අපේ අනාගතයට
මග කියමින්

ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස්
වාර්ෂික වාර්තාව 2023/24

පටුන

දළ විශ්ලේෂණය
අපගේ දැක්ම සහ මෙහෙවර / 02-03
වාර්ෂික වාර්තාව පිළිබඳ හැඳින්වීම / 04
මූල්‍ය විශේෂ තොරතුරු / 06

නායකත්වය
සභාපතිතුමාගේ වාර්තාව / 08
ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීතුමාගේ විවරණය / 12
අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය / 16
ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායම / 20

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය
මෙහෙයුම් පරිසරය / 26
අපගේ මෙහෙයුම් / 26
අපගේ මානව සම්පත / 28
පාරිභෝගික අත්දැකීම් / 30
ප්‍රජාවන් සවිබල ගැන්වීම / 33
තිරසාර කාර්යසාධනය / 34
නියාමන අනුකූලතාව / 36
මූල්‍ය සමාලෝචනය / 37
ව්‍යාපාර ඒකකයේ කාර්යසාධනය / 40

ආයතනික භාරකාරත්වය
ආයතනික පාලන වාර්තාව / 45
ආයතනික අවදානම් කළමනාකරණය / 47

මූල්‍ය ප්‍රකාශ
අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව / 50
අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල විගණන කමිටු වාර්තාව / 54
අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය / 55
ස්වාධීන විගණකගේ වාර්තාව 56
මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය/ 60
ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශය / 61
විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශය / 62
ස්කන්ධ වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශය / 63
මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය / 64
මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් / 65

අතිරේක තොරතුරු
පාරිභාෂික ශබ්ද මාලාව/ 116
දස අවුරුදු සමාලෝචනය / 118
ශුවන් මාර්ග සිතියම / 120
විශේෂ කඩඉම් / 122
සාංගමික තොරතුරු / 124
මහා සභා රැස්වීම් නිවේදනය / 125
සටහන් / 126
පෙරකලාසි පත්‍රය / 127

අපේ අනාගතයට
මග කියමින්

තරගකාරී නවෝත්පාදනයන් සහ තාක්ෂණික දියුණුව කරා යන කර්මාන්තයක් තුල, හැකියාවන් අසීමාන්තික පරිවර්තනීය යුගයක කොටස්කරුවකු වීමට ශ්‍රීලංකන් එයාලයින්ස් වන අප උද්‍යෝගයෙන් සිටින්නෙමු.

අපගේ සියලු පාර්ශවකාර කණ්ඩායම්වල අවශ්‍යතාවන් අවබෝධ කරගැනීම සහ ඒවා ඉටුකිරීම තුලින් වඩ වඩාත් ප්‍රවීණත්වයට පත්වන අතර, අපගේ අනුවර්තනයවීමේ හැකියාව සහ අඛණ්ඩ ඉගෙනීමේ හැකියාව ඔවුන් සමග ඉදිරියෙන් රැළීසිටීම සහතික කර තිබේ. මෙම අනුවර්තනය වීමේ හැකියාව, හුදෙක් ප්‍රවේශයක්ම නොවන සහයෝගීතාත්මක ගුවන්ගමන් සේවාවේ නිරන්තරයෙන් පරිණාමයවන ගමන් පථයෙහි තීරණාත්මක සාධකයක් වේ.

එනිසා වර්ධනීය අනාගතයක් සඳහාවන අපගේ දැක්ම අප්‍රමාණ පොරොන්දුවක බැළීසිටින අතර, අපගේ උපායමාර්ගය මෙම පරිවර්තනීය ගමනෙහි උත්ප්‍රේරකයක් විය හැක. තිරසාර අනාගතයක් සඳහා වන ක්‍රියාවලියට මගපෙන්වන අතරම අති විශාල අවස්ථාවන් සහ ප්‍රවේසම්සහගත වර්ධනය උදෙසා අපි බලා සිටින්නෙමු.

SriLankan Airlines

oneworld

අපගේ දැක්ම

උණුසුම් ආගන්තුක සත්කාර සපිරි සැබෑ ශ්‍රී ලාංකේය අත්දැකීමක් විඳගැනීමට බලාපොරොත්තු වන සංචාරකයින්ගේ පළමු තේරීම බවට පත්වීමට අපි අපේක්ෂා කරමු.

අපගේ මෙහෙවර

සංචාරක ව්‍යාපාරයට මෙන්ම විදෙස්ගත ශ්‍රී ලාංකිකයන්ට සහ ජාතික ආර්ථිකයට ද සහය වෙමින්, ඉන්දියන් සාගර කලාපය තුළ පිහිටීමේ වාසිය උපායමාර්ගික ලෙස යොදාගනිමින්, ශ්‍රී ලංකාව ගුවන් ප්‍රවාහන මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස සංවර්ධනය කිරීම මඟින් අප රට ලෝකය වෙත ගෙන යන තිරසාර, ලාභ උපයන ගුවන් සේවයක් බවට පත්වීම.

ගුවන් සේවය සඳහා මෙන්ම ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය සඳහා වෘත්තිකයන් බිහිකිරීමේ ප්‍රමුඛත්වය ගන්නා මධ්‍යස්ථානයක් බවට පත්වීම.

තවද රටට සහ අප සේවය කරන ප්‍රජාවන්ට දිගුකාලීන තිරසාර ප්‍රතිලාභ අත්කර දෙමින් සදාචාර සම්පන්නව සේවය කිරීමට අපි කැපවී සිටිමු.

වාර්ෂික වාර්තාව පිළිබඳ හැඳින්වීම

මෙය 2023/24 මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් හි වාර්ෂික වාර්තාවයි. මෙමඟින් 2023 අප්‍රේල් 1 සිට 2024 මාර්තු 31 දක්වා කාර්යසාධනය ආවරණය කෙරේ.

ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් 1979 වසරේ සිට ක්‍රියාත්මක වේ. සම්මානලාභී ගුවන් සේවයක් ලෙස ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් වසර ගණනාවක් පුරා එහි උසස් තත්ත්වයේ සේවාව, සුව පහසුව, ආරක්ෂාව සහ විශ්වසනීයත්වය වෙනුවෙන් ප්‍රබල කීර්තියක් අත්කර ගෙන ඇත. සමූහයේ ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම් අතරට මඟී සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන මෙහෙයුම් සහ ගොඩබිම් හැසිරවීමේ සේවා ඇතුළත් වේ. මීට අමතරව, පරිපාලිත ව්‍යාපාර ඒකක හරහා සේවා සැපයීම සහ අනුබද්ධ සේවා ලබා දෙනු ලැබේ.

ගුවන් සමාගම එහි ප්‍රධාන මධ්‍යස්ථානය වන කොළඹ බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ සිට ක්‍රියාත්මක වන අතර සලකා බලන ලද මූල්‍ය වර්ෂය තුළ රටවල් 62 ක ගමනාන්ත 114 ක ගෝලීය ජාලයක සම්බන්ධතා පවත්වාගෙන ගියේය.

විෂය පථය සහ සීමාව

මෙම වාර්ෂික වාර්තාවෙහි සමාලෝචිත කාල සීමාව තුළ සමූහයේ මූල්‍ය සහ මූල්‍ය නොවන සංවර්ධනයන්ට අදාළ තොරතුරු අන්තර්ගත වේ. අපගේ මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵලයන්, මූල්‍ය කාර්යසාධනය, අවදානම් කළමනාකරණය, ආයතනික පාලනය සහ පරිචයන් පිළිබඳ දළ විශ්ලේෂණයක්ද මෙහි ඇතුළත් වේ. සලකා බලනු ලබන කාල සීමාව තුළ සමූහයේ සහ එහි ක්‍රියාකාරීත්වය පිළිබඳ සවිස්තරාත්මක අවබෝධයක් ලබා ගැනීමට මේ හරහා අපගේ පාර්ශ්වකරුවන්ට හැකි වනු ඇත.

වාර්තාව පිළියෙල කිරීමේ ප්‍රමිති සහ මූලිකාංග

මෙම වාර්ෂික වාර්තාවේ ඉදිරිපත් කොට ඇති මූල්‍ය ප්‍රකාශ ශ්‍රී ලංකා මූල්‍ය වාර්තාකරණ ප්‍රමිති සහ 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතෙහි අවශ්‍යතාවයන්ට අනුකූලව සකස් කර ඇත. ආයතනික පාලනය පිළිබඳ අනුකූලතාවයන් රාජ්‍ය ව්‍යවසාය චක්‍ර ලේඛන අංක 01/2021 යටතේ ආයතනික පාලනය පිළිබඳ මාර්ගෝපදේශ සහ රජය සතු ව්‍යවසායන් සඳහා මෙහෙයුම් අත්පොත අනුව සකස් කර ඇත.

ඉදිරි දැක්ම පිළිබඳ ප්‍රකාශය

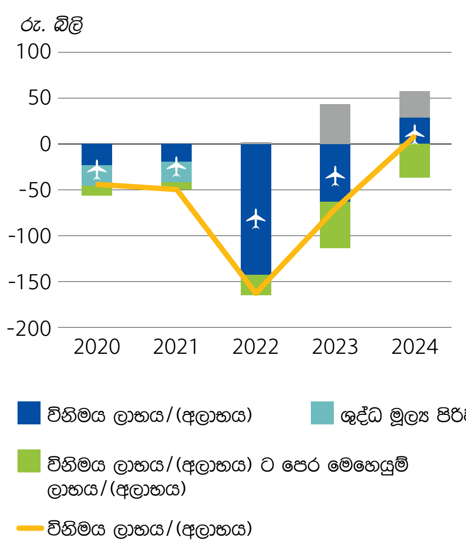
මෙම වාර්තාවට අවදානම් සහ අනපේක්ෂිතතාවයන් පිළිබඳ සඳහන් "ඉදිරි දැක්ම පිළිබඳ ප්‍රකාශය" ඇතුළත් වේ. ඉදිරි දැක්ම පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙන් අපේක්ෂා කරනු ලබන දෑට සාපේක්ෂව සැබෑ ප්‍රතිඵල සහ එකී කාලවලදී ඇති වන සමූහයේ කාර්යසාධනය වෙනස් විය හැකිය. එබැවින් "ඉදිරි දැක්ම පිළිබඳ ප්‍රකාශය" මත අනවශ්‍ය විශ්වාසයක් තබා නොගන්නා ලෙස පාඨකයන් වෙත දැනුම් දෙනු ලැබේ.

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

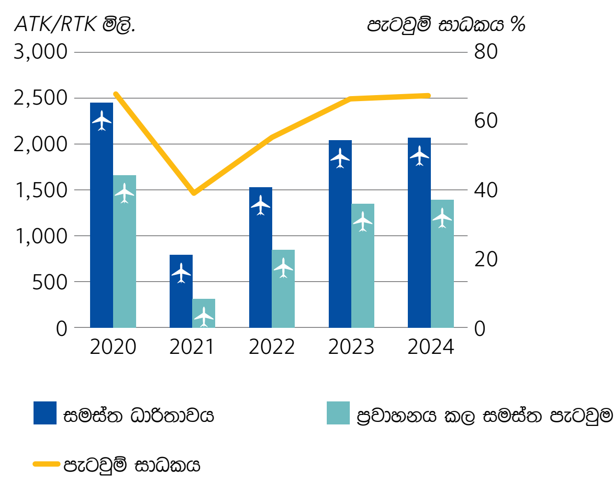
මූල්‍ය විශේෂ තොරතුරු

		සමූහය		සමාගම	
2024 මාර්තු 31 දිනට	**සටහන්**	**2024 රු. මිලියන**	**2023 රු. මිලියන**	**2024 රු. මිලියන**	**2023 රු. මිලියන**
මූල්‍යමය					
ආදායම	රු. මිලියන	339,591.65	369,470.04	333,614.09	365,171.77
මෙහෙයුම් වියදම	රු. මිලියන	312,929.37	329,856.52	312,739.14	330,568.53
විනිමය ලාභය/(අලාභය) ට පෙර මෙහෙයුම් ලාභය	රු. මිලියන	28,147.92	43,371.56	22,360.59	40,743.58
වසර සඳහා ලාභය/(අලාභය)	රු. මිලියන	7,925.01	(71,306.66)	3,870.86	(73,621.53)
මුළු වත්කම්	රු. මිලියන	201,648.71	211,176.41	194,258.01	199,454.76
කොටස් හිමිකරුවන්ගේ අරමුදල්	රු. මිලියන	(381,723.67)	(494,429.99)	(400,534.71)	(509,174.88)
ගමනාගමනය					
මගී ධාරිතාව	ASK මිලි.			15,425.45	15,188.00
ප්‍රවාහනය කරන ලද මගීන්	RPK මිලි.			12,198.65	11,793.72
මගී පැටවුම් සාධකය	%			79.08	77.65
සමස්ත ධාරිතාව	ATK මිලි.			2,072.57	2,044.45
සමස්ත පැටවුම	RTK මිලි.			1,394.50	1,355.99
සමස්ත පැටවුම් සාධකය	%			67.28	66.33
කාර්ය මණ්ඩල ඵලදායීතාවය					
පිරිස් බලයේ සාමාන්‍යය	සංඛ්‍යාව	6,648	6,203	5,935	5,440
එක් සේවකයෙකුගේ ආදායම	රු. මිලියන	51.08	59.56	56.21	67.13
ගුවන් යානා					
පටු බඳ සහිත	සංඛ්‍යාව			12	12
පුළුල් බඳ සහිත	සංඛ්‍යාව			9	11
වසර අවසානය වන විට සේවයේ නියුතු ගුවන් යානා	සංඛ්‍යාව			21	23

මූල්‍ය කාර්යසාධනය



මෙහෙයුම් කාර්යසාධනය



නායකත්වය

සභාපතිතුමාගේ වාර්තාව / 08
ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීතුමාගේ විවරණය / 12
අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය / 16
ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායම / 20

නව ක්ෂිතිජයන් සොයන්නන් ලෙස
අපේ අනාගතයට මග කියාදීම

සභාපතිතුමාගේ වාර්තාව

විදේශීය සංචාරකයින් සහ ශ්‍රී ලාංකික විදේශිකයන් ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණීමට දිරිගැන්වීම සඳහා අපි ගුවන් සමාගමේ ගෝලීය විකුණුම් ජාලය සහ අන්තර්ජාලය හරහා අලෙවිකරණය සම්පූර්ණයෙන්ම භාවිතා කර ඇත.

දීර්ඝ කාලයක් පුරාවට මන්දගාමී ස්වරූපයෙන් සුවපත් වූ වසංගත තත්ත්වයත් සමග ගෝලීය ආර්ථිකය පසුගිය වාණිජ වසර තුළ ප්‍රබල කාර්යක්ෂමතාවක් පෙන්නුම් කළේය. මෙම අඛණ්ඩ ප්‍රකෘතිය ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ ද දක්නට ලැබුණි. ගෝලීය ගුවන් ගමන් වැඩි වීමත් සහ ඒ සමඟම මෙහෙයුම් අභියෝග ද වැඩි විය. වේගයෙන් වැඩි වෙන මඟී අවශ්‍යතා වලට අනුකූලව ගුවන් යානා, එන්ජින්, අමතර කොටස් සහ අනෙකුත් තීරණාත්මක ද්‍රව්‍යය සැපයීමට සැපයුම්කරුවන්ට නොහැකි වී ඇත. ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා කර්මාන්තය ද මෙම අභියෝගවලට මුහුණ දී ඇති නමුත් නම්‍යශීලීභාවයෙන් සහ අනුවර්තනය වීමේ හැකියාවෙන් තත්ත්වය කළමනාකරණය කිරීමෙන් ගුවන් සමාගම ධනාත්මක මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵල අත්කර ගෙන ඇත. ක්‍රියාවලිය තුළ මුහුණ දීමට සිදු වන යම් යම් බාධක සමග අපගේම ඓතිහාසික වශයෙන් පවත්වා ගෙන ආ ඉහළ ප්‍රමිතීන්ට වඩා පවතින ගමන් කාලසටහනේ විශ්වසනීයත්වය සමහර අවස්ථාවලදී පහත වැටී ඇත.

සාර්ව ආර්ථික පරිසරය

ක්ෂමතාව නැවත පැමිණීමත් සමඟ ගුවන් සේවා කර්මාන්තය විවිධ අභියෝගවලට මුහුණ දුන්නේය. නිපුණ වෘත්තිකයන්ගේ හිඟකම, ගුවන් යානා පරිහරණය මෙන්ම අමතර කොටස් සහ එන්ජින් හිඟය සහ වියදම් ඉහළ යාම ප්‍රධාන අභියෝග විය. වසංගතය අතරතුර, බොහෝ සේවකයින් කර්මාන්තයෙන් ඉවත් විය. එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන්, විශේෂයෙන්ම ගුවන් නියමුවන්, ඉංජිනේරුවන්, ගොඩබිම් හැසිරවීමේ කාර්ය මණ්ඩලය, ගුවන් ගමන් යැවීම්කරුවන්, තොරතුරු තාක්ෂණ වෘත්තිකයන්, ගණකාධිකාරීවරුන් සහ විශ්ලේෂකයින් වැනි විශේෂිත කුසලතා අවශ්‍ය ක්ෂේත්‍රවල ශ්‍රම හිඟයක් පවතී.

වර්ධනය වන ඉල්ලුම සපුරාලීම සඳහා ගුවන් යානා මට්ටම් කළමනාකරණය කිරීම අභියෝගාත්මකව පැවතීම හේතුවෙන් ගෝලීය ධාරිතාව පිළිබඳ ගැටළු ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට අභියෝගයක් විය. කල්බදු කාලය අවසන් වෙමින් තිබූ ගුවන් යානා වෙනුවට පුළුල් බඳ (WB) සහ පටු බඳ (NB) ගුවන් යානා පහක් බදු ගැනීමට 2022 දී කැබිනට් අනුමැතිය ලබාගෙන තිබුණද, ඉහළ ඉල්ලුමක් හේතුවෙන් පුළුල් බඳ සහිත ගුවන් යානා සුරක්ෂිත කිරීමට ගුවන් සමාගමට නොහැකි විය. ගුවන් සමාගම සහ රට යන දෙකම මූල්‍ය අවදානමක් ඇති බව බදු දෙන්නන් විසින් දැකීම මෙයට හේතුවිය. ගෝලීය සංරචක හිඟකම සහ ගෝලීය වෙළඳපොලේ Airbus A320/321 Neo ගුවන් යානා සඳහා එන්ජින් නඩත්තු කිරීමේ ගැටළු හේතුවෙන් ගුවන් යානා වල අවශ්‍ය නඩත්තු පරීක්ෂාවන් සම්පූර්ණ කිරීමට ගතවන කාලය වැඩි වීම නිසා ගුවන් යානා ලබා ගැනීමේ හැකියාව වඩාත් නරක අතට හැරුණි. මේ හේතුවෙන් පසුගිය වසරේ ගුවන් ගමන් 1000කට අධික ප්‍රමාණයක් (නියමිත ගුවන් ගමන් වලින් 10%ක්) අවලංගු කිරීමට ගුවන් සමාගමට සිදු වූ අතර ඒ සඳහා ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 60කට වඩා වැය විය.

රු. බිලි 339.6
සමූහයේ ආදායම

රු. බිලි 39.7
විනිමය ලාභයට පෙර සහ සැලසුම් නොවන අලුත්වැඩියා පිරිවැයට පෙර සමූහයේ මෙහෙයුම් ලාභය

උපායමාර්ගික ප්‍රවේශය

ගුවන් යානා සීමාවන් අවම කර ගැනීමට සහ ධාරිතාව සහ මෙහෙයුම් අවසර පවත්වා ගැනීමට, ගුවන් සමාගමට ශීත සෘතුවේ උච්ච සමයේදී අනෙක් ගුවන් සමාගම් වලින් ගුවන් යානා, කාර්ය මණ්ඩලය, නඩත්තු සහ රක්ෂණය ඇතුළුව සේවා ලබා දෙන තෙත් කුලී ගිවිසුම් ආකාරය යටතේ ගුවන් යානා කුලියට ගැනීමට හැකි විය. ආදායම් උත්පාදනය සම්බන්ධයෙන් ගත් කල, ගුවන් සමාගම සිය ගෝලීය පැවැත්ම වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා නව වාහකයන් සමඟ කේත හුවමාරු ස්ථාපිත කිරීම සහ OneWorld ගුවන් සේවා සහ අනෙකුත් හවුල්කරුවන් සමඟ සම්බන්ධතා වැඩිදියුණු කිරීම සහ ජාල ආවරණය පුළුල් කිරීම සමඟ පවතින ගිවිසුම් ශක්තිමත් කිරීම කෙරෙහි අවධානය යොමු කළේය. ගුවන් සේවය ද උපායශීලීව ක්‍රියා කළ අතර, එහි සීමිත ධාරිතාව ප්‍රශස්ත කරමින් සහ ශක්තිමත්ම මාර්ග කෙරෙහි අවධානය යොමු කරමින් ලාභය උපරිම කර ගත්තේය.

ගුවන් සමාගම සිය තොරතුරු තාක්ෂණ යටිතල පහසුකම් වැඩිදියුණු කර ඇති අතර, එහි මූලික මෙහෙයුම් පද්ධති බොහොමයක් ප්‍රතිස්ථාපනය කර යාවත්කාලීන කර ඇත. මෙයට අදාළව ආදායම් ගිණුම්කරණය, නඩත්තුව සහ ඉංජිනේරු විද්‍යාව, නිතර පියාසර කරන වැඩසටහන, සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සහ ආදායම් කළමනාකරණය යන ක්ෂේත්‍ර ආවරණය කරයි.

ගුවන් සමාගම එහි පාරිභෝගික සේවාවන් වැඩි දියුණු කිරීමට කටයුතු කරමින් සිටී.ගුවන් ගමන් අතරතුර, ශ්‍රී ලාංකීය රසවින්දන වලින් සමන්විත අතිරේක ආහාර විකල්පයන් සමඟ ගමන්කාරක පළපුරුද්ද වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා සම්මාන දිනාගත් ජාතික කටයුත්තක් ක්‍රියාත්මක කර ඇත. එසේම බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ මගීන් සංඛ්‍යාව ඉහළ ගොස් ඇති බැවින්, ගොඩබිම් හැසිරවීමේ කාර්ය මණ්ඩල සංඛ්‍යාව වැඩි කිරීම සඳහා අපි ප්‍රධාන බඳවා ගැනීමේ ව්‍යාපාර ක්‍රියාත්මක කර ඇත්තෙමු. ඒ අතරම, උපරිම අවස්ථාවන්හිදී ප්‍රවේශන ක්‍රියාවලිය වේගවත් කිරීමට සහ සීමිත ගුවන් තොටුපල අවකාශය උපරිම ලෙස භාවිතා කිරීමට, අපි මගීන්ගේ පහසුව සහ තෘප්තිය ඉහළ නංවන ස්වයං සේවා ප්‍රවේශනපහසුකම් හඳුන්වා දී ඇත. දැනට, ගුවන් සමාගම මීළඟ ශීත සෘතුවේ උච්චතම අවස්ථාව සඳහා පිරික්සුම් කවුන්ටර වැඩි කිරීමට ශ්‍රී ලංකා ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා අධිකාරිය (AASL) සමඟ කටයුතු කරයි.

ශ්‍රී ලංකාව සංචාරක ගමනාන්තයක් ලෙස ප්‍රවර්ධනය කිරීම සඳහා ද ගුවන් සමාගම ඉතා වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කරයි. මෙය රටට මෙන්ම ගුවන් සේවයටත් යහපත් වේ. විදේශීය සංචාරකයින් සහ ශ්‍රී ලාංකික විදේශිකයන් ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණීමට දිරිගැන්වීම සඳහා අපි ගුවන් සමාගමේ ගෝලීය විකුණුම් ජාලය සහ අන්තර්ජාලය හරහා අලෙවිකරණය සම්පූර්ණයෙන්ම භාවිතා කර ඇත. රටෙහි විවිධ හා දර්ශනීය භූ දර්ශන ඉස්මතු කරමින් සහ විඳදරාගැනීම සහ ත්‍රාසජනක ක්‍රීඩා ප්‍රදර්ශනය කරමින් අලෙවිකරණ ව්‍යාපාර සමඟින් රටේ ඇති විවිධ අවස්ථා පිළිබඳ නව්‍ය අලෙවිකරණ කටයුතු තුළින් සංචාරකයින්ට ප්‍රවර්ධනය කිරීම කෙරෙහිද අප අවධානය යොමු කර තිබේ.

ප්‍රශංසනීය කාර්යසාධනය

වර්ෂය තුළ සමූහය විසින් රුපියල් බිලියන 39.7 ක මෙහෙයුම් ලාභයක් (විනිමය ලාභ සහ සැලසුම් නොකළ එන්ජින් අලුත්වැඩියා වියදම් සඳහා ගිණුම්ගත කිරීමට පෙර) ලබා දෙන ලදී. සමූහයේ 2023/24 මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා ශුද්ධ ලාභය රුපියල් බිලියන 7.9 කි.

මගී මෙහෙයුම්වලින් උපයාගත් ආදායම රුපියල් බිලියන 276.2 කි. භාණ්ඩ ආදායම සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ 39% කින් පහත වැටී රුපියල් බිලියන 31ක් විය. කර්මාන්තයේ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ධාරිතාව වැඩි වීම සහ මගී ප්‍රවාහනය නැවත සැකසීම සමඟ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය අඩු විය. එසේ වුවද, භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ආදායම පූර්ව කොවිඩ් මට්ටම්වලට වඩා ඉහළින් පැවතුනි.

විදේශීය වාහකයන් බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළට (BIA) නැවත පැමිණීමත් සමඟ, ගුවන් පර්යන්තයෙන් සහ ඒ ආශ්‍රිත සේවාවන්ගෙන් රුපියල් බිලියන 21.2 ක සම්පූර්ණ ආදායමක් ලබා ගැනීමට සමූහය සමත් විය. මෙය පෙර වසරට සාපේක්ෂව 37%ක වැඩිවීමක් වේ (2022/23 රුපියල් බිලියන 15.5).

සභාපතිතුමාගේ වාර්තාව තවදුරටත්.

ඉන්ෆ්ලයිට් කේටරින් ආදායම රුපියල් බිලියන 6.4ක් වාර්තා කර ඇති අතර, එය පෙර වසරට සාපේක්ෂව 33% ක වර්ධනයකි.

විනිමය අනුපාතිකයේ උච්චාවචනයන් සහ ගුවන් යානා ඉන්ධන මිලෙහි අඩුවීම් සමඟ, සමූහ මෙහෙයුම් වියදම් රුපියල් බිලියන 43.6 කින් අඩු වී ඇත. මෙය ගුවන් සමාගමේ විවිධ පිරිවැය ඉතිරිකිරීම් සහ කාර්යක්ෂමතා වැඩි කිරීමේ ප්‍රතිපලයකි.

ප්‍රධාන කඩයිම්

උසස් තත්ත්වයේ සේවාවක් සඳහා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ කීර්තිය වසර තුළ සම්මාන කිහිපයක් සමඟින් ඇගයීමට ලක් විය. මේවා අතර APEX IFSA Best Inflight Food or Beverage 2024 සම්මානය අපගේ SriLankan Flavours සඳහා විය. 2023 වසරේ 28 වැනි පැසිෆික් ආසියා සංචාරක සංගමයේ (PATA) රන් සම්මාන උළෙලේදී ගුවන් සමාගමට 'අලෙවි-වාහක' කාණ්ඩයේ 'රන් සම්මානයක්' හිමි වූ අතර, එය කැපී පෙනෙන ගෝලීය අලෙවිකරණ සන්නිවේදන මුල පිරීම්වල ජයග්‍රහණ ඇගයීමට ලක් විය. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් භාණ්ඩ සේවා කණ්ඩායම, 2023 අරාබි කාගෝ සම්මාන උළෙලේදී "නැගී එන ගුවන් භාණ්ඩ සේවා සඳහා වූ ගුවන් සේවය" සඳහා වන සම්මානය ලබා ගැනීමට සමත් වූයේ කලාපය තුළ තම ශක්තිමත් තත්ත්වය අවධාරණය කරමිනි.

තිරසාර ගුවන් සේවය

ග්‍රහලෝකය ආරක්ෂා කිරීමේ හවුල් වගකීම තුළ, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම 2050 වන විට ගුවන් සේවාවලින් ශුද්ධ-ශුන්‍ය කාබන් විමෝචනය සාක්ෂාත් කර ගැනීමේ කැපවීම දිගටම පවත්වාගෙන යයි. නමුත් ගුවන් සමාගම දේශීය මුල පිරීම් දෙස ද බලයි. මෙමගින් ගුවන් සමාගම එහි කාබන් පියසටහන අඩු කිරීම සඳහා ප්‍රතිචක්‍රීකරණය කරන ලද සාගර ප්ලාස්ටික් වලින් නිෂ්පාදනය කරන ලද පරිසර හිතකාමී බුමුතුරුණු සිය ගුවන් යානය තුළට හඳුන්වා දීමට හේතු වී තිබේ. එසේම මීගමුව කලපු ප්‍රදේශයේ තරුණ තරුණියන්ට කඩොලාන සංරක්ෂණ උත්සාහයන් සඳහා ප්‍රජාව බලමුලු ගැන්වීම සඳහා 'ඊකෝ ට්‍රේලර්' පුහුණුව ආරම්භ කරන ලදී. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට අදාල පෙරළිකාර ප්‍රතිනැවතුම් ව්‍යාපෘතිය 'මතක' යටතේ, ගුවන් සමාගමේ ඉවතලන ද්‍රව්‍ය විවිධ ජීවන රටා නිෂ්පාදන බවට ප්‍රතිනිර්මාණය කරයි.

ඵලදායී පාලනය

ගුවන් සමාගමේ ශක්තිමත් පාලන රාමුව සමාගමේ පදනම ලෙස සේවය කරයි, දිගුකාලීන වර්ධනයක් ඇති කිරීම සඳහා එහි උපාය මාර්ගික දිශාවට මග පෙන්වයි. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ගුවන් සමාගම තුළ සාධාරණත්වය, වගවීම සහ විනිවිදභාවය පිළිබඳ පරිසරයක් පෝෂණය කරමින් ඉහළම පාලන ප්‍රමිතියක් පවත්වාගෙන යයි. මෙම කැපවීම එහි වැඩ ආචාර ධර්ම, මූලික වටිනාකම් සහ අඛණ්ඩව ඇගයීමට ලක් කර වැඩි දියුණු කරන ලද වගවීම සහ විනිවිදභාවය පිළිබඳ දැඩි රාමුව තුළ පිළිබිඹු වේ.

ඉදිරි දැක්ම

සාර්ව ආර්ථික දර්ශකවල ස්ථාවර දියුණුව සහ සංචාරක ව්‍යාපාරයේ ඉහළ නැගීම, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවයට දියුණු වීමට හිතකර පරිසරයක් නිර්මාණය කර ඇත. සංචාරක කර්මාන්තයේ වර්ධනය ආර්ථිකයට බලපෑමක් දක්වමින් ගුවන් සමාගම පුනර්ජීවනය කිරීමට සහ වර්ධන අවස්ථා ඇති කිරීමට උපකාරී වනු ඇත. 'කේන්ද්‍රයක් ලෙස, ගුවන් සේවය ප්‍රාථමික මූලාශ්‍ර වෙළඳපොල වන ඉන්දියානු උපමහාද්වීපයෙන් ලැබෙන අවස්ථා ප්‍රයෝජනයට ගැනීමටත්, මෙම කලාපවලින් වැඩිවන ඉල්ලුමට ළඟා වෙමින් ඈත පෙරදිග සහ අනෙකුත් කලාපවල එහි පැවැත්ම පුළුල් කිරීමටත් අපේක්ෂා කරයි.

ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්‍රියාවලියේ මූලික පියවර ලෙස ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය පෞද්ගලීකරණය කිරීමේ ප්‍රයත්නයන් සමඟින්, ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවට (CPC) නොගෙවූ ණය පියවීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජය (GoSL) රුපියල් බිලියන 102.5 ක ප්‍රාග්ධනයක් යෙදවීය. මෙමගින් සමූහයේ සම්පූර්ණ වගකීම් 21% කින් අඩු විය. මීට අමතරව, සමාගම අත්විඳිමින් සිටි හදිසි මුදල් ප්‍රවාහ හිඟයන් මඟහරවා ගැනීම සඳහා 2024 මාර්තු සහ අප්‍රේල් මාසවලදී SLA වෙත කොටස් ආයෝජනයක් ලෙස රුපියල් බිලියන 5ක් ශ්‍රී ලංකා රජයෙන් ලැබුණි. රජයේ බැංකුවල ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම සඳහා පසුව ලැබෙන කැබිනට් අනුමැතිය ගුවන් සේවයේ අඛණ්ඩ ව්‍යාප්තිය සඳහා දොරගුළු විවර කර ආයෝජකයින් වෙත ආකර්ෂණය වැඩි කරනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරේ.

ස්තුතිය

අපගේ විශ්වාසවන්ත පාරිභෝගිකයින්ට, දේශීය සහ ජාත්‍යන්තර මගීන්ට, ඔවුන්ගේ අපේක්ෂාවන් සපුරාලීමට අපට ඇති හැකියාව කෙරෙහි විශ්වාසය තැබීමට මම මෙය අවස්ථාවක් කර ගනිමි. ඔබගේ පක්ෂපාතිත්වය අපගේ අඛණ්ඩ ගමනට රුකුලක් වී ඇත. කැලඹිලි සහිත කාල පරිච්ඡේදයකදී සිය තීක්ෂණ නායකත්වයෙන් ගුවන් සේවය මෙහෙයවීම සම්බන්ධයෙන් ඔවුන්ගේ ඥානවන්ත උපදෙස් සහ මගපෙන්වීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයටත් ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී රිචඩ් නටෝල් මහතාටත් මම කෘතඥ වෙමි. සැලකිය යුතු බාධාවන් මධ්‍යයේ ගුවන් සේවය අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම සඳහා අපගේ කළමනාකාරීත්ව කණ්ඩායමේ සහ සේවකයින්ගේ නොසැලෙන සහයෝගය සහ කැපවීම ද මම අගය කරමි.

ශ්‍රී ලංකා රජයටත්, අතිගරු ජනාධිපතිතුමාටත්, ගරු වරාය, නාවික හා ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමාටත්, භාණ්ඩාගාර ලේකම්තුමාටත්, වරාය, නාවික හා ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්තුමාටත්, අදාළ නිලධාරීන්ටත් මාගේ බලවත් ප්‍රශංසාව හිමි වේ. ගුවන් සේවයේ ප්‍රගමනය සඳහා ඔවුන්ගේ අඛණ්ඩ සහයෝගය සහ දායකත්වය අගය කරමි. අපගේ සියලුම කොටස් හිමියන්ගේ අඛණ්ඩ සහයෝගය ද මම අගය කරමි. සංචාරක ව්‍යාපාරය නංවාලීමේ සහ ජාතික ආර්ථිකය නංවාලීමේ අපගේ පුළුල් ඉලක්කය කරා ඉදිරියට යමින් අවිනිශ්චිත තත්ත්වයන්ගෙන් සැරිසැරීමට ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට හැකි වූයේ ඔබගේ අනුග්‍රහයෙනි.

අසෝක පතිරගේ
සභාපති

ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීතුමාගේ විවරණය

ගුවන් සේවා කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රය නිරතුරු අභියෝගවලට මුහුණ දෙයි.ඉන් වඩාත් අභියෝගාත්මක වන්නේ මානව සම්පත් හිඟය, ගුවන් යානා හිඟය සහ පිරිවැය ඉහළ යාම විසින් ජනිත කරන ප්‍රතිඵලයි.

වැදගත් සිද්ධීන් රැසකින් සමන්විත මූල්‍ය වර්ෂයක් අවසානයේ දී, ගුවන් ගමන් ක්ෂේත්‍රය කොවිඩ් වසංගතයේ බලපෑමෙන් මිදෙමින් යථා තත්ත්වයට පත්වෙමින් පවතින අතර ඒ හා සමානවම අප රට ද ආර්ථික වශයෙන් ස්ථාවර වෙමින් පවතී. එවන් පසුබිමක් තුල 2023/24 මූල්‍ය වර්ෂය වෙනුවෙන් වන සමාගමේ වාර්ෂික වාර්තාව සහ විගණිත මූල්‍ය ප්‍රකාශනය ඔබ වෙත කාරුණිකව ඉදිරිපත් කරනු කැමැත්තෙමි.

ගෙවී ගිය වසර යනු ලෝක ආර්ථිකය කොවිඩ් වසංගතයෙන් පසු නැවත පණ ගැන්වුණු වසරයි.ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය සඳහා සැලකිය යුතු පාරිභෝගික ඉල්ලුමක් සහිතව පූර්ව කොවිඩ් සමයේ පැවති ලෙස යථා තත්ත්වයට පත් වෙමින් පවතී. 2022 වසර තුල ශ්‍රී ලාංකීය සංචාරක ක්ෂේත්‍රය නිශ්චලව පැවති අතර ඒ සඳහා ජාත්‍යන්තර මාධ්‍ය විසින් සිදු කළ සංවේදී වාර්තාකරණයන් තුලින් සහ හානිදායක සංචාරක උපදේශනයන් හේතු විය.කෙසේ නමුත් පසු ගිය වසරේදී දුර්මත බිඳ දමමින් සංචාරකයන්ගේ රට සම්බන්ධ අවබෝධය සුභ වාදී වූ අතර සෙමන් නමුත් ස්ථාවරව සංචාරක කර්මාන්තය වර්ධනය විය.

අනෙක් අතට යුක්‍රේන් සහ ගාසා අර්බුදය විසින් අවුළුවන ලද ලෝක පරිමාණ සැපයුම් දාම අභියෝගයන් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ සමස්ත අනු ආර්ථිකයන්ගේ පිරිවැය ඉහළ නැංවීමට හේතු විය.

වර්ධනය වන ඉල්ලුමත් සමග බොහෝ ගුවන් සේවා සමාගම් නැවත සිය මෙහෙයුම් කටයුතු අරඹා ඇති අතර ශ්‍රී ලංකාව වෙත අභියෝගාත්මක අයුරින් සිය මෙහෙයුම් අරඹා ඇත.ගුවන් යානා ධාරිතාවේ හිඟ කම හේතුවෙන් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට තවමත් පූර්ව කොවිඩ් සමයේ තිබූ ගමන් වාර ප්‍රමාණය අහිමි වී ඇති අතර තවද රට තුල සහ රටින් පිටත සමාගම සතුව තිබූ ආසන ධාරිතාවෙන් දළ වශයෙන් වෙළඳපොල කොටසින් 50% ක් පමණ අඩු වී ඇත.

නමුත් තවමත් දේශීය ආර්ථිකයට දායකත්වය දක්වන විශාලතම ගුවන් සමාගම වන්නේ ව්‍යාපාරිකයන්,සංචාරකයන්, විදෙස්ගත ශ්‍රීලාංකීය ශ්‍රමික ජනතාවට සිය ගුවන් ගමන් සේවා සඳහා ඉඩ හසර විවර කරමිනි.කෙසේ නමුත් විවිධාකාර අභියෝග සහ තරඟකාරිත්වය මධ්‍යයේ උවද ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවයට ධනාත්මක ප්‍රතිඵල ලබා දීමට හැකි විය.

ක්ෂේත්‍රයේ වත්මන් තත්ත්වය

කොවිඩ් වසංගත තත්ත්වය පියමං කිරීම ගුවන් ගමන් ක්ෂේත්‍රය නැවත යථාවත් කිරීමට සමත්වූ වැදගත්ම අවස්ථාවයි. ලෝක පරිමාණයෙන් 2023 වසර මුළුල්ලේම, වසංගත තත්ත්වයෙන් ප්‍රතිස්ථාපනය වීම් අතර ගුවන් සංචරණය ප්‍රතිශතාත්මකව සැලකූවිට 94.1% විය. (IATA මාධ්‍ය නිවේදනය 6. 2024) ව්‍යාපාරික, අධ්‍යාපන කටයුතු,නිවාඩු සහ විනෝද ගමන් වෙනුවෙන් වන මානව සංචරණයන් විසින් පිළිබිඹු කරන්නේ, ගෝලීය ආර්ථිකයේ ප්‍රතිස්ථාපනය වීමයි.කෙසේ නමුත් ගුවන් සේවා කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රය නිරතුරු අභියෝගවලට මුහුණ දෙයි.ඉන් වඩාත් අභියෝගාත්මක වන්නේ මානව සම්පත් හිඟය, ගුවන් යානා හිඟය සහ පිරිවැය ඉහළ යාම විසින් ජනිත කරන ප්‍රතිඵලයි. කොවිඩ් සමය තුල බොහෝ වෘත්තිකයන් ක්ෂේත්‍රයෙන් ඉවත් වූ අතර පුහුණු වැඩසටහන් වැනි මානව සංවර්ධන පියවරයන් ඇණහිටින ලදී. එහි ආසන්නතම ප්‍රතිඵලය ලෙස ගුවන් නියමුවන්ගේ හිඟය ට වැඩිමනත්ව යානා කාර්ය මණ්ඩල, ඉංජිනේරු කාර්ය මණ්ඩල සහ භූමි මෙහෙයුම් කාර්ය මණ්ඩල හිඟය ක්ෂේත්‍රයේ ඉදිරි අභිවෘද්ධියට සැලකිය යුතු බාධාවක් ඇති කර තිබේ. ශ්‍රී ලංකාව වන් අඩු වැටුප් සහිත රටක් තුල උක්ත අභියෝගයන් වඩාත් සංකීර්ණ ඉමක් කරා ඇදී යාම අනිවාර්යයකි. එසේ වීමට ලෝක පරිමාණයේ විසිර සිටින විශාල ගුවන් සමාගම් විසින් පුහුණු ශ්‍රමිකයන් ඔවුන් වෙත දිනා ගැනීම ද පැහැදිලි හේතුවකි.

රු. බිලි 333.6

සමාගමේ ආදායම

රු. බිලි 33.9

විනිමය ලාභයට පෙර සහ සැලසුම් නොවන අලුත්වැඩියා පිරිවැයට පෙර සමාගමේ මෙහෙයුම් ලාභය

ඉහත අභියෝගය එලෙසටම ගුවන් යානා සඳහා ද අදාල වේ. වසංගත තත්ත්වය තුල ලෝක පරිමාණ කර්මාන්ත ශාලාවන්හි නිෂ්පාදන ක්‍රියාවලිය ඇණහිටි හෝ මන්දගාමී වූ අතර පුහුණු ශ්‍රම බලකාය ක්ෂේත්‍රයෙන් ඉවත් විය. එහි ප්‍රතිඵලය ලෙස නියමිත දිනට ගුවන් යානා අදාල පාර්ශවයන්ට බෙදා හැරීම ඇණහිටීම සහ අමතර කොටස් හිඟ බව උද්ගත වූ ප්‍රධාන ගැටළුවකි. ප්‍රශ්නය වඩාත් සංකීර්ණ වූයේ නව ගුවන් යානා නිෂ්පාදනය ප්‍රමාද කිරීමට ලෝ ප්‍රකට බොයිං සමාගම තීරණය කිරීම නිසාය.

ඒ අතර මෑත නිෂ්පාදනය කළ නවීන පටු බඳ සහිත ගුවන් යානා එන්ජින්හි විශ්වසනීයත්වය සම්බන්ද ගැටළු මතු වූ අතර විශාල වාණිජ ගුවන් යානා එන්ජින්හි අභ්‍යන්තර කොටස් අළුත් වැඩියා කිරීමේ අවශ්‍යතා පැණ නැගුණි.මෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස කල්බදු පදනමින් ක්‍රියාත්මක වන පැරණි ගුවන් යානා සඳහා ඉතා සීමිත වෙළඳපොලක් නිර්මාණය විය.සේවයෙන් විශ්‍රාම ගැන්වීමට සැලසුම් කර තිබූ විශාල වාණිජ ගුවන් යානා තවදුරටත් සේවයේ තබා ගැනීමට මෙය විශාල හේතුවක් වූ අතර නිෂ්පාදනයෙන් පසු වෙළඳපොලට එන ගුවන් යානා අත්පත් කර ගැනීමට ගුවන් සමාගම් රැසක් අතර වෙළඳපොළ තරඟයක් නිර්මාණය විය. මන්ද ඔවුන් කිසිවෙක් භාවිත කරන ලද ගුවන් යානා තම සේවා සඳහා යොදා ගැනීම ප්‍රතික්ෂේප කිරීම එයට හේතුවිය. අපගේ ගුවන් යාන ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමට යාමේදී මෙම වටපිටාව ඉතාමත්ම අභියෝගාත්මක බව පැහැදිලිය. එසේම බහුතරයක් ගුවන් යානා කල්බදු දීමනාකාර පාර්ශවයන් සමාගමේ මූල්‍ය ස්ථාරත්වය මෙන්ම, රටේ ආර්ථික ස්ථාවරත්වය පිළිබඳව ද සැලකිලිමත් වන බැවින්,ඔවුන් තම යානා ආර්ථික වශයෙන් අඩු අවදානමක් ඇති පාර්ශවයන් වෙත කල් බදු පදනමින් ලබා දීමට වඩාත් කැමැත්තක් දක්වයි.

තිරසර ජයග්‍රහණ

අභියෝග මධ්‍යයේ උවද මෙම මුදල් වර්ෂය සඳහා රු. බිලියන 333.6 ක ආදායමක් සහ බිලියන 33.9 ක මෙහෙයුම් ලාභයක් (විනිමය ලාභ සහ සැලසුම් නොකළ අළුත් වැඩියා වියදම් ගිණුම් ගත කිරීමට පෙර) ලැබීමට ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමගම සමත් විය. සමාගම බිලියන 3.9 ක ශුද්ධ ලාභයක් ලැබීමට සමත් වූයේ පෙර සැලසුම් නොකළ එන්ජින් අළුත් වැඩියා වියදම් වෙනුවෙන් රුපියල් බිලියන 11.6 ක් ද ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය ලෙස බිලියන 36.6 ක මුදලක් ද ගිණුම්ගත කිරීමෙන් පසුවය.

ගුවන් මගීන් ගෙන් ලද ආදායම 6% කින් සහ රු. බිලියන 276.2 කින් අඩුවූ අතර ප්‍රතිලාභය 9% කින් අඩු විය.ගුවන් මගී ගාස්තු අමෙරිකානු ඩොලර් මත සහ වෙනත් විනිමය මත පදනම් ව ගණනය කෙරී ඇති නිසා වසර පුරා සාමාන්‍යයක් ලෙස සැලකූ විට ඩොලරයට සාපේක්ශව රුපියල 10% කින් අධිප්‍රමාණය වී ඇති විට, පෙර වසර හා සැසඳීමේදී සුළු ඉහළ යාමක් අත් කරගෙන ඇත.

විදෙස් වානිජ ගුවන් සේවා ගුවන් ගමන් වැඩි කිරීමත් සමග වෙළඳපොල තරඟකාරිත්වය ඉහළ ගිය අතර එය කලාපීයව පවතින විචල්‍ය සාධක හමුවේ උස් පහත් වීම් සිදු විය. අමතර ආදායම් හරහා ඉපයූ වත්කම් රුපියල් බිලියන 10.8 දක්වා වැඩි වූයේ සමාගම විසින් මගීන් ට ලබාදෙන භාණ්ඩ සහ ආහාර පහසුකම් වැනි අතිරේක සේවා වැඩිදියුණු කිරීමට අඛණ්ඩවම කටයුතු කිරීම නිසාය.

මෙම වසර වඩාත් අභියෝගාත්මක වූයේ ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහාය. සාමාන්‍ය කාලවලදී ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සිදු කරනු ලබන්නේ මගී ගුවන් යානා තුලමය. නමුත් වසර තුල මගී ගුවන් යානා පැමිණීම වැඩිවීමත් සමග ගෝලීය ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය ඉහළ ගිය අතර ඒ හරහා තරඟකාරිත්වය ඉහළ ගිය අතර සමාග මට ලැබුණු ප්‍රතිලාභ පහළ යාමට හේතු සාධක විය.

එසේ උවද ප්‍රතිලාභයන් හි උච්ඡාවචනයන් අඩුවී ස්ථාවර අගයකට පැමිණ ඇති අතර වසංගත කාලය හා සැසඳීමේදී අගය දළ වශයෙන් 50% කින් ඉහළ ගොස් ඇත. ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය හරහා මේ වසර තුලදී රු. බිලියන 31 ආදායමක් ඉපයීමට සමාගම සමත් විය.එය දළ වශයෙන් ගුවන් ගමන් ආදායමෙන් 9% ප්‍රතිශතයකි. පෙර වසරවල පැවති ආර්ථික සහ වෙළඳපොල අභියෝග යථා තත්ත්වයට පත් වීමත් සමගම වෙනත් ගුවන් සේවාවලට සපයන ලද භූමි මෙහෙයුම් ඇතුළු වෙනත් සේවාවන් පෙර පරිදි සිදු කිරීමට හැකි වීම නිසා වෙනත් ආදායම් රු. බිලියන 26.1 ක් දක්වා 26% ප්‍රතිශතයකින් වර්ධනය විය.

මූල්‍ය වසරේ 02 වන සහ 03 වන කාර්තු වලදී ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම සැලකිය යුතු මෙහෙයුම් අභියෝග වලට මුහුණ දෙන ලදී. පෙර සඳහන් කළ පරිදි ගුවන් සේවා කර්මාන්තය සැපයුම් දාම අකර්මණ්‍ය වීම සහ ගුවන් යානා හිඟ භාවයේ ගැටළු වලින් පීඩාවට පත්ව සිටියි. ගුවන් සමාගම විශේෂයෙන් බලපෑමට ලක්ව ඇත්තේ Leap 1 A වර්ගයේ එන්ජින් අළුත් වැඩියා කිරීමේ ඉඩ ප්‍රස්ථාවන් ලබා ගැනීමේ දී සහ පුහුණු ශ්‍රමය මෙන්ම අමතර කොටස් හිඟය කරණකොට ගෙන මතුව ඇති ප්‍රධාන තාක්ශණික අනුමත කිරීම් අඛණ්ඩවම ප්‍රමාද වීම හේතුවෙනි.

වසර තුලදී ගුවන් මගී ඉල්ලුම ඉහළ ගිය නමුත් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ධාරිතා සීමා විසින් එහි පූර්ණ ප්‍රතිලාභය අත් කර ගැනීමට බාධා පමුණුවන ලදී. කල්බදු ගිවිසුම් අවසන් වීම හේතුවෙන් ඇණියෙන් ඉවත් වූ යානාවන් නැවත එම කල් බදු ක්‍රමය යටතේම තවදුරටත් පවත්වා ගැනීමට අපි දැඩිව උත්සාහ කර ඇත.පුළුල් බඳ ගුවන් යානා 05ක් සහ පටු බඳ ගුවන් යානා 05ක් කල්බදු ක්‍රමය යටතේ සමාග මට ලබා ගැනීමට 2022 වසරේදී කැබිනට් අනුමැතිය ලබා ගන්නා ලදී.කෙසේ නමුත් මෙම අභ්‍යාසය අභියෝගාත්මක විය.පුළුල් බඳ ගුවන්

ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීතුමාගේ විවරණය තවදුරටත්.

යානා වලට පවතින අධික වෙළඳපොල ඉල්ලුම හේතුවෙන් එකදු පුළුල් බඳ ගුවන් යානාවක් හෝ ලබා ගැනීමට සමාගමට නොහැකි විය.ගුවන් යානා කල්බදු සමාගම් විසින් සමාග මෙහි මූල්‍ය තත්ත්වය සහ රටේ ආර්ථික ස්ථාවරත්වය අනාරක්ශිත ලෙස සැලකීම හේතුවෙන්,එවන් වෙළඳපොල ඉල්ලුමක් පවතින යානාවන් අත්පත් කර ගත නොහැකි විය.ගුවන් සමාගම විසින් මෙහෙයුම් කටයුතු තුලින් සාර්ථක වූ පටු බඳ ගුවන් යානා 03ක් කල්බදු පදනමින් ලබා ගැනීමටත්,යානා 02ක් ඇණිය වෙත ආදේශ කිරීමටත් 2024 වසර තුලදී කටයුතු ඇරඹීය.පළමු ආදේශක යානය සේවාවට එක්වූ අතර 02 වන යානය වසරේ මැද භාගයේ දී එක් වීමට අපේක්ශිතව ඇත. සමස්ත ගුවන් යාන ඇණිය මේ වනවිට 21 ක් වන අතර එයට පටු බඳ ගුවන් යානා 12ක් සහ පුළුල් බඳ යානා 09 ක් ඇතුලත්ව ඇත.කොවිඩ් තත්ත්වයට පෙර ශ්‍රීලංකන් ගුවන් යානා ඇණිය යානා 27 කින් සමන්විත වූ අතර එයට පටු බඳ යානා 13 ක් සහ පුළුල් බඳ යානා 14 ඇතුලත්ව තිබුණි.

තත්ත්වය තවදුරටත් දරුණු ලෙස බලපානු ලැබුවේ එයාර් බස් A 320/321 නව යානා සඳහා එන්ජින් වල පවතින හිඟය සහ අනිවාර්ය නඩත්තු කටයුතු වෙනුවෙන් වන යාත්‍රා වල පවතින අමතර කොටස් හිඟය සහ පරීක්ශා කිරීම් නිම කිරීමට දිර්ඝ කාලයක් ගත වීම විසිනුයි. නඩත්තු මෙහෙයුම් කටයුතු අඛණ්ඩවම මුහුණ දුන් අභියෝගය වූයේ අධික සේවක පිරිවැටුම සහ අධික මෙහෙයුම් කටයුතු පිරිවැය යි.මෙම සමස්ත අර්බුදයේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ගුවන් ගමන් 1000 කට අධික සංඛ්‍යාවක් අවලංගු කිරීමට ගුවන් සමාගමට සිදු විය. එය සමස්ත සැලසුම් කළ ගුවන් ගමන් ප්‍රමාණයෙන් 10% ක් වූ අතර ඒ නිසා සිදුවූ අලාභය ඩොලර් මිලියන 60 කට අධික විය.

අභියෝගවලට ප්‍රතිචාර ලෙස ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය වඩාත් ක්‍රියාකාරී ප්‍රවේශයක් ගත් අතර සිය කාල සටහන් විධිමත් කිරීම සඳහා විවිධ ඇගයීම් ක්‍රියාත්මක කිරීම, ලාභය උපරිම කිරීමේ අරමුණින් ගුවන් යානා යෙදවීම සහ ඉල්ලුමට සරිලන ලෙස යාන යෙදවීමට කෙටි කාලීන කල් බදු පදනම මත ගුවන් යානා ලබා ගැනීම සහ සේවක හිඟය පියමං කිරීමට නවීන උපායමාර්ගික ප්‍රවේශයන් අනුගමනය කිරීම යන කරුණු දැක්විය හැකියි.

ගෙවුණු මූල්‍ය වසර තුල ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය දරණ ලද තවත් පියවරක් වන්නේ, සිය සම්මානලාභී සේවාවක් වන ගුවන් ගමන් අතර ලබා දෙන සේවාවන් වැඩි දියුණු කිරීමටයි. ඒ අනුව ශ්‍රී ලාංකේය ආහාර සංස්කෘතියේ අනන්‍යතාව සලකුණු කරමින් වැඩි පරාසයක ආහාර සිය සත්කාරක කටයුතුවලට එක් කර ගැනීමටත් එමගින් විශේෂයෙන් ජාත්‍යන්තර ගුවන් මගීන් ට නියම දේශීය   සත්කාරක අත්දැකීම ලබාදෙන අතර දේශීය ගුවන් මගීන්ට තම පවුලේ ආහාර වේලක හැඟීම භුක්ති විඳීමටත් අවස්ථාව ලබාදෙන ලදී.

ගුවන් ගමන් සේවා වේගයෙන් නැවත කාර්ය බහුල වීමත් සමගම ගුවන් තොටුපල මුහුණ දුන් අභියෝගය වන්නේ කොවිඩ් වසංගත කාලය තුල පලපුරුදු සේවක පිරිස් ක්ෂේත්‍රයෙන් ඉවත් වීම විසින් ඇති කළ තත්ත්වයටයි. පවතින තත්ත්වය වෙනස් කිරීමට ගුවන් සේවය දැඩි සේ වෙහස වූයේ භූමි මෙහෙයුම් කටයුතු වෙනුවෙන් සිය ගණනක් ආධුනිකයින් බඳවා ගෙන ඔවුන් පුහුණු කිරීමට කටයුතු කිරීමෙනි. ඒ හරහා සේවාවන් සහ පාරිභෝගික අත්දැකීම් වර්ධනය කිරීමටත්, එමෙන්ම ගුවන් මගීන් කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලට ඇතුලත් කිරීමේදී සිදුවන ප්‍රමාදයන් වලක්වා ගැනීමටත් අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගැණිනි. විශේෂයෙන් ඒ සඳහා 2023 මැද භාගයේ සිට ස්වයං සේවා පහසුකමක්, ඇතුලත් කර ගැනීමේ කටයුතු වෙනුවෙන් එකතු කිරීමටත් කටයුතු කරන ලදී. ඒ හරහා කාර්ය බහුල වේලාවන්හි ඇතුලත් කර ගැනීමේදී සිදුවන ප්‍රමාදයන් අවම කරමින් ගුවන් මගීන් ගේ පෝලිම් ඇතිවීම වලක්වා ඇතුලත් කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය වේගවත් කිරීමට අපට හැකි විය. මේ වනවිට ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ගුවන් තොටුපල හා ගුවන් සේවා අධිකාරිය සමග එක්ව ඇතුලත් කර ගැනීමේ කවුන්ටර ප්‍රමාණය 50% න් වැඩි කිරීමටත් එමගින් ඉදිරි මාස 06 තුල ගුවන් තොටුපල තුල අදාල ක්‍රියාවලි වේගවත් කිරීමටත් එමගින් වර්ධනය වන ගුවන් මගී අභියෝගය ජය ගැනීමටත් අවශ්‍ය කටයුතු සිදු කරන ලදී.

ගෝලීය වශයෙන් සංචාරක ගමනාන්තයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාව ප්‍රවර්ධනය කිරීමේදී තනි දැවැන්තම ආයතනික කාර්යභාර්ය සිදු කරනු ලබන්නේ ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය බව අවිවාදයෙන්ම පිළිගන්නා කරුණකි.අපගේ ප්‍රවර්ධන කණ්ඩායම් අප පියාසර කරන සහ නොකරන බොහෝ ගමනාන්තවල සිට ක්‍රියාත්මක වේ.අප සමග සම්බන්ධව සිටින ප්‍රධාන සංචාර මෙහෙයුම්කරුවන් සමග ඒකාබද්ධ වෙමින් ශ්‍රී ලංකාව සංචාරක ගමනාන්තයක් ලෙස ලෝක ප්‍රචාරණ වැඩපිලිවෙල තුල ඔසවා තැබීමට අපි කටයුතු කරන්නෙමු. අපගේ සමාජ මාධ්‍ය නාලිකා හරහා ශ්‍රී ලංකාව ඩිජිටල් අවකාශය තුල ඉදිරියෙන් තැබීමටත් එහි නියෝජනය වැඩි කරමින් උපායමාර්ගිකව ඉදිරි පියවර අනුග මන කිරීමටත් අපි පසු ගිය කාලය තුල දැඩි කැපවීමෙන් කටයුතු කර ඇත්තෙමු.

නවීන ගුවන් සේවා කටයුතු වලදී තාක්ශණය විසින් කරනු ලබන අවිවාදිත භූමිකාව සැලකිල්ලට ගත් අපි, සමාගම සතුව පැවති යල් පැනගිය මූලික මෙහෙයුම් පද්ධති යාවත්කාලීන කිරීමට කටයුතු කර ඇත්තෙමු. මෙම යාවත්කාලීන කිරීම විසින් ආයතනයේ ආදායම් කළමණාකරණය, ආදායම ගිණුම්කරණ කටයුතු, ගුවන් භාණ්ඩ, නඩත්තු, අමතර කොටස් තොග කළමනාකරණ ආදී කාර්යයන් විධිමත් කිරීමට සමත්වූ අතර නිරන්තර පියාසර වැඩසටහන සහ ගුවන්

ගමන් සැලසුම ද නවීන කළමණාකරණ සැලසුම් වලට අනුකූලව නියමානුකූල කිරීමට හැකිවිය. ගුවන් සමාගම තුල තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධති 150 ක් පමණ ක්‍රියාත්මක වන අතර ගුවන් සමාගම අන්තර්ජාතික සම්මත වලට අනුව ස්වයංක්‍රීයකරණය කිරීමට සහ නව තාක්ෂණයන් ප්‍රශස්ත ලෙස භාවිත කරන බව සහතික කිරීමට අපි කැපවී සිටිමු.

පසු කළ වැදගත් සංධිස්ථාන

අභියෝග මධ්‍යයේ වුවද ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය අඛණ්ඩව සම්මානයට පාත්‍ර වෙමින් සිටියි. ගෙවී ගිය වසරේ එලෙස සුවිශේෂී ලෙස ඇගයීමට ලක් වූ අවස්ථා කීපයක් පහත දක්වා සිටිමි.

- PATA රන් සම්මානය 2023 - අලෙවිකරණ කුසලතා වෙනුවෙන්
- 2023/2024 වසර සඳහා ප්‍රධාන ගුවන් සේවයට හිමි APEX රන් සම්මානය
- හොඳම wi-fi සබඳතා 2024 සඳහා මධ්‍යම සහ දකුණු ආසියාව වෙනුවෙන්
- හොඳම ආහාර පාන වෙනුවෙන් 2023 වසර සඳහා මධ්‍යම සහ දකුණු ආසියා කලාපය වෙනුවෙන්
- හොඳම ආසන පහසුකම වෙනුවෙන් 2023 වසර සඳහා මධ්‍යම සහ දකුණු ආසියා කලාපය වෙනුවෙන්
- වසරේ හොඳම තොරතුරු තාක්ශණ කණ්ඩායම Women in IT Awards Asia පිරි නැමූ සම්මානය
- හොඳම ජාත්‍යන්තර භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් සේවය. India Cargo Awards 2023

තිරසාරත්වය වෙනුවෙන් ඒකාබද්ධ වීම

අන් කවර කලකටත් වඩා පාරිසරික තිරසාරභාවය මුල් තැන්හි ලා සලකන මේ යුගයේ, ගුවන් ගමන් ක්ෂේත්‍රය වර්ධනය වන්නේ පරිසරය වෙත අප විසින් කරනු ලබන බලපෑම පිළිබඳ ජනිත කළ අවබෝධයෙන් සහ නූතන තාක්ෂණය භාවිත කිරීමෙන් කවර ලෙසකට එම බලපෑම් අවම කළ හැකි ද යන්න පිළිබඳ අපගේ හැදෑරීමෙනි. 2050 වනවිට ශුද්ධ කාබන් විමෝචනය ශූන්‍ය කිරීමේ අන්තර්ජාතික ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ - IATA දිගු කාලීන ඉලක්කය සඳහා ශ්‍රීලංකන් අපි ද කැප වී සිටී. අපි අඛණ්ඩවම ක්ශේත්‍රයේ යහ පුරුදු අනුගමනය කරමින් ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීම, අධීක්ෂණය, වාර්තා කිරීම සහ විමෝචනයන් තහවුරු කිරීම වන් ක්‍රියාමාර්ග මෙන්ම අපගේ සම්පත් කාර්යක්ශමභාවය වර්ධනය කිරීම, තිරසාර ගුවන් යානා ඉන්ධන (SAF) භාවිතය පිළිබඳ දැනුම වර්ධනය කිරීම සහ සහතික කිරීම සහ නිරීක්ශණය සඳහා IATA කාබන් ඩයොක්සයිඩ් විමෝචනය වැලැක්වීමේ වැඩපිලිවෙල සමග අඛණ්ඩවම අපගේ කැපවීම පෙන්නුම් කරන්නෙමු.

වඩාත් පහළ මට්ටමේ සිටම අපගේ අවශ්‍යතාවන් වෙනුවෙන් පරිසර හිතකාමී ප්‍රතිචක්‍රීකරණය කළ හැකි නිෂ්පාදන භාවිත කරන්නෙමු. අපගේ නවතම හඳුන්වා දීම වන්නේ ප්‍රතිචක්‍රීකරණය ට ලක්වූ සාගර ප්ලාස්ටික් වලින් නිෂ්පාදිත කාපට් වර්ගයක් ගුවන් යානා මැදිරි සඳහා භාවිත කිරීමයි. ඉන් පසු අපි PET රෙදිපිළි (ප්ලාස්ටික් ජල බෝතල් ප්‍රතිචක්‍රීකරණයෙන් නිශ්පාදිත රෙදි) යොදාගෙන නිමවූ කොට්ට කවර සහ හිස තබන කවර ගුවන් යානා ව්‍යාපාරික පන්තිය සඳහා යොදා ගැනීම දක්වා ගමන් කරමින් සිටියි.

ඒ අතරම, අපි ජීවත් වන්නේ හරිත වර්ණ භූමි ප්‍රදේශ වලින් ගහණ සහ ජෛව විවිධත්වයෙන් පරිපූර්ණ වූ රටකය. මෙම සොබා දම් උරුමය රැක ගනිමින්ම එය අනාගතය කරා සුරක්ශිතව පවත්වා ගන්නේ කෙසේ ද යන්න පිළිබඳව අවබෝධය වර්ධනය කිරීමට, වගකීමේ භූමිකාවට අප වග වන්නෙමු. මුහුදු තෘණ සහ කඩොලාන පරිසර පද්ධති රැක ගැනීම සම්බන්ධ අධ්‍යනයන්හි නිරත වන ආයතනවලට ඔවුන්ගේ හැකියාව සහ දැනුම වර්ධනය කරගැනීම තුලින් වඩාත් ඵලදායිව ඔවුන්ගේ සංරක්ෂණ උත්සාහයන් මල් ඵල ගැන්වීමට අපගේ දායකත්වය ලබා දෙන්නමු.

එසේම කඩොලාන සහ කිවුල් දිය පරිසර පද්ධති ආශ්‍රිතව දිවි ගෙවන ප්‍රජාවන්ට එම පරිසරය හා තිරසරව සම්බන්ද වෙමින් ඔවුන්ගේ ජීවිත ගොඩ නගා ගැනීමටත්, සංචාරක ගමන් සංවිධානය කිරීම හරහා පරිසර හිතකාමී ලෙස පාරිසරික සංචාරක කර්මාන්තය වර්ධනය කිරිමටත් අපගේ දායකත්වය ලබා දෙන්නේ කිසිදු ආර්ථික අරමුණකින් තොරවය. එහිදී එම ග්‍රාමීය ප්‍රජාවන් සමග සම්බන්ධ වෙමින් ඔවුන්ට පාරිසරික සංචාරක කර්මාන්තය සම්බන්දව පුහුණු වැඩසටහන් ක්‍රියාවට නගන ලදී. ඒ අතර ග්‍රාමීය කාන්තා ප්‍රජාව සවිබල ගන්වමින් සිදු කළ "නිර්මාණාත්මක යළි භාවිතාව " (Upcycling) සම්බන්ධ "මතක" ව්‍යාපෘතිය ගුවන් සේවයේ සම්මානනීය ව්‍යාපෘතියකි. එසේම ගුවන් සේවයේ මෙම සියළුම සමාජ ක්‍රියාකරකම් ව්‍යාපෘති එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානය (UN) විසින් ප්‍රකාශයට පත් කර ඇති තිරසාර සංවර්ධන ඉලක්ක (SDGs) සලකා බැලීමෙන් අනතුරුව සැලසුම් කර සහ ක්‍රියාත්මක කර ඇත.

ඉදිරි ගමන්මග

මෙම මූල්‍ය වර්ෂයේ අවසන් කාර්තුවේ ධනාත්මක සාර්ව ආර්ථික දැක්ම විසින් රැගෙන ආවේ සුභවාදී බලාපොරොත්තුවකි. ආර්ථිකය යහපත් අතට හැරෙමින් පවතින අතර ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක ක්ෂේත්‍රය වේගවත්ව වර්ධනය වෙමින්ම යළි ජීවය ලබමින් සිටියි. මෙම ද්විත්ව සාධක සමගම, ඉදිරි දශකයේ වේගයෙන්ම වර්ධනය වන ගුවන් ගමන් ක්ෂේත්‍රය සහ මේ වනවිට වේගයෙන් වර්ධනය වන ප්‍රධාන ගුවන්ගමන් වෙළඳපොලක් වන ඉන්දියාව සමග සමීප රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්තිය සමගින් අපට අපේ මූල්‍ය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම සිදු කරගත හැකි වන්නේ නම්, එය ගුවන් සේවයේ අනාගතයට ඉතා සුභදායක වනු ඇත. රටක සමස්ත ආර්ථික වර්ධනයට ශක්තිමත් ගුවන් සේවයක් සමග වන සහජීවන සබඳතාව ලබාදෙන්නේ මහත් පිටුබලයකි.

මේ වනවිට රජය උත්සාහකරමින් සිටින්නේ ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමට සහ පුද්ගලික කරණයටය. ගුවන් සේවය සතු දිගු කාලීන ණය වලින් 30% ක් ඉවත් කර ඇති අතර ඉතිරි ණය ප්‍රමාණය ඉවත් කිරීමට සැලසුම් සහ අනුමැතීන් සකස් කෙරෙමින් පවතියි. මෙම ක්‍රියාමාර්ගය විසින් ගුවන් සේවයේ තිරසාර වර්ධනයට සහ ආයෝජනය සඳහා මගක් විවර කර දෙයි. විවිධ මාර්ග වලින් අපි ශ්‍රී ලංකාවේ කැඩපත ලෙස ක්‍රියා කරමු. අපට යාමට අවශ්‍ය වන්නේ කොතනට දැයි අපි දනියි. අපි පළමු පියවර තබා අවසන්ය. දැනටමත් වෙහෙස වී වැඩ කරන අප හට අපහසුවෙන් ජයගතයුතු අභියෝග සහ අන්තරායන් ඉදිරියේදී මුහුණ දීමට ඇත. නමුත් අපට අපේ ශක්තීන් උපයෝගීකරග නිමින් සහ සහජයෙන්ම උරුම අභියෝගවලට ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව සමග එක්ව එකට වැඩි කළ හැකි නම්, අප වෙනුවෙන් බලා සිටින විශාල අනාගතයක හිමිකරුවන් අපි වෙමු.

ස්තූතිය

අවසාන වශයෙන් ගුවන් සේවයේ සභාපති තුමා ඇතුළු අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයත්, අපගේ ව්‍යාපාරික හවුල්කරුවනුත්, ශ්‍රී ලංකා රජයත් ඉතා ඉහළින් අගය කරන්නේ ඉතා අපහසු වසරක් තුල ඉදිරියට යාමට සහ ප්‍රතිඵල ලබා දීමට ලබා දුන් අඛණ්ඩ සහයෝගය නිසාමය. අප සමග අඛණ්ඩව පියාසර කල අපේ ගණුදෙනුකාර භවතුන්ටත් මාගේ කෘතඥතාවය හිමිවේ.

ඔවුන්ගේ අපේක්ෂාවන් මුදුන්පත් කිරීමට අපට ඇති හැකියාව පිළිබඳ විශ්වාසයෙන් කටයුතු කිරිමත් අඛණ්ඩ සේවාවක් අභියෝග මධ්‍යයේ උවද පවත්වාගන්නට ඇප කැප වූ කළමණාකාරිත්වය ඇතුළු සේවක මණ්ඩලයත් මෙහිලා කෘතඥ පූර්වකව සිහිපත් කරමි.

රිචඩ් නටොල්
ප්‍රධාන විධායක නිලධාරි

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය

01

අසෝක පතිරගේ මහතා

2019 දෙසැම්බර් 16 වන දින සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කෙරුණු අසෝක පතිරගේ මහතා, පසුව සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත්වන ලදී. හෙතෙම සොෆ්ට්ලොජික් හෝල්ඩින්ග්ස් පීඑල්සී, ආසිරි හොස්පිටල් හෝල්ඩින්ග්ස් පීඑල්සී, ආසිරි සර්ජිකල් හොස්පිටල්ස් පීඑල්සී සහ ඔඩෙල් පීඑල්සී හි සභාපති/කළමනාකරණ අධ්‍යක්ෂවරයා වේ. එතුමා සමූහයේ සෙසු සමාගම්වලට අමතරව, සොෆ්ට්ලොජික් කැපිටල් පීඑල්සී සහ සොෆ්ට්ලොජික් ලයිෆ් ඉන්ෂුවරන්ස් පීඑල්සී හි සභාපතිවරයා වශයෙන් සේවය කරයි.

එතුමා සීමාසහිත එන්.ඩී.බී කැපිටල් හෝල්ඩින්ග්ස් හි සභාපතිරවරයාද වේ. ශ්‍රී ලංකාවේ ආයතනික ක්ෂේත්‍රය තුළ පැහැදිලි දර්ශනයක් සහිත ව්‍යාපාරික නියමුවකු වශයෙන් ඇගයුමට පාත්‍ර වන ඒ මහතා, ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රමුඛතම සමූහ ව්‍යාපාරයක් වන සොෆ්ට්ලොජික් සමූහයේ නිර්මාතෘවරයා ද වේ. ඔහු සතු මනා ප්‍රායෝගික දැනුම් සම්භාරය තුළින්, 10,000 කට අධික සේවක පිරිසකට රැකියා අවස්ථා උදාකරමින්, සමාගම් 50 කට අධික සංඛ්‍යාවක් කළමනාකරණය කරනු ලබයි. ප්‍රධාන වෙළඳපොළකට හිමිකම් කියන, සිල්ලර වෙළඳ සහ විදුලි සංදේශ, සෞඛ්‍යාරක්ෂණ සේවා, මූල්‍ය සේවා සහ තොරතුරු තාක්ෂණය, සහ සංචාරක සමූහය සහ මෝටර් රථවාහන යන සමගාමී ක්ෂේත්‍රයන් හතරක පතිරගේ මහතා විසින් ක්‍රමෝපායික මඟපෙන්වීමක් ලබා දෙයි.

02

මලික් ජේ. ප්‍රනාන්දු මහතා

2020 ජනවාරි 08 වැනි දින සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කෙරුණු මලික් ජේ. ප්‍රනාන්දු මහතා, පසුව සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කෙරිණ. 2024 ජූනි 25 වනදා දක්වා ඔහු විගණන කමිටුවෙහි, ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ සහ එහි පරිපාලිතයේ විගණන කමිටුවෙහි, මානව සම්පත් සහ පාරිශ්‍රමික කමිටුවේ සහ ව්‍යවසාය අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුවෙහි සාමාජිකයෙකි.

ප්‍රනාන්දු මහතා MJF හෝල්ඩින්ග්ස් හි සමසභාපති ලෙසත් ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම සුඛෝපභෝගී නිකේතන සන්නාමය වන MJF ලෙෂර්/ රෙස්ප්ලෙන්ඩන්ට් සිලෝන් හි සභාපති ලෙසත් කටයුතු කරයි. එමඟින් සංචාරකයින් වෙත සැබෑ දේශීය අත්දැකීමක් ලබාදෙමින් ශ්‍රී ලංකාව පුරා කැපී පෙනෙන සංචාරයක ප්‍රදේශ සංවර්ධනය කරමින්, MJF පදනම සහ “ඩිල්මා කන්සවේෂන්” ඔස්සේ දේශීය ප්‍රජාවන් සහ පරිසරය වෙත දායකත්වය සපයයි. පාස්කු ඉරිදා ප්‍රහාරයෙන් පසු, ඒ මහතා විසින් ‘ලව් ශ්‍රී ලංකා’ “Love Sri Lanka”| තේමාව යටතේ පෞද්ගලික සංචාරක ක්ෂේත්‍රය නගා සිටුවීම සඳහා දැවැන්ත කාර්යභාරයක් ඉටු කළේය. ප්‍රනාන්දු මහතා ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ බැබ්සන් විද්‍යාලයේ (Babson College) ව්‍යාපාර කළමනාකරණය පිළිබඳ විද්‍යාවේදී උපාධිධාරියෙකි.

03

ආචාර්ය ශ්‍රීධීර් සාරිපුත්ත හංස විජයසූරිය මහතා

ආචාර්ය හංස විජයසූරිය මහතා, 2020 ජනවාරි 23 වන දින සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාග මේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත පත්කරන ලදී. හෙතෙම 2024 ජූනි 25 දක්වා මානව සම්පත් සහ පාරිශ්‍රමික කමිටුවේ,විගණන කමිටුවේ සහ ව්‍යවසාය අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුවේ සාමාජිකත්වය දැරුවේය.

ඒ මහතා දැනට ආසියාටා සමූහයේ විදුලි සංදේශ ව්‍යාපාරයෙහි ප්‍රධාන විධායක නිලධාරිවරයා වශයෙන් කටයුතු කරන අතර මැලේසියාව, ඉන්දුනීසියාව, බංග්ලාදේශය, නේපාලය, ශ්‍රී ලංකාව සහ කාම්බෝජය යන රටවල වෙළඳපොළ පුරා පැතිරුණු සමූහයේ කලාපීය විදුලි සංදේශ මෙහෙයුම්වල ප්‍රධානත්වය උසුලයි. ආසියාටා යනු, ආසියාවේ දෙවන විශාලතම විදුලි සංදේශ සමූහය වේ.

ආසියාටා සමූහයේ කලාපීය පරිපාලිතයන් කීපයක අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයෙකු වශයෙන් කටයුතු කිරීමට අමතරව, එතුමා ආසියාටා සමූහය සහ ඩයලොග් ආසියාටා පීඑල්සී හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයෙකු වශයෙන් ද කටයුතු කරයි. 2016 වර්ෂය දක්වා, ආචාර්ය විජයසූරිය මහතා, ඩයලොග් ආසියාටා පීඑල්සී සමූහයේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරියා ලෙස කටයුතු කළේය. එමෙන්ම ස්වාධීන අධ්‍යක්ෂවරයෙකු වශයෙන් ජෝන්කීල්ස් හෝල්ඩින්ස් පීඑල්සී හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ ද සේවය කරයි.

2024 දී GSM සංගමය විසින් ආචාර්ය විජයසූරිය මහතා ගෝලීය ජංගම දුරකථන කර්මාන්තයට කරන ලද විශිෂ්ට දායකත්වය අගයමින් “සභාපති සම්මානය” පිරිනමන ලදී. මීට පෙර 2016 වර්ෂයේදී, “ආසියානු ජංගම සන්නිවේදන ක්ෂේත්‍රයට විශිෂ්ඨ දායකත්වය” සම්මානයෙන් පිදුම් ලද ප්‍රථමයා වශයෙන් ආචාර්ය විජයසූරිය GSM සංගමයෙහි ගෞරවයට පාත්‍රවිය. එතුමා GSM සංගමයෙහි කලාපීය කණ්ඩායම වන GSM ඒෂියා පැසිෆික් හි හිටපු සභාපතිවරයෙකු වේ. ආචාර්ය විජයසූරිය මහතා 2008 වර්ෂයේදී ‘ප්‍රිමියර් බිස්නස් ජර්නල්, LMD සඟරාව මඟින් “වසරේ ශ්‍රී ලාංකිකයා” වශයෙන් නම් කෙරිණි. ආචාර්ය විජයසූරිය මහතා ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රමුඛතම ව්‍යාපාරික මණ්ඩලය වන ලංකා වාණිජ මණ්ඩලයේ හිටපු සභාපතිවරයා විය.

04

ජෝසප් මයිකල් ජයන්ත් පෙරේරා මහතා

ජේ. එම්. ජයන්ත් පෙරේරා මහතා, 2021 මාර්තු 27 වන දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කරන ලද අතර පසුව ඔහු ශ්‍රීලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ් හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කරන ලදී. ඔහු සමූහයේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයෙහි අවදානම් කමිටුවේ සභාපති ලෙසද සමාගමේ සහ එහි පරිපාලිතයෙහි විගණන කමිටුවේ සහ මානව සම්පත් සහ පාරිශ්‍රමික කමිටුවේ සාමාජිකයෙකු ලෙසද කටයුතු කරයි.

මූල්‍ය අංශයේ වසර 40 කට වැඩි පළපුරුද්දක් පෙරේරා මහතාට ඇති අතර ඉන් වැඩි කාලයක් ඔහු ජ්‍යේෂ්ඨ කළමනාකාරීත්ව සහ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තනතුරුවල සේවය කොට තිබේ.

ඔහු වරලත් බැංකුකරුවන්ගේ ආයතනයේ (ලන්ඩන්) සාමාජිකයෙකු වන අතර ලන්ඩන්, නිව් යෝර්ක්, සැන් ෆ්‍රැන්සිස්කෝ, හොංකොං සහ සිංගප්පූරුව වැනි ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය මධ්‍යස්ථාන රැසක මනා වූ පුහුණුවක් ලබා ඇත.

ඔහු සිංගර් ෆයිනෑන්ස් පීඑල්සී, මැක්ලරන්ස් සමූහය-ප්‍රධාන මණ්ඩලය, ලංකා රේටින්ග්ස් ලිමිටඩ්, ඉන්ටරෝෂන් එනර්ජි ප්‍රයිවට් ලිමිටඩ්, ක්වෙස්ට් ඩෙස්ටිනේෂන්ස් ප්‍රයිවට් ලිමිටඩ්, ක්වෙස්ට් කෑසස් ලිමිටඩ්, ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් ලිමිටඩ්, ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සර්විසස් ලිමිටඩ්, ඔඩෙල් පීඑල්සී, හොරන ප්ලාන්ටේෂන්ස් පීඑල්සී සහ සොෆ්ට්ලොජික් ස්ටොක්බ්‍රෝකර්ස් ලිමිටඩ් යන ආයතනයන් හි ස්වාධීන විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස සේවය කරයි.

හැටන් නැෂනල් බැංකුවෙහි ඔහු දිගු කලක කීර්තිමත් වෘත්තියක නියැලුනු අතර එහිදී ඔහු භාණ්ඩාගාර මෙහෙයුම් ඇතුළුව ජාත්‍යන්තර, ව්‍යාපාර සංවර්ධන සහ ආයතනික ණය පිළිබඳ ජ්‍යේෂ්ඨ නියෝජ්‍ය සාමාන්‍යාධිකාරී ලෙස සේවය කළේය. ඔහු HNB ඇෂුවරන්ස් පීඑල්සී හි ආරම්භක අධ්‍යක්ෂවරයෙක්ද විය. HNB හි ඔහුගේ නිල කාලය තුළ ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුව සමඟ සම්බන්ධීකරණය කරමින් ප්‍රතිසංස්කරණ රැසක් සිදු කිරීමට ඔහුට හැකි විය. ඔහු HNB සහ DFCC බැංකු සඳහා හවුල් හිමිකාරීත්වයක් සහිත ඇකියුට් සෙකියුරිටීස් සහ ඇකියුට් පාර්ට්නර්ස්ද ඇතුළුව ඇකියුට් ස්ටොක්බ්‍රෝකර්ස් ප්‍රයිවට් ලිමිටඩ් හි කළමනාකාර අධ්‍යක්ෂවරයාද විය. මෙම තනතුරුවලදී ඔහු ව්‍යාපාර වර්ධනයට ඉමහත් දායකත්වයක් ලබා දුන්නේය. ඔහු ලංකා වෙන්චර්ස් ප්‍රයිවට් ලිමිටඩ්, LVL එනර්ජි හි අධ්‍යක්ෂ ලෙසද ශ්‍රී ලංකා ණය තොරතුරු කාර්යාංශයේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයෙකු වශයෙන්ද සේවය කළේය.

05

ඒ. කේ. ඩී. ඩී. ඩී. අරන්දර මහතා

ඒ. කේ. ඩී. ඩී. ඩී. අරන්දර මහතා 2023 මාර්තු 16 වන දින සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කරන ලද අතර පසුව සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කරන ලදී.

ඔහු අධ්‍යක්ෂවරයෙකු සහ මණ්ඩලයේ භාණ්ඩාගාර නියෝජිතයෙකු ලෙසත්, මානව සම්පත් සහ පාරිශ්‍රමික කමිටුවේ, විගණන කමිටුවේ සහ සමූහයේ අවදානම් කමිටුවේ සාමාජිකයෙකු ලෙසත් සේවය කරයි.

අරන්දර මහතා වෘත්තියෙන් නීතීඥවරයෙකු වන අතර මුදල් අමාත්‍යාංශයේ නීති කටයුතු දෙපාර්තමේන්තුවේ අතිරේක අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා ලෙස කටයුතු කරයි.

ඔහු ශ්‍රී ලංකා ටෙලිකොම් (සේවා) සීමාසහිත සමාගමේ සභාපති ලෙස කටයුතු කරයි.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය තවදුරටත්.

06

ඒ. එම්. ඒ. ඒ. ලක්මාල් රත්නායක මහතා

2023 අප්‍රේල් 10 වන දින ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කෙරුණු ලක්මාල් රත්නායක මහතා, පසුව සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කරන ලදී. රත්නායක මහතා ශ්‍රී ලංකා ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයේ නීතිඥයෙකු මෙන්ම වසර 20කට ආසන්න කාලයක් පෞද්ගලික සේවයේ නියැලෙන නීති උපදේශකවරයෙකි. රත්නායක මහතා නීතිඥයෙකු ලෙස පුද්ගලයින්, රාජ්‍ය සහ පෞද්ගලික යන දෙඅංශයේ ඒකාබද්ධ ආයතන, සහ රාජ්‍ය ආයතන නියෝජනය කොට ඇත. මුල් අධිකරණ සහ අභියාචන අධිකරණ හි සිවිල් සහ සාපරාධී කාරණා සහ රාජ්‍ය නීති නඩුකීම් පිළිබඳ ප්‍රධාන නීතිඥයෙකු ලෙස ද එතුමා කටයුතු කරයි.

ඊට පෙරාතුව රත්නායක මහතා 2010 වර්ෂය පටන් 2015 වර්ෂය දක්වා ජාතික සමූපකාර සංවර්ධන ආයතනයේ සභාපති තනතුර දරන ලදී. එකී සභාපති ධූරය දරන කාලය තුළ එතුමා විසින් ජාතික සමූපකාර සංවර්ධන ආයතනයේ යටිතල පහසුකම් වර්ධනය කළ අතර එහි පහසුකම් ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතියට අනුකූල වන පරිදි සංවර්ධනය කරන ලදී. එමෙන්ම රත්නායක මහතා ශ්‍රී ලංකාව නියෝජනය කරමින් 2011, 2012 සහ 2013 යන වර්ෂයන්හි මැක්සිකෝවේ කැන්කූන්, එංගලන්තයේ මැන්චෙස්ටර් සහ දකුණු අප්‍රිකාවේ කේප් ටවුන් හි පවත්වන ලද අන්තර්ජාතික සමූපකාර මහා මණ්ඩලය සඳහා සහභාගී වූවා සේම, 2014 වර්ෂයේ කියුබෙක් කැනඩා හි පවත්වන ලද අන්තර්ජාතික සමූපකාර සමුළුවේදී ශ්‍රී ලංකාව නියෝජනය කෙරුවේය.

එතුමා විසින් සමූපකාර තොග වෙළඳ ආයතනය (C.W.E.) හි සභාපති ධූරයත්, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ධූරයත්, සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකා වරාය කළමනාකරණ සහ උපදේශන සේවා (පුද්) සමාගමේ සභාපති ධූරයත්, සීමාසහිත හම්බන්තොට ජාත්‍යන්තර වරාය සේවා (පුද්) සමාගම, සීමාසහිත ලංකා ගල් අඟුරු සමාගම (පුද්) සමාගම, සීමාසහිත කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහාලුම් පර්යන්ත සමාගම සහ සීමාසහිත හම්බන්තොට ජාත්‍යන්තර වරාය (පුද්) සමූහය හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජික ධූරයත් දරා ඇත.

රත්නායක මහතා දැනට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ පූර්ණ අයිතිය ඇති අනුබද්ධිත ආයතනයක් වන ජය කන්ටේනර් ටර්මිනල් ලිමිටඩ් හි සභාපති ධූරය දරනු ලබයි.

07

ආනන්ද ඩබ්ලිව්. අතුකෝරල මහතා

ආනන්ද අතුකෝරල මහතා 2023 පෙබරවාරි 3 වන දින සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කරන ලද අතර පසුව සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කරන ලදී. ඔහු BSc (ලීඩ්ස් විශ්වවිද්‍යාලය, එක්සත් රාජධානිය), MTT (නෝර්ත් කැරොලිනා රාජ්‍ය විශ්වවිද්‍යාලය, ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය) සහ MBA යන උපාධි දරන්නෙකි.

ඔහු සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකා බැංකු සංගමයේ (සහතික ලත්) සහ ශ්‍රී ලංකා ණය තොරතුරු කාර්යාංශයේ (CRIB) හිටපු අධ්‍යක්ෂවරයකු සහ ශ්‍රී ලංකා බැංකුකරුවන්ගේ සමාජයේ කමිටු සාමාජිකයෙකි. ලන්ඩනයේ සහ අනෙකුත් විදේශීය රාජ්‍යයන්හි, ශ්‍රී ලංකා ANZ ග්‍රින්ඩ්ලේස් බැංකු සමූහයේ සේවය කිරීමෙන් සහ ශ්‍රී ලංකා ANZ ග්‍රින්ඩ්ලේස් බැංකුවේ නියෝජ්‍ය සාමාන්‍යාධිකාරී වශයෙන් මෙන්ම ශ්‍රී ලංකා මැෂ්රෙක් බැංකුව පීඑස්සී හි ශ්‍රී ලංකා කළමනාකරු ලෙස සේවය කිරීමෙන් බැංකුකරණය පිළිබඳ වසර 40 කට වැඩි කාලයක පුළුල් අත්දැකීම් ඔහු සතු වේ. ඔහු ප්‍රතිපත්ති සංවර්ධන හා ක්‍රියාත්මක කිරීමේ අමාත්‍යාංශයේ හිටපු උපදේශකයෙක්ද විය.

ඔහු කාර්මික සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය සමඟ USAID අනුග්‍රහය ලබන ව්‍යාපෘතියක් වන පෞද්ගලික අංශය සඳහා වන තාක්ෂණික ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳ ව්‍යාපෘතියෙහි සාමාජිකයෙකු වශයෙන්ද කටයුතු කර ඇති අතර මුදල් හා බැංකු කටයුතු පිළිබඳ ජනාධිපති කොමිසමේ වාණිජ බැංකු අංශයේ සාමාජිකයෙකුද වේ. ඔහු දැනට NAPPP හි සභාපති ලෙස කටයුතු කරයි. ඔහු NDB කැපිටල් හෝල්ඩින්ග්ස් ලිමිටඩ්, NDB සෙකියුරිටීස් (ප්‍රයිවට්) ලිමිටඩ්, NDB සෙපීර් පාට්නර්ස් ලිමිටඩ්, මයුරිටියස්, යුනයිටඩ් මෝටර්ස් ලංකා පීඑල්සී, යුනිමෝ එන්ටප්‍රයිසස් ලිමිටඩ්, කලම්බු සිටි හෝල්ඩින්ග්ස් පීඑල්සී, ආර්නි හෝල්ඩින්ග්ස් ඇන්ඩ් ඉන්වෙස්ට්මන්ට්ස් (ප්‍රයිවට්) ලිමිටඩ් සහ උනවටුන බුටික් රෙසෝට් (ප්‍රයිවට්) ලිමිටඩ් යන ආයතනවල ස්වාධීන විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරයෙකුද වේ.

ඔහු NDB බැංකුව පීඑල්සී සහ DHPL ලිමිටඩ් හි ස්වාධීන විධායක නොවන සභාපතිවරයා වශයෙන් මීට පෙර කටයුතු කොට තිබේ. ඔහු DFCC බැංකුව පීඑල්සී, DFCC වර්ධන බැංකුව ලිමිටඩ්, යූනියන් බැංකුව පීඑල්සී, UB ෆයිනෑන්ස් කම්පනි ලිමිටඩ්, ඔරියන්ට් ෆයිනෑන්ස් පීඑල්සී සහ TVS ලංකා ලිමිටඩ් හි ස්වාධීන විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරයෙකු වශයෙන්ද කටයුතු කොට තිබේ.

08

නිරංජන් අරුල්ප්‍රගාසම් මහතා

නිරංජන් අරුල්ප්‍රගාසම් මහතා 2024 ජුනි 11 වන දින සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කරන ලදී. ඔහු ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවයේ විගණන කමිටුවේ සහ අවදානම් කමිටුවේ සාමාජිකයෙකි.

නිරංජන් අරුල්ප්‍රගාසම් මහතා ශ්‍රී ලංකා ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයේ නීතිඥවරයෙකු වන අතර අවුරුදු 12 කට වැඩි කාලයක් පෞද්ගලික නීතිකාර්‍යයේ යෙදී සිටියි. මීට පෙර ඔහු නිව් යෝර්ක් හි මෙරිල් ලින්ච් හි ආයෝජන බැංකුකරුවෙකු වූ අතර ඉන් පසුව මූඩීස් ඇනලිටික්ස් හි සහකාර උප සභාපතිවරයෙකු විය. නිරංජන් මහතා මුදල් අමාත්‍යාංශයේ උපදේශකයකු ද වූ අතර ප්‍රාදේශීය සංවර්ධන බැංකුවේ විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරයකු ද වූ අතර කොළඹ වරාය නගර ආර්ථික කොමිසමේ සාමාජිකයකු ද විය.

නිරංජන් මහතා ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ මැකැලෙස්ටර් විද්‍යාලයේ ආර්ථික විද්‍යාව පිළිබඳ ශාස්ත්‍රවේදී උපාධියක් හැදෑරීමට කොෆි අනන් ජාත්‍යන්තර ශිෂ්‍යත්වයක් ලබා ඇති අතර ආර්ථික විද්‍යාව පිළිබඳ ජාත්‍යන්තර ගෞරව සංගමයක් වන ඔමික්‍රොන් ඩෙල්ටා එප්සිලෝන්හි සාමාජිකයෙකි. ඔහු ප්‍රංශයේ/සිංගප්පූරුවේ INSEAD School of Business වෙතින් MBA උපාධියක් ද ලබා ඇති අතර, ශ්‍රී ලංකා නීති විද්‍යාලයෙන් ගෞරවාන්විතව සමත් වීමෙන් පසු 2012 දී නීතිඥභාවය හිමි විය.

ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායම

01

රිචඩ් නටොල් මහතා

ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී

රිචඩ් නටොල් මහතා 2021 නොවැම්බර් මස ආරම්භයේ සිට ප්‍රධාන වාණිජ නිලධාරීතුමා ලෙස ගුවන් සේවයට සම්බන්ධ වූ අතර, 2022 ජනවාරි 1 වන දින සිට වැඩ බලන ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීතුමා බවට පත් විය. පසුව ඔහු 2022 අප්‍රේල් 29 දින සිට ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී ලෙස පත් කරන ලදී. ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ වසර 30ක පළපුරුද්දක් ඇති ඔහු ලොව පුරා විවිධ මෙහෙයුම් අංගයන් ආවරණය වන පරිදි ගුවන් සේවා රැසක විවිධ ජ්‍යේෂ්ඨ භූමිකාවන් දරා ඇත.

ඔහු සවුදි එයාර්ලයින්ස්හි විවිධ භූමිකාවන් දරා ඇත. ආරම්භයේදී වෙළඳ පරිවර්තනයේ උප සභාපතිතුමා ලෙස පත් කරන ලදුව, පසුව විකුණුම් අංශයෙහි උප සභාපතිතුමා ලෙස කටයුතු කළ අතර, ඔහු විසින් නිෂ්පාදන සහ අලෙවිකරණය සඳහා අමතර වගකීම්ද දරන ලදී. ඔහු වාර්ෂික ආදායමෙන් ඩොලර් බිලියන 6 ක් සමඟ ගුවන් සමාග මක් සඳහා වන වාණිජ උපාය මාර්ග යේ හිමිකාරිත්වයෙහි කොටස්කරුවෙකු වූ අතර ගෝලීය වශයෙන් 2,700 ක කාර්ය මණ්ඩලයක් මෙහෙයවීය. වසර 3ක් පුරාවට 30% ක ජාත්‍යන්තර මගී වර්ධනයක් ලබාදී, කලාපීය සාමාන්‍යයට වඩා බෙහෙවින් වැඩි, බෙදාහැරීමේ පිරිවැයෙහි 25% ක අඩුවීමක් අත්කර ගත් අතර, ක්ෂේත්‍රයේ හොඳම දෑට අනුකූලව ගුවන් සමාගමේ NPS ලකුණු ඉහළ නංවන සේවාවක් ආරම්භ කිරීමෙහි ලා ප්‍රමුඛ කාර්යභාරයක් ඉටු කළේය. ඔහු සවුදි එයාර්ලයින්ස් හි ස්කයිටීම් අධීක්ෂණ මණ්ඩලයේ නියෝජිතයාද වූ අතර පසුව ඔහු නව පාලන ක්‍රමයක් යටතේ විධායක මණ්ඩලයට සම්බන්ධ විය. මීට පෙර ඔහු රෝයල් ජෝදානියන් හි ප්‍රධාන වාණිජ සහ උපාය මාර්ගික නිලධාරීවරයා ලෙස පත් කරන ලද අතර එහිදී ඔහු ව්‍යාපාරික නායකයින් සහ ජාත්‍යන්තරව කීර්තිමත් උපදේශකයින් කණ්ඩායමකට නායකත්වය ලබා දෙමින් කටයුතු කළේය. එහිදී, ක්‍රියාමාර්ග 70 ක් හඳුනාගෙන කාර්යසාධනය නිරීක්ෂණය කිරීමට සහ මැනීමට රාමුවක් නිර්මාණය කළේය. එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන්, ශුද්ධ ආදායමේ ඩොලර් මිලියන 80 ක දියුණුවක් සහ 12% ක ආන්තික වර්ධනයක් සහිතව එයාර්ලයින්ස් සමාගම ලාභදායි තත්ත්වයට ගෙන ඒමට ඔහු සමත් විය. අනෙකුත් තනතුරු අතර, බහරේන් එයාර්හි ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීතුමා, කෙන්යා එයාර්වේස් හි වාණිජ අධ්‍යක්ෂකතුමා, පිලිපීන ගුවන් සේවයෙ හි ජ්‍යේෂ්ඨ වාණිජ උපදේශකතුමා, ධ්‍රැවීය ගුවන් භාණ්ඩ සඳහා ඇමරිකා සමාගමෙහි විකුණුම් සහ අලෙවිකරණ අංශයන්හි උප සභාපතිතුමා සහ කැතේ පැසිෆික් එයාර්වේස්හි කළමනාකරණ භූමිකාවන් ඇතුළත් වේ. නටොල් මහතා ඔක්ස්ෆර්ඩ් විශ්වවිද්‍යාලයෙන් ගණිත උපාධියක් සහ ලන්ඩන් ව්‍යාපාරික අධ්‍යයනායතනයෙන් ස්ලෝන් ශාස්ත්‍රපති උපාධියක් ලබා ඇත.

02

යසන්ත දිසානායක මහතා

සමූහයේ මූල්‍ය කළමනාකරණ ප්‍රධානී

යසන්ත දිසානායක මහතා 2004 දී සමාග මට සම්බන්ධ වූ අතර, වර්තමානයේ ඔහු මූල්‍ය කළමනාකරණ ප්‍රධානී තනතුර දරයි. සමාගමේ මූල්‍ය හා වාණිජමය ප්‍රසම්පාදන, ලොජිස්ටික්ස් සහ දේපළ අංශයන් අධීක්ෂණය කිරීමේ වගකීම ඔහු වෙත පැවරෙන අතර ඒ සියල්ල ඔහු වෙත වාර්තා කරයි.

ආසියානු කලාපීය සම්මාන දෙකක් විසින් පිළිගත් ප්‍රථම ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කර නිකුතුව සහ ඉස්ලාමීය මූල්‍යකරණ පහසුකම් ඇතුළු සමාගමේ පුරෝගාමී මූල්‍ය ගනුදෙනු රාශියකට ඔහු නායකත්වය දී තිබේ.

A330-300 ගුවන් යානා ඇණිය සඳහා පූර්ව ලබාදීමේ මූල්‍යකරණ ගනුදෙනු සැකසීමේදී කැපී පෙනෙන කාර්යභාරයක් ඉටු කරන ලද අතර, එම ගනුදෙනුව "එයාර්ෆයිනෑන්ස්" සඟරා මගින් 2014 දී "වසරේ පූර්ව ලබාදීම් මූල්‍යකරණ ගනුදෙනුව" වශයෙන් ඇගයුමට පාත්‍ර විය. සමාගම හා සම්බන්ධ වීමට පෙරාතුව, දිසානායක මහතා ආයෝජන බැංකුකරණ සහ විදුලි සංදේශ ක්ෂේත්‍රයන්හි ජ්‍යේෂ්ඨ තනතුරු රැසක් හෙබවීය. හෙතෙම, වෘත්තියෙන් ගණකාධිකාරිවරයකු (එක්සත් රාජධානියේ වරලත් කළමනාකරණ ගණකාධිකාරි ආයතනයෙහි අධි සාමාජිකයකු) වන අතර, කාර්ඩිෆ් හි වේල්ස් සරසවියේ ව්‍යාපාර පරිපාලනවේදී උපාධිධාරියෙකි.

03

ඩැල්රීන් තිරුකුමාර් මහත්මිය

ආයතනික ලේකම් සේවා ප්‍රධානී/
සමාගම් ලේකම්

ඩැල්රීන් තිරුකුමාර් මහත්මිය 2013 වසරේදී සමාගමේ සේවයට සම්බන්ධ වූවාය. ඇය සමූහයේ සමාගම් ලේකම් සහ ආයතනික ලේකම් සේවා ප්‍රධානී වශයෙන් කටයුතු කරයි. මෙම අංශය මඟින් සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගම, සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් පෞද්ගලික සමාගම වෙත ආයතනික ලේකම් සේවා සපයයි. ඇය මණ්ඩලය පත් කරන ලද සමාගමේ සහ එහි පරිපාලිතයේ අනු කමිටු - විගණන කමිටුව, මානව සම්පත් සහ වේතන කමිටුව සහ ආයතනික අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව සඳහා ලේකම් ලෙස කටයුතු කරනු ලබයි. ඇය "ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස් ට්‍රස්ට්" භාරයේ භාරකාරිනියකි. එතුමියට වසර 25 කට වැඩි පළපුරුද්දක් ඇති අතර ලංකාවේ ලැයිස්තුගත විවිධාංගීකරණය වූ සමාගම් හි ඉතා ජ්‍යේෂ්ඨ තනතුරු හොබවා ඇත.

එතුමිය එක්සත් රාජධානියේ වරලත් ලේකම්වරුන් සහ පරිපාලකයින්ගේ ආයතනයේ සාමාජිකාවක් වන අතර ඕස්ට්‍රේලියාවේ ව්‍යාපාර පරිපාලනය පිළිබඳ විද්‍යාපති උපාධිධාරිනියකි. ඇය ශ්‍රී ලංකා අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ ආයතනයේ (SLID) සාමාජිකාවක් මෙන්ම එම ආයතනය නියෝජනය කරමින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ලේකම්වරුන්ගේ සංසදයේ ක්‍රියාකාරී කමිටුවේ සක්‍රීය සාමාජිකාවක වේ.

04

චාමර පෙරේරා මහතා

සමූහයේ තොරතුරු තාක්ෂණ ප්‍රධානී

1999 වර්ෂයේදී ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට එක්වූ චාමර පෙරේරා මහතා දශක දෙකක කාලයක් පුරා ජාතික ගුවන් සේවය සමඟ කටයුතු කරයි. ඔහු ගුවන් සමාගමේ කළමනාකරණ සහ ජ්‍යේෂ්ඨ කළමනාකරණ තනතුරු කිහිපයකම සේවය කර ඇති අතර, 2012 වසරේදී තොරතුරු තාක්‍ෂණ ප්‍රධානී ලෙස පත් විය. පසුව 2021 වසරේදී ශ්‍රීලංකන් සමූහයෙහි තොරතුරු තාක්‍ෂණ අංශයේ වගකීම එම මහතා හට පැවරී ඇත. ගුවන් සේවා තාක්ෂණය හා ස්වයං ව්‍යාපාරික ක්‍රියාවලි පිළිබඳ හසළ දැනුමක් සහ පළපුරුද්දක් සහිත චාමර පෙරේරා මහතා, ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ දශක දෙකක පරිණත වෘත්තිකයෙකි. හෙතෙම සමූහය වෙත තොරතුරු තාක්ෂණ සහ ඩිජිටල් පරිවර්තනයන් සම්බන්ධයෙන් ක්‍රමෝපායික නායකත්වය ලබා දෙයි. තොරතුරු තාක්ෂණ සමූහ ප්‍රධානී තනතුර දැරීමට පෙර ගුවන් සේවය තුළ කළමනාකරණ තනතුරු ගණනාවක් දැරීමෙන් කීර්තියට පත් ඔහු එමඟින් ලොව පුරා මෙහෙයුම් ආවරණය වන පරිදි ගුවන් සේවා තොරතුරු හා සන්නිවේදන තාක්ෂණ උපායමාර්ගික පරිවර්තනය සහ ගුවන් සමාගම් සමූහයේ ඩිජිටල් පරිසර

පද්ධති පිළිබඳ වගකීම දරයි. පෙරේරා මහතා ගුවන් සේවාවල තාක්ෂණික භාවිතය ඉහළ නැංවීම සඳහා, ගුවන් ප්‍රවාහන ක්‍රියාවලීන්හි විවිධ ස්පර්ශක ස්ථාන හරහා මගී කේන්ද්‍රීය ඊ-ව්‍යාපාරික විසඳුම් සහ සේවාවන් ස්ථාපිත කිරීම සඳහා තාක්ෂණික නවෝත්පාදනයන්හි බොහෝ පුරෝගාමී ක්‍රියාත්මක කිරීම් මෙහෙයවීය. කඩිනම් සංචාරක තාක්ෂණ අනුවර්තනයන් සඳහා වූ IATA ව්‍යාපාරය සරල කිරීමේ වැඩසටහන (StB) ව්‍යාපාර මෙහෙයවීම සඳහා දත්ත පදනම් කරගත් ගුවන් සේවා වේදිකාවක් ක්‍රියාත්මක කිරීම, ගුවන් ප්‍රවාහන ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව ගුවන් සේවා උප පද්ධතිවලට අනුකූල වීම එතුමාගේ නායකත්වය යටතේ ක්‍රියාත්මක වූ ප්‍රධාන ව්‍යාපාර කාර්යයන් වේ. ජාතික ගුවන් සේවයේ සමස්ත තාක්ෂණික පිරිවැය තාර්කික කිරීම සඳහා මිල අධික පැරණි ගුවන් සේවා පද්ධති පිරිවැය ඵලදායී හා නවෝත්පාදන කට්ටලයක් සමඟ වෙනස් කිරීමට හා ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමට පෙරේරා මහතා නායකත්වය ලබා දී ඇත. තවද, ගුවන් සේවා ප්‍රජාව සඳහා අලෙවි කළ හැකි සේවා හා විසඳුම් සකස් කරමින්, එතුමාගේ මඟ පෙන්වීම යටතේ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ වැඩි දියුණු කිරීම සහ විසඳුම් සඳහා ජාතික හා ජාත්‍යන්තර සම්මාන දිනාගෙන ඇත.

ISO/ IEC 27001:2013 තොරතුරු ආරක්ෂණ කළමනාකරණය, ISO 9001:2015 මෘදුකාංග තත්ත්ව කළමනාකරණය සහ ISO/IEC 20000/2018 IT සේවා කළමනාකරණය සඳහා ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් තොරතුරු තාක්ෂණ සහතිකය ලබා ඇත. පෙරේරා මහතා ලයිස්ටර් විශ්ව විද්‍යාලයේ (එක්සත් රාජධානියේ) තොරතුරු තාක්ෂණ කළමනාකරණය පිළිබඳ විශේෂ ව්‍යාපාර පරිපාලන (MBA) උපාධියක් ලබා ඇත. මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයෙන් ඉලෙක්ට්‍රොනික හා විදුලි සංදේශ ඉංජිනේරු විද්‍යාවේදී උපාධියක් ලබා ඇති එතුමා වෘත්තියෙන් ඉංජිනේරුවරයෙකි. එමෙන්ම එතුමා තොරතුරු තාක්ෂණ විශේෂීකරණයන්ට අදාළ වෘත්තීය සුදුසුකම්, සහතිකපත් සහ ජාත්‍යන්තර ආයතනවල පිළිගැනීම ලබා ඇත.

05

බුද්ධිකා මානගේ මහත්මිය

සමූහයේ මානව සම්පත් හා ගුවන් මැදිරි සේවා ප්‍රධානී

බුද්ධිකා මානගේ මහත්මිය 2003 වසරේදී කළමනාකරණ පුහුණුකරුවෙකු ලෙස ගුවන් සේවයට බැඳුණු අතර 2004 දී වාණිජ ප්‍රසම්පාදන දෙපාර්තමේන්තුවේ විධායක නිලධාරිනියක ලෙස සිය වෘත්තීය ජීවිතය ආරම්භ කළාය. ඇයට ගුවන් සේවයේ වසර 20 ක පළපුරුද්දක් ඇති අතර, වාණිජ ප්‍රසම්පාදන විධායක (ව්‍යාපෘති), ජ්‍යේෂ්ඨ ගුවන් යානාස්ථ විධායක නිලධාරී (පරිපාලක සහ කාර්ය මණ්ඩල සේවා), ගුවන් ගමන් සේවා කළමනාකාරිනී (පරිපාලක හා කාර්ය මණ්ඩල උපලේඛනගත කිරීම), කළමනාකාරිනී මානව සම්පත් සංවර්ධන හා හවුල් ව්‍යාපාර, ජ්‍යේෂ්ඨ කළමනාකාරිනී මානව සම්පත් සංවර්ධන හා හවුල් ව්‍යාපාර, සහ ගුවන් මැදිරි සේවා ප්‍රධානී ලෙස කටයුතු කරනු ලබයි. ගුවන් මැදිරි සේවා ප්‍රධානී තනතුරට අමතරව, 2020 ජනවාරි සිට වැඩබලන මානව සම්පත් ප්‍රධානීතුමිය ලෙසද එතුමිය පත් කෙරිණි.

2020 ජූලි සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි එතුමිය මානව සම්පත් හා ගුවන් මැදිරි සේවා යන අංශ දෙකේම "මානව සම්පත් සහ ගුවන් මැදිරි සේවා ප්‍රධානී" ලෙස ස්ථිරව පත් විය. 2020 සැප්තැම්බර් මාසයේදී එතුමිය ගුවන් සේවයේ රාජකාරිවලට අමතරව, ශ්‍රීලංකන් කේටරින්හි මානව සම්පත් කාර්යය අධීක්ෂණය සඳහා මැදිරි සේවා ප්‍රධානී තනතුර මෙන්ම මානව සම්පත් මැදිරි සේවා සමූහ ප්‍රධානී ලෙස පත් කරන ලදී. ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස්හි සහ ශ්‍රීලංකන් කේටරින්හි සමස්ත මානව සම්පත් ක්‍රියාකාරිත්වය සහ එයාර්ලයින්ස්හි ගුවන් මැදිරි කාර්යය මණ්ඩලය පරිපාලනය සහ ගුවන් යානාස්ථ සේවා මෙහෙයුම් ඇයගේ විෂය පථය යටතේ පවතී. ප්‍රධාන අංශ දෙකකට එකවර නායකත්වය දුන් ජ්‍යේෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායමේ එකම සාමාජිකාවද ඇයයි. ඇය කර්මාන්ත සබඳතා කළමනාකරණය කිරීම, සේවක සහභාගිත්වය සහ යහපැවැත්මට අදාළ ක්‍රියාමාර්ග සහ සේවක කේන්ද්‍රීය පුහුණු සහ සංවර්ධන වැඩසටහන්, වෘත්තීය ආශ්‍රිත කුසලතා කෙරෙහි විශේෂයෙන් අවධානය යොමු කිරීම සහ සේවකයින්ගේ වෘත්තිය සහ පෞද්ගලික ජීවිතය අතර සමබරතාවය කළමනාකරණය කිරීම වැනි ක්ෂේත්‍රවල ආදර්ශමත් නායකත්වයක් පෙන්නුම් කර ඇත. විශේෂයෙන් සේවක සංඛ්‍යාව ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම සහ ප්‍රදානයන් සහ ඇගයීම් පිළිබඳ ආයතනයේ ප්‍රතිපත්තිය ඇතුළු සේවක ප්‍රතිලාභ යෝජනා ක්‍රම සම්බන්ධයෙන් ඇය විසින් ගන්නා ලද පියවර ප්‍රශංසනීය වේ. ගුවන් මැදිරි සේවා ප්‍රධානී වශයෙන්, ගුවන් මැදිරි කාර්ය මණ්ඩලයේ පරිපාලනය, ගුවන් යානා සේවා, අනිවාර්ය සහ පුනරාවර්තන පුහුණුව, තීරුබදු රහිත විකුණුම් සහ ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් කළමනාකරණය කිරීමේදී ඇය සිය උපාය මාර්ගික නායකත්වය ප්‍රදර්ශනය කර ඇත.

එතුමිය කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයෙන් සංඛ්‍යානය පිළිබඳ (ගෞරව) විශේෂ BSc උපාධියක්ද, මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයෙන් කළමනාකරණය පිළිබඳ MSc උපාධියක්ද හිමිකර ගෙන ඇත. බුද්ධිකා මානගේ මහත්මිය පුද්ගල කළමණාකරණය පිළිබඳ වරලත් ආයතනයේ සාමාජිකත්වය දරණ අතර මානව සම්පත් කළමණාකරණ වෘත්තිකයන්ගේ සංගමයේ ද සාමාජිකයකු වේ. එමෙන්ම Coach Master Academy Global හි සහතිකලාභී වෘත්තීය පරිවර්තන පුහුණුකරුවකු (Professional transformational Coach) ලෙස කටයුතු කරන අතර ජාත්‍යන්තර පුහුණුකරුවන්ගේ සම්මේලනයේ ප්‍රතීතන හා කාර්ය සාධන වැඩසටහනෙහ (ICF) ද සාමාජිකත්වය දරනු ලබයි.

ඇය ශ්‍රී ලංකා පුද්ගල කළමණාකරණය පිළිබඳ වරලත් ආයතනයේ බාහිර කථිකාචාර්ය වරියක් වශයෙන් 2024 වසරේ සිට සිය වගකීම් උසුලන අතර එහි විධායක සභා සාමාජිකයකු වශයෙන් ඉදිරි 2024/25 වසර සඳහා තේරී පත් විය.

06

දිමුතු තෙන්නකෝන් මහතා

ලෝක ව්‍යාප්ත විකුණුම් සහ බෙදාහැරීමේ ප්‍රධානී

දිමුතු තෙන්නකෝන් මහතාට ගුවන් සේවා අලෙවිය, මූල්‍ය කළමනාකරණය, ආදායම් කළමනාකරණය සහ වාණිජ සැලසුම් පිළිබඳ විශේෂඥ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ දශක තුනක අත්දැකීම් තිබේ. ඒ මහතා දැනට ගුවන් සමාගමේ ලෝක ව්‍යාප්ත මගී අලෙවිය, අලෙවි නාලිකා ජාල කළමනාකරණය සහ විකිණුම් මෙහෙයුම් පිළිබඳ මූලිකත්වය ගෙන කටයුතු කරයි. ඔහු දැනට ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් හි ලෝක ව්‍යාප්ත විකුණුම් සහ බෙදාහැරීමේ ප්‍රධානියා වන අතර, ඔහු 2017 වසරේ සිට එම තනතුර හොබවයි. ගුවන් සමාගමේ ලෝක ව්‍යාප්ත මගී විකුණුම්, නාලිකා කළමනාකරණය සහ විකුණුම් මෙහෙයුම් සඳහා නායකත්වය ලබා දෙයි.

1992 වසරේදී එයාර්ලයින්ස් සමාග මට සම්බන්ධ වූ තෙන්නකෝන් මහතා මූල්‍යය, ආදායම් සැලසුම්කරණය, ජාල සැලසුම්කරණය, මාර්ග සැලසුම්කරණය සහ මිලකරණය ආදී විවිධ ක්ෂේත්‍රයන් හි සේවය කර ඇත. එසේම ඔහු ඩුබායි සහ කැනඩාවේ විකුණුම් කළමනාකරු ලෙසද මහාරාෂ්ට්‍ර සහ ගුජරාට් හි කළමනාකරු ලෙසද ආසියා පැසිෆික් සහ ඕස්ට්‍රේලියානු කලාපීය කළමනාකරු සහ මැද පෙරදිග කලාපීය කළමනාකරු ලෙසද කටයුතු කර ඇත.

ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායම තවදුරටත්.

විදේශ සේවයෙන් පසුව, තෙන්නකෝන් මහතා, වාණිජ මෙහෙයුම් සාමාන්‍යාධිකාරී වශයෙන් කටයුතු කළ අතර එහිදී ඔහු ප්‍රාදේශීය විකුණුම්, විකුණුම් සංවර්ධන, නිෂ්පාදන සංවර්ධන, පාරිභෝගික කටයුතු, ශ්‍රීලංකන්හි නිවාඩු කටයුතු, කර්මාන්ත කටයුතු, ලෝයල්ටි වැඩසටහන ඇතුළු පාරිභෝගික ලැදියා කළමනාකරණය, විද්‍යුත්-වාණිජ්‍යය, ගෝලීය ඇමතුම් මධ්‍යස්ථානය, නාලිකා කළමනාකරණය වැනි විවිධ දෙපාර්තමේන්තු සඳහා නායකත්වය දුන් අතර ඒ හරහා ගුවන් සේවා වාණිජ මෙහෙයුම් පිළිබඳ ඔහු සතු වන විශේෂඥතාව පිළිබිඹු කර ඇත.

ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් හි සේවය කරන අතරතුර, ඔහු ඕමාන් එයාර් සමාගමේ උතුරු ඉන්දියාවේ කළමනාකරු ලෙස කෙටි කලක් සේවය කළ අතර ඕමාන් එයාර් හි උතුරු ඉන්දීය මෙහෙයුම්ද අධීක්ෂණය කළේය. දැඩි තරඟකාරීත්වය ඇතුළු සමකාලීන අභියෝග මධ්‍යයේ විකුණුම් වර්ධනයේ විප්ලවීය වෙනසක් ඇති කිරීම වෙනුවෙන් තෙන්නකෝන් මහතා ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ කීර්තියක් ලබා ඇත. නව්‍ය සහ ඵලදායී වාණිජ භාවිතයන් වෙනුවෙන් පෙනී සිටින තෙන්නකෝන් මහතා, ගුවන් සේවයේ වාණිජ අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීම සඳහා උපාය මාර්ගික සැලසුම් සහ ක්‍රියාවලි වැඩිදියුණු කිරීම පිළිබඳ ඔහුගේ දැක්ම සම්බන්ධව ප්‍රසිද්ධියක් ලබා ඇත. ඔහු තම කණ්ඩායම ප්‍රබෝධමත් කිරීම සහ බලගැන්වීම තුළින් ආයතනික වර්ධනය අපේක්ෂා කරන කැපවූ නායකයෙකි. තෙන්නකෝන් මහතා කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයේ නීති පීඨයේ උපාධිධාරියෙකු මෙන්ම, බකිංහැම්ෂයර් නව විශ්වවිද්‍යාලයේ ව්‍යාපාර පරිපාලනය පිළිබඳ ජාත්‍යන්තර ශාස්ත්‍රපති උපාධියකට හිමිකම් කියමින් ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා නියෝජිත මණ්ඩලයේ සභාපතිවරයා ලෙසද කටයුතු කරනු ලබයි.

07

කැප්ටන් පැට්‍රික් ප්‍රනාන්දු මහතා

ගුවන් මෙහෙයුම් ප්‍රධානී

ශ්‍රීලංකන් සමාගම, එයාර් ලංකා ලෙස හැඳින්වූ 1992 වසරේදී එතුමා L1011 කණ්ඩායමේ කැඩෙට් නියමුවරයෙකු ලෙෂ එහි සේවයට බැඳුණේය. එතුමා L1011, A320, 330 සහ A340 ගුවන් යානා පියාසර කර ඇත. වසර 20 කටත් වැඩි කාලයක් කපිතාන්වරයෙකු ලෙසත්, වසර 15 කටත් වැඩි කාලයක් උපදේශකවරයෙකු ලෙසත් කටයුතු කර ඇත. ප්‍රනාන්දු මහතා 2011 වසරේදී නියෝජ්‍ය ප්‍රධාන නියමු පුහුණුව හා ප්‍රමිති සහ පසුව ප්‍රධාන නියමු පුහුණුව හා ප්‍රමිති වශයෙන් කළමනාකාරිත්වට සම්බන්ධ විය.

A320/330 කණ්ඩායමේ වත්මන් අණ දෙන නිලධාරීතුමන්, සිමියුලේටර් සහ රේඛීය උපදේශක මෙන්ම ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (CAASL) සඳහා නියම කළ පිරික්සුම් නියමුවරයෙකුද වේ.

08

සමින්ද පෙරේරා මහතා

අලෙවිකරණ ප්‍රධානී

සමින්ද පෙරේරා මහතා විසින් 2015 ජුනි මස සිට ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස්හි අලෙවිකරණ සහ ආයතනික සන්නිවේදන උපායමාර්ගය මෙහෙයවනු ලැබේ. ඔහු දශක දෙකකට වැඩි කාලයක් උපායමාර්ගික අලෙවිකරණය සහ ගෝලීය විකුණුම් පිළිබඳ විශේෂඥයෙකු ලෙෂ ගුවන් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ සේවය කරනු ලබයි. ඔහු එයාර්ලයින්ස් හි ආයතනික සමාජ වගකීම් (CSR අංශය - ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස්, ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් සහ තිරසාර ක්‍රියාමාර්ගයන්ද අධීක්ෂණය කරයි. ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගම එමිරේට්ස් යටතේ පැවති කාලයේ එහි කළමනාකරණ අභ්‍යාසලාභියෙකු වශයෙන් සම්බන්ධ වූ පෙරේරා මහතා, ආයතනික සන්නිවේදන වැඩබලන ප්‍රධානී, ප්‍රංශයේ වාණිජ කළමනාකරු, ශ්‍රී ලංකාව සහ මාලදිවයින කලාපීය කළමනාකරු සහ ලෝක ව්‍යාප්ත විකිණුම් පිළිබඳ සාමාන්‍යාධිකාරී වැනි ගුවන් සේවයේ ප්‍රමුඛ තනතුරු රැසක් දරන්නට විය.

අලුතින් ස්ථාපිත වෙළඳපොළ/ගමනාන්තයන්හි වෙළඳ සන්නාමය ප්‍රතිෂ්ඨාපනය, අලෙවිකරණ නවෝත්පාදන සහ පාරිභෝගික කේන්ද්‍රීය, සාකල්‍ය සන්නිවේදනය යන ක්ෂේත්‍රයන්හි ඔහු ප්‍රවීණත්වයක් දරයි. ඔහු ජාත්‍යන්තර සංසදවලදී පිළිගන්නා ලද ගෝලීය ගෞරවයට පත් වූ අලෙවිකරණ සන්නිවේදන ප්‍රයත්නයන් රැසකට එයාර්ලයින්ස් අලෙවිකරණ කණ්ඩායම සඳහා මඟ පෙන්වා ඇත. ඔහු මුම්බායි සරසවියෙන් මූල්‍ය ගිණුම්කරණය සහ විගණනය පිළිබඳ වාණිජවේදී උපාධියක් ලබා ගෙන ඇති අතර ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයෙන් (IATA) ගුවන් සේවා අධ්‍යයනය පිළිබඳ ඩිප්ලෝමාවක් (ගුවන්සේවා අලෙවිකරණය, ගුවන්සේවා මූල්‍ය, ගිණුම්කරණය, නැවතුම් කළමනාකරණය) ලබා ගෙන ඇත.

09

සුමුදු උපතිස්ස මහතා

උපාය මාර්ගික කටයුතු ප්‍රධානී

සුමුදු උපතිස්ස මහතා 2000 වසරේ කළමනාකරණ අභ්‍යාසලාභියෙකු ලෙස ගුවන් සේවයට එක් වූ අතර එම වැඩසටහන සාර්ථකව නිම කිරීමෙන් පසු 2001 වසරේ වාණිජ අංශයට මාරු විය. වසර 21 ක කර්මාන්ත පළපුරුද්ද සමඟින්, ජාත්‍යන්තර සබඳතා, කාලසටහන් සැලසුම් කිරීම, ජාල සහ ආදායම් සැලසුම්කරණය, මිලකරණය සහ ආදායම් කළමනාකරණය සහ GSA පරිපාලනය ඇතුළු විවිධ ක්ෂේත්‍රවල වසර 16 කට වැඩි කළමනාකරණ විශේෂඥතාවක් ඔහුට ඇත. 2017 දී ඔහු ආදායම් කළමනාකරණ, සැලසුම්කරණය සහ වාණිජ සභය ප්‍රධානියා ලෙස පත් කරන ලදී. 2023 දී, ඔහු වසර දෙකක වැටුප් රහිත නිවාඩු කාලය සම්පූර්ණ කිරීමෙන් පසු උපාය මාර්ග ප්‍රධානියාගේ භූමිකාව භාර ගත්තේය.

ඔහු ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්වවිද්‍යාලයේ අලෙවි කළමනාකරණය පිළිබඳ විද්‍යාවේදී උපාධියක් ලබා ඇති උපාධිධාරියෙකි. මීට අමතරව, ඔහුට ගුවන් සේවා අධ්‍යයනය පිළිබඳ IATA ඩිප්ලෝමාවක් (මොන්ට්‍රියල්) සහ වරලත් අලෙවිකරණ ආයතනයෙන් (එක්සත් රාජධානිය) අලෙවිකරණය පිළිබඳ පශ්චාත් උපාධි ඩිප්ලෝමාවක්ද ලබා ඇත. එසේම ඔහු එහි ආශ්‍රිත සාමාජිකයෙකු (ACIM) වේ.

10

චමින්ද පෙරේරා මහතා

ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ප්‍රධානී

චමින්ද පෙරේරා මහතා 2022 ජනවාරි මස ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමඟ සම්බන්ධ වූවේය. වාණිජ ගුවන් භාණ්ඩ සහ ගොඩබිම් සේවා මෙහෙයුම් හැසිරවීම සම්බන්ධයෙන් ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ වසර 30 කට අධික පළපුරුද්දක් ඔහු සතු වේ. පෙරේරා මහතා ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස්හි සිය වෘත්තීය කටයුතු ගොඩබිම් සේවා මෙහෙයුම් හැසිරවීම් අංශයෙන් ආරම්භ කළ අතර භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයේ වාණිජ අංශයේ කටයුතු හැසිරවීම සම්බන්ධයෙන් ඇති අභිලාෂය හේතුවෙන් ලුෆ්තන්සා වෙත ගමන් කළේය.

ඊළඟ පියවර ලෙස චයනා එයාර්ලයින්ස් වෙත ගුවන් භාණ්ඩ අලෙවි සහ පාරිභෝගික සේවා කළමනාකරු ලෙස වාණිජ සහ ගොඩබිම් සේවා මෙහෙයුම් කටයුතු මෙහෙයවන කණ්ඩායමක් කළමනාකරණය කළ අතර ඉන්පසු එමිරේට්ස්හි වසර 16 ක

කාලයක් පුරා සේවය කළේය. එතුමා එහි සේවය අවසන් කරන විට ශ්‍රීලංකා ගුවන් භාණ්ඩ කළමනාකරු ලෙස කටයුතු කරමින් සිටියේය.

11

විපුල් මිස්‍රා මහතා

ඉංජිනේරු අංශ ප්‍රධානී

2024 වසරේ ශ්‍රීලංකන් එයාර් ලයින් සමග සම්බන්ධ වූ විපුල් මිස්‍රා මහතා ඔහුගේ දශක 02 ක ගුවන් යානා ඉංජිනේරු ක්ෂේත්‍රයේ අත්දැකීම් සමග සිය දායකත්වය සමාගම වෙනුවෙන් ලබා දුන්නේය.

ඔහු වාණිජ ගුවන් සමාගම් ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රකට මෙන්ම විවිධ පරාසයක සමාගම් වන එයාර් ඉන්ඩියා, ස්පයිස් ජෙට්, විස්ටාරා, ඉන්ඩිගෝ, එයාර් ඩෙකෑන් සහ කින්ග්ෆිෂර් යන සමාගම් වල දැරූ වගකීම් එයට ඇතුළත් ය.

ඔහුගේ වෘත්තීය පරාසය බලපත්‍ර ලාභී ගුවන් යානා ඉංජිනේරුවරයෙක්ගේ සිට නියෝජ්‍ය සාමාන්‍යාධිකාරී වරයෙක් දක්වා විවිධ වෘත්තීය මට්ටම් වල පැතිර පවතින අතර විවිධ ගුවන් සමාගම් රැසක තාක්ෂණික කළමණාකරනය සඳහා මැදිහත් වී ඇත. ඒ අතර අඩු මිල ගුවන් යානා, පූර්ණ පහසුකම් සහිත යානා මෙන්ම අන්තර් මහද්වීපික යාත්‍රා වැනි විවිධ පරාසයන්ගේ යානා සම්බන්ධව ඔහුගේ විශේෂඥභාවය සහ අද්දැකීම් සමන්විත වෙයි.

මිස්‍රා මහතා ගුවන් අවකාශ නීතිය සම්බන්ධව ශාස්ත්‍රපති උපාධිධාරියෙක් වන අතර ඔහුගේ පශ්චාත් උපාධිය ව්‍යාපාර පරිපාලනය වේ. එමෙන්ම ඔහු ගුවන් යානා නඩත්තු ඉංජිනේරු බලත්‍රධාරියෙක් ද වෙයි.

12

ලුතිනන් කර්නල් බන්දුල වේරගම මහතා

සාමාන්‍යාධිකාරී - සමූහ ආරක්ෂණය

ශ්‍රී ලංකා යුද හමුදාවේ වසර 23 ක සේවා කාලයකින් පසුව වර්ෂ 2012 දී ලුතිනන් කර්නල් බන්දුල වේරගම මහතා සමාගමේ සේවයට එක් විය. ත්‍රිවිධ හමුදා පරිසරය ආශ්‍රිත අණදීම හා පුහුණුවට අමතරව ඒ මහතා එක්සත් ජාතීන්ගේ සාම මෙහෙයුම් දෙපාර්තමේන්තුවෙහිද සේවය කර ඇත. සමාගමේ මානව සම්පත්, ගුවන් යානාස්ථ හා ආරක්ෂක අංශවලට සේවා සැපයූ වේරගම මහතා ගුවන්තොටුපළ හා ගොඩබිම් සේවා අංශයේ ප්‍රධානියා ලෙස 2016 වසරේ පෙබරවාරි මාසයේදී පත් කරන ලදී. බන්දුල මහතා, 2020 අප්‍රේල් මාසයේදී භාරගත් පත්වීමක් වශයෙන් කණ්ඩායම් ආරක්‍ෂක අංශයේ කටයුතු මෙහෙයවයි. කැළණිය විශ්වවිද්‍යාලයේ ආරක්ෂක අධ්‍යයනය පිළිබඳ පශ්චාත් උපාධියක් හිමි එතුමා පකිස්තානයේ ක්වෙට්ටා විශ්වවිද්‍යාලයේ විද්‍යාපති උපාධියක්ද ලබාගෙන ඇත.

13

දීපාල් පල්ලේගංගොඩ

ගුවන් තොටුපළ සහ ගොඩබිම් හැසිරවීම් සේවා පිළිබඳ ජ්‍යේෂ්ඨ කළමනාකරණ

දීපාල් පල්ලේගංගොඩ මහතා 1991 දී ගුවන් සේවයට සම්බන්ධ විය. 1994 දී ඔහු ගුවන් සේවයෙන් ඉවත් වී දෝහා ගුවන්තොටුපළට සම්බන්ධ වූ අතර එහිදී කටාර් එයාර්වේස් හැන්ඩ්ලිං පිහිටුවීමේ ප්‍රධාන කාර්යභාරයක් ඉටු කළේය. ඔහු 1995 දී නැවත ගුවන් සේවයට සම්බන්ධ විය.

ඔහු කාර්ය කළමනාකරු, ගුවන් යානා පිටත් කරන්නා, ගුවන් තොටුපළ සේවා උපදේශක (දේශීය/විදේශීය) සහ ස්ථාන කළමනාකරු ලෙස ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් කටයුතුවල සෑම අංශයකම සේවය කර ඇත. ඔහු 2010 දී වාණිජ කණ්ඩායමට සම්බන්ධ වූ අතර විකුණුම් විධායක, සහකාර විකුණුම් කළමණාකරු, ප්‍රාදේශීය කළමනාකරු, රජයේ සංචාරක සහ මහජන කටයුතු කළමනාකරු ලෙෂ සේවය කළේය. පසුව ඔහු 2023 මැයි මාසයේදී ගුවන්තොටුපළ සහ ගොඩබිම් සේවා ජ්‍යේෂ්ඨ කළමනාකරු ලෙස පත් කරන ලදී. ඔහු කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයෙන් සේවා කළමනාකරණය පිළිබඳ පශ්චාත් උපාධි ඩිප්ලෝමාවක් සහ කාඩිෆ් විශ්ව විද්‍යාලයෙන් (එක්සත් රාජධානිය) ව්‍යාපාර පරිපාලනය පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධියක් ලබා ඇත. තවද ඔහු සිටි සහ ගිල්ඩ්ස් හි සහතිකලත් උපදේශකවරයෙකි.

14

ක්‍ෂානක සපරමාදු මහතා

ආදායම් කළමනාකරණය පිළිබඳ ජ්‍යේෂ්ඨ කළමනාකරණ

2000 වසරේදී කළමනාකරණ අභ්‍යාසලාභියෙකු ලෙස ක්‍ෂානක සපරමාදු මහතා ගුවන් සේවයට එක් වූ අතර වාණිජ අංශයේ සිය වෘත්තීය ජීවිතය පුරාවට විවිධ නායකත්ව තනතුරු දරා ඇත. වසර 15 කට වැඩි කළමනාකරණ භූමිකාවන් ඇතුළුව වාණිජ ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ දශක 2 කට වැඩි පළපුරුද්දක් ඇති ඔහු විශේෂඥතාව ලබා ඇති ක්ෂේත්‍ර වන්නේ ආදායම් සැලසුම්කරණය, ජාල ප්‍රශස්තකරණය සහ ආදායම් කළමනාකරණයයි.

ඔහු 2001 දී ආදායම් සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුවට සම්බන්ධ වූ අතර ආදායම් සැලසුම් කළමණාකරු ලෙස කණ්ඩායම මෙහෙයවීමට ගියේය. ඉන් අනතුරුව ඔහු ආදායම් සැලසුම් සහජාල සැලසුම් කණ්ඩායම් දෙකෙහිම නායකත්වයේ වැඩි දියුණු කළ වගකීම් සමඟින් 2010 දී කළමනාකරු සැලසුම් කිරීමේ මට්ටමට උසස් කරන ලදී. ඔහු පසුව යුරෝපීය කලාපය සඳහා ආදායම් කළමනාකරණයේ කාර්යයන් අධීක්ෂණය කරමින් ආදායම් කළමනාකරණ දෙපාර්තමේන්තුවේ වාණිජ කළමනාකරු ලෙස පත් කරන ලදී. ඉන්පසු ඔහු යුරෝපයේ සහ ඈත පෙරදිග ප්‍රදේශ සඳහා ඉන්වෙන්ටරි සහ මිලකරණයේ සමස්ත කාර්යයන් මෙහෙයවන ජ්‍යේෂ්ඨ කළමනාකරු ආදායම් කළමනාකරණ භූමිකාවට උසස් කරන ලදී. ඔහු දැනට ආදායම් කළමනාකරණ අංශය, ජාල සැලසුම්කරණය සහ පර්යේෂණ මෙන්ම ගුවන් සේවයේ ජාත්‍යන්තර සම්බන්ධතා දෙපාර්තමේන්තුව සඳහා නායකත්වය සපයයි.

ඔහු කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයේ වාණිජ විද්‍යාව පිළිබඳ විශේෂ උපාධියක් සහ ගුවන් සේවා අධ්‍යයනය පිළිබඳ ෂ්ෆ් ඩිප්ලෝමාව (මොන්ට්‍රියල්) ලබා ඇත.ඔහු වරලත් කළමනාකරණ ගණකාධිකාරී ආයතනයෙන් (එක්සත් රාජධානිය)ඉගෙනුම් සම්පූර්ණ කළ අයෙකි.

15

තුෂාරි පෙරේරා මහත්මිය

සමූහයේ නීති කටයුතු පිළිබඳ ජ්‍යේෂ්ඨ කළමනාකරු

තුෂාරි පෙරේරා මහත්මිය ශ්‍රීලංකන් සමූහයේ නෛතික කටයුතු කළමනාකාරතුමිය ලෙස කටයුතු කරයි. සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් හි මානව සම්පත් අංශයෙන් සිය වෘත්තීය ජීවිතය ආරම්භ කළ ඇය, මානව සම්පත් කළමනාකරණයේ විවිධ අංශවල සේවයේ නිරත වූවාය. ඇය කාර්මික සහ කම්කරු සබඳතා සහ සේවකයින් සම්බන්ධ කාරණාවන්හි නඩු පැවරීම් ආදිය පිළිබඳ අත්දැකීම් සම්භාරයක් ලබා ඇත. 2013 වසරේදී සමූහයේ නෛතික කටයුතු දෙපාර්තමේන්තුවට සම්බන්ධ වූ දින සිට, ආයතනික සහ නියාමන කටයුතු, මතභේද

ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායම තවදුරටත්.

විසඳීම, විදේශයන්හි බහු අධිකරණ සහ දේශීය නඩු, බුද්ධිමය දේපළ, කාර්මික සහ කම්කරු සබඳතා සහ නොතාරිස් කටයුතු ඇතුළු සමූහයේ වාණිජ සහ ගුවන් සේවා කොන්ත්‍රාත්තු සෑම අංශයක්ම ඇය විසින් කළමනාකරණය කරනු ලබයි.

පෙරේරා මහත්මිය වෘත්තියෙන් නීතිඥවරියකි. ඉංග්‍රීසි සහ සිංහල භාෂා සඳහා නොතාරිස් බලපත්‍ර හිමි අයෙකි. ඇය ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය (IATA) විසින් පවත්වනු ලබන ගුවන් යානා අත්පත් කර ගැනීමේ සහ මූල්‍යකරණ පාඨමාලාව සාර්ථකව නිම කර ඇත. ඇය සිය නීති අධ්‍යාපනයට අමතරව ශ්‍රී ලංකා සේවා පිරිස් කළමනාකරණ ආයතනයේ (IPM) මානව සම්පත් කළමනාකරණය පිළිබඳ ජාතික ඩිප්ලෝමාවද කළමනාකරණ පශ්චාත් උපාධි ආයතනයේ කළමනාකරණ සංවර්ධන වැඩසටහනද සාර්ථකව සම්පූර්ණ කර ඇත.

16

ඩිලන්ත වීරරත්න මහතා

සමූහ ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරු

ඩිලන්ත වීරරත්න මහතා 1984 වසරේදී ජාතික ගුවන් සේවාවට සම්බන්ධ වී, වසර 40කට ආසන්න කාලයක් ගුවන් සේවාවේ වෘත්තීය ව්‍යාපාරය අත්විඳිමින් සිටී. පියාසර මෙහෙයුම් අංශය තුළ වසර 24ක කළමනාකරණ කාර්යභාරය ඇතුළු විවිධ නායකත්ව භූමිකාවන් දරා ඇත. අභ්‍යාසලාභී Flight Dispatcher ලෙස ඔහුගේ වෘත්තීය ජීවිතය ආරම්භ කළේය, පසුව ඔහු මෙහෙයුම් පාලනය සහ Flight Dispatch පිළිබඳ විශේෂඥයක් ලෙස මෘදුතාව සහ ප්‍රවීණතාවක් පෙන්වා ඇත.

2000 දී, ඔහු මාර්ග සැලසුම් සහ ඉන්ධන කළමනාකරණ කළමනාකරු ලෙස පත්ව, ගුවන් ඉන්ධන භාවිතය ස්ථාපිත කිරීම සහ අධීක්ෂණය කිරීම, පරිභෝජනය වඩා හොඳින් කළමනාකරණය කිරීම සඳහා හොඳම භාවිතයන් ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රධාන කාර්යභාරයක් ඉටු කළේය. ඉන් අනතුරුව, පියාසර මෙහෙයුම් වලට අදාළ සියලුම නියාමන පුහුණු අවශ්‍යතා සම්බන්ධීකරණය සහතික කරමින්, පියාසර මෙහෙයුම් පුහුණු අංශය කළමනාකරණය කිරීමේ වගකීම ඔහු භාර ගත්තා. 2006 වසරේදී ඔහු කළමනාකරු ජාල පාලනය ලෙස පත්ව, ගුවන් ගමන් යැවීම සහ මෙහෙයුම් පාලන කාර්යයන් අධීක්ෂණය කළේය. 2012 දී, ඔහු ගුවන් ගමන් කාලසටහන් කළමනාකරණය සහ මෙහෙයුම් පාලනය සඳහා මධ්‍යගත විධාන මධ්‍යස්ථානයක් පුරෝගාමී ලෙස පිහිටුවීමට මූලිකත්වය ගෙන කටයුතු කළේය. 2023 නොවැම්බර් මාසයේ සිට, ඔහු ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරු සමූහ ආරක්ෂාව ලෙස සේවය කරන අතර, ආරක්ෂක කළමනාකරණ පද්ධතිය (SMS) ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ නඩත්තු කිරීම පිළිබඳ උපායමාර්ගික මඟපෙන්වීමක් සපයන අතර, මෙහෙයුමේ සියලුම පැතිවල ආරක්ෂාව සඳහා පුළුල් ප්‍රවේශයක් අවධාරණය කරමින් සංවිධානය තුළ ආරක්ෂාව අධීක්ෂණය කරයි.

17

රවී සමරසිංහ මහතා

ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරු කැබින් සේවා

1988 වසරේ ගුවන් සේවයට කැබින් කාර්ය මණ්ඩල සාමාජිකයෙකු ලෙස සම්බන්ධ වූ රවී සමරසිංහ මහතා ගුවන් ගමන් සේවා උපදේශකවරයෙකු දක්වා ඉහළට පැමිණියේය. ඔහු පසුව කාර්ය මණ්ඩල කාර්ය සාධන කළමනාකරු සහ ගුවන් ගමන් සේවා කළමනාකරු ලෙස පත් කරන ලදී. 2024 දී ඔහු ගුවන් ගමන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරු කැබින් සේවා ලෙස පත් කරන ලදී. ජාතික ගුවන් සේවයට සම්බන්ධ වීමට පෙර, බැංකු ක්ෂේත්‍රයේ පෙර අත්දැකීම් ද ඔහු සතු විය.

ඔහු දැනට ගුවන් සමාගම ප්‍රසිද්ධියට පත්ව ඇති ගුවන් යානා සේවා භාරව එහි සියලුම කාර්යයන් කළමනාකරණය කරයි. ආචාරශීලී කැබින් කාර්ය මණ්ඩලය කළමනාකරණය කිරීම තවත් බොහෝ දේ අතර වඩාත් වැදගත් කාර්යයන්ගෙන් එකකි. ඊට අමතරව තීරුබදු රහිත විකුණුම් සහ ගුවන් යානා ආහාරපාන සේවා ඔහුට පැවරී ඇති අනෙකුත් වගකීම් වේ.

සමරසිංහ මහතා Suffolk (UK)විශ්ව විද්‍යාලයෙන් ව්‍යාපාර පරිපාලනය පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධියක් ලබා ඇත.

18

කාලිංග හිරණ්‍ය මහතා

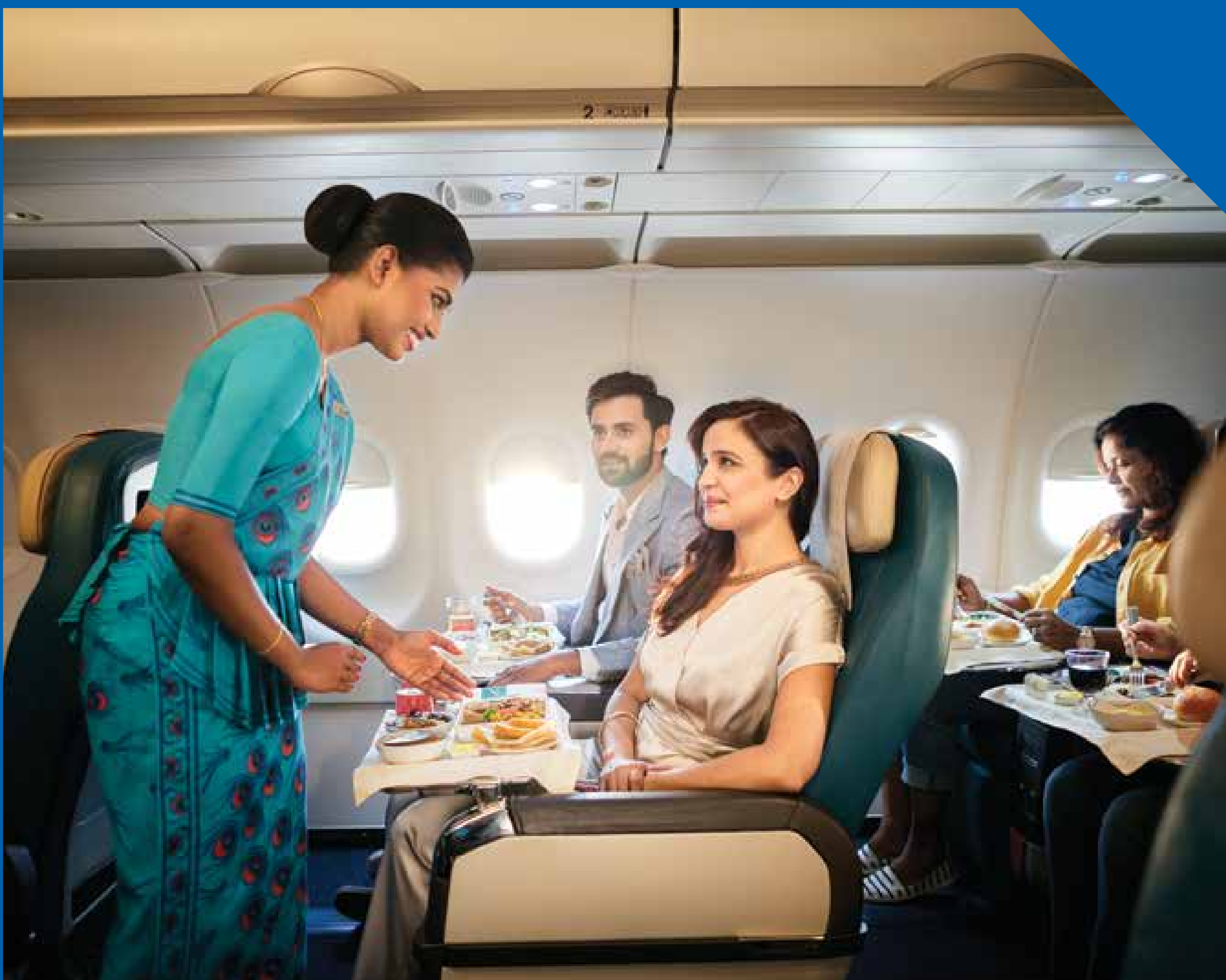
නියෝජ්‍ය සාමාන්‍යාධිකාරී, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලය

කාලිංග හිරණ්‍ය මහතා 2013 වසරේදී ශ්‍රීලංකන් පුහුණු මූල්‍ය කළමනාකරු ලෙස සමාගමට සම්බන්ධ විය. ඔහු දැනට Sri Lankan Airlines හි පුහුණු අංශය වන SriLankan Aviation College (SLAC) හි නියෝජ්‍ය සාමාන්‍යාධිකාරීවරයා ලෙස සේවය කරයි. ඔහු මීට පෙර SLAC හි මූල්‍ය සහ මෙහෙයුම් කළමනාකාර තනතුර ද දරා ඇත. සමාගමට සම්බන්ධ වීමට පෙර, කාලිංග මහතා ශ්‍රී ලංකාවේ විවිධාංගීකරණය වූ සමූහ ව්‍යාපාරයක විධායක තනතුරක් දැරීය.

කාලිංග මහතා ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්වවිද්‍යාලයේ කළමනාකරණ පශ්චාත් උපාධි ආයතනයෙන් (PIM) MBA උපාධියක් ලබා ඇති අතර, B.Sc. (ගෞරව) විශේෂ උපාධියක් ව්‍යාපාර පරිපාලනය පිළිබඳ එම විශ්වවිද්‍යාලයෙන් පත් කර ඇත. වෘත්තියෙන් ගණකාධිකාරීවරයෙකු වන ඔහු එක්සත් රාජධානියේ වරලත් සහතික ලත් ගණකාධිකාරීවරුන්ගේ සංගමයේ (ACCA) සාමාජිකයෙකි.

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය
මෙහෙයුම් පරිසරය / 26
අපගේ මෙහෙයුම් / 26
අපගේ මානව සම්පත / 28
පාරිභෝගික අත්දැකීම් / 30
ප්‍රජාවන් සවිබල ගැන්වීම / 33
තිරසාර කාර්යසාධනය / 34
නියාමන අනුකූලතාව / 36
මූල්‍ය සමාලෝචනය / 37
ව්‍යාපාර ඒකකයේ කාර්යසාධනය / 40
ආයතනික භාරකාරත්වය
ආයතනික පාලන
වාර්තාව / 45
ආයතනික අවදානම්
කළමනාකරණය / 47

හොඳම පාරිභෝගික සේවාවක් සපයන්නන් ලෙස **අපේ අනාගතයට මග කියාදීම**



කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ සමාලෝචනය

මෙහෙයුම් පරිසරය

ගෝලීය සාර්ව ආර්ථික පසුබිම

ගෝලීය ආර්ථිකය වසංගතයෙන් පසු නැවත ගොඩ නැගීමේ මඟපෙන්වීමක් ලබා දුන් අතර, යුක්රේන-රුසියානු යුද්ධය හා උද්ධමනයේ ඉහළයෑම් අර්බුදයේ බලපෑම්වලින් පැමිණ ඇති පීඩාකාරී තත්ත්වයන් වලින් නොවැටී ශක්තිමත් ලෙස නැගී සිටියහ. කෙසේ වෙතත්, උද්ධමනය පාලනය කිරීමට ගත් දැඩි මූල්‍ය ප්‍රතිපත්ති තත්ත්වයන් ප්‍රගතියට බාධා කරමින්, ආර්ථිකයන් වේගවත් නොවී නොසමාන ප්‍රවණතාවකින් ඉදිරියට ගමන් කරයි. ප්‍රමුඛ හා මූලික උද්ධමනය පාලනයට පත් වුවත්, බොහෝ ආර්ථිකයන්, විශේෂයෙන් ඉතිහාසයේම සංවර්ධන වෙළඳපොළවල්, වසංගතයට පෙර ඇතිවූ ප්‍රවණතා වෙත නැවත පත්වීමට තවමත් අර්බුදයකට මුහුණ දේ. දළ දේශීය නිෂ්පාදිතය (GDP) වර්ධනය අපේක්ෂාවට වඩා ශක්තිමත් වුවද, දැඩි මූල්‍ය තත්ත්වයන්, බලාපොරොත්තු තරමට වැඩි නැති වෙළඳ වර්ධනය සහ පාරිභෝගික සහ ව්‍යාපාර විශ්වාසය අවනතවීමෙන්, එය තවදුරටත් මධ්‍යම මට්ටමින් පවතින්නෙකි.

කර්මාන්තයේ මූල්‍ය ලාභදායී බව අලුත් කරමින් ගෝලීය ගුවන් සේවා කර්මාන්තය ද 2023 දී වසංගතයට පෙර සිටි තත්වයට ආසන්නයට ළඟාවිය. කර්මාන්ත පුරා මගී ප්‍රවාහන පදනමක් වන ආදායම් මගී කිලෝමීටර (RPKs) 2023 සැප්තැම්බර් දක්වා වසරින් වසර (YoY) 40.1%කින් වර්ධනය වී, වසංගතයට පෙර මට්ටමට ආසන්නයට, 94% ක්වූ ප්‍රමාණයට පැමිණියේය. 2023 දී ආසියා-ප්‍රාන්තීය කලාප හැර අනෙකුත් කලාප, 2019 ප්‍රවාහන මට්ටම 2023 දී ළඟාවී හෝ ඉක්මවා යන අතර, 2040 වන විට ගෝලීය මගී ප්‍රවාහනය දෙගුණයකින් වැඩි වන බවට අපේක්ෂා කෙරේ. කෙසේ වෙතත්, ගෝලීය වෙළඳාම පිළිබඳ අර්බුද සහ ඉහළ නැගුනු වෙළඳාම් ප්‍රවණතා හේතුවෙන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන අංශය තවමත් අභියෝගකාරී තත්ත්වයන්ට මුහුණ දේ.

දේශීය සාර්ව ආර්ථික පරිසරය

2023 වර්ෂයේදී, ශ්‍රී ලංකා ආර්ථිකය 2022 දී ඇති වූ විනාශකාරී ආර්ථික අර්බුදයකින් පසු නැවත ගොඩනැගීමේ මාර්ගයකට පත් විය. මෙම නැවත සක්‍රියතාවය සවිමත් කරන ලද්දේ අභ්‍යන්තර ශක්තිය, ශක්තිමත් මූල්‍යමය තිරසාරතාව සහ මූල්‍ය පද්ධති ස්ථාවරතාවය තබා ගැනීමයි. ශ්‍රී ලංකා රජය (GoSL) සහ ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුව (CBSL) විසින් ක්‍රියාත්මක කළ නිසි සහ කාලෝචිත ප්‍රතිපත්තිමය පියවර මෙන්ම ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදලේ දීක්කල්පන (IMF-EFF) ගිවිසුමේ අයහිරිත රුචිකර සංවිධානමය ප්‍රතිසංස්කරණ ක්‍රමවේදය මෙම සාර්ව ආර්ථික ස්ථාවරතාවයට දායක විය.

2023 දෙසැම්බර් මාසයේදී, ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක කර්මාන්තය ඉහළම අවධියට පත්වූ අතර, සංචාරකයින්ගේ සංඛ්‍යාව බහුල වීමෙන් එය තහවුරු විය. මෙම වර්ධනය මූලික වශයෙන්ම අභාරදායක සාර්ව ආර්ථික පරිසරය සහ ශ්‍රී ලංකාව ප්‍රමුඛම ගමනාන්තයක් ලෙස පිළිගැනීම යන හේතූන් නිසා සිදු විය. මූල්‍ය වර්ෂය තුළ, ශ්‍රී ලංකාවට 1.8 මිලියනක් පමණ සංචාරකයින් ප්‍රමාණයක් පැමිණ තිබෙන අතර, මෙහි ප්‍රධානවම ඉන්දියාව, රුසියාව සහ එක්සත් රාජධානිය වැනි අගනා වෙළඳපොලවලින් සංචාරකයින් පැමිණියහ. ශ්‍රී ලංකාව ජනප්‍රිය සංචාරක ගමනාන්තයක් ලෙස වඩාත් ජනප්‍රිය වීමත් සමඟ ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා ව්‍යාපාරිකයින්ගේ කැපී පෙනෙන තරඟකාරීත්වය සහ දක්ෂතාවයන් වැඩි විය. ඒ අනුව, ප්‍රසිද්ධ ගුවන් සේවා සමාගම් සිය ක්‍රියාකාරකම් ප්‍රමාණය හා ධාරිතාව කොළඹට වැඩි කළ අතර, එමඟින් ගුවන් සේවා ගාස්තු පහළ බැසීමත්, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා අදායම් ලබා ගැනීමෙහි බලපෑමක් ඇති විය.

මූලාශ්‍ර:
1. *World Economic Outlook. Navigating Global Divergences. October 2023.*
2. *Restoring growth. OECD Economic Outlook, November 2023*
3. *Global Outlook for Air Transport — A local sweet spot. December 2023. IATA*
4. *Annual economic review CBSL*
5. *Census and Statistics Department. National Estimates. 4th Quarter.*
6. *Sri Lanka tourism triumphs to new heights in 2023, Daily FT, 1 January 2024*
7. *Monthly Tourist Arrivals Report – December 2023*

අපගේ මෙහෙයුම්

ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස්හි මගීන් සහ භාණ්ඩ මෙහෙයුම්, සමාගමේ ප්‍රධාන ආදායම් මාර්ග දෙක ලෙස, ආර්ථික ශක්‍යතාවය සහ දිගුකාලීන තිරසාරත්වය කාර්යක්ෂමව පවත්වා ගැනීමට වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කරයි. මෙම මෙහෙයුම්, ලොව පුරා මගීන් සහ භාණ්ඩ ඉක්මණින් සහ ආරක්ෂිතව ප්‍රවාහනය කරමින් ලාභශීලීත්වය වැඩි කිරීමට ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස්හි ද්විත්ව අරමුණු සකසයි. දේශීය සහ ගෝලීය අසාර්ථක ආර්ථික පරිසරය මැද, සමාගම මගීන් සහ භාණ්ඩ මෙහෙයුම්වල වර්ධනය තහවුරු කිරීමට ක්‍රියාත්මක කළ උපායමාර්ග, කීර්තිමත් ගුවන් සේවයක් ලෙස එහි ස්ථාවරත්වය පවත්වා ගැනීමට දායක විය. සමාගම පිරිවැය කළමනාකරණය සහ අවදානම විවිධාංගීකරණය කිරීමේ උපායමාර්ග ක්‍රියාත්මක කරමින්, පවත්නා ජාලය ශක්තිමත් කිරීමට, හා නව ආදායම් මාර්ග සංවර්ධනය කිරීමේ අරමුණෙන් ක්‍රියා කළේය. ශක්තිමත් තාක්ෂණික ප්‍රතිපත්ති, විධිමත් ක්‍රියාවලීන්, සහ වැඩිදියුණු කළ පාරිභෝගික තෘප්තිය, මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව උපරිම කිරීමේ රුකුලක් විය.

මගී මෙහෙයුම්

2023 දී ගෝලීය මගී ප්‍රවාහන ඉල්ලුම යළි ආරම්භ වී ඇති අතර, එය ගෝලීය මගී ප්‍රතිසාධනයට බලපෑම් ඇති කළේය. ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය (IATA) අනුව, වසංගතයට පෙර අගයන්ට සාපේක්ෂව ගෝලීය මගී ප්‍රවාහන 94% ක ප්‍රතිසාධනයක් වාර්තා කරන ලදී. කෙසේ වෙතත්, මෙම ධනාත්මක ප්‍රවණතාවයක් යටතේ මගී මෙහෙයුම් පවත්වාගෙන යාමට ගැටළු පැමිණින. ගුවන් යානා සහ නඩත්තු උපාංග හිඟය, කාර්ය මණ්ඩල හිඟය සහ වැඩි වියදම් නිසා ගුවන් සමාගම්වල ක්‍රියාකාරී ආදායම් සහ ලාභිතාවට බාධා විය.

ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් ද මේ සීමාකාරකයන් මුණ ගැසී ඇති අතර, වැඩිවූ ඉල්ලුමෙන් සම්පූර්ණයෙන්ම ප්‍රතිලාභ නොලැබීමට හේතු විය. මෙම වසර තුළ ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් විසින් ක්‍රියාත්මක කළ ආසන කිලෝමීටර් (ASK) වර්ෂිකව 2% ක වර්ධනයක් දැක්වුවත්, වසංගතයට පෙරවැනි ධාරිතාවට වඩා 18% කින් අඩු බවට වාර්තා කරන ලදී. මෙයට ප්‍රධාන හේතුව වන්නේ ක්‍රියාකාරී ගුවන් යානා හිඟයයි. තවද සියළු අංශ වල තාක්ෂණික සේවකයින් බඳවා ගැනීමේ සහ තබාගැනීමේ දුෂ්කරතා ද මෙහෙයුම් පවත්වාගෙන යාමට අභියෝගයක් විය.

ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස්, සේවක හිඟ අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලීම සඳහා විකල්ප පියවර ගත් අතර, ඉල්ලුම සහිත ගමන්මාර්ගවලට ගුවන් යානා යෙදවීමෙන් සහ අමතර ගුවන් යානා බදු

ලබාගැනීමෙන් ගමන් සමාප්තය උපරිම කිරීම, එමෙන්ම ක්‍රියාකාරිත්වය පවත්වාගෙන යාම සඳහා ක්‍රියා කර ඇත.

මෙම ප්‍රතිපත්ති මඟින්, ගුවන් සමාගම මිලියන 3.6 ක් මගීන් ප්‍රවාහනය කර ඇති අතර, එය පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව 4% ක වර්ධනයක් දර්ශනය කරයි. එමෙන්ම, ආසන පිරවීමේ අගය 79.1% ක් විය. කෙසේ වෙතත්, සමාගමේ මගී ආදායම රු. 276.2 බිලියනක් වශයෙන් වාර්තා කර ඇති අතර, පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව (රු. 293.3 බිලියන) 6% ක අඩුවීමකි. මෙය ප්‍රධාන වශයෙන් විදේශ මුදල් වෙනස්වීම නිසා වන අතර, ඇ.ඩො. වශයෙන් මගී ආදායම මිලියන 865 ක් වශයෙන් වාර්තා වී ඇත, එය පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව 5% කින් වැඩිවීමකි.

උපායමාර්ගික හවුල්කාරිත්වය

ගුවන් සේවයේ උපාය මාර්ගික හවුල්කාරිත්වයන් එහි තරඟකාරී වාසිය සඳහා අත්‍යවශ්‍ය වන අතර ඒවා වෙළඳපල ආවරණය වැඩි කර අමතර ආදායම් අවස්ථා නිර්මාණය කරයි. මේ අනුව, ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සම්බන්ධතාව වැඩි දියුණු කිරීම සහ එහි ජාල ආවරණය පුළුල් කිරීම සඳහා පවතින ඒවා ශක්තිමත් කිරීමත් සමඟම නව සන්ධාන පිහිටුවීම දිගටම කරගෙන යයි.

වසර තුළ, ගුවන් සමාගම වර්ජින් ඕස්ට්‍රේලියාව සමඟ අන්තර් සම්බන්ධතා හවුල්කාරිත්වයක් පිහිටුවා, ඕස්ට්‍රේලියාව සහ පැසිෆික් කලාපය පුරා ප්‍රධාන ගමනාන්ත වෙත අඛණ්ඩ සම්බන්ධතා සපයන ලදි. මෙම හවුල්කාරිත්වය, ඕස්ට්‍රේලියාවේ ජීවත්වන විශාල ශ්‍රී ලාංකික ඩයස්පෝරාවට පහසු ගමන සඳහා විකල්ප සැපයීමත් සමඟ, ගුවන් සේවාවේ ජාල ආවරණය ද වැඩි දියුණු කරන ලදි. තවද, ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් එමිරේට්ස් සමඟ අන්‍යෝන්‍ය අන්තර් සම්බන්ධතා ගිවිසුමක් පිහිටුවා, එම ගුවන් සමාගම් දෙකේම මගීන්ට කොළඹ සහ ඩුබායි හරහා මැදපෙරදිග, අප්‍රිකාව සහ උතුරු ඇමරිකාවේ ගමනාන්ත පරාසයක් වෙත බාධාවකින් තොරව ගමන් කිරීමට පහසුකම් සැලසීය.

මීට අමතරව, නැගෙනහිර ආසියාවේ නව වෙළඳපොළ විවෘත කරමින්, ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් කොරියන් එයාර් සමඟ කේත හුවමාරු හවුල්කාරිත්වයක් පිහිටුවීය. මෙම ගිවිසුම මගින්, සෝල් වෙත ගමන විකල්පයන් වැඩි කිරීමට සහ කලාපයේ ජනප්‍රිය සංචාරක ගමනාන්ත සහ ව්‍යාපාරික මධ්‍යස්ථාන වෙත ප්‍රවේශය වැඩිදියුණු කිරීමට මගීන්ට ඉඩ ලබා දුන්නේය.

එපමණක් නොව, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ප්‍රමුඛ ගෝලීය ගුවන් සේවා බෙදාහැරීමේ ජාලයක් වන APG සමඟ හවුල්කාරිත්වයක් ද ස්ථාපිත කළේය. මධ්‍යස්ථ වේදිකාවක් මත සිය ටිකට්පත් අලෙවි කිරීම සඳහා APG හි පුළුල් සංචාරක නියෝජිතයින්ගේ සහ හවුල්කරුවන්ගේ ජාලය භාවිතා කිරීමෙන්, පුළුල් පාරිභෝගික පදනමක් කරා ළඟා වෙමින් එහි බෙදා හැරීමේ හැකියාව ඵලදායී ලෙස වැඩිදියුණු කිරීමට ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමත් විය. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවයේ විවිධ වෙළඳපලවල සිටින සංචාරකයින්ට මෙම පහසු ප්‍රවේශය ප්‍රවේශපත්‍ර අලෙවිය සහ ආදායම් උත්පාදනය වැඩිදියුණු කිරීමට ද අපේක්ෂා කරන ලදී.

2014 වසරේ සිට ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් The OneWorld Alliance හි වටිනා සාමාජිකයෙකු වන අතර එය නව සාමාජිකයින් දෙදෙනෙකු එකතු කිරීමත් සමඟම සිය ජාත්‍යන්තර ප්‍රවේශය තවදුරටත් පුළුල් කරයි. ඕමාන් එයාර් සහ ෆීජි එයාර් 2024 අවසාන කාර්තුව වන විට කොටස් හිමි නොවන සාමාජිකයන් ලෙස සන්ධානයට එක්වීමට බලාපොරොත්තු වන අතර එමඟින් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවයේ මගීන්ට පවතින ජාලය සහ ගමන් තේරීම් තවදුරටත් වැඩිදියුණු වේ.

භාණ්ඩ මෙහෙයුම්

මගී ගුවන් ගමන් ඉහළ යාමත් සමඟ, පෙර වසරට සාපේක්ෂව ගුවන් ගමන් 376 ක් අඩුවෙන් ක්‍රියාත්මක වුවද, වසර තුළ භාණ්ඩ ATKs 2% කින් වැඩි විය. කෙසේ වෙතත්, කර්මාන්තයේ අතිරේක ධාරිතාව සැපයුම වසරේ මුල් කාර්තු 3 තුළ භාණ්ඩ මෙහෙයුම් ආදායම පහත වැටීමට හේතු විය. එසේ වුවද, ආනයන සීමා ලිහිල් කිරීම සහ මූල්‍ය වර්ෂය අවසානයේ දී රුපියලේ අගය ඉහළ යාම ආනයන භාණ්ඩ සඳහා ඇති ඉල්ලුම ඉහළ යාමට හේතු විය. ඒ හා සමානව, ඉහළ උද්ධමන අනුපාතය ස්ථාවර වීම සහ බැංකු පොලී අනුපාත අඩු කිරීම අඩු නිෂ්පාදන පිරිවැයට දායක වූ අතර එය රටෙන් අපනයනය ඉහළ යාමට හේතු විය. කෙසේ වෙතත්, ශ්‍රී ලංකාවේ මෙහෙයුම් ආරම්භ කිරීමත් සමඟ වැඩි ගුවන් සමාගම් සමඟ තරඟකාරීත්වය වැඩි වීම සහ ආර්ථික ප්‍රතිපත්තිවල වේගවත් වෙනස්වීම් හේතුවෙන් දේශීය වෙළඳපල අපගමනය මෙම අංශය සඳහා පසුබෑමට හේතු විය. භාණ්ඩ සඳහා ඇති ඉල්ලුම ද හැකිලීමට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වූයේ ඉහළ පොලී අනුපාත සහ ගෝලීය වෙළෙඳපොළේ මිලදී ගැනීමේ ශක්තිය පහත වැටීමයි. මූල්‍ය වර්ෂය තුළ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන මෙහෙයුම් මගින් මුළු ආදායම රුපියල් බිලියන 31 ක් විය.

භාණ්ඩ ප්‍රවාහන අංශය නව නිෂ්පාදන 4ක් වෙළඳපොළට නිකුත් කළේය. ඒවා නම් නැවුම්බව පන්තිය, වටිනා පන්තිය, සුවතා පන්තිය සහ භාරකරු පන්තිය වේ. ඉදිරියට යමින්, ශ්‍රීලංකන් භාණ්ඩ සේවා අංශය සිය පවතින නිෂ්පාදනවල වෙළඳපල විනිවිද යාම වැඩි කරන අතරම නව නිෂ්පාදන හඳුන්වා දීමට සැලසුම් කරයි. ගෝලීය හවුල්කරුවන් සමඟ සහයෝගීතාව වැඩි දියුණු කරමින් වෙළඳපල ඉල්ලුමට අනුව තෙවන පාර්ශවීය භාණ්ඩ ප්‍රවාහන මෙහෙයුම් ආරම්භ කිරීමට ද ගුවන් සමාගම අදහස් කරයි. එපමනක් නොව, ශ්‍රීලංකන් භාණ්ඩ සේවා අංශය විසින් සිය ආනයන මෙහෙයුම් පර්යන්ත 06 සිට ආරම්භ කරන අතර, භාණ්ඩ හැසිරවීම ප්‍රශස්ත කිරීම සහ කාර්යක්ෂමතාව වැඩි කිරීම සඳහා CEIV සහතික (ෆාම, ලිතියම් සහ නැවුම්) ලබා ගැනීම ඇතුළුව වෙනම කුරියර් සහ විනාශ වන භාණ්ඩ සඳහා වන මධ්‍යස්ථාන ස්ථාපිත කරනු ඇත.

කාර්යක්ෂමතාව සහ ආදායම් ප්‍රශස්ත කිරීම සඳහා තාක්ෂණය මත පදනම් වූ පද්ධති සහ විසඳුම් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ද සැලකිය යුතු ආයෝජන සිදු කරන ලදී.

තාක්ෂණය යොදා ගනිමින් මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරම්වල ඵලදායීතාවය වැඩි කිරීම

මෙහෙයුම් විශිෂ්ටත්වය සහ තරඟකාරී වාසිය ලබා ගැනීමේ දී ගුවන් සමාගම ඩිජිටල් සංක්‍රාන්තිය වැලඳ ගනිමින් වේගවත් කරයි. මෙම කැපවීම තුළ නොසැලී සිටිමින්, ගුවන් සමාගම වසර තුළ එහි මූලික පද්ධති සහ ක්‍රියාවලීන් ඩිජිටල් වේදිකාවක් බවට පරිවර්තනය කර, අභ්‍යන්තර කාර්යක්ෂමතාව ඉහළ නංවා, පාරිභෝගිකයින්ට තම සේවාවේ ගුණාත්මක භාවය වැඩිදියුණු කරමින් ඔවුන්ගේ විශ්වාසය තවදුරටත් ශක්තිමත් කළේය.

▪ PROS ආදායම් කළමනාකරණ වාසිය

ශ්‍රීලන්කන් ගුවන් සේවය PROS ආදායම් කළමනාකරණ වාසිය (RMA) නමින් හැඳින්වෙන ක්ලවුඩ් මත පදනම් වූ, කෘතීම බුද්ධිය සහ යන්ත්‍ර ඉගෙනීමෙන් හෙබි ආදායම් උත්පාදන විසඳුමක් අන්තර්ගත කරමින් සජීවීව ක්‍රියාත්මක විය. ගුවන් සමාගමේ මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව සහ ආදායම් කළමනාකරණ හැකියාවන් විශාලයෙන් වැඩි කිරීමේ උත්සාහයේ මෙය තීරණාත්මක පියවරක් ලෙස හැඳින්විය හැකිය.

PROS RMA සැලසුම් කර ඇත්තේ ගතික මිලකරණය, පුරෝකථනය කිරීම සහ ඉන්වෙන්ටරි පාලනය සැපයීම සඳහා අති නවීන AI සහ ML තාක්ෂණයන් උපයෝගී

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ සමාලෝචනය තවදුරටත්.

කර ගැනීම සඳහා වන අතර එය ආදායම් අවස්ථා උපරිම කිරීම සඳහා සකස් කර ඇත. මෙම උසස් මෙවලම ඒකාබද්ධ කිරීම මගින් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට තත්‍ය කාලීන වෙළෙඳපොළ ඉල්ලුමට ප්‍රතිචාර දැක්වීමේ හැකියාව වැඩිදියුණු කිරීමට, ආසන මිල ප්‍රශස්ත කිරීමට සහ සමස්ත ආදායම් කාර්යසාධනය ඉහළ නැංවීමට හැකියාව ලැබේ. එබැවින්, වෙනස්වන වෙළඳපල තත්වයන්ට ගැලපෙන පරිදි වඩාත් නිවැරදි අනාවැකි සහ අනුවර්තනය කළ හැකි උපාය මාර්ග ඉදිරිපත් කරමින් ගුවන් සමාගමේ ආදායම් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලින් විධිමත් කිරීමට මෙය අපේක්ෂා කෙරේ.
මේ ආකාරයෙන් කෘතීම බුද්ධිය සහ යන්ත්‍ර ඉගෙනීමේ විසඳුම් ප්‍රගතිශීලීව අනුගමනය කිරීමේ ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ දැනට පවතින ප්‍රවණතාවයට එමගින් ගුවන් සමාගම ඔවුන්ගේ තරඟකාරී වාසිය සහ ලාභ සාධනය කිරීමට අදාලව තවදුරටත් ශක්තිමත් වේ.

- **Amadeus සමූහ කළමනාකරු**

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම, සමූහ වෙන් කිරීම් කළමනාකරණය විධිමත් කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා නිර්මාණය කර ඇති උසස් විසඳුමක් වන Amadeus Group Manager (AGM) සමඟ සජීවීව ක්‍රියාත්මක වන අතර, ආදායම ඉහළ නැංවීම සඳහා, කණ්ඩායම් ගමන් සඳහා, මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව සහ පාරිභෝගික සේවා වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ගුවන් සමාගමේ කැපවීම පැහැදිලිවම පෙන්නුම් කරයි. මෙම ක්‍රියාත්මක කිරීම, ක්ෂේත්‍රය තුළ සිය තරඟකාරී තත්ත්වය පවත්වා ගනිමින් මෙහෙයුම් විශිෂ්ටත්වය සහ පාරිභෝගික පහසුව සඳහා නවීන තාක්ෂණය වැළඳ ගැනීමේ ගුවන් සමාගමේ සමස්ත උපාය මාර්ගයේ සැලකිය යුතු කොටසක් වේ.

- **PRA V20**

ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සිය මූල්‍ය මෙහෙයුම් නවීකරණය කරමින් නවතම මගී ආදායම් ගිණුම්කරණ විසඳුම වන Accelyazs PRA V20 වෙත සංක්‍රමණය වෙමින් ආදායම් ගිණුම්කරණයේ නිරවද්‍යතාවය, කාර්යක්ෂමතාව සහ අනුකූලතාව වැඩි දියුණු කරන ලදී. මෙම අති නවීන විසඳුම තත්‍ය කාලීන සැකසුම්, ස්වයංක්‍රීය අනුපාත සහ විස්තීරණ වාර්තාකරණය ඇතුළු මගී ආදායම් ගිණුම්කරණයට සම්බන්ධ සංකීර්ණ ක්‍රියාවලීන් විධිමත් කර ස්වයංක්‍රීය කරයි.

- **Cargo Digital Booking Platforms සමඟ හවුල්කාරීත්වය**

ගුවන් සමාගම විසින් ඩිජිටල් වෙන්කිරීමේ වේදිකාවන් වන WebCargo" Cargo'One, සහ CargoAi සමඟ හවුල්කාරිත්වයන් ආරම්භ කරමින් පරිශීලකයින්ට සම්පූර්ණ වෙන්කිරීමේ ක්‍රියාවලිය ඉලෙක්ට්‍රොනිකව ක්‍රියාත්මක කිරීමේ හැකියාව සපයයි. එබැවින්, පරිශීලකයින්ට භාණ්ඩ ගුවන්ගත කිරීමේ විස්තර ඇතුළත් කර සෙවුම් ප්‍රතිඵල මගින් ලබාදෙන ගුවන් සමාගම් ලැයිස්තුවෙන් තම කැමැත්තට අනුව විසඳුම තෝරාගෙන ගෙවීම් අන්තර්ජාලයෙන්ම සිදුකළ හැකිය. පසුව, ගුවන් සමාගම සහ පරිශීලකයා අතර අනුපාතිකය සහ අවකාශ තහවුරුකිරීම තත්‍ය කාලීනව සන්නිවේදනය වන අතර, එයින් දැනට පවතින කාලය අවශ්‍ය ක්‍රියාවලීන් ඉවත් කරනු ලබයි. මෙය ශ්‍රී ලංකා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සඳහා පාර්ශවකරුවන්, වාහකයන්, සහ සැපයුම් සපයන්නන් අතර වඩා හොඳ සන්නිවේදනයක් සහ සම්බන්ධීකරණයක් ඇති කරමින්, ලොජිස්ටික්ස් සහ සැපයුම් දාම කළමනාකරණය විධිමත් කරයි.

අපගේ මානව සම්පත

අපගේ උපායමාර්ගික මුලපිරීම්වල පදනම ලෙසත් වටිනාකම් නිර්මාණය කිරීම සඳහා වන අපගේ ක්‍රියාවලිය පිටුපස ඇති මූලික බලවේගය ලෙසත් අප සේවක ප්‍රජාව නිරන්තරයෙන් ක්‍රියා කරයි. ඔවුහු අපගේ මෙහෙවර මූර්තිමත් කරන අතර අප පාරිභෝගිකයින්ගේ අත්දැකීම්වලට සැප්වම බලපෑම් කරමින් අපගේ වෙළඳ නාමය ලොවට ගෙන යන පිරිස වශයෙන් කටයුතු කරති. එබැවින්, වෘත්තීය වර්ධනය සඳහා අවස්ථා, කර්මාන්තයට සමාන වේතන සහ විවිධ ක්‍රියාකාරකම් සඳහා සහභාගී වීමට අවස්ථා ඇතුළු ප්‍රතිලාභ රැසක් ලබා දීම තුළින් සේවා ස්ථානයේ ඔවුන්ගේ යහපැවැත්ම සහ තෘප්තිය සහතික කිරීමට අපි කැපවී සිටින්නෙමු. ඔවුන් තුළ කැපීපෙනෙන කාර්යසාධනය සහ සමාගමට දක්වන පක්ෂපාතිත්වය කාලීන වශයෙන් අගයමින් තිළිණ ප්‍රදානය කිරීම හරහා සමාගම වෙත ඔවුන් විසින් ලබා දෙන අගනා දායකත්වයට හිසි වටිනාකමක් ලබා දෙනු ලැබේ.

2023/24 මූල්‍ය වර්ෂය වන විට, ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් හි සමස්ත සේවක සංඛ්‍යාව 5,935ක් විය. ඉන් 66% ක් පිරිමි සේවකයින් වන අතර 34% ක් කාන්තා සේවිකාවන් වේ. එකී සේවකයින් විවිධ උපාය මාර්ගික ව්‍යාපාරික ඒකක අතර බෙදී යයි.

කාණ්ඩය	ස්ත්‍රී		පුරුෂ		එකතුව	
කළමනාකරුවන්	111	2%	182	3%	293	5%
ගුවන් නියමුවරු	18	0.3%	241	4%	259	4%
ගුවන් සේවක	665	11%	310	5%	975	16%
ගුවන්යානා ඉංජිනේරු සහ තාක්ෂණ ශිල්පීන්	21	0.4%	555	9%	576	10%
පුහුණු, අභ්‍යාසලාභී සහ විධායක නිලධාරීන්	1179	20%	2653	45%	3832	65%
එකතුව	1994	34%	3941	66%	5935	100%

ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් මානව සම්පත් ප්‍රතිපත්තිය

මානව සම්පත් ප්‍රතිපත්තිය සමාගමේ සම්පූර්ණ ව්‍යාපාරික ඉලක්ක වෙනුවෙන් නිවැරදි රැකියා කාර්යභාරයන් සඳහා නිවැරදි දක්ෂතා ඇති සේවකයින් බඳවා ගැනීමට කේන්ද්‍ර කරයි. වසරේ සම්පූර්ණ කාලසීමාව තුළ, ආර්ථික අසාර්ථකතා, මූල්‍ය සීමා, සම්පත් සීමා සහ බුද්ධි සංක්‍රමණය වැනි ප්‍රධාන අභියෝග සලකා බලා, ගුවන් සේවයෙහි ක්‍රියාකාරී පරාසයන් කෙරෙහි විශාල බලපෑමක් සිදු විය. මෙම අභියෝගයන්ට ප්‍රතිචාර දක්වමින්, මානව සම්පත් අංශය විසින් ව්‍යාපාරික සහයෝගිතාකාරී උපායමක් අනුගමනය කළේය.

එහි ප්‍රතිපත්ති ආධාරයෙන් මූලික ප්‍රධාන ක්ෂේත්‍ර පහක් සලකුණු කර ඇත:

- සේවක තිරණය තහවුරු කිරීම සඳහා නොනැසී පවතින සම්බන්ධතා ප්‍රවර්ධනය කිරීම සහ අවදානම් ක්ෂේත්‍ර සඳහා කේන්ද්‍ර කළ සංවර්ධන සැලසුම්.
- සේවකයින් දිරිමත් කිරීමේ සහ වැඩි අවදානම් ක්ෂේත්‍රයන්ට අවශ්‍ය සංවර්ධන සැලසුම්.
- ශක්‍යතා ගොඩනැඟීම සහ කුසලතා වැඩි දියුණු කිරීම.
- සේවකයින්ගේ සෞඛ්‍ය සහ යහපැවැත්ම තහවුරු කිරීම.
- සේවා ස්ථානය තුළ ධනාත්මක හා සාමූහික හැඟීමෙන් කටයුතු කරන වාතාවරණයක් නිර්මාණය කිරීම.
- වෘත්තීය සමිති සහ සේවක නියෝජිතයන් සමඟ ප්‍රායෝගිකව ගැටළු විසඳීම සඳහා ශක්තිමත් සබඳතා පවත්වා ගැනීම.

බඳවා ගැනීම සහ රඳවා ගැනීම

සමාගම පුරප්පාඩු තනතුරුවලට වඩාත් සුදුසු අපේක්ෂකයින් ආකර්ෂණය කිරීම සඳහා සාධාරණ සහ අපක්ෂපාතී බඳවා ගැනීමේ ක්‍රියාවලියක් ක්‍රියාත්මක කර තිබේ. එබැවින්, අපේක්ෂකයින් තෝරාගන්නේ ඔවුන්ගේ සුදුසුකම් සහ රැකියා තනතුරේ යෝග්‍යතාවය මත පමණක්ය. රැකියා තනතුරකට සුදුසු දක්ෂතා සොයා ගැනීමේදී, ප්‍රමුඛත්වය ලබා දුන්නේ ගෘහස්ථ දක්ෂයන්ට, පළමුව අභ්‍යන්තරව පුරප්පාඩු ප්‍රචාරය කරමින්ය. බාහිරව පිරවිය යුතු තනතුරු සහ ප්‍රවේශ මට්ටමේ තනතුරු සමාගමේ මෙහෙයුම් සහ ව්‍යාපාරික අවශ්‍යතා අනුව පිටත ප්‍රචාරය කරනු ලබයි. රැකියා භූමිකාව අනුව ආකර්ෂණ නාලිකා වෙනස් වේ.

තෝරාගැනීමේ ක්‍රියාවලියෙන් අපේක්ෂකයින් එක් එක් රැකියා කාණ්ඩයට නිශ්චිතව තක්සේරු කරන ලද නිපුණතා මත පදනම්ව සම්පූර්ණ ඇගයීමකට ලක් කිරීම අවශ්‍ය වේ. බඳවා ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය තවදුරටත් දියුණු කරනු ලබන්නේ ඩිජිටල් අයදුම්පත් (රැකියා අයදුම්පත් ඉදිරිපත් කිරීම), ස්වයංක්‍රීය පිරික්සීම (පෙර නිශ්චිත මානකයන් මත පදනම්ව සුදුසු අපේක්ෂකයින් ස්වයංක්‍රීයව හඳුනා ගැනීම), සහ දත්ත මත පදනම් වූ තීරණ ගැනීම (දත්ත විශ්ලේෂණය හරහා බඳවා ගැනීමේ උපාය මාර්ගවල සඵලතාවය ඇගයීම) සිදුකිරීමට හැකිවන අති නවීන බඳවා ගැනීමේ පද්ධතියක් මඟින්ය.

සේවක පිරිවැටුම

ගෝලීය සහ දේශීය මට්ටමේ අභියෝග සලකා බැලීමේදී, වර්ෂය තුළ සමාගම් පිරිවැටුම 10%ක් ලෙස ඉහළ මට්ටමක පැවතුනි. දක්ෂ ගුවන් සේවා වෘත්තිකයන් සැලකිය යුතු සංඛ්‍යාවක් විදේශ රැකියා සොයමින් සිටීමෙන් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය ද රටේ බුද්ධි ගලනයට ගොදුරු විය. මෙම ගැටළුව විසඳීම සඳහා, ගුවන් සමාගම නව අයදුම්කරුවන් බඳවා ගැනීම ආරම්භ කරන අතරම රඳවා ගැනීමේ උපාය මාර්ග කිහිපයක් එකවර ක්‍රියාත්මක කළේය. එබැවින්, වසර තුළ විවිධ රැකියා කාර්යයන් සඳහා නව සේවකයින් 1055 දෙනෙකු බඳවා ගන්නා ලදී. සේවකයින් රඳවා තබා ගැනීම සහතික කිරීම සඳහා සමාගම මූල්‍ය වර්ෂය පුරා ප්‍රධාන උපාය මාර්ග කිහිපයක් ක්‍රියාත්මක කළේය:

- 2023 ජූනි මස සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි, ඉහළ කාර්යසාධනයක් ඇති සේවකයින්ට සුදුසු කාර්ය සාධන වර්ධක ලබා දෙන ලදී.
- වෙළඳපල සහ කර්මාන්ත අනුපාත සැලකිල්ලට ගනිමින්, වැටුප් පරිමාණයන් 2023 ජූනි මාසයේදී වෙනස් කරන ලදී.
- කුසලතා සහ ගමනාගමනය සම්බන්ධ දීමනා කිහිපයක් සඳහා සංශෝධන සිදු කරන ලදී.
- ඉහළ පියාසර පැය සඳහා දිරිගැන්වීම් වශයෙන්, පියාසර සහ කැබින් කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා පැයක ඵලදායිතා ගෙවීම් නැවත සංශෝධනය කරන ලදී.

කාර්ය සාධන ඇගයීම

කාර්ය සාධන අපේක්ෂාවන් අභිබවා යන ඉහළ ඵලදායිතාවක් ඇති කරමින්, සේවකයින් තම තනතුරුවල දියුණු වීමට පෙළඹවීම සඳහා සමාගම තුළ කාර්ය සාධන මූලික සංස්කෘතියක් පිහිටුවී ඇත. එබැවින්, සෑම වසරකම, උපාය මාර්ගික මට්ටමින් හඳුනාගත් ප්‍රමුඛ කාර්ය සාධක දර්ශක (KPIs) මත පදනම්ව වසර මැද සහ වාර්ෂික සමාලෝචන ලෙසින්, කාර්ය සාධන ඇගයීම් දෙකක් සිදු කරනු ලැබේ. කාර්ය සාධන ප්‍රතිපෝෂණය මත පදනම්ව, සේවකයින්ගේ පුහුණු අවශ්‍යතා හඳුනා ගැනීම සඳහා පුහුණු අවශ්‍යතා විශ්ලේෂණයක්ද සඳහා පවත්වන ලදී.

කාර්ය සාධන චක්‍රය සඳහා කොට්ඨාස ප්‍රමුඛ කාර්ය සාධක දර්ශක සමඟ පුද්ගල ඉලක්ක සම්බන්ධ කිරීම, දුර්වල ක්‍රියාකාරීන් සඳහා කාර්ය සාධන වැඩිදියුණු කිරීමේ සැලැස්මක් (PIP) හඳුන්වා දීම, රේඛීය කළමනාකරුවන් සහ අඩු ක්‍රියාකාරීන් සමඟ සාකච්ඡා කිරීම, කාර්ය සාධන අඩු කිරීම සඳහා ඉදිරියට යාම වැනි මූල පිරිම් කිහිපයක් මඟින් කාර්ය සාධන මූලික සංස්කෘතිය තවදුරටත් ශක්තිමත් වේ.

සේවක වේතනය, වාර්ෂික වර්ධන සමඟ සෘජුව සම්බන්ධ වී ඇත, කාර්ය සාධන ශ්‍රේණි මත පදනම්ව වර්ධන තීරණය කෙරේ. මෙම කාර්ය සාධන ශ්‍රේණි, සේවකයින් තෝරා ගැනීමේදී හා වෘත්තීය සංවර්ධනයේ ඊළඟ මට්ටමට සුදානම් කිරීමේදීද සලකා බලනු ලැබේ.

ප්‍රතිලාභ

ඉහළ ඵලදායිතාවක් සහ ප්‍රතිඵල ලබා දීම සඳහා සේවා ස්ථානයේ සේවකයින්ගේ අභිප්‍රේරණය සහ තෘප්තිය පවත්වා ගැනීමට ආකර්ෂණීය ප්‍රතිලාභ පැකේජයක් ලබා දේ. එබැවින්, නීතිමය සපයන ප්‍රතිලාභ (පාරිතෝෂිකය, EPF සහ ETF) හැර, සේවක සුභසාධක සංගමය හරහා සේවකයින්ට විශේෂ ප්‍රතිලාභ පැකේජයක් ලබා දේ. මෙයට සිල්ලර අලෙවිය, බැංකු සේවා, පළතුරු අලෙවිය, වාර්ෂික හා උත්සව අලෙවිය, කුලී මිලදී ගැනීමේ පහසුකම් සහ නිවාඩු බංගලාව වැනි පහසුකම් ඇතුළත් වේ.

තවද, සේවකයින්ගේ දරුවන්ගේ අධ්‍යයන කටයුතු පිළිගැනීමට සහ සහාය දැක්වීමට සුභසාධක සංගමය විසින් ශිෂ්‍යත්ව වැඩසටහන් ද සපයයි. මීට අමතරව, සමාගම සේවකයින්ට වෛද්‍ය ප්‍රතිලාභ යෝජනා ක්‍රමයක් ලබා දී, වෛද්‍ය වියදම් ප්‍රතිපූරණය කිරීමට ඉඩ සලසයි. විශේෂ උපදේශන සහ වෛද්‍ය කඳවුරු සමඟ වෛද්‍ය සේවාවන් ලබා ගැනීම සඳහා පැය 24 පුරා වෛද්‍ය මධ්‍යස්ථානයක් ද සපයයි. කටුනායක පිහිටි කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා පැය 24 පුරා ක්‍රියාත්මක ආපනශාලා සහ ප්‍රවාහන සේවාවක් ද ඇත.

ඉගෙනීම සහ සංවර්ධනය

සමාගමේ තිරසාර ප්‍රගතිය සඳහා අත්‍යවශ්‍ය වන සේවක කාර්යසාධනය සහ හැකියාවන් වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ඉගෙනීම සහ සංවර්ධනය යොදා ගැනේ. ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සියලුම කාණ්ඩවල සේවකයින් සඳහා නායකත්ව සංවර්ධන පුහුණු වැඩසටහන් සපයයි. එමෙන්ම, සංවිධානයේ කාර්ය සාධන ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව නිපුණතා ගොඩනැගීම සඳහා මෘදු නිපුණතා පුහුණු වැඩසටහන් මාලාවක් සහ අධීක්ෂණ කුසලතා සංවර්ධනය සඳහා සහ අලුතින් උසස් කරන ලද කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා පුහුණු වැඩසටහන් සංවිධානය කරයි. මෙම පුහුණු හා නිපුණතා සංවර්ධන වැඩසටහන් බොහොමයක් සුදුසුකම් ලත් අභ්‍යන්තර සම්පත් මණ්ඩල මගින් පහසුකම් සපයන අතර විධායක සහ කළමනාකරණය සඳහා වූ වැඩසටහන් රාජ්‍ය විශ්වවිද්‍යාල හරහා සපයනු ලැබේ.

සෞඛ්‍යය සහ ආරක්ෂාව

සේවකයින්ගේ සෞඛ්‍යය සහ ආරක්ෂාව සහතික කිරීම සදාචාරාත්මක වගකීමක් ලෙස ගුවන් සමාගම සලකන අතර, ශාරීරික හා මානසික යහපැවැත්මට සහාය වීම සඳහා මූල පිරිම් ක්‍රියාත්මක කරයි. සමාගම නව නියාමන වර්ධනයන් පිළිබඳව යාවත්කාලීනව සිටීමට අදාළ බලධාරීන් සහ ජාතික නියෝජිතායතන සමඟ සමීපව සම්බන්ධ වේ. ඉන් පසුව, නිර්දේශිත සෞඛ්‍ය සහ ආරක්ෂිත මාර්ගෝපදේශ/ප්‍රමිතීන් ජාත්‍යන්තර සහ දේශීය ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව නිසි ලෙස ක්‍රියාත්මක කර, අවදානම් අඩු කිරීමට සහ ආරක්ෂිත සහ සෞඛ්‍ය සම්පන්න සේවා පරිසරයක් පවත්වා ගැනීමට මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලීන් වෙනස් කරයි.

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ සමාලෝචනය තවදුරටත්.

තවද, අඛණ්ඩ සන්නිවේදනය, දැනුවත් කිරීමේ ව්‍යාපාර, වැඩමුළු සහ වෛද්‍ය කඳවුරු මඟින් සෞඛ්‍ය සහ ආරක්ෂාව පිළිබඳ සේවක දැනුවත් කිරීම් ද සිදු කෙරේ. ආපනශාලා, දිවා ආහාර කාමර සහ නානකාමර ඇතුළුව සම්පූර්ණ වැඩ පරිශ්‍රය සෞඛ්‍යාරක්ෂිත ප්‍රමිතීන් මත නිතිපතා අධීක්ෂණය කර, සෞඛ්‍ය සම්පන්න තත්ත්වයට පත්වෙයි. ඊට අමතරව, ජාත්‍යන්තර සෞඛ්‍ය සහ ආරක්ෂිත මාර්ගෝපදේශවලට අනුකූලව, අවශ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලයට ඔවුන්ගේ වැඩ අවශ්‍යතා සහ මෙහෙයුම් තත්ත්වය අනුව පුද්ගලික ආරක්ෂක උපකරණ/ආම්පන්න සපයනු ලැබේ.

තවද, ආයතනික ආරක්ෂණ ඒකකය සියළුම කාර්ය මණ්ඩලයේ සෞඛ්‍යය සහ ආරක්ෂාව සාමූහිකව අධීක්ෂණය කරන අතර, සමාගම් වෛද්‍ය මධ්‍යස්ථානය හරහා ඔවුන්ගේ ක්ෂණික වෛද්‍ය අවශ්‍යතා සඳහා පැය 24 පුරා ඇමතුම් සහාය ලබා දේ. නිතිපතා යාවත්කාලීන වන සවිස්තරාත්මක ආරක්ෂණ කළමනාකරණ පද්ධති (SMS) අත්පොතක්ද ඇත.

සේවක බැඳීම සහ වෘත්තීය පෞද්ගලික ජීවිතය අතර සමබරතාවක් පවත්වා ගැනීම

මෙය සේවක චිත්ත ධෛර්යය සහ තෘප්තිය ඉහළ නැංවීමට අමතර වෑයමක් අවශ්‍ය වූ කාලයකි. කර්මාන්ත පිරිවැටුම ඉහළ මට්ටමක පැවති අවස්ථාවක, සේවකයින් සම්බන්ධ කර ගැනීම සම්පූර්ණ අවශ්‍යතාවයක් විය. එබැවින්, සමාගම ඔවුන්ගේ චිත්ත ධෛර්යය, කණ්ඩායම් ක්‍රියාකාරකම් සහ වෘත්තීය පෞද්ගලික ජීවිත ඒකාබද්ධතාවය වර්ධනය කිරීමට ආයතනික සහ තේමාගත සේවක ක්‍රියාකාරකම් සංවිධානය කළේය. සමාගම වාර්ෂිකව සැලසුම් කරන ලද සිදුවීම්, උපායශීලී සිදුවීම් සහ ව්‍යාපාරික අවශ්‍යතා මත පදනම්ව ක්‍රියාත්මක වේ.

මෙම ක්‍රියාකාරකම් තුළ වසර පුරා ප්‍රජා සිදුවීම් සහ විශේෂ දින සැමරීම්, දැනුවත් කිරීමේ ව්‍යාපාර සහ ප්‍රජා සමාජ සත්කාර (CSR) මුලපිරීම් ද සිදු කරන ලදී. අන්තර් ඒකක සහ දෙපාර්තමේන්තු සහයෝගිතා, වෘත්තීය සමිති සමඟ සහයෝගීතාවය වැඩිම කාර්යසාධනය සඳහා උපරිම වේ. එමෙන්ම, කර්මාන්ත හවුල්කරුවන් සහ බාහිර සංවිධාන සමඟ විශේෂ සහයෝගීතා සංවිධානය කර, නිරාවරණය, හරස් සංස්කෘතික අත්දැකීම් සහ දැනුම බෙදාගැනීමේ සිදුවීම් සඳහා අවස්ථා සලසා ඇත. SWS Cricket Bash - අන්තර් දෙපාර්තමේන්තු ක්‍රිකට් තරඟාවලිය, මව්වරුන්ගේ දිනය සහ කාන්තා දින කාර්ය මණ්ඩලය සක්‍රීය කිරීම, අලුත් අවුරුදු සහ සමාගම් සංවත්සරය සඳහා බහු ආගමික උත්සව වර්තමාන වසරේ අපගේ වෘත්තීය සමිති සහ කර්මාන්ත හවුල්කරුවන්ගේ අමිල සහයෝගිතාවයෙන් පැවැත්වූ සිදුවීම් යොදා ගන්නා ලදී.

තවද, සෞඛ්‍ය සම්පන්න වැඩ-ජීවිත ඒකාබද්ධතාවයක් සහයෝගීව, අපි සේවකයින්ගේ යහපැවැත්ම සහ අභිප්‍රේරණය සඳහා සහාය වන මැදිහත්වීම් මාලාවක් ක්‍රියාත්මක කළෙමු. විවිධ දැනුවත් කිරීම්, වැඩමුළු, කැපවූ උපදේශන සේවාවන්, සහ කාලානුරූපව සංවිධානය කළ ක්‍රීඩා සහ විනෝදාත්මක ක්‍රියාකාරකම් මෙම ආකාරයට වේ.

දුක්ගැනවිලි නිරාකරණය

සමාගමට සාධාරණ සහ හොඳින් ව්‍යුහගත දුක්ගැනවිලි සහ ආරවුල් හැසිරවීමේ ප්‍රතිපත්තියක් ඇති අතර එය වහාම යාවත්කාලීන වේ. මෙයින්, සියලුම සේවකයන්ට සාධාරණ සැලකීමක් සහතික කරමින්, ඔවුන්ගේ ක්ෂණික අධීක්ෂකයා හෝ මානව සම්පත් සමූහ ප්‍රධානියා වෙත උත්සුකයන් ඉදිරිපත් කිරීමට දිරිගන්වයි. සමාගම විසින් මතු කරන ලද උත්සුකයන් සම්බන්ධයෙන් කඩිනම් පියවර ගනු ලබන අතර, එම කාරණය පිළිබඳ විමර්ශනයක්/විමර්ශනයක් සිදු කර ගැටලුව විසඳයි. සමාගම තුළ සේවක කණ්ඩායම්වල විවිධ පරායයන් සැලකිල්ලට ගනිමින්, දුක්ගැනවිලි සහ ආරවුල් හැසිරවීමේ ක්‍රියාවලිය සියලු වර්ගවල උත්සුකයන් හොඳින් විසඳයි.

සේවකයින්ට ප්‍රතිවිපාකවලට බියෙන් තොරව විවිධ අදහස් සහ අදහස් ප්‍රකාශ කිරීමට පහසු සහ ආරක්ෂිත හැඟීමක් ලබා දීම සමාගමක් පිළිබඳව ඇති දැඩි කැපවීමකි. ලිංගික අතවර සම්බන්ධ දුක්ගැනවිලි හැසිරවීමට විශේෂ කමිටුවක්ද පිහිටුවා ඇත.

විවිධත්වය සහ ඇතුළත් කිරීම

සමාන අවස්ථා සේවා යෝජකයෙකු ලෙස, සමාගම ස්ත්‍රී පුරුෂ භාවය, වයස, වාර්ගිකත්වය, ආබාධිතභාවය, ආගම, ලිංගික දිශානතිය හෝ සංස්කෘතික පසුබිම අනුව පුද්ගලයන් වෙනස් කොට සැලකීමට ලක් නොවන සේවා ස්ථානයක් නිර්මාණය කිරීමට කැපවී ඇත. එබැවින්, සේවකයින්ට තම අදහස් සහ අදහස් නිදහසේ ප්‍රකාශ කිරීමට නිරන්තරයෙන් දිරිගන්වනු ලබයි. මේ මගින්, විවිධ ඉදිරි දර්ශන අගය කරන සහ සාදරයෙන් පිළිගන්නා ආරක්ෂිත සහ සහායක සේවා පරිසරයක් පෝෂණය කෙරේ.

පාරිභෝගික අත්දැකීම්

ඉහළ තරඟකාරී කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රයක් තුළ ක්‍රියාත්මක වීමේදී, විශේෂිත සේවාවක් සැපයීම අධික වර්ධනය සහ දිගුකාලීන කීර්තියක් සඳහා අත්‍යවශ්‍ය වේ. මගීන් සමඟ සම්බන්ධතා වර්ධනය කිරීම සහ ඔවුන්ට අගය කරන බව දැනීම, අමතක නොවන සංචාර අත්දැකීම් සෑදීම සඳහා පාරිභෝගික සංචාර පුද්ගලීකරණය කිරීම හරහා ය. එබැවින්, ටිකට්පතක් වෙන්කරවා ගැනීමේ සිට ගොඩබෑම දක්වා, පාරිභෝගික සංචාර අත්දැකීම් විවිධ අන්තර්ක්‍රියා වලින් සමන්විත වේ. මේ මඟින් ගුවන් සමාගම පිළිබඳ පාරිභෝගිකයන්ගේ සංජානනය සාමූහිකව හැඩගස්වා, මිනිසුන් ඔවුන්ගේ මනසෙහි තබාගෙන සිටින සන්නාම ප්‍රතිරූපය වර්ධනය කරයි.

මෙම අත්‍යවශ්‍ය අංගය අවබෝධ කර ගනිමින්, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය විවිධ ගනුදෙනුකරුවන්ගේ විකාශනය වන ඉල්ලීම්වලට අනුකූලව පාරිභෝගික අත්දැකීම් පවත්වා ගැනීමට සහ වැඩිදියුණු කිරීමට අඛණ්ඩව උත්සාහ කරයි.

නිෂ්පාදන සහ සේවා පිරිනැමීම්

පාරිභෝගික තෘප්තිය කෙරෙහි අවධානය යොමු කරන ගුවන් සමාගමක් ලෙස, සමාගම ඉහළ සේවා ගුණාත්මකභාවය පවත්වා ගැනීමට සහ ගනුදෙනුකරුවන්ගේ විවිධ අවශ්‍යතා සපුරාලීමට සිය නිෂ්පාදන පිරිනැමීම් නිරන්තරව වැඩිදියුණු කරයි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, වැඩිදියුණු කරන ලද අභ්‍යන්තර අත්දැකීම 2024 දී 'ශ්‍රීලංකන් ෆ්ලේවර්' ව්‍යාපාරය ඉස්මතු කරමින් ගුවන් මගී අත්දැකීම් සංගමය (APEX) සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවා සංගමය (IFSA) විසින් "හොඳම ගුවන් ගමන් ආහාර හෝ බීම නවෝත්පාදන සම්මානය" සමඟින් හඳුනා ගන්නා ලදී. සම්මානලාභී 'ශ්‍රීලංකන් ෆ්ලේවර්' ව්‍යාපාරය, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවාවේ නිෂ්පාදන පිරිනැමීමේ සුවිශේෂී අංගයක් ලෙස ක්‍රියා කරන ශ්‍රී ලාංකේය ආහාර වර්ග ප්‍රවර්ධනය කිරීම සඳහා සැලසුම් කර ඇත. "මනස, ශරීරය සහ ආත්මය ඉහළ නැංවීම" ලෙස ශ්‍රී ලාංකික ආහාර හඳුන්වා දෙන මෙනුව, ශ්‍රී ලංකාව මගීන්ට සපයන අව්‍යාජ සූපශාස්ත්‍ර අත්දැකීම ප්‍රදර්ශනය කරයි. මෙම ප්‍රචාරණය ගුවන් යානය තුළ සහ ව්‍යාපාරික පන්තියේ විවේකාගාර තුළ දිගුව කරන ලදී, එමගින් මගීන්ට අව්‍යාජ ශ්‍රී ලාංකීය අත්දැකීමක් ලබා දීමේ ගුවන් සමාගමේ දැක්ම තවදුරටත් වර්ධනය විය.

එසේම, ගුවන් සේවා මගී අත්දැකීම් සංගමය (APEX) විසින් "හොඳම Wi-Fi මධ්‍යම/දකුණු ආසියාව" සඳහා "මගී තේරීමේ සම්මානය" පිරිනමන ලදී. APEX නිල ගුවන් සමාගම විසින් 2024 දී තරු හතරේ ප්‍රධාන ගුවන් සේවයක් ලෙස සමාගමට අඛණ්ඩව හයවන වසර සඳහා ශ්‍රේණිගත කිරීම් පිළිගැනීමක් හිමි විය.

ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස්

ජාතික ගුවන් සේවයේ විවේක අංශය වන ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් (SLH) හරහා සිය ජාලය ප්‍රාග්ධනය කරමින් සමාගම ශ්‍රී ලංකාවට සහ ඉන් පිටතට සංචාර ප්‍රවර්ධනය කිරීම අඛණ්ඩව සිදු කරයි. ඒ අනුව, SLH ඉහළම හෝටල්, සංචාරක ක්‍රියාකරුවන් සහ අනෙකුත් සංචාරක ආශ්‍රිත සංවිධාන සමඟ සහයෝගයෙන් කටයුතු කරන අතර, අභිරුචිකරණය කළ සියල්ල ඇතුළත් නිවාඩු පැකේජ ඇතුළුව සංචාරකයින්ට පුළුල් පරාසයක නිවාඩු තේරීම් සපයයි.

පිටතට යන සංචාරක ව්‍යාපාරය සම්බන්ධයෙන්, ගුවන් සමාගම ව්‍යාපාර වර්ධනය සඳහා නව මාර්ග ගවේෂණය කිරීම සහ නව හවුල්කරුවන් සමඟ සහයෝගීතාවයන් වර්ධනය කිරීම මඟින් සිය ක්‍රියාවලීන් නව්‍ය ලෙස වැඩිදියුණු කර ඇත. ඒ අනුව, ගුවන් සමාගම නව නිෂ්පාදන හඳුන්වා දෙමින් Cruse සමාගම් සමඟ සහයෝගයෙන් කටයුතු කළේය. ඊට අමතරව, එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යය, සිංගප්පූරුව, මැලේසියාව සහ මාලදිවයින වැනි වෙළඳපල සඳහා තරඟකාරී මිල ගණන් ලබා ගැනීම සඳහා ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් ග්‍රවුන්ඩ් ඔපරේටර්වරුන් (SHGO) අතර තරඟකාරිත්වය වර්ධනය කිරීම සඳහා ගුවන් සමාගම විසින් බහු ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් ග්‍රවුන්ඩ් ඔපරේටර්වරුන් පත් කරන ලදී. අප්‍රිකාව, ඕමානය, සෞදි අරාබිය, ජෝර්ජියාව, කාම්බෝජය සහ වියට්නාමය වැනි නොබැඳි වෙළඳපලවල නව නිෂ්පාදන හඳුන්වා දීම සඳහා නොබැඳි ස්ථාන මත ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් ග්‍රවුන්ඩ් ඔපරේටර්වරුන් පත් කරන ලදී. තවද, ගුවන් සේවය ගමනාන්ත කළමනාකරණ සමාගමක් (DMC) සමඟ හවුල් වී සංචාරකයින්ට නිවාඩු පැකේජ ලබා දෙමින් සිංගප්පූරුවට තිරසාර සංචාර කෙරෙහි අවධානය යොමු කළේය. ඒ හා සමානව, විවිධ පාරිභෝගික මනාපයන් සහ අවශ්‍යතා සඳහා ව්‍යාපාරික පන්තිය සඳහා විකල්ප ඇතුළුව, සුඛෝපභෝගී සිට අයවැය දක්වා පුළුල් පරාසයක සංචාරකයින් සඳහා පැකේජ තෝරා ගැනීමක් සැලසුම් කර ඇත.

මාර්ගගත වෙළඳපොළවලට ප්‍රවේශ වීම සඳහා ගුවන් සමාගම සෘජුව ක්‍රියාත්මක වන ස්ථාන සහ තරඟකරුවන්ගේ හැසිරීම් විශ්ලේෂණයකට අනුව, අනෙකුත් ගුවන් සමාගම් සමඟ වූ උපායමාර්ගික හවුල්කාරිත්වයන් මඟින් පහසුකම් සැපයෙන නොබැඳි වෙළඳපොළවලටත් නව නිෂ්පාදන හඳුන්වා දෙන ලදී. ඒ අනුව, වියට්නාමය, කාම්බෝජය, මියන්මාරය, ලිස්බන්, සහ පිලිපීනය වැනි නොබැඳි ගමනාන්තවලට නව නිෂ්පාදන හඳුන්වා දෙන ලදී.

රටේ කළමනාකරුවන් සහ සමාජ මාධ්‍ය වේදිකා හරහා අඩු කුටි සාධක සහිත මාර්ග ප්‍රවර්ධනය කිරීම සඳහා පැකේජ නිර්මාණය කිරීම හැරුණු විට මදුරෙයි වැනි ගමනාන්තවල වෙළඳපල තත්ත්වය තවදුරටත් ශක්තිමත් කිරීම. ක්වාලාලම්පූර්, බැංකොක්, ඩුබායි සහ මාලේ. අභ්‍යන්තර සංචාරක ව්‍යාපාරය සම්බන්ධයෙන් ගත් කල, ගුවන් සේවා ජාලය හරහා එහි භූමියේ පැවැත්ම ශක්තිමත් කිරීම සඳහා මදුරාසි, ත්‍රිවන්ද්‍රම්, කත්මණ්ඩු සහ කොචින් හි නව ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් ෆ්‍රැන්චයිස්වරුන් (SHFOs) පත් කිරීමෙන් ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් සිය ජාලය පුළුල් කිරීමට සමත් විය. විවිධ විශේෂ පැකේජ මාලාවක් සමඟින්, ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස්, සංචාරකයින්ට බාධාවකින් තොරව සංචාරක අත්දැකීම් භුක්ති විඳිමින් ශ්‍රී ලංකාව තුළ ඇති හොඳම දේවල් විඳගැනීමට හැකියාව ලබා දීම සහතික කරයි. ඔන්ලයින් පැකේජ සම්බන්ධයෙන් ගත් කල, සෘජු මඟීන්ට සහ ව්‍යාපරයෙන් ව්‍යාපාරයට (B2B) නියෝජිතයින්ට පැය විසිහතර පුරාම පැකේජ මිලදී ගැනීමට සහ විකිණීමට නිදහස ලබා දෙන සම්පූර්ණ ස්වයංක්‍රීය විසඳුමක් සඳහා නව වෙන්කිරීමේ යෙදවුමක් ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතී.

SLH විසින් MICE (රැස්වීම්, දිරිගැන්වීම්, සම්මන්ත්‍රණ සහ ප්‍රදර්ශන) සංචාරක ඉසව් ප්‍රවර්ධනය කරමින් විවිධ කර්මාන්තවල වෘත්තිකයන් ඒකාබද්ධ කිරීම, සම්බන්ධතා පෝෂණය කිරීම, නවෝත්පාදනයන් දිරිගැන්වීම, සහ වර්ධනය ප්‍රවර්ධනය කිරීමේ වැඩසටහන් සංවිධානය කළේය. මේ අනුව, SLH ශ්‍රී ලංකා සම්මුති කාර්යාංශය (SLCB) සමඟ එක්ව, බංග්ලාදේශය, දිල්ලි, චෙන්නායි, ඉන්දුනීසියාව, චීනය, සහ හයිද්‍රාබාද්හි "MICE හුරුපුරුදු කිරීමේ සංචාර සහ රටේ ප්‍රවර්ධන" සංවිධානය කළේය. ඊට අමතරව රටවල් 60+ ක පරිච්ඡේද 213 කින් යුත් 17000+ ට වැඩි බලගතු ව්‍යාපාරික අයිතිකරුවන්ගෙන් යුත් සම වයසේ සිට සම වයසේ ජාලයක් වන ව්‍යවසායක සංවිධානය (EO) සමඟ සම්මන්ත්‍රණ සඳහා හවුල්කාරිත්වයක්ද ඇති කරගෙන ඇත.

අලෙවිකරණය සහ සන්නිවේදනය

රට තුළ සංචාරක ව්‍යාපාරයේ ප්‍රධාන ප්‍රවර්ධකයෙකු ලෙස, ගුවන් සමාගම එහි ලෝක ව්‍යාප්ත ජාලය හරහා ශ්‍රී ලංකාව ස්ථානගත කිරීමට කැපවී සිටී, ශ්‍රී ලංකාව සඳහා ප්‍රමුඛතම සංචාරක උත්පාදන වෙළඳපල ඇතුළුව. සමාලෝචනයේ වසර තුළ ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් විසින් විවිධ හා දර්ශනීය භූ දර්ශනයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාවේ විවිධත්වය සහ අත්දැකීම් ක්‍රීඩා සඳහා අවස්ථාවන් පිළිබඳ අවධානය යොමු කළ කටයුතු කිහිපයක් සිදු කළ බව නිරීක්ෂණය කළේය.

Ride Sri Lanka 2023' දිගුව

2023 ජනවාරි මාසයේදී පවත්වන ලද 'රයිඩ් ශ්‍රී ලංකා 2023' රටපුරා පාපැදි සවාරියේ සාර්ථකත්වය අනුව, එක්සත් රාජධානියේ සංචාර බලපෑම් කරන්නන්, සංචාර සංවිධායකයින්/නායකයින් සහ බ්ලොග්කරුවන්ගෙන් සමන්විත කණ්ඩායමක් 2023 ජූනි මාසයේදී සවාරිය දීර්ඝ කිරීමට නියමිතව සිටියි. මීගමුවෙන් ආරම්භ වී හම්බන්තොටින් අවසන් වන, පරිසරික හා ඓතිහාසික ආකර්ශනීත්වයන් අඩංගු පරිස්සමෙන් සකස් කළ ධාවන මාර්ග යක ඔවුන් ශ්‍රී ලංකාව හරහා ගමන් කළහ. සහභාගිවන්නන්ගේ ව්‍යාප්තිය සැලකිල්ලට ගනිමින්, මෙම සිදුවීම සියලුම මට්ටමේ පාපැදිකරුවන් සඳහා පාපැදි ගමනාන්තයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාව ප්‍රවර්ධනය කිරීමට ඉතා ඵලදායී විය. එසේම, එක්සත් රාජධානියේ මෘදු පාපැදි සවාරි පිරිනැමෙන පාපැදි සමාජවල සහ සංචාරක ක්‍රියාකරුවන්ගේ නියෝජිතයන් වීම නිසා, මෙම වැඩසටහනට විකුණුම් ප්‍රවර්ධන වටිනාකමක් එක් කළහ.

'The Colours of Jaffna' ප්‍රචාරණ ව්‍යාපාරය

ගුවන් සේවය සිය 'The Colors of Jaffna' ප්‍රචාරණ ව්‍යාපාරය හරහා යාපනය ගෝලීය වේදිකාවක් මත ඉස්මතු කළේය. රටේ උතුරේ සංචාරක විභවය, එහි කැපී පෙනෙන ගෘහ නිර්මාණ ශිල්පය, විචිත්‍රවත් සංස්කෘතික ලක්ෂණ සහ අද්විතීය සූපශාස්ත්‍ර ලක්ෂණ සැලකිල්ලට ගනිමින්, ගුවන් සමාගම මෙම ප්‍රචාරණ ව්‍යාපාරය හරහා මෙම එක් එක් අංශයේ සුන්දරත්වය ග්‍රහණය කිරීමට උත්සාහ කළේ සංචාරකයාට ගැඹුරින් ආකර්ශනීය අත්දැකීම් සඳහා ආරාධනා කිරීමයි.

යාපනයේ සුන්දරත්වය එළිදැක්වීමේ වීඩියෝව දියත් කිරීම

'The Colors of Jaffna' ප්‍රචාරණ ව්‍යාපාරය යාපනයේ සිත් ඇදගන්නාසුළු මුහුණුවර හෙළිදරව් කරන සුන්දර වීඩියෝවක් සමඟ

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ සමාලෝචනය තවදුරටත්.

දියත් කරන ලද අතර, ඉන් අනතුරුව යාපනයේ විවිධ ආකර්ෂණීය ස්ථාන පිළිබඳ දැනුවත් කිරීම සඳහා පෝස්ට් මාලාවක් සහ විනෝද ප්‍රශ්නාවලියක් පවත්වන ලදී. ප්‍රවර්ධන වැඩසටහනට අනුපූරකව, SLH විසින් Jetwing Hotels සමඟ එක්ව, යාපනයේ හොඳම ස්ථාන ආවරණය වන නිවාඩු පැකේජ මාලාවක් හඳුන්වා දෙන ලදී. යාපනය අත්විඳීමට මෙම ආකර්ශනීය ආරාධනය SLH හි විශාලතම වෙළඳපොළ වන ඉන්දියාව ඇතුළුව එයාර්ලයින්ස්හි විශාල ජාලය හරහා ගෙන යනු ලැබේ. එය සතියකට ඉන්දියානු නගර 9 කින් ගුවන් ගමන් 80 කට අධික සංඛ්‍යාවක් සමඟ දිවයිනට සම්බන්ධ වේ. පහත QR කේතය ස්කෑන් කිරීමෙන් වීඩියෝව නැරඹිය හැක.

ගෝලීය විකුණුම් සමුළුව 2023, ප්‍රමුඛ ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා නියෝජිතයින් සහ සංචාරක ක්‍රියාකරුවන් 200 කගේ සහභාගීත්වයෙන් 2023 නොවැම්බර් මාසයේදී හම්බන්තොටදී පවත්වන ලදි

රසිකයන්ගේ ලෝක කුසලානය 2023

මීට අමතරව, ගුවන් සේවය බාර්මි හමුදාව සමඟ සහයෝගයෙන් රසිකයන්ගේ ලෝක කුසලානය 2023 සමඟින් උරුම නගරය වන ගාල්ල වෙත ගෝලීය අවධානය යොමු කළේය. ඕස්ට්‍රේලියාව, ඉන්දියාව, පකිස්ථානය, දකුණු අප්‍රිකාව, ශ්‍රී ලංකාව සහ එක්සත් රාජධානියේ ක්‍රිකට් ලෝලීන් 2023 නොවැම්බර් මාසයේදී එකිනෙකාට එරෙහිව ක්‍රීඩා කළ අතර 2023 බාර්මි හමුදා රසිකයින්ගේ ලෝක කුසලානයේ ප්‍රධාන හවුල්කරු ලෙස ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් ගාල්ල එම ඉසව්ව ලෙස තෝරා ගැනීමේ තීරණයට දායක විය. මෙම ජාත්‍යන්තර සිදුවීම් ශ්‍රී ලංකාව වික්‍රමාන්විත සහ ක්‍රීඩාව සඳහා ප්‍රවණතා ගමනාන්තයක් ලෙස ගෝලීය උනන්දුව බලමුලු ගැන්වීමේ වේදිකාවක් ලෙස සේවය කළේය.

ගෝලීය විකුණුම් සමුළුව 2023

ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් ප්‍රමුඛ ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා නියෝජිතයින් සහ සංචාරක ක්‍රියාකරුවන් 200 කගේ සහභාගීත්වයෙන් 2023 නොවැම්බර් මාසයේදී හම්බන්තොටදී පැවති නවතම ගෝලීය විකුණුම් සමුළුව සමඟින් ලොව සංචාරක වෙළෙඳාම විශ්මයට පත් කළේය. මෙම වැඩසටහන අතරතුර, එය සුන්දර ගමනාන්තයක් ලෙස නිරූපණය කරන ශ්‍රී ලංකාවේ ඇදහිය නොහැකි භූ දර්ශන, වනජීවී, ඉතිහාසය, ආහාර පිසීම සහ සංස්කෘතිය පිළිබඳ සිත් ඇදගන්නා සුළු දසුනක් ඇතුළුව ගුවන් සමාගම සිය මෙහෙයුම් සැලසුම් පිළිබඳ ජාත්‍යන්තර සහභාගිවන්නන්ට තොරතුරු ලබා දුන්නේය. සහභාගිවන්නන් ඉන්දියානු උපමහාද්වීපය, අග්නිදිග ආසියාව, ඈත පෙරදිග, යුරෝපය, මැදපෙරදිග සහ ඕස්ට්‍රේලියාව පුරා විහිදෙන ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ සෘජු ජාලය නියෝජනය කළ අතර සාමාන්‍ය විකුණුම් නියෝජිතයින්, සංචාරක නියෝජිතයින්, සංචාරක ක්‍රියාකරුවන් සහ ගුවන් සමාගමේ සංචාරක මෙහෙයුම් අංශය වන ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් හි හිමිකරුවන් ද ඇතුළත් විය. ප්‍රවේශමෙන් සකස් කරන ලද සංචාර හරහා සහ ගුවන් සමාගමේ ලෝක ව්‍යාප්ත විකුණුම් කණ්ඩායමේ සාමාජිකයන් සමඟින්, සහභාගිවන්නන්ට ශ්‍රී ලංකාවේ වඩාත් කැපී පෙනෙන සන්ධිස්ථාන කිහිපයක් නැරඹීමට හැකි විය.

ක්‍රීඩා සහ සංස්කෘතික සංචාරක ව්‍යාපාරය

වසර ගණනාවක් පුරා, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම, රළ පැදීම, බයිසිකල් පැදීම, මවුන්ටන් බයිසිකල් පැදීම, ගොල්ෆ් ක්‍රීඩා කිරීම සහ දිවීම යන ක්ෂේත්‍රවල ඉසව් රාශියක් හරහා ත්‍රාසජනක සහ ක්‍රීඩා සංචාරක සඳහා දිවයින ප්‍රවර්ධනය කිරීමේ ගාමක බලවේගයක් වී ඇත. ගුවන් සමාගම ආසියානු කුසලානය සහ ඓතිහාසික මහනුවර ඇසළ පෙරහැර කේන්ද්‍ර කරගනිමින් ප්‍රවර්ධන ක්‍රියාකාරකම් රැසක් ක්‍රියාත්මක කළේය. එකවරම සිදුවෙමින් පැවති කැපී පෙනෙන සිදුවීම් දෙකක්. මෙම සෑම සිදුවීමක් හරහාම, සමාගම විසින් රටේ සුවිශේෂී සුන්දරත්වය සහ පොහොසත් සංස්කෘතිය සාර්ථකව ප්‍රදර්ශනය කළ අතර, දස දහස් සංඛ්‍යාත සංචාරකයින් රට නැරඹීමට පොළඹවන ලදී. එයාර්ලයින් ඕස්ට්‍රේලියාවේ සිය අත්සන් ඉසව් දෙක වන මෙල්බර්න් මැරතන් සහ මෙල්බර්න් හි මහා සාගර මාර්ග ධාවන උළෙල සඳහා මාතෘකා අනුග්‍රාහකයෙකු ලෙස නැවත පැමිණියේය.

වඩා හොඳ පාරිභෝගික අත්දැකීමක් සඳහා පද්ධති වැඩිදියුණු කිරීම්

- **පාරිභෝගික කටයුතු සහ සේවා විගණනය (CASA)**

මූල්‍ය වර්ෂය තුළ, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම, සේවා ප්‍රතිසාධන අයදුම්පත් කළමනාකරණය සඳහා තොරතුරු ප්‍රවාහ කළමනාකරණ පද්ධතියක් වන CASA (පාරිභෝගික කටයුතු සහ සේවා විගණනය) හඳුන්වා දුන්නේය. මෙම නවීන මෘදුකාංගය මගින් කාර්ය මණ්ඩලයට පාරිභෝගික අත්දැකීම් වඩා හොඳින් කළමනාකරණය කිරීමට හැකි විය. සමස්ත ක්‍රියාවලි ස්වයංක්‍රීයකරණය, ගුවන් සේවයේ පාරිභෝගික ප්‍රතිචාර මට්ටම ඉහළ නංවයි සහ ඒකාබද්ධ වැඩ ක්‍රියාවලියක් සඳහා පහසුකම් සලසයි.

- **CRIS පක්ෂපාතීත්ව කළමනාකරණ විසඳුම**

ජනවාරි 2024 මාසයේදී, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම තම ලෝයල්ටි වැඩසටහන සඳහා පාරිභෝගික සම්බන්ධතා තොරතුරු පද්ධතිය (CRIS) සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කළේය. මෙම අද්විතීය පද්ධතිය, නිරන්තර පියාසර වැඩසටහන වඩාත් පුද්ගලික කරන ලද අත්දැකීම් හා වැඩි දියුණු කළ පාරිභෝගික සම්බන්ධතා ලබා දීමට සැලසුම් කර ඇත. මෙම ක්‍රියාත්මක කිරීම, පාරිභෝගික සේවාවක් සුවිශේෂී ලෙස ලබා දීමට හා දිගු

කාලීන පාරිභෝගික පක්ෂපාතිත්වය වර්ධනය කිරීමට තාක්ෂණය භාවිතා කිරීමේ ගුවන් සේවාවේ කැපවීම පිළිබඳ සාක්ෂියකි.

■ ටිකට් ආපසු ගෙවීමේ කළමනාකරණ විසඳුම (TRMS)

සමාගම, අභ්‍යන්තර දෙපාර්තමේන්තු සඳහා, මුදල් ආපසු ගෙවීමේ විමසීම් ක්‍රමවත් කිරීම සහ ස්වයංක්‍රීය කිරීම සඳහා මධ්‍යගත ටිකට් ආපසු ගෙවීමේ කළමනාකරණ විසඳුමක් (TRMS) ක්‍රියාත්මක කළේය. TRMS, මගීන්ට ඔවුන්ගේ ආපසු ගෙවීමේ තත්ත්වය පිළිබඳ ස්වයංක්‍රීය විද්‍යුත් තැපැල් යාවත්කාලීන කිරීම් ලබා දීමෙන් සහ ආපසු ගෙවීමේ සැකසුම් කණ්ඩායමේ සමඟ සෘජු සම්බන්ධතා අවශ්‍යතාවය අඩු කිරීමෙන් කාර්යක්ෂමතාව වැඩි කරයි. මෙම පද්ධතිය ස්වයංක්‍රීය විද්‍යුත් තැපැල් හරහා අවශ්‍ය තොරතුරු රැස් කරන අතර, ක්‍රියාවලිය වේගවත් හා කාර්යක්ෂම කරයි. මගීන්ට වේගවත් සහ විනිවිද පෙනෙන ආපසු ගෙවීමේ ක්‍රියාවලියක් ලබා දීමෙන්, ගුවන් සේවයේ අන්තර්ජාල වෙන්කිරීමේ එන්ජිම (IBE) වැඩි වශයෙන් භාවිතා කිරීම හා විකුණුම් ඉහළ නැංවීම සාර්ථක විය හැකිය.

ප්‍රජාවන් සවිබල ගැන්වීම

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම, වටා ප්‍රජාවන්ට සමාජ වගකීම් ඉටු කිරීම මඟින් ලෝකයට වෙනසක් ගෙන ඒමට නිරන්තරයෙන් උත්සාහ කරයි. අඩු පහසුකම් සහිත ප්‍රජාවන් සවිබල ගැන්වීමෙන්, ඔවුන්ගේ දිගුකාලීන ප්‍රගතිය පවත්වා ගැනීමට සහය ලබා දීම මඟින්, සෑම කෙනෙකුටම සමෘද්ධිමත් සහ සාර්ථක විය හැකි වඩාත් සාධාරණ සමාජයක් ගොඩනැගීමට සමාගම උත්සාහ කරයි. සෞඛ්‍යය, අධ්‍යාපනය සහ තරුණයන් සවිබල ගැන්වීම වැනි ප්‍රධාන ක්ෂේත්‍ර මත අවධානය යොමු කරමින්, සමාගම ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රජා හස්තය වන ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස් හරහා ශ්‍රී ලංකාව පුරා සිටින ළමුන් සහ වැඩිහිටියන් සඳහා විවිධ සමාජ සත්කාර වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කරයි. දරුවන්ගේ අධ්‍යාපනය හා සෞඛ්‍යයේ ගුණාත්මකභාවය ඉහළ නැංවීමට වැඩසටහන් සංවිධානය කිරීම සඳහා සමාගම සම්බන්ධ වේ. මෙම ව්‍යාපෘති සඳහා බොහෝ අරමුදල් ලැබෙන්නේ සේවක දායකත්වය හා සමාන ආයතන සමඟ හවුල්කාරිත්වයෙන් යුක්ත වීමෙන් පමණි.

සෞඛ්‍ය ආරක්ෂණ සහය

ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස් අත්‍යවශ්‍ය සෞඛ්‍ය සේවා සඳහා ප්‍රවේශය නොමැති අඩු වරප්‍රසාදිත ප්‍රජාවන්ගේ සමස්ත යහපැවැත්ම වැඩිදියුණු කරන මුලපිරීම් සඳහා සහයෝගය ලබා දෙමින් රටේ සෞඛ්‍ය සේවා අංශය නඟා සිටුවීමට සිය කැපවීම දිගටම කරගෙන යයි. මේ අනුව, ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස් විසින් මියගිය අයගෙන් ලබාගත් හෘද කපාට සැකසීම සඳහා තීරණාත්මක වන එක්සත් රාජධානියේ පරිත්‍යාගශීලීන් පිරිසකගේ අත්‍යවශ්‍ය රසායනික ද්‍රව්‍ය පරිත්‍යාග කරමින් ළමුන් සඳහා වන රිජ්වේ ආර්යා රෝහලේ මානව හෘද කපාට සහ පටක බැංකුව වෙත පරිත්‍යාග කිරීමට පහසුකම් සලසා ඇත. එක්සත් රාජධානියේ ඔක්ස්ෆර්ඩ් විශ්ව විද්‍යාල රෝහල් පදනමේ සිට රිජ්වේ ආර්යා රෝහල වෙත අත්‍යවශ්‍ය රසායනික තොග කඩිනමින් ප්‍රවාහනය කිරීමට පහසුකම් සැලසීමෙන්, ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස් අඩු පහසුකම් සහිත ප්‍රජාවගේ සෞඛ්‍ය සහ යහපැවැත්ම සඳහා වන සිය කැපවීම තහවුරු කළේය.

වෛද්‍ය කඳවුරු

ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස් ජාතිය පුරා අවාසි සහගත ප්‍රදේශවල කඳවුරු පවත්වමින් අත්‍යවශ්‍ය වෛද්‍ය පහසුකම් අවශ්‍ය එම ප්‍රජාවන්ට ඔවුන්ගේ සහාය ලබා දුන්නේය. මෙම කඳවුරු මගින් දරුවන්ට සහ වැඩිහිටියන්ට අත්‍යවශ්‍ය ඖෂධ ඇතුළුව නොමිලේ වෛද්‍ය උපදේශන ලබා දෙන අතර, ඔවුන්ට වෛද්‍ය ආධාර ලබා ගැනීමට මාර්ග යක් සලසා දී ඇත.

මුල්‍ය වර්ෂය තුළ මෙවැනි වෛද්‍ය ප්‍රතිකාර වැඩසටහන් තුනක් හිඟුරක්ගොඩ හතමුණ ප්‍රාථමික විද්‍යාලය, සේරුවිල මංගල රජ මහා විහාරය සහ පුත්තලම මුන්දල්ම හමුදා වෛද්‍ය විද්‍යාලය යන ස්ථානවල සිදු කරන ලදී. කඳවුරුවලදී, අවාසි සහගත සිසුන්, ගුරුවරුන් සහ ප්‍රාදේශීය ප්‍රජාවන් සඳහා නොමිලේ වෛද්‍ය ප්‍රතිකාර ලබා දෙන ලදී, සාමාන්‍ය පරීක්ෂාවන්, පෙනීම පරීක්ෂා කිරීම සහ සහභාගිවන්නන් සඳහා නොමිලේ ඖෂධ ලබාදෙන ලදී. මෙම වෛද්‍ය කඳවුරු සඳහා ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස් ලික්විඩ් අයිලන්ඩ් (පුද්) සීමිත සහ ශ්‍රී ලංකා හමුදා වෛද්‍ය විද්‍යාලය සමඟ හවුල් විය.

නායකත්ව වැඩසටහන්

ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස් පාසල් සිසුන්ගේ නායකත්ව සහ කණ්ඩායම් ගොඩනැගීමේ කුසලතා වැඩිදියුණු කිරීම කෙරෙහි අවධානය යොමු කර අනාගතයේ දී රටේ ඵලදායී නායකයින් බවට පත්වීමට අවශ්‍ය කුසලතා සහ ගුණාංග සිසුන්ට ලබා දෙයි. මෙම නායකත්ව වැඩසටහන්/වැඩමුළු කොළඹ ශාන්ත පීතර විද්‍යාලයේදී, හිඟුරක්ගොඩ ආනන්ද බාලිකා ජාතික පාසලේදී මෙන්ම කොළඹ විශාඛා විද්‍යාලයේදීද පවත්වන ලදී. මෙම වැඩසටහන් නායකත්ව සංවර්ධනය, කණ්ඩායම් වැඩ, චිත්තවේගීය බුද්ධිය, මානසික යහපැවැත්ම/මනෝවිද්‍යාව සහ ආත්ම විශ්වාසය ඇතුළු නායකත්වයේ විවිධ අංශ කෙරෙහි අවධානය යොමු කරන ලදී.

රැකවරණය ලබාදීමේ මුලපිරීම්

ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස් අවශ්‍යතා ඇති රෝගීන් සඳහා සත්කාර වැඩසටහන් කිහිපයක් සංවිධානය කළේය. ඉන් පළමුවැන්න සංවිධානය කරන ලද්දේ බාහිර නවාතැන් වල ජීවත් වීමට හෝ ප්‍රතිකාර සඳහා තම ගම්බද නිවෙස්වලට සහ පිටවීමට බොහෝ දුර ගමන් කිරීමට නොහැකි පිළිකා බාහිර රෝගීන් සහ ඔවුන් රැකබලා ගන්නන් සඳහා වන සංක්‍රමණ වාසස්ථානය වන මාමාරගම විස්තීර්ණ පිළිකා මධ්‍යස්ථානයේ (CCC) ය. ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් හි 44 වැනි සංවත්සරයේදී ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස් සිය අභ්‍යන්තර පිළිකා රෝගීන් සමඟ ප්‍රීතිමත් මොහොතක් බෙදා හදා ගනිමින් රෝගීන්ට තේ සහ සිසිල් බීම සංග්‍රහ කරමින් සන්ධ්‍යාව ඔවුන් සමඟ ගත කළේය.

එක්සත් රාජධානියේ බකිංහැම්ෂයර් නව විශ්වවිද්‍යාලයේ පරිපූරක වෛද්‍ය විශේෂඥයින් හය දෙනෙකුගෙන් යුත් කණ්ඩායමක ගමන් වියදම් දරණ ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස් දිවයින පුරා සියලුම ශ්‍රී ලාංකිකයන්ට නොමිලේ පෙර රෝහල් හදිසි ප්‍රතිකාර ලබා දෙන සුවසැරිය පදනම සමඟ සහයෝගයෙන් කටයුතු කළේය. සුවසැරිය පදනමේ සේවකයින්ට විශේෂිත පුහුණු ලබා දීම සඳහා, ප්‍රජා මුල පිරීම්වලට සහය දැක්වීමට ඇති කැපවීම අවධාරණය කරයි.

තවද, ජාඇල මාපිය සෙවණ වැඩිහිටි නිවාසයේදී සත්කාර වැඩසටහන් තුනක් සංවිධානය කරන ලදී. මෙම මුලපිරීමේ අරමුණ වූයේ කැබින් කාර්ය මණ්ඩලයට සේවය කිරීමේදී වැඩි සංවේදනය සහ දයානුකම්පිත ප්‍රවේශයක් අවශ්‍ය වන මෙම මගීන් සමඟ නිතර නිතර හමුවීමත් සමඟ වැඩිහිටියන් හා ආබාධිත පුද්ගලයින් සඳහා අත්‍යවශ්‍ය රැකවරණය පිළිබඳ ඔවුන්ගේ දැනුම වැඩි දියුණු කිරීමට දිරිමත් කිරීමයි.

උණුසුම් සහ සියල්ලන් ඇතුළත් පරිසරයක් පෝෂණය කරමින් වැඩිහිටියන් සඳහා උදෑසන සංග්‍රහයක් සපයමින් මැදිරි කාර්ය මණ්ඩලය සමඟින් වත්තල වින්සන්ට් ද පෝල් හෝම් හි තවත් එවැනිම උත්සව දෙකක් සංවිධානය කරන ලදී. උදෑසන ආහාරයෙන් පසුව, කාර්ය මණ්ඩලය සිනහව සහ සිනහව ගෙන එන ගීත ගායනා කිරීම සහ විනෝද ක්‍රීඩා සංවිධානය කිරීම වැනි උසස් කිරීමේ ක්‍රියාකාරකම්වල ද නිරත විය. ප්‍රජාව තුළ

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ සමාලෝචනය තවදුරටත්.

2023 ලෝක ළමා දිනය වෙනුවෙන් විනෝදාස්වාදය හා දැනුම ලබාදීමට විශේෂ වැඩසටහනක් සංවිධානය කරන ලද අතර එහිදී සංචාරක කර්මාන්තය පිළිබඳව දැනුම ලබාදීමත් කොළඹ නගරය තුළ, ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් යානය තුළ ඔවුන්ට සංචාරය කිරීම සඳහා අවස්ථාවත් ලබාදුනි.

සාමූහිකත්වය සහ සැලකිල්ල පිළිබඳ හැඟීමක් පෝෂණය කරමින් ඔවුන්ගේ නිත්‍ය වගකීම්වලින් ඔබ්බට ධනාත්මක අත්දැකීම් නිර්මාණය කිරීමට කාර්ය මණ්ඩලයේ කැපවීම මෙම සංචාරයේදී අවධාරණය කෙරිණි.

අධ්‍යාපන චාරිකා

වසර තුළ ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස් විසින් අමන්දොළුව ප්‍රාථමික විද්‍යාලය, විශාඛා විද්‍යාලය සහ කොළඹ ආනන්ද විද්‍යාලයෙන් තෝරාගත් සිසුන් කණ්ඩායම් සඳහා හුරුපුරුදු චාරිකා සංවිධානය කරන ලදී. මෙම නිරාවරණ චාරිකා මගින් දරුවන්ට ගුවන් යානා අභ්‍යන්තරය, මෙහෙයුම් අංශ, ක්‍රියාකාරීත්වය සහ ගුවන් යානා නඩත්තු අංශය වන ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනේරු විද්‍යාව පිළිබඳ අවබෝධයක් ලබා ගැනීමට සහ අත්විඳීමට හැකි විය.

එසේම, ආඬිඅම්බලම ජාතික පාසලේ හරිත සමාජයේ සාමාජිකයින්ට මීතිරිගල නිස්සරණ රක්ෂිත වනාන්තරය වෙත විවිධ වෘක්ෂලතා සහ සත්ත්ව විශේෂ සහ පරිසර සංරක්ෂණයේ වැදගත්කම පිළිබඳ දැනුම ලබා ගැනීම සඳහා ක්ෂේත්‍ර චාරිකාවක් සංවිධානය කරන ලදී. ව්‍යාපෘතිය අවසන් වූයේ කැලෑවෙන් කුණු එකතු කිරීමට ළමුන් සහභාගී වූ පිරිසුදු කිරීමේ වැඩසටහනකිනි.

ජාත්‍යන්තර දින සැමරුම්

ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස් වරප්‍රසාද නොලත් ප්‍රජාවන්ගේ දරුවන් සමඟ බැඳීම ශක්තිමත් කිරීමට විවිධ ක්‍රියාකාරකම් සිදු කළේය. ප්‍රධාන අංග:

ගෝලීය සුවතා දිනය 2023: අඩු පහසුකම් සහිත ප්‍රජාවන් සඳහා හම්බන්තොට ප්‍රදේශයේ වෛද්‍ය කඳවුරක් අඛණ්ඩව 5 වන වසරටත් සංවිධානය කරන ලදී. Shangri-La Hambantota සමඟ එක්ව පවත්වන ලද මෙම මුලපිරීම මගින් අවට ප්‍රදේශවලින් සහභාගී වූ 700 දෙනෙකුට වෛද්‍ය පරීක්ෂණ, උපදේශන සහ පරීක්ෂණ ලබා දෙන ලදී.

ලෝක ළමා දිනය 2023: රත්නපුර වින්සන්ට් හෝම් හි පිහිටි ළමා සංවර්ධන මධ්‍යස්ථානයේ ළමුන් සඳහා විශේෂ වැඩසටහනක් සංවිධානය කරන ලදී. දරුවන්ට ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක හා සංචාරක කර්මාන්තය පිළිබඳ විනෝදාත්මක දිනයක් ලබා දුන් මෙම වැඩසටහනෙහි කොළඹ නගරයේ, ගුවන් තොටුපලේ සහ ගුවන් යානයක් ඇතුළත සංචාරය කළේය. ඔවුන්ට Palm Strip Restaurant හි රසවත් දිවා ආහාරයක් සහ ගාලු මුවදොර හෝටලයේ තේ පැන් සංග්‍රහයක් ද ලබා දුන්නා. මෙම වැඩසටහන Galle Face Hotel සහ Ebert Silva Holiday සමඟ එක්ව සිදු කරන ලදී.

ජාත්‍යන්තර කාන්තා දිනය: ආඬිඅම්බලම ජාතික පාසලේ දෙමාපියන් සඳහා සෞඛ්‍ය සම්පන්න ජීවන රටාවක් පිළිබඳව දැනුවත් කිරීමේ විශේෂ වැඩසටහනක් සමාගමේ වෛද්‍ය නිලධාරිනිය සහ ගුවන් යානා වැඩමුළු ඉංජිනේරුවකු විසින් සංවිධානය කරන ලදී. කාන්තාවන්ට ජීවිතය සාර්ථක කර ගැනීම සඳහා අධ්‍යාපනයේ වැදගත්කම පිළිබඳව ද සාකච්ඡා කරන ලදී.

නත්තල් දිනය: Galle Face Hotel සහ Ebert Silva Holidays සමඟ එක්ව CCC Home හි පදිංචි ළමුන් සඳහා නත්තල් සාදයක් සංවිධානය කරන ලදී. ගාලු මුවදොර හෝටලයට යන දෙමහල් බස් රථයෙන් උත්සවශ්‍රීයෙන් ගමන් කිරීමත්, සංගීතයෙන්, නැටුම්වලින් ද, නත්තල් සීයා විසින් තෑගි බෙදා දුන් සැන්ටා ක්ලවුස්ගේ සංචාරයකින් ද, දරුවන්ට නිවාඩු දින ප්‍රීතිය ගෙන දෙමින් සහ ආත්මය ආදර්ශමත් කරමින් ප්‍රීතිමත් දිනයක් අත්විඳින ලදී. සසස නිවාසයේ වැඩිහිටියන් වෙනුවෙන් නත්තල් උත්සවය සැමරීම සඳහා අත්‍යවශ්‍ය ද්‍රව්‍ය ඇසුරුම් 450 ක් පරිත්‍යාග කිරීම සඳහා ද එවැනිම වැඩසටහනක් සංවිධානය කරන ලදී.

තිරසාර කාර්යසාධනය

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය අනාගත පරපුර වෙනුවෙන් පරිසරය සුරැකීමට සිය නොසැලෙන කැපවීම සමඟින් ඉදිරියට යයි. ග්‍රහලෝකය කෙරෙහි ගුවන් සේවයේ තීරණාත්මක වගකීම හඳුනා ගනිමින්, අප ජීවත් වන පරිසරය සුරැකීමේ ජාතික වගකීම සමඟ සමපාත වන අර්ථවත් තිරසාර ප්‍රයත්නයන් මෙහෙයවීමේ අවස්ථා සෙවීමට ගුවන් සමාගම උත්සාහ කරයි. මෙම ඉලක්කය හඹා යාමේදී, සමාගම සිය දෛනික මෙහෙයුම්වලට තිරසාර බව ඇතුළත් කරමින් පරිසර හිතකාමී භාවිතයන් අනුගමනය කර

ඇත. එහි පාරිසරික බලපෑම අවම කර ගැනීමට සහ ග්‍රහලෝක වගකීම් සඳහා ඇති කැපවීම තවදුරටත් වැඩි දියුණු කිරීමට ඉලක්ක කර ගනිමින් ගුවන් සමාගම ඵලදායී තිරසාර මුලපිරීම් ක්‍රියාවට නැංවීම සඳහා නව්‍ය ක්‍රම නිරන්තරයෙන් ගවේෂණය කරයි.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවයේ පාරිසරික උපාය මාර්ගය

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ පාරිසරික උපායමාර්ගය පහත දැක්වෙන පරිදි කුළුණු හයේ ප්‍රවේශයක් අනුගමනය කරයි;

1.	කාබන් පියසටහන් අඩු කිරීම	සෘජු හා සෘජු නොවන ප්‍රභවයන්ගෙන් කාබන් විමෝචනය අඩු කිරීම.
2.	සම්පත් කාර්යක්ෂමතාව සහ අපද්‍රව්‍ය අවම කිරීම	මෙහෙයුම සඳහා විදුලිය, ජලය සහ අනෙකුත් යෙදවුම් භාවිතා කිරීමේ කාර්යක්ෂමතාව වැඩි කිරීම. පරිසර හිතකාමී යෙදවුම් කරා ගමන් කරන්න.
3.	පාරිසරික අනුකූලතාව	අදාළ සියලු පාරිසරික රෙගුලාසි සහ ප්‍රතිපත්තිවලට ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් අනුකූල බව සහතික කිරීම.
4.	ජෛව විවිධත්වය සංරක්ෂණය සහ ආරක්ෂා කිරීම	රටේ ජෛව විවිධත්වය සහ පරිසර පද්ධති සංරක්ෂණය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා ව්‍යාපෘති පැවැත්වීම.
5.	පාරිසරික තිරසාර ඉලක්ක සාක්ෂාත් කර ගැනීමට ළමා හා තරුණ සවිබල ගැන්වීම	ශ්‍රී ලංකාව තුළ පාරිසරික විද්‍යා කුසලතා සහ දැනුම වර්ධනය සහතික කිරීම.
6.	ප්‍රජා සවිබල ගැන්වීම	සංවේදී පරිසර පද්ධති අවට ප්‍රජාවන් සඳහා තිරසාර ජීවනෝපායන්.

ප්‍රධාන මුලපිරීම්

"Eco Trailers" වැඩසටහන

මීගමුව කලපුවේ කඩොලාන රක්ෂිතයේ මායිම් ප්‍රදේශයන්හි වාසය කරන ප්‍රජාවන්ගේ තරුණ තරුණියන් සඳහා "Eco trailers" නමින් වෘත්තීය පුහුණු වැඩසටහනක් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් පවත්වන ලදී. මෙම වැඩසටහන කඩොලාන රක්ෂිතයන් හරහා තිරසාර ආදායම් මාර්ග යක් උත්පාදනය කළ හැකි පරිසර මාර්ගෝපදේශකයින් සංවර්ධනය කිරීම අරමුණු කර ගෙන ඇත. පර්යන්ත ප්‍රජා සංවර්ධනය සඳහා මෙම පුහුණුව දැනුවත් කිරීම, තිරසාර ජීවනෝපායන් ප්‍රවර්ධනය කිරීම, ප්‍රජා පාදක සංරක්ෂණ ප්‍රයත්නයන් පෝෂණය කිරීම, අධීක්ෂණය සහ පර්යේෂණ සඳහා දායක වීම සහ ප්‍රාදේශීය ප්‍රජාවන් සවිබල ගැන්වීම මගින් සංරක්ෂණයට උපකාරී වේ.

දේශීය පරිසර මාර්ගෝපදේශකයින් පුහුණු කිරීම තිරසාර රැකියා අවස්ථා ලබා දෙනවා පමණක් නොව, සංරක්ෂණ පණිවිඩ පුළුල් ප්‍රේක්ෂක පිරිසක් වෙත ඵලදායී ලෙස සන්නිවේදනය කිරීම සහතික කරයි. මෙම පරිසර පද්ධති මත යැපෙන පුද්ගලයන් සම්බන්ධ කර ගැනීමේ සහ බලගැන්වීමේ මෙම ප්‍රවේශය කඩොලාන සංරක්ෂණය සඳහා තිරසාර හා දිගුකාලීන ප්‍රවේශයක් නිර්මාණය කරයි.

පරිසර හිතකාමී බුමුතුරුණු

සිය නිෂ්පාදන සංවර්ධන මුලපිරීම්වලින් එකක් ලෙස, සාර්ථක අත්හදා බැලීමක් නිම කිරීමෙන් පසු, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම දකුණු ආසියාවේ පළමු ගුවන් සමාගම ලෙස පරිසර හිතකාමී බුමුතුරුණු ගුවන් යානා තුළ හඳුන්වා දෙන ලදි. මෙම සැහැල්ලු බුමුතුරුණු එකලස් කර ඇත්තේ අතහැර දැමූ සාගර ධීවර දැල්, ජලජීවී වගා නයිලෝන් අපද්‍රව්‍ය, පාවිච්චි කරන ලද කාපට් අපද්‍රව්‍ය සහ මෝල් වලින් සාදන ලද රෙදි කැබලි වැනි අපද්‍රව්‍ය වලින් සාදන ලද ප්‍රතිජනනය කරන ලද නයිලෝන් වලින්.

තවද, අපද්‍රව්‍ය සහ කාර්යක්ෂම නිෂ්පාදන ක්‍රියාවලීන් භාවිතා කිරීමෙන්, සාම්ප්‍රදායික වර්ජින් නයිලෝන් නිෂ්පාදනය මෙන් නොව, නිෂ්පාදනයේදී සැලකිය යුතු ලෙස අඩු බොරතෙල්, ජලය සහ බලශක්තිය භාවිතා කරයි. ගුවන් යානා සමූහයේ බුමුතුරුණු සවිකිරීමත් සමඟම, නව බුමුතුරුණුවල බර අඩුවීම හේතුවෙන් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ජෙට් ඉන්ධන පරිභෝජනය අඩුවනු ඇතැයි අපේක්ෂා කරන අතර එමඟින් වාර්ෂිකව රුපියල් මිලියන 21 ක පමණ ඉතිරියක් අපේක්ෂා කෙරේ. අඩු කරන ලද ඉන්ධන භාවිතය නිසා නිෂ්පාදන ක්‍රියාවලියේදී ප්‍රතිජනනය කරන ලද නයිලෝන් භාවිතයෙන් කරන ලද විමෝචන ඉතුරුම් වලට අමතරව, ගුවන් සමාගමට එහි වාර්ෂික කාබන් පියසටහන ටොන් 248.79 කින් හැකිලීමට හැකියාව ලැබේ.

දැනුවත් කිරීම

කර්මාන්තය ආශ්‍රිත පාරිසරික අවශ්‍යතා පිළිබඳව කාර්ය මණ්ඩල සාමාජිකයින් හොඳින් දැනුවත් කිරීම සඳහා සමාගම විසින් ස්ථානීය සහ ඉන් පිටත පාරිසරික ගැටළු පිළිබඳව දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් නිතිපතා සිදු කරයි. පාරිසරික තිරසාරභාවය පිළිබඳ ස්වේච්ඡා සිදුවීම් සහ කර්මාන්තයට විශේෂිත වූ පුහුණු සැසි සංවිධානය කිරීම තුළින් මෙය තවදුරටත් වැඩිදියුණු වේ. වර්ෂය තුළ කාර්ය මණ්ඩලය අතර පාරිසරික සවිඥානක හැසිරීමක් ඇති කිරීමේ මාධ්‍යයක් ලෙස, ගුවන් සේවයේ, ගුවන් ඉන්ධන තිරසාර ලෙස යොදාගැනීමේ (SAF) සූදානම වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා ඉංජිනේරු කාර්ය මණ්ඩල සාමාජිකයින්ට තිරසාර ගුවන් ඉන්ධන (SAF) පුහුණුව ලබා දෙන ලදී.

Decarbonizing මුලපිරීම්

කාබන්ඩයොක්සයිඩ් අවම කිරීමට ඇති කැපවීම තහවුරු කරමින්, ගුවන් සමාගම සිය විමෝචනය අවම කිරීම සඳහා කර්මාන්තයේ හොඳම භාවිතයන් දිගටම පිළිපදින්නේය. කර්මාන්තයේ නිර්දේශිත හරිත මෙහෙයුම් ක්‍රියා පටිපාටි අනුගමනය කිරීම, පියාසැරි සැලසුම් ප්‍රශස්ත කිරීම සහ ගුවන් යානා මෙහෙයුම් බර කළමනාකරණය කිරීම තුළින් මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව ඉහළ නැංවීම මෙම කර්මාන්තයේ හොඳම භාවිතයන් වේ. ICAO CORSIA වැඩසටහන යටතේ ගුවන් යානා විමෝචන දත්ත අධීක්ෂණය, වාර්තා කිරීම සහ සත්‍යාපනය කිරීම, ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් ප්‍රදේශයේ එයාර්බස් හරිත මෙහෙයුම් අත්පොත පිළිපැදීම සමාගම ප්‍රවර්ධනය කරයි.

වසර තුළ ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් එහි අනෙකුත් OneWorld සාමාජික ගුවන් සමාගම් සමඟ IATA CO_2 Connect වැඩසටහනට සම්බන්ධ විය. ගුවන් යානා විමෝචනය පිළිබඳ දත්ත විනිවිදභාවය සහ නිරවද්‍යතාවය ඉහළ නැංවීම සඳහා දායක වීමේ අවස්ථාවක් ලෙස ගුවන් සමාගම මෙය දකිමින්, පවතින වඩාත් නිවැරදි විමෝචන දත්ත ලබා ගැනීමට මගීන්ට මූලාශ්‍රයක් නිර්මාණය කරයි.

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ සමාලෝචනය තවදුරටත්.

එපමනක් නොව, යටිතල පහසුකම් ආශ්‍රිත බලශක්ති කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීමේ පියවර, දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් සහ යහපත් ගෘහ පාලන පියවරයන් ක්‍රියාවට නැංවීම මගින් ගුවන් සමාගම සිය විදුලි පරිභෝජනය අඩු කිරීමට අඛණ්ඩ ක්‍රියාමාර්ග ගනී.

හරිතාගාර වායු (GHG) විමෝචනය පිළිබඳ අනාවරණය - විෂය පථය I සහ II

GHG ප්‍රොටෝකෝලය යනු ලෝක සම්පත් ආයතනය සහ තිරසාර සංවර්ධනය සඳහා වූ ලෝක ව්‍යාපාර කවුන්සිලය (WBCSD) විසින් සහයෝගී ප්‍රයත්නයක් ලෙස සකස් කරන ලද ප්‍රමිති සහ මාර්ගෝපදේශ සමූහයකි. එය වටිනාකම් දාමයන්ගෙන් හරිතාගාර වායු විමෝචනය ප්‍රමාණනය කිරීම සහ පාලනය කිරීම, රාජ්‍ය සහ වාණිජ අංශවල මෙහෙයුම් සහ අවම කිරීමේ පියවරයන් ඉදිරිපත් කරයි.

තිරසාර වාර්තාකරණයේ ආරම්භක පියවර ලෙස, සමාගම GHG ප්‍රොටෝකෝලයට අනුකූලව එහි මෙහෙයුම් වලින් GHG විමෝචනය පිළිබඳ සත්‍යාපනය ආරම්භ කළේය. කන්ට්‍රෝල් යූනියන් ඉන්ස්පෙක්ෂන් (පුද්) සමාගම විසින් සමාලෝචිත මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා එහි විෂය පථය 1 සහ විෂය පථය 2 විමෝචනය සත්‍යාපනය කර ඇත. විෂය පථය 1 සහ 2 යනු සමාගමක් තමන්ගේම මෙහෙයුම් වලදී සහ එහි පුළුල් අගය දාමය තුළ නිර්මාණය කරන විවිධ වර්ගයේ කාබන් විමෝචන වර්ගීකරණය කිරීමේ ක්‍රමයකි. විෂය පථය 1 විමෝචනය යනු සමාගම සතු හෝ පාලනය වන ප්‍රභවයන්ගෙන් සිදුවන සෘජු හරිතාගාර වායු (GHG) විමෝචන වේ. විෂය පථය 2 විමෝචනය යනු සමාගමේ බලශක්ති භාවිතයේ ප්‍රතිවිපාකයක් වන නමුත් සාමාන්‍යයෙන් උපයෝගිතා සපයන්නෙකුට අයත් වෙනත් ආයතනයකට අයත් හෝ පාලනය වන ප්‍රභවයන්හි සිදු වේ. වාර්තාකරණ මායිම් සහ සත්‍යාපනයේ විෂය පථය පිළිබඳ වැඩිදුර තොරතුරු සඳහා කරුණාකර පහත බලන්න.

මෙම ස්වේච්ඡා අභ්‍යාසය තුළින් සමාගම පාරිසරික තිරසාරභාවය පිළිබඳ දත්ත විනිවිදභාවය වැඩිදියුණු කිරීම සහ පාරිසරික තිරසාරභාවය සහ දේශගුණික විපර්යාස කෙරෙහි වැඩි අවධානම් යොමු කිරීම සඳහා නියාමකයින් විසින් ගනු ලබන මුලපිරීම්වලට සහාය දැක්වීමට අපේක්ෂා කරයි. සමාගම එහි පාරිසරික කාර්යසාධනය තවදුරටත් වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා දත්ත භාවිතා කරනු ඇත.

FY 23/24 සඳහා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමූහයේ GHG විමෝචන අනාවරණය

මෙහෙයුම් වර්ගය	ඒකකය	විෂය පථය 1	විෂය පථය 1 2	එකතුව
භාණ්ඩ මෙහෙයුම්	MT CO_2e	10,458.30	1,046.36	11,504.66
බිම් හැසිරවීම	MT CO_2e	72,097.14	664.75	72,761.88
ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනේරු	MT CO_2e	10,587.49	1,815.93	12,403.42
ශ්‍රීලංකන් කේටරින්	MT CO_2e	21,171.46	4,828.50	25,999.97
ගුවන් සේවය (ඉහත කාර්යයන් හැර)	MT CO_2e	1,194,926.77	1,862.46	1,196,789.23
සම්පූර්ණ ගුවන් සමාගම් සමූහය GHG විමෝචනය	MT CO_2e	1,309,241.16	10,218.00	1,319,459.16

සටහන්

- විශ්ලේෂණය සිදුකරන ලද්දේ GHG සෘජු හරිතාගාර වායු විමෝචන ප්‍රඥප්තියෙහි නියාමන වලට අනුකූලව වේ.
- වාර්තා කිරීමේ කාලය 2023 අප්‍රේල් 1 සිට 2024 මාර්තු 31 දක්වා.
- මෙට්‍රික්ටොන් කාබන්ඩයොක්සයිඩ් සමතුල්‍ය ඒකකය (CO_2e) යනු ගෝලීය උෂ්ණත්ව විභවය අනුව සෘජු හරිතාගාර වායු විමෝචනය සංසන්දනය හා ගිණුම් තැබීමට යොදාගන්නා ඒකකයි
- විෂය පථය 1 සෘජු විමෝචනය සහ විෂය පථය 2 මිලදී ගත් බලශක්ති විමෝචනය අනාවරණය වේ.
- තක්සේරුවේ ද්‍රව්‍ය 5% ලෙස සකසා ඇත.

නියාමන අනුකූලතාව

නියාමන අනුකූලතාවය ගුවන් සේවා මෙහෙයුම්වල වැදගත් අංගයක් වන අතර එය මගීන්ගේ ආරක්ෂාව සහතික කරයි, මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව පවත්වා ගනී. ගුවන් ප්‍රමිතීන් සහ ක්‍රියා පටිපාටිවලට දැඩි ලෙස අනුකූල වීම සහතික කිරීම මගින්, සිදුවිය හැකි අනතුරු වළක්වා ගැනීමටත්, මිනිස් ජීවිත හා වත්කම් ආරක්ෂා කිරීමටත් ගුවන් සමාගම හොඳින් සූදානම්ව සිටී. මෙම නීතිරීති සහ රෙගුලාසි බාධාවකින් තොරව ව්‍යාපාරික මෙහෙයුම් සඳහා ශක්තිමත් රාමුවක් ද සපයයි, ගුවන් සේවයේ සියලුම ක්‍රියාකාරීත්වයන් හරහා වගකීම් සහ වගකීම් පැහැදිලිව පවරයි. එබැවින්, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම සියලුම දේශීය සහ ජාත්‍යන්තර කර්මාන්ත ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව කටයුතු කිරීමට අඛණ්ඩව කැපවී සිටියි.

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ නීති සහ රෙගුලාසි

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් ගුවන් යානා මෙහෙයුම් සඳහා අවශ්‍ය වන ගුවන් මෙහෙයුම් සහතිකය ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් නියම කර ඇති නීතිරීතිවලට දැඩි ලෙස අනුගත වෙමින් පවත්වාගෙන යයි. ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මෙම රෙගුලාසිවලට ගුවන් සමාගමේ අනුකූලතා මට්ටම තක්සේරු කිරීම සඳහා ගුවන් සමාගම පිළිබඳ වරින් වර චෙක්පත්, පරීක්ෂණ සහ විගණන සිදු කරයි.

ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වීම

ජාත්‍යන්තර ගුවන් යානා මෙහෙයුම්වල නියැලී සිටින වාණිජ ගුවන් සේවයක් ලෙස, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම අදාළ ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට සහ කර්මාන්තයේ හොඳම භාවිතයන්ට අනුකූල විය යුතුය. ඉහළම ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට සහ හොඳම භාවිතයන්ට අනුකූල වීම සහතික කිරීම සඳහා ගුවන් සමාගම යාවත්කාලීන කරන ලද IOSA IATA මෙහෙයුම් ආරක්ෂණ විගණනය) සහ ISAGO (භූමියේ මෙහෙයුම් සඳහා IATA ආරක්ෂණ විගණනය) ලියාපදිංචි කිරීම් පවත්වාගෙන යයි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම සිය කාර්යයන් අතර සම්මුතියකින් තොරව ගුණාත්මක භාවය සහ ආරක්ෂාව පිළිබඳ ඉහළම ප්‍රමිතීන් අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන ගොස් ඇත.

ගුණත්ව සහතිකය

සියලුම මෙහෙයුම් දෙපාර්තමේන්තු හරහා ආරක්ෂිත පරිසරයක් සහතික කරමින්, ගුවන් සමාගමේ තත්ත්ව සහතික කිරීමේ වැඩසටහන හරහා මෙහෙයුම් ප්‍රතිපත්ති සහ ක්‍රියා පටිපාටි පිළිබඳ නිරන්තර සමාලෝචන සිදු කරමින් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම උපද්‍රව හඳුනා ගැනීම සහ අවම කිරීමේ ක්‍රියා පටිපාටි ක්‍රියාත්මක කරයි.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම සියළුම ජාතික සහ ජාත්‍යන්තර රෙගුලාසි යටතේ පසුගිය වසර පුරාවට එහි Air Operator සහතිකය සහ ISAGO ප්‍රතීතනය සාර්ථකව අලුත් කර ඇත.

කාර්යක්ෂම මූල්‍ය කළමනාකරණයක් සහතික කිරීමට සමාගමට හැකි වන පරිදි තත්ත්ව සහතික කිරීමේ වැඩසටහන තුළ පිරිවැය-ඵලදායී තාක්ෂණික ක්‍රම කිහිපයක් ද හඳුන්වා දී ඇත. මේවාට ඇතුළත් වන්නේ:

- IOSA සහ ISAGO විගණනවලදී විධිමත් අවශ්‍යතා ග්‍රහණය කර ගැනීම සඳහා අභ්‍යන්තර විගණන ඒකාබද්ධ කිරීම, ශ්‍රම පිරිවැය අඩු කිරීම සහ කාර්යක්ෂමතාව ඉහළ නැංවීම.
- පුද්ගල විගණන අවම කිරීම සහ ආරක්ෂිත ප්‍රමිතීන් උපරිම ලෙස පවත්වා ගැනීම සඳහා, ගුවන් සමාගම දුරස්ථ විගණන ක්‍රමවේදවලට ගැලපෙන නවතම භූගත හැසිරවීමේ නිර්ණායක ඇතුළත් කිරීම සඳහා රේඛීය ස්ථාන විගණන පිරික්සුම් ලැයිස්තු සංශෝධනය කර ප්‍රමිතිගත කරන ලදී.
- භෞතික විගණනවල අවශ්‍යතාවය අඩු කරමින් රේඛීය ස්ථානවල බාහිර සේවා සපයන්නන්ගේ අධීක්ෂණ අවශ්‍යතා සඳහා ISAGO දත්ත ගබඩාවට ප්‍රවේශය ලබා ගැනීම සඳහා IATA සමඟ ගිවිසුමක් මගින් ගුවන් සේවය සඳහා පිරිවැය ඉතිරි කිරීමේ පියවරක් ද ලබා ගන්නා ලදී.

සයිබර් ආරක්ෂාව සහ දත්ත ආරක්ෂණය

සයිබර් ආරක්ෂණ ඉරියව්ව වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා කෘත්‍රිම බුද්ධිය (AI) සහ Machine Learning (ML) ඇතුළු විවිධ තාක්ෂණයන් සහ ක්‍රියාමාර්ග භාවිතා කරමින් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම මගී දත්තවල ආරක්ෂාවට ප්‍රමුඛත්වය දෙයි. එබැවින්, ශ්‍රී ලංකාවේ යුරෝපීය සංගමයේ සාමාන්‍ය දත්ත ආරක්ෂණ රෙගුලාසි (GDPR) සහ 2022 අංක 9 දරන පුද්ගලික දත්ත ආරක්ෂණ පනත (PDPA) ඇතුළුව, නමුත් ඒවාට සීමා නොවී දත්ත ආරක්ෂණ රෙගුලාසිවල අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා ගුවන් සමාගම අඛණ්ඩව මෙහෙයුම් වැඩිදියුණු කරයි.

ප්‍රධාන තොරතුරු ආරක්ෂණ පියවරයන් ඇතුළත් වේ:

- **බොට් හඳුනාගැනීම සහ අවම කිරීම:** වෙබ් ප්‍රවේශ ෆයර්වෝල් (WAF) නීත්‍යානුකූල පරිශීලක ගමනාගමනය සහ අනිෂ්ට බොට් ක්‍රියාකාරකම් හඳුනා ගැනීමට සහ වෙන්කර හඳුනා ගැනීමට ML සහ AI භාවිතා කරයි. පරිශීලක හැසිරීම්, මූසික චලනයන් සහ බ්‍රවුසරයේ ඇඟිලි සලකුණු වැනි විවිධ ලක්ෂණ විශ්ලේෂණය කිරීමෙන්, එයට botnets web scraping සහ අක්තපත්‍ර පිරවීමේ උත්සාහයන් ඇතුළුව bot-පාදක ප්‍රහාර හඳුනාගෙන අවහිර කළ හැක.
- **අන්ත ලක්ෂ්‍ය හඳුනාගැනීම හා ප්‍රතිචාර දැක්වීම:** අන්ත ලක්ෂ්‍ය උපාංග නවීනතම AI සහ ML මත පදනම් වූ තාක්ෂණවලින් ආරක්ෂා කර ඇති අතර එය ransomware සහ වෙනත් සයිබර් තර්ජන සඳහා තත්‍ය කාලීන ප්‍රතිචාර අඛණ්ඩව අධීක්ෂණය කරයි, අනාවරණය කරයි, සහ ස්වයංක්‍රීය කරයි.
- **අවදානම් තක්සේරුව:** වින්‍යාස කිරීම්, කේත සහ ආරක්ෂක ලොග විශ්ලේෂණය කිරීම මගින් ගුවන් සේවා පද්ධති සහ ජාල තුළ ඇති විය හැකි අවදානම් ක්‍රියාකාරී ලෙස හඳුනා ගැනීම මෙම ඇගයීම් මගින් සහතික කෙරේ. එය සයිබර් අපරාධකරුවන් විසින් සූරාකෑමට පෙර දුර්වලතා හඳුනා ගනී, ආරක්ෂක පියවරයන් යාවත්කාලීන සහ මගීන්ගේ දත්ත ආරක්ෂා කිරීමේදී ඵලදායී බව සහතික කරයි.
- **ආරක්ෂක තොරතුරු සහ සිදුවීම් කළමනාකරණය (SIEM):** ගුවන් සමාගමේ පරිගණක ජාලය තුළ විවිධ මූලාශ්‍රවලින් ආරක්ෂක දත්ත සහසම්බන්ධ කිරීමට සහ විශ්ලේෂණ කිරීමට, ආරක්ෂක සිදුවීම් ඵලදායි ලෙස හඳුනාගෙන ඒවාට ප්‍රතිචාර දැක්වීමට ආරක්ෂක සිදුවීම් සහ ලඝු එකතු කරන ශක්තිමත් ආරක්ෂක සිදුවීම් විශ්ලේෂණ මෙවලමක් ලෙස් ෂැඑ සේවය කරයි.
- **ජාල හැසිරීම් සහ විශ්ලේෂණය:** සයිබර් තර්ජන සහ ආරක්ෂක සිදුවීම් තත්‍ය කාලීනව හඳුනා ගැනීමට සහ ඒවාට ප්‍රතිචාර දැක්වීමට නිර්මාණය කර ඇති AI සහ ML-ධාවන සයිබර් ආරක්ෂණ වේදිකාවක් ගුවන් සමාගම යොදවා ඇත.
- **අයාචිත තැපෑල සහ තතුබෑම් හඳුනාගැනීම:** අයාචිත තැපෑල සහ තතුබෑම් ඊමේල්වල ලක්ෂණ හඳුනාගැනීම සඳහා විශාල දත්ත ප්‍රමාණයකින් ඉගෙනීමට ML ඇල්ගොරිතම භාවිතා කරයි. විද්‍යුත් තැපැල් ගුණාංග, යවන්නාගේ කීර්තිය, පණිවිඩ අන්තර්ගතය සහ ලබන්නාගේ හැසිරීම විශ්ලේෂණය කිරීමෙන්, සමාගමට අනවශ්‍ය සහ හානිකර පණිවිඩ නිවැරදිව වර්ග කිරීමට සහ පෙරීමට හැකිය.
- **සංකේතනය:** ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය සම්ප්‍රේෂණයේදී සහ ගබඩා කිරීමේදී සංවේදී මගී දත්ත ආරක්ෂා කිරීමට, දත්ත ආරක්ෂාව සහ අනවසර ප්‍රවේශවලින් ආරක්ෂාව සහතික කිරීමට සංකේතාකන ශිල්පීය ක්‍රම භාවිත කරයි.

මූල්‍ය සමාලෝචනය

පාඩු වලින් නැවත නැගිටීම

Covid-19 වසංගතය හේතුවෙන් වසර තුනකට වැඩි කාලයක් පාඩු අත්විඳ ඇති ගුවන් සේවා කර්මාන්තය, 2023 දී පුනර්ජීවනයක් දුටු අතර, ගෝලීය ගුවන් ගමනාගමනය පූර්ව වසංගත මට්ටම්වලින් 90% කට වඩා වැඩි ප්‍රමාණයක් වෙත ආපසු පැමිණියේය. ගෝලීය ගුවන් ගමන් වල ප්‍රබෝධය තිබියදීත්, ගුවන් යානා හිඟය, එන්ජින් ගැටළු සහ ගුවන් යානා නඩත්තු ප්‍රමාදයන් හේතුවෙන් ගුවන් සේවයට එහි සම්පූර්ණ විභවය සාක්ෂාත් කර ගැනීමේ අභියෝගවලට මුහුණ දීමට සිදු විය. කෙසේ වෙතත්, විසඳුම් සෙවීමේදී සහ කර්මාන්තයේ පුනර්ජීවනය ප්‍රාග්ධනය කිරීමේදී සමාගමේ නොසැලෙන ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව පෙර වසරේ මට්ටම පවත්වා ගනිමින් මෙහෙයුම් කළමනාකරණය කිරීමට සමාගමට හැකි විය. සමූහය රුපියල් බිලියන 39.7 ක මෙහෙයුම් ලාභයක් (විනිමය ලාභයට පෙර සහ සැලසුම් නොකළ අලුත්වැඩියා පිරිවැයට පෙර) වාර්තා කළේය.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම රුපියල් බිලියන 7.9 ක සමූහ ශුද්ධ ලාභයක් වාර්තා කර ඇති අතර, එය පෙර වසරට වඩා සැලකිය යුතු දියුණුවක්, ඔරොත්තු දීමේ උපාය මාර්ග සහ ශ්‍රී ලංකා රුපියලේ අගය ඉහළ යාම හේතුවෙන්. තවද, ගුවන් සමාගම රුපියල් බිලියන 3.9 ක ශුද්ධ ලාභයක් ලබා ගත් අතර එය 2009 වසරෙන් පසු එහි පළමු ශුද්ධ ලාභය වූයේ Neo එන්ජින් සඳහා වන අනපේක්ෂිත අළුත්වැඩියා පිරිවැය සහ ගිවිසුම කඩ කිරීම සඳහා දඩ ගාස්තු සඳහා රුපියල් බිලියන 23.4 ක් හිණුම්ගත කිරීමත් සමඟ ය.

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ සමාලෝචනය තවදුරටත්.

සමූහයේ ප්‍රධාන දර්ශක	2023/24 රු. මිලි.	2022/23 රු. මිලි.	විචලනය රු. මිලි.	විචලනය %
ආදායම	339,592	369,470	-29,878	-8 %
මෙහෙයුම් වියදම්	301,357	326,957	-25,600	-8 %
විනිමය හුවමාරු ලාභය/(අලාභය)	28,660	-63,128	91,788	145 %
Neo එන්ජින්වල සැලසුම් නොකළ අලුත්වැඩියා පිරිවැය	11,572	2,899	8,673	299 %
ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය	36,564	50,189	-13,625	-27 %
ගිවිසුම කඩ කිරීම මත දඩ ගාස්තු	11,837	0	11,837	100 %
ශුද්ධ ලාභය	7,925	-71,307	79,232	111 %

ගුවන් යානා ඇණිය නඩත්තු කිරීමේ මෙහෙයුම් කළමනාකරණය

ගුවන් යානා ඇණිය නඩත්තු කිරීමේ මෙහෙයුම් සහ මූල්‍යමය වැදගත්කම හඳුනා ගනිමින්, කල් ඉකුත්වන කල්බදු සඳහා ප්‍රතිස්ථාපන ලෙස ගුවන් යානා දහයක් බදු ගැනීමට ගුවන් සමාගම 2022 දී කැබිනට් අනුමැතිය ලබා ගත්තේය. කෙසේ වෙතත්, රට තුළ සහ සමාගම තුළ පැවති අහිතකර තත්ත්වය හේතුවෙන් වෙළඳපොළට පැමිණීම ප්‍රමාද වීම හේතුවෙන් ගුවන් යානා සඳහා ඉහළ ඉල්ලුමක් මධ්‍යයේ අවශ්‍ය පුළුල් බඳ පහකින් යුත් ගුවන් යානා සුරක්ෂිත කිරීම අභියෝගාත්මක වී තිබේ. දැවැන්ත උත්සාහයකින් වුවද, පටු බඳ පහක් මිලදී ගැනීම පමණක් සාර්ථක වී ඇත. එසේ වුවද, විකල්ප උපාය මාර්ගයක් ලෙස, මගී ඉල්ලුම සපුරාලීමට සහ එහි පියාසැරි කාලසටහන පවත්වා ගැනීමට සමාගම විසින් කල්බදු ලෙස ගුවන් යානා ලබා ගැනීමට සමත් විය. 2023/24 මූල්‍ය වර්ෂය අවසානයේදී, ගුවන් යානා 21 කින් සමන්විත වූ අතර එය පූර්ව වසංගත 27 ට වඩා අඩු විය.

තවද Airbus A320 321 Neo ගුවන් යානා මත ස්ථාපනය කරන ලද CFM එන්ජින් අඩු ක්‍රියාකාරීත්වයකින් යුක්ත වූ අතර එය ගුවන් යානා සිය ගණනක් ගොඩබිමට ගෙන යන ගෝලීය ගැටලුවකි. දැනට එන්ජින් නිෂ්පාදකයා වන CFM සමඟ සාකච්ඡා කරමින් පවතින අතර, මෙම ගුවන් යානා කෙටිම කාලය තුළ ක්‍රියාත්මක වීම සහතික කිරීම සඳහා වෙනත් විකල්ප ගවේෂණය කරමින් පවතී. කෙසේ වෙතත්, අළුත්වැඩියා කිරීමේ පිරිවැය මූලික ඇස්තමේන්තු ඉක්මවා ගිය අතර එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස අපේක්ෂිත නිෂ්පාදක බැර සලකා බැලීමේදී පිරිවැය රුපියල් බිලියන 11.6 කින් වැඩි විය, මුදල් ප්‍රවාහ ගැටළු හේතුවෙන් මෙම ගුවන් යානා නැවත සේවයට පැමිණීම තවදුරටත් ප්‍රමාද විය.

ඉපැයීම්

සංචාරක ක්ෂේත්‍රයේ කැපී පෙනෙන ප්‍රකෘතියක් රට අත්විඳ ඇති අතර, සංචාරක පැමිණීම් මිලියන 3.9 දක්වා ළඟා වූ අතර එය පෙර වසරට සාපේක්ෂව 40% ක වර්ධනයකි. විශේෂයෙන්ම ඉන්දියාව, රුසියාව සහ එක්සත් රාජධානිය වැනි ප්‍රධාන වෙළඳපොලවල් වලින් සංචාරක ව්‍යාපාරයේ මෙම වැඩිවීම ගුවන් ගමන් සඳහා ඇති ඉල්ලුම සැලකිය යුතු ලෙස ඉහල නැංවීය. ගුවන් සේවය සංචාරකයින් මිලියන 1.8කට (සම්පූර්ණ පැමිණීමෙන් 47%) පහසුකම් සැලසීය, එය පෙර වසරට වඩා 6% ක වැඩිවීමකි.

ආන්තික ධාරිතාව වැඩිවීම තිබියදීත්, ගුවන් සේවය මගීන් මිලියන 3.6ක් රැගෙන ගිය අතර, එය වසරින් වසර 4% ක වර්ධනයක් නියෝජනය කරමින් ඵලදායී ජාලයක් සහ උපලේඛන උපාය මාර්ග විදහා දක්වයි. 2023/24 මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා මගී ආදායම රුපියල් බිලියන 276.2 ක් වූ අතර එය පෙර වසරට සාපේක්ෂව 6% ක අඩුවීමකි (2022/23: රුපියල් බිලියන 293.3). කෙසේ වෙතත්, මෙම අඩු කිරීම මූලික වශයෙන් රුපියලේ අගය ඉහළ යාම සඳහා හේතු වූ අතර, එය පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව 5% ක වර්ධනයක් පිළිබිඹු කරමින් එක්සත් ජනපද ඩොලර් අනුව මිලියන 865 ක මගී ආදායමක් වාර්තා කර ඇත.

භාණ්ඩ ආදායම

වසංගතය අතරතුර සමාගම් මෙහෙයුම් තිරසාරව පවත්වා ගැනීම සඳහා ප්‍රධාන කාර්යභාරයක් ඉටු කළ භාණ්ඩ ආදායම, රැගෙන යන භාණ්ඩ ටොන් ප්‍රමාණයෙන් වසරින් වසර 4% ක වැඩිවීමක් පෙන්නුම් කළේය. කෙසේ වෙතත්, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ භාණ්ඩ ආදායම රුපියල් බිලියන 31 දක්වා 39% කින් පහත වැටී ඇති අතර, මගී ගුවන් ගමන් ප්‍රගතිශීලී ලෙස ප්‍රතිෂ්ඨාපනය කිරීමෙන් ගුවන් යානා වල රඳවා ගැනීමේ ධාරිතාව වැඩි වීමත් සමඟ භාණ්ඩ අස්වැන්න පහත වැටුණි. එසේ වුවද, භාණ්ඩ ආදායම ඇමරිකානු ඩොලරය අනුව පූර්ව COVID මට්ටම්වලට වඩා 3% කින් ඉහළ ගියේය.

සේවා ගුණාත්මකභාවය සහ ගොඩබිම් සේවා ආදායම

සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ (BIA) එකම ගොඩබිම් හසුරුවන්නා ලෙස පාරිභෝගික කේන්ද්‍රීය අත්දැකීමක් ලබාදීම සඳහා සමාගම සිය සේවා ගුණාත්මක භාවය ඉහළ නැංවීම සඳහා සැලකිය යුතු ප්‍රගතියක් ලබා ඇත. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, ගුවන් පර්යන්තය සහ ඊ ආශ්‍රිත සේවා වලින් ගුවන් සමාගම රුපියල් බිලියන 21.2 ක සමස්ත ආදායමක් උපයා ඇති අතර එය පෙර වසරට සාපේක්ෂව 37% ක වර්ධනයකි (2022/23:රුපියල් බිලියන 15.5). වෙනත් මූලාශ්‍රවලින් උපයාගත් ආදායම ද වසරින් වසර 13%ක වර්ධනයක් පෙන්නුම් කළේය.

වියදම්

විනිමය අලාභය/ලාභ සහ අනපේක්ෂිත අළුත්වැඩියා කිරීමේ පිරිවැයට පෙර සමූහයේ වියදම් 5% කින් අඩු වී ඇත, සමූහයේ වියදම්වල සවිස්තරාත්මක බිඳවැටීම පහත වගුවේ දැක්වේ.

	2023/24		2022/23		විචලනය	
	වටිනාකම් (රු. මිලි.)	දායකත්වය %	වටිනාකම් (රු. මිලි.)	දායකත්වය %	(රු. මිලි.)	%
ගුවන් යානා ඉන්ධන පිරිවැය	115,119	35%	155,559	35%	-40,440	-26%
සේවක පිරිවැය	32,261	10%	26,553	6%	5,708	21%
ගුවන් තොටුපළ, මාර්ගය සහ මගී වියදම්	39,187	12%	40,761	9%	-1,574	-4%
ගුවන් යානා නඩත්තු හා අලුත්වැඩියා වියදම්	40,359	12%	39,300	9%	1,059	3%
ක්ෂයවීම්/ ක්ෂය කිරීම්	14,138	4%	15,154	3%	-1,016	-7%
කෙටි කාලීන බදු ගුවන් යානා සහ අමතර එන්ජින් සඳහා කුලියට දීම	10,723	3%	504	0%	10,219	2028%
විකිණීම, අලෙවිකරණය සහ ප්‍රචාරණ වියදම්	22,082	7%	24,643	6%	-2,561	-10%
කාර්ය මණ්ඩල වියදම්	9,701	3%	7,661	2%	2,040	27%
වෙනත් මෙහෙයුම් වියදම්	17,786	5%	16,822	4%	964	6%
මෙහෙයුම් වියදම් (විනිමය අලාභය/ලාභ සහ සැලසුම් නොකළ අලුත්වැඩියා පිරිවැයට පෙර)	301,356	90%	326,957	74%	-25,601	-5%
Neo එන්ජින්වල සැලසුම් නොකළ අලුත්වැඩියා පිරිවැය	11,572	3%	2,899	1%	8,673	299%
ගිවිසුම කඩ කිරීම මත දඩ ගාස්තු	11,837	4%	0	0%	11,837	100%
මූල්‍ය පිරිවැය	37,387	11%	51,483	12%	-14,096	-27%
විනිමය අලාභය/(ලාභ)	-28,660	-9%	63,128	14%	-91,788	-145%
මුළු වියදම්	333,492	100%	444,467	100%	-110,975	-25%

මගී ධාරිතාව

මිලි15,425
+2% Vs. 2023

ගුවන් ගමන් සංඛ්‍යාව

11,080
-3% Vs. 2023

මගීන්

මිලි 3.6
+4% Vs. 2023

ප්‍රතිලාභය

+1% Vs. 2023

මගී පැටවුම් සාධකය

79%
+1% Vs. 2023

ගුවන් යානා ඉන්ධන

ගුවන් යානා ඉන්ධන ගුවන් සමාගමේ මෙහෙයුම් වියදම්වල විශාලතම සංරචකය වන අතර එය 35% කි. සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ, 2022/23 ට සාපේක්ෂව ගුවන් යානා ඉන්ධන පිරිවැය 26% කින් අඩු වී ඇති අතර, ඉන්ධන මිල US ගැලුම් එකකට USD 3.39 සිට US ගැලුම් එකකට USD 2.72 දක්වා සැලකිය යුතු පහත වැටීමක් හේතු විය.

සේවක පිරිවැය

සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ සේවක පිරිවැය රුපියල් බිලියන 32.3 දක්වා 21% කින් වැඩි විය. මෙම කාලය තුළ සමාගම සිය රඳවා ගැනීමේ සහ බඳවා ගැනීමේ ප්‍රයත්නයන් තීව්‍ර කළේ, තිරසාර ප්‍රකෘතියක් අපේක්ෂා කරමින් සහ ආර්ථික පසුබෑම තුළ පුරප්පාඩු වූ තනතුරු පිරවීමෙන් මෙහෙයුම් ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව ශක්තිමත් කිරීම අරමුණු කර ගෙනය. මෙම මුලපිරීම කාර්ය මණ්ඩල සංඛ්‍යාව 9% ක ප්‍රසාරණයකට හේතු විය. ඊට සමගාමීව, දැනට සිටින සේවකයින් රඳවා තබා ගැනීම සහතික කිරීම සඳහා සමාගම උපාය මාර්ග කිහිපයක් ක්‍රියාත්මක කළේය.

කාර්ය මණ්ඩල වියදම්

සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ කාර්ය මණ්ඩල වියදම් රුපියල් බිලියන 9.7 දක්වා 27% කින් වැඩි විය. ආර්ථික අර්බුදය තුළ විනිමය අනුපාත අස්ථාවරත්වය හේතුවෙන් පනවන ලද කාර්ය මණ්ඩල ගෙවීම් සඳහා සීමා අනුපාතය, 2023 මැයි මාසයේ සිට ඉවත් කරන ලද අතර, එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස රුපියල් පිරිවැය ඉහළ ගියේය.

ගෝලීය සහ දේශීය මට්ටමේ අභියෝග සලකා බැලීමේදී, වර්ෂය තුළ සමාගම් පිරිවැටුම 10%ක් ලෙස ඉහළ මට්ටමක පැවතුනි. දක්ෂ ගුවන් සේවා වෘත්තිකයන් සැලකිය යුතු සංඛ්‍යාවක් විදේශ රැකියා සොයමින් සිටීමෙන් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය ද රටේ බුද්ධි ගලනයට ගොදුරු විය.

කෙටි කාලීන කල්බදු කුලී පිරිවැය

ගුවන් යානා සහ අමතර එන්ජින් සඳහා කෙටි කාලීන කල්බදු කුලී පිරිවැය පසුගිය වසරේ දරන ලද රුපියල් බිලියන 0.5 ට සාපේක්ෂව රුපියල් බිලියන 10.7 දක්වා ඉහළ ගියේය. මෙම වැඩිවීම මූලික වශයෙන් සිදු වන්නේ පුළුල් බඳ සහිත ගුවන් යානා ප්‍රතිස්ථාපන නොමැතිකම සහ Neo ගුවන් යානා එන්ජින් අකාලයේ අසාර්ථක වීම සඳහා තෙත් කල්බදු ගාස්තු සඳහා වැය කරන ලද වියදම්ය. මීට අමතරව, Rolls Royce විසින් Total Care Agreement (TCA) වැඩසටහන අක්‍රිය කිරීම හේතුවෙන් වැඩි A330 එන්ජින් ප්‍රමාණයක් කෙටි කාලීනව බදු දීමට සිදු වූ බැවින්, පෙර වසරට සාපේක්ෂව එන්ජින් සඳහා ලීසිං ගාස්තු රුපියල් 1.6 කින් වැඩි විය.

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ සමාලෝචනය තවදුරටත්.

තවද, වර්ෂය තුළ Airbus 320/321 Neo ගුවන් යානා එන්ජින් වල සැලසුම් නොකළ අලුත්වැඩියා පිරිවැය රුපියල් බිලියන 11.6 දක්වා ඉහළ ගිය අතර මෙයට එන්ජින් අක්‍රීය වීම සහ නව දෝෂ සොයාගැනීම් සමඟ ඉහළ ගිය පිරිවැය හේතුවේ. තවද, එක්වරක් පමණක් අයකරන වියදම් රුපියල් බිලියන 11.8 දඩ සහ පොළී ලෙස Rolls Royce සමාගමට 2015 දී Airbus 350 ගුවන් යානා ගිවිසුම් කඩ කිරීම හේතුවෙන් ගෙවන ලදි. මේ අයිතම් වල එකතුව මුළු පිරිවැයෙන් 7% කි.

මූල්‍ය තත්ත්වය

2024 මාර්තු 31 වන විට, සමාගමේ මුළු වත්කම් රුපියල් බිලියන 201.6 ක් වූ අතර, මූලික වශයෙන් රුපියල් බිලියන 74.8 ක් වූ භාවිතයේ අයිතිය වත්කම් සහ කෙටි කාලීන සහ දිගු කාලීන සුරැකුම්පත් ආකාරයෙන් අනෙකුත් ලැබිය යුතු දේවලින්, රුපියල් බිලියන 63.3 ක්, සමන්විත වේ.

සමාගමේ මුළු වගකීම් රුපියල් බිලියන 583.4 කි. මෙය පසුගිය මූල්‍ය වසරට සාපේක්ෂව 21% ක අඩුවීමකි. මෙය, ශ්‍රී ලංකා රජයෙන් ආයෝජනය කරන ලද රුපියල් බිලියන 102.5ක ප්‍රාග්ධන මුදල් සම්භාරයක් මඟින් ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව (CPC) ට නියමිත ණය සම්පූර්ණයෙන්ම ගෙවීම හේතුවෙන් සිදු විය. මීට අමතරව, 2024 මාර්තු සහ අප්‍රේල් මාසවලදී, සමාගමට කොටස් ආයෝජනයක් ලෙස රුපියල් බිලියන 5ක් ශ්‍රී ලංකා රජයෙන් ලැබුණේ හදිසි මුදල් ප්‍රවාහ හිඟයන් පසුකර වීම සඳහාවේ.

මුදල් තත්ත්වය

කැලඹිලි සහිත මෙහෙයුම් පරිසරයක් සහ ඒ ආශ්‍රිත ගුවන් ගමන් කඩාකප්පල් කිරීම් පසුබිමක, ප්‍රධාන සැපයුම්කරුවන්ට කල් ඉකුත් වූ ගෙවීම්වලට හසුවීමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, මූල්‍ය වර්ෂය පුරාවට සමූහය මුදල්-නිෂේධාත්මකව පැවතුණි.

ප්‍රතිචාර වශයෙන්, ගුවන් සමාගම කල්බදු සහ නඩත්තු සංචිත ගෙවීම් කල්දැමීම සඳහා ගුවන් යානා කල්බදු සමාගම් සමඟ අඛණ්ඩ සාකච්ඡාවල නිරත විය. මෙම උපාය මාර්ගය, කල් දැමූ ගෙවීම් විධිවිධාන ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ වියදම් සීමා කිරීම සමඟ සම්බන්ධ වී, වසර තුළ මූල්‍ය පුරෝකථනය කිරීමේ හැකියාවක් ඇති කිරීමට දායක වී ඇත.

ව්‍යාපාර ඒකක කාර්යසාධනය

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් තොටුපළ සහ භූමි සේවා

දළ විශ්ලේෂණය

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් තොටුපළ සහ භූමි සේවා (A&GS) යනු ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ එකම ගොඩබිම් හැසිරවීමේ අංශය වන අතර, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ (BIA) සහ මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ (MRIA) වෙතින් ක්‍රියාත්මක වන දේශීය හා ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගම් සඳහා සේවා සපයයි. වර්තමානයේ, එය සාමාන්‍ය පාරිභෝගික ගුවන් සමාගම් සහ තාවකාලික වාහකයන් 30 කට අධික සංඛ්‍යාවකට සේවා සපයන අතර, හොඳින් පුහුණු සහ පළපුරුදු 2000ක් පමණ සේවකයින්ගේ ශක්තියෙන් සේවය කරයි. දශක තුනක කාලයක් පුරා ලබා ගත් විශේෂඥතාව මත පදනම්ව, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් තොටුපළ සහ භූමි සේවාහි මූලික වටිනාකම් වන ආරක්ෂාව, නිරවද්‍යතාවය සහ සුවිශේෂී සේවාව තහවුරු කරමින් උසස් තත්ත්වයේ සේවා සැපයීම සඳහා කීර්තියක් ඇති කර ඇත.

කාර්යසාධනය

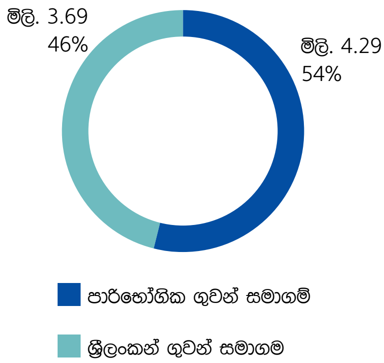
බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලෙහි ඉදිකිරීම් සහ කාර්ය මණ්ඩල සහ භූමි සේවා උපකරණ (GSE) හිඟය හේතුවෙන් යටිතල පහසුකම් බාධාවන් සමඟ ක්‍රියා කිරීමට ශ්‍රීලංකන් ගුවන් තොටුපළ සහ භූමි සේවා හට බල කෙරුණද, සමාලෝචනයට භාජනය වන වසර අවසානයේදී ශ්‍රීලංකන් ගුවන් තොටුපළ සහ භූමි සේවාව විසින් පසුවෙන් වසංගත කාලයෙහි උසස් ගුවන් ගමන්/මගී සංචලන සංඛ්‍යාව ලබා ගැනීමට සමත් විය. මෙය රටට මගීන් පැමිණීමේ වැඩිවීමත් සමඟ සිදු විය.

සමාලෝචනයට භාජනය වන කාල සීමාව තුළ ශ්‍රීලංකන් ගුවන් තොටුපළ සහ භූමි සේවා විසින් ආකර්ෂණීය මූල්‍ය සහ සේවා කාර්ය සාධන මට්ටමක් අත්කර ගත් අතර, බණාසෘ බිලියන 21.2ක සමූහ ගුවන් පර්යන්තය සහ අනෙකුත් සේවා ආදායම වාර්තා කරමින්, පෙර මූල්‍ය වර්ෂයට සාපේක්ෂව 37% ක වර්ධනයක් දැක්වීය. මුළු ගුවන් ගමන් ප්‍රමාණය 48,197 ක් ලෙස පැවති අතර,

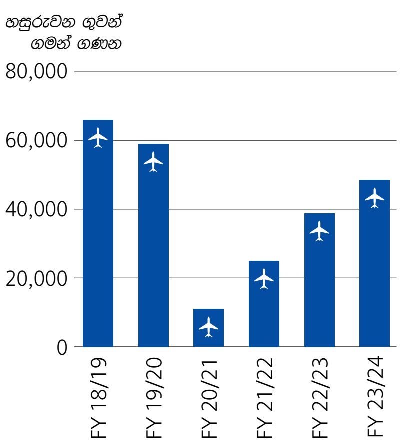
පසුගිය මූල්‍ය වර්ෂයට සාපේක්ෂව 25%ක වැඩිවීමක් වාර්තා විය. එමෙන්ම, හසුරුවන ලද මගීන් සංඛ්‍යාව 7.98 මිලියනක් ලෙස වාර්තා කරයි, එය පසුගිය මූල්‍ය වර්ෂයට සාපේක්ෂව 37%ක වර්ධනයකි.

තවද, එම කාලය තුළ භූමි සේවා විසින් භාණ්ඩ මෙට්‍රික් ටොන් 171,000ක් හසුරුවා ඇත. ගුවන් තොටුපළ සහ භූමි සේවා ආදායමෙන් 25%ක් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයෙන් ලබා ගත් ආදායමයි. වැරදි ලෙස හසුරුවන ලද ගමන් මලු ගාස්තුව මගීන් 1000කට 0.87 ලෙස පැවතුනි. අංශය 99.69% ක ශ්‍රීලංකන් ගුවන් මගීන් හැසිරවීමේ විශ්වාසනීයත්වයක් සහ පාරිභෝගික ගුවන් සමාගම්හි (CAL) මගීන් හැසිරවීමේ විශ්වාසනීයත්වය 99.83% ක් පවත්වා ගෙන ඇත.

2023/24 මූල්‍ය වර්ෂය තුළ හසුරුවන ලද මගීන්



BIA හි හසුරුවන ගුවන් ගමන් ගණන



ප්‍රධාන උපාය මාර්ග

ස්වයං-පරීක්ෂා කිරීමේ පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම, මගීන්ට සහ කාර්ය මණ්ඩලයට කාර්යක්ෂමතාව වැඩි කිරීමට සහ ප්‍රමාදයන් අවම කිරීමට ලබා දූරදර්ශී උපායමාර්ගයකි. එම ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන්, BIA වෙතින් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් ගමන් වල ගමන් කරන මුළු මගීන්ගෙන් 20% කට වැඩි පිරිසක් ස්වයං-පරීක්ෂා කිරීමේ කියෝස්ක් හරහා පරීක්ෂා කරන ලදී. තවද, වැඩිවන ඉල්ලුම සපුරාලීම සඳහා කාර්ය මණ්ඩලය බඳවා ගැනීම ආරම්භ කිරීම මගින් ධාරිතා ගැටළුව විසඳීම සඳහා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් තොටුපළ සහ භූමි සේවාව විසින් පියවර ගෙන ඇත. මීට අමතරව, ව්‍යාපාර ඒකක විසින් අති නවීන මගී කෝච් අත්පත් කරගෙන ඇත. ප්‍රමාණවත් කාර්ය මණ්ඩලය යෙදවීම සහතික කිරීම සහ සුමට මෙහෙයුම් සඳහා පහසුකම් සැලසීම සඳහා කාර්ය මණ්ඩල බඳවා ගැනීමේ වැඩි අවධානයක් යොමු කරන ලදී.

අනාගත ඉදිරි දැක්ම

පාරිභෝගික ගුවන් සේවා සංචලනය වැඩිවීමත් සමඟ, වැඩිවන ඉල්ලුමට සරිලන පරිදි ධාරිතාව පුළුල් කිරීමේ අවශ්‍යතාවයක් පවතී. එබැවින්, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් තොටුපළ සහ භූමි සේවාව නුදුරු අනාගතයේදී ඉල්ලුමට සරිලන පරිදි කාර්ය මණ්ඩල ශක්තිය සහ උපකරණ බලඇණිය පුළුල් කිරීමේ හැකියාව අනුගමනය කරයි. එපමණක් නොව, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් තොටුපළ සහ භූමි සේවා තිරසාරත්වය වැඩි දියුණු කිරීම සහ පාරිසරික බලපෑම අවම කිරීම සඳහා හරිත මුලපිරීමක් ලෙස Electric GSE අත්පත් කිරීමේ හැකියාවත් ගවේෂණය කරයි.

ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනේරු (SLE)

දළ විශ්ලේෂණය

ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනේරු (SLE) යනු ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ඉංජිනේරු අංශය වන අතර, කොළඹ, මාලේ සහ මත්තල ගුවන් තොටුපළවලින් ක්‍රියාත්මක වන ගුවන් යානා සහ ඒ ආශ්‍රිත උපාංගවල අවසානය දක්වා නඩත්තු කිරීම, අළුත්වැඩියා කිරීම සහ ප්‍රතිසංස්කරණය (MRO) සේවා ඇතුළු සේවාවන් රැසක් සපයයි. ගුවන් යානා නඩත්තුව පිළිබඳ වසර තිහකට වැඩි පළපුරුද්දක් ඇති ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනේරු අංශය දැනට ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවයට සහ තවත් බොහෝ ජාත්‍යන්තර ක්‍රියාකරුවන්ට සේවා සපයන අතර, නුදුරු අනාගතයේදී පුළුල් ගනුදෙනුකරුවන් වෙත සේවා පිරිනැමීම තවදුරටත් පුළුල් කිරීමට යොමු වී ඇත. ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනේරු අංශය කලාපයේ විශේෂිත ගුවන් යානා නඩත්තු සේවා සඳහා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය (CAASL), යුරෝපීය ගුවන් සේවා ආරක්ෂණ ඒජන්සිය (EASA) සහ අනෙකුත් ජාතික ගුවන් සේවා අධිකාරී (NAAs) විසින් සහතික කර ඇත.

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ සමාලෝචනය තවදුරටත්.

කාර්යසාධනය
සමාලෝචිත මූල්‍ය වර්ෂය නඩත්තු කිරීම, අළුත්වැඩියා කිරීම සහ ප්‍රතිසංස්කරණ ක්‍රියාකාරකම් සඳහා ඉල්ලුම වැඩි වීමක් පවතිනවාට ලැබුණි. කෙසේ වෙතත්, අපගේම බලඇණියේ නඩත්තු අවශ්‍යතා හේතුවෙන් ධාරිතා සීමාවන් තිබුණි. පූර්ණ නඩත්තු කිරීම, අළුත්වැඩියා කිරීම සහ ප්‍රතිසංස්කරණ සේවා අංශයක් ලෙස ලොව පුරා පුළුල් පාරිභෝගික පදනමක් සපුරාලිය හැකි ලෙස ස්ථාපිත වූ වුවද, පවතින ධාරිතා සීමාවන් හේතුවෙන් තුන්වන පාර්ශ්ව ගුවන් සේවා සඳහා නැගී එන අවස්ථා ප්‍රයෝජනයට ගැනීමට ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනේරු අංශය සාර්ථක විය. වර්ෂය තුළ මෙහෙයුම් කාර්යසාධනය තක්සේරු කිරීමේදී, A320 සහ A330 ගුවන් යානා කාණ්ඩ සඳහා පිළිවෙලෙන් 98.76% සහ 97.73% ක සාමාන්‍ය යැවීමේ විශ්වසනීයත්වය පවත්වා ගැනීමට ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනේරු අංශය සමත් විය.

ප්‍රධාන උපාය මාර්ග
ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනේරු අංශය යටතේ මෙහෙයුම් වල සිරස් තුන දෙස බලන විට, නව පාරිභෝගිකයින් වෙත තෙවන පාර්ශ්ව නඩත්තුව පිළිබඳව දැක්වෙන පවතින ධාරිතා සීමාවන් හේතුවෙන් පදනම් නඩත්තු සඳහා වසරේදී මන්දගාමී විය. රේඛීය නඩත්තුව පිළිබඳව, ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනේරු අංශය එයාර් ඇරබියා අබුඩාබි, එයාර් බෙල්ජියම්, චයිනා ඊස්ටර්න්, එඩෙල්වයිස් සහ ස්මාට්වින්ග්ස් සමඟ නව ගිවිසුම්වලට එළඹීමත් සමඟ සාමාන්‍ය වේගයකින් ගුවන් යානාවල නිරන්තර නඩත්තු කටයුතු සහ පරීක්ෂණ සිදු කළේය. ධාරිතා ගැටළු සැලකිල්ලට ගනිමින්, ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනේරු අංශය විසින් වසරේදී සංරචක නඩත්තු කිරීම කෙරෙහි වැඩි අවධානයක් යොමු කිරීම, විදේශීය ගුවන් සමාගම් වෙතින් පළමු සංරචක නඩත්තු ව්‍යාපාරය ලබා ගැනීම සඳහා නව පාරිභෝගිකයින් වෙත ආදායම් උත්පාදනය කිරීම සහ අභ්‍යන්තර හැකියාවන් වර්ධනය කිරීම සාර්ථක කළේය. මූල්‍ය වර්ෂය තුළ ප්‍රධාන සන්ධිස්ථානයක් වූයේ ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනේරු අංශය විසින් වෙනත් රටවල ලියාපදිංචි කර ඇති ගුවන් යානා සහ උපාංගවල කාර්ය සාධන නඩත්තු සඳහා ජාතික ගුවන් සේවා අධිකාරියෙන් අනුමැතිය ලබා ගැනීමයි.

අනාගත ඉදිරි දැක්ම
නුදුරු කාලීනව, ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනේරු අංශය විසින් හසුරුවන ගුවන් සේවා සංඛ්‍යාව උපරිම කිරීම සහ ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවයේ ගුවන් යානා අවශ්‍යතා සපුරාලීම කෙරෙහි අවධානය යොමු කරනු ඇත. මීට අමතරව, ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනේරු අංශය විසින් තෙවන පාර්ශ්වීය ව්‍යාපාර සංවර්ධනය සහ එහි විෂය පථය වැඩිදියුණු කිරීම කෙරෙහි ද අවධානය යොමු කරනු ඇත.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලය (SLAC)

දළ විශ්ලේෂණය
ගුවන් සේවා පුහුණුව පිළිබඳ දශක තුනක විශේෂඥතා ඇතුළත් කරමින්, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවාවේ ගෞරවනීය පුහුණු අංශය වන ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලය (SLAC) ජාතියට සහ කලාපයට විවිධ පුහුණු විසඳුම් සපයයි. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලය යනු ශ්‍රී ලංකාවේ එකම ආයතනය වන අතර, බහුවිධ ජාත්‍යන්තර ප්‍රතීතන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අනුමැතිය හිමි, අග්නිදිග ආසියාවේ තෝරාගත් කිහිප දෙනාගෙන් එකකි. මේවාට යුරෝපීය සංගමයේ ගුවන් සේවා ආරක්ෂණ ඒජන්සිය (EASA), ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය (IATA), ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීකරණ සංවිධානය (ISO), ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය, පකිස්ථානයේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය, මාලදිවයිනේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය සහ නේපාලයේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය ඇතුළත් නමුත් ඒවාට සීමා නොවේ. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලය යනු රාජකීය ගගනගාමී සංගමය (RAES) සහ යුරෝපීය ගුවන් සේවා නඩත්තු පුහුණු කමිටුව (EAMTC) වැනි කීර්තිමත් සංවිධානවල කීර්තිමත් සාමාජිකයෙකි. විශ්ව විද්‍යාලය සාඩම්බරයෙන් ගෝලීය වශයෙන් කීර්තිමත් පුහුණු සහ අධ්‍යයන ආයතන සමඟ සහයෝග යෙන් කටයුතු කරන අතර, අපේක්ෂා කරන සිසුන්ට සහ පළපුරුදු වෘත්තිකයන්ට පුළුල් ගුවන් සේවා සහ ආයතනික පුහුණු අවස්ථා ලබා දේ. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලය ජාත්‍යන්තර සිසුන් ආකර්ෂණය කර ගනිමින් රටේ විදේශ විනිමය ඉපැයීමට මූලික කාර්යභාරයක් ඉටු කරයි. වසර තුළදී, කර්මාන්තය මුහුණ දුන් අභියෝග යන් මධ්‍යයේ, බාහිර ආදායම් උත්පාදනයට දායක වෙමින් සිසුන් බඳවා ගැනීම් සංඛ්‍යාව වැඩිවීමක් දක්නට ලැබිණි. වසර ගණනාවක් පුරා, කලාපය පුරා අභ්‍යන්තර වශයෙන් අන්තර්ජාතිකව පිළිගත් ගුවන් සේවා සුදුසුකම් සඳහා දේශීය සිසුන්ට ප්‍රවේශය ලබා දීමෙන් විදේශ මුදල් පිටතට ගලායාම අවම කිරීමට දායක වී ඇත.

ප්‍රධාන උපාය මාර්ග

උපායමාර්ගික හවුල්කාරිත්වයන්
ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලයට මූල්‍ය වර්ෂය තුළ සිය ඉගෙනුම් අවස්ථා සහ සම්පත් වෙත ප්‍රවේශය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා උපාය මාර්ගික හවුල්කාරිත්ව දෙකක් ඇති කිරීමට හැකි විය.

ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව
ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලය සහ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව අතර ගුවන් පුහුණු සහයෝගීතාව ශක්තිමත් කිරීම සඳහා අවබෝධතා ගිවිසුමකට එළැඹිණි. මෙම සුවිශේෂී හවුල්කාරිත්වය ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම වතාවට ගුවන් පුහුණුව සඳහා දෙපාර්ශවයේ සම්පත් ඒකාබද්ධ කරයි. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලය විසින් ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව සමඟ ඇති කර ගෙන ඇති දිගුකාලීන පුහුණු හවුල්කාරිත්වය සැලකිල්ලට ගනිමින්, මෙම මුලපිරීම දෙපාර්ශවය අතර සබඳතාව තවදුරටත්

ශක්තිමත් කිරීම, ගුවන් යානා නඩත්තු කිරීම සහ අධ්‍යයන හුවමාරුව ඇතුළු අනෙකුත් ගුවන් සේවා ආශ්‍රිත පුහුණු ව්‍යාපාර සඳහා එක්ව කටයුතු කිරීමේ සහයෝගීතාවය ශක්තිමත් කිරීම සඳහා අපේක්ෂා කරයි. දෙපාර්ශවයේම පුහුණු අවශ්‍යතා අනුව කාර්ය මණ්ඩලය සහ පුහුණු පහසුකම්. මෙම හවුල්කාරිත්වය මගින් දෙපාර්ශ්වය අතර පුහුණුව සහ අන්‍යෝන්‍ය වශයෙන් උනන්දුවක් දක්වන අනෙකුත් ක්ෂේත්‍ර පිළිබඳ අදාළ තොරතුරු අවශ්‍ය විටදී හුවමාරු කර ගැනීමට හැකි වන අතර, උසස් දැනුම, සම්පත් සහ පුහුණු ධාරිතාවයන් තැන්පත් කිරීමට ඉඩ සලසයි.

බ්‍රිටිෂ් වේ ඉංග්‍රීසි ඇකඩමිය

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලය බ්‍රිතාන්‍ය මාර්ගය සමඟ හවුල් වී, මනාලයා සහ ආචාර විධි පුහුණුව බ්‍රිතාන්‍ය මාර්ගයේ විෂය මාලාවට එකතු කිරීමට කටයුතු කළේය.

පුළුල් කිරීම් සහ ප්‍රතීතන

කලාපය පුරා සිය පැවැත්ම ව්‍යාප්ත කරමින් කර්මාන්තය තුළ සිය අක්තපත්‍ර වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලය විසින් අතිරේක ප්‍රතීතන දෙකක් ද ලබා ගන්නා ලදී.

නේපාල සිවිල් ගුවන් සේවා අනුමැතිය

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලයට 'වර්ග පුහුණුව' සඳහා නේපාල සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියෙන් ප්‍රතිඥා ලබා දී ඇත. මේ අනුව, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලය නේපාලයේ 147 වන කොටස අනුමත කරන ලද එකම සංවිධානයක් වශයෙන් පිළිගැනීමේ සම්මානයක් ලැබීය. මෙය නේපාලයේ ගුවන් සේවා පුහුණු ක්ෂේත්‍රයේ වැදගත් සේවා සපයන්නෙකු බවට පත් කරයි. මෙම අනුමැතිය හිමාලයා ගුවන් සමාගමට ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලය සමඟ සහයෝගයෙන් කටයුතු කිරීමට හා එහි පහසුකම යුරෝපා සංගමයේ ගුවන් සේවා ආරක්ෂණ නියෝජිතායතනයේ (EASA) නඩත්තු පුහුණු සංවිධානයේ ප්‍රදර්ශනයට (MTOE) එක් කිරීමට මාවත විවර කරයි. ජාත්‍යන්තර පුහුණු ප්‍රමිතීන් භාවිතා කරමින් නේපාලයේ න්‍යායික හා ප්‍රායෝගික 'වර්ග පුහුණුව්' පැවැත්වීම සඳහා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලයට හැකියාව ලැබේ.

NVQ 6 මට්ටම

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලය, ජාතික වෘත්තීය සුදුසුකම් (NVQ) රාමුව යටතේ NVQ මට්ටමේ 6 තත්ත්වය ලබාගෙන ඇත. මෙම සුදුසුකම, එහි වැඩසටහන් සඳහා ජාතික පිළිගැනීම ඉහළ නංවා, උපාධිධාරීන්ගේ වෘත්තීය නිපුණතාවය තහවුරු කරමින් ඔවුන්ගේ වෘත්තීය අපේක්ෂාවන් උසස් කරයි. NVQ ප්‍රතීතනය මගින් සෑම පාඨමාලාවක්ම තාක්ෂණික හා වෘත්තීය පුහුණුව පිළිබඳ උසස් ජාතික ඩිප්ලෝමාවක් සමඟ සමාන බව සහතික කරයි. දේශීය සිසුන්ට අදාළ විෂයයන් සඳහා උපාධි පාඨමාලා සඳහා පාර්ශ්වීයව ඇතුළත් වීමට හැකියාව ලබා දෙයි. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලය, මෙම ප්‍රතීතනය ලබා ගැනීමට පියවර ගත්තේ සිසුන් සඳහා NVQ සුදුසුකම්වල වැදගත්කම හඳුනාගෙන ය.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලය, ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය සමඟ කලාපීය පුහුණු හවුල්කරුවෙකු (RTP) වීමට ගිවිසුම අත්සන් කර ඇත. මෙම ගිවිසුම යටතේ, MRO සඳහා ආරක්ෂණ කළමනාකරණ පද්ධති සහ උපදේශන සැලසුම් සඳහා වැඩසටහන් දෙකක් පවත්වනු ඇත.

අනාගත දැක්ම

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලය, උසස් අධ්‍යාපන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය සහ වරාය, නාවික හා ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශය සමඟ සාකච්ඡා කරමින්, උපාධි දීමනාවක් ඇති රාජ්‍ය නොවන උසස් අධ්‍යාපන ආයතනයක් ලෙසට පිළිගැනීමේ කටයුතු කරමින්, අන්තර්ජාතිකව පිළිගත් ගුවන් විශ්ව විද්‍යාලයක් වෙත කලාපයේ සිසුන්ට අධ්‍යාපනය ලබා දීමේ සුවිශේෂී අවස්ථාව ලබා දීමට උත්සාහ කරයි. තවද, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලය, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය සමඟ අනුමත පුහුණු සංවිධානයේ (ATO) තත්ත්වය ලබා ගැනීමට ක්‍රියාවලියක් පවත්වා, ශ්‍රී ලංකාවේ ඕඩ ලෙස සහතික වූ පළමු ආයතනය බවට පත් වීමට යෙදී සිටී. මෙය, සිසුන්ට ගෝලීය වශයෙන් පිළිගත් අධ්‍යාපන සුදුසුකමක් ලබා ගැනීමට හැකියාව ලබා දේ.

ජාත්‍යන්තර වශයෙන් මෙහෙයුම් ව්‍යාප්ත කිරීමේ දැක්මට යාමෙන්, ආයතනය කලාපයේ ගුවන් පුහුණු අවශ්‍යතා පිළිබඳ හඳුනාගෙන බංග්ලාදේශයේ සිය මෙහෙයුම් ව්‍යාප්ත කිරීමේ ක්‍රියාවලිය යටතේ සිටී. මෙයින්, අනාගත සිසුන්ට ගුවන් සේවා වෘත්තියකට සහතික මාවතක් ලබා දීමේ අවස්ථාව ලබා දේ. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලය මාලදිවයිනේ EASA අනුමත විභාග මධ්‍යස්ථානයක් ඇති පළමු ආයතනය ලෙස කීර්තිමත් වේ. එමෙන්ම, විදේශවල අධ්‍යාපනය ලබා ගැනීමට කැමති අය සඳහා ඕස්ට්‍රේලියාවේ උපාධියකට මග පෙන්වන ඕස්ට්‍රේලියානු ඩිප්ලෝමාවක් වන ගුවන් යානා නඩත්තු පිළිබඳ ඩිප්ලෝමාවක් ලබා දීමට ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලය දැනට Aviation Australia සමඟ සාකච්ඡා කරමින් සිටී.

ශ්‍රීලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ් (SLC)

දළ විශ්ලේෂණය

සමාගමේ පූර්ණ අනුබද්ධ ආයතනයක් වන ශ්‍රීලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ් (SLC) ශ්‍රී ලංකාවේ එකම ගුවන් සේවා සැපයුම් සමාගම වන අතර, 2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනත යටතේ ලියාපදිංචි සීමිත වගකීම් සමාගමකි. ශ්‍රීලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ් හි මූලික ව්‍යාපාරික ක්‍රියාකාරකම් වන්නේ

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ සමාලෝචනය තවදුරටත්.

බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ (BIA), මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ (MRIA) සහ කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ රත්මලාන (CIAR) වෙතින් ක්‍රියාත්මක වන ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවාවට සහ අනෙකුත් ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා සඳහා ගුවන් සේවා සැපයීමයි. ශ්‍රීලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ් ගුවන් තොටුපළේ විවේකාගාර සහ ආපනශාලා සඳහා ආහාර සැපයීම, රෙදි සේදීම සහ ආපනශාලා කළමනාකරණය ඇතුළු සේවාවන් රැසක් සපයයි. ලොව ප්‍රමුඛ ගුවන් සමාගම්වල මගීන්ට වසර හතළිහකට වැඩි කාලයක් විශේෂිත සේවාවක් ලබා දීමේ අත්දැකීම් ඇති ශ්‍රීලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ්, ලොව හොඳම ගුවන් සේවා සපයන්නන් සමඟ සැසඳිය හැකි විශේෂිත මට්ටමකින් සහ වෘත්තීයභාවයකින් සිය විවිධ පාරිභෝගිකයන්ට සේවය කරයි. ශ්‍රීලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ් යනු ජාත්‍යන්තර පියාසර ආහාර සැපයුම් සංගමයේ (IFCA) සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් ආහාර සේවා සංගමයේ (IFSA) ක්‍රියාකාරී සාමාජිකයෙකි.

මෙහි ව්‍යාපාරික ක්‍රියාකාරකම්වල ස්වභාවය අනුව, ශ්‍රීලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ් උසස් සනීපාරක්ෂාව පවත්වා ගැනීමට, දැඩි තත්ත්ව පාලන ක්‍රියා පටිපාටිවලට අනුකූලව සහ පහත සඳහන් ප්‍රධාන මාර්ගෝපදේශ පිළිපැදීමට සැලකිය යුතු පූර්වාරක්ෂාවන් ගනී:

- ISO 9001:2015 – UKAS (එක්සත් රාජධානියේ ප්‍රතීතන සේවාව) ප්‍රතීතනය සහිත තත්ත්ව කළමනාකරණ පද්ධතිය.
- ISO 22000:2018 – SAS (ස්විස් ප්‍රතීතන පද්ධතිය) ප්‍රතීතනය සහිත ආහාර සුරක්ෂිතතා කළමනාකරණ පද්ධතිය.
- HACCP – උපද්‍රව විශ්ලේෂණය සහ තීරණාත්මක පාලන ලක්ෂ්‍ය සමඟ ආහාර සුරක්ෂිතතා සහතිකය.
- ISO 14001:2015 – SAS (ස්විස් ප්‍රතීතන පද්ධතිය) ප්‍රතීතනය සහිත පාරිසරික කළමනාකරණ පද්ධතිය.
- හලාල් සහතිකය - මැලේසියානු ගුවන් සමාගම විසින් සහතික කර ඇත.
- 1980 අංක 26 දරන ආහාර පනත 1991 අංක 20 දරන ආහාර (සංශෝධන) පනත මගින් සංශෝධිත පරිදි.

කාර්යසාධනය

ශ්‍රීලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ් හි මූල්‍ය වර්ෂය තුළ විශේෂ කාර්යසාධනයක් පෙන්නුම් කරමින් LKR බිලියන 14ක පිරිවැටුමක් සමඟ ලාභයක් වාර්තා කළ අතර එය පෙර මූල්‍ය වර්ෂයට සාපේක්ෂව 11% ක වර්ධනයක් වේ. මෙම වැඩිවීම ප්‍රධාන වශයෙන් ඉන්ෆ්ලයිට් කේටරින් සහ ගුවන් තොටුපල අවන්හල් (පොදු සහ සංක්‍රමණ) ආදායමෙන් සම්බන්ධයි. වසර තුළ යානස්ථ මුළුතැන්ගෙයි හි නිෂ්පාදනය කරන ලද ආහාර ප්‍රමාණය 13%ක වැඩිවීමක් සමඟ වසරකට ආහාර මිලියන 5.1 ක් දක්වා ඉහළ ගොස් තිබේ. පෙර මූල්‍ය වර්ෂයේ නිෂ්පාදනය කරන ලද ආහාර වේල් මිලියන 4.5 කට සාපේක්ෂව මෙම වැඩිවීම සිදු විය. යානස්ථ කේටරින් හි ප්‍රධාන පාරිභෝගිකයා වන ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම, සමස්ත යානස්ථ කේටරින් පිරිවැටුමෙන් 65% ක දායකත්වයක් ලබා දුන් අතර, වසර තුළ නිෂ්පාදනය කරන ලද මුළු ආහාර වේල් සංඛ්‍යාවේ 73%ක් භාවිතා කළේය.

ශ්‍රීලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ් විසින් වසර තුළ රුපියල් මිලියන 5,787 ක (2022/23 - රුපියල් මිලියන 5,010) මෙහෙයුම් ලාභයක් වාර්තා කළ අතර, ශුද්ධ ලාභය පූර්ව මූල්‍ය වර්ෂයට සාපේක්ෂව 17% ක අඩු වීමක් සිදු විය. විනිමය අනුපාත වෙනස්වීම් මගින් මෙම අඩුවීම සිදු විය. මූල්‍ය වර්ෂය පුරාවටම එක්සත් ජනපද ඩොලරයට සාපේක්ෂව ශ්‍රී ලංකා රුපියලේ අගය ඉහළ යාම හේතුවෙන් රුපියල් මිලියන 1,116 ක විනිමය අලාභයක් (2022/23 - රුපියල් මිලියන 706) වාර්තා විය.

වසංගතයෙන් පසුව මගීන්ගේ පැමිණීමේ වැඩිවීම සහ ගුවන් සමාගම් කිහිපයක් අලුතින් ක්‍රියාත්මක වීමත්, විශේෂිත ආර්ථික පරිසරයේ යහපත් වත්මන් තත්ත්වයත් මගින් සියලුම ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශක සැලකිය යුතු ලෙස වැඩිවිය.

ප්‍රධාන උපාය මාර්ග

මූල්‍ය වර්ෂය තුළදී, ශ්‍රීලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ් හි දැනට පවතින ව්‍යාපාර ඒකක හරහා ආදායම් උත්පාදන අවස්ථා සොයා ගැනීමට සහ නව ගිවිසුම් ලබා ගැනීමට කටයුතු කළ අතර Etihad Airways සහ Air China වැනි ප්‍රමුඛ පෙළේ ගුවන් සමාගම් සමඟ නව ගිවිසුම් secured කරන ලදී. ශ්‍රීලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ් හි “Cuisine Gastronome” නම් සූදානම් ආහාර අංශය, දේශීය සහ අපනයන වෙළෙඳපොළ වෙත ව්‍යාප්ත කරමින්, සුවිශේෂී නිෂ්පාදන සහ මෙහෙයුම් හැකියාවන් ප්‍රයෝජනයට ගනිමින්, ඕස්ට්‍රේලියාව, ඇමරිකාවේ එක්සත් ජනපදය සහ කැනඩාව යන රටවලට මෙම ආහාර වර්ග අපනයනය කිරීමට සමත් විය. ඉදිරි අනාගතයේ දී, අපනයන සහ දේශීය වෙළෙඳපොළට තවත් ව්‍යාප්ත වීමේ අපේක්ෂාව ඇත.

තවද, ශ්‍රීලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ් හි කාර්යක්ෂමතාවය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා සම්පත් භාවිතය විශේෂ අවධානයට ගනිමින් මෙහෙයුම් පිරිවැය පාලනයටත් යොමුවන ලදී. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, කාර්යමණ්ඩලය අයිතිවාසිකම් හිමි වූ අතර, අඩු වූ මෙහෙයුම් ධාරිතාව සම්බන්ධයෙන් අනෙකුත් මෙහෙයුම් වියදම් අඩු විය.

අනාගත දැක්ම

මූල්‍ය වර්ෂයේ අවසාන භාගයේ ධනාත්මක සාර්ව ආර්ථික වර්ධනයන් සහ ගෝලීය ගුවන් ගමන් සඳහා ඇති ඉල්ලුම හේතුවෙන් මෙරටට සංචාරක පැමිණීම් වැඩිවීම සැලකිල්ලට ගනිමින්, ශ්‍රීලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ් හි ඉදිරි කාලසීමාව තුළ වාසිදායක තත්ත්වයක් පවතී. මෙම වැඩිදියුණු වූ පරිසරය ප්‍රාග්ධනය කරමින්, වසංගතය හේතුවෙන් අත්හිටුවන ලද ආහාර සැපයීම නැවත ආරම්භ කිරීම සඳහා ශ්‍රීලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ් දැනට අනෙකුත් ගුවන් සමාගම් සමඟ සාකච්ඡා කරමින් සිටී. මීට සමගාමීව, වඩා හොඳ මෙහෙයුම් සහයෝගීතාව සඳහා සිය තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධති ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමට අමතරව, ශ්‍රීලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ් සිය සැපයුම්කරුවන්ගේ පදනම පුළුල් කරමින් ක්‍රියාවලීන්හි ගුණාත්මකභාවය, කාර්යක්ෂමතාව සහ ඵලදායිතාව වැඩිදියුණු කිරීමට සැලැස්වීමේ කටයුතු සිදු කරයි.

ආයතනික පාලන වාර්තාව

සමාගමේ කාර්යසාධනයේ තිරසාරත්වය උදෙසා මනා ආයතනික පාලනයක් අත්‍යවශ්‍ය වන බවත්, කළමනාකාරිත්වයේ කාර්යභාරය ඉටු කිරීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය මූලික වන හෙයින් රජය සතු ව්‍යාපාරයන්හි යහපාලන භාවිතයන් ක්‍රියාවට නැංවීම අත්‍යවශ්‍ය බවත්, ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සහ කළමනාකාරිත්වය විසින් විශ්වාස කරනු ලබයි.

යුතුකම්, වගකීම, විනිවිදභාවය සහ වගවීම යන අංශයන්හි හිතකර සමතුලිතතාව වැඩිදියුණු කිරීම සහ පවත්වාගෙන යාම සඳහා ආයතනික පාලන මූලධර්ම සහ භාවිතයන්හි ප්‍රමිතීන් අඛණ්ඩව ඉහළ නැංවීමට සමාගම කැපවී සිටී.

ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස්, සිය ආයතනික පාලනයේ කොටසක් ලෙස අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් සම්මත කරන ලද පහත සඳහන් නීති සම්පාදන, කේත සහ ස්වේච්ඡා ප්‍රතිපත්ති රාමුවලට අනුකූල වේ.

- 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනත
- සමාගමේ සාංගමික ලේඛන
- 2021 නොවැම්බර් 16 දිනැති අංක 01/2021 දරන රාජ්‍ය ව්‍යවසාය චක්‍රලේඛ යටතේ නිකුත් කරන ලද, රජය සතු ව්‍යාපාරයන් සඳහා ආයතනික පාලනය සහ මෙහෙයුම් සංග්‍රහය පිළිබඳ මාර්ගෝපදේශ
- අභ්‍යන්තර සමාගම් නීති සහ ක්‍රියාවලි සහ කර්මාන්තයේ විශේෂිත නීති සහ රෙගුලාසි

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය

මණ්ඩලයේ සංයුතිය

සමාගමේ සාංගමික ලේඛනයන් ප්‍රකාරව, සමාගමේ කොටස්වලින් සියයට 50 කට වඩා වැඩි ප්‍රමාණයක් රජය සතු වන තාක්, භාණ්ඩාගාර ලේකම්තුමා හරහා ක්‍රියාකරනු ලබන, ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය පත් කරනු ලබයි. රජය සතු ව්‍යාපාර සාර්ථක ව්‍යාපාර බවට පත් කිරීමට හැකියාව ඇති සුදුසුකම් ලත්, දක්ෂ පුද්ගලයින්ගෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සමන්විත බව තහවුරු කිරීම සඳහා තේරීම් කමිටුවක් හරහා රජය විසින් අධ්‍යක්ෂවරුන් මණ්ඩලයට පත් කරනු ලබයි. ව්‍යාපාරයන්හි පොදු අයිතිය රජයට පැවරී ඇති බැවින්, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සෘජුවම රජයට වගකියනු ලබයි

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ කාර්යභාරය

සමාගමේ පරමාර්ථය සාක්ෂාත් කර ගැනීම වෙනුවෙන් සහය වීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය උපායමාර්ගික මඟපෙන්වීමක් සපයන අතර, ජාතික ප්‍රතිපත්ති සහ ප්‍රමුඛතාවලට අනුකූල වන බව උපායමාර්ගික සැලැස්ම මඟින් තහවුරු කරයි.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් සමතුලිතතාවය සහ බලය සහ අධිකාරිය සඳහා පහසුකම් සලසනු ලබන කළමනාකරණය අතර පැහැදිලි වගකීම් බෙදීමක් සිදු කරනු ලබයි.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ මූලික වගකීම් වනුයේ;

- විශේෂයෙන්ම උපායමාර්ගික නියෝග ඵලදායී ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීමට පහසුකම් සැලසෙන මෙහෙයුම් තීරණ ගැනීමේදී, කළමනාකරණයට ප්‍රමාණවත් බලයක් පැවරීම තහවුරු කිරීම.
- තීරණ ගැනීම සහ වගවීම සඳහා පහසුකම් සපයන, ස්ථිර සහ විශ්වසනීය කළමනාකරණ තොරතුරු පද්ධතියක් සමාගම සතු බව තහවුරු කිරීම.
- ගිණුම්කරණ සහ මූල්‍ය වාර්තාකරණ පද්ධතිවල සම්පූර්ණත්වය සහතික කිරීම, අවදානම් කළමනාකරණ සහ මෙහෙයුම් පාලනය වැනි පාලන පද්ධති, නීති, රෙගුලාසි සහ අදාළ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වීම තහවුරු කිරීම.
- මෙහෙයුම්, පරිපාලන සහ මූල්‍ය ක්‍රියාවලි ඇතුළු ප්‍රධාන ක්‍රියාවලි සහ ක්‍රියා පටිපාටි නිසි ලෙස ලේඛනගත කර ඇති බවට සහ කාලානුරූපීව යාවත්කාලීන කරන බවට තහවුරු කිරීම.
- සමාගමේ වෙබ් අඩවිය හරහා කිසිදු ව්‍යවස්ථාපිත හෝ මෙහෙයුම් අවශ්‍යතාවකට හානියක් නොවන පරිදි, මූල්‍ය සහ මූල්‍ය නොවන ආකාරයේ උපරිම තොරතුරු එහි පාර්ශ්වකරුවන්ට හෙළිදරව් කිරීම තහවුරු කිරීම.

අධ්‍යක්ෂවරුන්ට සිය වගකීම් ඉටු කිරීමට, කාලීන සහ නිරවද්‍ය තොරතුරු සැපයීම සඳහා පහත දැක්වෙන ක්‍රියාදාමයන් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි.

- සියලුම අධ්‍යක්ෂවරුන් සඳහා නිරවද්‍ය, අදාළ, කාලෝචිත, පැහැදිලි සහ සමබර තොරතුරු ලැබේ.
- කමිටු, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සහ අධ්‍යක්ෂවරුන් සහ අනෙකුත් ප්‍රධාන කළමනාකාරිත්වය අතර තොරතුරු ලබා දීම සඳහා සමාගම් ලේකම්තුමිය සම්බන්ධක ලෙස කටයුතු කරනු ලබයි.
- ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීතුමා ඇතුළු අදාළ අංශ ප්‍රධානීන් විසින් ඔවුන්ගේ ඉදිරිපත් කිරීම් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කරන අතර, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් ඉල්ලා සිටින අවශ්‍ය පැහැදිලි කිරීම් ලබා දෙනු ලබයි.
- ඊට අමතරව, සමාගමේ තිරසාර මූලපිරීම්වලට අනුකූලව, සියලුම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ලිපි ලේඛන, විද්‍යුත් ලේඛන ලෙස ලබා ගත හැකිය.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ක්‍රියාකාරකම් සඳහා සවිමත් තොරතුරු තාක්ෂණයෙන් සහය ලබා ගන්නා අතර, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයින්ට ආරක්ෂිත සම්බන්ධතාවයක් හරහා ඔවුන්ගේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ලිපි ලේඛන වෙත ප්‍රවේශ වීමට සහ දුරස්ථ රැස්වීම් සඳහා සහභාගී වීමට හැකියාව ලබා දෙනු ලබයි.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුකමිටු වෙත බලය පැවරීම

මනා පාලනයක් සහ හොඳම භාවිතයන් සපුරාලීම සඳහා එයාර්ලයින්ස් විසින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුකමිටු පිහිටුවා ඇත. පවරන ලද කමිටු වෙත තම විශේෂඥතාවය සහ පළපුරුද්ද ලබා දිය හැකි අධ්‍යක්ෂවරුන්ගෙන් මෙම කමිටු සමන්විත වේ. වගකීම්, යොමු කිරීමේ අනුදේශයන්හි විධිමත්ව දක්වා ඇත. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුකමිටු ලේකම්තුමා, සමාගම් ලේකම්තුමිය වේ.

යොමු කිරීමේ අනුදේශයන්හි නිශ්චිතව දක්වා ඇති, ඔවුන්ගේ අධිකාරිය සහ වගවීම සම්බන්ධ කරුණු සලකා බැලීමට සහ සාකච්ඡා කිරීමට කමිටු නිතිපතා රැස්වේ. ඔවුන්ගේ නිරීක්ෂණ සහ නිර්දේශ නිරන්තරයෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත වාර්තා කරනු ලබයි.

අධ්‍යක්ෂවරුන්ට වන්දි පූරණය

සමාගමේ සාංගමික ලේඛනයන්ට අනුකූලව, අධ්‍යක්ෂවරුන්ට, සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරුන් ලෙස ඔවුන්ගේ තනතුරු අනුව වගකීම් ඉටුකිරීම සඳහා, දරනු ලබන වගකීම් සම්බන්ධයෙන් නීතියෙන් අවසර දී ඇති ප්‍රමාණයට සමාගමෙන් වන්දි පූර්ණයක් ලබාදෙනු ලැබේ. අධ්‍යක්ෂතුමා විසින් වංචනික ලෙස හෝ වංක ලෙස ක්‍රියා කර ඇති බව ඔප්පු වුවහොත්, වන්දිය මඟින් කිසිදු ආවරණයක් සපයන්නේ නැත.

සමාගම වසර පුරාවට අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ සහ නිලධාරීන්ගේ වගකීම් රක්ෂණ ආවරණයක් පවත්වාගෙන යනු ලැබ ඇත.

ආයතනික පාලන වාර්තාව තවදුරටත්.

සභාපතිතුමාගේ සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරිතුමාගේ කාර්යභාරය

උපායමාර්ගික සහ මෙහෙයුම් කරුණු අතර වෙනස, සභාපතිතුමාගේ සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරිතුමාගේ වගකීම් බෙදීම අනුව පැහැදිලිව දක්වයි. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සභාපතිතුමා, විධායක නොවන පත්වීමක් වන අතර, උපායමාර්ගික ගැටලු කෙරෙහි අවධානය යොමු කිරීම, ව්‍යාපාර සහ ජ්‍යේෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායම අධීක්ෂණය සිදු කරනු ලබයි. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ක්‍රියා පටිපාටි අනුගමනය කිරීම සහ සියලුම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයින් රැස්වීම් සඳහා ඵලදායී ලෙස සහභාගී වීම ඔහු විසින් තහවුරු කරනු ලබයි. එදිනෙදා ව්‍යාපාර කළමනාකරණය සහ ජ්‍යේෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායමේ නායකත්වය සහ සමූහයේ උපායමාර්ගික සහ මෙහෙයුම් සැලසුම් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ප්‍රධාන විධායක නිලධාරිතුමා වගකීමෙන් බැදේ. සමාගමේ කාර්යසාධනය, මෙහෙයුම් කටයුතු සහ මානව සම්පත් සම්බන්ධ ඕනෑම ගැටලුවක් සාකච්ඡා කිරීමට සභාපතිතුමා සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරිතුමා නිරන්තරයෙන් රැස් වනු ලබයි.

අභ්‍යන්තර පාලනය සහ අවදානම් කළමනාකරණය

දැනට පවතින අභ්‍යන්තර පාලන රාමුව සකසා ඇත්තේ, අවදානම් කළමනාකරණ රාමුව, මූල්‍ය පාලනය, අභ්‍යන්තර විගණනය සහ ආධාරක ප්‍රතිපත්ති මගිනි. සමාගමේ අභ්‍යන්තර පාලන රාමුවේ පරමාර්ථය වනුයේ, මෙහෙයුම්හි ඵලදායීත්වය සහ උපායමාර්ගික ඉලක්ක සමඟ මනාව ගැළපීම සහතික කිරීමයි. අභ්‍යන්තර පාලන රාමුව මඟින් නිවැරදි, විශ්වසනීය, සම්පූර්ණ සහ කාලෝචිත මූල්‍ය වාර්තාකරණය සහ කළමනාකරණ තොරතුරු සහතික කිරීමට අදහස් කරනු ලබයි. මෙම රාමුව මඟින් සදාචාරාත්මක වටිනාකම්, යහපත් ආයතනික පාලනය සහ අවදානම් කළමනාකරණ භාවිතයන් අනුමත කරනු ලබයි.

ව්‍යවස්ථාපිත අනුකූලතාවය

අධ්‍යක්ෂකවරුන්, ඔවුන්ගේ පරම දැනුම සහ විශ්වාසය අනුව, එයාර්ලයින්ස් සේවකයන්ට අදාළ ගෙවීම් නිසි කලට සිදු කරනු ලැබ ඇති බවට සෑහීමකට පත් වේ.

ආයතනික අවදානම් කළමනාකරණය

ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස්, සිය ආයතනික අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීම උදෙසා එදිනෙදා මෙහෙයුම් කටයුතුවල අවදානම් කළමනාකරණය වැදගත් කොට සලකනු ලබයි. එබැවින් ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් විසින් සියලු ව්‍යාපාර අංශ ඇතුළත් අවදානම් කළමනාකරණ රාමුවක් ස්ථාපිත කොට ඇත. සමාගමට බලපෑම් ඇති කළ හැකි අවදානම් කල් තියා හඳුනාගැනීම, ඒවායේ ප්‍රතිවිපාක තක්සේරු කිරීම, සහ එහි මෙහෙයුම්වල අවදානම් අවම කිරීමට ක්‍රමවේද සකස් කිරීම මේ හරහා කරනු ලබයි.

අවදානම් කළමනාකරණ සම්මතයන් සහ කර්මාන්තයේ අවශ්‍යතාවයන් අනුව ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස්හි අවදානම් කළමනාකරණ රාමුව ස්ථාපිත කොට ඇති අතර, එය අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය මණ්ඩලය විසින් අනුමත කර ඇති අතර එය ඉහළ මට්ටමේ අධීක්ෂණය සහ පාලනය සඳහා සංවිධානය පිළිඹිබු වේ.

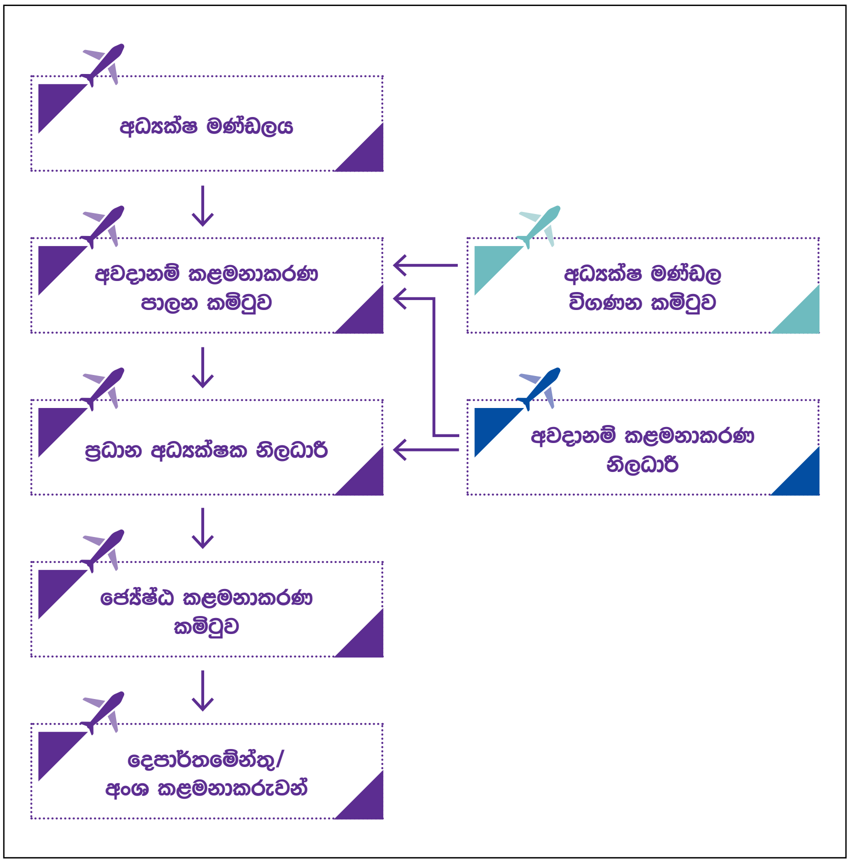
අවදානම් පාලනය

ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් හි අවදානම් අධීක්ෂණය මෙන්ම, සමාගමේ අවදානම් කළමනාකරණ රාමුව අනුමත කිරීම සඳහා ද අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වගකීමෙන් බැඳේ. ව්‍යාපාර අවදානම් හඳුනාගැනීම, ඇගයීම සහ කළමනාකරණය සඳහා කළමනාකරණ මට්ටමෙන් පිහිටුවා ඇති ක්‍රියාපටිපාටි පරීක්ෂා කරමින්, විගණක කමිටුව විසින් අධීක්ෂණ වගකීම් සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත සහය ලබා දේ.

ප්‍රධාන විධායක නිලධාරියා විසින් අවදානම් කළමනාකරණය සඳහා උපායමාර්ගික උපදේශන ලබා දෙන අතර, අවදානම් පිළිබඳ මනාව සොයා බැලීම සහ අවදානම් මූලධර්ම යෙදවීම සම්බන්ධයෙන් ආයතනය තුළ තීරණ ගැනීම සහතික කරනු ලබයි.

ජ්‍යේෂ්ඨ කළමනාකරණ කමිටුව මඟින ව්‍යාපාර ඒකකවල අදාළ අවදානම් පිළිබඳ විස්තර විශ්ලේෂණය කිරීම සහ මෙම අවදානම් ඵලදායීව කළමනාකරණය කිරීම සඳහා උපායමාර්ග සකස් කිරීම සිදු කරනු ලබයි. දෙපාර්තමේන්තු/ අංශ කළමනාකරුවන් විසින් ඔවුන් වගකියනු ලබන ක්ෂේත්‍රයේ අවදානම් හඳුනා ගැනීමේ සහ ඒවා කළමනාකරණයට ක්‍රියාකාරී සැලසුම් සකස් කිරීමේ වගකීම් දරයි.

අවදානම් පාලන රාමුව

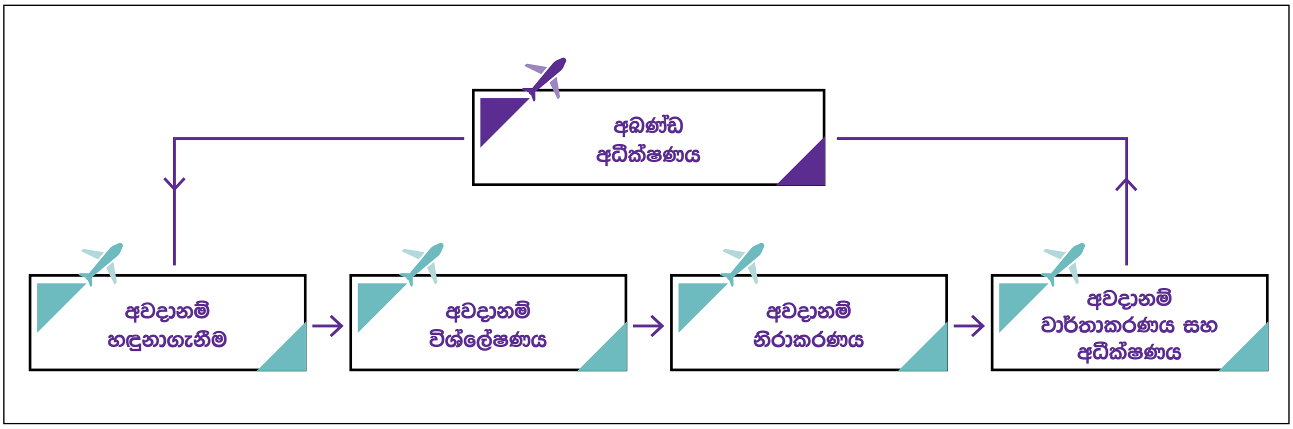


අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලිය

අවදානම් හඳුනාගැනීම, අවදානම් විශ්ලේෂණය, අවදානම් නිරාකරණය සහ අවදානම් වාර්තාකරණය සහ අධීක්ෂණය ආදි කටයුතු වලින් ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් හි අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලිය සමන්විත වේ.

අවදානම් හඳුනාගැනීම, තක්සේරුකරණය, කළමනාකරණය සහ වාර්තාකරණය පිළිබඳ වගකීම ව්‍යාපාර ඒකක වෙත පැවරේ. හඳුනාගත් අවදානම්, සිදු විය හැකි සම්භාවිතාව සහ ඒවායේ බලපෑම මත පදනම්ව විශ්ලේෂණය කරනු ලබන අතර, අවදානම් ලකුණු අනුව සැලකිය යුතු, ඉහළ, මධ්‍යස්ථ හෝ අවම ලෙස වර්ගීකරණය කරනු ලබයි.

ආයතනික අවදානම් කළමනාකරණය තවදුරටත්.



අවදානම් වර්ගීකරණය සහ අවදානම් ලකුණු පදනම් කරගනිමින් ක්‍රියාකාරී සැලසුම් ගණනය කරනු ලබයි. ප්‍රධාන විධායක නිළධාරී/අදාළ ජ්‍යේෂ්ඨ කළමනාකරණ කමිටු සාමාජිකයින් විසින් සැලකිය යුතු අවදානම් විසඳීමට ගෙන ඇති ක්‍රියාමාර්ග සමාලෝචනය කරයි.

ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් විසින් අවදානම් වාර්තා පිළිබඳ දත්ත ගබඩා කිරීමේ පද්ධතියක් පවත්වා ගෙන යන අතර, සමූහ තහවුරුකරණය සහ උපදේශන සේවා අංශයේ මඟ පෙන්වීම යටතේ ව්‍යාපාරික ඒකක හි වගකිව යුත්තන් විසින් ඒවා නිතිපතා සමාලෝචනය කර යාවත්කාලීන කරනු ලබයි.

අවදානම් වපසරිය

වෙනස්වීමට භාජනයවන ව්‍යාපාර පසුබිමක් තුළ කටයුතු කරනු ලබන ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් විසින් 2023/24 මූල්‍ය වර්ෂය පුරා විවිධාකාර අවදානම්වලට මුහුණ දෙනු ලැබීය. ගෝලීය ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ සාර්ව ආර්ථික සාධක සහ ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථික හා දේශපාලන අස්ථාවරත්වය මඟින් ගුවන් සේවයට බලපෑම් ඇති විය. විශේෂයෙන්ම, ඉහළ ඉන්ධන පිරිවැය, ගුවන් සේවා සැපයුම් දාමයේ අවහිරතා සහ පරිපූර්ණ ජාල මෙහෙයුම් වෙත සහය වීම සඳහා ගුවන් යානා ප්‍රමාණවත් නොවීම හේතුවෙන් ඇති වූ ධාරිතා සීමාවන් වැනි ගැටලු වලට ගුවන් සමාගම විසින් මුහුණ දෙන ලදී. මෙම වසරේ, සමාගම සිය ආදායම් උත්පාදනයට, ස්ථාවර වියදම් අයකර ගැනීමට මෙන්ම කීර්ති නාමයට අහිතකර ලෙස බලපාන මෙහෙයුම් අභියෝගවලට මුහුණ දුන්නේය. වෙන් කර තිබූ ගුවන් ගමන් කාල සටහන, කල්බදු අවසානයේ ගුවන් යානා ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේ ප්‍රමාදයන්, එන්ජින් ගැටළු සහ දිගු නඩත්තු කාර්යයන් ඒ අතර විය.

සැපයුම් දාමයේ බාධා කිරීම්, ශ්‍රම හිඟය සහ වැඩිවන ඉල්ලුම හේතුවෙන් ගෝලීය ගුවන් යානා සහ එන්ජින් නිෂ්පාදන සහ බෙදා හැරීමේ අංශය සැලකිය යුතු අභියෝගවලට මුහුණ දුන්හ. භූ දේශපාලනික ආතතීන් සහ දැඩි නියාමන අවශ්‍යතා නිෂ්පාදන කාලසීමාවන් සහ පිරිවැය තවදුරටත් සංකීර්ණ කරන අතර ගුවන් සේවා කර්මාන්තය තුළ මූල්‍ය බාධාවන් මෙම දුෂ්කරතා උග්‍ර කරයි, සමස්ත බෙදාහැරීමේ කාලසටහන් කෙරෙහි බලපායි. සමාගම විසින් ගුවන් යානා ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේදී ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථික අස්ථාවරත්වය හේතුවෙන් මෙම දුෂ්කරතාවය තවත් උග්‍ර වේ.

එසේම ගෝලීය වශයෙන් පුහුණු සේවකයින් සඳහා ඉල්ලුම වැඩි වීමත්, පුද්ගලයින් වෙනත් රටවල් වෙත සංක්‍රමණය කිරීම ඉහළ යාම හේතුවෙන්, පුහුණු ශ්‍රම බලකාය විශේෂයෙන්ම ගුවන් සේවා සහ වෘත්තීය කාණ්ඩවල පිරිස් රඳවා ගැනීම, ආකර්ෂණය කරගැනීම සම්බන්ධයෙන් ගුවන් සමාගම සැලකිය යුතු ලෙස බලපෑමට ලක්වන ලදී.

ප්‍රධාන වශයෙන් ගුවන් ගමන් බාධා කිරීම් මෙන්ම ගුවන් යානා සහ එන්ජින් ආශ්‍රිත වියදම් මත පාඩු වල බලපෑම හේතුවෙන් සංවිධානයේ මුදල් තත්ත්වය සැලකිය යුතු ලෙස පිරිහී ඇත. මෙය අවම කිරීම සඳහා, මූල්‍යමය වශයෙන් තිරසාර සංවිධානයක් බවට පරිවර්තනය වීම සහතික කිරීම සඳහා රජය SLA පුද්ගලීකරනය සිදු කරයි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව / 50
අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල විගණන කමිටු වාර්තාව / 54
අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය / 55
ස්වාධීන විගණකගේ වාර්තාව 56
මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය/ 60
ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශය / 61
විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශය / 62
ස්කන්ධ වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශය / 63
මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය / 64
මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් / 65

ශ්‍රී ලාංකේය උණුසුම් ආගන්තුක සත්කාර සමඟ

අපේ අනාගතයට මග කියාදීම

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව

2024 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වසර සඳහා වාර්ෂික වාර්තාව සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් ඉතා සතුටින් ඉදිරිපත් කර සිටී.

මූලික ක්‍රියාකාරකම් සහ ව්‍යාපාරික කටයුතු සමාලෝචනය

ශ්‍රී ලංකාවේ නිල ගුවන් සේවය වශයෙන් සමාගමේ මූලික ක්‍රියාකාරකම් වනුයේ, මගී ප්‍රවාහනය, භාණ්ඩ හා තැපැල් ප්‍රවාහනය සදහා කාර්ය සටහන් සහිතව සහ රහිතව ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් සම්පාදනයයි. බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (“BIA”) සහ මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (“MRIA”) හරහා ගුවන් පර්යන්ත සේවාවන් සැපයීම, ගුවන් මගීන් වෙත තීරු බදු රහිත භාණ්ඩ අලෙවි කිරීම, අභ්‍යන්තර සහ බාහිර නිවාඩු ගත කිරීමේ සැලසුම් අලෙවි කිරීම සමාගමෙහි අනෙකුත් ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම් වේ. තෙවන පාර්ශ්ව ගුවන්යානා නඩත්තු සේවා, ගුවන්යානා මෙහෙයුම් සේවා ප්‍රතිපාදනය කරමින් සමාගමේ ගුවන්සේවා ආශ්‍රිත පුහුණු පැවැත්වීම ආදිය සමාගම විසින් සිදු කරන අතිරේක ක්‍රියාකාරකම් යටතට ඇතුළත් වේ. මූල්‍ය වර්ෂය තුළ සමාග මේ ක්‍රියාකාරකම්වල ස්වාභාවයේ සැලකිය යුතු වෙනසක් දැකගත නොහැකි විය. බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (“BIA”) සහ මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (“MRIA”) හරහා මෙහෙයුම් කටයුතුවල යෙදෙන ගුවන් සමාගම් සඳහා ආහාරපාන සේවා සැපයීම මූලික කාර්යය ලෙස සිදුකරනු ලබන, සමාගමෙහි සම්පූර්ණ හිමිකාරිත්වය සහිත පරිපාලිතය වන සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමෙන් සමූහය සමන්විත වේ. සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් හි අනෙකුත් අතිරේක සේවාවන් වනුයේ මහජන සහ සංක්‍රමණික අවන්හල් පවත්වාගෙන යාම, අධි ශීතකළ ආහාර කාණ්ඩ, ලොන්ඩරි සේවා සැපයීම සහ සංක්‍රමණික හෝටල් කළමනාකරණය කිරීම ආදියයි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සහ විගණන වාර්තාව

සාමූහික මූල්‍ය කළමනාකරණ ප්‍රධානී සහ අධ්‍යක්ෂවරුන් දෙදෙනෙකු විසින් නිසි පරිදි අත්සන් තබන ලද සම්පූර්ණ මූල්‍ය ප්‍රකාශ සහ ඒ පිළිබඳ 2024 මාර්තු 31 දිනට අවසන් වන වසර සඳහා වන විගණන වාර්තාව මෙම වාර්තාව සමඟ අමුණා තිබේ.

ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සැකසීමේදී භාවිත කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති 65 සිට 114 පිටුවල ඉදිරිපත් කර ඇත.

සමූහයේ පිරිවැටුම

සමූහයේ පිරිවැටුම රුපියල් මිලියන 339,592 (2022/23 : රුපියල් මිලියන 369,470) කි. සමූහයේ පිරිවැටුමෙහි සවිස්තරාත්මක විශ්ලේෂණයක් මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් 20 හි දක්වා ඇත. සමාගම සහ එහි පූර්ණ හිමිකාරිත්වය ඇති පරිපාලිත ආයතනය වන සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම අතර ගනුදෙනු සාධාරණ වෙළඳපොළ මිල ගණන් අනුව සිදුකරනු ලබයි.

ප්‍රතිඵල

වසර සඳහා සමූහයෙහි බදුවලට පසු ශුද්ධ ලාභය රුපියල් මිලියන 7,925 (2022/23 : රුපියල් මිලියන 71,307 ශුද්ධ අලාභය) කි. සමූහය විසින් රුපියල් මිලියන 482 (2022/23 : රුපියල් මිලියන 1,320) ක බදුකරණ වියදමක් දරන ලදී. වසර සඳහා වන ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශය 61 පිටුවෙහි දක්වා ඇත.

සමූහයේ ආයෝජන

වසර තුළ දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ සඳහා සමූහයේ ප්‍රාග්ධන වියදම් රුපියල් මිලියන 1,693 (2022/23: රුපියල් මිලියන 1,309) ක් විය.

දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ

වාර්තා කරන දිනට සමූහයේ දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ සඳහා ගිණුම් පොතෙහි සඳහන් ශුද්ධ වටිනාකම රුපියල් මිලියන 11,582 (2022/23: රුපියල් මිලියන 11,460) ක් විය.

දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ සහ ඒවායේ සංචලනයන් පිළිබඳ විස්තර මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා වන සටහන 3 හි දක්වා ඇත.

ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය

සමාගමේ ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය රුපියල් 203,860,665,500ක් වන අතර, 2024 ජූනි 25 වැනිදා පැවැති විශේෂ මහ සභාවෙහිදී සමාගමේ ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය රුපියල් 198,860,665,500 සිට රුපියල් 203,860,665,500 දක්වා වැඩි කරන ලද අතර, සාමාන්‍ය කොටස් මිලියන 50ක් ශ්‍රී ලංකා රජයට කොටසකට රුපියල් 100 බැගින් වෙන් කරන ලදී.

සංචිත

2024 මාර්තු 31 දිනට එකතු වූ මුළු පාඩුව සෘණ රුපියල් මිලියන 592,627 (2022/23: සෘණ රුපියල් මිලියන 599,606).

ප්‍රාග්ධන සංචිත LKR 8,542 (2022/23 රුපියල් මිලියන 8,815). මෙම සංචිතවල චලනය මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල කොටස්වල වෙනස්වීම් ප්‍රකාශයේ දැක්වේ.

ආයතනික පරිත්‍යාග

සමූහය වර්ෂය තුළ කිසිදු පරිත්‍යාගයක් සිදුකර නැත.

අයබදු

2017 අංක 24 දරන දේශීය ආදායම් පනත මත පදනම්ව 2018 අප්‍රේල් 1 වන දින සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි සමාගමෙහි සියලුම ව්‍යාපාරික කටයුතුවලට අදාළව ආදායම් බද්ද සඳහා සමාගම බැඳී සිටී. දැනට ද්විත්ව බදු ගිවිසුම් නොමැති රටවල සමාගමෙහි විදේශීය මෙහෙයුම්වලට අදාළ බදු සඳහා සමාගම බැඳී සිටී.

ගුවන් යානා මුළුතැන්ගෙය සහ සංක්‍රමණික අවන්හල වෙතින් ලැබෙන ආදායම 2021 මැයි 31 දක්වා ආදායම් බද්දෙන් නිදහස් කර ඇති අතර ආයෝජන මණ්ඩලය (BOI) සමඟ ඇති කර ගත් ගිවිසුමට අනුව 2029 මැයි 31 දිනෙන් අවසන් වන වසර 8 ක් සඳහා 15% ක සහනදායී අනුපාතයකට බදු ගෙවිය හැකිය. වෙනත් මූලාශ්‍රයන්ගෙන් ලැබෙන ආදායමට අදාළව සාමාන්‍ය අනුපාතයට වගකීමෙන් බැඳී ඇත.

කොටස් පිළිබඳ විස්තර

2024 මාර්තු 31 දින වන විට කොටස් පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වෙන පරිදි වේ:

කොටස් හිමිකාරිත්වය	කොටස් සංඛ්‍යාව	හිමිකාරිත්වය %
ශ්‍රී ලංකා රජය	1,984,006,469	99.77%
සේවක අර්ථසාදක අරමුදල	1,863,676	0.09%
වෙනත්	2,736,510	0.14%

නීතිරීති සහ රෙගුලාසිවලට අනුකූලත්වය
සමාගම සෑමවිටකම අදාළ නීතිරීති හා රෙගුලාසිවලට අනුකූලව කටයුතු කරන බවට තහවුරු කොට ඇත. අනුකූලතාවය සම්බන්ධයෙන් වගකිව යුතු කළමනාකරණ නිලධාරීන් විසින් විගණන කමිටුවේ කාර්තුමය රැස්වීම්වලදී අනුකූලතාවය සම්බන්ධ වාර්තාවක් සභාගත කරනු ලබයි.

සම්බන්ධිත පාර්ශ්ව ගනුදෙනු
සම්බන්ධිත පාර්ශ්ව ගනුදෙනු පිළිබඳ මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන 28 හි දක්වා ඇත.

අසම්භාව්‍ය වගකීම් සහ ප්‍රාග්ධන බැඳීම්
2024 මාර්තු 31 වැනි දිනට අසම්භාව්‍ය වගකීම් සහ එම දිනට ප්‍රාග්ධන වියදම් මත දරන ලද බැඳීම් මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන 25 හි ඉදිරිපත් කොට ඇත.

වාර්තාකරණ දිනට පසු සිදුවීම්
මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි සටහන 27 හි දක්වා ඇති කරුණු හැරුණු විට, වෙනස් කිරීමක් හෝ හෙළිදරව් කිරීමක් අවශ්‍ය වන ආකාරයේ කිසිදු තත්ත්වයක් වාර්තාකරණ දින සිට උද්ගතව නැත.

මානව සම්පත්/සේවා නියුක්ති ප්‍රතිපත්ති
මානව ප්‍රාග්ධනය සංවර්ධනය සඳහා ආයෝජනයන් සිදු කිරීමත් නව ව්‍යාපාර ප්‍රමුඛතා වටා එලදායී ශ්‍රම බලකායක් ඒකරාශී කිරීමත් සමාගමේ ඉදිරි සාර්ථකත්වය සඳහා අවශ්‍ය කරන දැනුමින් සහ කුසලතාවලින් සිය සේවකයින් සන්නද්ධ වන්නේදැයි සහතික කර ගැනීමත් සඳහා සමාගම නිරන්තරයෙන් කටයුතු කරයි. සමූහයේ සේවා නියුක්ති ප්‍රතිපත්ති පුද්ගලයින්ට නිසි ගෞරවය ලබා දෙමින් ස්ත්‍රී පුරුෂ භාවය, ජාතිය හෝ ආගම නොසලකා ඔවුන්ට සම වෘත්තීය අවස්ථාවන් පිරිනමයි. එමෙන්ම, වෘත්තීය සෞඛ්‍ය සහ ආරක්ෂණ ප්‍රමිතීන් වෙත සැලකිය යුතු අවධානයක් ලබා දේ. වසර අවසානයේ සමාගම විසින් සේවයේ යොදවා ඇති පුද්ගලයින් සංඛ්‍යාව 5935 (2022/23: 5440) වන අතර පරිපාලිතය විසින් සේවයේ යොදවා ඇති පුද්ගලයින් සංඛ්‍යාව 713 (2022/23 - 808) විය.

ව්‍යවස්ථාපිත ගෙවීම්
සේවකයින්ට සහ ශ්‍රී ලංකා රජයට අදාළ සියලුම ව්‍යවස්ථාපිත ගෙවීම් නිසි කලට සිදු කර ඇති බවට අධ්‍යක්ෂවරුන්, ඔවුන්ගේ පරම දැනුම හා විශ්වාසය අනුව සෑහීමකට පත්වේ.

පරිසර ආරක්ෂණය
සමූහයේ ව්‍යාපාරික ක්‍රියාකාරකම් පරිසරයට සෘජු හා වක්‍ර බලපෑම් ඇති කළ හැකිය. පරිසරයට අහිතකර බලපෑම් අවම මට්ටමක තබා ගැනීම සහ අදාළ බලධාරීන් සහ රෙගුලාසි සමඟ අනුකූලතාව පවත්වා ගැනීම සඳහා සහයෝගීව කටයුතු කිරීම සමූහයේ ප්‍රතිපත්තිය වේ.

අඛණ්ඩ පැවැත්ම
අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම් ප්‍රකාශයේ සඳහන් කර ඇති පරිදි, භාණ්ඩාගාර ලේකම්වරයාගේ (වැඩ බලන) සහතිකය මත අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කිරීමේදී අඛණ්ඩ පැවැත්ම පදනම අනුගමනය කර ඇත. ඒ අනුව, ආයතනය ප්‍රතිව්‍යුහගත කරන තෙක් අඛණ්ඩ පැවැත්ම අනුව ඉදිරියට යාමට, 2023/24 වසර සඳහා අවශ්‍ය විටෙක ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් සමාගමට මූල්‍ය සහාය ලබා දෙනු ඇත.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය
සමාගමෙහි සාංගමික ව්‍යවස්ථාවලියෙහි 79 වගන්තිය ප්‍රකාරව, අධ්‍යක්ෂවරුන් භාණ්ඩාගාර ලේකම් වරයා විසින් පත් කරනු ලැබේ. අධ්‍යක්‍ෂ මණ්ඩලය පිළිබඳ කෙටි හඳුන්වාදීමක් වාර්ෂික වාර්තාවේ පිටු අංක 16 සිට 19 හි ඉදිරිපත් කර ඇත.

මූල්‍ය වර්ෂය තුළ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් දොළහක් කැඳවා තිබූ අතර ඒවා සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ සහභාගීත්වය පහත පරිදි විය.

2023/2024 මූල්‍ය වර්ෂය තුළ අධ්‍යක්ෂවරයාගේ නම	අධ්‍යක්ෂ ධුර කාලය තුළ සහභාගී වී ඇති රැස්වීම් ගණන
අසෝක පතිරගේ මහතා (සභාපති)	12/12
මලික් ජේ. ප්‍රනාන්දු මහතා	09/12
ආචාර්ය ශ්‍රීධීර් සාරිපුත්ත හංස විජයසූරිය මහතා	10/12
ජෝසප් මයිකල් ජයන්ත් පෙරේරා මහතා	12/12
ආනන්ද විජේතිලක අතුකෝරල මහතා	12/12
ඒ. කේ. ඩී. ඩී. ඩී. අරන්දර මහතා/භාණ්ඩාගාර නියෝජිත	12/12
ඒ. එම්. ඒ. ඒ. ලක්මාල් රත්නායක මහතා	10/12
ඩී. ඩී. ශිරාන් චමින්ද ධම්මගේ මහතා (2023 මැයි 4 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි තේරී පත්විය පත් වූ අතර 2024 මාර්තු 31 දින ඉවත් විය.)	08/12

*ෆ්‍රෑන්ක් නිරංජන් අරුල්ප්‍රගාසම් මහතා (2024 ජූනි 11 වන දින සිට පත් කෙරුණි).

විගණන කමිටු සාමාජිකයන්

කමිටු සාමාජිකයින් 2023/24 මූල්‍ය වර්ෂය	සහභාගී වී ඇති රැස්වීම් ගණන
ජෝසප් මයිකල් ජයන්ත් පෙරේරා මහතා (තාවකාලික සභාපති)	8/8
ඒ. කේ. ඩී. ඩී. ඩී. අරන්දර මහතා/භාණ්ඩාගාර නියෝජිත (2023 මාර්තු 16 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි තේරී පත්විය)	7/8
ඩී. ඩී. ශිරාන් චමින්ද ධම්මගේ මහතා (2023 මැයි 26 වන දින කමිටුවට පත් කරන ලද අතර, 2024 මැයි 31 වන දින සිට රාජකාරියෙන් ඉල්ලා අස්විය. කමිටුවේ සභාපති ලෙසද කටයුතු කළේය).	2/8
මලික් ජේ. ප්‍රනාන්දු මහතා (2024 ජූනි 25 වන දින සිට රාජකාරියෙන් ඉල්ලා අස්විය)	4/8
ආචාර්ය ශ්‍රීධීර් සාරිපුත්ත හංස විජයසූරිය මහතා (2024 ජූනි 25 වන දින සිට රාජකාරියෙන් ඉල්ලා අස්විය)	6/8

*ආනන්ද අතුකෝරල මහතා (2024 ජූනි 25 වන දින සිට පත් කෙරුණි).
*ෆ්‍රෑන්ක් නිරංජන් අරුල්ප්‍රගාසම් මහතා (2024 ජූනි 25 වන දින සිට පත් කෙරුණි).

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව තවදුරටත්.

විගණන කමිටු වාර්තාව මෙම වාර්ෂික වාර්තාවේ පිටු අංක 54 හි දක්වා ඇත.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල මානව සම්පත් සහ සේවක පාරිශ්‍රමික කමිටුව

මානව සම්පත් සහ සේවක පාරිශ්‍රමික කමිටුවෙහි ප්‍රධාන අරමුණු වනුයේ, පාරිශ්‍රමික ප්‍රතිපත්තියක් වැඩි දියුණු කිරීම සහ පාරිශ්‍රමික ව්‍යුහයක් ස්ථාපනය කිරීම උදෙසා විධිමත් සහ විනිවිදභාවයෙන් යුතු ක්‍රියාපටිපාටියක් ස්ථාපනය කිරීමේ කාර්යය වෙනුවෙන් මගපෙන්වීමයි.

වෙළඳපොළ සහ කර්මාන්ත සාධක සහ සමූහයේ සියලු සමාගම්වල පුද්ගල කාර්යසාධනය මත පදනම්ව පාරිශ්‍රමික ප්‍රතිපත්තියක් සකස් කර ඇත. මානව සම්පත් සහ සේවක පාරිශ්‍රමික කමිටුව අවශ්‍යතාව පරිදි රැස්වේ.

මානව සම්පත් සහ සේවක පාරිශ්‍රමික කමිටුව, පහත සඳහන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයින්ගෙන් සමන්විත වේ.

කමිටු සාමාජිකයින් 2023/24 මූල්‍ය වර්ෂය	සහභාගී වී ඇති රැස්වීම් ගණන
මලික් ජේ. ප්‍රනාන්දු මහතා - සභාපති	4/6
ආචාර්ය ශ්‍රීධීර් සාරිපුත්ත හංස විජයසූරිය මහතා	4/6
ජෝසප් මයිකල් ජයන්ත් පෙරේරා මහතා	6/6
ඩී. කේ. ඩී. ඩී. ඩී. අරන්දර මහතා (2023 මැයි 26 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි තේරී පත්විය)	5/6

සමූහයේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අවදානම් කමිටුව (BGRC)

ආයතනයේ ව්‍යාපාරික මෙහෙයුම් කෙරෙහි බලපෑමක් ඇති කළ හැකි අවදානම් හඳුනා ගැනීමට සහ තක්සේරු කිරීමට මෙන්ම මූල්‍ය හා මූල්‍ය නොවන අවදානම්වල බලපෑම ගණනය කිරීමට සමූහයේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අවදානම් කමිටුව අවශ්‍ය වේ. ඊසෑක හි සාකච්ඡා මඟින් ආයතනයේ ක්‍රියාකාරිත්වයට බලපාන අවදානම්වල බලපෑම සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය පියවර ගැනීම සහ කිසියම් අහිතකර බලපෑමක් වේ නම් එය අවම කිරීමට සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට සහය වනු ඇත.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සමූහ අවදානම් කමිටුව, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ පහත සඳහන් සාමාජිකයින්ගෙන් සමන්විත වේ;

කමිටු සාමාජිකයින්	සහභාගී වී ඇති රැස්වීම් ගණන
ජෝසප් මයිකල් ජයන්ත් පෙරේරා මහතා - සභාපති	4/4
ආචාර්ය ශ්‍රීධීර් සාරිපුත්ත හංස විජයසූරිය මහතා	1/4
ඩී. කේ. ඩී. ඩී. ඩී. අරන්දර මහතා	2/4
ආනන්ද විජේතිලක අතුකෝරල මහතා	2/4
ඩී. ඩී. ශිරාන් චමින්ද ධම්මගේ මහතා (2024 මැයි 31 වන දින සිට රාජකාරියෙන් ඉල්ලා අස්විය.)	3/4
මලික් ජේ. ප්‍රනාන්දු මහතා (2024 ජූනි 25 වන දින සිට රාජකාරියෙන් ඉල්ලා අස්විය.)	2/4

*නිරංජන් අරුල්ප්‍රගාසම් මහතා (2024 ජූනි 25 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි තේරී පත්විය).

සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමෙහි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය

සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමෙහි වත්මන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය පහත දැක්වේ;

අසෝක පතිරගේ මහතා (සභාපති)
මලික් ජේ. ප්‍රනාන්දු මහතා
ජෝසප් මයිකල් ජයන්ත් පෙරේරා මහතා
ආනන්ද විජේතිලක අතුකෝරල මහතා
ඩී. කේ. ඩී. ඩී. ඩී. අරන්දර මහතා
ඩී. එම්. ඩී. ඩී. ලක්මාල් රත්නායක මහතා (2023 අප්‍රේල් දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි තේරී පත්විය)

ඩී. ඩී. ශිරාන් චමින්ද ධම්මගේ මහතා (2024 මැයි 31 වන දින සිට රාජකාරියෙන් ඉල්ලා අස්විය.)

අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ පාරිශ්‍රමිකය
2023/24 මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා ගෙවුණු සමස්ත මුදල රුපියල් 3.2 මිලියනකි.

අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ කොටස් හිමිකාරීත්වය
අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ කොටස් හිමිකාරීත්වය කාර්යාලයේ බලතල අනුව, ශ්‍රී ලංකා රජයේ (GOSL) නාමයෝජක අධ්‍යක්ෂ ඒ. කේ. පතිරගේ මහතා/සභාපති, සමාගමෙහි සාමාන්‍ය කොටස් 3 ක හිමිකාරීත්වය දරයි.

සබඳතා ලේඛනය
2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතේ විධිවිධානය අනුව සමාගම මඟින් සබඳතා ලේඛනයක් පවත්වාගෙන යනු ලබයි. සියලුම අධ්‍යක්ෂවරුන් තමන් වෙනත් සමාගම්වල පවත්වාගෙන යන සබඳතා පිළිබඳ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත අනාවරණය කොට ඇති අතර 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතෙහි අංක 192 (1) සහ 192 (2) යන වගන්ති ප්‍රකාරව

අදාළ සබඳතා පිළිබඳ අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ සබඳතා ලේඛනයෙහි වාර්තා කොට ඇත.

අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ ගිවිසුම් සබඳතා
සමාගමෙහි ව්‍යාපාරික කටයුතුවලට අදාළ කිසිදු ගිවිසුමක් හෝ යෝජිත ගිවිසුමක් සම්බන්ධයෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශ සටහන් අංක 28 හි අනාවරණය කොට ඇති දෑට අමතරව අධ්‍යක්ෂකවරුන්ට කිසිදු සෘජු හෝ වක්‍ර සම්බන්ධතාවයක් නොතිබුණි.

වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීම
සමාගමේ හතළිස් පස්වන වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීම, 2024 සැප්තැම්බර් 19 වන බ්‍රහස්පතින්දා දින ප.ව. 3.00 ට බෞද්ධාලෝක මාවත, කොළඹ 7, ශ්‍රී ලංකාව, ලිපිනයේ පිහිටි ' මිහිලක මැදුර' බණ්ඩාරනායක අනුස්මරණ ජාත්‍යන්තර සම්මන්ත්‍රණ ශාලාවේදී (BMICH) පැවැත්වේ. වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීම පිළිබඳ නිවේදනය, වාර්ෂික වාර්තාවේ 125 පිටුවේ ඇත.

විගණකවරුන්
ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 (1) වගන්තිය ප්‍රකාරව සමාගමෙහි විගණකවරුන්, විගණකාධිපතිවරයා විසින් පත් කරනු ලැබේ. විගණක ගාස්තු පිළිබඳ මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන 22 හි දක්වා ඇත. සමාගම හෝ එහි පරිපාලිත ආයතනය සමඟ (විගණකවරයෙකු වශයෙන් පවතින සම්බන්ධය හැරුණු විට) විගණකවරුන්ගේ කිසිදු සබඳතාවයක් නොමැත.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙනුවෙන් අත්සන් කරන ලදී,

අසෝක පතිරගේ
සභාපති

ජයන්ත් පෙරේරා
අධ්‍යක්ෂ

ඩැල්රීන් තිරුකුමාර් මහත්මිය
ආයතනික ලේකම් සේවා ප්‍රධානී/සමාගම් ලේකම්

2024 අගෝස්තු 20
කටුනායක

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල විගණන කමිටු වාර්තාව

කාර්යභාරය සහ වගකීම්
ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල විගණන කමිටුවෙහි (BAC) විෂය පථය සහ වගකීම්, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කර, සම්මත කරන ලද අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල විගණන කමිටු ප්‍රඥප්තිය ප්‍රකාරව පාලනය කරනු ලැබේ. අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිය, මූල්‍ය වාර්තාකරණ ක්‍රියාපටිපාටි, අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාපටිපාටි, පාලන ක්‍රියාපටිපාටි, අභ්‍යන්තර සහ බාහිර විගණන ක්‍රියාපටිපාටි, සහ නීති හා රෙගුලාසි සමඟ අනුකූලතාවය නිරීක්ෂණය කිරීමේ ක්‍රියාපටිපාටි පිළිබඳ ස්වාධීන සමාලෝචනයක් සපයමින්, අධීක්ෂණ වගකීම් ඉටු කිරීම සඳහා සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත සහයවීම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල විගණන කමිටුවේ කාර්යභාරය වේ.

කමිටු සංයුතිය
2024 මාර්තු 31 වැනිදා අවසන් වූ වසර තුළ පාලක විගණන කමිටුවේ සේවය කළ පාලක මණ්ඩල සාමාජිකයින් වන්නේ ශිරාන් ඩැමමේජ් මහතා (සභාපති, 2023 මැයි 26 වනදා පත්කළ, 2024 මැයි 31 වැනිදා ඉවත් වූ), ජයන්ත් පෙරේරා මහතා (සාමාජික සහ 2024 මැයි 31 වැනිදා පාර්ශ්වකාලීන සභාපති ලෙස පත්කළ), මලික් ප්‍රනාන්දු මහතා (සාමාජික), හංස විජයසූරිය මහතා (සාමාජික) සහ ඩී.කේ.ඩී.ඩී.ඩී. අරන්දර මහතා (සාමාජික) ය.

විගණන සුපරීක්ෂක, ජාතික විගණන කාර්යාලයේ සුරංගි ගුණතිලක මිය ස්වාධීන නිරීක්ෂකයෙකු ලෙස විගණන කමිටු රැස්වීම් වලට සහභාගී වී තිබේ.

රැස්වීම්
2024 මාර්තු 31 වැනිදා අවසන් වූ වසර තුළ පාලක විගණන කමිටුව රැස්වීම් අටක් (8) පවත්වන ලදී. නිශ්චිත ගැටලු පිළිබඳව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල විගණන කමිටුවට පැහැදිලි කිරීම සඳහා ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ කළමනාකරණ සාමාජිකයින් ආරාධනා මත රැස්වීම්වලට සහභාගී විය

සමූහ සහතිකකරණ සහ උපදේශක සේවා අංශය
ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා කණ්ඩායම් සහතික සහ උපදේශන සේවා (GAAS) අංශය අභ්‍යන්තර විගණන පවත්වාගෙන යන අතර කාර්යමණ්ඩලය පාලක විගණන කමිටුවට වාර්තා කරයි.

මූල්‍ය වර්ෂය තුළ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල විගණන කමිටුවේ ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම්

- වසර අවසාන විගණනය කළ මූල්‍ය ප්‍රකාශ සමාලෝචනය කිරීම සහ මණ්ඩලයේ අනුමැතිය සඳහා නිර්දේශ කිරීම සිදු කරන ලදී.
- වාර්තාකරණ වගකීම්වල ස්වාධීනත්වය සහ බලතල සහතික කිරීමට අභ්‍යන්තර විගණන කාර්යය සමාලෝචනය කරන ලදී.
- අභ්‍යන්තර විගණන සැලැස්ම සමාලෝචනය කිරීම සහ අනුමත කිරීම සිදු කරන ලදී.
- අභ්‍යන්තර විගණන ප්‍රඥප්තිය සහ ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් විගණන කමිටු ප්‍රඥප්තිය සමාලෝචනය කිරීම සහ මණ්ඩලයේ අනුමැතිය සඳහා නිර්දේශ කිරීම.
- අභ්‍යන්තර විගණන වාර්තා සමාලෝචනය කිරීම සහ දෙපාර්තමේන්තු ප්‍රධානීන් විසින් ක්‍රියාවට නංවන ලද කළමනාකරණ ක්‍රියාමාර්ග නිරීක්ෂණය කිරීම සිදු කරන ලදී.
- අදාළ සියලුම නීති සහ රෙගුලාසි වලට අනුකූලව කටයුතු කර ඇති බවට සහතික කරලීමට කාර්තුමය අනුකූලතා පාලන රාමුව සමාලෝචනය කරන ලදී.
- තොරතුරු ආරක්ෂණ නියාමන අනුකූලතාව සමාලෝචනය කරන ලදී.
- මෙහෙයුම්/ව්‍යාපාරික කරුණු මත අත්හැර දැමූ ලියකියවිලි සඳහා ලබාදුන් අනුමැතිය සමාලෝචනය කරන ලදී.
- කාර්තු පදනම යටතේ නිකුත් කළ සම්බන්ධිත පාර්ශව ගනුදෙනු විස්තර සමාලෝචනය කරන ලදී.
- ණයගැතියන්ගේ කාලය පිළිබඳ විශ්ලේෂණය වාරිකව සමාලෝචනය කරන ලදී.
- ආදායම් ඉපැයීමේ කොන්ත්‍රාත් අත්පොත් සංශෝධනය සමාලෝචනය කරන ලදී.

ජයන්ත් පෙරේරා මහතා
සභාපති (මූලාසනය හොබවන ලද)

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල විගණන කමිටුව
2024 ජූනි 27

අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය

සමාගමේ සහ සමූහයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශ සම්බන්ධයෙන් අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම්, 57 පිටුවෙහි දක්වා ඇති විගණකවරුන්ගේ වාර්තාවේ සඳහන් ඔවුන්ගේ වගකීම්වලට වඩා වෙනස් වේ.

2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතෙහි අවශ්‍යතා ප්‍රකාරව අධ්‍යක්ෂකවරුන් විසින් සෑම මූල්‍ය වර්ෂයක් සඳහාම මූල්‍ය ප්‍රකාශය, මූල්‍ය වර්ෂය අවසානය සඳහා සමාගම සහ සමූහයේ ක්‍රියාකාරකම් පිළිබඳව නිවැරදිවූත්, සාධාරණවූත් විනිශ්චයක් ලබා දෙමින්, මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා සමාගමේ සහ සමූහයේ ලාභ හෝ අලාභ දක්වමින් සැකසිය යුතුය. මූල්‍ය ප්‍රකාශය සැකසීමේදී උචිත ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති තෝරා ගෙන ඒවා අවශ්‍ය පරිදි යොදා ගෙන ඇති අතර සාධාරණ සහ විචක්ෂණශීලි විනිශ්චයන් සහ තක්සේරු සිදු කරමින් අදාළ වන්නා වූ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන් අනුගමනය කර ඇත.

ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට සහ 2007 අංක 07 දරන පනතේ දක්වා ඇති අවශ්‍යතාවයන්ට අනුව මූල්‍ය ප්‍රකාශ සැකසීම සහ ඉදිරිපත් කිරීම සිදුකර ඇති බවට සහතික කිරීමට, සමාගමේ සහ සමූහයේ මූල්‍ය තත්ත්වයෙහි නිවැරදි බව සමඟ අනාවරණය කිරීමට ප්‍රමාණවත් ගිණුම්කරණ වාර්තා සමාගම සහ සමූහය පවත්වා ගෙන යන බවට සහතික කිරීම අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීමකි. එමෙන්ම ඔවුන්, සමූහයේ වත්කම් සඳහා ආරක්ෂාව සැලසීමට අවැසි ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම සහ ඒ සම්බන්ධව වංචා සහ අක්‍රමිකතා සිදුවීම හඳුනාගැනීමට සහ වැළැක්වීම සඳහා ගැළපෙන අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රම ස්ථාපනය කිරීම වෙනුවෙන් නිසි සැලකිල්ලක් දැක්වීමට වගකියනු ලැබේ.

බැංකු ණය පහසුකම් ලබාගැනීම සඳහා සහනශීලී ලිපි සපයමින් රජයේ සහතිකවීම මාර්ගයෙන් ශ්‍රී ලංකා රජය (GoSL) විසින් ලබාදෙන අඛණ්ඩ සහයෝගය සහ ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් සමාගම ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමට ගත් ප්‍රයත්නයන් සහ සමාගමේ මෙහෙයුම් සහ මූල්‍ය තත්ත්වයන් නඟා සිටුවීම පිළිබඳ සැලකීමෙන් අනතුරුව අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් 'අඛණ්ඩ පැවැත්ම' යන සංකල්පය මූල්‍ය ප්‍රකාශ සැකසීමේදී තවදුරටත් පවත්වා ගෙන යන ලදී.

තවද, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සටහන 2.1.1 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 2024 අප්‍රේල් 25 වන දිනැති කැබිනට් මණ්ඩල අනුමැතියක් හරහා ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් තහවුරු කර ඇත (2024 ජූලි 11 දින භාණ්ඩාගාරික ලේකම් (වැඩ බලන) විසින් ලිපිය නිකුත් කර ඇත).

මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළිබඳ ඔවුන්ගේ මතය ගොඩනැගීම සඳහා සුදුසු යැයි සලකනු ලබන කවර හෝ පරීක්ෂාවක් සිදු කිරීමට විගණකවරුන්ට සෑම අවස්ථාවක්ම සලසා ඇති බවට සහතික වීම සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් අවශ්‍ය පියවර ගෙන ඇත.

ගිණුම් වාර්තා කරනු ලබන දිනට සමාග මට සහ එහි පරිපාලිත සමාගමට අදාළ සියලු බදු, අයකිරීම් සහ මූල්‍ය බැඳීම් ගෙවා හෝ ඊට අදාළ ප්‍රමාණවත් ප්‍රතිපාදනය මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ සිදුකර ඇති බවට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් ස්වකීය දැනුම අනුව තහවුරු කරනු ලබයි.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අණ පරිදි,

ඩැල්රින් තිරුකුමාර් මහත්මිය
සාංගමික ලේකම් සේවා ප්‍රධානී/ සමාගම් ලේකම්
2024 අගෝස්තු 20

ස්වාධීන විගණකගේ වාර්තාව

ජාතික විගණන කාර්යාලය
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE

මගේ අංකය / எனது இல. / My No. } AAV/B/SLAL/FA/2023/18 ඔබේ අංකය / உமது இல. / Your No. } දිනය / திகதி / Date } 08 August 2024

ස්වාධීන විගණකගේ වාර්තාව

සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාලයින්ස් සමාග මේ සහ එහි පරිපාලිත සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශ සහ වෙනත් නෛතික හා නියාමන අවශ්‍යතා පිළිබඳ විගණකාධිපතිවරයාගේ වාර්තාව

1. මූල්‍ය ප්‍රකාශ

1.1 මතය

2024 මාර්තු 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ ලාභ හෝ අලාභ සහ වෙනත් විස්තීරණ ආදායම් ප්‍රකාශය, හිමිකම් වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශය සහ මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාළ සටහන්, සාරාංශගත වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවලින් සමන්විත 2024 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ ("සමාගම") මූල්‍ය ප්‍රකාශයේ විගණනය සහ සමාගමේ සහ එහි පරිපාලිතයේ ("සමූහය") මූල්‍ය ප්‍රකාශ අපි විගණනය කර ඇත.

අපගේ මතය අනුව, ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සමාගමේ සහ සමූහයේ මේ සමඟ ඇති මූල්‍ය ප්‍රකාශන 2024 මාර්තු 31 වන දිනට සමාගමේ සහ සමූහයේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ ඉන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා ඔවුන්ගේ මූල්‍ය ක්‍රියාකාරිත්වය සහ මුදල් ප්‍රවාහයන් පිළිබඳ සත්‍ය සහ සාධාරණ තත්වයක් පිළිඹිබු කරයි.

1.2 මතය සඳහා පදනම

අප අපගේ විගණනය ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට (SLAuSs) අනුකූලව සිදු කළෙමු. එම ප්‍රමිතීන් යටතේ අපගේ වගකීම් අපගේ වාර්තාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන අංශයේ විගණනය සඳහා විගණකවරයාගේ වගකීම් තවදුරටත් විස්තර කෙරේ. CA ශ්‍රී ලංකා (ආචාර ධර්ම සංග්‍රහය) විසින් නිකුත් කරන ලද වෘත්තීය ගණකාධිකාරීවරුන් සඳහා වන ආචාර ධර්ම සංග්‍රහයට අනුකූලව අපි සමූහයෙන් ස්වාධීන වන අතර ආචාර ධර්ම සංග්‍රහයට අනුකූලව අපගේ අනෙකුත් ආචාර ධර්ම වගකීම් ඉටු කර ඇත. අප ලබාගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි අපගේ මතය සඳහා පදනමක් සැපයීමට ප්‍රමාණවත් සහ සුදුසු බව අපි විශ්වාස කරමු.

1.3 කාරණා අවධාරණය කිරීම

මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව පහත කරුණු කෙරෙහි අපි අවධානය යොමු කරමු.

(අ) අඛණ්ඩ පැවැත්ම පිළිබඳ ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතතාව

2024 මාර්තු 31 දිනින් අවසන් වූ වර්ෂය තුළ සමූහය රුපියල් මිලියන 7,925.01ක ශුද්ධ ලාභයක් (2023 - රුපියල් මිලියන 71,306.66 අලාභයක්) සහ රුපියල් මිලියන 592,626.52ක සමුච්චිත අලාභයක් (2023 - රුපියල් මිලියන 599,605.96 අලාභයක්) ඇති බව මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන 2.1.1 හෙළි කරයි. එම දිනය වන විට, සමූහයේ ජංගම වගකීම් එහි ජංගම වත්කම්වලට වඩා රුපියල් මිලියන 327,144.66 කින් (2023 - රුපියල් මිලියන 418,568.67) ඉක්මවා ඇති අතර, සමූහයේ මුළු කොටස් හිමිකම් ප්‍රතිඵලය රුපියල් මිලියන 381,723.67 ක (2023 - රුපියල් මිලියන 494,429.99 ක සෘණ අගයකි).

තවද, 2024 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වූ වසර තුළදී සමාගම රුපියල් මිලියන 3,870.86ක ශුද්ධ ලාභයක් (2023- රුපියල් මිලියන 73,621.53 අලාභයක්) හා රුපියල් මිලියන 607,613.60ක සමුච්චිත අලාභයක් (2023 - රුපියල් මිලියන 610,487.76) ලබා ඇති බවට සටහන් කරයි. එදිනට සමාග මේ ජංගම වගකීම් එහි ජංගම වත්කම්වලට වඩා රුපියල් මිලියන 344,130.60 කින් (2023 - රුපියල් මිලියන 431,624.55) ඉක්මවා ඇති අතර, සමූහයේ මුළු කොටස් හිමිකම් ප්‍රතිඵලය රුපියල් මිලියන 400,534.71 ක (2023 - රුපියල් මිලියන 509,174.88) සෘණ අගයකි.

සටහන 2.1.1 හි දක්වා ඇති අනෙකුත් කාරණා සමඟ එවැනි අවස්ථාවක් හෝ කොන්දේසියක පැවැත්ම දක්වනුයේ, සමූහයට/සමාගමට අඛණ්ඩ පැවැත්මක් පවත්වා ගැනීමට ඇති හැකියාව පිළිබඳව සැලකිය යුතු සැකයක් ඇති කළ හැකි අවිනිශ්චිතතාවයක් පවතින බවයි. මෙම කරුණ සම්බන්ධයෙන් අපගේ මතය වෙනස් වී නොමැත.

අංක 306/72, පොල්දූව පාර, බත්තරමුල්ල, ශ්‍රී ලංකාව இல. 306/72, பொல்தூவ வீதி, பத்தரமுல்லை, இலங்கை. No. 306/72, Polduwa Road, Battaramulla, Sri Lanka.
+94 11 2 88 70 28 - 34 +94 11 2 88 72 23 ag@auditorgeneral.gov.lk www.naosl.gov.lk

ජාතික විගණන කාර්යාලය
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE
NAOSL

(ආ) ගුවන් යානා පූර්ව ලබාගැනීමේ ගෙවීම්
2024 මාර්තු 31 වන දිනට රුපියල් මිලියන 5,774ක් (ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 19.21ක්) වූ ගුවන් යානා පූර්ව ගෙවීම්වලට අදාළව, සමාගම විසින් එම මුදල හා හානියන් අයකර ගැනීම සඳහා සැපයුම්කරු සමඟ ගිවිසුමේ දැක්වූ ආරවුල් විසඳීමේ ක්‍රමවේදය හරහා හිමිකම් ඉදිරිපත් කර ඇති බැවින්, මූල්‍ය ප්‍රකාශයේ සටහන 5 වෙත මාගේ අවධානය යොමු කරමි.

මෙම කරුණ සම්බන්ධයෙන් මාගේ මතය වෙනස් කර නැත.

1.4 සමාගමේ 2024 වාර්ෂික වාර්තාවේ ඇතුළත් වෙනත් තොරතුරු

වෙනත් තොරතුරු සඳහා වගකීම කළමනාකාරීත්වයට අයත් වේ. මෙම වෙනත් තොරතුරු සමාගමේ 2024 වාර්ෂික වාර්තාවේ ඇතුළත් වන අතර, ඒ සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශ සහ මෙම විගණක වාර්තාවේ දිනට පෙර ලබාගත් මාගේ විගණකගේ වාර්තාව ඇතුළත් නොවේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සම්බන්ධයෙන් මාගේ මතය මෙම වෙනත් තොරතුරු ආවරණය නොකරන අතර, ඒ පිළිබඳව මවිසින් කිසිදු ආකාරයක තහවුරු කිරීමක් හෝ නිගමනයක් සපයනු නොලැබේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ විගණනය සමඟ සම්බන්ධව, මාගේ වගකීම වන්නේ මෙම වෙනත් තොරතුරු කියවා බැලීම හා එම තොරතුරු මූල්‍ය ප්‍රකාශ සමඟ ප්‍රමාණාත්මකව නොගැළපීමක් හෝ විගණනයේදී මවිසින් ලබා ගත් දැනුමට අනුව ප්‍රමාණාත්මකව වැරදි දත්තක් ලෙස පෙනී යනවද යන්න සොයා බැලීමයි.

මවිසින් කළ කටයුතු අනුව, මෙම වෙනත් තොරතුරු පිළිබඳව ප්‍රමාණාත්මක වැරදි දත්තක් පවතින බවට මා නිගමනය කරන්නේ නම්, ඒ පිළිබඳව වාර්තා කිරීම මාගේ වගකීමයි. මේ සම්බන්ධයෙන් වාර්තා කිරීමට කිසිවක් නැත.

1.5 මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා කළමනාකාරීත්වයේ සහ පාලනය සඳහා වගකීමක් පැවරුණු අයගේ වගකීම්

කළමනාකාරීත්වයේ වගකීම් වන්නේ, ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ දැක්වීමක් ලබාදෙන මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙල කිරීම සඳහායි. වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් තොරව මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙල කිරීමට අවශ්‍ය අභ්‍යන්තර පාලනයන් තීරණය කිරීමද කළමනාකාරීත්වයේ වගකීමක් වේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙල කිරීමේදී, සමූහයට අඛණ්ඩ පැවැත්මක් පවත්වා ගැනීමේ හැකියාව ඇගයීම, අදාළ විටදී අඛණ්ඩ පැවැත්මට සම්බන්ධ කරුණු අනාවරණය කිරීම සහ අඛණ්ඩ පැවැත්මේ පදනම මත ගිණුම් තැබීම කළමනාකාරීත්වයේ වගකීමක් වේ. කළමනාකාරීත්වය විසින් සමූහය ඈවර කිරීමට අදහස් කරන්නේ නම් හෝ වෙනත් විකල්පයක් නොමැති විටදී මෙහෙයුම් නැවැත්වීමට කටයුතු කරන්නේ නම් හැර, අඛණ්ඩ පැවැත්මේ පදනම මත ගිණුම් තැබීම, සමාගමේ සහ සමූහයේ අඛණ්ඩ පැවැත්මට අදාළ කරුණු අනාවරණය කිරීමද කළමනාකාරීත්වයේ වගකීමකි.

සමාගමේ සහ සමූහයේ මූල්‍ය වාර්තාකරණ ක්‍රියාවලිය අධීක්ෂණය කිරීම සඳහා වගකීම පාලනය සඳහා වගකීමක් පැවරුණු අයගේ වගකීමකි.

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

1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශ විගණනය සඳහා විගණකවරුන්ගේ වගකීම්

මාගේ අරමුණ වන්නේ, මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ ඇති ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් හෝ වංචා සහ වැරදි නිසා ඇතිවිය හැකි සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර බවට සාධාරණ සහතිකයක් ලබා ගැනීම සහ එහි ඇති මාගේ මතය ඇතුළත් විගණක වාර්තාව නිකුත් කිරීමයි. සාධාරණ සහතිකය උසස් මට්ටමක් වන නමුත්, එය ශ්‍රී ලංකා විගණන

ස්වාධීන විගණකගේ වාර්තාව තවදුරටත්.

ජාතික විගණන කාර්යාලය
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE
NAOSL

ප්‍රමිති ප්‍රකාරව (SLAuSs) සිදුකළ විගණනයක් සෑමවිටම ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයක් හඳුනාගන්නා බවට සහතිකයක් නොවේ. වංචාව හෝ වැරැද්ද නිසා ඇතිවන සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් ඉදිරිපත්කරන පරිශීලකයන්ගේ ආර්ථික තීරණයන්ට බලපාන පරිදි පවතින විට, එම ප්‍රකාශනයන් ප්‍රමාණාත්මක ලෙස සැලකේ.

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනයේදී, වෘත්තීය විනිශ්චය සහ වෘත්තීය විචක්ෂණභාවය ක්‍රියාත්මක කරමින් මවිසින් විගණනය සිදුකරන ලදී. තවද මවිසින්:

- වංචාව හෝ වැරැද්ද නිසා ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් හඳුනාගෙන, එම අවදානම්වලට ප්‍රතිචාර දක්වන විගණන ක්‍රියා පටිපාටි සැලසුම් කරමින්, මාගේ මතයට සුදුසු, ප්‍රමාණවත් විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීම සිදුකරමි. වංචාව නිසා ඇතිවන සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයක් හඳුනා නොගැනීමේ අවදානම, වැරැද්ද නිසා ඇතිවන එකක් නොහඳුනා ගැනීමේ අවදානමට වඩා වැඩි ය, මන්ද වංචාවට දුස්සන්ධානය, ව්‍යාජ ලේඛන, හිතාමතා ඌනතා ඇති කිරීම, වැරදි ලෙස නිරූපණය කිරීම හෝ අභ්‍යන්තර පාලනය ඉක්මවා යාම ඇතුළත් විය හැක.
- විගණනයට අදාළ අභ්‍යන්තර පාලනය පිළිබඳ අවබෝධයක් ලබා ගනිමින්, අවස්ථාවෝචිතව සුදුසු විගණන ක්‍රියා පටිපාටි සැලසුම් කිරීම සිදුකරමි. නමුත් එය සමාගමේ සහ සමූහයේ අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රමවේදයන්ගේ ඵලදායීතාවය පිළිබඳ මතයක් ප්‍රකාශ කිරීම සඳහා නොවේ.
- භාවිත කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල යෝග්‍යතාවය සහ කළමනාකාරීත්වය විසින් සිදු කරන ලද ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තුවල සහ ඒවාට අදාළ අනාවරණයන්ගේ සාධාරණත්වය ඇගයීම සිදුකරමි.
- කළමනාකාරීත්වය විසින් ගිණුම්කරණයේ අඛණ්ඩ පැවැත්මේ පදනම භාවිතා කිරීමේ යෝග්‍යතාවය පිළිබඳව නිගමනය කරන අතර, ලබාගත් විගණන සාක්ෂි මත පදනම්ව, සමූහයට අඛණ්ඩ පැවැත්මක් පවත්වා ගැනීමේ හැකියාව පිළිබඳ සැලකිය යුතු සැකයක් ඇති කරන සිදුවීම් හෝ කොන්දේසිවලට අදාළව ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතතාවයක් පවතින්නේද යන්න තීරණය කරමි. ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතතාවයක් පවතින බවට මා නිගමනය කරන්නේ නම්, මූල්‍ය ප්‍රකාශවල අදාළ අනාවරණයන් පිළිබඳ මාගේ විගණන වාර්තාවේ අවධානය යොමු කිරීම අවශ්‍ය වන අතර, නැතහොත් එවැනි අනාවරණයන් ප්‍රමාණවත් නොවේ නම්, මාගේ මතය වෙනස් කිරීම සිදුකළ යුතුය. මාගේ නිගමන මාගේ වාර්තාවේ දිනය දක්වා ලබාගත් විගණන සාක්ෂි මත පදනම්වී ඇත. කෙසේ වෙතත්, අනාගත සිදුවීම් හෝ තත්ත්වයන් සමූහයේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම අවසන්වීමට හේතු විය හැක.
- අනාවරණයන් ඇතුළුව මූල්‍ය ප්‍රකාශවල සමස්ත ඉදිරිපත් කිරීම, ව්‍යුහය සහ අන්තර්ගතය තක්සේරු කිරීම සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශ මඟින් පවතින ගනුදෙනු සහ සිදුවීම් පිළිබඳ සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීමක් නියෝජනය කරන්නේද යන්න තක්සේරු කරමි.
- ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළිබඳ මතයක් ප්‍රකාශ කිරීම සඳහා සමූහය තුළ ඇති ආයතනවල හෝ ව්‍යාපාරික ක්‍රියාකාරකම්වල මූල්‍ය තොරතුරු පිළිබඳ ප්‍රමාණවත් සහ සුදුසු විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීම සිදුකරමි. කණ්ඩායම් විගණනයේ මෙහෙයවීම, අධීක්ෂණය සහ කාර්යසාධනය සඳහා අපි පූර්ණ වගකීමක් භාරගනිමු. මවිසින් පිරිනමන මතය සඳහා මම පමණක් වගකියමි.

මගේ විගණනයේදී මා හඳුනා ගන්නා අභ්‍යන්තර පාලනයේ සැලකිය යුතු අඩුපාඩුද ඇතුළුව, අනෙකුත් කරුණු අතර සැලකිය යුතු විගණන සොයා ගැනීම් සම්බන්ධයෙන් පාලනය භාරව සිටින අය සමග මම සන්නිවේදනය කරමි.

2. වෙනත් නෛතික සහ නියාමන අවශ්‍යතා පිළිබඳ වාර්තාව

2.1 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනත සහ 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතට අනුකූලව, පහත සඳහන් අවශ්‍යතා සම්බන්ධව නිශ්චිත විධිවිධාන ඇතුළත් කර ඇත.

2.1.1 මා හට විගණනය සඳහා අවශ්‍ය සියලුම තොරතුරු සහ පැහැදිලි කිරීම් ලබාගැනීමට හැකි වූ අතර, මාගේ පරීක්ෂාව අනුව, 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතේ 163 (2) (ඈ) වගන්තිය සහ 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 12 (අ) වගන්තියට අනුකූලව සමාගම විසින් නිසි පරිදි ගිණුම් වාර්තා තබා ඇත. සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශ 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතේ 151 (2) වගන්තියට අනුකූල වේ.

ජාතික විගණන කාර්යාලය
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE
NAOSL

2.1.2 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 6 (1) (ඈ) (iii) වගන්තියට අනුව, ඉදිරිපත් කර ඇති මූල්‍ය ප්‍රකාශ පෙර වසරට අනුකූල වේ.

2.1.3 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 6 (1) (ඈ) (iv) වගන්තියට අනුව, ඉදිරිපත් කර ඇති මූල්‍ය ප්‍රකාශ වල පෙර වසරේ මවිසින් කර ඇති සියලුම නිර්දේශ ඇතුළත් වේ.

2.2 අනුගමනය කරන ලද ක්‍රියාපටිපාටි සහ සාක්ෂි මත පදනම්ව ප්‍රමාණාත්මක කරුණු වලට සීමා වූ කිසිවක් මාගේ අවධානයට ලක්ව නැත;

2.2.1 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 12 (ඈ) වගන්තියට අනුව, සමාගමේ පාලන මණ්ඩලයේ කිසිවකු, සාමාන්‍ය ව්‍යාපාර කටයුතු පිටතින් සමාගම විසින් ඇති කරනු ලබන ඕනෑම කොන්ත්‍රාත්තුවක සෘජු හෝ වක්‍ර උනන්දුවක් නොමැති බව ප්‍රකාශ කිරීම.

2.2.2 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 12 (ඊ) වගන්තියට අනුව, සමාගම අදාළ ලිඛිත නීති, සාමාන්‍ය සහ විශේෂ උපදේශනවලට අනුකූල නොවී ඇති බව ප්‍රකාශ කිරීම.

2.2.3 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 12 (උ) වගන්තියට අනුව, සමාගම එහි බලතල, කාර්යයන් සහ රාජකාරිවලට අනුව කටයුතු කර නොමැති බව ප්‍රකාශ කිරීම.

2.2.4 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 12 (ඌ) වගන්තියට අනුව, සමාගමේ සම්පත් සම්පූර්ණයෙන්ම නිසි පරිදි සපයා, කාර්යක්ෂමව සහ ඵලදායී ලෙස භාවිතා නොකළ බව ප්‍රකාශ කිරීම.

ඩබ්ලිව්. පී. සී. වික්‍රමරත්න
විගණකාධිපති

මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය

2024 මාර්තු 31 දිනට		සමූහය		සමාගම	
වත්කම්	සටහන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන ප්‍රතිශ්ඨාපනය කරන ලද සටහන 30	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන ප්‍රතිශ්ඨාපනය කරන ලද සටහන 30
ජංගම නොවන වත්කම්					
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ	3	**11,582.46**	11,459.71	**7,470.61**	7,164.89
භාවිත හිමිකම් වත්කම්	4	**74,848.14**	70,496.87	**74,648.10**	70,320.69
ගුවන් යානා පූර්ව බෙදාහැරීමේ ගාස්තු	5	**5,774.00**	6,288.68	**5,774.00**	6,288.68
ගුවන් යානා නඩත්තු සඳහා සංචිත	6	**37,389.27**	43,116.59	**37,389.27**	43,116.59
ගුවන් යානා සහ අතිරේක එන්ජින් සඳහා තැන්පතු	7	**6,129.29**	5,713.80	**6,129.29**	5,713.80
අස්පෘශ්‍ය වත්කම්	8	**51.94**	135.79	**44.82**	125.72
ආයෝජන	9.1	**0.40**	0.40	**42.44**	42.44
		135,775.50	137,211.84	**131,498.53**	132,772.81
ජංගම වත්කම්					
තොග	10	**7,493.15**	5,972.97	**6,983.64**	5,392.52
වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ	11	**27,022.97**	33,534.74	**25,586.27**	28,266.13
ගුවන් යානා නඩත්තු සංචිතය	6	**17,168.29**	18,857.02	**17,168.29**	18,857.02
ගුවන් යානා සහ අතිරේක එන්ජින් තැන්පතු	7	**2,838.31**	2,346.66	**2,838.31**	2,346.66
ආයෝජන	9.2	**2,508.42**	2,253.13	**1,715.99**	1,826.00
මුදල් සහ බැංකු ශේෂයන්	12	**8,842.07**	11,000.05	**8,466.98**	9,993.62
		65,873.21	73,964.57	**62,759.48**	66,681.95
මුළු වත්කම්		**201,648.71**	211,176.41	**194,258.01**	199,454.76
හිමිකම් සහ වගකීම්					
හිමිකම්					
ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය	13	**202,360.67**	96,360.67	**202,360.67**	96,360.67
සංචිත	14	**8,542.18**	8,815.30	**4,718.22**	4,952.21
සමුච්චිත අලාභ		**(592,626.52)**	(599,605.96)	**(607,613.60)**	(610,487.76)
		(381,723.67)	(494,429.99)	**(400,534.71)**	(509,174.88)
ජංගම නොවන වගකීම්					
පොලී සහිත වගකීම්	15	**133,108.77**	154,201.38	**132,532.88**	153,472.18
වෙනත් වගකීම්	16	**57,245.74**	58,871.78	**55,369.76**	56,850.96
		190,354.51	213,073.16	**187,902.64**	210,323.14
ජංගම වගකීම්					
ගුවන් ප්‍රවාහන පූර්ව විකුණුම්	17	**44,977.47**	53,390.92	**44,977.47**	53,390.92
වෙනත් වගකීම්	16	**21,658.63**	31,260.34	**21,658.63**	31,260.34
වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ	18	**101,597.30**	172,817.98	**115,826.08**	179,116.25
ගෙවිය යුතු ආදායම් බදු		**308.61**	528.16	**141.61**	175.45
පොලී දරන වගකීම්	15	**224,475.86**	234,535.84	**224,286.29**	234,363.54
		393,017.87	492,533.24	**406,890.08**	498,306.50
මුළු වගකීම්		**583,372.38**	705,606.40	**594,792.72**	708,629.64
මුළු හිමිකම් සහ වගකීම්		**201,648.71**	211,176.41	**194,258.01**	199,454.76

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතෙහි අවශ්‍යතාවන්ට අනුකූලව පිළියෙල කරන ලදී.

යසන්ත දිසානායක
සමූහයේ මූල්‍ය කළමනාකරණ ප්‍රධානී

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙල කිරීම සහ ඉදිරිපත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වගකීමෙන් බැඳේ. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සඳහා සහ ඒ වෙනුවෙන් අත්සන් තබන ලද්දේ,

ජයන්ත් පෙරේරා
අධ්‍යක්ෂ

අසෝක පතිරගේ
අධ්‍යක්ෂ

පිටු අංක 65 සිට 114 දක්වා ඉදිරිපත් කොට ඇති ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාළ කොටසකි.

2024 අගෝස්තු 02
කොළඹ

ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශය

2024 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වසර සඳහා	සටහන	සමූහය 2024 රු. මිලියන	සමූහය 2023 රු. මිලියන	සමාගම 2024 රු. මිලියන	සමාගම 2023 රු. මිලියන
ආදායම	20.	339,591.65	369,470.04	333,614.09	365,171.77
වියදම					
ගුවන් යානා ඉන්ධන පිරිවැය		(115,119.33)	(155,559.11)	(115,119.33)	(155,559.11)
සේවක පිරිවැය		(32,261.33)	(26,552.99)	(29,845.14)	(24,341.47)
ගුවන්තොටුපළ, ගමන් සහ මඟී වියදම්		(39,186.89)	(40,761.00)	(46,713.52)	(48,474.28)
ගුවන් යානා නඩත්තු සහ අලුත්වැඩියා පිරිවැය		(40,358.53)	(39,300.04)	(40,358.53)	(39,300.04)
ක්ෂයවීම් / ක්‍රමක්ෂය		(14,138.07)	(15,153.46)	(13,869.28)	(14,685.12)
කෙටිකාලීන බදු ගුවන් යානා සහ අමතර එන්ජින් සඳහා බදු කුලිය		(10,722.70)	(504.44)	(10,722.70)	(504.44)
විකුණුම්, අලෙවි සහ ප්‍රචාරණ වියදම්		(22,082.36)	(24,643.41)	(22,077.80)	(24,627.60)
ගුවන් කාර්ය මණ්ඩල වියදම්		(9,701.41)	(7,660.86)	(9,701.41)	(7,660.86)
වෙනත් මෙහෙයුම් වියදම්		(17,786.36)	(16,821.96)	(12,759.04)	(12,516.36)
		38,234.67	42,512.77	32,447.34	37,502.49
වෙනත් ආදායම් සහ ප්‍රතිලාභ	21.	1,485.64	3,758.04	1,485.64	6,140.34
විනිමය ලාභය/(අලාභය) ට පෙර සහ සැලසුම් නොවන අලුත්වැඩියා පිරිවැයට පෙර මෙහෙයුම් ලාභය		39,720.31	46,270.81	33,932.98	43,642.83
පොලී දරන වගකීම් හැර විනිමය ලාභය/(අලාභය)		1,943.17	(24,748.95)	3,260.78	(25,560.09)
Neo එන්ජින් සඳහා සැලසුම් නොකළ අලුත්වැඩියා පිරිවැය	18.	(11,572.39)	(2,899.25)	(11,572.39)	(2,899.25)
විනිමය ලාභය/(අලාභය) ට සහ සැලසුම් නොවන අලුත්වැඩියා පිරිවැයට පසු මෙහෙයුම් ලාභය		30,091.09	18,622.61	25,621.37	15,183.49
ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය					
මූල්‍ය ආදායම	23.1	823.06	1,293.58	710.90	1,220.87
මූල්‍ය පිරිවැය	23.2	(37,387.22)	(51,482.84)	(37,311.84)	(51,394.83)
පොලී දරන වගකීම් මත විනිමය ලාභය/(අලාභය)	23.3	26,716.81	(38,379.05)	26,687.55	(38,273.72)
		(9,847.35)	(88,568.31)	(9,913.39)	(88,447.68)
ගිවිසුම කඩ කිරීම මත දඩ ගාස්තු	18.	(11,837.12)	-	(11,837.12)	-
බදු ගෙවීමට පෙර ලාභය/(අලාභය)		8,406.62	(69,945.70)	3,870.86	(73,264.19)
ආදායම් බදු වියදම්	24.	(481.61)	(1,360.96)	-	(357.34)
වසර සඳහා ලාභය/(අලාභය)		7,925.01	(71,306.66)	3,870.86	(73,621.53)

පිටු අංක 65 සිට 114 දක්වා ඉදිරිපත් කොට ඇති ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාළ කොටසකි.

විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශය

2024 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වසර සඳහා	සටහන	සමූහය 2024 රු. මිලියන	සමූහය 2023 රු. මිලියන	සමාගම 2024 රු. මිලියන	සමාගම 2023 රු. මිලියන
වසර සඳහා ලාභය/(අලාභය)		7,925.01	(71,306.66)	3,870.86	(73,621.53)
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම/(අලාභය)					
පසු කාලපරිච්ඡේදයන්හිදී ලාභ හෝ අලාභ වෙත ප්‍රතිවර්ගීකරණය නොකෙරෙන වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම / (අලාභ) :					
පාරිතෝෂිකය මත ආයුගණන ලැබීම්/(අලාභය)	16.3	(729.62)	(1,142.09)	(773.72)	(1,135.92)
පාරිතෝෂකය සඳහා වන ආයුගණන ලැබීම්/(අලාභය) මත විලම්බිත බදු බලපෑම	24.1	(13.23)	1.85	-	-
උපයාගත් නිවාඩු ගෙවීම් මත ආයුගණන ලැබීම්/(අලාභය)	16.3	(460.39)	(125.63)	(456.97)	(113.57)
උපයාගත් නිවාඩු ගෙවීම් සඳහා වන ආයුගණන ලැබීම් / (අලාභය) මත විලම්බිත බදු බලපෑම	24.1	1.03	3.62	-	-
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ ප්‍රත්‍යාගණනය	3.	(23.54)	5,346.90	-	2,733.06
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ ප්‍රත්‍යාගණනය කිරීම මත විලම්බිත බදු බලපෑම	24.1	7.06	(784.15)	-	-
වසර සඳහා මුළු වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම/(අලාභය), ශුද්ධ බදු		(1,218.69)	3,300.50	(1,230.69)	1,483.57
වසර සඳහා මුළු විස්තීර්ණ ආදායම/(අලාභය), ශුද්ධ බදු		6,706.32	(68,006.16)	2,640.17	(72,137.96)

පිටු අංක 65 සිට 114 දක්වා ඉදිරිපත් කොට ඇති ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාළ කොටසකි.

ස්කන්ධ වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශය

2024 මාර්තු 31 දිනට සමූහය	ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය, රු. මිලියන (සටහන 13)	ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය රු. මිලියන	ප්‍රාග්ධන සංචිතය රු. මිලියන	සමුච්චිත අලාභ රු. මිලියන	එකතුව රු. මිලියන
2022 අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	96,360.67	5,436.47	991.74	(529,212.71)	(426,423.83)
ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිය වෙනස් කිරීමේ බලපෑම (සටහන 30)	-	(1,970.48)	-	1,970.48	-
2022 අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය (ප්‍රතිෂ්ඨාපනය කරන ලද)	96,360.67	3,465.99	991.74	(527,242.23)	(426,423.83)
වර්ෂයේ අපහරණ හේතුවෙන් ප්‍රත්‍යාගණනය මත අතිරික්තය මාරු කිරීම	-	(0.06)	-	0.06	-
වත්කම් උපයෝජනය මත පදනම්ව ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය මාරු කිරීම	-	(205.12)		205.12	-
වසර සඳහා අලාභය	-	-	-	(71,306.66)	(71,306.66)
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම	-	4,562.75	-	(1,262.25)	3,300.50
මුළු විස්තීර්ණ ආදායම/(අලාභය)	-	4,562.75	-	(72,568.91)	(68,006.16)
2023 අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය (ප්‍රතිෂ්ඨාපනය කරන ලද)	96,360.67	7,823.56	991.74	(599,605.96)	(494,429.99)
ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනයට අත්තිකාරම් (සටහන 13)	3,500.00	-	-	-	3,500.00
කොටස් නිකුතුව (සටහන 13)	102,500.00	-	-	-	102,500.00
වත්කම් උපයෝජනය මත පදනම්ව ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය මාරු කිරීම	-	(256.64)	-	256.64	-
වසර සඳහා ලාභය	-	-	-	7,925.01	7,925.01
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්	-	(16.48)	-	(1,202.21)	(1,218.69)
සම්පූර්ණ විස්තීර්ණ ආදායම/(අලාභය)	-	(16.48)	-	6,722.80	6,706.32
2024 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	202,360.67	7,550.44	991.74	(592,626.52)	(381,723.67)

2024 මාර්තු 31 දිනට සමාගම	ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය, රු. මිලියන (සටහන 13)	ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය රු. මිලියන	ප්‍රාග්ධන සංචිතය රු. මිලියන	සමුච්චිත අලාභ රු. මිලියන	එකතුව රු. මිලියන
2022 අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	96,360.67	3,115.82	991.74	(537,505.15)	(437,036.92)
ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිය වෙනස් කිරීමේ බලපෑම (සටහන 30)		(1,713.59)		1,713.59	
2022 අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය (ප්‍රතිෂ්ඨාපනය කරන ලද)	96,360.67	1,402.23	991.74	(535,791.56)	(437,036.92)
වත්කම් උපයෝජනය මත පදනම්ව ප්‍රත්‍යාගණන අතිරික්තය මාරු කිරීම	-	(0.06)	-	0.06	-
වත්කම් උපයෝජනය මත පදනම්ව ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය මාරු කිරීම	-	(174.76)	-	174.76	-
වසර සඳහා අලාභය	-	-	-	(73,621.53)	(73,621.53)
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්		2,733.06	-	(1,249.49)	1,483.57
සම්පූර්ණ විස්තීර්ණ ආදායම/(අලාභය)	-	2,733.06	-	(74,871.02)	(72,137.96)
2023 අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය (ප්‍රතිෂ්ඨාපනය කරන ලදි)	96,360.67	3,960.47	991.74	(610,487.76)	(509,174.88)
ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනයට අත්තිකාරම් (සටහන 13)	3,500.00	-	-	-	3,500.00
කොටස් නිකුතුව (සටහන 13)	102,500.00	-	-	-	102,500.00
වත්කම් උපයෝජනය මත පදනම්ව ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය මාරු කිරීම	-	(233.99)	-	233.99	-
වසර සඳහා ලාභය	-	-	-	3,870.86	3,870.86
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්	-	-	-	(1,230.69)	(1,230.69)
සම්පූර්ණ විස්තීර්ණ ආදායම/(අලාභය)	-	-	-	2,640.17	2,640.17
2024 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	202,360.67	3,726.48	991.74	(607,613.60)	(400,534.71)

පිටු අංක 65 සිට 114 දක්වා ඉදිරිපත් කොට ඇති ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාළ කොටසකි.

මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය

2024 මාර්තු 31 දිනට	සටහන	සමූහය		සමාගම	
		2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් වෙතින්/(භාවිත කළ) මුදල් ප්‍රවාහ					
ආදායම් බදු වියදමට පෙර ලාභය/(අලාභය)		8,406.62	(69,945.70)	3,870.86	(73,264.19)
ගැළපුම් :					
ක්ෂයවීම්/ක්‍රමක්ෂය/හානිකරණය		14,138.07	15,153.46	13,869.27	14,685.12
මූල්‍ය පිරිවැය	23.2	37,387.22	51,482.84	37,311.84	51,394.83
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ, අස්පෘශ්‍ය වත්කම් සහ වත්කම පාවිච්චි කිරීමේ හිමිකම බැහැර කිරීමෙන් ලද අලාභය/(ලැබීම්)		0.71	5.05	0.15	5.05
මූල්‍ය ආදායම	23.1	(823.06)	(1,293.58)	(710.90)	(1,220.87)
ලැබිය යුතු දෑ හානිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදනය	11.3	(187.97)	205.94	(134.44)	190.13
මන්දගාමීව චලනය වන තොග සඳහා ප්‍රතිපාදනය	10.1	171.54	408.17	174.81	362.11
නඩත්තු සංචිතය හානිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදනය	6.2	11,878.14	10,670.39	11,878.14	10,670.39
බදු සහන	15.4	(44.97)	(203.10)	(44.97)	(122.30)
උපලබ්ධි නොවන ලද විනිමය අලාභයෙහි බලපෑම		(27,797.68)	38,247.00	(27,768.41)	38,141.67
අත්තිකාරම්වල විකුණුම් ආපසු ලිවීම		(1,474.09)	(768.87)	(1,474.09)	(768.87)
විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ බැඳීම් සඳහා ප්‍රතිපාදනය	16.3	1,595.32	1,336.83	1,427.02	1,200.99
කාර්ය ප්‍රාග්ධන වෙනස්වීම්වලට පෙර මෙහෙයුම් ලාභය/(අලාභය)		43,249.85	45,298.43	38,399.28	41,274.06
තොගවල පහළයාම/(ඉහළයාම)		(1,691.72)	(2,092.14)	(1,765.93)	(1,718.36)
පූර්ව ප්‍රවාහන විකුණුම්වල (පහළයාම)/ඉහළයාම		(6,939.36)	25,455.48	(6,939.36)	25,455.48
වෙළඳ හා වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ හි (ඉහළයාම)/පහළයාම		6,851.88	(11,699.33)	2,869.85	(7,053.04)
වෙළඳ හා වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ හි ඉහළයාම/(පහළයාම)		(46,039.16)	49,492.47	(37,936.69)	47,261.15
නඩත්තු සංචිතවල (ඉහළයාම)/පහළයාම		(12,886.65)	(15,660.04)	(12,886.65)	(15,660.04)
ගුවන්යානා සුරැකුම් තැන්පතුවල පහළයාම/(ඉහළයාම)		(1,156.80)	(914.29)	(1,156.80)	(914.29)
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් වෙතින්/(භාවිත කරන ලද) උත්පාදිත මුදල්		(18,611.96)	89,880.58	(19,416.30)	88,644.96
ගෙවන ලද මූල්‍ය පිරිවැය		(53,051.62)	(50,800.90)	(53,051.62)	(50,800.90)
ගෙවන ලද විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ	16.3	(1,517.53)	(1,287.66)	(1,434.64)	(1,208.26)
ගෙවන ලද ආදායම් බදු		(895.83)	(948.89)	(33.83)	(357.34)
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් වෙතින් ලද/(භාවිත කරන ලද) ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහ		(74,076.94)	36,843.13	(73,936.39)	36,278.46
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් වෙතින් ලද/(භාවිත කරන ලද) මුදල් ප්‍රවාහ					
ලද පොලිය		378.78	52.04	299.71	23.39
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ අත්පත් කරගැනීම		(1,422.01)	(1,227.76)	(1,355.53)	(1,166.66)
(ආයෝජන)/කෙටි කාලීන ආයෝජන තැන්පතු උපලබ්ධි වීම		(200.76)	(167.61)	131.44	(167.61)
අස්පෘශ්‍ය වත්කම් අත්පත් කරගැනීම		(5.48)	(14.86)	(5.48)	(12.44)
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ හා අස්පෘශ්‍ය වත්කම් බැහැර කිරීමෙන් ලද මුදල්		7.59	(5.05)	0.15	(5.05)
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම්වලදී භාවිත කරන ලද ශුද්ධ මුදල්		(1,241.88)	(1,363.24)	(929.71)	(1,328.37)
මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම් වෙතින් ලද/(භාවිත කරන ලද) මුදල් ප්‍රවාහ					
රජය විසින් ලද ප්‍රාග්ධන ප්‍රතිපාදන		106,000.00	-	106,000.00	-
පොලී දරන වගකීම් ආපසු ගෙවීම		(1,985.64)	(4,034.96)	(1,985.64)	(4,034.96)
කල්බදු වගකීම් ආපසු ගෙවීම	15.4	(34,690.31)	(23,951.12)	(34,511.69)	(23,855.88)
මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම් වෙතින් ලද/(භාවිත කරන ලද) ශුද්ධ මුදල්		69,324.05	(27,986.08)	69,502.67	(27,890.84)
මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ හි ශුද්ධ ඉහළ යෑම/(පහළ යෑම)		(5,994.77)	7,493.81	(5,363.43)	7,059.25
වසර ආරම්භයේදී මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ	12.	(8,653.07)	(16,146.88)	(9,659.50)	(16,718.75)
වසර අවසානයේදී මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ	12.	(14,647.84)	(8,653.07)	(15,022.93)	(9,659.50)

පිටු අංක 64 සිට 114 දක්වා ඉදිරිපත් කොට ඇති ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාළ කොටසකි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන්

1. සාංගමික තොරතුරු

1.1 සාමාන්‍ය තොරතුරු

සමාගම

සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් ("සමාගම") ශ්‍රී ලංකාවේ සංස්ථාපිත සීමාසහිත වගකීම් සහිත සමාගමකි. සමාගමෙහි ලියාපදිංචි කාර්යාලය සහ ප්‍රධාන ව්‍යාපාරික ස්ථානය ශ්‍රී ලංකාවේ කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළෙහි, ගුවන් සේවා මධ්‍යස්ථානයේ පිහිටා ඇත.

ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් යනු සමූහයේ සමස්ත පරිපාලක සමාගම වේ.

පරිපාලිතය - සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම

ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම ("පරිපාලිතය") යනු ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස්හි පූර්ණ පරිපාලිත වන අතර, එය ශ්‍රී ලංකාව තුළ සංස්ථාපිත සහ නේවාසික සීමිත වගකීම් සහිත සමාගමකි. සමාගමෙහි ලියාපදිංචි කාර්යාලය සහ ප්‍රධාන ව්‍යාපාරික ස්ථානය ශ්‍රී ලංකාවේ කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළෙහි, ගුවන් සේවා මධ්‍යස්ථානයේ පිහිටා ඇත.

1.2 මූලික ක්‍රියාකාරකම් සහ මෙහෙයුම්වල ස්වභාවය

සමාගම

සමාගමේ මූලික කාර්යභාරය වනුයේ ශ්‍රී ලංකාවේ ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහකයා වශයෙන් මගීන් ප්‍රවාහනය කිරීම සඳහා නිශ්චිත සහ නිශ්චිත නොවන කාලසටහනකට අනුව ගුවන් සේවා පවත්වාගෙන යාම සහ, භාණ්ඩ සහ තැපැල් ප්‍රවාහනය කිරීම වේ. එහි අනෙකුත් ප්‍රධාන කටයුතු වනුයේ බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ ("BIA") සහ මත්තල රාජපක්ෂ ගුවන්තොටුපළේ ("MRIA") ගුවන් පර්යන්ත සේවා සැපයීම, ගුවන් යානා තුළ තීරුබදු රහිත භාණ්ඩ විකිණීම, අභ්‍යන්තර සහ බාහිර සංචාරක නිවාඩු පැකේජ අලෙවි කිරීම වේ. සමාගමේ උපකාරී සේවා කටයුතු වනුයේ තෙවන පාර්ශවයට ගුවන් යානා නඩත්තු සේවා සැපයීම, ගුවන්යානා මෙහෙයුම් සේවා සහ ගුවන් සේවා ආශ්‍රිත පුහුණු වැඩසටහන් මෙහෙයවීම යනාදිය වේ.

පරිපාලිතය - සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම

සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමෙහි ("පරිපාලිත") මූලික කාර්යභාරය වනුයේ බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ සහ මත්තල රාජපක්ෂ ගුවන්තොටුපළ හරහා ක්‍රියාත්මක වනු ලබන ගුවන් සේවා සඳහා ආහාරපාන සේවාවන් සැපයීමයි. අනෙකුත් සහායක කටයුතු සඳහා මහජන සහ අතරමැදි මගී සංක්‍රමණ අවන්හල් පවත්වාගෙන යාම, ලොන්ඩරි සේවා ලබාදීම සහ අතරමැදි මගී සංක්‍රමණ හෝටලය කළමනාකරණය කිරීම ඇතුළත් වේ.

1.3 මූල්‍ය ප්‍රකාශ නිකුත් කිරීම සඳහා අනුමැතිය ලබාදුන් දිනය

2024 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වූ වසර සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශ නිකුත් කිරීම වෙනුවෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් 2024 අගෝස්තු 02 දින අනුමැතිය ලබාදෙන ලදී.

2. පොදු ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්

2.1. පිළියෙල කිරීමේ පදනම

සාධාරණ අගය මත ගණනය කර ඇති ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි සහ ගුවන්යානයේ මුළුතැන්ගෙයි උපකරණ ඇතුළු සමාගමේ සහ සමූහයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශ, උපචිත පදනම මත සහ ඓතිහාසික පිරිවැය පදනම මත පිළියෙල කර ඇති අතර, එසේ නොමැති නම් අවස්ථා සඳහන් කොට ඇත.

සියලුම වටිනාකම් ශ්‍රී ලංකා රුපියල්වලින් ඉදිරිපත්කොට ඇති අතර එසේ නොමැති අවස්ථා සඳහන් කර ඇත.

2.1.1 අඛණ්ඩ පැවැත්ම

සමාලෝචනය කරනු ලබන වර්ෂය තුළදී, 2024 මාර්තු 31 දිනට සමූහය විසින් රුපියල් මිලියන 7,925.01ක ලාභයක් (2023 - රු.මිලියන 71,306.66ක අලාභයක්) සහ රුපියල් මිලියන 592,626.52 ක (2023 - රු.මිලියන 599,605.96) සමුච්චිත අලාභයක් වාර්තා කරන ලදී. එමෙන්ම සමූහයේ ජංගම වගකීම් රු. මිලියන 327,144.66 (2023 - රු. මිලියන 418,568.67) කින් එහි ජංගම වත්කම් ඉක්මවූ අතර, වාර්තා කරන දිනයට අනුව සමූහයේ මුළු හිමිකම් රු. මිලියන 381,723.67 (2023 - රුපියල් මිලියන 494,429.99 ක සෘණ අගයක්) සෘණ අගයක් වී ඇත.

2024 මාර්තු 31 දිනට සමාගම විසින් රු. මිලියන 3,870.86ක ලාභයක් (2023 - රු. මිලියන 73,621.53 අලාභයක්) සහ රු. මිලියන 607,613.60ක සමුච්චිත අලාභයක් (2023 - රු. මිලියන 610,487.76) ක් වාර්තා කරන ලදී. එමෙන්ම සමාගමේ ජංගම වගකීම් රු. මිලියන 344,130.60 (2023 - රු. මිලියන 431,624.55) කින් එහි ජංගම වත්කම් ඉක්මවා ඇති අතර වාර්තා කරනු ලබන දිනට සමාග මේ මුළු වගකීම් රු. මිලියන 400,534.71 (2023- රු. මිලියන 509,174.88 ක සෘණ අගයක්) සෘණ අගයක් විය.

2022 වර්ෂය තුළ රටේ ආර්ථික තත්ත්වය දැඩි ලෙස පිරිහීමට ලක් වූයේ ප්‍රධාන වශයෙන් මුහුණ දුන් දිගුකාලීන වසංගත සම්බන්ධ අභියෝග සහ 2022 අප්‍රේල් මාසයේදී ජාත්‍යන්තර ණය දෙන්නන්ට ගෙවිය යුතු ස්වෛරී ණය සඳහා රජය විසින් ඒකපාර්ශ්වික සහන කාලයක් ප්‍රකාශයට පත් කිරීමෙන් පසුව ඇති වූ තත්ත්වය හේතුවෙනි. පසුව, රටේ සමාජ නොසන්සුන්තාවක් සහ ඉන්ධන හිඟයක් ඇති වූ අතර එය පසුගිය මූල්‍ය වර්ෂයේ සමාගමේ ක්‍රියාකාරිත්වයට අහිතකර ලෙස බලපෑවේය. කෙසේ වෙතත්, රජය 2022 සැප්තැම්බර් මාසයේදී ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදල (IMF) සමඟ කාර්ය මණ්ඩල මට්ටමේ ගිවිසුමකට එළඹීමෙන් පසු, ආර්ථික පෙරමුණෙහි සැලකිය යුතු ප්‍රගතියක් ලබා ඇති අතර මෙහෙයුම් පරිසරය සැලකිය යුතු ලෙස වැඩිදියුණු වී ඇත.

සමූහ ව්‍යාපාරයේ ප්‍රධාන ව්‍යාපාරය වන ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් යථා තත්ත්වයට පැමිණීමේ ප්‍රබල වෙනසක් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ රට අත්විඳ ඇත.

2023 මාර්තු 13 වැනි දින පැවති කැබිනට් රැස්වීමේදී ප්‍රතිපත්තිමය තීරණයකට අනුව සමාගමේ කොටස් ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමට සහ/හෝ ඉවත් කිරීමට ගත් තීරණය ආර්ථික ස්ථායීකරණ සහ ජාතික ප්‍රතිපත්ති අමාත්‍යාංශය (MoF) යටතේ ඇති රාජ්‍ය සතු ව්‍යවසාය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ඒකකය (SOERU) විසින් ක්‍රියාත්මක වන අතර ලෝක බැංකු සමූහයේ සාමාජිකයා වන ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය සම්මේලනය (IFC - ලෝක බැංකු සමූහයේ සාමාජික) ගනුදෙනු උපදේශකයා ලෙස ක්‍රියා කරන අතර සමාග මේ පෞද්ගලීකරණය සඳහා අනාගත ආයෝජකයින්ගෙන් කැමැත්ත ප්‍රකාශ කරන ලදී. 2024 ජූලි 9 වන දින පැවති අමාත්‍ය මණ්ඩල රැස්වීමේදී, දැනට පවතින ලංසු තැබීමේ ක්‍රියාවලිය අවසන් කර, කඩිනම් සෘජු ක්‍රියාවලියකට ඉඩ සැලසීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් අනුමත කළ යුතු රාමුවක් මත පදනම්ව ගුවන් සේවය ඉවත් කිරීම වෙනුවෙන් විකල්ප උපාය මාර්ගයක් අනුගමනය කිරීමට තීරණය කර ඇත.

තවද, සමාගමේ ණය ප්‍රතිසංවිධානයේ කොටසක් ලෙස, 2023 දෙසැම්බර් 7 වන දින රු. 102.5 බිලියනයක ප්‍රාග්ධන මූල්‍ය

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් තවදුරටත්.

ප්‍රතිපාදනයක් සමාගම ලබා ගත් අතර එය 2023 ජූනි 26 දින කැබිනට් තීරණය අනුව ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව (CPC) වෙත වූ ණය මුදල් ගෙවීමට යොදා ගන්නා ලදී. ප්‍රාග්ධන මුදල් සම්භාරය සමාග මේ කොටස් තත්ත්වය ශක්තිමත් කිරීමට සහ ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව විසින් කලින් අය කරන ලද පොලී අනුපාත මත පදනම්ව වාර්ෂිකව ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 36 ක පොලී පිරිවැයක් ඉතිරි කර ගැනීමට හේතු විය. රජය 2024 මාර්තු සහ අප්‍රේල් මාසවල සමාගමේ කෙටි කාලීන මුදල් අවශ්‍යතා සපුරා ගැනීමට රුපියල් බිලියන 5ක ප්‍රාග්ධන ප්‍රතිපාදනයක් ලබා දුන්නේය. තවද, 2024 මාර්තු 4 දින කැබිනට් තීරණයක් අනුව රාජ්‍ය බැංකු වෙත ඇති සමාගමේ ණය මුදල් ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 310 පමණක් මුදල් අමාත්‍යාංශය වෙත පැවරීමට අනුමැතිය ලබා දී ඇත. මේ පිළිබඳව අමාත්‍යාංශය සමඟ සාකච්ඡා සිදු වෙමින් පවතී.

සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ, කල් ඉකුත් වූ සියලු සැනසිලි ලිපි සහ භාණ්ඩාගාර ඇපකර නැවත නිකුත් කිරීමට අනුමත කරමින් ශ්‍රී ලංකා රජය (GOSL) විසින් මහා භාණ්ඩාගාරය හරහා ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 204 සහ රුපියල් බිලියන 30ක් රාජ්‍ය බැංකු දෙකකට පක්ෂව කෙටි කාලීන ණය පහසුකම් ලබා දීම සඳහා සත්‍යාපනය කරන ලදී.

2022 නොවැම්බර් 28 දින කැබිනට් තීරණයක් මඟින් ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් ගුවන් යානා ප්‍රතිස්ථාපන අභ්‍යාසය හරහා ගුවන් යානා දහයකට නොඅඩු ගුවන් යානා ප්‍රතිස්ථාපනයක්, පවතින ගුවන් යානා කල්බදු දීර්ඝ කිරීම හෝ දෙකේම එකතුවක් අනුමත කරන ලදී. ඒ අනුව, සමාගම විසින් පටු බඳ සහිත ගුවන් යානා දෙකක් සඳහා කල්බදු විධිවිධාන අවසන් කර ඇති අතර දැනටමත් බදු ගෙන ඇති පටු බඳ සහිත ගුවන් යානා තුනක කල්බදු කාලය දීර්ඝ කිරීමට ද කටයුතු කර ඇත. පුළුල් බඳ සහිත ගුවන් යානා කුලියට ගැනීම සඳහා ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය සිදුවෙමින් පවතින අතර පුළුල් බඳ සහිත ගුවන් යානා දෙකක් කල්බදු ගැනීම සඳහා අභිප්‍රාය ලිපි ඇතුළත් කර ඇත.

තවද, 2024 අප්‍රේල් 25 දින කැබිනට් අනුමැතියක් මගින් සහ 2024 ජූලි 11 වැනි දින භාණ්ඩාගාර ලේකම් විසින් (ක්‍රියාකාරී) නිකුත් කරන ලද ලිපිය මගින් ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් සමාගමට අවශ්‍ය මූල්‍ය ආධාර අඛණ්ඩව ලබා දෙන බව තහවුරු කර ඇත. සමාගම නැවත සකස් කිරීම සහ පෞද්ගලීකරණය වන තුරු සමාගමේ මෙහෙයුම් ඵලදායී ලෙස පවත්වාගෙන යාම සඳහා අවශ්‍ය මූල්‍ය සහාය දිගටම ලබා දීමට රජය කටයුතු කරන බව තහවුරු කර ඇත.

රජය විසින් සිදු කරනු ලබන නැවත ගුවන් යානා ගෙන්වීම නැවත්වීමේ කටයුතු සහ ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම ඇතුළුව ඉහත විස්තර කර ඇති ක්‍රියාමාර්ග හරහා මෙහෙයුම් පරිසරයේ සැලකිය යුතු දියුණුවක් සමග අනාගතයේදී සමාගමේ ද්‍රවශීලතා තත්ත්වය වැඩිදියුණු වෙනු ඇතැයි කළමනාකාරිත්වය විශ්වාස කරයි. මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉහත කරුණු මත පදනම්ව සකස් කිරීම සහ ඉදිරිපත් කිරීම යෝග්‍ය බව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අදහසයි.

2.1.2. අනුකූලතා ප්‍රකාශය

සමාගමේ සහ සමූහයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශ ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරීවරුන්ගේ ආයතනයෙන් නිකුත් කරන ලද ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට (SLFRS) අනුකූලව සකස් කර ඇත. මූල්‍ය ප්‍රකාශ සැකසීම සහ ඉදිරිපත් කිරීම, 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතට අනුකූලව සිදු කරනු ලබයි.

2.1.3. සංසන්දනාත්මක තොරතුරු

නිසි ඉදිරිපත් කිරීම සහ වර්තමාන වසර සමග සංසන්දනයට අදාළ වූ විටක, පසුගිය වසරේ මූල්‍ය ප්‍රකාශ ඉදිරිපත් කිරීම සහ වර්ගීකරණය සංශෝධනය කර ඇත.

2.1.4 ක්‍රියාකාරී සහ ඉදිරිපත් කිරීමේ මුදල්

සමූහයේ ක්‍රියාකාරී සහ ඉදිරිපත් කරනු ලබන විනිමය වන ශ්‍රී ලංකා රුපියල් (LKR) මඟින් මූල්‍ය ප්‍රකාශ ඉදිරිපත් කරනු ලබයි. සියලුම මූල්‍ය තොරතුරු ශ්‍රී ලංකා රුපියල් මිලියන වලින් ඉදිරිපත්කොට ඇති අතර, එසේ නොවන අවස්ථා ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන් - LKAS 01 හි 'මූල්‍ය ප්‍රකාශ ඉදිරිපත් කිරීම' මඟින් අවසරදී ඇති ආකාරයට සඳහන් කොට ඇත.

2.2 ඒකාබද්ධකරණයෙහි පදනම

සමාගමේ සහ එහි අනුබද්ධිත සමාගම්වල 2024 මාර්තු 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වසරට මූල්‍ය ප්‍රකාශ වලින් මූල්‍ය ප්‍රකාශ සැකසී ඇත. ස්ථාවර ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති භාවිත කරමින් සමාගමේ පරිපාලිතයෙහි මූල්‍ය ප්‍රකාශ එම වාර්තාකරණ වසර සඳහා සකස් කරනු ලැබේ.

2.2.1 ව්‍යාපාර සංයෝජනය

අත්පත් කරගත් ක්‍රියාකාරකම් සහ වත්කම් කාණ්ඩයක් මඟින් ව්‍යාපාරයක අර්ථ දැක්වීම සපුරාලන විට සහ පාලනය සමූහය වෙත පවරන විටක, අත්පත් කර ගැනීමේ ක්‍රමය භාවිත කරමින් සමූහය විසින් ව්‍යාපාර සංයෝජනයන් ගිණුම්ගත කරයි. අත්පත් කරගත් කිසියම් ක්‍රියාකාරකමක් හෝ වත්කමක් ව්‍යාපාරයක්ද නැද්ද යන්න හඳුනා ගැනීමේදී, අවම ලෙස එය ආදානයක් සහ ස්වාධීන ක්‍රියාවලියක් මෙන්ම එයට නිපැයුමක් කිරීමේ හැකියාවක් තිබේද යන්න සමූහය තක්සේරු කරනු ලබයි.

අත්පත් කරගත් ක්‍රියාකාරකම් සහ වත්කම් ව්‍යාපාරයක් නොවන්නේද යන්න සරල ලෙස තක්සේරු කිරීමට ඉඩ දෙන'ඒකාග්‍රතා පරීක්ෂණයක්' කිරීමට සමූහයට විකල්පයක් ඇත. අත්පත් කරගත් දළ වත්කම්වල සාධාරණ අගය සැලකිය යුතු ලෙස හඳුනාගත හැකි වත්කම් හෝ සමානව හඳුනාගත හැකි වත්කම් සමූහයක් තුළ සංකේන්ද්‍රණය වී ඇත්නම් විකල්ප ඒකාග්‍රතා පරීක්ෂණය සපුරාලනු ඇත.

අත්කරගැනීම් වල පවරන ලද වටිනාකම් මෙන්ම හඳුනාගත් ශුද්ධ දළ වත්කම්ද සාමාන්‍යයෙන් සාධාරණ අගය මත මනිනු ලබයි. ඇතිවන්නා වූ ඕනෑම කීර්තිනාමයක්, හානිකරණය සඳහා වාර්ෂිකව පරික්ෂා කරනු ලබයි. කේවල් කිරීමක ඕනෑම ලාභයක්, ලාභ සහ අලාභවල කඩිනමින් හඳුනා ගනු ලබයි. ණය හෝ අවශිෂ්ට සුරැකුම්පතකට සම්බන්ධ වීමකදී හැර ගනුදෙනු පිරිවැය දැරූ වියදම් ලෙස සලකනු ලබයි.

පූර්ව පවත්නා සම්බන්ධතා පියවීමේ වටිනාකම් පැවරීම්වල අන්තර්ගත නොවේ. එවැනි අගයන් සාමාන්‍යයෙන් ලාභ සහ අලාභවල හඳුනාගත හැකිය.

ඕනෑම අවිනිශ්චිත වටිනාකමක්, අත්පත් කර ගැනීමේ දිනට එහි සාධාරණ අගයට හඳුනාග නු ලැබේ. අවිනිශ්චිත ගෙවීමට ඇති බැඳීම මූල්‍ය උපකරණයක නිර්වචන සමග සැසඳේ නම් සහ එය හිමිකම් වර්ගීකරණය යටතට වැටේ නම්, එවිට නැවත ගණනය නොකරන අතර ගාස්තු ගෙවීම හිමිකම් සමඟ ගිණුම්ගත කරනු ලබයි. ඒ හැරුණු කොට, අනෙකුත් ප්‍රතිලාභ හඳුනාගැනීම සෑම වාර්තාකරණ දිනකම සාධාරණ අගය මත නැවත ගණනය කරනු ලබන අතර, අවිනිශ්චිත ප්‍රතිලාභ හඳුනාගැනීමේ සාධාරණ අගයන්වල සමාගම් වෙනස්කම් ලාභ හෝ අලාභවල හඳුනා ගැනේ.

2.2.2 පරිපාලිතයන්

පරිපාලිතයන් යනු සමූහය විසින් පාලනය කරනු ලබන ආයතන වේ. සමූහය විසින්

ආයතනයන් 'පාලනය' කරනු ලබන්නේ, එයට නිරාවරණය වූ විටක හෝ, එහි සම්බන්ධවීම තුළින් පරිපාලිතයේ විචල්‍ය ප්‍රතිලාභ සඳහා අයිතියක් ඇති විටක සහ, සිය බලය යොදවමින්, එවැනි ප්‍රතිලාභ පරිපාලිතයකට බලපෑමක් ඇති කිරීමට හැකි අවස්ථාවකය. පාලනය ආරම්භ කරන දිනයේ සිට අවසන් දිනය තෙක් පරිපාලිතයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශ, ඒකාබද්ධ මූල්‍ය වාර්තාවේ අන්තර්ගත වේ.

2.2.3 පාලනයට නතු නොවන අයිතීන්

සෑම ව්‍යාපාර සංයෝජනයකදීම සමූහය විසින් අත්කර ගැනීමට අදාළ පාලනය නතු නොවන අයිතීන් ගණනය කරනු ලබන අතර, එය සාධාරණ අගය මත හෝ සමානුපාතික කොටස්වල හඳුනාගත් ශුද්ධ වත්කම්වල අගය මත ගණනය වේ. කෙසේ වෙතත් මෙය සාමාන්‍යයෙන් සාධාරණ අගය මත ගණනය වේ.

පාලනයට නතු නොවන අයිතීන් අත්පත් කර ගැනීම, හිමිකරුවන් සමග හිමිකරුගේ ධාරිතාවය මත සිදුවූ ගනුදෙනුවක් ලෙස සලකා ගණනය කරනු ලබයි. එවැනි ගනුදෙනු නිසාවෙන් කීර්තිනාමයක් හඳුනා ගත නොහැකිය. පාලනයට නතු නොවන අයිතීන්වල වෙනස්කම්, පරිපාලිතයේ ශුද්ධ වත්කම්වල සමානුපාතික අගය මත පදනම්ව ගණනය කරනු ලබයි.

සමූහයට පරිපාලිතයේ තිබෙන අයිතියේ අහිමිවීමක් ගෙන නොදෙන වෙනස්කම්, හිමිකම් ගනුදෙනුවක් ලෙස ගණනය කරනු ලබයි.

2.2.4 පාලනය අහිමි වීම

පරිපාලිතයේ පාලනය සමූහයෙන් ගිලිහී යන විටක, එය පරිපාලිතයේ වත්කම් සහ වගකීම් සහ එයට අදාළ පාලනය ප්‍රමාණවත් නොවන අයිතීන් (NIC) හා අනෙකුත් හිමිකම්වල අංග ලෙස හදුනා නොගනී. ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ලාභ හෝ අලාභයක් වේතොත් එය ලාභ සහ අලාභ යටතේ හඳුනාගනු ලබයි. පෙර පරිපාලිතයේ ඕනෑම රඳවා ගන්නා ලද අයිතියක්, සාධාරණ අගය මත ගණනය කරනු ලබයි.

2.2.5 ඒකාබද්ධ කිරීම මත ඉවත් කළ ගනුදෙනු

අන්තර් සමූහ ශේෂයන් හා ගනුදෙනු සහ අන්තර් සමූහ ගනුදෙනු වලින් ඇතිවන උපලබ්ධි නොවූ ආදායම් සහ වියදම් ඉවත් කෙරේ. හිමිකම් ගිණුම්ගත ආයෝජිතයන් සමග ගනුදෙනුවලදී උපලබ්ධි නොවූ ලාභ, ආයෝජිතයාගේ සමූහයේ පොලිය දක්වා එම ආයෝජනවලට එරෙහිව එම හිමිකම් මත ඉවත්කරනු ලැබේ. උපලබ්ධි නොවූ අලාභ, උපලබ්ධි නොවූ ප්‍රතිලාභ ආකාරයටම ඉවත් කළද, එය හානිය පිළිබඳ සාක්ෂියක් නොමැති තෙක් පමණි.

2.3. සැලකිය යුතු ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්

පහත දැක්වෙන ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති, මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශවල දැක්වෙන සියලුම කාල පරිච්ඡේදයන්ට අදාළව අඛණ්ඩව යොදා ගෙන ඇත.

2.3.1 සැලකියයුතු ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු, උපකල්පන සහ විනිශ්චයන්

සමූහයේ ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශ සකස් කිරීමේදී ආදායම්, වියදම්, වත්කම් සහ වගකීම් පිළිබඳ වාර්තා වූ ගණන් ප්‍රමාණ කෙරෙහි බලපෑම් කළ හැකි විනිශ්චයන්ට, ඇස්තමේන්තුවලට හා උපකල්පනයන්ට එළඹීමට සහ හෙළිදරව් කිරීම් සිදු කිරීමට සහ අවිනිශ්චිත වගකීම් පිළිබඳ අනාවරණය කිරීමට කළමනාකරණයට සිදුවේ. මෙම උපකල්පන සහ ඇස්තමේන්තු වල අවිනිශ්චිතතාව හේතුවෙන් අනාගතයේ බලපෑම් ඇති කළ හැකි වත්කම් හෝ වගකීම්වල ධාරණ අගය සඳහා ද්‍රව්‍යාත්මක ගැළපීම් සිදු කිරීමට වනු ඇත.

(අ) විනිශ්චයන්

(i) අසම්භාව්‍ය වගකීම් - නඩු කටයුතු

වාර්තාකරණ කාලපරිච්ඡේදය අවසානයවන විට විවිධ පාර්ශ්වකරුවන් සමඟ සමූහය නඩු කටයුතු ගණනාවකට එළඹ ඇත. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් සමාගමේ නීතිඥයන්ගේ උපදෙස් විමසා බැලීමෙන් අනතුරුව එක් එක් නඩු කටයුතුවල තත්ත්වය ඇගයුමට ලක් කරන අතර, අනාගතයේදී සම්පත් ගලායෑමක් පවතී යයි නිශ්චය කළහොත් ඒ සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන සිදු කරනු ලබයි.

ගනුදෙනුකරුවන්, සැපයුම්කරුවන් සහ සේවකයින් විසින් සමූහයට එරෙහිව සිදු කරන නෛතික ක්‍රියාමාර්ග, වෙනත් හිමිකම් ඉල්ලීමක් සහ විය හැකි හිමිකම් ඉල්ලීම් සම්බන්ධයෙන්, සමූහයේ ව්‍යාපාර කටයුතුවලට ඇති වන කිසියම් අවිනිශ්චිත සැලකිය යුතු බලපෑමක් අධ්‍යක්ෂවරුන් අපේක්ෂා නොකරන කාරණා සඳහා, අදාළ මුදල් ප්‍රමාණයන් සටහන 25.2 හි හෙළිදරව් කර ඇත.

(ii) කල්බදු

කොන්ත්‍රාත්තුවක් තක්සේරු කරනු ලබන්නේ කොන්ත්‍රාත්තුවක් හෝ කල්බදු ක්‍රමයක් ද යන්න බැලීම සඳහාය. හඳුනාගත් වත්කම් කිසියම් කාල සීමාවකට යම් වටිනාකමක් වෙනුවෙන් භාවිතය සහ පාලනය කිරීමට අයිතියක් ප්‍රකාශ කරන්නේ නම් එය කොන්ත්‍රාත්තුවක් හෝ කල්බදු වේ. කොන්ත්‍රාත්තුවක් හඳුනාගත් වත්කමක් පාලනයට අයිතිය ප්‍රකාශ කරන්නේද යන්න තීරණය කිරීමට සැලකිය යුතු සාධකයන් වන්නේ, කොන්ත්‍රාත් පදනම අනුව හඳුනාගත් වත්කම් භාවිතයට ගැනීමට, භාවිත කාලය පුරාම තක්සේරුව භාවිත කරමින් සියලු ආර්ථික වාසි ලබා ගැනීමට මෙන්ම තක්සේරුවන් සෘජුව භාවිත කිරීමට සමූහයට අයිතියක් ඇත.

(ආ) ඇස්තමේන්තු

(i) දේපළ, පිරියත හා උපකරණ සහ අස්පෘශ්‍ය වත්කම් ක්ෂය වීම/ක්‍රමක්ෂය

වත්කම්වල අපේක්ෂිත ප්‍රයෝජනය හා ආර්ථික ආයුකාලය පදනම් කර ගනිමින් දේපළ, පිරියත හා උපකරණ සහ අස්පෘශ්‍ය වත්කම්වලට, ඒවාට යම් ඵලදායී ජීවකාලයක් හා අවශේෂ වටිනාකමක් කළමනාකරණය විසින් පවරනු ලබයි. දේපළ, පිරියත හා උපකරණ යනාදියට අයත් අවශේෂ අගය සහ ඵලදායී ජීවකාලයද එක් එක් වාර්තා කරන දිනට ඒවායේ ක්ෂයවීම්/ක්‍රමක්ෂය ක්‍රමයද කළමනාකරණය විසින් සමාලෝචනය කරන අතර, මෙම වත්කම් සඳහා පෙර සිදුකළ ඇස්තමේන්තු හා ඒවායේ අයිතමයන් තුළ අඩංගු ආර්ථික ප්‍රතිලාභවල පරිභෝජන රටාව සමග එය අනුගත වන බවටද සහතික කරනු ලබයි. මෙම වත්කම්වල ඵලදායී ජීවකාලය හා අවශේෂ වටිනාකම්වල වෙනස්කම් අනාගත ක්ෂය අයකිරීම්හි සංශෝධනවලට හේතුවිය හැකිය. (2.4.3 (ආ) සහ 2.4.4 ප්‍රතිපත්ති විමසා බලන්න).

(ii) නිරන්තර පියාසර වැඩසටහන

ලකුණු ප්‍රදානයන් (Award Credits) ආදායමෙහි වෙනම හඳුනාගැනෙන සංරචකයක් වශයෙන් ගිණුම්ගත කෙරේ. ලකුණු ප්‍රදාන සඳහා වෙන්කළ අදාළ ප්‍රතිෂ්ඨාව ඒවායේ සාධාරණ අගය මත පදනම්ව වෙන්කරනු ලබන අතර, ඒකාබද්ධ මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි වගකීමක් (විලම්බිත ආදායමක්) ලෙස ගිණුම්ගත කෙරේ.

සැතපුම් ලකුණු ප්‍රදානවල (Mile Credits) සාධාරණ අගය නිශ්චය කිරීම සඳහා ඇස්තමේන්තුකරණ ශිල්ප ක්‍රම භාවිත කරන අතර, අංශයක් (Sector) සඳහා ගාස්තුව, ඉහළ පන්තියක ආසනයක් ලබාගැනීම සහ හවුල්කාර ප්‍රදාන වැනි සාධක ගණනාවක් සඳහා බර තැබූ සාමාන්‍යයක් නිරූපණය කෙරේ. සාධාරණඅගය ගණනයට අදාළ

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් තවදුරටත්.

පදනම වශයෙන් ඓතිහාසික ප්‍රවණතාවන් යොදා ගැනේ. සාමාජික සාමාජිකාවන් විසින් නිදහස් කරගනු ලැබෙතැයි අපේක්ෂා නොකරන සැතපුම් සඳහා සහ කල් ඉකුත් සැතපුම් සඳහා, සැතපුම්වල සාධාරණ අගය වෙනුවෙන් ගැළපුම් සිදු කෙරේ. සැතපුම්වල සාධාරණ අගය නිශ්චය කිරීමෙහිලා යොදාගැනෙන යෙදවුම්වල විවිධත්වය හේතුවෙන් කළමනාකරණ විසින් විනිශ්චයන් ක්‍රියාවට නංවනු ලැබේ.

(iii) නඩත්තු සංචිතය

නඩත්තු සම්බන්ධයෙන් වූ එකඟත්වයට 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 ගණන හෝ චක්‍ර ගණන හෝ ගත වූ කාලය අනුවය. ආපසු අයකර හැකි වටිනාකම්වල වඩාත් යෝග්‍ය ඇස්තමේන්තු මත පදනම්ව එකී ගෙවීම්වල ආපසු අයකර ගැනීමේ හැකියාව පිළිබඳව කළමනාකරණය කලින් කල ඇගයීම් සිදු කරයි. කිසියම් වත්කමක ධාරණ අගය එහි ආපසු අයකර ගතහැකි මුදල ඉක්මවන විට, එම වත්කම හානිකරණය වූ වත්කමක් සේ සලකා එය ආපසු අයකර ගත හැකි වටිනාකම දක්වා ලියා හැරේ (සටහන 6 විමසා බලන්න).

(iv) ගුවන් යානා නඩත්තු සහ අළුත්වැඩියා පිරිවැය සඳහා වෙන්කිරීම

නඩත්තු කටයුතු සඳහා එකඟත්වයට 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 භාවිතය සහ කාලය යෙදවීම මත පදනම්ව මූල්‍ය ප්‍රකාශ 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 ප්‍රකාශ තුළ ගැළපීම් සිදුකරනු ලැබේ. (සටහන 16.2 විමසා බලන්න)

(v) ගුවන් යානා ආපසු ලබා දීමේ කොන්දේසි සඳහා විධිවිධාන

කල්බදු ගිවිසුම්වල නිශ්චිතව දක්වා ඇති යම් කොන්දේසියක් යටතේ කල්බදු ගුවන් යානා නැවත ලබා දීමට සමාගම බැඳී සිටී. ගුවන් යානා ආපසු ලබා දීමේ කොන්දේසිවලට අපේක්ෂිත පිරිවැය, තීව්‍ර කිරීමේ අනුපාත, අපේක්ෂිත වගකීම් කල් පිරීම හා සරිලන වට්ටම් අනුපාත සම්බන්ධ උපකල්පන ඇතුළත් වේ. ප්‍රතිපාදනය පිළිබඳ තීරණය කිරීමේදී, නැවත භාරදීමේ කාලසීමාව වන විට වත්කමේ ඇස්තමේන්තුගත තත්ත්වය, දැරීමට සිදුවන ද්‍රව්‍ය හා පොදු කාර්ය පිරිවැය සහ නැවත භාරදීම සිදු කරන වේලාව මත උපකල්පන කරනු ලැබේ. මෙම උපකල්පන අතීත අත්දැකීම් මත පදනම්ව පිහිටුවා ඇති අතර ඒවා සත්‍ය තත්ත්වයට ආසන්න බව සහතික කිරීම සඳහා වාර්ෂිකව සමාලෝචනය කෙරේ. ප්‍රතිපාදනයට ද්‍රව්‍යමය බලපෑමක් ඇති කරනු ලබන උපකල්පනවල සහ ඇස්තමේන්තුවල පවතින කිසියම් සංශෝධනයක් වේ නම් එය ඉදිරි මූල්‍ය ප්‍රකාශවල සකස් කරනු ලැබේ.

(vi) ගුවන් ප්‍රවාහන සේවා ආශ්‍රිත සෘජු මෙහෙයුම් වියදම් සඳහා වෙන්කිරීම

ගුවන් ප්‍රවාහන සේවා මෙහෙයුම් කටයුතු වලදී ඉන්ධන ගාස්තු, ගොඩබිම් මෙහෙයුම් සේවා සඳහා ගාස්තු, ගොඩබෑම් හා නවතා තැබීමේ ගාස්තු, ගුවන්යානා තුළ ආහාර පාන, ප්‍රවේශපත්‍ර වෙන්කරවා ගැනීමේ පද්ධති ගාස්තු සහ තොරතුරු තාක්ෂණය ආශ්‍රිත ගාස්තු වැනි සෘජු වියදම් සම්බන්ධයෙන් වූ විවිධ ප්‍රතිපාදන වෙන්කිරීම අනිවාර්යයෙන්ම සිදු කළ යුතුය. ඊට අදාළ ඇස්තමේන්තු හා ඒ ආශ්‍රිතව යොදා ගැනෙන උපකල්පන අවස්ථානුකූල පරිදි සාධාරණ වේයැයි විශ්වාස කෙරෙන බොහෝ අතීතුත් සාධක මතද පදනම් වන අතර, ඉන් උද්ගත වන ප්‍රතිඵල වාර්තාකරණ කාලපරිච්ඡේදය අවසානයේදී වගකීම්වල ධාරණ අගය මත ප්‍රතිපාදන වෙන් කිරීම සිදුවේ.

(vii) තොග

සමූහය විසින් භෞතික පරීක්ෂා කිරීම් සහ කල් ඉකුත්වීම් මත පදනම්ව තොගවල පැවැත්ම හා ප්‍රයෝජනවත්භාවය, සමාලෝචනය කරයි. කළමනාකරණයවිසින් යල්පැන ගිය තොග නිශ්චය කළ විටක ප්‍රතිපාදන සිදුකරයි.

(viii) මූල්‍ය වත්කම්වල හානිකරණය

යම් වත්කමක් හෝ මූල්‍ය වත්කම් සමූහයක් හානිකරණයට පත්වී ඇති බවට යම් සාක්ෂි තිබේදැයි සොයා බැලීමට එක් එක් වාර්තා කරන දිනට සමූහය විසින් තක්සේරු කිරීම් සිදු කරයි. නොගෙවා ඇති කාල සීමාව, ආරක්ෂාව සහ ඒවා ආපසු අයකර ගැනීමට ඇති හැකියාවේ අවිනිශ්චිතභාවය සම්බන්ධයෙන් පවත්නා කළමනාකරණය දන්නා වෙනත් සාධක මත එම හානිකරණය ඇස්තමේන්තු කිරීමට සිය විනිශ්චය කළමනාකරණය විසින් භාවිත කරනු ලබයි.

(ඇ) උපකල්පන

(i) නිර්වචනිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම

ශ්‍රී ලංකාවේ සිට සේවය කරන කාර්ය මණ්ඩලවලට අයත් විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ සැලැස්මෙහි පිරිවැය තීරණය කෙරෙනුයේ ආයුගණන තක්සේරුවක් ආශ්‍රයෙනි. එම ආයුගණක තක්සේරුව පදනම් වනුයේ පොලී අනුපාතය, වැටුප් වර්ධන අනුපාතය, විශ්‍රාම ගැනීමේ වයස හා සමාගමේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම යන කරුණුවලට අදාළ උපකල්පන මතය. සැලසුමෙහි පවත්නා දිගු කාලීන ස්වභාවය හේතුවෙන් එබඳු ඇස්තමේන්තු සැලකිය යුතු මට්ටමේ අවිනිශ්චිතතාවලට යටත් වේ. (2.4.16 (අ) සටහන විමසා බලන්න.)

(ii) දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ ප්‍රත්‍යාගණනය

ස්වාධීන සුදුසුකම් ලත් තක්සේරුකරුවෙකුගේ සේවය ලබා ගනිමින් ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලිවල සහ ගුවන් යානා මුළුතැන්ගෙයි උපකරණ ප්‍රත්‍යාගණන අගය මත මනිනු ලැබේ. සාධාරණ අගය තීරණය කිරීම පිණිස එකී තක්සේරුකරු විසින් උපකල්පන සහ තක්සේරු ශිල්ප ක්‍රම භාවිත කරනු ලැබේ. අදාළ තක්සේරු කිරීමේ පදනම සටහන 3 හි හෙළිදරව් කර ඇත.

2.4 සැලකිය යුතු ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන් ආශ්‍රිත සාරාංශය

2.4.1 විදේශ ව්‍යවහාර මුදල් පරිවර්තනය

සමූහයේ ක්‍රියාත්මක වන හා ඉදිරිපත් කිරීමේ ව්‍යවහාර මුදල වන ශ්‍රී ලංකා රුපියල්වලින් මූල්‍ය ප්‍රකාශ ඉදිරිපත් කර ඇත. විදේශ ව්‍යවහාර මුදලින් සිදුවන ගනුදෙනු ඒවා සිදුවන දිනයට වලංගු ක්‍රියාත්මක ව්‍යවහාර මුදල් අනුපාතයට අනුව මූලික වශයෙන් වාර්තා කරයි. විදේශ ව්‍යවහාර මුදලින් ඇති මූල්‍ය වත්කම් හා වගකීම් වාර්තා කරන දිනයට වලංගු ක්‍රියාත්මක ව්‍යවහාර මුදල් අනුපාතයට නැවත පරිවර්තනය කරනු ලබයි. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ඇතිවන ලාභ සහ අලාභ, ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශය තුළ හඳුනා ගනු ලැබේ. විදේශ ව්‍යවහාර

මුදලක ඓතිහාසික පිරිවැයට ගණනය කෙරෙන මූල්‍යමය නොවන අයිතම, අදාළ මුල් ගනුදෙනුව සිදුවූ දිනයේ පැවති විනිමය අනුපාත භාවිතයට ගනිමින් පරිවර්තනය කරනු ලැබේ.

2.4.2 බදුකරණය

ආදායම් බදුවල ප්‍රවර්තන සහ විලම්බිත බදු අඩංගු වේ. එය ව්‍යාපාර සංයෝජනයකට සම්බන්ධවන ප්‍රමාණයට හෝ හිමිකම් හෝ විස්තීරණ ආදායම් ප්‍රකාශයෙහි (OCI) සෘජුවම හඳුනාගත් අයිතමයක් නොවන අවස්ථාවක ලාභ හෝ අලාභයේ හඳුනාග නු ලැබේ. අවිනිශ්චිත බදු පිරියම් ඇතුළුව අදායම් බදුවලට සම්බන්ධ පොලී සහ දඩ මුදල්, ආදායම් බදුවල අර්ථකථනයට නොගැලපෙන බව සමූහය තීරණය කර ඇති හෙයින් එය LKAS37 ප්‍රතිපාදනයෙහි අවිනිශ්චිත වගකීම් සහ වත්කම් යටතේ ගිණුම්ගත කර ඇත.

(i) ප්‍රවර්තන ආදායම් බදු

ප්‍රවර්තන බදු යනු වසර සඳහා බදු ගෙවිය යුතු ආදායම හෝ වියදම මත අපේක්ෂිත බදු ගෙවීම් හෝ ආදායම් බදුවල ලැබිය යුතු සහ පෙර වසරට අනුව ගෙවිය යුතු බදු හෝ ලැබිය යුතු බදු සඳහා ඕනෑම වෙනස් කිරීමක් වේ. ප්‍රවර්තන බදු ගෙවිය යුතු හෝ ලැබිය යුතු ප්‍රමාණයන් යනු ආදායම් බදු සම්බන්ධ අවිනිශ්චිතතාවයක් පවතී නම් පිළිබිඹු කරනු ලබන ගෙවීමට හෝ ලැබීමට අපේක්ෂිත බදු ප්‍රමාණයන්වල සුදුසුතම තක්සේරුවයි. වාර්තාකළ දිනයට පැනවූ බදු අනුපාතික හෝ නිත්‍ය ලෙස පැනවීම් පාදක කරගනිමින් එය මනිනු ලැබේ. ලාභාංශයෙන් ඇතිවන ඕනෑම බදු ප්‍රමාණයක් ප්‍රවර්තන බදුවල අන්තර්ගතය. කිසියම් නිර්ණායකයක් තිබේ නම් පමණක්, ප්‍රවර්තන බදු වත්කම් හෝ වගකීම්වලට හිලව් කරගනු ලැබේ.

සමාගම

(අ) දේශීය බදුකරණය

2017 අංක 24 දරන දේශීය ආදායම් පනත බලාත්මක වීම සමඟ 2018 අප්‍රේල් 01 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි සියලුම ව්‍යාපාර කටයුතු සඳහා ආදායම් බදු ගෙවීමේ වගකීමක් සමාගම සතු වේ.

(ආ) විදේශීය බදුකරණය

දැනට ද්විත්ව බදු ගිවිසුම් ක්‍රියාත්මක නොවන රටවල් තුළ තම මෙහෙයුම් කටයුතු මත බදු ගෙවීමේ වගකීමට සමාගම යටත් වේ.

පරිපාලිත සමාගම - ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම

ගුවන්යානා මුළුතැන්ගෙයි සහ ගුවන් යානාස්ථ ආහාර සැපයුම වෙතින් ලැබෙන ආදායම 2021 මැයි 31 දක්වා ආදායම් බද්දෙන් නිදහස් කොට ඇති අතර, ඉන් පසු ආයෝජන මණ්ඩලය (BOI) සමඟ ඇති කර ගත් ගිවිසුම අනුව 2029 මාර්තු 29 දිනෙන් අවසන් වන වසර අටක කාලයක් සඳහා 15% ක සහනදායී අනුපාතයට බදු ගෙවිය හැකිය. වෙනත් මූලයන් වෙතින් උපයන ආදායම සාමන්‍ය බදු අනුපාත යටතේ බදු වගකීමට බැඳේ.

(ii) විලම්බිත ආදායම් බදු

වත්කම් සහ වගකීම්වල බදු පදනමේ සහ ඒවායේ මූල්‍යමය වාර්තාකරණ කාර්යයන් සඳහා වූ ධාරණ අගයන් අතර වාර්තා කරන දිනට පවත්නා තාවකාලික වෙනස්කම් පිළිබඳ වගකීම් ක්‍රමවේදය භාවිත කරමින් විලම්බිත ආදායම් බදු වෙන්කිරීම් කෙරේ. විලම්බිත බදු, වාර්තාකරණ දිනයට පනවන ලද හෝ නිත්‍ය ලෙස පනවන ලද නීතී මත පදනම්ව, ප්‍රතිවර්තනය කරන අවස්ථාවක තාවකාලිකව වෙනස් කිරීම සඳහා යොදා ගැනීමට අපේක්ෂා කරන බදු අනුපාතික අනුව ගණනය කරනු ලබයි. භාවිත නොකළ බදු අලාභයන් සහ අඩු කළ හැකි තාවකාලික වෙනස්කම් සඳහා විලම්බිත බදු වත්කම් පිළිගනු ලබන අතර, ඒවා ප්‍රයෝජනට ගත හැකි අනාගත බදු ආදායම් වලට එදිරිව භාවිත කළ හැකිය. විලම්බිත බදු වත්කම් වාර්තා කරන දිනයට විමර්ශනය කරන අතර අදාළ බදු ප්‍රතිලාභයන් තැබිය හැකි, තවදුරටත් සම්භාවි විය නොහැකි වන තෙක් අඩුකරනු ලබයි.

2.4.3 දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ

(අ) පිරිවැය සහ තක්සේරු කිරීම

දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ සියලුම අයිතම මූලික වශයෙන් පිරිවැයට වාර්තා කරනු ලබයි. අත්පත්කර ගැනීම් හෝ ඉදිකිරීම සඳහා සෘජුව ආරෝපණය කළ හැකි වියදම් පිරිවැයට ඇතුළත් වේ. ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි සහ ගුවන්යානා මුළුතැන්ගෙයි උපකරණ යනාදිය පසුකාලීනව ප්‍රත්‍යාගණනය කරනු ලබන අවස්ථාවේදී, එවැනි දේපළ, පිරියත සහ උපකරණවල ප්‍රත්‍යාගණිත අගයෙන් යම් ක්ෂයවීම් සහ හානිකරණයන් අඩුකර ගෙන යනු ලැබේ. අනෙකුත් සියලු දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ ඓතිහාසික පිරිවැයෙන්, ක්ෂයවීම් සහ/හෝ සමුච්චිත හානිකරණ අලාභ ඇතොත් ඒවාද අඩු කිරීමෙන් ලබා ගනී.

සමාන වත්කමකට අයත් මීට පෙර ලාභ අලාභ ප්‍රකාශයෙහි හඳුනාගෙන ඇති ප්‍රත්‍යාගණන අඩුවීමක් කරා එය ප්‍රතිවර්තනය වන තෙක් හැරුණුවිට, ඉඩම්, ගොඩනැගිලි සහ ගුවන් යනාස්ථ මුළුතැන්ගෙහි උපකරණ ප්‍රත්‍යාගණන අගයට ගණනය කරන අතර, ඕනෑම ප්‍රත්‍යාගණන අතිරික්තයක් වෙනත් විස්තීරණ ආදායම් තුළ හඳුනා ගන්නා අතර හිමිකම තුළ වූ ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය තුළ සමුච්චිත කරනු ලැබේ. ප්‍රත්‍යාගණන ඌනතාවයක් ලාභ අලාභ ප්‍රකාශය තුළ හඳුනා ගැනෙනුයේ, වත්කම් ප්‍රත්‍යාගණන සංචිත තුළ හඳුනාගෙන ඇති එම වත්කමට අදාළ දැනටමත් පවත්නා අතිරික්තයක් හිලව් කළ පසු ඉතිරියටය.

ප්‍රත්‍යාගණිත වත්කමක සාධාරණ අගය එහි ධාරණ අගයට විශාල වෙනසක් සිදුනොකරනු ලබන බවට සහතිකවනු 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 ගණනය කල හැකි නම්, පසුව ඇතිවන පිරිවැය අදාළ වත්කමෙහි ධාරණ අගය තුළ අන්තර්ගත කිරීම හෝ වෙනම වත්කමක් ලෙස හඳුනාගැනීම සිදුකෙරේ.

අලුත්වැඩියා සහ නඩත්තු පිරිවැය ඒවා දරන ලද කාලපරිච්ඡේදය තුළ ලාභ අලාභ ප්‍රකාශයට අය කෙරේ. දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ තුළ පහත සඳහන් වෙනත් දෑ ඇතුළත් වේ.

(i) ගුවන්යානා භ්‍රමණාමය අමතර කොටස්

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

(ii) නොනිමි ප්‍රාග්ධනය

නොනිමි ප්‍රාග්ධනය ඒවා අත්කරගත් දිනයේ සිට වැඩ ස්ථාපිත දිනය දක්වා දරන ලද සියලු වියදම් ඇතුළත් පිරිවැයට වාර්තා කරනු ලබයි. වැඩ ස්ථාපනය කළ විට නොනිමි ප්‍රාග්ධනය දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ යටතේ සුදුසු කාණ්ඩය වෙත මාරු කර එහි ඇස්තමේන්තුගත ඵලදායී ජීවකාලය පුරා ක්ෂය කරනු ලබයි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් තවදුරටත්.

ආ) ක්ෂයවීම
සින්නක්කර ඉඩම් හැරුණු විට, සියලුම දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ යනාදියෙහි පිරිවැය හෝ තක්සේරුව මත සරල මාර්ග ක්‍රමවේදය යොදා ගනිමින් පහත දැක්වෙන ඇස්තමේන්තුගත ඵලදායී ජීවකාලය පුරා සමාන වාරිකවලින් කපා හරිමින් ක්ෂයවීම් සඳහා වූ වෙන්කිරීම් ගණනය කෙරේ.

ගුවන් යානා ආශ්‍රිත උපකරණ	වසර 08 ක් හෝ කල්බදු කාල සීමාව යන කාල දෙකෙන් අඩු කාල සීමාව පුරා
පිරියත සහ උපකරණ	උපකරණයේ වර්ගීකරණය /ස්වභාවය මත පදනම්ව වසර 3-10 දක්වා කාලපරිච්ඡේදය පුරා
ගොඩනැගිලි	වසර 15 සිට 50 දක්වා වූ අපේක්ෂිත ප්‍රයෝජ්‍ය ජීවකාලය පුරා
මෙහෙයුම් කල්බදු මත වූ ගුවන්යානා වැඩිදියුණු කිරීම්	වසර 10 ක් හෝ කල්බදු කාල සීමාව යන කාල දෙකෙන් අඩු කාල සීමාව තුළ අවශේෂ වටිනාකම

සුන්බුන් අගය, ඵලදායී ජීවකාලය සහ ක්ෂය කිරීමේ ක්‍රමය එක් එක් වාර්තාකරණ දිනට සමාලෝචනය කෙරෙන අතර සුදුසු පරිදි අදාළ ගැළපීම් සිදුකෙරේ.

ඉහත සඳහන් ක්ෂයවීමේ අනුපාත ඉදිරිපත් කළ සියලුම කාලපරිච්ඡේදවලට අදාළ වේ.

(ඇ) හඳුනාගැනීමෙන් බැහැර කිරීම
කිසියම් දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ අයිතමයක් බැහැර කිරීමකදී හෝ එහි භාවිතයෙන් හෝ බැහැර කිරීමෙන් අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ඇති නොවන විට හඳුනාගැනීමෙන් බැහැර කරනු ලැබේ. යම් වත්කමක් එසේ බැහැර කිරීමෙන් ඇතිවන ඕනෑම ලාභයක් හෝ අලාභයක් (බැහැර කිරීමෙන් ලද ශුද්ධ මුදල සහ වත්කමේ ධාරණ අගය අතර වෙනස ලෙස ගණනය කළ) අදාළ වත්කම බැහැර කරනු ලබන වර්ෂයේ ලාභ අලාභ ප්‍රකාශයෙහි ඇතුළත් කෙරේ.

(ඈ) වත්කම් භාවිතය මත ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය රඳවා ගත් ඉපැයීම් වලට මාරු කිරීම
කල්බදු ඉඩම්හි ඉදිකරන ලද ගොඩනැගිලි වල ප්‍රත්‍යාගණනය හේතුවෙන් ඉහළ යන ක්ෂය (වත්කම් වල ප්‍රත්‍යාගණන අගය මත ගණනය කළ ක්ෂය සහ වත්කමේ මූලික පිරිවැය මත ගණනය කරනු ලබන ක්ෂය අතර වෙනස) වෙනුවෙන් ප්‍රත්‍යාගණන අතිරික්තය රඳවා ගත් ඉපැයීම් වලට වාර්ෂිකව මාරුකිරීම කරනු ලැබේ.

2.4.4 අස්පෘශ්‍ය වත්කම්
කිසියම් වත්කමක් නිසා ඇතිවන අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ආයතනය වෙත ගලාඒම සහ එවැනි වත්කම්වල පිරිවැය විශ්වාසදායක ලෙස ගණනය කල හැකි නම් ඒවා අස්පෘශ්‍ය වත්කම් වශයෙන් හඳුනාගනු ලැබේ. ඒ අනුව සමුච්චිත ක්‍රමක්ෂය සහ සමුච්චිත හානිකරණ අලාභ අඩුකළ පිරිවැය මත මෙම වත්කම් මූල්‍ය තත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශනයෙහි වාර්තා කෙරේ.

අදාළ දෘඩාංග අයිතමයකින් වෙන් කරගත හැකි පරිගණක මෘදුකාංගයක් අත්පත්කර ගැනීමේ හෝ සැකසීමේ පිරිවැය වෙන් වෙන් වශයෙන් ප්‍රාග්ධනීකරණය කරනු ලබන අතර, එය සරල රේඛීය පදනම මත වසර 05 කට නොවැඩි කාලයක් පුරා ක්‍රමක්ෂය කරනු ලැබේ. ක්‍රමක්ෂය කාලච්ඡේදය සහ ක්‍රමක්ෂය කිරීමේ ක්‍රමය එක් එක් වාර්තා කරන දිනට විමර්ශනයට ලක් කරනු ලබයි. මෙම වත්කමේ ධාරණ අගය ආපසු අයකර ගත නොහැකි බව යම් අවස්ථානුකූල සිදුවීම් සහ වෙනස්කම් අනුව පෙනී යන්නේ නම් හානිකරණය සඳහා එම වත්කමේ ධාරණ අගය එක් එක් වාර්තාකරණ දිනයකදීම සමාලෝචනය කරනු ලැබේ.

2.4.5 කල්බදු
කොන්ත්‍රාත්තුවක් ආරම්භ කිරීමේදී, එය කල්බදු වේද නැතහොත් එහි කල්බදු ඇතුළත් වේද යන්න සම්බන්ධයෙන් කොන්ත්‍රාත්තුවක් ඇගයුමට ලක් කෙරේ. කොන්ත්‍රාත්තුව මඟින් හිලව් කිරීමකට හුවමාරු වශයෙන් කිසියම් කාලපරිච්ඡේදයක් සඳහා හඳුනාගත් වත්කමක් භාවිතය පාලනය කිරීමේ හිමිකම පවරනු ලබන්නේ නම්, එම කොන්ත්‍රාත්තුව කල්බදු වේ හෝ එහි කල්බදු ඇතුළත් වේ. කිසියම් කොන්ත්‍රාත්තුවක් මඟින් හඳුනාගත් වත්කමක් භාවිතය පාලනය කිරීමේ හිමිකම පවරනු ලබන්නේද යන්න ඇගයුමට ලක් කිරීමේදී සමූහය මඟින් පහත දැක්වෙන කරුණු සලකා බලනු ලබයි.

- කොන්ත්‍රාත්තුව තුළ භාවිතා වන හඳුනාගත් වත්කමක් පවතීද යන්න - මෙය පැහැදිලිව හෝ ව්‍යංගව විශේෂ කොට දැක්විය යුතු වන අතර, එහිදී අදාළ වත්කම භෞතිකව අනන්‍ය ස්වභාවයෙන් යුතු වීම හෝ එහි සම්පූර්ණ ධාරිතාව ප්‍රමාණවත් අයුරින් නියෝජනය විය යුතු වීම අවශ්‍ය වේ. සැපයුම්කරුට සැලකිය යුතු ආදේශක අයිතියක් තිබේ නම්, වත්කම හඳුනා ගනු නොලැබේ.
- භාවිත කරනු ලබන කාල පරිච්ඡේදය පුරා අදාළ වත්කම භාවිතයෙන් සියලුම ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ප්‍රමාණවත් ආකාරයෙන් ලබාගැනීමේ හිමිකම, සමූහය සතු වේද යන්න සහ
- වත්කමෙහි භාවිතය නියම කිරීමේ හිමිකම සමූහය සතු වේද යන්න. අදාළ වත්කම කෙසේ කුමන අරමුණු අරබයා භාවිත කෙරෙන්නේද යන්න පිළිබඳ වෙනස් කිරීමට වඩාත්ම අදාළව තීරණ ගැනීමේ අයිතිය පවතින විටකදී මෙම හිමිකම සමූහය සතු වේ. වත්කම කෙසේ කුමන අරමුණු අරබයා භාවිත කෙරෙන්නේද යන්න පිළිබඳව තීරණය පූර්ව නිශ්චිත වූ දුර්ලභ අවස්ථාවන්හිදී, පහත සඳහන් තත්ත්ව යටතේ වත්කමෙහි භාවිතය නියම කිරීමේ හිමිකම සමූහය සතු වේ:
  - වත්කම මෙහෙයවීමේ හිමිකම සමූහය සතු වේ නම්; හෝ
  - සමූහය මඟින් අදාළ වත්කම කෙසේ කුමන අරමුණු අරබයා භාවිත කෙරෙන්නේද යන්න

පූර්ව නිශ්චය කළ හැකි ආකාරයෙන් සකසා ඇති නම් කල්බදු සංරචකයක් සහිත කොන්ත්‍රාත්තුවක ආරම්භයේදී හෝ නැවත තක්සේරුවකදී, සමූහය විසින් එක් එක් කල්බදු සංරචකය සඳහා එහි අදාළ සාපේක්ෂ තනි අගයන්වල පදනම මත කොන්ත්‍රාත්තුවල ප්‍රතිෂ්ඨාව වෙන් කරනු ලැබේ.

කෙසේ වෙතත්, එය බදුකරු වන ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි සම්බන්ධ කල්බදුවලදී, සමූහය මඟින් කල්බදු නොවන සංරචකයන් වෙන් කිරීමට අදහස් නොකරන අතර, කල්බදු සහ කල්බදු නොවන සංරචකයන් තනි කල්බදු සංරචකයක් වශයෙන් ගිණුම්ගත කෙරේ.

2.4.5.1 භාවිත හිමිකම් වත්කම් (ROU)
සමූහය මඟින් කල්බදු ඇරඹෙන දිනයේදී භාවිත හිමිකම් වත්කමක් සහ කල්බදු වගකීම හඳුනාගනී. භාවිත හිමිකම් වත්කම මූලිකව පිරිවැයට ගණනය කෙරෙන අතර, ආරම්භක දිනයේදී හෝ එයට පෙර සිදුකරන ලද කවර හෝ කල්බදු ගෙවීම් වෙත ගළපන ලද අනාගත කල්බදු ගෙවීම්වල වර්තමාන වටිනාකමේ ආරම්භක අගයට, කවර හෝ මූලික සෘජු පිරිවැයක් සහ පවත්නා වත්කමක් කොටස් කිරීමට හෝ ඉවත් කිරීමට හෝ අවශ්‍ය ප්‍රතිලාභ තත්ත්වයට පාදක කර ගත් වත්කම් නැවත පිහිටුවීමට ඇස්තමේන්තු

පිරිවැය එකතු කිරීමෙන්, ඕනෑම ලද බදු දිරිගැන්වීම් වලින් අඩු කොට මෙය ගණනය කරනු ලබයි.

(අ) ගුවන්යානා සහ අමතර එන්ජින් කල්බදු ගැනීම
සමාගම මඟින් සිය යානා සමූහය සඳහා ගුවන්යානා සහ එන්ජින් කල්බදු ගැනීම සිදුකරයි. ගුවන්යානා සහ එන්ජින් කල්බදු වල කාලසීමාව සාමාන්‍යයෙන් වසර 2 සිට 15 දක්වා වේ. ගුවන්යානා කල්බදු සඳහා ගුවන්යානාවේ ආපසු ලබාදෙන තත්වය සඳහා වෙන්කිරීමක් ඇතුළත් වේ; එය වගකීම නිර්මාණය කරනු ලබන අවස්ථාවේදී, වත්කම් භාවිතයේ හිමිකම් වෙත කල්බදු ආශ්‍රිත නීතිරීති හා කොන්දේසි මඟින් ඉල්ලා සිටින පරිදි පාදක වන වත්කම යථා තත්වයට ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම සඳහා බදුකරු විසින් දරනු ලබන පිරිවැය පිළිබඳ ඇස්තමේන්තුවකි (සටහන 15.2). සෙසු ගුවන්යානා නඩත්තු සහ අළුත්වැඩියා වියදම් (ගුවන්යානා විශාල නඩත්තු, එන්ජින් අළුත්වැඩියා සහ ගොඩබෑමේ උපාංග අළුත්වැඩියා වියදම් හැර) දරන ලද පදනමක් මත ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශයේ හඳුනා ගැනෙන අතර, අදාළ ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිය සටහන අංක 2.4.15. හි දක්වා ඇත.

කල්බදු ඇරඹුමේදී තැන්පතු ගෙවීම සහ සෙසු කල්බදු ගෙවීම් සියල්ල එකම ගනුදෙනුවකින් ආරම්භ වේ. එමනිසා, ප්‍රවර්තන වටිනාකම සහ ආරම්භයේදී ගෙවනු ලබන මූලික මුදල අතර වෙනස බදුකරු විසින් ගෙවිය යුතු අමතර මුදලක් වශයෙන් සැලකේ. තැන්පතුව SLFRS 9 හි විෂය පථය තුළ පවතින අතර, මූලිකව සාධාරණ අගයට ගිණුම්ගත කළයුතු වන අතර, මූලික මුදල හා තැන්පතුව අතර අතිරික්තය එහි සාධාරණ අගය SLFRS 9 16 - කල්බදු හි විෂය පථයට ඇතුළත් වේ. තැන්පතු සඳහා වන ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිය සටහන 2.4.9. හි දැක්වේ.

මාස 12 ක් ඇතුළත අවසන් වන කල්බදු කාලසීමාවන් සහිත ගුවන්යානාවන්හි කල්බදු සැලකිල්ලට නොගැනුණු අතර, ඒවා කෙටි කාලීන කල්බදු ආකාරයෙන්ම ගිණුම්ගත කොට ලාභ අලාභ ප්‍රකාශයෙහි කල්බදු ගුවන්යානා මත කුලිය යටතේ ඇතුළත් කොට අනාවරණය කර ඇත.

(ආ) ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි ආශ්‍රිත කල්බදු
සමූහය මඟින් ශ්‍රී ලංකාව තුළ සහ විදේශයන්හි ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි කල්බදු පදනමට ගනු ලැබේ. ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි සම්බන්ධ ඇතැම් කල්බදුවල, අවලංගු කළ නොහැකි ගිවිසුම් කාලසීමාව අවසන් වීමට පෙරාතුව සමූහයට සිදුකළ හැකි කාලසීමා දිගු කිරීමේ වරණයන් ඇතුළත් වේ. අදාළ අවස්ථාවන්හිදී, සමූහය මඟින් මෙහෙයුම් නම්‍යශීලීත්වය ලබාගැනීමේ අරමුණින් යුතුව නව කල්බදු ගිවිසුම් තුළ කාලසීමා දිගු කිරීමේ වරණයන් ඇතුළත් කිරීම කෙරෙහි අවධානය යොමු කරයි.

සමූහය මඟින් කල්බදු ආරම්භයේදී කාලසීමා දිගු කිරීමේ වරණයන් භාවිත කිරීම සාධාරණ ලෙස ස්ථිරද යන්න පිළිබඳ ඇගයීමක් සිදු කෙරේ. සැලකියයුතු සිදුවීමක් හෝ තත්ත්ව වල සැලකිය යුතු වෙනසක් සිය පාලනය තුළ පවතී නම්, අදාළ වරණයන් භාවිත කිරීම සාධාරණ ලෙස ස්ථිරද යන්න පිළිබඳ සමූහය මඟින් ප්‍රති ඇගයුමක් සිදු කරනු ලැබේ.

(ඇ) රථවාහන ආශ්‍රිත කල්බදු
සමූහය මඟින් වසර 2 සිට 5 දක්වා කාලසීමා යටතේ රථවාහන කල්බදු පදනමට ලබා ගැනේ.

වත්කම් භාවිතයේ හිමිකම් ක්ෂයවීම
වත්කම් භාවිතයේ හිමිකම්, සරල රේඛීය ක්‍රමවේදයට අනුව පසුව ක්ෂය කෙරෙනුයේ ආරම්භක දිනයේ සිට වත්කම් භාවිතයේ හිමිකම් හි ප්‍රයෝජ්‍ය ජීව කාලය අවසන් වීම හෝ කල්බදු කාලසීමාව අවසන් වීම යන දෙකෙන් වඩාත් කලින් එළඹෙන දිනය දක්වාය. වත්කම් භාවිතයේ හිමිකම් හි ඵලදායී ජීව කාලය නිර්ණය කිරීමේදී දේපළ හා උපකරණ සම්බන්ධයෙන් යොදාගත් පදනම භාවිත කෙරේ. ඊට අමතරව, භාවිත හිමිකම් වත්කම් සම්බන්ධ හානිකරණ අලාභයන් වෙතොත් ඒ සඳහා අඩු කෙරෙන අතර, කල්බදු වගකීමෙහි ඇතැම් ප්‍රතිමිනුම්ගත කිරීම් සඳහා ගළපනු ලැබේ.

2.4.5.2 කල්බදු වගකීම කල්බදු වගකීම
මූලිකව ආරම්භක දිනයේදී නොගෙවන ලද කල්බදු ගෙවීම්වල ප්‍රවර්තන වටිනාකමට ගණනය කෙරෙන අතර, කල්බදුවල පැහැදිලි පොලී අනුපාතය භාවිත කරමින් හෝ එම අගය නිසි පරිදි නිර්ණය කළ නොහැකි වේ නම්, සමූහයේ වර්ධනීය ණය ලබාගැනීමේ අනුපාතය යොදා ගනිමින් වට්ටම් කෙරේ. සාමාන්‍යයෙන් සමූහය එහි වර්ධක ණය ගැනීම් අනුපාතය, වට්ටම් අනුපාතය ලෙස භාවිත කරනු ලබයි.

කල්බදු වගකීම් ගණනය කිරීමේදී ඇතුළත් කරන ලද කල්බදු ගෙවීම් පහත දැක්වේ.

- ද්‍රව්‍යමය ස්ථාවර ගෙවීම්ද ඇතුළු ස්ථාවර ගෙවීම්;
- ආරම්භක දිනයේදී අදාළ දර්ශකය හෝ අනුපාතය යොදාගනිමින් ගණනය කරන ලද, දර්ශකයක් හෝ අනුපාතයක් මත පදනම් වූ විචල්‍ය කල්බදු ගෙවීම්;
- අවශේෂ වටිනාකම් ඇපකරයක් යටතේ ගෙවිය යුතු යැයි අපේක්ෂිත මුදල් ප්‍රමාණයන්; සහ
- ක්‍රියාවට නංවන බවට සමූහය සාධාරණ ලෙස ස්ථිර කොටගත් මිල, කාලසීමා දිගු කිරීමේ වරණයක් ක්‍රියාවට නංවන බවට සමූහය සාධාරණ ලෙස ස්ථිර කොට ගත්තේ නම් වෛකල්පිත නැවත අලුත්කිරීමේ කාලසීමාවක කල්බදු ගෙවීම්, සහ කලින් අවසන් කිරීමට සමූහය සාධාරණ ලෙස ස්ථිර කොට නොගත්තේ නැතිනම් කල්බදු ගිවිසුමක් කලින් අවසන් කිරීම සඳහා වන දඩ මුදල්

කල්බදු වගකීම සඵල පොලී අනුපාත ක්‍රමවේදය යොදාගනිමින් ක්‍රමක්ෂය පිරිවැයට ගණනය කෙරේ. කිසියම් දර්ශකයක හෝ අනුපාතයක වෙනස්වීමක් හේතුවෙන් අනාගත කල්බදු ගෙවීම්වල වෙනසක් උද්ගත වන විටකදී, අවශේෂ වටිනාකම් ඇපකරයක් යටතේ ගෙවියයුතු යැයි අපේක්ෂිත මුදල් ප්‍රමාණය සම්බන්ධ සමූහයේ ඇස්තමේන්තුවේ වෙනසක් පවතින විටකදී, හෝ සමූහය මඟින් මිලදී ගැනීමක්, කාලසීමා දිගු කිරීමක් හෝ අවසන් කිරීමේ වරණයක් තෝරාගන්නේද යන්න පිළිබඳ ස්වකීය ඇගයුම වෙනස් කරන ලද විටකදී එය ප්‍රතිගණනය කෙරේ.

මේ අයුරින් කල්බදු වගකීම ගණනය කල විටකදී, වත්කම් භාවිතයේ හිමිකම් හි ධාරණ අගය වෙත අනුරූපී ගැළපුමක් සිදු කිරීම හෝ, වත්කම් භාවිතයේ හිමිකම් හි ධාරණ අගය ශූන්‍ය දක්වා පහත වැටී ඇත්නම් එය ලාභ අලාභ ප්‍රකාශයෙහි වාර්තා කෙරේ.

2.4.5.3 කෙටි කාලීන කල්බදු සහ අඩු වටිනාකම් සහිත වත්කම් ආශ්‍රිත කල්බදු
මාස 12ට හෝ ඊට අඩු කල්බදු කාලසීමාවන් සහිත කෙටි කාලීන කල්බදු සහ අඩු වටිනාකම් සහිත වත්කම් ආශ්‍රිත කල්බදු සඳහා වත්කම් භාවිතයේ හිමිකම් සහ කල්බදු වගකීම් හඳුනා නොගැනීමට සමූහය තීරණය කරන ලදී. සමූහය මඟින් මෙකී කල්බදු ආශ්‍රිත කල්බදු ගෙවීම් කල්බදු කාලසීමාව පුරා සරල රේඛීය පදනමක් මත වියදමක් වශයෙන් හඳුනාගැනේ.

2.4.5.4 කොවිඩ්-19 ට අදාළ බදු කුලී සහන
කොවිඩ්-19 ට අදාළ බදු කුලී සහන IFRS 16 සඳහා සංශෝධන සමූහය විසින් යොදා ගන්නා ලදී. කොවිඩ්-19 වසංගතයේ සෘජු ප්‍රතිඵලයන් වන කල්බදු වෙනස් කිරීම්වල සුදුසුකම්ලත් බදු සහන පිළිබඳ තක්සේරු නොකිරීමට ඉඩ සලසන ප්‍රායෝගික

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් තවදුරටත්.

ක්‍රියාමාර්ගයන්, සමූහය විසින් යොදා ගනු ලබයි. සමාන අවස්ථාවන්හි සමාන ලක්ෂණ ඇති ගිවිසුම් සඳහා සමූහය ප්‍රායෝගික ක්‍රියාමාර්ග අඛණ්ඩව යොදාගෙන ඇත. ප්‍රායෝගික ක්‍රියාමාර්ගයන් නොයෙදීමට තෝරා ගනු ලබන හෝ ප්‍රායෝගික ක්‍රියාමාර්ගයන් සඳහා සුදුසුකම් නොලබන කල්බදුවල සහනයන්ට කල්බදු නව්‍යකරණයකට යොමු විය හැකි දැයි සමූහය විසින් තක්සේරු කරනු ලබයි.

2.4.6 තොග

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

තොග වාර්තා කරනුයේ පිරිවැය සහ ශුද්ධ උපලබ්ධි කළ හැකි අගයෙන් අවම අගයට වේ. තොගවල පිරිවැය යනු සියලු ගැනුම් පිරිවැය, පරිවර්තන පිරිවැය සහ එම තොග වර්තමාන තත්ත්වයට ගෙන ඒම සඳහා දරන ලද අනෙකුත් වියදම්ය.

තොගවල පිරිවැය ගණනය කිරීම සඳහා බර තැබූ සාමාන්‍ය පිරිවැය ක්‍රමය යොදා ගැනේ. ඇස්තමේන්තුගත විකුණුම් මිලෙන් සම්පූර්ණ කිරීමේ ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය සහ විකුණුමක් සිදුකිරීම සඳහා අවශ්‍ය වන්නා වූ පිරිවැය අඩු කිරීමෙන් ශුද්ධ උපලබ්ධි අගය ලබා ගැනේ.

2.4.7 මූල්‍යමය නොවන වත්කම් හානිකරණය

කිසියම් වත්කමක් හානිකරණය වූ බවට පෙන්නුම් කිරීමක් ඇත්දැයි පරීක්ෂා කිරීමට සමූහය විසින් එක් එක් වාර්තා කරන දිනට තක්සේරුවක් සිදුකරයි. එබඳු යම් පෙන්නුම් කිරීමක් වුවහොත් හෝ යම් වත්කමක් සඳහා වාර්ෂික හානිකරණය පරීක්ෂණයක් අවශ්‍ය වන විට සමූහය විසින් වත්කමෙහි ආපසු අයකරගත මුදල පිළිබඳ තක්සේරුවක් සිදු කරනු ලබයි. වත්කමක ධාරණ අගය එහි ආපසු අයකර ගත හැකි අගයෙහි ප්‍රමාණය ඉක්මවන්නේ නම් වත්කම හානිකරණයට පත්ව ඇතැයි සලකන අතර එය ආපසු අයකරගත හැකි අගය දක්වා කපා හැරේ.

2.4.8 සාධාරණ අගයට ගණනය කිරීම

සමූහය මඟින් ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි, සහ ගුවන්යානා මුළුතැන්ගෙයි උපකරණ සාධාරණ අගය මත ගණනය කරයි. සාධාරණ අගය ආශ්‍රිත අනාවරණය කිරීම සටහන 03 හි සිදුකර ඇත. සාධාරණ අගය යනු එය ගණනය කරනු ලබන දිනකදී වෙළෙඳපොළේ සහභාගී වන්නන් අතර විධිමත් ගනුදෙනුවක් 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 වෙළෙඳපොළේ හෝ
- මූලික වෙළෙඳපොළක් නොමැති විට, වත්කම හෝ වගකීම සඳහා වන වඩාත් වාසි සහගතම වෙළෙඳපොළේදී සිදු වේ යන උපකල්පනය මතය.

සමූහයට මූලික වෙළෙඳපොළ හෝ වඩාත් වාසි සහගතම වෙළෙඳපොළ වෙත ප්‍රවේශය සලසා ගත හැකි විය යුතුය.

එබඳු වත්කම්වල සාධාරණ අගය ගණනය කරනුයේ, වෙළෙඳපොළ සහභාගීවන්නන් අදාළ වත්කම හෝ වගකීම මිල කිරීමේදී සිය ප්‍රශස්ත ආර්ථික අපේක්ෂාවන් ඔස්සේ ක්‍රියා කරනු ඇතැයි උපකල්පනය කරමිනි.

මූල්‍ය නොවන වත්කමක සාධාරණ අගය මැනීම, වත්කම්වල ඉහළ සහ හොඳම භාවිතය හෝ වත්කම එහි ඉහළම හෝ හොඳම භාවිතය සඳහා යොදා ගන්නා

වෙනත් වෙළඳපොළ සහභාගීවන්නෙකුට විකිණීමෙන්, ආර්ථික ප්‍රතිලාභ උත්පාදනය කිරීමට වෙළඳපොළ සහභාගීවන්නන්ගේ හැකියාව සැලකිල්ලට ගනී.

අදාළ තත්ත්වයට ගැළපෙන සහ සාධාරණ අගය මැනීම සඳහා ප්‍රමාණවත් දත්ත ලබා ගත හැකි, අදාළ නිරීක්ෂණය කළ හැකි යෙදීම් උපරිම කිරීම සහ නිරීක්ෂණය කළ නොහැකි යෙදවුම් භාවිතය අවම කිරීම සඳහා තක්සේරු කිරීමේ ක්‍රම සමූහය විසින් භාවිත කරනු ලබයි.

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

- 01 වන මට්ටම - සමාන වත්කම් හෝ වගකීම් සඳහා සක්‍රීය වෙළඳපොළේ ලැයිස්තුගත මිල ගණන් (නොගළපන ලද)
- 02 වන මට්ටම - සෘජුව හෝ වක්‍රව නිරීක්ෂණය කළ හැකි සාධාරණ අගය මැනීම සඳහා වැදගත් වන අඩුම මට්ටමේ යෙදවුම් සඳහා තක්සේරු ක්‍රම
- 03 වන මට්ටම - නිරීක්ෂණය කළ නොහැකි සාධාරණ අගයට මැනීම සඳහා වැදගත් වන අඩුම මට්ටමේ යෙදවුම් සඳහා තක්සේරු ක්‍රම

පුනරාවර්තන පදනමක් මත මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල හඳුනා ගැනෙන වත්කම් සහ වගකීම් සඳහා එක් එක් වාර්තාකරණ කාලපරිච්ඡේද අවසානයේ වර්ගීකරණය

නැවත තක්සේරුවක් (සමස්තයක් වශයෙන් සාධාරණ අගය මැනීම සඳහා වැදගත් වන අඩුම මට්ටමේ යෙදවුම් මත පදනම්ව) මඟින් ධුරාවලියෙහි මට්ටම අතර මාරුවීම් සිදුවී ඇත්ද යන්න සමූහය තීරණය කරනු ලබයි.

දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ වැනි සැලකිය යුතු වත්කම් තක්සේරු කිරීම සඳහා බාහිර තක්සේරුකරුවන් සම්බන්ධ වේ. බාහිර තක්සේරුකරුවන් තෝරාගැනීමේ නිර්ණායක සඳහා වෙළෙඳපොළ දැනුම, කීර්තිනාමය, ස්වාධීනත්වය සහ වෘත්තීය ප්‍රමිතීන්ට අනුව කටයුතු ඉටු කරන්නේද යන දෑ ඇතුළත් වේ. බාහිර තක්සේරුකරුවන් සමග සාකච්ඡා කිරීමෙන් පසුව එක් එක් කාරණය සම්බන්ධයෙන් කුමන ක්‍රමය සහ යෙදවුම භාවිතයට ගන්නේද යන්න පිළිබඳ සමූහය මඟින් තීරණය කරනු ලැබේ.

සාධාරණ අගය අනාවරණය කිරීමේ අරමුණ සඳහා, වත්කමට හෝ වගකීමට අදාළ ස්වභාවය, ගති ලක්ෂණ සහ අවදානම් මෙන්ම ඉහත විස්තර කර ඇති පරිදි සාධාරණ අගය පිළිබඳ ධුරාවලියේ මට්ටම යන කරුණු මත පදනම්ව සමූහය විසින් වත්කම් සහ වගකීම්වල කාණ්ඩය තීරණය කරනු ලැබේ.

2.4.9 මූල්‍ය උපකරණ

2.4.9.1 මූල්‍ය වත්කම්

මූලික හඳුනාගැනීම සහ ගණනය කිරීම

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

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

මූල්‍ය වත්කම් සාධාරණ අගය අනුව මුලින් ගණනය කරනු ලබයි. ලාභ හෝ අලාභ හරහා සාධාරණ අගයක් නොමැති අයිතමයක් සඳහා එය අත්පත් කර ගැනීම හෝ නිකුත් කිරීම සඳහා සෘජුවම ආරෝපණය වන ගනුදෙනු පිරිවැය සලකා බලනු ලැබේ.

පසු ගණනය කිරීම
මූල්‍ය වත්කම් වර්ගීකරණය සාමාන්‍යයෙන් පදනම් වන්නේ මූල්‍ය වත්කමක් කළමනාකරණය කරනු ලබන ව්‍යාපාර ආකෘතිය සහ එහි ගිවිසුම්ගත මුදල් ප්‍රවාහ ලක්ෂණ මතය.

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

- වත්කම් ව්‍යාපාර ආකෘතියක් තුළ තබා ඇති අතර, එහි අරමුණ ගිවිසුම්ගත මුදල් ප්‍රවාහ එකතු කිරීම සඳහා වත්කම් තබා ගැනීම; සහ
- මූල්‍ය වත්කම්වල ගිවිසුම් කොන්දේසි නිශ්චිත දිනයන්හිදී මුදල් ගලා ඒමට හේතු වන අතර එය මුල් ගෙවීම සහ හිඟ මුදලෙහි පොලී මත පමණක් සිදු වේ.

වෙළඳාම සඳහා නොපවතින කොටස් ආයෝජනයක් මුලින් පිළිගැනීමෙන් පසු, වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් හි සාධාරණ වටිනාකමෙහි පසුකාලීන වෙනස්කම් ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා සමූහයට ආපසු හැරවිය නොහැකි ලෙස තෝරා ගත හැකිය. උපකරණයක් - උපකරණයක් පාසා මෙම තෝරාගැනීම සිදු කරනු ලබයි.

වෙළඳ සහ වෙනත් අය විය යුතු දෑ, ගුවන් යානා නඩත්තු සංචිතය, ගුවන් යානා සහ අමතර එන්ජින් සඳහා තැන්පතු, කෙටි කාලීන ආයෝජන, මුදල් සහ බැංකු ශේෂ සමූහය මඟින් මූල්‍ය වත්කම් ලෙස වර්ගීකරණය කරනු ලබන අතර, පසුකාලීනව ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය ක්‍රමය මත ගණනය කරනු ලැබේ.

හඳුනාගැනීමෙන් බැහැර කිරීම
මූල්‍ය වත්කම්වලින් ලැබෙන මුදල් ප්‍රවාහයන් සඳහා වන ගිවිසුම්ගත අයිතිවාසිකම් කල් ඉකුත් වූ විට සමූහය මූල්‍ය වත්කමක් හඳුනාගැනීමෙන් බැහැර කරයි, නැතහොත් ගනුදෙනුවකදී ගිවිසුම්ගත මුදල් ප්‍රවාහයන් ලැබීමේ අයිතිය මාරු කරන අතර, එමඟින් සැලකිය යුතු ලෙස මූල්‍ය වත්කම්වල හිමිකාරිත්වයෙහි සියලු අවදානම් සහ ප්‍රතිලාභ පැවරීම හෝ සමූහය විසින් හිමිකාරිත්වයේ සියලු අවදානම් සහ ප්‍රතිලාභ සැලකිය යුතු ලෙස මාරු කිරීම හෝ රඳවා ගැනීම සිදු නොකරන අතර එය මූල්‍ය වත්කම්වල පාලනයේ රඳවා නොගනී.

මූල්‍ය වත්කමක් හඳුනාගැනීමෙන් බැහැර කිරීමේදී, වත්කමෙහි ධාරණ අගය (හෝ හඳුනාගැනීමෙන් බැහැර කරන ලද වත්කම් කොටසට අදාළ ධාරණ අගය) සහ:

(i) ලද ප්‍රතිශ්ඨාව (අත්කරගත් නව වත්කම්වලින් අඩු කළ ඕනෑම උපකල්පිත නව වගකීම් ඇතුළත්ව) සහ
(ii) වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්වලින් හඳුනාගෙන ඇති කවර හෝ සමුච්චිත ලාභ හෝ අලාභ යන ඒවායේ එකතුව අතර වෙනස ලාභ සහ අලාභවල හඳුනාගෙන ඇත.

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

සියලුම වෙළඳ සහ වෙනත් අය විය යුතු දෑ සඳහා ජීවිත කාලය පුරාම අපේක්ෂිත අලාභ දීමනාවක් භාවිත කරන අපේක්ෂිත ණය පාඩු ගණනය සඳහා සමූහය මඟින් සරල ප්‍රවේශයක් භාවිත කරනු ලැබේ.

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

මෙම විනිශ්චයන් සහ ආශ්‍රිත උපකල්පනයන්, පවතින තත්වයන් යටතේ සාධාරණ යැයි විශ්වාස කළ හැකි අනාගත සිදුවීම් සම්බන්ධ අපේක්ෂාවන්ද ඇතුළුව, ඓතිහාසික අත්දැකීම් සහ අදාළ යැයි සැලකෙන සෙසු සාධක පිළිබිඹු වේ.

2.4.9.2 මූල්‍ය වගකීම්

මූලික හඳුනාගැනීම සහ ගණනය
සියලුම මූල්‍ය වගකීම් (ලාභයෙන් හෝ අලාභය තුළින් සාධාරණ වටිනාකමින් නියම කර ඇති වගකීම් ඇතුළුව) පළමුවෙන් හඳුනාගනු ලබන්නේ වෙළඳ ගනුදෙනුව සිදුවන දිනයේදී සමූහය, උපකරණයේ ගිවිසුම්ගත විධිවිධානයන්හි පාර්ශ්වකරුවෙකු වන විටය.

වගකීම අත්පත් කර ගත් අරමුණ මත පදනම්ව සමාගම සිය මූල්‍ය වගකීම් පහත කාණ්ඩ දෙකෙන් එකකට වර්ග කරයි. ලාභ හෝ අලාභ ඔස්සේ සාධාරණ වටිනාකම (FVTPL) හෝ වෙනත් මූල්‍ය වගකීම් එම කාණ්ඩ දෙක වේ.

මූල්‍ය වගකීමක් පළමුව ගණනය කරනු ලබන්නේ සාධාරණ අගය අනුවය. ලාභය හෝ අලාභය තුළින් සාධාරණ අගයක් නොමැති භාණ්ඩයක් සඳහා, එය අත්පත් කර ගැනීමට හෝ නිකුත් කිරීමට සෘජුවම ආරෝපණය වන ගනුදෙනු පිරිවැය සලකා බලනු ලැබේ.

පසු ගණනය කිරීම
සමූහයේ මූල්‍ය වගකීම් ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද පොලී දරන ණය සහ ණය ගැනීම්, ගුවන් යානා නඩත්තු කිරීම සහ අළුත්වැඩියා කිරීමේ පිරිවැය, වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ පවතී. මූලික පිළිගැනීමෙන් අනතුරුව, මූල්‍ය වගකීම් ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය ක්‍රමයට මනිනු ලැබේ.

මූල්‍ය වගකීමක ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය යනු මූලික හඳුනාගැනීමේදී මූල්‍ය වගකීම ගණනය කරනු ලබන ප්‍රමාණයෙන්, මූලික ආපසු ගෙවීම් අඩු කර හඳුනාගත් ආරම්භක මුදල සහ කල්පිරීමේ මුදල අතර ඇති කිසියම් වෙනසක් සඳහා සඵල පොලී අනුපාතික ක්‍රමයක් භාවිත කරමින් සමුච්චිත ක්‍රමක්ෂය එකතු කර හෝ අඩු කර ඉන් හානිකරණය අඩු කිරීමෙන් ලැබෙන අගයයි.

හඳුනාගැනීමෙන් බැහැර කිරීම
වගකීම් යටතේ ඇති බැඳීම නිදහස් කළ විට හෝ අවලංගු කළ විට හෝ කල් ඉකුත් වූ විට මූල්‍ය වගකීමක් හඳුනාගැනීමෙන් බැහැර 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, එවැනි හුවමාරුවක් හෝ වෙනස් කිරීමක් මුල් වගකීම හඳුනාගැනීමෙන් බැහැර කිරීමක් ලෙස සහ නව වගකීමක් හඳුනා ගැනීමක් ලෙස සලකනු ලැබේ. අදාළ ධාරණ අගයන්හි වෙනස ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශයෙහි හඳුනාගැනේ.

2.4.9.3 මූල්‍ය උපකරණ හිලව්කිරීම
මූල්‍ය වත්කම් සහ මූල්‍ය වගකීම් හිලව්කර, ශුද්ධ අගය මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශයේ හඳුනාගනුයේ:

- හඳුනාගත් මුදල් පියවා ගැනීම සඳහා දැනට බලාත්මක කළ හැකි නෛතික හිමිකමක් පවතී නම් සහ
- ශුද්ධ පදනමක් මත පියවීමට හෝ වත්කම් උපලබ්ධි කර වගකීම් එකවර පියවා ගැනීමට අභිලාෂයක් පවතී නම් පමණි.

2.4.10 ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිතය
මෙහෙයුම් කල්බදු ගිවිසුම් අනුව ගුවන් යානා එන්ජින්, ගුවන්යානා සැකිලි සහ

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් තවදුරටත්.

ගුවන්යානා අංගෝපාංග යනාදියෙහි අළුත්වැඩියාවන් සඳහා මාසික පදනමක් මත කල්බදුහිමිකරුවන් වෙත කරනු ලබන ගෙවීම් වලින් ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිතය සමන්විත වේ. ගුවන්යානා එන්ජින්, ගුවන්යානා සැකිලි සහ ගුවන්යානා අංගෝපාංග අළුත්වැඩියා සඳහා දරන ලද වියදම (මෙතෙක් සංචිතයට ගෙවූ ප්‍රමාණයන් දක්වා) අදාළ නඩත්තු කටයුතු නිමවීමෙන් පසුව එකී සංචිත හරහා කල්බදුකරුවන් වෙතින් සමාගම ආපසු අය කර ගනී.

එහි ස්වභාවය මත පදනම්ව ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිතය, මූල්‍ය වත්කමක් ලෙස වර්ගීකරණය කරනු ලැබ ඇති අතර, මෙම මූල්‍යමය වත්කම් කාණ්ඩය සඳහා අදාළ ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිය ඉහත සටහන 2.4.9.1. හි දැක්වේ.

2.4.11 වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ

වෙළඳ ණයගැතියන්, තැන්පතු සහ අනෙකුත් ණය ගැතියන් (තැන්පතු යටතේ වර්ගීකරණය කරන ලද මූල්‍ය නොවන වත්කම් සහ පිරිවැයෙන් මනිනු ලබන අනෙකුත් ලැබිය යුතු දේ හැර) ලැබිය යුතු ලෙස වර්ගීකරණය කර ගිණුම්ගත කර ඇත. ස්වභාවය මත පදනම්ව මෙම මූල්‍ය වත්කම් කාණ්ඩය සඳහා අදාළ ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිය ඉහත සටහන 2.4.9.1 හි දක්වා ඇත.

2.4.12 ආයෝජන

පරිපාලිත සමාගමෙහි ආයෝජන

පරිපාලිත සමාගමෙහි ආයෝජන සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ පරිපාලිත සමාගම ආශ්‍රිතව සිදුකෙරෙන ආයෝජන තාවකාලිකව අගය අවප්‍රමාණ වීම් නොවන හානිකරණයන් ගැළපීමෙන් අනතුරුව ශුද්ධ පිරිවැයට ගිණුම්ගත කරනු ලැබ ඇත.

2.4.13 කෙටි කාලීන ආයෝජන

මාස තුනට වැඩි කල්පිරීමක් සහිත බැංකුවල පවතින ස්ථාවර වත්කම් කෙටි කාලීන ආයෝජන වේ. කෙටි කාලීන ආයෝජන ඒවායේ ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය මත ගණනය කර ඇත.

2.4.14 මුදල් සහ මුදල්වලට සමාන දෑ

මුදල් සහ මුදල්වලට සමාන දෑ, බැංකුවේ සහ අතේ ඇති මුදල් ලෙස අර්ථ දැක්වෙන අතර, කැඳවීම් තැන්පතු සහ කෙටි කාලීන අධි ද්‍රවශීල ආයෝජන පහසුවෙන් දන්නා මුදල් ප්‍රමාණයට පරිවර්තනය කළ හැකි අතර වටිනාකමේ සුළු වෙනස් වීමේ අවදානමකට යටත් වේ.

මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශයෙහි මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ සඳහා බැංකුවේ සහ අතැති මුදල්ද, ශුද්ධ ගෙවීමට ඇති බැංකු අයිරා, කැඳවීම් තැන්පතුද ඇතුළත් වේ. කෙටි කල් පිරීමේ කාලයක් සහිත අයෝජනද (එනම් අත්කර ගැනීමේ දිනයේ සිට තෙමසක කාලයක් හෝ ඊට අඩු) මුදල් සමාන දෑ ලෙස සැලකේ. බැංකු අයිරා අනාවරණය කරනු ලබන්නේ මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශය තුළ පොලී දරන වගකීම් යටතේය.

2.4.15 වෙන්කිරීම්

(i) සාමාන්‍ය තොරතුරු

වෙන්කිරීම් හඳුනාගැනෙනුයේ, කිසියම් අතීත සිදුවීමක ප්‍රතිඵලයක් ලෙස සමූහය සතුව කිසියම් ප්‍රවර්තන බැඳීමක් (නෛතික හෝ සම්ප්‍රයුක්ත) පවතින අවස්ථාවකදී, එය බේරුම් කිරීම සඳහා ආර්ථික ප්‍රතිලාභවල අන්තර්ගත යම් සම්පත් ගලායෑමක් අවශ්‍ය වන සහ එකී බැඳීමේ වටිනාකම මත විශ්වාසදායක ඇස්තමේන්තුවක් සිදුකළ හැකි විටය. වෙන්කිරීම් කිහිපයක් හෝ සියල්ලම ප්‍රතිපූර්ණය කළ යුතු යැයි සමූහය අපේක්ෂා කරන්නේ නම්, එකී ප්‍රතිපූර්ණය වෙනම වත්කමක් ලෙස හඳුනා ගැනෙනමුත්, එය එසේ කෙරෙනුයේ අදාළ ප්‍රතිපූර්ණය සැබවින්ම නිශ්චිත වූ විට පමණි. ප්‍රතිපූර්ණයන්ට ශුද්ධව මොනයම් හෝ වෙන්කිරීමක් වෙතොත්, අදාළ වියදම් ලාභ අලාභ ප්‍රකාශය තුළ ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ.

(ii) ගුවන්යානා නඩත්තු සහ අළුත්වැඩියා වියදම්

ගුවන්යානා නඩත්තු සහ අළුත්වැඩියා වියදම් (ගුවන්යානාවල විශාල නඩත්තු කිරීම්, එන්ජින් සහ ගොඩබැසුම් උපකරණවලට කෙරෙන අළුත්වැඩියා කිරීම් හැර) සමූහය විසින් හඳුනාගැනෙනුයේ ඒ සඳහා වියදම් දැරූ පදනමක් මතය. ගුවන්යානාවල විශාල නඩත්තු කිරීම්, එන්ජින් සහ ගොඩබැසුම් උපකරණවලට කෙරෙන අළුත්වැඩියා කිරීම් සටහන 2.3.1 (ආ) (iv). හි සඳහන් කර ඇති පරිදි ගිණුම්ගත කර ඇත. "පැය ගණනට අනුව කාර්යක්ෂමතාව" තෙවන පාර්ශ්ව නඩත්තු ගිවිසුම් මඟින් ආවරණය කළ එන්ජින් අළුත්වැඩියා පිරිවැය සඳහා අදාළ ගිවිසුම් කාලසීමාව මුළුල්ලේ පැය ගණනට අනුව ගණනය කර එකඟත්වයට පත් ස්ථීර මිල ප්‍රමාණයන් අනුව පිරිවැය ලියා හරියි.

(iii) ගුවන්යානා ආපසු ලබාදීමේ කොන්දේසි සඳහා ප්‍රතිපාදන

ගුවන්යානා ආපසු ලබා දීමේ කොන්දේසි සඳහා වන ප්‍රතිපාදන (ප්‍රතිසංස්කරණ වගකීම්) මඟින් නැවත බාරදීමේදී ඇතැම් ගුවන්යානා සහ එන්ජින් සඳහා ගිවිසුම්ගත කල්බදු අවසන් වගකීම සපුරාලීම සඳහා වන පිරිවැයේ ඇස්තමේන්තුව නියෝජනය කරයි. කල්බදු ආරම්භයේදී, පවත්නා ගුවන්යානා සැලැස්ම සහ දිගු කාලීන නඩත්තු කාලසටහන් සැලකිල්ලට ගනිමින්, එක් එක් ප්‍රතිසංස්කරණ වගකීම් සඳහා අපේක්ෂිත පිරිවැයේ වර්තමාන වටිනාකම ප්‍රතිපාදනයක් ලෙස හඳුනාගෙන ඇති අතර, එය වත්කම් භාවිතයේ හිමිකම්වල කොටසක් ලෙස ප්‍රාග්ධනීයකරණය කර, කල්බදු සීමාව තුළ අගය අඩු කර ඇත. ආශ්‍රිත වට්ටම් ඉවත් කිරීම කල්බදු සීමාව තුළ මූල්‍ය පිරිවැයක් ලෙස පිළිගැනේ. එක් එක් ප්‍රතිස්ථාපන වගකීම් සඳහා ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැයට පසුව සිදුවන වෙනස්වීම, පවතින්නේ නම්, අදාළ වත්කම් භාවිතයේ හිමිකම් සඳහා අනුරූප බලපෑමක් ඇතිව ගුවන්යානා ආපසු ලබා දීමේ කොන්දේසි සඳහා ප්‍රතිපාදන නැවත මිනුම් කිරීමක් ලෙස ගණනය කරනු ලබන අතර, ඉතිරි කල්බදු කාලය තුළ ක්ෂය කරනු ලැබේ. එසේ නොමැතිනම්, නැවත මිනුම් කිරීම ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශයෙහි ගිණුම් කරනු ලැබේ. සටහන 2.3.1 (ආ) (v) හි ඇස්තමේන්තු පදනම හි නිරූපණය කර ඇත.

2.4.16 විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ බැඳීම්

(අ) නිර්වචනිත ප්‍රතිලාභ සැලසුම - පාරිතෝෂික

පාරිතෝෂිකය යනු නිර්වචනය කරන ලද ප්‍රතිලාභ සැලැස්මකි; 1983 අංක 12 පාරිතෝෂික පනත සහ 2021 අංක 28 දරන සේවකයින්ගේ විශ්‍රාම යන අවම වයස පනත අනුව සමාගම සහ එහි පරිපාලිත ආයතනය ගෙවීමට බැඳී සිටී. සෑම වසරකම ප්‍රක්ෂේපිත ඒකක ණය ක්‍රමය උපයෝගී කරගනිමින් ආයුගණක උපදෙස් අනුව, සමූහය විසින් දේශීය සේවකයින්ගේ අර්ථ දැක්වූ ප්‍රතිලාභ සැලැස්මේ වර්තමාන වටිනාකම ගණනය කරනු ලබයි.

එතෙර රැකියාවේ නිරත සේවක සේවිකාවන් විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ, අදාළ නීති මත පදනම් ඇස්තමේන්තු කරනු ලබයි. සමූහය විසින් අර්ථ දැක්වූ ප්‍රතිලාභ සැලසුම මඟින් ඇතිවන ආයුගණක ලාභ/අලාභ වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම තුළ හඳුනාගන්නා අතර, නිර්ණය කරන ලද ප්‍රතිලාභ සැලසුම්වලට අදාළ වියදම් ලාභ අලාභ ප්‍රකාශය තුළ හඳුනාගනු ලබයි.

පාරිතෝෂික වගකීම් සඳහා බාහිරව අරමුදල් සැපයෙන්නේ නැත. මෙම අයිතමය මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශයේ "වෙනත් දිගු කාලීන වගකීම්" යටතේ දක්වයි.

එතෙර රැකියාවේ නිරත සේවක සේවිකාවන් ආවරණය වනුයේ ඔවුන් පදිංචි සත්කාරක රටවලට අදාළ නීති/ යෝජනා ක්‍රම යටතේය.

(ආ) නිර්වචනිත ප්‍රතිලාභ සැලසුම - ඉපැයූ නිවාඩු මත ගෙවීම්
විශ්‍රාම යාමේදී දේශීය රැකියා මත පදනම්ව වාර්තා කිරීමේ කාල සීමාව අවසානයේ සිට භාවිත නොකළ එකතු වූ නිවාඩු සඳහා සමූහය වගකිව යුතුය. භාවිත නොකළ එකතු වූ නිවාඩු සඳහා සමූහයේ ශුද්ධ බැඳීම, සෑම වසරකම ප්‍රක්ෂේපිත ඒකක ණය ක්‍රමය උපයෝගී කරගනිමින් ආයුගණක උපදෙස් අනුව, දේශීය සේවකයින්ගේ නිර්වචනිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්මේ වර්තමාන අගය මත මනිනු ලැබේ.

ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශයේ නිවාඩු මුදල් බවට පත් කිරීමට අදාළ, නිවාඩු මුදල් බවට පත් කිරීම මඟින් ඇතිවන ආයුගණන ලාභය හෝ අලාභ, වෙනත් විස්තීර්ණ ආදයම් සහ වියදම් සමූහය හඳුනාගනු ලබයි.

නිවාඩු මුදල් බවට පත් කිරීමේ වගකීම සඳහා බාහිරව අරමුදල් සැපයෙන්නේ නැත. මෙම කරුණ මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශයේ "වෙනත් වගකීම්" යටතේ දක්වයි.

(ඇ) නිර්වචනය කර ඇති දායකත්ව සැලැසුම් - සේවක අර්ථසාධක අරමුදල සහ සේවා නියුක්තිභාර අරමුදල
ශ්‍රී ලංකාව තුළ සේවයේ නියුතු සේවා නියුක්තිකයන් අදාළ අණපනත් සහ රෙගුලාසි ප්‍රකාරව සේවක අර්ථසාධක සහ සේවා නියුක්තිභාර අරමුදලේ දායකත්වයන්ට සුදුසුකම් ලබා සිටී. සමාගම විසින් සේවක දළ සංචේතන ප්‍රමාණයෙන් 15% ක් සහ 3% ක ප්‍රමාණයක්ද, පරිපාලිත සමාගම විසින් 12% ක් සහ 3% ක් පිළිවෙළින් සේවක අර්ථසාධක අරමුදලට සහ සේවා නියුක්තිභාර අරමුදලටද දායක කරනු ලැබේ.

විදේශයන්හි සිටින සේවකයින් ඔවුන්ගේ සත්කාරක රටවල අදාළ වන නීති/යෝජනා ක්‍රම යටතේ ආවරණය වේ.

2.4.17 Frequent Flyer වැඩසටහන
වැඩසටහනේ සාමාජිකයින්ට සමුච්චිත සැතපුම් ප්‍රමාණය පදනම් කරගනිමින් සංචාරක සම්මාන ප්‍රදානය කරනු ලබන 'FlySmiLes' යන Frequent Flyer වැඩසටහන සමාගම විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි. මෙම Frequent Flyer වැඩසටහනේ ප්‍රතිලාභවලට අදාළ මගී ආදායමෙන් කොටසක් උපයෝජනයට ගනු ලබන තෙක් විලම්භනය කර තබයි. ආදායම කල් දැමීම තක්සේරු කරනු ලබන්නේ නිදහස් කරගැනීමේ ඓතිහාසික ප්‍රවණතාවයන් මත පදනම්ව වන අතර, පසුව එය එකී ප්‍රතිලාභවලට අදාළ අපේක්ෂිත උපයෝජනය පුරෝකතනය කිරීම පිණිස යොදා ගෙන ඇත. ප්‍රදානය කරනු ලබන බැරවල සාධාරණ වටිනාකම ඇස්තමේන්තු කෙරෙනුයේ ප්‍රදානය කරනු ලබන බැර නිදහස් කරගත හැකි සේවාවල බර තැබූ සාමාන්‍ය අගය සලකමිනි. මෙම ඇස්තමේන්තු එක් එක් වාර්තා කරන දිනට සමාලෝචනය කරනු ලබන අතර අදාළ වගකීම් ඒ අනුව ගළපනු ලැබේ. වැඩසටහන් හවුල්කරුවන්ගේ සේවා භාවිතය හරහා උපචිතවන්නා වූ සහ සහභාගී හවුල්කරුවන් විසින් ගෙවනු ලබන්නා වූ සැතපුම් ප්‍රමාණයන්ද, ඒවා භාවිත කරන තෙක් විලම්බිත ආදායම ලෙස ගණනය කරයි. කල් ඉකුත්වීමට අපේක්ෂිත සැතපුම් ප්‍රමාණ සඳහා වගකීමක් හඳුනා නොගැනේ.

2.4.18 ආදායම් හඳුනාගැනීම
ගනුදෙනුකරුවන් සමඟ ගිවිසුම්වලින් ලැබෙන ආදායම, සමූහය විසින් පියවර පහක ආකෘතියක් පදනම් කරගනිමින් හඳුනාගනී.

ආදායම හඳුනාගනු ලබන්නේ, භාණ්ඩ හෝ සේවාවක් පාරිභෝගිකයෙකු වෙත මාරු කිරීම සඳහා යම් ආයතනයක් හිමිකම් ලැබීමට අපේක්ෂා කරන ප්‍රතිශ්ඨාව පිළිබිඹු වන වටිනාකම අනුවය.

(අ) ගුවන් සේවාවේ ආදායම
ආදායම ප්‍රධාන වශයෙන් උත්පාදනය වනුයේ මගී ප්‍රවාහනය, ගුවන් බඩු, අතිරික්ත ගමන්මලු සහ තැපැල් ප්‍රවාහන, ගුවන්තොටුපළ පර්යන්ත සේවා, ඉංජිනේරු සේවා, ගුවන්යානා කුලී පදනම මත සැපයීම සහ ආශ්‍රිත සේවා යනාදියෙනි.

(i) ප්‍රවාහනය/පහසුකම් සපයාදෙන අවස්ථාවේදී ජනිත වන මෙහෙයුම් ආදායම මඟින් මගී ප්‍රවාහනය, ගුවන් බඩු, අතිරික්ත ගමන් මලු සහ අනෙක් අදාළ ගාස්තු හඳුනාගනු ලබයි.
(ii) භාවිතයට නොගත් ගුවන් ප්‍රවේශ පත්‍ර සහ ගුවන් මාර්ග බිල්පත්වල අගය, ප්‍රවාහන පූර්ව විකුණුම් ලෙස ජංගම වගකීම්වල ඇතුළත් කෙරේ. භාවිතයට නොගත් ගුවන් ප්‍රවේශ පත්‍ර සහ මාර්ග බිල්පත් එක් වසරකට පසුව කල්ඉකුත් වී සහ භාවිතයට නොගෙන පවතින්නේ නම් ආදායම වශයෙන් හඳුනාගැනේ.
(iii) ගුවන්තොටුපළ පර්යන්ත සේවා මත ආදායම හඳුනාගැනෙනුයේ අදාළ සේවා සැපයීමෙන් පසුවය.
(iv) තෙවන පාර්ශ්ව නඩත්තු සේවා මත ආදායම හඳුනාගැනෙනුයේ එකී කටයුතු නිමවීමෙන් අනතුරුවය.
(v) ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් සේවා මත උපයන ආදායම හඳුනාගැනෙනුයේ අදාළ සේවා සැපයීමෙන් පසුවය.

(ආ) භාණ්ඩ විකිණීම
පොරොන්දු වූ භාණ්ඩ හෝ සේවා ගැණුම්කරු වෙත පැවරීමෙන් ආයතනය කාර්යසාධන වගකීම් තෘප්තිමත් කරන පරිදි සහ එසේ කරන විට සමූහය විසින් ආදායම හඳුනාගැනේ. ආදායම සඳහා එකතු කළ අගය මත විකුණුම් බදු ඇතුළත් නොවන අතර, ආදායම වෙළඳ වට්ටම් අඩු කිරීමෙන් පසු අගයට තීරණය වේ. හිඟ මුදල් ආපසු අයකර ගැනීම සම්බන්ධයෙන්, අදාළ වියදම් හෝ සිදුවිය හැකි භාණ්ඩ හැරවුම් සහ භාණ්ඩ පිළිබඳ අඛණ්ඩ කළමනාකරණය සම්බන්ධයෙන් සැලකිය යුතු අවිනිශ්චිතතාවයක් ඇත්නම් ආදායම් කිසිවක් හඳුනා නොගැනේ.

(ඇ) ලාභාංශ ආදායම
කොටස් හිමියන්ට අදාළ ගෙවීම් ලැබීමට ඇති අයිතිය තහවුරු කරනු ලැබූ විට ලාභාංශ ආදායම ගිණුම්ගත කෙරේ.

(ඈ) පොළී ආදායම
ක්‍රමක්ෂය පිරිවැයට මිනුම් කළ සියලුම මූල්‍ය උපකරණ සඳහා, පොළී ආදායම හෝ වියදම වාර්තා කරනුයේ සඵල පොළී අනුපාතය යටතේය.

(ඉ) වෙනත් ආදායම්
වෙනත් ආදායම් උපචිත පදනම මත හඳුනා ගැනේ.

2.4.19 වියදම් හඳුනාගැනීම
දරන ලද පිරිවැය සහ නිශ්චිත ආදායම් අයිතම ඉපැයුම අතර සෘජු සම්බන්ධය මත පදනම්ව ලාභ අලාභ ප්‍රකාශය යටතේ වියදම් හඳුනා ගැනේ. ව්‍යාපාරය පවත්වාගෙන යාම සහ දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ පවත්වාගෙන යාම සහ කාර්යක්ෂම මට්ටමකින් පවත්වාගෙන යාම සඳහා වත්කම් භාවිතයේ හිමිකම් සඳහා දරන ලද සියලු වියදම්, ලාභ අලාභ ප්‍රකාශයේ දක්වා ඇත. ලාභ අලාභ ප්‍රකාශය ඉදිරිපත් කිරීමට, "වියදම්වල ස්වාභාවය" නැමැති ක්‍රමය අනුගමනය කර ඇති අතර, සමූහයේ කාර්යසාධනය සම්බන්ධව අංග සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීමේ පදනම මත එය අනුගමනය කර ඇත.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් තවදුරටත්.

2.4.20 ණය ගැනුම් පිරිවැය
අපේක්ෂිත භාවිතයට හෝ විකිණීම සඳහා සැලකිය යුතු කාලසීමාවක් වැයවන, කිසියම් වත්කමක් අත්කර ගැනීමක්, ඉදිකිරීමක් හෝ නිපදවීමක් සඳහා සෘජුවම වෙන්කළ හැකි ණය ලබාගැනීමේ පිරිවැය සහ වත්කමේ කොටසක් ලෙස ප්‍රාග්ධනීකරණය කරනු ලබන ඒවා හැර, අනෙක් ණය ගැනුම් පිරිවැය ඒවා දරනු ලබන කාලසීමාව තුළ වියදමක් ලෙස හඳුනාගැනේ.

2.4.21 ආංශික වාර්තාකරණය
අංශයක් යනු, සමූහය සම්බන්ධයෙන් හඳුනාගනු ලැබිය හැකි එක්තරා අංශයක් වන අතර, අනෙකුත් ඛණ්ඩ වඩා වෙනස් ස්වරූපයක් ගත් අවදානම් සහ ප්‍රතිලාභවලට යටත් විශේෂිත ආර්ථික පරිසරයක් තුළ සේවා සැපයීමේ නිරත වේ. සමූහයේ අවදානම සහ ප්‍රතිලාභ අනුපාතය කෙරෙහි විවිධ රටවල් තුළ ස්වකීය ක්‍රියාකාරකම් ඉටුකිරීම යන සාධකය ප්‍රධාන ලෙස බලපෑම් ඇතිකරන බැවින් මෙහෙයුම් කටයුතුවල භූගෝලීය පැතිරයාම මත පදනම්ව අදාළ මූලික ඛණ්ඩ තීරණය කරනු ලැබේ. විකුණුම් මඟින් සැකසෙන පිරිවැටුමෙහි විශ්ලේෂණය ලබා ගැනෙනුයේ, විකුණුම් සිදුකළ කලාපය වෙත ආදායම වෙන්කිරීම මඟිනි. නිශ්චිත ඛණ්ඩයකට සෘජුවම හඳුනාගත නොහැකි වියදම් වෙන් කොට හෙළිදරවු නොකෙරේ. භූගෝලීය බෙදීම වෙත වත්කම් සහ අදාළ වගකීම් වෙන්කිරීම සඳහා කිසිදු සුදුසු පදනමක් නොපවතින බවට කළමනාකරණය අදහස් කරයි. ඒ අනුව ඛණ්ඩ වත්කම්, ඛණ්ඩ වගකීම් සහ භූගෝලීය බෙදීම ආශ්‍රිත තොරතුරු යනාදිය සම්බන්ධයෙන් අනාවරණය කරනු නොලබයි.

ව්‍යාපාර ඛණ්ඩය අනුව දෙවන වාර්තාකරණය, සමූහය විසින් සපයන ලද සේවාව මත රඳා පවතී. ගුවන් ප්‍රවාහන කටයුතුවල සහ සිය පරිපාලිත සමාගම ඔස්සේ ගුවන්යානාස්ථ ආහාරපාන සේවා සැපයීමේ කටයුතු ලෙස සමූහයේ ප්‍රධාන ව්‍යාපාර ඛණ්ඩ දෙකක් යටතේ සිදුවෙයි.

2.4.22 ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති වල වෙනස්වීම් සහ හෙළිදරව් කිරීම්
වත්කම් භාවිතය මත කල්බදු ඉඩම්හි ඉදිකරන ලද ගොඩනැඟිලි වල ප්‍රත්‍යගණන සංචිතය රඳවාගත් ඉපැයීම් වලට මාරු කිරීම සඳහා ගිණුම්කරණ ක්‍රමය වෙනස් කිරීමට සමූහය තෝරාගන්නා ලද අතර, ආයතනයේ මූල්‍ය තත්වය මත ගනුදෙනු වල බලපෑම පිළිබඳ වඩාත් අදාළ සහ විශ්වාසදායක තොරතුරු සැපයීම කෙරෙහි භාවිතය තුළින් ප්‍රත්‍යගණන සංචිතය සාක්ෂාත් කරගැනීම සඳහා වන ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තියේ වෙනස්වීම බලපාන බව සමූහය විශ්වාස කරයි. අදාළ ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිය ඉහත සටහන් 2.4.3 (ඈ) හි දක්වා ඇත. සමූහය මෙම වෙනස්වීම් අතීතයට බලපාන ලෙස ගලපන ලදී.

2.5 නව ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති නිකුත් කළ නමුත් මේ දක්වා ක්‍රියාත්මක නොවන ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති
සමූහයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන නිකුත් කරන දිනය දක්වා නිකුත් කරනු ලබන නමුත් වත්මන් වාර්ෂික වාර්තාකරණ කාල සීමාව සඳහා ක්‍රියාත්මක නොවන නව සහ සංශෝධිත ප්‍රමිතීන් සහ අර්ථකථන පහතින් අනාවරණය කර ඇත. මෙම නව සහ සංශෝධිත ප්‍රමිතීන් සහ අර්ථකථන අදාළ වන්නේ නම්, ඒවා ක්‍රියාත්මක වන විට ඒවා අනුගමනය කිරීමට සමූහය විසින් අදහස් කරනු ලබයි.

2.5.1 වත්මන් හෝ වත්මන් නොවන ලෙස වගකීම් වර්ගීකරණය - LKAS 1 වෙත සංශෝධනය
ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති (LKAS 1) හි සංශෝධන වත්මන් හෝ වත්මන් නොවන ලෙස ගිවිසුම් සමඟ වගකීම් වර්ගීකරණයට සම්බන්ධ වේ. සංශෝධන මඟින් පැහැදිලි කරන්නේ වගකීම් පියවීම කල් දැමීමට ආයතනයකට ඇති අයිතිය අවශ්‍ය සම්මුතීන්ට අනුකූල වන ආයතනයට යටත් වන්නේ නම්, වාර්තා කිරීමේ කාල සීමාවට ("අනාගත ගිවිසුම්") පසු දිනකදී පමණක් නම්, එම ආයතනයට බේරුම්කරණය කල් දැමීමට අයිතියක් ඇත. වාර්තාකරණ කාල සීමාව අවසානයේ එම ගිවිසුම්වලට අනුකූල නොවුනත් වගකීම. අවශ්‍යතා අදාළ වන්නේ ණය විධිවිධාන වලින් පැන නගින වගකීම් සඳහා පමණි.

මෙම සංශෝධන 2024 ජනවාරි 1 හෝ ඊට පසුව ආරම්භ වන වාර්ෂික වාර්තාකරණ කාලපරිච්ඡේද සඳහා බලාත්මක වේ.

2.5.2 සැපයුම්කරුගේ මූල්‍ය විධිවිධාන - LKAS 7 සහ SLFRS 7 වෙත සංශෝධන
සංශෝධන මඟින් සැපයුම්කරුවන්ගේ මූල්‍ය විධිවිධානවල ලක්ෂණ පැහැදිලි කරන අතර, එම විධිවිධානවල නියමයන් සහ කොන්දේසි, ආරම්භයේ දී එම විධිවිධානවලට අදාළ වගකීම් පිළිබඳ ප්‍රමාණාත්මක තොරතුරු ඇතුළුව, වගකීම් සහ මුදල් ප්‍රවාහයන් කෙරෙහි සැපයුම්කරුවන්ගේ මූල්‍ය විධිවිධානවල බලපෑම පිළිබඳ තොරතුරු සැපයීමට ආයතනයක් අවශ්‍ය වේ. වාර්තාකරණ කාල සීමාවේ අවසානය සහ එම විධිවිධානවල ප්‍රවාහන ප්‍රමාණයන්හි මුදල් නොවන වෙනස්කම් වල වර්ගය සහ බලපෑම.

මෙම සංශෝධන 2024 ජනවාරි 1 හෝ ඊට පසුව ආරම්භ වන වාර්ෂික වාර්තාකරණ කාලපරිච්ඡේද සඳහා බලාත්මක වේ.

2.5.3 විකිණීමේ බදු වගකීම සහ කල්බදු ආපසු - SLFRS 16 වෙත සංශෝධන
SLFRS 16 කල්බදු සඳහා වන සංශෝධන මඟින් විකුණුම් සහ කල්බදු ගනුදෙනුවකදී පැන නගින කල්බදු වගකීම මැනීමේදී විකුණුම්කරු-බදුකරු විසින් භාවිතා කරන අවශ්‍යතා නියම කරයි, විකුණුම්කරු-බදුකරු විසින් අයිතියට අදාළ ලාභ හෝ අලාභයේ කිසිදු ප්‍රමාණයක් තබා ගත්, භාවිත කිරීම හෝ හඳුනා නොගැනීම සහතික වේ. විකිණුම්කරු-බදුකරු LKAS 8 ප්‍රකාරව සංශෝධන නැවත සලකා බැලීමේදී මූලික ඉල්ලුම්පත්‍ර දිනට පසුව සිදු කරන ලද විකුණුම් සහ කල්බදු ගනුදෙනු සඳහා අදාළ වේ.

මෙම සංශෝධන 2024 ජනවාරි 1 හෝ ඊට පසුව ආරම්භ වන වාර්ෂික වාර්තාකරණ කාලපරිච්ඡේද සඳහා බලාත්මක වේ.

2.5.4 ජාත්‍යන්තර බදු ප්‍රතිසංස්කරණ - Pillar Two ආදර්ශ රීතිය - LKAS 12 වෙත සංශෝධන
LKAS 12 හි සංශෝධන මඟින් LKAS 12 හි අනිවාර්ය ව්‍යතිරේකයක් හඳුන්වා දෙයි, ස්ථම්භ දෙකේ ආදායම් බදු වලට අදාළව කල් දැමූ බදු වත්කම් සහ වගකීම් හඳුනාගැනීම සහ හෙළිදරව් කිරීම. Pillar Two ආදායම් බදුවලට අදාළව කල් දැමූ බදු වත්කම් සහ වගකීම් පිළිබඳ තොරතුරු හඳුනා ගැනීම සහ හෙළිදරව් කිරීම සඳහා ව්‍යතිරේකය යෙදී ඇත.

මෙම සංශෝධන 2024 ජනවාරි 1 හෝ ඊට පසුව ආරම්භ වන වාර්ෂික වාර්තාකරණ කාලපරිච්ඡේද සඳහා බලාත්මක වේ.

2.5.5 SLFRS 17 රක්ෂණ ගිවිසුම්
මෙම ප්‍රමිතිය සමාගමට අදාළ නොවේ, එබැවින් මෙම සන්දර්භය තුළ එය බලපෑමක් නැත.

3. දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ

3.1 සමූහය

	ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි රු. මිලියන	පිරියත සහ උපකරණ රු. මිලියන	කල්බදු මත ගුවන්යානා වැඩිදියුණු කිරීම් රු. මිලියන	ගුවන්යානා ආශ්‍රිත උපකරණ රු. මිලියන	අත්තිකාරම්/ ප්‍රාග්ධන නොනිම් වැඩ රු. මිලියන	එකතුව 2024 රු. මිලියන	එකතුව 2023 රු. මිලියන
පිරිවැය/ප්‍රත්‍යාගණනය							
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	6,377.51	11,385.89	1,951.78	10,714.45	-	**30,429.63**	26,488.13
අත්පත් කරගැනීම්/ නවීකරණයන්/ වැඩිදියුණු කිරීම්	20.45	487.27	-	1,161.79	0.27	**1,669.77**	1,309.33
බැහැර කිරීම්/විශ්‍රාම ගැනීම්	-	(27.80)	(1,379.63)	(351.24)	-	**(1,758.67)**	(87.99)
වසර තුළ ප්‍රත්‍යාගණනය	-	-	-	-	-	**-**	5,346.90
ප්‍රත්‍යාගණනය මත ගැළපීම	-	-	-	-	-	**-**	(2,626.73)
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	6,397.96	11,845.36	572.15	11,525.00	0.27	**30,340.73**	30,429.65
සමුච්චිත ක්ෂයවීම							
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	93.99	7,938.29	1,906.54	9,031.09	-	**18,969.91**	20,237.39
වසර සඳහා අයකිරීම	310.79	482.53	21.34	418.03	-	**1,232.68**	1,440.88
වසර තුළ ප්‍රත්‍යාගණනය	-	(19.80)	(1,379.63)	(44.90)	-	**(1,444.32)**	(81.63)
ප්‍රත්‍යාගණනය මත ගැළපීම	-	-	-	-	-	**-**	(2,626.73)
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	404.78	8,401.02	548.25	9,404.22	-	**18,758.27**	18,969.91
මාර්තු 31 දිනට ශුද්ධ පොත් අගය	5,993.18	3,444.34	23.90	2,120.78	0.27	**11,582.46**	11,459.71

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් තවදුරටත්.

3. දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ (සබැඳේ)

3.2 (අ) සමාගමෙහි ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලිවල සාධාරණ අගය තීරණය කරන ලද්දේ, 2023 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වූ වසර තුළදී රන්ජන් ජේ. සමරකෝන් මහතා (වී.අයි.වී. ශ්‍රී ලංකා - ආයතනික තක්සේරුකරු) විසින් සිදු කරන ලද ප්‍රත්‍යාගණනයක් ඔස්සේ වන අතර, 2023 මාර්තු 31 දිනට ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි හා පරිපාලිතයෙහි මුළුතැන්ගෙයි උපකරණවල සාධාරණ අගය තීරණය කරන ලද්දේ, ශ්‍රී ලංකා තක්සේරුකරුවන්ගේ ආයතනයෙහි සංස්ථාපිත තක්සේරුකරු වී. ආර්. අජිත් ප්‍රනාන්දු මහතා විසිනි.

තක්සේරුකරණයේදී ප්‍රකාශිත සමූහයේ ඉඩම්, ගොඩනැගිලි සහ වෙනත් පිරියත හා උපකරණ පි

වත්කම	තක්සේරු ක්‍රමවේදය	තක්සේරුකරණයේ බලාත්මක දිනය	සැලකිය යුතු නිරීක්ෂණය කළ නොහැකි යෙදවුම්	ප්‍රත්‍යාගණනයන් වල වටිනාකම රු. මිලියන	නිරීක්ෂණය කළ නොහැකි යෙදවුම් වෙත සාධාරණ අගයෙහි සංවේදීතාව	සාධාරණ අගයෙහි ධූරාවලි මට්ටම
ඉඩම - කොළඹ	**විවෘත වෙළඳපොළ අගය** නැවත අගය කළ දේපළවල සාධාරණ අගය තීරණය කිරීමේදී සාධාරණීය මෑත කාල සීමාව තුළ සමාන දේපළවල විකුණුම් මිල ගණන් මෙම ක්‍රමය මඟින් සලකා බලනු ලබයි. මෙය දේපළවල ප්‍රමාණයේ,, ස්වභාවයේ සහ පිහිටීමේ වෙනස අනුව අවශ්‍ය වෙනස්කම් කරමින් වත්මන් සක්‍රීය වෙළඳපොළෙහි සමාන වත්කම් ඇගයීම පාදක කරගනී	2023 මාර්තු 31	පර්චස් 1 ක ඇස්තමේන්තුගත මිල රු. මිලියන 20,	715.00	ධනාත්මක ලෙස සහසම්බන්ධිත සංවේදීතාවය	මට්ටම 3
ගොඩනැගිලි - කොළඹ/ කටුනායක	ක්ෂයවීම් ප්‍රතිස්ථාපන පිරිවැය වත්කමක් එහි වර්තමානයේ වත්කමකට ආදේශනයෙන් සමාන වත්මන් පිරිවැය භෞතික ක්ෂයවීම් සඳහා අවම අඩුකිරීමකින් සහ අදාළ සියලු අවභාවිතයන් සහ ප්‍රශස්තකරණ ස්වරූප මෙම ක්‍රමය මඟින් සලකනු ලබයි. තවද, බදු පදනම මත ඇති ගොඩනැගිලි සම්බන්ධයෙන්,, අදාළ සාධාරණ අගයන් තක්සේරු කිරීමේදී පාදක කරගත් දේපළ "සින්නක්කර පදනම" ලෙස සලකනු ලැබේ. මෙම උපකල්පනය පදනම් වී ඇත්තේ පාදක කරගත් මෙහෙයුම් අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම සඳහා උපායමාර්ගික වැදගත්කමක් සහිත අදාළ කල්බදු අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යනු ඇති බවට කළමනාකාරිත්වය විසින් සිදු කරන තක්සේරුව මතය.	2023 මාර්තු 31	වර්ග අඩියක ඇස්තමේන්තුගත මිල රු. 850 - රු. 15,,000 අදාළ ඉඩම් බදු අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම පිළිබඳ කළමනාකාරිත්වයේ තක්සේරුව,	3,804.48	ධනාත්මක ලෙස සහසම්බන්ධිත සංවේදීතාවය	මට්ටම 3

වත්කම	තක්සේරු ක්‍රමවේදය	තක්සේරුකරණයේ බලාත්මක දිනය	සැලකිය යුතු නිරීක්ෂණය කළ නොහැකි යෙදවුම්	ප්‍රත්‍යාගණනයන් වල වටිනාකම රු. මිලියන	නිරීක්ෂණය කළ නොහැකි යෙදවුම් වෙත සාධාරණ අගයෙහි සංවේදීතාව	සාධාරණ අගයෙහි ධුරාවලි මට්ටම
පරිපාලිතය						
ගොඩනැගිලි - කටුනායක	**ක්ෂයවීම් ප්‍රතිස්ථාපන පිරිවැය** වත්කමක් එහි වර්තමානයේ වත්කමකට ආදේශනයෙන් සමාන වත්මන් පිරිවැය භෞතික ක්ෂයවීම් සඳහා අවම අඩුකිරීමකින් සහ අදාළ සියලු අවභාවිතයන් සහ ප්‍රශස්තකරණ ස්වරූප මෙම ක්‍රමය මඟින් සලකනු ලබයි. තවද,, බදු පදනම මත ඇති ගොඩනැගිලි සම්බන්ධයෙන්,, අදාළ සාධාරණ අගයන් තක්සේරු කිරීමේදී පාදක කරගත් දේපළ "සින්නක්කර පදනම" ලෙස සලකනු ලැබේ. මෙම උපකල්පනය පදනම් වී ඇත්තේ පාදක කරගත් මෙහෙයුම් අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම සඳහා උපායමාර්ගික වැදගත්කමක් සහිත අදාළ කල්බදු අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යනු ඇති බවට කළමනාකාරිත්වය විසින් සිදු කරන තක්සේරුව මතය,	2023 මාර්තු 31	,වර්ග අඩියක ඇස්තමේන්තුගත මිල රු. 4,,000 - රු. 12,000 අදාළ ඉඩම් බදු අඛණ්ඩව පවත්වාගෙ නයාම පිළිබඳ කළමනාකාරිත්වයේ තක්සේරුව	1,762.70	ධනාත්මක ලෙස සහසම්බන්ධිත සංවේදීතාවය	මට්ටම 3
පිරියත සහ උපකරණ යටතේ ඇතුළත් කළ ගුවන් සේවා මුළුතැන්ගෙයි උපකරණ - කටුනායක	**ක්ෂයවීම් ප්‍රතිස්ථාපන පිරිවැය** වත්කමක් එහි වර්තමානයේ වත්කමකට ආදේශනයෙන් සමාන වත්මන් පිරිවැය භෞතික ක්ෂයවීම් සඳහා අවම අඩුකිරීමකින් සහ අදාළ සියලු අවභාවිතයන් සහ ප්‍රශස්තකරණ ස්වරූප මෙම ක්‍රමය මඟින් සලකනු ලබයි.	2023 මාර්තු 31	එක් එක් උපකරණය සඳහා ශුද්ධ ප්‍රතිස්ථාපන පිරිවැය ක්‍රමවේදය (NRC) යොදා ගනිමින් සාධාරණ අගය ගණනය කෙරිණි.	2,532.03	ධනාත්මක ලෙස සහසම්බන්ධිත සංවේදීතාවය	මට්ටම 3

ක්ෂයවීම් අඩු කරන ලද පිරිවැය යටතේ වත්කම් ධාරණය කළේ නම්, මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි ඇතුළත් කළ හැකිව තිබූ ප්‍රත්‍යාගණනය කරන ලද වත්කම්වල ධාරණ අගය පහත දැක්වෙන පරිදි වේ:

වත්කම් කාණ්ඩය	පිරිවැය රු. මිලියන	වත්කම පිරිවැය අනුව ධාරණය කරනු ලැබුවේ නම් සමුච්චිත ක්ෂය රු. මිලියන	ශුද්ධ ධාරණ වටිනාකම 2024 රු. මිලියන	ශුද්ධ ධාරණ වටිනාකම 2023 රු. මිලියන
ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි	1,851.43	1,486.13	365.29	699.26
පිරියත සහ උපකරණ	2,592.90	2,453.42	139.48	225.60

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් තවදුරටත්.

3. දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ (සබැඳේ)

(ආ.)වසර තුළ, සමූහය විසින් රුපියල් මිලියන 1,693.31 (2023 රුපියල් මිලියන 1,309.33) සමස්ත වටිනාකමකින් යුතු දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ අත්පත් කර ගැනිණි. වසර තුළ, දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ අත්පත් කරගැනීම සඳහා රුපියල් මිලියන 1,422.01 ක (2023 රුපියල් මිලියන 1,227.76) වටිනාකමකින් යුතු මුදල් ගෙවීම් සිදු කරන ලදී.

(ඇ)සමූහයේ සහ සමාගමේ දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ අතරට රුපියල් මිලියන 15,765.48ක ශුද්ධ ධාරණ වටිනාකමකින් යුතු (2023 රුපියල් මිලියන 15,346.53) පූර්ණ වශයෙන් ක්ෂය වූ වත්කම්ද ඇතුළත් වේ.

(ඈ)බැංකු පහසුකම් සඳහා උකස් කරන ලද දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ කිසිවක් නොමැත.

3.3 සමාගම

	ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි රු. මිලියන	පිරියත සහ උපකරණ රු. මිලියන	කල්බදු මත ගුවන්යානා වැඩිදියුණු කිරීම් රු. මිලියන	ගුවන්යානා ආශ්‍රිත උපකරණ රු. මිලියන	අත්තිකාරම්/ ප්‍රාග්ධන නොනිමි වැඩ රු. මිලියන	එකතුව 2024 රු. මිලියන	එකතුව 2023 රු. මිලියන
පිරිවැය/ප්‍රත්‍යාගණනය							
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	4,614.74	8,818.04	1,951.78	10,714.45	-	**26,099.01**	23,304.15
අත්පත් කරගැනීම්/ නවීකරණයන්/වැඩිදියුණු කිරීම්	-	464.77	-	1,161.79	0.27	**1,626.83**	1,248.23
බැහැර කිරීම්/විශ්‍රාම ගැනීම්	-	(19.80)	(1,379.63)	(351.24)	-	**(1,750.67)**	(87.99)
වසර තුළ ප්‍රත්‍යාගණනය	-	-	-	-	-	**-**	2,733.06
ප්‍රත්‍යාගණනය මත ගැලපීම	-	-	-	-	-	**-**	(1,098.45)
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	4,614.74	9,263.01	572.15	11,525.00	0.27	**25,975.17**	26,099.00
සමුච්චිත ක්ෂයවීම							
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	94.01	7,902.47	1,906.54	9,031.09	-	**18,934.11**	19,097.87
වසර සඳහා අයකිරීම	253.31	322.09	21.34	418.03	-	**1,014.77**	1,016.32
බැහැර කිරීම්/විශ්‍රාම ගැනීම්	-	(19.80)	(1,379.63)	(44.90)	-	**(1,444.32)**	(81.63)
ප්‍රත්‍යාගණනය මත ගැළපීම	-	-	-	-	-	**-**	(1,098.45)
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	347.32	8,204.76	548.25	9,404.22	-	**18,504.56**	18,934.11
මාර්තු 31 දිනට ශුද්ධ පොත් අගය	4,267.42	1,058.25	23.90	2,120.78	0.27	**7,470.61**	7,164.89

3. දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ (සබැදේ)

3.4 අ) සමාගමෙහි ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලිවල සාධාරණ අගය තීරණය කරන ලද්දේ, 2023 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය තුළදී ස්වාධීන තක්සේරුකරුවෙකු වන රන්ජන් ජේ. සමරකෝන් මහතා (ඒ.අයි.වී. ශ්‍රී ලංකා - ආයතනික තක්සේරුකරු) විසින් සිදු කරන ලද ප්‍රත්‍යාගණනයක් ඔස්සේය. 2023 මාර්තු 31 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි එම ප්‍රත්‍යාගණනයන්වල ප්‍රතිඵලයන් අන්තර්ගත කර ඇත,

තක්සේරුකරණයේ සඳහන් කරන ලද සමාගමේ ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලිවල තොරතුරු පහත දැක්වේ.

වත්කම	තක්සේරු ක්‍රමවේදය	තක්සේරුකරණයේ බලාත්මක දිනය	සැලකිය යුතු නිරීක්ෂණය කළ නොහැකි යෙදවුම්	ප්‍රත්‍යාගණනයන් වල වටිනාකම රු. මිලියන	නිරීක්ෂණය කළ නොහැකි යෙදවුම් වෙත සාධාරණ අගයෙහි සංවේදීතාව	සාධාරණ අගයෙහි ධූරාවලි මට්ටම
ඉඩම - කොළඹ	**විවෘත වෙළඳපොළ අගය** නැවත අගය කළ දේපළවල සාධාරණ අගය තීරණය කිරීමේදී සාධාරණීය මෑත කාල සීමාව තුළ සමාන දේපළවල විකුණුම් මිල ගණන් මෙම ක්‍රමය මඟින් සලකා බලනු ලබයි. මෙය දේපළවල ප්‍රමාණයේ, ස්වභාවයේ සහ පිහිටීමේ වෙනස අනුව අවශ්‍ය වෙනස්කම් කරමින් වත්මන් සක්‍රිය වෙළඳපොළෙහි සමාන වත්කම් ඇගයීම පාදක කරගනී	2023 මාර්තු 31	පර්චස් 1 ක ඇස්තමේන්තුගත මිල රු. මිලියන 20	715.00	ධනාත්මක ලෙස සහසම්බන්ධිත සංවේදීතාවය	මට්ටම 3
ගොඩනැගිලි - කොළඹ / කටුනායක	**ක්ෂයවීම් ප්‍රතිස්ථාපන පිරිවැය** වත්කමක් එහි වර්තමානයේ වත්කමකට ආදේශනයෙන් සමාන වත්මන් පිරිවැය භෞතික ක්ෂයවීම් සඳහා අවම අඩුකිරීමකින් සහ අදාළ සියලු අවභාවිතයන් සහ ප්‍රශස්තකරණ ස්වරූප මෙම ක්‍රමය මඟින් සලකනු ලබයි. තවද, බදු පදනම මත ඇති ගොඩනැගිලි සම්බන්ධයෙන්, අදාළ සාධාරණ අගයන් තක්සේරු කිරීමේදී පාදක කරගත් දේපළ "සින්නක්කර පදනම" ලෙස සලකනු ලැබේ. මෙම උපකල්පනය පදනම් වී ඇත්තේ පාදක කරගත් මෙහෙයුම් අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම සඳහා උපායමාර්ගික වැදගත්කමක් සහිත අදාළ කල්බදු අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යනු ඇති බවට කළමනාකාරිත්වය විසින් සිදු කරන තක්සේරුව මතය.	2023 මාර්තු 31	වර්ග අඩියක ඇස්තමේන්තුගත මිල රු. 850 - රු. 15,,000 අදාළ ඉඩම් බදු අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම පිළිබඳ කළමනාකාරිත්වයේ තක්සේරුව	3,804.48	ධනාත්මක ලෙස සහසම්බන්ධිත සංවේදීතාවය	මට්ටම 3

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් තවදුරටත්.

3. දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ (සබැදේ)

ක්ෂයවීම් අඩු කරන ලද පිරිවැය යටතේ වත්කම් ධාරණය කළේ නම්, මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි ඇතුළත් කළ හැකිව තිබූ ප්‍රත්‍යාගණනය කරන ලද වත්කම්වල ධාරණ අගය පහත දැක්වෙන පරිදි වේ:

වත්කම් කාණ්ඩය	පිරිවැය රු. මිලියන	වත්කම පිරිවැය අනුව ධාරණය කරනු ලැබුනේ නම් සමුච්චිත ක්ෂය රු. මිලියන	ශුද්ධ ධාරණ වටිනාකම 2024 රු. මිලියන	ශුද්ධ ධාරණ වටිනාකම 2023 රු. මිලියන
ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි	1,246.74	1,009.63	237.10	262.27

ආ) වසර තුළ, සමාගම විසින් රුපියල් මිලියන 1,626.83 ක (2023 රුපියල් මිලියන 1,248.23) සමස්ත වටිනාකමකින් යුතු දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ අත්පත් කර ගැනිණි. වසර තුළ, දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ අත්පත් කරගැනීම සඳහා රුපියල් මිලියන 1,355.53 ක (2023 රුපියල් මිලියන 1,166.66) වටිනාකමකින් යුතු මුදල් ගෙවීම සිදු කරන ලදී.

ඇ) සමාගමේ දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ අතරට රුපියල් මිලියන 15,765.48 ක ශුද්ධ ධාරණ වටිනාකමකින් යුතු (2023 රුපියල් මිලියන 15,346.53) පූර්ණ වශයෙන් ක්ෂය වූ වත්කම්ද ඇතුළත් වේ.

ඈ) බැංකු පහසුකම් සඳහා උකස් කරන ලද දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ කිසිවක් නොමැත.

4. වත්කම් භාවිතයේ හිමිකම්

4.1 වත්කම් භාවිතයේ හිමිකම්හි සංචලනය

සමූහය	ගුවන්යානා අමතර එන්ජින් රු. මිලියන	ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි රු. මිලියන	රථවාහන රු. මිලියන	ගුවන්යානා සමාකෘතිය රු. මිලියන	එකතුව 2024 රු. මිලියන	එකතුව 2023 රු. මිලියන
පිරිවැය						
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	126,389.53	2,121.47	88.67	3,510.95	132,110.62	130,753.01
එකතු කිරීම්	12,795.75	2,044.60	93.73	2,364.69	17,298.76	1,052.66
බැහැර කිරීම්	(7,068.24)	-	(1.61)	-	(7,069.85)	(20.44)
ගැළපීම්	(80.39)	14.80	-	-	(65.59)	325.39
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	132,036.65	4,180.87	180.79	5,875.64	142,273.94	132,110.62
ක්ෂයවීම						
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	57,714.28	1,242.88	75.39	2,581.20	61,613.75	47,944.65
ක්ෂයවීම	12,117.89	486.14	23.60	253.57	12,881.20	13,686.18
බැහැර කිරීම්	(7,068.24)	-	(0.87)	-	(7,069.12)	(17.08)
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	62,763.93	1,729.02	98.12	2,834.77	67,425.83	61,613.75
මාර්තු 31 දිනට ශුද්ධ පොත් අගය	69,272.72	2,451.85	82.67	3,040.87	74,848.11	70,496.87

සමාගම	ගුවන්යානා අමතර එන්ජින් රු. මිලියන	ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි රු. මිලියන	රථවාහන රු. මිලියන	ගුවන්යානා සමාකෘතිය රු. මිලියන	එකතුව 2024 රු. මිලියන	එකතුව 2023 රු. මිලියන
පිරිවැය						
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	126,389.53	1,499.25	88.67	3,510.95	131,488.40	130,077.20
එකතු කිරීම්	12,795.75	1,972.67	93.73	2,364.69	17,226.84	1,052.66
බැහැර කිරීම්	(7,068.24)	-	(1.61)	-	(7,069.85)	(20.44)
ගැළපීම්	(80.39)	16.65	-	-	(63.73)	378.98
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	132,036.65	3,488.57	180.79	5,875.64	141,581.66	131,488.40
ක්ෂයවීම						
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	57,714.28	796.85	75.39	2,581.20	61,167.71	47,537.90
ක්ෂයවීම	12,117.89	439.90	23.60	253.57	12,834.96	13,646.89
බැහැර කිරීම්	(7,068.24)	-	(0.87)	-	(7,069.12)	(17.08)
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	62,763.93	1,236.75	98.12	2,834.77	66,933.56	61,167.72
මාර්තු 31 දිනට ශුද්ධ පොත් අගය	69,272.72	2,251.82	82.67	3,040.87	74,648.10	70,320.68

කෙටි කාලීන කල්බදු

සමූහය මඟින් මාස 12 ක් හෝ එයට අඩු කල්බදු කාලසීමාවන් සහිත ගුවන් යානා, ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි සහ රථවාහන සම්බන්ධ කෙටි කාලීන කල්බදු සඳහා වත්කම් භාවිතයේ හිමිකම් හා කල්බදු වගකීම් හඳුනානොගැනීමට තීරණය කෙරිණි. සමූහය මඟින් මෙම කල්බදු ආශ්‍රිත කල්බදු ගෙවීම් කල්බදු කාලසීමාව පුරා සරල රේඛීය පදනමක් මත වියදමක් වශයෙන් හඳුනාගැනේ.

	සමූහය		සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
කල්බදු ගුවන්යානා මත කුලී ගෙවීම්/අමතර එනජින්	10,722.70	504.44	10,722.70	504.44
ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි මත කුලී ගෙවීම්	121.39	411.26	121.39	411.26
රථවාහන මත කුලී ගෙවීම්	101.68	104.35	101.68	104.35

අඩු වටිනාකමකින් යුතු වත්කම්

සමූහය මඟින් අඩු වටිනාකමකින් යුතු වත්කම් සඳහා වත්කම් භාවිතයේ හිමිකම් හා කල්බදු වගකීම් හඳුනා නොගැනීමට තීරණය කෙරිණි. සමූහය මඟින් මෙම කල්බදු ආශ්‍රිත කල්බදු ගෙවීම්, කල්බදු කාලසීමාව පුරා සරල රේඛීය පදනමක් මත වියදමක් වශයෙන් හඳුනාගැනේ.

5. ගුවන්යානා පූර්ව ගෙවීම්

2024 මාර්තු 31 දිනට ගුවන්යානා ලබාගැනීම සඳහා වන පූර්ව ගෙවීම් (PDPs) සමන්විත වන්නේ එයාර්බස් A350 900 ගුවන් යානා හතරක් සඳහා සිදු කරන ලද රුපියල් මිලියන 5,774 (ඇ.ඩො. මිලියන 19.21) ක පූර්ව ගෙවීම්වලින් වන අතර එම ගුවන්යානා 2020 සහ 2021 දී ලබා දීමට නියමිතව තිබිණි.

සැපයුම්කරු සමඟ ඇතිකර ගත් ගිවිසුමේ දක්වා ඇති පරිදි ආරවුල් විසඳීමේ යාන්ත්‍රණය හරහා ඉහත මුදල අයකර ගැනීම සඳහා සමාගම විසින් අලාභ හානි සමඟ හිමිකම් පෑමක් කර ඇත. අදාළ මුදල අයකර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය ශ්‍රී ලංකාවේ ගරු නීතිපතිවරයා සහ සමාගම විසින් පත් කරන ලද එක්සත් රාජධානියේ සොලිසිටර්වරුන්ගේ උපදෙස් මත සිදු කෙරේ. මෙම ක්‍රියාවලිය සඳහා වසරකට වැඩි කාලයක කාල නියමයක් සඳහා පාර්ශ්වයන් විසින් එකඟත්වය පළ කොට ඇත. ඒ අනුව අදාළ ශේෂය ජංගම නොවන ශේෂයක් ලෙස වර්ගීකරණය කර ඇත.

ගුවන්යානා ලබා ගැනීම සඳහා වන පූර්ව ගෙවීම් අයකර ගැනීමෙන් ඇතිවන ප්‍රතිඵලය සමාගමට අවාසිදායක විය හැකි බවට විශ්වාස කිරීමට මේ මොහොතේ සමාගමට තොරතුරු නොමැත.

LKAS 37 හි 92 ඡේදයට අනුකූලව, රහස්‍යභාවය සුරැකිය යුතු තොරතුරු සැපයීම සඳහා වන ආරවුල් විසඳීමේ යාන්ත්‍රණයේ අදාළ නීති සහ රෙගුලාසිවලට අනුව අපට සීමා පැනවී ඇත.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් තවදුරටත්.

6. ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිතය

	සමූහය/සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	97,765.31	75,164.56
එකතු කිරීම්	19,484.59	21,213.70
නැවත භාරදීම හා හිලව් කළ මුදල	(22,842.86)	(473.83)
අයකර ගැනීම්	(6,597.94)	(5,553.66)
විනිමය ලාභය	(8,568.18)	7,414.54
	79,240.94	97,765.31
හානිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදන (සටහන 6.2)	(24,683.38)	(35,791.70)
මාර්තු 31 දිනට අයකර ගත හැකි ශුද්ධ ශේෂය (සටහන 6.1)	54,557.56	61,973.61

6.1 ජංගම / ජංගම නොවන වර්ගීකරණය

	දළ රු. මිලියන	හානිකරණය සඳහා වෙන්කිරීම රු. මිලියන	ශුද්ධ රු. මිලියන	එක් වසරක් ඇතුළත අයකර ගත හැකි මුදල රු. මිලියන	වසරකට පසු අයකර ගත හැකි මුදල රු. මිලියන
2024 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	79,240.94	(24,683.38)	54,557.56	17,168.29	37,389.27
2024 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	97,765.31	(35,791.70)	61,973.61	18,857.02	43,116.59

6.2 හානිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදන සංචලනය

	සමූහය/සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	35,791.70	27,806.67
වසර තුළදී අයකරන ලද	11,878.14	10,670.39
නැවත භාරදීම හා හිලව් කළ මුදල	(22,842.86)	-
ගැළපුම් *	3,481.06	(5,122.39)
විනිමය ලාභය/(අලාභය)	(3,624.66)	2,437.03
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	24,683.38	35,791.70

*ගැළපුම් මගින් විවිධ ගුවන්යානා අලුත්වැඩියා කටයුතුවල සැලසුමෙහි හෝ විෂයපථයෙහි වෙනස්වීම් හේතුවෙන් නඩත්තු සංචිත හා අනාගත ගුවන්යානා නඩත්තු හා අලුත්වැඩියා ප්‍රතිපාදන අතර මාරුකිරීම් නියෝජනය වේ. අදාළ ගැළපුම, ඉදිරි ගුවන්යානා නඩත්තු සහ අලුත්වැඩියා ගාස්තුවල ප්‍රතිපාදන වශයෙන් සටහන 16 හි දක්වා ඇත.

7. ගුවන්යානා ආරක්ෂණ තැන්පතු

7.1 (අ) සංචලනය

	සමූහය/සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	8,060.46	6,376.95
එකතු කිරීම්	1,501.93	914.29
ගැළපුම්	-	(379.51)
අනිටු බලපෑම	411.19	473.79
අයකර ගැනීම්	(345.14)	-
විනිමය ලාභය/(අලාභය)	(660.84)	674.94
	8,967.60	8,060.46
(ආ). ජංගම/ජංගම නොවන වර්ගීකරණය		
වසර තුළ අයකර ගත හැකි	2,838.31	2,346.66
වසරකට පසු අයකර ගත හැකි	6,129.29	5,713.80
	8,967.60	8,060.46

8. අස්පෘශ්‍ය වත්කම්

අස්පෘශ්‍ය වත්කම්	සමූහය				සමාගම			
	මෘදුකාංග රු. මිලියන	නොනිමි ප්‍රාග්ධන* රු. මිලියන	එකතුව 2024 රු. මිලියන	එකතුව 2023 රු. මිලියන	මෘදුකාංග රු. මිලියන	නොනිමි ප්‍රාග්ධන* රු. මිලියන	එකතුව 2024 රු. මිලියන	එකතුව 2023 රු. මිලියන
පිරිවැය								
අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය	1,490.32	69.43	1,559.75	1,476.32	1,389.83	69.43	1,459.26	1,378.26
අත්පත් කරගැනීම් / නවීකරණයන් / වැඩිදියුණු කිරීම්	5.48	-	5.48	83.43	5.48	-	5.48	81.00
බැහැර කිරීම්/විශ්‍රාම ගැනීම්	(265.14)	-	(265.14)	-	(265.14)	-	(265.14)	-
මාරු කිරීම් / ගැලපීම්	-	(66.83)	(66.83)	-	-	(66.83)	(66.83)	-
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	1,230.66	2.60	1,233.26	1,559.75	1,130.17	2.60	1,132.77	1,459.26
සමුච්චිත ක්‍රමක්ෂය								
අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය	1,423.95	-	1,423.95	1,397.54	1,333.54	-	1,333.54	1,311.63
වසර සඳහා ගාස්තුව	22.51	-	22.51	26.41	19.55	-	19.55	21.91
බැහැර කිරීම්/විශ්‍රාම ගැනීම්	(265.14)	-	(265.14)	-	(265.14)	-	(265.14)	-
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	1,181.32	-	1,181.32	1,423.95	1,087.95	-	1,087.95	1,333.54
මාර්තු 31 දිනට ශුද්ධ පොත් අගය	49.34	2.60	51.94	135.79	42.22	2.60	44.82	125.72

වාර්තාකරණ දින වන විට සමූහයේ සහ සමාගමෙහි අස්පෘශ්‍ය වත්කම් අතරට, පිළිවෙළින් රුපියල් මිලියන 1,119.76 ක් සහ රුපියල් මිලියන 1,037.04 දළ ධාරණ අගයකින් යුතු (2023 - රුපියල් මිලියන 1,314.41 සහ රුපියල් මිලියන 1,288.69) පූර්ණ වශයෙන් ක්‍රමක්ෂය වූ වත්කම් ඇතුළත් විය.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් තවදුරටත්.

9. ආයෝජන

9.1 ජංගම නොවන ආයෝජන

	සමූහය		සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
ශ්‍රීලංකාවේ පරිපාලිතය තුළ ආයෝජන				
- සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් (කොටස් 940,,268,,456 හිමිකම් 100%),		-	42.24	42.24
- එයාර්ලංකා (පුද්ගලික) සමාගම (කොටස් 40,000)*		0.40	0.20	0.20
	0.40	0.40	42.44	42.44

* එයාර්ලංකා (පුද්ගලික) සමාගමෙහි කොටස් ප්‍රාග්ධනයෙන් 50% ක් සමාගම මගින් දරනු ලබන අතර ඉතිරි 50% පරිපාලිත සමාගම මගින් දරනු ලැබේ.

එයාර්ලංකා (පුද්ගලික) සමාගම ආරම්භයේ සිටම අක්‍රිය සමාගමක් වන අතර ප්‍රමාණාත්මකභාවය හේතුවෙන් එය ඒකාබද්ධ කර නොමැත.

9.2 ජංගම ආයෝජන

	සමූහය		සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
බැංකුවේ ස්ථාවර තැන්පතු	2,508.42	2,253.13	1,715.99	1,826.00

කල්බදු ලබා දෙන්නන් වෙත නිකුත් කරන ලද ණයවර ලිපි සඳහා මෙය ආරක්ෂාණයක් ලෙස තබා ඇත.

10. තොග

	සමූහය		සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
ඉංජිනේරු කටයුතු ආශ්‍රිත තොග	8,622.79	7,088.23	8,622.79	7,088.23
භූමි සේවා ආශ්‍රිත තොග	686.65	585.15	686.65	585.15
අමුද්‍රව්‍ය හා පරිභෝජනය කළ හැකි දෑ	1,780.74	1,739.80	1,150.62	1,035.47
	11,090.18	9,413.18	10,460.06	8,708.85
මන්දගාමීව චලනය වන තොග සඳහා ප්‍රතිපාදන (සටහන 10.1)	(3,597.03)	(3,440.21)	(3,476.42)	(3,316.33)
	7,493.15	5,972.97	6,983.64	5,392.52

තොගයේ පිරිවැය, සමූහයට හා සමාගමට පිළිවෙළින් රුපියල් මිලියන 8,340.28 ක් සහ රුපියල් මිලියන 4,969.71 ක් වශයෙන් ලාභය හෝ අලාභය තුළ වියදමක් ලෙස හඳුනාගැනේ. (2023-රුපියල් මිලියන 7,938.32 සහ රුපියල් මිලියන 4,792.91).

10.1 මන්දගාමීව චලනය වන තොග සඳහා ප්‍රතිපාදන

	සමූහය		සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	3,440.21	3,052.67	3,316.33	2,974.85
වසර තුළදී සිදු කරන ලද ප්‍රතිපාදන	171.54	408.17	174.81	362.11
වසර තුළදී කපා හැරීම්	(14.72)	(20.63)	(14.72)	(20.63)
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	3,597.03	3,440.21	3,476.42	3,316.33

11. වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ

11.1 වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ

	සමූහය		සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
වෙළඳ ලබිය යුතු දෑ	21,377.58	29,067.44	20,150.14	23,953.95
ලැබිය යුතු දෑ හානිකරණය සඳහා වෙන්කිරීම (සටහන 11.3)	(2,255.38)	(2,443.36)	(2,140.53)	(2,274.97)
	19,122.20	26,624.08	18,009.61	21,678.98
තැන්පතු, අත්තිකාරම්, පෙරගෙවීම් සහ අනෙකුත් ලැබිය යුතු දෑ	7,832.64	6,842.79	7,508.53	6,519.28
	26,954.84	33,466.87	25,518.14	28,198.26
සමාගමෙහි නිලධාරීන් වෙත ලබාදුන් ණය සහ අත්තිකාරම්	68.13	67.87	68.13	67.87
	27,022.97	33,534.74	25,586.27	28,266.13

වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ පොලී නොදරන අතර සාමාන්‍යයෙන් දින 30 ක ණය කාලසීමාවක් සහිත වේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් තවදුරටත්.

11.2 මාර්තු 31 දිනට වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑවල කල්ගත වීම පිළිබඳ විශ්ලේෂණයක් පහත දැක්වේ :

2024 මාර්තු 31 දිනට වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ සමූහයට අදාළව රු.මිලියන 2,255.38 ක් හා සමාගමට අදාළව රු. මිලියන 2,140.53 ක් හානිකරණය කොට පූර්ණ වශයෙන් වෙන් කරන ලදී. වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑවල හානිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදනවල සංචලනය සඳහා සටහන 11.3 බලන්න.

2024 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	එකතුව	කල් පසු නොවූ හෝ හානිකරණය නොවූ	කල් පසුවූ සහ හානිකරණය වූ				
			30-60	61-90	91-180	181-365	>365
	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන
සමූහය							
වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ	21,377.58	18,753.79	148.94	70.36	129.62	75.73	2,199.14
ලැබිය යුතු දෑ හානිකරණය සඳහා වෙන්කිරීම (සටහන 11.3)	(2,255.38)	-			(2.78)	(72.29)	(2,180.31)
	19,122.20	18,753.79	148.94	70.36	126.84	3.44	18.83
සමාගම							
වෙළඳ ලබිය යුතු දෑ	20,150.14	17,906.43	28.79	49.03	28.14	72.29	2,065.46
ලැබිය යුතු දෑ හානිකරණය සඳහා වෙන්කිරීම (සටහන 11.3)	(2,140.53)	-	-	-	(2.78)	(72.29)	(2,065.46)
	18,009.61	17,906.43	28.79	49.03	25.36	-	-

සමාගම 2023 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	එකතුව	කල් පසු නොවූ හෝ හානිකරණය නොවූ	කල් පසුවූ සහ හානිකරණය වූ				
			30-60	61-90	91-180	181-365	>365
	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන
සමූහය							
වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ	29,067.44	21,057.15	2,531.68	872.13	1,336.28	271.19	2,999.02
ලැබිය යුතු දෑ හානිකරණය සඳහා වෙන්කිරීම (සටහන 11.3)	(2,443.35)	-			(105.18)	(271.19)	(2,066.99)
	26,624.09	21,057.15	2,531.68	872.13	1,231.10	-	932.03
සමාගම							
වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ							
ලැබිය යුතු දෑ හානිකරණය සඳහා වෙන්කිරීම (සටහන 11.3)	23,953.95	18,847.29	2,531.68	166.38	236.16	271.19	1,901.25
	(2,274.97)	-	-		(102.53)	(271.19)	(1,901.25)
	21,678.98	18,847.29	2,531.68	166.38	133.63	-	-

11.3 ලැබිය යුතු දෑ හානිකරණය සඳහා වෙන්කිරීමෙහි සංචලනය

	සමූහය		සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය	2,443.35	2,244.18	2,274.97	2,091.61
වසර සඳහා වෙන්කිරීම	(187.97)	199.17	(134.44)	183.36
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	2,255.38	2,443.35	2,140.53	2,274.97

වාර්තාකරණ දින වන විට සම්බන්ධිත පාර්ශ්වයන් වෙත හානිකරණය සඳහා වෙන්කිරීම සමූහය සහ සමාගම සඳහා පිළිවෙළින් රුපියල් මිලියන 1,240 ක් සහ රුපියල් මිලියන 1,137.36 ක් විය. (2023 - සමූහය සඳහා රුපියල් මිලියන 1,284.43 ක් සහ සමාගම සඳහා රුපියල් මිලියන 1,183.97 කි).

12. මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය තුළ මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ

මුදල් හා මුදල් සමාන දෑවල සංරචක

	සමූහය		සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
12.1 හිතකර මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ ශේෂයන්				
මුදල් හා බැංකු ශේෂයන්	8,842.07	11,000.05	8,466.98	9,993.62
12.2 අහිතකර මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ ශේෂයන්				
බැංකු අයිරා (සටහන 15)	(23,489.91)	(19,653.12)	(23,489.91)	(19,653.12)
මුල්‍ය ප්‍රවාහ ප්‍රකාශයට මුළු මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ	(14,647.84)	(8,653.07)	(15,022.93)	(9,659.50)

13. ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය

	සමූහය		සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
මාර්තු 31 දිනට නිකුත් කොට පූර්ණ වශයෙන් ගෙවන ලද සාමාන්‍ය කොටස් (සටහන 13.1)	198,860.67	96,360.67	198,860.67	96,360.67
කොටස් ප්‍රාග්ධනයට අත්තිකාරම් (සටහන 13.2)	3,500.00	-	3,500.00	-
	202,360.67	96,360.67	202,360.67	96,360.67

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් තවදුරටත්.

13.1 නිකුත් කොට පූර්ණ වශයෙන් ගෙවන ලද සාමාන්‍ය කොටස්

	සමූහය		සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
අප්‍රේල් 1 දිනට	96,360.67	96,360.67	96,360.67	96,360.67
වසර තුළ නිකුත් කරන ලද	102,500.00	-	102,500.00	
මාර්තු 31 දිනට	198,860.67	96,360.67	198,860.67	96,360.67
කොටස් සංඛ්‍යාවෙහි සංචලනය				
	සංඛ්‍යාව	සංඛ්‍යාව	සංඛ්‍යාව	සංඛ්‍යාව
අප්‍රේල් 1 දිනට	963,606,655	963,606,655	963,606,655	963,606,655
වසර තුළ නිකුත් කරන ලද	1,025,000,000	-	1,025,000,000	-
මාර්තු 31 දිනට	1,988,606,655	963,606,655	1,988,606,655	963,606,655

13.2 කොටස් ප්‍රාග්ධනය සඳහා අත්තිකාරම්

	සමූහය		සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
අප්‍රේල් 1 දිනට	-	-	-	-
ලද අත්තිකාරම්	106,000.00	-	106,000.00	-
වසර තුළ නිකුත් කරන ලද	(102,500.00)	-	(102,500.00)	-
මාර්තු 31 දිනට	3,500.00	-	3,500.00	-

ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්‍රියාවලියේ කොටසක් ලෙස ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් (GOSL) විසින් 2023 දෙසැම්බර් මාසයේදී රුපියල් බිලියන 102.5ක් ආයෝජනය කරන ලදී. එය ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව (CPC) වෙත කල් ඉකුත් වූ මුදල් පියවීම සඳහා සම්පූර්ණයෙන්ම භාවිතා කරන ලදී. තවද, සමාගමේ ද්‍රවශීලතා තත්ත්වයට සහාය වීම සඳහා 2024 මාර්තු මාසයේදී රුපියල් බිලියන 3.5ක් ලබා ගන්නා ලදී.

14. සංචිත

	සමූහය		සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන ප්‍රතිෂ්ඨාපනය කරන ලද	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන ප්‍රතිෂ්ඨාපනය කරන ලද
ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය	7,550.44	7,823.56	3,726.48	3,960.47
ප්‍රාග්ධන සංචිතය*	991.74	991.74	991.74	991.74
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	8,542.18	8,815.30	4,718.22	4,952.21

*ප්‍රාග්ධන සංචිතය 2021/22 හි කොටස් සඳහා සලකා බලන ලද බැඳුම්කරවල මුහුණත වටිනාකම සහ සාධාරණ වටිනාකම අතර වෙනස නියෝජනය කරයි.

15. පොලී දරන වගකීම්

	සමූහය		සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
ජංගම වගකීම්				
බැඳුම්කර (සටහන 15.1)	52,587.50	57,206.95	52,587.50	57,206.95
ගුවන් යානා බදු දෙන්නන් සමඟ කල් දැමූ බේරුම්කරණ සැලසුම් (සටහන 15.2)	3,240.67	-	3,240.67	-
බදු වගකීම (සටහන 15.4)	52,948.42	59,831.15	52,758.85	59,658.85
කෙටි කාලීන ණය	92,209.36	97,844.62	92,209.36	97,844.62
බැංකු අයිරාව	23,489.91	19,653.12	23,489.91	19,653.12
	224,475.86	234,535.84	224,286.29	234,363.54
ජංගම නොවන වගකීම්				
කල්බදු වගකීම (සටහන 15.3)	127,110.04	154,201.38	126,534.15	153,472.18
ගුවන් යානා බදු දෙන්නන් සමඟ කල් දැමූ බේරුම්කරණ සැලසුම් (සටහන 15.2)	5,998.73	-	5,998.73	-
	133,108.77	154,201.38	132,532.88	153,472.18

15.1 ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කර

	සමූහය/සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
(අ) ජංගම/ ජංගම නොවන වර්ගීකරණය		
ජංගම වගකීම් යටතේ ඇතුළත් කර ඇති වසරක් තුළ ගෙවිය යුතු*	52,587.50	57,206.95
	52,587.50	57,206.95
*කරුණාකර සටහන 27 බලන්න.		
(ආ) විදේශ මුදලින් දැක්වීම		
බැඳුම්කර - ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන වලින් දැක්වෙන	175.00	175.00
(ඇ) බැඳුම්කර වල සංචලනය		
අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය	57,206.96	51,327.01
උපලබ්ධි නොවූ විනිමය ලාභ /(අලාභ)	(4,619.46)	5,879.95
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	52,587.50	57,206.96

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් තවදුරටත්.

15.2 ගුවන් යානා බදු දෙන්නන් සමඟ කල් දැමූ බේරුම්කරණ සැලසුම්

	සමූහය/සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
(අ)වත්මන් / වත්මන් නොවන වර්ගීකරණය		
වත්මන් වගකීම් යටතේ වසරක් ඇතුළත ගෙවිය යුතු	3,240.67	-
වසරකට පසුව ගෙවිය යුතු, නමුත් වසර පහකට වඩා වැඩි නොවූ	5,998.73	-
	9,239.40	-
(ආ)විදේශ මුදල් වටිනාකම		
ගුවන් යානා බදු දෙන්නන් සමඟ කල් දැමූ බේරුම්කරණ සැලසුම් - ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන	30.75	-
(ඇ)ගුවන් යානා බදු දෙන්නන් සමඟ කල් දැමූ බේරුම්කරණ සැලසුම්වල චලනය		
අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය	-	-
එකතු කිරීම්	11,571.68	-
ගෙවීම්	(1,985.63)	-
උපලබ්ධි නොවූ විනිමය ලාභ /(අලාභ)	(346.65)	-
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	9,239.40	-

15.3 පොලී දරන ණය ගැනීම් - නියමයන් සහ නැවත ගෙවීම් සිදු කිරීමට නියමිත කාල පරාසයන්

සමාගම

ණය හිමියා	2024 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු. මිලියන	2023 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු. මිලියන	ආපසු ගෙවීමේ කාල සීමාව	ඇපය
(අ) බැංකු ණය				
SOFR ට අදාළ පොලිය				
ලංකා බැංකුව	9,766.25	10,636.79	2024 දෙසැම්බර් කල්පිරීමේදී ගෙවීම	මුදල් අමාත්‍යාංශයෙන් ලද සහනදායී ලිපිය
ලංකා බැංකුව	12,771.25	13,909.64	2024 ඔක්තොම්බර් කල්පිරීමේදී ගෙවීම	මුදල් අමාත්‍යාංශයෙන් ලද සහනදායී ලිපිය
ලංකා බැංකුව*	7,512.50	8,182.14	2024 පෙබරවාරි කල්පිරීමේදී ගෙවීම	මුදල් අමාත්‍යාංශයෙන් ලද සහනදායී ලිපිය
ලංකා බැංකුව	1,502.50	1,636.43	2024 මැයි කල්පිරීමේදී ගෙවීම	භාණ්ඩාගාර ඇපකර
මහජන බැංකුව	9,766.25	10,636.79	2024 දෙසැම්බර් කල්පිරීමේදී ගෙවීම	මුදල් අමාත්‍යාංශයෙන් ලද සහනදායී ලිපිය
මහජන බැංකුව	12,771.25	13,909.64	2024 ඔක්තොම්බර් කල්පිරීමේදී ගෙවීම	මුදල් අමාත්‍යාංශයෙන් ලද සහනදායී ලිපිය
මහජන බැංකුව*	7,512.50	8,182.14	2024 පෙබරවාරි කල්පිරීමේදී ගෙවීම	මුදල් අමාත්‍යාංශයෙන් ලද සහනදායී ලිපිය
මහජන බැංකුව	1,617.46	1,761.64	2024 නොවැම්බර් කල්පිරීමේදී ගෙවීම	භාණ්ඩාගාර ඇපකර
AWPLR ට අදාළ පොලිය				
ලංකා බැංකුව	12,900.00	12,900.00	2024 ජුනි කල්පිරීමේදී ගෙවීම	මුදල් අමාත්‍යාංශයෙන් ලද සහනදායී ලිපිය
මහජන බැංකුව	13,350.00	13,350.00	2024 ජුනි කල්පිරීමේදී ගෙවීම	මුදල් අමාත්‍යාංශයෙන් ලද සහනදායී ලිපිය
මහජන බැංකුව	1,351.90	1,351.90	2024 නොවැම්බර් කල්පිරීමේදී ගෙවීම	භාණ්ඩාගාර ඇපකර
මහජන බැංකුව	1,387.50	1,387.50	2024 මැයි කල්පිරීමේදී ගෙවීම	භාණ්ඩාගාර ඇපකර

*ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ කොටසක් ලෙස රාජ්‍ය බැංකු ණය මුදල් අමාත්‍යාංශයට පැවරීම සඳහා 2024 මාර්තු 4 වැනි දින කැබිනට් අනුමැතිය ලැබිණි. ඒ අනුව, පැවරුම් ක්‍රමවේද අවසන් වන තුරු රජයේ සුරැකුම්පත් අලුත් කිරීම සිදු කර නොමැත.

ණය හිමියා	2024 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු. මිලියන	2023 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු. මිලියන	ආපසු ගෙවීමේ කාල සීමාව	ඇපය
(අා) ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කර				
ස්ථාවර පොලී අනුපාතය				
ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කර	52,587.50	57,206.95	2024 ජූනි කල්පිරීමේදී ගෙවීම	ඇ.ඩො. මිලියන 175 ක් සඳහා රජයේ ඇපකර
(ඇ) අයිරා පහසුකම				
SOFR ට අදාළ පොලිය				
ලංකා බැංකුව	20,859.89	18,408.22	ඇ.ඩො.මි 70 - චක්‍රීය	පරිපාලිතයේ - ශ්‍රී ලංකා කේටරින් ලිමිටඩ් හි කොටස්වලට උකස්
AWPLR ට අදාළ පොලිය				
මහජන බැංකුව	2,638.87	1,244.90	2024 ජූලි කල්පිරීමේදී ගෙවීම	භාණ්ඩාගාර ඇපකර
(ඈ) ගුවන් යානා බදු දෙන්නන් සමඟ කල් දැමූ බේරුම්කරණ සැලසුම්				
බේරුම්කරණ සැලැස්ම I	3,645.04	-	2027 මැයි අවසන් වන මාසික වාරික	-
බේරුම්කරණ සැලැස්ම II	4,770.25	-	2027 මැයි අවසන් වන මාසික වාරික	-
බේරුම්කරණ සැලැස්ම III	824.11	-	2024 අගෝස්තු අවසන් වන මාසික වාරික	-

ඇමරිකානු ඩොලර්වලින් නියම කරන ලද පොලී දරන වගකීම් ශ්‍රී ලංකා රුපියලෙහි විනිමය අනුපාතයට ශ්‍රී ලංකා රුපියල්වලට පරිවර්තනය කරන ලදී. 2023 මාර්තු 31 දිනට 327.2857 (2022 - ශ්‍රී ලංකා රුපියල් 300.5) කි.

15.4 කල්බදු වගකීම්

	සමූහය		සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
(අ) ජංගම/ජංගම නොවන වර්ගීකරණය				
ජංගම වගකීම් යටතේ ඇතුළත් වසරක් තුළ ගෙවිය යුතු	52,948.42	59,831.15	52,758.85	59,658.85
ජංගම නොවන වගකීම් යටතේ ඇතුළත් වසරකට පසු නමුත් වසර පහකට නොවැඩි	117,868.74	132,560.20	117,292.86	131,831.00
ජංගම නොවන වගකීම් යටතේ ඇතුළත් වසරකට පහකට වැඩි	9,241.29	21,641.18	9,241.29	21,641.18
මාර්තු 31 දින වන විට මුළු කල්බදු වගකීම්	180,058.46	214,032.53	179,293.00	213,131.03
(ආ) විදේශ මුදල් ඒකකයන්ගෙන් දැක්වෙන කල්බදු වගකීම්				
යූරෝවලින් දැක්වෙන	9.89	4.16	9.89	4.16
ඇ.ඩො. වලින් දැක්වෙන	575.36	641.80	575.36	641.80

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් තවදුරටත්.

15. කල්බදු වගකීම් (සබැඳේ)

15.4 කල්බදු වගකීම් (සබැඳේ)

	ගෙවිය යුතු දළ වටිනාකම් 2024 රු. මිලියන	අනාගත කාල පරිච්ඡේදයන් සඳහා මූල්‍ය ගාස්තු 2024 රු. මිලියන	ශුද්ධ ගෙවිය යුතු 2024 රු. මිලියන	ශුද්ධ ගෙවිය යුතු 2023 රු. මිලියන
(ඇ) මූල්‍ය කල්බදුවල සංචලනය				
සමූහය				
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	252,381.70	(38,349.17)	214,032.53	211,727.51
වසර තුළදී එකතු කිරීම්	22,388.01	(5,312.71)	17,075.29	1,052.63
වසර තුළ ගෙවීම්	(45,223.92)	10,533.61	(34,690.31)	(23,951.12)
කුලිය මත ලැබුණු සහනය	(44.97)	-	(44.97)	(203.10)
ගැළපීම්	199.60	(50.76)	148.84	(86.14)
බැහැරකිරීම	(0.86)	0.04	(0.82)	(3.62)
විනිමය අලාභය/(ලාභය)	(19,079.70)	2,617.58	(16,462.12)	25,496.37
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	210,619.86	(30,561.40)	180,058.44	214,032.53
සමාගම				
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	248,981.30	(35,850.26)	213,131.04	210,669.67
වසර තුළදී එකතු කිරීම්	22,316.08	(5,312.71)	17,003.37	1,052.66
වසර තුළ ගෙවීම්	(44,969.92)	10,458.23	(34,511.69)	(23,855.88)
කුලිය මත ලැබුණු සහනය	(44.97)	-	(44.97)	(122.30)
ගැළපීම්	199.60	(50.76)	148.84	(0.54)
බැහැරකිරීම	(0.86)	0.04	(0.82)	(3.62)
විනිමය අලාභය/(ලාභය)	(19,050.36)	2,617.58	(16,432.78)	25,391.04
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	207,430.87	(28,137.87)	179,293.00	213,131.03

16. වෙනත් වගකීම්

	සමූහය		සමාගම	
වසරකට පසු ගෙවිය යුතු	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
ගුවන්යානා නඩත්තු හා අලුත්වැඩියා පිරිවැය සඳහා වෙන් කිරීම (සටහන 16.1 (ආ))	40,246.93	43,799.39	40,246.93	43,799.39
ගුවන්යානා නැවත භාර දීමේ පිරිවැය (සටහන 16.2 (ආ))	6,596.21	5,748.03	6,596.21	5,748.03
විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම (සටහන 16.3.(ආ))	9,281.00	8,013.23	8,526.62	7,303.54
විලම්බිත බදු වගකීම (සටහන 24.2)	1,121.60	1,311.13	-	-
	57,245.74	58,871.78	55,369.76	56,850.96
වසරක් තුළ				
ගුවන්යානා නඩත්තු හා අලුත්වැඩියා පිරිවැය සඳහා වෙන් කිරීම (සටහන 16.1 (ආ))	19,675.31	27,131.51	19,675.31	27,131.51
ගුවන්යානා නැවත භාර දීමේ පිරිවැය (සටහන 16.2 (ආ))	1,983.32	4,128.83	1,983.32	4,128.83
	21,658.63	31,260.34	21,658.63	31,260.34

16.1 ගුවන්යානා නඩත්තු හා අලුත්වැඩියා පිරිවැය සඳහා වෙන් කිරීම

	සමූහය		සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
(අ) සංචලනය				
අප්‍රේල් 1 දිනට	70,930.90	51,052.45	70,930.90	51,052.45
වසර තුළදී වෙන් කිරීම්	8,444.75	12,403.03	8,444.75	12,403.03
ගැළපුම් (සටහන 6)	(3,481.06)	5,122.39	(3,481.06)	5,122.39
භාවිතය	(10,249.12)	(3,239.04)	(10,249.12)	(3,239.04)
විනිමය ලාභ/(අලාභ)	(5,723.23)	5,592.07	(5,723.23)	5,592.07
මාර්තු 31 දිනට	59,922.24	70,930.90	59,922.24	70,930.90
(ආ) ජංගම/ජංගම නොවන වර්ගීකරණය				
වෙනත් වගකීම් යටතේ ඇතුළත් කර ඇති වසරක් තුළ ගෙවිය යුතු	19,675.31	27,131.51	19,675.31	27,131.51
වෙනත් දිගු කාලීන වගකීම් යටතේ ඇතුළත් කර ඇති වසරකට පසු	40,246.93	43,799.39	40,246.93	43,799.39
	59,922.24	70,930.90	59,922.24	70,930.90

16.2 ගුවන්යානා නැවත භාර දීමේ පිරිවැය

	සමූහය		සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
(අ) සංචලනය				
අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය	9,876.86	8,860.30	9,876.86	8,860.30
ආපසු ගෙවීම් පිරිවැයවල අනිටු බලපෑම	447.68	603.84	447.68	603.84
පියවීම්	(153.18)	(88.78)	(153.18)	(88.78)
නැවත භාරදීම හා හිලව් කළ මුදල	(429.71)	(473.83)	(429.71)	(473.83)
එකතු කිරීම්	230.59	-	230.59	-
ගැළපුම්	(268.28)	-	(268.28)	-
විනිමය ලාභ /(අලාභ)	(1,124.43)	975.33	(1,124.43)	975.33
මාර්තු 31 දිනට	8,579.52	9,876.86	8,579.52	9,876.86
(ආ) ජංගම/ජංගම නොවන වර්ගීකරණය				
වෙනත් වගකීම් යටතේ ඇතුළත් කර ඇති වසරක් තුළ ගෙවිය යුතු	1,983.32	4,128.83	1,983.32	4,128.83
වෙනත් දිගු කාලීන වගකීම් යටතේ ඇතුළත් කර ඇති වසරකට පසු	6,596.21	5,748.03	6,596.21	5,748.03
	8,579.53	9,876.86	8,579.53	9,876.86

16.3 විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ බැඳීම

	සමූහය		සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
(අ) පාරිතෝෂිකය				
අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය	7,664.59	6,349.94	7,000.34	5,748.07
ප්‍රවර්තන සේවා පිරිවැය	464.36	501.43	423.80	460.8
පොලී පිරිවැය	1,090.38	774.30	970.82	684.02
ආයුගණන අලාභය/(ලාභය)	729.62	1,142.09	773.72	1,135.92
වසර තුළ ගෙවීම්	(1,299.39)	(1,103.17)	(1,219.69)	(1,028.51)
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	8,649.56	7,664.59	7,948.99	7,000.34

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් තවදුරටත්.

16. වෙනත් දිගු කාලීන වගකීම් (සබැඳේ)

16.3 විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම (සබැඳේ)

16.3 (ආ) ඉපැයූ නිවාඩු වෙනුවෙන් කරන ගෙවීම් සඳහා ප්‍රතිපාදන

	සමූහය		සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
අප්‍රේල් 01 දිනට ශේෂය	348.64	346.39	303.20	313.25
පොලී පිරිවැය	40.58	61.10	32.40	56.13
වසර තුළ ආයුගණන (ලාභය)/අලාභය	460.39	125.63	456.97	113.57
වසර තුළ ගෙවන ලද ප්‍රතිලාභ	(218.15)	(184.50)	(214.96)	(179.75)
මාර්තු 31 දිනට ශේෂය	631.46	348.64	577.63	303.20
මුළු විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ බැඳීම්	9,281.00	8,013.23	8,526.62	7,303.54

වාර්තා කරන දිනට සාර්ව තක්සේරුව සිදු කරන ලද්දේ වෘත්තීය වශයෙන් සුදුසුකම් ලත් ආයුගණක තත්ත්ව කළමනාකරණ උපදේශන (පුද්) සමාග මෙහි එම්. පූපලනාතන් මහතා විසින් පහත මූලික උපකල්පන මත පදනම්වය;

	සමාගම		පරිපාලිතය	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
(i) පොලී අනුපාතය				
- ශ්‍රී ලංකා රුපියල්	13.0%	18.0%	12.0%	18.0%
- ඇමරිකානු ඩොලර්	6.0%	8.0%	-	-
(ii) වැටුප් වර්ධන අනුපාතය				
- ශ්‍රී ලංකා රුපියල්	10.0%	15.0%	11.0%	17.0%
- ඇමරිකානු ඩොලර්	3.0%	3.0%	-	-
(iii) සමාගම අඛණ්ඩ පැවැත්ම සහිත ආයතනයක් වශයෙන් අඛණ්ඩව මෙහෙයුම් සිදුකරයි				
(iv) අපේක්ෂිත ඉතිරි සේවා කලයේ සාමාන්‍යය	අවු. 11.85	අවු. 13.07	අවු. 11.85	අවු. 11.15

* ව්‍යවස්ථාපිත රෙගුලාසි වලට අනුව විශ්‍රාම යන වයස අවුරුදු 60 කි.

ආයුගණන තක්සේරුවේදී භාවිත කරන උපකල්පනවල සංවේදීතාව

සේවක ප්‍රතිලාභ වගකීම් මැනීමේදී නියතව පවතින අනෙකුත් සියලුම විචල්‍යයන් සමඟ භාවිත කරන ප්‍රධාන උපකල්පනවල සාධාරණ ලෙස වෙනස් වීමට ඇති සංවේදීතාව පහත වගුව මඟින් පෙන්නුම් කෙරේ.

විස්තීරණ ආදායම් ප්‍රකාශයේ සහ මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශයේ සංවේදිතාව යනු වසර සඳහා වන ලාභ හෝ අලාභය සහ රැකියා ප්‍රතිලාභ වගකීම මත වට්ටම් අනුපාතිකයේ සහ වැටුප් වර්ධක අනුපාතිකයේ උපකල්පිත වෙනස්වීම්වල බලපෑමයි.

16. වෙනත් දිගු කාලීන වගකීම් (සබැඳේ)

16.3 විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම (සබැඳේ)

16.3 (ආ) ඉපැයූ නිවාඩු වෙනුවෙන් කරන ගෙවීම් සඳහා ප්‍රතිපාදන

ඉහළ යාම/ (පහළ යාම)			විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම කෙරෙහි බලපෑම			
			2024		2023	
වට්ටම් අනුපාත	වැටුප් වර්ධන අනුපාත	විනිමය අනුපාත	සමාගම රු. මිලියන	පරිපාලිතය රු. මිලියන	සමාගම රු. මිලියන	පරිපාලිතය රු. මිලියන
1%	-	-	(507.89)	(49.27)	(436.97)	(46.12)
-1%	-	-	578.17	59.09	494.63	52.12
-	1%	-	598.63	59.35	519.28	54.44
-	-1%	-	(532.73)	(48.98)	(464.05)	(48.90)
-	-	1%	27.60	-	25.12	-
-	-	-1%	(27.60)	-	(25.12)	-

පරිණත විශ්ලේෂණය

	මාස 3 ට අඩු	මාස 3 සිට මාස 12 දක්වා	වසර 1 සිට 5 දක්වා	වසර 5 ට වැඩි	එකතුව
සමූහය	232.22	753.24	3,376.10	4,288.00	8,649.56
සමාගම	232.23	720.31	3,175.14	3,821.31	7,948.99

17. ප්‍රවාහනයට පෙර විකුණුම්

ප්‍රවාහනය සඳහා කල්තියා විකිණීම සාමාන්‍යයෙන් නියෝජනය කරන්නේ භාවිතයට නොගත් ප්‍රවේශපත්‍රවල වටිනාකම සහ කල් ඉකුත් වී නොමැති අදාළ ශේෂයන් ය.

18. වෙළඳ හා වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ

	සමූහය		සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
වෙළඳ හා වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ	74,964.82	166,632.28	89,193.60	172,930.55
සැලසුම් නොකළ එන්ජින් අලුත්වැඩියා පිරිවැය*	14,795.36	6,185.70	14,795.36	6,185.70
ගිවිසුම කඩකිරීමේ දඩ මුදල්**	11,837.12	-	11,837.12	-
	101,597.30	172,817.98	115,826.08	179,116.25

*මෙම ප්‍රතිපාදන මඟින් CFM Neo එන්ජින් අලුත්වැඩියා කිරීමේදී ගෙවිය යුතු අපේක්ෂිත නිෂ්පාදක දීමනාව ඇතුළුව ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය පිළිබිඹු වේ. ලාභය හා අලාභය මත අනුරූප බලපෑම රුපියල් මිලියන 11,572.39 කි.

**සමාගම A350 ගුවන් යානා සඳහා එන්ජින් සම්බන්ධව Rolls Royce (RR) සමඟ අත්සන් කරන ලද ගිවිසුම උල්ලංඝනය කර ඇත. සමාගම A350 ගුවන් යානා භාර නොගත් බැවින්, එම ගිවිසුම යටතේ ව්‍යාපාරයේ පාඩුව සඳහා RR හිමිකම් පෑවේය. ඒ අනුව, නව ගිවිසුම්වලට එළඹීමෙන් සමටයක් ලෙස RR වෙත අනාගත ව්‍යාපාර අවස්ථා සැපයීමට සමාගම එකඟ විය. වසංගතය සහ අනෙකුත් තාක්ෂණික ගැටළු හේතුවෙන් සමාගමට නව කොන්ත්‍රාත්තුවලින් කොටසක් ඉටු කිරීමට නොහැකි විය. එබැවින්, RR විසින් මෙම කඩ කිරීම සඳහා සමාගමට අයකිරීමක් කර ඇති අතර ඒකාබද්ධ පියවීම් යෝජනාවක් ඉදිරිපත් කර ඇත. ගිවිසුම් අනුව උපචිත පොලී ඇතුළුව සමාගම ඒ සඳහා ප්‍රතිපාදන සලසා ඇත. ගෙවීම් සැලැස්මක් සඳහා එකඟ වීමට සාකච්ඡා දිගටම පවතී.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් තවදුරටත්.

19. මූල්‍ය උපකරණ

19.1 මූල්‍ය උපකරණ වර්ගීකරණය

පහත දැක්වෙන වගුවෙහි ඇතුළත් මූල්‍ය වත්කම් හා වගකීම්, SLFRS 9 - මූල්‍ය උපකරණ අනුව කාණ්ඩවලට බෙදනු ලැබේ.

	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
සමූහය		
ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය යටතේ මිනුම්ගත මූල්‍ය උපකරණ		
මූල්‍ය වත්කම්		
අත්තිකාරම් සහ පෙර ගෙවුම් හැර වෙළඳ හා වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ	19,122.20	26,624.08
ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිතය	54,557.56	61,973.61
ගුවන්යානා හා අමතර එන්ජින් තැන්පතු	8,967.60	8,060.46
ආයෝජන	2,508.42	2,253.13
මුදල් හා බැංකු ශේෂයන	8,842.07	11,000.05
	93,997.85	109,911.33
මූල්‍ය වගකීම්		
පොලී දරන ණය සහ මුදල් ලබාගැනීම්	177,526.17	174,704.69
කල්බදු වගකීම්	210,619.86	214,032.53
ගුවන්යානා නඩත්තු හා අලුත්වැඩියා පිරිවැය සඳහා වෙන් කිරීම	59,922.24	70,930.90
ප්‍රතිලාභ පිරිවැය වෙන්කිරීම	8,579.52	9,876.86
වෙළඳ හා වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ	93,419.84	164,549.80
	550,067.63	634,094.78
සමාගම		
ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය යටතේ මිනුම්ගත මූල්‍ය උපකරණ		
මූල්‍ය වත්කම්		
අත්තිකාරම් සහ පෙර ගෙවුම් හැර වෙළඳ හා වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ	21,731.65	25,182.55
ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිතය	54,557.56	61,973.61
ගුවන්යානා හා අමතර එන්ජින් තැන්පතු	8,967.60	8,060.46
ආයෝජන	1,715.99	1,826.00
මුදල් හා බැංකු ශේෂයන්	8,466.98	9,993.62
	95,439.78	107,036.24
මූල්‍ය වගකීම්		
පොලී දරන ණය සහ මුදල් ලබාගැනීම්	177,526.17	174,704.69
කල්බදු වගකීම්	207,430.87	213,131.03
ගුවන්යානා නඩත්තු හා අලුත්වැඩියා පිරිවැය සඳහා වෙන් කිරීම	59,922.24	70,930.90
ප්‍රතිලාභ පිරිවැය වෙන්කිරීම	8,579.52	9,876.86
වෙළඳ හා වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ	107,648.62	170,848.07
	561,107.42	639,491.55

20. ආදායම් හා ආංශික තොරතුරු

20.1 ආදායම

	සමූහය		සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
වැඩසටහන්ගත සේවා - මගී	276,249.95	293,328.87	276,249.95	293,328.87
- භාණ්ඩ	30,956.67	50,774.13	31,225.19	51,059.58
- අතිරික්ත ගමන්මලු	2,364.34	3,066.99	2,364.34	3,066.99
- තැපැල්	420.42	501.16	420.42	501.16
	309,991.38	347,671.15	310,259.90	347,956.60
ගුවන් පර්යන්ත හා වෙනත් සේවා	21,227.33	15,462.67	21,425.39	15,708.51
තීරු බදු රහිත විකුණුම්	1,824.12	1,428.08	1,824.12	1,428.08
වැඩසටහන්ගත නොකළ සේවා	104.68	78.58	104.68	78.58
ගුවන් සේවා ආහාර පාන සැපයුම්	6,444.14	4,829.56	-	-
එකතුව	339,591.65	369,470.04	333,614.09	365,171.77

20.2 ආංශික තොරතුරු

(අ) භූගෝලීය කාණ්ඩය අනුව ප්‍රාථමික වාර්තාකරණය- ආදායම් මූලාශය අනුව - (සමූහය)

ආදායම 2024	ශ්‍රී ලංකාව රු. මිලියන	ආසියාව (ශ්‍රී ලංකාව හැර) රු. මිලියන	යුරෝපය සහ අප්‍රිකාව රු. මිලියන	මැද පෙරදිග රු. මිලියන	උතුරු හා දකුණු ඇමෙරිකාව රු. මිලියන	ඕස්ට්‍රේලියාව /පැසිෆික් රු. මිලියන	එකතුව 2024 රු. මිලියන
වැඩසටහන්ගත සේවා - මගී	57,751.22	89,440.38	47,464.56	34,609.79	11,922.39	35,061.61	276,249.95
- භාණ්ඩ	9,095.76	14,788.85	3,353.67	2,275.16	13.65	1,429.58	30,956.67
- අතිරික්ත ගමන්මලු	328.74	878.67	78.53	854.61	113.35	110.44	2,364.34
- තැපැල්	110.93	298.47	-	-	-	11.02	420.42
	67,286.65	105,406.37	50,896.76	37,739.56	12,049.39	36,612.65	309,991.38
ගුවන් පර්යන්ත හා වෙනත් සේවා	21,227.33	-	-	-	-	-	21,227.33
තීරු බදු රහිත විකුණුම්		1,021.51	91.21	437.79	-	273.62	1,824.12
වැඩසටහන්ගත නොකළ සේවා	104.68	-	-	-	-	-	104.68
ගුවන් සේවා ආහාර පාන සැපයුම්	6,444.14	-	-	-	-	-	6,444.14
ආංශික ආදායම	95,062.80	106,427.88	50,987.97	38,177.35	12,049.39	36,886.27	339,591.65

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් තවදුරටත්.

20. ආදායම හා ආංශික තොරතුරු (සබැඳේ)

20.2 ආංශික තොරතුරු (සබැඳේ)

ආදායම 2023	ශ්‍රී ලංකාව රු. මිලියන	ආසියාව (ශ්‍රී ලංකාව හැර) රු. මිලියන	යුරෝපය සහ අප්‍රිකාව රු. මිලියන	මැද පෙරදිග රු. මිලියන	උතුරු හා දකුණු ඇමෙරිකාව රු. මිලියන	ඕස්ට්‍රේලියාව /පැසිෆික් රු. මිලියන	එකතුව 2023 රු. මිලියන
වැඩසටහන්ගත සේවා - මගී	68,292.31	91,068.03	41,313.33	48,060.35	11,647.96	32,946.89	293,328.87
- භාණ්ඩ	17,380.93	21,091.56	6,709.86	2,992.69	8.46	2,590.63	50,774.13
- අතිරික්ත ගමන්මලු	432.78	1,075.78	142.09	1,095.41	148.10	172.83	3,066.99
- තැපැල්	293.31	188.83	2.92	-	-	16.10	501.16
	86,399.33	113,424.20	48,168.20	52,148.45	11,804.52	35,726.45	347,671.15
ගුවන් පර්යන්ත හා වෙනත් සේවා	15,462.66	-	-	-	-	-	15,462.66
තීරු බදු රහිත විකුණුම්	-	714.04	142.81	528.39	-	42.84	1,428.08
වැඩසටහන්ගත නොකළ සේවා	78.58	-	-	-	-	-	78.58
ගුවන් සේවා ආහාර පාන සැපයුම්	4,829.56	-	-	-	-	-	4,829.56
ආංශික ආදායම	106,770.13	114,138.24	48,311.01	52,676.84	11,804.52	35,769.29	369,470.04

(ආ) ව්‍යාපාරික අංශ අනුව ද්විතියික වාර්තාකරණය

	ව්‍යාපාර අංශය				ව්‍යාපාර අංශය			
	ගුවන් සේවාව	ගුවන් ආහාර පාන	අන්තර් කාණ්ඩ බැහැර කිරීම	සමූහය	ගුවන් සේවාව	ගුවන් ආහාර පාන	අන්තර් කාණ්ඩ බැහැර කිරීම	සමූහය
	2024	2024	2024	2024	2023	2023	2023	2023
	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන
ආදායම								
බාහිර ගනුදෙනුකරුවන් වෙත විකුණුම්	333,614.09	13,970.77	(7,993.21)	339,591.65	365,171.77	12,542.85	(8,244.58)	369,470.04
ප්‍රතිඵල								
බදුවලට පසු ලාභය/(අලාභය)	3,870.86	4,054.22	(0)	7,925.01	(73,621.53)	4,697.21	(2,382.34)	(71,306.66)
වෙනත් කාණ්ඩ තොරතුරු								
වත්කම්	194,258.01	23,003.89	(15,613.19)	201,648.71	199,454.76	19,536.99	(7,815.34)	211,176.41
වගකීම්	594,792.72	3,978.83	(15,399.16)	583,372.38	708,629.64	4,750.01	(7,773.25)	705,606.40
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ අත්පත් කරගැනීම	1,626.83	42.94	-	1,669.77	1,248.23	61.10	-	1,309.33
අස්පෘශ්‍ය වත්කම් අත්පත් කරගැනීම	5.48	-	-	5.48	81.00	2.43	-	83.43
ක්ෂයවීම් සහ ක්‍රමක්ෂය	13,869.28	268.79	-	14,138.07	14,685.12	468.34	-	15,153.46
මූල්‍ය පිරිවැය	37,311.84	75.38	-	37,387.22	51,394.83	88.01	-	51,482.84
පොලී දරන වගකීම් මත විනිමය ලාභය/(අලාභය)	(26,687.55)	(29.26)	-	(26,716.81)	38,273.72	105.33	-	38,379.05
මූල්‍ය ආදායම	710.90	112.16	-	823.06	1,220.87	72.71	-	1,293.58
බදු වියදම/(ප්‍රත්‍යාවර්තනය)	-	481.61	-	481.61	357.34	1,003.62	-	1,360.96
විනිමය අලාභ හැර මෙහෙයුම් වියදම්	301,166.75	8,183.43	(7,993.20)	301,356.98	330,568.53	7,532.53	(8,244.54)	329,856.52
කපා හරින ලද තොග	14.72	-	-	14.72	20.63	-	-	20.63

21. වෙනත් ආදායම් සහ ලැබීම්

	සමූහය		සමාගම	
	2024	2023	2024	2023
	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන	රු. මිලියන
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ බැහැර කිරීම මත ලාභය	0.15	5.05	0.15	5.05
විවිධ ආදායම්	1,485.49	3,752.99	1,485.49	3,752.99
සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් වෙතින් ලද ලාභාංශ	-	-	-	2,382.30
	1,485.64	3,758.04	1,485.64	6,140.34

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් තවදුරටත්.

22. මෙහෙයුම් අලාභය

පහත අයිතම ගැලපීමෙන් පසු	සමූහය 2024 රු. මිලියන	සමූහය 2023 රු. මිලියන	සමාගම 2024 රු. මිලියන	සමාගම 2023 රු. මිලියන
ගුවන්යානා රක්ෂණ	1,646.27	1,225.45	1,646.27	1,225.45
අධිකාරීත්ව ගාස්තු	1,161.18	892.99	1,161.18	892.99
මන්දගාමීව චලනය වන තොග සඳහා ප්‍රතිපාදනය	171.54	408.17	174.81	362.11
විගණකවරුන්ගේ පාරිශ්‍රමික				
- විගණනය	13.71	8.58	12.56	7.43
ලැබිය යුතු දෑ හානිකරණය සඳහා වෙන්කිරීම	(187.97)	205.94	(134.44)	190.13

23. ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය

	සමූහය 2024 රු. මිලියන	සමූහය 2023 රු. මිලියන	සමාගම 2024 රු. මිලියන	සමාගම 2023 රු. මිලියන
23.1 මූල්‍ය ආදායම				
පොලී ආදායම	823.06	1,293.58	710.90	1,220.87
	823.06	1,293.58	710.90	1,220.87
23.2 මූල්‍ය පිරිවැය				
ණය හා ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කර මත පොලිය	18,359.39	32,330.48	18,359.39	32,330.48
සැපයුම්කරුවන් සමඟ කල්දැමූ බේරුම් කරන සැලසුම් මත වූ පොලිය	706.08	-	706.08	-
පොලී පිරිවැය, බැංකු අයිරා සහ හිඟ සැපයුම්කාර ශේෂයන්	7,340.46	5,679.35	7,340.46	5,679.35
කල්බදු වගකීම් මත මූල්‍ය ගාස්තු	10,533.61	12,869.17	10,458.23	12,781.16
ආපසු ගෙවීම් පිරිවැයවල අනිටු බලපෑම	447.68	603.84	447.68	603.84
	37,387.22	51,482.84	37,311.84	51,394.83
23.3 පොලී දරන වගකීම් මත විනිමය අලාභය				
කල්බදු වගකීම් මත විනිමය අලාභය	(16,462.12)	25,496.37	(16,432.86)	25,391.04
ණය/ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කර මත විනිමය අලාභය	(10,254.69)	12,882.68	(10,254.69)	12,882.68
	(26,716.81)	38,379.05	(26,687.55)	38,273.72
ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය	9,847.35	88,568.31	9,913.39	88,447.68

24. බදු අයකිරීම

	සමූහය		සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
බදු වියදම				
ආදායම් බදු වියදමෙහි ප්‍රධාන සංරචකයන් පහත පරිදි වේ:				
ප්‍රවර්තන ආදායම් බදු				
සාමාන්‍ය ක්‍රියාකාරකම් මත වර්ෂය සඳහා ප්‍රවර්තන බදු වියදම (සටහන් 24.1)	676.29	1,260.49	-	357.34
විලම්බිත බදු වියදම	(194.68)	100.47	-	-
	481.61	1,360.96	-	357.34

24.1 ප්‍රවර්තන බදු වියදම සහ ගිණුම්කරණ ලාභය/(අලාභය) නිපැයුම අතර සැසඳුම

	සමූහය		සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
බදුවලට පෙර ගිණුම්කරණ ලාභය/(අලාභය)	8,406.62	(69,945.70)	3,870.86	(73,264.19)
අඩු කිරීම: ආදායම් බද්දෙන් නිදහස් ලාභය/(අලාභය)	(3.39)	-	-	-
ආදායම් බදුවලට යටත් වන ලාභය/(අලාභය)	8,403.23	(69,945.70)	3,870.86	(73,264.19)
අඩුකළ හැකි සහ අඩුකළ නොහැකි වියදම් වල ශුද්ධ එකතුව	(42,313.98)	17,549.96	(43,368.72)	15,048.12
දරන ලද බදු අලාභ	(33,910.75)	(52,395.74)	(39,497.86)	(58,216.07)
සමාගමෙන් උද්ගතවන බදු ලාභය	-	2,382.30	-	2,382.30
පරිපාලිතයෙන් උද්ගත වන බදු ලාභය	5,587.20	5,820.33	-	-
අඩු කිරීම: අලාභ හිලව් කිරීම	-	-	-	-
	5,587.20	5,820.33	-	2,382.30
ආදායම් බදු වගකීම14% / 15%	831.62	1,221.82	-	357.35
ආදායම් බදු වගකීම 24%	-	17.19	-	-
ආදායම් බදු වගකීම 30%	64.46	21.49	-	-
ප්‍රවර්තන ආදායම් බදු වියදම	896.08	1,260.50	-	357.35

24.2 විලම්බිත බදු වගකීම - පරිපාලිතය

	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
වසර මුල ශේෂය	1,311.13	431.98
ලාභය හා අලාභය මත අය කිරීම	(194.67)	100.47
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම මත අය කිරීම	5.14	778.68
වසර අවසානයේ ශේෂය	1,121.60	1,311.13

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් තවදුරටත්.

24. බදු අයකිරීම (සබැඳේ)

24.2 විලම්බිත බදු වගකීම - පරිපාලිතය (සබැඳේ)

විලම්බිත බද්ද පහත සඳහන් අයිතමයන්ට අදාළ වේ:	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	ලාභය හෝ අලාභය හඳුනා ගැනීම 2024 රු. මිලියන	OCI හඳුනා ගැනීම 2024 රු. මිලියන
විලම්බිත බදු වගකීම් උද්ගතවන්නේ:				
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ	36.70	52.68	(15.98)	-
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ ප්‍රත්‍යාගණනය	958.99	966.05	-	(7.06)
අස්පෘශ්‍ය වත්කම්	0.85	1.15	(0.30)	-
වත්කම් භාවිතයේ හිමිකම්	30.06	26.54	3.52	-
උපලබ්ධි නොවූ විනිමය ලාභය	458.10	595.31	(137.21)	-
	1,484.70	1,641.73		
විලම්බිත බදු වත්කම් උද්ගත වන්නේ:				
පාරිතෝෂිතය	(210.17)	(199.27)	(24.13)	13.23
ඉපැයූ නිවාඩු මත ගෙවීම් වගකීම	(16.15)	(13.63)	(1.49)	(1.03)
යල් පැන ගිය සහ මන්දගාමීව සංචලනයනය වන තොග සඳහා දීමනාව	(18.84)	(19.37)	0.53	-
වෙළඳ ණය ගැතියන් සඳහා ප්‍රතිපාදන	(1.90)	(8.84)	6.94	-
බදු වගකීම	(116.03)	(89.48)	(26.55)	-
	(363.09)	(330.59)		
ශුද්ධ විලම්බිත බදු වගකීම්	1,121.61	1,311.14		
ශුද්ධ විලම්බිත බදු වියදම			(194.67)	5.14

එක් එක් කොටසට අදාළ අනාගත බදු අනුපාත මත පදනම්ව විලම්බිත බදු වගකීම් ගණනය කර ඇත. BOI ගිවිසුමට අනුව ගුවන්යානා මුළුතැන්ගෙය (Flight Kitchen), සංක්‍රමණික අවන්හල (Transit Restaurant), සංක්‍රමණික හෝටලය (Transit Hotel) සහ ගුවන් සේවා ලොන්ඩරිය සඳහා 2029 මැයි 31 දක්වා 15% ක සහනදායී අනුපාතයකට සහ අනෙකුත් ආදායම් සඳහා 30% අනුපාතයකට බැඳී ඇත. එය, 2017 අංක 24 දරන දේශීය ආදායම් පනතට අනුව 2022 ඔක්තෝබර් 01 සිට බලපැවැත්වෙන බදු අනුපාතයයි.

24.2 විලම්බිත බදු වගකීම - සමාගම

	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 වසර තුළ විචලනය රු. මිලියන
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ	(1,132.89)	(677.32)	455.57
ඉඩම්වල ප්‍රත්‍යාගණනය-කොළඹ	(205.38)	(205.38)	-
ගොඩනැගිලිවල ප්‍රත්‍යාගණනය	(1,549.27)	(1,549.27)	-
වත්කම් භාවිතයේ ශුද්ධ හිමිකම් සහ වගකීම්	31,393.47	42,843.10	11,449.63
විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ බැඳීම්	2,557.99	2,191.06	(366.93)
මන්දගාමී සංචලනයන් සඳහා ප්‍රතිපාදන	1,042.93	994.90	(48.03)
ලැබිය යුතු දෑ හානිකරණය සඳහා ප්‍රතිපාදන	642.16	682.49	40.33
ගුවන්යානා නඩත්තුව සහ අලුත්වැඩියා පිරිවැය සඳහා ප්‍රතිපාදන	17,976.67	21,279.27	3,302.60
ගුවන්යානා නැවත භාර දීමේ පිරිවැය	2,573.86	2,963.06	389.20
	53,299.54	68,521.91	15,222.37

24.2 විලම්බිත බදු වගකීම - සමාගම (සබැඳේ)

සමාගම
වාර්තාකරණ දින වන විට ක්‍රියාත්මක බදු නීතිරීතිවලට අනුව ආපසු හැරවීමේදී, තාවකාලික වෙනස්වීම්වලට යෙදීමට අපේක්ෂිත බදු අනුපාතය වනුයේ, භාවිත කරන ලද බදු අනුපාතය වන 30% (2023 - 30%) වේ. අනාවැකි පළ කළ හැකි අන්දමේ අනාගත කාලයක් තුළ පවතින විලම්බිත බදු වත්කම් භාවිත කිරීම සඳහා අනාගත බදුවලට යටත් වන ලාභ ප්‍රමාණවත් නොවිය හැකි බැවින්, 2024 මාර්තු 31 දිනට වී අයුරින් හඳුනාගත් රුපියල් මිලියන 53,299.53 ක වටිනාකමින් යුතු විලම්බිත බදු වත්කම මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි හඳුනා නොගැනිණි.

රුපියල් මිලියන 278,959.18 (2023 - රු. මිලියන 239,461.33) වන කල්දැමූ විලම්බිත බදු වත්කම්, වාර්තා කරන දිනට ඉදිරියට ගෙන ආ බදු අලාභය මත ගණනය නොකෙරුණි.

25. බැඳීම් සහ අසම්භාව්‍යයන්

25.1 ප්‍රාග්ධන වියදම් බැඳීම්
සාමාන්‍ය ව්‍යාපාරික කටයුතුවලදී අනුෂාංගික කරුණක් වන දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ අත්පත් කරගැනීම කෙරෙහි සමූහයෙහි සහ සමාගමෙහි වන වගකීම පහත දැක්වෙන පරිදි විය:

	සමූහය		සමාගම	
	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
අනුමත කළ සහ ගිවිසුම්ගත නමුත් ප්‍රතිපාදන වෙන් නොකළ				
ස්පෘශ්‍ය	170.26	426.52	170.26	426.52
අස්පෘශ්‍ය	42.40	558.78	42.40	558.78
	212.66	985.30	212.66	985.30
අනුමත කළ නමුත් ගිවිස නොගත්				
ස්පෘශ්‍ය	2,348.58	1,047.28	2,348.58	1,047.28
අස්පෘශ්‍ය	92.00	143.51	92.00	143.51
	2,440.58	1,190.79	2,440.58	1,190.79
	2,653.24	2,176.09	2,653.24	2,176.09

25.2 අසම්භාව්‍යයන්

සමාගම
2024 මාර්තු 31 වන විට රුපියල් මිලියන 4,717.17 (2023: රුපියල් මිලියන 16,322.03) ක ප්‍රකාශිත හිමිකම් පෑමට අදාළව, විදේශ ගුවන්තොටුපළ බදු ගෙවීම් සම්බන්ධයෙන් විදේශීය බදු අධිකාරියක් විසින් නියම කර ඇති රුපියල් මිලියන 449.91 ක දඩ මුදලක්, එවැනි විදේශීය බදු අධිකාරියක් සමඟ ඇති සේවා බදු විරෝධතා හේතුවෙන් රුපියල් මිලියන 2,267.96 ක්, සහ සේවකයින් සහ මගීන් සම්බන්ධ වූ රුපියල් මිලියන 1,999.30 ක හිමිකම් පැමිණිලි ඇතුළත් වේ.

සමාගමෙහි ව්‍යාපාරික කටයුතු සිදු කෙරෙන අතරතුර ගනුදෙනුකරුවන්, සැපයුම්කරුවන් හෝ සේවකයින් විසින් සමාගම වෙත කෙරෙන නෛතික ක්‍රියාමාර්ග, වෙනත් හිමිකම්පෑම් හෝ අනාගත හිමිකම්පෑම් හේතුවෙන් කවර හෝ අසම්භාව්‍ය වගකීම්ක් ආශ්‍රිත කිසිදු සැලකිය යුතු වගකීමක් උද්ගත වේ යැයි අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් අපේක්ෂා නොකෙරෙන බැවින්, මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි කිසිදු ප්‍රතිපාදනයක් සිදුකොට නොමැත.

පරිපාලිතය
සමාගමෙහි නීතිඥවරුන්ගේ මතය අනුව, සමාගමෙහි අනාගත මෙහෙයුම්වල වාර්තා කරන ලද ප්‍රතිඵලයන් කෙරෙහි බලපෑමක් ඇති කරන්නා වූ කම්කරු උසාවි නඩු කටයුතු කිහිපයක් හැර සමාගමට එරෙහිව කිසිදු අසම්පූර්ණ නඩු කටයුත්තක් නොමැත. මෙම නඩු සඳහා රුපියල් මිලියන 3.74 ක් තැන්පත් කරනු ලැබ ඇත.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් තවදුරටත්.

26. ඇපයට තබන ලද වත්කම්

සමූහය/සමාගම

ලබාගත් පහසුකම්වලට, ඇපයට තබන ලද වත්කම් පිළිබඳ විස්තර සඳහා සටහන 15.3 බලන්න.

27. වාර්තාකරණ දිනයෙන් පසු සිදුවූ සිදුවීම්

ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කර

අ) සමාගම විසින් 2019 දී නිකුත් කරන ලද 7% ස්වෛරී සහතික සහිත ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කරය 2024 ජූනි 25 වැනි දින කල් ඉකුත්විය ("2024 බැඳුම්කර"). මුදල්, ආර්ථික ස්ථායීකරණ සහ ජාතික ප්‍රතිපත්ති අමාත්‍යාංශයේ උපදෙස් පරිදි, 2024 බැඳුම්කර හිමියන්ට දැනුම් දී තිබුණේ 2022 දෙසැම්බර් 25, 2023 ජූනි 25, සහ 2023 දෙසැම්බර් 25 යන දිනයන්හි ගෙවිය යුතු කූපන් මුදල් ගෙවීම සිදු නොවීම නිසා 2024 බැඳුම්කර සම්බන්ධයෙන් කල් ඉකුත් වීමේ සිදුවීමක් සිදුවී ඇති බවත්, 2024 ජූනි 25 දින ගෙවිය යුතු ප්‍රධාන මුදල හෝ කූපන් මුදල් ගෙවීමට සමාගම අදහස් නොකරන බවත්ය. ඒ අනුව, 2024 බැඳුම්කර සම්බන්ධයෙන් තවත් කල් ඉකුත් වීමේ සිදුවීමක් සිදුවී ඇත. සමාගම විසින් ගැනීමට අදහස් කරන මීළඟ පියවරවලින් අන්‍යෝන්‍ය වශයෙන් එකඟ විය හැකි විසඳුමකට පත් වීමේ අරමුණින්, ප්‍රධාන මුදල නොගෙවීම සම්බන්ධයෙන් දින 30ක සහන කාලය තුළ 2024 බැඳුම්කර හිමියන් සමඟ තවදුරටත් සන්නිවේදනය කිරීමට මණ්ඩලය අදහස් කරයි.

ගුවන් යානා ස්ථාපනය

ආ) 2024 ජූනි 29 වන දින, සමාගම විසින් මෙහෙයුම් කල්බදු කාලසීමාවක් මත නව A320 පටු බඳ ගුවන් යානයක් භාර ගන්නා ලදී.

ප්‍රාග්ධන ආයෝජනය

ඇ) 2024 මාර්තු 18 දින අනුමත කරන ලද ප්‍රාග්ධන ආයෝජන සැලැස්මට අනුව, ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් 2024 අප්‍රේල් 10 වන දින සමාගමේ ද්‍රවශීලතාවය තවදුරටත් ශක්තිමත් කිරීම සඳහා කොටස් වශයෙන් රුපියල් බිලියන 1.5ක් ආයෝජනය කර ඇත.

28. සම්බන්ධිත පාර්ශ්ව හෙළිදරව් කිරීම්

28.1 සමූහය සහ සමාගම

28.1.1 ප්‍රමුඛ කළමනාකරණ වෘත්තිකයින් සමඟ සිදු කරන ගනුදෙනු (KMP)

සම්බන්ධිත පාර්ශ්වයන් අතරට සමාගමෙහි සහ එහි පරිපාලිතයෙහි ක්‍රියාකාරකම් සැලසුම්කරණය, නියම කිරීම සහ මෙහෙයවීමේ අධිකාරීත්වය හා වගකීම සහිත පුද්ගලයින් වශයෙන් නිර්වචනය කෙරෙන ප්‍රමුඛ කළමනාකරණ වෘත්තිකයින් ඇතුළත් වේ. එවැනි ප්‍රමුඛ කළමනාකරණ වෘත්තිකයින් අතරට සමූහයේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය, ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී සහ ඉහත දක්වන ලද ක්‍රියාපටිපාටිය සපුරාලනු ලබන අනෙකුත් ජ්‍යේෂ්ඨ කළමනාකරණ විධායක නිලධාරීන් ඇතුළත් වේ.

සමූහය සහ සම්බන්ධිත පාර්ශ්වයක් අතර කවර හෝ ගනුදෙනුවක් සිදු කළ යුතු බවට නියම කර ඇති සමූහය/ සමාගම් ප්‍රතිපත්තියට අනුකූලව (සමාගමෙහි සම්බන්ධිතයන්, අධ්‍යක්ෂවරුන්, සේවකයින් හෝ ඔවුන්ගේ සමීපතම පවුලේ සාමාජිකයින්ට උනන්දුවක් ඇති විට) අනාවරණය කරන අතර ප්‍රමුඛ කළමනාකරණ වෘත්තිකයන් විසින් සිදුකරන ලද අදාළ ප්‍රකාශන සලකා බලා ඇත.

(අ) වාර්තාකරණ කාලපරිච්ඡේදය තුළදී ප්‍රමුඛ කළමනාකරණ වෘත්තිකයන් විසින් ව්‍යාපාරයෙහි සාමාන්‍ය ක්‍රියාකාරකම්වලදී සිදුකරන ලද කැපී පෙනෙන ගනුදෙනු පහත දැක්වේ;

	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
කෙටි කාලීන ප්‍රතිලාභ	**446.97**	306.07
පශ්චාත් සේවා නියුක්ති ප්‍රතිලාභ	**33.97**	45.41

වසර තුළදී අධ්‍යක්ෂවරුන්ට වරප්‍රසාද සහ අනෙකුත් ස්ථිර ගුවන් ටිකට්පත් ලබාදී නොමැත. ප්‍රමුඛ කළමනාකරණ වෘත්තිකයෝ සහ ඔවුන්ගේ කාලත්‍රයෝ සහ ඔවුන් මත යැපෙන දරුවෝද පවතින ආසන අනුව නොමිලේ ගුවන් ටිකට්පත් ලබාගැනීමේ සුදුසුකම් ලබති.

28. සම්බන්ධිත පාර්ශ්ව හෙළිදරව් කිරීම් (සබැඳේ)

28.1 සමූහය සහ සමාගම (සබැඳේ)

(ආ) සමූහයේ ප්‍රමුඛ කළමනාකාරණ වෘත්තිකයින් වසර තුළදී සමූහය සමඟ වෙළඳ ගනුදෙනු සිදුකරන ලද වෙනත් සමාගම්වල ධුරයන් දරන අතර ඒවා පහත දැක්වෙන පරිදි හඳුනාගැනේ;

- සමූහයේ සභාපති අසෝක පතිරගේ මහතා, සොෆ්ට්ලොජික් හෝල්ඩින්ග්ස් පීඑල්සී සහ එහි අනුසමාගම්, ආසිරි හොස්පිටල් හෝල්ඩින්ග්ස් පීඑල්සී සහ එහි අනුසමාගම්, සහ ඔඩෙල් පීඑල්සී සහ එහි අනුසමාගම් යන සමාගම්වලට පිළිවෙලින් සභාපති/ කළමනාකාර අධ්‍යක්ෂ/ අධ්‍යක්ෂ ලෙස කටයුතු කරයි. වසර තුළදී, සමූහය ආසිරි හොස්පිටල් හෝල්ඩින්ග්ස් පීඑල්සී සහ එහි අනුසමාගම් සමඟ සේවක රෝහල් ගතවීම් සඳහා රුපියල් මිලියන 26.39 ක වටිනාකමින් යුතුවූ ගනුදෙනු සිදුකර ඇති අතර, 2024 මාර්තු 31 වන දිනට කිසිදු ශේෂයක් නොපවතී. සොෆ්ට්ලොජික් ඉන්ෆර්මේෂන් ටෙක්නොලොජීස් පුද්ගලික සමාගම සමඟ රුපියල් මිලියන 35.25 ක වටිනාකමින් යුතු මෘදුකාංග බලපත්‍ර සහ දෘඩ සාමාන්‍ය නඩත්තු කිරීමේ ගනුදෙනු සිදුකර ඇති අතර, 2024 මාර්තු 31 වන දිනට කිසිදු ශේෂයක් නොපවතී. සොෆ්ට්ලොජික් සිටි හෝටල් පුද්ගලික සමාගම විසින් සැපයූ සේවා සඳහා රුපියල් මිලියන 3.73 ක වටිනාකමින් ගනුදෙනු සිදුකර ඇති අතර, 2024 මාර්තු 31 වන දිනට කිසිදු ශේෂයක් නොපවතී (2023 - සමූහය සම්බන්ධ සමාගම් සමඟ රුපියල් මිලියන 27.65 ක ගනුදෙනු සිදු කර ඇත).
- සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු වන ආචාර්ය ශ්‍රීධීර් සාරිපුත්ත හංස විජයසූරිය මහතා, ඩයලොග් ආසිආටා පීඑල්සී හිද අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙසද කටයුතු කරයි. වසර තුළදී, සමූහය ඩයලොග් ආසිආටා පීඑල්සී සමඟ දුරකථන සහ සබැඳි සේවාවන් සඳහා රුපියල් මිලියන 2.32 ක ගනුදෙනු සිදු කර ඇති අතර, 2024 මාර්තු 31 වන විට අය කිරීමට ඇති ශේෂය රුපියල් මිලියන 0.83 කි. (2023 - සමූහය සම්බන්ධ සමාගම් සමඟ රුපියල් මිලියන 3.72 ක ගනුදෙනු සිදු කර ඇත).
- සමූහයේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු වන ජයන්ත් පෙරේරා මහතා, මැක්ලරන්ස් සමාගම් සමූහයේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේද සේවය කරයි. වසර තුළදී සමූහය මැක්ලරන්ස් සමාගම් සමූහය සමඟ භාණ්ඩ සැපයීම සඳහා රුපියල් මිලියන 4.69 ක ගනුදෙනු සිදු කර ඇති අතර, 2024 මාර්තු 31 වන විට කිසිදු ශේෂයක් නොමැත. (2023 - සමූහය සම්බන්ධ සමාගම් සමඟ රුපියල් මිලියන 3.46 ක ගනුදෙනු සිදු කර ඇත).

28.2 සමූහය

සමාගමේ ප්‍රධාන කොටස්කරුවෙකු ලෙස ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් වෙත සමූහයේ පාලන කටයුතු සඳහා බලය පවතී.

සාමාන්‍ය ව්‍යාපාර කටයුතුවලදී ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් පාලනය කරනු ලබන ආයතන සමඟ පහත දැක්වෙන අන්දමේ සැලකිය යුතු ගනුදෙනුවල නිරත වී ඇත.

සමාගමේ නම	සම්බන්ධතාවය	ගනුදෙනුවල ස්වභාවය	ගනුදෙනුවේ වටිනාකම		ලැබිය යුතු / (ගෙවිය යුතු) ශේෂය	
			2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව*	රජයට අයත්	ඉන්ධන	(63,161.16)	(71,318.10)	728.44	(101,414.20)
සීමාසහිත ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන්සේවා සමාගම	රජයට අයත්	ගොඩබෑම්, ගුවන් පාලම්, මගී විවේකාගාර, කුලියට දීම, බලයලත් නියෝජිත ගාස්තු සහ කසළ නාශක ගාස්තු ආදිය	(4,179.17)	(6,453.84)	(1,531.65)	(2,093.81)
සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය	රජයේ පාලනයට අයත්	බලපත්‍ර, අවසර පත්‍ර සහ බදු	(23,219.81)	(25,186.50)	(12,822.88)	(5,444.54)
මිහින් ලංකා (පුද්) සමාගම	රජයට අයත්	ගබඩාව කුලියට දීම	0.58	0.58	1,013.40	1,167.36
ශ්‍රී ලංකා රක්ෂණ සංස්ථාව	රජයට අයත්	රක්ෂණ සේවා	(1,646.27)	(1,363.83)	-	-
ලංකා බැංකුව	රජයට අයත්	ණය	-	-	(44,452.50)	(47,265.00)
		කෙටි කාලීන තැන්පතු	-	-	2,921.65	2,073.56
		බැංකු අයිරා	-	-	(20,851.14)	(18,408.22)
		පොලිය	(8,424.95)	(9,594.47)	-	-
මහජන බැංකුව	රජයට අයත්	ණය	-	-	(47,756.86)	(50,579.60)
		කෙටි කාලීන තැන්පතු	-	-	0.87	3.49
		බැංකු අයිරා	-	-	(2,638.77)	(1,244.90)
		පොලිය	(8,162.88)	(9,418.42)	-	-

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් තවදුරටත්.

28. සම්බන්ධිත පාර්ශ්ව හෙළිදරව් කිරීම් (සබැඳේ)

28.1 සමූහය සහ සමාගම (සබැඳේ)

28.2 සමූහය (සබැඳේ)

*ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්‍රියාවලියේ කොටසක් ලෙස, 2023 දෙසැම්බර් මාසයේදී ශ්‍රී ලංකා රජය (GOSL) විසින් රුපියල් බිලියන 102.5 ක් ආයෝජනය කරන ලදී, එය 2023 දෙසැම්බර් මාසයේදී ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව වෙත ගෙවිය යුතු ගෙවීම් සඳහා සම්පූර්ණයෙන්ම භාවිතා කරන ලදී.

වාර්තාකරණ දිනය වනවිට, සමූහය විසින් ලංකා බැංකුවෙන් රුපියල් මිලියන 2,416.71 (2023 - රුපියල් මිලියන 3,007.46) බැංකු ඇපකර පහසුකම් භාවිතා කර තිබේ.

සමාගම වෙනුවෙන් ලබාදී ඇති රජයේ ඇපකර සහ සහන ලිපි පිළිබඳව වැඩිදුර විස්තර සඳහා සටහන 15.3 බලන්න.

ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් පාලනය කරන ආයතන සමඟ පවතින / තිබෙන ශේෂයන් වෙළඳ සහ අනෙකුත් ලැබිය යුතු/ගෙවිය යුතු සහ පොලී දරන වගකීම් යටතේ මූල්‍ය තත්ත්ව වාර්තාවෙහි ඇතුළත් වේ.

වාර්තාකරණ දිනය වනවිට, ආශ්‍රිත පාර්ශ්වයන්ට අදාළ හානිකරණ සඳහා සමූහය සහ සමාගම සඳහා පිළිවෙලින් රුපියල් මිලියන 1,240.04 සහ රුපියල් මිලියන 1,137.36 ක් වෙන් කර තිබේ. (2023- සමූහය සඳහා රුපියල් මිලියන 1,284.43 සහ සමාගම සඳහා රුපියල් මිලියන 1,183.97).

LKAS 24 - 'ආශ්‍රිත පාර්ශ්ව හෙළිදරව් කිරීම්' යටතේ ඇති නිදහස් කිරීම් අදාළ කරමින්, සියලුම රාජ්‍ය පාලිත/ආශ්‍රිත ආයතන සමඟ ඇති ගනුදෙනු සඳහා සීමිත හෙළිදරව් කිරීම් සිදු කර ඇත.

28.3 සමාගම

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

සමාගමේ නම	සම්බන්ධතාවය	ගනුදෙනුවල ස්වභාවය	ගනුදෙනුවේ වටිනාකම		ලැබිය යුතු / (ගෙවිය යුතු) ශේෂය	
			2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන	2024 රු. මිලියන	2023 රු. මිලියන
සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම	පරිපාලිතය	භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවායානාස්ථ ආහාරපාන	305.04	277.19	(14,360.25)	(9,843.31)
		සැපයීම සහ වෙනත් සේවා	(10,788.47)	(13,138.86)	-	-
		ලාභාංශ	-	2,382.30	-	-
ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව*	රජයට අයත්	ඉන්ධන	(63,602.94)	(70,940.14)	682.27	(101,414.20)
සීමාසහිත ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන්සේවා සමාගම	රජයට අයත්	ගොඩබෑම්, ගුවන් පාලම්, මඟී විවේකාගාර, කුලියට දීම, බලයලත් නියෝජිත ගාස්තු සහ කසළ නාශක ගාස්තු ආදිය	(5,336.61)	(5,527.85)	(1,693.99)	(2,237.53)
සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය	රජයේ පාලනයට අයත්	බලපත්‍ර, අවසර පත්‍ර සහ බදු	(23,219.81)	(25,186.50)	(12,822.88)	(5,444.54)
මිහින් ලංකා (පුද්) සමාගම	රජයට අයත්	ගබඩාව කුලියට දීම	0.58	0.58	1,013.40	1,055.53
ශ්‍රී ලංකා රක්ෂණ සංස්ථාව	රජයට අයත්	රක්ෂණ සේවා	(1,646.27)	(1,363.83)	-	-
ලංකා බැංකුව	රජයට අයත්	ණය	-	-	(44,452.50)	(47,265.00)
		කෙටි කාලීන තැන්පතු	-	-	2,921.65	2,073.56
		බැංකු අයිරා	(8,424.95)	(9,594.47)	-	-
		පොලිය	-	-	(20,851.14)	(18,408.22)
මහජන බැංකුව	රජයට අයත්	ණය	-	-	(47,756.86)	(50,579.60)
		කෙටි කාලීන තැන්පතු	-	-	0.87	3.49
		බැංකු අයිරා	(8,162.88)	(9,418.42)	-	-
		පොලිය	-	-	(2,638.77)	(1,244.90)

*ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්‍රියාවලියේ කොටසක් ලෙස, 2023 දෙසැම්බර් මාසයේදී ශ්‍රී ලංකා රජය (GOSL) විසින් රුපියල් බිලියන 102.5 ක් ආයෝජනය කරන ලදී, එය 2023 දෙසැම්බර් මාසයේදී ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව වෙත ගෙවිය යුතු ගෙවීම් සඳහා සම්පූර්ණයෙන්ම භාවිතා කරන ලදී.

වාර්තාකරණ දිනය වනවිට, සමාගම විසින් ලංකා බැංකුවෙන් රුපියල් මිලියන 2,389.25 (2023 - රුපියල් මිලියන 2,987.92) බැංකු ඇපකර පහසුකම් භාවිතා කර තිබේ.

සමාගම වෙනුවෙන් ලබාදී ඇති රජයේ ඇපකර සහ සහන ලිපි පිළිබඳව වැඩිදුර විස්තර සඳහා සටහන 15.3 බලන්න.

ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් පාලනය කරන ආයතන සමඟ පවතින / තිබෙන ශේෂයන් වෙළඳ සහ අනෙකුත් ලැබිය යුතු/ගෙවිය යුතු සහ පොලී දරන වගකීම් යටතේ මූල්‍ය තත්ත්ව වාර්තාවෙහි ඇතුළත් වේ.

වාර්තාකරණ දිනය වනවිට, ආශ්‍රිත පාර්ශ්වයන්ට අදාළ හානිකරණ සඳහා සමාගම රුපියල් මිලියන 1,137.36 වෙන් කර තිබේ. (2023 - රුපියල් මිලියන 1,183.97).

LKAS 24 - 'ආශ්‍රිත පාර්ශ්ව හෙළිදරව් කිරීම්' යටතේ ඇති නිදහස් කිරීම් අදාළ කරමින්, සියලුම රාජ්‍ය පාලිත/ආශ්‍රිත ආයතන සමඟ ඇති ගනුදෙනු සඳහා සීමිත හෙළිදරව් කිරීම් සිදු කර ඇත.

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 වගකීම්වලිනි. මෙම මූල්‍ය වගකීම්වල ප්‍රධාන අරමුණ වන්නේ සමූහයේ මෙහෙයුම් සඳහා මූල්‍ය සම්පාදනයයි. සමූහයේ මූල්‍ය වත්කම් සමන්විත වන්නේ වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ සහ එහි මෙහෙයුම්වලින් ඍජුව ලබාගත් මුදල් සහ කෙටි කාලීන තැන්පතුවලිනි.

ආයතනික කළමනාකාරිත්වය විසින් වරින් වර, පුළුල් අවදානම් කළමනාකරණ අනුකෘතිය විමර්ශනය කර යාවත්කාලීන කරන අතර, සැලකිය යුතු බලපෑමක් ඇති පහත සඳහන් මූල්‍ය අවදානම් හඳුනාගෙන ඇත.

(i) වෙළඳපොළ අවදානම
- පොලී අනුපාත අවදානම
- විනිමය අවදානම

(ii) ද්‍රවශීලතා අවදානම
(iii) ණය අවදානම

වෙළඳපොළ වෙනස්වීම් සහ අනෙකුත් මූල්‍යමය අවදානම් සහිත ක්‍රියාකාරකම්වල වෙනස්කම් පිළිබිඹු වන පරිදි සමූහය සිය අවදානම් කළමනාකරණ ප්‍රතිපත්ති සහ ක්‍රියාපටිපාටි නිරන්තරයෙන් සමාලෝචනය කරනු ලබන අතර, මේවා නියම කරන ලද ප්‍රතිපත්ති හා ක්‍රියා පටිපාටිවලට අනුකූලව අවදානම් හඳුනාගෙන මැනීම සහ කළමනාකරණය කිරීම සහතික කිරීම සඳහා යෝග්‍ය ප්‍රතිපත්ති හා ක්‍රියාපටිපාටි මඟින් පාලනය වේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් තවදුරටත්.

29. මූල්‍ය අවදානම් කළමනාකරණ අරමුණු සහ ප්‍රතිපත්ති (සබැඳේ)

(i) වෙළඳපොළ අවදානම

පොලී අනුපාත අවදානම

පොලී අනුපාත අවදානම යනු වෙළඳපළ පොලී අනුපාතවල වෙනස්වීම් හේතුවෙන් මූල්‍ය උපකරණයක අනාගත මුදල් ප්‍රවාහවල සාධාරණ වටිනාකම උච්චාවචනය වීමේ අවදානමයි. වෙළඳපළ පොලී අනුපාතවල වෙනස් වීමේ අවදානමට සමූහය නිරාවරණය වීම මූලික වශයෙන් පාවෙන පොලී අනුපාත සමඟ සමූහයේ දිගු කාලීන ණය බැඳීම් හා සම්බන්ධ වේ.

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 වගුව මඟින් ඉදිරිපත් කෙරේ. අනෙකුත් සියලුම විචල්‍යයන් නියතව පැවතුනහොත්, පහත සඳහන් පරිදි පාවෙන අනුපාත ණය ගැනීම් සඳහා වන බලපෑම මඟින් බදුවලට පෙර සමූහයේ/ සමාගමේ අලාභයට බලපානු ඇත.

	බදුවලට පෙර අලාභය මත බලපෑම			
	2024		2023	
	සමූහය රු. මිලියන	සමාගම රු. මිලියන	සමූහය රු. මිලියන	සමාගම රු. මිලියන
පොලී අනුපාත ඉහළයාම/(පහළයාම)				
+1%	922.09	922.09	1,091.04	1,091.04

*පොලී අනුපාත ඉහළයාම, අලාභ ඉහළ යාම කෙරෙහි හේතු වේ.

බැංකු වලින් ලබාගත් ණය පහසුකම් සඳහා වන පොලී අනුපාතය අවම පොලී අනුපාතයට යටත්ව ලබාගන්නා ලදි. ඒ අනුව පොලී අනුපාතය අවම පොලී අනුපාතයට වඩා අඩුවන්නේ නම් ඉහත සංවේදීතාවයන් අදාළ නොවිය හැක.

2024 මාර්තු 31 දිනට ඩොලරය 300.50 (2023 රුපියල් 327.2857) විනිමය අනුපාතයට USD නම් කරන ලද වත්කම් සහ වගකීම් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් බවට පරිවර්තනය කරන ලදී.

විදේශ විනිමය අවදානම

විදේශ විනිමය අවදානම යනු විදේශ විනිමය අනුපාතවල වෙනස්වීම් හේතුවෙන් මූල්‍ය උපකරණයක අනාගත මුදල් ප්‍රවාහවල සාධාරණ වටිනාකම උච්චාවචනය වීමේ අවදානමයි. සමූහය විසින් එහි විදේශ මුදල් ඒකක මඟින් ආදායම, වියදම්, ණය ගැනීම් සහ වෙනත් මූල්‍ය උපකරණ නියම කර ඇති බැවින් විදේශ විනිමය අනුපාතයේ උච්චාවචනයන්හි බලපෑමට නිරාවරණය වී ඇත.

සමූහය සිය විදේශ විනිමය නිරාවරණය කළමනාකරණය කරනුයේ රිසිට්පත් තැබීම සහ ගෙවීම හැකිතාක් දුරට අදාළ මුදල් ඒකකවලින්ම ගැළපීමේ ප්‍රතිපත්තියක් මඟිනි.

පහත දැක්වෙන වගුව මඟින් සමූහයේ/ සමාගමේ බදුවලට පෙර අලාභයේ (වාර්තා කරන දිනය වන විට මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශ කිරීමේදී වාර්තා වී ඇති හිඟ මුදල් වත්කම් සහ වගකීම්වල සාධාරණ අගයෙහි වෙනස්වීම් හේතුවෙන්) ඇමරිකානු ඩොලරයට සාපේක්ෂව ශ්‍රී ලංකාවේ රුපියල වෙනස් විය හැකි සංවේදීතාව පෙන්නුම් කරන අතර, සෙසු සියලුම විචල්‍යයන් නියතව පවතී. අනෙකුත් සියලුම මුදල් සඳහා සමූහය විදේශ මුදල් වෙනස්වීම්වලට නිරාවරණය වීම, ප්‍රමාණාත්මක බලපෑමක් ඇති නොකරයි.

	බදුවලට පෙර අලාභය මත බලපෑම			
	2024		2023	
	සමූහය රු. මිලියන	සමාගම රු. මිලියන	සමූහය රු. මිලියන	සමාගම රු. මිලියන
ඇමරිකානු ඩොලරයට එරෙහිව රුපියලයේ අගය ඉහළයාම/(පහළයාම)				
+10%	40,450.11	40,332.68	52,641.01	52,120.25
-10%	(40,450.11)	(40,332.68)	(52,641.01)	(52,120.25)

* ඇමරිකානු ඩොලරයේ අගය ඉහළ යාම, අලාභ ඉහළ යාම කෙරෙහි හේතු වේ.

ඇමරිකානු ඩොලර් වලින් ගණනය කරන ලද වත්කම් සහ වගකීම් 2024 මාර්තු 31 දිනට වන ශ්‍රී ලංකා රුපියල් 300.50 ක්වූ විනිමය අනුපාතයට පරිවර්තනය කරන ලදි (2023 රුපියල් 327.28).

29. මූල්‍ය අවදානම් කළමනාකරණ අරමුණු සහ ප්‍රතිපත්ති (සබැඳේ)

(ii) ද්‍රවශීලතා අවදානම

ද්‍රවශීලතා අවදානම යනු සමූහයට එහි වර්තමාන සහ අනාගත මුදල් බැඳීම් නියමිත පරිදි සපුරාලීමට නොහැකි වීමේ අවදානමයි. සමූහය විසින් දෛනික/සතිපතා/මාසික සහ වාර්ෂික මුදල් කළමනාකරණ සහ අයවැයකරණ ක්‍රියාවලියක් භාවිත කරමින් අරමුදල් හිඟවීමේ අවදානම පිළිබඳ අධීක්ෂණය කරයි. අවදානම අවම කිරීම සඳහා දිගු කාලීන සහ කෙටි කාලීන ණය, බැංකු අයිරා පහසුකම්, සැපයුම්කරු මූල්‍යකරණය, කල්බදු ඇතුළු මූල්‍ය ආයතනවලින් අරමුදල් ලබා ගැනීම සඳහා සමූහය විසින් කටයුතු කරනු ලැබේ.

පහත වගුව මඟින් ගිවිසුම්ගත වට්ටම් නොකළ ගෙවීම් මත පදනම්ව සමූහයේ/සමාගමේ මූල්‍ය වගකීම්වල කල්පිරීම් පිළිබඳ විස්තර සාරාංශ කොට දැක්වේ.

2024	වට්ටම් නොකළ ගිවිසුම්ගත මුදල් ප්‍රවාහ						
	ඉල්ලීම මත රු. මිලියන	මාස 3 ට අඩු රු. මිලියන	මාස 3 සිට මාස 12 දක්වා රු. මිලියන	වසර 2 සිට 5 දක්වා රු. මිලියන	වසර 5 ටවැඩි රු. මිලියන	එකතුව රු. මිලියන	ධාරණ අගය රු. මිලියන
සමූහය							
පොලී දරන වගකීම්	23,489.91	96,752.50	48,868.47	8,415.29	-	177,526.17	177,526.17
කල්බදු වගකීම	23,218.29	9,630.41	29,598.25	138,409.02	9,763.91	210,619.88	180,058.44
ගුවන් යානා නඩත්තු කිරීමේ සහ අලුත්වැඩියා පිරිවැය	10,976.37	-	8,698.94	40,246.93	-	59,922.23	59,922.24
ප්‍රතිලාභ පිරිවැය වගකීම	1,983.32	-	-	4,399.54	2,196.67	8,579.53	8,579.52
වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ	-	93,419.84	-	-	-	93,419.84	93,419.84
	59,667.89	199,802.75	87,165.66	191,470.78	11,960.58	550,067.65	519,506.21
සමාගම							
පොලී දරන වගකීම්	23,489.91	96,752.50	48,868.47	8,415.29	-	177,526.17	177,526.17
කල්බදු වගකීම	23,218.29	9,630.41	28,808.47	136,009.80	9,763.91	207,430.88	179,293.00
ගුවන් යානා නඩත්තු කිරීමේ සහ අලුත්වැඩියා පිරිවැය	10,976.37	-	8,698.94	40,246.93	-	59,922.23	59,922.24
ප්‍රතිලාභ පිරිවැය වගකීම	1,983.32	-	-	4,399.54	2,196.67	8,579.53	8,579.52
වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ	-	107,648.62	-	-	-	107,648.62	107,648.62
	59,667.89	214,031.53	86,375.88	189,071.56	11,960.58	561,107.43	532,969.55

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් තවදුරටත්.

29. මූල්‍ය අවදානම් කළමනාකරණ අරමුණු සහ ප්‍රතිපත්ති (සබැඳේ)

2023	වට්ටම් නොකළ ගිවිසුම්ගත මුදල් ප්‍රවාහ						
	ඉල්ලීම මත රු. මිලියන	මාස 3 ට අඩු රු. මිලියන	මාස 3 සිට මාස 12 දක්වා රු. මිලියන	වසර 2 සිට 5 දක්වා රු. මිලියන	වසර 5 ට වැඩි රු. මිලියන	එකතුව රු. මිලියන	ධාරණ අගය රු. මිලියන
සමූහය							
පොලී දරන වගකීම්	19,653.12	29,273.93	125,777.64	-	-	174,704.69	174,704.69
කල්බදු වගකීම	30,462.69	10,383.28	29,052.54	157,224.66	22,759.62	249,882.79	214,032.53
ගුවන් යානා නඩත්තු කිරීමේ සහ අලුත්වැඩියා පිරිවැය	-	-	27,131.51	43,799.39	-	70,930.90	70,930.90
ප්‍රතිලාභ පිරිවැය වගකීම	-	-	4,128.83	5,748.03	-	9,876.86	9,876.86
වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ	-	164,549.80	-	-	-	164,549.80	164,549.80
	50,115.81	204,207.01	186,090.52	206,772.08	22,759.62	669,945.04	634,094.78
සමාගම							
පොලී දරන වගකීම්	19,653.12	29,273.93	125,777.64	-	-	174,704.69	174,704.69
කල්බදු වගකීම	30,462.69	10,383.28	28,880.24	156,495.46	22,759.62	248,981.29	213,131.03
ගුවන් යානා නඩත්තු කිරීමේ සහ අලුත්වැඩියා පිරිවැය	16,603.69	3,092.27	6,668.53	35,099.77	9,466.64	70,930.90	70,930.90
ප්‍රතිලාභ පිරිවැය වගකීම	1,949.35	1,949.35	1,949.35	1,949.35	1,949.35	9,746.74	9,876.86
වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ	-	170,848.07	-	-	-	170,848.07	170,848.07
	68,668.85	215,546.90	163,275.76	193,544.58	34,175.61	675,211.69	639,491.55

(iii) ණය අවදානම

ණය අවදානම යනු මූල්‍ය අලාභයකට තුඩු දෙන මූල්‍ය උපකරණයක් හෝ පාරිභෝගික ගිවිසුමක් යටතේ ප්‍රති පාර්ශ්වයක් විසින් තම වගකීම් ඉටු නොකිරීම නිසා ඇති වන අවදානමයි. සමූහය ප්‍රධාන වශයෙන් ණය අවදානමට නිරාවරණය වන්නේ එහි මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්වලින් (මූලික වශයෙන් වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ) හේතුවෙනි.

මගී සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය විකිණීම මූලික වශයෙන් IATA අනුමැතිය ලත් විකුණුම් නියෝජිතයින් හරහා සිදු වේ. පුළුල් විවිධාංගීකරණයක් හේතුවෙන් එවැනි විකුණුම්වල ණය අවදානම සාපේක්ෂව කුඩා වේ. IATA විසින් මෙම නියෝජිතයින් විසින් සිදු කරන ලද පියවීම් ඔවුන්ගේ මගී සහ භාණ්ඩ පියවීම් යෝජනා ක්‍රම හරහා එකතු කරනු ලැබේ. එකතු කරන ලද අරමුදල් IATA විසින් සෘජුවම ගුවන් සමාගම වෙත පියවනු ලබන අතර එමඟින් එවැනි නියෝජිතයින්ගේ ණය සුදුසුකම් පිළිබඳ තවදුරටත් සහතික වීමක් සිදු වේ.

ප්‍රධාන ගුවන් සමාගම් අතර ලැබිය යුතු සහ ගෙවිය යුතු මුදල් ප්‍රධාන වශයෙන් IATA නිෂ්කාශන ආයතනය හරහා පියවනු ලැබේ. ලැබිය යුතු සහ ගෙවිය යුතු දෑ සාමාන්‍යයෙන් ශුද්ධ වටිනාකමක් බවට පත්කොට සතිපතා කාල පරතරයන් මත පියවනු ලබන අතර, එය පැහැර හැරීමේ අවදානම පැහැදිලි ලෙස අඩු කිරීමට හේතු වේ. වෙනත් සේවා සම්බන්ධතා සඳහා, සපයනු ලබන සේවාවන්හි ස්වභාවය සහ විෂය පථය මත ඇපකරයක් අවශ්‍ය වේ. ණය ගැතියන්ගෙන් ලැබෙන එවැනි ඇපකරයන්ට බැංකු ඇපකර, ආරක්ෂක තැන්පතු සහ වෙනත් යාන්ත්‍රණ ඇතුළත් වේ.

අවදානම් හඳුනාගත් සෑම අවස්ථාවකම ලැබිය යුතු සැක සහිත ගිණුම් සඳහා හානිකරණය සිදු කෙරේ.

ප්‍රාග්ධන කළමනාකරණය

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන 2.1.1 හි වඩාත් සම්පූර්ණයෙන් විස්තර කර ඇති සාධක මත පදනම්ව, යෝජිත ප්‍රාග්ධන මුදල් සම්භාරය සහ ණය ප්‍රතිව්‍යුහගතකරණය සමඟ ණය මූල්‍යකරණය සඳහා ස්වෛරී ඇපකර/සහනශීලී ලිපි ලබා දීමෙන් සමූහයට ශ්‍රී ලංකා රජය සිය දායකත්වය ලබා දී ඇත.

30. ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල වෙනස්කම් සහ හෙළිදරව් කිරීම්

ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිය LKAS 8 - ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති, ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු වෙනස්කම් සහ දෝෂ, අනුව පහත සඳහන් කරුණු පිළිබිඹු කිරීමට මූල්‍ය ප්‍රකාශයන් නැවත සැකසී ඇත.

කල්බදු ඉඩම්වල ගොඩනැගිලිවල සම්බන්ධයෙන් නැවත තක්සේරු කිරීමේ සංචිතය රඳවාගත් ඉපැයීම් සඳහා මාරු කිරීම පිළිබඳ සමූහය විසින් ගිණුම්කරණ ක්‍රමවේදය නැවත සැලකිල්ලට ගන්නා ලදි. සමූහය පෙරකාලීනව, වත්කම ඉවත් කරන විට නැවත තක්සේරු කිරීමේ සංචිතය රඳවාගත් ඉපැයීම්වලට මාරු කර තිබුණි. 2024 මාර්තු 31 වන දින වන විට, භාවිතය මත නැවත තක්සේරු කිරීමේ සංචිතය සාක්ෂාත් කිරීමෙන් ලබා ගත හැකි වාසියට අදාළ ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිය වෙනස් කළේය. සමූහය විශ්වාස කරන්නේ මෙම ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තියේ වෙනස ආයතනයේ මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳව විශ්වාසදායක සහ වඩාත් අදාළ තොරතුරු සපයන බවයි. සමූහය වත්කම් පරිහරණය පිළිබඳ ක්‍රමවේදය ප්‍රත්‍යාවර්තව යොදාගත් අතර, මෙය මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි බලපෑම ලෙස පහත සඳහන් කර ඇත.

2023 මාර්තු 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයට ඇති බලපෑම

සමූහය	කලින් වාර්තා කර ඇති රු. මිලියන	ඉහළ යාම/ (පහළ යාම) රු. මිලියන	නැවත නියම කළ මුදල රු. මිලියන
කොටස් සහ වගකීම්			
සංචිතය	10,990.90	(2,175.60)	8,815.30
සමුච්චිත පාඩු	(601,781.56)	2,175.60	(599,605.96)
සමාගම			
කොටස් සහ වගකීම්			
සංචිතය	6,840.56	(1,888.35)	4,952.21
සමුච්චිත පාඩු	(612,376.11)	1,888.35	(610,487.76)

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන් තවදුරටත්.

2022 මාර්තු 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයට ඇති බලපෑම

සමූහය	කලින් වාර්තා කර ඇති රු. මිලියන	ඉහළ යාම/ (පහළ යාම) රු. මිලියන	නැවත නියම කළ මුදල රු. මිලියන
කොටස් සහ වගකීම්			
සංචිතය	6,428.21	(1,970.48)	4,457.73
සමුච්චිත පාඩු	(529,212.71)	1,970.48	(527,242.23)
සමූහය			
කොටස් සහ වගකීම්			
සංචිතය	4,107.56	(1,713.59)	2,393.97
සමුච්චිත පාඩු	(537,505.15)	1,713.59	(535,791.56)

31. සංසන්දනාත්මක තොරතුරු

වඩා හොඳ ඉදිරිපත් කිරීමක් සැපයීම සඳහා වත්මන් වසරේ වර්ගීකරණයට අනුකූල වන පරිදි සංසන්දනාත්මක තොරතුරු නැවත වර්ගීකරණය කර ඇත.

	සමූහය/සමාගම		
ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශය	**කලින් වාර්තා කර ඇති පරිදි රු. මිලියන**	**නැවත වර්ගීකරණය රු. මිලියන**	**නැවත වර්ගීකරණයෙන් පසු රු. මිලියන**
අ) සැලසුම් නොකළ එන්ජින් අළුත්වැඩියා කිරීමේ පිරිවැය නැවත වර්ගීකරණය කිරීම			
ගුවන් යානා නඩත්තු හා අලුත්වැඩියා වියදම්	42,199.29	(2,899.25)	39,300.04
සැලසුම් නොකළ එන්ජින් අළුත්වැඩියා කිරීමේ පිරිවැය	-	2,899.25	2,899.25

අතිරේක තොරතුරු

පාරිභාෂික ශබ්ද මාලාව/ 116
දස අවුරුදු සමාලෝචනය / 118
ගුවන් මාර්ග සිතියම / 120
විශේෂ කඩඉම් / 122
සාංගමික තොරතුරු / 124
මහා සභා රැස්වීම් නිවේදනය / 125
සටහන් / 126
පෙරකලාසි පත්‍රය / 127

කලාපීය ගුවන් සමාගමක් ලෙස අපගේ භූමිකාව තුළ **අපේ අනාගතයට මග කියාදීම**

පාරිභාෂික ශබ්ද මාලාව

ලබාගත හැකි ආසන කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය (ASK)
අලෙවිය සඳහා පවතින ආසන ප්‍රමාණය සහ ඒවා ප්‍රවාහනය කරන දුර ප්‍රමාණයේ ගුණිත වේ.

ලබාගත හැකි ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය (ATK)
මෙය ප්‍රවාහන නිෂ්පාදනයෙහි මිණුම වේ. ගුවන් යානාවක් විසින් නිපදවන ලබාගත හැකි ටොන් කිලෝමීටර 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 කිලෝමීටර ප්‍රමාණ (RTK)
ටොන් වලින් ප්‍රවාහනය කළ මගී සහ භාණ්ඩ නිෂ්පාදනය සහ ඒවා ප්‍රවාහනය කෙරෙන දුර ප්‍රමාණය.

පැටවුම් සාධකය
සැපයන ලද ධාරිතාවයට පැටවුමේ සබඳතාවය අනුව ප්‍රතිශතය. මගී පැටවුම් සාධකය කෙරෙහි ASK සහ RPK අදාළ වන අතර සමස්ත පැටවුම් සාධකය කෙරෙහි RTK සහ ATK අදාළ වේ.

ආදායම් මගී කිලෝමීටර් RPK
ප්‍රමාණයට ආදායම සහ ආදායම් මගී කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය අතර සබඳතාවය වේ.

ඒකක පිරිවැය
ලබාගත හැකි ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණයට (ATK) ගුවන්සේවා මෙහෙයුම් වල මුළු මෙහෙයුම් පිරිවැය ගැළපීමෙන් ඒකක පිරිවැය ගණනය කෙරේ.

සමස්ත ඵලදාව
ආදායම් ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණයට (RTK) ශුද්ධ ප්‍රවාහන ආදායම ගැළපීමෙන් සමස්ත ඵලදාව ගණනය කෙරේ.

ශුද්ධ ප්‍රවාහන ආදායම යනු මගී, අතිරේක ගුවන් මළු, ගුවන් බඩු හා තැපැල් යන ඒවායේ, වැඩසටහන්ගත හා වැඩසටහන්ගත නොකළ සේවාවන් වල එකතුවයි.

Lankan

දස අවුරුදු සමාලෝචනය

		2015	2016	2017	2018
ආදායම් ප්‍රකාශය					
ආදායම	රු. මිලි	131,922.13	129,480.41	135,491.19	161,433.87
මෙහෙයුම් පිරිවැය	රු. මිලි	145,983.35	137,311.44	146,760.80	175,883.85
ශුද්ධ ලාභ/(අලාභ)	රු. මිලි	-16,494.66	-12,621.69	-28,929.99	-17,213.57
ශේෂ පත්‍රය					
කොටස් ප්‍රාග්ධනය/ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය	රු. මිලි	51,617.44	51,617.44	51,617.44	51,617.44
ජංගම නොවන වත්කම්	රු. මිලි	22,836.77	23,548.01	24,660.56	37,476.46
ජංගම වත්කම්	රු. මිලි	49,721.49	26,901.02	26,973.07	30,090.50
මුළු වත්කම්	රු. මිලි	72,558.26	50,449.03	51,633.63	67,566.96
ජංගම වගකීම්	රු. මිලි	103,414.31	100,334.44	126,302.55	130,358.61
ප්‍රතිලාභය /ඒකක පිරිවැය					
සමස්ත ප්‍රතිලාභ	රු./tkm	80.32	79.06	80.08	84.24
ඒකක පිරිවැය	රු./tkm	62.00	58.72	61.61	65.74
මගී කි.මී. 1 ක ආදායම	රු./RPK	8.2	8.2	8.4	8.6
නිෂ්පාදනය					
මගී ධාරිතාවය	ASK මිලි	16,180.27	15,790.28	15,608.10	18,487.54
සමස්ත ධාරිතාවය	ATK මිලි	2,224.87	2,165.21	2,167.92	2,549.88
ප්‍රවාහනය					
ප්‍රවාහනය කළ මගීන්	සංඛ්‍යාව දහස්	4,348	4,328	4,446	5,839
	RPK මිලි	12,963.71	12,727.66	12,455.05	15,280.78
මගී පැටවුම් සාධකය	%	80.12	80.60	79.80	82.65
ප්‍රවාහනය කළ භාණ්ඩ	ටොන්	101,878	102,082	116,221	132,958
	RTK මිලි	373.32	356.76	374.46	401.66
ප්‍රවාහනය කරන ලද සමස්ත භාණ්ඩ පැටවුම්	RTK මිලි	1,519.93	1,484.77	1,475.29	1,749.14
සමස්ත භාණ්ඩ පැටවුම් සාධකය	%	68.32	68.57	68.05	68.60
කාර්ය මණ්ඩලය					
පිරිස් බලයේ සාමාන්‍යය	සංඛ්‍යාව	6,987	6,959	7,021	7,019
සේවකයෙකුගේ ආදායම	රු.	18,881,084	18,606,181	19,297,991	22,999,555
සේවකයෙකුගේ ධාරිතාව	ටොන් කි.මී.	318,430	311,139	308,776	363,283
සේවකයෙකු ප්‍රවාහනය කළ පැටවුම්	ටොන් කි.මී.	217,537	213,359	210,126	249,201
සමස්ත ප්‍රවාහන යානා					
පටු බඳ සහිත	සංඛ්‍යාව	8	8	11	13
පුළුල් බඳ සහිත	සංඛ්‍යාව	13	13	13	13
වසර අවසානය වන විට සේවයේ නියුතු ගුවන් යානා	සංඛ්‍යාව	21	21	24	26
ගුවන් යානා භාවිතය	දිනකට පියාසර පැය	12.90	12.02	12.44	13.25

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	180,340.32	180,151.02	50,693.85	132,936.23	365,171.77	333,614.09
	206,344.66	190,321.69	81,405.99	170,209.86	356,128.62	309,478.36
	-44,022.67	-47,197.86	-45,231.46	-166,369.68	-73,621.53	3,870.86
	51,617.44	51,617.44	79,352.43	96,360.67	96,360.67	202,360.67
	36,596.59	150,013.50	122,471.42	122,685.53	132,772.81	131,498.53
	40,742.41	31,176.10	31,909.99	55,458.64	66,681.95	62,759.48
	77,338.99	181,189.60	154,381.41	178,144.17	199,454.76	194,258.01
	227,081.67	242,821.23	253,218.98	358,161.14	498,306.50	406,890.08
	91.32	99.03	146.86	147.06	253.97	220.17
	74.31	74.22	105.23	89.02	163.87	149.53
	9.4	10.2	21.8	15.0	24.4	22.2
	18,925.40	18,041.41	3,816.40	10,144.12	15,188.00	15,425.45
	2,577.53	2,454.30	794.52	1,531.28	2,044.45	2,072.57
	5,663	5,256	167	1,468	3,484	3,619
	15,689.19	14,547.97	748.13	4,968.59	11,793.72	12,198.65
	82.90	80.64	19.60	48.98	77.65	79.08
	125,753	113,971	56,406	97,695	80,827	84,210
	408.71	363.31	244.93	400.16	294.56	296.62
	1,806.58	1,664.49	312.26	847.33	1,355.99	1,394.50
	70.09	67.82	39.3	55.33	66.33	67.28
	6,794	6,693	5,965	5,833	5,440	5,935
	26,544,057	26,916,333	8,498,550	22,790,370	67,127,164	56,211,304
	379,383	366,697	133,196	262,520	375,819	349,211
	265,908	248,691	52,349	145,265	249,263	234,962
	13	13	12	12	12	12
	14	12	12	12	11	9
	27	25	24	24	23	21
	12.6	12.18	2.98	7.21	10.14	11.48

ගුවන් මාර්ග සිතියම

114 Destinations in 62 Countries

SriLankan Airlines brings more of the world to you

දැනට ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම යුරෝපය, මැද පෙරදිග, දකුණු ආසියාව, අග්නිදිග ආසියාව, ඈත පෙරදිග, ඕස්ට්‍රේලියාව සහ උතුරු ඇමෙරිකාව වැනි කලාප වල රටවල් 62 ක් පුරා ගමනාන්ත 114 ක් සඳහා සේවා සපයයි.

Oslo
Helsinki
Stockholm
Moscow
Edinburgh
Copenhagen
Manchester
Warsaw
Dublin
Amsterdam
Birmingham
Prague
London
Vienna
Budapest
Paris
Frankfurt
Munich
Geneva
Zurich
Venice
Milan
Belgrade
Sofia
Istanbul
Madrid
Barcelona
Rome
Pendik
Ankara
Heydar Aliyev
Lisbon
Málaga
Athens
Antalya
Larnaca
Tel Aviv
Casablanca
Amman
Kuwait
Dammam
Bahrain
Riyadh
Doha
Dubai
Karachi
Abu Dhabi
Jeddah
Lahore
Amritsar
New Delhi
Lucknow
Kathmandu
Varanasi
Patna
Guwahati
Ahmedabad
Dhaka
Mumbai
Hyderabad
Bangalore
Chennai
Tiruchirappalli
Kochi
Madurai
Trivandrum
Malé
Gan Island
Colombo
Addis Ababa
Nairobi
Dar es Salaam
Seychelles
Johannesburg
Cape Town
Seoul
Tokyo (Narita)
Tokyo (Haneda)
Nagoya
Osaka (Kansai)
Guangzhou
Hanoi
Yangon
Bangkok
Phnom Penh
Ho Chi Minh
Phuket
Langkawi
Penang
Kuala Lumpur
Singapore
Jakarta
Perth
Brisbane
Sydney
Adelaide
Melbourne
Auckland

විශේෂ කඩඉම්

2012/2013

එයාර් බස් A320 නියමුවන් පුහුණු කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ පළමු A320 පියාසැරි සිමියුලේටරය දියත් කිරීම.

මෙහෙයුම් කල්බදු ගිවිසුමක් යටතේ සමාගම එක් එයාර් බස් A320 ගුවන් යානයක් භාර ගත්තේය.

මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළෙන් ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් ආරම්භ කළේය.

2012 මැයි මාසයේ දී සමාගම ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 175 ක මූල්‍යකරණයක් ලබා ගැනීම සඳහා විදේශීය බැංකු සමූහයක් සමග මූල්‍යකරණ ගිවිසුමකට එළඹුණි.

2013/2014

එයාර් බස් A330 නියමුවන් පුහුණු කිරීම සඳහා පියාසැරි සිමියුලේටරය දියත් කිරීම.

2013 දෙසැම්බරයේ දී සමාගම මගී සේවා පද්ධතිය ඇමඩියස් ඇල්ටියා (Amadeus Altea) වෙතට මාරු කරන ලදී. 2014 මාර්තු මාසයේදී සමාගම මධ්‍ය කාලීන මූල්‍යකරණය සඳහා ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 150 ක් ලබා ගැනීමට බැංකු සමූහයක් සමග මූල්‍යකරණ ගිවිසුමකට එළැඹිණි.

2014/2015

සමාගම 2014 මැයි මාසයේ දී වන්වර්ල්ඩ් එකමුතුව සමග ගිවිසුම්වලට එළඹුණි. 2014 ජුනි මාසයේ දී සමාගම පළමු වරට පස් අවුරුදු ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කරයක් නිකුත් කළේය.

පුළුල් බඳ ගුවන් යානා නැවත ධාවනය කිරීමේ වැඩසටහනක කොටසක් ලෙස සමාගම විසින් පිළිවෙලින් 2014 ඔක්තෝබර් සහ 2015 මාර්තු මාසවලදී නවතම A330 - 300 ගුවන් යානා තුනක් ලබා ගැනුණි.

2015/2016

ගුවන් සේවාව කීර්තිමත් ගෞරව නාම හතරක් සඳහා ලැයිස්තුගත කරන ලදී: එනම් ආසියානු සහ ඔස්ට්‍රේලියා හි කලාපීය හොඳම ගුවන් සේවය, හොඳම ගුවන් යානස්ථ ප්‍රකාශනය, 'හොඳම ගුවන් යානාස්ථ (Inflight) වීඩියෝව සහ ඇපෙක්ස් මගී තේරීම් සම්මාන 2015 හි හොඳම ගොඩබිම අත්දැකීම යනුවෙනි.

ගුවන් සේවය කාණ්ඩ හතරක් සඳහා නම් කරන ලද පළමු අවස්ථාව මෙයයි. ආසියාවේ සහ ඔස්ට්‍රලේෂියාවේ හි මගී අත්දැකීම් සඳහා විශිෂ්ට ජයග්‍රහණ සම්මානය දිනා ගත්තේය. – 2015 සැප්තැම්බර් ඇපෙක්ස් පෝට්ලන්ඩ් ඔරේගන් සහ හොඳම පූර්ණ සේවා ගුවන් සේවා ත්‍යාගය, මධ්‍යම හා දකුණු ආසියාව - ආසියාවේ අනාගත සංචාරක අත්දැකීම් සම්මාන 2015-සිංගප්පූරුව. පුළුල් බඳ ගුවන් යානා නැවත ධාවනය කිරීමේ වැඩසටහනේ කොටසක් ලෙස සමාගම විසින් අගෝස්තු සහ නොවැම්බර් මාසවලදී අති නවීන A330- 300 ගුවන් යානා හතරක් සහ 2015 දෙසැම්බර් මාසයේදී ගුවන් යානා දෙකක් ලබාගන්නා ලදී.

2016/2017

2017 පෙබරවාරි සහ 2017 මාර්තු මාසවලදී A320 නව ගුවන් යානා දෙකක් හඳුන්වා දීම - පළමු A320/ A321 පවුලේ නව එන්ජින් විකල්ප ගුවන් යානා දෙක සමූහයට එක්විය. ලාහෝර්, ජකර්තා, ඩකා, කල්කටා, මදුරෙයි, වරනාසි, බුද්ධගයා, මස්කට්, බහරේන්, සීෂෙල්ස් සහ ගැන් දූපත් යන ආකර්ෂණීය නව ගමනාන්ත එකොළහකට ශ්‍රීලංකන් මගින් සේවා අරඹන ලදී.

සමාගමට "දකුණු ආසියාවේ හොඳම ගුවන් සමාගම", ෆියුචර් ට්‍රැවල් එක්ස්පීරියන්ස් ඒෂියා 2016 හි අඛණ්ඩව දෙවන වරටත් "මධ්‍යම හා දකුණු ආසියාවේ හොඳම පූර්ණ සේවා ගුවන් සේවය" යන ඉහළම සංචාරක සම්මාන පිරිනමන ලදි. 7 වන ආසියා සේවායෝජක සන්නාම සම්මාන උළෙලේදී "පුහුණු විශිෂ්ටතා සම්මානය" සහ ව්‍යාපාරයට අනුකූලව හොඳම මානව සම්පත් ක්‍රමෝපාය සඳහා සම්මානයද ගුවන් සමාගම විසින් හිමිකර ගන්නා ලදී.

2017/2018

සමාගම විසින් ගුවන් යානා සමූහයේ කොටසක් ලෙස 2017 ජුනි, ඔක්තෝබර් සහ දෙසැම්බර් මාසවලදී නවතම එයාර්බස් A321 -200 Neo නව ගුවන් යානා තුනක් ලබා ගන්නා ලදී.

ශ්‍රීලංකන් මගින් මෙල්බර්න්, හයිද්‍රාබාද්, කොයිම්බතූර් සහ විශාකාපට්නම් යන නව ගමනාන්ත හතරකට සේවා අරඹන ලදී.

ගුවන්සේවා මගී අත්දැකීම් සංගමයෙන් (ඇපෙක්ස්) තරු හතරේ විශිෂ්ටතා ශ්‍රේණිගත කිරීමක් ලබාගත් අතර, 2017 සිංගප්පූරුවේ අනාගත සංචාරක අත්දැකීම් සම්මාන උළෙලේදී ගුවන් සේවය නොකඩවා තෙවන වරටත් විශිෂ්ට සේවා සඳහා සම්මානය ලබා ගත්තේය. සිංගප්පූරුවේ පැවති 2017 ආසියා පැසිෆික් සම්මාන උළෙලේදී "වාණිජ ගුවන් සේවා මැදිරිවල නවෝත්පාදන" සම්මානයද සමාගම දිනා ගත්තේය.

2018/2019

සමාගම විසින් 2018 ජුලි මාසයේදී තවත් නවතම එයාබස් A321 Neo ගුවන් යානයක් ලබා ගන්නා ලද අතර එමගින් නියෝ යානා සමූහයේ නිල ආරම්භය පූර්ණ විය.

පියාසැරි දත්ත විශ්ලේෂණ සමාගමක් වන ෆ්ලයිට්ස්ටැට්ස්.කොම් (Flightstats.com.) විසින් ශ්‍රේණිගත කරන ලද 'ගෝලීය ගුවන් සේවා' සහ 'ප්‍රධාන ගුවන් සේවා' යන ප්‍රධාන කාණ්ඩ යටතේ ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය 2018 සැප්තැම්බර් මාසයේ දී ලොව වඩාත් කාර්යක්ෂම ගුවන් සේවය බවට පත්විය. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය විසින් ගුවන් මගී අත්දැකීම් සංගමයේ (ඇපෙක්ස්) අඛණ්ඩව දෙවන වරටත් ප්‍රධාන ගුවන් සේවා කාණ්ඩයේ තරු හතරේ ශ්‍රේණිගත කිරීමක් පවත්වා ගෙන ගිය අතර, ජාත්‍යන්තර සම්මාන කිහිපයක් ද හිමි කර ගත්තේය.

මේ අතරට අඛණ්ඩව තෙවැනි වරටත් ඉන්දියානු සාගරයේ ලොව ප්‍රමුඛ ගුවන් සේවය සම්මානය දිනා ගැනීම සහ අයි.ටී.බී බර්ලිනයේ ගෝල්ඩන් සිටි ගේට් සම්මාන තුනක් ඇතුළත් වේ.

2019/2020

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය 2019 වර්ෂයේ සැප්තැම්බර් මස සිය 40 වැනි සංවත්සරය සැමරීය. ජාතික ගුවන් සේවය වෙත ගුවන් මගී අත්දැකීම් සංගමය (APEX) මගින් ''විශිෂ්ටතම අලෙවිකරණ නව හඳුන්වාදීම'' සම්මානය පිරිනැමිනි. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය විසින් අඛණ්ඩව තෙවන වරටත් ප්‍රධාන ගුවන් සේවා කාණ්ඩයේ තරු හතරේ ශ්‍රේණිගත කිරීමක් ලබා ගන්නා ලදී.

2019 දී ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය විසින් ‘Two Cities, One Spirit’ ප්‍රචාරණ ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් PATA ස්වර්ණ සම්මානය දිනා ගන්නා ලද අතර, 2019 බර්ලින් ITB ගෝල්ඩ් සිටි ගේට් සම්මාන උළෙලේදී සම්මාන ත්‍රිත්වයක් දිනා ගැනුණි.

2020 බර්ලින් ITB ගෝල්ඩ් සිටි ගේට් සම්මාන උළෙලේදී සමාගම ප්‍රථම වරට කාණ්ඩ තුනකින් (“Airline International”, “Music International” සහ “Campaign”) තරු පහේ සම්මානයට පාත්‍ර විය. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය වර්ල්ඩ් ට්‍රැවල් අවෝර්ඩ්ස් ඒෂියා ඇන්ඩ් ඕෂනියා (ලෝක චාරිකා සම්මාන-ආසියාව හා ඕෂනියාව) හිදී අග්‍රගන්‍ය ‘ලොව විශිෂ්ටතම ගුවන් සේවය’ සහ ‘ඉන්දියන් සාගරය ආශ්‍රිත ආසියාවේ ප්‍රමුඛතම ගුවන් සේවය’ යන සම්මානයන්ගෙන් පිදුම් ලැබීය.

2020/21

පශ්චාත් කෝවිඩ් ගුවන් ගමන් වලදී මගීන්ගේ ආරක්ෂාව සහ යහපැවැත්ම තහවුරු කිරීම හේතුවෙන් APEX Health Safety විසින් ප්ලැටිනම් ප්‍රමිති තත්වය පිරිනමන ලදී. "Future Travel Experience (FTE) Virtual Expo" සම්මාන උළෙලේදී ගුවන් මගී අත්දැකීම් සංගමය (APEX) විසින් 2021 වසර සඳහා “ප්‍රධාන නිල ගුවන් සේවය සඳහා තරු හතරක් ශ්‍රේණිගත කිරීම” පිරිනමන ලදී.

ගෝලීය වසංගත තත්වය තුළ ශ්‍රී ලාංකේය අපනයනකරුවන් හට සහය දැක්වීම සඳහා සහ අඩුවන මගී සංචාර හමුවේ විකල්ප ආදායම් මාර්ග සොයා ගැනීමේ අරමුණින් ප්‍රථම වරට ගුවන් භාණ්ඩ යානා, ගමනාගමන කාලසටහනට ඇතුළත් කරන ලදී.

වසංගතය තත්වය හමුවේ දේශසීමා වසා දැමීම හේතුවෙන් විදේශයන්හි අතරමංව සිටින ශ්‍රී ලාංකිකයින් ආපසු ගෙන්වා ගැනීම සඳහා විශේෂ මගී ගුවන් ගමන් ක්‍රියාත්මක කළ අතර, අත්‍යවශ්‍ය වෛද්‍ය සැපයුම් ප්‍රවාහනය සඳහා විශේෂ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් ගමන් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී.

2021/22

පශ්චාත් කොවිඩ් සමයේ ගුවන් සංචාරයේදී මගී ආරක්ෂාව සහ යහපැවැත්ම සඳහා Simplyflying මඟින් අනුග්‍රහය දක්වන ලද දියමන්ති සම්මානය - ඇපෙක්ස් සෞඛ්‍ය සහ ආරක්ෂාව සහ “සේවා ස්ථානයේ සෞඛ්‍ය කළමනාකරණයේ විශිෂ්ටතමයා” ආසියාතික නායකත්ව සම්මානය 2021 වර්ෂයේදී ලබා ගන්නා ලදී.

දකුණු ආසියාතික කලාපයේ පැවැත්ම තහවුරු කළ හෙයින් 2021 ලෝක සංචාරක සම්මාන උළෙලේදී, ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් විසින් ඉන්දියන් සාගරය ආශ්‍රිත ලොව ප්‍රමුඛතම ගුවන් සේවය සහ ඉන්දියන් සාගරය ආශ්‍රිත ආසියාවේ ප්‍රමුඛතම ගුවන් සේවය ලෙස කීර්තියක් හිමි කර ගැනුණි. එමෙන්ම ‘සේ බොන්ජු ටු පැරිස් (Say Bonjour to Paris) ප්‍රචාරණ ව්‍යාපාරය සඳහා අලෙවිකරණ වාහකයා - PATA රන් සම්මානය 2021 වර්ෂයේදී දිනා ගන්නා ලදී.

2022/23

2023 වසරේ සිංගප්පූරුවේ දී, APEX Asia EXPO හි මධ්‍යම/දකුණු ආසියාවේ හොඳම ආහාර සහ පාන සහ හොඳම ආසන පහසුව සඳහා APEX මගී තේරීම් සම්මානය පිරිනමන ලදී.

2022 වසරේ ශෙයික් මොහම්මඩ් බින් රශීඩ් අල් මක්තුම් (SMBR) ගෝලීය ගුවන් සේවා සම්මාන උළෙලේදී හොඳම ගුවන් සේවා තිරසාර වැඩසටහන් සම්මානය දිනා ගන්නා ලදී. 2022 වසරේ පැසිෆික් ආසියා සංචාරක සංගමයේ (PATA) රන් සම්මාන උළෙලේදී “අලෙවිකරණ - වාහකයා” කාණ්ඩය යටතේ රන් සම්මානය හිමිකර ගන්නා ලදී.

2022 වසරේ දකුණු ආසියානු සංචාරක සම්මාන උළෙලේදී (SATA) සංචාරක තේරීම අනුව වසරේ ගුවන් සේවය ලෙස පිළිගන්නා ලදී. 2022 ලෝක සංචාරක සම්මාන උළෙලේදී ඉන්දියන් සාගරයට ඇති ලොව ප්‍රමුඛතම ගුවන් සේවය ලෙස සම්මානයට පාත්‍ර විය.

2023/24

2023 පැසිෆික් ආසියා සංචාරක සංගමයේ (PATA) 28 වැනි රන් සම්මාන උළෙලේදී ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ‘අලෙවි-වාහක’ කාණ්ඩයේ රන් සම්මානයක් දිනා ගත්තේය.

සමාගම 2023 දකුණු ආසියානු සංචාරක සම්මාන උළෙලේදී (SATA) ප්‍රමුඛ ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවය - දකුණු ආසියාව ලෙස කිරුළු පළඳන ලදී.

ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් කාගෝ, 2023 ඉන්දියා කාර්ගෝ සම්මාන උළෙලේදී (‘භාණ්ඩ කර්මාන්තයේ ඔස්කාර්’ ලෙස නම් කර ඇත) හොඳම ජාත්‍යන්තර භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් සේවය ලෙස නම් කරන ලදී.

2023 වසරේ කාන්තා තොරතුරු තාක්ෂණ සම්මාන උළෙලේ ‘වසරේ තොරතුරු තාක්ෂණ කණ්ඩායම’ සම්මානය දිනා ගැනීමේ ජයග්‍රහණය ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් හි තොරතුරු තාක්ෂණය අත්කර ගෙන ඇත.

සාංගමික තොරතුරු

සමාගමේ නම
සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගම

සමාගමේ ලියාපදිංචි අංකය
පී බී 67

නෛතිකභාවය
සීමාසහිත පොදු සමාගමකි

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය
අසෝක පතිරගේ මහතා (සභාපති)
මලික් ප්‍රනාන්දු මහතා
ආචාර්ය හංස විජයසූරිය මහතා
ජයන්ත් පෙරේරා මහතා
ආනන්ද අතුකෝරල මහතා
වී.කේ.ඩී.ඩී.ඩී. අරන්දර මහතා/භාණ්ඩාගාර නියෝජිත
ලක්මාල් රත්නායක මහතා
නිරන්ජන් අරුල්ප්‍රගසම් මහතා
(2024 ජූනි 11 වන දිනට පත් විය)
ශිරාන් දම්මගේ මහතා
(2024 මැයි 31 වන දිනට ඉවත් විය)

විගණන කමිටුව
ජයන්ත් පෙරේරා මහතා (තාවකාලික සභාපති)
වී.කේ.ඩී.ඩී.ඩී. අරන්දර මහතා
ආනන්ද අතුකෝරල මහතා
(2024 අප්‍රේල් 29 වන දිනට පත් විය)
නිරංජන් අරුල්ප්‍රගාසම් මහතා
(2024 ජූනි 25 වන දිනට පත් විය)
මලික් ප්‍රනාන්දු මහතා
(2024 ජූනි 25 වන දිනට ඉවත් විය)
ආචාර්ය හංස විජයසූරිය මහතා
(2024 ජූනි 25 වන දිනට ඉවත් විය)
ශිරාන් දම්මගේ මහතා
(2024 මැයි 31 වන දිනට ඉවත් විය)

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල මානව සම්පත් සහ පාරිශ්‍රමික කමිටුව
මලික් ප්‍රනාන්දු මහතා (සභාපති)
ආචාර්ය හංස විජයසූරිය මහතා
ජයන්ත් මයිකල් පෙරේරා මහතා
ලක්මාල් රත්නායක මහතා
වී.කේ.ඩී.ඩී.ඩී. අරන්දර මහතා

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අවදානම් කමිටුව
ජයන්ත් පෙරේරා මහතා (සභාපති)
ආචාර්ය හංස විජයසූරිය මහතා
ආනන්ද අතුකෝරල මහතා
වී.කේ.ඩී.ඩී.ඩී. අරන්දර මහතා
නිරන්ජන් අරුල්ප්‍රගසම් මහතා
(2024 ජූනි 25 වන දිනට පත් විය)
ශිරාන් චමින්ද දම්මගේ මහතා
(2024 මැයි 31 වන දිනට ඉවත් විය)
මලික් ජේ. ප්‍රනාන්දු මහතා
(2024 ජූනි 25 වන දිනට ඉවත් විය)

සමාගම් ලේකම්/ සාංගමික ලේකම් සේවා ප්‍රධානී
ඩැල්රින් තිරුකුමාර් මහත්මිය (ACG, MBA (AUS))

බැංකුකරුවන්
ලංකා බැංකුව
මහජන බැංකුව
ස්ටෑන්ඩර්ඩ් චාටර්ඩ් බැංකුව
සිටි බැංකුව
සම්පත් බැංකුව
නේෂන්ස් ට්‍රස්ට් බැංකුව
හැටන් නැෂනල් බැංකුව
කොමර්ෂල් බැංකුව
කාගිල්ස් බැංකුව

විගණක
විගණකාධිපති
ජාතික විගණන කාර්යාලය
306/72
පොල්දුව පාර
බත්තරමුල්ල

ලියාපදිංචි කාර්යාලය
සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගම
ගුවන් සේවා මධ්‍යස්ථානය
බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ
කටුනායක
ශ්‍රී ලංකාව

වෙබ් අඩවිය
www.srilankan.com

මහා සභා රැස්වීම් නිවේදනය

පහත දැක්වෙන අරමුණු පාදක කර ගනිමින්, සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ හතළිස් හයවන වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීම 2024 සැප්තැම්බර් 19 බ්‍රහස්පතින්දා ප.ව. 3.00 ට කොළඹ 7, බෞද්ධාලෝක මාවතේ පිහිටි බණ්ඩාරනායක අනුස්මරණ ජාත්‍යන්තර සම්මන්ත්‍රණ ශාලාවේ (BMICH) ' මිහිලක මැදුර' පරිශ්‍රයේ පැවැත්වෙන බව මෙයින් දන්වා සිටියි.

1. 2024 මාර්තු 31 දිනට අවසන් වර්ෂය සඳහා සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශ සමඟ ඒ පිළිබඳ විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව භාරගනු ලැබ සලකා බැලීම.
2. අවුරුදු හැත්තෑව ඉක්මවූ ඒ. ඩබ්ලිව්. අතුකෝරල මහතා නැවත සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයකු වශයෙන් තෝරා පත්කර ගැනීම සලකා බැලීමට සහ පහත යෝජනාව සම්මත කිරීමට සුදුසු යැයි හැඟේ නම්;
   "2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතේ 210 වගන්තියේ දක්වා ඇති වයස් සීමාව හැත්තෑ පස්වන වියේ පසුවන ඒ. ඩබ්ලිව්. අතුකෝරල මහතාට අදාළ නොවන බවටත් අතුකෝරල මහතා වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීම අවසන් වීමෙන් පසු තවත් වසරක කාලයක් සඳහා සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයකු ලෙස නැවත පත් කරන බවටත් මෙයින් තීරණය වේ."
3. අවුරුදු හැත්තෑව ඉක්මවූ ජේ. එම්. ජයන්ත් පෙරේරා මහතා නැවත සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස තෝරා පත්කර ගැනීම සලකා බැලීමට සහ පහත යෝජනාව සම්මත කිරීමට සුදුසු යැයි හැඟේ නම්;
   "2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතේ 210 වගන්තියේ දක්වා ඇති වයස් සීමාව හැත්තෑ එක්වන වියේ පසුවන ජේ. එම්. ජයන්ත් පෙරේරා මහතාට අදාළ නොවන බවටත් පෙරේරා මහතා වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීම අවසන් වීමෙන් පසු තවත් වසරක කාලයක් සඳහා සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයකු ලෙස නැවත පත් කරන බවටත් මෙයින් තීරණය වේ."
4. පහත සඳහන් යෝජනාව විශේෂ යෝජනාවක් ලෙස සභා සම්මත කිරීම මගින් 52 වන ව්‍යවස්ථාවෙහි තිබෙන දෝෂ නිවැරදි කිරීම සඳහා සාංගමික ව්‍යවස්ථාවලියේ වගන්ති සංශෝධනය කිරීම :

   විශේෂ යෝජනාව :

   සංශෝධිත 52 වන වගන්තිය මෙසේ කියවෙනු ඇත :

   '52. මෙම ලේඛනය මගින් සමාගම විසින් සාමාජිකයන් වෙත දැනුම් දෙනු ලැබිය යුතුයැයි නියම කරනු ලබන යම් විශේෂ යෝජනාවක් (පනත මගින් විධිවිධාන සලසා ඇති පරිදි හැර) හෝ යෝජනාවක් සභා සම්මත කර ගනු ලැබිය යුතුයැයි යෝජනා කරනු ලබන කිසියම් මහ සභා රැස්වීමක්, වැඩ කරන දින පහළොවකට නොඅඩු කාලයකින් ලිඛිතව ද, වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීමක් ඇතුළු වෙනත් යම් මහා සභා රැස්වීමක් වැඩ කරන දින පහළොවකට නොඅඩු කාලයකින් ලිඛිතව ද (එම දැනුම් දීම කරනු ලබන හෝ කරනු ලැබෙතැයි හැඟෙන දිනය සහ එම දැනුම් දීම කරනු ලබන දිනය යන එක් එක් කාරණය සම්බන්ධයෙන් විශේෂාකර වේ.) කරනු ලබන්නා වූ සහ මෙම ලේඛනයෙහි දැක්වෙන විධිවිධාන යටතේ සඳහන් ආකාරයට සමාගම වෙතින් එබඳු දැනුම් දීම් ලැබීම සඳහා හිමිකම් ලබන සාමාජිකයන් වෙත සහ විගණකවරුන් වෙත කරනු ලබන්නා වූ දැනුම් දීමක් මගින් කැඳවිය යුතු වන්නේ ය. එතෙකුදු වුවත්, යම් මහ සභා රැස්වීමක් ඉහත නිශ්චිතව සඳහන් ආකාරයට වඩා අඩු කාල සීමාවක දැනුම් දීමක් මගින් කැඳවා තිබීම නොසලකා, ඒ අනුව එකඟ වන්නේ නම්, එය,

   (i) වාර්ෂික මහ සභා රැස්වීමක් සම්බන්ධයෙන් නම්, ඊට පැමිණීමට හා එහි දී ඡන්දය පාවිච්චි කිරීමට අයිතිය හිමි සියලුම සාමාජිකයන් විසින්; සහ

   (ii) වෙනත් යම් මහ සභා රැස්වීමක් සම්බන්ධයෙන් නම්, පනත මගින් නියම කර ඇති පරිදි, ඊට පැමිණීමට හා එහි දී ඡන්දය පාවිච්චි කිරීමට අයිතිය හිමි සාමාජිකයන්ගේ මුළු සංඛ්‍යාව හෝ ඔවුන්ගේ බහුතර සංඛ්‍යාව විසින්; නියමිත පරිදි කැඳවනු ලැබ ඇතැයි සැලකිය යුතු වන්නේ ය.'

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 (1) වන වගන්තිය ප්‍රකාරව, විගණකාධිපතිවරයා විසින් සමාගම විගණනය කරනු ලබයි.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අණ පරිදි,
සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස්

ඩැල්රීන් තිරුකුමාර් මහත්මිය
සාංගමික ලේකම් සේවා ප්‍රධානී / සමාගම් ලේකම්

2024 අගෝස්තු 26
කටුනායක

සටහන්:

1. 2023/24 සඳහා ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් හි වාර්ෂික වාර්තාව,

(i) ආයතනික වෙබ් අඩවිය – https://www.srilankan.com/en_uk/corporate/annual-reports

(ii) කොටස් හිමියන්ගේ ප්‍රජා අඩවිය - www.srilankan.com/shareholdercommunitysite න් ලබා ගත හැකිය.

(iii) පහත QR කේතය ස්කෑන් කිරීමෙන් සාමාජිකයින්ට ඔවුන්ගේ ජංගම දුරකථන හරහාද වාර්ෂික වාර්තාව සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශ වෙත ප්‍රවේශ විය හැක.

2. සියලුම රජය සතු ව්‍යවසායන්ට කඩදාසි භාවිතය හැකිතාක් අඩු කරන ලෙස ඉල්ලා සිටිමින් නිකුත් කර ඇති, 2024 පෙබරවාරි 28 දිනැති 01/2024 පොදු ව්‍යවසාය චක්‍රලේඛය ප්‍රකාරව, මෙම වාර්තාව ලබා ගත හැක්කේ PDF ස්වරූපයෙන් පමණකි.
3. සාමාජිකයෙකුට ඔහු/ඇය වෙනුවට සහභාගි වීමට සහ ඡන්දය ප්‍රකාශ කිරීමට පෙරකලාසියක් පත් කිරීමට හිමිකම් ඇත. පෙරකලාසියක් සමාගමේ සාමාජිකයෙකු විය යුතු නැත. පෙරකලාසි පෝරමයක් මෙම දැන්වීම සමඟ ඇත.
4. සම්පූර්ණ කරන ලද පෙරකලාසි පෝරමය 2024 සැප්තැම්බර් 17 වන දින ප.ව. 3.00 ට පෙර සමාගමට ඉදිරිපත් කළ යුතුය.
   - විද්‍යුත් තැපෑලෙන් නම්: comsec@srilankan.com
   - භාරදීම හෝ රෙජිස්ටාර් තැපැල් මගින් නම් : ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම, ගුවන් සේවා මධ්‍යස්ථානය, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ, කටුනායක.
5. සංස්ථාවක් නියෝජනය කරන පුද්ගලයෙකු, ඔහු/ඇයට සංස්ථාවේ නියෝජිතයා ලෙස කටයුතු කිරීමට බලය පවරන යෝජනාවේ සහතික කළ පිටපතක් ඉදිරිපත් කළ යුතුය. නියෝජිතයෙකු, සාමාජිකයෙකුම විය යුතු නැත.

ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් නිකුත් කරන ලද කිසියම් සන්නිවේදනයක්, මාර්ගෝපදේශනයක්, විධානයක් හෝ නියෝගයක් හේතුවෙන් වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීමට අදාළව යම් ක්‍රියාමාර්ගයක් ගැනීමට සමාගමට අවශ්‍ය නම්, එම ක්‍රියාමාර්ගය පිළිබඳ නිවේදනය සමාගමේ වෙබ් අඩවිය - www.srilankan.com/AGM, කොටස් හිමියන්ගේ ප්‍රජා වෙබ් අඩවිය www.srilankan.com/shareholdercommunitysite සහ ජාතික පුවත්පත් හි ප්‍රකාශනයක් ආකාරයෙන් ලබාදිය යුතු වන්නේය.

සටහන්

පෙරකලාසි පත්‍රය

*සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමෙහි කොටස් හිමියකු/කොටස් හිමියන් වන .... හි

....

වන මම / අපි .... හි

....

හෝ ඔහු/ඇය අපොහොසත් වන්නේ නම් පහත සඳහන් අධ්‍යක්ෂවරුන්ගෙන් එක් අයෙක්;

අසෝක පතිරගේ මහතා	හෝ ඔහු අපොහොසත් වන්නේ නම්,
මලික් ප්‍රනාන්දු මහතා	හෝ ඔහු අපොහොසත් වන්නේ නම්,
ආචාර්ය හංස විජයසූරිය මහතා	හෝ ඔහු අපොහොසත් වන්නේ නම්,
ජයන්ත් පෙරේරා මහතා	හෝ ඔහු අපොහොසත් වන්නේ නම්,
ආනන්ද අතුකෝරල මහතා	හෝ ඔහු අපොහොසත් වන්නේ නම්,
ඩිමල් අරන්දර මහතා	හෝ ඔහු අපොහොසත් වන්නේ නම්,
ලක්මාල් රත්නායක මහතා	හෝ ඔහු අපොහොසත් වන්නේ නම්,
නිරන්ජන් අරුල්ප්‍රගසම් මහතා	හෝ ඔහු අපොහොසත් වන්නේ නම්,

මගේ/අපගේ පෙරකලාසිකරු වශයෙන් සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමෙහි 2024 සැප්තැම්බර් 19 බ්‍රහස්පතින්දා ප.ව. 3.00 ට කොළඹ 7, බෞද්ධාලෝක මාවතේ පිහිටි බණ්ඩාරනායක අනුස්මරණ ජාත්‍යන්තර සම්මන්ත්‍රණ ශාලාවේ (BMICH) ' මිහිලක මැදුර' පරිශ්‍රයේ පැවැත්වීමට නියමිත හතළිස් හයවන වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීමේදී හෝ එහි කිසියම් කල්තැබීමකදී මම/අපි වෙනුවෙන් ඡන්දය ලබා දීමට සහ මම/අපි නියෝජනයට මෙහිලා පත්කරනු ලබයි.

	පක්ෂව	විපක්ෂව
1. 2024 මාර්තු 31 න් අවසන් මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශ සමඟ, ඒ පිළිබඳ විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව භාරගනු ලැබ සලකා බැලීම.	☐	☐
2. අවුරුදු හැත්තෑව ඉක්මවූ ඒ. ඩබ්ලිව්. අතුකෝරල මහතා නැවත සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයකු වශයෙන් තෝරා පත්කර ගැනීම.	☐	☐
3. අවුරුදු හැත්තෑව ඉක්මවූ ජේ. එම්. ජයන්ත් පෙරේරා මහතා නැවත සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස තෝරා පත්කර ගැනීම.	☐	☐
4. පහත සඳහන් යෝජනාව විශේෂ යෝජනාවක් ලෙස සභා සම්මත කිරීම මගින් 52 වන ව්‍යවස්ථාවෙහි තිබෙන දෝෂ නිවැරදි කිරීම සඳහා සාංගමික ව්‍යවස්ථාවලියේ වගන්ති සංශෝධනය කිරීම :	☐	☐

විශේෂ යෝජනාව :

සංශෝධිත 52 වන වගන්තිය මෙසේ කියවෙනු ඇත :

'52. මෙම ලේඛනය මගින් සමාගම විසින් සාමාජිකයන් වෙත දැනුම් දෙනු ලැබිය යුතුයැයි නියම කරනු ලබන යම් විශේෂ යෝජනාවක් (පනත මගින් විධිවිධාන සලසා ඇති පරිදි හැර) හෝ යෝජනාවක් සභා සම්මත කර ගනු ලැබිය යුතුයැයි යෝජනා කරනු ලබන කිසියම් මහ සභා රැස්වීමක්, වැඩ කරන දින පහළොවකට නොඅඩු කාලයකින් ලිඛිතව ද, වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීමක් ඇතුළු වෙනත් යම් මහා සභා රැස්වීමක් වැඩ කරන දින පහළොවකට නොඅඩු කාලයකින් ලිඛිතව ද (එම දැනුම් දීම කරනු ලබන හෝ කරනු ලැබෙතැයි හැඟෙන දිනය සහ එම දැනුම් දීම කරනු ලබන දිනය යන එක් එක් කාරණය සම්බන්ධයෙන් විශේෂාකර වේ.) කරනු ලබන්නා වූ සහ මෙම ලේඛනයෙහි දැක්වෙන විධිවිධාන යටතේ සඳහන් ආකාරයට සමාගම වෙතින් එබඳු දැනුම් දීම් ලැබීම සඳහා හිමිකම් ලබන සාමාජිකයන් වෙත සහ විගණකවරුන් වෙත කරනු ලබන්නා වූ දැනුම් දීමක් මගින් කැඳවිය යුතු වන්නේ ය. එතෙකුදු වුවත්, යම් මහ සභා රැස්වීමක් ඉහත නිශ්චිතව සඳහන් ආකාරයට වඩා අඩු කාල සීමාවක දැනුම් දීමක් මගින් කැඳවා තිබීම නොසලකා, ඒ අනුව එකඟ වන්නේ නම්, එය,

(i) වාර්ෂික මහ සභා රැස්වීමක් සම්බන්ධයෙන් නම්, ඊට පැමිණීමට හා එහි දී ඡන්දය පාවිච්චි කිරීමට අයිතිය හිමි සියලුම සාමාජිකයන් විසින්; සහ

(ii) වෙනත් යම් මහ සභා රැස්වීමක් සම්බන්ධයෙන් නම්, පනත මගින් නියම කර ඇති පරිදි, ඊට පැමිණීමට හා එහි දී ඡන්දය පාවිච්චි කිරීමට අයිතිය හිමි සාමාජිකයන්ගේ මුළු සංඛ්‍යාව හෝ ඔවුන්ගේ බහුතර සංඛ්‍යාව විසින්; නියමිත පරිදි කැඳවනු ලැබ ඇතැයි සැලකිය යුතු වන්නේ ය.'

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 (1) වන වගන්තිය ප්‍රකාරව, විගණකාධිපතිවරයා විසින් සමාගම විගණනය කරනු ලබයි.

දෙදහස් විසි හතරේ .... මස .... දින මෙය අත්සන් කරන ලදී.

.... අත්සන/අත්සන්

සටහන:

(අ) * අනවශ්‍ය වචනය කපා හරින්න.

වචන කිසිවක් ඉවත් කර නොමැති නම් හෝ පෙරකලාසිකරු ඡන්දය භාවිත කළ යුතු ආකාරය පිළිබඳ (පෙරකලාසි පත්‍රය සම්පූර්ණ කිරීමේදී උපදෙස් ඇතුළත් කර ඇති ආකාරය සම්බන්ධව) පෙරකලාසිකරු හට සැකයක් පවතී නම්, පෙරකලාසිකරු යෝග්‍ය යැයි සිතන පරිදි ඡන්දය භාවිත කරනු ඇත.

පෙරකලාසි පත්‍රය තවදුරටත්.

පෙරකලාසි පෝරමය සම්පූර්ණ කිරීම සඳහා උපදෙස්

1. වලංගු වීම සඳහා, සම්පූර්ණ කරන ලද පෙරකලාසි පෝරමය වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීම සඳහා නියම කර ඇති වේලාවට පැය 48කට පෙර ළඟා විය යුත්තේ:
    1.1. සමාගම් ලේකම් කාර්යාලය, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම, ගුවන් සේවා මධ්‍යස්ථානය, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ, කටුනායක වෙත තැපෑල මගින් හෝ අතින් භාරදීම හෝ
    1.2. පෙරකලාසි පත්‍රය ස්කෑන් කර comsec@srilankan.com විද්‍යුත් තැපෑල හරහා වේ
2. පෙරකලාසි සමාගමේ සාමාජිකයෙකු විය යුතු නැත.
3. පෙරකලාසි පෝරමය සම්පූර්ණ කිරීමේදී, සියලු විස්තර පැහැදිලිව කියවිය හැකි ලෙස සම්පූර්ණ කිරීමයට සැලකිලිමත් වන්න.
4. ඔබේ පෙරකලාසියේ එක් එක් යෝජනාවට ඡන්දය දීමට කෙසේ දැක්විය යුතුදැයි '✓' අකුරින් සලකුණු කරන්න. කිසිදු ඇඟවීමක් නැතිනම්, පෙරකලාසි වරයාගේ/වරියගේ අභිමතයට අනුව ඔහු/ඇය සුදුසු යැයි සිතන පරිදි ඡන්දය දෙනු ඇත.
5. සමාගමක්/සංස්ථාවක් නියෝජනය කරන පෙරකලාසිය එහි පොදු මුද්‍රාව යටතේ සිදු කළ යුතු අතර, සංගමයේ ලිපි මගින් නියම කර ඇති ආකාරයට සිදු කළ යුතු සහ සහතික කළ යුතුය.
6. නීතිඥවරයා විසින් අත්සන් කරන ලද පෙරකලාසියක් සම්බන්ධයෙන්, එම නීතිඥවරයාට අදාළ බලපත්‍රය ලියාපදිංචි කිරීම සඳහා "ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් ලිමිටඩ්," ගුවන් සේවා මධ්‍යස්ථානය, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ, කටුනායක හි ලියාපදිංචි කාර්යාලයට තැන්පත් කළ යුතුය.

SriLankan Airlines

oneworld

www.srilankan.com
ගුවන් සේවා මධ්‍යස්ථානය, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ,
කටුනායක, ශ්‍රී ලංකාව.