කර ගන්නා ලදී. දේපල, පිරිසත සහ උපකරණ අත්පත් කර ගැනීම සඳහා රු. මිලියන 1,040.34 (2018 - රු. මිලියන 1,566.90) මුදල් ගෙවීම් වර්ෂය තුළ සිදු කරන ලදී.

(ඇ)සමූහයේ දේපල, පිරිසත සහ උපකරණවලට දළ වශයෙන් රු. මිලියන 11,951.10 (2018 - රු. මිලියන 10,588 .66) ක දළ ධාරණ අගයක් සහිත සම්පූර්ණයෙන් ක්ෂය කළ වත්කම් ඇතුළත් වේ.

4.3 සමාගම

	ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි	පිරිසත උපකරණ	මෙහෙයුම් කල්බදු මත ගුවන් යානා වැඩිදියුණු කිරීම්	ගුවන් යානා ආශ්‍රිත උපකරණ	කල්බදු පදනම මත වූ පිරිසත සහ උපකරණ	අත්තිකාරම් / ප්‍රාග්ධන නොහිමි	මුළු
	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන
පිරිවැය / නැවත ඇගයීම							
2018 අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	2,822.58	7,327.29	2,291.92	8,972.10	3,098.22	139.88	24,651.99
අත්පත් කර ගැනීම් / වෙනස් කිරීම් / වැඩිදියුණු කිරීම්	27.89	329.63	-	532.66	-	-	890.18
නොහිමි වෙනත් මාරු කරන ලද	139.88	-	-	-	-	(139.88)	-
ගැලපුම්	-	49.72	(5.36)	1.78	0.43	-	46.57
ප්‍රතිවර්ගීකරණ	-	515.71	-	-	(515.71)	-	-
බැහැර කිරීම් / විශ්‍රාම ගැනීම්	-	(100.88)	(67.73)	(56.81)	-	-	(225.42)
2019 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	2,990.35	8,121.47	2,218.83	9,449.73	2,582.94	-	25,363.32
සමුච්චිත ක්ෂයවීම							
2018 අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	93.65	5,523.22	1,973.06	7,031.08	1,876.00	-	16,497.01
වර්ෂය සඳහා අයකිරීම්	219.76	434.70	88.29	470.04	294.39	-	1,507.18
ගැලපුම්	-	42.30	-	-	-	-	42.30
ප්‍රතිවර්ගීකරණය	-	515.71	-	-	(515.71)	-	-
බැහැර කිරීම් / විශ්‍රාම ගැනීම්	-	(100.82)	(67.73)	(56.81)	-	-	(225.36)
2019 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	313.41	6,415.11	1,993.62	7,444.31	1,654.68	-	17,821.13
2019 මාර්තු 31 දිනට ශුද්ධ පොත් වටිනාකම	2,676.94	1,706.36	225.21	2,005.42	928.26	-	7,542.19
2018 මාර්තු 31 දිනට ශුද්ධ පොත් වටිනාකම	2,728.93	1,804.07	318.86	1,941.02	1,222.22	139.88	8,154.98

4.4 අ) 2018 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වූ මූල්‍ය වර්ෂය තුළ සමාගමේ ඉඩම් හා ගොඩනැගිලිවල සාධාරණ වටිනාකම තීරණය කරනු ලැබුවේ ස්වාධීන තක්සේරුකරුවෙක් වන රන්ජන් ජේ සමරකෝන් මහතා (A'II'V' Sri Lanka - ආයතනික තක්සේරුකරු) විසින් ප්‍රත්‍යාගණනය කිරීමෙනි. එම ප්‍රත්‍යාගණනයේ ප්‍රතිඵල 2018 මාර්තු 31 දින සිට ක්‍රියාත්මක වන මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතුළත් කර ඇත.

තක්සේරු කිරීමේදී සඳහන් කර ඇති සමාගමේ ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වේ;

වත්කම	තක්සේරු කිරීමේ දිනය	තක්සේරුව බලපැවැත්වෙන දිනය	සැලකිය යුතු ලෙස නිරීක්ෂණය කළ නොහැකි ආදානයන්	නිරීක්ෂණය කළ නොහැකි ආදානයන් සඳහා සාධාරණ වටිනාකමේ සංවේදීතාව	සාධාරණ අගය දැරුවල මට්ටම
ඉඩම - කොළඹ	විවෘත වෙළඳපළ	3/31/2018	පර්වසයකට ඇස්තමේන්තුගත මිල රු. මිලියන 18	ධනාත්මක	3 වන මට්ටම
ගොඩනැගිලි - කොළඹ / කටුනායක	ක්ෂය කළ ප්‍රතිස්ථාපන පිරිවැය	3/31/2018	වර්ග අඩියකට ඇස්තමේන්තුගත මිල රු. 643.47- රු.8,092.50	සහසම්බන්ධිත සංවේදීතාව	

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉතිරි කොටස.

4. දේපල, පිරිසන සහ උපකරණ (ඉතිරි කොටස)

4.3 සමාගම (ඉතිරි කොටස)

ආ) පිරිවැයෙන් ක්ෂය අඩුකර වත්කම් වල අගය පවත්වා ගන්නේ නම්, මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල ඇතුළත් කළයුතු, ප්‍රත්‍යාගණනය කළ වත්කම්වල ධාරණ අගය පහත පරිදි වේ.

වත්කම් පන්තිය	පිරිවැය	වත්කම් පිරිවැය මත පවත්වා ගන්නේ නම් සමුච්චිත ක්ෂය	ධාරණ අගය 2019	ධාරණ අගය 2018
	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන
ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි	1,239.49	868.40	371.09	411.13

ඇ) වර්ෂය තුළදී සමාගම විසින් රු. මිලියන 890.18 ක (2018 - රු. මිලියන 1,403.96) සමස්ත වටිනාකමින් යුත් දේපල, පිරිසන සහ උපකරණ අත්පත් කර ගන්නා ලදී. රු. මිලියන 940.02 (2018 - රු. මිලියන 1,295.98) ක මුදලක් දේපල, පිරිසන සහ උපකරණ අත්පත් කර ගැනීම සඳහා වර්ෂය තුළ යොදවන ලදී.

ඈ) සමාගමේ දේපල, පිරිසන සහ උපකරණ ශේෂය තුළ රු. මිලියන 11,576.10 (2018 - රු. මිලියන 10,233.31) ක දළ ධාරණ අගයක් සහිත සම්පූර්ණයෙන් ක්ෂය කළ වත්කම් ඇතුළත් වේ.

5. ඇණවුම් කිරීමේ පූර්ව ගෙවීම්

වාර්තා කරන දිනට ඇණවුම් කිරීමේ පූර්ව ගෙවීම් සමන්විත වන්නේ 2020 දී සහ 2021 දී ලබා දීමට නියමිත Airbus A350-900 ගුවන් යානා හතරක් සඳහා කරන ලද පූර්ව ඇණවුම් කිරීමේ ගෙවීම් වලින් වන අතර එය රු. මිලියන 2,528.12 (ඇ.ඩො. මිලියන 19.21) කි. A350-900 ගුවන් යානා හතර සඳහා මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම නැවත සලකා බැලීමේ අවශ්‍යතාවය පිළිබඳව සමාගම විශාර්ථ බස් වෙත දැනුම් දී ඇති අතර, වාර්තා කරන දින වන විට විශාර්ථ බස් සඳහා නොගෙවූ ඇණවුම් පූර්ව ගෙවීම් ලෙස ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 129.78 ක් තිබේ. සමාගම විශාර්ථ බස් සමඟ සාකච්ඡා කර ඇති අතර ඒ අනුව පසුව විශාර්ථ බස් විසින් A321neo හෝ A330neo සමඟ එම මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම සංශෝධනය කිරීම සඳහා ඔවුන්ගේ යෝජනාව ඉදිරිපත් කර ඇත අතර තවදුරටත් සාකච්ඡා සිදු කෙරේ. ඒ අනුව, ඇණවුම් කිරීමේ පූර්ව ගෙවීම් අලාභයක් හෝ හැරවන වකාශවීම් මත ඇතිවන දඩ මුදල් හෝ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය අපේක්ෂා නොකරයි.

6. ගුවන් යානා නඩත්තු සංචිත

සමූහය / සමාගම	2019	2018
	රු. මිලියන	රු. මිලියන
අප්‍රේල් 01 වන විට ශේෂය	34,517.81	26,432.40
ගෙවීම්	11,819.73	10,247.45
ලියා හැරීම්	(1,844.10)	(656.17)
අයකර ගැනීම්	(4,625.72)	(2,272.72)
විදේශ විනිමය ලාභ	4,639.70	766.85
	44,507.42	34,517.81
අඩුකළා: හානිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදන (සටහන 6.2)	(10,779.18)	(7,567.00)
මාර්තු 31 වන විට ශුද්ධ අයකර ගත හැකි ශේෂය (සටහන 6.1)	33,728.24	26,950.81

6.1 ජංගම / ජංගම නොවන වර්ගීකරණය

	දළ	හානිකරණය ප්‍රතිපාදන	ශුද්ධ	වසරක් තුළ අය කරගත හැකි මුදල	වසරකට පසු අයකර ගත හැකි මුදල
	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන
2019 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	44,507.42	(10,779.18)	33,728.24	13,747.07	19,981.17
2018 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	34,517.81	(7,567.00)	26,950.81	6,226.64	20,724.17

6.2 භාහිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදන සංවලනය

	2019	2018
	රු. මිලියන	රු. මිලියන
අප්‍රේල් 01 වන විට ශේෂය	7,567.00	11,795.10
වර්ෂය තුළ අය කිරීම්	4,797.17	4,459.04
ලියාපැයීම්	(1,844.09)	(656.17)
ගැලපුම් *	(907.42)	(8,336.69)
විදේශ විනිමය අලාභ	1,166.52	305.72
මාර්තු 31 වන විට ශේෂය	10,779.18	7,567.00

* 2019 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා වන ගැලපීම් මගින් යම් යම් නියමිත කාලසටහන් වෙනස්වීම් හේතුවෙන් නඩත්තු සංචිතවල භාහිකරණය සඳහා වූ ප්‍රතිපාදන ආපසු හැරවීම නිරූපණය කෙරේ. (2018 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා වන ගැලපීම් මගින් ගුවන් යානා කල්බදු ගිවිසුම් හතරක් දීර්ඝ කිරීම හේතුවෙන් නඩත්තු සංචිතයේ භාහිකරණය සඳහා වූ ප්‍රතිපාදන ආපසු හැරවීම නිරූපණය කෙරේ). ඒ සඳහා අදාළ ප්‍රතිපාදන අනාගත ගුවන් යානා නඩත්තු කිරීම සඳහා ප්‍රතිපාදන වලින් පිළිබිඹු වන අතර අලුත්වැඩියා කිරීමේ පිරිවැය සටහන 16 යටතේ දක්වා ඇත.

7. අස්පර්ශය වත්කම්

පරිගණක මෘදුකාංග	සමූහය			සමාගම		
	මෘදුකාංග	නොනිම් ප්‍රාග්ධන	මුළු	මෘදුකාංග	නොනිම් ප්‍රාග්ධන	මුළු
	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන
පිරිවැය						
2018 අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	1,371.77	12.09	1,383.86	1,287.01	12.09	1,299.10
අත්පත් කර ගැනීම් / වෙනස් කිරීම් / වැඩිදියුණු කිරීම්	9.98	20.92	30.90	8.92	20.92	29.84
නොනිම් වෙතින් හුවමාරු කළ බැහැර කිරීම්	5.27	(5.27)	-	5.27	(5.27)	-
2019 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	1,387.02	27.74	1,414.76	1,301.20	27.74	1,328.94
සමුච්චිත ක්‍රමක්ෂය						
2018 අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	1,135.56	-	1,135.56	1,092.93	-	1,092.93
වර්ෂය සඳහා අයකිරීම	147.22	-	147.22	136.50	-	136.50
2019 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	1,282.78	-	1,282.78	1,229.43	-	1,229.43
ශුද්ධ පොත් අගය 2019 මාර්තු 31 දිනට	104.24	27.74	131.98	71.77	27.74	99.51
ශුද්ධ පොත් අගය 2018 මාර්තු 31 දිනට	236.21	12.09	248.30	194.08	12.09	206.17

වාර්තා කිරීමේ දිනයට අනුව සමූහයේ සහ සමාගමේ අස්පර්ශය වත්කම් තුළ පිළිවෙලින් රු. මිලියන 1,122.69 සහ රු. මිලියන 1,087.83 (2018 - රු. මිලියන 510.70 සහ රු. මිලියන 479.96) ක දළ ධාරණ අගයක් සහිත සම්පූර්ණ ක්‍රමක්ෂය කළ වත්කම් ඇතුළත් වේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉතිරි කොටස.

8. ආයෝජන

ජංගම නොවන ආයෝජන	සමූහය		සමාගම	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
ශ්‍රී ලංකාවේ පරිපාලිත සමාගම් වල ආයෝජන				
- ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම (කොටස් 940,268,456, 100% හිමිකාරිත්වය)	-	-	42.24	42.24
(ඉද්ධ වත්කම් අගය මත පදනම්ව අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ තක්සේරුව රු. බිලියන 9.49 (2017 - රු. බිලියන 6.66))				
වියාර් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගම (කොටස් 40,000)	0.40	0.40	0.20	0.20
	0.40	0.40	42.44	42.44

*වියාර් ලංකා (පුද්ගලික) ලිමිටඩ් හි කොටස් ප්‍රාග්ධනයෙන් 50% ක් සමාගම සතු වන අතර ඉතිරි 50% පරිපාලිත සමාගම සතුව.

වියාර් ලංකා (පුද්ගලික) ලිමිටඩ් ආරම්භයේ සිටම අක්‍රීය සමාගමක් වන අතර ප්‍රමාණවත් තරම් නොවන (immaterial) හෙයින් ඒකාබද්ධ වී නොමැත.

8.1. ජංගම ආයෝජන

ජංගම ආයෝජන	සමූහය		සමාගම	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
බැංකුවේ ස්ථාවර තැන්පතු	922.45	749.96	590.45	589.59

9. තොග

තොග	සමූහය		සමාගම	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
ඉංජිනේරුමය කටයුතු ආශ්‍රිත තොග	6,179.33	5,631.08	6,179.33	5,631.08
ගොඩබිම් සේවා ආශ්‍රිත තොග	493.56	474.15	493.56	474.15
අමුද්‍රව්‍ය සහ පරිභෝජන ද්‍රව්‍ය	890.63	846.41	539.56	493.70
	7,563.52	6,951.64	7,212.45	6,598.93
අඩුකළා: මන්දගාමීව වලනය වන තොග සඳහා ප්‍රතිපාදන (සටහන 9.1)	(2,371.97)	(2,195.66)	(2,362.58)	(2,177.42)
	5,191.55	4,755.98	4,849.87	4,421.51

9.1 මන්දගාමීව වලනය වන තොග සඳහා ප්‍රතිපාදන

මන්දගාමීව වලනය වන තොග සඳහා ප්‍රතිපාදන	සමූහය		සමාගම	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
අප්‍රේල් 01 වන විට ශේෂය	(2,195.66)	(1,997.20)	(2,177.42)	(1,978.96)
වර්ෂය තුළ සිදුකර ඇති ප්‍රතිපාදන	(214.47)	(251.60)	(223.32)	(251.60)
වර්ෂය තුළ කපා හැරීම්	38.16	53.14	38.16	53.14
මාර්තු 31 වන විට ශේෂය	(2,371.97)	(2,195.66)	(2,362.58)	(2,177.42)

10. වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතුදෑ

	සමූහය		සමාගම	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
වෙළඳ ලැබිය යුතුදෑ	17,999.61	15,332.07	17,208.05	14,569.81
අඩු: ලැබිය යුතුදෑ හි හානිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදන (සටහන 10.2)	(1,646.55)	(1,152.02)	(1,585.23)	(1,098.74)
	16,353.06	14,180.05	15,622.82	13,471.07
වෙනත් ණය ගැතියන්	5.13	84.95	5.13	84.95
තැන්පතු, අත්තිකාරම් සහ පෙරගෙවුම්	4,183.53	3,936.67	3,908.64	3,699.17
	20,541.72	18,201.67	19,536.59	17,255.19
සමාගම් නිලධාරීන්ට ලබාදුන් ණය සහ අත්තිකාරම්	62.59	64.84	33.80	41.72
	20,604.31	18,266.51	19,570.39	17,296.91

වෙළඳ ලැබිය යුතුදෑ පොළී රහිත වන අතර ඒවා සාමාන්‍යයෙන් දින 30 ක ණය කාලයක් මත පවතී.

10.1 මාර්තු 31 වන විට වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ වල ආයු විශ්ලේෂණයක් පහත දැක්වේ.

2019 මාර්තු 31 දින වන දිනට වෙළඳ ලැබිය යුතුදෑ රු. මිලියන 1,646.55 ක් සමූහයට සහ රු. මිලියන 1,585.23 ක් සමාගමට අදාළව හානිකරණය වී ඇති අතර ඒවා සඳහා පූර්ණ ප්‍රතිපාදන සපයා ඇත. වෙළඳ අයවිය යුතු දේ හි හානිකරණ ප්‍රතිපාදන සංවලනය සඳහා සටහන 10.2 සටහන පරිශීලනය කරන්න.

2019 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	මුළු රු. මිලියන	කල් ඉකුත් වූ හෝ හානිකරණය කළ යන දෙකම නොවූ රු. මිලියන	කල් ඉකුත් වූ සහ හානිකරණය ගලපන ලද				
			30-60 රු. මිලියන	61-90 රු. මිලියන	91-180 රු. මිලියන	181-365 රු. මිලියන	>365 රු. මිලියන
සමාගම							
වෙළඳ ලැබිය යුතුදෑ	17,208.05	14,024.47	473.18	354.88	679.12	760.99	915.40
අඩු: ලැබිය යුතුදෑ හි හානිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදන (සටහන 10.2)	(1,585.23)	-	(44.72)	(5.38)	(26.28)	(593.44)	(915.40)
	15,622.82	14,024.47	428.46	349.50	652.84	167.55	-
සමූහය							
වෙළඳ ලැබිය යුතුදෑ	17,999.61	14,428.59	657.04	450.93	728.52	760.99	973.53
අඩු: ලැබිය යුතුදෑ හි හානිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදන (සටහන 10.2)	(1,646.55)	-	(44.72)	(5.38)	(26.28)	(596.63)	(973.53)
	16,353.06	14,428.59	612.32	445.55	702.24	164.36	-

10.2 ලැබිය යුතුදෑ හි හානිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදන සංවලනය

	සමූහය රු. මිලියන 2019	සමාගම රු. මිලියන 2019
අප්‍රේල් 1 වන විට ශේෂය	1,152.02	1,098.74
වර්ෂය සඳහා ප්‍රතිපාදන	327.83	319.79
විනිමය පාඩුව	166.70	166.70
මාර්තු 31 වන විට ශේෂය	1,646.55	1,585.23

වාර්තා කරන දිනට සම්බන්ධිත පාර්ශවයන්ට අදාළ හානිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදන රු. මිලියන 1,018.10 (2018 - රු. මිලියන 875.73) විය.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉතිරි කොටස.

11. මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශයේ මුදල් හා ඒ සමාන දෑ

මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ වල සංරචක

	සමූහය		සමාගම	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
11.1 නිතකර මුදල් හා මුදල් හා සමාන දෑ වල ශේෂ				
මුදල් සහ බැංකු ශේෂ	2,212.02	1,841.58	1,681.03	1,481.17
11.2 අනිතකර මුදල් හා ඒ සමාන වත්කම් ශේෂ				
බැංකු අයිරා (සටහන 15)	(9,132.24)	(1,757.14)	(9,132.24)	(1,757.14)
මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශ කිරීම සඳහා මුළු මුදල් හා මුදල් හා සමාන දෑ	(6,920.22)	84.44	(7,451.21)	(275.97)

12. ප්‍රකාශන ප්‍රාග්ධනය

12.1 නිකුතු ප්‍රාග්ධනය

	සමූහය		සමාගම	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
516,174,355 නිකුත් කරන ලද සහ සම්පූර්ණයෙන් ගෙවන ලද සාමාන්‍ය කොටස් ගණන	51,617.44	51,617.44	51,617.44	51,617.44
මාර්තු 31 වන විට ශේෂය	51,617.44	51,617.44	51,617.44	51,617.44

13. සංචිත

	සමූහය		සමාගම	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය	5,459.01	4,953.48	3,115.82	3,115.82
මුදල් ප්‍රවාහ ආවරණ සංචිතය (සටහන 13.1)	(1,699.42)	(333.10)	(1,699.42)	(333.10)
මාර්තු 31 වන විට ශේෂය	3,759.59	4,620.38	1,416.40	2,782.72

13.1 මුදල් ප්‍රවාහ ආවරණ සංචිතයේ සංචලනය

	සමූහය		සමාගම	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
අප්‍රේල් 1 වන විට ශේෂය	(333.10)	(127.63)	(333.10)	(127.63)
මුදල් ප්‍රවාහ ආවරණ සංචිතයේ ශුද්ධ වලනය	(1,366.32)	(205.47)	(1,366.32)	(205.47)
මාර්තු 31 වන විට ශේෂය	(1,699.42)	(333.10)	(1,699.42)	(333.10)

14. වරණීය කොටස්

පරිපාලිත සමාගම

වරණීය කොටස් - සේවක අර්ථසාධක අරමුදල

සේවක අර්ථසාධක අරමුදල සතුව ඇති නිෂ්පන්ද නිදහස් කළහැකි සම්පූර්ණ වරණීය කොටස් පරිණත වන දිනයේදී (2020 මැයි 16) අනිවාර්යයෙන්ම නිදහස් කළ යුතුව ඇත. එම කොටස් දරන්නාට වසරකට 13.01% ක ස්ථාවර වරණීය ලාභාංශයක් හිමිවේ.

15. පොලී දරණ වගකීම්

	සමූහය		සමාගම	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
ජංගම වගකීම්				
දිගු කාලීන ණය / බැඳුම්කර (සටහන 15.1)	39,843.07	8,310.22	39,719.87	8,201.18
මූල්‍ය කල්බදු (සටහන 15.3)	311.71	306.39	311.71	306.39
කෙටි කාලීන ණය	63,749.23	57,365.00	63,749.23	57,365.00
බැංකු අයිරාව	9,132.24	1,757.14	9,132.24	1,757.14
	113,036.25	67,738.75	112,913.05	67,629.71
ජංගම නොවන වගකීම්				
දිගු කාලීන ණය / බැඳුම්කර (සටහන 15.1)	9,555.83	43,524.13	9,469.23	43,465.21
මූල්‍ය කල්බදු (සටහන 15.3)	765.19	1,032.53	765.19	1,032.53
	10,321.02	44,556.66	10,234.42	44,497.74

15.1 දිගුකාලීන ණය / බැඳුම්කර

(අ) ජංගම / ජංගම නොවන වර්ගීකරණය

	සමූහය		සමාගම	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
ජංගම වගකීම් යටතේ ඇතුළත් කර වසරක් ඇතුළත ගෙවිය යුතු	39,843.07	8,310.22	39,719.87	8,201.18
වසරකට පසු නමුත් අවුරුදු පහකට වඩා වැඩි නොවන	9,555.83	43,524.13	9,469.23	43,465.21
	49,398.90	51,834.35	49,189.10	51,666.39
(ආ) විදේශ මුදල්වලින් නිරූපණය කෙරෙන දිගුකාලීන ණය / බැඳුම්කර				
දිගු කාලීන ණය / බැඳුම්කර - ඇ.ඩො.	281.46	335.41	280.27	334.33

(ඇ) දිගුකාලීන ණය / බැඳුම්කරවල වලනය

	සමූහය		සමාගම	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
අප්‍රේල් 01 වන විට ශේෂය	51,834.35	27,506.63	51,666.39	27,506.63
වර්ෂය තුළ එකතු කිරීම්	146.01	26,882.53	-	26,664.08
වර්ෂය තුළ ගෙවීම්	(8,940.53)	(3,748.82)	(8,823.21)	(3,695.06)
උපලබ්ධි නොවූ විනිමය අලාභ	6,359.07	1,194.01	6,345.92	1,190.74
මාර්තු 31 වන විට ශේෂය	49,398.90	51,834.35	49,189.10	51,666.39

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉතිරි කොටස.

15. පොලී දරණ වගකීම් (ඉතිරි කොටස)

15.2 පොලී දරණ වගකීම් හෙළිදරව් කිරීම

ණය සැපයුම්කරු	2019 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු. මිලියන	2018 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු. මිලියන	ආපසු ගෙවීමේ කාලය	සුරැකුම්
(අ) බැංකු ණය				
LIBOR හා සම්බන්ධ පොලීය				
බ්‍රෙඩ්ට් සුයිස් බැංකුව ඒ ජී	12,590.62	16,421.81	2021 අප්‍රේල් වලින් අවසන් වන මාසික වාරික.	එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යය, කුවේට් සහ සෞදි අරාබියෙන් IATA විසින් එකතු කරන ලද ටිකට්ටු අලෙවිය
කොමර්ෂල් බැන්ක් ඔෆ් සිලෝන් පීඑල්සී	57.18	98.55	2019 සැප්තැම්බර් වලින් අවසන් වන මාසික වාරික	ඇ.ඩො. 246,318 /- ක ස්ථාවර තැන්පතුව
කොමර්ෂල් බැන්ක් ඔෆ් සිලෝන් පීඑල්සී	-	151.67	මාසික වාරික 2018 ජූලි මස අවසන් විය.	
සීමාසහිත අමානා බැංකුව	63.36	130.68	2021 දෙසැම්බර් වලින් අවසන් වන මාසික වාරික.	ඉඩම හැර A320 hanger සහ සිමියුලේටර් ගොඩනැගිල්ල විකිණීම, බදු දීම හෝ උකස් කිරීම සඳහා SLA වෙත සීමා කිරීම
ලංකා බැංකුව	5,720.00	5,056.19	කල්පිරීමේදී ගෙවීම 2019 දෙසැම්බර්.	මුදල් අමාත්‍යාංශ සහන ලිපිය
ලංකා බැංකුව	7,480.00	6,611.94	කල්පිරීමේදී ගෙවීම 2019 ඔක්තෝබර්	මුදල් අමාත්‍යාංශ සහන ලිපිය
ලංකා බැංකුව	4,400.00	3,889.38	කල්පිරීමේදී ගෙවීම 2019 පෙබරවාරි	මුදල් අමාත්‍යාංශ සහන ලිපිය
මහජන බැංකුව	5,720.00	5,056.19	කල්පිරීමේදී ගෙවීම 2019 දෙසැම්බර්	මුදල් අමාත්‍යාංශ සහන ලිපිය
මහජන බැංකුව	7,480.00	6,611.94	කල්පිරීමේදී ගෙවීම 2019 ඔක්තෝබර්	මුදල් අමාත්‍යාංශ සහන ලිපිය
මහජන බැංකුව	4,400.00	3,889.38	කල්පිරීමේදී ගෙවීම 2020 පෙබරවාරි	මුදල් අමාත්‍යාංශ සහන ලිපිය
මහජන බැංකුව	947.33	-	කල්පිරීමේදී ගෙවීම 2020 පෙබරවාරි	මුදල් අමාත්‍යාංශ සහන ලිපිය
AWPLR හා සම්බන්ධ පොලීය				
ලංකා බැංකුව	12,900.00	12,900.00	කල්පිරීමේදී ගෙවීම 2019 ජූනි.	මුදල් අමාත්‍යාංශ සහන ලිපිය
මහජන බැංකුව	13,350.00	13,350.00	කල්පිරීමේදී ගෙවීම 2019 ජූනි.	මුදල් අමාත්‍යාංශ සහන ලිපිය
මහජන බැංකුව	1,351.90	-	කල්පිරීමේදී ගෙවීම 2019 ජූනි.	මුදල් අමාත්‍යාංශ සහන ලිපිය
(ආ) ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කරය				
ස්ථාවර පොලී අනුපාතය				
ස්ථාවර පොලී අනුපාතය				
ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කරය	30,782.00	27,225.63	කල්පිරීමේදී ගෙවීම 2019 ජූනි.	ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 175 සඳහා රජයේ ඇපකරය.

15. පොලී දරණ වගකීම් (ඉතිරි කොටස)

(අ) බැංකු අයිතා පහසුකම්

LIBOR හා සම්බන්ධ පොළිය				
ණය සැපයුම්කරු	2019 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු. මිලියන	2018 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු. මිලියන	ආපසු ගෙවීමේ කාලය	සුරැකුම්
ලංකා බැංකුව	9,132.24	1,757.14	ආවර්ත (Revolving)	ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගමේ කොටස් අප ලෙස තබා ඇත.

(අ) වෙනත් ආයතනවලින් ලබා ගන්නා ණය

ස්ථාවර පොලී අනුපාතය				
ණය සැපයුම්කරු	2019 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු. මිලියන	2018 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු. මිලියන	ආපසු ගෙවීමේ කාලය	සුරැකුම්
සැපයුම්කරුවෙකුගෙන් ලද විලම්භිත ගෙවුම් පහසුකම්	5,695.94	7,985.05	2021 ජනවාරි වලින් අවසන් වන මාසික වාරික	හැර

පරිපාලන සමාගම

(අ) බැංකු ණය

LIBOR හා සම්බන්ධ පොළිය				
ණය සැපයුම්කරු	2019 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු. මිලියන	2018 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු. මිලියන	ආපසු ගෙවීමේ කාලය	සුරැකුම්
ලංකා බැංකුව	209.81	167.96	2019 නොවැම්බර් වලින් අවසන් වන මාසික වාරික	හැර

*අමෙරිකානු ඩොලර් වලින් ඇති පොලී දරණ වගකීම් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වෙත පරිවර්තනය කරන ලද්දේ 2019 මාර්තු 31 වන දින පැවති විනිමය අනුපාතය වන රු. 176 (2018 රු. 155.575) අනුව ය.

15.3 මූල්‍ය කල්බදු වගකීම

(ආ) ජංගම/ ජංගම නොවන වර්ගීකරණය

	සමූහය		සමාගම	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
ජංගම වගකීම් යටතේ ඇතුළත් කර වසරක් ඇතුළත ගෙවිය යුතු	311.71	306.39	311.71	306.39
වසරකට පසු ජංගම නොවන වගකීම් යටතේ ඇතුළත් කර ඇති	765.19	1,032.53	765.19	1,032.53
මාර්තු 31 දිනට මුළු කල්බදු වගකීම්	1,076.90	1,338.92	1,076.90	1,338.92

(ආ) විදේශ මුදල් වලින් නම් කරන ලද මූල්‍ය කල්බදු

(මිලියන වලින්)	සමූහය/ සමාගම	
	2019	2018
මූල්‍ය කල්බදු - යුරෝ	5.31	6.70
මූල්‍ය කල්බදු - ඇ.ඩො.	0.12	0.25

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉතිරි කොටස.

15.3 මූල්‍ය කල්බදු වගකීම (ඉතිරි කොටස)

(ඇ) මූල්‍ය කල්බදු වගකීම් වල වලනය

සමූහය	දළ ගෙවිය යුතු මුදල	අනාගත කාල පරිච්ඡේද සඳහා මූල්‍ය ගාස්තු	ගෙවිය යුතු ශුද්ධ මුදල 2019	ගෙවිය යුතු ශුද්ධ මුදල 2018
	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන
අප්‍රේල් 01 වන විට ශේෂය	1,629.08	(290.16)	1,338.92	2,180.16
වර්ෂය තුළ ගෙවීම්	(410.56)	89.99	(320.57)	(385.02)
ගැලපුම්	-	0.44	0.44	(687.72)
විනිමය (ලාභ) / අලාභ	48.45	9.66	58.11	231.50
මාර්තු 31 වන විට ශේෂය	1,266.97	(190.07)	1,076.90	1,338.92

සමාගම	දළ ගෙවිය යුතු මුදල	අනාගත කාල පරිච්ඡේද සඳහා මූල්‍ය ගාස්තු	ගෙවිය යුතු ශුද්ධ මුදල 2019	ගෙවිය යුතු ශුද්ධ මුදල 2018
	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන
අප්‍රේල් 01 වන විට ශේෂය	1,629.08	(290.16)	1,338.92	2,180.16
වර්ෂය තුළ ගෙවීම්	(410.56)	89.99	(320.57)	(385.02)
ගැලපුම්	-	0.44	0.44	(687.72)
විනිමය (ලාභ) / අලාභ	48.45	9.66	58.11	231.50
මාර්තු 31 වන විට ශේෂය	1,266.97	(190.07)	1,076.90	1,338.92

16. වෙනත් දිගු කාලීන වගකීම්

	සමූහය		සමාගම	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
ගුවන් යානා නඩත්තු කිරීම සහ පිරිවැඩියා සඳහා ප්‍රතිපාදන (සටහන 16.1) (අ)	12,260.05	19,701.58	12,260.05	19,701.58
විශ්‍රාමීක ප්‍රතිලාභ බැඳීම (සටහන 16.2)	5,856.16	5,711.34	5,319.09	5,205.37
විලම්බිත බදු වගකීම්	215.80	77.13	-	-
	18,332.01	25,490.05	17,579.14	24,906.95

16.1 අනාගත ශුචන් යානා නඩත්තු කිරීම සහ පිරිවැඩියා සඳහා ප්‍රතිපාදන

	සමූහය		සමාගම	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
(අ) වලනය				
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	26,997.44	12,919.39	26,997.44	12,919.39
වර්ෂය තුළ ප්‍රතිපාදන	10,160.56	8,224.42	10,160.56	8,224.42
ගැලපුම් (සටහන 6)	907.42	8,336.69	907.42	8,336.69
පරිභෝජන	(4,926.66)	(2,973.41)	(4,926.66)	(2,973.41)
විනිමය පාඩුව	4,211.45	490.35	4,211.45	490.35
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	37,350.21	26,997.44	37,350.21	26,997.44
(ආ) ජංගම / ජංගම නොවන වර්ගීකරණය				
වෙළඳ ගෙවියයුතු දෑ යටතේ ඇතුළත් කර ඇති එක් වර්ෂයක් තුළ ගෙවිය යුතු දෑ (සටහන 18)	25,090.16	7,295.86	25,090.16	7,295.86
දිගු කාලීන වගකීම් යටතේ ඇතුළත් එක් වසරකට පසු	12,260.05	19,701.58	12,260.05	19,701.58
	37,350.21	26,997.44	37,350.21	26,997.44

16.2 විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම - පාරිකෝෂිකය

	සමූහය		සමාගම	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	5,711.34	5,569.72	5,205.37	5,087.26
ප්‍රවර්ධන සේවා පිරිවැය සහ පොලී පිරිවැය	891.80	1,028.16	807.74	939.80
ආයුගණක (ලාභ)	(25.92)	(384.44)	(29.10)	(372.53)
වර්ෂය තුළ ගෙවීම්	(721.06)	(502.10)	(664.92)	(449.16)
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	5,856.16	5,711.34	5,319.09	5,205.37

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉතිරි කොටස.

16. වෙනත් දිගු කාලීන වගකීම් (ඉතිරි කොටස)

16.2 විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම - පාරිභෝගිකය (ඉතිරි කොටස)

පහත සඳහන් ප්‍රධාන උපකල්පන මත පදනම්ව මාර්තු 31 න් අවසන් වූ වසර සඳහා ඇක්ටුවල් ඇන්ඩ් මැනේජ්මන්ට් කන්සල්ටන්ට්ස් (පුද්) සමාගමේ (Actuarial & Management Consultants) වෘත්තීය සුදුසුකම් ලත් වීම, පුප්‍රලාභාදන් මතතා විසින් මෙම තක්සේරුකරණය සිදු කරන ලදී.

	සමාගම		පරිපාලිත සමාගම	
	2019	2018	2019	2018
(i) පොළී අනුපාතය			11%	10%
- ශ්‍රී ලංකා රුපියල්	11.5%	10.5%		
- ඇමෙරිකානු ඩොලර්	7.1%	6.5%		
(ii) වැටුප් වැඩිවීමේ අනුපාතය				
- ශ්‍රී ලංකා රුපියල්	7.5%	10.0%	11%	10%
- ඇමෙරිකානු ඩොලර්	3%	3%		
(iii) විශ්‍රාම යන වයස - වර්ෂ	60	60	55	55
(iv) අඛණ්ඩව පැවැත්ම යටතේ සමාගමේ පැවතීම				
(v) අපේක්ෂිත ඉතිරි සේවා කාලයේ සාමාන්‍ය	අවුරුදු 13.8	අවුරුදු 16	අවුරුදු 9.3	අවුරුදු 9.21

ආයුගණක තක්සේරුව සඳහා යොදා ගන්නා උපකල්පනවල සංවේදීතාව

සේවක ප්‍රතිලාභ බැඳීම් මිනුම්කරණයේදී ස්ථාවරව පැවති සියළුම වෙනත් විචල්‍යයන් සමඟ යොදාගත් ප්‍රධාන උපකල්පන වල සාධාරණව සිදුවිය හැකි වෙනස්කම් වලට සංවේදීතාවය පහත වගුවෙන් පෙන්වුම් කරයි.

වර්ෂය සඳහා සේවක ප්‍රතිලාභ බැඳීම් සහ ලාභය හෝ අලාභය මත වට්ටම් අනුපාතිකයේ හා වැටුප් වර්ධන අනුපාතයෙහි උපකල්පිත වෙනස්වීම් මත බලපෑම, විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයේ හා මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශනයේ සංවේදීතාවය වේ.

වට්ටම් අනුපාතයේ ඉහළයෑම/ (පහළයෑම)	වැටුපේ වර්ධන අනුපාතයෙහි ඉහළයෑම/(පහළයෑම)	විශ්‍රාමික ප්‍රතිලාභ බැඳීම් කෙරෙහි බලපෑම			
		2019		2018	
		සමාගම රු. මිලියන	පරිපාලිත සමාගම රු. මිලියන	සමාගම රු. මිලියන	පරිපාලිත සමාගම රු. මිලියන
1%	-	(321.41)	(31.18)	(356.62)	(28.79)
-1%	-	364.09	34.71	407.84	32.06
-	1%	374.82	36.89	414.72	34.14
-	-1%	(334.81)	(33.68)	(367.11)	(31.18)

17. ගුවන් ප්‍රවාහන පූර්ව විකුණුම්

ගුවන් ප්‍රවාහන පූර්ව විකුණුම් මගින් මාස 12 ක් දක්වා භාවිතා නොකළ ප්‍රවේශ පත්‍රවල වටිනාකම නියෝජනය කරයි.

18. වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවියයුතු දෑ

	සමූහය		සමාගම	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවියයුතු දෑ	57,061.99	27,266.00	63,586.25	31,628.56
අනාගත ගුවන් යානා නඩත්තු කිරීම සහ පිරිවැසියා පිරිවැසියා සඳහා ප්‍රතිපාදන (සටහන 16.1) (ආ)	25,090.16	7,295.86	25,090.16	7,295.86
	82,152.15	34,561.86	88,676.41	38,924.42

19. මූල්‍ය උපකරණ

19.1 මූල්‍ය උපකරණ වර්ගීකරණය

පහත වගුවේ ඇති මූල්‍ය වත්කම් සහ වගකීම් SLFRS 9 - 2018/2019 මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා වන මූල්‍ය උපකරණවලට සහ LKAS 32 හා 39 - 2017/2018 වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය උපකරණ හඳුනා ගැනීම සහ මැනීම අනුව කාණ්ඩවලට බෙදා ඇත.

සමූහය	2019		2018	
	ක්‍රමයෙන් මනිනු ලබන මූල්‍ය වත්කම් රු. මිලියන	ක්‍රමයෙන් මනිනු ලබන මූල්‍ය වගකීම් රු. මිලියන	ණය සහ අය විය යුතු දේ රු. මිලියන	ක්‍රමයෙන් මනිනු ලබන මූල්‍ය වගකීම් රු. මිලියන
මූල්‍ය වත්කම්				
වෙළඳ සහ වෙනත් අයවිය යුතු දේ	18,523.74	-	15,693.90	-
ගුවන් යානා හඬත්තු සංචිත	33,728.24	-	26,950.81	-
ගුවන් යානා සහ අමතර එන්ජින් තැන්පතු	6,706.76	-	5,895.26	-
ආයෝජන	922.45	-	749.96	-
මුදල් සහ බැංකු ශේෂ	2,212.02	-	1,841.58	-
	62,093.21	-	51,131.51	-
මූල්‍ය වගකීම්				
පොලී දරණ ණය සහ ණය ගැනීම්	-	123,357.28	-	112,295.41
වරණීය කොටස්	-	1,000.00	-	1,000.00
ගුවන් යානා හඬත්තු කිරීම සහ පිරිවැඩියා පිරිවැය සඳහා ප්‍රතිපාදන	-	37,350.21	-	26,997.44
වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දේ	-	51,589.43	-	26,998.76
	-	213,296.92	-	167,291.61
සමාගම				
මූල්‍ය වත්කම්				
වෙළඳ සහ වෙනත් අයවිය යුතු දේ	17,793.29	-	14,892.62	-
ගුවන් යානා හඬත්තු සංචිත	33,728.24	-	26,950.81	-
ගුවන් යානා සහ අමතර එන්ජින් තැන්පතු	6,706.76	-	5,895.26	-
ආයෝජන	590.45	-	589.59	-
මුදල් සහ බැංකු ශේෂ	1,681.03	-	1,481.17	-
	60,499.77	-	49,809.45	-
මූල්‍ය වගකීම්				
පොලී දරණ ණය සහ ණය ගැනීම්	-	123,147.47	-	112,127.45
ගුවන් යානා හඬත්තු කිරීම සහ පිරිවැඩියා පිරිවැය සඳහා ප්‍රතිපාදන	-	37,350.21	-	26,997.44
වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දේ	-	58,178.53	-	26,009.10
	-	218,676.21	-	165,133.99

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉතිරි කොටස.

සාධාරණ අගයන් තක්සේරු කිරීම සඳහා පහත සඳහන් ක්‍රම සහ උපකල්පන භාවිතා කරන ලදී:

මෙම මූල්‍ය උපකරණ වල කෙටිකාලීන පරිණතභාවය හේතුවෙන් කළමනාකරණය විසින් වැඩි වශයෙන් මුදල් හා බැංකු ශේෂ, ආයෝජන, වෙළඳ හා වෙනත් ලැබියයුතු දෑ, වෙළඳ හා වෙනත් ගෙවියයුතු දෑ වල සාධාරණ අගය ආසන්න වශයෙන් ඒවායේ ධාරණ අගයට තක්සේරු කරනු ලබයි.

දිගු කාලීන විචලන අනුපාත ණය ගැනීමිවල සාධාරණ වටිනාකම් ඒවායේ ධාරණ අගයට ආසන්නව ඇත්තේ වෙළඳපොළ පදනම් පොළී අනුපාත හිසා බව කළමනාකරණය තක්සේරු කළේය. එබැවින් සමූහ / සමාගම් මූල්‍ය උපකරණවල ධාරණ අගය ඒවායේ සාධාරණ වටිනාකමට ආසන්න වශයෙන් දැක්විය හැකිය.

20. ආදායම සහ ආංශික තොරතුරු

	සමූහය		සමාගම	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
20.1 ආදායම				
කාල නිශ්චිත සේවාවන් (Scheduled services) - මගීන්	147,899.87	131,494.46	147,899.87	131,494.46
- ගුවන් භාණ්ඩ	15,828.38	14,621.41	15,828.38	14,621.41
- අතිරික්ත ගමන් මලු	1,074.22	1,032.81	1,074.22	1,032.81
- තැපැල්	126.27	185.09	126.27	185.09
	164,928.74	147,333.77	164,928.74	147,333.77
ගුවන් පර්යන්ත සහ වෙනත් සේවා	14,319.73	13,185.94	14,480.91	13,313.17
තීරුබදු රහිත	882.48	774.13	882.48	774.13
කාල නිශ්චිත නොවන සේවා (Non-Scheduled services)	48.19	12.80	48.19	12.80
පියාසැරි ආහාර සැපයීම	3,917.90	3,332.28	-	-
මුළු ආදායම	184,097.04	164,638.92	180,340.32	161,433.87

20.2 ආංශික තොරතුරු

(අ) භූගෝලීය කාණ්ඩය අනුව ප්‍රාථමික වාර්තාකරණය - විකිණීමේ මූලාශ්‍රය අනුව ආදායම

ආදායම 2019	ශ්‍රී ලංකාව	ආසියාව (ශ්‍රී ලංකාව හැර)	යුරෝපය සහ අප්‍රිකාව	මැද පෙරදිග	උතුරු සහ දකුණු ඇමරිකාව	නිරිතදිග පැසිෆික්	මුළු 2019 රු. මිලියන
කාල නිශ්චිත සේවාවන් (Scheduled services)	25,173.39	59,614.82	19,308.40	30,618.88	4,628.58	8,555.80	147,899.87
- මගීන්							
- භාණ්ඩ	4,766.89	7,033.06	1,623.66	1,493.28	8.99	902.50	15,828.38
- අතිරික්ත ගමන් මලු	147.89	384.12	40.62	478.89	4.52	18.18	1,074.22
- තැපැල්	38.27	31.62	51.48	0.01	-	4.89	126.27
	30,126.44	67,063.62	21,024.16	32,591.06	4,642.09	9,481.37	164,928.74
ගුවන් පර්යන්ත සහ වෙනත් සේවා	14,319.73	-	-	-	-	-	14,319.73
තීරුබදු රහිත	-	202.97	88.25	317.69	-	273.57	882.48
කාල නිශ්චිත නොවන සේවාවන් (Non-Scheduled services)	48.19	-	-	-	-	-	48.19
පියාසැරි ආහාර සැපයීම	3,917.90	-	-	-	-	-	3,917.90
ආංශික ආදායම	48,412.26	67,266.59	21,112.41	32,908.75	4,642.09	9,754.94	184,097.04

20. ආදායම සහ කාණ්ඩ තොරතුරු (ඉතිරි කොටස)

ආදායම 2018	ශ්‍රී ලංකාව	ආසියාව (ශ්‍රී ලංකාව හැර)	යුරෝපය සහ අප්‍රිකාව	මැද පෙරදිග	උතුරු සහ දකුණු අමරිකාව	නිරිතදිග පැසිෆික්	මුළු 2018 රු. මිලියන
කාල නිශ්චිත සේවාවන් (Scheduled services)	21,429.18	55,768.54	16,703.68	28,841.82	4,642.75	4,108.49	131,494.46
- මගීන්							
- භාණ්ඩ	4,467.96	7,731.49	923.75	1,121.27	40.61	336.33	14,621.41
- අතිරික්ත ගමන් මලු	119.26	370.36	42.81	491.51	0.85	8.02	1,032.81
- තැපැල්	39.64	45.96	66.70	25.94	0.11	6.74	185.09
	26,056.04	63,916.35	17,736.94	30,480.54	4,684.32	4,459.58	147,333.77
ගුවන් පර්යන්ත සහ වෙනත් සේවා	13,185.94	-	-	-	-	-	13,185.94
- තීරුබදු රහිත	-	131.61	54.19	301.91	263.20	23.22	774.13
කාල නිශ්චිත නොවන සේවාවන් (Non-Scheduled services)	12.80	-	-	-	-	-	12.80
- පියාසැරි ආහාර සැපයීම	3,332.28	-	-	-	-	-	3,332.28
ආංශික ආදායම	42,587.06	64,047.96	17,791.13	30,782.45	4,947.52	4,482.80	164,638.92

(අ) ආදායම සහ ආංශික තොරතුරු (ඉතිරි කොටස)

	ව්‍යාපාර අංශය 2019				ව්‍යාපාර අංශය 2018			
	ගුවන් සේවය	පියාසැරි ආහාර සැපයීම	අන්තර් ආංශික බැහැරකිරීම	සමූහය	ගුවන් සේවය	පියාසැරි ආහාර සැපයීම	අන්තර් ආංශික බැහැරකිරීම	සමූහය
	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන
අදායම								
බාහිර පාරිභෝගිකයන්ට විකුණුම්	180,340.32	9,749.66	(5,992.94)	184,097.04	161,433.87	8,597.52	(5,392.47)	164,638.92
ප්‍රතිඵල								
බදු වලින් පසු ලාභය / (අලාභය)	(44,022.67)	5,602.51	(3,280.17)	(41,700.33)	(17,213.57)	3,890.30	(5,261.89)	(18,585.15)
වෙනත් ආංශික තොරතුරු								
වත්කම්	77,339.00	12,589.67	(7,680.94)	82,247.73	67,566.96	9,412.83	(5,394.65)	71,585.14
වගකීම්	254,895.23	3,102.90	(7,638.70)	250,359.43	199,763.30	2,757.16	(5,352.43)	197,168.03
දේපළ, කම්හල් සහ උපකරණ අත්පත් කර ගැනීම	890.18	179.67	-	1,069.85	1,403.96	271.79	-	1,675.75
අස්පර්ශ්‍ය වත්කම් අත්පත් කර ගැනීම	29.84	1.06	-	30.90	83.51	22.95	-	106.46
ක්ෂයවීම සහ ක්‍රමක්ෂය	1,643.67	218.33	-	1,862.00	1,779.49	196.55	-	1,976.04
මූල්‍ය පිරිවැය	10,939.83	139.27	-	11,079.10	8,820.16	134.61	-	8,954.77
මූල්‍ය ආදායම	89.72	38.89	-	128.61	180.99	221.33	(201.70)	200.62
බද්ද	-	73.42	-	73.42	-	5.92	-	5.92
මෙහෙයුම් වියදම්	217,735.62	3,982.97	(5,992.94)	215,725.65	175,883.85	4,796.66	(5,646.37)	175,034.14
වෙළඳ ණයගැති කපාහැරීම්	-	-	-	-	1.55	-	-	1.55
තොග කපාහැරීම්	38.16	-	-	38.16	53.14	-	-	53.14

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉතිරි කොටස.

21. වෙනත් ආදායම් සහ ලාභ

	සමූහය		සමාගම	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
දේපල පිරිසිදු කිරීම සහ උපකරණ විකිණීම මත ලද ලාභය	2.29	-	3.41	-
වෙනත්	949.90	570.14	939.15	561.48
ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම වෙතින් ලද ලාභාංශ	-	-	3,280.18	5,314.10
	952.19	570.14	4,222.74	5,875.58

22. මෙහෙයුම් අලාභය

පහත අයිතම ගැලපීමෙන් පසුව ගණනය කරන ලද	සමූහය		සමාගම	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
ගුවන් යානා රක්ෂණය	565.72	478.37	565.72	478.37
වරලත් ගාස්තු	504.97	442.86	504.97	442.86
මන්දගාමීව වලනය වන තොග සඳහා ප්‍රතිපාදන	214.47	251.60	223.32	251.60
දේපල පිරිසිදු කිරීම සහ උපකරණ විකිණීම මත අලාභය	-	14.41	-	14.14
විගණකවරුන්ගේ පාරිශ්‍රමික				
වෙනත් සේවා	3.50	0.23	3.50	-
විගණනය	11.73	9.48	9.00	8.10
ලැබිය යුතු දූෂ භාහිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදන	327.83	172.92	319.79	172.92
රඳවා ගැනීමේ බදු වියදීම (වෙනත් මෙහෙයුම් වියදීම්වලට ඇතුළත් කර ඇති) (සටහන 22.1)	6,972.27	-	6,972.27	-
දේපල, පිරිසිදු කිරීම සහ උපකරණ භාහිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදන	6.40	11.24	-	-

22.1 2017 අංක 24 දරණ දේශීය ආදායම් පහත බලාත්මක කිරීමත් සමඟම, අදාළ අනුපාතය මත පදනම්ව ගෙවිය යුතු විදේශීය සැපයුම්කරුවන්ගේ ගෙවීම් වලින් අදාළ රඳවා ගැනීමේ බදු (WHT) මුදල රඳවා තබා ගැනීමටත්, එය දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුවට (IRD) ප්‍රේෂණය කිරීමටත් සමාගමට අවශ්‍ය වේ. 2019 මාර්තු 31 වන විට සමාගම විසින් රු මිලියන 6,972.27 ක බදු වගකීමක් සඳහා ප්‍රතිපාදන සලසා ඇත. මෙම බදු සම්බන්ධයෙන් අනෙක් වශයෙන් පිළිගත හැකි විසඳුමකට එළඹීමේ අරමුණින් සමාගම අධිණවිච්ච අදාළ අමාත්‍යාංශය සමඟ සාකච්ඡා කරමින් සිටී.

23. මූල්‍ය ආදායම සහ පිරිවැය

23.1 මූල්‍ය ආදායම

	සමූහය		සමාගම	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
පොළී ආදායම	128.61	200.62	89.72	180.99

23.2 මූල්‍ය පිරිවැය

	සමූහය		සමාගම	
	2019	2018	2019	2018
	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන
ණය ගැනීම්, බැංකු අයිරා සහ ගෙවීම් ප්‍රමාද වූ සැපයුම්කරුවන්ගේ ශේෂයන් සඳහා පොළී පිරිවැය	10,842.20	8,694.96	10,833.03	8,690.45
කල්බදු වගකීම් සඳහා මූල්‍ය ගාස්තු	106.80	129.71	106.80	129.71
වරණීය කොටස් ලාභාංශ	130.10	130.10	-	-
	11,079.10	8,954.77	10,939.83	8,820.16

24. බදුකරණය

	සමූහය	
	2019	2018
	රු. මිලියන	රු. මිලියන
බදු විදගම		
ආදායම් බදු විදගමේ ප්‍රධාන අංග පහත පරිදි වේ:		
ප්‍රවර්තන ආදායම් බදු		
වර්ෂය සඳහා සාමාන්‍ය ක්‍රියාකාරකම් සඳහා බදු විදගම (සටහන 24.1)	25.80	16.23
විලම්බිත බදු විදගම	47.77	-
පසුගිය වර්ෂයට ආදායම ප්‍රවර්තන බදු උණ/අධි ප්‍රතිපාදනය	(0.15)	(10.31)
	73.42	5.92

24.1 වත්මන් බදු විදගම සහ ගිණුම් අලාභය අතර සැසඳීම

	සමූහය		සමාගම	
	2019	2018	2019	2018
	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන
බදු වලට පෙර ගිණුම්කරන අලාභය	(41,626.91)	(18,579.23)	(44,022.67)	(17,213.57)
(ලාභය) / පාඩුව ආදායම් බද්දට යටත් නොවූ	(2,359.96)	18,606.74	-	17,213.57
ලාභය / (පාඩුව) ආදායම් බද්දට යටත් ලාභය	(43,986.87)	27.51	(44,022.67)	-
බදු පරමාර්ථ සඳහා අඩු කළ නොහැකි විදගම් වල (ඉද්ධ) බදු බලපෑම්	37,030.17	5.02	37,021.67	-
බදුකරණ අලාභ	(7,001.00)	-	(7,001.00)	-
පරිපාලිත සමාගම් වලින් ලැබෙන බදු වලට යටත් ලාභ	44.30	32.53	-	-
28% බදු අනුපාතය යටතේ ව්‍යවස්ථාපිත බදු අයකිරීම	12.41	9.11	-	-
වෙනත් ආදායම් මත බදු	13.40	7.13	-	-
ප්‍රවර්තන ආදායම් බදු විදගම	25.80	16.23	-	-

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉතිරි කොටස.

24.2 විලම්බිත බදු වගකීම්

	සමූහය	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
විලම්බිත බදු වගකීම් (පරිපාලිතය)	215.80	77.13

විලම්බිත බදු වගකීම් වල සංචලනය	2017 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	වර්ෂය තුළ වලනය	2018 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	වර්ෂය තුළ වලනය	2019 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය
ගොඩනැගිලි මත ප්‍රත්‍යාගණන ලාභ	77.13	-	77.13	138.67	215.80

පරිපාලිත සමාගම

ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම විසින් ගොඩනැගිලි, පිරිසත සහ උපකරණ සඳහා වන ප්‍රත්‍යාගණන ලාභ මත විලම්බිත බදු වගකීම් ගිණුම්ගත කර ඇත.

ගිණුම්ගත නොකරන ලද විලම්බිත බදු (වත්කම්)

සමූහය

පහත සඳහන් අයිතමවලට ආරෝපණය කළ විලම්බිත බදු වත්කම් ගිණුම්ගත කොට නොමැත.

	වත්කම්		වගකීම්		ගුද්ධ වත්කම්/ (වගකීම්)	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
දේපළ, පිරිසත සහ උපකරණ	-	4.65	(616.61)	(1,029.53)	(616.61)	(1,024.88)
ඉඩම් ප්‍රත්‍යාගණනය - කොළඹ	-	-	(171.67)	(171.67)	(171.67)	(171.67)
ගොඩනැගිලි ප්‍රත්‍යාගණනය	-	-	(700.76)	(700.76)	(700.76)	(700.76)
විශ්‍රාම වැටුප් ප්‍රතිලාභ බැඳීම්	1,489.35	1,533.40	-	-	1,489.35	1,533.40
නඩත්තු සංචිත භාහිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදන	3,292.21	2,118.76	-	-	3,292.21	2,118.76
මන්දගාමීව වලනය වන කොඟ සඳහා ප්‍රතිපාදන	657.18	609.68	-	-	657.18	609.68
ලැබිය යුතුදෑ හි භාහිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදන	443.85	307.65	-	-	443.85	307.65
ගුවන් යානා නඩත්තු කිරීම සහ පිරිවැඩියා පිරිවැය සඳහා ප්‍රතිපාදන	10,460.71	7,559.28	-	-	10,460.71	7,559.28
	16,343.30	12,133.42	(1,489.04)	(1,901.96)	14,854.26	10,231.46

24.2 විලම්බිත බදු (ඉතිරි කොටස)

වර්ෂය තුළ විලම්බිත බද්දෙහි සංචලනය

	2017 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු. මිලියන	වර්ෂය තුළ වලනය රු. මිලියන	2018 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු. මිලියන	වර්ෂය තුළ වලනය රු. මිලියන	2019 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු. මිලියන
දේපළ, පිරිසත සහ උපකරණ	(314.39)	(710.49)	(1,024.88)	408.27	(616.61)
ඉඩම් ප්‍රත්‍යාගණනය - කොළඹ	-	(171.67)	(171.67)	-	(171.67)
ගොඩනැගිලි ප්‍රත්‍යාගණනය	(588.11)	(112.65)	(700.76)	-	(700.76)
විශ්‍රාම වැටුප් ප්‍රතිලාභ බැඳීම්	1,496.80	36.60	1,533.40	(44.05)	1,489.35
නඩත්තු සංචිත භාහිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදන	-	2,118.76	2,118.76	1,173.45	3,292.21
මන්දගාමීව වලනය වන තොග සඳහා ප්‍රතිපාදන	-	609.68	609.68	47.50	657.18
ලැබිය යුතුදෑ හි භාහිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදන	-	307.65	307.65	136.20	443.85
ගුවන් යානා නඩත්තු කිරීම සහ පිරිවැඩියා පිරිවැය සඳහා ප්‍රතිපාදන	-	7,559.28	7,559.28	2,901.43	10,460.71
	594.30	9,637.16	10,231.46	4,622.80	14,854.26

සමාගම

	වත්කම්		වගකීම්		ශුද්ධ වත්කම්/ (වගකීම්)	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන
දේපළ, පිරිසත සහ උපකරණ	-	-	(616.61)	(1,029.53)	(616.61)	(1,029.53)
ඉඩම් ප්‍රත්‍යාගණනය - කොළඹ	-	-	(171.67)	(171.67)	(171.67)	(171.67)
ගොඩනැගිලි ප්‍රත්‍යාගණනය	-	-	(700.76)	(700.76)	(700.76)	(700.76)
විශ්‍රාම වැටුප් ප්‍රතිලාභ බැඳීම්	1,489.35	1,457.50	-	-	1,489.35	1,457.50
නඩත්තු සංචිත භාහිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදන	3,292.21	2,118.76	-	-	3,292.21	2,118.76
මන්දගාමීව වලනය වන තොග සඳහා ප්‍රතිපාදන	657.18	609.68	-	-	657.18	609.68
ලැබිය යුතුදෑ හි භාහිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදන	443.85	307.65	-	-	443.85	307.65
ගුවන් යානා නඩත්තු කිරීම සහ පිරිවැඩියා පිරිවැය සඳහා ප්‍රතිපාදන	10,460.71	7,559.28	-	-	10,460.71	7,559.28
	16,343.30	12,052.87	(1,489.04)	(1,901.96)	14,854.26	10,150.91

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉතිරි කොටස.

24.2 විලම්බිත බදු (ඉතිරි කොටස)

	2017 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු. මිලියන	වර්ෂය තුළ වලනය රු. මිලියන	2018 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු. මිලියන	වර්ෂය තුළ වලනය රු. මිලියන	2019 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු. මිලියන
දේපළ, පිරිසහ සහ උපකරණ	(318.59)	(710.94)	(1,029.53)	412.92	(616.61)
ඉඩම් ප්‍රකාශනවල - කොළඹ	-	(171.67)	(171.67)	-	(171.67)
ගොඩනැගිලි ප්‍රකාශනවල	(588.11)	(112.65)	(700.76)	-	(700.76)
විශ්‍රාම වැටුප් ප්‍රතිලාභ බැඳීම්	1,424.43	33.07	1,457.50	31.85	1,489.35
නඩත්තු සංචිත භාණ්ඩකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදන	-	2,118.76	2,118.76	1,173.45	3,292.21
මන්දගාමීව වලනය වන තොග සඳහා ප්‍රතිපාදන	-	609.68	609.68	47.50	657.18
ලැබිය යුතුදූෂ හි භාණ්ඩකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදන	-	307.65	307.65	136.20	443.85
ගුවන් යානා නඩත්තු කිරීම සහ පිරිවැඩියා පිරිවැය සඳහා ප්‍රතිපාදන	-	7,559.28	7,559.28	2,901.43	10,460.71
	517.73	9,633.18	10,150.91	4,703.35	14,854.26

සමාගම

භාවිතා කරන බදු අනුපාතය 28% ක් වන අතර එය වාර්තා කිරීමේ දිනයේ සිට බලාත්මක කරන ලද බදු නීති මත පදනම්ව, ආපසු හැරවීමේදී තාවකාලික වෙනස්කම් වලට අදාළ වනු ඇතැයි අපේක්ෂා කරන බදු අනුපාතය වේ. විලම්බිත බදු වත්කම් ඇති හෙයින්, වගකීම්වල ප්‍රමාණයට ලාභය හා අලාභය හඳුනාගත හැකි බැවින්, විස්තීර්ණ බදු වත්කම් ඇති බැවින්, වෙනත් පුළුල් ආදායමක් හරහා රු. මිලියන 8.15 ක් වන ක්‍රියාකාරී උපකල්පන මත ලාභය මත කල්දැමූ බදු වගකීම සමාගම විසින් හඳුනාගෙන නොමැත. 2019 මාර්තු 31 වන විට රු. මිලියන 14,854.26 ක් වූ ශුද්ධ විලම්බිත බදු වත්කම් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල හඳුනාගෙන නොමැති හෙයින්, අනාගතයේ දී පවත්නා විලම්බිත බදු වත්කම් උපයෝගී කර ගැනීම සඳහා අනාගත බදු අය කළ හැකි ලාභ ප්‍රමාණවත් වනු ඇතැයි සිතිය නොහැකිය.

විලම්බිත බදු වත්කම් වන රු. මිලියන 1,960.28 වර්ෂය සඳහා ඉදිරියට ගෙන යන බදු අලාභය මත ගණනය නොකෙරේ.

පරිපාලන සමාගම

15% සහ 28% යන එක් එක් අංශ සඳහා අදාළ වන අනාගත බදු අනුපාත මත පදනම්ව විලම්බිත බදු වගකීම් ගණනය කර ඇත.

25. බැඳීම් සහ අසම්භාව්‍යයන්

25.1 ප්‍රාග්ධන වියදම් බැඳීම්

සාමාන්‍ය ව්‍යාපාර කටයුතුවලට අදාළව දේපළ, පිරිසහ සහ උපකරණ අත්පත් කර ගැනීම සඳහා සමූහයේ සහ සමාගමේ බැඳීම් පහත පරිදි වේ.

	සමූහය		සමාගම	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
අනුමත කළ සහ ගිවිසුම්ගත නමුත් ප්‍රතිපාදනය නොකළ				
ස්පෘශ්‍ය*	189,464.21	167,571.38	189,460.18	167,526.59
අස්පෘශ්‍ය	4.56	-	4.56	-
	189,468.77	167,571.38	189,464.74	167,526.59
අනුමත නමුත් ගිවිසුම්ගත නොකළ				
ස්පෘශ්‍ය*	484.49	158.69	484.49	158.69
අස්පෘශ්‍ය	2.29	50.53	2.29	50.53
	486.78	209.22	486.78	209.22
	189,955.55	167,780.60	189,951.52	167,735.81

*2019 මාර්තු 31 වන විට, A350-900 ගුවන් යානා හතරක් මිලදී ගැනීම සඳහා ලැයිස්තු මිල නියෝජනය කරමින් (අමතර අංශයන්ගේ පිරිවැය හැර) රු. මිලියන 189,422.46 (ඇඩො. මිලියන 1,076) ක්, (2018 - රු. මිලියන 167,439.77 (ඇඩො. මිලියන 1,076)) ප්‍රාග්ධන බැඳීම් යටතේ සලකා බලනු ලැබේ. ඊට අදාළ තොරතුරු සඳහා සටහන 5 පරිශීලනය කරන්න.

25.2 මූල්‍ය බැඳීම්

(අ) මාර්තු 31 වන විට අවලංගු කළ නොහැකි මෙහෙයුම් කල්බදු යටතේ අනාගත අවම කල්බදු බැඳීම් පහත පරිදි වේ:

	සමූහය		සමාගම	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
එක් වර්ෂයක් තුළ	30,309.18	27,085.44	30,309.18	27,085.44
වසරකට පසු නමුත් අවුරුදු පහකට වඩා නොවැඩි	108,889.32	98,999.94	108,889.32	98,999.94
වර්ෂ 5 කට වැඩි	86,060.62	96,584.39	86,060.62	96,584.39
	225,259.12	222,669.77	225,259.12	222,669.77

(අ) 2018 මාර්තු 31 දින වන විට කල්බදු බැඳීම්වලට ඇතුළත් වන්නේ 2018 අගෝස්තු මාසයේදී ලබා දුන් එක් A321-200neo ගුවන් යානයක බදු ගිවිසුම් ය. නව බෙදාහැරීම සඳහා කල්බදු වගකීම කැපවීම පදනම් වූයේ කුලී පදනම මත වන අතර එය සම්මත වියාර් බස් වැඩි කිරීම, පොලී අනුපාත ගැලපීම් සහ බෙදා හැරීමේදී සකස් කරනු ලබන අතිරේක අංශයන්ගේ පිරිවැය බැහැර කරයි.

(අ) 2019 මාර්තු 31 වන විට සමාගම බදු දී ඇති ගුවන් යානා සඳහා ආරක්ෂක තක්සතු ලෙස රු. මිලියන 1,579.95 ක් (ඇඩො. මිලියන 8.97) (2018 - රු. මිලියන 1,361.67 (ඇඩො. මිලියන 8.97) වටිනා ණය ලිපි නිකුත් කර ඇත.

(ඇ) සමාගම සිය ගොඩනැගිල්ල 2028 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වන මෙහෙයුම් බද්දට ගුවන්තොටුපල සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමට අයත් ඉඩමක ඉදිකර ඇත. පිටස්තර ස්ථාන ඇතුළුව සමූහය සහ සමාගම විසින් බදු දී ඇති ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි සඳහා ඉතිරිව ඇති බදු කුලී කැපවීම පහත පරිදි වේ.

	සමූහය		සමාගම	
	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
ගෙවිය යුතු වාරිකය:				
වසරක් ඇතුළත	722.67	768.74	575.86	623.40
වසරකට පසු නමුත් අවුරුදු පහකට වඩා නොවැඩි	1,435.78	1,791.38	1,206.82	1,466.43
අවුරුදු පහකට වැඩි	1,451.71	2,001.87	1,136.38	1,592.73

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉතිරි කොටස.

25. බැඳුම් සහ අවිනිශ්චිතතාවයන් (ඉතිරි කොටස)

25.3 අසම්භාව්‍යයන්

සමාගම

අසම්භාව්‍ය වගකීම් 2019 මාර්තු 31 දින වන විට රු. මිලියන 16,444.50 ක (2018: රු. මිලියන 15,085.72) හිමිකම් පෑම මත පදනම් වේ. රු. මිලියන 13,204.14 ක (ඇ.ඩො. මිලියන 74. සහ යුරෝ මිලියන 0.91) ගුවන් යානා කල්බදු ගිවිසුම් අවලංගු කිරීමේ ප්‍රතිඵල ලෙස ගුවන්යානා අමතර කොටස් සැපයුම්කරුවන් කිහිප දෙනෙකු විසින් කරන ලද හිමිකම් වලින්, රු. මිලියන 529.73 ක (ඇ.ඩො. මිලියන 3.01) ගුවන් තොටුපළ බදු ගෙවීමට අදාළව විදේශීය බදු අධිකාරියක් විසින් අය කරනු ලබන දඩ මුදලකින්, කොන්ත්‍රාත්තුවක් අත්හිටුවීමක් වෙනුවෙන් සැපයුම්කරුවෙකු විසින් කරන ලද රු. මිලියන 714.89 ක (ඇ.ඩො. මිලියන 4.06) හිමිකම් පෑමකින්, රු. මිලියන 1,484.48 වූ විදේශීය බදු අධිකාරියක සේවා බදු ආරවුල් සහ සේවකයින් සම්බන්ධ හිමිකම් රු. මිලියන 239.54 කින් අසම්භාව්‍ය වගකීම් තුළ ඇතුළත් වේ.

පාරිභෝගිකයින්, සැපයුම්කරුවන් සහ සේවකයින් සමාගමට වරෙන්ඩ් ගන්නා නෛතික ක්‍රියාමාර්ග, වෙනත් හිමිකම් පෑම සහ විභව හිමිකම් ඉල්ලීම් සම්බන්ධයෙන් සමාගමේ ව්‍යාපාර කටයුතු වලදී පැන නගින අසම්භාව්‍ය වගකීම් සම්බන්ධයෙන් අධ්‍යක්ෂවරුන් සැලකිය යුතු වගකීමක් අපේක්ෂා නොකරන බැවින් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල කිසිදු ප්‍රතිපාදනයක් ලබා දී නොමැත.

පරිපාලන සමාගම

සමාගමේ නීතිඥයින්ගේ මතය අනුව, සමාගමේ අනාගත මෙහෙයුම් වල වාර්තා වූ මූල්‍ය ප්‍රතිඵල කෙරෙහි බලපෑමක් ඇති කරන පහත සඳහන් හඬුව හැර සමාගමට වරෙන්ඩ් කිසිදු හඬු පැවරීමක් නොමැත.

එක් හඬුවක් කම්කරු විනිශ්චය සභාවේ විභාග වෙමින් පවතී. තවද, වාර්තා කරන දිනට සමාගම විසින් අභියාචනා කර ඇති හඬු 4 ක් ඇත. අභියාචනා කරන ලද හඬු සඳහා රු. මිලියන 5.3 ක තැන්පතුවක් තබා ඇත.

26. ඇපයට තැබූ වත්කම්

සමාගම / සමූහය

ලබාගත් පහසුකම්වලට වරෙන්ඩ් ඇපයට තැබූ වත්කම් පිළිබඳ විස්තර සඳහා සටහන 15.2 බලන්න.

27. වාර්තා කරන දිනට පසුව සිදුවන සිදුවීම්

27.1 සමාගම

2019 ජුනි මාසයේදී සිංගප්පූරු කොටස් වෙළඳපොළේ ලැයිස්තුගත කර ඇති ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 175 ක මුහුණත වටිනාකමකින් යුත් ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කරය සමාගම ආපසු ගෙවීය. මෙම ආපසු ගෙවීම සඳහා අරමුදල් සැපයීම සඳහා සිංගප්පූරු කොටස් වෙළඳපොළේ ලැයිස්තුගත කර ඇති ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 175 ක මුහුණත වටිනාකමකින් යුත් නව ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කරයක් සමාගම විසින් හිඳුන් කරන ලදී. නව බැඳුම්කරයේ කාලසීමාව වසර පහක් වන අතර අර්ධ වාර්ෂිකව ගෙවිය යුතු ස්ථාවර පොලී අනුපාතයක් 7% කි. බැඳුම්කරය ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් සහතික කරනු ලැබේ.

පරිපාලන සමාගම

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ගැලපීම් හෝ අනාවරණය කිරීම් අවශ්‍ය වන වාර්තාකරණ දිනයට පසුව සිදුවීම් කිසිවක් නොමැත.

28. සම්බන්ධිත පාර්ශ්ව අනාවරණයන්

28.1 සමූහය සහ සමාගම

28.1.1 ප්‍රධාන කළමනාකරණ පිරිස් (KMP) සමඟ ගනුදෙනු

සමාගමේ සහ පරිපාලිත සමාගමේ ක්‍රියාකාරකම් සැලසුම් කිරීම, මෙහෙයවීම සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා බලය සහ වගකීම ඇති පුද්ගලයින් ලෙස අර්ථ දක්වා ඇති ප්‍රධාන කළමනාකරණ පිරිස් සම්බන්ධ පාර්ශ්ව වලට ඇතුළත් වේ. එම ප්‍රධාන කළමනාකරණ පිරිස් වලට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය, ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී සහ ඉහත නිර්ණායක සපුරාලන සමූහයේ වෙනත් ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ විධායකයින් එවැනි ප්‍රධාන කළමනාකරණ පිරිස් අතර වේ.

සමාගම සහ අදාළ පාර්ශ්වය අතර කිසියම් ගනුදෙනුවක් (සමාගමේ අනුබද්ධයන්, අධ්‍යක්ෂවරුන්, සේවකයින් හෝ ඔවුන්ගේ සමීපතම පවුලේ සාමාජිකයින්ට උනන්දුවක් ඇති) සඳහන් කරන සමූහ / සමාගම් ප්‍රතිපත්තියට අනුකූලව අනාවරණය කළ යුතු අතර ප්‍රධාන කළමනාකරණ පිරිස් විසින් කරන ලද ආශ්‍රිත ප්‍රකාශ සලකා බලනු ලබයි.

වාර්තාකරණ කාල පරිච්ඡේදය තුළ සාමාන්‍ය ව්‍යාපාර කටයුතුවලදී ප්‍රධාන කළමනාකරණ පිරිස් විසින් සිදු කරන ලද සැලකිය යුතු ගනුදෙනු පහත පරිදි වේ;

	2019	2018
	රු. මිලියන	රු. මිලියන
කෙටි කාලීන ප්‍රතිලාභ	276.33	304.17
පශ්චාත් සේවා නියුක්ත ප්‍රතිලාභ	41.84	46.09
සේවා කිරීමේ ප්‍රතිලාභ	16.35	12.43

පරිපාලිත සමාගම් විසින් ගෙවනු ලැබූ රු. මිලියන 0.85 ක්වූ අධ්‍යක්ෂ ගාස්තු කෙටිකාලීන ප්‍රතිලාභයන් තුළ ඇතුළත් වේ. 2018/2019 වර්ෂය තුළ අධ්‍යක්ෂවරුන් සඳහා වරප්‍රසාද ටිකට් පත් හෝ ස්ථිර ගුවන් ටිකට් පත් ලබා දී නොමැත (2018 දී අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ ගාස්තු රු මිලියන 6.01 සහ වරප්‍රසාද සහ වෙනත් ස්ථිර ගුවන් ටිකට්පත් රු මිලියන 18.65 කි). ප්‍රධාන කළමනාකරණ පිරිස් සහ ඔවුන්ගේ කලතූයන් සහ යැපෙන දරුවන්ට ආසන ලබා ගැනීමේ පදනම මත නොමිලේ ගුවන් ටිකට් පත් සඳහා හිමිකම් ඇත.

28.2 සමූහය

සමාගමේ ප්‍රධාන කොටස් හිමියා වන ශ්‍රී ලංකා රජයට සමූහය පාලනය කිරීමේ බලය ඇත.

සාමාන්‍ය ව්‍යාපාර කටයුතුවලදී ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් පාලනය කරනු ලබන ආයතන සමඟ පහත සඳහන් වැදගත් ගනුදෙනු සිදු කර ඇත.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉතිරි කොටස.

28. සම්බන්ධිත පාර්ශව අනාවරණය (ඉතිරි කොටස)

28.1 සමූහය සහ සමාගම (ඉතිරි කොටස)

සමාගමේ නම	සම්බන්ධතාවය	ගනුදෙනු වල ස්වභාවය	ගනුදෙනුවේ වටිනාකම		ලැබිය යුතු / (ගෙවිය යුතු) ශේෂය	
			2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
ලංකා ඩිජිටල් තෙල් නීතිගත සංස්ථාව	රජයට අයත්	ඉන්ධන	(34,033.36)	(25,959.20)	(26,826.20)	(4,907.32)
		විලම්බිත සැපයුම්කාර ගෙවීම්	-	-	(5,695.94)	(7,985.05)
		ප්‍රමාදවූ ගෙවීම් සඳහා මූල්‍ය පිරිවැය	(1,007.55)	(490.61)	(551.50)	(83.96)
විශාර්පෝට් අන්ඩ් ඒවියේශන් සර්විසස් පුද් සමාගම	රජයට අයත්	ගොඩබිම්, නවීකරණ, ගුවන් පාලම්, විදේශගාමය, කුලී, වරලත් ගාස්තු, කසළ නාශක ගාස්තු	(3,689.48)	(3,489.83)	(1,214.16)	(1,214.16)
සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය	රාජ්‍ය පරිපාලිත	බලපත්‍ර, අවසර පත්‍ර සහ බදු	(11,771.42)	(9,779.95)	(0.01)	(0.84)
මිහින් ලංකා (පුද්) සමාගම	රජයට අයත්	ගබඩාව කුලියට දීම	23.36	74.48	768.79	745.43
		මිලදී ගැනුම්	-	(20.88)	-	-
ශ්‍රී ලංකා රක්ෂණ සංස්ථාව	රජයට අයත්	රක්ෂණ සේවා	(511.38)	(477.53)	-	-
ලංකා බැංකුව	රජයට අයත්	ණය ආපසු ගෙවීම්	(117.32)	-	-	-
		ලැබුණු ණය	146.01	4,107.83	-	-
		ණය	-	-	(30,290.19)	(28,457.50)
		කෙටිකාලීන තැන්පතු	-	-	811.47	679.57
		පොළී	(3,148.06)	(2,770.01)	-	-
		බැංකු අයිරා	-	-	(9,132.24)	(1,757.14)
මහජන බැංකුව	රජයට අයත්	ණය ලැබීම් / පොළී ප්‍රාග්ධනීකරණය	2,299.23	3,889.38	-	-
		ණය	-	-	(33,249.23)	(28,907.50)
		පොළී	(3,442.88)	(2,343.83)	-	-
සේවක අර්ථසාධක අරමුදල	පරිපාලිත සමාගමේ කොටස් හිමි	වරණීය කොටස් ලාභාංශ	130.10	(130.10)	(64.87)	(64.87)
		13.01% නිශ්පන්ද නිදහස් කළ හැකි සම්පූර්ණ (අවුරුදු 5) වරණීය කොටස්	-	-	(1,000.00)	(1,000.00)

වාර්තා කිරීමේ දිනය වන විට සමූහය විසින් බැංකුවේ රු. මිලියන 2,333.14 ක (2018 - රු. මිලියන 1,926.42) බැංකු ඇපකර පහසුකම් භාවිතා කර ඇත.

ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් පාලනය කරනු ලබන ආයතනවල සිට / දක්වා ඇති ශේෂයන් වෙළඳ හා වෙනත් ලැබිය යුතු දේ / ගෙවිය යුතු මුදල් සහ මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශනයේ පොලී දරණ වගකීම් යටතේ ඇතුළත් වේ.

වාර්තා කරන දිනට සම්බන්ධිත පාර්ශවයන්ට අදාළ හානිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදන රු මිලියන 1,078.55 (2018- රු මිලියන 928.9) විය.

ප්‍රායෝගික නොවන බව සහ ගනුදෙනුවල ප්‍රමාණය නිසා තනි තනි වශයෙන් වැදගත් ගනුදෙනු සඳහා ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 24 "සම්බන්ධිත පාර්ශව අනාවරණයන්" ට අනුකූලව සීමිත අනාවරණයන් සිදුකර ඇත.

වර්ෂය තුළ සමූහය සමඟ ගනුදෙනු කර ඇති වෙනත් රජය විසින් පාලන කරන/ ආශ්‍රිත ආයතන කිහිපයක් පහත දැක්වේ:

- | | |
|-------------------------------|---|
| - ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලය | - ශ්‍රී ලංකා හමුදාව |
| - දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව | - ශ්‍රී ලංකා නාවික හමුදාව |
| - රාජ්‍ය ඖෂධ සංස්ථාව | - ශ්‍රී ලංකා තැපැල් අධිකාරිය |
| - විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය | - ශ්‍රී ලංකා සංචාරක ප්‍රවර්ධන කාර්යාංශය |
| - ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව | |

සේවක විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ සඳහා වන දායක මුදල් සම්බන්ධ වැඩිදුර ගනුදෙනු සේවක අර්ථසාධක අරමුදල (EPF) සහ සේවක භාර අරමුදල (ETF) වලට අදාළ ප්‍රතිපත්ති හා රෙගුලාසි වලට අනුකූලව සිදු කරනු ලැබේ.

සම්බන්ධිත පාර්ශවයන් සමඟ ගනුදෙනු සිදු වූයේ වාණිජමය කොන්දේසි යටතේය.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉතිරි කොටස.

28. සම්බන්ධිත පාර්ශවීය ප්‍රකාශන (ඉතිරි කොටස)

28.3 සමාගම

පහත දැක්වෙන කරුණු ඇතුළුව සැලකිය යුතු ගනුදෙනු ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් පාලනය කරනු ලබන උප සමාගම් සහ ආයතන සමඟ සාමාන්‍ය ව්‍යාපාර කටයුතුවලදී සිදු කර ඇත.

සමාගමේ නම	සම්බන්ධතාවය	ගනුදෙනු වල ස්වභාවය	ගනුදෙනුවේ වටිනාකම		ලැබිය යුතු / (ගෙවිය යුතු) ශේෂය	
			2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන	2019 රු. මිලියන	2018 රු. මිලියන
ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම	පරිපාලිත	භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවා	25.48	13.99	-	-
		යානාඝ්ටි ආහාරපාන සැපයීම සහ වෙනත් සේවාවන්	(5,696.05)	(5,378.46)	(7,638.70)	(5,352.44)
		ලාභාංශ	3,280.18	5,314.10	-	-
ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව	රජයට අයත්	ඉන්ධන	(33,909.42)	(25,852.36)	(26,826.20)	(4,907.32)
		විලම්බිත සැපයුම්කාර ගෙවීම්	-	-	(5,695.94)	(7,985.05)
		ප්‍රමාද වූ මූල්‍ය පිරිවැය	(1,007.55)	(490.61)	(551.50)	(83.96)
විශාර්පෝට් ඇන්ඩ් ඒවියේශන් සර්විසස් පුද් සමාගම	රජයට අයත්	ගොඩබිෂම, නවතා තැබීම්, ගුවන් පාලම්, මගී විවේකාගාර කුලියට දීම, බලයලත් නියෝජිත ගාස්තු සහ කසළ නාශක ගාස්තු	(3,069.72)	(2,912.51)	(1,823.57)	(1,236.06)
සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය	රජයට අයත්	බලපත්‍ර, අවසර පත්‍ර සහ බදු	(11,771.42)	(9,779.95)	(0.01)	(0.84)
මිනින් ලංකා (පුද්) සමාගම	රජයට අයත්	ගබඩාව කුලියට දීම	23.36	74.48	768.79	745.43
		මිලදී ගැනීම්	-	(20.88)	-	-
ශ්‍රී ලංකා රක්ෂණ සංස්ථාව	රජයට අයත්	රක්ෂණ සේවා	(511.38)	(477.53)	-	-
ලංකා බැංකුව	රජයට අයත්	ලැබුණු ණය	-	3,889.38	-	-
		ණය	-	-	(30,500.00)	(28,457.50)
		කෙටිකාලීන තැන්පතු	-	-	491.47	679.57
		පොළිය	(3,148.06)	(2,770.01)	-	-
		බැංකු අයිරා	-	-	(9,132.24)	(1,757.14)
මහජන බැංකුව	රජයට අයත්	ණය ලැබීම / පොලී ප්‍රාග්ධනීකරණය	2,299.23	3,889.38	-	-
		ණය	-	-	(33,249.23)	(28,907.50)
		පොළිය	(3,442.88)	(2,343.83)	-	-

වාර්තා කිරීමේ දිනය වන විට සමූහය විසින් බැංකුවේ රු. මිලියන 2,313.60 ක (2018 - රු. මිලියන 1,906.88) බැංකු ඇපකර පහසුකම භාවිතා කර ඇත.

ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් පාලනය කරනු ලබන ආයතනවල සිට / දක්වා ඇති ශේෂයන් වෙළඳ හා වෙනත් ලැබිය යුතු දේ / ගෙවිය යුතු මුදල් සහ මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශනයේ පොලී දරණ වගකීම් යටතේ ඇතුළත් වේ.

වාර්තා කරන දින සම්බන්ධිත පාර්ශවයන්ට අදාළ හානිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදන රු මිලියන 1,018.10 (2018- රු මිලියන 875.73) විය.

ප්‍රායෝගික නොවන බව සහ ගනුදෙනුවල ප්‍රමාණය නිසා තනි තනි වශයෙන් වැදගත් ගනුදෙනු සඳහා ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 24 "සම්බන්ධිත පාර්ශව අනාවරණයන්" ට අනුකූලව සීමිත අනාවරණයන් සිදුකර ඇත.

වර්ෂය තුළ සමූහය සමඟ ගනුදෙනු කර ඇති වෙනත් රජයේ පාලිත / ආශ්‍රිත ආයතන කිහිපයක් පහත දැක්වේ:

- ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලය
- දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව
- රාජ්‍ය ඖෂධ සංස්ථාව
- විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය
- ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව
- ශ්‍රී ලංකා හමුදාව
- ශ්‍රී ලංකා නාවික හමුදාව
- ශ්‍රී ලංකා තැපැල් අධිකාරිය
- ශ්‍රී ලංකා සංචාරක ප්‍රවර්ධන කාර්යාංශය

සේවක විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ සඳහා වන දායක මුදල් සම්බන්ධ වැඩිදුර ගනුදෙනු සේවක අර්ථසාධක අරමුදල (EPF) සහ සේවක භාර අරමුදල (ETF) වලට අදාළ ප්‍රතිපත්ති හා රෙගුලාසි වලට අනුකූලව සිදු කරනු ලැබේ.

අදාළ පාර්ශවයන් සමඟ ගනුදෙනු සිදු වූයේ වාණිජමය කොන්දේසි මතය.

29. මූල්‍ය අවදානම් කළමනාකරණ අරමුණු සහ ප්‍රතිපත්ති

සමූහයේ ප්‍රධාන මූල්‍ය වගකීම් සමන්විත වනුයේ ණය සහ ණය ගැනීම්, වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ සහ වෙනත් මූල්‍ය වගකීම් වලිනි. මෙම මූල්‍ය වගකීම්වල ප්‍රධාන අරමුණ වන්නේ සමූහයේ මෙහෙයුම් සඳහා මූල්‍ය සම්පාදනයයි. සමූහයේ මූල්‍ය වත්කම් වලින් සමන්විත වන්නේ වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ සහ එහි මෙහෙයුම් වලින් සෘජුව ලබාගත් මුදල් සහ කෙටිකාලීන තැන්පතු වලිනි.

සාංගමික කළමනාකරණය වරින් වර, පුළුල් අවදානම් කළමනාකරණ නියාසය සමාලෝචනය කර යාවත්කාලීන කරන අතර සැලකිය යුතු බලපෑමක් ඇති පහත සඳහන් මූල්‍ය අවදානම් හඳුනාගෙන ඇත.

- (i) වෙළඳපොළ අවදානම
 - පොලී අනුපාත අවදානම
 - විනිමය අවදානම
- (ii) දුවශීලතා අවදානම
- (iii) ණය අවදානම

වෙළඳපොළවල වෙනස්වීම් සහ අනෙකුත් මූල්‍යමය අවදානම් සහිත ක්‍රියාකාරකම් වල වෙනස්කම් පිළිබිඹු වන පරිදි සමූහය සිය අවදානම් කළමනාකරණ ප්‍රතිපත්ති සහ ක්‍රියා පටිපාටි නිර්මාණය සමාලෝචනය කරන අතර මේවා නියම ප්‍රතිපත්ති හා ක්‍රියා පටිපාටිවලට අනුකූලව අවදානම් හඳුනාගෙන මැනීම සහ කළමනාකරණය කිරීම සහතික කිරීම සඳහා සුදුසු ප්‍රතිපත්ති හා ක්‍රියා පටිපාටි මගින් පාලනය වේ.

(i) වෙළඳපොළ අවදානම

පොලී අනුපාත අවදානම

පොලී අනුපාත අවදානම යනු වෙළඳපොළ පොලී අනුපාතවල වෙනස්වීම් හේතුවෙන් මූල්‍ය උපකරණයක අනාගත මුදල් ප්‍රවාහවල සාධාරණ වටිනාකම උච්චාවචනය වීමේ අවදානමයි. වෙළඳපොළ පොලී අනුපාතවල වෙනස් වීමේ අවදානමට සමූහය නිරාවරණය වීම මූලික වශයෙන් පාවෙන පොලී අනුපාත සමඟ සමූහයේ දිගුකාලීන ණය බැඳීම් හා සම්බන්ධ වේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉතිරි කොටස.

පොලී අනුපාත උච්චාවචනයන්හි බලපෑම අවම කිරීම සඳහා ගුවන් යානා කල්බදු ඇතුළු ස්ථාවර හා විචල්‍ය අනුපාත ණය ගැනීම් අතර ප්‍රශස්ත සමබරතාවයක් පවත්වා ගැනීම සමූහයේ ප්‍රතිපත්තියයි.

ණය සහ ණය ගැනීම් සඳහා පොලී අනුපාතවල සාධාරණ ලෙස වෙනස් විය හැකි සංවේදීතාව පහත වගුවේ දැක්වේ. අනෙකුත් සියලුම විචල්‍යයන් නියතව පැවතුනහොත්, පහත සඳහන් පරිදි පාවෙන අනුපාත ණය ගැනීම් සඳහා වන බලපෑම මගින් බදු වලට පෙර සමූහ / සමාගම් අලාභයට බලපානු ඇත.

	2019 බදු පෙර අලාභය මත බලපෑම		2018 බදු පෙර අලාභය මත බලපෑම	
	සමූහය රු. මිලියන	සමාගම රු. මිලියන	සමූහය රු. මිලියන	සමාගම රු. මිලියන
පොලී අනුපාත වල ඉහළයෑම / (පහළයෑම)				
+1%	779.53	777.53	732.47	730.44
-1%	(779.53)	(777.53)	(732.47)	(730.44)

* පොලී අනුපාත ඉහළ යාමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස අලාභයන් ඉහළ යයි.

විදේශ විනිමය අනුපාත අවදානම

විදේශ මුදල් අවදානම යනු විදේශ විනිමය අනුපාතවල වෙනස්වීම් හේතුවෙන් මූල්‍ය උපකරණයක අනාගත මුදල් ප්‍රවාහවල සාධාරණ වටිනාකම උච්චාවචනය වීමේ අවදානමයි. සමූහය විදේශ විනිමය අනුපාතයේ උච්චාවචනයන්හි බලපෑමට නිරාවරණය වී ඇත්තේ වහි විදේශ මුදල් ඒකක මගින් ආදායම, වියදම්, ණය ගැනීම් සහ වෙනත් මූල්‍ය උපකරණ නියම කර ඇති බැවිනි.

සමූහය සිය විදේශ විනිමය නිරාවරණය කළමනාකරණය කරන්නේ හැකි තාක් දුරට ගැලපෙන ප්‍රතිපත්තියක්, අදාල මුදල් ඒකක වලින්ම රිසිට්පත් තැබීම සහ ගෙවීම් මගින් වන අතර හඳුනාගත් විදේශ මුදල් ණය ආරක්ෂා කර ගැනීම සඳහා වහි හෙජිං වලින් හඳුනාගෙන ඇති විදේශ මුදල් ණය, වහි ඉහළ සම්බන්ධතාවට, විදේශ මුදල්වල අනාගත ආදායමට විශේෂයෙන් හඳුනාගෙන ඇත.

පහත දැක්වෙන වගුව මගින් වත්කම් පහසු ඩොලරයට සාපේක්ෂව ශ්‍රී ලංකාවේ රුපියලෙහි සාධාරණ ලෙස වෙනස් විය හැකි සංවේදීතාව පෙන්නුම් කරන අතර අනෙකුත් සියලුම විචල්‍යයන් නියතව පවතී. (වාර්තා කරන දිනය වන විට මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශ කිරීමේදී වාර්තා වී ඇති හිඟ මුදල් වත්කම් සහ වගකීම්වල සාධාරණ වටිනාකමෙහි වෙනස්වීම් හේතුවෙන්). අනෙකුත් සියලුම මුදල් සඳහා සමූහය විදේශ මුදල් වෙනස්වීම් වලට නිරාවරණය වීම ප්‍රමාණාත්මක නොවේ.

	2019				2018			
	වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම මත බලපෑම		බදු පෙර අලාභය මත බලපෑම		වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම මත බලපෑම		බදු පෙර අලාභය මත බලපෑම	
	සමූහය රු. මිලියන	සමාගම රු. මිලියන	සමූහය රු. මිලියන	සමාගම රු. මිලියන	සමූහය රු. මිලියන	සමාගම රු. මිලියන	සමූහය රු. මිලියන	සමාගම රු. මිලියන
රුපියලට සාපේක්ෂව ඩොලරයේ අගය වැඩි වීම (අඩු වීම)								
+3%	553.93	553.93	2,701.83	2,726.15	500.16	500.16	1,227.33	1,247.02
-3%	(553.93)	(553.93)	(2,701.83)	(2,726.15)	(500.16)	(500.16)	(1,227.33)	(1,247.02)

* ඇමෙරිකානු ඩොලරය අධි ප්‍රමාණයවීමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස අලාභයන් ඉහළ යයි.

29. මූල්‍ය අවදානම් කළමනාකරණ අරමුණු සහ ප්‍රතිපත්ති (ඉතිරි කොටස)

(ii) ද්‍රවශීලතා අවදානම

ද්‍රවශීලතා අවදානම යනු සමූහයට නියමිත හා වැටෙන විට එහි වර්තමාන හා අනාගත මුදල් බැඳීම් සපුරාලීමට නොහැකි වීමේ අවදානමයි. ද්‍රවශීලතා අවදානම යනු සමූහයට එහි වර්තමාන හා අනාගත මුදල් බැඳීම් ගෙවිය යුතු දිනය පසු වූ විට සපුරාලීමට නොහැකි වීමේ අවදානමයි. අවදානම අවම කිරීම සඳහා සමූහය දිගු කාලීන හා කෙටිකාලීන ණය, බැංකු අයිරා පහසුකම් සහ මූල්‍ය / මෙහෙයුම් කල්බදු ඇතුළු මූල්‍ය ආයතනවලින් විවිධ අරමුදල් ලබා ගනී.

හිච්ඤ්ඡිත වට්ටම් නොකළ ගෙවීම් මත පදනම්ව සමූහයේ / සමාගමේ මූල්‍ය වගකීම් වල කල්පිරීමේ පැතිකඩ පහත වගුව සාරාංශ කරයි.

සමූහය	2019					
	ඉල්ලීම මත රු. මිලියන	මාස 03 ට අඩු රු. මිලියන	මාස 03 සිට 12 දක්වා රු. මිලියන	වර්ෂ 01 සිට 05 දක්වා රු. මිලියන	වර්ෂ 05 ට වැඩි රු. මිලියන	මුළු රු. මිලියන
පොලී දරණ වගකීම්	9,132.24	34,212.30	71,517.72	10,777.73	-	125,639.99
ගුවන් යානා හඬක්කු කිරීම සහ පිරිවැඩියා පිරිවැය	1,512.34	3,338.83	20,085.52	9,217.61	3,195.90	37,350.20
වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ	-	51,589.43	-	-	-	51,589.43
වරණීය කොටස්	-	65.05	65.05	1,195.15	-	1,325.25
	10,644.58	89,205.61	91,668.29	21,190.49	3,195.90	215,904.87
සමාගම						
පොලී දරණ වගකීම්	9,132.24	34,180.45	71,423.13	10,690.42	-	125,426.24
ගුවන් යානා හඬක්කු කිරීම සහ පිරිවැඩියා පිරිවැය	1,512.34	3,338.83	20,085.52	9,217.61	3,195.90	37,350.20
වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ	-	58,178.53	-	-	-	58,178.53
	10,644.58	95,697.81	91,508.65	19,908.03	3,195.90	220,954.97

සමූහය	2018					
	ඉල්ලීම මත රු. මිලියන	මාස 03 ට අඩු රු. මිලියන	මාස 03 සිට 12 දක්වා රු. මිලියන	වර්ෂ 01 සිට 05 දක්වා රු. මිලියන	වර්ෂ 05 ට වැඩි රු. මිලියන	මුළු රු. මිලියන
පොලී දරණ වගකීම්	1,757.14	2,145.17	60,855.24	29,302.27	29.82	94,089.64
ගුවන් යානා හඬක්කු කිරීම සහ පිරිවැඩියා පිරිවැය	2,946.37	1,505.50	217.43	19,016.36	3,522.74	27,208.40
වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ	-	26,998.76	-	-	-	26,998.76
වරණීය කොටස්	-	65.05	65.05	1,195.15	-	1,325.25
	4,703.51	30,714.48	61,137.72	49,513.78	3,552.56	149,622.05
සමාගම						
පොලී දරණ වගකීම්	1,757.14	2,115.84	60,769.38	29,242.38	29.82	93,914.56
ගුවන් යානා හඬක්කු කිරීම සහ පිරිවැඩියා පිරිවැය	2,946.37	1,505.50	217.43	19,016.36	3,522.74	27,208.40
වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ	-	26,009.10	-	-	-	26,009.10
	4,703.51	29,630.44	60,986.81	48,258.74	3,552.56	147,132.06

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් ඉතිරි කොටස.

29. මූල්‍ය අවදානම් කළමනාකරණ අරමුණු සහ ප්‍රතිපත්ති (ඉතිරි කොටස)

(iii) ණය අවදානම

ණය අවදානම යනු මූල්‍ය අලාභයකට හේතුවන අයුරින් මූල්‍ය උපකරණයක් හෝ සේවාදායක ගිවිසුමක් යටතේ ප්‍රති පාර්ශ්වයක් විසින් තමන්ගේ බැඳීම් ඉෂ්ඨ හොකිරීමේ අවදානමයි. සමූහය ප්‍රධාන වශයෙන් එහි මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් වලින් (මූලික වශයෙන් වෙළඳ ලැබිය යුතු දේ) ණය අවදානමට නිරාවරණය වේ.

ගුවන් මගී විකුණුම් හා ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය මූලික වශයෙන් අන්තර්ජාතික ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ (IATA) බලයලත් අලෙවි නියෝජිතයන් හරහා සිදුවේ. පුළුල් විවිධාංගීකරණය හේතුවෙන් එවැනි විකුණුම්වල ණය අවදානම සාපේක්ෂව සුළුය. මෙම නියෝජිතයන්ගෙන් පියවීම්, අන්තර්ජාතික ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය විසින් සිය ගුවන් මගී හා ගුවන් භාණ්ඩ බේරුම් කිරීමේ යෝජනා ක්‍රමය හරහා එකතු කරගනී. මෙම විධිවිධාන කළ අරමුදල අන්තර්ජාතික ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය විසින් සෘජුවම ගුවන් සමාගමට පියවන අතර එමඟින් එකී නියෝජිතවරුන්ගේ ණය ගෙවීමේ හැකියාව පිළිබඳව වැඩි සහතික කිරීමක් ලබා දේ.

ප්‍රධාන ගුවන් සමාගම් අතර ලැබිය යුතු දේ සහ ගෙවිය යුතු දේ මූලික වශයෙන් පියවනු ලබන්නේ අන්තර්ජාතික ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ නිෂ්කාශන මධ්‍යස්ථානය (IATA Clearing House) හරහාය. සාමාන්‍යයෙන් ලැබිය යුතු දෑ හා ගෙවිය යුතු දෑ හි ශුද්ධ අගය පියවනු ලබන්නේ සතියක විරාමයක් සහිතව වන අතර එමඟින් ගෙවීම් කඩ කිරීමේ අවදානමෙහි පැහැදිලි අඩුවීමක් සිදුවේ.

වෙනත් සේවා සබඳතා සඳහා, සපයනු ලබන සේවාවන්හි ස්වභාවය සහ විෂය පථය අනුව ඇපකරයක් අවශ්‍ය වේ. ණය ගැතියන්ගේ එවැනි ඇපකරවලට බැරකු ඇපකර සහ සුරැකුම් තැන්පතු ඇතුළත් වේ.

අවදානම් හඳුනාගත්විට අඩමාන ලැබිය යුතු දෑ ගිණුම් සඳහා හානිකරණ ප්‍රතිපාදන සිදුකරයි.

ප්‍රාග්ධන කළමනාකරණය

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සටහන 3 හි වඩාත් හොඳින් විස්තර කර ඇති ව්‍යාපාරික සැලැස්ම මත පදනම්ව, ණය මුදල් රැස් කිරීම සඳහා ස්වෛරී ඇපකර / සහන සැපයීමේ ලිපි මගින් අවශ්‍ය අරමුදල් සම්පාදනය කිරීමට ශ්‍රී ලංකා රජය කැපවී සිටී.

පාරිභාෂික පද විවරණය

ලබාගත හැකි ආසන කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය (ASK)

අලෙවිය සඳහා පවතින ආසන ප්‍රමාණය සහ ඒවා ප්‍රවාහනය කරන දුර ප්‍රමාණයේ ගුණිතය වේ.

ලබාගත හැකි ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය (ATK)

මෙය ප්‍රවාහන නිෂ්පාදනයෙහි මිණුම වේ. ගුවන් යානාවක් විසින් නිපදවන ලබාගත හැකි ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය වනුයේ, පියාසර කළ දුර ප්‍රමාණය, ටොන් ප්‍රමාණයෙන් ගුණ වීමෙන් ගණනය වන ගුවන් යානාවේ බර සඳහා ධාරිතාවයි.

ආදායම් මගී කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය (RPK)

ප්‍රවාහනය කළ මගීන් සහ ඔවුන් ප්‍රවාහනය කළ දුර ප්‍රමාණයේ ගුණිතය වේ.

ආදායම් ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණ (RTK)

ටොන් වලින් ප්‍රවාහනය කල මගී සහ භාණ්ඩ නිෂ්පාදනය සහ ඒවා ප්‍රවාහනය කෙරෙන දුර ප්‍රමාණය.

පැරවුම් සාධකය

සැපයන ලද ධාරිතාවයට පැරවුමේ සබඳතාවය අනුව ප්‍රතිශතය.

මගී පැරවුම් සාධකය කෙරෙහි ASK සහ RPK අදාළ වන අතර සමස්ත පැරවුම් සාධකය කෙරෙහි RTK සහ ATK අදාළ වේ. ආදායම් ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණයට ලබාගත හැකි ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය හා අදාළ වේ.

ආදායම් මගී කිලෝමීටර් ප්‍රමාණයට ආදායම

ආදායම සහ ආදායම් මගී කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය අතර සබඳතාවය වේ.

ඒකක පිරිවැය

ලබාගත හැකි ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණයට (ATK) මුළු මෙහෙයුම් පිරිවැය ගැලපීමෙන් ඒකක පිරිවැය ලැබේ.

සමස්ත ඵලදාව

ආදායම් ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණයට (RTK) ශුද්ධ ප්‍රවාහන ආදායම ගැලපීමෙන් සමස්ත ඵලදාව ලැබේ.

ශුද්ධ ප්‍රවාහන ආදායම වනුයේ මගී, අතිරේක ගුවන් මළු, ගුවන් බඩු හා තැපැල් යන ඒවායේ එකතුවයි.

සමවිච්ඡේදක පැරවුම් සාධකය

කාල නිශ්චිත ගුවන් සමාගමේ මෙහෙයුම්වලින් ලබන ආදායම මෙහෙයුම් පිරිවැය සමවිච්ඡේදනය වීමට අවශ්‍ය පැරවුම් සාධකය වේ.

දළ අවුරුදු සමාලෝචනය

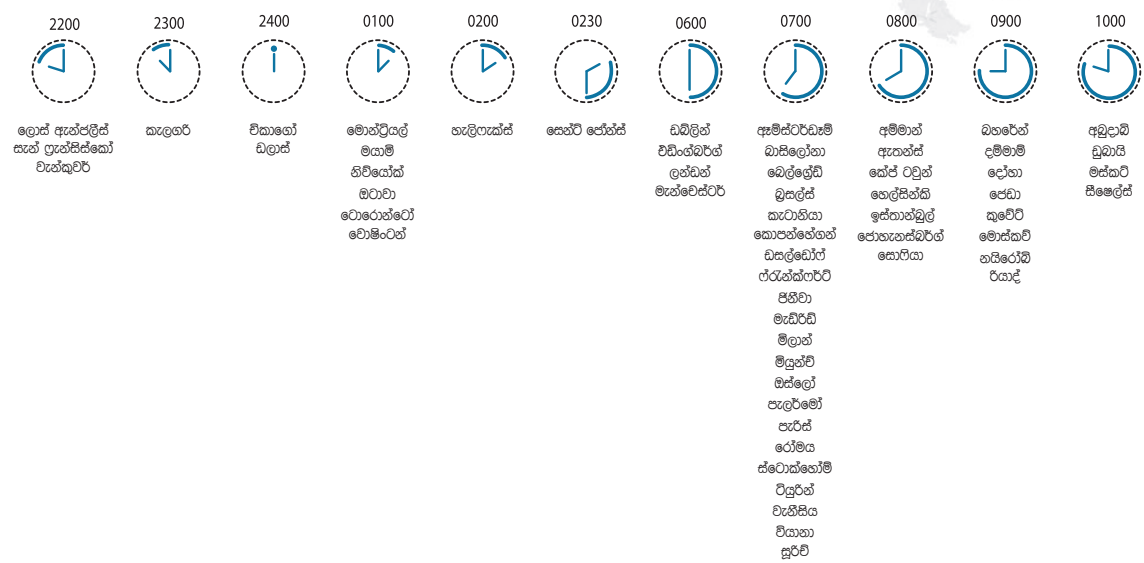
		2010	2011	2012	2013
ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශය					
ආදායම	රු. මිලියන	62,363.58	77,125.45	92,867.93	119,570.90
මෙහෙයුම් වියදම්	රු. මිලියන	69,026.74	81,334.34	111,775.88	146,700.24
ශුද්ධ ලාභය/(පාඩු)	රු. මිලියන	(2,698.20)	(381.61)	(19,778.03)	(26,088.57)
මූල්‍ය තත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය					
කොටස් ප්‍රාග්ධනය / ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය	රු. මිලියන	5,146.35	5,146.35	19,432.67	32,032.75
ජංගම නොවන වත්කම්	රු. මිලියන	28,531.75	19,862.87	37,591.58	23,338.28
ජංගම වත්කම්	රු. මිලියන	15,910.82	18,276.59	22,072.71	54,905.22
මුළු වත්කම්	රු. මිලියන	44,442.57	38,139.46	59,664.29	78,243.50
ජංගම වගකීම්	රු. මිලියන	28,399.92	28,017.97	64,235.43	71,346.64
ප්‍රතිලාභය / ඒකක පිරිවැය					
සමස්ත ඵලදාව (yield)	රු. tkm	54.94	60.27	64.47	74.31
ඒකක පිරිවැය	රු. tkm	43.37	45.92	57.28	64.68
සම්පූර්ණ පැරවුම් සාධකය	%	78.94	76.19	88.84	87.03
ආදායම් මගී කි.මී. 1 ක ආදායම	රු./RPK	5.79	6.31	6.63	7.60
නිෂ්පාදනය					
මගී ධාරිතාව	ASK මිලියන	10,724.83	12,481.41	14,248.94	15,944.31
සමස්ත ධාරිතාව	ASK මිලියන	1,541.03	1,755.23	1,978.33	2,186.96
ප්‍රවාහනය					
ප්‍රවාහනය කළ මගීන්	ප්‍රමාණය දහස්	2,558	2,867	3,459	4,255
ප්‍රවාහනය කළ මගීන්	RPK මිලියන	8,357.89	9,584.02	11,270.23	12,968.74
මගී පැරවුම් සාධකය	%	77.93	76.79	79.10	81.34
ප්‍රවාහනය කළ භාණ්ඩ					
ප්‍රවාහනය කළ භාණ්ඩ	ටොන්	72,058	86,053	87,750	101,100
ගෛහරි සමස්ත පැරවුම්	RTK මිලියන	283.83	332.98	345.67	377.75
ගෛහරි සමස්ත පැරවුම්	RTK මිලියන	1,028.11	1,184.13	1,338.30	1,513.70
සමස්ත පැරවුම් සාධකය	%	66.72	67.46	67.65	69.22
කාර්ය මණ්ඩලය					
පිරිස් බලයේ සාමාන්‍යය	ප්‍රමාණය	4,614	4,998	5,594	6,359
සේවකයෙකුගේ ආදායම	රු.	13,516,164	15,431,263	16,601,346	18,803,412
සේවකයෙකුගේ ධාරිතාව	ටොන්-කි.මී.	333,991	351,186	353,652	343,916
සේවකයෙකු සඳහා ප්‍රවාහනය කළ පැරවුම්	ටොන්-කි.මී.	222,825	236,922	239,238	238,041
ගුවන් යානා					
A320-200	ප්‍රමාණය	3	4	7	8
A321-200	ප්‍රමාණය	-	-	-	-
A320neo	ප්‍රමාණය	-	-	-	-
A321neo	ප්‍රමාණය	-	-	-	-
A330-200	ප්‍රමාණය	4	5	7	7
A330-300	ප්‍රමාණය	-	-	-	-
A340-300	ප්‍රමාණය	5	5	6	6
Turbo Otter	ප්‍රමාණය	-	2	2	1
වසර අවසානය වන විට සේවයේ යෙදවූ ගුවන් යානා	ප්‍රමාණය	12	16	22	22
ගුවන් යානා භාවිතය	දිනකට පියාසර පැය	13.05	14.05	13.48	12.82

2014	2015	2016	2017	2018	2019
121,585.83	131,922.13	129,480.41	135,491.19	161,433.87	180,340.32
150,389.46	145,983.35	137,311.44	146,760.80	175,883.85	217,735.61
(32,408.34)	(16,494.66)	(12,621.69)	(28,929.99)	(17,213.57)	(44,022.67)
51,617.44	51,617.44	51,617.44	51,617.44	51,617.44	51,617.44
25,212.47	22,836.77	23,548.01	24,660.56	37,476.46	36,596.60
37,154.23	49,721.49	26,901.02	26,973.07	30,090.50	40,742.41
62,366.70	72,558.26	50,449.03	51,633.63	67,566.96	77,339.00
88,609.07	103,414.31	100,334.44	126,302.55	130,358.61	227,081.67
77.26	80.32	79.06	80.08	84.24	91.32
64.96	61.88	61.39	64.79	69.15	81.22
84.07	77.03	77.65	80.91	82.09	88.94
7.78	8.22	8.17	8.43	8.62	9.43
15,780.54	16,180.27	15,790.28	15,608.10	18,487.54	18,925.40
2,187.18	2,224.87	2,165.21	2,167.92	2,549.88	2,577.53
4,175	4,348	4,328	4,446	5,839	5,663
12,810.95	12,963.71	12,727.66	12,455.05	15,280.78	15,689.19
81.18	80.12	80.60	79.80	82.65	82.90
94,410	101,878	102,082	116,221	132,958	125,753
355.59	373.32	356.76	374.46	401.66	408.71
1,466.74	1,519.93	1,484.77	1,475.29	1,749.14	1,806.58
67.06	68.32	68.57	68.05	68.60	70.09
6,578	6,987	6,959	7,021	7,019	6,794
18,483,708	18,881,084	18,606,181	19,297,991	22,999,555	26,544,057
332,499	318,430	311,139	308,776	363,283	379,383
222,976	217,537	213,359	210,126	249,201	265,908
8	6	6	6	5	5
-	2	2	3	3	2
-	-	-	2	2	2
-	-	-	-	3	4
7	7	6	6	6	7
-	2	7	7	7	7
6	4	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
21	21	21	24	26	27
12.76	12.90	12.02	12.44	13.25	12.60

ගුවන් මාර්ග සිතියම



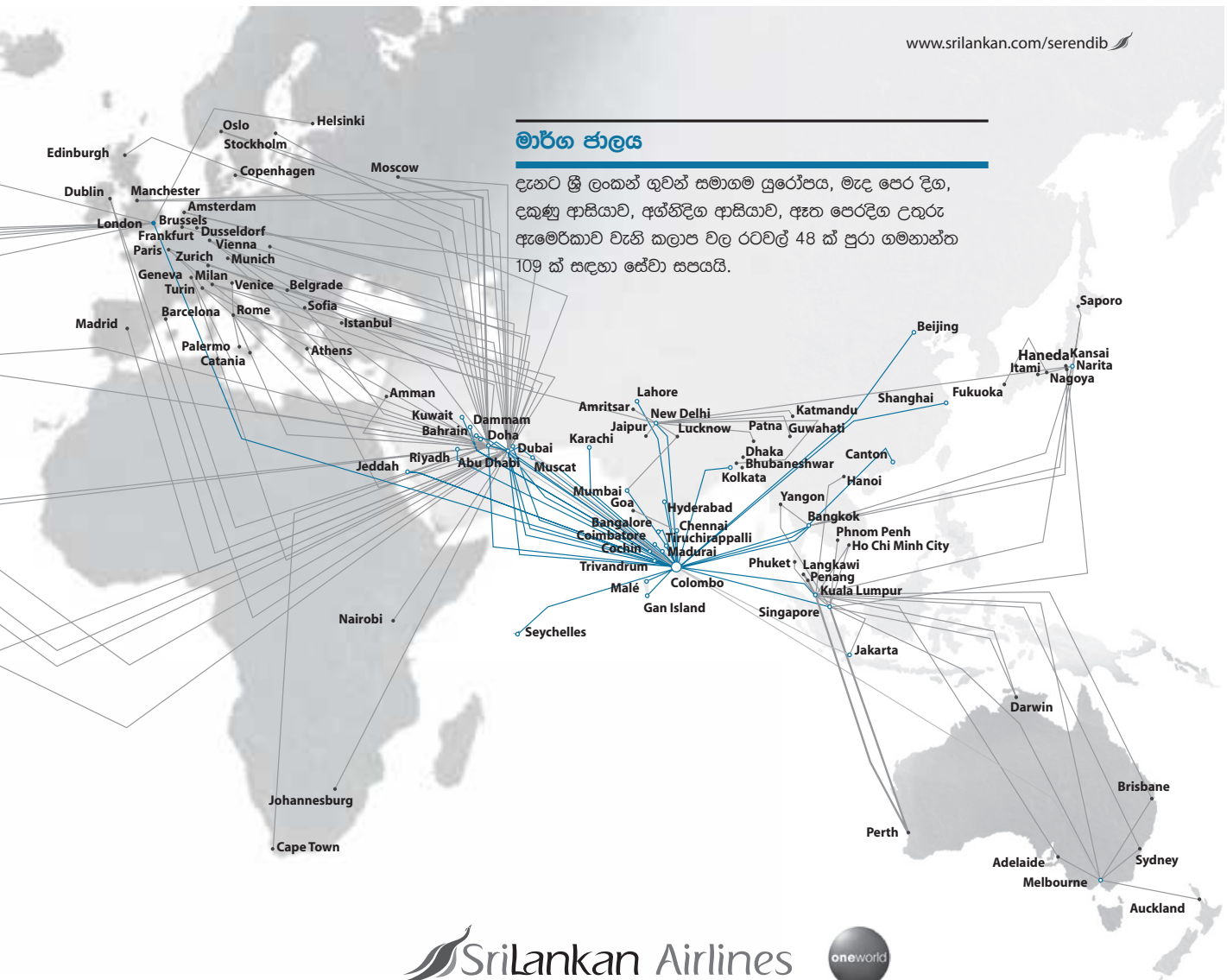
- ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ සෘජු ගුවන් ගමන්
 - හවුල් කේත ගමන් මාර්ග
- කේත හුවමාරු කරගැනීමේ හවුල්කරුවන්**
- චිනිහාඩ් විශාර්චේස්
 - කටාර් විශාර්චේස්
 - ජපන් විශාර්චේස්
 - ජෙට්ස්ටාර් ඒෂියා
 - මැලේසියා විශාර්චේස්
 - කොන්ටිනෙන්ටල්
 - විශාර් කැනඩා
 - ඇලියාන්ස්
 - මියන්මාර් විශාර්චේස් ඉන්ටර්නැෂනල්
 - ෆින්විශාර්
 - විශාර් ඉන්ඩියා



කාල කලාපයන් කොළඹ වේලාව 11.30 වන විට සියළුම වේලාවන් ග්‍රිනිච් මධ්‍ය වේලාවෙනි.

මාර්ග ජාලය

දැනට ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සමාගම යුරෝපය, මැද පෙරදිග, දකුණු ආසියාව, අග්නිදිග ආසියාව, අතර පෙරදිග උතුරු ඇමෙරිකාව වැනි කලාප වල රටවල් 48 ක් පුරා ගමනාන්ත 109 ක් සඳහා සේවා සපයයි.



1100	1130	1130	1200	1300	1400	1500	1530	1600	1800
ගැන් අයිලන්ඩ් කැට්ටි ලානෝ මාලේ	ඉන්දියාව අමර්තසාර් බ්රංගලෝර් ඩුන්ඩිනේස්වර් ඩුද්ධගයා වේක්කායි කොළීන් කොයිංබටෝර් ගෝවා ගුවන්විදුලි පරාක්‍රම කන්මිත්තු කොල්කටා ලක්නෝ මිදුරෝයි මුම්බායි නවී දිල්ලියා පරිනා තිරිච්චපලො ශ්‍රීවැන්දුම්	කොළඹ	ඩකා	බ්රංකොක් හැනොයි හො ඩී මීන් සිටි පකිස්තාන පුකට් හොම් පෙං ගැංගෝන්	බීජිං කැන්ටන් ක්වාලාලම්පූර් ලංකාවී පෙනහං පර්ත් ජැංහයි සිංගප්පූරුව	ඊකොලියා හැනොයි ඉටම් කංසායි නගෝයා නර්ටා සපොරෝ	ඇඩ්ලේඩ් ඩාර්ට්	මුස්බේන් මෙල්බර්න් සිඩ්නි	මික්ලෝන්ඩ්

විශේෂ කඩඉම්

2008/2009



- මෙහෙයුම් කල්බදු ගිවිසුමක් යටතේ සමාගම එක් එයාර් බස් A320 ගුවන් යානයක් භාර ගත්තේය.
- වසර 10 ක කාලයක් එම්චේටීස් විසින් පවත්වාගෙන යනු ලබන සමාගමේ කළමනාකරණ පාලනය 2008 මාර්තු මාසයේදී අවසන් විය. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස 2008 අප්‍රියෙල් 1 වන දින සිට සමාගමේ කළමනාකරණය ශ්‍රී ලංකා රජයට පවරා ගනු ලැබිණ.

2011/2012



- කල්බදු ගිවිසුමක් යටතේ සමාගම එයාර් බස් A320 ගුවන් යානා 4 ක්, එයාර් බස් A330 පුළුල් බඳු ගුවන් යානා දෙකක් සහ එයාර් බස් A340 පුළුල් බඳු ගුවන් යානාවක් භාර ගත්තේය.
- ගුවන් සේවය නැවත ප්‍රාග්ධනීකරණය කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 500 ක කොටස් ආයෝජනයක් සඳහා කැබිනට් අනුමැතිය ලැබිණ.

2013/2014



- එයාර් බස් A330 නියමු පුහුණුව සඳහා පියාසැරි සීමියුලේටරය දියත් කිරීම
- 2013 දෙසැම්බරයේදී සමාගම මගී සේවා පද්ධතිය ඇමඩියස් ඇල්ටියා වෙතට මාරු කරන ලදී.
- 2014 මාර්තු මාසයේදී සමාගම මධ්‍ය කාලීන මූල්‍යකරණය සඳහා ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 150 ක් ලබා ගැනීම සඳහා බැංකු සමූහයක් සමඟ මූල්‍යකරණ ගිවිසුමකට එළැඹිණි.

2009/2010



- මෙහෙයුම් කල්බදු ගිවිසුමක් යටතේ සමාගම එයාර් බස් A320 ගුවන් යානා දෙකක් භාර ගත්තේය.

2010/2011



- කල්බදු ගිවිසුමක් යටතේ සමාගම විසින් A320 ගුවන් යානයක් සහ එයාර් බස් A330 පුළුල් බඳු ගුවන් යානාවක් භාර ගත්තේය.
- 2010 ජූලි මාසයේදී එම්චේටීස් සමාගම සතු 42.63% ක කොටස් මිලදී ගැනීමට ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් පහසුකම් සපයන ලදී.

2012/2013



- එයාර් බස් A320 නියමුවන් පුහුණු කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ පළමු A320 පියාසැරි සීමියුලේටරය දියත් කිරීම.
- මෙහෙයුම් කල්බදු ගිවිසුමක් යටතේ සමාගම එක් එයාර් බස් A320 ගුවන් යානයක් භාර ගත්තේය.
- මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළෙන් ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීම.
- 2012 මැයි මාසයේදී සමාගම ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 175 ක මූල්‍යකරණයක් ලබා ගැනීම සඳහා විදේශීය බැංකු සමූහයක් සමඟ මූල්‍යකරණ ගිවිසුමකට එළැඹිණි.

2014/2015



- සමාගම 2014 මැයි මාසයේදී වන්වර්ල්ඩ් ගිවිසුම්වලට එළැඹිණි
- 2014 ජූනි මාසයේදී සමාගම පළමු වරට පස් අවුරුදු ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කරයක් හිකුත් කළේය
- පුළුල් බඳු ගුවන් යානා නැවත ධාවනය කිරීමේ වැඩසටහනක කොටසක් ලෙස සමාගම විසින් පිලිවෙලින් 2014 ඔක්තෝබර් සහ 2015 මාර්තු මාසවලදී නවතම A330-300 ගුවන් යානා තුනක් ලබා ගන්නා ලදී.

2015/2016



- ගුවන් සේවාවන් හි කීර්තිමත් ගෞරවනාම හතරක් සඳහා ලැයිස්තුගත කර ලදී : චන්මි ආසියානු සහ ඔස්ට්‍රේලියා හි කලාපීය හොඳම ගුවන් සේවය, හොඳම ගුවන් යානා තුළ ප්‍රකාශනය, 'හොඳම ගුවන් යානා තුළ (Inflight) විඩියෝව' සහ ඇපෙක්ස් මගී තේරුම් සම්මාන 2015 හි හොඳම තුම් අත්දැකීම යනුවෙනි. ගුවන් සේවය කාණ්ඩ හතරක් සඳහා හම් කරන ලද පළමු අවස්ථාව මෙයයි. ආසියාවේ සහ ඔස්ට්‍රේලියාවේ හි මගී අත්දැකීම් සඳහා විශිෂ්ට ජයග්‍රහණ සම්මානය දිනා ගත්තේය. - 2015 සැප්තැම්බර් ඇපෙක්ස් පෝට්ලන්ඩ් ඔරේගන් සහ හොඳම පූර්ණ සේවා ගුවන් සේවා තනාගය, මධ්‍යම හා දකුණු ආසියාව - ආසියාවේ අනාගත සංචාරක අත්දැකීම් සම්මාන 2015, සිංගප්පූරුව
- පුළුල් බඳු ගුවන් යානා හැවත ධාවනය කිරීමේ වැඩසටහනේ කොටසක් ලෙස සමාගම විසින් අගෝස්තු සහ නොවැම්බර් මාසවලදී අති නවීන A330-300 ගුවන් යානා 4 ක් සහ 2015 දෙසැම්බර් මාසයේදී ගුවන් යානා දෙකක් ලබා ගන්නා ලදී.

2017/2018



- සමාගම විසින් ගුවන් යානා සමූහයේ කොටසක් ලෙස 2017 ජූනි, 2017 ඔක්තෝබර් සහ 2017 දෙසැම්බර් මාසවලදී නවතම වියාබස් A321-200neo නව ගුවන් යානා තුනක් ලබා ගන්නා ලදී.
- ශ්‍රී ලංකන්, මෙල්බර්න්, හයිඩ්‍රාබාද්, කොයිම්බටූර් සහ විශාකාපටිනම් යන නව ගමනාන්ත හතරකට සේවා දියත් කළේය.
- ගුවන්සේවා මගී අත්දැකීම් සංගමයෙන් (ඇපෙක්ස්) තරු හතරේ විශිෂ්ටතා ශ්‍රේණිගත කිරීමක් ලබාගත් අතර, 2017 සිංගප්පූරුවේ අනාගත සංචාරක අත්දැකීම් සම්මාන උළෙලේදී ගුවන් සේවය පිට පිට තෙවන වරටත් විශිෂ්ට සේවා සඳහා සම්මානය ලබා ගත්තේය.
- සිංගප්පූරුවේ පැවති 2017 ආසියා පැසිෆික් සම්මාන උළෙලේදී "වාණිජ ගුවන් සේවා මැදිරිවල නවෝත්පාදන" සම්මානයද සමාගම දිනා ගත්තේය.

2016/2017



- 2017 පෙබරවාරි සහ 2017 මාර්තු මාසවලදී A320 නව ගුවන් යානා දෙකක් හඳුන්වා දීම - පළමු A320 / A321 පවුලේ නව වන්ජන් විකල්ප ගුවන් යානා දෙක සමූහයට එක්විය.
- ලාහෝර්, ජකර්තා, ඩකා, කල්කටා, මදුරයි, වරනාසි, බුද්ධගයා, මස්කට්, බහරේන්, සිෂෙල්ස් සහ ගාන් දූපත් යන ආකර්ෂණීය නව ගමනාන්ත විකොළනකට ශ්‍රී ලංකන් සේවා දියත් කළේය.
- සමාගමට "දකුණු ආසියාවේ හොඳම සංචාරක සම්මානය", "ෆියුචර් ට්‍රැවල් එක්ස්පිරියන්ස් ඒෂියා 2016 හි අඩණ්ඩුව දෙවන වරටත් මධ්‍යම හා දකුණු ආසියාවේ හොඳම පූර්ණ සේවා ගුවන් සේවය" පිරිනමන ලදී. 7 වන ආසියා නාම්පුතුන්ගේ සන්නාම සම්මාන උළෙලේදී "පුනුණු විශිෂ්ටතා සම්මානය" සහ ව්‍යාපාරයට අනුකූලව හොඳම මානව සම්පත් උපායමාර්ගය සඳහා සම්මානයද ගුවන් සමාගම විසින් හිමිකර ගන්නා ලදී.

2018/2019



- සමාගම විසින් 2018 ජූලි මාසයේදී තවත් නවතම වියාබස් A321neo ගුවන් යානයක් ලබා ගන්නා ලද අතර එමඟින් තියෝ ඇණියේ ප්‍රේරණය පූර්ණ විය.
- පියාසැරි දත්ත විශ්ලේෂණ සමාගමක් වන ෆ්ලයිට්ස්ටැටස්.කොම් විසින් ශේණිගත කරන ලද 'ගෝලීය ගුවන් සේවා' සහ 'ප්‍රධාන ගුවන් සේවා' යන ප්‍රධාන කාණ්ඩ යටතේ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය 2018 සැප්තැම්බර් මාසයේ දී ලෝකයේ වඩාත්ම වෙලාවට වැඩ කරන ගුවන් සේවය බවට පත්විය.
- ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය විසින් ගුවන් මගී අත්දැකීම් සංගමයේ (ඇපෙක්ස්) අඩණ්ඩුව දෙවන වරටත් තරු හතරේ ශේණිගත කිරීමක් පවත්වා ගෙන ගිය අතර ජාත්‍යන්තර සම්මාන කිහිපයක් ද හිමි කර ගත්තේය. මේ අතර අඩණ්ඩුව තෙවැනි වරටත් ඉන්දියානු සාගරයට ලොව ප්‍රමුඛ ගුවන් සේවය සම්මානය දිනා ගැනීම සහ අයි ටී බී බර්ලින්යේ ගෝල්ඩන් සිටි ගේට් සම්මාන තුනක් ඇතුළත් වේ.

සාංගමික තොරතුරු

සමාගමේ නම

සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් විශාරදයින්ස් සමාගම

සමාගමේ ලියාපදිංචි අංක

පී ඩී 67

තෛතිකභාවය

සීමාසහිත පොදු සමාගමකි.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය

පී. එස්. විතානගේ මහතා (සභාපති)
එස්. ජී. සේනාරත්න මහතා
යොහාන් විජේසිංහ මහතා
ජයශ්‍රී මහාචාර්ය අර්ජුන පී. ද සිල්වා මහතා
ඒ. එම්. පී. එම්. ඩී. අනපත්තු මහතා
දේශාල් ද මෙල් මහතා
ඒ. කේ. ඩී. ඩී. ඩී. අරන්දර මහතා

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල විගණක කමිටුව

එස්. ජී. සේනාරත්න මහතා (සභාපති) - භාණ්ඩාගාර නියෝජිත
ජයශ්‍රී මහාචාර්ය අර්ජුන පී. ද සිල්වා මහතා
දේශාල් ද මෙල් මහතා
ඒ. එම්. පී. එම්. ඩී. අනපත්තු මහතා - භාණ්ඩාගාර නියෝජිත
ඒ. කේ. ඩී. ඩී. ඩී. අරන්දර මහතා - භාණ්ඩාගාර නියෝජිත

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල මානව සම්පත් සහ පාරිශ්‍රමික කමිටුව

ඒ. එම්. පී. එම්. ඩී. අනපත්තු මහතා (සභාපති) - භාණ්ඩාගාර නියෝජිත
ජයශ්‍රී මහාචාර්ය අර්ජුන පී. ද සිල්වා මහතා
දේශාල් ද මෙල් මහතා
ඒ. කේ. ඩී. ඩී. ඩී. අරන්දර මහතා - භාණ්ඩාගාර නියෝජිත

සමාගමේ ලේකම්/ සාංගමික ලේකම් සේවා ප්‍රධානී

ඩැල්ෆින් තිරුකුමාර් මහත්මිය (ACIS)

බැංකුකරුවන්

ලංකා බැංකුව
මහජන බැංකුව
ස්ටේෂන්ඩබ්ලි චාරිට් බැංකුව
සීටී බැන්ක් එන් ඒ
සම්පත් බැංකුව
නේෂන්ස් ට්‍රස්ට් බැංකුව
හැටන් නැෂනල් බැංකුව
කොමර්ෂල් බැංකුව
අමානා බැංකුව

විගණක

විගණකාධිපති
ජාතික විගණන කාර්යාලය
306/72
පොල්දූව පාර
බත්තරමුල්ල

ලියාපදිංචි ප්‍රධාන කාර්යාලය

ගුවන්සේවා මධ්‍යස්ථානය
බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල
කටුනායක
ශ්‍රී ලංකාව

සාංගමික වෙබ් අඩවිය

www.srilankan.com

 <p>Designing Your Year!</p>	<p>Designed & Produced by Optima Designs (Pvt) Ltd.</p>	<p>A full service design and print company. www.optimadesigns.lk</p>
---	---	--

වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීම් නිවේදනය

පහත දැක්වෙන අරමුණ පාදක කර ගනිමින්, සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් වයාර්ලයින්ස් සමාගමේ කොටස් හිමියන්ගේ හතළිස් එක් වන වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීම 2019 නොවැම්බර් 08 වන, සිකුරාදා පෙ.ව. 10.00 ට කොළඹ 7, බෞද්ධලෝක මාවතේ පිහිටි ඛණ්ඩරනයක අනුස්මරණ ජාත්‍යන්තර සම්මන්ත්‍රණ ශාලාවේ (BMICH) මිහිලක මැදුර පර්ශ්‍යයේ පැවැත්වෙන බව මෙයින් දන්වා සිටියි.

1. 2019 මාර්තු මස 31 දිනෙන් අවසන් මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශ සමඟ, ඒ පිළිබඳ විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව භාරගනු ලැබ සලකා බැලීම.

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 19 වන සංශෝධනයේ 36 වන වගන්තිය ප්‍රකාරව, විගණකාධිපතිවරයා විසින් සමාගම විගණනය කරනු ලබයි.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අණ පරිදි,

බැඳුණු තීරණමාර්

සමාගම් ලේකම්

2019 සැප්තැම්බර් 17

කොළඹදී

සටහන්:

1. සාමාජිකයෙකුට ඔහු / ඇය වෙනුවට සහකාරී වීමට හා ජන්දය දීමට පෙරකලාසිකරුවෙකු පත් කිරීමේ අයිතිය පවතියි. එම පෙරකලාසිකරු සමාගමේ සාමාජිකයෙකු වීම අවශ්‍ය නොවේ. මෙම නිවේදනය සමඟ පෙරකලාසි පත්‍රයක් අමුණා ඇත.
2. එම ආකාරී පත්‍රය සම්පූර්ණ කර, රැස්වීම පැවැත්වීමට යොදාගන්නා ලද වේලාවට පැය 48 කට පෙර එනම් 2019 නොවැම්බර් 06 වන දින පෙ.ව. 10.00 ට පෙර කටුකායක ඛණ්ඩරනයක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල ගුවන් සේවා මධ්‍යස්ථානයෙහි පිහිටි ලියාපදිංචි කාර්යාලයෙහි තැන්පත් කළ යුතුයි.
3. සමාගමක් නියෝජනය කරන තැනැත්තකු නම් ඔහුට හෝ ඇයට එම සමාගම නියෝජනය කරමින් ක්‍රියාකිරීමට අධිකාරිය සැපයූ යෝජනාවේ සහතික කළ පිටපතක් රැගෙන ආ යුතුය. නියෝජිතයකු සාමාජිකයකු වීම අවශ්‍ය නොවේ.

පෙරකලාපි පත්‍රය

සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් වයාර්ලයින්ස් සමාගම

සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් වයාර්ලයින්ස් සමාගමේ සාමාජිකයකු/ සාමාජිකයින් වන
 හි පදිංචි

වන මම/අපි, 2019 නොවැම්බර් 08 වන, සිකුරාදා පෙ.ව. 10.00 ට කොළඹ 7, බෞද්ධාලෝක මාවතේ පිහිටි බණ්ඩරනායක අනුස්මරණ ජාත්‍යන්තර සම්මන්ත්‍රණ ශාලාවේ (BMICH) මිහිලක මැදුර පර්ශ්‍රයේ පැවැත්වෙනු ලබන සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් වයාර්ලයින්ස් සමාගමේ කොටස් හිමියන්ගේ හතලිස් එක් වන වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීමේදී හෝ එහි කිසියම් කල්තැබීමකදී මාගේ/අපගේ පෙරකලාපිකරු වශයෙන් මා/අප හියෝජනය කරමින් මා/අප වෙනුවෙන් ඡන්දය භාවිතා කිරීමට.....
 හි පදිංචි..... හෝ ඔහු/ඇය අපොහොසත් වන්නේ නම් පහත දැක්වෙන අධ්‍යක්ෂවරයන්ගෙන් එක් අයෙකු මෙයින් පත්කරමි/පත්කරමු.

- පී. එස්. විතානගේ මහතා
- යොහාන් විජේසිංහ මහතා
- පෙරුමුණ මහාචාර්ය අර්ජුන පී. ද සිල්වා මහතා
- එස්. ජී. සේනාරත්න මහතා
- ඒ. එම්. ජී. එම්. ඩී. අනපත්තු මහතා
- දේශාල් ද මෙල් මහතා
- ඒ. කේ. ඩී. ඩී. ඩී. අරන්දර මහතා

පක්ෂව	විපක්ෂව

1. 2019 මාර්තු මස 31 දිනෙන් අවසන් මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශ සමඟ, ඒ පිළිබඳ විගණකවරයන්ගේ වාර්තාව භාරගනු ලැබ සලකා බැලීම.

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 19 වන සංශෝධනයේ 36 වන වගන්තිය ප්‍රකාරව, විගණකාධිපතිවරයා විසින් සමාගම විගණනය කරනු ලබයි.

දෙදහස් දහ නවයේ මස දින දී අත්සන් කරන ලදී.

.....
 අත්සන/අත්සන්

සටහන

(අ)* අනවශ්‍ය වචන කපා හරින්න
 වචන කිසිවක් ඉවත් කර නොමැති නම් හෝ පෙරකලාපිකරු ඡන්දය භාවිතා කළයුතු ආකාරය පිළිබඳ එකී පෙරකලාපිකරු සැලකිල්ලට ගැනීමේදී (පෙරකලාපි පත්‍රය සම්පූර්ණ කිරීමේදී උපදෙස් ඇතුලත් කර ඇති ආකාරය සම්බන්ධව) යම් සැකයක් පවතී නම් පෙරකලාපිකරු යෝග්‍ය යැයි සිතන පරිදි ඡන්දය භාවිතා කරනු ඇත.

පෙරකලාපි පත්‍රය සම්පූර්ණ කිරීම සඳහා උපදෙස්:

01. ඔබගේ සම්පූර්ණ නම සහ ලිපිනය පැහැදිලිව සටහන් කිරීමෙන් පසු සපයා ඇති ඉඩෙහි අත්සන් කර, අත්සන් කරන දිනයද සටහන් කර හිවැරැදිව පෙරකලාපි පත්‍රය සම්පූර්ණ කරන්න. 2019 නොවැම්බර් 06 වන දිනට පෙර එවිය යුතුයි.
02. තේව්‍යාසික/ අතේව්‍යාසික කොටස් හිමියන් සම්බන්ධයෙන් වන විට, සම්පූර්ණ කරන ලද පෙරකලාපි පත්‍රය සමාගමට ලැබුණු පසු මුද්‍රා කටයුතු සිදුකරනු ලබයි.



ගුවන් සමාගම් මධ්‍යස්ථානය, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ, කටුනායක, ශ්‍රී ලංකාව.
www.srilankan.com