ධාරිතාමය
අභියෝග ජයගැනීම

වාර්ෂික වාර්තාව
2017



ගුවන් තොටුපල හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම

දැක්ම

"ආසියානු කලාපය තුළ වඩාත් කාර්යක්ෂම බවින් සහ සුහදත්වයෙන් යුත් ප්‍රමුඛතම ගුවන් සේවා කේන්ද්‍රස්ථානය වීම"

මෙහෙයුම

"උනන්දුවක් දක්වන පාර්ශවයන්ගේ තෘප්තිමත්භාවය තහවුරු කරන අතරම තරඟකාරී ගුවන් සේවා පහසුකම් සහ හොඳම පරිචයන්ගෙන් යුත් සේවා සැපයීමට අපි මහත් පරිශ්‍රමයක් දරන්නෙමු"

ධාරිතාමය අභියෝගය...

මගීන් මිලියන 06 ක් පමණක් හැසිරවීමට මූලික වශයෙන් සංවර්ධනය කළ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලක් මගීන් මිලියන 10 ක් භාවිතා කිරීම පිළිබඳව සිතන්න.

අවශ්‍යතා සහ වුවමනාකම් අසීමිතය. සම්පත් හිඟවන අතර එය ලෝකයේ බොහොමයක් ප්‍රශ්නවලට උපත ලබා දෙයි. ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය තුල, ධාරිතාමය අභියෝගය අද බ.ජා.ගු. මුහුණ දෙන එවැනි අතිශය වැදගත් ප්‍රශ්න අතුරින් එකක් වේ. බණ්ඩාරණායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල (බ.ජා.ගු.) සම්බන්ධයෙන් ගත්කළ, ධාරිතාව පවත්නා යටිතල පහසුකම් සඵලදායිතාවය, තාක්ෂණය, ක්‍රියාවලී කළමනාකරණය, මානව සම්පත් ඵලදායි ලෙස කළමනාකරණය කිරීම සහ නියාමන රාමුව මත රඳා පවතියි. මෙම සාධක සඵලදායි ලෙස එක්ව ක්‍රියාත්මක නොවන්නේ නම්, උනන්දු පාර්ශවයන්හට තෘප්තිමත් සේවාවක් ලබා දීමට එමගින් අවහිරතා ඇති කරයි.

දැනටමත් තම ධාරිතාවෙන් 160% කට වැඩියෙන් ක්‍රියාත්මක වන බැවින්, ධාරිතාමය අභියෝගයකට බ.ජා.ගු. "මුහුණ දෙයි." අද, ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රධාන පිවිසුම් මග වන බ.ජා.ගු. ධාරිතාමය අභියෝගයට මුහුණ දෙයි. එමනිසා, අපි "ජයග්‍රාහී සංකේතය" අපගේ සංයුක්ත උපාය මාර්ගය කරගනු පිණිස දැඩි ලෙස ක්‍රියාත්මක වෙමින් "ධාරිතාමය අභියෝගය ජයගනිමු."

2017 වර්ෂය පුරා ආරම්භ කළ සහ ක්‍රියාත්මක කළ ජයග්‍රාහී ගමන්මග පිළිබඳ කථාන්තරය මෙය වන අතර එම ජයග්‍රාහී උත්සාහය ඉදිරියටත්.....

අන්තර්ගතය

මූල්‍ය සුවිශේෂිතා 01
කාර්යසාධන සුවිශේෂිතා 02

වෛතිහාසික සංවර්ධනයේ වැදගත් අවස්ථා 03
සභාපතිතුමාගේ සමාලෝචනය 05
අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයින් 09
ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකාරීත්වය 13

සමාගමේ කටයුතු පිළිබඳ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව 15
විගණන සහ කළමානාකරණ කමිටු වාර්තාව 21
කළමනාකාරීත්ව සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය 25
මූල්‍ය සමාලෝචනය 59
මානව සම්පත් කළමනාකරණය 67
සාමූහික පාලනය 77
අවදානම් කළමනාකරණය 84

විගණකාධිපතිගේ වාර්තාව 98
විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය 103
මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශනය 104
හිමිකම වෙනස්වීම් දැක්වෙන ප්‍රකාශනය 105
මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය 106
මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට සටහන් 107
ආයතනික තොරතුරු 139

මූල්‍ය සුවිශේෂිතා

	2017 රු.මිලියන	2016 රු.මිලියන	2017 /2016 +/- %	2015 රු.මිලියන	2016 /2015 +/- %
ලාභය සහ පාඩුව					
පිරිවැටුම	20,758	18,329	13%	15,698	17%
ක්ෂය කිරීමට පෙර මෙහෙයුම් වියදම්	8,307	7,990	-4%	7,477	-7%
පොලී, බදු සහ ක්ෂය කිරීම්වලට පෙර ඉපයුම්	**12,373**	**10,264**	21%	**8,127**	26%
ස්ථාවර වත්කම් ක්ෂය කිරීම	2,222	2,652	16%	2,648	-0.2%
ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය/(ආදායම)	(590)	779	+100%	3,196	76%
බදු පෙර ලාභය	**10,820**	**6,909**	57%	**2,378**	+100%
ආදායම් බදු	2,105	(11)	-100%	1,561	+100%
බදු පසු ලාභය	**8,715**	**6,920**	26%	**817**	+100%
කොටස්හිමියන් අතර බෙදා හැරිය හැකි ලාභය	8,715	6,920	26%	817	+100%
මුදල් ප්‍රවාහ					
ලාභාංශ	850	1,500	-43%	497	+100%
දෙසැම්බර් 31 දිනට මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ	30,327	22,708	34%	15,550	46%
වර්ෂය සඳහා මුළු ප්‍රාග්ධන වියදම	9,473	2,400	+100%	617	+100%
මූල්‍ය තත්වය					
දෙසැම්බර් 31 දිනට කොටස් හිමියන්ගේ අරමුදල	23,264	16,436	42%	11,012	49%
දෙසැම්බර් 31 දිනට ජංගම නොවන වත්කම්වල මුළු ධාරන වටිනාකම	52,405	43,471	21%	44,079	-1%
දෙසැම්බර් 31 දිනට මුළු ජංගම වත්කම්	34,615	27,627	25%	21,206	30%
දෙසැම්බර් 31 දිනට මුළු ජංගම වගකීම්	12,447	10,452	19%	10,132	3%

ප්‍රවර්තන වර්ෂයේ ඉදිරිපත් කිරීම් සමග අනුකූල වීම සඳහා කලින් වර්ෂයේ සංඛ්‍යා අවශ්‍ය තැන්වලදී යලි සකසා ඇත.

සියළු සංඛ්‍යා වැටයීම් වෙනස්කම්වලට යටත් වේ.

\+ හිතකර විචලන ප්‍රතිශතය

\- අහිතකර විචලන ප්‍රතිශතය

කාර්යසාධන

සුවිශේෂිතා

		2017	2016	2015	2014	2013
මෙහෙයුම් සුවිශේෂිතා						
ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සංචලන	ගණන	62,850	61,637	56,156	54,960	51,972
මගී සංචලන *	ගණන	9,957,502	9,466,248	8,505,740	7,780,724	7,330,421
භාණ්ඩ සංචලන **	මෙ.ටො.	274,044	248,348	218,385	209,608	194,020
හරහා පියාසර සංචලන	ගණන	39,413	35,118	32,694	31,600	27,529
දෙසැම්බර් 31 දිනට මුළු සේවක සංඛ්‍යාව	ගණන	3,908	3,810	3,871	3,932	3,674
අනුපාත සුවිශේෂිතා						
ස්කන්ධ මත ප්‍රතිලාභ	%	37	42	7	32	48
බදු පෙර ශුද්ධ ලාභය මුළු ශුද්ධ ආදායමට	%	52	38	15	40	39
බදු පෙර ශුද්ධ ලාභය කොටස්හිමියන්ගේ අරමුදල් වලට	%	47	42	22	52	64
මුළු ආදායම මුළු වත්කම්වලට	වාර ගණන	0.24	0.26	0.24	0.23	0.22
එක් සේවකයෙකුට මුළු වත්කම්	රු.'000	22,267	18,661	16,865	15,394	15,316
එක් සේවකයෙකුට මුළු කාර්යමණ්ඩල පිරිවැය - වර්ෂයකට	රු.'000	1,644	1,578	1,462	1,203	1,182
එක් යානාවක් හැසිරවීමට මුළු පිරිවැය	රු.'000	202	216	256	184	188
එක් මගියෙකුට ආදායම	රු.	2,085	1,936	1,846	1,785	1,652
එක් මගියෙකුට බදු පසු ලාභය	රු.	875	731	96	438	485
එක් සේවකයෙකුට ගුවන් ගමන් සංචලන	ගණන	16	16	15	14	14
ගුවන් යානයකට මගීන්	ගණන	158	154	151	142	141
එක් සේවකයෙකුට මගීන්	ගණන	2,548	2,485	2,197	1,979	1,995
තෝලන අනුපාතය	%	35	48	67	71	82
මුළු වත්කම් මත ප්‍රතිලාභ	%	10	10	1	6	6
ලාභදායිතා අනුපාතය	%	42	38	5	25	29
ප්‍රාග්ධන ඵලදායිතා දර්ශකය	වාර ගණන	0.24	0.26	0.23	0.24	0.20
කොටසක ඉපයුම	රු.	43,574	34,598	4,084	17,058	17,768
ජංගම අනුපාතය	වාර ගණන	2.78	2.64	2.09	1.68	1.29
මුළු වියදමට මුළු ආදායම	වාර ගණන	1.85	1.52	1.17	1.54	1.48

* මගී සංචලනවල ජාත්‍යන්තර පැමිණීම, පිටත්වීම, මාරුවීම සහ මාර්ගස්ථ මගීන් ඇතුලත් වේ. අභ්‍යන්තර ගුවන් මගීන් ඇතුලත් නොවේ.

** ගුවන් භාණ්ඩ සංචලනවලට අපනයන, ආනයන සහ නැවකින් වෙනත් යානයකට මාරුකිරීම් ඇතුලත් වේ. අභ්‍යන්තර භාණ්ඩ සහ ගුවන් ලිපි ඇතුලත් නොවේ.

ප්‍රවර්තන වර්ෂයේ ඉදිරිපත් කිරීම්වලට අනුකූල වීම සඳහා කලින් වර්ෂයේ සංඛ්‍යා අවශ්‍ය තැන්වලදී යලි සකසා ඇත.

ඓතිහාසික සංවර්ධනයේ වැදගත් අවස්ථා

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ (ICAO) සාමාජිකයෙක් ලෙස කාර්යයන් ඉටුකිරීම පිණිස ගුවන් තොටුපල සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම (AASL), 1983 දී, රජයේ නියෝජිතයා වශයෙන් සංස්ථාගත කොට පත්කරන ලදී. 1982 ගුවන් නාවික විශේෂ විධිවිධාන පණත අවලංගු කරමින් ඇති කළ 2010 අංක 14 දරණ සිවිල් ගුවන් සේවා පණත මගින් ශ්‍රී ලංකාව තුල සියළු සිවිල් ගුවන් තොටුපලවල ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සපයන්නා ලෙස කටයුතු කිරීමට ගු.ගු.සේ. (AASL) වෙත බලය ලබා දෙන ලදී. වර්තමානයේ ගු.ගු.සේ. තම විෂය සීමාව තුල ව්‍යවස්ථාපිත වගකීම් ඉටුකරමින්, ගුවන් තොටුපල හතරක් වනම් බණ්ඩාරණායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල (බ.ජා.ගු.), කොළඹ ගුවන් තොටුපල රත්මලාන (ර.ගු), මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල (ම.රා.ජා.ගු.) සහ මඩකලපුව ගුවන් තොටුපල සංවර්ධනය කිරීමේ සහ කළමනාකරණය කිරීමේ අභියෝගයට උර දෙමින් සිටී.

1932

ලංකා ආණ්ඩුකාරවරයා වික්සත් රාජධානිය සහ ඉන්දියාව අතර ලංකාව හරහා ගුවන් ලිපි සේවාව ව්‍යාප්ත කිරීමට සාකච්ඡා පවත්වයි.

1934

ලංකා රාජ්‍ය සභාව රත්මලානෙහි ගගන යාත්‍රාංගනයක් ඉදි කිරීමට තීරණය කරයි.

1936

රත්මලානෙහි ගගන යාත්‍රාංගනයේ ඉදිකිරීම් සම්පූර්ණ කළ අතර ලංකා ගුවන් සමාජය මහජනයා වෙත ගුවන් ගමන් අවස්ථා සපයයි.

1937

ප්‍රථම ගුවන් නාවික නීතිරීති ප්‍රසිද්ධ කරයි. ලංකාවේ ලියාපදිංචි සලකුණ දරමින් පළවන ගුවන් යානා තුන ගුවන් යානා ලේඛනයට ඇතුලත් කරයි.

1938

පෙබරවාරි 28 වෙනි දින රත්මලාන ගුවන් තොටුපල ආරම්භ කරයි. රාජ්‍ය වැඩ අධ්‍යක්ෂ ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ලෙස පත් කරනු ලබයි.

1939

පුත්තලමෙහි හදිසි ගොඩබැසීමක් සිදු කරයි.

1942

දෙවන ලෝක සංග්‍රාමය පැනනැගීමත් සමග රාජකීය ගුවන් හමුදාව රත්මලාන ගුවන් තොටුපලේ කාර්යයන් තම පාලනයට යටත් කරයි.

1945

වික්සත් රාජධානිය - ඕස්ට්‍රේලියාව "ලැන්කැස්ට්‍රියන්" සේවය ලංකාව හරහා මෙහෙයුම් ආරම්භ කරයි.

1946

ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය යටතේ සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව පිහිටුවයි. රත්මලාන ගුවන් තොටුපල සිවිල් ගුවන් ගමන් සඳහා රාජකීය ගුවන් හමුදාවෙන් භාර ගනියි.

1947

ජාතික ප්‍රවාහකයා ලෙස ලංකා ගුවන් සේවය සන්නිවේදන සහ වැඩ අමාත්‍යාංශය යටතේ පිහිටුවනු ලැබූ අතර කොළඹ සිට යාපනය හරහා මදුරාසිය දක්වා ගුවන් ගමන් ආරම්භ කරයි.

1948

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ (ICAO) සාමාජිකයෙකු ලෙස ශ්‍රී ලංකාව පත් කරනු ලබයි.

1950

1950 අංක 15 දරණ ගුවන් නාවික පණත ප්‍රසිද්ධියට පත් කරයි. ගුවන් නියමුවන් පුහුණු කිරීම සඳහා ආයතනයක් ස්ථාපිත කරයි.

1955

ලංකා ගුවන් සේවය KLM රාජකීය ඕලන්ද ගුවන් සේවා සමග ගිවිසුමකට ඇතුලත් වෙයි.

1959

ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් කටුනායකට මාරු කරයි.

1963

කටුනායක ගුවන් තොටුපල සංවර්ධනය කිරීමේ වැඩසටහන ආරම්භ කරයි. කැනේඩියානු රජයේ ආධාර සමග RAF ධාවන පථය මීටර් 1,840 සිට 3,350 දක්වා ව්‍යාප්ත කරයි. වර්ෂයකට මගීන් 150,000 ක් දැරිය හැකි පරිදි පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල ඉදි කරයි.

1968

විශාල පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලක්, ගුවන් යානා හැසිරවීමේ අංගනයක් සහ ගුවන් ධාවන පථයට පිවිසුම් මාර්ග ඉදිකිරීම ආරම්භ කරයි.

1979

ජාතික ප්‍රවාහකයා ලෙස ලංකා ගුවන් සේවය ආරම්භ කිරීම. 1979 ගුවන් තොටුපල අධිකාරිය පණත ප්‍රකාශයට පත් කරන අතර ගුවන් තොටුපල අධිකාරිය ස්ථාපිත කරයි.

1980

ගුවන් තොටුපල අධිකාරිය සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුවෙන් සිවිල් ගුවන් තොටුපල මෙහෙයුම් භාර ගනියි.

1981

ශ්‍රී ලංකාව තුල සිවිල් ගුවන් සේවය හැසිරවීම සඳහා රජය සතු සමාගමක් ස්ථාපිත කිරීමට ආණ්ඩුව තීරණය කරයි.

1982

ගුවන් නාවික පණතට සංශෝධන සිදු කරයි.

1983

ගුවන් තොටුපලවල සමස්ථ සංවර්ධනය, නඩත්තුව, පරිපාලනය සහ සේවා බෙදාහැරීම අධීක්ෂණය කිරීමට ගුවන් තොටුපල සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම (ගු.ගු.සේ.) ස්ථාපිත කිරීම.

1984

නව ධාවන පථයක්, මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලක්, ගුවන් භාණ්ඩ සංකීර්ණයක්, පාලක කුළුණ සහ නාවික සේවා සහ නඩත්තු සංකීර්ණයක් ඉදිකිරීමේ සංවර්ධන වැඩසටහන් ආරම්භ කරයි.

1987/88

සංවර්ධන වැඩසටහන සම්පූර්ණ කළ අතර මගීන් මිලියන 3.5 ක් වාර්ෂිකව හැසිරවීමේ ධාරිතාවක් සමග නව ධාවන පථය සහ මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල ක්‍රියාත්මක කරයි.

1992

ගුවන් භාණ්ඩ සඳහා වූ සුවිශේෂ කොටස ආරම්භ කරයි.

1998

ඩුබායි පදනම් වූ එමිරේට් සමූහය විසින් අර්ධ වශයෙන් අත්පත් කරගැනීමත් සමග ලංකා ගුවන් සේවය "ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා" ලෙස යලි සන්නාම ගත කරන ලදී.

2005

ගුවන් පාලම් අටක් සමග මගීන්ට ගුවන් යානාවලට යාම් ඒම් සඳහා වූ මගී පාලම්, පුළුල් වූ පර්යන්තය, විවේකාගාර සහ අනෙකුත් පහසුකම් සමගින් නොවැම්බරයේදී ගුවන් තොටුපල සම්පූර්ණ නව පෙනුමක් ලැබීය.

2008

ගු.ගු.සේ. (AASL) වසර 25 ක් වූ සිය රිදී ජුබිලිය උත්සවාකාරයෙන් සමරයි.

2010

2010 අංක 14 දරණ සිවිල් ගුවන් සේවා පණත පාර්ලිමේන්තුව තුළ සම්මත වෙයි. ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සපයන්නා ලෙස ශ්‍රී ලංකාව තුල සිවිල් ගුවන් තොටුපල ක්‍රියාත්මක කිරීමට ගු.ගු.සේ. (AASL) වෙත සහතිකය සහ බලපත්‍රය නිකුත් කරයි.

2012

සිවිල් ගුවන් සේවා අංශය 1912 දෙසැම්බර් 07 වන දින කොළඹ තුරඟ තරග පිටියේදී පළමු ගුවන් යානය සාර්ථකව ගොඩබැස්සවීම සමග ආරම්භ වූ සේවාවේ වසර 100 සම්පූර්ණ කරයි.

2013

හම්බන්තොට්දී ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ම.රා.ජා.ගු. මාර්තු 18 දින විවෘත කර ප්‍රකාශයට පත් කරන ලදී.

2015

ම.රා.ජා.ගු. ප්‍රවර්ධනය කිරීමේ අරමුණින්, ගුවන් සේවා සඳහා ලබාගත හැකි නව වැදෑරුම් නිදහස සමග ම.රා.ජා.ගු. හිදී රජය පූර්ණ "විවෘත අහස් ප්‍රතිපත්තිය" ප්‍රකාශ කරන ලදී.

2017

ධාවන පථය මීටර් 60 සිට 75 දක්වා පුළුල් කරමින් A 380 ට ඉඩ සැලසීම සඳහා "code F" අනුකූලතාවයට ඔ.ජා.ගු. ධාවන පථය උසස් කරන ලදී.



සභාපතිවරයාගේ සමාලෝචනය



2017 කාර්යසාධනය සමස්ථ විග්‍රහය

නිපුනත්වයෙන් යුත් වසරක පරිපූර්ණත්වය මත, 2017 වර්ෂය තුල අපගේ සමාගමේ කාර්යසාධනය පිළිබඳ සමාලෝචනයක යෙදීමට ලැබීම පිළිබඳව මම සතුටු වන්නෙමි.

ගුවන් සේවා කර්මාන්තය තුල ආරක්ෂාව ප්‍රමුඛ වන නිසා, ආරක්ෂිත ගුවන් සේවා කර්මාන්තයක් දෙසට වූ අප සමාගමේ දායකත්වය සමග මෙය ආරම්භ කිරීම සුදුසු වේ. 2017 වර්ෂයේදී ගුවන් අනතුරු සහ තුවාල ලැබූ හෝ මියගිය මගීන් වාර්තා නොවූ බව ප්‍රකාශ කිරීමට මම සතුටු වෙමි. ප්‍රවේශම් සහගතව අත්පත් කරගත් මෙම කාර්යසාධන දර්ශකය අපගේ අනෙකුත් සියළු ජයග්‍රහණයන් පිළිබඳ පදනම ඇති කරයි.

වගකිවයුතු රාජ්‍ය ආයතනයක් ලෙස, අපි සියළු ව්‍යවස්ථාපිත ගෙවීම් සහ ලාභාංශ නිසි කලට ගෙවමින් ජාතියට අපගේ දායකත්වය ලබා දී ඇත. සමස්ථයක් වශයෙන් ගත්කළ, බොහෝ අභියෝග නොසලකා මගීන් පාදක කොටගත් යටිතල ව්‍යුහයෙහි තවදුරටත් වර්ධනයක් සහ සුවිශේෂී සංවර්ධනයක් සඳහා අඛණ්ඩව ආයෝජනය කරමින් 2017 වර්ෂයේදී, අපි ධනාත්මක මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵල සමග විශිෂ්ඨ ලෙස ක්‍රියාත්මක වී ඇත්තෙමු.

අපගේ මගීන් හට වඩා යහපත් ප්‍රවේශයක් නිර්මාණය කිරීමට සහ අපගේ උනන්දු පාර්ශවයන්ට සහ සමස්ථයක් ලෙස රටටම අපගේ සේවා ශක්තිමත් කිරීමට අපගේ පහසුකම් පරිවර්තනය කරනු සඳහා පරිශ්‍රම දරන බැවින්, මෙම වර්ෂයේදීත්, අපි ශක්තිමත් ගුවන් සේවාවක් සහ මගීන්ගේ වර්ධනයක් කරා මෙහෙයවීම අඛණ්ඩව සිදුකළෙමු. වර්ෂය මත වර්ෂයක වර්ධනය 5.2% ක් වාර්තා කරමින්, මගීන් මිලියන 9.9 ක ඉහළම වාර්ෂික මගී සංචලනයක් සිදුකිරීම තුලින් 2017 වර්ෂය ගු.ගු.සේ. සඳහා ඉතා වැදගත් විශේෂ වර්ෂයක් වේ. මෙය පොළී, බදු, වත්කම් ක්ෂය කිරීම්වලට පෙර ඉපැයුම් (EBITDA) 21% ක වර්ධනයට මග පෙන්වා ඇත.

එතෙක් ඉහළම ආදායම වූ රු. බිලියන 20.8 2017 වර්ෂය තුළ ඉපයූ බව වාර්තා කිරීමට මා සතුටු වන අතර එය කලින් වර්ෂයේ රු. බිලියන 18.3 සමග සැසඳීමේදී 13% ක වර්ධනයකි. මෙමගින් මගියෙකුට ආදායම රු. 1,936 සිට රු. 2,085 දක්වා වැඩිවීමට හේතු විය. 2016 වර්ෂය සමග සසඳන කළ, ගුවන් යානා සංචලනයන් 61,637 සිට 62,850 දක්වා සහ හරහා පියාසර සංචලනයන් 35,118 සිට 39,413 දක්වා, පිළිවෙලින් 2% ක සහ 12.2% ක වර්ධනයක් සිදුවී ඇති අතර එමගින් වැඩි ගගන නාවික ආදායමක් ලබා දී ඇත. ගුවන් භාණ්ඩ පරිමාව මෙ.ටො. 248,348 සිට මෙ.ටො. 274,044 දක්වා ගෙන එමින්, වාර්ෂික ගුවන් භාණ්ඩ නිමැවුම 10.3% ක වර්ධනයක් වාර්තා කර ඇත. වාණිජ ආදායමෙහි වර්ධනය ප්‍රධාන වශයෙන් මෙහෙයවනු ලබන්නේ ප්‍රධාන වර්ගයේ තීරුබදු රහිත සාප්පු පස්වස් ගිවිසුමක් සඳහා ලංසු කැඳවීම මගිනි. කෙටිකාලීන සහ දිගුකාලීන ආයෝජන මත ඉපයුම් රු. බිලියන 1.9 සිට රු. බිලියන 2.8 දක්වා 47% ක සැලකිය යුතු වැඩිවීමක් පෙන්නුම් කරයි. ආදායම වැඩිවීම නොසලකා, මෙහෙයුම් වියදම් රු. බිලියන 10.5 ක් මට්ටමේ පැවතුනි. වැඩි වූ කාර්යමණ්ඩල පිරිවැය අඩු වූ වත්කම් ක්ෂය කිරීම් මගින් හිලව් වී ඇත. මෙහි ප්‍රතිඵලය වූයේ ම.රා.ජා.ගු. මෙහෙයුම් පාඩුව වූ රු. බිලියන 2.2 අවශෝෂණය කළ පසු සමස්ථ ශුද්ධ ලාභයට රු. බිලියන 8.7 ක් දායක කරමින්, රු. බිලියන 7.7 සිට රු. බිලියන 10.2 දක්වා මෙහෙයුම් ලාභයෙහි 33% ක සැලකියයුතු වැඩිවීමක් සිදුවීමයි.

අපගේ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් බොහොමයකට විදේශීය ණය හරහා අරමුදල් සපයයි. විදේශීය ව්‍යවහාර මුදලින් දෙනු ලබන විදේශ ණය ලබා ගැනීම දේශීය මුදලින් ලබා ගන්නා ණයට වඩා තාර්කිකව ලාභදායි වුවත්, නොවැලැක්විය හැකි සහ අපගේ පාලනයෙන් පිට ඇතිවන විනිමය අනුපාත අවදානමට අපට මුහුණ දීමට සිදුවේ. ලංකා රුපියල වික්සත් ජනපද ඩොලර් සහ ජපන් යෙන්වලට එරෙහිව අවප්‍රමාණය වීම අපගේ ණයබර වැඩිකිරීමට හේතු වී ඇති අතර එය ගු.ගු.සේ. හි කාර්යසාධනය මත සෘණාත්මක ප්‍රතිඵල ඇති කිරීමට හේතු වී ඇත.

ධාරිතාමය අභියෝගය ඉවත් කිරීම සඳහා ආයෝජනය කිරීම

බ.ජා.ගු. ධාවන පථය මතුපිට ඇතිරීම සහ පුළුල් කිරීම– සමාලෝචිත වර්ෂය තුලදී බ.ජා.ගු. ධාවන පථය මතුපිට ඇතිරීමේ අවශ්‍යතාවය හේතුවෙන් අපි ප්‍රධාන අභියෝගයන්ට මුහුණ දුන්නෙමු. දිගු කල් ඉක්ම ගිය මෙම ව්‍යාපෘතිය බ.ජා.ගු. ධාවන පථයේ ප්‍රථම අළුත්වැඩියාව වූ අතර එය වික්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 48 ක පිරිවැයක් විය. 2017 ජනවාරි 6 දිනෙන් ආරම්භ වී මාස තුනක් සඳහා දිනපතා දිවාකාලයේ පැය 8 ක් මෙහෙයුම් සඳහා ගුවන් තොටුපල වසා තැබුනි. සංචාරකයින්ගේ පැමිණීම සම්බන්ධයෙන් ගත් කළ මෙම වසා තැබුනු කාලය තීරණාත්මක වුවත්, මෙම දූරදර්ශී තීරණය ගනු ලැබුයේ ගුවන් තොටුපල මෙහෙයුම්වලට මෙන්ම සමස්ථයක් ලෙස රටටම අවම හානියක් සහිතව ව්‍යාපෘතිය සම්පූර්ණ කරනු පිණිස කාලපරිච්ඡේදය තුළ පවත්නා කාලගුණ රටාව සැලකිල්ලට ගනිමින් කර්මාන්තයෙහි තාක්ෂණික විශේෂඥයින් විසින් බොහෝ පර්යේෂණ සහ අධ්‍යයන සිදුකරනු ලැබීමෙන් අනතුරුවය. ධාවන පථය මත ඇතිරීම සහ බැහැරුම් මාර්ගය අළුත්වැඩියා කිරීම වැනි අනෙකුත් ආශ්‍රිත කාර්යයන් නියමිත කාලයටත් පෙර සාර්ථකව නිමකළ අතර 2017 අප්‍රේල් 6 දින බ.ජා.ගු. හි සාමාන්‍ය මෙහෙයුම් නැවත ආරම්භ කරන ලදී. ධාවන පථයේ පළල කලින් මීටර් 60 සිට මීටර් 75 දක්වා වැඩි කිරීම නිසා දැන් බ.ජා.ගු. ධාවන පථයට 380 එයාර් බස් වැනි විශාල ගුවන් යානා සඳහා පහසුකම් සැලසිය හැකිය. වසර 30 ක් පැරණි කේබල් පද්ධතියකින් සහ හැලජන් ලාම්පු වලින් සමන්විත ගුවන් ක්ෂේත්‍රය තුල වූ භූමි ආලෝක පද්ධතිය ඕනෑම කාලගුණික තත්වයක් යටතේ නියමුවන් හට ගුවන් තොටුපල දැකිය හැකි පරිදි විශාල ලෙස විදුලි පරිභෝජනය ඉතිරි කරන LED ලාම්පුවලින් ප්‍රතිසම්පාදනය කරන ලදී. චීන ජාතික ගුවන් තාක්ෂණ ජාත්‍යන්තර ඉංජිනේරු සංස්ථාව (CATIC-ENG) කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් කාර්යය කර ගෙන යනු ලැබූ අතර කොන්ත්‍රාත් වටිනාකමින් 85% ක් HSBC Hong Kong මගින් ආවරණය කරන ලදී. ඉතිරි 15% ක දේශීය කොටස ගු.ගු.සේ. විසින් මූල්‍යනය කරන ලදී. නිතර වැඩි වන ඉල්ලුම සපුරාලනු පිණිස දෙවන ධාවන පථයක් ඉදිකිරීමේ හැකියාව සොයා බැලීම සඳහා තවදුරටත් අධ්‍යයන කෙරෙමින් පවතී.

බ.ජා.ගු. දෙවන පර්යන්තය ව්‍යාපෘතිය (T2)– ඇමරිකා වික්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 700 ක් ආයෝජනය කරමින් ආසන්න වශයෙන් වර්ග මීටර් 180,000 ක භූමි ප්‍රදේශයක් ආවරණය වන බහුතල නව පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලක් (Terminal 2) ඉදිකිරීම මගින් නිතර වැඩිවන මගීන්ගේ ගණන හේතුවෙන් වන ධාරිතාමය අභියෝගය ජයගැනීමට සැලසුම් කරන ලදී. මෙහි පැමිණීම සහ පිටවීම සිරස් කුළුණු ගොඩනැගිලි දෙකක් මගින් වෙන්කරනු ලබයි. නව පර්යන්තය බොහෝ පරිසර හිතකාමී ප්‍රාරම්භයන් සමග අවහිරතාවලින් නිදහස් ප්‍රවේශයක් සැපයීම සඳහා සැලසුම් කර ඇත. මිලියන 6 ක මගීන් ප්‍රමාණයක් හැසිරවීමේ ධාරිතාවක් සැලසුම් කිරීම හා සැසඳීමේදී 2015 දී මිලියන 8.5 සහ 2016 දී මිලියන 9.4 හා සන්සන්දනාත්මකව 2017 දී මගීන් මිලියන 9.9 ක් ගුවන් තොටුපල භාවිතා කිරීමත් සමග වාර්ෂිකව බ.ජා.ගු. හි මගීන් සංඛ්‍යාවෙහි සුවිශේෂී වැඩිවීමක් පෙන්නුම් කරයි. විශේෂයෙන් කාර්ය බහුල වේලාවන්වලදී, ගුවන් තොටුපල පැමිණීමේ සහ පිටවීමේ කලාප දෙකෙහිම දැඩි තදබදයක් ඇති අතර, ගුවන් තොටුපල තුල වාහන ගමනාගමනය ගුවන් තොටුපල පරිශීලනය කරන්නන් හට අපහසුතා ඇති කරන්නා සේම මගීන් හට තම උපරිම ප්‍රමාණයෙන් පහසුකම් සැපයීමට පරිශ්‍රමය දැරීම නිසා ගුවන් තොටුපල කාර්යමණ්ඩලයද ඉමහත් පීඩනයකට යටත් වෙයි.

පිළිවෙලින් 2012 මාර්තුවේදී සහ 2016 මාර්තුවේදී ජපන් ජාත්‍යන්තර සහයෝගිතා ඒජන්සිය (JICA) සමග ජපන් යෙන් බිලියන 29 ක් සහ ජපන් යෙන් බිලියන 45 ක් සඳහා ණය ගිවිසුම් දෙකක් අත්සන් කළ අතර, A පැකේජය නව බ.ජා.ගු. හි මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල සහ ආශ්‍රිත වැඩ සඳහා සහ B පැකේජය දුරස්ථ ගුවන් යානා අංගනය සහ බැහැරුම් මාර්ග ඉදිකිරීම සඳහා වශයෙන් පැකේජයන් දෙකක් යටතේ ඉදිකිරීම් මූලික වශයෙන් සැලසුම් කරන ලදී. B පැකේජය සාර්ථක ලෙස පිරිනැමූ අතර ඉදිකිරීම් කටයුතු වර්ෂය තුල ආරම්භ කරන ලදී. බ.ජා.ගු. හි දෙවන පර්යන්තය ඉදිකිරීම ඇතුලත් වූ 2 අදියර ව්‍යාපෘතියේ II අවධියෙහි විශාල කොටසක් වූ A පැකේජය සඳහා වූ කොන්ත්‍රාත්තුව, ඉන්පිනේරු ඇස්තමේන්තුවට වඩා 45% ක පිරිවැය වැඩිවීමක් නිසා අඩුම ලංසුවට පිරිනැමීමට නොහැකි විය. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, මෙම කොන්ත්‍රාත්තුව අවලංගු කළයුතු වූ අතර ව්‍යාපෘති විෂය පථය වෙනස් කිරීමත් සමග තරඟකාරී මිල ගණන් යලි කැඳවීමට පියවර ගනිමින් පවතී. එමනිසා, පවත්නා පර්යන්තයේ ධාරිතා තෙරපුම අවම කිරීම පිණිස සංචාරක සංචලනය වැඩිවේයයි අපේක්ෂා කරන අතරම 2018 අවසානයේ බ.ජා.ගු. හි පිටවන මගීන් මිලියන දෙකකට පහසුකම් සැපයීම සඳහා පෙර සැකසූ අතුරු පර්යන්තයක් ඉදිකිරීමට අපි තීරණය කළෙමු. ගු.ගු.සේ. විසින් අරමුදල් සපයනු ලබන මෙම අතුරු පර්යන්තයේ පිරිවැය වික්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 19 ක් වන අතර මෙය පසුව යෝජිත දෙවන පර්යන්තයට ඒකාබද්ධ කරනු ඇත.

අනෙකුත් ගුවන් තොටුපලවල් - රත්මලාන - කොළඹ ගුවන් තොටුපල වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරනු ලැබූ ප්‍රධාන සංවර්ධන සැලසුම, ස්ථාවර පදනම් මෙහෙයුම්කරු (FBO) සහ පියසැරි පාසැල් සේවා සමග පෞද්ගලික පෙට් යානා සඳහා පහසුකම් සැපයීමට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතී. දිගු සාකච්ඡා කිහිපයකට පසු, මෙතෙක් ඔවුන් භාවිතා කළ අක්කර 25 ක් ගුවන් තොටුපල සංවර්ධනය සඳහා නිදහස් කිරීමට ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව එකඟවන ලදී. රටෙහි සමාජ ආර්ථික සංවර්ධනය දෙසට ඉඩම් ප්‍රදේශ යලි වෙන්කිරීම සමග ගුවන් තොටුපල ප්‍රධාන පරිවර්තනය 2018 - 2030 අතර කාලය තුල අපේක්ෂා කරයි.

ගුවන් තොටුපල සහතික, වැඩිදියුණු කළ ගුවන් නාවික පහසුකම්, නව බැහැරුම් මාර්ගය සහ ගුවන් යානා අංගන මතුපිට ඇතිරීම, දේශීය ගුවන් සේවා සඳහා නව නැවැත්වීම් පහසුකම්, පරිපාලන සංකීර්ණ සහ FBO ආයෝජන ආකර්ෂණය කිරීම ප්‍රධාන ප්‍රමුඛතාවන් අතර වේ. දුර දැකිය හැකි අනාගත කාලයක් තුල රටෙහි සංචාරය සඳහා වැඩෙන ඉල්ලුම සපුරාලීමට කොළඹ ගුවන් තොටුපලට විශාල හැකියාවක් පවතී.

ම.රා.ජා.ගු. හි සංවර්ධන සහ වාණිජමය මෙහෙයුම් සඳහා 70 : 30 පදනම මත රාජ්‍ය - පෞද්ගලික හවුල්කාරිත්වය (PPP) යටතේ ඉන්දීය ආණ්ඩුවෙන් ආයෝජන යෝජනාවක් ලැබී ඇති අතර යෝජනාව අගයමින් පවතී. මෙම දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල බ.ජා.ගු. ධාවන පථය වැසූ කාලය තුල අධිකව උපයෝජනය කළ අතර එය ඉහළ මට්ටමේ පාරිභෝගික තෘප්තිය සමගින් ප්‍රවාහන තදබදය හැසිරවීමට එහි ඇති හැකියාව ඔප්පු කරන ලදී. මෑතදී ලෝකයේ විශාලම ගුවන් භාණ්ඩ ගුවන්යානය වන ඇන්ටොනොව් AN-255 Mriya යලි ඉන්ධන පිරවීම සඳහා ම.රා.ජා.ගු. හි ගොඩ බස්සවන ලද අතර මෙවැනි වර්ගයේ ගුවන් යානයක් රටට ළඟා වූ ප්‍රථම අවස්ථාව මෙය වේ.

සංචාරක කර්මාන්තය ප්‍රවර්ධනය කිරීම මත රජයේ සංවර්ධන ආරම්භයන් යටතේ, ගු.ගු.සේ., මඩකලපුව දේශීය ගුවන් තොටුපල යලි ඉදිකළ අතර 2018 මාර්තු 25 දින සිවිල් ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් ආරම්භ කරන ලදී.මෙය ගු.ගු.සේ. විෂය පථය යටතේ ගැනෙන හතරවන ගුවන් තොටුපල වන අතර දිවයිනේ අනෙකුත් කොටස්වල පිහිටා ඇති ගුවන් තොටුපලවල් හා සම්බන්ධ වෙමින් ශ්‍රී ලංකාවේ නැගෙනහිර පළාතෙහි සංචාරක කර්මාන්තය ප්‍රවර්ධනය කිරීමට එමගින් අපේක්ෂා කරයි. එයට මීටර් 46 ක් පළල මීටර් 1,066 ක් දිග ධාවන පථයක් ඇති අතර පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලක් ඉදිකිරීම සහ නව ධාවන පථ ආලෝක පද්ධතියක් සවිකිරීම සඳහා රජයේ සහයෝගය ඇතිව රු. බිලියන 1.4 ක පිරිවැයක් දරමින් ගුවන් තොටුපල යලි සංවර්ධනය කරන ලදී. රට තුල අභ්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රවර්ධනය කිරීමේ සහ මාර්ග තුල දිගු පැය ගණන් ගත කිරීම වෙනුවට ආරක්ෂිත සහ ඉක්මන් ගමනක් සැපයීම මගින් කලාපයට සංචාරක සංඛ්‍යාව වැඩි කිරීමේ අරමුණින් ගුවන් තොටුපල සංවර්ධනය කිරීම සිදුකරන ලදී.

ස්වයංක්‍රිය රැඳවුම් ආවේක්ෂණය – ගුවන් ප්‍රවාහනය පාලනය (ATC) සඳහා භාවිතා කරන ආවේක්ෂණ තාක්ෂණයන්හි නවතම සංවර්ධනයන්ගෙන් එකක් වූ (ADS - B) පද්ධතිය චෙක් සමූහාණ්ඩුවේ ERA a.s සමාගම විසින් ලංකා රුපියල් මිලියන 201 ක පිරිවැයකින් රත්මලානෙහි පිහිටි කලාපීය පාලන මධ්‍යස්ථානයේ ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. පද්ධතිය සාර්ථක ලෙස පරීක්ෂා කළ අතර 2017 ජූලි මාසයේදී ගුවන් යානා පරීක්ෂණය සිදුකරන ලදී. මෙය GPS මගින් ලබා ගන්නා ගුවන් යානා තොරතුරු තත්වය තීරණය කිරීම පිණිස පොළව මත සිට ATC මධ්‍යස්ථානවලට තොරතුරු සැපයීමට ඉලක්ක කර ඇත. එයට පොළව මත සවිකරන සම්ප්‍රේෂක සම්බන්ධ නොවන බැවින් සහ එය ගුවන් යානා මගින් මුදා හරින සංඥා හසුකර ගැනීමට රට තුල සවිකරන ග්‍රාහක පද්ධතියක් පමණක් බැවින් චන්ද්‍රිකා පදනම් කරගත් මෙම පද්ධතිය රේඩාර් පදනම් පද්ධතියට වඩා පිරිවැය අඩු එකක් වේ. බ.ජා.ගු., ම.රා.ජා.ගු., පිදුරුතලාගල, කිලිනොච්චි සහ සූරියකන්ද යන ස්ථානවල පිහිටුවා ඇති ග්‍රාහක පහක් මගින් ලබා ගන්නා ADS - B දත්ත දැන් සාර්ථක ලෙස රත්මලාන ගුවන් තොටුපලෙහි ඇති ගුවන් ප්‍රවාහන කළමනාකරණ (ATM) පද්ධතිය හා සම්බන්ධ වෙමින් සහ ඒකාබද්ධ වෙමින් පවතියි. කොළඹ ගුවන් තොරතුරු කලාපය (FIR) තුල ගගන නාවික සුරක්ෂිතතාවය වැඩිදියුණු කරමින්, ADS - B පද්ධතිය පවත්නා රේඩාර් සහ ADS - C පද්ධතීන් සමග එක්ව අතිරේක ආවේක්ෂණ මාර්ග ලෙස ක්‍රියාත්මක වෙයි.

ගුවන් ප්‍රවාහන පාලනය සඳහා පුහුණු කිරීමේ පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානයට නව 3 D කුළුණක් සහ රේඩාර් ගුවන් ප්‍රවාහන පාලන අනුකාරක පද්ධතියක් සැපයීමට, සවිකිරීමට සහ ක්‍රියාත්මක කිරීමට 2017 නොවැම්බර් මාසයේදී ඕස්ට්‍රේලියාවේ Adacel Technologies Inc. ආයතනයට ඇමරිකා එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 1.6 ක සහ දේශීය කොටස වූ රුපියල් මිලියන 32 ක පිරිවැයකට කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කරන ලදී. ක්‍රියාත්මක කිරීම 2018 මැදභාගයේ සිදුකිරීමට නියමිත අතර, මෙමගින් ගුණාත්මකව මෙන්ම ප්‍රමාණාත්මකව ප්‍රබල ලෙස ATC පුහුණු කිරීමේ ධාරිතාව වැඩිකරමින්, 2000 වර්ෂයේ සිට භාවිතා කළ පැරණි 2 D අනුකාරකය ප්‍රතිසම්පාදනය කරනු ලබයි. නව ගුවන් තොටුපලවල් ක්‍රියාත්මක කිරීම මගින් නිර්මාණය වන ගුවන් තොටුපල පාලන සඳහා වැඩි වන ඉල්ලුම සපුරාලීමට මෙමගින් අපට හැකි වෙයි. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ (ICAO) පිළිගැනීම ලැබූ දිවයින තුල ඇති එකම ගුවන් සේවා පුහුණු කිරීමේ ආයතනය සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානය (CATC) වන අතර, එය කලාපීය ආයතනයක් ලෙස මතුවෙමින් පවතී. පුහුණු කිරීමට අමතරව අපගේ පාලන නව පද්ධතිය මගින්, APAC කලාපයේ අපේක්ෂිත ගුවන් ප්‍රවාහන වර්ධනය මගින් නිර්මාණය වන පුහුණු කිරීම් අවශ්‍යතා සඳහා ඉල්ලුම වැඩිවීම හේතුවෙන් එතෙර අභ්‍යාසලාභීන් පවා ආකර්ෂණය කරගැනීමට හැකි වනු ඇත. විදේශ විනිමය ඉපයීමට මෙමගින් හැකි වන අතරම කලාපය තුල CATC පිළිබඳ තරඟකාරී සීමාව ශක්තිමත් කිරීමටද හැකි වනු ඇත.

ආගන්තුක සංස්කෘතියක් නිර්මාණය කිරීම

"ආගන්තුක අත්දැකීමක්" සඳහා ගුණාත්මක මගී පහසුකම්වලින් බ.ජා.ගු. සහ අනෙකුත් ගුවන් තොටුපලවල පෙරමුණු සේවා උසස් කිරීමට පියවර ගන්නා ලදී. එතෙර අමුත්තන් හට පළමු මෙන්ම අවසාන අත්දැකීම වන ගුවන් තොටුපල, අමුත්තන්හට දිවයින තුල නැවතී සිටින කාලය පුරා අඛණ්ඩ ආගන්තුක අත්දැකීමක් සැපයීමට සංචාරක කර්මාන්තය සමග මිශ්‍ර විය යුතුය. සමාගමේ අලෙවි ඒකකය විසින් සියළු පෙරමුණු මෙහෙයුම් වැටැයූ විස්තීර්ණ කාර්යමණ්ඩල පුහුණු වැඩසටහනක් පැවැත්වූ අතර තාක්ෂණ මිශ්‍රණයක් සැපයීමට මෙන්ම මගීන්ගෙන් ක්ෂණික පසුවිපරම් ලබා ගැනීමට පියවර ගනිමින් සිටී. ආගන්තුක සංස්කෘතියක් නිර්මාණය කිරීමට අනෙකුත් උනන්දු පාර්ශව සංවිධානවල සමාන්තර සේවාවන්හි වැදගත්කම අවබෝධ කර ගනිමින්, ගු.ගු.සේ. මෙම සංවිධාන සඳහාද පාරිභෝගික සේවා දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් පැවැත්වීම ආරම්භ කරන ලදී. පළමු පියවර ලෙස, ගුවන් තොටුපල

තුළ සේවයේ යොදවන ගුවන් හමුදා පිරිස්වල නව කණ්ඩායම් දැනටමත් ආගන්තුක අත්දැකීම් වැඩසටහනට සම්බන්ධ කර ඇත. කලාපය තුල අනෙකුත් ගුවන් තොටුපලවල දැඩි තරඟකාරීත්වයට මුහුණ දීම සඳහා බ.ජා.ගු. වෙනුවෙන් මෙවැනි පරිවර්තනයක් සිදුකිරීම පරම අවශ්‍යතාවයක් වේ.

2018 මාර්තු මාසයේදී සමාගමට වසර 35 ක් සම්පූර්ණ වීම සමරන නිසා, අපි රටෙහි ගුවන් සේවා කතිකාවට අඛණ්ඩව දායක වෙමු. අපගේ තහවුරු කළ කාර්යසාධන සලකුණු වාර්තා අවධාරණය කරමින් සහ බ.ජා.ගු. හි අමතර ධාරිතාවක අවශ්‍යතාවය පැහැදිලිව පෙන්වන ඉදිරි වර්ෂවල සංශෝධිත වර්ධන අපේක්ෂා මත පදනම් වෙමින්, අපගේ සියළු ගුවන් තොටුපලවල සේවා මට්ටම් සහ මගී අත්දැකීම් ඔසවා තබන අතරම අපේක්ෂිත ඉල්ලුම සපුරාලීම සඳහා අපි, සම්පූර්ණයෙන්ම අපගේ වර්ධන උපායමාර්ග වෙතට කේන්ද්‍රගත වී සිටිමු. ආර්ථිකයේ ප්‍රධාන කුළුණු අතර එකක් ලෙස ලංකාවේ ගුවන් සේවයේ වැදගත්කම සැලකිල්ලට ගනිමින්, අපගේ කරගෙන යන සංවර්ධනයන්, අපගේ දිගුකාලීන අරමුණු අත්පත් කරගන්නා අතරම, ජාතියේ ආර්ථික සහ සමාජයීය යහපත වෙතට දායක කර ඇත.

සම්මාන

ශ්‍රී ලංකාවේ ඉතා හොඳ සේවායෝජකයෙකු ලෙස සංවිධානය ඔසවා තැබූ කුසලතා ආකර්ෂණය කිරීම, හොඳම පරිචයන් හරහා කුසලතා පවත්වා ගැනීම සහ සංවර්ධනය කිරීම සඳහා වූ ඵලදායී ආරම්භයන් පිළිගැනීමක් වශයෙන්, ලෝක HRD සම්මේලනය සහ ඉන්දියාවේ සේවය සන්නාම ආයතනය (Employer Branding Institute) විසින් ගු.ගු.සේ. වෙත "ශ්‍රී ලංකා හොඳම සේවය සන්නාම සම්මානය 2017" ප්‍රදානය කරන ලදී.

මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය විසින් සංවිධානය කළ ජාතික තරඟයේදී "හොඳම පරිසරහිතකාමී රාජ්‍ය ආයතනය" ලෙස පිළිගනිමින් ගු.ගු.සේ. වෙත ජනාධිපති සම්මාන 2017 ප්‍රදානය කළ අවස්ථාව, ගු.ගු.සේ. විසින් අත්පත් කරගත් ප්‍රගතියේ තවත් වැදගත් අවස්ථාවක් විය.

ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරීවරුන්ගේ ආයතනය විසින් සංවිධානය කල 53 වන වාර්ෂික වාර්තා සම්මාන ප්‍රදානය කිරීමේ උළෙලේදී, සමාගමේ ව්‍යාපාරික සම්බන්ධතා හෙළිදරව් කිරීම සහ විනිවිදභාවය ඇතුලත්ව මූල්‍ය වාර්තාකරණයේදී සමාගමේ හොඳම පරිචයන් සහ විශිෂ්ඨභාවය අනුමත කරමින්, "රාජ්‍ය සංස්ථා සහ ව්‍යවස්ථාපිත මණ්ඩල පිළිබඳ අනුකූලතා සහතිකය" ගු.ගු.සේ. විසින් දිනා ගන්නා ලදී.

ඉහත සඳහන් සම්මාන තුනම සහ මිනිසුන් - භූමිය - ලාභය (people - planet - profits) තුලනය කිරීම ප්‍රකාශ කරමින් 2017 හි වූ විශිෂ්ඨ මූල්‍ය කාර්යසාධනය, තිරසර සංවර්ධනයක් ඇති ත්‍රිත්ව පාදක රේඛාවක සමාගමක් ලෙස පැහැදිලි ලෙසම ගු.ගු.සේ. ඉහළට ඔසවා තැබූ බව ප්‍රකාශ කිරීමට මම සතුටු වෙමි.

අවසානය

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙනුවෙන් මම, අපගේ නිපුණ සහ කැපවූ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායමට සහ කාර්යසාධනය පිළිබඳ තවත් ශක්තිමත් වර්ෂයක් වෙනුවෙන් වූ කැපවීම සහ ඔවුන්ගේ අඛණ්ඩ සහයෝගය සඳහා අපගේ සියළුම සේවකයින්ට මාගේ ස්තුතිය පිරිනැමීමට කැමැත්තෙමි. එසේම වර්ෂය පුරා අවශ්‍ය මෙහෙයවීම සහ මග පෙන්වීම සැපයූ මාගේ සහෝදර අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයින්ටද මාගේ ස්තුතිය පිරිනමමි. උපායමාර්ගික මෙහෙයවීම සැපයීම උදෙසා සහ අප මත විශ්වාසය තැබීම උදෙසා ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා ගරු අමාත්‍යතුමාට මාගේ අවංක කෘතඥතාවය ප්‍රකාශ කිරීමට මෙය අවස්ථාව කර ගනිමි. අපගේ සියළු වර්ධන ආරම්භයන් උදෙසා දැක්වූ අප්‍රමාණ සහයෝගය වෙනුවෙන් ගරු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමාටද මම ස්තුති කරමි.

අපගේ ගුවන් තොටුපලවල් සහ මෙහෙයුම් සංවර්ධන පහසුකම් ඇති කළ ශ්‍රී ලංකා රජයට, අපගේ රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්තුමා ඇතුළු නිලධාරීන්ට, අපගේ නියාමන අධිකාරියෙහි නිලධාරීන්ට සහ අනෙකුත් සංවිධානවලට මාගේ අවංක කෘතඥතාවය පලකිරීමට මම කැමති වෙමි.

අප වෙත පිරිනැමූ තම වටිනා දායකත්වය සහ සහයෝගය වෙනුවෙන් අපගේ සියළු උනන්දු පාර්ශවයන් වෙතටද මාගේ අවංක ස්තුතිය පිරිනැමේ. මෙම ගමන සඳහා ඔබ සියළු දෙනාම අප සමග සිටිනු දැකීම මාගේ සතුට වන අතර ධනාත්මක ප්‍රවණතාවකින් යුතුව සහ බලාපොරොත්තු සහගතව අපි අනාගතය දෙසට යොමු වෙමු.



ඉන්පිනේරු එස්. එස්. වීදිරිවීර
සභාපති

2018 ජූනි 01

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයින්



ඉංජිනේරු එස්. එස්. වීදිරිවීර
සභාපති

එස්. එස්. වීදිරිවීර මහතා ඉලෙක්ට්‍රොනික සහ විදුලි සංදේශ ක්ෂේත්‍රය විශේෂ ප්‍රාගුණ්‍යය සහිතව මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලයේ විද්‍යාවේදී ඉන්ජිනේරු උපාධිය ලබාගෙන ඇත. එසේම ඔහුට විදුලි සංදේශ කළමනාකරණ අධ්‍යයන පිළිබඳ ඩිප්ලෝමාවක්ද තිබේ.

ඔහු ශ්‍රී ලංකා ඉංජිනේරු ආයතනයේ සාමාජිකයෙකි. (වරලත් ඉංජිනේරු, ශ්‍රී ලංකා ඉංජිනේරු සේවයේ 1 වන පන්තිය, 1983 සිට)

1972 දී ඉංජිනේරුවරයෙකු ලෙස පත්වීම් ලද එස්. එස්. වීදිරිවීර මහතා වසර 19 ක කාලයක් ශ්‍රී ලංකා ඉංජිනේරු සේවයේ සේවය කළ අතර විදුලි සංදේශ දෙපාර්තමේන්තුවේ විතෙර විදුලි සංදේශ සේවාවට සම්බන්ධව කටයුතු කර ඇත. මෙම කාලය තුළදී, ඔහු නඩත්තු ඉංජිනේරුවරයෙක්, පාදුක්ක චන්ද්‍රිකා පෘථිවි ස්ථානයේ ස්ථාන කළමනාකරු, සුපරීක්ෂක ඉංජිනේරු, ප්‍රධාන ඉංජිනේරු සහ නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ (ජාත්‍යන්තර සේවා) ලෙස සම්ප්‍රේෂණ ක්ෂේත්‍ර ආවරණය කරමින් කටයුතු කරන ලදී. තැපැල් සහ විදුලි සංදේශ අමාත්‍යාංශයේ අධ්‍යක්ෂ ලෙස ඔහුව පත් කරන ලදී.

ජාතික නිවාස සංවර්ධන අධිකාරියේ (NHDA) මෙන්ම ජාතික උපකරණ සහ යන්ත්‍රෝපකරණ සංවිධානයේ (NEMO) කළමනරකරණ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයෙකු ලෙසද ඔහු සේවය කොට ඇත. එසේම ඔහු ඉංජිනේරු කාර්යයන් පිළිබඳව මධ්‍යම උපදේශක කාර්යාංශයේ පාලිතයක් වන මධ්‍යම ඉංජිනේරු සේවා සමාගමේ (CESL) විධායක අධ්‍යක්ෂක වරයෙක්ද විය. පසුව ඔහු ශ්‍රී ලංකා ටෙලිකොම් සේවා සමාගමේ (SLT) සාමාන්‍යාධිකාරී ලෙස ද සේවය කරන ලදී. ඔහු සීමාසහිත එක්සත් ප්‍රවෘත්ති පත්‍ර සමාගමේ කළමනාකාර අධ්‍යක්ෂවරයා ලෙසද ශ්‍රී ලංකා රූපවාහිනී සංස්ථාවේ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් ලෙසද සේවය කරන ලදී. පසුව ඔහු තැපැල් සහ විදුලි සංදේශ අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් ලෙස ද පසුකාලීනව උසස් අධ්‍යාපන තාක්ෂණික අධ්‍යාපන සහ වෘත්තීය පුහුණු කටයුතු හා සම්බන්ධ තෘතීය අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් ලෙසද පත් කරන ලදී. ඉන්පසුව එස්. එස්. වීදිරිවීර මහතා ජනමාධ්‍ය සහ ප්‍රවෘත්ති අමාත්‍යාංශයේ ඉංජිනේරු උපදේශකවරයෙක් ලෙස සේවය කරන ලදී. ඔහු 2011 ජනවාරි මස සිට 2015 ජනවාරි මස දක්වා මධ්‍යම ඉංජිනේරු උපදේශක කාර්යාංශයේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයෙක් ලෙස සේවය කර ඇත.



කේ. වී. පී. රංපිත් ද සිල්වා මහතා
උප සභාපති

කේ. වී. පී. රංපිත් ද සිල්වා මහතා විද්‍යෝදය විශ්ව විද්‍යාලයේ ශාස්ත්‍රවේදී උපාධියක් දරන අතර කළමනාකරණය පිළිබඳ පශ්චාත් උපාධි ආයතනයේ (PIM) පශ්චාත් උපාධි ඩිප්ලෝමාධාරියෙකි. ඔහු 1980 දී ශ්‍රී ලංකා පරිපාලන සේවයට (SLAS) සම්බන්ධ වූ අතර, 2006 වර්ෂයේදී විශේෂ ශ්‍රේණියේ පරිපාලන නිලධාරියෙක් බවට පත් විය.

ඔහු රාජ්‍ය අංශයේ ප්‍රාදේශීය, දිස්ත්‍රික් සහ ජාතික මට්ටම්වල බොහෝ ප්‍රධාන නිලයන් දරා ඇති අතර ආහාර සහ සමූපාකාර, ස්වදේශ කටයුතු, සෞඛ්‍යය, වරාය සහ ගුවන් සේවා වැනි විවිධ රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශවල සේවය කර ඇත.

2005 වර්ෂයේදී ඔහු වරාය අමාත්‍යාංශයේ අතිරේක ලේකම් තනතුර හෙබවූ අතර, 2009 වර්ෂයේදී වරාය සහ ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් බවටත්, 2010 වර්ෂයේදී සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් බවටත් පත්විය.

වරාය සහ ගුවන් සේවා සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශ තුල ඔහුගේ නිලකාලයේදී රජයේ ප්‍රධාන ව්‍යාපෘති සමහරක් වූනම්, කොළඹ වරාය පුළුල් කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය, ඔලුවිල් වරාය, මාගම්පුර මහින්ද රාජපක්ෂ වරාය, ම.රා.ජා.ගු. වැනි ව්‍යාපෘතීන් ක්‍රියාත්මක කරන ලද අතර, එම අමාත්‍යාංශයන්හි ප්‍රධාන ගිණුම් නිලධාරියා ලෙස ඔහුගේ අධීක්ෂණය යටතේ සම්පූර්ණ කරන ලදී. සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා ලෙස සේවය කරන අතරතුර ඔහු විසින් ගුවන් සේවා පිළිබඳ ද්විපාර්ශවීය සාකච්ඡා බොහොමයක් සඳහා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවා කණ්ඩායම් මෙහෙයවූ අතර එක්සත් රාජධානිය, ජපානය, ඉන්දියාව, රුසියාව, පිලිපීනය සහ ඉන්දුනීසියාව වැනි රටවල් සමග ගුවන් සේවා ගිවිසුම්වලටද එළඹෙන ලදී.

2013 වර්ෂයේ නොවැම්බර් මාසයේ ශ්‍රී ලංකාවේ පවත්වන ලද පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලීය ප්‍රධානීන්ගේ රැස්වීමේ (CHOGM) ප්‍රධාන විධායක නිලධාරියා ඔහු විය.

වර්තමානයේ ඔහු වැලිබල් ෆිනෑන්ස් පොදු සමාගමේ සභාපතිවරයා වන අතර තවත් සමාගම් කිහිපයක අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලවල සේවය කරයි.



ජොහාන් ජයරත්න මහතා
විධායක අධ්‍යක්ෂ

ජයරත්න මහතා හට ගුවන් සේවා, ගුවන් අවකාශ සහ පීවමිති කර්මාන්තයන්හි ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ මට්ටමේ වසර විසි පහකට වැඩි සේවා පළපුරුද්දක් ඇති අතර, ලෝකය පුරා ප්‍රමුඛ පෙළේ සමාගම් සමග කටයුතු කර ඇත.

ඔහු ගුවන් තොටුපල හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමෙහි විධායක අධ්‍යක්ෂවරයා ලෙස පසුගිය වසර දහයක සිට කටයුතු කරයි.

ඔහු කැලිෆෝනියාවේ පීවමිතික සමාගමක් වන Trijay Technologies හි සමාරම්භක හවුල්කරුවෙකු වන අතර එහි ප්‍රධාන විධායක නිලධාරියා වශයෙන් වසර ගණනාවක් පුරා එය සාර්ථක ලෙස පවත්වා ගෙන යන ලදී. සමාගම විසින් සංවර්ධනය කරන ලද තාක්ෂණයන් ලොව පුරා ගුවන් තොටුපලවල් මගින් භාවිතා කරනු ලබයි. එසේම ඔහු ලෝකය පුරා රාජ්‍ය අංශයන් වෙත හඳුනාගැනීමේ පද්ධති ක්‍රියාත්මක කිරීමට සම්බන්ධ සමාගමක් වන DCS - යුරෝපා හි අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලයේද සේවය කර ඇත. ඔහු ඇඟිලි සලකුණු පීවමිතික තාක්ෂණය සඳහා ජාත්‍යන්තර පේටන්ට් බලපත්‍ර ලාභියෙකු වෙයි.

මෙයට අමතරව ඔහු ආරක්ෂක දෙපාර්තමේන්තුව, බෝයිං, එයාර් බස්, එම්බ්‍රෙයර් සහ වෙනත් ප්‍රධාන ගුවන් සේවා සංවිධාන වෙනුවෙන් ගුවන් සේවා සහ ගුවන් අවකාශ උපකරණ නිෂ්පාදනය කරන ඇමරිකා එක්සත් ජනපද සමාගමක් වූ එරෝ ස්පේස් හි කළමනාකාර අධ්‍යක්ෂවරයා ලෙස ද සේවය කර ඇත.

එසේම ඔහු ඇ.එ.ජ ඉඩම් දේපල ආයෝජන භාරයක් වන JSDJ LLc ඇමෙරිකානු ආයතනයේ කළමනාකරණ හවුල්කරුද විය.

වෘත්තීය ගුවන් නියමුවකු වන ජයරත්න මහතාට ගුවන් අවකාශ ඉංජිනේරු සහ කළමනාකරණය සම්බන්ධයෙන් අධ්‍යාපන පසුබිමක් පවතී. රාජකීය ගගනගාමී සංගමයෙහි සම්භාවනීය අධි සාමාජිකයෙකු වන ඔහුට ස්ටැන්ෆර්ඩ් විශ්වවිද්‍යාලය විසින් පිළිගත් ගුවන් සේවා සහ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ වෘත්තික (AvMP) සහතිකය ලබා දී තිබෙන අතර. ඇමරිකානු ගුවන් සේවා විධායකයින්ගේ සංගමයෙහි සාමාජිකයකුද වන ඔහු ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට දැනුම් සම්භාරයක් ලබා දී ඇත.

ඔහු උද්‍යෝගිමත් නාවිකයකු වන අතර ඇමරිකානු වෙරළ ආරක්ෂක සංචිතය/සහයක හි නිලධාරියෙකු වශයෙන් වසර ගණනාවක් සේවය කර ඇත.



ජේ. එම්. ගුණවර්ධන මහතා
අධ්‍යක්ෂ

ජේ. එම්. ගුණවර්ධන මහතා ජේ ඩබ් මැරියට් හෝටල් සහ නිවාඩු නිකේතනයෙ හි ආගන්තුක සත්කාරක කළමනාකරණය සහ ගෝලීය නායකත්ව සංවර්ධනය පිළිබඳ උපාධිධාරියෙකි. ඔහු ඇමෙරිකානු ගුවන් සේවා ගුවන් යානා ඇකඩමියෙහි සැබ්බේ පද්ධති පිළිබඳ උපාධිධරයෙක් වන අතර එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යයේ එමිරේට්ස් ඇකඩමිය විසින් පිරිනමන ජාත්‍යන්තර සත්කාරක කළමනාකරණය පිළිබඳ උපාධිධරයෙක්ද වෙයි.

ජේ. එම්. ගුණවර්ධන මහතා ඇ.එ.ජ. ඇරිසෝනා, කැලිෆෝර්නියා, කොලරාඩෝ, ඉඩාහෝ, මොන්ටානා, නෙවාඩා, නිව් මෙක්සිකෝ, ඔරගන්, උටා, වොෂින්ටන් සහ වෝමින්ග් ඇතුළු බටහිර රාජ්‍ය 11 ක හිටපු ශ්‍රී ලංකා කොන්සල් වරයා වෙයි. ඔහු ශ්‍රී ලංකා සහ ඇ.එ.ජ. අතර අතිගරු ජනාධිපති තුමාගේ ජ්‍යෙෂ්ඨ සම්බන්ධීකාරක වෙයි. ඔහු කොළොම්බියාවේ සහ වැනිසියුලාවේ ශ්‍රී ලංකා ගරු කොන්සල් වරයා ලෙස සේවය කරන අතර කැලිෆෝනියාවේ ඕෂන්සයිඩ් නගරයේ ගරු නගරාධිපතිවරයාද වෙයි. එසේම ඔහුව ලොස් ඇන්ජලීස් හි (එක්සත් ජනපදයේ බටහිර රාජ්‍යයක්) හිටපු ශ්‍රී ලංකා කොන්සල් වරයා ද විය.



එල්. ඩබ්. ඒ. ද සොයිසා මහතා
අධ්‍යක්ෂ

එල්. ඩබ්. ඒ ද සොයිසා මහතා ගල්කිස්ස ශාන්ත තෝමස් විද්‍යාලයේ අධ්‍යාපනය හැදෑරූ අතර පසුව එක්සත් රාජධානියේ ලීසෙස්ටර් සරසවියේ ආර්ථික විද්‍යාව පිළිබඳ උපාධිය ලබා ගන්නා ලදී.

2015 අප්‍රේල් සිට 2017 දෙසැම්බර් දක්වා කාලය තුළ විගණන කළමනාකරණ කමිටුවේ සභාපති ලෙස ඔහුව පත්කළ අතර අඛන්ඩව එම කමිටුවේ සාමාජිකයෙක් ලෙස සේවය කරයි. එසේම ඔහු 2002 මාර්තු සිට 2004 අප්‍රේල් දක්වා විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ වරයෙක් ලෙස අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සේවය කර ඇත.



එන්. ආර්. හේවාතන්ත්‍රි (LLB) මහතා
අධ්‍යක්ෂ

එන්. ආර්. හේවාතන්ත්‍රි නීතීඥ මහතා එල් එල් බී උපාධිය කොළඹ සරසවියෙන් ලබාගෙන ඇති අතර සිවිල් සහ මානව අයිතිවාසිකම් සහ මූලික අයිතිවාසිකම් ගැටළුවලදී ප්‍රමුඛ පෙලේ නීතිඥයෙක් ලෙස කටයුතු කළ විශිෂ්ඨ වෘත්තීය පරිචයක් ඇත්තෙකි.

තම නෛතික වෘත්තියට එහා ගිය හේවාතන්ත්‍රි මහතා, කොළඹ ගෑස් සමාගමේ නීති උපදේශක - 1995, ජාතික ජල සැපයුම් සහ ජලාප්‍රවහන මණ්ඩලයේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය - 1996, ශ්‍රී ලංකා විදුලි සංදේශ නියාමන කොමිසමේ නීති කෙටුම්පත් කමිටුවේ සාමාජික - 2001, ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය ඖෂධ නීතිගත සංස්ථාවේ අධ්‍යක්ෂ - 2004 සහ 2010 සෞඛ්‍යය නියාමන කොමිසමේ ආරම්භක සාමාජිකයා වශයෙන් වැදගත් නිලතල කිහිපයක්ම දරා ඇත.



ඩබ්. එම්. අනුරාධ විජේකෝන් මහතා
අධ්‍යක්ෂ

ඩබ්. එම්. අනුරාධ විජේකෝන් මහතා ඔහුගේ පළමු උපාධිය (B.com) 1990 දී කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයෙන් ලබා ගත් අතර ව්‍යාපාර අධ්‍යයන පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධිය (MBS) 2009 වර්ෂයේදී කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයෙන් ලබා ගන්නා ලදී.

ඔහු සාගර විශ්වවිද්‍යාලයේ සහ ජාතික අධ්‍යාපන ආයතනයේ පාලක සභා සාමාජිකයෙක් විය. මෙයට අමතරව, ඔහු ඵලදායිතා වර්ධනය, නායකත්ව සංවර්ධනය සහ ග්‍රාමීය සංවර්ධනය සහ දරිද්‍රතාවය තුරන් කිරීම ආදීය පිළිබඳ දේශීය මෙන්ම විදේශීය පුහුණුව ලබා ඇත. ඔහු ශ්‍රී ලංකා පරිපාලන සේවයේ විශේෂ ශ්‍රේණියේ නිලධාරියෙක් වන අතර පුහුණු කරන්නෙක් සහ කළමනාකරණ උපදේශකයෙක් ලෙස ඔහුට වසර 25 ක පළපුරුද්දක් තිබේ.

ඔහු කොළඹ ව්‍යාපාර සහ කළමනාකරණය පිළිබඳ පාසැලෙහි උපදේශක සභාවේ සාමාජිකයෙක් ලෙස සේවය කරන අතර, ජාතික ඵලදායිතාවය සම්මාන ප්‍රදානය කිරීමේ විනිශ්චය මණ්ඩලයෙහි වසර 15 කට වැඩිකලක් සාමාජිකයෙක්ව සිටියි. එසේම ඔහු ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සහ අපනයන සංවර්ධන මණ්ඩලයේ හිටපු අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයෙක් විය. ඒ අතරම ඔහු උසස් අධ්‍යාපන සහ මහා මාර්ග, අධිවේගී මහා මාර්ග වරාය සහ නාවික, බුද්ධශාසන සහ ආගමික කටයුතු යන අමාත්‍යාංශවල හිටපු අතිරේක ලේකම්වරයා (රාජ්‍ය නොවන උසස් අධ්‍යාපන) වන අතර ශ්‍රී ලංකා පාර්ලිමේන්තුවේ විපක්ෂ නායක වරයාගේ හිටපු ලේකම්වරයා ද වෙයි.

වර්තමානයෙහි ඔහු, 2016 සැප්තැම්බර් 22 දින සිට මේ දක්වා අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශයේ (ප්‍රසම්පාදන සහ ඉදිකිරීම්) අතිරේක ලේකම් ලෙස සේවය කරයි. එයට අමතරව ඔහු රන්මිනිතැන්න ටෙලි සිනමා ගම්මානයේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයෙක් ලෙස සේවය කරන අතර චීන මිතුරන් සංවිධානයේ (FOC) උපදේශකයෙකු ලෙසද කටයුතු කරයි.



ආර්. කැටවලගේ මහතා
අධ්‍යක්ෂ

ආර්. කැටවලගේ මහතා පේරාදෙනිය විශ්වවිද්‍යාලයේ සේවක අධ්‍යාපනය උපාධිය පිළිබඳ අධ්‍යයන වැඩසටහන සම්පූර්ණ කර ඇත. ඔහු අධ්‍යාපනය ලබා ඇත්තේ ගම්පහ බණ්ඩාරනායක විද්‍යාලයෙනි.

ඔහු රාජ්‍ය සහ අර්ධ රාජ්‍ය සංවිධානයන්හි විවිධ විධායක තනතුරු හොබවා ඇත. ආර්. කැටවලගේ මහතා 2000 සිට 2001 දක්වා කාලයේ ගරු කථානායක තුමාගේ සම්බන්ධීකරණ ලේකම් ලෙස සේවය කර ඇත. 2004 සිට 2007 දක්වා කාලය තුල ඔහු කර්මාන්ත සහ ආයෝජන ප්‍රවර්ධන, සංචාරක, විදේශ කටයුතු සහ ජාතික උරුමය පිළිබඳ ඇමතිවරයාගේ සම්බන්ධීකරණ ලේකම් ලෙස පත්කරනු ලැබීය. එසේම ඔහු අති ගරු චන්ද්‍රිකා බණ්ඩාරනායක මැතිණියගේ සම්බන්ධීකරණ ලේකම් සහ ජනාධිපති කාර්යාලයේ අධ්‍යක්ෂ ලෙසද පත් කරනු ලැබීය. ඔහු 2004 සිට 2006 දක්වා කාලය තුළ කහටගහ ග්‍රැෆයිට් ලංකා සමාගමේ විධායක අධ්‍යක්ෂ ලෙසද සේවය කරන ලදී.



එන්. පී. එල්. පී. ප්‍රනාන්දු මහතා
අධ්‍යක්ෂ

එන්. පී .එල්. පී. ප්‍රනාන්දු මහතා කැළණිය විශ්වවිද්‍යාලයෙන් වාණිජවේදී (විශේෂ) උපාධිය ලබා ගෙන ඇත. ඔහු ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරීවරුන්ගේ ආයතනයේ සහ ශ්‍රී ලංකා සහතිකලත් කළමනාකරණ ගණකාධිකාරීවරුන්ගේ ආයතනයේ අධි සාමාජිකයෙක් වෙයි. එසේම ඔහු ශ්‍රී ලංකා ගිණුම් ශිල්පීන්ගේ ආයතනයේ ජ්‍යෙෂ්ඨ සාමාජිකයෙක් ද වෙයි.

ඔහු ජාතික ඉතිරි කිරීමේ බැංකුවේ (NSB) විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ වරයෙක් වූ අතර NSB අරමුදල් කළමනාකරණ සමාගමේ විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරයෙක් විය. ඔහු NSB විගණන කමිටුවේ සභාපතිවරයා වූ අතර NSB අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුවේ සාමාජිකයෙක් විය.

එන්. පී. එල්. පී. ප්‍රනාන්දු මහතා වරලත් ගණකාධිකාරීවරුන් වන ප්‍රනාන්දු සහ සමාගමේ හවුල්කරුවෙකු ලෙස වසර 28 ක් තිස්සේ වරලත් ගණකාධිකාරී වෘත්තියේ පරිචයෙහි නියැලී ඇත. ඔහු 1993 සිට, ව්‍යාපාර උපදේශක සේවා වලට සම්බන්ධ සමාගමක් වන එල්.එම්. කළමනාකරණ සේවා (පුද්) සමාගමේ කළමනාකාර අධ්‍යක්ෂවරයා ලෙස සේවය කරයි. ඔහු ශ්‍රී ලංකා තායිලන්ත ව්‍යාපාර කවුන්සිලයේ උප සභාපති වෙයි. එසේම ඔහු ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක කර්මාන්තයෙහි කුඩා සහ මධ්‍ය පරිමාණ ව්‍යවසායකයන්ගේ සංසදයේ විධායක කමිටු සාමාජිකයෙක්ද වෙයි.



පී.බී. එස්. සී. නෝනිස් මහතා
අධ්‍යක්ෂ

පී. බී. එස්. සී නෝනිස් මහතා ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්වවිද්‍යාලයේ ව්‍යාපාර පරිපාලනය පිළිබඳ ගෞරව උපාධිය (විද්‍යාවේදී) දරන අතර රාජ්‍ය පරිපාලනය පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධිය දකුණු ඕස්ට්‍රේලියාවේ ෆ්ලින්ඩර්ස් සරසවියෙන් ලබා ගෙන ඇත. එසේම ඔහු 1995 වර්ෂයේදී ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරීවරුන්ගේ ආයතනයේ ආවසරික සහතිකය (LICA) සම්පූර්ණ කර ඇත.

ඔහු වර්තමානයෙහි මුදල් අමාත්‍යාංශයේ පාලක ජෙනරාල් ධූරය උසුලයි. එසේම ඔහු රාජ්‍ය සේවයේ වසර තිහක සේවය සහිත ශ්‍රී ලංකා පරිපාලන සේවයේ විශේෂ ශ්‍රේණියේ නිලධාරියෙක් ද වෙයි. මේ වන විට පී. බී.එස්. සී. නෝනිස් මහතා මහා භාණ්ඩාගාරය නියෝජනය කරමින්, වෙනස් රාජ්‍ය ව්‍යවසායයන් පහක අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අධ්‍යක්ෂවරයෙක් ලෙස කටයුතු කරයි.

ආචාර්ය එස්. ඊ. ඩබ්. ගුණසේකර මහතා
අධ්‍යක්ෂ

ආචාර්ය එස්. ඊ. ඩබ්. ගුණසේකර මහතා ටෝකියෝ ජාත්‍යන්තර භාෂා ආයතනයේ ජාත්‍යන්තර භාෂාවන් පිළිබඳ ඩිප්ලෝමාවක් දරන අතර ව්‍යාපාර පරිපාලනය පිළිබඳ ආචාර්ය උපාධියක් හිමි කරගෙන ඇත.

1994 දී ඔහු ජාතික ලැයිස්තු මන්ත්‍රීවරයෙක් ලෙස පාර්ලිමේන්තුවට පත් කරනු ලැබීය. ඔහු ස්වදේශ කටයුතු පළාත් සභා සහ පලාත්පාලන අමාත්‍යවරයා වූ අතර වැවිලි කර්මාන්ත පිළිබඳ නියෝජ්‍ය ඇමතිවරයාද විය.

ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකාරීත්වය



1. ඒ.ඩී. එන්. ආර්. ද අල්විස් ගුණසේකර - ගිනි සහ මුදවා ගැනීම් ප්‍රධානී
2. ඩබ්. විමල්ශාන්ති - ඉලෙක්ට්‍රොනික සහ ගුවන් සංතරණ ඉංජිනේරු ප්‍රධානී
3. එල්. දහනායක - මූල්‍ය ප්‍රධානී
4. එස්. එම්. ඩී. විජේසූරිය - ආරක්ෂක සේවා ප්‍රධානී
5. එච්. එස්. හෙට්ටිආරච්චි - ගුවන් තොටුපල කළමනාකරණ ප්‍රධානී
6. ඩබ්. පී. සිරිල් - අභ්‍යන්තර විගණන සහ තත්ව සහතික කිරීමේ ප්‍රධානී
7. එම්. සී. පී. මහීපාල - මානව සම්පත් ප්‍රධානී/සමාගම් ලේකම්
8. ආර්. ඩබ්. විජේසිංහ - යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු ප්‍රධානී
9. යූ. ජේ. ලොකුආරච්චි - තොරතුරු තාක්ෂණ ප්‍රධානී
10. පී. විතානගේ - සිවිල් ඉංජිනේරු (සැලසුම් සහ නිර්මාණ) ප්‍රධානී
11. ජේ. එම්. ඒ. යූ. ජයමාන්න - විදුලි ඉංජිනේරු ප්‍රධානී



12 කේ. එච්. සී. කුමාරසිංහ - අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ව්‍යාපෘති ප්‍රධාන සම්බන්ධීකාරක

13 එස්. ඩී. ඒ. එස්. නිශාන්ත - සමාගම් වෛද්‍ය නිලධාරී

14 ඒ. අයි. බී. කරුණාරත්න - ව්‍යාපෘති ප්‍රධානී

15 එච්. පී. එල්. සිරිමාන්න - සැපයුම් දාම කළමනාකරණ ප්‍රධානී

16 එම්. රත්නසිංහ - නීති ප්‍රධානී

17 එච්. ඒ. ඒ. කේ. එම්. සෙනෙවිරත්න - සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු ප්‍රධානී

18 යූ. එස්. ජාගොඩ - සිවිල් ඉංජිනේරු (නඩත්තු) ප්‍රධානී

19 ආර්. එම්. පියදාස - වාණිජ සහ දේපල නියෝජ්‍ය ප්‍රධානී (වාණිජ සහ දේපල ප්‍රධානීගේ රාජකාරී ආවරණය කිරීම)

20 ඒ. එම්. එම්. ඒ. බී. මහමිතව - ගුවන් සංතරණ සේවා වැඩ බලන ප්‍රධානී

21 ජේ. එම්. ද කෲස් රුබින් - ගෘහ නිර්මාණ, භූමි අලංකරණ සහ අභ්‍යන්තර නිර්මාණ ප්‍රධානී

සමාගමේ කටයුතු පිළිබඳ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව

සමාගම පිළිබඳව

ගුවන් තොටුපල සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් තොටුපල කළමනාකරණය සහ සංවර්ධනය කිරීමට ව්‍යවස්ථාපිත බලය ලත් පූර්ණ වශයෙන් රජය සතු සමාගමකි. මෙහි ඉදිරිපත් කර ඇති විස්තර මගින් 2007 අංක 7 දරණ සමාගම් පණතේ අවශ්‍යතා වලට අනුව අදාල තොරතුරු සපයන අතර ප්‍රශස්ථ ගිණුම්කරණ පරිචයන්ට අනුව ඉදිරිපත් කර ඇත.

ප්‍රධාන කාර්යයන්

වසර තුලදී ගු.ගු.සේ. සමාගමේ ප්‍රධාන මෙහෙයුම් කාර්යයන් නොවෙනස්ව පැවතුනි. 2010 නොවැම්බර් 4 දින ගැසට් කළ, 2010 අංක 14 දරණ සිවිල් ගුවන් සේවා පණතින් ලබාදුන් බලපත්‍රය යටතේ පහත සඳහන් ගගන නාවික සේවා පිළිබඳ එකම ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සම්පාදකයා ලෙස ගු.ගු.සේ. සමාගම අබණ්ඩව තම භූමිකාව සම්පූර්ණ කර ඇත.

1. බණ්ඩාරණායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල (බ.ජා.ගු.), මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල (ම.රා. ජා.ගු.) සහ රත්මලාන කොළඹ ගුවන් තොටුපල (ර.ගු.) සංවර්ධනය කිරීම, මෙහෙයවීම සහ පවත්වා ගෙන යාම.

අභ්‍යන්තර ගුවන් සේවා සංවර්ධනය කිරීමේ රජයේ උපායමාර්ගය අනුව යමින් මඩකලපුව ගුවන් තොටුපල සංවර්ධනය කිරීම සාර්ථක ලෙස සම්පූර්ණ කළ අතර 2018 පළමු කාර්තුව තුල මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා විවෘත කරන ලදී.

2. ඉහතින් සඳහන් ගගන යාත්‍රාන්ගනයන්හි සුපරීක්ෂා කිරීම්, මුදවා ගැනීම් සහ ගිනි නිවීම් සේවා මෙන්ම ගුවන් ගමන් ආරක්ෂණ සේවා සැපයීම සහ නඩත්තු කිරීම.

3. ගුවන් මගී සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවා, ගගන නාවික තොරතුරු සේවා, ගගන නාවික සන්නිවේදන සේවා සැපයීම සහ කොළඹ ගුවන් තොරතුරු කලාපය තුල (FIR) සියලු ගුවන් යානා සහ මගීන්ගේ ආරක්ෂාවත් සුරක්ෂිතතාවයත් තහවුරු කරමින් සන්නිවේදනය, ගුවන් සංතරණය සහ සුපරීක්ෂාකාරිත්වය සඳහා ගගන නාවික ආධාරක සැපයීම.

මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

සමාගමේ ව්‍යාපාරික කාර්යසාධනය සහ අනාගත දැක්ම පිළිබඳ සමාලෝචනයක් සභාපති තුමාගේ සමාලෝචනයෙහි (පිටු 05 සිට 08 දක්වා) සහ කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණයෙහි (MDA) (පිටු 25 සිට 55 දක්වා) සවිස්තරාත්මකව පැහැදිලි කර ඇත. සමාගමේ විගණනය කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන (පිටු 103 සිට 106 දක්වා) සමඟ මෙම වාර්තා තුලින් සමාගමේ අදාල කටයුතු විදහා දැක්වෙයි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම

සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම මෙම ප්‍රකාශනයෙන් පැහැදිලි කර දෙයි. එසේම මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් විගණක වරුන්ගේ වගකීම 98 පිටුවේ දැක්වෙන විගණකවරුන්ගේ වාර්තාවෙන් පැහැදිලි කර දෙයි.

2007 අංක 7 දරණ සමාගම් පණත මගින් මූල්‍ය වර්ෂය අවසානයේ සමාගමේ කටයුතු මෙන්ම මූල්‍ය වර්ෂය අවසානයේ සමාගමේ ලාභය හෝ පාඩුව පිළිබඳ සත්‍ය සහ සාධාරණ දැක්මක් ලබා දෙමින් සෑම මූල්‍ය වර්ෂයක් අවසානයේම මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කොට ඉදිරිපත් කරන ලෙස සහ ඒවා වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීමට ඉදිරිපත් කරන ලෙස සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරුන්ගෙන් ඉල්ලා සිටී. මූල්‍ය ප්‍රකාශන 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශනයකින්, ලාභාලාභ සහ අනෙකුත් විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයකින්, හිමිකම් වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනයකින් සහ ඒදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මුදල් ප්‍රවාහයකින් මෙන්ම ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ එයට අමතරමව සටහන්වලින් සමන්විත වේ.

ඒ අනුව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන මගින් පහත සඳහන් කරුණු පිළිබඳ සත්‍ය සහ සාධාරණ දැක්මක් ලබා දෙන බව තහවුරු කරයි.

- 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමාගමේ මූල්‍ය තත්වය
- 2017 මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා සමාගමේ මූල්‍ය කාර්යසාධනය.
- උචිත ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති තෝරාගෙන ඇති බව සහ ඒවා අබණ්ඩව භාවිතා කළ බව මෙන්ම ප්‍රමාණාත්මක බැහැරවීම් ඇත්නම් ඒවා හෙළිදරව්කොට පැහැදිලි කර ඇති බව;

• සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා මූල්‍ය වාර්තාකරණ ප්‍රමිතීන්ට මෙන්ම ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට (SLFRS/LKASs) අනුකූලව සකස් කොට ඉදිරිපත් කර ඇති බව සහ සාධාරණ සහ විචක්ෂණ විනිශ්චයන් සහ ඇස්තමේන්තු කර ඇති බවත් ඒ අනුව ගනුදෙනුවල හැඩය සහ හරය විධිමත්ව පිළිබිඹු වන බව.

සමාගමේ මූල්‍ය තත්වය සාධාරණ නිවැරදි භාවයකින් හෙළිදරව් කිරීම සඳහා ප්‍රමාණවත් ගිණුම්කරණ වාර්තා පවත්වා ගැනීම තහවුරු කිරීමේ වගකීම අධ්‍යක්ෂවරුන් වෙත තිබේ. එසේම සමාගමේ වත්කම් ආරක්ෂා කිරීම සඳහා සාධාරණ පියවර ගැනීම සම්බන්ධයෙන් ද අධ්‍යක්ෂවරුන් වගකිවයුතු වන අතර එම සන්දර්භය තුල වංචා සහ අක්‍රමිකතා වැලැක්වීමට සහ හෙළිදරව් කර ගැනීමට සුදුසු අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතීන් ස්ථාපිත කිරීම පිළිබඳව සැලකිලිමත් වීමද ඔවුන්ගේ වගකීම වෙයි. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය ඉදිරිපත් කර ඇති මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අව්‍යාජ භාවය සහ විෂයමූලික බව පිළිබඳ වගකීම භාර ගනියි. විගණකවරුන්හට ඔවුන්ගේ විගණන මතය ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය කුමන පියවරයන් සඳහා වුවද අවස්ථාව සැලසීමට අධ්‍යක්ෂවරුන් බැඳී සිටියි. අධ්‍යක්ෂවරුන් 2017 වර්ෂයේ මූල්‍ය අයවැය සහ මුදල් ප්‍රවාහ මෙන්ම බැංකු පහසුකම් සමාලෝචනය කරමින් සමාගමට මෙහෙයුම් අඛණ්ඩව කරගෙන යාමට ප්‍රමාණවත් සම්පත් ඇති බව විශ්වාස කරන අතර, ඒ අනුව, මෙම මූල්‍ය වාර්තා පිළියෙල කිරීමේදී අඛණ්ඩ පැවැත්ම පදනම දිගින් දිගටම යොදාගත් බව තහවුරු කරයි.

අධ්‍යක්ෂවරුන් පිටු 103 සිට 106 දක්වා ඉදිරිපත් කර ඇති මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් සමාගමේ කටයුතු පිළිබඳව සත්‍ය සහ සාධාරණ දැක්මක් ඉදිරිපත් කර ඇති බවට සෑහීමට පත් වෙයි.

විගණකවරුන්, විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව සහ පාරිශ්‍රමික

2015 මැයි 15 දින, ව්‍යවස්ථාවේ 154 වන වගන්තියට පනවන ලද 19 වන සංශෝධනය පරිදි, ඕනෑම ලිඛිත නීතියක් සහ 2007 අංක 07 දරණ සමාගම් පණත යටතේ ලියාපදිංචි වූ සියළුම රාජ්‍ය ව්‍යවසායයන්හි විගණන කටයුතු පවත්වා ගෙන යාම සඳහා විගණකාධිපති වෙත බලය පවරා ඇත. ඒ අනුව 2017 වර්ෂය සඳහා ගු.ගු.සේ. හි විගණනය විගණකාධිපති විසින් පවත්වා ගෙන යන ලදී. ඔවුන් විසින් ප්‍රකාශ කරනු ලැබූ මතය වාර්ෂික වාර්තාවේ අංක 98 සිට 102 දක්වා පිටුවල පෙන්වා ඇත.

වර්ෂය සඳහා විගණන ගාස්තුව රු. 765,030 ක් වූ අතර (2016 දී රු. 750,000) විගණනය සම්බන්ධ සේවා හෝ විගණන නොවන සේවා වෙනුවෙන් වෙනත් ගෙවීමක් විගණකයින් වෙනුවෙන් සිදුකර නොමැත.

සුවිශේෂී ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තීන්

සමාගම විසින් අනුගමනය කරන ලද සුවිශේෂී ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තීන් 107 සිට 117 දක්වා පිටුවල පෙන්වා ඇත.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සහ වයට අදාල සටහන් මගින් 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමාගමේ මූල්‍ය තත්වය පිළිබඳව මෙන්ම වීදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා සමාගමේ කාර්යසාධනය පිළිබඳවද සත්‍ය සහ සාධාරණ දැක්මක් ලබා දෙයි. වර්ෂය තුල සමාගම විසින් භාවිතා කරනු ලැබූ ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තීන්හි වෙනසක් සිදුවී නොමැත.

පරිත්‍යාග

සමාගම වර්ෂය තුල සිදු කළ පරිත්‍යාගවල වටිනාකම රු. මිලියන 1.2 කි.

අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිය

කොටස් හිමියන්ගේ ආයෝජනය සහ සමාගමේ වත්කම් ආරක්ෂා කිරීම සඳහා නිවැරදි අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියක් පවත්වා ගෙන යාම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සතු වගකීමක් වේ.

කෙසේ වුවද, අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියක් සැලසුම් කරනුයේ, අසාර්ථකවීමේ අවදානම නැතිකර දැමීමට වඩා සමාගමේ ව්‍යාපාරික අරමුණු සහ ප්‍රතිපත්තීන් අත්පත් කර ගැනීම පිණිස, පිළිගත හැකි අවදානම් පැතිකඩක් සමගින් සමාගමේ ප්‍රධාන අවදානම් ප්‍රදේශ පාලනය කිරීමටය. ඒ අනුව, අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියට සැපයිය හැක්කේ අවදානම්, මූල්‍යමය පාඩු සහ වංචා පිළිබඳ ප්‍රශස්ථ කළමනාකරණයට විරෙහිව සම්පූර්ණ නොවන සාධාරණ සහතිකයක් පමණි.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය පවත්නා පදනම් මත සුවිශේෂී අවදානම් අඛණ්ඩව හඳුනාගන්නා අතර හඳුනාගත් අවදානම් ඇගයීමට සහ කළමාකරණය කිරීමට සුදුසු ක්‍රියාපටිපාටීන් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අවශ්‍ය පියවර ගනු ලබයි.

ප්‍රධාන අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රියාවලීන්

• සමාගමේ මෙහෙයුම්වල ඵලදායිතාවය සහ ව්‍යාපාරික පරිසරය සහ අභ්‍යන්තර මෙහෙයුම් තත්වයන් සැලකිල්ලට ගනිමින්, සාමූහික අරමුණු, උපායමාර්ග, වාර්ෂික අයවැය, ප්‍රතිපත්ති දෙසට සමාගමේ මෙහෙයුම් යොමු කරනු ලැබීම තහවුරු කරනු පිණිස ස්ථාවර පාරිශ්‍රමික කමිටු සහ විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව ස්ථාපිත කරන ලදී.

• සමාගමේ අභ්‍යන්තර විගණන කාර්යය අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියෙහි සාර්යක්ෂමතාවය සහ ඵලදායිතාවය වෙනුවෙන් පහසුව සලසයි.

- සමාගමේ ආභ්‍යන්තර විගණකවරුන්, රජයේ විගණකවරුන් සහ නියාමන අධිකාරීන් විසින් හඳුනාගනු ලබන අභ්‍යන්තර පාලන ගැටළු විගණන කමිටුව විසින් සමාලෝචනය කරනු ලබයි. කළමනාකාරීත්වය අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියේ ප්‍රමාණවත් බව ඇගයීමට ලක් කරයි. මූල්‍ය වාර්තාකරණය පිළිබඳව සාධාරණ සහතිකයක් ලබා දෙනු පිණිස මූල්‍ය වාර්තාකරණ පද්ධතිය සැලසුම් කර ඇති බවත් බාහිර අරමුණු සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන් (SLFRSs/LKASs) සහ නියාමන අවශ්‍යතා අනුව සිදුකර ඇති බවත් ගුවන් තොටුපල සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ තහවුරු ප්‍රකාශනය මගින් සනාථ කරයි.

අනාගත සංවර්ධනයන්

ධාවන පථයෙහි මතුපිට භූමිය සැකසීම 2017 ජනවාරි 6 දින ආරම්භ කළ අතර ජාතික වැදගත් කමකින් යුත් ධාවන පථය මතුපිට ඇතිරීමේ මෙම ව්‍යාපෘතිය, සැලසුම් කළ පරිදි 2017 අප්‍රේල් 6 දින සාර්ථකව සම්පූර්ණ කරන ලදී. ධාවන පථයේ මතුපිට තත්වය සහ ඝර්ෂණ මට්ටම් දියුණු කරනු පිණිස මතුපිට ඇතිරීම සිදු කරන ලදී. ධාවන පථය ආරම්භ කළ 1986 සිට, මෙවැනි මතුපිට ඇතිරීමේ ව්‍යාපෘතියක් ක්‍රියාත්මක කළ ප්‍රථම අවස්ථාව මෙය විය. ව්‍යාපෘතිය මගින් බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලෙහි වටිනාකම වැඩි විය.

ඊළඟ වර්ෂයේ අපේක්ෂා කරන සංචාරක සංඛ්‍යාවන් ඉලක්ක කර ගනිමින් ඒ අනුව, ආසන්න වශයෙන් එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 19 ක පිරිවැයකින් යුත් අතුරු පිටවයාමේ පර්යන්තයක් ස්ථාපිත කිරීම ගු.ගු.සේ. විසින් ආරම්භ කර ඇත. මෙය 2018 වර්ෂය තුල සම්පූර්ණ කිරීමට අපේක්ෂා කරයි.

මෙය ජපන් අන්තර්ජාතික සහයෝගිතා ඒජන්සිය (JICA) සමග හවුල්කාරිත්වයෙන් බ.ජා.ගු. සඳහා සැලසුම් කර ඇති ජපන් යෙන් බිලියන 74 ක යෝධ ව්‍යාප්ති ව්‍යාපෘතියේ එක් කොටසකි. මෙම ආයතනය බොහෝ පූර්ව අවස්ථාවලදී බ.ජා.ගු. සඳහා සහයෝගය දක්වා ඇති ආයතනයකි. වාර්ෂිකව මගීන් මිලියන 6 කට සැලසුම් කළ බ.ජා.ගු. දැනටමත් මගීන් මිලියන 9.9 කට වැඩි ප්‍රමාණයක් දක්වා එහි සීමා ඉක්මවා ගොස් ඇත. A 380 එයාර් බස් සඳහා පහසුකම් සමගින්, නව ජාත්‍යන්තර සහ දේශීය පර්යන්ත ඇතුලත් ව්‍යාප්ත කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය මගින් මගීන් මිලියන 15 ක් දක්වා ධාරිතාව දෙගුණ කරනු ඇත. මෙයට අමතරව, 2021 දී විවෘත කෙරෙන පර්යන්තය සූර්ය බලශක්තිය මෙන්ම වැසිකිළි සෝදා හැරීම සඳහා අපද්‍රව්‍ය පිරියතක් මගින් ප්‍රතිචක්‍රීය කළ ජලය භාවිතා කරනු ඇත. ව්‍යාපෘතිය උසස් ජපන් තාක්ෂණය සහ ප්‍රායෝගික දැනුම සමග හරිත ගුවන් තොටුපලක් සංකල්පය පදනම් කර ගනිමින් සංවර්ධනය කෙරෙනු ඇත.

මෙයට අමතරව, බ.ජා.ගු., ර.ගු., ම.රා.ජා.ගු. සහ මඩකලපු ගුවන් තොටුපලවල යටිතල පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම සහ ආශ්‍රිත දේපල සංවර්ධනය කිරීම ඉදිරි වර්ෂ පහ සඳහා සැලසුම් කර ඇති ව්‍යාපෘතීන් වන අතර එය ස්ථිර ලෙසම රටෙහි ගුවන් සේවා කර්මාන්තය ඉදිරියට තල්ලු කිරීමක් වනු ඇත.

සමාගමෙහි විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය සහ මූල්‍ය තත්වය

ආදායම

ගු.ගු.සේ. ඉතිහාසයෙහි මෙතෙක් වූ ඉහළම ආදායම ලෙස, සමාගම රු. බිලියන 20.8 ක මුළු ආදායමක් වාර්තා කොට ඇත. ආදායම සහ ලාභය පිළිබඳ සවිස්තරාත්මක විශ්ලේෂණයක් මූල්‍ය සමාලෝචනය යටතේ ඉදිරිපත් කර තිබේ.

මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵල

සමාගම 2017 වර්ෂය සඳහා රු. බිලියන 10.8 ක බදු පෙර ලාභයක් (PBT) වාර්තා කළ අතර මෙය පසුගිය වසර (රු. බිලියන 6.9) සමග සසඳන විට 57% ක සුවිශේෂී වැඩි වීමකි. මුළු ආදායම රු. බිලියන 2.43 කින් වැඩිවීම සහ ආදායමෙහි වර්ධනය සමග සසඳන විට අනෙකුත් මෙහෙයුම් වියදම් පහළ මට්ටමක පවත්වා ගෙන යාම මෙම ප්‍රතිඵලයට හේතු වී ඇත. පසුගිය වර්ෂය හා සසඳන විට බදු පසු ලාභය 26% කින් වාර්තාගත ලෙස වැඩිවී ඇත. සඳහන් කළ කරුණුවලට අමතරව, බදුපසු ලාභය (PAT) බදු පෙර ලාභය හා සන්සන්දනාත්මකව බලන විට පහත වැටී ඇති අතර එයට හේතු වී ඇත්තේ 2016 වර්ෂයේ වාර්තා වූ රු. මිලියන 11.1 ක බදු ප්‍රතිවර්තනයට සන්සන්දනාත්මකව රු. බිලියන 2.1 ක් වූ බදු ප්‍රතිපාදනයයි.

පහත දැක්වෙන වගුවෙන් ඉහත දක්වන ලද සංඛ්‍යා වසර දෙක අතර සන්සන්දනාත්මකව දක්වා ඇත.

විස්තරය	2017 රු. මිලියන	2016 රු. මිලියන
සියලුම මෙහෙයුම් වියදම් ගෙවීමෙන් සහ ක්ෂය වෙන් කිරීමෙන් පසු දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා බදු පෙර ලාභය	10,820	6,909
අඩුකළා: බදු සඳහා ප්‍රතිපාදනය	(2,105)	11
වර්ෂයේ බදු පසු ලාභය	8,715	6,920
ආයුගණන උපකල්පන වෙනස් වීම් මත පැනනගින වාසි හෝ පාඩු	(978)	4
මුළු විස්තීර්ණ ආදායම	7,737	6,924

සංචිත

රඳවාගත් ඉපයුම්වල වැඩිවීම සමග සමාගමේ සංචිත 2016 වසර සඳහාවූ රු. මිලියන 16,436 සිට 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු. මිලියන 23,264 දක්වා වර්ධනය වී ඇත. සමාගමේ සංචිතවල චලනය පිළිබඳව, 105 පිටුවේ දැක්වෙන හිමිකම වෙනස් වීමේ ප්‍රකාශනයේ දක්වා තිබේ.

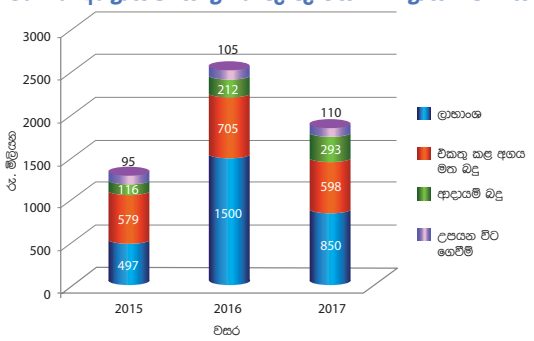
ලාභාංශ

වර්ෂය තුලදී, අධ්‍යක්ෂවරුන් 2016 වර්ෂය සඳහා රු. මිලියන 350 ක අවසාන ලාභාංශයක් ප්‍රකාශයට පත්කොට ගෙවා ඇත. 2017 වර්ෂය සඳහා රු. මිලියන 500 ක අතුරු ලාභාංශයක් ගෙවා තිබේ. 2017 වර්ෂය සඳහා අවසන් ලාභාංශය වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීමේදී යෝජනා කිරීමට නියමිතය.

ප්‍රාග්ධන වියදම

2016 වසරේ වූ රු. මිලියන 2,400 හා සසඳන විට සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා සමාගමේ ප්‍රාග්ධන වියදම රු. මිලියන 9,473 ක් විය. වර්ෂය තුල දේපල, පිරියත සහ උපකරණ වල වෙනස් වීම් මූල්‍ය ප්‍රකාශන සටහන් අංක 11 යටතේ පෙන්වා ඇත.

රාජ්‍ය ආදායම සඳහා ගු.ගු.සේ. හි දායකත්වය



අමතරව, ගු.ගු.සේ. ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව, ශ්‍රී ලංකා රේගුව, ආගමන විගමන දෙපාර්තමේන්තුව සහ විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය වැනි අනෙකුත් රාජ්‍ය අධිකාරීන්හට ගුවන් තොටුපල තුල ඔවුන්ගේ සම්බන්ධිත සේවා සැපයීම සඳහා යටිතල සහ අනෙකුත් අවශ්‍ය පහසුකම් අඛණ්ඩව සපයයි.

වාර්තා කරන කාලපරිච්ඡේදයට පසු සිදුවීම්

අංක 137 පිටුවෙහි දැක්වෙන මූල්‍ය ප්‍රකාශන සටහන් අංක 32 හි හෙළිදරව් කර ඇති දෑ හැර මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ගැලපිය යුතු හෝ හෙළිදරව් කළ යුතු ප්‍රමාණාත්මක සිදුවීම් කිසිවක් වාර්තා කරන දිනට පසුව සිදුවී නොමැත.

අඛණ්ඩ පැවැත්ම

නිශ්චිත විමසුම් සිදුකිරීමෙන්, සාමාන්‍ය පුරෝකථන ක්‍රම අනුගමනය කිරීමෙන් සහ අනාගත කටයුතු හා අවදානම් සැලකිල්ලට ලක් කිරීමෙන් පසු අනාගත කාලය තුල තම මෙහෙයුම් කටයුතු කරගෙන යාමට ප්‍රමාණවත් තරම් සම්පත් සහ ණය ලබා ගැනීමේ හැකියාව සමාගම සතු බව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විශ්වාස කරයි. ඒ අනුව සියළුම මූල්‍ය ප්‍රකාශන අඛණ්ඩ පැවැත්ම පදනම මත පිළියෙල කර ඇත.

අසම්භාව්‍යයන් සහ බැඳීම්

2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට අසම්භාව්‍ය බැරකම් සහ ප්‍රාග්ධන බැඳීම් පිළිබඳ තොරතුරු 134/135 පිටුවේ දැක්වෙන අංක 28 සිට 29 දක්වා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සටහන්වල ඉදිරිපත් කර ඇත.

ආයෝජන

වාර්තා කරන දිනට දිගුකාලීන සහ කෙටිකාලීන ආයෝජන පිළිබඳ සවිස්තරාත්මක කරුණු පැහැදිලි කිරීමක් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට සටහන් අංක 14 සහ 18 (පිටු 128 සහ 130) යටතේ සඳහන් කර ඇත. වර්ෂය තුලදී රු. බිලියන 9.2 ක අතිරේක ආයෝජනයක්, ප්‍රධාන වශයෙන් ඉහළ ඵලදාවක් සහිත ණයකර සහ භාණ්ඩාගාර බිල්වල ආයෝජනය කරන ලදී.

කොටස් ප්‍රාග්ධනය

සමාගමෙහි කොටස් ප්‍රාග්ධනය සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දක්වා ඇති අතර එය එකක් රු 100 බැගින් වූ සාමාන්‍ය කොටස් වලින් යුක්තවේ. 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට කොටස් හිමිකාරීත්වය පහත සඳහන් පරිදි වේ.

කොටස් ගණන	වටිනාකම (රු.)	දරන්නේ
200,000	20,000,000	මහා භාණ්ඩාගාර ලේකම්
1	100	ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශ ලේකම්
1	100	සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්
200,002	20,000,200	

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සහ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල උපකමිටුවල තොරතුරු

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය

වර්තමාන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය 2015 වර්ෂයේ පත් කරනු ලැබූ අතර 2016 මාර්තු 17 දින 2016 වර්ෂය සඳහා සහ 2017 දෙසැම්බර් 12 දින 2017 වර්ෂය සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන් දෙදෙනෙක් අළුතින් පත්කරන ලදී. මූල්‍ය වර්ෂය අවසානයට තනතුරු දැරූ අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ ලැයිස්තුවක් ඔවුන් දැරූ හෝ දරන තනතුරු, පත්වීම් කළ දිනය, ඉල්ලා අස්වීම් සහ නැවත පත් කිරීම් ආදී විස්තර සමඟින් පහතින් දක්වා ඇත. එසේම සභාපති වරයා පත්කිරීම (79 වගන්තිය) සහ විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන් පත් කිරීම (82 වගන්තිය) ගු.ගු.සේ. සමාගමේ සාංගමික ව්‍යවස්ථාවලියේ ඉහතින් සඳහන් වගන්ති ප්‍රකාරව සිදු කරන ලදී.

2017 මූල්‍ය වර්ෂය අවසාන දිනට ධුර ඉසිලූ අධ්‍යක්ෂකවරුන් පිළිබඳ විස්තර.

නම	තනතුර	පත්වීමේ දිනය
ඉංජිනේරු එස්. එස්. වීදිරවීර	සභාපති	12/10/2015
කේ. වී. පී. ආර්. ද සිල්වා	උප සභාපති	12/10/2015
ජොහාන් ජයරත්න	විධායක අධ්‍යක්ෂ	12/10/2015
එන්. ආර්. හේවතන්ත්‍රි	අධ්‍යක්ෂ	12/10/2015
එන්. පී. එල්. පී. ප්‍රනාන්දු	අධ්‍යක්ෂ	12/10/2015
ඩබ්. එම්. ඒ. විජේකෝන්	අධ්‍යක්ෂ	12/10/2015
එස්. ඊ. ඩබ්. ගුණසේකර	අධ්‍යක්ෂ	12/10/2015
එල්. ඩබ්. ඒ. ද සොයිසා	අධ්‍යක්ෂ	16/11/2015
එස්. ආර්. ආටිගල*	අධ්‍යක්ෂ	16/11/2015
ආර්. කැටවලගේ	අධ්‍යක්ෂ	16/11/2015
ජේ. එම්. ගුණවර්ධන	අධ්‍යක්ෂ	17/03/2016
පී. බී. එස්. සී. නෝනිස්	අධ්‍යක්ෂ	12/12/2017

* 2017/12/12 සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි විශ්‍රාම යන ලදී.

සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරුන් සම්බන්ධ තොරතුරු පිටු අංක 09 සිට 12 දක්වා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයින් යටතේ දක්වා ඇත.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල උප කමිටු

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට සහය වනු පිණිස කමිටු දෙකක් පත්කරනු ලැබ ඇත. ඒවා නම් විගණන සහ කළමනාකරන කමිටුව සහ ස්ථාවර පාරිශ්‍රමික කමිටුවයි.

එම කමිටුවල සංයුතිය පහත සඳහන් පරිදි වේ.

උප කමිටුව	සංයුතිය
විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව	අනෝමාල් ද සොයිසා - සභාපති
	එස්. ආර්. ආටිගල - සාමාජික
	එන්. පී. එල්. පී. ප්‍රනාන්දු - සාමාජික
	ඒ. ඩී. දිල්රුක්ෂි - නිරීක්ෂක
ස්ථාවර පාරිශ්‍රමික කමිටුව	කේ. වී. පී. රංපිත් ද සිල්වා - සභාපති
	ඩබ්. එම්. ඒ. විජේකෝන් - සාමාජික
	ඒ. එස්. රණසිංහ - සාමාජික
	එම්. සී. පී. මහීපාල - සාමාජික
	එල්. දහනායක - සාමාජික

මෙම කමිටු විසින් අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතීන් වැඩිදියුණු කිරීමේ සහ ගු.ගු.සේ. ගනුදෙනුවලට සම්බන්ධ අවදානම් තුනී කිරීමේ අරමුණින් යුතුව නිර්දේශ කිහිපයක් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත. එයට අමතරව, ගු.ගු.සේ. හි තත්ව කළමනාකරණ පද්ධතිය (QMS) ISO 9001:2008 අනුව යමින් ස්ථාපිත කළ අතර, ප්‍රමිතිය ගු.ගු.සේ. හි ප්‍රධාන ක්‍රියාවලීන් ආවරණය කරයි. වර්ෂය තුලදී සියළුම අංශ සම්බන්ධයෙන් තත්ව කළමනාකරණ පද්ධතිය පිළිබඳව සැලසුම් කළ සියළු අභ්‍යන්තර විගණන පවත්වන ලදී.

කොටස් සහ ණයකර සම්බන්ධව අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ ගනුදෙනු හෙළිදරව් කිරීම

කිසිදු අධ්‍යක්ෂවරයෙකු කොටස් හෝ ණයකර හිමිකම් දරන්නේ නැත.

කොන්ත්‍රාත්තු සහ යෝජිත කොන්ත්‍රාත්තු සම්බන්ධව අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ හිමිකම්

සමාලෝචිත වර්ෂය තුල සමාගමේ ව්‍යාපාරික කටයුතු වලට අදාල කොන්ත්‍රාත්තු හෝ යෝජිත කොන්ත්‍රාත්තුවලට කිසිදු අධ්‍යක්ෂවරයෙක් සෘජුව හෝ වක්‍රව සම්බන්ධ වී නොමැත.

අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ දීමනා හා අනෙකුත් ප්‍රතිලාභ

විධායක අධ්‍යක්ෂවරුන් තිදෙනෙක් (සාංගමික ව්‍යවස්ථාවලියේ 77 වගන්තිය අනුව පත්කළ) සිටින අතර ඔවුන් හට වර්ෂය තුල පාරිශ්‍රමික ලෙස රු. මිලියන 8 ක්

ගෙවා ඇත. මෙයට අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ දීමනා, සේවක අර්ථ සාධක, සේවා නියුක්තයන්ගේ භාර අරමුදල්, ප්‍රසාද දීමනා සංග්‍රහ දීමනා ප්‍රති පූරණය කිරීම, දුරකථන, නිවාඩු සඳහා ගෙවීම් සහ අනෙකුත් දීමනා ආදී වශයෙන් වූ සියලු මූල්‍ය ප්‍රතිලාභ ඇතුලත් වේ. විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන්හට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් වලට පැමිණීම වෙනුවෙන් ගමන් වියදම් සහ අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ ගාස්තු ලෙස රු. මිලියන 1.6 ක මුදලක් ගෙවා ඇත.

සංයුක්ත මනා පාලනය

සියලු ප්‍රධාන උනන්දු පාර්ශවයන් සමග දීර්ඝ කාලීන සම්බන්ධතාවයක් පවත්වා වය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා සමාගමෙහි සමස්ථ පාලන ක්‍රියාවලියේ ඵලදායිතාවය සහතික කිරීමේ වගකීම අධ්‍යක්ෂවරුන් දරයි.

ව්‍යවස්ථාපිත ගෙවීම්

රජයට, වෙනත් නියාමක ආයතනවලට මෙන්ම සේවකයින් සම්බන්ධයෙන්ද කළ යුතු සියලු ව්‍යවස්ථාපිත ගෙවීම් නියමිත කාලය තුල ගෙවූ බව හෝ ඒ සඳහා ප්‍රතිපාදන සැලසූ බව, තමන්ගේ උපරිම දැනුමට හා විශ්වාසයට අනුව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සහතික කරයි.

වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීම

වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීම 2018 ජූනි 29 දින ප. ව. 3.30 ට ගු.ගු.සේ. සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් ශාලාවේදී පැවැත්වීමට සූදානම් කර ඇත.

කෘතඥතාවය පළකිරීම

පළමුවෙන්ම, අපි ගු.ගු.සේ. හි තවත් සාර්ථක මෙන්ම විශිෂ්ඨ වර්ෂයක් සම්පූර්ණ කිරීම වෙනුවෙන් කළමනාකාරිත්ව කණ්ඩායමට කෘතඥතාවය පළ කිරීමට කැමැත්තෙමු. බොහෝ කල් පසුවූ මෙන්ම අවශ්‍යතාවයක්ව තිබූ ධාවන පථය ඇතිරීමේ ව්‍යාපෘතිය දෛනික මෙහෙයුම් කෙරෙන අතරම ක්‍රියාත්මක කිරීමට සිදුවීම නිසා වය ගු.ගු.සේ. හට අභියෝගාත්මක වසරක් විය. ඉලක්කගත දිනට පෙර ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීම සහ එවැනි පරිසරයක් තුල අත්පත් කරගත් වර්ධනය විසින් ගු.ගු.සේ. කණ්ඩායමේ උත්සාහවන්ත බව, කැපවීම, ධෛර්යය සහ වෘත්තීයභාවය ඔප්පු කරයි. උනන්දු පාර්ශවයක් වෙමින් සමාගමේ ප්‍රයත්නයන් සඳහා අඛණ්ඩ සහයෝගය ලබා දීම මෙන්ම සමාගම නියාමනය කිරීම වෙනුවෙන් අපගේ විශේෂ කෘතඥතාවය ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය වෙත පිරිනැමේ. තවදුරටත්, අප මත අඛණ්ඩව විශ්වාසය තැබූ අපගේ ගනුදෙනුකරුවන් ඇතුළුව සමාගමේ සාර්ථකත්වය උදෙසා දායක වූ සියල්ලන්ටම අපගේ අවංක ස්තුතිය මෙන්ම කෘතඥතාවය ප්‍රකාශ කිරීමට අපි කැමැත්තෙමු. අවසාන වශයෙන්, නමුත් අඩුවක් නොමැතිව, වසර ගණනක් පුරා සමාගමේ සාර්ථකත්වයට නිරන්තරව දායක වූ ගු.ගු.සේ. සමාගමේ සියලු කාර්යමණ්ඩලයට ඔවුන්ගේ අඛණ්ඩ කැපවීම, අවංකභාවය සහ උත්සාහවන්තභාවය වෙනුවෙන් අපගේ කෘතඥතාවය පළකරමු.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අණ පරිදි



ඉංජිනේරු එස්.එස්. එදිරිවීර
සභාපති

2018 ජූනි 01 දින

විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටු (AMC) වාර්තාව

අංක PED 55 දරණ පොදු ව්‍යාපාර චක්‍ර ලේඛයෙහි ප්‍රතිපාදන අනුව විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව භාණ්ඩාගාර නියෝජිතයෙක් ඇතුලත්ව ස්වාධීන විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන් තිදෙනෙකුගෙන් සමන්විත වියයුතුය.

ගු.ගු.සේ. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් 2017 වර්ෂය සඳහා පත්කරන ලද AMC සාමාජිකයින් පහත සඳහන් පරිදි වේ.

සාමාජිකයාගේ නම	දරන තනතුර	
	ගු.ගු.සේ.	වි.ක.ක
අනෝමාල් ද සොයිසා	අධ්‍යක්ෂ	සභාපති
එස්. ආර්. ආටිගල - භාණ්ඩාගාර නියෝජ්‍ය ලේකම්	අධ්‍යක්ෂ	සාමාජික
එන්. පී. එල්. පී. ප්‍රනාන්දු	අධ්‍යක්ෂ	සාමාජික
ඒ. ඩී. දිල්රුක්ෂි - විගණන අධිකාරී	රජයේ විගණන නියෝජිත	නිරීක්ෂක

රැස්වීම්

2017 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා කමිටුවේ කැඳවුම්කරු ලෙස අභ්‍යන්තර විගණන සහ තත්ව සහතික ප්‍රධානී කටයුතු කරන ලදී. 2017 වර්ෂය තුල විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව අවස්ථා හතරකදී මුණ ගැසී ඇති අතර AMC රැස්වීම් ක්‍රියාමාර්ග නිරතුරුව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත කාලීනව වාර්තා කර තිබේ. විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුවේ නියෝජිත විගණන අධිකාරී ඒ. ඩී. දිල්රුක්ෂි මහත්මිය නිරීක්ෂකයෙකු ලෙස කමිටුවට සහභාගිවන ලදී.

පැවරුම සහ භූමිකාව

2010/12/14 දිනැති අංක PED 55 දරණ පොදු ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛය අනුව කමිටුවේ නියමයන් සහ කොන්දේසි හඳුනාගෙන ඇත. මූල්‍ය වාර්තාකරණය, අභ්‍යන්තර පාලන, අභ්‍යන්තර සහ බාහිර විගණන ආදියේ ඇතිවන ප්‍රමාදයන් සම්පූර්ණ කිරීම සඳහා කමිටුව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට සහය වෙයි.

කොන්දේසි පිළිබඳ නියමයන්

පොදු ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛ අංක PED 55 අනුව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් සැලකිල්ලට ගත් විශේෂිත කොන්දේසි පිළිබඳ නියමයන් (TOR) මගින් කමිටුව පාලනය වේ. කමිටුව TOR අනුව තම වගකීම් සහ රජයේ අවශ්‍යතා ඉටුකිරීමේදී පහත සඳහන් අරමුණු වෙත යොමු විය යුතුය.

අ. අභ්‍යන්තර විගණන අංශයේ වගකීම් තීරණය කිරීම සහ වාර්ෂික විගණන සැලසුම සමාලෝචනය කිරීම.

ආ. ඒකකයේ සියළු කාර්යයන් සඳහා අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතීන් සමලෝචනය කිරීම සහ ඇගයීම.

ඇ. පිරිවැය ඵලදායිතාවය සහ නාස්තිකාරී වියදම් නැතිකිරීම සඳහා ක්‍රමානුකූල පරාසයන් තුල කාර්යසාධනය සමාලෝචනය කිරීම.

ඈ. බාහිර විගණකවරුන් සමග සම්බන්ධතා පැවැත්වීම සහ විගණකාධිපතිගේ/බාහිර විගණකගේ කළමනාකරණ ලිපි අනුව කටයුතු කිරීම.

ඉ. ව්‍යවස්ථාවන්, නියාමනයන්, රීතීන් සහ චක්‍රලේඛ සමග අනුකූල වන්නේදැයි සහතික කර ගැනීම.

ඊ. ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වන්නේද යන්න තහවුරු කරගනු පිණිස මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමාලෝචනය කිරීම.

උ. ප්‍රතිකාරක ක්‍රියා සඳහා අභ්‍යන්තර විගණන/බාහිර විගණන වාර්තා, කළමනාකරණ ලිපි ආදිය සමාලෝචනය කිරීම.

ඌ. පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කමිටුවේ නිර්දේශයන්/මගපෙන්වීම් ක්‍රියාත්මක කිරීම සමාලෝචනය කිරීම.

එ. සැලකිල්ලට ගත යුතු, පියවර ගතයුතු හෝ දියුණු කළයුතු යයි කමිටුව විසින් හඳුනාගනු ලබන ඕනෑම කරුණක් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත වාර්තා කිරීම.

ඒ. වාර්ෂික වාර්තාවට ඇතුලත් කිරීම සඳහා කමිටුවේ සොයා ගැනීම් මත වාර්තාවක් සූදානම් කිරීම.

මූල්‍ය වාර්තාකරණය

කමිටුව උනන්දු පාර්ශවයන් වෙත සපයනු ලබන තොරතුරුවල විශ්වසනීයත්වය තහවුරු කර ගැනීමට පවත්නා මූල්‍ය වාර්තාකරණ පද්ධතිය සමාලෝචනය කරයි. කමිටුව ගිණුම් පොත් සහ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතවලට අනුකූලව සත්‍ය සහ සාධාරණ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම සඳහා ඔවුන්ගේ වගකීම් ඉටු කිරීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට සහය වෙයි. කමිටුව සියළුම ගනුදෙනු නිවැරදිව සහ සම්පූර්ණ ලෙස ගිණුම් පොත්වල වාර්තා වූවාද යන්න පිළිබඳ සාධාරණ තහවුරුවක් ලබා දෙන අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියෙහි සහ ක්‍රියාපටිපාටීන්හි ප්‍රමාණවත් බව සහ ඵලදායි බව සමාලෝචනය කරයි. මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේදී සහ ඉදිරිපත් කිරීමේදී සිදුකරන විශේෂිත උපකල්පන සහ විනිශ්චයන් ඇතුලත් උපයෝගී තොරතුරු සමග මාසික පදනමින් පිළියෙල කළ අතුරු මූල්‍ය වාර්තා කමිටුව විසින් සමාලෝචනය කරන ලදී.

අභ්‍යන්තර පාලන

2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍යමය වාර්තා කිරීම පිළිබඳව අභ්‍යන්තර පාලනයේ ඵලදායිබව AMC විසින් තක්සේරු කරන ලදී. මෙම ක්‍රියාවලිය අභ්‍යන්තර පාලනයන්හි ප්‍රමාණවත් බව සහ ඵලදායි බව තක්සේරු කරන අතරම නීති සහ නියාමනයන්ට අනුකූල වීමට අවදානම් පාලනය කිරීමේ ක්‍රියාවලියද තක්සේරු කරයි. ගු.ගු.සේ. හි අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියේ ඵලදායිබව වර්ධනය කිරීම සඳහා අභ්‍යන්තර විගණන සහ තත්ව සහතික කිරීමේ ප්‍රධානීගේ නිර්දේශ මත කළමනාකාරිත්වය සුදුසු පියවර ගත් බව කමිටුව සහතික කරයි. අභ්‍යන්තර පාලන රාමුවේ පදනම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට තම කාර්යයන් කරගෙන යාමට සහ අවශ්‍ය පියවර ගැනීමට පහසු කරයි.

අභ්‍යන්තර විගණනය

අභ්‍යන්තර විගණන කාර්යය විමගින් විගණනය කරනු ලබන කාර්යයන්ගෙන් ස්වාධීන බවත් එය අපක්ෂපාතී නිපුණත්වයකින් සහ නිශ්චිත වෘත්තීය පරිචයකින් යුතුව ක්‍රියාත්මක කරන බවත් AMC සහතික කරයි. ගු.ගු.සේ. හි අභ්‍යන්තර විගණන අංශයේ කටයුතුවල විෂය පථය, සම්පත්, ප්‍රමාණය සහ ඵලදායිබව AMC විසින් අධීක්ෂණය කරනු ලබන අතරම සමාලෝචනය කිරීමද සිදුකරයි.

බාහිර විගණනය

2017 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා සමාගමේ බාහිර විගණකවරුන් ලෙස විගණකාධිපති කටයුතු කරයි.

අත්සන් කළේ,

අනෝමාල් ද සොයිසා
සභාපති - විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව.


BIA
බණ්ඩාරනායක
ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල


BANDARANAIKE
RNATIONAL AIRPORT


C →

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය

මිලියන 10 ක් හා එය ඉක්මවූ පිරිසකගේ ස්පන්දනයන් මෙහෙයවමින් ධාරිතාමය අභියෝග ජයගනිමින් විශිෂ්ඨත්වය කරා.

ධාරිතාමය අභියෝග ජයගනිමින් දැක්ම සාක්ෂාත් කර ගැනීම කරා...

ඕනෑම පුද්ගලයෙකුගේ හෝ සංවිධානයක අඛණ්ඩ උත්සාහය වනුයේ විශිෂ්ඨත්වය කරා යාමයි. ගු.ගු.සේ. ආසියානු කලාපයේ වඩාත්ම කාර්යක්ෂම සහ හිතකාමී ගුවන් සේවා සපයන්නා වීමට කටයුතු කරයි. අද, වෙනස්වනසුලු, අස්ථිර, සංකීර්ණ සහ අපැහැදිලි (VUCA) ව්‍යාපාරික ලෝකය තුල ගනුදෙනුකරුවන්ට සහ අනෙකුත් උනන්දු පාර්ශවයන්ට වටිනාකමක් ළඟාකර ගැනීමේ සහ වටිනාකම් නිර්මාණය කිරීමේ ක්‍රියාවලිය කවරදාකටත් වඩා අභියෝගාත්මක වී ඇත. තම ගනුදෙනුකරුවන්ගෙන් සහ උනන්දු පාර්ශවයන්ගෙන් නිරන්තරව වැඩිවන ඉල්ලුම සමග ගනුදෙනුකරුවන් පාදක කොට ගත් දයාවෙන් සහ සුරක්ෂිත භාවයෙන් පොහොසත් සංස්කෘතියක් නිර්මාණය කරන අතරම මානව සහ භෞතික ධාරිතාවන් වැඩිකිරීම ගු.ගු.සේ. හට අභියෝගාත්මක වී ඇත.

භෞතික සහ මානව ධාරිතාවන් ප්‍රශස්ථකරණය

යටි ව්‍යුහාත්මක ධාරිතාව සංවිධානයක මෙහෙයුම් සහ සැලසුම් සාර්ථකත්වය තීරණය කරන වඩාත්ම වැදගත් පරාමිතීන්ගෙන් එකක් වේ. නිරන්තරයෙන් වැඩිවන මඟීන් සහ ගුවන්යානා ගණන සමග ගු.ගු.සේ. ධාරිතාමය අභියෝගය ජය ගැනීමේ තීරණාත්මක සන්ධිස්ථානයක සිටී. ධාරිතාමය අභියෝගය ජය ගනිමින් ගු.ගු.සේ. වෙනස් මෙහෙයුම් ක්‍රියාපටිපාටීන් අනුගමනය කිරීම, නව තාක්ෂණයන් භාවිතා කිරීම සහ නව යටිතල ව්‍යුහයන් ගොඩනැගීම මගින් පවත්නා ධාරිතාව උපයෝජනය කිරීම වැඩිකිරීමට උත්සාහ දරයි.

ඕනෑම ව්‍යාපාරයක වඩාත්ම ගතික සම්පත මානව සම්පත වන අතර ඔවුන් වෙනසෙහි නියෝජිතයින් වේ. සමාගමේ දැක්ම සාර්ථක කර ගැනීම සඳහා වඩාත්ම බලපෑම් කළ හැකි සම්පත ඔවුන්ය. මානව සම්පතේ ඇති උද්යෝගය හා ශක්‍යතාව සැමවිටම ආයතනයේ දැක්ම කරා ගමන් කරවන ප්‍රේරණය වේ. සමාගම ස්නේහවන්ත ආයතනයක් දෙසට පරිවර්තනය කරන මිනිසුන්ගේ උවමනාව සහ අරමුණු හරහා ලාභය උපදින බව ගු.ගු.සේ. විශ්වාස කරයි. වේගයෙන් වෙනස්වන සහ සංකීර්ණ පරිසරයක ඵලදායී ලෙස වැඩකිරීමට ඔවුන් හට අවශ්‍ය දැනුම, කුසලතාවය සහ නිපුණත්වයන් සේවකයින්හට ඇති බව තහවුරු කරනු පිණිස සම්පත් ආයෝජනය කරන අතරම, විස්තීර්ණ මානව ප්‍රාග්ධන සංවර්ධන වැඩසටහන් හරහා ශ්‍රම බලකාය ප්‍රශස්ථ කිරීම සඳහා මානව ප්‍රාග්ධන ධාරිතාව වැඩිදියුණු කිරීම වෙනුවෙන් ගු.ගු.සේ. නිරන්තරව පියවර ගනියි. විශිෂ්ඨ සමාගම් නිර්මාණය කරනු පිණිස සමාගම්වලට පුහුණු මිනිසුන්, ශික්ෂණය වූ සිතුවිලි මෙන්ම විනයානුකූල ක්‍රියාවන් අවශ්‍ය වේ.

ආදරය සහ සුරක්ෂිතතාව විසින් සංස්කෘතිය සුපෝෂණය කරනු ලබයි

ආදරය සහ සුරක්ෂිතතාව සෑම කෙනෙකුම ජීවිතයේ ඇසීමට විඳීමට කැමති වන මූලික වචන දෙකකි. ගු.ගු.සේ. සැම දිනම සැම මොහොතකම ආදරය සහ සුරක්ෂිතතාව කැමති මිලියන ගණන් මිනිසුන් සඳහා නිවහනක් වේ. ඔවුන් සමාගමේ ගත කරන සෑම මොහොතකම උපරිම උණුසුම් ස්නේහවන්ත බවක් ලබාදෙන සිනහවකින් යුතුව අපගේ කරුණාවන්ත මින්සුන් විසින් ඔවුන්ව රැක බලා ගනු ලබයි. ගු.ගු.සේ. ඉහළ තලයක පවතින තම දැක්ම කරා යන ගමනෙහි තවත් සාර්ථක වසරක් සාඩම්බරයෙන් යුතුව සමරයි. සංවිධානය වෙනස් කිරීමට සමත් වන්නේ මිනිසුන්ය. සමාගම ඉහළට ඔසවා තබන මිනිස් උවමනාව සහ අරමුණුද එසේය. මිලියන 10 ක් සහ එය ඉක්මවූ පිරිසකගේ ස්පන්දනය සපුරාලීම වෙනුවෙන් ධාරිතාමය අභියෝග ජයගැනීම සඳහා සමාගම මෙහෙයවීම තීරණය කරනුයේ ගු.ගු.සේ. හි කරුණාභරිත පුද්ගලයින්ගේ සාමුහික වැඩ කිරීමයි.

අප ජීවත් වනුයේ වේගයෙන් වෙනස්වන ලෝකයක් තුලය

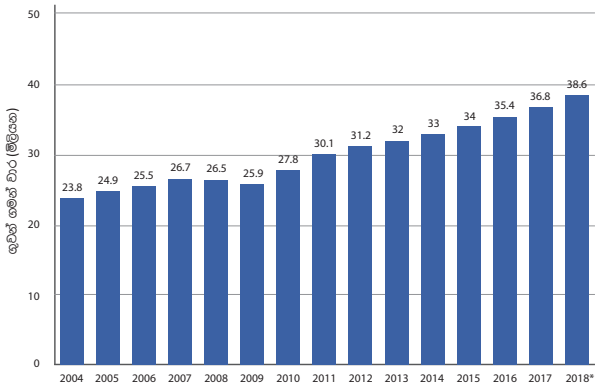
ව්‍යාපාරික සාර්ථකත්වයේ සියළු ප්‍රයත්නයන්හි මධ්‍යස්ථානය ගනුදෙනුකරුවන් බවට පත් කරමින්,

ඔවුන්ගේ සිතුවිලි, හදවත සහ ආත්මය ස්පර්ශ කරමින්, අපි කාර්මික යුගයේ සිට සංඛ්‍යාංක යුගයට මාරු වී සිටිමු. ගුවන් තොටුපලවල් ව්‍යාපාරික ගතිකත්වයන්හි වෙනස් වීම් සමඟ ඉක්මනින් තම සාම්ප්‍රදායික භූමිකාව වෙනස් කරමින් සිටී. ගෝලීය ගුවන් සේවා කර්මාන්තය ගුවන් තොටුපලවල් සැමවිටම ගුවන් ගමන් සඳහා ආකර්ෂණීය ගමනාන්ත ලෙසට පත් කරමින් ගුවන් මඟින් මෙහෙයවයි. ලෝකය පුරා ගුවන් ගමන් චෛතිහාසික වශයෙන් වේගවත් පියවරකට මාරු වී ඇති අතර පසුගිය වසර පහ සඳහා වර්ෂයෙන් වර්ෂය මත මඟී ගමන් වර්ධනය 6.2% ක සාමාන්‍යයක් වූ අතර 2017 දී, ගෝලීය ගුවන් ප්‍රවාහන මඟීන්ගේ ඉල්ලුම කලින් වර්ෂයට වඩා 7.5% කින් වැඩිවිය.

2017 වර්ෂය පුරා ගෝලීය ආර්ථික තත්වයන්හි පවත්නා වර්ධනයන් මඟින් සහයෝගය ලැබූ ගුවන් ගමන් ඉල්ලුමෙහි වර්ධනය ශක්තිමත් ගම්‍ය බලයක් ලබා ඇත.

අන්තර්ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා ආයතනය (ICAO) නිකුත් කරන ලද වාර්තාවට අනුව ලෝකයේ මූර්ත දළ දේශීය නිෂ්පාදිතයෙහි (GDP) වර්ධනය 2017 දී 2.7 % ක් ලෙස පුරෝකථනය කරනු ලැබ ඇති අතර එය 2016 වර්ෂයේ 2.4% ට වඩා වැඩි වීමකි. එසේම එය තවදුරටත් 2018 දී 2.9% ක් දක්වා ශක්තිමත් වන බව අපේක්ෂා කරයි. දියුණු ආර්ථිකයන්හි ආයෝජන ශක්තිමත් කිරීම මෙන්ම වැඩිවන අපනයන ඉල්ලුම නිසා මතු වන වෙළඳපලවල් සහ සංවර්ධනය වන ආර්ථිකයන් සොයා ගැනීම මඟින් ආයෝජන ශක්තිමත්වීම විසින් මෙම ඉහළ දිසාවට වූ ප්‍රවණතාවය මෙහෙයවනු ලැබීය. අඩු ගුවන් ගාස්තු, විශාල වශයෙන් මතුවන වෙළඳපලවල වැඩෙන මධ්‍යම පන්තිය සමඟ ඉහළ ජීවන මට්ටම් සහ ප්‍රධාන ආර්ථිකයන්හි මුළු පාරිභෝජන වියදම්වලට සාපේක්ෂව වර්ධනය වන සංචාරක ගමන් යන මේ සියල්ල ගුවන් ගමන් ඉල්ලුම ශක්තිමත් කිරීම දෙසට මෙහෙයවා ඇත (Boeingcom 2018). ගුවන් සේවා කර්මාන්තය ගෝලීය ආර්ථිකයේ වර්ධනයට සහ සමෘද්ධියට ප්‍රධාන දායකය ලෙසට හඳුනා ගනියි. ගුවන් සේවය මිනිසුන් එකට ඒක රාශි කිරීම සඳහා මින්සුන් උත්ප්‍රේරණය කර ගෝලීයකරණය කර ඇත. සෑම වසර 15කටම ගුවන් ගමන් ප්‍රමාණයෙන් දෙගුණ වන අතර වේගවත් අනුපාතයකින් විභව්‍ය ලෙස ව්‍යාප්ත වීම අඛණ්ඩව සිදුවෙයි. (kpmgcom 2018). ලෝක ජනගහණයේ වැඩිවන ඉල්ලුම විසින් වැඩි ගුවන් යානා සහ ලෝකය යා කරන වැඩි ගමනාන්ත සඳහා වන ඉල්ලුම මෙහෙයවනු ලබයි. වර්තමානයේදී, ලොව පුරා සේවයේ පවතින වාණිජ ගුවන්යානා පද්ධතිය ආසන්න වශයෙන් 25,000 ක් බවට තක්සේරු කර ඇති අතර, ඊළඟ දශකය තුල එය 35,000 කට වැඩි වනු ඇතැයි පුරෝකථනය කරයි. (kpmgcom 2018).

ගෝලීය ගුවන් සේවා කර්මාන්තය විසින් 2014 සිට 2018 දක්වා ක්‍රියාත්මක කළ ගුවන් යානා ගණන (මිලියනවලින්)



මූලාශ්‍රය: *(Statistacom, 2018)*

අන්තර්ජාතික මගියා සහ ගුවන් යානා වෙළඳපල

2016 හා සසඳන විට 2017 වර්ෂයේ දී ජාත්‍යන්තර මඟී ප්‍රවාහනය 7.9% කින් ඉහළ ගොස් ඇත. ධාරිතාව 6.4% කින් වැඩි වූ අතර භාණ්ඩ පැටවීමේ සාධකය ගෝලීය වශයෙන් 1.1% සිට 80.6% දක්වා ඉහළ යන ලදී. ආසියා පැසිපික් සහ ලතින් අමෙරිකා කලාපය මඟින් මෙහෙයවන සියළු කලාපයන්හි ඉල්ලුමේ වර්ෂය මත වර්ෂය වැඩි වීමක් වාර්තා කරන ලදී. (IATA 2018). භාණ්ඩ ටොන් කිලෝමීටර්වලින් (FTK) මිනුම් කරන ලද ලෝක ලැයිස්තු ගත භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය 2017 දී පැහැදිලි ලෙස 9.5% කින් වර්ධනය වී ඇති අතර එය 2016 වාර්තා වූ 3.8% ට වැඩි සුවිශේෂී වර්ධනයක් වෙයි.

මුළු ගුවන් භාණ්ඩවලින් 87% ක් නියෝජනය කරන ජාත්‍යන්තර භාණ්ඩ ප්‍රවාහන අංශය 2016 3.7% ක වර්ධනයේ සිට 10.3% ක් දක්වා ඉහළ ගොස් ඇත. එසේම ලැයිස්තුගත ජාත්‍යන්තර භාණ්ඩ පැටවීමේ සාධකයද 2016 53% සිට 2017 55% දක්වා වර්ධනය වී ඇත. ආසියා පැසිපික් වෙත 29% ක් වූ දෙවන විශාලම කොටස ඇති අතර 9.6% ක වර්ධනයක් සහිතව අනෙකුත් සියළු කලාප අතර දෙවන ශක්තිමත්ම වර්ධනය ලබා ගෙන ඇත.

පැහැදිලි කලාපීය ආර්ථික ව්‍යාප්තිය සහ විකල්ප ගුවන් මාර්ග වැඩිකිරීමක් මඟින් මෙහෙයවනු ලැබූ ආසියා පැසිපික් ප්‍රවාහකයින් 2016 සමඟ සන්සන්දනය කරන විට වාර්ෂික ඉල්ලුමේ 9.4% ක වර්ධනයක් පෙන්නුම් කරන ලදී. 1994 සිට ආසියා පැසිපික් කලාපය අනෙකුත් සියළු කලාපීය වාර්ෂික වර්ධන අනුපාතයන් ඉක්මවූ ප්‍රථම අවස්ථාව මෙය විය. ධාරිතාව 7.9% කින් වැඩි වූ අතර පැටවීමේ සාධකය 1.1% සිට 79.6% දක්වා ඉහළ යන ලදී.(IATA 2018).

ගිණිකොන දිග ආසියාව "ලෝකයේ වර්ධන එන්ජිම" ලෙස සලකයි. ආසියාවේ පිහිටි රටක්

ලෙස ශ්‍රී ලංකාව චීනය, ඉන්දුනීසියාව, මැලේසියාව සහ පිලිපීනය ආදී රටවල් සමග ඉදිරියට ගමන් කරයි. මෙම රටවල් ලෝකයේ ඉහළම දළ දේශීය නිෂ්පාදනයේ වර්ධන අනුපාතය වාර්තා කරන අතර, ලෝකයේම වර්ධන අනුපාතය වන 1.3% හා සසඳන විට ආසියානු ආර්ථිකයේ දළ දේශීය නිෂ්පාදනයේ වර්ධන අනුපාතය 4.5% ක් වෙයි. කෙසේවුවද, 2017 වර්ෂයේදී, ශ්‍රී ලංකාව වැනි සංවර්ධනය වෙමින් පවත්නා රටවලට එක්සත් ජනපද ඩොලරයේ සාපේක්ෂ ශක්තිමත් බව යම් යම් ගැටළුවලට හේතු වී ඇත. කෙසේවුවද ගෝලීය තෙල් මිලෙහි වාර්තා වූයේ සුළු වැඩිවීමකි. චීනය, ඕස්ට්‍රේලියාව, කොරියාව, ගිණිකොන දිග ආසියාව, මැලේසියාව, ඉන්දුනීසියාව සහ ජපානය ආදී ප්‍රධාන රටවල ආර්ථිකය යහපත් වීමත් සමග කලාපීය ප්‍රශස්ථභාවය අබණ්ඩව ඉදිරියට ගොස් තිබේ.

ශ්‍රී ලංකාව - සංචාරකයින් සඳහා ගමනාන්තය

රටෙහි වසර 30 ක් පැවති සිවිල් යුද්ධයෙන් පසු, ශ්‍රී ලංකාවට පසුගිය දසකයෙහි පැමිණි සංචාරකයින් සංඛ්‍යාවේ තියුණු වැඩිවීමක් අත්දකින ලදී. ශ්‍රී ලංකා සංචාරක සංවර්ධන අධිකාරිය පෙන්නුම් කරන පරිදි, 2017 වර්ෂයේදී, සංචාරක පැමිණීම් ගණන 2,116,407 ක් ලෙස වාර්තා වූ අතර, 2016 වර්ෂයට වඩා 3.2% ක වැඩිවීමක් විය. 2017 ජනවාරි සිට අප්‍රේල් දක්වා පැය අටක් බ.ජා.ගු. වසා තැබීම, රටෙහි දකුණු කොටසට තදබල ලෙස බලපෑ ගංවතුර සහ කොළඹ සහ අවට ප්‍රදේශයේ මාස ගණනාවක් පැවතුනු ඩෙංගු වසංගතය වැනි ප්‍රධාන අවහිරතා තුනක් නිසා වර්ෂය පුරා රටෙහි සංචාරක කර්මාන්තයේ ඉහළ පහළ යෑම් සිදු විය. 2017 වර්ෂයේ පළවන සහ දෙවන කාර්තුවල සංචාරකයින් ගේ පැමිණීම පහත වැටුනු නමුත් තුන්වන කාර්තුවේදී එය ඉහළ ගියේය. සංචාරක ආදායම් ඔක්තෝම්බර් මාසයේ එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 261.5 සිට නොවැම්බර් මාසයේ එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 287.4 දක්වා වැඩිවිය.දෙසැම්බර් මාසයේ සංචාරකයින් පැමිණීම 244,536 ක් වූ අතර එය 2016 සමග සසඳන විට 8.8% ක වැඩිවීමකි.

ලෝක චාරිකා සහ සංචාරක කවුන්සිලය විසින් නිර්මාණය කළ චාරිකා සහ සංචාරක ආර්ථික බලපෑම 2017 ශ්‍රී ලංකා වාර්තාවට අනුව, 2016 වසරේදී රටෙහි දළ ජාතික නිෂ්පාදිතයට සංචාරක අංශයෙන් ලැබුනු ආදායකය එක්සත් ජනපද ඩොලර් බිලියන 4.4 ක් වූ අතර එය මුළු දළ ජාතික නිෂ්පාදිතයෙන් 5.1% ක් විය. මෙය මූලික වශයෙන් හෝටල්, සංචාරක ඒජන්සි, ගුවන් සේවා සහ

විශ්වාසය

ධාරිතාමය අභියෝග මධ්‍යයේ ගෝලීය සම්බන්ධතාවය නොකඩවා පවත්වා ගෙන යාම.

ධාරිතාමය අභියෝගයට මුහුණ දෙමින්ල "මගියා" විශිෂ්ඨත්වය දෙසට වූ සංස්කෘතියක ආරම්භයේ "අමුත්තා" ලෙස නැවත නිර්වචනය කිරීම

බලශක්ති සංරක්ෂණය තිරසර අනාගතයක් දෙසට මෙහෙයවීම.

ජයග්‍රහණාල ධාරිතාමය අභියෝග මධ්‍යයේ විශිෂ්ඨත්වය දෙසට මින්සුන් ප්‍රබෝධමත් කරනු පිණිස සමාගම මෙහෙයවයි

තාක්ෂණික සංවර්ධනය නිතරම විශිෂ්ඨත්වය දෙසට සමාගම එක් පියවරකින් ඔසවා තබයි

ධාරිතාමය අභියෝග ජයගැනීම තහවුරු කළ ව්‍යාපාරික ආකෘතියක් සමගින්, මිලියන 10 ක් හා එය ඉක්මවූ පිරිසකගේ ස්පන්දනය සපුරාලීමට සමාගම මෙහෙයවයි.

විශාල චිත්‍රනය තුළින් අනාගතය පිළිබඳ අපේක්ෂාව.

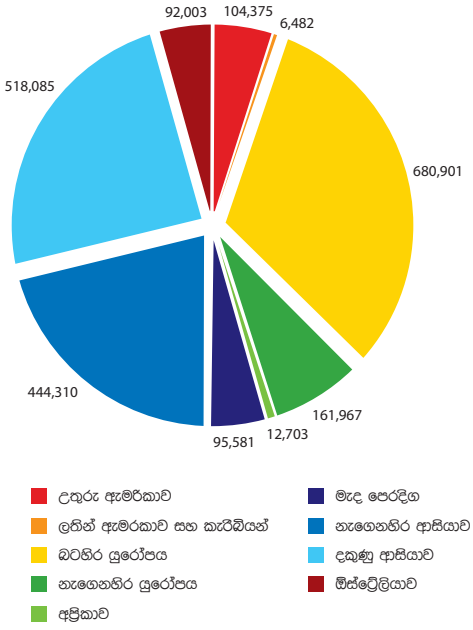
සියළු ආයතන තම උපරිමයෙන් එක් වහලක් යට එකට සිටින විට, සහක්‍රියාකාරකය එහි හොඳම තත්වයේ වෙයි.

සමාජය සහ එහි ශුභසාධනය - විශිෂ්ඨත්වය කරා යන ගමනේ ත්‍රිත්ව පාදක රේඛාව දෙසට වූ කෘතඥතාවයේ වසරක්

අනෙකුත් මගී ප්‍රවාහන වැනි කර්මාන්ත මගින් උත්පාදනය වූ ආර්ථික කටයුතු පිළිබිඹු කරයි. චාරිකා සහ සංචාරක කර්මාන්තයෙන් දළ ජාතික නිෂ්පාදිතයට වන සෘජු බලපෑම වාර්ෂිකව 6.6% සිට 2027 දී ලංකා රුපියල් බිලියන 1,255 ක් (දළ ජාතික නිෂ්පාදිතයෙන් 6.3% ක්) දක්වා වර්ධනය වනු ඇතැයි අපේක්ෂා කරයි. අංශය විදේශ ආයෝජනය ඇද ගැනීම, යටිතල සංවර්ධනයන් සහ රැකියා නිර්මාණය කිරීම වැනි මාර්ගවලින් ආර්ථික වර්ධනයට දායක වෙයි.

ශ්‍රී ලංකාවේ සමාජ ආර්ථික වර්ධනයට සුවිශේෂීව දායක වන රටෙහි ප්‍රධාන සංවිධානයක් ලෙසට ගු.ගු.සේ., අභියෝග ගණනාවක් මධ්‍යයේ 2017 වර්ෂය තුල තම ව්‍යාපාරික කාර්යසාධනයන් සාර්ථකව නොකඩවා පවත්වා ගෙන ගොස් ඇත. ගු.ගු.සේ. අද, ධාරිතා ප්‍රශස්ථකරණය සහ කළමනාකරණය කරමින් අභියෝගාත්මකව විශිෂ්ඨත්වය කරා යමින් සිටී. කෙසේවුවද, ආයතනයේ දූරදර්ශී නායකත්වය, දක්ෂ කළමනාකරණය සහ කැපවන සේවකයින් සමග විශිෂ්ඨත්වය කරා යන ගමනෙහි නව පිටුවක් පෙරලමින් 2017 දී, නොහැකියාව හැකියාව බවට පත් කර ඇත. ධාරිතාමය අභියෝග ජයගත් විශිෂ්ඨත්වයේ කථාන්තරය මෙයයි.

2017 කලාපීය වශයෙන් සංචාරකයින් පැමිණීම



(මූලාශ්‍රය : SLTDA)

ධාරිතාමය අභියෝග මධ්‍යයේ ගෝලීය සම්බන්ධතාවය නොකඩවා පවත්වා ගෙන යාම

ගුවන් සම්බන්ධතාවය රටක ආර්ථික වර්ධන විභවයන් විවෘත කිරීමේ යතුර වේ. මක්නිසාද යම් ආකාරයකට එමගින් රටට ව්‍යාපාරික ආයෝජන සහ මානව ප්‍රාග්ධනය ආකර්ෂණය කර ගත හැකිවන බැවිනි. ගුවන් සම්බන්ධතාවයේ වැඩි වීම ශ්‍රී ලංකාව වැනි රටවල ආර්ථික සමෘද්ධිය සඳහා අත්‍යාවශ්‍ය වන සංචාරක කර්මාන්තයට උත්තේජනයක් වේ.

බ.ජා.ගු. - අබණ්ඩ ගෝලීය සම්බන්ධතාවයේ ප්‍රධාන දොරටුව ලෙස

බ.ජා.ගු. ගමනාන්තයන් 63 ක් දක්වා ක්‍රියාත්මක වන ගුවන් සේවා 41 ක් (කාලසටහනට අනුව සිදුවන ගුවන් මෙහෙයුම් සහ සෘතුමය ගුවන් මෙහෙයුම්) සමග ශ්‍රී ලංකාව ලෝකයට සම්බන්ධ කරයි.

1 ගල්ෆ් ගුවන් සේවය බ.ජා.ගු. වෙත තම මෙහෙයුම් ආරම්භ කරයි

2 චීන දක්ෂිණ ගුවන් සේවාවේ ගුවන් සේවක පිරිස බ.ජා.ගු. හිදී





නව ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් ආරම්භ කරයි

2017 දී, ගු.ගු.සේ. තම වෙළඳපල සංවර්ධන උපායමාර්ග යටතේ කොළඹ සිට කොයිම්බර්තූර්, හයිද්‍රාබාද්, විශාකාපට්නම් සහ මෙල්බර්න් යන ප්‍රධාන ගමනාන්තයන් හතර වෙත අළුත් ගුවන් ගමන් තුනක් ආරම්භ කරන ලදී.

ගල්ෆ් ගුවන් යානා කොළඹට ගොඩ බස්වයි

බහරේන් රාජ්‍යයේ ජාතික ප්‍රවාහකයා වන ගල්ෆ් ගුවන් සේවය කොළඹට සතියට පස් වරක් ලෙස සෘජු ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීම උත්සවශ්‍රීයෙන් සමරන ලදී. ගල්ෆ් ගුවන් සේවාව දෙගුණයක් වූ දෛනික ගුවන්යානා හෝ 10 කට වැඩි කලාපීය නගර සමග මැද පෙරදිග ඇති විශාලම ජාලයන්ගෙන් එකකි. ගල්ෆ් ගුවන් සේවය මගීන්ගේ ගමන් කොළඹට සහ කොළඹින් මගී ගමන් මැද පෙරදිග ගමනාන්ත කිහිපයකට සම්බන්ධ කරවීමට මෙන්ම යුරෝපය හරහා එහි කාර්යක්ෂම බහරේන් ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල කේන්ද්‍රයට සම්බන්ධ කරවීමට මනාව ස්ථාපිත වී ඇත. ගුවන් සේවා ජාලය වර්තමානයේ මහාද්වීප තුනක් හරහා රටවල් 24 ක නගර 41 කට සේවය සලසයි.

චීන දක්ෂිණ ගුවන් සේවාව කොළඹට සෘජු ගුවන් ගමන් ආරම්භ කරයි

2017 දෙසැම්බර් 26 වන දින ගුවාන්සෝයු (Guangzhou) (CAN- Baiyun International Airport, China) සහ කොළඹ (බ.ජා.ගු. - ශ්‍රී ලංකා) අතර අඛණ්ඩ සේවාවක් ලෙස චීන දක්ෂිණ ගුවන් සේවා තම මෙහෙයුම් ආරම්භ කිරීමත් සමග ගු.ගු.සේ. තවත් වැදගත් අවස්ථාවක් සමරන ලදී. චීන දක්ෂිණ ගුවන් සේවා යනු මගී ප්‍රවාහනය අනුව තක්සේරුකළ ලොව හයවන විශාලම ගුවන් සේවය වන අතර යානා ප්‍රමාණය ගත් කළ ආසියාවේ විශාලතම ගුවන් සේවයයි. ගුවන් සේවය මූලික වශයෙන් මාලදිවයින හරහා කොළඹට සහ යලි මාලදිවයිනේ සිට කොළඹ හරහා චීනයේ ගුවාන්සෝයු වෙත සතියකට ගුවන් ගමන් වාර තුනක් ක්‍රියාත්මක කරයි.

සිල්ක් එයාර් ගුවන් සේවය බ.ජා.ගු. වෙත මෙහෙයුම් අරඹයි

සිංගප්පූරු ගුවන් සේවාවන්හි කලාපීය අංශයක් වන සිල්ක් එයාර් ගුවන් සේවය 2017 අප්‍රේල් 8 දින කොළඹට ගුවන් ගමන් ආරම්භ කරන ලද අතර එය සතියකට ගුවන් ගමන් තුනක් ක්‍රියාත්මක කරයි. සේවාව ක්‍රියාත්මක කරන්නේ බෝයිං 737 - 800 ගුවන් යානා මගින් වන අතර ව්‍යාපාරික සහ ආර්ථික පන්තීන්වල මැදිරිවලින්ද යුක්ත වේ. සිල්ක් එයාර් ලෝකයේ රටවල් 14 ක් හරහා ගමනාන්ත 52 කට පියාසර කරයි.

බ.ජා.ගු. හි යලි ඇතිරෑ ධාවන පථය - ධාරිතාව ශක්තිමත් කරයි

එමිරේට්ස් ඒ 380 බ.ජා.ගු. හි ගොඩ බස්වයි

ලෝකයේ විශාලතම මගී ගුවන් යානය වන එමිරේට්ස් ඒ 380 ගුවන් යානයක්, 2017 අගෝස්තු 14 වන දින කටුනායක බ.ජා.ගු. වෙත ළඟා වූ අතර එය උණුසුම් ලෙස පිළිගැනීමට ලක්විය. මෙම යානය පැමිණීම මගින් ලොව එවැනි විශාල මගී ගුවන් යානා බ.ජා.ගු. හි නවීකරණය කළ ධාවන පථයෙහි විශ්වාසයකින් යුතුව ගොඩ බැස්සවීමේ හැකියාව ලෝකයට පෙන්නුම් කරන ලදී. මෙය ශ්‍රී ලංකාව සහ බ.ජා.ගු. වෙත ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ සුවිශේෂී අවස්ථාවක් විය. මෙය බ.ජා.ගු. වෙතට මෙහෙයවූ පළමු වාණිජ ඒ 380 යානය විය.

1 එමිරේට්ස් ඒ 380 ජල ප්‍රහාරක ආචාර මගින් පිළිගනු ලබයි

2 ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා ගරු අමාත්‍යවරයා සහ ගරු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යවරයා එමිරේට්ස් ඉහළ නිලධාරීන් සමග ඒ 380 පිළිගනියි







1



2

1 ෆ්ලයි ඩුබායි ම.රා.ජා.ගු. හිදී

2 කොළඹ රත්මලාන ගුවන් තොටුපල

මෙම ඒ 380 ගුවන් යානා මෙහෙයවීම තවදුරටත් මෙවැනි ගුවන් යානා හැසිරවීමට ගුවන් තොටුපල තුල පහසුකම් සංවර්ධනය වී ඇත යන්නට උදාහරණ සැපයීමකි.

ඉන්ඩිගෝ ගුවන් සේවාව සමග මූලික සාකච්ඡා

ගු.ගු.සේ. ඉන්ඩිගෝ ගුවන් සේවාව සමග මෙහෙයුම් ආරම්භ කිරීම සඳහා මූලික සාකච්ඡා පවත්වා ඇත. ඉන්ඩිගෝ ගුවන් සේවය දකුණු ආසියාවේ ප්‍රමුඛපෙළේ ගුවන් සේවා ක්‍රියාකාරිකයෙක් වන අතර ඉන්දියානු වෙළඳපලෙහි ආසන්න වශයෙන් 40% කොටසක හිමි කරුවන් වෙයි.

ම.රා.ජා.ගු. - විකල්ප ගුවන් තොටුපලක් ලෙස තම භූමිකාව ක්‍රියාත්මක කරයි

ම.රා.ජා.ගු. රටෙහි ප්‍රධාන ගුවන් තොටුපල වන බ.ජා.ගු. හට විකල්ප ගුවන් තොටුපලක් ලෙස ඉදිකළ අතර එය එම අරමුණ ඉටු කරමින් පවතී.

දිවයින ලෝකය වෙත සම්බන්ධ කරමින්, ම.රා.ජා.ගු. වෙතට සහ වෙතින්, ලැයිස්තු ගත නොකළ ගුවන් යානා සංචලන ගණනාවක් පහත සඳහන් පරිදි පිළිගන්නා ලදී. ඉන්දුනීසියාවෙන් 56 ක්, UAE 16 ක්. සිංගප්පූර් 9 ක්, මැලේසියාව සහ මාල දිවයින් 7 ක්, ඕස්ට්‍රේලියාවෙන් 5 ක්, ඕමානයෙන් 6 ක්, චීනයෙන් 4 ක් සහ බහරේන්, ඉන්දියා, සීෂෙල්ස්, හොංකොං, පාකිස්තාන්, ජෝර්දාන්, කටාර්, සවුදි ඇරේබියා, ස්පාඤ්ඤය, ස්විට්සර්ලන්තය, තායිලන්තය, වියට්නාමය, රුවන්ඩා, කෙන්යා, මොසැම්බික් සහ ඊජිප්තුව වැනි විවිධ ගමනාන්තයන් ගෙන් ආකර්ෂණීය ගුවන් යානා වශයෙනි.

ම.රා.ජා.ගු. (MRIA) දිවයිනේ දෙවන දොරටුව ලෙස වර්ධනය වන ගුවන් ගමන් අවශ්‍යතා සඳහා කාර්යක්ෂම ලෙස ඉඩකඩ සැපයීමට බ.ජා.ගු. සමග අත්වැල් බැඳ ගන්නා ලදී. ෆ්ලයි ඩුබායි සහ ශ්‍රීවිජය ගුවන් සේවය සතිපතා මෙහෙයුම් ක්‍රියාත්මක කරමින් ම.රා.ජා.ගු. ලෝකය සමග සම්බන්ධ කරන ලදී.

කොළඹ රත්මලාන ගුවන් තොටුපල ශ්‍රී ලංකාවට සුවිශේෂ වූ දොරටුවක් ලෙස ස්ථානගත කිරීම සැලසුම් කරයි

රටට පැමිණෙන සංචාරකයින් ගේ ප්‍රමාණය ඉහළ නැගීමේ ප්‍රවණතාවයත් සමග, අග නගරයේ හදවතට සමීපව පිහිටි රත්මලාන කොළඹ ගුවන් තොටුපලට ප්‍රධාන භූමිකාවක් පැවරී ඇත. එය ව්‍යාපාරික සංචාරකයින් සඳහා ප්‍රශස්ථ දොරටුවක් වෙයි. ජාත්‍යන්තර වෙළඳ ගුවන් යානා ආකර්ෂණය කිරීම සහ කොළඹ රත්මලාන ගුවන් තොටුපලෙහි පිහිටීමේ වාසිය සැලකිල්ලට ගනිමින් ශ්‍රී ලංකාවේ කොළඹට සුවිශේෂී දොරටුවක් ලෙස එය යලි ව්‍යාපාරික වශයෙන් ස්ථානගත කෙරෙනු ඇත.

ශ්‍රී ලංකාව ලෝකයට සම්බන්ධ කරමින්, ජාත්‍යන්තර වෙළඳ ගුවන් යානා සංචලන 126 ක්, 2017 වර්ෂය තුල රත්මලාන කොළඹ ගුවන් තොටුපලේදී පිළිගන්නා ලදී. මෙය පසුගිය වසර කිහිපයට සන්සන්දනාත්මකව බලන විට සුවිශේෂී වර්ධනයක් වන අතර ඉහළපෙළේ සංචාරකයින් ව්‍යාපාරිකයින් සහ අනෙකුත් ඉහළ ධනවත් පුද්ගලයින් ගෙනයන ජාත්‍යන්තර වෙළඳ ගුවන් යානා සඳහා ජාත්‍යන්තර දොරටුවක් වියහැකි බව එය ඔප්පු කර ඇත. 2017 ජනවාරි 1 දින සිට දෙසැම්බර් 31 දක්වා කාලය තුල, කොළඹ රත්මලාන ගුවන් තොටුපල වෙතින් සහ වෙතට, පහත සඳහන් ආකාරයට වෙළඳ ගුවන් යානා පිළිගෙන තිබේ. ඉන්දියාව 78 ක්, ඉන්දුනීසියාව 9 ක්, මාලදිවයින් 8



1



2

ක්, තායිලන්තය 7 ක්, ඕමාන් සහ එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍ය (UAE) 5 ක්, සිංගප්පූරුව සහ මැලේසියාව 4 ක් සහ තවදුරටත් නේපාලය, ස්විට්සර්ලන්තය, ටැන්සානියාව, හොංකොං සහ බහ්රේන් වලින් ආකර්ෂණය කළ වෙළඳ ගුවන් යානා වශයෙනි.

ගුවන් යානා සංචලන සාරාංශය (2016 සහ 2017)

වර්ෂය	ජාත්‍යන්තර වෙළඳ ගුවන් යානා	වාණිජ	පුහුණු	ගුවන් හමුදාව	එකතුව
2016	25	729	8,100	10,328	19,182
2017	126	1,319	9,841	11,744	23,030

ගු.ගු.සේ. සාර්ථක ලෙස ලෝකය හා සම්බන්ධ වූ අතර, කලාපය තුල වේගයෙන් වර්ධනය වන ගුවන් සේවා කර්මාන්තයෙහි ධාරිතාමය අභියෝගයට මුහුණ දෙමින් ගෝලීය සම්බන්ධතාවය අඛණ්ඩව පවත්වා ගෙන යයි.

1 ප්‍රීතිමත් අමුත්තන් බ.ජා.ගු. හි දී

2 සේවා සංස්කෘතික වැඩිදියුණු කිරීම් වෙත අනෙකුත් උනන්දු පාර්ශවයන්ගේ සම්බන්ධය

ධාරිතාමය අභියෝගයට මුහුණ දෙමින්, "මගියා" විශිෂ්ඨත්වය දෙසට වූ සංස්කෘතියක ආරම්භයේ "අමුත්තා" ලෙස නැවත නිර්වචනය කිරීම

ආගන්තුක අත්දැකීම

බ.ජා.ගු. හි ප්‍රමාණය ඉක්මවූ මගී පරිමාව නිසා, කාර්ය බහුල වේලාවන් තුල අධික තදබදයක් අත්දුටු අතර එමගින් මගීන්ට මෙන්ම ගුවන් යානාවලට අවහිරතා සිදුවිය. බ.ජා.ගු. හි පුරෝකථනය කළ මගීන් සංඛ්‍යා සමග 2021 දී මගීන් මිලියන 15 ක් පිළිගැනීමට බලාපොරොත්තු වන අතර, පවත්නා ධාරිතාව අනුව අභියෝග ගණනාවක් නිර්මාණය කරමින් එය මගීන්ගේ අත්දැකීම් වෙත ඍණාත්මක බලපෑමක් ඇති කිරීමට හේතු විය හැකිය. මෙම තත්වය ජය ගැනීම සඳහා, ධාරිතාමය අභියෝගය නිසා ඇතිවන අතෘප්තිකර තත්වයෙන් මගීන් වෙනතකට යොමු කිරීමට ගු.ගු.සේ. හට උපාය මාර්ගික වශයෙන් වැඩසටහන් සහ ක්‍රියාකාරකම් ගණනාවක් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී.

අද, මගී තෘප්තිය සහ ලාභදායිතාවය අතර සහසම්බන්ධය පුළුල් ලෙස පිළිගත් ගුවන් තොටුපල ව්‍යාපාරයේ තීරණාත්මක සාධකයක් ලෙසට මගී අපේක්ෂා කළමනාකරණය හඳුනාගෙන ඇත. ගුවන් තොටුපල ව්‍යාපාරයේ සාර්ථකත්වය වෙනස් කොට හඳුනාගත හැකි ගුවන් තොටුපල සේවා ගුණත්වයන් සොයා ගැනීම පිණිස, මගීන්ගේ අපේක්ෂා අවබෝධ කර ගැනීම ගුවන් තොටුපල ව්‍යාපාරය සඳහා ඉතා වැදගත් බවට පත්වී ඇත. ගුවන් තොටුපලක් පිළිබඳ සාම්ප්‍රදායික නිර්වචනය කලක් තිස්සේ වෙනස් වෙමින් තිබේ. ගුවන් තොටුපලවල් ගුවන් යානා ගොඩබස්වන සහ ඉහළට නංවන, එසේම මගීන්හට නැවතීමට ගොඩනැගිල්ලක් ඇති සහ ගුවන් යානා සහ අදාල උපකරණ තබා ඇති ස්ථානයක් පමණක් නොවේ. ගුවන් තොටුපල මූලික ගමනාගමන අවශ්‍යතා සම්පූර්ණ කිරීමට එහා ගිය ගමනාන්තයන් ලෙස දකින අතර, ගමනාගමනයත් සමග සාප්පු යාම, ආහාර ගැනීම සහ විවේක ගැනීමේ ක්‍රියාකාරකම්වලට සම්බන්ධවීම මගින් ප්‍රීති වියහැකි ගමනාන්තයන් ලෙස සලකනු ලබයි. රටක් සඳහා, ගුවන් තොටුපලක් අමුත්තා හට ප්‍රථම මෙන්ම අවසාන හැඟීම කාවද්දන ස්ථානය ලෙස සැලකිය හැකිය. එය මුළු මහත් ජාතියේ ඉදිරි දොරටුව වේ.

එමනිසා, අද, ව්‍යාපාර සහ සංචාර පිළිබඳ තරඟකාරී ලෝකය තුල, සංචාරකයෙක් ලෙස හඳුනාගනු ලබන ගුවන් තොටුපල ගනුදෙනු කරුවෙක්, ඉහළ සේවා අනුස්ථාපනයක් සමග සංවිධාන සංස්කෘතියක් උත්පාදනය කරන සත්කාරකත්වය නිර්මාණය කරනු පිණිස "අමුත්තෙක්" ලෙස නිර්වචනය කරනු ලබයි.

2017 දී, ගු.ගු.සේ. පහත සඳහන් අරමුණු සාර්ථක කරගනු පිණිස ආගන්තුක අත්දැකීම යන සන්නාමයක් සහිත නව සංකල්පයක් හඳුන්වා දෙන ලදී.

- බ.ජා.ගු. හි සහ අනෙකුත් ගුවන් තොටුපලවල ගනුදෙනුකරු පාදක කොටගත් සම්බන්ධිත සේවා සංස්කෘතියක් ශක්තිමත් කිරීම.
- නව සංස්කෘතික වෙනසක් කරා යමින් මගියා "අමුත්තා" ලෙස යළි නිර්වචනය කිරීම.
- ගනුදෙනුකරු මධ්‍යය කොටගත් පොදු දැක්මක් සියළු උනන්දු පාර්ශවයන් අතර බෙදාහැරීම.
- බ.ජා.ගු. සහ අනෙකුත් ගුවන් තොටුපලවල බෙදාහරිනු ලබන සේවාවල අඛණ්ඩ සේවා වර්ධනයක් සඳහා යාන්ත්‍රණයක් සංවර්ධනය කිරීම.

සාංගමික සන්නාමයක් මත සමූහ සාකච්ඡා වෙත යොමුවීම

2017 දී, ගනුදෙනුකරු පාදක කොටගත් සංස්කෘතියක් වෙතට වූ අනාගත දිශාව හඳුනාගනු පිණිස, අංශ ප්‍රධානීන්, නියෝජ්‍ය අංශ ප්‍රධානීන්, ඒකක කළමනාකරුවන්, ගුවන් තොටුපල ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරුවන්, ගුවන් තොටුපල කාර්ය කළමනාකරුවන් සහ අනෙකුත් සේවකයින් අතුරෙන් තෝරාගත් නියැදියක් නියෝජනය කරන පුද්ගලයින් 32 ක කණ්ඩායමක් ගු.ගු.සේ. සඳහා සන්නාම සංකල්පයක් වෙනුවෙන් බුද්ධි කලම්බනයකට ඒකරාශී වන ලදී. සන්නාමයෙහි වර්තමාන ස්ථානගත කිරීමද තක්සේරු කරන ලදී. පරතරයන් හඳුනාගනු පිණිස සන්නාම ආකල්පය සහ සන්නාම සෞඛ්‍යය තක්සේරු කළ අතර, ගු.ගු.සේ. සහ එහි ප්‍රධාන සේවා සන්නාම ඉහළට එසවීම සඳහා නව ආරම්භයක් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී.

ඉදිරිපෙළ කාර්යමණ්ඩලය සඳහාවූ ආගන්තුක අත්දැකීම පුහුණු කිරීම/දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන

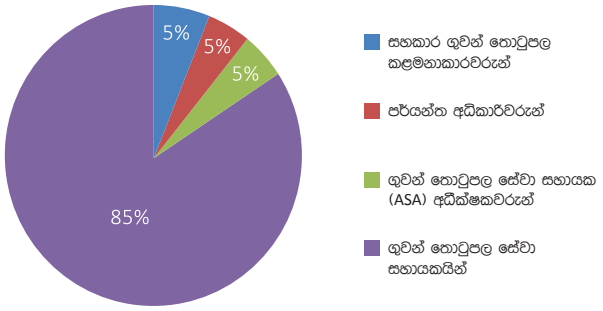
සාර්ථක සේවාවක් සඳහා සේවා අධ්‍යාපනය අත්‍යාවශ්‍ය වේ. අසාමාන්‍ය පාරිභෝගික සේවාවක් ලබා ගත හැකි වන්නේ සන්නාමයේ සේවා දැක්ම මත මුල්පෙළ කාර්යමණ්ඩල දැනුවත් කිරීමෙන් පමණි. 2017 වසරේදී, ගුවන් තොටුපල සේවා සහායකයින්, අධීක්ෂකවරුන්, පර්යන්ත අධිකාරීවරුන් සහ ආරක්ෂක කාර්යමණ්ඩල වැනි ඉදිරිපෙළ සේවක පිරිස් ඉලක්ක කර ගනිමින් දැනුවත් කිරීම් සහ පුහුණු සැසි පෙලක් සංවිධානය කරන ලදී.

223 කට ආසන්නවූ මුළු සේවක සංඛ්‍යාවක් සඳහා පුහුණු සහ දැනුවත් කිරීම් ගොඩනැංවීමේ වැඩසටහන් 13 ක් පවත්වන ලදී. සියළුම සහභාගී වූවන් නව සංකල්පය පිළිබඳව දැනුවත් වූ අතර, සංස්කෘතික වෙනසක නව ආරම්භයක් පෙන්වූ මෙම වැඩ සටහන්වල සාර්ථකත්වය සඳහා ඉහළ කළමනාකාරිත්වය තම ආශීර්වාදය පිරිනමන ලදී. තවදුරටත්, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ කාර්යමණ්ඩලය ඇතුළුව ඉදිරිපෙළ

ආරක්ෂක පිරිස්ද ආගන්තුක සංස්කෘතිය පිළිබඳ සංකල්පය ඉගෙන ගැනීම සහ පුහුණුවීම සිදුකරන ලදී. ගුවන් තොටුපල ගුණාත්ව වර්ධන වැඩසටහන (ආගන්තුක අත්දැකීම් වැඩසටහන) යටතේ වූ මෙම උපායමාර්ග ධාරිතාමය අභියෝග විසින් නිර්මාණය කළ ගැටළු ජයගැනීමට සමාගමට සහය වන ලදී.

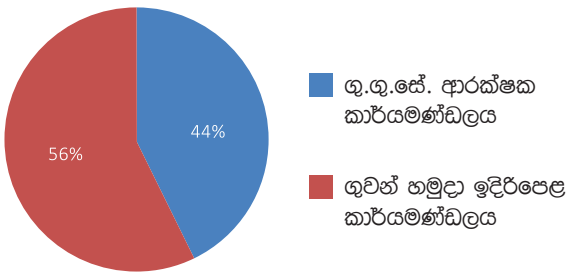
ආගන්තුක සංස්කෘතිය දැනුවත් වීමේ වැඩසටහන සමග සම්බන්ධ වූ සේවක සංඛ්‍යාව පහත දැක්වෙන පරිදි වේ.

ඉදිරිපෙළ කාර්යමණ්ඩල වර්ගය	සංඛ්‍යාව
සහකාර ගුවන් තොටුපල කළමනාකාරවරුන්	12
පර්යන්ත අධිකාරිවරුන්	10
ගුවන් තොටුපල සේවා සහායක (ASA) අධීක්ෂකවරුන්	11
ගුවන් තොටුපල සේවා සහායකයින්	190
මුළු ගණන	**223**



ආගන්තුක සංස්කෘතිය දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනට සම්බන්ධ වූ ආරක්ෂක පෙරමුණු කාර්යමණ්ඩල සංඛ්‍යාව පහත දැක්වෙන පරිදි වේ.

ආරක්ෂක පෙරමුණු කාර්යමණ්ඩල වර්ගය	සංඛ්‍යාව
ගු.ගු.සේ. ආරක්ෂක කාර්යමණ්ඩලය	219
ගුවන් හමුදා ඉදිරිපෙළ කාර්යමණ්ඩලය	281
මුළු ගණන	**500**



බ.ජා.ගු. - පංචවිධ සංවේදිතා

ආගනතුක අත්දැකීම වැඩි දියුණු කරනු පිණිස බ.ජා.ගු. - පංචවිධ සංවේදිතා යන තේමාව යටතේ බ.ජා.ගු. හි වැඩසටහනක් දියත් කරන ලදී.

ඇහුම්කන් දීම - ආදරය සහ ගෞරවය පිරුණු ආචාරශීලී බව සහ සුසංගමය දැක්වීම

රුචිකත්වය - කරුණාවෙන් යුතුව ආහාර පිරිනමන සුන්දර පාරාදීසියේ රුචියෙන් අමුත්තන් ප්‍රීතිමත් කිරීමට පෙළඹවීම

සන්වේදනය - අප මිනිසුන්ගේ සිනාමුසු සන්වේදනය

නැරඹීම - ශ්‍රී ලංකාවේ විවිධවූ වර්ණයන්ගෙන් නෙත් පිනවීම

ආඝ්‍රාණය - සම්භාව්‍ය සුගන්ධයක අත්දැකීම

ආගන්තුක සත්කාරක අවස්ථා

මගීන්හට ගුවන්තොටුපලේදී තම වෙහෙස දුරු කර ගැනීමට සජීවී වාතාවරණයක් ලබා දීම සඳහා ආගන්තුක සත්කාරක විනෝදාස්වාදක වැඩසටහන් හඳුන්වා දෙන ලදී. 2017 වර්ෂයේදී, උනන්දු පාර්ශවකරුවන් සමග එක්ව පැමිණෙන, පිටත්ව යන සහ සංක්‍රමණ මගීන්හට විනෝදය සැපයීම සඳහා සජීවී සංගීත වැඩසටහන් සංවිධානය කරන ලදී. උදාහරණයක් ලෙස, 2017 දෙසැම්බර් 16 සිට 31 දක්වා නත්තල් උත්සවය කාලය තුල කොළඹ නගර මධ්‍යස්ථානය විසින් මගීන්ට විනෝදය සැපයීමේ ප්‍රධාන අවස්ථාවක් සංවිධානය කරන ලදී. මෙම දින 16 ක කාලය තුල දිනකට පැය 8 ක් බැගින් පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල තුල සංගීත කණ්ඩායමක් විසින් සංගීතය සපයන ලදී. 100,000 කට වඩා පැමිණෙන්නන් සහ 36,400 ක් පිටව යන්නන් සඳහා වැඩ සටහන විනෝදය සැපයීමට සමත් විය.

මගී පහසුකම් සැපයීම සඳහාවූ ධාරිතාව වැඩිදියුණු කිරීම් වෙනුවෙන් යොමුවූ ක්‍රියාකාරකම් අඛණ්ඩව

පාරිභෝගික අනුස්ථාපනය දෙසට ක්‍රියාත්මක කළ ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම් අතර මගී පහසුකම් සැපයීම සඳහා වූ සංවර්ධන ක්‍රියාකාරකම් සඳහා ගු.ගු.සේ. ප්‍රමුඛතාවය දෙන ලදී. පිටත්ව යාමේ අංශයේ කවුන්ටර් 19 දක්වා තුනකින් වැඩිකරන ලදී. ගුවන් තොටුපල තුල මගීන් හට පහසු හැසිරවීම සඳහා නව සංඥා පුවරු පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලේ සහ ගුවන් තොටුපල පරිශ්‍රය තුල පිහිටුවන ලදී.

පිටත්ව යාමේ පදික මග යලි සකස් කිරීම 2017 ඔක්තෝම්බර් 02 වන දින ලංකා රුපියල් මිලියන



1 *LED* සැපයූ බ.ජා.ගු. ධාවන පථය

137 ක පිරිවැයකින් සම්පූර්ණ කරන ලදී. කලින් පැවති අඳුරු පදික මග මගී අත්දැකීම් වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා හරිත වර්ණ වටාපිටාවකින් යලි සකස් කරන ලදී. වර්ණවත් වහල ව්‍යුහය මගින් ප්‍රසන්න මෙන්ම සිත් සනසන පරිසරයක් මගීන් සඳහා නිර්මාණය කරමින් පටු කොරිඩෝව ප්‍රමාණයෙන් විශාල කළ අතර, මිලදී ගැනීම් සඳහා පරිසරයක්ද නිර්මාණය කරන ලදී. නව ශාලාව සහ පැමිණෙන මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලේ ඉලෙක්ට්‍රොනික සාප්පු සංකීර්ණය ඉදිකිරීම ලංකා රුපියල් මිලියන 380 ක ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැයකින් ආරම්භ කරන ලදී. තවදුරටත්, පිටත්ව යාමේ ජන සමූහයා රැස්වන භූමිය විශාල කිරීම 2017 වර්ෂයේදී ලංකා රුපියල් මිලියන 233 ක ඇස්තමේන්තුගත ඉදිකිරීම් පිරිවැයකින් ආරම්භ කළ අතර, 2017 වර්ෂය තුල දැරූ සත්‍ය පිරිවැය ලංකා රුපියල් මිලියන 67 ක් විය.

බ.ජා.ගු. හි දුරකථන හුවමාරු සේවා ස්ථානය යලි සකස් කිරීම සහ පිටත්ව යාමේ ලොබියෙහි (පරීක්ෂා කරන ප්‍රදේශය) ආරක්ෂණ එක්ස් කිරණ යන්ත්‍ර ස්ථාපිත කිරීම සමග මෙම ක්‍රියාවලිය තවදුරටත් ඉදිරියට ගෙන යන ලදී. මෙම සංවර්ධනයන්ට අමතරව, කාලගුණ විද්‍යා කාර්යාලයට නව කාර්යාලයක් භාර දීම, ආපන ශාලාව යලි සකස් කිරීම, දුම්පානය කිරීමේ කාමරය අළුත් කිරීම සහ පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලෙහි පානීය ජල පහසුකම් ස්ථාපිත කිරීම ආදිය කරගෙන යන ලදී. පිටත්ව යන මගීන් සඳහා ප්‍රසන්න ගමනාගමන අත්දැකීමක් සපයනු පිණිස පරීක්ෂා කරන ප්‍රදේශය පුළුල් කළ අතර පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලෙහි පවිත්‍රාගාර 11 ක් සහිතව යලි සකස් කිරීමේ වැඩ ආරම්භ කරන ලදී. මෙම සියළු ක්‍රියාකාරකම් ගු.ගු.සේ. හි ධාරිතාමය අභියෝග ජය ගැනීම දෙසට යොමු වූ ඒවා විය.

ගනුදෙනුකරුවන්ව මධ්‍යය ලෙස සලකන අතරම ගු.ගු.සේ. ට බලශක්තිය ආරක්ෂා කර ගැනීමේ අභියෝගයක්ද විය.

බලශක්ති සංරක්ෂණය තිරසාර අනාගතයක් දෙසට මෙහෙයවීම

ගෝලීය ජනගහණයේ වැඩි වීම සහ සංවර්ධනය වෙමින් පවත්නා ජාතීන්හි කාර්මිකකරණය සමග බලශක්තිය සඳහා මනුෂ්‍ය සංහතියේ ඉල්ලුම වෙන කවරදාකවත් නොතිබූ මට්ටමකට ළඟා වී ඇත. අපගේ බලශක්තියෙන් භාගයකට වඩා පෘථිවි පෘෂ්ඨයේ ගැඹුරින් ඇදගන්නා පොසිල ඉන්ධන වලින් ලැබේ. වාණිජ වශයෙන් තෙල් ළිං හෑරීම ආරම්භ වූ 1850 ගණන්වල සිට, අපගේ වාහන ධාවනය කරවීමට, අපගේ බලශක්ති මධ්‍යස්ථාන වලට ඉන්ධන වශයෙන් සහ අපගේ නිවෙස් උණුසුම් කිරීමට අමුතෙල් ටොන් බිලියන 135 කට වඩා යොදා ගෙන ඇති බව ඇස්තමේන්තු කොට ඇත. මෙම සංඛ්‍යාව සෑම දිනකම වර්ධනය වේ.

විදුලි බලය, විශේෂයෙන්ම විදුලිය ගාස්තු වැඩිවීමට මුහුණ දෙන තත්වයක් තුල, සියළුම ව්‍යාපාර සඳහා ප්‍රධාන වියදමක් වෙයි. 2017 දී බ.ජා.ගු. මුළු බලශක්ති පරිභෝජනය GWh 3.9 ක් වූ අතර විදුලි බලශක්තියෙන් 70% ක් භාවිතා කරන ලද්දේ මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල වායු සමීකරණය කරනු පිණිසය. ගු.ගු.සේ. 2017 දී ක්‍රියාත්මක කරන ලද පහත සඳහන් බලශක්ති ඉතිරි කිරීමේ ව්‍යාපෘති ඇතුළුව බලශක්ති කළමනාකරණ වැඩසටහන් අඛණ්ඩව කරගෙන යයි.

දකුණු ආසියාවේ පළමු LED ධාවන පථය බ.ජා.ගු. හිදී - ආලෝකමත් කිරීමේ කථාන්තරය

ධාවන පථය ආස්තරණය කිරීමේ ව්‍යාපෘතියට සමගාමීව, 2017 වසරේදී, ගුවන් ක්ෂේත්‍ර බිමෙහි LED ආලෝකය ඇතුළුව, ගුවන් ක්ෂේත්‍ර ආලෝක පාලන සහ අධීක්ෂණ පද්ධති, ගුවන් ක්ෂේත්‍ර ආලෝක සංඥා සහ බලශක්ති කළමනාකරණ පද්ධති බ.ජා.ගු. හි සාර්ථක ලෙස ආරම්භ කරන ලදී. චීන ජාතික ගුවන් තාක්ෂණ ජාත්‍යන්තර ඉංජිනේරු සංස්ථාව මගින් භාර ගනු ලැබූ ධාවන පථය නවීකරණය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය ප්‍රධාන යටිතල ව්‍යාප්තියේම කොටසක් විය. ආර්ථික

වර්ධනය සහ පසුගිය දශකය තුල සංචාරකයින්ගේ පැමිණීම ඉහළ යාම සැලකිල්ලට ගනිමින් යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම සහ උසස් කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකාවට ආයෝජන ඇදෙන්නට වූ අතර බ.ජා.ගු. හට විශේෂයෙන් එහි එකම ධාවන පථය, ඉල්ලුමට සරිලන ආකාරයට වැඩි දියුණු කිරීමට අවශ්‍ය විය. එසේම ගුවන් තොටුපල කළමනාකරණය පාරිසරික බලපෑම අවම කිරීමේ වැදගත්කම පිළිබඳව දැඩිලෙස උනන්දු විය. චීන ජාතික ගුවන් තාක්ෂණ ජාත්‍යන්තර ඉංජිනේරු සංස්ථාව ගුවන් තොටුපලේ AGL උපකොන්ත්‍රාත්කරුවූ ADB SAFEGATE සමඟ, ධාවන පථයේ සහ බැහැරුම් රථ මාර්ගයේ කෙෂ්ත්‍රය ආලෝක කිරීම LED PAPI සහ සංඥා සැපයීම, පරීක්ෂා කිරීම සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම අරඹන ලදී. හැලජන් සිට LED ආලෝකයට පරිවර්තනය වීම මගින් බලශක්තිය කාර්යක්ෂම කිරීමට සහ බලශක්තිය ඉතිරි කිරීම වැඩි කිරීමට හැකි විය. 1986 දී ධාවන පථය ඉදි කිරීමෙන් පසු ගු.ගු.සේ. විසින් පවරා ගනු ලැබූ සුවිශේෂී ව්‍යාපෘතිය මෙය විය.

2017 දී ක්‍රියාත්මක කරන ලද ප්‍රධාන බලශක්ති සංරක්ෂණ ව්‍යාපෘති අතර පහත සඳහන් දෑ ඉස්මතු කර දැක්විය හැකිය.

1. ධාවන පථය ආස්තරණය කිරීමේ ව්‍යාපෘතියේදී ධාවන පථයේ හැලජන් ආලෝක සවිකිරීම් LED ආලෝක සවිකිරීම් මගින් ප්‍රතිසම්පාදනය කිරීම. ගුවන් කෙෂ්ත්‍ර මෙහෙයුම් සඳහා අපේක්ෂිත බලශක්ති ඉතිරිය 55% ක් පමණ වේ.

2. ධාවන පථයේ 4 සහ 22 අවසානයන්හි ආලෝක පද්ධතිය CAT II තත්වයට උසස් කර ඇත.

3. සමාන්තර බැහැරුම් පථ මාර්ග සඳහා මධ්‍ය රේඛා ආලෝක පද්ධතියක් හඳුන්වා දෙන ලදී.

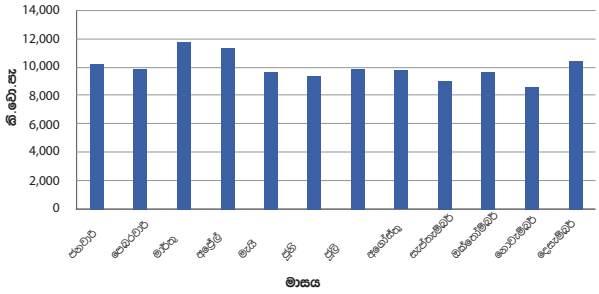
4. බලශක්තිය වෙනස් කිරීම සඳහා දෙනු ලැබූ අතිකාල ශූන්‍ය තත්වයට පත් කරමින් 4 සහ 22 ගුවන් කෙෂ්ත්‍ර උප පලවල් සඳහා උපස්ථ පද්ධතීන් හඳුන්වා දීම .

5. දීර්ඝකාලීනව බලශක්තිය අවහිරවීම හෝ නැතිවයාම නිසා උපස්ථ පද්ධතිය යථා තත්වයට ගෙන ඒම පිණිස 4 සහ 22 ගුවන් කෙෂ්ත්‍ර උප පලවල් සඳහා විදුලි උත්පාදන යන්ත්‍ර හඳුන්වා දීම.

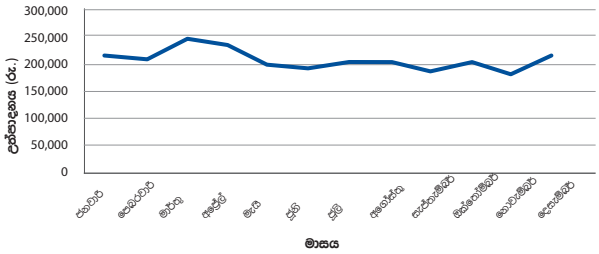
6. ඉහත සඳහන් 2, 4 සහ 5 යටතේ උසස් කරන ලද ධාවන පථය CAT II මෙහෙයුම් සඳහා භාවිතා කළ හැකිය.

7. 2016 වර්ෂයේදී පද්ධතියට එකතු කළ කි.වො. පී 75 ක සූර්ය බලශක්ති උත්පාදන යන්ත්‍රය කි.වො. පැය 120,150 ක් උත්පාදනය කළ අතර 2017 දී ලංකා රුපියල් 2,487,105 ක් ලබා ගෙන ඇත.

බලශක්තිය උත්පාදනය කිරීම (කි.වො. පැය) KWh - 2017



සූර්ය බලශක්ති උත්පාදනය ආදායම (රු) (කි.වො. පැය × 20.70) - 2017



8. සූර්ය බලශක්ති උත්පාදන යන්ත්‍රය - සූර්යාලෝකය සමඟ විද්‍යුත්ධාරා නිපදවීමේ පද්ධතිය පද්ධතියට එකතු කරන ලදී. (අද සූර්ය බලශක්ති යන්ත්‍රයේ මුළු ධාරිතාව කි.වො. පී 110 කි). නව සූර්ය බලශක්ති යන්ත්‍රය ගු.ගු.සේ. බලශක්ති ජාලයට 2017 දෙසැම්බරයේදී සම්බන්ධ කරන ලදී. වර්තමානයේ සාමාන්‍ය මාසික උත්පාදනය කි.වො. පැය 15,000 ක් වෙයි.

9. ගුවන් තොටුපල ව්‍යාප්තියේ සහ වායු සමීකරණ පද්ධතීන් ප්‍රසම්පාදන ව්‍යාපෘතීන්හි වායු සමීකරණ ජාලයට බලශක්ති කාර්යක්ෂම මැග්නෙටික් බෙයාරින්ග් චිලර්ස් හඳුන්වා දීම ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතී.

10. විශාලත්වය මෙන්ම දිවා ආලෝකය ලබා ගැනීමට නොහැකි ව්‍යුහාත්මක සීමාවන් නිසා, පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලෙහි බලශක්ති පරිභෝජනයෙන් ආලෝකය ලබා දීම අත්‍යාවශ්‍ය වෙයි. පිටව යාමේ සක්මන් මග සම්බන්ධ ව්‍යාපෘතිය මගින් පිටව යාමේ සක්මන් මගෙහි ගෘහ නිර්මාණාත්මක පෙනුම වැඩිදියුණු කළ අතර, පිටව යාමේ මගෙහි පරිසර හිතකාමී දිවා ආලෝක පද්ධතියක් මගින් වක්‍රාකාර වහලය සහ පසසුකම් ද වැඩි දියුණු කරන ලදී.



1



2



3

1 වාර්ෂික වාර්තා සම්මාන ප්‍රදානය 2017

2 හොඳම සේවායෝජකයා සන්නාම සම්මානය 2017

3 ජනාධිපති පාරිසරික සම්මානය 2017

11. හරිත ප්‍රසම්පාදනය - මෙය පාරිසරික සංවිධාන පරිචයන්ට සම්බන්ධ තවත් සංකල්පයක් වේ. බලශක්තිකාර්යක්ෂම කාර්යාල සහ අනෙකුත් උපකරණ, වායු සමීකරණ පද්ධතීන්, වාහන (දෙමුහුන්), විද්‍යුත්ධාරා මගින් ක්‍රියාතත්මක වන ආලෝකය සහිත කාර්යාල ආදිය ප්‍රසම්පාදනය කිරීමයි.

අනාගත යටිතල සැලසුම් සහ සංවර්ධනයන්

මෙය බ.ජා.ගු. හි පුළුල් කිරීම් සඳහා ගු.ගු.සේ. හි සැලසුම්වල ඉතා වැදගත් කෙෂ්ත්‍රයක් වෙයි. ගු.ගු.සේ. තම දක්ෂ ඉංජිනේරුවරුන් සමග ගුවන් තොටුපල සංවර්ධනය කිරීමට සහ පරිසර හිතකාමී ආකාරයකට බලශක්තිය උත්පාදනය කිරීමට දැඩි ලෙස උත්සාහ කරයි. ගු.ගු.සේ. උපරිම ලෙස ස්වාභාවික ආලෝකය සහිත පරිසර හිතකාමී කාර්යාල කාමර, ගුවන් යානා සංචලනයට සහ ආරම්භ කිරීමට ප්‍රමාද රහිත කාර්යක්ෂම ලෙස සැලසුම් කළ සංචලන ප්‍රදේශය, එක් එක් නැවතුම් ස්ථාන සඳහා විදුලි භූමි බලශක්ති ඒකක සැපයීම (උදා. ලෙස ගු.ගු.සේ. පැයකට ඉන්ධන කි.ග්‍රෑ. 106 ක් ඉතිරි කරයි), LED සහ සූර්යාලෝකය උපරිම ලෙස භාවිතය, වැසි ජලය ඉතිරිකර ගැනීමේ පද්ධතියක් ඇතුළුව කාර්යක්ෂම අපජලය ජල කළමනාකරණ පද්ධතියක් සැලසුම් කිරීම ආදිය සම්බන්ධයෙන් උනන්දු වෙයි. යෝජිත විධික්‍රම හඳුන්වා දීමත් සමග ගු.ගු.සේ. හට ISO 14001 පාරිසරික කළමනාකරණ ප්‍රමිතියට ඉල්ලුම් කිරීමට හැකියාව ලැබේ. තිරසර ආකාරයට ඉදිරියට යාම සඳහා ගුවන් සේවාවේ අපේක්ෂිත වර්ධනය සහ කර්මාන්තයේ සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සලකා බැලීමේ අනාගත අවශ්‍යතාවය එය වේ.

ජයග්‍රහණ, ධාරිතාමය අභියෝග මධ්‍යයේ විශිෂ්ඨත්වය දෙසට මින්සුන් ප්‍රබෝධමත් කරනු පිණිස සමාගම මෙහෙයවයි

ගු.ගු.සේ. 2017 වාර්ෂික වාර්තා සම්මානය දිනා ගනියි

ගු.ගු.සේ. වසර ගණනාවක් තුල බොහෝ දේ අත්පත් කර ගෙන ඇති අතර ඒවා ඔබ හා බෙදා හදා ගැනීමට අපගේ වාර්ෂික වාර්තාව මං පෙත් සලසයි.

තවදුරටත් සමාගමේ හොඳම පරිචයන් සහ සමාගමේ ව්‍යාපාරික කටයුතු හෙළිදරව් කිරීම සහ විනිවිදභාවය ඇතුළුව විශිෂ්ඨ මූල්‍ය වාර්තාකරණය අනුමත කරමින්, ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරීවරුන්ගේ ආයතනය සංවිධානය කළ 53 වන වාර්ෂික වාර්තා සම්මාන ප්‍රදානයේ අවසන් උත්සවයේදී ගු.ගු.සේ. හට "රාජ්‍ය සංස්ථා සහ ව්‍යවස්ථාපිත මණ්ඩල සඳහාවූ අනුකූලතාවය" පිළිබඳ කාණ්ඩයේ සම්මානය ප්‍රදානය කරන ලදී. මෙම උත්කර්ෂවත් අවස්ථාව 2017 දෙසැම්බර් 05 වන දින බණ්ඩාරණායක අනුස්මරණ ජාත්‍යන්තර සම්මන්ත්‍රණ ශාලාවේදී පැවැත්වුනු අතර ගරු අග්‍රාමාත්‍ය රනිල් වික්‍රමසිංහ මැතිතුමා ප්‍රධාන ආරාධිත අමුත්තා ලෙස සහභාගී විය.

සියළු ලිපි, සමාලෝචන, ඡායාරූප සැලසුම සහ වාර්ෂික වාර්තාව සකස් කිරීම ඒ සඳහා කැපවූ කණ්ඩායමක් විසින් මාස දෙකකට අඩු කාලයක් තුල කර ගෙන යන ලදී. වගවීම, විනිවිදභාවය, සමාජමය වගකීම, සාමූහික පාලනය සහ මූල්‍ය වාර්තාකරණයේ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්, සමාගමේ මෙහෙයුම් පිළිබිඹු වන එකට බැඳුනු සහ පැහැදිලි තොරතුරු මෙන්ම ව්‍යවස්ථාපිත වාර්තාකරණ සීමාවන්ට එහා ගිය සත්‍ය හා සාධාරණ ආකාරයේ මූල්‍ය තොරතුරු සැපයීම උදෙසා වාර්ෂික වාර්තා සම්මානය සංවිධානයට ගෞරවයකි.

ශ්‍රී ලංකා හොඳම සේවායෝජකයා සන්නාම සම්මානය 2017

ජයග්‍රාහී 2017 වසර සඳහා සාමාජිකයින්හට ස්තුතිය අපි එක්ව බොහෝ දේ සම්පූර්ණ කර ඇත

අබණ්ඩ තුන්වන වර්ෂයටත්, ශ්‍රී ලංකාවේ හොඳම සේවායෝජකයා සන්නාම සම්මානය 2017 ලෝක මානව සම්පත් සංවර්ධන HRD සම්මේලනය සහ ඉන්දියාවේ සේවායෝජක සන්නාම ආයතනය විසින් 2017 ජූලි 13 වන දින කොළඹ ටාජ් සමුද්‍රා හෝටලයේදී ගු.ගු.සේ. වෙත පිරිනමන ලදී. මෙම උත්සවයේ මුලසුන අහමදාබාද්හි ඉන්දියානු කළමනාකරණ ආයතනයේ හිටපු පීඨාධිපති ආචාර්ය ඉන්දිරා පාරික් විසින් හොබවන ලදී.

ශ්‍රී ලංකාවේ තෝරාගත් සේවායෝජකයා ලෙස සංවිධානය ඔසවා තැබූ, දක්ෂතා ආකර්ෂණය කිරීම සහ හොඳම මානව සම්බන්ධතා පරිචයන් හරහා දක්ෂතා රඳවාගැනීම සහ සවර්ධනය කිරීම සඳහා ගු.ගු.සේ. ගනු ලැබූ ඵලදායී ආරම්භයන් පිළිගැනීම මත මෙම සම්මානය ප්‍රදානය කරන ලදී.

වසර ගණනක් තිස්සේ බොහෝ දුෂ්කර කාල පරිච්ඡේද හරහා ගු.ගු.සේ. තම ගමන පැමිණ ඇති අතර සාර්ථක ව්‍යාපාරික ඒකකයක් ලෙස සේවකයින්ගේ මෙන්ම උනන්දු පාර්ශවයන්ගේ අපේක්ෂා සම්පූර්ණ කරමින් අද එහි ප්‍රතිමාමක තත්වය අත්පත් කර ගෙන ඇත. ගු.ගු.සේ. තම නිපුන, දක්ෂ සහ විවිධාංගීකරණය වූ මානව ප්‍රාග්ධනය සමග අනෙකුත් රාජ්‍ය සංවිධානවලට ආදර්ශමත් භූමිකාවක් වෙමින් මානුෂික, ගෞරවනීය සහ ගතික බලයක් ඇති සංස්කෘතියක් පෝෂණය කරයි. සමාගමේ දිගු වෘත්තීය ජීවිතයක් ඇති සේවකයින්ගේ පෞද්ගලික සහ වෘත්තීය අපේක්ෂා සම්පූර්ණ කරන අතරම ගු.ගු.සේ. ඔවුන් අතර ඉහළ පිළිගැනීමක් ලබා ඇත. මින්සුන් වෙනස්වීමේ සහ සංවර්ධනයේ ගතික නියෝජිතයන්ය යන්න විශ්වාස කරමින් ගු.ගු.සේ. අඛණ්ඩව මානව සම්පත් ශක්තිමත් කරමින් සිටී.

ජනාධිපති පාරිසරික සම්මානය 2017

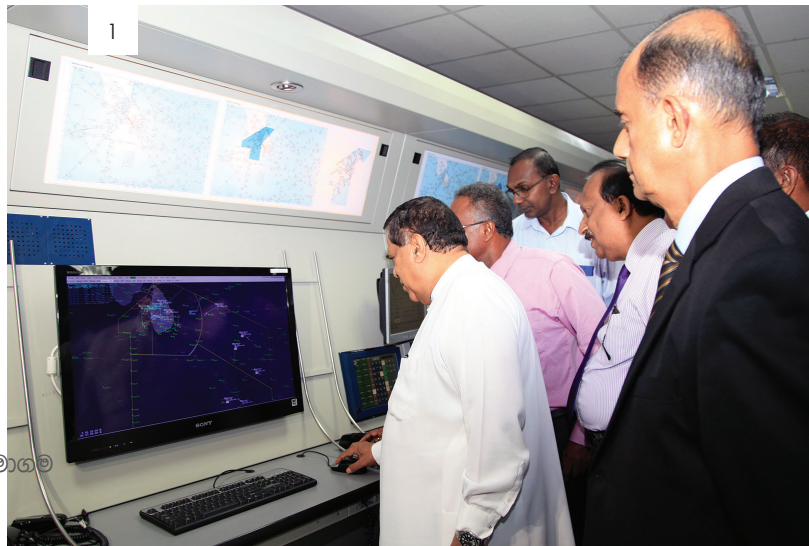
'නිල්ල වෙත යන්න. වෙනස කර ගන්න. - හරිත ගුවන් තොටුපල

අතිගරු ජනාධිපති මෛත්‍රීපාල සිරිසේන මැතිතුමාගේ අනුග්‍රහය යටතේ බණ්ඩාරණායක අනුස්මරණ ජාත්‍යන්තර සම්මන්ත්‍රණ ශාලාවෙහිදී 2017 ඔක්තෝම්බර් 16 වන දින පැවති 2017 ජනාධිපති පාරිසරික සම්මාන ප්‍රදාන උත්සවයේදී ගු.ගු.සේ. වෙත ජනාධිපති පාරිසරික සම්මානය ප්‍රදානය කරන ලදී.

ජනාධිපති පාරිසරික 2017 සම්මානය මුදල් ත්‍යාගයක්ද සමග සමාගමේ සභාපති ඉංජිනේරු සමන් වීදිරවීර මහතා වෙත අතිගරු ජනාධිපති මෛත්‍රීපාල සිරිසේන මැතිතුමා විසින් ප්‍රදානය කරන ලදී. 'ශ්‍රී ලංකාව සමනත්තර - නීල හරිත යුගයකට' වැඩපිළිවෙලට උරදෙමින් මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය විසින් සංවිධානය කරනු ලැබූ ජනාධිපති පාරිසරික සම්මාන 2017 උළෙලේදී එකම පරිසර හිතකාමී රාජ්‍ය සංවිධානය ලෙස මෙම ගෞරවනීය සම්මානය ලැබීම පිළිබඳව ගු.ගු.සේ. ආඩම්බර වෙයි.

අනාගත අභියෝග අවබෝධ කර ගනිමින් සහ ඒවා

1 ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා ගරු අමාත්‍ය තුමාගේ අනුග්‍රහය යටතේ ADS-B විවෘත කිරීම ප්‍රකාශයට පත් කරයි.


1

කල් තබා හඳුනාගනිමින්, ගු.ගු.සේ. හරිත අධ්‍යාපනය ප්‍රවර්ධනය කරමින් සහ 3 ආර් සංකල්ප යොදා ගනිමින් සංවිධානය පුරා හරිත පරිචයන් ආරම්භ කරන ලදී. කළමනාකාරිත්වය මෙම ව්‍යාපාරයේ උපායමාර්ගික වැදගත්කම හඳුනාගත් අතර සම්පූර්ණ වැඩසටහන ගු.ගු.සේ. හි පාරිසරික කණ්ඩායම විසින් සැලසුම් කරන ලදී. හඳුනාගත් ප්‍රධාන ක්ෂේත්‍ර වූයේ ඝන අපද්‍රව්‍ය කළමනාකරණය, බලශක්ති සංරක්ෂණය, ජල සංරක්ෂණය, කාබන් විමෝචනය අඩුකිරීම සහ පාරිසරික සෞඛ්‍යය සහ ආරක්ෂාවයි.

'ශ්‍රී ලංකාව සමනත්තර - නීල හරිත යුගයකට' යන්න දැඩිව සිතට ගනිමින් ගු.ගු.සේ. කණ්ඩායම පරිසර හිතකාමී හරිත ප්‍රවේශයන් වර්ධනය කිරීමට සූදානම් වෙමින් සිටී.

තාක්ෂණික සංවර්ධනය නිතරම විශිෂ්ඨත්වය දෙසට සමාගම එක් පියවරකින් ඔසවා තබයි

ක්‍රියාත්මක කළ කාර්යසාධනය පදනම් කරගත් ගුවන් යාත්‍රා හැසිරවීම (PBN)

2017 වර්ෂයේදී ගු.ගු.සේ. විසින් නිසැකවම ඉටුකළ ප්‍රමුඛතම සංවර්ධනය ධාවන පථය නවීකරණය කිරීම වන අතර, මෑතදී බොහෝ තාක්ෂණික සංවර්ධනයන්ද සිදු වී ඇත. ගු.ගු.සේ. පසුගිය වර්ෂයේ බ.ජා.ගු. සහ ම.රා.ජා.ගු. ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලවල් දෙකෙහිම පැමිණීම සහ පිටවීම සඳහා සාර්ථක ලෙස PBN ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. ක්‍රියාත්මක කිරීම ඉතාම සාර්ථකවූ අතර පසුවිපරමද ඉතාමත් සාර්ථක විය. PBN ක්‍රියාපටිපාටිය හේතුවෙන්, ගුවන් යානා අතර ගොඩබෑම වෙන්වීමේ කාලය විනාඩි අටේ සිට දැන් විනාඩි තුන දක්වා පහළ ගොස් ඇත.

ස්වයංක්‍රීය රැඳවුම් ආවේක්ෂණය - විකාශය (ADS -B)

තාක්ෂණය ආකාරයෙන් බලන කළ දෙවන ක්‍රියාත්මක කිරීම වූ ADS-B (ස්වයංක්‍රීය රැඳවුම් ආවේක්ෂණය - විකාශය) ගුවන් ප්‍රවාහන පාලන කටයුතු සඳහා භාවිතා කරන ආවේක්ෂණ තාක්ෂණයන්ගේ නවතම සංවර්ධනයන්ගෙන් එකක් ලෙස සලකනු ලබයි. ADS-B පද්ධතිය සත්‍ය ලෙසම, GPS මඟින් උත්පාදනය වන එහි ස්ථානගත තොරතුරු ඇතුලත්, ගුවන් යානය විසින් විකාශනය කරනු ලබන විශේෂිත වර්ගයේ පණිවිඩ මත පදනම්ව පියාසර කරන ගුවන් යානයේ ස්ථානය, උන්නතාංශය සහ වේගය හඳුනා ගැනීම තීරණය කිරීම සඳහා ගුවන් පාලන මධ්‍යස්ථාන වෙත රේඩාර් වැනි තොරතුරු සපයයි. එය භූමියට සම්බන්ධ සම්ප්‍රේෂක නොමැති නිසා පිරිවැය අඩු වේ. එය ගුවන් යානය විසින් විහිදුවා යවන සංඥා ග්‍රහණය කර ගැනීමට රටෙහි තෝරාගත් ස්ථාන කිහිපයක සවිකළ ග්‍රාහක කට්ටලයක් පමණි. එම සංඥා මධ්‍යම පෙරසැරි ඒකකයට යැවෙන අතර අදාල පරාසය තුල ගුවන් යානය පිළිබඳ ස්ථානගත තොරතුරු ගුවන් ගමන් පාලක මධ්‍යස්ථානවලට ඉදිරිපත් කරයි.

ADS-B ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය ජාත්‍යන්තර තරඟකාරී ලංසු කැඳවීමේ ක්‍රියාවලිය හරහා චෙක් සමූහාණ්ඩුවේ ERA a.s වෙත පිරිනැමුනු ව්‍යාපෘතියක් වූ අතර එහි මුළු පිරිවැය ලංකා රුපියල් මිලියන 201 ක් විය. ADS-B ග්‍රාහක සඳහා පද්ධති සැලසුම් කිරීම සහ ස්ථාන තෝරා ගැනීම, ප්‍රශස්ථ ආවරණ අවශ්‍යතා සපුරාලීම බාහිර උපදේශකත්වයක් නොමැතිව තම ඉලෙක්ට්‍රොනික ඉංජිනේරු කණ්ඩායම විසින් කර ගෙන යනු ලැබීම දැකීම ගු.ගු.සේ. ට ආඩම්බරකි. ADS-B පද්ධතිය සාර්ථක ලෙස පරීක්ෂා කළ අතර ගුවන් යානා පරීක්ෂණ 2017 ජූලි මාසයේ සිදු කරන ලදී.

බ.ජා.ගු., ම.රා.ජා.ගු., පිදුරුතලාගල, කිලිනොච්චි සහ සූරිය කන්ද යන ස්ථානවල පිහිටවූ ග්‍රාහක පහක් වෙතින් ලබා ගන්නා ADS-B දත්ත දැන් ඉතා සාර්ථක ලෙස කොළඹ රත්මලාන ගුවන් තොටුපලෙහි පිහිටුවා ඇති ක්ෂේත්‍ර පාලන මධ්‍යස්ථානයේ පවත්නා ගුවන් ගමන් කළමනාකරණ පද්ධතිය හා සම්බන්ධ වෙයි.

කොළඹ රත්මලාන ගුවන් තොටුපලේ කොළඹ ක්ෂේත්‍ර පාලන මධ්‍යස්ථානයේදී, ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා ගරු අමාත්‍ය තුමා විසින් ශ්‍රී ලංකාවේ ADS-B මෙහෙයුම් උත්සවාකාරයෙන් ආරම්භ කිරීම, අග්නිදිග ආසියාවේ සහ බෙංගාලයේ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ICAO උප කලාපීය ක්‍රියාකාරී සමූහයේ 13 වන රැස්වීමට සමගාමීව සිදු වූ අතර, ADS-B පිළිබඳ ජාත්‍යන්තර විශේෂඥයින් වූ මෙම කණ්ඩායමෙහි පැමිණීම මෙම අවස්ථාවට ප්‍රසන්න මෙන්ම කලාපීය නිරාවරණයට මහත් වටිනාකමක් එකතු කරන ලදී. මෙම කලාපයේ මෙන්ම ලෝකයේ වඩා සංවර්ධිත රටවල් සමග සමාන වීමට ADS-B තාක්ෂණය ක්‍රියාත්මක කිරීම ශ්‍රී ලංකාවට ජයග්‍රහණයක් මෙන්ම ආඩම්බරයක් ද විය.

එහි විශාල ගුවන් අවකාශය කළමනාකරණය කිරීම සහ මෙහෙයවීම, ආරක්ෂාව, කාර්යක්ෂමතාවය සහ විශේෂයෙන් ඉන්දියානු සාගරයේ සහ බෙංගාල බොක්ක ආශ්‍රිතව ශ්‍රී ලංකාවේ උපායමාර්ගික භූගෝලීය පිහිටීම් හරහා නිරන්තර ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් තහවුරු කිරීමට අවශ්‍ය ගෝලීය සහ කලාපීය සංවර්ධන ප්‍රවණතා සහ නියමයන් සමග අනුගත වීම සහ සුසංගත වීම දෙසට වූ ශ්‍රී ලංකාවේ කැපවීම පිළිබඳව මෙය තවත් උදාහරණයකි.

ඉලෙක්ට්‍රොනික සහ ගුවන් මෙහෙයුම් ඉංජිනේරු අංශය විසින් 2017 වර්ෂය තුල සන්නිවේදන, මෙහෙයවීම් සහ ආවේක්ෂණ පහසුකම් වෙනුවෙන් සිදුකරනු ලැබූ වර්ධනයන්

ගගන නාවික අධි සංඛ්‍යාත (HF) සම්ප්‍රේෂණ ස්ථානය - අත්තිඩිය

අධි සංඛ්‍යාත සම්ප්‍රේෂණ ස්ථානයේ ප්‍රධාන කාර්යය වනුයේ රත්මලාන ගුවන් උපදෙස් සන්නිවේදන මධ්‍යස්ථානයෙන් උත්පාදනය වන ගුවන් වාචික පණිවිඩවලට ගුවන් ජංගම උපදෙස් විකාශනය කිරීමයි. කොළඹ ගුවන් තොරතුරු කලාපයේ විශාල ප්‍රමාණයක් අධි සංඛ්‍යාත සංඥා මගින් ආවරණය වෙයි. (නැගෙනහිර දිශාවට නාවික සැතපුම් 950 ක සහ දකුණු දිශාවට නාවික සැතපුම් 700 ක VHF ආවරණයක් සහිත සීමාවකින්). ගුවන් උපදෙස් සන්නිවේදන මධ්‍යස්ථානයෙන් වාචික සංඥා ක්ෂුද්‍ර තරංග රේඩියෝ සම්බන්ධතා හරහා සම්ප්‍රේෂණ ස්ථානය වෙත ළඟා වෙයි. මෙම සංඥා අධි බලැති සම්ප්‍රේශක වලට කාවද්දනු ලබයි. සම්ප්‍රේෂණ ස්ථාන වැඩි වශයෙන් කොළඹ රත්මලාන ගුවන් තොටුපලෙහි අභ්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහනය පාලනය කිරීම සඳහා භාවිතා කරන මෙහෙයවීමක් නොමැති සංඥා සම්ප්‍රේෂකද පවත්වා ගෙන යයි. සම්ප්‍රේෂණ ස්ථාන අධි බලැති සම්ප්‍රේශක සහ නම් වශයෙන් ගත් කළ ද්විධ්‍රැවීය, ඒකධ්‍රැවීය, ද්වි කේතුක සහ කේතු ආකාර ඒක ධ්‍රැවීය අධි සංඛ්‍යාත ඇන්ටෙනාවලින් සම්පාදනය වී ඇත. මේවා විශාල ඇන්ටෙනා ක්ෂේත්‍රවල ඔසවා තිබේ.

කොළඹ රත්මලාන ගුවන් තොටුපලෙහි මෙහෙයුම් ආධාරක පහසුකම් වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා 2017 ජනවාරි මාසයේ සිට අත්හදා බැලීමේ පදනම මත දුරස්ථ මිනුම් උපකරණ සේවාවද ආරම්භ කර ඇත. ATC සහ ඉලෙක්ට්‍රොනික ඉංජිනේරු කාර්යමණ්ඩලයෙන් සමන්විත වූ විශේෂඥ කණ්ඩායමක් විසින් දෙනු ලැබූ නිර්දේශයන් අනුව මෙම දුරස්ථ මිනුම් උපකරණ සේවාව මෑතකදී මෙහෙයවීමක් නොමැති සංඥා සම්ප්‍රේෂක කුළුණට ආසන්නව සවි කරන ලදී. කොළඹ රත්මලාන ගුවන් තොටුපලෙහි ගගන නාවික පහසුකම් වැඩි දියුණු කරන මෙහෙයවීමක් නොමැති සංඥා සම්ප්‍රේෂක සහ දුරස්ථ මිනුම් උපකරණ සේවා භාවිතා කරමින් ගුවන් සංතරණ සේවා (ANS) අංශය කොළඹ රත්මලාන ගුවන් තොටුපල සඳහා ප්‍රවේශ ක්‍රියා පද්ධතීන් සංවර්ධනය කරනු ඇත.

මෙම දුරස්ථ මිනුම් උපකරණ සේවාව බ.ජා.ගු. හි දශක දෙකකට වැඩි කාලයක් භාවිතා කළ අතර බ.ජා.ගු. හි DVOR/DME ප්‍රතිස්ථාපනය කරන කාලය තුල ඉවත් කරන ලදී.

ගු.ගු.සේ. 2016 දෙසැම්බරයේදී, රු. මිලියන 220 ක මුළු පිරිවැයකට, ඇන්ටනා සමග අධි සංඛ්‍යාත සම්ප්‍රේෂක තුනක් සැපයීමට, සවිකිරීමට සහ ක්‍රියාත්මක කිරීමට කොරියානු සමූහාණ්ඩුවේ හන්පින් ඉලෙක්ට්‍රොනික්ස් සමාගම සමග ගිවිසුමක් අත්සන් කරන ලදී. මෙය 2012 මැයි මාසයේදී සම්පූර්ණ කළ ප්‍රධාන ව්‍යාපෘතියේ දෙවන අදියර වේ. මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමත් සමග වසර 26 කට වැඩි කාලයක් භාවිතා කළ පැරණි සම්ප්‍රේෂක නව අධිසංඛ්‍යාත සම්ප්‍රේෂක මගින් ප්‍රතිස්ථාපනය කරන ලදී. මෙම ව්‍යාපෘතියට කි.වො. 5 අධි සංඛ්‍යාත සම්ප්‍රේෂක තුනක්, කේතු ආකාර ඒක ධ්‍රැවීය ඇන්ටෙනා තුනක්, පැය 24 තුල සම්ප්‍රේෂකවල කාර්යසාධනය අධීක්ෂණය කිරීමට ගුවන් ප්‍රවාහන ආරක්ෂක ඉලෙක්ට්‍රොනික පිරිස් සඳහා සම්ප්‍රේෂක තත්වයන් අධීක්ෂණය කරන උපාංග සපයා සවිකිරීම ඇතුලත් වේ.

ගුවන් තොටුපල සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම සඳහා තොරතුරු තාක්ෂණ ප්‍රතිපත්තීන් හඳුන්වා දීම

ආයතනයෙහි කාලීන අවශ්‍යතාවයක් සම්පූර්ණ කරමින් 2017 දී, තොරතුරු තාක්ෂණ අංශය විසින් කෙටුම්පත් කළ ආයතනය සඳහා වූ තාක්ෂණික ප්‍රතිපත්ති නීති අංශය විසින් සමාලෝචනය කළ අතර අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලදී. මෙහි කියවෙන අරමුණු යටතේ තොරතුරු තාක්ෂණය පිළිබඳ පහත සඳහන් ප්‍රතිපත්තීන් හඳුන්වා දෙන ලදී.

- සියළු අදාල වත්කම්වල අව්‍යාජබව, විශ්වසනීයත්වය සහ කාර්යසාධනය සහතික කිරීම.
- තොරතුරු තාක්ෂණය සම්බන්ධ වත්කම් සහ සම්බන්ධිත සේවාවල භාවිතය සඳහා නීති, රෙගුලාසි සහ මගපෙන්වීම් ස්ථාපිත කිරීම.
- ගු.ගු.සේ. හි පද්ධති සහ සේවා සඳහා සහය දෙන උපස්ථ සහ ආපදා ප්‍රතිසාධනය ක්‍රියාපටිපාටි සඳහා නීති, රෙගුලාසි සහ මාර්ගෝපදේශ ස්ථාපිත කිරීම.
- සියළු තොරතුරු තාක්ෂණ සම්පත් සඳහා විශ්වාසදායි භාවිතය ධෛර්යමත් කිරීම සහ එම සම්පත් පහත හෙළන පරිචයන් අධෛර්යමත් කිරීම.
- ගු.ගු.සේ. හි තොරතුරු තාක්ෂණය සම්බන්ධ වත්කම් සහ සම්බන්ධිත සේවා පිළිබඳ සාධාරණ භාවිතය සහතික කිරීම.
- තොරතුරු තාක්ෂණ වත්කම් සහ සම්බන්ධිත සේවාවල පිළිගත නොහැකි භාවිතය හේතුවෙන් ගු.ගු.සේ. සහ එහි සේවකයින් සිවිල් වගකීමට හේතුවන අවස්ථා වැලැක්වීම.

- ගු.ගු.සේ. හි පොදු ප්‍රතිරූපය කෙලෙසන සහ ගු.ගු.සේ. නීතිමය වගකීමෙහි අවදානමට ඇද දමන අවස්ථා වලක්වාලීම.

- තොරතුරු තාක්ෂණ වත්කම් සහ සේවාවල පිළිගත නොහැකි භාවිතය හේතුවෙන් ගු.ගු.සේ. එහි වත්කම්, තොරතුරු සහ සේවකයින් හට සිදුවන අවදානම අවම කිරීම.

- යම් දෘඩකාංග හෝ මෘදුකාංග උපාංගයක ක්‍රියාවිරහිත වීම හේතුවෙන් පැනනගින පද්ධතීන්හි හෝ සේවාවල අක්‍රීයව පවතින කාලය අවම කිරීම.

- හිතාමතා විකෘති කිරීම්, සොරකම් කිරීම්, කඩාකප්පල් කිරීම්, ප්‍රචණ්ඩ ක්‍රියා, මානව ක්‍රියාකාරකම් නිසා සිදුවන ව්‍යසන. හදිසි අනතුරු නිසා වන අලාභ, ත්‍රස්තවාදී ක්‍රියා, ස්වාභාවික විපත් සහ අනෙකුත් සාම්ප්‍රදායික තර්ජනයන් හේතුවෙන් පැනනගින අවදානම් අවම කිරීම.

- වෙනස් පරිශීලන කණ්ඩායම් සඳහා වගකීම් නිශ්චය කිරීම.

- යොදා ගනු ලැබූ සම්පත් සහ තාක්ෂණය අඛණ්ඩව අධීක්ෂණය කිරීම, සමාලෝචනය කිරීම සහ යාවත්කාලීන කිරීම සහතික කිරීම.

- ප්‍රතිපත්ති සමග පරිශීලන අනුකූලතාවය ස්ථාපිත කිරීම සඳහා අඛණ්ඩව අධීක්ෂණය කිරීම.

යොදාගනු ලැබූ ප්‍රතිපත්ති...

1. පිළිගත හැකි භාවිත ප්‍රතිපත්තිය - තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධති සහ සේවාවල බොහෝ සෙයින් පොදුවේ මෙන්ම නිරන්තරව භාවිතා වන අංග මත කටයුතු කරන සේවකයින් සඳහා නීති, රෙගුලාසි සහ මගපෙන්වීම්.

2. අනිෂ්ඨ මෘදුකාංග (Anti-Malware) ප්‍රතිපත්තිය - ගු.ගු.සේ. හි වෛරස් වලින් සහ අන්තර්ජාල නොමග යැවීම් ආදියෙන් තොර මෘදුකාංග භාවිතය මත නීති, රෙගුලාසි සහ මගපෙන්වීම්.

3. විද්‍යුත් තැපෑල ප්‍රතිපත්තිය - ගු.ගු.සේ. හි විද්‍යුත් තැපැල් සේවා භාවිතය මත නීති, රෙගුලාසි සහ මගපෙන්වීම්.

4. පරිෂණක අන්ත භාවිත ප්‍රතිපත්තිය - පෞද්ගලික පරිෂණක, ලැප්ටොප් පරිෂණක සහ අනෙකුත් අවසන් පරිශීලක උපාංග භාවිතය මත නීති, රෙගුලාසි සහ මගපෙන්වීම්.

5. අන්තර්ජාල ප්‍රතිපත්තිය - ගු.ගු.සේ. තොරතුරු තාක්ෂණය විසින් සපයන ලද අන්තර්ජාල සේවා භාවිතය සඳහා නීති, රෙගුලාසි සහ මගපෙන්වීම්.

6. කුලීකරුවන් සඳහා වූ අන්තර්ජාල ප්‍රතිපත්තිය - ගු.ගු.සේ. හි තොරතුරු තාක්ෂණ අන්තර්ජාල සේවා භාවිතය සඳහා අධිකාරී බලය ලත් කුලීකරුවන් සඳහා නීති, රෙගුලාසි සහ මගපෙන්වීම්.

7. මඟීන් සඳහා අන්තර්ජාල ප්‍රතිපත්තිය - ගුවන් තොටුපලේදී ගු.ගු.සේ. හි තොරතුරු තාක්ෂණ අන්තර්ජාල සේවා (Wi-Fi) භාවිතා කරන මඟීන් සඳහා නීති, රෙගුලාසි සහ මගපෙන්වීම්.

8. භෞතික ආරක්ෂණ ප්‍රතිපත්තිය - ගු.ගු.සේ. හි තොරතුරු තාක්ෂණ වත්කම්වල ආරක්ෂාව සහතික කිරීම සඳහා නීති, රෙගුලාසි සහ මගපෙන්වීම්.

9. උපස්ථ සහ ආපදා ප්‍රතිසාධන ප්‍රතිපත්තිය - ගු.ගු.සේ. හි දත්ත/තොරතුරු උපස්ථ සහ ආපදා ප්‍රතිසාධන ක්‍රියාපටිපාටීන් සඳහා නීති, රෙගුලාසි සහ මගපෙන්වීම්.

මෙම සියළු ප්‍රයත්න අතර, ගු.ගු.සේ. කළමනාකාරිත්වය උපායමාර්ග සහ උපක්‍රම ගණනාවක් යොදාගනිමින්, ධාරිතාමය අභියෝගය ජයගැනීම සඳහා සමාගම මෙහෙයවීමට දැඩි උත්සාහයක් දරා ඇත.

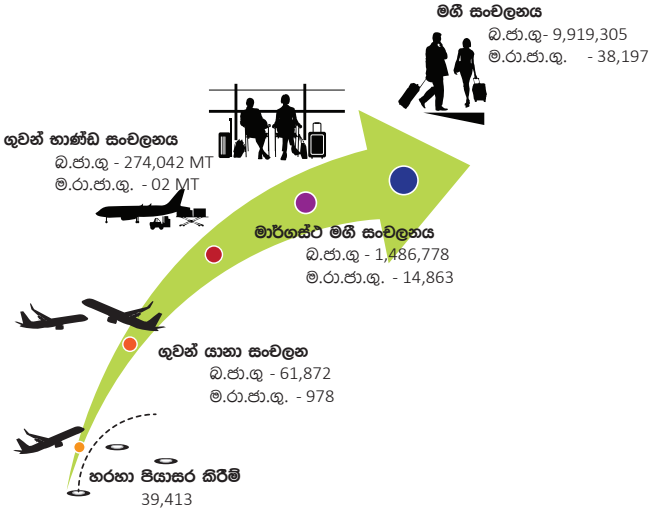
ධාරිතාමය අභියෝග ජයගැනීම තහවුරු කළ ව්‍යාපාරික ආකෘතියක් සමඟින්, මිලියන 10 ක් හා එය ඉක්මවූ පිරිසකගේ ස්පන්දනය සපුරාලීමට සමාගම මෙහෙයවයි

ජයග්‍රහණය අඛණ්ඩ ගමනක් වේ. එවැනි ස්වභාවයක වූ විශාල සමාගමක් මෙහෙයවීම සඳහා දූරදර්ශී චින්තනයක්, විනයානුකූල සිතුම් පැතුම්, විනයානුකූල ක්‍රියාවන් මෙන්ම ප්‍රවේශම්කාරී අධීක්ෂණය අවශ්‍යවේ. ආදායම සහ ලාභය පිළිබඳව සලකන කළ 2017 වර්ෂය, ගු.ගු.සේ. සඳහා තවත් ජයග්‍රාහී වර්ෂයක් විය. සමාගමේ සාර්ථකත්වය මැනීම සඳහා ලාභදායිත්වයේ සහ මූල්‍යමය ශක්තිමත් බවෙහි අඛණ්ඩ වර්ධනය සහ ගෝලීය සම්බන්ධතාවය ප්‍රධාන දර්ශකයන්ගෙන් සමහරක් විය. රටට ප්‍රවේශ වීමේ ප්‍රධාන දොරටුව සහ එහි ප්‍රධාන ගුවන් සේවා සන්නාමය ලෙස බ.ජා.ගු. හට වර්ෂයකට මඟීන් මිලියන හයක් හැසිරවීමේ ධාරිතාවක් ඇත. කෙසේවෙතත්, මෙම අභියෝග මධ්‍යයේ, වර්ෂය තුල මඟීන් 9,919,305 ක් හැසිරවීමට බ.ජා.ගු. හට හැකිවිය. මෙම වසර බ.ජා.ගු. සඳහා මඟී මිලියන හතරකට ආසන්න ප්‍රමාණයක් මඟින් මෙම ධාරිතාමය අභියෝගය ඉක්මවා ගිය වසරක් වූ අතර,

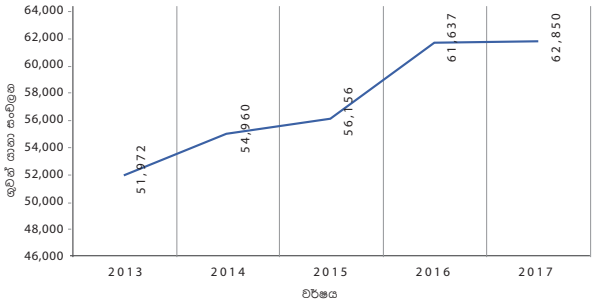
ගු.ගු.සේ. කර්මාන්තයේ අවශ්‍යතා සඳහා වර්ධනය වන ඉල්ලුම සපුරාලීම සඳහා වූ ප්‍රාග්ධන සංවර්ධන ව්‍යාපෘති ගණනාවක් හරහා ධාරිතාමය අභියෝගය ජය ගැනීමට සම්පූර්ණයෙන් සූදානම්ව ශ්‍රී ලංකා ආර්ථිකයට දායක වෙයි.

2016 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2017 වර්ෂයේදී මගීන් සංඛ්‍යාවෙහි වර්ධනය 5% ක තත්වයෙන් රැක ගැනීමට බ.ජා.ගු. හට හැකි විය. මාස තුනක කාලයක් දිනකට පැය 8 ක් බැගින් ධාවන පථය වසා තිබීම නොතකා, 2017 වර්ෂයේදී මගීන් මිලියන 10 කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් හැසිරවීම ප්‍රධාන දොරටුව ලෙස බ.ජා.ගු. ලැබූ ජයග්‍රහණයේ සාක්ෂියක් විය. වර්ෂයේ පළවන කාර්තුවේදී, සීමාකළ මෙහෙයුම් කාලය තුල (පැය 1630 - 0830), විය මඟින් 2,282,275 ක් සාර්ථක ලෙස හසුරුවමින් පහසුකම් සලසන ලදී. ධාවන පථය මතුපිට ඇතිරීම ගුවන් යානා සංචලනයන් සහ ශීත කාලසටහන් සැලසුම් මත අවම බලපෑමක් ඇති කරන ලදී. 2016 වර්ෂය සමග සසඳන විට, ගුවන් භාණ්ඩ හැසිරවීම මෙ.ටො. 274,044 ක් දක්වා 10% කින් වර්ධනය විය. කෙසේවුවද, 2017 ජනවාරි පළමු සතියේ සිට 2017 අප්‍රේල් පළමු සතිය දක්වා දිනකට පැය අටක් මතුපිට ඇතිරීම් කටයුතු සඳහා ධාවන පථය වසා තිබීම නොතකා ගුවන් යානා සංචලනය 2% කින් (චලන 61,872 න්) වැඩිවිය.

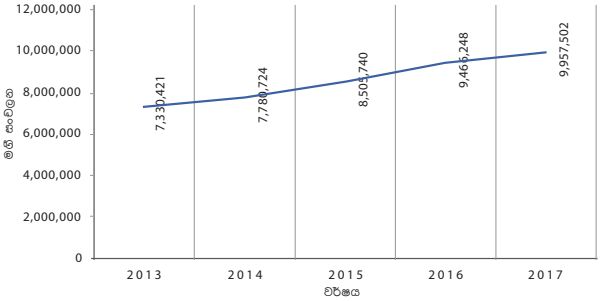
බ.ජා.ගු. ධාවන පථය වසා තැබීමේ ප්‍රතිඵලය වූයේ මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලේ (ම.රා.ජා.ගු.) ගුවන් යානා සංචලනය 2016 වර්ෂයට (චලන 915) සාපේක්ෂව 6.9% කින් (චලන 978) වැඩි වීමයි. මාර්ගස්ථ මගීනුත් ඇතුළුව ම.රා.ජා.ගු. හි මගීන් හැසිරවීමේ සංඛ්‍යාව 2016 දී 5,111 සිට 2017 දී 38,197 දක්වා වැඩි විය.



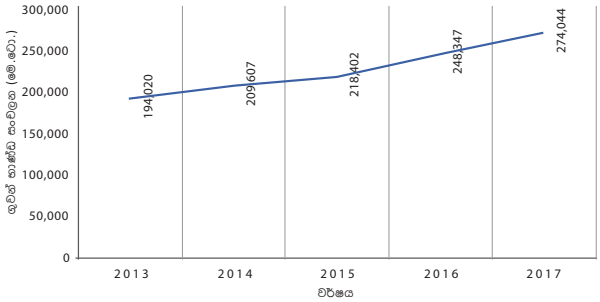
වාණිජ ගුවන් යානා සංචලන
(බ.ජා.ගු. සහ ම.රා.ජා.ගු.)



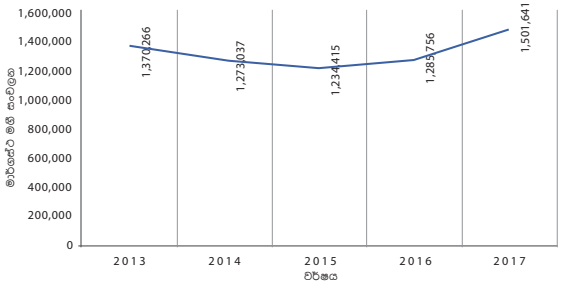
මගී සංචලන - (බ.ජා.ගු. සහ ම.රා.ජා.ගු.)



ගුවන් භාණ්ඩ සංචලන - (බ.ජා.ගු. සහ ම.රා.ජා.ගු.)



මාර්ගස්ථ මගී සංචලන - (බ.ජා.ගු. සහ ම.රා.ජා.ගු.)



ආදායම සහ ලාභය වර්ධනය

2016 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2017 වර්ෂයේදී 57% ක වර්ධනයක් සමග බදු පෙර ලාභය ලෙස රුපියල් බිලියන 10.82 ක් වාර්තා කිරීමට ගු.ගු.සේ. ට හැකි විය. 2017 වර්ෂයේදී වාර්තා කළ මුළු ආදායම රු. බිලියන 20.76 ක් විය.



1

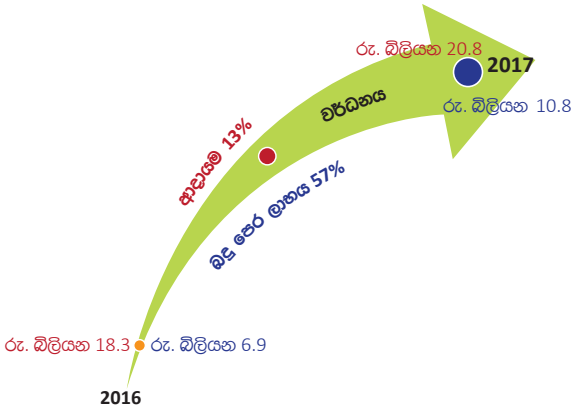


2

1 ආරක්ෂණය දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් පැවැත්වීම

2 බ.ජා.ගු. හි ගිනි අභ්‍යාස

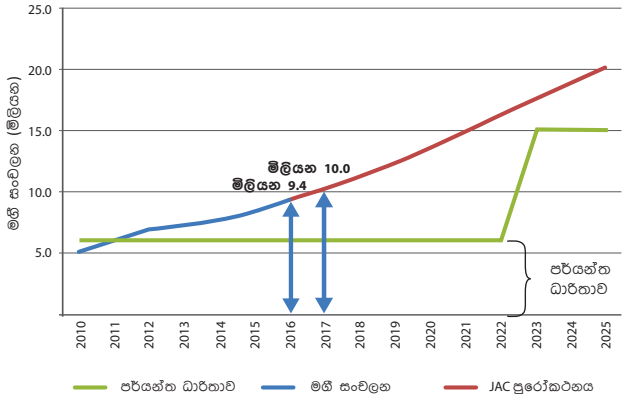
ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකාරිත්වය සහ සියළු සේවකයින්ගේ අසමසම කැපකිරීම සමග ගු.ගු.සේ. හි ඉහළ කළමනාකාරිත්වය විසින් හසුරුවනු ලැබූ ගු.ගු.සේ. ඉතිහාසයෙහි විශිෂ්ඨ ජයග්‍රාහී කථාන්තරය මෙය විය.



ධාරිතාමය අභියෝගය ජයගැනීම

ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රධාන දොරටුව වන බ.ජා.ගු. හි ධාරිතාවෙහි සාර්ථක ලෙස හැසිරවිය හැකි මගීන් ගේ මුළු සංඛ්‍යාව මිලියන 6 ක් වේ. කෙසේවුවද, ගු.ගු.සේ. වර්තමානයෙහි වර්ෂයකට මගීන් මිලියන 10 කට ආසන්නව හසුරුවයි. එමනිසා, ධාරිතාමය අභියෝගය ජය ගැනීමට සමාගම මෙහෙයවීමේ උපායමාර්ගික වැදගත්කම කළමනාකාරිත්වය හඳුනාගෙන ඇත. බ.ජා.ගු. හි හසුරුවනු ලබන මගීන් සංඛ්‍යාව 2021 වන විට අබණ්ඩව මිලියන 15 දක්වා වැඩි වනු ඇත.

පර්යන්ත ධාරිතාව සහ පුරෝකථනය කළ මගී සංචලන



වර්ෂය තුලදී, දූරදර්ශී නායකත්වය සමග යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘති කිහිපයක් ආරම්භ කරන ලදී. ප්‍රධාන ව්‍යාපෘතීන් අතර, රු. බිලියන 8.6 ක පිරිවැයක් දැරූ තනි ධාවන පථය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය ප්‍රධාන සිදුවීම වූ අතර එය දිගු කාලීන අවශ්‍යතාවයක් සම්පූර්ණ කිරීමකි. දැන් එය ඒ 380 වැනි විශාල ගුවන් යානා ගොඩබැස්සවීමට හැකි තත්වයට පත් කර ඇත. ස්වයංක්‍රීය රැඳවුම් ආවේක්ෂණය - බී ව්‍යාපෘතිය රු. මිලියන 201 ක පිරිවැයකින් සම්පූර්ණ කරන ලද අතර බොහෝ ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු සිදුවෙමින් පවතී. තවද, ගු.ගු.සේ. බ.ජා.ගු. ආසන්නයේ ගුවන් තොටුපල හෝටල් දෙකක් ඉදිකිරීමට සහ ගුවන් යානා ආරක්ෂාව පිළිබඳ දියුණු තාක්ෂණය සමග සමාන්තර වන ගගන නාවික තොරතුරු කළමනාකරණ පද්ධතියක ආයෝජනය කිරීමට සැලසුම් සකස් කරමින් සිටියි.

අන්තර් මගී පර්යන්තය

දෙවන පර්යන්තය ක්‍රියාත්මක කරන තුරු, අතුරු කාලපරිච්ඡේදය තුල පෙර සැකසූ තාවකාලික පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලක් ඉදිකිරීමෙන් බ.ජා.ගු. හි



1



2

1 ආරක්ෂක අංශ පරීක්ෂා කිරීමේ ක්‍රියාවලිය

2 ප්‍රීතිමත් පාරිභෝගිකයින්

ධාරිතා අභියෝගය ජය ගැනීමට ගත් සුවිශේෂී ඉදිරිගාමී පියවරක් ලෙස දැක්විය හැකිය.

ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා, පිරිනැමීමේ දින සිට මාස 9 ක් ගත වනු ඇත.

බ.ජා.ගු. හි සැලසුම් කළ මගී පර්යන්ත ධාරිතාව මිලියන 6 ක් වුවත්, 2016 දී බ.ජා.ගු. මගී මිලියන 9.46 ක මගී හැසිරවීම් වාර්තා කළ අතර, 2017 දී මගී පරිමාවේ ඉහළ නැගීමේ ප්‍රවනතාවයක් පෙන්නුම් කරන ලදී. මෙම හේතුව නිසා බ.ජා.ගු. හි පවත්නා මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලෙහි දැඩි තදබදයක් පවතී.

යෝජිත අන්තර් මගී පර්යන්ත ගොනැගිල්ල තුල කාර්ය බහුල අවස්ථාවකදී පිටත්ව යන මගීන් 400 ක් හැසිරවීමට ධාරිතාවක් පවතින අතර එය වෙන්වූ ගොඩබිම් සම්බන්ධතාවය සමග ගුවන් අංශයේ සහ ගොඩබිම් අංශයේ ද්වාර මණ්ඩප, මගීන් සහ අමුත්තන් නැවතුම් ප්‍රදේශ, ආරක්ෂණ ආවරණ ප්‍රදේශ සහ උපකරණ, ගමන්මළු ආවරණ ප්‍රදේශ සහ අවශ්‍ය උපකරණ, ගුවන් සේවා පරීක්ෂා කිරීමේ කවුළු, මිනුම්, ප්‍රදර්ශන, ගමන්මළු වාහකයන් සහ රිය ධාවන පථයන් හෝ ගමන්මළු දරා සිටීම සඳහා සමාන සැලසුම්, බස් දොරටු තුනක්, ආපනශාලා, වැසිකිළි, විගමන කවුළු, පියාසර තොරතුරු ප්‍රදර්ශන පද්ධතීන් (FIDS) සහ අනෙකුත් ගුවන් තොටුපල පද්ධතීන්, බලශක්ති සැපයුම සහ ආලෝකකරණය, වායු සමීකරණය සහ වායු සංසරණ පද්ධතීන්, ගිනි ආරක්ෂණ සහ අනාවරණය කර ගැනීමේ පද්ධතීන් සහ දුරකථන සහ අනෙකුත් තොරතුරු තාක්ෂණ පහසුකම්වලින් සමන්විත වේ. මෙයට අමතරව මෙම පර්යන්තයට ප්‍රධාන පර්යන්තය සමග සංක්‍රමණීය සම්බන්ධතාවයක්ද පවතී.

ව්‍යාපෘතියේ මුළු ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 19 ක් වූ අතර ගු.ගු.සේ. තනිවම ඒ සඳහා ස්වයං මූල්‍යනය කිරීමට තීරණය කරන ලදී. තවදුරටත්, 2019 ආරම්භයේ වැඩ අවසන් කිරීමේ ඉලක්ක සහිතව සැලසුම් සහ ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත්තු සඳහා ජාත්‍යන්තර තරඟකාරී ලංසු කැඳවීමට තීරණය කරන ලද අතර ඒ අනුව, ලංසු ලියවිලි පිළියෙල කිරීම සහ සම්පාදනය කිරීමේ ක්‍රියාවලිය 2017 වර්ෂයේදී ආරම්භ කරන ලදී.

බණ්ඩාරණායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය - අවධි 11 අදියර 2

ධාරිතාමය අභියෝගය ජයගැනීමේ අභිප්‍රායයෙන් යුතුව බ.ජා.ගු. හි අවධි 11 අදියර 2 ව්‍යාපෘතිය සාර්ථක ලෙස ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. කෙසේවුවද, ඉංජිනේරුවරුන්ගේ මූලික පිරිවැය ඇස්තමේන්තුවලට වඩා 46% ක වැඩිවීමක් සහිතව තරඟකාරී ලංසු ලැබී තිබුනි. එමනිසා, ගු.ගු.සේ. නැවත තරඟකාරී මිල ගණන් කැඳවූ අතර එහි අවකාශය වෙනස්වීම් පහත සඳහන් පරිදි වේ.

විෂය පථයෙහි වෙනස්වීම්

- ඒ1 - පර්යන්තය සහ ගුවන් මගී මණ්ඩපය
- ඒ2 - රථ ගාල
- ඒ3 - උපයෝගිතා
- ඒ4 - බලශක්ති සැපයුම

මගීන්හට වඩා වැඩි පහසුකම් සපයමින් මෙම ව්‍යාපෘතීන් 2021 වර්ෂයේදී සම්පූර්ණ කරනු ලැබේ.

මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා ජපන් යෙන් බිලියන 74 ක ප්‍රමාණයක් වූ ජපන් ජාත්‍යන්තර සහයෝතා ඒජන්සිය (JICA) විදේශ සෘජු ආයෝජන (ODI) පියවර ණය මගින් මූල්‍යනය වන අතර උපචිත පොලිය වසරකට 0.1% කි. ශ්‍රී ලංකා රජයේ රන් සහතික යටතේ වසර 10 ක සහන කාලයක් සහිතව ආපසු ගෙවීමේ කාලය වසර 40 කි. ඉහත සඳහන් ණය ප්‍රදානය කර ඇත්තේ මධ්‍යම ආදායම් සහිත රටවල් යන වර්ගය යටතේය.

දිගුකාලීන දිශානතියක් සමග සමාගම මෙහෙයවීම

ඕනෑම සංවිධානයක් සඳහා නිවැරදි සහ ශක්තිමත් දිගුකාලීන දිශානතියක් අවශ්‍ය වේ. උපායමාර්ගික දැක්ම සැමවිටම සමාගමට විශාල චිත්‍රයක් දර්ශනය කිරීමට හැකියාව ලබා දෙයි. උපායමාර්ගික කළමනාකරණ චක්‍රයේ වැදගත් සංරචයක් වන අධීක්ෂණය කිරීමේ සහ ඇගයීමේ කාර්යය ශක්තිමත් කිරීමට අවශ්‍ය අවබෝධය සහ හඳුනාගැනීම සහිතව ගු.ගු.සේ. හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සභාපතිතුමාගේ සෘජු අධීක්ෂණය විෂය සීමාවට යටත්ව උපායමාර්ගික කළමනාකරණ ඒකකයක් පිහිටුවීමට අනුමැතිය දෙන ලදී. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් 2017 පෙබරවාරි 01 දින සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි උපායමාර්ගික කළමනාකරණ ඒකකය පිහිටුවන ලදී.

ආරක්ෂණ සංස්කෘතියක් සමග සමාගම මෙහෙයවීම

ආරක්ෂණ කළමනාකරණ ඒකකය ගු.ගු.සේ. හි ආරක්ෂණ කළමනාකරණ පද්ධතියේ ඵලදායී ක්‍රියාත්මක වීම අධීක්ෂණය කරනු ලබන අතර බ.ජා.ගු. හි, ම.රා.ජා.ගු. හි සහ කොළඹ ර.ගු. හි නියාමන ආරක්ෂණ අවශ්‍යතා අඛණ්ඩව සහතික කරයි. ආරක්ෂණ කළමනාකරණ ඒකකය ගුවන් තොටුපල තුනෙහිම ගුවන් තොටවල් තුල මෙහෙයුම් අංශයන්හි ආරක්ෂණ කාර්යසාධනය අධීක්ෂණය කිරීමේ ප්‍රමුඛ කාර්යය ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන අතර පැනනැගිය හැකි අපේක්ෂිත අවදානම් නිරන්තරව විගණනය කිරීම සහ විශ්ලේෂණය කිරීමත් ආශ්‍රිත අවදානම් අවම කිරීම සඳහා පියවර යෝජනා කිරීමත් කරනු ලබයි.

ගිනි සහ මුදා ගැනීමේ මෙහෙවර මෙහෙයවීම

ගිනි සහ මුදා ගැනීම් සේවා විසින් බ.ජා.ගු., ම.රා.ජා.ගු. සහ කොළඹ ර.ගු. තොටුපලෙහි ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ප්‍රමිත සහ නිර්දේශිත පරිචයන් වර්ෂය පුරාම පවත්වා ගෙන ගිය අතර, 2017 ජූනි 28 වන දින සියළු අභ්‍යන්තර සහ බාහිර නියෝජිතායතන සමග එක්ව කොළඹ රත්මලාන ගුවන් තොටුපලේදී මෙහෙයුම් ප්‍රමිත පවත්වා ගෙන යාම සඳහා වූ පූර්ණ පරිමාණයේ හදිසි සේවා අභ්‍යාසයක් සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. ගිනි සිද්ධීන් ලෙස ඉන්ධන ගලායාම හේතුවෙන් ගිනි ගැනීම් කිහිපයක් වූ අතර, මගීන් සමග වූ ගුවන් යානා වලට ඉන්ධන නැවත පිරවීමේදී ගුවන් යානා දෙකකට ගිනි ආවරණ සපයන ලදී. තවදුරටත්, ගුවන් තොටුපල ගිනි සහ මුදා ගැනීමේ කණ්ඩායම ගුවන් යානා හදිසි අවස්ථාවලට, දේශීය අවස්ථා 110 ක් සහ පූර්ණ හදිසි අවස්ථා 03 ක් වශයෙන් ප්‍රතිචාරය දක්වන ලදී.

ගිනි සහ මුදා ගැනීමේ සේවා ශක්තිමත් කිරීමට පහත දැක්වෙන වෘත්තීයමය සංවර්ධන පාඨමාලා ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. 2017 ජූලි/අගෝස්තු මාසවල සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානයෙහිදී ගිනි ආරක්ෂකයින් 51 ක් කණ්ඩායම් හතරකින්, 2017 නොවැම්බර්/දෙසැම්බර් මාසවල ගිනි ස්ථාන තුනෙහිම සියළු ස්ථර ප්‍රබෝධමත් කිරීමේ කණ්ඩායම් පාඨමාලා සහ බ.ජා.ගු., ම.රා.ජා.ගු. සහ කොළඹ ර.ගු. වල මෙහෙයුම් ගිනි කාර්යමණ්ඩල සඳහා ගිනි අභ්‍යාස 44 ක් වශයෙන් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී.

සියළු උනන්දු පාර්ශවයන් හට විශ්වාසදායී සේවයක් ලබා දීම සඳහා සමාගම ගිනි වැලැක්වීමේ අභ්‍යාස නිතරම කල්තබා සූදානම් වීමට දායක වෙයි.

2017 වසරේදී ගුවන් තොටුපල පර්යන්ත ගොඩනැගිලි සහ බ.ජා.ගු., ර.ගු., ම.රා.ජා.ගු., පිදුරුතලාගල සහ කඳපොල පිහිටි අනෙකුත් උපකාරක ගොඩනැගිලි වලට සියළු ගිනි වැලැක්වීමේ ක්‍රියාකාරකම් සඳහා ගිනි සහ මුදා ගැනීම් සේවා දායක විය.

ගිනි වැලැක්වීමේ පරීක්ෂාවන්

- ඒකාබද්ධ ගිනි නිවාරණ පරීක්ෂාවන් පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල - වාර 02
- ඒකාබද්ධ ගිනි නිවාරණ පරීක්ෂාවන් බන්ධිත ගුදම - වාර 02
- මාසික ගිනි නිවාරණ පරීක්ෂාවන් - වාර 12
- රත්මලාන ගිනි නිවාරණ පරීක්ෂා - වාර 01
- වාර්ෂික ගිනි නල රෝල පරීක්ෂාවන් - වාර 02
- ම.රා.ජා.ගු. ගිනි වැලැක්වීමේ පරීක්ෂාවන් ප්‍රධාන පර්යන්තය සහ අනෙකුත් උපකාරක ගොඩනැගිලි - වාර 01
- ඒකාබද්ධ ගුවන් ක්ෂේත්‍ර නිවහන් පරීක්ෂා- වාර 01

අභ්‍යන්තර සේවකයින් සහ බාහිර සංවිධාන සඳහා පහත සඳහන් පරිදි ගිනි නිවාරණ දැනුවත් කිරීමේ වැඩ සටහන් පවත්වන ලදී.

- නාලිකා උපස්ථායකයින් ගු.ගු.සේ. ඉන්ධන-පිරවුම් ස්ථානය - කාර්යමණ්ඩලය 15
- ගු.ගු.සේ. ආරක්ෂණ - කාර්යමණ්ඩලය 600
- ජෙනරල් සර් ජෝන් කොතලාවල - ශිෂ්‍යයින් 11
- ගුවන් හමුදා ගිනි භටයින් උසස් පුහුණුවන්නන් - කාර්යමණ්ඩලය 41
- ශ්‍රී ලංකා යුද්ධහමුදාව- කොමාන්ඩෝ රෙජිමේන්තුව - කාර්යමණ්ඩලය 114
- ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ බඳවා ගත් ගිනි භටයින් - කාර්යමණ්ඩලය 20
- රේගු කාර්යමණ්ඩලය - කාර්යමණ්ඩලය 80
- ශ්‍රී ලංකා නැව් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සංගමය - කාර්යමණ්ඩලය 30

ගුවන් තොටුපලෙහි ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව මෙහෙය වීම

වත්මන් සහ අනාගත අවශ්‍යතා හඳුනාගනිමින්, කළමනාකාරීත්වය ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ පුහුණු අවශ්‍යතා සඳහා සුදුසුකම් ලැබූ සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානයෙන් මූලික සුදුසුකම් ලබා ගත් ගුවන් සේවා ආරක්ෂක පිරිස් 1,025 ක් සමඟ ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව ශක්තිමත් කරමින් මෙහෙයවන ලදී. තවදුරටත් ගු.ගු.සේ. හි, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සහතිකලත් පරීක්ෂකවරුන් 690 ක්, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සහතිකලත් කළමනාකරුවන් 10 ක් සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සහතිකලත් උපදේශකයින් 20 ක් ගු.ගු.සේ. යටතේ ඇති සියළු ගුවන් තොටුපලවල ආරක්ෂාව ශක්තිමත් කරමින් සිටී. සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානයෙහි පුහුණුව අවසන් කිරීමෙන් පසු පුහුණු වන්නන් 62 ක් ගු.ගු.සේ. ආරක්ෂක අංශය විසින් 2017 ජනවාරියේදී බඳවා ගන්නා ලදී. ඔවුන් වර්තමානයේ කාර්යස්ථ පුහුණුව සඳහා යොදවා ඇත. 2017 වර්ෂය, අනෙකුත් අංශ සමඟ එක්ව අතිරේක පුහුණු වැඩ සටහන් පවත්වමින් ආරක්ෂණ කාර්යමණ්ඩලයේ දැනුම, කුසලතාවය සහ නිපුනතාවය සංවර්ධනය කිරීමට ගු.ගු.සේ. තම පුහුණුව නව මානයකට හැරවූ වර්ෂයක් විය.

ගු.ගු.සේ. හි වාණිජ ධාවක මෙහෙයවීම

හොඳම කර්මාන්ත පරිචයන් කරා යන අපගේ නොනවතින උත්සාහයේදී, ගු.ගු.සේ. අඛණ්ඩ තුන්වන වසරටත් බාහිර මූලාශ්‍ර මඟින් ගුවන් තොටුපල සහන ලබාදීමේ අපගේ ප්‍රතිපත්තිය ආරම්භ කරමින්, තරඟකාරී මිල ගණන් කැඳවීම හරහා පෞද්ගලික අංශයේ වඩාත් නිපුන ව්‍යාපාරික හවුල්කරුවන් හට නව කොන්ත්‍රාත්තු පිරිනැමූ අතර එම වාණිජ ධාවකයේදී සමාගම අතිශයින් සාර්ථක විය. ගු.ගු.සේ. හට දේශීය ප්‍රමුඛ ව්‍යාපාරික චකතුවක් හා ලොව අංක එකේ ගුවන් තොටුපල සිල්ලර වෙළඳ සැල් ක්‍රියාකරවන්නෙකුද ආකර්ෂණය කර ගැනීමට හැකි විය. වාණිජ ආදායම යෙදුමෙන් ගත් කළ, 2016 දී රු. බිලියන 7.8 සිට 2017 දී රු. බිලියන 9.8 ක් කරා ළඟා වෙමින් 2015 දී ආරම්භ කළ මහා පරිමාණ ටෙන්ඩර් ක්‍රියාවලියෙන් වසර දෙකකට පසු 27% ක වැඩි වීමක් අත්පත් කර ගන්නා ලදී. ගු.ගු.සේ. බ.ජා.ගු. හි සියළුම උනන්දු පාර්ශවයන් වෙත වාණිජ උපායමාර්ගයන්හි තම සාර්ථකත්වය තහවුරු කර ඇති අතර, ශ්‍රී ලංකාවේ වඩාත් පැහැපත් ව්‍යාපාරික මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස ඉහළ ව්‍යාපාරික අවස්ථාවක් දක්වා ඉදිරියට ගෙන යා හැක.

මඟීන් ගුවන් තොටුපලේ රැඳෙන කාලය තුල භාණ්ඩ මිලදී ගැනීමට වැඩි තේරීමක් සහ නම්‍යතාවයක් දෙනු ඇතැයි යන විශ්වාසය සමඟ, 2017 වර්ෂයේදී ගු.ගු.සේ. මඟීන්හට විලාසිතා සපිරි සොඳුරු සාප්පු අත්දැකීමක් ලබා දීමට විවිධත්වයෙන් යුත් වෙළඳසැල් ආකර්ෂණය කර ගන්නා ලදී. පාරිභෝගික භාණ්ඩ වර්ග සහ සාප්පු ප්‍රභේද හඳුනාගැනීමට පැවැත්වූ පාරිභෝගික පර්යේෂණ අධ්‍යයන පදනම් කර ගෙන මෙම වෙළඳසැල් තෝරා ගන්නා ලදී.

ගු.ගු.සේ. අලෙවි උපායමාර්ගය බ.ජා.ගු. හි සත්‍ය ලෙසම ආකර්ෂණීය වූ වෙළඳ සැල් පරිසරයක “ආගන්තුක අත්දැකීමක්” සඳහා සූදානම් කරන ලදී. ජාත්‍යන්තර සලකුණු සොයා බැලීමෙන් පසු ගුවන් තොටුපල සහන සමඟ සම්බන්ධ වීම තුළින් පිහිටවූ නව වෙළඳ සැල් සැලැස්ම යොදන ලද වාණිජමය උපායමාර්ග සමඟ හොඳින් සමපාත විය. මෙම නව ක්‍රමෝපායන් තිරසාර වර්ධන ප්‍රක්ෂිප්තයක් සඳහා මාවත සකසනු ඇත.

ගු.ගු.සේ. හි මානව සම්පත් මෙහෙයවීම

ඕනෑම ආයතනයක සාර්ථකත්වය විශාල ප්‍රමාණයකට රඳා පවතින්නේ එහි සේවකයින්ගේ කාර්යසාධනය මතය. ආයතනයේ ශ්‍රම බලකායෙහි කුසලතා මට්ටම හෝ එහි බුද්ධිමය ප්‍රාග්ධනය ආයතනයට තිබෙන තරඟකාරී වාසිය වේ. එය පහසුවෙන් එහි තරඟකරුවන් හට අනුකරණය කළ නොහැකිය. ගු.ගු.සේ. හි මානව සම්පත් අංශය සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානය සමඟ එක්ව, නායකත්වය, රැකියාව, ප්‍රජා සහ වෘත්තීය සෞඛ්‍ය මූලපිරීම්, නිපුනතාවය සහ සහයෝගය වර්ධනය කිරීම මඟින් වර්ධනයේ සහ ඵලදායිතා උපායමාර්ගයේ කොටසක් ලෙස නිපුනතාවයකින් යුත් මානව ප්‍රාග්ධනයක් සංවර්ධනය කිරීමේදී සක්‍රීය භූමිකාවක් නිරූපනය කරයි. මානව සම්පත් පරිචයන් පිටු 67 සිට 74 දක්වා වූ මානව සම්පත් කළමනාකරණය යටතේ විස්තරාත්මකව සාකච්ඡා කරයි.

අලෙවිකරණය සහ ආයතනික සන්නිවේදනයන් මෙහෙයවීම

අභ්‍යන්තර සහ බාහිර අලෙවිකරණ ප්‍රයත්න හරහා සියළු උනන්දු පාර්ශවයන්ගේ අපේක්ෂා ඉක්මවන ප්‍රධාන ව්‍යාපාරික දර්ශනය ලෙස අලෙවිකරණය සම්බන්ධ කරමින් සංවිධානයට, ගුවන් සේවා කර්මාන්තයට, ගුවන් සංචලනයේ අනාගතයට සහ ජාතික ආර්ථිකයට වටිනාකමක් නිර්මාණය කිරීම සඳහා ගු.ගු.සේ. හි අලෙවිකරණ සහ ආයතනික සන්නිවේදන ඒකකය වගකිව යුතුය.

සමාගමට මෙන්ම එහි උනන්දු පාර්ශවයන් සඳහා වටිනාකමක් නිර්මාණය කරමින් ඒකකය විසින් සමාලෝචිත කාලපරිච්ඡේදය තුලදී ආරම්භයන් සහ ව්‍යාපෘති ගණනාවක් ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ අනෙකුත් අංශ සඳහා සහයෝගය පලකිරීම සිදු කරන ලදී. ආරම්භ කළ ප්‍රධාන වැඩසටහන් අතර “ආගන්තුක”

සංස්කෘතිය සහ සන්නාමගත කිරීම ඉස්මතු කොට දැක්විය හැකිය.

ගු.ගු.සේ. හි පුහුණු ඒකකය මෙහෙයවීම

2017 වර්ෂය තුලදී සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානය විසින් විශේෂ පුහුණු වැඩසටහන් පවත්වන ලදී.

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානය ගු.ගු.සේ. හි පුහුණු කිරීමේ හස්තය වේ. සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානය 2017 සැප්තැම්බර් 04 සිට 08 දක්වා ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ පුහුණු උපදේශක පාඨමාලාව 2 වන කොටස සාර්ථක ලෙස ඉදිරිපත් කරන ලදී. මෙම ප්‍රමිතකරණය කළ පුහුණු පැකේජය ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ගෝලීය ගුවන් සේවා කාර්යාලය විසින් සංවර්ධනය කරන ලද අතර, සෑම බෙදාහැරීමක්ම ට්‍රේනර් ප්ලස් විද්‍යුත් කළමනාකරණ පද්ධතිය හරහා පරිපාලනය කරයි. පාඨමාලාව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ට්‍රේනර් ප්ලස් වැඩසටහන් විශේෂඥයෙක් සහ පුහුණු කරුවෙක් මෙන්ම ඉරානයේ සිවිල් ගුවන් සේවා තාක්ෂණ විද්‍යාලයේ ස්ථිර අංශ සාමාජිකයෙක් වන ඉස්මයිල් ෆරාපි විසින් බෙදා හරින ලදී. සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානයේ ජ්‍යෙෂ්ඨ උපදේශකයින් 10 ක් මෙම පාඨමාලාව හැදෑරූ අතර ඔවුන්ගේ උපදේශන හැකියාවන් වැඩි දියුණු කිරීමට සහ පිළිගනු ලැබීමට එය ඉවහල් විය.

මෙම පාඨමාලාවේ ඵලය වන්නේ කලාපීය ආයතනයක් ලෙස එහි ප්‍රතිරූපය සහ එහි තරඟකාරී ඉම වැඩි දියුණු වීමයි.

සමාගම තෝරා ගත්, ගුවන් සේවා ආරක්ෂණයෙහි වෘත්තිකයින් බවට පත් වීමට අපේක්ෂා කරන තරුණ පුහුණුවන්නන් 112 දෙනෙකුට දේශීයව අනුමත ගුවන් සේවා ආරක්ෂණ ක්‍රියාපටිපාටින් අනුව ගුවන් තොටුපලෙහි ආරක්ෂාකාරී මිනුම් ක්‍රියාත්මක කිරීමට, අධීක්ෂණය කිරීමට සහ යොදා ගැනීමට අවශ්‍ය නිපුනතා සැපයීම සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානයෙහි ගුවන් සේවා ආරක්ෂණ පුහුණු ඒකකය "ගුවන් තොටුපල ආරක්ෂණ පිරිස් සඳහා වූ මූලික පුහුණුව" පාඨමාලාව පවත්වන ලදී. සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානයෙහි ගුවන් තොටුපල කළමනාකරණ පුහුණු ඒකකය ඔවුන්හට 2017 ජූනි 01 දින සිට ජූලි 21 දින දක්වා තම ප්‍රමිතකරණය කළ පුහුණු පැකේජයක් වූ "ගුවන් සේවා සහායකවරුන් සඳහා ඇබ්-ඉනිසියෝ පාඨමාලාව" හරහා මූලික පුහුණුවක් ලබා දෙන ලදී.

2017 අගෝස්තු 08 දින සිට නොවැම්බර් 30 දින දක්වා සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානයෙහි ඉලෙක්ට්‍රොනික ඉංජිනේරු පුහුණු ඒකකය 15 කින් සමන්විත පළමු කණ්ඩායම සඳහා "ගුවන් ප්‍රවාහන ආරක්ෂණ ඉලෙක්ට්‍රොනික පිරිස් සඳහා මුදා ගැනීමේ පාඨමාලාව" පවත්වන ලදී.

මෙම බඳවා ගත්තවුන් හට විශ්වාසයකින් යුතුව ගුවන් තොටුපලවල් පාලනය කළ හැකි වන පරිදි සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානයෙහි ගුවන් ප්‍රවාහන සේවා පුහුණු ඒකකය ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ 052 ගුවන් තොටුපල පාලන පාඨමාලාව පවත්වන ලදී. සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානයෙහි පැරණි අනුකාරකය මත පුහුණු වූ අවසාන කණ්ඩායම ඔවුන් වූ අතර මෙය ඉතා ඉක්මනින් ප්‍රතිස්ථාපනය කරනු ඇත.

විශාල චිත්‍රනය තුළින් අනාගතය පිළිබඳ අපේක්ෂාව

ගු.ගු.සේ. සංස්ථාපිත ආයතනයක් ලෙස, අනාගතයේ එය ආසියානු කලාපයේ වඩා කාර්යක්ෂම සහ මිත්‍රශීලී ගුවන් සේවා සපයන්නෙක් වීමට අපේක්ෂා කරයි. ගුවන් තොටුපල පිළිබඳ ව්‍යාපාරික නිර්වචනය කාලයත් සමග වෙනස් වී ඇති අතර, ඒවා සංචාරකයන් සහ ප්‍රජාව සඳහා ගමනාන්තයන් ලෙස සලකයි. තවදුරටත්, ගුවන් තොටුපල ආර්ථිකයට වටිනාකමක් එකතු කරමින් රටෙහි දළ දේශීය නිෂ්පාදිතය තුල සුවිශේෂී භූමිකාවක් නිරූපනය කරයි. ගුවන් තොටුපලවල් මුළු මහත් ජාතියේම ඉදිරි දොරටු වන අතර සමාගම වෙනුවෙන් වැඩ කරන සෑම පුද්ගලයෙක්ම සමස්ථ ජාතියේම සන්නාම තානාපතියෙකුගේ භූමිකාව නිරූපනය කරයි. එමනිසා, ගු.ගු.සේ. තම විශාල චිත්‍රනය දකිමින් තම ව්‍යාපාර ආකෘතියේ පාරිභෝගික කේන්ද්‍රගත බව සංකල්පනය කර ඇත. තම අනාගතයේ ඒකාබද්ධ ප්‍රවේශයක් සඳහා, ප්‍රධාන ගුවන් තොටුපලවල් දෙකක් සහ දේශීය ගුවන් තොටුපලවල් දෙකක් සමග ගු.ගු.සේ. තම අපේක්ෂිත අනාගතය මෙහෙයවයි.

ගු.ගු.සේ. ශ්‍රී ලංකා සංචාරක ව්‍යාපාරය, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය, හෝටල් කර්මාන්තය සහ අනෙකුත් ප්‍රධාන ප්‍රතිලාභ ලබන්නන් වැනි ප්‍රමුඛ උනන්දු පාර්ශවයන් සමග කර්මාන්තය මට්ටමේ සහයෝගී ප්‍රවේශයක් හරහා වැඩකිරීමට අදහස් කරයි.

සෑම වර්ෂයකම ආසන්න වශයෙන් මිලියන 10 ක් පමණ වූ ගමන්කරන මගීන් සමග බ.ජා.ගු., රටෙහි ප්‍රධාන දොරටුව වන අතර, මගී සංඛ්‍යාව තවමත් දැඩි ලෙස වර්ධනය වෙමින් පවතී. මගීන්ගේ බලාපොරොත්තු සපුරාලීම සහ ඉක්මවීම සඳහා වේගවත් මගී ප්‍රවාහයක් සහ වර්ධනය වූ පාරිභෝගික අත්දැකීම් පිරිනැමීමට ගු.ගු.සේ. හට අතිරේක ධාරිතාවක් අවශ්‍ය වේ.

ඊළඟ වසර පහ තුල බ.ජා.ගු. හි මෙහෙයුම් ධාරිතාව දෙගුණ කිරීමේ අවශ්‍යතාවය සමාගම හඳුනාගෙන ඇති අතර, ධාරිතාව වැඩිදියුණු

කිරීමේ වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිතය. ගු.ගු.සේ. තම වැඩිදියුණු වූ තරඟකාරී වාසි මත කලාපීය සහ ගෝලීය තරඟකාරිත්වයට ඔරොත්තු දීමේ හැකියාවක් ඇති වෙළඳපල පාදක කරගත් විශ්වාසදායී ආයෝජනයක් සහිත සමාගමක් බවට පරිවර්තනය වෙමින් සිටී. සමාගම දිවයින පුරා විසිරී ඇති සිවිල් ගුවන් තොටුපලවල පවත්නා යටිතල පහසුකම් භාවිතා කරමින් දේශීය ගුවන් සේවය ප්‍රවර්ධනය කිරීමට සහ තම ශක්තීන් දිවයින පුරා ව්‍යාප්ත කිරීමට සැලසුම් කරමින් සිටියි. සමාගමෙහි උපායමාර්ගික සැලැස්ම තුල හඳුනාගෙන ඇති උපායමාර්ගික දිගුකාලීන ඉලක්ක සහ අරමුණු එහි අනාගතය කල් තබා දකියි.

දේශීය ගුවන් තොටුපලවල ධාරිතා ජයගැනීම

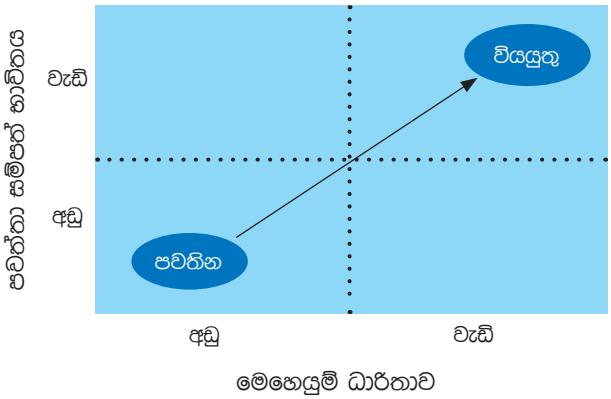
2017 වර්ෂයේදී දේශීය ගුවන් තොටුපල සංවර්ධන ප්‍රයත්න සඳහා වූ ගු.ගු.සේ. හි උපායමාර්ගය, කොළඹ රත්මලාන ගුවන් තොටුපල සහ මඩකලපු ගුවන් තොටුපල සංවර්ධනය කිරීමට ඉහළ කළමනාකාරිත්වය විසින් ගනු ලැබූ දූරදර්ශී තීරණයට සාක්ෂියක් විය. ජාතික සංවර්ධන මූලාරම්භයන් සමග, ගු.ගු.සේ. මෙම ගුවන් තොටුපල දෙකෙහිම උපායමාර්ගික වැදගත්කම හඳුනාගත් අතර, ධාරිතාමය අභියෝගය ජය ගැනීම සඳහා මූලික සැලසුම සාර්ථකව සම්පූර්ණ කරන ලදී.

කොළඹ රත්මලාන ගුවන් තොටුපලෙහි ධාරිතාවය ජයගැනීම සහ සම්පත් භාවිතය ප්‍රශස්ථකරණය, නව යුගයක ආරම්භයක්

ගු.ගු.සේ. හි ඉහළ කළමනාකාරිත්වය සම්පත් භාවිතය ප්‍රශස්ථකරණය සඳහා එහි නව උපායමාර්ගික මෙහෙයවීම් සමග ධාරිතාව ජයගනිමින් කොළඹ රත්මලාන ගුවන් තොටුපල මෙහෙයවයි. මෙහෙයුම් ධාරිතාව සහ සම්පත් භාවිතය උපරිම මට්ටමට ගුවන් තොටුපල පරිවර්තනය කිරීමේ දිගු කාලීන ඉලක්කය සමග නව උපායමාර්ගික මෙහෙයවීම හසුරුවන ලදී.

පවත්නා සම්පත් උපරිමව භාවිතා කිරීම මගින් ගුවන් තොටුපල ප්‍රශස්ථ මෙහෙයුම් ධාරිතාවට ගෙන ඒමට සැලසුම් කරන ලදී.

මෙම සංකල්පීයකරණය පහත දැක්වේ



2017 වර්ෂයේදී, කොළඹ රත්මලාන ගුවන් තොටුපලෙහි ප්‍රධාන සැලැස්ම, "ශ්‍රී ලංකා කොළඹ ප්‍රධාන දොරටුව" වූ එහි අපේක්ෂිත තත්වයට පත්කරමින් 2018 සිට 2030 දක්වා කාලය සඳහා අදහස් කළ අනාගතය වෙනුවෙන් සංවර්ධනය කරන ලදී. කොළඹ රත්මලාන ගුවන් තොටුපලට ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක කර්මාන්තයේ වර්ධනයට දායක වීම සඳහා විශාල හැකියාවක් තිබේ. රට තුල, කලාපයේ මෙන්ම ලෝකයේ සිදුවන සමාජ ආර්ථික වෙනස්කම් සැලකිල්ලට ගනිමින්, කල්තබා දැකියහැකි අනාගතයෙහි වර්ධනය වන ඉල්ලුම සපුරාලීම පිණිස මතුවන අවස්ථා පිළිබඳව ගු.ගු.සේ. අවධානය යොමු කරයි. කොළඹ රත්මලාන ගුවන් තොටුපලෙහි අනාගත වර්ධනය සහ සංවර්ධනය අප රටෙහි ආර්ථික වර්ධනයට සහ සමෘද්ධියට සමීප ලෙස සම්බන්ධ වන බව සර්වශුභවාදී ලෙස විශ්වාස කරයි.

කොළඹ ගුවන් තොටුපල පිළිබඳ දිගුකාලීන උපායමාර්ගික ඉලක්කය වනුයේ පවත්නා සම්පත්


1


2

උපරිමව භාවිතයට ගනිමින් ප්‍රශස්ථ මෙහෙයුම් ධාරිතාව දක්වා එය ගෙන ඒමයි. උස් මට්ටමක සංචාරක ව්‍යාපාරයක්, ස්ථාවර පදනම් මෙහෙයුම් සඳහා විදේශ ආයෝජන, ව්‍යාප්ත කිරීම් සඳහා දේශීය මෙහෙයුම් ඉල්ලුම, කලාපයේ ගුවන් සේවා පුහුණුවට පවතින ඉල්ලුම, පෞද්ගලික පෙට් යානා මෙහෙයුම්වල වර්ධනය සහ ජාත්‍යන්තරව ළඟාවන මඟින් සඳහා දේශීය සම්බන්ධතාවය ඇතිකිරීම වැනි විභව ව්‍යාපාරික අවස්ථා මඟින් කොළඹ රත්මලාන ගුවන් තොටුපලෙහි සංවර්ධන අවශ්‍යතා අවධාරණය කරයි.

කොළඹ රත්මලාන ගුවන් තොටුපලෙහි නව උපායමාර්ගික මගපෙන්වීම

උපායමාර්ගික සුවිශේෂිත්වය, ධාරිතා සහ හැකියාවන් සැලකිල්ලට ගනිමින්, කොළඹ රත්මලාන ගුවන් තොටුපල පහත සඳහන් වන පරිදි ප්‍රධාන ක්ෂේත්‍ර පහක් යටතේ සංවර්ධනය කරනු ඇත.



කොළඹ රත්මලාන ගුවන් තොටුපලේ නව අපේක්ෂාවන් සහ දියුණු වීමේ සැලසුම් සමග, එහි අපේක්ෂිත අනාගතය සඳහා ගු.ගු.සේ. හි ධාරිතාමය අභියෝගය ජයගනිමින් නව යුගයක් ආරම්භ කරන ලදී.

මඩකලපු ගුවන් තොටුපල

ශ්‍රී ලංකාවේ දේශීය ගුවන් සේවාව සංවර්ධනය කිරීමේ රජයේ ප්‍රතිපත්තියට අනුකූලව ගු.ගු.සේ. ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය සමග එක්ව මඩකලපු ගුවන් තොටුපල ශ්‍රී ලංකාවේ නැගෙනහිරට පිවිසුම් දොරටුවක් ලෙස සංවර්ධනය කිරීම ආරම්භ කරන ලදී. මඩකලපු ගුවන් තොටුපල මඩකලපු නගරයෙන් කි.මී. 2.4 ක් දුරින් අග්නිදිගට වන්නට පිහිටා ඇති අතර ශ්‍රී ලංකාවේ නැගෙනහිර වෙරළ පුබුදුවාලමින් ආකර්ෂණීය කලපු, රන්වන් වෙරළ තීරයක් සහ වෙනත් බොහෝ චේතිහාසික ස්ථානවලින් වට වී ඇත. මඩකලපු ගුවන් තොටුපල ගු.ගු.සේ. මෙහෙයුම් යටතේ චිකතු වූ සිව්වන ගුවන් තොටුපල වේ. ගුවන් තොටුපල අත්පත් කර ගැනීම සඳහා මූලික සැලසුම් සම්පාදනය කිරීමට 2017 වසර ගු.ගු.සේ. හට ඉතා වැදගත් විය.

ම.රා.ජා.ගු. - උපායමාර්ගික සම්බන්ධතා හරහා වර්ධනය

ම.රා.ජා.ගු. මෙහෙයුම් සහ නඩත්තු කිරීම් වෙනුවෙන් G2G පදනම මත වසර 99 ක කාලයක් සඳහා 70:30 හිමිකම් පදනම යටතේ බද්ධ ව්‍යාපාරයක් ලෙස කටයුතු කිරීමට, ඉන්දියානු රජයෙන් ශ්‍රී ලංකා රජයට යෝජනාවක් ලැබී තිබේ. ඉන්දියානු රජයේ යෝජනාව වාණිජ ගුවන් සේවාවක් සඳහා ම.රා.ජා.ගු. මෙහෙයවීමට, කළමනාකරණය කිරීමට, නඩත්තු කිරීමට සහ සංවර්ධනය කිරීමට ඇති කැමැත්ත පෙන්වයි. යෝජනාව මඟින් ඉන්දියානු රජය තම හිමිකම් කොටස (70%) වෙනුවෙන් චික්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 205 ක් ආයෝජනය කිරීමේ කැමැත්ත පළකරන අතර, ශ්‍රී ලංකා රජය ඉතිරි කොටස (30%) සඳහා චික්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 88 ක් ආයෝජනය කළ යුතුය. මුළු චිකතුව චික්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 293 කි.


3

1 බ.ජා.ගු. හි ධාවනපථය ආස්තරණය කිරීමේ කටයුතු ක්‍රියාත්මක වෙයි.

2 බ.ජා.ගු. ධාවනපථයෙහි භූමිගත කේබල් ඇතිරීම

3 ම.රා.ජා.ගු. හි මඟින් පරීක්ෂා කිරීම

ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ප්‍රගතිය තුල, G2G යෝජනාව ඇගයීම සඳහා 2017 ජූලි 27 වන දින අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත් කළ ගිවිසුම පිළිබඳ කමිටුවක් සහ ව්‍යාපෘති කමිටුවක් පත්කරන ලදී. 2017 සැප්තැම්බර් 15 වන දින රාජ්‍ය මූල්‍ය දෙපාර්තමේන්තුව අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය අනුව ව්‍යාපෘති කමිටුව පත් කරන ලදී. ඒ අනුව, 2017 අගෝස්තු 30 වන දින ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා විසින් කරනු ලැබූ ඉල්ලීම පදනම් කරගෙන ඉන්දියානු ගුවන් තොටුපල අධිකාරිය (AAI) විසින් 2017 ඔක්තෝබර් 17 දින විස්තීර්ණ යෝජනාවක් ඉදිරිපත් කරන ලදී. තවදුරටත්, ව්‍යාපෘති කමිටුව 2017 නොවැම්බර් 28 දිනැති තම අතුරු වාර්තාව 2017 දෙසැම්බර් 6 දිනැති අතිරේකයක් සමග අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත්කළ ගිවිසුම පිළිබඳ කමිටුව වෙත ඉදිරිපත් කරන ලදී. එම කමිටුවේ මගපෙන්වීම මත 2018 ජනවාරි 12 දිනැති ලිපිය මගින් නීතිපතිගේ මතය විමසන ලදී. 2017 මාර්තු 28 වන දින අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත්කළ ගිවිසුම පිළිබඳ කමිටුව ව්‍යාපෘති කමිටුව සමග එක්ව ඉන්දියානු රජයේ නියෝජිතයින් සමග ද්විපාර්ශවීය හමුවක් පැවැත්වූ අතර ඉන්දියානු රජය විසින් ඉදිරිපත් කරනු ලැබූ යෝජනාවට පහසුකම් සැපයීම පිණිස 2010 අංක 14 දරණ සිවිල් ගුවන් සේවා පණතට සංශෝධනයක් සහ රෙගුලාසි පණතට සංශෝධනයක් කිරීම පිළිබඳ නීතිපති වරයාගේ මතය දැනුම් දෙන ලදී. 2018 මාර්තු 28 දින පැවති හමුවට පසුව ඉන්දියානු රජය ම.රා.ජා.ගු. ප්‍රධාන සැලැස්ම, මානව සම්පත් සැලැස්ම ආදී අතිරේක විස්තර ඉල්ලා සිටි අතර 2018 අප්‍රේල් 27 දින ඒවා ඉදිරිපත් කරන ලදී. අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත්කළ ගිවිසුම පිළිබඳ කමිටුව මෙම යෝජනාව සමග ඉදිරියට යාම සඳහා ඉන්දියානු රජයේ ස්ථිර කිරීම අපේක්ෂාවෙන් සිටී.

1 ගු.ගු.සේ. නිලධාරීන් ගංවතුරෙන් අවතැන් වූවන්ට සහය දෙමින්

2 ගංවතුරෙන් අවතැන් වූවන්ට ආධාර වශයෙන් පැදුරු ලබා දෙමින්

සියළු ආයතන තම උපරිමයෙන් එක් වහලක් යට එකට සිටින විට, සහක්‍රියාකාරකය එහි හොඳම තත්වයේ වෙයි.

ගු.ගු.සේ. යනු බොහෝ රාජ්‍ය මෙන්ම පෞද්ගලික ආයතන එක් වහලක් යටතට රැස් කරන සංස්ථාපිත ආයතනයකි. තම ප්‍රධාන ගනුදෙනුකරුවන්ට, ගුවන් සේවා වලට, මගීන්ට සහ අනෙකුත් උනන්දු පාර්ශවයන්ට වටිනාකම් නිර්මාණය කරමින් ආයතන ගණනාවක් සමග කටයුතු කිරීම, වැඩිවන ගුවන් ගමන් ඉල්ලුම සහ ධාරිතා සීමාකාරී වීම සමග පහසු කටයුත්තක් නොවේ. කෙසේවුවද, ගු.ගු.සේ. අනෙකුත් උනන්දු පාර්ශවයන් සමග සහක්‍රියාකරමින් කණ්ඩායම්ගත පීවගුණය සහිත සංවිධාන සංස්කෘතියකින් කටයුතු කිරීමේ අසාමාන්‍ය හැකියාව ඔප්පු කර ඇත. බ.ජා.ගු. හි ධාවන පථය නවීකරණ ව්‍යාපෘතියත් සමග, 2017 වර්ෂය, සියළු ආයතන තම උපරිමයෙන් එක් වහලක් යටතට එක් වූ විට සහක්‍රියාකාරීත්වය වඩා හොඳ තත්වයේ පවතින බව ඔප්පු කළ වසරක් විය.

බ.ජා.ගු. හි ධාවන පථය නවීකරණය කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

බ.ජා.ගු. විය ඉදිකළ 1986 වසරේ සිට තනි ධාවන පථයක් සහිත ගුවන් තොටුපලක් විය. එතැන් සිට ගුවන් සංචලන 900,000කට වඩා හසුරුවා ඇතත් එහි ප්‍රධාන අළුත්වැඩියාවක් සිදු කර නොමැත. ගුවන් යානා මෙහෙයුම් ගණනාවක් සිදු කිරීම සහ ඉපැරණි බව හේතුවෙන් ධාවන පථයේ බරපතල හානි සහ ඉරිතැලීම් දෘශ්‍යමාන විය. තවදුරටත්, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ විගණනය සහ ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්ගේ විගණනය ධාවන පථය ආස්තරණය කිරීමේ අවශ්‍යතාවය නිරීක්ෂණය කරන ලදී.





ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සහ ශ්‍රී ලංකා රජයේ මගපෙන්වීම යටතේ ගු.ගු.සේ. හට, 2017 ජනවාරි 6 දින සිට 2017 අප්‍රේල් 5 දක්වා මාස තුනක කාලයක් තුල පෙ.ව. 8.30 සිට ප.ව. 4.30 දක්වා මෙහෙයුම් සඳහා වසා තබමින් මඟීන්හට අවම අපහසුවක් ඇතිවන පරිදි මෙම කාලය තුල පවතින සාපේක්ෂව අඩු ගුවන් යානා සංචලන ප්‍රමාණය සලකා බලමින්, ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. ගුවන් සංතරණ සේවා අංශය, ගුවන් තොටුපල කළමනාකරණ අංශය, විදුලි ඉංජිනේරු අංශය සහ ගු.ගු.සේ. හි අනෙකුත් අදාල අංශ, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය, ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් කම්ටුව, රජයේ නියෝජිතායතන ආදී ආයතන සමග සමීප සම්බන්ධීකරණයකින්, ගෘහ නිර්මාණ, භූමි අලංකරණ සහ අභ්‍යන්තර නිර්මාණ අංශය විසින් පිළියෙල කළ යහපත් පූර්වක්‍රියාකාරී සැලැස්ම ඉදිකිරීමේ කාලපරිච්ඡේදය තුල සවිස්තරාත්මක නිදහස් වාණිජමය මෙහෙයුමක් නිර්මාණය කිරීමට මග පෙන්වන ලදී.

වැඩ විෂය පථය තුල ධාවන පථයේ ගැටිය පුළුල් කිරීම, බැහැරුම් මාර්ගය ඇතිරීම, පටු පටිය පුළුල් කිරීම, ගගන නාවික භූමියේ ආලෝක පද්ධතිය උසස් කිරීම ආදිය ඇතුලත් විය. කොන්ත්‍රාත්තුව නිර්මාණ සහ ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත්තවක් ලෙස නිරවුල්ව ප්‍රකාශ කරන ලදී. නිර්මාණ සමාලෝචනය සහ ඉදිකිරීම් අධීක්ෂණය සඳහා ව්‍යාපෘති උපදේශකයින් වූයේ නෙදර්ලන්ත ගුවන් තොටුපල උපදේශකවරුන්ය. චීන ජාතික ගුවන් තාක්ෂණ ජාත්‍යන්තර ඉංජිනේරු සංස්ථාව ධාවන පථය ඇතිරීමේ ව්‍යාපෘතියේ නිර්මාණ සහ ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත්කරු විය.

මඟීන්, ගුවන් යානා සහ භාණ්ඩ මෙහෙයුම්වලට අඩු අවහිරයක් සමගින් සහ ගුවන් තොටුපල ගොඩනැගිලි තුල සුරක්ෂිත බව මෙන්ම ආරක්ෂාව තහවුරු කරමින් කාලපරිච්ඡේදය තුල මෙහෙයුම් වලදී ඇතිවන අපහසුකම් අවම කර පාලනය කරන ලදී. ජාතික අවශ්‍යතාවයක් ලෙස දකිමින්, සියළු උනන්දු පාර්ශවයන් එනම් රේගුව, ආගමන විගමන, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය, ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් කම්ටුව, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව, කටුනායක/බ.ජා.ගු. හි ශ්‍රී ලංකා පොලීසිය, රාජ්‍ය බුද්ධි සේවාව, අපරාධ පරීක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව සහ විදේශ සේවා කාර්යාංශය වැනි ආයතන විසින් අවබෝධයෙන් යුතු විශිෂ්ඨ සේවාවක් ලබා දෙන ලදී. ඉහත සඳහන් ආයතනවල ආදර්ශමත් සංයුක්ත සහයෝගය ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් කර්මාන්තයට මෙවැනි ක්‍රියා කිරීමට බාධක නොමැති බව පැහැදිලි කරන ලදී. සාමූහික සහක්‍රියාවේ ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් ඇස්තමේන්තුගත දිනය වන 2017 අප්‍රේල් 5 දිනටත් කලින් පැය 24 තුල මෙහෙයුම් සඳහා ධාවන පථය විවෘත කරන ලදී.

මඟී අපහසුතා අවම කරමින්

ඉදිකිරීම් කාලපරිච්ඡේදය තුල ආගමන කවුළු 16 ක් ක්‍රියාත්මක කිරීමට සේවා වැඩසටහන් ක්‍රමයක් ක්‍රියාත්මක කළ අතර පිටත්ව යාමට පැයක් ඇතුලත පරීක්ෂා කිරීම් අවසන් කිරීම සඳහා ශීඝ්‍රගාමී කවුළු දෙකක් ක්‍රියාත්මක විය.

ධාවනපථය වසා දැමූ කාලය රට අභ්‍යන්තරයේ හා ජාත්‍යන්තර ගුවන් යානා මෙහෙයුම් සඳහා ශ්‍රී ලංකාවෙහි අනෙකුත් ගුවන් තොටුපලවල් මඟින් පහසුකම් සපයන ලදී. ඒ අනුව ම.රා.ජා.ගු. සහ කොළඹ ර.ගු. මෙම කාලය තුල ගුවන් සේවා සඳහා පහසුකම් සැපයීමට මහත් සේ දායක විය. කොළඹ ගුවන් තොටුපල මෙම කාලය තුල බොහෝ කුඩා ගුවන් යානා ආකර්ෂණය කර ගත් අතර අවහිරතා නොමැති මඟී මෙහෙයුම් සඳහා වැඩපිළිවෙල සකස් කරන ලදී. මෙයට අමතරව, ගුවන් තොටුපල තුල සැපයූ පහසුකම් මඟින් බොහෝ වෙළඳ ගුවන් යානා ආකර්ෂණය කර ගන්නා ලදී.



භූමිය හැසිරවීම

එකම භූමි හසුරුවන්නා ලෙස ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය ඔවුන්ගේ දක්ෂ භූමි හසුරුවන්නන් යොදවමින් සියළු භූමි හැසිරවීමේ මෙහෙයුම් පිළිබඳව කැපවුණු භූමිකාවක් නිරූපනය කරන ලදී. මෙම අරමුණ සඳහා ගුවන් තොටුපලවල් තුනෙහිම විශේෂිත වූ උපකරණ භාවිතා කරන ලදී.

ම.රා.ජා.ගු. විසින් ඉටු කරනු ලැබූ භූමිකාව

මෙහෙයුම් සඳහා පැය 24 පුරාම ම.රා.ජා.ගු. හි සේවය ලබාගත හැකිබව හා ගුවන් සේවාවලට තම ගුවන් යානා පහසුවෙන් ගමනාන්තයක් ලෙස මෙන්ම හැරවුම් ස්ථානයක් ලෙස ම.රා.ජා.ගු. යොදා ගත හැකි බව තහවුරු කරන ලදී. සම්බන්ධතාවය ඇති කර ගැනීමට හෝ තාක්ෂණික නැවතුමක් සඳහා අභිලාෂයක් ඇති ඕනෑම ගුවන් සේවාවක් සඳහා පහසුකම් සැපයීමට මෙම කාලය තුල ම.රා.ජා.ගු. හොඳින් සූදානම්ව සිටින ලදී.

මඟීන් තම වටිනාකාලය කැපකරමින් සහ තමන්ට වන තාවකාලික අපහසුව විඳදරා ගනිමින් ජාතික ප්‍රමුඛත්වයක් දුන් මෙම කාර්යය උදෙසා ගු.ගු.සේ. වෙත තම පූර්ණ සහයෝගය පළකිරීම සිහිකටයුතු වේ. ගු.ගු.සේ. කළමනාකාරීත්වය තම කාර්යමණ්ඩලය මෙන්ම ඉහතින් සඳහන් කළ අනෙකුත් ආයතනවල කාර්යමණ්ඩලයන්ද විශේෂිත මෙහෙයුම් කාලය තුල උනන්දුවෙන් කටයුතු කිරීම පිළිඳව අතිශයෙන් ප්‍රීතියට පත්වෙයි. බ.ජා.ගු. හි ධාවන පථය ඇතිරීමේ ව්‍යාපෘතිය හොඳින් සැලසුම් කළ විධිමත් ලෙස සම්බන්ධීකරණය කළ සියළු උනන්දු පාර්ශවයන් සමග පාලනය කළ ව්‍යාපෘතියක් විය. සියළු ගුවන් තොටුපල මෙහෙයුම් මඟීන් ගේ සුවපහසුවට කිසිදු අවහිරයක් නොවී විධිමත් ලෙස කරගෙන ගිය බව නිරීක්ෂණය කරන ලදී.

ව්‍යාපෘතියේ සාර්ථකත්වය පූර්ණ වශයෙන්ම, ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය, ගු.ගු.සේ., ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය, අනෙකුත් ගුවන් සේවා සහ බ.ජා.ගු. හි සියළුම උනන්දු පාර්ශවයන් එකට එක්ව සිදුකළ සාමුහික කර්තව්‍යයකි.

උනන්දු පාර්ශව සම්බන්ධතාවය - හරාත්මක වටිනාකම නිර්මාණය කිරීමේ යතුර

ගුවන් තොටුපල මිනිසුන් එකට මුණ ගස්වන ස්ථානයක් වන අතර, එය ගුවන් ප්‍රවාහන කර්මාන්තය තුල තම අරමුණු ඉටුකර ගන්නා ව්‍යාපාරයන් ගණනාවක් සහසම්බන්ධ කරයි. එසේම එයට බහුවිධ උනන්දු පාර්ශවයන් එනම් මඟීන්, සේවකයින්, ගුවන් සේවා, රාජ්‍ය නියෝජිත ආයතන, රේගුව, ආරක්ෂක සහ ආගමනය සහ අනෙකුත් සේවා සපයන්නන් විවිධ වූ සේවා සපයමින් සම්බන්ධ වෙයි.

විශිෂ්ට ගමනක් යන ගු.ගු.සේ. එම ගමනේදී, මඟී අත්දැකීම් තෘප්තිමත් කිරීම ප්‍රධාන වශයෙන් සලකන අතර මඟීන් හට ධනාත්මක මඟී අත්දැකීමක් ලබා දීම සඳහා උපාය මාර්ග මෙහෙයවයි. 212 ක් වූ ඉදිරිපෙළ සේවා සපයන සේවක කාර්යමණ්ඩලයක් ගුවන් තොටුපලේදී මඟීන්ගේ ගමන ඔවුනට අමතක නොවන අත්දැකීමක් බවට පත් කිරීම සඳහා කාර්යක්ෂම මෙහෙයුම් සේවා සැපයීමට පැය 24 පුරා ක්‍රියාත්මක වෙයි.

වැඩිවන මඟී පරිමාව සමග ඔවුන්හට වඩාත් දියුණු වෙළඳසැල් පහසුකම් ලබා දීමට සහ ඔවුන් ගත කරන කාලය වැඩිදියුණු කිරීමට වෙනස් වෙළඳ නාම නියෝජනය කරන වෙළඳසැල් 36 ක් ගුවන් තොටුපලේ ඇත. තවද, වඩා පහසු මඟී ගමනක් සැපයීම සඳහා විවිධ විනෝදාත්මක අවස්ථා 2017 වර්ෂය තුල සංවිධානය කරන ලදී.

බ.ජා.ගු ගුවන් තොටුපලෙහි සෑම දිනකම ආසන්න වශයෙන් ගුවන් යානා 200 ක් පමණ ගොඩබෑම හා ඉහළ නැංවීම සිදුකරයි. එම සෑම යානයක්ම ඉන්ධන පිරවීම, පිරිසිදු කිරීම, භාණ්ඩ ගොඩ බෑම හෝ පැටවීම සිදු කරන අතර මඟීන් බැස්සවීම හෝ නැවත නැංවීම සිදුකරයි. විවිධ හවුල්කරුවන් ගණනාවක් මෙම හැසිරවීමේ මෙහෙයුමට සම්බන්ධවන අතර, ගුවන් සේවා භූමිය හැසිරවීමේ සමාගම් ඒ අතර වෙයි. මෙම ක්‍රියාපටිපාටින්හි අරමුණ වූයේ පිටත්ව යාමේ වේලාවන් වර්ධනය කිරීම, සම්පත් භාවිතය ප්‍රශස්ථකරණය කිරීම, ප්‍රමාද අඩුකිරීම සහ එමනිසාම වේලාවට වැඩ කිරීම වර්ධනය කිරීමයි. එමනිසා, ගු.ගු.සේ. නව ව්‍යාපාරික හවුල්කාරීත්වයකට 2017 වර්ෂයේදී ඇතුළු විය.

සමාජය සහ එහි ශුභසාධනය - විශිෂ්ඨත්වය කරා යන ගමනේ ත්‍රිත්ව පාදක රේඛාව දෙසට වූ කෘතඥතාවයේ වසරක්

ත්‍රිත්ව පාදක රේඛාව දෙසට ගු.ගු.සේ. හි ධාරිතා විහිදුවාලීම

ලාභදායිත්වය සහ උනන්දු පාර්ශවයන්ගේ වටිනාකම සහ එහි සමාජයීය, මානව සහ පාරිසරික ප්‍රාග්ධනය යන දෙයාකාරයම ඇතුළුව ලෝකය මත සංවිධානයේ ක්‍රියාකාරකම්වලින් වන බලපෑම මැනීම මඟින් ත්‍රිත්ව පාදක රේඛාව තිරසාරභාවයේ සාරය නිරූපණය කරයි. ගු.ගු.සේ. එහි වර්ධනය සමග පාරිසරික වැදගත්කම, ආර්ථිකමය වැදගත්කම සහ සමාජයීය වැදගත්කම පිළිබඳව මහත් සේ උනන්දු වෙයි. ගු.ගු.සේ. පාදක රේඛාව සමග ගනුදෙනු කරන වගවීමේ පාරිසරික ආර්ථික විචල්‍යයන් ට දායක

වන වැඩසටහන් ආරම්භ කරන ලදී. ගු.ගු.සේ. හට ආදායම හෝ වියදම, බදු, සේවා නියුක්තිය සහ ව්‍යාපාරික විවිධාංගීකරණ සාධක දෙස බැලිය හැකි විය.

පාරිසරික විචල්‍යයන් ස්වාභාවික සම්පත්වල මිනුම් නියෝජනය කළ යුතු අතර එහි සාධ්‍යතාව පිළිබඳ විභව බලපෑම පිළිබිඹු කළ යුතුය. ගු.ගු.සේ. වායු දූෂණය, ජලය සංරක්ෂණය, බලශක්ති පරිභෝජනය, රුක් රෝපනය සහ ඝණ අපද්‍රව්‍ය කළමනාකරණය සඳහා තම දායකත්වය සපයා ඇත.

සමාජ විචල්‍යයන් ප්‍රජාවගේ හෝ කලාපයේ සමාජ නියෝජනය කරන අතර සෞඛ්‍යය සහ යහ පැවැත්ම, ජීවිතයේ ගුණාත්මය සහ සමාජ ප්‍රාග්ධනය වැනි මානයන් එයට ඇතුලත් වේ. ගු.ගු.සේ. උනන්දු වන විචල්‍යයන් වනුයේ ගුවන් තොටුපල ආශ්‍රිත ව්‍යාපාර නිසා සේවා නියුක්ති අවස්ථා නිර්මාණය කිරීම, රටෙහි දුප්පත් කම අඩුකිරීමට දායක වීම සහ ස්වාභාවික විපත් වලින් හානියට පත්වන මිනිසුන් වෙත නිරන්තරව සහයෝගයේ දෑත් දිගු කිරීම ආදියයි.

ගු.ගු.සේ. ත්‍රිත්ව පාදක රේඛාව දෙසට එහි වගවීම සංකල්පීයකරණය කර ඇත. 2017 වර්ෂය ගු.ගු.සේ. තම ආදරය සහ කරුණාව සමාජය වෙත සහ එහි යහපැවැත්ම වෙත ව්‍යාප්ත කළ තවත් එක් වසරක් විය.

ගු.ගු.සේ. හි සමාජ දායකත්වය - දයානුකම්පාව වෙතට උදෙස්ගයෙන්

ගු.ගු.සේ. හි ඉහළ සිට පහළ දක්වා සියළුම පුද්ගලයින් වැඩි වශයෙන් දයානුකම්පිත වන අතර මිනිසුන්ට අවශ්‍ය වූ විට මහත් උදෙස්ගයෙන් මිනිසුන් සහ ප්‍රජාව වෙතට උදව් කිරීමට යොමු වෙයි.

ගංවතුරෙන් විපතට පත් ජනයා වෙත මනුෂ්‍යත්වයේ දෑත් දිගු කිරීම

2017 මැයි සහ ජූනි මස වල ගංවතුර සහ නායයාම්වලින් පීඩාවට පත් වූ සේවකයින් මෙන්ම මහජනයා වෙත සහය වීමට ගු.ගු.සේ. කළමනාකාරීත්වය ක්ෂණික පියවර ගන්නා ලදී. සේවකයින් සහ මහජනයා සඳහා සහන වැඩසටහන් සංවිධානය කරනු පිණිස විශේෂ සහන කමිටුව පත් කරන ලදී. ප්‍රධාන වෘත්තීය සමිතිවල සහ සියළු අංශවල නියෝජිතයින් ගංවතුරෙන් පීඩාවට පත් සේවකයින්හට සහය වීමට ස්වේච්ඡාවෙන් සහභාගි විය.

ගු.ගු.සේ. කණ්ඩායම ගංවතුරෙන් සහ නායයාම්වලින් විපතට පත් සියළු සේවකයින්ගේ නිවෙස් බැලීමට යන ලද අතර ගංවතුරෙන් හානිවූ සේවක නිවෙස් 60 ක් සඳහා වියලි ආහාර සහ ජලය බෙදා දෙන ලදී. තවදුරටත්, ගංවතුරෙන් යටවූ ප්‍රදේශවල විපතටපත් මහජනයා වෙනුවෙන් නිදා ගැනීමට පැදුරු 2,000 ක් බෙදා හරින ලදී. සේවකයින්ගේ නිවාස පිරිසිදු කිරීම සඳහා විශේෂ කණ්ඩායමක් සම්බන්ධ විය. එසේම සභාපතිතුමා සහ උපසභාපතිතුමා ද මෙම වැඩ සටහන්වලට සහභාගී වූහ. ක්‍රීඩා හා සුභසාධන සංගමය මෙම ව්‍යාපෘතිය වෙනුවෙන් රු. ලක්ෂ 5 ක් පරිත්‍යාග කළේය. එසේම ගු.ගු.සේ. ගංවතුරෙන් පීඩාවට පත් සේවකයින් 60 දෙනාට ආධාර කරනු පිණිස රු. 680,000 ක් පරිත්‍යාග කරන ලදී.

කොළඹ රත්මලාන ගුවන් තොටුපල ස්වාභාවික විපත් සඳහා වූ සහන වැඩපිළිවෙලට පහසුකම් සපයයි

කොළඹ රත්මලාන ගුවන් තොටුපල ගංවතුරෙන් හානියට පත් මිනිසුන් සඳහා ගුවනින් ගෙනෙන ලද පරිත්‍යාග භාරගනිමින්, පටවමින් සහ ගොඩබාමින් හදිසි සහන සැලසීමේ වැඩසටහනට සාඩම්බර ලෙස පහසුකම් සපයන ලදී.

එය නැවතත්, විවිධ සංවිධාන විසින් විපතට පත් ජනයා වෙත බෙදාහැරීම සඳහා ගෙන එනු ලැබූ ළමා අයිතම, සනීපාරක්ෂක අයිතම, සහ ආහාර සුවිශේෂී ප්‍රමාණයක් එකතු කරමින් රත්මලාන ගුවන් තොටුපලේ සියළු ගු.ගු.සේ. සේවකයින් එකට එක්වී සිදුකළ මහත් මානුෂික ක්‍රියාවක් විය.

පරිසරයේ තිරසර පැවැත්ම

තිරසර පැවැත්ම බොහෝ ජාත්‍යන්තර සංවිධාන විසින් සාකච්ඡා කරනු ලැබූ ප්‍රධාන ක්ෂේත්‍රයක් විය. ජනගහණ වර්ධනයත් සමග, එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානය විසින් අභියෝග ගණනාවක් හඳුනාගනු ලැබූ අතර, 2018-2030 සම්මේලනයේදී තිරසර සංවර්ධන ඉලක්ක 17 ක් ප්‍රකාශයට පත් කරන ලදී. ගු.ගු.සේ. තිරසර පැවැත්ම පිළිබඳ සංකල්පය විශ්වාස කරන ආයතනයක් ලෙස තිරසර සංවර්ධන ඉලක්ක පිළිබඳව නිසි සැලකිල්ල යොමු කරන ලදී. ගු.ගු.සේ. බලශක්තිය සහ බලශක්ති සංරක්ෂණ වැඩසටහන්, රටෙහි ආර්ථික සංවර්ධනය සඳහා හොඳ රැකියා පිරිනැමීම, ස්ත්‍රී පුරුෂ සමානත්වය සහ පරිභෝජන පරිචයන් පිළිබඳව වගකීම අවශ්‍ය බව විශ්වාස කරන ලදී.

ගු.ගු.සේ. ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් තොටුපලවල් පාලනය කිරීමට සහ සංවර්ධනය කිරීමට වූ ව්‍යවස්ථාපිත බලය සහිත රජය සතු සමාගමක් ලෙස, කාබන් විමෝචනය අඩුකිරීම, වායුසමීකරණයේදී බලශක්ති පරිභෝජනය අඩුකිරීම, වායු සංරක්ෂණය සහ ආලෝකය, පරිසර හිතකාමීලෙස අපද්‍රව්‍ය

කළමනාකරණය කිරීම, හරිත ප්‍රසම්පාදන ප්‍රතිපත්ති ආදිය හරහා පරිසරය ආරක්ෂා කිරීමේ වගකීම තදින් වැළඳ ගනිමින් තම කටයුතු කරයි. එසේම ඉදිරිය දක්නා සංවිධාන නායකත්වය සහ කළමනාකාරිත්වය විසින් සහයෝගය ලබා දුන් පරිසර සංරක්ෂණය පිළිබඳ නිවැරදි ආකල්ප සහිත මිනිසුන්ගේ සහභාගිත්වය තුලින් නොහැකියාවන් හැකියාවන් බවට පත් කරන්නේ කෙසේද යන්න මෙමගින් පෙන්වා දී ඇත. ගු.ගු.සේ. අනෙකුත් රජය සතු සංවිධානවලට ආදර්ශයක් වෙමින්, පරිසර සංරක්ෂණය පිළිබඳ තම කැපවීම වැඩි කිරීමට දැඩි ලෙස උත්සාහ ගැනීම අඛණ්ඩව සිදුකරයි.

තිරසර සංවර්ධනය සඳහා වූ 2030 න්‍යායපත්‍රයෙහි කේන්ද්‍රය වන්නේ තිරසර පැවැත්මෙහි අරමුණු සහ ඉලක්කයන්ය. එසේම දිළිඳු බව, දේශගුණය වෙනස් වීම, ආහාර, ජලය සහ ආරක්ෂාව ඇතුළුව වර්තමාන අභියෝගයන්ට මුහුණ දීමේදී තීරණාත්මක භූමිකාව ඔවුන් විසින් හඳුන්වා දී ඇත.

ව්‍යාපාරික සංවිධාන තුල හරිත ක්‍රියාකාරිත්වය වැඩිදියුණු කිරීම මගින් ව්‍යාපාරවලට හරිත ආර්ථිකයක් උදෙසා සැලකිය යුතු දායකත්වයක් සැපයිය හැකිය. හරිත ආර්ථිකයේ ප්‍රතිඵලය වනුයේ "පාරිසරික අවදානම් සහ පාරිසරික හිඟතාවයන් සැලකියයුතු ලෙස අඩුකිරීමට හැකිවන අතර වර්ධනය වූ මානව යහපැවැත්ම සහ සමාජ සාධාරණත්වයයි. අනාගත සංවර්ධනය වඩා තිරසරභාවයට පත් කර ගැනීමේදී හරිත ආර්ථිකයට සංවර්ධිත සහ සංවර්ධනය වෙමින් පවතින රටවල් යන දෙඅංශයම සඳහා අපේක්ෂාවට වඩා වැඩි ඉලක්ක වලට මුහුණ දීමට හැකිය. පෘථිවිය අපගේ අනාගත පරම්පරාවන් සඳහා ආරක්ෂා කරන ලෙස ස්වභාව ධර්මයා ආයාචනා කරයි. ත්‍රිත්ව පාදක රේඛාව දර්ශනය අද සංවිධානයක පාරිසරික සාර්ථකත්වය මැනීම ව්‍යාපාර සංවිධානයක ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශකයන්ගෙන් එකකි. අප අද පීවත් වනුයේ පරිසරය සහ පරිසර සංරක්ෂණය මත පියවර ගැනීම පිළිබඳව වැඩි අවධානයක් සහිත නව යුගයකට මාරුවන ලෝකයක් තුලය. ශ්‍රී ලංකාව අපගේ පෞරාණික ඉතිහාසය තුල ශක්තිමත් පාරිසරික සම්බන්ධතා තුල ගැඹුරින් මුල් බැස ගත් ජාතියක් වෙයි. කෙසේවුවද, මිනිසුන්ගේ අවශ්‍යතාවලට වඩා මිනිසුන්ගේ තෘෂ්ණාවට වෙනස්වන නූතන ගෝලීයකරණය සමග සියළුම ජාතීන් පරිසරය ඉතිරි කරන ලෙස පෘථිවියෙන් ඉල්ලා සිටී. තවදුරටත් මෙම ගතිකත්වය සහ හදිසි තත්වය අවබෝධ කරගනිමින් ප්‍රජාව වෙත ළඟා වීම ගු.ගු.සේ. හි වගවීම බව හඳුනාගෙන ඇත.

කළමනාකාරිත්වය මෙම ව්‍යාපාරයේ උපායමාර්ගික වැදගත්කම හඳුනාගෙන ඇති අතර මුළු වැඩ සටහන ගු.ගු.සේ. හි පාරිසරික කණ්ඩායම විසින් සැලසුම් කර ඇත. හඳුනාගත් ප්‍රධාන ක්ෂේත්‍ර වනුයේ ඝණ අපද්‍රව්‍ය කළමනාකරණය, බලශක්ති සංරක්ෂණය, ජල සංරක්ෂණය, කාබන් විමෝචනය අඩු කිරීම සහ පාරිසරික සෞඛ්‍යය සහ ආරක්ෂාවයි.

ඝණ අපද්‍රව්‍ය කළමනාකරණය

පීව අපද්‍රව්‍ය සහ ප්ලාස්ටික්, පොලිතීන්, ඉවත දමන කඩදාසි, වීදුරු සහ ලෝහ ආදී වශයෙන් වූ ප්‍රතිචක්‍රීයකරණය කළ හැකි අපද්‍රව්‍ය ඇතුළුව පීව නොවන අපද්‍රව්‍ය වශයෙන් අපද්‍රව්‍ය වෙන්කිරීමත් සමග බ.ජා.ගු. හි අපද්‍රව්‍ය කළමනාකරණය ආරම්භ විය. පීව නොවන අපද්‍රව්‍ය මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය සමග ලියාපදිංචි වූ අපද්‍රව්‍ය එකතුකරන්නන් වෙත ප්‍රතිචක්‍රීයකරණය සඳහා බාරදෙනු ලබයි.

බ.ජා.ගු. සහ අනෙකුත් ගුවන් තොටුපලවල ඇතිවන අපද්‍රව්‍ය එක්රැස් කිරීම තහවුරු කිරීම පිණිස ආරම්භයන් ගෙන ඇති අතර විවිධ ස්ථානයන්හි වර්ණ කේත සහිත බහාලුම් ඒ සඳහා භාවිතා කරයි. කාර්යමණ්ඩලය පත්‍රිකා සහ පෝස්ටර් මගින් මේ පිළිබඳව නිරතුරුව දැනුවත් කරයි. ගුවන් යානාවලින් සහ බ.ජා.ගු. හි පොදුවේ ඇතිවන අපද්‍රව්‍ය එකතු කිරීම සහ වෙන්කිරීම සඳහා මධ්‍යස්ථාන හතරක් පිහිටුවා ඇති අතර වෙන්කළ අපද්‍රව්‍ය ගබඩා කර තැබීම සඳහා වෙනම ආවරණ සපයා තිබේ. 2017 වර්ෂය තුල ජනිත වූ මුළු අපද්‍රව්‍ය වලින් 15% ක් ප්‍රතිචක්‍රීයකරණය කළ අතර එම ප්‍රමාණය 50% ක් දක්වා වැඩිකිරීමට ගු.ගු.සේ ඉලක්ක පිහිටුවා තිබේ.

ජලය සංරක්ෂණය

පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල සහ කාර්යාල ප්‍රදේශ තුල ජල ඉතුරුම් කරාම, සංවේදීව ක්‍රියාත්මක වන වැසිකිලි හා කැසිකිලි පද්ධති, ද්විත්ව සෝදා හැරීම් සහිත ජල කැසිකිලි සහ සංවේදිත සහිතව ක්‍රියාත්මක වන කරාම ආදිය හඳුන්වා දීම මගින් ජල පරිභෝජනය අඩුකිරීමට උපාය මාර්ගික තීරණ ගන්නා ලදී.

පාරිසරික සෞඛ්‍යය සහ ආරක්ෂාව වෙනට ඇති වගකීම

ගු.ගු.සේ. හි පාරිසරික සෞඛ්‍යය සහ ආරක්ෂාව පිළිබඳ ආරම්භයක් ලෙස කාර්යමණ්ඩලයට අඛණ්ඩ පුහුණුව සහ අධ්‍යාපනික සැසි, "මදුරුවන් ඇතිවන ප්‍රදේශ තුරන් කිරීමේ කාර්ය බලකාය" පිහිටුවීම සහ නිරන්තර පදනමින් "පරිසිදු කිරීමේ දිනය" සංවිධානය කිරීම පෙන්වා දිය හැකිය.

ගුවන් තොටුපල වටපිටාව වැඩිදියුණු කිරීමට, ගුවන් තොටුපල පරිශ්‍රය තුල ගොඩනැගිලි, බිම් සැකසුම් ආදිය අඛණ්ඩව උසස් කිරීම සඳහා "ගෘහ

නිර්මාණ භූමි අලංකරණ සහ අභ්‍යන්තර නිර්මාණ " පිළිබඳ වෙනම අංශයක් ස්ථාපිත කරන ලදී. ගුවන් තොටුපලෙහි මෙම වැඩ සටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස පහත සඳහන් ප්‍රධාන ජයග්‍රහණයන් අත්පත් කර ගන්නා ලදී.

- රෙපිෆෝම් ආහාර බඳුන්, කුඩා ප්ලාස්ටික් වතුර බෝතල් ආදිය භාවිතය අඩු කිරීම.
- නව ගොඩනැගිලි සැලසුම් නිර්මාණය කිරීමේදී ස්වාභාවික ආලෝකය සහ වායු සංසරණය වැඩිවන ලෙස ඒවා නිර්මාණය කිරීම.
- සංවේදන සහිත ජල කරාම සහ වැසිකිලි හා කැසිකිලි හඳුන්වා දීම මගින් ජල පරිභෝජනය අඩු කිරීම.
- බලශක්ති කාර්යක්ෂම නිෂ්පාදිත හඳුන්වා දීම සහ බලශක්ති සංරක්ෂණය සඳහා සූර්යාලෝකය මගින් බලශක්තිය නිපදවන සූර්ය පැනලයන් සවිකිරීම.
- උෂ්ණත්වය අඩුකිරීමට, බලශක්ති කාර්යක්ෂමතාවය ප්‍රශස්ථ කිරීමට සහ ආලෝකය විනිවිද යාම වැඩිදියුණු කිරීමට වායු හිඩැස් සහිත ද්විත්ව වීදුරු පුවරු පැනල් සහ උණුසුම් පරාවර්තක සවිකිරීම.
- ගු.ගු.සේ. සේවකයින් විසින් පාරිසරික සංරක්ෂණ පරිචයන් පිළිබඳව දැනුවත් වීම, අවබෝධය සහ භාවිතය වැඩිවීම.

අපද්‍රව්‍ය කාණු උතුරා යාම වැලැක්වීමට සහ ඒවා භූමිගත ජලාපවහන නාලිකා හරහා අපද්‍රව්‍ය ප්‍රතිකාරක යන්ත්‍රාගාරය වෙත යොමුකිරීමට, නව මෝටර්වාහන නැවතුම සහ විශේෂ පුද්ගල ප්‍රදේශය සඳහා ස්වයංක්‍රීයව භූමිගත අපද්‍රව්‍ය පොම්ප කෙරෙන අපද්‍රව්‍ය වලවල් කිහිපයක් යෝජනා කර ඇත. පිළිගත හැකි ශ්‍රී ලංකා ප්‍රමිතීන් අනුව පිළියම් කරනු ලැබූ අපවිත්‍ර ජලය අවසාන වශයෙන් පාරිසරික දූෂණය අඩු කරමින් සහ වලක්වමින් පරිසරයට මුදා හරිනු ලබයි.

වැඩි වන මගී සංචලනවලට සරිලන පරිදි වායු සමීකරණ පද්ධතියේ ඵලදායිත්වය වර්ධනය කිරීමට සහ ගොඩනැගිලි තුල සැකසීම පිණිස මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලේ සහ අනෙකුත් ගොඩනැගිලි කිහිපයක මධ්‍යම වායු සමීකරණ පද්ධතියේ වැඩි දියුණු කිරීම් සඳහා තවදුරටත් වෙනස්කම් යෝජනා කර තිබේ.

හරිතාගාර වායු විමෝචන අඩුකිරීම

ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ 2% ක් පමණ වූ කාබන්ඩයොක්සයිඩ් විමෝචන, කර්මාන්තයේ වර්ධනය හේතුවෙන් දිනෙන් දින වැඩිවීම සැලකිලිමත් විය යුතු ප්‍රධාන කරුණක් වේ. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විය හඳුනාගෙන ඒ 38-18 යෝජනා සම්මත කර ගෙන ඇති අතර ගුවන් සේවා කර්මාන්තයෙන් ශුද්ධ කාබන්ඩයොක්සයිඩ් විමෝචනය අඩුකිරීමට සහ ගැටළු සාකච්ඡා කිරීමට මිනුම් ගණනාවක් ඉදිරිපත් කර ඇත. ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ සාමාජිකයෙක් ලෙස හරිතාගාර වායු විමෝචනය අඩුකිරීමට මිනුම් ගණනාවක්ම ක්‍රියාත්මක කර තිබේ. විමෝචනය අඩු කිරීම සඳහා ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් ස්ථාපිත කර ඇති ඉලක්ක අත්පත් කර ගැනීමට, ගු.ගු.සේ. ගුවන් ප්‍රවාහන කළමනාකරණ යටිතල පහසුකම් වර්ධනය කරනු පිණිසද සැලකිය යුතු ලෙස ආයෝජනය කර ඇත. බ.ජා.ගු. හි අඛණ්ඩ යෝග්‍යතා මෙහෙයුම් සහ අඛණ්ඩව උසස්බවට නැග්මේ මෙහෙයුම් උපරිමව අත්පත් කර ගත් කාර්යසාධනය පදනම් මෙහෙයවීම ක්‍රියාත්මක කිරීම මගින් විමෝචන සැලකියයුතු ප්‍රමාණයකින් අඩු කර තිබෙන අතර, බ.ජා.ගු. හි සියළු ගුවන් සේවා මෙහෙයුම්වලින් ඉන්ධනද ඉතිරි කර ගෙන තිබේ. කොළඹ ගුවන් යානා තොරතුරු කලාපය, නම්‍ය ගුවන් මාර්ග, පරිශීලනය කරන්නන් කැමති මාර්ග සහ විමෝචනය අඩු කරමින් සැලකියයුතු ලෙස ඉන්ධන ඉතිරි කිරීමට හැකි කරවන සෘජු මාර්ග වැනි ප්‍රශස්ථ ගුවන් මාර්ග ප්‍රක්ෂිප්තයක පියාසර කිරීමට හැකි කරන උපායශීලී ආවේක්ෂණ පද්ධතියේ තත්වයෙන් 100% ක සහයෝගයක් ලබයි. ගු.ගු.සේ. දැනටමත් පවත්නා විමෝචන අඩු කිරීමේ ක්‍රමවේධයන් වැඩි දියුණු කරමින් සහ එසේම කාර්යසාධන පදනම් සන්නිවේදනය සහ කාර්යසාධන පදනම් අන්වේක්ෂණය වැනි ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ විමෝචන අඩු කිරීමේ සංකල්ප වැඩිප්‍රමාණයක් හඳුන්වා දෙමින් නුදුරු අනාගතයේදී ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධාන විසින් ඉල්ලා ඇති පරිදි හැකි පමණ විමෝචනය අඩු කිරීමට කටයුතු කරයි. ඒ අනුව පරිසරහිතකාමී ගුවන් නාවික සේවා සපයන්නෙක් බවට පත්ව අපගේ ගනුදෙනුකරුවන්හට තිරසර ආකාරයේ වර්ධනයක් සඳහා සහයෝගය ලබා දෙයි.

ගු.ගු.සේ. බ.ජා.ගු. කටුනායක 18 වන සැතපුම් කණුව අසල ගස් සිටුවීම

ගු.ගු.සේ. හි දින දර්ශනයේ ප්‍රධාන සිදුවීමක් ලෙස ගස් සිටුවීමේ උත්සවය වූ අතර අපි මෙය හරිත ගුවන් තොටුපලක් නිර්මාණය කිරීමේ පළමු පියවර ලෙස ආරම්භ කළෙමු. අතිගරු ජනාධිපති තුමාගේ දෙවන වර්ෂය සැමරීම වෙනුවෙන් 2017 ජනවාරි 9 වෙනි දින, ගු.ගු.සේ. 18 වන සැතපුම් කණුවෙහි

ඉන්ධන පිරවුම් හල අසල ඉඩමේ ගස් සිටුවීමේ වැඩසටහනක් සංවිධානය කරන ලදී. ගු.ගු.සේ. සභාපති ඉංජිනේරු සමන් වීදිරිවීර, උපසභාපති කේ. වී. පී. රංජිත් ද සිල්වා සහ විධායක අධ්‍යක්ෂ ජොහාන් ජයරත්න යන මහත්වරුන් සහ ගු.ගු.සේ. අංශ ප්‍රධානීන් මෙම අවස්ථාවට ආරාධිතයන් ලෙස සහභාගි වූහ.

ගු.ගු.සේ. හි ගෘහ නිර්මාණ, භූමි අලංකරණ සහ අභ්‍යන්තර නිර්මාණ අංශය මෙම වැඩසටහන සංවිධානය කළ අතර ලා රෝස පැහැති මල් සහිත මල් ගසක් වන මුරුත ගස් ගුවන් තොටුපල ප්‍රවේශ මාර්ගයට සමාන්තරව සිටුවන ලදී. වසර දෙක තුනක කාලයක් තුල මල් පිපීමට පටන් ගන්නා විට මෙය සිත් බැඳ ගන්නා භූමියක් වනු ඇත.

විශිෂ්ඨත්වය කරා යන අපගේ ගමන

විශිෂ්ඨත්වය ගමනක් වේ. ගු.ගු.සේ. නිතරම එය මුහුණ දෙන සියළු අභියෝගයන් පිටුපස ඇති සුවිශාල ශක්තිය මානව ප්‍රාග්ධනය බව විශ්වාස කරයි. මානව සහජ කුසලතා සහ අනෙකුත් භෞතික සම්පත් සූදානම් කිරීම හා ඒ මත කේන්ද්‍රගත වීම තුලින් ධාරිතාව ජයගැනීමට එහි ඇති හැකියාව වැඩි කරයි. ගෝලීය සම්බන්ධතාව, ගනුදෙනුකරු වටා කේන්ද්‍රගත වීම, දූරදර්ශී නායකත්වය, තාක්ෂණය, පාරිසරික තිරසරභාවය සහ සහක්‍රියාකාරීත්වය සියල්ලම සමාගම විශිෂ්ඨත්වය දෙසට ධාවනය කරවයි. ශ්‍රී ලංකා රජයේ ජාතික ආර්ථික සංවර්ධන වැඩසටහන් සහ ව්‍යාපෘතීන් පිළිබඳ අපේක්ෂා සහිතව විශිෂ්ඨ අනාගතයක් දෙස බලමින්, ගු.ගු.සේ. තිරසර ගුවන් ඉංජිනේරු ශිල්පය විසින් වැඩි දියුණු කළ ගෝලීය ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ උත්ප්‍රේරකයක් වීමට තීරණය කරනු ලබයි.

විශිෂ්ඨත්වයට අවසානයක් නොමැත. එම ගමන නොනැවතී ඉදිරියට....



මත්තල
රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර
ගුවන්තොටුපොළ



මූල්‍ය සමාලෝචනය

"ඉහළ නගින ධන මූල්‍ය තත්වයන් ඔබගේ ව්‍යාපාරික ආකෘතිය ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින බව සනාථ කරයි"

ඇලෙක්සැන්ඩර් ඔස්ටර්වෝල්ඩර්

2017 ජනවාරි 06 සිට අප්‍රේල් 06 දක්වා කාලය තුල ධාවන පථයේ මතුපිට ඇතිරීම සඳහා දිවා කාලයේ ගුවන් තොටුපල මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා තාවකාලිකව වසාතැබීම හේතුවෙන්, 2017 මූල්‍ය වර්ෂය (වෙනස්වනසුලු, අස්ථිර, සංකීර්ණ සහ අපැහැදිලි) "VUCA" තත්වයන්ගෙන් සහ අභියෝගයන්ගෙන් පිරුණු වසරක් බව සනාථ විය. අභියෝගාත්මක පරිසරය නොසලකමින්, ගු.ගු.සේ. මඟීන්ගේ වර්ධනය, පොලී, බදු සහ ක්ෂය කිරීම්වලට පෙර ඉපයුම් සහ වැඩි වූ කොටස් හිමියන්ගේ ධනය ආදී "සෑම අංශයකින් ම දක්ෂයෙක්" බවට පත්වෙමින් අඛණ්ඩ දෙවන වරටත් ආදායමේ ඉලක්කම් දෙකක වර්ධන තත්වය නොකඩවා තහවුරු කර ගෙන ඇත.

මඟීන්ගේ වර්ධනය	**මඟින් මිලියන 9.9 පෙර වර්ෂයට වඩා 52% ක වැඩිවීමකි**
පොලී, බදු සහ ක්ෂය කිරීම්වලට පෙර ඉපයුම් EBITDA වර්ධනය	**EBITDA රු. බිලියන 12.4 ක් පෙර වර්ෂයට වඩා 21% ක වැඩි වීමකි**
කොටස් හිමියන්ගේ ධනය	**හිමිකම රු. බිලියන 23.3 කි**

අභියෝගාත්මක සාධක PESTEEL (දේශපාලන, ආර්ථික, සමාජයීය, තාක්ෂණික, පාරිසරික, ආචාර ධර්ම සහ නෛතික) නොසලකමින්, ගු.ගු.සේ. ගුවන් යානා සංචලනයන් හි 2% ක ඉහළ නැගීමක් සමග මඟී සංචලනයේ මිලියන 9.9 කට ළඟා වූ 5.2% ක ශක්තිමත් වර්ධනයක් වාර්තා කරන ලදී. මෙය ආක්‍රමණශීලීව අනෙකුත් වර්ධනයන් සඳහා ශක්තිය සපයන ලදී.

කලින් මූල්‍ය වර්ෂයට සන්සන්දනාත්මකව ගගන නාවික සහ ගගන නාවික නොවන ආදායම් ප්‍රවාහ ඉතා හොඳින් ක්‍රියාත්මක වෙමින්, ගු.ගු.සේ. ඉතිහාසයේ නැවත වතාවක් "බිලියන සීමාවට" සාර්ථකව පැමිණ, වර්ෂය මත වර්ෂය මුළු ආදායම රු. බිලියන 18.3 සිට රු. බිලියන 20.8 දක්වා 13% කින් ඉහළ ගොස් ඇත. ගගන නාවික ආදායමේ වර්ධනය මූලික වශයෙන් කලින් වර්ෂයට වඩා 2% කින් ගුවන් ප්‍රවාහන වල වැඩිවීම නිසා සිදුවී ඇත. සැලකියයුතු ලෙස, ගගන නාවික නොවන ආදායමේ 16% ක වැඩිවීමට රු. බිලියන 5.6 ක ඉහළ වාර්තාවක් (වර්ෂය මත වර්ෂය වැඩිවීම 35% කි) පෙන්වන ශක්තිමත් අයහාරය මත ආදායම මඟින් සහය ලැබී ඇත. ඒ අතර බදු කුලී ආදායම රු. බිලියන 3.6 ක් (වර්ෂය මත වර්ෂය වැඩිවීම 18% කි) ලෙස වාර්තාගත වී ඇත.

පිරිවැය අංශයෙන් බලන විට, මෙහෙයුම් වියදම් වර්ෂයෙන් වර්ෂය සසඳද්දී රු. බිලියන 10.64 සිට රු. බිලියන 10.53 දක්වා 1% කින් අඩුවී ඇත. පසු ගිය වර්ෂයට විරෙහිව ණයගැති හානිපූරණ සඳහා වෙන්කිරීම රු. මිලියන 234.6 සිට රු. මිලියන 69.5 දක්වා (70%) සහ ක්ෂය සඳහා වෙන්කිරීම රු.බිලියන 2.7 සිට රු. බිලියන 2.2 දක්වා (16%) අඩුවීම මෙහෙයුම් වියදම් පහත වැටීම සඳහා වූ ප්‍රධාන දායකයන් දෙක විය.

සමස්ථයක් ලෙස, 2017 මූල්‍ය වර්ෂය තුල සමාගම පොලී, බදු සහ ක්ෂය කිරීම්වලට පෙර ඉපයුම් ලෙස රු. බිලියන 12.4 ක් වනම් කලින් වර්ෂයට වැඩියෙන් 21% ක වර්ධනයක් අත්පත් කර ගෙන ඇත. බදුවලට පසු ශුද්ධ ලාභය පසුගිය වර්ෂයට වඩා 26% ක වැඩිවීමක් නියෝජනය කරමින් රු. බිලියන 8.71 ක් ලෙස පැවතුනු අතර එයට සියළුම අංශ වල සාර්ථක මෙහෙයුම් විශිෂ්ඨත්වය විසින් ශක්තිය සපයා තිබේ.

ගු.ගු.සේ. හි මූල්‍ය සමාලෝචනය" CAMEL ආකෘතිය" යටතේ "ප්‍රාග්ධනය", "වත්කම්", "කළමනාකාරිත්වය", "ඉපයුම්" සහ "ද්‍රවශීලතාවය" යන සංරචකයන් මත සිදුකරන ලදී.

ප්‍රාග්ධන සංරචකය

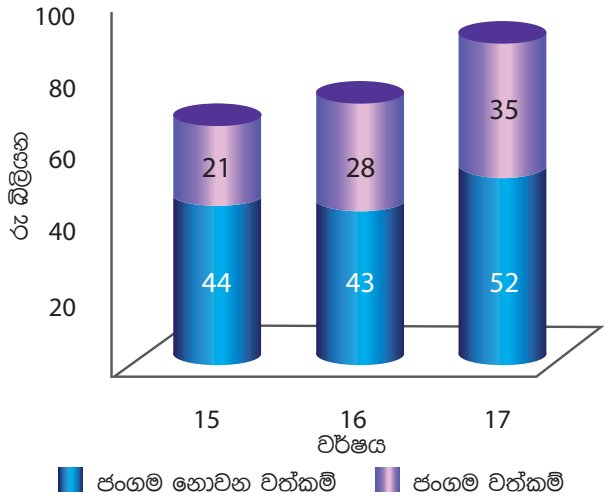
ගු.ගු.සේ. සතුව පවතින විශිෂ්ඨ ශක්තීන්ගෙන් එකක් වනුයේ ශක්තිමත් සහ ස්ථිර ප්‍රාග්ධන පදනම බව පැහැදිලිය. එය නිතරම කැපී පෙනෙන අන්දමකින් වැඩි වෙයි. උදාහරණයක් ලෙස දශකයක් තුල එනම් 2007 සිට 2017 දක්වා ගු.ගු.සේ. හි ප්‍රාග්ධන අරමුදල් රු. මිලියන 4,190 සිට රු. මිලියන 23,264 දක්වා 455% කින් වැඩි වී ඇත.

මෙම වර්ධනය පිටුපස ඇති ප්‍රධාන සාධකය වන්නේ බදු පසු ලාභයෙන් දිරිමත් වන රඳවා ගත් ඉපයුම් වේ.

වත්කම් සංරචකය

මුළු වත්කම්

2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමාගමේ මුළු වත්කම්, 2016 වර්ෂයේ රු. බිලියන 71 ට සාපේක්ෂව රු. බිලියන 87 ක් විය. 22% ක් වූ එම වර්ධනය ප්‍රධාන වශයෙන්ම කෙටිකාලීන බැංකු තැන්පතුවල ආයෝජනය නියෝජනය කරයි. මුළු ජංගම නොවන වත්කම් වටිනාකම වූ රු. බිලියන 52 ට දේපල පිරියත සහ උපකරණවල 18% ක වැඩිවීම සහ ණයකර මත දිගුකාලීන ආයෝජනවල 49% ක වැඩිවීම හේතුවී ඇත.



ණය

2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමාගමේ මුළු ණය රු. බිලියන 42.8 ක් විය. එය 2016 ට වඩා 14% ක වර්ධනයකි. මෙයට ප්‍රධාන වශයෙන්ම හේතු වූයේ ගු.ගු.සේ. වෙනුවෙන් ජපන් ජාත්‍යන්තර සහයෝගීතා ඒජන්සිය (JICA) විසින් අවධි II අදියර 2 සංවර්ධනය සඳහා ලබා දුන් ණය කුවිතාන්සි වල වූ වැඩිවීමයි. මෙම ණය පහත සඳහන් පරිදි උපයෝජනය කරනු ලබයි.

අවධි II අදියර 2	
ජපන් ගුවන් තොටුපල උපදේශකයින් - JAC	උපදේශක ගෙවීම්
HAZAMA ANDO සංස්ථාව	B පැකේජය සංවර්ධනය කිරීම සඳහා
ධාවන පථය ඇතිරීම	
NACO- නෙදර්ලන්ත ගුවන් තොටුපල උපදේශකයින්	නිර්මාණ සහ සමලෝචනය සහ ඉදිකිරීම් අධීක්ෂණය සඳහා ව්‍යාපෘති උපදේශනය
CATIC- චීන ජාතික ගුවන් තාක්ෂණ ජාත්‍යන්තර ඉංජිනේරු සංස්ථාව	ඉදිකිරීම් සඳහා නිර්මාණ සහ ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත්කරුවන්

2017 මූල්‍ය වර්ෂය අවසානයේදී මෙය තවදුරටත් ලංකා රුපියලට එරෙහිව එක්සත් ජනපද ඩොලර් සහ ජපන් යෙන් වල අධිප්‍රමාණ වීමත් සමගම වර්ධනය විය.

කෙසේවුවද, සමාගමෙහි තෝලන අනුපාතය කෙටිකාලීන බැංකු තැන්පතු වැඩිවීම හේතුවෙන් 2016 වාර්තා වූ 48% සිට 35% දක්වා පහතට වැටුනි.

කළමනාකාරීත්ව සංරචකය

කළමනාකාරීත්වය යන සන්දර්භය තුල මූල්‍ය සමාලෝචනය වෙත දැඩි වෙනස්කම් ඇතිකළ සියළු ප්‍රධාන විචල්‍යයන් කළමනාකාරීත්ව සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය යටතේ සාකච්ඡා කරන ලදී.

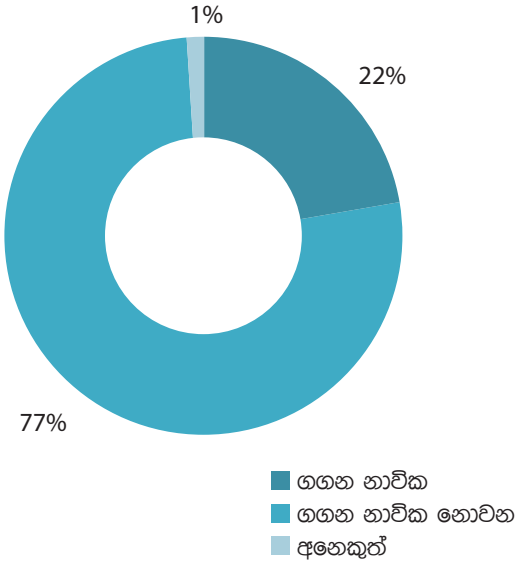
ඉපයුම් සංරචකය

මෙහෙයුම් ආදායම

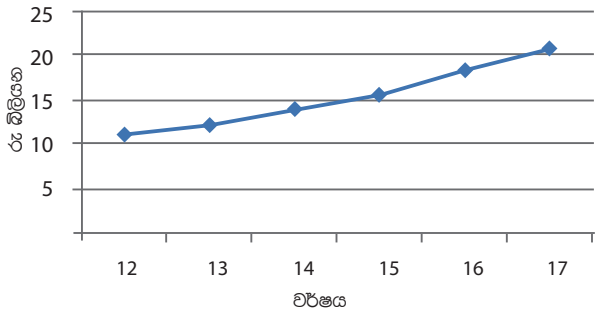
වර්ෂය මත වර්ෂයේ වර්ධනය 13% ක් නියෝජනය කරමින් නාවික, නාවික නොවන සහ අනෙකුත් ආදායම් මඟින් සහය ලද රු. බිලියන 20.8 ක් වූ ගු.ගු.සේ. හි ඒකාබද්ධ ආදායමේ ශක්තිමත් වර්ධනයක් 2017 මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා වාර්තා කරන ලදී. මෙම වැඩිවීමේදී ගගන නාවික ආදායම 5% කින් වර්ධනය වූ අතර, ගගන නාවික නොවන අංශයද 16% ක වර්ධන අනුපාතයක් ලබා දෙමින් සමස්ථ වර්ධනයට සැලකිය යුතු ලෙස දායකත්වය සපයන ලදී.

සමාගමේ සමස්ථ මෙහෙයුම් වර්ධනයට ශක්තිමත් මගී වර්ධනය සහ ගුවන් තොටුපල සහන ගාස්තු මත ආදායම්, ගුවන් යානයට නැගීමේ ගාස්තු සහ බදු කුලී ආදායම මඟින් ශක්තිය ලබා දෙන ලදී. මගී සංචලනයන්හි මිලියන 9.47 සිට මිලියන 9.96 දක්වා 5.2% කින් වූ වර්ධනය 61,637 සිට 62,850 දක්වා වූ ජාත්‍යන්තර ගුවන් යානා සංචලනයෙහි වර්ධනය මඟින් උත්ප්‍රේරණය කරන ලදී. අමතර ගුවන් සේවා තුනක් එනම් දකුණුදිග චීන (China Southern), ගල්ෆ් එයාර් (Gulf Air) සහ සිල්ක් එයාර් (Silk Air) මඟින් ගු.ගු.සේ. හි ගෝලීය සම්බන්ධතාවය වැඩිදියුණු කළ අතර, එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ගු.ගු.සේ. හි මූල්‍ය තත්වයද ශක්තිමත් කරන ලදී.

ආදායමේ සංයුතිය - 2017

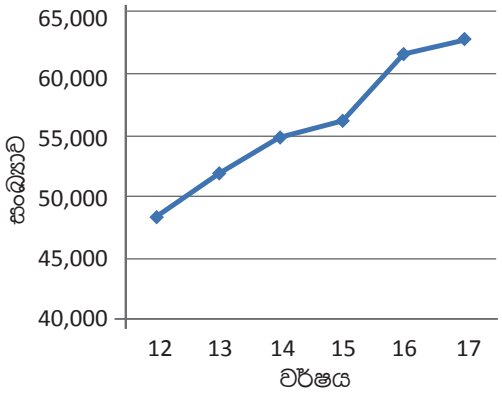


මෙහෙයුම් ආදායම

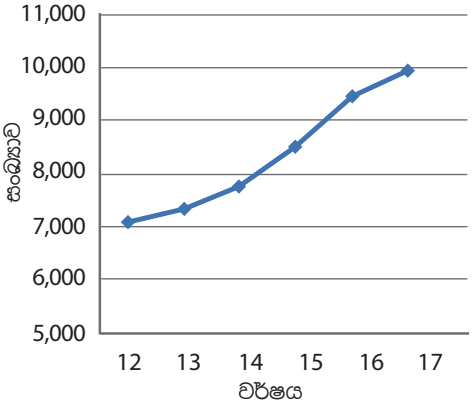


සමස්ථ ආදායම් සංයුතිය විශ්ලේෂණය කිරීමේදී, ආසන්න වශයෙන් 22% ක් ගගන නාවික ආදායමට ආරෝපණය වන අතර රු. බිලියන 4.4 සිට රු. බිලියන 4.6 දක්වා 5% ක වැඩිවීමට ප්‍රධාන වශයෙන් වැඩිවූ ගුවන් යානා සංචලන හේතු විය. ගොඩ බැසීමේ සහ අභ්‍යන්තර ද ඇතුළුව නැවතුම් ආදායම 4% කින් වැඩි වූ අතර හරහා පියාසර කිරීමෙන් ලද ආදායම පසුගිය වර්ෂය හා සන්සන්දනාත්මකව 15% කින් වැඩිවිය. එසේම, 76% ක ප්‍රමාණයක් ගගන නාවික නොවන ආදායමට ආරෝපණය වී ඇත. වාර්තා කරන කාලපරිච්ඡේදය තුල විය රු. බිලියන 15.9 ක් (16% ක වැඩිවීමක්) විය. සමාගම ගගන නාවික නොවන ආදායම් ප්‍රවාහයෙන් එනම් සහන ගාස්තු මත ආදායම, ගුවන් යානයට නැගීමේ ගාස්තු සහ බදු කුලී වලින් පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව 17% ක, ශක්තිමත් වර්ධනයක් අත්පත් කරගනිමිනින් මුළු ගගන නාවික නොවන ආදායමට රු. බිලියන 13.9 ක, දායකත්වයක් ලබා දී ඇත.

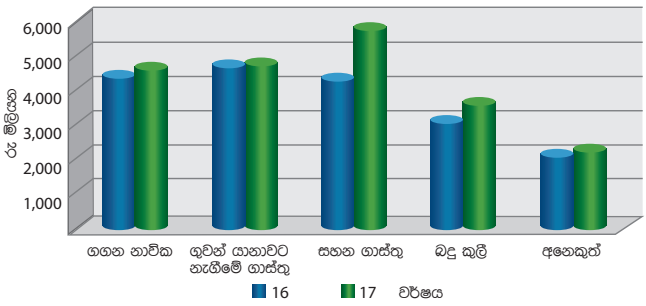
බ.ජා.ගු. සහ ම.රා.ජා.ගු. හි ජාත්‍යන්තර ගුවන් යානා සංචලන



බ.ජා.ගු. සහ ම.රා.ජා.ගු. හි ජාත්‍යන්තර මගී සංචලන



ආදායම



සහන ගාස්තු මත ආදායමෙහි වර්ධනයට, මූලික වශයෙන් ප්‍රධාන බාණ්ඩයේ ටෙන්ඩර් පිරිනැමීමේදී අයකරන ගාස්තු වල වැඩිවීම මෙන්ම ශ්‍රී ලංකා රුපියලට විරෙහිව එක්සත් ජනපද ඩොලරයේ විනිමය අනුපාතිකයේ උච්චාවචනය වීම උපකාර වී ඇත. නව සහ අළුත්කළ පැමිණීමේ බාහිර ද්වාර මණ්ඩපයේ සහ පොදු භූමියෙහි සිල්ලර වෙළඳුන්ද බදු කුලී ආදායම වැඩිකිරීමට දායක වූ අතර එය මුළු බදු කුලී ආදායමෙන් 6% ක් විය. ඒ අතර නවීකරණය කරන ලද මුදල් මාරුකිරීමේ කවුළු සහ තීරු ගාස්තු රහිත වෙළඳසැල්වලින් පිළිවෙලින් 15% ක් සහ 33% ක් දායක වන ලදී.

වර්ෂය තුල, ගු.ගු.සේ. හි අනෙකුත් ගගන නාවික නොවන ආදායම එනම් විවේකස්ථාන, හැඳුනුම් පත් විකිණීම, කසල දැවීම ආදිය මත ලද ආදායම් ආදිය මගින් මුළු ගගන නාවික නොවන ආදායම වැඩිකිරීමට හැකි වී ඇත. මුළු ගගන නාවික නොවන ආදායමෙන් 5% ක් වූ මෙය පෙර වර්ෂය

සමග සසඳන කළ 37% ක වැඩිවීමකි. ගු.ගු.සේ. විසින් මෙහෙයවන අරලිය විවේකස්ථානයෙන් රු. මිලියන 170 ක්, ලෝටස් විවේකස්ථානයෙන් රු. මිලියන 125ක්, සිල්ක් රූට් විවේකස්ථානයෙන් රු. මිලියන 209 ක් සහ විධායක විවේකස්ථානයෙන් රු. මිලියන 25 ක් ලෙස දළ ලාභයකින් දායක වෙමින් මුළු අනෙකුත් ගගන නාවික නොවන ආදායම මත පිළිවෙලින් 23%, 17%, 28% සහ 3% ක් වශයෙන් ශක්තිමත් කාර්යසාධනයක් දායක කර ඇත.

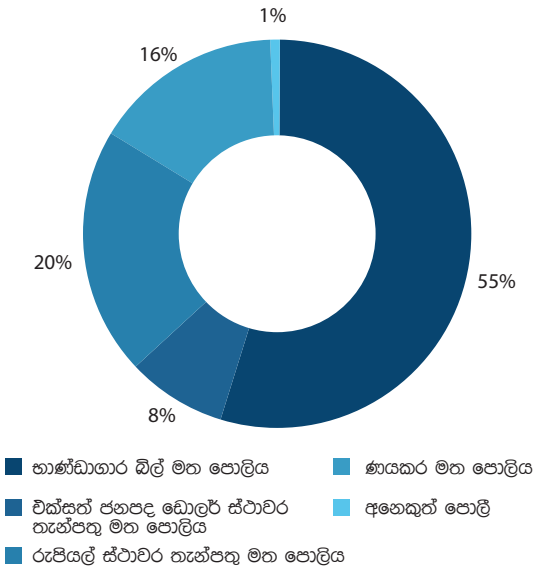
අනෙකුත් ආදායම් 2016 සමග සසඳන විට 17% කින් පහත වැටී ඇත. මෙයට ප්‍රධාන හේතුව වූයේ මුළු අනෙකුත් ආදායම් වලින් 62% කට දායක වන ශුද්ධ විනිමය වාසිවල 26% ක පහත වැටීමයි. 2017 වර්ෂය තුල ශ්‍රී ලංකා රුපියලට එරෙහිව එක්සත් ජනපද ඩොලරයේ ගනුදෙනු කිරීම සහ පරිවර්තනය කිරීම මත විනිමය අනුපාතිකය උච්චාවචනය වීම මෙයට හේතු විය. ඉන්ධන පිරවීමේ ස්ථානයේ මෙහෙයුම් ලාභය 35% කින් වැඩි වූ අතර, මුළු අනෙකුත් ආදායම් වලට එහි දායකත්වය 5% ක් පමණක් විය.

මූල්‍ය ආදායම

මූල්‍ය ආදායම යනු මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ සහ සථල පොලී අනුපාතික ක්‍රමය භාවිතා කරමින් ගිණුම්වල දක්වන කාර්යමණ්ඩල සාමාජිකයින්ගෙන් ලැබියයුතු ණය ශේෂ සඳහා ලැබිය යුතු පොලී ආදායම වේ.

මූල්‍ය ආදායම 2016 වර්ෂයේ වාර්තාවූ රු. බිලියන 1.9 සිට රු. බිලියන 2.8 ට ළඟා වෙමින් 47% කින් වැඩි විය. ප්‍රධාන වශයෙන් මෙයට හේතු වූයේ රජයේ සුරැකුම් මත වූ පොලිය ඉහළ යාමත්, ගු.ගු.සේ. විසින් අනුගමනය කළ විවක්ෂණශීලී ආයෝජන උපායමාර්ගයනුත්ය. ඒ අනුව ගු.ගු.සේ. විභව උපායමාර්ගික ආයෝජන අවස්ථා හඳුනාගත් අතර, අවදානම සහ ප්‍රතිලාභ හුවමාරු කර ගැනීම උපායශීලීව තුලනය කරමින්, විවිධ දිගුකාලීන සහ කෙටිකාලීන මූල්‍ය උපකරණයන්හි ඵිනම් ණයකර, රජයේ සුරැකුම් සහ ස්ථාවර තැන්පතුවල ආයෝජනය කරන ලදී.

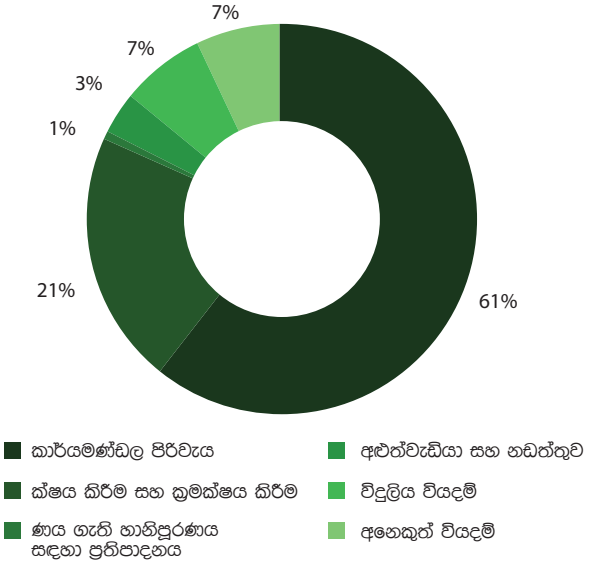
මූල්‍ය ආදායමේ සංයුතිය - 2017



මෙහෙයුම් වියදම්

වාර්තාකරන කාලපරිච්ඡේදය තුල මෙහෙයුම් වියදම් රු. බිලියන 10.64 සිට රු. බිලියන 10.53 දක්වා 1% කින් අඩු වී ඇත. මෙම හිතකර පහත වැටීමේ පිටුපස ඇති ප්‍රධාන සාධක දෙක වනුයේ ණයගැති හානි පූරණය සඳහා වූ ප්‍රතිපාදනයේ අඩුවීම සහ සම්පූර්ණයෙන් ක්ෂය වූ වත්කම් ගණන වැඩි වීම හේතුවෙන් 2016 මූල්‍ය වර්ෂය සමග සසඳන විට ක්ෂය වියදම් අඩුවීමයි.

මෙහෙයුම් වියදම් සංයුතිය - 2017



වාර්තා කරන කාලපරිච්ඡේදය තුල කාර්යමණ්ඩල පිරිවැය රු. බිලියන 6.4 ක් වූ අතර එය 7% ක වැඩිවීමකි. එසේම එය මුළු මෙහෙයුම් වියදම් වලින් 60% කට වැඩිය. මුළු පිරිස් වියදම්වලින් 9% ක දායකත්වයක් LKAS 19 අනුව ප්‍රතිපාදනය කළ සේවක විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ හා සම්බන්ධ වේ. කාර්යමණ්ඩල පිරිවැයෙහි 85% ක ඉහළම දායකත්වයක් ඇති අයිතම, ඒකාබද්ධ වේතනය, සේවක විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ ප්‍රතිපාදනයට, EPF සහ ETF, අතිකාල සහ ප්‍රසාද දීමනාවලින් සමන්විත වේ.

කාර්යමණ්ඩල පිරිවැය අතිරේකව, වර්ෂය තුල සම්පූර්ණ කළ නඩත්තු ව්‍යාපෘති ලියා හැරීම, පවිත්‍රතා සේවා සහ අනෙකුත් වියදම්ද වැඩිවී ඇත.

ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය/ආදායම

ගුවන් තොටුපල සංවර්ධනය සඳහා ලබා ගත් දිගුකාලීන විදේශ ණයවලින් මූල්‍ය පිරිවැයක් ව්‍යුත්පන්න වී ඇත. මෙහි ප්‍රතිඵලය ලෙස, රු බිලියන 2.7 සිට සමාලෝචිත වර්ෂය තුල රු. බිලියන 2.2 දක්වා 18% ක පහත වැටීමක් වේ. මෙයට හේතු වූයේ වර්ෂය තුල ණය ආපසු ගෙවීම (අවධි II අදියර 2 සංවර්ධනය සහ ධාවන පථය ඇතිරීම හැර) සහ ණය සහ ණයහිමි පරිවර්තනය රු. බිලියන 1.97 සිට රු. බිලියන 1.53 දක්වා 2017 මූල්‍ය වර්ෂයේදී පහත වැටීමයි. තවදුරටත් 2017 මූල්‍ය වර්ෂය තුල

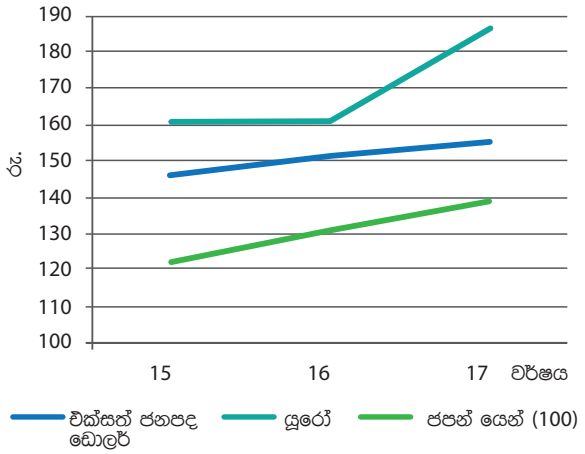
ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැයෙහි අඩු වීමට ඉහතින් දැක්වූ පරිදි මූල්‍ය ආදායමේ 47% ක වැඩිවීම හේතු වී ඇත.

විනිමය අනුපාතය

එක්සත් ජනපද ඩොලරයට එරෙහිව ලංකා රුපියලේ ගැනුම් සහ විකුණුම් වටිනාකම් දෙකම බරපතල ලෙස උච්ඡාවචනය වීම හේතුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂය පුරාම එය අහිතකර ලෙස බලපා ඇත. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ඉදිරි වෙළඳ අනුපාත අවිනිශ්චිතතාවයටද ලක් විය. එක්සත් ජනපද ඩොලරයට එරෙහිව ශ්‍රී ලංකා රුපියල අවප්‍රමාණ වීමේ ප්‍රධාන හේතුව වූයේ ආනයන අපනයන වෙළඳපල තුල රුපියලෙහි කේවෙල් කිරීමේ බලය දුර්වල වීමයි. එනම් ඉහළ ආනයන සහ අවම අපනයන, ගෙවුම් ශේෂ ප්‍රතිවිපාක, ක්‍රය ශක්ති සාම්‍යය විසින් උද්ධමනය වැඩිකිරීම, පොලී අනුපාත සාම්‍යය විසින් පොලී අනුපාතවලට බලපෑම, විදේශීය සෘජු ආයෝජන පරිමාව සහ දේශපාලනික ස්ථාවරභාවය ආදියෙහි බලපෑමයි.

ලංකා රුපියලට එරෙහිව එක්සත් ජනපද ඩොලරයේ සංචලනය 2017 මූල්‍ය වර්ෂය පුරාම ක්‍රමයෙන් වැඩි වූ අතර වර්ෂයේ පළමු මාස හතරෙහි යූරෝ ස්ථාවරව පැවතුනි. පසුව මුළු කාලපරිච්ඡේදය තුල ලංකා රුපියලට එරෙහිව යූරෝ තදබල ලෙස උච්චාවචනය වන්නට විය. ජපන් යෙන් සම්බන්ධයෙන් ගත් කළ පළමු මාස හතරෙහි සාමාන්‍ය වැඩිවීමක් තිබූ අතර මැයි මාසයෙන් පසු මාස හයක් පුරා ලංකා රුපියල වෙත අවප්‍රමාණ පීඩනය ක්‍රමයෙන් අඩු විය. 2017 අවසන් මාස දෙකෙහි යෙන් ඉල්ලුම නැවතත් වැඩිවිය.

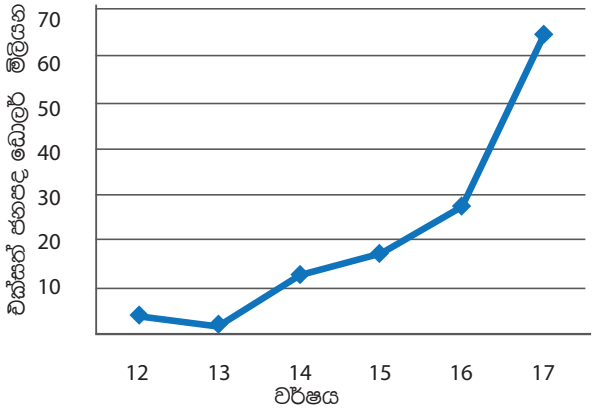
වර්ෂය අවසානයේ නිශ්චිත අනුපාත



සමස්ථයක් ලෙස ගත් කළ, දෙසැම්බර් අවසානය දක්වා වර්ෂය තුල, ශ්‍රී ලංකා රුපියල එක්සත් ජනපද ඩොලරයට එරෙහිව 2.3% ක අවප්‍රමාණය වීමක් වාර්තා විය. හරස් මූල්‍ය විනිමය අනුපාත සංචලන පිළිබිඹු කරමින්, ජපන් යෙන් වලට එරෙහිව 5.55% කින් සහ යූරෝවලට එරෙහිව 15.82% කින් ලංකා රුපියල අවප්‍රමාණය වන ලදී.

කෙසේවුවද, ලංකා රුපියල මත සැලකියයුතු අවප්‍රමාණ පීඩනයක් සමග, ගු.ගු.සේ. 2017 මූල්‍ය වර්ෂයේදී එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 28 සිට එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 65 දක්වා ස්ථාවර තැන්පතුවල ආයෝජනය වැඩිකිරීම මගින් විනිමය අනුපාතයේ අවදානම අවම කිරීමේ උපක්‍රමයක නිරත විය.

ආයෝජන - එක්සත් ජනපද ඩොලර් ස්ථාවර තැන්පතු



පොලී, බදු සහ ක්ෂය කිරීම් වලට පෙර ඉපයුම් (EBITDA)

ඕනෑම ව්‍යාපාරික ඒකකයක සත්‍ය කාර්යසාධනය EBITDA මගින් මනිනු ලබයි. කොටස්කරුවන්ට අයිති "සත්‍ය ලාභය" වියයි. ගු.ගු.සේ. පෙර වර්ෂයෙන් 21% ක වඩාත් සිත් ගන්නා සුළු වැඩිවීමක් නියෝජනය කරමින් පොලී, බදු සහ ක්ෂය කිරීම් වලට පෙර ඉපයුම් ලෙස රු. බිලියන 12.4 ක් උපයා ගෙන ඇත. 2017 මූල්‍ය වර්ෂයේදී මත්තල ගුවන් තොටුපල මෙහෙයුම්වලින් සමාගම රු. බිලියන 3.4 ක පාඩුවක් ලබා ඇත. මෙම පාඩුව සැලකිල්ලට ගැනීමෙන් පසුව පවා, ගු.ගු.සේ. හි බදු පසු ශුද්ධ ලාභය (NPAT) රු. බිලියන 8.7 දක්වා 26% කින් වැඩිවී ඇති අතර එය පැසසුම් සහගත කරුණකි.

ස්ථිර මූල්‍ය තත්වය

සමාගමෙහි කොටස්හිමියන්ගේ හිමිකම රු. බිලියන 6.8 ක වර්ධනයත් සමග රු. බිලියන 23.3 ක් දක්වා ඉහළ යමින් රු. බිලියන 48 ක ශක්තිමත් ප්‍රාග්ධන වත්කම් පදනමක් සමග වර්ධනය වී ඇත. මුළු වත්කම් රු. බිලියන 71 සිට රු. බිලියන 87 දක්වා වැඩි වී ඇත. වැඩි වීම ප්‍රධාන වශයෙන් සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිවල ආයෝජනවලින් සමන්විත වේ. මුළු වත්කම්වල ප්‍රධාන සංරචකයන් වනුයේ දේපල, පිරියත සහ උපකරණ (රු. බිලියන 47 ක්) සහ මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ (රු. බිලියන 30.3 ක්) වේ. අතිරික්ත මුදල් කරගෙන යන සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සඳහා අරමුදල් සැපයීමට වෙන්කර තබා ඇත.

ලබාගත් සියළුම මෙහෙයුම් කාර්යසාධන හරහා ශක්තිමත් වර්ධනයක් ලබමින්, ගු.ගු.සේ. 2017 මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා රු. බිලියන 8.7 ක සුවිශේෂී බදු පසු ශුද්ධ ලාභයක් වාර්තා කරන ලදී, මෙය වර්ෂයෙන් වර්ෂය පදනම අනුව 26% ක වර්ධනයකි. සමාගමේ බදු පසු ශුද්ධ ලාභයෙහි වර්ධනයට 2017 මූල්‍ය වර්ෂය තුල ඉහළ මෙහෙයුම් කාර්යසාධන මෙන්ම අඩු වූ මෙහෙයුම් වියදම්වල සහය ලැබුනි. ලාභාංශ ලෙස රු. මිලියන 850 ක් මහා භාණ්ඩාගාරයට සහ රු. මිලියන 293 ක් රඳවා ගැනීමේ බදු සහ ආර්ථික සේවා ගාස්තු ලෙස ශ්‍රී ලංකා රජයට ප්‍රේෂණය කරමින් 2017 මූල්‍ය වර්ෂය තුල ගු.ගු.සේ. රාජ්‍ය ආදායමෙහි ඉහළම දායකයකු වීම අඛණ්ඩව සිදුකළ අතර 2017 මූල්‍ය වර්ෂය තුල පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව 39% ක වර්ධනයක් පෙන්නුම් කරයි.

කොටසක ඉපයුමෙහි වර්ධනය (EPS)

සමාගම 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට ඉහළම කොටසක ඉපයුම වූ රු. 43,574 ක් වාර්තා කළ අතර මෙය පසු ගිය වර්ෂයේ වාර්තා වූ රු. 34,598 සමග සසඳන විට 26% ක වැඩිවීමකි.

ද්‍රවශීලතාවය සංරචකය

ජංගම වත්කම්

සමාගමේ ජංගම වත්කම් 2016 මූල්‍ය වර්ෂයේ රු. බිලියන 27.6 ට සන්සන්දනාත්මකව 2017 මූල්‍ය වර්ෂයේදී රු. බිලියන 34.6 දක්වා වැඩි වී ඇත. 25% ක වැඩිවීමක් වූ මෙහි මූලික වශයෙන් නිරූපනය වූයේ කෙටිකාලීන බැංකු තැන්පතුවල වැඩිවීමය.

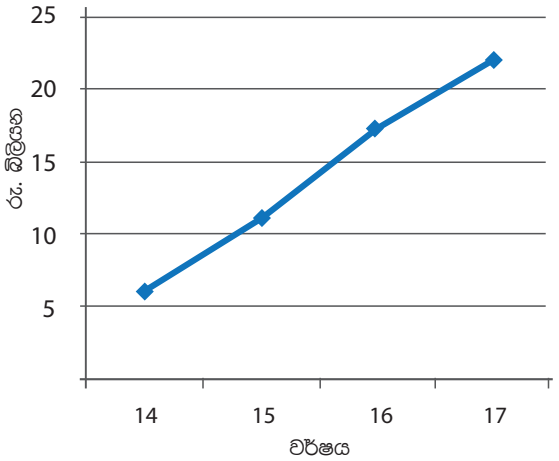
ජංගම වගකීම්

2016 මූල්‍ය වර්ෂයේ රු. බිලියන 10.5 සමග සසඳන විට සමාගමේ ජංගම වගකීම් රු. බිලියන 12.4 දක්වා වැඩි වී ඇත. 19% ක් වූ මෙම වැඩිවීමෙහි ප්‍රධාන වශයෙන් සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිවල කෙටිකාලීන ණය වාරික නිරූපනය වේ.

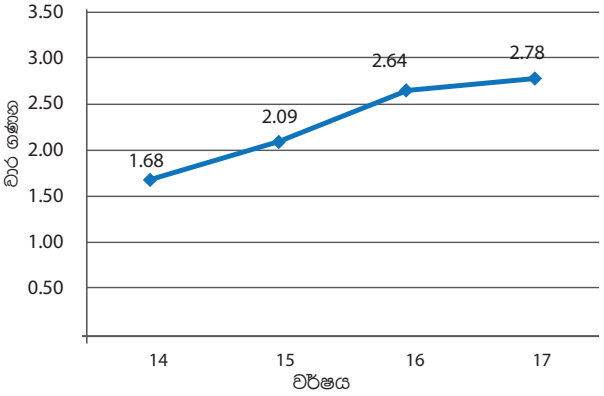
කාරක ප්‍රාග්ධනය

කාරක ප්‍රාග්ධනය ව්‍යාපාරයක එදිනෙදා වන සාමාන්‍ය මෙහෙයුම් උත්තේජනය කරනු ලබන ද්‍රවශීලතාවය පිළිබිඹු කරයි. එමගින් කෙටිකාලීන මූල්‍ය ශක්තිය මනිනු ලබන අතර, ව්‍යාපාරයෙහි ද්‍රවශීලතාවය ලාභදායිත්වයට වඩා බොහෝසෙයින් වැදගත් වේ. එමනිසා මෙය ජංගම වගකීම් ජංගම වත්කම්වලින් පියවන්නේ කෙසේද යන්න නියෝජනය කරයි. ශුද්ධ කාරක ප්‍රාග්ධනය පසුගිය වර්ෂයේ සංඛ්‍යාව වූ රු. බිලියන 17.2 කට එරෙහිව සමාලෝචිත වර්ෂය තුල රු. බිලියන 22.2 දකවා 29% කින් වැඩිවී ඇත. එමනිසා සමස්ථයක් ලෙස ගු.ගු.සේ. වර්ෂය පුරා වඩාත් ශක්තිමත් තත්වයක පසු විය.

කාරක ප්‍රාග්ධනය



ජංගම අනුපාතය



ජංගම අනුපාතය මගින් සමාගමේ කෙටිකාලීන වත්කම්වලින් කෙටිකාලීන බැඳීම් පියවන්නේ කෙසේද යන්න පෙන්වන ද්‍රවශීලතාවය මනිනු ලබයි. මෙමගින් සමාගමේ මූල්‍ය සෞඛ්‍යය පිළිබඳව ඇඟවීමක් කරයි. හරයාත්මකව ගත් කළ ගු.ගු.සේ. 2013 වර්ෂයේ සිට සමාගමේ මෙහෙයුම්වලදී වැඩි ද්‍රවශීලතාවයක් පෙන්වමින් ජංගම අනුපාතයේ අඛණ්ඩ වර්ධනයක් වාර්තා කර ඇත.

මුදල් ප්‍රවාහ

කලින් වර්ෂයේ රු. බිලියන 10.5 සමග සසඳනවිට, 2017 වර්ෂයේදී කාරක ප්‍රාග්ධනයේ වෙනස්වීම්වලට පෙර ගු.ගුසේ. හි මෙහෙයුම්වලින් ජනිත මුදල් රු. බිලියන 12.8 ක් විය. ද්‍රවශීලතාවය සමග බලන විට, පසු ගිය වර්ෂයට සන්සන්දනාත්මකව කාරක ප්‍රාග්ධන වෙනස්වීම්වල ධන ස්වභාවය නිසා මෙහෙයුම් වලින් ජනිත මුදල් ප්‍රමාණය වැඩි වී ඇත. ආයෝජන

කටයුතු වලට භාවිතා කළ ශුද්ධ මුදල් ප්‍රමාණය 2017 මූල්‍ය වර්ෂය තුල රු. මිලියන 7,999.4 ක් විය. කලින් වර්ෂයේ එය රු. මිලියන 127.7 ක් වූ අතර මෙයට හේතු වූයේ ධාවන පථයේ ඇතිරීම, බැහැරුම් මාර්ගය සහ ආලෝකකරණය මත රු. බිලියන 8.6 ක් ඇතුළුව ඵලදායිතා වර්ධනය සම්බන්ධ ආයෝජන සඳහා රු. බිලියන 9.5 ක් වූ සමාගමේ ආයෝජනයයි. 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමාගමේ මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ රු. බිලියන 30.3 ක් වූ අතර එය පෙර වර්ෂයට (රු. බිලියන 7.6) වඩා 34% ක් වැඩිවිය. එය පවත්නා ව්‍යාපෘති ආයෝජනයන්හි ගම්‍යතාවෙහි සුවිශේෂීත්වය වේ.

අගය එකතු කිරීම

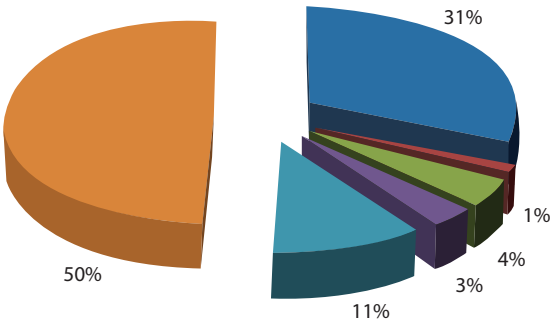
2017 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා ගු.ගු.සේ. හි මුළු අගය එකතු කිරීම රු. බිලියන 20.7 ක් විය. 2016 මූල්‍ය වර්ෂයේ රු. බිලියන 18.3 සමග සසඳන විට 13% කින් අගය එකතුකිරීම වැඩිවී තිබේ. මෙයට හේතුව වූයේ සමලෝචිත වර්ෂයෙහි 1% ක් වූ වියදමෙහි අඩුවීමට සන්සන්දනාත්මකව 13% ක් වූ මුළු ආදායම් වර්ධනයයි. පහත දැක්වෙන අගය එකතු කිරීමේ ප්‍රකාශනය මගින් අගය එකතු කිරීම නිර්මාණය වූයේ කෙසේද යන්නත් එය සේවකයින්, ශ්‍රී ලංකා රජය, අඩමාන ණය සඳහා වෙන් කිරීම සහ හිමිකම් ප්‍රාග්ධනය අතර බෙදී ගියේ කෙසේද යන්නත් පෙන්වයි. එසේම ක්ෂය කිරීම් සහ සංචිත මාර්ගයෙන් මෙහෙයුම්වල යලි ආයෝජනය පිණිස රඳවා ගත් වටිනාකමෙහි කොටසද පෙන්වයි.

අගය එකතුකිරීමේ ප්‍රකාශනය

	2017 රු.000	2016 රු.000
ආදායම	**20,494,586**	18,013,472
අනෙකුත් ආදායම්	**263,081**	315,543
මූල්‍ය ආදායම්	**2,783,193**	1,894,215
ආයුගණන උපකල්පන වෙනස්වීම් මත පැනනැඟි ලාභ	**(978,118)**	4,026
	22,562,742	20,227,256
පරිපාලන, ආයතනික වියදම්	**(1,873,032)**	(1,964,662)
එකතු කළ අගය	**20,689,710**	18,262,594

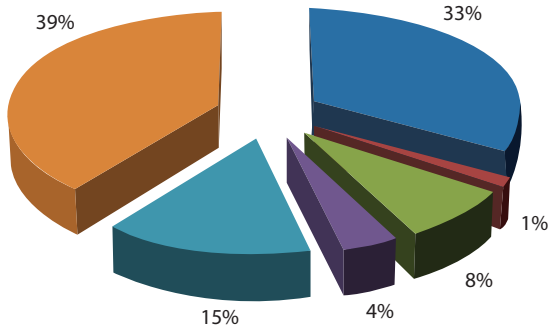
			%		%
එකතු කළ අගය බෙදාහැරීම					
සේවකයින් හට	පාරිශ්‍රමික සහ ප්‍රතිලාභ	**6,424,487**	31%	6,012,540	33%
රජයට	බදු	**293,407**	1%	211,572	1%
කොටස් හිමියන්ට	ලාභාංශ	**850,000**	4%	1,500,000	8%
ණය ප්‍රාග්ධනය සැපයූවන්ට	පොලී ගෙවීම්	**664,254**	3%	705,413	4%
ව්‍යාපාරය තුල රඳවා ගත්	ක්ෂය සහ ක්‍රමක්ෂය	**2,230,838**	11%	2,664,687	15%
ව්‍යාපාරය තුල රඳවා ගත්	සංචිත	**10,226,724**	50%	7,168,382	39%
		20,689,710	100%	18,262,594	100%

එකතුකළ අගය බෙදීයාම 2017



- සේවකයින්ට - පාරිශ්‍රමික සහ ප්‍රතිලාභ
- රජයට - බදු
- කොටස්හිමියන්ට - ලාභාංශ
- ණය ප්‍රාග්ධන සැපයුම්කරුවන්ට - පොළී
- ව්‍යාපාරය තුල රඳවා ගත් - ක්ෂය සහ ක්‍රමක්ෂය
- ව්‍යාපාරය තුල රඳවා ගත් - සංචිත

එකතුකළ අගය බෙදීයාම 2016



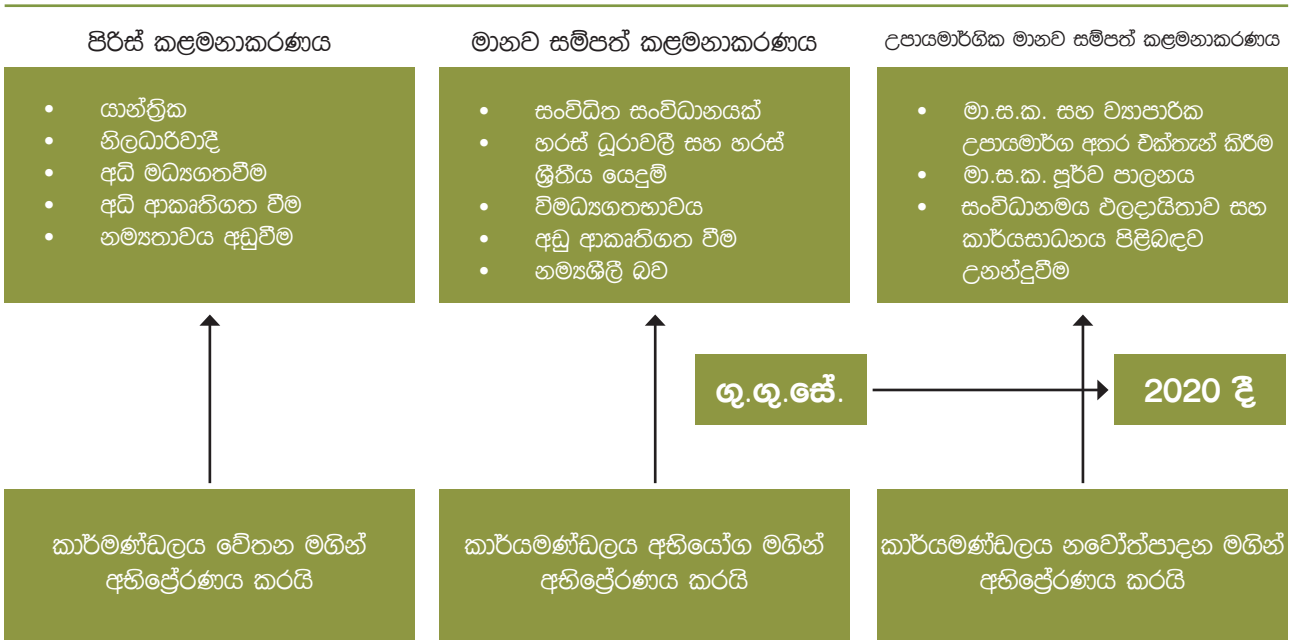
- සේවකයින්ට - පාරිශ්‍රමික සහ ප්‍රතිලාභ
- රජයට - බදු
- කොටස්හිමියන්ට - ලාභාංශ
- ණය ප්‍රාග්ධන සැපයුම්කරුවන්ට - පොළී
- ව්‍යාපාරය තුල රඳවා ගත් - ක්ෂය සහ ක්‍රමක්ෂය
- ව්‍යාපාරය තුල රඳවා ගත් - සංචිත

මානව සම්පත් කළමනාකරණය

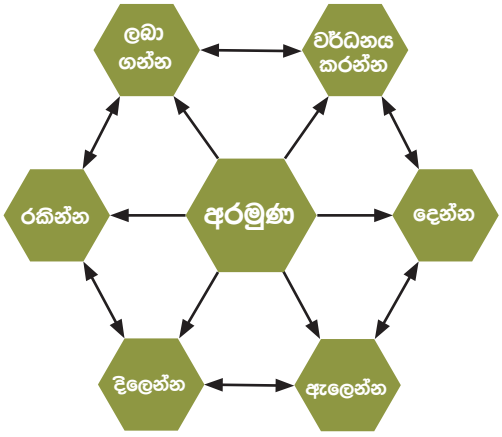
"ඔබගේ සේවකයින්හට නිවැරදිව සලකන්න. ඔබගේ හොඳම ගනුදෙනුකරුවන්හට සැලකීමට ඔවුන් ඔබට වුවමනා වන බැවිනි. මානව සම්පත් කළමනාකරණය යනු එයයි".

ස්ටීවන් කොවේ

හොඳම මිනිසුන් ආකර්ෂණය කර ගැනීමට, තෝරා ගැනීමට, අභිප්‍රේරණය කිරීමට සහ සංවර්ධනය කිරීමට අපට ඇති හැකියාව සමාගමෙහි සාර්ථකත්වයේ යතුර වේ. සංවිධානයක ඉලක්ක සමග මිනිසුන් පෙළ ගැස්වීම සමග හවුල් වූ දැක්මක් කරා ලඟා වීමේ නිවැරදි ප්‍රවේශය වියයුතුය. උපායමාර්ගික මානව සම්පත් කළමනාකරණය (SHRM) මෙම සන්දර්භය තුළ ප්‍රමුඛ ලෙස දෘශ්‍යමාන වන අතර අපි පිරිස් කළමනාකරණය/ මානව සම්පත් කළමනාකරණය (මා.ස.ක), උපායමාර්ගික මානව සම්පත් කළමනාකරණය වෙත ගෙනයාම අතරමැද සිටිමු. අපගේ මානව සම්පත් පිළිබඳ උපායමාර්ගයේ අවසන් අපේක්ෂාවන්ගෙන් එකක් වනුයේ වියයි.



ගු.ගු.සේ. මානව සම්පත් කළමනාකරණය සමාගමේ උපායමාර්ගික ක්‍රියාවලිය සමග පැහැදිලි ලෙස සම්බන්ධ කරමින් විවිධ මානව සම්පත් පරිචයන් අතර සම්බන්ධීකරණය සහ එකඟතාව අවධාරණය කිරීමට පහත සඳහන් ආකෘතිය අනුගමනය කරයි.



1. ලබා ගන්න - හොඳම "සහජ කුසලතාව" තෝරා ගැනීම

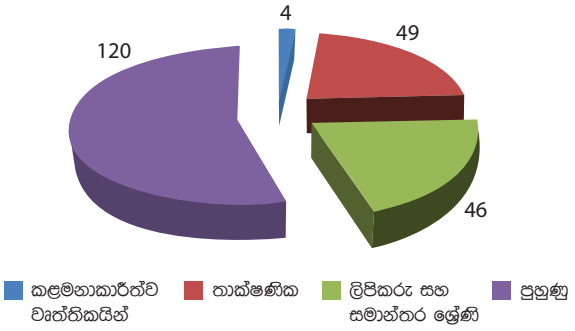
ලෝකයේ ගුවන් තොටුපලවල් මෙහෙයුම්වලදී නිතරම ගුවන් ගමන් සඳහා ඉල්ලුම සපුරාලීමට නොහැකි තත්වයක් නිර්මාණය කරන ධාරිතා පීඩනයකට මුහුණ දෙයි. එය තුළින් ධාරිතාමය අභියෝගයක් නිර්මාණය වෙයි. මෙහි සරල තේරුම වන්නේ භෞතික යටිතල පහසුකම් හිඟ වීමයි. මෙයට අමතරව ආමන්ත්‍රණය කිරීමට අවශ්‍ය තවත් අභියෝගයක් එහි ඇත. නවතම යටිතල පහසුකම් නිර්මාණය කර ඉදිකළ ද, නිවැරදි මිනිසුන්, හැකියාවන් සහ කුසලතා නොමැති නම්, ප්‍රයෝජනය සහ ආයෝජන මත ප්‍රතිලාභ සීමා කරමින් මෙහෙයුම් නිතරම අක්‍රීය වීමට පුළුවන. එය මානව අභියෝගයක් දෙසට යොමුවේ. මූලික වශයෙන් මෙය ත්‍රිත්ව යෝග්‍යතාවන් (Triple Fits) සහතික කිරීමයි. එනම් කාර්ය/කුසලතා

යෝග්‍යතාව තැනැත්තා/තත්වය යෝග්‍යතාව, සහ පුද්ගලයා/ආයතනය යේග්‍යතාව යනුයි.

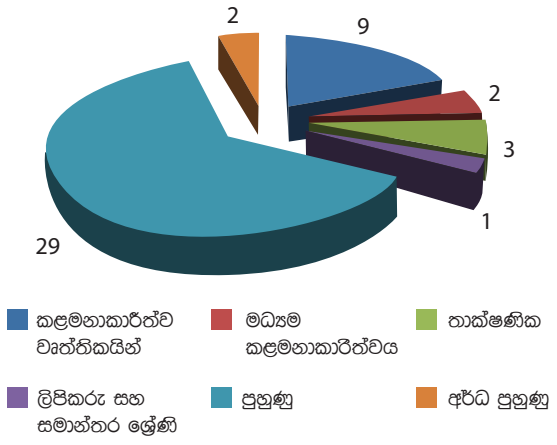
අපට දක්ෂ පුද්ගලයින් අවශ්‍ය වන අතර ඔවුන්ගේ පූර්ණ හැකියාවන් වර්තමාන සහ අනාගත භූමිකා සඳහා ලබා දීමට ඔවුන්හට අවස්ථාව සහ සහයෝගය ලබා දෙමු. ගෝලීය වශයෙන් ව්‍යාපාරික තරඟකාරීත්වය වැඩිවන තත්වයක් තුල කටයුතු කිරීමට, අනාගත ව්‍යාපාරික නායකත්වය සඳහා කුසලතා ගලා ඒමක් අත්‍යාවශ්‍යය. අනාගතයේ නායකයින් බවට පත් කිරීම සඳහා අපගේ මිනිසුන් සංවර්ධනය කිරීම ප්‍රධාන අභියෝගයක් වෙයි.

අපි අභ්‍යන්තර සහ බාහිර කුසලතාවල යහපත් මිශ්‍රණයක් පවත්වා ගැනීම පිළිබඳව විශ්වාසය තබමු. 2017 වර්ෂය තුල, විවිධ මූලාශ්‍රවලින් එනම් කළමනාකාරීත්ව, තාක්ෂණික, ලිපිකරු සහ සමාන්තර ශ්‍රේණි සහ පුහුණු ශ්‍රේණිය යන මූලාශ්‍ර හරහා පුද්ගලයින් 219ක ට වාසිදායක රැකියා සපයන ලදී. වර්ෂය තුල මානව සම්පත් අංශයට පහත සඳහන් වර්ගවලින් සමාගමේ පවත්නා සේවක අවශ්‍යතා සම්පූර්ණ කිරීම සඳහා වඩා හොඳ අපේක්ෂකයින් බඳවා ගැනීමට හැකි විය.

බාහිර බඳවා ගැනීම් - පුද්ගලයින් සංඛ්‍යාව



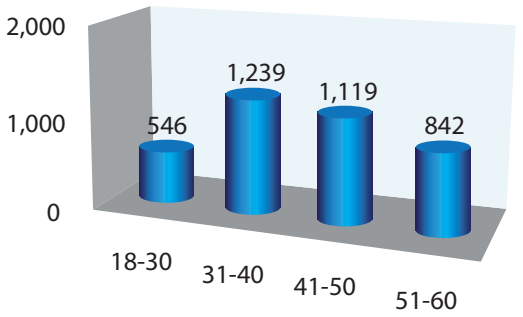
අභ්‍යන්තර බඳවා ගැනීම් - පුද්ගලයින් සංඛ්‍යාව



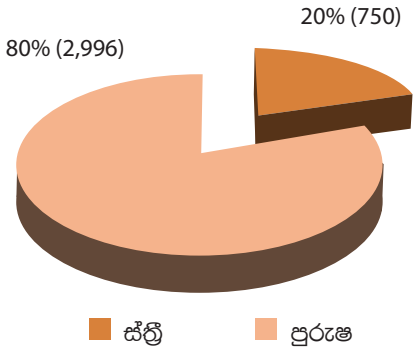
සමාගම් සේවකයින්ගේ වයස (කාණ්ඩ වශයෙන්)

පහත සඳහන් ප්‍රස්තාර සටහන්වලින් පෙන්වන පරිදි පුරුෂ සහ ස්ත්‍රී සේවකයින්ගේ අනුපාතය 80:20 වේ. එසේම සේවකයින්ගෙන් 63% ක් අවුරුදු 30 - 50 අතර වයස් කාණ්ඩවල වන බව නිරීක්ෂණය වෙයි. මෙය ගු.ගු.සේ. හට සංවිධානයේ සාර්ථකත්වය සඳහා දායක වියහැකි සහ වටිනා දැනුම් සම්භාරයක් ඇති ශක්තිමත් ශ්‍රම බලකායක් ඇති බවට හොඳ ඇඟවීමකි.

සමාගමේ සේවකයින්ගේ වයස - කාණ්ඩ වශයෙන්



ස්ත්‍රී/පුරුෂ දත්ත සංඛ්‍යා



2. වර්ධනය කරන්න - පුහුණුව සහ සංවර්ධනය යොදා ගැනීම

ගු.ගු.සේ. හැම විටම, කුසලතා සංවර්ධනය මගින් සේවකයාට වටිනාකමක් එකතු වන අතරම පෙරලා සංවිධානයේ වටිනාකම වැඩි කරන බැවින් එය අතිශය ලෙස සංවිධානයට වැදගත් වන බව විශ්වාස කරයි. සේවකයින් තම කුසලතා සංවර්ධනය කර ගැනීමට අවස්ථාවන් ලබාගැනීමට මහත් උනන්දුවක් දක්වන අතර එමගින් ඔවුන්ට මෙන්ම සමාගමටද වටිනාකමක් එකතු වෙයි.

පුහුණුව සහ සංවර්ධනය පමණක් නොව, අනුපිලිවෙළට සැලසුම් කිරීම සහ කුසලතා කළමනාකාරීත්වයද, විශේෂයෙන් නායකත්ව තත්වයන් සඳහා, ගුවන් තොටුපලක මෙහෙයුම් කාර්යසාධනය වෙනුවෙන් බොහෝසෙයින් වැදගත් වේ. මෙයින් අදහස් වන්නේ ප්‍රධාන තත්වයන් හඳුනාගැනීම සහ පුද්ගල සංවර්ධනය සහ පුහුණු සැලසුම් හරහා කුසලතා

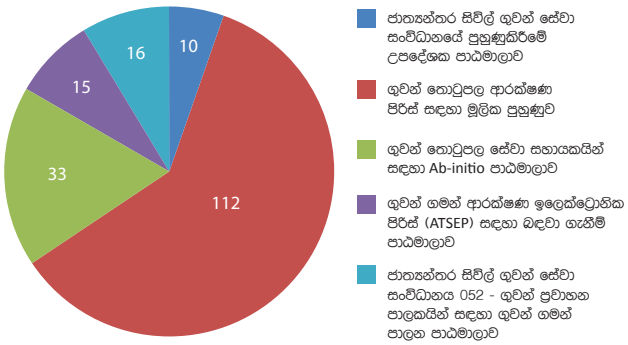
ප්‍රවාහයක් ගොඩ නැගීම අදහස් කරන අතර, එය සංචලනය, කුසලතා සංවර්ධනය සහ වගකීම වැඩි කිරීම සඳහා අවස්ථාවන් සපයයි.

සේවක සංවර්ධනය උදෙසා සමාන අවස්ථාවලට නිසි අවධානය යොමු කරමින්, 2017 වර්ෂය පුරාම පුහුණුව සඳහා වෙන්කළ අයවැය ඵලදායී ලෙස උපයෝජනය කිරීමට ගු.ගු.සේ. හට හැකි විය. එසේම තම අභ්‍යන්තර සහ ජාත්‍යන්තර සේවකයින් හට පුහුණු අවස්ථා 4,153 ක් පිරිනමන ලදී. තවද, මානව සම්පත් අංශයේ ප්‍රධාන අරමුණ වූ වර්ෂය තුල සේවකයෙකුහට අවම පැය 8.6 ක පුහුණු පැය ප්‍රමාණයක් සහතික කිරීමට එයට හැකි විය.

සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානයේ අභ්‍යන්තර පුහුණුව

1984 දී පිහිටුවන ලද සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානය (CATC) ගු.ගු.සේ. හි පුහුණු කිරීමේ හස්තය වේ. වර්තමානයේ එය ගුවන් සේවා මෙන්ම ගුවන් නොවන සේවා සඳහා පුහුණු වැඩසටහන් සැපයීම පිළිබඳව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ TRAINAIR PLUS පූර්ණ සාමාජිකත්වය තහවුරු කර ගෙන ඇත.

2017 වර්ෂය තුල සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානය පහත දැක්වෙන පුහුණු වැඩසටහන් සාර්ථක ලෙස පවත්වන ලදී.



ගු.ගු.සේ. පුහුණු කිරීමේදී පෙර පුහුණුව, පුහුණුව සහ පසු පුහුණුව වශයෙන් අදියර තුනක් අනුගමනය කරයි. පුහුණු කරමින් යන විධිමත් පුහුණු ප්‍රවේශය අනාගතයේදී "කේන්ද්‍රාභිසාරී පුහුණු ප්‍රවේශය" බවට සංවර්ධනය කරන අතර, මෙය අවශ්‍ය වර්ධනයන්ගෙන් එකක් වේ. පුහුණු කිරීම ඇගයීම යන යෙදුමෙන් ගත් කළ එය බෙහෙවින්ම ඉගෙනීම, වර්යාවන් හෝ ප්‍රතිඵල මට්ටමට වඩා ප්‍රතිචාර දැක්වීමේ මට්ටමක් වේ.

මානව සම්පත් සංවර්ධනය කිරීමේදී රැකියාව තුල මෙන්ම රැකියාවෙන් බාහිර යන දෙකටම අදාල ශිල්පීයක්‍රම භාවිතා කරනු ලබයි.

3. දෙන්න - පාරිශ්‍රමික, පිළිගැනීම සහ උසස්වීම් පිළබඳ දෘෂ්ටිය

2017 වර්ෂය තුල අභ්‍යන්තර කාර්යමණ්ඩලයේ වෘත්තීය ප්‍රගතිය පිළිබඳව අපගේ දැඩි උනන්දුව ප්‍රදර්ශනය කරමින්, සමාගමේ මධ්‍යම කළමනාකාරීත්වයේ සහ අධීක්ෂණ කළමනාකරණ තනතුරුවල අභියෝගාත්මක කාර්යයන් භාර ගැනීම සඳහා, ගු.ගු.සේ., සේවකයින් 18 ක් ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ තත්වයට, 13 ක් මධ්‍යම කළමනාකාරීත්වයට සහ 488 දෙනෙක් විධායක නොවන තනතුරු සඳහා උසස් කරන ලදී.

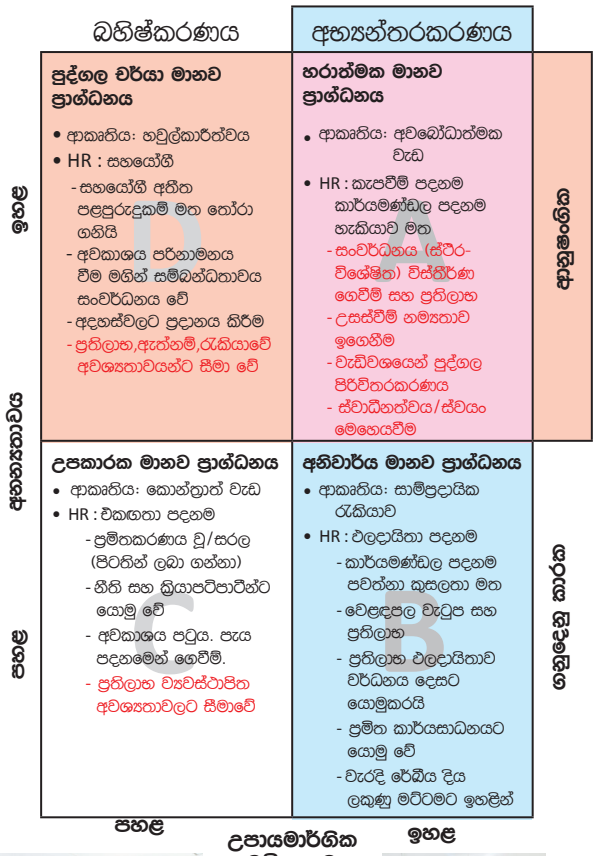
සේවක වර්ගීකරණය	**රේඛීය උසස්වීම්**	**ආංශික උසස්වීම්**
කළමනාකරණ වෘත්තිකයින්	10	8
මධ්‍යම කළමනාකරණය	3	10
තාක්ෂණික	45	2
ලිපිකරු හා සමාන්තර	81	3
පුහුණු	279	43
අර්ධ පුහුණු	32	0
නුපුහුණු	3	0
එකතුව	**453**	**66**

ශ්‍රී ලංකා පරිපාලන සංවර්ධන ආයතනය (SLIDA) සමාගමේ බඳවා ගැනීමේ සහ උසස්වීම් දීමේ යෝජනා ක්‍රමයෙහි SORP විෂමතා පිළිබඳ සමාගම පුරා සිදු කළ අතර සේවකයින් නියමිත තනතුරුවල තැබීමට නිර්දේශ කරන ලදී. ඔවුන්ගේ නිර්දේශ අනුව, වර්ෂයේ අවසාන කාර්තුව තුල ආසන්න වශයෙන් සේවකයින් 2000 ක් පමණ නව බඳවා ගැනීමේ සහ උසස්වීම් දීමේ යෝජනාක්‍රමයට අන්තර්ග්‍රහණය කර ගන්නා ලදී. ගු.ගු.සේ. හි කළමනාකාරීත්වයට ප්‍රදානය කිරීමේදී වැඩි හෝ අඩු "ගනුදෙනු ප්‍රවේශයක්" යොදා ගන්නා ලදී.

තවදුරටත්, ලෙපැක් (Lepak) සහ ස්නෙල් (Snell) (1999) විසින් හඳුන්වා දෙනු ලැබූ පහත දැක්වෙන


1

මානව සම්පත් නිර්මිතය අනුව සේවානියුක්තියේ සහ සම්බන්ධතාවයේ ආකෘතියට ගරු කිරීමක් සහිතව මානව සම්පත්වල වටිනාකම සහ අනන්‍යතාවය හඳුනාගන්නා ලදී.



මූලාශ්‍රය : Lepak & Snell (1999)

4. ඇලෙන්න - සුභසාධන සහ අනෙකුත් ක්‍රියාකාරකම්වලට සේවකයින් නිරතවීම

මෙහිදී, ආසියානු කලාපයේ වඩාත් කාර්යක්ෂම සහ මිත්‍රශීලී ගුවන් සේවා සපයන්නා වීමට වන පරම අපේක්ෂාව දෙසට වූ අඛණ්ඩ දර්ශනය පහළ කර ගැනීම පිණිස සේවක නිරතවීම් පිළිබඳ C10 පවරනු ලැබීමට ගු.ගු.සේ. සහතික වෙයි. ඒවා නම් සම්බන්ධ කිරීම (Connect), වෘත්තිය (Career), පැහැදිලි බව (Clarity), දැනුම්දීම (Convey), ප්‍රසාදය පළකිරීම (Congratulate), දායකත්වය (Contribute), පාලනය (Control), සහයෝගිතාව (Collaborate), විශ්වසනීයත්වය (Credibility) සහ ආත්මශක්තිය (Confidence) වේ.

1 ගු.ගු.සේ. සහභාගිවන්නන් එතෙර පුහුණු වැඩසටහනක

2 ගු.ගු.සේ. ආරක්ෂක පිරිස් සඳහා මූලික පුහුණු සහ අධ්‍යාපනික වැඩසටහන

3 ගුවන් සේවා සහායකවරුන් සඳහා වූ Ab-initio පාඨමාලාවේ කණ්ඩායම් ගොඩනැගීමේ අභ්‍යාස

4 සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානයෙහි ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධාන පාඨමාලාව

5 හදිසි තත්වයක පුහුණු අභ්‍යාස

6 මූලික ගිනි නිවීමේ පුහුණු සැසියක්



සේවකයින්ගේ අධ්‍යාත්මික සහ ආගමික වටිනාකම්

බෞද්ධ සංගමය, සමාගමේ සේවකයින් සහ ඔවුන්ගේ පවුල්වල සාමාජිකයින් සඳහා තම වාර්ෂික වන්දනා ගමන 2017 සැප්තැම්බර් 23 සහ 24 දිනවල අනුරාධපුරයට යාමට සංවිධානය කරන ලදී. මෙම වන්දනා ගමනට ආසන්න වශයෙන් 1200 ක් පමණ වන්දනාකරුවන් සහභාගිවන ලදී. අනුරාධපුරයට යාම සහ ඒම සඳහා විශේෂ දුම්රියක් සැලසුම් කර ගන්නා ලදී.

රුවන්වැලි සෑය අභියස ආගමික ක්‍රියාකාරකම් සහ ශ්‍රී මහා බෝධිය අභියස කිරිපිඬු පූජාව සංවිධානය කරන ලදී. ඉන්පසුව අනුරාධපුරයෙන් පිටත්වීමට පෙර වන්දනාකරුවෝ අටමස්ථානය වැඳපුදා ගත්හ.

බ.ජා.ගු. හි ගු.ගු.සේ. සේවකයින් පිරිසක් විසින් පවත්වා ගෙන යන හදාවඩාගත් දෙමාපිය යෝජනාක්‍රමයක් යටතේ පැමිණි හම්බන්තොට බෝධිරාජ විහාරයේ සාමනේර භික්ෂූන් 50 නමක් ගුවන් තොටුපල බැලීමට පැමිණීම ගු.ගු.සේ. බෞද්ධ සංගමය විසින් 2017 ජූලි 21 දින සංවිධානය කරන ලදී. ගිනි සහ මුදාගැනීම් ගොඩනැගිල්ලේදී භික්ෂූන් සඳහා දානය සහ පිරිකර පූජා කරන ලදී. මගපෙන්වන චාරිකාවක් මගින් භික්ෂූන් වහන්සේලා පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල, ගුවන් යානා අංගනය බැලීමට රැගෙන ගිය අතර ගුවන් යානයකට ගොඩවීමේ දුර්ලභ අවස්ථාවද ලබා දුනි. මෙම අවස්ථාව ගු.ගු.සේ. සේවකයින්ගේ කාරුණික දායකත්වය සමග සංවිධානය කරන ලදී.

වෙසක් උත්සවය

මෙම වර්ෂයේ ශ්‍රී ලංකාවේ පවත්වන ලද චික්සත් ජාතීන්ගේ 14 වන වෙසක් උත්සවය සඳහා සහභාගි වූ නියෝජිත පිරිස පිළිගැනීමට බ.ජා.ගු. සූදානම් විය. සංඝරාජ තෙරුන්වහන්සේ සමග ලෝකයේ විවිධ දෙසින් සහභාගිවූ අති විශේෂ අමුත්තන් සාම්ප්‍රදායික ක්‍රමයට පිළිගත් අතර අනෙකුත් නියෝජිතයින් හට ප්‍රසන්න පැමිණීමේ ක්‍රියාවලිය හරහා සහය දක්වන ලදී. පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල සහ ප්‍රවේශ මාර්ගය වෙසක් පරිසරය පූර්ණ ලෙස විස්තර කෙරෙන වෙසක් පහන් කූඩුවලින් සරසා තිබුනි. බ.ජා.ගු. හි ඇති බුද්ධ ප්‍රතිමා දෙකටම වෙසක් පොහෝ දින සහ පසු දින පුරාම නෙළුම් මල්වලින් පූජා පවත්වන ලදී.

ගු.ගු.සේ. හි නත්තල් කැරොල් ගීත

ගු.ගු.සේ. හි ක්‍රිස්තියානි සංගමය වර්ෂය තුල පවත්වන ප්‍රධාන අවස්ථාවක් වන නත්තල් කැරොල් ගීත ගායනය සංවිධානය කරන ලදී. මෙම වර්ෂයේ මෙම අවස්ථාව දෙසැම්බර් 15 වන දින ගු.ගු.සේ. පරිශ්‍රය තුල පවත්වන ලදී. දොන් බොස්කෝ අධ්‍යාපන ආයතනයේ සිසුන්හට මේ සඳහා ආරාධනා කළ අතර නත්තලේ ප්‍රීතිය බෙදාහදා ගැනීම සඳහා ඔවුන්හට ආහාර සහ ත්‍යාග පිරිනමන ලදී.

ක්‍රීඩා කටයුතු

34 වන වෙළඳ සේවා මලල ක්‍රීඩා තරඟාවලිය - 2017 දියගම මහින්ද රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ක්‍රීඩා පිටියේදී පවත්වන්නට යෙදුනි. තරඟාවලියට සමාගම් 54 ක් සහභාගිවූ අතර සම්පූර්ණ තරඟාවලියේ පස්වන ස්ථානය දිනා ගැනීමට ගුවන් තොටුපල සහ ගුවන් සේවා වලට හැකිවිය. සමාගම වෙනුවෙන් මලල ක්‍රීඩකයින් 80 දෙනෙක් (පිරිමි 71 ක් සහ ගැහැණු 9 ක්) සහභාගි වූ අතර රන් 15 ක්, රිදී 10 ක් සහ ලෝකඩ 13 ක් වශයෙන් පදක්කම් දිනා ගන්නා ලදී.

"ජනසතු චිල්ලේ තරඟාවලිය - 2017" ත්‍රිකුණාමලය නගරසභා පිටියේදී පවත්වන්නට යෙදුන අතර මුළු තරඟාවලියේ ශූරතාවය ගු.ගු.සේ. චිල්ලේ කණ්ඩායමට දිනා ගැනීමට හැකි විය.

වෙළඳ සේවා බැඩ්මින්ටන් තරඟාවලිය - 2017 කොළඹදී පවත්වන්නට යෙදුනි. වසර 35 කට පසු ගු.ගු.සේ. සේවකයින් දෙදෙනෙකුට තරඟාවලියේ ද්විත්ව ශූරතාවය දිනා ගැනීමට හැකි වූ අතර මැලේසියාවේදී පැවැත් වූ ආසියානු තරඟාවලිය සඳහා සහභාගි කරවීමට ඔවුන්ව තෝරා ගන්නා ලදී.


1



2



3



4

1 රුවන්වැලි මහා සෑය අභියස ආගමික වතාවත්

2 නත්තල් කැරොල් ගී සහ සුභද හමුව

3 කැපකරු මාපිය ක්‍රමය යටතේ භික්ෂූන් වහන්සේලාට දානය පිළිගැන්වීම

4 2017 ජනසතු චිල්ලේ තරඟාවලියේ ශූරයින්

වාර්ෂික සුභද හමුව

ගු.ගු.සේ. සියළු කාර්යමණ්ඩලයට සහ ඔවුන්ගේ පවුල්වල සාමාජිකයින්හට වාර්ෂික සුභද හමුවක් සංවිධානය කරන ලදී. මෙවර එය සභාපති සහ අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලයේ සහභාගිත්වය ඇතිව වේයන්ගොඩ සනිරෝ ඩ්‍රීම් පැරඩයිස් හිදී පවත්වන ලදී. 6,000 කට වැඩි සංඛ්‍යාවක් සහභාගි වූ අතර, සංවිධායක කමිටුව විසින් විනෝදාත්මක අවස්ථා කිහිපයක් සංවිධානය කර තිබුනි. ගැලැක්සීස් සංගීත කණ්ඩායමේ සංගීතයෙන් සහ ජනප්‍රිය ගායකයින්ගේ ගීවලින් මෙම අවස්ථාව පෝෂණය වූ අතර රෙඩ් රෝස් නැටුම් කණ්ඩායමේ නැටුම්ද එයට එකතු විය.

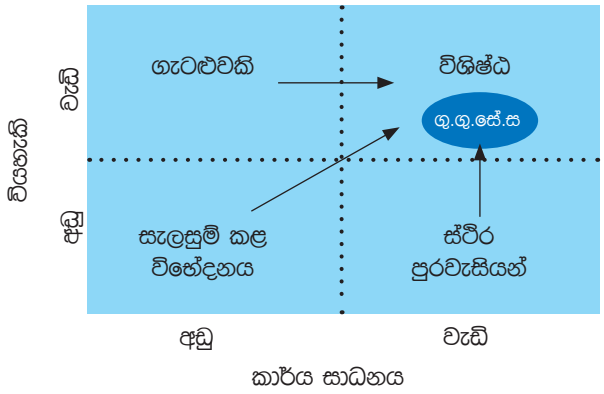
මරණ පාරිතෝෂික යෝජනා ක්‍රමය

ගු.ගු.සේ. ට අනන්‍ය වූ සේවක මරණ පාරිතෝෂික යෝජනා ක්‍රමයේ ආවරණය පුළුල් කිරීමට, 2017 වර්ෂය තුල අත්තිවාරම යොදන ලදී. යෝජනා ක්‍රමයේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, රැකියා ආශ්‍රිත අනතුරකදී සිදුවන සේවක මරණයක් ඉන් ආවරණය වූ අතර ව්‍යවස්ථාපිත වන්දියට වැඩි ඉහළ අවසන් ප්‍රතිලාභ ඒ සඳහා ගෙවනු ලැබේ.

5 දිලෙන්න - කාර්යසාධන කළමනාකාරීත්ව සහ සංවර්ධන පද්ධතිය දියුණු කිරීම

කාර්යසාධන කළමනාකාරීත්ව සහ සංවර්ධන පද්ධතිය විධායක නොවන ශ්‍රේණීන් සඳහා වන බැවින් සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. කාර්යසාධන කළමනාකාරීත්ව පද්ධතිය කළමනාකරණ ශ්‍රේණියේ නිලධාරීන් හට අදාල වන නිසා ඊට වැඩි අවධානයක් යොමු කරන ලදී. සංවිධානයක් ලෙස ඇගයීම් පද්ධතියේ වැඩිදුර දියුණු කිරීම් සඳහා වර්ෂය තුල පියවර ගන්නා ලදී. සමාගමේ ඵලදායී කාර්යසාධන කළමනාකරණ පද්ධතියේ අවබෝධය සහ වැදගත් බව වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා ගු.ගු.සේ. දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් පවත්වන ලදී. මෙම සියළු අභ්‍යාසයන්හි ඉලක්කය වනුයේ සංවිධානය තුල කාර්යසාධනය මත පදනම් වූ සංස්කෘතියක් නිර්මාණය කිරීමයි.

ගු.ගු.සේ. හි කාර්යසාධන කළමනාකාරීත්ව සංවර්ධන පද්ධතියෙහි (PMDS) අරමුණ



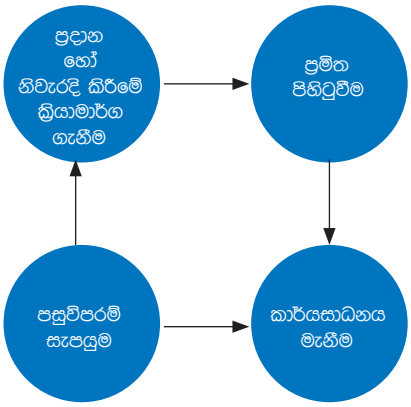


1



2

ගු.ගු.සේ. කාර්යසාධන කළමනාකාරීත්ව සංවර්ධන පද්ධතියෙහි (PMDS) හි සමස්ථ විග්‍රහය



6. රකින්න – ප්‍රතිපත්ති වෙනස් කිරීම හරහා සාංගමික වටිනාකම වැඩි දියුණු කිරීම

මේ යටතේ ප්‍රධාන උනන්දුව වන්නේ සේවක සබඳතා සහ ප්‍රතිපත්ති රාමුවයි.

ගු.ගු.සේ., සමාගමේ මූලික සාර්ථක සාධකය වන ගනුදෙනුකරු කේන්ද්‍ර කරගත් සේවා බෙදා හැරීම ශක්තිමත් කිරීම පිණිස, සියළුම සේවකයින්ගෙන් අපේක්ෂා කරන ප්‍රධාන චර්යා නිපුනතා සමග ආයතනික වටිනාකම් සමකාලීනකරණය කර ඇත. මෙම ප්‍රතිපත්තිමය තීරණය සෑම සේවකයෙකු විසින්ම "ජීවත්" වියයුතු "ආයතනික වටිනාකම්" ලෙස සියල්ලන්ගෙන් ඉහළ කාර්යසාධනයක් ව්‍යුත්පන්න කිරීමට අවශ්‍ය ගාමක ශක්තිය සපයයි. මෙය ගු.ගු.සේ. හි "පවත්නා කිසි දින අවසන් නොවන" සංවර්ධන ධාවකයයි.

පහත සඳහන් ක්ෂේත්‍ර සම්බන්ධයෙන් විශේෂිත මානව සම්පත් ප්‍රතිපත්ති ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි;

- සේවක සම්බන්ධතා
- වයස සහ සේවා නියුක්තිය
- විනය
- නිවාඩු
- අතිකාල
- දුක් ගැනවිලි
- සෞඛ්‍යය සහ ආරක්ෂාව
- උසස් කිරීම් සහ ත්‍යාග

ගු.ගු.සේ. හි මානව සම්පත් ප්‍රතිපත්ති සංවර්ධනයේදී සාමාන්‍යයෙන් යොදා ගනු ලබන පියවරයන්

අ) ප්‍රතිපත්තියක් සඳහා අවශ්‍යතාවය පිහිටුවයි
ආ) ප්‍රතිපත්තියේ අඩංගු වියයුතු දෑ සංවර්ධනය කරයි
ඇ) ප්‍රතිපත්තිය කෙටුම්පත් කරයි
ඈ) ක්‍රියාපටිපාටිය සටහන් කරයි
ඉ) ප්‍රධාන පාර්ශව විසින් ප්‍රතිපත්තිය සමාලෝචනය කරයි
ඊ) අනුමැතිය
උ) ප්‍රතිපත්තිය ක්‍රියාත්මක කිරීම
ඌ) ප්‍රතිපත්තිය සමාලෝචනය කිරීම සහ යාවත්කාලීන කිරීම සිදු කරයි
එ) වෙනස්වීම් සන්නිවේදනය කිරීම

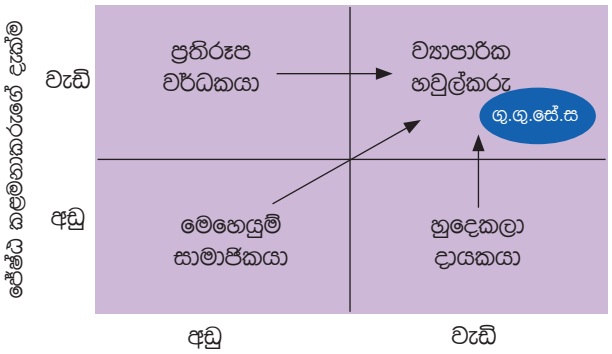
7. අරමුණ – ආයතනික ඉලක්ක සහ දැක්ම වෙතට මානව සම්පත්හි දායකත්වය

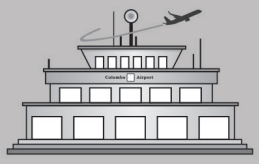
කළමනාකාරීත්වය, "මිනිස්මය අභියෝගය" වැලැක්වීම හරහා සමාගමේ ආයතනික ඉලක්ක සහ දැක්ම ඉටුකර ගැනීමට ඔවුන්ව හඳුනාගනිමින් සහ මූල්‍ය වශයෙන් ශක්තිමත් කරමින් අභිප්‍රේරණය කරනු පිණිස නිතරම සේවකයින් නිවැරදි ස්ථානයේ සහ මට්ටමෙහි තබමින් ඔවුන්ව හඳුනා ගනියි.

ගු.ගු.සේ. හට, අභියෝගාත්මක වැඩ පරිසරයක් තුල පවත්නා මානව සම්පත් කළමනාකරණ ප්‍රවේශයෙන්

නවෝත්පාදන මගින් කාර්යමණ්ඩලය ප්‍රබෝධමත් කරන උපායමාර්ගික මානව සම්පත් කළමනාකරණය වෙතට මාරු වීම පිණිස ඉතා අසීරු නිර්හීත අරමුණක් (BHAG) තිබේ.

ගු.ගු.සේ. හි මානව සම්පත් කළමනාකරණයේ අවසාන අරමුණ වනුයේ පහත සඳහන් කර ඇති පරිදි උපායමාර්ගික මානව සම්පත් කළමනාකරණය ගු.ගු.සේ. හි ආයතනික සංස්කෘතිය තුලට මිශ්‍ර කරමින් "ව්‍යාපාරික හවුල්කරුවකු" බවට පත් වීමය.





කොළඹ ගුවන්තොටුපල

රත්මලාන


COLOMBO AIRPORT

සාමූහික පාලනය

"මනා සාමූහික පාලනය යනු නිවැරදි බව සහ සාර්ථක බව යන සියල්ලයි"

ටෝබා බීටා

1. දළ විශ්ලේෂණය

2007 අංක 7 දරණ සමාගම් පණතේ නෛතික අවශ්‍යතා සහ ස්වේච්ඡාවෙන් යොදා ගත් හොඳම පරිචයන් පිළිබඳ රාමුව සහ ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරීවරුන්ගේ ආයතනය සහ මුදල් අමාත්‍යාංශයේ වාණිජ රාජ්‍ය ව්‍යාපාර 'A' වර්ගීකරණය යටතේ රාජ්‍ය ව්‍යාපාර දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නිකුත් කළ යහ පාලනයක් සඳහා වූ රාජ්‍ය ව්‍යවසාය මග පෙන්වීම් වලට අනුකූල වන ලෙස සාමූහික පාලනය පිළිබඳ රාමුව සංවර්ධනය කර ඇත.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ මගපෙන්වීම යටතේ, පරදුහාරකරුවන්ගේ වටිනාකම ආරක්ෂා කිරීම සඳහා ඉහළ ප්‍රමිතියෙන් යුත් සාමූහික පාලනය අත්පත් කර ගැනීම සඳහා ගු.ගු.සේ. කැපවෙයි. සාමූහික වගකිව යුතු බව සහ තිරසාරභාවය වැඩි දියුණු කිරීමේදී පැහැදිලිව නිර්වචනය කළ සාමූහික පාලන ප්‍රතිපත්තීන් සහ පරිචයන් යොදා ගැනීමේ වැදගත්කම සමාගම හඳුනාගෙන ඇත.

ව්‍යවස්ථාපිත අවශ්‍යතාවලට අනුකූල වීමට අමතරව, වැඩ බිමෙහි විනිවිදභාවය, හෙළිදරව් කිරීම්, අභ්‍යන්තර පාලන සහ ආචාර ධර්ම වර්ධනය කිරීම වෙතට යොමු වූ ඵලදායී පාලන පද්ධති සහ පරිචයන් සංස්ථාගත කරන ලදී.

මනා සාමූහික පාලනය අඛණ්ඩ අභ්‍යාසයක් බවත් පහත සඳහන් කුළුණු සතර යටතේ සියලු පරදුහාරකරුවන්ගේ සමස්ථ අයිතීන් වලදී, ඉහළම ප්‍රමිතියෙන් යුත් සාමූහික පාලනයක් කරා යාමට සිය කැප වීම නැවත අවධාරණය කළ යුතු බව ගු.ගු.සේ. හඳුනාගෙන ඇත.

වගකිව යුතු බව

- කළමනාකාරීත්වය අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට වගකිවයුතු බව සහතික කිරීම
- අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය කොටස් හිමියන්හට වගකිවයුතු බව සහතික කිරීම

සාධාරණ බව

- කොටස්හිමියන්ගේ අයිතිවාසිකම් ආරක්ෂා කිරීම
- සුළු කොටස් හිමියන්ද ඇතුළුව සියළු කොටස්හිමියන්ට සමානව සැලකීම
- උල්ලංඝනය කිරීම් සඳහා ඵලදායී නිවැරදි කිරීම් සැපයීම

විනිවිද භාවය

- මූල්‍ය තත්වය, කාර්යසාධනය, අයිතිකාරත්වය සහ සාමූහික පාලනය ඇතුළුව සියළු වැදගත් කරුණු කාලීනව නිවැරදිව හෙළිදරව් කිරීම සහතික කිරීම

ස්වාධීනත්වය

- යම් ව්‍යාපාරික හෝ වෙනත් සම්බන්ධතාවයන් අවම කරන හෝ වලක්වන ආකාරයට ක්‍රියාපටිපාටීන් සහ ව්‍යුහයන් ස්ථාන ගත කිරීම
- ස්වාධීන අධ්‍යක්ෂවරුන් සහ උපදේශකයින්

"ඉහත සඳහන් කුළුණු හතරෙන් සඳහන් කළ ආකාරයට පාලනය යනු කාර්යසාධනය මෙහෙයවීමට සහ දීර්ඝ කාලයක් පුරා අපගේ පරදුහාරකරුවන්ට තිරසර වටිනාකම බෙදා දීම ඉතා වැදගත් වේ. සමාගමේ තීරණ ගැනීමේ ඉහළම අධිකාරිය ලෙස අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය, වටිනාකම් සහ ප්‍රමිතීන් පිළිබඳ පැහැදිලි ප්‍රකාශනයක් සමග බලය පවරා දීම සහ වගකිවයුතු බව අතර මනා තුලනයක් පවත්වා ගන්නා ඵලදායී සාමූහික පාලන රාමුවක් ස්ථාපිත කිරීම සඳහා වගකිව යුතු වේ."

2. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ ප්‍රධාන වගකීම වනුයේ සමාගමේ යහපත සඳහා සුදුසු යයි සාධාරණ ලෙස තමන් විශ්වාස කරන සහ සියළු පරදුහාරකරුවන්ගේ යහපත පිණිස දිගුකාලීන වටිනාකම් නිර්මාණය කිරීම සඳහා වූ තම විනිශ්චයන් ක්‍රියාත්මක කිරීමයි.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සමාගමේ සමස්ථ මූල්‍ය, ආයෝජන, බෙදාහැරීමේ උපායමාර්ග වලට අමතරව අවදානම්

කළමනාකරණය සහ සාමූහික පාලන පරිචයන් සඳහා වගකිව යුතු වේ.

තම වගකීම් කාර්යක්ෂම ලෙස ඉටු කිරීම සහතික කිරීමට සහ කළමනාකාරිත්වයට ස්වාධීන අධීක්ෂණයක් සැපයීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විගණන කමිටුව ස්ථාපිත කර ඇත. විගණන කමිටුව මූලික වශයෙන් විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ වරුන්ගෙන් සමන්විත වේ.

3. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් සහ පැමිණීම

අධ්‍යක්ෂවරුන්ට සහ කළමනාකාරිත්වයට සැලසුම් පිළියෙල කිරීමට හැකිවන පරිදි සහ තමන්ගේ එම සැලසුම් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ රැස්වීමට ගැලපිය හැකිවන පරිදි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් සෑම මසකම කල් තබා පැවැත්වීමට සූදානම් කොට ඇත.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් ඵලදායි සහ කාර්යක්ෂම ආකාරයට පැවැත්වීම සහතික කරනු සඳහා න්‍යාය පත්‍රයේ එක් එක් අයිතමය සඳහා කාලය වෙන් කිරීම කල් තබා සිදු කරයි. අංශ ප්‍රධානීන් සහ බාහිර උපදේශකවරුන් අතිරේක තොරතුරු ඉදිරිපත් කිරීමට සහ තවදුරටත් පැහැදිලි කිරීම් සැපයීමට අවශ්‍ය වන අවස්ථාවලදී අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමට කැඳවනු ලබයි.

තම කාර්යයන් ඵලදායි ලෙස ඉටු කිරීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය මාසිකව රැස්වෙයි. එයට අමතරව, විශේෂිත කරුණු සාකච්ඡා කිරීමට අවශ්‍ය වූ අවස්ථාවල විශේෂ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් පවත්වනු ලැබේ. 2017 වර්ෂයේදී රැස්වීම් 15 ක් පවත්වා ඇති අතර එහි එක් විශේෂ රැස්වීමක් ඇතුලත් විය. මෙම රැස්වීම් සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ පැමිණීම පහත වගුවේ දක්වා ඇත.

නම	තනතුර	පැමිණීම
ඉංජිනේරු එස් එස් වීදිරිවීර මහතා	සභාපති	15/15
කේ වී පී රංජිත් ද සිල්වා මහතා	උපසභාපති	15/15
ජොහාන් ජයරත්න මහතා	විධායක අධ්‍යක්ෂ	14/15
එන් ආර් හේවාතන්ත්‍රි මහතා	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	15/15
එන් පී එල් පී ප්‍රනාන්දු මහතා	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	11/15
ඩබ් එම් අනුරාධ විජේකෝන් මහතා	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	13/15
ආචාර්ය එස් අර්ල් ඩබ් ගුණසේකර මහතා	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	3/15
එල් ඩබ් ඒ ද සොයිසා මහතා	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	11/15
ආර් කැටවලගේ මහතා	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	14/15
ජේ එම් ගුණවර්ධන මහතා	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	13/15
එස් ආර් ආටිගල මහතා*	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	10/13
පී බී එස් නෝනිස් මහතා**	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ භාණ්ඩාගාර නියෝජිත	2/2

* 2017/12/12 සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි විශ්‍රාම යන ලදී
** 2017/12/12 සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි පත්කරන ලදී

4. අපගේ ප්‍රවේශය සහ කැපවීම

ශ්‍රී.ශ්‍රී.සේ. සම්පූර්ණයෙන් රජය සතු සමාගමක් වන අතර, එහි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සමාගමට උපායමාර්ගික මගපෙන්වීම සහ අධීක්ෂණය පිළිබඳව රජයට වගකිව යුතුය. අපගේ උනන්දු පාර්ශවයන් සඳහා වටිනාකම් උපරිම කිරීමේ අපගේ ප්‍රධාන අරමුණ සාක්ෂාත් කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලියේදී ඵලදායි වගවීම සහ විනිවිදභාවය යන රාමුව තුල ව්‍යාපාරික තීරණ ගැනීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වගකිව යුතුවේ.

සමාගම මුදල් අමාත්‍යාංශය සහ රාජ්‍ය ව්‍යාපාර පිළිබඳ දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නිර්දේශිත සාමූහික පාලන නියාමන රාමුව මගින් මෙහෙයවනු ලබයි. මෙම පාලන රාමුව ප්‍රධාන මූලධර්ම පහක් (05) මගින් ඔසවා තබා ඇත.

i. නායකත්වය සහ මෙහෙයවීම
ii. විනිවිදභාවය සහ අවංකත්වය
iii. ප්‍රධාන කොටස් හිමියා ලෙස රජයට වගවීම
iv. උනන්දු පාර්ශවයන්ගේ ව්‍යවස්ථාපිත අයිතීන් හඳුනා ගැනීම
v. කාලීන සහ තුලනාත්මක හෙළිදරව් කිරීමේ මූලධර්මය

5. නායකත්වය සහ මෙහෙයවීම

සමාගමේ ව්‍යාපාරික කටයුතු සහ මෙහෙයුම්, ව්‍යාපාර කළමනාකරණය සහ මූල්‍ය පාලනය යන ක්ෂේත්‍ර පිළිබඳ පළපුරුද්ද සහ අවබෝධය ඇති ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයා විසින් සාංගමික සංස්ථාපත්‍රයේ යොමුවට අනුව පත්කළ සාමාජිකයින්ගෙන් සැදුම් ලත් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අධීක්ෂණය යටතේ පාලනය වෙයි. සංවිධානයේ සාමූහික පාලන ප්‍රත්පත්තිවලට මග පෙන්වන සහ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට නායකත්වය සපයන සභාපතිතුමා අමාත්‍ය තුමා විසින් පත් කරනු ලබයි.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය රජය සහ සමාගමේ උනන්දු පාර්ශවයන් වෙනුවෙන් සමාගමේ භාරකාරිත්වය පිළිබඳව ව්‍යවස්ථාපිත වගකීම ක්‍රියාත්මක කරයි. ඔවුන්ගේ ප්‍රධාන කාර්යයන් වනුයේ:

අ) සමාගමේ දැක්ම සාර්ථක කර ගැනීම සඳහා එය මෙහෙයවීම.

ආ) සමාගම සමස්ථයක් ලෙස එහි කළමනාකාරිත්වය, මෙහෙයුම් සහ කාර්යසාධනය අධීක්ෂණය කිරීමය.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය අධ්‍යක්ෂවරුන් 11 දෙනෙකුගෙන් සමන්විත වන අතර එයින් 8 දෙනෙක් විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන් ද තිදෙනෙක් විධායක අධ්‍යක්ෂවරුන්ද වේ. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ බහුතරයක් විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන් වන අතර ඔවුන් ආයතනයේ ආචාර ධර්ම අවශ්‍යතාවලට ගැලපෙන ඉහළ කීර්තියක් ඇති අය වේ. මෙම සාධක සහ පෙනුම අනුව, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සංයුතිය කළමනාකාරිත්වයේ ස්වාධීනත්වය පිළිබිඹු කරයි. මෙය අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ පෞද්ගලික සම්බන්ධතාවයන්, රැකියාව හෝ ව්‍යාපාරය පමණක් නොව කළමනාකාරිත්වය පිළිබඳව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සමස්ථ ආකල්පය වේ. අරමුණු සහගත ස්වාධීන තීරණ සැපයීම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අධීක්ෂණ භූමිකාවේ හරය වේ.

සියළුම අධ්‍යක්ෂවරුන් හට සමාගමේ අභ්‍යන්තර සහ බාහිර තොරතුරුවලට ස්වාධීනව මෙන්ම ඒකාබද්ධව ප්‍රවේශ විය හැකිය. සමාගම් ලේකම් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් වලදී අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ක්‍රියාපටිපාටීන් අනුගමනය කළේද යන්න සහ නෛතික අවශ්‍යතා මත වූ මගපෙන්වීම් සැපයුවේද යන්න පිළිබඳව සහතික වියයුතුය.

මෙයට අතිරේකව, ලේකම් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් පිළිබඳ දැනුම් දීම්, රැස්වීම් වාර්තා සහ දැනුම් දෙන ලද තීරණ ගැනීමට ඉවහල් වූ ප්‍රමාණවත් තොරතුරු සමග අදාල ලියවිලි ඇතුලත් මාණ්ඩලික පත්‍රිකා බෙදා හැරිය යුතුය. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණ මත ගත යුතුවන ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳවද ලේකම් ක්‍රියාත්මක වියයුතුය.

වැඩි අධීක්ෂණයක් සහ විධිමත් පාලනයක් ඇති කිරීම සඳහා සමාගමෙහි සියළු දෙපාර්තමේන්තු විධායක අධ්‍යක්ෂවරුන් තිදෙනා අතර බෙදා තිබේ. සියළුම අධ්‍යක්ෂවරුන්හට ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකාරීත්වය වෙනුවෙන් ස්වාධීන ප්‍රවේශයක් ඇත.

6. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ නායකත්වය සඳහා වෙන්කර ඇති කරුණු:

අ) 2010 අංක 14 දරණ සිවිල් ගුවන් සේවා පණතෙහි විධිවිධාන වල දක්වා ඇති විෂයපථය ඇතුලත ගොඩනංවා ඇති විශේෂිත මෙහෙවර මත සමාගම සඳහා දැක්ම සහ මගපෙන්වීම සැපයීම සහ එය කොතෙක් දුරට රජයේ සහ අනෙකුත් උනන්දු පාර්ශවයන්ගේ අයිතීන්ට සේවය කරන්නේද යන්න.

ආ) නෛතික අවශ්‍යතාවයන් සම්පූර්ණ වන බව සහතික කිරීම සහ 2007 අංක 7 දරණ සමාගම් පණතේ විධිවිධානවලට සහ සාංගමික සංස්ථා පත්‍රයට අනුකූලව සමාගම කටයුතු කරන බව තහවුරු කිරීම.

ඇ) රජයට සහ අනෙකුත් ප්‍රධාන උනන්දු පාර්ශවයන්ට ප්‍රශස්ථ ඵල සහ ප්‍රතිලාභ අත්පත් කරගැනීමට හැකි වන පරිදි අවදානම් කළමනාකරණය ඇතුළුව විවිධ වර්ගයේ ප්‍රතිපත්ති සකස් කිරීම.

ඈ) රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්තිමය අරමුණු කලින් කල සමාලෝචනය කිරීම සහ අනාගත වර්ධනය උදෙසා දිගුකාලීන ඉලක්ක සහ අරමුණු සැකසීමට උපායමාර්ගික මගපෙන්වීමක් සැපයීම.

ඉ) වගකීම් බෙදා හැරීම මගින් ප්‍රමාණවත් වගවීම සහතික කිරීම.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය කාර්යක්ෂම අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියක් ස්ථාපිත කිරීම සහ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරුවන් අතර සුදුසු ලෙස අධිකාරී බලය බෙදාහැරීම හරහා ප්‍රශස්ථ මිශ්‍රණයකින් එය ක්‍රියාත්මක කිරීම සම්බන්ධයෙන් සමාගමේ සමස්ථ කළමනාකරණයට වගකිව යුතුය.

7. මෙම ධාරිතාව තුල අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට වෙන් වී ඇති කරුණු:

අ) අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ප්‍රතිපත්ති එය සකස් කළ ආකාරයෙන්ම සහ ආයතනයේ සහ මහජනයාගේ උසස් අභිලාෂය අනුව ක්‍රියාත්මක වන බව සහතික කිරීම.

ආ) සමාගම සිය මෙහෙයුම් වලදී නිසි මාර්ගයේ ගමන් කරන බව තහවුරු කරගනු පිණිස කළමනාකරණ තොරතුරු වාර්තා ආධාරයෙන් කළමනාකාරිත්ව කාර්යසාධනය අධීක්ෂණය කිරීම සහ ඇගයීම.

ඇ) අභිමත අපේක්ෂාවන් සමග ප්‍රතිඵල නොගැලපේ නම්, ඉලක්ක සපුරාලීම සහතික කරනුවස් අප්‍රමාදව ප්‍රතිකාරක ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම.

ඈ) දක්ෂ පුද්ගලයින් කළමනාකරුවන් ලෙස පත් කිරීම සහ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණය අතර ප්‍රමාණවත් ලෙස අධිකාරී බලය බෙදා හැර තිබේද යන්න තහවුරු කිරීම.

ඉ) පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කමිටු (COPE) රැස්වීම් සහ පාර්ලිමේන්තු උපදේශක කමිටු (PCC) රැස්වීම්වලට සහභාගි වීම හෝ අවශ්‍ය අවස්ථාවලදී ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකාරීත්වය වෙතට ඒ සඳහා වූ අධිකාරී බලය පැවරීම.

8. සාමූහික පාලනය දෘෂ්ටියෙන් විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුවේ (AMC) හි කාර්යභාරය

විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව (AMC), ගු.ගු.සේ. හි කටයුතු අධීක්ෂණය කිරීමේදී අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට සහය ලබා දීම සඳහා සහ සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සහ ආයතනයේ ක්‍රියාපටිපාටීන් වල නිවැරදි බව තහවුරු කිරීම සඳහා PED /12 7: 4: 1 ඡේදය අනුව ස්ථාපිත කරන ලදී.

විගණන කමිටුව මූල්‍යමය නිපුනත්වයක් ඇති භාණ්ඩාගාර නියෝජිතයෙකු ඇතුළුව විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයින් තිදෙනෙකු ගෙන් සමන්විත වේ. කමිටු සභාපති ලෙස අනෝමාල් ද සොයිසා මහතා විහි මුලසුන දරන ලදී. අනෙකුත් සාමාජිකයින් අතර එන් පී එල් පී ප්‍රනාන්දු මහතා සහ භාණ්ඩාගාරයේ නියෝජ්‍ය ලේකම් සහ භාණ්ඩාගාර නියෝජිත ලෙස එස් ආර් ආටිගල මහතාද විය. විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුවේ නියෝජිත විගණන අධිකාරී ඒ ඩී දිල්රුක්ෂි මහත්මිය නිරීක්ෂකයෙක් ලෙස සහභාගි විය. මෙයට අමතරව, ගු.ගු.සේ. හි අභ්‍යන්තර විගණන සහ තත්ව සහතික අංශ ප්‍රධානි කැඳවුම්කරු ලෙස කටයුතු කරන ලදී. සමාගම් ලේකම් මෙම කමිටුව සම්බන්ධීකරණය කළ අතර කමිටු ලේකම් ලෙස කටයුතු කරයි.

2017 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය තුල කමිටු සාමාජිකයින් හතර වාරයක් මුණ ගැසී තිබේ.

විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුවේ වගකීම්:

- මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සහ මූල්‍ය කාර්යසාධනය සම්බන්ධ විධිමත් දැනුම් දීම්වල අව්‍යාජ බව අධීක්ෂණය කිරීම සහ වාර්තා කළ සුවිශේෂී තීරණ සමාලෝචනය කරන අතර. අවශ්‍ය අවස්ථාවන්හිදී අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සහ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරුවන් විගණන කමිටුවට පැමිණෙයි.

- වාර්ෂික මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේදී, මූල්‍ය වාර්තාවල මූල්‍ය වාර්තාකරන ගැටළු සහ හෙළිදරව් කිරීම්වලදී යොදා ගනු ලැබූ ගිණුම්කරණ මූලධර්ම, ප්‍රතිපත්ති සහ පරිචයන් සමාලෝචනය කරනු ලබයි.

- ප්‍රධාන අවදානම් සහ පාලන ක්‍රියාකාරකම් හඳුනාගැනීමේ ක්‍රියාවලිය, තක්සේරු කිරීම සහ වාර්තා කිරීම ඇතුළුව, ආයතනයේ අභ්‍යන්තර පාලනය සහ අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතියේ ඵලදායිතාවය සමාලෝචනය සහ අධීක්ෂණය කරනු ලබයි.

- අභ්‍යන්තර විගණන සැලසුම අනුමත කිරීම සහ අභ්‍යන්තර විගණන පද්ධතියේ ඵලදායිතාවය පිළිබඳව අඛණ්ඩ වාර්තා සමාලෝචනය කරනු ලබයි.

- කමිටුවට සැලකිල්ලට ගත යුතු, වැඩිකර ගත යුතු හෝ වර්ධනය කළ යුතුයයි හැඟෙන අනාවරණය කරගත් ඕනෑම කරුණක් පාලක සභාව වෙත වාර්තා කරනු ලබයි.

- අභ්‍යන්තර විගණන සැලසුම් සහ වාර්තා ඇතුළුව මූල්‍ය පාලනයට සම්බන්ධ ක්‍රියාපටිපාටීන් කළමනාකාරීත්වය සමග සමාලෝචනය කිරීම. බාහිර විගණකයින් සමග ඔවුන්ගේ විගණනයේ විෂය පථය සහ ප්‍රතිඵල සමාලෝචනය කරනු ලබයි.

ගු.ගු.සේ. හි විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුවේ (AMC) විධිමත් භූමිකාව වනුයේ මූල්‍ය වාර්තාකරණයේ අව්‍යාජ බව සහ අභ්‍යන්තර පාලනයේ සහ අවදානම් කළමනාකරණයේ පැහැදිලි පද්ධතීන් තහවුරු කිරීම සඳහා තීරණ සහ සැලසුම් කළ ක්‍රියාවලීන් අධීක්ෂණය කිරීමට පාලක සභාවට සහය දැක්වීමයි. වර්තමානයේ විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව සාමාජිකයින් පස් දෙනෙකුගෙන් සමන්විත වෙයි.

ගු.ගු.සේ. හි නීති සහ ක්‍රියාපටිපාටීන් වලින් සමන්විත සවිස්තරාත්මක ක්‍රියාකාරකම්වලට සහ ගිණුම්කරණය සහ මූල්‍ය කටයුතු ආවරණය වන රාජ්‍ය රෙගුලාසි අනුව විගණන කමිටුව, පරිපාලන රෙගුලාසි සහ මූල්‍ය රෙගුලාසි මෙන්ම විගණකාධිපති විසින් නිරීක්ෂණය කළ ගු.ගු.සේ. හි රෙගුලාසි වලට අනුකූල වී ඇත්ද යන්න කහවුරු කරගැනීමට සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමාලෝචනය කරයි.

බාහිර සහ අභ්‍යන්තර විගණන ක්‍රියාපටිපාටිය යන දෙකම විගණනය කළ මූල්‍ය තොරතුරුවල අවංක භාවයට දායක වීමේදී තීරණාත්මක භූමිකාවක් නිරූපනය කරයි. ඒ අනුව විගණන කමිටුව අවම වශයෙන් කාර්තුවකට වරක් ඒවා ඵලදායි ලෙස අධීක්ෂණය කිරීම සහ ඇගයීම වැදගත් වේ. ගු.ගු.සේ. හි විගණන කාර්යය ඵලදායීතාව සහ එය පැහැදිලි ලෙස ඇගයීම් කරන්නේය යන්න පිළිබඳ සහතිකයක් ගු.ගු.සේ. හි රේඛීය අමාත්‍යාංශය වන ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයට සහ මහා

භාණ්ඩාගාරයට අවශ්‍යය. ඇගයීමේ විෂය පථය පහත සඳහන් දෑද ඇතුළුව සියළු අදාල ගැටළු වලින් සමන්විතව ඇත.

1. ඇගයීමේ කාලපරිච්ඡේදය තුල භාරගනු ලැබූ වැඩවල ගුණාත්මකභාවය.

2. විගණන පිරිස්වල හැකියාව සහ පළපුරුද්ද.

3. රාජ්‍ය සහ අභ්‍යන්තර විගණනය සම්බන්ධව එහි වාර්තාකරණයේ ගැලපෙන බව.

විගණන කමිටුවේ ඵලදායි බව

කමිටුව පවත්නා පද්ධතීන්, ක්‍රියාපටිපාටීන්, යම් වෙනස්වීම් ඇත්නම් ඒවා සමාලෝචනය කරන අතර පවත්නා පද්ධතීන් වැඩිදියුණු කිරීමට යෝජනා පාලක සභාවේ අනුමතිය සඳහා කලින් කළ ඉදිරිපත් කරයි. කමිටුව විගණකාධිපති, අභ්‍යන්තර විගණක විසින් නගනු ලබන විමසුම් සහ අදාල අංශ විසින් දෙනු ලැබූ පිළිතුරු සමාලෝචනය කරයි. නිවැරදිව ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ එවැනි වැරදි නැවත සිදු නොවීම තහවුරු කරනු පිණිස අදාල අංශ ප්‍රධානීන් සමග කරුණු සාකච්ඡා කරයි.

8.1 විනිවිදභාවය සහ අව්‍යාජ බව

වැඩි දියුණු කළ පාලනය, වගවීම සහ විනිවිදභාවය ඉල්ලා සිටින සමාගමේ මූල්‍ය වාර්තාකරණයේ අවංක බව ආරක්ෂා කිරීම වෙනුවෙන් යොදා ගත් පවත්නා සංවිධාන සංස්කෘතිය, AMC විසින් සමාලෝචනය සහ අධීක්ෂණය කරනු ලබයි. සමාගමේ සම්පූර්ණ ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය භාණ්ඩාගාරයේ රාජ්‍ය මූල්‍ය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නිකුත් කළ මගපෙන්වීම් මත පදනම් වෙයි. භාණ්ඩ සහ සේවා අත්පත් කරගන්නා විට පූර්ණ විනිවිදභාවය සපයයි.

8.2 අභ්‍යන්තර විගණනය

විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව ගු.ගු.සේ. අභ්‍යන්තර විගණන සහ තත්ව සහතික අංශයේ (IA&QA) සහය ලබයි. අභ්‍යන්තර විගණන සහ තත්ව පාලන අංශ ප්‍රධානි විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුවේ කැඳවුම්කරු ලෙස කටයුතු කරන අතර සභාපතිට වාර්තා කරයි. අභ්‍යන්තර විගණන සහ තත්ව පාලන අංශය ප්‍රධාන වශයෙන් යොමුවනුයේ පවත්නා අභ්‍යන්තර පාලනයන්ගේ ප්‍රමාණවත්බව, අවංකභාවය සහ ඵලදායිබව අගයමින් පවත්නා සමස්ථ අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිය පිළිබඳව ස්වාධීන සමාලෝචනයක් කිරීම සහ ඒ අතරම ගුවන් තොටුපල සේවාවන්හි සමහර ක්ෂේත්‍ර නියමිත තත්ව ප්‍රමිතීන් අනුව සතුටුදායක ලෙස ක්‍රියාත්මක වෙනවාද යන්න සහතික කිරීම මෙන්ම අභ්‍යන්තර පාලනය ශක්තිමත් කරනු සඳහා සුදුසු නිර්දේශයන් කළමනාකාරීත්වය වෙතට ඉදිරිපත් කිරීම කෙරෙහිය;

අභ්‍යන්තර විගණනයට පහත සඳහන් දෑ ඇතුලත් වේ.

- පවත්නා අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිය සමාලෝචනය කිරීම.
- අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් ගනු ලබන ප්‍රධාන තීරණ ඵලදායි ලෙස ක්‍රියාත්මක වන බවට සහතික වීම.
- ගු.ගු.සේ. සමාගමේ එක් එක් අංශයේ විෂය පථයට ගැනෙන කළමනාකරණ තීරණ සහ ක්‍රියාකාරකම් පිළිබඳව අවදානම් තක්සේරුව අගයමින් විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව වෙත සහ ගු.ගු.සේ. සභාපති වෙත නිර්දේශයන් ඉදිරිපත් කිරීම.
- පද්ධති සහ පාලන සම්බන්ධයෙන් බාහිර විගණකයින් විසින් කරනු ලබන අවදානම් තක්සේරු කිරීම් නිරීක්ෂණය කිරීම.
- වියදම් සහ ආදායම් සහ එහි පිළිගැනීම මෙන්ම වාර්තාකරණය පිළිබඳව තත්කාර්ය සහ කාලීන සමාලෝචන සිදු කිරීම.
- තෝරාගත් ගුවන්තොටුපල පහසුකම් සහ ගුවන් තොටුපල සේවා සම්බන්ධයෙන් තත්ව විගණන පැවැත්වීමට භාරගැනීම.
- ජාතික ප්‍රසම්පාදන නියෝජ්‍යායතනයේ මගපෙන්වීම් සමග ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාපිළිවෙත අනුකූලවන්නේද යන්න සමාලෝචනය කිරීම

9. ගු.ගු.සේ. හි ප්‍රධාන කොටස්කරු ලෙස රජයට වගවිය යුතු බව

පූර්ණ හිමිකම රජය සතු සමාගමක් ලෙස රජය වෙත ඇති වගවීම රේඛීය අමාත්‍යාංශය හරහා පහතින් සඳහන් කරන යාන්ත්‍රණය භාවිතා කරමින් ගු.ගු.සේ. විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි.

9.1 පාර්ලිමේන්තුව

2002 මැයි 24 දිනැති අංක PE/PF 21 දරණ භාණ්ඩාගාර චක්‍රලේඛයට අනුව මූල්‍ය වර්ෂය අවසානයේ සිට දින 150 ක් ඇතුලත සමාගමේ වාර්ෂික වාර්තා පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කළ යුතුය.

9.2 පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ පාර්ලිමේන්තු කමිටුව (COPE)

සමාගම නිසි ඉලක්කයන් සපුරාලන ප්‍රමාණය සහ සිය සමාජයීය වගකීම් ඉටුකරන ප්‍රමාණය නිශ්චය කර ගැනීම උදෙසා සමාගමෙහි කාර්යසාධනය සමාලෝචනය කිරීමේ බලය පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ පාර්ලිමේන්තු කමිටුවට පවරා ඇත. කෝප් කමිටුව (COPE) මගින් කැඳවීම් කරනු ලැබූ විට සභාපති, අධ්‍යක්ෂවරු, ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරුවන් සමග ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරියා, ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් එහි පෙනී සිට සමාගමේ කටයුතු පිළිබඳ විමසුම් සහ කරුණු වෙනුවෙන් ප්‍රතිචාර දැක්විය යුතුය. වර්ෂය තුලදී කෝප් කමිටුව විසින් සමාගම එවැනි එක් රැස්වීමක් සඳහා කැඳවන ලදී.

9.3 පාර්ලිමේන්තු ආංශික අධීක්ෂණ කමිටුව

2015 දෙසැම්බර් 19 වන දින පාර්ලිමේන්තුවේ සම්මත වූ යෝජනාවක් අනුව ගු.ගු.සේ. ප්‍රවාහනය සහ සන්නිවේදනය පිළිබඳ ආංශික අධීක්ෂණ කමිටුවක් යටතට පත්විය. කමිටුවේ ප්‍රධාන අරමුණ වනුයේ සමස්ථ ව්‍යාපෘතිවල ප්‍රගතිය, කාර්යසාධනය සහ අනෙකුත් විශේෂ කරුණු ඇගයීමයි. සමස්ථ ක්‍රියාවලියේ විෂය නිශ්‍රිතභාවය පවත්වා ගැනීම සඳහා ආංශික අධීක්ෂණ කමිටුව පාර්ලිමේන්තුවේ විරුද්ධ පක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරයකු විසින් සභාපතිත්වය දරයි.

9.4 මුදල් ඇමති / මහාභාණ්ඩාගාරය

රාජ්‍ය ව්‍යවසාය ඇතුළුව රාජ්‍ය අංශයේ මූල්‍ය විනය සම්බන්ධයෙන් මුදල් ඇමති හෝ ඔහු වෙනුවෙන් මහා භාණ්ඩාගාරය වගකිව යුතුවේ. කාර්යසාධනය අධීක්ෂණය කිරීමටත් ව්‍යවස්ථා නීති රීති සහ රෙගුලාසි ආදියට අනුකූලබව සහතික කර ගැනීම සඳහාත් වැදගත් කරුණු අමාත්‍යවරයාට වාර්තා කිරීම සඳහාත් භාණ්ඩාගාර නියෝජිතයකු අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත්කරනු ලබයි. සමාලෝචිත වර්ෂය තුල මෙම කාර්යය, භාණ්ඩාගාර නියෝජිත එස්. ආර්. ආටිගල මහතා විසින් ඉටු කරන ලදී.

රාජ්‍ය ව්‍යවසායයන්හි මූල්‍ය කළමනාකරණය සහ පාලනය අධීක්ෂණය කිරීමේ වගකීම රැඳී පවතින්නේ මහා භාණ්ඩාගාරයේ රාජ්‍ය ව්‍යවසාය දෙපාර්තමේන්තුව (DPE) වෙතය.

9.5 ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය

ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් සහ ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරියා සමාගමේ මූල්‍ය පරිපාලනය සහ කළමනාකරණය සම්බන්ධයෙන් රජයට වගවිය යුතුය. ඒ අනුව මෙම වපසරිය යටතේ පහත සඳහන් කරුණු අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සමග නිරන්තරයෙන් සමාලෝචනයට භාජනය කරයි.

1. සංයුක්ත සැලසුම සහ අයවැය
2. ජංගම වර්ෂයේ කරගෙනයනු ලබන ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘතීන්හි භෞතික සහ මූල්‍යමය කාර්යසාධනය
3. සමස්ථයක් ලෙස වර්ෂයේ කළමනාකරණ ලිපි සහ මූල්‍ය කාර්යසාධනය ඇතුළුව විගණන භාරදීම්
4. රාජ්‍ය ව්‍යවසාය කමිටු (COPE) රැස්වීම් වලදී හෝ වෙනත් එවැනි ව්‍යවස්ථාපිත ආයතනවල රැස්වීම්වලදී පැන නගින කරුණු

10. උනන්දු පාර්ශවයන්ගේ නෛතික අයිතීන් හඳුනාගැනීම

උනන්දු පාර්ශවකරුවන් වෙත ආයතනය හොඳින් සලකන විට සහ සමාජයීය වගකීම සහ නෛතික අනුකූලත්වය පිළිබඳ කීර්තිය වැඩිවන විට උනන්දු පාර්ශවකරුවන්ගේ වටිනාකම උසස්වේ. ඒ අනුව සමාගම ගු.ගු.සේ. හි කටයුතු සහ සේවකයින් පිළිබඳ උනන්දුවන රජය සහ අනෙකුත් සම්බන්ධිත ආයතන, ගුවන් තොටුපල භාවිතා කරන්නන් (ගුවන් සේවා, මගීන්, ගුවන් තොටුපල ඇතුලත ව්‍යාපාරික කටයුතු කරන ව්‍යාපාරික ප්‍රජාව), සැපයුම්කරුවන්, අනෙකුත් සේවා සපයන්නන් සහ සමස්ථයක් වූ ප්‍රජාව ඇතුළුව සියළුම නෛතික උනන්දු පාර්ශවකරුවන් වෙත ඇති නීත්‍යානුකූල සහ අනෙකුත් බැඳීම් හඳුනා ගනියි. මෙම බැඳීම් උනන්දුපාර්ශවයන්ගේ දිගුකාලීන වටිනාකම උපරිම කිරීමට අවශ්‍ය පරම යුතුකම්හි කොටසක් ලෙස සමාගම දකියි.

සුදුසු ආයතනික පරිචයන් පිළිබඳව එහි කැපවීම එමගින් විද්‍යාමාන වන අතර පහත සඳහන් කරුණුවලින් එය සමන්විත වේ.

1. නෛතික ආකෘතිය උදෙසා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සහ කළමනාකාරිත්වයේ නිසි උද්‍යෝගය.
2. ගුවන් තොටුපල මෙහෙයුම් පිළිබඳ ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සපයන්නා ලෙස රජයේ වගකීම සම්පූර්ණ කිරීම.
3. ණයහිමියන්ට සහ මූල්‍ය ආයතනවලට ඇති බැඳීම් නිසි කලට ඉටුකිරීම.
4. සාධාරණ වෙළඳාම කෙරෙහි ඇති බැඳීම නිරතුරුව ඉටුකිරීම සහ සැපයුම්කරුවන් සහ අනෙකුත් සේවා සපයන්නන් සමග කටයුතු කිරීමේදී සාධාරණ පදනමක් සහතික කිරීම.
5. ප්‍රජාවට බලපාන ව්‍යාපාරික ආචාර ධර්ම පරිචයන් සහතික කිරීම.

6. සියළුම මෙහෙයුම් සහ ක්‍රියාකාරකම් නීතියෙහි දක්වා ඇති පරිදි ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ සුදුසු පරිදි උසස්ම පරිචයන් අනුගමනය කිරීම.

7. ගුවන් තොටුපල භාවිතාකරන සියල්ලන්ටම නොවෙනස්ව සැලකීම.

8. සේවකයින්හට සාධාරණ සහ සමාන ලෙස සැලකීම.

11. කාලීන සහ සමබර අනාවරණය කිරීම

විචක්ෂණ තීරණ ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය ගැඹුරෙන් යුතුව සහ පුළුල් ලෙස කාලීන, නිවැරදි තොරතුරු සැපයීම අපගේ අභ්‍යන්තර සහ බාහිර තොරතුරු හෙළිදරව් කිරීමේ මූලික හරයයි. මහා භාණ්ඩාගාරයේ පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ දෙපාර්තමේන්තුව මගින් නිකුත් කර ඇති චක්‍රලේඛ සහ ශ්‍රී ලංකා මූල්‍ය වාර්තාකරණ ප්‍රමිත (SLFRS/LKAS) ඇතුළුව සියළු නීති සහ නියමයන් සමග අනුකූලවීම සහතික කිරීම සඳහා ප්‍රතිපත්ති සහ ක්‍රියාපටිපාටීන් සමාගම විසින් ස්ථාපිත කර ඇත.

ව්‍යාපාරය, අවදානම් ආකෘතිය, මූල්‍ය තත්වය සහ මෙහෙයුම් කාර්යසාධනය සහ ආයතනයේ ප්‍රවනතා කොටස්කරුවන් හට අවබෝධ කරගැනීමට උපකාරී වීම සඳහා ගු.ගු.සේ. සමාගම ඵලදායි සහ සෘජු සන්නිවේදනයක් කොටස්කරුවන් සමග පවත්වා ගෙනයනු ලැබේ. පුරුද්දක් ලෙස හෝ ඉල්ලූ විට කාලීන මෙන්ම තත්කාර්ය වාර්තා සහ විශ්ලේෂණය කළ තොරතුරු බොහෝ ප්‍රමාණයක් සපයනු ලැබේ. ආයතනික මෙහෙයුම් සහ මූල්‍ය කාර්යසාධනය සම්බන්ධ සත්‍ය තත්වයෙන් සේවකයින් යාවත්කාලීන කර ඇත. සේවකයින් හට තොරතුරු බෙදාහැරීම උසස් කිරීමේ අරමුණින් සමාගමේ අන්තර්ජාලය ක්‍රියාත්මක වෙයි. අප මෙහෙයුම් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ප්‍රජාව හට බලපාන සහ අපගේ ව්‍යාපාරයට බලපෑමක් ඇති නීති සහ නියමයන්හි සංවර්ධනයන්, නියෝග සහ සංශෝධන සිදුවුවහොත් ගු.ගු.සේ. සමාගම පොදු ප්‍රතිපත්තිමය සංවාදයකට දායකත්වය සපයයි.

12. සමාගමේ ලේකම්

සමාගමේ ලේකම්වරු අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ක්‍රියාපිළිවෙත් අනුගමනය කිරීම සහ නිරන්තර සමාලෝචනය කිරීම සහතික කරමින් ප්‍රධාන භූමිකාවක් නිරූපනය කරයි. සමාගම් ලේකම් රැස්වීම් වලදී ඵලදායී තීරණ ගැනීම සඳහා සියළු අදාල තොරතුරු, විස්තර සහ ලියවිලි අධ්‍යක්ෂවරුන් වෙත ලබා දුන් බවට සහතික වෙයි.

සමාගම් ලේකම් මූලික වශයෙන් අදාල ව්‍යවස්ථාපිත සහ නව රෙගුලාසි සමග අනුකූලවීම පිළිබඳව වගකිවයුතු වන අතර පාලන කරුණු වලදී කළමනාකාරීත්වය සහ ව්‍යවස්ථාපිත අධිකාරීන් අතර සම්බන්ධකයක්ද වේ.

අවදානම් කළමනාකරණය

“ඔබ අවදානම නොගන්නෙක් නම්, ඔබ ව්‍යාපාර කළයුතු නොවේ.”

රේ ක්‍රොක්

අවදානම් කළමනාකරණය පිළිබඳ පීඩිකාවේදී වෙසෙසින්ම “ගුවන් තොටුපලවල්” ආශ්‍රිතව මෙම විෂය පිළිබඳව විග්‍රහයේදී, සමහර ආරක්ෂාව සහ අවදානම් කළමනාකරණ හා බැඳුනු යෙදුම් භාවිතා කරනු ලබයි. එමනිසා, මෙම සමාලෝචනයේදී, ගුවන් තොටුපල කටයුතු පිළිබඳ නිරන්තර අවබෝධය සහ යෙදුම් වැරදි ලෙස භාවිතය අවම කිරීම සහතික කිරීම උදෙසා ප්‍රධාන යෙදුම් අර්ථනිරූපනය කර ඇත.

වියහැකි “ව්‍යසන” වලක්වමින් ආරක්ෂාව සැලසීම ගුවන් සේවා අවදානමෙහි “මූලික කාර්යභාරයක්” නිරූපනය කරයි.

යෙදුම් දෙකම පහතින් විස්තර සහිතව පැහැදිලි කර ඇත.

ආරක්ෂාව

ආරක්ෂක අවදානම් කළමනාකරණ (SRM) ක්‍රියාවලිය ප්‍රමුඛ ලෙස ආරක්ෂක අවදානම සමග ගනුදෙනු කරන බැවින් “ආරක්ෂාව” පිළිබඳ පැහැදිලි නිර්වචනයක් දියයුතු වේ. ආරක්ෂාව පිළිබඳ නිර්වචන තුනක් පහතින් දක්වා ඇත.

අ) ආරක්ෂාව- “අනර්ථයක් හෝ අනතුරෙන් නිදහස්: ආරක්ෂිත තත්වය, අනතුරු හෝ හිංසාව නොමැති තත්වයයි.” (Merriam-Webster)

ආ) ආරක්ෂාව- “පිළිගත නොහැකි අවදානමෙන් නිදහස්” (Federal Aviation Administration- FAA)

ඇ) ආරක්ෂාව- “අඛණ්ඩ ව්‍යසන හඳුනාගැනීම සහ අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලිය හරහා තැනැත්තෙකුට හානිවීමේ හෝ දේපලකට අලාභහානි වීමේ අවදානම් තත්වය අඩුකිරීමට සහ පිළිගත හැකි මට්ටමකට හෝ ඉන් පහතට පවත්වා ගැනීම. (ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය. (ICAO))

ගුවන් තොටුපල අර්ථයෙන් ගත් කළ, නිර්වචනයන්ගෙන් ඕනෑම එකක් ගැලපේ. FAA නිර්වචනය සරලම එක වන අතර ICAO නිර්වචනය වඩාත්ම සම්පූර්ණ එක වේ.

සියළුම නිර්වචනවලින් කියවෙන්නේ ආයතනය තුල අනර්ථයක් සිදුවිය හැකි අවදානම් පිළිබඳවයි. ගුවන් තොටුපලවල් ඔවුන්ගේ ආරක්ෂණ ප්‍රතිපත්තීන් සහ අරමුණු වලට අනුකූලවන ආරක්ෂාව පිළිබඳ නිර්වචනය සංවර්ධනය කිරීම හෝ යොදාගැනීම කළයුතුය. මෙම විස්තර පොත සඳහා FAA නිර්වචනය පිළිගත හැකි නිර්වචනය වේ.

ව්‍යසනය

ගුවන් තොටුපල කාර්යමණ්ඩල “අනතුරු” යන්න පිළිබඳව පැහැදිලි සහ නියත අවබෝධයක් ඇතිව සිටිය යුතුය. බොහෝ ගුවන් තොටුපලවල් ආරක්ෂණ අවදානම් කළමනාකරණය SRM ක්‍රියාත්මක කරන මුල් අවධිවල අවදානම යන යෙදුමත් සමග ව්‍යසනය යන්න සමානව භාවිතා කරන ලදී. කෙසේවුවද සමාන යෙදුම් වුවත් මේවා වෙනස් වේ. අවදානම් සහිත වීමට නම් ගුවන් තොටුපල තුල ව්‍යසන පැවතිය යුතුය. මිනිසුන් හට තුවාල වීමට, අසනීප වීමට හෝ මරණයට පත්වීමට හෝ පද්ධතියක්, උපකරණයක් හෝ දේපලක් හානි වීමට හෝ නැතිවීමට හෝ පාරිසරික හානියකට ඉඩ ඇති ඕනෑම පවත්නා හෝ වියහැකි තත්වයක් ව්‍යසනය ලෙස නිර්වචනය කරයි. ව්‍යසනය යනු හදිසි අනතුරකට හෝ හදිසි සිදුවීමකට පූර්වාවශ්‍ය තත්වයකි. ව්‍යසනය ඉහළ අවදානම් තත්වයක ප්‍රතිඵලයක් වීම හෝ නොවීම වියහැකිය. ගුවන් තොටුපල කාර්යමණ්ඩල ව්‍යසනය සහ ව්‍යසනය විසින් මතු කරනු ලබන අවදානම අතර වෙනස පිළිබඳව දැනුවත් වීම අවශ්‍ය වේ. ආරක්ෂණ අවදානම් කළමනාකරණ SRM ක්‍රියාවලිය ඵලදායී ලෙස ක්‍රියාත්මක වන්නේ සංවිධානය අප්‍රසන්න හෝ හානිදායක ප්‍රතිඵල ඇති විය හැකි තත්වයන් හෝ විභව්‍ය තත්වයන් සක්‍රීයව හඳුනාගැනීමෙන් පමණි. එවිට ගුවන් තොටුපල ව්‍යසන හඳුනාගන්නා අතර අවදානම තක්සේරු කිරීම සහ එය අඩු කිරීම සිදු කරයි.

අවදානම්

ව්‍යසන අවදානම ඉදිරිපත් කරයි. අවදානම ව්‍යසනයේ විභව ප්‍රතිඵලයක් පිළිබඳ පුරෝකථනය කළ බැරෑරුම් බව සහ වියහැකි බව පිළිබඳ සම්මිශ්‍රණයකි.

අවදානම පහත සඳහන් පරිදි වර්ගීකරණය කළ හැකිය:

1) මූලික - එය පළමුවෙන් හඳුනාගත් විට සහ තක්සේරු කළ විට ව්‍යසනයේ බැරෑරුම් බව සහ වියහැකි බවයි. ජංගම පද්ධතියට කලින් පැවති අවදානම් පාලන බලපෑම් ද ඇතුළුව.

2) පවතින - වර්තමාන කාලයෙහි පුරෝකථනය කළ ව්‍යසනයේ අවදානමෙහි බැරෑරුම්බව සහ විය හැකි බවයි.

3) අවසන් - සියළුම අවදානම් පාලනය කිරීම් ක්‍රියාත්මක කිරීමෙන් හෝ ඉවත් කිරීමෙන් පසු හෝ සියළුම අවදානම් මුදා හැරීමෙන් පසු ඉතිරිවන අවදානම.

අවදානම කළමනාකරණය කරනුයේ කෙසේද යන්න අවබෝධ කර ගැනීමට පෙර, අවදානම කුමක්ද යන්න සහ එය ව්‍යසනවලට සම්බන්ධ වන්නේ කෙසේද යන්න පූර්ණ ලෙස අවබෝධ කර ගැනීම අවශ්‍ය වේ. අවදානම උපාංග දෙකකින් සංයුක්ත වෙයි. එනම් වියහැකි බව (සම්භාවිතාව) සහ බැරෑරුම් බවයි. ආරක්ෂණ කළමනාකරණ පද්ධතිය (SMS) ප්‍රවේශය යටතේ අවදානම යනු අකැමැති සිදුවීමක් සිදුවීමේ සම්භාවිතාවයි. සමහරවිට අවදානම ගණිතමය සමීකරණයක් ලෙස (අවදානම = සම්භාවිතාව × ප්‍රතිඵලවල බැරෑරුම් බව) ඉදිරිපත් කළත්, අවදානම ප්‍රමාණාත්මක අගයක් පෙන්වන මෙම සූත්‍රය භාවිතා කරමින් ගණනය නොකරයි. අවදානම පිළිබඳ සූත්‍රය සරල ඉදිරිපත් කිරීමක් වන අතර පරාමිතිය (අවදානම) ට උපාංග දෙකක් (සම්භාවිතාව සහ බැරෑරුම් බව) ඇත.

අවදානම ලිහිල් කිරීම

ගුවන් තොටුපල මෙහෙයවන්නා හඳුනාගත් ව්‍යසනයක අවදානම මධ්‍යස්ථකරණයට හෝ අඩුකිරීමට මනාප හෝ විකල්ප උපායමාර්ගයක් සංවර්ධනය කරයි. පද්ධතිය මත ව්‍යසනයේ බලපෑම අඩුකිරීමට ලිහිල් කිරීම භාවිතා කළ හැකිය. අවදානම ලිහිල් කිරීම "අවදානම් පාලනය" ලෙසද නම් කරයි. බොහෝ අවදානම් කළමනාකරණ උපායමාර්ග මධ්‍යස්ථ සහ ඉහළ අවදානම් ව්‍යසනයන්ට ආමන්ත්‍රණය කරයි. අවම අවදානම් ව්‍යසන අවදානම සැලකිල්ලට ලක් කිරීමෙන් පසු පිළිගනු ලබයි. අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාකාරකම් අවදානම් පාලනය සඳහා පහත සඳහන් වර්ගීකරණයන්ට අනුව ප්‍රායෝගික විකල්ප හඳුනාගත යුතුය:

අ) වැලැක්වීම - වෙනස් ප්‍රවේශයන් තේරීම හෝ සහභාගි නොවීම හෝ මෙහෙයුම් හෝ පිළිවෙත් වලට ඉඩදීම.

ආ) පිළිගැනීම - වියහැකි බව, සම්භාවිතාව සහ අවදානම ආශ්‍රිත ප්‍රතිඵල පිලිගැනීම.

ඇ) පාලනය - අවදානම අඩුකිරීමේ හෝ නැතිකිරීමේ මනාපයන් සහ විකල්ප සංවර්ධනය කිරීම.

ඈ) විතැන් කිරීම - අවදානම වෙනත් ක්ෂේත්‍රයකට මාරු කිරීම.

ආරක්ෂක පාද රේඛාව

ගුවන් තොටුපලක් ආරක්ෂණ කාර්යසාධනය වැඩි දියුණු කිරීමට ආරක්ෂණ කළමනාකරණ පද්ධතිය භාවිතා කරයි. වෙනස් වීම මිනුම් කිරීම පිණිස ගුවන් තොටුපල කළමනාකාරීත්වය ආරක්ෂණ කාර්යසාධන පාද රේඛාවක් ස්ථාපිත කළ යුතුය. ආරක්ෂණ කාර්යසාධනය පිටත්ව යාම් ගණන හෝ ගුවන් යානාවලට පුරවන ලද ඉන්ධන ගැලුම් ගණන මෙන් දිනපතා මැනිය නොහැකිය. ආරක්ෂණ කාර්යසාධනය පැතුරුනු කාල පරිච්ඡේදයකට තක්සේරු කරයි. ආරක්ෂණ කළමනාකරණ පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමට පෙර ආරක්ෂණ කාර්යසාධනය පිළිබඳ පාදක රේඛාව ස්ථාපිත කළ යුතුය. ගුවන් තොටුපල කළමනාකාරීත්වය අතීත ආරක්ෂණ කාර්යසාධන මිනුම් සමාලෝචනය කිරීම සහ විශ්ලේෂණය කිරීම කළයුතු අතර කාර්යසාධනය පිළිගත හැකි ලෙස නිශ්චය කරන කාලපරිච්ඡේදය හඳුනාගත යුතුය. මෙය මාස තුන හෝ මාස හය හෝ වසරක කාලපරිච්ඡේදයක් විය හැකිය. තෝරා ගත් කාලපරිච්ඡේදය දිගු වකක් වන විට සංවිධානය වඩා ඉවසිලිවන්තව ආරක්ෂණ කළමනාකරණ පද්ධතියේ ආරම්භකයන්ගේ සාර්ථකත්වය තක්සේරු කළ යුතුය. ප්‍රධාන තීරණ ගන්නන් හට ආරක්ෂණ පාදක රේඛාව සමග සංසන්දනය කළ ආරක්ෂණ කාර්යසාධනය පිළිබඳ යාවත්කාලීන තොරතුරු නිරන්තරව ලැබිය යුතුය. මෙම යාවත්කාලීන තොරතුරු ආරක්ෂාව ආශ්‍රිත අවදානම සැහැල්ලු කිරීමට තීරණ ගැනීමට තීරණ ගන්නන් වෙත සහය වෙයි.

ආරක්ෂණ කළමනාකරණ පද්ධතිය ගුවන් තොටුපලට

(1) ආරක්ෂක අවදානම කල් තබා දැන ගැනීමට සහ පාලනය කිරීමට

(2) හදිසි අනතුරක් හෝ හදිසි සිදුවීමක් ඇති වූ පසු ආරක්ෂාව වැඩි දියුණු කරන්නේ කෙසේද යන්න සොයා දැන ගැනීමට හැකියාව ලබා දෙයි

ගුවන් තොටුපලවල සේවා අංශයට ආරක්ෂණ කළමනාකරණ පද්ධතිය SMS හඳුන්වා දීමට බොහෝ කලකට පෙර මෙම ඉලක්කයන් කරා ලුහු බැඳ ගොස් තිබේ. ආරක්ෂණ කළමනාකරණ පද්ධතිය සමග ගුවන් තොටුපලවලට විසිරුණු සහ හුදකලා ආරක්ෂක ආරම්භයන්ගේ සිට වඩා ඵලදායී ආකාරයට මුළු ගුවන් තොටුපල කාර්යයන්ම සම්බන්ධීකරණය වූ විධිමත් ක්‍රියාවලියකට මාරු වීමට හැකිය. ගුවන්

තොටුපලෙහි ආරක්ෂණ කළමනාකරණ පද්ධතියෙහි සාර්ථකත්වය, වියහැකි ව්‍යසන හඳුනාගැනීම සහ අනතුරු සිදුවීමේ සම්භාවිතාව තීරණය කිරීම සහ ඒ අනුව එම තොරතුරු භාවිතා කරමින් පිළිගත නොහැකි අවදානම අඩුකිරීමට කාලීනව තීරණ ගැනීම මත පාදක වෙයි. ලිහිල් කිරීම්වල ඵලදායිතාවය සොයා බැලීම සඳහා අධීක්ෂණය කිරීම සහ අනාගත ව්‍යසන ලිහිල් කිරීමේ සැලසුම් ආරම්භ කිරීම ආරක්ෂක අවදානම් කළමනාකරණයෙහිද ඇතුලත් වේ. ආරක්ෂක අවදානම් කළමනාකරණය මගින් සිදුවන දෙය මෙය වන අතර ආරක්ෂක අවදානම් කළමනාකරණය ආරක්ෂණ කළමනාකරණ පද්ධතියෙහි "හදවත" ලෙස සැලකීමේ හේතුව මෙයයි. ආරක්ෂක අවදානම් කළමනාකරණයෙහි වැදගත් කම අනුව පවා, එහි ඵලදායි භාවිතය මගින්ම පමණක් ආරක්ෂණ කාර්යසාධනය වර්ධනය කළ නොහැකිය. ඵලදායි ලෙස ආරක්ෂක අවදානම් කළමනාකරණය යොදාගැනීම ආරක්ෂණ කළමනාකරණ පද්ධතියෙහි වෙනත් උපාංග තුනක් සමග සම්බන්ධීකරණය මගින් ක්‍රියාත්මක වෙයි. එනම් ආරක්ෂණ ප්‍රතිපත්තිය, ආරක්ෂණ සහතිකය සහ ආරක්ෂාව ප්‍රවර්ධනය කිරීම වෙයි. මෙහි එක් උපාංගයක්වත් තනිව නොසිටින අතර එක් එක් උපාංගය අනෙකට සහයට යෙදවුමක් ලෙස ක්‍රියාකරයි. ආරක්ෂණ අවදානම් කළමනාකරණය ගුවන් තොටුපල ආරක්ෂණ කළමනාකරණ පද්ධතියෙහි මූලික මෙහෙයුම් උපාංගය වේ. සෑම ගුවන් තොටුපල කාර්යයක් විසින්ම සෑම දිනකම ගුවන් තොටුපල අවදානම් පාලනය කිරීමට ආරක්ෂණ අවදානම් කළමනාකරණය භාවිතා කරනු ලබයි. ඵලදායි ආරක්ෂණ අවදානම් කළමනාකරණය සඳහා ගුවන් තොටුපල සියළු පිරිස් (එනම් ගුවන් තොටුපල කාර්යමණ්ඩලය, ගුවන් සේවා, බදුකරුවන්, ව්‍යාපාරික හවුල්කරුවන් සහ සියළු අනෙකුත් උනන්දුපාර්ශවයන්) සක්‍රීයව සහභාගිවීම අවශ්‍ය වේ. ආරක්ෂණ අවදානම් කළමනාකරණය ගුවන් තොටුපල ප්‍රතිලාභ වෙනුවෙන් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා, ගුවන් යානා මෙහෙයුම්වලට, හදිසි අවස්ථා ප්‍රතිචාරවලට, භූමිය හැසිරවීම්වලට සහ පහසුකම් නඩත්තු කිරීම්වලට සම්බන්ධ වූවන් ගුවන් යානා මෙහෙයුම් අවුල් කළ හැකි සහ මඟින් සහ භාණ්ඩ හෝ ගුවන් ප්‍රවාහනය ප්‍රවර්ධනය කිරීමට අවශ්‍ය වත්කම්වලට හානිවිය හැකි තත්වයන් පිළිබඳව නිරතුරුව පරීක්ෂාකාරී වියයුතුය.

අවදානම වර්ගීකරණය

අවදානම් කළමනාකරණයේ එක් ප්‍රධාන කාර්යයක් වනුයේ අවදානම් වර්ගීකරණයයි. අවදානම් වර්ගීකරණය මගින් කෙනෙකුට පිළිගත හැකි බව අනුව අවදානම් පෙළ ගැස්වීමට සහ අවදානම් සන්සන්දනය කිරීම සඳහා නියත යොමුවක් භාවිතා කිරීමට හැකියාව ලබා දෙයි. ගුවන් තොටුපල කාර්යය හෝ ව්‍යාපෘතිය ආමන්ත්‍රණය කළද යොමුව අදාල වියයුතුය. සෑම අවදානමකටම එකම "මිනුම" භාවිතා කිරීම තුලින් සන්සනදනය කිරීම්, ප්‍රමුඛතාවයන් සහ ඵලදායි කළමනාකරණය සඳහා ඉඩ ලබා දෙයි. අවදානම් න්‍යාසය යනු විශේෂිත අනතුරුදායක තත්වයක් ආශ්‍රිත අවදානම් තක්සේරු කිරීමට භාවිතා කරන මෙවලමකි. අවදානම් න්‍යාසය ගුවන් තොටුපලේ පුරෝකථනය කළ අවදානම් සහන මට්ටමෙහි කුමන ස්ථානයට අවදානම ගැලපේද යන්න තීරණය කිරීමට මාර්ගය සපයයි. අවදානම් න්‍යාසය සහ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ මගපෙන්වීම්වල හමුවන අතර එයින් දැඩි බවෙහි මට්ටම් පහක් සහ වියහැකි බවෙහි මට්ටම් පහක් පිළිබිඹු වෙයි. ඒ අනුව මෙය 5×5 න්‍යාසය ලෙස හඳුන්වයි. එක්කෝ දැඩි බව හෝ වියහැකි බව සඳහා වූ මට්ටම් ගණන සැලකිල්ලට නොගෙන තනි ගුවන් තොටුපලක දේශීය තත්වයන් සහ අවදානම් සහන නියෝජනය වීමට එක් එක් මට්ටම් සඳහා නිර්වචන අවශ්‍ය වේ. 5 × 5 න්‍යාසය ගුවන් සේවාවේ වඩාත් පොදුවේ භාවිතා කරන න්‍යාස ව්‍යුහය වේ. පහත 1 සටහනේ පෙන්වන පරිදි, එක් එක් ගුවන් තොටුපල තම අවශ්‍යතා සහ සංකීර්ණතාවයන්ට ගැලපෙන ආකාරයේ න්‍යාසයක් යොදා ගත යුතුය.

දැඩි බව / වියහැකි බව	ආරක්ෂක අවදානම නොමැති	සුළු	ප්‍රධාන	අනතුරුදායක	අතිශය අනතුරුදායක
නිතර	L5	M13	H20	H22	H25
අපේක්ෂාකළහැකි	L4	M12	M15	H21	H24
දුරස්ථ	L3	L8	M14	M17	H23
අතිශහය දුරස්ථ	L2	L7	L10	M16	M19
ඇත්තෙන්ම සිදුවිය නොහැකි	L1	L6	L9	L11	M18

පහළ	මධ්‍යස්ථ	ඉහළ
ක්‍රියාමාර්ග අවශ්‍ය නොවේ	අධීක්ෂණ කරන්න. අවදානම පහල අවදානමකට ලිහිල් කිරීමට හැකි නම්, පහල මට්ටමට ගෙන ඒමට තීරණය කරන්න	මධ්‍යස්ථ අවදානමකට ලිහිල් කළ යුතුය

සටහන 01 ගු.ගු.සේ. යෝජිත අවදානම් න්‍යාසය

අවදානම් හඳුනාගත් විට සහ වර්ගීකරණය කළ විට, FAA අභ්‍යන්තර ඇණවුම 5200.11 මගින් හඳුනා ගනු ලැබූ අවදානම් සම්භාවිතාව පිළිබඳ ගුණාත්මක නිර්ණායකයන් අනුගමනය කළ යුතුය.

	NAS පද්ධති සහ ATC ක්‍රියාකාරකම්	NAS පද්ධති		ATC ක්‍රියාකාරකම්		පියාසර ක්‍රියා පටිපාටීන්	ගුවන්තොටුපලවල්
		තනි අයිතම/ පද්ධති	ATC සේවා/NAS මට්ටම් පද්ධති	එක් පහසුකමකට	NAS-පුළුල්		ගුවන්තොටුපල විශේෂිත
සිදුවිය හැකි **අ**	මෙහෙයුම්/ ක්‍රියාකාරී පැයකට සිදුවන සිදුවීම් වල සම්භාවිතාව පැය ≥ 1×10^{-3}	එක් අයිතමයක් සඳහා සෑම මාස 3 ට වරක් අපේක්ෂා කෙරේ	පද්ධතියේ අඛණ්ඩව නිපුනත්වය	සතියකට වරකට වඩා සිදුවන බව අපේක්ෂා කෙරේ	දින දෙක තුනකට වරක් සිදුවන බව අපේක්ෂා කෙරේ	එක් මෙහෙයුම්/ ක්‍රියාකාරී පැයකට සිදුවිය හැකි සම්භාවිතාව පැය ≥ 1×10^{-5}	සතියකට එකකට වඩා සිදුවිය යුතු හෝ සියළු පිටත්වීම් 2500 හෝ ඉහත දෙකෙන් කලින් සිදුවන දෙය අපේක්ෂා කෙරේ
සිදුවිය හැකි **ආ**	මෙහෙයුම්/ ක්‍රියාකාරී පැයකට සිදුවන සිදුවීම් වල සම්භාවිතාව පැය ≥ 1×10^{-5}	එක් අයිතමයක් සඳහා සෑම වසරකට එක් වරක් අපේක්ෂා කෙරේ	පද්ධතියේ නිරතුරුවම සිදු වනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරේ	මසකට එක් වරක් සිදුවන බව අපේක්ෂා කෙරේ	මසකට කිහිප වරක් සිදුවන බව අපේක්ෂා කෙරේ		මසකට එක් වරක් හෝ පිටත්වීම් 250,000 හෝ ඉහත දෙකෙන් කලින් සිදුවන දෙය අපේක්ෂා කෙරේ
දුරස්ථ **ඇ**	මෙහෙයුම්/ ක්‍රියාකාරී පැයකට සිදුවන සිදුවීම් වල සම්භාවිතාව පැය ≤ 1×10^{-5} නමුත් ≥ 1×10^{-7}	එක් අයිතමයක ජීව කාලය පුරාවට කිහිප වතාවක් විය හැකි බව අපේක්ෂා කෙරේ	පද්ධතියේ ජීව කාලය තුළ බොහෝ වාරයක් විය හැකි බව අපේක්ෂා කෙරේ	වසරකට එක් වරක් සිදුවන බව අපේක්ෂා කෙරේ	වසර 3 කට එක් වරක් සිදුවන බව අපේක්ෂා කෙරේ	එක් මෙහෙයුම්/ ක්‍රියාකාරී පැයකට සිදුවිය හැකි සම්භාවිතාව පැය ≤ 1×10^{-5}, නමුත් ≥ 1×10^{-7}	වසරකට එක් වරක් හෝ පිටත්වීම් මිලියන 2.5 හෝ ඉහත දෙකෙන් කලින් සිදුවන දෙය අපේක්ෂා කෙරේ
අතිශයින්ම දුරස්ථ **ඈ**	මෙහෙයුම්/ ක්‍රියාකාරී පැයකට සිදුවන සිදුවීම් වල සම්භාවිතාව පැය ≤ 1×10^{-7} නමුත් ≥ 1×10^{-9}	සිදුවීම විරලය නමුත් අයිතමයේ ජීව කාලය තුළ සිදුවිය හැක	පද්ධතියෙහි ජීව කාලය පුරාවට කිහිප වාරයක් සිදු විය හැකි බව අපේක්ෂා කෙරේ	වසර 10 - 100 ට එක් වරක් සිදු විය හැකි බව අපේක්ෂා කෙරේ	වසර 3 කට එක් වරක් සිදුවන බව අපේක්ෂා කෙරේ	එක් මෙහෙයුම්/ ක්‍රියාකාරී පැයකට සිදුවිය හැකි සම්භාවිතාව පැය ≤ 1×10^{-7}, නමුත් ≥ 1×10^{-9}	වසර 10 - 100 ට එක් වරක් හෝ පිටත්වීම් මිලියන 25 ට හෝ දෙකින් කලින් සිදුවන දෙය අපේක්ෂා කෙරේ
අතිශයින්ම විය නොහැකි **ඉ**	මෙහෙයුම්/ ක්‍රියාකාරී පැයකට සිදුවන සිදුවීම් වල සම්භාවිතාව පැය <1×10^{-9}	ඉතා විරලය එක් අයිතමයක ජීව කාලය තුළ සිදු නොවන බව උපකල්පනය කළ හැක	සිදු වීම විරලය නමුත් අයිතමයේ ජීව කාලය තුළ සිදුවිය හැක	සෑම වසර 100 ට අඩුවෙන් වරක් සිදුවන බව අපේක්ෂා කෙරේ	සෑම වසර 30 ට අඩුවෙන් වරක් සිදුවන බව අපේක්ෂා කෙරේ	එක් මෙහෙයුම්/ ක්‍රියාකාරී පැයකට සිදුවිය හැකි සම්භාවිතාව පැය < 1×10^{-9}	සෑම වසර 100 ට සමාන හෝ අඩු ප්‍රමාණයක් අපේක්ෂා කෙරේ

සටහන 02 අවදානම් සම්භාවිතාව සඳහා ගුණාත්මක නිර්ණායක

01. ආරක්ෂාව සහ සුරක්ෂිතතාව පිළිබඳ අවදානම්

ආරක්ෂක අවදානම්

ආරක්ෂණ ඒකකය ගුවන් කලාපය ආශ්‍රිත ප්‍රදේශයේ විශෙෂයෙන්;

අ) ගුවන් තොට ඉදිකිරීම්
ආ) වන ජීවී ව්‍යසන
ඇ) ආගන්තුක වස්තු සුන්බුන්
ඈ) ගුවන් තොට ආකෘතිය
ඉ) දැඩි කාලගුණය
ඊ) ගුවන් සීමාව ඇතුලත රිය පැදවීම්

ආදී ක්ෂේත්‍ර පිළිබඳව වගකිව යුතු වේ.
ඉහත සඳහන් ක්ෂේත්‍ර සම්බන්ධයෙන් හඳුනාගත් අවදානම් සමහරක් පහතින් දක්වා ඇත.

1. හරස් මෙහෙයුම් ප්‍රදේශයන්හි ප්‍රවාහන මාර්ගවල කුමක් සිදුවේද?
2. තාවකාලික ප්‍රවාහන මාර්ග වේගවත් පිටවීමේ බැහැරුම් මාර්ග හරහා යන්නේ නම්, ව්‍යසන අවදානම?
3. ගුවන් තොටුපල ආසන්නයේ ඉවත දැමූ ද්‍රව්‍යයෙන් ගොඩකළ බිමක් ඇත්නම් කුමක් වේද?
4. ගුවන් තොටුපල ආසන්නයේ අප ජලය ප්‍රතිකාරක පහසුකම් ඇත්නම්, ව්‍යසන අවදානම?
5. ගුවන් තොටුපල ආසන්නයේ තෙත් බිම්, තණ බිම්, ගස් සහිත ප්‍රදේශ ඇති විට අවදානම?
6. ගුවන් තොටුපල අසල ගොඩ දැමූ පස් ඇසුරෑ ප්‍රදේශ ඇත්නම් එහි ඇති අවදානම?
7. විශේෂ වර්ගයක ජීව තත්වයන් වර්ධනය වීමෙන් වන ව්‍යසන අවදානම

8. අළුතෙන් තණ කැපූ ප්‍රදේශවල ලිහිල් ද්‍රව්‍ය දමා ඇත්නම් ව්‍යසන අවදානම?

9. හෙලිකොප්ටර් ධාවන පථය ආසන්නයේ සූදානම් නොකළ ප්‍රදේශ ඇත්නම් ව්‍යසන අවදානම?

10. සංකීර්ණ ගුවන් තොට ආකෘති සහ ඡේදනය වීම්වල අවදානම?

11. බැහැරුම් මාර්ග ඡේදනය වීම් ධාවන පථයට ආසන්නතාවය කුමක්ද?

12. ධාවන පථය බැහැරුම් මාර්ග ලෙස ඒකාබද්ධව භාවිතා කරන විට ව්‍යසන අවදානම?

13. මාරුවීම්, අවධානය බිඳීම්, කාලගුණික තත්වයන් ආදී අවස්ථාමය දැනුවත්වීම්වල බලපෑම නිසා වන අවදානම?

14. අවිධිමත් ලෙස ලකුණු කළ, ආලෝක කළ, සම්පාදනය කළ සහ මෙහෙයුම්වලට පෙර පරීක්ෂා නොකළ වාහන පිළිබඳ අවදානම?

සුරක්ෂිතතා අවදානම

ගුවන් තොටුපල සුරක්ෂිතතාව, වැඩිවෙන මගී ප්‍රවාහනය මගින් පැනනගින අභියෝග මෙන්ම සිවිල් ගුවන් සේවයට ඇතිවන ක්‍රමික ස්වාභාවික තර්ජන අඛණ්ඩව සොයා බලයි.

ගුවන් සේවයේ සුරක්ෂිතතාව සමග සම්බන්ධ වන අවදානම්, නම් වශයෙන් ගත් කළ ISIS වැනි ගෝලීය ත්‍රස්තවාදය, මත්ද්‍රව්‍ය ප්‍රවානය, අන්තරායකාරී ද්‍රව සහ ඝන ද්‍රව්‍ය, නිරෝධායනය නොකළ සතුන් සහ පැලෑටි, නොහික්මුණු මගීන්, මගීන්ට, ගුවන් යානාවලට සහ අනෙකුත් ගුවන් සේවා වත්කම්වලට විරෙහි ද්වේශ සහගත ක්‍රියා සහ මායිමෙහි ආරක්ෂාවට තර්ජන, තහනම් භාණ්ඩ සහ ගනුදෙනුකරුවන්ට තැරැව්කාරකම් කිරීම වැනි දෑ කලාපය හරහා වැඩිවන ප්‍රවනතාවයක පවතී.

අවදානම් ඇගයීම (ගු.ගු.සේ. මත වියහැකි බලපෑම)

කිසියම් අවදානම ලිහිල් කිරීමක් හෝ අධීක්ෂණ ශිල්පීය ක්‍රම යොදා ගැනීමට පෙර ගු.ගු.සේ. මත වන විභව බලපෑම "ඉහළ" එකක් ලෙස වර්ග කළ හැකිය.

අවදානම පාලනය කිරීම සහ ලිහිල් කිරීම

ගු.ගු.සේ., ගුවන් සේවා සහ අනෙකුත් ප්‍රධාන උනන්දු පාර්ශවයන්ගේ ප්‍රයත්න හරහා ආරක්ෂිත මෙහෙයුම් අත්පත් කර ගනියි.

මෙයට සමාන්තරව ඵලදායී ආරක්ෂණ සංස්කෘතියක් ඉහළ කළමනාකාරීත්වයේ සිට පහළට ස්ථාපිත කිරීම ප්‍රමුඛතාවයක්ව පවතී.

සියළුම මට්ටම් වලදී, ආරක්ෂක ව්‍යසන සහ සිදුවීම් වාර්තාකරණය ධෛර්යමත් කිරීමත් අධීක්ෂණය කිරීමත් සිදු කරනු ලබයි. පෙර වර්ෂවල ලෙසටම, ගුවන් තොටුපලේදී ගුවන් කාර්ය මණ්ඩල, ගුවන් යානා සහ මගීන් අනතුරට ලක්වීමේ අනුපාතය මගින් මනිනු ලබන ආරක්ෂිත තත්වය ගු.ගු.සේ. ආයතනයේ පාලක පුවරුවේ ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශකය ලෙස පවතී. ගු.ගු.සේ. ගුවන් ක්ෂේත්‍රයේ, ගුවන් අංගනයේ, දොරටුවල සහ නඩත්තු ප්‍රදේශවල ගු.ගු.සේ. මෙහෙයුම්වල සියළු කොටස් ආවරණය වන විවිධ ප්‍රමිත මෙහෙයුම් පටිපාටීන් නිරන්තරයෙන් සමාලෝචනය කරයි. ගු.ගු.සේ. සමාගමට ගැලපෙන පරිදි ආරක්ෂක කළමනාකරණය පිළිබඳ ප්‍රධාන කේන්ද්‍රය වන්නේ දැනටමත් මුහුණ දී ඇති අවදානම හඳුනා ගැනීම පමණක් නොව විශේෂයෙන් ගුවන් ක්ෂේත්‍රයේ විවිධ අවදානම් සඳහා යොමු කරවන විභව තත්වයන් හඳුනාගැනීමයි.

උදාහරණයක් ලෙස කුරුළු ගහණයේ ප්‍රවනතාව අනතුරු සහ සිදුවීම් (කුරුල්ලන් ගැටීම හේතුවෙන්) සඳහා වන ප්‍රමුඛ සාධකයක් ලෙස හඳුනාගෙන ඇත.

මෙම අවදානම වැලැක්වීම පිණිස ගුවන් තොටේදී මූලික වශයෙන් කුරුළු ගහණය තක්සේරු කිරීම සහ කළමනාකරණය වැනි මිනුම් ගනු ලබයි. ඊට අමතරව, ගු.ගු.සේ. යටතේ වන කුරුළු ව්‍යසන පාලන ඒකකය, බ.ජා.ගු. සහ ම.රා.ජා.ගු. වල කරගෙන ගිය ඔවුන්ගේ කාලීන අධ්‍යයනවලදී කොළඹ විශ්ව විද්‍යාලයේ සත්ව විද්‍යා දෙපාර්තමේන්තුවට අනුයුක්ත ක්ෂේත්‍ර පක්ෂි අධ්‍යයන කණ්ඩායම විසින් නියම කොට ඇති නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කරයි.

ගු.ගු.සේ. හි ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා අංශය බණ්ඩාරණායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලෙහි (බ.ජා.ගු.) සහ මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලෙහි (ම.රා.ජා.ගු.) පහත සඳහන් ක්ෂේත්‍ර සම්බන්ධයෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් පිළිබඳ සුරක්ෂිතතාවය සඳහා වගකිව යුතුය.

අ) ප්‍රවේශ පාලනය
ආ) ගුවන් යානා සුරක්ෂිතතාවය
ඇ) මගීන් සහ රැගෙන යන ගමන් මලු
ඈ) තබාගන්නා ගමන් මලු
ඉ) ගුවන් භාණ්ඩ, ලිපි, ආපනශාලා සහ ගබඩා සැපයුම්
ඊ) හදිසි සහ අවිනිශ්චිතතා කළමනාකරණය
උ) ආවේක්ෂණ, පරීක්ෂණ සහ බුද්ධි අංශ
ඌ) බඳවා ගැනීම්, පුහුණු කිරීම් සහ විධික්‍රම සංශෝධන

02. නීතිරීති, රෙගුලාසි නිසා ඇතිවන අවදානම

වැඩි වන ක්‍රියාපටිපාටීන් සහ මූල්‍යමය ස්වාධීනත්වය සීමාකරන නීතිමය අවහිරතා හරහා ඇතිවන මෙහෙයුම් අවදානම් ගු.ගු.සේ. හි වර්ධනය සහ තරඟකාරී වාසි සීමා කරන අතර, "කාර්යසාධන ධාවක" සංවිධානයකට වඩා "අනුකූලතා ධාවක" සංවිධානයක් දෙසට ගු.ගු.සේ. ඇද දමයි.

අවදානම ඇගයීම (ගු.ගු.සේ. මත වියහැකි බලපෑම)

ගු.ගු.සේ. මත වන විභව බලපෑම "ඉහළ" ඒකක් ලෙස වර්ග කළ හැකිය.

අවදානම පාලනය කිරීම සහ ලිහිල් කිරීම

පවත්නා ඒකම ලිහිල් කිරීමේ යාන්ත්‍රණය "අනුකූලතාවය" වේ.

03. ප්‍රතිපත්ති සහ ක්‍රියාපිළිවෙත් වෙනස්වනසුලු බව

රජයේ සහ රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ මෙන්ම මුදල් අමාත්‍යාංශයේ නියාමන අධිකාරීන්ගේ ප්‍රතිපත්තිවල වෙනස්වීම් හේතුවෙන් "නිවැරදි ව්‍යාපාරික පරිසරයක්" තුල "නියම වේලාවට" "නිවැරදි ව්‍යාපාරික තීරණ" ගැනීමේ කළමනාකරණ හැකියාවට බාධා ඇතිවන නිසා දේශපාලනික අවදානම් ගු.ගු.සේ. හි වියහැකි වර්ධනය සීමාකරයි.

අවදානම ඇගයීම (ගු.ගු.සේ. මත වියහැකි බලපෑම)

ගු.ගු.සේ. මත වන විභව බලපෑම "ඉහළ" ඒකක් ලෙස වර්ග කළ හැකිය.

අවදානම පාලනය සහ ලිහිල් කිරීම

කාර්යයන් වේගයෙන් සිදු කිරීම සඳහා රේඛීය අමාත්‍යාංශය මෙන්ම අනෙකුත් රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශ සමග සාකච්ඡා කොට ඒකඟත්වයකට පැමිණීම.

04. ජාතික ප්‍රවාහකයා - ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය - මත අධික ලෙස රඳාපැවැත්ම.

බ.ජා.ගු. හි මගී පරිමාවෙන් 50% ක් සමගින් ගු.ගු.සේ. හි විශාලතම ගනුදෙනුකරුවා වන්නේ ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවයයි.

අවදානම ඇගයීම (ගු.ගු.සේ. මත විභව බලපෑම)

වෙළඳපල සහ ගනුදෙනුකරුවන්ගේ පදනම යන්න මත සාකච්ඡා කිරීමේදී අහිතකර ප්‍රතිඵල ගෙන දෙන ඉහළ මට්ටමේ ව්‍යුහාත්මක අවදානමකට ගු.ගු.සේ. විවෘත වෙමින් පවතී. ගු.ගු.සේ. මත විභව බලපෑම "ඉහළ" ඒකක් ලෙස වර්ග කළ හැකිය.

අවදානම පාලනය සහ ලිහිල් කිරීම

ගු.ගු.සේ. සමාගම, ගුවන් තොටුපල මෙහෙයුම් කරුවෙක් සහ ජාතික වාහකයෙක් යන දෙආකාරය පිළිබඳ ව්‍යාපාරික සැලසුම් ඒකවිට ක්‍රියාත්මක කිරීමේ නිරන්තර උත්සාහයක නිරතව සිටියි. රටෙහි ගුවන් සේවා ප්‍රධාන සැලසුම නිදහස් අහසෙහි සම තත්වය සමගින් ජාතික වාහකයාගේ අයිතිය සුරකීමේ උපායමාර්ගයන්ගෙන් සමන්විත වෙයි.

05. තොරතුරු තාක්ෂණය සම්බන්ධ අවදානම්

පහත දැක්වෙන හේතූන් මත අද, තොරතුරු තාක්ෂණය සම්බන්ධ අවදානම් ලිහිල් කිරීමේ ශිල්පීය ක්‍රම ඉතා වැදගත් තත්වයට පත්ව ඇත.

සමාජ මාධ්‍ය භාවිතා කිරීම

සමාජ මාධ්‍ය භාවිතා කිරීමේ ශිල්පීය ක්‍රම නව ක්ෂේත්‍රයකට ව්‍යාප්ත වී ඇත. උදාහරණ ලෙස පරිශීලක ප්‍රජා, ව්‍යාපාර සහයෝගිතාවන් සහ වාණිජ්‍යය දැක්විය හැකිය. වියහැකි අවදානම් වශයෙන් විශ්වසනීය දත්තවලට අනවසරයෙන් ප්‍රවේශ වීම, නියාමන හෝ නෛතික උල්ලංඝනය කිරීම් දැක්විය හැකිය. වර්තමාන ගු.ගු.සේ. ප්‍රතිපත්තීන් අවහිරයක් නොමැතිව යොදා ගනු නොලබයි.

උපක්‍රමයන්ගේ වේගවත් ව්‍යාප්තිය

උපක්‍රම ගණනාවක වේගවත් ව්‍යාප්තිය සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම. (මිලියන 15 ක් ඉක්මවූ iPads වර්තමාන සංසරණයේ). විද්‍යුත් ගණුදෙනු සමාගම් අතර තාක්ෂණ හැකියාවන් ඇතිකරමින් නව අවදානම් එනම් නැතිවීම්/ තීරණාත්මක ගු.ගු.සේ. දත්ත නිදහස් කිරීම, සුරක්ෂිතතාව සහ හඳුනා ගැනීමේ කලමනාකාරීත්වය සහ සංවර්ධන අභියෝග යොදා ගැනීම හඳුන්වා දී ඇත.

සයිබර් -තර්ජන ප්‍රවණතා ව්‍යාප්තවීම

2016 වසර අනවසරයෙන් දත්ත පැහැර ගැනීමේ ප්‍රධාන ප්‍රවනතාවයක් වූයේ නම්, 2017 වසර අනවසරයෙන් දත්ත පැහැර ගනන්නන් නවෝත්පාදනය කළ වර්ෂයයි. සර්ෆ් වොච් ලැබ් හි හි ප්‍රධාන ආරක්ෂක උපායමාර්ගික ඇඩම් මේයර් පවසා ඇත. ඒහැර මතුවන සයිබර්-තර්ජන ප්‍රවනතා

හඳුනාගැනීමට සමාගම්වලට සහය වන විශාල සහ එකිනෙකට වෙනස් දත්ත සමූහයක් විශ්ලේෂණය කරයි. "2017 වර්ෂය නිර්මාණාත්මක ලෙස දත්ත පැහැර ගැනීම වැඩි වූ වර්ෂය" බව ඔහු පවසයි. අතීතයේ සයිබර් සුරක්ෂිතතාව තොරතුරු තාක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුවේ විෂය පථය ලෙස සැලකුවද එය තවදුරටත් එසේ නොවන බව ඔහු පැහැදිලි කරයි. දක්ෂ සමාගම් විධිමත් ලෙස සුරක්ෂිතතාවය තම පද්ධතීන් තුලට ඒකාබද්ධ කිරීම තුල දත්ත පැහැර ගන්නන්ගේ සංස්කෘතියද පරිනාමය වී ඇත. "සයිබර් අපරාධකරුවෝ මුදල් පසුපස හඹා යන" බව පවසන ඔහු දක්ෂ සමාගම් පූර්වක්‍රියාකාරී ප්‍රතිපත්තීන් යොදා ගත යුතු බව පවසයි. කප්පම් මුදල් සඳහා කරනු ලබන පහරදීම් වැඩි වී ඇති බව පවසන ඔහු මක්නිසාද යත්, "බොහෝ සංවිධාන තර්ජනවලට එරෙහි ආරක්ෂාව සඳහා සුදුසු තීරණ තවමත් නොගැනීම නිසා පහර දීම් පහසුවෙන් ක්‍රියාත්මක කළ හැකි බව" පවසයි.

එමනිසා, තොරතුරු තාක්ෂණ යටිතල සහ පද්ධතීන්ගේ ඵලදායිතාවය සහ සුරක්ෂිතතාව ගු.ගු.සේ. හි විශ්වාසදායි සහ ආරක්ෂිත මෙහෙයුම් තහවුරු කිරීම සඳහා තීරණාත්මක වේ. තීරණාත්මක තොරතුරු තාක්ෂණ අවදානම්වලින් සමහරක් (දැනට ක්‍රියාත්මක වන අපගේ රහස්‍ය, සංවේදී සහ ආරක්ෂාව පිළිබඳ තොරතුරු සම්බන්ධ අවදානම් සහ බාධක යාන්ත්‍රනයට අමතරව) නම් අකුණු මගින් විදුලි මාර්ග අවහිර වීම් හේතුවෙන් ඇතිවන ආලෝක උපාංග වල අසාර්ථකත්වය නිසා අසාර්ථක වන IP PABX ජාලය, සමකාර්ය දොරටුවල අසාර්ථකත්වය, ඊ මේල්, වෙබ් DNS, SAM, BMS, PA, ගුවන් ක්ෂේත්‍ර ආලෝක පාලන, VOGS, හිනි සොයා ගැනීම් පද්ධති, වේලා පද්ධති, FIDS ආදීය ඇතුලත් EDGE පද්ධතීන් වැනි දෘඩකාංග වල අසාර්ථකත්වය වේ.

පොදුවේ පවසතොත් පද්ධතීන්හි බිඳ වැටීම තොරතුරු තාක්ෂණය ආශ්‍රිත බරපතල අවදානම් මතුවීමට හේතු වේ.

උපායමාර්ගික තොරතුරු පද්ධතියක් නොමැති වීම (SISs)

අද කලාපීය ගුවන් තොටුපලවල් ගුවන් සේවා ප්‍රතිපාදන හරහා උත්පාදනය කළ "විශාල දත්ත" භාවිතා කරමින් "Cloud Computing" ශිල්පීය ක්‍රම, වඩවඩා SIS සහ IoT (Internet of Things) භාවිතා කිරීම පිළිබඳව පරීක්ෂණ කිරීම සඳහා සැලසුම් කරමින් සිටී. ඔවුන්ගේ අරමුණ වනුයේ සාමූහික දත්ත තොරතුරු බවට පරිවර්තනය කිරීම සහ පසුව ඒවා දැනුම බවට සහ අවසාන වශයෙන් දත්ත පිළිබඳ "තහවුරු විශ්ලේෂණයක්" හරහා "තරඟකාරී වාසි" අත්පත් කර ගනු පිණිස එම දත්ත ඥානය බවට හැරවීමයි.

කෙසේවුවද, තවමත් ගු.ගු.සේ. රඳාපවතින්නේ "සාමූහික තොරතුරු පද්ධතියක්" මත පදනම්ව "ඓතිහාසික දත්ත" මත පමණක් වන අතර එකද SIS පද්ධතියක් ගු.ගු.සේ. හි ක්‍රියාත්මක වන්නේ නැත.

ඉදිරි වසර වලදී ගු.ගු.සේ. හට තම පරම අපේක්ෂාව වන "ආසියානු කලාපය තුළ වඩාත් කාර්යක්ෂම සහ සුහදත්වයෙන් යුත් ප්‍රධාන ගුවන් සේවා කේන්ද්‍රය වීම". අත්පත් කරගැනීමට අවශ්‍ය නම්, මෙය ප්‍රධාන සීමාවක් බවට පත් වනු ඇත. මක්නිසාද යත්, තරඟකාරී වාසි නොමැතිව ගු.ගු.සේ. ට ඒ දක්වා යා නොහැකි නිසයි. තරඟකාරී වාසි ලබා ගැනීමට නම් ගු.ගු.සේ. SIS භාවිතා කරමින් දත්ත ඥානය බවට පරිවර්තනය කළ යුතුය.

අවදානම ඇගයීම (ගු.ගු.සේ. මත විභව බලපෑම)

අවසාන වශයෙන් තොරතුරු තාක්ෂණය ආශ්‍රිත අවදානම්, මෙහෙයුම් වලට බාධා ඇති කිරීමට, මගීන්ගේ අතෘප්තිමත් භාවය සහ තරඟකාරී වාසි නොමැති වීම ආදියට හේතුවන නිසා අවදානම ලිහිල් කිරීමේ ශිල්පක්‍රම යොදා ගැනීමට පෙර, ගු.ගු.සේ. මත වියහැකි බලපෑම "ඉහළ" එකක් විය හැකිය.

කෙසේවුවද, මේ දක්වා සහ නව්‍ය සංවර්ධිත තත්වය අනුව අවදානම් ලිහිල් කිරීමේ මෙවලම් ස්ථානගත කර තිබීම නිසා අවශේෂ අවදානම "පහළ" හෝ "මධ්‍යස්ථ" ලෙස වර්ගීකරණය කළ හැකිය.

අවදානම පාලනය කිරීම සහ ලිහිල් කිරීම

අවදානම් වේගයෙන් විකාශනය වන බැවින් ඓතිහාසික විගණන ප්‍රමාණවත් නොවේ. සමාජ මාධ්‍ය භාවිතය සහ පවත්නා ප්‍රතිපත්ති, ක්‍රියාපිළිවෙත් සහ පාලනයන් ගෙන් යුත් ඉන්වෙන්ට්‍රියක් සම්පූර්ණ කර ගැනීම අවශ්‍ය වේ. මතුවන අවදානම් සහ සංවිධානය තුල ජංගම භාවිතාව පදනම් කර ගත් නව තොරතුරු තාක්ෂණය විගණන සැලසුමක් කෙටුම්පත් කොට ක්‍රියාත්මක කර එයට මානව සම්පත්, තොරතුරු තාක්ෂණ සහ නීති දෙපාර්තමේන්තුවද ඇතුලත් විය යුතුය.

සත්‍ය බව තහවුරු කරන උසස් පද්ධති පාලන සමග විශේෂයෙන් යොමු වූ ජාල ප්‍රවේශ පාලන සහ අයුතු ඇතුළුවීම, අනාවරණය කර ගැනීම, මෙයට අමතරව අනවසර පැහැර ගන්නන් සහ නීත්‍යානුකූල නොවන මැදිහත් වීම් වැලැක්වීමට පද්ධතියට ආරක්ෂාව හඳුන්වා දීම.

තොරතුරු තාක්ෂණ සේවාවල යම් අවහිරවීමක් සහ පද්ධතියේ අවිනිශ්චිතතාවකින් වන අසාර්ථකත්වයක් ගුවන් තොටුපල මෙහෙයුම් අවුල් කිරීමට පුළුවන. මෙම අවදානමට ප්‍රවේශ වීමක් ලෙස මෙහෙයුම් අවුල් කිරීමේ අවදානම ලිහිල් කිරීම සඳහා

නිවාරක නඩත්තුකිරීම, අනාවරණය කර ගැනීම් අධීක්ෂණය සහ පැතිරීම වැලැක්වීමේ මිනුම් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි. සීමා කළ ජාල ප්‍රවේශ, අයුතු ඇතුළුවීම්, අනාවරණය කර ගත හැකි පද්ධති සවිකිරීම, අවදානම් සහ හිංසාකාරී දෑ පිළිබඳව කළමනාකාරීත්වයට සුපරීක්ෂාකාරීව සිටිනු පිණිස සුරක්ෂිතතා අධීක්ෂණ මෙවලම් භාවිතය ඇතුළු වැලැක්විය හැකි සහ පරීක්ෂාකාරී මිනුම් හරහා සුරක්ෂිතතා තර්ජන ලිහිල් කරනු ලබයි.

තොරතුරු තාක්ෂණ පාලන රාමුව සහ තොරතුරු තාක්ෂණ අවදානම් කළමනාකරණ රාමුව නිරතුරු අවදානම් තක්සේරු කිරීම සහ කළමනාකරණය සහතික කරනු පිණිස ස්ථාපිත කර ඇත. තොරතුරු තාක්ෂණ ව්‍යාපෘති සංයුක්ත උපායමාර්ග සමග සම්බන්ධ වීම තහවුරු කර ගැනීම සඳහා වාර්ෂික සමාලෝචන සිදුකරයි. තොරතුරු තාක්ෂණ යල්පැනයාමේ තත්වයන් කාලීනව සමාලෝචනය කරයි. මතුවන තොරතුරු තාක්ෂණ සුරක්ෂිතතා අවදානම් අධීක්ෂණය කරන අතර අවදානම් පිළිබඳ දැනුවත්භාවය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා පූර්වක්‍රියා මිනුම් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි. ගු.ගු.සේ. හි ක්‍රියාත්මක කර ඇති සමහර අවදානම් ලිහිල් කිරීමේ ශිල්පීය ක්‍රම මතු දැක්වේ.

දෘෂ්ටි/ප්‍රතිද්විත්ව ෆයිබර් ජාල, මාර්ග ගත උපස්ථ සහ ආරක්ෂක, චකකට චකක් ප්‍රසම්පාදනය කිරීමේ පදනම මත මිලදී ගැනීම්, අමතර උපකරණ තොග නඩත්තුව, වැඩසටහන් ගත කළ හැකි න්‍යායාත්මක පාලක සඳහා ක්ෂණික පීඩන ආරක්ෂණ උපකරණ.

කවදුරටත්, පද්ධති අසාර්ථකවීම් වැලැකවීමට මෙන්ම අවම කිරීමට පූර්ව අධීක්ෂණ යාන්ත්‍රණ මෙන්ම පසු අධීක්ෂණ යාන්ත්‍රණ සහ අනාවරණය කර ගැනීම් පද්ධති ස්ථාපිත කර ඇත. වර්තමාන තත්වයන් සහ වැරදි ප්‍රස්තාරිකව පෙන්වන සහ අනාගත බිඳවැටීම් පිළිබඳ අනතුරු හැඟවීම් ඉදිරිපත් කරන වැරදි අධීක්ෂණය කිරීමේ මධ්‍යම පද්ධතිය එවැනි පූර්ව අධීක්ෂණ යාන්ත්‍රණයකි.

වැරදි නිසි ලෙස අනාවරණය කර ගන්නා අතරම පාඩුව හෝ හානි අවම කිරීම සහතික කරන ගිනි අනාවරණ පද්ධති සහ අවිනිශ්චිතතා සැලසුම් ස්ථාපිත කර ඇත.

ජාල තාත්විකකරණය සේවා තාත්විකකරණය ඒකාබද්ධ කිරීම් සහ ගබඩා තාත්විකකරණය වැනි උසස් තාක්ෂණයෙන් ගුවන් තොටුපල දත්ත මධ්‍යස්ථානය සහය ලබයි.

ගු.ගු.සේ. වර්තමානයේදී, කටුනායක බ.ජා.ගු. හි පිහිටුවා ඇති ආපදා අනාවරණ (DR) මධ්‍යස්ථානයෙන් තාක්ෂණ පද්ධතීන්හි යන්ත්‍ර අක්‍රීය කාලය අවම කරමින් අඛණ්ඩ ව්‍යාපාරික සේවාවක් ලබා දෙමින් සිටී. වර්තමාන ආපදා අනාවරණ නිර්මාණ අනාගතයේදී ම.රා.ජා.ගු. හි වඩා නම්‍යතාවයෙන් යුතුව සපයනු ලබයි.

06. ව්‍යවසායික සම්පත් සැලසුම්කරණය (ERP) පද්ධතියක් නොමැති කම

විශ්වාසදායි යාවත්කාලීන කළමනාකරණ තොරතුරු ප්‍රතිපාදනය කිරීමේ ඒකාබද්ධ ව්‍යවසායික සම්පත් සැලසුමක් (ERP) නොමැතිකම.

වර්තමානයේ මෙය දැනටමත් සාකච්ඡා කළ අනෙකුත් සියළු අවදානම් වර්ගවලට ඍණ ප්‍රතිඵල ගෙනඇා හැකි තොරතුරු වර්ගයේ අවදානමක් ලෙස වෙනස් වෙමින් පවතී.

වර්තමානයේ කුඩා පරිමාණ සංවිධාන පවා තම කර්මාන්තය තුල තරඟකාරී වාසි උත්පාදනය කර ගැනීමේදී විශ්වාසදායි කළමනාකරණ තොරතුරු ලබා ගැනීම පිණිස මූල්‍ය සහ මූල්‍ය නොවන ක්‍රියාකාරකම් සඳහා විස්තීර්ණ ව්‍යවසායික සම්පත් සැලසුම්කරණ විසඳුමක් භාවිතා කරයි.

අවදානම ඇගයීම (ගු.ගු.සේ. මත විභව බලපෑම)

වර්තමානයේ අවදානම "ඉහළ" ලෙස වර්ගීකරණය කළ හැකිය.

අවදානම පාලනය කිරීම සහ ලිහිල් කිරීම

විශේෂිත අවදානම අඩු කිරීම සඳහා ගු.ගු.සේ. විසින් කලින් ගනු ලැබූ ලිහිල් කිරීමේ ප්‍රවේශයන් අසාර්ථක විය. කෙසේවුවද, වර්තමානයේ තොරතුරු තාක්ෂණ, සැපයුම් සහ දාම සහ මූල්‍ය අංශය සහයෝගීව ව්‍යවසායික සම්පත් සැලසුම්කරණ විසඳුම හඳුන්වා දීමට කටයුතු කරන අතර ඊළඟ වසර කිහිපය ඇතුලත බලාපොරොත්තු සහගත ලෙස ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි.

07. ණය අවදානම

මෙයින් ණය ගෙවීමට නියමිත වූ විට ණයගැතියන් ණය නොගෙවා සිටීමේ අවදානම පිළිබඳව කියවේ.

ගෙවීම් ප්‍රමාදවීමේ අවදානම ප්‍රධාන වශයෙන් ලැයිස්තුගත නොවූ හරහා පියාසර මෙහෙයුම් හා සම්බන්ධ වේ.

අවදානම ඇගයීම (ගු.ගු.සේ. මත විභව බලපෑම)

මෙම අවදානම් සෘජුව ගු.ගු.සේ. හි මුදල් ප්‍රවාහය සමග සම්බන්ධ වන නිසා, යම් ලිහිල් කිරීමේ ශිල්පීය ක්‍රමයක් යොදා ගැනීමට පෙර, ණය අවදානම "ඉහළ අවදානම්" සාධකයක් ලෙස වර්ගීකරණය කළ හැකිය.

අවදානම පාලනය කිරීම සහ ලිහිල් කිරීම

ණය ධාරාවක් ලබා දීමට හෝ දීර්ඝ කිරීමට පෙරාතුව ගු.ගු.සේ. සමාගම ගෙවීම් පැහැර හැරීමේ අවදානම

ආවරණය කිරීමට ප්‍රමාණවත් වන කලින් තීරණය කළ ණය සීමා මත පදනම් වූ බැංකු ඇප සහතික තම ණයගැතියන් බහුතරයකගෙන් ලබාගනී.

කිසියම් ණයගැතියෙකුගෙන් ආපසු ලබා ගැනීමට හැකි අදියර ඉක්මවා යන අවදානමක් ඇති වීනම් සේවා පිළිබඳ ප්‍රතිපාදන හෝ ගුවන් තොටුපලේ වාණිජ ඉඩකඩ සම්බන්ධ ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ නෛතික ප්‍රතිපාදන තවදුරටත් ගු.ගු.සේ. සතුව පවතී. බ.ජා.ගු. හි සහන ලාභීන් උපයනු ලබන පිරිවැටුම සඳහා අවම පරාමිතීන් සහිත සහතික කළ කාර්යසාධන කොන්ත්‍රාත්තුවලට එළඹෙනු ලබයි. ඈවරකළ අලාභ, දඩමුදල්, කාලය සහ පියවීමේ පටිපාටි ආවරණය වන පරිදි බැංකු ඇප සහතික ගිවිසුම්වලට ඇතුලත් කරනු ලැබේ.

පැහැර හරින ගෙවීම්වලින් මතුවන ද්‍රවශීල අවදානම රජයේ සුරැකුම්වලට අයකරන ණය අනුපාතයට වැඩි ඉහළ ප්‍රමාද පොලී අනුපාතයක් අය කිරීම මගින් ලිහිල් කරනු ලැබේ.

08. කොළඹ ගුවන් තොරතුරු කලාපයේ ගුවන් යානා සිදුවීම්

අවදානම ඇගයීම (ගු.ගු.සේ. මත විභව බලපෑම)

මෙම අවදානම නිසි ලෙස ලිහිල් නොකළේ නම්, ගු.ගු.සේ. හට එහි ප්‍රධාන ව්‍යාපාරය අහිමි වීම ප්‍රතිඵලය විය හැකිය. අවදානම "ඉහළ" ලෙස සැලකිය හැකිය.

අවදානම පාලනය කිරීම සහ ලිහිල් කිරීම

සඳහන් කරන අවදානම ලිහිල් කිරීම සඳහා නියාමනය, අධ්‍යාපනය සහ පුහුණු සහායයන්.

සුරක්ෂිතතාව, පුද්ගලික බලපත්‍ර, ගුවන් යානා මෙහෙයුම්, ගගන යාත්‍රාංගන, ගුවන් ගමනාගමන සේවා, අනතුරු විභාග කිරීම ආශ්‍රිතව ජාත්‍යන්තර වශයෙන් පිළිගත් ප්‍රමිත සහ නිර්දේශිත පරිචයන්ට අනුකූලව කටයුතු කිරීම සහ නියාමන අධිකාරීන් විසින් කාලීන ආවේක්ෂණ විගණන පැවැත්වීම මගින් පරිසරය නඩත්තු කිරීම කරනු ලබයි.

කටුනායක, රත්මලාන, පිදුරුතලාගල, මත්තල, සූරියකන්ද සහ කිලිනොච්චිය යන ස්ථානවල ADS-B භූමිගත ස්ථාන පිහිටුවීම සහ බ.ජා.ගු. හි ගුවන් ප්‍රවාහන කළමනාකරණ (ATM) පද්ධතියක් සපයා, සවිකොට, ක්‍රියාත්මක කිරීම ද අවදානම් පාලන සහ ලිහිල් කිරීමේ පියවරක් ලෙස සැලකිය හැකිය.

09. ණය නැවත ගෙවීම මත විදේශ විනිමය අවදානම

ස්ථාවර සමාන අගයන් නොමැති එක් මුදල් වර්ගයකට වඩා වැඩි ප්‍රමාණයක් සමග ගනු දෙනු කරන විට ආවේණික විවෘත වීම හෝ අවිනිශ්චිතතාවය.

මෙම අවදානම ගු.ගු.සේ. හි පාලනයට හසු නොවන වර්ගයේ අවදානමකි. ශ්‍රී ලංකා රුපියල විදේශීය මුදලට එරෙහිව අවප්‍රමාණය වීම ඉහළ නම්, මෙම අවදානම ද වැඩිවේ. උදාහරණයක් ලෙස 2017 වර්ෂයේ ගු.ගු.සේ. හි ලාභදායිතාවය රු. බිලියන 1.5 ක විනිමය පාඩුව මගින් අහිතකර ලෙස බලපාන ලදී.

බලපෑමෙහි ප්‍රමාණය කෙතෙක්ද යන්න පැහැදිලි කර ගැනීමට ලංකා රුපියලට එරෙහිව එක්සත් ජනපද ඩොලරයේ පරිවර්ත්‍ය අනුපාතය පහතින් දක්වා ඇත.

2010 වර්ෂයේ සිට 2017 වර්ෂය දක්වා ලංකා රුපියල්/එක්සත් ජනපද ඩොලර් විනිමය අනුපාතය 44% කින් වනම් රු. 110.95 සිට 159.33 දක්වා වැඩි වී ඇත.

අවදානම ඇගයීම (ගු.ගු.සේ. මත විභව බලපෑම)

වාර්තාකරන මුදලට විදේශ මුදල් ගනුදෙනු පරිවර්තනය කිරීමේදී ලාභදායිතාවය සහ ද්‍රවශීලතාවය මත අහිතකර බලපෑම් ඇති වේ.

කෙසේවුවද මෙම අවදානම් ගු.ගු.සේ. හි පාලනයෙන් බැහැර එකක් වන අතර ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුවේ මුදල් සහ මූල්‍ය ස්ථාවරත්වය පිළිබඳ ප්‍රතිපත්ති මගින් අධීක්ෂණය කරනු ලැබේ. තවද උච්ඡාවචනය මගින් අහිතකර මෙන්ම හිතකර මූල්‍ය ප්‍රතිඵල ඇතිවිය හැකිය.

අවදානම පාලනය කිරීම සහ ලිහිල් කිරීම

ගැලපුම් ශිල්පීයක්‍රමයක් හරහා අභ්‍යන්තර සීමා කිරීම් (හැකි සෑම අවස්ථාවකම වත්කම් සහ වගකීම් විදේශීය මුදල් වලට සමාන කිරීම) සහ විදේශීය මුදල් ඉපයීම් වැඩි කිරීමේ හැකියාවන් සොයා බැලීම.

10. පොලී අනුපාත අවදානම (කෙටිකාලීන, මධ්‍යකාලීන සහ දිගුකාලීන ආයෝජන මත)

අවදානම ඇගයීම (ගු.ගු.සේ. මත විභව බලපෑම)

ආයෝජනය කළ මුදල් ප්‍රවාහ වල ආවස්ථික පිරිවැය සහ අඩු පොළී අනුපාත නිසා ආයෝජන මත ඵලදාව අඩුවීම හේතුවෙන් බදු පෙර ලාභයට දායකත්වය අඩු වේ.

වියහැකි අවදානමේ බලපෑම "අඩු හෝ මධ්‍යස්ථ" වියහැකිය.

අවදානම පාලනය කිරීම සහ ලිහිල් කිරීම

පොළී අනුපාත අවදානම අවම කිරීමට සහ ඵලදාව වර්ධනය කරනු පිණිස ගු.ගු.සේ. පහත සඳහන් යාන්ත්‍රණය යොදා ගෙන ඇත.

- ඉහළ අනුපාතයකට දිගුකාලීන ණයකරවල ආයෝජනය කිරීම.
- දිනපතා ක්ෂණික භාණ්ඩාගාර බිල්වල ආයෝජනය කිරීම.
- පරිණත වීමේ විවිධ කොන්දේසි මත එනම් දෛනිකව, විශේෂිත දින ගණනකට, මාසිකව, ත්‍රෛයිමාසිකව, මාස හයකට වරක් සහ වාර්ෂිකව ලෙසට ආයෝජනය කිරීම.
- වෙනස් ආයෝජන පැතිකඩක් පවත්වා ගැනීම සඳහා වෙනස් වර්ගවල එනම් භාණ්ඩාගාර බිල්, ස්ථාවර තැන්පතු සහ එක්සත් ජනපද ඩොලර් ස්ථාවර තැන්පතු ආදියෙහි ආයෝජනය කිරීම.
- දෛනිකව පොළී උපයන අරමුදල් කළමනාකරණ ගිණුමක් පවත්වා ගැනීම සහ විශේෂයෙන් ආයෝජනය නොකළ අතිරික්ත මුදල් ඇත්නම් ඒවා මෙම ගිණුමට මාරු කිරීම.

11. පීඩන කණ්ඩායම් විසින් නිර්මාණය කරන බලපෑම්

අභ්‍යන්තර සහ බාහිර පීඩන කණ්ඩායම් විසින් කරනු ලබන විවිධ ඉල්ලීම් වලින් මතුවන මෙහෙයුම් අවදානම් එනම් විවිධ දේශපාලන පක්ෂ වලට සම්බන්ධ වෘත්තීය සමිති, රේගුව, ආගමන සහ විගමන, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව, ශ්‍රී ලංකා පොලිසිය ආදියෙන්.

අවදානම ඇගයීම (ගු.ගු.සේ. මත විභව බලපෑම)

ඉහළ අවදානමක් ඇත්නම්, මෙහෙයුම් වලට බාධා කිරීමට, ලාභය නොමැතිවීමට සහ සම්පත් නාස්තියට මග පෙන්වයි. කෙසේවුවද, ඓතිහාසික අත්දැකීම් සලකා බැලීමේදී වියහැකි බලපෑම පහළ හෝ මධ්‍යස්ථ ලෙස වර්ග කළ හැකිය.

අවදානම පාලනය කිරීම සහ ලිහිල් කිරීම

වර්තමානයේ යොදා ගෙන ඇති ලිහිල් කිරීමේ යාන්ත්‍රනය නම් වියහැකි "මෙහෙයුම් බිඳවැටීම්" වලක්වා ගැනීම සඳහා මෙම පීඩන කණ්ඩායම් සමග සම්බන්ධීකරණය සහ සහයෝගිතාවය පවත්වා ගැනීමයි.

12. උපයෝගිතා සේවා බාධාවීම්

ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලක් ලෙස උපයෝගීතා සේවා ගණනාවක් ඇති අතර විදුලිබල මණ්ඩලය, ජල සැපයුම් මණ්ඩලය, ලංකා ඛනිජ තෙල් සංසංථාව, ශ්‍රී ලංකා ටෙලිකොම් වැනි සේවා සපයන්නන් ගණනාවක්ද සිටී. මේ අය දෛනික මෙහෙයුම් වල සක්‍රීයව යෙදෙයි. මෙම සේවාවල යම් බිඳ වැටීමක් වුවහොත් එය සෘජුවම ගු.ගු.සේ. හි ව්‍යාපාරික කටයුතුවලට අහිතකර ලෙස බලපානු ඇත.

අවදානම ඇගයීම (ගු.ගු.සේ. මත විභව බලපෑම)

මෙහෙයුම්වලට බාධාවීම් වෙනුවෙන් දැනටමත් ලිහිල් කිරීමේ මිනුම් ක්‍රියාත්මක වන බැවින් වියහැකි බලපෑම "පහළ" එකක් වේ.

අවදානම පාලනය කිරීම සහ ලිහිල් කිරීම

බ.ජා.ගු. හට බාධාවකින් තොරව ජල සැපයුම තහවුරු කිරීම සඳහා ප්‍රධාන ජල සැපයුම් පද්ධතිය මත රඳා පැවතීම අවම කරමින් නල ලිං තුනක් මගින් භූගත ජල අස්වැන්න ලබා ගැනීමට පද්ධතියක් වැඩිදියුණු කර ඇත. විදුලිය ඇණහිටීමකදී යොදා ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය ධාරිතාවෙන් යුත් විදුලි ජනන යන්ත්‍ර ප්‍රමාණයක් උපස්ථ සැලැස්මක් ලෙස සේවයේ යොදවා ඇත. මෙයට අමතරව වියහැකි ඉන්ධන හිඟයකට මුහුණු දීම සඳහා ප්‍රමාණවත් ඉන්ධන තොගයක් ද පවත්වා ගෙන යයි.

13. කඩාකප්පල්කාරී තාක්ෂණ මගින් නිර්මාණය වන බලපෑම

ලොවපුරා කඩාකප්පල්කාරී තාක්ෂණ මගින් නිර්මාණය වන බලපෑම් එනම්;

අ) අන්තර්ජාලයේ අදාල දේ (IoT)
ආ) කෘතිම බුද්ධිය (AI)
ඇ) අභ්‍යවකාශ ජනපදකරණය
ඈ) ත්‍රිමාණ මුද්‍රණය
ඉ) අධිවේගී චන්ද්‍රිකා
ඊ) බ්ලොක්වේන් තාක්ෂණ
උ) ස්වයං පාලන වාහන

විවිධ හැඩවලින් සහ විවිධ දිශාවලින් එන මෙම දියුණු තාක්ෂණවල ප්‍රතිඵල යොදාගැනීමට නොහැකි වුවහොත් මෙම කඩාකප්පල්කාරී තාක්ෂණ මගින් මතුවන අවදානම් ගුවන් තොටුපලේ සම්පූර්ණ ව්‍යාපාරික ආකෘතිය වෙනස් කිරීමට හේතුවේ. විශේෂයෙන් මෙම තාක්ෂණ නිතර ලෝකය පුරා ගුවන් තොටුපලවල භාවිතා කරන X- කිරණ තිර, ATM, ADS-B, AIM වැනි තාක්ෂණ සමග මිශ්‍රව යොදා ගැනීම ගු.ගු.සේ. හි දුරස්ථ හෝ ප්‍රමාද වන්නේ නම් එමගින් අවදානම නිර්මාණය වනු ඇත.

අවදානම ඇගයීම (ගු.ගු.සේ. මත විභව බලපෑම)

අද, කඩාකප්පල්කාරී තාක්ෂණ මගින් නිර්මාණය වන බලපෑම ගුවන් සේවා අංශය, විශේෂයෙන් දියුණු ගුවන් තොටුපලවල් සළකනුයේ ප්‍රධාන අවදානම් ලෙසය. මක්නිසාදයත් මෙම තාක්ෂණවලට ඔවුන්ගේ තාක්ෂණික රීතිය නිසා, පවත්නා සුරක්ෂිතතා තත්වයට අභියෝග කිරීමට හැකියාව ඇත. තවද, කඩාකප්පල් කිරීම සඳහා ඔවුන්ව භාවිතා කිරීමට ඉහළ සම්භාවිතාවක් පවතී.

එමනිසා, මෙම තාක්ෂණයන්ගේ අවිනිශ්චිතතාව මෙන්ම බලපෑම ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා අංශයේ දැනට "මධ්‍යස්ථ හෝ පහළ" එකක් ලෙස වර්ගීකරණය කළ හැකිය.

අවදානම පාලනය කිරීම සහ ලිහිල් කිරීම

ත්‍රිත්ව A ප්‍රවේශය අනුගමනය කරයි.

Acknowledge- දැනුවත් කිරීම
Assess- තක්සේරු කිරීම
Address- යොමු කිරීම

වර්තමානයේ ගු.ගු.සේ. අංශයෙන් ගත් කළ, කඩාකප්පල්කාරී තාක්ෂණ මගින් නිර්මාණය කරනු ලබන එවැනි අහිතකර ගම්‍යවීම් වලට මුහුණදීම සඳහා විශේෂයෙන් හඳුනාගත් අවදානම් පාලන හෝ ලිහිල් කිරීමේ යාන්ත්‍රනයක් නොමැත. මක්නිසාද යත් එවැනි අවදානම් හඳුනාගැනීම සහ වර්ගීකරණය කිරීම අභියෝගාත්මක වන බැවිනි. එමනිසා, දැනට, එවැනි අවදානම් තක්සේරු කිරීම සහ ඒ සඳහා යොමු කිරීම වෙනුවට ඒ පිළිබඳව දැනුවත් කිරීම පමණක් ප්‍රමාණවත් වේ.




මඩකලපුව ගුවන්තොටුපල


24

මූල්‍ය වාර්තා සහ දින දර්ශනය

"සමාගමක ශේෂපත්‍රයේ දෘශ්‍යමාන නොවන අතිශය වැදගත් ත්‍රිත්වය වනුයේ මිනිසුන්, කීර්තිය සහ ආචාර ධර්මය"

හෙන්රි ෆෝඩ්

මූල්‍ය වාර්තා

විගණකාධිපති වාර්තාව	98
විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය	103
මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශනය	104
හිමිකම වෙනස්වීම ප්‍රකාශනය	105
මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය	106
මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට සටහන්	107

මූල්‍ය දින දර්ශනය

2016 සඳහා අවසන් ලාභාංශ
2017 ජූලි 27 දින ගෙවන ලදී

2017 සඳහා අතුරු ලාභාංශ
2017 දෙසැම්බර් 04 දින ගෙවන ලදී

2017 සඳහා වාර්ෂික වාර්තා සහ ගිණුම්
2018 මැයි 30 දින අත්සන් කරන ලදී

36 වන වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීම
2018 ජූනි 29 දින පැවැත්වීමට නියමිතය

විගණකාධිපතිගේ වාර්තාව

ජාතික විගණන කාර්යාලය
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE

මගේ අංකය / எனது இல. / My No. ඒවිඒ/ඒ/ඒඒඑස්එල්/06/17/60
ඔබේ අංකය / உமது இல. / Your No.
දිනය / திகதி / Date 2018 ජූනි 19 දින

සීමාසහිත එයාපෝර්ට් ඇන්ඩ් ඒවියේෂන් සර්විසස් (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමේ
කොටස් හිමියන් වෙත

සීමාසහිත එයාපෝර්ට් ඇන්ඩ් ඒවියේෂන් සර්විසස් (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමෙහි 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව විගණකාධිපති වාර්තාව

සීමාසහිත එයාර්පෝට් ඇන්ඩ් ඒවියේෂන් සර්විසස් (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමේ ("සමාගම") 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය, හිමිකම් වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය සහ මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය සහ වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති හා අනෙකුත් පැහැදිලි කිරීමේ තොරතුරුවල සාරාංශයකින් සමන්විත 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවෙහි ඇතුලත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදි. මාගේ අදහස් දැක්වීම් සහ වාර්ෂික වාර්තාව සමග ප්‍රසිද්ධ කිරීමට සුදුසු යැයි හැහෙන නිරීක්ෂණ මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් මණ්ඩලයේ වගකීම

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන් වලට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවනු පිණිස අවශ්‍ය වන අභ්‍යන්තර පාලනය තීරණය කිරීම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ ("මණ්ඩලය") වගකීම වේ.

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

විගණකගේ වගකීම

මාගේ විගණනය මත පදනම්ව මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීම මාගේ වගකීම වේ. මා විසින් ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව මාගේ විගණනය සිදු කරන ලදි. ආචාර ධර්මවල අවශ්‍යතාවයන්ට මම අනුකූලවන බවට සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් තොරවන්නේද යන්න පිළිබඳ සාධාරණ තහවුරුවක් ලබා ගැනීම පිණිස විගණනය සැලසුම් කර ක්‍රියාත්මක කරන බවට මෙම ප්‍රමිති අපේක්ෂා කරයි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දැක්වෙන අගයන් සහ හෙළිදරව් කිරීම්වලට අදාල වන විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීම පිණිස පරිපාටි ක්‍රියාත්මක කිරීම විගණනයට ඇතුලත් වේ. තෝරාගත් පරිපාටීන්, වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන් ගත් අවදානම් තක්සේරු කිරීම්ද ඇතුළත් විගණකගේ විනිශ්චය මත පදනම් වේ. එම අවදානම් තක්සේරු කිරීම්වලදී අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට සහ සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීමට අදාල වන්නාවූ අභ්‍යන්තර පාලනය විගණක සැලකිල්ලට ගන්නා නමුත් සමාගමේ අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායිත්වය පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමට අදහස් නොකරයි. කළමනාකරණය විසින් අනුගමනය කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල උචිතභාවය හා යොදාගන්නා ලද ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තුවල සාධාරණත්වය ඇගැයීම මෙන්ම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ථ ඉදිරිපත් කිරීම පිළිබඳ ඇගයීමද විගණනයට ඇතුලත් වේ.

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

තත්ත්වාගණනය කළ මතය සඳහා පදනම

(අ) 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශනය තුළ ඇතුළත් දේපළ පිරියත හා උපකරණ තුළ මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලට අයත් ලිය හල අගය රු. බිලියන 24 ක් වූ වත්කම් ඇතුළත් කර තිබුණි. ආරම්භයේ සිටම එහි මෙහෙයුම් කටයුතු සීමා වී තිබූ අතර වර්තමානයේ එහි දේශීය ගුවන් යානා කිහිපයක් පමණක් හැරුනුවිට ජාත්‍යන්තර ගුවන් යානා මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු නොකරයි.

මහින්ද රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලෙහි ආර්ථික කාර්යසාධනය මෙම වාර්තාවෙහි දිනය වන විට අයහපත් තත්වයකට පත්ව තිබූ අතර නුදුරු අනාගතයේදී ගුවන් තොටුපල නැවත ක්‍රියාකාරී තත්වයට පත් කර වීමේ හැකියාවක් නොමැති වීම හේතුවෙන් ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති අංක 36, වත්කම් හානිකරණය අනුව මෙම කරුණ හානිකරන දර්ශකයක් ලෙස දැක්විය යුතු බවට මා සලකමි. කෙසේ වුවද වෙනම මූල්‍ය උත්පාදන ඒකකයක් (Separate Cash Generating Unit) යන පදනම මත රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලෙහි (MIRA) වත්කම් හානිකරණයක් පෙන්නුම් කරන්නේදැයි හඳුනා ගැනීම සඳහා කළමනාකරණය විසින් හානිකරණ පරීක්ෂාවක් සිදුකර නොතිබූ අතර, ඒ අනුව 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට වත්කම් ලියා හැරීමක් සිදුකල යුතුද යන්න නිශ්චය කර නොතිබුණි. මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලට අයත් දේපල පිරියත හා උපකරණවල උපලබ්ධි අගය තක්සේරු කිරීම සඳහා තොරතුරු නොමැකිවීම හේතුවෙන් 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට දේපළ පිරියත හා උපකරණවල ලියාහල අගය සම්බන්ධයෙන් මට සෑහීමකට පත්විය නොහැකි විය. තවද මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා වූ සටහන් අංක 11(iii) කෙරෙහි අවධානය යොමු කරවමි. මේ සම්බන්ධයෙන් ඉන්දියානු රජය (GOI) සමඟ සාකච්ඡා පවත්වා තිබුණද ඉන්දියානු රජයේ යෝජනා මෙතෙක් අවසන් අදියරට පැමිණ නොතිබුණි.

(ආ) ප්‍රාග්ධන වියදම් සඳහා රජයේ ප්‍රධාන (Voted Fund) සහ සමුච්චිත ආදායම් අරමුදල පදනම් කරගෙන සමාගමේ ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කිරීම පිළිබඳ පැහැදිලි කරන මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සඳහන් සටහන් අංක 2.1.1 කෙරෙහි මම අවධානය යොමු කරමි. 2005 අගෝස්තු 17 දිනැති කැබිනට් මණ්ඩල තීරණය පදනම් කරගෙන භාණ්ඩාගාර ලේකම් විසින් එවා තිබූ 2006 පෙබරවාරි 04 දිනැති අංක පීඊ/ජීඕසීඕ/1/1 දරන ලිපිය මගින් පහත කොන්දේසි සම්පූර්ණ කිරීමට උපදෙස් ලබා දී තිබුණි.

i. වර්තමානයේ රජයට අයත්වන ගුවන් තොටුපලේ ඇති ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි සහ සමාගමට අයත් වෙනත් සංචලනය වන සහ සංචලනය නොවන වත්කම් අගය කිරීම සඳහා පියවර ගැනීම.

ii. වර්තමානයේ රජය මගින් සිදුකරනු ලබන ගුවන් තොටුපල සංවර්ධන කටයුතුවලට අදාල වගකීම් භාර ගැනීම.

iii. ශ්‍රී ලංකා රජය මගින් මාරු කරන ලද ශුද්ධ වත්කම් වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකා රජය වෙත කොටස් නිකුත් කිරීම.

කෙසේ වුවද සමාගම විසින් වගකීම් පමණක් භාරගෙන තිබූ අතර රජයට අයත් ඉඩම් හා ගොඩනැගිලි සහ සංචලන වන හා නොවන වත්කම් අගය කර ගිණුම්වලට ගෙන නොතිබූ අතර ශුද්ධ වත්කම් වෙනුවෙන් රජයට කොටස් නිකුත් කර නොතිබුණි.

(ඇ) කටුනායක ගුවන් තොටුපල සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය, කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය සඳහා රජය විසින් ලබා ගන්නා ලද ණය සහ රත්මලාන ගුවන් යානා පාලන පද්ධතිය නවීකරණය කිරීම සඳහා ලබා ගන්නා ලද ණය මුදල් 2 ක් ඇතුලු රජය විසින් ලබා ගන්නා ලද විදේශීය ණය මුදල් විධිමත් ණය ගිවිසුම් නොමැතිව, භාණ්ඩාගාර ලේකම් විසින් 2006 පෙබරවාරි 04 දින නිකුත් කරන ලද ලිපියක් පදනම් කරගෙන සමාගමේ ගිණුම් පොත්වලට ඇතුළත් කර තිබුණි. 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට එම හිඟ ණය මුදල්වල එකතුව රු. මිලියන 10,139 ක් විය. මෙම ණය මුදල් ජනරජ ගිණුමේ වගකීමක් ලෙසද දැක්වීම නිසා ණය මුදල ද්විගණනය වී තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

තවද, මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල (MRIA) සඳහා ලබාගන්නා ලද ණය මුදල් ද මහාභාණ්ඩාගාරය විසින් වලංගු ණය ගිවිසුමක් හෝ හුවමාරු ගිවිසුමකින් තොරව, අවබෝධතා ගිවිසුමක් (MOU) මත සමාගම වෙත මාරුකර තිබුණි. 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට එම හිඟ ණය මුදල රු. මිලියන 24,643 කට සමාන එ.ජ: ඩොලර් මිලියන 159 ක් විය.

තත්ත්වාගණනය කළ මතය

තත්ත්වාගණනය කළ මතය සඳහා පදනම ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණු වලින් ඇතිවන බලපෑම හැර මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලින්, 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට සීමාසහිත එයාර්පෝට් ඇන්ඩ් ඒවියේෂන් සර්විසස් (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය ක්‍රියාකාරිත්වය හා මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

අනෙකුත් නීති හා නියාමන අවශ්‍යතා මත වාර්තාව

2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතේ 163 (2) වගන්තිය ප්‍රකාරව මා විසින් පහත ප්‍රකාශ කරමි.

(අ) මතය සඳහා වන පදනම හා විෂය පථය සහ විගණනයේ සීමාවන් ඉහතින් ප්‍රකාශ කළ පරිදි වේ.

(ආ) මගේ මතය තුල:

- විගණනය සඳහා අවශ්‍ය සියළුම තොරතුරු සහ කරුණු මා විසින් ලබාගෙන ඇති අතර මාගේ පරීක්ෂණ වලින් පිළිබිඹු වන පරිදි, සමාගම විසින් විධිමත් ලෙස ගිණුම් වාර්තා තබා තිබුණි.
- සමාගමේ මූල්‍ය වාර්තා 2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතේ 151 වගන්තිවල අවශ්‍යතාවයන්ට අනුකූල වේ.

පාර්ලිමේන්තුවට වාර්තා කිරීම

154(6) වගන්තිය ප්‍රකාර පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කල යුතු මාගේ වාර්තාව යථා කාලයේදී පාර්ලිමේන්තුවේ සභාගත කරනු ලැබේ.

අ/ක. එච්. එම්. ගාමිණී විජේසිංහ
විගණකාධිපති

එච්.එම්. ගාමිණි විජේසිංහ

විගණකාධිපති

මූල්‍ය ප්‍රකාශන

විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය

(සියළුම ප්‍රමාණ ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලිනි)

	සටහන්	දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය	
		2017	2016
		රු.	රු.
ආදායම්	5	**20,494,586,197**	18,013,471,729
අනෙකුත් ආදායම්	6	**263,081,411**	315,543,437
		20,757,667,608	18,329,015,165
පරිපාලන සහ ආයතනික වියදම්	7	**(10,528,356,810)**	(10,641,888,262)
මෙහෙයුම් ලාභය		**10,229,310,798**	7,687,126,903
මූල්‍ය ආදායම	8	**2,783,192,657**	1,894,214,701
මූල්‍ය වියදම	8	**(2,192,751,424)**	(2,672,747,250)
ශුද්ධ මූල්‍ය (පිරිවැය)/ආදායම		**590,441,233**	(778,532,549)
ආදායම් බදුවලට පෙර ලාභය		**10,819,752,031**	6,908,594,354
ආදායම් බදු වියදම	9	**(2,104,829,836)**	11,149,716
වර්ෂයේ ලාභය		**8,714,922,195**	6,919,744,070
කොටසක මූලික ඉපැයුම	10	**43,574.18**	34,598.37
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්			
විශ්‍රාම පාරිතෝෂික ගණනයේදී උපකල්පන වෙනස්වීම් මත මතුවූ ලාභ/(අලාභ)	23	**(1,358,497,532)**	5,591,439
ආයුගණක ලාභ/(අලාභ) මත විලම්බිත බදු	13	380,379,309	(1,565,603)
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් එකතුව		**(978,118,223)**	4,025,836
වර්ෂයේ මුළු විස්තීර්ණ ආදායම		**7,736,803,972**	6,923,769,906

පිටු 107 - 137 දක්වා පිටුවල එන සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලම බැඳුනු කොටසක් වේ.

ස්වාධීන විගණකගේ වාර්තාව 98 සිට 102 දක්වා පිටුවල ඇතුලත් වේ.

මූල්‍ය තත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශනය

(සියළුම ප්‍රමාණ ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලිනි)

	සටහන්	දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය 2017 රු.	2016 රු.
වත්කම්			
ජංගම නොවන වත්කම්			
දේපල, පිරියත සහ උපකරණ	11	**47,053,158,074**	39,918,222,376
අස්පෘශ්‍ය වත්කම්	12	**39,753,131**	12,830,190
විලම්බිත බදු වත්කම්	13	**1,270,719,995**	797,895,349
		48,363,631,200	40,728,947,916
දිගුකාලීන ආයෝජන			
ණයකර වල ආයෝජන	14	**3,940,000,000**	2,650,000,000
සමාගම් සේවක ණය	16.1	**101,851,456**	92,448,969
		4,041,851,456	2,742,448,969
ජංගම වත්කම්			
තොග	15	**762,291,133**	473,538,561
වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ	16	**3,526,540,564**	3,475,445,561
ලැබියයුතු ආදායම් බදු	17	**නැත**	970,271,595
භාණ්ඩාගාර බිල්/ප්‍රති මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම් සහ කෙටිකාලීන බැංකු තැන්පතු	18	**29,439,372,183**	21,520,929,076
මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	18	**887,203,598**	1,187,019,995
		34,615,407,478	27,627,204,787
මුළු වත්කම්		**87,020,890,134**	71,098,601,672
හිමිකම් සහ වගකීම්			
ප්‍රාග්ධනය සහ සංචිත			
ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය	19	**20,000,200**	20,000,200
සංචිත	20	**1,040,226,769**	1,019,226,769
රඳවාගත් ඉපයුම්	21	**22,203,458,660**	15,396,983,807
		23,263,685,629	16,436,210,776
ජංගම නොවන වගකීම්			
ණයගැනීම්	22	**39,728,329,448**	35,068,548,732
විශ්‍රාම පාරිතෝෂික බැඳීම්	23	**4,267,855,253**	2,576,178,455
විලම්බිත බදු වගකීම	13	**6,157,239,962**	5,321,588,674
විලම්බිත රජයේ ප්‍රදාන	24	**1,156,493,306**	1,244,099,064
		51,309,917,970	44,210,414,924
ජංගම වගකීම්			
වෙළඳ සහ අනෙකුත් ගෙවිය යුතු දෑ	25	**9,297,506,582**	7,841,175,329
ණය ගැනීම්	22	**3,051,834,362**	2,610,800,642
ගෙවියයුතු ආදායම් බදු	17	**97,945,592**	නැත
		12,447,286,536	10,451,975,971
මුළු වගකීම්		**63,757,204,506**	54,662,390,896
මුළු හිමිකම් සහ වගකීම්		**87,020,890,134**	71,098,601,672

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කර ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වගකීමෙන් බැඳෙයි. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා 2018 මැයි 30 වන දින අනුමතිය දෙන ලදී.

2007 අංක 7 දරන සමාගම් පණතේ අවශ්‍යතාවයන්ට අනුකූලව මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කළ බවට මම සහතික කරමි.

සභාපති **විධායක අධ්‍යක්ෂ** **මූල්‍ය ප්‍රධානි**

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙනුවෙන් 2018 මැයි 30 දින අත්සන් තබන ලදී.

පිටු 107 - 137 දක්වා පිටුවල එන සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලම බැඳුනු කොටසක් වේ. ස්වාධීන විගණකගේ වාර්තාව 98 සිට 102 දක්වා පිටුවල ඇතුලත් වේ.

හිමිකම් වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය

(සියළු ප්‍රමාණ ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලිනි)

	සටහන්	ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය	වෙනත් සංචිත	රඳවාගත් ඉපයුම්	එකතුව
		රු.	රු.	රු.	රු.
2016 ජනවාරි 1 දිනට ශේෂය		20,000,200	1,008,226,769	9,984,213,901	11,012,440,871
වර්ෂයේ ලාභය		නැත	නැත	6,919,744,070	6,919,744,070
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්					
පශ්චාත් සේවක ප්‍රතිලාභ බැඳීම්වල ආයුගණක වාසි		නැත	නැත	5,591,439	5,591,439
ආයුගණක වාසි මත විලම්බිත බදු		නැත	නැත	(1,565,603)	(1,565,603)
බදු හැර වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්		නැත	නැත	4,025,836	4,025,836
මුළු විස්තීර්ණ ආදායම්		නැත	නැත	6,923,769,906	6,923,769,906
ගෙවූ ලාභාංශ	27	නැත	නැත	(1,500,000,000)	(1,500,000,000)
සංචිත ගිණුමට මාරුකිරීම්		නැත	11,000,000	(11,000,000)	නැත
2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය		20,000,200	1,019,226,769	15,396,983,807	16,436,210,776
2017 ජනවාරි 1 දිනට ශේෂය		**20,000,200**	**1,019,226,769**	**15,396,983,807**	**16,436,210,776**
පෙර වර්ෂයේ ගැලපීම්				**(59,329,119)**	**(59,329,119)**
වර්ෂයේ ලාභය		**නැත**	**නැත**	**8,714,922,195**	**8,714,922,195**
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්					
පශ්චාත් සේවක ප්‍රතිලාභ බැඳීම්වල ආයුගණක වාසි		**නැත**	**නැත**	**(1,358,497,532)**	**(1,358,497,532)**
ආයුගණක වාසි මත විලම්බිත බදු		**නැත**	**නැත**	**380,379,309**	**380,379,309**
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් - බදු හැර		**නැත**	**නැත**	**(978,118,223)**	**(978,118,223)**
මුළු විස්තීර්ණ ආදායම්		**නැත**	**නැත**	**7,736,803,972**	**7,736,803,972**
ගෙවූ ලාභාංශ	**27**	**නැත**	**නැත**	**(850,000,000)**	**(850,000,000)**
සංචිත ගිණුමට මාරුකිරීම්		**නැත**	**21,000,000**	**(21,000,000)**	**නැත**
2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය		**20,000,200**	**1,040,226,769**	**22,203,458,660**	**23,263,685,629**

පිටු 107 - 137 දක්වා පිටුවල එන සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලම බැඳුනු කොටසක් වේ.
ස්වාධීන විගණකගේ වාර්තාව 98 සිට 102 දක්වා පිටුවල ඇතුලත් වේ.

මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය

(සියළු ප්‍රමාණ ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලිනි)

	සටහන්	දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය	
		2017	2016
		රු.	රු.
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් වලින් ලැබූ මුදල් ප්‍රවාහ			
ආදායම් බදු වියදම්වලට පෙර ශුද්ධ ලාභය		**10,819,752,031**	6,908,594,354
ගැලපීම් :			
ක්ෂය සඳහා ගැලපීම	11	**2,221,649,869**	2,652,137,717
අස්පෘශ්‍ය වත්කම් මත ක්‍රමක්ෂය	12	**9,187,877**	12,549,232
පෙර වර්ෂයේ ක්ෂය ගැලපීම		**5,550,752**	-
විනිමය (වාසි)/පාඩු	22	**1,407,331,954**	1,777,079,530
ආයෝජන ආදායම්	8	**(2,765,865,060)**	(1,874,898,049)
දේපළ, පිරියත හා උපකරණ විකිණීමෙන් (ලාභය)/අලාභය		**67,566,314**	(1,363,891)
පෙර වර්ෂයේ ගැලපීම්		**(59,329,119)**	-
විලම්බිත රජයේ ප්‍රදානයන් ක්‍රමක්ෂය කිරීම	24	**(87,605,758)**	(87,605,758)
මූල්‍ය පිරිවැය	8	**664,253,749**	705,413,235
විශ්‍රාමික ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම සඳහා වෙන් කිරීම	23	**555,270,168**	404,904,826
කාරක ප්‍රාග්ධන වෙනස්වීම්වලට පෙර මෙහෙයුම් ලාභය		**12,837,762,777**	10,496,811,196
තොග (වැඩිවීම) / අඩුවීම		**(288,752,572)**	(124,165,183)
වෙළඳ හා වෙනත් ලැබියයුතුදෑ (වැඩිවීම) / අඩුවීම		**(51,095,004)**	1,094,780,525
වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවියයුතු දෑ වැඩිවීම/(අඩුවීම)		**1,456,331,253**	281,454,240
මෙහෙයුම්වලින් ජනිත මුදල්		**13,954,246,454**	11,748,880,779
නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැසුම් පිරිවැය ගෙවීම	23	**(222,090,902)**	(218,479,647)
පොළී ගෙවීම	8	**(664,253,749)**	(705,413,235)
ආදායම් බදු ගෙවීම	17	**(293,406,697)**	(211,571,814)
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්වලින් ජනිත ශුද්ධ මුදල්		**12,774,495,107**	10,613,416,084
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම්වලින් ලැබූ මුදල් ප්‍රවාහ			
දේපල, පිරියත සහ උපකරණ අත්කරගැනීම්	11	**(9,437,506,306)**	(2,391,642,012)
අස්පෘශ්‍ය වත්කම් අත්කරගැනීම්	12	**(36,110,818)**	(7,951,985)
ණයකර ආයෝජන	14	**(1,290,000,000)**	(1,600,000,000)
දේපල, පිරියත සහ උපකරණ විකිණීමෙන් ලැබූ මුදල්		**7,803,672**	**2,306,572**
ණයකර නිදහස්කිරීම		**-**	2,000,000,000
පොළී ලැබීම්	8	**2,765,865,060**	1,874,898,049
සේවක ණය ප්‍රදාන		**(127,877,117)**	(112,968,905)
සේවක ණය ලැබීම්		**118,474,631**	107,622,164
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම්වල යෙදවූ ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය		**(7,999,350,877)**	(127,736,117)
මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම්වලින් ලැබූ මුදල් ප්‍රවාහ			
ලාභාංශ ගෙවීම	21	**(850,000,000)**	(1,500,000,000)
ණය ලැබීම්	22	**6,333,088,591**	763,697,010
ණය ගෙවීම්	22	**(2,639,606,108)**	(2,591,072,366)
මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම්වල යෙදවූ ශුද්ධ මුදල්		**2,843,482,483**	(3,327,375,358)
මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ වල ශුද්ධ වැඩිවීම		**7,618,626,712**	7,158,304,610
වර්ෂය ආරම්භයේදී මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	18	**22,707,949,070**	15,549,644,460
වර්ෂය අවසානයේදී මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	18	**30,326,575,782**	22,707,949,070

පිටු 107 - 137 දක්වා පිටුවල එන සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලම බැඳුනු කොටසක් වේ.
ස්වාධීන විගණකගේ වාර්තාව 98 සිට 102 දක්වා පිටුවල ඇතුලත් වේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට සටහන්

(වෙනත් ලෙසකට සඳහන් කර නොමැති නම් සටහන් වල දැක්වෙන සියළු ප්‍රමාණ ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලිනි)

1. ආයතනික තොරතුරු

1.1 පොදු කරුණු

ගුවන් තොටුපල හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම ශ්‍රී ලංකාවේ නිත්‍ය වාසික සීමාසහිත සමාගමක් ලෙස සංස්ථාපනය කර ඇත. සමාගමේ ලියාපදිංචි කාර්යාලය කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලේ පිහිටා ඇත.

1.2 ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම් සහ මෙහෙයුම් ස්වභාවය

ජාත්‍යන්තර පිළිගත් ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව ගුවන් තොටුපල කළමනාකරණය, ශ්‍රී ලංකාව තුළට පැමිණෙන සහ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් ගමන් තොරතුරු කලාපය (FIR) තුළින් පියාසර කරන ගුවන් යානා සඳහා ගගන නාවික සේවා සැපයීම සහ ගුවන් තොටුපල භාවිතා කරන්නන්ට අවශ්‍ය වෙනත් පහසුකම් සැළසීම වර්ෂය තුළ දී සමාගමේ ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම් විය.

1.3 ප්‍රසිද්ධ කිරීම සඳහා අනුමැතිය දුන් දිනය

2017 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා ගුවන් තොටුපල හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමේ මුල්‍ය ප්‍රකාශන ප්‍රසිද්ධ කිරීම සඳහා 2018 මැයි 30 වන දින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල යෝජනාව අනුව අනුමැතිය ලබා දී තිබේ.

2. සුවිශේෂී ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සාරාංශය

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේදී යොදා ගත් මූලික ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති පහතින් දක්වා ඇත. විශේෂයෙන් සඳහන් කර නොමැති නම් මෙම ප්‍රතිපත්ති සියළුම වර්ෂවල අඛණ්ඩව යොදා ගෙන තිබේ.

2.1 පිළියෙළ කිරීමේ පදනම

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන් (SLFRSs/LKAS) අනුව ඊට අනුකූලවන සේ පිළියෙල කොට ඇත. මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඓතිහාසික පිරිවැය පදනම මත පිළියෙළ කර ඇති අතර සමහර මූල්‍ය වත්කම් සහ වගකීම් වල සාධාරණ අගය සහ නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ බැඳීම්වල වර්තමාන අගය දැක්වෙන පරිදි අවශ්‍ය සංශෝධන කර තිබේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේදී ශ්‍රී ලංකා වාර්තාකරණ ප්‍රමිතීන්ට (SLFRS) අනුකූලව වැදගත් ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු භාවිතා කිරීම අවශ්‍ය කෙරේ. එසේම සමාගමේ ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තීන් යොදා ගැනීමේ ක්‍රියාවලියේදී කළමනාකාරිත්වය ඔවුන්ගේ විනිශ්චයන්ට අනුව කටයුතු කිරීමද අවශ්‍ය කෙරේ. මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට උපකල්පන සහ ඇස්තමේන්තු වැදගත් වූ ක්ෂේත්‍රයන් සටහන් අංක 4 යටතේ හෙළිදරව් කර ඇත.

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් ඉදිරිපත් කර ඇත. මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම සහ ඉදිරිපත් කිරීම 2007 අංක 7 දරණ සමාගම් පණතට අනුකූලව සිදු කර ඇත.

2.1.1 ඒකාබද්ධ කිරීම

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන මගින්, පහත දෑ සහිතව ඒකාබද්ධ වූ තත්වයක් පෙන්නුම් කරයි:

(අ) ප්‍රාග්ධන වියදම් සඳහා වූ රජයේ ප්‍රදාන නියෝජනය කරන වැය ශීර්ෂ අරමුදල් සහ

(ආ) නීතිපතිගේ මතයක් ලැබෙනතුරු 2011 වර්ෂය දක්වා වෙනමම පිළියෙල කොට ඉදිරිපත් කළ රඳවා ගත් ආදායම් අරමුදල් ඇතුලුව සමාගමේ ඒකාබද්ධ කිරීමේ තත්වය ඉදිරිපත් කරයි.

2005 අගෝස්තු 17 දිනැති කැබිනට් පත්‍රිකාවේ 3.5 ඡේදයට අනුව ගුවන් තොටුපලේ වත්කම් සහ වගකීම් සමාගමේ වත්කම් සහ වගකීම් සමඟ ඒකාබද්ධ කිරීමට අවශ්‍ය මූලික කටයුතු ආරම්භ කිරීමක් ලෙස සමාගම ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයට ඉදිරිපත් කළ ඉල්ලීමක් පදනම් කර ගනිමින් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය නීතිපතිගේ මතය විමසා තිබේ.

කලින් පැවති ගුවන් තොටුපල අධිකාරිය විසින් දරන ලද වත්කම් වලින් කොටසක් 1983 දී සමාගමට මාරු කිරීමත් සමග අධිකාරිය විසුරුවා සමාගම පිහිටුවීම හේතුවෙන් ඉතිරි වත්කම් සහ වගකීම් ඉහත සඳහන් අරමුදල් දෙකෙහි පැවතීම නිසා කැබිනට් පත්‍රිකාව මගින් එය නිරාකරණය කළ යුතුව තිබුනි.

සමාගම එහි මූලික ක්‍රියාකාරකම් හි යෙදෙමින් මෙම අරමුදල් දෙකෙහිම වත්කම් භාවිතා කර ආර්ථික ප්‍රතිලාභ උත්පාදනය කිරීමත් එසේම අදාල වගකීම්වල වාර්තා කිරීමෙන් තොරව ඒ අනුව මූලික ගිණුම්කරණ සංකල්පවලින් ඉවත්ව ණය සේවා බැඳීම් ගිණුම්ගත කිරීමත් පදනම්කොට ගෙන සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය 2013 ජූනි 28 දින ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට (SLFRS/LKAS) අනුකූලවනසේ ඒකාබද්ධ කිරීම අනුමත කරන ලදී.

2.1.2 අනුකූලතා ප්‍රකාශනය

සමාගම් පණතේ ප්‍රතිපාදන සහ ශ්‍රී ලංකා මූල්‍ය වාර්තාකරණ ප්‍රමිතීන් (SLFRSs) අනුව සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කොට ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වගකිව යුතුය.

2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමාගමේ මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශනය, විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය, හිමිකම් වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය සහ මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය සමගින් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති හා සටහන් ("මූල්‍ය ප්‍රකාශන") ද එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ සංසන්දනාත්මක තොරතුරුද ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරී ආයතනය විසින් සකසා ඇති ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ සහ වාර්තාකරණ ප්‍රමිතීන්ට (SLFRS/LKAS) මෙන්ම සමාගම් පණතේ අවශ්‍යතාවයන්ට අනුකූල වේ.

මෙම ප්‍රමිතීන් www.casrilanka.com වෙබ් අඩවියේ ලැයිස්තුගත කොට දක්වා ඇත.

2.1.3 සංසන්දනාත්මක තොරතුරු

වෙනත් ආකාරයකින් සඳහන් නොවූනේ නම් හැර සමාගම පසුගිය වර්ෂ වල උපයෝගී කර ගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති ඒකාකාරීව අනුගමනය කර ඇත.

2.1.4 මිනුම්කරණ පදනම

මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශනයේ චීන පහත සඳහන් ප්‍රමාණාත්මක අයිතම් හැර සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කර ඇත්තේ චේතිහාසික පිරිවැය පදනම මතය.

ආයෝජන - සාධාරණ වටිනාකමට
කොටිකාලීන ආයෝජන - සාධාරණ වටිනාකමට

ශුද්ධ නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ වගකීම - නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ වගකීමේ වර්තමාන අගයට හඳුනානොගත් ආයුගණන වාසි ඒකතුකොට ඉන් හඳුනානොගත් අතීත සේවා පිරිවැය සහ හඳුනානොගත් ආයුගණන පාඩු අඩුකොට වගකීම හඳුනාගෙන ඇත.

2.1.5 ක්‍රියාත්මක සහ ඉදිරිපත් කරන මුදල්

මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුල ඇතුලත් වන්නාවූ අයිතමයන් සමාගම මෙහෙයවන ප්‍රාථමික ආර්ථික පරිසරයෙහි මුදල් (ක්‍රියාත්මක මුදල්) පදනම් කරමින් මනිනු ලබයි. මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමාගමේ ක්‍රියාත්මක සහ ඉදිරිපත් කිරීමට භාවිත මුදල් වනම් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් පිළියෙල කොට ඇත. සමාලෝචිත වර්ෂය තුල සමාගමේ ඉදිරිපත් කරන සහ ක්‍රියාත්මක මුදල්වල වෙනසක් සිදුවී නොමැත.

2.1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කිරීම

මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශනයේ ඉදිරිපත් කර ඇති වත්කම් සහ වගකීම් ස්වභාවය අනුව සහ එහි සාපේක්ෂ ද්‍රවශීලතාවය සහ පරිණත වීම නිරූපනය වන පරිදි කාණ්ඩ ගත කර ඇත. මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට බලපාන්නාවූ උද්ධමන සාධකය වෙනුවෙන් ගැලපීම් කර නොමැත. මූල්‍ය වත්කම් සහ මූල්‍ය වගකීම් එකිනෙකට හිලව් කොට ශුද්ධ ප්‍රමාණය මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල වාර්තා කර ඇත්තේ හඳුනාගත් ප්‍රමාණයකට නෛතිකව බලාත්මක කළ හිමිකමක් හිලව්වීම සහ ශුද්ධ පදනමක් මත පියවීමට කැමැත්තක් ඇති විට හෝ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත හෝ අර්ථ දැක්වීම් මගින් වත්කම උපලබ්ධි කොට පියවීමට අවසර ඇතිවිට සහ සමාගමේ ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති මත විශේෂයෙන් හෙලිදරව්කොට ඇත්නම් පමණි.

2.1.7 ප්‍රමාණාත්මක භාවය සහ සමාහරණය

සමාන අයිතමයන්ගේ සෑම ප්‍රමාණාත්මක කාණ්ඩයක්ම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල වෙන් වෙන්ව ඉදිරිපත් කොට ඇත. අසමාන ස්වභාවයේ හෝ ක්‍රියාකාරිත්වයේ ඇති අයිතම්, ප්‍රමාණාත්මක නොවනවිට හැර "මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කිරීම" මත වූ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත - LKAS 1 මගින් අවසර දී තිබෙන ආකාරයට වෙනම ඉදිරිපත් කර ඇත.

2.1.8 විනිශ්චයන් සහ ඇස්තමේන්තු භාවිතය

ශ්‍රී ලංකා මූල්‍ය වාර්තාකරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වනසේ සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේදී යොදාගනු ලබන ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තීන්ට සහ වාර්තාකරන වත්කම්, වගකීම්, ආදායම් සහ වියදම් ප්‍රමාණයන්ට බලපාන විනිශ්චයන්, ඇස්තමේන්තු සහ උපකල්පනයන් කළමනාකාරිත්වය විසින් සිදුකොට තිබේ. සත්‍ය ප්‍රතිඵල මෙම ඇස්තමේන්තුවලට වඩා වෙනස් වියහැකිය. ඇස්තමේන්තු සහ යොදාගනු ලබන උපකල්පනයන් පවත්නා පදනමින් සමාලෝචනය කරනු ලැබේ. ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු සඳහා සංස්කරණ අවශ්‍ය විට අපේක්ෂිත ලෙස හඳුනාගනියි.

2.1.9 අඛණ්ඩභාවය

කළමනාකාරිත්වය අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමේ තම හැකියාව තක්සේරු කර ඇති අතර අනාගත කාලයක් දක්වා ව්‍යාපාරය පවත්වා ගෙනයාමට සම්පත් තමන් සතුවීම පිළිබඳව සෑහීමට පත්වෙයි. එසේම අඛණ්ඩව පවත්වා ගෙනයාමේ සමාගම සතු හැකියාව පිළිබඳ විශේෂිත සැකයක් උපදවන ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතතා ඇති බවක් කළමනාකාරිත්වය නොදනී. එමනිසා මූල්‍ය ප්‍රකාශන අඛණ්ඩ පැවැත්ම පදනම මත නිරන්තරයෙන් පිළියෙල කරනු ලබයි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට සටහන්

2.1.10 මූල්‍ය උපකරණවල සාධාරණ අගය

සමාගම තම මූල්‍ය උපකරණ සාධාරණ අගය මත මිනුම් කර ඇත.

2.1.11 විලම්බිත බදු වත්කම්

බදු පාඩු සම්බන්ධයෙන් විලම්බිත බදු වත්කම් හඳුනාගනු ලබන්නේ එවැනි පාඩු භාවිත කිරීමට එරෙහිව අනාගත බදු කළ හැකි ශුද්ධ ලාභ ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණයටය. හඳුනාගත හැකි විලම්බිත බදු වත්කම් ප්‍රමාණය තීරණය කිරීමට උපකල්පන යොදා ගනු ලබන්නේ අනාගත බදු සැලසුම් උපායමාර්ග සමග අනාගත බදු කළහැකි ලාභයේ කාලය සහ මට්ටම මත පදනම්වය.

2.1.12 ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තියේ සහ හෙලිදරව් කිරීම්වල වෙනස් වීම්

සමාගම යොදා ගනු ලැබූ නව ප්‍රමිතීන්, සංශෝධන සහ අර්ථ දැක්වීම්

නිකුත් කළ නමුත් තවමත් වාර්තා කරන දිනට ක්‍රියාත්මක නොවන නව ප්‍රමිතීන් සහ ප්‍රමිතීන්ට වූ සංශෝධන මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේදී අදාල වී නොමැත. ඒ අනුව මෙම ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේදී භාවිතා කර නොගන්නා ලදී.

පහත දැක්වෙන නව ප්‍රමිතීන් සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන කෙරෙහි සුවිශේෂී බලපෑමක් සිදු කරනු ඇතැයි අපේක්ෂා නොකෙරේ.

ශ්‍රී ලංකා වාර්තාකරණ ප්‍රමිත SLFRS 9 - "මූල්‍ය මෙවලම්" - ප්‍රමිතිය මූල්‍ය වත්කම් සහ මූල්‍ය වගකීම් වර්ගීකරණය මිනුම්කරණය සහ හඳුනාගැනීම යන කරුණු වලට ආමන්ත්‍රණය කරයි. SLFRs 9 හි සම්පූර්ණ සංස්කරණය 2014 ජූලි මාසයේදී නිකුත් කරන ලදී. LKAS 39 - මූල්‍ය මෙවලම් වර්ගීකරණය සහ මිනුම් කිරීම - ප්‍රමිතියෙහි මගපෙන්වීම්වලට මෙය ආදේශකොට ඇත. SLFRs 9 මගින් සරල මිශ්‍ර මිනුම් ආකෘතියක් පවත්වාගෙන යන අතර ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය, ලාභ හෝ පාඩු මත සාධාරණ අගය සහ අනෙකුත් විස්තීර්ණ ආදායම් (OCI) මත සාධාරණ වටිනාකම ලෙස මූල්‍ය වත්කම් සඳහා මූලික වර්ගීකරණ තුනක් ස්ථාපිත කොට ඇත. ඒකකයේ ව්‍යාපාර ආකෘතිය සහ මූල්‍ය වත්කම්වල ගිවිසුම්ගත මුදල් ප්‍රවාහ ලක්ෂණ මත වර්ගීකරණයේ පදනම රඳා පවතියි. ස්කන්ධ මෙවලම්හි ආයෝජන ප්‍රතිචක්‍රීය නොවූ අනෙකුත් විස්තීර්ණ ආදායම්හි සාධාරණ අගයෙහි ආරම්භයේ සිට වර්තමාන වෙනස්වීම් දක්වා වෙනස්විය නොහැකි ලාභ හෝ පාඩු හරහා සාධාරණ අගයට මැනීම අවශ්‍යය. දැනට LKAS 39 හි භාවිතා කළ සිදු වූ පාඩු අපහායන ආකෘතිය වෙනුවට නව අපේක්ෂිත ණය පාඩු ආකෘතියක් ඇත. අනෙකුත් විස්තීර්ණ ආදායමෙහි ණය අවදානම් වෙනස්කම් හඳුනාගැනීම හැර පාඩු හා ලාභ හරහා සාධාරණ අගයට වගකීම් නම් කිරීම තුල මූල්‍ය වගකීම් සඳහා වර්ගීකරණයේ සහ මිනුම්කරණයේ වෙනස්කම් නොමැත. SLFRS 9 ඇවුරුම් ඵලදායිත්වය සඳහා වූ අවශ්‍යතාවය තියුණු ඇවුරුම් ඵලදායිතා පරීක්ෂණයක් මගින් ලිහිල් කර ඇත. එමගින් "ඇවරුම් අනුපාතය" සඳහා ඇවුරුෑ අයිතම් සහ ඇවුරුම් මෙවලම් අතර ආර්ථිකමය සම්බන්ධතාවයක් ඉල්ලා සිටී. මෙය අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලියේදී කළමනාකාරිත්වය සත්‍ය ලෙසම භාවිතා කරන්නක් හා සමාන වේ. සමකාලීන ලේඛන කටයුතු තවමත් අවශ්‍ය වන නමුත් එය LKAS 39 යටතේ දැනට පිළියෙල කරනවාට වඩා වෙනස් වේ. ප්‍රමිතිය 2018 ජනවාරි 01 දින හෝ ඊට පසුව ඇරඹෙන ගිණුම්කරණ කාලච්ඡේදයන් සඳහා ක්‍රියාත්මක වන අතර එයට කලින් යොදාගැනීමටද අවසර ඇත. සමාගම. SLFRS 9 හි සම්පූර්ණ බලපෑම තවමත් තක්සේරු කරමින් සිටී.

ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය වාර්තාකරන ප්‍රමිත IFRS 15- "ගනුදෙනුකරුවන් සමග ගිවිසුම් තුලින්වූ ආදායම" - ප්‍රමිතිය මගින් මූල්‍ය ප්‍රකාශන භාවිතා කරන්නන්ට ස්වභාවය, ප්‍රමාණය, කාලය සහ ගනුදෙනුකරුවන් සමග ආයතනයේ කොන්ත්‍රාත් වලින් පැනනගින මුදල් ප්‍රවාහ සහ ආදායම්වල අවිනිශ්චිතතාවය පිළිබඳව ප්‍රයෝජනවත් තොරතුරු වාර්තා කිරීම සඳහා ආදායම් හඳුනාගැනීම සහ මූලධර්ම ස්ථාපිත කිරීම පිළිබඳව සාකච්ඡා කරයි. භාණ්ඩයක් හෝ සේවයක් ගනුදෙනුකරුගේ පාලනයට ලබාගත් විට සහ එසේම භාණ්ඩයෙන් හෝ සේවයෙන් ප්‍රතිලාභ ලැබීමට යොමු කිරීමේ හැකියාව ඇති විට ආදායම හඳුනා ගනියි. ප්‍රමිතිය LKAS 18 - ආදායම් - සහ LKAS 11 -ඉදිකිරීම් කොන්ත්‍රාත්තු - ප්‍රමිතීන්ට සහ අදාල අර්ථකථනයන්ට ආදේශකයක් වේ. ප්‍රමිතිය 2018 ජනවාරි 01 දින හෝ ඉන්පසුව ඇරඹෙන වාර්ෂික කාලපරිච්ඡේදයන්ට අදාල වන අතර කල් ඇතිව යොදා ගැනීමටද අවසර තිබේ. සමාගම IFRS 15 හි බලපෑම තක්සේරු කරමින් සිටී.

ශ්‍රී ලංකා වාර්තාකරණ ප්‍රමිත SLFRS 16 මගින් ශේෂ පත්‍ර දිනට මූල්‍ය කල්බදු සහ ශේෂ පත්‍ර දිනෙන් පසුවට එන මෙහෙයුම් කල්බදු අතර වෙනස දැක්වෙන කල්බදු ගැනුම්කරු වෙනුවෙන් වූ ද්විත්ව ගිණුම්කරණ ආකෘතිය ඉවත් කරයි. ඒ වෙනුවට වර්තමාන මූල්‍ය කල්බදු ගිණුම්කරණයට සමාන ශේෂ පත්‍ර දිනට වන තනි ගිණුම්කරණ ආකෘතියක් ඇත. SLFRS 16 2019 ජනවාරි 01 දින හෝ ඉන්පසුව ආරම්භ වන වාර්ෂික වාර්තාකරණ කාලපරිච්ඡේදයන්ට බලාත්මක වේ.

සමාගම වෙත ප්‍රමාණාත්මක බලපෑමක් ඇති කළ හැකි යයි අපේක්ෂිත මෙතෙක් බලාත්මක නොවූ වෙනත් SLFRSs හෝ IFRIC අර්ථනිරූපන නොමැත.

2.2 විදේශීය මුදල් පරිවර්තනය

අ) ක්‍රියාත්මක සහ ඉදිරිපත් කරන මුදල්

මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුල ඇතුලත් වන්නාවූ අයිතමයන් සමාගම මෙහෙයවන ප්‍රාථමික ආර්ථික පරිසරයෙහි මුදල් (ක්‍රියාත්මක මුදල්) පදනම් කරමින් මිනිනු ලබයි. මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමාගමේ ක්‍රියාත්මක සහ ඉදිරිපත් කිරීමට භාවිතා කරන මුදල් වනම් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් ඉදිරිපත් කොට ඇත.

ආ) ගණුදෙනු සහ ශේෂයන්

විදේශ මුදල් ගනුදෙනු, එම ගනුදෙනු සිදු වූ අවස්ථාවේ හෝ අයිතමයන් නැවත මැනීම සිදු වූ අවස්ථාවේ තිබූ විනිමය අනුපාත භාවිතා කරමින් ක්‍රියාත්මක මුදලට පරිවර්තනය කර ඇත. එවැනි ගනුදෙනු පියවීමේ දී ඇතිවූ විදේශ විනිමය වාසි හෝ පාඩු සහ විදේශ මුදලින් නම් කළ මූල්‍ය වත්කම් සහ වගකීම් වර්ෂාවසානයේ විනිමය අනුපාතයන්ට පරිවර්තනය කිරීමෙන් ඇති වූ විදේශ විනිමය වාසි හෝ පාඩු, කොන්දේසිගත මුදල් ප්‍රවාහ ඇවුරුම් සහ කොන්දේසිගත ශුද්ධ ආයෝජන ඇවුරුම් ලෙස විලම්බනය වූ අනෙකුත් විස්තීර්ණ ආදායම් හැර, ආදායම් ප්‍රකාශනයේ හඳුනා ගෙන ඇත.

ණය සම්බන්ධ විදේශ විනිමය පාඩු හෝ වාසි සහ මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ ආදායම් ප්‍රකාශනයේ 'මූල්‍ය ආදායම් හෝ මූල්‍ය පිරිවැය' යටතේ ඉදිරිපත් කර ඇත. අනෙකුත් සියළු විදේශ විනිමය වාසි හෝ පාඩු ආදායම් ප්‍රකාශනයේ 'වෙනත් (පාඩු)/වාසි - ශුද්ධ' යටතේ දක්වා ඇත.

විකිණීම සඳහා යයි වර්ග කළ විදේශීය මුදල් වලින් හඳුන්වා ඇති මුල්‍ය සුරුකුම්වල සාධාරණ වටිනාකමෙහි වෙනස්කම් සුරුකුම් ක්‍රමක්ෂය පිරිවැයෙහි වෙනස්වීම සහ සුරුකුම් ධාරන වටිනාකමෙහි වෙනස්වීම අතර පරිවර්තන වෙනසක් ලෙස විශ්ලේෂණය කර ඇත. ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය වෙනස් වීමට අදාල පරිවර්තන වෙනස්කම් ආදායම් ප්‍රකාශනයේ හඳුන්වා දී ඇති අතර ධාරන අගයේ වූ වෙනත් වෙනස් වීම් වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් යටතේ හඳුන්වා ඇත.

ලාභ හෝ පාඩු මතින් සාධාරණ අගයකට පවත්වා ගනු ලබන ස්කන්ධ වැනි මුදල්මය නොවන මූල්‍ය වත්කම් සහ වගකීම් මත පරිවර්තනීය වෙනස්කම් සාධාරණ අගයේ වාසි හෝ පාඩුවල කොටසක් ලෙස ලාභ හෝ පාඩුවල හඳුනාගෙන ඇත. විකිණීම සඳහා ඇති ස්කන්ධ වැනි මුදල්මය නොවූ මූල්‍ය වත්කම් වල සිදුවූ පරිවර්තන වෙනස්කම් වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් යටතේ දක්වා තිබේ.

2.3 ප්‍රවර්තන සහ විලම්බිත ආදායම් බදු

කාලපරිච්ඡේදය සඳහා බදු වියදම ප්‍රවර්තන සහ විලම්බිත බදු වලින් සමන්විත වේ. වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් හෝ සෘජුවම ස්කන්ධ වල හඳුනා ගත් අයිතමයන්ට සම්බන්ධිත ප්‍රමාණයට හැර බදු විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයේ හඳුන්වා දී ඇත. මේ තත්වය යටතේ බදු පිළිවෙලින් වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් හෝ සෘජුව ස්කන්ධ යටතේ හඳුන්වා ඇත. ප්‍රවර්තන ආදායම් බදු වියදම පවත්නා බදු නීති හෝ ශේෂ පත්‍ර දිනය වන විට සම්පාදනය කළ නීති මත ගණනය කර ඇත.

කළමනාකාරීත්වය අදාල කර ගත යුතු බදු නීති සමග බදු වාර්තා කාලීනව ඇගයීමකට බඳුන් කරයි. ඒ අනුව සුදුසු පදනම මත බදු අධිකාරීන් වෙත ගෙවිය යුතු අපේක්ෂිත බදු සඳහා ප්‍රතිපාදන සලසවයි.

වත්කම් සහ වගකීම් වල බදු පදනමේ සහ මූල්‍ය වාර්තා වල ඒවායේ ධාරන වටිනාකමේ අතර ඇති තාවකාලික වෙනස්කම් මත වගකීම් ක්‍රමය භාවිතා කරමින් විලම්බිත ආදායම් බදු හඳුනා ගෙන ඇත. කෙසේ වුවද කීර්තිනාමය හඳුනා ගැනීමේදී මතුවන්නක් නම් විලම්බිත බදු සඳහා වෙන් කිරීමක් නොමැත. ව්‍යාපාර සංයෝජනයක් සිදු නොවන අවස්ථාවක දී හඳුනා ගන්නා ලද මූලික වත්කම් හා වගකීම් මත සහ ගණුදෙනු සිදුවන අවස්ථාවේ දී ගිණුම්කරණ හෝ බදු ලාභයට බලපෑමක් ඇති නොකරන අවස්ථාවන්හි දී හැර බද්දට යටත් තාවකාලික වෙනස්කම් මත ඇතිවන විලම්බිත ආදායම් බදු වගකීම ගණනය කර නැත. විලම්බිත ආදායම් බදු වත්කම් හා වගකීම් ගණනය කර ඇත්තේ වර්ෂය තුළ දී උපලබ්ධි වූ වත්කම් හා නිදහස් කරන ලද වගකීම් සඳහා අදාළ කර ගැනීමට බලාපොරොත්තු වන ශේෂ පත්‍ර දිනට පනවන ලද හෝ පැනවීමට ඉදිරිපත් කර ඇති බදු අනුපාතයන් (සහ බදු නීතිය) භාවිතා කරමිනි.

විලම්බිත ආදායම් බදු වත්කම් හඳුනාගෙන ඇත්තේ තාවකාලික වෙනස්කම් මත බදු අයකළ හැකි අනාගත ලාභ ප්‍රමාණය අනුව පමණි.

ප්‍රවර්තන වත්කම් ප්‍රවර්තන වගකීම් වලට එරෙහිව පියවීමට හැකි නීති ඇති විට සහ එය එකම බදු අධිකාරියට සම්බන්ධ වූ විට විලම්බිත බදු වත්කම් සහ වගකීම් එකිනෙකට හිලව් වේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට සටහන්

2.4 තොග

යල්පැන ගිය සහ සෙමින් සංචලනය වන තොග සඳහා ගැළපීම් කිරීමෙන් පසු, තොග පිරිවැය හෝ ශුද්ධ උපලබ්ධි අගය යන දෙකෙන් අඩු අගයට ගණනය කර ඇත.

2003 දෙසැම්බර් 31 දිනට පෙර මිල දී ගත් ගිනි නිවීම් උපකරණ වල අමතර කොටස් සහ පරිභෝජන ද්‍රව්‍ය තක්සේරු කළ වටිනාකමට දක්වා ඇති අතර, ඉන් පසුව හරිත සාමාන්‍ය ක්‍රමයට අගය කර තිබේ.

ඉන්ධන ප්‍රථම ලැබීම් ප්‍රථම නිකුත් කිරීමේ ක්‍රමයට අගය කර ඇති අතර, අනිකුත් තොග වර්තමාන ස්ථානයට සහ තත්ත්වයට ගෙන ඒමට දැරූ සියලු පිරිවැය හරිත සාමාන්‍ය ක්‍රමය භාවිතා කරමින් ගිණුම්ගත කර තිබේ.

වසර 10 ක කාලයක් තුල සංචලනය නොවන තොග සඳහා සමාගම ප්‍රතිපාදන සළසා තිබේ.

2.5 වෙළඳ හා වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ

වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ මූලිකව සාධාරණ අගයකට හඳුනා ගන්නා අතර පසුව හානිවීම් සඳහා අඩුකොට ඵලදායි පොළී ක්‍රමය භාවිතා කරමින් ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය ට හඳුනාගෙන ඇත.

වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ බොල් හා අඩමාණ ලැබිය යුතු දෑ වෙනුවෙන් ගැලපීම් කිරීමෙන් පසු පිරිවැයට ගිණුම් ගත කර ඇත.

2.6 මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ

අතැති මුදල්, ඉල්ලුම් තැන්පතු සහ කෙටි කාලීන ඉහළ ද්‍රවශීලතාවයක් ඇති ආයෝජන, අගය වෙනස්වීමේ අවම අවදානමකට ලක් විය හැකි සහ මුදල් ප්‍රමාණයකට පහසුවෙන් පරිවර්තනය කළ හැකි දෑ මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ ලෙස නිර්වචනය කෙරේ.

මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනයේ අරමුණ සඳහා මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ වල අඩංගු වන්නේ බැංකු අයිරාව අඩුකළ ශුද්ධ බැංකු ශේෂ, බැංකු තැන්පතු සහ අතැති මුදල්ය. කෙටි කාලීන ආයෝජන, එනම් අත්පත් කර ගත් දින සිට මාස තුනක් හෝ ඊට අඩු ආයෝජන ද මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ ලෙස සළකා ඇත.

2.7 දේපල, පිරියත හා උපකරණ

සියළු දේපල, පිරියත සහ උපකරණ මූලික වශයෙන් පිරිවැයට දක්වා ඇති අතර ක්ෂය අඩු කර ඓතිහාසික පිරිවැයට පෙන්වා ඇත. වත්කම් සෘජුව අත්පත් කර ගැනිමේ පිරිවැය සහ අයිතමයන් ගලවා ඉවත්කිරීම සඳහාවූ පිරිවැය සහ ඒවා ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම සඳහා වැය කරන ලද පිරිවැය මෙන්ම එම අයිතමය අත්පත් කර ගැනීමේදී හෝ අදාල කාලය තුල තොග වශයෙන් හැර එය භාවිතා කිරීම වෙනුවෙන් දැරූ යම් දෙයක් ඇත්නම් එයද ඓතිහාසික පිරිවැය තුල ඇතුලත් වේ.

ස්වයං නිර්මාණිත වත්කම් වල වටිනාකම සෘජු ද්‍රව්‍ය, සෘජු ශ්‍රමය සහ පොදු කාර්ය වියදම් වලින් සුදුසු කොටසකින් සමන්විත වේ.

වත්කමේ ධාරන අගයෙහි හෝ සුදුසු පරිදි වෙනම වත්කමක් ලෙස හඳුනාගත් පසුව එකතු වූ පිරිවැය ඇතුලත් කොට ඇත්තේ එම අයිතමය මගින් සමාගමට අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ලැබීමට හැකියාවක් ඇති සහ එය විශ්වාසයෙන් යුතුව මැනිය හැකි විට පමණි. ප්‍රතිසම්පාදනය කළ කොටසේ ධාරන අගය වෙනම හඳුනා ගනී. සියළුම අළුත්වැඩියා සහ නඩත්තු වියදම් එය සිදු කළ මූල්‍ය වර්ෂයේ විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයට අය කරයි.

දීර්ඝකාලීන ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘති පිරිවැය අදාල ව්‍යාපෘතිය සම්පූර්ණ කර වත්කම ප්‍රයෝජනයට ගත හැකි තත්වයට පත්වන තුරු නොනිමි ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘති ලෙස ඉදිරියට ගෙන යයි.

දේපල, පිරියත සහ උපකරණ එම වත්කම් වල ප්‍රයෝජනයට ගැනීම ආරම්භ කළ තැන් සිට ඉවත්කරන තුරු එම වත්කම අක්‍රීයව පැවතුනත් ක්ෂය කිරීම පටන් ගනියි. දේපල, පිරියත සහ උපකරණ වල සෑම කොටසකම පිරිවැය මුළු වියදමට අනුව ගත්කළ වැදගත් වේ නම් වෙනම කොටසක් ලෙස ක්ෂය කරයි.

ඉඩම් ක්ෂය කරනු නොලබයි. අනෙකුත් වත්කම් සඳහා ක්ෂය කිරීම සරලමාර්ග ක්‍රමයට අනුව සිදු කරන අතර ඒවායේ පිරිවැය ප්‍රයෝජනවත් පීවිත කාලයෙන් පසු සුන්බුන් වටිනාකම දක්වා බෙදී යන ආකාරයට ගණනය කරයි.

වත්කම්වල ප්‍රයෝජනවත් ජීව කාලය පහත සඳහන් අයුරු ඇස්තමේන්තු කරයි.

ගොඩනැගිලි	වසර 50 දක්වා
පිරියත සහ යන්ත්‍රෝපකරණ	වසර 4 සිට 20 දක්වා
මෝටර් වාහන	වසර 4 සිට 15 දක්වා
ලිබඩු, සවිකිරීම් සහ කාර්යාල උපකරණ	වසර 8 දක්වා
සන්නිවේදන හා ගගන නාවික උපකරණ	වසර 5 සිට 10 දක්වා
වෙනත් උපකරණ	වසර 8 දක්වා
ගුවන් තොටුපල යටිතල පහසුකම්	වසර 8 සිට 50 දක්වා

වත්කමක ධාරන අගය එහි ආවරණය කර ගත හැකි ඇස්තමේන්තුගත අගයට වැඩි නම් ක්ෂණිකව එහි ආවරණිත අගයට ලියාහරිනු ලැබේ.

ප්‍රධාන පරීක්ෂණ ක්‍රියාත්මක කරන විට හඳුනාගැනීමේ නිර්ණායකයන් සෑහීමට පත්විය හැකි නම් පිරියත සහ උපකරණවල ධාරන අගය ප්‍රතිසම්පාදනයක් ලෙස සලකයි.

දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ විකිණීමක් මගින් ඉවත් කළ අවස්ථාවේ දී හෝ ඒවා භාවිතයෙන් හෝ විකිණීමෙන් අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභයක් නොමැති අවස්ථාවන්හි දී ඒවා පොත් පත් වලින් ඉවත් කරනු ලැබේ. මෙසේ පොත් වලින් ඉවත් කිරීමේ දී ඇති වන ලාභය හෝ අලාභය (වත්කමේ ධාරන අගය සහ ශුද්ධ විකුණුම් වටිනාකම අතර වෙනස) වත්කම් ඉවත් කළ වර්ෂයේ විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයට ගළපනු ලැබේ.

සෑම මුල්‍ය වර්ෂයක් අවසානයේ දීම, වත්කම් වල සුන්බුන් අගය, ප්‍රයෝජනවත් ජීවිත කාලය සහ ක්ෂය කිරීමේ ක්‍රමය සමාලෝචනය කරන අතර යෝග්‍ය වන අවස්ථාවක දී ඊට ගැළපුම් සිදු කරයි.

ඉවත්කිරීමේ ලාභ හෝ පාඩු වත්කමේ ධාරන වටිනාකම සහ ලැබූ මුදල සැසඳීමෙන් තීරණය කරනු ලබන අතර විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයේ වෙනත් ආදායම් හෝ (පාඩු) ලෙස හඳුනාගනී.

දේපල, පිරියත සහ උපකරණ අපහායනය

දේපල, පිරියත උපකරණ වල ධාරන අගය ඒවා වෙනස් වීමකදී ආවරණය කර ගත නොහැකි විට නැවත සමාලෝචනය කරනු ලැබේ. ධාරන අගය අපේක්ෂිත යලි ලබා ගැනීමේ අගයට වැඩි වන අවස්ථාවකදී වත්කම යලි ලබා ගැනීමේ ප්‍රමාණයට ලියා හරිනු ලැබේ. හානිකරන අලාභ එම වත්කමේ පූර්ව ප්‍රත්‍යාගණන අතිරික්තයන්ට ගලපා නැත්නම් විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය තුල හඳුනාගනු ලැබේ.

2.8 ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය

සාමාන්‍ය කොටස් ස්කන්ධ ප්‍රාග්ධනය ලෙස වර්ග කර ඇත.

2.9 වෙළඳ ගෙවිය යුතු දෑ

වෙළඳ ගෙවිය යුතු දෑ යනු සාමාන්‍ය ව්‍යාපාරික කටයුතු වලදී සැපයුම්කරුවන්ගෙන් ලබා ගත් භාණ්ඩ හෝ සේවා සඳහා ගෙවීමට වූ බැඳීමයි.

මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශනයේ වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවියයුතු දෑ ලෙස වර්ගීකරණය කර ඇති වගකීම් වන්නේ මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශනයේ දිනෙන් වසරක් තුල හෝ ඉල්ලූ විටක ගෙවීමට නියමිතව ඇති අයිතම් වේ. ජංගම නොවන වගකීම් ලෙස වර්ගීකරණය කර ඇති අයිතමයන් මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශන දිනෙන් වසරකට වැඩි කලකදී ගෙවීමට නියමිත අයිතම් වේ.

වෙළඳ ගෙවියුතු දෑ මූලික වශයෙන් ගනුදෙනු මිල අනුව හඳුනා ගන්නා අතර පසුව සඵල පොළී ක්‍රමය මත ක්‍රමක්ෂය වියදමට මනිනු ලැබේ.

2.10 ණය ගැනීම්

ණය ගැනීම් මූලිකව සාධාරණ වටිනාකමට, ගනුදෙනුව සිදු වූ ශුද්ධ අගයට හඳුනාගෙන ඇත. උත්පාදනයේ (ගනුදෙනු පිරිවැයෙහි ශුද්ධ අගයෙහි) සහ නිදහස් කිරීමේ වටිනාකමෙහි යම් වෙනසක් වේ නම් සඵල පොළී ක්‍රමය භාවිතා කරමින් ණය ලබා ගත් කාලච්ඡේදයේ විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය තුල හඳුනාගෙන ඇත.

ණය පහසුකම් ලබා ගැනීම සඳහා ගෙවන ලද ගාස්තු ණය සම්බන්ධ ගනුදෙනු පිරිවැය ලෙසට හඳුනාගෙන ඇත. මෙහිදී සියළුම ලබා ගැනීම් අවසන් වන තුරු ගාස්තු විලම්භනය කරනු ලැබේ. සියලු පහසුකම් ලබා ගැනීම පිළිබඳ සාක්ෂි නොමැති විට එම පහසුකම අයත්

මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට සටහන්

කාලපරිච්ඡේදයේ කලින් ගෙවීමක් ලෙස ගාස්තු ප්‍රාග්ධනිත කරනු ලබන අතර පහසුකම සම්බන්ධ කාලච්ඡේදයට ක්‍රමක්ෂය කරනු ලැබේ.

2.11 ණය පිරිවැය

පාවිච්චිය සඳහා සූදානම් කිරීමට ප්‍රමාණවත් කාලයක් අවශ්‍ය අත්පත් කරගැනීම්, ඉදිකිරීම් සහ නිෂ්පාදනය කිරීම් සඳහා වූ පොදු සහ විශේෂිත ණය ගැනීම් පිරිවැය එම වත්කම් ප්‍රමාණවත් ලෙස අපේක්ෂිත භාවිතයට සූදානම් වන තුරු වත්කම්හි පිරිවැයටම එකතු කරයි.

කෙටි කාලීන ආයෝජන මත ඉපයූ ආදායම් වෙනුවෙන් වූ වියදම් ප්‍රාග්ධනිත කල හැකි ණය පිරිවැයෙන් අඩු කොට දක්වයි. අනෙකුත් සියලුම ණය පිරිවැය ඒවා සිදු වූ කාලපරිච්ඡේදයේදී ලාභය හෝ පාඩුව ලෙස හඳුනා ගනියි.

2.12 ප්‍රතිපාදන

සමාගම විසින් ප්‍රතිපාදන ගිණුම් ගත කර ඇත්තේ ප්‍රවර්තන බැඳියාවක් ඇති පසුගිය සිදුවීමක් සම්බන්ධයෙන් සම්පත් පිටතට ගලායාමක් සහ ආර්ථික වාසි අහුරාලීමක් ඇති, ස්ථිර ලෙසම බැඳීම් නිදහස් කිරීමක් කළ යුතු හා විශ්වාස කළ හැකි ආකාරයෙන් බැඳීම් වල වටිනාකම ඇස්තමේන්තු කළ හැකි අවස්ථාවන් සඳහාය. මුදලෙහි කාලීන වටිනාකමෙහි වෙනස්කම මත ඇති බලපෑම ප්‍රමාණාත්මක නම්, අපේක්ෂිත අනාගත මුදල් ප්‍රවාහයන් මුදලෙහි කාලීන අගයෙහි වෙළඳපල තත්වය සහ සුදුසු පරිදි වත්කමට විශේෂ වූ අවදානම පිළිබිඹු වන පූර්ව බදු අනුපාතයකට වට්ටම් කර ඒ සඳහා ප්‍රතිපාදනය තීරණය කර ඇත. වට්ටම් කිරීම භාවිතා කෙරෙන අවස්ථාවල කාලයත් සමග ප්‍රතිපාදනයේ වැඩි වීම පොලී වියදමක් ලෙස හඳුනාගෙන ඇත.

2.13 විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ බැඳීම්

අ) නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම

නිශ්චිත දායකත්ව සැලැස්මක් යනු වෙනම ඒකකයකට සමාගම ගෙවන ස්ථාවර දායකත්වයක් යටතේ වූ විශ්‍රාමික සැලසුමකි. සේවකයින්ගේ පෙර සහ වර්තමාන සේවයට අදාලව සියළුම සේවකයින්ට ප්‍රතිලාභ ගෙවීමට ඒකකය සතුව ප්‍රමාණවත් අරමුදල් නැත්නම් අමතර දායක මුදල් ගෙවීමට නෛතික හෝ කොන්ත්‍රාත්තුගත බැඳීමක් සමාගමට නොමැත.

නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්මක් යනු නිශ්චිත දායකත්ව සැලැස්මක් නොවන විශ්‍රාමික සැලසුමකි.

නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලසුම් නිර්වචනය කර ඇත්තේ වයස, සේවාකාලය සහ වන්දි යන සාධකවල එකක් හෝ කීපයක් මත විශ්‍රාම යාමේදී එකී විශ්‍රාමය මත සේවකයා ලබන විශ්‍රාමික ප්‍රතිලාභයේ ප්‍රමාණයක් ලෙසය.

නිශ්චිත විශ්‍රාමික ප්‍රතිලාභ සැලසුම් ලෙස මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශනයේ හඳුනාගෙන ඇති වගකීම වාර්තා කරන කාලච්ඡේදය අවසානයට නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ බැඳීමෙහි වර්තමාන අගයෙන් සැලසුම් කල වත්කම්වල සාධාරණ වටිනාකම අඩුකල ප්‍රමාණයයි. නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ බැඳීම පුරෝකථනය කළ ඒකක බැර ක්‍රමය භාවිතා කරමින් ස්වාධීන ආයුගණක මගින් වාර්ෂිකව ගණනය කරයි. නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ බැඳීම්වල වර්තමාන අගය අපේක්ෂිත අනාගත මුදල් ගලායාම්, ප්‍රතිලාභ ගෙවන මුදලින් හඳුන්වා දුන් සහ ප්‍රතිලාභ බැඳීමට සම්බන්ධ පරිණත වීමක් ඇති උසස් තත්වයේ සංස්ථාමය බැඳුම්කරවල පොළී අනුපාත භාවිතා කොට වට්ටම් කිරීමෙන් තීරණය කරයි. මෙම බැඳුම්කර සඳහා හොඳ වෙළඳපලක් නොමැති රටවල රාජ්‍ය බැඳුම්කර වල වෙළඳපල අනුපාතය භාවිතා කරයි.

වර්ෂයේ නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ බැඳීම් ගණනය කිරීම සඳහා සමාගම ස්වාධීන ආයුගණක තක්සේරු සේවාවක් ලබා ගෙන ඇත.

පළපුරුද්දෙන් සිදුකරන ගැලපීම්වලින් සහ ආයුගණන උපකල්පනයන්ගෙන් වන ආයුගණන වාසි හෝ පාඩු ඒවා පැනනැගුනු විට කාලච්ඡේදයේ වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයට අයකිරීම හෝ ස්කන්ධයට බැරකිරීම හෝ කරනු ලැබේ.

ආ) නිශ්චිත දායකත්ව සැලැසුම්

ශ්‍රී ලංකාව තුල සමාගමෙහි සියළුම සේවකයින් සේවක අර්ථ සාධක අරමුදලේ සහ සේවා නියුක්තිකයන්ගේ භාරකාර අරමුදලේ සාමාජිකයෝ වෙති. අදාල සේවකයින්ගේ මූලික හෝ ඒකාබද්ධ වැටුපෙන් පිළිවෙලින් 12% හා 3% ක් එම අරමුදල්වලට සමාගම විසින් බැර කරනු ලැබේ.

2.14 ප්‍රදානයන් හා සහනාධාරයන්

වත්කම් වලට සම්බන්ධ මූල්‍ය ප්‍රදාන පිරිවැයට හඳුනාගන්නා අතර වත්කමේ ප්‍රයෝජනවත් ජීවිත

කාලය තුල මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශනයේ විලම්බනය කොට විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයට බැර කරනු ලබයි.

2.15 මූල්‍ය නොවන වත්කම් අපහායනය

අවිනිශ්චිත ප්‍රයෝජනවත් ආයු කාලයක් ඇති වත්කම් (උදාහරණයක් ලෙස කීර්තිනාමය හෝ පාවිච්චි කිරීමට සූදානමක් නැති අස්පෘශ්‍ය වත්කම්) ක්‍රමක්ෂය කිරීමට යටත් නොවන අතර වාර්ෂිකව අපහායනය සඳහා පරීක්ෂා කරයි. ක්‍රමක්ෂය සඳහා යටත් වන වත්කම් ඒවායේ ධාරන අගය නැවත ලබා ගත නොහැකි යයි වෙනස්කම් මගින් හෝ සිදුවීම් මගින් හඟවන විට සමාලෝචනය කරනු ලැබේ.

වත්කමෙහි ධාරන අගය එහි නැවත ලබා ගත හැකි අගය ඉක්මවන ප්‍රමාණයට අපහායන පාඩුව හඳුනා ගනියි. වත්කමේ සාධාරණ අගයෙන් විය විකිණීමේදී හෝ පාවිච්චි කිරීමේ දී දැරෑ පිරිවැය අඩු කිරීම යන දෙකෙන් ඉහළ අගය නැවත අයකළහැකි ප්‍රමාණය වේ. අපහායනය තක්සේරු කිරීමේ අරමුණ සඳහා වෙනම හඳුනා ගත හැකි මුදල් ප්‍රවාහ (මුදල් ජනිත ඒකක) අනුව පහළ මට්ටමේ සිට පෙල ගස්වනු ලැබේ. කීර්තිනාමය හැර මූල්‍ය නොවන වත්කම් අපහායනය වීමක් ඇත්නම් සෑම වාර්තා කරන දිනයක් වෙනුවෙන්ම අවශ්‍ය ගැලපුම් සඳහා සමාලෝචනය කරනු ලැබේ.

2.16 මූල්‍ය වත්කම්

2.16.1 වර්ගීකරණය

සමාගම එහි මූල්‍ය වත්කම් මතු දැක්වෙන පරිදි ලාභ හෝ පාඩු මත සාධාරණ අගයකට, ණය සහ ලැබියයුතුදෑ, විකිණීම සඳහා ඇති සහ කල් පිරෙන තෙක් රඳවා ගත් වශයෙන් වර්ගීකරණය කරයි. මූල්‍ය වත්කම් අත්පත් කර ගත් අරමුණ මත වර්ගීකරණය රඳා පවතියි. කළමනාකාරීත්වය එහි මූල්‍ය වත්කම් වර්ගකිරීම ආරම්භක හඳුනාගැනීමේ සිට තීරණය කරන අතර සෑම වාර්තාකරන දිනයකදීම එය නැවත අගය කරනු ලැබේ.

අ) ලාභ හෝ පාඩු මත සාධාරණ අගයක් යටතේ මූල්‍ය වත්කම්

මේ යටතේ මූල්‍ය වත්කම් වර්ගීකරණය කරනු ලබන්නේ කළමනාකාරීත්වය ප්‍රධාන වශයෙන්ම කෙටිකාලයක් තුල විකිණීමේ අරමුණින් ඒවා අතපත් කරගන්නේ නම් ය. මාස 12 ක කාලයක් ඇතුලත පියවීමට බලාපොරොත්තු වේ නම් මෙම වර්ගයේ වත්කම් ජංගම වත්කම් යටතේ වර්ගකරනු ලබයි. එසේ නොමැති නම් ඒවා ජංගම නොවන වත්කම් යටතේ වර්ගීකරණය කරයි. මින් වෙනස් වන ව්‍යුත්පන්නයන්ද ඉදිරි මිල ගිවිසුමක නොමැති නම් ලාභ හෝ පාඩු හරහා සාධාරණ අගයකට මූල්‍ය වත්කම් ලෙස වර්ග කරයි.

ආ) ණය සහ ලැබිය යුතු දෑ

ණය සහ ලැබී යුතු දෑ යනු ක්‍රියාකාරී වෙළඳපල තුල ප්‍රකාශ නොවන ස්ථාවර හෝ තීරණය කළ හැකි ගෙවීමක් සහිත ව්‍යුත්පන්න නොවන මූල්‍ය වත්කම් වේ. වාර්තාකරණ දිනයේදී පරිණත වීමට මාස 12 කට වැඩි කාලයක් ගන්නා වත්කම් හැර මෙම වත්කම් ජංගම වත්කම් යටතේ දක්වයි. පරිණත වීමට මාස 12 කට වැඩි කාලයක් ගන්නා වත්කම් ජංගම නොවන වත්කම් යටතේ වර්ගීකරණය කරයි. සමාගමේ ණය සහ ලැබිය යුතු දෑ මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශනයේ "වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ සහ මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ" යන වර්ග දෙකෙන් සමන්විත වේ.

ඇ) පරිණත වන තෙක් තබා ගන්නා ආයෝජන

පරිණත වන තෙක් තබා ගන්නා ආයෝජන යනු ස්ථිර හෝ තීරණය කළ ගෙවීමක් සහිත වෙනස් නොවන සහ ස්ථාවර පරිණතයක් එනම් පරිණත වන තෙක් තබා ගැනීමේ හැකියාව සහ කැමැත්ත ඇති ව්‍යුත්පන්න නොවූ මූල්‍ය වත්කම් වේ.

ඈ) විකිණීම සඳහා ඇති

විකිණීම සඳහා ඇති මූල්‍ය වත්කම් මෙම වර්ගය යටතේ දැක්වෙන හෝ නැතිනම් වෙනත් වර්ග යටතේ වර්ගීකරණය නොවන ව්‍යුත්පන්න නොවන වත්කම් වේ. මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශන දිනයේ සිට මාස 12 ක කාලයක් තුල ඒවා ඉවත් කිරීමට කළමනාකරණය තීරණය නොකරන්නේ නම් මෙම වත්කම් ජංගම නොවන වත්කම් යටතේ දක්වයි.

2.16.2 හඳුනා ගැනීම සහ මැනීම

මූල්‍ය වත්කම් වල මිලදී ගැනීම සහ විකිණීම සමාගම ඒ සඳහා සම්බන්ධ වන වෙළඳ දිනට හඳුනාගනියි. ආයෝජන මූලික වශයෙන් ලාභ හෝ පාඩු මත වූ සාධාරණ අගයකට නොව සියළු මූල්‍ය වත්කම් සඳහා වූ ගනුදෙනු පිරිවැය ඇතුලත් සාධාරණ අගයකට හඳුනා ගනියි. ලාභ හෝ පාඩු හරහා සාධාරණ වටිනාකමක් දරන මූල්‍ය වත්කම් සාධාරණ අගයකට හඳුනාගන්නා අතර ගනුදෙනු

මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට සටහන්

පිරිවැය විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයේ වියදමක් ලෙස හඳුනාගෙන ඇත. මූල්‍ය වත්කම් යටි අත්පත් කර ගන්නේ ආයෝජන කල් ඉකුත් වී හෝ මාරු වී ඇතිවිට සහ සමාගම සියළු අවදානම් හිමිකාරිත්වයට මාරු කළ විට පමණි. විකිණීම සඳහා ඇති මූල්‍ය වත්කම් සහ ලාභ හෝ පාඩු මතින් ඇතිවන මූල්‍ය වත්කම් පසුව සාධාරණ අගයකට ගෙනයයි. ණය සහ ලැබිය යුතු දෑ සඵල පොලී ක්‍රමය භාවිතා කරමින් ක්‍රමක්ෂය පිරිවැයට ඉදිරියට ගෙනයයි.

ලාභ හෝ පාඩු හරහා සාධාරණ අගයකට වර්ග කරන මූල්‍ය වත්කම් වල සාධාරණ අගයේ වෙනස නිසා ඇති වන වාසි හෝ පාඩු ඒවා පැන නගින කාලයට අදාල විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයේ ලාභ/(පාඩු) - ශුද්ධ යන ශීර්ෂය යටතේ ඉදිරිපත් කරයි.

ලාභ හෝ පාඩු මතින් සාධාරණ අගයක් ලෙස සැලකෙන මූල්‍ය වත්කම් වලින් ලැබෙන ලාභාංශ ආදායම් ගෙවීමක් ලැබීමේ සමාගමේ අයිතිය තහවුරු වූවිට විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයේ වෙනත් ආදායම් වල කොටසක් ලෙස හඳුනා ගැනේ.

විකිණීම සඳහා ඇති සේ වර්ග කළ මූල්‍ය සහ මූල්‍ය නොවන සුරැකුම්වල සාධාරණ අගයෙහි වෙනස් කම් වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් යටතේ හඳුනාගනියි. විකිණීම සඳහා ඇති සේ වර්ග කළ සුරැකුම් විකිණීම හෝ අපහායනය කලවිට සමුච්චිත සාධාරණ වටිනාකමට ගැලපීම ස්කන්ධ යටතේ හඳුනා ගන්නා අතර එය 'ආයෝජන සුරැකුම් වල ලාභ හෝ පාඩු' ලෙස විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයේ ඇතුලත් වේ.

විකිණීම මත ඇති සුරැකුම් වල පොලිය සඵල පොලී ක්‍රමය භාවිතා කරමින් ගණනය කරන අතර විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයේ වෙනත් ආදායම් වල කොටසක් ලෙස දැක්වේ. විකිණීම සඳහා ඇති ස්කන්ධ උපකරණ මත ලාභාංශ සමාගමට එය ලැබීමේ අයිතිය තහවුරු වූ විට විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයේ වෙනත් ආදායම් වල කොටසක් ලෙස හඳුනා ගනියි.

2.17 මූල්‍ය උපකරණ හිලව්කිරීම

හඳුනාගත් ප්‍රමාණය හිලව් කිරීමට නීතියෙන් බලකළ හැකි අයිතියක් ඇති විට සහ ඒ සමගම වගකීම පියවූ විට මූල්‍ය වත්කම් සහ වගකීම් එකිනෙකට හිලව් වන අතර ශුද්ධ අගය මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශනයේ වාර්තා කරයි. නෛතිකව බලාත්මක කිරීමේ අයිතිය අනාගත සිදුවීම් මත අසම්භාව්‍යයක් නොවියයුතු අතර සාමාන්‍ය ව්‍යාපාර කටයුතුවලදී මෙන්ම සමාගමේ හෝ අදාල පාර්ශවයන්ගේ පැහැර හැරීම, බුන්වත්වීම හෝ බංකොලොත් වීම යන සිදුවීම් වලදී බලාත්මක වියයුතුය.

2.18 මූල්‍ය වත්කම් අපහායනය

අ) ක්‍රමක්ෂය පිරිවැයට පවත්වා ගන්නා වත්කම්

සමාගම මූල්‍ය වත්කම් හෝ මූල්‍ය වත්කම් කාණ්ඩ අපහායනය වීම පිළිබඳව විෂයාත්මක සාක්ෂි ඇත්ද යන්න සෑම වාර්තාකරණ කාලපරිච්ඡේදයක් අවසානයේදීම තක්සේරු කරයි. මූල්‍ය වත්කම් හෝ මූල්‍ය වත්කම් කාණ්ඩ වල අගය අඩුවීමක් හෝ අගය අඩුවීම අනුව පාඩුවක් මුලිකව හඳුනා ගත් වත්කම් (පාඩුවක් සිදුවන අවස්ථාවක්) සහ පාඩු සිදුවීමක් (සිදුවීම්) වැනි සිදුවීම් ගනනාවක ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ඇස්තමේන්තු කළ අනාගත මුදල් ප්‍රවාහ මත බලපාන්නේ නම් එය විශ්වාසදායි ලෙස තක්සේරු කළ හැකිය.

අපහායනය වීමේ සාක්ෂිවලට ණය ගැතියන් හෝ ණයගැති කාණ්ඩ වල සැලකිය යුතු මූල්‍ය අපහසුතා, පොලි හෝ මුල් මුදල ගෙවීම පැහැර හැරීම හෝ නොගෙවා සිටීම, බුන්වත් වීමේ සම්භාවිතාව හෝ වෙනත් මූල්‍ය අපහසුතා ඇතුලත් වන අතර නිරීක්ෂණය කළ දත්ත මගින් හිඟ මුදල්වල වෙනස්වීම් හෝ ප්‍රමාදවීම් සමග සම්බන්ධිත ආර්ථික කොන්දේසි වැනි අනාගත මුදල් ප්‍රවාහ වල සැලකියයුතු අඩුවීමක් ආදිය ද පෙන්නුම් කරයි.

ණය සහ ලැබිය යුතු දෑ වල පාඩු ප්‍රමාණය වත්කමේ ධාරන අගය සහ මූල්‍ය වත්කම් වල සඵල පොලී අනුපාත මත වට්ටම් කළ අනාගත මුදල් ප්‍රවාහ වල වර්තමාන අගය (තවමත් දැරීමට සිදු නොවූ අනාගත ණය පාඩු හැර) අතර වෙනස ලෙස මනිනු ලබයි. වත්කමේ ධාරන අගය අඩුකරන අතර අලාභය විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයට හඳුනා ගනියි. ණය හෝ පරිණත වීම දක්වා තබාගන්නා ආයෝජන සඳහා විචල්‍ය පොළී අනුපාතයක් ඇත්නම් අගය අඩු වීම මැනීම සඳහා යොදා ගැනෙන වට්ටම් අනුපාතය වන්නේ ගිවිසුම යටතේ තීරණය කරනු ලබන ප්‍රවර්තන සඵල පොළී අනුපාතයයි. ප්‍රායෝගික වාසියක් ලෙස නිරීක්ෂිත වෙළඳපල මිල භාවිතයෙන් මූල්‍ය උපකරණ වල සාධාරණ අගය පදනම් කර ගෙන සමාගම අපහායනය මනිනු ලබයි.

පසුව එන කාල පරිච්ඡේදයේදී අපහායන පාඩුවේ ප්‍රමාණය පහළයන්නේ නම් හා අපහායනය හඳුනාගැනීමෙන් පසු සිදුවීමකට පහළයාම සම්බන්ධ නම් කලින් හඳුනාගත් අපහායන පාඩුවේ ප්‍රතිවර්තනය විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය තුල හඳුනා ගනු ලබයි.

ආ) විකිණීමට ඇති සේ වර්ගකළ වත්කම්

සමාගම සෑම වාර්තාකරන කාලපරිච්ඡේදයක් අවසානයේදීම මූල්‍ය වත්කම් හෝ මූල්‍ය වත්කම් කාණ්ඩ වල අගය අඩුවීමක් දැක්වෙන ඇඟවීම් ඇද්ද යන්න තක්සේරු කරයි. ණය සුරැකුම් සම්බන්ධයෙන් සමාගම ඉහත (අ) කොටසේ දැක්වූ ක්‍රමෝපායන් අනුගමනය කරයි. විකිණීමට ඇති ගණයට වර්ග කළ ස්කන්ධ ආයෝජන සම්බන්ධයෙන් සුරැකුමෙහි සාධාරණ වටිනාකම සුවිශේෂී ලෙස හෝ දිගුකාලීන පහත වැටීමක් ලෙස එහි පිරිවැයට පහතින් තිබීම එම වත්කමේ අගය පහත වැටීමේ ලක්ෂණයක් වේ. විකිණීම සඳහා ඇති මූල්‍ය වත්කම් සම්බන්ධයෙන් එවැනි සාක්ෂි වෙතොත් සමුච්චිත පාඩුව, අත්පත් කර ගැනීමේ පිරිවැය සහ ප්‍රවර්තන සාධාරණ අගයෙන් ලාභ හෝ පාඩු ලෙස කලින් හඳුනාගත් මූල්‍ය වත්කම් මත හානි අඩුවීමක් වෙතොත් එය අඩුකර ඒ අතර වෙනස, ලාභ හෝ පාඩු ලෙස හඳුනා ගෙන ස්කන්ධයෙන් ඉවත්කරයි. ස්කන්ධ ආයෝජන මත හඳුනාගත් අපහායන පාඩු විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය හරහා ප්‍රතිවර්තනය නොකරයි. පසු කාල පරිච්ඡේදයේදී විකිණීම සඳහා පවත්නා වර්ගය යටතේ නම් කළ ණය උපකරණ වල සාධාරණ අගයෙහි ආපසු වැඩිවීමක් වූයේ නම් සහ එම වැඩිවීම ලාභය හෝ අලාභය තුල ඇති අපහායන අලාභය හඳුනා ගැනීමෙන් පසුව ඇති වූවක් නම්, එම අපහායන අලාභය විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයට යලි ගලපනු ලැබේ.

2.19 මූල්‍ය වගකීම්

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

2.20 ආදායම් හඳුනාගැනීම

ආදායම හඳුනා ගැනීම කරනුයේ සමාගමට ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ගලා ඒම සිදු වේ නම් සහ ආදායම් හා ඒ ආශ්‍රිතව ඇතිවන හෝ ඇතිවිය හැකි වියදම් විශ්වාසයෙන් යුතුව මැනිය හැකි නම් පමණි. ආදායම ලැබූ ප්‍රතිෂ්ඨාවේ සාධාරණ අගය හෝ වෙළඳ වට්ටම් හෝ විකුණුම් බදු වල ලැබිය යුතු ශුද්ධ අගය මත මනිනු ලැබේ. ආදායම හඳුනා ගැනීමේ අරමුණ සඳහා පහත සඳහන් විශේෂිත නිර්ණායකයන් භාවිතා කරයි.

අ) සේවා සැපයීමේදී

සේවා සැපයීමෙන් ලැබුණු ආදායම එම සේවාව සැපයූ හෝ ක්‍රියාත්මක කළ ගිණුම් කාල පරිච්ඡේදය තුලදී හඳුනාගනියි.

ආ) පොළිය

අයකර ගැනීමේ අවිනිශ්චිතතාවයක් නොමැති නම් පොළිය උපචිත ආකාරයෙන් හඳුනා ගනියි.

ඇ) කුලී ආදායම්

කුලී ආදායම කුලී ගිවිසුමේ විස්තර කොට ඇති පරිදි උපචිත පදනම මත හඳුනා ගනී.

ඈ) වරලත් ගාස්තු සහ සහන

අදාල ගිවිසුමේ හරයට අනුකූලව වරලත් (පැවරුම්) ගාස්තු සහ සහන උපචිත පදනම මත හඳුනා ගනියි.

ඉ) ජාත්‍යන්තර/අභ්‍යන්තර ගොඩබැසීමේ සහ නැවතුම් ආදායම්

ගොඩබැසීමේ සහ නැවතුම් ආදායම, අවම ගාස්තු සහ ගුවන් තොටුපලේ අංගනයෙහි නැවතුම් කාලයට යටත්ව උපරිම ඉහළ නැංවීමේ බර (MTOW) මත පදනම් වන අතර උපචිත පදනම මත හඳුනාගනියි.

ඊ) හරහා පියාසර ආදායම

හරහා පියාසර ආදායම ගුවන් යානයේ උපරිම ඉහළ නැංවීමේ බර මත පදනම්ව ගණනය කරන අතර උපචිත පදනම මත හඳුනාගනියි.

උ) ගුවන් පාලම් ආදායම

ගුවන් පාලම් ආදායම ගුවන් පාලම පාවිච්චි කරන කාලය සහ ගුවන් යානා වර්ගය මත පදනම්ව ගණනය කරනු ලබන අතර ආදායම උපචිත පදනම මත හඳුනාගනියි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට සටහන්

ඌ) ගුවන් යානයට නැගීමේ බදු

ගුවන්යානයට නැගීමේ බදු ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් මූල්‍ය පණතට අනුව ඒකතු කරනු ලබන අතර ඇමරිකා ඒක්සත් ජනපද ඩොලර් 9.75 ක් ගු.ගු.සේ. සමාගමට ප්‍රේෂණය කරයි. ආදායම මුදල් පදනම මත හඳුනාගනියි.

එ) ඇතුල් වීමේ අවසර පත් ගාස්තු, වාහන නැවතුම් ගාස්තු සහ දැනුම්දීම් පුවරු

ආදායම හඳුනාගැනීම සහ ඒකතු කිරීම මුදල් පදනම මත හඳුනාගනියි.

ඒ) වෙනත්

විවේක ස්ථාන ආදායම් ගෙවීමේ ක්‍රමය අනුව මුදල් සහ උපචිත පදනම මත හඳුනාගනියි.

දැවීමේ උපකරණ ආදායම් උපචිත පදනම මත හඳුනා ගනියි.

අනෙකුත් ආදායම් මූලාශ්‍ර ගෙවීමේ ක්‍රමය අනුව මුදල් සහ උපචිත පදනමෙන් හඳුනාගනියි.

3. මූල්‍ය අවදානම් කළමනාකරණය

3.1 මූල්‍ය අවදානම් සාධක

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

අ) වෙළඳපල අවදානම

(i) විදේශ විනිමය අවදානම

සමාගම විනිමය අනුපාතයන්හි උච්චාවචනයන්ට සංවේදී වන අතර ප්‍රධාන වශයෙන් ඒක්සත් ජනපද ඩොලර්, යුරෝ සහ ජපන් යෙන් වලට අනුව ශ්‍රී ලංකා රුපියලේ උච්චාවචනයන්ට විවෘතව පවතී. සමාගමේ ක්‍රියාකාරී මුදල් වන්නේ ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වන අතර බොහෝ ගනුදෙනු සිදුකරනු ලබන්නේ රුපියල් වලිනි. අනෙකුත් මුදල් විදේශ ණය ගෙවීම් සඳහා විදේශ මුදල් ලෙස සැලකේ. සමහර වෙළඳ සහ අනෙකුත් ලැබිය යුතු දෑ මෙන්ම 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 හසු වෙයි. විදේශ මුදල් වල විනිමය අනුපාත වෙනස් කම් සමාගමේ ලාභ හෝ පාඩු කෙරේ බලපායි. උදාහරණයක් ලෙස ඒක්සත් ජනපද ඩොලරයට එරෙහිව ශ්‍රී ලංකා රුපියල දුර්වල වීම වෙනම් මහා භාණ්ඩාගාරය විදේශ මුදලින් ලබා ගෙන ඇති ණය ගෙවීමට යාමේදී සමාගමේ ලාභදායිතාවයට අහිතකර ලෙස බලපෑ හැකිය.

ඇමරිකානු ඩොලර්, යුරෝ සහ ජපන් යෙන් වලට එරෙහිව අනෙකුත් සියළු විචල්‍යයන් නොවෙනස්ව තිබියදී ශ්‍රී ලංකා රුපියලේ විනිමය අනුපාතිකයෙහි වියහැකි සාධාරණ වෙනස්කම්වලට සමාගමේ සංවේදීතාවය පහත දැක්වෙන වගුවෙන් පෙන්වයි. සමාගමේ මූල්‍ය උපකරණ සමාගමේ ඉදිරිපත් කරන සහ ලිඛිත මුදල් වන ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් නම් කළ පසු ඇමරිකානු ඩොලර් සහ ජපන් යෙන් ප්‍රධාන මුදල් වෙයි. ස්කන්ධය මත ඇමරිකානු ඩොලර්, යුරෝ සහ ජපන් යෙන් විනිමය අනුපාතයන්ගේ වෙනස්වීම් වල බලපෑම පහත දැක්වෙන වගුවෙහි සඳහන් වේ.

ශ්‍රී ලංකා රුපියලට එරෙහිව ඇමරිකානු ඩොලර් විනිමය අනුපාතයේ සංවේදීතාව

	2017 ලාභයේ වැඩිවීම/(අඩුවීම) (ශ්‍රී ල.රුපියල්)	2016 ලාභයේ වැඩිවීම/(අඩුවීම) (ශ්‍රී ල. රුපියල්)
ඇමරිකානු ඩොලර් වලින් 10% ක වැඩිවීම/අඩුවීම (2016 - 10%)	**(54,563,283)**	(90,680,460)
ඇමරිකානු ඩොලර් වලින් 15% ක වැඩිවීම/අඩුවීම (2016 - 15%)	**(81,844,925)**	(136,020,696)
ඇමරිකානු ඩොලර් වලින් 20% ක වැඩිවීම/අඩුවීම (2016 - 20%)	**(109,126,566)**	(181,360,920)

ශ්‍රී ලංකා රුපියලට එරෙහිව යුරෝ විනිමය අනුපාතයේ සංවේදීතාව

	2017 ලාභයේ වැඩිවීම/(අඩුවීම) (ශ්‍රී ල. රුපියල්)	2016 ලාභයේ වැඩිවීම/(අඩුවීම) (ශ්‍රී ල. රුපියල්)
යුරෝ වලින් 10% ක වැඩිවීම/අඩුවීම (2016 - 10%)	**(903,773)**	(972,499)
යුරෝ වලින් 15% ක වැඩිවීම/අඩුවීම (2016 - 15%)	**(1,355,660)**	(1,458,748)
යුරෝ වලින් 20% ක වැඩිවීම/අඩුවීම (2016 - 20%)	**(1,807,546)**	(1,944,998)

ශ්‍රී ලංකා රුපියලට එරෙහිව ජපන් යෙන් විනිමය අනුපාතයේ සංවේදීතාව

	2017 ලාභයේ වැඩිවීම/(අඩුවීම) (ශ්‍රී ල. රුපියල්)	2016 ලාභයේ වැඩිවීම/(අඩුවීම) (ශ්‍රී ල. රුපියල්)
යෙන් වලින් 10% ක වැඩිවීම/අඩුවීම (2016 - 10%)	**(85,266,140)**	(86,054,995)
යෙන් වලින් 15% ක වැඩිවීම/අඩුවීම (2016 - 15%)	**(127,899,209)**	(129,082,492)
යෙන් වලින් 20% ක වැඩිවීම/අඩුවීම (2016 - 20%)	**(170,532,280)**	(172,109,990)

(ii) මුදල් ප්‍රවාහය සහ සාධාරණ වටිනාකම් පොළී අනුපාත අවදානම

සමාගමේ පොළී අනුපාත අවදානම ඇමරිකානු ඩොලර්, යුරෝ සහ ජපන් යෙන් වලින් පවත්වා ගනු ලැබූ දීර්ඝකාලීන ණය ගැනීම්වලින් පැනනගියි. මේවා ස්ථාවර අනුපාතයකට නිකුත් කරනු ලබන අතර එමගින් ණය ගැනීම් මත මුදල් ප්‍රවාහ පොළී අනුපාත අවදානම ලිහිල් කරයි. මෙය තවදුරටත් විචල්‍ය අනුපාත වලට මුදල් දැරීම මගින් තවදුරටත් ලිහිල් වෙයි. ස්ථාවර අනුපාතයන්ට නිකුත් කළ ණයගැනීම් සමාගමේ සාධාරණ වටිනාකම් පොළී අනුපාත අවදානම පෙන්නුම් කරයි.

සමාගම මෙම පොළී අනුපාතයන්ගේ චලනය පසුගිය වසර හතරක් තිස්සේ සලකා බැලූ අතර පොළී අනුපාතයන්ගේ මෙම චලනය ස්කන්ධය කෙරේ ප්‍රමාණාත්මක බලපෑමක් ඇති නොකරන බවට නිගමනය කර ඇත.

(ආ) ණය අවදානම

ණය අවදානම මතුවන්නේ බාහිර පාර්ශවයන්ගේ වෙළඳ සහ අනෙකුත් ලැබියයුතු දෑ මගිනි.

(ඇ) ද්‍රවශීලතා අවදානම

මුදල් ප්‍රවාහ පුරෝකථනය මූල්‍ය අංශය විසින් ක්‍රියාත්මක කරයි. මෙහෙයුම් අවශ්‍යතා වලට සෑහෙන මුදල් ඇති බවට සහතික කිරීමට සමාගමේ ද්‍රවශීල අවශ්‍යතා පුරෝකථනය කිරීම මූල්‍ය අංශය මගින් අධීක්ෂණය කරයි. එවැනි පුරෝකථන සමාගමේ ණය මූල්‍යයන සැලසුම්, අනුකූලතා සම්මුතීන්, අභ්‍යන්තර ශේෂ පත්‍ර අනුපාත ඉලක්ක සමග

අනුකූල වේ නම් සහ අදාලවේ නම් බාහිර රෙගුලාසි සහ නෛතික අවශ්‍යතා සැලකිල්ලට ගනියි. උදාහරණයක් ලෙස මුදල් සීමාවන්.

කාරක ප්‍රාග්ධන අවශ්‍යතා ඉක්මවා සමාගම අත ඇති අතිරික්ත මුදල් ද්‍රවශීලතා අවදානම ලිහිල් කර ගැනීමට රජයේ සුරැකුම් වල ආයෝජනය කරයි.

3.2 ප්‍රාග්ධන අවදානම කළමනාකරණය

ප්‍රාග්ධනය කළමනාකරණය කිරීමේ දී සමාගමේ අරමුණු වන්නේ කොටස් හිමියන් වෙත ප්‍රතිලාභ ලබා දෙනු පිණිස සමාගම අඛණ්ඩව පවත්වා ගැනීමේ හැකියාව ආරක්ෂා කිරීම, අනෙකුත් පාර්ශව කරුවන්ට ප්‍රතිලාභ ලබා දීම සහ ප්‍රාග්ධන පිරිවැය අඩු කිරීම සඳහා ප්‍රශස්ථ ප්‍රාග්ධන ව්‍යුහයක් පවත්වා ගැනීම වේ. ප්‍රාග්ධන ව්‍යුහය ගැලපීම හෝ පවත්වා ගැනීම පිණිස සමාගම කොටස් හිමියන් වෙත ගෙවනු ලැබූ ලාභාංශ ගැලපීම, කොටස් හිමියන් වෙත ප්‍රතිලාභ ගැලපීම, නව කොටස් නිකුත් කිරීම හෝ ණය අඩුකිරීම 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 අනුපාතය පදනමින් ප්‍රාග්ධනය අධීක්ෂණය කරයි. මෙම අනුපාතය මුළු ණය මුළු ප්‍රාග්ධනයෙන් බෙදීමෙන් ගණනය කරයි. ණය ලෙස ගණනය කරනුයේ මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශනයේ දැක්වෙන "ජංගම සහ ජංගම නොවන" මුළු ණය ගැනීම් වේ. මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශනයේ දැක්වෙන පරිදි මුළු ප්‍රාග්ධනය ස්කන්ධය ලෙස ගණනය කරයි.

2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට හා 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට තෝලන අනුපාතය පහත සඳහන් පරිදි වේ:

	2017 රු.	2016 රු.
මුළු ණය ගැනීම් (සටහන්)	**42,780,163,810**	37,679,349,374
අඩුකළා - මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ (සටහන් 18)	**(30,326,575,782)**	(22,707,949,070)
ශුද්ධ ණය	**12,453,588,028**	14,971,400,304
මුළු ස්කන්ධ ප්‍රමාණය	**23,263,685,629**	16,436,210,776
මුළු ප්‍රාග්ධනය	**35,717,273,657**	31,407,611,080
තෝලන අනුපාතය	**35%**	48%

ඉහත සඳහන් ණය ගැනීම් සම්පූර්ණයෙන්ම මහා භාණ්ඩාගාරය හරහා බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල, රත්මලාන ගුවන් තොටුපල සහ මත්තල රාජපක්ෂ අන්තර්ජාතික ගුවන් තොටුපල සංවර්ධනය කිරීම සඳහා පවත්නා වෙළඳපල අනුපාත අනුව රන් පවුම් සහතික මත ලබාගත් ණය වලින් සමන්විත වේ. වට්ටම් කිරීමේ බලපෑම සැලකිය යුතු නොවන නිසා ණය ගැනීම් වල සාධාරණ අගය එහි ධාරන අගයට සමාන වේ.

3.3 සාධාරණ අගය තක්සේරු කිරීම

සමාගමෙහි සාධාරණ අගයට වටිනාකම් කළ මූල්‍ය උපකරණ නොමැත.

4 තීරණාත්මක ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු සහ විනිශ්චයන්

ඇස්තමේන්තු සහ විනිශ්චයන් නිරතුරුව ඇගයීමට ලක් කරන අතර ඒවා ඓතිහාසික සහ ඒ ඒ තත්වයන් යටතේ සාධාරණ යයි විශ්වාස කළ හැකි අනාගත සිදුවීම් වල අපේක්ෂාද ඇතුළුව අනෙකුත් සාධක මත පදනම් වෙයි.

තීරණාත්මක ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු සහ උපකල්පන

සමාගම අනාගතය සම්බන්ධ තක්සේරු කිරීම්වල සහ උපකල්පනයන්හි නිරත වෙයි. අර්ථ දැක්වීම අනුවම ඇස්තමේන්තුවල ප්‍රතිඵල කලාතුරකින් සත්‍ය ප්‍රතිඵල හා සමාන වේ. ඊළඟ මූල්‍ය වර්ෂය තුල වත්කම් සහ වගකීම්වල ධාරන අගයට ප්‍රමාණාත්මක ගැලපීම් නිසා වන සුවිශේෂී අවදානම් ඇති ඇස්තමේන්තු සහ උපකල්පනයන් පහතින් සාරාංශ කොට ඇත.

(අ) නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම - පාරිතෝෂික

නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලසුමෙහි වර්තමාන අගය උපකල්පන ගණනාවක් භාවිතා කරමින් ආයුගණක පදනම මත තීරණය කරනු ලබන සාධක ගණනාවක් මත රඳා පවතී. නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්මේ ශුද්ධ පිරිවැය (ආදායම) තීරණය කිරීමේදී භාවිතා කරන උපකල්පන තුල වට්ටම් අනුපාතය ඇතුලත් වේ. මෙම උපකල්පනයන්ගේ ඕනෑම වෙනසක් නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලසුමේ ධාරන අගයට බලපායි. සමාගම සෑම වර්ෂයකම අවසානයේ සුදුසු වට්ටම් අනුපාතය තීරණය කරයි. මෙය නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ බැඳීම්

පියවීම සඳහා අනාගතයේදී අවශ්‍ය වන මුදල් ප්‍රවාහයන්ගේ වර්තමාන අගය තීරණය කරන පොලී අනුපාතය වේ. නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම සඳහා වූ අනෙකුත් ප්‍රධාන උපකල්පනයන් ප්‍රවර්තන වෙළඳපල තත්වයන් මත පදනම් වේ. අතිරේක තොරතුරු 23 වන සටහනෙහි හෙලිදරව් කර ඇත.

නිදහස් කිරීමක් කළ යුතු හා විශ්වාස කළ හැකි ආකාරයෙන් බැඳීම් වල වටිනාකම ඇස්තමේන්තු කළ හැකි අවස්ථාවන් සඳහාය. ප්‍රතිපාදන වාර්තා කිරීමේදී මෙම බැඳීම් වල අවසාන පියවීම පිළිබඳ තීරණ ගැනීම අවශ්‍ය වේ. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ප්‍රතිපාදන සෑම මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශන දිනකදීම සමාලෝචනය කිරීමත් සමාගමේ හොඳම ප්‍රවර්තන ඇස්තමේන්තු පිළිඹිබු වන ආකාරයට ඒවා ගැලපීමත් සිදුකර තිබේ.

(ආ) ප්‍රතිපාදන

සමාගම ප්‍රතිපාදන හඳුනාගන්නේ නීතිමය හෝ ගිවිසුම් ගත ප්‍රවර්තන බැඳියාවක් ඇති අතීත සිදුවීම් සම්බන්ධයෙන් ආර්ථික ප්‍රතිලාභ පිටතට ගලායාමක් සහ ස්ථිර ලෙසම බැඳීම්

5. ආදායම	**2017** **රු.**	**2016** රු.
ගගන නාවික	**4,618,897,281**	4,378,530,773
ගගන නාවික නොවන	**15,875,688,915**	13,634,940,956
	20,494,586,197	18,013,471,729
ගගන නාවික ආදායම්		
ගොඩ බැසීමේ සහ නැවතුම් ආදායම්	**3,083,419,518**	2,966,442,300
හරහා පියාසර ආදායම්	**1,191,059,377**	1,036,388,088
ගුවන් පාලම් ආදායම්	**330,691,657**	362,422,220
ගොඩ බැසීමේ සහ නැවතුම් ආදායම් - අභ්‍යන්තර	**13,726,730**	13,278,165
	4,618,897,281	4,378,530,773
ගගන නාවික නොවන ආදායම්		
ගුවන් යානාවට නැගීමේ ගාස්තු	**4,741,398,587**	4,702,319,798
සහන ගාස්තු	**5,616,576,443**	4,149,163,443
බදු කුලී	**3,566,918,011**	3,030,668,988
වෙනත් ගගන නාවික නොවන ආදායම්	**746,528,956**	543,451,592
ඇතුල්වීමේ අවසරපත්	**349,847,407**	447,446,823
ගොඩබිම හැසිරවීම වරලත් ගාස්තු - ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය	**438,130,249**	372,721,248
වරලත් ගාස්තු - ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සේවය	**276,125,183**	246,709,673
වාහන නැවතුම් ගාස්තු	**106,722,334**	108,946,046
ගොඩබිම හැසිරවීම -අභ්‍යන්තර -රත්මලාන/බජාගු	**13,210,048**	11,308,691
විවිධ ආදායම්	**13,903,825**	15,513,814
පුහුණු මධ්‍යස්ථානයේ ආදායම්	**6,327,871**	6,690,841
	15,875,688,915	13,634,940,956
මුලු ගගන නාවික සහ ගගන නාවික නොවන ආදායම්	**20,494,586,197**	18,013,471,729

මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට සටහන්

6. අනෙකුත් ආදායම්

	2017 රු.	2016 රු.
රජයේ ප්‍රදාන ක්‍රමක්ෂය කිරීම	**87,605,758**	87,605,758
ඉන්ධන පිරවුම්හල් මෙහෙයුම් ලාභය (6.1 සටහන)	**12,999,224**	9,635,332
විනිමය ගනුදෙනු පරිවර්තන මත ශුද්ධ විදේශ විනිමය ලාභ/(අලාභ)	**162,476,429**	218,302,347
	263,081,411	315,543,437

6.1 ඉන්ධන පිරවුම්හල් මෙහෙයුම් ලාභය

	2017 රු.	2016 රු.
විකුණුම්	**1,163,515,097**	1,157,123,732
අඩුකළා - විකුණුම් පිරිවැය	**(1,127,820,430)**	(1,127,104,956)
දළ ලාභය	**35,694,667**	30,018,776
අඩුකළා - පිරිස් සහ පරිපාලන වියදම්	**(22,695,443)**	(20,432,520)
විවිධ ආදායම්	**-**	49,076
මෙහෙයුම් ලාභය	**12,999,224**	9,635,332

7. පරිපාලන සහ ආයතනික වියදම්

	2017 රු.	2016 රු.
අධ්‍යක්ෂ පාරිශ්‍රමික	**9,648,429**	8,975,378
කාර්යමණ්ඩල පිරිවැය	**5,292,873,435**	5,048,103,459
නිශ්චිත දායක සැලසුම් පිරිවැය	**566,695,464**	550,555,879
නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලසුම් පිරිවැය	**555,270,168**	404,904,824
විගණකවරුන්ගේ පාරිශ්‍රමික	**765,030**	750,000
ක්ෂයකිරීම (සටහන් 11)	**2,221,649,869**	2,652,137,717
ක්‍රමක්ෂයකිරීම (සටහන් 12)	**9,187,877**	12,549,232
ණයගැතියන් අපහායන ප්‍රතිවර්තනය	**69,457,484**	234,550,031
අලුත්වැඩියා සහ නඩත්තු	**307,319,266**	300,529,211
විදුලිය වියදම්	**738,015,048**	792,399,026
නෛතික ගාස්තු	**1,471,339**	1,878,746
පරිත්‍යාග	**1,175,000**	2,843,650
වෙනත් වියදම්	**754,828,401**	631,711,109
	10,528,356,810	10,641,888,262

8. ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය/(ආදායම්)

	2017 රු.	2016 රු.
8.1 මූල්‍ය ආදායම්		
භාණ්ඩාගාර බිල්/ප්‍රති මිලදී ගැනුම් ගිවිසුම් මත බැඳුම්කර පොළී	**(1,523,736,834)**	(1,217,685,359)
ඇමරිකානු ඩොලර් ස්ථාවර තැන්පතු මත පොළී	**(232,967,802)**	(93,989,860)
රුපියල් ස්ථාවර තැන්පතු මත පොළී	**(572,820,972)**	(155,492,839)
ණයකර මත පොළී	**(436,339,451)**	(407,729,990)
කාර්යමණ්ඩල ණය මත පොළී	**(25,978,037)**	(35,984,006)
කාර්යමණ්ඩල ණය පරිවර්තන මත පොළී (IFRS)	**8,650,440**	16,667,354
	(2,783,192,657)	(1,894,214,701)
8.2 මූල්‍ය පිරිවැය		
ණය පොළී	**664,253,749**	705,413,235
ණය පරිවර්ත්‍යය මත විනිමය (ලාභ)/අලාභ	**1,407,331,954**	1,777,079,530
ණයහිමියන් පරිවර්ත්‍යය මත විනිමය (ලාභ)/අලාභ	**121,165,722**	190,254,485
	2,192,751,424	2,672,747,250
ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය/(ආදායම)	**(590,441,233)**	778,532,549

9. ආදායම් බදු වියදම

දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා ආදායම් බදු වියදමේ ප්‍රධාන අංග පහත දැක්වේ.

	2017 රු.	2016 රු.
ප්‍රවර්තන ආදායම් බද්ද		
ප්‍රවර්තන බදු වියදම	**1,361,623,884**	නැත
ආදායම් බද්ද	**1,361,623,884**	නැත
විලම්බිත ආදායම් බද්ද		
විලම්බිත බදු සම්බන්ධ ආදායම් බද්ද/(වෙනස්වීම) (13)	**743,205,952**	(11,149,716)
මුළු බදු වියදම	**2,104,829,836**	(11,149,716)

සමාගමේ බදු පෙර ලාභය මත බදු, සමාගමේ ලාභයට අයකළ හැකි මූලික බදු අනුපාතය වූ 28% යොදා ගැනීමෙන් මතු වියහැකි කල්පිත අගයන් වෙනස් වේ. වය පහත සඳහන් පරිදිය.

	2017 රු.	2016 රු.
බදු පෙර ලාභය	**10,819,752,031**	6,908,594,354
28% ක්වූ සළුල බදු අනුපාතයට ගණනය කළ බද්ද (2016 - 28%)	**3,029,530,569**	1,934,406,419
බද්දට යටත් නොවන ලාභය මත බදු බලපෑම	**(603,588,072)**	(852,892,866)
බදු සඳහා අඩු නොකරන වියදම් මත බදු බලපෑම	**1,247,858,894**	1,124,526,972
බද්දට යටත් නොවන ආදායම් මත බදු බලපෑම	**(1,014,615,662)**	(295,331,082)
බදු සඳහා අඩුකළ හැකි වියදම් මත බදු බලපෑම	**(1,297,561,845)**	(2,050,891,551)
හඳුනානොගත් විලම්බිත බදු ආදායම් වත්කම් සඳහා බදු අලාභ	**743,205,952**	129,032,393
මුළු බදු වියදම	**2,104,829,836**	(11,149,716)

මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට සටහන්

10. කොටසක මූලික ඉපයුම

කොටසක මූලික ඉපයීම ගණනය කරනුයේ වර්ෂයේ සාමාන්‍ය කොටස් හිමියන් වෙත ආරෝපණය කළ ශුද්ධ ලාභය වර්ෂය තුල නිකුත් කළ හරිත සාමාන්‍ය කොටස් සංඛ්‍යාවෙන් බෙදීමෙනි. වර්ෂයේ සහ පෙර වර්ෂයේ පැවති සාමාන්‍ය කොටස්වල හරිත සාමාන්‍ය සංඛ්‍යාව බෝනස් නිකුතු වැනි සම්පත්වල අනුරූපී වෙනසක් නොමැතිව පවත්නා සාමාන්‍ය කොටස් සංඛ්‍යාව වෙනස් වන අවස්ථාවලදී ගැලපුම් කරනු ලැබේ.
පහත සඳහන් දෑ මගින් කොටසක මූලික ඉපයුම ගණනය කිරීමට යොදා ගත් ආදායම සහ කොටස් දත්ත පෙන්නුම් කරයි.

	2017	2016
සාමාන්‍ය කොටස් හිමියන් වෙත බෙදිය හැකි ශුද්ධ ලාභය - රු.	**8,714,922,195**	6,919,744,070
නිකුත් කළ සාමාන්‍ය කොටස් හරිත සාමාන්‍ය සංඛ්‍යාව	**200,002**	200,002
කොටසක මූලික ඉපයුම - රු.	**43,574**	34,598

11. දේපල, පිරියත සහ උපකරණ

(i) ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලිවල කටුනායක පිහිටා ඇති 2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට රු 940,412,498 ක් වූ (2016 රු 940,412,498) ඉඩම් ඇතුලත් වේ.

(ii) 2013 මාර්තු මස සිට මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භ කරන ලද දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් අවුරුදු 99 ක කාලයකට බද්දට ගත් මත්තල පිහිටි ඉඩමක ඉදි කොට ඇත. බද්දෙහි මූලික ගෙවීම 2011 සිට අවුරුදු 50 ක සහන කාලයකින් පසු ගෙවීමට නියමිතය. ම.රා.ජා.ගු. සම්බන්ධ රු. බිලියන 24 ක් වූ මුළු වත්කම් වටිනාකම 2017/12/31 දිනට දේපල පිරියත උපකරණ වලට ඇතුලත් කොට ඇත.

(iii) ම.රා.ජා.ගු. මෙහෙයුම් සහ නඩත්තු කිරීම් වෙනුවෙන් G2G පදනම මත වසර 99 ක කාලයක් සඳහා 70:30 හිමිකම් පදනම යටතේ බද්ධ ව්‍යාපාරයක් ලෙස (JVC) කටයුතු කිරීමට, ඉන්දියානු රජයෙන් ශ්‍රී ලංකා රජයට යෝජනාවක් ලැබී තිබේ. ඉන්දියානු රජයේ යෝජනාව වාණිජ ගුවන් සේවාවක් සඳහා ම.රා.ජා.ගු. මෙහෙයවීමට, කළමනාකරණය කිරීමට, නඩත්තු කිරීමට සහ සංවර්ධනය කිරීමට ඇති කැමැත්ත පෙන්වයි. යෝජනාව මගින් ඉන්දියානු රජය තම හිමිකම් කොටස (70%) වෙනුවෙන් එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 205 ක් ආයෝජනය කිරීමේ කැමැත්ත පෙන්වන අතර, ශ්‍රී ලංකා රජය ඉතිරි කොටස (30%) සඳහා එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 88 ක් ආයෝජනය කළ යුතුය. මුළු එකතුව එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 293 කි.

ඉන්දියානු රජය ඉදිරිපත් කළ යෝජනාව ඇගයීම සඳහා 2017 ජූලි 27 වන දින අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත් කළ ගිවිසීම පිළිබඳ කමිටුවක් (CANC) සහ ව්‍යාපෘති කමිටුවක් (PC) පත්කරන ලදී. ව්‍යාපෘති කමිටුව 2017 නොවැම්බර් 28 දිනැති තම අතුරු වාර්තාව 2017 දෙසැම්බර් 6 දිනැති අතිරේකයක් සමග CANC වෙත ඉදිරිපත් කරන ලදී. CANC මගපෙන්වීම මත ම.රා.ජා.ගු. හි ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල බලපත්‍රය බද්ධ ව්‍යාපාරයක් සඳහා ප්‍රදානය කිරීමේ නෛතික තත්වය පිළිබඳව නීතිපතිගේ මතය විමසන ලදී. 2018 මාර්තු 28 වන දින CANC ව්‍යාපෘති කමිටුව සමග එක්ව ඉන්දියානු රජයේ නියෝජිතයින් සමග දෙපාර්ශවීය හමුවක් පැවැත්වූ අතර ඉන්දියානු රජය විසින් ඉදිරිපත් කරනු ලැබූ යෝජනාවට පහසු කිරීම සඳහා 2010 අංක 14 දරණ සිවිල් ගුවන් සේවා පණතට සංශෝධනයක් සහ රෙගුලාසි පණතට සංශෝධනයක් කිරීම පිළිබඳ නීතිපති වරයාගේ මතය දැනුම් දෙන ලදී. 2018 මාර්තු 28 දින පැවති හමුවට පසුව ඉන්දියානු රජය ම.රා.ජා.ගු. ප්‍රධාන සැලැස්ම, මානව සම්පත් සැලැස්ම ආදී අතිරේක විස්තර ඉල්ලා සිටි අතර 2018 අප්‍රේල් 27 දින ඒවා ඉදිරිපත් කරන ලදී. CANC මෙම යෝජනාව සමග ඉදිරියට යාම සඳහා ඉන්දියානු රජයේ ස්ථිර කිරීම බලාපොරොත්තුවෙන් සිටී.

(iv) කටුනායක ගුවන් තොටුපලේ ගොඩනැගිලිවල කොටසක් රජයේ ඉඩමක ඉදිකරමින් පවතී.

(v) දේපල, පිරියත සහ උපකරණවල සම්පූර්ණයෙන්ම ක්ෂය කළ රු 13,262,977,618 ක් (2016 - රු 12,381,839,085) වටිනා වත්කම් ඇතුලත් වේ.

(vi) "2017/12/21 දිනැති අංක 2050/38 දරණ අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රය අනුව, සිවිල් ගුවන් සේවා විෂය භාර අමාත්‍යවරයා ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා අධිකාරියේ (CAASL) ගුවන් තොටුපලවල් සහ ගගන නාවික පහසුකම් මාරුකිරීම සහ පැවරීම සඳහා නියෝගයක් නිකුත් කර ඇත. පූර්වෝක්ත සිදුවීම් දෙස බලන විට, ආරම්භයේ පටන්, ගු.ගු.සේ. ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් (DGCAASL) සතුව පැවති නිශ්චල දේපල භාවිතා කළ බවට හෝ පාලනය කළ බවට අනුමාන කළ හැකිය. DGCAASL යටතේම තිබියදී හෝ ඔහුගේ අවසරය ඇතිව එම දේපලෙහි අයිතිය පවත්වා ගැනීමෙන් වියහැකිය. එමනිසා, ඉහත සඳහන් ගැසට් නිවේදනය හුදෙක් දැනටමත් ගු.ගු.සේ. විසින් භාවිතා කරන නිශ්චල දේපල වල අයිතිය පිළිබඳ යාන්ත්‍රනය පෙන්වන එකක් වන අතර මීට කලින් වූ වැඩපිළිවෙලෙහිම දිගුවක් පමණක් වේ."

11. දේපල, පිරියත සහ උපකරණ හා සම්බන්ධයි

	ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි	පිරියත සහ උපකරණ	මෝටර් වාහන
	රු.	රු.	රු.
2016 ජනවාරි 1 දිනට			
පිරිවැය	17,519,347,663	4,648,842,519	1,245,299,423
සමුච්චිත ක්ෂය	(3,341,248,001)	(3,608,152,633)	(829,793,123)
අවසාන ශුද්ධ පොත් අගය	14,178,099,662	1,040,689,886	415,506,299
2016 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂයට			
ආරම්භක ශුද්ධ පොත් අගය	14,178,099,662	1,040,689,886	415,506,299
එකතුකිරීම්	251,977,835	157,111,638	103,837,214
නොනිමිවලින් මාරු කිරීම්	-	-	-
මාරු කිරීම් - පිරිවැය	-	-	-
- සමුච්චිත ක්ෂය	-	-	-
ඉවත්කිරීම් - පිරිවැය	-	(3,470,709)	(2,755,000)
- සමුච්චිත ක්ෂය	-	3,461,207	2,754,998
ක්ෂය අයකිරීම (සටහන් 7)	(336,053,177)	(327,324,335)	(101,026,521)
අවසාන ශුද්ධ පොත් අගය	14,094,024,321	870,467,686	418,316,991
2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට			
පිරිවැය	17,771,325,499	4,802,483,448	1,346,381,637
සමුච්චිත ක්ෂය	(3,677,301,178)	(3,932,015,761)	(928,064,646)
අවසාන ශුද්ධ පොත් අගය	14,094,024,321	870,467,686	418,316,991
2017 ජනවාරි 01 දිනට			
ආරම්භක ශුද්ධ පොත් අගය	**14,094,024,321**	**870,467,686**	**418,316,991**
එකතුකිරීම්	**23,000,165**	**60,466,564**	**7,862,400**
ගැලපීම් - පිරිවැය	**-**	**-**	**-**
- සමුච්චිත ක්ෂය	**(274,016)**	**(580,443)**	**-**
ඉවත් කිරීම් - පිරිවැය	**(81,000,000)**	**-**	**(4,132,921)**
- සමුච්චිත ක්ෂය	**5,809,808**	**-**	**4,132,915**
ලියා හැරීම් - පිරිවැය	**-**	**-**	**-**
- සමුච්චිත ක්ෂය	**-**	**-**	**-**
මාරු කිරීම් - පිරිවැය	**(957,351)**	**677,351**	**-**
- සමුච්චිත ක්ෂය	**12,747**	**(112,737)**	**-**
ක්ෂය අයකිරීම (සටහන් 7)	**(335,815,306)**	**(167,449,834)**	**(101,439,361)**
අවසාන ශුද්ධ පොත් අගය	**13,704,800,367**	**763,468,587**	**324,740,023**
2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට			
පිරිවැය	**17,712,368,313**	**4,863,627,362**	**1,350,111,116**
සමුච්චිත ක්ෂය	**(4,007,567,945)**	**(4,100,158,775)**	**(1,025,371,093)**
අවසාන ශුද්ධ පොත් අගය	**13,704,800,367**	**763,468,587**	**324,740,023**

ලීබඩු සවිකිරීම් සහ කාර්යාල උපකරණ	සන්නිවේදන සහ නාවික	වෙනත් උපකරණ	ගුවන් තොටුපල යටිතල පහසුකම්	නොනිමි ප්‍රාග්ධන වැඩ	එකතුව
රු.	රු.	රු.	රු.	රු.	රු.
1,062,744,108	7,759,288,188	995,808,176	27,591,161,323	1,797,848,789	62,620,340,189
(891,193,967)	(5,663,347,838)	(788,086,714)	(7,318,857,151)	-	(22,440,679,427)
171,550,141	2,095,940,350	207,721,462	20,272,304,172	1,797,848,789	40,179,660,762
171,550,141	2,095,940,350	207,721,462	20,272,304,172	1,797,848,789	40,179,660,762
17,686,132	44,190,136	10,699,471	2,819,001	2,113,870,982	2,702,192,409
-	-	-	-	-	-
-	(275,678)	-	(3,313,584)	(306,961,136)	(310,550,397)
-	-	-	-	-	-
(14,396,632)	(2,516,242)	(5,748,126)	(933,696)	-	(29,820,404)
13,487,076	2,508,946	5,731,836	933,661	-	28,877,723
(46,829,021)	(628,182,382)	(43,420,998)	(1,169,301,283)	-	(2,652,137,717)
141,497,696	1,511,665,132	174,983,645	19,102,508,271	3,604,758,634	39,918,222,376
1,066,033,608	7,800,686,404	1,000,759,522	27,589,733,044	3,604,758,634	64,982,161,796
(924,535,911)	(6,289,021,273)	(825,775,877)	(8,487,224,773)	-	(25,063,939,420)
141,497,696	1,511,665,132	174,983,645	19,102,508,271	3,604,758,634	39,918,222,376
141,497,696	**1,511,665,132**	**174,983,645**	**19,102,508,271**	**3,604,758,634**	**39,918,222,376**
43,433,825	**384,973,534**	**23,701,273**	**8,826,135,307**	**9,639,873,106**	**19,009,446,172**
-	**-**	**-**	**-**	**(365,595,806)**	**(365,595,806)**
(504,668)	**(329,781)**	**-**	**(3,861,844)**	**-**	**(5,550,752)**
(14,200)	**(188,750)**	**(51,907)**	**-**	**-**	**(85,387,778)**
2,607	**20,556**	**51,906**	**-**	**-**	**10,017,792**
-	**-**	**-**	**-**	**(83,351,755)**	**(83,351,755)**
-	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
193,120	**-**	**-**	**-**	**(9,122,905,425)**	**(9,122,992,305)**
40,276	**-**	**-**	**-**	**-**	**(59,714)**
(47,668,217)	**(318,822,986)**	**(42,606,444)**	**(1,207,788,008)**	-	**(2,221,590,155)**
136,980,439	**1,577,317,705**	**156,078,474**	**26,716,993,726**	**3,672,778,753**	**47,053,158,074**
1,109,646,353	**8,185,471,188**	**1,024,408,888**	**36,415,868,351**	**3,672,778,753**	**74,334,280,324**
(972,665,914)	**(6,608,153,484)**	**(868,330,414)**	**(9,698,874,625)**	-	**(27,281,122,250)**
136,980,439	**1,577,317,705**	**156,078,474**	**26,716,993,726**	**3,672,778,753**	**47,053,158,074**

12. අස්පෘශ්‍ය වත්කම්

	මෘදුකාංග රු.	එකතුව රු.
2016 ජනවාරි 1 දිනට		
පිරිවැය	42,116,339	42,116,339
සමුච්චිත ක්ෂය	(24,688,902)	(24,688,902)
අවසාන ශුද්ධ පොත් අගය	17,427,437	17,427,437
2016 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය		
ආරම්භක ශුද්ධ පොත් අගය	17,427,437	17,427,437
එකතුකිරීම්	7,951,985	7,951,985
වර්ෂය තුල ක්‍රමක්ෂය කිරීම	(12,549,232)	(12,549,232)
අවාසාන ශුද්ධ පොත් අගය	12,830,190	12,830,190
2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට		
පිරිවැය	50,068,323	50,068,323
සමුච්චිත ක්ෂය	(37,238,133)	(37,238,133)
අවසාන ශුද්ධ පොත් අගය	12,830,190	12,830,190

2017 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය		
ආරම්භක ශුද්ධ පොත් අගය	**12,830,190**	**12,830,190**
එකතුකිරීම්	**36,110,818**	**36,110,818**
වර්ෂය තුල ක්‍රමක්ෂය	**(9,187,877)**	**(9,187,877)**
අවසාන ශුද්ධ පොත් අගය	**39,753,131**	**39,753,131**
2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට		
පිරිවැය	**86,179,142**	**86,179,142**
සමුච්චිත ක්ෂය	**(46,426,010)**	**(46,426,010)**
අවසාන ශුද්ධ පොත් අගය	**39,753,131**	**39,753,131**

මෘදුකාංග වත්කම්වල ප්‍රයෝජනවත් ජීව කාලය වසර 04 ක් ලෙස ඇස්තමේන්තු කර ඇත.

13. විලම්බිත ආදායම් බදු

	මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශනය		විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය	
	2017	**2016**	**2017**	**2016**
	රු.	**රු.**	**රු.**	**රු.**
විලම්බිත බදු වගකීම				
ඉහළ ගිය බදු ක්ෂයවීම් මත	**6,157,239,962**	5,321,588,674	**835,651,289**	43,117,063
	6,157,239,962	5,321,588,674	**835,651,289**	43,117,063
විලම්බිත බදු වත්කම්:				
නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම මත	**1,194,999,466**	721,329,966	**(473,669,500)**	(50,633,446)
තොග සහ ණයගැති ප්‍රතිපාදන මත	**27,797,155**	27,682,582	**(114,573)**	(3,027,158)
විලම්බිත රජයේ ප්‍රදාන මත	**47,923,374**	48,882,802	**959,427**	959,428
විලම්බිත ආදායම් බදු අයකිරීම	**1,270,719,995**	797,895,349	**(472,824,645)**	(52,701,176)

වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම

නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලසුම මත ආයුගණක ලාභ/(අලාභ)	**380,379,309**	(1,565,603)
විලම්බිත ආදායම් බදු අයකිරීම/බැර (සටහන් 9)	**743,205,952**	(11,149,716)

විලම්බිත ආදායම් බදු වත්කම් සහ වගකීම් ප්‍රවර්තන බදු ප්‍රවර්තන බදු වගකීම්වලට එරෙහිව හිලව් කිරීමට නීතියෙන් ඉඩ ඇතිවිට සහ විලම්බිත ආදායම් බදු එකම මූල්‍ය අධිකාරයකට අයත්විට එකිනෙක හිලව් කළ හැකියි. ශුද්ධ විලම්බිත බදු ප්‍රමාණය පහත පරිදි වේ;

	2017	**2016**
	රු.	**රු.**
විලම්බිත බදු වත්කම	**1,270,719,995**	797,895,349
විලම්බිත බදු වගකීම	**(6,157,239,962)**	(5,321,588,674)
විලම්බිත බදු වත්කම් (ශුද්ධ)	**(4,886,519,968)**	(4,523,693,324)

14. ණයකරවල ආයෝජන

ණයකර වල ආයෝජන සම්පූර්ණයෙන්ම, ලංකා බැංකුවෙහි, සම්පත් බැංකුවෙහි, ප්‍රාදේශීය සංවර්ධන බැංකුවෙහි සහ හැටන් නැෂනල් බැංකුවෙහි වසර 5-8 දක්වා කාලය තුල නිදහස් කළ හැකි ආයෝජන වලින් සමන්විත වේ. කල්පිරෙන තෙක් තබාගන්නා ආයෝජනවල ධාරණ අගය ඒවායේ සාධාරණ වටිනාකමට සමාන වේ.

	2017	**2016**
	රු.	**රු.**
බර තැබූ සාමාන්‍ය පොළී අනුපාතයට ණයකර		
මාස හයේ භාණ්ඩාගාර බිල්පත් අනුපාතය + 1.25%	**800,000,000**	1,300,000,000
ස්ථාවර අනුපාතයට ණයකර (11.25% සිට 15. 50%)	**3,140,000,000**	1,350,000,000
	3,940,000,000	2,650,000,000

ණයකර නිකුත් කළ දිනය හා නිදහස් කරන දිනය පහත පරිදි වේ;

		ප්‍රමාණය රු	
නිකුත් කළ දිනය	**නිදහස් කරන දිනය**	**2017 රු.**	2016 රු.
25.10.2013	24.10.2018	**250,000,000**	250,000,000
08.10.2015	07.10.2023	**800,000,000**	800,000,000
25.10.2016	24.10.2021	**750,000,000**	750,000,000
25.10.2016	24.10.2023	**50,000,000**	50,000,000

නිකුත් කළ දිනය	**නිදහස් කරන දිනය**	**2017 රු.**	2016 රු.
16.03.2016	15.03.2021	**300,000,000**	300,000,000
01.06.2016	31.05.2021	**500,000,000**	500,000,000
31.03.2017	31.03.2022	**800,000,000**	-
03.04.2017	04.04.2022	**150,000,000**	-
18.12.2017	17.12.2022	**340,000,000**	-
		3,940,000,000	2,650,000,000

15. තොග

	2017 රු.	2016 රු.
පොදු	**52,172,371**	39,649,181
ඉලෙක්ට්‍රොනික	**56,974,829**	70,871,832
ඉංජිනේරුමය	**184,838,518**	167,692,222
ඉන්ධන	**13,330,009**	11,957,598
ගිනි නිවීම් උපකරණ අමතර කොටස්	**21,988,505**	18,744,707
මාර්ගස්ථ තොග	**502,912,954**	234,273,703
විවේක ස්ථාන (ආලින්ද) වල ඇති තොග	**398,709**	264,891
	832,615,895	543,454,133
අඩුකළා-සංචලනය නොවන තොග සඳහා වෙන් කිරීම	**(70,324,762)**	(69,915,573)
	762,291,133	473,538,561

පොදු තොගයේ වර්ණ ගැන්වීමේ අයිතමයන්, ලිපිද්‍රව්‍ය, කාර්යමණ්ඩල නිල ඇඳුම් සහ අනෙකුත් ගොඩනැගිලි ද්‍රව්‍ය ආදිය ඇතුලත් වේ.

16. වෙළඳ සහ අනෙකුත් ලැබියයුතු දෑ

	2017 රු.	2016 රු.
වෙළඳ ණයගැතියෝ	**4,167,357,072**	4,063,061,702
අඩුකළා: අඩමාන ණය සඳහා වෙන් කිරීම්	**(1,269,749,277)**	(1,200,301,143)
	2,897,607,795	2,862,760,558
අනෙකුත් ලැබියයුතු දෑ	**379,779,136**	362,192,667
අත්තිකාරම් සහ කලින් ගෙවුම්	**155,083,609**	161,208,641
අඩුකළා: අඩමාන ණය සඳහා වෙන් කිරීම	**(1,476,881)**	(1,476,881)
	533,385,864	521,924,427
සමාගම් සේවක ණය (16.1)	**95,546,904**	90,760,576
	95,546,904	90,760,576
	3,526,540,564	3,475,445,561

වසර හතරක් නොඉක්මවන කාලසීමාවක් තුල සමාන මාසික වාරික වලින් සමාගමේ සේවකයින්ට ලබා දුන් ණය මුදල් ලැබිය යුතුය. සේවක ණය මත වාර්ෂිකව 4.2% ක අනුපාතිකයක් යටතේ පොළී අයකරනු ලැබේ. ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තියට අනුව සෑම වාර්තාකරණ දිනයකම සඵල පොළී ක්‍රමය භාවිතා කරමින් ක්‍රමක්ෂය පිරිවැයට සේවකයින්ට දුන් ණය මනිනු ලබයි. 2017 දී සේවක ණය මත සඵල පොළී අනුපාතය 15% ක් විය (2016 15%).

16. 1 සමාගම් සේවක ණය

	2017 රු.	2016 රු.
වසර 1 කට අඩු	**95,546,904**	90,760,576
වසර 1 කට වැඩි	**101,851,456**	92,448,969
	197,398,360	183,209,545

සියළුම ජංගම නොවන ලැබියයුතු දෑ වාර්තාකරන කාල පරිච්ඡේදය අවසානයේ සිට වසර පහක් තුල ලැබීමට නියමිතය.

17. ලැබියයුතු/(ගෙවියයුතු) ආදායම් බදු

	2017	2016
	රු.	රු.
වර්ෂයේ ආරම්භක ශේෂය	**970,271,595**	758,699,782
වර්ෂය සඳහා ප්‍රතිපාදන	**(1,361,623,884)**	-
වර්ෂය තුල ගෙවීම්	**293,406,697**	211,571,814
වර්ෂ අවසානයේ ශේෂය	**(97,945,592)**	**970,271,595**

18. මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ

	2017	2016
	රු.	රු.
කෙටිකාලීන බැංකු තැන්පතු	**19,177,487,355**	7,800,984,383
ප්‍රති මිලදී ගැනුම් ගිවිසුම් මත බැඳුම්කර/භාණ්ඩාගාර බිල්පත්	**10,261,884,828**	13,719,944,693
	29,439,372,183	21,520,929,076
බැංකු මුදල්	**886,596,182**	1,186,495,498
අතැති මුදල්	**607,416**	524,497
	887,203,598	1,187,019,995
මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය සඳහා මුළු මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ	**30,326,575,782**	22,707,949,070

19. ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය

	කොටස් ගණන	2017	2016
		රු.	රු.
නිකුත් කළ කොටස්	**200,002**	**20,000,200**	20,000,200
		20,000,200	20,000,200

නිකුත් කළ සියළු කොටස් සම්පූර්ණයෙන් ගෙවා නිම කර ඇත

20. සංචිත

	2017	2016
	රු.	රු.
ගුවන් තොටුපල අධිකාරියෙන් භාරගත් ශුද්ධ වත්කම්	**892,726,769**	892,726,769
දේපල, පිරියත සහ උපකරණ හා තොග සඳහා අකුණු හානි වෙනුවෙන් වූ සංචිත	**147,500,000**	126,500,000
	1,040,226,769	1,019,226,769

සමාගම සංස්ථාපනය කිරීමේදී විසුරුවා හරින ලද ගුවන් තොටුපල අධිකාරියෙන් සමාගම වෙත මාරුකළ ශුද්ධ වත්කම්වල වටිනාකමෙන් සංචිත සමන්විත වේ. රඳවා ගත් ඉපයුම් වලින් රු. මිලියන 126.5 ක් (ඉලෙක්ට්‍රොනික්, විදුලි, සංනිවේදන සහ අනෙකුත් උපකරණවල වාර්ෂික වක්කිරීම්වලින් 5% ක්) දේපල, පිරියත සහ උපකරණවලට අකුණු මගින් වන හිනි හානි වෙනුවෙන් 2013 සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි මාරුකරන ලදී.

21. රඳවාගත් ඉපයුම්

	2017	2016
	රු.	රු.
වර්ෂය ආරම්භක දිනට	**15,396,983,807**	9,984,213,901
ප්‍රවර්තන වර්ෂයේ ලාභය	**8,714,922,195**	6,919,744,070
පෙර වර්ෂයේ ගැලපීම්	**(59,329,119)**	-
අනෙකුත් විස්තීර්ණ ආදායම්/(වියදම්)	**(978,118,223)**	4,025,836
සංචිත ගිණුමට මාරු කළා	**(21,000,000)**	(11,000,000)
වර්ෂය තුල ගෙවූ ලාභාංශ	**(850,000,000)**	(1,500,000,000)
වර්ෂයේ අවසාන දිනට	**22,203,458,660**	15,396,983,807

22. ණයගැනීම්

	2017	2016
ණය	රු.	රු.
වර්ෂය ආරම්භයේ ශේෂය	**37,679,349,374**	37,729,645,200
වසර තුල ලබාගත් ණය	**6,333,088,591**	763,697,010
	44,012,437,965	38,493,342,210
වර්ෂය තුල පියවූ ණය	**(2,639,606,108)**	(2,591,072,366)
පරිවර්තනය මත විනිමය (ලාභ) / අලාභ	**1,407,331,954**	1,777,079,530
වර්ෂය අවසානයේ ශේෂය	**42,780,163,810**	37,679,349,374
ණය වල ජංගම කොටස	**3,051,834,362**	2,610,800,642
ණය වල ජංගම නොවන කොටස	**39,728,329,448**	35,068,548,732
	42,780,163,810	37,679,349,374

ණය කල්පිරීම් විශ්ලේෂණය

	2017	2016
	රු.	රු.
වසරකට නොවැඩි කල් ඉකුත් වීම	**3,051,834,362**	2,610,800,642
වසරකට වැඩි සහ වසර පහකට නොවැඩි කල් ඉකුත්වීම	**12,989,403,468**	12,635,631,163
වසර පහකට වැඩි කල් ඉකුත් වීම	**26,738,925,980**	22,432,917,569

ඉහත සඳහන් ණය රු. 12,622,094,717/- ක මුදලක්ද ඇතුළුව, සම්පූර්ණයෙන්ම වාගේ බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල සංවර්ධනය කිරීම සඳහා රන් පවුම් සහතික මත මහා භාණ්ඩාගාරය හරහා විදේශීය මුදලින් ලබාගත් ණය වලින් සමන්විත වේ. වට්ටම් කිරීමේ බලපෑම සැලකිය යුතු නොවන නිසා ණය ගැනීම් වල සාධාරණ අගය එහි ධාරන අගයට සමාන වේ.

පහත දැක්වෙන ඒ ඒ ණය මත පදනම් වූ අනුපාත භාවිතා කරමින් වට්ටම් කළ මුදල් ප්‍රවාහ මත සාධාරණ වටිනාකම් පදනම් වේ.

	2017	2016
	(%)	(%)
එක්සත් ජනපද ඩොලර්		
-මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල	**2.00**	2.00
-ධාවන පථය ඇතිරීම	**LIBOR + 2.00**	**-**

ජපන් යෙන්	**2017 %**	**2016 %**
-බ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	**1.80**	1.80
-බ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - අවධි II අදියර 1	**0.75**	0.75
-බ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - අවධි II අදියර 2	**0.20**	0.20
යුරෝ		
-නවීන රත්මලාන ගුවන් ගමනාගමන පාලන පද්ධතිය - Tranche 2	**4.90**	4.90
-නවීන රත්මලාන ගුවන් ගමනාගමන පාලන පද්ධතිය - Tranche 3	**2.10**	2.10

විදේශීය මුදල් වලින් කළ ණය ගැනීම්වල ධාරණ අගය පහත සඳහන් පරිදි වේ. (වටිනාකම් විදේශ මුදල් වලිනි.)

	2017	**2016**
ඇමරිකානු ඩොලර්	**194,380,078**	170,990,396
ජපන් යෙන්	**9,008,735,478**	8,843,302,821
යුරෝ	**710,290**	815,732

23. විශ්‍රාම පාරිතෝෂික බැඳීම්

මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශනය තුල හඳුනාගෙන ඇති වගකීමෙහි සංචලනය පහත සඳහන් පරිදි වේ:	**2017 රු.**	**2016 රු.**
වර්ෂයේ ආරම්භක දිනට	**2,576,178,455**	2,395,344,715
ජංගම සේවා පිරිවැය	**271,910,856**	141,416,907
පොලී පිරිවැය	**283,359,312**	263,487,919
වර්ෂය තුල කරන ලද ගෙවීම්	**(222,090,902)**	(218,479,647)
භාවිතා කළ උපකල්පනයන්හි වෙනස්කම් මත පැනනගින ලාභ/(අලාභ)	**1,358,497,532**	(5,591,439)
වර්ෂය අවසාන දිනට	**4,267,855,253**	2,576,178,455

වර්ෂය අවසානයේ නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ බැඳීම සඳහා වගකීම ගණනය කිරීමට ව්‍යාපෘති ඒකක බැර ක්‍රමය භාවිතා කරමින් සේවක ප්‍රතිලාභ පිරිවැය තීරණය කිරීමේදී යොදාගත් ප්‍රධාන උපකල්පන පහත සඳහන් පරිදි වේ.

	2017	**2016**
වට්ටම් අනුපාතය	**10%**	11%
අනාගත වේතන වැඩිවීමේ අනුපාතය	**5% - 12%**	4%- 5%
ජීවන වියදම් දීමනා වර්ධක අනුපාතය	**5%**	4%
කාර්යමණ්ඩල පිරිවැටුමේ අනුපාතය	**1%**	1%
විශ්‍රාමික වයස	**අවුරුදු 60**	අවුරුදු 60

නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ බැඳීම් සඳහා වූ වගකීම වෙනුවෙන් බාහිර අරමුදල් නොමැත.

24. විලම්බිත රජයේ ප්‍රදාන

මහා භාණ්ඩාගාර ප්‍රදාන	**2017 රු.**	**2016 රු.**
වර්ෂයේ ආරම්භක දිනට	**1,244,099,064**	1,331,704,822
වර්ෂය තුල ලැබීම්	**-**	-
අධික්‍රමක්ෂයෙහි ප්‍රතිවර්තනය / (ක්‍රමක්ෂය)	**(87,605,758)**	(87,605,758)
වර්ෂයේ අවසාන දිනට	**1,156,493,306**	1,244,099,064

24.1 ඉහත සඳහන් ප්‍රදානයන්හි ඇතුලත් දෑ:

(අ) 2008 දී පිදුරුතලාගල සහ රත්මලාන අතර මයික්‍රෝ තරංග සම්බන්ධතාවයක් පිහිටුවීම වෙනුවෙන් විදුලි සංදේශ නියාමන කොමිසම වෙතින් 2010 වසරේදී රු. 34,265,267 ක මුදලක් ලැබුණු අතර විදුලි සංදේශ උපකරණවල ප්‍රයෝජනවත් ආයුකාලය අවුරුදු 8 ක් ලෙස තීරණය කළ නිසා මෙය 2008 සිට ක්‍රමක්ෂය කර ඇත.

(ආ) භාණ්ඩාගාර දෙපාර්තමේන්තුව වෙතින් ලැබුනු රු 8,479,962,767 ක මුදල ඒකාබද්ධ කිරීමට පෙර භාණ්ඩාගාර දායකත්වයෙන් වැය ශීර්ෂ අරමුදල්වලින් ලැබුනු සේ ගිණුම්ගත කර ඇති අතර දැන් සමාගම සංස්ථාපනය කළ තැන් සිට බ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘති වෙනුවෙන් ලැබුනු මුදලක් ලෙස ගිණුම්ගත කර ඇත. ඒකාබද්ධ කිරීමේදී 2001 වසරට පෙර වත්කම් මිලදී ගැනීම වෙනුවෙන් භාවිතා කළ මුදල් ආරම්භක ස්කන්ධ ශේෂයට ගලපා ඇත. රු. 2,297,170,632 ක ශේෂය 2001 ට පසුව වත්කම් අත්පත් කර ගැනීම සඳහා ලැබුනු ප්‍රදානයන් නියෝජනය කරන අතර ඒවායේ ප්‍රයෝජනවත් ආයු කාලය තුල ක්‍රමක්ෂය කරමින් පවතී.

25. වෙළඳ සහ අනෙකුත් ගෙවියයුතු දෑ

	2017	**2016**
වෙළඳ ගෙවියයුතු දෑ	**7,380,681,656**	5,950,137,560
ආපසු ගෙවියයුතු තැන්පතු	**270,759,895**	288,916,390
අනෙකුත් ගෙවියයුතු දෑ	**1,646,065,032**	1,602,121,379
	9,297,506,582	7,841,175,329

26. ප්‍රභේද අනුව මූල්‍ය උපකරණ

(අ) මූල්‍ය උපකරණ

මූල්‍ය වත්කම්	**2017 රු.**	**2016 රු.**
ණය සහ ලැබියයුතු දෑ		
වෙළඳ සහ අනෙකුත් ලැබියයුතු දෑ (සටහන් 16)	**3,430,993,659**	3,384,684,985
මුදල් සහ බැංකු ශේෂ (සටහන් 18)	**887,203,598**	1,187,019,995
	4,318,197,257	4,571,704,980
කල් පිරෙන තෙක් තබා ඇති මූල්‍ය වත්කම්		
ණයකරවල ආයෝජනය (සටහන් 14)	**3,940,000,000**	2,650,000,000
ප්‍රති මිලදී ගන්නා භාණ්ඩාගාර බිල්වල ආයෝජනය (සටහන් 18)	**10,261,884,828**	13,719,944,693
කෙටිකාලීන බැංකු තැන්පතු (සටහන් 18)	**19,177,487,355**	7,800,984,383
	33,379,372,183	24,170,929,076
මූල්‍ය වගකීම්		
අනෙකුත් මූල්‍ය වගකීම්		
ණයගැනීම් (සටහන් 22)	**42,780,163,810**	37,679,349,374
වෙළඳ සහ අනෙකුත් ගෙවියයුතු දෑ (මූල්‍ය නොවන වගකීම් හැර)(සටහන් 25)	**9,297,506,582**	7,841,175,329
	52,077,670,392	45,520,524,703

(ආ) මූල්‍ය වත්කම් පන්තිය අනුව ණය ගුණාත්වය

හානි නොවන හෝ ප්‍රමාද නොවන මූල්‍ය වත්කම්වල ගුණාත්වය බාහිර ණය ඇගයීම් (ලබා ගත හැකි නම්) මත හෝ ප්‍රමාද අනුපාත සමාන වෛතිහාසික තොරතුරු මත තක්සේරු කළ හැකිය.

2017 දෙසැම්බර් 31 දිනට

	ප්‍රමාද හෝ අප හායන නොවන රු.	ප්‍රමාද නමුත් අපහායනයනොවූ රු.	පෞද්ගලිකව අපහායනය වූ රු.	එකතුව රු.
වෙළඳ ලැබියයුතු දෑ (සටහන් 16)	**2,026,972,080**	**869,158,834**	**1,271,226,158**	**4,167,357,072**
සමාගම් සේවක ණය	**197,398,360**	**-**	**-**	**197,398,360**
මුළු මූල්‍ය වත්කම්	**2,224,370,441**	**869,158,834**	**1,271,226,158**	**4,364,755,433**

2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට

	ප්‍රමාද හෝ අප හායන නොවන රු.	ප්‍රමාද නමුත් අපහායනයනොවූ රු.	පෞද්ගලිකව අපහායනය වූ රු.	එකතුව රු.
වෙළඳ ලැබියයුතු දෑ (සටහන් 16)	1,992,124,844	869,158,834	1,201,778,024	4,063,061,702
සමාගම් සේවක ණය	183,209,545	-	-	183,209,545
මුළු මූල්‍ය වත්කම්	2,175,334,388	869,158,834	1,201,778,024	4,246,271,246

බැංකුවෙහි මුදල් සහ කෙටිකාලීන බැංකු තැන්පතු

	2017 රු.	2016 රු.
AA+(lka)	**20,064,083,538**	8,987,479,881
එකතුව	**20,064,083,538**	8,987,479,881

27. ලාභාංශ

හිමිකම වෙනස් වීමේ ප්‍රකාශනයේ පෙන්වන පරිදි 2017 දී ගෙවන ලද ලාභාංශ වූ රු. මිලියන 850 තුළ පිළිවෙලින් 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය වෙනුවෙන් ගෙවූ රු. මිලියන 350 ක් වූ අවසන් ලාභාංශයද 2017 වර්ෂය සඳහා ගෙවූ රු. මිලියන 500 ක අතුරු ලාභාංශයද නියෝජනය වේ. 2017 වර්ෂයට අදාල අවසන් ලාභාංශ වාර්ෂික මහා සභාරැස්වීමේදී යෝජනා කිරීමට නියමිතව ඇත.

28. අසම්භාව්‍යයන්

සමාගමට විරෙහිව පවරා ඇති පහත සඳහන් නඩුවලට සමාගම වගඋත්තරකරු වේ. සුදුසු නීති උපදෙස් ලබා ගැනීමෙන් අනතුරුව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ මතය වන්නේ මෙම නඩු කටයුතු වල අවසන් ප්‍රතිඵලය විශේෂිත පාඩුවක් ඇති නොකරන බවයි. ඒ අනුව මෙම නඩු කටයුතු සම්බන්ධයෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල ප්‍රතිපාදන සලසා නොමැත.

(අ) ගිවිසුම උල්ලංඝනය කිරීම සම්බන්ධයෙන් කුලී රථ සංවිධාන දෙකක සාමාජිකයින් ආසන්න වශයෙන් රු මිලියන 62 ක් ඉල්ලා සමාගමට විරෙහිව නඩු 133 ක් පවරා ඇත. දිස්ත්‍රික් උසාවියේදී නඩු දෙකක් සඳහා පැමිණිලිකාර පාර්ශවයන්ට රු 40,000/- බැගින් ගෙවන ලෙසට ගු.ගු.සේ. සමාගමට උසාවි නියෝගයක් ලැබුනි. කෙසේවුවද අභියාචනයක ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් මෙම නඩු මීගමුව දිස්ත්‍රික් උසාවියේදී නැවත විභාග කිරීමට නියමිතය.

ඉහත සඳහන් කරුණට අමතරව මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශනයේ දිනට පවතින වෙනත් ප්‍රමාණාත්මක අසම්භාව්‍ය වගකීම් නොමැත.

29. බැඳීම්

29.1 ප්‍රාග්ධන වියදම් බැඳීම්

	2017 රු.	2016 රු.
ගිවිසුම් ගත වුවත් වෙන්කිරීම් නොකළ	**1,112,024,628**	1,056,094,039
අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය අනුමත කළත් ගිවිසුමට ඇතුලත් නොවූ	**30,333,296,966**	3,865,490,995
	31,445,321,594	4,921,585,034

29.2 මූල්‍ය බැඳීම්

ණය ගැනීම් (සටහන් 22) යටතේ හෙලිදරව් කළ බැඳීම් හැර වෙනත් මූල්‍ය බැඳීම් නොමැත.

30. ප්‍රධාන කළමනාකාරීත්ව පිරිස් සමග ගනුදෙනු

	2017 රු.	2016 රු.
පාරිශ්‍රමික සහ ගාස්තු	**9,648,429**	8,975,378
	9,648,429	8,975,378

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සමාගමේ ප්‍රධාන කළමනාකාරීත්ව පිරිස් ලෙස සලකයි.

31. සම්බන්ධිත පාර්ශව ගනුදෙනු

ගු.ගු.සේ. රජය සතු ව්‍යවසායයක් ලෙස සාමාන්‍ය ව්‍යාපාරික කටයුතු සඳහා වර්ෂය තුලදී පහත සඳහන් සුවිශේෂී මූල්‍ය ගනුදෙනු අනෙකුත් රජය සතු ව්‍යවසායයන් සමග සිදුකර තිබේ. අමතර, එම ආයතන සමග ඇති ප්‍රමාණාත්මක ස්වභාවයේ ගෙවියයුතු සහ ලැබියයුතු ශේෂද හෙළිදරව් කර තිබේ.

ආයතනයේ නම	සම්බන්ධතාවය	ගනුදෙනුවේ ස්වභාවය	2017 රු.මි.	2016 රු.මි.
ලංකා බැංකුව	රජය සතු	කෙටිකාලීන සහ දිගුකාලීන ආයෝජනය	**22,858.8**	17,457.9
ජාතික ඉතිරි කිරීමේ බැංකුව	රජය සතු	කෙටිකාලීන ආයෝජනය	**6,920.6**	5,663.0
සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය	රජය සතු	ගොඩ බැසීමේ ගාස්තු ආදායම	**4,741.4**	4,702.3
ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය	රජය සතු	ගොඩ බැසීම, නැවැත්වීම, කුලී, වරලත් ආදායම්	**2,653.5**	2,420.6
ලංකා ඛනිජ තෙල් සංස්ථාව	රජය සතු	ඉන්ධන මිලදී ගැනීම	**1,127.4**	1,127.6
ප්‍රාදේශීය සංවර්ධන බැංකුව	රජය සතු	දිගුකාලීන ආයෝජනය	**950.0**	-
මහා භාණ්ඩාගාරය	රජය සතු	ලාභාංශ ගෙවීම	**850.0**	1,500.0
ශ්‍රී ලංකා මහා බැංකුව	රජය සතු	EPF	**834.7**	810.6

ආයතනයේ නම	සම්බන්ධතාවය	ගනුදෙනුවේ ස්වභාවය	2017 රු.මි.	2016 රු.මි.
මහා භාණ්ඩාගාරය	රජය සතු	ණය නැවත ගෙවීම	**804.2**	805.8
ලංකා විදුලි බල මණ්ඩලය	රජය සතු	විදුලිය ගෙවීම්	**738.0**	792.0
දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව	රජය සතු	බදු	**715.3**	808.4
ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම	රජය සතු	වරලත් ගාස්තු ආදායම	**517.9**	409.2
ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම	රජය සතු	කේටරින් සේවා	**446.6**	361.5
මහා භාණ්ඩාගාරය	රජය සතු	පොලී ගෙවීම්	**180.0**	194.9
ලංකා ඛනිජ තෙල් සංස්ථාව	රජය සතු	වරලත් ගාස්තු ආදායම	**154.4**	137.8
ලංකා බැංකුව	රජය සතු	කුලී ආදායම	**116.2**	93.9
සේවානියුක්තයන්ගේ භාර අරමුදල	රජය සතු	ETF	**113.8**	110.5
මහජන බැංකුව	රජය සතු	කුලී ආදායම	**64.9**	69.5
ශ්‍රී ලංකා රක්ෂණ සංස්ථාව	රජය සතු	රක්ෂණ ගෙවීම්	**62.2**	39.7
ශ්‍රී ලංකා ටෙලිකොම් සමාගම	රජය සතු	දුරකථන ගාස්තු	**47.1**	40.0
නගර සභාව	රජය සතු	විරිපනම් ගෙවීම්	**39.0**	39.0
ආයෝජන මණ්ඩලය	රජය සතු	ජල ගාස්තු	**30.0**	26.5
ජල සැපයුම් සහ ජලාපවහන මණ්ඩලය	රජය සතු	ජල ගාස්තු	**20.1**	17.2
ශ්‍රී ලංකා විදේශ සේවා නියුක්ති කාර්යාංශය	රජය සතු	කුලී ආදායම	**13.4**	12.4
ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව	රජය සතු	නාවික ආදායම්	**1.8**	1.4
ලැබියයුතු දෑ				
ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය	රජය සතු	ආදායම	**1,524.3**	1,589.3
ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම	රජය සතු	ආදායම	**89.9**	74.9
ප්‍රාදේශීය ලේකම් කටාන	රජය සතු	ඉඩම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා තැන්පතු	**39.4**	39.4
ලංකා ඛනිජ තෙල් සංස්ථාව	රජය සතු	පැවරුම් ආදායම්	**36.2**	28.4
ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව	රජය සතු	ගොඩබෑමේ සහ නැවතුම් ආදායම්	**4.5**	2.3
මහජන බැංකුව	රජය සතු	කුලී ආදායම්	**1.0**	1.2
ශ්‍රී ලංකා විදේශ සේවා නියුක්ති කාර්යාංශය	රජය සතු	කුලී ආදායම්	**0.5**	1.1
ලංකා බැංකුව	රජය සතු	කුලී ආදායම්	**0.2**	0.2

ගෙවියයුතු දෑ

දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව	රජය සතු	බදු	**90.8**	62.0
ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම	රජය සතු	මිලදී ගැනීම්	**77.2**	64.4
ශ්‍රී ලංකා මහා බැංකුව	රජය සතු	EPF	**71.0**	67.3
ලංකා ඛනිජ තෙල් සංස්ථාව	රජය සතු	ඉන්ධන තැන්පතු	**45.3**	44.3
ලංකා විදුලි බල මණ්ඩලය	රජය සතු	විදුලිය තැන්පතු	**35.6**	25.1
සේවානියුක්තයන්ගේ භාර අරමුදල	රජය සතු	ETF	**9.7**	9.2
ශ්‍රී ලංකා ටෙලිකොම්	රජය සතු	දුරකථන ගාස්තු	**4.6**	4.3

මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට සටහන් (තවදුරටත්)

LKAS 24 - "සම්බන්ධිත පාර්ශව හෙළිදරව් කිරීම්" අනුව තනිව වැදගත් වන ගනුදෙනු සඳහා සීමිත හෙළිදරව් කිරීම් ප්‍රමාණයක් සිදු කර ඇත. මක්නිසාදයත් සියළු රජයේ පාලිත හෝ සම්බන්ධිත ආයතන සමග කරගෙන යන්නාවූ සියළු ගනුදෙනු ඒවායේ ප්‍රමාණය සහ සියල්ලක්ම හෙළිදරව් කිරීම ප්‍රායෝගික නොවන බැවිනි.

රජය විසින් පාලනය කරනු ලබන ආයතන වෙතට සහ වෙතින් වෙළඳ සහ අනෙකුත් ලැබියයුතු දෑ/ගෙවියයුතු දෑ සහ පොළී සහිත වගකීම් යටතේ මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශනයේ ඇතුලත් කර ඇත.

32. වාර්තාකරන කාලච්ඡේදයට පසු සිදුවීම්

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ගැලපීම් කිරීමට හෝ හෙළිදරව් කිරීමට අවශ්‍ය වන ප්‍රමාණාත්මක සිදුවීම් මූල්‍ය තත්ව ප්‍රකාශනයේ දිනෙන් පසුව සිදුවී නොමැත.

සටහන්

සංස්ථාමය තොරතුරු

සමාගම ලියාපදිංචි අංකය	: පී. වී. 7931 (2007 අංක 7 දරණ සමාගම් පණත)
සංස්ථාපනය කළ දිනය	: 1982 පෙබරවාරි 23 වන දින
නෛතික තත්වය	: සීමිත වගකීම් සහිත සමාගමක
ප්‍රධාන කොටස් හිමියා	: මුදල් අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්
අමාත්‍යාංශය	: ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශය
නියාමනය	: ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය
බලාත්මක වන්නේ	: 2010 අංක 14 දරණ සිවිල් ගුවන්සේවා පණත මගින්
ලියාපදිංචි කාර්යාලය	: බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල, කටුනායක
අනෙකුත් ගුවන් තොටුපලවල්	: • මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල, මත්තල • කොළඹ ගුවන් තොටුපල, රත්මලාන • දේශීය ගුවන් තොටුපල, මඩකලපුව
විගණකවරු	: විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව
සමාගමේ ලේකම්	: එම්. සී. පී. මහීපාල (මිය)
බැංකුකරුවන්	: ලංකා බැංකුව

Airport & Aviation Services (Sri Lanka) Limited

Designed & Produced by : AASL
Digital plates & Printed by :
Printhub-Metropolitan Office (Pvt) Ltd



Airport & Aviation Services
(Sri Lanka) Limited