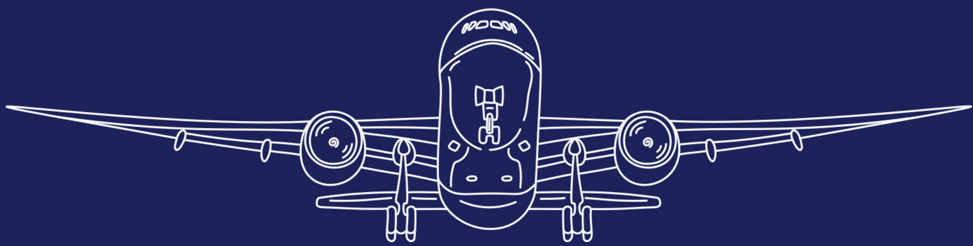
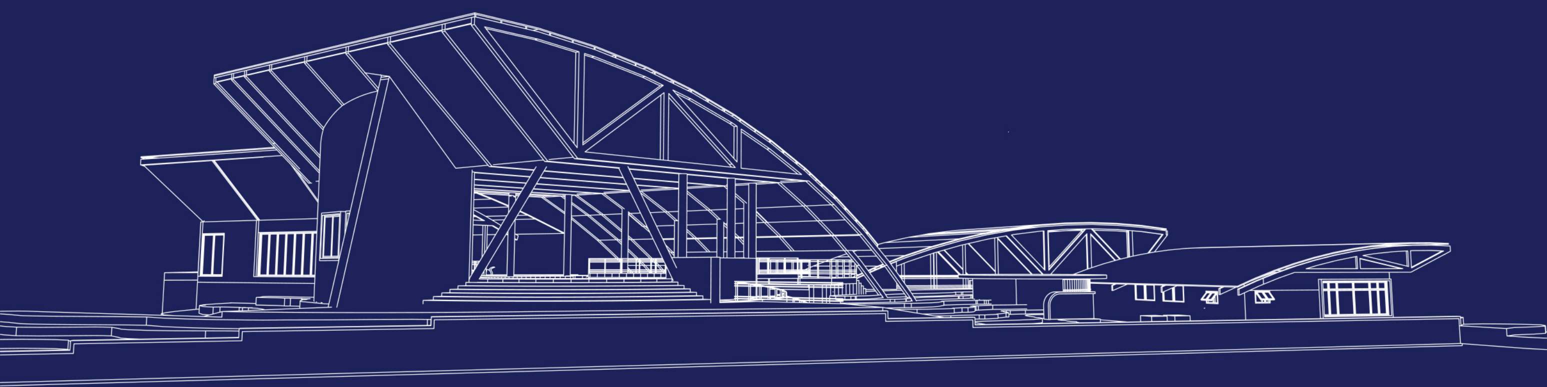
ගුවන්තොටුපළ හා ගුවන් සේවා
(ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගම

සමෘද්ධියට අඩිතාලම

වාර්ෂික වාර්තාව 2024





ගුවන්තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගම

සමෘද්ධියට අභිතාලම

සමෘද්ධියට අඩිතාලම

නව මානයන් කරා සැලකිය යුතු ප්‍රතිසාධනයක් සහ සාර්ථකත්වයක් ලඟාකරගත් වසරක්

ස්ථිරසාර හා උපායමාර්ගික දැක්මක සාක්ෂියක් ලෙස, ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගම (ගු.ගු.සේ.ස.) සියලුම මෙහෙයුම් හා මූල්‍ය දර්ශක මගින් විශිෂ්ට කාර්යසාධනයක් ලබා දෙමින් තිරසාර වර්ධනය සඳහා සාර්ථක පදනමක් දමා ඇත. ශ්‍රී ලංකාව දකුණු ආසියාවේ නැගී එන ගුවන් සේවා කේන්ද්‍රස්ථානයක් බවට පත් කිරීම සඳහා සැලකිය යුතු ප්‍රතිඵල අත්කර ගැනීම පිණිස අප අපගේ මූලික ශක්තීන් මත ගොඩ නැගෙන හෙයින් මෙම වසර “සමෘද්ධියට අඩිතාලම” යන අපගේ තේමාව නිරූපණය කරයි.

2023 වසරට වඩා 18% ක ඉහළ වර්ධනයක් පෙන්නුම් කරමින් මගී සංචලන මිලියන 8.9 ක ප්‍රමාණයට ලඟා වීම සහ වසංගත තත්වයට පෙර පැවති ඉහළම අගය වූ 2018 වසරේ අත්කරගත් මිලියන 10.9 අගය කරා දැඩි අධිෂ්ඨානයකින් ගමන් කිරීම අඛණ්ඩව සිදු කිරීමත් නිසා 2024 වසර අපගේ පශ්චාත් වසංගත ප්‍රතිසාධන ගමනේ ඉතා වැදගත් සන්ධිස්ථානයක් සනිටුහන් කළේය. මෙම ආකර්ශනීය වර්ධන ප්‍රවණතාව, ගෝලීය ගුවන් ගමනාගමනයේ ප්‍රත්‍යස්ථිතිය පමණක් නොව, සබඳතා සහ සේවා විශිෂ්ටත්වය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස හි උපායමාර්ගික ප්‍රවේශයන්හි ඵලදායිත්වය ද පිළිබිඹු කරයි.

අප ඉහළින් ඇති ගුවන් අවකාශය වඩාත් කාර්යබහුල, සජීවී සහ ඉතා වැදගත් එකකි. ජාත්‍යන්තර ගුවන් සංචලන 21% කින් ඉහළ ගොස්, 56,289 ක් දක්වා ළඟා වී ඇති අතර, ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම්වල මුළු එකතුව මෙට්‍රික් ටොන් 192,498 ක් වී ඇති අතර එය 21% ක වර්ධනයකි. මෙම සංඛ්‍යා, හුදෙකලා ජයග්‍රහණ තුළින් නොව, ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ සෑම අංශයක් හරහාම අත්කරගත් ප්‍රගතිය තුළින් යළි නැගී සිටීමේ ස්වභාවය පිළිබිඹු කරයි. මෙම කාර්යසාධන මත පදනම්ව, ගු.ගු.සේ.ස විසින් බදු අය කිරීමෙන් පසු රු.මි. 21,108 ක ලාභයක් අත්කරගත් අතර එය නැවත ආයෝජනය කර, යළි ගොඩ නැගීමට සහ නැගීසිටීමට අප සතු මූල්‍ය ශක්‍යතාව පිළිබඳ ශක්තිමත් දර්ශකයක් වේ.

අපගේ සාර්ථකත්වය ගුවන් තලය තුළ ගොඩ නැගුනද එය සහයෝගීත්වය මත පදනම්ව ඇත. 2024 වසරේදී ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා 50 ක් අප සමඟ ගුවන් ගමන් ඇරඹීමට තෝරාගත් අතර එයින් 41 ක් බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (බ.ජා.ගු.) හරහා ද, 10 ක් මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (ම.රා.ජා.ගු.) හරහා ද 2 ක් යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (යා.ජා.ගු.) හරහා ද ගමන් කරන ලදී. මෙම ගුවන් සේවා සම්බන්ධතා හුදෙක් මෙහෙයුම් වලින් ඔබ්බට ගිය, සංස්කෘතික, ආර්ථික හා අනාගතය හා යාකරන සබැඳියාවන් ගොඩනගන පාලම් විය. එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන්, ශ්‍රී ලංකාව විසින් 2024 දී සංචාරකයින් මිලියන 2.02 ක් පිළිගත් අතර, එය 2023 වසරට සාපේක්ෂව 39% ක ආකර්ෂණීය වර්ධනයක් පිළිඹිබු කරයි. සෑම පැමිණීමක්ම අපගේ මෙහෙවර; ලෝකය ශ්‍රී ලංකාව වෙතද, ශ්‍රී ලංකාව ලෝකයටද විවෘත කිරීම, ප්‍රතිධ්වනිය කරන ලදී.

තවද, අපගේ ගුවන් තලය වර්ධනය වී ඇති සෙයින්ම, අපගේ යටිතල පහසුකම්ද වර්ධනය වී ඇත. අභිමානයෙන් හා උදාර අභිලාෂයෙන් යුතුව, අපි ජපන් ජාත්‍යන්තර සහයෝගීතා නියෝජිතායනය (JICA) හි විශ්වාසනීය හවුල්කාරිත්වයෙන් බලගැන්වුණු බ.ජා.ගු. හි දෙවන පර්යන්තය පුළුල් කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ II වන අදියර පියවර 2 ආරම්භ කළෙමු. දැනට ක්‍රියාත්මක වන මෙම පරිවර්තනීය ව්‍යාපෘතිය, අපගේ පවත්නා ධාරිතාවය දෙගුණ කරනු ලබන අතර, නව ශ්‍රී ලංකාවේ ශක්තිය හා සුන්දරත්වය පිළිබිඹු කරන නවීන, පුළුල් හා තිරසාර පහසුකම් සහිත නව යුගයකට මඟ පාදනු ඇත. මෙය හුදෙක් ඉදිකිරීමක් නොව නිර්මාණයක් වන අතර, ජාතියක සිහින, හැකියාවන් ගොඩනංවමින් ලෝකයට සත්කාරකත්වය ලබාදීමට සූදානම්ව සිටී.

මෙම සුවිශේෂී වසර අවසන් වන විට, ගු.ගු.සේ.ස හුදෙක් යථා තත්ත්වයට පත්වනවා පමණක් නොව යළි නැගී සිටින බව පැහැදිලිය. අපගේ ශක්තිමත් ප්‍රතිෂ්ඨාව මත සිට නෙත් දිගත දෙසට යොමා ගෙන, සෑම අභියෝගයක්ම අවස්ථාවක් බවටද, සෑම සිදුවීමක්ම ප්‍රවේගයක් බවට ද පරිවර්තනය කරමින් අපි සමෘද්ධිය කරා ගමන් කරමින් සිටින්නෙමු.

පටුන

8	මූල්‍ය සුවිශේෂිතා
9	කාර්යසාධන සුවිශේෂිතා
10	ආයතනික ව්‍යුහය
11	වසරේ සාරාංශය
13	සභාපතිතුමාගේ පණිවිඩය
18	නායකත්ව කණ්ඩායම
22	ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායම
26	සමාගමේ කටයුතු පිළිබඳ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්තාව
33	විගණන හා කළමනාකරණ කමිටු වාර්තාව (AMC)
36	කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය
50	මූල්‍ය සමාලෝචනය
58	දස වසරක සාරාංශය
62	මානව සම්පත් කළමනාකරණය
70	අවදානම් කළමනාකරණය
75	යහපාලනය
82	මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ විගණකාධිපතිවරයාගේ වාර්තාව
94	විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය
95	මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශනය
96	හිමිකම් වෙනස්වීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශනය
97	මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය
98	මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්
128	අප හා සබැඳි ගුවන් සමාගම්
130	ආයතනික තොරතුරු

දැක්ම

"තිරසාර ආර්ථිකයක් තුළින් ගෝලීය සම්බන්ධකයේ මිත්‍රශීලී ගුවන් සේවා හවුල්කරුවා වීම"

මෙහෙවර

"ආයතනය කෙරෙහි උනන්දුවක් දක්වන පාර්ශවයන්ගේ තෘප්තිය තහවුරු කිරීම සඳහා තරඟකාරී ආරක්ෂිත ගුවන් සේවා සහ නවීන තාක්ෂණයෙන් හා වඩා හොඳ පරිචයන්ගෙන් සමන්විත වූ විශිෂ්ට වූ ආගන්තුක අත්දැකීම් ලබාදීම."

වටිනාකම්

පරිසර හිතකාමී වීම - වඩාත් පරිසර හිතකාමී සහ පාරිසරික වශයෙන් වගකිවයුතු තීරණ සහ ජීවන රටාවන්ට මඟ පෑදිය හැකි දැනුම සහ පරිචයන් අනුගමනය කිරීම.

නව්‍යකරණය - නව අදහස් සහ වඩාත් කාර්යක්ෂම ප්‍රවේශයන් ක්‍රියාත්මක කිරීම තුළින් ඵලදායිතාවය වැඩි දියුණු කිරීමට ක්‍රම සෙවීම.

මිත්‍රශීලී බව - විධිමත් රාමුවලින් ඔබ්බට ගොස් අපගේ කාර්යමණ්ඩලය හරහා ඉතා උසස් පාරිභෝගික අත්දැකීමක් සහතික කිරීම තුළින් අපේක්ෂාවන් ඉක්මවා යාම.

කණ්ඩායම් හැඟීම - විශිෂ්ටත්වය අත්කර ගැනීම සඳහා එක්ව සිටින පුද්ගලයින්ගේ සහ නිපුණතාවන් හි ශක්තිය කෙරෙහි විශ්වාස කිරීම.

විනිවිදභාවය - අපගේ ක්‍රියාවන් කරුණු මගින් සනාථ කළ හැකිවීම තුළින් වලංගු හේතුවක් පැහැදිලි කළ හැකි වීම.

විවෘතභාවය - නව අවස්ථා සඳහා විවෘත වීම, විවේචනයන් ඉවසීම, කුතුහලයෙන් යුතුව සවන් දීම සහ සන්නිවේදනය කිරීමට හැකිවීම.

වෘත්තීමයභාවය - අප කරන කාර්යයන් සහ අප හැසිරෙන ආකාරය පිළිබඳව අඛණ්ඩව ඉහළ ප්‍රමිතීන් අත්කර ගැනීම.

සැ.යු:
මෙය ඉංග්‍රීසි වාර්ෂික වාර්තාවේ පරිවර්තනයක් වන හෙයින්, සංශෝධන හෝ ගැටළු ඇත්නම් කරුණාකර ඉංග්‍රීසි වාර්ෂික වාර්තාව භාවිතා කරන්න.

SERVICES SRI LANKA

අපගේ ඓතිහාසික සන්ධිස්ථාන

එවකට 'දිවයින' හරහා ගුවන් මාර්ග සේවාවක් ආරම්භ වීමත් සමග ගු.ගු.සේ.ස. හි මුලාරම්භය වර්ෂ 1932 දක්වා දිවයයි. එතැන් පටන් ගෙවී ගිය වසර 93 පුරා සෑම ආකාරයකින්ම ගුවන් සේවා කේන්ද්‍රස්ථානය සැලකියයුතු පරිවර්තනයන්ට භාජනය වී ඇත. සෑම කාලයකදීම ඉදිරි ගමන් මග ශක්තිමත් කරනු ලබන නව සංවර්ධනයන් සහ වෙනස්කම් දැකගැනීමට හැකි විය. "තිරසාර ආර්ථිකයක් තුළින් ගෝලීය සම්බන්ධකයේ මිත්‍රශීලී ගුවන් සේවා හවුල්කරුවා වීම" යන දැක්ම පෙරදැරි කරගනිමින්, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් සිය විශිෂ්ටත්වය කරා යන ගමනේ සැලකිය යුතු ප්‍රගමනයන් අත්කරගෙන ඇත. වර්තමානයේ ගු.ගු.සේ.ස. විසින් ලොව පුරා සිටින සිය සියලුම පාර්ශවකරුවන් වෙත මහගු සේවයක් දායාද කරනු ලබයි.

1983 වර්ෂයේදී ශ්‍රී ලංකාවේ සියලුම ගුවන්තොටුපළවල් හි සමස්ත සංවර්ධනය, නඩත්තුව, පරිපාලනය සහ සේවා සැපයුම ඔස්සේ ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සපයන්නා වශයෙන් ගු.ගු.සේ.ස. විසින් සිය මෙහෙයුම් ආරම්භ කරන ලදී. එහි සංස්ථාගත කිරීමත් සමඟ, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ (ICAO) සාමාජිකයෙකු ලෙස රාජකාරි භාර ගැනීමට රජයේ නියෝජිතයා ලෙස ගු.ගු.සේ.ස. පත් කරන ලදි.

ගු.ගු.සේ.ස. විශිෂ්ටත්වය කරා යන ගමනේ පහත සඳහන් සුවිශේෂී සන්ධිස්ථානයන් පසු කරන ලදි.

1930
- එක්සත් රාජධානිය සහ ඉන්දියාව අතර ගුවන් තැපැල් සේවාව ශ්‍රී ලංකාව හරහා දීර්ඝ කිරීමට ශ්‍රී ලංකා ආණ්ඩුකාරවරයා විසින් සාකච්ඡා කරනු ලැබිණි.

1934
- රත්මලානෙහි ගගන යාත්‍රාංගනයක් ඉදිකිරීමට ලංකා රාජ්‍ය සභාව තීරණය කළේය.

1936
- රත්මලානෙහි ගගන යාත්‍රාංගනයෙහි ඉදිකිරීම කටයුතු සම්පූර්ණ කළේය.
- ලංකා ගුවන් සමාජය විසින් මහජනතාවට ගුවන්ගමන් අවස්ථා සලසා දුනි.

1937
- පළමු ගුවන් සංචලන රෙගුලාසි ප්‍රකාශයට පත් කළේය.
- ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි සන්නාමය සහිත පළමු ගුවන් යානා තුන ගුවන්යානා ලේඛනයට ඇතුළත් කළේය.

1938
- පෙබරවාරි 28 වන දින රත්මලාන ගුවන්තොටුපළ විවෘත කළේය.
- සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ලෙස රාජ්‍ය වැඩ අධ්‍යක්ෂවරයා පත් කළේය.

1939
- පුත්තලමේදී හදිසි ගොඩබැස්වීමක් සිදු කළේය.

1942
- දෙවන ලෝක යුද්ධය ආරම්භ වීමත් සමග රත්මලාන ගුවන්තොටුපළෙහි කටයුතු රාජකීය ගුවන් හමුදාව යටතට පත්වීය.

1945
- එක්සත් රාජධානිය ඕස්ට්‍රේලියාව "ලැන්කස්ට්‍රියානු" ගුවන් සේවය සිය මෙහෙයුම් ලංකාව හරහා ආරම්භ කළේය.

1946
- ප්‍රවාහන අමාත්‍යංශය යටතේ සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව පිහිටුවීය.
- සිවිල් ගුවන් ගමන් සඳහා රත්මලාන ගගන යාත්‍රාංගනය රාජකීය ගුවන් හමුදාවෙන් පවරා ගත්තේය.

1947
- එයාර් සිලෝන් - ජාතික ගුවන් සේවය, සන්නිවේදන සහ වැඩ අමාත්‍යාංශය යටතේ ස්ථාපිත කළේය.
- යාපනය හරහා කොළඹ සිට මදුරාසිය දක්වා ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් ආරම්භ කළේය.

1948
- ශ්‍රී ලංකාව, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ (ICAO) සාමාජිකයෙකු වශයෙන් පත් කළේය.

1950
- 1950 අංක 15 දරන ගුවන් නාවික පනත ප්‍රකාශයට පත්කළේය.
- ගුවන් නියමුවන් සඳහා පුහුණු පාසලක් ස්ථාපිත කළේය.

1955
- එයාර් සිලෝන් සමාගම, KLM රාජකීය ලන්දේසි ගුවන් සමාගම සමඟ ගිවිසුමකට එළඹීය.

1959
- ජාත්‍යන්තර ගුවන් මෙහෙයුම් කටයුතු කටුනායකට රැගෙන ගියේය.

1963
- කටුනායක ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධන වැඩසටහන ආරම්භ කළේය.
- RAF ගුවන්පථය, කැනඩා රජයේ සහය ඇතිව මීටර් 1,840 සිට මීටර් 3,350 දක්වා පුළුල් කළේය.
- වසරකට මගීන් 150,000 ක් හැසිරවිය හැකි පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලක් ඉදිකරනු ලැබිණි.

1967
- කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (බ.ජා.ගු.) ආරම්භ කළේය.

1968

- විශාල පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලක්, ගුවන් යානා හැසිරවීමේ අංගනයක් සහ ගුවන් ධාවන පථයට පිවිසුම් මාර්ගය ඉදිකළේය.

1979

- ජාතික ප්‍රවාහකයා ලෙස, එයාර් ලංකා ගුවන් සේවය ආරම්භ කළේය.
- 1979 ගුවන්තොටුපළ අධිකාරී පනත ප්‍රකාශයට පත්කර ගුවන්තොටුපළ අධිකාරිය ස්ථාපිත කළේය.

1980

- ගුවන්තොටුපළ අධිකාරිය විසින් සිවිල් මෙහෙයුම් කටයුතු සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව වෙතින් පවරාගනු ලැබීය.

1981

- ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් කටයුතු මෙහෙයවීම සඳහා රජය සතු සමාගමක් පිහිටුවීමට රජය තීරණය කළේය.

1982

- ගුවන් නාවික පනත සංශෝධනය කෙරිණි.

1983

- ගුවන්තොටුපළවල සමස්ත සංවර්ධනය, නඩත්තුව, පරිපාලනය සහ සේවය සැපයීම අධීක්ෂණය සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. ස්ථාපිත කළේය.

1984

- නව ධාවන පථයක්, මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලක්, භාණ්ඩ ගොඩබෑම සඳහා ගොඩනැගිලි සංකීර්ණයක්, පාලක කුළුණු, සංඥා සේවා සහ නඩත්තු සංකීර්ණයක් ඉදිකිරීම සඳහා සංවර්ධන සැලැස්මක් දියත් කළේය.

1987 / 88

- මිලියන 3.5 ක වාර්ෂික මගී මෙහෙයුම් ධාරිතාවක් සහිත නව ධාවන පථය සහ මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල ආරම්භ කළේය.

1992

- ගුවන් භාණ්ඩ බහාලුම් ගම්මානය විවෘත කළේය.

1998

- ඩුබායි රාජ්‍යයෙහි පදනම් වූ එමිරේට්ස් සමාගම විසින් එයාර් ලංකා සමාගම අර්ධ වශයෙන් අත්පත් කර ගැනීමෙන් පසුව “ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය” ලෙස සන්නාමගත කළේය.

2005

- ගුවන් පාලම් අටක්, පුළුල් කරන ලද පර්යන්ත, විවේකාගාර සහ වෙනත් පහසුකම් සහිතව නව පර්යන්තයක් ඉදිකිරීමෙන් ගුවන්තොටුපළට සම්පූර්ණයෙන්ම නව මුහුණුවරක් එක් විය.

2008

- ගු.ගු.සේ.ස. සිය රිදී ජුබිලිය සැමරීය.

2010

- 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන් සේවා පනත පාර්ලිමේන්තුවේ සම්මත විය.
- ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සැපයුම්කරු වශයෙන්, ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් ගු.ගු.සේ.ස. වෙත සහතිකය සහ බලපත්‍රය නිකුත් කෙරිණි.

2012

- 1912 දෙසැම්බර් 7 වන දින කොළඹ තුරඟ තරඟ පිටියේ සිය පළමු ගුවන් මෙහෙයුම ආරම්භ කල සිවිල් ගුවන් සේවා අංශය, වසර 100 ක සේවා කාලයක් සම්පූර්ණ කළේය.

2013

- ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ වන හම්බන්තොට මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (ම.රා.ජා.ගු.) ස්ථාපිත කළේය.

2015

- ම.රා.ජා.ගු. ප්‍රවර්ධනය කිරීමේ අරමුණින්, රජය විසින් ම.රා.ජා.ගු. හි දී ගුවන් සමාගම් සඳහා ලබා ගත හැකි ගුවන් සේවා නව වැදෑරුම් නිදහස සහිත පූර්ණ “විවෘත අහස ප්‍රතිපත්තියක්” ප්‍රකාශයට පත් කළේය.

2017

- A380 එයාර් බස් ගුවන් යානා ගොඩබැස්වීමට හැකිවන පරිදි, කටුනායක බ.ජා.ගු. හි ගුවන් පථය මීටර් 60 සිට මීටර් 75 දක්වා පුළුල් කර “එෆ් කේතාංකය” දක්වා වැඩිදියුණු කෙරිණි.

2018

- මඩකලපුව ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (ම.ජා.ගු.) සිවිල් මෙහෙයුම් සඳහා නැවත විවෘත කළේය.

2019

- යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (යා.ජා.ගු.) නැවත විවෘත කළේය.

2020

- බ.ජා.ගු. හි දෙවන පර්යන්තය සඳහා මුල්ගල තැබීය.

2021

- ව්‍යාපාරික පන්තියේ මගීන් සඳහා ප්‍රතිසංස්කරණය කරන ලද “අරලිය විවේකාගාරය” විවෘත කරන ලදි.
- ගෘහස්ත ගුගල් සිතියම් පහසුකම කටුනායක බ.ජා.ගු. හි ආරම්භ කරමින්, ශ්‍රී ලංකාව තුළ මෙම විශේෂාංගය සක්‍රිය කළ පළමු ආයතනය බවට පත්විය.

2022

- උසස් මට්ටමේ සේවා ලබා ගන්නා මගීන් සඳහා විශිෂ්ට ගුවන්තොටුපළ අත්දැකීමක් ලබාදීම සඳහා “ගෝල්ඩ් රූට්” විවේකාගාර සේවය ආරම්භ කෙරිණි.

2023

- බ.ජා.ගු. හි නව පැමිණීමේ ඉලෙක්ට්‍රොනික සාප්පු සංකීර්ණය විවෘත කිරීම තුළින් මගීන්ට නව අත්දැකීමක් ලබා දුණි.

2024

- බ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙහි II වන අදියර පියවර 2 යටතේ දැනට ක්‍රියාත්මක සැලසුම් සහ පශ්චාත් සැලසුම් උපදේශන සේවා සංශෝධනය කිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමක් අත්සන් කළ අතර දෙවන පර්යන්ත ඉදිකිරීම් සඳහා නැවත ලංසු තැබීම ආරම්භ කළේය.

මූල්‍ය සුවිශේෂිතා

	2024 (රු.මි.)	2023 (රු.මි.)	2024/2023 +/- %	2022 (රු.මි.)	2023/2022 +/- %
ලාභ සහ අලාභ					
පිරිවැටුම	**43,897**	38,376	14%	27,577	39%
ක්ෂය කිරීම වලට පෙර මෙහෙයුම් වියදම්	**20,484**	16,940	21%	12,575	35%
පොළී, බදු සහ ක්ෂය කිරීම් වලට පෙර ඉපැයුම්	**23,340**	21,382	9%	14,953	43%
ස්ථාවර වත්කම් ක්ෂය	**3,834**	2,121	81%	2,367	-10%
ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය / (ආදායම)	**(9,091)**	(14,324)	-37%	6,202	+100%
බදු පෙර ලාභය	**28,671**	33,639	-15%	6,433	+100%
ආදායම් බදු	**7, 564**	5,517	37%	1,630	+100%
බදු පසු ලාභය	**21,108**	28,122	-25%	4,803	+100%
කොටස්හිමියන්ට ආරෝපණය කළ හැකි ලාභය/(අලාභය)	**21,108**	28,122	-25%	4,803	+100%
මුදල් ප්‍රවාහ					
ලාභාංශ	**1,286**	5,500	-77%	500	+100%
දෙසැම්බර් 31 දිනට මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	**4,520**	3,171	43%	642	+100%
වසර සඳහා මුළු ප්‍රාග්ධන වියදම්	**26,514**	5,032	+100%	7,032	-28%
මූල්‍ය තත්ත්වය					
දෙසැම්බර් 31 දිනට කොටස්හිමියන්ගේ අරමුදල්	**90,293**	67,611	34%	45,257	49%
දෙසැම්බර් 31 දිනට ජංගම නොවන වත්කම් හි මුළු ධාරණ වටිනාකම	**111,352**	84,533	32%	88,491	-4%
දෙසැම්බර් 31 දිනට මුළු ජංගම වත්කම්	**111,029**	107,014	4%	91,039	18%
දෙසැම්බර් 31 දිනට මුළු ජංගම වගකීම්	**36,002**	32,425	11%	21,195	53%

පවත්නා වර්ෂයේ ඉදිරිපත් කිරීම් හා අනුකූල වන පරිදි අවශ්‍ය අවස්ථාවන්හිදී පෙර වසරේ සංඛ්‍යා නැවත සකස් කරන ලදී.
-100% හෝ +100%, 100% වඩා වැඩි විචලනයන් පෙන්නුම් කරයි.
සියළුම සංඛ්‍යා වැටයීමේ වෙනස්කම් වලට යටත්වේ.

කාර්යසාධන සුවිශේෂිතා

		2024	2023	2022	2021	2020
මෙහෙයුම් සුවිශේෂිතා						
ජාත්‍යන්තර ගුවන්යානා සංචලන	සංඛ්‍යාව	**56,289**	46,639	37,641	21,204	20,881
මගී සංචලන*	සංඛ්‍යාව	**8,884,010**	7,548,646	5,503,198	1,505,479	2,375,056
භාණ්ඩ සංචලන**	මෙ.ටො.	**192,498**	158,911	173,597	200,179	150,075
හරහා පියාසර සංචලන	සංඛ්‍යාව	**40,057**	35,506	23,846	9,339	16,370
දෙසැම්බර් 31 දිනට මුළු සේවක සංඛ්‍යාව	සංඛ්‍යාව	**4,031**	3,940	3,854	3,985	4,098
අනුපාත සුවිශේෂිතා						
හිමිකම් මත ප්‍රතිලාභ	%	**27**	50	11	(5)	(7)
බදු පෙර ශුද්ධ ලාභය, මුළු ශුද්ධ ආදායමට	%	**65**	88	23	(12)	(47)
බදු පෙර ශුද්ධ ලාභය, කොටස්හිමියන්ගේ අරමුදලට	%	**36**	60	15	(2)	(10)
මුළු ආදායම මුළු වත්කම්වලට	වාර	**0.20**	0.20	0.15	0.06	0.08
එක් සේවකයෙකු සඳහා මුළු වත්කම්	රු.'000	**55,168**	48,616	46,583	31,830	25,187
එක් සේවකයෙකු සඳහා මුළු කාර්යමණ්ඩල පිරිවැය-වසරකට	රු.'000	**3,546**	2,789	2,594	1,881	1,811
එක් ගුවන්යානා සංචලනයක් හැසිරවීම සඳහා මුළු පිරිවැය	රු.'000	**408**	325	727	574	738
එක් මගී සංචලනයක් සඳහා ආදායම	රු.	**4,941**	5,084	5,011	5,234	3,373
එක් මගී සංචලනයක් සඳහා බදු පසු ලාභය	රු.	**2,376**	3,725	873	(1,384)	(1,054)
එක් සේවකයෙකු සඳහා ගුවන් යානා සංචලන	සංඛ්‍යාව	**14**	12	10	5	5
එක් ගුවන් යානාවක් සඳහා මගීන්	සංඛ්‍යාව	**158**	162	146	71	114
එක් සේවකයෙකු සඳහා මගීන්	සංඛ්‍යාව	**2,204**	1,916	1,428	378	580
තෝලන අනුපාතය	%	**2**	3	40	39	19
මුළු වත්කම් මත ප්‍රතිලාභ අනුපාතය	%	**9**	15	3	(2)	(2)
ශුද්ධ ලාභ අනුපාතය	%	**48**	73	17	(26)	(31)
ප්‍රාග්ධන ඵලදායිතා දර්ශකය	වාර	**0.22**	0.22	0.17	0.08	0.10
කොටසකට ඉපැයීම්	රු.	**105,537**	140,607	24,013	(10,417)	(12,522)
ජංගම අනුපාතය	වාර	**3.08**	3.30	4.30	5.98	7.68
මුළු ආදායමට මුළු වියදම	වාර	**2.25**	3.22	1.24	0.92	0.76

* මගී සංචලනයන්හි ඇතුළත් වන්නේ, පැමිණීම, පිටවීම, මාරුවීම සහ මාර්ගස්ථ මගීන් වන අතර අභ්‍යන්තර මගීන් ඇතුළත් නොවේ.

** ගුවන් භාණ්ඩ සංචලනයට ඇතුළත් වන්නේ අපනයන, ආනයන සහ ප්‍රති පැටවීම් වන අතර අභ්‍යන්තර භාණ්ඩ සහ ගුවන් තැපැල් අයත් නොවේ.

ආයතනික ව්‍යුහය

- **අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය**
  - **විධායක සභාපතිතුමා**
    - **විධායක උප සභාපතිතුමා**
      - සැපයුම් දාම කළමනාකරණ අංශය
      - තොරතුරු තාක්ෂණ අංශය
      - මුදල් අංශය
      - ආරක්ෂක, ගිනි සහ මුදවාගැනීම් සේවා අංශය
      - වාණිජ සහ දේපළ අංශය
      - නීති අංශය
      - ගුවන් සංතරණ සේවා අංශය
      - ඉලෙක්ට්‍රොනික් සහ ගුවන් සංතරණ ඉංජිනේරු අංශය
      - සිවිල් ඉංජිනේරු (සැලසුම් සහ නිර්මාණ) අංශය
      - ව්‍යාපෘති අංශය
      - විදුලි ඉංජිනේරු අංශය
      - ගෘහ නිර්මාණ භූමි අලංකරණ සහ අභ්‍යන්තර නිර්මාණ අංශය
      - යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු අංශය
      - සිවිල් ඉංජිනේරු (නඩත්තු) අංශය
      - ආරක්ෂණ, විමර්ශන සහ විශේෂ ව්‍යාපෘති අංශය
      - ගුවන්තොටුපළ කළමනාකරණ අංශය
      - මානව සම්පත් අංශය
      - භාණ්ඩ සහ ගුවන් භාණ්ඩ කළමනාකරණ අංශය
      - සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු අංශය
      - උපායමාර්ගික කළමනාකරණ අංශය
      - අලෙවිකරණ සහ ආයතනික සන්නිවේදන අංශය
      - ගගන නාවික තොරතුරු කළමනාකරණ ඒකකය
      - ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකය - BIADP අදියර II - පියවර 2
  - **විගණන කමිටුව**
    - *අභ්‍යන්තර විගණන අංශය

* "අභ්‍යන්තර විගණන අංශය" පරිපාලන කටයුතු සම්බන්ධයෙන් විධායක සභාපතිතුමා වෙත වාර්තා කරයි.
"වෛද්‍ය සේවා ඒකකය" ගුවන්තොටුපළ කළමනාකරණ අංශය යටතට පත්කර ඇත.

වසරේ සාරාංශය

8,884,010
ජාත්‍යන්තර මගී සංචලන

56,289
ජාත්‍යන්තර ගුවන්යානා සංචලන

40,057
හරහා පියාසර සංචලන

මෙ.ටො. 192,498
ගුවන් භාණ්ඩ සංචලන

රු.මි. 43,897
පිරිවැටුම

රු.මි. 21,108
බදු පසු ශුද්ධ ලාභය

රු.මි. 222,381
මුළු වත්කම්

4,031
සේවක සංඛ්‍යාව

සභාපතිතුමාගේ පණිවිඩය

නව පරිච්ඡේදයක ඇරඹුම
සමෘද්ධියට අඩිතාලම දැමීම

2024 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය ගු.ගු.සේ.ස. හට පරිවර්තනීය වසරක් විය. 2024 සැප්තැම්බර් මාසයේ පැවති ජනාධිපතිවරණය සහ 2024 නොවැම්බර් මාසයේ පැවති මහ මැතිවරණය හරහා තේරී පත් වූ නව රජය පිහිටුවීමෙන් පසුව, අවසාන කාර්තුවේදී, සියලුම අභ්‍යන්තර මෙහෙයුම් කටයුතු පුරා ඇති කළ පරිපූර්ණ පෙරළියක් සමග අනාගත සාර්ථකත්වය උදෙසා ශක්තිමත් අඩිතාලමක් අපි ස්ථාපිත කළෙමු.

මෙම ආණ්ඩු පාලනයේ පරිවර්තනීය වෙනස ගු.ගු.සේ.ස., වේගයෙන් සංවර්ධනය වන සිය ගුවන් සේවා පරිසරය තුළ ප්‍රතිචාර දැක්වීමට සහ නවෝත්පාදනය කිරීමට වැඩි නම්‍යශීලීත්වයක් සමග වඩාත් පාරිභෝගික කේන්ද්‍රීය ප්‍රවේශයක් අනුගමනය කිරීමට හැකියාව ලබා දී ඇත. ගෝලීය ගුවන්තොටුපළ ක්‍රියාකරුවන් සමග වඩා හොඳින් තරග කිරීමට ඉහළ දක්ෂතා ආකර්ෂණය කරගනිමින්, ජාත්‍යන්තරය තුළ අපගේ පැවැත්ම පුළුල් කිරීමට ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සන්නාමය දැන් අපට අන් කවරදාටත් වඩා ප්‍රයෝජනයට ගත හැකිය.

2024 වසර පිළිබඳව ආපසු සලකා බලන විට, "සමෘද්ධියට අඩිතාලම" යන තේමාව අද දින ආයතනයක් ලෙස අපගේ ස්ථානය ඉතා නිවැරදිව විස්තර කරනු ලබයි. වසර ගණනාවක් තිස්සේ අප ඉතා ප්‍රවේශමෙන් ගොඩනගා ඇති ශක්තිමත් පදනම, වර්ධනය, නවෝත්පාදනය සහ වැඩිදියුණු කළ සේවා සැපයීම සඳහා අවස්ථාව සලසා ගැනීමට අපට පිටුවහලක් ලබා දෙන හෙයින් 2025 වසර අපගේ ගමන් මගේ තීරණාත්මක මොහොතක් සනිටුහන් කරනු ඇත. ආයතනයක් ලෙස, අපි සැලකිය යුතු අභියෝග ජය ගෙන, ශක්තිමත්ව, අපගේ මගීන්ගේ, පාර්ශවකරුවන්ගේ සහ අප විසින් සේවය සලසනු ලබන ප්‍රජාවන්ගේ ඉහළ යන අවශ්‍යතා සපුරාලීමට සම්පූර්ණයෙන්ම කැපවී සිටිමු. රජය සතු ප්‍රමුඛ සමාගමක් ලෙස, අපි මේ සියලු ක්ෂේත්‍රයන්ගේ විශිෂ්ටත්වය උදෙසා කැපවී සිටිමු.

ගුවන් සේවා කේන්ද්‍රස්ථානය පුළුල් වීම

කොවිඩ්-19 වසංගතයේ බලපෑමෙන් හටගත් ඉන්ධන පිරිවැය ඉහළ යාම, ශ්‍රම හිඟය සහ සැපයුම් දාමයන් හා සංචාරක ඉල්ලුමට බාධා පමුණුවමින් හටගත් ගෝලීය දේශපාලන කැළඹීම් හේතුවෙන් ගෝලීය සහ දකුණු ආසියානු ගුවන් සේවා කර්මාන්තය පසුගිය වසර කිහිපය තුළ අනපේක්ෂිත අභියෝගයන්ට මුහුණ දෙන ලදී. මෙම අභියෝග මෙන්ම ඉහළ යන උද්ධමනය සහ පාරිසරික බලපෑම් යනාදිය, කර්මාන්තය සතු එකී බලපෑම්වලට මුහුණ දීමේ ශක්‍යතාවය පරීක්ෂාවට ලක් කර ඇත. එහෙත්, මෙම දුෂ්කරතා මධ්‍යයේ වුවද, ගුවන් සේවා අංශය කැපී පෙනෙන ලෙස ප්‍රකෘති තත්වයට පත්ව ඇති අතර, අපගේ ඉහළ සේවා ප්‍රමිතීන් පවත්වා ගනිමින් ඒ සඳහා අනුවර්තනය වීමට අපි වෙහෙස නොබලා කටයුතු කර ඇත්තෙමු.

අනාගත සාර්ථකත්වය උදෙසා අප ගෙන යනු ලබන උපායමාර්ගික ප්‍රවේශයන් කිහිපයක් 2024 වර්ෂයේදී ලබා ගන්නා ලදී. 2 වන පර්යන්තය ඉදිකිරීම සඳහා ණය ලබා දීම නැවත ආරම්භ කිරීමට අපගේ අරමුදල් සැපයුම්කරු වන JICA ආයතනයෙන් අනුමැතිය ලැබීම එවැනි වැදගත් එක් අවස්ථාවක් විය. වර්ධනය වන ගුවන් ගමන් අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලීමට අපට හැකියාව සලසමින්, මෙම අනුමැතිය අපගේ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනයේ තීරණාත්මක මොහොතක් නියෝජනය කරනු ලබයි. 2024 වර්ෂයේදී අපි මගීන් මිලියන 8.9 ක් සඳහා සත්කාරත්වය ලබා දුන් අතර, එය 1 වන පර්යන්තයෙ හි වාර්ෂික ධාරිතාවය වන මගීන් මිලියන 6 ඉක්මවා ගියේය. සීමා රහිත අත්දැකීම් සමුදායක් සහිතව වැඩි මගී ප්‍රවාහයක් හැසිරවීමට අප හට හැකියාව ලබා දෙමින් 2 වන පර්යන්තය අපගේ ධාරිතාවය සහ මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාවය වැඩි දියුණු කිරීමට අපේක්ෂා කරනු ඇත. මෙම ව්‍යාපෘතිය නැවත ආරම්භ කිරීම අපගේ අඛණ්ඩ වර්ධනයට මෙන්ම කලාපීය නායකත්වයට ඉතා වැදගත් වේ.

වර්ෂය තුළ ගෝලීය ආර්ථික තත්ත්වයන්ගේ වැඩිදියුණු වීම ගුවන් සේවා අංශය තුළ වඩාත් ධනාත්මක ප්‍රවේශයන් ඇති කිරීමට දායක විය. අභියෝගාත්මක වසර කිහිපයකට පසුව, ගු.ගු.සේ.ස. 2023 වර්ෂයේ සිට ස්ථාවර වර්ධනයක් පෙන්නුම් කළ අතර, 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා මගී සංචලන මිලියන 8.9 ක් සනිටුහන් කරමින් පෙර වර්ෂයට සාපේක්ෂව 18% ක වර්ධනයක් වාර්තා කරන ලදී. මෙම සුබවාදී ප්‍රවණතාවය ගුවන් ගමන් සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය දක්වා ව්‍යාප්ත වූ අතර, එය වර්ෂයෙන් වර්ෂය අනුපිළිවෙලින් 21% සහ 21% ක වර්ධනයක් වාර්තා කරන ලදී.

ශ්‍රේෂ්ඨ පන්තියේ අත්දැකීම් නිර්මාණය

අප සතු "සුවිශේෂී ආගන්තුක සත්කාරය" හේතුවෙන් ශ්‍රී ලංකාව ලොව ප්‍රමුඛ සංචාරක ගමනාන්තයක් ලෙස ගෝලීය වශයෙන් හඳුනාගෙන ඇත. ප්‍රධාන ජාත්‍යන්තර ප්‍රවිෂ්ඨ දොරටුව ලෙස, බ.ජා.ගු. මෙම කීර්තිනාමය අත්කරගැනීම සම්බන්ධයෙන් වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කරනු ලබයි. 2024 වර්ෂය පුරාවටම, විවිධ නිෂ්පාදන සහ ආහාර වර්ග සපයන සාප්පු සහ අවන්හල් හි පුළුල් පරාසයක් සහතික කිරීම සඳහා අපි අපගේ අලෙවිසැල් සහ ආහාරපාන සපයන සේවාවන් අඛණ්ඩව නවීකරණය කළෙමු. අපගේ අනුග්‍රාහකයන් සඳහා හිතකර පරිසරයක් නිර්මාණය කිරීම සහ ඔවුන් සමග සමීපව කටයුතු කිරීම, සාප්පු සවාරි සඳහා වන ගමනාන්තයක් ලෙස බ.ජා.ගු. හි ආකර්ෂණය වැඩි කිරීමට ඉවහල් වන බව අපි විශ්වාස කරන්නෙමු.

අප විසින් ගනු ලබන සියලු උත්සාහයන්හි අවසන් ප්‍රතිඵලය වන්නේ පාරිභෝගිකයා සෑහීමට පත්වන ආකාරයට කැපවී කටයුතු කිරීමයි. අපගේ ආයතනයේ සාර්ථකත්වය අප සේවය සලසනු ලබන පුද්ගලයින්ගේ සතුට සහ විශ්වාසය මත රඳා පවතින බව අපි පිළිගනිමු. අපගේ තරඟකාරී සහ වේගයෙන් වෙනස්වන කර්මාන්තයේ, හුදෙක් අපේක්ෂාවන් සපුරාලීම පමණක් ප්‍රමාණවත් නොවන අතර අප ඒවා ඉක්මවා යා යුතුය. මගීන්ගේ අවශ්‍යතා ඉටුකිරීම පිළිබඳව මෙන්ම මගී අත්දැකීම් සෑම අංශයක්ම වැඩිදියුණු කිරීම කෙරෙහි අපි සැලකිය යුතු අවධානයක් යොමු කර ඇත්තෙමු. රැඳී සිටීමේ කාලය අඩු කිරීමේ සිට පර්යන්ත පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම, සන්නිවේදනය වැඩිදියුණු කිරීම සහ සෑම සේවා ස්ථානයකදීම උසස් සේවා සැපයීම දක්වා, අපි මගීන්ගේ ප්‍රතිචාර පිළිබඳව ඉතා වැඩි සැලකිල්ලක් යොමුකර ඒ අනුව නිශ්චිතව ක්‍රියා කර ඇත්තෙමු. මෙම පාරිභෝගික කේන්ද්‍රීය ප්‍රවේශය අපගේ සංචාරකයින් සමග දීර්ඝ කාලීන සබඳතා ගොඩනගා ගැනීමට මූලික වී ඇති අතර එය ඉදිරිය කරා අප යන ගමනේ කේන්ද්‍රස්ථානයක් ලෙස පවතිනු ඇත.

තිරසාර ප්‍රතිඵල අත්කර දීම

2024 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ මූල්‍ය කාල සීමාව සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. ප්‍රශංසනීය ලෙස කටයුතු කර ඇත. මූල්‍ය කාල සීමාව සඳහා ආදායම රු.බි. 43.9 ක් වූ අතර, එය ප්‍රධාන වශයෙන් ගුවන් යානාවට නැගීමේ ගාස්තු සහ අනුග්‍රාහක ගාස්තු ආදායම ඇතුළත් වන ගගන නාවික නොවන ආදායම් කාණ්ඩ මගින් ලැබුණි. රු.බි. 24 ක් වූ වියදම්වලට කාර්යමණ්ඩල පිරිවැය, ක්ෂය සහ අනෙකුත් පරිපාලන හා ආයතනික වියදම් ඇතුළත් විය. ගු.ගු.සේ.ස. හි තරගකාරිත්වය පවත්වා ගැනීම සඳහා, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සහ කළමනාකාරිත්වය ඵලදායී පිරිවැය සහ වියදම් කළමනාකරණයට අඛණ්ඩව ප්‍රමුඛත්වයක් දෙන සංසකෘතියක් ඇත. මෙම මූල්‍ය කාලය සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. රු.බි. 21.1 ක බදු පසු ලාභයක් ලබාගෙන ඇති බව අපි ඉතා සතුටින් වාර්තා කරන්නෙමු.

මූල්‍ය කාර්යසාධනය අතින්, වසර සඳහා රු.බි. 19.6 ක මෙහෙයුම් ලාභයක් ලබා ඇති බව සාඩම්බරයෙන් වාර්තා කරමු. මෙම ශක්තිමත් ප්‍රතිඵලය, අභියෝගාත්මක මෙහෙයුම් පරිසරයක් තුළ අපගේ ගමන්කිරීමේ හැකියාව, මූල්‍ය ශික්ෂණය පිළිබඳ අපගේ කැපවීම සහ ව්‍යාපාරයේ සියලුම ක්ෂේත්‍ර පුරා කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කිරීම කෙරෙහි අපගේ අඛණ්ඩ අවධානය පිළිබිඹු කරයි. අභියෝග මධ්‍යයේ වුවද, අපි ඉතා යහපත් මූල්‍ය තත්ත්වයක් පවත්වාගෙන ඇති අතර, එමගින් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ ප්‍රමුඛස්ථානයක් සහතික කිරීම සඳහා යටිතල පහසුකම්, සේවා වැඩිදියුණු කිරීම් සහ තාක්ෂණයට තවදුරටත් ආයෝජනය කිරීමට හැකියාව ලබා දී ඇත. අපගේ ශක්තිමත් මූල්‍ය ප්‍රතිඵලය අපගේ කණ්ඩායමේ නම්‍යශීලීභාවය සහ අපගේ උපායමාර්ගික දිශානතියේ නිරවද්‍යතාවය පිළිබඳව සාක්ෂි දරයි.

ඉදිරිමග
අතීතය, වර්තමානය සහ අනාගතය

පසුගිය වසර තුළ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ වාතාවරණය යහපත් වී ඇති නමුත්, ගු.ගු.සේ.ස., අනපේක්ෂිත තත්ත්වයන් සඳහා සූදානමින් සිටී. සෞඛ්‍ය ගැටලු සිට ආරක්ෂක ගැටලු මෙන්ම වෙළඳපොළ අස්ථාවරත්වයන් දක්වා වේගයෙන් වෙනස් විය හැකි අතර, අප ඒ සම්බන්ධයෙන් කඩිනමින් කටයුතු කළ යුතුය. තරගකාරී ගුවන් සේවා පරිසරය තුළ ඉදිරියෙන් සිටීමට සහ නව වර්ධන අවස්ථා සාර්ථකව අත්පත් කර ගැනීමට ගු.ගු.සේ.ස. අඛණ්ඩව නවෝත්පාදන කටයුතු සිදුකළ යුතුය. "තිරසාර ආර්ථිකයක් තුළින් ගෝලීය සම්බන්ධකයේ මිත්‍රශීලී ගුවන් සේවා හවුල්කරුවා" බවට පත්වීමේ අපගේ දැක්ම පිළිබඳ අපගේ කැපවීම නොසැලී පවතී. අපගේ හවුල්කරුවන් සහ පාර්ශවකරුවන් සඳහා සහ විශේෂයෙන් අපගේ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළවල් පහ හරහා ගමන් කරන සියලුම මගීන් සඳහා වටිනාකමක් ලබා දීමට අපි උත්සාහ කරන්නෙමු.

අපි සාපේක්ෂව තරමක් අලුත් සමාගමක් වුවද, අපගේ සාර්ථකත්වය සඳහා සැබෑ වෙනස ඇති කරන්නේ අපගේ කාර්යමණ්ඩලය විසින් වන බව අපි හඳුනාගනිමු. ගු.ගු.සේ.ස., හුදෙක් ගුවන්තොටුපළ ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ කළමනාකරණ කිරීම සිදුකිරීම පමණක් නොව, ඉන් ඔබ්බට ගිය සුවිශේෂී සේවාවක් සපයන ආයතනයකි. මෙම අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීම සඳහා ගෝලීය මට්ටමේ කණ්ඩායමක් ගොඩනැගීමට, අපි සෑම මට්ටමකම සිටින පුද්ගලයින් වර්ධනය කරන්නෙමු. අපගේ අරමුණ වනුයේ දක්ෂතා වර්ධනය විය හැකි සහ පුද්ගලික වර්ධනය හා දියුණුව සඳහා අවස්ථා බහුල වන නව්‍යකරණයෙන් යුත් සමාගමක් නිර්මාණය කිරීමයි. 2024 දී, අපි මෙම දැක්ම සඳහා සවිමත් අඩිතාලමක් ස්ථාපිත කළෙමු.

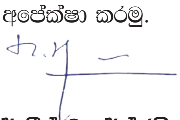
ඉදිරිය දෙස බලන කල, තිරසාර වර්ධනයක් සහ සාර්ථකත්වය ළඟාකර ගැනීම සඳහා අපි නිවැරදි මාර්ගයේ ගමන් කරන බව මාගේ විශ්වාසයයි. 2 වන පර්යන්ත ව්‍යාපෘතිය නැවත ආරම්භ කිරීමට ලැබුණු අනුමැතිය, පාරිභෝගික තෘප්තිය වැඩිදියුණු කිරීම කෙරෙහි අපගේ අඛණ්ඩ අවධානය සහ අපගේ ශක්තිමත් මූල්‍ය කාර්යසාධනය යන සියල්ල අනාගතය සඳහා අපව හොඳින් ස්ථානගත කරනු ලබයි. අපි දමා ඇති සවිමත් අඩිතාලමක් මත ගොඩනැගෙමින්, අප ඉදිරියේ ඇති අවස්ථා ගැන උද්යෝගයෙන් සිටින අතර, අපගේ මගීන්ට විශිෂ්ට සේවාවක් සැපයීමට, අපගේ කාර්යමණ්ඩලයට සහාය වීමට සහ අපගේ පාර්ශවකරුවන්ට වටිනාකමක් ලබා දීමට කැපවී සිටිමු.

සබැඳීන්

ගු.ගු.සේ.ස. 1983 දී ආරම්භ වූ දා සිට බොහෝ සාර්ථකත්වයන් අත්පත් කරගෙන ඇති අතර, වසර ගණනාවක් පුරා බොහෝ සම්මානයන්ට සහ ගෞරවයන්ට පාත්‍ර වී ඇත. අපගේ නොයෙක් පාර්ශවකරුවන්ගේ සහ තනි පුද්ගලයන්ගේ විශිෂ්ට සහයෝගයෙන් තොරව මෙය අත්කරගත නොහැකි වනු ඇත.

2024 ඔක්තෝබර් 9 වන දින සභාපති ධූරය භාර ගත් අවස්ථාවේ සිට, හිටපු කළමනාකාරිත්ව කණ්ඩායම වෙත මගේ අවංක කෘතඥතාව පළ කරමි. ඔවුන්ගේ නායකත්වය, දැක්ම සහ විශිෂ්ටත්වය කෙරෙහි කැපවීම අද අප නැගීසිටින ශක්තිමත් අඩිතාලම ගොඩනැගීමේදී අතිශයින් වැදගත් විය. උප සභාපතිතුමා, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය, අංශ ප්‍රධානීන් සහ කැපවීමෙන් කටයුතු කරන අපගේ සියලුම කාර්යමණ්ඩල සාමාජිකයින් වෙත මගේ හෘදයාංගම ස්තූතිය පිරිනැමීමට කැමැත්තෙමි. ඔවුන්ගේ නොසැලෙන සහයෝගය, වෙහෙස මහන්සිවී කළ කැපවීම, අද අප ළඟා කර ගෙන ඇති සුවිශේෂී තත්වය සපුරා ගැනීමේදී අතිශයින් වැදගත් විය. ඔවුන්ගේ උත්සාහයන්ට ස්තූතිවන්ත වන්නට අපට දැන් ආත්ම විශ්වාසයෙන් යුතුව සාර්ථකත්වයේ මීළඟ අවධිය වෙත ප්‍රවිෂ්ට වීමට හැකි වී ඇත. අපි එක්ව අභියෝග ජය ගෙන ඇති අතර, අපගේ සාමූහික උත්සාහයන් තුළින්, ඉදිරි වසරවලදී සමෘද්ධිමත්ව ඉදිරියට යාමට අපි වඩාත් හොඳින් සූදානමින් සිටින්නෙමු.

මිලියන ගණනක ජනතාවකට සේවය කිරීමේ සහ මිලියන ගණනක ජීවිත සමෘද්ධිමත් කිරීමේ අපගේ ගමනේදී ඔබ සමඟ අත්වැල් බැඳ ගැනීමට අපි අපේක්ෂා කරමු.



එයාර් චීෆ් මාෂර්ල් (විශ්‍රාමික) හර්ෂ අබේවික්‍රම
RWP RSP VSV USP MSc MA (Lon) rcds psc qfi
සභාපති

2025 මැයි 28

නායකත්ව කණ්ඩායම

1. එච් ටී චමින්ද - විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ
2. ටී එස් වික්‍රමතුංග - විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ
3. ප්‍රිමාල් ද සිල්වා - විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ
4. පී එම් කේ හෙට්ටිආරච්චි - විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ /භාණ්ඩාගාර නියෝජිත
5. එයාර් චීෆ් මාෂර්ල් (විශ්‍රාමික) එච් ඩී අබේවික්‍රම - සභාපති
   RWP RSP VSV USP Msc MA (Lon) rcds psc qfi

6. සිරිල් වන්නිගම - උප සභාපති
7. එම් එම් එන් සෝමතිලක - අමාත්‍යාංශ නිරීක්ෂක
8. කේ එම් පී එන් කරුණාරත්න - විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ
9. එල් සේනාරත්න - විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ
10. එම් එම් රේණුකා පී ගුණසේකර (මිය) - සමාගම් ලේකම්

නායකත්ව කණ්ඩායම

එයාර් චීෆ් මාෂර්ල් (විශ්‍රාමික) එච් ඩී අබේවික්‍රම
RWP RSP VSV USP MSc MA (Lon) rcds psc qfi
සභාපති

එයාර් චීෆ් මාෂර්ල් හර්ෂ දුමින්ද අබේවික්‍රම මහතා, RWP RSP VSV USP MSc MA (Lon) rcds psc qfi, කැපී පෙනෙන නායකයෙකු සහ දශක තුනකට වැඩි කාලයක් පුරා විශිෂ්ට වෘත්තීය ජීවිතයක් ගත කළ කීර්තිමත් සටන් ගුවන් නියමුවෙකු වන අතර, 2024 ඔක්තෝබර් 9 වැනි දින ගු.ගු.සේ.ස. හි සභාපති ලෙස පත් කරන ලදී. කොළඹ රාජකීය විද්‍යාලයේ ආදි සිසුවෙකු වන ඔහු 1980 දී ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවට එක්වූ අතර 1982 දී ගුවන් නියමුවකු ලෙස පත්කරනු ලැබීය. සිය වෘත්තීය ජීවිතය පුරා, බොහෝ විධාන සහ මෙහෙයුම් කාර්යභාර දරාගැනීම තුළින් ඔහු ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවට සහ රටට සදා නොමැකෙන සේවයක් ලබා දුනි.

එයාර් චීෆ් මාෂර්ල් අබේවික්‍රම මහතාගේ මෙහෙයුම් විශේෂඥතාවය ශ්‍රී ලංකාවේ උතුරු හා නැගෙනහිර ප්‍රදේශවලදී පවරන ප්‍රධාන රාජකාරි හරහා වර්ධනය විය. ඔහු දැරූ ඉහළ තනතුරු අතර අංක 5 ජෙට් බලඝණයේ අණදෙන නිලධාරී, අංක 1 ගුවන් පුහුණු අංශයේ විධායක සහ චීන වරාය, අනුරාධපුර, සහ රත්මලාන ගුවන් හමුදා කඳවුරුවල කඳවුරු අණදෙන නිලධාරී යන තනතුරු ඇතුළත් වේ. මෙම තීරණාත්මක කාලවලදී ඔහුගේ නායකත්වය ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ මෙහෙයුම් ධාරිතාවන් ශක්තිමත් කිරීමට උපකාරී විය. ගුවන් ක්ෂේත්‍රයේ පුරෝගාමියෙකු ලෙස, ඔහු 1980 දශකයේ අගභාගයේදී ගුවන් යානා නියමුවන් පුහුණු කළ මුල්ම ශ්‍රී ලාංකිකයන් අතර සිටි අතර සුපර්සොනික් ජෙට් යානා පැදවූ ප්‍රථමයා විය. ඔහු ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ පළමු ගුවන් යානා ජෙට් අංගනය පිහිටුවීමේදී සුවිශේෂී කාර්යභාරයක් ඉටු කළ අතර, එයට සබ්සොනික් FT-5 සහ සුපර්සොනික් F7 ජෙට් යානා ඇතුළත් විය. තවද, ඔහු ඊශ්‍රායලයේ කළ සංචාරයකදී කෆීර් වර්ගයේ ජෙට් යානා පරීක්ෂා කළ ප්‍රථම ශ්‍රී ලාංකික ගුවන් නියමුවා බවට පත් වූ අතර, පසුව ඒවා ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව වෙත ස්ථාපනය කිරීමේදී අධීක්ෂණ කටයුතු සිදු කරන ලදී. ඊට අමතරව, ඔහු ආරක්ෂක සේවා අණදෙන සහ මාණ්ඩලික විද්‍යාලයේ ගුවන් නියමු අංශය පිහිටුවීමට දායක වූ අතර, අවසානයේ ඔහු එම අංශයට නායකත්වය ලබා දුන්නේය.

2006 වසරේදී, එයාර් චීෆ් මාෂර්ල් අබේවික්‍රම මහතා ගුවන් හමුදා කළමනාකරණ මණ්ඩලයේ මෙහෙයුම් අධ්‍යක්ෂ ලෙස පත් කරන ලද අතර, එහිදී ඔහු ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා විප්ලවීකරණ වෙනස්කම් සිදු කරන ලදී. ඔහු තථ්‍යකාලීන බුද්ධි තොරතුරු සඳහා නියමුවන් රහිත ගුවන් යානා, රේඩාර් පද්ධති සහ ගුවන් නිරීක්ෂණ වේදිකා ඒකාබද්ධකර සටන් කළමනාකරණ මධ්‍යස්ථානයක් පිහිටුවීය. ඉලක්කයෙන් ආයුධ ගැළපීම සහ ගුවන් ප්‍රහාර සඳහා මධ්‍යගත විධානය වැනි ඔහුගේ නව්‍ය උපාය මාර්ග, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ ගුවන් ආරක්ෂක ශක්‍යතාවන් සැලකිය යුතු ලෙස වැඩි දියුණු කළේය. ඔහු නියෝජ්‍ය කාර්යමාණ්ඩලික ප්‍රධානී ලෙසද සේවය කළ අතර සැපයුම් අධීක්ෂණය කිරීම තුළින් බහුකාර්ය නායකයෙකු ලෙස ඔහුගේ කීර්තිය තවදුරටත් තහවුරු කළේය.

2011 වසරේ දී ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ 13 වන අණදෙන නිලධාරියා වශයෙන් පත් කරන ලද, එයාර් චීෆ් මාෂර්ල් අබේවික්‍රම මහතා, ආයතනය පරිවර්තනීය වර්ධනයක් කරා මෙහෙයවීය. ඔහුගේ නායකත්වය යටතේ, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව ජාතික සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සහ ආදායම් උත්පාදන කාර්යන්වලට ප්‍රවේශ වන ලද අතර හෙලි සංචාර මෙහෙයුම් පුනර්ජීවනය කිරීම සහ මාබල් බීච් නිවාඩු නිකේතනය, ඊගල්ස් ලැගුන් වීව්, ඊගල්ස් ලේක්සයිඩ් භෝජන සංග්‍රහ සහ සම්මේලන ශාලාව වැනි වාණිජ ව්‍යාපාර හඳුන්වාදීම ඇතුළත් විය. ඔහුගේ ධුර කාලය තුළ, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදා ඉරණමඩු කඳවුරේ නව ධාවන පථයක් ඉදිකිරීම සහ ඊගල්ස් ගොල්ෆ් ලින්ක්ස් සහ ඊගල්ස් හෙරිටේජ් ගොල්ෆ් ඇතුළු ජාත්‍යන්තර මට්ටමේ ගොල්ෆ් ක්‍රීඩාපිටි ස්ථාපිත කිරීම ද සිදු විය. මෙම ප්‍රවේශයන් ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ මෙහෙයුම්, යටිතල පහසුකම් සහ ඒ පිළිබඳ මහජන ප්‍රතිරූපය වර්ධනය කළේය. තවද, එයාර් චීෆ් මාෂර්ල් අබේවික්‍රම මහතා කළමනාකරණ කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කරන, අභ්‍යන්තර දක්ෂතා වර්ධනය කරන සහ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදා කාර්යමණ්ඩලය සහ සිවිල් කාර්යමණ්ඩලය සඳහා සුබසාධන පහසුකම් පුළුල් කරන වැදගත් පරිපාලන ප්‍රතිසංස්කරණ ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. ඔහුගේ නායකත්වය යටතේ, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ සිවිල් ඉංජිනේරු ඒකකය ඉදිකිරීම් ව්‍යාපෘතිවල ස්වයංපෝෂිත භාවය ලබා ගත් අතර, කමාන්ඩර් කුසලාන විවෘත ගොල්ෆ් තරඟාවලිය වැනි ඉසව් මගින් ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ විශිෂ්ටත්වය සඳහා වූ කැපවීම පෙන්නුම් කළේය.

2014 මාර්තු 1 වන දින අණදෙන නිලධාරී තනතුරින් සමුගත් පසු, එයාර් චීෆ් මාෂර්ල් අබේවික්‍රම මහතා ලංකා බැංකුවේ සභාපති ලෙස පත් කරන ලදී. 2014 සිට 2015 දක්වා ඔහුගේ ධුර කාලය තුළ, ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රමුඛතම වාණිජ බැංකුව ලෙස ලංකා බැංකුවේ ස්ථාවරය තහවුරු කිරීම සඳහා පරිවර්තනීය ප්‍රවේශයන් හඳුන්වා දුන්නේය. ඔහුගේ උත්සාහයන් අතරට පුළුල් ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම්, සන්නාම පුනර්ජීවනය කිරීම් සහ උසස් තාක්ෂණික පහසුකම් සේවා භාවිතය ඇතුලත් විය. ඔහු සේවක සුභසාධනය, කාර්යමණ්ඩල සංවර්ධනය සහ විශ්‍රාම වැටුප් අයිතිවාසිකම්, විශ්‍රාම වැටුප් හිමි නැති සේවකයින් සඳහා ලබා දීම සම්බන්ධයෙන් ප්‍රමුඛතාවයක් දක්වන ලදී. ඔහුගේ දැක්ම තුළින් ප්‍රමුඛ ආයතනික විනෝදස්වාද පහසුකමක් වන ලංකා බැංකු ස්කයි ලවුන්ජ් නිර්මාණය කිරීමට ද ඉවහල් විය. තවද, ඔහු ප්‍රොපර්ටි ඩිවලොප්මන්ට් (පුද්ගලික) සමාගම සහ කොලදෙණිය හයිඩ්‍රෝපවර් (පුද්ගලික) සමාගම ඇතුළු ලංකා බැංකුවේ අනුබද්ධිත ආයතනවලද සභාපති ලෙස සේවය කරන ලදී.

සිය හමුදා සහ බැංකු වෘත්තීන්ට අමතරව, එයාර් චීෆ් මාෂර්ල් අබේවික්‍රම මහතා, ප්‍රමුඛ ආයතනික තනතුරු කිහිපයක් හොබවා ඇත. ඔහු 2015 සිට 2023 දක්වා සන්ෂයින් හෝල්ඩින්ස් පීඑල්සී හි සහ 2015 සිට 2022 දක්වා බ්‍රැන්ඩික්ස් ලංකා සමාගමෙ හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයෙකු ලෙස සේවය කළ අතර, එහිදී පරිපාලනය, සෞඛ්‍ය සහ ආරක්ෂාව සහ ප්‍රවාහන විසඳුම් අධීක්ෂණ කටයුතු සිදු කරන ලදී. වර්තමානයේ, ඔහු වටවල වැවිලි පීඑල්සී සහ සන්කෙන් සමූහයෙහි කැපිටල් ටවර්ස් හි මාණ්ඩලික අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස කටයුතු කරයි.

ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ ඇලබාමා හි මැක්ස්වෙල් ගුවන් හමුදා කඳවුරේ එක්සත් රාජධානියේ ගුවන්

නායකත්ව කණ්ඩායම

විශ්වවිද්‍යාලයේ ගුවන් අණ සහ මාණ්ඩලික විද්‍යාලයෙන් සහ ලන්ඩන් හි රාජකීය ආරක්ෂක අධ්‍යයන විද්‍යාලයේ කීර්තිමත් උපාධිධාරියෙකි. එයාර් චීෆ් මාෂර්ල් අබේවික්‍රම මහතා, කිංග්ස් කොලේජ්-ලන්ඩන් විශ්වවිද්‍යාලය වෙතින් ජාත්‍යන්තර අධ්‍යයන පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධියක් සහ ශ්‍රී ලංකාවේ කොතලාවල ආරක්ෂක විශ්වවිද්‍යාලයෙන් කළමනාකරණය පිළිබඳ විද්‍යාවේදී උපාධියක් ලබා ඇත. අති දක්ෂ ගුවන් නියමුවෙකු වන ඔහු, රාජකීය ගුවන් හමුදාවේ මධ්‍යම පියාසර පාසලෙහි A2-ශ්‍රේණිගත සුදුසුකම්ලත් ගුවන් උපදේශකයෙකු වන අතර, උපකරණ ශ්‍රේණිගත කිරීම සහිත වාණිජ නියමු බලපත්‍රයක් දරයි. ඔහු විසින් ලබා දෙන ලද සුවිශේෂී සේවය ඇගයීමට ලක්ව ඇති අතර, රණ වික්‍රම පදක්කම් දෙකක් (සටන් වීර පදක්කම්), රණශූර පදක්කමක් (සටන් විශිෂ්ටත්ව පදක්කම, උත්තම සේවා පදක්කම (ප්‍රශංසනීය සේවා පදක්කම) සහ විශිෂ්ට සේවා විභූෂණ (විශිෂ්ට සේවා නියෝගය) ඇතුළු බොහෝ සම්මාන මගින් ඇගයීමට පාත්‍ර වී ඇත.

ගොල්ෆ් ක්‍රීඩාවට උනන්දුවක් දක්වන එයාර් චීෆ් මාෂර්ල් අබේවික්‍රම මහතා, 2018 සිට 2022 දක්වා කාල සීමාව තුළ ශ්‍රී ලංකා ගොල්ෆ් හි සභාපති ලෙස සේවය කළ අතර, දැනට නුවරඑළිය ගොල්ෆ් සමාජයේ නායකයා ලෙස කටයුතු කරනු ලබයි. සංගීතය සහ දර්ශනය ඔහුගේ අනෙක් විනෝදාංශයන් වන අතර, සෑම අංශයක නිපුණතාවක් සහිත මෙන්ම අඛණ්ඩව ඉගෙනීම සඳහා වූ කැපවීම ඉන් පිළිබිඹු කරයි.

සිරිල් වන්නිගම
උප සභාපති

සිරිල් වන්නිගම මහතා විශ්වවිද්‍යාල ප්‍රවේශ විභාගය සාර්ථකව සම්පූර්ණ කර 1980 වසරේදී, ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්වවිද්‍යාලයේ වසර හතරක පූර්ණකාලීන පාඨමාලාවකට සම්බන්ධ විය. ඔහු 1984 දී ව්‍යාපාර පරිපාලනවේදී (බී.එස්.සී.) උපාධිය ලබා ගත්තේය. නිසි පුහුණුව ලැබීමෙන් පසු, ඔහු 1985 දී විශ්වවිද්‍යාල ප්‍රවේශ මට්ටමේ රජයේ ගුරු තනතුරක් භාර ගත් අතර 1987 දක්වා ගුරුවරයෙකු ලෙස සේවය කළේය.

තරඟකාරී විභාග තුනක් සමත් වූ වන්නිගම මහතා, 1987 දී ශ්‍රී ලංකා විගණන සේවය තෝරාගෙන 1992 දක්වා විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුවේ විගණන අධිකාරිවරයකු ලෙස සේවය කළේය. 1992 දී, ඔහු අභ්‍යන්තර විගණන අංශයේ ජ්‍යෙෂ්ඨ විධායක නිලධාරියකු ලෙස ගුවන්තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගමට සම්බන්ධ වූ අතර 1995 දී එහි අංශ ප්‍රධානී බවට පත්විය. ඔහු 2021 වසරේ විශ්‍රාම ගන්නා තෙක් මෙම තනතුරේ සේවය කළ අතර, වසර 29 ක් ගුවන්තොටුපළ කටයුතු අධීක්ෂණය කළේය. 2024 නොවැම්බර් 1 වන දින ඔහු ගු.ගු.සේ.ස. හි උප සභාපති ලෙස පත් කරන ලදී.

සිරිල් වන්නිගම මහතා 1994 දී වරලත් ගණකාධිකාරී විභාගය සමත් වී 1995 දී එහි සාමාජිකයෙකු විය. ඔහු 2009 දී දකුණු ක්වීන්ස්ලන්ත විශ්වවිද්‍යාලයෙන් ව්‍යාපාර පරිපාලනය පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධියක් සහ ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරී ආයතනයෙන් උපායමාර්ගික මූල්‍ය පිළිබඳ පශ්චාත් උපාධි ඩිප්ලෝමාවක් සාර්ථකව සම්පූර්ණ කළේය. මෙයට අතිරේකව, ඔහු ඕස්ට්‍රේලියාවේ සහතිකලත් කළමනාකරණ ගණකාධිකාරී ආයතනයේ සාමාජිකත්වය ලබා ගන්නා ලදී.

ලාල් සේනාරත්න
විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ

ලාල් සේනාරත්න මහතා 2024 නොවැම්බර් 1 වන දින ගු.ගු.සේ.ස. හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සාමාජිකයෙකු ලෙස පත් කරන ලදී. ඔහු සමාගමේ විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුවේ සාමාජිකයෙකු ලෙසද සේවය කළේය. ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලයේ සහ ලංකා ඛනිජ තෙල් තොග ගබඩා පර්යන්ත සමාගමේ වසර 42 ක පමණ පුළුල් අත්දැකීම් සම්භාරයක් සහිත සේනාරත්න මහතා ගිණුම්කරණය, විගණනය සහ විශේෂ විමර්ශන යන ක්ෂේත්‍රයන් හි විවිධ තනතුරු හොබවා ඇත. මීට අමතරව, ඔහු ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලයට අනුබද්ධ පුහුණු ආයතනයේ බාහිර කථිකාචාර්යවරයෙකු ලෙස සේවය කරමින් අනාගත වෘත්තිකයන්ගේ සංවර්ධනයට දායක වී ඇත.

වර්තමානයේ, සේනාරත්න මහතා සිය දැනුම් සම්භාරය සහ විශේෂඥතාවය අඛණ්ඩව යොදා ගනිමින් සෙන් ඉලෙක්ට්‍රිකල් ටෙක්නොලොජීස් පුද්ගලික සමාගමේ සභාපතිවරයා වශයෙන් කටයුතු කරනු ලබයි. දේශීය හා ජාත්‍යන්තර ආයතන වලින් ගිණුම්කරණය, විගණනය සහ විමර්ශනය පිළිබඳ සුදුසුකම් කිහිපයක් ලබා ඇති ඔහු කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලයේ උපාධිධාරියෙකු වේ.

ටී එස් වික්‍රමතුංග
විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ

වික්‍රමතුංග මහතා බලපත්‍රලාභී වාණිජ ගුවන් නියමුවෙකු ලෙස දශකයකට වැඩි අත්දැකීම් සහිත පරිණත ගුවන් සේවා වෘත්තිකයෙකි. ඔහු ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියෙන් ලබාගත් ගුවන් ප්‍රවාහන නියමු බලපත්‍රයක් (ATPL) දරයි. ආරක්ෂාව, මෙහෙයුම් විශිෂ්ඨත්වය සහ නියාමන අනුකූලතාවය සඳහා වන ඔහුගේ කැපවීම කෙරෙහි සුවිශේෂී ප්‍රාගුණ්‍යක් සහිත ඔහු, ගුවන් මෙහෙයුම්, ගුවන් ආරක්ෂාව සහ ජාත්‍යන්තර සබඳතා පිළිබඳ පුළුල් විශේෂඥතාවයක් දක්වයි. 2024 නොවැම්බර් 4 වන දින ඔහු ගු.ගු.සේ.ස. හි අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස පත් කරන ලදී.

වික්‍රමතුංග මහතා තම ගුවන් සේවා වෘත්තියට අමතරව, ශ්‍රී ලංකා පරමාණුක බලශක්ති නියාමන සභාවේ සහ ශ්‍රී ලංකා ධීවර සංස්ථාවේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස සේවය කරමින්, නියාමන අධිකාරීන්හි සහ ආයතනික අංශවල ඔහුගේ නායකත්වය පෙන්නුම් කළේය. තාක්ෂණික විශේෂඥතාවය, නියාමන නායකත්වය සහ ජාත්‍යන්තර නිරාවරණය යන සංකලනයක් සහිතව, ඔහු ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා අංශය ඉදිරියට ගෙන යාමට සහ එහි ගෝලීය පැවැත්ම වැඩි දියුණු කිරීමට කැපවී කටයුතු කරනු ලබයි.

වික්‍රමතුංග මහතා සතු අධ්‍යාපන සුදුසුකම් අතර, කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයෙන් ලබාගත් භෞතික විද්‍යාව හා ගණිතය පිළිබඳ විද්‍යාවේදී උපාධිය සමඟ, කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයෙන් ලබාගත් ජාත්‍යන්තර සබඳතා පිළිබඳ කලා ශාස්ත්‍රපති උපාධිය සහ මානව හිමිකම් පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධිය වැනි පශ්චාත් උපාධි සුදුසුකම් ඇතුළත් වේ. තවද, ඔහු එක්සත් රාජධානියේ නීතිවේදී උපාධියක් ද (LLB) දරන අතර, එමගින් විෂය ක්ෂේත්‍ර කිහිපයක් පිළිබඳ ඔහු සතු විශේෂඥතාව මනාව පෙන්නුම් කරයි.

නායකත්ව කණ්ඩායම

ප්‍රිමාල් ද සිල්වා මහතා
විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ

ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ දශක තුනකට වැඩි අත්දැකීම් සහිත ප්‍රිමාල් ද සිල්වා මහතා, 2024 නොවැම්බර් 4 වන දින ගු.ගු.සේ.ස. හි අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස පත් කරන ලදී. 1988 වසරේදී එයාර් ලංකා සමාගමේ (පසුව ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය බවට පත් වූ) ගුවන් සේවා සත්කාරක කාර්යමණ්ඩල සාමාජිකයෙකු ලෙස සිය වෘත්තීය ජීවිතය ආරම්භ කළ ඔහු, පසුව ගුවන් සේවා අංශයේ විවිධ අංශවල සුවිශේෂී නායකත්ව ගුණාංග පෙන්නුම් කරන ලදී.

තම ධුර කාලය තුළ, ද සිල්වා මහතා 2014 වසරේ සිට 2024 වසර දක්වා ජාත්‍යන්තරව ප්‍රසිද්ධියට පත් ශ්‍රීලන්කන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලයේ සාමාන්‍යාධිකාරී ඇතුළු විවිධ ඉතා වැදගත් තනතුරු හොබවන ලදී. ඔහු යුරෝපීය ගුවන් සේවා ආරක්ෂණ ඒජන්සියේ (EASA) සහතික කිරීම යටතේ ගුවන් යානා නඩත්තු සහ ඉංජිනේරු පුහුණු සංවිධානය සඳහා වන ජාතික ගුවන් සේවයෙහි වගකිවයුතු කළමනාකරු ලෙසද සේවය කළේය. හදිසි අවස්ථාවලදී ආයතනයේ සූදානම සහ අනුකූලතාවය අධීක්ෂණය කරමින් 2019 සිට 2024 දක්වා ඔහු ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවයේ හදිසි ප්‍රතිචාර අධ්‍යක්ෂ ලෙසද සේවය කරන ලදී.

ජාතික ගුවන් සේවය සම්බන්ධයෙන් දරන ලද පූර්ව වගකීම් අතර, ද සිල්වා මහතා ගුවන්ගත සේවා පුහුණු ප්‍රමිති හා මෙහෙයුම් කළමනාකරු ලෙස ගුවන්ගත සේවා මෙහෙයවූ අතර, සේවා සැපයුම ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වන බව සහතික කළේය. ආයතනික සමාජ වගකීම් ප්‍රධානියා ලෙස, ඔහු සමාගමේ සමාජ හා පාරිසරික ප්‍රවේශයන් ආයතනික ඉලක්ක හා පෙළගස්වා ප්‍රධාන කාර්යභාරයක් ඉටු කරන ලදී. තවද, ආරක්ෂාව පිළිබඳ ඔහු සතු විශේෂඥතාව අවධාරණය කරමින්, ගුවන් සේවක ආරක්ෂක කළමනාකරු ලෙස ඔහු ගුවන්යානා තුළ මැදිරි කාර්යමණ්ඩල මෙහෙයුම් සඳහා ආරක්ෂක කළමනාකරණ පද්ධතිය (SMS) ක්‍රියාත්මක කිරීමේ පුරෝගාමියා විය.

ද සිල්වා මහතා ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්වවිද්‍යාලයේ පශ්චාත් උපාධි කළමනාකරණ ආයතනයෙන් ව්‍යාපාර පරිපාලන පිළිබඳ විධායක ශාස්ත්‍රපති උපාධියක්, කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයෙන් කම්කරු සබඳතා හා මානව සම්පත් කළමනාකරණය පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධියක් සහ ශ්‍රී ලංකා පුහුණු හා සංවර්ධන ආයතනයෙන් පුහුණුව හා සංවර්ධනය පිළිබඳ ජාතික ඩිප්ලෝමාවක් දරයි.

2024 වසරේදී, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවයේ වසර 36 ක පමණ ගුවන් සේවයෙන් පසු, ද සිල්වා මහතා කල්තියා විශ්‍රාම යාමට තීරණය කරන ලද අතර කෘෂිකාර්මික හා වැවිලි ක්ෂේත්‍රය සඳහා ඇති ඔහුගේ ආශාව මත ඒ අනුව එම ක්ෂේත්‍රයේ නියැලීමට තීරණය කරන ලදී.

කේ එම් පී එන් කරුණාරත්න
විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ

තොරතුරු තාක්ෂණ ක්ෂේත්‍රයේ වසර විසිපහකට වැඩි පළපුරුද්දක් සහිත කරුණාරත්න මහතා 2024 දෙසැම්බර් 11 වන දින ගු.ගු.සේ.ස. හි අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස පත් කරන ලදී. ඔහු විශාල බහුජාතික තොරතුරු තාක්ෂණ සංවිධානයන්හි වැඩසටහන් කළමනාකරණය, සේවා නැඹුරු මෘදුකාංග නිර්මාණ (SaaS) මෙහෙයුම්, ව්‍යාපාර මෙහෙයුම්, ආයතනික උපාය මාර්ග, කළමනාකරණ තොරතුරු පද්ධති සහ විවිධ අංශවල කණ්ඩායම් කළමනාකරණය පිළිබඳ විශේෂඥයෙකි. ප්‍රතිඵල-කේන්ද්‍රීය නායකයෙකු වන ඔහු, මූල්‍ය වෙළඳපොළ යටිතල පහසුකම් (FMI), ජංගම මාධ්‍ය සහ පණිවිඩ හුවමාරුව, විදුලි සංදේශ සහ රක්ෂණය වැනි කර්මාන්ත සඳහා විශාල ව්‍යවසාය මෘදුකාංග සහ ඩිජිටල් සවිබලකරණ වෙනස්කම් වැඩසටහන් සඳහා තාක්ෂණික විසඳුම් ලබා දීමට ගෝලීය වශයෙන් විසිරුණු, බහු සංස්කෘතික කණ්ඩායම් මෙහෙයවීමේ ගැඹුරු, ප්‍රායෝගික අත්දැකීම් ඔහු සතුය.

වර්තමානයේ, කරුණාරත්න මහතා ලන්ඩන් කොටස් වෙළඳපොළ සමූහයෙහි (LSEG) වෙළඳපොළ යටිතල පහසුකම් තාක්ෂණ අංශය සඳහා ව්‍යාපාර මෙහෙයුම් කාර්යයේ ප්‍රධානියා වේ. මෙම භූමිකාවේදී, ඔහු වෙනස්කම් කළමනාකරණය, උපායමාර්ගික සැලසුම්කරණය, අවදානම් කළමනාකරණය සහ කළමනාකරණ තොරතුරු පද්ධති කාර්යයන් අධීක්ෂණය කිරීම සිදු කරයි. ඔහු මීට පෙර එම ආයතනය තුළ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ප්‍රධානී සහ ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂ තනතුරු හොබවා ඇත. ඔහුගේ පුළුල් අත්දැකීම් සම්භාරයට සයිනිවර්ස් ටෙක්නොලොජීස් LLC හි (ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය) සහ වෙරිසයින Inc (ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය) හි වැඩසටහන් කළමනාකරණ කාර්යයද ඇතුළත් විය. එහිදී ඔහු එක්සත් ජනපදය, කැනඩාව සහ මෙක්සිකෝව පුරා විවිධ රැහැන් රහිත ප්‍රවාහකයන් සඳහා ජංගම මාධ්‍ය සහ පණිවිඩ වැඩසටහන් ප්‍රතිඵල කළමනාකරණය කරන ලදී.

මීට අමතරව, කරුණාරත්න මහතා ශ්‍රී ලංකා මෘදුකාංග සහ සේවා සමාගම් සංගමයේ (SLASSCOM) ස්වේච්ඡා සාමාන්‍ය සභා සාමාජිකයෙකු ලෙස සේවය කරන අතර, ප්‍රධාන වශයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ මෘදුකාංග කර්මාන්තය නංවාලීම අරමුණු කරගත් විවිධ වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා තාක්ෂණ සංසදයේ නියැලී සිටියි. කරුණාරත්න මහතා ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්වවිද්‍යාලයෙන් ව්‍යාපාර පරිපාලනය පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති (එම්.බී.ඒ.) (ගෞරව) උපාධියක් ද, ඉලෙක්ට්‍රොනික සහ විදුලි සංදේශ ඉංජිනේරු විද්‍යාව පිළිබඳ විද්‍යාවේදී උපාධියක් මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයෙන්ද ලබා ඇති අතර , ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය හි ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ආයතනයේ (PMP) සහතිකලත් ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ වෘත්තිකයෙකි.

එච් ටී චමින්ද
විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ

තුෂාර හෙට්ටිතන්ත්‍රිගේ යනු ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රමුඛ පෙළේ සමාගම්වල ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ මට්ටමේ වසර විසිඅටකට වැඩි පළපුරුද්දක් සහිත සාර්ථක ආයතනික නායකයෙකි. ඔහු 2024 නොවැම්බර් 4 වන දින ගු.ගු.සේ.ස. හි අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස පත් කරන ලදී. මානව සම්පත් කළමනාකරණය සහ මෙහෙයුම් පිළිබඳ විශේෂඥයෙකු වන ඔහු, රිච්ඩ් පීරිස් පුද්ගලික සමාගම, සියැට් කැළණි හෝල්ඩින්ග්ස් සහ ඕෂන් ලංකා (පුද්ගලික) සමාගම ඇතුළු විවිධ මහා පරිමාණයේ පුද්ගලික අංශයේ සමාගම්වල ජ්‍යෙෂ්ඨ නායකත්ව තනතුරු හොබවා ඇත. මීට අමතරව, තුෂාර මහතා විවිධ පුද්ගලික ආයතනවල වෘත්තීය ගිණුම්කරණ අධ්‍යයනයන් සඳහා බාහිර කථිකාචාර්යවරයෙකු වශයෙන්ද සේවය කර ඇත.

නායකත්ව කණ්ඩායම

ඕස්ට්‍රේලියාවේ මොනෑෂ් විශ්වවිද්‍යාලයෙන් ආර්ථික විද්‍යාව පිළිබඳ (ගෞරව) උපාධියක් සහ මැන්චෙස්ටර් මෙට්‍රොපොලිටන් විශ්වවිද්‍යාලයෙන් ව්‍යාපාර පරිපාලනය පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධියක් ඇතුළු අධ්‍යාපනික සුදුසුකම් සහිත ඔහු, උපායමාර්ගික ව්‍යාපාර කළමනාකරණය, මානව සම්පත් කළමනාකරණය, මූල්‍ය සහ ආර්ථික විද්‍යාව පිළිබඳ මනා දැනුමක් ලබා ඇත. වර්තමානයේ, තුෂාර මහතා කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයේ ආචාර්ය උපාධි අපේක්ෂකයෙකු වන අතර, එය අඛණ්ඩ ඉගෙනීම සහ පර්යේෂණ සඳහා ඔහුගේ කැපවීම පෙන්නුම් කරයි.

ඔහුගේ ආයතනික තනතුරුවලට අමතරව, තුෂාර මහතා ශ්‍රී ලංකා අපනයන සංවර්ධන මණ්ඩලයේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අධ්‍යක්ෂ ධුරයක් දරයි. ඔහු ජාතික ශ්‍රම අධ්‍යයන ආයතනයේ පාලක මණ්ඩලයේ සාමාජිකයෙකු ලෙස ද, කම්කරු දෙපාර්තමේන්තුවේ ජාතික කම්කරු උපදේශක සභාවේ මණ්ඩලයෙහි සාමාජිකයෙකු ලෙස ද සේවය කරනු ලබයි. ඔහුගේ පුළුල් අත්දැකීම් සම්භාරය ඔහුව ආයතනික පාලනය, උපායමාර්ගික ව්‍යාපාර කළමනාකරණය සහ මෙහෙයුම් සම්බන්ධයෙන් බොහෝ අයගේ ගෞරවයට පාත්‍රවන නායකයෙකු මෙන්ම විශේෂඥයෙකු බවට පත් කරයි.

පී එම් කේ හෙට්ටිආරච්චි
විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ / භාණ්ඩාගාර නියෝජිත

ශ්‍රී ලංකාවේ මුදල්, ක්‍රමසම්පාදන සහ ආර්ථික සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ සංවර්ධන මූල්‍ය දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්, මංජුල හෙට්ටිආරච්චි මහතා රාජ්‍ය අංශයේ වසර විස්සකට වැඩි කාලයක් සේවය කර ඇත. ඔහු 2025 ජනවාරි 27 වන දින ගු.ගු.සේ.ස. හි අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස පත් කරන ලදී. 2002 වසරේ ශ්‍රී ලංකා ක්‍රමසම්පාදන සේවයේ සහකාර අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස සිය වෘත්තීය ජීවිතය ආරම්භ කළ හෙට්ටිආරච්චි මහතා, එතැන් සිට සංවර්ධන මූල්‍ය දෙපාර්තමේන්තුවේ අතිරේක අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සහ ජාතික රක්ෂණ භාර අරමුදල් මණ්ඩලයේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී ලෙස රාජකාරි ඉටු කිරීම ඇතුළු විවිධ වැදගත් තනතුරු හොබවා ඇත. ඔහු ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව විසින් අරමුදල් සපයන ලද කුඩා හා මධ්‍ය පරිමාණ ව්‍යවසාය ණය අරමුදල් (SMELoC) ව්‍යාපෘතියේ ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂවරයා වශයෙන් ද සේවය කර ඇත.

හෙට්ටිආරච්චි මහතා ජපානයේ ජාත්‍යන්තර විශ්වවිද්‍යාලයෙන් ජාත්‍යන්තර සංවර්ධන ආර්ථික විද්‍යාව පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධියක් සහ ශ්‍රී ලංකාවේ ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්වවිද්‍යාලයෙන් කළමනාකරණය පිළිබඳ විද්‍යාවේදී (බී.එස්.සී.) උපාධියක් ලබා ඇත. තවද, ඔහු සංවර්ධන ආර්ථික විද්‍යාව පිළිබඳ පශ්චාත් උපාධි ඩිප්ලෝමා දෙකක් ලබා ඇත. ඉන් එකක් ශ්‍රී ලංකාවේ කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයෙන් සහ අනෙක ජපානයේ චිබා හි සංවර්ධන ආර්ථික විද්‍යා ආයතනයෙනි. ඔහු බැංකු අධ්‍යයන ආයතනයෙන් මධ්‍යම බැංකු අධ්‍යයන සහතිකයක් ද දරයි.

එම් එම් එන් සෝමතිලක මහතා
අමාත්‍යාංශ නිරීක්ෂක

නන්දන සෝමතිලක මහතා ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ජ්‍යෙෂ්ඨ සහකාර ලේකම් ලෙස සේවය කරන අතර, 2024 ජනවාරි 30 වන දින අදාළ රේඛීය අමාත්‍යාංශයෙන් අමාත්‍යාංශ නිරීක්ෂක ලෙස පත් කරන ලදී. ජ්‍යෙෂ්ඨ පරිපාලන තනතුරුවල පුළුල් අත්දැකීම් සහිත ඔහු, තම වත්මන් තනතුරට ප්‍රාදේශීය පරිපාලනය සහ පළාත් පාලනය පිළිබඳ ගැඹුරු අවබෝධයක් ගෙන එයි.

වත්මන් පත්වීමට පෙර, නන්දන මහතා පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කයේ විවිධ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලවල ප්‍රාදේශීය ලේකම් ලෙස දශකයකට අධික කාලයක් කැපවීමෙන් සේවය කර ඇත. ඔහුගේ වසර 15 ක වෘත්තීය ජීවිතය පුරා, පළාත් පාලන සහකාර කොමසාරිස් සහ පුත්තලම නගර සභාවේ ලේකම් වැනි තනතුරුවල සේවය කරමින්, පරිපාලන විශේෂඥතාවය සහ සංවර්ධනාභිමුඛ ප්‍රවේශයන් යන දෙඅංශයම වර්ධනය කිරීම කෙරෙහි අවධානය යොමු කරමින් සිය කුසලතා වර්ධනය කර ඇත.

නන්දන මහතා කැලණිය විශ්ව විද්‍යාලයෙන් ආර්ථික විද්‍යාව පිළිබඳ උපාධියක් ලබා ඇති අතර, එය ඔහුගේ වැඩ කටයුතු සඳහා ශක්තිමත් අධ්‍යාපනික පදනමක් සපයයි. ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ සිය තනතුර තුළ, ඔහු ගුවන් සේවා අංශය අධීක්ෂණය කරන අතර, එයට ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය, ගු.ගු.සේ.ස. සහ ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ඇතුළත් වේ. තවද, ඔහු ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම අධීක්ෂණය කිරීමේ වගකීම ද දරයි, එමගින් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ ඔහුගේ මනා අවබෝධය පෙන්නුම් කරයි.

ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායම

ඒ රාජපක්ෂ
ගුවන්තොටුපළ කළමනාකරණ ප්‍රධානී

ජේ ඒ එම් ඩී එස් එස් අබේවර්ධන
මුදල් ප්‍රධානී

ඒ අයි බී කරුණාරත්න
ව්‍යාපෘති ප්‍රධානී

එම් රත්නසිංහ (මිය)
නීති ප්‍රධානී

එච් පී එල් සිරිමාන්න
සැපයුම් දාම කළමනාකරණ ප්‍රධානී

කේ ඩී වයි චාන්දනී (මිය)
උපායමාර්ගික කළමනාකරණ ප්‍රධානී

යූ එම් වීරවර්ධන
විදුලි ඉංජිනේරු ප්‍රධානී

ජේ එම් ද කෲස් රූබින්
ගෘහ නිර්මාණ, භූමි අලංකරණ සහ අභ්‍යන්තර නිර්මාණ ප්‍රධානී

යූ ජේ ලොකුආරච්චි
තොරතුරු තාක්ෂණ ප්‍රධානී

ටී එම් එන් එස් කුරේ
වැඩබලන සිවිල් ඉංජිනේරු (නඩත්තු) ප්‍රධානී

වින්ග් කමාන්ඩර් (විශ්‍රාමික) එස් එම් ඩී විජේසූරිය
ආරක්ෂණ, විමර්ශන සහ විශේෂ ව්‍යාපෘති ප්‍රධානී

ආචාර්ය සුමිත් ද සිල්වා
අලෙවිකරණ සහ ආයතනික සන්නිවේදන ප්‍රධානී

එම් කේ පී තැන්නගේ (මිය)
අභ්‍යන්තර විගණන ප්‍රධානී

ජේ කේ රත්නින්ද
ඉලෙක්ට්‍රොනික් සහ ගුවන් සංතරණ ඉංජිනේරු ප්‍රධානී

ආර් ඩබ්ලිව් එල් බී මැදවැව
භාණ්ඩ සහ ගුවන් භාණ්ඩ කළමනාකරණ ප්‍රධානී

ඩී ජේ යූ පුරසිංහ
වාණිජ සහ දේපළ ප්‍රධානී

මේජර් ජෙනරාල් (විශ්‍රාමික) ඒ පී පල්ලාවෙල RWP RSP
ආරක්ෂක, ගිනි සහ මුදවාගැනීම් සේවා ප්‍රධානී

එස් පී පාලගම
යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු ප්‍රධානී

ආර් වීරශ්‍රී (මිය)
සිවිල් ඉංජිනේරු (සැලසුම් සහ නිර්මාණ) ප්‍රධානී

කේ ඒ ආර් කොඩිකාර
මානව සම්පත් ප්‍රධානී

ජී ඒ කේ නිමලරත්න
සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු ප්‍රධානී

එස් ඒ ඩී එස් නිශාන්ත
සමාගමේ වෛද්‍ය නිලධාරී

එස් සී දිසාපතිගේ
ගුවන් සංතරණ සේවා ප්‍රධානී

සමාගමේ කටයුතු පිළිබඳ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්තාව

2024 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා විගණනය කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමග අපගේ වාර්තාව අපි සතුටින් ඉදිරිපත් කරන්නෙමු. මෙහි දක්වා ඇති තොරතුරු, 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතට අවශ්‍ය අදාළ තොරතුරු සපයන අතර, හොඳම ගිණුම්කරණ පරිචයන් අනුව කටයුතුකර ඇත. මෙම වාර්තාවේ සංක්ෂිප්ත ඉදිරිපත් කිරීම හරහා, සමාගමේ කටයුතුවල තත්ත්වය සහ ගිණුම්කරණ කාලසීමාව තුළ සිදුවන යම් යම් වෙනස්කම් අගය කිරීමක් සඳහා කොටස්හිමියන්ට තොරතුරු හෙළිදරව් කිරීම් මනාව සිදුකර ඇති බවට අපි සහතිකකර ඇත්තෙමු.

1. සමාගම පිළිබඳ

ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගම (ගු.ගු.සේ.ස.) යනු ශ්‍රී ලංකා රජය සම්පූර්ණයෙන්ම හිමිකාරත්වය දරන, ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන්තොටුපළවල් කළමනාකරණය කිරීමට සහ සංවර්ධනය කිරීමට ව්‍යවස්ථාපිත බලතල හිමි සමාගමකි.

2. ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම්

2010 නොවැම්බර් 04 දිනැති ගැසට් පත්‍රයේ පළ කරන ලද 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන් සේවා පනත මගින් පවරා ඇති බලතල යටතේ, පහත සඳහන් ගුවන් සේවා සඳහා එකම ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සැපයුම්කරු ලෙස ගු.ගු.සේ.ස. සිය කාර්යභාරය අඛණ්ඩව ඉටුකර ලදී.

2.1 බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (බ.ජා.ගු.), මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (ම.රා.ජා.ගු.), කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ රත්මලාන (කො.ජා.ගු.ර.), මඩකලපුව ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (ම.ජා.ගු.) සහ යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (යා.ජා.ගු.) සංවර්ධනය, මෙහෙයවීම සහ නඩත්තු කිරීම.

2.2 ඉහත සඳහන් ගුවන්තොටුපළවල් සුපරීක්ෂා කිරීම්, ගලවා ගැනීමේ සහ ගිනි නිවීමේ සේවා සහ ගුවන් ආරක්ෂක සේවා සැපයීම සහ නඩත්තු කිරීම.

2.3 කොළඹ ගුවන් ගමන් තොරතුරු කලාපය තුළ ඇති සියලු ගුවන්යානා සහ මගීන්ගේ ආරක්ෂාව සහ සුරක්ෂිතභාවය තහවුරු කරමින්, ගුවන් ගමනාගමන සේවා, ගගන නාවික තොරතුරු සේවා, ගගන නාවික සන්නිවේදන සේවා සහ ගගන නාවික ආධාරක සැපයීම.

3. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

2024 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය තුළ මූල්‍ය හා මෙහෙයුම් කාර්යසාධනය සහ ගු.ගු.සේ.ස. හි අනාගත ව්‍යාපාර සංවර්ධනය පිළිබඳ සමාලෝචනයක් සභාපතිතුමාගේ පණිවිඩය (පිටු 13 සිට 14), කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය (පිටු 36 සිට 47) සහ වාර්ෂික වාර්තාවේ මූල්‍ය සමාලෝචනය (පිටු 50 සිට 55) තුළ දැක්වේ. සමාගමේ විගණනය කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමග මෙම වාර්තා, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාවේ අනිවාර්ය අංගයක් වන අදාළ කටයුතුවල තත්ත්වයන් පිළිබිඹු කරයි.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය "තිරසාර ආර්ථිකයක් තුළින් ගෝලීය සම්බන්ධකයේ මිත්‍රශීලී ගුවන් සේවා හවුල්කරුවා වීම" යන ගු.ගු.සේ.ස. හි දැක්ම සාක්ෂාත් කර ගැනීමේ අරමුණින් ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශක ක්‍රියාත්මක කිරීම තුළින් මෙහෙයුම් කාර්යසාධනය අඛණ්ඩව නිරීක්ෂණය කරයි.

4. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙනුවෙන් අධ්‍යක්ෂවරුන් දෙදෙනෙකු විසින් නිසි ලෙස අත්සන් කරන ලද සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන 94 සිට 127 දක්වා පිටුවල සඳහන් කර ඇත.

5. වර්ෂය තුළ ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ වෙනස්කම්

සමාගම විසින් ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට (SLFRSs/LKASs) අනුකූලව මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කරන ලදී. සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේදී අනුගමනය කරන ලද වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති 98 සිට 108 දක්වා පිටුවල දක්වා ඇත. සමාලෝචනයට ලක් වූ කාලපරිච්ඡේදය තුළ සමාගම විසින් අනුගමනය කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල කිසිදු වෙනසක් සිදු නොවූ බව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් තහවුරු කරනු ලබයි.

6. මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම

2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනත අනුව අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් සෑම මූල්‍ය වර්ෂයක් සඳහාම මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කර ඉදිරිපත් කිරීම අවශ්‍ය වන අතර එමගින් එහි කටයුතු පිළිබඳ සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වය පිළිබිඹු කිරීම අවශ්‍ය වේ. 94 සිට 127 දක්වා පිටුවල දැක්වෙන මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්, සමාගම් පනත, 1995 අංක 15 දරන ගිණුම්කරණ හා විගණන ප්‍රමිති පනත සහ අනෙකුත් මූල්‍ය වාර්තාකරණ නියාමන අවශ්‍යතාවලට අනුකූලව සකස් කර ඇති බව අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ මතය වේ.

7. ස්වාධීන විගණකවරුන්, විගණකගේ වාර්තාව සහ වේතන

2015 මැයි 15 වන දින බලාත්මක කරන ලද ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 වන ව්‍යවස්ථාවට සිදු කරන ලද 19 වන සංශෝධනයට අනුව, විගණකාධිපතිවරයාට යම් ලිඛිත නීතියක් යටතේ සහ 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනත යටතේ ලියාපදිංචි කර ඇති සියලුම රජයේ ව්‍යවසායන් විගණනය කිරීමට බලය ලැබී ඇත. මෙම නියෝගයට අනුකූලව 2024 වර්ෂය සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. හි විගණනය විගණකාධිපතිවරයා විසින් සිදු කරන ලදී. සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ ස්වාධීන විගණක වාර්තාව මෙම වාර්තාවේ 82 සිට 93 දක්වා පිටුවල දක්වා ඇත. 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා විගණන ගාස්තුව රුපියල් 1,850,000 (2023: රුපියල් 1,254,000) ක් විය. විගණනයට අදාළ සේවා සහ විගණන නොවන සේවා සඳහා විගණකවරුන්ට වෙනත් කිසිදු ගාස්තුවක් ගෙවා නොමැත. අධ්‍යක්ෂවරුන්ට දැනගත හැකි පරිදි විගණකවරුන්ට සමාගම සමග විගණකවරයෙකු වශයෙන් ඇති සම්බන්ධතාවය හැර වෙනත් කිසිදු සම්බන්ධතාවයක් නොමැත.

8. අභ්‍යන්තර පාලන සහ ප්‍රධාන අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රියාවලි

සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය එහි වත්කම් ආරක්ෂා කිරීම සඳහා සහ වංචා හා වෙනත් අක්‍රමිකතා වැළැක්වීම හා හඳුනාගැනීම සඳහා සාධාරණ පියවර ගෙන ඇත. මේ සඳහා, අධ්‍යක්ෂවරු සමාගම මුහුණ දෙන සැලකිය යුතු අවදානම් හඳුනා ගැනීම, වාර්තා කිරීම, ඇගයීම සහ කළමනාකරණය කිරීම සඳහා වසර පුරා කාර්යක්ෂම හා පුළුල් අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධති ස්ථාපිත කර ඇති අතර එය අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් නිතිපතා සමාලෝචනය කරනු ලැබේ.

මෙය අභ්‍යන්තර සමාලෝචන, අභ්‍යන්තර විගණනය සහ මෙහෙයුම් ක්‍රමවත්ව පවත්වාගෙන යාමට, වත්කම් ආරක්ෂා කිරීමට, වංචා සහ වෙනත් අක්‍රමිකතා වැළැක්වීමට හා අනාවරණය කර ගැනීමට සහ සුරක්ෂිතව, ප්‍රායෝගික හා වාර්තාවල නිරවද්‍යතාවය හා විශ්වසනීයත්වය සහතික කිරීමට අවශ්‍ය මූල්‍ය හා වෙනත් පාලන පද්ධතීන්ගේ සමස්තයකින් සමන්විත වේ. විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුව (AMC) සමාගමේ අභ්‍යන්තර විගණකවරුන්, රජයේ විගණකවරුන් සහ නියාමන අධිකාරීන් විසින් හඳුනාගත් අභ්‍යන්තර පාලන ගැටලු නිතිපතා සමාලෝචනය කරයි. අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියේ ප්‍රමාණවත් බව කළමනාකාරිත්වය විසින් ඇගයීමට ලක් කරයි.

9. සමාගමේ ආදායම් ප්‍රකාශනය සහ මූල්‍ය තත්ත්වය

9.1 ආදායම

2024 වර්ෂය සඳහා සමාගම විසින් උපයන ලද ආදායම රු.බි. 43.9 ක් (2023: රු.බි. 38.4) වන අතර එය පෙර වසරට සාපේක්ෂව 14% ක සැලකිය යුතු වැඩිවීමකි. ව්‍යාපාරික අංශ මත පදනම්ව සමාගමේ ආදායම පිළිබඳ විශ්ලේෂණයක් 109 පිටුවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සටහන 5 හි හෙළි කර ඇත.

9.2 මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵල

සමාගම 2024 වසර අවසානයේදී රු.බි. 19.6 ක මෙහෙයුම් ලාභයක් වාර්තා කළේය. මෙය වසරකට පෙර වාර්තා කළ රු.බි. 19.3 ක මෙහෙයුම් ලාභයට සාපේක්ෂව 1%ක වර්ධනයකි.

සමාගම 2023 වසරේ රු.බි. 28.1 ක ශුද්ධ ලාභයට සාපේක්ෂව 2024 වසර සඳහා රු.බි. 21.1 ක ශුද්ධ ලාභයක් වාර්තා කර ඇත.

9.3 සංචිත

ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය, අනෙකුත් සංචිත සහ රඳවාගත් ඉපැයුම්වලින් සමාගමේ සංචිත සමන්විත වේ. වසර තුළ ලාභය සහ ස්ථාවර වත්කම් ප්‍රත්‍යාගණනය හේතුවෙන් සමාගමේ සංචිත වැඩිවීමක් වාර්තා කළේය. ඒ අනුව, පෙර වසරේ වාර්තා කළ රු.බි. 67.6 ට සාපේක්ෂව, 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට වාර්තා වූ මුළු සංචිත රු.බි. 90.3 කි. සමාගමේ සංචිතවල සංචලනය 96 පිටුවේ ඇති හිමිකම් වෙනස්වීම් ප්‍රකාශයේ දක්වා ඇත.

9.4 ලාභාංශ

සමාගම 2024 මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා රු.මි. 1,286 ක අතුරු ලාභාංශයක් 2024 දෙසැම්බර් මාසයේදී ගෙවා ඇත. 2023 වර්ෂය සඳහා රු.මි. 5,000 ක අවසාන ලාභාංශයක් ප්‍රකාශයට පත් කර ගෙවා ඇත.

9.5 පරිත්‍යාග

2024 වසරේදී සමාගම විසින් රු. 2,350,000 ක (2023: රු. 228,000) පරිත්‍යාග සිදුකරන ලදී.

9.6 ප්‍රාග්ධන වියදම්

සමාලෝචිත වසර තුළදී, සමාගම 2023 වසරේ රු.බි. 5 ට සාපේක්ෂව ප්‍රාග්ධන වියදම් ලෙස රු.බි. 26.5 ක් වැය කර ඇත. දේපළ, පිරියත හා උපකරණ සහ අස්පෘශ්‍ය වත්කම් සඳහා ආයෝජනය මූල්‍ය ප්‍රකාශන සටහන් අංක 11 සහ 12 හි විස්තර කර ඇත.

9.7 රජයට දායකත්වය

ගු.ගු.සේ.ස. විසින් ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව, ශ්‍රී ලංකා රේගුව, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ආදී වෙනත් රාජ්‍ය අධිකාරීන්ට ගුවන්තොටුපළ තුළ අදාළ සේවා සැපයීම සඳහා අවශ්‍ය යටිතල පහසුකම් සහ වෙනත් අවශ්‍ය පහසුකම් සැපයීම අඛණ්ඩව සිදු කරන ලදී. මෙම ගනුදෙනු සහ ගිණුම් ශේෂයන් 126 පිටුවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සටහන්වල සටහන 33 යටතේ සම්බන්ධිත පාර්ශ්ව ගනුදෙනු යටතේ අනාවරණය කර ඇත.

පසුගිය වසර 4 තුළ බදු ගෙවීම් හරහා රජයට වක්‍ර දායකත්වය ලබා දීම පිළිබඳ පහත වගුවේ දක්වා ඇත.

වසර	ශ්‍රී ලංකා රු.මි.				
	ලාභාංශ	එකතු කළ අගය මත බදු	ආදායම් බදු	සමාජ ආරක්ෂණ දායකත්ව බද්ද	අත්තිකාරම් පුද්ගල ආදායම් බද්ද
2021	-	117	15	-	6
2022	1,000	1,281	117	70	15
2023	5,000	2,216	3,772	800	430
2024	1,286	3,305	5,933	931	962

9.8 ආයෝජන

ආයෝජන කළඹෙහි රුපියල් වටිනාකම වසර අවසානයේදී රු.බි. 10.4 කින් ඉහළ ගොස් ඇති අතර, ඒ පිළිබඳ විස්තර පහත වගුවේ දැක්වේ.

ආයෝජන	ශ්‍රී ලංකා රු.මි.	
	31.12.2024 දිනට	31.12.2023 දිනට
භාණ්ඩාගාර බිලපත්/බැඳුම්කර	166	24
කෙටිකාලීන බැංකු තැන්පතු	95,829	89,890
ණයකර සඳහා ආයෝජන	2,199	2,999
දිගුකාලීන බැංකු තැන්පතු	5,141	-
එකතුව	**103,335**	**92,913**

9.9 ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දැක්වෙන සමාගමේ කොටස් ප්‍රාග්ධනය රුපියල් 100/- බැගින් වූ සාමාන්‍ය කොටස්වලින් සමන්විත වේ. 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට කොටස් හිමිකම පහත පරිදි විය.

දරනු ලබන්නේ	කොටස් ප්‍රමාණය	වටිනාකම (රුපියල්)
භාණ්ඩාගාර ලේකම්	200,000	20,000,000
ලේකම් - ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය	1	100
සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්	1	100
එකතුව	**200,002**	**20,000,200**

9.10 වාර්තා කිරීමේ කාලයෙන් පසු සිදුවීම්

මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනයේ දිනයෙන් පසුව, මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල ගැළපීම් හෝ හෙළිදරව් කිරීම් 127 පිටුවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල සටහන 34 හි සඳහන් කර ඇත.

9.11 අඛණ්ඩ පැවැත්ම

අඛණ්ඩ විමසීම් වලින් පසු, සාමාන්‍ය පුරෝකථන ක්‍රියාවලිය අනුමත කිරීමෙන් සහ අනාගත අපේක්ෂාවන් සහ අවදානම් විභවයන් සලකා බැලීමෙන් අනතුරුව, ගු.ගු.සේ.ස. සතුව අපේක්ෂා කළ හැකි අනාගතය සඳහා ක්‍රියාකාරී පැවැත්ම ගෙන යාම සඳහා ප්‍රමාණවත් සම්පත් සහ කැපවී සිටින ණය ගැනීමේ පහසුකම් ඇති බව අධ්‍යක්ෂවරු විසින් සලකා බලනු ලබයි. එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන්, සියලු මූල්‍ය ප්‍රකාශන අඛණ්ඩ පැවැත්ම පදනම මත සකස් කර ඇත.

9.12 අසම්භාව්‍යයන් සහ බැඳීම්

අසම්භාව්‍යය වගකීම් පිළිබඳ විස්තර 123 පිටුවෙහි මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල සටහන අංක 30 හි දක්වා ඇත.

10. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සහ මණ්ඩල අනුකමිටු පිළිබඳ තොරතුරු

10.1 අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය

සභාපතිතුමා (79 වන වගන්තිය) සහ විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන් (82 වන වගන්තිය) පත් කිරීම ගු.ගු.සේ.ස. හි සාංගමික ව්‍යවස්ථාවලියෙහි ව්‍යවස්ථාවන්හි ඉහත සඳහන් වගන්ති වල දක්වා ඇති නියමයන්ට අනුකූලව සිදු කර ඇත.

10.2 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට නිලතල දරන ලද වත්මන් අධ්‍යක්ෂවරුන් පිළිබඳ තොරතුරු

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය	තනතුර	පත්වීම් දිනය	ස්වාධීන
එයාර් චීෆ් මාෂර්ල් (විශ්‍රාමික) එච් ඩී අබේවික්‍රම RWP RSP VSV USP Msc MA (Lon) rcds psc qfi	සභාපති	09.10.2024	නැත
සිරිල් වන්නිගම	උප සභාපති	01.11.2024	නැත
එල් සේනාරත්න	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	01.11.2024	ඔව්
ටී එස් වික්‍රමතුංග	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	04.11.2024	ඔව්
ප්‍රිමාල් ද සිල්වා	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	04.11.2024	ඔව්
කේ එම් පී එන් කරුණාරත්න	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	11.12.2024	ඔව්
එච් ටී චමින්ද	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	04.11.2024	ඔව්
ජී ඒ ඒ ප්‍රියන්ත ★	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ / භාණ්ඩාගාර නියෝජිත	11.06.2021	නැත
එම් එම් එන් සෝමතිලක	අමාත්‍යාංශ නිරීක්ෂක - ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය	30.01.2024	නැත

★ ජී ඒ ඒ ප්‍රියන්ත මහතා - විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ /භාණ්ඩාගාර නියෝජිත 2024 දෙසැම්බර් 03 වන දින ඉල්ලා අස්වූ අතර පී එම් කේ හෙට්ටිආරච්චි මහතා විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ /භාණ්ඩාගාර නියෝජිත වශයෙන් 2025 ජනවාරි 27 වන දින පත් කරන ලදි.

2024 වසර තුළ ඉල්ලා අස්වූ අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ විස්තර

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය	තනතුර	පත්වීම් දිනය	ඉල්ලා අස් වූ දිනය
ඉංජිනේරු ඒ ගල්කැටිය	සභාපති	11.12.2023	27.09.2024
එම් එස් ඒ සේනාරත්න (මිය)	උප සභාපති	10.01.2024	08.10.2024
ජී යූ කේ අල්ගෙවත්තගේ	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	15.06.2022	01.10.2024
ඒ එස් සී වරුෂහෙන්නැදිගේ	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	12.12.2019	19.06.2024
එස් එන් සුමනසේකර	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	12.12.2019	14.06.2024
කපිතාන් මිලින්ද රත්නායක	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	20.06.2022	19.06.2024
ඩබ්ලිව් ඒ ඒ විජයසූරිය	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	13.09.2022	12.09.2024
ඒ ඒ රන්දෙණිය	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	30.11.2022	27.09.2024
ඩබ්ලිව් එස් ඩී ද සිල්වා	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	30.11.2022	27.09.2024
කපිතාන් එස් ප්‍රනාන්දු	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	16.06.2024	02.10.2024
පී ලොකුයද්දෙහිගේ	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	21.06.2024	30.09.2024
එස් ආර් ජයනෙත්ති	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	10.07.2024	01.10.2024
පී ඒ ජයකාන්ත	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	04.11.2024	11.12.2024
ජී ඒ ඒ ප්‍රියන්ත	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ / භාණ්ඩාගාර නියෝජිත	11.06.2021	03.12.2024

10.4 මණ්ඩල අනු කමිටු

මණ්ඩලයට සහාය වීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය උප කමිටු හයක් පත් කර ඇත. 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට ඉහත කමිටුවල සංයුතිය පහත පරිදි වේ;

අනු කමිටුව	2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට සංයුතිය
විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව	ජී ඒ ඒ ප්‍රියන්ත - සභාපති
	කපිතාන් මිලින්ද රත්නායක - සාමාජික
	ඩබ්ලිව් එස් ඩී ද සිල්වා - සාමාජික
	ඩබ්ලිව් ඒ ඒ විජයසූරිය - සාමාජික
	එල් සේනාරත්න - සාමාජික
	පී ඒ ජයකාන්ත - සාමාජික
	අභ්‍යන්තර විගණන හා තත්ත්ව සහතික කිරීමේ ප්‍රධානී - කැඳවුම්කරු
	එම් එම් රේණුකා පී ගුණසේකර (මිය) - ලේකම්
	එච් ඒ අයි පෙරේරා - නිරීක්ෂක - ප්‍රධාන අභ්‍යන්තර විගණක - ප්‍රවාහන මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යංශය
	එන් ඩී එන් සී කුමාරි (මිය) - නිරීක්ෂක - (හිටපු කේ ඒ ඒ කුලතුංග) රජයේ විගණන අධිකාරි
මානව සම්පත් සහ වැටුප් කමිටුව	සිරිල් වන්නිගම - සභාපති ★
	එම් එස් ඒ සේනාරත්න (මිය) - හිටපු සභාපති
	කපිතාන් මිලින්ද රත්නායක - සාමාජික
	ටී එස් වික්‍රමතුංග - සාමාජික ★★
	ඩබ්ලිව් එස් ඩී ද සිල්වා - සාමාජික
	ජී යූ කේ අල්ගෙවත්තගේ - සාමාජික
	ඩබ්ලිව් ඒ ඒ විජයසූරිය - සාමාජික
	මානව සම්පත් ප්‍රධානී - කැඳවුම්කරු සහ/හෝ ලේකම්
මූල්‍ය කළමනාකරණ සහ ආදායම් උත්පාදන කමිටුව	ඉංජිනේරු ඒ ගල්කැටිය - සභාපති
	එම් එස් ඒ සේනාරත්න (මිය) - සාමාජික
	එස් එන් සුමනසේකර - සාමාජික
	ඩබ්ලිව් එස් ඩී ද සිල්වා - සාමාජික
	මුදල් ප්‍රධානී - කැඳවුම්කරු සහ/හෝ ලේකම්
අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව	සිරිල් වන්නිගම - සභාපති ★
	කපිතාන් මිලින්ද රත්නායක - හිටපු සභාපති
	ප්‍රිමාල් ද සිල්වා - සාමාජික ★★
	ටී එස් වික්‍රමතුංග - සාමාජික ★★
	ජී එස් සී වරුෂහෙන්නැදිගේ - සාමාජික
	ජී ඒ රන්දෙණිය - සාමාජික
	කපිතාන් එස් ප්‍රනාන්දු - සාමාජික
	ඩබ්ලිව් එස් ඩී ද සිල්වා - සාමාජික
	උපායමාර්ගික කළමනාකරණ ප්‍රධානී - කැඳවුම්කරු සහ/ හෝ ලේකම්
සියලුම ගුවන්තොටුපළ හි ඉදිරි ගමන්මග කමිටුව	ඉංජිනේරු ඒ ගල්කැටිය - සභාපති
	එම් එස් ඒ සේනාරත්න (මිය) - සාමාජික
	ජී එස් සී වරුෂහෙන්නැදිගේ - සාමාජික
	ජී ඒ රන්දෙණිය - සාමාජික
	ගුවන්තොටුපළ කළමනාකරණ ප්‍රධානී - කැඳවුම්කරු සහ/හෝ ලේකම්

අනු කමිටුව	2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට සංයුතිය
ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ කමිටුව	ඩබ්ලිව් ඒ ඒ විජයසූරිය - සභාපති
	ඉංජිනේරු ඒ ගල්කැටිය - සාමාජික
	එම් එස් ඒ සේනාරත්න (මිය) - සාමාජික
	ඒ එස් සී වරුෂහෙන්නැදිගේ - සාමාජික
	ව්‍යාපෘති ප්‍රධානි - කැඳවුම්කරු සහ/හෝ ලේකම්

★ සිරිල් වන්නිගම මහතා 2024 දෙසැම්බර් සිට අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුවේ සහ මානව සම්පත් හා වැටුප් කමිටුවේ සභාපතිත්වය දරයි.
★★ ප්‍රිමාල් ද සිල්වා මහතා සහ ටී එස් වික්‍රමතුංග මහතා 2024 දෙසැම්බර් සිට අනු කමිටුවල සාමාජිකයන් වශයෙන් කටයුතු කරති.

10.5 කොටස් හෝ ණයකර ගනුදෙනු සම්බන්ධව අධ්‍යක්ෂවරුන් පිළිබඳ අනාවරණය කිරීම

කිසිදු අධ්‍යක්ෂවරයෙකු සතුව කොටස් හෝ ණයකර නොමැත.

10.6 ගිවිසුම් සහ යෝජිත ගිවිසුම් සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ උනන්දුව

සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ කිසිදු අධ්‍යක්ෂවරයෙකු සමාගමේ ව්‍යාපාරයට සම්බන්ධ ගිවිසුම් හෝ යෝජිත ගිවිසුම් සම්බන්ධයෙන් සෘජුව හෝ වක්‍රව උනන්දු වී නොමැත.

10.7 අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වේතන සහ අනෙකුත් ප්‍රතිලාභ

සමාගම 2024 වර්ෂය සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වැටුප් වශයෙන් රු.මි. 12.3 ක් ගෙවා ඇත. (2023 - රු.මි. 12.4) වර්ෂය අවසානයේ විධායක අධ්‍යක්ෂවරුන් දෙදෙනෙකු සිටි අතර, ඔවුන්ට වර්ෂය තුළ වැටුප් වශයෙන් රු.මි. 4.5 ක් ගෙවා ඇත. මෙයට අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වැටුප්, ගාස්තු, දීමනා, විනෝද වියදම් ප්‍රතිපූරණය, වෛද්‍ය, දුරකථන සහ වෙනත් දීමනා යන සියලුම මූල්‍යමය ප්‍රතිලාභ ඇතුළත් විය. විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන්ට වර්ෂය තුළ රු.මි. 7.8 ක මුදලක් ගෙවා ඇති අතර, එය අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් සඳහා සහභාගී වීමට ගමන් වියදම් සහ අධ්‍යක්ෂ ගාස්තු වශයෙන් දරන ලද පිරිවැයයි.

11. ආයතනික පාලනය

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය ඵලදායී ආයතනික පාලන රාමුවක් පවත්වාගෙන යාමට සහ ආයතනික පාලනයේ හොඳම පරිචයන් සහතික කිරීම සඳහා අවශ්‍ය පද්ධති හා ව්‍යුහයන් ක්‍රියාත්මක කිරීමට සහ ඒවා ඵලදායී ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීමට කැපවී සිටියි.

12. ව්‍යවස්ථාපිත ගෙවීම්

සමාගම විසින් ගෙවිය යුතු සියලුම බදු සහ අය කිරීම්, සමාගමේ සේවකයින් වෙනුවෙන් ගෙවිය යුතු සියලුම සම්ප්‍රදාන, බදු සහ අය බදු සහ මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශන දිනට සමාගමට ගෙවීමට සිදුවූ අනෙකුත් සියලුම ව්‍යවස්ථාපිත හිඟ මුදල් ගෙවා ඇති බව හෝ අදාළ ප්‍රතිපාදන සලසා ඇති බව අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් ඔවුන්ගේ දැනුවත්භාවය අනුව තහවුරු කරනු ලබයි.

13. නීති සහ රෙගුලාසි හා අනුකූල වීම

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ දැනුම සහ විශ්වාසය අනුව, සමාගම රටේ නීති සහ රෙගුලාසි උල්ලංඝනය කරන කිසිදු ක්‍රියාවක නිරත වී නොමැත.

14. වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීම

වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීම 2025 ජූනි 30 වන දින පෙරවරු 09:30 ට ගු.ගු.සේ.ස. හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් ශාලාවේදී පැවැත්වේ.

15. ස්තූතිය

අභියෝග රාශියක් මධ්‍යයේ තවත් මූල්‍ය වර්ෂයක් සාර්ථකව නිම කිරීම සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණ කණ්ඩායම වෙත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් ඉතා සාඩම්බරයෙන් සුබ පැතුම් එක්කරනු ලබයි. 2024 වසර ගුවන් සේවා අංශයට ඉහළ යන ඉන්ධන පිරිවැය, සැපයුම් දාම අවහිරතා සහ උච්චාවචනය වන ඉල්ලුම ඇතුළු සැලකිය යුතු බාධාවන් ඇති කරන ලද වසරක් විය. මෙම අභියෝග තිබියදීත්, සමාගම සිය අඛණ්ඩ පැවැත්ම තහවුරු කරමින් ශක්තිමත් කාර්යසාධනයක් පෙන්නුම් කරන ලදී. එමෙන්ම මෙම තීරණාත්මක කාල සීමාව තුළ අඛණ්ඩ සහයෝගීතාවය ලබා දීම සම්බන්ධයෙන් ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයට මෙන්ම අනෙකුත් පාර්ශවකරුවන්ට සහ නියාමන ආයතනවලට අපගේ හෘදයාංගම ස්තූතිය පළ කරමු.

තවද, අප කෙරෙහි අඛණ්ඩ විශ්වාසය තබා ඇති අපගේ ගනුදෙනුකරුවන් ඇතුළුව සමාගමේ අඛණ්ඩ මෙහෙයුම් සඳහා සම්බන්ධ වූ සහ දායක වූ සියලුම පාර්ශවකරුවන්ට අපගේ අවංක ප්‍රශංසාව සහ කෘතඥතාවය පළ කරන්නට කැමැත්තෙමු. අවසාන වශයෙන්, මෙම අභියෝගාත්මක වසර තුළ ලබා දුන් අඛණ්ඩ කැපවීම, අවංකභාවය සහ මහන්සිය සඳහා සියලුම ගු.ගු.සේ.ස. හි කාර්යමණ්ඩලයට අපගේ කෘතඥතාවය හිමි කර සිටිමු.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ නියෝගය අනුව

එයාර් චීෆ් මාෂර්ල් (විශ්‍රාමික) එච් ඩී අබේවික්‍රම
RWP RSP VSV USP MSc MA (Lon) rcds psc qfi
සභාපති

2025 මැයි 28

විගණන හා කළමනාකරණ කමිටු වාර්තාව (AMC)

විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුවේ අරමුණ

විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුව යනු අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ උප කමිටුවක් වන අතර, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට එහි අධීක්ෂණ වගකීම් ඉටු කිරීමට සහාය වීම සඳහා ස්ථාපිත කර ඇත. එය අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් පත් කරනු ලබන අතර, නිවැරදි කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ ආයතනික අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීම පහසු කිරීම සඳහා එහි සොයාගැනීම් හා නිර්දේශ වාර්තා කරනු ලබයි. විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුවේ බලතල හා වගකීම් පාලනය කරනු ලබන්නේ මහා භාණ්ඩාගාරයේ රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නිකුත් කරන ලද රජය සතු ව්‍යාපාර සඳහා වන ආයතනික පාලනය පිළිබඳ මාර්ගෝපදේශ මගිනි.

කමිටුවේ කාර්යභාරය

විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුවේ ප්‍රධාන වගකීම වන්නේ අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලිය, පවතින අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියේ ඵලදායිතාවය, නියාමන හා ව්‍යවස්ථාපිත අනුකූලතාවය සහ ආයතනයේ මූල්‍ය වාර්තාකරණයේ අඛණ්ඩතාවය වැනි ක්ෂේත්‍රවල අධීක්ෂණ රාජකාරි ඉටු කිරීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට සහාය වීමයි.

කමිටුව බාහිර විගණකගේ වාර්තා හා විමසුම් සම්බන්ධයෙන් අදහස් හා නිරීක්ෂණ ඇගයීමට ලක්කර සාකච්ඡා කරනු ලබයි. කමිටුව අභ්‍යන්තර විගණන කාර්යයන්හි ප්‍රමාණවත් බව හා කාර්යසාධනය ද ඊට අමතරව අභ්‍යන්තර විගණන අංශය විසින් නිකුත් කරන ලද වාර්තා හා විමසුම් ඇගයීමට ලක් කරයි.

කමිටුවේ සංයුතිය

විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුව සමන්විත වන්නේ විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන් තිදෙනෙකුගෙන් (03) වන අතර, ඔවුන් කමිටුවේ යොමු කිරීමේ අනුදේශ පැහැදිලිව නිර්වචනය කර ඇති විගණන කමිටු මාර්ගෝපදේශයන්ට අනුකූලව කමිටුවේ කටයුතු පවත්වාගෙන යයි. සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුවේ සංයුතිය පහත පරිදි විය.

විගණන හා කළමනකරණ කමිටුවේ සංයුතිය			
අධ්‍යක්ෂතුමාගේ නම	ධූර කාලය		තනතුර
	සිට	දක්වා	
ජී ඒ ඒ ප්‍රියන්ත	29.06.2021	02.12.2024 ⋆	සභාපති
කපිතාන් මිලින්ද රත්නායක	20.06.2022	13.06.2024 ⋆	සාමාජික
ඩබ්ලිව් එස් ඩී ද සිල්වා	30.11.2022	06.09.2024 ⋆	සාමාජික
ඩබ්ලිව් ඒ ඒ විජයසූරිය	25.06.2024	06.09.2024 ⋆	සාමාජික
එල් සේනාරත්න	19.11.2024	02.12.2024 ⋆	සාමාජික
පී ඒ ජයකාන්ත	19.11.2024	02.12.2024 ⋆	සාමාජික

⋆ අවසන් වරට සහභාගි වූ විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුව.

ජාතික විගණන කාර්යාලයෙන් විගණකාධිපතිගේ නියෝජිතයින් සහ ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රධාන අභ්‍යන්තර විගණක ස්වාධීන නිරීක්ෂකයින් ලෙස විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුව රැස්වීම්වලට සහභාගී වූහ.

රැස්වීම්

2024 වසරේදී විගණන හා කළමනාකරණ කමිටු රැස්වීම් දහයක් (10) පවත්වන ලදි. රැස්වීම් සඳහා සාමාජිකයින්ගේ සහභාගීත්වය පහත වගුවෙන් දැක්වේ.

අධ්‍යක්ෂතුමාගේ නම	මුළු විගණන හා කළමනාකරණ කමිටු රැස්වීම් වලින් සහභාගී වීමට නියමිතව තිබූ රැස්වීම් ගණන	සහභාගීත්වය
ජී ඒ ඒ ප්‍රියන්ත	10	10
කපිතාන් මිලින්ද රත්නායක	5	5
ඩබ්ලිව් එස් ඩී ද සිල්වා	9	9
ඩබ්ලිව් ඒ ඒ විජයසූරිය	3	3
එල් සේනාරත්න	1	1
පී ඒ ජයකාන්ත	1	0

රජය සතු සමාගම් සඳහා වන ආයතනික පාලනය පිළිබඳ මාර්ගෝපදේශ යටතේ සලසා ඇති ප්‍රතිපාදනයට අනුකූලව ප්‍රධානී අභ්‍යන්තර විගණන සහ තත්ත්ව සහතික විසින් විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුව කැඳවන ලදි. විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුවේ ලේකම් ලෙස කටයුතු කරන සමාගම් ලේකම් විසින් විගණන හා කළමනාකරණ කමිටු රැස්වීම්වල කටයුතු වාර්තා කරන ලද අතර, විගණන හා කළමනාකරණ කමිටු රැස්වීම්වල වාර්තා ආසන්නතම රැස්වීමේදී අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත යොමු කරන ලදි.

කමිටුවේ ප්‍රඥප්තිය

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද විගණන හා කළමනාකරණ කමිටු ප්‍රඥප්තිය කමිටුවේ අනුමත නිර්දේශිත නියමයන් පැහැදිලිව නිර්වචනය කරන අතර, විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුවේ අරමුණු, සංයුතිය, විෂය පථය, රාජකාරි සහ වගකීම් නියාමනය කරයි.

කමිටුවේ ප්‍රධාන වගකීම්

කමිටුවේ ප්‍රධාන වගකීම්වලට පහත දෑ ඇතුළත් වේ;

- සංකීර්ණ හෝ අසාමාන්‍ය ගනුදෙනු, අතිශය තීරණාත්මක ක්ෂේත්‍ර සහ මෑත කාලීන වෘත්තීය හා නියාමන ප්‍රකාශන ඇතුළුව වැදගත් ගිණුම්කරණ හා වාර්තාකරණ කරුණු සමාලෝචනය කිරීම සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශන කෙරෙහි ඒවායේ බලපෑම අවබෝධ කර ගැනීම.

- කළමනාකාරිත්වය සහ බාහිර විගණකයන් සමඟ සහයෝගයෙන් විගණන ප්‍රතිඵල පරීක්ෂා කිරීම, ඕනෑම අභියෝගයකට මුහුණ දී විසඳුම් සැපයීම.

- වාර්ෂික මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමාලෝචනය කිරීම, ඒවා සම්පූර්ණ බවත් කමිටු සාමාජිකයන්ට දැනගැනීමට ඇති තොරතුරු සමඟ අනුකූල බවත් සලකා බැලීම සහ

තොරතුරු සුදුසු ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන් හා ප්‍රතිපත්ති වලට අනුකූලව ඉදිරිපත් කර ඇති බව තහවුරු කිරීම.

- වාර්ෂික වාර්තාවේ අනෙකුත් කොටස් සහ ඒ හා සම්බන්ධ නියාමන ගොනු කිරීම් නිකුත් කිරීමට පෙර සමාලෝචනය කිරීම සහ තොරතුරුවල නිරවද්‍යතාවය හා සම්පූර්ණ බව සලකා බැලීම.

- විගණන කමිටුව සමඟ සන්නිවේදනය කිරීමට අවශ්‍ය සියලුම අදාළ කරුණු කළමනාකාරිත්වයට සහ බාහිර විගණකයන් යන දෙපාර්ශවයටම ඵලදායී ලෙස සන්නිවේදනය කර ඇති බව තහවුරු කිරීම.

- කළමනාකාරිත්වය සමඟ සහ අවශ්‍ය නම් විගණකාධිපතිව නියෝජනය කරන විගණන අධීක්ෂක සමඟ අතුරු මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමාලෝචනය කිරීම සහ ඒවා සම්පූර්ණ බවත්, කමිටු සාමාජිකයන්ට දැනගැනීමට ඇති තොරතුරු සමඟ අනුකූල බවත් සලකා බැලීම.

- කළමනාකාරිත්වය විසින් සහ/හෝ ස්වාධීන විගණක විසින් සකස් කරන ලද, මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේදී මතුවන වැදගත් මූල්‍ය වාර්තාකරණ ගැටලු, ගනු ලැබූ තීරණ සහ ප්‍රධාන විගණන කරුණු ඉදිරිපත් කරන වාර්තා සමාලෝචනය කිරීම.

- වාර්ෂික විගණන සැලැස්ම සහ ඒ සඳහා සිදු කරනු ලබන ඕනෑම සැලකිය යුතු වෙනස්කම් අනුමත කිරීම සහ සැලැස්ම හා සසඳා බලා අභ්‍යන්තර විගණන ක්‍රියාකාරකම්වල කාර්යසාධනය ඇගයීම.

- බාහිර විගණකවරුන් සමඟ සම්බන්ධීකරණය කිරීම සහ කළමනාකාරිත්වයෙහි අදාල ක්‍රියාමාර්ග සමඟින් විගණකාධිපතිගේ කළමනාකරණ ලිපියට ප්‍රතිචාර දැක්වීම අධීක්ෂණය කිරීම.

- අභ්‍යන්තර විගණකවරුන් සහ විගණකාධිපති නියෝජනය කරන විගණන අධීක්ෂක සමඟ කටයුතු කිරීම.

- නීති, රෙගුලාසි සහ නියෝග සමඟ අනුකූල වීම නිරීක්ෂණය කිරීමේදී පද්ධතියේ කාර්යක්ෂමතාව තක්සේරු කිරීම සහ අනුකූල නොවන ඕනෑම අවස්ථාවක් සම්බන්ධයෙන් කළමනාකාරිත්වයෙහි විමර්ශන සහ ඉන්පසු ගන්නා ක්‍රියාමාර්ගවල (විනයානුකූල පියවර ඇතුළුව) ප්‍රතිඵල සමාලෝචනය කිරීම.

2024 වසරේ ක්‍රියාකාරකම්

වසර පුරාම, විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුව විසින් සාමාන්‍ය ක්‍රියාකාරකම් වලින් ඔබ්බට සිය වගකීම් කැපවීමෙන් ඉටු කරන ලදි. එහිදී සියලුම අංශ හරහා ක්‍රියාත්මක මෙහෙයුම් ක්‍රියාපටිපාටි නිතිපතා නිරීක්ෂණය කිරීම සඳහා අනුගමනය කරන ලද යාන්ත්‍රණය පුළුල් ලෙස සමාලෝචනය කරන ලදි. තවද, ආයතනික සම්පත් කළමනාකරණ පද්ධතිය සමඟ අනුගත කරමින් කමිටුව ආයතනයේ මූල්‍ය ක්‍රියාපටිපාටි පිළිබඳ පූර්ණ පරීක්ෂණයක් පවත්වන ලදි.

එමෙන්ම, විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුව විසින් වත්කම්වල ප්‍රයෝජනවත් ආයු කාලය සමීපව සමාලෝචනය කළ අතර, අතස්ථාවර වත්කම් ප්‍රධාන වාර්තාව (FAMR) හා සම්බන්ධ ගැටලු නිසි ලෙස නිරාකරණය කරන ලදි. මෙකී පුළුල් සමාලෝචනය ඵලදායී වත්කම් කළමනාකරණ පද්ධතියක් සකස් කිරීමට ඉවහල් වූ අතර, මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව සහතික කරමින් අතස්ථාවර වත්කම් ප්‍රධාන වාර්තාව හා සම්බන්ධ අභියෝග ජය ගැනීම අරමුණු කරගෙන ඇත.

2024 වසර තුළ විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුව විසින් සිදු කරන ලද අනෙකුත් ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම් පහතින් දැක්වේ.

මූල්‍ය වාර්තාකරණය

කමිටුව විසින් වාර්තාකරණ කාලය තුළ පාර්ශවකරුවන්ට සපයන ලද තොරතුරුවල විශ්වසනීයත්වය සහතික කිරීම සඳහා දැනට ක්‍රියාත්මක වන මූල්‍ය වාර්තාකරණ පද්ධතියේ ඵලදායිත්වය සමාලෝචනය කරන ලදි.

කමිටුව විසින් ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට සහ සමාගමේ ගිණුම් පොත්වලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේ වගකීම ඉටු කිරීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට සහාය විය. එමගින් සියලුම ගනුදෙනු නිවැරදිව සහ සම්පූර්ණයෙන් ගිණුම් පොත්වල වාර්තා කර ඇති බව සහතික කිරීම සඳහා අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියේ සහ ක්‍රියාපටිපාටිවල ප්‍රමාණවත් බව සහ ඵලදායිතාවය තක්සේරු කරන ලදි. ඊට අමතරව, මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේ සහ ඉදිරිපත් කිරීමේදී යොදා ගන්නා ලද සැලකිය යුතු උපකල්පන සහ විනිශ්චයන් ඇතුළු අදාළ උපකාරක තොරතුරු සමඟ මාසික අතුරු මූල්‍ය ප්‍රකාශන කමිටුව විසින් සමාලෝචනය කරන ලදි.

පවතින අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධති සහ ක්‍රියාපටිපාටි ඇගයීමෙන් පසු, සමාගමේ මූල්‍ය තත්ත්වය හොඳින් නිරීක්ෂණය කර සහ නිවැරදිව වාර්තා කරන බවට සාධාරණ සහතිකයක් ලබා දීම සඳහා ප්‍රමාණවත් පාලන සහ ක්‍රියාපටිපාටි ක්‍රියාත්මක වන බව කමිටුවේ මතය වේ.

අභ්‍යන්තර පාලනයන්

විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුව 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය වාර්තාකරණය පිළිබඳ අභ්‍යන්තර පාලනයන්හි ඵලදායිතාවය ඇගයීමට ලක් කරන ලදී. මෙම ක්‍රියාවලිය විවිධ අවදානම් අවම කිරීම සඳහා සහ නීති සහ රෙගුලාසි වලට අනුකූලව කටයුතු කිරීම සහතික කිරීම සඳහා අභ්‍යන්තර පාලනයන්හි ප්‍රමාණවත් බව සහ ඵලදායිතාවය තක්සේරු කරන ලදි. ගු.ගු.සේ.ස. හි අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිවල සඵලතාවය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා අභ්‍යන්තර විගණන සහ තත්ත්ව සහතික කිරීමේ (IA&QA) ප්‍රධානියාගේ නිර්දේශ මත කළමනාකරණය විසින් සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග ගන්නා බව විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුව සහතික කරයි. අභ්‍යන්තර පාලන රාමුවේ පදනම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට තම කාර්යයන් ඉටු කිරීමට සහ අවශ්‍යය පියවර ගැනීමට හැකියාව ලබා දෙයි.

අභ්‍යන්තර විගණනය

අභ්‍යන්තර විගණන (IA) කාර්යය යනු ගු.ගු.සේ.ස. හි සමස්ත පාලන රාමුව වැඩිදියුණු කිරීමට සහාය වන ස්වාධීන සහ සාධාරණ සහතික කිරීමේ කාර්යයකි. අභ්‍යන්තර විගණන කාර්යය ගු.ගු.සේ.ස. හි අවදානම් කළමනාකරණය, පාලනය සහ පාලන ක්‍රියාවලීන්හි සැලසුම සහ ඵලදායිතාවය ඇගයීමට සහ වැඩිදියුණු කිරීමට ක්‍රමානුකූල සහ විනයගරුක ප්‍රවේශයක් පවත්වා ගැනීමට දායක වේ.

ගු.ගු.සේ.ස. හි මූල්‍ය සහ ගිණුම්කරණ මෙහෙයුම් සත්‍යය වශයෙන්ම සිදු කිරීම සඳහා වගකිව යුතු පිරිස මෙන්ම යෝජනා ක්‍රම සහ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ පිරිසගෙන් හෝ ආයතනික යහපාලන පරිචයන්ට අනුකූලව සහ අපක්ෂපාතීව, ප්‍රවීණතාවයෙන් සහ නිසි වෘත්තීය සැලකිල්ලෙන් සිදු කරනු ලබන ගු.ගු.සේ.ස. හි කාර්යභාරයේ කාර්යසාධනය සහ පිරිනමන සේවාවලින් අභ්‍යයන්තර විගණන ක්‍රියාකාරිත්වය ස්වාධීන බවට විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව විසින් සහතික කරයි. විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව විසින් අභ්‍යයන්තර විගණන සහ තත්ත්ව සහතික අංශයේ ක්‍රියාකාරකම්වල

විෂය පථය, සම්පත්, ප්‍රමාණය සහ ඵලදායීතාවය අධීක්ෂණය කර සමාලෝචනය කරන ලදි.

විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුව විසින් 2025 වර්ෂය සඳහා වන වාර්ෂික අභ්‍යන්තර විගණන සැලැස්ම සමාලෝචනය කර, තක්සේරු කර අනුමත කරන ලදී. තවද අභ්‍යන්තර විගණනයේ සැලකිය යුතු විගණන සොයාගැනීම් සහ නිර්දේශ සඳහා කළමනාකාරිත්වයේ ප්‍රතිචාර දැක්වීම ද විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුව විසින් සමාලෝචනය කර අධීක්ෂණය කරන ලදී.

බාහිර විගණනය

රටේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 වන ව්‍යවස්ථා ප්‍රකාරව, ගු.ගු.සේ.ස. හි බාහිර විගණනය සිදු කිරීමට විගණකාධිපතිවරයාට බලය පවරා ඇත. ඒ අනුව, 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා විගණකාධිපතිවරයා සමාගමේ බාහිර විගණකවරයා ලෙස කටයුතු කරයි. ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන් සමග මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අනුකූලතාවය පිළිබඳ මතයක් ප්‍රකාශ කිරීම සඳහා වගකිව යුතු බාහිර විගණකවරයා සමග විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුව සමීපව කටයුතු කරනු ලබයි.

විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුවේ සියලුම රැස්වීම් සඳහා ස්වාධීන නිරීක්ෂකයෙකු ලෙස බාහිර විගණකවරයාට ආරාධනා කරන ලද අතර, එමගින් නියාමන හා අනුකූලතා අවශ්‍යතා පිළිබඳව සහ පාලන හෝ ක්‍රියාපටිපාටි දුර්වලතා ඇත්නම් ඒවා පිළිබඳව ඔවුන්ගේ දැක්ම හා අදහස් ප්‍රකාශ කරමින් සාකච්ඡා කිරීමට කමිටුවට අවස්ථාව ලබා දේ.

යහපාලනය

රජයේ චක්‍රලේඛ ඇතුළු නියාමන අවශ්‍යතා පිළිපැදීමේ වැදගත්කම සහ අවශ්‍යතාවය අවධාරණය කරමින්, ගු.ගු.සේ.ස. තුළ යහපාලනය සැලකිය යුතු ලෙස වැඩිදියුණු කිරීමේ සහ ක්‍රියාශීලී සංස්කෘතියක් පෝෂණය කරලීමේ හැකියාව විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුව සතුවේ.

නිගමනය

මූල්‍ය වාර්තාකරණ ක්‍රියාවලින්, අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිවල ප්‍රමාණවත්භාවය සහ ඵලදායිතාවය, බාහිර විගණනය සහ ගු.ගු.සේ.ස. හි අනුකූලතා අධීක්ෂණ ක්‍රියාවලි හා සම්බන්ධ වගකීම් ඉටු කිරීමේදී අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට සහය සහ මගපෙන්වීම ලබා දෙන අතරම, ගු.ගු.සේ.ස. හි මෙහෙයුම් ස්වාධීනව අධීක්ෂණය කිරීම සම්බන්ධයෙන් සමතුලිතතාවයක් ඇති කර ගැනීමට විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව විසින් සිය ප්‍රයත්නයන් තුළින් ඉලක්ක කර ඇත. වසර පුරාවට එහි යුතුකම් ඵලදායි ලෙස හා උසස් ප්‍රමිතියකින් ඉටු කර ඇති බවට කමිටුව තහවුරු කරන අතර එය සමාගමේ වටිනාකම ඉහළ නැංවීමට හේතු වී ඇත.

ජී ඒ ඒ ප්‍රියන්ත
සභාපති - විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුව

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය

සමෘද්ධියට අඩිතාලම - දේශීය විශ්ලේෂණය

ගු.ගු.සේ.ස. ශ්‍රී ලංකාවේ ව්‍යවස්ථාපිත ගුවන් සේවා සැපයුම්කරු වශයෙන් පුළුල් වපසරියකින් යුත් ගුවන්තොටුපළ හා ගුවන් සේවා කළමනාකරණය කරමින් හා සේවා සපයමින්, ප්‍රමුඛ කාර්යභාරයක් නිරූපණය කරනු ලබයි. නිරන්තරයෙන් වෙනස්වන ගෝලීය ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ සංකීර්ණතාවන්ට සාර්ථකව මුහුණ දුන් හෙයින් 2024 වර්ෂය ගු.ගු.සේ.ස. සඳහා අඛණ්ඩ ප්‍රතිසාධනය හා වර්ධනය සඳහා වූ කාල පරිච්ඡේදයක් ලෙස සනිටුහන් විය. ආදායම් මාර්ග විවිධාංගීකරණය, මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව ඉහල නැංවීම සහ අපගේ මූල්‍ය තත්ත්වය සවිමත් කිරීම ඉලක්ක කරගත් උපායමාර්ගික මුලාරම්භයන් මාලාවකට සමගාමීව ගුවන් සේවා කර්මාන්තයෙහි පුළුල් ප්‍රතිසාධනය අපගේ ක්‍රියාකාරිත්වය සඳහා බලපාන ලදි.

ජාත්‍යන්තර ගුවන්යානා සංචලන 56,289ක්, ජාත්‍යන්තර මගී සංචලන 8,884,010ක් සහ භාණ්ඩ සංචලන මෙට්‍රික් ටොන් 192,498ක ප්‍රවාහනය හේතුවෙන්, පෙර වසරේ ආදායම වූ රු.බි. 38.4ට සාපේක්ෂව 14% ක වර්ධනයක් පෙන්නුම් කරමින්, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් 2024 වර්ෂයේදී, රු.බි. 43.9 ක සමස්ත ආදායමක් උපයාගන්නා ලදි. අපගේ මෙහෙයුම්වල ධනාත්මක වර්ධනයට, විශේෂයෙන්ම මගී, ගුවන්යානා සහ භාණ්ඩ සංචලනයන්හි ඉහළයාම මෙම වර්ධනයට මූලික වශයෙන් බලපා ඇත.

සමෘද්ධියට අඩිතාලම, ගෝලීය ගුවන් සේවා දෘෂ්ටිකෝණය

ගුවන් සමාගම් විසින්, 2019 හි පිහිටුවන ලද ආසන බිලියන 5.72 හි පෙර වාර්තාව 2% කින් අභිබවා යමින් 2024 දී, ලොව පුරා නියමිත කාලසටහන්ගත ගුවන් ගමන් සඳහා ආසන බිලියන 5.85 ක් සපයන ලදි. ගුවන් ගමන් සඳහා ඇති ඉල්ලුම ඉහළයාමත් මෙම වර්ධනයට අවකාශ සැලසීම පිණිස විශාල ගුවන්යානා යෙදවීමත් හේතුවෙන් ගෝලීය ආසන ධාරිතාවය ද පෙර වසරට සාපේක්ෂව 6% කින් ඉහළ යන ලදි.

ආසන උපයෝජ්‍යතාවය වර්ධනය වුවද, 2024 දී මිලියන 36.4ක්ව පැවති මුළු නියමිත කාලසටහන්ගත ගුවන් ගමන් සංඛ්‍යාව, 2019 වර්ෂයේ මට්ටමින් 5% ක පහළ අගයක පැවතිණි. මෙමගින් ඉහළ ආසන ධාරිතාවකින් යුතු විශාල ගුවන් යානා ක්‍රියාත්මක කිරීම දක්වා කර්මාන්තයේ උපායමාර්ගික විතැන් වීමක් පිළිබඳ අවධානය යොමු කරවයි. සමස්තයක් වශයෙන් ගත්කල, මෙම දත්ත හරහා, ගුවන් සමාගම් විසින් ගෝලීයව බිලියන 5.85 ක වාර්තාගත ආසන සංඛ්‍යාවක් පිරිනැමීම හරහා දක්වන ලද ප්‍රතිචාර වලට සමගාමීව, ගුවන් ගමන් ඉල්ලුමේ පැහැදිලි ඉහළ යාමක් පිළිබිඹු කරයි.

පවුල් සහ මිතුරන් නැවත යා කිරීමෙන් අත්‍යවශ්‍ය ව්‍යාපාරික සංචාර කිරීමට ඉඩසැලසීමෙන්, හෝ ගෝලීය සංචාරක කර්මාන්තයට සහ ගවේෂණයට සහාය වීම යන කාරණා මත වර්තමාන ලෝකය තුළ ගුවන් ගමන් ලඟා කරගෙන ඇති චිරස්ථායි ප්‍රබලත්වය තහවුරු කරමින්, ගුවන් සේවා කර්මාන්තය විසින්, කොවිඩ්-19 වසංගතයෙන් වසර කිහිපයකට පසු, වසංගතයට පෙර පැවති ඉහළම මට්ටම අභිබවා ගොස් තිබේ.

සිරියම්ගේ විශ්ලේෂණයට අනුව, මගී ආසන පිරිනැමීම අතින්, ඩෙල්ටා ගුවන් සේවය, යුනයිටඩ් ගුවන් සේවය සහ සවුත් වෙස්ට් ගුවන් සේවය අභිබවා යමින් ඇමරිකන් ගුවන් සේවය ගෝලීය වෙළඳපොළේ මුල් තැන ගන්නා ලදි. යුරෝපීය අඩු වියදම් ගුවන්සේවය වන රයන් එයාර්, පස්වන ස්ථානයේ ශ්‍රේණි ගත වූ අතර ඉහළම ගුවන් සේවා පහ අතර සිටින එකම ඇමරිකන් නොවන ගුවන්සේවය ලෙස කැපී පෙනිණි.

මිලියන 62.7ක් අභිබවූ පිටත්වීම් ආසන වලින් යුතු වූ, ඇට්ලන්ටා හි හාර්ට්ස්ෆීල්ඩ්-ජැක්සන් ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ 2024 වර්ෂයේ ලොව කාර්යබහුලතම ගුවන්තොටුපළ ලෙස හඳුනා ගන්නා ලදි. පිළිවෙලින්, මිලියන 55, මිලියන 52.4 සහ මිලියන 51.4කට අධික පිටත්වීම් ආසන වාර්තා කර ඇති ටෝකියෝ-හැනෙඩා, ලන්ඩන් හීත්‍රෝ සහ ඩලස්-ෆෝර්ට් වර්ත් යන ගුවන්තොටුපළ අභිබවා යමින්, මිලියන 59.7කට අධික පිටත්වීම් ආසන සංඛ්‍යාවක් සහිතව ඩුබායි ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ දෙවන ස්ථානයෙහි ශ්‍රේණිගතව ඇත.

ප්‍රමුඛතම ගුවන් මාර්ග දහයෙන් අටකට හිමිකම් කියමින්, ආසියාව ලොව කාර්යබහුලතම ගුවන් මාර්ගයන්හි ප්‍රමුඛ බලවේගයක් ලෙස මතු විය. මිලියන 15කට අධික වාර්ෂික ආසන සංඛ්‍යාවකින් යුක්ත වූ සෝල්-ගිම්පෝ සිට ජේජු දක්වා මාර්ගය කාර්යබහුලතම ගුවන් මාර්ගය ලෙස ශ්‍රේණිගත කරන ලදි. මැද පෙරදිග එක් ගුවන් මාර්ගයක් හා ඕස්ට්‍රේලියාවේ එක් ගුවන් මාර්ගයක්, ඉතිරි කාර්යබහුලතම ගුවන් මාර්ග අතරට ඇතුළත් විණි.

ගුවන් සමාගම් හි ලාභදායිත්වය ද ඉහළ යාමේ ප්‍රවණතාවයක පවතී. ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයට (IATA) අනුව, 2024 වර්ෂය සඳහා වාර්තාගත මගීන් සංඛ්‍යාවක් සමග ඇමෙරිකානු ඩොලර් බිලියන 30.5 ක ඒකාබද්ධ ශුද්ධ ලාභයක් අපේක්ෂා කෙරේ. 2025 වර්ෂය සඳහා ආදායම පළමු වරට ඇමරිකානු ඩොලර් ට්‍රිලියන 1 ඉක්මවනු ඇතැයි පුරෝකථනය කර ඇත. විශේෂයෙන් චීනය සහ ඉන්දියාව වැනි නැගී එන වෙළඳපොළවල 2050 දක්වා වන දිගුකාලීන වර්ධන ප්‍රක්ෂේපණ ධනාත්මක මට්ටමක පවතී.

සහිතාරම් ගුවන්යානා ඉන්ධන (SAF) ඉතා දුලභ හෝ මිල අධික බවට ඇති මතයට යම් ගුවන් සේවා කර්මාන්ත පාර්ශවකරුවන් අභියෝග කරන අතර, අනෙක් අතට ගත්කල වර්තමානයේ ඒ සඳහා ඉල්ලුමක් නොමැතිකම පුළුල් ප්‍රතිග්‍රහණය සඳහා බාධා පමුණුවන බවට තර්ක කරති. කෙසේ වුවද, 2025 දී එක් මගියෙකුට ඇමරිකානු ඩොලර් 7 ක සාමාන්‍ය ශුද්ධ ලාභ අනුපාතයක් ලෙස ප්‍රක්ෂේපණය කර ඇති ගුවන් සේවා අංශයේ සාම්ප්‍රදායිකවම පහළ අගයක් ගන්නා සීමාන්තරයන් සැලකිල්ලට ගත් කල, සහිතාරම් ගුවන්යානා ඉන්ධන (SAF) භාවිතය ඉහළ නැංවීම සඳහා වැඩි ආයෝජන සහ අවදානම් අවම කිරීමේ යාන්ත්‍රණයන් අත්‍යවශ්‍ය බවට පොදු සම්මතයක් පවතී.

ජාත්‍යන්තර සහ අභ්‍යන්තර සංචාරක යන අංශ දෙකෙහිම ඇති දැඩි ඉල්ලුම හේතුවෙන් පෙර වර්ෂයට සාපේක්ෂව 10% ක ඉහළ යාමක් වාර්තා කරමින්, 2024 දී මගී ගමනාගමනය එහි සීඝ්‍ර වර්ධනය අඛණ්ඩව පවත්වා ගෙන යන ලද බව ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය (IATA) විසින් වාර්තා කළේය.

නියාමන සන්ධර්භය තුළ, ගුවන් සේවා කර්මාන්තය විසින් පාරිසරික තිරසාරභාවය සහ ආරක්ෂාව කෙරෙහි වැඩි අවධානයක් යොමු කරමින් සිටී. ආසියා-පැසිෆික් කලාපයද ඇතුළුව, ලොව පුරා පවතින ගුවන්තොටුපළවල් වඩා දැඩි පාරිසරික ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වීම සඳහා කෙරෙන දැඩි පීඩනයට ලක්ව ඇත. කාබන් විමෝචනය අඩු කිරීම, බලශක්ති කාර්යක්ෂමතාව ඉහළ නැංවීම සහ හරිත තාක්ෂණයන් සහ තිරසාර යටිතල පහසුකම් වෙනුවෙන් ආයෝජනය කිරීම යන ප්‍රයත්නයන් මීට අන්තර්ගතවේ. මීට සමගාමීව, ගුවන්තොටුපළවල උසස් තාක්ෂණයන් භාවිත කිරීමට හා මෙහෙයුම් නියමයන් ශක්තිමත් කිරීමට පොළඹවමින් මගී ආරක්ෂාව සහ රැකවරණය ඉහළම ප්‍රමුඛතාවයන් ලෙස තවදුරටත් පවතී. තවද, ඩිජිටල්කරණය, මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව සහ වැඩිදියුණු කළ පාරිභෝගික සේවා පහසුකම් දිරිමත් කරන රෙගුලාසි ද සමගින් සමස්ත මගී අත්දැකීම් ඉහළ නැංවීම ප්‍රධාන කාර්යයක් බවට පත්ව ඇත.

සියලුම ප්‍රධාන වෙළඳපොළවල් තුළ අභ්‍යන්තර සංචාරක ඉල්ලුමේ වැඩිවීමක් වාර්තා කරමින්, 2023 වසරේදී මුළු අභ්‍යන්තර ගමනාගමන 2019 හි වාර්තාව අභිබවා ගියේය. ජාත්‍යන්තර ගමනාගමනය ද ලොව පුරා ක්‍රමිකව ඉහළ ගියේය. 2024 ආරම්භය වන විට, විවිධ ආර්ථික හා දේශපාලනික බාධා හේතුවෙන් ගුවන් සමාගම් සහ පාරිභෝගිකයින් පීඩනයට ලක්වීම ද නොතකා, ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ වර්ධන ගම්‍යතාව ශක්තිමත් අයුරින් පැවතිණි.

අනාගතය දෙස අවධානය යොමු කරමින් ගෝලීය ගුවන් සේවා අංශය විසින් කොවිඩ් වසංගතයේ දිගුකාලීන බලපෑම්වලින්

යථා තත්ත්වයට පත්වෙමින්, අඛණ්ඩ ආර්ථික පීඩනයන් කළමනාකරණය කරමින් සහ පරිණාමය වන නියාමන ප්‍රමිතීන්ට අනුවර්තනය වෙමින් සියුම් තුලන ක්‍රියාවකට මුහුණ දෙමින් සිටියි. සේවා සපයන්නන් ලෙස පමණක් නොව, පුළුල් ගුවන් සේවා පරිසර පද්ධතියේ උපායමාර්ගික හවුල්කරුවන් ලෙසද ක්‍රියා කරමින්, එළඹෙන ඉදිරි වසරවලදී තිරසාර වර්ධනයක් මෙන්ම මෙහෙයුම් විශිෂ්ටත්වයක් ඇති කරගනිමින් ගු.ගු.සේ.ස. වැනි ආයතන මෙම ගමනේදී වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කරනු ඇත.

සමෘද්ධියට අඩිතාලම සැබෑවටම මගීන් වෙත අවධානය යොමු කිරීම

බොහෝ දුරට, මගී තෘප්තිමත්භාවය, හෝ වඩාත් නිවැරදිව කියා සිටියහොත්, මගීන්ගේ ආකර්ෂණය, ප්‍රධාන වශයෙන් හැඩගැසී පවතින්නේ ගුවන්තොටුපළේ ලබාදෙන සේවාවන්හි ගුණාත්මකභාවය මතය. "සංකීර්ණ සේවා පරිසරයක්" ලෙස නිරන්තරයෙන් විස්තර කරනු ලබන අවකාශය තුළ සංචාරකයින් විසින් ස්පෘශ්‍ය සහ අස්පෘශ්‍ය සේවාවන්හි සම්මිශ්‍රණයක් හා අන්තර් ක්‍රියා කරන අද්විතීය පරිසරයන් ලෙස ගුවන්තොටුපළ ක්‍රියා කරයි. එසේ හෙයින්, සාර්ථක තරඟකාරී වාසියක් අපේක්ෂා කරන ඕනෑම ගුවන්තොටුපළකට ඉහළ මට්ටමේ මගී තෘප්තියක් ලබාදීම අත්‍යවශ්‍ය වේ.

ගුවන්තොටුපළ, ගගන නාවික සේවා සහ ගගන නාවික නොවන සේවා යන ප්‍රවාහ දෙක ඔස්සේ ආදායම් උත්පාදකයන් වශයෙන් කටයුතු කරයි. කාණ්ඩ දෙකෙහිම සාර්ථකත්වය බොහෝ දුරට මගීන් පරිමාව සහ ගුවන් යානා සංචලනයන් මත රඳා පවතී. වෙනත් ඕනෑම පාරිභෝගික කේන්ද්‍රීය ව්‍යාපාර ආකාරයටම, ගුවන්තොටුපළ ද මගීන් සහ ගුවන් සමාගම් ඔවුන්ගේ මූලික ගනුදෙනුකරුවන් ලෙස සැලකිය යුතුය. සේවා සැපයීමේදී, ගනුදෙනුකරුවන්ව "රජවරුන්" ලෙස සලකනු ලබන බැවින්, ඔවුන්ගේ තෘප්තිය අනිවාර්ය වේ. ගුවන්තොටුපළ කාර්යසාධනය මෙහෙයවීමේදී, ගුවන් සේවා විධායකයින් විසින් පාරිභෝගික තෘප්තියේ තීරණාත්මක කාර්යභාරය හඳුනා ගැනීමේ වැදගත්කම ගුවන්තොටුපළ ආශ්‍රිත අධ්‍යයන ගණනාවක් හරහා අවධාරණය කරයි.

අවන්හල්, සාප්පුසල්, විවේක පහසුකම් සහ වාණිජ අවකාශයන් වැනි පහසුකම් හරහා ලැබෙන අනුග්‍රාහක ගාස්තු ආදායම වැඩි දියුණු කිරීමේ මාර්ගයක් වශයෙන් පාරිභෝගික තෘප්තිය තක්සේරු කිරීම කෙරෙහි ගුවන් සේවා අලෙවිකරණ ව්‍යවහාරයන් විසින් වඩ වඩාත් අවධානය යොමු කරනු ලබයි. බොහෝ විට මගී ප්‍රතිචාර, ගුවන්තොටුපළ සේවා විශිෂ්ටත්වයේ මිනුමක් ලෙස ශාස්ත්‍රීය පර්යේෂණ විසින් භාවිතා කරන අතර එමගින් වර්ධනය සහ සේවා වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා විභව ක්ෂේත්‍ර පිළිබඳ සෘජු අවබෝධයක් ලබා දෙයි. මෙම අවබෝධය බොහෝ විට මගී හැඟීම්වල 'ස්වභාවය' මගින් ලබා ගන්නා අතර, එය ගුවන්තොටුපළ මන්දගාමී වීම හෝ ගුවන් ගමන් ඉල්ලුමෙහි නිශ්චලතාවය හෝ පහත වැටීම වලක්වා ගැනීමට උපකාරී වන ප්‍රවණතා අවධාරණය කරනු ලබන නිරූපණයන් ලෙස ක්‍රියා කරයි.

වර්තමාන ඩිජිටල් යුගයේ දී, ගුවන්තොටුපළ හරහා සිදු කරනු ලබන චාරිකාව මුළුල්ලේම විශිෂ්ට ආගන්තුක සංචාර අත්දැකීමක් ලබා දෙමින් "පංචෙන්ද්‍රියන්" පිනවීම හරහා පාරිභෝගික තෘප්තිය තක්සේරු කිරීමට සෑම ගුවන්තොටුපළක්ම පාහේ සීග්‍රයෙන් පරිවර්තනය වෙමින් පවතී. සමාජ මාධ්‍යන්හි බලපෑමත් සමඟ, එක් අතෘප්තිමත් පාරිභෝගිකයකුට පවා ගුවන්තොටුපළට පමණක් නොව, ඒ හා සම්බන්ධ ගුවන් සේවයට ද සෘණාත්මක බලපෑම් එල්ලකල හැකිය. දුර්වල පාරිභෝගික සේවාව හේතුවෙන් කීර්තිනාමයට වන අවදානම් හුවාදක්වන ලද යුනයිටඩ් එයාර්ලයින්ස් සම්බන්ධ නඩුව මේ සම්බන්ධයෙන් වන එක් කදිම උදාහරණයකි.

පාරිභෝගිකයන්ගේ පක්ෂපාතිත්වය රඳවා ගැනීම, ගුවන් සේවා කර්මාන්තය තුළ තවමත් සැලකිය යුතු අභියෝගයක්ව පවතී. 1990 දශකයේ අග භාගයේ සිට, බොහෝ ගුවන් සේවා සපයන්නන් විසින් මගීන් ආකර්ෂණය කර ගැනීම සහ රඳවා ගැනීම උදෙසා සංකීර්ණ අලෙවිකරණ මුලපිරීම් වෙනුවෙන් විශාල වශයෙන් ආයෝජනය කර ඇත. මෙම සන්දර්භය තුළ සේවා විශිෂ්ටත්වය, දිගුකාලීන ව්‍යාපාර තිරසාරභාවය සඳහා උපායමාර්ගික ප්‍රමුඛතාවයක් බවට පත්ව ඇත. ගුවන්තොටුපළ හීදී පාරිභෝගිකයන්ගේ තෘප්තිය සහතික කිරීම සඳහා සේවා ගුණාත්මකභාවය අධීක්ෂණය කිරීමේ සහ වැඩිදියුණු කිරීමේ වැදගත්කම ගුවන් සේවා බලධාරීන්, සේවා සපයන්නන් සහ විශේෂඥයින් යන සියලුදෙනා විසින් අවධාරණය කර ඇත. ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ කවුන්සිලය (ACI) සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය (IATA) විසින් සිදු කරන ලද ඒකාබද්ධ පර්යේෂණ මෙහෙයුමක් වන AETRA විසින් සිදුකරන ලද "මගී සතුට පිළිබඳ අධ්‍යයනය" මෙම ක්ෂේත්‍රයේ කැපී පෙනෙන මුලපිරීමක් වේ.

ගුවන් සේවා සැපයීමේදී සංචාරකයින්ගේ අත්දැකීම් ඇගයීම වර්තමානය වන විට මිණුම් ප්‍රමිතයක් බවට පත්ව ඇත. AETRA පර්යේෂණ මෙහෙයුම අනුව, පාරිභෝගික කේන්ද්‍රීය ආයතනික උපායමාර්ගයක් පවත්වාගෙන යන අතරම මෙම අධ්‍යයනයන් හරහා රැස් කරන ලද දත්ත ගුවන්තොටුපළ කාර්යසාධනය තක්සේරු කිරීමේදී සහ වැඩිදියුණු කළ යුතු ක්ෂේත්‍ර හඳුනා ගැනීමේදී අත්‍යවශ්‍ය වේ (AETRA, 2005). මෙම ඇගයීම් පදනම් වී ඇත්තේ, ගුවන් ගමනාගමනය, පහසුකම්, ආරක්ෂාව සහ ආගමන ක්‍රියාපටිපාටි, ගුවන්තොටුපළ වාතාවරණය සහ ගුවන් සමාගම් සේවාවන්හි ගුණාත්මකභාවය ඇතුළු දෛනික ගුවන්තොටුපළ අත්දැකීම්වල විවිධ පැතිකඩ ග්‍රහණය කර ගැනීම සඳහා පිටවීමේ දොරටු අසල පවත්වනු ලබන මගී සමීක්ෂණ මත වේ.

ගුවන්තොටුපළ පරිසරය තුළ පාරිභෝගිකයන්ගේ තෘප්තිය පර්යන්තය තුළ සිදුවන සිද්ධීන් වලට පමණක් සීමා නොවන බව පැහැදිලිය. එසේ නැතහොත්, ඒ සඳහා මගියෙකුගේ සමස්ත සංකල්පනයට සාමූහිකව බලපාන ස්පෘශ්‍ය සහ අස්පෘශ්‍ය සාධකවල සංකලනයක් බලපානු ලබයි. ගුවන්තොටුපළවල් විසින් සේවා ගුණාත්මකභාවය තුළින් ඉහළ මට්ටමේ පාරිභෝගික තෘප්තියක් සහතික කිරීම උදෙසා සේවා සැපයීමේ ක්‍රියාවලිය පුරාවටම "පාරිභෝගික සම්බන්ධීකරණ ස්ථාන" නිර්මාණය කිරීමට සම්බන්ධ වන සියලුම පාර්ශවකරුවන් සහභාගි කර ගැනීම කෙරෙහි අවධානය යොමු කළ යුතුය.

ගුවන්තොටුපළ, විශේෂයෙන් ජාත්‍යන්තර සංචාරකයින් සඳහා, රටක සේවා ප්‍රමිතීන් පිළිබඳ, බොහෝ විට ප්‍රථම සහ අවසාන හැඟීම ඇති කරන ස්ථානයයි. එය අත්‍යවශ්‍ය සේවාවන් සැපයීම සහ ලබා ගැනීම සඳහා ගුවන් සේවා කාර්යමණ්ඩලය සහ මගීන් සම්බන්ධ වන අවකාශය වේ. මගීන් සහ භාණ්ඩ හැසිරවීම, රැඳී සිටීමේ වේලාවන්, ගුවන්තොටුපළ තුළ සංචලනයේ පහසුව, වාණිජ සහ විනෝද සේවා සපයන මෙන්ම අතිරේක සේවාවන් වැනි අගය එකතු කළ සේවාවන් වැනි අංගයන් අමුත්තන්ගේ සමස්ත අත්දැකීමට අන්තර්ගත වේ.

සේවාවන්හි ගුණාත්මකභාවය ඉහල නැංවීමේදී, ගුවත්තොටුපළ පහසුකම්, පද්ධති හා සංඥා පුවරු වැනි ප්‍රධාන මෙහෙයුම් අංග ඉතා වැදගත් භූමිකාවක් නිරූපණය කරනු ලබයි. මගීන්ට, ඔවුන්ගේ ගමනේ ඉදිරි පියවරයන් සැරිසැරීමට උපාකාරී වන බුද්ධිමය මාර්ගෝපදේශකයන් ලෙස ගුවන් සේවා සංඥා පුවරු ක්‍රියාත්මක විය යුතු අතර ගුවන්යානා තොරතුරු ප්‍රදර්ශන පද්ධති (FIDS) නිවැරදි මෙන්ම පැහැදිලිව සන්නිවේදනය විය යුතුය.

ගුවන් සේවා ප්‍රමිතීන් පවත්වා ගැනීම සහ වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා සේවා මිණුම් ප්‍රමිතීන් ස්ථාපිත කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වේ. දශක ගණනාවකට පෙර ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය විසින් හඳුන්වා දෙන ලද මිණුම් ප්‍රමිතීන්, සේවා ගුණාත්මකභාවය පිළිබඳ තීරණ ගැනීමේ ක්‍රමය මත විශාල බලපෑමක් ලබා දී ඇත. කැනඩාවෙහි "ගුවන්තොටුපළ පර්යන්තවල මගී සැකසුම් පහසුකම් සඳහා සේවා මට්ටම් අවශ්‍යතා" මෙම පද්ධති තවදුරටත් ඉදිරියට ගෙන ගොස් ඇත. වර්තමානය වන විට, ගුවන් සේවා සැපයීම සේවා ගුණාත්මකභාව කළමනාකරණයේ අතිශය වැදගත් ප්‍රාථමික මායිමක් ලෙස පිළිගනු ලැබේ. එය මගීන්ගේ

පොරොත්තු අත්දැකීම සහ ගුවන්තොටුපළ සේවා සහ කාර්යමණ්ඩලය සමඟ ඔවුන්ගේ අන්තර් ක්‍රියා යන ප්‍රධාන ආකාර දෙකකින් ඔවුන්ගේ ප්‍රත්‍යක්ෂයට බලපානු ලබයි.

පිළිවෙළින් සලකා බැලූ කළ, ගුවන් මගීන් පර්යන්තය තුළ පවතින විවිධ ගුවන් සේවා පහසුකම්, කාර්යමණ්ඩල සේවා සහ අනෙකුත් පහසුකම් වලට නිරාවරණය වනු ලබයි. ගුවන් සේවා ගුණාත්මකභාවය පිළිබඳ ක්ෂේත්‍රයේ සිදු කර ඇති සීමිත පර්යේෂණ ප්‍රමාණය හඳුනාගත් ෆොඩිනස් සහ මුරේ (2007), විසින් මගීන් පර්යන්තයට ඇතුළු වූ මොහොතේ සිට මගී අත්දැකීම්වල සමස්ත පරාසය ආවරණය වන පරිදි ඇතුළත් කල පුළුල් ආකෘතියක් හඳුන්වා දුන්හ. මෙම සන්දර්භය තුළ, ගු.ගු.සේ.ස. 2024 වසර තුළ දී එකී ආකෘතිය සමඟ අනුකූල වී ඇති ආකාරය සහ විශේෂයෙන් සේවා පරිසරය, සේවා කාර්යමණ්ඩලය සහ සමස්ත සේවා සැපයීම යන ක්ෂේත්‍රවලින් දායක වී ඇති ආකාරය, මෙම කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය හරහා විමර්ශනය කිරීම අදාළ මෙන්ම වැදගත් වේ.

2024 වසරේ දී විශිෂ්ටත්වය අඛණ්ඩව හඹායෑම : මගීන් සඳහා ප්‍රශස්ත පරිසරයක් සකස් කිරීම හරහා, සේවාලාභී පරිසරය, සේවා කාර්යමණ්ඩලය සහ සමස්ත සේවා සැපයුම ඉහළ නැංවීම

සේවාලාභී පරිසරය

සේවාලාභී පරිසරයේ සාර්ථකත්වය හරහා සමෘද්ධියට අඩිතාලම

සේවා පරිසරය යන පදනම යටතේ, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් සේවා සපයනු ලබන භෞතික හා ඩිජිටල් පරිසරය යන පරිසරයන් දෙකම වර්ධනය කිරීමට සුවිශේෂී අවධානයක් යොමු කර ඇත. මෙම මූලාරම්භයන්, බාධා රහිත සුමට පාරිභෝගික අත්දැකීමක් ලබාදීම උදෙසා ගනුදෙනුකරුවන් හා සෘජුව අන්තර්ක්‍රියා හා සන්නිවේදනය කිරීමේ පහසුකම් මෙන්ම ඩිජිටල් පාරිභෝගික සම්බන්ධීකරණ ස්ථාන, ක්‍රියාකාරී පමණක් නොව ආකර්ශනීය, අවබෝධාත්මක මෙන්ම සහයෝගී වන බව සහතික කිරීම පිළිබඳ අවධානයක් යොමු කරමින්, එකී ස්ථාන ක්‍රමෝපායිකව නිර්මාණය කිරීම හා නවීකරණය කිරීම අන්තර්ගත වේ. මෙහි පරමාර්ථය වනුයේ සේවා සම්බන්ධතා වැඩිදියුණු කරන, ගනුදෙනුකරුවන්ගේ තෘප්තිය ඉහළ නංවන හා සන්නාමය සඳහා පවතින ලැදියාව ශක්තිමත් කරන, පිළිගැනීමේ, කාර්යක්ෂම සහ දැකුම්කළු ආකර්ෂණීය වටපිටාවක් නිර්මාණය කිරීම වේ .

කල්පනාකාරීව සැලසුම් කරන ලද සේවා පරිසරයක්, ගනුදෙනුකරුවන්ගේ ප්‍රත්‍යක්ෂය හැඩ ගැස්වීමේ සහ සමස්ථ සේවා අත්දැකීම ඉහළ නැංවීමේ දී මහත් භූමිකාවක් ඉටු කරයි. ගු.ගු.සේ.ස. විසින් මෙම අවශ්‍යතාව හඳුනාගෙන, බ.ජා.ගු. හි යටිතල පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ඉලක්කගත ආයෝජන සිදු කර ඇත.

එහි දිගු කාලීන දැක්මේ කොටසක් ලෙස, 2024 අප්‍රේල් 27 වන දින, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් ප්‍රමිතිකරණය සඳහා වූ ජාත්‍යන්තර සංවිධානයේ (ISO) සහතිකලත් ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රමුඛතම ගමන්මලු සේවා සපයන්නෙකු වෙත බ.ජා.ගු. හි පිටත්වීමේ ගමන් මලු සැකසීමේ පහසුකම වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත්තුවක් ප්‍රදානය කරන ලදි. සේවාලාභී පරිසරය පදනම හා සමපාත වන මෙම ව්‍යාපෘතිය, ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රමුඛතම ජාත්‍යන්තර පිවිසුම් ද්වාරයෙහි පවතින සීඝ්‍ර ඉල්ලුම සහ ඉහළ යන මගී පරිමාව ආමන්ත්‍රණය කරයි .

මෙම මුලපිරීම දැනට පවතින ගමන්මලු පිළියෙලකර අයිතිකරුවන් වෙත එවන කැරොසල් යන්ත්‍රය අලුත් වැඩියා කිරීම හා පුළුල් කිරීම, මෙන්ම අත්‍යාවශ්‍ය සිවිල් ඉංජිනේරු වැඩ ක්‍රියාත්මක කිරීම ද මෙම මූලාරම්භයට ඇතුලත් වේ. මෙම ව්‍යාපෘතිය, 2025 වසරේදී නිම වූ පසු, පිටත්වීමේ ගමන්මලු හැසිරවීමේ ධාරිතාවය අසන්න වශයෙන් 45% න් ඉහළ නැංවීමට අපේක්ෂා කරන අතර, මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාවය සැලකිය යුතු ලෙස ඉහළ නංවමින් සියලුම පිටත්වන මගීන් සඳහා වඩාත් සුමට හා සැපපහසු ගමන් අත්දැකීමක් ලබා දීමට දායක වනු ඇත.

බ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ (BIADP) II වන අදියර ඉදිරියට ක්‍රියාත්මක කිරීම

ගු.ගු.සේ.ස., බ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙහි අදියර II පියවර 2 හි සංශෝධනය සඳහා ගිවිසුමකට අත්සන් තැබීය.

2024 නොවැම්බර් 5 දින, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් බ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය (BIADP) අදියර II පියවර 2 සඳහා දැනට පවතින සැලැසුම සංශෝධනය හා පසු සැලසුම් උපදේශන සේවා සඳහා කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමකට අත්සන් තැබිණි. ජපාන ගුවන්තොටුපළ උපදේශක සමාගම (JAC) සහ නිපොන් කොයි සමාගම සමඟ එක්ව ක්‍රියාත්මක වන ඒකාබද්ධ ව්‍යාපාරය සමඟ මේ ගිවිසුම නිල වශයෙන් අත්සන් කරන ලද අතර, ජපාන ජාත්‍යන්තර සහයෝගිතා ඒජන්සියෙහි (JICA) ආධාර වලින් ක්‍රියාත්මක වන ව්‍යාපෘති අතර සුවිශේෂී සන්ධිස්ථානයක් සනිටුහන් කරන අතර, මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල හා ආශ්‍රිත වැඩ කටයුතුවල ඉතිරි විෂය පථයට අදාළ ඉදිකිරීම් ආරම්භ කිරීම සඳහා ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය මේවන විට සිදුකරමින් පවතී. මෙම උපායමාර්ගික මුලපිරීම මගින් ගුවන් ගමන් සඳහා ඇති ඉහළ යන ඉල්ලුම සපුරාලීම සහ සමස්ත මගී අත්දැකීම ඉහළ නැංවීම පිණිස බ.ජා.ගු. හි යටිතල පහසුකම් ශක්තිමත් කිරීමට ගු.ගු.සේ.ස. හි අඛණ්ඩ කැපවීම තහවුරු කරයි.

2022 දෙසැම්බර් මස 2 වන පර්යන්තය ව්‍යාපෘතිය නැවතීමත් සමඟ, නතර වූ බ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය (BIADP) අදියර II හි උප ව්‍යුහ කටයුතු සම්පූර්ණ කිරීමේ තීරණාත්මක පියවර 2024 අප්‍රේල් 8 වන දින ගු.ගු.සේ.ස. විසින් ගනු ලැබිණි. පෙර කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් අතරමග දමා යනු ලැබූ අර්ධ වශයෙන් නිම කරන ලද උප ව්‍යුහ කටයුතු අවසන් කිරීම සඳහා විස්තීරණ උපායමාර්ගික සැලසුමක් පිළියෙළ කරන ලදි. ඉතිරිව පවතින පයිල් 68 ක් ස්ථාපනය කිරීම, ප්‍රධාන පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලෙහි මෙන්ම 2 වන මගී ජැටියෙහි හා 3 වන මගී ජැටි හි පයිල් ආවරණ හා බිම් බාල්ක ඉදිකිරීම සහ 2 වන මගී ජැටියෙහි හා 3 වන මගී ජැටියෙහි භූගත උපයෝගිතා උමඟ අඩක් නිම කිරීම මෙම සැලසුමට අන්තර්ගත වේ. ගු.ගු.සේ.ස. මගින් සපයන මූල්‍යාධාර හා JAC සමාගම සහ නිපොන් කොයි සමාගමෙහි උපදේශන සේවා බද්ධ ව්‍යාපාරය මගින් කළමනාකරණය වන තාක්ෂණික අධීක්ෂණය යටතේ මෙම කාර්යයන් දේශීය ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත්කරුවෙකු වෙත ප්‍රදානය කරන ලදි.

තවද, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් එම වැඩ කාර්යයන් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා මෙන්ම JICA ණය යටතේ උපදේශන සේවා පිරිවැය ප්‍රතිපූරණය කරගැනීමටත් එම නියෝජිතායතනයේ එකඟතාවය ලබා ගන්නා ලදි. මෙම උප ව්‍යුහ වැඩ සම්පූර්ණ කිරීම හරහා, වානේ වැර ගැන්නුම් වලදී ඇතිවන දිරායාමේ ගැටළු වලට පිළියම් කිරීම, ගැඹුරු කැණීම් ආශ්‍රිත අවදානම අවම කිරීම සහ ඉතිරි ව්‍යාපෘති විෂය පථය සඳහා නව කොන්ත්‍රාත්කරුවෙකු බලමුලු ගැන්වීමේ දී කාලය හා පිරිවැය යන දෙකම අඩු කර ගැනීමට අපේක්ෂා කෙරේ. අවසාන වශයෙන්, මෙම උපායමාර්ගික ක්‍රියාව, බ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය (BIADP)

අදියර II පියවර 2 හි වඩාත් කාර්යක්ෂම හා බාධා රහිත සුමට අඛණ්ඩතත්වයක් සහතික කරමින්, රක්ෂණය මත සැලකිය යුතු පිරිවැය ඉතුරුම් සඳහා දායක වනු ඇත.

ගුවන්යානා මෙහෙයුම්වල අනාගතය සඳහා සූදානම් වීම

2024 වසරේ අප්‍රේල් මාසයේදී ගු.ගු.සේ.ස. විසින්, බෝයිං ගුවන් සමාගම සමග සහයෝගයෙන් බ.ජා.ගු. හිදී තාක්ෂණික දැනුවත් කිරීම් සැසි පවත්වන ලද අතර, 2025 මැද භාගයේදී සේවයට එක්වීමට නියමිත B777-9 යානයෙහි හි මෙහෙයුම් පිළිබඳ අවධානය කෙරෙහි අවධානය යොමු කරන ලදි. B777-9 (මගී) යානය දැනට පියාසැරි පරීක්ෂණ වල යෙදෙමින් පවතින අතර බෝයිං ගුවන් සමාගමේ ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් ප්‍රධාන ඉංජිනේරු රිචඩ් වයිස්විලා මහතා විසින් මෙහෙයවන ලද සැසිය හරහා මෙම තාක්ෂණයන් ඉහළ ගුවන් යානයෙහි සැලකිල්ලට ගත යුතු මෙහෙයුම් කාරණා සම්බන්ධයෙන් වැදගත් වන නිවැරදි හා ගැඹුරු අවබෝධයක් සපයන ලදි. මෙම මුලපිරීම මගින්, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් අඛණ්ඩව විකාශනය වෙමින් පවතින ගුවන්සේවා තාක්ෂණයන් පිළිගැනීමටත් ඒ හරහා බ.ජා.ගු. තුළ සමස්ත මගී අත්දැකීම හා මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කිරීමටත් ගුවන්තොටුපළ යටිතල පහසුකම් මෙන්ම මෙහෙයුම් කණ්ඩායම් ද නවීන ගුවන්යානා මෙහෙයුම් සඳහා දැනුමෙන් මනාව සන්නද්ධ ව යාවත්කාලීනව ඇති බව තහවුරු කරයි.

මගී පහසුව ඉහළ නැංවීම

2024 වසරේ නොවැම්බර් මස, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් කටුනායක බ.ජා.ගු. හි මගී ජැටි විවේකාගාර 8 ක් පුරා විහිද යන, ආසන්න වශයෙන් වර්ග මීටර 2,650 ක බිම් පෙදෙසක් ආවරණය කරමින් බුමුතුරුණු ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේ වැඩසටහනක් ආරම්භ කරන ලදි. සංචාරකයින් සඳහා වඩාත් ආකර්ශනීය හා සුවපහසු පරිසරයක් නිර්මාණය කරමින් නැවුම්, නවීන සෞන්දර්යක් පිවිසුම් විවේකාගාර වලට සපයමින් මගී අත්දැකීම ඉහල නැංවීම මෙම උත්ශ්‍රේණිගත කිරීම හරහා අරමුණු කර ඇත. නව බුමුතුරුණු ස්ථාපනය, බ.ජා.ගු. නවීන තාක්ෂණයෙන් සමන්විත, මගී හිතකාමී කේන්ද්‍රයක් බව සහතික කරමින්, ගුවන්තොටුපළෙහි පහසුකම් අඛණ්ඩව වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. හි අඛණ්ඩ ප්‍රයත්නයෙහි කොටසක් වේ.

2024 වසරේ අගෝස්තු මස ගු.ගු.සේ.ස. විසින් කටුනායක, බ.ජා.ගු. පර්යන්තයේ සහ මගී ජැටි ගොඩනැගිලිවල ආසන්න වශයෙන් වර්ග මීටර 245 ක ප්‍රදේශයක් ආවරණය කරමින් පවතින වැසිකිළි හයක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සම්පූර්ණ කරන ලදි. ගුවන්තොටුපළ සාමාන්‍ය මෙහෙයුම් බාධාවකින් තොරව අඛණ්ඩව සිදු කරගෙන යාම සහතික කරමින් මෙම වැසිකිළි සම්පූර්ණයෙන්ම නවීකරණය කිරීම මෙම කාර්යයේ විෂය පථයට ඇතුළත් විය. වඩාත් ප්‍රසන්න හා සැප පහසු පරිසරයක් නිර්මාණය කිරීම හරහා සමස්ත මගී අත්දැකීම ඉහළ නැංවීම මෙම ව්‍යාපෘතියේ අරමුණ විණි. එහි මගින් වෙත වඩාත් උසස් පහසුකම් සැපයීමට ගුවන්තොටුපළ දරන ප්‍රයත්නයට තව දුරටත් දායක වෙමින්, වැඩි දියුණු කරන ලද වැසිකිළි, පර්යන්තයේ සෞන්දර්යාත්මක පෙනුම ඉහළ නංවනවා පමණක් නොව ධාරිතාවය ද ඔසවා තබයි.

2024 නොවැම්බර් මාසයේදී, ජපන් රජය විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන දේශසීමා සෞඛ්‍ය ව්‍යාපෘතියේ කොටසක් ලෙස අංගසම්පූර්ණ උපකරණ සහිත ගිලන් රථ දෙකක් බ.ජා.ගු. වෙත පරිත්‍යාග කරන ලදි. මෙම ගිලන් රථවල වටිනාකම ගත් කල එකක මිල ආසන්න වශයෙන් ඇමෙරිකානු ඩොලර් 100,000 පමණ වේ. ජාත්‍යන්තර සෞඛ්‍ය රෙගුලාසි (2005) වලට අනුකූලව බ.ජා.ගු. හි හදිසි සෞඛ්‍ය පෙර සූදානම වැඩි දියුණු කිරීම සහතික කරමින් හෘද ස්පන්දන නිරීක්ෂණ උපකරණ, ඔක්සිජන් සැපයුම් පද්ධති සහ ජීවිත ආධාරක උපකරණ ඇතුළු උසස් මට්ටමේ වෛද්‍ය උපකරණ වලින් ගිලන් රථ සන්නද්ධ කර ඇත. මීට අමතරව, මහජන සෞඛ්‍ය උපදේශන සහ ගුවන් ගමන් විස්තර වැනි වැදගත් විස්තර ප්‍රදර්ශනය කිරීම හරහා මගී අත් දැකීම ඉහළ නැංවීම සඳහා මධ්‍යම පාලන පද්ධතියෙන් හසුරුවනු ලබන තිර විස්සක් සහිත නිම් ඩිජිටල් සංඥා පද්ධතියක් මෙම පරිත්‍යාගයට ඇතුළත් ව ඇත. සංක්‍රමණ සඳහා ජාත්‍යන්තර සංවිධානය (IOM) විසින් අනුග්‍රහය දක්වන ලද මෙම ව්‍යාපෘතිය, සෞඛ්‍ය ප්‍රත්‍යස්තිථිය ඉහළ නැංවීමට සහ බ.ජා.ගු. හි මගීන් සහ කාර්යමණ්ඩලය සඳහා ආරක්ෂිත සහ කාර්යක්ෂම පරිසරයක් සහතික කිරීම සඳහා වන ජපානයේ අඛණ්ඩ කැපවීම ඉස්මතු කරයි.

ජපාන රජය විසින් ගිලන් රථ දෙකක් පරිත්‍යාග කිරීම

සංචාරක කර්මාන්තයේ වර්ධනයත් සමග ගුවන් සේවා මෙහෙයුම්වල සන්ධිස්ථාන

කැතේ පැසිෆික් ගුවන් සේවය සිය ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් යළි අරඹයි

2024 පෙබරවාරි 1 වන දින, නියමිත මගී ගුවන්යානා මෙහෙයුම් යථා තත්වයට පත් වීමත් සමග කැතේ පැසිෆික් ගුවන් සේවය ශ්‍රී ලංකාව වෙත නැවත පැමිණීම ගු.ගු.සේ.ස. විසින් සාඩම්බරයෙන් පිළිගන්නා ලදි. ගෝලීය ගුවන් සංචාර යථා තත්ත්වයට පත්වීමේ සුවිශේෂී සංධිස්ථානයක් සනිටුහන් කරමින් සමාරම්භක ගුවන් ගමන සඳහා CX 611 දරන එයාර් බස් 330-300 යානය බ.ජා.ගු. වෙත ගොඩ බසින ලදි. මෙම අවස්ථාව සනිටුහන් කරමින්, පැමිණීම වෙනුවෙන් විශේෂිත අගයක් එක් කරමින් ශ්‍රී ලංකා සංචාරක මණ්ඩලය විසින් සංවිධානය කරනු ලැබූ සංස්කෘතික නර්තන සංදර්ශනයක් සමගින් ගුවන් ගමනට එක් වූ මගීන් 220 දෙනා උණුසුම් අන්දමින් පිළිගන්නා ලදි. වර්තමානය වන විට, කැතේ පැසිෆික් ගුවන් සේවය විසින් ගමනාන්ත 80 ක පමණ වන එහි ගෝලීය ජාලයට ශ්‍රී ලංකාව නැවත යා කිරීමත් සමගම, සුවපහසුව හා අරාක්ෂාව යන දෙකම සපයනු ලබන ප්‍රශස්ථ මගී පරිසරයක් බ.ජා.ගු. හි සහතික කරමින් ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් වර්ධනය හා ප්‍රගමනයට සහයවීමට සාඩම්බරයෙන් ඉදිරිපත් ව සිටියි. එබඳු කීර්තිමත් ගුවන් සමාගම් විසින් සේවා නැවත ආරම්භ කිරීම ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා පරිසර පද්ධතිය තුළ මගී අත්දැකීම්වල ගුණාත්මකභාවය පවත්වා ගැනීම සහ ඉහළ නැංවීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. දක්වන කැපවීම පිළිබිඹු කරයි.

එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යයේ ජාතික ගුවන් සේවය වන එතිහාඩ් ගුවන් සේවය, 2024 වසරේ මැයි 1 වන දින සිට එහි ගුවන් ගමන් වාර ගණන වැඩි කරමින් කොළඹ දක්වා සිය සේවාව ව්‍යාප්ත කරන ලදි. සතියකට ගුවන් ගමන් වාර දහයක් මෙහෙයවන ලද මෙම ගුවන් සේවය, මැයි මස සිට සතියකට ගුවන් ගමන් වාර දහතුන දක්වා ඉහළ නංවා ඇති අතර 2024 වසරේ ජුනි මස 15 වන දින සිට සතියකට ගුවන් ගමන් වාර විස්සක් දක්වා තව දුරටත් වැඩි කරන ලදි. මෙම පියවර ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක කර්මාන්තයට සුවිශේෂී උත්තේජනයක් වන අතර එමගින් මැද පෙරදිග සහා ලෝකය පුරා පවතින් අනෙකුත් ගමනාන්ත හා පවතින සම්බන්ධතාවය වර්ධනය කරනු ලබයි. මෙම ව්‍යාප්තිය, එතිහාඩ් ගුවන් සේවය විසින් එහි ගෝලීය වපසරිය ඉහළ නංවාලීම සහ අබුඩාබි හි පිහිටා ඇති එහි කේන්ද්‍රස්ථානය හරහා මගීන් වෙත වඩාත් නම්‍යශීලී සංචරණ විකල්පයන් පිරිනැමීම සඳහා වන පුළුල් ක්‍රමෝපායෙහිම කොටසක් වේ. සේවා පරිසරය ප්‍රශස්තකරණය කිරීම හා බ.ජා.ගු. තුළ විශිෂ්ට මගී අත්දැකීමක් නිර්මාණය කිරීම සඳහා කරන ගු.ගු.සේ.ස. හි වර්තමාන ව්‍යායාමයන් හා සමගාමී වන මෙම සංවර්ධනය, සැප පහසුව, ප්‍රවේශය හා සුමට සංචාරක පරිසරයක් සහතික කිරීම හරහා මගී අත්දැකීම ඉහළ නැංවීමට වන කැපවීම තහවුරු කරයි .

ඉස්තාන්බුල් සිට කොළඹ දක්වා ගමන් වාර සංඛ්‍යාව ඉහළ නංවමින්, තුර්කි ගුවන් සේවය සිය ගුවන්යානා මෙහෙයුම්වල සැලකිය යුතු වැඩි කිරීමක් නිවේදනය කර ඇත. මෙම ප්‍රධාන ගමනාන්ත දෙක අතර සංචාරය කිරීමේදී මගීන්ට වඩාත් නම්‍යශීලී සහ සැප පහසුවක් ලබා දෙමින් 2024 වසරේ මැයි 14 වන දින සිට මෙම ගුවන් සේවය සතියකට ගුවන් ගමන් වාර හයක් එක් කර ඇත. ඉස්තාන්බුල් වෙත සහ ඉන් ඔබ්බට ප්‍රශස්ත සම්බන්ධතාවයක් සපයන අතරම මෙම වැඩි කිරීම හරහා ශ්‍රී ලංකාව වෙත ඒම සඳහා ගුවන් ගමන් සඳහා පවතින ඉහළ ඉල්ලුම සපුරාලීම සඳහා තුර්කි ගුවන් සේවයේ අඛණ්ඩ කැපවීම පිළිබිඹු කරයි. එහි විශිෂ්ට සේවා ගුණාත්මකභාවය සඳහා නමක් දිනා සිටින තුර්කි ගුවන්සේවය, එයට අයත් පුළුල් බඳ ගුවන් යානයට ගොඩවන සියලුම මගීන් සඳහා විශිෂ්ට ආහාරපාන පහසුකම් පිරිනමමින්, එහි ව්‍යාපාරික පන්තිය සඳහා සම්පූර්ණ පැතලි ඇඳ හැඩයට හැරවිය හැකි ආසන පහසුකම් පිරිනමමින් ප්‍රශස්ත මට්ටමේ සංචාරක අත්දැකීමක් අඛණ්ඩව සපයනු ලබයි. 2023 වසරේ ඔක්තෝබර් 30 වන දින ඉස්තාන්බුල් සිට කොළඹ දක්වා ඍජු ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීමෙන් පසු, මාලේ හි ගොඩබැස්වීමක් සමග ගමන් කිරීමේ ක්‍රියාවලිය වසර 10 කට පසුව අවසන් කොට, මෙම ගුවන් සේවය විසින් සබඳතා සවිමත් කිරීමේ හා මගී අත්දැකීම් වැඩි දියුණු කිරීමේ සැලකිය යුතු ප්‍රගතියක් අත් කරගෙන ඇත. මෙම උපායමාර්ගික වර්ධනය, වෙනස් වන ගෝලීය ජාලයට සහාය වීම සහ ජාත්‍යන්තර සංචාරකයින් සඳහා සුමට සහ සුවපහසු පරිසරයක් සහතික කිරීම හරහා බ.ජා.ගු. හි සේවා පරිසරය ප්‍රශස්ත කිරීම සඳහා වන ගු.ගු.සේ.ස. හි ඉලක්කය හා සමපාත වේ.

තායිලන්තයේ රාජ්‍ය ගුවන් සේවය වන තායි ගුවන් සේවය, ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක කර්මාන්තයට සුවිශේෂී ශක්තියක් සනිටුහන් කරමින් බැංකොක් සහ කොළඹ අතර දෛනික ගුවන් මෙහෙයුම් නැවත ආරම්භ කර ඇත. 2024 වසරේ අප්‍රේල් 1 වන දින එම ගුවන් සේවයේ පළමු ගුවන් ගමන බ.ජා.ගු. වෙත ළඟා වූ අතර, ශ්‍රී ලංකා තේ මණ්ඩලයේ අනුග්‍රහයෙන් ත්‍යාග පාර්සල් ලබාදෙමින් හා ශ්‍රී ලංකා සංචාරක මණ්ඩලය විසින් සංවිධානය කරන ලද සාම්ප්‍රදායික උඩරට නර්තන අංගයකින් මගීන්ව උණුසුම් අන්දමින් පිළිගන්නා ලදි. දෙරට අතර සම්බන්ධතාවය ඉහළ නංවමින්, මෙය තායි ගුවන් සේවය සහ ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා අංශය යන දෙකටම ප්‍රමුඛ සන්ධිස්ථානයක් සනිටුහන් කරයි. තායි ගුවන් සේවය විසින් ජාත්‍යන්තර මට්ටමේ සේවාවකින් සමන්විත ඉතා උසස් මට්ටමේ සංචාරක අත්දැකීමක් පිරිනමන අතර, මගීන් විසින් බැංකොක් සිට රටවල් 28 ක නගර 60කට අධික සංඛ්‍යාවකට බාධා රහිත ප්‍රවේශය භුක්ති විඳිය හැක.

මාලදිවයිනේ රාජ්‍ය ගුවන් සේවය වන මාලදිවයින් ගුවන් සේවය විසින් මාලේ හා කොළඹ අතර එහි නව ගුවන් මාර්ගය 2024 වසරේ අප්‍රේල් 25 වන දින ආරම්භ කරන ලදි. විවේකී හා ව්‍යාපාරික සංචාරකයින් දෙපාර්ශවයටම වඩාත් නම්‍යශීලීතත්වයක් පිරිනමමින් ගුවන් සේවය විසින්, මේවන විට සෑම බ්‍රහස්පතින්දා සහ සෙනසුරාදා දිනකම පිටත් වන අතර, සතියට දෙවරක් ගුවන් ගමන් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි. ශ්‍රී ලංකා සංචාරක මණ්ඩලය විසින් සංවිධානය කරන ලද සංස්කෘතික නර්තන අංගයකින් හා මගීන් වෙත තේ නිෂ්පාදන ඇතුලත් ත්‍යාග පාර්සල් ලබා දෙමින් මගීන් 138 දෙනෙකු රැගත් සමාරම්භක ගුවන්යානය, බ.ජා.ගු. හි දී උණුසුම් ලෙස පිළිගනු ලැබිණි. බ.ජා.ගු. හි වර්ධනය වෙමින් පවතින ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා ජාලයට එක් වූ මෙම නව සේවාව, ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන අමුත්තන් සඳහා නව තවත් සංචාරක විකල්ප සහ සාදර පිළිගැනීමේ වාතාවරණයක් සැලසීම හරහා මගී අත්දැකීම් වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා ගුවන්තොටුපළ දක්වන කැපවීම තහවුරු කරයි. ශ්‍රී ලංකාව සහ මාලදිවයින වෙත පහසුවෙන් සම්බන්ධ වීමට ඉඩ සලසන මාලදිවයින් ගුවන් සේවය හි සේවා ව්‍යාප්තිය හරහා සංචාරක කර්මාන්තය තවදුරටත් ශක්තිමත් වනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරේ.

ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක කර්මාන්තය, කොවිඩ්-19 වසංගතය සහ ආර්ථික අවපාතයෙහි අභියෝගවලින් පසුව අත්කරගත් සවිමත් ප්‍රතිසාධනය සනිටුහන් කරමින්, 2024 වසරේ ජුනි 29 වන දින මිලියන එකක් වූ සංචාරකයන්ගේ පැමිණීමත් සමඟ, ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක කර්මාන්තය සුවිශේෂී සන්ධිස්ථානයක් ළඟා විණි. වැඩි ඉල්ලුමක් සහිත සංචාරක ගමනාන්තයක් ලෙස දිවයිනෙහි යළි නැගීසිටීම සංකේතවත් කරමින් ගු.ගු.සේ.ස. හා ශ්‍රී ලංකා සංචාරක ප්‍රවර්ධන කාර්යාංශයේ සහයෝගීත්වයෙන් මෙම ජයග්‍රහණය බ.ජා.ගු. හිදී සමරන ලදි. මනහර භූමි දර්ශන, පොහොසත් සංස්කෘතික උරුමය හා උණුසුම් ආගන්තුක සත්කාරශීලීත්වය සමගින් ශ්‍රී ලංකාව, අඛණ්ඩව ලොව පුරා සංචාරකයින් ආකර්ෂණයකර ගනිමින් සිටී. මෙම සන්ධිස්ථානය දිවයිනේ වර්ධනය වෙමින් පවතින සංචාරක ආකර්ෂණය අවධාරණය කරනවා පමණක් නොව, ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන සියලුම මගීන් සඳහා සාදරයෙන් පිළිගැනෙන සහ බාධා රහිත සුමට පරිසරයක් සහතික කරමින්, සුවිශේෂී සංචාරක අත්දැකීමක් ලබා දීමට ගු.ගු.සේ.ස. හි කැපවීම ද අවධාරණය කරයි.

2024 වසරේ ජූලි 1 වන දින එයාර් ඉන්දියා සමාගම විසින් ශ්‍රී ලංකාවට බෝයිං 787 ඩ්‍රීම්ලයිනර් ගුවන් යානය හඳුන්වා දී ශ්‍රී ලංකාවේ සිට ඉන්දියාවට මෙම ගුවන් යානය ක්‍රියාත්මක කළ පළමු ගුවන් සේවය බවට පත්වෙමින් සුවිශේෂී සන්ධිස්ථානයක් සනිටුහන් කරන ලදි. මෙම නව සේවාවේ වැදගත්කම ඉස්මතු කරමින්, බ.ජා.ගු. හිදී එහි සමාරම්භක ගුවන් ගමන සඳහා චාරිත්‍රානුකූල ජල ආචාරයක් පිරිනමා ගෞරවාන්විත ආකාරයෙන් පිළිගන්නා ලදි. මේ වනවිට එයාර් ඉන්දියා සේවය විසින් සංචාරකයින් වෙත වඩාත් නම්‍යශීලීත්වයක් සහ ඉහළ සුවපහසුවක් සලසමින් කොළඹ-චෙන්නායි ගුවන් මාර්ගයේ සතියකට ගුවන් ගමන් වාර 10 ක් සහ කොළඹ-දිල්ලි ගුවන්

මාර්ගයේ සතියකට ගුවන් ගමන් 7 ක් ක්‍රියාත්මක කරයි. අති නවීන විශේෂාංග සහ වැඩිදියුණු කළ කාර්යක්ෂමතාවයකින් යුතු ඩ්‍රීම්ලයිනර් ගුවන් යානය හඳුන්වාදීමෙහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් මගීන්ට උසස් සංචාරක අත්දැකීමක් සැපයීමට හැකියාව ලැබී ඇත. බ.ජා.ගු. තුළ උසස් තත්ත්වයෙන් යුතු සේවාවන් සඳහා පහසුකම් සැලසීම සඳහා ඇති කැපවීම නැවත තහවුරු කරමින් මෙම වටිනා හඳුන්වාදීම සම්බන්ධයෙන් එයාර් ඉන්දියා සමාගම වෙත ගු.ගු.සේ.ස. සිය සුභ පැතුම් පිළිගන්වනු ලබයි. ශ්‍රී ලංකාවේ එයාර් ඉන්දියා සඳහා පත් කරන ලද සාමාන්‍ය අලෙවි නියෝජිත ලෙස හේලීස් පීඑල්සී සමාගම, මෙම නව සංවර්ධනයට සහාය වීම සහ ශ්‍රී ලංකාව සහ ඉන්දියාව අතර සම්බන්ධතාවය ශක්තිමත් කිරීම සඳහා ප්‍රමුඛ කාර්යභාරයක් නිරූපණය කරනු ලබයි.

ඊඩ්ල්වයිස් එයාර් හි නැවත පැමිණීම උණුසුම් ලෙස පිළිගැනීම

සංචාරක ව්‍යාපාරය සහ සබඳතා සඳහා සුවිශේෂී ශක්තියක් වෙමින් 2024 වසරේ නොවැම්බර් 1 වන දින, ඊඩ්ල්වයිස් එයාර් ගුවන් සේවය ශ්‍රී ලංකාව වෙත සපයනු ලබන සෘතුමය කාලීන ගුවන් මෙහෙයුම් නැවත ආරම්භ කරන ලදි. මගීන් 221 දෙනෙකු රැගත් එහි සමාරම්භක ගුවන් ගමන, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් ජල ආචාරයක් සහිතව බ.ජා.ගු. හි දී උත්සවාකාරයෙන් පිළිගනු ලැබිණි. ස්විස් ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවයට සම්පූර්ණයෙන් අයත් අනුබද්ධිත ආයතනයක් මෙන්ම ලුෆ්තන්සා සමූහයේ කොටසක් ලෙස, ඊඩ්ල්වයිස් ගුවන්සේවය එයට අයත් A340-300 ගුවන් යානය එහි ව්‍යාපාරික, සුඛෝපභෝගී සාමාන්‍ය සහ සාමාන්‍ය පන්ති හරහා ආසන 314 ක් පිරිනමමින් උසස් මට්ටමේ ගුවන්යානා අත්දැකීමක් සපයනු ලබයි. ගුවන් සේවයේ පුනරාගමනය හරහා සංචාරකයන්හට කොළඹ සිට සූරිච් දක්වා සුව පහසු සෘජු සම්බන්ධතාවයක් සපයන අතරම ස්විස් ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවය හරහා එතැන් සිට සබඳතා රාශියක් විවර කරන හෙයින් එය යුරෝපය, උතුරු ඇමරිකාව සහ ඉන් ඔබ්බට ප්‍රධාන පිවිසුම් දොරටුවක් ද විවර කරයි. 2024 ඔක්තෝබර් 31 සිට 2025 මැයි 9 දක්වා ක්‍රියාත්මක වන ඊඩ්ල්වයිස් හි කාලීන සේවාව, යුරෝපයේ ඉතා වැදගත් ස්ථාන ගවේෂණය කිරීම සඳහා සංචාරකයින් වෙත තව තවත් විකල්ප සලසමින්, ශ්‍රී ලංකාවේ ගෝලීය සබඳතා තවදුරටත් ඉහළ නංවනු ලබයි. ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා සහ සංචාරක අංශ සඳහා අඛණ්ඩවම දායකවීම පිළිබඳ ගු.ගු.සේ.ස. සිය කෘතඥතාව ස්විස් ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවය වෙත ද, ලුෆ්තන්සා සමූහයේ ශ්‍රී ලංකා සාමාන්‍ය අලෙවි නියෝජිත ලෙස දක්වන සහයෝගය පිළිබඳව යුනයිටඩ් වෙන්චර්ස් (පුද්ගලික) සමාගම වෙත ද සිය කෘතඥතාව පළකරනු ලබයි.

ප්‍රමුඛ පෙළේ පෝලන්ත චරලත් ගුවන් ප්‍රවාහන පහසුකම් සපයනු ලබන ගුවන්සේවයක් වන එන්ටර් එයාර් ගුවන්සේවය, 2024 වසරේ ඔක්තෝබර් 30 වන දින පෝලන්තය සහ ශ්‍රී ලංකාව අතර ගුවන් ගමන් ආරම්භයත් සමඟ ශ්‍රී ලංකාව වෙත සිය මෙහෙයුම් නැවත ආරම්භ කළේය. සමාරම්භක ගුවන්යානය, බ.ජා.ගු. හි දී උත්සවාකාරයෙන් යුක්ත ජල කාලතුවක්කු ආචාරයක් හා ඉන් අනතුරුව ශ්‍රී ලංකාවේ විචිත්‍රවත් සංස්කෘතික ආගන්තුක සත්කාරය විදහාපාන සාම්ප්‍රදායික උඩරට නර්තන අංගයක් සහිතව උණුසුම් අන්දමින් පිළිගනු ලැබිණි. මෙම නව සම්බන්ධතාවය හරහා පෝලන්තයේ සිට පැමිණෙන සංචාරකයින් සඳහා විවිධ ගමනාන්ත විකල්පයන් පිරිනැමීමත් ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තර සංචාරකයින් අතර කැමැත්තක් ඇති ගමනාන්තයක් ලෙස ශක්තිමත් කිරීමත් සපුරාලයි. මෙම ගුවන් ගමන් නැවත ආරම්භයත් සමඟ, එන්ටර් එයාර් ගුවන්සේවය, සංචාරක ව්‍යාපාරයේ වර්ධනය සහ යුරෝපය හා ශ්‍රී ලංකාව අතර වඩාත් පුළුල් ගුවන් සේවා ජාලයක් සඳහා සිය දායකත්වය සපයනු ලබයි. සබඳතාවන් සවිමත් කරන අතරම ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන අමුත්තන් වෙත බාධා රහිත චාරිකාවක් සපයමින් බ.ජා.ගු. වෙත පැමිණෙන සියලුම මගීන් සඳහා සුවිශේෂී මෙන්ම උණුසුම් පිළිගැනීමකින් යුත් සංචාරක අත්දැකීමක් සහතික කිරීම උදෙසා ගු.ගු.සේ.ස. අඛණ්ඩව කැපවී සිටියි.

2024 වසරේ නොවැම්බර් 6 වන දින සිට සෘජු ගුවන් ගමන් ආරම්භ කරමින් අසූර් එයාර් ගුවන්සේවය ශ්‍රී ලංකාව වෙත සිය සෘතුමය ගුවන් මෙහෙයුම් සිදුකිරීම නැවත ඇරඹිණි. ශ්‍රී ලංකාවේ සංස්කෘතික උරුමය විදහා පාමින් උත්සවශ්‍රීයෙන් යුතුව සාම්ප්‍රදායික උඩරට නර්තන අංගයන් සමඟින් ජල කාලතුවක්කු ආචාරයකින් මගීන් 332 දෙනෙකු රැගත් එහි සමාරම්භක ගුවන් ගමන, බ.ජා.ගු. හිදී උණුසුම් ලෙස පිළිගනු ලැබිණි. මෙම සමයේදී, අසූර් එයාර් ගුවන්සේවය විසින් 336 ක ආසන ධාරිතාවයකින් යුත් බෝයිං 767-300 ගුවන් යානයක් භාවිතයෙන්, රුසියාවේ ප්‍රධාන නගර පහක් වන විනුකොවා (VKO), ටොල්මාචෙවි (OVB), ක්‍රස්නොයාර්ස්ක් (KJA), සෙන්ට් පීටස්බර්ග් (LED) සහ සෝචි (AER) සිට සතිපතා ගුවන් ගමන් වාර පහක් ක්‍රියාත්මක විය. ශ්‍රී ලංකාව වෙත රුසියානු සංචාරකයින් 40,000 ක් පමණ පැමිණෙතැයි අපේක්ෂාවෙන් අසූර් එයාර් ගුවන් සේවය මෙරට වෙත නැවත සේවා සැපයීම ආරම්භ කිරීම හරහා රටේ සංචාරක කර්මාන්තය සවිමත් කරන අතරම රුසියාව හා ශ්‍රී ලංකාව අතර සබඳතා වැඩි දියුණු කරයි. සදා මතකයේ රැඳෙන සංචාරයක් සඳහා ශ්‍රී ලංකාව වෙත පැමිණෙන සියලුම මගීන් සඳහා සුවිශේෂී සංචාරක අත්දැකීමක් සහතික කරමින්, බ.ජා.ගු. තුළ උණුසුම් පිළිගැනීමක් සහිත කාර්යක්ෂම පරිසරයක් සැලසීමට ගු.ගු.සේ.ස. කැපවී සිටියි.

එන්ටර් එයාර් මෙහෙයුම් යළි ඇරඹීම

ජෙට්ස්ටාර් ඒෂියා ගුවන්සේවය, සිය එයාර්බස් A320 ගුවන් යානා ඇණිය මගින් සතියකට ගුවන් ගමන්වාර පහක් ක්‍රියාත්මක කරමින් 2024 වසරේ නොවැම්බර් 21 වන දින සිංගප්පූරුව සහ කොළඹ අතර ගුවන්ගමන් මෙහෙයුම් ආරම්භ කරන ලදි. මගීන් 179 දෙනෙකු රැගත්

එහි සමාරම්භක ගුවන් ගමන, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් සංවිධානය කරන ලද ජල ආචාරයක් සහ ඉන් අනතුරුව ශ්‍රී ලංකා සංචාරක ප්‍රවර්ධන කාර්යාංශයේ අනුග්‍රහයෙන් පවත්වන ලද සාම්ප්‍රදායික උඩරට නර්තන අංගයක් සමගින් බ.ජා.ගු. හි දී උත්සවාකාරයෙන් පිළිගනු ලැබිණි. තවද, ඔවුන් මෙරට වෙත ළඟා වූ මොහොතේ සිට ඔවුන්ගේ අත්දැකීම් ඉහළ නංවමින් ශ්‍රී ලංකා තේ මණ්ඩලයේ අනුග්‍රහය සහිතව පැමිණි මගීන් වෙත තේ නිෂ්පාදන අඩංගු ත්‍යාග පාර්සල් ප්‍රදානය කරන ලදි. මෙම නව මාර්ගය, ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක කර්මාන්තයේ අඛණ්ඩ වර්ධනයට දායක වන අතරම බ.ජා.ගු. තුළ බාධා රහිත සුමට හා උණුසුම් පිළිගැනීමක් සහිත පරිසරයක් සමගින් මගීන් වෙත වැඩි සංචාරක විකල්ප පිරිනමමින් ශ්‍රී ලංකාව සහ සිංගප්පූරුව අතර සබඳතා සවිමත් කරනු ලබයි.

සේවා කාර්යමණ්ඩලය

වෘත්තීයභාවය, පුහුණුව මගින් විශේෂඥතාව සහ පාරිභෝගික සම්බන්ධතා ගොඩනැගීම තුළින් සමෘද්ධියට අඩිතාලම

2024 වර්ෂයේ දී, තොරතුරු කවුළුවල සිට මගීන් ගුවන් යානයට ඇතුළු කිරීමේ ගේට්ටු දක්වා සම්බන්ධතා ස්ථානවල සිටින සියලුම සේවකයින්ගේ වෘත්තීයභාවය සහ සේවා ගුණාත්මකභාවය පිළිබඳ ඉහළම ප්‍රමිතීන් පවත්වා ගැනීම සහතික කිරීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. කාර්යමණ්ඩල පුහුණුව සහ සංවර්ධනය සඳහා සිය ආයෝජනය අඛණ්ඩ ව කරගෙන ගොස් ඇත.

ගු.ගු.සේ.ස. කාර්යමණ්ඩලය පාරිභෝගිකයන් සමග ඇතිවන සේවා අත්දැකීමේ අත්‍යවශ්‍ය කොටසක් වන අතර, බොහෝ අවස්ථාවලදී ඔවුන් අප ආයතනයේ මුහුණුවර ලෙස කටයුතු කරති. පාරිභෝගික සේවයේ ඔවුන්ගේ හැකියාවන් වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා, සන්නිවේදන කුසලතා, චිත්තවේගී බුද්ධිය සහ ගැටළු විසඳීම කෙරෙහි අවධානය යොමු කරමින් අපි උසස් පුහුණු වැඩසටහන් හඳුන්වා දුන්නෙමු. කාර්යක්ෂමතාවයෙන් සහ සහකම්පනයෙන් අනන්‍ය වූ මගී අවශ්‍යතා සපුරාලමින්, වඩ වඩාත් විවිධාකාර පාරිභෝගික පදනමක සංකීර්ණතා කළමනාකරණය කිරීමට අපගේ සේවා කණ්ඩායම් ඉතා යුහුසුළුව සිටිති.

මීට අමතරව, අපගේ කාර්යමණ්ඩලය විසින් ඉහළම සේවාවක් ලබා දිය හැකි බව සහතික කිරීම සඳහා නිර්මාණය කර ඇති සුවතා වැඩසටහන් හඳුන්වාදීමත් සමග 2024 දී කාර්යමණ්ඩල යහපැවැත්ම කෙරෙහි ගු.ගු.සේ.ස. හි අවධානය වඩාත් වර්ධනය වී ඇත. සේවක තෘප්තිය ධනාත්මක පාරිභෝගික අන්තර්ක්‍රියා සමග සම්බන්ධ වී ඇති අතර, ප්‍රීතිමත්ව කාර්යයේ නියැලී සිටින කාර්යමණ්ඩලයක් විශිෂ්ට සේවා අත්දැකීම් ලබාදීමේ මූලික පදනම බව අපි විශ්වාස කරමු.

මෙම වාර්තාවෙහි මානව සම්පත් කළමනාකරණය සමාලෝචන තුළ, වෘත්තීයභාවය සහ සේවා විශිෂ්ටත්වය සඳහා වූ එහි කැපවීමේ ප්‍රධාන අංග ලෙස කාර්යමණ්ඩල පුහුණුව සහ සේවක පිළිගැනීම කෙරෙහි ගු.ගු.සේ.ස. සිය අඛණ්ඩ අවධානය විශේෂයෙන් යොමුකර ඇත. ගතික ගුවන්තොටුපළ පරිසරයක් තුළ උසස් තත්ත්වයේ සේවාවක් ලබා දීමට අවශ්‍ය කුසලතා සහ දැනුමෙන් සේවකයින් සන්නද්ධ කරන පුළුල් පුහුණු වැඩසටහන්වල වැදගත්කම ගු.ගු.සේ.ස. අවධාරණය කරයි. මෙම වැඩසටහන් නිර්මාණයකර ඇත්තේ කාර්යමණ්ඩල විශේෂඥතාව වැඩිදියුණු කිරීම සහ ඔවුන් ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වන බව සහතික කෙරෙන්නා වූ ආකාරයෙනි. පුහුණුවට අමතරව, අභිප්‍රේරණය සහ කැපවීමේ අභිවර්ධනයක් පෝෂණය කරන විශිෂ්ට කාර්යසාධනය හඳුනා ගැනීම සඳහා ඉතා ශක්තිමත් සේවක ත්‍යාග ප්‍රදාන වැඩපිළිවෙළක් ද ගු.ගු.සේ.ස. ක්‍රියාත්මක කර ඇති අතර, අභිප්‍රේරණය සහ කැපවීමේ සංස්කෘතියක් පෝෂණය කරයි. අඛණ්ඩ සංවර්ධනය සහ පිළිගැනීම කෙරෙහි මෙම ද්විත්ව අවධානය සේවක සහභාගීත්වය වැඩි දියුණු කරනවා පමණක් නොව, ගු.ගු.සේ.ස. සිය මගීන්ට සහ කොටස්කරුවන් වෙත ලබා දීමට ප්‍රයත්න දරන උසස් සේවා මට්ටම් සඳහා ද සෘජුවම දායක වේ.

උසස් පුහුණු ක්‍රමවේදයන් හරහා ඉදිරිපෙළ කාර්යයමණ්ඩලයේ කාර්යක්ෂමතාවය වැඩි දියුණු කිරීම

ඉලක්කගත ඉදිරිපෙළ පුහුණු වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම තුළින් පාරිභෝගික සේවා ගුණාත්මකභාවය වැඩිදියුණු කිරීම උදෙසා ගු.ගු.සේ.ස. ඉතා වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කර ඇත. වෘත්තීය හා කාර්යක්ෂම ස්වභාවයකින් මගීන් සම්බන්ධ කර ගැනීමට හැකි ආකාරයේ කුසලතාවන්ගෙන් කාර්යමණ්ඩලය සන්නද්ධ කරවීමේ අරමුණින් සැලසුම් කර ඇති මෙම වැඩසටහන් මගින් අවධානය යොමු කෙරෙන ප්‍රධාන ක්ෂේත්‍ර අතර ඵලදායී සන්නිවේදනය, සත්කාර සහ ආචාර සමාචාර විධි, පාරිභෝගික සේවය සහ ප්‍රථමාධාර ඇතුළත් වේ. ඵලදායී සන්නිවේදන පුහුණුව තුළින්, ඉදිරිපෙළ කාර්යමණ්ඩලය වෙත තොරතුරු පැහැදිලිව සන්නිවේදනය කිරීම, විශ්වාසයෙන් යුතු ව විමසීම් කළමනාකරණය කිරීම සහ වෘත්තීයමය වශයෙන් සහ සංවේදනයෙන් ගැටුම් විසඳීම සඳහා වන හැකියාවන් බල ගන්වනු ලබයි. සත්කාර කිරීම සහ ආචාර සමාචාර විධි සම්බන්ධ සැසි මගින් කාර්යමණ්ඩල සාමාජිකයින් ගු.ගු.සේ.ස.හි සන්නාම අගයන් අනුකූලව ස්වයං ඉදිරිපත් කිරීමක් සිදු කරන බව මෙන් ම ආකර්ෂණීය ප්‍රතිරූපයක් ගොඩනංවා ගන්නා බව ද සහතික කරයි. පාරිභෝගික සේවා පුහුණුව මගින් කාර්යමණ්ඩල ප්‍රතිචාරිත්වය, ඉවසීම සහ ගැටළු විසඳීමේ කුසලතා වැඩි දියුණු කරන අතර, සියලු සේවා ආශ්‍රිත ස්ථාන පුරා සිටින මගීන් සමග අඛන්ඩ සම්බන්ධතා තහවුරු කරයි. තවද, ප්‍රථමාධාර පුහුණුව මගින් කාර්යමණ්ඩලය වෛද්‍ය හදිසි අවස්ථා කඩිනමින් සහ දක්ෂ ප්‍රතිචාර සහිතව හසුරුවා ගැනීමට හැකියාව, එමගින් මගීන්ගේ ආරක්ෂාව සහ යහපැවැත්ම සහතික කරයි. සාමූහිකව, මෙම පුහුණු මුලපිරීම් තුළින් කාර්යමණ්ඩලයේ වෘත්තීයභාවය වැඩි දියුණු කරන අතර මගීන් සඳහා ධනාත්මක සහ අමතක නොවන අත්දැකීමක් නිර්මාණය කරයි, පාරිභෝගික තෘප්තිය සහ මෙහෙයුම් විශිෂ්ටත්වය සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. හි කැපවීම ශක්තිමත් කරයි.

ඉදිරි පෙළ පුහුණු වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම

ගුවන්තොටුපළ මුදවා ගැනීමේ මෙහෙයුම්වල සේවා විශිෂ්ටත්වය

ගුවන්තොටුපළේ ආරක්ෂණ සහ මෙහෙයුම් අඛණ්ඩතාව සහතික කිරීම, මගීන් සහ යටිතල පහසුකම් ආරක්ෂා කිරීම සඳහා ගුවන්තොටුපළ මුදවා ගැනීමේ සේවා තීරණාත්මක කාර්යභාරයක් ඉටු කරයි. හදිසි අවස්ථා සඳහා සුවිශේෂී නිපුණතාවන්ගෙන් සමන්විත මෙම විශේෂිත කණ්ඩායම, ගුවන්තොටුපළේ ආරක්ෂණ ක්‍රියාවලියෙහි පදනම නිර්මාණය කරයි. හදිසි කළමනාකරණයන්ගෙන් ඔබ්බට වගකීම් විහිදෙන අතර, විශේෂයෙන් ගුවන්යානා අනතුරු හෝ වෙනත් අනපේක්ෂිත සිදුවීම් වලදී මුදවා ගැනීමේ සහ ප්‍රතිචාර දැක්වීමේ සියලු අංශ ආවරණය කරයි. ආරක්ෂිත සහ කාර්යක්ෂම මෙහෙයුම් පරිසරයක් පවත්වා ගැනීම සඳහා ඉහළ පුහුණුව ලත් මුදවා ගැනීමේ

සේවා කණ්ඩායමක වැදගත්කම ගු.ගු.සේ.ස. අවධාරණය කරයි. නිරන්තර සූදානම පවත්වා ගැනීම සඳහා කණ්ඩායමේ නොසැලෙන කැපවීම, දැඩි ප්‍රතිචාර කාල ඉලක්ක සපුරා ගැනීමට ඔවුන්ට හැකියාව ලබා දෙන අතර, හදිසි අර්බුදකාරී තත්වයන් කළමනාකරණය කිරීමේදී ඔවුන්ගේ තීරණාත්මක කාර්යභාරය අවධාරණය කරයි. පර්යන්ත සහ සහායක පහසුකම් හරහා හදිසි පද්ධති ප්‍රවේශමෙන් නඩත්තු කිරීම ඇතුළුව ඔවුන්ගේ ක්‍රියාශීලී වැළැක්වීමේ උත්සාහයන්, ආරක්ෂණය සඳහා ඔවුන්ගේ කැපවීම පිළිබිඹු කරයි. මීට අමතරව, ජල මුදවා ගැනීමේ ඒකකය ඒකාබද්ධ කිරීම සේවා විෂය පථය පුළුල් කරන අතර, ජලය ආශ්‍රිත සිදුවීම් සඳහා පුළුල් ආවරණයක් සහතික කරයි. සුවිශේෂී සේවාවක් හරහා, මුදවා ගැනීමේ කණ්ඩායම ඔවුන්ගේ ජීවිතාරක්ෂක මෙහෙයුම් ඉටු කරනවා පමණක් නොව, මගීන් සහ ගුවන් සමාගම් සඳහා ආරක්ෂිත, විශ්වාසදායක මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස ගුවන්තොටුපළේ කීර්තිය වැඩි දියුණු කරයි.

අභියෝගාත්මක අවස්ථාවන්ට මුහුණ දීම සඳහා ශක්තිමත් රාමුවක් ස්ථාපිත කර ඇති අතර, වෘත්තීයභාවය, විශේෂඥතාව සහ පාරිභෝගික සහභාගීත්වය කෙරෙහි අවධානය යොමු කරයි. උණුසුම් ගිනි අභ්‍යාස, දුම් නිකස්සුම් කාමර අභ්‍යාස, ප්‍රතිචාර කාල පරීක්ෂණ සහ උපකරණ අභ්‍යාස ඇතුළු දෛනික පුහුණු වැඩසටහන් සහ අභ්‍යාස, කණ්ඩායමේ සූදානම්භාවය සහ ප්‍රතිචාර කාර්යක්ෂමතාව වර්ධනය කිරීම සඳහා නිර්මාණය කර ඇත. සම්මත මෙහෙයුම් ක්‍රියාපටිපාටි (SOPs) අනුගතවීම තුළ අනවශ්‍ය ප්‍රමාදයකින් තොරව සුමට මෙහෙයුම් සහ හදිසි අවස්ථා ඵලදායී ලෙස හැසිරවීම සහතික කරයි. කාර්යක්ෂම සම්පත් වෙන් කිරීම සහ තත්‍යකාලීන තීරණ ගැනීම හරහා පුළුල් කළමනාකරණය, තීරණාත්මක අවස්ථාවන්ට මුහුණ දීමට කණ්ඩායමේ ඇති හැකියාව තවදුරටත් ශක්තිමත් කරයි.

ගුවන්තොටුපළ මුදවා ගැනීමේ සේවා සඳහා අනාගත දැක්ම ප්‍රධාන ස්ථාන හරහා මෙහෙයුම් ධාරිතාව සහ ආරක්ෂක ආවරණය වැඩි දියුණු කිරීම කෙරෙහි අවධානය යොමු කර ඇත. 04 වන අන්තයේ අලුතින් අනුමත කරන ලද උප මධ්‍යස්ථානයක් සහිත ගිනි නිවන ස්ථානය පුළුල් කිරීම හදිසි අවස්ථාවන්හිදී ප්‍රතිචාර දැක්වීමේ කාලය සහ සමස්ත කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කරනු ඇත. තවද, අනුමතිය සඳහා බලාපොරොත්තු වන, යා.ජා.ගු. සහ ම.ජා.ගු. හි මධ්‍යස්ථාන පිහිටුවීමෙන් කණ්ඩායමේ ප්‍රවේශය පුළුල් කරන අතර ප්‍රාදේශීය ගුවන්තොටුපළවල ආරක්ෂාව තවත් ශක්තිමත් වේ. නිශ්චිත ඉලක්ක අතරට ඇතුළත් වන්නේ, නියමිත හදිසි අභ්‍යාස පැවැත්වීම, ගු.ගු.සේ.ස. කාර්යමණ්ඩලය සහ බාහිර පාර්ශවකරුවන් සඳහා පුහුණු සහ දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් වැඩි දියුණු කිරීම සහ 18 වන සැතපුම් කණුව කළපු ගලවා ගැනීමේ ඒකකයේ ජල මුදවා ගැනීමේ හැකියාවන් පවත්වා ගැනීමයි.

ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා ඇකඩමිය (SLAAA) ඇකඩමියක් ලෙස නැවත නම් කිරීමෙන් පසු එහි පළමු ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමනාගමන පාලන පුහුණු පාඨමාලාව ආරම්භ කිරීම

SLAAA ලෙස නැවත සන්නාමගත කිරීමෙන් පසු පළමු ගුවන් ගමනාගමන පාලන පුහුණුව

2024 වසර පුරාම, උසස් තත්ත්වයේ, ජාත්‍යන්තරව පිළිගත් පුහුණු වැඩසටහන් ලබා දෙමින් ගුවන් සේවා අනාගතය හැඩගැස්වීමේ ප්‍රධානතම භූමිකාවක් සඳහා ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා ඇකඩමිය පිහිටවනු ලැබීය. අභ්‍යන්තර කාර්යමණ්ඩල සංවර්ධනය සහ පුළුල් කලාපීය ගුවන් සේවා ප්‍රජාව යන දෙඅංශයන් කෙරෙහිම ආයතනයේ තීරණාත්මක දායකත්වය ඉස්මතු කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා ඇකඩමියේ සාර්ථකත්වයේ බලපෑම තවදුරටත් උපයෝගී කර ගැනීමට ගු.ගු.සේ.ස. හට හැකියාව ලැබේ. භූතානය සඳහා ගුවන්තොටුපළ පාලන පාඨමාලාව සහ බංග්ලාදේශය සඳහා පැමිණෙන ප්‍රදේශ නිරීක්ෂණ පාලන පාඨමාලාව වැනි විශේෂිත පාඨමාලා පිරිනැමීමෙන්, ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා ඇකඩමිය එහි ගෝලීය ප්‍රවේශය සහ විශේෂඥතාව අවධාරණය කරයි. ආශ්‍රිත ප්‍රදේශයේ ආරක්ෂිත ගුවන් මාර්ග සහතික කිරීම සඳහා කලාපීය උත්සාහයන්ට සහාය දක්වනුවස් භූතාන ගුවන් ගමන් පාලකයින් සඳහා මෑතකදී දියත් කරන ලද ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමනාගමන පාලන පුහුණු පාඨමාලාව, දකුණු ආසියාවේ ප්‍රමුඛ ගුවන් සේවා ඇකඩමියක් ලෙස ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා ඇකඩමිය ස්ථානගත කරයි. ගු.ගු.සේ.ස. වෙත විවිධ පුහුණු අවශ්‍යතා සපුරාලීමට ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා ඇකඩමිය සතු හැකියාව මෙන්ම, එහි අති නවීන සිමියුලේටර්, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය (ICAO) සාමාජිකත්වය සහිතව දේශීය හා ජාත්‍යන්තර කොටස්කරුවන් සඳහා ගැලපෙන පුහුණු විසඳුම් ලබා දීමට ඇති හැකියාව ද අවධාරණය කරයි. දිගුකාලීන වර්ධනයක් අත්කර ගැනීමේදී සහ ආරක්ෂිත සහ කාර්යක්ෂම ගුවන්ගමන් සහතික කිරීමේදී අත්‍යවශ්‍ය වන ඉහළම වෘත්තීය ප්‍රමිතීන් පවත්වා ගැනීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. හි කැපවීම මෙමගින් තවදුරටත් ශක්තිමත් කරයි.

සේවක විශේෂඥතාව සහ පාරිභෝගික සහභාගීත්වය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා නිර්මාණය කර ඇති පුළුල් පරාසයක පුහුණු වැඩසටහන් හරහා විශිෂ්ටත්වයේ සහ අඛණ්ඩ ඉගෙනුම් සංස්කෘතියක් පෝෂණය කිරීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. සතු කැපවීම තවදුරටත් අවධාරණය කළ හැකිය. ශිෂ්‍ය නියමුවන් සඳහා රේඩියෝ දුරකථන සන්නිවේදනය සහ ගුවන් ගමනාගමන පාලන රැකියා ස්ථානයේ පුහුණුව වැනි විශේෂිත ගුවන් සේවා වැඩසටහන්වල සිට පාරිභෝගික සත්කාර සහ ඉදිරි පෙළ කාර්යමණ්ඩල නිපුණතාවය දක්වා අවධානය යොමු කරමින් විවිධ ක්ෂේත්‍ර ආවරණය වන පරිදි මෙම පුහුණු පාඨමාලාවන් ප්‍රදානය කරනු ලබයි. වාර්ෂික වාර්තාව හි මෙම මුලපිරීම් ප්‍රවර්ධනය කිරීමෙන්, මෙහෙයුම් අවශ්‍යතා සහ ඉහළ පාරිභෝගික සේවා අපේක්ෂාවන් යන දෙඅංශයම සපුරාලීමට තරම් සුදුසු කුසලතා සහිතව සේවකයින් සවිබල ගැන්වීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. සතු කැපවීම ප්‍රදර්ශනය කළ හැකිය. ගු.ගු.සේ.ස. හි ශක්තිමත් පුහුණු යටිතල පහසුකම් මඟින් සේවකයින් ආරක්ෂාව සහ මෙහෙයුම් ක්‍රමවේද පිළිබඳ මනා දැනුමින් යුතු වීමෙන් පමණක් නොව, ඉහළම මට්ටමේ පාරිභෝගික සේවාවක් ලබා දීමේ හැකියාවෙන් ද සන්නද්ධ වන බවට සහතික කරයි.
ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා ඇකඩමිය හරහා අඛණ්ඩ වෘත්තීය සංවර්ධනය සඳහා වන මෙම කැපවීම, තරඟකාරී ගෝලීය ගුවන් සේවා කර්මාන්තය තුළ ගු.ගු.සේ.ස. සතු මූලික වෙනස්කමක් වන අතර, පාර්ශවකරුවන්ගේ මෙන්ම මගීන්ගේ ද වෙනස්වන අවශ්‍යතා සපුරාලිය හැකි කුසලතා සහිත ශ්‍රම බලකායක් සංවර්ධනය කිරීම කෙරෙහි අවධානය යොමු කරයි.

ගුවන්යානා උපකරණ අවතීර්ණ ගොඩබෑමේ පද්ධතිය (ILS) නඩත්තු පාඨමාලාව සහ සේවා ස්ථානයේ පුහුණු වැඩසටහන

2024 සිව්වන කාර්තුවේදී, ILS නඩත්තු පුහුණු වැඩසටහන සාර්ථකව නිම කිරීම, ශ්‍රම බලකායේ කුසලතා සහ නිපුණතා අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම සහතික කිරීමේ වැදගත් සන්ධිස්ථානයක් සනිටුහන් කිරීමක් විය. ගුවන්යානා උපකරණ අවතීර්ණ ගොඩබෑමේ පද්ධතිය යනු ගුවන්යානා ආරක්ෂිතව ගොඩබෑම සඳහා අවශ්‍ය දෘශ්‍ය මගපෙන්වීම සපයන, ධාවන පථය සමඟ සුමට ලිස්සා යාමේ මාර්ගයක් සහ පෙළගැස්මක් සහතික කරන තීරණාත්මක පද්ධතියකි.

ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් කලාපය ආරක්ෂා කිරීමේදී ගුවන්යානා උපකරණ අවතීර්ණ ගොඩබෑමේ පද්ධතිය හි උපකරණවල නිරවද්‍යතාව සහ සේවා හැකියාවේ වැදගත්කම සැලකිල්ලට ගෙන, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් බ.ජා.ගු. සහ ම.රා.ජා.ගු. ඇතුළු ප්‍රධාන ස්ථාන තුළ ඉන්ද්‍රා නෝමැක් වර්ගයේ පූර්ණයෙන්ම අතිරික්ත ගුවන්යානා උපකරණ අවතීර්ණ ගොඩබෑමේ පද්ධති තුනක් ස්ථාපිත කර ඇත. මෙම පද්ධති ආවරණය කරන ලද පියාසැරි ගමන් මාර්ග විශේෂයෙන් වැදගත් අතර, ඒවා අති උසස් සම්මතයන්ට අනුව නඩත්තු කළ යුතු අතර, දෝෂයක් සඳහා කිසිදු ඉඩකඩකින් තොරව පවත්වාගෙන යාම සඳහා ඉහළම ප්‍රමිතීන්ට අනුව නඩත්තු කළ යුතුය.

මෙම පද්ධති නඩත්තු කිරීම සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම ඉලෙක්ට්‍රොනික ඉංජිනේරුවන් සහ ගුවන් ගමනාගමන ආරක්ෂණ ඉලෙක්ට්‍රොනික පිරිස් (ATSEP) ඇතුළු ඉහළ කුසලතා ඇති සහ කාර්මිකව පුහුණු කළ ඉතා දක්ෂ වෘත්තිකයන් කණ්ඩායමක් මත රඳා පවතී. මෙම පද්ධති නඩත්තු පුහුණුව සාර්ථකව නිම කිරීමත් සමග, මෙම අත්‍යවශ්‍ය පද්ධති කළමනාකරණය කිරීමට සහ සේවය කිරීමට අවශ්‍ය විශේෂිත දැනුම සහ ප්‍රායෝගික අත්දැකීම් කණ්ඩායමට ලබා දී ඇත. තම ශ්‍රම බලකායේ කුසලතා මට්ටම් වැඩි දියුණු කිරීමෙන්, ගු.ගු.සේ.ස. මානව සම්පත තම වටිනාම වත්කම බවත් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් අවකාශයේ ඉහළම ආරක්ෂක ප්‍රමිතීන් පවත්වා ගැනීමට බලගන්වා ඇති බවත් සහතික කර ඇති අතර, එමගින් බාධාවකින් තොරව ගුවන් ගමනාගමන කළමනාකරණය සහ වැඩිදියුණු කළ පාරිභෝගික තෘප්තිය ලබා දීමට ද ඉවහල් වේ.

ශ්‍රම බලකාය සංවර්ධනය සහ පුහුණු ප්‍රවේශයන්

ශ්‍රම බලකාය සංවර්ධනය කිරීමේ සහ හැකියාවන් වර්ධනය කිරීමේ පුළුල් තේමාව යටතේ, ඉංජිනේරු සහ තාක්ෂණ ක්ෂේත්‍රවල සාර්ථකත්වයට අත්‍යවශ්‍ය මූලික දක්ෂතා සහිතව සිසුන් සහ තරුණ වෘත්තීයවේදීන් සන්නද්ධ කිරීමේ වටිනා පුහුණු අවස්ථා ලබාදීමේදී තම කැපවීම ගු.ගු.සේ.ස. විසින් අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යයි. මෙම ප්‍රවේශය, තත්‍ය ලෝකයේ අභියෝග හමුවේ ප්‍රායෝගික අත්දැකීම් ලබා දීම හරහා, ඊළඟ පරම්පරාවේ ඉංජිනේරුවන් පෝෂණය කිරීමේ උත්සාහය සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. හි උපාය මාර්ගයේ කොටසක් ලෙස මෙම වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක වේ. මෙය ඔවුන්ගේ තාක්ෂණික දක්ෂතා වැඩිදියුණු කිරීමත්, රැකියා ලැබීමේ හැකියාව වර්ධනය කිරීමත් සඳහා ද තීරණාත්මක වාසි ලබා දේ. ප්‍රතිභා වර්ධනය කිරීම සහ වෘත්තීය සංවර්ධනය සඳහා ආයෝජනය කිරීම ඔස්සේ, දේශීය සහ ගෝලීය ඉංජිනේරු කර්මාන්ත දෙකටම දක්වමින් ගු.ගු.සේ.ස. වැදගත් භූමිකාවක් ඉටු කරයි.

මූලික සහ සහායක සේවා තුළින් සමස්ත සේවා සැපයීමෙන් සමෘද්ධියට

මගී අත්දැකීම් ඉහළ නැංවීම සඳහා මූලික සහ සහායක සේවාවන් වැඩි දියුණු කිරීම තුළින් සමෘද්ධියට අඩිතාලම

ෆොඩිනස් සහ මුරේ (2007) විසින් ස්ථාපිත කරන ලද රාමුවට අනුකූලව, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් සපයනු ලබන සේවාවන් මූලික සහ සහායක සේවා ලෙස වර්ගීකරණය කළ හැකි අතර, ඒ සෑම එකක්ම ගුවන්තොටුපළේ නිරවද්‍ය ලෙස ක්‍රියාත්මක වීමට අත්‍යවශ්‍ය භූමිකාවක් ඉටු කරයි.

ගු.ගු.සේ.ස. විසින් සපයනු ලබන මූලික සේවාවන් කේන්ද්‍රගත වන්නේ ගුවන්තොටුපළ කාර්යක්ෂමව ක්‍රියාත්මක වීම සඳහා අවශ්‍ය මූලික යටිතල පහසුකම් සහ මෙහෙයුම් අංග මතය. මෙම සේවාවන් අතර පර්යන්ත, ධාවන පථ, පිවිසුම් පථ සහ වාහන නැවැත්වීමේ ප්‍රදේශ වැනි ගුවන්තොටුපළ පහසුකම් නඩත්තු කිරීම සහ කළමනාකරණය කිරීම ඇතුළත් ගු.ගු.සේ.ස. හි වගකීම වන්නේ යටිතල පහසුකම් ශක්තිමත්ව, හොඳින් නඩත්තු කර, ගුවන් සමාගම්, මගීන් සහ අනෙකුත් පාර්ශවකරුවන්ට සහාය විය හැකි පරිදි පවත්වාගෙන යාමයි. මෙය උපයෝගිතා, ගුවන් පථය ආලෝකකරණය සහ මගී හැසිරවීමේ ප්‍රදේශ සැපයීම දක්වා විහිදෙන අතර, මේ සියල්ල ගුවන්තොටුපළේ සමස්ත මෙහෙයුම් සඳහා සහාය වීම සඳහා අත්‍යවශ්‍ය වේ. ගු.ගු.සේ.ස. ගුවන් ගමන් පාලන පහසුකම් සහ ගුවන් ගමන් ආරක්ෂාවට අදාළ සේවාවන් ද සපයයි. මීට අමතරව, ගු.ගු.සේ.ස. ගුවන්තොටුපළේ ආරක්ෂක යටිතල පහසුකම් සහ ගිනි නිවන ඒකක වැනි තීරණාත්මක පද්ධති කළමනාකරණය සහ නඩත්තු කිරීමද කරන අතර මෙම සේවාවන් සැමවිටම ක්‍රියාත්මක වන බවත් නියාමන ආරක්ෂිත ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වන පරිදි මෙම සේවා පවත්වාගෙන යන බවත් සහතික කරයි.

ගුවන්තොටුපළේ මූලික මෙහෙයුම් සමඟ සෘජුවම සම්බන්ධ නොවුවද, මගීන්ට සහ ගුවන් සමාගම් සඳහා සමස්ත ගුවන්තොටුපළ අත්දැකීම වැඩිදියුණු කිරීමේදී සහායක සේවාවන් එකසේ අත්‍යවශ්‍ය වේ. සිල්ලර අලෙවිසැල්, ආහාර පාන අලෙවිසැල්, විවේකාගාර සහ අනෙකුත් මගී පහසුකම් වැනි සහායක යටිතල පහසුකම් සැපයීමට ගු.ගු.සේ.ස. දායක වේ. මෙම සේවාවන් ගුවන්තොටුපළේ ක්‍රියාකාරිත්වයට සහාය වන්නේ ඔවුන් තම ගුවන් ගමන් සඳහා රැඳී සිටින අතරතුර මගීන්ගේ සුවපහසුව සහ තෘප්තිය වැඩිදියුණු කිරීමෙනි. අනවරත ප්‍රවාහනය, වාහන නැවැත්වීමේ කළමනාකරණය සහ අනෙකුත් ආධාරක සේවා වැනි මූලික නොවන සේවාවන් ද අමතර සේවාවලට ඇතුළත් වන අතර එමගින් මගීන්ට සහ අමුත්තන්ට ගුවන්තොටුපළ වඩාත් පහසු සහ ප්‍රවේශ විය හැකි ස්ථානයක් බවට නිර්මාණය කරයි. එම යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය සහ කළමනාකරණය කිරීම තුළින් ගුවන් සමාගම් විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ස්වයං සේවා යන්ත්‍ර සහ කවුන්ටර ඇතුළුව ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් සඳහා පහසුකම් සැලසීමට අවශ්‍ය සහාය සපයනු ලැබේ.

සාරාංශයක් ලෙස, ගු.ගු.සේ.ස. හි මූලික සේවාවන් ගුවන්තොටුපළ ආරක්ෂිතව සහ කාර්යක්ෂමව පවත්වාගෙන යාමට අවශ්‍ය තීරණාත්මක යටිතල පහසුකම් සහ මෙහෙයුම් අංග කෙරෙහි අවධානය යොමු කරන අතර, එහි අමතර සේවාවන් මගී අත්දැකීම වැඩි දියුණු කරන අතර පුළුල් හා ක්‍රියාකාරී ගුවන්තොටුපළ පරිසරයකට දායක වේ. හොඳින් සකස් කරන ලද ජාතික සැලැස්මක් සෑම විටම ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශක මෙන්ම ප්‍රධාන කාර්යසාධන ක්‍රියාවන් ආශ්‍රිත සේවා සම්මුඛ සහ කාලෝචිත ලෙස සැපයීම සහතික කරයි. ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රධාන සැලැස්ම (NCAMP) සකස් කිරීම හරහා 2024 වසර තුළ යෝධ පියවරක් සමගින් එම ඉදිරි දර්ශනය තුළ සමෘද්ධියට ගු.ගු.සේ.ස. අඩිතාලම දැමීය.

ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රධාන සැලැස්මට (NCAMP) ගු.ගු.සේ.ස. හි දායකත්වය

සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් මෙහෙයවන ලද දීර්ඝකාලීන බලාපොරොත්තුවක් වූ ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රධාන සැලැස්ම (NCAMP) සංවර්ධනය කිරීමේදී මෙරට එකම ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම්කරු වන ගු.ගු.සේ.ස. වැදගත් භූමිකාවක් ඉටු කරන ලදි. දැනට රජයේ සමාලෝචනයට ලක්වෙමින් පවතින මෙම තීරණාත්මක ලේඛනය, ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා අංශයේ වර්ධනය සහ නවීකරණය සඳහා පුළුල් දස අවුරුදු උපායමාර්ගික සැලැස්මක් ගෙනහැර දක්වයි. සමාගමේ උපායමාර්ගික සැලසුම්වලට ඇතුළත් කළ යුතු NCAMP අංග හඳුනා ගැනීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. හි අදාළ අංශවලින් සමන්විත බහුවිධ ක්‍රියාකාරී කණ්ඩායමක් පිහිටුවන ලදි. ගුවන් සේවා කර්මාන්තය සඳහා රටේ ජාතික සැලැස්මේ පුළුල් දැක්ම සමඟ ගු.ගු.සේ.ස. හි උපායමාර්ගික අරමුණු සහ ප්‍රමුඛතා පෙළගැස්වීම සහතික කිරීමේදී කණ්ඩායමේ සහයෝගී උත්සාහයන් ඉතා වැදගත් විය.

NCAMP හි ප්‍රධාන සංවර්ධන රාමු හතක් ඇතුළත් වන අතර, ඒවා ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා අංශයේ දියුණුව සඳහා උපායමාර්ගික ආකෘති ගෙනහැර දක්වයි. එනම්

- නියාමන රාමු ශක්තිමත් කිරීම
- ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා යටිතල පහසුකම් පුළුල් කිරීම සහ නවීකරණය කිරීම
- ගුවන් සංචලන සේවා වැඩි දියුණු කිරීම
- විස්තරාත්මක ගුවන් සේවා වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම: ආරක්ෂිත සහ බාධාවකින් තොරව ගුවන් සේවා අත්දැකීමක් නිර්මාණය කිරීම සඳහා ආරක්ෂණ, ආරක්ෂක, පාරිසරික

තිරසාරභාවය සහ මගී පහසුකම් සැපයීම කෙරෙහි අවධානය යොමු කළ මුලපිරීම්
- ගුවන්යානා සහ ගුවන් සේවා ව්‍යාපාර වර්ධනයට සහාය වීම
- ගුවන් සේවා මානව සම්පත් සංවර්ධනය කිරීම සහ ආයෝජනය කිරීම
- අති නවීන තාක්ෂණයන් උපයෝගී කර ගැනීම

NCAMP සකස් කිරීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. හි මැදිහත්වීම, ශ්‍රී ලංකාව සඳහා ස්ථායී, කාර්යක්ෂම සහ ගෝලීය වශයෙන් තරඟකාරී ගුවන් සේවා අංශයක් හැඩගැස්වීම සඳහා වන ආයතනයේ ඇති කැපවීම පිළිබිඹු කරයි. දිගුකාලීන වර්ධනය සහ ජාතික ගුවන් සේවා යටිතල පහසුකම්වල අඛණ්ඩ සාර්ථකත්වය සහතික කරමින් කර්මාන්තයේ සංවර්ධනයට මඟ පෙන්වීමට මෙම සැලැස්ම සූදානම් කර ඇත.

2024 වර්ෂය සඳහා වාර්ෂික ගුවන් නිරීක්ෂණය සහ ගුවන් තහවුරු කිරීම සම්පූර්ණ කිරීම

ප්‍රධාන ගුවන්තොටුපළවල වාර්ෂික ගුවන් පරීක්ෂාව සහ ගුවන් තහවුරු කිරීම

ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් නාවික සේවා සැපයුම්කරු (ANSP) එහි මූලික වගකීම්වල කොටසක් ලෙස, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ (ICAO) ප්‍රමිතීන් සහ නිර්දේශිත ක්‍රියාපටිපාටීන් (SARPs) සහ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ රෙගුලාසි මඟින් නියම කර ඇති පරිදි, රටේ සියලුම ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ හි ගුවන් සහ දෘශ්‍ය නාවික උපකරණවල වාර්ෂික ගුවන් නිරීක්ෂණය සහ තහවුරු කිරීම සාර්ථකව නිම කරන ලදි. 2024 මාර්තු 14 සිට 18 දක්වා සිදු කරන ලද ගුවන් නිරීක්ෂණ ක්‍රමාංකනය මගින් බ.ජා.ගු., ම.රා.ජා.ගු., කො.ජා.ගු.ර. සහ යා.ජා.ගු. ඇතුළු ප්‍රධාන ගුවන්තොටුපළවල් ආවරණය කරන ලදි. මෙම පරීක්ෂණය තුළ DVOR,DME, ILS, පැපී ආලෝක පද්ධති සහ ADS-B (පහළ මට්ටමේ ආවරණය සඳහා) වැනි විවිධ පද්ධති ක්‍රමාංකනය කිරීම ඇතුළත් වූ අතර, සියලුම නාවික ආධාරක ඒවායේ ප්‍රශස්ත මට්ටම්වල ක්‍රියාත්මක වන බවට සහතික වේ. මෙම අත්‍යවශ්‍ය ක්‍රියාවලිය ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් අවකාශයේ ගුවන් ගමනාගමනයේ අඛණ්ඩ ආරක්ෂාව සහ කාර්යක්ෂමතාව සහතික කරන අතර, ඉහළම ගුවන් සංචලන ආරක්ෂාව පිළිබඳ ප්‍රමිතීන් පවත්වා ගැනීමේ කැපවීම අවධාරණය කරයි.

ස්වයංක්‍රීය කාලගුණ නිරීක්ෂණ (AWOS) සහ ස්වයංක්‍රීය පර්යන්ත තොරතුරු සේවා (ATIS) පද්ධතිය යන ව්‍යාපෘතිය ස්ථාපිත කිරීම

2024 ඔක්තෝබර් 15 වන දින, ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් සඳහා කාලගුණය සම්බන්ධ තොරතුරු විශ්වසනීයත්වය සහ ආවරණය සැලකිය යුතු ලෙස වැඩිදියුණු කිරීමක් සනිටුහන් කරමින්, ස්වයංක්‍රීය කාලගුණ නිරීක්ෂණ පද්ධතිය (AWOS) සහ ස්වයංක්‍රීය පර්යන්ත තොරතුරු සේවා (ATIS) පද්ධතිය යන පද්ධතීන් ඒකාබද්ධ කිරීම බ.ජා.ගු. හි දී සාර්ථකව ස්ථාපිත කරන ලදී. ආසන්න වශයෙන් රු.මි. 300 ක් වටිනා මෙම ව්‍යාපෘතිය, වසර 20කට වැඩි කාලයක් පැවති පැරණි පද්ධතින්හි අත්‍යවශ්‍ය කොටස් තවදුරටත් නිෂ්පාදනය නොකිරීමත්, විශ්වසනීය නොවන සංවේදක සන්නිවේදන ජාලයන් නිසාත්, යල්පැනගිය පද්ධති ප්‍රතිස්ථාපනය කළේය. නිවැරදි, තත්‍ය කාලීන කාලගුණ දත්ත සැපයීම, ආරක්ෂිත සහ වඩාත් කාර්යක්ෂම ගුවන් මෙහෙයුම් සහතික කිරීම සඳහා නව කාලගුණ නිරීක්ෂණ පද්ධතිය සහ ස්වයංක්‍රීය පර්යන්ත තොරතුරු සේවා පද්ධති අත්‍යවශ්‍ය වේ. සාර්ථකව නිම කිරීමෙන් පසු, පද්ධතිය සම්පූර්ණයෙන්ම ඒකාබද්ධ කරන ලද අතර, DVOR, මැද සලකුණු සහ ධාවන පථ ස්ථාන ඇතුළුව බ.ජා.ගු. පුරා විවිධ ස්ථානවල සංවේදක ක්‍රමාංකනය කරන ලදී. නඩත්තු කිරීම සහ ක්‍රමාංකනය කිරීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. තාක්ෂණික නිලධාරීන්ට පුළුල් පුහුණුවක් ලබා දුන් අතර කාලගුණ විද්‍යා දෙපාර්තමේන්තුව සහ ගුවන් ගමන් පාලකවරුන් සඳහා මෙහෙයුම් පුහුණුවද ලබාදී තිබේ. මෙම වැඩිදියුණු කිරීම, ප්‍රශස්ත ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව සහ මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව සඳහා බ.ජා.ගු. අති නවීන තාක්ෂණයෙන් සන්නද්ධව පවතින බව සහතික කිරීමේ තීරණාත්මක පියවරකි.

ගුවන් ගමනාගමන කළමනාකරණ පද්ධතිය වැඩිදියුණු කිරීම

විකාශනය වන තාක්ෂණික සහ මෙහෙයුම් ඉල්ලීම්වලට ප්‍රතිචාර වශයෙන්, ICAO ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව, රු.මි. 91 ක මුළු පිරිවැයක් සහිත ගුවන් ගමනාගමන කළමනාකරණ (ATM) පද්ධතිය නවීකරණය කිරීම සඳහා ප්‍රධාන වැඩිදියුණු කිරීමක් සිදු කරන ලදි. වසර 13කට වැඩි කාලයක් මෙහෙයුමට එක්ව සිටි ATM පද්ධතිය, විශේෂයෙන්ම පද්ධතියේ අතිරේක කාර්යයන් සඳහා අවශ්‍ය වූ දෘඩාංග නොමැති වීම හේතුවෙන් දැඩි අභියෝගවලට මුහුණ පෑමට සිදුවිය. දෘඩාංග මාරු කාඩ්පත් හතරක් මෘදුකාංග පදනම් විසඳුම් මගින් ප්‍රතිස්ථාපනය කරනු ලැබූ අතර, එමගින් අඛණ්ඩ සේවා සැපයුම බාධාවකින් තොරව සහතික කිරීමෙන් මෙම ගැටළුව විසඳන ලදි. මෙම පද්ධති උත්ශ්‍රේණි කිරීමේදී, ICAO විසින් අනිවාර්ය කර ඇති වැදගත් තාක්ෂණයක් වන ගුවන් ගමනාගමන සේවා අන්තර්-පහසුකම් දත්ත සන්නිවේදනය පද්ධතිය (AIDC) ද ඒකාබද්ධ කරන ලදී. මෙය පෙර භාවිතයෙහි වූ යල්පැනගිය හඬ-පාදක ගුවන් ගමනාගමන් පාලන සන්නිවේදන ක්‍රමය, පාලන මධ්‍යස්ථාන අතර වඩාත් කාර්යක්ෂම සහ නිරවද්‍ය, පෙළ-පාදක දත්ත හුවමාරු පද්ධතියක් හරහා සම්පූර්ණයෙන් ප්‍රතිස්ථාපනය කරන ලද නවීන සන්නිවේදන තාක්ෂණයකි. මෙම නවෝත්පාදනය සන්නිවේදන වේගය සහ නිරවද්‍යතාවය සැලකිය යුතු ලෙස වැඩි දියුණු කරන අතරම ගුවන් ගමන් පාලකවරුන්ගේ කාර්යභාරයද අවම කරයි. තවද, මෙම නවීකරණය මඟින් නව පාලක-නියමු දත්ත සබැඳි සන්නිවේදන (CPDLC) පණිවිඩ ක්‍රියාත්මක කරන ලද අතර, එය පාලකයන් සහ නියමුවන් අතර සන්නිවේදනය වැඩිදියුණු කිරීමටත් මෙහෙයුම් පීඩනය අඩු කිරීමටත් නිර්මාණය කර ඇත.

ස්වයංක්‍රීයව ක්‍රියාත්මක වන ස්වයංක්‍රීය යැපුම් නිරීක්ෂණ (ADS-C) දත්ත සහ පාලක-නියමු දත්ත සබැඳි සන්නිවේදන (CPDLC) දත්ත සඳහා කාර්යසාධන විශ්ලේෂණයේ ස්වයංක්‍රීයකරණය දැන් දෛනිකව සිදු කළ හැකි වන අතර, එය නිවැරදිභාවය සහ මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාවය වැඩි දියුණු කිරීමට ඉඩ සලසයි. පෙර අතින් සිදුකරනු ලැබූ වාර්තාකරණ කාර්යය දැන් ස්වයංක්‍රීය වී ඇති අතර, එය නිරීක්ෂණ සහ සන්නිවේදන පද්ධති කාර්යසාධනය පිළිබඳ වටිනා තොරතුරු ලබාදෙමින් වඩාත් නිවැරදි ගුවන් ගමනාගමන පාලනයකට සක්‍රියව දායක වෙයි. මීට අමතරව, කාර්යසාධනය මත පදනම් වූ සන්නිවේදන සහ නිරීක්ෂණ (PBCS) මෙහෙයුම් ඒකාබද්ධ කිරීම මඟින් ගුවන් යානා වෙන්කිරීම් අඩු කිරීමට හැකිවී ඇති අතර, එය ගුවන් ගමනාගමන ප්‍රවාහය ප්‍රශස්ත කිරීමට සහ කොළඹ ගුවන් ගමන් තොරතුරු කලාපය (FIR) තුළ ධාරිතාව වැඩි කිරීම සඳහා පහසුකම් සපයයි. මෙම තීරණාත්මක පද්ධති වැඩිදියුණු කිරීම් මඟින් මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමව සිදු කිරීමට, ධාරිතාව වැඩි කිරීමට හා

ගුවන් ගමන් පාලකවරුන්ගේ කටයුතු ලිහිල් කිරීමට හැකි වී ඇති අතර, එය ආරක්ෂාව, මෙහෙයුම් විශිෂ්ටත්වය සහ ගෝලීය ගුවන් සේවා ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලවීම සඳහා අපගේ අඛණ්ඩ කැපවීම පෙන්නුම් කරයි. මෙම දියුණු තාක්ෂණයන් වැලඳ ගැනීමෙන්, අපි ලෝක ප්‍රමුඛ සේවාවක් සැපයීම අඛණ්ඩව කරගෙන යනු ලබන අතර අනාගතය සඳහා ආරක්ෂිත, කාර්යක්ෂම සහ විශ්වාසදායක ගුවන් ගමනාගමන කළමනාකරණය තහවුරු කරමු.

පොදු ගුවන් යානා අතථ්‍ය පුද්ගලික ජාලය (CRV) වෙත මාරුවීම

පොදු ගුවන් යානා අතථ්‍ය පුද්ගලික ජාලය ගුවන් විධි ආවාසික පුද්ගලික ජාල පද්ධතිය (CRV) වෙත මාරුවීම, ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් ගමන් සන්නිවේදන යටිතල පහසුකම් හි සැලකිය යුතු ප්‍රගතියක් නියෝජනය කරන අතර, පැරණි ලක්ෂ්‍යයෙන් ලක්ෂ්‍යයට සම්බන්ධතාවයන් හි සීමාවන් ජය ගැනීම අරමුණු කර ගෙන ඇත. කලාප පදනම් වූ මෙම පැරණි පද්ධති, කළාප පළල හි සංඛ්‍යාතය, විශ්වසනීයතාවය සහ අඛණ්ඩතාවය වැනි ගැටළු මගින් සීමා වී තිබූ අතර, කර්මාන්තය අන්තර්ජාල කෙටුම්පත් මත පදනම් වූ තාක්ෂණයන් වෙත සංක්‍රමණය වීමත් සමඟ වඩ වඩාත් අප්‍රමාණවත් වීය. පුරෝගාමී රාජ්‍යයන් කිහිපයක් සම්බන්ධ කර ගනිමින් කලාපීය මුලපිරීමක කොටසක් ලෙස සංවර්ධනය කරන ලද පොදු ගුවන්යානා අතථ්‍ය පුද්ගලික ජාලය පද්ධතිය (CRV), ගුවන් ගමනාගමන කළමනාකරණ (ATM) කාර්යයන් සඳහා වඩාත් විශ්වාසදායක, කාර්යක්ෂම සහ බාධාවකින් තොර ජාල වේදිකාවක් ලබා දීමෙන් මෙම අභියෝගවලට මුහුණ දෙයි. 2017 දී වාණිජමය වශයෙන් දියත් කරන ලද මෙම ජාල පද්ධතිය (CRV), ගුවන් ගමනාගමන ප්‍රවාහ කළමනාකරණය (ATFM) සහ බාධාවකින් තොරව ගමනාගමන කළමනාකරණ (ATM) වැනි කලාපීය ව්‍යාපෘතිවල අත්‍යවශ්‍ය අංගයක් බවට පත්විය. පුරෝගාමී රාජ්‍යයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාව කලාපය තුළ මෙම ජාල පද්ධතිය (CRV) සම්මත කර ගැනීම සහ ප්‍රවර්ධනය කිරීමේදී තීරණාත්මක කාර්යභාරයක් ඉටු කළේය. එම කැපවීමේ එක් අංගයක් ලෙස, ශ්‍රී ලංකාව රත්මලාන ගුවන්තොටුපළ පරිශ්‍රයේ රවුටරයක් ස්ථාපනය කිරීම ඇතුළත් පැකේජ D සමඟ මෙම ජාල පද්ධතිය (CRV) වෙත සංක්‍රමණය කිරීම ආරම්භ කරන ලදි. මෙම රවුටරය අන්තර්ජාල සම්බන්ධතාවය මගින් පහසුකම් සපයන IPsec ද්වාරයක් හරහා මෙම පද්ධති (CRV) ජාලයට සම්බන්ධ වේ. අතිරික්තතාවය සහ අඛණ්ඩ සේවාව සහතික කිරීම සඳහා, වෙනම බැක්හෝල් තාක්ෂණයන් - ෆයිබර් සහ 4G - තාක්ෂණය භාවිතා කරන ලදි. පැසිෆික් සෙන්චරි සයිබර් වර්ක්ස් ලිමිටඩ් ගෝලීය විසින් කළමනාකරණය කරන ලද රවුටරය සහ IPsec ද්වාරය 99.5% ක ලබා ගැනීමේ හැකියාව ලබා දෙන අතර, දේශීය අන්තර්ජාල සැපයුම්කරුවන් අන්තර්ජාල සම්බන්ධතාවය කළමනාකරණය කරනු ලැබේ. 2024 අප්‍රේල් සහ ජූලි මාසවල දී මුම්බායි සහ සිංගප්පූරුව මෙම ජාල පද්ධතියට (CRV) සංක්‍රමණය වීම සාර්ථකව නිම කිරීමත් සමඟ මෙම සංක්‍රාන්තියේ සැලකිය යුතු සන්ධිස්ථානයක් සනිටුහන් කළ අතර, මාලදිවයින ද මෙම සංක්‍රමණය අනුගමනය කිරීමට නියමිතයි. මීට අමතරව, මෙම ජාල පද්ධතියේ (CRV) කිසියම් ගැටළුවක් ඇති වුවහොත් මෙහෙයුම් අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම සහතික කරමින්, ලක්ෂයයෙන් ලක්ෂයය VPN හරහා විකල්ප සම්බන්ධතාවයක් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකාව සහ ඉන්දියාව සහයෝගයෙන් කටයුතු කිරීමට සාමාන්‍යාධිකරණය කර ඇත.

බ.ජා.ගු. හි ආපනශාලාව සහ ග්‍රොසරි ගොඩනැගිල්ලේ 50kWp සූර්ය ප්‍රභා විදුලි (PV) ව්‍යාපෘතියක් ස්ථාපිත කිරීම.

රු.මි. 6 ක මුළු පිරිවැයකින් බ.ජා.ගු. ආපනශාලාව සහ ග්‍රොසරි ගොඩනැගිල්ලේ 50kWp සූර්ය ප්‍රකාශ වෝල්ටීයතා (PV) ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම, තිරසාරභාවය වැඩි දියුණු කිරීම සහ ගුවන්තොටුපළේ කාබන් පියසටහන අඩු කිරීම සඳහා සැලකිය යුතු පියවරක් සනිටුහන් කරයි. අභ්‍යන්තර කණ්ඩායම විසින් සම්පූර්ණ කරන ලද මෙම ව්‍යාපෘතියට පොදු ඨර්ගාලේ පිහිටි ගොඩනැගිල්ලේ වහලය මත සූර්ය පැනල සවි කිරීම ඇතුළත් විය. මෙම පද්ධතිය වාර්ෂිකව කිලෝවොට් පැය 90,000 ක් පමණ බලශක්තිය ජනනය කරනු ඇතැයි අපේක්ෂා කරන අතර, පුනර්ජනනීය නොවන බලශක්ති ප්‍රභවයන් මත යැපීම අඩු කිරීමට ගුවන්තොටුපළ දරන උත්සාහයන්ට දායක වේ. මෙම එකතු කිරීමත් සමඟ ගුවන්තොටුපළ පුරා අභ්‍යන්තර කාර්යමණ්ඩලය විසින් ක්‍රියාත්මක කරන ලද මුළු සූර්ය බලශක්ති ධාරිතාව 160kWp දක්වා වැඩිවෙයි. පුනර්ජනනීය බලශක්ති විසඳුම් උපයෝගී කර ගනිමින්, මෙම මුලපිරීම ගෝලීය තිරසාර ඉලක්ක සමඟ සමපාත වන අතර පාරිසරික භාරකාරත්වය සඳහා බ.ජා.ගු. හි කැපවීමට සහාය වන අතර දිගුකාලීන මෙහෙයුම් පිරිවැය ඉතිරිකිරීම් ද ලබා දෙයි.

යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ හි 90kWp සූර්ය ප්‍රභා විදුලි (PV) පද්ධතිය සංවර්ධනය.

මෙම වසර තුළ, යා.ජා.ගු. හි රු.මි. 19.75 ක මුළු පිරිවැයක් සහිත 90kWp සූර්ය ප්‍රභා විදුලි (PV) පද්ධතියක් සංවර්ධනය කිරීම ප්‍රධාන ව්‍යාපෘති තුනක් හරහා සාර්ථකව නිම කරන ලදි. මෙයට කාර්යාල ගොඩනැගිල්ලේ වහල මත, මෙහෙයුම් ප්‍රදේශයෙහි වහල ආවරණය මත සහ ගුවන් දොරටු විවේකාගාරයේ වහල මත වෙන වෙනම ස්ථාපනය කළ 30kWp සූර්ය බලාගාර තුනක් ඇතුළත් විය. මෙම සූර්ය පද්ධති වාර්ෂිකව ආසන්න වශයෙන් 130,000kWh බලශක්තියක් ජනනය කරනු ඇතැයි අපේක්ෂා කරන අතර, ගුවන්තොටුපළේ තිරසාර බලශක්ති ඉලක්කවලට තවදුරටත් දායක වේ. මෙම එකතු කිරීම් සමඟ, යා.ජා.ගු. හි මුළු සූර්ය ප්‍රභා විදුලි ධාරිතාව මේ වනවිට 90kWp වන අතර එය බ.ජා.ගු. හි 260kWp ධාරිතාවට අනුපූරක වේ. මෙම මුලපිරීම, ගු.ගු.සේ.ස. හි පුනර්ජනනීය බලශක්තිය සඳහා වන කැපවීමට සහාය වන අතර, සාම්ප්‍රදායික බලශක්ති ප්‍රභවයන් මත යැපීම අවම කරන අතරම එහි පහසුකම් හරහා පාරිසරික තිරසාරභාවය ද ප්‍රවර්ධනය කරයි.

බලශක්ති පද්ධති ස්ථායිතාව වැඩිදියුණු කිරීම

ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළක ආරක්ෂිත සහ කාර්යක්ෂම ක්‍රියාකාරිත්වය සහතික කිරීම සඳහා බලශක්ති පද්ධති ස්ථායිතාව ඉතා වැදගත් අංගයකි. ගුවන් සේවා රෙගුලාසිවලට අනුව, අත්‍යවශ්‍ය මෙහෙයුම් සඳහා සහාය වීමෙහිලා, විශේෂයෙන් ගුවන්යානා ආරක්ෂාව සහ ගුවන් සේවා සමඟ සෘජුවම සම්බන්ධිත ඒවා සඳහා, ජාතික ජාලයෙන් (ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලය විසින් සපයනු ලබන) සැපයෙන විදුලි බල ප්‍රභවයට අමතරව පොරොත්තු බල සැපයුම් යන ද්විත්ව විදුලි මූලාශ්‍ර තිබීම අත්‍යවශ්‍ය වේ. අඛණ්ඩ බල සැපයුමේ වැදගත්කම හඳුනා ගනිමින්, ගු.ගු.සේ.ස. තීරණාත්මක මෙහෙයුම් ස්ථාන සඳහා අතිරේක උපස්ථ ප්‍රභවයන් එකතු කිරීමෙන් එහි බලශක්ති යටිතල පහසුකම් කල්තියා සවිබල ගන්වා ඇත. මෙම වැඩිදියුණු කිරීම් විශ්වාසදායක සහ ස්ථාවර බල පද්ධතියක් සහතික කරමින් බ.ජා.ගු. හි සේවාවන්හි අඛණ්ඩ ක්‍රියාකාරිත්වය සුරක්ෂිත කරන අතරම සියලුම මගීන්ගේ සහ ගුවන් සේවා මෙහෙයුම්වල ආරක්ෂාව සහ සුවපහසුව සඳහා දායක වේ.

බ.ජා.ගු. හි ඉතා වැදගත් ස්ථානයට තෙවැනි උපස්ථ බල පද්ධතියක් ස්ථාපිත කිරීම.

බ.ජා.ගු. හි මෙහෙයුම් වල විශ්වසනීයත්වය සහ ආරක්ෂාව තවදුරටත් වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා, නාවික ආධාරක, දෘශ්‍ය ආධාරක, ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම්, භාණ්ඩ ප්‍රවාහන මෙහෙයුම් සහ අත්‍යවශ්‍ය උපයෝගිතා ඇතුළු වඩාත් වැදගත්ම ස්ථාන සඳහා සහාය වීම සඳහා තුන්වන උපස්ථ බල ප්‍රභවයක් ක්‍රියාත්මක කරන ලදි. මෙම

අතිරේක උපස්ථ ප්‍රභවය මගින් විදුලිබල බිඳවැටීමකදී, වැදගත්ම පද්ධති බාධාවකින් තොරව ක්‍රියාත්මක වන බවට සහතික කරන අතර, ගුවන්තොටුපළේ ප්‍රධාන ක්ෂේත්‍ර හරහා අඛණ්ඩ මෙහෙයුමක් පවත්වා ගෙන යයි. මෙම තුන්වන උපස්ථ ප්‍රභවය ක්‍රියාත්මක කිරීම මගින් ගුවන් සමාගම්, මගීන් සහ සියලුම පාර්ශවකරුවන් සඳහා සේවාවන් අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම සහතික කරමින් ආරක්ෂිත, විශ්වාසදායක සහ කාර්යක්ෂම මෙහෙයුම් පරිසරයක් සැපයීමට ගු.ගු.සේ.ස. හි ඇති කැපවීම පෙන්නුම් කරනු ලබයි. මේ වෙනුවෙන් ගු.ගු.සේ.ස. හි ආයෝජනය දළ වශයෙන් රු.මි. 17 කි.

පිදුරුතලාගල රේඩාර් මධ්‍යස්ථානය සඳහා දෙවන උපස්ථ බල පද්ධතියක් ස්ථාපිත කිරීම.

රේඩාර් සේවාවන්හි විශ්වසනීයත්වය සහ ප්‍රවේශවීමේ හැකියාව වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා, පිදුරුතලාගල රේඩාර් මධ්‍යස්ථානයේ දෙවන පොරොත්තු බලශක්ති ප්‍රභවයක් ක්‍රියාත්මක කරන ලද අතර එහි මුළු පිරිවැය ආසන්න වශයෙන් රු.මි. 2.8 කි. මෙම අතිරේක බල උපස්ථය මගින් මෙහෙයුම් විශ්වාසය සැළකිය යුතු ලෙස වැඩි කරනු ලබන අතර කලාපයේ ගුවන් ගමනාගමන කළමනාකරණය සඳහා ඉතා වැදගත් වන අඛණ්ඩ රේඩාර් සේවාවක් සහතික කරයි. මෙම ප්‍රධාන ස්ථානයේ විදුලි බල සැපයුම් යටිතල පහසුකම් ශක්තිමත් කිරීමෙන්, ගුවන් ගමනාගමන ආරක්ෂාව සහ මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව ඉහළ මට්ටමක පවත්වා ගැනීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. සිය කැපවීම පෙන්නුම් කර ඇති අතර එය ගුවන් මෙහෙයුම් සඳහා අත්‍යවශ්‍ය රේඩාර් පාදක සේවාවන් අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක වීම සඳහා සහාය දක්වයි.

රත්මලාන හි ප්‍රදේශ පාලන මධ්‍යස්ථානය සඳහා තුන්වන උපස්ථ උපස්ථ බල පද්ධතියක් ස්ථාපිත කිරීම.

රු.මි. 12 ක මුළු පිරිවැයක් සහිතව රත්මලාන ප්‍රදේශ පාලන මධ්‍යස්ථානය (ACC) සඳහා තුන්වන උපස්ථ බල පද්ධතියක් ක්‍රියාත්මක කිරීම රටේ ගුවන් තොරතුරු කළමනාකරණයේ වැදගත්ම අංගයක් වන මෙහෙයුම් අඛණ්ඩව පැවැත්වීම සඳහා ගත් තීරණාත්මක පියවරක් විය. ගුවන් මෙහෙයුම්වල සමස්ත ආරක්ෂාව සහ කාර්යක්ෂමතාව සඳහා ප්‍රදේශ පාලන මධ්‍යස්ථානය වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කරන අතර, මෙම අතිරේක උපස්ථ බල ප්‍රභවය මගින් වැඩි දියුණු කළ විශ්වසනීයභාවය සහ මෙහෙයුම් විශ්වාසය සපයමින් එම භූමිකාව තවත් ශක්තිමත් කරයි. මේ සමඟම, වසර 10 ක අඛණ්ඩ ක්‍රියාකාරීත්වයකින් පසු, බ.ජා.ගු. හි ප්‍රධාන ට්‍රාන්ස්ෆෝමර් සඳහා ස්වයංක්‍රීය ටැප් චේන්ජර්වල සම්පූර්ණ ප්‍රතිසංස්කරණයක් සාර්ථකව නිම කරන ලදී. ගුවන්තොටුපළේ විදුලිබල පද්ධතිය පුරා වෝල්ටීයතා ස්ථායිතාව පවත්වා ගැනීම සඳහා මෙම ටැප් චේන්ජර් අත්‍යවශ්‍ය වේ. මෙම ඒකකවල තීරණාත්මක ස්වභාවය සැලකිල්ලට ගෙන, ප්‍රතිසංස්කරණ ක්‍රියාවලියට අදාළ බල ප්‍රභවයන් තාවකාලිකව අක්‍රිය කිරීම අවශ්‍ය විය. ගුවන්තොටුපළේ සමස්ත විදුලි පද්ධතියේ අඛණ්ඩ ස්ථායිතාව සහ ආරක්ෂාව සහතික කරමින්, මෙම සංකීර්ණ නඩත්තු කාර්යය සම්පූර්ණ කිරීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. නිෂ්පාදක නියෝජිතයන් සමඟ සම්පව කටයුතු කරන ලදී.

ජල සම්පාදන මණ්ඩල ගබඩාවේ සිට බ.ජා.ගු. 04 අන්තයේ ගබඩා ටැංකිය දක්වා රළපථයක් සවිකිරීම.

රු.මි. 76 ක මුළු පිරිවැයක් සහිතව ජල සම්පාදන මණ්ඩල ගබඩාවේ සිට බ.ජා.ගු. 04 අන්තයේ ගබඩා ටැංකිය දක්වා කැපවූ ජල සැපයුම් මාර්ගයක් සැකසීම මගින් ගුවන්තොටුපළේ ජල කළමනාකරණ පද්ධතියේ විශාල ප්‍රගතියක් සනිටුහන් කරනු ලැබිය. මෙම සෘජු හා විශ්වාසදායක ජල සම්බන්ධතාවය ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් සඳහා ස්ථාවර සහ අඛණ්ඩ ජල සැපයුමක් සහතික කරන අතර බාහිර ජල ජාලවල බාධා වීම් හා සම්බන්ධ අවදානම් අඩු කරයි. අයෝජන මණ්ඩලය ආශ්‍රිත සැපයුම් වැනි බාහිර මූලාශ්‍රවලට පරිභෝජනය අවම කිරීමෙන්, ගුවන්තොටුපළෙහි ස්වයංපෝෂිතභාවය සහ මෙහෙයුම් ස්ථාවරත්වය වැඩි දියුණු කරනු ලබයි. මෙම යාවත්කාලීන කිරීම මගින් වඩාත් ආරක්ෂිත සහ සුදුසු ජල සැපයුම් පද්ධතියක් සහතික කරන ලද අතර, මසකට ආසන්න වශයෙන් රු.මි. 1 ක පිරිවැය ඉතිරියක් ද ලබාදෙමින් එය ගුවන්තොටුපළේ යටිතල පහසුකම් සඳහා කාර්යක්ෂම මෙන්ම ලාභදායී වැඩිදියුණු කිරීමක් බවට සහතික කරන ලදි.

ගුවන් මගී පාලම් රැඳවුම් මණ්ඩපයේ අංක 04 ශීතකාරක යන්ත්‍රය අලුත්වැඩියා කිරීම

ගුවන් මගී පාලම් රැඳවුම් මණ්ඩපයේ ගොඩනැගිල්ලේ අංක 04 ශීතකාරක යන්ත්‍රය අලුත්වැඩියා කිරීම විශාල ජයග්‍රහණයක් විය. මන්දයත් එය ටොන් 450 ක ධාරිතාවක් සහිත ඒකකයක් වන අතර ප්‍රධාන බිඳවැටීමක් හේතුවෙන් වසර දෙකකට වඩා කාලයක් සේවාවෙන් බැහැරව තිබුණි. දේශීය නියෝජිතයාගේ ආරම්භක අකමැත්ත පිළිබඳ ඇතිවූ අභියෝග තිබියදීත්, අභ්‍යන්තර කණ්ඩායම විසින් වගකීම භාරගෙන පුළුල් අලුත්වැඩියා කිරීමේ ක්‍රියාවලියක් සාර්ථකව සිදු කරන ලදි. මෙයට සම්ප්‍රේෂකය සම්පූර්ණයෙන් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම, මෝටර් නැවත එතීම, කන්ඩෙන්සර් නල පිරවීම සහ පාලක පැනල අලුත්වැඩියා කිරීම ඇතුළත් විය. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, ශීතකාරක යන්ත්‍රය දැන් සම්පූර්ණයෙන්ම ක්‍රියාත්මක තත්වයේ පවතින අතර, ගුවන් මගී පාලම් රැඳවුම් මණ්ඩපය සඳහා කාර්යක්ෂම සිසිලනයක් සහතික කරයි. මෙම අලුත්වැඩියාව ගොඩනැගිල්ලේ සමස්ත මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාවට වැදගත් දායකත්වයක් ලබාදී ඇති අතර, එමගින් මගීන්ට සහ කාර්යමණ්ඩලයට ලබාදෙන සුවපහසුව වැඩි දියුණු කරයි. මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. රු.මි. 8.5 ක් ආයෝජනය කරන ලදි.

සමාලෝචනය

ෆොඩිනස් සහ මුරේගේ (2007) රාමුව ක්‍රියාත්මක කිරීම මගින් 2024 දී ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ ප්‍රවේගික ගතිකත්වයන්ට අනුවර්තනය වීමට ගු.ගු.සේ.ස. හට ඉඩ සලසයි. සේවා පරිසරය අඛණ්ඩව වැඩිදියුණු කිරීම, සේවාලාභී කාර්යමණ්ඩල විශිෂ්ටත්වය සඳහා ආයෝජනය කිරීම සහ අපගේ ප්‍රධාන හා අනු සේවා සැපයීම වැඩිදියුණු කිරීම මගින්, සෑම මගියෙකුටම බාධාවකින් තොරව, අමතක නොවන ආකාරයේ ප්‍රමුඛතම හැඟීමක් ඇති කිරීමට අපි උත්සාහ කරමු.

2024 දී, තීක්ෂණ නිර්මාණය, වෘත්තීය කාර්යමණ්ඩලය සහ පාරිභෝගික අපේක්ෂාවන් ඉක්මවා යන පුළුල් සේවා පිරිනැමීමක් හරහා සුවිශේෂී සේවාවක් ලබා දීමට ගු.ගු.සේ.ස. කැපවී සිටියි. මෙම උත්සාහයන් සැලසුම් කර ඇත්තේ පාරිභෝගික තෘප්තිය ඉහළ නැංවීම සඳහා පමණක් නොව, ඉදිරි දශකයේදී ගෝලීය ගුවන් සේවා අංශයේ ප්‍රමුඛයෙකු ලෙස ගු.ගු.සේ.ස. ස්ථානගත කිරීමත් වෙනුවෙනි.

22

මූල්‍ය සමාලෝචනය

ආදායම
රු. මිලියන 43,897
(2023 රු. මිලියන 38,376)

බදු පසු ලාභය
රු. මිලියන 21,108
(2023 රු. මිලියන 28,122)

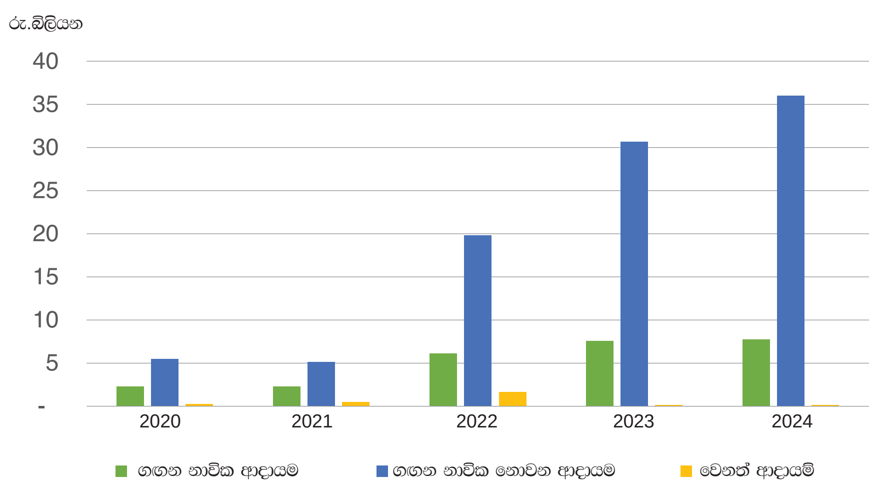
මෙහෙයුම් ලාභය
රු. මිලියන 19,580
(2023 රු. මිලියන 19,315)

වත්කම්
රු. මිලියන 222,381
(2023 රු. මිලියන 191,546)

සංක්ෂිප්ත විශ්ලේෂණය

2024 මූල්‍ය වර්ෂය මුළුල්ලේම, ගු.ගු.සේ.ස විසින් ගතික සහ අභියෝගාත්මක ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය තුළ සිය කාර්යය අඛණ්ඩව ඉටු කරන ලදී. මෙම කර්මාන්තයට බලපෑම් ඇති කරනු ලබන විවිධ බාහිර සාධක තිබියදීත්, අපගේ මූල්‍ය මෙහෙයුම් ප්‍රශස්ත කිරීම, ආදායම් ප්‍රවාහ වැඩි දියුණු කිරීම සහ පිරිවැය ඵලදායී ලෙස පාලනය කිරීම කෙරෙහි අපි දැඩි අවධානයක් යොමු කළෙමු. මෙය ඉදිරි වසරවල තිරසාර වර්ධනයක් සඳහා අපව ස්ථානගත කර ඇති අතරම ශක්තිමත් මූල්‍ය කාර්යසාධනයක් අත්කර ගැනීමට අපට ඉඩ සලසා දී ඇත.

මුළු ආදායම් සංයුතිය



ආදායම් කාර්යසාධනය

2024 වර්ෂය තුළ ගු.ගු.සේ.ස විසින් රු.බි. 43.9 ක මුළු ආදායමක් උපයා ඇති අතර එය පෙර වසරේ රු.බි. 38.4 ක් වූ ආදායමට සාපේක්ෂව 14% ක වැඩිවීමකි. මෙම වර්ධනයට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වූයේ මගී, ගුවන්යානා සහ භාණ්ඩ සංචලනයන් හි වැඩිවීම හේතුවෙන් සමස්ත ව්‍යාපාරයේ වූ ධනාත්මක ප්‍රවණතා ය. ගෝලීය වසංගතයෙන් පසු යථා තත්ත්වයට පත්වීමත් සමඟ ආර්ථික, දේශපාලනික සහ මෙහෙයුම් සාධකවල සංයෝජනයෙන් පවත්නා අභියෝග තිබියදීත්, අපගේ විවිධ වූ ආදායම් ප්‍රවාහ සහ උපායමාර්ගික මුලපිරීම් ශක්තිමත් මූල්‍ය ප්‍රතිඵල සඳහා සහාය වී තිබේ.

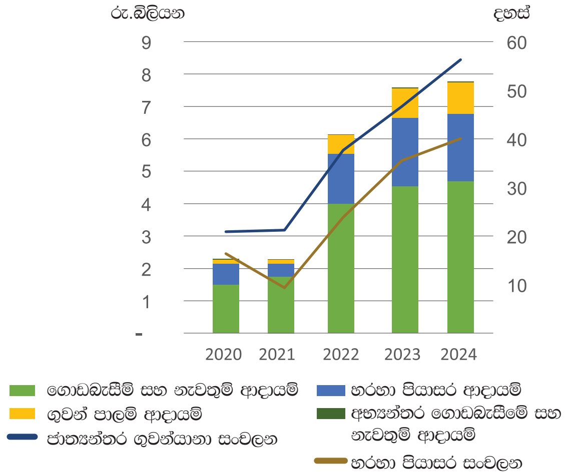
ආදායම පිළිබඳ සැණරුව

ගගන නාවික ආදායම්

ගගන නාවික ආදායම යනු ගුවන් සේවා කර්මාන්තය තුළ ගු.ගු.සේ.ස හට ලැබෙන තීරණාත්මක ආදායම් ප්‍රවාහයකි. මෙම ආදායමේ මූලික මූලාශ්‍ර අතරට ගොඩබැසීමේ සහ නැවතුම් ආදායම්, හරහා පියාසර ආදායම් සහ ගුවන් පාලම් භාවිතය මත ආදායම් ඇතුළත් වේ. ගොඩබැසීමේ සහ නැවතුම් ආදායම් සාමාන්‍යයෙන් ගුවන් සේවා සමාගම් වෙතින් අය කරනු ලබන්නේ ගුවන්යානයේ බර සහ භූමියේ ගත කරන කාලය මත පදනම්ව වන අතර එමගින් ගුවන්තොටුපළවල මෙහෙයුම් පිරිවැය පියවා ගැනීමට හැකි වේ. හරහා පියාසර ආදායම් ජනනය වන්නේ රටක ගුවන් සේවා තොරතුරු කලාපයට (FIR) ඇතුළුව ඒ හරහා ගමන් කිරීමේ අයිතිය ලබා ගැනීම සඳහා ගුවන් සමාගම් විසින් ගෙවන ගාස්තුව මඟින් වන අතර ජාතික ගුවන් සේවා පිළිබඳ බලධාරීත්වය දරන ආයතනය ද මෙම ආදායමට හිමිකම්පායි. මීට අමතරව, ගුවන්යානය සහ පර්යන්තය අතර මගී ගමනාගමනය පහසුවනු පිණිස භාවිතා කරනු ලබන ගුවන් පාලම් සඳහා ගුවන් සේවා සමාගම් වලින් ගාස්තු අය කරනු ලැබේ. ඉහත ආදායම් මූලාශ්‍ර ගුවන්තොටුපළවල ආදායමේ සැලකිය යුතු සංයුතියක් සකස් කරනු ලබන අතර, යටිතල

පහසුකම් නඩත්තුව සහ මෙහෙයුම් ස්ථායීභාවය පවත්වාගෙන යාම සඳහා සහාය වන අතරම වැඩි වෙමින් පවතින ගෝලීය ගුවන් ගමන් සඳහා ද පහසුකම් සලසයි. ගුවන් ගමන් ඉල්ලුමේ ඇති වූ වර්ධනයට සමගාමීව අපගේ ගගන නාවික ආදායමද වර්ධනය වූ අතර, එය ප්‍රධාන වශයෙන් ගොඩබෑසීම සහ නැවැතුම්, හරහා පියාසර කිරීම් සහ ගුවන් පාලම් පහසුකම් සැපයීම මගිනි. පෙර වසරට සාපේක්ෂව ගගන නාවික ආදායමේ 3% ක වර්ධනයක් අපට නිරීක්ෂණය විය. පසුගිය වසර පහක කාලය තුළ ගගන නාවික ආදායම් කාර්යසාධනය පහත පරිදි නිරූපණය කළ හැකිය.

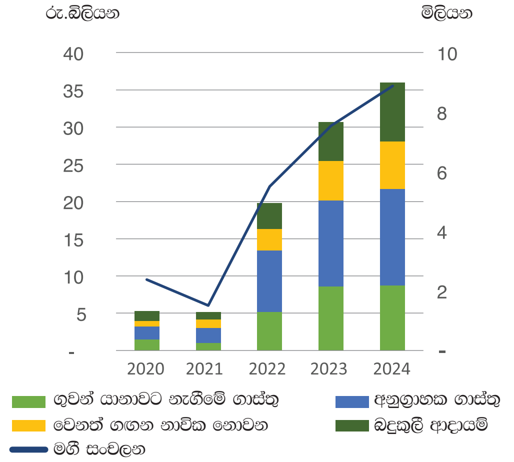
ගගන නාවික ආදායම් සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන්යානා සහ හරහා පියාසර සංචලන



ගගන නාවික නොවන ආදායම්

සමාලෝචනයට ලක්වන වසර තුළ, ගගන නාවික නොවන ආදායම් පෙර වසරට සාපේක්ෂව 17% ක සැලකිය යුතු වර්ධනයක් අත්විඳ ඇති අතර, එය ප්‍රධාන වශයෙන් මෙහෙයවනු ලැබුවේ සමස්ත ආදායමෙන් 82% කට දායක වන ප්‍රධාන ආදායම් මාර්ග කිහිපයක වර්ධනය මගිනි. ඒවා ගු.ගු.සේ.ස හි විශිෂ්ට මූල්‍ය කාර්යසාධනයෙහි ප්‍රධාන ධාවක බලයන් ලෙස අඛණ්ඩවම පැවතිණි. තවද, යථා තත්ත්වයට පත්වූ බදුකුලී ආදායම, පුළුල් වූ වාණිජ හවුල්කාරීත්වයන්, ඉතා උසස් විවේකාගාර පහසුකම් සහ ආහාරපාන සැපයීම වැනි නව සේවා හඳුන්වාදීමත් සමගින් මෙම වර්ධනය තවදුරටත් තහවුරු කෙරිණි. ගගන නාවික නොවන ආදායම් ලෙස හඳුන්වනු ලබන්නේ ගුවන් සේවා සැපයීමට ඍජුව නොව, චක්‍රාකාරයෙන් සම්බන්ධ ක්‍රියාකාරකම් එනම් වාණිජමය මෙහෙයුම්, බදුකුලී, ආහාරපාන අලෙවිය, ඇතුල්වීමේ අවසරපත්, ප්‍රචාරණ හා අනෙකුත් සේවාවලින් උත්පාදනය කරනු ලබන ආදායමයි. වසංගත තත්වය පහවයාමත් සමගම ගුවන් ගමනාගමනය යථා තත්ත්වයට පත්වීමෙන් ගුවන් මගී සංඛ්‍යාව ඉහළ යාම නිසා ගුවන්තොටුපළවල් වලින් පිටත් වී ගුවන්ගත වන මගීන්ගෙන් අය කරනු ලබන ගුවන් යානාවට නැගීමේ ගාස්තු ආදායම වැඩිවී ඇත. ගුවන් මගීන් කරනු ලබන වියදම් හි ඉහළ යාම හා ගමනාගමන කටයුතු යථා තත්ත්වයට පත්වීම පිළිබිඹු කරමින් සිල්ලර සහ තීරුබදු රහිත මෙහෙයුම් වලින් ලැබුන සමස්ත අනුග්‍රාහක ගාස්තු ආදායම ඉහළ ගොස් තිබේ. වාණිජ අවකාශයන් සඳහා ඇති ඉල්ලුම ඉහළ යාම නිසා ගුවන්තොටුපළ පර්යන්තය තුළ කඩ සාප්පු හා කාර්යාල සදහා භාවිතා වන ඉඩකඩ ඇතුළු වාණිජ අවකාශයන්ගෙන් ලැබූ බදුකුලී ආදායමේ ස්ථාවර වර්ධනයක් ළඟා කරගෙන ඇත. මෙයට සමානවම, මෙහි පැමිණෙන අමුත්තන්ගෙන්, ගුවන්තොටුපළ පර්යන්තයේ වැඩ කරන කාර්යමණ්ඩලයෙන් සහ කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගෙන් අය කරනු ලබන ඇතුළු වීමේ අවසරපත් ගාස්තු ද මෙම ගගන නාවික නොවන ඉපයීම්වල වර්ධනයට දායකත්වය සපයා ඇත. බිම් හැසිරවීමේ ක්‍රියාකරු සහ ආහාර පාන අලෙවිසැල් සමඟ ඇතිකරගත් හවුල්කාරිත්වයෙන් ලබාගත් වරලත් ගාස්තු, මගීන්ට පිරිනමනු ලබන පුළුල් වන සේවා පරාසය සමඟ සමගාමීව වර්ධනය වී තිබේ. ප්‍රචාරක දැන්වීම් ආදායම සහ වාහන නවතා තැබීම් සඳහා වන ගාස්තු වැනි ගගන නාවික නොවන ආදායම් මාර්ගවල ශීඝ්‍ර වර්ධනයක් 2023 වර්ෂය හා සන්සන්දනය කිරීමේ දී දැකිය හැකි විය. සමස්තයක් වශයෙන්, ගගන නාවික නොවන ආදායමේ වැඩිවීම, ගුවන් සේවා අංශයේ අඛණ්ඩ වේගවත් ප්‍රකෘතිමත් වීම සහ ආදායම් මාර්ග විවිධාංගීකරණය පිළිබිඹු කරන අතර, එමඟින් පෙර වසරවල අස්ථාවර ගුවන් සේවා ගමනාගමනය නිසා ඇති වූ අභියෝග අවම කර ගැනීමට ගුවන් තොටුපළවලට උපකාරී වී තිබේ. පසුගිය වසර පහක කාලය තුළ ගගන නාවික නොවන ආදායම් කාර්යසාධනය පහත පරිදි නිරූපණය කළ හැකිය.

ගගන නාවික නොවන ආදායම් සහ ජාත්‍යන්තර මගී සංචලන



වෙනත් ආදායම්

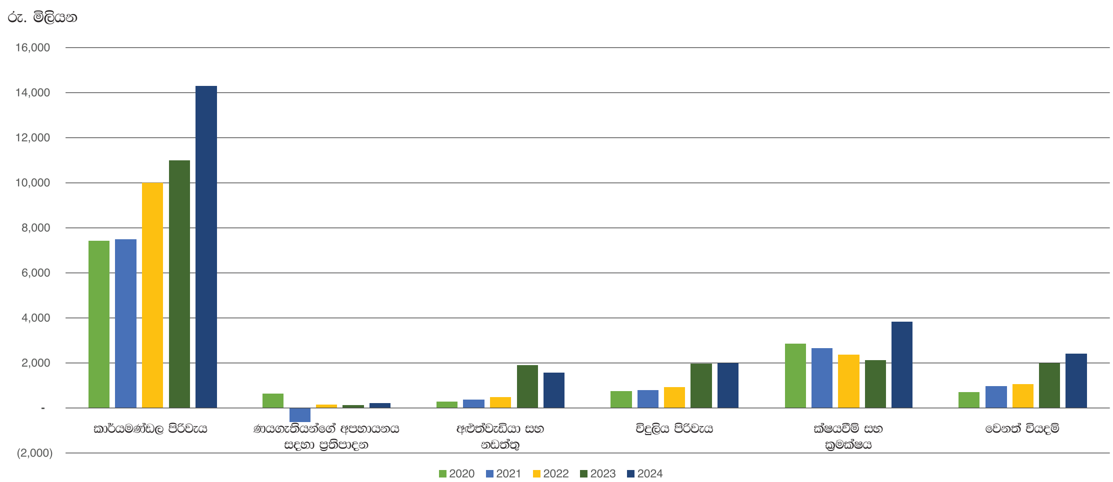
ගු.ගු.සේ.ස හි සමස්ත මූල්‍ය කාර්යසාධනය ඉහළ නැංවීම සඳහා වෙනත් ආදායම් අංශය විවිධාන්ගිකවූ 13% ක දායකත්වයක් ලබා දී ඇත. රජයේ ප්‍රදාන ක්‍රමක්ෂය කිරීම් පෙර වසරට සාපේක්ෂව වැඩිවීමක් දක්වන අතර එය යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය සඳහා රජයේ ආයතනවලින් ලැබුණු මූල්‍ය ආධාර ක්‍රමානුකූලව හඳුනා ගැනීම පිළිබිඹු කරයි. මීට අමතරව, ඉන්ධන පිරවුම්හලෙන් ලද මෙහෙයුම් ලාභ සමතුලිතව දායක වී ඇති අතර, එය සමස්ත ආදායම් පදනම ශක්තිමත් කරන අතරම දේශීය ප්‍රවාහනයට සහාය වේ. වෙනත් ආදායම් මූලාශ්‍ර මගින්, ගගන නාවික සහ ගගන නාවික නොවන ප්‍රධාන මූල්‍ය ආදායම්වල ඕනෑම අස්ථාවරත්වයකදී වුවද ඊට එරෙහිව ආරක්ෂිත මූල්‍යක් සපයමින් 2024 දී අඛණ්ඩ ප්‍රතිසාධනය සහ මෙහෙයුම් අභියෝග මධ්‍යයේ ගුවන්තොටුපළ මූල්‍ය ස්ථාවර කිරීමට උපකාරී වී ඇත.

පිරිවැය කළමනාකරණය සහ කාර්යක්ෂමතාව

සමාලෝචනයට භාජනය වන මූල්‍ය වර්ෂය තුළ ගු.ගු.සේ.ස හි පරිපාලන සහ ආයතනික වියදම් 28% කින් වැඩි වූ අතර එය රු.බි. 19.1 සිට රු.බි. 24.3 ක වර්ධනයකි. ගු.ගු.සේ.ස එහි මෙහෙයුම් ව්‍යුහයට තීරණාත්මක වූ වියදම් කිහිපයකටම මුහුණ දුන් අතර, පෙර වසරවලට සාපේක්ෂව පිරිවැය අංග කිහිපයක සැලකිය යුතු වැඩි වීමක් දක්නට ලැබුණි. පරිපාලන සහ ආයතනික වියදම් සඳහා කාර්යමණ්ඩල පිරිවැය ප්‍රධාන දායකත්වයක් (59%) දැක්වූ අතර, එය පෙර වසරට සාපේක්ෂව රු.බි. 3.3 ක වැඩිවීමකට සමාන වන අතර එය ශ්‍රම බලකාය රඳවා තබා ගැනීම සහ යථා තත්ත්වයට පත්වන වෙළඳපොළක ඉල්ලුම සපුරාලීම සඳහා ඉහළ කුසලතා ඇති පුද්ගලයින් බඳවා ගැනීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස හි අඛණ්ඩ ආයෝජනය පිළිබිඹු කරයි. විශේෂයෙන් ගුවන්තොටුපළ යටිතල පහසුකම්

නවීකරණය කිරීම සහ වර්ධනය වන ගමනාගමන පරිමාවන්ට සහාය වීම සඳහා නව උපකරණ ලබා ගැනීම සඳහා ආයෝජනය කිරීම අඛණ්ඩව සිදු කළ බැවින්, ක්ෂයවීම් පිරිවැය ද සැලකිය යුතු වියදමක් ලෙස පැවතුනි. වත්කම් ප්‍රත්‍යාගණනය සහ ක්ෂයවීම් අනුපාත සංශෝධනය කිරීමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස 2024 දී ක්ෂයවීම් 2023 ට සාපේක්ෂව වැඩි විය. පර්යන්ත සහ ගගන නාවික උපකරණ වැනි ක්ෂයවන වත්කම්වල අඛණ්ඩ ආරක්ෂාව සහ ක්‍රියාකාරීත්වය සහතික කරමින් 2023 වසරට සමගාමීව අළුත්වැඩියා සහ නඩත්තු වියදම් රු.මි. 307 කින් අඩු වී ඇත. මගී සංචලනයේ සිදු වූ වැඩිවීම මෙන්ම විදුලි ගාස්තු සංශෝධනය කිරීම හේතුවෙන් ගු.ගු.සේ.ස හි සපයන පහසුකම් හරහා විදුලි ගාස්තු 2% කින් (රු.මි. 32) සුළු වශයෙන් වැඩි වීමට හේතු වූ අතර මෙම තත්වය ගු.ගු.සේ.ස හි වියදම් ඉහළ යාම කෙරෙහි බලපෑම ඇති කරන ලදී. සමස්තයක් වශයෙන්, ගු.ගු.සේ.ස හි ආදායමේ වර්ධනයක් සිදුවුවද, යථා තත්වයට පත්වීමේ පීඩනය සහ දිගුකාලීන මෙහෙයුම් තිරසාරභාවයට සහාය වීම සඳහා අවශ්‍ය ආයෝජන යන තත්වයන් 2024 හි පිරිවැය ව්‍යුහය මගින් පිළිබිඹු වේ. පසුගිය වසර පහ තුළ එක් එක් ප්‍රධාන මෙහෙයුම් වියදම් සංරචකයේ හැසිරීම පහත පරිදි නිරූපණය කළ හැකිය.

වියදම් විශ්ලේෂණය



මූල්‍ය ආදායම

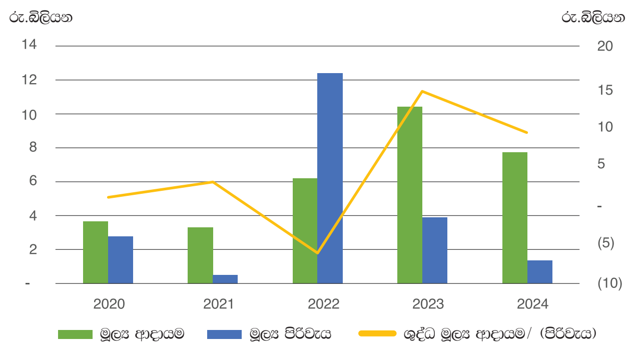
ගු.ගු.සේ.ස හි මූල්‍ය ආදායම, සමාගමේ සමස්ත ආදායමට සැලකිය යුතු දායකත්වයක් දක්වනු ලබන මූල්‍ය සුරැකුම් මගින් ශක්තිමත් කරන ලදී. මෙම ආදායමෙන් ප්‍රධාන කොටසක් ඇමරිකානු ඩොලර් ස්ථාවර තැන්පතු සඳහා වන පොලියෙන් සහ සෙසු ආදායම රුපියල් ස්ථාවර තැන්පතු සඳහා වන පොලියෙන් ලැබුණි. කෙසේ වෙතත්, වසර සඳහා වන මූල්‍ය ආදායම 26% ක පහත වැටීමක් පෙන්නුම් කළ අතර, එය ප්‍රධාන වශයෙන් ආයෝජන මගින් ලැබෙන ආදායමට අහිතකර ලෙස බලපෑ පොලී අනුපාතවල තියුණු අඩුවීම මගින් සිදු විය. ඇමරිකානු ඩොලර් ස්ථාවර තැන්පතු මත ආයෝජන 25%ක වැඩිවීමක් තිබියදීත්, පොලී අනුපාතවල සැලකිය යුතු පහත වැටීම මෙම තැන්පතු වලින් ලැබෙන ආදායමේ කැපී පෙනෙන අඩුවීමට හේතු විය. එමෙන්ම, රුපියල් ස්ථාවර තැන්පතු ආයෝජන 2%කින් පහත වැටුණු අතර, පොලී අනුපාතවල තියුණු පහත වැටීම මෙම තැන්පතු වලින් ලැබෙන පොලී ආදායමට දැඩි ලෙස බලපෑම් ඇති කරන ලදී. ගු.ගු.සේ.ස හි ආයෝජන වත්කම් මගින් ලැබූ රු.බි. 7.7 ක පොලී ආදායම, සමාගමේ දේශීය හා විදේශීය මුදල් වත්කම්වල උපායමාර්ගික ද්‍රවශීලතා කළමනාකරණය පිළිබිඹු කරමින් ස්ථාවර ආදායම් ප්‍රවාහයක් සලසා දෙන ලදී. මෙම ආදායම් උත්පාදනය කරනු ලබන වත්කම්, අවදානම් අවම කිරීමට පමණක් නොව, 2024 දී යථා තත්ත්වයට පත්වන ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ අභියෝග ජය ගනිමින් ගු.ගු.සේ.ස හට සමතුලිත මූල්‍ය තත්වයක් පවත්වා ගැනීමට හැකිවන පරිදි මූලික ආදායම් ප්‍රවාහයන්ටද සහාය වී ඇත.

මූල්‍ය පිරිවැය

ගු.ගු.සේ.ස දේශීය හා ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය තත්ත්වයන්ට නිරාවරණය වීම පිළිබිඹු කරන විවිධ සාධක සමාගමේ මූල්‍ය පිරිවැයට බලපා ඇත. ඇමරිකානු ඩොලරයට සාපේක්ෂව රුපියලේ අගය අවප්‍රමාණය වීමේ සෘජු ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ණය පරිවර්තනයේ දී ලැබූ විනිමය ලාභය සමාගමේ මූල්‍ය පිරිවැයෙහි සැලකිය යුතු කොටසක් ලෙස ඇතුළත්ව ඇත. විනිමය අනුපාතයේ මෙම හිතකර චලනය මූල්‍ය පිරිවැයට ඇති කරනු ලබන ඇතැම් සෘණාත්මක බලපෑම් අවම කිරීමට ශක්තියක් වී තිබේ. යටිතල පහසුකම් සහ මෙහෙයුම් කටයුතු සංවර්ධනය සඳහා මුදල් ලබාදීම සිදුකරන අතරම සමාගම සිය ණය බැඳීම් කළමනාකරණය කරගැනීම අඛණ්ඩව සිදු කිරීම නිසා ඇති වූ ණය පිරිවැය ඉහළ යාම පිළිබිඹු කරන ණය පොලී වියදමෙහි 13% ක ඉහළ යාම මගින් මූල්‍ය පිරිවැය අර්ධ වශයෙන් තුලනය කරගෙන තිබේ. ඊට අමතරව, ගනුදෙනු මත ශුද්ධ විදේශ විනිමය පාඩු 45% කින් මෙන්ම ස්ථාවර තැන්පතු පරිවර්තන මත වැඩි වූ විනිමය පාඩු ද ඉහළ මූල්‍ය පිරිවැයට තවදුරටත් දායක විය. වඩාත් ධනාත්මක කරුණක් නම්, වෙනත් ගිණුම් පරිවර්තන මත විනිමය පාඩුව 27%කින් අඩු වූ අතර එය සමස්ත මූල්‍ය පිරිවැයට යම් සහනයක් ලබා දුන්නේය. මෙම සාධකවල ඒකාබද්ධ බලපෑම හේතුවෙන් වසර සඳහා සමාගමේ මූල්‍ය පිරිවැය ව්‍යුහයේ සංකීර්ණ නමුත් සැලකිය යුතු වෙනසක් සිදුවිය.

ඒ හා සමානව, ස්ථාවර තැන්පතු පරිවර්තනයේදී සිදුවන විනිමය ලාභ සහ අලාභ, ස්ථාවර තැන්පතු සඳහා වන පොලී අනුපාතවල උච්චාවචනයන් සහ නැවත මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම් ශුද්ධ මූල්‍ය ආදායම සහ පිරිවැය යන දෙකෙහිම අස්ථාවරත්වයක් ඇතිකර ඇත. මෙම අස්ථාවර විනිමය අනුපාත සහිත තත්වය හේතුවෙන් විනිමය මිල ගණන් සම්බන්ධ බලපෑම් මගින් ගු.ගු.සේ.ස. මුහුණ දුන් මූල්‍යමය අභියෝග කෙබඳු දැයි අවධාරණය කෙරේ. කෙසේ වෙතත්, උපායමාර්ගික අවදානම් අවම කිරීම සහ ශක්තිමත් මූල්‍ය කළමනාකරණ පිළිවෙත් හරහා සමාගම සිය මූල්‍ය පිරිවැය ඵලදායී ලෙස කළමනාකරණය කර ඇති අතර, මෙම අභියෝග මධ්‍යයේ වුවද, එහි මූල්‍ය කාර්යසාධනය කෙරෙහි මුදල් උච්චාවචනයන්ගේ බලපෑම් හමුවේ ආයතනය ශක්තිමත්ව ඊට මුහුණ දී ඇත. පසුගිය වසර පහ තුළ මූල්‍ය ආදායම සහ මූල්‍ය පිරිවැයේ හැසිරීම පහත පරිදි නිරූපණය කළ හැකිය:

ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය



ප්‍රාග්ධන වියදම් සහ ආයෝජන

දිගුකාලීන වර්ධනයක් සඳහා අපගේ කැපවීමේ අංගයක් ලෙස, ගු.ගු.සේ.ස හි යටිතල පහසුකම් සහ සන්නිවේදන හා ගගන නාවික උපකරණ සඳහා සැලකිය යුතු ආයෝජනයක් සිදු කර ඇති අතර, අදාළ වසර තුළ සමස්ත ආයෝජනවලින් 71% ක දායකත්වයක් ලබා දුන් නොනිම් ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘතින් ප්‍රධාන ධාවකයා වේ. මෙම ආයෝජන ගුවන්තොටුපළේ ධාරිතාව ඉහළ නැංවීමට සහ වැඩිවන මගී සංචලනයන් හැසිරවීමේදී ඵලදායී ලෙස අපගේ උපායමාර්ගික දැක්ම සමඟ සමපාත විය. අප සිදු කරන මෙම යටිතල පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම සහ පුළුල් කිරීම මගින්, මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව ප්‍රශස්ත කිරීම, මගීන් ලබන අත්දැකීම් වැඩිදියුණු කිරීම සහ අනාගත වර්ධනයට අනුගත වීම සඳහා ගුවන්තොටුපළ හොඳින් සූදානම් කර ඇති බව සහතික කිරීම අපගේ අරමුණයි. මෙම උපායමාර්ගික මුලපිරීම් ගු.ගු.සේ.ස හි තරඟකාරීත්වය පවත්වා ගැනීමට සහ කලාපයේ ගුවන් සේවා අංශයේ ප්‍රමුඛයෙකු ලෙස සිය ස්ථානය ශක්තිමත්ව පවත්වාගෙන යාමෙහි ලා ඉතා තීරණාත්මක වේ.

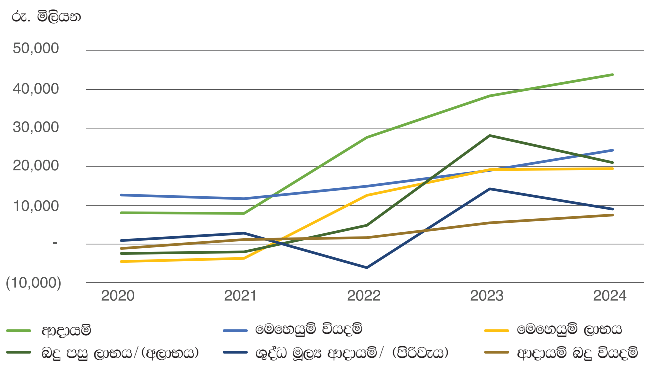
ණය කළමනාකරණය

2024 මූල්‍ය වර්ෂය අවසන් වන විට, ගු.ගු.සේ.ස හි ණය ප්‍රාග්ධන අනුපාතය 2%ක් වූ අතර සමාගම සිය මූල්‍ය තත්ත්වය ඉහළ නැංවීම සඳහා ගන්නා ලද විචක්ෂණශීලී ප්‍රවේශය පිළිබිඹු කරයි. ණය සංයුතිය මූලික වශයෙන් දිගු කාලීන ණය, කෙටි කාලීන කොටස් සහ ණයකර ණය වලින් සමන්විත වේ. වසර තුළ, ගු.ගු.සේ.ස විසින් බ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය සඳහා ලබාගත් විදේශ ණය සාර්ථකව ගෙවා ඇත. රජයේ නියෝගවලට අනුකූලව, මුදල් අමාත්‍යාංශයේ මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් නිකුත් කරන ලද චක්‍රලේඛයට සහ ශ්‍රී ලංකා රජයේ අන්තර්වාර ණය ප්‍රතිපත්තියට අනුව 2022 අප්‍රේල් 12 වැනි දිනැති නිකුත් කරන ලද විශේෂ ලිපියට අනුකූලව, ම.රා.ජා.ගු, බ.ජා.ගු සංවර්ධන II වන අදියර පියවර 2 සහ ධාවන පථය මත ඇතිරුම් සඳහා ලබාගත් විදේශ ණය ආපසු ගෙවීම 2022 මැයි මාසයේ සිට සමාගම විසින් නතර කරන ලදී. මෙම ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්‍රියාවලියක් මේ වන විට සිදුවෙමින් පවතින බව මුදල් අමාත්‍යාංශය දැනුම් දී ඇත. ණය ගිවිසුම්වලට අනුව අදාළ බැංකු විසින් නිකුත් කරන ලද දැන්වීම්වලට අනුකූලව ණය සඳහා පොලී සහ පැහැර හරින ලද පොලී ගිණුම්ගත කර ඇත. විශේෂයෙන්ම, ධාවන පථය මත ඇතිරුම් සඳහා ගත් ණය සඳහා වන පොලී නියම කර ඇති පරිදි හඳුනාගෙන ඇති අතර, ම.රා.ජා.ගු. ණය සඳහා, ණය ගිවිසුමේ නියමයන්ට අනුව පොලිය ගිණුම්ගත කර ඇත. මීට අමතරව, බ.ජා.ගු. සංවර්ධන II වන අදියර පියවර 2 ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම සඳහා වූ අවබෝධතා ගිවිසුමකට ශ්‍රී ලංකා රජය අත්සන් කර ඇති අතර, ඒ යටතේ 2022 මාර්තු 18 වන දිනට ප්‍රධාන ණය කොටස වසර පහක සහන කාලයක් සහිතව ප්‍රතිව්‍යුහගත කරන ලදී. එහි ණය ව්‍යුහයේ කොටසක් ලෙස, 2019 මැයි මාසයේදී ජාතික ඉතිරිකිරීමේ බැංකුව වෙත නිකුත් කරන ලද රු.බි. 4 ක් වටිනා සහතික කළ ලැයිස්තුගත නොකළ ආපසු මිලදී ගත හැකි ජ්‍යෙෂ්ඨ ණයකර මිලියන 40 ක් ද ගු.ගු.සේ.ස සතුව ඇත.

ලාභදායිත්වය

ගු.ගු.සේ.ස හි 2024 වාර්ෂික වාර්තාව සඳහා වූ මූල්‍ය සමාලෝචනයේදී, ධනාත්මක වර්ධනයක් පිළිබිඹු කරමින්, සමාගම පෙර වසරට සාපේක්ෂව ආදායමේ කැපී පෙනෙන 14% ක වර්ධනයක් පෙන්නුම් කළේය. කෙසේ වෙතත්, මෙහෙයුම් වියදම් 28% කින් ඉහළ ගොස් ඇති අතර එය ලාභයට බලපා තිබේ. ඉහළ පිරිවැයක් තිබියදීත්, මෙහෙයුම් ලාභය 1% ක සාමාන්‍ය වැඩිවීමක් පෙන්නුම් කරන අතර එය මූලික මෙහෙයුම්වල කාර්යක්ෂමතාව පෙන්නුම් කරයි. අවාසිය නම්, ශුද්ධ මූල්‍ය ආදායම 37% ක සැලකිය යුතු අඩුවීමක් අත්විඳ ඇති අතර, එය සමාගමේ බදු පෙර ලාභයේ 15% ක පහත වැටීමට දායක විය.

ලාභදායිත්වය



අභියෝග හා අවදානම් කළමනාකරණය

භූ දේශපාලනික පීඩන තත්ත්වයන්, ආර්ථික අස්ථාවරභාවයන්, නීති රෙගුලාසි වෙනස් කිරීම් වැනි සාධක නිසා ඇමරිකානු ඩොලරයට සාපේක්ෂව දේශීය මුදල්වල විනිමය අනුපාත උච්චාවචනය වීම ඇතුළු විවිධ අභියෝග වලට ගුවන් සේවා කර්මාන්තය නිරතුරුව මුහුණ දෙයි. මෙයට ප්‍රතිචාර දැක්වීමක් ලෙස ඇති විය හැකි තර්ජන සාර්ථකව හඳුනා ගැනීමට සහ හානිකර බලපෑම අවම කිරීමට හැකිවන පරිදි අපි අපගේ අවදානම් කළමනාකරණ රාමුව ශක්තිමත් කර ඇත. විදේශ මුදලින් ගෙවිය යුතු ණය බර තුලනය කරගැනීම සඳහා ඩොලර් මුදල් ඒකකයෙන් ස්ථාවර තැන්පත් පවත්වාගෙන

යාම සහ සේවා විවිධාංගීකරණය ආදිය මෙහි ලා අපගේ පූර්වගාමී ප්‍රවේශය තුළ අන්තර්ගත වේ. මෙමගින් කොටස්හිමියන්ගේ වටිනාකම පවත්වාගෙන යන අතරතුර අභියෝගයන්ට සාර්ථකව මුහුණදීම සඳහා අවශ්‍ය කරන හැකියාව අභිප්‍රේරණය කර දෙයි.

අනාගතය සඳහා ඉදිරි දැක්ම

2025 වසර දෙස බලා සිටින විට, අපි අපගේ අපේක්ෂාවන් පිළිබඳව ඉතා අවධානයෙන් හා ශුභවාදීව සිටිමු. ව්‍යුහාත්මක නව්‍යකරණය, නව වෙළඳපල පුළුල් කිරීම් සහ කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා අඛණ්ඩ ආයෝජන සමඟ, ගුවන් සේවා අංශයේ අවස්ථා ග්‍රහණය කරගැනීමට අපි හොඳින් ස්ථානගත වී සිටිමු. අපගේ ශක්තිමත් මූල්‍ය විනය පවත්වා ගනිමින් අපගේ ගනුදෙනුකරුවන්ට, පාර්ශවකරුවන්ට සහ සේවකයින්ට සුවිශේෂී වටිනාකමක් ලබා දීම කෙරෙහි අපගේ අවධානය යොමු වනු ඇත.

අපගේ කැපවූ කණ්ඩායමේ සහාය, නවෝත්පාදනයන් සඳහා අපගේ කැපවීම සහ විකාශනය වන ගුවන් ක්ෂේත්‍රයට අනුවර්තනය වීමට ඇති හැකියාව ගු.ගු.සේ.ස. විසින් ශක්තිමත් මූල්‍ය කාර්යසාධනයක් අඛණ්ඩව පෙන්නුම් කරනු ඇතැයි අපට විශ්වාසයක් ඇත.

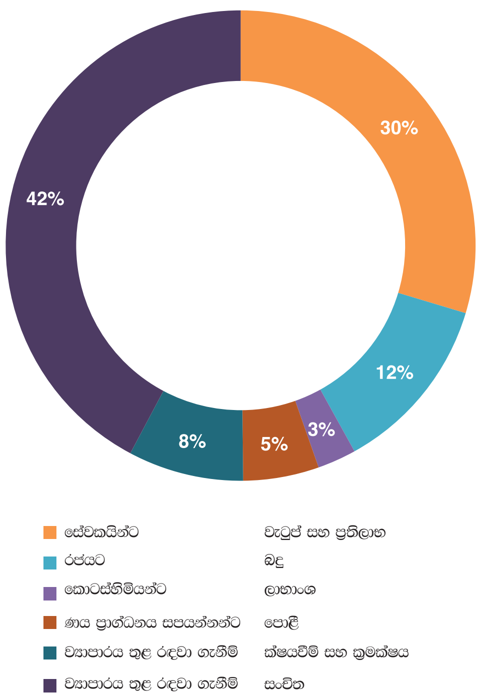
නිගමනය

නිගමනයක් ලෙස, ගු.ගු.සේ.ස. 2024 දී ශක්තිමත් මූල්‍ය කාර්යසාධනයක් පෙන්නුම් කර ඇති අතර, එය සැලකිය යුතු ආදායම් වර්ධනයක් සහ ගුවන්තොටුපළේ යටිතල පහසුකම් සහ මෙහෙයුම් හැකියාවන් වැඩි දියුණු කිරීම අරමුණු කරගත් උපායමාර්ගික ආයෝජන මගින් මෙහෙයවනු ලැබේ. මෙහෙයුම් වියදම් ඉහල ගියද, මූලික මෙහෙයුම්වල ඵලදායී කළමනාකරණය පිළිබිඹු කරමින් මෙහෙයුම් ලාභයේ සුළු වැඩිවීමක් පවත්වා ගැනීමට අපට හැකි විය. කෙසේ වෙතත්, ශුද්ධ මූල්‍ය ආදායමේ පහත වැටීම මූල්‍ය කළමනාකරණය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ක්ෂේත්‍ර අවධාරණය කරයි. ඉදිරියට යන විට, ගුවන්තොටුපළ තරඟකාරීව පවතින බව සහ අනාගත ඉල්ලීම් හැසිරවීමට හොඳින් සන්නද්ධව පවතින බව සහතික කිරීම සඳහා යටිතල පහසුකම් සහ තාක්ෂණය සඳහා අඛණ්ඩ ආයෝජන සමඟින්, ගු.ගු.සේ.ස. එහි දිගුකාලීන වර්ධන උපායමාර්ගය කෙරෙහි අවධානය යොමු කරයි. මෙම උත්සාහයන් ඉදිරි වසරවලදී තිරසාර වර්ධනයක් සහ සාර්ථකත්වයක් සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. ස්ථානගත කරනු ඇතැයි අපි විශ්වාස කරමු.

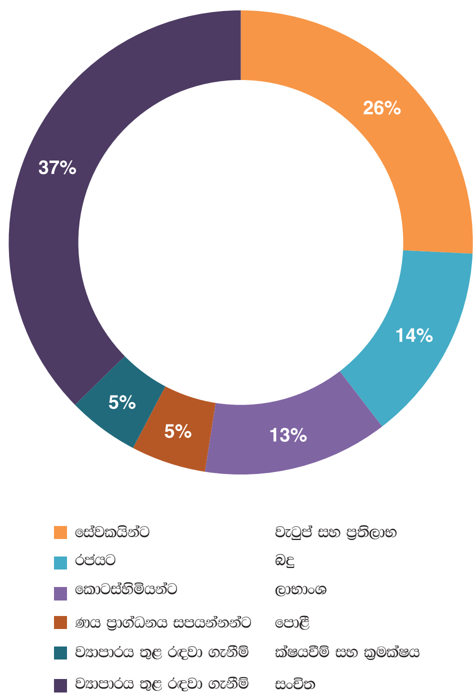
අගය එකතු කිරීමේ ප්‍රකාශනය

		2024 රුපියල් '000		2023 රුපියල් '000	
ආදායම්		43,750,204		38,245,784	
වෙනත් ආදායම්		147,126		130,045	
මූල්‍ය ආදායම්		7,742,972		10,428,196	
ආයුගණක උපකල්පනයේ වෙනස්කම් මත ඇතිවන ලාභය/(අලාභය)		2,778,414		(207,575)	
		54,418,716		**48,596,450**	
පරිපාලන සහ ආයතනික වියදම්		(6,189,518)		(5,949,949)	
අගය එකතු කිරීම		**48,229,199**		**42,646,501**	
එකතු කළ අගයේ ව්‍යාප්තිය					
සේවකයින් හට	වැටුප් සහ ප්‍රතිලාභ	14,294,079	30%	10,989,966	26%
රජයට	බදු	5,862,347	12%	5,886,761	14%
කොටස්හිමියන්ට	ලාභාංශ	1,286,000	3%	5,500,000	13%
ණය ප්‍රාග්ධනය සපයන්නන්ට	පොළී	2,515,661	5%	2,225,201	5%
ව්‍යාපාරය තුළ රඳවා ගැනීම්	ක්ෂයවීම් සහ ක්‍රමක්ෂය	3,833,635	8%	2,121,243	5%
ව්‍යාපාරය තුළ රඳවා ගැනීම්	සංචිත	20,437,475	42%	15,923,329	37%
		48,229,199	**100%**	**42,646,501**	**100%**

එකතු කළ අගයේ ව්‍යාප්තිය 2024



එකතු කළ අගයේ ව්‍යාප්තිය 2023



ESTEE LAUDER
LA MER

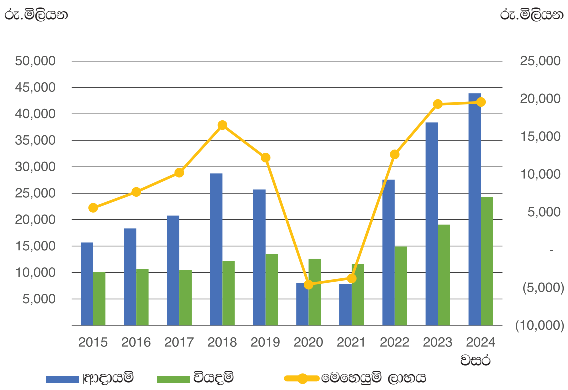
SRI LANKA DUTY FREE
FREE
Dufry Exclusive
Buy 2 get 1 Free
Amazing Offers
CHANEL
Dior
DUTY FREE
免税店
免税店

Fashion Cafe
SUNGLASSES
TOYS

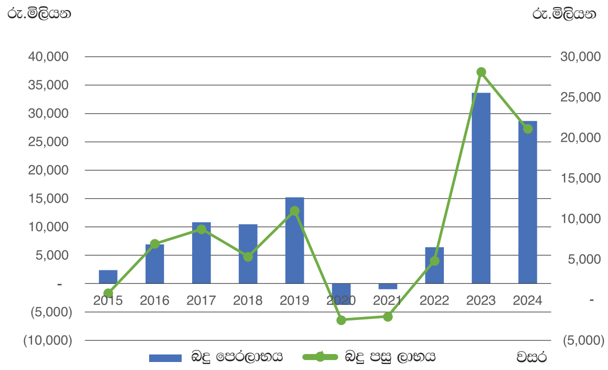
දස වසරක සාරාංශය

	2024 (රු.මි.)	2023 (රු.මි.)	2022 (රු.මි.)	2021 (රු.මි.)	2020 (රු.මි.)	2019 (රු.මි.)	2018 (රු.මි.)	2017 (රු.මි.)	2016 (රු.මි.)	2015 (රු.මි.)
ආදායම් ප්‍රකාශනය										
මුළු ආදායම	43,897	38,376	27,577	7,879	8,011	25,693	28,739	20,758	18,329	15,698
කාර්යමණ්ඩල පිරිවැය	(14,294)	(10,990)	(9,995)	(7,497)	(7,422)	(8,128)	(7,467)	(6,424)	(6,013)	(5,658)
වෙනත් පිරිවැය	(10,023)	(8,071)	(4,946)	(4,158)	(5,200)	(5,361)	(4,750)	(4,104)	(4,629)	(4,466)
මෙහෙයුම් ලාභය	19,580	19,315	12,635	(3,776)	(4,611)	12,204	16,522	10,229	7,687	5,574
මූල්‍ය ආදායම	7,743	10,428	6,207	3,321	3,665	4,165	3,134	2,783	1,894	1,047
මූල්‍ය පිරිවැය	1,348	3,896	(12,409)	(506)	(2,787)	(1,146)	(9,198)	(2,193)	(2,673)	(4,242)
ශුද්ධ මූල්‍ය ආදායම/(පිරිවැය)	9,091	14,324	(6,202)	2,815	878	3,018	(6,063)	590	(779)	(3,196)
බදු පෙර ලාභය/(අලාභය)	28,671	33,639	6,433	(961)	(3,733)	15,222	10,458	10,820	6,909	2,378
බදු	(7,564)	(5,517)	(1,630)	(1,123)	1,228	(4,226)	(5,145)	(2,105)	11	(1,561)
බදු පසු ලාභය/(අලාභය)	**21,108**	**28,122**	**4,803**	**(2,084)**	**(2,504)**	**10,996**	**5,313**	**8,715**	**6,920**	**817**
මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශනය										
ජංගම නොවන වත්කම්										
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ	100,811	78,711	76,344	72,106	46,714	47,440	46,246	47,093	39,931	40,197
විලම්බිත ආදායම් බදු වත්කම්	3,512	3,510	3,105	1,878	1,968	2,119	1,574	1,271	798	745
දිගු කාලීන ආයෝජන	7,029	2,312	9,042	5,429	6,889	5,740	4,694	4,042	2,742	3,137
මුළු ජංගම නොවන වත්කම්	111,352	84,533	88,491	79,414	55,571	55,300	52,515	52,405	43,471	44,079
ජංගම වත්කම්										
තොග	1,927	3,509	2,246	808	837	961	855	762	474	349
වෙළඳ සහ අනෙකුත් ලැබිය යුතු දෑ	10,710	11,816	8,734	3,846	3,216	6,150	5,171	3,527	3,475	4,548
ලැබිය යුතු ආදායම් බදු	-	-	91	848	833	-	-	-	970	759
කෙටි කාලීන ණයකරවල ආයෝජන	445	800	1,299	-	-	-	-	-	-	-
කෙටි කාලීන ආයෝජන	93,427	87,717	78,026	41,515	41,933	43,384	41,252	29,439	21,521	14,940
මුදල් සහ බැංකු ශේෂයන්	4,520	3,171	642	413	826	2,480	1,042	887	1,187	610
මුළු ජංගම වත්කම්	111,029	107,014	91,039	47,430	47,645	52,975	48,320	34,615	27,627	21,206
මුළු වත්කම්	**222,381**	**191,546**	**179,530**	**126,844**	**103,216**	**108,275**	**100,835**	**87,021**	**71,099**	**65,286**
බැරකම් සහ කොටස්හිමියන්ගේ ස්කන්ධය										
කොටස් ප්‍රාග්ධනය	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
සංචිත	10,865	6,847	6,848	6,846	1,077	1,067	1,048	1,040	1,019	1,008
සමුච්චිත ලාභය/(අලාභය)	79,409	60,745	38,389	34,448	35,886	38,144	27,411	22,203	15,397	9,984
මුළු කොටස්හිමියන්ගේ ස්කන්ධය	90,293	67,611	45,257	41,314	36,983	39,231	28,479	23,264	16,436	11,012
ජංගම නොවන වගකීම්										
ණයගැනීම්	71,032	69,992	93,029	60,435	43,433	43,813	45,434	39,728	35,069	35,135
කල්බදු වගකීම්	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ණයකර	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	-	-	-	-
විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම්	9,365	6,994	5,877	4,838	5,483	5,484	5,093	4,268	2,576	2,395
විලම්භිත බදු බැරකම්	10,440	9,211	9,265	7,373	6,129	7,390	6,747	6,157	5,322	5,278
විලම්භිත රජයේ ප්‍රදාන	1,240	1,312	907	957	986	1,034	1,248	1,156	1,244	1,332
මුළු ජංගම නොවන වගකීම්	96,086	91,510	113,078	77,603	60,032	61,721	58,522	51,310	44,210	44,141
ජංගම වගකීම්										
වෙළඳ සහ අනෙකුත් ගෙවිය යුතු දෑ	8,949	10,405	7,950	3,638	2,462	2,789	6,854	9,298	7,841	7,538
ආදායම් බදු වගකීම්	2,203	2,024	-	-	-	786	3,205	98	-	-
පොලී සහිත ණය ගැනීම්	24,776	19,922	13,244	4,289	3,739	3,748	3,775	3,052	2,611	2,594
විලම්භිත රජයේ ප්‍රදාන	73	74	-	-	-	-	-	-	-	-
මුළු ජංගම වගකීම්	36,002	32,425	21,195	7,927	6,202	7,323	13,834	12,447	10,452	10,132
මුළු ස්කන්ධය හා බැරකම්	**222,381**	**191,546**	**179,530**	**126,844**	**103,216**	**108,275**	**100,835**	**87,021**	**71,099**	**65,286**
ශුද්ධ වත්කම් මත ප්‍රතිලාභ අනුපාතය (%)	27	50	11	(5)	(7)	32	21	44	50	8
ශුද්ධ ලාභ අනුපාතය (%)	48	73	17	(26)	(31)	43	18	42	38	5
කොටසක ඉපැයීම් (රු.)	105,537	140,607	24,013	(10,417)	(12,522)	54,979	26,566	43,574	34,598	4,084
ජංගම අනුපාතය (වාර)	3.1	3.3	4.3	6.0	7.7	7.2	3.5	2.8	2.6	2.1
ක්ෂණික අනුපාතය (වාර)	3.0	3.2	4.2	5.9	7.5	7.1	3.4	2.7	2.6	2.1
මුළු ආදායමට මුළු වියදම (වාර)	2.2	3.2	1.2	0.9	0.8	2.0	1.5	1.9	1.5	1.2

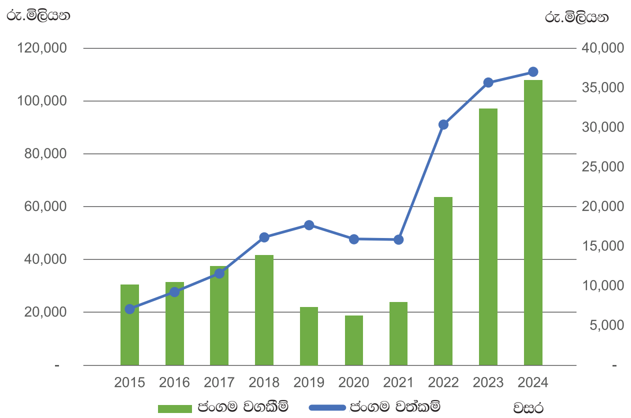
ලාභදායීත්වය



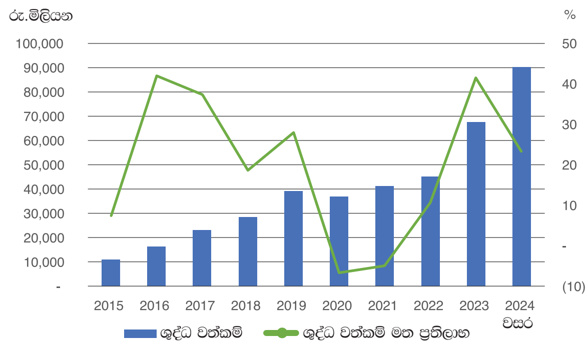
බදු පෙර සහ පසු ලාභය



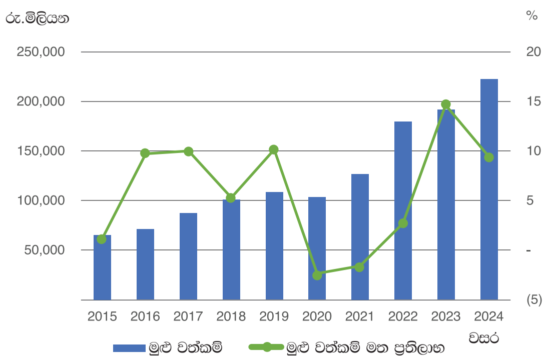
ජංගම වත්කම් සහ ජංගම වගකීම්



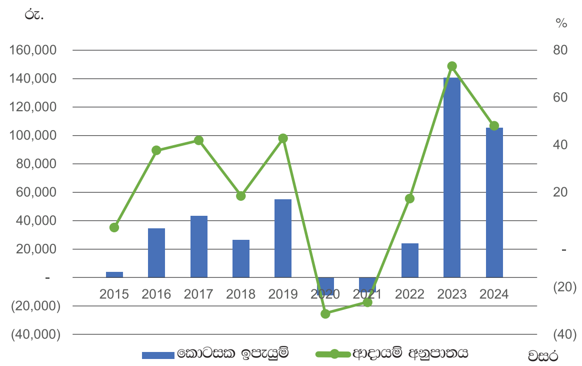
ශුද්ධ වත්කම් සහ ශුද්ධ වත්කම් මත ප්‍රතිලාභ



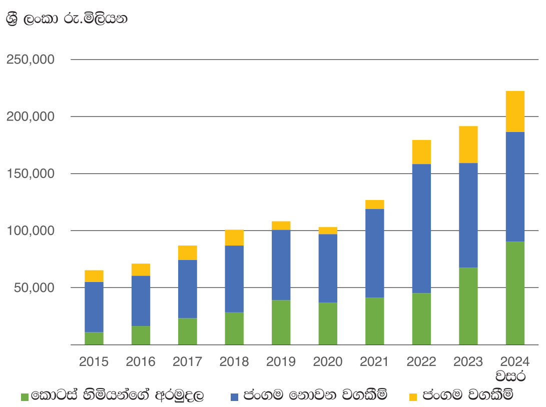
මුළු වත්කම් සහ මුළු වත්කම් මත ප්‍රතිලාභ



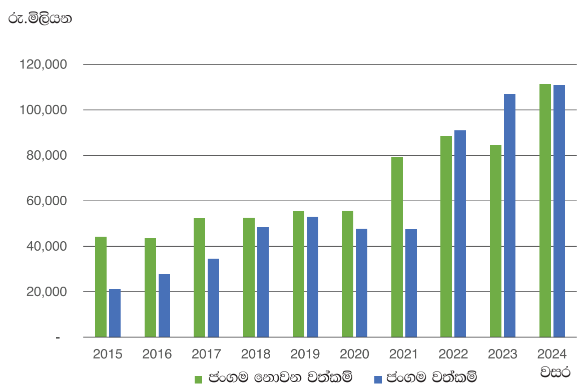
කොටසකට ඉපැයුම් සහ ලාභදායිත්වය



ප්‍රාග්ධන යෙදවුම්



වත්කම් යෙදවුම්



6 - 14

මානව සම්පත් කළමනාකරණය

ගතික ගෝලීය වෙළඳපොළවල් සහ වේගයෙන් විකාශනය වන ආයතනික ව්‍යුහය මගින් අර්ථ දක්වා ඇති යුගයක, ගු.ගු.සේ.ස. සාර්ථකත්වයේ තීරණාත්මක ගාමකයකු ලෙස මානව සම්පත් සංවර්ධනය සඳහා කැපවීමෙන් කටයුතු කරනු ලබයි. අපගේ උපායමාර්ගික අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීම අපගේ ශ්‍රම බලකායේ වර්ධනය හා හැකියාවන් සමග සහජයෙන්ම සම්බන්ධවී ඇති බව හඳුනා ගනිමින්, තරඟකාරී පරිසරයක ඊට මුහුණ දීම සඳහා අවශ්‍ය මෙවලම්, කුසලතා සහ දැනුමෙන් අපගේ සේවකයින් සන්නද්ධ කිරීම කෙරෙහි අපි මහත් අවධානයක් යොමු කරමු.

ලෝක ව්‍යාප්තව වෙනස් වන සමාජ-ආර්ථික සහ සංස්කෘතික ගතිකතාවයන් විසින් ආයතනය සහ සේවකයින් යන දෙඅංශයේම අපේක්ෂාවන් වෙනස් කර ඇත. මෙම සම්ප්‍රාප්තීන් හි වෙනස විසින් ශ්‍රම බලකාය සංවර්ධනය සඳහා නව්‍ය ප්‍රවේශයන්හි අවශ්‍යතාව මතුකොට දක්වයි. අපගේ මෙහෙයුම් ආචාර ධර්මවලට අත්‍යවශ්‍ය වන අඛණ්ඩ ඉගෙනීම හා කුසලතා සංවර්ධනයට අනුබල දෙන පරිසරයක් ගු.ගු.සේ.ස. තුළ ඇති කරමින් අපි මෙම අභියෝගය බාරගෙන කටයුතු කරමු. මෙකී දෑ අපගේ කාර්යමණ්ඩලය තුළ ආයෝජනය කිරීමෙන්, අපි ඔවුන් වෘත්තීයමය වශයෙන් වර්ධනය කරනු පමණක් නොව ආයතනයේ තිරසාර දියුණුව සහ සක්‍රියතාවද සහතික කරන්නෙමු.

2024 වර්ෂයේදී, ගු.ගු.සේ.ස. සේවක නිපුණතා වැඩිදියුණු කිරීම අරමුණු කරගත් පුහුණු සහ සංවර්ධන වැඩසටහන් සඳහා සැලකිය යුතු සම්පත් දායකත්වයක් දරන ලදී. දේශීය පුහුණු වැඩසටහන් සඳහා රු.මි. 14 ක් වෙන් කරන ලද අතර, එමගින් සේවකයින් 2,679 දෙනෙකුට ප්‍රතිලාභ ලබා දිය හැකිවිය. තවද, ගෝලීය ප්‍රවේශයේ සහ උසස් කුසලතා අත්පත් කර ගැනීමේ වටිනාකම හඳුනා ගනිමින්, විදේශීය පුහුණු වැඩසටහන් සඳහා රු.මි. 28 ක් ආයෝජනය කළ අතර, මෙම මුලාරම්භය ගෝලීය ප්‍රවණතා වලට ගැළපෙන ශ්‍රම බලකායක් නිර්මාණය කරමින් සේවකයින් 128 දෙනෙකුට ප්‍රතිලාභ සලසා දෙන ලදී.

මානව ප්‍රාග්ධනය සඳහා අපගේ කැපවීම අපගේ ආයතනික අභ්‍යන්තර ශ්‍රම බලකායෙන් ඔබ්බට විහිදී යයි. අපගේ ආයතනික සමාජ වගකීම් උපාය මාර්ගයේ කොටසක් ලෙස, ගු.ගු.සේ.ස. විවිධ අධ්‍යාපනික හා වෘත්තීය ආයතනවල සිසුන්ට කාර්මික පුහුණු අවස්ථා 180 ක් ලබා දුන්නෙමු. මෙම මුලපිරීම ඉදිරි පරපුරේ වෘත්තීයවේදීන් පෝෂණය කිරීම පමණක් නොව, ප්‍රමුඛ පෙළේ රාජ්‍ය හා පුද්ගලික විශ්වවිද්‍යාල සහ රට පුරා ඇති පුහුණු ආයතන සමග පවත්නා අපගේ හවුල්කාරිත්වයන් ශක්තිමත් කරයි. මෙම සහයෝගීතාවයන් ශක්තිමත් කිරීම මගින්, කර්මාන්ත අවශ්‍යතා සමග අධ්‍යයන විශිෂ්ටත්වය පෙළගස්වමින් වෘත්තීය සංවර්ධනයේ පුළුල් පරාසයකට අපි අපගේ දායකත්වය ලබා දෙන්නෙමු.

ඉදිරියට, ගු.ගු.සේ.ස. ඉතා දක්ෂ, අභිප්‍රේරිත සහ අනුවර්තනය විය හැකි ශ්‍රම බලකායක් ගොඩනැගීම සඳහා වන සිය අරමුණ තුළ තහවුරුව සිටී. අපගේ කාර්යමණ්ඩලය සඳහා කරනු ලබන අඛණ්ඩ ආයෝජනය තුළින්, අපි කඩිසර, ඉදිරිගාමී සහ නිරන්තරයෙන් වෙනස් වන ගෝලීය පරිසරයක ඉල්ලීම් සපුරාලීමට සූදානම් ආයතනික පරිසරයක් සකස් කරමින් සිටින්නෙමු.

මානව සම්පත් තොරතුරු සහ කාර්යසාධන කළමනාකරණය

ගු.ගු.සේ.ස. හි, අපගේ කාර්යසාධන කළමනාකරණ පද්ධතිය, සෑම පුද්ගලයෙකුගේම උත්සාහයන් අපගේ සාමූහික සාර්ථකත්වයට දායක වන බව සහතික කරමින්, සංවිධානයේ උපායමාර්ගික ඉලක්ක සමග මනා ලෙස සම්බන්ධ වී ඇත. මෙම පද්ධතියේ මූලික අරමුණ වන්නේ පුද්ගල කාර්යසාධනය වැඩි දියුණු කිරීම පමණක් නොව, අපගේ පුළුල් ව්‍යාපාරික අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීම සඳහා ද මෙහෙයවීමයි.

පුහුණුව සහ සංවර්ධනය, වෘත්තීය දියුණුව සහ අනුප්‍රාප්ති සැලසුම්කරණය වැනි ප්‍රධාන මූලධර්ම සමග කාර්යසාධන ප්‍රතිඵල සම්බන්ධ කිරීමෙන්, සෑම සේවකයෙකුගේම වර්ධනයට අර්ථවත් ආකාරයකින් සහාය වන බව අපි සහතික කරමු. කාර්යසාධන හිඟයන් හඳුනාගැනීම, පුහුණු අවශ්‍යතා මොනවා දැයි අනාවරණය කරගැනීම සහ උසස්වීම් සහ ප්‍රතිලාභ ඉලක්ක කර තීරණ ගැනීම සඳහා පෙළඹවීමක් ඇතිකිරීම, සංවිධානය පුරා අඛණ්ඩ වැඩිදියුණු කිරීමේ සහ නායකත්ව සංවර්ධනයේ සංස්කෘතියක් නිර්මාණය කිරීම සඳහා මෙම පද්ධතිය තීරණාත්මක කාර්යභාරයක් ඉටු කරයි.

ආයතනය තුළ විවිධ වැටුප් පරිමාණයන්ට අනුකූලව සේවක කාර්යසාධනය ඵලදායී ලෙස ඇගයීමට සහ වැඩිදියුණු කිරීමට ගු.ගු.සේ.ස. විසින් සුවිශේෂී කාර්යසාධන කළමනාකරණ පද්ධති දෙකක් භාවිතා කරයි.

1. කාර්යසාධන කළමනාකරණ සහ සංවර්ධන පද්ධතිය - විධායක කාර්යමණ්ඩලය සඳහා
2. 180° ඇගයුම් පද්ධතිය - විධායක නොවන කාර්යමණ්ඩලය සඳහා

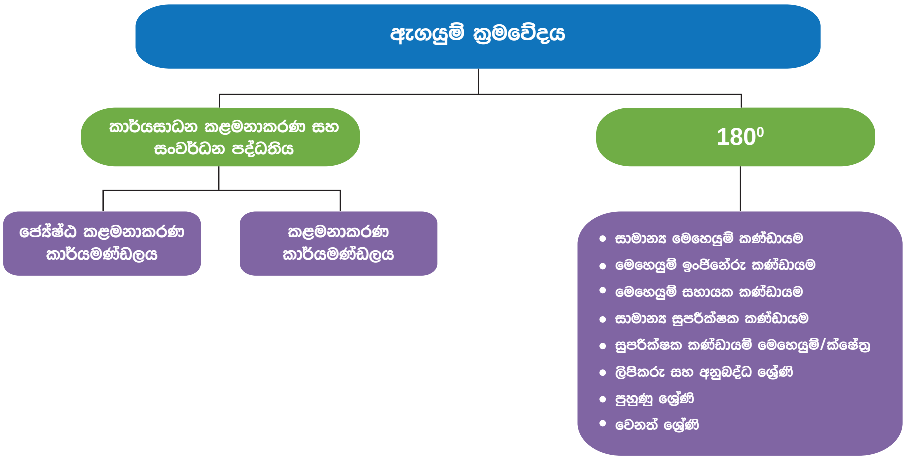
කාර්යසාධන කළමනාකරණ සහ සංවර්ධන පද්ධතිය විධායක සේවකයින් ඉලක්ක කරගෙන ඇත. කාර්යසාධන කළමනාකරණ සහ සංවර්ධන පද්ධතිය යටතේ, කළමනාකරණ මට්ටම සහ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ මට්ටම යන කාණ්ඩ දෙක යටතේ වර්ගීකරණය කරන ලද නිලධාරීන් රැකියාවේ අරමුණු සහ හැසිරීම් නිපුණතා සහ නායකත්ව කුසලතා පිළිබඳ සපුරාලීම පිළිබඳව ඇගයුම් කරනු ලැබේ. කාර්යසාධන කළමනාකරණ සහ සංවර්ධන පද්ධතියහි ප්‍රධාන පියවර වන්නේ; වසර මැද සමාලෝචන, කාර්යසාධනය සඳහා ශ්‍රේණිගත කිරීම, කාර්යසාධනය මත පදනම් වූ ක්‍රියාමාර්ග සහ සේවකයින්ට ප්‍රතිලාභ ලබා දීමයි.

180° ඇගයුම් පද්ධතිය, විධායක නොවන සේවකයින් සඳහා ඉලක්ක කර ගෙන ඇත. මෙම කාර්යසාධන කළමනාකරණ පද්ධතිය යටතේ සේවකයින්ගේ රැකියා දැනුම, කුසලතා සහ ආකල්ප ඇගයීමට ලක්කෙරේ. 180° ඇගයුම් පද්ධතියේ ප්‍රධාන පියවර වන්නේ ස්වයං ඇගයීම, ඇගයීම් සම්මුඛ පරීක්ෂණය, ආසන්නතම ප්‍රධානියා සහ අංශ ප්‍රධානියා විසින් කාර්යසාධන ඇගයීම් වාර්තාව පිරවීමයි.

වාර්ෂික වැටුප් වර්ධක

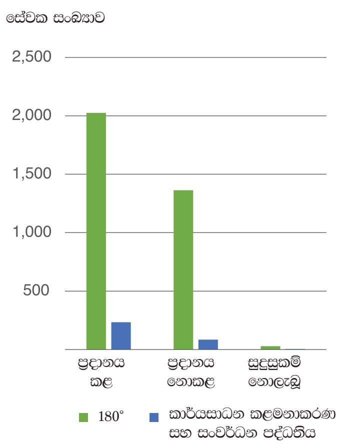
පහත සඳහන් සේවක කණ්ඩායම්වල සමස්ත කාර්යසාධනය අනුව ඔවුන්ගේ රාජකාරි නිසි ලෙස ඉටුකර වාර්ෂික වැටුප් වර්ධක උපයා ගන්නා ලදී.

ඇගයීමේ ක්‍රමවේදය පහත කාණ්ඩ දෙක යටතට වැටේ:



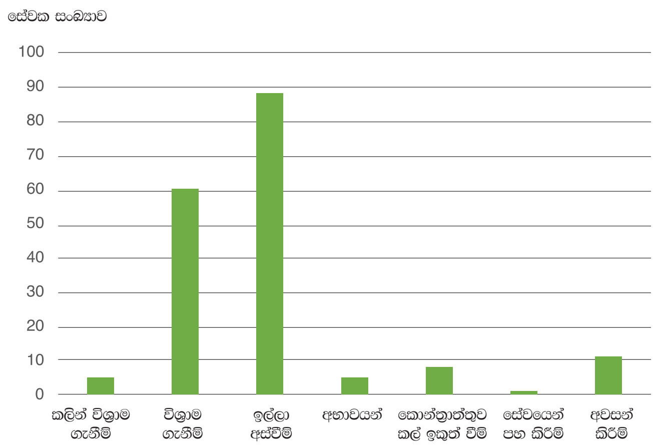
ඇගයීමේ ක්‍රමය - සේවකයින්

ඉහත දක්වා ඇති පරිදි කාර්යසාධන කළමනාකරණ පද්ධති දෙක ක්‍රියාත්මක කිරීමෙන් පසු 2024 වර්ෂය තුළ සේවකයින් 2,259 දෙනෙකුට වාර්ෂික වැටුප් වර්ධක ප්‍රදානය කරන ලදී.



සේවා නියුක්තියෙන් බැහැරවීම්

වසර තුළ ගු.ගු.සේ.ස. හි රැකියා නියුක්තියෙන් බැහැරවීම් 178 ක් වූ අතර එය පෙර වසරට සාපේක්ෂව 2024 දී සුළු අඩුවීමක් පෙන්නුම් කරයි.



මානව සම්පත් සේවා
සුභසාධන කටයුතු

ගු.ගු.සේ.ස. තම සේවකයින්ගේ ජීවන තත්ත්වය වැඩිදියුණු කිරීම සහ උපරිම ඵලදායිතාව ඉහළ නැංවීම සඳහා සුභසාධන පහසුකම් රාශියක් ලබා දීමෙන් ඔවුන්ගේ ජීවන තත්වය වැඩිදියුණු කිරීමට කැපවී සිටී. සේවක සුභසාධනය සඳහා ආයෝජනය කිරීම සැලකිය යුතු පිරිවැයක් වුවද, එහි දිගුකාලීන ප්‍රතිලාභ සැලකිය යුතු වේ. මෙම ප්‍රවේශය කුසලතා සහ කැපවූ සේවකයින් රඳවා ගැනීමට සමාගමෙහි ඇති හැකියාව ශක්තිමත් කිරීම පමණක් නොව, තිරසාර ව්‍යාපාර වර්ධනයට ද දායක වේ.

ගු.ගු.සේ.ස. සිය කාර්යමණ්ඩලය වෙත සහයෝගය ලබා දීමේ වැදගත්කම හඳුනාගෙන ඇති අතර, ආයතනය විසින් ඔවුන් වෙත සුභසාධන කටයුතු සපයනු ලබයි. මේ අතරට, ආයතනයේ වෛද්‍ය රක්ෂණාවරණය, මරණාධාර යෝජනා ක්‍රමය, කාර්යමණ්ඩල ණය, කාර්යාල ප්‍රවාහන පහසුකම්, නිවාඩු නිකේතන පහසුකම්, නිවාස ණය සඳහා 5% පොලී ආපසු ගෙවීම, විදේශ වන්දනා ගමන් සඳහා මූල්‍ය ආධාර යනාදිය ඇතුළත් වේ.

1. සමාගම් වෛද්‍ය යෝජනා ක්‍රමය

ගු.ගු.සේ.ස. සතුව සුවිශේෂ සෞඛ්‍ය යෝජනා ක්‍රමයක් පවතින අතර, එහිදී සේවකයින්ට ආයතනය තුළ හෝ බාහිර සෞඛ්‍ය සේවා සපයන්නන් මගින් ප්‍රතිකාර ලබා ගත හැකිය. මෙම යෝජනා ක්‍රමය මගින් ස්ථිර කරන ලද සේවකයින්ට සහ ඔවුන්ගේ පවුල් සඳහා සේවාවන් ලබා දී ඇත. මෙම යෝජනා ක්‍රමය රු. 150,000/- සිට රු. 350,000/- දක්වා පරාසයක පවතින අතර සේවකයින්ට ඔවුන්ගේ අවශ්‍යතාවලට ගැලපෙන පරිදි සේවාවන් ලබ ගත හැකිය. තවද, දිවයින පුරා විසිරී ඇති ලියාපදිංචි රෝහල් 49කින් ණය පදනම මත නේවාසික ප්‍රතිකාර ලබා ගත හැකිය.

සෞඛ්‍ය සම්පන්න ශ්‍රම බලකායක් නිර්මාණය කිරීමේ අරමුණින් සමාගම විසින් ප්‍රමුඛ පෙළේ පෞද්ගලික රෝහල් පහක සහාය ඇතිව (2024 දෙසැම්බර් 04, 05, 10 සහ 11 යන දිනවල) බ.ජා.ගු. හිදී වෛද්‍ය කඳවුරක් සංවිධානය කරන ලදී. මෙම කඳවුරේදී සේවකයින්ට සෞඛ්‍ය ආශ්‍රිත විවිධ මාතෘකා පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් සඳහා සහ වෛද්‍ය කඳවුරු සඳහා සහභාගී වීමට හැකි විය. තවද, කාලය ඉතිරි කර ගැනීමට සහ තමන්ගේම සෞඛ්‍යය කෙරෙහි අවධානය යොමු කිරීම සඳහා කාර්යාල පරිශ්‍රයේදී වෛද්‍ය පරීක්ෂණ පැකේජ ලබා ගැනීමට සේවකයින්ට පහසුකම් සපයන ලදී.

තවද, සේවක තෘප්තිය අරමුණු කරගනිමින්, 2024 දෙසැම්බර් 19 වන දින පළමු වරට ම.රා.ජා.ගු. කාර්යමණ්ඩලය සඳහා වෛද්‍ය කඳවුරක් සංවිධානය කරන ලද අතර, එම කඳවුර තුළ සේවකයන්ගේ තෘප්තියට හේතු වන වෛද්‍ය සායන, දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් සහ විශේෂ වෛද්‍ය පරීක්ෂණ පැකේජ ලබා ගැනීමට පහසුකම් සපයන ලදී.

2. මරණ සඳහා පරිත්‍යාග යෝජනා ක්‍රමය

මෙම දායකත්ව යෝජනා ක්‍රමය ගු.ගු.සේ.ස. හි වසර 15කට වැඩි කාලයක් ක්‍රියාත්මක වේ. ස්ථිර සේවක මණ්ඩලයේ සියලුම සේවකයින් මෙම යෝජනා ක්‍රමයේ සාමාජිකත්වය ලබා ගැනීමට සුදුසුකම් ලබා ඇති අතර මෙම යෝජනා ක්‍රමයේ ප්‍රතිලාභ ලබා ගැනීම සඳහා ඔවුන්ගේ පවුලේ සාමාජිකයින්ට ද ලියාපදිංචි විය හැකිය. ගු.ගු.සේ.ස. හි සාමාජිකයින් 228 දෙනෙකු සඳහා රු.මි. 11.8 ක් ගෙවා ඇත. තවද, 2025 වර්ෂයේදී වාර්ෂික ප්‍රතිලාභ වැඩි කිරීමට මූලික පියවර ගෙන ඇත.

3. කාර්යමණ්ඩල ණය යෝජනා ක්‍රමය

සේවය ස්ථිර කරන ලද සේවකයින්ට ඔවුන්ගේ මූල්‍ය අවශ්‍යතා සඳහා ණයක් ලබා ගැනීමට සුදුසුකම් ලැබේ. ණය මුදල රු. 200,000/- ක් වන අතර 4.2% ක් වන වාර්ෂික පොළී අනුපාතයක් යටතේ උපරිම වශයෙන් වසර හතරක් තුළ ආපසු ගෙවිය හැකිය. 2024 වර්ෂයේදී සේවකයින් විසින් කාර්යමණ්ඩල ණය 378 දෙනෙකු ලබාගෙන ඇති අතර, ආරම්භයේ සිට මේ දක්වා සමාගම විසින් කාර්යමණ්ඩල ණය සඳහා රු.මි. 285 ක් වෙන් කර ඇත.

4. කාර්යමණ්ඩල ප්‍රවාහන සේවය

විවිධ ප්‍රදේශවලින් පැමිණෙන සේවකයින් මුහුණ දෙන දුෂ්කරතා පිළිබඳව සමාගම දැනුවත් වන අතර, මෙම දුෂ්කරතාවය විසඳීම සඳහා සමාගම සේවකයින්ට ගමන් පහසුව ලබා දීම සඳහා කාර්යමණ්ඩල ප්‍රවාහන පහසුකම් හඳුන්වා දී ඇත. බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ - කටුනායක, කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ - රත්මලාන, මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ සහ යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ යන ස්ථානවල සේවකයින්ගේ භාවිතය සඳහා බස් රථ 29 ක් සහ වෑන් රථයක් (මාර්ග 30ක් ආවරණය වන පරිදි) යොදවා ඇත.

5. නිවාඩු නිකේතන පහසුකම්

පිදුරුතලාගල නිවාඩු නිකේතන පහසුකම් සහ කතරගම වන්දනාකරුවන්ගේ විවේකාගාර පහසුකම් සහනදායී මිල ගණන් යටතේ ලබා දී ඇත. පිදුරුතලාගල නිවාඩු නිකේතන පහක් සහ කතරගම නවාතැන් සඳහා මහල් නිවාස දෙකක් ඇත. කටුනායක මාර්ක්ෆෙඩ් ප්‍රදේශයේ තවත් නිවාඩු නිකේතනයක් ස්ථාපිත කර ඇත. 2024 වර්ෂයේදී, ගු.ගු.සේ.ස. හි සේවකයින් සහ බාහිර පාර්ශවයන් ඇතුළුව 513 දෙනෙකුට පිදුරුතලාගල නිවාඩු නිකේතනය සහ කතරගම වන්දනාකරුවන්ගේ විවේකාගාර පහසුකම් ලබා දී ඇත. තවද, එම බංගලාවල ගුණාත්මකභාවය සහ ප්‍රමිතීන් වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා කතරගම වන්දනාකරුවන්ගේ විවේකාගාරය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සහ පිදුරුතලාගල 'සී' නිවාඩු නිකේතනය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම ආරම්භ කරන ලදී.

6. නිවාස ණය සඳහා 5% ක පොලී ආපසු ගෙවීම

මෙම පහසුකම සමාගමේ වසර පහක සේවා කාලයක් සම්පූර්ණ කළ සේවකයින් සඳහා ලබා ගත හැකිය. 2024 වර්ෂයේදී, සේවකයින්ට ලබා දුන් පොලී ආපසු ගෙවීම් පිළිබඳ අවස්ථා දෙකක් තිබේ.

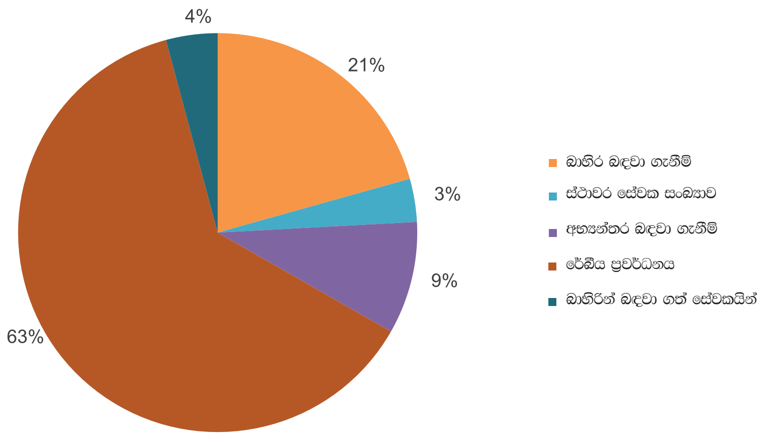
බඳවා ගැනීම, උසස්කිරීම් සහ අනෙකුත් සාමාන්‍ය දත්ත

සමාගමේ ඉලක්ක සපුරා ගැනීම සඳහා සමාගමට නිවැරදි තනතුරුවල නිවැරදි පුද්ගලයින් සිටින බව සහතික කිරීම සඳහා මානව සම්පත් අංශය කටයුතු කරමින් සිටී. ඒ අනුව, කාර්යමණ්ඩල හිඟය මඟහරවා ගනිමින් කුසලතා ඇති සේවකයින්ගේ ස්ථාවර සැපයුමක් පවත්වා ගැනීම සඳහා මානව සම්පත් අංශය බොහෝ උපායමාර්ග සොයමින් ඒවා ක්‍රියාත්මක කර ඇත. 2024 වර්ෂය තුළ සමාගමේ මුළු සේවක හැරයාම් 178 ක් වූ අතර ඒ වෙනුවෙන් බඳවා ගත් නව සේවකයින් ගණන 272 කි.

ස්ථිර කාර්යමණ්ඩලය බඳවා ගැනීම සඳහා රජයෙන් ලැබුණු සීමිත අනුමැතියන් හේතුවෙන්, මානව සම්පත් අංශය දිගුකාලීනව ව්‍යාපාරික පරිසරයේ වෙනස්වන තත්ත්වයන්ට අනුවර්තනය වන අතරම, කෙටිකාලීන කාර්යමණ්ඩල අභියෝගවලට මුහුණ දීම සඳහා මූලික නොවන ක්‍රියාකාරකම් සඳහා මිනිස් බලය බාහිරින් ලබා ගැනීමට කටයුතු කර ඇත. බාහිරින් කාර්යමණ්ඩලය ලබා ගැනීම සමාගමට ලාභදායී බව ඔප්පු වී ඇත. ප්‍රාථමික මට්ටමේ කාර්යමණ්ඩල සාමාජිකයින් 55 දෙනෙකු බාහිරින් බඳවා ගන්නා ලදී.

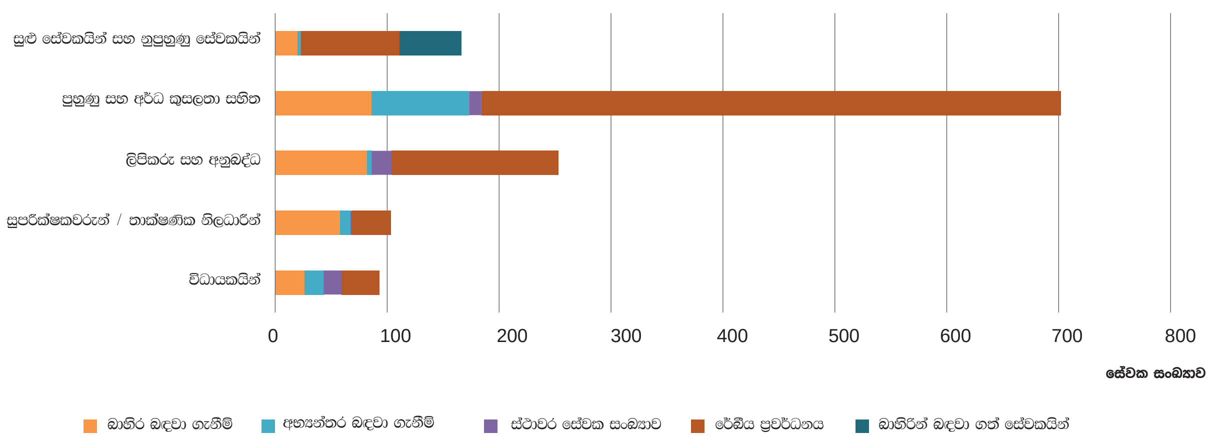
කෙසේ වෙතත්, සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ මානව සම්පත් අංශය පහත දැක්වෙන පරිදි විවිධ ක්‍රමවේද ඔස්සේ කාර්යමණ්ඩලය සපයා ගැනීමට සමත් විය;

කාර්යමණ්ඩල උසස්කිරීම්/බඳවාගැනීම්



සේවක වර්ගීකරණයට අනුව සියලුම බඳවා ගැනීම් සහ උසස්කිරීම් වල බෙදීයාම පහත දැක්වේ:

සේවක වර්ගීකරණයට අනුව බඳවා ගැනීම් සහ උසස්කිරීම්



නිපුණතා සංවර්ධන වැඩසටහන

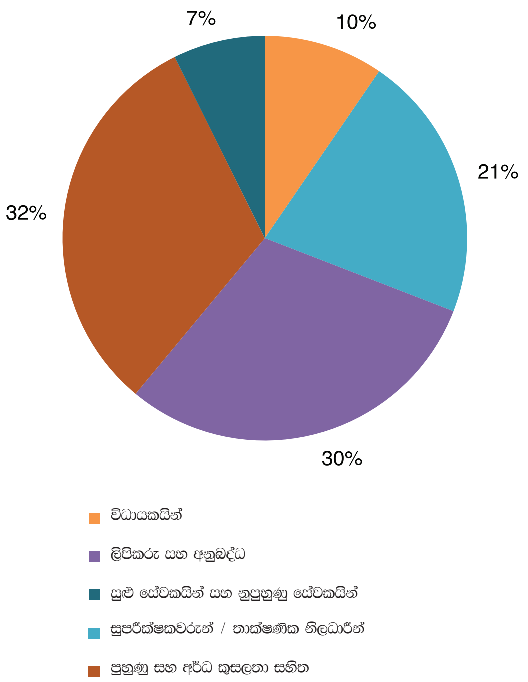
ගු.ගු.සේ.ස. විසින් එහි සේවකයින් සතුව ඇති විවිධ සුදුසුකම් සහ කුසලතා හඳුනාගනිමින්, විවිධ භූමිකාවන් හරහා සේවකයින් සංවර්ධනය කිරීම අරමුණු කරගත් පුළුල් වැඩසටහනක් ආරම්භ කර ඇත. මෙම ක්‍රමවේදය හරහා, සමාගම සිය සේවකයින්ගේ සුවිශේෂ ශක්තීන් හඳුනාගෙන ඔවුන්ගේ හැකියාවන්ට ගැළපෙන තනතුරුවල උපායමාර්ගිකව ඔවුන් ස්ථානගත කර ඇත. සමාගම සේවකයින්ට උසස්වීම් සඳහා අවස්ථා ලබා දීම පිණිස, අභ්‍යන්තර අයදුම්පත් දිරිමත් කරන ලද අතර, වැඩි නම්‍යශීලී බවක් සහ ඔවුන්ගේ කුසලතා සහ සුදුසුකම් තවදුරටත් වර්ධනය කිරීමට අවස්ථාව ලබා දෙන ලදී. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, පවතින අභ්‍යන්තර පුරප්පාඩු 120 න් 52 ක් සාර්ථකව පුරවා ඇති අතර, එමගින් සමාගම තම ආයතනය තුළ සිටින සේවකයන්ගේ දක්ෂතා පෝෂණය කිරීම සඳහා කරනු ලබනු කැපවීම පිළිබිඹු කෙරේ.

මෙම තත්ත්වය සේවක සංවර්ධනය සඳහා සමාගමේ කැපවීම අවධාරණය කරන අතර අභ්‍යන්තර බඳවා ගැනීමේ ක්‍රියාවලියේ සාර්ථකත්වය පෙන්වනු ලබයි.

නිපුණතා සංවර්ධන වැඩසටහන යටතේ 2024 වර්ෂයේදී සම්පූර්ණ කරන ලද පුරප්පාඩු		
අනු අංකය	**තනතුර**	**පත්කළ සංඛ්‍යාව**
1	පක්ෂි/සත්ව උපද්‍රව පාලන පුහුණු නිලධාරී	05
2	පුහුණු කාර්මික (පින්තාරු)	03
3	පුහුණු කාර්මික (වායු සමීකරන)	01
4	පුහුණු කාර්මික (විදුලි)	02
5	පුහුණු කාර්මික (මෝටර් රථ)	01
6	පුහුණු කළමණාකරණ සහකාර	14
7	රියදුරු	21
8	බර උපකරණ මෙහෙයුම්කරු	04
9	වෛද්‍ය සහායක	01
	මුළු සංඛ්‍යාව	**52**

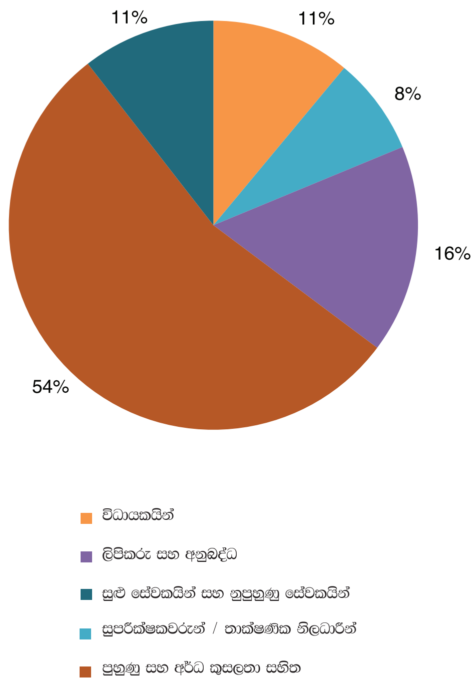
බාහිර බඳවා ගැනීම් සේවක කාණ්ඩවලට බෙදා හැරීම පහත දැක්වේ.

බාහිර බඳවාගැනීම් සංඛ්‍යාව



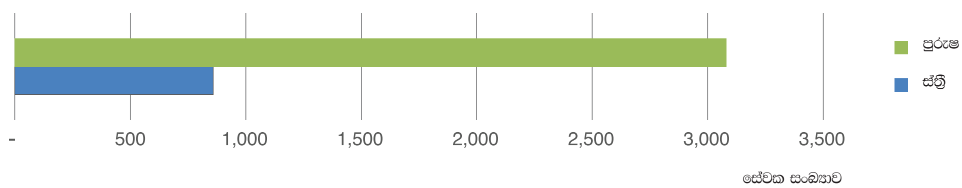
2024 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට මුළු මිනිස් බල ශක්තිය පහත පරිදි වේ.

සේවක වර්ගීකරණය අනුව මුළු සේවක සංඛ්‍යාව

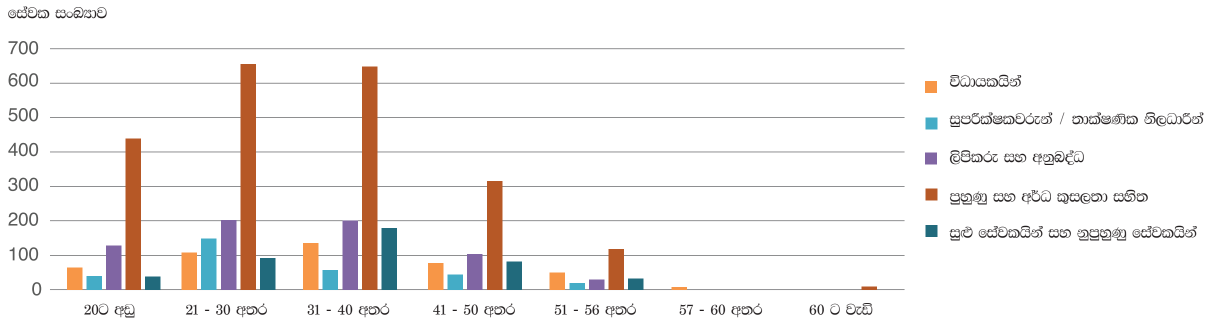


ශ්‍රම බලකායේ ජන විකාශනය: ස්ත්‍රී පුරුෂ භාවය සහ වයස අනුව සේවක ව්‍යාප්තිය විශ්ලේෂණය කිරීම

ස්ත්‍රී පුරුෂ භාවය අනුව සේවකයින් වර්ගීකරණය කිරීම



වයස අනුව සේවකයින් වර්ගීකරණය කිරීම



මූලික වැටුප් ව්‍යුහය සංශෝධනය කිරීම

හඳුනාගත් නිශ්චිත දීමනා මූලික වැටුපට ඇතුළත් කිරීමෙන් සමාගමේ මූලික වැටුප් ව්‍යුහය සංශෝධනය කරන ලදී. මෙය ගු.ගු.සේ.ස. ඉතිහාසයේ කැපී පෙනෙන ජයග්‍රහණයක් නියෝජනය කරයි. විශේෂයෙන්ම, 1992 සිට මෙම සංශෝධනය දක්වා ආරම්භක මූලික වැටුප්තල නොවෙනස්ව පැවතුනි.

පවතින කර්මාන්ත පිළිවෙත්වලට අනුකූලවන පරිදි අවම වැටුප් පරිමාණයේ ආරම්භක මූලික වැටුප රු. 1,190/- සිට රු. 43,250/- දක්වා සංශෝධනය කර ඇත. 2024 ජනවාරි 1 වන දින සිට ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් නව වැටුප් ව්‍යුහය හඳුන්වා දෙන ලදී.

කාර්මික සබඳතා

1. කාර්මික සබඳතා සහ වෘත්තීය සුරක්ෂිතතාවෙහි ලා වඩාත් ඉහළ කාර්යක්ෂමතාවක් සඳහා වන ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම

මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කිරීමේ උපායමාර්ගික පියවරක් ලෙස, මානව සම්පත් අංශය තුළ කාර්මික සබඳතා සහ වෘත්තීය ආරක්ෂාව ලෙස කලින් හැඳින්වූ අංශය, සභාපතිතුමාගේ අනුමැතිය ඇතිව, මෙම වසරේ සැලකිය යුතු පරිවර්තනයකට භාජනය වී ඇත. ඉන් ඔබ්බට තව දුරටත් ඉදිරියට යමින්, මෙම අංශය කාර්මික සබඳතා කාර්යයන් කෙරෙහි පමණක් අවධානය යොමු කරනු ඇති අතර, වෘත්තීය සුරක්ෂිතතා කාර්යයන් නැවත ප්‍රතිව්‍යුහගත කරන ලද සුරක්ෂතතාව, විමර්ශන සහ විශේෂ ව්‍යාපෘති අංශයට මාරු කරනු ලැබ ඇත.

වගකීම් නැවත පැවරීම මගින් ගු.ගු.සේ.ස. සිය ක්‍රියාවලීන් විධිමත් කිරීම සඳහාත් ඒ ඒ විශේෂිත ක්ෂේත්‍රවලටම අනන්‍ය වූ අවධානයක් ලැබෙන බවද සහතික කිරීම සඳහාත් දක්වනු ලබන කැපවීම පිළිබිඹු කෙරේ. මෙම කාර්යයන් ඒවායේ අදාළ අංශ සමග පෙළගැස්වීමෙන්, වෙනස්වන ආයතනික අවශ්‍යතා සහ අභියෝග වලට සහ වෙනස්වීම් වලට ක්ෂණිකව මුහුණ දීමේ හැකියාවන් සහිත නියාමන ප්‍රමිතීන් සපුරාලමින් සේවක සුභසාධනය සහ මෙහෙයුම් විශිෂ්ටත්වය යන දෙකම වැඩිදියුණු කිරීම, ආයතනය අරමුණු කරයි.

සුරක්ෂිත වූත් සුසංගත වූත් ප්‍රගතිශීලී වූත් සේවා ස්ථානයක් සියල්ලන් සඳහා සකස් කිරීමෙහි ලා ගු.ගු.සේ.ස. හි ඇති කැපවීම ප්‍රකට කරවන මෙම තීරණාත්මක මාරුව මගින් සමාගම කාර්මික සබඳතා සහ වෘත්තීය ආරක්ෂාව සඳහා ප්‍රවේශ වන ආකාරය පිළිබඳ නව පරිච්ඡේදයක් සනිටුහන් කරයි.

2. සේවක සබඳතාවල සුවිශේෂී සන්ධිස්ථානයක් වන සේවක දුක්ගැනවිලි කළමනාකරණ පද්ධතිය

ගු.ගු.සේ.ස. තුළ අලුතින් හඳුන්වා දී ඇති සේවක දුක්ගැනවිලි කළමනාකරණ පද්ධතිය, ධනාත්මක සේවක සබඳතා වර්ධනය කිරීමේ සැලකිය යුතු ඉදිරි පියවරක් සනිටුහන් කර ඇත. මෙම පද්ධතිය දිගුකාලීන දුක්ගැනවිලි එනම් බොහෝ විට වසර ගණනාවක් තිස්සේ නොවිසඳී පවතිමින් සේවකයන් අතර සැලකිය යුතු මට්ටමක අතෘප්තිකර බවක් නිර්මාණය කිරීමට ඉවහල් වූ ගැටලු විසඳීම සඳහා නිර්මාණය කර ඇත.

දුක්ගැනවිලි කමිටුවේ විනිවිදවූත් කාර්යක්ෂමවූත් සේවක කේන්ද්‍රීය ප්‍රවේශය සමඟින්, මෙම පද්ධතිය සියලු දුක්ගැනවිලි තනි තනිව අදාළ සේවකයා කෙරෙහි පුද්ගලිකව අවධානයෙන් කඩිනමින් විසඳන බව සහතික කරයි. මෙම මුලපිරීම සේවකයින් විසින් පුළුල් ලෙස අගය කර ඇති අතර, වඩාත් සහයෝගී සහ සුසංයෝගී සේවා පරිසරයක් නිර්මාණය කිරීමෙහිලා එහි ඇති සාධාරණත්වය සහ ඵලදායීතාවය අගය කර ඇත.

මෙම ක්‍රමයේ සාර්ථකත්වය, සේවකයින් සමඟ විශ්වාසය සහ සම්බන්ධතාවය ශක්තිමත් කිරීම සඳහා මානව සම්පත් අංශයේ කැපවීම ප්‍රකට කරවයි. අනාගතය දෙස බලන විට, සේවක දුක්ගැනවිලි විසඳීමේ යාන්ත්‍රණයේ අඛණ්ඩ වැඩිදියුණු කිරීම් සහතික කරමින්, උසස් තාක්ෂණයන් සමඟ පද්ධතිය තවදුරටත් වැඩිදියුණු කිරීමට සැලසුම් සකස් වෙමින් පවතී.

මෙම මුලපිරීම මගින් සේවක යහපැවැත්ම උදෙසා ගු.ගු.සේ.ස. හි ඇති නොසැලෙන කැපවීමත් හැම විටම සහයෝගීතාවයෙන් සහ අන්‍යෝන්‍ය ගෞරවයෙන් කටයුතු කිරීමේ සංස්කෘතියක් නිර්මාණය කිරීමෙහිලා සමාගම යොමු කර ඇති දැඩි අවධානයත් පිළිබිඹු වේ. මෙය කාර්මික සබඳතාවල නව මානයක් සළකුණු කර ඇති අතර, සංවිධානයේ සමස්ත ඵලදායිතාවයට සහ චිත්ත ධෛර්යයට එය බෙහෙවින් දායක වේ.

අවදානම් කළමනාකරණය

දළ විශ්ලේෂණය

අවදානම් කළමනාකරණය, සෑම ව්‍යාපාරික සංවිධානයක මෙන්ම, ගු.ගු.සේ.ස. හි අනාගත අරමුණු කරා මග පෙන්වීමේ දී ප්‍රධාන කාර්යභාරයක් ඉටු කරනු ලබයි. අපගේ මගීන් සඳහා විශිෂ්ට සත්කාරක අත්දැකීමක් අඛණ්ඩව ලබා දීම සඳහා අපගේ තීරණ ගැනීමේ ක්‍රියාවලීන් තුළට එලදායී අවදානම් කළමනාකරණය ඒකාබද්ධ කිරීමට අපි කැපවී සිටිමු.

ශ්‍රී ලංකාවේ එකම ගුවන්තොටුපළ ක්‍රියාකරු ලෙස, අපි සැලකිය යුතු ලෙස ජාත්‍යන්තර තලයට නිරාවරණය වෙමින් ඉහළ ක්‍රියාශීලීත්වයකින් කර්මාන්තයක් තුළ ක්‍රියාත්මක වන්නෙමු. මෙය අපගේ මෙහෙයුම් හා මූල්‍ය කාර්යසාධනයට පමණක් නොව රටේ ගෝලීය ප්‍රතිරූපයටද බලපෑම් කළ හැකි විවිධ අවදානම්වලට අප නිරාවරණය කරනු ලබයි.

ගු.ගු.සේ.ස. හි අවදානම් කළමනාකරණ ප්‍රවේශය සංවිධානයේ ආයතනික අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීමේ හැකියාව වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා සකස් කර ඇත. මෙම ක්‍රියාපටිපාටිය ආයතනික පාලන රාමුවේ ප්‍රධාන පදනමක් ලෙස එහි වැදගත්කම ඉස්මතු කරමින් ගු.ගු.සේ.ස. හි අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලියේ සාර්ථකත්වය සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වගකීමෙන් බැඳේ.

අවදානම් කළමනාකරණය හරහා පහත සඳහන් දෑ සාක්ෂාත් කර ගැනීමට ගු.ගු.සේ.ස. අරමුණු කරයි:

- විවිධ අවදානම් හඳුනා ගැනීම සහ තක්සේරු කිරීම.
- ආයතනික පරිසරයෙන් නව අවස්ථා ප්‍රයෝජනයට ගනිමින් අනතුරුදායක තර්ජනයන් අවම කිරීම සහ/හෝ තුරන් කිරීම.
- සමාගමේ සම්පත් කාර්යක්ෂමව භාවිතා කිරීමට සහය දැක්වීම.
- සමාගම තුළ අවදානම් සන්නිවේදනය සාර්ථකව කළමනාකරණය කිරීම.
- රටේ ආර්ථිකයට, සමස්ත සමාජයට සහ දිගු කාලීන වර්ධනයට දායක වීම.

ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් හි ප්‍රධාන අභියෝග

අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලිය, සමස්තයක් ලෙස ව්‍යාපාරය මුහුණ දෙන අභියෝගවලට පිළියම් ලබාදීමට සහ ඒවායින් ඇතිවන අවස්ථා ප්‍රයෝජනයට ගැනීමට අවස්ථාව සලසනු ලබන මනා සැලසුමකින් යුතු ක්‍රමවේදයක් ලෙස අපි දකිමු. බාහිර සාධකවලට නිරාවරණය වෙමින් පහත අභියෝග අපගේ අවදානම් ව්‍යුහය සඳහා බලපෑම් ඇති කරනු ලබයි.

- **සංචාරක කර්මාන්තයේ අස්ථායීතාවය**

දේශපාලන අස්ථායීතාවය හෝ ස්වාභාවික ආපදා වැනි සාධක හේතුවෙන් සංචාරක පැමිණීමේ උච්චාවචනයන් අවදානමට ලක්කරමින් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා කර්මාන්තය දැඩිව සංචාරක ව්‍යාපාරය මත පදනම්ව ඇත.

- **ආර්ථික කරුණු**

ඉහළ ඉන්ධන පිරිවැය, උච්චාවචනය වන විනිමය අනුපාත සහ ආර්ථික අස්ථාවරත්වයේ බලපෑම ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම්වලටත් ගුවන් සමාගම් මෙහෙයුම්වලටත් සැලකිය යුතු ලෙස බලපෑමක් සිදු කළ හැක.

- **තාක්ෂණික ප්‍රගතිය ලඟාකර ගැනීම**

මගී අත්දැකීම්, කාර්යක්ෂමතාව සහ සමස්ත ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් වැඩිදියුණු කිරීමේදී තාක්ෂණය ප්‍රධාන කාර්යභාරයක් ඉටු කරනු ලබයි. ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් කණ්ඩායම සේවා සැපයීම වැඩිදියුණු කිරීමට එය භාවිතා කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වේ.

විශේෂයෙන්ම, ගුවන් ගමන් වල ආරක්ෂාව සහ සුරක්ෂිතභාවය තහවුරු කිරීම සඳහා ගුවන් සංචලන පද්ධති සහ ආරක්ෂක පරීක්ෂණ යන්ත්‍ර ඇතැම් දේශීය (CAASL) සහ ජාත්‍යන්තර (ICAO) නියමයන්ට අනුකූල විය යුතුය.

විවිධ ක්‍රියාවලි හැසිරවීම සඳහා ගුණාත්මක ගුවන්තොටුපළ තාක්ෂණික විසඳුම් ලබා ගැනීමට විශේෂඥයින් සමඟ කටයුතු කිරීම අවශ්‍ය වේ. මේ සඳහා තත්‍ය කාලීන නිරීක්ෂණය, මගී ප්‍රවාහ කළමනාකරණය, ගමන්මළු හැසිරවීම සහ ගුවන්ගමන් පාලනය සඳහා උපකාරී වන විසඳුම් ඇතුළත් වේ. ඊට අමතරව, මගී සැකසුම් කටයුතු වේගවත් කිරීම සඳහා ඇඟිලි සලකුණු පරිලෝකනය සහ මුහුණු හඳුනා ගැනීම වැනි ජෛවමිතික ක්‍රම භාවිත කිරීම සඳහා පෙළඹීම ද ඇතුළත් වේ.

- **නියාමන අභියෝග**

විශේෂයෙන්ම යල් පැන ගිය යටිතල පහසුකම් සමඟ වැඩ කිරීමේදී, ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා ප්‍රමිතීන් හා රෙගුලාසි වලට අනුකූල වීම සංකීර්ණ විය හැකිය.

- **ශීඝ්‍රයෙන් වෙනස් වන මගී ඉල්ලීම් හා අනුකූල වීම**

මගී ඉල්ලීම් සහ අපේක්ෂාවන් ශීඝ්‍රයෙන් විකාශනය වෙමින් පවතින අතර, එය ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් සඳහා ප්‍රධාන අභියෝගයක් බවට පත්ව ඇත. වර්තමානයේ මගීන් අපේක්ෂා කරන්නේ නිරවුල්, පෞද්ගලික වූ සංචාරක අත්දැකීමකි. ඔවුන්ට සෑම දිනකම පාහේ වෙනස් වන විවිධ අවශ්‍යතා ඇත. මෙහෙයුම් කණ්ඩායම් මෙම අභියෝගයන්ට අනුගත වීම සඳහා නම්‍යශීලී විය යුතු අතර එවැනි ඉල්ලීම් සම්බන්ධයෙන් අවබෝධයෙන් කටයුතු කළ යුතුය.

මෙහෙයුම් කණ්ඩායම විසින් නිරන්තරයෙන් මගීන්ගේ රුචිකත්වයන් සහ හැසිරීම් තේරුම් ගැනීම සඳහා දත්ත භාවිතා කිරීම අවශ්‍ය වේ. ගුවන්තොටුපළවල් සෑමවිටම මගී ප්‍රවාහයන්, වෙන්කිරීමේ ක්‍රම, සමාලෝචන, විමසීම් සහ ක්ෂුද්‍ර පරිසරයන් ආකාරයෙන් දත්ත එක් රැස් කරයි. මෙම දත්ත සම්පත් වෙන්කිරීම, පාරිභෝගික කළමනාකරණය සහ සේවා වැඩිදියුණු කිරීම් පිළිබඳ තීරණ ගැනීමේදී ප්‍රයෝජනවත් විය හැක.

- **ගුවන්තොටුපළ ධාරිතාව කළමනාකරණය සහ ප්‍රශස්තකරණය කිරීම**

ගුවන් සේවා කර්මාන්තය අඛණ්ඩව වර්ධනය වන සහ විකාශනය වන මගී ඉල්ලීම් සම්බන්ධයෙන් අත්දැකීම් අත්විඳිමින් සිටින අතර, එය ගුවන්තොටුපළ ධාරිතා කළමනාකරණය එහි මෙහෙයුම් කළමනාකරණයෙහි තීරණාත්මක අංගයක් බවට පත් කරයි. මෙහි ප්‍රධාන සීමාව වන්නේ, භෞතික යටිතල පහසුකම් ඉක්මනින් පුළුල් නොවීමයි. එබැවින්, ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් කණ්ඩායම වත්මන් යටිතල පහසුකම් ප්‍රශස්ත කිරීමට සහ එය වැඩිවන පාරිභෝගික සංඛ්‍යාවට සේවය සලසනු ලබන බව සහතික කිරීම සඳහා ක්‍රම සොයාගත යුතුය. තවද, ධාරිතාව කළමනාකරණය සහ ප්‍රශස්ත කිරීම සඳහා උපායමාර්ගික ප්‍රවේශයක් තවත් විවිධ ප්‍රවේශයන් සමඟ අනුගමනය කළ යුතුය. දිගුකාලීන යටිතල පහසුකම් පුළුල් කිරීම සඳහා උපායමාර්ගික සැලැස්මක් සකස් කිරීම ඉතා වැදගත් වේ. එම සැලැස්ම, ගුවන්තොටුපළේ වර්ධන පුරෝකථන, ගුවන් යානා අංගනයේ

වෙනස්කම් සහ වෙළඳපොල ප්‍රවණතා සමග අනුකූල විය යුතුය. එමෙන්ම විවිධ යටිතල පහසුකම් කොටස් පුළුල් කිරීම සඳහා වන කාල රාමුව ද අවශ්‍යතා මත පදනම්ව සලකා බැලිය යුතුය.

මෙම අරමුණ සාක්ෂාත් කර ගැනීම සඳහා, කලාපයේ අනෙකුත් ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළවල් හා සමාන ප්‍රමිතීන්ට ගුවන්තොටුපළ පහසුකම් සහ යටිතල පහසුකම් පවත්වා ගැනීම අත්‍යවශ්‍ය වේ.

- ආරක්ෂාව සහ ආරක්ෂණ ප්‍රමිතීන් පවත්වා ගැනීම

වැඩි දියුණු කළ මගී ගමන් මලු පරීක්ෂා කිරීම, සෝදිසි කිරීමේ තාක්ෂණයන් සහ ජෛවමිතික හඳුනාගැනීම වැනි ගුණාත්මක මට්ටමේ ආරක්ෂක තාක්ෂණයන්වල ද ගුවන්තොටුපළවල් විසින් ආයෝජනය කළ යුතුය. මෙම තාක්ෂණය ආරක්ෂක තර්ජන ඵලදායී ලෙස හඳුනාගැනීමට සහ වැළැක්වීමට උපකාරී වේ. ඊට අමතරව, මෙහෙයුම් කණ්ඩායම් නිතිපතා ආරක්ෂක පුහුණුවීම් සහ පුහුණු අභ්‍යාස පැවැත්විය යුතුය. මෙම පුහුණුවීම් ඕනෑම ආකාරයේ ආරක්ෂාව සම්බන්ධ සිදුවීමකට සූදානම් වීම සහතික කිරීම සඳහා අත්‍යවශ්‍ය වේ. ඒවා ගුවන්තොටුපළ කාර්යමණ්ඩලය සහ ආරක්ෂක කාර්යමණ්ඩලයට ආරක්ෂාව සම්බන්ධ විවිධ සිදුවීම්වලට ප්‍රතිචාර දැක්වීමට පුහුණු වීමට උපකාරී වේ. එය ප්‍රායෝගික තත්ත්වයන් හැසිරවීම සඳහා ඔවුන්ව වඩාත් හොඳින් බලගන්වනු ඇත.

- පාරිසරික බලපෑම්

සාමාන්‍යයෙන්, ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් මගින් පරිසරයට සැලකිය යුතු බලපෑමක් සිදු කරනු ලබන අතර ඒ සඳහා ගුවන් සමාගම් සහ ගුවන්තොටුපළ යන දෙඅංශයම සමාන වගකීමක් දරයි. එමනිසා, පරිසර හිතකාමී අපද්‍රව්‍ය බැහැර කිරීමේ නිසි ක්‍රියාපටිපාටි අනුගමනය කිරීම මගින් අපද්‍රව්‍ය අඩු කරමින්, ඉන්ධන පරිභෝජනය අවම කිරීම සහ කාබන් පා සටහන් අඩු කිරීම මෙවැනි අභියෝග විසඳීමේ ප්‍රධාන කාර්යයන් වේ. ගු.ගු.සේ.ස. හි තිරසාර මූලාරම්භයන් සම්බන්ධයෙන් ගත් කල, සමාගම සිය කාබන් පා සටහන අඩු කිරීමට සහ පරිසර හිතකාමී බව ප්‍රවර්ධනය කිරීමට තිරසාර ප්‍රවේශයන් කිහිපයක් ක්‍රියාත්මක කර ඇත. 2024 දෙසැම්බර් 31 වන විට, බ.ජා.ගු. හි කිලෝවොට් 260 ක සූර්ය බලශක්ති බලාගාරයක් සහ ම.රා.ජා.ගු. හි කිලෝවොට් 90 ක සූර්ය බලශක්ති බලාගාරයක් ක්‍රියාත්මක වන අතර ඉන් පරිසර හිතකාමී ලෙස බලශක්තිය ජනනය කරනු ලබන අතර එමගින් ගුවන්තොටුපළේ පුනර්ජනනීය නොවන බලශක්ති මූලාශ්‍ර මත යැපීම අඩු කරයි. ගුවන්තොටුපළ විසින් ප්‍රතිචක්‍රීයකරණය සහ කොම්පෝස්ට් කිරීම ඇතුළත් අපද්‍රව්‍යය කළමනාකරණ පද්ධතියක් ද ක්‍රියාත්මක කර ඇති අතර, මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය සහ වෙනත් නියාමන ආයතන වලින් ලබාගත් සහතික පවත්වා ගනිමින් පොළවට බැහැර කරන අපද්‍රව්‍යය ප්‍රමාණය අඩු කරයි.

ඊට අමතරව, ගු.ගු.සේ.ස. හි බලශක්ති පරිභෝජනය අඩු කිරීම සඳහා බලශක්ති-කාර්යක්ෂම ආලෝකකරණ පද්ධති සහ උණුසුම්, වාතාශ්‍රය සහ වායු සමීකරණ (HVAC) පද්ධති ක්‍රියාත්මක කර ඇත. එනම්, විදි ලාම්පු (සාම්ප්‍රදායික බල්බ) ආලෝක විමෝචක ඩයෝඩ (LED) බවට පරිවර්තනය කිරීම, මධ්‍යගත ආලෝකකරණ කළමනාකරණ පද්ධතියක් පවත්වාගෙන යාම, ගොඩනැගිලි කළමනාකරණ පද්ධතියක් (BMS) හරහා ක්‍රියාත්මක වීම, පැරණි වායුසමීකරණ සිසිලන යන්ත්‍ර චුම්භක සහිත සිසිලන යන්ත්‍ර බවට පරිවර්තනය කිරීම යනාදිය වේ.

- පුහුණු කාර්යමණ්ඩලයේ හිඟය

වර්තමානයේ කර්මාන්තයෙහි තාක්ෂණික විශේෂඥතාවය සහ සේවාවන් සඳහා වැඩිවන ඉල්ලුම සපුරාලීමේ හැකියාව පිළිබඳ සැලකිලිමත් වීමට හේතු වේ. විශේෂයෙන් ප්‍රධාන තාක්ෂණික තනතුරුවල පුහුණු කාර්යමණ්ඩලයේ හිඟකම ගුවන් සේවා අංශයේ අඛණ්ඩ සහ ආරක්ෂිත මෙහෙයුම් සඳහා සැලකිය යුතු අභියෝග යක් ඇති කරනු ලබයි.

වසංගත තත්වයෙන් පසු, ගුවන් සේවා අංශය, පුහුණු සේවකයින්ගේ හිඟය සමග අරගල කරමින් සිටී. අවාසනාවකට මෙන්, මෙවර කර්මාන්තයේ පුරප්පාඩු වී ඇති තනතුරු පිරවීම සඳහා ප්‍රමාණවත් පුහුණු සේවකයින් පිරිසක් ආයතනය සතුව නොමැත. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, ඉදිරියේදී උද්ගත විය හැකි අර්බුදයක් වළක්වා ගැනීම සඳහා නව්‍ය සහ සාම්ප්‍රදායික ක්‍රමයෙන් පරිභාහිර උපාය මාර්ග අවශ්‍ය කරන අනන්‍ය අභියෝගාත්මක එකකි.

ගු.ගු.සේ.ස. හි අවදානම් කළමනාකරණ රාමුව

සිදුවිය හැකි අනතුරු හඳුනාගැනීම, පද්ධති අසාර්ථකත්වයන් හඳුනාගැනීම සහ ඒවායේ විය හැකි අහිතකර ප්‍රතිඵල අවබෝධ කර ගැනීම ඇතුළත්ව අපගේ අවදානම් කළමනාකරණ රාමුවට අවදානම් හඳුනාගැනීම පිළිබඳව පුළුල් ප්‍රවේශයක් ඇතුළත් වේ. එය බාහිර ව්‍යාපාරික පරිසරයේ වෙනස්කම් තුළින් මතුවන අවස්ථා හඳුනාගනිමින් ආදායම් වැඩිවීම්, පිරිවැය අඩු කිරීම් හෝ යන දෙකම හරහා ප්‍රයෝජන ලබාගැනීමට අවස්ථාව සලසනු ඇත.

අපගේ අවදානම් තක්සේරුකරණ ක්‍රියාවලිය හරහා, අපගේ ප්‍රධාන අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීමේ හැකියාවට බලපෑම් කළ හැකි සිදුවීම් පිළිබඳව ගැඹුරු අවබෝධයක් ලබා ගැනීමට අපි උත්සාහ කරමු. අවදානම් හඳුනාගැනීම සහ තක්සේරු කිරීම මත පදනම්ව, ගු.ගු.සේ.ස. හි සමස්ත අවදානම් පැතිකඩ සමග අනුගතවීම සහතික කරමින්, සෑම නිශ්චිත අවදානමක්ම පිළිගත යුතුද නැතහොත් අවම කළ යුතුද යන්න අපි තීරණය කරන්නෙමු.

අපගේ අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රමවේද වලට විස්තරාත්මක අවදානම් වාර්තාකරණය, අවදානම් ප්‍රතිකාර, අවශේෂ අවදානම් නිරීක්ෂණය සහ අඛණ්ඩ අධීක්ෂණය ඇතුළත් වේ. අවදානමක් පිළිගත හැකි මට්ටමකට අඩු කළ පසු, පාලනය පවත්වා ගැනීම සහ කාලය තුළ ඵලදායී කළමනාකරණය සහතික කිරීම සඳහා එය අඛණ්ඩව නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

අවදානම් කළමනාකරණ රාමුව ක්‍රියාත්මක කිරීම

"අවදානම් කළමනාකරණය සෑම කෙනෙකුගේම වගකීමකි" යන මූල පාඨය ගු.ගු.සේ.ස. තුළ මුල්බැස්වා ඇති අතර, ඒ සමගම සමාගමේ සියලුම සේවකයින් වෙත ව්‍යාපාරික අවදානම කළමනාකරණය කිරීමේ වගකීම පැවරී ඇත. ගු.ගු.සේ.ස. හි උපායමාර්ගික කළමනාකරණ අංශය ව්‍යාපාරයේ සියලුම ක්ෂේත්‍ර සමග සම්බන්ධීකරණය කරමින් සමස්ත ක්‍රියාවලිය මධ්‍යගතව නිරීක්ෂණය කරන අතර, උපායමාර්ගික අරමුණු බාධාවකින් තොරව සාක්ෂාත් කර ගැනීම සහතික කිරීම සඳහා සමාගම තුළ සුදුසු අවදානම් කළමනාකරණ යාන්ත්‍රණයක් හඳුන්වාදීම සහ පවත්වාගෙන යාමේ කාර්යය පැවරී ඇත. සමාගමේ අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලිය ISO 31000:2018 අවදානම් කළමනාකරණ රාමුවට අනුකූලව සිදු කරන බව සහතික කිරීම සඳහා උපායමාර්ගික කළමනාකරණ අංශය යටතේ අවදානම් කළමනාකරුවෙකු ද පත් කර ඇත. මෙම ක්‍රියාවලිය හරහා සමාගම මුහුණ දෙන අවදානම් වඩා හොඳින් අවම කිරීමට හැකි වන අතර, ගු.ගු.සේ.ස. හි අවදානම් ලේඛනය යාවත්කාලීනව පවත්වා ගනිමින් සමාගමේ සමස්ත කාර්යසාධනය වැඩිදියුණු කරනු ඇත. අවදානම් හඳුනාගැනීම සඳහා, සමාගම උපායමාර්ගික සැලසුම් ක්‍රියාවලිය තුළදී SWOT විශ්ලේෂණය,

PESTEL විශ්ලේෂණය, සහ පෝටර්ගේ පංච බලවේග වැනි විවිධ මෙවලම් භාවිතා කරයි. මෙම ක්‍රියාවලිය ඉහළ සිට පහළට සහ පහළ සිට ඉහළට යන ප්‍රවේශයන් දෙකම භාවිතා කරමින්, සමාගමේ සියලුම අංශ සහ මට්ටම් සමග උපදේශන පැවැත්වීම ඇතුළත් වේ.

ඊට අමතරව, අභ්‍යන්තර විගණන සහ තත්ත්ව සහතික අංශය එහි විෂය පථය තුළ අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලියේ තීරණාත්මක කාර්යභාරයක් ඉටු කරනු ලබයි. අභ්‍යන්තර විගණන සහ තත්ත්ව සහතික අංශය, විගණන අරමුණු සඳහා අවදානම් ක්ෂේත්‍ර හඳුනාගැනීම සඳහා වාර්ෂික විගණන සැලසුම් සකස් කිරීමේදී අවදානම් පුරෝකථනය කරනු ලබයි.

අවදානම් කළමනාකරණය සමග කටයුතු කිරීම සඳහා අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව සහ වෙනත් විධිමත් යාන්ත්‍රණයන්

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ උප කමිටුවක් වන අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව, ආයතනයේ අවදානම් කළමනාකරණ කාර්යය අධීක්ෂණය කිරීම සඳහා පිහිටුවා ඇත. කමිටුවේ සංයුතිය මණ්ඩල සාමාජිකයින් තුන් දෙනෙකුගෙන් සමන්විත වන අතර උපායමාර්ගික කළමනාකරණ ප්‍රධානී කමිටු ලේකම් සහ කැඳවුම්කරු ලෙස කටයුතු කරයි. කමිටුවේ ප්‍රධාන අවධානය යොමු කරන ක්ෂේත්‍ර සඳහා ව්‍යාපාරික අවදානම්, ආයතනික අවදානම් සහ ක්‍රියාකාරී අවදානම් ඇතුළත් වන අතර, කර්මාන්ත සහ උපායමාර්ගික අවදානම් කෙරෙහි ද විශේෂ අවධානයක් යොමු කරනු ලබයි. අවදානම් ඇගයීම් සහ නිර්දේශ සමාලෝචනය කර, අවශ්‍ය අවස්ථාවන්හිදී, ගු.ගු.සේ.ස. හි උපායමාර්ගික සැලසුම් ක්‍රියාවලිය හරහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල මට්ටමේ සාකච්ඡා සඳහා ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ.

අවදානම් ලේඛනය, අවදානම්වල සම්භාවිතාව සහ බරපතලකම හඳුනාගැනීම සඳහා ප්‍රධාන මෙවලමක් ලෙස ක්‍රියා කරයි. නිතිපතා යාවත්කාලීන කිරීම් සඳහා, සෑම අංශයකම ලේඛනය එම අංශයේ/ඒකකයේ කලින් හඳුනාගත් සියලුම අවදානම් හිමිකරුවන් සමග තොරතුරු තාක්ෂණ ජාලය හරහා හුවමාරු කර ගෙන ඇති අතර, සෑම තක්සේරුවකින් සහ ඇගයීමකින් පසුව අවශ්‍ය යාවත්කාලීන කිරීම් සිදු කිරීමට ඔවුන්ට ප්‍රවේශ විය හැකිය. කෙසේ වෙතත්, මෙය උපායමාර්ගික කළමනාකරණ අංශය විසින් මධ්‍යගතව අධීක්ෂණය කර ඇති අතර, පිළියම් නොලද ඕනෑම අවදානම් සහ ඒ හා සම්බන්ධ ගැටලු, සුදුසු තීරණ ගැනීම සඳහා අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව වෙත ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ.

අවදානම් කළමනාකරණය කමිටු රැස්වීම්

අවදානම් කළමනාකරණ කමිටු රැස්වීම් මාසික පදනමින් පැවැත්වෙන අතර, අදාළ අංශ ප්‍රධානීන් සහ ඔවුන්ගේ අවදානම් සම්බන්ධ වගකිවයුතු පාර්ශවයන් මෙම රැස්වීම්වලට සහභාගී වෙති. ප්‍රධාන සාකච්ඡා අයිතම ලෙස, රතු කලාපයේ ඇති ඉහළ අවදානම් සාකච්ඡාවට ගැනෙන අතර, ඉතිරි අවදානම් ද ව්‍යාපාරයට ඇති එහි අවදානම් සහගත තත්වය මත පදනම්ව පිළියම් යොදනු ඇත. එක් එක් අවදානමේ තත්ත්වය සහ පෙර රැස්වීම්වල පසු විපරම් ක්‍රියාමාර්ග ද සාකච්ඡාවට ගැනේ.

තවද, ගුවන්තොටුපොළ ආරක්ෂණය පිළිබඳ කරුණු, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය (ICAO) විසින් ඇමුණුම 19 හි දක්වා ඇති මාර්ගෝපදේශ අනුව, ආරක්ෂණ, විමර්ශන සහ විශේෂ ව්‍යාපෘති අංශය විසින් අධීක්ෂණය කරනු ලැබේ. සියලු පාර්ශවකරුවන්ගේ සහභාගීත්වයෙන් කාර්තුමය වශයෙන් පවත්වනු ලබන පහසුකම් කමිටු රැස්වීම්, අවදානම් සහ ගැටලු ක්ෂණිකව හඳුනාගැනීමට සහ සාමූහික විසඳුම් ලබාදීමට අවස්ථාව සලසා දෙයි. ගුවන් සමාගම් ක්‍රියාකරුවන්ගේ කමිටුව (AOC) සහ ගුවන් සේවා ආරක්ෂක කමිටුව, පිළිවෙලින් ගුවන් සමාගම්, මගීන් සහ ගුවන්තොටුපොළ දේපළ මුහුණපාන ගැටලු, බාහිර පාර්ශවකරුවන් සමග අන්තර්ක්‍රියා කිරීම හරහා පිළියම් යොදනු ලබයි. විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව විසින් මූල්‍ය අවදානම් සම්බන්ධ පාලන සහ සංතුලනයන් සහතික කරනු ලබයි.

අවදානම් පුරෝකථන

අවදානම් පුරෝකථනය, විභව අවදානම් කල්තියා හඳුනා ගැනීමේදී ඉතා වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කරනු ලබයි. සමාගමේ අවදානම් පුරෝකථනය සඳහා වන කාල රාමුව, දැනට වසර තුනක කාලයකට සකස් කර ඇති ආයතනික සැලැස්මේ කාල සීමාව සමග අනුකූල වේ. මෑත වසරවලදී, ගු.ගු.සේ.ස. ප්‍රධාන වශයෙන් ගුවන් සහ සංචාරක ඉල්ලුමේ අවිනිශ්චිතතා සඳහා විසඳුම් ලබා ගැනීම සඳහා ගුවන් සේවා වෘත්තීය ආයතන වන ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ කවුන්සිලය (ACI) සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය (IATA) වැනි ආයතනවල පුරෝකථන සහ ප්‍රකාශන යොදා ගනී.

මෙම අදියර තුළ, සියලුම මට්ටම් වල සේවක සහභාගිත්වය හරහා පහළ සිට ඉහළට සහ ඉහළ සිට පහළට යන ද්විත්ව ක්‍රම ඔස්සේ සන්නිවේදන කිරීමට ඉඩපහසුකම් සලසා ඇත. අවදානම් හඳුනා ගැනීම, සේවක දායකත්වයන් සක්‍රිය ලෙස දිරිමත් කිරීමත් සමඟ, සාමාන්‍ය උපායමාර්ගික සැලසුම් ක්‍රියාවලියට ඒකාබද්ධ කෙරේ.

ගු.ගු.සේ.ස. විසින් පහත දැ ඇතුළුව විවිධ කාණ්ඩ හරහා අවදානම් හඳුනා ගනී:

- උපායමාර්ගික සහ මෙහෙයුම් අවදානම්
- මානව සම්පත් සහ ආයතනික අවදානම්
- ආරක්ෂණ, ආරක්ෂක සහ සෞඛ්‍ය අවදානම්
- මූල්‍ය සහ සැපයුම් දාම කළමනාකරණ අවදානම්
- කීර්තිය සහ සන්නාම අවදානම්
- නීතිමය සහ නියාමන අනුකූලතා අවදානම්

අවදානම් තක්සේරුව

අවදානම් තක්සේරුව ප්‍රධාන සාධක ද්විත්වයක් මත පදනම්ව තක්සේරු කරනු ලැබේ:

- අවදානම් ඇතිවීමේ හැකියාව (හෝ සම්භාවිතාව).
- එම අවදානම්වල ප්‍රතිවිපාක (හෝ බලපෑම).

සෑම සාධකයක්ම 1 සිට 5 දක්වා පරිමාණයකින් ශ්‍රේණිගත කර ඇති අතර, පළමුවන සාධකය අඩුම සම්භාවිතාව හෝ බරපතලකම පෙන්නුම් කරන අතර, පස්වන සාධකය ඉහළම අගය පෙන්නුම් කරයි. මෙම අගයන් ගණනය කිරීම සඳහා සම්භාවිතාව සහ බලපෑම් ලකුණු එකට ගුණ කරනු ලැබේ, එය 1 සිට 25 දක්වා පරාසයක පවතී. මෙම අගයන් අවදානම් තක්සේරු අනුකෘතිය මත සටහන් කර ඇත, 25 ට ආසන්නව ඇති ලකුණු මගින් ක්ෂණික අවධානය සහ ශක්තිමත් අවම කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග අවශ්‍ය වන තීරණාත්මක අවදානම් නිරූපණය කරයි.

අවදානම් තක්සේරු ආකෘතිය

අපගේ අවදානම් ලේඛනයේ හඳුනාගත් අවදානම් වර්ග 176 ඇත්තේ සම්භාවිතාව සහ බලපෑම යන මාන 2 මත පදනම්වය. 2024 වසර සඳහා අවදානම් පැතිකඩ ලකුණු ගණනය කර ඇත. ඒ අනුව, පහත වගුවේ දක්වා ඇති සංයුක්ත ආකෘතියේ එක් එක් විශේෂ කාණ්ඩයන්ට අයත් අවදානම් වර්ග සංඛ්‍යාව වරහන් තුළ දක්වා ඇත.

සම්භාවිතාව / බලපෑම	උපරිම	ඉහළ	මධ්‍යම	අල්ප	නොවැදගත්
ස්ථිර ලෙස සිදුවිය හැකි	5A (08)	5B (06)	5C (05)	5D (0)	5E (0)
සිදුවිය හැකි	4A (04)	4B (48)	4C (13)	4D (02)	4E (02)
සම්භාවිතාවක් ඇත	3A (16)	3B (30)	3C (18)	3D (06)	3E (0)
සිදුවිය නොහැකි	2A (11)	2B (04)	2C (01)	2D (01)	2E (0)
කලාතුරකින් සිදුවන	1A (0)	1B (01)	1C (0)	1D (0)	1E (0)

අවදානම් කළමනාකරණ රාමුවේ දක්වා ඇති නිර්ණායක මෙන්ම වෘත්තීය විශේෂඥතාව ඇති අදාළ අංශ සම්බන්ධ වන ගුණාත්මක විනිශ්චයක් මත පදනම්ව සම්භාවිතාව සහ බලපෑම තක්සේරු කිරීම බොහෝ දුරට ගුණාත්මක විනිශ්චයක් වන අතර එහිදී වෘත්තීය ප්‍රවීණත්වය සහිත අදාළ අංශ සම්බන්ධ වේ. එමෙන්ම, මූල්‍ය අවදානම් වැනි ඇතැම් අවදානම්වල සම්භාවිතාව සහ/හෝ බලපෑම අතීත රටාවන් සලකා බලා සහ සමාන සිදුවීම් සහ මූල්‍යමය වශයෙන් ප්‍රතිවිපාක ගණනය කිරීමෙන් ප්‍රමාණාත්මකව තක්සේරු කරනු ලැබේ.

හඳුනාගත් සහ ග්‍රහණය කරගත් ඇතැම් අවදානම්වලට අනුව ඇතැම් කාර්යසාධන දර්ශක නිර්වචනය කර ඇත. මූල්‍ය කාර්යසාධනය මැනීමට අමතරව, පාරිභෝගික තෘප්තිය, සේවක තෘප්තිය, ගුවන්යානා ආශ්‍රිත අනතුරු සහ සිදුවීම් සම්බන්ධයෙන් අපි සමාගමේ කාර්යසාධනය මනින්නෙමු. මෙය අපට මෙම ක්ෂේත්‍රවල ඇති විය හැකි අවදානම් හඳුනා ගැනීමට සහ ඒවා ජය ගැනීම සඳහා සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග සඳහා ඒවා විශ්ලේෂණය කිරීමට උපකාරී වේ.

2024 වර්ෂය තුළ අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුවේ කටයුතු පිළිබඳ වාර්තාව

කමිටුවේ කාර්යභාරය

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් පත් කරන ලද අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව, විධිමත් ලෙස අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අනු කමිටුවක් ලෙස පිහිටුවා ඇත. එය අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත වාර්තා කිරීම් සිදු කරන අතර, වගකීම දරයි.

ආයතනයේ ව්‍යාපාරික මෙහෙයුම් කෙරෙහි බලපෑම් ඇති කළ හැකි අවදානම් හඳුනාගැනීම සහ තක්සේරු කිරීම, මූල්‍ය හා මූල්‍ය නොවන යන දෙඅංශයෙන්ම එවැනි අවදානම්වල බලපෑම ගණනය කිරීම කමිටුවේ මූලික කාර්යභාරය වේ.

2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට සංයුතිය

අධ්‍යක්ෂවරයාගේ නම	තනතුර
සිරිල් වන්නිගම	සභාපති
ප්‍රිමාල් ද සිල්වා	සාමාජික
ටී එස් වික්‍රමතුංග	සාමාජික

රැස්වීම්

2024 වසර තුළ අවදානම් කළමනාකරණ කමිටු රැස්වීම් 06 ක් පවත්වන ලදී. රැස්වීම් සඳහා සාමාජිකයන්ගේ සහභාගීත්වය පහත වගුවේ දැක්වේ;

අධ්‍යක්ෂවරයාගේ නම	සහභාගීවීම
සිරිල් වන්නිගම ★	01 / 01
ප්‍රිමාල් ද සිල්වා ★	01 / 01
ටී එස් වික්‍රමතුංග ★	01 / 01
ඩබ් එස් ඩී ද සිල්වා★★	01 / 01
කපිතාන් එස් ප්‍රනාන්දු★★	01 / 01
කපිතාන් මිලින්ද රත්නායක ★★★	04 / 04
ඒ එස් සී වරුෂහෙන්නැදිගේ ★★★	03 / 04
ඒ ඒ රන්දෙණිය★★	04 / 05

★ 2024 නොවැම්බර් 19 වන දින පත්කර ඇත.
★★2024 නොවැම්බර් 18 දින අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුවේදී පත්කරන ලද අතර මීලඟ රැස්වීම් දිනට පෙර ඉල්ලා අස්වෙන ලදී.
★★★2024 ජූනි 29 දින අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුවෙන් ඉල්ලා අස්වෙන ලදී.

අවදානම් කළමනාකරණ කමිටු රැස්වීම්හි කාර්යයන් එහි ලේකම් ලෙස කටයුතු කරනු ලබන උපායමාර්ගික කළමනාකරණ ප්‍රධානී විසින් සටහන් කරනු ලබයි. සාමාන්‍ය තත්ත්වයන් යටතේ රැස්වීම් දින සිට වැඩ කරන දින පහක් ඇතුළත රැස්වීමේ වාර්තා සාමාජිකයන් අතර බෙදා හරින ලදී.

යොමු කිරීමේ අනුදේශ

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද යොමු කිරීමේ අනුදේශ (TOR) අනුව අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව කාර්යයන් සිදු කරනු ලබයි. ඒ අනුව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් පහත දෑ සඳහා කමිටුවට බලය පවරනු ලැබේ;

1. අවදානම් කළමනාකරණයට අදාළ වගකීම් ඉටු කිරීමට සහ ඵලදායී අවදානම් කළමනාකරණ රාමුවක් ස්ථාපිත කිරීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට සහය වීම. (මෙය වත්මන් සහ අනාගත සාර්ව ආර්ථික හා මූල්‍ය පරිසරය සැලකිල්ලට ගනිමින් ආයතනයේ සමස්ත අවදානම් රුචිය, දරාගැනීම සහ උපායමාර්ගය ආවරණය කරයි.)

2. ආයතනයේ වත්මන් අවදානම් නිරාවරණයන් සහ අනාගත අවදානම් උපායමාර්ග සම්බන්ධයෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය අධීක්ෂණය කිරීම සහ උපදෙස් දීම.

3. විශාල නිරාවරණ සහ ඇතැම් අවදානම් ආකාරයේ තීරණාත්මක වැදගත්කම නිවැරදිව හා කාලෝචිත ලෙස නිරීක්ෂණය කිරීම.

4. අවදානම් සීමාවන් සහ යෝජිත ක්‍රියාවන්හි ප්‍රමාණවත්භාවය පිළිබඳ කිසියම් ප්‍රමාණාත්මක කඩකිරීමක් පිළිබඳ වාර්තා සමාලෝචනය කිරීම.

5. ආයතනයේ, අභ්‍යන්තර පාලනය සහ අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිවල අභ්‍යන්තර මූල්‍ය පාලනවල සඵලතාවය සමාලෝචනය කිරීම සහ අභ්‍යන්තර පාලන සහ අවදානම් කළමනාකරණය සම්බන්ධයෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල වාර්තා සමාලෝචනය කිරීම සහ අනුමත කිරීම.

6. වංචා අනාවරණය කර ගැනීම සඳහා ආයතනයේ ක්‍රියා පටිපාටි සමාලෝචනය කිරීම.

7. අවදානම් කමිටුවේ සොයාගැනීම් සහ නිර්දේශ සම්බන්ධයෙන් කළමනාකාරිත්වයේ ප්‍රතිචාරය සමාලෝචනය කිරීම සහ අධීක්ෂණය කිරීම.

8. ගු.ගු.සේ.ස. විසින් අනුමත කරන ලද ඒකාබද්ධ අවදානම් කළමනාකරණ ප්‍රතිපත්තිය සහ අනෙකුත් අවදානම් සම්බන්ධ ප්‍රතිපත්ති ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ ආයතනය පුරා අවදානම් කළමනාකරණ රාමුව වරින්වර යාවත්කාලීන කිරීම.

9. සියලුම උපායමාර්ගික, මෙහෙයුම්, වෙළඳපළ, මූල්‍ය අවදානම් හඳුනාගෙන, තක්සේරුකොට, අධීක්ෂණයකොට සහ ප්‍රමාණවත් ලෙස කළමනාකරණය කර ඇති බවට සහතික වීම.

10. සියලුම තීරණාත්මක අවදානම් ක්ෂේත්‍ර සම්බන්ධයෙන් ප්‍රධාන කළමනාකරණ නිලධාරීන් සමඟ ඉතා සමීපව කටයුතු කිරීම සහ කමිටුවට පවරා ඇති අධිකාරියේ සහ වගකීමේ රාමුව තුළ සුදුසු නිර්දේශය අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට ඉදිරිපත් කිරීම.

වර්ෂය තුළ අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුවේ කාර්යභාරය

2024 වසරේ පළමු රැස්වීම් පහ තුළදී, අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව ප්‍රධාන වශයෙන් අවදානම් ලේඛනයේ ලැයිස්තුගත කර ඇති සියලුම අවදානම් කෙරෙහි අවධානය යොමු කළ අතර, දෛනික ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම්, මගී පහසුකම් සැලසීම සහ ව්‍යාපාරයේ දිගුකාලීන තිරසාරභාවය කෙරෙහි බලපෑමක් ඇති කළ හැකි අංශ අනුව කරුණු සාකච්ඡා කරන ලදී. අදාළ අවදානම/අවදානම් පිළිබඳ වඩා හොඳ අවබෝධයක් ලබා ගැනීම සඳහා අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව විසින් අදාළ අංශවල නියෝජිතයින් සිය රැස්වීම්වලට සහභාගී වීමට ආරාධනා කරනු ලබයි. කෙසේ වෙතත්, 2024 වසරේ හය වන රැස්වීමේ සිට, අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුවෙහි අවධානය යොමු කරන ලද්දේ 2025 වසරේ සිට සමාගම් අවදානම් ලේඛනයේ ලැයිස්තුගත කර ඇති ඉහළ අවදානම් පමණක් සලකා බැලීමටය. අලුතින් පත් කරන ලද කමිටුවේ ප්‍රධාන අරමුණ වූයේ අවදානම් වඩාත් නිශ්චිතව ඇගයීම, අවම කිරීම සහ අවදානම් ලේඛනයේ අවදානම් අගයන් පහළ මට්ටමකට (මධ්‍යම හෝ අල්ප) ගෙන ඒමයි.

ඉහළ අවදානම් කෙරෙහි අවධානය යොමු කරන අතරම, මගී පැමිණිලි හේතුවෙන් කීර්තිනාමයට හානි වීමේ අවදානම, ආයතනික සැලැස්මේ දක්වා ඇති සමාගම් අරමුණුවලින් බැහැර වීමේ අවදානම, සහ ඇතැම් සම්පත් සීමා හේතුවෙන් ව්‍යාපාරික ඉලක්ක සාක්ෂාත් කර ගැනීමේ ඇති වන ප්‍රමාදයන් වැනි ක්ෂේත්‍ර කෙරෙහි විශේෂ අවධානයක් යොමු කරන ලදී.

අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව විසින් එක් එක් කමිටු රැස්වීම්වලදී සාකච්ඡා කරන ලද අවදානම් පිළිබඳ සිය නිර්දේශ අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග සඳහා ඉදිරි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් වෙත ඉදිරිපත් කරන ලදී.

2023 වර්ෂයේදී අපි ISO 31000:2018 අවදානම් කළමනාකරණ ප්‍රමිතිය සඳහා අනුකූලතාව ලබා ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය නැවත ආරම්භ කිරීම හේතුවෙන්, අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුවෙහි නායකත්වය සහ අනුකූලතා ක්‍රියාවලිය සම්පූර්ණ කිරීම සඳහා අප සමඟ ගිවිසුම් අත්සන් කළ බාහිර උපදේශකයාගේ සහයෝගයෙන්, 2024 වර්ෂය තුළදී ක්‍රමානුකූල සහ ක්‍රමවත් අවදානම් කළමනාකරණයක් සඳහා සියලුම මට්ටම් සහ කාර්යයන් සඳහා යොදා ගැනීමට අවදානම් කළමනාකරණ ප්‍රතිපත්තියක්, අවදානම් කළමනාකරණ රාමුවක් සහ අවදානම් කළමනාකරණ උපායමාර්ගයක් සකස් කර සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා ගන්නා ලදී.

සාරාංශයක් ලෙස, ඉහත අවදානම් කළමනාකරණ සමාලෝචන කොටසේ විස්තර කර ඇති ගු.ගු.සේ.ස. හි අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලිය සමස්ත තීරණ ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය, යහපාලනය සහ දිගුකාලීන ව්‍යාපාර ස්ථායිතාව සඳහා අතිශය වැදගත් වේ.

සිරිල් වන්නිගම
උප සභාපති
සභාපති - අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව

2025 මැයි 28

යහපාලනය

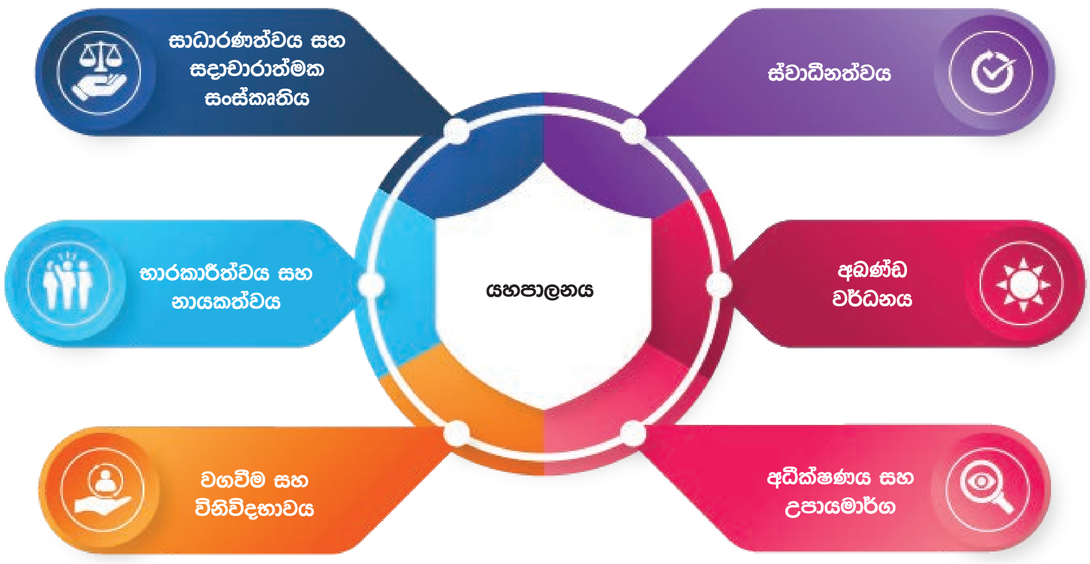
ආයතනික විනය සහ වගකීම් සහගත ව්‍යාපාරික චර්යාවන්ගෙන් පෝෂණය වූ ක්‍රියාශීලි ආයතනික යහපාලන පද්ධතියක් සමාගම විසින් පවත්වා ගෙන යනු ලබයි. අවශ්‍ය රාමු, ක්‍රියාවලි සහ ක්‍රමවේද ස්ථාපිත කිරීම හරහා, ගු.ගු.සේ.ස. පැහැදිලි සහ ක්‍රමවත් තීරණ ගැනීමේ ක්‍රියාවලියක් ක්‍රියාත්මක කර ඇත. මෙය වගකීම් පිළිබඳ පැහැදිලි බව සහතික කරන අතර විරුද්ධ මත අතර ගැටුම් අවම කරයි. තවද අභ්‍යන්තර පාලන, අවදානම් කළමනාකරණය, විනිවිදභාවය සහ සමස්ත වගවීම සඳහා සතුටුදායක ක්‍රියාවලි සහ ක්‍රමවේද පවත්වාගෙන යයි.

සමාගමේ වත්මන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය ප්‍රවීණත්වය, කුසලතා සහිත පළපුරුද්ද සහිත මනා සමබර සාමාජික සංයුතියකින් සමන්විත වේ. ගතික ආයතනික කළමනාකරණ කණ්ඩායම සමඟ එක්ව, ඔවුන් ශක්තිමත් පාලන පද්ධතියක අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීමට උත්සාහ කරති. සාර්ව-ආර්ථික පරිසරයේ වෙනස්වීම් සහ අභියෝග මඟින් ඇතිවන අවදානම් පිළිබඳ මනා අවබෝධයක් පවත්වා ගනිමින්, සියලු පාර්ශවකරුවන්ගේ අපේක්ෂාවන් ගු.ගු.සේ.ස. හි මෙහෙයුම් මඟින් සපුරාලන බවට මෙමඟින් සහතික කරයි.

2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනත, ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරීවරුන්ගේ ආයතනයේ 2023 රජයට අයත් සමාගම් සඳහා පාලන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහය සහ මුදල් අමාත්‍යාංශයේ රාජ්‍ය ව්‍යවසාය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නිකුත් කරන ලද යහපාලනය සඳහා වන පොදු ව්‍යවසාය මාර්ගෝපදේශයන්හි දක්වා ඇති යහපාලන මූලධර්ම සමඟ අනුකූලවීම පිළිබඳ දළ විශ්ලේෂණයක් මෙම ආයතනික පාලන වාර්තාව මඟින් සපයයි.

සමාගමේ දැක්ම සහ මෙහෙවර සමඟ අනුකූලවන ආයතනික උපායමාර්ග මඟින් එහි ශ්‍රම බලකාය, කොටස්හිමියන් සහ පාර්ශවකරුවන් සමඟ කටයුතු කිරීමට ඵලදායී ක්‍රමවේදයන් පිහිටුවා ඇත. එමෙන්ම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් විශේෂයෙන් වරින් වර පවත්වන රැස්වීම්වලදී අනුකම්ටුව ඔස්සේ කළමනාකරණය සමඟ එක්ව ක්‍රියාශීලිව කටයුතු කරමින් උපායමාර්ග සංවර්ධනය සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම සම්බන්ධයෙන් නිරන්තර වැඩිදියුණු කිරීම් සිදුකරමින් අභියෝගවලට මුහුණ දෙනු ලැබීය.

ගු.ගු.සේ.ස. හි ආයතනික පාලන රාමුව සාධාරණත්වය, වගවීම, වගකීම, සහභාගීත්වය සහ විනිවිදභාවය යන මූලික වටිනාකම් මත පදනම් වන අතර, තිරසාර ව්‍යාපාර ආකෘතියක් සංවර්ධනය කිරීම, වැඩිදියුණු කිරීම සහ නඩත්තු කිරීම සඳහා මේ සියල්ල අත්‍යවශ්‍ය වේ.



සාධාරණත්වය සහ සදාචාරාත්මක සංස්කෘතිය

- කොටස්හිමියන්ගේ අයිතිවාසිකම් ආරක්ෂා කිරීම.
- සියලුම කොටස්හිමියන්ට, සේවකයින්ට, විකුණුම්කරුවන් සහ ප්‍රජාවන් සඳහා සාධාරණව හා සමාන සැලකිල්ලක් දැක්වීම.
- උල්ලංඝන සඳහා ඵලදායී පිළියම් යෙදීම.
- පුළුල් රැකියා පරිසරයක් සෑමවිටම පවත්වා ගෙන යන බවට සහතික වීම.

භාරකාරීත්වය සහ නායකත්වය

- ආයතනික කටයුතු සහ කළමනාකරණ කටයුතු අධීක්ෂණය සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වගකීමෙන් බැඳේ.
- සමාගමේ සාර්ථක, අඛණ්ඩ කාර්යසාධනය පිළිබඳව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය දැනුවත් විය යුතු අතර ඒ සඳහා සහාය විය යුතුය.
- සමාගමේ සහ එහි ආයෝජකයින්ගේ යහපත වෙනුවෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය ක්‍රියා කළ යුතුය.

වගවීම සහ විනිවිදභාවය

- සමාගමේ ක්‍රියාකාරකම්වල අරමුණ සහ එහි ක්‍රියාකාරීත්වයේ ප්‍රතිඵල අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් පැහැදිලි කළ යුතුය.
- අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය ශ්‍රී ලංකා රජයට වගකීමෙන් බැඳෙන බවට සහතික වීම.
- මූල්‍ය තත්ත්වය, කාර්යසාධනය, හිමිකාරිත්වය සහ ආයතනික පාලනය ඇතුළු සියලු වැදගත් කරුණු පිළිබඳව කාලෝචිත, නිවැරදි හෙළිදරව් කිරීමක් සිදු වන බවට සහතික කිරීම.
- සමාගමක ධාරිතාව, විභවය සහ කාර්යසාධනය තක්සේරු කිරීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සහ කළමනාකාරිත්වය වගකීමෙන් බැඳේ.
- වැදගත් කරුණු සම්බන්ධයෙන් කොටස්හිමියන් දැනුවත් කිරීම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වගකීමකි.
- සියලුම සම්බන්ධිත පාර්ශවකරුවන් සමඟ සාමූහික වගකීම ක්‍රියාත්මක කිරීම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් සිදු කළ යුතු අතර, ඒ වෙනුවෙන් වූ නිශ්චිත වගකීම් ඇත.

ස්වාධීනත්වය

- අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය ස්වාධීන වන අතර, ගනු ලබන සියලුම තීරණ සෑම විටම සමාගමේ යහපත උදෙසා සිදු කරනු ලැබේ.
- මණ්ඩලයේ සංයුතිය සමතුලිත බව සහතික කිරීම.
- කමිටු වෙත නාම යෝජනා ඉදිරිපත් කිරීමේදී ස්වාධීනත්වය සහතික කිරීම.
- ගනු ලබන තීරණ සහ ස්ථාපිත අභ්‍යන්තර ක්‍රියාවලීන් සඳහා අරමුණක් පවතින බවට සහ ඒවා බලපෑමට ලක් නොවන බවට සහතික කිරීම.
- ගනු ලබන තීරණ සහ ස්ථාපිත අභ්‍යන්තර ක්‍රියාවලීන් වෛෂයික වන අතර බාහිර බලපෑම් වලින් අභිබවා නොවන බව සහතික කරයි.

අඛණ්ඩ වර්ධනය

- සියලු වර්ගයේ අවදානම් සහ ඒවා පාලනය කරන ආකාරය කෙසේද යන්න අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සහ කළමනාකාරීත්වය විසින් තීරණය කළ යුතුය.
- ඒවා කළමනාකරණය කිරීම සඳහා එකී නිර්දේශ අනුකූලව ඔවුන් ක්‍රියා කළ යුතුය.
- ඔවුන් අවදානම්වල පැවැත්ම සහ තත්ත්වය පිළිබඳව සියලු අදාළ පාර්ශ්වයන් දැනුවත් කළ යුතුය.
- අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් සැලසුම් සමග සසඳා විධිමත්ව ප්‍රතිඵල තක්සේරු කිරීමටද, ක්ෂේත්‍රයේ හොඳම ක්‍රියාවලි සහ තරඟකරුවන්ගේ ක්‍රියාමාර්ගයන්ටද සසඳා ප්‍රතිසංස්කරණ අවශ්‍යතා හඳුනාගෙන ඒ අනුව අඛණ්ඩව වැඩිදියුණු කිරීම් සඳහා උත්සාහ කළ යුතුය.

අධීක්ෂණය සහ උපායමාර්ග

- පැහැදිලි උපායමාර්ගික දැක්මක් පිහිටුවීම.
- සමාගමෙහි උපායමාර්ගික තීරණ ගැනීමේ ක්‍රියාවලියට අධ්‍යක්ෂවරුන් වඩාත් ක්‍රියාකාරීව සම්බන්ධ විය යුතුය.
- අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් මෙහෙයුම් තීරණවලින් උපායමාර්ගික තීරණ වෙන් කොට දැක්වීම සිදු කරනු ලබන අතර, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් ඔස්සේ උපායමාර්ගික තීරණ කෙරෙහි අවධානය යොමු කරයි.

1. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ ප්‍රධාන වගකීම්වලට පහත දෑ ඇතුළත් වේ:

- සමාගමේ දිගුකාලීන සාර්ථකත්වය ප්‍රවර්ධනය කිරීම අරමුණු කරගත් තිරසාර, ඉහළ මට්ටමේ, මධ්‍යම සහ දිගුකාලීන උපායමාර්ග සකස් කිරීමේදී සමාගමට මඟ පෙන්වීම සහ මග පෙන්වීම ලබා දීම.
- ව්‍යවසාය අවදානම් කළමනාකරණ රාමුවේ විෂය පථය තුළ මෙහෙයුම් තීරණ ගැනීම සහ මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කිරීම සම්බන්ධයෙන් ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකාරීත්වය වෙත ප්‍රමාණවත් බලය පැවරීම සහතික කිරීම.
- පාලන සහ අනුකූලතා පද්ධති අධීක්ෂණය කිරීම.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සිය වගකීම් ඉටු කිරීමේදී, විවෘතභාවය, ඵලදායී සංවාදය සහ විරුද්ධ මත ඉදිරිපත් කිරීම් වෙනුවෙන් අවස්ථාව ලබා දෙන අතර, සේවක සවිබල ගැන්වීම් සහ නියැලීම උත්සුක කරනු ලබන පරිසරයක් සහතික කරමින්, සියලුම පාර්ශවකරුවන්ට වටිනාකමක් නිර්මාණය කරයි. ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකාරීත්වය සහ සමාගමේ අනෙකුත් සේවකයන් දක්වා විහිදී යන වෘත්තීය ප්‍රමිති සහ ආයතනික වටිනාකම් ප්‍රවර්ධනය කරමින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් ඒ වෙනුවෙන් අවැසි පරිසරය සකසමින් දිරිමත් කරයි.

2. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් සහ පැමිණීම්

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් වසර ආරම්භයේදී සැලසුම් කරනු ලබයි. අධ්‍යක්ෂවරුන්ට සහ කළමනාකාරීත්වයට රැස්වීම්වලදී සාකච්ඡා කිරීම සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රධාන සහ උපායමාර්ගික තොරතුරු සකස් කිරීමට හැකිවන පරිදි ප්‍රමාණවත් දැනුම්දීමක් ලබා දේ. න්‍යාය පත්‍රය, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකා සහ අදාළ පත්‍රිකා ඇතුළත් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ලිපිලේඛන ආදිය අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමට දින පහකට (05) පෙර අධ්‍යක්ෂවරුන් වෙත බෙදා හරිනු ලැබේ. එමගින් රැස්වීමේදී සාකච්ඡා කළ යුතු අන්තර්ගතය පිළිබඳ ඔවුන්ට අවබෝධයක් ලබා දේ.

යෝග්‍ය තීරණයකට එළැඹීම සඳහා සියලු අංශ සම්බන්ධයෙන් නිසි ලෙස සාකච්ඡා කර, විසඳුම් ඉදිරිපත්කොට ඇති බව සහතික කරලනු පිණිස එක් එක් න්‍යාය පත්‍ර කරුණු වෙනුවෙන් කලින් කාලය වෙන් කරගනිමින් වෘත්තීය සහ ක්‍රමානුකූල ප්‍රවේශයක් ඔස්සේ රැස්වීම් පවත්වනු ලබයි. අමතර තොරතුරු ඉදිරිපත් කිරීමට සහ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට වැඩිදුර පැහැදිලි කිරීම් ලබා දීමට අවශ්‍ය පරිදි සහ අවශ්‍ය වූ විට අංශ ප්‍රධානීන් මණ්ඩල රැස්වීම්වලට සහභාගී වේ.

සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් 11ක් කැඳවා ඇත. 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයින්ගේ පැමිණීම පහත පරිදි වේ.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයාගේ නම	තනතුර	පැමිණීම
එයාර් චීෆ් මාෂර්ල් (විශ්‍රාමික) එච් ඩී අබේවික්‍රම RWP RSP VSV USP Msc MA (Lon) rcds psc qfi (2024 ඔක්තෝබර් මස 09 වන දින සිට පත් කරන ලදී)	සභාපති	02/11
සිරිල් වන්නිගම (2024 නොවැම්බර් මස 01 වන දින සිට පත් කරන ලදී)	උප සභාපති	02/11
එල් සේනාරත්න (2024 නොවැම්බර් මස 01 වන දින සිට පත් කරන ලදී)	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	02/11
ටී එස් වික්‍රමතුංග (2024 නොවැම්බර් මස 04 වන දින සිට පත් කරන ලදී)	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	02/11
ප්‍රිමාල් ද සිල්වා (2024 නොවැම්බර් 04 වන දින සිට පත් කරන ලදී)	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	02/11
එච් ටී චමින්ද (2024 නොවැම්බර් 04 වන දින සිට පත් කරන ලදී)	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	01/11
කේ එම් පී එන් කරුණාරත්න (2024 දෙසැම්බර් 11 වන දින සිට පත් කරන ලදී)	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	01/11
පී එම් කේ හෙට්ටිආරච්චි (2025 ජනවාරි 27 වන දින සිට පත් කරන ලදී)	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ/ භාණ්ඩාගාර නියෝජිත	00/11
එම් එම් එන් සෝමතිලක	ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ නිරීක්ෂක	11/11
ඉල්ලා අස්වීම්		
ඉංජිනේරු ඒ ගල්කැටිය	සභාපති	09/11
එම් එස් ඒ සේනාරත්න (මිය)	උප සභාපති	09/11
ජී යූ කේ අල්ගෙවත්තගේ	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	07/11
ඒ එස් සී වරුෂහෙන්නැදිගේ	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	05/11
එස් එන් සුමනසේකර	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	05/11
කපිතාන් මිලින්ද රත්නායක	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	05/11
ඩබ්ලිව් ඒ ඒ විජයසූරිය	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	08/11
ඒ ඒ රන්දෙණිය	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	09/11
ඩබ්ලිව් එස් ඩී ද සිල්වා	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	09/11
ජී ඒ ඒ ප්‍රියන්ත	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ/ භාණ්ඩාගාර නියෝජිත	10/11
කපිතාන් එස් ප්‍රනාන්දු (2024 ජූනි 16 වැනි දින සිට පත් කරන ලදී)	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	03/11
පී ලොකුයද්දෙහිගේ (2024 ජූනි 21 වැනි දින සිට පත් කරන ලදී)	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	03/11
එස් ආර් ජයනෙත්ති (2024 ජූලි 10 වැනි දින සිට පත් කරන ලදී)	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	03/11
පී ඒ ජයකාන්ත (2024 නොවැම්බර් 04 වැනි දින සිට පත් කරන ලදී)	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	01/11

3. අපගේ ප්‍රවේශය සහ කැපවීම

ගු.ගු.සේ.ස. යනු පූර්ණ වශයෙන් රජයට අයත් සමාගමක් වන අතර එහි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය යහපාලනය තුළින් සමාගමේ උපායමාර්ගික මග පෙන්වීම සහ අධීක්ෂණය සඳහා රජයට වගකිව යුතුය. රාජ්‍ය ව්‍යවසාය දෙපාර්තමේන්තුව සහ මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් නිර්දේශිත ආයතනික පාලන නියාමන රාමුව මගින් සමාගම මෙහෙයවනු ලැබේ. මෙම පාලන රාමුව මූලික ප්‍රතිපත්ති පහකින් සමන්විත වේ;

- අ) නායකත්වය සහ මග පෙන්වීම
- ආ) විනිවිදභාවය සහ අඛණ්ඩතාවය
- ඇ) ප්‍රධාන කොටස්හිමියා ලෙස රජයට වගවීම
- ඈ) පාර්ශ්වකරුවන්ගේ නීත්‍යානුකූල අවශ්‍යතා හඳුනාගැනීම
- ඉ) කාලෝචිත සහ සමබර ප්‍රතිපත්ති අනාවරණය කිරීම

ඉහත කරුණු හැරුණු විට, 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතේ දක්වා ඇති අනිවාර්ය අවශ්‍යතා සහ ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරී ආයතනය විසින් නිකුත් කරන ලද ආයතනික පාලනය පිළිබඳ හොඳම පරිචයන් සංග්‍රහයේ නිශ්චිතව දක්වා ඇති ස්වේච්ඡා අනුකූලතා ද අපගේ පාලන රාමුවේ කොටසක් වේ.

ගු.ගු.සේ.ස. හි, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුකමිටු යනු පාලන ක්‍රියාවලියේ වැදගත් අංගයකි වේ. පැහැදිලිව නිර්වචනය කරන ලද යොමු නියමයන් සහිත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුකමිටු හයක් පත් කර ඇත. විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව, අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව, මානව සම්පත් සහ වැටුප් කමිටුව, මූල්‍ය කළමනාකරණ සහ ආදායම් උත්පාදන කමිටුව, සියලුම ගුවන්තොටුපළෙහි ඉදිරි ගමන්මග කමිටුව සහ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ කමිටුව යනු එකී කමිටු වේ. ඒ අනුව, මෙම එක් එක් ක්ෂේත්‍රයට අදාළ කරුණු මනාව විශ්ලේෂණය කර අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත නිර්දේශ ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ. මේ ආකාරයෙන්, තීරණ ගැනීමේ සාමූහික වගකීම දරමින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයින්ගේ විශේෂඥ දැනුම නිසි ලෙස ප්‍රයෝජනයට ගැනීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට හැකි වී ඇත.

ඒ අනුව, අපගේ පාලන යාන්ත්‍රණය තවදුරටත් ශක්තිමත් කරලීමට සමාගම තුළ ඉහත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුකමිටු ක්‍රියාත්මක වේ.

පහත වගන්තිවල විස්තර කර ඇති පරිදි සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී සමාගම් පනතේ දක්වා ඇති සියලුම අනිවාර්ය ආයතනික පාලන අවශ්‍යතා සහ ස්වේච්ඡා අනුකූලතා අනුව ගු.ගු.සේ.ස. කටයුතු කරන ලදී.

4. නායකත්වය සහ මඟ පෙන්වීම

සාංගමික ව්‍යවස්ථාවලියට අනුකූලව ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයා විසින් පත් කළ ව්‍යාපාර කළමනාකරණය සහ මූල්‍ය පාලනය යන ක්ෂේත්‍රවල පළපුරුද්ද සහ දැනුම ඇති සාමාජිකයින්ගෙන් සමන්විත වන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අධීක්ෂණය යටතේ සමාගමේ ව්‍යාපාර සහ මෙහෙයුම් කළමනාකරණය කරනු ලබයි. අමාත්‍යවරයා විසින් ආයතනයේ පාලන ප්‍රතිපත්ති මෙහෙයවන සහ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට නායකත්වය සැපයීමේ වගකීම දරන සභාපතිතුමා පත් කරනු ලබන අතර සභාපතිතුමා විසින් යහපාලනය සහ කාර්යක්ෂමභාවය සහතික කරනු ලබයි. එමෙන්ම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ විධායක සහ විධායක නොවන සාමාජිකයන් අතර ඵලදායී කාර්යය සබඳතා පවත්වාගෙන යාමද සහතික කරයි. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ලේකම්වරයාගේ සහය ඇතිව සභාපතිතුමා විසින් පහත දෑ සහතික කරයි:

- අ) අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ක්‍රියාපටිපාටි අනුගමනය කිරීම
- ඇ) අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත නියමිත වේලාවට තොරතුරු ලබාදීම

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය රජය සහ එහි පාර්ශවකරුවන් වෙනුවෙන් සමාගමේ භාරකාරත්වයේ ව්‍යවස්ථාපිත වගකීමක් ඉටු කරයි. ඔවුන්ගේ ප්‍රධාන කාර්යභාරයන් වනුයේ:

- අ) සමාගම එහි දැක්ම සාක්ෂාත් කර ගැනීම සඳහා මෙහෙයවීම.
- ඇ) සමස්තයක් ලෙස සමාගමේ කළමනාකරණය, මෙහෙයුම් සහ කාර්යසාධනය අධීක්ෂණය කිරීම.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය අධ්‍යක්ෂවරුන් අට දෙනෙකුගෙන් (08) සමන්විත වන අතර, ඉන් හය දෙනෙකු (06) විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන් වන අතර දෙදෙනෙකු (02) විධායක අධ්‍යක්ෂවරුන් වේ. සභාපතිවරයා සහ උප සභාපතිවරයා විධායක අධ්‍යක්ෂවරුන් ලෙස කටයුතු කරති. එසේම ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ නියෝජිතයෙකු අමාත්‍යාංශ නිරීක්ෂක ලෙස කටයුතු කරයි. සභාපතිවරයා විසින් ගු.ගු.සේ.ස. හි සභාපති සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරිවරයා ලෙස ද්විත්ව භූමිකාවක් ඉටු කරලනු ලබයි. ආයතනික පාලන මාර්ගෝපදේශවල අවශ්‍යතා අනුව, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ බහුතරය ඉහළ කීර්තියක් දරන විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන්ගෙන් සමන්විත වේ. සියලුම විධායක සහ විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන් සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම්වලදී තනි ඡන්ද අයිතියක් ඇත. මෙම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සංයුතිය මගින් කරුණු සහ ස්වරූපය යන දෙඅංශයෙන්ම කළමනාකරණයේ ස්වාධීනත්වය පිළිබිඹු කරයි. එය අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ පෞද්ගලික සම්බන්ධතා, පෞද්ගලිකත්වය, සේවාවේ නියුක්තිය හෝ ව්‍යාපාර පමණක් නොව කළමනාකරණය සම්බන්ධයෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සමස්ත ආකල්පය ද වේ. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අධීක්ෂණ කාර්යභාරයේ මූලික හරය වනුයේ විෂය මූලික ස්වාධීන විනිශ්චයක් ලබා දීමයි.

සමාගමේ අභ්‍යන්තර හා බාහිර තොරතුරු සම්බන්ධයෙන් සියලුම අධ්‍යක්ෂවරුන්ට ස්වාධීන සහ ඒකාබද්ධ ප්‍රවේශයක් ඇත. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ක්‍රියාපටිපාටීන් අනුගමනය කරන බවටත්, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ක්‍රියාදාමයන් සම්බන්ධයෙන් නෛතික අවශ්‍යතා පිළිබඳ මාර්ගෝපදේශ සපයන බවටත් සමාගම් ලේකම්වරයා සහතික කරයි.

එමෙන්ම, ලේකම්වරයා විසින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට දැනුවත් තීරණ ගැනීමට හැකි වන පරිදි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් පිළිබඳ දැන්වීම්, රැස්වීම් වාර්තා සහ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකා සහ අනෙකුත් අදාළ ලියකියවිලි සමඟ ප්‍රමාණවත් තොරතුරු ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණ මත ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳ පසුවිපරම් ද ලේකම්වරයා විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි.

5. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ නායකත්වය සඳහා වෙන් කර ඇති කරුණුවලට පහත දෑ ඇතුළත් වේ:

සමාගම සතුව සියලුම ව්‍යාපාරික ඒකක හරහා සම්මත කර ඇති සහ තිරසාර කොටස්හිමියන්ගේ වටිනාකම පවත්වා ගැනීම සහ වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා අත්‍යවශ්‍ය වන හොඳින් ව්‍යුහගත ආයතනික පාලන රාමුවක් ක්‍රියාත්මක වේ.

- අ) සමාගම වෙනුවෙන් දැක්ම සහ මඟ පෙන්වීම සැපයීම.
- ආ) 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා පනතේ විධිවිධානවල විෂය පථය තුළ සම්මුඛ විධි ප්‍රතිපාදන සහ එය රජයේ සහ අනෙකුත් පාර්ශ්වකරුවන්ගේ අවශ්‍යතා සඳහා වඩාත් උපරිම සේවාවක් ඉටු කිරීම සඳහා නිර්දේශයන් සකස් කිරීම.
- ඇ) 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතේ සහ සාංගමික ව්‍යවස්ථාවලියෙහි විධිවිධානවලට අනුකූලව නෛතික අවශ්‍යතා සපුරලන බව සහ සමාගම ක්‍රියාත්මක වන බව සහතික කිරීම.
- ඈ) රජයට සහ අනෙකුත් ප්‍රධාන පාර්ශවකරුවන්ට ප්‍රශස්ත ආපසු ගෙවීම් සහ ප්‍රතිලාභ ලබා ගැනීම සඳහා අවදානම් කළමනාකරණය ඇතුළු විවිධ ප්‍රතිපත්ති සැකසීම.
- ඉ) රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්ති අරමුණු වරින් වර සමාලෝචනය කිරීම සහ අනාගත වර්ධනය සඳහා දිගුකාලීන ඉලක්ක සහ අරමුණු සකස් කිරීම සඳහා උපායමාර්ගික මඟ පෙන්වීම් සැපයීම.
- ඊ) වගකීම පැවරීමෙන් ප්‍රමාණවත් වගවීම සහතික කිරීම.

6. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පමණක් ගත හැකි වැදගත් තීරණවලට පහත දෑ ඇතුළත් වේ:

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ ප්‍රධාන අරමුණු කෙටියෙන් සහ එහි විෂය පථයට අයත් වන කරුණු:

- අ) සමස්ත නිර්දේශ තක්සේරු කිරීම සහ ව්‍යාපාරයේ උපාය මාර්ගය ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- ආ) පාර්ශ්වකරුවන්ගේ අවශ්‍යතා ආරක්ෂා කිරීම සඳහා විශ්වාසනීය සේවා සැපයීම.
- ඇ) කළමනාකරණ තොරතුරු වාර්තා මගින් ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණයේ කාර්යසාධනය පරීක්ෂා කර ඇගයීම, එමගින් සමාගම එහි ක්‍රියාකාරකම් මත නිවැරදිව පවතින බව සහතික කිරීම.
- ඈ) පාලන පිළිවෙත්වල ඵලදායීතාවය සහතික කිරීම.
- ඉ) අභ්‍යන්තර පාලනයන් ඇතුළුව අවදානම් තක්සේරු කිරීම සහ කළමනාකරණය සඳහා රාමුවක් ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- ඊ) අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ප්‍රතිපත්ති අරමුණු කළ පරිදි ක්‍රියාත්මක වන බවට සහ පොදුවේ මහජනතාවගේ යහපත වෙනුවෙන් ක්‍රියාත්මකවන බවට සහතික වීම.
- උ) ප්‍රතිඵල අපේක්ෂිත මට්ටමට අනුකූල නොවන්නේ නම්, ඉලක්ක සපුරාලීම සහතික කිරීම සඳහා ප්‍රමාදයකින් තොරව නිවැරදි ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම.
- ඌ) කළමනාකරුවන් ලෙස දක්ෂ පුද්ගලයින් පත් කිරීම සහ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකාරීත්වය අතර ප්‍රමාණවත් බලය පැවරීමක් පවතින බැව් සහතික කිරීම.
- එ) පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභා (COPE) රැස්වීම්වලට සහ පාර්ලිමේන්තු උපදේශක කාරක සභා (PCC) රැස්වීම්වලට සහභාගි වීම හෝ අවශ්‍ය අවස්ථාවලදී ඒ සඳහා ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකාරීත්වය වෙත බලය පැවරීම.

7. ආයතනික පාලන අංශයන්හි විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුවේ (AMC) භූමිකාව

7.1 විගණන කළමනාකරණ කමිටුව

ගු.ගු.සේ.ස. හි කටයුතු අධීක්ෂණය කිරීමේදී පාලක සභාවට සහය වීම මෙන්ම සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සහ ගු.ගු.සේ.ස. හි ක්‍රියාපටිපාටිවල අඛණ්ඩතාව සහතික කිරීම අරමුණු කරමින් PED/12 7:4:1 ඡේදය අනුව විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව පිහිටුවනු ලැබීය.

සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අඛණ්ඩතාව, සමාගමේ අභ්‍යන්තර පාලනය සහ අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධති සහ නෛතික සහ නියාමන අවශ්‍යතා සම්බන්ධයෙන් එහි අනුකූලතාව, බාහිර විගණකවරුන්ගේ කාර්යසාධනය, සුදුසුකම් සහ ස්වාධීනත්වය සහ සමාගම විසින් සිදු කරනු ලබන අභ්‍යන්තර විගණන කාර්යයේ ප්‍රමාණවත් බව සහ කාර්යසාධනය සම්බන්ධයෙන් වගකීම් අධීක්ෂණය කිරීමේදී අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට සහය වීම, විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුවෙහි කාර්යභාරයයි.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කර, වාර්ෂිකව සමාලෝචනය කරනු ලබන කමිටුවේ යොමු කිරීමේ අනුදේශවල කාර්යයන් සහ වගකීම්වල විෂය පථය නිසි ලෙස දක්වා ඇත. ගිණුම්කරණ සහ මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම්, පරිපාලන රෙගුලාසි (AR), මූල්‍ය රෙගුලාසි (FR) සහ ගු.ගු.සේ.ස. හි රෙගුලාසි ආවරණය වන පරිදි රජයේ රෙගුලාසිවලට යටත්වීම සහ අනුකූල වීම සහතික කිරීම සඳහා විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව විසින් මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමාලෝචනය කර ඇත.

විගණනය කරන ලද මූල්‍ය තොරතුරුවල අඛණ්ඩතාවය වෙනුවෙන් බාහිර හා අභ්‍යන්තර විගණන කාර්යයන් මගින් වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කරයි. ඒ අනුව, ඒවා අවම වශයෙන් කාර්තුමය පදනමින් විගණන කමිටුව විසින් අධීක්ෂණය කර ඵලදායී ලෙස ඇගයීමට ලක් කළ යුතුය. ගු.ගු.සේ.ස. හි රේඛීය අමාත්‍යාංශය වන ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශය සහ මහා භාණ්ඩාගාරයට ගු.ගු.සේ.ස. හි විගණන කාර්යයන් ඵලදායී බවත් ශක්තිමත් ලෙස ඇගයීමට ලක් කර ඇති බවත් සහතික කිරීම අවශ්‍ය වේ. ඇගයීම්වල විෂය පථය සඳහා පහත දෑ ඇතුළු අදාළ සියලු කරුණු ඇතුළත් විය යුතුය.

- ඇගයීම් කාලය තුළ සිදු කරන ලද කාර්යයේ ගුණාත්මකභාවය.
- විගණන කාර්යමණ්ඩලයේ හැකියාව සහ පළපුරුද්ද.
- රජයේ සහ අභ්‍යන්තර විගණනය සම්බන්ධයෙන් එහි වාර්තාකරණ ක්‍රියාවලියේ යෝග්‍යතාවය.

විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව විසින් දැනට පවතින පද්ධති සහ ක්‍රියාපටිපාටි නිරන්තරයෙන් සමාලෝචනය කර ඇති අතර, යම් අක්‍රමිකතාවයක් නිරීක්ෂණය වුවහොත් වැඩිදියුණු කිරීම් සඳහා යෝජනා ඉදිරිපත් කරනු ලබයි. මෙකී යෝජනා වරින්වර අනුමැතිය සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ. අදාළ අවදානම් තුරන් කිරීමේ අරමුණින් විගණකාධිපති සහ අභ්‍යන්තර විගණකවරුන් විසින් මතු කරන ලද විමසීම් සහ නිවැරදි කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග ප්‍රමාණවත් සහ ඵලදායී බව සහතික කිරීම සඳහා අදාළ අංශ විසින් ලබා දී ඇති පිළිතුරු ද කමිටුව විසින් සමාලෝචනය කර ඇත.

7.2 විනිවිදභාවය සහ අඛණ්ඩතාව

වැඩිදියුණු කළ පාලනය, වගවීම සහ විනිවිදභාවය අවශ්‍ය වන සමාගමේ මූල්‍ය වාර්තාකරණයේ අඛණ්ඩතාව හඳුනා ගැනීම සහ ආරක්ෂා කිරීම සඳහා විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව විසින් ආයතනික සංස්කෘතිය සහ භාවිතයන් නිරන්තරයෙන් අධීක්ෂණය කර සමාලෝචනය කර ඇත. භාණ්ඩාගාරයේ රාජ්‍ය මූල්‍ය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නිකුත් කරන ලද මාර්ගෝපදේශ මත පදනම්ව සමස්ත ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය සමාගමේ වැදගත් ක්‍රියාකාරකමක් වන අතර, භාණ්ඩ හා සේවා අත්පත් කර ගැනීමේදී පූර්ණ විනිවිදභාවයෙන් යුතු ක්‍රියාපටිපාටියක් සපයයි.

7.3 අභ්‍යන්තර විගණනය

විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. හි අභ්‍යන්තර විගණන සහ තත්ත්ව සහතික අංශයේ සහය ලැබේ. අභ්‍යන්තර විගණන සහ තත්ත්ව සහතික අංශයේ ප්‍රධානියා විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුවෙහි කැඳවුම්කරු ලෙස කටයුතු කරන අතර, සභාපතිතුමා වෙත වාර්තාකරණ කටයුතු සිදු කරයි. අභ්‍යන්තර විගණන සහ තත්ත්ව සහතික අංශයේ ප්‍රධාන අරමුණ වනුයේ ගුවන්තොටුපළ සේවාවන්හි ඇතැම් ක්ෂේත්‍ර සඳහා ගුණාත්මක ප්‍රමිතීන් සතුටුදායක බව සහතික කරමින්, අභ්‍යන්තර පාලනවල ප්‍රමාණවත් බව, අඛණ්ඩතාව සහ සඵලතාවය ඇගයීම මගින් පවතින සමස්ත අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිය පිළිබඳ ස්වාධීන සමාලෝචනයක් පැවැත්වීම සහ අභ්‍යන්තර පාලනයන් ශක්තිමත් කිරීම සඳහා කළමනාකාරීත්වය වෙත සුදුසු නිර්දේශ ඉදිරිපත් කිරීම වේ. අභ්‍යන්තර විගණනය විසින් අභ්‍යන්තර පාලනයන්හි ප්‍රමාණවත්භාවය සහ සඵලතාවය මෙන්ම සමාගමේ නීති සහ රෙගුලාසි සහ ස්ථාපිත ප්‍රතිපත්ති සහ ක්‍රියාපටිපාටිවලට අනුකූල වීම පිළිබඳව සභාපතිතුමා වෙත නිරන්තරයෙන් වාර්තා කරනු ලබයි. අභ්‍යන්තර විගණනය සඳහා පහත දෑ ඇතුළත් වේ:

අ) පවතින අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිය සමාලෝචනය කිරීම.

ආ) අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් ගනු ලබන ප්‍රධාන තීරණ ඵලදායී ලෙස ක්‍රියාත්මක වන බවට සහතික වීම.

ඇ) ගු.ගු.සේ.ස. හි එක් එක් අංශයේ විෂය පථය යටතේ කළමනාකරණ තීරණ සහ ක්‍රියාකාරකම් පිළිබඳ අවදානම් තක්සේරුව සම්බන්ධයෙන් විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව සහ ගු.ගු.සේ.ස. හි සභාපතිතුමා වෙත ඇගයීම සහ නිර්දේශ ඉදිරිපත් කිරීම.

ඈ) පද්ධති සහ පාලන සම්බන්ධයෙන් බාහිර විගණකවරුන් විසින් කරනු ලබන අවදානම් තක්සේරුව පිළිබඳ නිරීක්ෂණ සිදු කිරීම.

ඉ) ආදායම් සහ වියදම් සඳහා විශේෂ සහ කාලානුරූපී මූල්‍ය සමාලෝචනය කිරීම සහ එය හඳුනා ගැනීම සහ වාර්තාකරණය.

ඊ) ආයතනයේ තෝරාගත් ක්ෂේත්‍රවල තත්ත්ව විගණන සිදු කිරීම.

උ) ජාතික ප්‍රසම්පාදන කොමිසමට අදාළ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයන්ට අනුකූලව ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාපටිපාටි සමාලෝචනය කිරීම.

8. ගු.ගු.සේ.ස. හි ප්‍රධාන කොටස්හිමියා ලෙස රජයට වගවීම

පූර්ණ වශයෙන් රජය සතු ආයතනයක් ලෙස, රජයට වගවීම රේඛීය අමාත්‍යාංශය හරහා පහත සඳහන් යාන්ත්‍රණය භාවිතා කරමින් ගු.ගු.සේ.ස. විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබේ.

8.1 පාර්ලිමේන්තුව

2024 දෙසැම්බර් 20 දිනැති භාණ්ඩාගාර ලිපිය PED/S/Transport/2/Misc ප්‍රකාරව, මූල්‍ය වර්ෂය අවසානයේ සිට දින 180 ක් ඇතුළත සමාලෝචනය සඳහා සමාගමේ වාර්ෂික වාර්තාව පාර්ලිමේන්තුවේ සභාගත කළ යුතුය.

8.2 රාජ්‍ය ව්‍යවසාය පිළිබඳ කාරක සභාව (COPE)

සමාගමේ කාර්යසාධනය සමාලෝචනය කිරීමට සහ සමාගම කාර්යසාධන ඉලක්ක සපුරාලන සහ සමාජ වගකීම් ඉටු කරන ප්‍රමාණය තක්සේරු කිරීමට රාජ්‍ය ව්‍යවසාය පිළිබඳ පාර්ලිමේන්තු කාරක සභාවට (COPE) බලය ඇත. රාජ්‍ය ව්‍යවසාය පිළිබඳ කාරක සභාව විසින් කැඳවන විටදී ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්, ප්‍රධාන ගිණුම්කරණ නිලධාරී සමග සභාපතිතුමා, අධ්‍යක්ෂවරුන් සහ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරුවන්, එම ක්‍රියාකාරකම් සම්බන්ධයෙන් කිසියම් විමසීමක් සහ සැලකිලිමත් වන කරුණු සඳහා ප්‍රතිචාර දැක්වීමට සමාලෝචන සඳහා පැමිණ සිටිය යුතුය.

8.3 මුදල් අමාත්‍යවරයා/මහා භාණ්ඩාගාරය

රාජ්‍ය ව්‍යවසාය ඇතුළු රාජ්‍ය අංශයේ මූල්‍ය විනය සම්බන්ධයෙන් මුදල් අමාත්‍යවරයා හෝ ඔහු වෙනුවෙන් කටයුතු කරනු ලබන මහා භාණ්ඩාගාරය වගකීමෙන් බැඳේ. කාර්යසාධනය අධීක්ෂණය කිරීම, ප්‍රඥප්ති, රීති සහ රෙගුලාසි ආදියට අනුකූලව ක්‍රියාකිරීම සහතික කිරීම සහ අමාත්‍යවරයාට අදාළ ඕනෑම කරුණක් පිළිබඳව වාර්තා කිරීම සඳහා භාණ්ඩාගාර නියෝජිතයකු අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කරනු ලැබේ. සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ භාණ්ඩාගාර නියෝජිත ජී ඒ ඒ ප්‍රියන්ත මහතා විසින් මෙම කාර්යය ඉටු කරන ලදී.

රාජ්‍ය ව්‍යවසායන්හි මූල්‍ය කළමනාකරණය සහ පාලනය අධීක්ෂණය කිරීමේ වගකීම මහා භාණ්ඩාගාරයේ රාජ්‍ය ව්‍යවසාය දෙපාර්තමේන්තුව (DPE) සතු වේ.

8.4 ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශය

ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් සහ ප්‍රධාන ගිණුම්කරණ නිලධාරියා සමාගමේ මූල්‍ය පරිපාලනය සහ කළමනාකාරිත්වය සම්බන්ධයෙන් රජයට වගකිව යුතු වේ. එමගින් වසර තුළ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සමග පහත සඳහන් කරුණු නිතිපතා සමාලෝචනය කරයි.

- අ) ආයතනික සැලැස්ම සහ අයවැය
- ආ) ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘතිවල භෞතික හා මූල්‍ය කාර්යසාධනය
- ඇ) වත්මන් වර්ෂයේ දී අරඹන ලද ව්‍යාපෘති
- ඈ) කළමනාකරණ ලිපිය ඇතුළුව විගණන බෙදාහැරීම්
- ඉ) සමස්තයක් ලෙස වසරේ මූල්‍ය කාර්යසාධනය
- ඊ) පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ හෝ වෙනත් ඕනෑම ව්‍යවස්ථාපිත/නියාමන ආයතනයක රැස්වීම්වලින් මතුවන කරුණු

9. පාර්ශවකරුවන්ගේ නීත්‍යානුකූල අවශ්‍යතා හඳුනා ගැනීම

ආයතනයක් පාර්ශවකරුවන් වෙනුවෙන් මහා සේවයක් පිරිනැමීමේදී, වර්ධනයේ අපේක්ෂාවන් සපුරාලීමේදී සහ ප්‍රජා වගකීම් සහ නෛතික අනුකූලතාව සම්බන්ධයෙන් කීර්තියක් ඇති විට පාර්ශවකරුවන්ගේ වටිනාකම වැඩි දියුණු වේ. සමාගමක පාර්ශවකරුවන්ගේ (කොටස්හිමියන්, ගනුදෙනුකරුවන්, සේවකයන් සහ ප්‍රජාව ඇතුළුව) අවශ්‍යතා උපරිම කිරීම කෙරෙහි මූලික ලෙස අවධානය යොමු කරන්නේ නම් පාර්ශවකරුවන්ගේ වටිනාකම කළමනාකරණ ක්‍රමයක් ලෙස හැඳින්වේ. මෙකී ක්‍රමවේදයේ අරමුණ වනුයේ ප්‍රතිපත්ති ක්‍රියාවට නැංවීමෙන් පාර්ශවකරුවන්ගේ වටිනාකම උපරිම කිරීමයි. එය පිරිවැය පාලනය ශක්තිමත් කරනු ලබන අතර, ආයතනයේ සේවාවන්හි ගුණාත්මකභාවය ඉහළ නංවමින්, සමාගමේ සේවකයින්ගේ කුසලතා සහ චිත්ත ධෛර්යය වර්ධනය කරනු ලබයි. එමෙන්ම සමාගම විසින් සම්පත් සහ නඩත්තුව වර්ධනය කරලනු ලබන ප්‍රජාවේ උන්නතිය සුරක්ෂිත කරයි. ඒ අනුව, ගු.ගු.සේ.ස හි කටයුතු පිළිබඳව උනන්දුවක් දක්වන රජය සහ අනෙකුත් ආශ්‍රිත කණ්ඩායම් ඇතුළුව සියලුම අදාළ නීත්‍යානුකූල පාර්ශවකරුවන්, සේවකයින්, ගුවන්තොටුපළ භාවිතා කරන්නන් (ගුවන් සමාගම්, මගීන් සහ ගුවන්තොටුපළ තුළ සිය ව්‍යාපාර පවත්වාගෙන යන ව්‍යාපාරික ප්‍රජාව), සැපයුම්කරුවන් සහ අනෙකුත් සේවා සපයන්නන් සහ සමස්ත ප්‍රජාව සඳහා වන නෛතික සහ අනෙකුත් බැඳීම් පිළිබඳ සමාගම දැනුවත්ය. මෙම බැඳීම් පාර්ශවකරුවන්ගේ දිගු කාලීන වටිනාකම් ප්‍රශස්ත කිරීම සඳහා වන මූලික කාර්යභාරයක් ලෙස සැලකීම වැදගත් වේ.

එය පහත ක්ෂේත්‍රවලින් සමන්විත වන අතර, සුදුසු ආයතනික භාවිතයන් වෙනුවෙන් වූ කැපවීම පෙන්නුම් කරයි:

- අ) නියාමන රාමුව සම්බන්ධයෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සහ කළමනාකාරිත්වය විසින් නිසි සැලකිල්ලක් දැක්වීම.
- ආ) ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සපයන්නා ලෙස කටයුතු කරමින්, රජයේ වගකීම් ඉටු කිරීම.
- ඇ) ණයහිමියන් සහ මූල්‍ය ආයතන වෙත වගකීම් නිසි කලට සපුරාලීම.
- ඈ) සාධාරණ වෙළඳාමට අදාළ වගකීම් අඛණ්ඩව සපුරාලීම සහ සැපයුම්කරුවන් සහ අනෙකුත් සේවා සපයන්නන් සමඟ ගනුදෙනු කිරීමේදී සාධාරණ ක්‍රමවේදයක් සහතික කිරීම.
- ඉ) ප්‍රජාව වෙත සදාචාරාත්මක ව්‍යාපාරික භාවිතයන් යොදා ගැනීම.
- ඊ) නීතියෙන් නියම කර ඇති ආකාරයට සියලුම මෙහෙයුම් සහ ක්‍රියාකාරකම් සිදු කිරීම සහ උචිත පරිදි හොඳම භාවිතයන් අනුගමනය කිරීම.
- උ) සියලුම ගුවන්තොටුපළ භාවිතා කරන්නන්ට සමානාත්මයෙන් සැලකීම.
- ඌ) සේවකයින්ට සාධාරණව, ගෞරවාන්විතව සහ සමානාත්මයෙන් සැලකීම.

10. කාලෝචිත සහ සමතුලිත හෙළිදරව් කිරීම්

විචක්ෂණ තීරණ ගැනීම සඳහා අවැසි පුළුල් පරාසයක සහ මනා දැනුමකින් යුතු කරුණු සමගින් කාලෝචිත හා නිවැරදි තොරතුරු සැපයීම යනු අභ්‍යන්තරව මෙන්ම බාහිරව ද අපගේ තොරතුරු අනාවරණය කිරීමේ මූලික අරමුණයි. සමාගමේ ස්ථාපිත ප්‍රතිපත්ති සහ ක්‍රියාපටිපාටි, සියළුම නීති සහ නියාමන අවශ්‍යතා මගින් මහා භාණ්ඩාගාරයේ රාජ්‍ය ව්‍යවසාය දෙපාර්තමේන්තුව මගින් නිකුත් කරන චක්‍රලේඛ සහ ශ්‍රී ලංකා මූල්‍ය වාර්තාකරණ සම්මත (SLFRSs/LKASs) ඇතුළුව, සියලුම නීති සහ රෙගුලාසිවල අනාවරණය කිරීමේ අවශ්‍යතාවලට අනුකූල වීම සහතික කරයි.

ආයතනයෙහි ව්‍යාපාර, අවදානම් පැතිකඩ, මූල්‍ය තත්ත්වය, මෙහෙයුම් කාර්යසාධනය සහ ප්‍රවණතා අවබෝධ කර ගැනීමට කොටස්හිමියන්ට අවබෝධය ලබා

දීමේ අරමුණින් ගු.ගු.සේ.ස. විසින් සිය පාර්ශවකරුවන් සමඟ ඵලදායී සහ අවංක සන්නිවේදනයක් පවත්වාගෙන යයි. ප්‍රතිපත්තියක් ලෙස සහ ඉල්ලුම මත, කලින් කලට සහ අවශ්‍ය අවස්ථාවේදී සිදු කරනු ලබන බොහෝමයක් වාර්තා සහ විශ්ලේෂණය කරන ලද තොරතුරු සපයනු ලැබේ. ආයතනික මෙහෙයුම්වල සැබෑ තත්ත්වය සහ මූල්‍ය කාර්යසාධනය සම්බන්ධයෙන් සේවකයින් දැනුවත් කරනු ලබයි. සමාගමේ අභ්‍යන්තර ජාලය මගින් සේවකයින්ට තොරතුරු ප්‍රචාරණය වැඩි දියුණු කිරීමේ අරමුණ සපුරාලයි. අපගේ ව්‍යාපාරයට බලපාන සහ අප ක්‍රියාත්මක වන ප්‍රජාවට බලපාන නීති සහ රෙගුලාසි සංවර්ධනය කිරීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම හෝ යාවත්කාලීන කිරීම සිදු වන සෑම අවස්ථාවකදීම ගු.ගු.සේ.ස. සමාජය සඳහා වැදගත් රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්ති සංවාදවල සක්‍රියව සහභාගී වේ.

11. සමාගම් ලේකම්

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ක්‍රියාපටිපාටි අනුගමනය කිරීම සහ නිතිපතා සමාලෝචනය කිරීම සහතික කිරීම සම්බන්ධයෙන් සමාගම් ලේකම් වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කරයි. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සටහන් සහ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල වාර්තා පවත්වාගෙන යාමට අමතරව, වර්ෂය තුළ ආයතනික පාලන කටයුතු, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ක්‍රියාපටිපාටි සහ අදාළ නීති රීතිවලට අදාළ උපදෙස්වලට අමතරව, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට නියමිත වේලාවට සහ නිවැරදි තොරතුරු ලැබෙන බව සහතික කිරීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ලේකම් විසින් සහය ලබා දෙයි. මතු කරන ලද සහ වාර්තා කිරීමට බලාපොරොත්තු වන සියලුම ගැටලු ලේකම් විසින් ප්‍රමාණවත් විස්තර සහිතව ලේඛනගත කර ඇත.

අදාළ ව්‍යවස්ථාපිත, නව රෙගුලාසිවලට අනුකූල වීම සහතික කිරීම සම්බන්ධයෙන් සමාගම් ලේකම් මූලික වශයෙන් වගකීමෙන් බැඳේ. එමෙන්ම පාලන කටයුතු සඳහා කළමනාකාරිත්වය සහ නියාමන අධිකාරීන් අතර සම්බන්ධකාරකයෙකු ලෙසද කටයුතු කරයි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ විගණකාධිපතිවරයාගේ වාර්තාව

ජාතික විගණන කාර්යාලය
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE

මගේ අංකය / எனது இல. / My No. } AAV/A/AASL/FA/24/30   ඔබේ අංකය / உமது இல. / Your No. }   දිනය / திகதி / Date } 16 June 2025

The Chairman
Airport and Aviation Services (Sri Lanka) (Private) Limited

Report of the Auditor General on the Financial Statements and Other Legal and Regulatory Requirements of the Airport and Aviation Services (Sri Lanka) (Private) Limited for the year ended 31 December 2024 in terms of Section 12 of the National Audit Act, No. 19 of 2018.

1. Financial Statements

1.1 Qualified Opinion

The audit of the financial statements of the Airport and Aviation Services (Sri Lanka) (Private) Limited (AASL) for the year ended 31 December 2024 comprising the statement of financial position as at 31 December 2024 and the statement of comprehensive income, statement of changes in equity and cash flow statement for the year then ended, and notes to the financial statements, including material accounting policy information was carried out under my direction in pursuance of provisions in Article 154(1) of the Constitution of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka read in conjunction with provisions of the National Audit Act No. 19 of 2018. My report to Parliament in pursuance of provisions in Article 154(6) of the Constitution will be tabled in due course.

In my opinion, except for the effects of the matters described in the basis for qualified opinion section of my report, the accompanying financial statements give a true and fair view of the financial position of the Company as at 31 December 2024, and of its financial performance and its cash flows for the year then ended in accordance with Sri Lanka Accounting Standards.

ජාතික විගණන කාර්යාලය
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE
NAOSL

1.2 Basis for Qualified Opinion

(a) According to Paragraph 36 of Sri Lanka Accounting Standards (LKAS) 16 – Property, Plant and Equipment (PPE), when an item of PPE is revalued, the entire class of assets to which it belongs shall be revalued. However, the company had excluded 15 buildings valued at Rs. 212.7 million, 44 vehicles valued at Rs. 84.8 million, hangars valued at Rs.18.5 million, and plant and machinery valued at Rs. 6,900 million when revaluing the PPE.

(b) According to Paragraph 16(b) of LKAS 16, only costs directly attributable to preparing an asset for its intended use may be capitalized. Further, Paragraph 20 of LKAS 23 requires the suspension of capitalization of borrowing costs during extended periods of inactive development. However, contrary to that the salaries of the PMU staff and loan interest amounting to Rs. 7.5 million and Rs. 43.8 million respectively, incurred during the suspended period had been capitalized under the capital work-in-progress.

(c) Without the ownership being transferred, a sum of Rs. 671.1 million was reported as lands under Property, Plant, and Equipment in the company's financial statements for the year under review.

(d) According to the 2023 Board of Survey report, the cost of the assets (carrying value Rs. 529.9 million) not available in the company was Rs. 1,952 million. However, no required adjustments had been made in the books of accounts of the company. As a result, the PPE shown in the financial statements had been overstated by similar amount.

(e) The goods received during the year under review amounting to Rs. 1,403.9 million, had been erroneously shown as goods in transit, without being transferred to the relevant stock account.

(f) Cost of the fully equipped ambulance and a garbage compactor valued at Rs. 52.1 million which were donated to AASL by the government of Japan had not been accounted as PPE under the financial statements of the Company year under review.

(g) As per the financial statements, the fixed deposit investment was Rs. 100,970 million. However, as per bank confirmation it was Rs.100,677.3 million. Hence, there was a difference of Rs. 292.7 million between two balances and no action had been taken to reconcile the two balances.

I conducted my audit in accordance with Sri Lanka Auditing Standards (SLAuSs). My responsibilities, under those standards are further described in the Auditor's Responsibilities for the Audit of the Financial Statements section of my report. I believe that the audit evidence I have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for my opinion.

1.3 Emphasis of Matters

I draw attention to Note No. 30 and as per the circular dated 12/04/2022 on "Interim policy regarding the service of Sri Lanka's external public debt" issued by the Ministry of Finance, direction was given not to settle foreign loans obtained by the government entities. This adversely affected the on-going constructions of BIADP Phase II Stage 2 Project, as the contractor refused to continue the project since JICA stopped the loan disbursements with the issuance of circular.

Despite the circular issued by the Ministry of Finance, Company communicated to the Ministry of Finance that AASL has the financial capability to make loan repayments and continue the project as the company has adequate funds. Since that endorsement could not be issued due to IMF debt restructuring programme, the contractor Taisei Corporation terminated the contract with AASL, with effect from 09 December 2022.

After contract termination, AASL was authorized to fund critical protective works using its own resources until JICA funding resumes. Two contracts worth Rs. 3,677 million were awarded, with one completed and the other 73% done by the end of 2024. Termination payments to Taisei Corporation paid and unpaid amounted to JPY 444.5 million and Rs. 1,486.8 million, excluding additional running costs and financing charges to be accrued to the final claim. AASL received local materials worth Rs. 3,920 million and approved overseas stock plans worth Rs. 720 million. While the contractor may escalate disputes to a Dispute Board, no provision has been made in the 2024 financial statements for this potential liability.

After settling termination payments, the remaining JICA loan is insufficient to complete Package A, resulting to ongoing funding negotiations between JICA, the Sri Lankan Government, and AASL. An Aide-Memoire was signed on 11 November 2024 to support financing for the completion phase (Package "AI"), and Amendment No. 3 to the consultancy agreement was signed on 1 November 2024. Tendering began on 24 September 2024, extended to 25 March 2025, with bid evaluations currently in progress.

My audit opinion remains unmodified in respect of this matter.

ජාතික විගණන කාර්යාලය
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE
NAOSL

1.4 Other information included in the Company's 2024 Annual Report.

The other information comprises the information included in the Company's 2024 Annual Report but does not include the financial statements and my auditor's report thereon, Which I have obtained prior to the date of this auditor's report. Management is responsible for the other information.

My opinion on the financial statements does not cover the other information and I do not express any form of assurance conclusion thereon.

In connection with my audit of the financial statements, my responsibility is to read the other information identified above and, in doing so, consider whether the other information is materially inconsistent with the financial statements or my knowledge obtained in the audit or otherwise appears to be materially misstated.

If based on the work I have performed on the other information that I have obtained prior to the date of this auditor's report, I conclude that there is a material misstatement of this other information, I am required to report that fact. I have nothing to report in this regard.

1.5 Responsibilities of Management and Those Charged with Governance for the Financial Statements

Management is responsible for the preparation of financial statements that give a true and fair view in accordance with Sri Lanka Accounting Standards, and for such internal control as management determine is necessary to enable the preparation of financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

In preparing the financial statements, management is responsible for assessing the Company's ability to continue as a going concern, disclosing, as applicable, matters related to going concern and using the going concern basis of accounting unless management either intends to liquidate the Company or to cease operations, or has no realistic alternative but to do so.

Those charged with governance are responsible for overseeing the Company's financial reporting process.

As per Section 16(1) of the National Audit Act No. 19 of 2018, the Company is required to maintain proper books and records of all its income, expenditure, assets and liabilities, to enable annual and periodic financial statements to be prepared of the Company.

1.6 Auditor's Responsibilities for the Audit of the Financial Statements Statement

My objective is to obtain reasonable assurance about whether the financial statements as a whole are free from material misstatement, whether due to fraud or error, and to issue an auditor's report that includes my opinion. Reasonable assurance is a high level of assurance, but is not a guarantee that an audit conducted in accordance with Sri Lanka Auditing Standards will always detect a material misstatement when it exists. Misstatements can arise from fraud or error and are considered material if, individually or in the aggregate, they could reasonably be expected to influence the economic decisions of users taken on the basis of these financial statements.

As part of an audit in accordance with Sri Lanka Auditing Standards, I exercise professional judgment and maintain professional scepticism throughout the audit. I also:

- Identify and assess the risks of material misstatement of the financial statements, whether due to fraud or error, design and perform audit procedures responsive to those risks, and obtain audit evidence that is sufficient and appropriate to provide a basis for my opinion. The risk of not detecting a material misstatement resulting from fraud is higher than for one resulting from error, as fraud may involve collusion, forgery, intentional omissions, misrepresentations, or the override of internal control.

- Obtain an understanding of internal control relevant to the audit in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the Company's internal control.

- Evaluate the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates and related disclosures made by the management.

- Conclude on the appropriateness of the management's use of the going concern basis of accounting and based on the audit evidence obtained, whether a material uncertainty exists related to events or conditions that may cast significant doubt on the Company's ability to continue as a going concern. If I conclude that a material uncertainty exists, I am required to draw attention in my auditor's report to the related disclosures in the financial statements or, if such disclosures are inadequate, to modify my opinion. My conclusions are based on the audit evidence obtained up to the date of my auditor's report. However, future events or conditions may cause the Company to cease to continue as a going concern.

Evaluate the overall presentation, structure and content of the financial statements, including the disclosures, and whether the financial statements represent the underlying transactions and events in a manner that achieves fair presentation.

I communicate with those charged with governance regarding, among other matters, significant audit findings, including any significant deficiencies in internal control that I identify during my audit.

2. Report on Other Legal and Regulatory Requirements

2.1 National Audit Act, No. 19 of 2018 and Companies Act, No. 7 of 2007 include specific provisions for following requirements.

2.1.1 except for the effects of the matters described in the basis for Qualified Opinion section of my report, I have obtained all the information and explanation that required for the audit and as far as appears from my examination, proper accounting records have been kept by the Company as per the requirement of section 163 (2) of the Companies Act, No. 7 of 2007 and section 12 (a) of the National Audit Act, No. 19 of 2018.

2.1.2 the financial statements presented is consistent with the preceding year as per the requirement of section 6 (1) (d) (iii) of the National Audit Act, No. 19 of 2018.

2.1.3 the financial statements presented includes all the recommendations made by me in the previous year as per the requirement of section 6 (1) (d) (iv) of the National Audit Act, No. 19 of 2018.

2.2 Based on the procedures performed and evidence obtained were limited to matters that are material, nothing has come to my attention;

2.2.1 to state that any member of the governing body of the Company has any direct or indirect interest in any contract entered into by the Company which are out of the normal cause of business as per the requirement of Section 12 (d) of the National Audit Act, No. 19 of 2018.

2.2.2 to state that the Company has not complied with any applicable written law, general and special directions issued by the governing body of the Company as per the requirement of section 12 (f) of the National Audit Act, No. 19 of 2018 except for ;

Reference to Laws/ Direction	Non -compliance
(a) Section 11(2) of the Inland Revenue Act No. 24 of 2017	Contrary to the provision in the Act, a capital expenditure of Rs. 1,223 million paid to the General Treasury for foreign loan repayment was deducted as an allowable expense when calculating business income.
(b) Section 2.3 and 3.1of the Public Enterprise Circular No PED 01/2015 dated 25 May 2015 and circular No. 01/2015 (ii) dated 14 January 2022	Contrary to the circular provisions, the Board of Directors of the company had approved fuel allowances for 277 officers exceeding their entitled limits and the overpayment was Rs.67 million.
(c) Paragraph 2.6 (Use of e-GP Portal for "Shopping" Procedure) of circular PFD Circular No. 08/2019 and dated 17 December 2019 issued by the Ministry of Finance, Economy and Policy Development	All the procurement planned to be processed by PEs under the shopping procedure should be processed through the e-GP system gradually by PEs beginning 01 January 2020. However, e-GP Portal for shopping procedure was not followed by the company yet.
(d) Section 2.2.2 (b) V of the Public Enterprises Circular No. 01/2021 and dated 16th November 2021– Guideline on Corporate Governance for State Owned Enterprises	The Board of Directors (BOD) ensure that appointment of Chief Executive Officer (CEO) and as per the section 2.1 of the circular, wherever the role of Chairman and CEO are combined through the relevant statute or the AOA, the relevant BOD must initiate action to split the two roles through an amendment to the statute or the AOA. However, the BOD had not initiated action to split the two roles and to appoint CEO even as at the 31 May 2025.
(e) Public Enterprises Circular No. 01/2021 - and dated 16th November 2021–Operational Manual for state owned Enterprises	
(i) Section 3.2 (i)	The Company is required to submit requests pertaining to cadres including cadre positions, Scheme of Recruitments (SOR), pay structure and allowances with Board approval

		and recommendations of the Line Ministry, for the approval of the Director General of Department of Management Services. However, the Company only obtained Board approval for the SOR and the pay structure and allowances were approved by the Ministry of Finance on 1 January 2024 without full approval for SOR.
(ii)	Section 3.4	The Company should include job descriptions, academic qualifications, experience, and other relevant details when formulating schemes for recruitment and promotions. However, the current SOR in use does not include job descriptions or the mode of recruitment.
(iii)	Section 5.3	A significant discrepancy between the stipulated 30% profit after tax distribution to the consolidated fund, as per the PED Operational manual and the actual amount credited by the Airport and Aviation Company over the past three financial years (2022, 2023, and 2024). While the expected contribution totals Rs. 16,280,640,860, the company only paid Rs. 7,336,000,000 representing only 45% of the anticipated credit to the consolidated fund.
(iv)	Section 2.1 of the Public Enterprises Circular No. PED 04/2023 dated 11 December 2023 and Section 4 of the Internal Memorandum issued by the Company	In April 2023, the Company paid a bonus advance of Rs. 178.8 million to 3,589 employees, Rs. 50,000 each, which should have been deducted from the annual bonus of Rs. 125,000 per employee at year-end, as per circulars. However, the Company paid Rs. 664.6 million as bonus for 2025 without adjusting for the advance. Further, Rs. 514.5 million was paid as leave encashment, contrary to the relevant circular.
(f)	Circular No. AP/238 dated September 2023 of Airport and Aviation Services (SL) Ltd.	Despite AASL implementing measures to improve vehicle accident investigations, formal procedures were not followed for 50 accidents involving the company's vehicle fleet during 2023 and 2024.

(g) Circular No. AP/203 dated 12 May 2015 of Airport and Aviation Services (SL) Ltd.	The staff loan repayment period is 36 or 48 months. However, contrary to that loans given to 11 employees aggregating to Rs. 1,157,883 had not been recovered even though the repayment period is lapsed.

2.2.3 to state that the Company has not performed according to its powers, functions and duties as per the requirement of section 12 (g) of the National Audit Act, No. 19 of 2018

2.2.4 to state that the resources of the Company had not been procured and utilized economically, efficiently and effectively within the time frames and in compliance with the applicable laws as per the requirement of section 12 (h) of the National Audit Act, No. 19

(a) During the year, the Company planned 63 projects over Rs. 50 million each, totaling Rs. 30,495 million. Out of the 19 procurements scheduled for completion in 2024, only 4 were finalized. The remaining 15 projects, valued at Rs. 5,984 million, were still in early procurement stages, including 10 marked as urgent.

2.5 Other Matters

(a) As per the information submitted to the audit, twelve vehicles valued at Rs. 7.5 million could not be verified since vehicles were not available at the company.

(b) Supplier advances obtained by all division and section heads should be settled before the end of each year. However, advances aggregating to Rs. 21.4 million had remained over 1 to 4 years without being settled.

(c) A financial fraud involving Rs. 14.8 million, committed in the Airport Management Division by a Management Assistant through the misappropriation of cash collected from the issuance of entry passes, had remained without been recovered as of the date of this report.

(d) International and domestic landing and parking trade debtors of Rs. 234.5 million and 65.1 million, rental debtors of Rs. 94.9 million, aerobridge debtors of Rs. 1.3 million, and overflying debtors of Rs. 196.9 million had remained over 1 to 5 years without being recovered.

(e) According to the Customer Complaint Management System, the Company received 977 customer complaints in 2024, including cases of lost baggage, mishandled

baggage, and damaged baggage. However, no preventive actions had not taken to resolve the the issues fully.

(f) Approval was given to allocate alternative land for the Akuregoda site and to provide Rs. 161 million for establishing a new high-frequency transmission center. However, the ownership of the land allocated from the Seetha Eliya Kandapola forest had not been transferred to the company, and no action had been taken to obtain the funds.

(g) The Company entered into agreements with six associations/ companies for taxi services in 1983 and extended the contract periods by the Board of Directors until February 2026. However, due to breaches of two agreements by the company between 1 February 1995 and 8 February 1996, the Company had paid a sum of Rs. 23.4 million as compensation to the respective parties as of 29 May 2025.

(h) A difference of Rs. 4,697.1 million was identified between the Embarkation Levy payables recorded by the Authority and the receivables reported by Airport and Aviation Services Sri Lanka Limited (AASL). However, no action had been taken to reconcile the two balances.

(i) The cost incurred for the construction of the Mattala Airport Security Building Complex during the year 2013 and 2014 was Rs. 18,744,398 and the construction works remained incomplete even as at the end of the year under review.

(j) Since the company formation in 1983 until 31 December 2024, the Company had invested a sum of Rs. 105,517 million on Property, Plant, and Equipment, excluding lands and assets at Mattala for airport infrastructure development as a statutory service provider, without obtaining concurrence from the Civil Aviation Authority of Sri Lanka.

(k) According to the Cabinet decision No.අමප/23/0154/604/014 dated 07 February 2023, company required to sign a MOU with the Government of Sri Lanka (GOSL) and adjust the books of accounts about the foreign loan amounting to Rs.30,423 million equivalent to USS 102.4 million shown in the financial statements. And it is also required to remit debt servicing instalments to the General Treasury. However, the company had failed to sign the MOU and adjust the books of accounts and remit loan instalments to the General Treasury.

(l) The operating cost and the operating income of the Mattala Rajapaksa International Airport (MRIA) for the year under review was Rs. 3,600.8 million and Rs. 242.2 million respectively, while the operating loss and net loss after tax was Rs. 3,358.6 million and Rs. 879.7 million respectively. The cumulative net losses as at the end of the year under review was Rs. 39,369 million. Although the expected annual passenger movement was one million, only 321,577 passengers were recorded over six years. A sum of Rs. 36,564 million (USD 247.7 million) investment had not been effectively utilized, and AASL continues to pay Rs. 2,053 million annually in interest on the foreign loan used for construction.

(m) **Phase II Step 2 of the Bandaranaike International Airport Development Project (BIADP)**

Initially, in year 2009 the project it is expected to expand the passenger movement capacity from 6 to 12 million. Accordingly, a sum of Rs. 344.5 million had incurred as consultancy expenses on designing works. Subsequently, the passenger movement capacity had been changed from 6 to 15 million through infrastructure upgrades and improved connectivity. As a result, the consultancy expenses incurred amounting to Rs. 344.5 million had resulted uneconomic, since the plan designed for the earlier passenger movement could not be used for the revised passenger movement capacity.

Under the JICA funding arrangements and the loans agreements of 2012 and 2016 the total fund of the project was JPY 74,397 million and only JPY 26,862.5 million had been used by 31 December 2024. Due to underutilization, Sri Lanka incurred JPY 247.9 million in commitment fees and JPY 35.7 million in interest. Loan repayments began on 16 March 2022.

A new consultancy agreement was signed on 3 March 2014, with a Japanese joint venture firm and amended in year 2016, 2023, and 2024 to meet AASL's updated requirements, extending the contract to July 2028. The total consultancy cost was set at USD 1.48 million, JPY 3,425.5 million, and Rs. 1,731.8 million. By 31 March 2025, AASL had paid a sum of Rs. 4,563.4 million, equivalent to JPY 2,772.4 million, for planning and consultancy services.

Construction works was divided into two packages namely A and B. Package B included a remote apron and taxiways to expand aircraft parking bays from 25 to 48. Although the work was scheduled to complete by October 2019, the actually completed in January 2022 at a cost of Rs. 8,448.6 million. However, 5 bays were

ජාතික විගණන කාර්යාලය
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE
NAOSL

blocked due to ongoing work, and 14 bays were deemed optimal use. Despite an agreement signed in February 2024 to re-mark the bays, no progress had been made as of May 5, 2025.

Under Package A, the Passenger Terminal Building & Associated Works contract was awarded to Taisei Corporation on 4 March 2020 at a contract amount of Rs. 105,569.7 million (JPY 41,553.9 million and Rs. 35,135.8 million). The project was scheduled to be completed by 14 December 2023. However, the construction work was suspended on 9 December 2022, after JICA stopped the funding due to a Ministry of Finance circular on foreign debt. At the time of suspension, the total payment made to the contractor was Rs. 37,311.3 million and the actual work completed was only 5.44% when compared with the planned 30%. Materials worth Rs. 1,995 million, including expired items, were stored in private warehouses, which incurred Rs. 60.3 million in rent by the end of 2024, with further rental costs expected until work resumes. The commitment charges and project administration expenses of Rs. 133.3 million incurred during the suspension period of the Construction of Passenger Terminal Building-II and associated works were uneconomical.

Two contracts valued Rs. 3,732.9 million were signed with a private company for protective works and essential activities, with Rs. 1,328.7 million paid by the end of 2024. The cumulative work-in-progress under Package A stood at Rs. 38,640 million, while total expenses, including consultancy and project management salaries, amounted to Rs. 43,735.7 million. To restart the project, tenders were re-invited between September and December 2024, with the bid submission deadline extended twice to March 25, 2025. As at that date, the bid evaluation process was in progress.

G.H.D. Dharmapala
Auditor General (Actg)

විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය

(සියලු අගයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දැක්වේ)

		දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය	
	සටහන්	2024	2023
ආදායම්	5	**43,750,204,235**	38,245,784,487
වෙනත් ආදායම්	6	**147,125,607**	130,045,148
		43,897,329,842	38,375,829,636
පරිපාලන සහ ආයතනික වියදම්	7	**(24,317,232,283)**	(19,061,158,765)
මෙහෙයුම් ලාභය		**19,580,097,559**	19,314,670,871
මූල්‍ය ආදායම		**7,742,971,965**	10,428,195,594
මූල්‍ය පිරිවැය		**1,348,014,727**	3,896,212,133
ශුද්ධ මූල්‍ය ආදායම / (පිරිවැය)	8	**9,090,986,693**	14,324,407,728
බදු පෙර ලාභය		**28,671,084,252**	33,639,078,598
ආදායම් බදු වියදම්	9	**(7,563,533,219)**	(5,517,423,668)
වසර සඳහා ලාභය		**21,107,551,033**	28,121,654,931
කොටසක මූලික ඉපැයුම්	10	**105,537**	140,607
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්			
විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම් ගණනය කිරීමේ උපකල්පනවල වෙනස් වීම් වලින් පැන නගින (අලාභය)/ ලාභය	23	**(1,584,154,286)**	(296,536,179)
ආයුගණන අලාභය මත විලම්බිත බදු	13	**475,246,286**	88,960,854
ස්ථාවර වත්කම් ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය		**3,887,322,433**	-
වෙනත් මුළු විස්තීර්ණ ආදායම්		**2,778,414,433**	(207,575,325)
වසර සඳහා මුළු විස්තීර්ණ ආදායම්		**23,885,965,466**	27,914,079,606

පිටු අංක 98 සිට 127 දක්වා සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අනිවාර්ය අංගයකි

මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශනය

(සියලු අගයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දැක්වේ)

		දෙසැම්බර් 31 දිනට	
	සටහන්	2024	2023
වත්කම්			
ජංගම නොවන වත්කම්			
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ	11	**46,691,988,899**	36,177,294,374
ආයෝජන දේපළ	11	**4,350,666,207**	3,927,460,603
දේපළ භාවිත කිරීමේ අයිතීන්	11	**4,108,917**	-
නොනිමි ප්‍රාග්ධන වැඩ	11	**49,646,447,011**	38,443,670,909
අස්පෘශ්‍ය වත්කම්	12	**118,145,699**	162,669,883
විලම්බිත බදු වත්කම්	13	**3,511,980,247**	3,509,712,949
		104,323,336,980	82,220,808,717
දිගු කාලීන ආයෝජන			
දිගු කාලීන ණය		**9,188,500**	10,388,500
දිගු කාලීන ණයකරවල ආයෝජන	14.1	**1,754,300,000**	2,199,300,000
දිගු කාලීන බැංකු තැන්පතු	14.2	**5,141,085,264**	-
සමාගම් නිලධාරීන් වෙත ලබා දුන් ණය	16.1	**124,009,193**	102,362,282
		7,028,582,957	2,312,050,782
ජංගම වත්කම්			
තොග	15	**1,926,917,609**	3,509,400,475
වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ	16	**10,710,000,768**	11,815,955,294
කෙටි කාලීන ණයකරයන්හි ආයෝජන	14.1	**445,000,000**	800,000,000
කෙටි කාලීන බැංකු තැන්පතු	14.2	**93,427,415,884**	87,716,805,396
මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	17	**4,519,586,238**	3,171,397,540
		111,028,920,500	107,013,558,705
මුළු වත්කම්		**222,380,840,436**	191,546,418,204
හිමිකම් සහ වගකීම්			
ප්‍රාග්ධනය සහ සංචිත			
ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය	18	**20,000,200**	20,000,200
සංචිත	19	**10,864,853,399**	6,846,530,966
රඳවාගත් ඉපැයුම්	20	**79,408,637,223**	60,744,660,339
		90,293,490,821	67,611,191,506
ජංගම නොවන වගකීම්			
ණය ගැනීම්	21	**71,031,712,452**	69,992,369,357
කල්බදු සහ වගකීම්	11	**8,422,060**	-
ණයකර	22	**4,000,000,000**	4,000,000,000
විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම්	23	**9,365,305,451**	6,993,907,655
විලම්බිත බදු වගකීම්	13	**10,439,696,649**	9,211,489,732
විලම්බිත රජයේ ප්‍රදාන	24	**1,240,393,529**	1,312,017,220
		96,085,530,141	91,509,783,963
ජංගම වගකීම්			
වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ	25	**8,949,384,603**	10,405,420,689
ණය ගැනීම්	21	**24,775,111,060**	19,922,064,751
කල්බදු සහ වගකීම්	11	**454,087**	-
විලම්බිත රජයේ ප්‍රදාන	24	**73,490,290**	73,794,595
ගෙවිය යුතු ආදායම් බදු	26	**2,203,379,433**	2,024,162,700
		36,001,819,474	32,425,442,734
මුළු වගකීම්		**132,087,349,615**	123,935,226,697
මුළු හිමිකම් සහ වගකීම්		**222,380,840,436**	191,546,418,204

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කිරීම සහ ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වගකිව යුතුය. මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන 2025 මැයි 28 දින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලදි.

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන 2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතේ අවශ්‍යතාවයන්ට අනුකූලව සකස් කර ඇති බව සහතික කරමි.

එයාර් චීෆ් මාෂර්ල් (විශ්‍රාමික) එච් ඩී අබේවික්‍රම
RWP RSP VSV USP Msc MA (Lon) rcds psc qfi
සභාපති

සිරිල් වන්නිගම
අධ්‍යක්ෂ

ජේ ඒ එම් ඩී එස් එස් අබේවර්ධන
මුදල් ප්‍රධානී

පිටු අංක 98 සිට 127 දක්වා සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අනිවාර්ය අංගයකි

හිමිකම් වෙනස්වීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශනය

(සියලු අගයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දැක්වේ)

	සටහන්	ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය	වෙනත් සංචිත	රඳවා ගත් ඉපැයුම්	එකතුව
2023 ජනවාරි 1 වන දිනට ශේෂය		20,000,200	6,848,033,247	38,389,121,466	45,257,154,914
පෙර වර්ෂය හා ගැළපුම්		-	-	(60,043,013)	(60,043,013)
වසර සඳහා ලාභය		-	-	28,121,654,931	28,121,654,931
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්					
පශ්චාත් සේවක ප්‍රතිලාභ බැඳීම් වල ආයුගණන අලාභය		-	-	(296,536,179)	(296,536,179)
ආයුගණන ලාභය මත විලම්බිත බදු		-	-	88,960,854	88,960,854
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්		-	-	**(207,575,325)**	**(207,575,325)**
මුළු විස්තීර්ණ ආදායම		-	-	**27,914,079,606**	**27,914,079,606**
ගෙවූ ලාභාංශ	28	-	-	(5,500,000,000)	(5,500,000,000)
ස්ථාවර වත්කම් ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය		-	(5,612,281)	5,612,281	-
සංචිත ගිණුමට මාරු කිරීම		-	4,110,000	(4,110,000)	-
2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය		**20,000,200**	**6,846,530,966**	**60,744,660,339**	**67,611,191,508**
2024 ජනවාරි 1 දිනට ශේෂය		20,000,200	6,846,530,966	60,744,660,339	67,611,191,508
පෙර වර්ෂය හා ගැළපුම්	29	-	-	82,333,851	82,333,851
වසර සඳහා ලාභය		-	-	21,107,551,033	21,107,551,033
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්					
පශ්චාත් සේවක ප්‍රතිලාභ බැඳීම්වල ආයුගණන අලාභය		-	-	(1,584,154,286)	(1,584,154,286)
ආයුගණන ලාභය මත විලම්බිත බදු		-	-	475,246,286	475,246,286
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්		-	-	**(1,108,908,000)**	**(1,108,908,000)**
මුළු විස්තීර්ණ ආදායම		-	-	**19,998,643,033**	**19,998,643,033**
ගෙවූ ලාභාංශ	28	-	-	(1,286,000,000)	(1,286,000,000)
ස්ථාවර වත්කම් ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය		-	3,887,322,433	-	3,887,322,433
සංචිත ගිණුමට මාරු කිරීම		-	131,000,000	(131,000,000)	-
2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය		**20,000,200**	**10,864,853,399**	**79,408,637,223**	**90,293,490,822**

පිටු අංක 98 සිට 127 දක්වා සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අනිවාර්ය අංගයකි

මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය

(සියලු අගයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දැක්වේ)

	සටහන්	දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය 2024	2023
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් වෙතින් මුදල් ප්‍රවාහ			
බදු වියදමට පෙර ලාභය		**28,671,084,252**	33,639,078,598
ගැළපුම්			
ක්ෂය වීම්	11	**3,789,060,472**	2,112,941,365
අස්පෘශ්‍ය වත්කම් ක්‍රමක්ෂය	12	**44,574,911**	8,301,847
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ මාරු කිරීම් සඳහා ගැළපුම්	11	**4,477,356,408**	1,065,965,556
වත්කම් ඉවත් කිරීම	11	**-**	6,610,000
ලියාහරින ලද වත්කම්/බැහැර කිරීම්/පරිත්‍යාග	11	**-**	27,482,546
ණය පරිවර්තනය මත විනිමය (ලාභය) /ආලාභය	8	**(13,266,244,433)**	(15,204,613,135)
ස්ථාවර තැන්පතු පරිවර්තනය මත විනිමය (ලාභය) /අලාභය	8	**8,835,297,942**	8,467,336,122
ආයෝජන වෙතින් ලද ආදායම	8	**(7,495,522,963)**	(10,366,420,837)
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ විකිණීමෙන් ලද අලාභය /(ලාභය)		**1,157,767**	-
පෙර වර්ෂය හා ගැළපුම්	11,20,21,26	**245,174,814**	(60,043,013)
විලම්බිත රජයේ ප්‍රදාන ක්‍රමක්ෂය/ලැබීම්		**(73,927,995)**	(77,600,562)
කාර්යමණ්ඩල ණය පොලී සඳහා ගැලපීම්		**(8,037,658)**	-
මූල්‍ය පිරිවැය	8	**2,515,661,418**	2,225,201,499
විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ සැලසුම සඳහා ප්‍රතිපාදන	23	**1,459,477,173**	1,395,653,571
කාරක ප්‍රාග්ධනය වෙනස්වීම්වලට පෙර මෙහෙයුම් ලාභය		**29,195,112,106**	23,239,893,558
බඩු තොග (වැඩි වීම)/අඩු වීම		**1,582,482,866**	(1,263,036,556)
වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ හි (වැඩි වීම)/අඩු වීම		**(1,808,728,485)**	(1,186,127,444)
වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ හි වැඩි වීම/(අඩු වීම)		**(3,180,194,511)**	1,733,350,107
මෙහෙයුම්වලින් උපයන ලද මුදල්		**25,788,671,976**	22,524,079,664
නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලසුම් ගෙවීම්	23	**(672,233,663)**	(575,627,437)
පොලී ගෙවීම්		**(790,737,613)**	(1,503,215,684)
ආදායම් බදු ගෙවීම්	26	**(5,933,212,438)**	(3,771,513,797)
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් වෙතින් උපයන ලද ශුද්ධ මුදල්		**18,392,488,261**	16,673,722,746
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් වෙතින් ලැබූ මුදල් ප්‍රවාහ			
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ අත්පත් කර ගැනීම	11	**(26,513,468,465)**	(4,876,794,714)
අස්පෘශ්‍ය වත්කම් අත්පත් කර ගැනීම	12	**(50,727)**	(155,040,414)
ණයකරවල ශුද්ධ ආපසු ගැනීම්	14	**800,000,000**	299,000,000
බැංකු තැන්පතුවල ශුද්ධ (ආයෝජන)		**(19,686,993,694)**	(11,195,812,812)
ක්‍රීඩා සමාජයෙන් අයකර ගත් ණය		**1,200,000**	1,200,000
පොලී ලැබීම්		**10,384,007,557**	8,470,891,677
කාර්යමණ්ඩල ණය ප්‍රදාන		**(98,000,000)**	(126,536,520)
කාර්යමණ්ඩල ණය ලැබීම්		**110,589,164**	92,513,023
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් වෙතින් උපයන ලද ශුද්ධ මුදල්		**(35,002,716,165)**	(7,490,579,760)
මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම් වෙතින් ලැබූ මුදල් ප්‍රවාහ			
කල්බදු වගකීම් ගෙවීම්	11	**(993,600)**	-
ගෙවූ ලාභාංශ	28	**(1,286,000,000)**	(5,500,000,000)
ණය ලැබීම්	21	**20,468,769,311**	321,109,644
ණය ආපසු ගෙවීම් (විදේශීය)	21	**(1,223,359,109)**	(1,475,191,088)
මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම් වෙතින් (භාවිතා කරන ලද)/උපයන ලද ශුද්ධ මුදල්		**17,958,416,602**	(6,654,081,444)
මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ හි ශුද්ධ වැඩි වීම/(අඩු වීම)		**1,348,188,699**	2,529,061,545
වර්ෂය ආරම්භයේ මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	17	**3,171,397,540**	642,335,995
වර්ෂය අවසානයේ මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	17	**4,519,586,238**	3,171,397,540

පිටු අංක 98 සිට 127 දක්වා සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අනිවාර්ය අංගයකි

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

1. ආයතනික තොරතුරු

1.1 පොදු තොරතුරු

ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගම ('සමාගම') ශ්‍රී ලංකාවේ ස්ථාපිත නේවාසික පුද්ගලික සමාගමකි. සමාගමෙහි ලියාපදිංචි කාර්යාලය කටුනායක, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළෙහි පිහිටා ඇත.

1.2 මූලික ක්‍රියාකාරකම් හා මෙහෙයුම්වල ස්වභාවය

වර්ෂය තුළ සමාගමේ මූලික ක්‍රියාකාරකම් වූයේ ජාත්‍යන්තරව පිළිගත් ප්‍රමිතීන්ට අනුව ගුවන්තොටුපළ කළමනාකරණය, අභ්‍යන්තර ගුවන් යානා සහ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් ගමන් තොරතුරු කලාපය (FIR) හරහා පියාසර කරන ගුවන් යානා සඳහා ගුවන් යාන්ත්‍රණ සේවා සහ ගුවන්තොටුපළ පරිශීලකයින්ට අවශ්‍ය අනෙකුත් පහසුකම් සැපයීම යි.

1.3 මූල්‍ය ප්‍රකාශන නිකුත් කිරීම සඳහා අනුමැතිය ලබාදුන් දිනය

2024 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වසර සඳහා ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගමෙහි මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන් නිකුත් කිරීම සඳහා 2025 මැයි 28 වන දින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ යෝජනාවකට අනුකූලව අනුමැතිය ලබාදෙන ලදී.

2. සුවිශේෂී ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල සාරාංශය

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කිරීමේ දී අනුගමනය කළ ප්‍රධාන ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති පහත දැක්වේ. වෙනත් අයුරකින් සඳහන් කර නොමැතිනම් මිස මෙම ප්‍රතිපත්ති ඉදිරිපත් කළ සියලුම වසර සඳහා නිරතුරුවම යොදාගෙන ඇත.

2.1 පිළියෙල කිරීමේ පදනම

ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට (SLFRSs/LKAS) අනුව සහ ඒවාට අනුකූලව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කර ඇත. සමහර මූල්‍ය වත්කම් සහ වගකීම් සාධාරණ තක්සේරුව සහ නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ වගකීම් වල වර්තමාන වටිනාකම අනුව හඳුනාගැනීම වෙනස් කරන ලද අතර ඓතිහාසික පිරිවැය පදනම යටතේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කරනු ලැබේ.

ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම සඳහා යම් තීරණාත්මක ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු භාවිත කිරීම අවශ්‍ය වේ. සමාගමේ ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති යොදා ගැනීමේ ක්‍රියාවලියේ දී කළමනාකරණය විසින් ඔවුන්ගේ තීන්දුව ක්‍රියාත්මක කිරීම අවශ්‍ය වේ. මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා උපකල්පන සහ ඇස්තමේන්තු වැදගත් වන ක්ෂේත්‍ර, සටහන 4 හි අනාවරණය වේ.

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් ඉදිරිපත් කෙරේ. මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම සහ ඉදිරිපත් කිරීම 2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතට අනුකූල වේ.

2.1.1 ඒකාබද්ධ කිරීම

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන මඟින් සමාගමේ ඒකාබද්ධ තත්ත්වය ඉදිරිපත් කරන අතර මෙමගින්:

අ) ප්‍රාග්ධන වියදම් සඳහා රජයේ ප්‍රදාන නියෝජනය කරන වැය ශීර්ෂ අරමුදල; සහ

ආ) රඳවාගත් ආදායම් අරමුදලද ඇතුළත් වේ

මෙය නීතිපතිවරයාගේ මතයක් බලාපොරොත්තුවෙන් 2011 වසර දක්වා වෙන වෙනම සකස් කර ඉදිරිපත් කරන ලදී.

2005 අගෝස්තු 17 දිනැති කැබිනට් අනුමැතියෙන් ලබා දුන් කැබිනට් සංදේශයේ 3.5 ඡේදය යටතේ සඳහන් වන ව්‍යවස්ථාපිත සංශෝධන ආරම්භ කිරීමට පියවර ගන්නා ලෙස සමාගම සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියට කළ ඉල්ලීමකට අනුව අවශ්‍ය ව්‍යවස්ථාදායක සංශෝධන සමඟ ගුවන්තොටුපළේ වත්කම් සහ වගකීම් සමාගම සමඟ ඒකාබද්ධ කිරීම සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් නීතිපතිවරයාගේ මතය විමසා ඇත.

ඉහත අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය සඳහා අවශ්‍යතාවය ඇති වූයේ, 1983 දී සමාගම පිහිටුවීම සහ ගුවන්තොටුපළ අධිකාරිය විසුරුවා හැරීමත් සමඟ, පෙර ගුවන්තොටුපළ අධිකාරිය සතුව තිබූ වත්කම්වලින් කොටසක් පමණක් හිමිකාරිත්වය සමාගමට පැවරීමත් සමඟ, ඉතිරි වත්කම් සහ වගකීම් වැය ශීර්ෂ සහ රඳවා ගත් ආදායම් අරමුදල් යටතේ තබා ගිණුම්ගත කිරීමත් නිසාය.

අරමුදල් දෙකෙහි සටහන් කර ඇති වත්කම් භාවිතයෙන් ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ලබා ගනිමින් ද එසේම අදාළ වගකීම් වාර්තා කිරීමකින් තොරව ණය සේවා සැපයීමේ වගකීම් සඳහා ගිණුම්කරණය සිදුකරමින් ද සමාගම විසින් එහි මූලික ක්‍රියාකාරකම් වල නිරත වීමේ පදනම මත මේ අනුව මූලික ගිණුම්කරණ සංකල්පවලින් බැහැර වෙමින් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය 2013 ජූනි 28 දින ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට (SLFRS/LKAS) අනුකූල වන පරිදි ඒකාබද්ධ කිරීම අනුමත කරන ලදී.

2.1.2 අනුකූලතා ප්‍රකාශය

සමාගම් පනතේ සහ SLFRSs/LKAS හි විධිවිධාන අනුව සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කිරීම සහ ඉදිරිපත් කිරීම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වගකීම වේ.

2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා සමාගමේ මූල්‍ය තත්ත්වය, විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය, හිමිකම් සහ මුදල් ප්‍රවාහ වල වෙනස්වීම්, ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන්, ("මූල්‍ය ප්‍රකාශන") සංසන්දනාත්මක තොරතුරු ද සමගින් ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරී ආයතනය විසින් නියම කර ඇති ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට (SLFRS/LKAS) අනුකූල වන අතර සමාගම් පනතේ අවශ්‍යතාවලට අනුකූල වේ. මෙම ප්‍රමිති www.casrilanka.com වෙබ් අඩවියෙ හි ලැයිස්තුගත කර ඇත.

2.1.3 සංසන්දනාත්මක තොරතුරු

වෙනත් ආකාරයකින් ප්‍රකාශ නොකළහොත් ඉදිරිපත් කරන ලද සියලුම වසර සඳහා ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති අඛණ්ඩව භාවිත කොට ඇත.

2.1.4 මිනුම් පදනම

මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයේ පහත සඳහන් ප්‍රමාණාත්මක අයිතම හැර, සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඓතිහාසික පිරිවැය පදනම මත සකස් කර ඇත.

ආරම්භකව ලාභය හෝ අලාභය හරහා සාධාරණ වටිනාකමක් ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද කෙටි කාලීන ආයෝජන, පසුව ඵලදායී පොලී අනුපාත ක්‍රමවේදය භාවිතා කොට මිනුම්ගත කර ඇත.

ශුද්ධ නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ වගකීම් - නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ වගකීම් වල වර්තමාන වටිනාකමට හඳුනානොගත් ආයුගණක ලාභ එකතු කර, හඳුනානොගත් අතීත සේවා පිරිවැය සහ හඳුනානොගත් ආයුගණක අලාභ අඩුකොට වගකීම් හඳුනාගෙන ඇත.

2.1.5 ක්‍රියාකාරී සහ ඉදිරිපත් කිරීමේ මුදල්

සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතුළත් අයිතම මනිනු ලබන්නේ සමාගම ක්‍රියාත්මක වන ප්‍රාථමික ආර්ථික පරිසරයේ මුදල් භාවිත කරමිනි (ක්‍රියාකාරී මුදල්). මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කරනු ලබන්නේ සමාගමේ ක්‍රියාකාරී සහ ඉදිරිපත් කිරීමේ මුදල් ඒකකය වන ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් ය. සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ සමාගමේ ඉදිරිපත් කිරීම් සහ ක්‍රියාකාරී මුදල් වල වෙනසක් සිදු නොවීය.

2.1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කිරීම

මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයේ ඉදිරිපත් කර ඇති සමාගමේ වත්කම් සහ වගකීම් ස්වභාවය අනුව කාණ්ඩගත කර ඇති අතර ඒවායේ සාපේක්ෂ ද්‍රවශීලතාවය සහ කල්පිරීමේ රටාව පිළිබිඹු කරන අනුපිළිවෙලකට ලැයිස්තුගත කර ඇත. මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට බලපාන උද්ධමන සාධක සඳහා ගැලපීම් සිදු කර නොමැත. මූල්‍ය වත්කම් සහ මූල්‍ය වගකීම් හිලව් කරනු ලබන අතර මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනයේ ශුද්ධ මුදල වාර්තා කරනු ලබන්නේ පිළිගත් මුදල් පියවීමට නීත්‍යනුකූලව බලාත්මක කළ හැකි අයිතියක් ඇති විට සහ ශුද්ධ පදනමක් මත පියවීමට හෝ වත්කම් පියවීමට අදහස් කරනවිට හෝ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතියකින් හෝ අර්ථ නිරූපණයකින් අවසර දී ඇති අතර, සමාගමෙහි ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල විශේෂයෙන් අනාවරණය කර ඇත.

2.1.7 ප්‍රමාණවත් බව සහ සමාහරණය

සමාන අයිතම වල සෑම ප්‍රමාණාත්මක කාණ්ඩයක්ම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල වෙන වෙනම ඉදිරිපත් කර ඇත. ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිය - LKAS 1 හි 'මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කිරීම' මඟින් අවසර දී ඇති පරිදි අසමාන ස්වභාවයේ හෝ ක්‍රියාකාරී තත්වයේ අයිතමයන් ප්‍රමාණාත්මක නොවන ඒවා හැර අනිත් අයිතමයන් වෙන වෙනම ඉදිරිපත් කෙරේ.

2.1.8 විනිශ්චයන් සහ ඇස්තමේන්තු භාවිතය

සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සැකසීමේ දී ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති යොදා ගැනීමට බලපාන විනිශ්චයන්, ඇස්තමේන්තු සහ උපකල්පන සහ වාර්තා කර ඇති වත්කම්, වගකීම්, ආදායම් සහ වියදම් ප්‍රමාණයන් SLFRS සහ කළමනාකාරිත්වය සමඟ අනුකූල වීම අවශ්‍ය වේ. සැබෑ ප්‍රතිඵල මෙම ඇස්තමේන්තු වලට වඩා වෙනස් විය හැක. ඇස්තමේන්තු සහ උපකල්පන අඛණ්ඩ පදනමක් මත සමාලෝචනය කෙරේ. ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු සඳහා වන සංශෝධන අවශ්‍ය විටෙක හඳුනාගැනේ.

2.1.9 අඛණ්ඩ පැවැත්ම

කළමනාකාරිත්වය විසින් අඛණ්ඩ පැවැත්ම සඳහා ඇති හැකියාව පිළිබඳව තක්සේරුවක් කර ඇති අතර අපේක්ෂා කළ හැකි අනාගතයක් සඳහා ව්‍යාපාර කටයුතු කරගෙන යාමට සම්පත් ඇති බවට සෑහීමකට පත්වේ. තවද, සමාගමේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම පිළිගත හැකි කිසිදු ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතතාවයක් පිළිබඳ කළමනාකරණය දැන නොසිටී. එබැවින්, මූල්‍ය ප්‍රකාශන අඛණ්ඩව පැවැත්ම පදනම මත සකස් කරනු ලැබේ.

2.1.10 මූල්‍ය උපකරණ

මූල්‍ය උපකරණයක් යනු එක් ආයතනයක මූල්‍ය වත්කමක් සහ වෙනත් ආයතනයක මූල්‍ය වගකීම් හෝ හිමිකම් උපකරණයක් ඇති කරන ඕනෑම ගිවිසුමකි.

2.1.11 විලම්බිත බදු වත්කම්

බදු අලාභ සම්බන්ධයෙන් විලම්බිත බදු වත්කම් හඳුනාගෙන ඇති අතර, එම බදු අලාභ භාවිත කළ හැකි වන්නේ අනාගත බදු අය කළ හැකි ලාභ ලැබීමට ඉඩ ඇති ප්‍රමාණයට වේ. අනාගත බදු-සැලසුම් උපාය මාර්ග සමඟ, අනාගත බදු අය කළ හැකි ලාභයේ විභව කාලය සහ මට්ටම මත පදනම්ව, හඳුනාගත හැකි විලම්බිත බදු වත්කම් ප්‍රමාණය තීරණය කිරීමට උපකල්පන කරනු ලැබේ.

2.1.12 සාධාරණ අගය ගණනය කිරීම

සාධාරණ අගය ගණනය කිරීමකදී වෙළඳපොල සහභාගිවන්නන් අතර වත්කම් විකිණීම හෝ වගකීම් පැවරීම, පවතින වෙළඳපොල තත්වයන් යටතේ ගණනය කරන දිනයේදී ක්‍රමානුකූල ගනුදෙනුවක් ලෙස වත්කම් වගකීම් හුවමාරු වන බව උපකල්පනය කරයි.

සාධාරණ අගය ගණනය කිරීමකදී වත්කම් විකිණීමේ හෝ වගකීම පැවරීමේ ගනුදෙනුව,

(අ) වත්කම් හෝ වගකීම් සඳහා මූලික වෙළෙඳපොළ තුළ; හෝ
(ආ) මූලික වෙළඳපොලක් නොමැති විට, වත්කම් හෝ වගකීම් සඳහා වඩාත්ම වාසිදායක වෙළඳපොළ තුළ සිදුවන බව උපකල්පනය කරයි.

2.1.13 ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තියේ වෙනස්කම් සහ හෙළිදරව් කිරීම්

නව සහ සංශෝධිත ප්‍රමිති සහ අර්ථකථන
වර්ෂය තුළ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවල වෙනස්වීම් සහ හෙළිදරව් කිරීම් හේතුවෙන් සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන කෙරෙහි සැලකිය යුතු බලපෑමක් සිදු නොවීය.

සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන නිකුත් කරන දිනය දක්වා වූ නව සහ සංශෝධිත ප්‍රමිතීන් සහ අර්ථකථන පහතින් අනාවරණය කර ඇත.

වගකීම්, ජංගම හෝ ජංගම නොවන ලෙස වර්ගීකරණය - ශ්‍රී.ල.ගි.ප්‍ර. 1 සංශෝධනය

ශ්‍රී.ල.ගි.ප්‍ර. 1 හි සංශෝධන ගිණුම් අනුකූලතා සහිත වගකීම් ජංගම සහ ජංගම හෝ ජංගම නොවන ලෙස වර්ගීකරණයට සම්බන්ධ වේ. සංශෝධන මගින් පැහැදිලි කරනු ලබන්නේ වගකීමක් පියවීම කල් දැමීමට ආයතනයකට ඇති අයිතිය ආයතනය විසින් අවශ්‍ය ගිණුම් අනුකූලතාවට අනුකූල වීම වාර්තා කිරීමේ කාල සීමාවෙන් පසුව පමණක් ("අනාගත ගිණුම් අනුකූලතා") යටත් වුවහොත්, වාර්තා කිරීමේ කාල සීමාව අවසානයේදී එම ගිණුම් අනුකූලතාවට අනුකූල නොවුවද ආයතනයට වගකීම පියවීම කල් දැමීමට අයිතියක් ඇති බවයි. මෙම අවශ්‍යතා අදාළ වන්නේ ණය විධිවිධාන වලින් පැන නගින වගකීම් සඳහා පමණි.

සංශෝධන 2023 ජනවාරි 1 වන දින හෝ ඊට පසුව ආරම්භ වන වාර්ෂික වාර්තාකරණ කාලපරිච්ඡේද සඳහා බලාත්මක වේ.

විකිණීම සහ ආපසු බදු දීමකදී කල්බදු වගකීම - ශ්‍රී.ල.මූ.වා.ප්‍ර. 16 හි සංශෝධනය

බදු විකුණුම්කරු - බදු ගැනුම්කරු විසින් රඳවාගෙන සිටින භාවිතයේ අයිතියට සම්බන්ධ ලාභ හෝ පාඩුවෙන් කිසිදු ප්‍රමාණයක් හඳුනාගන්නේ නැති බව සහතික කිරීම පිණිස, ශ්‍රී.ල.මූ.වා.ප්‍ර. 16 කල්බදු සංශෝධන මගින් විකුණුම් සහ යලි කල්බදු ගනුදෙනුවකදී ඇතිවන කල්බදු වගකීම මැනීමේදී බදු විකුණුම්කරු-බදු ගැනුම්කරුවා භාවිතා කළ යුතු අවශ්‍යතා නියම කරනු ලබයි, එමගින් බදු විකුණුම්කරු - බදු ගැනුම්කරු මූලික ක්‍රියාත්මක කිරීමේ දිනයෙන් පසුව සිදුකරන ලද විකුණුම් සහ යලි කල්බදු ගනුදෙනු සඳහා ශ්‍රී.ල.ගි.ප්‍ර. 8 ට අනුකූලව පිරිනමන සංශෝධනය අදාල වේ.

සංශෝධන 2023 ජනවාරි 1 වන දින හෝ ඊට පසුව ආරම්භ වන වාර්ෂික වාර්තාකරණ කාල පරිච්ඡේද සඳහා බලාත්මක කිරීම වේ.

හෙළිදරව් කිරීම්: සැපයුම්කරු මූල්‍ය විධිවිධාන - ශ්‍රී.ල.ගි.ප්‍ර. 7 සහ ශ්‍රී.ල.මූ.වා.ප්‍ර. 7 සඳහා සංශෝධන

සංශෝධන මගින් සැපයුම්කරු මූල්‍ය විධිවිධානවල ලක්ෂණ පැහැදිලි කරන අතර, වගකීම් සහ මුදල් ප්‍රවාහ මත සැපයුම්කරු මූල්‍ය විධිවිධානවල බලපෑම පිළිබඳ තොරතුරු සැපයීමට ආයතනයකට අවශ්‍ය වේ. මෙයට එම විධිවිධානවල නියම සහ කොන්දේසි, වාර්තාකරණ කාල පරිච්ඡේදයේ ආරම්භයේ සහ අවසානයේ එම විධිවිධාන සම්බන්ධ වගකීම් පිළිබඳ ප්‍රමාණාත්මක තොරතුරු සහ එම විධිවිධානවල ගෙන යන මුදල් අගයන්හි මුදල් නොවන වෙනස්කම්වල ප්‍රකාර සහ බලපෑම ඇතුළත් වේ.

සංශෝධන 2023 ජනවාරි 1 වන දින හෝ ඊට පසුව ආරම්භ වන වාර්ෂික වාර්තාකරණ කාල පරිච්ඡේද සඳහා බලාත්මක කිරීම වේ.

ජාත්‍යන්තර බදු ප්‍රතිසංස්කරණ - කුළුණු දෙකේ ආදර්ශ රීතිය - ශ්‍රී.ල.ගි.ප්‍ර. 12 සඳහා සංශෝධන

ශ්‍රී.ල.ගි.ප්‍ර 12 සංශෝධන මගින් කුළුණු දෙකේ ආදායම් බදුවලට අදාල විලම්භිත බදු වත්කම් සහ වගකීම් හඳුනාගැනීම සහ හෙළිදරව් කිරීමෙන් ශ්‍රී.ල.ගි.ප්‍ර 12 හි අනිවාර්ය ව්‍යතිරේකයක් හඳුන්වා දෙයි. කුළුණු දෙකේ ආදායම් බදු සම්බන්ධ කල් දමන ලද බදු වත්කම් සහ වගකීම් පිළිබඳ තොරතුරු හඳුනාගැනීම සහ හෙළිදරව් කිරීම සඳහා ව්‍යතිරේකය ක්‍රියාත්මක කර ඇති බව ආයතනයක් හෙළිදරව් කළ යුතුය.

සංශෝධන 2023 ජනවාරි 1 වන දින හෝ ඊට පසුව ආරම්භ වන වාර්ෂික වාර්තාකරණ කාල පරිච්ඡේද සඳහා බලාත්මක කිරීම වේ.

2.2 විදේශ මුදල් පරිවර්තනය

ගනුදෙනු සහ ශේෂයන්

විදේශ මුදල් ගනුදෙනුවක්, ක්‍රියාකාරී මුදල් ඒකකයේ මූලික පිළිගැනීම මත, ගනුදෙනුව සිදු වූ දිනයේදී ක්‍රියාකාරී මුදල් ඒකකය සහ විදේශ මුදල් ඒකකය අතර ස්ථානීය විනිමය අනුපාතය විදේශ මුදල් ඒකකයේ වටිනාකමට යෙදීමෙන් වාර්තා කළ යුතුය.

එක් එක් වාර්තාකරණ කාල අවසානයේ

- විදේශ මුදල් මූල්‍ය අයිතම අවසාන දින විනිමය අනුපාතය භාවිතයෙන් පරිවර්තනය කළ යුතුය.
- විදේශ මුදලේ ඓතිහාසික පිරිවැය මත ගණනය කරන ලද මුදල් නොවන අයිතම ගණුදෙණුව සිදු වූ දිනයේ විනිමය අනුපාතිකය භාවිතයෙන් පරිවර්තනය කළ යුතුය.
- විදේශ මුදලේ සාධාරණ අගයෙන් ගණනය කරන ලද මුදල් නොවන අයිතම සාධාරණ අගය තීරණය කළ දිනයේ විනිමය අනුපාත භාවිතයෙන් පරිවර්තනය කළ යුතුය.

මූල්‍ය අයිතම පියවීමේදී හෝ මූල්‍ය අයිතම පරිවර්තනය කිරීමේදී පැන නගින විනිමය වෙනස්කම්, එම කාලසීමාවේදී හෝ පෙර මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඒවා මූලික හඳුනාගැනීමේදී පරිවර්තනය කරන ලද අනුපාතවලට වඩා වෙනස් නම් ඒවා පැනනගින කාලපරිච්ඡේදයේ ලාභ හෝ අලාභ වශයෙන් හඳුනාගත යුතුය.

2.3 ප්‍රවර්තන සහ විලම්බිත ආදායම් බදු

කාල සීමාව සඳහා බදු වියදම ප්‍රවර්තන සහ විලම්බිත බදු වලින් සමන්විත වේ. වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායමක හෝ සෘජුවම හිමිකම් වල හඳුනාගත් අයිතම වලට අදාළ වන ප්‍රමාණයට හැර, විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය තුළ බදු හඳුනාගෙන ඇත. මෙම අවස්ථාවෙහි දී, බදු පිළිවෙලින් වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායමක හෝ සෘජුවම හිමිකමක හෝ හඳුනාගනු ලැබේ. ප්‍රවර්තන ආදායම් බදු ගාස්තුව ගණනය කරනු ලබන්නේ මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශනයේ දී පනවන ලද හෝ සැලකිය යුතු ලෙස පනවන ලද බදු නීති මත ය.

අදාළ බදු රෙගුලාසි අර්ථ නිරූපණයට යටත් වන අවස්ථා සම්බන්ධයෙන් බදු වාර්තා වල ගනු ලබන තීරණ කළමනාකරණය විසින් වරින් වර ඇගයීමට ලක් කෙරේ.බදු අධිකාරීන් වෙත ගෙවීමට අපේක්ෂා කරන අගයන් මත සුදුසු අවස්ථා වල දී කළමනාකරණය විසින් ප්‍රතිපාදන ස්ථාපිත කෙරේ.

වත්කම් සහ වගකීම් වල බදු පදනම් සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල ඒවා රැගෙන

යන ප්‍රමාණයන් අතර පැන නගින තාවකාලික වෙනස්කම් මත වගකීම් ක්‍රමය භාවිතා කරමින් විලම්බිත ආදායම් බදු හඳුනාගැනේ. කෙසේ වෙතත්, විලම්බිත බදු වගකීම්, කීර්තිනාමයේ මූලික පිළිගැනීමෙන් පැනනගින නම් ඒවා හඳුනානොගනී; විලම්බිත ආදායම් බදු, ගනුදෙනුව සිදුවන අවස්ථාවේ ගිණුම්කරණයට හෝ බදු ගෙවිය හැකි ලාභය හෝ අලාභය බලනොපාන ව්‍යාපාරික සංයෝජනයක් හැර වෙනත් ගනුදෙනුවක වත්කම් හෝ වගකීම් මූලික වශයෙන් හඳුනාගැනීමෙන් පැන නගින්නේ නම් එය හඳුනානොගනී. විලම්බිත ආදායම් බදු තීරණය කරනු ලබන්නේ මූල්‍ය තත්ත්වය පිළ විලම්බිත ආදායම් බදු වත්කම හඳුනාගත්විට හෝ විලම්බිත ආදායම් බදු වගකීම පියවූවිට යොදා ගැනීමට අපේක්ෂා කෙරේ.

විලම්බිත ආදායම් බදු වත්කම් හඳුනාගනු ලබන්නේ තාවකාලික වෙනස්කම් භාවිත කළ හැකි, අනාගත බදු අය කළ යුතු ලාභය ලබා ගත හැකි සම්භාවිතාව ඇති ප්‍රමාණයට පමණි.

ප්‍රවර්තන බදු වගකීම් වලට අදාළ හැකි අයිතියක් ඇති විට සහ විලම්බිත ආදායම් බදු වත්කම් සහ වගකීම් එම බදු අධිකාරිය විසින් අය කරනු ලබන ආදායම් බදු වලට අදාළ වන විට විලම්බිත ආදායම් බදු වත්කම් සහ වගකීම් හිලව් කරනු ලැබේ.

2.4 තොග

යල්පැනගිය සහ සෙමින් සංචලනයවන අයිතම සඳහා නියමිත ගැලපුම් කිරීමෙන් පසු තොග පිරිවැයට හෝ ශුද්ධ උපලබ්ධි අගයට යන දෙකෙන් අඩු අගයට ගණනය කර ඇත.

2003 දෙසැම්බර් 31 දිනට පෙර මිලදීගත් ගිනි නිවන උපකරණ සඳහා අමතර කොටස් සහ පරිභෝජන ද්‍රව්‍ය ආගණනයක් මත පදනම්ව තක්සේරුකර පසුව බරතැබූ සාමාන්‍ය පදනම මත තක්සේරු කෙරේ.

ඉන්ධන හැර අනෙකුත් භාණ්ඩ තොග එහි වර්තමාන ස්ථානයට සහ තත්ත්වයට ගෙන ඒමේ දී දරන ලද පිරිවැය ගණනය කරනු ලබන්නේ බරතැබූ සාමාන්‍ය පදනම භාවිත කරමින් වන අතර ඉන්ධන ප්‍රථම ලැබීම් ප්‍රථම නිකුතු ක්‍රමය (FIFO) මත වටිනාකම ගණනය කරනු ලැබේ.

2.5 වෙළඳ සහ අනෙකුත් ලැබිය යුතු දෑ

වෙළඳ ලැබිය යුතු මුදල් යනු සාමාන්‍යය ව්‍යාපාරික ක්‍රියාකාරකම් තුළ සිදුකරන ලද සේවා සඳහා පාරිභෝගිකයන්ගෙන් ලැබිය යුතු මුදල් වේ. ව්‍යාපාරයේ සාමාන්‍යය මෙහෙයුම් චක්‍රයේදී එකතු කිරීම අපේක්ෂා කරන අතර, ඒවා ජංගම වත්කම් ලෙස වර්ගීකරණය කරනු ලැබේ. වෙළඳ ලැබිය යුතු මුදල් මුලින් ඒවායේ ගනුදෙනු මිලයට හඳුනාගනු ලැබේ, නමුත් ඒවාට සැලකිය යුතු මූල්‍යකරණ සංරචක අඩංගු නම්, එම අවස්ථාවේදී ඒවා සාධාරණ වටිනාකමට හඳුනාගනු ලැබේ. ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගම කොන්ත්‍රාත්තු මුදල් ප්‍රවාහ එකතු කිරීමේ අරමුණින් වෙළඳ ලැබිය යුතු මුදල් රඳවා ගන්නා අතර, එම නිසා ඒවා පසුව ඵලදායී පොලී ක්‍රමය භාවිතා කරමින් ක්‍රමක්ෂය පිරිවැයට මනිනු ලැබේ.

අනෙකුත් ලැබිය යුතු මුදල් සාමාන්‍යයයෙන් ගු.ගු.සේ.ස. හි සාමාන්‍යය මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්වලින් පිටත ගනුදෙනුවලින් ඇතිවේ.

2.6 මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ

මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ අර්ථ දැක්වෙන්නේ අතැති මුදල්, ඉල්ලුම් තැන්පතු සහ කෙටි කාලීන ඉහළ ද්‍රවශීල ආයෝජන වන අතර මේවා දන්නා අගයන්ට පහසුවෙන් පරිවර්තනය කළ හැකි සහ වටිනාකම වෙනස්වීමෙහි සුළු අවදානමකට යටත්ව වේ.

මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනයේ අරමුණ සඳහා, මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ අතැති මුදල් සහ බැංකු අයිරා වල ශුද්ධ බැංකු තැන්පතු වලින් සමන්විත වේ. කෙටි කල්පිරීමක් සහිත ආයෝජන එනම් අත්පත් කරගත් දින සිට මාස තුනක් හෝ ඊට අඩු ආයෝජන ද මුදල් සමාන දෑ ලෙස සලකනු ලැබේ.

2.7 දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ

සියලුම දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ මුලදී පිරිවැය මත වාර්තා කර ඇති අතර සමුච්චිත ක්ෂයවීම් අඩු කරන ලද ඓතිහාසික පිරිවැයෙන් ප්‍රකාශ කර ඇත. ඓතිහාසික පිරිවැයට අයිතමයන් අත්පත් කර ගැනීම සඳහා සෘජුවම ආරෝපණය කළ හැකි වියදම් ද අයිතමය කඩා ඉවත් කිරීම සහ එය පිහිටා ඇති භූමිය ප්‍රතිෂ්ඨාපනය කිරීමේ පිරිවැය පිළ බඩු තොග නිෂ්පාදනය කිරීමට හැර වෙනත් අරමුණු සඳහා යම් කාල සීමාවක් තුළ භාණ්ඩය භාවිත කර තිබීමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස අයිතමය සතුවන වගකීම ද ඇතුළත් වේ.

ස්වයං නිෂ්පාදිත වත්කම් වල පිරිවැයට ද්‍රව්‍ය වල පිරිවැය, සෘජු ශ්‍රමය සහ නිෂ්පාදන පොදු කාර්ය පිරිවැය සඳහා සුදුසු සමානුපාතිකයක් ඇතුළත් වේ.

පසුකාලීන වියදම්, වත්කම් ධාරන අගයට ඇතුළත් කර හෝ සුදුසු පරිදි වෙනම වත්කමක් ලෙස හඳුනාගනු ලබන්නේ, භාණ්ඩය හා සම්බන්ධ අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ සමාගමට ගලා ඒමට සම්භාවිතාව ඇති විට පමණක් වන අතර භාණ්ඩයේ පිරිවැය විශ්වාසදායක ලෙස මැනිය හැකිවිටය. ප්‍රතිස්ථාපනය කරන ලද කොටසෙහි ධාරණ අගය හඳුනානොගනී. සියලුම අළුත්වැඩියා කිරීම් සහ නඩත්තු වියදම් ඒවා දරන මූල්‍ය කාල සීමාව තුළ විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය වෙතින් අය කෙරේ.

දිගුකාලීන ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘති වල පිරිවැය, ව්‍යාපෘති අවසන් කර අදාළ වත්කම් භාවිතය සඳහා පවතින තුරු නොනිම් ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘති ලෙස ඉදිරියට ගෙන යනු ලැබේ.

සමාගම, ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි සහ මෝටර් වාහන හැර, දේපළ, කම්හල් සහ උපකරණ යන සියලුම පන්ති සඳහා පිරිවැය ආකෘතිය අදාළ කරයි, ඒවා මූලික පිළිගැනීමෙන් පසු නැවත තක්සේරු කිරීමේ ආකෘතිය භාවිතයෙන් මනිනු ලැබේ. නැවත තක්සේරු කිරීමේ ආකෘතිය යටතේ, ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි සහ මෝටර් වාහන ඒවායේ නැවත තක්සේරු කරන ලද ප්‍රමාණයන්ට ගෙන

යනු ලැබේ, එය නැවත තක්සේරු කිරීමේ දිනයේ සාධාරණ වටිනාකම නියෝජනය කරයි, පසුව සමුච්චිත ක්ෂයවීම් (ගොඩනැගිලි සහ මෝටර් වාහන සම්බන්ධයෙන්) සහ තක්සේරු කිරීමේ දිනයෙන් පසු ඇති වූ ඕනෑම සමුච්චිත හානි අලාභ අඩු කරයි. රැගෙන යන මුදල් සාධාරණ වටිනාකම පිළිබිඹු කරන බව සහතික කිරීම සඳහා, සමාගම අවම වශයෙන් සෑම වසර දහයකට වරක් හෝ වාර්තා කරන දිනට සාධාරණ වටිනාකම සහ රැගෙන යන මුදල අතර සැලකිය යුතු වෙනසක් තිබේ නම්, ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි සහ මෝටර් වාහන නැවත තක්සේරු කරයි.

දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ අයිතමයක් භාවිතය සඳහා ලබා ගත හැකි විට ක්ෂය වීම ආරම්භ වන අතර එම කාලය තුළ අයිතමය ක්‍රියව පැවතුනද එය හඳුනානොගන්නා තෙක් පවතිනු ඇත. අයිතමයේ මුළු පිරිවැයට සාපේක්ෂව සැලකිය යුතු පිරිවැයක් සහිත දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ අයිතමයක සෑම කොටසක්ම වෙන වෙනම ක්ෂය කළ යුතුය. ඉඩම් ක්ෂය නොකෙරේ. අනෙකුත් වත්කම්වල ක්ෂය වීම ගණනය කරනු ලබන්නේ ඒවායේ ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රයෝජනවත් ආයු කාලය පුරා ඒවායේ අවශේෂ අගයන්ට ඒවායේ පිරිවැය වෙන් කිරීම සඳහා සරල රේඛීය ක්‍රමය භාවිතා කරමිනි.

වත්කම් වල ප්‍රයෝජනවත් ආයු කාලය පහත පරිදි ඇස්තමේන්තු කර ඇත:

ගොඩනැගිලි	වසර 50 ට වැඩි
පිරියත සහ උපකරණ	වසර 04 සිට 20 දක්වා
මෝටර් රථ වාහන	වසර 04 සිට 15 දක්වා
ලිබඩු, සවිකිරීම් සහ කාර්යාල උපකරණ	වසර 08 ට වැඩි
සන්නිවේදන සහ ගගන නාවික උපකරණ	වසර 05 සිට 10 දක්වා
වෙනත් උපකරණ	වසර 08 ට වැඩි
ගුවන්තොටුපළ යටිතල පහසුකම්	වසර 08 සිට 50 දක්වා

වත්කමක ධාරන අගය එහි ඇස්තමේන්තුගත අයකරගත හැකි මුදලට වඩා වැඩි නම්, වත්කමේ ධාරන අගය වහාම එහි ආපසු ලබාගත හැකි අගය වෙනුවට ක්ෂණිකව ලියා හරිනු ලැබේ.

එක් එක් ප්‍රධාන පරීක්ෂාව සිදු කරන විට, හඳුනාගැනීමේ නිර්ණායක තෘප්තිමත් වන්නේ නම්, එහි පිරිවැය ප්‍රතිස්ථාපනයක් ලෙස පිරියත සහ උපකරණ වල රැගෙන යන අගයන් හඳුනාගැනේ.

දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ අයිතමයක් බැහැර කිරීමේදී හෝ එහි භාවිතය හෝ බැහැර කිරීමෙන් අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ අපේක්ෂා නොකරන විට හඳුනානොගනු ලැබේ. වත්කම හඳුනානොගැනීමෙන් ඇතිවන ඕනෑම ලාභයක් හෝ අලාභයක් (ශුද්ධ බැහැර කිරීමේ ආදායම සහ වත්කම්වල ධාරණ මුදල අතර වෙනස ලෙස ගණනය කෙරේ) වත්කම හඳුනානොගත් වර්ෂයේ විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයේ ඇතුළත් වේ.

වත්කම්වල සුන්බුන් අගයන්, ප්‍රයෝජනවත් ආයු කාලය සහ ක්ෂයවීම් ක්‍රම එක් එක් මූල්‍ය වර්ෂය අවසානයේ සමාලෝචනය කර සුදුසු නම් ගළපනු ලැබේ.

විකිණීමේදී ලැබෙන ලාභ සහ අලාභ තීරණය කරනු ලබන්නේ ධාරන අගය සමග ආදායම සංසන්දනය කිරීමෙන් වන අතර මෙය විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයේ වෙනත් ශුද්ධ ආදායම් /(අලාභ) තුළ හඳුනාගැනේ.

ඕනෑම ප්‍රත්‍යාගණන අතිරික්තයක් වෙනත් විස්තීරණ ආදායම්වල සටහන් කර හිමිකම් වල වත්කම් ප්‍රති ඇගයීම් සංචිතයට බැර කෙරේ. කෙසේ වෙතත්, ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශනයේ කලින් හඳුනාගෙන ඇති එම වත්කමේ ප්‍රත්‍යාගණන හිගයක් ආපසු හරවන ප්‍රමාණයේ වැඩි වීමක් ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශයේ හඳුනාගනු ඇත. වත්කම් ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතයේ එම වත්කමේ හඳුනාගෙන ඇති අතිරික්තයක් පියවා ගන්නා ප්‍රමාණයට හැර, ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශනයේ ප්‍රත්‍යාගණනය කිරීමේ හිගයක් හඳුනාගනු ඇත. බැහැර කිරීමෙන් පසු, විකුණනු ලද නිශ්චිත වත්කමට අදාළ ඕනෑම ප්‍රති තක්සේරු සංචිතයක් රඳවා ගත් ඉපැයීම් වෙත මාරු කරනු ලැබේ.

දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ වල අපහායනය

දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ වල ධාරන අගය ආපසු හැරවිය නොහැකි බව පෙන්නුම් කරන සිදුවීම් හෝ තත්වයන් වෙනස් වන විට අපහායනය සඳහා සමාලෝචනය කෙරේ. එවැනි කිසියම් ඇඟවීමක් තිබේ නම් සහ ධාරණ අගයන් ඇස්තමේන්තුගත අයකරගත හැකි අගය ඉක්මවන විට වත්කම් ඒවායේ අයකරගත හැකි අගයට ලියා හැර ඇත. එම වත්කම සඳහාම පෙර ප්‍රත්‍යාගණන අතිරික්තයක් ආපසු හරවන්නේ නම් විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය මගින් අපහායන අලාභ හඳුනාගැනේ.

2.7.1 ආයෝජන දේපළ

ආයෝජන දේපළ සෘජුවම ආරෝපණය කළ හැකි ගනුදෙනු පිරිවැය ඇතුළුව පිරිවැයට හඳුනාගනු ලැබේ. මූලික හඳුනාගැනීමෙන් පසුව, ඒවා පිරිවැය ආකෘතිය භාවිතා කරමින් මනිනු ලබන අතර, පිරිවැයෙන් සමුච්චිත ක්ෂයවීම් සහ දුර්වලතා පාඩු අඩු කර ගෙන යයි.

2.7.2 වත්කම් භාවිතා අයිතිය

මූලික වත්කම භාවිතයට ලබා ගත හැකි වූ විට වත්කම් භාවිතා අයිතිය ආයතනය හඳුනාගනී. වත්කම් භාවිතා අයිතිය පිරිවැයෙන් කිසියම් සමුච්චිත ක්ෂයවීම් සහ දුර්වලතා පාඩු අඩු කර මනිනු ලබන අතර, කල්බදු වගකීම්වල කිසියම් යළි මැනීමක් සඳහා සකස් කරනු ලැබේ.

වත්කම් භාවිත අයිතිය පිරිවැයට හඳුනාගත් කල්බදු වගකීම්වල ප්‍රමාණය ඇතුළත් වේ. හඳුනාගත් වත්කම් භාවිත අයිතිය එහි ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රයෝජනවත් ජීවිත කාලය හෝ කල්බදු කාලය අතරින් කෙටිකාලයට සරල රේඛා පදනම මත ක්ෂයවීමට ලක්කරනු ලැබේ.

2.8 අස්පෘශ්‍ය වත්කම්

වත්කම් හා සම්බන්ධ අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ සමාගමට ගලා ඒමට සම්භාවිතාවක් ඇත්නම් සහ වත්කමේ පිරිවැය විශ්වාසදායක ලෙස මැනිය හැකි නම් අස්පෘශ්‍ය වත්කමක් හඳුනාගනු ලැබේ.

වෙන් වෙන් වශයෙන් අත්පත් කරගත් අස්පෘශ්‍ය වත්කම් මූලිකව හඳුනාගනු ලබන්නේ පිරිවැය මත ය.

අස්පෘශ්‍ය වත්කම්වල ප්‍රයෝජනවත් ආයු කාලය සීමිත හෝ අවිනිශ්චිත ලෙස තක්සේරු කෙරේ. සීමිත කාලයක් සහිත අස්පෘශ්‍ය වත්කම් එලදායි ආර්ථික ජීවිත කාලය තුල ක්ෂය කරන අතර අස්පෘශ්‍ය වත්කමට හානි විය හැකි බවට ඇඟවීමක් ඇති ඕනෑම අවස්ථාවක හානිය සඳහා තක්සේරු කෙරේ.

2.9 ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය

සාමාන්‍ය කොටස් හිමිකම් ලෙස වර්ග කෙරේ.

2.10 වෙළඳ ගෙවිය යුතු දෑ

වෙළඳ ගෙවිය යුතු දෑ යනු සැපයුම්කරුවන්ගෙන් සාමාන්‍ය ව්‍යාපාර කටයුතු වල දී අත්පත් කරගත් භාණ්ඩ හෝ සේවා සඳහා ගෙවීමට ඇති බැඳීම් වේ.

මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශනයේ වෙළඳ සහ අනෙකුත් ගෙවීම් ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද අයිතම යනු මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශ කළ දින සිට වසරක් ඇතුළත ගෙවිය යුතු ඒවා වේ. ජංගම නොවන වගකීම් ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද අයිතම යනු මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශ කළ දින සිට වඩා වැඩි කාලයකින් පසු ගෙවිය යුතු වගකීම් වේ.

ගෙවිය යුතු වෙළඳ මුදල්, ගනුදෙනු මිලට මුලින් හඳුනාගෙන පසුව එලදායී පොලී ක්‍රමය භාවිත කරමින් ක්‍රමක්ෂ පිරිවැයෙන් මනිනු ලැබේ.

2.11 ණය ගැනීම්

ණය ගැනීම් මුලින් හඳුනාගනු ලබන්නේ සිදු වූ ගනුදෙනු පිරිවැයේ ශුද්ධ සාධාරණ වටිනාකමින්ය. ණය ගැනීම් පසුව ක්‍රමක්ෂ මිලට සඳහන් කරනු ලැබේ. එලදායි පොලී ක්‍රමය භාවිත කරමින් ණය ලබා ගත් කාලසීමාව තුළ විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය තුළ ලැබෙන ආදායම (ශුද්ධ ගනුදෙනු පිරිවැය) සහ නිදහස් කිරීමේ අගය අතර යම් වෙනසක් හඳුනා ගැනේ.

ණය පහසුකම් ස්ථාපිත කිරීමේ දී ගෙවනු ලබන ගාස්තු ණයෙහි ගනුදෙනු පිරිවැය ලෙස හඳුනාගෙන ඇති අතර එම පහසුකම්වලින් සමහරක් හෝ සියලු පහසුකම් අඩු කිරීමට ඉඩ ඇත. මෙම අවස්ථාවෙහි දී, මුදල ආපසු ගැනීම සිදු වන තෙක් ගාස්තුව කල් දමනු ලැබේ. සමහරක් හෝ සියලුම පහසුකම් අඩු කිරීමට ඉඩ ඇති බවට කිසිදු සාක්ෂියක් නොමැති තාක් දුරට, ගාස්තු ද්‍රවශීලතා සේවා සඳහා පූර්ව ගෙවීමක් ලෙස ප්‍රාග්ධනීකරණය කර එය අදාළ පහසුකමේ කාලසීමාව තුළ ක්‍රමක්ෂය කරනු ලැබේ.

2.12 ණය ගැනීමේ පිරිවැය

අපේක්ෂිත භාවිතය සඳහා සූදානම් වීමට අත්‍යවශ්‍යයෙන්ම සැලකිය යුතු කාලයක් ගත වන සුදුසුකම් ලත් වත්කම් අත්පත් කර ගැනීම, ඉදිකිරීම හෝ නිෂ්පාදනය කිරීම සඳහා සෘජුවම ආරෝපණය කළ හැකි සාමාන්‍ය සහ විශේෂිත ණය ගැනීමේ පිරිවැය, වත්කම් ඒවාහි අපේක්ෂිත භාවිතය සඳහා සැලකිය යුතු ලෙස සූදානම් වන කාලය වනතුරු පිරිවැය වත්කම්වල පිරිවැයට එකතු කරනු ලැබේ.

සුදුසුකම් ලබන වත්කම් සඳහා වන වියදම් සඳහා නියමිත නිශ්චිත ණය ගැනීම් වල තාවකාලික ආයෝජනය මත උපයාගත් ආයෝජන ආදායම ප්‍රාග්ධනීකරණය සඳහා සුදුසුකම් ලබන ණය ගැනීමේ පිරිවැයෙන් අඩු කරනු ලැබේ. අනෙකුත් සියලුම ණය ගැනීමේ පිරිවැය ඒවා දරන කාල සීමාව තුළ ලාභ හෝ අලාභ ලෙස හඳුනාගෙන ඇත.

2.13 ප්‍රතිපාදන

අතීත සිදුවීමක ප්‍රතිඵලයක් ලෙස සමාගමට වර්තමාන නෛතික හෝ සාධනීය බැඳීමක් ඇති විට ප්‍රතිපාදන හඳුනාගෙන ඇති අතර එම වගකීම පියවීම සඳහා ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ඇතුළත් සම්පත් පිටතට ගලායාමක් අවශ්‍ය වනු ඇති අතර වගකීමෙ හි අගය මත විශ්වාසනීය ඇස්තමේන්තුවක් කළ හැකිය. මුදල්වල කාල වටිනාකමෙහි බලපෑම ප්‍රමාණාත්මක නම්, ප්‍රතිපාදන තීරණය කරනු ලබන්නේ මුදල්වල කාල වටිනාකමෙහි වර්තමාන වෙළඳපළ තක්සේරු කිරීම් සහ, සුදුසු අවස්ථාවල දී, වගකීමට විශේෂිත වූ අවදානම් පිළිබිඹු කරන බදු පෙර අනුපාතයකින් අපේක්ෂිත අනාගත මුදල් ප්‍රවාහයන් වට්ටම් කිරීමෙනි. වට්ටම් භාවිත කරන විට, කාලයාගේ ඇවෑමෙන් ප්‍රතිපාදන වැඩි වීම පොලී වියදමක් ලෙස පිළිගැනේ.

2.14 විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම්

(අ) නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම
නිශ්චිත දායක සැලැස්මක් යනු සමාගම විසින් වෙනම ආයතනයකට ස්ථාවර දායක මුදල් ගෙවන විශ්‍රාම වැටුප් සැලැස්මකි. වත්මන් සහ පෙර කාල පරිච්ඡේදය තුළ සියලුම සේවකයින්ට සේවයට අදාළ ප්‍රතිලාභ ගෙවීමට ප්‍රමාණවත් වත්කම් අරමුදල සතුව නොමැති නම්, තවදුරටත් දායක මුදල් ගෙවීමට සමාගමට නෛතික හෝ එලදායි බැඳීමක් නොමැත. නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්මක් යනු නිශ්චිත දායක සැලැස්මක් නොවන විශ්‍රාම වැටුප් සැලැස්මකි.

සාමාන්‍යයෙන් නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලසුම් මගින් සේවකයෙකු විශ්‍රාම යාමේ දී ලැබෙන විශ්‍රාම වැටුප් ප්‍රතිලාභ ප්‍රමාණයක් නිර්වචනය කරන අතර සාමාන්‍යයෙන් මෙය වයස, සේවා කාලය සහ වන්දි වැනි සාධක එකක් හෝ කිහිපයක් මත රඳා පවතී.

නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ විශ්‍රාම වැටුප් සැලසුම් සම්බන්ධයෙන් මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනයේ හඳුනාගෙන ඇති වගකීම, සැලසුම් වත්කම්වල සාධාරණ වටිනාකමට අඩු කළ අගය. වාර්තාකරණ කාල සීමාව අවසානයේ දී නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ වගකීමේ වර්තමාන වටිනාකමින් නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ වගකීම ස්වාධීන ආයුගණක ආයතන විසින් ආයුගණක තක්සේරුව භාවිතයෙන් වාර්ෂිකව ගණනය කරනු ලැබේ. නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ වගකීමේ වර්තමාන වටිනාකම තීරණය කරනු ලබන්නේ ප්‍රතිලාභ ගෙවනු ලබන මුදලින් නම් කෙරෙන සහ අදාළ විශ්‍රාම වැටුප් වගකීමෙහි නියමයන්ට ආසන්නව කල් පිරෙන කොන්දේසි ඇති උසස් තත්ත්වයේ ආයතනික බැඳුම්කරවල පොලී අනුපාත භාවිතා කරමින් ඇස්තමේන්තුගත අනාගත මුදල් පිටතට ගලායාම වට්ටම් කිරීමෙනි. එවැනි බැඳුම්කර වල ගැඹුරු වෙළෙඳපොළ අනුපාත භාවිත කරනු ලැබේ.

සමාගම විසින් නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ වගකීම් ගණනය කිරීම සඳහා වර්ෂය සඳහා ස්වාධීන ආයුගණක තක්සේරුකරුවෙකුගේ ඇගයීම් සේවාවන් ලබාගෙන ඇත.

පලපුරුද්ද මත කරනු ලබන ගැලපීම් සහ ආයුගණක උපකල්පන වල වෙනස් වීම් නිසා ඇතිවන ආයුගණක ලාභ හා අලාභ ඒවා පැන නැගෙන කාල පරිච්ඡේදයේ දී වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායමෙ හි හිමිකම් වෙත අය හෝ බැර කෙරේ.

(ආ) නිශ්චිත දායක සැලසුම්
ශ්‍රී ලංකාව තුළ සිටින සමාගමේ සියලුම සේවකයින් සේවක අර්ථසාධක අරමුදලේ සහ සේවක භාරකාර අරමුදලේ සාමාජිකයින් වන අතර, එම සේවකයින්ගේ මූලික හෝ ඒකාබද්ධ වේතනයෙන් හෝ වැටුපෙන් පිළිවෙලින් 12% ක් හා 3% ක් වශයෙන් දායක වේ.

2.15 ප්‍රදාන සහ සහනාධාර

ආයතනය විසින් ප්‍රදාන මගින් වන්දි ගෙවීමට අදහස් කරන අදාළ පිරිවැය වියදම් ලෙස පිළිගන්නා කාල සීමාවන් තුළ රජයේ ප්‍රදාන ක්‍රමානුකූල පදනමක් මත ලාභ හෝ අලාභ වශයෙන් පිළිගනු ලැබේ.

රජයේ ප්‍රදානයක් ආයතනයේ ප්‍රයෝජනය සඳහා ඉඩම් හෝ වෙනත් සම්පත් වැනි මුදල් නොවන වත්කම් මාරු කිරීමේ ස්වරූපයක් ගත හැකිය. මෙම තත්ත්වයන් තුළ මුදල් නොවන වත්කම්වල සාධාරණ අගය ගණනය කිරීම සහ එම සාධාරණ අගයට ප්‍රදානය සහ වත්කම් යන දෙකම ගිණුම්ගත කිරීම සාමාන්‍ය කරුණකි.

2.16 මූල්‍ය නොවන වත්කම් වල අපහායනය

අවිනිශ්චිත ඵලදායී ජීව කාලයක් ඇති වත්කම් - නිදසුනක් වශයෙන්, කීර්තිනාමය හෝ භාවිත කිරීමට සූදානම් තත්ත්වයක නැති අස්පෘශ්‍ය වත්කම් - ක්‍රමක්ෂය කළ නොහැකි අතර වාර්ෂිකව අපහායනය වී ඇත්දැයි දැන ගැනීම සඳහා පරීක්ෂා කෙරේ. ධාරණ අගය අය කර ගත නොහැකි බව සිද්ධීන් හෝ තත්ත්වයන් වෙනස් වීම් මගින් පෙන්නුම් කරන සෑම අවස්ථාවකදීම ක්‍රමක්ෂය කිරීමට යටත් වන වත්කම් අපහායනය සඳහා සමාලෝචනය කෙරේ.

වත්කම් වල ආපසු අයකර ගත හැකි ප්‍රමාණය ඉක්මවන ධාරණ අගයක් ඇති විට අපහායන අලාභයක් හඳුනාගැනේ. වත්කමේ ආපසු අය කර ගත හැකි අගය යනු වත්කමේ සාධාරණ අගයෙන් වත්කම විකිණීමට දරන පිරිවැය අඩු කළ පසු අගය හා වත්කම දැනට භාවිතා කරන අයුරෙන් ඉපයිය හැකි ආදායම යන දෙකෙන් වැඩි අගය වේ. අපහායනය තක්සේරු කිරීමේ අරමුණු සඳහා වත්කම් විවිධ මට්ටම් වලට කාණ්ඩ කර ඇති අතර ඒ කාණ්ඩ සඳහා වෙන වෙනම හඳුනාගත හැකි මුදල් ප්‍රවාහයන් ඇත (මුදල් උත්පාදන ඒකක). එක් එක් වාර්තා කිරීමේ දිනයන්හි දී වත්කම් අපහායනය ආපසු හැරවිය යුතුද යන්න තීරණය කිරීම සඳහා අපහායනය වූ කීර්තිනාමය හැර මූල්‍ය නොවන වත්කම් සමාලෝචනය කෙරේ.

2.17 මූල්‍ය වත්කම්

2.17.1 වර්ගීකරණය

සමාගම සිය මූල්‍ය වත්කම් පහත දැක්වෙන කාණ්ඩ වලට වර්ගීකරණය කරයි. ලාභ හෝ අලාභ ඔස්සේ සාධාරණ අගයට ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය යටතේ හඳුනාගන්නා වත්කම් හා වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් ඔස්සේ සාධාරණ අගයට හඳුනාගන්නා වත්කම් වශයෙනි. මුල් හඳුනාගැනීමේ දී මූල්‍ය වත්කම් වර්ගීකරණය මූල්‍ය වත්කම්වල ගිවිසුම්ගත මුදල් ප්‍රවාහ ලක්ෂණ සහ ඒවා කළමනාකරණය කිරීමට සමාගම භාවිතා කරන ව්‍යාපාර ආකෘතිය මත රඳා පවතී.

(අ) ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය
වත්කම් මනිනු ලබන්නේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල වත්කම් මුලින්ම හඳුනාගැනීමේ දී ගනු ලැබූ අගයෙන්, මූලික ආපසු ගෙවීම් අඩු කර, එම ආරම්භක මුදල සහ කල්පිරීමේ මුදල අතර ලාභ/ අලාභ වල සමුච්චිත අගය එකතු කිරීමට හෝ අඩු කිරීමට අවශ්‍ය ගැලපීම සිදු කිරීමෙන් පසු අගයටය. සඵලදායී පොලී ක්‍රමය උපයෝගී කරගනිමින් පොලී ආදායම ගණනය කෙරෙන අතර එය ලාභ හා අලාභ තුලින් හඳුනාගනු ලැබේ. සාධාරණ අගයෙහි වෙනස්කම් වත්කම් ගිණුම් වලින් ඉවත් කරන විට හෝ නැවත වර්ගීකරණයකට ලක් කළ විට ලාභ හා අලාභ තුලින් හඳුනාගැනේ.

(ආ) වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් තුළින් සාධාරණ අගය
ණය සහ ලැබීම් - පොලී ආදායම, අපහායන ලාභ සහ අලාභ, සහ විදේශ විනිමය ලාභ සහ අලාභ වලින් කොටසක්, ක්‍රමක්ෂය කළ පිරිවැය වත්කම් සඳහා සමාන පදනමක් මත ලාභ සහ අලාභයන් හි හඳුනාගැනේ. සාධාරණ අගයේ වෙනස්වීම් මුලින් වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායමෙන් (OCI) හි හඳුනාගැනේ. වත්කම් ගිණුම් වලින් ඉවත් කරන විට හෝ නැවත වර්ගීකරණය කරන විට, වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායමෙහි කලින් හඳුනාගෙන තිබූ අතර සාධාරණ අගයන්හි වත්කම් ලාභ සහ අලාභ හරහා මූල්‍ය වත්කම් වශයෙන් නැවත වර්ගීකරණය කිරීමේ දී, ඒ මත පදනම්ව සෑම විටම සාධාරණ අගයට වත්කම් මනිනු ලබන අතර වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායමෙන් ලාභ සහ අලාභය කෙරෙහි බලපැවැත්වෙන පරිදි එය ක්‍රමක්ෂය පිරිවැයට මනිනු ලැබේ.

හිමිකම් උපකරණ වල ආයෝජනය - ලාභාංශ හඳුනාගනු ලබන්නේ ගෙවීම් ලැබීමට ආයතනයට ඇති අයිතිය තහවුරු වූ විට ය. එවිට ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ආයතනය වෙත ගලා ඒමට ඉඩ ඇති අතර එම මුදල විශ්වාසදායක ලෙස මැනිය හැකිය. ලාභාංශ, ලාභ සහ අලාභ ඔස්සේ හඳුනාගනු ලබන්නේ ආයෝජනයේ පිරිවැයෙන් කොටසක් නැවත අයකර ගැනීම පැහැදිලිව නියෝජනය නොකරන්නේ නම් ඒවා වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායමෙහි ඇතුළත් කළ යුතුය. සාධාරණ අගයේ වෙනස්වීම් වෙනත් විස්තීර්ණ අදායම් ප්‍රකාශනයෙහි හඳුනාගෙන ඇති අතර වත්කම විකිණීම හෝ අපහායනය වීම සිදු වුව ද කිසි විටෙකත් ලාභ හා අලාභ ලෙස නැවත වර්ගීකරණය නොකෙරේ.

(ඇ) ලාභ සහ අලාභ තුලින් සාධාරණ අගය
ක්‍රමක්ෂය කරන ලද පිරිවැය හෝ වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් තුළින් සාධාරණ අගය (FVOCI) සඳහා වන නිර්ණායකයන් සපුරාලන්නේ නැති වත්කම් ලාභ සහ අලාභ ඔස්සේ සාධාරණ අගයට (FVPL) මනිනු ලැබේ.

2.17.2 හඳුනා ගැනීම හා මිනුම් කිරීම

මූල්‍ය වත්කම් නිතිපතා මිලදී ගැනීම් සහ විකිණීම ලාභ සහ අලාභ ගිණුම හරහා සමාගම වත්කම් මිලදී ගැනීමට හෝ විකිණීමට එකඟ වූ දිනයේ දී හඳුනාගැනේ. ලාභ හෝ අලාභ ඔස්සේ සාධාරණ අගයට හඳුනානොගන්නා මූල්‍ය වත්කම් මුලින් සාධාරණ අගයට ගනුදෙනු පිරිවැය එකතු කර මුලින් හඳුනාගනු ලැබීය. ලාභ හෝ අලාභ ඔස්සේ සාධාරණ වටිනාකමකින් ගෙන යන මූල්‍ය වත්කම් මුලින් සාධාරණ වටිනාකමින් හඳුනාගෙන ඇති අතර ගනුදෙනු පිරිවැය විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයේ වියදම් වශයෙන් සඳහන් කෙරේ. ආයෝජන වලින් මුදල් ගලා ඒමේ අයිතිය කල් ඉකුත් වූ විට හෝ මාරු කළ විට සහ සමාගමේ සියලුම අවදානම් සහ ප්‍රතිලාභ සැලකිය යුතු වශයෙන් මාරු කළ විට මූල්‍ය වත්කම් ගිණුම් වලින් ඉවත් කෙරේ.

ලාභ හෝ අලාභ තුලින් සාධාරණ අගයට හඳුනාගන්නා මූල්‍ය වත්කම් කාණ්ඩයේ සාධාරණ අගයෙහි වෙනස් වීම් හේතුවෙන් ඇති වන ශුද්ධ ලාභ හෝ අලාභ මූල්‍ය ප්‍රකාශනයෙහි ඉදිරිපත් කරන කාල සීමාව තුළ වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයේ ඉදිරිපත් කෙරේ.

ලාභ හෝ අලාභ ඔස්සේ සාධාරණ අගයට හඳුනාගන්නා මූල්‍ය වත්කම් වලින් ලැබෙන ලාභාංශ ආදායම සමාගමට ගෙවීම් ලැබීමේ අයිතිය තහවුරු වූ විට වෙනත් ආදායම් යටතේ කොටසක් ලෙස විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයේ දී හඳුනාගනු ලැබේ.

විකිණීම සඳහා යොදා ගත හැකි යැයි වර්ගීකරණය කර ඇති මූල්‍ය හා මූල්‍ය නොවන සුරැකුම්පත් වල සාධාරණ අගයෙහි වෙනස්වීම් වෙනත් විස්තීර්ණ

අදායමක් ලෙස හඳුනාගැනේ.

2.18 මූල්‍ය උපකරණ හිලව් කිරීම

හඳුනාගත් ප්‍රමාණය හිලව් කිරීමට නීතියෙන් බලකළ හැකි අයිතියක් ඇති විට සහ ශුද්ධ පදනමක් මත පියවීමට හෝ වත්කම විකිණීමට සහ එකවර වගකීම් පියවීමට අදහස් කරන මූල්‍ය වත්කම් සහ වගකීම් එකිනෙකට හිලව්වන අතර ශුද්ධ අගය මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනයේ වාර්තා කරයි. නෛතිකව බලාත්මක කිරීමේ අයිතිය අනාගත සිදුවීම් මත අසම්භාව්‍යයක් නොවිය යුතු අතර සාමාන්‍ය ව්‍යාපාර කටයුතු වල දී මෙන්ම සමාගමේ හෝ අදාළ පාර්ශ්වයන්ගේ පැහැර හැරීම, බුන්වත් වීම හෝ සමාගම හෝ සමාන තැනැත්තාගේ බංකොලොත් වීම යන සිදුවීම් වල දී බලාත්මක විය යුතු ය.

2.19 මූල්‍ය වත්කම් අපහායනය

සමාගම මූල්‍ය වත්කම් හෝ මූල්‍ය වත්කම් ප්‍රභේද අපහායනය වීම පිළිබඳ විෂයාත්මක සාක්ෂි ඇත්ද යන්න සෑම වාර්තාකරණ කාලපරිච්ඡේදයක් අවසානයේ දී ම තක්සේරු කරයි. මූල්‍ය වත්කම් හෝ මූල්‍ය වත්කම් ප්‍රභේදවල අගය අඩුවීමක් හෝ අගය අඩුවීම අනුව අලාභයක් මූලිකව හඳුනාගත් වත්කම් (පාඩුවක් සිදුවන අවස්ථාවක්) සහ අලාභ සිදුවීමක් (හෝ සිදුවීම්) වැනි සිදුවීම් ගණනාවක ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ඇස්තමේන්තු කළ අනාගත මුදල් ප්‍රවාහ මත බලපාන්නේ නම් එය විශ්වාසදායි ලෙස තක්සේරු කළ හැකිය.

අපහායනය වීමේ සාක්ෂි වලට ණයගැතියන් හෝ ණයගැති ප්‍රභේද වල සැලකිය යුතු මූල්‍ය අපහසුතා, පොලී හෝ මුල් මුදල ගෙවීම පැහැර හැරීම හෝ නොගෙවා සිටීම, බුන්වත් වීමේ සම්භාවිතාව හෝ වෙනත් මූල්‍ය අපහසුතා ඇතුළත් වන අතර නිරීක්ෂණය කළ දත්ත මඟින් හිඟ මුදල්වල වෙනස්වීම් හෝ ප්‍රමාද වීම් සමඟ සම්බන්ධිත ආර්ථික කොන්දේසි වැනි අනාගත මුදල් ප්‍රවාහවල සැලකිය යුතු අඩුවීමක් ආදිය පෙන්නුම් කිරීම ඇතුළත් වේ.

සියලු ණය සුරැකුම්, ණය සහ වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ වල අපේක්ෂිත ණය අලාභ මාස 12 ක හෝ ජීව කාල පදනමෙන් වාර්තා කළ යුතු යැයි ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති අංක SLFRS 9 මඟින් ඉල්ලා සිටියි. වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ සඳහා අලාභ දීමනාව නිතරම මනිනු ලබන්නේ අපේක්ෂිත ණය පාඩු ජීවකාලය (ECL)ට සමාන ප්‍රමාණයකට ය. මූලික හඳුනාගැනීමේ සිට සහ අපේක්ෂිත ණය පාඩු තක්සේරු කරන විට මූල්‍ය වත්කමක ණය අවදානම සැලකිය යුතු ලෙස වැඩි වී ඇද්ද යන්න තීරණය කිරීමේ දී සමාගම අධික පිරිවැයක් හෝ උත්සාහයක් නොමැතිව ලබාගත හැකි අදාළ සාධාරණ සහ සහයවන තොරතුරු සලකා බලයි. සමාගමේ ඓතිහාසික අත්දැකීම් සහ අනාගත තොරතුරු ද ඇතුළුව දැනුවත් වූ ණය තක්සේරු කිරීම් මත පදනම් වූ ප්‍රමාණාත්මක සහ ගුණාත්මක තොරතුරු මෙහි ඇතුළත් වේ. දින 365කට වැඩි ණය සඳහා මූල්‍ය වත්කමක ණය අවදානම සැලකිය යුතු ලෙස වැඩිවේ යැයි සමාගම උපකල්පනය කරයි.

2.20 මූල්‍ය වගකීම්

සමාගමේ මූල්‍ය වගකීම් යටතට වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ, බැංකු ණය සහ අනෙකුත් ණය ගැනීම් සහ අහිතකර මූල්‍ය ඉදිරි ගිවිසුම් ආදිය ඇතුළත් වේ. ලාභ හෝ අලාභ හරහා සාධාරණ අගයකට දක්වන මූල්‍ය වගකීම් හැර අනෙකුත් සියලු මූල්‍ය වගකීම් ආරම්භයේ දී ඒවායේ සාධාරණ වටිනාකමින් හඳුනාගන්නා අතර පසුව වට්ටම් කිරීමේ ප්‍රතිඵලය නොවැදගත් නම් සඵල පොලී ක්‍රමය භාවිතා කරමින් ක්‍රමක්ෂය පිරිවැයට මනිනු ලැබේ. ඒ අනුව ඒවා පිරිවැයට සඳහන් කරනු ලබයි.

2.21 ආදායම් හඳුනාගැනීම

ආදායම හඳුනාගැනීම කරනුයේ සමාගමට ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ගලා ඒම සිදු වේ යැයි අපේක්ෂා කළ හැකි ආදායම් හා ඒ ආශ්‍රිතව ඇතිවන හෝ ඇතිවිය හැකි වියදම් විශ්වාසයෙන් යුතුව මැනිය හැකි ප්‍රමාණයට පමණි. ආදායම ලැබූ ප්‍රතිෂ්ඨාවේ සාධාරණ අගය හෝ වෙළඳ වට්ටම් හෝ විකිණුම් බදු වල ලැබිය යුතු ශුද්ධ අගය මත මනිනු ලැබේ. ආදායම හඳුනාගැනීමේ අරමුණ සඳහා පහත සඳහන් විශේෂිත නිර්ණායකයන් භාවිතා කරයි.

(අ) සේවා සැපයීමේදී
සේවා සැපයීමෙන් ලැබුණු ආදායම එම සේවාව සැපයූ හෝ ක්‍රියාත්මක කළ ගිණුම් කාලපරිච්ඡේදය තුළ දී හඳුනාගනියි.

(ආ) පොලිය
අය කර ගැනීමේ අවිනිශ්චිතතාවයක් නොමැති නම් පොලිය උපචිත ආකාරයෙන් හඳුනාගනියි.

(ඇ) බදු කුලී ආදායම
බදු කුලී ආදායම කුලී ගිවිසුමෙ හි විස්තර කොට ඇති පරිදි උපචිත පදනම මත හඳුනාගනියි.

(ඈ) වරලත් ගාස්තු සහ අනුග්‍රාහක ගාස්තු
අදාළ ගිවිසුමේ හරයට අනුකූලව වරලත් ගාස්තු සහ අනුග්‍රාහක ගාස්තු උපචිත පදනම මත හඳුනාගනියි.

(ඉ) ජාත්‍යන්තර / දේශීය ගොඩබැසීමේ සහ නැවතුම් ආදායම්
ගොඩබැසීමේ සහ නැවතුම් ආදායම්, අවම ගාස්තු සහ ගුවන්තොටුපළ අංගනයෙහි නැවතුම් කාලයට යටත්ව උපරිම ඉහළ නැංවීමේ බර මත පදනම් වන අතර උපචිත පදනම මත හඳුනාගනියි.

(ඊ) හරහා පියාසර ආදායම
හරහා පියාසර ආදායම උපරිම ඉහල නැංවීමේ බර මත පදනම්ව ගණනය කරන අතර උපචිත පදනම මත හඳුනාගනී. 2023.03.16 දින සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි පියාසැරි ආදායමේ එකතුවෙන් 40% ක් මහා භාණ්ඩාගාරයට ගෙවීමට සමාගම බැඳී සිටී.

(උ) ගුවන් පාලම් ගාස්තු
ගුවන් පාලම් ආදායම ගුවන් පාලම පාවිච්චි කරන කාලය සහ ගුවන්යානා වර්ගය මත පදනම්ව ගණනය කරයි. ආදායම උපචිත පදනම මත හඳුනාගනියි.

(ඌ) ගුවන්යානයට නැගීමේ බදු
ගුවන්යානයට නැගීමේ බදු ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය විසින් මූල්‍ය පනතට අනුව එකතු කරනු ලබන අතර එක්සත් ජනපද ඩොලර් 9.75 ක් ගු.ගු.සේ.ස. ට ප්‍රේෂණය කරයි. ආදායම උපචිත පදනම මත හඳුනාගනියි.

(එ) ඇතුළුවීමේ අවසරපත් ගාස්තු, නැවතුම් ගාස්තු (වාහන), දැනුම් දීම් පුවරුව ආදායම හඳුනාගැනීම සහ එකතු කිරීම මුදල් පදනම මත සිදුවේ.

(ඒ) වෙනත්
ගෙවීම් ක්‍රමය අනුව මුදල් සහ උපචිත පදනම මත විවේකාගාර ආදායම හඳුනාගැනේ.

දාහක ආදායම උපචිත පදනම මත හඳුනාගැනේ.

ගෙවීම් ක්‍රමය අනුව මුදල් සහ උපචිත පදනම මත වෙනත් ආදායම් මූලාශ්‍ර හඳුනාගැනේ.

3. මූල්‍ය අවදානම් කළමනාකරණය

3.1 මූල්‍ය අවදානම් සාධක

සමාගමේ ක්‍රියාකාරකම් විවිධ මූල්‍ය අවදානම් වලට විවෘතව පවතී. එනම් වෙළඳපොළ අවදානම (විදේශ මුදල් අවදානම්, මුදල් ප්‍රවාහ සහ සාධාරණ අගයේ පොලී අනුපාත අවදානම ඇතුළුව), ණය අවදානම සහ ද්‍රවශීලතා අවදානම වේ.

(අ) වෙළඳපළ අවදානම

(i) විදේශ විනිමය අවදානම

සමාගම විනිමය අනුපාතයන් හි උච්ඡාවචනයන්ට සංවේදී වන අතර ප්‍රධාන වශයෙන් එක්සත් ජනපද ඩොලර් (USD), යූරෝ සහ ජපන් යෙන් වලට අනුව ශ්‍රී ලංකා රුපියලේ (LKR) උච්ඡාවචනයන්ට විවෘතව පවතී. සමාගමේ ක්‍රියාකාරී මුදල් වන්නේ ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වන අතර බොහෝ ගනුදෙනු සිදුකරනු ලබන්නේ රුපියල් වලිනි. අනෙකුත් මුදල් බොහොමයක් විදේශ ණය ගෙවීමේ අරමුණු සඳහා විදේශ මුදල් ලෙස සැලකේ. සමහර වෙළඳ සහ අනෙකුත් ලැබිය යුතු දෑ සහ වෙළඳ සහ අනෙකුත් ගෙවිය යුතු දෑ ද විදේශ මුදලින් සිදු කරයි.

සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් ඉදිරිපත් කෙරෙන බැවින්, පරිවර්තන අවදානම සහ ගනුදෙනු අවදානම යන දෙකෙන්ම විදේශ විනිමය උච්චාවචනයන්ගේ බලපෑමට ලක්වෙයි. විදේශ මුදල් වල විනිමය අනුපාත වෙනස්කම් සමාගමේ ලාභ හෝ අලාභ කෙරෙහි බලපායි. උදාහරණයක් ලෙස එක්සත් ජනපද ඩොලරයට සාපේක්ෂව ශ්‍රී ලංකා රුපියල දුර්වල වීම භාණ්ඩාගාර දෙපාර්තමේන්තුව හරහා විදේශ මුදලින් ලබාගෙන ඇති ණය ගෙවීමට යාමේ දී සමාගමේ ලාභදායිතාවයට අහිතකර ලෙස බලපෑ හැකිය.

එක්සත් ජනපද ඩොලර්, යූරෝ සහ ජපන් යෙන් වලට සාපේක්ෂව අනෙකුත් සියලු විචල්‍යයන් නොවෙනස්ව තිබිය දී ශ්‍රී ලංකා රුපියලේ විනිමය අනුපාතිකයෙහි වියහැකි සාධාරණ වෙනස්කම්වලට සමාගමේ සංවේදීතාවය පහත දැක්වෙන වගුවෙන් පෙන්නුම් කරයි. එක්සත් ජනපද ඩොලර් සහ ජපන් යෙන් යනු, සමාගමේ ඉදිරිපත් කරන සහ ලිඛිත මුදල් ව්‍යවහාරය වන ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් පසු සමාගමේ මූල්‍ය උපකරණ සඳහා යොදා ගනු ලබන ප්‍රධාන මුදල් වර්ග වේ. එක්සත් ජනපද ඩොලර්, යූරෝ සහ ජපන් යෙන් හි විනිමය අනුපාතයන්ගේ වෙනස්වීම් වල බලපෑම වගුවෙන් දක්වා ඇත.

ශ්‍රී ලංකා රුපියලට සාපේක්ෂව එක්සත් ජනපද ඩොලරයෙ හි විනිමය අනුපාතිකයේ සංවේදීතාව

	2024	2023
	ලාභයේ වැඩි වීම/(අඩු වීම) (ශ්‍රී ලංකා රුපියල්)	ලාභයේ වැඩි වීම/(අඩු වීම) (ශ්‍රී ලංකා රුපියල්)
එක්සත් ජනපද ඩොලරයෙහි 10% ක අගය වැඩි වීම/ (අඩුවීම) (2023 - 10%)	**418,993,543**	565,034,429
එක්සත් ජනපද ඩොලරයෙහි 15% ක අගය වැඩි වීම/ (අඩුවීම) (2023 - 15%)	**628,490,315**	847,551,643
එක්සත් ජනපද ඩොලරයෙහි 20% ක අගය වැඩි වීම/ (අඩුවීම) (2023 - 20%)	**837,987,086**	1,130,068,857

ශ්‍රී ලංකා රුපියලට සාපේක්ෂව යූරෝ හි විනිමය අනුපාතිකයේ සංවේදීතාව

	2024	2023
	ලාභයේ වැඩි වීම/(අඩු වීම) (ශ්‍රී ලංකා රුපියල්)	ලාභයේ වැඩි වීම/(අඩු වීම) (ශ්‍රී ලංකා රුපියල්)
යූරෝහි 10% ක අගය වැඩි වීම / (අඩුවීම) (2023 - 10%)	**312,182**	696,484
යූරෝහි 15% ක අගය වැඩි වීම / (අඩුවීම) (2023 - 15%)	**468,274**	1,044,726
යූරෝහි 20% ක අගය වැඩි වීම / (අඩුවීම) (2023 - 20%)	**624,365**	1,392,968

ශ්‍රී ලංකා රුපියලට සාපේක්ෂව ජපන් යෙන් හි විනිමය අනුපාතිකයේ සංවේදීතාව

	2024	2023
	ලාභයේ වැඩි වීම/(අඩු වීම) (ශ්‍රී ලංකා රුපියල්)	**ලාභයේ වැඩි වීම/(අඩු වීම) (ශ්‍රී ලංකා රුපියල්)**
යෙන්හි 10% ක අගය වැඩි වීම / (අඩුවීම) (2023 - 10%)	**907,318,718**	954,730,401
යෙන්හි 15% ක අගය වැඩි වීම / (අඩුවීම) (2023 - 15%)	**1,360,978,077**	1,432,095,602
යෙන්හි 20% ක අගය වැඩි වීම / (අඩුවීම) (2023 - 20%)	**1,814,637,436**	1,909,460,803

(ii) මුදල් ප්‍රවාහය සහ සාධාරණ වටිනාකමේ පොලී අනුපාත අවදානම
සමාගමේ පොලී අනුපාත අවදානම එක්සත් ජනපද ඩොලර්, යුරෝ සහ ජපන් යෙන් මගින් ගනු ලැබූ දීර්ඝකාලීන ණය ගැනීම් වලින් පැනනගියි. මේවා ස්ථාවර අනුපාතයකට නිකුත් කරනු ලබන අතර එමගින් ණය ගැනීම මත මුදල් ප්‍රවාහ පොලී අනුපාත අවදානම ලිහිල් කරයි. මෙය තවදුරටත් විචල්‍ය අනුපාත වලට මුදල් දැරීම මගිනුත් ලිහිල් වෙයි. ස්ථාවර අනුපාතයන්ට නිකුත් කළ ණය ගැනීම සමාගම සාධාරණ වටිනාකම් පොලී අනුපාත අවදානමකට නිරාවරණය කරයි.

සමාගම මෙම පොලී අනුපාතයන්ගේ චලනය පසුගිය වසර පුරාම සලකා බැලූ අතර පොලී අනුපාතයන්ගේ මෙම චලනය හිමිකම් මත ප්‍රමාණාත්මක බලපෑමක් ඇති නොකරන බවට නිගමනය කර ඇත.

(ආ) ණය අවදානම
ණය අවදානම පැන නගින්නේ බාහිර පාර්ශ්වයන්ගෙන් වෙළඳ සහ අනෙකුත් ලැබිය යුතු දෑ මගිනි.

(ඇ) ද්‍රවශීලතා අවදානම
මුදල් ප්‍රවාහ පුරෝකථනය මූල්‍ය අංශය විසින් සිදු කරනු ලැබේ. මූල්‍ය අංශය සමාගමේ ද්‍රවශීලතා අවශ්‍යතා පිළිබඳ චක්‍රීය පුරෝකථන නිරීක්ෂණය කරන්නේ මෙහෙයුම් අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා ප්‍රමාණවත් මුදල් ඇති බව සහතික කිරීම සඳහා ය. එවැනි පුරෝකථනයේදී සමාගමේ ණය මූල්‍යකරණ සැලසුම්, ගිණුම් අනුකූලතාව, අභ්‍යන්තර මූල්‍ය ස්ථිති ප්‍රකාශන අනුපාත ඉලක්ක සමඟ අනුකූලතාව සහ, අදාළ නම් බාහිර නියාමන හෝ නීතිමය අවශ්‍යතා උදාහරණයක් ලෙස, මූල්‍ය සීමාකිරීම් සැලකිල්ලට ගනු ලැබේ.

කාරක ප්‍රාග්ධන කළමනාකරණය සඳහා අවශ්‍ය ශේෂය ඉක්මවා සමාගම සතුව ඇති අතිරික්ත මුදල් ද්‍රවශීලතා අවදානම අවම කිරීම සඳහා කෙටි කාලීන රජයේ සුරැකුම්පත් සඳහා ආයෝජනය කරනු ලැබේ.

3.2 ප්‍රාග්ධන අවධානම් කළමනාකරණය

ප්‍රාග්ධනය කළමනාකරණය කිරීමේ දී සමාගමේ අරමුණු වන්නේ කොටස් හිමියන් වෙත ප්‍රතිලාභ ලබා දීම පිණිස සමාගම අඛණ්ඩව පවත්වා ගැනීමේ හැකියාව ආරක්ෂා කිරීම, අනෙකුත් උනන්දු පාර්ශ්වකරුවන්ට ප්‍රතිලාභ ලබා දීම සහ ප්‍රාග්ධන පිරිවැය අඩු කිරීම සඳහා ප්‍රශස්ත ප්‍රාග්ධන ව්‍යුහයක් පවත්වා ගැනීම වේ. ප්‍රාග්ධන ව්‍යුහය ගැලපීම හෝ පවත්වා ගැනීම පිණිස සමාගම කොටස්හිමියන් වෙත ගෙවනු ලබන ප්‍රතිලාභ ගැලපීම, නව කොටස් නිකුත් කිරීම හෝ ණය අඩු කිරීම සඳහා වත්කම් විකිණීම කරනු ඇත. සමාගම ලාභාංශ ප්‍රකාශයට පත් කිරීමට පෙර ලාභාංශ අනුපාතය පවත්වා ගැනීම පිණිස බුන්වත් බව තක්සේරු කරයි. කර්මාන්තයේ අනෙකුත් ආයතන සමග සමපාත වීමට සමාගම තෝලන අනුපාත පදනමින් ප්‍රාග්ධනය අධීක්ෂණය කරයි. මෙම අනුපාතය මුළු ණය, මුළු ප්‍රාග්ධනයෙන් බෙදීමෙන් ගණනය කරයි. ණය ලෙස ගණනය කරනුයේ මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනයේ දැක්වෙන "ජංගම සහ ජංගම නොවන" මුළු ණය ගැනීම වේ. මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනයේ දැක්වෙන පරිදි මුළු ප්‍රාග්ධනය "හිමිකම්" ලෙස ගණනය කරයි.

2024 දෙසැම්බර් 31 සහ 2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට තෝලන අනුපාතය පහත පරිදි විය:

	සමාගම	
	2024	2023
මුළු ණය ගැනීම් (සටහන 21 සහ සටහන 22)	**99,806,823,512**	93,914,434,108
අඩු කළා : මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ (සටහන 17)	**(4,519,586,238)**	(3,171,397,540)
අඩුකළා: කෙටි කාලීන ණයකර ආයෝජන (සටහන 14.1)	**(445,000,000)**	(800,000,000)
අඩුකළා: කෙටි කාලීන බැංකු තැන්පතු (සටහන 14.2)	**(93,427,415,884)**	(87,716,805,396)
ශුද්ධ ණය	**1,414,821,390**	2,226,231,172
මුළු හිමිකම්	**90,293,490,822**	67,611,191,508
මුළු ප්‍රාග්ධනය	**91,708,312,211**	69,837,422,679
තෝලන අනුපාතය	**2%**	3%

ඉහත ණය මුදල සම්පූර්ණයෙන්ම සමන්විත වන්නේ ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධනය සඳහා ස්වෛරී ඇපකරය යටතේ මහා භාණ්ඩාගාරය හරහා ලබාගත් ණය සහ මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ කොන්ත්‍රාත්කරුගේ හිඟ ශේෂය පියවීම සඳහා නිකුත් කරන ලද ණයකරය මගිනි. වට්ටම් කිරීමේ බලපෑම සැලකිය යුතු නොවන බැවින් ණය ගැනීම් වල සාධාරණ අගය ඒවායේ ධාරණ අගයට සමාන වේ.

3.3 සාධාරණ අගය ඇස්තමේන්තු කිරීම

සාධාරණ අගය මත මනින ලද මූල්‍ය උපකරණ සමාගම සතුව නොතිබුණි.

4. තීරණාත්මක ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු සහ විනිශ්චයන්

ඇස්තමේන්තු සහ විනිශ්චයන් අඛණ්ඩව ඇගයීමට ලක් කෙරෙන අතර ඓතිහාසික අත්දැකීම් සහ තත්වයන් යටතේ සාධාරණ යැයි විශ්වාස කරන අනාගත සිදුවීම් පිළිබඳ අපේක්ෂාවන් ඇතුළු අනෙකුත් සාධක මත පදනම් වේ.

තීරණාත්මක ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු සහ උපකල්පන

සමාගම අනාගතය සම්බන්ධයෙන් ඇස්තමේන්තු සහ උපකල්පන සිදු කරයි. අර්ථදැක්වීම අනුව ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු, ප්‍රතිඵල කලාතුරකින් අදාළ සැබෑ ප්‍රතිඵල සමග සමාන වනු ඇත. ඉදිරි මූල්‍ය වර්ෂය තුළ වත්කම් සහ වගකීම් වල ධාරණ අගයට ප්‍රමාණාත්මක ගැලපීමක් ඇති කිරීමේ සැලකිය යුතු අවදානමක් ඇති ඇස්තමේන්තු සහ උපකල්පන පහත දක්වා ඇත.

(අ) නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම - පාරිතෝෂිකය
නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්මේ වර්තමාන අගය රඳා පවතින්නේ උපකල්පන ගණනාවක් භාවිත කරමින් ආයුගණක පදනමක් මත තීරණය කරන සාධක ගණනාවක් මත ය. නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම සඳහා ශුද්ධ පිරිවැය (ආදායම) තීරණය කිරීමේ දී භාවිත කරන උපකල්පන වලට වට්ටම් අනුපාතය ඇතුළත් වේ. මෙම උපකල්පන වල ඕනෑම වෙනසක් නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්මේ ධාරණ අගයට බලපානු ඇත. සමාගම සෑම වසරකම අවසානයේ සුදුසු වට්ටම් අනුපාතය තීරණය කරයි. නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ වගකීම් පියවීම සඳහා අවශ්‍ය වනු ඇතැයි අපේක්ෂා කරන ඇස්තමේන්තුගත අනාගත මුදල් පිටතට ගලා යාමේ වර්තමාන අගය තීරණය කිරීම සඳහා භාවිත කළ යුතු පොලී අනුපාතය මෙයයි. නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම සඳහා අනෙකුත් ප්‍රධාන උපකල්පන ප්‍රවර්තන වෙළඳපළ තත්ත්වයන් මත අර්ධ වශයෙන් පදනම් වේ. අතිරේක තොරතුරු 23 සටහනෙ හි අනාවරණය කර ඇත.

(ආ) ප්‍රතිපාදන
අතීත සිදුවීමක ප්‍රතිඵලයක් ලෙස පැන නගින වර්තමාන නෛතික හෝ සාධනීය වගකීමක් ඇති විට සමාගම ප්‍රතිපාදන හඳුනාගන්නා අතර, වගකීම පියවීම සඳහා ආර්ථික ප්‍රතිලාභ පිටතට ගලායාමක් අවශ්‍ය වන විට විශ්වාසදායක ඇස්තමේන්තුවක් කළ හැකිය. ප්‍රතිපාදන වාර්තා කිරීම සඳහා මෙම බැඳීම් වල අවසාන විසඳුම පිළිබඳ විනිශ්චයන් යෙදීම අවශ්‍ය වේ. එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන්, එක් එක් මූල්‍ය තත්ත්වයන් පිළිබඳ ප්‍රකාශය දිනයේ දී ප්‍රතිපාදන සමාලෝචනය කර සමාගමේ වර්තමාන හොඳම ඇස්තමේන්තුව පිළිබිඹු වන පරිදි සකස් කරනු ලැබේ.

5. ආදායම්

	2024	2023
ගගන නාවික	**7,767,625,053**	7,575,143,036
ගගන නාවික නොවන	**35,982,579,182**	30,670,641,452
	43,750,204,235	38,245,784,487
ගගන නාවික ආදායම්		
ගොඩබැසීමේ සහ නැවතුම් ආදායම්	**4,685,661,143**	4,543,507,581
හරහා පියාසර ආදායම්	**3,320,426,705**	2,991,964,311
හරහා පියාසර ආදායම මත 40% දායකත්වය භාණ්ඩාගාරයට බැර කිරීම	**(1,229,060,261)**	(877,398,950)
ගුවන් පාලම් ආදායම්	**972,658,608**	895,530,276
අභ්‍යන්තර ගොඩබැසීම් සහ නැවතුම් ආදායම්	**17,938,858**	21,539,818
	7,767,625,053	7,575,143,036
ගගන නාවික නොවන ආදායම්		
ගුවන් යානාවට නැගීමේ ගාස්තු	**8,721,057,950**	8,648,651,187
අනුග්‍රාහක ගාස්තු	**12,959,625,830**	11,489,266,114
බදුකුලී	**7,857,351,225**	5,168,896,420
ඇතුල්වීමේ අවසරපත්	**877,997,880**	812,886,979
ඉන්ධන සැපයුම් ගාස්තු	**294,718,859**	256,201,035
බිම් හැසිරවීම සඳහා වරලත් ගාස්තු - ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම	**1,312,216,802**	1,420,987,416
වරලත් ගාස්තු - ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම	**773,381,475**	786,139,193
වාහන නැවැත්වීමේ ගාස්තු	**326,131,964**	210,648,560
අභ්‍යන්තර බිම් හැසිරවීම කො.ජා.ගු.ර. /බ.ජා.ගු.	**9,770,084**	9,305,834
වෙනත් ගගන නාවික නොවන ආදායම්	**1,710,603,809**	991,037,548
මගී ආලින්ද දළ ලාභය	**1,139,723,303**	876,621,167
	35,982,579,182	30,670,641,452
මුළු ගගන නාවික සහ ගගන නාවික නොවන ආදායම්	**43,750,204,235**	38,245,784,487

6. වෙනත් ආදායම්

	2024	2023
රජයේ ප්‍රදානයන් ක්‍රමක්ෂය කිරීම	**73,927,995**	53,963,608
ඉන්ධන පිරවුම්හලෙන් ලද මෙහෙයුම් ලාභය (සටහන 6.1)	**73,197,612**	76,081,540
	147,125,607	130,045,148

6.1 ඉන්ධන පිරවුම්හලෙන් ලද මෙහෙයුම් ලාභය

	2024	2023
විකුණුම්	**2,531,840,644**	2,833,249,661
අඩු කිරීම: විකුණුම් පිරිවැය	**(2,458,643,032)**	(2,757,168,121)
දළ ලාභය	**73,197,612**	76,081,540

7. පරිපාලන සහ ආයතනික වියදම්

	2024	2023
අධ්‍යක්ෂ පාරිශ්‍රමික	**12,310,349**	12,434,946
කාර්යමණ්ඩල පිරිවැය	**10,072,258,508**	7,467,364,871
නිශ්චිත දායකත්ව සැලසුම් පිරිවැය	**1,236,872,476**	898,677,674
නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලසුම් පිරිවැය	**1,459,477,173**	1,395,653,571
ප්‍රසාද දීමනා	**664,670,021**	383,461,779
අතිකාල දීමනා	**848,490,802**	832,373,375
විගණකවරුන්ගේ පාරිශ්‍රමික	**1,850,000**	1,254,000
ක්ෂයවීම් (සටහන 11)	**3,789,060,472**	2,112,941,365
ක්‍රමක්ෂය (සටහන 12)	**44,574,911**	8,301,847
ණයගැතියන්ගේ අපහායනය සඳහා ප්‍රතිපාදන	**209,501,156**	111,730,643
අළුත්වැඩියා සහ නඩත්තු	**1,573,885,418**	1,880,496,451
විදුලිය වියදම්	**1,992,918,323**	1,967,195,344
නෛතික ගාස්තු	**5,014,480**	2,512,620
පරිත්‍යාග	**2,350,000**	228,000
වෙනත් වියදම්	**2,403,998,194**	1,986,532,279
	24,317,232,283	19,061,158,765

8. ශුද්ධ මූල්‍ය (පිරිවැය) / ආදායම්

	2024	2023
8.1 මූල්‍ය ආදායම		
නැවත මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම් යටතේ භාණ්ඩාගාර බිල්පත්/බැඳුම්කර සඳහා පොලී	**29,134,176**	131,812,265
ඇ.ඩොලර් බැංකු ගිණුම් සඳහා පොලී	**5,454,882**	2,650,951
ඇ.ඩොලර් ස්ථාවර තැන්පතු සඳහා පොලී	**6,523,623,592**	7,824,771,732
රුපියල් ස්ථාවර තැන්පතු සඳහා පොලී	**489,588,519**	1,888,563,833
ණයකර ආයෝජන මත පොලී	**447,721,794**	518,622,056
ක්‍රීඩා සමාජයේ ණය මත පොලී	**322,212**	322,212
සේවක ණය මත පොලී	**988,983**	7,860,783
ආරක්ෂක තැන්පතු මත පොලී	**3,691,673**	1,872,563
පැහැර හැරීම සඳහා පොලී ආදායම	**239,491,431**	68,336,471
සේවක ණය සඳහා IFRS පොලී	**2,954,702**	(16,617,272)
	7,742,971,965	10,428,195,594
8.2 මූල්‍ය පිරිවැය		
ණය පොලී	**(2,515,661,418)**	(2,225,201,499)
ගනුදෙනු මත ශුද්ධ විදේශ විනිමය (අලාභ)	**(234,477,391)**	(161,712,314)
ණය පරිවර්තනය මත විනිමය ලාභ/ (අලාභ)	**13,266,244,433**	15,204,613,135
ස්ථාවර තැන්පතු මත විනිමය ලාභ / (අලාභ)	**(8,835,297,942)**	(8,467,336,122)
වෙනත් ගිණුම් පරිවර්තනය මත විනිමය ලාභ / (අලාභ)	**(332,792,954)**	(454,151,067)
	1,348,014,727	3,896,212,133
ශුද්ධ මූල්‍ය ආදායම	**9,090,986,693**	14,324,407,728

9. ආදායම් බදු වියදම්

2024 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වසර සඳහා ආදායම් බදු වියදම්වල ප්‍රධාන සංඝටක පහත පරිදි වේ.

	2024	2023
ප්‍රවර්තන ආදායම් බදු		
ප්‍රවර්තන බදු ගාස්තුව	**5,862,347,313**	5,886,760,534
ආදායම් බදු	**5,862,347,313**	5,886,760,534
විලම්බිත ආදායම් බදු		
විලම්බිත ආදායම් බදු සම්බන්ධයෙන් අයකිරීම / (ආපසු හැරවීම) (සටහන 13)	**1,701,185,905**	(369,336,867)
මුළු බදු වියදම	**7,563,533,219**	5,517,423,668

	2024	2023
බදු පෙර ලාභය	**28,671,084,252**	33,639,078,598
ඵලදායී බදු අනුපාතයට ගණනය කරන ලද බදු (30%)	**8,601,325,276**	10,091,723,580
බදු සඳහා අඩු කළ නොහැකි වියදම් මත බදු බලපෑම	**4,694,257,414**	3,765,481,113
බදු සඳහා අඩු කළ හැකි වියදම්/ආදායම් මත බදු බලපෑම	**(7,433,235,376)**	(7,970,444,159)
හඳුනානොගත් විලම්බිත ආදායම් බදු වත්කම් සඳහා බදු අලාභ/(ලාභ)	**1,701,185,905**	(369,336,867)
මුළු බදු වියදම	**7,563,533,219**	5,517,423,668

10. කොටසක මූලික ඉපැයීම්

සාමාන්‍ය කොටස් හිමියන් වෙත ආරෝපණය කළ හැකි වර්ෂය සඳහා වූ ශුද්ධ ලාභය, වසර තුළ නොගෙවූ කොටස්වල බරතැබූ සාමාන්‍ය කොටස් වෙත බෙදීමෙන්, කොටසකට මූලික ඉපැයීම් ගණනය කෙරේ. ප්‍රසාද නිකුතුවක් වැනි සම්පත්වල අනුරූප වෙනසක් නොමැතිව, වර්ෂය තුළ සහ පෙර වසර තුළ පැවති සාමාන්‍ය කොටස්වල බරතැබූ සාමාන්‍ය සංඛ්‍යාව, සාමාන්‍ය කොටස් හිඟ ප්‍රමාණය වෙනස් කළ සිදුවීම් සඳහා ගැලපුම් කර ඇත.

එක් කොටසක මූලික ඉපැයීම් ගණනය කිරීමේදී භාවිතා වන ආදායම් සහ කොටස් දත්ත පහත දක්වා ඇත.

	2024	2023
කොටස් හිමියන්ට ආරෝපණය කළ හැකි ශුද්ධ ලාභය- ශ්‍රී ලංකා රුපියල්	**21,107,551,033**	28,121,654,931
නිකුත් කල සාමාන්‍ය කොටස් වල බර තැබූ සංඛ්‍යාව	**200,002**	200,002
කොටසක මූලික ඉපැයීම -ශ්‍රී ලංකා රුපියල්	**105,537**	140,607

11. දේපළ, පිරියත හා උපකරණ

(i) ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි වලට 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට කටුනායක පිහිටි රු. 941,277,941 ක වටිනාකමක් සහිත ඉඩම ඇතුළත් වේ (2023 - රු. 935,980,401).

(ii) ගු.ගු.ස්.ස. විසින් භාවිතා කරන ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි වල අයිතිය
ගු.ගු.ස්.ස. විසින් භාවිතා කරන ඉඩම් වල අයිතිය ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (CAASL) සතු වේ. වරාය, නාවික හා ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වන අමාත්‍යාංශයේ විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුවේ සභාපති 2023 ජූනි 21 දින පැවති 2023 වර්ෂයේ දෙවන අමාත්‍යාංශ විගණන හා කළමනාකරණ කමිටු රැස්වීමේදී සහ 2024 පෙබරවාරි 28 දින පැවති 2024 වර්ෂයේ පළමු රැස්වීමේදී ප්‍රකාශ කරන ලද්දේ, ඉඩම් වල අයිතිය ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය සතු වුවද, එකම මෙහෙයුම්කරු වන ගු.ගු.ස්.ස. විසින් එහි ආයෝජන සිදු කිරීමට කිසිදු බාධාවක් නොමැති බවයි.

(iii) කටුනායක ගුවන්තොටුපළේ ගොඩනැගිලි වලින් කොටසක් රජයේ ඉඩමක ඉදිකර ඇත.

(iv) දේපළ, පිරියත සහ උපකරණවලට සම්පූර්ණයෙන් ක්ෂය කරන ලද රුපියල් 22,605,532,993 ක් වටිනා වත්කම් 2024 වර්ෂයේදී ද සහ 2023 වර්ෂයේදී රුපියල් 21,934,000,440 ක් වටිනා වත්කම් ඇතුළත් විය.

11. දේපළ පිරියත සහ උපකරණ

	ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි	පිරියත සහ උපකරණ	මෝටර් රථ	ලිබඩු, සවි කිරීම් සහ කාර්යාලීය උපකරණ
2023 ජනවාරි 1 දිනට				
පිරිවැය	19,956,980,260	6,058,714,297	1,951,252,288	1,338,261,557
සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	(2,208,596,301)	(5,087,424,798)	(1,456,893,832)	(1,138,210,024)
අඩමාණ ව්‍යාපෘතීන් සඳහා ප්‍රතිපාදන	-	-	-	-
අවසන් ශුද්ධ පොත් අගය	17,748,383,958	971,289,499	494,358,456	200,051,533
2023 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය				
ආරම්භක ශුද්ධ පොත් අගය	17,748,383,958	971,289,499	494,358,456	200,051,533
අතිරේක	895,453,514	635,395,044	45,491,612	42,248,373
පරිත්‍යාග	-	-	556,248,192	-
වත්කම් ඉවත් කිරීම	(6,610,000)	-	-	-
- සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	-	-	-	-
බැහැර කිරීම් - පිරිවැය	-	(21,902,394)	(46,742)	(65,741,099)
- සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	901,927	19,719,924	46,742	64,700,717
කපා හැරීම් - පිරිවැය	-	-	(24,238,870)	-
- සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	-	-	-	-
මාරුකිරීම් - පිරිවැය	(4,540,449,191)	-	-	127,600
- සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	612,988,588	-	-	-
ක්ෂයවීම් අයකිරීම (සටහන 7)	(473,604,061)	(197,702,980)	(94,510,631)	(54,264,090)
අවසන් ශුද්ධ පොත් අගය	14,237,064,736	1,406,799,093	977,348,757	187,123,030
2023 දෙසැම්බර් 31 දිනට				
පිරිවැය	16,305,374,583	6,672,206,947	2,528,706,478	1,314,896,427
සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	(2,068,309,847)	(5,265,407,854)	(1,551,357,721)	(1,127,773,397)
අඩමාණ ව්‍යාපෘති සඳහා ප්‍රතිපාදන	-	-	-	-
අවසන් ශුද්ධ පොත් අගය	**14,237,064,736**	**1,406,799,093**	**977,348,757**	**187,123,030**
2024 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය				
ආරම්භක ශුද්ධ පොත් අගය	14,237,064,736	1,406,799,093	977,348,757	187,123,030
එකතු කිරීම්	551,645,048	494,815,793	138,242,215	208,023,575
පරිත්‍යාග කිරීම්	-	-	2,000,000	-
ඉවත්කිරීම් - පිරිවැය	-	(30,978,479)	(31,968)	(11,554,490)
- සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	-	30,824,989	31,968	11,554,490
කපා හැරීම් - පිරිවැය	-	(4,501,158)	-	(3,518,152)
- සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	-	4,501,158	-	2,688,954
පෙර වර්ෂයේ ගැලපීම් - පිරිවැය	5,297,541	-	-	546,939
- සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	-	-	-	(648,139)
මාරුකිරීම් - පිරිවැය	-	(4,029,749)	4,029,749	-
ප්‍රත්‍යාගණනය - පිරිවැය	(372,497,977)	6,572,487	519,289,091	-
- සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	1,373,850,145	157,105,071	1,588,465,276	-
ක්ෂයවීම් අයකිරීම (සටහන 7)	(446,438,844)	(261,298,099)	(151,424,523)	(64,768,774)
අවසන් ශුද්ධ පොත් අගය	**15,348,920,649**	**1,799,811,105**	**3,077,950,565**	**329,447,433**
2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට				
පිරිවැය	16,489,819,194	7,134,085,840	3,192,235,566	1,508,394,300
සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	(1,140,898,545)	(5,334,274,736)	(114,285,001)	(1,178,946,867)
අවසන් ශුද්ධ පොත් අගය	**15,348,920,649**	**1,799,811,105**	**3,077,950,565**	**329,447,433**

සන්නිවේදන හා ගගන නාවික උපකරණ	වෙනත් උපකරණ	ගුවන්තොටුපොළ යටිතල පහසුකම්	ආයෝජන දේපල	නොනිමි ප්‍රාග්ධන	එකතුව
8,845,679,124	1,556,560,471	35,247,594,748	-	36,703,863,706	111,658,906,451
(8,260,567,986)	(1,339,489,369)	(15,833,143,844)	-	-	(35,324,326,155)
-	-	-	-	(6,197,854)	(6,197,854)
585,111,139	217,071,102	19,414,450,904	-	36,697,665,852	76,328,382,443
585,111,139	217,071,102	19,414,450,904	-	36,697,665,852	76,328,382,443
56,429,533	26,400,496	363,242,232	-	2,812,133,910	4,876,794,714
-	-	-	-	-	556,248,192
-	-	-	-	-	(6,610,000)
-	-	-	-	-	-
(641,610,375)	(16,687,835)	-	-	-	(745,988,445)
641,338,501	16,036,958	-	-	-	742,744,769
-	-	-	-	-	(24,238,870)
-	-	-	-	-	-
-	35,700	-	4,540,449,191	(1,066,128,856)	(1,065,965,556)
-	-	-	(612,988,588)	-	-
(172,634,239)	(72,235,840)	(1,047,989,524)			(2,112,941,365)
468,634,560	170,620,585	18,729,703,614	3,927,460,603	38,443,670,909	78,548,425,886
8,260,498,284	1,566,308,835	35,610,836,982	4,540,449,191	38,449,868,763	115,249,146,490
(7,791,863,724)	(1,395,688,251)	(16,881,133,368)	(612,988,588)	-	(36,694,522,751)
-	-	-	-	(6,197,854)	(6,197,854)
468,634,560	**170,620,585**	**18,729,703,614**	**3,927,460,603**	**38,443,670,909**	**78,548,425,886**
468,634,560	170,620,585	18,729,703,614	3,927,460,603	38,443,670,909	78,548,425,886
1,519,149,898	33,750,587	7,887,708,839		25,986,445,121	36,819,781,076
-	-	-	-	-	2,000,000
(501,790,499)	(24,136,457)	-	-	-	(568,491,892)
501,790,499	24,122,098	-	-	-	568,324,043
(9,249,147)	(1,058,026)	-	-	-	(18,326,483)
9,228,877	917,575	-	-	-	17,336,565
-	792,300	-	-	-	6,636,780
-	(834,500)	-	-	-	(1,482,639)
(22,322,138)	22,322,138	-	-	(14,783,669,019)	(14,783,669,019)
-	-	84,600,000	143,061,101	-	381,024,702
-	-		386,877,239	-	3,506,297,731
(109,033,852)	(81,929,484)	(2,567,128,321)	(106,732,736)	-	(3,788,754,633)
1,856,408,199	**144,566,817**	**24,134,884,132**	**4,350,666,207**	**49,646,447,011**	**100,689,102,117**
9,246,286,398	1,597,979,378	43,583,145,821	4,683,510,292	49,646,447,011	137,081,903,801
(7,389,878,200)	(1,453,412,561)	(19,448,261,690)	(332,844,085)	-	(36,392,801,684)
1,856,408,199	**144,566,817**	**24,134,884,132**	**4,350,666,207**	**49,646,447,011**	**100,689,102,117**

(v) මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළට අදාළව රුපියල් බිලියන 18.3ක මුළු වත්කම් වටිනාකමක් 2024.12.31 දිනට ඒකාබද්ධ දේපළ, පිරියත සහ උපකරණවල ඇතුළත් කර ඇත.

2024 මැයි 13 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ අංක 24/0882/628/028-1 අනුව මත්තල ගුවන්තොටුපළ කළමනාකරණය ඉන්දියාවේ ශෞර්ය ඒරොනෝටික්ස් (පුද්ගලික) සමාගම සහ රුසියාවේ එයාර්පෝර්ට්ස් ඔෆ් රීජන්ස් මැනේජ්මන්ට් සමාගම වෙත පැවරීමට අනුමැතිය ලබා දී ඇත.

2024 දෙසැම්බර් 17 වැනි දින පැවති සිය රැස්වීමේදී, ශ්‍රී ලංකා ගු.ගු.සේ.ස. හි අලුතින් පත් කරන ලද අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින්, මෙහි සඳහන් කර ඇති සාධාරණීකරණ මත පදනම්ව ශ්‍රී ලංකා රජයට වඩාත් වාසිදායක කොන්දේසි මත ආයෝජකයන් ආකර්ෂණය කර ගැනීම සඳහා නව අභිලාශ ප්‍රකාශ කැඳවීම පිණිස එකී අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය අවලංගු කිරීමට නිර්දේශ කිරීමට තීරණය කරන ලදී.

ඒ අනුව, ගු.ගු.සේ.ස. 2025 ජනවාරි 08 දිනැති ලිපිය මගින් ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයාගේ උපදෙස් ලබා ගන්නා ලදී.

(vi) දේපළ භාවිතා අයිතීන්

	2024	2023
පිරිවැය		
ජනවාරි 1 දිනට ශේෂය	8,057,513	-
සමුච්චිත ක්ෂයවීම්		
ජනවාරි 1 දිනට ශේෂය	3,642,756	-
වසර සඳහා අයකිරීම	305,840	-
දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය	3,948,596	-
දෙසැම්බර් 31 දිනට ගෙනයන ශේෂය	4,108,917	-

දේපළ භාවිතා අයිතිය සඳහා කුලී පදනම මත ලබාගත් ඉඩම් දෙකක් ඇතුලත් වේ: වසර 30ක බදු ගිවිසුමක් යටතේ ශ්‍රී ලංකා රජයෙන් ලබාගත් කතරගම ඉඩම සහ වසර 99ක බදු ගිවිසුමක් යටතේ ශ්‍රී ලංකා රජයෙන් ලබාගත් මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ ඉඩමයි.

(vii) කල්බදු වගකීම්

මූලික වශයෙන් කල්බදු වගකීම් මනිනු ලබන්නේ කල්බදු ගෙවීම්වල වර්තමාන අගය මත වන අතර, බද්දෙහි අන්තර්ගත පොලී අනුපාතය හෝ එම අනුපාතය පහසුවෙන් තීරණය කළ නොහැකි නම්, සමාගමේ අතිරේක ණය ගැනීමේ අනුපාතය භාවිතයෙන් වට්ටම් කරනු ලැබේ. කාලසීමාව සඳහා කල් බදු ණයහිමියාගේ චලනය පහත පරිදි වේ.

	2024	2023
ජනවාරි 1 දිනට ශේෂය	9,104,368	-
වසර සඳහා අයකරන ලද පොලී ආදායම	765,379	-
අඩු: වසර තුළ සිදුකරන ලද ගෙවීම්	(993,600)	-
දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය	8,876,147	-
ජංගම	454,087	-
ජංගම නොවන	8,422,060	-
දෙසැම්බර් 31 දිනට මුළු කල්බදු වගකීම්	8,876,147	-

12. අස්පෘශ්‍ය වත්කම්

	2024	2023
වසර ආරම්භක දිනට		
පිරිවැය	**298,804,688**	143,764,274
සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	**(136,134,806)**	(127,832,959)
	162,669,883	15,931,315
වසර තුළ වූ සංචලනයන්		
ආරම්භක ශුද්ධ පොත් අගය	**162,669,883**	15,931,315
එකතුකිරීම්	**50,727**	155,040,414
වර්ෂය තුළ ක්‍රමක්ෂය කිරීම	**(44,574,911)**	(8,301,847)
අවසන් ශුද්ධ පොත් අගය	**118,145,699**	162,669,883
වර්ෂ අවසාන දිනට		
පිරිවැය	**298,855,416**	298,804,688
සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	**(180,709,717)**	(136,134,806)
අවසන් ශුද්ධ පොත් අගය	**118,145,699**	162,669,883

මෘදුකාංග වත්කම්වල ප්‍රයෝජනවත් ආයු කාලය වසර 4ක් ලෙස තක්සේරු කර ඇත.

13. විලම්බිත ආදායම් බදු

	මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශනය		විස්තීර්ණ අදායම් ප්‍රකාශනය	
	2024	2023	2024	2023
විලම්බිත බදු වගකීම් මත :				
වැඩි වූ බදු ක්ෂය වීම්	**10,439,696,649**	9,211,489,732	**1,228,206,917**	(53,419,684)
	10,439,696,649	9,211,489,732	**1,228,206,917**	(53,419,684)
විලම්බිත බදු වත්කම් මත :				
නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම	**2,809,591,635**	2,098,172,295	**(711,419,341)**	(334,968,693)
තොග සහ ණයගැතියන් සඳහා ප්‍රතිපාදන	**308,223,465**	995,797,110	**687,573,645**	73,684,945
විලම්බිත රජයේ ප්‍රදාන	**394,165,146**	415,743,545	**21,578,399**	(143,594,289)
	3,511,980,247	3,509,712,949	**(2,267,298)**	(404,878,036)
විලම්බිත ආදායම් බදු අයකිරීම්	**3,511,980,247**	3,509,712,949	**(2,267,298)**	(404,878,036)
වෙනත් විස්තීර්ණ අදායම්				
නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම මත ආයුගණක පාඩු මත විලම්බිත ආදායම් බද්ද			**475,246,286**	88,960,854
විලම්බිත ආදායම් බදු අයකිරීම / (බැරකම්) (සටහන 9)			**1,701,185,905**	(369,336,867)

ජංගම බදු වගකීම්වලට සාපේක්ෂව, ජංගම බදු හිලව් කිරීමට නීත්‍යානුකූලව බලාත්මක කළ හැකි අයිතියක් ඇති විට සහ විලම්බිත ආදායම් බදු එම මූල්‍ය අධිකාරියට අදාළ වන විට, විලම්බිත ආදායම් බදු වත්කම් සහ වගකීම් හිලව් කරනු ලැබේ. ශුද්ධ විලම්බිත බදු මුදල පහත පරිදි වේ;

	2024	2023
විලම්බිත බදු වත්කම්	**3,511,980,247**	3,509,712,949
විලම්බිත බදු වගකීම්	**(10,439,696,649)**	(9,211,489,732)
විලම්බිත බදු වත්කම් (ශුද්ධ)	**(6,927,716,402)**	(5,701,776,782)

14 ආයෝජන

14.1 ණයකරවල ආයෝජනය

ණයකරහි ආයෝජන සම්පූර්ණයෙන්ම ලංකා බැංකුවෙහි, හැටන් නැෂනල් බැංකුවෙහි සහ DFCC බැංකුවෙහි අවුරුදු 5 - 7 අතර නිදහස් කළ හැකි ණයකරවලින් සමන්විත වේ. කල් පිරෙන තෙක් තබා ඇති ආයෝජනයේ ධාරණ වටිනාකම සාධාරණ වටිනාකමට සමාන වේ.

	2024	2023
බර තැබූ සාමාන්‍ය පොලී අනුපාත යටතේ ණයකර		
ස්ථාවර ණය පොලී අනුපාත යටතේ ණයකර : (12.8% - 29.0%)	**2,199,300,000**	2,999,300,000
	2,199,300,000	2,999,300,000

නිකුත් කළ දිනය	නිදහස් කරන දිනය	ආයෝජන වටිනාකම	
		2024	2023
29.03.2018	29.03.2025	**445,000,000**	445,000,000
10.09.2019	10.09.2024	**-**	800,000,000
23.09.2019	23.09.2026	**254,300,000**	254,300,000
30.12.2022	30.12.2027	**500,000,000**	500,000,000
21.12.2023	21.12.2028	**1,000,000,000**	1,000,000,000
		2,199,300,000	2,999,300,000

කල්පිරීමේ දිනය මත ණයකර හි ආයෝජන වර්ගීකරණය පහත පරිදි වේ,

	2024	2023
දිගුකාලීන ණයකර ආයෝජන	**1,754,300,000**	2,199,300,000
කෙටිකාලීන ණයකර ආයෝජන	**445,000,000**	800,000,000
	2,199,300,000	2,999,300,000

14.2 බැංකු තැන්පතු

	2024	2023
දිගුකාලීන බැංකු තැන්පතු	**5,141,085,264**	-
කෙටිකාලීන බැංකු තැන්පතු	**93,427,415,884**	87,716,805,396
	98,568,501,148	87,716,805,396

ලංකා බැංකුව විසින් ණයවර ලිපි සඳහා රුපියල් බිලියන 5ක් වටිනා ණය පහසුකම් ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගම වෙත ලබා දී ඇත. 2022.6.24 දින විවෘත කරන ලද රුපියල් 530,199,157.62 ක් වටිනා අංක 89151481 දරණ ස්ථාවර තැන්පතුව මෙම ණය පහසුකම සඳහා ඇපයක් ලෙස තබා ඇත.

15 භාණ්ඩ තොග

	2024	2023
පොදු	**203,489,912**	180,588,756
ඉලෙක්ට්‍රොනික	**103,220,821**	114,672,576
ඉංජිනේරු	**204,399,848**	198,751,981
ඉන්ධන	**53,116,641**	80,741,252
ගිනි නිවීමේ අමතර උපකරණ කොටස්	**36,482,792**	21,836,211
මාර්ගස්ථ තොග	**1,442,453,617**	3,093,308,530
තොග - (මෝටර් අමතර කොටස්)	**81,297,600**	62,497,223
තොග - විවේකාගාරය	**198,522**	537,851
භාණ්ඩ තොග නිශ්කාශන ගිණුම්	**(115,254,635)**	(161,046,396)
	2,009,405,117	3,591,887,983
අඩු : සෙමින් චලනය වන තොග සඳහා වෙන් කිරීම	**(82,487,508)**	(82,487,508)
	1,926,917,609	3,509,400,475

පොදු තොගයට පින්තාරු අයිතම, ලිපි ද්‍රව්‍ය, කාර්යමණ්ඩල නිල ඇඳුම් සහ අනෙකුත් ගොඩනැගිලි ද්‍රව්‍ය ආදිය ඇතුළත් වේ.

16 වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ

	2024	2023
වෙළඳ ණයගැතියන්	**8,280,669,222**	8,782,945,212
අඩු: වෙළඳ ලැබිය යුතු මුදල් අපහායනය	**(944,924,053)**	(3,236,836,192)
	7,335,745,168	5,546,109,020
පොලිය සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ	**2,938,194,699**	5,828,352,877
අත්තිකාරම් සහ පෙරගෙවුම්	**373,266,589**	352,500,668
	3,311,461,288	6,180,853,546
සමාගමේ නිලධාරීන් සඳහා ණය (සටහන 16.1)	**62,794,312**	88,992,728
	62,794,312	88,992,728
	10,710,000,768	11,815,955,294

සමාගම් නිලධාරීන්ට ලබාදුන් ණය, වසර 4 නොඉක්මවන ණය කාලය තුළ සමාන මාසික වාරික වශයෙන් ආපසු අය කර ගත හැකිය. සේවක ණය සඳහා වසරකට 4.2%ක අනුපාතයකින් පොලී අය කෙරේ. ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තියට අනුව, එක් එක් වාර්තාකරණ දිනයන්හි සඵලදායි පොලී ක්‍රමය භාවිත කරමින් සේවක ණය ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය අඩුකළ අගයට මනිනු ලැබේ. සේවක ණය සඳහා ඵලදායී පොලිය 2024 වර්ෂයේදී 11%ක් විය. (2023: 13%)

16.1 සමාගමේ නිලධාරීන් සඳහා ණය

	2024	2023
- වසර 1 කට වඩා අඩු	**62,794,312**	88,992,728
- වසර 1 කට වඩා වැඩි	**124,009,193**	102,362,282
	186,803,505	191,355,010

17 මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ

	2024	2023
කෙටිකාලීන බැංකු තැන්පතු	**2,401,527,619**	2,173,454,795
ප්‍රතිමිලදී ගැනුම් ගිවිසුම් යටතේ භාණ්ඩාගාර බිල්පත් / බැඳුම්කර	**165,945,394**	23,999,823
මුදල් සහ බැංකු		
බැංකුවේ ඇති මුදල	**1,948,539,725**	971,107,422
අතැති මුදල	**3,573,500**	2,835,500
	1,952,113,225	973,942,922
මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනයේ අරමුණ සඳහා මුළු මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	**4,519,586,238**	3,171,397,540

18 ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය

	කොටස් ගණන	2024	2023
ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය	200,002	**20,000,200**	20,000,200
		20,000,200	20,000,200

සියලුම නිකුත් කරන ලද කොටස් සම්පූර්ණයෙන්ම ගෙවා නිමකර ඇත.

19 සංචිත

	2024	2023
ගුවන්තොටුපළ අධිකාරියෙන් පවරා ගන්නා ලද ශුද්ධ වත්කම්	**892,726,769**	892,726,769
ස්ථාවර වත්කම් ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය	**9,648,126,630**	5,760,804,197
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ සඳහා අකුණු මගින් ඇතිවන හානි වෙනුවෙන් සංචිත	**324,000,000**	193,000,000
	10,864,853,399	6,846,530,966

සංචිතය සමන්විත වනුයේ සමාගම සංස්ථාගත කිරීමෙන් පසු විසුරුවා හරින ලද ගුවන්තොටුපළ අධිකාරියෙන් සමාගමට පැවරූ ශුද්ධ වත්කම්වල වටිනාකම, වත්කම් නැවත තක්සේරු කිරීමේ සංචිතය සහ 2013 වසරේ සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි අකුණු සැර වැදීමෙන් දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ වලට සිදුවන ගිනි ආශ්‍රිත හානි සඳහා රුපියල් මිලියන 324ක වටිනාකමක් ඇති රඳවාගත් ඉපැයීම්වලින් (විද්‍යුත්, විදුලි, සන්නිවේදන සහ වෙනත් උපකරණවල වාර්ෂික වත්කම් එකතු කිරීම් 5%) සකස් කළ සංචිත වලිනි.

20 රඳවාගත් ඉපැයුම්

	2024	2023
වසර ආරම්භක දිනට	**60,744,660,340**	38,389,121,466
වත්මන් වසරට අදාළ ලාභය	**21,107,551,033**	28,121,654,931
පෙර වසරේ ගැලපුම්	**82,333,851**	(60,043,013)
අනෙකුත් විස්තීර්ණ (වියදම්) / ආදායම්	**(1,108,908,000)**	(207,575,325)
සංචිත ගිණුමෙන් මාරු කිරීම්	**-**	5,612,281
සංචිත ගිණුමට මාරු කිරීම්	**(131,000,000)**	(4,110,000)
වසර තුළ ගෙවූ ලාභාංශ	**(1,286,000,000)**	(5,500,000,000)
වසර අවසාන දිනට	**79,408,637,223**	60,744,660,340

21 ණය ගැනීම්

ණය ගැනීම් මඟින් විදේශීය ණය සහ දේශීය වාණිජ බැංකු වලින් ලබාගත් ණය යන දෙවර්ගයම නියෝජනය කරයි.

21.1 විදේශ ණය

	2024	2023
ණය		
වසර ආරම්භක දිනට ශේෂය	**89,914,434,108**	106,273,128,687
වසර තුළ ලබාගත් ණය	**20,468,769,311**	321,109,644
	110,383,203,419	106,594,238,331
වසර තුළ ගෙවූ ණය	**(1,223,359,109)**	(1,475,191,088)
පෙර වසර ගැලපුම්	**(86,776,364)**	-
පරිවර්තන මත විදේශ විනිමය (ලාභ)/අලාභය	**(13,266,244,433)**	(15,204,613,135)
වසර අවසාන ශේෂය	**95,806,823,512**	89,914,434,108
ණය වර්ගීකරණය		
ණය ගැනීම්වල ජංගම කොටස	**24,775,111,060**	19,922,064,751
ණය ගැනීම්වල ජංගම නොවන කොටස	**71,031,712,452**	69,992,369,357
	95,806,823,512	89,914,434,108

ණය ගැනීම්වල කල්පිරීමේ විශ්ලේෂණය

	2024	2023
වසරකට වඩා අඩු	**24,775,111,060**	19,922,064,751
වසරකට වඩා වැඩි නමුත් වසර පහකට නොවැඩි	**19,875,774,740**	35,033,867,773
වසර පහකට වඩා වැඩි	**51,155,937,712**	34,958,501,584

මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් නිකුත් කරන ලද 12.04.2022 වන දින විශේෂ ලිපියට අනුව, සමාගම විසින් පහත අරමුණු සඳහා ලබාගත් විදේශ ණය ආපසු ගෙවීම නතර කර ඇති අතර, 2024 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට ගෙවිය යුතු මුදල් පහත පරිදි වේ.

- මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ	**9,555,005,785**
- ධාවන පථය මත ඇතිරුම්	**2,190,248,425**
- ii වන අදියර පියවර 2	**4,536,250,000**

මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් නිකුත් කරන ලද ශ්‍රී ලංකා රජයේ අතුරු ණය ප්‍රතිපත්තිය පිළිබඳ චක්‍රලේඛය සමඟ 2022 මැයි මස සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි විදේශ ණය තුනක ආපසු ගෙවීම් නතර කරන ලදී. මෙම ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කරමින් පවතින බව මුදල් අමාත්‍යාංශය දන්වා සිටින ලදී.

JICA ණය SL-P104 (BIADP අදියර II පියවර 2 ව්‍යාපෘතිය)

ශ්‍රී ලංකා රජය (GOSL) විසින් 2024.06.26 දින ජාත්‍යන්තර ණය දායකයින්ගේ නිල කමිටුව (OCC) සමඟ ශ්‍රී ලංකා රජය ලබාගෙන ඇති ජයිකා ණය, ඇතුළුව ශ්‍රී ලංකා රජය වෙත 2012 මාර්තු මාසයේදී BIADP අදියර II පියවර 2 ව්‍යාපෘතිය සඳහා භාරදුන් SL-P104 ණය පිළිබඳ ණය යටිතලය ප්‍රතිසංවිධානය කිරීමේ අදහස් හුවමාරු ලිපිය (MoU) එකට අත්සන් තබා ඇත. මෙම ණය රජයේ භාරය යටතේ ලබා දී ඇති අතර මුල් ණය මුදල යනු ජපන් යෙන් 28,969,000,000කි. මෙම ණය ප්‍රතිසංවිධානය MoU එක යටතේ, 2022.03.18 වන විට භාවිතා කර තිබූ ජපන් යෙන් 15,091,857,367ක ණය ශේෂය ප්‍රතිසංවිධානය කර ඇති අතර, එය යළි සංශෝධිත ගෙවීම් කාල සීමාවන් සහ නියමයන් යටතේ සිදුවේ. ඒ අනුව 2023.01.01 සිට 2027.12.31 දක්වා වසර 5ක සහන කාලසීමාවක් හිමිවේ. පොලී අනුපාතය වාර්ෂිකව 0.18%කි. වාර්ෂිකව දෙවරක්, එක් එක් වසරේ ජනවාරි 5 සහ ජූලි 5 වන දිනවලින් 2028 සිට 2042 දක්වා ගෙවීම් සිදු කළ යුතුය. 2025 දී ණය සංශෝධන ගිවිසුමකට අත්සන් තැබීමට නියමිතය.

SL-P104 ණය ප්‍රතිසංවිධානය නොකළ අනෙක් ශේෂය වූ ජපන් යෙන් 13,426,321,054.00 මුදල මුල් ගිවිසුම යටතේම පවතී. මෙම ණය මුදල සඳහා සංශෝධිත අනුපාත වාරික කාලසටහන නිකුත් කර ඇති අතර, ගෙවීම් 2025 සැප්තැම්බර් මාසයෙන් ආරම්භ වීමට නියමිතය. පොලී මුදල ණය ගිවිසුමට අනුව ගණනය කර ඇත.

චීන EXIM බැංකු ණය (MRIA අදියර I ව්‍යාපෘතිය)

ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් මෙම ණය සම්බන්ධව ණය යටිතලය ප්‍රතිසංවිධානය කිරීමේ ක්‍රියාවලිය 2024 දී අවසන් කර ඇත. 2023.02.07 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය CP/23/0154/604/014 අනුව, මෙම ණය සහ එයට අදාල ණය පහසුකම් ගෙවීම් මහා භාණ්ඩාගාරයට භාරදීමට අදහස් හුවමාරු ලිපියකට (MoU) අත්සන් තැබීමට නියමිතය.
පොලී මුදල ණය ගිවිසුමට අනුව ගණනය කර ඇත.

HSBC හොංකොං ණය (ධාවන පථය මත ඇතිරුම් ව්‍යාපෘතිය)

ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් මෙම ණය ලබා දුන් HSBC හොංකොං බැංකුව සමඟ ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්‍රියාවලිය මේ වන විට ක්‍රියාත්මක කරමින් සිටී.

පොලී සහ පැහැර හැරීම සඳහා පොලී HSBC හොංකොං විසින් නිකුත් කළ නිවේදන වලට අනුව, ණය ගිවිසුමට අනුකූලව ගණනය කර ඇත.

සාධාරණ අගයන් පහත සඳහන් එක් එක් ණය මත පදනම්ව අනුපාත භාවිත කරමින් වට්ටම් කරන ලද මුදල් ප්‍රවාහයන් මත පදනම් වේ :

	2024 %	2023 %
එක්සත් ජනපද ඩොලරය (USD)		
- මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ	**2.00**	2.00
- ධාවන පථය මත ඇතිරුම්	**LIBOR + 2**	LIBOR + 2
ජපන් යෙන්		
- බ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	**1.80**	1.80
- බ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - ii වන අදියර පියවර 1	**0.75**	0.75
- බ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - ii වන අදියර පියවර 2	**0.20**	0.20
යුරෝ		
- නව ර.ගු ගමනාගමන පාලන පද්ධතිය - කොටස 2	**4.90**	4.90
එකසත් ජනපද ඩොලර් (USD)	**131,924,919**	131,924,919
ජපන් යෙන්	**29,645,279,612**	19,876,819,526
යුරෝ	**-**	77,638

22 ණයකර

	2024	2023
ණයකර (ක්‍රමක්ෂය පිරිවැයට)	**4,000,000,000**	4,000,000,000
	4,000,000,000	4,000,000,000

මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ කොන්ත්‍රාත්කරු වන චයිනා හාබර් ඉංජිනියරින් සමාගමට ගෙවිය යුතු හිඟ ගෙවීම් පියවීම සඳහා, සමාගම විසින් සහතික කළ ලැයිස්තුගත නොකළ නිදහස් කළ හැකි ජ්‍යෙෂ්ඨ ණයකර 40,000,000ක්, වාර්ෂිකව ගෙවිය යුතු AWPLR+2.00% අනුපාතයට, අර්ධ වාර්ෂිකව ශ්‍රී ලංකා රුපියල් 100/- බැගින් වසර 15ක කල්පිරෙන කාලයක් සහිතව 2019 මැයි මස රුපියල් බිලියන 4 ක් ජාතික ඉතිරිකිරීමේ බැංකුව වෙත නිකුත් කරන ලදී.

23 විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම්

මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශනයේ පිළිගත් වගකීම්වල සංචලනය පහත පරිදි වේ:

	2024	2023
වසර ආරම්භක දිනට	**6,993,907,655**	5,877,345,342
වත්මන් සේවා පිරිවැය	**550,269,177**	337,731,410
පොලී පිරිවැය	**909,207,995**	1,057,922,161
වසර තුළ සිදු කරන ලද ගෙවීම්	**(672,233,663)**	(575,627,437)
භාවිතා කරන ලද උපකල්පනවල වෙනස්වීම් නිසා ඇතිවන අලාභ වසර අවසාන දිනට	**1,584,154,286**	296,536,179
වසර අවසාන දිනට	**9,365,305,451**	6,993,907,655

වසර අවසානයේදී අර්ථ දක්වන ලද ප්‍රතිලාභ වගකීම් ගණනය කිරීම සඳහා ප්‍රක්ෂේපිත ඒකක ණය ක්‍රමය භාවිතා කරමින් සේවක ප්‍රතිලාභවල පිරිවැය නිර්ණය කිරීමේදී යොදා ගන්නා මූලික උපකල්පන පහත පරිදි විය:

	2024	2023
වට්ටම් අනුපාතය	**11%**	13%
අනාගත වැටුප් වැඩිවීමේ අනුපාතය	**1% - 10%**	1% - 12%
ජීවන වියදම් දීමනා වර්ධක අනුපාතය	**10%**	12.00%
කාර්යමණ්ඩල පිරිවැටුම් අනුපාතය	**1.5%**	1.5%
විශ්‍රාමික වයස	**අවුරුදු 60**	අවුරුදු 60

වසරේ විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම් සඳහා ප්‍රතිපාදන 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට සීමාසහිත ඇක්චුවේරියල් සහ මැනේජ්මන්ට් කන්සල්ටන්ස් (පුද්ගලික) සමාගම විසින් වෘත්තීයමය වශයෙන් සුදුසුකම් ලත් ක්‍රියාකාරීන් විසින් සිදු කරන ලද ක්‍රියාකාරි තක්සේරුව මත පදනම් වී ඇත. නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ වගකීම් වෙත වගකීම සඳහා බාහිරව අරමුදල් සපයනු නොලැබේ.

24 විලම්බිත රජයේ ප්‍රදාන

	2024	2023
භාණ්ඩාගාර ප්‍රදාන සහ විදේශ ප්‍රදාන		
වසර ආරම්භක දිනට	**1,385,811,815**	907,164,185
වසර තුළ ලැබීම්	**2,000,000**	532,611,238
වසරට අදාළ ක්‍රමක්ෂය	**(73,927,995)**	(53,963,608)
වසර අවසාන දිනට	**1,313,883,820**	1,385,811,815
ජංගම	**73,490,290**	73,794,595
ජංගම නොවන	**1,240,393,529**	1,312,017,220
	1,313,883,820	1,385,811,815

25 වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ

	2024	2023
වෙළඳ ගෙවිය යුතු දෑ	**852,199,372**	2,047,226,502
ගෙවිය යුතු පොලී	**3,474,212,706**	1,672,249,026
ආපසු ගෙවිය යුතු තැන්පතු	**556,062,086**	480,487,766
කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට ගෙවිය යුතු මුදල	**652,733,720**	3,318,555,308
වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ	**3,414,176,719**	2,886,902,087
	8,949,384,603	10,405,420,689

26 ගෙවිය යුතු ආදායම් බදු

	2024	2023
වසර ආරම්භක ශේෂය	**2,024,162,700**	(91,084,038)
පෙර වසර ගැලපුම්	**250,081,858**	-
වසර සඳහා ප්‍රතිපාදන	**5,862,347,313**	5,886,760,534
වසර තුළ ගෙවීම්	**(5,933,212,438)**	(3,771,513,797)
වසර අවසාන දිනට ශේෂය	**2,203,379,433**	2,024,162,700

27 කාණ්ඩ අනුව මූල්‍ය උපකරණ

(අ) මූල්‍ය උපකරණ

	2024	2023
මූල්‍ය වත්කම්		
ක්‍රමක්ෂය කළ පිරිවැය		
වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු මුදල් (පෙරගෙවුම්, අත්තිකාරම් හැර) (සටහන 16)	**10,273,939,868**	11,374,461,898
මුදල් සහ බැංකු ශේෂ (සටහන 17)	**1,952,113,225**	973,942,922
	12,226,053,093	12,348,404,820
ණයකරවල ආයෝජනය (සටහන 14)	**2,199,300,000**	2,999,300,000
දිගුකාලීන බැංකු තැන්පතු	**5,141,085,264**	-
භාණ්ඩාගාර බිල්පත්/බැඳුම්කර ප්‍රතිමිලදී ගැනීමේ ආයෝජන (සටහන 17)	**165,945,394**	23,999,823
කෙටි කාලීන බැංකු තැන්පතු	**93,427,415,884**	87,716,805,396
	100,933,746,542	90,740,105,219
මූල්‍ය වගකීම්		
අනෙකුත් මූල්‍ය වගකීම්		
ණයගැනීම් (සටහන 21)	**95,806,823,512**	89,914,434,108
ණයකර (සටහන 22)	**4,000,000,000**	4,000,000,000
වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ (මූල්‍ය නොවන වගකීම් හැර) (සටහන 25)	**8,949,384,603**	10,405,420,688
	108,756,208,115	104,319,854,795

(ආ) මූල්‍ය වත්කම් පන්තිය අනුව ණය ගුණාත්මකභාවය

කල්ඉකුත් වූ හෝ හානිකරණය නොවූ මූල්‍ය වත්කම්වල ණය ගුණාත්මකභාවය බාහිර ණය ශ්‍රේණිගත කිරීම් (තිබේ නම්) හෝ ප්‍රතිපාර්ශ්වික ප්‍රමාද අනුපාත පිළිබඳ ඓතිහාසික තොරතුරු වෙත යොමු කිරීමෙන් තක්සේරු කළ හැක:

2024 දෙසැම්බර් 31	කල් ඉකුත් වූ හෝ හානිකරණය නොවූ	කල් ඉකුත් වූ නමුත් හානිකරණය නොවූ	වෙන් වශයෙන් හානිකරණය වූ	එකතුව
වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ (සටහන 16)	5,308,771,696	2,026,973,472	944,924,053	8,280,669,222
සමාගමේ නිලධාරීන්ට ලබා දී ඇති ණය	186,803,505	-	-	186,803,505
මුළු මූල්‍ය වත්කම්	**5,495,575,201**	**2,026,973,472**	**944,924,053**	**8,467,472,726**

2023 දෙසැම්බර් 31

	කල් ඉකුත් වූ හෝ හානිකරණය නොවූ	කල් ඉකුත් වූ නමුත් හානිකරණය නොවූ	වෙන් වශයෙන් හානිකරණය වූ	එකතුව
වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ (සටහන 16)	3,334,035,766	2,208,079,532	3,236,836,192	8,778,951,490
සමාගමේ නිලධාරීන්ට ලබා දී ඇති ණය	191,355,010	-	-	191,355,010
මුළු මූල්‍ය වත්කම්	**3,525,390,776**	**2,208,079,532**	3,236,836,192	**8,970,306,500**

බැංකුවේ මුදල් සහ කෙටිකාලීන බැංකු තැන්පතු

	2024	2023
AA+(lka)	**100,517,040,873**	88,687,912,818
එකතුව	**100,517,040,873**	88,687,912,818

28 ලාභාංශ

සමාගම 2024 වර්ෂය සඳහා රුපියල් මිලියන 1,286 ක අතුරු ලාභාංශයක් ගෙවා ඇත.
2023 වර්ෂය සඳහා රුපියල් මිලියන 5,000 ක අවසාන ලාභාංශයක් ප්‍රකාශයට පත් කර ගෙවා ඇත.

29 පෙර වාර්ශික ගැලපීම්

වත්මන් මූල්‍ය වර්ෂය තුළදී, පෙර කාලවකවානු සම්බන්ධ ගිණුම්කරණ සකස්කිරීම් කිහිපයක් හඳුනාගෙන ඇත. මෙම කරුණු පෙර වාර්ෂික සන්සඳන ඔස්සේ සකස් කර ඇති අතර, එය රඳවා ඇති ලාභයෙහි අංගයකි.

සංශෝධනයක් අදාල වන්නේ ව්‍යාපෘතිය අවසන් වූ 2022 ජනවාරි 26 වැනිදා වන දිනට, ව්‍යාපෘති ගෙවීම් (IPC 1 සිට IPC 22 දක්වා) සඳහා යෙදූ මුළු මුදලට අදාළ විනිමය අනුපාතවල වෙනසටය. ගිණුම් පොතේ වාර්තා කළ මුළු මුදල, එම දිනයේ පැවති විනිමය අනුපාතය අනුව වූ සැබෑ වටිනාකම පරිදි නොවීමෙන්, රඳවා ඇති ලාභයන් රුපියල් 342,240,623.98කින් ඉහළ ගියේය.

තවත් අවස්ථාවක, 2022 වසරේදී ගෙවූ සමාජ ආරක්ෂණ ආධාර භාරය (SSCL) මුදල් වියදම් ලෙස වාර්තා කර ඇති අතර, එය අය කිරීමට ඇති ශේෂය අඩු කිරීමක් ලෙස වාර්තා නොකිරීම හේතුවෙන්, රඳවා ඇති ලාභයන් රුපියල් 41,993,850.47 කින් ඉහළ ගොස් ඇත.

මේ අතර, 2023 වර්ෂයට අදාළ වියදම් කිහිපයක් ගිණුම්ගත කර නොමැති බව හඳුනාගෙන ඇත. රුපියල් 10,677,266.41 සහ රුපියල් 9,961,499.92 ක ඉන්ධන වියදම් නියමිත ඉන්ධන ගිණුමට (ගිණුම් අංකය 570007) ගිණුම්ගත කර නොමැත. ඉන් ඉදිරියට, 2023 දෙසැම්බර් මාසයට අදාළ සමාජ ආරක්ෂණ ආධාර භාර වියදම් (SSCL) රුපියල් 20,494,833.76 ද අදාල ගිණුමට වාර්තා කර නොමැත. මෙම සංශෝධනවල ප්‍රතිඵලයක් ලෙස රඳවා ඇති ලාභයන් අඩු වී ඇත.

තවද, විගණන යොමු අංකය AAV/A/AASL/01/23/50 අනුව, සමාගම 2013/2014 සිට 2021/2022 දක්වා වූ බදු වාර්ෂික කාලසීමාවන් සඳහා පවතින ආදායම් බදු ලබා ගැනීමේ හැකියාව ප්‍රතිචින්තනය කර ඇති අතර, එම මුදල ආපසු ලබා ගැනීමේ හැකියාව අවිනිශ්චිත බවට තීරණය කර ඇත. ඒ අනුව, රුපියල් 250,130,253.00 ක් ශේෂ පත්‍රයෙන් ඉවත් කර ඇති අතර, ඒ හේතුවෙන් රඳවා ඇති ලාභයන් තවත් අඩු වී ඇත.

රුපියල් 12,749,510.31 ක් වූ මුදලක්, 2008 ජනවාරි සිට 2023 දෙසැම්බර් දක්වා කාලය සඳහා කතරගම ඉඩමේ භාවිතා කිරීමේ හිමිකම් ගණනය කරන ලද පොලී වශයෙන්, පෙර වාර්ෂික ගැලපීමක් ලෙස පිළිගෙන ඇත. මෙම සංශෝධනයේ කොටසක් ලෙස, පෙර වියදම් කළ රුපියල් 12,263,600.00 ක කුලී ගෙවීම, භාවිතා කිරීමේ හිමිකම් යටතේ කුලී බදු බැදීම් ලෙස නැවත වර්ගීකරණය කර පරිවර්තනය කරන ලදි, ඒ හේතුවෙන් රඳවා ඇති ලාභයන් වැඩි විය. එහෙත්, මෙම දේපළ සමතුලිත පොලී වටිනාකම පිළිගැනීම හේතුවෙන් රඳවා ඇති ලාභයන් අඩුවීමකට ලක් විය. එමගින්, කතරගම ඉඩම භාවිතා කිරීමේ හිමිකම් දේපළක් ලෙස පිළිගැනීම හේතුවෙන් රඳවා ඇති ලාභයන්ට සිදුවූ සමස්ත බලපෑම රුපියල් 485,910.31 ක අඩුවීමක් වේ.

30 අසම්භාව්‍යය වගකීම්

වසර අවසාන වන විට පහත සඳහන් කර ඇති සිදුවීම් ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතතාවයන් ලෙස දැක ගත හැකි විය.

මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් නිකුත් කරන ලද "ශ්‍රී ලංකාවේ බාහිර රාජ්‍ය ණය සේවය සම්බන්ධ අතුරු ප්‍රතිපත්තිය" පිළිබඳ 2022 අප්‍රේල් 12 දිනැති චක්‍රලේඛයට අනුව, රජයේ ආයතන විසින් ලබාගෙන ඇති විදේශ ණය පියවා නොගන්නා ලෙසට උපදෙස් ලබා දී ඇත. චක්‍රලේඛය නිකුත් කිරීමත් සමඟ ජයිකා ආයතනය විසින් ණය ප්‍රදානය කිරීම නැවැත්වූ බැවින් කොන්ත්‍රාත්කරු ව්‍යාපෘතිය පවත්වාගෙන යාම ප්‍රතික්ෂේප කළ හෙයින්, මෙය අදියර II පියවර 2 බ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ (අ පැකේජය - මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම් සහ ආශ්‍රිත වැඩ) සිදුවෙමින් පවතින ඉදිකිරීම්වලට අහිතකර ලෙස බලපෑවේය.

මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් නිකුත් කරන ලද චක්‍රලේඛය නොතකා, සමාගම සතුව ප්‍රමාණවත් අරමුදල් ඇති බැවින් ණය ආපසු ගෙවීමට සහ ව්‍යාපෘතිය ඉදිරියට ගෙන යාමට ගු.ගු.සේ.ස.හට මූල්‍ය හැකියාව ඇති බව සමාගම මුදල් අමාත්‍යාංශයට ලිඛිතව දන්වා සිටියේය. එමෙන්ම JICA ආයතනය විසින්ද ණය ආපසු ගෙවීම අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම සම්බන්ධයෙන් මුදල් අමාත්‍යාංශයෙන් අනුමැතිය ඉල්ලා ඇත. IMF ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ වැඩසටහන හේතුවෙන් එම අනුමැතිය මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් ලබා නොදුන් බැවින්, කොන්ත්‍රාත්කරුවන තායිසෙයි සංස්ථාව විසින් 2022 දෙසැම්බර් 9 වන දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි ගු.ගු.සේ.ස. සමඟ පැවති ගිවිසුම අවසන් කරන ලදී.

ගිවිසුම්ගතව, (FIDIC - බහුපාර්ශ්වික බැංකු සුසංයෝගී සංස්කරණය ජූනි 2010) හිමිකම් මූල්‍ය නිරවුල් කිරීමට යටත්ව එවැනි අවසන් කිරීමෙන් පසු, කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත ලබා දෙන පිරියත සහ ද්‍රව්‍ය දේපළ බවට පත් වන අතර, සේවා යෝජකයාගේ අවදානමට ලක් වේ. එමෙන්ම, තාවකාලික වැඩ සහ කොන්ත්‍රාත්කරුගේ උපකරණ වැඩබිමෙන් ඉවත් කිරීමේ පිරිවැය සහ වැඩ නිම කිරීමේ අපේක්ෂාවෙන් කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් සාධාරණ ලෙස දරන ලද අනෙකුත් වියදම් හෝ වගකීම් සේවායෝජකයා විසින් ගෙවිය යුතුය.

කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කිරීමත් සමග, "කාර්යයන් අධීක්ෂණය" සඳහා සහභාගී වීම, එනම්, සුරක්ෂිතතාව, ආරක්ෂාව, නඩත්තු කිරීම සහ අනෙකුත් පාරිසරික සලකා බැලීම් ආදිය ගු.ගු.සේ.ස. වෙත මාරු කර ඇත. එතැන් පටන් වැඩබිමේ නඩත්තු කටයුතු ගු.ගු.සේ.ස. විසින් සිදු කරනු ලැබේ. තවද, ව්‍යාපෘතිය සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ලබාගත් රක්ෂණ ප්‍රතිපත්ති ද්විත්වය, එනම් කොන්ත්‍රාත්කරුගේ සියලුම අවදානම් ප්‍රතිපත්ති සහ ගෝලීය ගුවන්තොටුපළ කොන්ත්‍රාත්කරුගේ වගකීම් රක්ෂණ ප්‍රතිපත්තිය ගු.ගු.සේ.ස. හි අරමුදල් යොදා ගනිමින් දීර්ඝ කිරීමට ගු.ගු.සේ.ස. කටයුතු කරන ලදී.

ඉදිරිය සම්බන්ධයෙන් ගත කළ, ව්‍යාපෘතියේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම, අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ඇතිව, රුපියල් මිලියන 477ක සමස්ත

පිරිවැය ඇස්තමේන්තුවක් සහිතව ගු.ගු.සේ.ස. හි අරමුදල් භාවිතා කරමින් ඉහත ව්‍යාපෘතියේ අඩක් නිම කරන ලද ව්‍යුහවල වානේ දිරාපත් වීම වැළැක්වීමට ඉහත ව්‍යාපෘතියේ හඳුනාගත් කාර්යභාරයන් ක්‍රියාත්මක කිරීමට ගු.ගු.සේ.ස. කටයුතු ආරම්භ කරන ලදී. මෙකී කාර්යය 2023 ජූලි 12 වන දින ආරම්භ කරන ලද අතර 2024 පෙබරවාරි 29 වන දින සම්පූර්ණ කරන ලදී. ඉහත වැඩ සඳහා වානේ වැර ගැන්වීම අවශ්‍යතාවයෙන් කොටසක් ගු.ගු.සේ.ස. විසින් වැඩ අත්හිටවූ කොන්ත්‍රාත්කරුගෙන් ලබා ගත් ද්‍රව්‍ය වලින් ලබා ගන්නා ලදී.

ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් මිලදී ගන්නා ලද ස්ථිර හා තාවකාලික ද්‍රව්‍ය ඇති අතර, එකී ද්‍රව්‍යවලින් දැව, ප්ලයිවුඩ් සහ වානේ ශක්තිමත් කිරීම් ආදිය ඉතිරි වැඩ ආරම්භ කිරීමට පෙර කාලයත් සමඟ දිරාපත්වීමට නැඹුරු වේ. එබැවින් සේවා යෝජකයාට සිදුවන පාඩුව අවම කර ගැනීම සඳහා JICA ආයතනයේ අනුමැතිය ලබා ගැනීමෙන් පසු ඒවා වෙන්දේසි කිරීමට ගු.ගු.සේ.ස. කටයුතු යොදා ඇත.

ඉන් අනතුරුව, "කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් පැකේජය - අ කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කිරීම සහ ඉදිරි කටයුතු" යන අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය පිළිබඳව වූ 2023 මාර්තු 8 දිනැති අංක 23/0191/628/013 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයේ කොටසක් ලෙස JICA ආයතනය ණය ලබා දීම නැවත ආරම්භ කරන තෙක් අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ඇතිව ගු.ගු.සේ.ස. හි අරමුදල් යොදා ගනිමින් ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රමුඛතා කටයුතු කුඩා පරිමාණයෙන් සිදු කිරීමට ගු.ගු.සේ.ස. සඳහා අනුමැතිය ලබා දෙන ලදී.

JICA ආයතනය මගින් ණය ලබා දීම ආරම්භ කිරීමට, රජයේ ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්‍රියාවලිය ඒ වනතෙක් අවසන් වී නොතිබූ හෙයින් සහ ගු.ගු.සේ.ස. හි අරමුදල් යොදා ගනිමින් කුඩා පරිමාණයේ වැදගත් කටයුතු සිදු කිරීම සම්බන්ධ අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය සැලකිල්ලට ගනිමින්, MTB, මගී පාලම් 2 සහ මගී පාලම් 3 ප්‍රදේශවල කුලුණු, කුලුණු වැස්ම, බිම් තළාඳ සහ වැඩකටයුතු සඳහා සකස් කළ උමංවලින් සමන්විත හඳුනාගත් උප ව්‍යුහාත්මක කටයුතු තවදුරටත් සිදු කිරීමට කටයුතු යොදා ඇත.

ඒ අනුව, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධන ව්‍යපෘතිය - අදියර II පියවර 2 - බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ, කටුනායක ව්‍යපෘතියෙහි MTB, මගී පාලම් 2 සහ මගී පාලම් 3 හි හඳුනාගත් වැඩ සිදු කිරීම සඳහා දේශීය කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගෙන් ටෙන්ඩර් කැඳවා අප්‍රේල් 5 වන දින රුපියල් බිලියන 3.2ක මුළු පිරිවැයකට ප්‍රදානය කරන ලදී. වැඩ කටයුතු 2024 අප්‍රේල් 19 වන දින ආරම්භ කර මේ වනවිට 82% ක ප්‍රගතියක පවතී. ඉහත වැඩ කටයුතු ගු.ගු.සේ.ස. හි අරමුදල් මගින් , උපදේශක, බද්ධ ව්‍යාපාර - ජපාන ගුවන්තොටුපළ උපදේශක සමාගම - නිපොන් කොයි සීමිත සමාගම යන උපදේශක සමාගමේ සෘජු අධීක්ෂණය යටතේ සිදු කරනු ලැබේ.

තවද, අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද ඉහත සඳහන් ඉදිරි ක්‍රියාකාරී සැලැස්මේ කොටසක් ලෙස, ව්‍යාපෘතියේ උපදේශක, බද්ධ ව්‍යාපාර - ජපාන ගුවන්තොටුපළ උපදේශක සමාගම - නිපොන් කොයි සීමිත සමාගම විසින් "A1" පැකේජයෙහි වැඩ ("A" පැකේජය සම්පූර්ණ කිරීම - මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල සහ ඒ ආශ්‍රිත වැඩ) නැවත ලංසු තැබීම සඳහා ලංසු ලේඛන, BOQ සහ පිරිවැය ඇස්තමේන්තුව සකස් කර ඇති අතර එය ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය යටතේ පවතී. ලංසු 2024 සැප්තැම්බර් 24 වන දින ප්‍රකාශයට පත් කරන ලද අතර 2025 මාර්තු 18 වන දින වසා දැමෙනු ඇත.

තවද, උපදේශක, බද්ධ ව්‍යාපාරය - ජපාන ගුවන්තොටුපළ උපදේශක සමාගම - නිපොන් කොයි සීමිත සමාගම විසින් කොන්ත්‍රාත්කරු, තායිසේ සමාගම සමාගම විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද අවසන් කිරීමේ ගෙවීම් ප්‍රකාශය ඇගයීමට ලක් කර, ගෙවීම් නොකළ IPC 5 සහ IPC 6 (ජපන් යෙන් 444,498,046 සහ රුපියල් 1,486,804,716 වන මුදල) ගෙවා ඇත.

ඉහත ප්‍රකාශිත මුදලට අමතරව, හිමිකම් පෑම අවසන් කරන තෙක් කොන්ත්‍රාත්කරුගේ මාසික ධාවන වියදම් සහ ප්‍රමාද වූ ගෙවීම් සඳහා මූල්‍ය ගාස්තු අවසාන හිමිකම් පෑමට එකතු කරනු ලැබේ.

කොන්ත්‍රාත්කරු ඉහත ප්‍රකාශනයන් පහත සඳහන් හිමිකම් පෑම් ශීර්ෂ යටතේ ඉදිරිපත් කර ඇතඃ අවසන් කිරීම දක්වා සිදු කරන ලද කාර්ය, ඒකාබද්ධ කිරීමේ හිමිකම් පෑම, ලාභ අහිමි වීම ඇතුළු අවසන් කිරීම නිසා ඇති වූ පාඩු සහ උප කොන්ත්‍රාත්කරුවරුන්ගේ හිමිකම් පෑම. ව්‍යාපෘතියේ උපදේශක වන, බද්ධ ව්‍යාපාරය - ජපාන ගුවන්තොටුපළ උපදේශක සමාගම - නිපොන් කොයි සීමිත සමාගම කොන්ත්‍රාත්කරුගේ හිමිකම් පෑම ඇගයීම සඳහා තත්ත්ව අධික්ෂකවරුන්ගේ විශේෂඥ කණ්ඩායමක් සහ කොන්ත්‍රාත් හා හිමිකම්පෑම් විශේෂඥයෙකු පත් කර ඇත.

තවද, ඉහත හිමිකම් පෑමේ ඇගයීම් ක්‍රියාවලිය අතරතුර, උපදේශකයින් වන උපදේශක, බද්ධ ව්‍යාපාරය - ජපාන ගුවන්තොටුපළ උපදේශක සමාගම - නිපොන් කොයි සීමිත සමාගම කොන්ත්‍රාත්කරුගේ හිමිකම් පෑම සනාථ කිරීම සඳහා බොහෝ ආධාරක ලේඛන ලබා ගත් අතර තායිසේ සමාගම විසින් බොහෝ අතිරේක ලේඛන ඉදිරිපත් කර ඇත.

උපදේශක, බද්ධ ව්‍යාපාරය - ජපාන ගුවන්තොටුපළ උපදේශක සමාගම - නිපොන් කොයි සීමිත සමාගම විසින් සහතික කරනු ලබන හිමිකම් පෑමේ වටිනාකම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ලබා ගැනීමට අපි අදහස් කරමු.

කොන්ත්‍රාත්කරුවාට මතභේදයට තුඩු දී ඇති කරුණු කොන්ත්‍රාත්තුව සඳහා පත් කරන ලද ආරවුල් මණ්ඩලයට (DB) යොමු කළ හැකි අතර ඒ අනුව කොන්ත්‍රාත්කරුගේ හිමිකම් පෑම සම්පූර්ණයෙන්ම විසඳීමට සැලකිය යුතු කාලයක් ගත විය හැකි බැවින්, හිමිකම් පෑමේ අවසාන මුදල ඒ අනුව තවදුරටත් වැඩි විය හැකිය.

ඉහත ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුවා විසින් ඇණවුම් කරන ලද/මිලදී ගන්නා ලද ද්‍රව්‍ය සහ උපකරණ (ස්ථිර/තාවකාලික) විශාල ප්‍රමාණයක් තිබෙන අතර ඒවා පැකේජ "A1" (පැකේජ "A" - මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල සහ ආශ්‍රිත කාර්ය සම්පූර්ණ කිරීම) සඳහා ලංසු ලේඛනය මගින් ඊළඟ කොන්ත්‍රාත්කරුට පිරිනමා ඇත.

කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කිරීම හේතුවෙන්, ගු.ගු.සේ.ස. හි සභාපති විසින් පත් කරන ලද කමිටු නිර්දේශයට අනුව සහ උපදේශක වන උපදේශක, බද්ධ ව්‍යාපාරය - ජපාන ගුවන්තොටුපළ උපදේශක සමාගම - නිපොන් කොයි සීමිත සමාගමේ නිර්දේශය පරිදි ශ්‍රී ලංකාවට ලබා දෙන මෙම ද්‍රව්‍ය සහ උපකරණ ගු.ගු.සේ.ස විසින් පවරා ගනු ලැබේ. ඒ අනුව, ශ්‍රී ලංකාවට ලබා දෙන සියලුම ද්‍රව්‍ය සහ උපකරණ, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් කුලියට ගත් ගබඩාවල පවතින සමහර ද්‍රව්‍ය සමඟ පවරාගෙන ඇත.

භාර දුන් සහ පවරා ගන්නා ලද ප්‍රධාන ද්‍රව්‍ය සහ උපකරණ

අංකය	අයිතම	ඉන්වොයිස් වටිනාකම (රු.මිලියන)	ගබඩා ස්ථානය
1	වහලේ වැඩ කටයුතු සඳහා ද්‍රව්‍ය	1,241	කුලියට ලබාගත් ගබඩාවක ගබඩා කරන ලදී
2	දාහක	754	දේශීය නියෝජිතයා සමග
3	ජෙනරේටර් කට්ටල (3ක්)	392	දේශීය නියෝජිතයා සමග
4	GI පයිප්ප	159	බ.ජා.ගු අංගනය 2 සහ 3
5	වානේ වැර ගැන්වීම්	434	මෙල්වයර් කර්මාන්ත ශාලාව සහ බ.ජා.ගු වැඩබිමේ

එමෙන්ම, විදේශීය ස්ථානවල බොහෝ ද්‍රව්‍ය සහ උපකරණ පවතින අතර, ඒවායින් බොහොමයක් අර්ධ වශයෙන් නිමකර ඇති අදියරේ පවතී. ගු.ගු.සේ.ස සභාපති විසින් පත් කරන ලද කමිටු නිර්දේශය සහ උපදේශක වන බද්ධ ව්‍යාපාරය - ජපාන ගුවන්තොටුපළ උපදේශක සමාගම - නිපොන් කොයි සීමිත සමාගමේ නිර්දේශය සමඟ ඒවා ශ්‍රී ලංකාවට ගෙන ඒම හෝ විදේශයන්හි බැහැර කිරීම පිළිබඳ තීරණය ගනිමින් පවතී.

විදේශයන්හි ප්‍රධාන ද්‍රව්‍ය සහ උපකරණ

අංකය	අයිතම	ඉන්වොයිස් වටිනාකම (රු. මිලියන)	ගබඩා ස්ථානය	තත්වය
1	වහලයේ වානේ ව්‍යුහය අර්ධ වශයෙන් සාදා ඇත	632	ඉන්දියාව	බැහැර කිරීමට නියමිත
2	වහලයේ ආරක්ෂක ද්‍රව්‍ය	76	ඉන්දියාව	බැහැර කිරීමට නියමිත
3	ගමන්මලු හැසිරවීමේ පද්ධතිය	536	මලයාසියාව	ශ්‍රී ලංකාවට ආනයනය කර ගු.ගු.සේ.ස. විසින් පවරා ගන්නා ලදී
4	තොරතුරු තාක්ෂණය ව්‍යුහගත කේබල් පද්ධතිය	404	සිංගප්පූරුව	ශ්‍රී ලංකාවට ආනයනය කර ගු.ගු.සේ.ස. විසින් පවරා ගන්නා ලදී
5	මගී ගුවන් පාලම්	12	ස්පාඤ්ඤය	බැහැර කිරීමට නියමිත

ඉහත ද්‍රව්‍ය හා උපකරණ පවරා ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය පිළිබඳ අමාත්‍ය මණ්ඩලයට දන්වා ඇති අතර, 2023 ජූනි 13 දිනැති සංදේශ අංක CP/23/0974/628/013-II මගින් කැබිනට් තීරණ දන්වා යවන ලදී.

අවසන් කරන ලද කොන්ත්‍රාත්කරුට ගෙවිය යුතු හිඟ මුදල් සියල්ල ගෙවීමෙන් පසුව, JICA ණයේ ඉතිරි ලබා ගත හැකි මුදල පැකේජ "A1" හි (පැකේජ "A" - මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල සහ ආශ්‍රිත වැඩකටයුතු සම්පූර්ණ කිරීම) මුළු ඉතිරි කාර්යන් සම්පූර්ණ කිරීමට ප්‍රමාණවත් නොවනු ඇත. ඒ අනුව, මෙම ව්‍යාපෘතියේ ඉතිරි වැඩකටයුතුවල ඉතිරි කාර්යයන් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අතිරේක අරමුදල් ලබා ගැනීම අවශ්‍ය වේ.

මීට අමතරව, පැකේජ "A1" (පැකේජ "A" - මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල සහ ආශ්‍රිත වැඩකටයුතු සම්පූර්ණ කිරීම) සඳහා වන අරමුදල් සම්බන්ධයෙන් JICA ආයතනය, ශ්‍රී ලංකා රජය සහ ගු.ගු.සේ.ස සමඟ සාකච්ඡා ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින අතර, 2024 නොවැම්බර් 11 වන දින ඉහත පාර්ශ්වයන් අතර උපදේශකය අත්සන් තබා ඇත.

තවද, ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීමත් සමඟ, හිමිකම් ඉල්ලීම් ඇගයීම, නැවත ටෙන්ඩර් කිරීමේ ලේඛන සකස් කිරීම, හඳුනාගත් කාර්ය පථයේ අධීක්ෂණය ආදිය ඇතුළුව අවසන් කිරීමේ ක්‍රියාවලිය නිම කිරීම සඳහා උපදේශක බද්ධ ව්‍යාපාරය - ජපාන ගුවන්තොටුපළ උපදේශක සමාගම - නිපොන් කොයි සීමිත සමාගමෙහි සේවාවන් අතිරේක සේවාවන් ලෙස රඳවා ගැනීමට සිදු වූ අතර, මෙම අතිරේක සේවාවන් උපදේශක බද්ධ ව්‍යාපාර - ජපාන ගුවන්තොටුපළ උපදේශක සමාගම - නිපොන් කොයි සීමිත සමාගම විසින් ඉල්ලා ඇති අතර, නිර්මාණ සහ පශ්චාත් නිර්මාණ උපදේශන සේවාවන් සඳහා වන සංශෝධන අංක 3 සඳහා වන කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම 2024 නොවැම්බර් 1 වන දින අත්සන් කරන ලදී.

ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීම හේතුවෙන් ඇති විය හැකි වගකීම් ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගමට විශ්වසනීය ලෙස මැනීමට නොහැකි බැවින්, 2024 වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනයේ ඒ සඳහා කිසිදු ප්‍රතිපාදනයක් සිදු කර නැත.

31 බැඳීම්

31.1 ප්‍රාග්ධන වියදම් බැඳීම්

	2024	2023
ගිවිසුම්ගත නමුත් ප්‍රතිපාදන වෙන් නොකළ	**11,202,776,102**	1,746,005,054
අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කළ නමුත් ගිවිසුම්ගත කර නොමැති	**14,573,692,735**	19,828,668,852
	25,776,468,837	21,574,673,906

31.2 මූල්‍ය බැඳීම්

ණය ගැනීම් (සටහන 21 සහ 22) යටතේ අනාවරණය කර ඇති දෑ හැර, වෙනත් මූල්‍ය බැඳීම් නොමැත.

32 ප්‍රධාන කළමනාකාරීත්ව පිරිස් සමග ගනුදෙනු

	2024	2023
වැටුප් සහ ගාස්තු	**12,310,349**	12,434,946
	12,310,349	12,434,946

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය, සමාගමේ ප්‍රධාන කළමනාකාරීත්ව ධූරය හොබවන පිරිස් ලෙස සැලකේ

33 සම්බන්ධිත පාර්ශව සමග ගනුදෙනු

ගු.ගු.සේ.ස සම්පූර්ණයෙන්ම රජයේ සමාගමක් ලෙස, සාමාන්‍ය ව්‍යාපාර කටයුතුවලදී රජය විසින් පාලනය කරනු ලබන ආයතන සමග පහත සඳහන් සැලකිය යුතු ගනුදෙනු සිදු කර ඇත.

වර්ෂය තුළ, අදාළ පාර්ශ්ව සමග රුපියල් මිලියන 50කට වැඩි ගනුදෙනු ලෙස පහත ගනුදෙනු සටහන් විය.

			2024	2023
ආයතනයේ නම	**සම්බන්ධතාවය**	**ගනුදෙනුවේ ස්වභාවය**	**රුපියල් මිලියන**	**රුපියල් මිලියන**
සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය	රජය සතු	ගොඩබැසීමේ බදු ආදායම	**8,721**	8,649
දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව	- එම -	බදු	**9,942**	7,250
මහා භාණ්ඩාගාරය	- එම -	ලාභාංශ ගෙවීම්	**1,286**	5,500
ලංකා ඛනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාව	- එම -	ඉන්ධන මිල දී ගැනීම	**2,464**	2,757
ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලය	- එම -	විදුලි ගෙවීම්	**2,003**	1,971
මහා භාණ්ඩාගාරය	- එම -	ණය ආපසු ගෙවීම්	**1,223**	1,475
ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම	- එම -	වරලත් ගාස්තු ආදායම	**1,312**	1,421
ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම	- එම -	වරලත් ගාස්තු ආදායම	**773**	786
ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුව	- එම -	සේවක අර්ථසාධක අරමුදල	**989**	719
ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම	- එම -	ආහාර සැපයුම් සේවා	**902**	646
ලංකා ඛනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාව	- එම -	වරලත් ගාස්තු ආදායම	**295**	256
සේවක නියුක්තිකයන්ගේ භාර අරමුදල් මණ්ඩලය	- එම -	සේවක භාරකාර අරමුදල	**247**	180
මහා භාණ්ඩාගාරය	- එම -	පොලී ගෙවීම්	**126**	177
ශ්‍රී ලංකා රක්ෂණ සංස්ථාව	- එම -	රක්ෂණ ගෙවීම	**92**	100
නගර සභා	- එම -	ගාස්තු ගෙවීම්	**59**	59

වසර අවසානයේදී, අදාළ පාර්ශ්වවලින් රුපියල් මිලියන 10කට වැඩි ලැබිය යුතු ශේෂයන් ලෙස පහත ශේෂයන් සටහන් විය.

			2024 රුපියල් මිලියන	2023 රුපියල් මිලියන
ලැබිය යුතු				
ලංකා බැංකුව	රජය සතු	ආයෝජන	101,043	89,907
ජාතික ඉතිරිකිරීමේ බැංකුව	- එම -	ආයෝජන	1,427	2,283
සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය	- එම -	ගොඩබෑසීමේ ගාස්තු ආදායම	1,546	871
ශ්‍රීලංකන් ගුවන්සේවය	- එම -	වරලත් ගාස්තු ආදායම	445	202
ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම	- එම -	වරලත් ගාස්තු ආදායම	119	137
ලංකා ඛනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාව	- එම -	අනුග්‍රාහක ගාස්තු	33	60
ප්‍රාදේශීය ලේකම් කටාන	- එම -	ඉඩම අත්පත් කර ගැනීම සඳහා තැන්පතු	-	13

වසර අවසානයේදී, අදාළ පාර්ශ්වවලින් රුපියල් මිලියන 10කට වැඩි ගෙවිය යුතු ශේෂයන් ලෙස පහත ශේෂයන් සටහන් විය.

			2024 රුපියල් මිලියන	2023 රුපියල් මිලියන
ගෙවිය යුතු				
දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව	රජය සතු	බදු	554	288
ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලය	- එම -	විදුලිය	147	203
ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම	- එම -	මිළදී ගැනීම්	83	139
සේවක නියුක්තිකයන්ගේ භාර අරමුදල් මණ්ඩලය	- එම -	සේවක භාරකාර අරමුදල	21	15
ලංකා ඛනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාව	- එම -	ඉන්ධන තැන්පතු	57	59
ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුව	- එම -	සේවක අර්ථසාධක අරමුදල	151	109

ප්‍රමාණය අනුව තනි තනිව වැදගත් වන ගනුදෙනු සඳහා සහ සියලු රාජ්‍යය පාලිත/ආශ්‍රිත සමග සිදු කර ඇති සියලු ගනුදෙනු ග්‍රහණය කර ගැනීමේ සහ හෙළිදරව් කිරීමේ ප්‍රායෝගික නොහැකියාව හේතුවෙන් ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති අංක 24 අනුව සම්බන්ධිත පාර්ශව සම්බන්ධයෙන් හෙළිදරව් කිරීම් ප්‍රකාරව සීමාසහිතව හෙළිදරව් කිරීම් සිදු කර ඇත.

ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් පාලනය කරනු ලබන ආයතන සිට / වෙතින් වන ශේෂයන් මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශයේ වෙළඳ සහ අනෙකුත් ගෙවිය යුතු සහ පොලී යන වගකීම් යටතේ ඇතුළත් වේ.

34 වාර්තාකරණ කාලයෙන් පසු සිදුවීම්

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල පහත සඳහන් හෙළිදරව්ව හැර, මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශනයේ දිනයෙන් පසුව ගැලපීම් හෝ හෙළිදරව්ව අවශ්‍ය වන සැලකියයුතු සිදුවීම් කිසිවක් සිදු වී නැත.

2025/02/06 දින, කොළඹ වාණිජ මහාධිකරණය විසින් සම්පත් කළමනාකරණ (ERP) පද්ධතියක් ක්‍රියාත්මක කිරීමේ කොන්ත්‍රාත්තුවක් සම්බන්ධයෙන් ඊස්ට් වෙස්ට් ඉන්ෆොමේෂන් සිස්ටම්ස් සමාගමට රුපියල් 196,526,136.83 ක් ගෙවන ලෙස ගු.ගු.සේ.ස. ට නියෝග කරමින් තීන්දුවක් නිකුත් කරන ලදී. මෙම සිදුවීම 2024 දෙසැම්බර් 31 දින අවසන් වූ වාර්තාකරණ කාලයෙන් පසුව සිදු වූ අතර ගු.ගු.සේ.ස විසින් එම තීන්දුවට එරෙහිව ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයට අභියාචනයක් ගොනු කර ඇත.

අප හා සබැඳි ගුවන් සමාගම්

2024 වසරේ බ.ජා.ගු. වෙත ගුවන් මෙහෙයුම්

	ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සංගමයේ කේතය	ගුවන් සේවය
01	UL	ශ්‍රීලංකන් ගුවන්සේවය
02	QR	කටාර් ගුවන්සේවය
03	EK	එමිරේට්ස්
04	6E	ඉන්ඩිගෝ
05	FZ	ෆ්ලයි ඩුබායි
06	EY	එතිහාඩ් එයාර්වේස්
07	AI	එයාර් ඉන්දියා
08	G9	එයාර් ඇරබියා
09	SQ	සිංගප්පූර් ගුවන්සේවය
10	8D	ෆිට්ස් එයාර්
11	MU	චයිනා ඊස්ටන්
12	AK	එයාර් ඒෂියා
13	TK	ටර්කිෂ් ගුවන්සේවය
14	J9	ජසීරා එයාර්වේස්
15	MH	මැලේෂියන් ගුවන්සේවය
16	FD	තායි එයාර් ඒෂියා
17	OV	සලාම් එයාර්
18	UK	ටාටා සියා ගුවන්සේවය
19	GF	ගල්ෆ් එයාර්
20	ZF	අසුර් එයාර්
21	FV	රොසියා ගුවන්සේවය
22	CA	එයාර් චයිනා
23	TG	තායි එයාර්වේස් ඉන්ටනැෂනල්
24	3L	එයාර් ඇරබියා අබුඩාබි
25	CX	කැතේ පැසිෆික්
26	SU	එරෝෆ්ලොට්
27	WY	ඕමාන් එයාර්
28	KC	එයාර් අස්ටානා
29	SG	ස්පයිස්ජෙට් ගුවන්සේවය
30	HM	එයාර් සීෂෙල්ස්
31	ENT	එන්ටර් එයාර්
32	LO	ලොට් පෝලිෂ් ගුවන්සේවය
33	3K	ජෙට්ස්ටාර්
34	WK	ඊඩ්ල්වයිස් ගුවන්සේවය
35	Q2	මාල්දිව් ගුවන්
36	OD	බැටික් එයාර්
37	B9	ඉරාන ගුවන් සංචාර
38	IZ	අර්කියා ඉස්රායේලියානු ගුවන්සේවය
39	7O	සමාර්ට් විංග්ස් ගුවන්සේවය
40	OQ	චෝන්ග්කිං ගුවන්සේවය
41	TOM	ටියුඅයි එයාර්වේස්

2024 වසරේ ම.රා.ජා.ගු. වෙත ගුවන් මෙහෙයුම්

	ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සංගමයේ කේතය	ගුවන් සේවය
01	WZ	රෙඩ් වින්ග්ස් එයාර්ලයින්ස්
02	HY	උස්බෙකිස්තාන් එයාර්වේස්
03	H6	යුරෝපීය ගුවන් ප්‍රඥප්තිය
04	PQ	ස්කයිඅප් ගුවන්සේවය
05	5F	ෆ්ලයි වන් ගුවන්සේවය

	ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සංගමයේ කේතය	ගුවන් සේවය
06	FB	බල්ගේරියානු එයාර්
07	FI	අයිස්ලන්ඩ් එයාර්
08	C6	සෙන්ට්‍රම් එයාර්
09	UL	ශ්‍රීලංකන් ගුවන්සේවය ★
10	EY	එතිහාඩ් එයාර්වේස් ★

★ වක්‍රෝත්තිගත ගුවන් යාත්‍රාවක් හේතුවෙන් ම.රා.ජා.ගු. වෙත ක්‍රියාත්මක කරන ලදි.

2024 වසරේ යා.ජා.ගු. වෙත ගුවන් මෙහෙයුම්

	ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සංගමයේ කේතය	ගුවන් සේවය
01	9I	ඇලයන්ස් එයාර්
02	6E	ඉන්ඩිගෝ

ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළවල්

	ගුවන්තොටුපළේ නම	ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංගමය	ජාත්‍යන්තරගුවන් ගමන් සංගමය	මෙහෙයුම් ප්‍රදේශය	පළාත	ගුවන් ගමන් පථයේ දිග
01	බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ	VCBI	CMB	කොළඹ	බස්නාහිර	මීටර 3,350 (අඩි 10,990)
02	යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ	VCCJ	JAF	යාපනය	උතුරු	මීටර 1,400 (අඩි 4,593)
03	මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ	VCRI	HRI	හම්බන්තොට	දකුණ	මීටර 3,500 (අඩි 11,500)
04	කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ, රත්මලාන	VCCC	RML	කොළඹ	බස්නාහිර	මීටර 1,773 (අඩි 5,816)
05	මඩකලපුව ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ	VCCB	BTC	මඩකලපුව	නැගෙනහිර	මීටර 1,400 (අඩි 4,593)

ආයතනික තොරතුරු

සමාගම් ලියාපදිංචි අංකය
PV 7931

සංස්ථාගත කළ දිනය
23 පෙබරවාරි 1982

නැවත ලියාපදිංචි කිරීමේ දිනය
07 ඔක්තෝම්බර් 2008

නීතිමය ආකෘතිය
සීමිත වගකීම් සහිත සමාගමකි

ප්‍රධාන කොටස් හිමියන්
භාණ්ඩාගාර අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්
ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්
සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්

නියාමක
ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය

බලාත්මක වන්නේ
සාංගමික ව්‍යවස්ථාවලිය
2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනත (සංශෝධිත පරිදි)
2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා පනත (සංශෝධිත පරිදි)

ලියාපදිංචි කාර්යාලය
බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ, කටුනායක

වෙනත් මෙහෙයුම් ස්ථාන
මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ, මත්තල
කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ, රත්මලාන
යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ, යාපනය
මඩකලපුව ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ, මඩකලපුව
ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන්ගමන් ඇකඩමිය, රත්මලාන
ඉහළ සංඛ්‍යාත සම්ප්‍රේෂණ මධ්‍යස්ථානය, අත්තිඩිය පාර, රත්මලාන
රේඩාර් සහ සන්නිවේදන මධ්‍යස්ථානය, පිදුරුතලාගල, නුවරඑළිය
ඉහළ සංඛ්‍යාත ලැබීමේ මධ්‍යස්ථානය, කඳපොළ
ADS-B ලැබීමේ මධ්‍යස්ථානය, කිලිනොච්චි
ADS-B ලැබීමේ මධ්‍යස්ථානය, සූරියකන්ද
ක්ෂුද්‍ර තරංග පුනරාවර්තන මධ්‍යස්ථානය, නායබැද්ද

විගණකවරු
ජාතික විගණකාධිපති කාර්යාලය, ශ්‍රී ලංකාව

සමාගම් ලේකම්
එම් එම් රේණුකා පී ගුණසේකර (මිය)

බැංකුකරුවන්
ලංකා බැංකුව

සටහන්

BIA BANDARANAIKE INTERNATIONAL AIRPORT 'Make Happy Journeys'

MATTALA RAJAPAKSA INTERNATIONAL AIRPORT

Colombo Airport Ratmalana

Batticaloa International Airport

Jaffna International Airport