SriLankan Airlines

# ගුවන් තලය පැහැදිලි වෙමින් පවතී

ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස්  වාර්ෂික වාර්තාව 2015/16

# පටුන


| | |
|---|---|
| සුවිශේෂී කරුණු | 3 |
| සභාපතිතුමාගේ පණිවුඩය | 4 |
| ප්‍රධාන විධායක නිලධාරිතුමාගේ සමාලෝචනය | 6 |
| අධ්‍යක්ෂවරුන් පිළිබඳ කෙටි හැඳින්වීමක් | 8 |
| කළමනාකරණයට අයත් ප්‍රධාන සාමාජික සාමාජිකාවෝ | 11 |
| කළමනාකරණ සාකච්ඡාව හා විශ්ලේෂණය | 18 |


## මූල්‍ය වාර්තා


| | |
|---|---|
| අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව | 33 |
| මණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේ වාර්තාව | 37 |
| අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය | 38 |
| විගණකාධිපතිවරයාගේ ස්වාධීන විගණක වාර්තාව | 39 |
| මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය | 40 |
| ලාභ හෝ අලාභ පිළිබඳ ප්‍රකාශය | 41 |
| සර්වව්‍යාපී ආදායම් ප්‍රකාශය | 42 |
| කොටස් ආයෝජනවල වෙනස්කම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය | 43 |
| මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය | 44 |
| මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට සටහන් | 45 |


## අතිරේක තොරතුරු


| | |
|---|---|
| දස අවුරුදු සමාලෝචනය – සමාගම | 81 |
| ගුවන් මාර්ග සිතියම | 82 |
| විශේෂ කඩඉම් | 84 |
| පාරිභාෂික පද විවරණය | 85 |
| මහාසභා රැස්වීම දැනුම් දීම | 86 |
| පෙරකලාසි පත්‍රය | ඇතුළත් කර ඇත |
| ආයතනික තොරතුරු | පසු කවරයේ ඇතුළත |

# අතිශය අභියෝගාත්මක පරිසරයක් තුළ ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගම ව්‍යාපාරික පරාමිතීන් ගණනාවක් ඔස්සේ ප්‍රශංසනීය කාර්යසාධන ප්‍රගතියක් වාර්තා කර ඇත.

වැය පරතරය සැලකිය යුතු අයුරින් අඩුකර ගැනීම, අපගේ ගුවන් ගමන් ජාලය හා ගුවන්යානා ඇණිය සවිමත් කිරීම, විශේෂයෙන් ගුවන් මැදිරි තුළ අපගේ සේවා වැඩිදියුණු කිරීම සහ කළමනාකරණ සේවක මණ්ඩල සවිමත් කිරීම ඇතුළුව කාර්ය මණ්ඩල සංස්කෘතිය හා සබඳතා නව දිශානති ගැන්වීම හා ප්‍රතිසම්බන්ධ කිරීම යනාදී සියලු කරුණු ඔස්සේ 'වළාකුළු රහිත පරිසරයක්' ලඟාකරගනු පිණිස 'බොහෝ සැතපුම් ප්‍රමාණයක්' අප ගමන් කළ යුතුය යන්න පිළිගන්නා අතරම අපගේ ප්‍රමුඛ ව්‍යාපාර ඒකක හා අනුබද්ධ සමාගම් විසින් අත්කරගනු ලබන අඛණ්ඩ සාර්ථකත්වය දෙස බලන විට අප ගුවන් සමාගම ඉදිරි වර්ෂවලදී එහි ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලසුම් අනුව නිසි මාවතක ගමන් ගන්නා බව ද මොනවට පැහැදිලිය.

එය සැකෙවින් දක්වතොත්, 'පැහැදිලි අහස් කුසක් කරා' අප නිවැරදි අයුරින් ප්‍රමාණාත්මක වන්නෙමු.

අපගේ දැක්ම

# ආසියාවේ ප්‍රියතම ගුවන් සේවය බවට පත්වීම

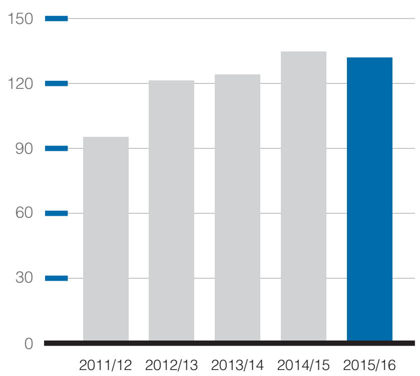
### අපගේ මෙහෙවර

අප ගුවන් ප්‍රවාහන ව්‍යාපාර කාර්යයෙහි නිරතව සිටින්නෙමු. විශ්වාසදායක සහ සුපසන්න ප්‍රවාහන අත්දැකීමක් අපි අපගේ සේවාලාභීන් වෙත සපයන්නෙමු. අපි අපගේ ව්‍යාපාරික හවුල්කරුවන් වෙත නව්‍ය, වෘත්තීයමය සහ අන්‍යෝන්‍ය වශයෙන් වාසිදායක වූ විවිධ සේවා සලසා දෙන්නෙමු. ශ්‍රී ලංකාව ලාභදායී වශයෙන් අලෙවිකරණය කිරිම සහ ශ්‍රී ලංකාවේ සමාජීය සුභසාධනය කෙරෙහි දායකවීම පිළිබඳ කොටස්හිමියන්ගේ අපේක්ෂා අපි විසින් සාක්ෂාත් කරන්නෙමු. අප ප්‍රවීණ, පෙරටුගාමී හා අනලස්ව ක්‍රියාත්මක වන කණ්ඩායමකි. අපගේ දායකත්වය මෙහෙවර ප්‍රසාදජනකවූ ද, ඵලදායීවූ ද එකකි.

| | | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2015/16 | 2014/15 | 2015/16 | 2014/15 |
| **මූල්‍ය** | | | | | |
| ආදායම | රු. මිලියන | 132,198.31 | 134,316.22 | 129,480.41 | 131,922.13 |
| මෙහෙයුම් වියදම | රු. මිලියන | (136,112.00) | (145,893.49) | (137,195.18) | (145,983.35) |
| බදු පූර්ව අලාභය | රු. මිලියන | (12,086.55) | (16,254.53) | (12,621.69) | (16,433.03) |
| වර්ෂය සඳහා ශුද්ධ අලාභය | රු. මිලියන | (12,083.62) | (16,329.90) | (12,621.69) | (16,494.66) |
| ශුද්ධ වත්කම් | රු. මිලියන | 54,078.99 | 76,158.30 | 50,376.30 | 72,558.26 |
| කොටස්හිමියන්ගේ අරමුදල් | රු. මිලියන | (80,447.11) | (67,292.86) | (87,781.26) | (74,105.90) |
| **ප්‍රවාහනය** | | | | | |
| මගී ධාරිතාව | ඒ.එස්.කේ.මී. | | | 15,790.28 | 16,180.27 |
| සමස්ත ධාරිතාව | ඒ.ටී.කේ.මී. | | | 2,165.21 | 2,224.87 |
| ප්‍රවාහනිත මගී සංඛ්‍යාව | ආර්.පී.කේ.මී. | | | 12,727.66 | 12,963.71 |
| ප්‍රවාහනිත සමස්ත පැටවුම | ආර්.ටී.කේ.මී. | | | 1,484.77 | 1,519.93 |
| මගී පැටවුම් සාධකය | % | | | 80.60 | 80.12 |
| සමස්ත පැටවුම් සාධකය | % | | | 68.57 | 68.32 |
| සමච්ඡේදක පැටවුම් සාධකය | % | | | 75.54 | 77.03 |
| **කාර්ය මණ්ඩල ඵලදායිතාවය** | | | | | |
| පිරිස් බලයේ සාමාන්‍යය | සංඛ්‍යාව | 7,860 | 7,870 | 6,959 | 6,987 |
| ඒක සේවක ආදායම | රු. මිලියන | 16.82 | 17.07 | 18.61 | 18.88 |
| ඒක සේවක අගය ආරෝපණය | රු. මිලියන | (0.32) | (1.08) | (0.63) | (1.41) |
| **ගුවන්යානා බලඇණිය** | | | | | |
| A320-200 | සංඛ්‍යාව | | | 6 | 6 |
| A321-200 | සංඛ්‍යාව | | | 2 | 2 |
| A330-200 | සංඛ්‍යාව | | | 6 | 7 |
| A330-300 | සංඛ්‍යාව | | | 7 | 2 |
| A340-300 | සංඛ්‍යාව | | | – | 4 |
| වසරාවසාන සේවාගත ගුවන්යානා | සංඛ්‍යාව | | | 21 | 21 |

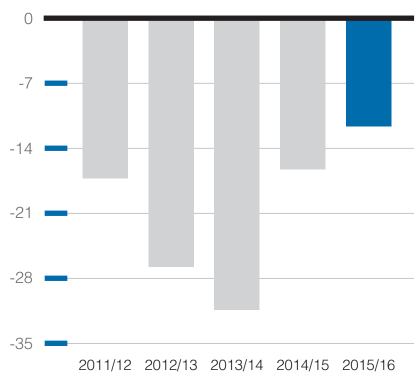
**ආදායම (සමූහය)**

රු. බිලියන



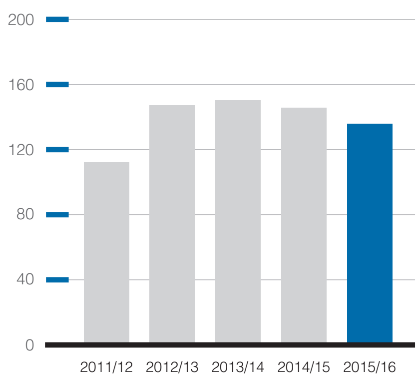

**ශුද්ධ අලාභය (සමූහය)**

රු. බිලියන




**මෙහෙයුම් වියදම (සමූහය)**

රු. බිලියන



# දීර්ඝ කාලීන වශයෙන් තිරසාර ව්‍යාපාර කර්තව්‍යයක නියැලීම පිණිස වූ අපගේ ප්‍රතිව්‍යුහගත උපාය මාර්ගික වැඩපිළිවෙළ නිවැරදි මාවතක් ඔස්සේ ගමන් කරන බව අපගේ කාර්ය සාධනය තුළින් අප වෙත විශ්වාසයක් ඇති කරයි.

2015/16 මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා වූ සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමෙහි වාර්ෂික වාර්තාව හා විගණනිත ගිණුම් මවිසින් ඔබ වෙත ඉදිරිපත් කරනුයේ සතුටිනි.

පසුගිය වසර හා සසඳන කළ අලාභ පරතරයෙහි 26% ක් වූ ප්‍රමාණයේ අඩුකර ගැනීමක් අත්කර ගනිමින් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම සමාලෝචිත වසර තුළ ස්වකීය කාර්ය සාධනය තුළ දැඩි වර්ධනයක් වාර්තා කිරීමට සමත් විය. ඉන්ධන පිරිවැය තුළ දැකිය හැකි වූ අඩුවීම ප්‍රධාන හේතුකාරකය වුව ද, අපගේ වර්ධිත මූල්‍ය කාර්ය සාධනය යන සාධකය ද අඩු ඉන්ධන පිරිවැය එල්ලේ පමණක් සුළුකොට තැකිය නොහැකිය. ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියෙහි හා අපගේ සේවා සපයන්නන් වෙත කරන ලද ගෙවීම් ප්‍රමාණයෙහි ඇති වූ සැලකිය යුතු අඩු කිරීම් හා කාර්ය සාධනයේ ඉහළ කාර්යක්ෂමතාවය අපගේ අලාභ අඩුකර ගැනීමෙහිලා බෙහෙවින් ඉවහල් විය.

අප ගුවන් සමාගම තවදුරටත් දේශීය හා විදේශීය අභියෝග හමුවේ අඛණ්ඩව පොරබදිමින් කටයුතු කළ අතර අපගේ මෙම වර්ධිත කාර්ය සාධනය එවන් වූ අභියෝගාත්මක පසුබිමක සිට පිරික්සා බැලිය යුතුව තිබේ. මෙම සන්දර්භය තුළ සලකා බලන කළ, දීර්ඝ කාලීන වශයෙන් තිරසාර ව්‍යාපාර කර්තව්‍යයක නියැලීම පිණිස වූ අපගේ ප්‍රතිව්‍යූහගත උපාය මාර්ගික වැඩපිළිවෙළ නිවැරදි මාවතක් ඔස්සේ ගමන් කරන බවට ඒසා මහත් කාර්ය සාධනයක් තුළින් අප වෙත විශ්වාසයක් ඇති කරයි. එසේ වුවද, තවත් බොහෝ දෑ අප විසින් ඉටුකළ යුතු අතර, සේවා කාර්ය චර්යාවෙහි ඉහළ වර්ධනය හා වර්ධනය වූ කාර්යක්ෂමතාවය යනාදි කරුණු තුළින් අපගේ අලාභ ප්‍රමාණය තවදුරටත් අවමකර ගැනීමට අපට අනුබල සලසා දෙනු ඇත.

සමාලෝචිත වසර අප සමාගමෙහි ව්‍යාපාර අංශවලට ද, ඉංජිනේරු සේවා අංශයට ද, ගොඩබිම් මෙහෙයුම් අංශයට ද, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලයට ද (ශ්‍රීලංකන් ඒවියේෂන් කොලේජ්) මේ හා සමාන වූ සාර්ථක එකක් වූයේය. රුපියල් බිලියන 3.64 ක ලාභයක් අත්කර ගනිමින් අප සමාගමේ පූර්ණ අයිතිය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම ස්වකීය විශිෂ්ටතම ව්‍යාපාරික වර්ෂය සාක්ෂාත් කර ගත්තේය. වසර ගණනාවක් තිස්සේ ගුවන් සමාගම් ආශ්‍රිත කර්මාන්තය තුළ දැකිය හැකිව තිබූ පරිදි, කර්මාන්තය හා අනුබද්ධ සහයක සේවා මූලික ගුවන් ප්‍රවාහන සේවයට වඩා වැඩි ලාභ ප්‍රමාණයක් අත්කර දීමේ ප්‍රවණතාවයක් පෙන්නුම්කරන අතර, මේසා දුෂ්කර ප්‍රතිව්‍යූහගත කිරීමේ අදියරක් තුළ එවන් සහායක ව්‍යාපාර සේවා මගින් සලසා දෙන දායකත්වය අතිශයින් වැදගත්ය.

අඩු මට්ටමක් ගත් ලාභ උත්පාදනය හා අධි සේවා ධාරිතාවය අනුව සලකා බැලීමේදී ගෝලීය මෙහෙයුම් පරිසරය අපගේ ආදායම් ප්‍රමාණය තුළ නිසැකවම දැඩි බාදනයක් ඇති අතර, අපගේ ඇතැම් ප්‍රමුඛ වෙළඳපොළ තුළ දැකිය හැකි වූ ව්‍යවහාර මුදල් හී අගය හීනවීම් මගින් එම දුෂ්කරතාව තවදුරටත් තීව්‍ර කළේය. දේශීය වශයෙන් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම විශාල ණය බරක් දිගින් දිගටම පවත්වා ගෙන යයි. සමාගම වසර තුළ අත්විඳි රුපියල් බිලියන 12.1 ක්වූ මුළු අලාභයට සාපේක්ෂව වසර ඇතුළත සමාගම විසින් ගෙවන ලද පොළී මුදල් ප්‍රමාණය රුපියල් බිලියන 6.1 ක් වශයෙන් ගණනය වූයේය. මෙමගින් ඉකුත් වසර සමග සැසඳීමේදී සමාගමේ මෙහෙයුම් අලාභය තුළ විද්‍යාමාන වූ 66% ක්වූ දැඩි වර්ධනය විශාල වශයෙන් යටපත් කර ඇති අතර මේසා විශාල ණය ප්‍රමාණයක් අන්තර්ග්‍රහණය කරගනු පිණිස රජය විසින් විසඳුම් සොයාගනු ලැබිය යුතු ප්‍රමුඛ ගැටළුවක් ලෙස එය තවදුරටත් පවතිනු ඇත.

අප ගුවන් සමාගම විසින් සේවයෙහි යොදවනු ලබන ගුවන්යානා හිමිකාරිත්වය පිළිබඳ වියදම් සම්බන්ධයෙන් වර්ධනයක් අතිකර ගැනීම අතිශය වැදගත් බවත්, අපගේ ව්‍යාපාර කටයුතුවල සාර්ථකත්වය සඳහා එය ඉතා අවැසි බවත් අප විසින් හඳුනාගෙන ඇත්තෙමු. මෙම කරුණ පිළිබඳව අප අපගේ ව්‍යාපාරික හවුල්කරුවන් සමග එක්ව සාකච්ඡා කරන්නෙමු. ප්‍රවේණි පිරිවැය ව්‍යූහයන්, කාර්ය චර්යා හා ක්‍රියාවලි ඉවත් කරගැනීම දිගින් දිගටම සමාගම හමුවේ පවත්නා අභියෝග වන අතර, ඇතැම් ක්ෂේත්‍ර තුළ පවත්නා දැඩි බාධා මධ්‍යයේ වුව ද, අදාළ සියලු පාර්ශ්වකරුවන් හා සාකච්ඡා කර ඊට අවශ්‍ය විසඳුම් සෙවීමේ කාර්යයෙහි අපි නොකඩවා නිරත වන්නෙමු. සමාගමෙහි කාර්ය සාධනය තුළ හරවත් වෙනසක් ඇති කිරීම සඳහා මෙම බාධක සමාලෝචනය කළ හැකි බව හඳුනාගෙන ඇති තැනැත්තන්ගේ උපදෙස් දිරිගන්වන සුළු බව මම ධනාත්මකව සිතමි. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ මගේ සොහොයුරු අධ්‍යක්ෂවරුන් සමග මා ද එක්වී මෙම කර්තව්‍යය සාධාරණ හා යුක්ති සහගත අයුරින් සාක්ෂාත් කර ගැනීමට කැපවී කටයුතු කරන්නෙමි.

පසුගිය වර්ෂය තුළ කොටස්හිමියන් සමග ද, ශ්‍රී ලංකාවේ රජය සමග ද සමාගම අඛණ්ඩ සංවාදයක් ගොඩනගා ගැනීමෙහිලා නිරතව සිටි අතර කාර්ය සාධනය හා උද්ගතව පවත්නා අභියෝග පිළිබඳව නිරන්තර යාවත්කාලීන තොරතුරු සපයා දී ඇත්තෙමු.

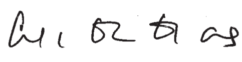
සමාගමේ ශේෂ පත්‍රය පිරිහීමට ලක් කෙරෙන එබඳු ආවේණික ණයගැති භාවයක් සහිතව එහි ව්‍යාපාරික කර්තව්‍යය ඵලදායි තත්ත්වයක් කරා යොමු කිරීම අතිශය දුෂ්කර කරුණක් වුව ද, එය කළ නොහැක්කක් නොවන්නේය යන ස්ථාවරය ශ්‍රී ලංකා රජය පිළිගෙන ඇත. එහෙයින් බොහෝ විට 2017 වර්ෂයේ මැද භාගය වන විට රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික යන දෙඅංශයේම හවුල් ක්‍රියාකාරිත්වය අනුව කටයුතු කිරීම පිණිස අභිලාෂය ප්‍රකාශ කිරීමේ ගිවිසුම්වලට එළඹී එමගින් සමාගමේ ණයගැතිභාවය ප්‍රතිව්‍යූහගත කිරීම අරබයා කටයුතු කිරීමට ද රජය විසින් අවශ්‍ය තීරණ ගනු ලැබ ඇත.

සමාගමේ ප්‍රධාන ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ තනතුරු සඳහා සුදුසු පුද්ගලයන් බඳවාගනු පිණිස අවශ්‍ය සොයා බැලීම් කරන බව මම පසුගිය වසරේ සඳහන් කළෙමි. අදාළ ක්ෂේත්‍රය සඳහා විශේෂයෙන් ජාත්‍යන්තර පළපුරුද්ද සහිත තැනැත්තන් යෙදවීමේ අවශ්‍යතාව අප විසින් හඳුනාගනු ලැබ ඇත. ඒ අනුව අප ගුවන් සමාගම විෂයෙහි සිදුවිය යුතු වෙනස්කම් උදෙසා නායකත්වය සලසා දිය හැකි ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී, ප්‍රධාන වාණිජ නිලධාරී, ප්‍රධාන තාක්ෂණික නිලධාරී සහ ප්‍රධාන මූල්‍ය හා පරිපාලන නිලධාරී වැනි නව නිලධාරීන් ගණනාවක් සාර්ථක ලෙස බඳවා ගැනීමට අපට හැකිවී ඇති බව මා මෙහිලා වාර්තා කරනුයේ සතුටු සිතිනි.

ඒ අනුසාරයෙන්ම, අපගේ කළමනාකරණ ව්‍යූහය ශක්තිමත් කර ගැනීම පිණිස ද ඉදිරි කටයුතු කරමින් සමාගම සඳහා කළමනාකරණ අභ්‍යාසලාභීන් බඳවා ගැනීමේ වැඩපිළිවෙළකට ද අවතීර්ණ වී සිටිමු. ඒ යටතේ අප ගුවන් සමාගමේ අනාගත අවශ්‍යතාවනට සරිලන ආකාරයේ අතිශය ප්‍රවීණ, නිපුණ හා සුදුසුකම්ලත් කාර්ය මණ්ඩලයක් සමාගමේ සේවයෙහි නිරත කරවීමට අපට හැකිවී තිබේ.

ගුවන් සමාගම් කර්මාන්තයේ මෙහෙයුම් කටයුතු වාතාවරණය නිරන්තරයෙන්ම අභියෝගාත්මකය. එතෙකුදු වුවත්, 2015/16 වසර තුළ ගන්නා ලද පියවර ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම තිරසාරව පවත්වා ගෙනයාමේ කාර්යයෙහිලා මනාඅයුරින් ක්‍රියාත්මක වන බවටත්, කර්මාන්තය තුළ ප්‍රමුඛ සේවාවක් සැලසීමට එමගින් මංපෙත් විවරවනු ඇති බවටත් මට නිසැකය.

අවසාන වශයෙන්, අප වෙත සලසන ලද අඛණ්ඩ සහය සහ ගුවන් සමාගම කෙරෙහි තබන ලද විශ්වාසය වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකා රජයට මගේ තුති ප්‍රණාමය හිමිවේ. මගේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සොහොයුරු සාමාජිකයන්ට ද ඔවුන් විසින් සමාගමේ කටයුතු අරබයා දක්වන ලද දායකත්වය හා වෙහෙසකර සේවය වෙනුවෙන් මම ඔවුනට ස්තුති කරමි. ගුවන් සමාගමේ සේවා කටයුතු උදෙසා දක්වන ලද සහයෝගිතාව, දුෂ්කර සේවය හා කැපවීම වෙනුවෙන් එහි කළමනාකරණයට ද, සියලුම සේවක සේවිකාවනට ද, වෘත්තීය සමිතිවලට ද මගේ ස්තූතිය පුදකර සිටිමි.



**අජිත් නිශ්ශංක ඩයස්**
සභාපති

2016 දෙසැම්බර් මස 22 වන දින දී ය.

# අපගේ ප්‍රතිඵලයට ද මෙම වෙනස් වන වෙළඳපොළ තත්ත්වයන් බලපෑම් ඇති කළ අතර අප සමාගම් ඉතිහාසයෙහි විශාලතම සංක්‍රමණය බවට පත්විය හැකි වැඩපිළිවෙළෙහි කොටසක් ලෙස එහිලා දැඩි තීරණ ගැනීමට අපට සිදුවිය.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම පසුගිය වර්ෂය හා සංසන්දනාත්මකව 2015/16 මූල්‍ය වර්ෂය තුළ ස්වකීය අයවැය පරතරයෙහි සැලකිය යුතු අඩුවීමක් සහිතව තම කාර්ය සාධනය තුළ වැදගත් වර්ධනයක් අත්කර ගත්තේය. අඩු මට්ටමක පැවති ඉන්ධන පිරිවැය සහ අපගේ නව A330-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා ඇණිය සේවයේ යෙදවීමෙන් අත් වූ ඉහළ කාර්යක්ෂමතාව මෙන්ම 2015 ජූනි මාසයේදී ඇරඹී මුළු සමාගම ම ආවරණය වන පරිදි ක්‍රියාවට නැංවූ ප්‍රතිව්‍යූහගත වැඩසටහනක ප්‍රතිඵලයක් ලෙස අපගේ ඇතැම් පිරිවැය අංශවල සිදු වූ මූලික වියදම් අඩුවීම් ද කරණකොටගෙන සමාලෝචිත වසර තුළ අපගේ පවත්නා ආසන සඳහා වූ කිලෝමීටරයකට පිරිවැය (CASK) 10% කින් පහත වැටුණි. අභියෝගයක්ව පවත්නා ප්‍රවේණි පිරිවැය සම්බන්ධයෙන් විසඳුම් සොයන අතරම අනෙකුත් ක්ෂේත්‍ර සම්බන්ධයෙන් ද සමාගම ප්‍රගතියක් අත්කරගෙන තිබේ. එමගින් අපගේ ඒකක පිරිවැය අවමකර ගැනීමට පිටුබලයක් ලැබී ඇති අතර, ඇත්ත වශයෙන්ම එය ධනාත්මක ප්‍රවණතාවයකි. මෙම තත්ත්වය නොකඩවා පවත්වා ගනිමින් ඉදිරි මූල්‍ය වර්ෂය තුළ අපගේ පිරිවැය පදනම තවදුරටත් වර්ධනයකර ගැනීමට අපි බලාපොරොත්තු වන්නේමු.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ අනුබද්ධ සමාගමක් වන ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම සහ අනෙකුත් මූලෝපායික ව්‍යාපාර ඒකක සමාලෝචිත වසර තුළ සමාගමේ කාර්ය සාධනය කෙරෙහි ඉමහත් දායකත්වයක් සලසා දුන්නේය. ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම, එයාර්පෝට් ඇන්ඩ් ග්‍රවුන්ඩ් සර්විසස් සමාගම මෙන්ම ශ්‍රීලංකන් ඒවියේෂන් කොලෙජ් යන සමාගමට අයත් අනුබද්ධ ආයතන මූල්‍ය වර්ෂය තුළ සැලකිය යුතු වර්ධනයක් විද්‍යාමාන කළේය. ශ්‍රීලංකන් ඒවියේෂන් කොලෙජ් නමැති ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය වසර අවසානයේ දී සිය දෙවන උපාධි ප්‍රදානෝත්සව වැඩසටහන පවත්වන ලද අතර එමගින් විවිධ විෂය ධාරාවන්ට අයත් සිසුන් 300 දෙනෙකුට වැඩි පිරිසකට වෘත්තීය ගුවන් සේවා සුදුසුකම් සහතික පිරිනැමීය. අපගේ ගනුදෙනුකාර භවතුන් සඳහා වඩා විශිෂ්ට සේවාවක් සලසා දීම පිණිස අපගේ මූලෝපායික ව්‍යාපාර ඒකක තුළ තවදුරටත් ආයෝජනය කිරීමට අපි කටයුතු කරන්නෙමු.

ඉංජිනේරුමය සේවා අංශය සම්බන්ධයෙන් සලකා බලන කළ, පසුගිය වසර ගණනාව මුළුල්ලේ අප සතුව පැවති තෘතීය පාර්ශ්ව ඉංජිනේරුමය නඩත්තු සේවා හා පුහුණු නිපුණතාව තවදුරටත් වැඩිදියුණුකර ගැනීමට අපට හැකිවූයේ යුරෝපීය ගුවන් සේවා ආරක්ෂණ නියෝජිතායතනය (EASA) වෙතින් එහි 145 හා 147 දරන සහතිකකරණය අප වෙත ලැබීමත් සමගය. තවදුරටත් තෘතීය පාර්ශ්ව සේවා කටයුතු ඉටුකිරීමේ සූදානමක් වශයෙන් ගුවන්යානා ගාල්කර තැබීමේ ස්ථානවල (හැංගර්) ධාරිතාව ඉහළ නැංවීම සඳහා වූ ව්‍යාප්ති සැලසුම් දැනටමත් ආරම්භකර තිබේ.

ගුවන් සමාගම් කර්මාන්තය තුළ මෙතෙක් නොවූ විරූ වසරක් විද්‍යාමාන වූයේය. ඉන්ධන මිල ගණන් දැඩි පහළ මට්ටමකට ඇද වැටී අනපේක්ෂිත ලෙස අඩුවීමේ ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් කර්මාන්තය තුළ වැදගත් කෙටි කාලීන වර්ධනයක් උදාවිය. එම කෙටි කාලපරිච්ඡේදය තුළ ගාස්තු මට්ටම එලෙසම රඳා පැවති අතර සැලකිය යුතු ලාභ ප්‍රමාණයක් අත්කර ගැනීමට එමගින් ගුවන් සමාගම්වලට හැකි විය.

කෙසේ වුව ද, එතැන් සිට වෙළඳපොළ යළි තහවුරු තත්ත්වයකට පත්වූයේය. පසුගිය මාස කීපය තුළ අපගේ උත්පාදන (ගාස්තු ඉපැයුම්) තුළ මෙතෙක් නොවූ විරූ ඒ හා සමානම වූ පහත වැටීම් දිස්විය. බොහෝ අවස්ථාවල විශේෂයෙන් යුරෝපයේ සිට ආසියාව දක්වා වූ කලාපය ආශ්‍රිත උත්පාදන පසුගිය දෙවසරක කාලපරිච්ඡේදය මුළුල්ලේ අඩකින් පමණ පහත වැටී තිබුණි.

මුදලේ අගයට සරිලන විශිෂ්ට සේවයක් සලසන එහෙත් යෙද වූ ප්‍රාග්ධනය වෙනුවෙන් ප්‍රමාණවත් ලාභයක් ලැබීමට අපොහොසත් සම්ප්‍රදායික ගැටලු සහගත තත්ත්වයකට මුහුණපෑමේ වාතාවරණය වෙත නැවත හැරීයාමට ගුවන් සමාගම්වලට සිදුවන හෙයින් බොහෝ ගුවන් සමාගම් විසින් අත්කරගන්නා ලද වාර්තාගත ලාභ ප්‍රමාණය කෙටි කාලීනව පැවති සංසිද්ධියක් පමණක් බවත් පෙනෙන්නට තිබේ.

කෙසේ වුව ද, මෙම තත්ත්වය මධ්‍යයේ වුව ද, ඇතැම් විශාල ගුවන් සමාගම් ස්වකීය වෙළඳපොළ භාගය හඹායන ගමනේදී වෙළඳ ක්ෂේත්‍රය තුළ අවිචාරී ධාරිතා වර්ධනයක් සිදුකළ අවස්ථා අපට දැකගත හැකි විය. ලබාගත හැකි උත්පාදනය තවදුරටත් අඩාලවන වෙළඳපොළ තත්ත්වය මෙමගින් උග්‍ර බවට පත් කරන ලදී.

අපගේ ප්‍රතිඵලයට ද මෙම වෙනස්වන වෙළඳපොළ තත්ත්වයන් බලපෑම් ඇති කළ අතර අප සමාගම් ඉතිහාසයෙහි විශාලතම සංක්‍රමණය බවට පත්විය හැකි වැඩපිළිවෙළෙහි කොටසක් ලෙස එහිලා දැඩි තීරණ ගැනීමට අපට සිදුවිය. යුරෝපීය ගමනාන්ත වන ෆ්‍රැන්ක්ෆර්ට්, පැරිස් සහ රෝමය කරා සිදු වූ අපගේ මෙහෙයුම් කටයුතු නවතා දැමීම සම්බන්ධයෙන් අප විසින් ගන්නා ලද තීරණය මෙම ක්‍රියාමාර්ගයෙහි කොටසක් වූ අතර එහිලා හේතුකාරක වූයේ මෙම ගුවන් මාර්ග ආශ්‍රිත මෙහෙයුම් කටයුතු ඵලදායී නොවන තත්ත්වයට පත්කළ අතිශය අභියෝගාත්මක වෙළඳපොළ තත්ත්වයන්මය. ගුවන් සමාගම හා ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක කර්මාන්තය යන දෙඅංශය කෙරෙහි ඇතිවන බලපෑම් පිළිබඳව කරන ලද සූක්ෂම හා සවිස්තරාත්මක විශ්ලේෂණයකින් පසුව ගන්නා ලද මෙම තීරණය අපගේ ව්‍යාපාරය තවදුරටත් ඉදිරියට මෙහෙයවීමේ කාර්යයෙහිදී ප්‍රධාන පිරිවැය ඉතිරි කිරීමක් බවට පත්වනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරේ. එමෙන්ම මෙම ගමනාන්ත හා ශ්‍රී ලංකාව අතර ගුවන් ගමන් සම්බන්ධය අපගේ 'වන්වර්ල්ඩ්' ('**one**World') සංධානය හා අනෙකුත් ගුවන් සමාගම් හවුල්කරුවන් සමග සහයෝගයෙන් කටයුතු කරමින් සංකේත හුවමාරු වැඩපිළිවෙළ ඔස්සේ නොකඩවා පවත්වාගෙන යාමට ද අපි වගබලා ගතිමු.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම තවදුරටත් ඉදිරියට යමින් ස්වකීය ආසියාතික ගුවන් ගමන් මාර්ග තුළ සිය ක්‍රියාකාරිත්වය සවිමත්කර ගැනීමට අපේක්ෂා කරන අතර එමගින් සමාගම තම මූල්‍ය කාර්ය සාධනය වැඩිදියුණුකර ගැනීමටත්, ප්‍රමුඛ කලාපීය මධ්‍යස්ථාන සමග ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් ගමන් සම්බන්ධය ඉහළ නංවා ගැනීමටත්, ලාභදායක වෙළඳපොළ කරා සේවා සැලසීමටත් කටයුතු කරනු ඇත. අපගේ මෙහෙයුම් කටයුතු ආශ්‍රිත පිරිවැය ඉතුරුම් සම්බන්ධයෙන් දැඩි ක්‍රියාපිළිවෙතක් අනුගමනය කරන අතර අපගේ නිපැයුම හා සේවා වැඩිදියුණු කිරීම පිණිස චේතනාන්විතවම අවශ්‍ය ආයෝජන සිදු කරන්නෙමු. අපගේ යොවුන් ගුවන්යානා ඇණිය සමග මෙම ආයෝජන වෙළඳපොළ තුළ තරගකාරිත්වය වැඩිවර්ධනය කරනු ඇති අතර වඩා වැඩි සේවාලාභීන් ප්‍රමාණයක් සඳහා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම වඩාත්ම කැමති තෝරාගැනීම බවට පත්වීම පිණිස ද උපකාර වනු ඇත. මෙම මූලාරම්භක කාර්යයන්හි ප්‍රතිඵල දැනටමත් විද්‍යාමානව පවතින අතර සියලු ගුවන් ගමන් මාර්ග ආශ්‍රිතව වාර්තාවන ශ්‍රීලංකන් සේවාලාභී ප්‍රමාණනය තුළ පැහැදිලි වර්ධනයක් දිස්වේ. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ උපාය මාර්ගික වැඩපිළිවෙළ තුළ සේවාලාභීන් ප්‍රමුඛත්වයෙහිලා සැලකෙන අතර ගොඩබිමෙහිදී මෙන්ම ගුවනේදී ද ඔවුන්ගේ ගුවන් ගමන් අත්දැකීම අතිශය තෘප්තිමත් එකක් බවට පත් කිරීමට අපි කැපවී කටයුතු කරන්නෙමු.

2017 වර්ෂය තුළ A320neo වර්ගයේ පවුලේ ගුවන්යානා ගණනාවකින් ප්‍රථම ගුවන් යානය ස්වකීය ගුවන්යානා ඇණියට හඳුන්වාදීමට ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම අදහස් කරන අතර එමගින් නැවතත් ගුවන් මගී සැප පහසුව වැඩිදියුණු කිරීමටත්, කාර්යක්ෂමතාව නංවා ගැනීමටත් ක්‍රියාකරනු ඇත. මෙම අභිනව ගුවන්යානා අපගේ නව උපාය මාර්ගික වැඩපිළිවෙළ විෂයයෙහි මහඟු අනුබලයක් වනු ඇති අතර වෙනස්වන වෙළඳපොළ තත්ත්වයන්ට කඩිනම් හා යුහුසුළු ආකාරයෙන් ප්‍රතිචාර දැක්වීමේ හැකියාව ද අප වෙත සලසා දෙනු ඇත.

එතෙකුදු වුවත්, උඩු සුළං ප්‍රවාහය අවසන් වී නොමැත. අපගේ අනාගත සැලසුම් වටා භ්‍රමණය වන වැදගත්ම ගැටලුව වනුයේ ඉතා වෙනස් ආර්ථික හා මෙහෙයුම් තත්ත්වයන් යටතේ A350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා හතරක් 2016 සහ 2017 වර්ෂ තුළ ලබාගැනීමේ අපේක්ෂාවෙන් අපගේ ගුවන්යානා ඇණියට එකතු කිරීමට අප විසින් ගන්නා ලද තීරණයයි. වාණිජමය වශයෙන් මෙම වර්ගයට අයත් ගුවන්යානා මෙහෙයවීම ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට වාසිදායක නොවේ. මෙම ගුවන්යානා සම්බන්ධයෙන් පිළිගත හැකි විසඳුමක් සොයා ගැනීම සඳහා එයාර්බස් සමාගම සහ අදාළ බදුකරු සමග පුළුල් වශයෙන් සාකච්ඡා පවත්වන ලදී. ඒ අනුව, 2016 මාර්තු මාසයේදී එක් ගුවන්යානයකට අදාළ බදුකර ගිවිසුම, වර්ෂය සඳහා වාර්තා වූ අලාභය මත සැලකිය යුතු බලපෑමක් ඇති කිරීමට තුඩුදෙන එක් වරක් පමණක් ගෙවනු ලබන අවලංගු කිරීමේ ගාස්තුවක් ගෙවීමෙන් පසුව අවලංගු කරවා ගැනීමට අපට හැකි විය. 2016 ඔක්තෝබර් මාසයේදී, ඉතිරි ගුවන්යානා තුන සම්බන්ධයෙන් ද සාකච්ඡා නිම කරන ලද අතර බදුකරු සමග අදාළ බදුකර ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ කටයුතු දැන් නිමා කරනු ලැබ තිබේ. වියදමක් දැරිය යුතු වුව ද, මෙම තීරණය අප විසින් ගන්නා ලද්දේ බාහිර විශේෂඥ විශ්ලේෂණයකින් හා ආර්ථික වාතාවරණය පිළිබඳව පූර්ණ අගැයීමකින් ද අනතුරුවය. ගුවන් සමාගමේ අනාගත තිරසාරභාවය සඳහා වූ හොඳම විකල්ප ක්‍රියාමාර්ගය මෙය වනු ඇති බව අපට නිසැකය. වෙළඳපොළ තුළ වර්තමානයේ මෙහෙයවනු ලබන පුළුල් බඳ ගුවන්යානාවල අතිරික්තය සලකා බලන කළ, මෙම අවලංගු කරවා ගැනීම දූරදර්ශී තීරණයක් වූයේය.

වෙළඳපොළ තුළ පවත්නා තරගකාරිත්වය නිරතුරුවම තියුණු එකක් වනු ඇති අතර වෙළඳපොළ තුළ සිදුවන වෙනස්කම්වලට අනුවර්තනය වන්නන් පමණක් කර්මාන්තයෙහි රැඳී සිටිනු ඇත. මෙහි කලින් සඳහන් කළ ගුවන් ගමන් ජාලයෙහි ඇතිකළ වෙනස්කම් ද සමග අප විසින් අත්කර ගැනීමට අපේක්ෂා කරන මිශ්‍ර යානා සහිත ගුවන්යානා ඇණිය අප ගුවන් සමාගමේ අනාගත තිරසාරභාවය උදෙසා පදනම දැමීම පිණිස ඉවහල්වනු ඇතැයි මම විශ්වාස කරමි. අපගේ ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ වැඩසටහනේ ඉලක්කය ද එයම වන අතර එය අපගේ හවුල්කාර පාර්ශ්වවල සහය ද සහිතව මුදුන් පමුණුවාගත හැකි අරමුණක් වනු ඇති බවට මට විශ්වාසය.

වසර පුරා ලබාදුන් සහය වෙනුවෙන් සමූහයට අයත් සියලුම සේවක සේවිකාවන්ට ද, කොටස්හිමිකරුවන්ට ද, සේවාලාභීන්ට හා හවුල්කරුවන්ට ද මාගේ ස්තුතිය මෙයින් පළකර සිටිමි. ඉදිරි වර්ෂ තුළ අප සතු කළයුතු වැඩ බොහෝය. එසේ වුව ද, අප එම සියලු කාර්යයන් වෙත අවතීර්ණ වනුයේ ශුභවාදීත්වයේ හා විශ්වසනීයත්වයේ ප්‍රබල ආකල්ප පෙරදැරිවය.

**කපිතාන් සුරේන් රත්වත්ත**
ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී

2016 දෙසැම්බර් මස 22 වන දින දීය.

# අධ්‍යක්ෂවරුන් පිළිබඳ කෙටි හැඳින්වීමක්

අජිත් එන්. ඩයස්
සභාපති

ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ

ආර්. සී. ඩී. ද සිල්වා

මහින්ද හරදාස

රඛිත ජයවර්ධන

ලුතිනන් කර්නල් සුනිල් ඩී. පීරිස්

7

හරින්ද්‍ර කේ. බාලපටබැඳි

8

නිරංජන් ද සිල්වා දේවා ආදිත්‍ය

### අජිත් එන්. ඩයස් මහතා

අජිත් ඩයස් මහතා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට 2015 පෙබරවාරි මස 12 වන දින පත් කෙරුණු අතර ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේද, ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමේද, සී/ස මිහින් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගමේ ද සභාපතිවරයා වශයෙන් කටයුතු කරයි.

ඩයස් මහතා එක්සත් රාජධානියේ පේෂකර්ම ආයතනයේ ආශ්‍රය සාමාජිකයෙකු හා එක්සත් රාජධානියේ සැල්ෆොඩ් විශ්වවිද්‍යාලයේ වරලත් පේෂකර්ම තාක්ෂණවේදියෙකු ද වේ.

ඇඟළුම් කර්මාන්තයේ පුරෝගාමියෙකු වන ඩයස් මහතා බ්‍රැන්ඩික්ස් සමූහ ව්‍යාපාරයේ සම ප්‍රාරම්භකවරයෙකු ද වන්නේය. ඒ මහතා ඒකාබද්ධ ඇඟළුම් සම්මේලන සංසදයේ ද, නිදහස් වෙළඳ කලාප කර්මාන්තකරුවන්ගේ සම්මේලනයේ ද, කොළඹ හිල්ටන් හෝටලය හිමි සමාගම වන සී/ස හොටෙල් ඩිවලොපර්ස් (පුද්ගලික) සමාගමේ ද සභාපතිවරයා ලෙස කටයුතුකර ඇත.

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

### ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා

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

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

අධ්‍යයන ක්ෂේත්‍ර කීපයක දැනුම සහිතව ලන්ඩනයේ සහ ලෝක බැංකුවේ ප්‍රයිස්වෝටර්හවුස්කූපර්ස් (ලන්ඩන්) ආයතනය ඇතුළු ජාත්‍යන්තර සංවිධාන ගණනාවක සේවයෙන් පසු ලබාඇති වසර 35 ක ඉමහත් ජාත්‍යන්තර පළපුරුද්දක් බ්‍රිටෝ මහතා සතුය.

ඒයිට්කන් ස්පෙන්ස් පී.එල්.සී. ආයතනයේ සහ ඒයිට්කන් ස්පෙන්ස් හොටෙල් හෝල්ඩිංග්ස් පී.එල්.සී. ආයතනයේ නියෝජ්‍ය සභාපති හා කළමනාකාර අධ්‍යක්ෂවරයා ලෙස දැනට කටයුතු කරන බ්‍රිටෝ මහතා, ඇල්පිටිය ප්ලාන්ටේෂන්ස් පී.එල්.සී. ආයතනයේ ද සභාපතිවරයාවේ. තවද ඒ මහතා ඩී.එෆ්.සී.සී. බැංකුවේ ද, ඩී.එෆ්.සී.සී. වර්ධන බැංකුවේ ද, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ද සභාපති ධූරය උසුලා ඇත.

### ආර්. සී. ඩී. ද සිල්වා මහතා

2015 පෙබරවාරි මස 12 වන දින ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස පත් කෙරුණු අතර මීට පෙර 2002-2004 කාලය තුළ සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ ද සේවය කර ඇත.

සී/ස ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස ද කටයුතු කරයි.

1992 වර්ෂයේදී කැළණි ටයර්ස් පී.එල්.සී. සමාගම පුද්ගලීකරණය කිරීමට පෙර එහි සභාපතිවරයා ලෙසද, 1998 දී බද්ධ ව්‍යාපාරයක් ලෙස සියැට් ශ්‍රී ලංකා ගෲප් සමූහ ව්‍යාපාරය ස්ථාපිත කළ දින සිටම එහි සභාපතිවරයා ලෙස සේවය කර ඇති සිල්වා මහතා දැනට වීල්ස් ගෲප් ඔෆ් කම්පනීස් ආයතනයේ සභාපතිවරයා වේ.

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

### මහින්ද හරදාස මහතා

2015 පෙබරවාරි මස 12 වන දින ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කෙරුණු හරදාස මහතා මීට පෙර 2002-2004 කාලය තුළ ද සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සේවයකර ඇත.

ඒ මහතා සී/ස ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමේ සහ සී/ස මිහින් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස ද කටයුතු කරයි.

1985-2004 කාලය තුළ වාර්නර්ස් ලංකා නීති කාර්යාලයේ ජ්‍යෙෂ්ඨ හවුල්කරුවෙකු ලෙස කටයුතු කළ හරදාස මහතා දැනට ද එහි ජ්‍යෙෂ්ඨ හවුල්කරුවකු වශයෙන් සේවය කරයි.

වෘත්තියෙන් නීතිවේදියෙකුවූ හරදාස මහතා, ශ්‍රී ලංකා නීතිඥ සංගමයේ සාමාජිකයෙකි. ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය සංගමයේ ශ්‍රී ලංකා ශාඛාවේ ද, ආසියානු පේටන්ට් නීතිඥ සංගමයේ සහ අන්තර් ශාන්තිකර නීතිඥ සංගමයේ ද ප්‍රාරම්භක සාමාජිකයෙකි.

### රබිත ජයවර්ධන මහතා

2015 පෙබරවාරි මස 20 වන දින ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත්කෙරුණු ජයවර්ධන මහතා සී/ස ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමේ සහ සී/ස මිහින් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස ද සේවය කරයි.

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

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

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

ජයවර්ධන මහතා ලන්ඩනයේ අලෙවිකරණ ආයතනයේ පූර්ණ සාමාජිකයෙකුවේ.

### ලුතිනන් කර්නල් සුනිල් ඩී. පීරිස්

2015 පෙබරවාරි මස 12 දින ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත්කෙරුණු අතර, මානව සම්පත් විධායක අධ්‍යක්ෂවරයා ලෙස සේවය කරයි. සී/ස ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමේ සහ සී/ස මිහින් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස ද කටයුතු කරයි.

වසර 22 ක සේවා කාලයක් සහිත විශ්‍රාමලත් යුද හමුදා නිලධාරියෙකි.

ලංකා දුම්කොළ සමාගමේ සේවයට බැඳුනු ඒ මහතා එම ව්‍යාපාර සමූහයේ අවදානම් හා ආරක්ෂක කළමනාකරු ලෙස කටයුතු කළ අතර, සී.ටී.සී. ට්‍රේඩිං කම්පනි ලිමිටඩ් ආයතනයේ සාමාන්‍යාධිකාරීවරයා ද වූයේය. ඉන් පසුව රිචඩ් පීරිස් එක්ස්පෝට්ස් ලිමිටඩ් ආයතනයේ විකුණුම් හා අලෙවි අධ්‍යක්ෂ වශයෙන් ද, රිචඩ් පීරිස් ඩිස්ට්‍රිබියුටර්ස් සහ රිචඩ් පීරිස් කීල්ස් ප්ලාන්ටේෂන්ස් ලිමිටඩ් යන ආයතනවල අධ්‍යක්ෂවරයකු වශයෙන් ද සේවයකර ඇත. ඇමල්ගමේටඩ් ග්‍රැෆයිට් (පුද්ගලික) සමාගමේ කළමනාකාර අධ්‍යක්ෂවරයා ලෙස ඔහු සේවය කරන අතර ඒ මහතා ඕස්ට්‍රේලියා ප්ලාස්ටිපැක් ලිමිටඩ් ආයතනයේ සභාපතිවරයා ද, නිපොන් නේචර් ෆෝම්ස් (පුද්ගලික) සමාගමේ කළමනාකාර අධ්‍යක්ෂවරයා ද වූයේය.

### හරින්ද්‍ර කේ. බාලපටබැඳි මහතා

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

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

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

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

### නිරංජන් ද සිල්වා දේවා ආදිත්‍ය

2015 මැයි මස 26 වන දින ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත්කෙරුණි.

ගුවන් ගමන් විද්‍යා ඉංජිනේරුවරයෙකු වන දේවා ආදිත්‍ය මහතා ලුබරෝ විශ්වවිද්‍යාලයේ ගගන ඉංජිනේරු විද්‍යා ගෞරව උපාධිය ලබා සිටින රාජකීය ගුවන් ගමන් විද්‍යා සමාජයේ යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු ආයතනයේ උපාධිධරයෙකුවේ. 1986 යුරෝපීය ගුවන් ප්‍රවාහන නිර්නියාමන කමිටුවේ සභාපති වශයෙන් මාග්‍රට් තැචර් අග්‍රාමාත්‍යතුමිය විසින් පත්කරනු ලැබූ දේවා ආදිත්‍ය මහතා එවකට එක්සත් රාජධානියේ පැවති දෙවන විශාලතම ගුවන් සමාගම වන එයාර් යුරෝප් හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයෙහි ද, ප්‍රවාහන කාර්යයෙහි වගකීම උසුලන ස්කොට්ලන්ත කාර්යාලයෙහි පෞද්ගලික ලේකම්වරයෙකු ලෙස අග්‍රාමාත්‍ය ජෝන් මේජර් මහතාගේ රජයෙහි ද සේවයකර ඇත. යුරෝපා පාර්ලිමේන්තුවේ ප්‍රවාහන කමිටුවෙහි සේවයකර ඇති දේවා ආදිත්‍ය මහතා, යූරෝ බිලියන 23 ක්වූ සංවර්ධන අයවැය ලේඛනය අධීක්ෂණය කරන විදේශීය සංවර්ධන කමිටුවේ උප සභාපතිවරයා වශයෙන් දැනට කටයුතු කරයි.

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

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

1

**කපිතාන් සුරේන් රත්වත්ත**
ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී

කපිතාන් සුරේන් රත්වත්ත ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී ලෙස 2015 ඔක්තෝබර් මස 15 වෙනිදා පත්කරන ලදී. ඔහු ගුවන් ගමන් ක්ෂේත්‍රයේ වසර 30 කට වැඩි පළපුරුද්දක් සහිත ගුවන් නියමුවෙකි. ප්‍රථම වරට 1984 දී එයාර් ලංකා ගුවන් සමාගමට බැඳුණු ඒ මහතා 1989 වර්ෂයේදී එමිරේට්ස් ගුවන් සමාගමේ සේවය සඳහා ගොස් එම සමාගමෙහි විවිධ තනතුරු දැරීය. බෝයිං B777 සහ එයාර්බස් A380 වර්ගයේ ගුවන්යානා ද ඇතුළුව විවිධ ගුවන්යානා වර්ග ගණනාවක්ම පදවමින් පියාසර පැය 1,900 කට අධික කාලයකට හිමිකම් කියන රත්වත්ත මහතාට ගෝලීය වාතාවරණය පිළිබඳව පුළුල් අවබෝධයක් තිබේ.

එම්බ්‍රිය රිඩ්ල් ගුවන් ගමන් විද්‍යා විශ්වවිද්‍යාලයේ උපාධියක් සහ මාස්ටර්ස් උපාධියක් හිමි අයෙකු හා රාජකීය ගුවන් ගමන් විද්‍යා සමාජයේ ආශ්‍රය සාමාජිකත්වය හිමි අයෙකු වශයෙන් ද, ග්‍රන්ථ පළකිරිම් කීපයක කතෘවරයෙකු වශයෙන් ද සුරේන් මහතා වසර ගණනාවක් තිස්සේ ගුවන් සමාගම් ආශ්‍රිත මෙහෙයුම් කාර්යයන්හී ඉතා ගැඹුරින් නිරතව සිටී.

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

2

**සිවා රාමචන්ද්‍රන් මහතා**
ප්‍රධාන වාණිජ නිලධාරී

පසුගිය කාලසමය තුළ සිංගප්පූර් එයාර්ලයින්ස්, කටාර් එයාර්වේස්, කිංෆිෂර් එයාර්ලයින්ස්, ජෙට් එයාර්වේස් හා අවසාන වශයෙන් නයිජීරියාවේ ඇරික් එයාර්වේස් වැනි ප්‍රමුඛ ගුවන් සමාගම් කීපයක සේවය කර ඇති රාමචන්ද්‍රන් මහතා වසර 40 ක පළපුරුද්දක් හිමි කර්මාන්තයේ ප්‍රවීණයෙකි. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ මෙන්ම එවකට එය හැඳින්වූ එයාර් ලංකා සමාගමේ ද 1991 සිට 2002 දක්වා වූ දශකය තුළ ඒ මහතා සේවය කර ඇත. එම ගුවන් සමාගම්වල මූලෝපායික තනතුරු කීපයක කටයුතුකර ඇති ඒ මහතා ආසියාව, මැද පෙරදිග, යුරෝපය, දකුණු ඇමෙරිකාව හා අප්‍රිකාව යන රටවල් බොහෝමයක සිට ස්වකීය සේවා සලසා දී ඇත. රාමචන්ද්‍රන් මහතා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීවරයා ලෙස එහි සේවයට එක්වීමට පෙර පෙරකී අප්‍රිකානු ගුවන් සමාගමේ ජ්‍යෙෂ්ඨ වාණිජ උප සභාපති ධූරය හොබවා ඇත. වාණිජ කටයුතු ඔහුගේ ප්‍රධාන කාර්යභාරය වන අතර, ඔහු සතු පූර්ව ගොඩබිම් සේවා පළපුරුද්ද හා මූල්‍ය කරුණු, ගුවන්යානා මෙහෙයුම් කටයුතු හා නඩත්තු කටයුතු පිළිබඳ දැනුම ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම කෙරෙහි ඔහුගේ සේවා දායකත්වයට මහඟු අගයක් එකතු කරයි.

3

**මැණික් ගුණසේකර මහත්මිය**

ප්‍රධාන ආයතනික කටයුතු නිලධාරිනී

1995 දී මැණික් ගුණසේකර මහත්මිය සමාගමේ සේවයට බැඳුනු අතර 2010 වසර දක්වා එහි සේවය කළාය. දැනට ඇය සමාගමේ ප්‍රධාන ආයතනික කටයුතු නිලධාරිනිය ලෙස ස්ථිර ගිවිසුම් කාල සීමා පදනමක් මත සේවය කරන්නීය.

ඇය සමාගමෙහි සේවය කළ කාලය තුළ ජාත්‍යන්තර සබඳතා, වාණිජ සැලසුම්කරණය හා රක්ෂණය යන විවිධ කාර්යභාරයන් තුළ තනතුරු දැරුවාය. සමාගමේ සේවයට පැමිණීමට පෙර සහකාර කළමනාකාරිණියක ලෙස ඕස්ට්‍රේලියාවේ වෙස්ට්පැක් බැංකිං කෝපරේෂන්හී ද, ඩුබායිහී ජේම්ස් බෙරි ඇන්ඩ් ඇසෝෂියේට්ස් සමාගමේ ද ඇය සේවය කර ඇත. ශ්‍රී ලංකාවේ කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයේ නීති උපාධිධාරිනියක වන ඇය ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ හාවඩ් නීති විද්‍යාලයේ නීතිපති උපාධියද ලබා ඇත.

4

**ලලිත් විතාන මහතා**

සමූහයේ ප්‍රධාන මූල්‍ය හා පරිපාලන නිලධාරී

ලලිත් විතාන මහතා වසර 25 කට වැඩි කාලයක් මුළුල්ලේ ආයතනික අංශය තුළ කළමනාකාර තනතුරු දරා ඇත. ඉන් වසර 20 කට වැඩි කාලයක් පුරා බැංකු කටයුතු, නිෂ්පාදන කටයුතු හා වෙළඳ කටයුතු යන ක්ෂේත්‍රයන්හී ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ තනතුරුවල ඒ මහතා සේවය කර ඇත. බ්‍රැන්ඩික්ස් ගෘෘප්, අර්න්ස්ට් ඇන්ඩ් යංග්, ඇම්ස්ටර්ඩෑම් රොටර්ඩෑම් (ඇම්රෝ) බැන්ක්, අයි.බී.එම්. වර්ල්ඩ් ට්‍රේඩ් කෝපරේෂන්, කාසන් කම්බර්බැච් පී.එල්.සී., එම්.ජේ.එෆ්. ගෘෘප් සහ ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ යමහා කෝපරේෂන් යනාදී ආයතන ඇතුළු බොහෝ සමාගම්වල, විතාන මහතා සේවය කර ඇත.

ශ්‍රීලංකන් හා මිහින් ලංකා යන ගුවන් සමාගම්වලට අයත් සමූහයේ ප්‍රධාන මූල්‍ය හා පරිපාලන නිලධාරී ලෙස එහි මූල්‍ය, තොරතුරු තාක්ෂණ හා ප්‍රසම්පාදන යනාදී කටයුතු සම්බන්ධයෙන් වගකීම දරමින් දැනට ඒ මහතා සිය සේවා ඉටු කරයි. මෙම කාර්යභාරයට අමතර වශයෙන්, විතාන මහතා සමූහයේ අනුබද්ධ සමාගමක් වන සී/ස ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමේ සාමාන්‍යාධිකාරිවරයා ලෙස ද එහි කළමනාකරණ කටයුතු සිදු කරයි.

මීට පෙර විතාන මහතා, ලංකා බැංකුව, දංකොටුව පෝසිලේන් පී.එල්.සී., ශ්‍රී ලංකා මර්චන්ට් බැංකුව, සීමාසහිත සීලීස් සහ සෙලාන් බැංකුව යන ආයතනවලට අයත් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලවල ස්වාධීන අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙසද සේවය කර ඇත. විතාන මහතා විදුලි සංදේශ නියාමන කොමිෂන් සභාවේ කොමසාරිස්වරයෙකු ලෙස ද කටයුතු කර ඇත.

විතාන මහතා කොළඹ, ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්වවිද්‍යාලයේ ව්‍යාපාර පරිපාලනපති (එම්.බී.ඒ) උපාධිය හා එක්සත් රාජධානියේ මැන්චෙස්ටර් මෙට්‍රොපොලිටන් විශ්වවිද්‍යාලයේ ශාස්ත්‍රවේදී (බී.ඒ) ගෞරව උපාධිය ලබා සිටී. එක්සත් රාජධානියේ වරලත් කළමනාකාර ගණකාධිකාරී ආයතනය (එෆ්.සී.එම්.ඒ.) හා ශ්‍රී ලංකාවේ වරලත් ගණකාධිකාරි ආයතනය (එෆ්.සී.ඒ.) යන ආයතනද්වයේම ආශ්‍රය සාමාජිකත්වය ඔහු දරයි. ඔහු ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ආයතනයේ (පී.එම්.අයි.) ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ වෘත්තිකයෙකු ද වේ.

5

**දිනාග පද්මපෙරුම මහතා**
ප්‍රධාන තාක්ෂණික නිලධාරී

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

6

**චානක ඕලගම මහතා**
ගුවන් මැදිරි සේවා ප්‍රධානී

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

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

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

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

7

**කපිතාන් රජින්ද් රණතුංග**

ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් ප්‍රධානී

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

8

**චාමර රණසිංහ මහතා**

ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රධානී

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

ගනුදෙනුකාර සේවා, ගුවන් භාණ්ඩ වෙන්කරවා ගැනීම්, ගුවන් භාණ්ඩ විකුණුම් හා අලෙවිය සහ ගුවන් තොටුපළ ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් යානාදී ක්ෂේත්‍ර ආශ්‍රිතව ගුවන් සමාගම් හී ගුවන් භාණ්ඩ හා ගුවන් සේවා කර්මාන්තය පිළිබඳව වසර 16 කට වැඩි පළපුරුද්දක් ඒ මහතා ලබා තිබේ. සමාගමේ සේවයට පැමිණීමට පෙර චාමර රණසිංහ මහතා ශ්‍රී ලංකාව තුළ මෙහෙයුම් කටයුතු කරන කීර්තිමත් ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගම්වල ජ්‍යෙෂ්ඨ තනතුරු දරා ඇත.

**ප්‍රදීප කැකුලාවල මහතා**
මානව සම්පත් ප්‍රධානී

ප්‍රදීප කැකුලාවල මහතා දශක දෙකකට අධික කාලයක් පුරා කළමනාකරණ වෘත්තිකයෙකි. වසර 15 ක් වූ කාලපරිච්ඡේදයක් පුරා මානව සම්පත් සංවර්ධන විෂයයෙහි නිපුණතාව ලබමින් එහි ලා සිය රුචිකත්වය යොමු කිරීමට පෙර ව්‍යෘපෘති කළමනාකරණය, සාමාන්‍ය කළමනාකරණය, අලෙවි හා ව්‍යාපාර සංවර්ධනය යනාදී ක්ෂේත්‍රවල ප්‍රධාන කළමනාකරණ තනතුරු ගණනාවක් කැකුලාවල මහතා විසින් දරා ඇත. ඒ මහතා මීට වසර 5 කට පෙර ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ සේවයට පැමිණීමට පෙර අධ්‍යාපනය, කාර්යාල ස්වයංක්‍රියනය, ඉංජිනේරු හා ඇගළුම් අංශවලට අයත් ප්‍රධාන පෙළේ සමාගම් ගණනාවකට මානව සම්පත් ප්‍රධානීයා ලෙස ක්‍රියාකර ඇත. තම ප්‍රමුඛ වෘත්තීයමය කටයුතුවලට අමතරව කැකුලාවල මහතා දශකයකටත් අධික කාලයක් තිස්සේ සමාගම් අංශයේ උපදේශකවරයෙකු හා නිපුණතා සංවර්ධන පහසුකම් සලසන්නෙකු ලෙස ද කටයුතු කරයි. කොමන්වෙල්ත් ඔෆ් ලර්නිං විද්‍යායතනයේ ව්‍යාපාර පරිපාලනපති උපාධිය හා දැනුම කළමනාකරණය පිළිබඳ විශේෂ ප්‍රගුණතාව සහිතව ශ්‍රී ලංකා තොරතුරු තාක්ෂණ ආයතනය වෙතින් ලබාගත් තොරතුරු කළමනාකරණය පිළිබඳ විද්‍යාපති උපාධිය ඇතුළුව කළමනාකරණය, මානව සම්පත් සහ තොරතුරු තාක්ෂණය පිළිබඳ පශ්චාත් උපාධි සුදුසුකම් ද කැකුලාවල මහතා ලබා තිබේ. මානව සම්පත් කළමනාකරණය පිළිබඳ සිය විධායක පුහුණුව ඔහු විසින් ලබාගෙන ඇත්තේ සිංගප්පූර් ජාතික විශ්වවිද්‍යාලය හා ශ්‍රී ලංකා කළමනාකරණ පශ්චාත් උපාධි ආයතනය යන විද්‍යායතන වෙතිනි.

ප්‍රදීප කැකුලාවල මහතා ශ්‍රී ලංකාවේ මානව සම්පත් වෘත්තිකයන්ගේ සංගමයේ වර්තමාන සභාපතිවරයාය. ඔහු වරලත් ජනතා සංවර්ධන ආයතනයේ ද සාමාජිකයෙකු වේ.

ජිනීවා හි පිහිටි ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ (IATA) මානව ප්‍රාග්ධන කවුන්සිලයේ මෙහෙයුම් කමිටුවේ ප්‍රාරම්භක සාමාජිකයෙකු ලෙස ද ඔහු සේවය කරයි. ඔහු දැනට ශ්‍රී ලංකාවේ කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයේ කළමනාකරණය පිළිබඳ ආචාර්ය උපාධි අපේක්ෂකයෙකු ද වේ.

**යසන්ත දිසානායක මහතා**
මූල්‍ය කළමනාකරණ ප්‍රධානී

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

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

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

11

### ඩැල්රින් තිරුකුමාර් මහත්මිය

සමාගමේ ලේකම්/ආයතනික ලේකම් කටයුතු

වර්ෂ 2013 දී සමාගමේ ලේකම් වශයෙන් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට එක්වූ ඩැල්රින් තිරුකුමාර් මහත්මිය ආයතනික ලේකම් කටයුතු සේවා ප්‍රධානී ලෙස ඉතා මෑතකදී පත් කෙරිණි. සමාගමේ ආයතනික ලේකම් කටයුතු සේවා අංශය ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට ද, සී/ස ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමට ද, සී/ස මිහින් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගමට ද ලේකම් කටයුතු සේවා සපයයි. ඊට අමතරව මෙකී සමාගම් තුනේ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණයේ වැටුප් ලේඛන සැකසීමේ කාර්යය පහසු කරලීමේ කටයුත්තෙහි ද මෙම අංශය නිරත වෙයි. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ සමාජ සත්කාරක අංශය වන ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස් හි අරමුදලේ භාරකාරයෙකි.

පොදු ලැයිස්තුගත සමාගම්හී සමාගම් ලේකම් කටයුතු පරිචය ආශ්‍රිත ක්ෂේත්‍රයෙහි වසර 20 කට අධික පළපුරුද්දක් ඇය සතුය. තිරුකුමාර් මහත්මිය ශ්‍රී ලංකාවේ විවිධ ව්‍යාපාර සමාගම් සංධාන දෙකක ජ්‍යෙෂ්ඨ තනතුරු දරා ඇත.

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

12

### ප්‍රිමාල් ද සිල්වා මහතා

සාමාන්‍යාධිකාරි/ශ්‍රීලංකන් ඒවියේෂන් කොලේජ්

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

# ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන් ප්‍රවාහකයා තිරසාර පැවැත්මක් සහිත නව යුගයක් කරා

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම සිය කලාපීය තත්ත්වය සවිමත් කරගනු පිණිසත්, සමාගමේ යථා තත්ත්වය කෙරෙහි සැලකිල්ල යොමු කරනු පිණිසත් වැඩි අවධානය යොමු කරනු ඇත. ගුවන් සමාගම තවදුරටත් සංවර්ධනය කිරීමේ පරමාර්ථයෙන් යුතුව ශ්‍රී ලංකා රජය රාජ්‍ය-පුද්ගල හවුල්කාරිත්ව ගිවිසුමකට එළඹීමට කැමති පාර්ශ්ව වෙතින් ඔවුන්ගේ අභිලාෂය ප්‍රකාශ කිරීමේ යෝජනා කැඳවා ඇති අතර එම ක්‍රියාවලිය මෙම මූල්‍ය වර්ෂය අවසාන වන විට නිම කිරීමට අපේක්ෂා කරයි. මෙය ගුවන් සමාගම විෂයයෙහි තවත් එක් යුගයක ආරම්භයක් සනිටුහන් කරනු ඇත. එහිලා ප්‍රමුඛ වශයෙන් ඉස්මතු වන පරමාර්ථය විය යුතු වනු ඇත්තේ ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ තිරසාර පැවැත්ම යන සාධකයයි.

# කළමනාකරණ සාකච්ඡාව හා විශ්ලේෂණය

## අපගේ මෙහෙයුම් පරිසරය

### තියුණු ගෝලීය මුහුණුවර

ජගත් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය වසර 2015 මුළුල්ලේ මිනිසුන් හා ස්ථාන යාකරමින් සහ ආර්ථික සංවර්ධනය ලඟාකරදීමට අනුබල සලසමින් ගෝලීය ආර්ථිකය කෙරෙහි දායකත්වයක් සැපයීය. ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයට අනුව, 2015 වසර සඳහා ගුවන් සේවා කර්මාන්තය ඇ.ඩො. බිලියන 35.3 ක (4.9% ක් වූ ශුද්ධ ලාභ ආන්තිකයක් සහිතව) ශුද්ධ ලාභයක් වාර්තා කළේය. ගුවන් සේවා කර්මාන්තය ප්‍රාග්ධනය මත අත්කරගත් මෙම ලාභ ප්‍රමාණය එහි ප්‍රාග්ධන පිරිවැය මද වශයෙන් පමණක් ඉක්මවා සිටි අතර අදාළ ශුද්ධ ලාභ ආන්තිකය ලොව සියලුම කර්මාන්තවල ලාභ මට්ටමෙහි අවම ප්‍රමාණයන් අතර වූයේය. පොදුවේ ගත්කළ, ගුවන් සමාගම් විසින් ප්‍රවාහනය කළ එක් එක් මගියා වෙනුවෙන් මේ වන විටත් ලාභ වශයෙන් ලබන්නේ ඇ.ඩො. 10 කටත් අඩු මුදල් ප්‍රමාණයකි. ඇත්ත වශයෙන්ම, ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් හා ප්‍රධාන විධායක නිලධාරියා වන ටෝනි ටයිලර් මහතා ප්‍රකාශ කර ඇත්තේ, ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ ලාභදායකත්වය තිරසාරව පවතින්නකට වඩා බිඳවැටෙන සුළු එකක් බවයි.

2015 වසර තුළ ගෝලීය දළ දේශීය නිෂ්පාදිතය 2.5%කින් ඉහළ ගිය අතර ප්‍රමුඛ ආර්ථිකයන් (අපේක්ෂිත මට්ටමට වඩා කඩිනමින් ආර්ථික ප්‍රකෘතිමත් භාවය ලැබූ යුරෝපීය කලාපයේ රටවල් ද ඇතුළුව) අත්කර ගත් ශක්තිමත් කාර්ය සාධනය චීනය හා බ්‍රසීලය යන රටවල පැවති මන්දගාමී ආර්ථික වර්ධනයේ සමස්ත බලපෑමට වඩා වැඩි වැදගත්කමක් දක්වා සිටියේය. ගුවන් ගමන් සඳහා මැද පෙරදිග හා ආසියා ශාන්තිකර කලාපයේ රටවල මගීන් වෙතින් උද්ගත වූ ඉල්ලුම උතුරු ඇමරිකානු රටවල ගුවන් මගීන් ගුවන් ගමන් සඳහා එල්ල කළ ඉල්ලුමට වඩා වැඩි ප්‍රමාණයකින් ඉක්මවා සිටි තත්ත්වයක් සහිතව වසර තුළ පැවති අඩු මිල ගුවන් ගාස්තු, ගුවන් ප්‍රවාහනයෙහිලා සුවිශාල උද්දීපනයක් ඇති කළේය. එම තත්ත්වය යටතේ වුවද, ඇත්ත වශයෙන්ම, වසර 2014 දී ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ ආදායම වන ඇ.ඩො. බිලියන 758 ක් වූ ප්‍රමාණය හා සසඳන කළ 2015 වසර තුළ එම ආදායම් ප්‍රමාණය ඇ.ඩො. බිලියන 710 ක් පමණක් වූයේය.

මෙම පහත වැටීමට ප්‍රධාන හේතුව වූයේ, අතිරේක වෙළඳපොළ කොටස අපේක්ෂාවෙන් බොහෝ ගුවන් සමාගම් ස්වකීය වෙළඳ කටයුතු ධාරිතාවය දැඩිව ඉහළ නැංවීමයි. මෙම වෙළඳ කටයුතු ධාරිතාවය තත්‍ය වෙළඳපොළ ඉල්ලුමට වඩා ඉහළ මට්ටමක පැවතුණි. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් ඉතා අභියෝගාත්මක වෙළඳපොළ වාතාවරණයක් සහ ලාභ ඉපදවීම තුළ සීඝ්‍ර පිරිහීමක් ද උද්ගත වූයේය. අඩු ඉන්ධන මිල ගණන් අපේක්ෂිත මට්ටමට වඩා අඩු බලපෑමක් ඇති කළ අතර, ඊට හේතුව වූයේ, බොහෝ වෙළඳපොළවල් ඇමරිකානු ඩොලරයේ ඉහළයාම එල්ලේ ස්වකීය මිල ගණන් ඉතා දැඩිව වෙනස් කිරීමය.

ඉතා සිහින් ලාභ ආන්තික මත කටයුතු කිරීමෙහි නොකඩවා නියැලෙන අතර මහා පරිමාණ මෙන්ම ක්ෂුද්‍ර පරිමාණ යන දෙමට්ටමින්ම ගෝලීය ආර්ථිකය කෙරෙහි ධනාත්මක බලපෑමක් ඇති කිරීමෙහිලා ද ගුවන් සමාගම් කර්මාන්තය අඛණ්ඩව ක්‍රියා කළේය. ගෝලීය ආර්ථිකයේ ප්‍රමුඛ ක්‍රියාකරුවකු වශයෙන් ගුවන් සමාගම් කර්මාන්තය ශක්තිමත් මෙහෙයුම් හා ඉහළ යන මූල්‍ය කාර්ය සාධනයක් සලසාදීමේ කාර්යයෙහි නිරතව සිටියි. එහිලා එම කර්මාන්තය රැකියා අවස්ථා ඉහළ නැංවීමෙහි ද, වඩා හොඳ නිපැයුම් හා සේවා මත ආයෝජනය කිරීමෙහිද, ගුවන් මගීන්ට තම මුදලේ වටිනාකමට සරිලන මහඟු සේවයක් සැලසීමෙහි ද නොකඩවා නියැලෙයි. ගුවන් සේවා කර්මාන්තය පෙරට වඩා වැඩි මිනිසුන් හා ව්‍යාපාර ප්‍රමාණයක් සම්බන්ධ කරමින් ජනනය කරන අතරතුර තම පාරිසරික කාර්ය සාධනය ඉහළ නංවා ගනිමින් සහ තිරසාර ආනාගතයකට දායකත්වය සපයා දෙමින් ද කටයුතු කරයි.

### අභියෝගාත්මක දේශීය මුහුණුවර

ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථිකය කෙරෙහි ලාභදායක අයුරින් දායකවන තනිව නැගී සිටින ව්‍යාපාරික සමාගමක තත්ත්වය ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම වෙත අත්කර දීම සහතිකවීම ශ්‍රී ලංකා රජයේ ප්‍රධාන අරමුණුවලින් එකකි.

මෙම වාතාවරණය යටතේ, දේශීය මෙහෙයුම් වාතාවරණය කෙරෙහි බලපෑ ප්‍රධාන සාධක කීපයක සමාලෝචනයක් පහත පළවේ.

ශ්‍රී ලංකාවේ දළ ජාතික නිෂ්පාදිතය 2015 වසර තුළ 4.8% කින් ඉහළ ගියේය. එය 2014 වසරේ ප්‍රමාණයට (එනම් 4.9%) වඩා සුළු අඩුවීමක් වූයේය. එය 2016 වසරේදී 5.3% ක අනුපාතයකින් වර්ධනය වනු ඇතැයි අපේක්ෂිතය.

වාර්ෂික වශයෙන් සංසන්දනාත්මකව සලකන කළ, 2015 වසර තුළ ශ්‍රී ලංකාව වෙත පැමිණි සංචාරකයන්ගේ ප්‍රමාණය 18% කින් වැඩි වී ඇති අතර ශ්‍රී ලංකාව තුළ ක්‍රියාත්මක වන ඇතැම් අනෙකුත් ගුවන් සමාගම් මගින් වෙළඳපොළ වෙත එකතු කරන ලද ව්‍යාපාර ධාරිතාව මෙම ඉල්ලුම් වර්ධනය බෙහෙවින් ඉක්මවා සිටියේය. පසුගිය දෙවසර (2013/14 සහ 2014/15) තුළ දැකිය හැකි වූ 17% ක් වූ දේශීය ඉල්ලුමේ වර්ධනය හා සැසඳීමේදී එම පසුගිය දෙවසර තුළ මැද පෙරදිග ගුවන් සමාගම් විසින් අත්කරගන්නා ලද ව්‍යාපාර ධාරිතාවය 55% ක් ලෙස ගණනය විය. මෙමගින් ඉතා සූක්ෂම තත්ත්වයක් ගත් තරගකාරි වාතාවරණයක් උදා වූ අතර ගුවන් සමාගම් තම වෙළඳපොළ කොටස ලබා ගැනීමට වෙර දරන තත්ත්වයක් යටතේ ඇතැම් කලාප ආශ්‍රිතව ගුවන් ගමන් ගාස්තුවල නොසිතූ විරූ පහත වැටීම් උද්ගත වූයේය. මෙම තත්ත්වය හේතුවෙන් විශේෂයෙන්ම යුරෝපය කරා මෙහෙයවන ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ඇතැම් දිගු මාර්ග ගුවන් ගමනාන්තවල පැවැත්ම විෂයයෙහි ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් කාලයක් තිස්සේ අත්විඳින ගැටලු සහගත තත්ත්වයක් වඩා තීව්‍ර කළේය.

මෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ව්‍යාපාරික සමාගමක් ලෙස තිරසාරව පවත්වා ගැනීම සාක්ෂාත් කරගනු පිණිසත්, පැහැදිලි ව්‍යාපාරික අහස් කුසක් වෙත උපාය මාර්ගිකව එය රැගෙන යාම පිණිසත් සමාගමට අයත් ගුවන් ගමන් මාර්ග ජාලය නැවත විශ්ලේෂණය කර වඩා යහපත් තත්ත්වයක් කරා ගෙනයාමට උපරිම අයුරින් කටයුතු කරන ලදී.

කලාපය තුළ කේන්ද්‍රගත භූගෝලීය වශයෙන් ඉතා ශක්තිමත් ස්ථානයක ශ්‍රී ලංකාව පිහිටා තිබීමේ උපරිම වාසිය සලසා ගැනීමටත්, රට තුළට ගලා එන සංචාරකයන්ගේ පැමිණීම හැමවිටකම අසමසමව පවත්වා ගැනීමටත් වග බලා ගැනීම සඳහා ද ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ක්‍රියා කරයි.

## මූල්‍ය සමාලෝචනය

ප්‍රධාන වශයෙන් ඉන්ධන මිල ගණන්හී දැකිය හැකි වූ තියුණු පහත වැටීම කරණකොටගෙන අත්කර ගත් වසර තුළ විද්‍යාමාන වූ සමස්ත පිරිවැය පහත වැටීමක් මධ්‍යයේ වුවද, සමූහය වසර තුළ ශ්‍රී ලංකා රුපියල් මිලියන 12,083.62 ක් අලාභයක් (2015 – රුපියල් මිලියන 16,329.90) වාර්තා කළේය. එසේ වුවද, මෙම ප්‍රතිලාභයෙන් කොටසක් වාර්ෂික වශයෙන් සංසන්දනාත්මක 3.8% ක වූ ප්‍රමාණයක ගුවන් ප්‍රවාහන ආදායමෙහි අඩුවීම මගින් බාදනයට ලක් වූයේය. ඇතැම් වෙළඳපොළ ආශ්‍රිත ගුවන් ගාස්තු වල සැලකිය යුතු පහත වැටීම් සහිතව අනෙකුත් ගුවන් සමාගම් විසින් කොළඹ වෙළඳපොළ ඔස්සේ ජනනය කළ ව්‍යාපාර ධාරිතාවෙහි වර්ධනය සමාගමේ ආදායම පිරිහීම කෙරෙහි විශාල වශයෙන් හේතු කාරක වූයේය. තවද, ඉකුත් වසර හා සසඳන කළ ශ්‍රී ලංකා රුපියල අවපතනය වීම හේතුවෙන් හටගත් විදේශ විනිමය අලාභය හා A350-900 වර්ගයේ එක් ගුවන් යානයක් සඳහා වූ ගුවන්යානා බදුකර ගිවිසුම අවලංගු කිරීම නිසා ඒ ආශ්‍රිතව උද්ගත වූ එක් වරකින් ගෙවිය යුතු පිරිවැය දැරීම යන කරුණු හේතුවෙන් සමාගමේ කාර්ය සාධනය තවදුරටත් මෙහිලා බලපෑම් ඇති කළේය.

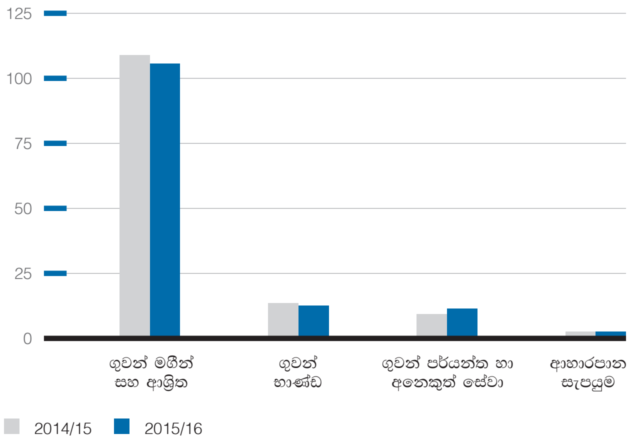
## ආදායම

| | 2015/16 | 2014/15 | වෙනස |
|---|---|---|---|
| | රු. මිලියන | රු. මිලියන | % |
| මගීන් | 104,925.82 | 108,319.52 | -3.1 |
| ගුවන් භාණ්ඩ | 12,458.48 | 13,766.15 | -9.5 |
| ගුවන් පර්යන්ත හා අනෙකුත් සේවා | 11,481.75 | 9,296.66 | 23.5 |
| තීරු බදු රහිත | 572.61 | 508.88 | 12.5 |
| ආහාරපාන සැපයුම | 2,759.65 | 2,425.01 | 13.8 |
| | 132,198.31 | 134,316.22 | -1.6 |

2016 වසර තුළ සමූහයේ ආදායම රුපියල් මිලියන 132,198.31 ක්වූ ප්‍රමාණයක් කරා ලඟා වූ අතර ඉකුත් වසර හා සසඳන කළ එය 1.6% ක පහත වැටීමකි. මෙම අඩුවීම කෙරෙහි අඩු වෙළඳපොළ ඉපදවීම් හා අනෙකුත් සාධක හේතුපාදක විය.

### සමූහයේ ආදායමේ සංයුතිය

රු. බිලියන



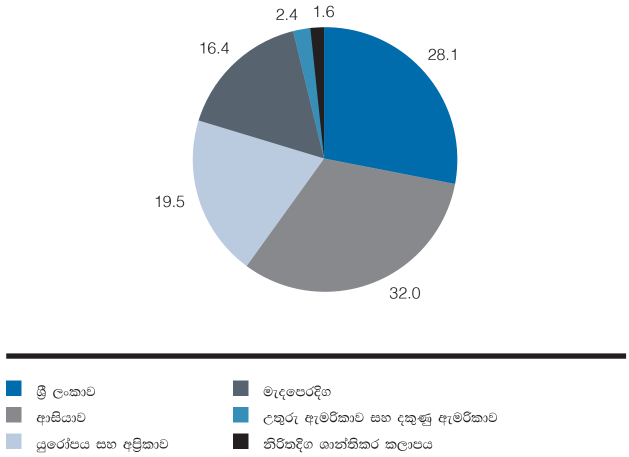

ගුවන් මගීන් සහ ගුවන් භාණ්ඩ සමන්විත ගුවන් සමාගමේ මෙහෙයුම් රුපියල් මිලියන 117,384.3 ක ප්‍රමාණයක දායකත්වයක් සලසා දුන් අතර ඊට සමූහයේ ආදායම 88.8% ක්වූ ප්‍රමාණයක් ඇතුළත් විය. ඉකුත් වර්ෂය හා සසඳන කළ එය 3.8% ක අඩුවීමකි.

ගුවන් පර්යන්ත හා අනෙකුත් සේවා මගින් රුපියල් මිලියන 2,185.09 ක සැලකිය යුතු ආදායමක් වර්තා වූ අතර ඉකුත් වසර හා සංසන්දනාත්මකව එය 23.5% ක ඉහළ යාමකි.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ගුවන් තොටුපළ හා බිම් සේවා, ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනේරු අංශය සහ ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය සමන්විත සමාගම සතු උපාය මාර්ගික ව්‍යාපාර ඒකක දියුණු කාර්ය සාධනයක් සහිතව සමූහයේ ආදායම කෙරෙහි සැලකිය යුතු අයුරින් දායක වූයේය. සී/ස ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම ඉහළ ආදායමක් හා ලාභදායකත්වයක් සහිතව ස්වකීය විශිෂ්ටතම කාර්ය සාධන වර්ෂය සනිටුහන් කළේය.

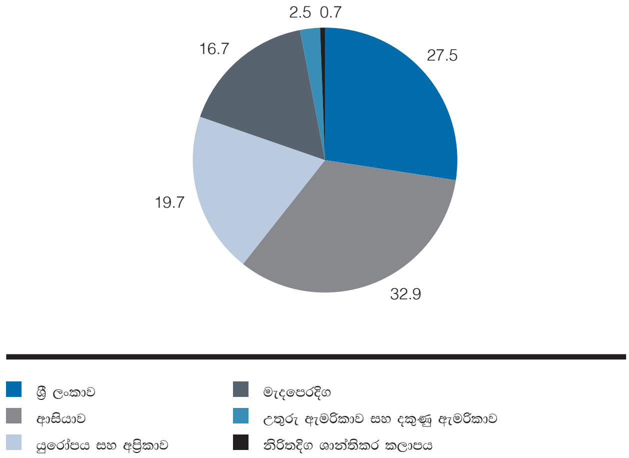
### භූගෝලීය ඛණ්ඩමය ආදායම – 2015/16

%




### භූගෝලීය ඛණ්ඩමය ආදායම – 2014/15

%



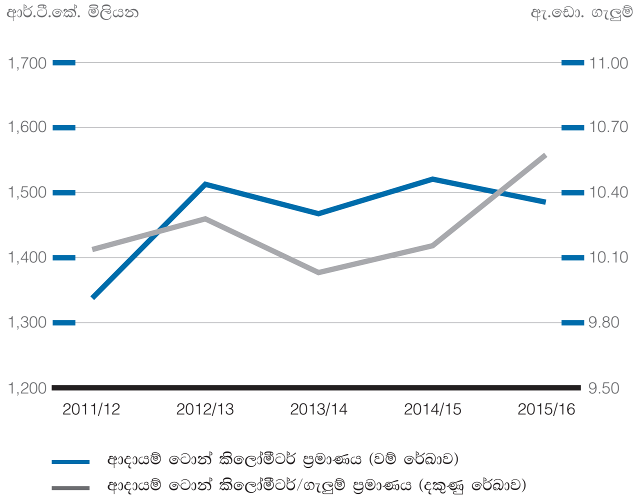

2016 වසර තුළ ඉහළම මුළු සමූහ ආදායම් දායකත්වය භූගෝලීය ඛණ්ඩමය ආදායම් ප්‍රමාණය අනුව වාර්තා වූයේ ආසියාව සහ ශ්‍රී ලංකාව යන කලාප වලිනි. එය පිළිවෙළින් දළ වශයෙන් 32% ක් හා 28.1% ක් වූයේය.

## වියදම

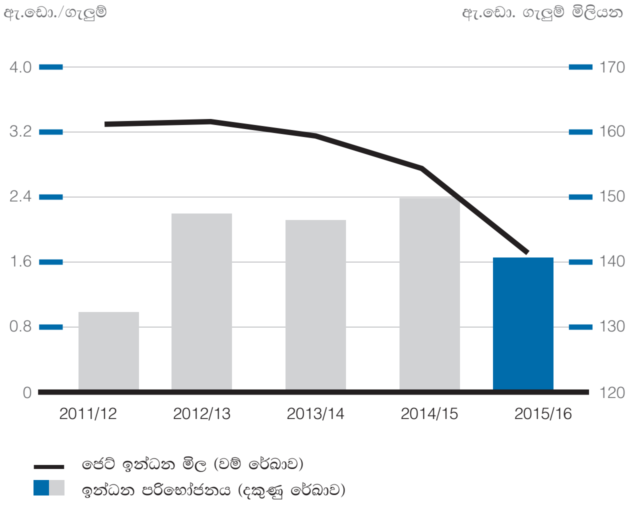
| | 2015/16 | | 2014/15 | |
|---|---|---|---|---|
| | රු. මිලියන | % | රු. මිලියන | % |
| ගුවන්යානා ඉන්ධන පිරිවැය | 33,198.90 | 23.0 | 53,451.02 | 35.4 |
| සේවක පිරිවැය | 11,790.83 | 8.1 | 10,186.63 | 6.8 |
| ගුවන් තොටුපළ, මාර්ගගත හා ගුවන් මඟී වියදම් | 20,170.97 | 13.9 | 20,296.55 | 13.4 |
| බදුගත් ගුවන්යානා මත කුලී | 20,129.91 | 13.9 | 16,315.67 | 10.8 |
| ගුවන්යානා නඩත්තු හා පිරිවැඩියා පිරිවැය | 14,515.22 | 10.0 | 11,932.41 | 7.9 |
| ක්ෂයවීම්/ක්‍රමක්ෂයවීම් | 2,989.44 | 2.1 | 2,555.60 | 1.7 |
| විකුණුම්, අලෙවි හා ප්‍රචාරණ වියදම් | 11,314.97 | 7.8 | 11,828.85 | 7.8 |
| සේවක පිරිස් වියදම් | 11,538.80 | 8.0 | 10,643.54 | 7.0 |
| විනිමය අලාභය | 2,325.68 | 1.6 | 409.98 | 0.3 |
| අනෙකුත් වියදම් | 8,137.29 | 5.6 | 8,273.24 | 5.5 |
| මූල්‍ය ගාස්තු | 6,051.93 | 4.2 | 5,094.68 | 3.4 |
| ගුවන්යානා බදුකර ගිවිසුම අවලංගු කිරීමේ වන්දිය | 2,561.55 | 1.8 | – | 0 |
| සමූහයේ මුළු වියදම් | 144,725.48 | 100 | 150,988.17 | 100 |

2015 වසර හා සසඳන කළ 37.9% ක් වූ හෙවත් රුපියල් මිලියන 20,252 ක් වූ ගුවන්යානා ඉන්ධන පිරිවැය අඩුවීමේ ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් රුපියල් මිලියන 9,781 ලෙස ගණනය වන 6.7% ක්වූ ප්‍රමාණයකින් මූල්‍ය වියදම් රහිත මුළු ආදායම පහත වැටුණේය. ගුවන්යානා ඉන්ධන පිරිවැය ද ඇ.ඩො. ශත/ඇ.ඩො. ගැලුම් අනුපාතිකය ප්‍රකාරව අඩු වීමක් පැවති ලෝක ඉන්ධන මිල හේතුවෙන් පහත වැටුණේය. එම පහත වැටීම 2015 දී 275.05 ක් වූ ප්‍රමාණය හා සංසන්දනාත්මකව 2016 දී 171.95 ක් වූ අතර A330-300 වර්ග නව ගුවන්යානා ඇණිය මගින් ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවයක් සලසා ගත හැකි විය. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස 2015 දී 50.1% ක්වූ ගුවන්යානා ඉන්ධන පිරිවැය එල්ලේ ආදායම යන අනුපාතය 2016 දී 31.9% ක් වූ දියුණු අනුපාතයක් බවට පත්වූයේය.

### මඟී යානා ඇණියේ ඉන්ධන ඵලදායිතාවය




### ඉන්ධන මිල හා පරිභෝජනය




පැරණි A340-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා ඇණිය වෙනුවට A330-300 වර්ගයේ නව ගුවන්යානා ඇණියක් යෙදවීමත් සමග 2015/16 වසර තුළ ගුවන්යානා බදුකර පිරිවැය (මුළු යානා ඇණියම මෙහෙයුම් බදුකරයක් යටතේ පවතී) 23.4% ක් වූ ප්‍රමාණයකින් රුපියල් මිලියන 20,129.91 කින් වැඩි වූයේය. 2014/15 වසර හා සසඳන කළ 2015/16 වසර තුළ ගුවන්යානා නඩත්තු හා පිරිවැඩියා වියදමෙහි රුපියල් මිලියන 2,582.81 ක ඉහළ යාමක් විද්‍යාමාන කරයි. ඊට හේතුව වශයෙන් දැක්විය හැක්කේ, 2014/15 A340-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා තුනක් හරවා යැවීම පිළිබඳ කොන්දේසි නැවත සාකච්ඡා කිරීමෙන් අනතුරුව ප්‍රතිපාදන ලියාහැරීම හා 2015/16 වසර තුළ A340-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා ආපසු හරවා යැවීමේ වියදමේ ඉහළ යාම යන කරුණුය. ඇමරිකානු ඩොලරය එල්ලේ රුපියල අවපතනය වීම හේතුවෙන් 2015/16 වසර තුළ උද්ගත වූ විනිමය අලාභය රුපියල් මිලියන 2,325.68 ක් වූයේය. (2014/15 විනිමය අලාභය රුපියල් මිලියන 409.98)

ඒ අනුව, සමූහයේ මෙහෙයුම් අලාභය රුපියල් මිලියන 7,663.58 සිට 2015/16 දී රුපියල් මිලියන 3,913.69 දක්වා පහත වැටුණේය. ඉකුත් වසර හා සසඳන කළ එම ප්‍රමාණය 66% ක අඩුවීමක් වූයේය. (2014/15 – රුපියල් මිලියන 11,577.27)

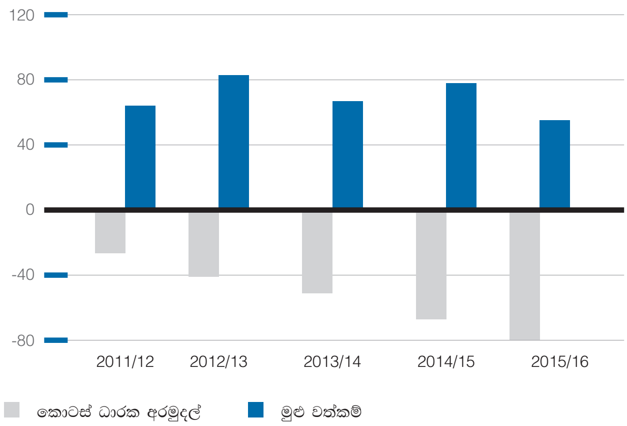
කාරක ප්‍රාග්ධනය වෙනුවෙන් අලුත් ණය පහසුකම් සලසා ගැනීමේ හේතුව පෙරදැරිව මූල්‍ය වියදම් 18.8% ක් වූ ප්‍රමාණයකින් රුපියල් මිලියන 6,051.93 දක්වා ඉහළ ගියේය. රුපියල් මිලියන 16,254.53 ක් වූ 2014/15 බදු පූර්ව අලාභය දෙස සංසන්දනාත්මකව බලන කළ, 2015/16 වසර තුළ එය 25.6% කින් හෙවත් රුපියල් මිලියන 12,086.55 දක්වා පහත වැටී ඇති බව පෙනේ. A350-900 වර්ගයේ එක් ගුවන්යානයක් අවලංගු කිරීම සඳහා වූ වන්දි මුදල වශයෙන් දරන්නට සිදුවූ එක් වරක් පමණක් ගෙවිය යුතු රුපියල් මිලියන 2,561.55 විෂයාංගය සහ රුපියල් මිලියන 2,325.68 ක්වූ අධික විනිමය අලාභය නොවන්නට බදු පූර්ව අලාභයෙහි 55.7% ක අඩුවීමක් පමණක් සනිටුහන් කිරීමට සමාගමට හැකිවන්නට ඉඩ තිබුණි.

## මූල්‍ය තත්ත්වය

සමූහයේ මුළු වත්කම් ප්‍රමාණය 2016 මාර්තු මස 31 වන දිනට රුපියල් මිලියන 54,078.99 ක් වූ අතර ප්‍රධාන වශයෙන් A330-300 වර්ගයේ ගුවන්යානය සේවයෙහි යෙදවීම මත සිදුවූ පූර්ව ගෙවීම් ආපසු ලැබීම හේතු මත එය ඉකුත් වසර හා සංසන්දනාත්මකව 29% ක අඩුවීමක් වූයේය. තවද, ප්‍රවර්තන වර්ෂයේ අලාභය කරණකොට ගෙන කොටස්හිමියන්ගේ අරමුදල් ප්‍රමාණය 19.5% කින් රුපියල් මිලියන 80,447.11 දක්වා පහත වැටී ඇත.

### සමූහයේ කොටස් ධාරක අරමුදල් හා මුළු වත්කම්

රු. බිලියන




### මෙහෙයුම් කාර්ය සාධනය

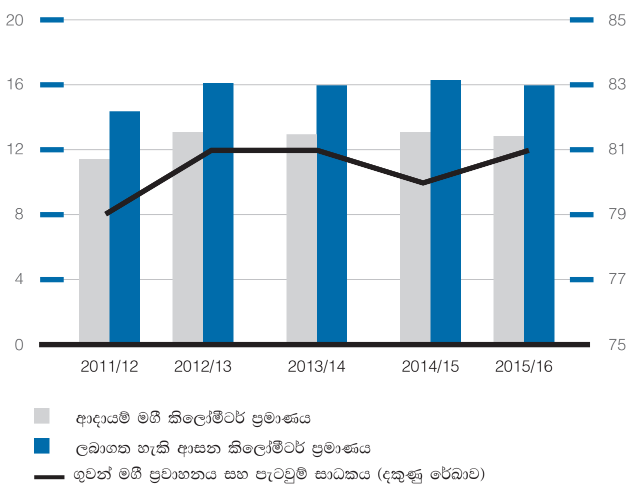
සමාගමේ මෙහෙයුම් කාර්ය සාධනය ගුවන් මාර්ග/කලාප අනුව සලකා බැලෙන සමාලෝචනයක් පහත දැක්වේ.

| | ගුවන් මගී සංඛ්‍යාව | | | ආර්.පී.කේ. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2015/16 '000 | 2014/15 '000 | වෙනස % | 2015/16 මිලියන | 2014/15 මිලියන | වෙනස % |
| කලාපීය | 1,857 | 1,821 | 2.6 | 1,578 | 1,572 | 0.5 |
| මැද පෙරදිග | 939 | 994 | -5.6 | 3,602 | 3,783 | -4.8 |
| අග්නිදිග ආසියාව සහ ඈත පෙරදිග | 1,065 | 1,024 | 4.0 | 3,633 | 3,435 | 5.8 |
| යුරෝපීය | 467 | 508 | -8.0 | 3,914 | 4,174 | -6.2 |
| එකතුව | 4,328 | 4,348 | -0.4 | 12,728 | 12,964 | -1.8 |

ධාරිතාවය හා ගෙනගිය ගුවන් මගී ප්‍රමාණය අනුව ගුවන් ප්‍රවාහනය 2016 වසර තුළ ආන්තික වශයෙන් අඩුවීමක් වාර්තා කරන ලද අතර මගී පැටවුම් සාධකය තුළ ආන්තික ඉහළ යාමක් සනිටුහන් විය.

### ලබාගත හැකි ආසන ධාරිතාවය, ගුවන් මගී ප්‍රවාහනය හා පැටවුම් සාධකය

රු. බිලියන %




## මෙහෙයුම් කටයුතු සමාලෝචනය

පහත දැක්වෙන කොටස් මගින් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රමුඛ ව්‍යාපාර ක්ෂේත්‍ර හරහා සිදුවූ කාර්ය සාධනය පිළිබඳ විස්තරයක් අප විසින් ඉදිරිපත් කරනු ලබන්නෙමු.

### ශ්‍රීලංකන් සන්නාමය

සමාලෝචිත වසර තුළ ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ස්වකීය පාරිභෝගික අත්දැකීම් විෂයෙහි සිදු කරනු ලබන ආයෝජනය නොකඩවා පවත්වාගෙන ගිය අතර දැනටමත් ශක්තිමත්ව පවත්නා ගෝලීය සන්නාමයක් තවදුරටත් ඉහළට ඔසවා තැබීමේ කාර්යයෙහි නිරත වූයේය. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ සන්නාම පිහිටුම, ස්වකීය සෑම ගමන් වාරයකටම අයත් ගොඩබෑම් ගමනාන්ත ඔස්සේ තම සේවාලාභීන් වෙත වර්ගයෙන් උසස් විශිෂ්ටතම නිපැයුමක් හා සේවාවක් ඉටු කිරීමේ ස්වකීය බැඳීම මත පදනම්ව පවතී.

සමාලෝචිත වසර තුළ, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ස්වකීය ගුවන්යානාස්ථ නිපැයුම්හී අගය සැලකිය යුතු ලෙස ඉහළ නංවා ගනිමින් A330-300 වර්ගයේ නවීනතම එයාර්බස් ගුවන් යානයක් ස්වකීය ගුවන්යානා ඇණිය තුළ සේවයෙහි යෙදවීමේ කාර්යය සම්පූර්ණ කළේය.

අතිමහත් සන්නාම නිරාවරණයක් සලසාදෙන සිද්ධීන් සහ හේතු විෂයයෙහි අනුග්‍රහය දැක්වීම පිළිබඳ උපාය මාර්ගික ආයෝජන සිදු කෙරිණි.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම තම සන්නාම නියෝජනය සමාජ මාධ්‍ය විකාශන ඔස්සේ ගොඩනැගීම සම්බන්ධයෙන් ද නොකඩවා කටයුතු කළ අතර මේ වන විට අතිශය ක්‍රියාශීලී හා කාර්ය නිරත අනුගාමික ජන සමූහයක් සමාගම විසින් අත්කරගනු ලැබ සිටී. ශ්‍රී ලංකාව තුළ පවත්නා ඉහළම සන්නාම 10 න් එකක් බවටත්, ඉතා පුළුල් පරතරයකින් යුක්තව රටේ ප්‍රමුඛ ගුවන් සමාගම බවටත් පත්වෙමින් ස්වකීය සන්නාමයෙහි අගය වඩා ඉහළ තලයක් වෙත ගෙනයමින් මෙම ප්‍රයත්නයන්හී කෘථප්‍රාප්තිය සමාගම විසින් ලඟාකර ගත්තේය.

### කාර්ය සාධනය හා දායකත්වය

අප ගුවන් සමාගමේ ප්‍රගතිය කෙරෙහි බලපෑ ප්‍රධාන කාර්ය සාධන හා දායකත්ව පැතිකඩ පිළිබඳ දෙපාර්තමේන්තුමය විස්තර විමසුමක් අපගේ වාර්තාවෙහි මෙම ඛණ්ඩය මගින් ගෙනහැර දැක්වේ.

### වාණිජමය විමසුම

#### ගුවන් මාර්ග ජාලය හා ගුවන්යානා ඇණි සැලසුම්

යුරෝපය, මැද පෙරදිග, ඈත පෙරදිග හා ඉන්දියානු උප මහද්වීපය යන කලාපවල ප්‍රධාන අග නගර වෙත සේවා සපයමින් රටවල් 17 ක පිහිටි ගමනාන්ත 30 ක් කරා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම මේ වන විට පියාසර කරයි.

ගුවන් සමාගම සිය හවුල්කේත මෙහෙයුම් කටයුතු ඔස්සේ උතුරු ඇමරිකාව, යුරෝපය, මධ්‍යම ආසියාව, අප්‍රිකාව, කැනඩාව, හා ඕස්ට්‍රේලියාව යන කලාප සිසාරා පිහිටි රටවල් 31 කට අයත් අතිරේක ගමනාන්ත 71 ක් කරා ගුවන් මගීන් වෙත ඔවුන්ගේ ගුවන් ගමන් ප්‍රවේශය සලසා දෙයි.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම වසර තුළ ඇමරිකන් එයාර්ලයින්ස්, එයාර් බර්ලින්, නිකී (ඔස්ට්‍රියා) සහ කටාර් එයාර්බස් යන ගුවන් සමාගම් සමඟ හවුල්කේත භාවිතා කිරීමේ හවුල් ගිවිසුම් ඇතිකර ගැනීම මගින් ස්වකීය සේවා ජාලය තවදුරටත් පුළුල් කළේය. නව හවුල්කේත ක්‍රමය මගින් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට අයත් ගුවන්යානාවල ගමන් කරන ගුවන් මගීන් වෙත ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය, යුරෝපය, මැද පෙරදිග හා අප්‍රිකාව යන කලාපවල ගමනාන්ත ගණනාවක් වෙත ලබාදෙන අසමසම සේවාවක් සහිත

නම්‍යශීලී හා පහසු ඉදිරි ගුවන්යානා සබඳතා සුසැදි අවස්ථා උදාකර ගැනීම පිණිස වූ අවකාශය සැලසෙයි. මෙම හවුල් කේත මගින් දැනටමත් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් **වන්වර්ල්ඩ්** සංධානයට අයත් සාමාජික රටවල් සමඟ ගොඩනගාගෙන ඇති සහයෝගීතාවය තවදුරටත් වඩා ශක්තිමත් කරයි.

**වන්වර්ල්ඩ්** සංධානයේ සාමාජිකයෙකු වශයෙන්, එක් තනි ගුවන් ප්‍රවේශ පත්‍රයක් මගින් ලොව පුරා විසිරී එම සංධානයට අයත් ගමනාන්ත 1,800 කට වැඩි ප්‍රමාණයක් කරා පියාසර කිරීමේ අවස්ථාව ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් තම ගුවන් මගීන් වෙත පිරිනමයි. 2014 මැයි මස 1 වන දින සිට **වන්වර්ල්ඩ්** නමැති කීර්තිමත් ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගම් සංධානය වෙත ඉන්දියානු උප මහද්වීපයෙන් ප්‍රවේශය ලබාගත් ප්‍රථම ගුවන් ගමන් ආයතනය ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම වන අතර එයාර් බර්ලින්, ඇමරිකන් එයාර්ලයින්ස්, බ්‍රිටිෂ් එයාර්වේස්, කැතේ පැසිෆික්, ෆින්එයාර්, ඉබේරියා, ජැපෑන් එයාර්ලයින්ස්, ලැන්, මැලේසියා එයාර්ලයින්ස්, ක්වන්ටාස්, රෝයල් ජෝර්දාන් හා අනෙකුත් S7 කාණ්ඩයේ ගුවන් සමාගම් වැනි ගුවන් සමාගම් සමඟ හවුල්කේත බෙදාගනිමින් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම සිය ව්‍යාපාරික කටයුතු මෙහෙයවයි.

2016 මාර්තු 31 වන දිනට, ගුවන් ගමන් මාර්ග 29 ක් ඔස්සේ සෑම සතියකට වරක් කාල නිශ්චිත ගුවන් ගමන් මුළු වශයෙන් 250 කට වැඩි ප්‍රමාණයක් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් මෙහෙයවනු ලැබිය. මෙයින් ගුවන් ගමන් 09 ක් කලාපීය ගුවන් මාර්ග ඔස්සේ ද, 07 ක් මැද පෙරදිග ගුවන් මාර්ග ඔස්සේද, 04 ක් යුරෝපීය ගුවන් මාර්ග ඔස්සේ ද මෙහෙයවනු ලැබිණි.

මේ වන විට භාෂා 08 ක් ආවරණය වන පරිදි බහු භාෂා හැකියාව සහිත නව ජංගම දුරකථන පහසුකම් හිතෙෂී ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් වෙබ් අඩවිය ලොව පුරා දියත් කරමින් ලොව පුරා විසිරී සිටින ගුවන් මගීන් වෙත ප්‍රවේශවීමේ තම හැකියාව සමාගම විසින් වැඩි වර්ධනය කරගනු ලැබ තිබේ. මෙම පහසුකම සමාගමට අයත් තොරතුරු තාක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නිරන්තරව යාවත්කාලීනව පවත්වාගෙන යනු ලබයි.

### ජාල සේවා උපරිම ලෙස පවත්වා ගැනීම

දේශීය වාතාවරණය පිළිබඳ සාකච්ඡා කිරීමේදී සඳහන් කළ පරිදි, හැකි කෙටිම කාල පරිච්ඡේදයක් තුළ ගුවන් සමාගම තිරසාරව පවත්වාගෙන යා හැකි තත්ත්වය වෙත නැවත හැරවීම සම්බන්ධයෙන් විශේෂී කාරණයෙහිලා ස්වකීය ගුවන් ගමන් මාර්ග ජාලය ප්‍රතිවිශ්ලේෂණය කර විධිගැන්වීමට ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට සිදුවිය.

මෙම ක්‍රියාවලිය තුළ, සැහෙන කාලයක් තිස්සේ ගුවන් සමාගමේ ලාභදායකත්වය කෙරෙහි අහිතකර බලපෑම් සිදුවන කාරණයක් වන ඇතැම් යුරෝපීය ගුවන් ගමන් මාර්ග සම්බන්ධයෙන් දැඩි තීරණ ගැනීමට ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට සිදුවිය. ඒවායේ මෙහෙයුම් කටයුතුවල පැවැත්මට තවදුරටත් හානිදායක බලපෑම් ඇතිකළේ කලාපයට අයත් අනෙකුත් ගුවන් සමාගම් විසින් පවතින ඉල්ලුමට වඩා අධිකව සිදුකළ සීමා විරහිත ප්‍රාග්ධන නික්ෂේපණයයි.

ඒ අනුව, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම 2016 අප්‍රේල් මස 30 වන දින සිට රෝමය වෙත සිදුකළ සිය සේවා අත්හැර දමන ලද අතර 2016 ඉදිරි ශීත ඍතු කාල සටහන් වලින් පැරීසිය හා ෆ්‍රෑන්ක්ෆර්ට් ගමනාන්ත වෙත සිදුකරනු ලබන සිය සේවා ද අවසන් කරනු ලබනවා ඇත.

සමාගමට අයත් යුරෝපීය ගුවන් ගමන් ජාල සේවය පිළිබඳව සලකා බැලීමේදී, අඩු ඉන්ධන මිල ගණන් පිළිබඳ සැලකිල්ල යොමු කළේ වුවද, එම ගුවන් මාර්ගවල මෙහෙයුම් කටයුතු ආසන්න වශයෙන් 40% ක් පමණ වූ නිෂේධ දායකත්වයක් කරා අඛණ්ඩව ඇදී යන බව හඳුනාගත හැකි විය.

මහද්වීපික යුරෝපයට අදාළව ආදායම් උපරිම වශයෙන් රඳවා ගැනීමට වගබලා ගනු පිණිස (සැලසුම් කළ පරිදි සේවා නවතා දැමීමෙන් පසුව) දැනට පවත්නා හවුල්කාර ගිවිසුම් සමඟ ක්‍රියාකළ හැකි අතිරේක හවුල්කේත සම්මුති ස්ථාපනය කර ගැනුණි.

තරඟකරුවන් වෙතින් ඉතා අධික වශයෙන් ක්‍රියාත්මක වූ ක්‍රියාදාමයන් ඈත පෙරදිග හා ඉන්දියානු කලාප තුළ ශ්‍රී ලංකාව විසින් වැඩි වාසි අත්කරගෙන තිබූ වෙළඳපොළ වෙත දැඩි පීඩනයක් හා අභියෝගයක් එල්ල කළේය.

ස්වකීය ප්‍රමුඛ වෙළඳපොළ ආශ්‍රිත අලෙවි තත්ත්වයන් හා ඒවායේ තරඟකාරී වාතාවරණය පිළිබඳ විස්තරාත්මක තක්සේරුවක් ලබාගැනීමෙන් අනතුරුව මැද පෙරදිග, චීනය සහ ඉන්දියාව වැනි ඉතා ශක්තිමත් වූ ව්‍යාපාරික කටයුතු ඉටුකරන වෙළඳපොළවලට අයත් ගුවන් ගමන් ජාල සේවය තහවුරු කරගැනීම සඳහා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ඉදිරිපත් වූ අතර ප්‍රමුඛ වෙළඳපොළ තත්ත්වයන් ගොඩ නගා ගත හැකි කේන්ද්‍රීය විභවයක් සහිත නව හා අධි වෙළඳපොළ පුළුල් කර ගැනීමට ද සමාගම කටයුතු කළේය.

මෙකී අභියෝග සියල්ල මධ්‍යයේ වුවද, සමාලෝචිත වර්ෂය වෙනුවෙන් ඉකුත් වර්ෂයේ (2014/15) ආදායම් මට්ටම්, ඇමරිකානු ඩොලරය එල්ලේ ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රමුඛ වෙළඳපොළවලට අයත් ප්‍රධාන ව්‍යවහාර මුදල් ප්‍රමාණයන්හි හටගත් ක්ෂයවීම් හේතුවෙන් සිදුවූ ධාරිතා හා විනිමය බලපෑම් සඳහා අදාළ ගැලපුම් සිදු කිරීමෙන් පසුවද ඉක්මවා යාමට ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට හැකියාව ලැබී ඇති බව සඳහන් කළ යුතුය.

මෙකී සියලුම ජාල සේවා උපරිම තත්ත්වයට ගෙන ඒමේ මූලාරම්භක කටයුතු, සමාගමේ ව්‍යවහාර උපාය මාර්ග කෙරෙහි අනුබලයක් වන පරිදි ඉටුකර ඇති අතර, ඒවා සකස් කර ඇත්තේ පැහැදිලි අභස් කුසක් කරා අවසන් වශයෙන් සමාගමේ ව්‍යාපාර කර්තව්‍යය රැගෙන යනු ඇතැයි අපේක්ෂාවෙනි.

ඉතා ඉහළ ඉල්ලුමක් උපදවන ආසියානු වෙළඳපොළ කෙරෙහි සමාගම විසින් යොමුකර ඇති අවධානයද, කොළඹ ගමනාන්තය අපගේ ප්‍රධාන කේන්ද්‍රස්ථානය බවට පත්කර ගැනීම සඳහා උපකාර වනු ඇත. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම සහ මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම අතර ගුවන් ගමන් ජාල සේවා අධිපතනය වීම අවම කර ගැනීම සම්බන්ධයෙන් ද අවධානය යොමු වී තිබේ.

ගුවන් සමාගමේ ගුවන්යානා ඇණිය නවීකරණය කිරීමේ සැලැස්ම, එයාර් බස් පවුලට අයත් වඩා ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවක් හා නඩත්තු පිරිවැයක් සහිත ගුවන්යානා මගින් පැරණි පුළුල් බඳ ගුවන්යානා ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම සහතික වනු පිණිස ගළපනු ලැබ තිබේ.

ගුවන් සමාගමට අයත් වර්තමාන ගුවන්යානා ඇණිය A320 වර්ගයේ පවුල් ගුවන්යානා 08 කින්ද, A330-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා 07 කින්ද, A330-200 වර්ගයේ ගුවන්යානා 06 කින්ද සමන්විත වේ.

ඉදිරි වර්ෂවලදී, නව පරම්පරාවට අයත් ගුවන්යානා යොදවා තවදුරටත් ස්වකීය ගුවන්යානා ඇණිය උත් ශ්‍රේණිගත කිරීමට සමාගම බලාපොරොත්තු වේ. නව එකතු කිරීම් සමාගමේ ව්‍යාපාර සැලැස්ම පාදක වූ උපාය මාර්ගික ක්‍රියාදාමයක් වන අතර, ඒ මගින්, මෙහෙයුම් වියදම් අවම වීම හා මැදිරි සේවා නිපැයුම් ඉහළ යාම යන වැදගත් වාසි ප්‍රයෝජන ගණනාවක් සමාගම වෙත සලසා දෙනු ඇත.

### නිසිකල් කාර්ය සාධනය

සමාලෝචිත වසර තුළ ගුවන්යානා නිශ්චිත කාල සීමා තුළ කටයුතු කිරීමේ අනුපාතය 80% ක් ලෙස සමාගම විසින් පවත්වා ගනු ලැබිය. සමාගම මෙම ප්‍රතිඵලය අත්කරගනු ලැබුයේ අංශ 26,754 ක් වූ මුළු ප්‍රමාණයක් ඔස්සේ ගණනය වන මිලියන 4.3 ක් වූ සේවා දායකයන් ගුවන් මගින් ප්‍රවාහනය කරවමිනි.

උපරිම වශයෙන් කලට වේලාවට ගුවන්යානා මෙහෙයවීමේ කර්තව්‍යයෙහිලා විවිධ මට්ටමේ ක්ෂේත්‍ර, ක්‍රියාවලි හා ප්‍රමිතීන් එකට එක්ව පැවතිය යුතු අතර එබැවින් එම කාර්‍යය ගුවන් සමාගමට අයත් ප්‍රධාන දෙපාර්තමේන්තු කීපයකම සැලකිය යුතු සාමූහික ප්‍රයත්නයක් වන්නේය.

මෙම වසර තුළ එහිලා විශිෂ්ට ප්‍රතිඵල අත්කරගැනීම සම්බන්ධයෙන් ඔවුන් පැසසුමට ලක්විය යුතුය.

### ෆ්ලයිස්මයිල්ස්

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ සේවාදයක පක්ෂපාති වැඩසටහන වන ෆ්ලයිස්මයිල්ස් යෝජනා ක්‍රමය තුළ දැනට ලොව පුරා විසිරී සිටින සාමාජික සාමාජිකාවන් 481,051 ක් සිටී. වාර්ෂික වශයෙන් සංසන්දනය කිරීමේදී, 2014/15 මූල්‍ය වර්ෂයේ සිට 2015/16 වර්ෂය දක්වා එම වැඩසටහන් තුළ සාමාජික සංඛ්‍යාව 16% කින් ඉහළ ගොස් ඇති බව විද්‍යාමාන වේ.

ගුවන් සමාගමේ මුළු සමුච්චිත සැතපුම් වගකීම් ප්‍රමාණය ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 20 ක දළ වටිනාකමක් සහිතව සැතපුම් බිලියන 2.5 ක් වශයෙන් ගණනය වේ.

මෙම වැඩසටහන තුළින් 60% ක්වූ යහපත් ඉපැයුම් හා පාවිච්චි මට්ටමක් පවත්වාගනු ලබන අතර එය කර්මාන්තයේ මූලධර්මවලට අනුව පිළිගත හැකි උසස් වටිනාකමකි.

2015/16 මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා සමාගමේ ආදායම වෙත විලම්භනය කරන ලද ඇ.ඩො. මිලියන 2.4 ක් වශයෙන් ඇස්තමේන්තුගත කරන ලද මුදල් ප්‍රමාණයක් වටිනාකමැති අවසන් කළ සැතපුම් ප්‍රමාණය මිලියන 309 ක් වූයේය.

අපගේ 26 ක් වූ ගුවන් හවුල්කරුවන් සමඟ ස්වකීය සැතපුම් ප්‍රමාණය උපයාගනිමින් ඒවා පරිහරණය කිරීමටත්, භෝජන සංග්‍රහ, නිවාඩු ගතකිරීම, ජීවන රටා, මූල්‍ය හා සංදේශන පහසුකම් යනාදිය සලසා ගැනීමටත් ෆ්ලයිස්මයිල්ස් සාමාජික සාමාජිකාවන්ට පුළුවන. වන්වර්ල්ඩ් සංධානයේ ප්‍රවාහන සාමාජිකයෙකු වශයෙන් අපගේ ෆ්ලයිස්මයිල්ස් ක්‍රමයේ ප්ලැටිනම්, ගෝල්ඩ් හා ක්ලැසික් යන ප්‍රධාන ස්ථර සමඟ සංධානයට අයත් එමරල්ඩ්, සැෆයර් සහ රූබි යන ප්‍රධාන ස්ථර සමඟ අප සංධානගතව සිටින අතර ඒවා සංධානයට අයත් සියලුම සාමාජික ගුවන් සමාගම් විසින් සාමූහිකව පිළිගනු ලබයි. එමගින් ජාත්‍යන්තර වශයෙන් ගුවන් සමාගමට අයත් සේවාලාභී සාමාජික සාමාජිකාවන් වෙත සීමා විරහිත ගමන් සැතපුම් ප්‍රමාණයක් හා වරප්‍රසාද රැසක් ද හිමි වේ.

ඒ අනුව, ගුවන් සමාගමේ ගෝල්ඩ් හා ප්ලැටිනම් සාමාජික සාමාජිකාවෝ ලොව පුරා විසිරී පිහිටි ස්ථාන 600 කදී ගුවන් තොටුපළ ශාලා පහසුකම් ලබා ගැනීමට සුදුසුකම් ලබති.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම වෙනුවෙන් එහි තොරතුරු තාක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව ෆ්ලයිස්මයිල්ස් වැඩසටහන් සඳහා එක් ස්පර්ශයකින් ඕනෑම තැනක සිට සියලුම සේවා වෙත ලඟාවිය හැකි පහසුකම් සලසා දෙන හුරුබුහුටි ජංගම සංදේශන යෙදවුමක් තනා ඇත. මෙමගින් සාමාජිකයන්ට තම සැතපුම් ශේෂය දැන ගැනීමටත්, සාමාජිකයන් වෙත ගුවන් සමාගම පිරිනමන ප්‍රවර්ධන අංශ පිළිබඳ දැන්වීම් ලබා ගැනීමටත්, තම ගිණුම් යාවත්කාලීන කර ගැනීමටත්, තම ස්ථානය ඉහළ නංවා ගැනීමටත්, ෆ්ලයිස්මයිල්ස් වැඩසටහනට අයත් හවුල්කාර නිපැයුම් හා සේවා සඳහා වූ වවුචර්පත් බේරුම් කරගැනීමටත් දැන් පුළුවන.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ පක්ෂපාති වැඩසටහනේ තවත් එක් අගය එකතු කිරීමේ කාර්‍යයක් වන ගුවන් ගතව සිටියදී තීරු බදු රහිත මිලදී ගැනුම් වෙනුවෙන් ෆ්ලයිස්මයිල්ස් සාමාජිකයන්ට සිය සැතපුම් ප්‍රමාණය හිලවු කළ හැකි අද්විතීය යෙදවුමක් සමාගම විසින් ඉතා ඉක්මණින් හඳුන්වා දෙනු ඇත.

### ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස්

ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් නමැති සමාගමට අයත් විවේක සුව සැලසීමේ හස්තය වන එස්.එල්.එච්. යෝජනා ක්‍රමය ශ්‍රී ලංකාව කරා හා ශ්‍රී ලංකාව වෙතින් සංචාරය ප්‍රවර්ධනය කරන අතර, ගුවන් සමාගමට අයත් ජාල සේවය පුරා පිහිටි සියලු ස්ථාන වෙත ද එම කටයුතු දිර්ඝ කර ඇත. ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් බොහෝ ප්‍රධාන හෝටල් සමගත්, සංචාර මෙහෙයවන්නන් සමගත්, අනෙකුත් ආශ්‍රිත සංවිධාන සමගත් අත්වැල් බැඳගනිමින් නිවාඩුගත කිරීම සඳහා වූ පුළුල් තෝරාගැනීම් මාලාවක් සංචාරකයා වෙත සලසා දෙයි.

ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් හා බැඳි වරලත් සංචාරක මෙහෙයුම්කරුවන් 25 දෙනෙකුට වැඩි ප්‍රමාණයක් සහිතව මෙරටට පැමිණෙන සංචාරකයන් සඳහා වන ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් ඉන් බවුන්ඩ් අංශය අන්තර්ජාලය තුළ මාර්ග ගතව සිය සියලු සංචාරක මෙහෙයුම් කටයුතු ඉටුකර දෙයි. 2015/16 වසර තුළ නව වරලත් සංචාරක මෙහෙයුම්කරුවන් 04 දෙනෙකු හඳුන්වා දෙන ලදි.

තවද, එම වසර තුළම, සංචාරක ස්ථාන වෙන්කරවා ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය වඩාත් කාර්යක්ෂම කිරීමේ අරමුණින් පංගු පදනමකින් යුත් වැඩපිළිවෙළක් සහිතව ඉන්දියානු වෙළඳපොළ තුළ ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් තහවුරු වන්නට සමාගම කටයුතු කළ අතර එය ඉන්දියානු වෙළඳපොළ තුළ ප්‍රබල තත්ත්වයක් අත්කරගැනීම සඳහා වූ දිර්ඝ කාලීන සැලසුම විෂයෙහිලා මනා ආරම්භයක් වූයේය. මෙමගින් 2014/15 යන වර්ෂය හා සංසන්දනාත්මකව 13% ක ලාභ ඉහළ යාමක් උපයාගත හැකි වූයේය.

පරිබාහිර සංචාරකයන් සම්බන්ධ කටයුතු මෙහෙයවන ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් අවුට් බවුන්ඩ් අංශය සංචාරක නියෝජිතයන් විසින් යොමු කරනු ලබන ආයතනික හා සෘජු සංචාරකයන් සමන්විත සංචාරක කටයුතු සඳහා සේවා සලසා දෙයි.

පසුගිය මූල්‍ය වර්ෂය තුළ, ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් ශ්‍රී ලංකාව තුළ පිහිටි බැහැර මෙහෙයුම් කටයුතු තුළද සිය කටයුතු දිවයිනේ සියලුම ප්‍රදේශවල එස්.එල්.එච්. සන්නාමය ස්ථාපනය කිරීමේ අරමුණින් යුතුව තහවුරු කරගනු ලැබීය. මෙම වැඩපිළිවෙළ හා අනෙකුත් මූලාරම්භක ක්‍රියා පිළිවෙත් සමඟ, ඉකුත් වසර හා සංසන්දනාත්මකව ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් අවුට් බවුන්ඩ් අංශය 14.2% කින් සිය ව්‍යාපාර කටයුතු ඉහළ නංවා ගත්තේය.

සමස්තයක් වශයෙන් ගත්කළ, ඉකුත් මූල්‍ය වර්ෂය හා සසඳන කළ ශ්‍රීලංකන් හොලිඩේස් ස්වකීය ලාභදායකත්වය 13.4% ක් වූ සමුච්චිත වර්ධනයක් කරා මෙහෙයවමින් අභ්‍යන්තර හා බාහිර යන දෙඅංශයෙන්ම ව්‍යාපාරික ප්‍රගතියක් අත්පත්කර ගත්තේය.

### ගුවන් කර්මාන්තයේ කටයුතු

සමාලෝචිත වසර තුළ, ගුවන් සමාගමේ ජාත්‍යන්තර පිය සටහන රටවල් 66 ක් ආවරණය වන පරිදි ව්‍යාප්ත වූයේය. එහිලා එම රටවල් ආශ්‍රිතව සමාගම නියෝජනය කරනු පිණිස සාමාන්‍ය විකුණුම් ඒජන්තවරුන්ද පත්කර තිබිණි.

මෙය චීනය, ප්‍රංශය, ජර්මනිය සහ එක්සත් රාජධානිය යන රටවල පවත්වාගෙන යනු ලබන ස්වකීය කාර්යාල ප්‍රමාණයට අමතර වශයෙනි. මුළු වශයෙන් සාමාන්‍ය විකුණුම් නියෝජිත ගිවිසුම් 96 ක් ක්‍රියාත්මක වූ අතර ඉන් ගුවන් මගී සාමාන්‍ය විකුණුම් නියෝජිත ගිවිසුම් 56 ක් වශයෙන්ද, ගුවන් භාණ්ඩ සාමාන්‍ය විකුණුම් නියෝජිත ගිවිසුම් 40 ක් වශයෙන් ද ගණනය වූයේය.

### ගුවන් යානාස්ථගතව

ගුවන් මගියාගේ පැති කඩෙන් සලකා බැලීමේදී, සියල්ලටම වඩා ප්‍රමුඛ වන්නේ ගුවන් ගමනයි. ඒ අනුව යානාස්ථ අත්දැකීම ගුවන් මගියාගේ තෘප්තිමත් භාවයෙහිලා ප්‍රමුඛ වේ.

### ගුවන් මැදිරිය තුළ

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ගුවන්යානාවල ගුවන් මැදිරිය මේ හා සමාන ව්‍යාපාර කර්තව්‍යයෙහි නියැලි සමාගම්වල මැදිරි හා සම මට්ටමේ පවතී. ස්වකීය පුළුල් බඳ A330 වර්ගයේ ගුවන්යානාවල ව්‍යාපාරික පංතියේ පිහිටි පැතලි සයනාසන උසස් ගුණාත්මක තත්ත්වයක පවතී. ව්‍යාපාර පංතියෙහි දක්නට ලැබෙන වාතාවරණය එය තනා නිම කර ඇති ආකර්ෂණය ගගන තලය විහිදා දැක්වෙන ස්වභාවය හා ආලෝක පසුතල සැපයීම තුළින් ගුවන් මගියා හට මනරම් දසුන් මවයි. ශ්‍රී ලංකාවේ ඉරු උදාව, ඉර බැස්ම හා රාත්‍රී අහස දැක්වෙන දසුන් අතිශය චිත්තාකර්ෂණය වේ.

අඟල් 32 ක ප්‍රමාණයෙන් යුතු සුඛෝපභෝගී ආසන මගින් සකසුරුවම් පංතියේ ගමන් කරන ගුවන් මගියා වෙත ගුවන් යානය තුළ විසීමේ වැඩි ඉඩ කඩක් ඉතා පුළුල් වශයෙන් සලසා දෙයි.

සියලුම මගීන් සඳහා තම ජංගම දුරකථන යනාදිය වෙනුවෙන් විදුලි කෙවෙණි හා USB ආරෝපණ පහසුකම් සවිකර සලසා දෙනු ලැබ තිබේ.

මීට අමතර වශයෙන්, ගුවන් සමාගමට අයත් නව A330-300 වර්ගයට අයත් ගුවන්යානා තුළ ඒවායේ මැදිරි ආශ්‍රිතව වෛද්‍යාධාර පතා විදේශගත වන මගීන් සඳහා පරිහරණය පිණිස වැඩි ඉඩක් සඳහා ආසන විහිදුවා ගත හැකි වන පරිදි වෛද්‍ය බල සැපයුම් සවිකර ඇත. මෙම පහසුකම් සෑම ගුවන් යානයකම සවිකර ඇති ස්වයංක්‍රීය බාහිර ඩිෆිබ්‍රිලියේටර් යන්ත්‍ර මගින් වඩාත් කාර්යක්ෂම කර ඇත. පුද්ගල සුව පහසුව සලසාදීමේ අරමුණ පෙරදැරිව යුනෙස්කෝ ආයතනය විසින් නම් කළ ලෝක උරුම ස්ථානයන් ලෙස සැලකෙන වෘක්ෂ හා තුරුලතා විදහා දැක්වෙන අතිශය මනරම් දසුන් සහිත ශ්‍රී ලංකාව සතු සම්පතක් වන සිංහරාජ වැසි වනාන්තරයට ආවේණික සෞන්දර්ය හා අද්විතීය භාවය නිරූපිත නිමැවුම් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ස්වකීය මැදිරි තුළ එළි දක්වා ඇත්තේ සාඩම්බරවය.

### අපගේ සේවය

ගුවන් සමාගමට අයත් ගුවන්යානාවල යානාස්ථ සුව පහසුව වෙනුවෙන් නිරතුරුවම එක්වන විවිධාංග තුළට එහි ආහාර වට්ටෝරු අරබයා කරන ලද වෙනස්කම් අතිශයින් වැදගත්ය. ව්‍යාපාරික පංතියේ ගමන් ගැනීමට අපේක්ෂිත මගීන්ට තම රුචි අරුචිකම් අනුව 'ස්කයිකුසීන්' හරහා කලින් ආහාර වට්ටෝරු නියම කරවා ගත හැකිය. වර්ග 26 කට අයත් රස මසවුලෙන් පිරි ආහාර වට්ටෝරුවලින් තම කැමැත්ත තෝරා ගැනීමට ඔවුන්ට ඉඩ ලැබේ. ආෂි හෝ කිරින් බියර් සහිත බෙන්ටෝ පෙට්ටි, චීන ආහාර වට්ටෝරු එකතු හා ශ්‍රී ලංකාවට අයත් කිරිබත් වැනි ආහාර පාන මගින් ලොව සෑම ජාතියකටම අයත් විවිධ ගුවන් මගීන් සඳහා ආහාරපාන පිරිනමමින් ගුවන් යානය 'නිවසින් පිට නිවසක්' බවට පත්කර දීම ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ අභිප්‍රායයි.

### ගුවන් ගමනෙහි යෙදෙන අතරතුර

ගුවන් ගතව සිටියදී මගී රස වින්දනය සඳහා ගුවන් යානයෙහි ශ්‍රව්‍ය දෘශ්‍ය පද්ධතිය ඔස්සේ පැය 1,500 කට වැඩි විවිධ රසාංග භාෂා 15 කින් විකාශනය කෙරෙන සජීවී ප්‍රවෘත්ති ප්‍රකාශවල සිට ශ්‍රව්‍ය දෘශ්‍ය සංගීතය හා චිත්‍රපටි දක්වා වූ පුළුල් තෝරා ගැනීමක් ලබා ගැනීමට ගුවන් මගියාට ඉඩ සැලසේ.

දෘශ්‍ය රස වින්දනය පුළුල් තිර පද්ධතියක් හරහා ව්‍යාපාරික හා සකසුරුවම් පන්ති ද්වයටම ප්‍රදර්ශනය කෙරේ.

මෙම විනෝදාශ්වාද අත්දැකීම ගුවන් ගතව සිටියදී තවදුරටත් වැඩි කිරීම පිණිස මෙම වසර තුළ නවතම තාක්ෂණයෙන් යුත් හිසෙහි පැළඳිය හැකි ශ්‍රව්‍ය උපකරණ කට්ටල හඳුන්වාදුන් අතර කලින් භාවිතයට ගැනුණු ශ්‍රව්‍ය උපකරණවටල වඩා ඒවා කාර්යක්ෂමතාව අතින් ඉහළ මට්ටමක පවතී.

මෙම උපකරණ සවි කිරීම මගින් ගුවන් සමාගමට ද පොදුවේ ප්‍රයෝජන අත්වන අතර කලින් භාවිතයට ගත් අධිබර උපකරණ වෙනුවට සැහැල්ලු නවතම උපකරණ දැන් යොදා ගැනීම නිසා සමාගමේ ඉන්ධන ඉතිරිකර ගැනීමේ වැයම කෙරෙහි ද එය දායක විය.

ව්‍යාපාරික පංතියට අයත් සියලුම මගීන් වෙත ඉතා උසස් වර්ගයේ ශබ්ද විරහිත කෙරෙන ශ්‍රව්‍ය හිස් පළඳනා සැපයේ.

එමෙන්ම, ගෝලීය හිතෛෂී සංරක්ෂණ සම්පත් අනුව කටයුතු කරමින් ගුවන් සමාගමට අයත් ගුවන්යානාවල සකසුරුවම් පන්තියේ මැදිරිගත මගීන්ට ඔවුන්ගේ ආහාර වට්ටෝරු සඳහා තම පෞද්ගලික දෘශ්‍ය තිර මගින් පිවිසුම් ලබාගත හැකි වූ අතර එමගින් මුද්‍රිත ආහාර වට්ටෝරු ක්‍රමය අත්හැර දැමීමට ද හැකිවිය.

ජංගම දුරකථන හරහා අන්තර් ජාලයට පිවිසීමටත්, වයිෆයි පහසුකම් ගුවන් මාර්ග ගතව සිටියදී සලසා ගැනීමටත් දැන් හැකිය.

සෙරන්ඩිබ් ට්‍රෙෂර්ස් යනුවෙන් හඳුන්වනු ලබන ගුවන් සමාගමට අයත් තීරු බදු රහිත භාණ්ඩ අලෙවි සේවය, දැනටමත් ව්‍යවහාර මුදල් වර්ග 19 ක් පිළිගනිමින් හා ණයවර පත් එසැණින් යාවත්කාලීන කිරීමේ පහසුව ද සහිතව ගුවන් ගතව සාප්පු සවාරි යෑමේ අත්දැකීම මහත් වෙනසකට ලක් කරමින් නොකඩවා වර්ධනය වෙයි. මෙහිදී දෙවනුව සඳහන් කළ විශේෂාංගය ගුවන් සමාගම සඳහාම එහි තොරතුරු හා තාක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව විසින් විශේෂයෙන් සකස් කර ක්‍රියාත්මක කළේය.

කෙසේ වුවද, මෙහි අවසන් ප්‍රතිඵලය වනුයේ, සමාගම ස්වකීය ගුවන් මගීන් කෙතරම් හොඳින් සේවය කර ඇත්ද යන්න හා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවයෙහි පියාසර කරමින් එම මගීන් කෙතෙක් දුරට තෘප්තිමත් වූයේද යන්න පිළිබඳ කාරණයයි. මේ සම්බන්ධයෙන්, ගුවන් සමාගමේ මෙහෙයුම් කටයුතු සම්බන්ධයෙන් සේවාදායක ප්‍රතිචාරය ලබාගැනීම ඉතා වැදගත් කරුණක් වන්නේය.

සෑම සේවාදායක ගමනාන්තවලදීම විද්‍යුත් ක්‍රමය මගින් මෙන්ම ආකෘති පත් ක්‍රමය මගින්ද ක්‍රමවේද 7 ක් ආවරණය කරමින් ගුවන් මගී ප්‍රතිචාරය ලබා ගැනේ. සෑම මසකම පැවැත්වෙන නොමිලේ ලබාදෙන ටිකට් පතක් හරහා සෑම මසකම දිනුම් හිමියන් වෙත ත්‍යාග පිරිනමමින් ගුවන් සමාගම විසින් මෙම ක්‍රමය තවදුරටත් දිරිගන්වනු ලැබ තිබේ.

මෙලෙස ලැබෙන ප්‍රතිචාරාත්මක තොරතුරු මගින් ගුවන් සමාගමේ සේවා දියුණුකර ගැනීම පිණිස විශේෂයෙන් අඩුපාඩු හා දෝෂ ඇත්නම් ඒවාට විසඳුම් සෙවීම පිණිස, සිදුකළ යුතු ප්‍රතිකර්ම විද්‍යුත් සන්නිවේදන ක්‍රම මගින් මුළු සමාගම පුරා විහිදුවා හැරේ.

### පිළිගැනීමට ලක්වීම

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ආසියාව හා ඕස්ට්‍රේලියාව තුළ ගුවන් මගී අත්දැකීම් සඳහා වන මහඟු ජයග්‍රහණයක් හිමිකර ගනිමින් ඊට අදාළ APEX ප්‍රදානයේ සාඩම්බර හිමිකරුවා විය. එමෙන්ම මධ්‍යම හා දකුණු ආසියාවේ විශිෂ්ටතම පූර්ණ සේවා ගුවන් සමාගම යන 'ෆියුච ට්‍රැවල් ඒක්ස්පීරියන්ස්' සංවිධානයට අයත් සම්මානය ද ගුවන් සමාගම විසින් හිමිකර ගනු ලැබීය.

### ශ්‍රීලංකන් ගුවන් භාණ්ඩ

වසර අවසාන භාගය වන විට සුළු ප්‍රගතියක් පමණක් විද්‍යාමාන කළ බැරෑරුම් වෙළඳපොළ තත්ත්වයන් හේතුවෙන් උද්ගත වූ කලාපය පුරා පැවති දුෂ්කර වර්ෂය මධ්‍යයේ වුවද, අදාළ මූල්‍ය වර්ෂ කාල පරිච්ඡේදය තුළ 99.95% ක් වූ භාණ්ඩ මෙහෙයුම් විශ්වාසදායකත්වයක් පවත්වා ගනිමින් ශ්‍රීලංකන් සමාගම විසින් මෙහෙයවන ලද ගුවන් භාණ්ඩ මෙට්‍රික් ටොන් ප්‍රමාණය මේ වන විට 212,000 ක්වූ ප්‍රමාණයක් වෙත ළඟා වී ඇත.

සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය වන විට, ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් අංශය තමන් කොළඹ සිට යවන සියලුම භාණ්ඩ ප්‍රේෂණයට අදාළ භාණ්ඩ විද්‍යුත් ගුවන් බඩු ලැයිස්තුවක් (ඊ-වේබිල්) හරහා සිදුකෙරෙන බවට වූ සමාගමේ මූලික ඉලක්කය සාර්ථකව ක්‍රියාවට නංවා සපුරා ගනු ලැබ ඇත. මෙම පරිවර්තනය, තම මෙහෙයුම් තවදුරටත් ඉහළ නංවා ගැනීමේ කාර්යයෙහිලා සමාගම වෙනුවෙන් භාරදූර කාර්යයක් ඉටු කරනු ඇත.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් භාණ්ඩ අංශය ස්වකීය කටයුතු තුළට සජීවී බඳුකර ගුවන් බඩු මෙහෙයුම් ධාරිතාවය ද එකතු කර ගැනීම මගින් ධාරිතා අවරෝධ අවම කර ගැනීමට මෙන්ම සේවා පුළුල් කර ගැනීමට ද හැකියාව අත්කර ගත්තේය. ගුවන් බඩු මෙහෙයුම් කටයුතු ප්‍රධාන වශයෙන් බැංගලෝරය හා මුම්බායි වැනි ඉන්දියානු ගුවන් බඩු ගමනාන්ත වෙත ප්‍රවාහනය කිරීම කෙරෙහි අනුබල සලසා දුන් අතර එමගින් මෙම අංශයන් තුළ සිදුවූ ධාරිතා අවරෝධ සමනයට පත්විය. පුළුල් බවට පත්කරන ලද ගුවන් බඩු ජාල සේවයට ලාහෝර් සහ ඩකා යන නව ගුවන් ගමන් මාර්ග ඇතුළත් වූ අතර එමගින් මූල්‍ය වසර තුළ වාසි සහගත ආදායම් ප්‍රමාණයක් ද සලසා ගත හැකි විය.

දෙවැනි ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් කටයුත්තක් ඇතුළත් කිරීම මගින් චීනය වෙත ද ගුවන් භාණ්ඩ ජාල සේවය පුළුල් කිරීම සඳහා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් බඩු අංශය දැනට කටයුතු කරමින් සිටියි.

ජාල සේවාවන් වෙත ප්‍රවේශය පුළුල් කර ගනිමින් මෙන්ම පවත්නා ධාරිතාවය වැඩි දියුණු කර ගනිමින් ද අනෙකුත් ප්‍රවාහනය ගුවන් සමාගම් සමඟ ඇතිකර ගත් විශේෂ කාලගත ගිවිසුම්, වසර තුළ නැව් භාණ්ඩ සංචලනය පහසු කිරීමෙහිලා ප්‍රධාන කාර්යභාරයක් ඉටු කළේය. මාලේ හරහා ගුවන් භාණ්ඩ ජාල සේවයේ ස්ථාන කරා අතිරේක ධාරිතාවයක් සැලසීම පිණිස චීනය හා හොංකොං යන රාජ්‍යවලින් පරිබාහිර ඉහළ ඉල්ලුමක් සහිත අංශ සම්බන්ධයෙන් විශේෂ කාලගත ගිවිසුම් සාකච්ඡා කෙරුණි.

එම ක්‍රියාමාර්ගය වසර තුළ ගන්නා ලද ප්‍රමුඛ ආදායම් මූලාරම්භයකි. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් භාණ්ඩ අංශය චීනය වෙතින් විද්‍යුත් වාණිජමය සංචලනය නතුකර ගැනීම සඳහා ද දැඩිව අවධානය යොමු කළ අතර එමගින් උපයාගත් මුළු තැපැල් කාර්යාල ආදායම ඇ.ඩො. මිලියන 2.8 ක් වූ අතර ඉකුත් වසර හා සංසන්දනාත්මකව එම ප්‍රමාණය 115% ක වර්ධනයක් වූයේය.

යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනයෙහිලා සලකන කල, එහි වැඩිදියුණුව විෂයයෙහි සහ සමාගමේ ගුවන් භාණ්ඩ වෙන්කරවා ගැනීමේ හා මෙහෙයුම් පද්ධතිය සමඟ 'වේබ්‍රිජ්' විසඳුමක් ඒකාබද්ධ කිරීම මගින් ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලිය සඳහා ස්වයංක්‍රීය තොරතුරු හුවමාරු පහසුකමක් ස්ථාපනය කරදීම විෂයයෙහි තොරතුරු තාක්ෂණ අංශය සමාගමට සහය වූ බව කිව යුතුය.

ඉදිරියේදී එළඹෙන මූල්‍ය වර්ෂය තුළ වඩාත් සුවිශාල අභියෝග අපේක්ෂා කෙරෙන අතර එම අභියෝගවලට සාර්ථක අයුරින් මුහුණ දීම සඳහා තමන් සතුව ඊට අවශ්‍ය උපාය මාර්ග හා මූලාරම්භ පවත්නා බවට සමාගමට විශ්වාසය.

## අපගේ ප්‍රධාන මෙහෙයුම් සහය ඒකක

### ගුවන් සමාගමේ මෙහෙයුම් පාලන මධ්‍යස්ථානය

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට අයත් මෙහෙයුම් පාලන මධ්‍යස්ථානය සියලු මෙහෙයුම් පරාමිතීන් සම්බන්ධයෙන් සර්වග්‍රාහී තීරණ ගැනීමටත්, බාධාවීමේ පිරිවැය අවම කර ගනිමින් කාර්යක්ෂමතාව හා උපරිම ප්‍රතිඵල සඳහා වග බලාගැනෙන අතරතුර කිසියම් අවිනිශ්චිත අවස්ථාවකට මුහුණදීම සඳහා වූ යුහුසුළු හා සාමූහික තීරණ ගැනීමේ ක්‍රියාදාමයක් ක්‍රියාත්මක කිරීම උදෙසා අවශ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය හා සම්පත් පවත්වා ගැනීමටත් අනිවාර්ය වගකීමක් දරයි.

එහෙයින්, ගුවන් සමාගමේ මෙහෙයුම් පාලන මධ්‍යස්ථානය, අදාළ කටයුතු අදාළ සියලු පාර්ශ්වකරුවන් සමඟ සම්බන්ධීකරණයෙන් යුතුව දෛනිකව කළමනාකරණය කර සුපරීක්ෂණයට හසුකරන ඒකීය කේන්ද්‍රස්ථානය වේ.

### අවිනිශ්චිත අවස්ථා ප්‍රතිචාරය සහ ව්‍යාපාරය පැවතීම

කුමන හෝ 'සාමාන්‍ය නොවන' හදිසි අවස්ථාවකට මුහුණදීම සඳහා වූ ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ පෙර සූදානම් තත්ත්වය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා පෙළ ගැසී සිටින අතිරේක සැලසුම් ක්‍රියාත්මක කිරීම, පුහුණුව සහ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය යන කරුණු මගින් සමාගමට අයත් ආයතනික අවිනිශ්චිත ප්‍රතිචාරමය සැලැස්ම තවදුරටත් සවිබල ගන්වන ලදි. ඉදිරි වර්ෂය තුළ ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ස්වකීය අවිනිශ්චිත අවස්ථා ප්‍රතිචාරමය සැලැස්මට හා ව්‍යාපාර පැවතුම් සැලැස්මට අදාළ කටයුතු තනි එක් ධජයක් යටතේ වූ ව්‍යාපාරික ප්‍රකෘතිමත් ක්‍රමවේදයක් යටතේ ඒකාබද්ධ කරනු ලබනවා ඇත.

## පිරිවැය ඉතුරුම් උපරිම තත්ත්වයට පත් කිරීමේ මූලාරම්භ

2016 ජූනි මාසයේදී ආරම්භ කරන ලද සමාගමේ පුළුල් ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ වැඩ පිළිබඳ පිරිවැය ඉතුරුම් හා ඒවා උපරිම තත්ත්වයට පත් කිරීමේ මූලාරම්භ කීපයක් ක්‍රියාවට නැංවීමෙහිලා හේතු කාරක වූයේය.

### ගුවන්යානා ඉන්ධන ලබා ගැනීම

ඉන්ධන සපයා ගැනීමේ පද්ධතියක් ක්‍රියාත්මක කිරීම මගින් සැලකිය යුතු වියදම් ඉතිරියක් ඇතිකර ගැනීමට සමාගමට හැකි විය. ගුවන් සමාගමට අයත් ගුවන් මාර්ග ජාලය හා සම්බන්ධ ගමනාන්තවලින් ගුවන්යානා ඉන්ධන සපයා ගැනුණු අතර එය දැන් පිරිවැය කාර්යක්ෂමතාවක් සහිතව දෛනිකව සුපරීක්ෂණයට ලක්වන කටයුත්තක් වී ඇත.

### ගුවන්යානා ඉන්ධන සුපරීක්ෂණය

ඉකුත් වර්ෂය හා සංසන්දනාත්මකව සලකා බලන කල, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවයෙහිලා සැලකිය යුතු වර්ධනයක් වාර්තා කළේය. මේ හා සමාන ව්‍යාපාර පවත්වාගෙන යන සමාගම් අතුරින් ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය විසින් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ශ්‍රේණිගත කර ඇත්තේ 14 වන ස්ථානයේ පිහිටාය.

## ශ්‍රීලංකන් කේටරින්

ගුවන් සමාගමට පූර්ණ හිමිකාරිත්වය සහිත ඊට අනුබද්ධ ආයතනයක් වන සී/ස ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ස්වකීය කාර්ය සාධනයෙහි සැලකිය යුතු වර්ධනයක් විද්‍යාමාන කළේය. සමාගමේ ආදායම් වර්ධනය කෙරෙහි බලපෑ ප්‍රධාන හේතුව වූයේ, යානාස්ථ ආහාරපාන සැපයීමේ කාර්යයට අදාළව සපයනු ලබන ආහාරපාන සංඛ්‍යාව ඉහළ යාමයි. මුළු වශයෙන් සලකා බලන කල, යානාස්ථ ආහාරපාන සැපයුම සඳහා එම සමාගම වසර තුළ රුපියල් මිලියන 5.89 ක මුදලක් යොදවා ඇත.

බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළෙහි හා මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළෙහි පිහිටි අවන්හල් හා විවේක ශාලා ද සමාගම විසින් කළමනාකරණය කරමින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි. ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම සිය මෙහෙයුම් කටයුතු මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළෙහි ආරම්භ කරන ලද්දේ 2013 දීය.

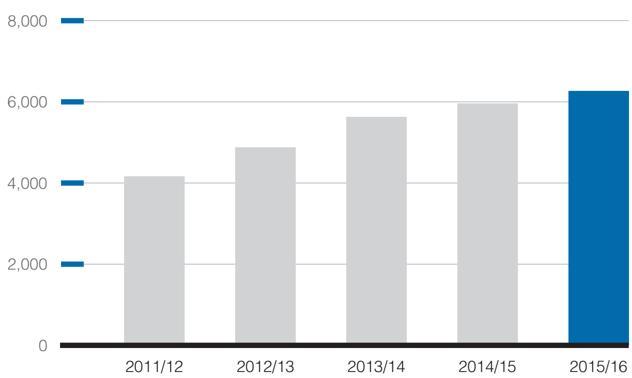
සමාගම ස්වකීය සහායක ව්‍යාපාර කටයුතුවල කොටසක් වශයෙන් සෙරන්ඩිබ් ට්‍රාන්සිට් හෝටලය ද, කාර්මික ඇඳුම් සේදීමේ යන්ත්‍රාගාර ස්ථානයක් ද, වැනිලා පොඩ් නමැති ආහාර අලෙවි සැලක් ද, කොළඹ කොටුවේ ලන්දේසි රෝහලේ පිහිටි සෙමොන්ඩු අවනන්හල ද කළමනාකරණය කර ක්‍රියාත්මක කිරීමෙහි නියැලී සිටියි.

### ආදායම

සමාලෝචිත වසර තුළ ප්‍රධාන වශයෙන් යානාස්ථ ආහාරපාන සැපයුම් සේවා මගින් සැලසුනු දායකත්වය ද සහිතව සමාගමේ ආදායම රුපියල් බිලියන 6.28 ක් දක්වා 5.4% ක් වූ ප්‍රමාණයකින් ඉහළ ගියේය (2014/15 – රුපියල් බිලියන 5.96).

**ආදායම**

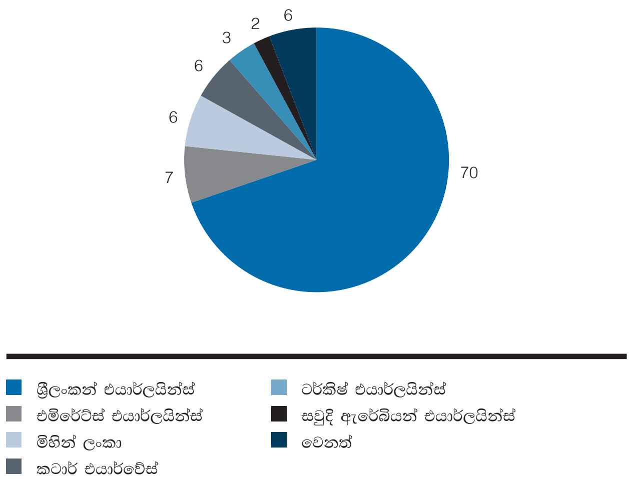
රු. මිලියන




යානාස්ථ ආහාරපාන සැපයුමෙහි මුළු දායකත්වය සමාගමේ පිරිවැටුමෙන් 79% ක් ලෙස ගණනය විය. මුළු ආහාරපාන නිෂ්පාදන ප්‍රමාණයෙන් වසර තුළ 70% කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් මිලදී ගත් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම මෙහිලා ප්‍රධාන දායකයා බවට පත් වූයේය. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ මුළු දායකත්වය වසර තුළ උපයන ලද මුළු ආදායමින් 56% ක ප්‍රමාණයක් වූයේය.

### ආහාරපානවල සංයුතිය – 2015/16

%




බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ තුළ පිහිටි අවන්හල් හා විවේක ශාලා මගින් ජනනය කරන ලද ආදායම් රුපියල් මිලියන 983 දක්වා 12% කින් ඉහළ ගියේය (2014/15 – රුපියල් මිලියන 882).

### මෙහෙයුම් වියදම්

2015/16 වසර සඳහා මුළු මෙහෙයුම් වියදම රුපියල් බිලියන 2.41 ක් වූයේය. ඉකුත් වසර හා සසඳන කළ 4% කට ආසන්න ප්‍රමාණයක ඉහළ යාමකි.

### මූල්‍ය ආදායම

සමාලෝචිත වසර තුළ සමාගමේ මූල්‍ය ආදායම රුපියල් බිලියන 1.40 ක් දක්වා 353% කින් ඉහළ ගිය අතර (2014/15 – රුපියල් මිලියන 309.8) එහිලා ප්‍රමුඛ දායකයා වූයේ රුපියල් බිලියන 1.39 ක විනිමය ඉපැයුම්ය. ඊට හේතුව වූයේ ඉකුත් වසරේ රු. 133.32 ක් වූ ශ්‍රී ලංකා රුපියල එල්ලේ ඇමෙරිකානු ඩොලරයේ අනුපාතය 2016 මාර්තු 31 වන දිනට රු. 144.69 දක්වා හීන අගයක් ගැනීමය.

### මූල්‍ය වියදම

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ වරණීය කොටස් බේරුම් කිරීම යන ප්‍රධාන හේතුව මත රුපියල් මිලියන 309 ක් ලෙස ඉකුත් වසරේදී වාර්තා වූ මූල්‍ය වියදම් හා සසඳන කළ වසර තුළ සමාගමේ මූල්‍ය වියදම් රුපියල් මිලියන 189 දක්වා අඩුවී ඇත.

### බදුකරණය

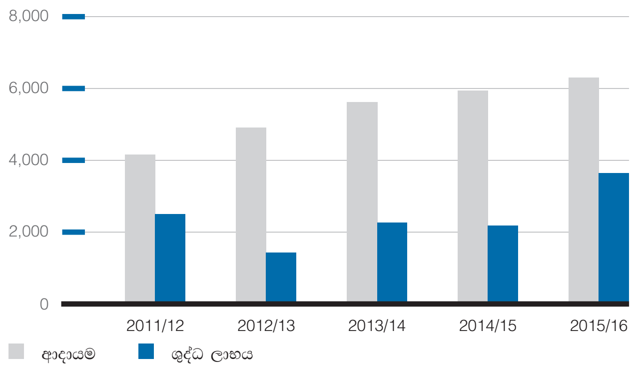
සමාගම ශ්‍රී ලංකා ආයෝජන මණ්ඩලය සමග එළඹ ඇති ගිවිසුමක් අනුව 2021 මාර්තු මස 30 වන දින දක්වා බදු විරාමයක් භුක්ති විඳියි. ජාත්‍යන්තර ප්‍රවාහනය සැපයීමේ කාර්ය සඳහා වූ භාණ්ඩ ආනයනය මත පවත්නා සියලු බදුවලින් ද 2012 ජනවාරි මස 1 වන දින සිට සමාගම නිදහස් කර ඇත. දැනට යානාස්ථ මුළුතැන් ගෙවල්වලින් ද, මාර්ගස්ථ අවන්හල්වලින් ද, මාර්ගස්ථ හෝටලයෙන් ද සමාගම උපයන ආදායම බදුවලින් තොරය.

මහජන අවන්හල්වලින් ද, වැනිලා පොඩ් අලෙවි සැලෙන් ද, සෙමොන්ඩු අවන්හලෙන් ද, දේශීය ලොන්ඩරි විකුණුම් වලින්ද උපදවන ආදායම මත දැනට පවත්නා ආදායම් බදු අනුපාත මත සමාගම බදු ගෙවනු ලැබීමට යටතේවේ.

## ලාභදායකත්වය

### ලාභදායකත්වය හා ශුද්ධ ලාභය

රු. මිලියන



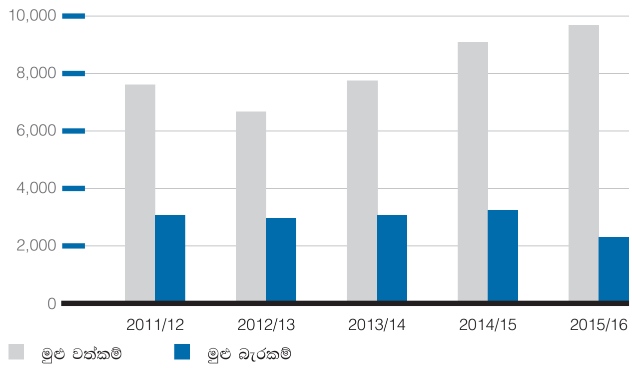

සමාගමේ බදු පසු ශුද්ධ ලාභය රුපියල් බිලියන 3.64 ක් වූයේය (2014/15 – රුපියල් බිලියන 2.19). වර්ෂය සඳහා වාර්තා වූ විනිමය ඉපැයුම් ප්‍රමාණය රුපියල් බිලියන 1.39 ක් වූයේය (2014/15 – රුපියල් මිලියන 297). ඒ අනුව, වර්ෂය සඳහා ඉපැයූ ශුද්ධ ලාභය (විනිමය ලාභය හැර) රුපියල් බිලියන 2.24 ක්වූ අතර (2014/15 – රුපියල් බිලියන 1.9) එම ප්‍රමාණය ඉකුත් වසර හා සසඳන කළ දළ වශයෙන් 18% ක ඉහළ යාමක් වූයේය.

### මූල්‍ය තත්ත්වයේ ව්‍යුහය

සමාලෝචිත වසර සඳහා සමාගමේ මුළු වත්කම් රුපියල් බිලියන 9.7 ක් දක්වා රුපියල් මිලියන 613 ක් වූ ප්‍රමාණයකින් ඉහළ ගියේය. (2014/15 – රුපියල් බිලියන 9.09). ඊට ප්‍රධාන හේතුව වූයේ අදාළ පාර්ශ්ව වෙතින් ලැබූ මුදල් ප්‍රමාණ 13% ක්වූ ප්‍රමාණයකින් ඉහළ යාමය.

### මුළු වත්කම් සහ මුළු බැරකම්

රු. මිලියන




සමාගමේ ශුද්ධ කාරක ප්‍රාග්ධනය 2016 මාර්තු මස 31 වන දිනට රුපියල් බිලියන 6.7 දක්වා වැඩි විය. (2014/15 – රුපියල් බිලියන 5.86).

### මූල්‍ය තත්ත්වය – ශ්‍රීලංකන් කේටරින්

| | 2015/16 | 2014/15 |
|---|---|---|
| ජංගම වත්කම් (රු. '000) | 7,489,352 | 6,549,537 |
| ජංගම බැරකම් (රු. '000) | 768,683 | 689,771 |
| ශුද්ධ ජංගම බැරකම් (රු. '000) | 6,720,669 | 5,859,766 |
| ප්‍රවර්තන අනුපාතය | 9.74 | 9.50 |
| කඩිනම් අනුපාතය | 9.43 | 9.03 |
| ඉන්වෙන්ට්‍රි පිරිවැටුම් අනුපාතය | 6.17 | 4.51 |
| ණයහිමි දින ගණන | 38.51 | 35.46 |

සමාගම ස්වකීය ශක්තිමත් මූල්‍ය තත්ත්වය සැලකිල්ලට ගෙන තමන් විසින් දරනු ලැබිය යුතු දිගු හා මධ්‍ය කාලීන බැරකම් ද, අනෙකුත් බැඳියාවන් ද තමන්හට පහසුවෙන් ගෙවා දැමිය හැකි වෙතැයි යනුවෙන් විශ්වාසය පළ කරයි.

### ලීවරණය සහ මූල්‍ය ව්‍යුහය

රුපියල් බිලියන 9.7 ක් වූ සමාගමට අයත් මුළු වත්කම් ප්‍රමාණයේ වැඩි කොටස සඳහා අරමුදල් සැපයෙනුයේ කොටස්හිමියන්ගේ අරමුදලෙනි. (76%) ඒ අතර එහි ඉතිරි කොටස සඳහා අරමුදල් සැපයෙනුයේ ජංගම නොවන බැරකම් (16%) සහ වෙළඳ හා වෙනත් ණයහිමියන් (8%) යන්නෙහි සම්මිශ්‍රණයක් මගිනි.

### කොටස්හිමියන් වෙත ලාභ දීම

සමාගම විෂයයෙහි කොටස් මත ලාභය 49% කින් ඉහළ ගියේය. (2014/15 – 37%). සමාලෝචිත කාලපරිච්ඡේදය තුළ වාර්තාවූ විනිමය ලාභය ප්‍රධාන වශයෙන් හේතුකොට ගෙන රුපියල් මිලියන 3.87 ක් දක්වා 66% කින් කොටසක් වෙනුවෙන් වූ ඉපැයීම් ඉහළ ගොස් ඇත. තවද, 2015/16 වසර තුළ සමාගම විසින් උපදවන ලද ලාභයෙන් ස්වකීය කොටස්හිමියන් වෙත එක් කොටසකට රු. 3.29 ක්වූ ප්‍රථම හා අවසන් සාමාන්‍ය ලාභාංශයක් සමාගම විසින් යෝජනා කළේය. (2014/15 – ප්‍රථම හා අවසන් සාමාන්‍ය ලාභාංශය කොටසකට රු. 2.23 කි.)

## ශ්‍රීලංකන් ගුවන් තොටුපළ හා බිම් සේවා

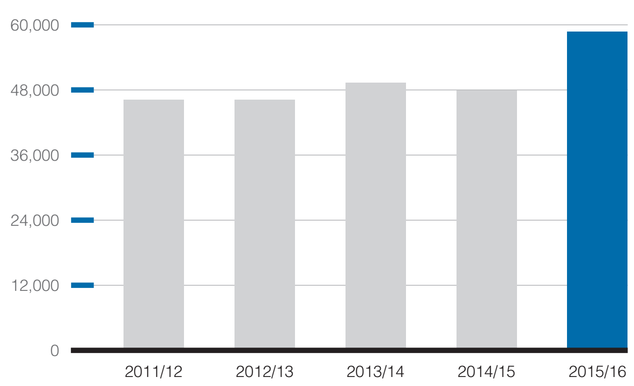
ගුවන් තොටුපළ හා බිම් සේවා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රධාන මූලෝත්පායික ව්‍යාපාර ඒකකයන්ගෙන් එකක් වන අතර එය ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට මෙන්ම බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ කරා ක්‍රියාත්මකවන සියලු ගුවන් ප්‍රවාහකයන්ට ද ගුවන් තොටුපළ හා බිම් සේවා සලසන තනි සේවා සපයන්නාවේ.

සමාලෝචිත වසර තුළ ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ගුවන් තොටුපළ හා බිම් සේවා 26,650 ක් වූ ප්‍රමාණයේ සේවාදායක ගුවන් සමාගම්වල ගුවන්යානා කාලාන්තර වෙනුවෙන් ද, පොදුවේ මිලියන 8.5 ක ගුවන් මගීන්ට ද සේවා කටයුතු සපයා ඇත.

ඉදිරි වර්ෂයේදී මෙම ඒකකය ගුවන්යානා සංචලනය තුළ 4% ක ඉහළ නැංවීමක් ස්වකීය කටයුතු විෂයයෙහි සිදුවනු ඇතැයි පුරෝකථනය කර ඇත.

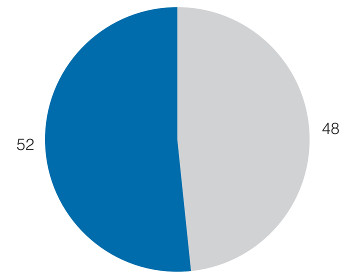
**බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේදී මෙහෙයවන ලද ගුවන්යානා ගණන**

සංඛ්‍යාව




**මෙහෙයවන ලද ගුවන්යානා**

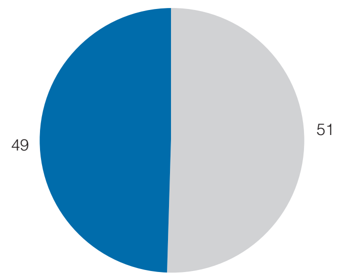
%




මෙහෙයවන ලද UL යානා ■ මෙහෙයවන ලද CAL යානා

**මෙහෙයවන ලද ගුවන් මගීන්**

%




මෙහෙයවන ලද UL මගීන් ■ මෙහෙයවන ලද CAL මගීන්

'ගුවන් තොටුපළ අත්දැකීම' හැකිතාක් දුරට ගුවන් මගී හිතෛෂී එකක් බවට පත් කිරීමේ අපගේ වෑයම අප විසින් නොකඩවා පවත්වාගෙන ගියෙමු. බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ ස්වයං පිරික්සුම ඉතා යුහුසුළුකර ඇත්තේ ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට අයත් බහු භාෂාමය ස්වයං පිරික්සුම් මැදිරි හරහා තම ගමන් මලු ලේබල ඔවුනටම දැන් මුද්‍රණය කරගත හැකිවීම නිසාය. ඒ හා සමානවම, ස්මාට් ටැබ් භාවිතය මගින් අතේ රැඳී තිබියදීම කළ හැකි පිරික්සුම් ක්‍රියාවලිය අප විසින් නොකඩවා යොදාගනු ලබන්නෙමු.

අප විසින් සේවා සපයනු ලබන ශ්‍රීලංකන් ගුවන්යානාවලට පමණක් නොව අපගේ අනෙකුත් සේවාදායී ගුවන් සමාගම්වලට ද අපට සැපයිය හැකි සේවා සැලකිය යුතු අයුරින් තවදුරටත් ගුණාත්මකව උසස් කිරීම පිණිස නවතම උපකාරක ගොඩබිම් උපකරණ මෙන්ම වෙනත් යාන්ත්‍රික හෝ යාන්ත්‍රික නොවන උපකරණ භාවිතයෙහිලා සමාගම ආයෝජනයකර ඇති මෙම සියලු උපකරණ ගෘහස්ථ මට්ටමේ සිට මූල පිරික්සුම් මට්ටම දක්වා පවත්වාගෙන යාමට අපහට පිළිවන. මෙහිලා, අපගේ පිරියත හා උපකරණ අංශය දැන් සියලුම සූක්ෂම උපකරණවල ක්‍රියාකාරිත්වය පිළිබඳ සේවාකරණ හැකියාව විෂයයෙහි 98.5% ක්වූ සුවිශේෂී බිම් සළකුණක් සනිටුහන් කරයි.

සේවාලාභීන් වෙත විශිෂ්ටතම සේවාවක් සැපයිය හැකිවීමේ එම 'වාසි සහගත තත්ත්වය' රඳා පවතිනුයේ මිනිසුන් එනම්, අපගේම සේවක පිරිස් සතු ගුණාත්මක භාවය හා වෘත්තීයමයභාවය මතය. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ක්‍රමිකව වර්ධනය වන හා සේවය පාදක පුහුණු වැඩසටහන් ඔස්සේ කාර්ය මණ්ඩල සංවර්ධනය සඳහා ආයෝජනය කිරීමෙහි නොකඩවා නියැලී සිටි අතර සෑම මට්ටමක්ම තක්සේරු කරමින් අගැයුමට භාජනය කිරීම නිරන්තරව සිදු කෙරෙන ප්‍රබල ක්‍රියාදාමයක් බවට පත්ව ඇත. කාර්යක්ෂමතාව හා ආචාරශීලීභාවය ඔස්සේ සේවක මණ්ඩල කාර්ය සාධනය ඉහළ නැංවීම යන කර්තව්‍යය 2016/17 මූල්‍ය වර්ෂය තුළ අපගේ අවධානයට ලක්ව ඇති ප්‍රධානතම ක්ෂේත්‍රයක්ව පවතී.

ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ ගොඩබිම් මෙහෙයුම් සහතිකකරණය සඳහා වූ ආරක්ෂණ විගණනය පිළිබඳ අතිශය ප්‍රබල ක්‍රියාවලියක් හරහා සම්මානයට පාත්‍ර වෙමින් එම සහතිකකරණය දිනා ගැනීමට හැකිවීම ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම සාඩම්බරයට පත්විය යුතු කරුණක් ලෙස අපි සලකන්නෙමු.

## ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනේරු කටයුතු අංශය

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රමුඛ ව්‍යාපාර කටයුතු ඒකකයක් වන ඉංජිනේරු අංශය ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අනුමැතිය ලබා ඇති අතර යුරෝපීය ගුවන් සේවා ආරක්ෂක නියෝජිතායතනය වෙතින් නිකුත් කරනු ලබන EASA 145 දරන සහතිකකරණයද, වෙනත් ජාතික ගුවන් සේවා අධිකාරි ආයතන කීපයක සහතිකකරණයද හිමිකරගෙන ඇත. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ගුවන්යානා ඇණියටද, වෙනත් බොහෝ ජාත්‍යන්තර බාහිර සේවාදායකයන්ට අයත් ගුවන්යානාවලටද අයත් පූර්ණ ගුවන්යානා සැකිලි ආශ්‍රිත නඩත්තු කටයුතු මෙම ඉංජිනේරු අංශය මගින් ඉටුකර දෙයි.

සමාලෝචිත වසර තුළ මෙම ඒකකය ප්‍රමුඛ සංධිස්ථාන ගණනාවක් වෙත ළඟා වූ අතර එහිලා එම ඒකකය අදාළ සියලුම නියාමන අධිකාරි ආයතන විසින් පනවන ලද ප්‍රමුඛ ආරක්ෂණ හා ගුණාත්මක ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව කටයුතු කරමින් වසර තුළ ස්වකීය සමස්ත තාක්ෂණික යොමුව පිළිබඳ විශ්වාසදායකත්වය 99.19% දක්වා වූ ප්‍රමාණයක පවත්වා ගනිමින් විශිෂ්ට ලෙස ක්‍රියා කළේය.

සමාලෝචිත වසර තුළ, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම වෙනුවෙන් A330-300 වර්ගයේ එයාර් බස් ගුවන්යානා 5 ක් සේවයට යොදවා ගැනීමේ කටයුතු සාර්ථකව නිම කළේය. ශ්‍රීලංකන් සමාගමේ මීළඟ පරම්පරාවේ නවතම ගුවන්යානා සේවයෙහි යොදා ගැනීමේ කටයුතු තවදුරටත් නොඩකවා සිදුවේ.

වසර තුළ සිදුකරන ලද අභ්‍යන්තර නඩත්තු කටයුතු වලට A340 වර්ගයේ ගුවන්යානා 6 කටද, A330-200 වර්ගයේ ගුවන්යානයකටද ඒවායේ බඳුකරය හරවා යැවීමේ කටයුතු ආශ්‍රිතව ගෘහස්ථව සිදුකරන ලද පූර්ණ ආපසු යැවුම් පිරික්සා බැලීම් ඇතුළත් විය. ශ්‍රීලංකන් සමාගමට අයත් ගුවන්යානා හතරකට සහ ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම එකම නඩත්තු කටයුතු සපයා දෙන්නා වශයෙන් ක්‍රියාකරන මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගමට අයත් තවත් ගුවන්යානා හතරකටද අවශ්‍ය මැදිරි නවීකරණ කටයුතු හා ප්‍රතිවින්‍යාසගත කිරීමේ කටයුතුවලද මෙම ඒකකය වසර තුළ නිරත විය. සමාලෝචිත වසරට අයත් මුල් කාර්තු දෙක තුළ A320-200 වර්ගයේ පටු බඳ ගුවන්යානා හතරකට අයත් ව්‍යාපාර පංතිය සමන්විත කොටස්වල මැදිරි උත්ශ්‍රේණිගත කිරීමේ කාර්යයන්හිද මෙම ඒකකය නියැලුණේය.

මෙම ඒකකය, ස්වකීය වර්ධන ඉලක්කයන් සාර්ථකව ළඟා කරගනිමින් සමාලෝචිත වසර තුළ මාලදිවයිනට හා තුර්කියට අයත් මෝල්ඩිවියන් එයාර්ලයින්ස් සහ ටර්කිෂ් එයාර්ලයින්ස් යන පරිබාහිර සේවාදායකයන් වෙත කෙරුණු නඩත්තු කටයුතුවලට අමතරව ඉන්දියාවේ විශාලතම ගුවන් සමාගමක් වන LCC ඉන්ඩිගෝ ආයතනයේ ගුවන්යානාවලට අදාළ C පිරික්සුම් 47 ක් නිම කළේය.

සමාලෝචිත වසර තුළ, නව පරපුරට අයත් ගුවන්යානයක් වන බෝයිං 737 යාන තාක්ෂණිකව හැසිරවීමේ අනුමැතිය ලබාගැනීමේ ක්‍රියාදාමයෙහි ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනේරු කටයුතු අංශය නිරත විය. මීට අදාළ අනුමැතිය ලද පසු කොළඹ හා මාලේ යන ගුවන්තොටුපළ ආශ්‍රිතව බාහිර සේවාදායක ආදායම් ජනනය පුළුල් කර ගැනීමට මෙම අංශයට හැකිවනු ඇත.

යුරෝපීය ගුවන් සේවා ආරක්ෂණ නියෝජිතයන්ට අයත් 20 කොටසට අදාළ නිර්මිතය සඳහා අනුමැතිය ලබා ගැනීමට ද ශ්‍රීලංකන් ඉංජිනේරු ඒකකය කටයුතු කරයි. එමඟින්, ජාත්‍යන්තර පිළිගත් ගුවන් සේවා ඉංජිනේරුමය කාර්යයන් ඉටුකරදීම මගින් ආදායම් උපදවා ගැනීමට මෙම ඒකකයට හැකියාව ලැබෙනු ඇත.

අනාගතය දෙස බලන කළ, තරගකාරී වූ ද, විශේෂිත අවශ්‍යතාවයනට සරිලන පරිදි වූ ද පරිපූර්ණ සේවා කාර්යභාරයන් පිරිනැමීම මගින් කලාපය තුළ ප්‍රමුඛ ගුවන්යානා නඩත්තු, අලුත්වැඩියා හා පිරිවැඩියා සේවා සපයන්නෙකු ලෙස ස්වකීය සේවා පුළුල් කර ගැනීමේ ප්‍රධාන අරමුණට මෙම ඒකකයට ළඟා විය හැකිය.

## ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය, ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය, යුරෝපීය ගුවන් සේවා ආරක්ෂණ නියෝජිතායතනය සහ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ 'ට්‍රාන්ස්එයාර් ප්ලස්' වැඩසටහන විසින් වරලත් තත්ත්වය ප්‍රදානය කරන ලද ලොව පිහිටි ගුවන් සේවා පුහුණු ආයතන කීපයකින් එකකි. මෙම විද්‍යායතනය ශ්‍රී ලංකාව, නේපාලය, පකිස්ථානය සහ මාලදිවයින යන රාජ්‍යයන්ට අයත් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරි ආයතන විසින් ද අනුමත කරනු ලැබ ඇත.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා විද්‍යාලයේ සහ ශ්‍රීලංකන් කාර්මික පුහුණු ඒකකයේ පුහුණු කාර්යයන් ඒකාබද්ධ කිරීමේ කර්තව්‍යයෙහි ද නියැලෙයි. ආදර්ශමත් ගුවන් සේවා පුහුණු අත්දැකීම් මගින් බලගැන්වී ඇති මෙම විද්‍යායතනය 2014 දෙසැම්බර් මස සිය ආරම්භයේ සිට කෙටි කාල සීමාවක් ඇතුළත සිය කටයුතු විෂයෙහි අතිමහත් සාර්ථකත්වයක් ලැබ සිටී.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනයට අයත් ප්‍රධාන පුහුණු කාර්යස්ථානය කටුනායක පිහිටා ඇති අතර දකුණු පළාතේ ගාල්ලේදීත්, ස්වකීය විදේශ ශාඛාව වන වරලත් මෙහෙයුම් ඔස්සේ ක්‍රියාත්මක වන මාලදිවයින් රාජ්‍යයේ අගනුවර වන මාලේ නගරයේදීත් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය සිය පුහුණු කටයුතු ඉටු කරයි.

2017 දෙවන කාර්තුව වන විට, ස්වකීය ශාඛා ජාලය ශ්‍රී ලංකාවේ උතුර, දකුණ, නැගෙනහිර හා මධ්‍යම යන පළාත් කරා ද ව්‍යාප්ත කිරීමට සැලසුම්කර ඇති ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය එමගින් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ වෘත්තිකයන් බවට පත්වීමට සිහින දකින අධිෂ්ඨානශීලී වැඩි තරුණ පිරිසක් වෙත ළඟාවීමට අදහස් කරයි.

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

- ගමන් හා සංචාර
- ගුවන් තොටුපළ සේවා
- ගුවන් භාණ්ඩ හා අන්තරායකර භාණ්ඩ රෙගුලාසි
- ගුවන් මැදිරි සේවක පිරිස් හා ප්‍රතිරූප උපදේශනය
- මූලික ගුවන්යානා නඩත්තුව ආශ්‍රිත ගුවන්යානා ඉලෙක්ට්‍රොනික තාක්ෂණය
- මූලික ගුවන්යානා නඩත්තුව ආශ්‍රිත යාන්ත්‍රිකය
- ගුවන්යානා නඩත්තු වර්ගීකරණයට අයත් පුහුණුව

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය ආයතනික සේවාදායකයන්ට ද පුහුණු විසඳුම් සපයා දෙන අතර තම නව භාෂා මණ්ඩපය මගින් භාෂාමය හා සන්නිවේදනමය ප්‍රවීණතාවය ලබාදීමට මූලාරම්භක කටයුතු ඉටු කරයි.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය ආයතනික සේවාදායකයන්ට ද පුහුණු විසඳුම් සපයා දෙන අතර තම නව භාෂා මණ්ඩපය මගින් භාෂාමය හා සන්නිවේදනමය ප්‍රවීණතාව ලබාදීමට මූලාරම්භක කටයුතු ඉටු කරයි. පංති කාමර පුහුණුව හා අදාළ ක්ෂේත්‍රවලට අයත් කර්මාන්තය රැකියාස්ථ පුහුණුව යන සම්මිශ්‍රණයක් භාවිතා කරමින් ශික්ෂණ හිතකාමී හා කර්මාන්ත පාදක පරිසරයක් තුළ අධ්‍යයන කටයුතු කරගෙන යාමේ අවස්ථාව මෙම පුහුණු වැඩසටහන මගින් ශිෂ්‍යයන් හට ලැබේ. මෙමගින් දුරස්ථ සිසුන්හට ද අධ්‍යයන කටයුතුවල නියැලිය හැකි ජංගම ශික්ෂණ සේවාවක් ද පිරිනැමේ. ආයතනික සේවාදායකයන් සමග සමීපව කටයුතු කරමින් ඔවුන්ගේ පුහුණු අවස්ථා ඉටුකර දීමට ද ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය සහය වී ඇත. විදේශීය ගුවන් සමාගම්, ගුවන් සමාගම් කර්මාන්තයේ වෙනත් පාර්ශ්වකරුවන්, දේශීය ගුවන්සේවා ආශ්‍රිත වෙනත් පාර්ශ්වකරුවන් සහ අනෙකුත් කර්මාන්ත යනාදී වශයෙන් වූ පරාසයක දිවෙන ප්‍රබල ආයතනික සේවාදායක පිරිසක් ගොඩනැගීමට ද මීට අමතරව විද්‍යායතනය සහය සලසා දී තිබේ.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා විද්‍යායතනය ඵලදායී සාමාජීය හා පාරිසරික පැවැත්මක් සඳහා ද සැලකිය යුතු අයුරින් දායක වෙයි. මෙම

විද්‍යායතනය, ගුවන් සේවාවේ ආශ්චර්යමත්භාවය පිළිබඳව තරුණ පරපුරට වටහා දෙමින් හා ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා හා ආගන්තුක සත්කාර කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රයෙහි පවත්නා වාසිදායක රැකියා අවස්ථා වෙත ඔවුන් විවර කරවමින් විවිධ අධ්‍යයන කටයුතු, රැකියා උපදේශන සැසි හා රටපුරා විසිරී ඇති පාසල් හා විශ්වවිද්‍යාල තුළ ගුවන් සේවා අධ්‍යාපනයට අදාළ වැඩමුළු යනාදිය සංවිධානයකර ඒවාට අනුග්‍රාහකත්වය සලසා දෙයි.

රටපුරා පිහිටි පාසල්වල තමන්ගේම වූ ගුවන් සේවා සමාජ පිහිටුවා ගැනීම සඳහා විද්‍යායතනය තම මඟ පෙන්වීම ලබාදෙයි. මෙමගින් ගුවන් සේවාව පිළිබඳ උනන්දුවක් දක්වන තරුණ පිරිස් ඒකරාශී කිරීමටත්, පාසල් ළමුන් අතර කර්මාන්තය පිළිබඳව වඩා හොඳ අවබෝධයක් ඇති කිරීමටත් හැකිවේ. 2014 දී ආයතනය සමාරම්භයේ සිට මේ දක්වා දේශීය හා විදේශීය සිසුන් 400 ක පමණ පිරිසක් මෙම විද්‍යායතනයෙන් සිය පාඨමාලා හදාරා සාර්ථකව නිමකර ඇත.

සමාලෝචිත වසර තුළ විද්‍යායතනය සතු ජවය හා හැකියාව ප්‍රකටව ප්‍රදර්ශනය විය. පහත දැක්වෙන ජාත්‍යන්තර මණ්ඩපවලදී 'ගුවන් සේවය පිළිබඳව නව පරපුර දිරිමත් කිරීම' වැනි මාතෘකා යටතේ කරුණු ඉදිරිපත්කර සිටීම හරහා අපගේ සාර්ථක ව්‍යායාමයන් පිළිබඳව ලොවට තතු විදහා පෑමට පහත දැක්වෙන ජාත්‍යන්තර මණ්ඩප වෙත සහභාගිවීම සඳහා අපට ආරාධනා ලැබුණි.

- බැංකොක්හි පැවති ආසියා ශාන්තිකර පුහුණු සමුළුව
- ලක්සම්බර්ග්හි පැවති යුරෝපීය ගුවන් ආරක්ෂණ නියෝජිතායතනයේ වාර්ෂික සම්මේලනය
- හැම්බර්ග්හි පැවති ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ ගෝලීය පුහුණු හවුල්කරු කොන්ග්‍රසය
- නවදිල්ලියේ පැවති 'ට්‍රාන්ස්එයාර් ප්ලස්' සමුළුව

අනාගත දියුණුව පහත තරුණ පිරිස් ගුවන් සේවා වෘත්තිකයන් බවට පරිවර්තනය කරමින් ගුවන් සේවා පුහුණුව ආශ්‍රිත ක්ෂේත්‍රය තුළ මෙම විද්‍යායතනය පුරෝගාමී පෙර ගමන්කරුවකු ලෙස කීර්තියක් දිනාගෙන ඇති අතර ආසියා ශාන්තිකර කලාපය තුළ ද ගමන් හා සංචාරක කර්මාන්තය සංවර්ධනය පිණිස කාර්යභාරයක් ඉටුකරන ප්‍රමුඛ දායකයෙකු බවට විද්‍යායතනය පත්ව තිබේ.

### ගුවන්යානා සිමියුලේටර් පුහුණු පහසුකම් (සිම් මධ්‍යස්ථානය)

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම සතු ගුවන්යානා සිමියුලේටර් පුහුණු පහසුකම් මූලික වශයෙන් අපගේ ගුවන්යානා සේවක පිරිස් සඳහා A320 වර්ගයේ එයාර් බස් යානා සහ A330 වර්ගයේ යානා හුරුපුරුදුවීමේ පුහුණුව ලබාදීම පිණිස පැවතිය ද, පසුව එම පහසුකම් තෘතීය පාර්ශ්ව සේවාදායකයන්ට ද විවෘතකර තිබේ. එමගින් ගුවන් සේවා සමාගමට වටිනා ආදායමක් උපයා ගැනීමේ අවස්ථාව ද උදාවී ඇත.

## අපගේ සේවක ප්‍රජාව

මිනිසුන් විරහිත කිසිවක් ක්‍රියාකාරී වන්නේ නැත. ගුවන් සමාගමේ මානව සම්පත් අංශය මෙම මහඟු සම්පතින් වැඩ ගැනීමටත්, ඔවුන්ගේ හැකියා දියුණු කිරීමටත්, ඔවුන් අභිප්‍රේරණය කිරීමටත්, හැකිතාක් දුරට උපායමාර්ගිකව ඔවුන් තම සේවාවන්හි නිරත කරවීමටත්, විශාල වගකීමකින් යුක්තව ක්‍රියා කරයි. ඒ අතරතුරම විශ්ව පරිසරය හා සමාජය උදෙසා වන ගුවන් සමාගමේ ස්ථාවරය හා ව්‍යවසායක භාවය මෙහෙයවීමේ කාර්යයෙහි ද වගකීමෙන් කටයුතු කිරීම සඳහා බැඳී සිටී.

සමාලෝචිත වසර තුළ සැලකිය යුතු සන්ධිස්ථාන කීපයක් වාර්තා විය.

මානව සම්පත් අංශය ගුවන් සමාගමේ අභිප්‍රායන් සාක්ෂාත් කරගැනීම උදෙසා සේවක සේවිකාවන් ඒකරාශිකර ගැනීමේ අරමුණ පෙරදැරිව ප්‍රධාන ව්‍යාපෘති ගණනාවක් දියත් කළේය.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ශික්ෂණ හා සංවර්ධන වැඩසටහන් සඳහාත්, ව්‍යාපාර හවුල්කාරිත්වය සඳහාත් කර්මාන්තය ආශ්‍රිතව සිදු කරනු ලබන ජාත්‍යන්තර හා කලාපීය සම්මාන හිමි වූ අතර විශාල පිළිගැනීමකට ද ලක්විය.

මානව සම්පත් ක්ෂේත්‍රයෙහිලා අවධානය යොමු වූ අංශය වූයේ, නිසි දක්ෂතාව හඳුනාගනිමින් එය ලබා ගැනීමත්, ඵලදායිතාව පහසු කිරීමත්, කාර්ය සාධනය පාදක කරගත් වන්දි ගෙවීම් හා ත්‍යාග ලබාදීමේ ක්‍රම සකස් කිරීමත්, සේවක සේවිකාවන්ගේ හැකියා වර්ධනය කිරීමත් යන කරුණුය. අතිරික්ත තනතුරු හඳුනා ගනිමින් ද, ආයතනය සැහැල්ලු හා වඩා කාර්යක්‍ෂම ව්‍යාපාරයක් බවට පරිවර්තනය කිරීමේ කළමනාකරණයේ මෙහෙවරට පිටුබලයක් වන පරිදි රැකියා ප්‍රතිනිර්මාණයකර රේඛීය අංශ තුළ අදාළ ක්‍රියාවලි වැඩි දියුණුව සඳහා ඉඩ ප්‍රස්ථාව සලසමින් ද සේවක සංඛ්‍යාව අඩු කිරීමේ ක්‍රියා පිළිවෙතක් අනුගමනය කිරිම ආරම්භ කෙරුණි.

සේවක සේවිකාවන් හා කළමනාකරණය අතර පවත්නා බැඳීම සවිමත් කරමින් කාර්මික සාමය හා සංහිඳියාව වැඩිදියුණු කිරීම උදෙසා 'අපි සවන් දෙන්නෙමු' නමැති වැඩසටහන දියත් කිරීම සඳහා මානව සම්පත් අංශය උත්සුක විය. මෙම ක්‍රියාදාමය මානව සම්පත් අංශය, රේඛීය කළමනාකරණය හා සේවක සංගම් අතර අන්තර් ක්‍රියාකාරී සංවාද මණ්ඩපයක් බිහි කළේය.

'රක්ත වර්ණයේ සිට කාල වර්ණය දක්වාවූ වැඩපිළිවෙළ' ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ සේවයේ නියුතු සේවක සේවිකාවන්ගේ නිර්මාණශීලී චින්තය පුබුදු කරවීම සඳහා ඉලක්ක කෙරුණි. සමාගමේ අලාභය අවමකර ගැනීම සඳහාත්, පිරිවැය කාර්යක්ෂමතාව උපරිම තත්ත්වයට ගෙන ඒම සඳහාත් අරමුණු කෙරුණු මූලාරම්භයන් විෂයයෙහි එම වැඩපිළිවෙළ හා අනුගතව බොහෝ නවෝත්පාදක හා ගුණාත්මක අදහස් සේවක සේවිකාවන් වෙතින් ප්‍රකාශයට පත්විය.

පූර්ණ වශයෙන් බහු අදියරගත කළමනාකරණ අභ්‍යාසලාභීන් බඳවා ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය තවත් එක් ප්‍රධාන සංධිස්ථානයක් වූයේය. මෙම ක්‍රියාවලිය තුළින් පරිපූර්ණ කළමනාකරණ අනුප්‍රාප්තික වැඩසටහනක් ඔස්සේ පුහුණුකර හුරුපුරුදු කළ හැකි දක්ෂ තරුණ පිරිසකින් සමන්විත සේවක සංචිතයක් සමාගමට හිමිවිය. මෙහිලා අනුගමනය කරන ලද අතිශය දැඩි බඳවා ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය මගින් අවධානය යොමු කෙරුණේ සමාගමේ නායකත්වය පිළිබඳ වගකීම අනාගතයේදී භාරදිය හැකි දක්ෂතා, නිපුණතා හා ප්‍රවීණතා ප්‍රදර්ශනය කරන සුවිශේෂි පුද්ගලයන් සමාගමේ සේවය පිණිස තෝරා ගැනීම කෙරෙහිය.

ආයතනය පුරා දිවෙන ක්‍රියාදාම කර්තව්‍යයන් පහසු කිරීම සඳහා ගුවන් සමාගමට අයත් තොරතුරු හා තාක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව වෙතින් ලද සහයෝගය අති මහත්ය. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම බහු විධ මාර්ග ඔස්සේ තත්කාලීන කාර්ය මණ්ඩල සහයෝගිතා වැඩපිළිවෙළක් හඳුන්වා දෙන ලදී. එමගින් අභිනව ආයතනික අන්තර්ජාල 'yoULink' ලෙස හැඳින්වෙන සබඳතාවක් සහ ආයතනික සමාජ ජාල අඩවියක් 'Yammer' යනුවෙන් නම්කර නව තාක්ෂණය ඔස්සේ හඳුන්වා දෙන ලද අතර සංවිධානය පුරා ධූරාවලි භේදයකින් තොරව ඉහළ කළමනාකාරිත්වය හා අනෙකුත් කාර්ය මණ්ඩල අතර සංකලනය හා සහයෝගීතාව සහිතව සේවය කිරීමේ ඉඩ හසර ඉන් සැමටම සැලසුණි.

තව තවත් ජංගම දුරකථන හිතෛෂි පරිගණක යෙදවුම් හඳුන්වා දෙමින් සේවා කාර්යක්ෂමතාව සහිතව අභ්‍යන්තර ක්‍රියාදාමය පවත්වා ගැනීමටත්, කඩිනම් නිවැරදි තීරණ ගැනීම පහසු කිරීමටත් ක්‍රියා කෙරේ. නිදසුනක් ලෙස 'FliSTA' යනුවෙන් හැඳින්වෙන සබඳතාව ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ සියලුම කාර්ය මණ්ඩල සඳහාවූ හුරුබුහුටි ගමන් ගත ජංගම දුරකථන පරිගණක යෙදවුමකි. එමගින් තත්කාලීනව ගුවන්යානාවල කාලසටහන් හැසිරෙන ආකාරය සජීවී ලෙස දැක බලාගත හැකිය. විවර්ධිත 'ක්ලවුඩ් කොම්පියුටිං' තාක්ෂණය අදාළ තාක්ෂණ යෙදවුම් සහිතව භාවිතයට ගැනීම මගින් වළාපටල පාදක පණිවුඩ හුවමාරු ක්‍රමයත්, කාර්යාල රාජකාරි ඉටු කිරීමේ පහසුව පිණිස යොදාගත හැකි පරිගණක මෙවලම් භාවිතයත්, ඕනෑම තැනක සිට, ඕනෑම විටෙක පද්ධති ප්‍රවේශය ලබාගත හැකිවීමත් නව පරිගණක ක්‍රමවේදයේ විපුල ප්‍රයෝජනයකි.

වේලාව දක්වා පැමිණීම සටහන් කිරීමේ ස්වයංක්‍රීය අතිකාල සේවා ගණනය තුළින් පරිපාලනමය කාර්යයන් සඳහා අත්‍යවශ්‍ය වන්නා වූ වැඩිදියුණු කෙරුණු ඵලදායිතාව හා කාර්යක්ෂමතාව සපුරාගත හැකි විය. මානව සම්පත් න්‍යාය පත්‍රයේ ප්‍රධාන අංගයක් ලෙස සේවක සංවර්ධනය හැඳින්විය හැකිය. සේවක ධාරිතාවය වැඩි දියුණු කිරීමේ

පරමාර්ථය සහිතව මානව සම්පත් අංශය අඛණ්ඩව වෘත්තීමය සංවර්ධනය යනුවෙන් වැඩපිළිවෙළක් හඳුන්වා දී ඇත. එතුළින් සේවක සේවිකාවන්ට තමන්ගේ උසස් අධ්‍යාපන කටයුතු සඳහා මූල්‍යාධාර ලබාදීම සිදු කෙරේ. අන්තර්ජාල මාර්ගගත දැනුම ගබඩාවක් නිර්මාණය කිරීමටත්, 'yoULink' යනුවෙන් නම් කෙරුණු දැනුම කළමනාකරණ පද්ධතියක් ස්ථාපනය කිරීමටත් මානව සම්පත් අංශය පියවර ගත්තේය. සේවක සේවිකාවන්ට තම දැනුම හා අදහස් මෙහෙයුම් කාර්යෙහි විශිෂ්ටත්වය අරමුණු කරගනිමින් බෙදා හදා ගැනීමට හැකි වන පරිදි ඉටු කළ හැකි මාර්ගගත වේදිකාවක් එමගින් සපයා දෙයි.

## සමාජමය හා පාරිසරික වගකීම

පුළුල් දර්ශනයක සිට බලන කල, සමාජමය හා පාරිසරික ආරක්ෂණය පිළිබඳ විෂය ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ චින්තනය තුළින් කිසිවිටක බැහැරව පවතින්නක් නොවේ. දියුණුවීමට අපේක්ෂා කරන ශ්‍රී ලාංකිකයන් හට නව මංපෙත් විවර කරන අපගේ පුහුණු විද්‍යායතනයට අයත් කටයුතු ඔස්සේ නව ගුවන්යානා ඒවායේ සුප්‍රකට සකසුරුවම් මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලිය ද සහිතව (අඩු ඉන්ධන ධාරිතාවයක් පරිභෝජනය කිරීම, අඩු වායු විමෝචන අනුපාතය හා අඩු ශබ්ද පිටවීම සහිතව) නොකඩවා සේවයෙහි යෙදවීමේ සිට සහ ඉන් අනතුරුව නව රැකියා උත්පාදකයෙකු ලෙස හා ශ්‍රී ලංකාව වෙත ඇතුළුවන හා පිටවන ද්වාරය ලෙස ක්‍රියා කිරීම දක්වා විහිදී ගොස් ඇති ගුවන් සමාගමට අයත් ක්‍රියාදාමය අතිශය වගකීම් සහිතය. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම මෙම කරුණ ස්වකීය ව්‍යාපාරික කර්තව්‍යය තුළ ප්‍රබලව මධ්‍යගතකර ඇති සාධකයක්සේ සලකයි.

ගුවන් සමාගමට අයත් සමාජ වගකීම් භාරය සහ 'ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස්' නමැති වැඩපිළිවෙළ අපගේ එකී සමාජමය හා පාරිසරික ක්‍රියාදාමය පිණිසවූ ඍජු මාවත වන අතර එමගින් ශ්‍රී ලංකාව තුළ වෙසෙන උපකාර අවශ්‍ය ජන ප්‍රජාවගේ ජීවිත ගොඩනැගීම උදෙසා අර්ථාන්විතව කටයුතු කිරීමෙහිලා මූලෝත්පායික නායකත්වයක් දෙයි.

සමාලෝචනයට හසුවන වසර තුළ එබඳු ව්‍යාපෘති කීපයක් ක්‍රියාවට නැංවිණි.

ළමා සුභ සාධනය ගුවන් සමාගමට අයත් මෙහෙවරෙහි වැදගත් අංගයකි. උතුරු මැද පළාතේ ග්‍රාමීය ජනතාවගේ ප්‍රයෝජනය සඳහා අති නවීන වතුර පෙරහන් යන්ත්‍ර ඒකකයක් ප්‍රදානය කිරීම පිණිස ජර්මනියේ පිහිටි පාසලක්වූ 'ජිම්නේසියම් අයිසර්හාගන්' විද්‍යායතනය සමග අත්වැල් බැඳ ගනිමින් 'ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස්' වැඩපිළිවෙළ යටතේ සමාගම ඊට අනුග්‍රාහකත්වය සලසා දුන්නේය.

පරිසර ජෛව විවිධත්වය හා පාරිසරික සුභසාධනය කෙරෙහි තර්ජන එල්ල වන ගැටලු පිළිබඳව තරුණ සිත් දැනුම්වත් කිරීම හුරුපුරුදු කිරීමේ අරමුණ පෙරදැරිව ආඬිඅම්බලම මහා විද්‍යාලය තුළ පාසල් හරිත සමාජය පිළිබඳ සංකල්පය හඳුන්වා දෙනු පිණිස 'ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස්' වැඩපිළිවෙළ ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ පාරිසරික ඒකකය සමග සහයෝගීතාවයෙන් කටයුතු කළේය.

'ආබාධිත භාවය හැකියාවකි' නමැති සත්කාරක වැඩසටහන ශ්‍රී ලංකාවේ වෙසෙන විශේෂිත හැකියා සහිත පුද්ගලයන්ගේ සුභ සාධනය හා යහ පැවැත්ම සහතික වනු පිණිස කටයුතු කරන ක්‍රියා පිළිවෙතකි. රෝමයේ පිහිටි අපගේ කාර්යස්ථානය ද සහය කරගනිමින් මාවනැල්ලේ පිහිටි ප්‍රීතිපුර ළමා නිවාසයට එහි නේවාසිකව සිටින විශේෂ අවශ්‍යතා සහිත ළමුන් 133 දෙනෙකු සඳහා පාවහන් කට්ටලයක් බැගින් බෙදා දීමට 'ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස්' වැඩපිළිවෙළ මගින් කටයුතු කරන ලදී. විශේෂ අවශ්‍යතා සහිත දරුවන් සත් දෙනෙකුගෙන් සමන්විත නර්තන කණ්ඩායමකට නවදිල්ලියේ පැවැත්වෙන වාර්ෂික නැටුම් තරඟයකට සහභාගිවීම සඳහා එහි යාමට හා ඒමට ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම අනුග්‍රහය දැක්විය.

තවත් සුවිශේෂි සත්කාරමය කටයුත්තක් සනිටුහන් කරමින් 'VERSO 2015' නමැති සේවක මණ්ඩල නිපුණතා එළිදැක්වීමේ උළෙල තුළින් එකතු කරගන්නා ලද අරමුදල් ද 'ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස්' වැඩපිළිවෙළ මගින් මාවනැල්ල ප්‍රීතිපුර ළමා නිවාසයට පරිත්‍යාග කරන ලදී. එම වැඩපිළිවෙළ මගින්ම අඩු ආදායම්ලාභී පවුල් 22 කට වෛද්‍ය ආධාර ලබාගැනීම සඳහා පහසුකම් සලසා දුන්නේය. ශ්‍රී ලංකාවේදී ලබාගත නොහැකි ශල්‍යකර්ම කටයුතු සඳහා විදේශගත වනු පිණිස කඩිනම් අවශ්‍යතාවයක පසුවූ එකී අඩු ආදායම්ලාභී පවුල්වල සාමාජිකයන් වෙනුවෙන් ද නොමිලේ ගුවන් ප්‍රවේශ පත් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් සපයා දෙන ලදී.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම 2016 මැයි මාසයේදී ජල ගැලීම්වලට හසුව පීඩාවට පත් පවුල්වලට ද ආධාර පිරිනැමීය. 'ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස්' වැඩපිළිවෙළ සමාගමේ සේවක සේවිකාවන් වෙතින් ආධාර එකතු කිරීමට යුහුසුලුව කටයුතුකර එකී පීඩිත පවුල්වලට නැවත සාමාන්‍ය ජන ජීවිතයට පෙරළා යාමට අවශ්‍ය උපකාර සලසා දුන්නේය. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ පාරිසරික ප්‍රතිපත්තියෙහි අරමුණ වනුයේ, ගෝලීය පරිසර හිතකාමී ගුවන් සමාගමක් ඇති කිරීම උදෙසා සමස්ත සේවක මණ්ඩලයම ඒකරාශිකර ගැනීමයි. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම 'හරිත තිරසාරභාවය' යනුවෙන් නම් කළ ස්වකීය ප්‍රථම හරිත සැලැස්මට අදාළ හරිත මෙහෙවර ඉටු කිරීම පිණිස ගිවිසුම්ගත විය. මිහිතල පරිසරය ආරක්ෂා කිරීම සඳහා ගුවන් සමාගම විසින් දරනු ලබන ප්‍රයත්නය කර්මාන්තයට අදාළ විවිධ සාකච්ඡා සමුළුවලදී පිළිගැනීමට ලක්වූ හෙයින් 2015/16 කාල සීමාව සමාගමට අතිශය වැදගත් එකක් වූයේය. 'හරිතව පියාසර කරන්න – අප ග්‍රහලොව රැක දෙන්න' යනුවෙන් ගුවන් මගීන් වෙත හඳුන්වා දුන් අපගේ ස්වේච්ඡා වායු විමෝචන වැඩසටහන, ප්‍රමුඛ ගුවන් සේවා ආශ්‍රිත වායු ගෝලීය විසඳුමක් ලෙස ජිනීවාහි පැවති ගුවන් ප්‍රවාහන ක්‍රියාකාරී කණ්ඩායම් විසින් මෙහෙයවන ලද ගෝලීය තිරසාර සමුළුවේදී ඇගයීමට ලක්විය. වායු විමෝචන පාලනය ගුවන් සමාගමේ යනාස්ථ මෙහෙයුම් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් දරනු ලබන විශිෂ්ට ප්‍රයත්නය තුළින් අනෙකුත් ගුවන් සමාගම් රාශියක් අතරින් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ආසියා ශාන්තිකර කලාපය ආශ්‍රිතව දෙවන ස්ථානයත්, ලෝක වායු විමෝචන පාලනය ආශ්‍රිතව 17 වන ස්ථානයත් හිමිකර ගත්තේය.

## අනාගත මුහුණුවර

ඉදිරි වර්ෂය තවත් එක් අභියෝගාත්මක වර්ෂයක් වනු ඇත. මෙහෙයුම් පිළිබඳ සමාලෝචනයෙහි සඳහන් කළ පරිදි, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ අවධානය යොමු වනු ඇත්තේ ස්වකීය කලාපීය තත්ත්වය ශක්තිමත්කර ගැනීමත්, සමාගමේ පහළ ස්ථරය පිළිබඳව අවධාරණය කිරීමත් යන කරුණු මතය. මෙම අභිප්‍රාය මුදුන් පමුණුවා ගැනීම පිණිස සමාගමේ කොළඹ ආශ්‍රිතව පිහිටි පදනම් කලාපයට සමීප ගමනාන්ත ගණනාවක් අපගේ ගුවන් ගමන්ජාල සේවයට එකතුකර ගැනීමට සමාගම අපේක්ෂා කරයි. A320 වැනි පටු බඳ එයාර් බස් වර්ගයේ කලාපීය ගුවන්යානා සමාගමට අයත් ගුවන්යානා ඇණියෙහි සවිමත් ව්‍යුහය වනු ඇත.

කලාපීය වශයෙන් අවධානය යොමු කිරීමේදී, ශ්‍රීලංකන් සමාගම අසල්වැසි ගුවන් සමාගම් සමග ගිවිසුම් කීපයකට එළඹීමට අදහස් කරයි. නිරතුරුව පුළුල් වෙමින් පවත්නා ස්වකීය සේවා ජාලය තුළ හවුල් කේත මෙහෙයුම්වලට ඉඩ හරිමින් පකිස්තානයේ නගර ගණනාවක් වෙත සේවා සැපයීමට ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම අපේක්ෂා කරන හෙයින් එරටට අයත් පකිස්තානු ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගම (PIA) සමග සමීප සබඳතා පවත්වා ගැනීම නොකඩවා සිදු කරනු ඇත.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රධාන කොටස්හිමියා වන ශ්‍රී ලංකා රජය, ගුවන් සමාගම තවදුරටත් සංවර්ධනය කිරීමේ පරමාර්ථයෙන් යුතුව රාජ්‍ය-පුද්ගල හවුල්කාරීත්ව ගිවිසුමකට එළඹීමට කැමති පාර්ශ්ව වෙතින් ඔවුන්ගේ අභිලාෂය ප්‍රකාශ කිරීමේ යෝජනා කැඳවා ඇත. මෙම ක්‍රියාවලියෙහිලා සමාගම් කළමනාකරණය ඍජුවම සම්බන්ධ නොවන අතර මෙම මූල්‍ය වර්ෂය අවසානය වන විට අදාළ රාජ්‍ය-පුද්ගල හවුල්කාරීත්ව ගිවිසුම් ක්‍රියාවලිය සම්පූර්ණ වී තිබෙනු ඇත. මෙය ගුවන් සමාගමේ විෂයෙහි තවත් එක් 'යුගයක' ආරම්භයක් සනිටුහන් කරනු ඇත. එහිලා ප්‍රමුඛ වශයෙන් ඉස්මතු වන පරමාර්ථය විය යුතු වනු ඇත්තේ ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ තිරසාර පැවැත්ම යන සාධකයයි.

# මූල්‍ය වාර්තා


| | |
|---|---|
| අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව | 33 |
| මණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේ වාර්තාව | 37 |
| අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය | 38 |
| විගණකාධිපතිවරයාගේ ස්වාධීන විගණක වාර්තාව | 39 |
| මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය | 40 |
| ලාභ හෝ අලාභ පිළිබඳ ප්‍රකාශය | 41 |
| සර්වව්‍යාපී ආදායම් ප්‍රකාශය | 42 |
| කොටස් ආයෝජනවල වෙනස්කම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය | 43 |
| මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය | 44 |
| මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට සටහන් | 45 |

සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වර්ෂ 2016 මාර්තු මස 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා ස්වකීය වාර්ෂික වාර්තාව මෙහිලා ඉදිරිපත්කර සිටිනුයේ සතුටිනි.

## ප්‍රධාන කටයුතු හා ව්‍යාපාර කාර්ය සමාලෝචනය

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

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

ව්‍යාපාර සමූහය සමන්විත වනුයේ සමාගම සහ සමාගම විසින් පූර්ණ අයිතිය හොබවන අනුබද්ධ ආයතනයක් වූ සී/ස ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම යන ආයතනද්වයෙනි. සී/ස ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාග මට අයත් ප්‍රධාන කර්තව්‍යය වනුයේ ශ්‍රී ලංකාවේ කටුනායක පිහිටි බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ හා මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ ඔස්සේ ක්‍රියාත්මක වන ගුවන් සමාගම් සඳහා ගුවන්යානාස්ථ ආහාරපාන සැපයුම් සලසා දීමය. මහජනයා හා මාර්ගස්ථ මගීන් සඳහා අවන්හල් පවත්වාගෙන යෑම, ලොන්ඩරි සේවා සම්පාදනය හා මාර්ගස්ථ මගීන් සඳහා හෝටලයක් කළමනාකරණය කිරීම අනෙකුත් සහායක කර්තව්‍යයන්ට ඇතුළත්වේ.

## මූල්‍ය ප්‍රකාශ හා විගණකවරයාගේ වාර්තාව

සමූහයේ ප්‍රධාන මූල්‍ය හා පරිපාලන නිලධාරීවරයා සහ අධ්‍යක්ෂවරුන් දෙදෙනෙකු විසින් විධිමත් පරිදි අත්සන් තබන ලද 2016 මාර්තු මස 31 වන දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ සම්පූර්ණ මූල්‍ය ප්‍රකාශ අඩංගු ලේඛන හා ඒ පිළිබඳව විගණකාධිපතිවරයාගේ ස්වාධීන විගණක වාර්තාව මේ වාර්තාවට අමුණා ඇත.

## ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සැකසීමේදී අනුගමනය කරන ලද ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති, අංක 45 සිට 53 දක්වා වූ පිටුවල සඳහන්වේ.

## සමූහයේ පිරිවැටුම

සමූහයට අයත් පිරිවැටුම් ප්‍රමාණය රුපියල් මිලියන 132,198 ක් වශයෙන් ගණනය විය. (2014/15 – රුපියල් මිලියන 134,316.) සමූහයේ පිරිවැටුම් පිළිබඳ විස්තරාත්මක විශ්ලේෂණයක් මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාළ 19 වන සටහනෙහි දැක්වේ.

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

## ප්‍රතිඵල

ගුවන්යානා බදුකර ගිවිසුම අවලංගු කිරීම සඳහා වන්දි මුදල් ගෙවීමට පෙර සමූහයේ ඌනතාවය රුපියල් මිලියන 9,525 ක් වශයෙන් ගණනය වූ අතර ගුවන්යානා බදුකර ගිවිසුම අවලංගු කිරීම සඳහා වන්දි මුදල් ගෙවීම පිණිස රුපියල් මිලියන 2,562 ක මුදලක් ගලපනු ලැබීමෙන් පසුව සහ බදු ගෙවීමට පෙර සමූහයේ ඌනතාවය රුපියල් මිලියන 12,087 ක් වශයෙන් ගණනය විය. (2014/15 – සමූහයේ ඌනතාවය රුපියල් මිලියන 16,255.) බදු සඳහා රුපියල් මිලියන 3 ක ප්‍රමාණයක් (2014/15 – රුපියල් මිලියන 75) ගලපනු ලැබීමෙන් පසුව වර්ෂය සඳහා සමූහයේ ප්‍රතිඵලය රුපියල් මිලියන 12,084 කි. (2014/15 – සමූහයේ ඌනතාවය රුපියල් මිලියන 16,330.)

වසර සඳහා වූ ලාභ හෝ අලාභ පිළිබඳ ප්‍රකාශය පිටු අංක 41 හි දැක්වේ.

## සමූහයේ ආයෝජන

වසර තුළ සමූහය සඳහා වූ දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ ආශ්‍රිත ප්‍රාග්ධන වියදම රුපියල් මිලියන 1,040 ක් වශයෙන් ගණනය විය. (2014/15 – රුපියල් මිලියන 2,897.)

## දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ

වාර්තා කරනු ලබන දිනට සමූහයට අයත් දේපළ, පිරියත සහ උපකරණවල ශුද්ධ පොත් අගය රුපියල් මිලියන 10,753 ක් වශයෙන් ගණනය විය. (2014/15 – රුපියල් මිලියන 12,336.) දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ හා ඒවායේ සංචලනය පිළිබඳ විස්තර මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාළ 3 වන සටහනෙහි දක්වා ඇත.

## ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය

සමාගමේ ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය රුපියල් මිලියන 51,617 ක් වශයෙන් ගණනය වේ. (2014/15 – රුපියල් මිලියන 51,617.)

## සංචිත

2016 මාර්තු මස 31 වන දිනට සමූහයේ මුළු සංචිත ප්‍රමාණය සෘණ රුපියල් මිලියන 132,065 ක් වශයෙන් ගණනය වේ. (2014/15 – සෘණ රුපියල් මිලියන 118,910.) රුපියල් මිලියන 135,585 ක් වූ සමුච්චිත අලාභයක් ද (2014/15 – රුපියල් මිලියන 123,266), රුපියල් මිලියන 3,521 ක්වූ ප්‍රාග්ධන සංචිත ප්‍රමාණයක් ද (2014/15 – රුපියල් මිලියන 4,355) මෙහි අඩංගු වේ. මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි දැක්වෙන කොටස් ආයෝජන වෙනස්කම් පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි මෙම සංචිත ආශ්‍රිතව සිදු වූ සංචලනය නිරූපණයකර ඇත.

## ආයතනික ප්‍රදාන

වසර තුළ සමූහය විසින් රුපියල් මිලියන 1.38 ක්වූ මුදල් ප්‍රදානයක් සිදුකර ඇත. (2014/15 – රුපියල් මිලියන 3.65.)

## බදුකරණය

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

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

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

## කොටස් පිළිබඳ තොරතුරු

2016 මාර්තු මස 31 වන දිනට කොටස් හා සම්බන්ධ තොරතුරු පහත දැක්වේ:

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

## නීති හා රෙගුලාසිවලට අනුකූලවීම

සමාගම විසින් සෑම විටම අදාළ නීති අණපනත් හා රෙගුලාසිවලට අනුකූලතාව දැක්වීමට වගබලා ගනුලැබ ඇත. එලෙස අනුකූලතාව දැක්වීමේ වගකීම කළමනාකරණ නිලධාරීන් සතුවන අතර කාර්තුමය විගණන කමිටුවලදී/අදාළ මණ්ඩල රැස්වීම්වලදී එසේ අනුකූලතාව දැක්වීම පිළිබඳ වාර්තාවක් ඔවුහු ඉදිරිපත් කරති.

## අදාළ පාර්ශ්වවල ගනුදෙනු

අදාළ පාර්ශ්වවලට අයත් ගනුදෙනු මූල්‍ය ප්‍රකාශයෙහි 27 වන සටහන මගින් අනාවරණය කරනු ලැබේ.

## අවිනිශ්චිත බැරකම් හා ප්‍රාග්ධන බැඳීම්

2016 මාර්තු මස 31 වන දිනට පැවති අවිනිශ්චිත බැරකම් හා එදින වනවිට ප්‍රාග්ධන වියදම් සම්බන්ධයෙන් එළඹි බැඳීම් ප්‍රමාණය මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාළ 24 වන සටහනින් නිරූපණයවේ.

## ශේෂ පත්‍ර දිනයෙන් පසුව උද්ගත වූ සිදුවීම්

මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාළ 26 වන සටහනින් හෙළිදරව් කරඇති කරුණු හැරුණු විට ගැළපුම් හෝ හෙළිදරව් කිරීම් අවශ්‍ය වන්නා වූ ශේෂ පත්‍ර දිනෙන් පසුව සිදුවූ කරුණු කිසිවක් උද්ගතවී නොමැත.

## මානව සම්පත්/සේවා නියුක්තිය පිළිබඳ ප්‍රතිපත්ති

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

ව්‍යාපාර සමූහයට අයත් සේවා නියුක්තිය පිළිබඳ ප්‍රතිපත්තිවලින් පුද්ගලභාවය ගරුත්වයෙහිලා සැලකෙන අතර, ස්ත්‍රී පුරුෂ භාවය, ජාතිය හෝ ආගම නොසලකා සැමට එක සමාන වෘත්තීය අවස්ථා උදාකර දෙනු ඇත. වසර අවසානයේ සමාගම විසින් සේවයේ යොදවන ලද තැනැත්තන් සංඛ්‍යාව 6,959 ක් (2014/15 – 6,987) සහ අනුබද්ධ ආයතන විසින් සේවයේ යොදවන ලද තැනැත්තන් සංඛ්‍යාව 902 ක් (2014/15 – 886) වේ.

## ව්‍යවස්ථාපිත ගෙවීම්

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

## පාරිසරික ආරක්ෂාව

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

## ආයතනික පාලනය/අභ්‍යන්තර පාලනය

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

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

මූල්‍ය ප්‍රකාශ අත්සන් කරන ලද දිනය තෙක් කාලපරිච්ඡේදය සඳහා වූ අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රමවේදයේ සඵලත්වය පිළිබඳව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සෑහීමට පත්වේ.

## අඛණ්ඩ පැවැත්ම

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

## අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය

සමාගමේ සාංගමික ව්‍යවස්ථාවේ 79 වන ව්‍යවස්ථාව අනුව ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් පහත නම් සඳහන් අධ්‍යක්ෂවරුන් පත්කරන ලද අතර, වාර්තා කරනු ලබන දිනයට ඔවුහු සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අධ්‍යක්ෂවරුන් ලෙස ක්‍රියා කළහ. ඔවුන් පිළිබඳ කෙටි හැඳින්වීමක් වාර්ෂික වාර්තාවේ 9 වන පිටුවේ සිට 10 දක්වා පළ කරනු ලැබ ඇත. සියලුම අධ්‍යක්ෂවරුන් විධායක මට්ටමේ නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන්වේ.

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

ආයතනික සංග්‍රහයේ 86 වගන්තිය ප්‍රකාරව රඛිත එස්. ජයවර්ධන මහතා 2015 මාර්තු මස 10 වන දින සිට 2015 ඔක්තෝබර් මස 14 වන දින දක්වා කාලය තුළ තාවකාලික ප්‍රධාන විධායක නිලධාරියා විය.

ලුතිනන් කර්නල් සුනිල් ඩී. පීරිස් මානව සම්පත් අංශයේ විධායක අධ්‍යක්‍ෂකවරයෙකු ලෙස 2015 මැයි මස 1 වන දින සිට 2015 ඔක්තෝබර් මස 31 දින දක්වා පත්කරන ලදී.

## වයස අවුරුදු 70 ට වැඩි අධ්‍යක්ෂවරු පත් කිරීම

වයස අවුරුදු 70 ඉක්ම වූ ආර්. චානක ඩී. ද සිල්වා මහතා වාර්ෂික මහාසභා රැස්වීම අවසන් වූ තැන් සිට තවදුරටත් එක් වසරක කාල සීමාවක් සඳහා සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස නැවත පත්කළ යුතු බවත්, 2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතේ 210 වන වගන්තිය මගින් නියමකර ඇති වයස් සීමාව අදාළ නොවිය යුතු බවත් ශ්‍රී ලංකාවේ රජය නිර්දේශ කරයි.

## මානව සම්පත් හා පාරිශ්‍රමික කමිටුව

පාරිශ්‍රමික ප්‍රතිපත්තියක් වර්ධනයකර ගැනීම සඳහා වූ විධිමත් හා පාරදෘශ්‍ය ක්‍රියාපිළිවෙතක් සහ පාරිශ්‍රමික ව්‍යුහයක් ස්ථාපිතකර ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු මෙහෙයවීම පාරිශ්‍රමික කමිටුවේ ප්‍රධාන පරමාර්ථයයි.

සමූහයට අයත් සියලුම සමාගම් සඳහා වෙළඳපොළ හා ගුවන් කර්මාන්තය ආශ්‍රිත සාධක මෙන්ම පුද්ගල කාර්ය සාධනය මත පදනම් වූ පාරිශ්‍රමික ප්‍රතිපත්තියක් සකසනු ලැබ ඇත.

පාරිශ්‍රමික කමිටුව සෑම කාර්තුවකදීම රැස්වේ.

සමාගමේ මානව සම්පත් හා පාරිශ්‍රමික කමිටුව පහත දැක්වෙන සාමාජිකයන්ගෙන් සමන්විතවේ:

ලුතිනන් කර්නල් සුනිල් ඩී. පීරිස් (සභාපති)
ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා
ආර්. සී. ඩී. ද සිල්වා මහතා
මහින්ද පී. හරදාස මහතා
රඛිත එස්. ජයවර්ධන මහතා

## විගණන කමිටුවේ සාමාජිකයෝ

ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා (සභාපති)
ආර්. සී. ඩී. ද සිල්වා මහතා
මහින්ද පී. හරදාස මහතා
රඛිත එස්. ජයවර්ධන මහතා
ලුතිනන් කර්නල් සුනිල් ඩී. පීරිස්

විගණන කමිටුවේ වාර්තාව වාර්ෂික වාර්තාවේ 37 වන පිටුවෙහි පළකර ඇත.

## මණ්ඩල රැස්වීම්වලට අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ සහභාගිත්වය

මූල්‍ය වර්ෂය තුළ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් 11 ක් කැඳවන ලද අතර ඒ සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ සහභාගිත්වය පහත දැක්වේ:

| අධ්‍යක්ෂ | පැමිණි රැස්වීම් ගණන (11 කින්) |
|---|---|
| අජිත් එන්. ඩයස් මහතා | 11 |
| ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා | 09 |
| ආර්. චානක ඩී. ද සිල්වා මහතා | 10 |
| මහින්ද පී. හරදාස මහතා | 08 |
| රඛිත එස්. ජයවර්ධන මහතා | 11 |
| ලුතිනන් කර්නල් සුනිල් ඩී. පීරිස් | 09 |
| හරින්ද්‍ර කේ. බාලපටබැඳි මහතා | 09 |
| එන්. ජේ. ද සිල්වා දේවා ආදිත්‍ය මහතා | 06 |

## ශ්‍රී/ස ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය

ශ්‍රී/ස ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමේ වර්තමාන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය පහත දැක්වේ:

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

## අධ්‍යක්ෂවරුන් නැවත පත් කිරීම

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ නිර්දිෂ්ටයට අනුව, වයස අවුරුදු 70 ඉක්මවූ ආර්. චානක ඩී. ද සිල්වා මහතා වාර්ෂික මහසභා රැස්වීම අවසන් වූ තැන් සිට තවදුරටත් එක් වසරක කාල සීමාවක් සඳහා සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස නැවත පත්කරනු ලැබීමට නිර්දේශ කරන අතර 2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතේ 210 වන වගන්තිය මගින් නියම කර ඇති වයස් සීමාව අදාළ නොවිය යුතුය.

එමෙන්ම, වයස අවුරුදු 70 ඉක්මවූ ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතාව ද වාර්ෂික මහසභා රැස්වීම අවසන් වූ තැන් සිට තවදුරටත් එක් වසරක කාල සීමාවක් සඳහා සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස නැවත පත්කරනු ලැබීමට නිර්දේශ කරන අතර 2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතේ 210 වන වගන්තිය මගින් නියම කර ඇති වයස් සීමාව අදාළ නොවිය යුතුය.

## අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ පාරිශ්‍රමිකය

සමාගමේ විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන් වෙත ගෙවන ලද මුළු පාරිශ්‍රමික ප්‍රමාණය මෙම වාර්තාවේ 76 වන පිටුවේ 27 වන සටහන යටතේ අනාවරණයකර ඇත.

## අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ කොටස් හිමිකාරිත්වය

තමන් දරන තනතුරේ නිල බලය කරණකොටගෙන සභාපතිවරයා සහ අධ්‍යක්ෂ ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා ඇතුළු ශ්‍රී ලංකාවේ රජය විසින් යෝජනා කරනු ලබන නාමයෝජක අධ්‍යක්ෂවරුන් දෙදෙනෙක් සමාගමට අයත් සාමාන්‍ය කොටස් 3 ක හිමිකරුවෝ වෙති.

## සබඳතා ලේඛනය

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

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

## අධ්‍යක්ෂවරුන් දරන ගිවිසුම් සබඳතා

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

## වාර්ෂික මහ සභා රැස්වීම

සමාගමේ 38 වන වාර්ෂික මහසභා රැස්වීම ශ්‍රී ලංකාවේ කොළඹ 7, බෞද්ධාලෝක මාවතේ, බණ්ඩාරනායක අනුස්මරණ සම්මන්ත්‍රණ ශාලාවේ, 'මිහිලක මැදුරේ' දී 2017 පෙබරවාරි මස 9 වන ගුරු දින පෙ.ව. 10.00 ට පවත්වනු ලැබේ.

වාර්ෂික මහ සභා රැස්වීමේ දැනුම්දීම වාර්ෂික වාර්තාවේ 86 වන පිටුවේ ඇත.

## විගණකවරු

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

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

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අණ පරිදි,

**අජිත් එන්. ඩයස්**
සභාපති

**ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ**
අධ්‍යක්ෂ

**ඩැල්රීන් තිරුකුමාර්**
සමාගමේ ලේකම්

2016 දෙසැම්බර් මස 22 වන දින
කොළඹදීය.

## කාර්යභාරය හා වගකීම්

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ මණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේ විෂය පථය හා වගකීම් පාලනය වනුයේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද මණ්ඩලීය විගණන කමිටු ප්‍රඥප්තිය ප්‍රකාරවය. මණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේ මූලික කාර්යභාරය වනුයේ අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිය, මූල්‍ය වාර්තාකරණ පද්ධතිය, ව්‍යාපාරික ආදායම් කළමනාකරණය, අණපනත් හා රෙගුලාසිවලට අනුකූලතාව දැක්වීමේ සමාගම් ක්‍රියාවලිය, සමූහ රක්ෂණ හා උපදේශක සේවා කාර්යයයේ කළමනාකරණය සහ බාහිර විගණක කර්තව්‍යයේ ස්වාධීනතාව යන කරුණු පිළිබඳව ස්වාධීන සමාලෝචනයක් සලසාදීම මගින් සිය රාජකාරී කටයුතු ඉටු කිරීමෙහිලා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට සහය වීමයි.

## මණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේ සංයුතිය

මණ්ඩලීය විගණන කමිටුව සාමාජිකයන් පස් දෙනකුගෙන් සමන්විතවේ. 2016 මාර්තු 31 වන දිනට මණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේ සාමාජිකයන් වූයේ ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ (සභාපති), ආර්. සී. ඩී. ද සිල්වා (සාමාජික), එම්. හරදාස (සාමාජික), ලුතිනන් කර්නල් සුනිල් ඩී. පීරිස් (සාමාජික) සහ රබිත එස්. ජයවර්ධන (සාමාජික) යන මහත්වරුන්ය.

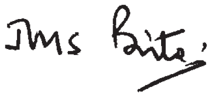
2016 මාර්තු 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය තුළ මණ්ඩලීය විගණන කමිටුව රැස්වීම් 3 ක් පැවැත්විය. නිශ්චිත කරුණු පිළිබඳව මණ්ඩලීය විගණන කමිටුව දැනුවත් කිරීම සඳහා සමාගමේ කළමනාකරණ සාමාජිකයන් ඔවුන් වෙත ලැබෙන ආරාධනා පරිදි එකී රැස්වීම්වලට සහභාගි විය. මීට අමතර වශයෙන් අභ්‍යන්තර විගණනයේ ස්වභාවය, විෂය පථය පිළිබඳ දැනුවත්වනු පිණිසත්, මූල්‍ය ප්‍රකාශ හා කළමනාකරණ වාර්තා සමාලෝචනයට භාජනය කිරීම පිණිසත් බාහිර විගණකවරුන් වන අර්න්ස්ට් ඇන්ඩ් යංග් විගණක සමාගම සමග මණ්ඩලීය විගණන කමිටුව රැස්වීම් පැවැත්වීය.

## සමූහාරක්ෂණය සහ උපදේශක සේවා

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා සමාගම යටතේ කටයුතු කරන සමූහ රක්ෂණ හා උපදේශක සේවා අංශය මණ්ඩලීය විගණන කමිටුව වෙත සෘජුවම වාර්තා කරයි. ව්‍යවසාය අවදානම් කළමනාකරණය කාර්ය රාමුව ක්‍රියාත්මක කිරීමෙහිලා තොරතුරු පද්ධති/තොරතුරු තාක්ෂණ පාලනය හා පහසුකම් ඇතුළුව අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියේ ප්‍රමාණවත් භාවය, කාර්යක්ෂමතාව හා ක්‍රියාකාරිත්වය පිළිබඳ ස්වාධීන හා විෂය මූලික තක්සේරුවක් සමූහාරක්ෂණ හා උපදේශක සේවා අංශය මගින් සලසා දෙයි. ව්‍යාපාරික අඛණ්ඩ පැවැත්ම කළමනාකරණ පද්ධතිය සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණය වෙත උපදේශක සේවා සැපයීම ද මෙම අංශයෙන් සිදුවේ.

## මූල්‍ය වර්ෂය තුළ මණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේ ප්‍රධාන කර්තව්‍යයන්

- තොරතුරු පද්ධති/තොරතුරු තාක්ෂණ පාලනය සහ විගණන නිර්දේශවල තත්ත්වය ඇතුළුව වාර්ෂික විගණන සැලැස්ම සහ අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිය පිළිබඳව විගණනය විසින් නිරාවරණය කළ කරුණු ක්‍රියාත්මක කිරීම සමාලෝචනයට හසු කරන ලදී.
- ව්‍යාපාර අවදානම්වල බලපෑම් සමනය කරගනු පිණිස කළමනාකරණය විසින් අනුගමනය කරනු ලබන ආයතනික මට්ටමේ අවදානම් හා ක්‍රියාපරිපාටි සමාලෝචනය කිරීම.
- සියලුම අදාළ අණපනත් හා රෙගුලාසි අනුව කටයුතු කරන බවට නිශ්චය කරනු පිණිස කාර්තුමය පදනමක් මත සැකසූ සමාගමේ අනුකූලතා උපදෙස් සංග්‍රහය සමාලෝචනයට හසු කරන ලදී.
- ගුවන් කර්මාන්ත කටයුතු දෙපාර්තමේන්තුවේ හා මූල්‍ය අංශයේ මනා පද්ධති පාලනය සහතිකවීමේ අරමුණින් සාමාන්‍ය සේවා පරිපාලන කාර්ය සංග්‍රහය ද, ජාත්‍යන්තර සබඳතා කාර්ය සංග්‍රහය ද, අන්තර් සමාගම් කාර්ය සංග්‍රහය ද, වාණිජ ප්‍රවර්ධන කාර්ය සංග්‍රහය ද, මූල්‍ය ගිණුම්කරණ කාර්ය සංග්‍රහය ද සමාලෝචනයට හසුකර ඒවා මණ්ඩලයේ අනුමැතිය සඳහා නිර්දේශ කරන ලදී.
- ව්‍යාපාර බාධාවීම්/කඩා වැටීම් යනාදියෙන් සිදුවන බලපෑම් අවම කරගනු සඳහා ISO 22301 දරන ප්‍රමිතිය හා අනුකූලවන පරිදි ව්‍යූහගත කාර්ය රාමුවක් ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගම තුළ ස්ථාපනයවීම සහතික වනු පිණිස ව්‍යාපාර අඛණ්ඩව පවත්වා ගැනීමේ සැලසුම පිළිබඳ තත්ත්වය සමාලෝචනයට හසු කරන ලදී.
- අභ්‍යන්තර විගණන ක්‍රියාකාරිත්වයේ ස්වාධීනත්වය මෙන්ම එහි වාර්තාකරණය හා සම්බන්ධ බැඳියාවල බලධාරිත්වය සහ අදාළ අභ්‍යන්තර විගණන සැලැස්ම ඇතුළුව අභ්‍යන්තර විගණන ක්‍රියාකාරිත්වය සමාලෝචනයට හසු කරන ලදී.
- බාහිර විගණක වාර්තාවේ ප්‍රතිඵල හා ඉස්මතු කර දක්වා ඇති කරුණු සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණයේ ප්‍රතිචාරය සමාලෝචනයට හසු කරන ලදී.



ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ
මණ්ඩලීය විගණන කමිටුවේ සභාපති

2016 දෙසැම්බර් මස 22 වන දින
කොළඹදීය.

# අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය

සමාගමේ සහ සමූහයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාළ අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම් විගණකවරුන්ගේ වාර්තාවේ 39 වන පිටුවෙහි ගෙනහැර දක්වා ඇති විගණකවරුන්ගේ වගකීම්වලට වඩා වෙනස්වේ.

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

ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්වලට අනුව මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙල කර ඉදිරිපත්කර ඇති බවටත් 2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතින් නියමකර ඇති පරිදි අදාළ තොරතුරු සැපයෙන බවටත් සහතිකවනු පිණිස සමාගමේ සහ සමූහයේ මූල්‍ය තත්ත්වය යුක්ති සහගත නිවැරදිතාවයකින් යුක්තව හෙළිදරව් කිරීම සඳහා අදාළ සමාගම් සහ අනුබද්ධ ආයතන ප්‍රමාණවත් ගිණුම් වාර්තා තබා ගතයුතු බවට වගබලා ගැනීම අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීමවේ. සමූහයට අයත් වත්කම් ආරක්ෂා කරගනු පිණිස යුක්ති සහගත ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමේ වගකීම ද ඔවුහු දරති. ඒ අනුව සලකන කල වංචා හා අක්‍රමිකතා සිදුවීම වැළැක්වීමේ අටියෙන් සුදුසු අභ්‍යන්තර පාලනක්‍රම ස්ථාපනය කිරීම සම්බන්ධයෙන් ද නිසි සැලකිල්ලක් ඔවුන් විසින් දැක්විය යුතුය.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙල කිරීමෙහිලා ක්‍රියාකාරී ව්‍යාපාර පදනම අනුගමනය කිරීම අධ්‍යක්ෂවරු තවදුරටත් පවත්වාගෙන ගියෝය. පොදු හා පුද්ගලික හවුල්කාරිත්වයක අනුසාරයෙන් සමාගම සඳහා වූ ආයෝජක/හවුල් ව්‍යාපාරික හවුල්කරුවකු ආකර්ෂණය කරගනු පිණිස වූ යෝජනා අරබයා ශ්‍රී ලංකාවේ රජය විසින් සිදු කෙරෙන ඉල්ලීම් ක්‍රියාපිළිවෙතක් යොදා ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය සහ ගිණුම් ප්‍රකාශයෙහි 2.1.2 වන සටහන යටතේ විස්තරාත්මකව දැක්වෙන පරිදි සමාගමට ස්වකීය මෙහෙයුම් කටයුතු කරගෙන යාමට අවශ්‍ය මූල්‍ය සහයෝගය අදාළ ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ වැඩපිළිවෙල සම්පූර්ණ කෙරෙන තෙක් මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් ලබාදෙන බවට 2016 සැප්තැම්බර් මස 9 වන දිනැතිව මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් එවන ලද ලිපිය ද සලකා බැලූ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය, ස්වකීය මෙහෙයුම් කටයුතු තවදුරටත් ඉදිරියට කරගෙන යාමට අවශ්‍ය ප්‍රමාණවත් සම්පත් තම සමූහය සතුව පවත්නා බවට අදහස් කරයි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළිබඳ ස්වකීය මතය ගොඩනගා ගැනීමට තමන්ට හැකිවනු පිණිස සුදුසුවේ යැයි ඔවුන් සලකනු ලබන මොනයම් හෝ පරීක්ෂා කිරීමක් සිදුකිරීමට විගණකවරුන්ට සෑම අවස්ථාවක්ම සලසා දෙනු ලබන බවට සහතිකවනු සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් අවශ්‍ය පියවරගෙන තිබේ.

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

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අණ පරිදි,

**ඩැල්රින් තිරුකුමාර්**
සමාගමේ ලේකම් සහ ආයතනික ලේකම් කටයුතු සේවා ප්‍රධානී

2016 දෙසැම්බර් මස 22 වන දින
කොළඹදීය.

විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව
கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி திணைக்களம்
AUDITOR GENERAL'S DEPARTMENT

| | | |
|---|---|---|
| මගේ අංකය / எனது இல. / My No. } ඒවීඒ/සී/එස්එල්ඒඑල්/06/16/27 | මබේ අංකය / உமது இல. / Your No. } | දිනය / திகதி / Date } 2016 දෙසැම්බර් 28 දින |

සී/ස ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ කොටස්හිමියන් වෙත.

සී/ස ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ 2016 මාර්තු මස 31 වන දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ විගණකාධිපති වාර්තාව

2016 මාර්තු 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශනය, විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය, හිමිකම් වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය හා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශන සහ වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ අනෙකුත් පැහැදිලි කිරීමේ තොරතුරුවල සාරාංශයකින් සමන්විත සී/ස ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සහ සමාගම සහ එහි පරිපාලිතයන්ගේ ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 (1) ව්‍යවස්ථාවෙහි ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. මෙම විගණනය සිදුකිරීම සඳහා ප්‍රසිද්ධ වෘත්තියෙහි නියැලී වරලත් ගණකාධිකාරී සමාගමක් මට සහය විය.

**මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණයේ වගකීම**

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

**විගණකගේ වගකීම**

මාගේ විගණනය මත පදනම්ව මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීම මාගේ වගකීම වේ. ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව මාගේ විගණනය සිදු කරන ලදී. ආචාර ධර්මවල අවශ්‍යතාවයන්ට මම අනුකූලවන බවට සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් තොර වන්නේද යන්න පිළිබඳ සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාගැනීම පිණිස විගණනය සැලසුම්කර ක්‍රියාත්මක කරන බවට මෙම ප්‍රමිති අපේක්ෂා කරයි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දැක්වෙන අගයන් සහ හෙළිදරව් කිරීම්වලට උපකාරී වන විගණන සාක්ෂි ලබාගැනීම පිණිස පරිපාටි ක්‍රියාත්මක කිරීම විගණනයට ඇතුළත් වේ. තෝරාගත් පරිපාටීන්, වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගේ අවදානම් තක්සේරු කිරීම් ද ඇතුළත් විගණකගේ විනිශ්චය මත පදනම් වේ. එම අවදානම් තක්සේරු කිරීම්වලදී, අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට සහ සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීමට අදාළ වන්නා වූ අභ්‍යන්තර පාලනය විගණක සැලකිල්ලට ගන්නා නමුත් සමාගමේ අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායිත්වය පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමට අදහස් නොකරයි. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුගමනය කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල උචිතභාවය හා යොදාගන්නා ලද ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තුවල සාධාරණත්වය ඇගයීම මෙන්ම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ත ඉදිරිපත් කිරීම පිළිබඳ ඇගයීම ද විගණනයට ඇතුළත් වේ.

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

**මතය**

ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් 2016 මාර්තු 31 දිනට සමූහයේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ එහි මූල්‍ය ක්‍රියාකාරිත්වය හා මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

**කරුණු අවධාරණය**

සමාගමේ සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ රු. මිලියන 12,622 ක අලාභයක් වාර්ථා වූ අතර සමුච්චිත අලාභය රු. මිලියන 141,080 ක් විය. තවද, සමාගමේ ජංගම බැරකම්, රු. මිලියන 73,433 කින් එහි ජංගම වත්කම් ප්‍රමාණය ඉක්මවා තිබූ අතර වාර්ථා කෙරෙන දිනයට සමාගමේ මුළු ස්කන්ධය රු. මිලියන 87,781 ක සෘණ අගයක් දක්වා අඩු වී තිබුණු බැවින් අහිතකර මූල්‍ය තත්ත්වයක් පෙන්නුම් කෙරේ. මෙම තත්ත්වයන් පිළිබඳව කළමනාකරණයේ තක්සේරුව සහ අවම කිරීමේ සාධක මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල දක්වා ඇති 2.1.2 සටහන මගින් විස්තර කෙරේ. මෙම කරුණ මත මාගේ මතය තත්ත්වාගණනය කරනු නොලැබේ.

**වෙනත් නෛතික හා නියාමන කරුණු පිළිබඳ වාර්තාව**

2007 අංක 7 දරණ සමාගම් පනතේ 163 (2) වගන්තිය මගින් නියමකර ඇති පරිදි පහත සඳහන් කරුණු ගෙනහැර දක්වමි.

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

(ආ) මාගේ විගණන මතය අනුව,

- විගණනය සඳහා අවශ්‍ය සියලු තොරතුරු හා කරුණු පැහැදිලි කිරීම මවිසින් ලබාගෙන ඇත්තෙමි. මගේ පරීක්ෂණ මගින් පෙනී යන පරිදි සමාගම විසින් නිසි ගිණුම් වාර්ථා පවත්වා තිබුණි.
- 2016 මාර්තු මස 31 වන දිනට සමාගමේ මූල්‍ය තත්ත්වය හා එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය ක්‍රියාකාරීත්වය හා එහි මුදල් ප්‍රවාහ සත්‍ය සහ සාධාරණ ලෙස දක්වෙන අයුරින් ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කර ඇති බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.
- සමාගමේ සහ සමූහයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතේ 151 හා 153 වන වගන්ති වල නියමයන්ට අනුකූල වේ.

**කරුණු අවධාරණය – සමාගම**

සමාගමේ සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ රු. මිලියන 12,622 ක අලාභයක් වාර්ථා වූ අතර සමුච්චිත අලාභය රු. මිලියන 141,080 ක් විය. තවද, සමාගමේ ජංගම බැරකම්, රු. මිලියන 73,433 කින් එහි ජංගම වත්කම් ප්‍රමාණය ඉක්මවා තිබූ අතර වාර්ථා කෙරෙන දිනයට සමාගමේ මුළු ස්කන්ධය රු. මිලියන 87,781 ක සෘණ අගයක් දක්වා අඩු වී තිබුණු බැවින් අහිතකර මූල්‍ය තත්ත්වයක් පෙන්නුම් කෙරේ. මෙම තත්ත්වයන් පිළිබඳ කළමනාකරණයේ තක්සේරුව සහ අවම කිරීමේ සාධක මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල දක්වා ඇති 2.1.2 සටහන මගින් විස්තර කෙරේ. මෙම කරුණ මත මාගේ මතය තත්ත්වාගණනය කරනු නොලැබේ.

**පාර්ලිමේන්තුවට වාර්තා කිරීම**

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

අ/කලේ - එච්.එම්. ගාමිණී විජේසිංහ
විගණකාධිපති

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

# මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය

| මාර්තු 31 දිනට | සටහන | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| **වත්කම්** | | | | | |
| **ජංගම නොවන වත්කම්** | | | | | |
| දේපළ, පිරියත හා උපකරණ | 3 | 10,753.23 | 12,336.15 | 8,546.30 | 9,809.97 |
| ගුවන්යානා ඇණවුම් කිරීමේ පූර්ව ගෙවීම් | 4 | 2,420.08 | 2,267.93 | 2,420.08 | 2,267.93 |
| ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිතය | 5 | 6,585.21 | 6,069.40 | 6,585.21 | 6,069.40 |
| ගුවන්යානා හා අතිරේක එන්ජින් තැන්පතු | | 4,973.99 | 3,366.81 | 4,973.99 | 3,366.81 |
| අස්පෘශ්‍ය වත්කම් | 6 | 984.59 | 1,285.07 | 979.99 | 1,280.23 |
| ආයෝජන | 7 | 0.40 | 0.40 | 42.44 | 42.44 |
| | | 25,717.50 | 25,325.76 | 23,548.01 | 22,836.78 |
| **ජංගම වත්කම්** | | | | | |
| ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ | 8 | 4,940.29 | 5,397.87 | 4,703.11 | 5,078.20 |
| වෙළඳ හා වෙනත් ලැබිය යුතු මුදල් | 9 | 14,292.69 | 32,818.75 | 13,221.65 | 32,114.66 |
| ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිතය | 5 | 3,612.16 | 6,209.96 | 3,612.16 | 6,209.96 |
| ගුවන්යානා හා අතිරේක එන්ජින් තැන්පතු | | 1,245.76 | 1,559.26 | 1,245.76 | 1,559.26 |
| බැංකු හා මුදල් ශේෂ | 10 | 4,270.59 | 4,846.70 | 4,045.61 | 4,759.41 |
| | | 28,361.49 | 50,832.54 | 26,828.29 | 49,721.49 |
| **මුළු වත්කම්** | | 54,078.99 | 76,158.30 | 50,376.30 | 72,558.27 |
| **කොටස් ආයෝජන හා බැරකම්** | | | | | |
| **ප්‍රාග්ධනය හා සංචිත** | | | | | |
| ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය | 11 | 51,617.44 | 51,617.44 | 51,617.44 | 51,617.44 |
| සංචිත | 12 | 3,520.86 | 4,355.27 | 1,680.97 | 2,514.89 |
| සමුච්චිත අලාභය | | (135,585.41) | (123,265.57) | (141,079.67) | (128,238.23) |
| මුළු කොටස් ආයෝජනය | | (80,447.11) | (67,292.86) | (87,781.26) | (74,105.90) |
| **ජංගම නොවන බැරකම්** | | | | | |
| වරණීය කොටස් | 13 | 1,000.00 | 1,000.00 | – | – |
| පොළී දරන බැරකම් | 14 | 27,904.67 | 35,707.81 | 27,904.67 | 35,692.91 |
| වෙනත් දිගුකාලීන බැරකම් | 15 | 10,546.95 | 8,084.01 | 9,991.18 | 7,556.95 |
| | | 39,451.62 | 44,791.82 | 37,895.85 | 43,249.86 |
| **ජංගම බැරකම්** | | | | | |
| ගුවන් ප්‍රවාහන පූර්ව විකුණුම් | 16 | 17,533.47 | 18,166.28 | 17,533.47 | 18,166.28 |
| වෙළඳ හා වෙනත් ගෙවිය යුතු මුදල් | 17 | 37,659.40 | 39,922.28 | 42,859.15 | 44,699.86 |
| ගෙවිය යුතු ආදායම් බදු | | 186.02 | 189.13 | 175.45 | 175.45 |
| පොළී දරන බැරකම් | 14 | 39,695.59 | 40,381.65 | 39,693.64 | 40,372.72 |
| | | 95,074.48 | 98,659.34 | 100,261.71 | 103,414.31 |
| **මුළු කොටස් ආයෝජනය හා බැරකම්** | | 54,078.99 | 76,158.30 | 50,376.30 | 72,558.27 |

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

**ලලිත් විතාන**
සමූහයේ ප්‍රධාන/මූල්‍ය හා පරිපාලන නිලධාරී

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙළකර ඉදිරිපත් කිරීමේ වගකීම උසුලයි.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙනුවෙන් පහත අත්සන් තබමි.

**අජිත් එන්. ඩයස්**
සභාපති

**ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ**
අධ්‍යක්ෂ

අංක 45 සිට 80 දක්වා පිටුවල දැක්වෙන ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි අවශ්‍යම අංගයක් නියෝජනය කරයි.

2016 දෙසැම්බර් මස 22 වන දින
කොළඹදී.

| මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය | සටහන | සමූහය 2016 රු.මි. | සමූහය 2015 රු.මි. | සමාගම 2016 රු.මි. | සමාගම 2015 රු.මි. |
|---|---|---|---|---|---|
| **ආදායම්** | 19 | 132,198.31 | 134,316.22 | 129,480.41 | 131,922.13 |
| **වියදම්** | | | | | |
| ගුවන්යානා ඉන්ධන පිරිවැය | | (33,198.90) | (53,451.02) | (33,198.90) | (53,451.02) |
| සේවක පිරිවැය | | (11,790.83) | (10,186.63) | (10,693.32) | (9,213.90) |
| ගුවන්තොටුපළ, මාර්ගස්ථ හා ගුවන් මඟී වියදම් | | (20,170.97) | (20,296.55) | (22,271.90) | (22,419.15) |
| ගුවන්යානා සඳහා බදු කුලී | | (20,129.91) | (16,315.67) | (20,129.91) | (16,315.67) |
| ගුවන්යානා නඩත්තු හා පිරිවැඩියා වියදම් | | (14,515.22) | (11,932.41) | (14,515.22) | (11,987.94) |
| ක්ෂයවීම/ක්‍රමක්ෂය කිරීම් | | (2,989.44) | (2,555.60) | (2,683.91) | (2,275.98) |
| විකුණුම්, අලෙවි සහ ප්‍රචාරණ වියදම් | | (11,314.97) | (11,828.85) | (11,314.97) | (11,773.32) |
| සේවක පිරිස් වියදම් | | (11,538.80) | (10,643.54) | (11,538.80) | (10,643.54) |
| වෙනත් මෙහෙයුම් වියදම් | | (10,462.96) | (8,683.22) | (10,848.25) | (7,902.84) |
| **මෙහෙයුම් අලාභය** | 21 | (3,913.69) | (11,577.27) | (7,714.77) | (14,061.22) |
| වෙනත් ආදායම් සහ ලාභ | 20 | 364.86 | 292.47 | 3,505.98 | 2,525.59 |
| මූල්‍ය ආදායම් | 22.1 | 75.76 | 124.95 | 65.90 | 112.06 |
| මූල්‍ය පිරිවැය | 22.2 | (6,051.93) | (5,094.68) | (5,917.25) | (5,009.46) |
| ගුවන්යානා බදුකර ගිවිසුම අවලංගු කිරීමේ වන්දිය | 17.1 | (2,561.55) | – | (2,561.55) | – |
| **බදු පූර්ව අලාභය** | | (12,086.55) | (16,254.53) | (12,621.69) | (16,433.03) |
| ආදායම් බදු වියදම් | 23 | 2.93 | (75.37) | – | (61.63) |
| **වර්ෂය සඳහා අලාභය** | | (12,083.62) | (16,329.90) | (12,621.69) | (16,494.66) |

අංක 45 සිට 80 දක්වා පිටුවල දැක්වෙන ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි අවශ්‍යම අංගයක් නියෝජනය කරයි.

# සර්වව්‍යාපී ආදායම් ප්‍රකාශය

| 2016 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය | | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | සටහන | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| **වර්ෂය සඳහා අලාභය** | | **(12,083.62)** | (16,329.90) | **(12,621.69)** | (16,494.66) |
| **වෙනත් සර්වව්‍යාපී ආදායම/(අලාභය)** | | | | | |
| **පසු කාලසීමාවලදී ලාභයට හෝ අලාභයට ප්‍රතිවර්ගීකරණය නොකළ යුතු වෙනත් සර්වව්‍යාපී ආදායම/(අලාභය) (බදු රහිත)** | | | | | |
| විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ බැදීම් මත ජීවගණක ලාභය/(අලාභය) | 15.2 | **(243.16)** | (1,116.89) | **(235.63)** | (1,054.24) |
| දේපළ, පිරියත හා උපකරණ ප්‍රත්‍යාගණනය | | **–** | 1,906.85 | **–** | 663.95 |
| ප්‍රත්‍යාගණනිත වත්කම් මත විලම්බිත බදු බැරකම් | | **–** | (74.23) | **–** | – |
| | | **(243.16)** | 715.73 | **(235.63)** | (390.29) |
| **ලාභයට හෝ අලාභයට ප්‍රතිවර්ගීකරණය කළ යුතු වෙනත් සර්වව්‍යාපී ආදායම/(අලාභය) (බදු රහිත)** | | | | | |
| මුදල් ප්‍රවාහ සීමා මත ශුද්ධ සංචලනය | | **(818.04)** | – | **(818.04)** | – |
| | | **(818.04)** | – | **(818.04)** | – |
| **වර්ෂය සඳහා බදු රහිත මුළු වෙනත් සර්වව්‍යාපී ආදායම/(අලාභය)** | | **(1,061.20)** | 715.73 | **(1,053.67)** | (390.29) |
| **වර්ෂය සඳහා බදු රහිත මුළු සර්වව්‍යාපී ආදායම/(අලාභය)** | | **(13,144.82)** | (15,614.17) | **(13,675.36)** | (16,884.95) |

අංක 45 සිට 80 දක්වා පිටුවල දැක්වෙන ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි අවශ්‍යම අංගයක් නියෝජනය කරයි.

# කොටස් ආයෝජනවල වෙනස්කම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය

| | සමූහය | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය | ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය | ආදායම් සංචිතය | පොදු සංචිතය | විනිමය ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය | සමුච්චිත අලාභය | එකතුව |
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| **2014 අප්‍රේල් 1 වන දිනට ශේෂය** | 51,617.44 | 2,522.65 | 0.63 | 53.44 | – | (105,872.85) | (51,678.69) |
| පැවරුම් සංචිත | – | – | (0.63) | (53.44) | – | 54.07 | – |
| වර්ෂය සඳහා අලාභය | – | – | – | – | – | (16,329.90) | (16,329.90) |
| වෙනත් සර්වව්‍යාපී ආදායම | – | 1,832.62 | – | – | – | (1,116.89) | 715.73 |
| මුළු සර්වව්‍යාපී ආදායම/(අලාභය) | – | 1,832.62 | – | – | – | (17,446.79) | (15,614.17) |
| **2015 මාර්තු 31 වන දිනට ශේෂය** | 51,617.44 | 4,355.27 | – | – | – | (123,265.57) | (67,292.86) |
| සුපිරිලාභ බදු මත ගැළපුම් (23.3 සටහන) | – | – | – | – | – | (9.43) | (9.43) |
| වර්ෂය සඳහා අලාභය | – | – | – | – | – | (12,083.62) | (12,083.62) |
| වෙනත් සර්වව්‍යාපී ආදායම/(අලාභය) | – | – | – | – | (818.04) | (243.16) | (1,061.20) |
| මුළු සර්වව්‍යාපී ආදායම/(අලාභය) | – | – | – | – | (818.04) | (12,326.78) | (13,144.82) |
| වර්ෂය තුළ ව්‍යපහරණ හේතුවෙන් ප්‍රත්‍යාගණනය මත අතිරික්ත හැරවුම | – | (16.37) | – | – | – | 16.37 | – |
| **2016 මාර්තු 31 වන දිනට ශේෂය** | 51,617.44 | 4,338.90 | – | – | (818.04) | (135,585.41) | (80,447.11) |

| | සමාගම | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය | ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය | ආදායම් සංචිතය | පොදු සංචිතය | විනිමය ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය | සමුච්චිත අලාභය | එකතුව |
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| **2014 අප්‍රේල් 1 වන දිනට ශේෂය** | 51,617.44 | 1,850.94 | 0.63 | 53.44 | – | (110,743.40) | (57,220.95) |
| පැවරුම් සංචිත | – | – | (0.63) | (53.44) | – | 54.07 | – |
| වර්ෂය සඳහා අලාභය | – | – | – | – | – | (16,494.66) | (16,494.66) |
| වෙනත් සර්වව්‍යාපී ආදායම | – | 663.95 | – | – | – | (1,054.24) | (390.29) |
| කොටස් ප්‍රාග්ධනය සඳහා අත්තිකාරම් | – | 663.95 | – | – | – | (17,548.90) | (16,884.95) |
| **2015 මාර්තු 31 වන දිනට ශේෂය** | 51,617.44 | 2,514.89 | – | – | – | (128,238.23) | (74,105.90) |
| වර්ෂය සඳහා අලාභය | – | – | – | – | – | (12,621.69) | (12,621.69) |
| වෙනත් සර්වව්‍යාපී ආදායම/(අලාභය) | – | – | – | – | (818.04) | (235.63) | (1,053.67) |
| මුළු සර්වව්‍යාපී ආදායම/(අලාභය) | – | – | – | – | (818.04) | (12,857.32) | (13,675.36) |
| වර්ෂය තුළ ව්‍යපහරණ හේතුවෙන් ප්‍රත්‍යාගණනය මත අතිරික්ත හැරවුම | – | (15.88) | – | – | – | 15.88 | – |
| **2016 මාර්තු 31 වන දිනට ශේෂය** | 51,617.44 | 2,499.01 | – | – | (818.04) | (141,079.67) | (87,781.26) |

අංක 45 සිට 80 දක්වා පිටුවල දැක්වෙන ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි අවශ්‍යම අංගයක් නියෝජනය කරයි.

# මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය

| මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය | සටහන | සමූහය 2016 රු.මි. | සමූහය 2015 රු.මි. | සමාගම 2016 රු.මි. | සමාගම 2015 රු.මි. |
|---|---|---|---|---|---|
| **මෙහෙයුම් කටයුතුවලින් ලැබූ/(යොදාගත්) මුදල් ප්‍රවාහ** | | | | | |
| ආදායම් බදු වියදම් පූර්ව අලාභය | | (12,086.55) | (16,254.53) | (12,621.69) | (16,433.03) |
| ගැළපුම් කළා: | | | | | |
| ක්ෂයවීම/ක්‍රමක්ෂය කිරීම් | | 3,011.94 | 2,521.76 | 2,683.91 | 2,238.82 |
| මූල්‍ය පිරිවැය | 22.2 | 6,051.93 | 5,094.68 | 5,917.25 | 5,009.46 |
| දේපළ, පිරියත හා උපකරණ සහ අස්පෘශ්‍ය වත්කම් ව්‍යපහරණ අලාභය | | (6.71) | (5.08) | (7.04) | (2.47) |
| වරාය කොටස් බේරුම් කිරීමේ ලාභය | 20 | – | – | (1,000.00) | – |
| මූල්‍ය ආදායම් | 22.1 | (75.76) | (124.95) | (65.90) | (112.06) |
| ලැබිය යුතු මුදල් දුබලතා ප්‍රතිපාදනය | | 12.80 | 230.32 | 11.81 | 225.55 |
| මන්දගාමීව චලනය වන ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ ප්‍රතිපාදනය | 8.1 | 549.42 | 279.85 | 544.73 | 264.83 |
| නඩත්තු සංචිත දුබලතා ප්‍රතිපාදනය | 5.2 | 3,631.23 | 4,024.42 | 3,631.23 | 4,024.42 |
| උපලබ්ධි නොවූ විනිමය අලාභයේ බලපෑම | | 1,385.35 | 503.24 | 2,666.83 | 753.48 |
| පූර්ව විකුණුම් ආපසු ලිවීම | | (2,379.83) | (2,755.58) | (2,379.83) | (2,755.58) |
| පාරිතෝෂික ප්‍රතිපාදන | 15.2 | 792.49 | 591.36 | 718.69 | 528.54 |
| **කාරක ප්‍රාග්ධන වෙනස්කම් පූර්ව මෙහෙයුම් අලාභය** | | 886.31 | (5,894.51) | 99.99 | (6,258.05) |
| ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ (වැඩිවීම)/අඩුවීම | | (91.85) | (637.50) | (169.64) | (593.29) |
| පූර්ව ප්‍රවාහන විකුණුම් වැඩිවීම | | 1,747.02 | 3,884.36 | 1,747.02 | 3,884.36 |
| වෙළඳ හා වෙනත් ලැබිය යුතු මුදල් (වැඩිවීම)/අඩුවීම | | 2,965.38 | (3,390.28) | 3,326.03 | (3,813.59) |
| වෙළඳ හා වෙනත් ගෙවිය යුතු මුදල් වැඩිවීම/(අඩුවීම) | | (3,188.00) | (1,461.62) | (4,049.95) | 43.91 |
| නඩත්තු සංචිත (වැඩිවීම)/අඩුවීම | | 2,062.01 | (4,498.15) | 2,062.01 | (4,498.15) |
| ගුවන්යානා ආරක්ෂක තැන්පතු වැඩිවීම | | (1,259.02) | (1,155.50) | (1,259.02) | (1,155.50) |
| **මෙහෙයුම් කටයුතු වලින් ජනනය වූ/(යොදාගත්) මුදල්** | | 3,121.85 | (13,153.20) | 1,756.44 | (12,390.31) |
| ගෙවූ මූල්‍යන පිරිවැය | | (6,293.48) | (4,512.68) | (6,148.88) | (4,427.45) |
| ගෙවූ පාරිතෝෂික | 15.2 | (291.64) | (231.50) | (239.02) | (201.69) |
| ගෙවූ ආදායම් බදු | | (9.62) | (18.09) | – | – |
| **මෙහෙයුම් කටයුතුවල යෙදවූ ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහ** | | (3,472.89) | (17,915.47) | (4,631.46) | (17,019.45) |
| **ආයෝජන කටයුතුවලින්/(යොදාගත්) මුදල් ප්‍රවාහ** | | | | | |
| ලැබූ පොළිය | | 75.76 | 124.95 | 65.90 | 112.06 |
| දේපළ, පිරියත හා උපකරණ අත්කර ගැනීම | | (1,129.04) | (1,977.32) | (1,102.69) | (1,893.30) |
| ගුවන්යානා නැවත යැවීමෙන් ලත් ශුද්ධ ලාභය | | 17,172.94 | 2,035.12 | 17,172.94 | 2,035.12 |
| අස්පෘෂ්‍ය වත්කම් අත්කර ගැනීම් | | (48.59) | (273.68) | (47.12) | (273.26) |
| දේපල, පිරියත හා උපකරණ ව්‍යපහරණයෙන් ලත් මුදල් | | 38.83 | 13.44 | 19.87 | 7.12 |
| වරාය කොටස් බේරුම් කිරීමෙන් ලත් මුදල් | | – | – | 1,000.00 | – |
| **ආයෝජන කටයුතුවල යෙදවූ ශුද්ධ මුදල්** | | 16,109.90 | (77.49) | 17,108.90 | (12.26) |
| **මූල්‍යන කටයුතුවලින්/(යොදාගත්) මුදල් ප්‍රවාහ** | | | | | |
| පොළී දරණ බැරකම් ආපසු ගෙවීම | | (32,560.79) | (24,032.91) | (32,538.91) | (24,983.43) |
| පොළී දරණ ණය සහ ණය ගැනුම්වලින් ලත් මුදල් | | 23,058.30 | 40,926.58 | 23,058.30 | 40,977.85 |
| **මූල්‍යන කටයුතුවලින් ශුද්ධ මුදල්** | | (9,502.49) | 16,893.65 | (9,480.61) | 15,994.42 |
| **මුදල් හා මුදල් සාමාන්‍යයන්හි ශුද්ධ වැඩිවීම/(අඩුවීම)** | | 3,134.52 | (1,099.31) | 2,996.83 | (1,037.29) |
| **වසරාරම්භ මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ** | 10 | (3,518.42) | (2,419.11) | (3,605.71) | (2,568.42) |
| **වසරාවසාන මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ** | 10 | (383.90) | (3,518.42) | (608.88) | (3,605.71) |

අංක 45 සිට 80 දක්වා පිටුවල දක්වෙන ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි අවශ්‍යම අංගයක් නියෝජනය කරයි.

# 1. ආයතනික තොරතුරු

## 1.1 සාමාන්‍ය

**සමාගම**

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

## 1.2 ප්‍රධාන කර්තව්‍යයන් හා මෙහෙයුම් කටයුතුවල ස්වභාවය

**සමාගම**

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

### අනුබද්ධ සමාගම – ශ්‍රීලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ්

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

## 1.3 නිකුතුව සඳහා බලය පවරන ලද දිනය

2016 මාර්තු මස 31 වන දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශ නිකුත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් 2016 දෙසැම්බර් මස 22 වන දින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් බලය පවරා දෙන ලදී.

# 2. පොදු ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති

## 2.1 පිළියෙල කිරීමේ පදනම

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

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

### 2.1.1 අනුකූලතා ප්‍රකාශය

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

### 2.1.2 ක්‍රියාත්මක ව්‍යාපාර තත්ත්වය

ප්‍රවර්තන වර්ෂය තුළ සමාගම රුපියල් මිලියන 12,621.69 ක අලාභයක් (2015 – රුපියල් මිලියන 16,494.66) අත්විඳ ඇති අතර සමුච්චිත අලාභය රුපියල් මිලියන 141,079.67 ක් වූයේය. (2015 – රුපියල් මිලියන 128,238.23) තවද, සමාගමේ ජංගම බැරකම් රුපියල් මිලියන 73,433.42 කින් (2015 – රුපියල් මිලියන 53,692.82) එහි ජංගම වත්කම් ඉක්මවන ලද අතර, ගිණුම් වාර්තා කිරීමේ දිනයට සමාගමේ මුළු කොටස් ආයෝජන ප්‍රමාණය රුපියල් මිලියන 87,781.26 ක් වූ සෘණ අගයක් දක්වා පහත වැටී ඇත. (2015 – සෘණ රුපියල් මිලියන 74,105.90.)

ඉකුත් වර්ෂය හා සසඳන කළ, 2015 දී පැවති 49% ක්වූ ශුද්ධ අලාභයේ පහත වැටීම 2016 දී 23% දක්වා වූ අඩුවීමක් දක්වමින් පසුගිය දෙවර්ෂය මුළුල්ලේ අවකරණය වී සමාගමේ කාර්ය සාධනය සමාලෝචිත වසර තුළ සැලකිය යුතු වර්ධනයක් පෙන්වා ඇත. සමාලෝචිත වසර තුළ ජාත්‍යන්තර ඉන්ධන මිල ගණන්හි පහත වැටීම මෙම වර්ධිත කාර්ය සාධනයෙහිලා සැලකිය යුතු අයුරින් දායක වූයේය. කළමනාකරණය විසින් ගනු ලැබූ උපාය මාර්ගික මුල පිරීම් නොකඩවා පවත්නා අඩු ඉන්ධන මිල ප්‍රමාණ හා එක්ව සමාගමේ කාර්ය සාධනය තවදුරටත් වැඩිදියුණු කරනු ලැබෙතැයි අපේක්ෂිතය. එසේ වුවද, අඛණ්ඩව අලාභ දැරීමේ තත්ත්වය හා ණය සේවා කිරීම් සඳහා නොකඩවා අරමුදල් අවශ්‍යවීම හේතුවෙන් බැංකු ණය ලබා ගැනීම සඳහා සහන ලිපි සපයාදීම හරහා ස්වකීය ප්‍රමුඛ කොටස්හිමියා වූ ශ්‍රී ලංකා රජයේ සානුබලය ඔස්සේ සැලසෙන පිටුවහල මත සමාලෝචිත වසර තුළ සමාගම තවදුරටත් යැපෙමින් පසු වූයේය.

සමාගමේ මෙහෙයුම් කටයුතු ශක්තිමත් කිරීම පිණිස ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් ව්‍යාපාර යෝජනා ඉල්ලා සිටීමේ ක්‍රියාවලියක්, සමාගම වෙනුවෙන් ආයෝජන/හවුල් පාර්ශ්වකාර වැඩපිළිවෙලක් ආකර්ශනය කරගැනීමේ අභිලාෂයෙන් දියත් කරන ලද අතර පොදු පුද්ගල හවුල්කාරිත්වයක අනුසාරයෙන් වූ සමාගමේ කොටස් හිමිකාරිත්වය හා කළමනාකරණ පාලනය පවරා දෙනු ලබන ක්‍රමවේදයක් රජය මගින් ඒ සඳහා යෝජනා කරන ලද්දේය. මෙහිලා සමාගම හා බැඳී පවත්නා සවිමත් හා ඉහළ පිළිගැනීමක් සහිත වෙළඳ සන්නාමයේ සැලකිය යුතු අගයත්, ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන් ප්‍රවාහකයා වශයෙන් විරුදාවලී ලත් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම සතුව දැනට පවත්නා බහු පාර්ශ්වික ගුවන් සේවා ගිවිසුම් ප්‍රයෝජනයට ගැනීමේ හැකියාවත්, විදේශීය ගුවන් තොටුපළවල් ආශ්‍රිත සමාගම සතු ගුවන්යානා ගොඩබැස්වීමේ හිමිකමත් උපාය මාර්ගික ආයෝජකයෙකු හට සැලකිය යුතු වැදගත් අගයක් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් අත්කර දෙනු ලැබෙතැයි අපේක්ෂා කෙරේ. 2016 දෙසැම්බර් මස 20 වන දිනැතිව ශ්‍රී ලංකා රජය අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයක් අනුසාරයෙන් තහවුරුකර දන්වා ඇත්තේ, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ප්‍රතිව්‍යූහගත කිරීමේ යෝජිත වැඩපිළිවෙළ සම්පූර්ණ වන තෙක් සමාගමේ මෙහෙයුම් කටයුතු 'ක්‍රියාත්මක ව්‍යාපාර තත්ත්වයෙන්' පවත්වා ගෙන යාම සඳහා අවශ්‍ය මූල්‍ය සානුබලය ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් සමාගම වෙත සලසා දෙනු ලබන බවය.

තවද, ඉකුත් මූල්‍ය වර්ෂයේදී ආරම්භ කරන ලද අභ්‍යන්තර පියවර මේ වන විට ක්‍රියාත්මකවේ. පුළුල් බඳ ගුවන්යානා අවශ්‍ය වන්නා වූ දිගු ගුවන් ගමන් මාර්ගවලින් ඉවත් වීමත්, පටුබඳ ගුවන්යානා භාවිතයට යොදවමින් මධ්‍යම හා කෙටි ගුවන් ගමන් වෙත අවධානය යොමු කිරීමත් ඇතුළුව ගුවන් ගමන් විධිමත් කිරීමේ ක්‍රියාදාමයක් දැන් ක්‍රියාවට නැංවේ. මේ අනුව, අතිරේක පුළුල් බඳ ගුවන්යානා වෙනත් ගුවන් සමාගම්වලට බදුකර ආශ්‍රිතව සපයාදීම ඇතුළුව ගනු ලබන උපායමාර්ග තුළින් නව ගුවන් මාර්ග ව්‍යූහය හා සරිලන අයුරින් සමාගමේ ගුවන්යානා ඇණිය ප්‍රතිව්‍යූහගත කිරීමට ලක් කෙරේ. පසුගිය වසර තුළ මුල පුරන ලද පිරිවැය අවම කර ගැනීමේ වැඩසටහන ද සැලසුම් කරන ලද පරිදි ක්‍රියාත්මක කෙරෙන අතර එම ක්‍රියාමාර්ගවලින් උද්ගත වන ඵලදායී මූල්‍ය ප්‍රතිඵලවල බලපෑම දැනට පෙනෙන්නට තිබේ.

යථෝක්ත ප්‍රතිව්‍යූහගත කිරීමේ මූලාරම්භයන් සහ ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් සමාගමේ මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා සපයා දෙනු ලබන මූල්‍ය සහය පිළිබඳ සහතිකයක් මත පදනම්ව සමාගමේ මූල්‍ය තත්ත්වය දියුණු වනු ඇතැයි ද, සඵල ව්‍යාපාරයක් ලෙස එහි කටයුතු අඛණ්ඩව පවත්වා ගත හැකි වනු ඇතැයි ද යනුවෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විශ්වාසය පළ කරයි.

### 2.1.3 සංසන්දනාත්මක තොරතුරු

සමූහය විසින් අනුගමනය කරන ලද ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති හා ඇස්තමේන්තු ඉකුත් වර්ෂයේ ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති හා ඇස්තමේන්තු සමග අනුකූල වේ.

ප්‍රවර්තන වර්ෂයේ ගිණුම් ඉදිරිපත් කිරීම හා අනුකූල වන පරිදි අවශ්‍ය අවස්ථාවලදී ඉකුත් වර්ෂයේ සංඛ්‍යා හා වැකි ඛණ්ඩ නැවත සකසනු ලැබ තිබේ.

## 2.2 ඒකාබද්ධ කිරීමේ පදනම

ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශවල සමාගමට හා එහි අනුබද්ධ ආයතනයට අයත් 2016 මාර්තු මස 31 වන දින දක්වා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශ අඩංගුවේ. ආයෝජනලාභියා සමග සමූහය විසින් පවත්වාගෙන යනු ලබන ස්වකීය ව්‍යාපාර කටයුතු නිසා උද්ගතවන විචල්‍ය ලාභ විෂයයෙහි සමූහය නිරාවරණය වන හෝ ඒ විෂයයෙහි අයිතිය ලබන කල්හී සහ ස්වකීය බලය මගින් අදාළ ආයෝජනලාභියා ඉක්මවා යමින් එකී ලාභය කෙරෙහි බලපෑමට සමූහය හැකියාව ලබන කල්හී පාලනය සලසාගත හැකිය. ව්‍යාපාර සමාගම සතුව පහත සඳහන් දෑ ඇත්නම්, නැතහොත් ඇත්නම් පමණක් සමාගම විසින් ආයෝජනලාභියෙකු නිශ්චිතවම පාලනය කරනු ලබයි.

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

පාලන මූලාංග තුනෙන් එකකට හෝ ඊට වැඩි ගණනකට වෙනස්කම් සිදුව ඇති බව අදාළ කරුණු කාරණා හෝ අවස්ථානුගත තත්ත්වයන් මගින් හැඟවේ නම්, තමා විසින් ආයෝජනලාභියෙකු පාලනය කරන්නේ ද නොකරන්නේ ද යනුවෙන් සමූහය ප්‍රතිඇගැයුමක් කරයි. සමූහය අනුබද්ධ සමාගමක පාලනය ලබාගත් කල්හී අනුබද්ධ සමාගමේ ඒකාබද්ධ වීම ආරම්භ වන අතර සමාගමට අනුබද්ධ සමාගම සම්බන්ධයෙන් පවත්නා පාලනය අහිමි වූ විට ඒකාබද්ධ වීම නතර වෙයි.

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

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

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

## 2.3 වැදගත් ගිණුම් ඇස්තමේන්තු, උපකල්පන හා නිගමන

ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙල කිරීමේදී වත්කම්, බැරකම්, ආදායම් හා වියදම් පිළිබඳ වාර්තා වූ ගණන් ප්‍රමාණ කෙරෙහි හා අදාළ රපෝර්තු දිනයට සිදු වූ හෙළිදරව් කිරීම් කෙරෙහි බලපෑ හැකි නිගමනයන්ට, ඇස්තමේන්තුවලට හා උපකල්පනයන්ට එළඹීමට කළමනාකරණයට සිදුවේ. ප්‍රධාන නිගමනයන්, ඇස්තමේන්තු හා ඒ හා බැඳුණු උපකල්පනයන් නිරන්තරව ක්‍රියාත්මක වන පදනමක් මත ඇගයීමට ලක් වන අතර ඒවා ඓතිහාසික අත්දැකීම් මතද, අවස්ථානුගතව සාධාරණ යැයි විශ්වාස කරන අනාගත සිදුවීම්වල මතු අපේක්ෂා ද ඇතුළත් වෙනත් සාධක මත ද පදනම් වේ.

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

### (අ) නිගමන

#### i. ක්‍රියාත්මක ව්‍යාපාර තත්ත්වය

2.1.2 වන සටහනෙහි හෙළිදරව් කර ඇති පරිදි මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙල කර ඇත්තේ ව්‍යාපාරය ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයේ පවතී යයි යන පදනම මත පිහිටාය.

#### ii. අවිනිශ්චිත බැරකම් – නඩු කටයුතු

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

#### iii. මූල්‍ය හා ක්‍රියාකාරී කල්බදුකර

සියලු අවදානම් දරීම් හා ඒවායේ ඵලවිපාකවල අයිතිය සැලකිය යුතු අයුරින් සමාගම වෙත පවරා දෙනු ලබන කල්හී කිසියම් කල්බදුකරයක් වර්ගීකරණය කෙරෙනුයේ මූල්‍ය කල් බදුකරයක් ලෙසය. ප්‍රශස්ත වර්ගීකරණය නිශ්චය කිරීමෙහිලා සලකා බැලෙනුයේ අදාළ ගනුදෙනුවෙහි ආකෘතිය නොව එහි හරයයි. පහත සඳහන් සාධක එහිලා අන්තර්ගත වන අතර එම සාධක එකී කරුණුවලට පමණක් සීමාවී නැත.

වත්කමෙහි අයිතිය කල්බදුකරය විසින් කල්බදුකර කාලසීමාව අවසානයේදී කල්බදු ලාභියා වෙත පවරාදී ඇත් ද යන වග, වත්කමෙහි අභ්‍යාසීය දිනය මත සාධාරණ අගයට වඩා ප්‍රමාණවත් අයුරින් අඩුවෙතැයි අපේක්ෂිත මිලකට වත්කම මිලදී ගැනීම සඳහා කල්බදු ලාභියා වෙත විකල්පයක් ඇත් ද යන වග, වත්කමෙහි හිමිකම පවරා නොමැති වුව ද එහි ආර්ථික ආයු කාලයෙහි වැඩි ප්‍රමාණය සඳහා කල්බදුකරය පවතින්නේ ද යන වග සහ කල්බදුකරය ආරම්භයේදී කල්බදුකර ගෙවීම්හී වත්මන් අවම වටිනාකම කල්බදුගත සියලු වත්කම්හී සාධාරණ අගය මත යටත් පිරිසෙයින් ප්‍රමාණවත් පරිදි හෝ ගණනය වේද යන වග.

### (ආ) ඇස්තමේන්තු

#### i. දේපළ, පිරියත හා උපකරණ සහ අස්පෘශ්‍ය වත්කම් ක්ෂයවීම/ක්‍රමක්ෂයවීම

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

### ii. නිරන්තර පියාසර වැඩසටහන

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

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

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

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

### iii. නඩත්තු සංචිතය

නඩත්තු සම්බන්ධයෙන් වූ එකඟත්වයට පත් කොන්දේසි මත පදනම්ව, මෙහෙයුම් බදුකර යටතේ පවත්නා ගුවන්යානා හා එන්ජින් කීපයක් වෙනුවෙන් අදාළ බදුකරුවන්ට සමාගම ගෙවීම් සිදු කරයි. මෙම මාසික ගෙවීම් පදනම් වනුයේ පියාසර කරන ලද පැය සහ චක්‍ර ගණන අනුවය. ආපසු අයකර ගත යුතු මෙම මුදල් ප්‍රමාණවල වඩාත් යෝග්‍ය ඇස්තමේන්තු මත පදනම්ව එකී ගෙවීම් ආපසු අයකර ගැනීමට ඇති හැකියාව පිළිබඳව කළමනාකරණය කලින් කල ඇගයීම් සිදු කරයි. ආපසු අයකර ගැනීමේ හැකියාව අඩමානවේ නම් ප්‍රතිපාදන වෙන් කරනු ලබයි. කිසියම් වත්කමක ඉදිරියට ගෙන යන මුදල එහි ආපසු අයකර ගත හැකි මුදල ඉක්මවන විට එම වත්කම දුබලත්වයට පත් වූ සේ සලකා එහි ආපසු අයකර ගත හැකි මුදල් වටිනාකමට ලියා දැක්වේ. (5 වන සටහන බලන්න.)

### iv. ගුවන්යානා නඩත්තු සහ පිරිවැඩියා වියදම් සඳහා ප්‍රතිපාදනය

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

### v. ගුවන් ප්‍රවාහන සේවා ආශ්‍රිත ඍජු මෙහෙයුම් වියදම් සඳහා ප්‍රතිපාදන

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

### vi. ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ

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

### vii. මූල්‍ය නොවන වත්කම් දුබලතාවයට පත්වීම

යම් මූල්‍ය වත්කමක් දුබලත්වයට පත්වී ඇති බවට යම් සාක්ෂි තිබේදැයි එක් එක් රපෝර්තු දිනට සමූහය තක්සේරු කරයි. අඩමාන ණය පරිශේෂව පවත්නා කාල සීමාවත්, ඒවා ආපසු අයකර ගැනීමට ඇති හැකියාවේ අවිනිශ්චිතභාවය සම්බන්ධයෙන් පවත්නා කළමනාකරණය ද දන්නා වෙනත් සාධකත් එම දුබලතා ඇස්තමේන්තු කිරීමෙහිලා ස්වකීය නිශ්චයමතිය තුළ පිහිටා කළමනාකරණය විසින් පාවිච්චි කරනු ලබයි.

### viii. මූල්‍ය වත්කම් දුබලතාවයට පත්වීම

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

### (ඇ) උපකල්පන

### i. නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම

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

### ii. ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි ප්‍රත්‍යාගණනය

ස්වාධීන සුදුසුකම් ලත් තක්සේරුකරුවෙකුගේ සේවය ලබා ගනිමින් ප්‍රත්‍යාගණනිත අගය මත ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලිවල වටිනාකම ගණන් බලනු ලැබේ. සාධාරණ අගයක් නිශ්චය කිරීම පිණිස එකී තක්සේරුකරු උපකල්පන සහ තක්සේරු ශිල්ප ක්‍රම භාවිතා කරයි. අදාළ තක්සේරු කිරීමේ පදනම 3 වන සටහනෙහි හෙළිදරව් කර ඇත.

## 2.4 වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල සාරාංශය

### 2.4.1 විදේශ ව්‍යවහාර මුදල් පරිවර්තනය

සමාගමේ ව්‍යාපාරික කටයුතු ඉටුකිරීමේ හා ඉදිරිපත් කිරීමේ ව්‍යවහාර මුදල වන ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් මූල්‍ය ප්‍රකාශ ඉදිරිපත් කර ඇත. විදේශ ව්‍යවහාර මුදලින් සිදුවන ගනුදෙනු, ඒවා සිදුවන දිනයට වලංගු ප්‍රායෝගික ව්‍යවහාර මුදල් අනුපාතයට අනුව මූලික වශයෙන් සටහන් කෙරේ. විදේශ ව්‍යවහාර මුදලින් ගණනය වන මූල්‍ය වත්කම් හා බැරකම් රපෝර්තු දිනයට වලංගුව පවත්නා ප්‍රායෝගික ව්‍යවහාර මුදල් අනුපාතයට නැවත පරිවර්තනය කරනු ඇත. මෙහි ප්‍රතිඵලයක්

ලෙස උද්ගත වන ලාභ සහ අලාභ ආදායම් ප්‍රකාශය මගින් හඳුනා ගැනේ. විදේශ ව්‍යවහාර මුදලක ඓතිහාසික පිරිවැය ප්‍රකාරව ගණනය කෙරෙන මූල්‍යමය නොවන අයිතම අදාළ මුල් ගනුදෙනුව සිදුවූ දිනයේ පැවති විනිමය අනුපාත භාවිතයට ගනිමින් පරිවර්තනය කරනු ලැබේ.

### 2.4.2 බදුකරණය

#### i. ප්‍රවර්තන ආදායම් බදු

***සමාගම***

***(අ) දේශීය බදුකරණය***

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

***(ආ) එතෙර බදුකරණය***

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

***අනුබද්ධ සමාගම – ශ්‍රීලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ්***

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

ප්‍රවර්තන බදු යනු රපෝර්තු දිනයට පනවා ඇති හෝ ස්ථාවරව පනවා ඇති බදු අනුප්‍රමාණ උපයෝගී කර ගනිමින් වර්ෂය සඳහා වූ බදුවන ආදායම් මත ගෙවිය යුතු අපේක්ෂිත බද්ද සහ ඉකුත් වර්ෂ සම්බන්ධයෙන් ගෙවිය යුතු බදු වෙනුවෙන් සිදු කරනු ලබන යම් ගැළපුම්වේ.

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

#### ii. විලම්බිත ආදායම් බදු

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

### 2.4.3 දේපළ, පිරියත හා උපකරණ

#### (අ) පිරිවැය හා තක්සේරු කිරීම

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

ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි සහ ගුවන් යානාස්ථ මුළුතැන්ගෙහි උපකරණ, කලින් ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශයෙහි හඳුනා ගනු ලැබ තිබූ එම වත්කමට අයත් ප්‍රත්‍යාගණන අඩුවීමක් කරා එය ප්‍රතිවර්තනය වනතාක් දුරකට හැරුණු විට, වෙනත් සර්වව්‍යාපී ආදායම් තුළ සහ එහි කොටස් ආයෝජන ලෙස සමුච්චිත වූ වත්කම් ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය තුළ හඳුනා ගැනුනු ප්‍රත්‍යාගණන අතිරික්ත කිසිවක් සමග මානනය කෙරේ. එහිලා අදාළ වැඩිවීම ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශය තුළ හඳුනා ගැනේ. ප්‍රත්‍යාගණන ඌණතාවයක් ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශ තුළ හඳුනා ගැනෙනුයේ, වත්කම් ප්‍රත්‍යාගණන සංචිත තුළ හඳුනා ගනු ලැබ ඇති එම වත්කමේම දැනටමත් පවත්නා අතිරික්තයක් එය හිලවු කරන තාක් දුරකටය.

ප්‍රත්‍යාගණනිත වත්කමක සාධාරණ අගය එහි ඉදිරියට ගෙන යනු ලබන වටිනාකමෙහි විශාල වෙනසක් සිදුනොකරන බවට සහතික වනු පිණිස වත්කම් ආගණන කටයුතු ප්‍රමාණවත් කාලාන්තරයක් තුළ සිදු කෙරේ. ඉන්පසු උද්ගත වන පිරිවැයක් වේ නම් එය අදාළ වත්කමෙහි ඉදිරියට ගෙනයන වටිනාකම තුළ අවස්ථාවෝචිත පරිදි අන්තර්ගත කෙරේ. එසේ නැතහොත් වෙනමම වත්කමක් ලෙස හඳුනා ගැනේ. මෙවැන්නක් සිදුවනුයේ අදාළ අයිතමය ආශ්‍රිත අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ සමාගම වෙත ගලා ඒම අනුමාන වන කල්හිත්, අදාළ පිරිවැය විශ්වාසදායක අයුරින් මැනිය හැකි කල්හිත් පමණි.

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

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

***i. ගුවන්යානා භ්‍රමණමය අමතර කොටස්***

ස්ප්‍රෂ්‍ය වත්කම් ලෙස සැලකෙන ගුවන්යානා භ්‍රමණමය අමතර කොටස් ප්‍රාරම්භක වශයෙන් ගත් මිල අනුව සටහන් කර එහි ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රයෝජ්‍ය ආයුකාලය එල්ලේ ක්ෂය කරනු ලබයි. මෙම අයිතමය 'ගුවන්යානා ආශ්‍රිත උපකරණ' යටතේ කාණ්ඩ ගතකර ඇත.

***ii. කෙරෙමින් පවත්නා ප්‍රාග්ධන වැඩ***

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

#### (ආ) ක්ෂයවීම

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

| | |
|---|---|
| ගුවන්යානා ආශ්‍රිත අමතර කොටස් | – වසර 8 ක් හෝ කල්බදු කාල සීමාව යන කාල දෙකෙන් අඩු කාලය මුළුල්ලේ |
| පිරියත හා උපකරණ | – උපකරණයේ වර්ග මත පදනම්ව වසර 3-10 දක්වා කාලපරිච්ඡේද මුළුල්ලේ |
| ගොඩනැගිලි | – උපරිම වශයෙන් වසර 15-50 කට යටත්ව අපේක්ෂිත ප්‍රයෝජ්‍ය ආයුකාලය මුළුල්ලේ |
| ක්‍රියාකාරී කල්බදුකර මත ගුවන්යානා වැඩි දියුණු කිරීම් | – වසර 10 ක් හෝ කල්බදු කාල සීමාව යන කාල දෙකෙන් අඩු කාලය මුළුල්ලේ |

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

ඉහත සඳහන් ක්ෂය අනුප්‍රමාණ ඉදිරිපත් කෙරෙන සියලු කාලපරිච්ඡේදවලට අදාළවේ.

### (ඇ) හඳුනා නොගැනීම

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

## 2.4.4 අස්පෘෂ්‍ය වත්කම්

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

අදාළ දෘඩාංග අයිතමයකින් වෙන්කර ගත හැකි පරිගණක මෘදුකාංගයක් අත්කර ගැනීමේ හෝ වැඩිදියුණු කිරීමේ වියදම වෙන් වශයෙන් ප්‍රාග්ධනනය කරනු ලබන අතර එය සරල මාර්ග පදනම මත වසර 5 ක් නොඉක්මවන කාලයක් මුළුල්ලේ හිලව් කිරීමට ද කටයුතු කෙරේ. හිලව් කිරීමේ කාලපරිච්ඡේදය හා හිලව් කිරීමේ ක්‍රමය එක් එක් රපෝර්තු දිනට සමාලෝචනයට භාජනය කෙරේ. මෙම වත්කමේ ඉදිරියට ගෙනයන අගය ආපසු අයකර ගතහැකි විය නොවන්නක් බව යම් අවස්ථාගත සිදුවීම් හා වෙනස්කම් අනුව පෙනී යන්නේ නම් එකී අගය වත්කම් දුබලතා එල්ලේ කලින් කල සමාලෝචනය කෙරේ.

## 2.4.5 කල්බදුකර

### (අ) ක්‍රියාකාරී කල්බදුකර

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

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

### (ආ) මූල්‍ය බදුකර

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

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

### (ඇ) විකිණීම හා ආපසු බදුදීම

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

## 2.4.6 ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ

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

## 2.4.7 මූල්‍යමය නොවන වත්කම් දුබල වීම

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

## 2.4.8 සාධාරණ අගය මැනීම

සමූහය සිය ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි සහ ගුවන්යානාස්ථ මුළුතැන්ගෙයි උපකරණ මනිනුයේ සාධාරණ අගය අනුවය. සාධාරණ අගය ආශ්‍රිත හෙළිදරව් කිරීම් 3 වන සටහනෙහි හෙළිකර ඇත.

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

- වත්කම හෝ බැරකම සඳහා නියෝජක වෙළඳපොළකදී; හෝ
- නියෝජක වෙළඳපොළක් නොමැති විට අදාළ වත්කම හෝ බැරකම සඳහා වන වඩාත් වාසි සහගතම වෙළඳපොළ.

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

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

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

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

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

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

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

පුද්ගල ආරක්ෂක උපකරණ වැනි සැලකිය යුතු වත්කම් ප්‍රත්‍යාගණනය සඳහා බාහිර තක්සේරුකරුවන් සම්බන්ධවේ. බාහිර තක්සේරුකරුවන් තෝරා ගැනීම සඳහා වූ නිර්ණායකවලට වෙළඳපොළ දැනුම, කීර්තිමත්භාවය, ස්වාධීනත්වය යන ගුණාංග ද ඔවුන් අධි වෘත්තීය සම්මතයන් අනුව සිය කටයුතු ඉටු කරමින් පවත්වාගෙන යනු ලබන්නේ ද යන කරුණු ද ඇතුළත්වේ. බාහිර තක්සේරුකරුවන් සමග සාකච්ඡා කිරීමෙන් පසුව එක් එක් කාරණය සම්බන්ධයෙන් කුමන ශිල්ප ක්‍රමය සහ යෙදවුම භාවිතයට ගැනෙන්නේ ද යන්න සමූහය තීරණය කරයි.

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

### 2.4.9 මූල්‍ය සාධනපත් – මූලික හඳුනා ගැනීම සහ පසුමානනය

#### 2.4.9.1 මූල්‍ය වත්කම්

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

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

විකුණුම් සඳහා පවත්නා දෑ ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද ණය හා ලැබීම් නියමිත වලින් සහ ආයෝජන වලින් සමාගමේ වත්කම් සංයුක්තවේ. එබඳු අයිතම පසුමානනය, දුබලතාව සහ හඳුනා නොගැනීම පිළිබඳ ව්‍යාපාර සමූහයේ ප්‍රතිපත්තිය පහත දැක්වේ:

***(අ) ණය සහ ලැබීම් නියමිත***

ණය මුදල් හා ලැබීම් නියමිත යනු, සක්‍රීය වෙළඳපොළක් තුළ ලැයිස්තු ගත නොකළ ස්ථිර හෝ නිශ්චය කළ හැකි ගෙවීම් සහිත ව්‍යුත්පන්න නොවූ මූල්‍ය වත්කම්ය. එබදු වත්කම් ආරම්භක මානනයෙන් පසු දුබලතා අගය ඌණ සඵල පොළී අනුපාතය යොදා ගනිමින් හිලව් කළ මිලට දෙවනුව මානනය කෙරේ. හිලව් කළ මිළ ආගණනය කරනු ලබන්නේ, අත්කර ගැනීම් මත ලැබූ වට්ටම් හෝ අධිමිල සහ සඵල පොළී අනුපාත ක්‍රමයේ අවශ්‍යම අංගයක් වන ගාස්තු හා පිරිවැය සැලකිල්ලට ගනිමිනි. ලාභය හෝ අලාභය පිළිබඳ ප්‍රකාශයේ මූල්‍ය අදායමට හිලව් කිරීම් ඇතුළත් කෙරේ.

***(ආ) හඳුනා නොගැනීම***

පහත දක්වෙන අවස්ථාවල දී මූල්‍ය වත්කම් හඳුනා ගනු නොලැබේ:

- වත්කම්වලින් මුදල් ප්‍රවාහ ලබාගැනීමේ අයිතිවාසිකම් අවසන්වී ඇති විට.
- වත්කම්වලින් මුදල් ප්‍රවාහ ලබා ගැනීමේ ස්වකීය අයිතිවාසිකම් සමූහ ව්‍යාපාරය විසින් පවරා දෙනු ලැබ ඇති හෝ ලැබූ මුදල් ප්‍රවාහ යම් පැවරුම් වැඩපිළිවෙළක් යටතේ සැළකිය යුතු ප්‍රමාදයකින් තොරව තෙවන පාර්ශ්වයකට සම්පූර්ණයෙන් ගෙවීම සඳහා යම් බැඳියාවකින් බැඳෙනු ලැබ ඇතිවිට සහ (අ) වත්කම නිසා උද්ගතවන සියලු අවදානම් හා වාසි සමූහ ව්‍යාපාරය විසින් සැළකිය යුතු අයුරින් පවරා දෙනු ලැබ ඇතිවිට; හෝ (ආ) වත්කමේ සියලු අවදානම් හා වාසි සමූහ ව්‍යාපාරය විසින් සැළකිය යුතු අයුරින් පවරා දෙනු ලැබ හෝ රඳවාගනු ලැබ නොමැතිමුත් අදාළ වත්කමේ පාලනය පවරා දෙනු ලැබ ඇතිවිට.

***(ඇ) මූල්‍ය වත්කම් දුබලත්වයට පත්වීම***

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

සැලකිය යුතු මූල්‍ය අපහසුතා වලටත්, ගෙවීම් ප්‍රමාද කිරීම් වලටත්, බංකොලොත්භාවය හෝ වෙනත් මූල්‍ය ප්‍රතිසංවිධාන වෙත නැඹුරුවීමේ සම්භාවිතා වලටත් ණයගැතියන් හා ණයගැති පිරිස් මුහුණ දී ඇති බව හැඟවෙන ලක්ෂණ පහළවීම හා අනාගත ඇස්තමේන්තුගත මුදල් ගලනයන්හි සැළකිය යුතු අඩුවීමක් ඇති බවට දත්ත අනුසාරයෙන් නිරීක්ෂණයවීම යන කරුණු වත්කම් දුබලතාවයට ලක්වීමේ සාක්ෂි තුළ තිබෙන්නට පුළුවන.

***හිලව් කරන ලද පිරිවැය එල්ලේ ගෙනගිය මූල්‍ය වත්කම්***

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

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

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

#### 2.4.9.2 මූල්‍ය බැරකම්

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

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

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

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

##### *(අ) පසු මානනය*

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

අත්කර ගැනීම් මත වන්නා වූ යම් වට්ටමක් හෝ අධි මිලක් සහ සඵල පොළී අනුපාතයේ අවශ්‍යම අංගයක් වන ගාස්තු හා පිරිවැය සැළකිල්ලට ගනිමින් හිලව් කරන ලද පිරිවැය ආගණනය කෙරේ. සඵල පොළී අනුපාත හිලවුකරණය ආදායම් ප්‍රකාශය තුළ මූල්‍ය පිරිවැයට ඇතුළත් කෙරේ.

##### *(ආ) හඳුනා නොගැනීම*

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

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

##### *(ඇ) මූල්‍ය සාධන පත්‍ර පාඩු පියවීම*

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

### 2.4.10 ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිතය

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

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

### 2.4.11 වෙළඳ හා වෙනත් ලැබීම් නියමිත

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

### 2.4.12 ආයෝජන

#### අනුබද්ධ සමාගමේ ආයෝජනය

සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ, අනුබද්ධ සමාගම ආශ්‍රිතව සිදු කෙරුණු ආයෝජන ගත් මිලට ගිණුම් ගතකර ඇත. එය, තාවකාලික අගය හීනවීම් නොවන අගය හීනවීම් කිසිවක් සඳහා වූ යම් ප්‍රතිපාදන වලින් තොරය.

### 2.4.13 මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ

මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ ගෙන හැර දක්වනුයේ බැංකුවේ ඇති මුදල්, අතැති මුදල් හා නිවේදිත තැන්පතු වශයෙනි. ඒවා, දන්නා මුදල් ප්‍රමාණවලට වහා පරිවර්තනය කළ හැකි හා වටිනාකම් වෙනස්කම් වලට නොවැදගත්, අවදානම්වලට යටත් කෙටි කාලීන අධි ද්‍රවශීල ආයෝජන වශයෙන් ද ගෙනහැර දැක්වේ.

මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශයේ කාර්යයන් සඳහා මුදල් හා මුදල් සමානදෑට බැංකුවේ හා අතැති මුදල් ද, හිඟහිට ඇති බැංකු අයිරා රහිත බැංකුවේ ඇති නිවේදිත තැන්පත් ද ඇතුළත්වේ. කෙටි කල්පිරීමේ කාලයක් සහිත ආයෝජන ද (එනම්, අත්කර ගැනීමේ දිනයේ සිට තෙමසක කාලයක් හෝ ඊට අඩු) මුදල් සමාන දෑ ලෙස සැලකේ. බැංකු අයිරා අනාවරණය කෙරෙනුයේ මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය තුළ බැරකම් දරන පොළී යටතේය.

### 2.4.14 ප්‍රතිපාදන

#### i. සාමාන්‍ය

ප්‍රතිපාදන හඳුනා ගැනෙනුයේ සමාගම විසින් වගකිය යුතු කිසියම් ප්‍රවර්තන බැඳීමක් බේරුම් කිරීම සඳහා ආර්ථික ප්‍රතිලාභ අන්තර්ගත යම් සම්පත් විගණනයක් අවශ්‍ය වෙතැයි හෝ එකී බැඳීමේ වටිනාකම අදාළ විශ්වාසදායක ඇස්තමේන්තුවක් සැදීමට ඇති වෙතැයි අනුමාන කරන කිසියම් අතීත සිදුවීමක ප්‍රතිඵලයක් ලෙස සමාගම සතුව එබඳු යම් ප්‍රවර්තන බැඳීමක් (නෛතික හෝ සම්ප්‍රයුක්ත) පවතින අවස්ථාවකදීය. ප්‍රතිපාදන සමහරක් හෝ සියල්ලම ප්‍රතිපූරණය කළයුතු යැයි ව්‍යාපාර සමූහය අපේක්ෂා කරන්නේ නම්, වෙනමම වත්කමක් ලෙස එකී ප්‍රතිපූරණය හඳුනා ගැනෙන මුත්,

එය එසේ කෙරෙනුයේ අදාළ ප්‍රතිපූරණය සැබැවින්ම නිශ්චිත වූ විට පමණි. මොනයම් හෝ ප්‍රතිපාදනයකට අදාළ වියදම් ප්‍රතිපූර්ණ කිසිවකින් තොරව ආදායම් ප්‍රකාශය තුළ ගෙනහැර දැක්වේ.

### ii. ගුවන්යානා නඩත්තු සහ පිරිවැඩියා වියදම්

ගුවන්යානා සහ පිරිවැඩියා වියදම් (බර නඩත්තු කටයුතු පරීක්ෂා කිරීමට යාම්ර්ම් වෙනුවෙන් හා ගුවන්යානා එන්ජින්වලට සහ ගොඩබෑසුම් උපකරණවලට කෙරෙන පිරිවැඩියා කිරීම් වෙනුවෙන් දරන වියදම් හැර) සමූහය විසින් හඳුනා ගැනෙනුයේ ඒ සඳහා වියදම් දැරූ පදනමක් මතය. කාර්යයෙහි ස්වභාවය මත රඳා පවතින එහි උපයෝජනය හා ඊට ගතවන කාලය මත පදනම්වන අයුරින් මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ අදාළ පිරිවැඩියා ක්‍රමිකව වෙන් කෙරේ. අදාළ ගිවිසුම් කාලසීමාව මුළුල්ලේ පැය ගණනට අනුව ගණනයකර ඒකගත්වයට පත් ස්ථිර මිල ප්‍රමාණයක් අනුව වූ වියදමක්, 'පැය ගණනට අනුව බලශක්තිය' සැපයීමෙන් තෙවන පාර්ශ්ව නඩත්තු ගිවිසුම් මගින් ආවරණයවන එන්ජින් පිරිවැඩියා සඳහා දරනු ලැබේ.

### 2.4.15 විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ බැඳීම්

#### (අ) නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම – පාරිතෝෂිකය

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

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

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

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

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

### 2.4.16 නිරන්තර පියාසර වැඩසටහන

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

### 2.4.17 ආදායම් හඳුනා ගැනීම

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

#### (අ) ගුවන් සමාගමේ ආදායම

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

i. ගුවන් මගී සහ ගුවන් බඩු විකුණුම් හඳුනා ගැනෙනුයේ අදාළ ප්‍රවාහනය සපයන අවස්ථාවලදී උද්ගතවන මෙහෙයුම් ආදායම් වශයෙනි.

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

iii. ගුවන් තොටුපළ පර්‍යන්ත සේවා සැපයීමෙන් අත්වන ආදායම හඳුනා ගැනෙනුයේ අදාළ සේවා ඉටු කිරීමෙන් පසුවය.

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

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

#### (ආ) ගුවන් සමාගමේ ආහාරපාන සේවාවලින් ආදායම

**භාණ්ඩ විකිණීම**

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

#### (ඇ) ලාභාංශ ආදායම

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

#### (ඈ) කුලී ආදායම

කුලී ආදායම හඳුනා ගැනෙනුයේ උපචිත පදනමක් මතය.

#### (ඉ) පොළී ආදායම

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

(ඊ) වෙනත් ආදායම්

වෙනත් ආදායම් හඳුනා ගැනෙනුයේ උපචිත පදනම මතය.

### 2.14.18 වියදම් හඳුනා ගැනීම

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

### 2.4.19 ණය ගැනුම් පිරිවැය

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

### 2.4.20 ඛණ්ඩමය වාර්තාකරණය

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

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

භූගෝලීය ඛණ්ඩ පදනමක් මත වත්කම් සහ අදාල බැරකම් වෙන්කිරීම සඳහා සුදුසු පදනමක් නොමැති බව කළමණාකරනයේ අදහසයි. ඒ අනුව ඛණ්ඩමය වත්කම්, ඛණ්ඩමය බැරකම් සහ ගෝලීය ඛණ්ඩ ආශ්‍රිත තොරතුරු යනාදිය සම්බන්ධයෙන් හෙළිදරව් නොකෙරේ.

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

## 2.5 නිකුත්කළ මුත් මේ දක්වා ක්‍රියාත්මක නොවන ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති

2016 මාර්තු මස 31 වන දිනෙන් අවසන් ගිණුම් වාර්තාකරණ කාලපරිච්ඡේදය සඳහා අනිවාර්ය නොවන නව ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති හා සංශෝධන/දැනට පවත්නා ගිණුම් ප්‍රමිතිවලට අදාළ වැඩිදියුණු කිරීම් කීපයක් ප්‍රසිද්ධ කරනු ලැබ ඇත. සමාගම/සමූහය විසින් මේවා කිසිවක් කලින් අනුගමනය කරනු ලැබ නොමැත.

### ශ්‍රී ලං.මූ.වා.ප්‍ර. 9 – මූල්‍ය සාධන පත්‍ර

දැනට පවත්නා හඳුනාගැනීම සහ මානනය යන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම් ප්‍රමිති 39 දරන මූල්‍ය සාධන පත්‍ර සම්බන්ධ උපදෙස් මාලා වෙනුවට ශ්‍රී ලංකා ගිණුම් වාර්තාකරණයේ ප්‍රමිති අංක 9 ප්‍රතිස්ථාපනයවේ. මූල්‍ය සාධන පත්‍ර වර්ගීකරණය හා මානනය පිළිබඳ සංශෝධිත උපදෙස් මාලාව ද, මූල්‍ය වත්කම් මත දුබලතා ගණනය කෙරෙන අපේක්ෂිත ණය අලාභ ආකෘතියක් පිළිබඳ නව උපදෙස් මාලාව ද, පොදු සීමා ගිණුම්කරණ නියමයන් පිළිබඳ නව උපදෙස් මාලාව ද ශ්‍රී ලංකා ගිණුම් වාර්තාකරණයේ ප්‍රමිති අංක 9 ට ඇතුළත් වේ. එමගින් ලංකා ගිණුම් ප්‍රමිති අංක 39 න් මූල්‍ය සාධනපත්‍ර හඳුනාගැනීම සහ හඳුනා නොගැනීම සම්බන්ධයෙන් වන උපදෙස් මාලාව ද තවදුරටත් ඉදිරියට ගෙනයයි. කලින් පිළිපදිනු ලැබීමට අවසරය ද සහිතව 2018 ජනවාරි මස 1 වන දිනට හෝ ඉන් පසුව ආරම්භ වන වාර්ෂික ගිණුම් වාර්තාකරණ කාලපරිච්ඡේද සඳහා ශ්‍රී ලංකා ගිණුම් වාර්තාකරණයේ ප්‍රමිති අංක 9 බල පැවැත්වෙන්නේය.

### ශ්‍රී ලං.මූ.වා.ප්‍ර. 15 – ගනුදෙනුකරුවන් සමග ගිවිසුම්වලින් ආදායම

කොතරම් ප්‍රමාණයකින් කවර අවස්ථාවකදී ආදායම හඳුනාගනු ලැබිය යුතු ද යන්න නිශ්චය කිරීම පිණිස පරිපූර්ණ ආකෘතියක් ශ්‍රී ලං.මූ.වා.ප්‍ර. 15 මගින් ස්ථාපනය කරයි. ලංකා ගිණුම් ප්‍රමිති 18: ආදායම, ලං.ගි.ප්‍ර. 11: ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත්තු සහ ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය වාර්තාකරණ අර්ථ නිරූපණ කමිටුවේ ප්‍රමිති අංක 13: ගණුදෙනුකාර පක්ෂපාතී වැඩසටහන් ඇතුළත් දැනට පවත්නා ආදායම් හඳුනාගැනීමේ උපදෙස් මාලාව වෙනුවට එය ප්‍රතිස්ථාපනය වේ. කලින් පිළිපදිනු ලැබීමට අවසරය ද සහිතව 2018 ජනවාරි මස 1 වන දිනට හෝ ඉන්පසුව ආරම්භ වන වාර්ෂික ගිණුම් වාර්තාකරණ කාලපරිච්ඡේද සඳහා ශ්‍රී ලංකා ගිණුම් වාර්තාකරණයේ ප්‍රමිති අංක 15 බල පැවැත්වෙන්නේය.

ඇතිවන්නා වූ බලපෑම සම්බන්ධයෙන් සවිස්තරාත්මක විශ්ලේෂණයක් සකසා නිමවනතුරු ශ්‍රී ලං.මූ.වා.ප්‍ර. 9 සහ ශ්‍රී ලං.මූ.වා.ප්‍ර. 15 මගින් සිදුවිය හැකි බලපෑම රපෝර්තු දිනයට සාධාරණ අයුරින් ඇස්තමේන්තු කළ නොහැක.

පහත දැක්වෙන සංශෝධන හා වැඩිදියුණු කිරීම් සමාගමේ සහ සමූහයේ ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශ මත වැදගත් බලපෑමක් ඇතිකරනු ලැබෙතැයි අපේක්ෂා නොකෙරේ:

- ඒකාබද්ධ මෙහෙයුම් පිළිබඳ සබඳතා අත්කර ගැනීම් ආශ්‍රිත ගිණුම්කරණය (ශ්‍රී ලං.මූ.වා.ගි. ප්‍රමිති 11 ට සංශෝධන)
- ක්ෂය සහ ක්‍රමක්ෂය පිළිබඳ පිළිගත් ක්‍රමවේද පැහැදිලි කිරීම (ලං.ගි.ප්‍ර. 16 සහ ලං.ගි.ප්‍ර. 18 ට සංශෝධන)
- වෙන් වශයෙන් වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශවල කොටස් ආයෝජන ක්‍රමවේදය (ලං.ගි.ප්‍ර. 27 ට සංශෝධන)
- ආයෝජකයෙකු සහ ඔහුගේ ආශ්‍රය හවුල්කරුවකු හෝ බද්ධ ව්‍යාපාරයක් අතර වත්කම් විකිණීම හෝ දායකත්වය (ලං.ගි.ප්‍ර. 28 සහ ශ්‍රී ලං.මූ.වා.ගි. ප්‍රමිති 10 ට සංශෝධන)
- ශ්‍රී ලං.මූ.වා.ගි. ප්‍රමිතිවල 2012-2014 චක්‍රයෙහි විවිධ ප්‍රමිතිවලට කෙරෙන වාර්ෂික වැඩිදියුණු කිරීම්
- ආයෝජන ව්‍යාපාර: ඒකාබද්ධ ව්‍යතිරේකය යොදාගැනීම (ශ්‍රී ලං.මූ.වා.ගි.ප්‍ර. 10, ශ්‍රී ලං.මූ.වා.ගි.ප්‍ර. 12 සහ ලං.ගි.ප්‍ර. 28 ට සංශෝධන)
- හෙළිදරව් කිරීමේ මූලාරම්භ (ලං.ගි.ප්‍ර. 1 ට සංශෝධන)

## 3. දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ

### 3.1 සමූහය

| | ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි | පිරියත සහ උපකරණ | මෙහෙයුම් බදුකර මත වූ ගුවන්යානා වැඩිදියුණු කිරීම් | ගුවන්යානා ආශ්‍රිත උපකරණ | බදුකර පිරියත හා උපකරණ | අත්තිකාරම්/සක්‍රීය ප්‍රාග්ධන වැඩ | එකතුව |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| **පිරිවැය/ප්‍රත්‍යාගණනය** | | | | | | | |
| 2015.04.01 දිනට ශේෂය | 4,656.62 | 6,339.63 | 2,579.17 | 7,858.62 | 3,065.39 | 431.66 | 24,931.09 |
| අත්කරගැනීම්/පිළිසකර කිරීම් | 49.72 | 261.21 | 633.80 | 449.05 | 53.08 | 69.42 | 1,516.28 |
| පැවරුම්/ගැළපුම් | 3.31 | 4.54 | 4.49 | – | – | (415.48) | (403.14) |
| ව්‍යපහරණ/විසුම් ගැන්වීම් | (19.36) | (51.42) | – | (35.90) | – | – | (106.68) |
| **2016.03.31 දිනට ශේෂය** | **4,690.29** | **6,553.96** | **3,217.46** | **8,271.77** | **3,118.47** | **85.60** | **25,937.55** |
| **සමුච්චිත ක්ෂය** | | | | | | | |
| 2015.04.01 දිනට ශේෂය | 540.63 | 4,216.83 | 1,433.20 | 5,637.67 | 763.28 | 3.33 | 12,594.94 |
| වර්ෂය සඳහා අයකිරීම් | 189.19 | 689.62 | 832.50 | 631.03 | 295.65 | – | 2,637.99 |
| පැවරුම්/ගැළපුම්/දුබලතා | 0.57 | 1.44 | 0.37 | – | – | 22.49 | 24.87 |
| ව්‍යපහරණ/විසුම් ගැන්වීම් | (7.93) | (30.34) | – | (35.21) | – | – | (73.48) |
| 2016.03.31 දිනට ශේෂය | 722.46 | 4,877.55 | 2,266.07 | 6,233.49 | 1,058.93 | 25.82 | 15,184.32 |
| **2016.03.31 දිනට ශුද්ධ පොත් අගය** | **3,967.83** | **1,676.41** | **951.39** | **2,038.28** | **2,059.54** | **59.78** | **10,753.23** |
| 2015.03.31 දිනට ශුද්ධ පොත් අගය | 4,115.99 | 2,122.80 | 1,145.97 | 2,220.95 | 2,302.11 | 428.33 | 12,336.15 |

3.2 (අ) ස්වාධීන තක්සේරුකරුවකු වූ රන්ජන් ජේ. සමරකෝන් මහතා (ඒ.අයි.වී./ශ්‍රී ලංකා – ආයතනික තක්සේරුකරු සහ ස්වාධීන තක්සේරුකරුවෙකු වූ පී.බී. කළුගලගෙදර මහතා ප්‍රත්‍යාගණනය කිරීමක අනුසාරයෙන් ඉකුත් මූල්‍ය වර්ෂය තුළ පිළිවෙළින් සමූහයට අයත් ඉඩම් හා ගොඩනැගිලිවල සහ අනුබද්ධ සමාගමේ ගුවන් යානාස්ථ මුළුතැන්ගෙයි උපකරණවල සාධාරණ අගය නිශ්චය කරන ලදී.

අනුබද්ධ සමාගමේ ගුවන් යානාස්ථ මුළුතැන්ගෙයි උපකරණ තක්සේරුවේදී සඳහන් කරන ලද සමූහයට අයත් ඉඩම්, ගොඩනැගිලි සහ වෙනත් පිරියත හා උපකරණ පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වේ:

| වත්කම් | තක්සේරු ක්‍රමය | තක්සේරුවේ ක්‍රියාත්මක දිනය | නිරීක්ෂණය කළ නොහෙන යෙදවුම්වලට සාධාරණ අගයේ සංවේදීතාව | නිරීක්ෂණය කළ නොහෙන යෙදවුම්වලට සාධාරණ අගයේ සංවේදීතාව | සාධාරණ අගයේ ධුර ක්‍රමයේ මට්ටම |
|---|---|---|---|---|---|
| ඉඩම් – කොළඹ | විවෘත වෙළඳපොළ | 31-මාර්තු-15 | පර්චසයක ඇස්තමේන්තු මිල රුපියල් මිලියන 12 | සක්‍රීයව සහබන්ධ සංවේදිතාව | 3 වන මට්ටම |
| ගොඩනැගිලි – කොළඹ/කටුනායක | ක්ෂය කළ ප්‍රතිස්ථාපන පිරිවැය | 31-මාර්තු-15 | වර්ග අඩියක ඇස්තමේන්තු මිල රු. 475/- – රු. 9,000/- | | |
| පිරියත හා උපකරණ යටතේ අන්තර්ගත ගුවන් යානාස්ථ මුළුතැන්ගෙයි උපකරණ – කටුනායක | විවෘත වෙළඳපොළ අගය ක්‍රමය | 31-මාර්තු-15 | ඇස්තමේන්තු අගය රුපියල් මිලියන 793.54 | | |

(ආ) ක්ෂය කිරීම් ඌණ පිරිවැය මත වත්කම් ඉදිරියට ගෙන ගොස් තිබුණේ නම් මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ අන්තර්ගත කළ යුතුව තිබූ ප්‍රත්‍යාගණිත වත්කම්වල ධාරණ මුදල් ප්‍රමාණය පහත දැක්වේ:

| වත්කම් වර්ගය | පිරිවැය | පිරිවැය මත වත්කම් ඉදිරියට ගෙන ගොස් තිබුණේ නම් සමුච්චිත ක්ෂය | ඉදිරියට ගෙන යන ශුද්ධ වටිනාකම 2016 | ඉදිරියට ගෙන යන ශුද්ධ වටිනාකම 2015 |
|---|---|---|---|---|
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි | 3,088.59 | 992.91 | **2,095.68** | 2,222.54 |
| පිරියත හා උපකරණ | 1,893.94 | 1,841.27 | **52.67** | 101.93 |

(ඇ) සමාලෝචිත වසර තුළ සමූහය විසින් රුපියල් මිලියන 1,039.56 ක්වූ (2015 – රුපියල් මිලියන 2,896.64) සමුච්චිත වටිනාකමක් සහිත දේපළ, පිරියත හා උපකරණ අත්කර ගන්නා ලදී. දේපළ, පිරියත හා උපකරණ අත්කර ගැනීම සඳහා වසර තුළ රුපියල් මිලියන 1,129.04 ක් වශයෙන් ගණනය වූ මුදල් ගෙවීම් සිදු කරන ලදී. (2015 – රුපියල් මිලියන 1,977.32.)

(ඈ) රුපියල් මිලියන 9,471.19 ක්වූ ඉදිරියට ගෙන යන දළ මුදල් ප්‍රමාණයක් (2015 – රුපියල් මිලියන 9,265.08) සහිත සම්පූර්ණ ක්ෂය සලසා ඇති වත්කම් ප්‍රමාණයක් සමූහයට අයත් දේපළ, පිරියත හා උපකරණ තුළ අන්තර්ගතවේ.

## 3.3 සමාගම

| | ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි | පිරියත සහ උපකරණ | මෙහෙයුම් බදුකර මතවූ ගුවන්යානා වැඩිදියුණු කිරීම | ගුවන්යානා ආශ්‍රිත උපකරණ | බදුකර පිරියත හා උපකරණ | අත්තිකාරම්/සක්‍රිය ප්‍රාග්ධන වැඩ | එකතුව |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| **පිරිවැය/ප්‍රත්‍යාගණනය** | | | | | | | |
| **2015.04.01 දිනට ශේෂය** | 3,133.32 | 5,379.74 | 2,579.17 | 7,858.62 | 3,065.39 | 383.36 | 22,399.60 |
| අත්කරගැනීම්/පිළිසකර කිරීම් | 45.06 | 249.69 | 633.80 | 449.05 | 53.08 | 58.18 | 1,488.86 |
| පැවරුම්/ගැළපුම් | 3.31 | 4.54 | 4.49 | – | – | (415.48) | (403.14) |
| ව්‍යපහරණ/විසුම් ගැන්වීම් | (19.36) | (28.73) | – | (35.90) | – | – | (83.99) |
| **2016.03.31 දිනට ශේෂය** | 3,162.33 | 5,605.24 | 3,217.46 | 8,271.77 | 3,118.47 | 26.06 | 23,401.33 |
| **සමුච්චිත ක්ෂය** | | | | | | | |
| **2015.04.01 දිනට ශේෂය** | 540.63 | 4,214.85 | 1,433.20 | 5,637.67 | 763.28 | – | 12,589.63 |
| වර්ෂය සඳහා අයකිරීම් | 149.94 | 425.06 | 832.50 | 631.03 | 295.65 | – | 2,334.18 |
| පැවරුම්/ගැළපුම්/දුබලතා | 0.57 | 1.44 | 0.37 | – | – | – | 2.38 |
| ව්‍යපහරණ/විසුම් ගැන්වීම් | (7.93) | (28.02) | – | (35.21) | – | – | (71.16) |
| **2016.03.31 දිනට ශේෂය** | 683.21 | 4,613.33 | 2,266.07 | 6,233.49 | 1,058.93 | – | 14,855.03 |
| **2016.03.31 දිනට ශුද්ධ පොත් අගය** | **2,479.12** | **991.91** | **951.39** | **2,038.28** | **2,059.54** | **26.06** | **8,546.30** |
| 2015.03.31 දිනට ශුද්ධ පොත් අගය | 2,592.69 | 1,164.89 | 1,145.97 | 2,220.95 | 2,302.11 | 383.36 | 9,809.97 |

3.4 (අ) ස්වාධීන තක්සේරුකරුවකු වූ රන්ජන් ජේ. සමරකෝන් මහතා (ඒ.අයි.වී./ශ්‍රී ලංකා – ආයතනික තක්සේරුකරු) ප්‍රත්‍යාගණනය කිරීමක අනුසාරයෙන් ඉකුත් මූල්‍ය වර්ෂය තුළ පිළිවෙළින් සමාගමට අයත් ඉඩම් හා ගොඩනැගිලිවල සාධාරණ අගය නිශ්චය කරන ලදී. එම ප්‍රත්‍යාගණනයේ ප්‍රතිඵල 2015 මාර්තු මස 31 වන දින සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ අන්තර්ගත කර ඇත.

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

| වත්කම් | තක්සේරු ක්‍රමය | තක්සේරුවේ ක්‍රියාත්මක දිනය | වැදගත් නිරීක්ෂණය කළ නොහෙන යෙදවුම් | නිරීක්ෂණය කළ නොහෙන යෙදවුම්වලට සාධාරණ අගයේ සංවේදීතාව | සාධාරණ අගයේ ධුර ක්‍රමයේ මට්ටම |
|---|---|---|---|---|---|
| ඉඩම් – කොළඹ | විවෘත වෙළඳපොළ | 31-මාර්තු-15 | පර්චසයක ඇස්තමේන්තු මිල රුපියල් මිලියන 12 | සක්‍රීයව සහබන්ධ සංවේදීතාව | 3 වන මට්ටම |
| ගොඩනැගිලි – කොළඹ/කටුනායක | ක්ෂය කළ ප්‍රතිස්ථාපන පිරිවැය | 31-මාර්තු-15 | වර්ග අඩියක ඇස්තමේන්තු මිල රු. 475/- – රු. 9,000/- | | |

(ආ) ක්ෂය කිරීම් ඌණ පිරිවැය මත වත්කම් ඉදිරියට ගෙන ගොස් තිබුණේ නම් මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ අන්තර්ගත කළ යුතුව තිබූ ප්‍රත්‍යාගණිත වත්කම්වල ධාරණ මුදල් ප්‍රමාණය පහත දැක්වේ:

| වත්කම් වර්ගය | පිරිවැය | පිරිවැය මත වත්කම් ඉදිරියට ගෙන ගොස් තිබුණේ නම් සමුච්චිත ක්ෂය | ඉදිරියට ගෙන යන ශුද්ධ වටිනාකම | ඉදිරියට ගෙන යන ශුද්ධ වටිනාකම |
|---|---|---|---|---|
| | | | 2016 | 2015 |
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි | 1,463.41 | 512.78 | **950.63** | 1,002.78 |

(ඇ) සමාලෝචිත වසර තුළ සමූහය විසින් රුපියල් මිලියන 1,012.14 ක්වූ (2015 – රුපියල් මිලියන 2,810.85) සමුච්චිත වටිනාකමක් සහිත දේපළ, පිරියත හා උපකරණ අත්කර ගන්නා ලදී. දේපළ, පිරියත හා උපකරණ අත්කර ගැනීම සඳහා වසර තුළ රුපියල් මිලියන 1,102.69 ක් වශයෙන් ගණනය වූ මුදල් ගෙවීම් සිදු කරන ලදී. (2015 – රුපියල් මිලියන 1,893.30.)

(ඈ) රුපියල් මිලියන 9,451.08 ක්වූ ඉදිරියට ගෙන යන දළ මුදල් ප්‍රමාණයක් (2015 – රුපියල් මිලියන 9,150.64) සහිත සම්පූර්ණ ක්ෂය සලසා ඇති වත්කම් ප්‍රමාණයක් සමූහයට අයත් දේපළ, පිරියත හා උපකරණ තුළ අන්තර්ගතවේ.

## 4. ගුවන්යානා ඇණවුම් කිරීමේ පූර්ව ගෙවීම්

ඇණවුම් කිරීමේ පූර්ව ගෙවීම් සමන්විත වනුයේ, 2014 සිට 2021 අතර කාලය තුළ A330-300 ගුවන්යානා හයක් සහ A350-900 ගුවන්යානා හතරක් මිලදී ගැනීම සඳහා එයාර්බස් ආයතනය සමග එළඹී මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම පදනම්ව සමාගම විසින් ගෙවන ලද මුදල් ප්‍රමාණ වලිනි. 2020 සහ 2021 අතර කාලය තුළ භාරදිය යුතු A350-900 ගුවන්යානා හතර සඳහා කරන ලද පූර්ව බෙදාහැරීමේ ගෙවීම්වලින් රපෝර්තු දිනට ගෙවිය යුතු පූර්ව බෙදාහැරීමේ ගෙවීම් සමන්විතවේ. රුපියල් මිලියන 16,639.67 ක් වශයෙන් ගණනය වන පසුගිය මූල්‍ය වර්ෂයේදී වෙළඳ හා වෙනත් ලැබීම් යටතේ අන්තර්ගත වූ ඇණවුම් කිරීමේ පූර්ව ගෙවීම් මුදල වසර තුළදී අයකර ගෙන ඇත.

## 5. ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිතය

| | සමූහය/සමාගම | |
|---|---|---|
| | 2016 | 2015 |
| | රු.මි. | රු.මි. |
| අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය | **22,048.82** | 26,261.65 |
| ගෙවීම් | **7,201.23** | 8,471.22 |
| ගැළපුම් | **(7,156.59)** | (9,255.77) |
| අයකරගැනීම් | **(2,106.65)** | (3,973.06) |
| විනිමය ලාභය | **1,866.76** | 544.78 |
| | **21,853.57** | 22,048.82 |
| | **(11,656.20)** | (9,769.46) |
| මාර්තු 31 දිනට අයකරගත හැකි ශුද්ධ ශේෂය (සටහන 5.1) | **10,197.37** | 12,279.36 |

### 5.1 ජංගම/ජංගම නොවන වර්ගීකරණය

| | දළ<br>රු.මි. | දුබලතා සඳහා ප්‍රතිපාදනය<br>රු.මි. | ශුද්ධ<br>රු.මි. | වසරක් තුළ අයකරගත හැකි මුදල<br>රු.මි. | වසරකින් පසු අයකරගත හැකි මුදල<br>රු.මි. |
|---|---|---|---|---|---|
| **2016.03.31 දිනට ශේෂය** | 21,853.57 | (11,656.20) | 10,197.37 | 3,612.16 | 6,585.21 |
| 2015.03.31 දිනට ශේෂය | 22,048.82 | (9,769.46) | 12,279.36 | 6,209.96 | 6,069.40 |

### 5.2 දුබලතා සඳහා ප්‍රතිපාදනවල සංචලනය

| | 2016<br>රු.මි. | 2015<br>රු.මි. |
|---|---|---|
| අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය | **9,769.46** | 9,526.93 |
| වසර තුළ අයගත කළ | **3,631.23** | 4,024.42 |
| ගැළපුම්* | **(2,784.65)** | (4,011.22) |
| විනිමය අලාභය | **1,040.16** | 229.33 |
| **මාර්තු 21 දිනට ශේෂය** | **11,656.20** | 9,769.46 |

*ලාභය හෝ අලාභය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහිලා සිදුවන බලපෑම තුළ, ගුවන්යානා අලුත්වැඩියා හා පිරිවැඩියා පිරිවැය ප්‍රතිපාදනයේ (15 වන සටහන) ආපසු ලිවීමට අදාළ ශුද්ධ බලපෑම සහ ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිතයේ (5 වන සටහන) ශුද්ධ ලියා හැරීම් හා සම්බන්ධ ශුද්ධ මුදල් ප්‍රමාණ නියෝජනය වේ.

### 6. අස්පෘෂ්‍ය වත්කම්

| පරිගණක මෘදුකාංග | සමූහය<br>මෘදුකාංග<br>රු.මි. | සමූහය<br>සමූහය සක්‍රීය ප්‍රාග්ධන වැඩ<br>රු.මි. | සමූහය<br>එකතුව<br>රු.මි. | සමාගම<br>මෘදුකාංග<br>රු.මි. | සමාගම<br>සමූහය සක්‍රීය ප්‍රාග්ධන වැඩ<br>රු.මි. | සමාගම<br>එකතුව<br>රු.මි. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **පිරිවැය** | | | | | | |
| **2015 අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය** | 2,154.39 | 4.18 | 2,158.57 | 2,119.32 | 4.18 | 2,123.50 |
| අත්කරගැනීම්/පිළිසකර කිරීම් | 9.97 | 43.88 | 53.85 | 8.49 | 43.88 | 52.37 |
| පැවැරුම්/ගැළපුම් | 12.34 | (17.60) | (5.26) | 12.34 | (17.60) | (5.26) |
| **2016 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය** | 2,176.70 | 30.46 | 2,207.16 | 2,140.15 | 30.46 | 2,170.61 |
| **සමුච්චිත හිලව් කිරීම්** | | | | | | |
| **2015 අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය** | 873.50 | – | 873.50 | 843.27 | – | 843.27 |
| වර්ෂය සඳහා අයකිරීම් | 348.92 | – | 348.92 | 347.20 | – | 347.20 |
| පැවැරුම්/ගැළපුම් | 0.15 | – | 0.15 | 0.15 | – | 0.15 |
| **2016 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය** | 1,222.57 | – | 1,222.57 | 1,190.62 | – | 1,190.62 |
| **2016 මාර්තු 31 දිනට ශුද්ධ පොත් අගය** | 954.13 | 30.46 | 984.59 | 949.53 | 30.46 | 979.99 |
| **2015 මාර්තු 31 දිනට ශුද්ධ පොත් අගය** | 1,280.89 | 4.18 | 1,285.07 | 1,276.05 | 4.18 | 1,280.23 |

පිළිවෙලින් රුපියල් මිලියන 444.85 ක්වූ සහ රුපියල් මිලියන 417.30 ක්වූ ඉදිරියට ගෙන යන දළ වටිනාකම සහිත සම්පූර්ණයෙන් හිලව් කරන ලද වත්කම් ප්‍රමාණයක් සමූහයේ හා සමාගමේ අස්පෘෂ්‍ය වත්කම් තුළ රපෝර්තු දිනට අන්තර්ගතවේ.

## 7. ආයෝජන

| | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|
| | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| **ජංගම නොවන ආයෝජන** | | | | |
| **ශ්‍රී ලංකාවේ අනුබද්ධ සමාගමේ ආයෝජන** | | | | |
| **ශ්‍රීලංකන් කේටරින් ලිමිටඩ් (100% ධාරණය)** | | | | |
| – (ශුද්ධ වත්කම් අගය මත අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ තක්සේරුව රුපියල් බිලියන 7.38 (2015 – රුපියල් බිලියන 5.86) | – | – | 42.24 | 42.24 |
| – එයාර් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගම (කොටස් 40,000)* | 0.40 | 0.40 | 0.20 | 0.20 |
| | 0.40 | 0.40 | 42.44 | 42.44 |

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

සී/ස එයාර් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගම සමාරම්භයේ සිටම අක්‍රීය තත්ත්වයේ පවත්නා සමාගමකි.

## 8. ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ

| | | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | සටහන | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| ඉංජිනේරුමය තොග | | 5,125.62 | 4,984.88 | 5,125.62 | 4,984.88 |
| ගොඩබිම් සේවා ආශ්‍රිත තොග | | 516.45 | 418.44 | 516.45 | 509.13 |
| අමු ද්‍රව්‍ය හා පරිභෝජ්‍ය ද්‍රව්‍ය | | 838.00 | 994.51 | 575.58 | 563.60 |
| | | 6,480.07 | 6,397.83 | 6,217.65 | 6,057.61 |
| අඩුකළා: (මන්දගාමීව චලනය වන තොග ප්‍රතිපාදන | 8.1 | (1,539.78) | (999.96) | (1,514.54) | (979.41) |
| | | 4,940.29 | 5,397.87 | 4,703.11 | 5,078.20 |

### 8.1 මන්දගාමීව චලනය වන තොග සඳහා ප්‍රතිපාදන

| | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|
| | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය | (999.96) | (732.06) | (979.41) | (726.53) |
| වසර තුළ සිදුකළ ප්‍රතිපාදන | (549.42) | (279.85) | (544.73) | (264.83) |
| වසර තුළ කපා හැරීම් | 9.60 | 11.95 | 9.60 | 11.95 |
| මාර්තු 31 දිනට ශේෂය | (1,539.78) | (999.96) | (1,514.54) | (979.41) |

## 9. වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු මුදල්

| | | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | සටහන | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| වෙළඳ ලැබිය යුතු මුදල් | | 11,238.69 | 10,165.86 | 10,405.75 | 9,673.74 |
| අඩුකළා: ලැබීම් නියමිතවල දුබලතා සඳහා ප්‍රතිපාදනය | 9.2 | (210.21) | (201.65) | (205.26) | (193.45) |
| | | 11,028.48 | 9,964.21 | 10,200.49 | 9,480.29 |
| වෙනත් ණයගැතියෝ | | 128.61 | 1,274.39 | 128.61 | 1,274.40 |
| ගුවන්යානා පූර්ව බෙදාහැරීමේ ගෙවීම් | 4 | – | 16,639.67 | – | 16,639.67 |
| තැන්පතු, අත්තිකාරම් සහ පූර්ව ගෙවීම් | | 3,059.87 | 3,178.95 | 2,834.84 | 2,976.30 |
| ගුවන්යානා උපනයන කටයුතුවලින් | | – | 1,701.19 | – | 1,701.19 |
| | | 14,216.96 | 32,758.41 | 13,163.94 | 32,071.85 |
| සමාගමේ නිලධාරීන්ට ණය හා අත්තිකාරම් | 9.3 | 75.73 | 60.34 | 57.71 | 42.81 |
| | | 14,292.69 | 32,818.75 | 13,221.65 | 32,114.66 |

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

### 9.1 මාර්තු මස 31 වන දිනට වෙළඳ නියමිතවල ආයුපූරණ විශ්ලේෂණයක් පහත දැක්වේ:

2016 මාර්තු මස 31 වන දිනට සමූහයට අදාළ රුපියල් මිලියන 210.21 ක් සහ සමාගමට අදාළ රුපියල් මිලියන 205.26 ක්වූ වෙළඳ ලැබිය යුතු මුදල්වල වටිනාකම දුබලත්වයට පත්වූ අතර ඊට පූර්ණ ප්‍රතිපාදන සපයා ඇත. වෙළඳ ලැබිය යුතු මුදල්වල දුබලත්වයේ සංචලනය සඳහා පහත දැක්වෙන 9.2 සටහන බලන්න.

| | එකතුව | ඉකුත් නියමිත හෝ දුබලත්වයට නොපත් | දුබලත්වයට නොපත් ඉකුත් නියමිත | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | දින 30-60 | දින 61-90 | දින 91-180 | දින >180 |
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| 2016.03.31 දිනට ශේෂය | | | | | | |
| සමාගම | 10,200.49 | 8,706.95 | 720.33 | 333.51 | 421.30 | 18.40 |
| සමූහය | 11,028.48 | 8,963.77 | 932.70 | 468.59 | 555.36 | 108.06 |

### 9.2 ලැබීම් නියමිත දුබලතා සඳහා වූ ප්‍රතිපාදනයේ සංචලනය

| | සමූහය | සමාගම |
|---|---|---|
| | 2016 | |
| | රු.මි. | රු.මි. |
| අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය | 201.65 | 193.45 |
| වර්ෂය සඳහා ප්‍රතිපාදනය | 12.80 | 11.81 |
| වසර තුළ කපා හැරි මුදල | (4.24) | – |
| මාර්තු 31 දිනට ශේෂය | 210.21 | 205.26 |

### 9.3 සමාගමේ නිලධාරීන්ට ණය හා අත්තිකාරම්

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

| | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|
| | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය | 1.06 | 1.52 | 0.05 | 0.74 |
| වසර තුළ දෙන ලද ණය | 2.75 | 2.75 | – | – |
| ආපසු ගෙවීම් | (2.53) | (3.21) | (0.01) | (0.69) |
| මාර්තු 31 දිනට ශේෂය | 1.28 | 1.06 | 0.04 | 0.05 |

## 10. මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශයේ මුදල් හා මුදල් සාමාන්‍යයන්

මුදල් හා මුදල් සාමාන්‍යයන්හි අංග

| | | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | සටහන | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| **10.1 හිතකර මුදල් හා මුදල් සාමාන්‍යයන්හි ශේෂ** | | | | | |
| මුදල් හා බැංකු ශේෂ | | 3,655.31 | 3,749.18 | 3,436.61 | 3,669.09 |
| කෙටි කාලීන තැන්පතු | | 615.28 | 1,097.52 | 609.00 | 1,090.32 |
| | | 4,270.59 | 4,846.70 | 4,045.61 | 4,759.41 |
| **10.2 අහිතකර මුදල් හා මුදල් සාමාන්‍යයන්හි ශේෂ** | | | | | |
| බැංකු අයිරා | 14 | (2,141.92) | (5,533.26) | (2,141.92) | (5,533.26) |
| | | 2,128.67 | (686.56) | 1,903.69 | (773.85) |
| **10.3 සීමිත මුදල්** | 14.2 (අ) | (2,512.57) | (2,831.86) | (2,512.57) | (2,831.86) |
| මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශයේ කාර්යයන් සඳහා මුළු මුදල හා මුදල් සාමාන්‍යයන් | | (383.90) | (3,518.42) | (608.88) | (3,605.71) |

## 11. ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය

### 11.1 නිකුත්කළ ප්‍රාග්ධනය

| | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|
| | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| **නිකුත්කළ හා සම්පූර්ණයෙන් ගෙවන ලද සාමාන්‍ය කොටස් (මිලියන)** | | | | |
| අප්‍රේල් 1 වන දිනට | 516.17 | 320.32 | 516.17 | 320.32 |
| වසර තුළ නිකුත්කළ හා සම්පූර්ණයෙන් ගෙවන ලද | – | 195.85 | – | 195.85 |
| මාර්තු 31 වන දිනට | 516.17 | 516.17 | 516.17 | 516.17 |

## 11.2 ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනයේ වෙනස්වීම්

| | | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | සටහන | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| මාර්තු 31 වන දිනට | | | | | |
| නිකුත්කළ හා සම්පූර්ණයෙන් ගෙවන ලද සාමාන්‍ය කොටස් | 11.3 | 51,617.44 | 51,617.44 | 51,617.44 | 51,617.44 |
| වරණීය කොටස් | | 1,000.00 | 1,000.00 | – | – |
| | | 52,617.44 | 52,617.44 | 51,617.44 | 51,617.44 |
| අඩුකළා: ප්‍රතිවර්ගීකරණය කරන ලද වරණීය කොටස් | 13 | (1,000.00) | (1,000.00) | – | – |
| | | 51,617.44 | 51,617.44 | 51,617.44 | 51,617.44 |

## 11.3 නිකුත්කළ හා සම්පූර්ණයෙන් ගෙවන ලද සාමාන්‍ය කොටස්

| | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|
| | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| අප්‍රේල් 1 වන දිනට | 51,617.44 | 32,032.75 | 51,617.44 | 32,032.75 |
| වසර තුළ නිකුත්කළ සාමාන්‍ය කොටස් | – | 19,584.69 | – | 19,584.69 |
| මාර්තු 31 වන දිනට | 51,617.44 | 51,617.44 | 51,617.44 | 51,617.44 |

## 12. සංචිත

| | | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | සටහන | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය | | 4,338.90 | 4,355.27 | 2,499.01 | 2,514.89 |
| විනිමය ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය | 12.1 | (818.04) | – | (818.04) | – |
| | | 3,520.86 | 4,355.27 | 1,680.97 | 2,514.89 |

### 12.1 මුදල් ප්‍රවාහ සීමා සංචිතය

සමාගම තම හඳුනාගත් විදේශ ව්‍යවහාර මුදල් ණය, සිය අති අනුමාන නිශ්චිතව හඳුනාගත් විදේශ ව්‍යවහාර මුදල්හි අනාගත ආදායම එල්ලේ සීමා කිරීමේ සාධන පත්‍රයක් ලෙස නම් කළේය. එමගින් සමාගම, විදේශ ව්‍යවහාර විනිමය අනුපාතයන්හි ඇතිවන උච්චාවචන නිසා උද්ගත වන හඳුනාගත් විදේශ ව්‍යවහාර ණය මුදල්හි වටිනාකමෙහි සිදුවන වෙනස්කම්හි අවදානම සීමාකර තබන ලද්දේය.

සීමා කිරීමේ සාධන පත්‍රය මත ලාභයේ හෝ අලාභයේ සක්‍රීය කොටස, වෙනත් සර්වව්‍යාපී ආදායම තුළ මුදල් ප්‍රවාහ සීමා සංචිතයෙහි ඍජුව හඳුනාගනු ලබන අතර එහි යම් අක්‍රීය කොටසක් වෙතොත් එය ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශයෙහි වෙනත් මෙහෙයුම් වියදම් ලෙස කඩිනමින් හඳුනා ගැනේ. වෙනත් සර්වව්‍යාපී ආදායම් ලෙස හඳුනා ගැනෙන මුදල් ප්‍රමාණ සීමාකරන ලද ගනුදෙනුව සිදුවන විට (පුරෝකථනය කළ ආදායම ලැබෙන අවස්ථාවේදී) ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශය වෙත මාරු කෙරේ. පුරෝකථනය කළ ගනුදෙනුව තවදුරටත් සිදු නොවෙතැයි අපේක්ෂා කරන කල්හී කලින් වෙනත් සර්වව්‍යාපී ආදායමෙහි හඳුනා ගැණුනු සමුච්චිත ලාභය හෝ අලාභය ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශය වෙත මාරු කෙරේ. සීමා කිරීමේ සාධන පත්‍රය කල් ඉකුත් වූ විට හෝ විකුණනු ලැබූ විට හෝ ප්‍රතියෝජනයකින් හෝ පෙරළුමකින් තොරව අවසන් කරන ලද හෝ පාවිච්චි කරන ලද විට හෝ සීමා කිරීමක් ලෙස එහි නම් කිරීම අවලංගු කරන ලද විට වෙනත් සර්වව්‍යාපී ආදායමෙහි කලින් හඳුනාගනු ලැබූ යම් සමුච්චිත ලාභ හෝ අලාභ වෙතොත්, එය සීමා කිරීමේ ගිවිසුම අනුව පුරෝකථන ගනුදෙනුව උද්ගතවන තෙක් කොටස් ආයෝජනයක් ලෙස පවතී.

### 12.2 මුදල් ප්‍රවාහ සීමා සංචිතයේ සංචලනය

| | සමූහය | සමාගම |
|---|---|---|
| | 2016 | |
| | රු.මි. | රු.මි. |
| අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය | – | – |
| මුදල් ප්‍රවාහ සීමා සංචිතයේ ශුද්ධ සංචලනය | (818.04) | (818.04) |
| මාර්තු 31 දිනට ශේෂය | (818.04) | (818.04) |

## 13. වරණීය කොටස්

### වරණීය කොටස් – සේවා නියුක්තිකයන්ගේ භාර අරමුදල

ඡන්දය රහිත නිදහස්කර ගත හැකි සමුච්චිත වරණීය කොටස් අදාළ කල් ඉකුත්වීමේ දිනයේදී (2020 මැයි මස 16 වන දින) අනිවාර්යයෙන්ම පරිවර්තනයකර ගත යුතුවේ. අදාළ හිමිකරු 13.01% ක්වූ වාර්ෂික ස්ථිර වරණීය කොටස් ලාභාංශයකට ද හිමිකම් ලබයි. (2015 – 15%)

## 14. පොළී දරන බැරකම්

| | | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | සටහන | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| **ජංගම බැරකම්** | | | | | |
| දීර්ඝකාලීන ණය | 14.1 | 10,431.60 | 11,750.63 | 10,431.60 | 11,750.63 |
| මූල්‍ය බදුකර | 14.3 | 798.03 | 610.42 | 796.08 | 601.49 |
| කෙටිකාලීන ණය | | 26,324.04 | 22,487.34 | 26,324.04 | 22,487.34 |
| බැංකු අයිරා | | 2,141.92 | 5,533.26 | 2,141.92 | 5,533.26 |
| | | 39,695.59 | 40,381.65 | 39,693.64 | 40,372.72 |
| **ජංගම නොවන බැරකම්** | | | | | |
| දීර්ඝකාලීන ණය | 14.1 | 26,121.82 | 33,590.45 | 26,121.82 | 33,590.45 |
| මූල්‍ය බදුකර | 14.3 | 1,782.85 | 2,117.36 | 1,782.85 | 2,102.46 |
| | | 27,904.67 | 35,707.81 | 27,904.67 | 35,692.91 |

### 14.1 දීර්ඝකාලීන ණය

| | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|
| | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| **(අ) ජංගම/ජංගම නොවන ප්‍රතිවර්ගීකරණය** | | | | |
| ජංගම බැරකම් යටතේ ඇතුළත් වසරකින් ගෙවිය යුතු | 10,431.60 | 11,750.63 | 10,431.60 | 11,750.63 |
| වසරකින් පසු එහෙත් වසර පහකට නොවැඩි | 26,121.82 | 33,590.45 | 26,121.82 | 33,590.45 |
| | 36,553.42 | 45,341.08 | 36,553.42 | 45,341.08 |

| | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|
| | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| **(ආ) විදේශ ව්‍යවහාර මුදලින් ගණනය වන දීර්ඝකාලීන ණය** | | | | |
| දීර්ඝකාලීන ණය – ඇ.ඩො. වලින් ගණනිතය | 238.18 | 312.42 | 238.18 | 312.42 |
| දීර්ඝකාලීන ණය – ඩිරාම් වලින් ගණනිතය | 61.22 | 122.43 | 61.22 | 122.43 |
| **(ඇ) දීර්ඝකාලීන ණය සංචලනය** | | | | |
| අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය | 45,341.08 | 32,276.80 | 45,341.08 | 33,162.70 |
| වසර තුළ එකතු කිරීම් | 288.89 | 23,989.48 | 288.89 | 24,061.74 |
| වසර තුළ ගෙවීම් | (12,593.60) | (11,792.14) | (12,593.60) | (12,746.63) |
| උපලබ්ධි නොවූ විනිමය අලාභය | 3,517.05 | 866.94 | 3,517.05 | 863.27 |
| මාර්තු 31 දිනට ශේෂය | 36,553.42 | 45,341.08 | 36,553.42 | 45,341.08 |

## 14.2 සමාගම

| ණය දෙනුවා | 2016 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු.මි. | 2015 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු.මි. | ආපසු ගෙවුම් කාලය | ඇපකරය |
|---|---|---|---|---|
| **(අ) බැංකු ණය** | | | | |
| **ලිබෝර් ආශ්‍රිත පොළිය** | | | | |
| ස්ටැන්ඩර්ඩ් චාටඩ් බැංකුව හරහා හවුල් ණය | 7,254.70 | 13,191.89 | 2017 මාර්තු මසින් අවසන් මාසික වාරික | කුවේට්, බහරේන්, එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍ය, සවුදි අරාබිය, ඕමානය, එක්සත් රාජධානිය, චීනය, ප්‍රංශය සහ ඉන්දියාව යන රටවලින් ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය විසින් එකතු කළ ගුවන් ටිකට්පත් විකුණුම් ඇ.ඩො.මි. 50 ක් වූ රජයේ ඇප සහතිකයක් ලෙස ණය වාරික තුනක් පවත්වා ගනී. |
| ස්ටැන්ඩර්ඩ් චාටඩ් බැංකුව හරහා හවුල් ණය | – | 3,077.62 | 2015 සැප්තැම්බර් මසින් අවසන් මාසික වාරික | තායිලන්තය, ජර්මනිය සහ ශ්‍රී ලංකාව යන රටවලින් ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය විසින් එකතු කළ ගුවන් ටිකට්පත් |
| ලංකා බැංකුව | 43.35 | 518.70 | 2016 අප්‍රේල් මසින් අවසන් මාසික වාරික | සී/ස ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමේ සාමාන්‍ය කොටස් එල්ලේ උකස්කරය |
| ලංකා කොමර්ෂල් බැංකුව | 659.34 | 923.35 | 2018 පෙබරවාරි මසින් අවසන් මාසික වාරික | ඇ.ඩො. 750,000 ක ස්ථාවර තැන්පතුව<br>ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය විසින් කටාර් රාජ්‍යයෙන් එකතු කළ ගුවන් ටිකට්පත් විකුණුම් සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය විසින් එක්සත් රාජධානියෙන් එකතු කළ ගුවන් භාණ්ඩ විකුණුම් |
| ලංකා කොමර්ෂල් බැංකුව | 277.97 | 402.21 | 2019 මාර්තු මසින් අවසන් මාසික වාරික | මෙම පහසුකම යටතේ ගොඩබිම් මෙහෙයුම් උපකරණ සම්බන්ධ ඇ.ඩො. 350,000 ක්වූ ස්ථාවර තැන්පතු සහ උකස්කරය |
| ලංකා කොමර්ෂල් බැංකුව | 675.69 | 842.34 | 2018 ජූලි මසින් අවසන් මාසික වාරික | ඇ.ඩො. 800,000 ක ස්ථාවර තැන්පතුව |
| අමානා බැංකුව | 260.10 | 292.16 | 2020 දෙසැම්බර් මසින් අවසන් මාසික වාරික | ඉඩම් හැර A320 ගුවන්යානාගාරය සහ සිමියුලේටර ගොඩනැගිල්ල විකිණීම, බදුදීම, අන්සතු කිරීම හෝ උකස් කිරීම සම්බන්ධයෙන් සමාගමට පනවා ඇති සීමාව |
| **සාමාන්‍ය බර තැබූ මූලික ණයදෙන අනුපාතය** | | | | |
| ලංකා බැංකුව | 12,900.00 | 5,000.00 | රජය විසින් කෙරෙන ප්‍රාග්ධන නික්ෂේපනය ලද පසු | මුදල් අමාත්‍යංශය විසින් නිකුත් කරනු ලබන සහන සැලසීමේ ලිපිය |
| මහජන බැංකුව | 13,350.00 | – | කල්පිරීම මත 2017 ජූනි මාසයේදී ගෙවීම | මුදල් අමාත්‍යංශය විසින් නිකුත් කරනු ලබන සහන සැලසීමේ ලිපිය |
| **ස්ථාවර පොළී අනුපාතය** | | | | |
| සිටි බැංකුව | 74.05 | 266.00 | දින 90 කින් ගෙවියන පහසුකම | නැත |

| ණය දෙනුවා | 2016 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු.මි. | 2015 මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු.මි. | ආපසු ගෙවුම් කාලය | ඇපකරය |
|---|---|---|---|---|
| **(ආ) ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කර** | | | | |
| **ස්ථාවර පොළී අනුපාතය** | | | | |
| ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කර | 25,287.50 | 23,275.00 | කල්පිරීම මත 2019 ජූනි මාසයේදී ගෙවීම | ඇ.ඩො.මි. 175 ක්වූ ශ්‍රී ලංකා රජයේ ඇප සහතිකය |
| **(ඇ) වෙනත් ආයතන වලින් ණය** | | | | |
| **ලිබෝර් ආශ්‍රිත පොළිය** | | | | |
| පී.ඩී.පී. ණය පහසුකම | – | 14,143.72 | ගුවන් යානය භාරදුන් පසු | භාරදිය යුතු ගුවන්යානය මත ඇප සහතික වී ඇත |
| සැපයුම්කරුවකුගේ විලම්බිත ගෙවුම් වැඩපිළිවෙල | 2,355.27 | 6,367.37 | 2016 ජූලි මස අවසන් වන කාර්තුමය වාරික | නැත |
| **ස්ථාවර පොළී අනුපාතය** | | | | |
| ගුවන්යානා බදුකරු | 41.62 | 67.03 | 2017 ජූලි මස අවසන් වන මාසික වාරික | නැත |

*ඇමරිකානු ඩොලර් සහ අරාබි එමීර් ඩිරාම් විනිමයෙන් ගණනය කරඇති පොළී දරන බැරකම් 2016 මාර්තු මස 31 දිනට පිළිවෙලින් රු. 144.50 (2015 – රු. 133.00) ක් සහ රු. 39.83 (2015 – රු. 35.33) ක් වශයෙන් වූ විනිමය අනුපාත මත ශ්‍රී ලංකා රුපියලේ අගය අනුව පරිවර්තනය කරන ලදී.*

## 14.3 මූල්‍ය බදුකර බැරකම්

| | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|
| | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| **(අ) ජංගම/ජංගම නොවන වර්ගීකරණය** | | | | |
| ජංගම බැරකම් යටතේ ඇතුළත් වසරකින් ගෙවිය යුතු | 798.03 | 610.42 | 796.08 | 601.49 |
| ජංගම නොවන බැරකම් යටතේ ඇතුළත් වසරකින් පසු එහෙත් වසර පහකට නොවැඩි ජංගම නොවන බැරකම් | 1,391.20 | 1,665.41 | 1,391.20 | 1,650.51 |
| ජංගම නොවන බැරකම් යටතේ ඇතුළත් වසර පහකට වැඩි | 391.65 | 451.95 | 391.65 | 451.95 |
| ජංගම නොවන බැරකම් යටතේ ඇතුළත් වසරකින් පසු | 1,782.85 | 2,117.36 | 1,782.85 | 2,102.46 |

| | සමූහය/සමාගම | |
|---|---|---|
| | 2016 | 2015 |
| | රු.මි. | රු.මි. |
| **(ආ) විදේශ ව්‍යවහාර මුදලින් ගණනිත මූල්‍ය බදුකර** | | |
| මූල්‍ය බදුකර – යූරෝ මුදලිනි | 8.93 | 10.10 |
| මූල්‍ය බදුකර – ස්ටර්ලින් පවුම් වලිනි | 0.05 | 0.08 |
| මූල්‍ය බදුකර – ඇ.ඩො. වලිනි | 7.03 | 8.62 |

| | ගෙවිය යුතු දළ මුදල | ඉදිරි කාල සඳහා මූල්‍ය ගාස්තු | ගෙවිය යුතු ශුද්ධ මුදල | ගෙවිය යුතු ශුද්ධ මුදල |
|---|---|---|---|---|
| | | | 2016 | 2015 |
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| **(ඇ) මූල්‍ය බදුකර බැරකම් සංචලනය** | | | | |
| **සමූහය** | | | | |
| අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය | 3,419.55 | (691.77) | **2,727.78** | 2,413.76 |
| වසර තුළ එකතු කිරීම් | 47.52 | (8.45) | **39.07** | 1,157.30 |
| වසර තුළ ගෙවීම් | (659.40) | 208.31 | **(451.09)** | (447.66) |
| උපලබ්ධි නොවූ විනිමය ලාභය/(අලාභය) | 335.26 | (70.14) | **265.12** | (395.62) |
| මාර්තු 31 දිනට ශේෂය | 3,142.93 | (562.05) | **2,580.88** | 2,727.78 |
| **සමාගම** | | | | |
| අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය | 3,387.62 | (683.67) | **2,703.95** | 2,406.96 |
| වසර තුළ එකතු කිරීම් | 47.52 | (8.45) | **39.07** | 1,136.31 |
| වසර තුළ ගෙවීම් | (629.50) | 200.29 | **(429.21)** | (443.69) |
| විනිමය (ලාභය)/අලාභය | 335.26 | (70.14) | **265.12** | (395.63) |
| මාර්තු 31 දිනට ශේෂය | 3,140.90 | (561.97) | **2,578.93** | 2,703.95 |

## 15. වෙනත් දිගුකාලීන බැරකම්

| | | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | සටහන | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| ගුවන්යානා නඩත්තු සහ පිරිවැඩියා වියදම් ප්‍රතිපාදනය | 15.1 (ආ) | **5,146.81** | 3,427.88 | **5,146.81** | 3,427.88 |
| විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ බැඳීම් | 15.2 | **5,323.00** | 4,578.99 | **4,844.37** | 4,129.07 |
| විලම්බිත බදු බැරකම් | | **77.14** | 77.14 | **–** | – |
| | | **10,546.95** | 8,084.01 | **9,991.18** | 7,556.95 |

### 15.1 ගුවන්යානා නඩත්තු සහ පිරිවැඩියා වියදම් ප්‍රතිපාදනය

| | | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | සටහන | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| **(අ) සංචලනය** | | | | | |
| අප්‍රේල් 1 දිනට | | **13,479.50** | 22,308.57 | **13,479.50** | 22,308.57 |
| වර්ෂය සඳහා ප්‍රතිපාදන | | **5,406.38** | 3,524.27 | **5,406.38** | 3,524.27 |
| ගැළපුම් | 5.2 | **(4,260.65)** | (5,939.27) | **(4,260.65)** | (5,939.27) |
| උපයෝජනය | | **(2,371.99)** | (6,414.07) | **(2,371.99)** | (6,414.07) |
| මාර්තු 31 දිනට | | **(12,253.24)** | 13,479.50 | **(12,253.24)** | 13,479.50 |

| | සටහන | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| **(ආ) ජංගම/ජංගම නොවන වර්ගීකරණය** | | | | | |
| වෙළඳ ගෙවීම් නියමිත යටතේ ඇතුළත් වසරක් තුළ ගෙවිය යුතු | 17 | 7,106.43 | 10,051.62 | 7,106.43 | 10,051.62 |
| දිගුකාලීන බැරකම් ඇතුළත්ව වසරකින් පසු | | 5,146.81 | 3,427.88 | 5,146.81 | 3,427.88 |
| | | 12,253.24 | 13,479.50 | 12,253.24 | 13,479.50 |

## 15.2 විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ බැඳීම් – පාරිතෝෂිකය

| | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|
| | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| අප්‍රේල් 1 දිනට ශේෂය | 4,578.99 | 3,102.24 | 4,129.07 | 2,747.98 |
| ප්‍රවර්තන වර්ෂයේ සේවා වියදම් හා පොළී වියදම් | 792.49 | 591.36 | 718.69 | 528.54 |
| ආයුගණක අලාභය | 243.16 | 1,116.89 | 235.63 | 1,054.24 |
| වසර තුළ ගෙවීම් | (291.64) | (231.50) | (239.02) | (201.69) |
| මාර්තු 31 දිනට ශේෂය | 5,323.00 | 4,578.99 | 4,844.37 | 4,129.07 |

පහත දැක්වෙන ප්‍රධාන උපකල්පන මත පදනම්ව සී/ස ඇක්චුඒරියල් ඇන්ඩ් මැනේජ්මන්ට් කන්සල්ටන්ට්ස් (පුද්ගලික) සමාගමේ සේවය කරන වෘත්තීය සුදුසුකම් ලත් ජීවගණකඥයෙකු වන එම්. පූපාලනාදන් මහතා විසින් මාර්තු මස 31 වන දිනට අවසන් වර්ෂ සඳහා කාලගණක තක්සේරුවක් කරන ලදී:

| | සමූහය | | අනුබද්ධ සමාගම | |
|---|---|---|---|---|
| | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| (i) පොළී අනුපාතිකය | | | | |
| – ශ්‍රී ලංකා රුපියල් | 13% | 10% | 10% | 10% |
| – ඇ.ඩො. | 7% | 10% | | |
| (ii) වැටුප් වර්ධක අගය | | | | |
| – ශ්‍රී ලංකා රුපියල් | | | | |
| – විධායක කාර්යමණ්ඩලය | 3% | 10% | | |
| – විධායක නොවන කාර්යමණ්ඩලය | 13% | 10% | | |
| – ඇ.ඩො. | 3% | 3% | | |
| – විධායක කාර්යමණ්ඩලය | | | 12% | 12% |
| – විධායක නොවන කාර්යමණ්ඩලය | | | 12% | 12% |
| (iii) විශ්‍රාම වයස – අවුරුදු | 60 | 60 | 55 | 55 |
| (iv) ආයතනය අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක වන බව | | | | |
| (v) අපේක්ෂිත ඉතිරි සේවා ආයුකාලය – අවුරුදු | 13.26 | 11.81 | 9.16 | 9.03 |

**ජීවගණක තක්සේරුව තුළ යොදා ගැණුනු උපකල්පනවල සංවේදීතාව**

සේවක ප්‍රතිලාභ බැරකම් මානනය තුළ ස්ථායීව පැවති අනෙකුත් සියලු විචල්‍යතා සමග යොදා ගැණුනු ප්‍රධාන උපකල්පන තුළ යුක්ති සහගතව සිදුවිය හැකි යම් වෙනස්කමක් කෙරෙහි දැක්වෙන සංවේදීතාව පහත දැක්වෙන වගුවෙන් නියෝජනය කරයි. සර්වව්‍යාපි ආදායම් ප්‍රකාශයෙහි සහ මූල්‍ය තත්ත්ව පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි දැකිය හැකි සංවේදීතාව වනුයේ, වට්ටම් අනුපාතය හා වැටුප් වර්ධක අගය තුළ සිදුවෙතැයි උපකල්පිත වෙනස්කම් හේතුකොට ගෙන වර්ෂය සඳහා වූ ලාභයේ හෝ අලාභයේ සහ සේවක ප්‍රතිලාභ බැඳීම් මත ඇතිවිය හැකි බලපෑමයි.

| වට්ටම්ගත ප්‍රමාණනයේ වැඩිවීම/(අඩුවීම) | වැටුප් වැඩිවීමේ අගයේ වැඩිවීම/(අඩුවීම) | විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ බැඳීම් මත බලපෑම | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2016 | | 2015 | |
| | | සමාගම | අනුබද්ධ සමාගම | සමාගම | අනුබද්ධ සමාගම |
| | | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| 1% | – | (335.57) | (29.27) | (277.05) | (27.89) |
| -1% | – | 382.69 | 32.77 | 314.70 | 31.28 |
| – | 1% | 384.52 | 34.09 | 312.77 | 32.51 |
| – | -1% | (341.95) | (31.01) | (279.30) | (29.52) |

## 16. පූර්ව ප්‍රවාහන විකුණුම්

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

## 17. වෙළඳ හා වෙනත් ගෙවිය යුතු මුදල්

| | | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | සටහන | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| වෙළඳ හා වෙනත් ගෙවිය යුතු මුදල් | | 28,063.50 | 29,870.66 | 33,263.25 | 34,648.24 |
| ගුවන්යානා නඩත්තු සහ පිරිවැඩියා වියදම් ප්‍රතිපාදනය | 15.1 (ආ) | 7,106.43 | 10,051.62 | 7,106.43 | 10,051.62 |
| බදුකර ගිවිසුම අවලංගු කිරීමේ වන්දිය | 17.1 | 2,489.47 | – | 2,489.47 | – |
| | | 37,659.40 | 39,922.28 | 42,859.15 | 44,699.86 |

17.1 2017 වසරේ නොවැම්බර් මාසය තුළ භාරදීමට නියමිතව තිබූ A350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානාවක් ලබා ගැනීම සඳහා වන බදුකර ගිවිසුම 2016 වසර තුළ සමාගම අවලංගු කළේය. අවලංගු කිරීමේ ගිවිසුමට අනුව ඇ.ඩො. මිලියන 17.77 ක් වශයෙන් ගණනය වන මුළු බදුකර අවලංගු කිරීමේ ගාස්තුවක් සමාගම විසින් ගෙවනු ලැබිය යුතුවේ.

## 18. මූල්‍ය සාධන පත්‍ර

### 18.1 වර්ග අනුව මූල්‍ය වත්කම් හා බැරකම්

පහත දැක්වෙන වගුවල සඳහන් මූල්‍ය වත්කම් හා බැරකම් ලං.ගි.ප්‍ර. 39 අනුව වර්ගවලට බෙදේ:

| | සමූහය | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 2016 | | 2015 | |
| | ණය මුදල් හා ලැබීම් නියමිත | හිලව් කරන ලද පිරිවැයට මූල්‍ය බැරකම් | ණය මුදල් හා ලැබීම් නියමිත | හිලව් කරන ලද පිරිවැයට මූල්‍ය බැරකම් |
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| **මූල්‍ය වත්කම්** | | | | |
| වෙළඳ හා වෙනත් ලැබිය යුතු මුදල් | 12,065.83 | – | 10,636.52 | – |
| ගුවන්යානා ඇණවුම් කිරීමේ පූර්ව ගෙවීම් | – | – | 16,639.67 | – |
| ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිතය | 10,197.36 | – | 12,279.36 | – |
| අමතර ගුවන්යානා එන්ජින් තැන්පතු | 6,219.75 | – | 4,926.07 | – |
| මුදල් හා බැංකු ශේෂ | 4,270.59 | – | 4,846.70 | – |
| | 32,753.53 | – | 49,328.32 | – |
| **මූල්‍ය බැරකම්** | | | | |
| පොළී දරන ණය හා ණය ගැණුම් | – | 67,600.26 | – | 76,089.46 |
| ගුවන්යානා නඩත්තු සහ පිරිවැඩියා වියදම් ප්‍රතිපාදනය | – | 12,253.24 | – | 13,479.50 |
| වෙළඳ හා වෙනත් ගෙවිය යුතු මුදල් | – | 27,198.50 | – | 24,010.77 |
| **එකතුව** | – | 107,052.00 | – | 113,579.73 |

| | සමාගම | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 2016 | | 2015 | |
| | ණය මුදල් හා ලැබීම් නියමිත | හිලව් කරන ලද පිරිවැයට මූල්‍ය බැරකම් | ණය මුදල් හා ලැබීම් නියමිත | හිලව් කරන ලද පිරිවැයට මූල්‍ය බැරකම් |
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| **මූල්‍ය වත්කම්** | | | | |
| වෙළඳ හා වෙනත් ලැබිය යුතු මුදල් | 11,113.80 | – | 10,136.84 | – |
| ගුවන්යානා ඇණවුම් කිරීමේ පූර්ව ගෙවීම් | – | – | 16,639.67 | – |
| ගුවන්යානා නඩත්තු සංචිතය | 10,197.36 | – | 12,279.36 | – |
| අමතර ගුවන්යානා එන්ජින් තැන්පතු | 6,219.75 | – | 4,926.07 | – |
| මුදල් හා බැංකු ශේෂ | 4,045.61 | – | 4,759.41 | – |
| | 31,576.52 | – | 48,741.35 | – |
| **මූල්‍ය බැරකම්** | | | | |
| පොළී දරන ණය හා ණය ගැණුම් | – | 67,598.32 | – | 76,065.63 |
| ගුවන්යානා නඩත්තු සහ පිරිවැඩියා වියදම් ප්‍රතිපාදනය | – | 12,253.24 | – | 13,479.50 |
| වෙළඳ හා වෙනත් ගෙවිය යුතු මුදල් | – | 32,554.88 | – | 28,912.26 |
| **එකතුව** | – | 112,406.44 | – | 118,457.39 |

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

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

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

## 19. ආදායම හා ඛණ්ඩමය තොරතුරු

### 19.1 ආදායම

| | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|
| | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| කාල නිශ්චිත සේවා – මගීන් | 103,944.55 | 106,601.38 | 103,944.55 | 106,601.38 |
| – ගුවන් බඩු | 12,074.39 | 13,595.28 | 12,074.39 | 13,595.28 |
| – අතිරේක ගමන් බඩු | 841.96 | 958.47 | 841.96 | 958.47 |
| – තැපැල | 384.09 | 170.87 | 384.09 | 170.87 |
| | 117,244.99 | 121,326.00 | 117,244.99 | 121,326.00 |
| | | | | |
| ගුවන් පර්යන්ත හා අනෙකුත් සේවා | 11,481.75 | 9,296.66 | 11,523.50 | 9,327.58 |
| තීරු බදු රහිත | 572.61 | 508.88 | 572.61 | 508.88 |
| කාල අනිශ්චිත සේවා | 139.31 | 759.67 | 139.31 | 759.67 |
| ගුවන්යානාස්ථ ආහාරපාන සැපයුම් | 2,759.65 | 2,425.01 | – | – |
| එකතුව | 132,198.31 | 134,316.22 | 129,480.41 | 131,922.13 |

### 19.2 ඛණ්ඩමය තොරතුරු

**(අ) භූගෝලීය ඛණ්ඩය අනුව මූලික වාර්තාකරණය – විකුණුම් ප්‍රභවය අනුව ආදායම**

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

| | ශ්‍රී ලංකාව | ආසියාව (ශ්‍රී ලංකාව හැර) | යුරෝපය හා අප්‍රිකාව | මැද පෙරදිග | උතුරු හා දකුණු ඇමරිකාව | නිරිත දිග ශාන්තිකරය | එකතුව 2016 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| **ආදායම 2015** | | | | | | | |
| කාල නිශ්චිත සේවා – මගීන් | 18,452.83 | 37,810.98 | 24,734.25 | 21,354.09 | 3,355.02 | 894.21 | 106,601.38 |
| – ගුවන් බඩු | 5,937.35 | 5,765.16 | 1,481.30 | 393.34 | 5.81 | 12.32 | 13,595.28 |
| – අතිරේක ගමන් බඩු | 88.14 | 302.02 | 44.98 | 517.53 | 5.00 | 0.80 | 958.47 |
| – තැපෑල | 46.82 | 29.01 | 90.38 | – | – | 4.66 | 170.87 |
| | 24,525.14 | 43,907.17 | 26,350.91 | 22,264.96 | 3,365.83 | 911.99 | 121,326.00 |
| ගුවන් පර්යන්ත හා අනෙකුත් සේවා | 9,296.66 | – | – | – | – | – | 9,296.66 |
| තීරු බදු රහිත | – | 269.71 | 137.40 | 101.77 | – | – | 508.88 |
| කාල අනිශ්චිත සේවා | 759.67 | – | – | – | – | – | 759.67 |
| ගුවන්යානාස්ථ ආහාරපාන සැපයුම් | 2,425.01 | – | – | – | – | – | 2,425.01 |
| බණ්ඩමය ආදායම | 37,006.48 | 44,176.88 | 26,488.31 | 22,366.73 | 3,365.83 | 911.99 | 134,316.22 |

## (ආ) ව්‍යාපාර බණ්ඩ අනුව ද්විතීයක වාර්තාකරණය

| | සමූහය | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ව්‍යාපාර බණ්ඩය | | | | ව්‍යාපාර බණ්ඩය | | | |
| | ගුවන් සමාගම | ගුවන්යානාස්ථ ආහාරපාන සැපයුම් | අන්තර් බණ්ඩ හරණය | 2016 | ගුවන් සමාගම | ගුවන්යානාස්ථ ආහාරපාන සැපයුම් | අන්තර් බණ්ඩ හරණය | 2015 |
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| **ආදායම** | | | | | | | | |
| බාහිර ගනුදෙනුකරුවන්ට විකුණුම් | 129,480.41 | 6,283.18 | (3,565.28) | 132,198.31 | 131,922.13 | 5,958.95 | (3,564.86) | 134,316.22 |
| **ප්‍රතිඵල** | | | | | | | | |
| බදු පසු ලාභය/(අලාභය) | (12,621.69) | 3,637.86 | (3,099.78) | (12,083.62) | (16,494.66) | 2,192.12 | (2,027.36) | (16,329.90) |
| **අනෙකුත් බණ්ඩමය තොරතුරු** | | | | | | | | |
| වත්කම් | 50,376.30 | 9,700.82 | (5,998.13) | 54,078.99 | 72,558.27 | 9,087.01 | (5,486.98) | 76,158.30 |
| බැරකම් | 138,157.56 | 2,324.45 | (5,955.91) | 134,526.10 | 146,664.17 | 3,231.73 | (6,444.74) | 143,451.16 |
| දේපළ, පිරියත හා උපකරණ අත්කරගැනීම් | 1,073.38 | 27.42 | – | 1,100.80 | 2,810.85 | 85.79 | – | 2,896.64 |
| අස්පෘෂ්‍ය වත්කම් අත්කරගැනීම් | 47.11 | 1.48 | – | 48.59 | 153.37 | 0.41 | – | 153.78 |
| ක්ෂයවීම හා හිලව් කිරීම | 2,683.91 | 305.53 | – | 2,989.44 | 2,275.98 | 279.62 | – | 2,555.60 |
| මූල්‍ය පිරිවැය | 5,917.25 | 188.93 | (54.25) | 6,051.93 | 5,009.46 | 308.54 | (223.32) | 5,094.68 |
| මූල්‍ය ආදායම | 65.90 | 1,403.67 | (1,393.81) | 75.76 | 112.06 | 13.21 | (0.32) | 124.95 |
| බදු | – | 2.93 | – | 2.93 | 61.63 | 13.74 | – | 75.37 |
| මෙහෙයුම් වියදම් | 137,195.18 | 3,876.45 | (4,959.63) | 136,112.00 | 145,983.35 | 3,474.63 | (3,564.49) | 145,893.49 |
| ලියාහල වෙළඳ ණයගැතියෝ | – | 4.24 | – | 4.24 | 412.71 | – | – | 412.71 |
| ලියාහල ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ | 9.60 | – | – | 9.60 | 11.95 | – | – | 11.95 |

## 20. වෙනත් ආදායම් සහ ලාභ

| | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|
| | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| දේපළ, පිරියත හා උපකරණ ව්‍යපහරණය මත ලාභය | – | 5.08 | – | 2.47 |
| විවිධ | 364.86 | 287.39 | 351.73 | 273.12 |
| සී/සී ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමෙන් ලාභාංශ | – | – | 2,154.25 | 2,250.00 |
| වරණීය කොටස් නිදහස්කරගැනීමෙන් ලද ලාභය | – | – | 1,000.00 | – |
| | 364.86 | 292.47 | 3,505.98 | 2,525.59 |

## 21. මෙහෙයුම් කටයුතුවලින් අලාභය

අයගත කිරීමෙන්/(බැර කිරීමෙන්) පසුව ප්‍රකාශිත

| | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|
| | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| ගුවන්යානා රක්ෂණය | 471.74 | 481.45 | 471.74 | 481.45 |
| වරලත් ගාස්තු | 318.48 | 252.57 | 318.48 | 252.57 |
| මන්දගාමීව චලනය වන ඉන්වෙන්ට්‍රි භාණ්ඩ ප්‍රතිපාදනය | 549.42 | 279.85 | 544.73 | 264.83 |
| විගණකවරුන්ගේ පාරිශ්‍රමික – විගණනය | 8.92 | 8.03 | 6.40 | 6.30 |
| – වෙනත් සේවා | 4.24 | 1.15 | 4.03 | 0.45 |
| ලැබීම් නියමිත දුබලතා සඳහා ප්‍රතිපාදනය | 12.80 | 230.32 | 11.81 | 225.55 |
| දේපළ, පිරියත හා උපකරණ දුබලතා ප්‍රතිපාදනය | 11.24 | 167.98 | – | 164.65 |
| විනිමය අලාභය | 2,325.68 | 409.98 | 3,719.49 | 706.63 |

## 22. මූල්‍ය ආදායම සහ මූල්‍ය පිරිවැය

### 22.1 මූල්‍ය ආදායම

| | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|
| | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| පොළී ආදායම | 75.76 | 124.95 | 65.90 | 112.06 |

### 22.2 මූල්‍ය පිරිවැය

| | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|
| | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| ණය ගැනුම්, බැංකු අයිරා හා අතිප්‍රමාදිත සැපයුම්කාර ශේෂ මත පොළී වියදම් | 5,717.60 | 4,683.57 | 5,715.53 | 4,748.35 |
| කල් බදුකර බැරකම් මත මූල්‍ය ගාස්තු | 201.72 | 261.11 | 201.72 | 261.11 |
| වරණීය කොටස් ලාභාංශ | 132.61 | 150.00 | – | – |
| | 6,051.93 | 5,094.68 | 5,917.25 | 5,009.46 |

## 23. බදුකරණය

| | සටහන | සමූහය 2016 රු.මි. | සමූහය 2015 රු.මි. | සමාගම 2016 රු.මි. | සමාගම 2015 රු.මි. |
|---|---|---|---|---|---|
| **බදු වියදම** | | | | | |
| ආදායම් බදු වියදමෙහි ප්‍රධාන අංග පහත දැක්වේ: | | | | | |
| **ජංගම ආදායම් බද්ද** | | | | | |
| වසර සඳහා සාමාන්‍ය කටයුතු ජංගම බදු වියදම් | 23.1 | 5.92 | 13.50 | – | – |
| කපා හරින ලද ආර්ථික සේවා ගාස්තු | | – | 61.63 | – | 61.63 |
| ඉකුත් වර්ෂ සඳහා ජංගම බදු ඌණ/(අධි) ප්‍රතිපාදනය | | (8.85) | 0.24 | – | – |
| | | (2.93) | 75.37 | – | 61.63 |

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

| | සමූහය 2016 රු.මි. | සමූහය 2015 රු.මි. |
|---|---|---|
| බදු පූර්ව ගිණුම්කරණ අලාභය | (12,086.55) | (16,254.53) |
| බද්දට යටත් නොවූ ආදායම | 12,093.35 | 16,279.75 |
| 28% ක්වූ සාමාන්‍ය බදු අනුප්‍රමාණය යටතේ ව්‍යවස්ථාපිත ආදායම | 6.80 | 25.22 |
| බදුවන ලාභය | 6.80 | 25.22 |
| 28% ක්වූ බදු අනුප්‍රමාණය මත ව්‍යවස්ථාපිත බද්ද | 1.90 | 7.06 |
| ශුද්ධ අඩුකළ නොහැකි වියදම් කෙරෙහි බදු බලපෑම | (0.55) | (0.73) |
| වෙනත් ආදායම් මත බද්ද | 5.40 | 7.17 |
| | 6.75 | 13.50 |
| අඩු කළා – හිලව් කළ අලාභ කෙරෙහි බදු බලපෑම | (0.83) | – |
| ජංගම ආදායම් බදු වියදම | 5.92 | 13.50 |

### 23.2 හඳුනා නොගත් විලම්බිත බදු (වත්කම්)

**අනුබද්ධ සමාගම**

අනුබද්ධ සමාගමට අයත් පහත දැක්වෙන විෂයාංග කෙරෙහි ආරෝපණය වන විලම්බිත බදු වත්කම් හඳුනා ගනු ලැබ නොමැත:

| | වත්කම් 2016 රු.මි. | වත්කම් 2015 රු.මි. | බැරකම් 2016 රු.මි. | බැරකම් 2015 රු.මි. | ශුද්ධ 2016 රු.මි. | ශුද්ධ 2015 රු.මි. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| දේපළ, පිරියත හා උපකරණ | 4.06 | 4.05 | – | – | (4.06) | (4.05) |
| සේවක ප්‍රතිලාභ | 71.80 | 67.49 | – | – | (71.80) | (67.49) |
| | 75.86 | 71.54 | – | – | (75.86) | (71.54) |

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

### වසර තුළ තාවකාලික වෙනස්කම්හි සංචලනය

| | මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු.මි. | වසර තුළ එකතු කිරීම් රු.මි. | මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු.මි. | වසර තුළ එකතු කිරීම් රු.මි. | මාර්තු 31 දිනට ශේෂය රු.මි. |
|---|---|---|---|---|---|
| දේපළ, පිරියත හා උපකරණ | 27.00 | 0.01 | 27.01 | 0.08 | **27.09** |
| සේවක ප්‍රතිලාභ | 354.26 | 95.66 | 449.92 | 28.71 | **478.63** |
| | 381.26 | 95.67 | 476.93 | 28.79 | **505.72** |

### 23.3 සුපිරි ලාභ බද්ද

2015 අංක 10 දරන මුදල් පනතේ වන III කොටසෙහි විධිවිධාන අනුව රුපියල් මිලියන 9.43 ක්වූ සුපිරි ලාභ බද්දක් ගෙවීමට අනුබද්ධ සමාගම යටත්වේ. පනතට අනුව, 2013 අප්‍රියෙල් 1 වන දිනයෙන් ආරම්භ වූ තක්සේරු වර්ෂයට අදාළවන මූල්‍ය ප්‍රකාශවල වියදමක් ලෙස සුපිරි ලාභ බද්ද සඳහන් විය යුතුය. ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අයත් නියමයන් පනත මගින් ඉක්මවා යන බැවින් 2015 නොවැම්බර් මස 24 දිනැතිව ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරී ආයතනය විසින් නිකුත් කරන ලද සුපිරි ලාභ බද්ද සඳහා වූ ගිණුම්කරණය පිළිබඳ විකල්පීය වශයෙන් සැලකීම පිළිබඳ ප්‍රකාශය මගින් නිර්දේශිත පරිදි අදාළ පනතේ නියමයන් ප්‍රකාරව සුපිරි ලාභ බදු වියදම ගිණුම්ගත කෙරේ.

## 24. බැඳීම් හා අවිනිශ්චිතතා

### 24.1 ප්‍රාග්ධන වියදම් බැඳීම්

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

| | 2016 රු.මි. | 2015 රු.මි. |
|---|---|---|
| ගිවිසුම්ගත එහෙත් ප්‍රතිපාදනය නොකළ | | |
| ස්පෘෂ්‍ය* | **155,545.79** | 143,434.38 |
| අස්පෘෂ්‍ය | **15.93** | 3.12 |
| මැදිරි ප්‍රතිඅනුරූපනය | **–** | 295.08 |
| | **155,561.72** | 143,732.58 |
| මණ්ඩලය අනුමත කළ එහෙත් ගිවිස නොගත් | | |
| ස්පෘෂ්‍ය | **278.83** | 327.48 |
| අස්පෘෂ්‍ය | **20.31** | 164.12 |
| | **299.14** | 491.60 |
| | **155,860.86** | 144,224.18 |

**2016 මාර්තු මස 31 වන දිනට, රුපියල් මිලියන 155,520 (ඇ.ඩො.මි. 1.076) (2015 – රුපියල් මිලියන 143,143) (ඇ.ඩො.මි. 1,076) ක් වශයෙන් ගණනය වූ මුදලක් අතිරේක විෂයාංග කිසිවක් සඳහා වූ වියදම් රහිත ලැයිස්තු මිල නියෝජනය කරන අතර A350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා හතරක් මිලදී ගැනීම සඳහා පවත්නා ණය ප්‍රාග්ධන බැඳීම් යටතේ සලකා ඇත.*

## 24.2 මූල්‍ය බැඳීම්

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

| | 2016 | 2015 |
|---|---|---|
| | රු.මි. | රු.මි. |
| වසරක් තුළ | 24,869.68 | 19,449.10 |
| වසරකින් පසුව එහෙත් වසර පහකට නොවැඩි | 108,656.13 | 101,185.34 |
| වසර පහකට පසුව | 163,750.81 | 178,448.06 |
| | 297,276.62 | 299,082.50 |

(i) 2016 මාර්තු මස 31 වන දිනට පවත්නා බදුකර බැඳීම්හි වසර 2016 සිට 2018 යන කාලපරිච්ඡේදය තුළ ඇණවුම් භාරදීම අපේක්ෂා කරන පහත දැක්වෙන ගුවන්යානා පිළිබඳ බදුකර බැඳීම් අන්තර්ගතවේ:

පිළිවෙලින් රුපියල් මිලියන 75,845.16, රුපියල් මිලියන 34,589.55 සහ රුපියල් මිලියන 15,606.00 වශයෙන් ගණනය වන A350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා තුන, A321 NEO වර්ගයේ ගුවන්යානා හතර සහ A320 NEO වර්ගයේ ගුවන්යානා දෙක. සම්මත එයාර්බස් වර්ගයේ ගුවන්යානාවල මිල ඉහළ යාමේ ගැළපුම් හා භාරදීමේ අවස්ථාවේදී ගළපනු ලබන පොළී අනුපාත ගැලපුම් හා යම් අතිරේක අංගවල කිසියම් පිරිවැයක් වෙතොත් ඒවාද රහිතව මූලික කුලී පදනම මත පිහිටා යථෝක්ත බදුකර බැඳියාව නිශ්චය කර ඇත. එසේ වුව ද, A350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා තුනට ද, A321 NEO වර්ගයේ ගුවන්යානා හතරට ද, A320 NEO වර්ගයේ ගුවන්යානා දෙකට ද අදාළ ඒවා භාරදෙන අවස්ථාවේදී සිදු කෙරෙන යථෝක්ත ගැලපුම් ඇතුලත් 2016 මාර්තු මස 31 වන දිනට ඇස්තමේන්තුගත බදුකර බැඳියාව රුපියල් මිලියන 89,266.32 ක්, රුපියල් මිලියන 38,689.29 ක් සහ රුපියල් මිලියන 17,002.19 ක් වශයෙන් ගණනය වනු ඇත.

(ii) 2016 මාර්තු මස 31 වන දිනට පවත්නා බදුකර බැඳීම්හි වසර 2015 සිට 2018 යන කාලපරිච්ඡේදය තුළ ඇණවුම් භාරදීම අපේක්ෂා කරන පහත දැක්වෙන ගුවන්යානා පිළිබඳ බදුකර බැඳීම් අන්තර්ගත වේ:

පිළිවෙලින් රුපියල් මිලියන 75,554.13, රුපියල් මිලියන 92,109.15 සහ රුපියල් මිලියන 31,836.75 වශයෙන් ගණනය වන A330-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා හතර, A350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා හතර සහ 321 NEO වර්ගයේ ගුවන්යානා හතර. බදුකර බැඳියාව නිශ්චය කරනු ලැබ ඇත්තේ 2015 අගෝස්තු මාසයේදී ලද A330-300 වර්ගයේ ගුවන් යානය හැර අනෙකුත් යානාවලට අදාළ මූලික කුලිය පදනම් කරගෙනය.

(ආ) බද්දට ගත් ගුවන්යානා සඳහා ඇප තැන්පතු ලෙස 2016 මාර්තු මස 31 වන දිනට රුපියල් මිලියන 1,145.18 (ඇ.ඩො.මි. 7.93) ක් (2015 – ඇ.ඩො.මි. 15.92 ක්වූ රුපියල් මිලියන 2,118.04) වටිනා ණයවර ලිපි සමාගම මගින් නිකුත් කර ඇත.

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

| | සමූහය | | සමාගම | |
|---|---|---|---|---|
| | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| **ගෙවිය යුතු වාරික මුදල** | | | | |
| වසරක් තුළ | 740.40 | 443.45 | 666.25 | 390.42 |
| වසරකින් පසුව එහෙත් වසර පහකට නොවැඩි | 1,799.64 | 1,778.14 | 1,519.45 | 1,650.20 |
| වසර පහකට පසුව | 2,560.40 | 3,514.76 | 2,286.88 | 3,195.66 |

(ඈ) රපෝර්තු දිනයෙන් පසුව සමූහය තම එක් ගුවන්යානා බදු කරුවෙකු සමග ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ හා සංශෝධනය කිරීමේ ගිවිසුමකට එළඹියේය. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ඉහත සඳහන් ඇතැම් මෙහෙයුම් බදුකර බැඳියාවන් කීපයක් වෙනස්වී ඇත. (වැඩි විස්තර සඳහා 26 වන සටහන බලන්න.)

## 24.3 අවිනිශ්චිතතා

**සමාගම**

2016 මාර්තු මස 31 දිනට හිමිකම් ඉල්ලීම මත පදනම් වූ අවිනිශ්චිත බැරකම් රුපියල් මිලියන 125.85 ක් (2015 – රුපියල් මිලියන 65.40) බව කළමනාකරණය ඇස්තමේන්තු කරයි. සමාගමට එරෙහිව සේවාදායකයන්, සැපයුම්කරුවන් සහ සේවක සේවිකාවන් විසින් ඉදිරිපත් කෙරුණු නීති කෘත්‍ය හා වෙනත් හිමිකම් ඉල්ලීම් හා සම්භාවී හිමිකම් ඉල්ලීම් සම්බන්ධයෙන් සමාගමේ සාමාන්‍ය ව්‍යාපාර කටයුතු කරගෙන යාමේදී උද්ගත වූ යම් අවිනිශ්චිත බැරකම්වලට අදාළ සැලකිය යුතු බැරකම් කිසිවක් අධ්‍යක්ෂවරුන් අපේක්ෂා නොකෙරෙන හෙයින් එහිලා මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ තුළ ප්‍රතිපාදන කිසිවක් සලසා නැත. සේවාදායකයන්, සැපයුම්කරුවන් සහ සේවක සේවිකාවන්ගෙන් හැරුණු විට සමාගම සම්බන්ධයෙන් නීති කෘත්‍ය කිසිවක් නොවීය.

**අනුබද්ධ සමාගම**
සමාගමේ නීතිඥයන්ගේ මතයට අනුව රපෝර්තු දිනට සමාගමට එරෙහිව පැවති සැළකිය යුතු නොනිමි නඩු කටයුතු කිසිවක් නොවීය. (2015 – නොනිමි නඩු කටයුතු කිසිවක් නොවීය.)

## 25. ප්‍රතිඥාත වත්කම්

### සමූහය/සමාගම

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

## 26. රපෝර්තු දිනයට පසුව උද්ගතවන සිදුවීම්

### සමාගම

අදාළ බදුකර ගිවිසුම් අවසන් වීමෙන් පසුව සමාගම විසින් A340-300 වර්ගයේ එක් ගුවන්යානයක් ද, A330-200 වර්ගයේ එක් ගුවන්යානයක් ද බදුකරු වෙත ආපසු පිටත්කර යවන ලදි.

කඩිනම් අරමුදල් අවශ්‍යතා සපුරා ගැනීම පිණිස රපෝර්තු දිනයෙන් පසුව ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 65 ක් වශයෙන් ගණනය වන මුදලක්, 2016 මැයි මාසයේදී ද, ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 85 ක් වශයෙන් ගණනය වන මුදලක් 2016 ඔක්තෝබර් මාසයේදී ද කෙටි කාලීන ණය පහසුකම් වශයෙන් රජයේ බැංකු වෙතින් ලබා ගැනීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජයේ භාණ්ඩාගාර 'සහන ලිපි' ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම වෙත නිකුත් කිරීමට අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලැබී ඇත. මෙම මූල්‍ය පහසුකම්වලින් ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 140 ක්වූ මුදලක් මේ වන විට උපයෝජනය කරනු ලැබ තිබේ.

සමාගම, 2016 ඔක්තෝබර් මස 4 වන දින, 2016/17 තෙවන කාර්තුව තුළ බාරදීමට නියමිතව තිබූ A350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා තුනක් අවලංගු කිරීම සඳහා අදාළ බදුකරු සමග අවසන් කිරීමේ හා සංශෝධනය කිරීමේ ගිවිසුමකට එළඹියේය. අදාළ ගිවිසුමට අනුව, සමාගම පහත සඳහන් කොන්දේසි සපුරාලිය යුතුය.

(අ) 2016 ඔක්තෝබර් සහ 2017 ජූනි අතර කාලය තුළ වාරික වශයෙන් ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 90.5 ක මුදලක් ගෙවීම.

(ආ) ගුවන්යානා සඳහා දැනටමත් ගෙවා ඇති ඇප තැන්පතුව ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 7.5 ක මුදල අත්හැරීම.

(ඇ) 2017 වර්ෂය තුළදී A330-200 වර්ගයේ එක් ගුවන්යානයක් බද්දට ගැනීමට එකඟ වීම. (බදු කාලය වසර 10 කි.)

(ඈ) 2018 වසරේ දී කල් ඉකුත් වීමට නියමිත A330-200 MSN627 වර්ගයේ ගුවන්යානයට අදාළ දැනට පවත්නා කල්බදුකරය වසර 10 ක් නොඉක්මවූ කාලපරිච්ඡේදයක් සඳහා තවදුරටත් දීර්ඝ කිරීම.

(ඉ) එම බදුකරු විසින්ම මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගමට මේ වන විටත් බදු දී ඇති A320 වර්ගයේ එක් ගුවන්යානයක් ද, A321 වර්ගයේ එක් ගුවන්යානයක් ද 2016 නොවැම්බර් මාසයේ සිට පිළිවෙළින් මාස 25 කට සහ මාස 22 කට ඉදිරියටත් පවත්වා ගැනීම.

ඉහත (අ) සිට (ඉ) දක්වා වූ කොන්දේසි අදාළ ගිවිසුමෙහි සඳහන් නියමිත දින වන විට සම්පූර්ණයෙන් සපුරාලීමට සමාගම අපොහොසත්වේ නම්, ගිවිසුම අවසන් කිරීමේ ගාස්තුව වන ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 90.5 ක මුදලට අමතර වශයෙන් ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 56 ක මුදලක් ගෙවීමට සමාගම එකඟවී ඇත.

2016 මාර්තු මස 31 වන දිනට රුපියල් මිලියන 297,276.62 ක්වූ (24.2 වන සටහන) මූල්‍ය බැඳියාවට දැනට අවලංගු කරනු ලැබ ඇති ඉහත සඳහන් A350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා තුනට අදාළ රුපියල් මිලියන 75,845.16 ක් ඇතුළත්වේ.

ඉහත ඇ, ඈ සහ ඉ වගන්තිවල සඳහන් යතෝක්ත ගිවිසුම්වලින් උද්ගතවන අතිරේක බදුකර බැඳියාවන් රුපියල් මිලියන 16,516.12 ක් වශයෙන් ගණනය වනු ඇත. (ඇ.ඩො. මිලියන 112.24.) අභිනව සහ සංශෝධිත බදුකර ගිවිසුම්වලට අදාළ බදුකර බැඳියාවන් වර්ගීකරණය පිණිස එකී ගිවිසුම් ක්‍රියාත්මක දිනයේ සිට ප්‍රතිඅගැයුමට ලක්විය යුතුව ඇත.

මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම විසින් ක්‍රියාත්මක කරන ලද නව ගමනාන්ත නවයක් කරා, මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම විසින් එම ගමනාන්ත වෙත ගුවන් සේවා අවසන් කිරීමට තීරණය කිරීමෙන් අනතුරුව, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම 2016 ඔක්තෝබර් මස 30 වන දින සිට ස්වකීය සේවා ආරම්භ කළේය.

තම පූර්ණ ස්වසන්තක අනුබද්ධිත සමාගම වන සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් කේටරිං සමාගමෙන් 2016 සැප්තැම්බර් මාසයේදී රුපියල් මිලියන 3,094.76 ක ලාභාංශ මුදලක් සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමට ලැබුණේය. (ඔවුන්ගේ 2015/16 සඳහා වන ලාභයෙන් ප්‍රකාශිතය.)

### අනුබද්ධ සමාගම

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

# 27. අදාළ පාර්ශ්වවල හෙළිදරව් කිරීම්

## 27.1 සමූහය හා සමාගම

### 27.1.1 ප්‍රධාන කළමනාකරණ පිරිස් සමග ගනුදෙනු

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

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

ප්‍රධාන කළමනාකරණ පිරිස් විසින් රපෝර්තු කාලපරිච්ඡේදය තුළ සිදුකර ඇති වැදගත් ගනුදෙනු පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වේ:

| | 2016 | 2015 |
|---|---|---|
| | රු.මි. | රු.මි. |
| කෙටිකාලීන ප්‍රතිලාභ | 196.40 | 208.28 |
| පශ්චාත් සේවා නියුක්ති ප්‍රතිලාභ | 21.67 | 36.28 |

වසර තුළ අධ්‍යක්ෂවරුන්ට ගෙවන ලද රුපියල් මිලියන 9.11 ක්වූ (2015 – රුපියල් මිලියන 14.40) පාරිශ්‍රමික ඉහත මුදල් ප්‍රමාණවලට ඇතුළත්වේ. හෙළිදරව්කර ඇති ඉහළ ප්‍රතිපාදනවලට අමතරව, ප්‍රධාන කළමනාකරණ පිරිස් ඔවුන්ගේ කලත්‍රයන් හා යැපෙන දූ දරුවන් ස්වකීය ධුරකාලය තුළ ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ මාර්ග ගත ගුවන් සේවාවල ව්‍යාපාරික පංතියෙහි නොමිලයේ ගමන් කිරීමට හිමිකම් ලබයි.

## 27.2 සමූහය

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

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

| සමාගමේ නම | සබඳතාව | ගනුදෙනුවේ ස්වභාවය | ගනුදෙනුවේ මුදල | | ලැබිය යුතු/(ගෙවිය) යුතු ශේෂය | ලැබිය යුතු/(ගෙවිය) යුතු ශේෂය |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | | | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| ශ්‍රී ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව | රජය සතු | ඉන්ධන | (18,765.08) | (29,992.65) | (9,328.16) | (14,255.93) |
| | | විලම්බිත සැපයුම් ගෙවීම් | (4,349.77) | (3,951.24) | (2,355.27) | (6,367.37) |
| | | ප්‍රමාදිත ගෙවීම් මත මූල්‍ය පිරිවැය | (759.23) | (786.83) | (417.79) | (229.34) |
| සී/ස ගුවන්තොටුපළ හා ගුවන් සේවා සමාගම | රජය සතු | ගොඩබෑම්, ගාල් කිරීම්, ගුවන් පාලම්, මගී ශාලා, කුලී, වරලත් ගාස්තු හා කසළ නාශක ගාස්තු සහ අධිභාර | (3,932.84) | (3,185.43) | (3,386.74) | (1,808.86) |
| සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය | රජය සතු | බලපත්‍ර, අවසර පත් හා බදු | (4,692.43) | (4,009.41) | (1.10) | (0.20) |
| සී/ස මිහින් ලංකා සමාගම | රජය සතු | විකුණුම් | 7,238.89 | 6,428.13 | 839.70 | 867.55 |
| | | ගැණුම් | (7,137.61) | (5,684.39) | – | – |
| ශ්‍රී ලංකා රක්ෂණ සංස්ථාව | රජය සතු | රක්ෂණ සේවා | (524.69) | (515.28) | – | – |
| ලංකා බැංකුව | රජය සතු | ණය ආපසු ගෙවුම් | (497.31) | (3,076.93) | (12,943.35) | (5,518.70) |
| | | ලද ණය | 7,900.00 | 5,000.00 | – | – |
| | | කෙටිකාලීන තැන්පතු | – | – | 183.75 | 741.96 |
| | | බැංකු අයිරා | – | – | (1,767.39) | (5,097.59) |
| මහජන බැංකුව | රජය සතු | ලද ණය | 13,350.00 | – | (13,350.00) | – |
| සේවක අර්ථසාධක අරමුදල | අනුබද්ධ සමාගමේ කොටස්හිමිකරු | වරණීය කොටස් ලාභාංශ | (132.61) | (150.00) | (64.87) | (74.79) |
| | | ඡන්දවරය අහිමි නිදහස් කර ගතහැකි සමුච්චිත 13.01% කොටස් (පස් අවුරුදු) වරණීය කොටස් | – | – | (1,000.00) | (1,000.00) |

ශ්‍රී ලංකා රජයේ පාලනයට යටත් ආයතන වෙතින් වූ/වෙත වූ ශේෂ, මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි වෙළඳ හා වෙනත් ලැබීම් නියමිත/ගෙවීම් නියමිත සහ පොළී දරන බැරකම් යටතේ අන්තර්ගත කෙරේ.

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

### සමාගම

අදාළ පාර්ශ්ව සමග වූ ගනුදෙනු වාණිජමය කොන්දේසි මත සිදුවිය.

### අනුබද්ධ සමාගම

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමට සහ මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගමට සිදුකරන ලද විකුණුම් කාණ්ඩමය වට්ටම් ද සහිතව වට්ටම්ගත මිල ගණන් මත ඉටු කෙරිණි. අදාළ අනෙකුත් පාර්ශ්ව සමග වූ ගනුදෙනු වාණිජමය කොන්දේසි මත සිදුවිය.

## 27.3 සමාගම

සමාගම ස්වකීය ව්‍යාපාර කාර්යයන් අතරතුර පහත දැක්වෙන කටයුතු ඇතුළත් වැදගත් ගනුදෙනු ස්වකීය අනුබද්ධ සමාගම සමග ඉටුකර ඇත.

| සමාගමේ නම | සබඳතාව | ගනුදෙනුවේ ස්වභාවය | ගනුදෙනුවේ මුදල | | ලැබිය යුතු/(ගෙවිය) යුතු ශේෂය | ලැබිය යුතු/(ගෙවිය) යුතු ශේෂය |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 |
| | | | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| සී/ස ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම | අනුබද්ධ සමාගම | ගුවන්යානාස්ථ සේවා | 14.45 | 9.67 | – | – |
| | | ගුවන්යානාස්ථ ආහාරපාන හා වෙනත් සේවා | (3,550.84) | (3,533.95) | (5,955.87) | (5,444.73) |
| | | ලාභාංශ | 2,100.00 | 2,100.00 | – | – |
| | | දිගුකාලීන ණය පියවීම | – | (988.51) | – | – |
| | | ඡන්දවරය අහිමි නිදහස් කරගතහැකි සමුච්චිත 15% කොටස් (පස් අවුරුදු) වරණීය කොටස් | 54.25 | 150.00 | – | 1,000.00 |
| | | වරණීය කොටස් මුදා ගැනීම | 1,000.00 | – | – | – |
| ශ්‍රී ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව | රජය සතු | ඉන්ධන | (18,673.29) | (29,881.70) | (9,328.16) | (14,255.93) |
| | | විලම්බිත සැපයුම් ගෙවීම් | (4,349.77) | (3,951.24) | (2,355.27) | (6,367.37) |
| | | ප්‍රමාදිත ගෙවීම් මත මූල්‍ය පිරිවැය | (759.23) | (786.83) | (417.79) | (229.34) |
| සී/ස ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා සමාගම | රජය සතු | ගොඩබෑම්, ගාල් කිරීම්, ගුවන් පාලම්, මගී ශාලා, කුලී, වරලත් ගාස්තු හා කසළ නාශක ගාස්තු සහ අධිභාර | (3,537.51) | (2,867.24) | (3,462.53) | (1,767.49) |
| සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය | රජය සතු | බලපත්‍ර, අවසර පත් හා බදු | (4,692.43) | (4,009.41) | (1.10) | (0.20) |
| සී/ස මිහින් ලංකා සමාගම | රජය සතු | විකුණුම් | 6,901.97 | 6,186.14 | 540.81 | 760.72 |
| | | ගැණුම් | (7,137.61) | (5,684.39) | – | – |
| ශ්‍රී ලංකා රක්ෂණ සංස්ථාව | රජය සතු | රක්ෂණ සේවා | (524.69) | (515.28) | – | – |
| ලංකා බැංකුව | රජය සතු කොටස්හිමිකරු | ණය ආපසු ගෙවුම් | (497.31) | (3,076.93) | (12,943.35) | (5,518.70) |
| | | ලද ණය | 7,900.00 | 5,000.00 | – | – |
| | | කෙටිකාලීන තැන්පතු | – | – | 183.75 | 741.96 |
| | | බැංකු අයිරා | – | – | (1,767.39) | (5,097.59) |
| මහජන බැංකුව | රජය සතු | ලද ණය | 13,350.00 | – | (13,350.00) | – |

ශ්‍රී ලංකා රජයේ පාලනයට යටත් ආයතන වෙතින් වූ/වෙත වූ ශේෂ, මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි වෙළඳ හා වෙනත් ලැබීම් නියමිත/ගෙවීම් නියමිත සහ පොළී දරන බැරකම් යටතේ අන්තර්ගත කෙරේ.

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

අදාළ පාර්ශ්ව සමග වූ ගනුදෙනු වාණිජමය කොන්දේසි මත සිදුවිය.

## 28. මූල්‍ය අවදානම් කළමනාකරණ පරමාර්ථ සහ ප්‍රතිපත්ති

සමූහයේ ප්‍රධාන මූල්‍ය වගකීම් සමන්විත වනුයේ ණය හා ණය ගැනුම්, වෙළඳ හා වෙනත් ලැබීම් නියමිත සහ වෙනත් මූල්‍ය වගකීම් යනාදියෙනි. මෙම මූල්‍ය වගකීම්වල ප්‍රධාන අරමුණ වනුයේ, සමූහයේ මෙහෙයුම් කටයුතුවලට මූල්‍යකරණය සලසා දීමය. ස්වකීය මෙහෙයුම් කටයුතු තුළින් සෘජුවම ලබා ගන්නා වෙළඳ හා වෙනත් ලැබීම් නියමිත සහ මුදල් හා කෙටිකාලීන තැන්පතුවලින් සමූහයේ මූල්‍ය වත්කම් සමන්විතවේ.

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

(i) වෙළඳපොළ අවදානම

- පොළී අනුපාත අවදානම
- ව්‍යවහාර මුදල් අවදානම

(ii) ද්‍රවශීලතා අවදානම

(iii) ණයවර අවදානම

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

### (I) වෙළඳපොළ අවදානම

#### පොළී අනුපාත අවදානම

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

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

ණය හා ණය ගැණුම් මත පොළී අනුපාතවලත් බැඳුම්කර ආයෝජනවල පොළී අනුපාතවලත් යුක්තයුක්ත අයුරින් සිදුවිය හැකි වෙනස්කම්හීලා උද්ගත වන සංවේදීතාව පහත දැක්වෙන වගුවෙන් නිරූපණය වේ. අනෙකුත් සියලුම විචල්‍යතා සංගතව පවතින තත්ත්වයක් යටතේ, ඉපිදෙන අනුපාත මත ණය ගැනුම්ව, මෙන්ම භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කරවල ද සංඝට්ටනය ඔස්සේ සමූහයේ/සමාගමේ බදු පූර්ව අලාභය කෙරෙහි බලපෑම් ඇති වනුයේ පහත දැක්වෙන පරිදිය:

| | බදු පූර්ව අලාභය මත බලපෑම | | | |
|---|---|---|---|---|
| | සමූහය | සමාගම | සමූහය | සමාගම |
| | 2016 | | 2015 | |
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| පොළී අනුපාතයේ වැඩිවීම/(අඩුවීම) | | | | |
| +1% | 359.45 | 359.45 | 527.91 | 527.91 |
| -1% | (359.45) | (359.45) | (527.91) | (527.91) |

*පොළී අනුපාතවල වැඩිවීම, අලාභවල වැඩි වීමට හේතු කාරයකයක් වෙයි.*

#### විදේශ ව්‍යවහාර මුදල් අවදානම

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

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

ඇමරිකානු ඩොලර් මුදල එල්ලේ ශ්‍රී ලංකාවේ රුපියල් විනිමය අනුපාතයෙහි යුක්තයුක්ත අයුරින් සිදුවිය හැකි වෙනස්කම්හලා උද්ගත වන සංවේදිතාව පහත දැක්වෙන වගුවෙන් නිරූපණය වන අතර, අනෙකුත් සියලුම විචල්‍යතා සංගතව පවතින තත්ත්වයක් යටතේ, මූල්‍ය වත්කම්ව, හා බැරකම්ව, සාධාරණ මුදල්මය අගය තුළ සිදුවන වෙනස්කම් හේතුවෙන් රපෝර්තු දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි සටහන් කර ඇති සමූහයේ/සමාගමේ බදු පූර්ව අලාභය මත ඇතිවූ බලපෑම ඉන් විද්‍යාමාන වේ. අනෙකුත් ව්‍යවහාර මුදල් සම්බන්ධයෙන් සිදුවූ විදේශ ව්‍යවහාර මුදල් විනිමය වෙනස්කම් ආශ්‍රිත සමූහයේ නිරාවරණය වැදගත් සේ නිරූපණය නොවේ.

| | වෙනත් සර්වව්‍යාපී ආදායම මත බලපෑම | | බදු පූර්ව අලාභය මත බලපෑම | | වෙනත් සර්වව්‍යාපී ආදායම මත බලපෑම | | බදු පූර්ව අලාභය මත බලපෑම | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | සමූහය | සමාගම | සමූහය | සමාගම | සමූහය | සමාගම | සමූහය | සමාගම |
| | 2016 | | | | 2015 | | | |
| | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. | රු.මි. |
| ඇ.ඩො. අනුපාතය එල්ලේ ශ්‍රී ලං. රු. වැඩිවීම/(අඩුවීම) | | | | | | | | |
| +3% | 345.97 | 345.97 | 409.85 | 924.68 | – | – | 816.00 | 1,299.56 |
| -3% | (345.97) | (345.97) | (409.85) | (924.68) | – | – | (816.00) | (1,299.56) |

*විනිමය අනුපාතව, (ඇ.ඩො.) වැඩිවීම, අලාභවල වැඩි වීමට හේතු කාරකයක්වේ.*

## (II) ද්‍රවශීලතා අවදානම

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

කොන්තරාත්තුමය වට්ටම් නොකළ ගෙවීම් මත පදනම් වූ සමූහයේ/සමාගමේ මූල්‍ය බැරකම්වල පරිණතභාවයේ තත්ත්වය පහත දැක්වෙන වගුව සම්පිණ්ඩනය කර දක්වයි.

| | 2016 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ඉල්ලූවිට රු.මි. | මාස 3 ට අඩු රු.මි. | මාස 3-12 අතර රු.මි. | වසර 1-5 අතර රු.මි. | වසර 5 ට වැඩි රු.මි. | එකතුව රු.මි. |
| **සමූහය** | | | | | | |
| පොළී දරන බැරකම් | 2,141.92 | 3,662.01 | 37,182.34 | 30,336.70 | 418.24 | 73,741.21 |
| ගුවන්යානා අලුත්වැඩියා සහ පිරිවැඩියා පිරිවැය | 1,092.88 | 1,672.12 | 3,926.94 | 4,753.80 | 807.50 | 12,253.24 |
| වෙළඳ හා වෙනත් ගෙවීම් නියමිත | – | 27,321.94 | – | – | – | 27,321.94 |
| වරණීය කොටස් | – | 65.05 | 65.05 | 1,406.56 | – | 1,536.66 |
| | 3,234.80 | 32,721.11 | 41,174.33 | 36,497.06 | 1,225.74 | 114,853.04 |
| **සමාගම** | | | | | | |
| පොළී දරන බැරකම් | 2,141.92 | 3,661.51 | 37,180.82 | 30,336.70 | 418.24 | 73,739.19 |
| ගුවන්යානා අලුත්වැඩියා සහ පිරිවැඩියා පිරිවැය | 1,092.88 | 1,672.12 | 3,926.94 | 4,753.80 | 807.50 | 12,253.24 |
| වෙළඳ හා වෙනත් ගෙවීම් නියමිත | – | 32,554.88 | – | – | – | 32,554.88 |
| | 3,234.80 | 37,888.50 | 41,107.76 | 35,090.50 | 1,225.74 | 118,547.31 |

| | 2015 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ඉල්ලුවිට රු.මි. | මාස 3 ට අඩු රු.මි. | මාස 3-12 අතර රු.මි. | වසර 1-5 අතර රු.මි. | වසර 5 ට වැඩි රු.මි. | එකතුව රු.මි. |
| **සමූහය** | | | | | | |
| පොළී දරන බැරකම් | 5,533.26 | 3,453.27 | 33,016.72 | 40,968.53 | 514.59 | 83,486.37 |
| ගුවන්යානා අලුත්වැඩියා සහ පිරිවැඩියා පිරිවැය | 24.87 | – | 10,026.75 | 3,157.46 | 270.42 | 13,479.50 |
| වෙළඳ හා වෙනත් ගෙවීම් නියමිත | 11,286.80 | 16,151.85 | – | – | – | 37,438.65 |
| වරණීය කොටස් | – | 37.50 | 112.50 | 600.00 | 1,150.00 | 1,900.00 |
| | 16,844.93 | 19,642.62 | 43,155.97 | 44,725.99 | 1,935.01 | 126,304.52 |
| **සමාගම** | | | | | | |
| පොළී දරන බැරකම් | 5,533.26 | 3,451.04 | 33,010.03 | 40,954.53 | 514.59 | 83,463.45 |
| ගුවන්යානා අලුත්වැඩියා සහ පිරිවැඩියා පිරිවැය | 24.87 | – | 10,026.75 | 3,157.46 | 270.42 | 13,479.50 |
| වෙළඳ හා වෙනත් ගෙවීම් නියමිත | 11,286.80 | 21,053.34 | – | – | – | 32,340.14 |
| | 16,844.93 | 24,504.38 | 43,036.78 | 44,111.99 | 785.01 | 129,283.09 |

## (III) ණයවර අවදානම

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

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

ප්‍රධාන ගුවන් සමාගම් අතර ලැබීම් නියමිත හා ගෙවීම් නියමිත මූලික වශයෙන් නිරවුල් කෙරෙනුයේ 'අයටා' සංගමයේ නිශ්කාෂණ මධ්‍යස්ථානයෙනි. සාමාන්‍යයෙන් ලැබීම් නියමිත හා ගෙවීම් නියමිත එකතුකර නිරවුල් කෙරෙනුයේ සතිපතා විරාමයක් සහිතව වන අතර එමගින් ගෙවීම් ප්‍රමාදකිරීමේ අවදානම තුළ පැහැදිළි අඩුවීමක් සිදු වේ.

වෙනත් සේවා සබඳතා සඳහා ඉටු කරනු ලබන සේවාවන්හි ස්වභාවය හා විෂය පථය අනුව රඳා පවතින සමපාර්ශ්වික ඇපයක් අවශ්‍යවේ. ණයගැතියන් වෙතින් ලැබෙන එබඳු සමපාර්ශ්වික ඇපවලට බැංකු ඇපකර සහ සුරැකුම් තැන්පතු ඇතුළත්වේ.

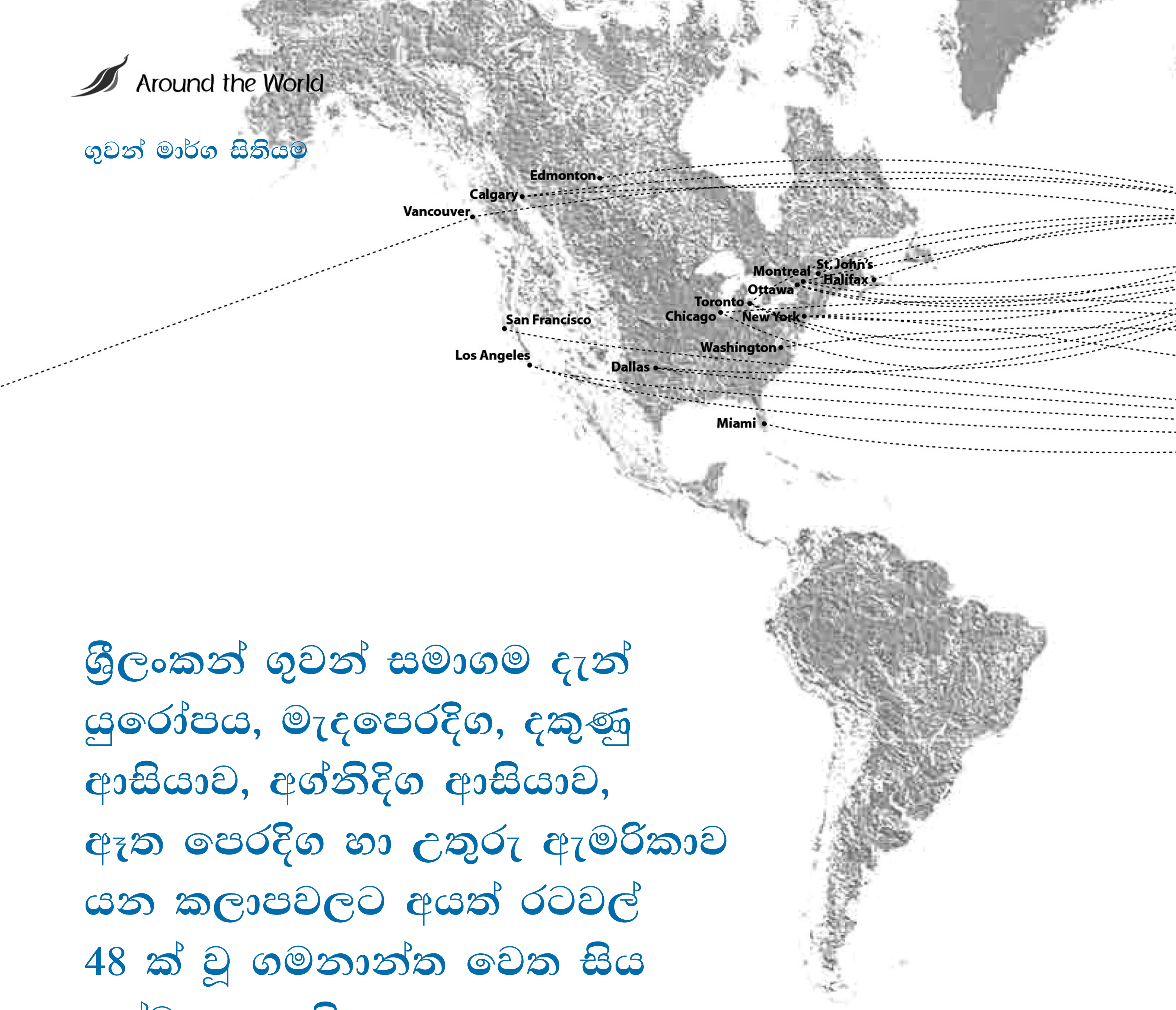
අවදානම් හඳුනා ගනු ලැබූවිට ලැබීමට නියමිත අනුමත ගිණුම් සඳහා දුබලත්ව ප්‍රතිපාදන සැපයේ.

### ප්‍රාග්ධන කළමනාකරණය

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශවල 2.1.2 වන සටහනෙහි වැඩිමනත් වශයෙන් විස්තර කර ඇති අනුමත ව්‍යාපාර සැලැස්ම මත පිහිටා අවශ්‍ය අරමුදල් සපයා දීම සඳහා වන සිය වගකීම ණය මූල්‍යකරණය සලසා ගනු පිණිස කොටස් නික්ෂේපනය කිරීම සහ රාජ්‍ය ඇපකර සහන ලිපි නිකුත් කිරීම මගින් ශ්‍රී ලංකා රජය ප්‍රදර්ශනය කර ඇත. සමූහයේ කළමනාකරණය ප්‍රාග්ධන ව්‍යුහය අඛණ්ඩව සමාලෝචනයට භාජනය කරනු ලබන අතර ප්‍රවර්තන වෙළඳපොළ තත්ත්වයන් මෙන්ම සමූහයේ මෙහෙයුම් කටයුතු ද නිරූපණය වනු පිණිස අවශ්‍ය ගැළපුම් සිදු කිරීම සඳහා සුදුසු පියවර ගනු ලබනවා ඇත.

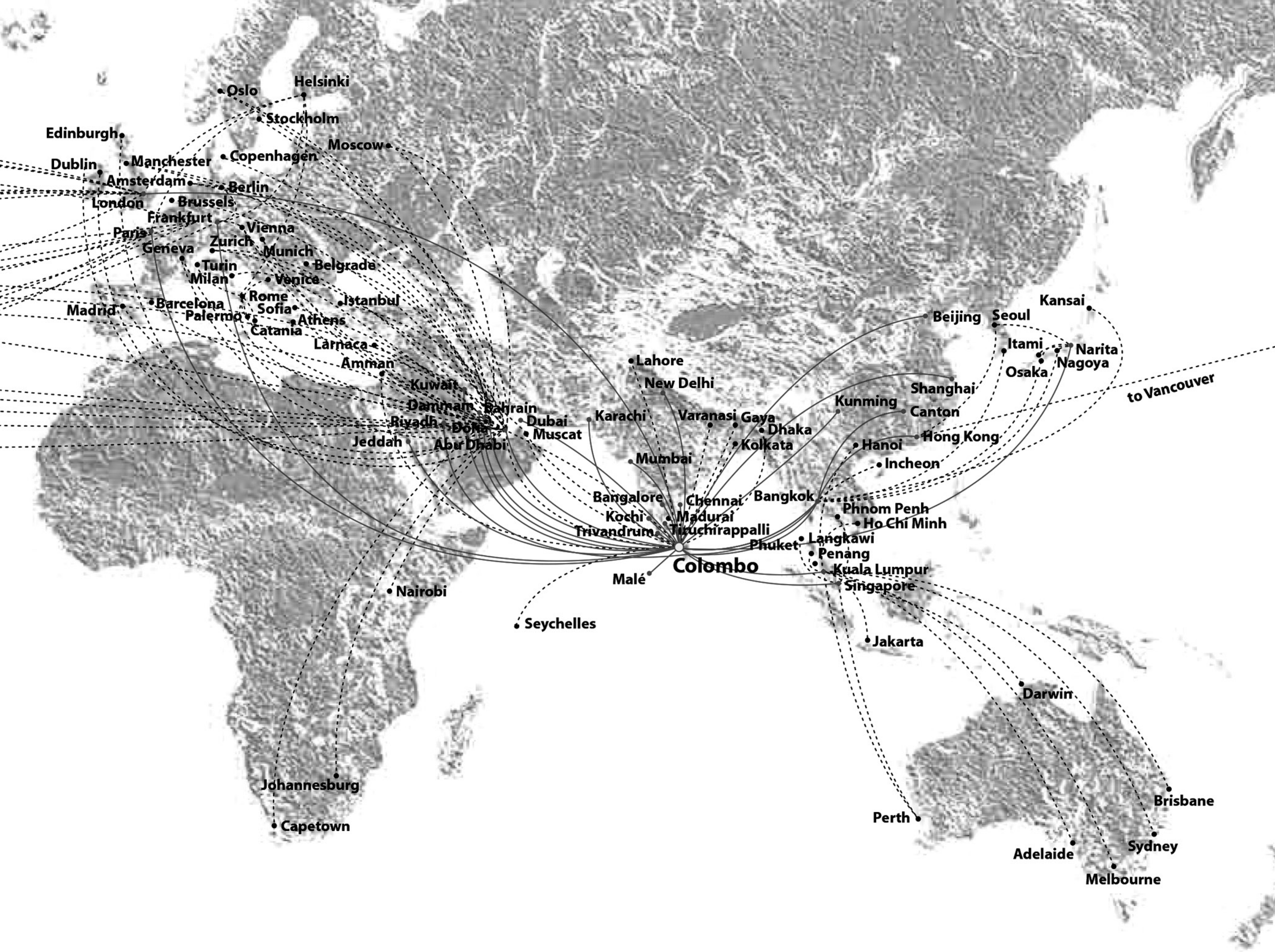
| | | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 | 2009 | 2008 | 2007 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ආදායම් ප්‍රකාශය** | | | | | | | | | | | |
| ආදායම | රු. මි. | **129,480.41** | 131,922.13 | 121,585.83 | 119,570.90 | 92,867.93 | 77,125.45 | 62,363.58 | 73,307.77 | 79,128.56 | 67,963.76 |
| මෙහෙයුම් වියදම | රු. මි. | **137,195.18** | 145,983.35 | 150,389.46 | 146,700.24 | 111,775.88 | 81,334.34 | 69,026.74 | 84,794.86 | 82,154.01 | 69,406.68 |
| ශුද්ධ ලාභය/(අලාභය) | රු. මි. | **(12,621.69)** | (16,494.66) | (32,408.34) | (26,088.57) | (19,778.03) | (381.61) | (2,698.20) | (9,305.94) | 4,428.23 | 568.04 |
| **ශේෂ පත්‍රය** | | | | | | | | | | | |
| කොටස් ප්‍රාග්ධනය/ ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය | රු. මි. | **51,617.44** | 51,617.44 | 51,617.44 | 32,032.75 | 19,432.67 | 5,146.35 | 5,146.35 | 5,146.35 | 5,146.35 | 5,146.35 |
| ජංගම නොවන වත්කම් | රු. මි. | **23,548.01** | 22,836.77 | 25,212.47 | 23,338.28 | 37,591.58 | 19,862.87 | 28,531.75 | 19,333.18 | 15,730.43 | 16,568.73 |
| ජංගම වත්කම් | රු. මි. | **26,828.29** | 49,721.49 | 37,154.23 | 54,905.22 | 22,072.71 | 18,276.59 | 15,910.82 | 15,008.38 | 32,209.67 | 21,347.46 |
| මුළු වත්කම් | රු. මි. | **50,376.30** | 72,558.26 | 62,366.70 | 78,243.50 | 59,664.29 | 38,139.46 | 44,442.57 | 34,341.56 | 47,940.10 | 37,916.19 |
| ජංගම බැරකම් | රු. මි. | **100,261.71** | 103,414.31 | 88,609.07 | 71,346.64 | 64,235.43 | 28,017.97 | 28,399.92 | 25,012.31 | 29,134.89 | 25,006.65 |
| **උත්පාදනය/ඒකක පිරිවැය** | | | | | | | | | | | |
| සමස්ත උත්පාදනය | රු. tkm | **79.06** | 80.32 | 77.26 | 74.31 | 64.47 | 60.27 | 54.94 | 64.85 | 61.01 | 55.71 |
| ඒකක පිරිවැය | රු. tkm | **59.72** | 61.88 | 64.96 | 64.68 | 57.28 | 45.92 | 43.37 | 50.71 | 46.48 | 40.30 |
| සමච්ඡේදක පැටවුම් සාධකය | % | **75.54** | 77.03 | 84.07 | 87.03 | 88.84 | 76.19 | 78.94 | 78.19 | 76.18 | 72.34 |
| මගී කිලෝමීටර් ප්‍රමාණ ආදායම | රු./RPK | **8.2** | 8.2 | 7.8 | 7.6 | 6.6 | 6.3 | 5.8 | 6.8 | 6.5 | 5.6 |
| **නිපැයුම** | | | | | | | | | | | |
| මගී ධාරිතාව | ASK මිලියන | **15,790.28** | 16,180.27 | 15,780.54 | 15,944.31 | 14,248.94 | 12,481.41 | 10,724.83 | 11,731.56 | 12,599.58 | 12,375.62 |
| සමස්ත ධාරිතාව | ATK මිලියන | **2,165.21** | 2,224.87 | 2,187.18 | 2,186.96 | 1,978.33 | 1,755.23 | 1,541.03 | 1,635.62 | 1,741.10 | 1,695.91 |
| **ප්‍රවාහනය** | | | | | | | | | | | |
| ප්‍රවාහනිත මගීන් | දහස් සංඛ්‍යාත | **4,328** | 4,348 | 4,175 | 4,255 | 3,459 | 2,867 | 2,558 | 2,735 | 3,196 | 3,176 |
| ප්‍රවාහනිත මගීන් | RPK මිලියන | **12,727.66** | 12,963.71 | 12,810.95 | 12,968.74 | 11,270.23 | 9,584.02 | 8,357.89 | 8,546.44 | 9,793.05 | 9,535.79 |
| මගී පැටවුම් සාධකය | % | **80.60** | 80.12 | 81.18 | 81.34 | 79.10 | 76.79 | 77.93 | 72.85 | 77.73 | 77.05 |
| ප්‍රවාහනිත ගුවන් බඩු | ටොන් | **102,082** | 101,878 | 94,410 | 101,100 | 87,750 | 86,053 | 72,058 | 73,106 | 93,161 | 88,833 |
| ප්‍රවාහනිත ගුවන් බඩු පැටවුම | RTK මිලියන | **356.76** | 373.32 | 355.59 | 377.75 | 345.67 | 332.98 | 283.83 | 302.36 | 350.35 | 325.97 |
| සමස්ත ප්‍රවාහනිත සැපයුම | RTK මිලියන | **1,484.77** | 1,519.93 | 1,466.74 | 1,513.70 | 1,338.30 | 1,184.13 | 1,028.11 | 1,065.15 | 1,232.62 | 1,150.84 |
| සමස්ත පැටවුම් සාධකය | % | **68.57** | 68.32 | 67.06 | 69.22 | 67.65 | 67.46 | 66.72 | 65.12 | 70.80 | 67.86 |
| **කාර්ය මණ්ඩලය** | | | | | | | | | | | |
| සාමාන්‍ය සේවක පිරිස | සංඛ්‍යාව | **6,959** | 6,987 | 6,578 | 6,359 | 5,594 | 4,998 | 4,614 | 4,837 | 5,113 | 5,272 |
| ඒක සේවක පිරිස | රු. | **18,606,181** | 18,881,084 | 18,483,708 | 18,803,412 | 16,601,346 | 15,431,263 | 13,516,164 | 15,155,627 | 15,475,955 | 12,891,457 |
| ඒක සේවක ධාරිතාව | ටොන්-කි.මි. | **311,139** | 318,430 | 332,499 | 343,916 | 353,652 | 351,186 | 333,991 | 338,148 | 340,523 | 321,683 |
| ඒක සේවක ප්‍රවාහනිත පැටවුම | ටොන්-කි.මි. | **213,359** | 217,537 | 222,976 | 238,041 | 239,238 | 236,922 | 222,825 | 220,210 | 241,077 | 218,293 |
| **ගුවන්යානා ඇණිය** | | | | | | | | | | | |
| A320-200 | ගණන | **6** | 6 | 8 | 8 | 7 | 4 | 3 | 3 | 5 | 5 |
| A321-200 | ගණන | **2** | 2 | – | – | – | – | – | – | – | – |
| A330-200 | ගණන | **6** | 7 | 7 | 7 | 7 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| A330-300 | ගණන | **7** | 2 | – | – | – | – | – | – | – | – |
| A340-300 | ගණන | **–** | 4 | 6 | 6 | 6 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| ටර්බෝ ඔටර් | ගණන | **–** | – | – | 1 | 2 | 2 | – | – | – | 2 |
| වසරාවසන සේවයේ නිරත ගුවන් යානා | ගණන | **21** | 21 | 21 | 22 | 22 | 16 | 12 | 12 | 14 | 16 |
| **ගුවන්යානා උපයෝජනය** | | | | | | | | | | | |
| A320-200 | දිනකට බ්ලොක් පැය | **12.42** | 12.86 | 12.11 | 11.79 | 11.21 | 11.77 | 11.23 | 10.76 | 11.27 | 9.53 |
| A321-200 | දිනකට බ්ලොක් පැය | **12.51** | 13.10 | 9.54 | – | – | – | – | | – | – |
| A330-200 | දිනකට බ්ලොක් පැය | **12.61** | 14.11 | 14.68 | 13.82 | 14.30 | 14.56 | 12.86 | 13.45 | 14.92 | 14.80 |
| A330-300 | දිනකට බ්ලොක් පැය | **14.31** | 13.43 | – | – | – | – | – | – | – | – |
| A340-300 | දිනකට බ්ලොක් පැය | **10.01** | 11.42 | 11.44 | 13.10 | 15.22 | 15.16 | 14.31 | 15.04 | 15.85 | 16.18 |
| ගුවන්යානා ඇණිය | දිනකට බ්ලොක් පැය | **12.76** | 12.90 | 12.76 | 12.82 | 13.48 | 14.05 | 13.05 | 13.15 | 13.96 | 13.44 |

## ගුවන් මාර්ග සිතියම




# ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම දැන් යුරෝපය, මැදපෙරදිග, දකුණු ආසියාව, අග්නිදිග ආසියාව, ඈත පෙරදිග හා උතුරු ඇමරිකාව යන කලාපවලට අයත් රටවල් 48 ක් වූ ගමනාන්ත වෙත සිය සේවා සපයයි.

| **සම්මත කාල නිර්ණ කලාපය** | 2200 | 2300 | 2400 | 0230 | 0200 | 0100 | 0600 | 0700 | 0800 | 0900 | 1000 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| සියලු වේලාවන් ග්‍රීනිච් මධ්‍යහන වේලාවෙනි. කොළඹ වේලාව 11.30 වශයෙන් සැලකේ. | ලෝස් ඇන්ජලීස්<br>සැන් ප්‍රැන්සිස්කෝ<br>වැන්කුවර් | කැල්ගරි<br>එඩ්මන්ටන් | චිකාගෝ<br>ඩලාස් | සෙන්ට් ජෝන්ස් | හැලිෆැක්ස් | මොන්ට්‍රියෙල්<br>මයාමි<br>නිව්යෝර්ක්<br>ඔටාවා<br>ටොරොන්ටෝ<br>වොෂිංටන් | ඩබ්ලින්<br>එඩිංබර්ග්<br>ලන්ඩන්<br>මැන්චෙස්ටර් | ඇමස්ටර්ඩෑම්<br>බෙල්ග්රේඩ්<br>බර්ලින්<br>බ්‍රසල්ස්<br>ප්‍රැන්ක්ෆර්ට්<br>ජිනීවා<br>මැඩ්රිඩ්<br>මිලාන්<br>මියුනිච්<br>පැරිස්<br>රෝමය<br>ටියුරින්<br>වියානා<br>සූරිච් | අම්මාන්<br>ඇතන්ස්<br>හෙල්සින්කි<br>ඉස්තාන්බුල්<br>ජොහැනස්බර්ග්<br>ලමකා | බහරේන්<br>දම්මාම්<br>ඩෝහා<br>ජෙඩා<br>කුවේට්<br>රියාද්<br>නයිරෝබි | අබුඩාබි<br>ඩුබායි<br>මොස්කව්<br>මස්කට්<br>සීෂෙල්ස් |




SriLankan Airlines

oneworld

| 1100 | 1130 | 1130 | 1200 | 1300 | 1400 | 1500 | 1530 | 1600 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| කරච්චි | ඉන්දියාව | කොළඹ | ඩකා | බැංකොක් | බීජිං | ඉටමි | ඇඩිලේඩ් | බ්‍රිස්බේන් |
| ලාහෝර් | බැංගලෝර් | | | ඩාවින් | කැන්ටන් | ඉන්චන් | | මෙල්බර්න් |
| මාලේ | චෙන්නායි | | | හැනොයි | හොංකොං | කැනසායි | | සිඩ්නි |
| | ගයා | | | හෝචිමං | ක්වාලාලාම්පූර් | සියොල් | | |
| | කොචි | | | ජකර්තා | කුමිං | නගෝයා | | |
| | කොල්කටා | | | පුකට් | ලැංකවි | නරිටා | | |
| | මදුරෙයි | | | නොම්පෙං | පෙනෑං | ඔසාකා | | |
| | මුම්බායි | | | | පර්ත් | | | |
| | නිව් දිල්ලි | | | | ෂැංහයි | | | |
| | තිරුච්නාපොලි | | | | සිංගප්පූර් | | | |
| | ත්‍රිවැන්ද්‍රම් | | | | | | | |

——— ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් ඍජු ගුවන් ගමන්
------ සංකේත හවුල් ගුවන් ගමන් මැලේසියා එයාර්ලයින්ස් සමාගම
------ සංකේත හවුල් ගුවන් ගමන් එතිහාඩ් එයාර්වේස් සමාගම
------ සංකේත හවුල් ගුවන් ගමන් මිහින් ලංකා සමාගම
------ සංකේත හවුල් ගුවන් ගමන් එයාර් කැනඩා සමාගම
------ සංකේත හවුල් ගුවන් ගමන් අලිටාලියා සමාගම
------ සංකේත හවුල් ගුවන් ගමන් ඕමාන් එයාර් සමාගම
------ සංකේත හවුල් ගුවන් ගමන් ෆින් එයාර් සමාගම
------ සංකේත හවුල් ගුවන් ගමන් ඒෂියානා එයාර්ලයින්ස් සමාගම
------ සංකේත හවුල් ගුවන් ගමන් ජෙට් ස්ටාර් ඒෂියා සමාගම
------ සංකේත හවුල් ගුවන් ගමන් ජැපෑන් එයාර්ලයින්ස් සමාගම
------ සංකේත හවුල් ගුවන් ගමන් නිකි සමාගම
------ සංකේත හවුල් ගුවන් ගමන් එයාර් බර්ලින් සමාගම
------ සංකේත හවුල් ගුවන් ගමන් ක්වන්ටාස් සමාගම
------ සංකේත හවුල් ගුවන් ගමන් ඇමරිකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගම

## 2004/05

- ශ්‍රීලංකන් කෙයාර්ස් නමැති ගුවන් සමාගමට අයත් පුණ්‍ය සත්කාර ඒකකය ආරම්භ කිරීම.
- මෙහෙයුම් බදුකර ගිවිසුමක් යටතේ 2004 අප්‍රේල් මාසයේදී A320 වර්ගයේ එයාර්බස් ගුවන්යානයක් සමාගම වෙනුවෙන් ගුවන් ගමන් ඇරඹීය.

## 2006/07

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

## 2007/08

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

## 2008/09

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

## 2009/10

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

## 2010/11

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

## 2011/12

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

## 2012/13

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

## 2013/14

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

## 2014/15

- සමාගම 2014 මැයි මස 'වන්වර්ල්ඩ්' ගුවන් සමාගම් සංධානයට ඇතුළත් විය.
- සමාගම 2014 ජූනි මාසයේදී පස් අවුරුදු ජාත්‍යන්තර බැඳුම්කරයක් ප්‍රථම වරට නිකුත් කළේය.
- සමාගම සිය ගුවන් යානා ඇණිය පුළුල් බඳ සහිත යානාවලින් සජ්ජිත කිරීමේ වැඩසටහනෙහි කොටසක් ලෙස පිළිවෙළින් 2014 ඔක්තෝබර්, 2014 දෙසැම්බර් සහ 2015 මාර්තු යන මාසවලදී නවීනතම A330-300 ගුවන්යානා තුනක් මෙරටට ගෙන්වා ගනු ලැබීය.

## 2015/16

- වාණිජමය වශයෙන් වඩාත් ලාභදායී ගුවන් මාර්ගවල ධාරිතාවය ඉහළ නැංවීම පිණිස 2016 මැයි මස 1 වන දින සිට රෝමය දක්වා දිවෙන මෙහෙයුම් කටයුතු නවතා දමන බව ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම 2016 පෙබරවාරි මාසයේදී ප්‍රකාශ කර සිටියේය.
- 2015 ගුවන් මගීන්ගේ හොඳම තෝරාගැනීම් පිළිබඳ ඒපෙක්ස් සම්මාන උළෙලේ දී ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම 'ආසියාව සහ ඕස්ට්‍රල්ඒෂියා කලාපයේ විශිෂ්ටතමයා' 'හොඳම ගුවන් යානාස්ථ ප්‍රකාශන පළ කිරීම්' 'හොඳම ගුවන් යානාස්ථ වීඩියෝ ප්‍රදර්ශනය' සහ 'හොඳම ගොඩ බිම් සේවා අත්දැකීම' යන මහඟු සම්මාන තිළිණ හතරක් සඳහා කෙටි නාම ලැයිස්තුගත කෙරුණි. ගුවන් සමාගම සම්මාන කාණ්ඩ හතරක් සඳහා නාමයෝජනා කෙරුණු ප්‍රථම අවස්ථාව මෙය විය. 2015 සැප්තැම්බර් මස සිංගප්පූරුවේ ගුවන් ඒපෙක්ස් පෝට්ලන්ඩ් ඔරිගන් හා හොඳම පූර්ණ සේවා ගුවන් සමාගම/මධ්‍යම හා දකුණු ආසියාව – 2015 ආසියාවේ විශිෂ්ටතම ඉදිරි ගුවන් ගමන් අත්දැකීම පිළිබඳ සම්මාන උළෙලේදී ගුවන් මගී අත්දැකීම් පිළිබඳ ආසියානු විශිෂ්ටතම ජයග්‍රාහී සම්මානය ගුවන් සමාගම දිනා ගත්තේය.
- ස්වකීය පුළුල් බඳ ගුවන්යානා ඇණිය නැවත පිහිටුවීමේ වැඩසටහනේ කොටසක් ලෙස සමාගම අති නවීනතම A330-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා හතරක් 2015 අගෝස්තු සහ නොවැම්බර් යන මාසවලදී ලබාගත් අතර ඊට අමතරව තවත් ගුවන්යානා දෙකක් 2015 දෙසැම්බර් මාසයේදී ලබා ගත්තේය.

## ලබා ගත හැකි ආසන කිලෝමීටර ප්‍රමාණය (ASK)

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

## ලබාගත හැකි ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය (ATK)

මෙය ප්‍රවාහන නිපැයුමෙහි මිණුම වේ.

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

## මගී කිලෝමීටර් ප්‍රමාණ ආදායම (RPK)

ප්‍රවාහනය කරන ලද මගීන්ගේ නිපැයුම සහ ඒවා ප්‍රවාහනය කෙරෙන දුර ප්‍රමාණය

## ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණ ආදායම (RTK)

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

## පැටවුම් සාධකය

ආදායම් පැටවුමට සැපයූ ධාරිතාවයේ සබඳතාව අනුව ප්‍රතිශතය මගී පැටවුම් සාධකය, මගී කිලෝමීටර් ප්‍රමාණ ආදායමට ලබාගත හැකි ආසන කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය හා අදාළ වන අතර සමස්ත පැටවුම් සාධකය, ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණ ආදායමට ලබාගත හැකි ටොන් කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය හා අදාළවේ.

## මගී කිලෝමීටර් ප්‍රමාණ ආදායම එක් කිලෝමීටරයකට අනුව ආදායම

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

## ඒකක පිරිවැය

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

## සමස්ත ඉපදවීම

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

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

## සමච්ඡේදක පැටවුම් සාධකය

කාල නිශ්චිත ගුවන් සමාගම් මෙහෙයුම් වලින් ලබන ආදායම මෙහෙයුම් පිරිවැය හා සාමාන වනු පිණිස පැටවුම් සාධකය අවශ්‍යවේ.

# මහාසභා රැස්වීම දැනුම් දීම

සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ කොටස්හිමියන්ගේ තිස් අටවන වාර්ෂික මහාසභා රැස්වීම පහත දැක්වෙන අරමුණු සඳහා 2017 පෙබරවාරි මස 09 වන ගුරු දින පෙ.ව. 10.00 ට කොළඹ 07, බෞද්ධාලෝක මාවතේ පිහිටි බණ්ඩාරනායක අනුස්මරණ ජාත්‍යන්තර සම්මන්ත්‍රණ ශාලාවේ 'මිහිලක මැදුර' රැස්වීම් ශාලාවේදී පවත්වනු ලබන බව මෙයින් දැනුම් දෙනු ලැබේ.

1. 2016 මාර්තු මස 31 වන දිනයෙන් අවසන් වර්ෂය වෙනුවෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශ, ඒ පිළිබඳ විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව සමග භාරගනු ලැබ සලකා බැලීම.

2. වයස අවුරුදු හැත්තෑව ඉක්මවූ ආර්. චානක ඩී. ද සිල්වා මහතා සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස නැවත පත් කිරීම හා සුදුසුයැයි හැඟේ නම් පහත දැක්වෙන යෝජනාව සම්මතකර ගැනීම:

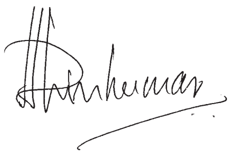
   '2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතේ 210 වන වගන්තිය මගින් නියමකර ඇති වයස් සීමාව 74 හැවිරිදි ආර්. චානක ඩී. ද සිල්වා මහතා සම්බන්ධයෙන් අදාළ නොවිය යුතු බවත්, වාර්ෂික මහාසභා රැස්වීම අවසන් වූ තැන් සිට තවදුරටත් එක් වසරක කාල සීමාවක් සඳහා ආර්. චානක ඩී. ද සිල්වා මහතා සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස නැවත පත් කළ යුතු බවත් මෙයින් යෝජනාකර සිටිමු.'

3. වයස අවුරුදු හැත්තෑව ඉක්මවූ ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා සමාගමේ අධ්‍යක්‍ෂවරයෙකු ලෙස නැවත පත් කිරීම හා සුදුසුයැයි හැඟේ නම් පහත දැක්වෙන යෝජනාව සම්මතකර ගැනීම:

   '2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතේ 210 වන වගන්තිය මගින් නියමකර ඇති වයස් සීමාව 70 හැවිරිදි ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා සම්බන්ධයෙන් අදාළ නොවිය යුතු බවත්, වාර්ෂික මහාසභා රැස්වීම අවසන් වූ තැන් සිට තවදුරටත් එක් වසරක කාල සීමාවක් සඳහා ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා සමාගමේ අධ්‍යක්‍ෂවරයෙකු ලෙස නැවත පත් කළ යුතු බවත් මෙයින් යෝජනාකර සිටිමු.'

4. විගණකාධිපතිවරයා විසින් සමාගමේ විගණකවරුන් පත් කරනු ලැබිය යුතු අතර ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 19 වන සංශෝධනය ප්‍රකාරව ඔවුන්ගේ පාරිශ්‍රමිකය තීරණය කළ යුතුය.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අණ පරිදි,



**ඩැල්රින් තිරුකුමාර්**
සමාගමේ ලේකම්/ආයතනික ලේකම් සේවා ප්‍රධානි

2016 දෙසැම්බර් මස 22 දින

*සටහන*

1. *මහාසභා රැස්වීමට සහභාගිවී ඡන්දය දීමට හිමිකම් ලබයි. පෙරකලාසිකරුවෙකු සමාගමේ සාමාජිකයෙකු වීම අවශ්‍ය නොවේ. මෙම දැනුම්දීම සමග පෙරකලාසි පත්‍රයේ ආකෘතියක් මෙයට යාකර ඇත.*
2. *සම්පූර්ණ කරන ලද පෙරකලාසි ආකෘති පත්‍රයක් මහාසභා රැස්වීම පැවැත්වීමට නියමිත වේලාවට පැය 48 කට පෙර එනම්, 2016 ඔක්තෝබර් මස 25 වන දින පෙ.ව. 10.00 ට පෙර කටුනායක, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ ගුවන් සමාගම් මධ්‍යස්ථානයෙහි පිහිටි ලියාපදිංචි කාර්යාලයෙහි තැන්පත් කළ යුතුය.*
3. *නීතිගත සංස්ථාවක් නියෝජනය කරන යම් තැනැත්තෙකු ඔහු/ඇය එම සංස්ථාවේ නියෝජිතයෙකු ලෙස පෙනී සිටීම සඳහා බලය පවරා දෙන ලද යෝජනාවේ පිටපතක් රැගෙන ඒම අවශ්‍යවේ. නියෝජිතවරයෙකු සාමාජිකයෙකු වීම අවශ්‍ය නොවේ.*

# පෙරකලාසි පත්‍රය

**සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගම**

සී/ස ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ සාමාජිකයෙකු/සාමාජිකයන් වන ..............................................................................................................

පදිංචි .............................................................................................................................................................................................. වන

මම/අපි, 2017 පෙබරවාරි මස 9 වන ගුරු දින පෙ.ව. 10.00 ට, බණ්ඩාරනායක අනුස්මරණ ජාත්‍යන්තර සම්මන්ත්‍රණ ශාලාවේ 'මිහිලක මැදුර'

රැස්වීම් ශාලාවේදී පවත්වනු ලබන සීමාසහිත ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමට අයත් කොටස්හිමියන්ගේ තිස් අටවන වාර්ෂික මහාසභා

රැස්වීමේදී හා එහි කිසියම් කල් තැබූ රැස්වීමකදී මා/අප වෙනුවෙන් පෙනී සිටිමින් මා/අප නියෝජනය කිරීම පිණිස ............................................

........................................................................................................... පදිංචි ...........................................................................................................................

හෝ ඔහු/ඇය පැමිණීමට අපොහොසත් වෙතොත් පහත දැක්වෙන,

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

යන අධ්‍යක්ෂවරුන්ගෙන් එක් අයෙකු, මගේ/අපගේ පෙරකලාසි බලකරු වශයෙන් මෙයින් පත්කරමි.

| | පක්ෂව | විපක්ෂව |
|---|---|---|
| 1. 2016 මාර්තු මස 31 වන දිනයෙන් අවසන් වර්ෂය වෙනුවෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශ, ඒ පිළිබඳ විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව සමග භාරගනු ලැබ සළකා බැලීම. | ☐ | ☐ |
| 2. වයස අවුරුදු හැත්තෑව ඉක්මවූ ආර්. චානක ඩී. ද සිල්වා මහතා සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස නැවත පත් කිරීම. | ☐ | ☐ |
| 3. වයස අවුරුදු හැත්තෑව ඉක්මවූ ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස නැවත පත් කිරීම. | ☐ | ☐ |
| 4. විගණකාධිපතිවරයා විසින් සමාගමේ විගණකවරුන් පත් කරනු ලැබිය යුතු අතර ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 19 වන සංශෝධනය ප්‍රකාරව ඔවුන්ගේ පාරිශ්‍රමිකය තීරණය කළ යුතුය. | ☐ | ☐ |

වර්ෂ දෙදහස් දහසයේ ................................................ මස ............................................ක්වූ මෙම දිනයේදී අත්සන් කළෙමි.

......................................................
අත්සන/අත්සන්

*සටහන:*

*(අ) අනවශ්‍ය වචන කපා හරින්න*

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

**පෙරකලාසි පත්‍රය සම්පූර්ණ කිරීම සඳහා උපදෙස්:**

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

# ආයතනික තොරතුරු

## සමාගමේ නම

ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් ලිමිටඩ්

## සමාගම ලියාපදිංචි කිරීමේ අංකය

PB 67

## නෛතික ආකෘතිය

පොදු සීමිත වගකීම් සමාගමකි

## අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය

ඒ. එන්. ඩයස් මහතා (සභාපති)
ආර්. එස්. ජයවර්ධන මහතා
ලුතිනන් කර්නල් එස්. ඩී. පීරිස්
ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා
ආර්. සී. ඩී. ද සිල්වා මහතා
එම්. පී. හරදාස මහතා
එන්. ද සිල්වා දේවා ආදිත්‍ය මහතා
එච්. කේ. බාලපටබැඳි මහතා

## විගණන කමිටුව

ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා (සභාපති)
ආර්. සී. ඩී. ද සිල්වා මහතා
එම්. පී. හරදාස මහතා
ලුතිනන් කර්නල් එස්. ඩී. පීරිස්

## මානව සම්පත් හා පාරිශ්‍රමික කමිටුව

ලුතිනන් කර්නල් එස්. ඩී. පීරිස්
ජේ. එම්. එස්. බ්‍රිටෝ මහතා
ආර්. සී. ඩී. ද සිල්වා මහතා
එම්. පී. හරදාස මහතා

## සමාගමේ ලේකම්

ඩැල්රින් තිරුකුමාර්

## බැංකුකරුවෝ

සී/ස ජාතික සංවර්ධන බැංකුව
ලංකා බැංකුව
ස්ටැන්ඩර්ඩ් චාර්ටඩ් බැංකුව
සී/ස හොංකොං ඇන්ඩ් ෂැංහයි බැංකුව
සිටි බැන්ක් එන්.ඒ.
සම්පත් බැංකුව පීඑල්සී
නේෂන්ස් ට්‍රස්ට් බැංකුව පීඑල්සී
හැටන් නැෂනල් බැංකුව පීඑල්සී
ඒ.ජී. ඩෝච බැන්ක්
අමානා බැංකුව පීඑල්සී
ලංකා කොමර්ෂල් බැංකුව පීඑල්සී
මහජන බැංකුව

## විගණකවරු

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

## ලියාපදිංචි කාර්යාලය

ගුවන් සමාගම් මධ්‍යස්ථානය
බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ,
කටුනායක
ශ්‍රී ලංකාව

## ආයතනික වෙබ් අඩවිය

www.srilankan.com

★

**මෙම වාර්ෂික වාර්තාව කාබන් මධ්‍යස්ථ වේ.**

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

SMART MEDIA
The ANNUAL REPORT Company

www.smart.lk

PARTNER Carbonfree
Carbonfund.org

www.carbonfund.org

SriLankan Airlines

ගුවන් ගමන් මධ්‍යස්ථානය
බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ
කටුනායක