

ගුවන සිසාරා ඉදිරියටම



ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම

වාර්ෂික වාර්තාව 2013

දැක්ම

“ආසියානු කලාපය තුළ කාර්යක්ෂම බවින් හා සුහදුන්වයෙන් ප්‍රමුඛතම ගුවන් සේවා කේන්ද්‍රස්ථානය වීම..”

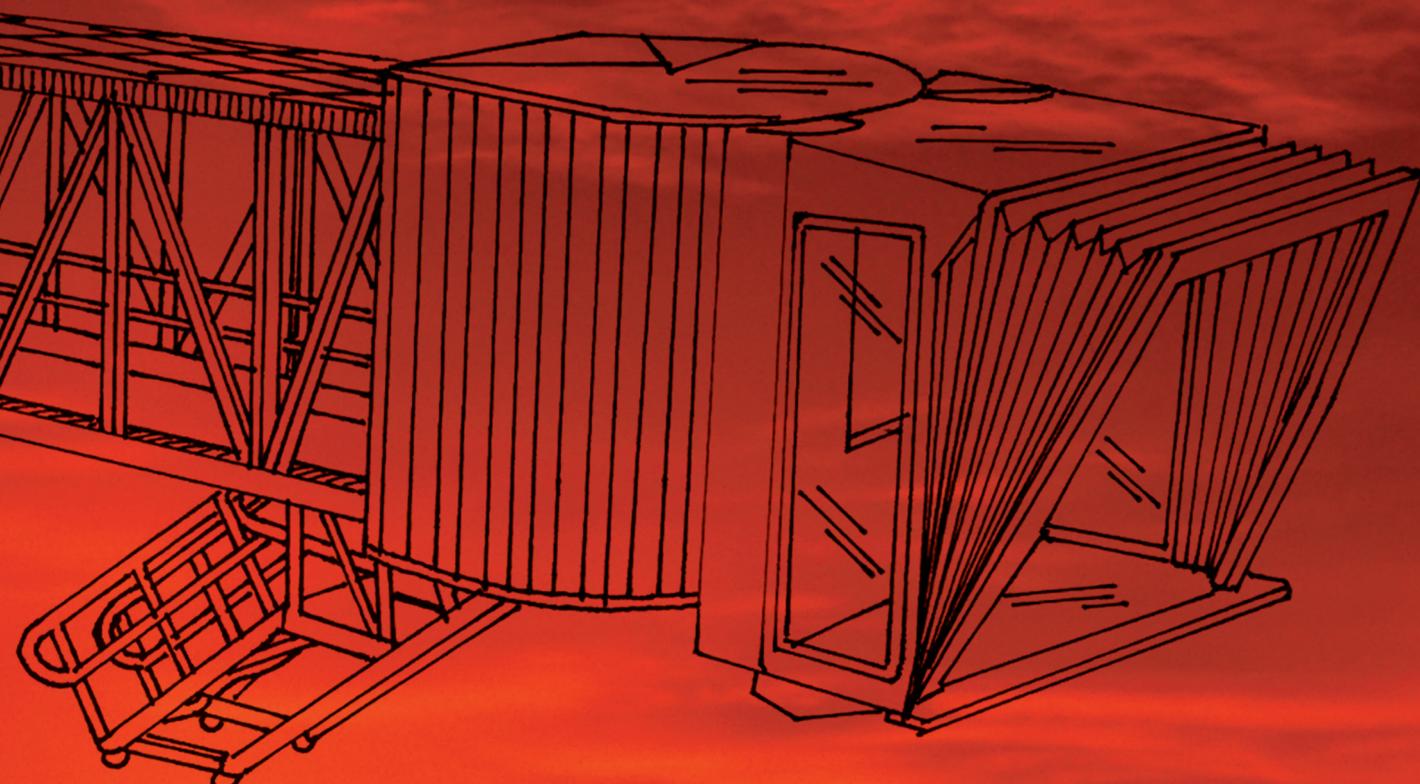
මෙහෙවර ප්‍රකාශය

“අප විසින් මහත් පරිශ්‍රමයක් දරනුයේ ප්‍රශස්ථ ක්‍රියාකාරකම් තුළින් තරඟකාරී ගුවන් සේවා පහසුකම් සැපයීම මෙන්ම අපගේ ආයතනය කෙරෙහි උන්නදුවක් දක්වන පාර්ශවයන්ගේ සංතෘප්තිය තහවුරු කිරීමයි.”



ගුවන සිසාරා ඉදිරියටම

වසර තුළදී අපි පසුගිය වසරේ ලද ජයග්‍රහණයන් පාදක කරගනිමින් සාර්ථකත්වයේ නව ඉසව්වක් වෙත පිවිසීමට සමත් වීමු. අපගේ කැප වූ සහ නිපුණ කාර්ය මණ්ඩලය මෙම වසර සමාගමට පමණක් නොව සමස්ත දේශයටම වෙතිහාසික වසරක් බවට පත් කිරීමට චිකාවන්ව වෙහෙසී කටයුතු කළහ. අපගේ විශේෂිත සේවාවන් දේශයේ සංචාරක කර්මාන්තය සහ සෞඛ්‍ය ක්ෂේත්‍රයන්හි ප්‍රගතිය කෙරෙහි දායක වූ අතර මෙරට කීර්තිනාමය ලොව පුරා පතුරුවා හරින්නට උපකාරී විය. මෙරට දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල විවෘත කිරීම ඇතුළු මෙම වසර තුළ ලද විශිෂ්ට ජයග්‍රහණයන් අපගේ හැකියාවන්, නිපුණත්වයන් සහ කළමනාකාරීත්ව කාර්යක්ෂමතාවයන් පිළිබඳව සාක්ෂි දරමින් ගුවන් තොටුපල සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම කලාපයෙහි විශිෂ්ටතම ගුවන් ගමන් සහ ගුවන් තොටුපල සේවා සම්පාදකයින් අතරට එක් කරයි.



පටුන

මූල්‍ය සුවිශේෂත්වය	02	අවදානම් කළමනාකරණය	58
කාර්යය සාධනයේ සුවිශේෂත්වය	03	සමාගමෙහි කටයුතු සම්බන්ධ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ	
විශේෂ සිදුවීම්	04	චාර්මික චාරිතාව	64
සහාපතිතුමාගේ සමාලෝචනය	08	විගණකවරුන්ගේ චාරිතාව	71
අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය	12	විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය	72
ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායම	14	ශේෂ පත්‍රය	73
කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය	18	ස්කන්ධයේ වෙනස්වීම් දැක්වෙන ප්‍රකාශනය	74
මූල්‍ය සමාලෝචනය	38	මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය	75
මානව සම්පත් කළමනාකරණය	43	මූල්‍යමය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්	76
නිරසාරත්ව චාරිතාව	50		
යහ පාලනය	53		

මූල්‍ය සුවිශේෂත්වය

	2013	2012	+/- %*	2012	2011	+/- %
	රු. මි.	රු. මි.		රු. මි.	රු. මි.	
පිරිවැටුම	12,110	11,114	9%	11,114	9,290	20%
ක්ෂයවීම් වලට පෙර මෙහෙයුම් වියදම්	7,468	5,214	-43%	5,214	4,598	-13%
ක්ෂය කිරීම්/බදු/පොලී පෙර ඉපැයුම්	4,642	5,899	-21%	5,899	4,693	26%
ස්ථාවර වත්කම් ක්ෂය කිරීම	1,751	1,011	-73%	1,011	1,135	11%
ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය / (ආදායම)	(1,855)	1,030	280%	1,030	1,417	27%
බදු වලට පෙර ලාභය	4,746	3,859	23%	3,859	2,141	80%
ආදායම් බදු	1,192	1,121	6%	1,121	751	49%
බදු පසු ලාභය	3,554	2,738	30%	2,738	1,390	97%
කොටස් හිමියන් අතර බෙදාහැරිය හැකි ලාභය	3,554	2,738	30%	2,738	1,390	97%
ලාභාංශ	500	-	100%	-	2,106	100%
දෙසැම්බර් 31 දිනට මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	4,031	4,425	-9%	4,425	4,215	5%
ප්‍රධාන මූල්‍ය අනුපාත						
ස්කන්ධය මත ඉපැයීම්	47.8%	64.9%	-29%	64.9%	109.0%	-40%

* වැටියමේ වෙනස්කම්වලට විෂයානුකූලය.

+ = හිතකර

- = අහිතකර

කාර්යය සාධනයේ සුවිශේෂත්වය

		2013	2012	2011	2010
මූල්‍ය සුවිශේෂත්වය					
මුළු ආදායම	රු. මි.	12,110	11,114	9,290	8,272
බදු වලට පෙර ශුද්ධ ලාභය	රු. මි.	4,746	3,859	2,140	*** 5,609
දෙසැම්බර් 31 දිනට කොටස් හිමියන්ගේ අරමුදල	රු. මි.	7,441	4,217	1,274	1,877
දෙසැම්බර් 31 දිනට ජංගම නොවන වත්කම්වල					
ඉදිරියට ගෙනයන මුළු අගය	රු. මි.	47,193	42,044	25,647	15,607
දෙසැම්බර් 31 දිනට මුළු ජංගම වත්කම්	රු. මි.	9,079	7,488	10,625	14,345
දෙසැම්බර් 31 දිනට මුළු ජංගම වගකීම්	රු. මි.	7,058	4,181	4,011	2,953
වසර සඳහා මුළු ප්‍රාග්ධන වියදම්	රු. මි.	6,378	17,449	9,165	544
වසර අවසානයේදී මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	රු. මි.	4,031	4,425	4,203	7,020
මෙහෙයුම් සුවිශේෂත්වය					
ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන්	ගණන	52,178	48,416	43,454	34,088
මගී සංචලනතාවය *	ගණන	7,348,006	7,079,920	6,145,532	5,259,648
ගුවන්ගත නෞතාර සංචලනතාවය **	මෙට්‍රික් ටොන්	194,039	186,618	168,577	167,130
දෙසැම්බර් 31 දිනට මුළු සේවකයන්	ගණන	3,674	3,445	3,306	3,179
අනුපාත සුවිශේෂත්වය					
බදු වලට පෙර ශුද්ධ ලාභයට මුළු ආදායම	%	39	34.7	23	68
බදු වලට පෙර ශුද්ධ ලාභයට කොටස් හිමියන්ගේ අරමුදල	%	64	92	168	299
මුළු ආදායම මුළු වත්කම්	වාර ගණන	0.22	0.22	0.26	0.28
සේවකයෙකුට මුළු වත්කම්	රු.'000	15,316	14,378	10,972	9,422
වසරකට සේවකයෙකුට මුළු සේවක පිරිවැය	රු.'000	1,135	1,020	942	888
යානා හැසිරවීමක් සඳහා මුළු පිරිවැය	රු.'000	141	164	176	123
මගීයෙකුට ආදායම	රු.	1,648	1,570	1,512	1,573
මගීයෙකුට බදු වලට පසු ලාභය	රු.	484	387	226	929
සේවකයෙකුට ගුවන් යානා සංචලන	ගණන	14	14	13	11
වික් යානාවක් සඳහා මගීන්	ගණන	141	146	141	154
වික් සේවකයකු සඳහා මගීන්	ගණන	2,000	2,055	1,859	1,654
ශුද්ධ වත්කම් මත ප්‍රතිලාභ					
මුළු වත්කම් මත ප්‍රතිලාභ	%	50	65	109	260
ලාභදායීත්ව අනුපාතය	%	7	6	4	16
කොටසක ඉපැයුම රු.	රු.	30	25	15	59
ජංගම අනුපාතය	වාර ගණන	17,768	13,688	6,943	24,441
කණ්ණික වත්කම් අනුපාතය	වාර ගණන	1.29	1.79	2.65	4.86
මුළු ආදායමට මුළු වියදම්	වාර ගණන	1.24	1.73	2.58	4.78
මුළු ආදායමට මුළු වියදම්	වාර ගණන	1.64	1.53	1.30	3.11

* මගී සංචලනතාවල පැමිණීම්, පිටත්වීම් හුවමාරු සහ සංක්‍රමණික මගීන් ඇතුළත් වේ. හුවමාරු සහ සංක්‍රමණික මගීන් දෙවරක් ගණනය කෙරේ.

** ගුවන් තාණ්ඩු සංචලනතාවලට නිර්සාහ, ආයාන සහ හුවමාරු තාණ්ඩු ඇතුළත් වේ. (දෙවරක් ගණනය කොට ඇත). ගුවන් ලිපි නොසලකා හැරේ.

*** සංශෝධනය කරන ලද ක්ෂයවීම් අනුපාත සහ ශ්‍රී ලංකා මුදල් වාර්තාකරණ ප්‍රමිති අනුව ඒකාබද්ධ කරන ලද ගිණුම් වලින් උත්පාදනය වූ පෙර වර්ෂයට ගලපන ලද රු. බි. 3.7 ක් මෙහි ඇතුළත් වේ.

2013 විශේෂ සිදුවීම්

2013 විශේෂ සිදුවීම්



ජනවාරි



පෙබරවාරි



මාර්තු



අප්‍රේල්



අප්‍රේල්



ජූලි



සැප්තැම්බර්



ඔක්තෝබර්

ජනවාරි

මහින්ද රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලේ (ම.රා.ජා.ග) වේගිකාසික පරීක්ෂා ගොඩබිම.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයට අයත් A330 ගුවන් යානයක් 2013 ජනවාරි 29 දින ම.රා.ජා.ග වෙත සාර්ථකව ගොඩබැස්සවීය. මෙම ගුවන් යානය බ.ජා.ග පිටත්ව පෙ.ව. 9.45 ට ම.රා.ජා.ග වෙත පැමිණියේය.

පෙබරවාරි

තුර්කි ගුවන් සේවය මහින්ද ඉස්තාන්බුල් සිට කොළඹ දක්වා ගුවන්ගමන් ඇරඹීය.

මෙය 2013 පෙබරවාරි 01 වන දා සිට තුර්කි ගුවන් සේවය මහින්ද ඉස්තාන්බුල් සිට කොළඹ දක්වා ගුවන් ගමන් ඇරඹීය. මෙම ගුවන් සේවාව IST - MLE - CMB ගුවන් ගමන් මාර්ගය ඔස්සේ සතියකට පස්වරක් ගුවන් ගමන් සිදුකරනු ඇත.

මාර්තු

ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල විවෘත කිරීම.

විශේෂ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ යානයකින් ශ්‍රී ලංකාවේ තවතම ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලකි ගොඩබිසිමින් අතිගරු, ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමන් විසින් ම.රා.ජා.ග 2013 මාර්තු 18 වන දින විවෘත කෙරිනි. ම.රා.ජා.ග ශ්‍රී ලංකා ඉතිහාසයේ විශාලතම යටිතල

පහසුකම් සහිත සංවර්ධිත ව්‍යාපෘතියකි. ගුවන් තොටුපල සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම (ග.ග.සේ.ස) මෙහි ආරම්භක සැලසුම්වලට සහභාගි වූ අතර, මේ වන විට සංවර්ධනය කරන්නෙකු, ඉදිකරන්නෙකු සහ සේවා සපයන්නෙකු වශයෙන් ගුවන් තොටුපල කළමනාකරණය කරයි.

අප්‍රේල්

විටිකාඩ් ගුවන් සේවය විසින් ම.රා.ජා.ග හි අවදානම තක්සේරු විගණනය (FAA)

විටිකාඩ් ගුවන් සේවය විසින් ම.රා.ජා.ග හි අවදානම් තක්සේරු විගණනයක් සිදුකරන ලද්දේ, (හව ගුවන් තොටුපලක තම සේවාවන් ඇරඹීම සඳහා වන යෝග්‍යතාව තහවුරු කරගැනීම සඳහාය)

බ්‍රිටිෂ් විසාර්වේස් බ.ජා.ග හි ගුවන් යානා සමූහය අතරට එක් වේ.

බ්‍රිටිෂ් විසාර්වේස් 2013 අප්‍රේල් 15 වන දින බ.ජා.ග වෙත ගුවන් සේවා අරඹන ලද්දේ වසර පහළවක විරාමයකින් අනතුරුවය. එමගින් අනුව දශකයේ අභ්‍යන්තර දක්වා කොළඹ වෙත ගුවන් සේවා සපයන ලද අතර ශ්‍රී ලංකාවේ 2009 දක්වා තිබූ සමාජ අස්ථාවරත්වය හේතුවෙන් සේවා අත්හිටුවන ලදී. යළි සේවා ඇරඹීමත් සමඟ එමගින් මාලේ හරහා ලන්ඩන් ගැමිවන් සිට බ.ජා.ග වෙත ඉරිදා, බදාදා සහ සිකුරාදා දිනවල බෝයිස්න් 777 - 200 ගුවන් යානා මගින් සතියට තුන්වරක් ගුවන් සේවා සපයනු ඇත.

මැයි

ගඟන භාවිත සේවා පහසුකම් පුළුල් කිරීම

2012 දී සවිකරණ ලද ගුවන් ගමන් පණිවිඩ හැසුරුම් පද්ධතිය (AMHS) ම.රා.ජා.ග වෙත සේවය සැපයීම සඳහා පුළුල් කරන ලදී. වැඩිවන ගඟන භාවිත සේවා අවශ්‍යතාවය සඳහා හව AMHS පද්ධති බ.ජා.ග, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය (CAA), ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය (UL) සහ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව වෙත එක් කරන ලදී. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලවන පරිදි හා විශ්වාසනීය සේවාවක් සහතික වන ලෙස කැනේඩියානු සැපයුම්කරුවෙකුගේ සහයෝගය සහිතව ගුවන් ගමන් පණිවිඩ හැසුරුම් පද්ධතිය හවිකරණය කර උසස් කරන ලදී.

ජූනි

වාර්තා බිඳ හෙළමින් ගුවන් තදබද සංවිකාවේ ප්‍රථම අඩ වසර තුළ වර්ධනයක්

බ.ජා.ග හි ගුවන් තද බදු සංවිකාවේ මගින් ඉතිහාසයේ විශිෂ්ටතම අර්ධ වාර්ෂික කාර්යසාධනය වාර්තා කරන ලද්දේ වසර අවසානයේ මගී සංචලන, ගුවන් යානා, ගුවන්ගත නෞහාර සංචලන සහ ගුවන් ගත කිරීමේ උපරිම බර (MTOW) වසර සඳහා පැහැදිලි වර්ධනයක් වාර්තා වන බවට වූ ප්‍රක්ෂේපණ සමගිනි.

ජූලි

ක්ෂේත්‍රයට හව පිවිසක්

ගුවන් සේවා අධ්‍යයන ඩිප්ලෝමාව සාර්ථකව හිමි කරන ලද දෙවන ශිෂ්‍ය කණ්ඩායම සඳහා සම්මාන ප්‍රදානය 2012 දී සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානයේදී (CATC) පැවැත්වුණි.

තෙවන ගුවන් සේවා ශිෂ්‍ය කණ්ඩායම ගුවන් සේවා අධ්‍යයන ඩිප්ලෝමාවේ තෙවන කණ්ඩායමේ අධ්‍යයන කටයුතු 2013 ජූලි මස CATC හි දී ඇරඹිනි.

අගෝස්තු

පළමු ආයතනික සම්පත් සැලසුම්කරණ පද්ධතිය (ERP)

පළමු ආයතනික සම්පත් සැලසුම්කරණ පද්ධතියේ 'To - Be'. අදියරේ ඵලදායී කටයුතු හිමි කෙරිනි. මෙම රු.මි. 250 ක ව්‍යාපෘතියේ 'Go - Live' අදියර 2014 පළමු කාර්තුවේදී ඇරඹීමට නියමිතය.

සැප්තැම්බර්

ම.රා.ජා.ග හි පහසුකම් උසස් කිරීම
ග.ග.සේ.ස 2013 සැප්තැම්බර් 06 වෙනි දින වයිනා භාබර් ඉංජිනේරුන් සමාගම (CHEC) සමඟ ගිවිසුමකට එක් විය.



නොවැම්බර්



නොවැම්බර්



දෙසැම්බර්

මේ යටතේ ම.ජ.ආ.ගු හවිත්තු හා අළුත්වැඩියා කිරීම්, සැලසුම් ඉදිකිරීම සහ ගහන යාත්‍රාංගන වැඩි දියුණු කිරීම පහසුකම් සිදුකෙරේ.

ඔක්තෝබර්

බ.ජ.ගු හි අතිවිශේෂ අමුත්තන් සඳහා වූ ආලිංගනය අලුතින් ඉදිකරණ ලද මෙම අංගනය 2013 ඔක්තෝබර් 27 වෙනි දින අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමන් අතින් විවෘත විය. කොළඹ දී පැවැත්වුණු පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලීය භාගක සමුළුව (CHOGM) සඳහා සුදානම් වීමේ වැඩසටහනෙහි අංගයක් වශයෙන් මෙම නවීකරණ හා පුළුල් කිරීමේ කාර්යය සිදුකරන ලදී.

නොවැම්බර්

CHOGM

ගු.ආ.සේ.ස ලොව පුරා රටවලින් පැමිණි සිය ගණනක් වූ නියෝජිත කණ්ඩායම්වල පැමිණීම හා පිටත්වීම සම්බන්ධ වගකීම් මනාව සම්බන්ධීකරණය කරමින් ශ්‍රී ලංකාවේ පැවති පළමු CHOGM සමුළුවෙහි සාර්ථකත්වය සඳහා කැපීපෙනෙන කාර්යභාරයක් ඉටුකළේය. මෙහිදී රත්මලාන ගුවන්තොටුපළෙහි (ර.ගු.) පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල ප්‍රතිසංස්කරණය කෙරිණි.

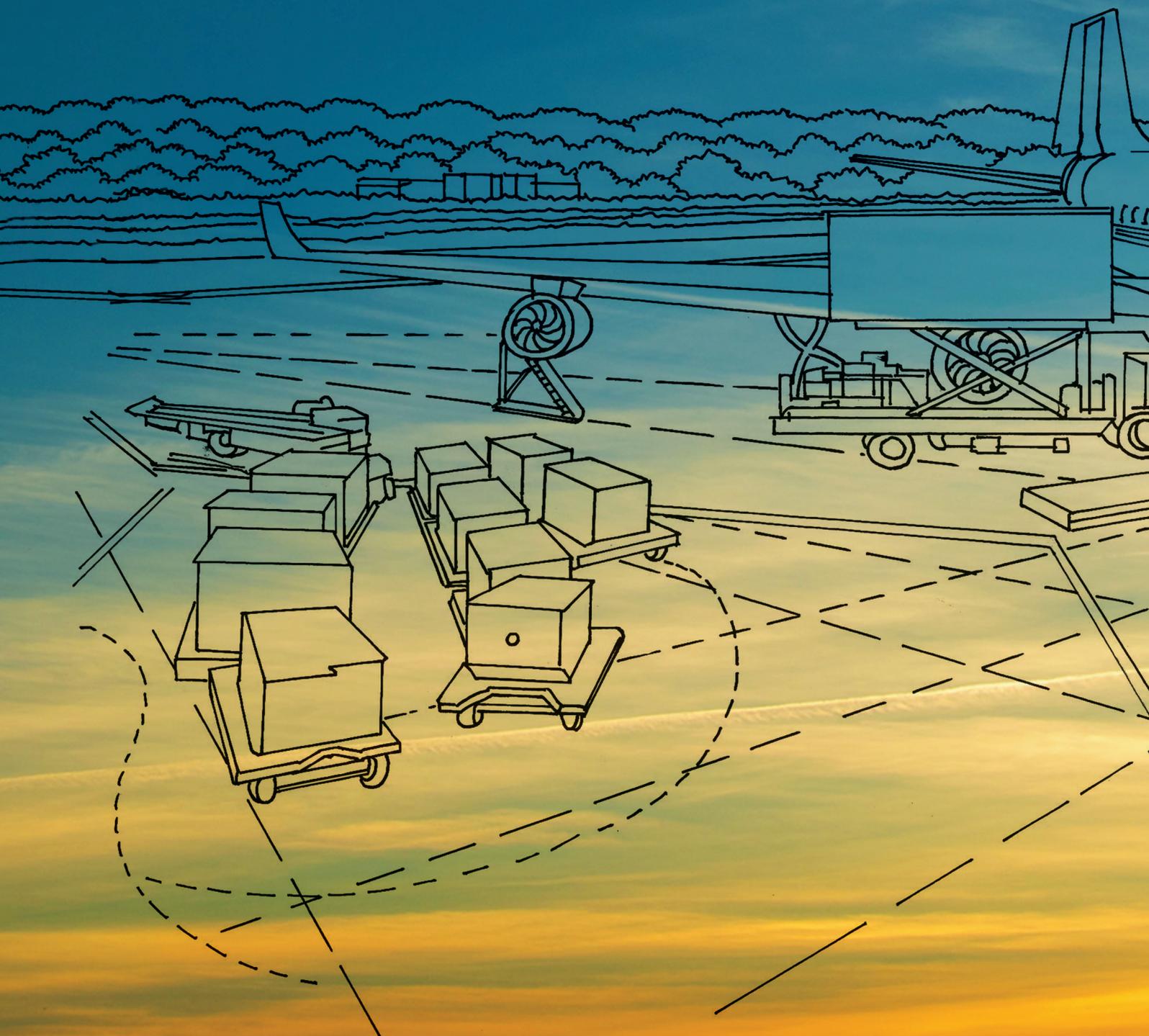
රත්මලාන ගුවන් තොටුපළෙහි ප්‍රතිසංස්කරණය කරන ලද පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල, අති විශේෂ අමුත්තන්ගේ ආලිංගනය, නව විශේෂ අමුත්තන්ගේ ආලිංගනය හා රථගල 2013 නොවැම්බර් 08 වෙනි දින අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමන් විසින් විවෘත කරන ලදී.

දෙසැම්බර්

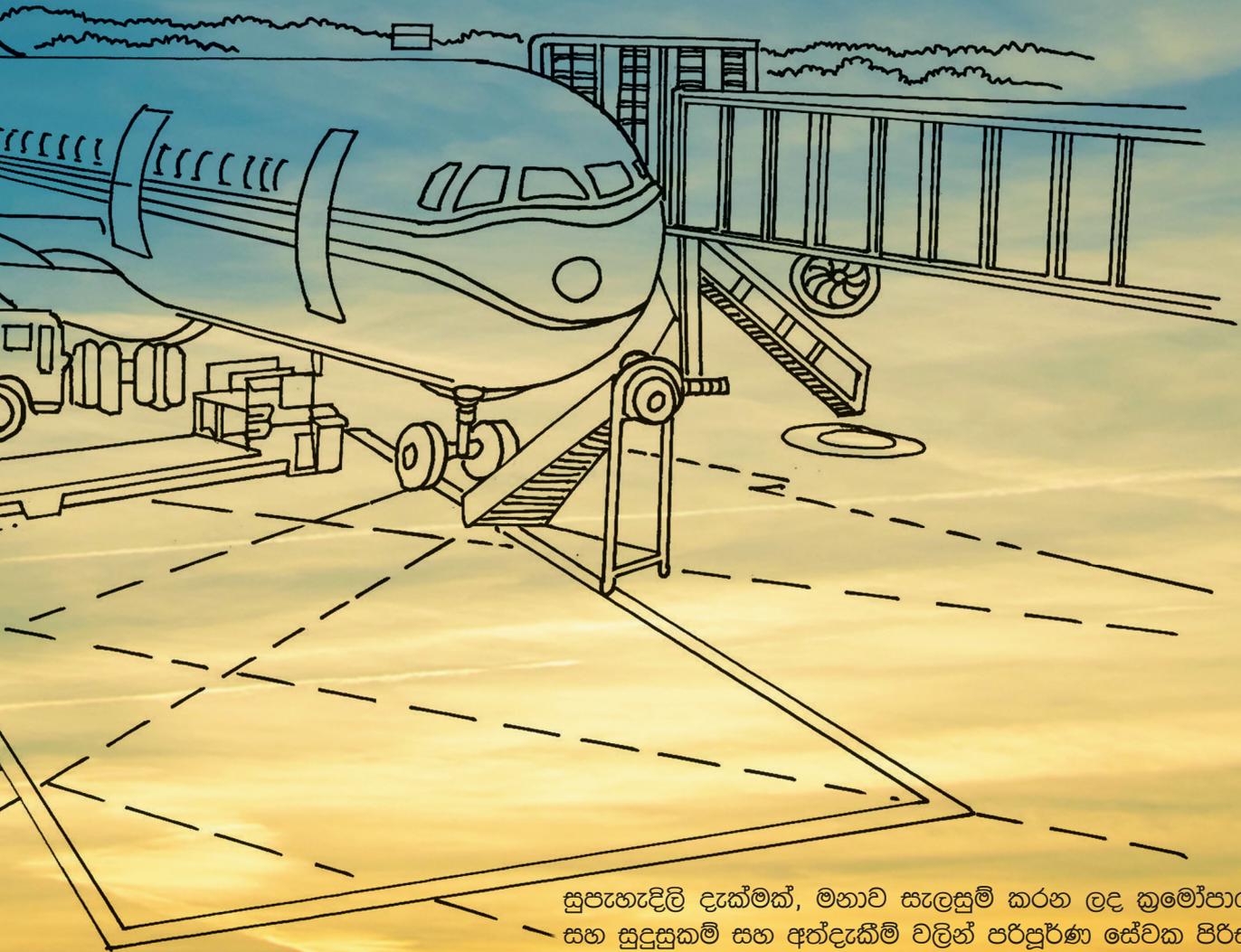
නත්තල් සාප්පු සචාර සැණකෙළිය

බ.ජ.ගු හි තීරුබදු රහිත අලෙවි පුවර්ධන වැඩසටහනෙහි අංගයක් වශයෙන් බ.ජ.ගු නත්තල් සාප්පු සචාර සැණකෙළිය 2013 දෙසැම්බර් සිට 2014 ජනවාරි දක්වා පැවැත්වුණි.

නිවැරදි දිශාව කරා යාත්‍රා කරමින්



කළමනාකරණ වාර්තා



සුපැහැදිලි දැක්මක්, මනාව සැලසුම් කරන ලද ක්‍රමෝපායක් සහ සුදුසුකම් සහ අත්දැකීම් වලින් පරිපූර්ණ සේවක පිරිසක් සමගින් වර්ධනයේ දිශාව කරා සාර්ථකව යාත්‍රාකිරීමට අපි නිසි සූදානමින් පසුවෙමු.

සභාපතිතුමාගේ සමාලෝචනය



ප්‍රසන්න ජේ. වික්‍රමසූරිය WWW RWP RSP
සභාපති

අපගේ පිරිවැටුම් වර්ධනයට මූලික හේතුවක් වශයෙන් විශ්වාස කරන්නේ අපගේ පාරිභෝගික පදනම සවිමත් කිරීමේ ප්‍රතිපත්තිය සහ ප්‍රධාන පාරිභෝගිකයන් සමඟ පවතින දිගුකාලීන සබඳතාවයන්ය. වසර තුළදී දක්නට ලැබුණු ආකර්ෂණීය ප්‍රවණතාවක් වූයේ ඉහතදී අපගේ විදේශ මෙහෙයුම් ආදායම් වර්ධනයන් සම්බන්ධ විශිෂ්ට ගමනාන්ත 10 අතරට එක් හොඳු කොරියාව, තුර්කිය සහ ඕස්ට්‍රේලියාව වැනි සාම්ප්‍රදායික නොවන ගමනාන්තයන් වෙත යොමු වීමයි.

හිතවත් කොටස් හිමියනි,

සමාලෝචනයට ලක්වන වසර ගු.ගු.සේ.ස හට අතිශය කාර්යබහුල සහ ඉතිහාසගත වසරක් බවට පත්වූයේ ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තර වශයෙන් තරඟකාරී වාණිජය හා කලාපීය ගුවන් සේවා මධ්‍යස්ථානයක් බවට පත් කිරීමට අප විසින් යොමු කරන ලද අවධානයන් සමඟිනි. මෙහිදී පවතින යටිතල පහසුකම් සහ මහජන සේවාවන් වෙත දැඩි පීඩනයක් එල්ල වන බව සැලකීමට අපට සිදුවිය. මෙම සංවර්ධනයේ අවධානය සමඟින් 2013 දී සිදු වූ සුවිශේෂ සිද්ධිය වන්නේ 2013 මාර්තු 18 වන දින ම.රා.ජා.ගු. වාණිජමය මෙහෙයුම් ඇරඹීමයි.

මෙම වසරේදී CHOGM සමුළුවට ශ්‍රී ලංකාව සත්කාරකත්වය සපයන ලද්දේ වසර 24කට පසු සමුළුව පවත්වන ලද පළමු ආසියානු රට බවට පත් වෙමිනි. වසර 2කට වරක් පැවැත්වෙන මෙම සමුළුවේදී පොදුරාජ්‍ය මණ්ඩලීය රටවල නායකයන් හමුවී ජාත්‍යන්තර සහ පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලීය ගැටළු සාකච්ඡා කර සාමූහික ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා තීරණ ගනු ලැබේ. ගු.ගු.සේ.ස හි සභාපතිවරයා වශයෙන් සියළු රාජ්‍ය නායකයන්ගේ ආගමනයන් සහ නික්මයාම්වලදී වැදගත් පහසුකම් සම්පාදනයකදී වශයෙන් අප හට කටයුතු කළ හැකි වූ බව ප්‍රකාශයට පත් කරන්නේ ඉමහත් ආඩම්බරයෙනි. සැකවින් දක්වතොත් එය සමස්තයක් වශයෙන් අති විශිෂ්ට ක්‍රියාකාරීත්වයකි.

මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

වසර 2013 දී ලෝක ආර්ථිකය මන්දගාමීව වර්ධනය වුවද, වසර අවසානය වන විට වර්ධනය වූ ආර්ථික ක්‍රියාකාරකම් සමඟින් අපගේ මූලික මෙහෙයුම් දර්ශකයන් එනම් මිනි සහ ගුවන් නෞභාර පරිමාවන් සහ ගුවන් යානා සංචලනයන් වසර තුළදී ඉහළ විශිෂ්ටත්වයක් කරා ළඟා විය. ගු.ගු.සේ.ස. වෙත පෙර වසරේ පැවති රු.බි. 11.10 සාපේක්ෂව 2013 දී රු.බි. 12.1 ක වාර්තාගත පිරිවැටුමක් අත්පත් කරගැනීමෙහිලා මෙය බෙහෙවින් ඉවහල් විය. එය 9% ක ආදායම් වර්ධනයකි.

විදේශීය තීරු බදු රහිත මෙහෙයුම්කරුවන් ගෙන් ලද ආදායම රු. මි. 6,074 ක් වූ අතර එය පෙර වසරට සාපේක්ෂව 12% ක වර්ධනයකි. සමස්ත මෙහෙයුම් ආදායමෙන් 50%ක් මෙයින් සමන්විත වෙයි. මෙම වර්ධනය සඳහා පාදක වූ ප්‍රධාන සාධකය වූයේ සංචාරක ගමනාන්තයන් වශයෙන් ශ්‍රී ලංකාව සතු සන්නාම කීර්තියයි. ආර්ථිකයේ සීඝ්‍රයෙන් වර්ධනය වන ක්ෂේත්‍රයක් වන සංචාරක කර්මාන්තය සඳහා පැහැදිලි,

වෙළඳපල ගාමක ක්‍රමෝපායක් අවශ්‍ය වනුයේ වසර 2016 දී මි 2.5 ක සංචාරක පැමිණීමක් අප විසින් අපේක්ෂා කරන බැවිනි. සමාගම මේ වන විට ගුවන් සේවා සහ ගුවන් මගීන් සඳහා ආරක්ෂාකාරී, කාර්යක්ෂම සහ මිලගිලි ගුවන්තොටුපල සේවා සම්පාදනයකදී බවට පත්ව ඇත. මෙම සන්දර්භය තුළ ක්‍රියාකාරී විකල්ප ගුවන් තොටුපලක් ලෙස අපගේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපලද සමගාමීව සේවා සපයනු ලබයි. මෙමගින් අමතර ඉන්ධන රැගෙන ඒම වෙනුවට අමතර භාණ්ඩ තොග රැගෙන ඒමට හැකිවන බැවින් ගුවන්සේවා සමාගම් වලට විශාල ඉතිරියක් සිදුකරගත හැක.

අපගේ පිරිවැටුම් වර්ධනයට මූලික හේතුවක් වශයෙන් විශ්වාස කරන්නේ අපගේ පාරිභෝගික පදනම සවිමත් කිරීමේ ප්‍රතිපත්තිය සහ ප්‍රධාන පාරිභෝගිකයන් සමඟ පවතින දිගුකාලීන සබඳතාවයන්ය. බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපලේ සහනදායී මෙහෙයුම් හේතුවෙන් ඉතාලිය, ඉන්දියාව සහ එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍ය ආශ්‍රිත විදේශ මෙහෙයුම්වලින් උපයන ලද ආදායම අඩණ්ඩුව වර්ධනය විය. වසර තුළදී දක්නට ලැබුණු ආකර්ෂණීය ප්‍රවණතාවක් වූයේ ඉහතදී අපගේ විදේශ මෙහෙයුම් ආදායම් වර්ධනයන් සම්බන්ධ විශිෂ්ට ගමනාන්ත 10 අතරට එක් හොඳු කොරියාව, තුර්කිය සහ ඕස්ට්‍රේලියාව වැනි සාම්ප්‍රදායික නොවන ගමනාන්තයන් වෙත යොමු වීමයි. මෙයට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වූයේ වසර තුළ දී කොරියන් ගුවන්සේවය සහ තුර්කි ගුවන් සේවය ඇරඹීමත්, ක්වන්ටාස් ගුවන් සේවයේ ගමන් වාර ඉහළ යාම නිසා ඕස්ට්‍රේලියාවෙන් ලැබෙන විදේශ විනිමය ආදායම ඉහළ යාමත්ය.

2013 දී ගගන නාවික ආදායම රු.බි. 3.05 දක්වා 12% කින් වර්ධනය වූ අතර ගගන නාවික නොවන ආදායම රු. බි. 9.2 දක්වා 15% කින් වර්ධනය විය. 'ප්‍රධාන කාණ්ඩ තීරු බදු රහිත විකුණුම්' ක්ෂේත්‍රයෙහි පැවති ඒකාධිකාරය අවසන් කිරීමට නිසි අවස්ථාවේදී ගන්නා ලද කළමනාකරණ තීරණය හේතුවෙන් ගගන නාවික නොවන ආදායම සමස්ත පිරිවැටුමෙන් 76% දක්වා වර්ධනය කිරීමට ආයතනයට හැකි විය. මුළු වියදම රු.බි. 9.2 ක් වූ අතර එය 2012 මෙහෙයුම් වියදම්වලට සාපේක්ෂව රු.මි. 3,028 ක වර්ධනයකි. මෙම ඉහළ මෙහෙයුම් වියදම කෙරෙහි වසර තුළ දී බ.ජා.ගු. මගින් වැඩි මගීන් සංඛ්‍යාවක් සහ වැඩි ගුවන් ගමන් සංචලන සඳහා සේවය සැලසීම හේතු විය.

සහාපති සමාලෝචනය තවදුරටත්

දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ

හම්බන්තොට ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය වශයෙන්ද හැඳින්වෙන ම.රා.ජා.ගු ඉදිකිරීම 2009 නොවැම්බර් 27 වන දින ඇරඹිණි. මෙය ජාතියේ ඉදිරි ගමනෙහි කැපී පෙනෙන සන්ධිස්ථානයක් වශයෙන් සැලකෙන අතර එහි මෙහෙයුම් කටයුතු හිමිකරීමට සැලසුම් ගත දිනට පෙර එනම් 2013 මාර්තු මස ඇරඹීමට හැකිවිය. ඒ වෙනුවෙන් මෙම ව්‍යාපෘතියට දායක වූ උපදේශකයන්ට සහ කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට සහ මහජනික නොතකා තම විශේෂ දක්ෂතා මෙම ව්‍යාපෘතියේ සාර්ථකත්වය වෙනුවෙන් කැපකල අපගේ කාර්යමණ්ඩලය වෙත මාගේ ප්‍රණාමය හිමිවේ. ජාත්‍යන්තර ගමනාන්තයක් කරා මෙහෙයුම් කටයුතු ඇරඹී දින පටන්ම ගුවන් ගමන් දියත් කළ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ අතලොස්ස අතරටද එකතුවීම ම.රා.ජා.ගු ස්ථාවර ආරම්භයක් සනිටුහන් කිරීමක් හා දැන ව්‍යාපාර සැලසුම් ලකුණු පෙන්වීමකි. ව්‍යාපෘතියේ පළමු අදියරේ මුළු වියදම වූ ඇ.ඩො.මි. 209 යෙන් ඇ.ඩො.මි. 190 ක් ඒනයේ එක්සිම් බැංකුව මගින් සහන ණය මුදලක් වශයෙන් ලබාදුන් අතර ඉතිරි ඇ.ඩො.මි. 19, ගු.ඉ.සේ.ස. මගින් දරාගනු ලැබේ. සම්පූර්ණ ණය මුදල ශ්‍රී ලංකා රජයට බරක් නොවී පියවීමේ වගකීම ගු.ඉ.සේ.ස. සතු වේ.

ම.රා.ජා.ගු වසරකට මගීන් මිලියනයක්, ගුවන් යානා 30,000 ක් සහ ගුවන්ගත නෞභාර මෙ.ටො. 45,000ක් සඳහා සේවය සැපයීමේ ධාරිතාවයෙන් යුක්ත වේ. දෙවන අදියරේදී එය වසරකට තවත් මගීන් මිලියන 5ක් එනම් මුළු මගීන් මිලියන 6ක්, ගුවන්යානා 45,000ක් සහ නාණ්ඩ මෙ.ටො. 150,000ක් වෙත සේවා සැපයීමට හැකිවන පරිදි පුළුල් කෙරෙනු ඇත. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් 2020 වන විට ම.රා.ජා.ගු සහ ම.රා.ජා.ගු එක්ව වසරකට මගීන් මි. 21 කට සේවා සැලසීමට සමත්වනු ඇත. මෙය සැබවින්ම 'කලාපයේ ගුවන්සේවා මධ්‍යස්ථානය බවට පත්වීම' යන අපගේ දර්ශනය යාර්ථවයක් බවට පත්කර ගැනීමක් වනු ඇත.

ගතවූ වසර දෙක තුළ ගු.ඉ.සේ.ස. හි අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය, කළමනාකාරිත්වය, කාර්ය මණ්ඩලය සහ සම්බන්ධිත අනෙකුත් පාර්ශවයන් ශ්‍රී ලංකාවේ නව ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ඉදිකිරීමේ දැවැන්ත ව්‍යාපෘතිය නියමිත කාලය තුළ සම්පූර්ණ කිරීම සඳහා කැපවී ක්‍රියා කරන ලද. මෙහිදී සුදානම් වීමේ සැලසුම් සාර්ථකව ක්‍රියාවට නැංවීම තුළින් පළමු දිනය සිටම අවහිරයකින් තොරව මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කිරීමේ අවස්ථාව උදාවූ බව නොකිවමනාය. මීට අමතරව, මෙහෙයුම් කට යුතු

සඳහා සුදානම් කර පැවරීමේ වැඩසටහනට (ORAT) ඇතුළත් දේශීය මෙන්ම විදේශීය ගුවන් යානා සඳහා පුහුණු ගමන්වාර සහ සැකිලි මෙහෙයුම් වලට සමාන තත්වයක් යටතේ පුහුණු වීම් කිරීම නිසා අවහිරයකින් තොරව මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භ කිරීමේ අවස්ථාව උදාවිය. ම.රා.ජා.ගු හි ආරම්භයත් සමඟ ගු.ඉ.සේ.ස හි පරාසය පුළුල් වූ අතර එය ශ්‍රී ලංකා ආර්ථිකයේ වර්ධනයට විභව්‍යතාවයක් එක් කරන ලදී.

ඉදිරිදැක්ම

විලැඹෙන වසරවලදී ම.ජා.ගු සහ ම.රා.ජා.ගු යන ආයතනයන් දෙකෙහිම පරිමා වර්ධනය සඳහා අප විසින් කැපී පෙනෙන ආයෝජන සිදුකිරීමට නියමිතය. එම නිසා ගු.ඉ.සේ.ස. සවිමත් ශේෂ පත්‍රයන් පවත්වාගෙන යාම අවශ්‍ය වන්නේ භාණ්ඩාගාරය හරහා ලබාගත් ණය පියවීමට පමණක් නොව අප විසින් JICA වැනි බාහිර අරමුදල් සම්පාදන ආයතනයන් වෙතින් සෘජුව ලබාගත් ණය මුදල්ද පියවීමට අවශ්‍ය වන බැවිනි.

ම.ජා.ගු පිළිබඳව සලකන විට එහි අදියර II හි පියවර 2 මගින් ගුවන් මගීන් වෙත සේවා සැපයීමේ ධාරිතාව වසරකට තවත් ගුවන් මගීන් මි. 9කින් ඉහළ නැංවෙනු ඇත. මෙම ව්‍යාපෘතිය සමගින් සමගාමීව එහි මතුපිට ගුවන්පථය නැවත ඇතිරීමේ ව්‍යාපෘතියද වසර 2016 දී නිම කිරීමට නියමිතය. මෙම ව්‍යාපෘතියේ යෝජිත ව්‍යාපෘති අතර මුල්තැන ගනියි. ම.ජා.ගු සහ ම.රා.ජා.ගු ආශ්‍රිතව නිකේතනයක් සහ ඒ ආශ්‍රිත වෙනත් දේපල සංවර්ධන කටයුතු සිදු කිරීම සඳහා 2013 නොවැම්බර් 13 වන දින පොදුරාජ්‍ය මණ්ඩලීය ව්‍යාපාරික සමුළුවේදී වයිනා හාබර් ඉන්ජිනියරින් සමාගම සමගින් අවබෝධිතා ගිවිසුමකට අත්සන් තැබිණි. මෙම ගිවිසුම යටතේ විනෝදාස්වාද මධ්‍යස්ථානයක්, සාප්පු සංකීර්ණයක් සහ බහු මහල් රට්ගාලක් ඉදිකිරීමට නියමිතය. මෙය ම.ජා.ගු යාබද අළුතින් මිලදී ගත් අක්කර 7.5 ක භූමි භාගයක් තුළ ඉදිකෙරෙනු ඇත. මෙම ගිවිසුමට අනුව ම.රා.ජා.ගු ආශ්‍රිතව නිකේතනයක්, ගෝල්ෆ් ක්‍රීඩාංගනයක්, තීරුබදු රහිත සාප්පු සංකීර්ණයක් සහ විනෝදාස්වාද මධ්‍යස්ථානයක්ද ඉදිකෙරෙනු ඇත. තවද මේ වන විට විදේශ ආයෝජකයකු සමඟ එක්ව ගු.ඉ.සේ.ස මගින් ම.රා.ජා.ගු හි ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය මගින් මෙහෙයවනු ලබන ගුවන් යානා නඩත්තුව සහ අළුත්වැඩියාව සඳහා (MRO) සම්පූර්ණ යටිතල පහසුකම්වලින් සමන්විත ගොඩනැගිල්ලක් ඉදිකෙරෙමින් පවතී. තවද ම.රා.ජා.ගු හි ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම සඳහා 'පියාසර පුහුණු ඇකඩමියක්' ඉදිකිරීමටද සැලසුම්කොට ඇත.

මුළු ආදායම
රු.බි. 12.1 ↑9% කින්

බදු පසු ලාභය
රු.බි. 3.5 ↑30% කින්

මුළු ස්කන්ධ
රු.බි. 7.4 ↑76% කින්

මුළු වත්කම්
රු.බි. 56.3 ↑13% කින්

විමර්ශනයට ලක්වන වසර තුළදී අපගේ පළමු ERP පද්ධතියේ ප්‍රධාන අදියරයන් සම්පූර්ණ කිරීමට සමාගමට හැකි විය. මෙය තොරතුරු තාක්ෂණයේ සුවිශේෂී ජයග්‍රහණයක් වන අතර ERP පද්ධතියේ සජීවීකරණ ක්‍රියාවලිය 2014 දී ඇරඹීම ගු.ගු.සේ.ස හට අනාගතයේදී ප්‍රතිඵලදායක ප්‍රවේශයක් ලබාදෙනු ඇත.

ගුවන් ගමන් ක්ෂේත්‍රයේ ජීවන චක්‍රය (ILC) තුළ පරිණත අදියරෙහි පසුවන බ.ජා.ගු ද වීම ජීවන චක්‍රයේ වර්ධන අදියරෙහි පවතින ම.ජා.ගු ද දේශීය හා විදේශීය වශයෙන් පුද්ගලික පේටියානා මෙහෙයුම් සිදුකරන රත්මලාන ගුවන් තොටුපළද සැලකූ විට නව නිෂ්පාදන සේවා සහ යටිතල පහසුකම් සම්බන්ධයෙන් ප්‍රබල ඉල්ලුමක් සහ පුළුල් වර්ධන අවස්ථා රැසක් පවතී. මෙය සැලකිල්ලට ගෙන සංවර්ධන ව්‍යාපෘතින් කිහිපයක් සැලසුම් කොට ඇත. ඒ පිළිබඳ වැඩි විස්තර කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණයෙහි 'ඊළඟ වසර 5 සඳහා සැලසුම් ගත ව්‍යාපෘති' යන නේමාව යටතේ දැක්වේ.

මෙයට අමතරව තුර්කි ගුවන්සේවය, කොරියානු ගුවන්සේවය, මාලදිවයින් ගුවන්සේවය, අඩුඩාබිහි පිහිටි රොටානාපේට් සහ වයා ඒෂියා එක්ස් බර්හාඩ් සමඟ ද්වි පාර්ශවීය ගිවිසුම් 5ක් අත්සන් තැබුණි. ඒ අතර කොළඹ සිට සහ කොළඹ දක්වා මෙහෙයුම් සඳහා බ්‍රිටිෂ් වයාටේස් නැවත මෙහෙයුම් කටයුතු ඇරඹා ඇත. ම.ජා.ගු මෙහෙයුම් ඇරඹූ දිනයේ සිටම අපගේ ජාතික ගුවන් සේවය සහ සහනදායී ගුවන් සේවය වන මිහින් ලංකා ගුවන් සේවයට අමතරව ෆ්ලයි ඩුබායි සහ එම්චේට්ස් ගුවන් සේවය අප සමඟ එක් විය. ගුවන් තොටුපළ ද්විත්වය ඉලක්ක කර ගනිමින් ගුවන් ගමන් ජාලය පුළුල් කිරීමේ සාකච්ඡා දැනටමත් අදාල පාර්ශව සමඟ ආරම්භකර ඇත. අපගේ ප්‍රධාන අරමුණ වන්නේ බ.ජා.ගු ආසියා කලාපයේ මගී හුවමාරු මධ්‍යස්ථානයක් බවට පත්කිරීමයි. ඒ අතරතුර වසර 2016 වන විට මගීන් මි. 15 ක් හැසිරවීම සඳහා ගුවන් තොටුපොළ ධාරිතාව පුළුල් කිරීම සහ මගී සංඛ්‍යාවේ තීව්‍ර වර්ධනයක් අත්කරගැනීමත් සමඟම කොළඹ හරහා හුවමාරු වන ගුවන්ගත නෞභාර සංඛ්‍යාව වැඩිකර ගැනීමයි.

අප විශිෂ්ට සුදුසුකම් ලත් කාර්ය මණ්ඩලයක ආධාරයෙන් ක්‍රියාත්මක වන සේවා සම්පාදකයකු වන අතර ඔවුන් වෙත තරඟකාරී පාර්ශ්වික සමගින් ක්ෂේත්‍රයේ අසමසම පුහුණු හා සංවර්ධන අවස්ථා පිරිනැමේ. නව උසස්වීම් අවස්ථා විවෘත කිරීම මගින් අප කාර්ය මණ්ඩලයේ වෘත්තීය දියුණුව උදෙසා අප විසින් පියවර ගෙන ඇති බව පවසන්නේ ඉමහත් සතුටිනි. අප සේවකයන්ගේ රුපියල් බිලියන 2 ක් වූ පාරිභෝගික වගකීම අදාල අරමුණ සඳහා හඳුනාගත් වෙනම අරමුදලක් ඔස්සේ සුරක්ෂිත කොට ඇත. අප විසින් වසර ගණනාවක් තිස්සේ ප්‍රජාසත්කාරයන් (CSR) රැසක් සිදුකොට ඇති අතර වසර 2013 දී අපගේ ආයතනික සමාජ වගකීම් දායකත්වය රු.මි. 18 කි. ගු.ගු.සේ.ස තිරසාරත්ව ප්‍රතිපත්තිවලට අනුකූලව අපේ සමාජ වගකීම් ක්‍රියාකාරීත්වය සිදු වේ. පාසල් හා රෝහල් නවීකරණ වැඩසටහන්, ආධානික

රණවිරුවන් වෙනුවෙන් නිවාස ඉදිකිරීම සඳහා මුදල් පරිත්‍යාග සිදුකිරීම, පෙර වසරවලදී මෙන් ම මෙම වසරේ දී ද සුවිශේෂ අවධානයක් යොමු කරනු ලැබිණි.

අවසාන වශයෙන්...

තවත් අතිසාර්ථක වසරක් සම්පූර්ණකිරීම සඳහා අතිශය උද්යෝගයකින් යුතුව කටයුතු කළ ගු.ගු.සේ.ස කාර්යමණ්ඩලය වෙත මාගේ උණුසුම් සුඛ පැතුම් පිරිනමනු කැමැත්තෙමි. අනාගත අභියෝග ජය ගැනීමේදීද ඔබගේ අඛණ්ඩ කැපවීම සහ විශිෂ්ටත්වය මම උදක්ම අපේක්ෂා කරමි.

අපගේ සේවා භාවිත කිරීම වෙනුවෙන් හා වටිනා අර්ථවත් සම්බන්ධතාව ගොඩනගා ගැනීම වෙනුවෙන් අප පාරිභෝගිකයන්ට මාගේ ප්‍රණාමය හිමි වේ. මනා පාරිභෝගික සබඳතාවයන් පවත්වාගෙන යමින් ඔවුන්ගේ විශ්වාසය තහවුරු කිරීම අප හට ඉතා වැදගත්වේ.

ගුවන් තොටුපළ සේවා සම්පාදකයා වශයෙන් සෙසු ගුවන් තොටුපළ සහකරුවන් අප කෙරේ තබන ලද විශ්වාසය අප හට අතිමානයට කරුණකි. බ.ජා.ගු සහ ම.ජා.ගු මත ඔබ තබන ලද විශ්වාසය තවත් ඉදිරියට යාමට අප දිරිගන්වයි.

මාගේ සෙසු අධ්‍යක්ෂවරුන්ටද, ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකාරීත්වයටද අපගේ කොටස් හිමිකරුවන් වෙත වැඩි වටිනාකමක් එක් කිරීම උදෙසා මහත් උද්යෝගයෙන් කටයුතු කල මාගේ සෙසු අධ්‍යක්ෂවරුන්ට හා උපකාර හා මගපෙන්වීම ලබාදුන් ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකාරීත්වයට මාගේ අවංක ස්තූතිය පිරිනමමි.

අවසාන වශයෙන්, නොසැලෙන දර්ශනය, සහයෝගය සහ නායකත්වය වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකා රජය වෙත මාගේ අවංක ප්‍රණාමය පුද කරමි. 'මහින්ද චිත්තන සංවර්ධන ඉදිරි දැක්ම' හි දක්වා ඇති පරිදි ශ්‍රී ලංකාව ආර්ථික සංවර්ධනයේ ප්‍රධාන මධ්‍යස්ථානයන් පහෙන් එකක් බවට පත් කිරීමේ ක්‍රියාවලිය තුළ කැපී පෙනෙන කාර්යභාරයක් ඉටුකිරීමට හැකිවීම පිළිබඳව ගු.ගු.සේ.ස ඉමහත් අභිමානයට පත්වේ.



ප්‍රසන්න ජේ. වික්‍රමසූරිය WWW.RWP.RSP
සභාපති

2014 ජූනි 18

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය



වමේ සිට දකුණට

එස්. පී. සේනාරත්න මහතා - අධ්‍යක්ෂ, එම්. සී. ජී. මහීපාල මහත්මිය - සමාගම් ලේකම්, යෝගා පෙරේරා මහතා - අධ්‍යක්ෂ,
 ජේ. ආර්. ශ්‍රී. ද සිල්වා මහතා - අධ්‍යක්ෂ, කමල් එස්. රත්වත්ත මහතා- උප සභාපති, ප්‍රසන්න ජේ. වික්‍රමසූරිය මහතා - සභාපති,
 කෝසල වික්‍රමනායක මහතා - අධ්‍යක්ෂ, ශානිකා ගොපල්ලව මෙනවිය - අධ්‍යක්ෂිකා, සොහාන් ජයරත්න මහතා - විධායක අධ්‍යක්ෂ,
 ආනන්ද ගුණතිලක මහතා - අධ්‍යක්ෂ

ජෛෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායම





වමේ සිට දකුණට:

එස්. පී. ආර්. මනුකුලසූරිය - වැඩබලන අලෙවි ප්‍රධානි

එම්. රත්නසිංහ (මිය) - නීති අංශ ප්‍රධානි

එල්. දහනායක - මූල්‍ය අංශ ප්‍රධානි

ලුතිනන් කර්නල් කේ. එච්. සී. කුමාරසිංහ - ආරක්ෂක සේවා ප්‍රධානි

යූ. එල්. ලොකුආරච්චි - තොරතුරු තාක්ෂණ වැඩ බලන ප්‍රධානි

එච්. පී. එල්. සිරිමාන්න - සැපයුම්දාම කළමනාකරණ වැඩ බලන ප්‍රධානි

පියාසර කොමදෝරු එස්. එම්. ඩී. විජේසූරිය - සුරක්ෂිතතා වැඩ බලන ප්‍රධානි

ඩබ්ලිව්. විමලසාන්ති - ඉලෙක්ට්‍රොනික් සහ ගුවන් සංතරණ ඉංජිනේරු ප්‍රධානි

ඒ. ඩී. එන්. ආර්. ද අල්විස් ගුණසේකර - ගිනි සහ ගලවාගැනීම් සේවා ප්‍රධානි

එස්. එම්. ආර්. රචික් - ව්‍යාපෘති ප්‍රධානි

ජේ. එම්. ඩී. කාසේ රුචින් - ගෘහ නිර්මාණ භූමි හා අභ්‍යන්තර අලංකරණ වැඩ බලන ප්‍රධානි

එච්. එස්. හෙට්ටිආරච්චි - ගුවන් තොටුපළ කළමනාකරණ ප්‍රධානි



වමේ සිට දකුණට:

ඩී. පී. කරුණාරත්න - ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී/ ම.රා.ජා.ගු

පී. විතානගේ - සිවිල් ඉංජිනේරු ප්‍රධානි (සැලසුම් සහ නිර්මාණ)

ආර්. ඩබ්ලිව්. විජේසිංහ - ජ්‍යෙෂ්ඨ යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු/යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු ප්‍රධානිගේ කර්තව්‍යයන් පරීක්ෂා කරන්නා

එම්. සී. ජී. මහිපාල - මානව සම්පත් ප්‍රධානි/සමාගම් ලේකම්

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

එච්. ඒ. ඒ. කේ. එම්. සෙනෙවිරත්න - සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු ප්‍රධානි

ඩබ්ලිව්. සී. තිසේරා (මීත) - ගුවන් සංචාරණ සේවා ප්‍රධානි

ඩබ්ලිව්. එම්. ජී. කරුණාරත්න - වාණිජ හා දේපළ ප්‍රධානි

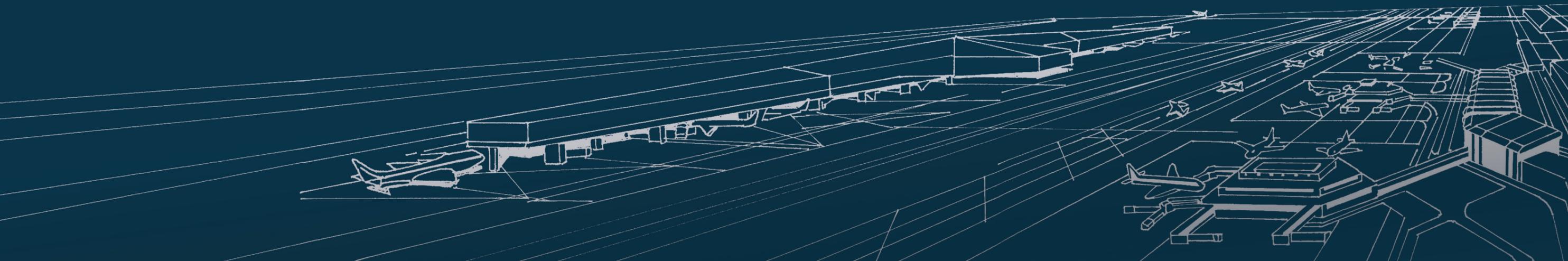
ඩබ්ලිව්. ජී. සිරිල් - අභ්‍යන්තර විගණන සහ තත්ව පාලන ප්‍රධානි

ජේ. එම්. ඒ. යූ. ජයමාන්න - වැඩබලන විදුලි ඉංජිනේරු ප්‍රධානි

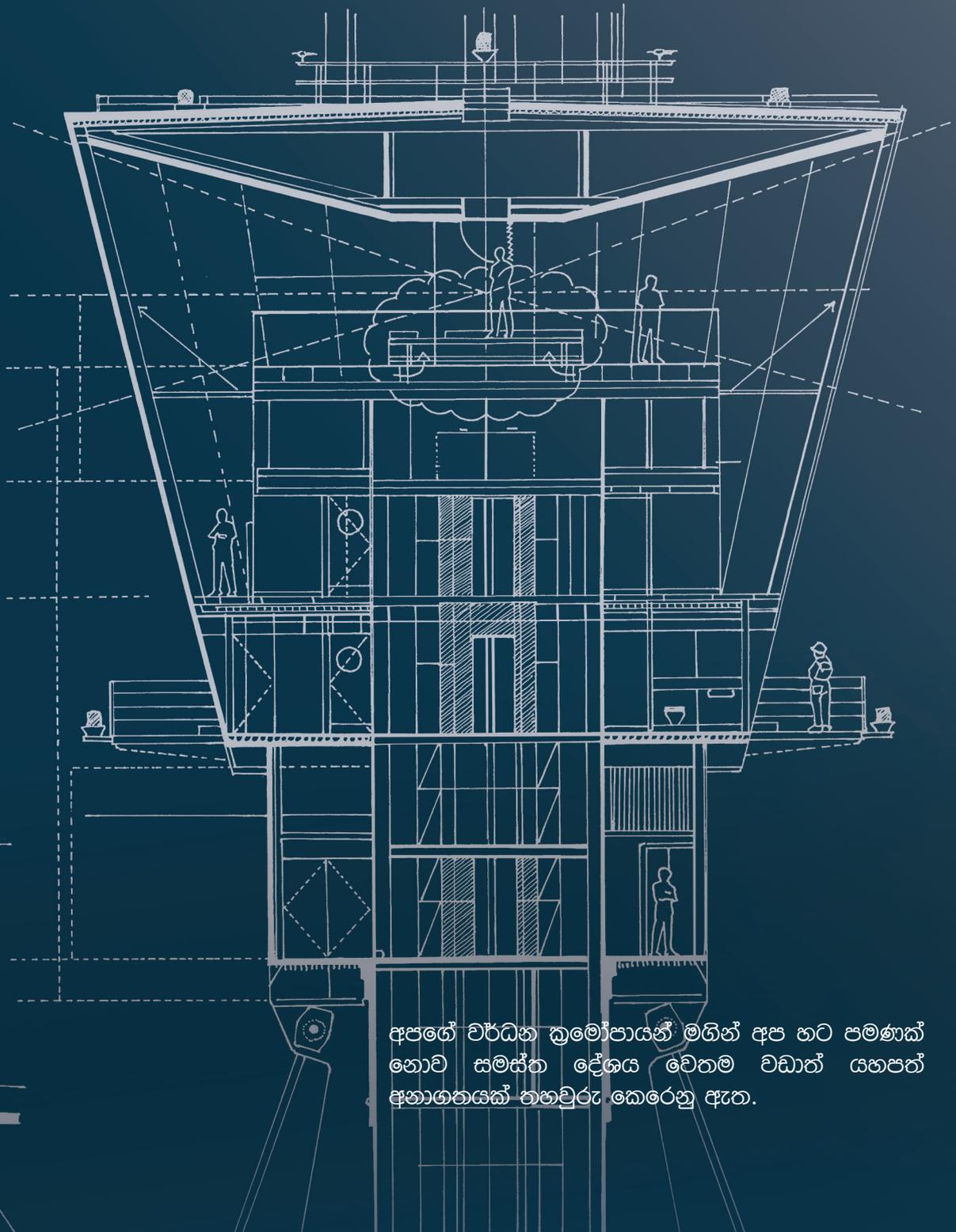
ජායාරූපයේ නොමැත

යූ. එස්. ජාගොඩ - ජ්‍යෙෂ්ඨ සිවිල් ඉංජිනේරු/ වැඩ බලන සිවිල් ඉංජිනේරු (හඬවතු) ප්‍රධානි

වඩාත් යහපත්
අනාගතයක් උදෙසා
සැලසුම්
සකස් කරමින්



කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ
විශ්ලේෂණය



අපගේ වර්ධන ක්‍රමෝපායන් මගින් අප හට පමණක් නොව සමස්ත දේශය වෙතම වඩාත් යහපත් අනාගතයක් තහවුරු කෙරෙනු ඇත.

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය

ගු.ගු.සේ.ස. යනු ඩ.ජා.ගු., ම.රා.ජා.ගු. සහ ර.ගු. කළමනාකරණය කරන්නා වූ ගුවන් තොටුපළ මෙහෙයුම් සමාගම වේ. ශ්‍රී ලංකාවේ නවතම ගුවන් තොටුපළ වන ම.රා.ජා.ගු., 2013 මාර්තු මස 18 වෙනි දින ජාත්‍යන්තර සහ දේශීය වශයෙන් සිය වාණිජමය මෙහෙයුම් ඇරඹීය.

2013 මූල්‍ය වර්ෂය තුළ ගු.ගු.සේ.ස. සැලසුම්ගත ගුවන් සේවා 31 කට සේවා සැපයීය. ඩ.ජා.ගු. හි ධාරිතාව ගුවන් යානා 50,802 ක් වූ අතර එය පෙර වසරට සාපේක්ෂව 5% ක වර්ධනයකි. එමගින් මගීන් 7,311,869 කට සේවා සැලසුන අතර එය පෙර වසරට සාපේක්ෂව 3% ක වර්ධනයකි. සමාලෝචනයට ලක්වන කාලසීමාවේ හතරවන කාර්තුවේදී 2013 CHOGM සමුළුව සඳහා විදේශිකයින් රැසක් මෙරටට පැමිණීම ඇතුළු බොහෝ කරුණු එම වර්ධනය සඳහා හේතු පාදක විය. අඩු වියදම් ගුවන් සේවාවන්හි මගී පරිමාව 19% කින් ඉහළ ගිය අතර මෙම වසරේදී සංචලනයන් 4,079 ක් සිදු විය. වසර තුළ පිළිවෙලින් භාණ්ඩ හා තැපැල් ගුවන් ප්‍රවාහනය මෙ.ටො. 193,975 ක් සහ මෙ.ටො. 1,811 වන අතර එහි වර්ධනය පිළිවෙලින් 4% සහ ශුන්‍ය වේ.

ම.රා.ජා.ගු. මගීන් වාණිජ ගුවන් යානා සංචලනයන් 1,376 සිදුකරමින් මගීන් 36,137 කට සේවා සැලසීය.

ර.ගු. මගීන් දේශීය ගුවන් යානා සංචලනයන් 5,986 ක් සිදු කරමින් දේශීය මගීන් 7,435 කට සේවා සැලසීය. 2012 වර්ෂයේ දී ගමන්වාර 6,128ක් සිදුකරමින් ගුවන් මගීන් 11,100කට සේවා සැපයීමට සාපේක්ෂව, මෙය පහත වැටීමකි.

වර්තමාන වෙළෙඳපල ස්වරූපය

ක්ෂේත්‍ර විමර්ශනය

යටිතල පහසුකම් සඳහා ආයෝජනය තවමත් තීරණාත්මකයි

සිවිල් ගුවන්සේවා යටිතල පහසුකම් සඳහා ආයෝජනය කිරීම, වාණිජ වශයෙන් එම ක්ෂේත්‍රයේ වර්ධනය උදෙසා තීරණාත්මක වේ. ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ වර්ධන ක්‍රියාවලිය තුළ ගුවන් තොටුපළ, ජාතික ගුවන් අවකාශ කළමනාකරණ ආයතන සහ ගුවන් සේවාවන් විවිධ අභියෝග සහ අවස්ථා අත්විඳියි. බෝයිස්ග් හි විමර්ශනයක් අනුව ගුවන්යානා ගොඩබිම් සහ ගුවන්ගතවීම් ගුවන්තොටුපළවල පවතින වර්තමාන ධාරිතාව කරා ළඟාවීම හෝ ඉක්මවීම හේතුවෙන් ඉදිරි වසර 20 තුළ ලොව පුරා ඇතැම් ගුවන් තොටුපළවල මහත් තදබදයක් ඇතිවනු ඇතැයි පැවසේ. ලොව වඩාත්ම කාර්යක්ෂම ගුවන්තොටුපළවල් අතරට අයත් වන ලන්ඩන් හි හීත්‍රෝ වැනි ගුවන්තොටුපළවල් ඒවාට පැයකට හැසිරවිය හැකි ගුවන් ගමන් ප්‍රමාණයේ උපරිමය කරා දැනටමත් ළඟා වී ඇත. ඒ අතරම අපේක්ෂිත ගුවන් ගමන් වර්ධනයට මුහුණදීමට ප්‍රමාණවත් ධාරිතාවක් පවතින ගුවන්තොටුපළවල්

ද ඇත. කාර්යක්ෂම නොවන කාලසීමාවන්හිදී පවතින ධාරිතාව ප්‍රමාණවත් වන නමුත් ඉල්ලුම ඉතා අධික උදය හා සවස් කාලයන්හි දී එය සපුරාලීමට තරම් ධාරිතාවක් නොපවතින ගුවන්තොටුපල ද ඇත. ගුවන්යානා ගමනාගමනයේ වර්ධනය, සැලසුම් කර ඇති එම යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය ඉක්මවා ගිය, ඒනය, ඊසානදිග සහ අග්නිදිග ආසියාව, ඉන්දියාව සහ ලතින් ඇමරිකාව වැනි කලාපයන් හි එම යටිතල පහසුකම් වෙනුවෙන් අඩුණ්ඩව ආයෝජනය කිරීම අතිශය වැදගත් වේ.

ප්‍රාග්ධන වර්ධනයන්

ලොව පුරා ගුවන් තොටුපළ අධිකාරිත්ව නව ගුවන් පථයන්, පර්යන්ත ව්‍යාපෘති සහ නව ගුවන් තොටුපළ ඉදිකරමින් විශාල ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘති සිදුකරති. මෙම ආයෝජන මගින් ගුවන්තොටුපල ධාරිතාව සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයකින් පුළුල් කළහැකි නමුත් ඒවා සුවිසල් ආයෝජන වන හෙයින් එම සංවර්ධන කාර්යයන් සඳහා ගතවන කාලය, ඒවා සැලසුම් කිරීමේ සිට සම්පූර්ණ කිරීම දක්වා වසර දහයකට වඩා වැඩිවීමට ඉඩ ඇත. ජනතාවගේ විරෝධතා සහ පාරිසරික ගැටලු මෙසේ ගතවන කාලසීමාව තවදුරටත් දීර්ඝ වීමට හේතු විය හැකි අතර එය ද ගුවන්තොටුපල ධාරිතා පුළුල්වීමට සීමා පනවයි.

ගුවන්තොටුපල තදබදය මගහරවා ගැනීම සඳහා ගුවන්සේවා සමාගම් විවිධ ක්‍රියාමාර්ග ගෙන ඇත. උදාහරණයක් වශයෙන් කාර්යක්ෂම කාලසීමාවන් තුළ ගොඩබිම් සහ ගුවන්ගත කිරීම් සංඛ්‍යාව අඩුවන පරිදි ගුවන්සේවාවන් මගින් කුඩා ගුවන් යානා වෙනුවට මගීන් විශාල සංඛ්‍යාවක් රැගෙන යාහැකි විශාල ගුවන් යානා යොදාගැනීම දැක්විය හැක. එසේම ද්විතීයික ගුවන් තොටුපළ ඉදිකිරීම මගින් කාර්ය ක්ෂම ගුවන්තොටුපලවල පවත්නා තදබදය අඩුකළ හැක. එකම මාර්ගයේ එකවර ගුවන් ගමන් දෙකක් සිදුවීම වැනි අවස්ථා මගහැරෙන පරිදි ගුවන් සේවා සමාගම් සන්ධානගත වී ගුවන්ගමන් සැලසුම් කිරීම වැනි ක්‍රියාමාර්ග ද මෙහිදී ඵලදායී වේ. සංකෘතීන්තව ගත්කළ ගුවන් තොටුපළ යටිතල පහසුකම් පුළුල් කිරීම සඳහා ආණ්ඩු සහ ගුවන් තොටුපළ සේවා සමාගම් අඩුණ්ඩව ක්‍රියාකිරීම අත්‍යවශ්‍ය වන අතර ඒ සමඟම ගුවන්සේවා සමාගම් ද කාර්ය ක්ෂම ගුවන් තොටුපළවල තදබදය අඩුකිරීම සම්බන්ධයෙන් ක්‍රමෝපායිකව උචිත ක්‍රියාමාර්ග ද ගනු ලබන්නේ නම් නුදුරු අනාගතය තුළ වාණිජ ගුවන් සේවා වර්ධනය සම්බන්ධයෙන් ගුවන් තොටුපළ තදබදය සීමාකාරී සාධකයක් නොවනු ඇත.

ලෝක ආර්ථික වටපිටාව

වාණිජමය ගුවන් ප්‍රවාහනයේහි වර්ධනය සහ ගුවන් යානා සඳහා ඉල්ලුම සම්බන්ධයෙන් ලෝක ආර්ථික ක්‍රියාකාරීත්වය

අපගේ ප්‍රයත්නය වනුයේ බ.ජා.ගු. පරදවට තබමින් ම.රා.ජා.ගු. ප්‍රවර්ධනය නොව ශ්‍රී ලංකාව සමස්ථයක් වශයෙන් ගුවන්සේවා මධ්‍යස්ථානයක් වශයෙන් සංවර්ධනය කිරීමයි.

බෙහෙවින් බලපායි. ඉදිරි වසර 20 පුරා ලෝක දළ දේශීය නිෂ්පාදිතය වසරකට 3.2% බැගින් වර්ධනය වනු ඇතැයි අපේක්ෂිත අතර ඒ හේතුවෙන් ගුවන් මගීන් හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය 5% ක වාර්ෂික වර්ධනයක් අත්කරගනු ඇත.

නැගිළි ආර්ථිකයන් මගින් දිරිගන්වන ලද ජාත්‍යන්තර වර්ධනයන්

ඉදිරි වසර 20 පුරා නැගිළි ආර්ථිකයන් වසරකට 5.2% බැගින් වර්ධනය වනු ඇතැයි අපේක්ෂිත අතර ඒවා විසින් 2.1% ක වර්ධනයක් සහිත ස්ථාපිත ආර්ථිකයන් ඉක්මවා යනු ඇත. වසර 2012 සහ 2032 අතර ලෝක ආර්ථික වර්ධනයෙන් 60% ක් නැගිළි ආර්ථිකයන් මගින් සිදුකෙරෙනු ඇත. අදාළ කාල පරිච්ඡේදය තුළ ලෝක දළ දේශීය නිෂ්පාදිතයේ ඔවුන්ගේ කොටස 31% සිට 45% දක්වා ඉහළ යනු ඇත. අප මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකරන්නේ ලෝකයේ අතිශය වේගයෙන් ආර්ථික ක්‍රියාකාරීත්වයන් වර්ධනය වන කලාපයක් තුළය. අප මෙහෙයුම් සිදුකරන්නා වූ ආසියා ශාන්තිකර කලාපයේ දළ දේශීය නිෂ්පාදිතය ඉදිරි වසර 20 පුරා වසරකට 4.5% වේගයකින් ඉහළ නැගෙනු ඇතැයි අපේක්ෂිතය. එම වේගය ලතින් ඇමරිකානු කලාපය සඳහා වසරකට 4%ක් ද මැද පෙරදිග සඳහා 3.8%ක් ද වේ.

උගත් ශ්‍රම බලකාය ව්‍යාප්තවීමත් සමග ගෘහස්ථ ආදායම වර්ධනය වන අතර පාරිභෝජන රටාවන් වෙනස් වේ. විමෝච්ච භෞතික හා සමාජ යටිතල පහසුකම් සඳහා වන ආයෝජනයන් ඉහළ යයි. නාගරීකරණය පැතිරෙන අතර ලෝකයේ නැගිළි ආර්ථිකයන් තුළ ආර්ථික අංශයන්ගේ සාපේක්ෂ වැදගත්කම් වෙනස් වේ. නාගරීකරණයත් සමඟ ශ්‍රම බලකාය කම්මාන්ත හා සේවා අංශ වෙත යොමුවීම සිදුවන අතර මධ්‍යම ආදායම් මට්ටම් සංවර්ධිත රටවල ඉහළ ආදායම් ලබන්නන්ගේ මට්ටම කරා ළඟාවනු ඇත. නැගිළි ආර්ථික මධ්‍යම පංතිය සංවර්ධිත රටවල මධ්‍යම පංතිය තුළින් විඳින ජීවන තත්වය කරා ළඟාවනු ඇත. ජාත්‍යන්තර භාණ්ඩ හා සේවාවන්ට ඇති ඉල්ලුම සහ විවේක කාලය ඉහළ යාමත් සමග විදේශ සංචාර සඳහා වන රුචිය වර්ධනය වනු ඇත.

(මූලාශ්‍රය : බෝයිංග් මගින් පළ කරන ලද 2013 - 2032 වර්තමාන වෙළඳපල ස්වරූපය)

බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළහි ගුවන් යානා ජාලය
 වාර්තා කෙරෙන වසර පුරා බ.ජා.ගු. මගීන් බටහිරදිග ගමනාන්තයන් 32 කටද නැගෙනහිරදිග ගමනාන්තයන් 15 කටද සේවා සැලසීය. 2013 දී සැලසුම්ගත ගුවන් සේවා 31 ක් බ.ජා.ගු. හි සිය නියෝජනය සිදු කළේය. ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රී ලංකන් විශාර්ලයින්ස් මගී පරිමාවෙන් 55% ක් (2012 - 55%) නියෝජනය කළ විශාලතම පාරිභෝගිකයා වූ අතර මගී පරිමාවෙන් 9% ක් නියෝජනය කල එම්ඊටීස් දෙවන ස්ථානයට පත්විය. වසර තුළ දී බ.ජා.ගු. වෙත බ්‍රිටිෂ් විශාර්ලේස්, ටර්කිෂ් විශාර්ලයින්ස්, කොරියන් විශාර්ලයින්ස් සහ විශාර්ච්ඡියා එක්ස් බර්නාඩ් යන ගුවන් සේවාවන් හතර එක්විය. ඉන්දියන් සාගරයේ දූපතක් වශයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ භූගෝලීය පිහිටීම සහ කොළඹ ගුවන් තොරතුරු කලාපය (FIR) විසින් සුරක්ෂිතතාව සම්බන්ධයෙන් පවත්වාගෙන ඇති උසස් වාර්තාව ද බ.ජා.ගු. හි උසස් සේවා තත්වය ද මේ සාර්ථකත්වයට හේතු වී ඇත. මේ තත්වය විසින් ගුවන් යානා සඳහා යුරෝපීය/මැදපෙරදිග ගමනාන්තයන් සහ ගිණිකොණ දිග/ආසියා පැසිෆික් ගමනාන්තයන් අතර බ.ජා.ගු. පරමාදර්ශී අන්තර් හුවමාරු මධ්‍යස්ථානයක් බවට පත්කර ඇත.

ගුවන් සේවාව අනුව මගී ගමන්

	2013	වෙනස %	කොටස %
1 ශ්‍රී ලංකන් විශාර්ලයින්ස්	4,018,543	2.7	54.96
2 එම්ඊටීස්	675,589	8.7	9.24
3 මිහින් ලංකා	504,789	40.5	6.90
4 කටාර් විශාර්ලේස්	318,035	1.0	4.35
5 ෆ්ලයි ඩුබායි	164,391	58.8	2.25
6 ජෙට් විශාර්ලේස්	164,298	-42.0	2.25
7 කැතේ ෆැසිපික්	156,436	16.7	2.14
8 විශාර් ඇරබියා	149,265	19.0	2.04
9 සිංගප්පූරු විශාර්ලයින්ස්	138,475	-6.0	1.89
10 මැලේසියන් විශාර්ලයින්ස්	126,286	31.8	1.73
වෙනත්	895,762	-8.8	12.25
	7,311,869		100.00

ව්‍යාපාරයෙහි ගාමක දර්ශකයන්

ගුවන් තොටුපළක ප්‍රධාන ව්‍යාපාරයන් හි සාර්ථකත්වය මනින වැදගත්ම දර්ශක වනුයේ මගී ධාරිතාව, MTOW සහ ගුවන් යානා ගමන් වාර සංඛ්‍යාවයි.

මෙහිදී ගාස්තු ගණනය, මගීන් ආශ්‍රිතව සහ ගුවන් යානා ආශ්‍රිතව වෙනස් වේ. පළමු අවස්ථාවේදී සෑම ගුවන් සමාගමක්ම අන්තර් හුවමාරු මගීන්, ළදරුවන් (වයස අවුරුදු 20 අඩු) සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් විසින් නිර්දේශිත පුද්ගලයන් හැර, පිටත්ව යන සෑම මගියෙකුගෙන්ම යානාගත කිරීමේ ගාස්තුවක් අය කරනු ලැබේ. මෙම ගාස්තුව ඉන් පසු ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා

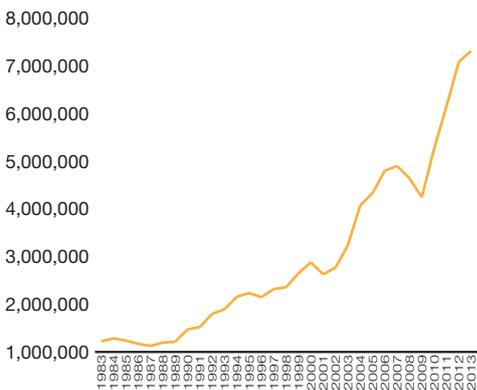
කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය

අධිකාරිය ඔස්සේ ගුවන් තොටුපළ මෙහෙයුම්කරු වෙත මාරු කෙරේ. මේ ආකාරයෙන් මගීන් සංඛ්‍යාව සහ මෙම ගාස්තුවේ ප්‍රමාණය ගුවන් තොටුපළ ආදායම් කෙරෙහි සෘජුව බලපායි. දෙවන අවස්ථාවේදී MTOW සහ ගුවන් ගමන් වාර ගණන ප්‍රධාන සාධක වේ. MTOW එක් එක් වර්ෂයේ ගුවන් යානා සඳහා නිෂ්පාදකයා සහ ගුවන් සේවා සමාගම විසින් තීරණය කෙරේ. එය එක් එක් ගුවන් යානය සඳහා ගොඩබිඳීමේ ගාස්තු ගණනය කිරීම සඳහා නිර්ණායකයක් වශයෙන් යොදාගැනේ. ගුවන් යානා ආශ්‍රිත අනෙකුත් ප්‍රධාන ගාස්තු අයකිරීම් අතරට ගුවන්පාලම් ගාස්තු සහ ගුවන් යානා නවතා තැබීමට අය කරන ගාස්තු ඇතුළත්ය.

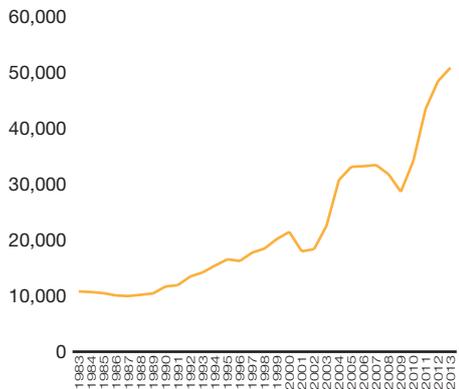
බ.ජා.ගු. හි ගාස්තු ආදායම් ප්‍රශස්ත මට්ටමකින් පවත්වා ගැනීම සම්බන්ධයෙන් ඉහළ MTOW සහ මගී ධාරිතාව බලපානු ලැබේ. එනම් විශාල ගුවන් යානා පැමිණීම සහ ඒවායේ වැඩි ආසන සංඛ්‍යාවක් සම්පූර්ණ වී තිබීම ද සමඟ ගුවන් ගමන් වාර ගණනෙහි සුළු ඉහළයාමක් සමඟ ගුවන් පට් ධාරිතාව උපරිම වශයෙන් උපයෝජනය මෙහිදී බලපානු ලැබේ. 2013 දී ගුවන් ගමන් වාර ගණන 48,416 සිට 50,802 දක්වා 5% කින් ඉහළ ගියේය. ගුවන් යානයකට MTOW අනුපාතය, පෙර වසර දෙකෙහි පැවති 137 සිට 140 දක්වා ඉහළ ගියේය.

බ.ජා.ගු. හි ගුවන් ගමන් වාරයන්හි කැපී පෙනෙන වර්ධනයක්

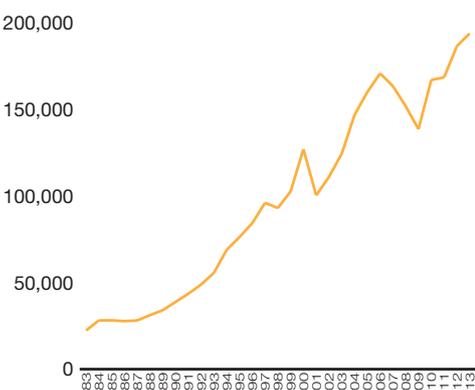
1983 සිට බ.ජා.ගු. හි මගී වර්ධනය



1983 සිට බ.ජා.ගු. හි වාණිජ ගුවන් යානා වර්ධනය



1983 සිට බ.ජා.ගු. හි ගුවන් භාණ්ඩ වර්ධනය



මගී ප්‍රමාණ වර්ධනය

වර්ෂය සඳහා පුරෝකථනය කරන ලද ගුවන් මගීන් හා සංචාරකයන් සංඛ්‍යාව ඉක්මවා යමින් වසර තුළ දී මගීන් 7, 311,869 සහ සංචාරකයින් 1,274,593 ක් විසින් බ.ජා.ගු. භාවිත කරනු ලැබිණි. මෙය එම ගුවන් තොටුපළ ඉතිහාසය තුළ මගී සංඛ්‍යාව මිලියන 7.3 සහ සංචාරක සංඛ්‍යාව මිලියන 1.2 ඉක්මවා ගිය පළමු අවස්ථාව වේ. ඉන්දියාවේ සහ එක්සත් රාජධානියේ ගමනාන්තයන් ඉහළම වර්ධනය වාර්තා කළේය. දකුණු ආසියාවේ හා බටහිර යුරෝපයේ ගමනාන්තයන් කරා ද සීග්‍ර වර්ධනයක් වාර්තා විය.

ගුවන් යානා සංචලනයන්

බ.ජා.ගු. හි මුළු වාණිජ ගුවන් යානා සංචලනයන් සංඛ්‍යාව ප්‍රථම වරට 50,000 ක් ඉක්මවා යමින් 50,802 ක් වශයෙන් වාර්තා වූ අතර එයට සැලසුම්ගත සංචලනයන් 48,646 ක් ඇතුළත් විය. ඉහත බ.ජා.ගු. හි ගුවන් යානා ජාලය යටතේ සඳහන් කරන ලද, පසුගිය වසර තුළ ගමන් වාර ඇරඹූ නව ගුවන් සේවා 40 අමතරව සිනමන් විශාර්, ඇල්ෆා විශාර් සොලියුෂන්ස් සහ ඉන්යෝපියන් විශාර්ලයින්ස් විසින් ද ගමන්වාර ඇරඹූ ලැබිණි.

භාණ්ඩ සංචලනය

ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය මෙට්‍රික් ටොන් 193,975 ක් වූ අතර එය 2012 සමඟ සැසඳීමේ දී 4% ක ඉහළයාමකි. මෙය බ.ජා.ගු. හි වාර්තා වූ ඉහළම ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන අගය වේ. අපනයන භාණ්ඩ 5% කින්ද ආනයන 2% කින්ද ඉහළ ගියේය. දැනට ක්‍රියාත්මක ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවා සමාගම්වල ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ධාරිතාව ඉහළයාම මෙන්ම එම ගුවන් ගමන් සංඛ්‍යාව ඉහළයාම ද මෙම වර්ධනයට දායක වී ඇත.

ම.රා.ජා.ගු. හි වාර්තා වූ දීර්ගත්වන සුළු ගුවන් ගමන් සංඛ්‍යා ලේඛණ

ම.රා.ජා.ගු. මගින් පළමු සම්පූර්ණ වසර තුළ ගුවන් ගමන් 1,376 ක් වාර්තා කළේය. මගින් 36,137 ක් අන්තර් හුවමාරු මගින් 10,938 ක් විසින් ගුවන් තොටුපළ භාවිත කෙරුණි. ම.රා.ජා.ගු. ආරම්භ කළ දින සිට වසර 5ක් දක්වා, ඇලුතින් එම ගුවන් තොටුපළ භාවිතා කිරීමට එක්වන අඩු වියදම් සහ සුබෝපහෝගී ගුවන් සේවාවන් වෙත ද විශේෂ ගුවන් ගමන් සංවිධායකයන් වෙත ද ගමන් වාර ගණන වැඩි කරන දැනට පවතින අඩු වියදම් ගුවන් සේවාවන් වෙත ද ගොඩබිමේ සහ නවතා තැබීමේ ගාස්තු සම්බන්ධ විශේෂ වට්ටමක් හිමිවේ. තවද පැය 6 ක් හෝ ඉන් කොටසකට ගොඩබිමේ ගාස්තුවෙන් 10% ක වට්ටමක් ලබාදෙයි. ගොඩබිමේ සහ නවතා තැබීමේ ගාස්තු හැරුණු විට ම.රා.ජා.ගු. හි ගාස්තු අන්තිසිදු අයුරකින් බ.ජා.ගු. හි ගාස්තුවලින් වෙනස් නොවේ.

සාර්ථකත්වයේ ප්‍රධාන සාධක

බ.ජා.ගු විශේෂිත සුරක්ෂිතතා වාර්තාව

බ.ජා.ගු. හි හදිසි අනතුරු / සිදුවීම් අනුපාතය දරාගත හැකි පහළ මට්ටමක පවතී. වසර තුළ මගී සහ ගුවන් යානා සංවරණයන් ඉහළ ගියද කිසිදු ප්‍රධාන පෙළේ සුරක්ෂිතතා ගැටලුවක් වාර්තා නොවීය. මේ සඳහා සියලු මෙහෙයුම්



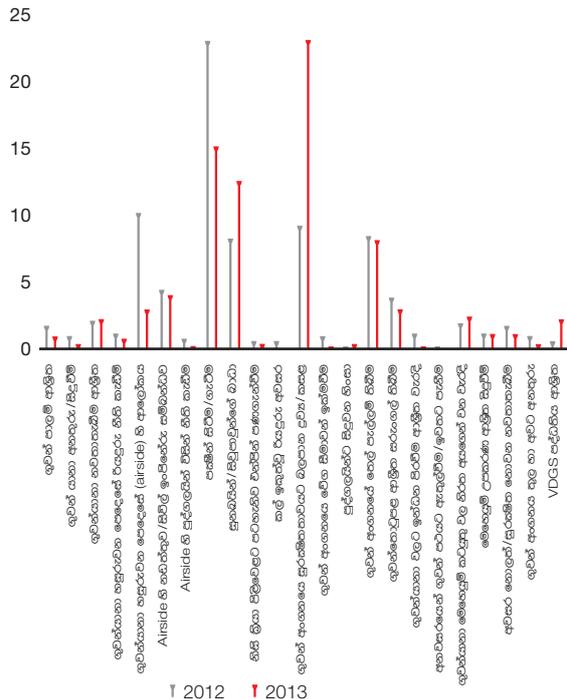
ම.රා.ජා.ගු හි අන්තර් හුවමාරු ආලේඛණයේදී අන්තර් හුවමාරු මගීන්

කටයුතු නිරතුරු අධීක්ෂණය, නිවැරදි ක්‍රියාමාර්ගයන්ට දැඩිව අනුගත වීම, නිරන්තර පරීක්ෂාවන්, අවශ්‍ය මොහොතේ දී ප්‍රතිකර්ම සහ පූර්ව ආරක්ෂක පියවර ගැනීම සහ දැනුවත් කිරීම් ඉවහල් විය.

පහත දැක්වෙන වගුව මගින් 2012 සහ 2013 සමඟ සන්සන්දනාත්මකව බ.ජා.ගු. හි හදිසි අනතුරු / සිදුවීම් / දෝෂ දැක්වේ. සුරක්ෂිතතා දර්ශක ගණනය කිරීම සඳහා ගුවන් යානා සංචලන සංඛ්‍යාව, වාණිජ මෙන්ම හමුදාමය සංචලන ද ඇතුළත් ව 54,037ක් වශයෙන් සළකා ඇත.

බ.ජා.ගු. හි දකුණු ආසියාවේ කලාපීය ගුවන් ගමන් මධ්‍යස්ථානයක් වශයෙන් ශක්තිමත් කිරීම

ගුවන් යානාංගන ආශ්‍රිත (ගුවන් යානා සංචලන 10000කට)



ඉන්දියානු උප මහාද්වීපය වෙත භූමි සම්බන්ධතාවක් නොමැති බැවින්, බ.ජා.ගු. ඒ සමඟ සම්බන්ධවීමට මගීන්ට පවතින එකම ප්‍රායෝගික ප්‍රවේශය වේ. බ.ජා.ගු. විසින් මගීන්ට ඉන්දියානු උප මහාද්වීපය කරා විවිධ සම්බන්ධතා අවස්ථා රැසක් විවෘත කරනු ලබයි. දකුණු ආසියානු මගීන්, අග්නිදිග ආසියානු සහ බටහිර ආසියානු රටවල් සමඟ සම්බන්ධ කරමින් කලාපීය මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස සාර්ථක වීමේ හැකියාව එය සතු වේ. එයට අමතරව දේශීය හා ජාත්‍යන්තර වෙළඳපොළ සඳහා වන භාණ්ඩ ඉල්ලුම සපුරාලීම සඳහා ව්‍යාපාරික සහ කර්මාන්ත අංශ වෙත ප්‍රශස්ත ගුවන් ප්‍රවාහන පහසුකම් සැපයීම මගින් ද වැදගත් මෙහෙවරක් ඉටුකිරීමේ හැකියාව මෙම ගුවන්තොටුපල සතුව පවතියි. එසේම අන්තර් හුවමාරු මගී සංඛ්‍යාව සහ ගුවන් භාණ්ඩ පරිමාව ඉහළ අගයක් ගැනීම කලාපීය මධ්‍යස්ථානයක් වන ගුවන් තොටුපළක තවත් විශේෂ ලක්ෂණයක් වේ. මෙය කලාපීය ගුවන් තොටුපළ අගයයීම සඳහා අද පොදුවේ භාවිතා වන නිර්ණායකයක් වශයෙන් සැලකිය හැකිය.

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය

මෑත කාලයේදී සංචාරක පැමිණීම ඉහළ යාමත් සමඟ මගී පරිමාවෙහි සිදුවූ වේගවත් ඉහළ යාම වැදගත් ගුවන් මගී අන්තර් හුවමාරු මධ්‍යස්ථානයක් හා සංචාරක ගමනාන්තයක් වශයෙන් බ.ජා.ගු. සතු තත්වය තහවුරුවීමට හේතු වී ඇත. 2013 වර්ෂය තුළ දී සැලකිය යුතු තරම් ඉහළ මට්ටමක පවතින බ.ජා.ගු. හි 'අන්තර් හුවමාරු අනුපාතය' දකුණු ආසියානු කලාපය තුළ ජනප්‍රිය අන්තර් හුවමාරු මධ්‍යස්ථානයක් වශයෙන් නැගී ඒමට බ.ජා.ගු. සතු ශක්‍යතාව විදහා දක්වයි. දෙන ලද කාල සීමාවක් තුළ සමස්ත මගී සංඛ්‍යාවට, අන්තර් හුවමාරු මගී සංඛ්‍යාවේ අනුපාතය 'අන්තර් හුවමාරු අනුපාතය' වේ. මිලියන 1ක් වූ අන්තර් හුවමාරු මගීන්ගෙන් සනාථ වන පරිදි බ.ජා.ගු. නාවිකාකරන මගීන් 5 දෙනෙකුගෙන් එක් අයෙකු අන්තර් හුවමාරු මගියෙකු වන අතර එහි සමස්ත එකතුව මිලියනය ඉක්මවයි.

ආරක්ෂාව කෙරෙහි අවධානය

අපේ ප්‍රධාන ගුවන් තොටුපළවල් දෙක සම්බන්ධව සිදුවන සියලුම සිවිල් ගුවන් යානා මෙහෙයුම් කටයුතු වෙනුවෙන් උපරිම ආරක්ෂාව සහ ගුවන්තොටුපල පහසුකම් සැපයීම අපේ ප්‍රධානතම වගකීමයි. ආරක්ෂාව සම්බන්ධ වගකීම් ඉටුකරනු ලබන්නේ ගු.ගු.සේ.ස හි ආරක්ෂක කණ්ඩායම් විසිනි.



පිටිසුමේදී මගීන්ගේ ආරක්ෂක පරීක්ෂාව

දළ වශයෙන් සේවකයින් 800 ක් (සමස්ත කාර්ය මණ්ඩලයෙන් 25% ක්) ගුවන් සේවා ආරක්ෂක කටයුතුවල නිරතවන අතර සමාගමෙහි විශාලතම මෙහෙයුම් අංශය ද විය වේ. මගී සහ කැබින් බැගේජ, රැඳවුම් බැගේජ, ගුවන් භාණ්ඩ තැපැල්, ආහාරපාන සේවා සහ අනෙකුත් භාණ්ඩ සම්බන්ධයෙන් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංගමයේ සම්මතයන් සහ නිර්දේශිත ක්‍රියාමාර්ගයන්ට අනුව කටයුතු කිරීමට අවශ්‍ය පුහුණුව ඔවුන්ට ලබාදී ඇත. අපගේ පරීක්ෂා නිලධාරීන් සිවිල් ගුවන් සේවා සඳහා හිසි අධිකාරීන් මගින් සහතිකකොට ඇති අතර ඔවුන් විසින් මගීන්ගේ, ගුවන් යානා කාර්ය මණ්ඩලවල, ගුවන් තොටුපළ සේවකයින්ගේ සහ පොදු ජනතාවගේ මෙන්ම ගුවන්යානාවල, ගුවන් තොටුපලේ සහ සංඥා පහසුකම්වල ආරක්ෂාව ද තහවුරු කරනු ලැබේ.

සමීප පාරිභෝගික සබඳතා

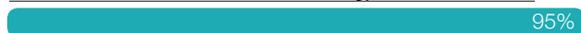
ගුවන්තොටුපල සේවා සම්පාදකයෙකු වශයෙන් සම්ප්‍රදායික ගුවන්තොටුපල ගනුදෙනු කරුවන් වන ගුවන්සේවාවන් කෙරෙහි දක්වනු ලබන අවධානයට අමතරව, ගනුදෙනුකරුවන් මෙන් ම පාරිභෝගිකයන් වශයෙන් ද ගුවන් මගීන්ගේ ද්විත්ව ක්‍රියාකාරීත්වය පිළිබඳව ගු.ගු.සේ.ස. සුවිශේෂ අවධානයක් යොමුකරයි. ගුවන් ගමන් සඳහා වැඩිවන ඉල්ලුම සපුරාලීමට ගුවන් තොටුපළ පුළුල් කිරීම උදෙසා දරනු ලබන අයෝජන විශදම් ගුවන් යානා මෙහෙයුම් කටයුතු මගින් පමණක් පියවැගැනීමට නොහැකිය. මගීන්, අමුත්තන්, සේවකයින් සහ අසල්වැසි ජනතාව වෙත ලබාදෙන සේවාවන් වර්ධනය කිරීම සඳහා සිදුකරනු ලබන වැඩිදියුණු කිරීම් හා එක්කිරීම්වලට අනාගත ගුවන් තොටුපළ ආර්ථික සංවර්ධන ක්‍රියාවලිය තුළ වැදගත් තැනක් හිමිවනු ඇත. ගු.ගු.සේ.ස. සිය ගුවන් සේවා නොවන ව්‍යාපාර ව්‍යාප්ත කිරීම කෙරෙහි අඛණ්ඩ අවධානයක් යොමු කරයි. උදාහරණයක් වශයෙන් 2016 - 2018 කාලය සඳහා සැලසුම්කොට ඇති වර්ග මීටර් 10,000 ක සුපිරි සාප්පු සංකීර්ණය දැක්විය හැක. කාමර 250ක් සහිත ගුවන්තොටුපල හෝටලය විවිධ මගීන් අමුත්තන් සඳහා සේවා සපයනු ඇත. මෙම ව්‍යාපෘති පර්යන්තයෙන් පිටත සැලසුම් කර ඇති අතර මෙම ආයෝජන අවස්ථා සමඟම ගු.ගු.සේ.ස. තම සම්ප්‍රදායික ගුවන්තොටුපල ව්‍යාපාර වලට අතිරේකයන් ලෙස ලාභාදායී ව්‍යාපාරික ශෛෂ්‍ය නිර්මාණය කර ගෙන ඇත.

2013 සේවා කාර්යසාධනය

1) මගී සැකසුම් කාලය

පිටත්වන මගී සැකසුම් කාලය

මිනිත්තු 23 ක කාලයක් තුළ % මගී ආරක්ෂක පරීක්ෂාවන්, ඇතුළත් කරගැනීම් සහ විගමන කාර්යභාරයන් සම්පූර්ණ කරන මගීන්%



පැමිණීමේ මගී සැකසුම්

පැමිණීමේ සිට මිනිත්තු 22 ක කාලයක් ඇතුළත ආගමන මගීන් හිදුනස් කොට, භාණ්ඩ ලබා දී රේගුව මගින් හිදුනස් කරන මගීන්%

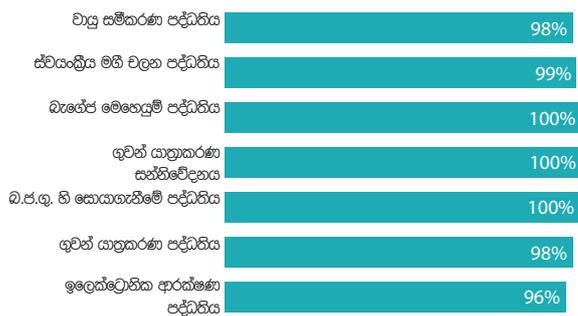


2) කොළඹ ගුවන් තොරතුරු කලාපය (FIR) තුළ ගුවන් යානා ආශ්‍රිත සිදුවීම් වළක්වා ගැනීම.

කොළඹ FIR තුළ ගුවන්යානා ආශ්‍රිත සිදුවීම් ගුවන්යානා 100,000 කට 3 යන මට්ටමට වඩා පහළින් පවත්වා ගැනීම.



පද්ධති සේවා කිරීම





මගින්ගේ ආගමන හිදුනස් කිරීම



ස්වංශ්‍රිය පදික මංහිරු

ගුවන් තොටුපළ අලෙවිකරණය, වර්තමාන තුමිකාව සහ ඉදිරි දැක්ම

2011 නොවැම්බර් 01 වෙනි දින ස්ථාපනය කෙරුණු බ.ජා.ගු. හි අලෙවි අංශය මගින් ලෝක ගුවන්සේවා සිතියම තුළ ම.රා.ජා.ගු. හි ස්ථාවරය ගොඩනැංවීම සහ අඛණ්ඩ වර්ධනය සඳහා සුවිශේෂී කාර්යභාරයක් ඉටුකෙරේ. එය ප්‍රවර්ධනය කරනු ලබන්නේ එකක් අනෙකෙන් වෙන් කර වෙනසක් ඇතිකිරීම අරමුණු කරගෙනය.

විදේශීය රටවල නියෝජිතයන් හා ජාත්‍යන්තර සංවිධානවල ප්‍රධානීන් හා නියෝජිතයන් හමුවෙමින් ඔවුන් දැනුවත් කිරීමට විවිධාකාර ක්‍රියාමාර්ග හා වැඩසටහන් සංවිධානය කරමින් ම.රා.ජා.ගු. ප්‍රවර්ධනය කිරීම හා සම්බන්ධ කාර්යයන් රැසක් සංවිධානය කරමින් සමාලෝචනයට ලක්වන වර්ෂය තුළ දී අලෙවි අංශය ඉතාම කාර්යක්ෂම ක්‍රියාකාරීත්වයක නිරත විය.

අලෙවි අංශයේ ප්‍රමුඛ පෙළේ නිලධාරීන් පිරිසක් 2013 දී ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ ලාස් වේගාස් හි පැවති 19 වෙනි වර්ල්ඩ් රූට් ෆෝරම් වෙත සහභාගි වූහ. ගුවන් ගමන් මාර්ග සැකසුම් වෘත්තිකයින් එක්ව ලෝකයේ ගුවන් සේවාවන්හි අනාගතය සම්බන්ධයෙන් වැදගත් තීරණ ගනු ලබන මෙය, ලෝකයේ ප්‍රධානතම ගුවන් සේවා සමුළුව වේ. අප සමාගමේ මෙම අලෙවි අංශ කණ්ඩායම 2013 මැයි මාසයේ දී ඩුබායිහි පැවති ඇරබියන් ට්‍රැවල් මාර්කට් වෙතද

සහභාගි විය. මෙහිදී අපේ රටේ සංචාරක කර්මාන්තය, ආගන්තුක සත්කාරය හා සංචාරක කර්මාන්තය හා සම්බන්ධ වෙනත් නියෝජිත ආයතන සමඟ ගු.ගු.සේ.ස කුටිය ද ශ්‍රී ලංකා සංචාරක ප්‍රවර්ධන කාර්යාලය යටතේ ඉදිරිපත් කෙරුණු කුටි අතර ඉදිරිපත් කෙරින. මෙවන් ජාත්‍යන්තර ප්‍රදර්ශන මගින් සංචාරක කර්මාන්ත ක්ෂේත්‍රය තුළ සැලකියයුතු දැනුවත් කිරීමකට අපට අවස්ථාව උදාවිය.

මෙම වසරේදී ගු.ගු.සේ.ස. මගින් 2013 නොවැම්බර් 16 සිට 21 දක්වා පැවති ප්‍රංශ රූ රැජින තරගයේ සංචාරය හා රාත්‍රී භෝජන සංග්‍රහය සඳහා අනුග්‍රහය දක්වනු ලැබිණි. ප්‍රංශ රූ රැජිනියන්ගේ ශ්‍රී ලංකා සංචාරය සඳහා සිතමින් හොටෙල්ස් ඇන්ඩ් රිසෝට්ස් සමඟ ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන් සේවයේ සත්කාරකත්වය හිමිවිය. මෙම සංචාරය සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. අනුග්‍රාහකත්වය පිරිනමනු ලැබුවේ ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රතිරූපය හා බ.ජා.ගු. හි අලෙවි නාමය ප්‍රවර්ධනය කිරීමේ ගු.ගු.සේ.ස. හි අලෙවි ක්‍රමෝපායන්ට අනුකූලවය.



2013 මැයි මස ඩුබායිහිදී පැවති ඇරබියන් ට්‍රැවල් මාර්කට්හිදී ම.රා.ජා.ගු. හි ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීවරයා ඉදිරිපත් කිරීමක් සිදුකරමින්

ආදායම් ලැබීමේ සෘජු අපේක්ෂාවෙන් අප විසින් දියත්කරන ලද වාර්ෂික අලෙවි වැඩසටහනක් ලෙස බ.ජා.ගු. 2013 නත්තල් සාප්පු සැණකෙළිය දැක්විය හැකිය. මෙම වැඩසටහන 2013 දෙසැම්බර් සිට 2014 ජනවාරි දක්වා මාස 2ක කාලයක් පැවැත්විණි. ඉතා විශාල අලෙවිසල් සංඛ්‍යාවක් මෙයට එක් වූ අතර මෝටර් රථ වැනි තනාග වල පටන්



ප්‍රංශ රූ රැජින තරගයට සහභාගි වූ තරඟකරුවන් ගු.ගු.සේ.ස සහ UL කාර්ය මණ්ඩලය සමඟ

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය

මුදල් ත්‍යාග මෙන්ම දිනපතා ක්ෂණික තෘගි දක්වාම ත්‍යාග පිරිනැමීම ද සිදුවිය.

2013 සිට, විශේෂයෙන්ම ම.රා.ජා.ගු. විවෘත කිරීමෙන් සහ රට අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළක් වශයෙන් පමණක් පැවති සම්ප්‍රදායික ගුම්කාව ඉක්මවා ගොස් ජාත්‍යන්තර, පුද්ගලික හා ව්‍යාපාරික ගුවන් ගමන් සඳහා පහසුකම් සැලසීමට හැකි පරිදි රත්මලාන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලේ කාර්ය සාධන හැකියාව වර්ධනය කිරීමෙන් පසුව ගු.ගු.සේ.ස. බහුවිධ ප්‍රවේශයක් සහිත අලෙවි ක්‍රමෝපායක් වෙත අවතීර්ණ විය. ශ්‍රී ලංකාවට ප්‍රධාන පිවිසුම වශයෙන් බ.ජා.ගු. උදෙසා වන ඉල්ලුම ඉහළයාමේ ප්‍රවණතාව ද මෙහි ලාභේතු සාධක විය.

විකිනෙක සමඟ නොගැටෙන විසේම ශ්‍රී ලංකාව ගුවන් සේවා කලාපීය මධ්‍යස්ථානයක් බවට පත්කිරීමේ අරමුණ කරා ළඟාවීමට දායකවන අනෙක් අලෙවි ක්‍රමෝපායන් ඉහත සඳහන් සෑම සිවිල් ගුවන් තොටුපළක් සම්බන්ධයෙන් ම ගු.ගු.සේ.ස. විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබේ.

මෙහිදී දැනට පවතින වෙළඳපොළ සුරක්ෂිත කිරීම මෙන් ම ප්‍රවර්ධනය කිරීම ද සිදුවන අතර ම.රා.ජා.ගු. සහ රත්මලාන ගුවන් තොටුපළ සඳහා ඊට ගැලපෙන නව වෙළඳපොළ සොයායාම සිදු කෙරේ.

මෙම ප්‍රයත්නය තුළදී බ.ජා.ගු. හි මෙහෙයුම් සිදු කිරීම සඳහා විශේෂිත ව්‍යාපාරික හේතු සහිත සියළුම ජාත්‍යන්තර

ගුවන් යානා වෙත එහිදී සේවා සැලසෙන අතර කොළඹ සහ බස්නාහිර පළාත ආශ්‍රිත සුවිශේෂ ව්‍යාපාරික අවශ්‍යතා හා සබැඳි ජාත්‍යන්තර පුද්ගලික, ව්‍යාපාරික හා සමාගම් පේට් යානා රත්මලාන ගුවන්තොටුපල වෙත යොමු කෙරේ. අනෙකුත් සියළු වර්ගවල ගුවන් යානා මෙහෙයුම් කටයුතු, ගුවන් තොටුපළ ගාස්තු සඳහා ආකර්ෂණීය වට්ටම් සහ දිරිගැන්වීම් සහ යාත්‍රාංගන වැනි යටිතල පහසුකම් සමඟ ම.රා.ජා.ගු. ඔස්සේ සිදුකිරීමට යොමු කෙරෙනු ඇත. බ.ජා.ගු. වෙතින් අමතර ගුවන්ගමන් වාර ඉල්ලා සිටිනු ලබන ගුවන් සේවාවන් ම.රා.ජා.ගු. වෙතද සමාන ගමන්වාර සංඛ්‍යාවක් මෙහෙයවීම සඳහා එකඟවන්නේ නම් පමණක් ඒ සඳහා සළකා බැලේ. මෙහිදී අපගේ ප්‍රයත්නය වනුයේ බ.ජා.ගු. පරදුවට තබමින් ම.රා.ජා.ගු. ප්‍රවර්ධනය කිරීම නොව ශ්‍රී ලංකාවේ සියළුම සිවිල් ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධනය ඔස්සේ මෙරට ප්‍රබල ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා මධ්‍යස්ථානයක් බවට පත් කිරීමයි.

විශට අමතරව ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් ශ්‍රී ලංකාවට ලබාදී ඇති කොළඹ ගුවන් තොරතුරු කලාපයට අයත් (Colombo FIR) සුවිශාල ගුවන් අවකාශය කාර්යක්ෂම ගුවන් සේවා සංඥා සැපයීම මගින් එම කලාපයට උඩින් වැඩි වැඩියෙන් ගුවන් ගමන් පැවැත්වීමට ගුවන් සේවා සමාගම් ආකර්ෂණය කර වැඩි විදේශ විනිමයක් ඉපැයීම සඳහා වඩාත් සාර්ථකව උපයෝගී කරගැනීමට අපේක්ෂා කෙරේ.

අනුග්‍රාහක ගාස්තු ගෙවන්නන් මාර්ගයෙන් ගඟන නාවික නොවන ආදායම වර්ධනය කිරීමට අපේක්ෂා කරන්නේ



වර්ල්ඩ් ඩිග්ටල් ෆ්‍රී - බ.ජා.ගු. හි විශාලතම කිරුබදු රහිත අංශය වන මද්‍යසාර, දුම්වැටි, රසකැවිලි සහ සුවිද විලෙවුන් අංශයේ ප්‍රථම තරඟකරු



2011 සිට බ.ජා.ගු. හි කිරුබදු රහිත මධ්‍යසාර, දුම්වැටි, රසකැවිලි සහ සුවිද විලෙවුන් අංශයට පිවිසි දෙවන තරඟකරු- ෆ්ලෙමින්ගේ

තීරුබදු රහිත සාප්පු කලාපය තුළ මගීන් විසින් කරනු ලබන විදුලි, ඉදිරි වර්ෂ 5 තුළ දී 100%කින් ඉහළ නැංවීම මගිනි.

ඒ අනුව මෙම අලෙවිකරණ සැලසුම ගු.ගු.සේ.ස. පහත සඳහන් ව්‍යාපාරික ක්ෂේත්‍රයන් ප්‍රවර්ධනයට හේතුවනු ඇත.

- බ.ජා.ගු., ම.රා.ජා.ගු. සහ රත්මලාන ගුවන් තොටුපළහි ගුවන් තොටුපළ සේවා
- කොළඹ ගුවන් තොරතුරු කලාපය (FIR) තුළ ගුවන් සංඥා සේවා සැපයීම
- පරදුභාරකරුවන් සඳහා ගුවන්තොටුපලවල වාණිජමය ඉඩකඩ කුලියට දීම

සාමාන්‍ය අලෙවි සහ දේපළ කාණ්ඩයේ අවස්ථාවන්

බ.ජා.ගු. දළ සාමාන්‍ය අලෙවිය රුපියල් බිලියන 14.9 ක් වූ අතර එය 2012 දී වාර්තා වූ රුපියල් බිලියන 15.2 කට වඩා සුළු පහළයාමකි. බ.ජා.ගු. හි තීරු බදු රහිත ප්‍රදර්ශනාගාරයේ ශුද්ධ සාමාන්‍ය විකුණුම්වලින් ලද සහන ආදායම ගු.ගු.සේ.ස. ආදායම් ව්‍යුහයෙහි දෙවන විශාලතම ආදායම් සංරචකය විය. බ.ජා.ගු. හි තීරුබදු රහිත ප්‍රදර්ශනාගාරයෙහි ආදායම් සඳහා විශාලතම දායකත්වය මධ්‍යසාර, දුම්වැටි, රසකැවිලි සහ සුවඳ විලවුන් වෙතින් ලැබුණු අතර පෙර වසරට සාපේක්ෂව 2013 වර්ෂයෙහි එහි එක්සත් ජනපද ඩොලර් අගයෙන් 0.31%ක සුළු පහත වැටීමක් පෙන්නුම් කරයි. එසේ වුවද තෙවන විශාලතම කාණ්ඩය වූ ආහාරපාන කාණ්ඩය 139% ක වර්ධනයක් අත්කරගත් අතර, 30% දායකත්වයක් දක්වන දෙවන විශාලතම කාණ්ඩය වන විද්‍යුත්, ඉලෙක්ට්‍රොනික් හා ගෘහ උචාරණ කාණ්ඩයේ 09 % ක පහළයාම මෙමගින් තුලනය කෙරිණි.



පිටවීමේ පර්යන්තයෙහි පිහිටි 'Coffee Bean & Tea Leaf'. බ.ජා.ගු. හි එක් භෞජනාගාරයකි.

බ.ජා.ගු. පිරිවැටුම වෙනුවෙන් දායකවන ඊළඟ විශාලතම කාණ්ඩයන්ගේ දායකත්ව අනුපිළිවෙළ 2012 සිට 2013 වසර වනවිට වෙනස් විය. එම අංශ අතර ශ්‍රී ලංකා අත්කම් අංශය ඉහළම කාර්යසාධනය වාර්තාකරමින් පිරිවැටුමෙහි 78% ක වර්ධනයක් අත්කර ගත්තේය. (එහි පිරිවැටුම, 2012 දී රුපියල් මිලියන 107ක සිට 2013 දී රුපියල් මිලියන 191 දක්වා වැඩිවිය.) පිටත්වීම් තීරුබදු රහිත අංශයේ අත්කම් කාණ්ඩ අලෙවිසල් සංඛ්‍යාව 9 දක්වා වැඩිකරමින් එක් වූ නව අත්කම් අලෙවිසලක් මෙම වර්ධනයට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු විය.

ඇගයුම් අංශයේ පිරිවැටුමේ 1% ක ආන්තික වර්ධනයක් ද මැණික් හා ස්වර්ණාභරණ අංශය 13%ක වර්ධනයක්ද වාර්තාකළ අතර තේ සහ කෝපි අංශය 34% ක පහළයාමක් වාර්තා කළේය. අන්තර් හුවමාරු මගින් බ.ජා.ගු. හරහා යාමට තෝරාගැනීමට හේතුව, එමගින් ලෝක ප්‍රසිද්ධ ශ්‍රී ලංකාවේ මැණික්, ස්වර්ණාභරණ, තේ සහ අත්කම් මිලදී ගැනීමට අවස්ථාවක් ලැබීම බව සොයාගෙන ඇත. කෙසේ වුවද

හේවාසික රට අනුව සංචාරක පැමිණීම් 2007 සිට 2013

හේවාසික රට	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
උතුරු ඇමරිකාව	28,355	24,311	24,948	40,216	49,057	59,236	65,616
කැනඩාව	11,869	10,258	10,707	21,123	24,671	29,329	30,926
ඇ.වි.ජ.	16,486	14,053	14,241	19,093	24,386	29,907	34,690
ලතින් ඇමරිකාව සහ							
බටහිර ඉන්දීය කොදෙව්	3,962	3,739	617	620	1,036	1,626	3,166
බටහිර යුරෝපය	194,448	167,187	170,123	256,861	315,210	373,063	421,037
ඕස්ට්‍රියා	3,580	2,651	2,409	3,925	6,262	7,991	11,300
බෙල්ජියම	4,669	2,378	2,617	5,398	10,122	11,323	9,138
ඩෙන්මාර්කය	1,796	1,320	1,362	4,393	6,582	8,323	9,845
පින්ලන්තය	497	468	738	1,950	3,649	4,840	2,471
ඉංශය	8,091	10,594	15,886	31,285	48,695	56,863	64,388
ජර්මනිය	35,042	30,625	29,654	45,727	55,882	71,642	85,470
ඉතාලිය	11,451	9,126	7,514	11,423	13,527	15,871	17,982
හෙදර්ලන්තය	17,526	13,030	11,291	17,861	23,966	26,754	22,281
හෝර්වේ	2,304	1,613	1,666	3,955	4,977	7,703	8,573
ස්පාඤ්ඤය	2,484	2,282	2,387	4,461	5,886	8,319	8,183

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය

නේවාසික රට	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ස්විඩනය	4,851	3,711	3,560	7,096	10,937	13,775	12,597
ස්විට්සර්ලන්තය	4,917	5,326	6,331	9,427	14,110	20,054	19,141
එක්සත් රාජධානිය	94,060	81,331	81,594	105,496	106,082	114,218	137,416
වෙනත්	3,180	2,732	3,114	4,464	4,533	5,387	12,252
නැගෙනහිර යුරෝපය	25,573	29,440	26,310	35,517	49,249	72,401	125,695
රුසියාව	13,621	15,797	11,834	13,278	21,385	28,402	51,235
යුක්රේනය	524	952	2,577	5,703	9,967	22,348	38,607
වෙස් රාජ්‍යය	1,880	2,555	2,814	4,204	5,548	5,877	8,881
පෝලන්තය	3,761	4,960	5,138	6,613	5,817	5,806	9,688
වෙනත්	5,787	5,176	3,947	5,719	6,532	9,968	17,284
මැද පෙරදිග	13,554	16,776	23,741	37,540	57,501	56,169	80,509
සවුදි අරාබිය	3,861	3,456	6,685	9,301	15,081	19,423	23,753
එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යය	814	2,469	5,974	9,825	17,664	11,083	8,471
ඊශ්‍රායලය	2,648	2,596	1,901	3,919	6,164	7,212	8,545
කුවේට්	831	1,011	1,123	2,303	2,812	3,245	7,427
ඕමානය	515	499	727	1,359	2,177	2,602	7,634
වෙනත්	4,885	6,745	7,331	10,833	13,603	12,604	24,679
අප්‍රිකාව	2,712	2,141	1,549	2,308	3,614	5,045	8,081
දකුණු අප්‍රිකාව	933	756	779	1,415	1,962	3,048	3,366
වෙනත්	1,779	1,385	770	893	1,652	1,997	4,715
නැගෙනහිර ආසියාව	52,854	44,944	48,329	68,430	96,194	132,730	183,097
චීනය	11,949	9,812	8,550	10,430	16,308	27,627	54,288
හොංකොං, චීනය	186	537	1,330	1,230	2,199	1,535	**
ඉන්දුනීසියාව	1,404	1,157	1,040	1,343	2,049	2,890	17,295
ජපානය	14,274	10,075	10,926	14,352	20,586	26,085	31,505
දකුණු කොරියාව	4,870	4,300	3,695	4,426	5,485	7,838	12,207
මැලේසියාව	6,704	5,188	6,850	13,367	16,094	21,776	19,181
පිලිපීනය	2,162	1,693	1,421	1,391	2,047	5,687	14,616
සිංගප්පූරුව	5,688	5,802	7,808	11,875	15,953	17,273	15,546
තායිලන්තය	2,467	3,583	3,208	3,684	5,880	7,897	9,608
තායිවානය	2,553	1,907	2,715	5,277	7,010	12,703	3,931
වෙනත්	597	890	786	1,055	2,583	3,265	4,920
දකුණු ආසියාව	149,626	128,098	126,205	175,694	237,647	247,559	326,556
බංගලාදේශය	1,665	1,564	1,294	1,954	4,726	4,646	10,037
ඉන්දියාව	106,067	85,238	83,634	126,882	171,374	176,340	208,795
මාලදිවයින	29,539	31,564	31,916	35,791	44,018	47,572	79,474
නේපාලය	885	860	676	753	826	1,038	2,019
පකිස්තානය	10,204	7,885	7,373	9,148	14,724	16,056	25,336
වෙනත්	1,266	987	1,312	1,166	1,979	1,907	895
ඊස්ට් ඉන්දියා	22,924	21,839	26,068	37,290	46,467	57,776	60,836
ඕස්ට්‍රේලියාව	20,241	19,536	23,239	33,456	41,728	51,614	54,252
නවසීලන්තය	2,627	2,240	2,672	3,487	4,212	5,641	6,174
වෙනත්	56	63	157	347	527	521	410
එකතුව	494,008	438,475	447,890	654,476	855,975	1,005,605	1,274,593

* දින 1 - 365 දක්වා කාලපරිච්ඡේදයක, ශ්‍රී ලංකාවේ නතර වන සංචාරකයින් ඉහත විශ්ලේෂණය කර ඇත. ශ්‍රී ලාංකිකයින්, අන්තර් හුවමාරු මගින් හා ශ්‍රී ලංකාවට රැකියා වල නිරතවීමට හා පදිංචිවීමට පැමිණෙන සංචාරකයින් මෙහිදී ඉවත් කර ඇත.

**මෙම සංඛ්‍යාව 2013 චීනය යටතේ අඩංගු කර ඇත.

තැනි තාණ්ඩ, ලිවීමේ උපකරණ හා ඔරලෝසු අංශය සහ රෝලෙක්ස්ලෝප් අංශයන් පිළිවෙලින් 49% ක පහතයාමක් හා 31% ක වර්ධනයක් වාර්තා කළේය.

බ.ජා.ගු. හි තීරුවල රහිත අංශයේ අලෙවියට ඇති ජාත්‍යන්තර වෙළෙඳ නාම වර්ග අතරට ටයිමෙක්ස්, රොලෙක්ස්, සිටිසන්, මොන්ට්බ්ලොන්ක්, රේබන්, එන්වොයි, සෝනි, පැනසොනික්, රාඩෝ, ඔමෙගා, පාකර්, රොබර්ටෝ කවාලි, කැල්වින් ක්ලයිෆ්, ජුමා, හයික්, අඩ්ඩාස්, බැර්ස්ටා සහ කොට් බින් අයත් වේ.

ගුවන් මගීයකු සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. හි ශුද්ධ ආදායම රු. 424 සිට රු.411 දක්වා 3%කින් පහත වැටී තිබේ.

සිවිල් ගුවන්සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානය

2013 දී සමාගම මගින් සිවිල් ගුවන්සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානයේ පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා කැපීපෙනෙන ආයෝජන සිදුකරන ලදී. පංති කාමර 6 ක් නවීකරණය කරන ලද අතර නව තොරතුරු තාක්ෂණ සහ භාෂා මධ්‍යස්ථානයක් ආරම්භ කරන ලදී. නව ශ්‍රවණාගාරයකින් සහ තොරතුරු සම්පත් මධ්‍යස්ථානයකින් යුත් නව ප්‍රධාන ගොඩනැගිල්ලේ ඉදිකිරීම් කටයුතු නිමකරන ලදී. නවීනම ATC 3D ටවර් සිමියුලේටර් උපකරණයක් මිලදීගැනීමට කටයුතු කෙරෙමින් පවතියි.

සිවිල් ගුවන්සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානය 2013 දී දළ වශයෙන් රුපියල් මිලියන 2 ක ආදායමක් ඉපයූ අතර, ඉන් 34% ක් විදේශ පුහුණු සාමාජිකයින්ගෙන් නිමි විය. වසර තුළදී සිවිල් ගුවන්සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානයෙහි 555 දෙනෙකු පුහුණුව ලද අතර එයට විදේශීය පුහුණුවලාභීන් 10 ක් හා දේශීය වාණිජ පුහුණුවලාභීන් 15 ක් ඇතුළත් විය.

සිවිල් ගුවන්සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානය මගින් 'ගුවන් සේවා අධ්‍යයන ඩිප්ලෝමාව' සාර්ථකව නිමකළ 2 වන ශිෂ්‍ය කණ්ඩායම වෙත 2013 ජූලි මාසයේ දී පැවැත්වූ උත්සවයකදී ඩිප්ලෝමා ප්‍රදානය සිදු කෙරිණි.

ප්‍රථම ව්‍යවසාය සම්පත් සැලසුම්කරණ (ERP) පද්ධතිය

ගු.ගු.සේ.ස. මගින් සිය පළමු අන්තර්ජාලගත ව්‍යවසාය සම්පත් සැලසුම්කරණ පද්ධතිය 2014 පළමු කාර්තුවේදී ච්ඡිද්‍රැක්වීමට අපේක්ෂිතය. මෙහිදී 'Oracle EBS' පද්ධතිය 'Airport 20/20' බිල්පත් පද්ධතිය සමඟ ඒකාබද්ධ කෙරෙන අතර ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ විශේෂිත අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා 'hSenid' මානව සම්පත් පද්ධතිය යොදා ගැනෙනු ඇත. මෙම අන්තර් ජාතික ගඟන භාවිත මිල නියම කිරීමේ මෘදුකාංග Oracle ERP පද්ධතිය සමඟ ඵලදායී ලෙස සංකලිත වී ගුවන් යානා හා බැඳුණු හා නොබැඳුණු ආදායම් වල මිල නියම කිරීම හා සන්නිවේදනය සරල කරනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරේ.

ම.රා.ජා.ගු. මෙහෙයුම් අරඹමින් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ සන්ධිස්ථානයක් සනිටුහන් කෙරේ.

2013 මාර්තු 18වන දින ශ්‍රී ලංකා ජනාධිපති අතිගරු මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුන් අතින් ම.රා.ජා.ගු. උත්සවාකාරයෙන් ආරම්භ කෙරින. ජනාධිපති ආර්යා ශිරන්ති රාජපක්ෂ ඇතුළු අනෙකුත් සම්භාවනීය අමුත්තන් සමඟ UL226 දරන 'සිටි ඔෆ් මාගම් රැහුණ' ශ්‍රී ලංකන් වයාර්ලයින්ස් ගුවන් යානයෙන් ම.රා.ජා.ගු. වෙත සැපත්විණි. පළමු මගියා වශයෙන් ගුවන් තොටුපළ වෙත පැමිණි ජනාධිපතිවරයා සැමරුම් ඵලකය නිරාවරණය කරමින් ම.රා.ජා.ගු. විවෘත කරන ලද අතර ප්‍රථම අමුත්තා වශයෙන් ස්වර්ණ පුස්තකයේ අත්සන් තැබුවේය. ඉන් අනතුරුව අමාත්‍යවරුන් සහ නිලධාරීන් සමඟ එක්ව ජනාධිපතිවරයා විසින් ගුවන් තොටුපළ නිරීක්ෂණය කරනු ලැබිණි.

මෙම ගුවන්තොටුපල වසරකට මගීන් මිලියනයක් සහ ගුවන් යානා සංචරණයන් 30,000 ට අධික සංඛ්‍යාවක් සඳහා සේවා සැපයිය හැකි පරිදි ඉදිකර ඇති අතර එමගින් ප්‍රධාන අගනගරය වන කොළඹ පිහිටා ඇති තදබදය සහිත බ.ජා.ගු. වෙත ඵල්ලුවන පීඩනය යම්තාක් සමනය කිරීමට අපේක්ෂිතය. එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යයේ අඩු වියදම් ගුවන් සේවය වන වයාර් ඇරබියා, ම.රා.ජා.ගු. භාවිතා කළ පළමු විදේශීය ගුවන් සේවය වන අතර එය 2013 මාර්තු 18 දින සිට සාජා ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලේ සිට ම.රා.ජා.ගු. සමඟ සතියකට දෙවතාවක් ගුවන් ගමන් ආරම්භ කළ අතර 2013 මැයි 19 සිට එය සතියකට ගමන් වාර 4ක් දක්වා ඉහළ නංවන ලදී.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ පළමු අදියරේ සම්පූර්ණ වියදම එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 209ක් විය. එහෙය එක්සිම් බැංකුව මගින් එයින් එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 190ක් සපයන ලද අතර ඉතිරි එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 19 ගු.ගු.සේ.ස. විසින් ආයෝජනය කරන ලදී. මෙහි පළමු අදියරේ අතිරේක වැඩ කොටස් සඳහා එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 120ක් වන අතිරේක අරමුදල් එහෙය එක්සිම් බැංකුව වෙතින් ලබාගැනීම සඳහා සාකච්ඡා පැවැත්වෙමින් තිබේ.

ගුවන් පටය, ටැක්සි මාර්ග සහ ගුවන් යානා නැවතුම් ස්ථාන සංවර්ධනය

මෙම ගුවන් තොටුපළහි ගුවන් පටය Code 4F (A380) වර්ගයේ ගුවන්යානා සඳහා සුදුසු වේ. එහි දිග සහ පළල පිළිවෙලින් මීටර් 3,500 ක් සහ මීටර් 75 ක් වේ. ගුවන් යානා නැවතුම් අංගනයෙහි අංගන 10ක් පවතියි. ගුවන් පටය සහ නැවතුම් ස්ථානය යා කරමින් ක්ලෝමීටර් 1 සහ ක්ලෝමීටර් 1.5 කින් යුතු ගුවන් ධාවන පටයට පිවිසුම් වන කෙටි මාර්ග දෙකක් ගුවන් ධාවන පටයේ 22 අන්තයේ ඇත.

මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිලි

මෙම අති නවීන මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල ගුවන් යානා සහ පර්යන්ත ගොඩනැගිලි යා කරන බෝඩින් ඩ්‍රීජ්, මගී ගමන්මල මෙහෙයුම් පද්ධති, මගීන් සහ ගමන්මල



අතිගරු ජනාධිපතිවරයා විසින් ම.රා.ජා.ගු. හි සමරු ඵලකය නිරාවරණය කිරීම.

පරීක්ෂාකිරීමේ උපකරණ, විදුලි සෝපාන, එස්කැලේටර්ස්, ගුවන්යානා පිටත්වීම් හා ගොඩබැසීම පිළිබඳ තොරතුරු දක්වන පුවරු ආදී වශයෙන් ඕනෑම ජාත්‍යන්තර මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලක පවතින නවීන පහසුකම්වලින් සමන්විත වේ.

ගුවන් ගමන් පාලන කුළුණ සහ ගුවන් සංකරණ ආධාරක
 මීටර් 45 ක උසින් යුත් මෙම කුළුණ ගුවන් තොටුපලෙහි ප්‍රධාන අංගයකි. ආරක්ෂා සහිත ගුවන් ගමන් සහතික කිරීම උදෙසා ගුවනේ සිට පොළවට සහ ගුවනේ සිට ගුවනට සන්නිවේදන සහ යාත්‍රාකරණ උපකරණ මෙන්ම කාලගුණ නිරීක්ෂණ උපකරණ ද ස්ථාපිත කර ක්‍රියාත්මක කෙරේ. මෙහි ඩිජිටල් හඬ සන්නිවේදන පද්ධතිය ගුවන් යානා තදබදයක් පවතින අවස්ථාවන් වෙනුවෙන් විශේෂයෙන් සැලසුම්කර ඇති අතර වය රට පුරා ඇති අනෙකුත් සිවිල් ගුවන් තොටුපල ගුවන් ගමන් පාලන මධ්‍යස්ථාන සමඟ ද ඒකාබද්ධ කර ඇත.

ම.රා.ජා.ගු. හි සන්නිවේදනය, සංකරණ සහ ප්‍රවීක්ෂණ සේවා
 ම.රා.ජා.ගු. හි E & ANE කාර්යාලයන් මගින් ගුවන් යානා ගමනාගමනය හා මගී ගමනාගමනය හැසිරවීම උදෙසා පැය 24 පුරා යාත්‍රාකරණ සන්නිවේදන සහ නිරීක්ෂණ සේවාවන් සපයනු ලැබේ. මෙහි සියලුම අංශ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ප්‍රමිතීන්ට අනුව ක්‍රියාත්මක වේ.

ම.රා.ජා.ගු. සතුව IP ගෘහනිර්මාණ ශිල්පය යොදා ගනිමින් අනාගතයට ඔරොත්තු දෙන ලෙස සකසන ලද භූමි සන්නිවේදන පද්ධතියක් පවතී. ම.රා.ජා.ගු. ආරක්ෂක, ගුවන් ක්ෂේත්‍ර සහ ගිනි නිවීමේ වැනි වැනි අංශ සමඟ සම්බන්ධ බහුනියෝජිත වන අතර එම ජාලය මගින් ගුවන් තොටුපල තුළ ක්‍රියාත්මක විවිධ අංශ අතර මනා සම්බන්ධීකරණයක් ඇති කරනු ලැබේ. මෙම භූමි සන්නිවේදන පද්ධතිය දෛනික මෙහෙයුම් නිසි ආකාරයෙන් ක්‍රියාත්මක කිරීමට මෙන්ම හදිසි අවස්ථාවන්හිදී එම තත්වයන්ට මුහුණදීම උදෙසා ද එම

ආයතන සම්බන්ධ කරයි. ගුවන්තොටුපල නියෝජිතයන්ගේ අවශ්‍යතා වෙනුවෙන්ම සැකසූ ප්‍රබල අංග තිලිණ කරමින් ඉතා ඉහළ ගුවන් තොටුපල කාර්යක්ෂමතාවක් ඇතිකිරීම උදෙසා ඉහළම දායකත්වයක් මෙම පද්ධතියෙන් ලැබේ.

ම.රා.ජා.ගු. හි ගුවන් පථයේ 23 වන අන්තය (Runway 23), Localizer, Glide Path සහ Middle Marker යන උපකරණ වලින් සැදී පුවර්ග 1 (Category 1) ගොඩබැස්සවීමේ පද්ධතියකින් (Instrument Landing System) සමන්විතය.

ගුවන්තොටුපල, ස්ථාපිත කර ඇති ඩොප්ලර් අධි උච්ච සංඛ්‍යාත ස්වරාදීශ පරාස (Doppler Very High Frequency Omni Range - DVOR) උපකරණ හා දුර නිමාන උපකරණය (Distance Measuring Equipment) ගුවන්තොටුපලට ලඟාවන ඉන් පිටවන හා කොළඹ ගුවන් තොරතුරු කලාපය හරහා පියාසර කරන ගුවන්යානා වලට ම.රා.ජා.ගු. වර්ධනය වන ගුවන් ගමන් වාර ගණන ගැන අවධානයෙන් යුතුව තිරසාර විසඳුමක අවශ්‍යතාවය හඳුනාගනිමින් එහි යාත්‍රාකරණ පද්ධතිය, කාර්යාල I සිට කාර්යාල III/III දක්වා වැඩි දියුණු කර අධිශ්‍රේණිගත කළහැකි පරිදි සකසා ඇත. වය අනාගතය සම්බන්ධයෙන් සුරක්ෂිත ආයෝජනයක් වන අතරම දීර්ඝ කාලීන වර්ධනය සාක්ෂාත් කරගැනීමට ආධාර වේ.

පුපුරණ ද්‍රව්‍ය හඳුනාගැනීමේ පද්ධති සහ එක්ස්රේ පරීක්ෂණ පද්ධති යොදාගනිමින් මගී සහ ගුවන් යානා ආරක්ෂාව තහවුරු කර ඇත. මගී ගමන්ලදු ස්වයංක්‍රීය පරීක්ෂාව හා මෙහෙයුම ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් ගමන් ක්ෂේත්‍රයට නව අත්දැකීමක් වනු ඇත. නඩත්තු අළුත්වැඩියා හා මෙහෙයුම් ව්‍යාපෘති යටතේ යෝජිත ගුවන් ධාවන පථයේ 5 අන්තයෙහි උපකරණ ගොඩබැසීමේ පද්ධතිය මෙම සමාලෝචනයෙහි 'ඉදිරි පස් වසර සඳහා සැලසුම්ගත ව්‍යාපෘති' යටතේ විස්තර කර ඇත.



ම.රා.ජා.ගු. හි ගුවන් සිට දර්ශනයක්



ම.රා.ජා.ගු. හි අංගනය ශ්‍රී ලංකාවේ ගෘහ නිර්මාණ ශිල්පයේ හා භූදර්ශන ශිල්පයේ මුසුවක්.

ගුවන් තාණ්ඩ ගොඩනැගිල්ල

මෙය වසරකට මෙට්රික් ටොන් 50,000 ක තාණ්ඩ සඳහා සේවා සැපයීමේ ධාරිතාවයෙන් යුක්ත වේ. මෙහි පැල සහ සත්ව පරීක්ෂණ පහසුකම් මෙන්ම ශීත කාමරද පවතී.

ගිනි නිවීමේ ගොඩනැගිල්ල

ගිනි නිරීක්ෂණ කුළුණක් ඇතුළුව ගිනිනිවීමේ චන්දිනි 5ක් නැවතීමේ පහසුකම් සහිත අතිනවීන දෙමහල් ගිනිනිවීමේ මධ්‍යස්ථානයක් මෙහි පවතී. 10 වන ප්‍රච්චයයේ (Category 10) ලා ගැනෙන ගිනි නිවාරණ හැකියාවක් ම.රා.ජා.ගු. සතුව පවතියි.

වෙනත් පහසුකම්

ජලය ඝන මීටර් 300ක් ගබඩා කළහැකි 30m උස ගුණ්ඩාකාර ජල කුළුණක් සහ ඝනමීටර් 200ක ධාරිතාවයෙන් යුත් භූගත ජලාපවහන හා ඝන අපද්‍රව්‍ය බැහැරකිරීම් පද්ධතියක් මෙහි පවතී.

වෛද්‍ය ඒකකය

ම.රා.ජා.ගු. හි සතියේ දින හතර, දවසේ පැය 24 පුරා වෛද්‍ය නිලධාරියෙකුගේ සේවය ලබාගත හැකි අංග සම්පූර්ණ වෛද්‍ය මධ්‍යස්ථානයක් පවතී. එමගින් ශ්‍රී ලන්කන් විශාර්ලයින්ස් සහ එහි මගීන්, ශ්‍රී ලන්කන් කේටරින්, සෙසු සියලු ගුවන් සේවා සහ ගුවන් තොටුපළහි පවතින රාජ්‍ය සහ පෞද්ගලික ආයතන සඳහා වෛද්‍ය සේවාවන් සැපයේ.

ආරම්භයට පෙර - මෙහෙයුම් සඳහා සුදානම්කිරීමේ සහ මෙහෙයුම් පැවරීමේ වැඩසටහන (ORAT)

මෙහෙයුම් සඳහා සුදානම් කිරීමේ, පරීක්ෂාකිරීමේ, පුහුණුව ලබාදීමේ සහ මෙහෙයුම් පැවරීමේ පුළුල් සැලසුමක් සකස් කොට තිබීම නව ගුවන් තොටුපළ සාර්ථකව ආරම්භකිරීම සඳහා විශේෂයෙන් උපකාරී විය. මෙවැනි වැඩසටහනක අරමුණ වූයේ අතිශය විවිධ වූ උපකරණ, පද්ධති සහ මෙහෙයුම් ක්‍රියාදාමයන් රැසක් ගුවන් සේවා සඳහා සහ ගමන් කරන මගීන් වෙත ඇති පහසුකම් විවිධ අදියර වලදී නිසියාකාරව හා කාර්යක්ෂමව ක්‍රියාත්මක වන බවට තහවුරු කිරීමයි.

පළමු පරීක්ෂණ ගුවන් යානය 2012 ඔක්තෝබර් 16 දින ම.රා.ජා.ගු. වෙත ගොඩබැස්සේය. ඒ එහි ස්ථාපනය කර ඇති ගුවන් පාලන උපකරණ පරීක්ෂා කිරීමේ පියවරක් වශයෙනි. මෙම ප්‍රථම ගුවන් යානය AP-CAB වශයෙන් පකිස්ථානයේ ලියාපදිංචි Hawker Beechcraft B 200 යානාවක් විය. දෙවෙනි පරීක්ෂණ ගුවන් යානය ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රී ලන්කන් විශාර් ලයින්ස් සතු A 330 ගුවන් යානයක් වූ අතර වාණිජ වශයෙන් ගුවන්යානා මෙහෙයුම සහ නිල වශයෙන් විවෘත කිරීමේ ගුවන් යානය මාර්තු මාසයේදී ගොඩබැස්සේ ඇති හැකියාව පරීක්ෂා කිරීමට එය 2013 ජනවාරි 29 දින ගොඩබැස්සීම සිදුවිය. ගුවන්යානය බ.ජා.ගු. සිට ගුවන් ගතව ම.රා.ජා.ගු. වෙත ලගාවිය.

එම ගොඩබැස්සීම් නිසි පරිදි සිදුවූ අතර ම.රා.ජා.ගු. හි සියලු ගුවන් සංඥා පද්ධති නිසි පරිදි ක්‍රියාත්මක බව අපේ ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රී ලන්කන් විශාර් ලයින්ස්හි ප්‍රවීණ වෘත්තිකයන් විසින් සහතික කරනු ලැබිණි. ඔවුන් මෙම ගුවන් තොටුපළේ පහසුකම් ගැන ඉහළ සෂ්මතට පත් වූ අතර ගුවන් නියමුවන්ගේ දෘෂ්ටි කෝණයෙන් සැලකූ විට වාණිජ වශයෙන් ගුවන් මෙහෙයුම් දියත්කිරීමට සම්පූර්ණයෙන් යෝග්‍ය තත්වයක පවතින බව සහතික කරනු ලැබිණි. මෙම තීරණය ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂක ජෙනරාල් විසින්ද තහවුරු කරනු ලැබිණ.

රත්මලාන ගුවන් තොටුපළ

දේශීය හා ජාත්‍යන්තර මෙහෙයුම්

රත්මලාන ගුවන් තොටුපළ ශ්‍රී ලංකාවේ දේශීය ගුවන් සේවා මධ්‍යස්ථානය බවට පත්ව ඇත. 1968 දී රත්මලාන ගුවන් තොටුපළ මගින් සිදුකළ සියලු ජාත්‍යන්තර මෙහෙයුම් බ.ජා.ගු. වෙත මාරු කෙරිණි. වර්තමානයේදී ෆිට්ස් විශාර්, හෙලි ටුවර්ස්, මිලේනියම් විශාර් ලයින්ස්, කොස්මොස් එවියේන්, සෙහොක් ඒවියේන්, ඒෂියන් ඒවියේන් සහ දයා ඒවියේන් මගින් මෙහි මෙහෙයුම් සිදුකෙරේ. 2013 දී නව ගුවන් සේවා මෙහෙයුම්කරුවෙකු වන ලක්විත් ඒවියේන් ගු.ගු.සේ.ස. සමඟ රත්මලාන ගුවන් තොටුපළෙහි ගුවන් පර්යන්තයෙහි දේශීය මෙහෙයුම් ඇරඹීම සඳහා ගිවිසුමකට එළැඹිණි.

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය

භූමි මෙහෙයුම්, රේඛා, ආගමන හා විගමන සහ අනෙකුත් අදාළ සේවා යන සියලු යටිතල පහසුකම්වලින් සමන්විත රත්මලාන ගුවන් තොටුපළ දැන් ජාත්‍යන්තර සමාගම් ජෙට් යානා හැසිරවීම සඳහා යෝග්‍ය තත්වයක පවතියි. 2013 දී ගු.ගු.සේ.ස. ශ්‍රී ලංකන් විශාර්ථයින්ස් සමාගම සමඟ ගිවිසුමක් අත්සන් කළ අතර ඒ අනුව රත්මලාන ගුවන් තොටුපළට පැමිණෙන ජාත්‍යන්තර සමාගම් ජෙට් යානා (Corporate Jets) සඳහා භූමි හැසිරවීම් පහසුකම් සැපයීමට ශ්‍රී ලංකන් විශාර්ථයින්ස් සමාගම එකඟ විය.

CHOGM 2013 සමුළුවේදී කැපීපෙනෙන කාර්යභාරයක් ඉටුකරමින්

2013 නොවැම්බර් මාසයේදී CHOGM සමුළුව පළමු වරට ශ්‍රී ලංකාවේදී පැවැත්විණි. නිදහසින් පසු 1976 දී නොබැඳි සමුළුව පැවැත්වීමෙන් අනතුරුව මෙවැනි දැවැන්ත සමුළුවක් ශ්‍රී ලංකාවේ දී පවත්වන ලද පළමු වතාව මෙය වේ. CHOGM 2013 සමුළුවට සත්කාරකත්වය සපයමින් ශ්‍රී ලංකාවේ රජය ඉතිහාසයේ නව සන්ධිස්ථානයක් සනිටුහන් කිරීමට සමත් විය.

ගු.ගු.සේ.ස ගුවන්තොටුපලෙහි පැමිණීමේ සහ පිටත්වීමේ පහසුකම් සලසමින්, සුමට ලෙස මගීන් හැසිරවීමේ වගකීම ඉටුකල පරපුරකරු විය. CHOGM සමුළුව සඳහා ඩ.ජා.ගු. හි VVIP ගොඩනැගිල්ල, රථගාල සහ මාර්ග දැවැන්ත ආයෝජනයක් සිදු කරමින් සංවර්ධනය කෙරිණි.

CHOGM 2013 සමුළුවේ මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා මූලික සුදානමක් වශයෙන් ඩ.ජා.ගු., ම.රා.ජා.ගු. සහ රත්මලාන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලෙහි පැමිණීමේ හා පිටවීමේ විවිධ රාජකාරි ස්ථානවල සේවා සම්පාදනයන් වෙනුවෙන් අවසර ධලපත්‍ර 4,800ක් නිකුත් කරනු ලැබිණි.



ප්‍රතිසංස්කරණය කරන ලද VVIP ගොඩනැගිල්ල

ගු.ගු.සේ.ස. මගින් මෙම සමුළුවට සම්බන්ධිතව ව්‍යාපෘතීන් ගණනාවක් දියත් කෙරිණි. ඩ.ජා.ගු. හි VVIP අංගනය 1984න් පසු රජපියල් මිලියන 150ක වියදමින් මාස 2 1/2 ක කාලයක් තුළ සම්පූර්ණයෙන්ම නවීකරණය කෙරිණි. ඒ සමගම CHOGM සමුළුවට සහභාගි වන සම්භාවනීය අමුත්තන් ගේ පැමිණීමේ සහ පිටවීමේ විධිමත්භාවයන් සඳහා තාවකාලික සුබෝපහෝගී ආචරණයක්ද ඉදිකෙරිණි. රත්මලාන ගුවන් තොටුපළ රජපියල්

මිලියන 100ක වියදමින් අළුත්වැඩියා කෙරුණු අතර විඩිදුර විස්තර 'වසර තුළ සම්පූර්ණ කළ ව්‍යාපෘති' යන ශීර්ෂය යටතේ විස්තර විස්තර කර ඇත.

ඩ.ජා.ගු. සහ රත්මලාන ගුවන් තොටුපළ ඇතුළත සහ අවට මාර්ග මතුපිට ඇතිරූ අතර වාහන නැවතුම් අංගනය ඉදිකරන ලදී. ඩ.ජා.ගු. හි රථගාල ප්‍රධාන පිවිසුමට යාබද ආයෝජන මණ්ඩල පරිශ්‍රයෙහි ඉදිකරන ලද්දේ වැසිකිලි පහසුකම් සහ විශේෂිත අවශ්‍යතා සහිත පුද්ගලයන්ට විශේෂිත නැවතුම් පහසුකම්ද සලසමිනි. වාහන අංගනය ඉලක්ට්‍රොනිකව ක්‍රියාත්මක හා ඩ්‍රොප් ආ(ඊ)ම් බැරියර් පද්ධතියකින් හා අවසරපත් කවුන්ටරයකින්ද සමන්විත වේ. රත්මලාන ගුවන් තොටුපලෙහි රථගාල, වැසිකිලි පහසුකම් සමගින් සැහැල්ලු වාහන සඳහා නැවතුම් ස්ථාන 83කින් යුක්තව ඉදිකෙරිනි.

මෙම සමුළුවට පෙරාතුව ගු.ගු.සේ.ස. මගින් සිය කාර්ය මණ්ඩලය සහ වෙනත් අදාළ නියෝජිත ආයතන වෙත අවශ්‍ය පුහුණු වැඩසටහන් දියත් කෙරිණි. මෙහිදී කවුන්ටර වෙළඳනාම ගත කිරීම්, අමතර ප්‍රචාරණ පුවරු, මහජන ඇමතුම් උපකරණ ආදිය යොදාගනිමින් CHOGM සමුළුව සඳහා ගුවන් තොටුපළ තුළ වැඩිදියුණු කළ පහසුකම් සලසන ලදී.

CHOGM සමුළුවට පෙරාතුව ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරය කළ විදේශ නියෝජිතයන් සඳහා පූර්ව CHOGM හඳුන්වාදීමේ සහ පහසුකම් සැලසීමේ සැසිවාරයන් ද පවත්වන ලදී. නිසි මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලියක් තහවුරු කරනු පිණිස CHOGM සමුළුවට පෙර සැලසුම්ගත දිනයන්හිදී සියළුම අදාළ පාර්ශවයන් වෙත පුහුණු හා පෙරපුහුණු වැඩසටහන් පවත්වන ලදී.

වසර 2013 දී සම්පූර්ණ කරන ලද ව්‍යාපෘති

1. මගීන්ද රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ

අප විසින් සම්පූර්ණ කරන ලද විශාලතම ව්‍යාපෘතිය වන ම.රා.ජා.ගු. මේ වන විට ශ්‍රී ලංකාවේ ඉතිහාසය පිළිබඳ ග්‍රන්ථයන්හි සටහන් වී අවසන්ය. මෙම සමාලෝචනය ආරම්භයේ දී මෙන් ම සභාපතිවරයාගේ සමාලෝචනයේ දී ද ඒ පිළිබඳව සඳහන් කරන ලදී.

2. රත්මලාන ගුවන් තොටුපළ ප්‍රතිසංවර්ධනය

රත්මලාන ගුවන් තොටුපලෙහි 1939 දී ඉදිකෙරෙනු පැරණි පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල CHOGM සමුළුවට සමගාමීව ප්‍රතිසංවර්ධනය කෙරිනි. ඉදිකිරීමෙන් පසුව එය ප්‍රථමවරට නවීකරණය කරනු ලැබුවේ මෙම අවස්ථාවේ දී වන අතර එහි වේනිභාසික පෙනුම රැකගන්නා අතර ම නව මුහුණුවරක් දෙන ලද අතර වියදම් කරන ලද මුදල රජපියල් මිලියන 100කි.

නව පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල ගුවන් මගීන් වෙනුවෙන් වඩාත් ඉඩකඩ සහිතව නවීන පහසුකම් සහිතව ඉදිකරන ලදී. නව

VIP අංගනයක් ඉදිකරන ලද අතර ඕනෑම විශේෂ අවස්ථාවක ප්‍රයෝජනයට ගත හැකි පරිදි VIP අංගනය සහ WIP අංගනය විශාල කරන ලදී. ගුවන් තොටුපළ අවන්හල උසස් පහසුකම් සහිතව නවීකරණය කරන ලදී. මගීන් සහ ගුවන් යානා වෙනුවෙන් ආරක්ෂාව තවත් තහවුරු කිරීමට ගුවන් පථ ආරක්ෂක පහසුකම් වැඩිදියුණු කරනු ලැබිණි. ගුවන් ධාවන පථයෙහි 04 හා 22 යන අන්ත දෙකෙහිම PAPI සවිකිරීමෙන් ගුවන් කටයුතු වල සුරක්ෂිතභාවයද ඉහළ නැංවීය. මෙතෙක් මගීන්ට අවහිරයක් ව පැවති වාහන නැවැත්වීමේ පහසුකම් නොමැතිවීමට පිළියම් වශයෙන් වාහන 100ක් නැවැත්වීමේ පහසුකම් සහිත වාහන නැවතුම් අංගනයක් අලුතින් ඉදිකිරීමට කටයුතු කෙරිණි.



ප්‍රතිසංස්කරණය කරන ලද රත්මලාන ගුවන් තොටුපළ

3. කොළඹ ප්‍රාදේශීය පාලන මධ්‍යස්ථානයේ (ACC) නව ගුවන් ගමන් කළමනාකරණ පද්ධතිය (ATM) ක්‍රියාවට නැංවීම

නව ගුවන් ගමන් කළමනාකරණ පද්ධතිය (ATM) 2013 අප්‍රේල් මාසයේ ක්‍රියාවට නංවන ලද අතර එමගින් ශ්‍රී ලාංකීය ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය ආසියානු කලාපයේ සුරක්ෂිත හා කාර්යක්ෂම ගුවන් සංඥා හා යාත්‍රාකරණ සේවා සම්පාදකයෙකු බවට පත්වේ. රත්මලාන ගුවන් තොටුපළහි කොළඹ ප්‍රාදේශීය පාලන මධ්‍යස්ථානයේ (ACC) නව ගුවන් ගමන් කළමනාකරණ පද්ධතිය (ATM) සවිකිරීම කොළඹ FIR වෙත පැමිණෙන සහ පිටව යන සියලුම ගුවන් යානාවලට උපකාරී වේ.

ඉලෙක්ට්‍රොනික් ෆ්ලයිට් ස්ට්‍රීප් මගින් ගුවන් ගමන් පාලනයේ කාර්යක්ෂමතාව ඉහළ නැංවෙන අතර ජේපර් ෆ්ලයිට් ස්ට්‍රීප් වියදම අඩුකර ගත හැක.

4. බ.ජා.ගු. හි ගුවන් පථයේ 22 වන අන්තයෙහි නව උපකාරී ගොඩබැසීම් පද්ධතිය (ILS) සවිකිරීම.

මුල් කාලයේ සිටම බ.ජා.ගු. මගින් 22 වන අන්තය වෙත ILS සේවාවන් සපයන ලදී. E & ANE ඒකකය මගින් එහි මෙහෙයුම් සහ නඩත්තුව පිළිබඳ වගකීම දරනු ලැබේ.

ILS මගින් ගුවන් පථය මත ගොඩබැසීමට පැමිණෙන ගුවන් යානයක් වෙත පසු හා සිරස් මාර්ග උපදේශ සපයනු ලැබේ. මේ සඳහා Localizer (LLZ) සහ Glide Path (GP)

යනුවෙන් ප්‍රධාන උපකරණ දෙකක් භාවිතා කරනු ලැබේ. LLZ උපකරණය ගුවන් යානයට ගුවන් පථයේ මධ්‍යගත රේඛාව වෙත චිල්ලවීමට උපකාරී වන අතර සුමට ගොඩබැසීමක් උදෙසා ගුවන් යානය ලබාගත යුතු කෝණය ලබාගැනීමට GP උපකාරී වේ. ඒ අනුව මගීන්ගේ ආරක්ෂාව තහවුරු කිරීමට අවශ්‍ය උපකරණ වශයෙන් මේවා හඳුනාගැනේ. එහෙයින් මෙම උපකරණ අඩුණ්ඩුව සේවාකරමින් උසස් තත්වයෙන් පවත්වාගැනීම අත්‍යවශ්‍ය වේ.

වසර 25කට වඩා පැරණි 1983 දී සවිකරණ ලද ILS මෙවලම් වෙතින් ගුවන් මගීන්ගේ ආරක්ෂාව ස්ථිරව තහවුරු කළහැකි විශ්වාසනීය සේවාවක් අපේක්ෂා කිරීමට නොහැකි වූ හෙයින් ගුවන් පථයෙහි 22 වන අන්තය සඳහා E & ANE ඒකකය මගින් රූපියල් මිලියන 150 ක ඇස්තමේන්තුගත වියදමකින් යුත් නව ILS මෙවලම් සවිකිරීමේ දැවැන්ත ව්‍යාපෘතියක් 2012 දී ඇරඹිණි.

මෙසේ සවිකරණ ලද ILS මෙවලම් Normarc මගින් දැනට හිපදවන ලද නවතම උපකරණ වේ. මෙම පද්ධතිය දැනටමත් ලොවපුරා බොහෝ ගුවන් තොටුපළවල භාවිත කෙරේ. මෙම සවිකිරීම පැරණි පද්ධතිය ඉවත් කිරීමෙන් මාස 2 ක කාලයක් ඇතුළත සිදු කෙරිණි. සවිකරණ කාලය ඇතුළත අදාළ ව්‍යාපෘතිය බ.ජා.ගු. හි දේශීය හෝ ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් වෙත බාධා ඇති නොවන පරිදි කළමනාකරණය කෙරෙහි.

ILS පද්ධතිය සාර්ථකව ක්‍රියාවට නැංවීමෙන් අනතුරුව එය පාකිස්තාන සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ ක්‍රමාංකන කණ්ඩායමක් විසින් ක්‍රමාංකනය කරනු ලැබිණි. මෙම පද්ධතිය Category II ILS සඳහා ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංගමයෙහි ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල බව තහවුරු කරගැනීමට ඉහත පරීක්ෂණය සිදු කෙරිණි. ක්‍රමාංකනය කිරීමේ කණ්ඩායම මගින් මෙම පද්ධතිය ගුවන් පථයේ 22 වන අන්තයෙහි භාවිතය සඳහා යෝග්‍ය බවට නිර්දේශ කෙරිණි.

මේ වනවිට ILS මුලින්ම ක්‍රියාවට නැංවීමේ සිට වසරකට අධික කාලයක් සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතියි. මෙම ක්‍රියාකාරීත්වය සම්බන්ධයෙන් E & ANE අංශයේ කැපවීම අගය කළ යුතු වේ. ගුවන් ධාවන පථයේ 22 වන අන්තයට අදාළ සියළු ILS උපකරණ දෙවන වරටත් ක්‍රමාංකනය කරනු ලැබුවේ E & ANE අංශය මගින් සියළු රේඩියෝ සංතරණ මෙවලම් සඳහා කරන වාර්ෂික ගුවන්යානා ක්‍රමාංකනය කිරීමේ වැඩපිළිවෙළ යටතේය. මෙම ක්‍රමාංකනය ICAO මගින් පවතිනු ලබන නිර්දේශිත ක්‍රියාකාරකම් වලට අනුකූලව සිදුකෙරුණු අතර, මුළු පද්ධතියට සීමානොකල භාවිතයක් සඳහා සතුටුදායක බව අනාවරණය විය.

5. අන්තීක්ෂ HF සම්ප්‍රේෂණ මධ්‍යස්ථානයේ අධි සංඛ්‍යාත නව සම්ප්‍රේෂක සවිකිරීම

අධි සංඛ්‍යාත සම්ප්‍රේෂණ මධ්‍යස්ථානයක ප්‍රධාන කාර්යභාරය රත්මලාන ඒරෝමෝඩයිල් මධ්‍යස්ථානයෙන් ජනනය කරන ඒරෝමෝඩයිල් හඬ පණිවිඩ, භූමියේ සිට ගුවනට විකාශ

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය

කිරීමයි. කොළඹ FIR හි විශාල ප්‍රදේශයක් අධි සංඛ්‍යාත සංඥා මගින් ආවරණය කෙරේ (VHF ආවරණයේ සීමාවේ සිට නැගෙනහිර දිශාවට ගුවන් සැතපුම් 950ක් සහ දකුණු දිශාවට ගුවන් සැතපුම් 700).

අධි සංඛ්‍යාත සම්ප්‍රේෂක මගින් නිකුත්වන රේඩියෝ සංඥා, හඬ සන්නිවේදනය මාර්ගයෙන් ගුවන් යානා සමඟ වැදගත් තොරතුරු හුවමාරුව සඳහා යොදා ගැනේ.

සම්ප්‍රේෂක මධ්‍යස්ථානය අධිබැලැහි අධිසංඛ්‍යාත සම්ප්‍රේෂක හා අධිසංඛ්‍යාත ඇන්ටනාවලින් සමන්විත වන අතර ඒවා නම් වශයෙන් ඩයිපෝල්, මොනපෝල්, ධ්වනිකෝනිකල් සහ කෝනිකල් මොනපෝල් වන අතර ඒවා විශාල ඇන්ටනා අංගනයක ස්ථාපනය කර ඇත.

අවුරුදු 26කට වැඩි කාලයක් භාවිතා කරන ලද පැරණි සම්ප්‍රේෂක යන්ත්‍ර වෙනුවට රුපියල් මිලියන 134 ක වියදමින් නවීනතම තාක්ෂණයෙන් යුත් අධිසංඛ්‍යාත සම්ප්‍රේෂක 3ක් සවිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය 2012 මැයි මාසයේ දී සම්පූර්ණ කෙරිණි. මෙම නව සම්ප්‍රේෂකවල විදුලිබල කාර්යක්ෂමතාව පැරණි සම්ප්‍රේෂකවලට වඩා ඉහළ මට්ටමක පවතින බැවින් 3200KWH විදුලිබල ඉතිරියක් නිරීක්ෂණය කිරීමට හැකිවී ඇත.

මෙම නව කෝනිකල් මොනපෝල් ඇන්ටනා පහසුවෙන් නඩත්තු කළහැකි පරිදි සැලසුම් කර ඇති අතර පැරණි ඇන්ටනා මෙන් අළුත්වැඩියා කිරීම සඳහා පහළ හෙළීමට අවශ්‍ය නොවේ.

6. ඩී.ඒ.ඒ. හි භූමි රේඩියෝ සන්නිවේදන පද්ධතිය ක්‍රියාවට නැංවීම.

සන්නිවේදන පද්ධති සඳහා වැඩිවෙමින් පවතින ඉල්ලුමට සරිලන පරිදි සහ හදිසි අවස්ථාවක දී විශ්වාසනීය සේවාවක් සැපයීම සහතික කෙරෙන පරිදි, පහත දැක්වෙන වැඩිදියුණු කිරීම් සිදු කෙරිණි.

- වැඩි වැනල, වැඩි කණ්ඩායම් සහ වැඩි ග්‍රාහකයින්
- ඛනුච්චි ප්‍රමුඛතා මට්ටම් හේතුවෙන් සිදුවන අවහිරතාවලින් තොරව වැදගත් සන්නිවේදන කටයුතු විශ්වාසනීයව සිදුකිරීම.
- කාල බෙදීම් ඛනු චිට් පිවිසුම (TDMA) සහ සංඛ්‍යාත බෙදීම් ඛනු චිට් පිවිසුම (FDMA) හේතුවෙන් සංඛ්‍යාත පරාසය අඩුවෙන් භාවිත කිරීම.
- GPS, AVL, SMS වැනි නව අගය වකතු කිරීමේ විශේෂාංග
- භාවිතය හා ව්‍යාප්තිය පහසුවෙන් වැඩිකිරීමට හැකි නම්‍යශීලීත්වය
- කිලෝමීටර් 25 ක අරයකින් යුතු ප්‍රදේශ ආවරණය කෙරෙන වැඩිදියුණු කළ ආවරණය

ව්‍යාපෘතියේ මුළු ආයෝජනය රුපියල් මිලියන 61කි. ඉ.ඉ.සේ.ස. තුළ සේවා සපයන්නන් හා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව, ශ්‍රී ලංකා යුධ හමුදාව හා සිපෙට්කෝ වැනි ආයතනද මෙම නව පද්ධතිය ස්ථාපනය කළ දා පටන්ම ඒ සම්බන්ධයෙන් ඔවුන්ගේ සෘජුමන්වය ප්‍රකාශ කර ඇත.

7. AMHS ව්‍යාප්තකරණය

2012 සැප්තැම්බර් මස AMHS සාර්ථකව ක්‍රියාවට නැංවීමෙන් පසු E & ANE සහ ANS අංශයන්හි උපරිම දායකත්වය සමඟින් ඉ.ඉ.සේ.ස. මේ වනවිට කලාපයේ වඩාත් උසස් තාක්ෂණයෙන් යුතු ගුවන් සංතරණ සේවා සම්පාදකයෙකු බවට පත්ව සිටී. මෙම නව AMHS පද්ධතිය භූමි හා භූමි අතර ගුවන් සංචලන පණිවිඩ යැවීමේ සේවාවෙහි උපරිම කාර්යක්ෂමතාවයක් ඇති කළ අතර එමඟින් ධාරිතාව, වේගය, නිරවද්‍යතාවය හා ආරක්ෂාව වැඩිවීම මෙම පිණිවිඩ සම්ප්‍රේෂණයේදී දැකිය හැකි විය.

රත්මලාන ගුවන් තොටුපලෙහි සවිකරන ලද AMHS පද්ධතිය මගින් සිංගප්පූරුව, මුම්බායි සහ මාලේ සම්බන්ධිත පරිපථ මගින් රට තුළට ගුවන් යානා ප්‍රවේශයේ දී වැදගත් වන තොරතුරු ලබාදීම සිදුවේ. ගුවන් යානා සැලසුම්, කාලගුණ පණිවිඩ, ගුවන් යානා නියාමක පණිවිඩ සහ ගුවන් පරිපාලන පණිවිඩ වැනි ලබාදෙනු ලැබේ.

ගුවන් ගමනාගමනය ඉහළයාම හේතුවෙන් වැඩි වූ ඉල්ලුම සපුරාලීමට සහ ගුවන් යානා මෙහෙයුම් සම්බන්ධයෙන් රටේ අනාගත අභියෝග ජයගනිමින් ආරක්ෂාව පිළිබඳ ප්‍රමිතීන් තහවුරු කිරීමට 2013 දී මෙම පද්ධතිය ම.රා.ජා.ඉ. වෙත සේවා සැලසීම සඳහා ව්‍යාප්ත කළ අතර ඩී.ඒ.ඒ., ශ්‍රී ලන්කන් විශාර්චයින්ස් සහ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව වෙත නව AMHS උපකරණ සපයන ලදී.

තවදුරටත් 2013 මැයි මාසයේ දී ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලවන පරිදි හා වඩා විශ්වාසනීය හා උසස් සේවාවක් සහතික වන පරිදි කැනේඩියානු සැපයුම්කරුවෙකුගේ සහයෝගය සහිතව ගුවන් ගමන් පණිවිඩ හැසුරුම් පද්ධතිය (AMHS) නවීකරණය කර උසස් කරන ලදී.

ඉ.ඉ.සේ.ස. ATN IP ව්‍යාපෘතියේ දෙවන අදියර 2014 වර්ෂය මුල ක්‍රියාත්මක කිරීමට සැලසුම් කරන අතර එමඟින් සිංගප්පූරුව, මුම්බායි, හා මාලේ වැනි රටවල් අතර ගුවන් සංචලන පණිවිඩ සඳහා AMHS ස්ථාපිත කිරීමටද අපේක්ෂා කෙරේ.

8. අනාගත ගුවන් සංතරණ පද්ධති (FANS) වල ඉන්ටර්නෙට් ප්‍රෝටෝකෝල් (IP) විගමනය

FANS යනු අභ්‍යවකාශ වන්දිකා භාවිතයෙන් Dependent Surveillance Contract (ADS-C) සහ Controller Pilot Data Link Communication (CPDLC) හරහා සෘජු සහ පූර්ව ආකෘතිගත

පණිවිඩ ක්‍රම මගින් ගුවන් නියමුවා සහ ගුවන් ගමන් පාලක අතර සිදුකරන සන්නිවේදනය මගින් ගුවන් යානාවක ගමන් ස්ථානය සොයාගැනීමට භාවිතා කෙරෙන ගුවන්/ තුම් දත්ත සම්බන්ධිත පද්ධතියකි. කෙටි කලක් තුළ දී ප්‍රයෝජනයට ගැනීමට නොහැකි තත්වයකට පත්වීමට ඉඩ තිබුණු, පැවති X 25 පද්ධති සම්බන්ධතාව ඉවත්කර 2013 දී ග.ග.සේ.ස සාර්ථකව IP මත පදනම් වූ FANS දත්ත සම්බන්ධ සේවාව ක්‍රියාවට නැංවීය.

මෙම දත්ත සම්බන්ධතාව සන්නිවේදන සේවා සැපයුම්කරු වශයෙන් Society of International Telecommunication for Aeronautique (SITA) විසින් සපයන ලදී.

9. නායබැඳි රිපීටර් මධ්‍යස්ථානය ස්ථාපනය කිරීම

ම.රා.ජා.ග. ස්ථාපනය කිරීමෙන් අනුකූලව විය දත්ත සහ හඬ සන්නිවේදන කටයුතු සඳහා බ.ජා.ග. හා රත්මලාන ගුවන් තොටුපලේ ACC සමඟ සම්බන්ධ කිරීම අවශ්‍ය විය. ඒ සඳහා රිපීටර් මධ්‍යස්ථානයක් ඉදිකිරීම අවශ්‍ය වූයේ පිදුරුතලාගල සහ මත්තල අතර දෘෂ්‍ය රේඛාවක් නොපැවති නිසාවෙනි. එම නිසා එම ස්ථාන දෙක අතර සුදුසු අතරමැදි මධ්‍යස්ථානයක අවශ්‍යතාව පැහැදිලි විය. මෙහිදී හැකි කෙටිම රේඛයේ ගමන් මාර්ගය වශයෙන් ශ්‍රී ලංකා ගුවන්විදුලි සංස්ථාවේ නායබැඳිද මධ්‍යස්ථානය තෝරාගන්නා ලදී. නායබැඳිද රිපීටර් මධ්‍යස්ථානය ස්ථාපනය කිරීමෙන් පසුව අදාළ සන්නිවේදන සේවා පවත්වාගැනීම පිණිස ම.රා.ජා.ග. සෙසු AASL පද්ධතිය සමඟ සම්බන්ධ විය.

රූපියල් මිලියන 160 කට වැඩි ඉතිරියක් ලබාදුන් අත්‍යන්තර සංවර්ධනයන්

1. ගුවන් යානා සැලසුම් පරිවර්තනය (FPC) අත්‍යන්තරව සංවර්ධනය කිරීම

පැරණි ගුවන් යානා දත්ත සැකසුම් පද්ධතිවල ගැටලු නිරාකරණය සහ FDP පද්ධතිවල හිස ක්‍රියාකාරීත්වය සඳහා E & ANE ඒකකය මගින් ගුවන් යානා සැලසුම් පරිවර්තනය (FPC) සකසන ලදී. එමගින් සමාගමට දළ වශයෙන් රූපියල් මිලියන 160 ක් ඉතිරි කරගත හැකිවිය.

2. ඉලෙක්ට්‍රොනික් වැඩහල මගින් රත්මලාන පාලන කුළුණ සඳහා නව ATC කොන්සෝල් සැකසීම

රත්මලාන ගුවන් තොටුපලෙහි ACC සඳහා වන නවීකරණ සැලසුමට සමගාමීව පාලන කුළුණ සඳහා නව කොන්සෝලයක් නිර්මාණය කෙරිණි. මෙම නව කොන්සෝලය Air Situation Display Unit, AMHS සහ කාලගුණ තොරතුරු ප්‍රදර්ශන ඒකක වැනි නවීන උපකරණ සමඟ මනාව ගැලපෙන අතර Voice Communication Switching System (VCSS) පැනල් සහ හදිසි VHF ග්‍රාහකය, තුම් පාලන සන්නිවේදන ඒකකය සහ දුරකථන වැනි උපකරණ සඳහා පහසු ප්‍රවේශයක් ලබාදෙයි. ගුවන් ධාවන පටය 04 අවසානය නිරීක්ෂණය කිරීම සඳහා දෘෂ්‍ය ප්‍රදර්ශන ඒකකයක් (Visual Display Unit) වැනි අනාගත වැඩිදියුණු කිරීම් උදෙසා ප්‍රතිපාදන වෙන්කර ඇත. විශේෂයෙන් ම විය ගුවන් ගමන් පාලකවරුන්ගේ අවශ්‍යතාවන්ට ගැලපෙන අතර පාලකවරුන් දෙදෙනෙකු සමඟ එකවර ක්‍රියාකිරීමේ හැකියාව ලබාදෙයි. ඉවත දමන ද්‍රව්‍ය වශයෙන් රත්මලාන ගුවන් තොටුපලේ ගුවන් යානා නවතා තැබීමේ අංගනයේ පසෙක දමා පැවති කටුනායක රේඩාර් පාලන මධ්‍යස්ථානයේ ඉවත් කළ පැරණි කොන්සෝලයේ කොටස්, රත්මලාන නව ATC කොන්සෝලය සැකසීම සඳහා භාවිතයට ගනු ලැබිණි.

නව කොන්සෝලයක මිල රූපියල් මිලියන 3ක් ඉක්මවන අතර අලුතින් සකසන ලද කොන්සෝලය සඳහා පිරිවැය වූයේ රූපියල් මිලියන 0.2කි. ඒ අනුව මෙම ව්‍යපෘතිය මගින් ග.ග.සේ.ස හට ඉතිරි වූ මුදල ආසන්න වශයෙන් රු. මිලියන 2.8ක් පමණ වේ. ගුවන් සේවා පද්ධති සඳහා වන ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් මෙන්ම මෙම ප්‍රමිතීන් ක්‍රියාවට නැංවීමට යොදා ගන්නා තාක්ෂණය ද කිසිදා නොවූ තරම් වේගයකින් වෙනස් වෙමින් පවතියි. වියට හේතුව ගෝලීය ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය සීග්‍රයෙන් වර්ධනයවීමත් ඒ හා සමඟම එහි අවශ්‍යතාවන් සපුරාලීම උදෙසා නිෂ්පාදන ආයතන විශාල වශයෙන් ඉදිරිපත් වීමත්ය. මෙවන් විකාශයක් සමඟ අනුගතවීමට නම් කාලයට පෙර සුදානම්වීම අත්‍යවශ්‍ය වන්නේ. ජාත්‍යන්තර වශයෙන් ලබාදෙන කාලසීමා ඉලක්ක සපුරාලීමට හෝ ඉහළයන වෙළඳපොළ ඉල්ලුම ද සපුරාගැනීමටය.

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය



සකසන ලද නව ATC කන්සේලය

ඉදිරි පස් වසර සඳහා සැලසුම්ගත ව්‍යාපෘති

1. ඩ.ජා.ගු. හි ගුවන් පටය නැවත ඇතිරීම.

ශ්‍රී ලංකා රජය මගින් ඩ.ජා.ගු. හි ගුවන් පටය සහ පිවිසුම් මාර්ග ඇස්තමේන්තු සේවාවන් නැවත සැකසීමට අපේක්ෂා කෙරේ. ඒ අනුව 2013 දී මුදල් අමාත්‍යාංශය සහ ගු.ගු.සේ.ස. එක්ව යෝජනා කැඳවීම් පත්‍රය (Request for Proposals) අනුව යෝජනා ලබාගැනීමට ප්‍රධාන පෙළේ දේශීය කොන්ත්‍රාත්කරුවන් සමඟ රැස්වීමක් පවත්වනු ලැබිණි. යෝජනා පත්‍රයේ අවශ්‍යතාවන්ට අනුව ගුවන් පටයේ හා පිවිසුම් මාර්ගයේ පුළුල්කිරීමක් සිදුකොටේ. එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 105 ක සමස්ත වටිනාකමකින් යුතු යෝජනාවක් සාකච්ඡා කෙරෙමින් පවතින අතර මෙය අනුමත කොට ක්‍රියාවට නැංවුවහොත් වසර 3ක කාලපරිච්ඡේදයක දී තෝරාගත් කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත අදාළ මුදල ගෙවනු ඇත.

2. ඩ.ජා.ගු. සංවර්ධනය ව්‍යාපෘතිය - අදියර II පියවර 2 (BIADP II-2)

කැබිනට් අමාත්‍යවරුන් විසින් ඩ.ජා.ගු. වසරකට තවත් මගීන් මිලියන 9 කට සේවා සැලසිය හැකි පරිදි සංවර්ධනය කිරීමට නිර්දේශ කෙරිණි. මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා ජපන් යෙන් ණය මුදලක් මගින් අරමුදල් සම්පාදනය කෙරෙනු ඇත. BIADP II - 2 සඳහා අරමුදල් සම්පාදනය කිරීමේ ගිවිසුම 2012 මාර්තු 28 දින අත්සන් තැබිණි. 2016 ව්‍යාපෘතිය සම්පූර්ණ කිරීමෙන් පසු ඩ.ජා.ගු.හි සම්පූර්ණ ධාරිතාව වසරකට මගීන් මිලියන 15 ක් වනු ඇත.

නිර්මාණ සහ පශ්චාත් නිර්මාණ උපදේශන සේවා සඳහා වන ගිවිසුම 2014 මාර්තු 03 වන දින අත්සන් තැබිණි. නිර්මාණ කාල සීමාව මාස 10 කි. ඉදිකිරීම් 2014 නොවැම්බර් මස ඇරඹීමට අපේක්ෂිතය. අදියර අංක 2, 2015 අවසානයේ දී සම්පූර්ණ කරනු ඇති අතර ප්‍රධාන පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල ඒ ආශ්‍රිත අනෙකුත් වැඩකටයුතු ද 2016 අවසානයේ සම්පූර්ණ කෙරෙනු ඇත.

3. ඩ.ජා.ගු. හි සහ මා.රා.ජා.ගු. හි නිකේතන සහ ආශ්‍රිත දේපළ සංවර්ධනයන්

ඩ.ජා.ගු. හි නිකේතනයක්, විනෝදාස්වාද මධ්‍යස්ථානයක්, සාප්පු සංකීර්ණයක් සහ ඔහුමහල් රථ ගාලක්ද ම. රා.ජා.ගු. හි නිකේතනයක්, ගොල්ල පිටියක්, තීරුබදු රහිත සාප්පු සහ විනෝදාස්වාද මධ්‍යස්ථානයක් ද සඳහා ආයෝජනය කිරීම, ඉදිකිරීම සහ පවත්වාගෙනයාම සඳහා 2013 නොවැම්බර් 13 වන දින ශ්‍රී ලංකාවේ පැවති පොදුරාජ්‍ය මණ්ඩලීය ව්‍යාපාරික සමුළුවේදී CHEC සමඟ අවබෝධතා ගිවිසුමක් අත්සන් තැබිණි.

මෙම ගිවිසුම මාස 06 ක් සඳහා වලංගුවන අතර අදාළ කාලයේදී CHEC ආයතනයට ගු.ගු.සේ.ස අවධානය පිණිස විස්තාරාත්මක යෝජනාවලියක් ඔරොත්තු හැකි අතර ඉන් අනතුරුව මෙය ක්‍රියාවට නැංවීමට සුදුසු වාණිජ ආකෘතියක් තීරණය කෙරෙනු ඇත. ඩ.ජා.ගු. හි නිකේතනය විවිධ වර්ගයේ සංචාරකයන්ට ගැලපෙන ආකාරයේ කාමර 250 කින් සමන්විතය. මෙයට සම්මන්ත්‍රණ පැවැත්වීමේ පහසුකම්, රැස්වීම් ශාලා, විනෝදාස්වාද මධ්‍යස්ථාන ආදිය ඇතුළත් වනු ඇත. සංචාරකයන් හා මගීන් වෙනුවෙන් සාප්පු සචාර පහසුකම් සැපයීමට, පැමිණීමේ පර්යන්තය ඉදිරියේ අලුතින් ලබාගත් තුම් භාගයක ඉදිකෙරෙන සාප්පු සංකීර්ණය වර්ග මීටර 10,000ක වපසරියකින් යුතු වේ. පර්යන්තය සහ මෙම සාප්පු සංකීර්ණය සම්බන්ධ කිරීමේ ප්‍රවේශයක්ද ඉදිකෙරෙනු ඇත. මෙම ව්‍යාපෘතියෙහි ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 400 කි.

4 ම.රා.ජා.ගු. හි නව ගුවන් යාත්‍රාංගනය

ම.රා.ජා.ගු. සාර්ථකව විවෘත කිරීමෙන් අනතුරුව ගු.ගු.සේ.ස., 2013 සැප්තැම්බර් 06 වැනි දින වයිනා හාබර් ඉංජිනේරුන් සමාගම සමඟ ගිවිසුමකට එළඹුණේ එම ගුවන් තොටුපලෙහි MRO පහසුකම් ඉදිකිරීම සහ ගුවන් යාත්‍රාංගනය වැඩිදියුණු කිරීමේ අරමුණිනි. මෙම ව්‍යාපෘතිය සම්පූර්ණ කිරීමෙන් අනතුරුව, ගුවන් යානා පිළිබඳ පරීක්ෂාවන් සිදුකරමින් කලාපීය ව්‍යාපාරික ක්‍රියාකාරකම් සිදුකිරීම සඳහා එය හැකියාවන්ගෙන් පරිපූර්ණ MRO මෙහෙයුම්කරුවකු වෙත භාරදෙනු ඇත. මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ නව ගුවන් නෞභාර රැඳවුම් අංගනයක්, නව MRO පහසුකමක්, සීතූ පිටවීම් මාර්ග සහ නව සමාන්තර පිවිසුම් මාර්ගයේ කොටසක් ඉදිකෙරෙනු ඇත. එය මාස 18කින් සම්පූර්ණ කිරීමට නියමිත අතර ඇස්තමේන්තුගත වියදම එක්සත් ජනපද ඩො. මී 80 කි.

5. ඩී.ජී.ඒ. හි සඳහා නව ATM පද්ධතිය

දැනට පවතින ATM පද්ධතියෙහි දෘඩාංග යල්පැහීම, එය නව ගුවන් යානා ගමන් සැලසුම් ආකෘති (Flight Plan) සමඟ සංගත නොවීම වැනි ගැටළු මහජනතාවා ගැනීම සඳහා ඩී.ජී.ඒ.හි 2014 වනවිට නව ATM පද්ධතියක් ක්‍රියාවට නැංවීමට අපේක්ෂිතය. එය නවතම ICAO ගුවන් යානා ගමන් සැලසුම් ආකෘතියට ගැලපෙන අතර ADS - B ඒකාබද්ධකරණ හැකියාවෙන් යුක්ත වේ. එය AMHS, AFTN, කාලගුණ දත්ත ඒකාබද්ධකරණ ශක්‍යතාව සහ AIDC ශක්‍යතාවන්ගෙන් යුක්ත වන අතර ගුවන් යානා නිරීක්ෂණ කටයුතු සහ හැසිරවීම වැඩිදියුණු කරගැනීමට උපකාරී වේ.

6. AIS - AIM මාරුවීම අදියර II

ගුවන් තොරතුරු සේවා (AIS) - ගුවන් තොරතුරු කළමනාකරණ (AIM) මාරුවීම සම්බන්ධ ICAO ආසියා ආන්තිකර කලාපීය ගිවිසුම අනුව (AIS) දෙවන අදියර 2014/15 කාල සීමාව වනවිට ක්‍රියාවට නැංවිය යුතුය.

AIS - AIM මාරුවීමේ ප්‍රධාන අරමුණු වනුයේ :

- ලෝක සිවිල් ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතාව වර්ධනය කිරීම.
 - නිෂ්පාදන කේන්ද්‍රීය සම්ප්‍රදායික AIS ක්‍රියාදාමයන් වෙනුවට දත්ත කේන්ද්‍රීය AIM ක්‍රියාවට නැංවීම තුළින් ගඟන භාවික දත්ත තත්වය බෙහෙවින් ඉහළ නැංවිය හැකිවේ.
 - AIM ක්‍රියාවට නැංවීමත් සමග දත්ත හුවමාරුව වඩාත් කාර්යක්ෂම හා ඵලදායී වනු අතර එමගින් ගුවන් යාන්ත්‍රික දත්ත විශාල ප්‍රමාණයක් සුරක්ෂිතව හැසිරවීමේ හැකියාව ලැබේ.
- පරිසරයට අනවශ්‍ය ලෙස හානි නොකරන හා ආර්ථික දෘෂ්ටි කෝණයෙන් ප්‍රායෝගික වන්නා වූ සුසංයෝගී ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවාවක් නිර්මාණය කිරීම.

7. ස්වයංක්‍රීය රඳා පැවතුම් සොයාගැනීම් විකාශය (ADS - B)

රූපියල් මිලියන 225 ක වියදමින් 2014 දී ශ්‍රී ලංකාවේ ADS - B ක්‍රියාවේ යෙදීමට සැලසුම්කර ඇත. ICAO ආසියා ආන්තිකර කලාපීය ADS - B ක්‍රියාවට නැංවීමේ සැලසුමට අනුව මෙන් ම ඊරාන්වලට අමතර අංශයක් වශයෙන්ද ශ්‍රී ලංකාව තුළ ද ADS - B ක්‍රියාවට නැංවිය යුතුවේ. දැනටමත් සැලකිය යුතු ගුවන් යානා සංඛ්‍යාවක් ADS - B උපකරණ භාවිත කරන බැවින් ශ්‍රී ලංකාවද මෙම ADS - B සෙවුම් තාක්ෂණය වෙත යොමුවීම වැදගත් වේ. ADS - B සෙවුම් තාක්ෂණය භාවිතය ශ්‍රී ලංකාවේ ATS ක්‍රියාවලියට ප්‍රතිලාභ රැසක් හිමිකරදීම ද මේ වෙත යොමුවීමට තවත් හේතුවකි. ආරක්ෂාව ඉහළයාම, යම් අවස්ථාවක් පිළිබඳව වැඩි අවබෝධය, පිහිටුම හා වේගය පිළිබඳ නිවැරදි දැනුමක් ලැබීම, පිරිවැය අඩුවීම සහ ආලෝකය අඩු අවස්ථාවන්හිදී පවා වැඩි ආවරණයක් ලබාදීම ADS - B සෙවුම් තාක්ෂණය භාවිතයෙන් ලැබිය හැකි ප්‍රතිලාභ අතරින් කිහිපයකි.

යෝජිත ව්‍යාපෘතිය, ඩී.ජී.ඒ., මී.රා.ජී.ඒ., පිදුරුතලාගල ඊරාන් සහ සන්නිවේදන මධ්‍යස්ථානය සහ නිරිතදිග කලාපයේ ස්ථානයක ADS - B ප්‍රතිගහණ ස්ථාන 4ක් ඉදිකිරීමෙන් සමන්විත වේ. මෙම සියලු ස්ථාන වෙතින් දත්ත එක්රැස් කොට අදාළ ATM පද්ධති වෙත යැවීම සඳහා රත්මලාන ගුවන් තොටුපලෙහි මධ්‍යම සැකසුම් ස්ථානයක් ඉදිකිරීමට යෝජිතය.

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය

අනාගතය වෙනුවෙන් සැලසුම් කිරීම - තාක්ෂණික අභියෝග සහ වර්ධනය වන ඉල්ලුම සඳහා සුදානම්

2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020

බ.ජා.ගු. - ගුවන් පටය නැවත ඇතිරීමේ ව්‍යාපෘතිය

- ගුවන් පටය මතුපිට ඇතිරීම
- පිවිසුම් මාර්ග නැවත සැකසීම
- ගුවන් යානා රැඳවුම් අංගනය නවීකරණය
- AGL සවිකිරීම



පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල පුළුල් කිරීම - බ.ජා.ගු.

- BHS පද්ධති සමගින් පරීක්ෂා කිරීමේ ප්‍රදේශ ප්‍රතිසංවර්ධනය
- ගබඩාවක් නැවත ස්ථානගත කරමින් පර්යන්ත ප්‍රදේශ පුළුල් කිරීම
- පැමිණීමේ තීරණය රහිත සාපේද්‍ය සංකීර්ණ ප්‍රදේශ පුළුල් කිරීම



බ.ජා.ගු. හි අදියර II පියවර 2

- ප්‍රධාන පර්යන්තය
- මගී පාලම් (Pier) II
- මගී පාලම් (Pier) III
- ගුවන් තොටුපළ දුම්රිය ස්ථානය
- දකුණු ගුවන් යානා රැඳවුම් අංගනය ඉදිකිරීම්
- රථගාල සහ වෙනත්



බ.ජා.ගු. හි 1 වන නිකේතනය සහ සාපේද්‍ය සංකීර්ණය රථගාල සමග

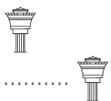
- නිකේතනය
- සාපේද්‍ය සංකීර්ණය
- බහු මහල් රථගාල



මත්තල

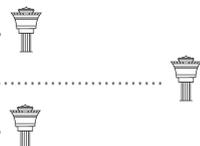
ම.රා.ජා.ගු. ගුවන් යානා MRO

- ගුවන් යානා රැඳවුම් අංගනය
- හැගර්



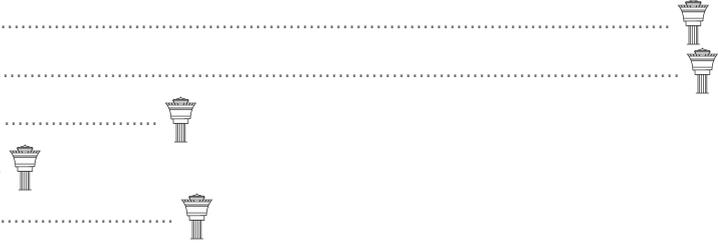
මත්තල විවේකී පහසුකම්

- නිකේතනය
- ගොල්ෆ් ක්‍රීඩාංගනය සහ විනෝදාස්වාද මධ්‍යස්ථානය
- සාපේද්‍ය සංකීර්ණය



මත්තල අදියර II

- පර්යන්තය පුළුල් කිරීම
- නව මගී රැඳවුම් අංගනය
- බ.ජා.ගු.හි නව ගුවන් ගමන් කළමනාකරණ පද්ධතිය
- AIS/AIM
- ADS - B



පිදුම් ලද සම්මාන හා ගෞරවයන්

ජාතික ව්‍යාපාරික විශිෂ්ටත්ව සම්මාන

ලංකා වාණිජ මණ්ඩලය මගින් 2013 නොවැම්බර් 27 දින පවත්වන ලද 2013 ජාතික ව්‍යාපාරික විශිෂ්ටතා සම්මාන උළෙලේදී ඉ.ඉ.සේ.ස. වෙත රජන සම්මානය පිරිනැමුණි. අප රාජ්‍ය සේවා අංශය යටතේ තරග වැදුණු අතර ස්වර්ණ සම්මානය ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය මගින් දිනාගන්නා ලදී.



2013 ව්‍යාපාරික විශිෂ්ටත්ව සම්මාන උළෙලේදී රාජ්‍ය සේවා අංශය යටතේ ඉ.ඉ.සේ.ස. හි සභාපතිවරයා රජන සම්මානය ලබා ගනී.



ඉ.ඉ.සේ.ස.හි සභාපතිවරයා සහ කණ්ඩායම 2013 ව්‍යාපාරික විශිෂ්ටත්ව සම්මාන උළෙලේදී

ආයතනික වගකීම් සහගතබව ශ්‍රේණිගත කිරීම

ඉ.ඉ.සේ.ස. හි 2012 සහ 2013 වසර දෙකෙහි ක්‍රියාකාරීත්වය පරීක්ෂාකර STING Consultants මගින් STING ආයතනික වගකීම් සහගතභාවය පිළිබඳ ශ්‍රේණිගතකිරීම්වල 'ලෝකඩ' ඇගයීම 2014 දී ලබාදී ඇත. මෙම දර්ශකය භාවිතා කරනු ලබන්නේ ආයතනික වගකීම් සහගත බව, තිරසාර බව හා යහපැවැත්ම පිළිබඳ සංකලිත ප්‍රයත්නය සඳහා අවශ්‍ය කරන කරුණු 6ක් තක්සේරු කරමිනි. (2014 දී ලබාගත් ද්විවාර්ෂික දර්ශකය 45.85 ක් වූ අතර 2012 වර්ෂයේදී එය 32.45කි.)



STING ආයතනික වගකීම් සහගතබව පිළිබඳ දර්ශකය සඳහා හිඳුන් කරන ලද සහතිකය.

මූල්‍ය සමාලෝචනය

කාර්යසාධන විමර්ශනය

බ.ජා.ගු වර්ධනය වූ ජාත්‍යන්තර ව්‍යාපාරික කාර්ණයන් සහ ම.රා.ජා.ගු ආශ්‍රිතව නව ගමන් මාර්ග ව්‍යුහයක් විවෘත කිරීම සමඟින් 2013 ගු.ගු.සේ.ස වෙත කැපීපෙනෙන වර්ෂයක් විය. එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් අපගේ මූලික ගුවන්ගමන් සංඛ්‍යා ලේඛනවල සියලු ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශකයන්ගේ විශිෂ්ටතම කාර්යසාධනය වාර්තා කිරීමට අපි සමත් වීමු.

සමාගම පෙර පැවති ස්වකීය විශිෂ්ටතම බදු වලින් පසු ශුද්ධ ලාභය රුපියල් බිලියන 0.82 කින් ඉක්මවා යාමට සමත් විය. පෙර වසර සමඟ සැසඳීමේදී ලාභ වර්ධනය 30% කි. එසේ වුවද ගු.ගු.සේ.ස හි පොළීය, බදු, ක්ෂය වීම් සහ ක්‍රමක්ෂයට පෙර ඉපැයුම් (EBITDA) රුපියල් මිලියන 4,851 ක්වූ අතර එය පෙර වසරට සාපේක්ෂව 15% ක පහළයාමකි.

වසර 2013 තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ සහ කලාපයේ පැවති සවිමත් ආර්ථික පුනර්ජීවනය සහ බ.ජා.ගු සහ ම.රා.ජා.ගු ප්‍රවර්ධනය කිරීම සඳහා දරණ ලද ප්‍රබල ප්‍රයත්නය හේතුවෙන් ගු.ගු.සේ.ස මූල්‍යමය කාර්යසාධනය වර්ධනය විය.

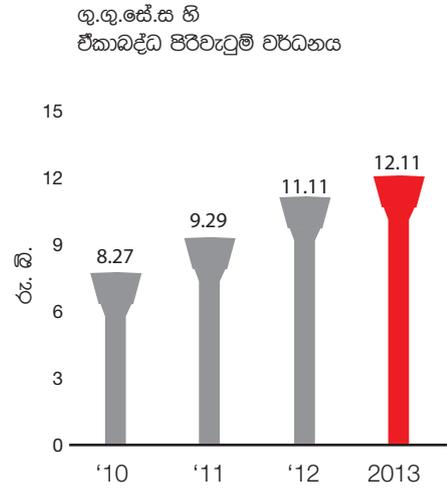
අඩු වියදම් ගුවන්සේවා ව්‍යාප්ත කිරීම බ.ජා.ගු හි මගී ප්‍රමාණය වර්ධනය වීම කෙරෙහි බලපෑ ප්‍රබල සාධකයකි. අඩු වියදම් ගුවන්සේවාවන් හි මගී ගමන් 52% කින් කැපී පෙනෙන ලෙස ඉහළ ගියේය. එමඟින් විමර්ශනයට ලක්වන වසරේ සමස්ථ මගී ගමන් වලින් 15% ක් නියෝජනය කෙරේ. මෙම ඉහළයාම හේතුවෙන් පූර්ණ සේවා ගුවන්සේවාවන්හි පෙර වසරට වඩා 2% ක පහළයාම සමනය කෙරුණි. කෙසේ වුවද, පූර්ණ සේවා ගුවන්සේවාවන් මගී ගමන්වල බහුතරය සඳහා දායක වූ අතර බ.ජා.ගු හි මගී ගමන් වලින් 85% ක් එමඟින් නියෝජනය කෙරුණි.

වසර තුළ දී බ.ජා.ගු නව ගුවන් සේවාවන් 4ක් පිළිගන්නා ලද අතර නව නගර 9ක් සමඟ සබඳතා ගොඩනගා ගත්තේය.

පිරිවැදුම

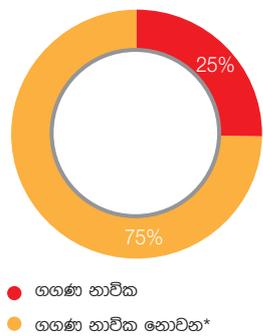
ගු.ගු.සේ.ස විමර්ශනයට ලක් වන වසර තුළ රුපියල් බිලියන 12.1 ක සමස්ථ පිරිවැදුමක් වාර්තා කළේය. මෙය පෙර වසරට සාපේක්ෂව 9% ක වර්ධනයකි. මේ සඳහා මූලිකව දායක වූයේ සමස්ත ආදායමෙන් 76% ක් වූ ගගණ නාවික නොවන ආදායම පෙර වසරට වඩා 15% කින් ඉහළයාමය.

ගු.ගු.සේ.ස වසර 4 ක් පුරා සමස්ථ පිරිවැදුම් වර්ධනය පහත විමර්ශනය කෙරේ.



ගු.ගු.සේ.ස හි ප්‍රධාන ආදායම් කාර්ණයන් සහ සමාගමෙහි දළ ආදායම සඳහා ඒවායේ දායකත්ව කොටස පහත දැක්වේ.

2013 සමාගමෙහි ආදායම් ව්‍යුහය



* සෘණ අගයක් පැවති විවිධ සහ වෙනත් ආදායම් ගගණ නාවික නොවන ආදායම මගින් තුලනය කෙරිණි.

විමර්ශනයට ලක්වන වසර තුළ ගු.ගු.සේ.ස හි පිරිවැදුම සඳහා විශාලතම දායකත්වය සැපයුවේ පෙර වසරෙහි 21% ක්ව පැවති මෙම වසරෙහිදී සමාගමෙහි පිරිවැදුමෙන් 26% නියෝජනය කල නැව් නැගීමේ බද්ද වේ. 0.07% ක සුළු වර්ධනයක් සමඟින් 21% වශයෙන් වාර්තා වූ සහන ආදායම (Concession Income) ගු.ගු.සේ.ස හි පිරිවැදුම සඳහා දෙවන විශාලතම දායකත්වය සැපයීය. පිරිවැදුම සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන් දායක වූ වෙනත් සාධකයන් වූයේ කුලී ආදායම්, ගොඩබෑම් සහ නැවැත්වීමේ ආදායම් සහ ගුවන්ගත වීමේ ආදායම වූ අතර ඒවායේ දායකත්වයන් පිළිවෙලින් 17% , 16% සහ 6% ක්වේ. ඒවා මගින් පිළිවෙලින් 11%, 11% සහ 19% ක

මුළු මෙහෙයුම් ආදායමෙන් 50% ක් විදේශ මෙහෙයුම් මගින් උපයන ලද අතර එය රුපියල් බිලියන 6.074 ක් විය. (ඇ.ඩො. මිලියන 47ක්). මෙය අය කරන ලද මුදල් ඒකකය නොසලකා හළ විට විදේශීය ගුවන්සේවා සහ විදේශීය තීරැබදු රහිත මෙහෙයුම් කරුවන් වෙතින් උපයන ලද මුළු ආදායම වේ.

පිරිවැදුම් වාර්තා කළේය. ප්‍රධාන ආදායම් මූලාශ්‍ර අතරින් 114% ක කැපීපෙනෙන පහළයාමක් වාර්තා කළ ආදායම් මූලාශ්‍රය වූයේ දේශීය ගොඩබෑම් සහ නැවැත්වීමේ ආදායමයි. මෙයට හේතු වූයේ පෙර වසරවලදී පැවති පාවෙන ගුවන් යානා වලින් ලැබූ ආදායම අත්හැරීමයි.

අප විසින් ආදායම් වර්ධනය සඳහා හේතු වූ විචලනයන් තවදුරටත් විමර්ශනය කරන්නේනම් ගොඩබෑමේ සහ නැවැත්වීමේ ආදායමේ ප්‍රධාන පරාමිතියක් වූ උපරිම ගුවන්ගතවීමේ බර (MTOW) මෙම වසරේදී 2012 පැවති මෙටීරක් ටොන් 3,316,795 සිට 2013 දී මෙටීරක් ටොන් 3,561,167 දක්වා ඉහළයාම නිසා ගොඩබෑම් සහ නැවැත්වීමේ ආදායම 7% කින් ඉහළ ගිය අතර අප ගුවන් කලාපයට උඩින් පියාසර කිරීම් 15%කින් (23,835 සිට 27,529 දක්වා) ඉහළ ගියේය. කෙසේ වුවත් ඉහල අහසේ පියාසර කරන යානා (Overflying Flights) වෙතින් ලද ආදායමේ වර්ධනය මෙම ගමන්වාරවල වර්ධනයට වඩා අඩුවන්නේ වීම ආදායම, ඉහල අහසේ පියාසරකරන ගුවන්යානා වල උපරිම ගුවන්ගත වීමේ බර මත කලින් හඳුනාගත් මට්ටම් මත වෙනස්වන බැවිනි.

විදේශීය මෙහෙයුම්වලින් උපයන ලද ආදායම

මුළු මෙහෙයුම් ආදායමෙන් 50% ක් විදේශ මෙහෙයුම් මගින් උපයන ලද අතර එය රුපියල් බිලියන 6.074 ක් විය. (ඇ.ඩො. මිලියන 47ක්). මෙය අය කරන ලද මුදල් ඒකකය නොසලකා හළ විට විදේශීය ගුවන්සේවා සහ විදේශීය තීරැබදු රහිත මෙහෙයුම් කරුවන් වෙතින් උපයන ලද මුළු ආදායම වේ. රුපියල් බිලියන 6.074 ක් වූ මෙම ආදායමෙන් රුපියල් බිලියන 1.3 ක් ඇමරිකානු ඩොලර් වූ අතර ඉතිරිය ශ්‍රී ලංකා රුපියල්වලින් උපයා ගැනුණි. ඉතාලිය, ඉන්දියාව, එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍ය , කටාර් සහ සිංගප්පූරුව ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 20 (රු. මිලියන 250 ට) වඩා උපයාදුන් ඉහළ ම රටවල් 5 වේ. එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යය (32%), කටාර් (20%) සහ හොංකොං (13%) මගින් ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 10 වඩා උපයමින් 2013 දී පිරිවැදුමෙහි ද්වි අංක වර්ධනයක් වාර්තා කෙරින. මෙයට ප්‍රධාන හේතුව වූයේ අපගේ දිගු කාලීන පාරිභෝගිකයන් වූ එමීර්විස්, කටාර් එයාර්වේස්, කැතේ පැසිෆික් ගුවන් යානා අදාල රටවල් 3හි සිට පැමිණීමේ වාර ගණන ඉහල යාම මෙන්ම අහසේ පියාසර කිරීමේ වාර ගණන ඉහල යාමය. තවද වසර තුළ දී බ්‍රිටිෂ් එයාර්වේස් සේවාවන් යළි ඇරඹීමත් සමඟ එක්සත් රාජධානිය

ඉහළම විදේශ මෙහෙයුම් ආදායම ලබාදෙන රටවල් 10 ලැයිස්තුවට එක්විය.

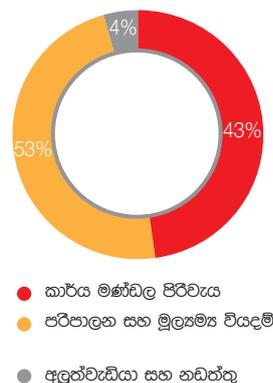
මෙම වසර තුළ දී දකුණින් ලැබුණ විශේෂ ප්‍රවණතාවක් වන්නේ මෙතෙක් විදේශීය මෙහෙයුම් ආදායම් වර්ධනයෙන් ඉහළ ම රටවල් 10 අතරට අයත් නොවූ කොරියාව, තුර්කිය සහ ඕස්ට්‍රේලියාව වැනි සම්ප්‍රදායික නොවන වෙළඳපොළ වෙත සිදුවූ මාරුවීමයි. මේ සඳහා ප්‍රධාන හේතුව වූයේ කොරියන් එයාර්ලයින්ස් සහ ටර්කිෂ් එයාර්ලයින්ස් මෙරට වෙත සේවාවන් ආරම්භ කිරීම සහ නැවත ආරම්භ කරන ලද කොන්ටාස් ගුවන් සේවය ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් කලාපය උඩින් සිදුකෙරෙන ගමන්වාර වැඩිවීම නිසා ඕස්ට්‍රේලියාවෙන් ලැබෙන විදේශීය මෙහෙයුම් ආදායම ඉහළ යාමයි. 2012 සහ 2013 වසරවල දී වැඩිම නිරපේක්ෂ ආදායමක් ලබාදුන් රටවල් 20 සහ ඒවායේ දායකත්වය, අනුපිලිවෙල සහ සිදුවූ ප්‍රතිශතක වර්ධනය 40වන පිටුවේ ඇති වගුවෙන් දැක්වේ.

මෙහෙයුම් වියදම

2012 පැවති රුපියල් බිලියන 8 ක සිට 2013 දී මෙහෙයුම් වියදම රුපියල් බිලියන 9.8 දක්වා 23% කින් වර්ධනය විය. මෙය ම.රු.ජා.ගු වාණිජ මෙහෙයුම් ඇරඹීමෙන් පසු පැවති ආයතනයේ සමස්ත ක්ෂය වීම වූ රුපියල් බිලියන 1.7 න් රුපියල් බිලියන 1.2 ක් ම.රු.ජා.ගු වෙනුවෙන් අවශෝෂණය කිරීමෙන් අනතුරුවය. වෙනත් ව්‍යාපෘති පරිපාලන පිරිවැය, සමාරම්භක උත්සව පිරිවැය සහ ම.රු.ජා.ගු සමාරම්භය වෙනුවෙන් මුද්‍රිත ඩිජිටල් පොදු ප්‍රචාරණ මාධ්‍ය ඇතුළුව ප්‍රචාරණ පිරිවැය ඉහලයාම කෙරෙහි දායක වූ වෙනත් සාධක වේ.

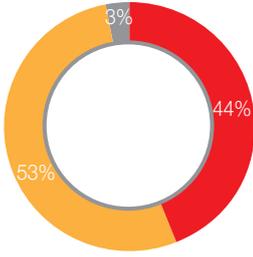
වසර තුළදී කාර්ය මණ්ඩල පිරිවැය 2012 පැවති රුපියල් බිලියන 3.5 සිට රුපියල් බිලියන 4.2 දක්වා 20% කින් ඉහල ගියේය. පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලීය නායක සමුළුව (CHOGM) සඳහා සිදු කෙරුණු ප්‍රතිසංස්කරණ හේතුවෙන් වසර අතර භාගය වනවිට අලුත්වැඩියා සහ නඩත්තු පිරිවැය ඉහළයාමද වසර තුළදී වියදම් ඉහළයාම කෙරෙහි හේතු විය.

2013 - වියදම



මූල්‍ය සමාලෝචනය

2012 - වියදම



- කාර්ය මණ්ඩල පිරිවැය
- පරිපාලන ගොඩනැගිලි සහ මූල්‍යමය වියදම්
- අනෙකුත් වියදම්

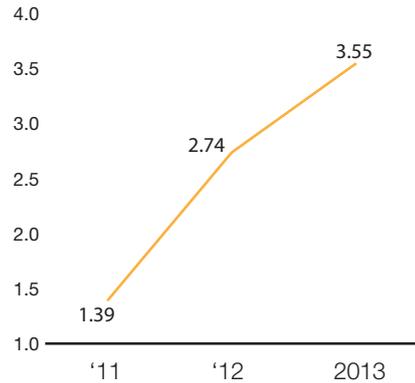
ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය

මූල්‍ය පිරිවැය, ප්‍රධාන වශයෙන් දිගුකාලීන ණය ගැනීම් සහ ණය පරිවර්තනය මත හුවමාරු අලාභ යන පිරිවැය සංරචක දෙකකින් සමන්විත වේ. පෙර වසර සමග සැසඳීමේදී පෙර වසරේ හුවමාරු අලාභය වූ රුපියල් බිලියන 1.40 චිරේඛිව ග.ග.සේ.ස මෙම වසරේදී ණය පරිවර්තන මත රුපියල් බිලියන 1.7 ක හුවමාරු ලාභයක් අත්කර ගත්තේය. වසර තුළ දී පවතින බ.ජා.ගු ආශ්‍රිත ණය මුදලෙහි පොලිය වන රුපියල් මිලියන 196 ට ම.රා.ජා.ගු හි ණය මුදලෙහි පොලිය වන රුපියල් මිලියන 377 එක්කිරීම හේතුවෙන් ණය මුදල් පොලිය පෙර වසරට සාපේක්ෂව 94% කින් වර්ධනය විය.

ලාභදායීත්වය

ම.රා.ජා.ගු හි ව්‍යාපාර ආකෘතිය වර්ධන අදියරක පසුවුවත් ග.ග.සේ.ස සමාගම සිය ඉතිහාසයේ ඉහළම බදු පෙර ලාභය වන රුපියල් බිලියන 4.7 සහ බදු වලින් පසු ලාභය වන රුපියල් බිලියන 3.6 වාර්තා කළේය. විය පිළිවෙලින් වසරින් වසර පදනම මත මිනු කල 30% ක සහ 27% ක ඉහළයාමකි. ග.ග.සේ.ස හි පෙර වසර 3 සඳහා ලාභ කාර්යසාධනය පහත විමර්ශනයට ලක් කෙරේ.

ලාභදායීත්වය රු. බිලියන



විදේශ මෙහෙයුම් මගින් උපයන ලද ආදායම

රට	2013		2012		ආදායම් වර්ධනය		නිරපේක්ෂ ආදායම මත පෙළ	
	ආදායම ඇ.ඩො.	මෙහෙයුම් ආදායම් කොටස (%)	ආදායම ඇ.ඩො.	මෙහෙයුම් ආදායම් කොටස (%)	නිරපේක්ෂ	%	2013	2012
ඉතාලිය	11,228,609	12.0	11,924,962	14.0	(696,353)	(0.06)	1	1
ඉන්දියාව	10,206,471	11.0	9,576,807	11.0	629,663	0.07	2	2
ශ්‍රී.ඒ.ඒ. (U.A.E)	10,178,851	11.0	7,685,466	9.0	2,493,384	0.32	3	3
කටාර් රාජ්‍යය	2,825,100	3.0	2,349,972	3.0	475,128	0.20	4	4
සිංගප්පූරුව	2,219,071	2.0	2,034,128	2.0	184,943	0.09	5	5
හොංකොං	1,740,484	2.0	1,545,844	2.0	194,639	0.13	6	6
මලයාසියාව	1,550,743	2.0	1,412,015	2.0	138,728	0.10	7	7
සවුදි අරාබිය	1,049,414	1.0	1,404,352	2.0	(354,938)	(0.25)	8	8
තායිලන්තය	794,305	1.0	813,897	1.0	(19,591)	(0.02)	9	9
එක්සත් රාජධානිය	769,592	1.0	384,691	0.5	384,901	1.00	10	15
ඕමාන්	725,006	1.0	641,161	0.8	83,844	0.13	11	10
ඉන්දුනීසියාව	499,550	0.5	553,180	0.7	(53,630)	(0.10)	12	11
කොරියාව	418,480	0.4	1,552	0	416,928	268.57	13	39
තූර්කිය	414,970	0.4	1,095	0	413,874	377.85	14	42
කුවේට් රාජ්‍යය	391,146	0.4	464,673	0.5	(73,527)	(0.16)	15	13
ජෝර්දානය	347,584	0.2	434,824	0.5	(87,240)	(0.20)	16	14
ඕස්ට්‍රේලියාව	220,973	0.2	83,020	0.1	137,953	1.66	17	20
චීනය	206,726	0.2	159,904	0.2	46,821	0.29	18	17
දකුණු අප්‍රිකාව	182,700	0.2	184,192	0.2	(1,492)	(0.01)	19	16
මාලදිවයින	147,371	0.2	102,786	0.1	44,585	0.43	20	19
වෙනත්	539,151	0.5	1,233,343	1				පෙළ නොගැසූ
	46,656,296	50	42,991,866	51				

මුදල් ප්‍රවාහ

කාර්ය ප්‍රාග්ධන වෙනස්වීම් වලට පෙර මෙහෙයුම් ලාභය පෙර වසරේ පැවති රුපියල් මිලියන 6,052 සිට 2013 දී රුපියල් මිලියන 5,290 දක්වා පහත වැටිණි. තවද කාර්ය ප්‍රාග්ධනය පහළයාම හේතුවෙන් මුදල් ප්‍රවාහ තවදුරටත් වැඩි දියුණු වූ අතර එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් රුපියල් මිලියන 5,849 ක මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් හේතුවෙන් ධනාත්මක මුදල් ප්‍රවාහයක් නිර්මාණය විය. ප්‍රාග්ධන වියදම වශයෙන් මුදල් පිටතට ගලනය රුපියල් මිලියන 6,378 වූ අතර ඉන් රුපියල් මිලියන 5,400 ක් වැය කෙරුණේ ම.රා.ජා.ගු වෙනුවෙනි. (2012 වර්ෂයේ දී රු. මිලියන 17,449 ක් විය. ඉන් රු.මි. 16,355 ක් ම.රා.ජා.ගු වෙනුවෙනි) 2012 දී පැවති රුපියල් මිලියන 222 ක ශුද්ධ ඉහළයාමට සාපේක්ෂව වසර තුළදී මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑවල ශුද්ධ පහළ යාම රුපියල් මිලියන 394ක් වේ.

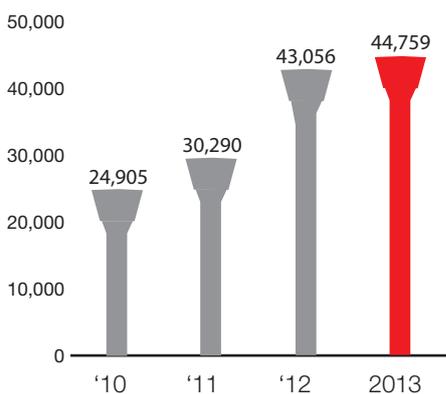
සිය මෙහෙයුම් පවත්වාගෙන යාමට, මෙහෙයුම් මගින් මුදල් උත්පාදනය කිරීමට අවශ්‍ය ද්‍රවශීල වත්කම් සමාගම සතු වන අතර කාර්ය ප්‍රාග්ධනය, ප්‍රාග්ධන වියදම්, ලාභාංශ සහ ව්‍යවස්ථාපිත ගෙවීම් සිදු කිරීම සඳහා පවතින අරමුදල් ප්‍රමාණවත් වේ.

ප්‍රාග්ධන ව්‍යුහය

ගු.ගු.සේ.ස හි ප්‍රාග්ධන ව්‍යුහය පහත දැක්වේ.

කොටස් ප්‍රාග්ධනය	රුපියල් මිලියන 20
සංචිත	රුපියල් මිලියන 7,421
රඳවාගත් ඉපැයුම්	රුපියල් මිලියන 37,317

සමාගමෙහි ප්‍රාග්ධන ව්‍යුහය රු මිලියන

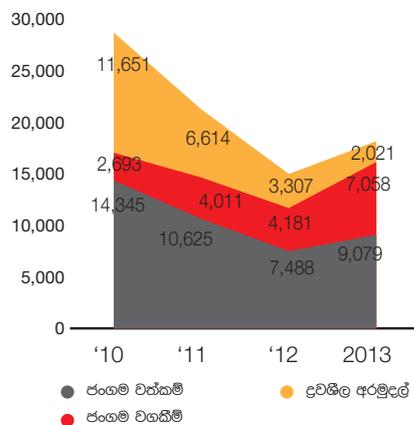


පෙර වසර සමග සැසඳීමේදී රඳවා ගත් ඉපැයුම් 95% කින් වර්ධනය විය. 2012 සමග සැසඳීමේ දී දිගු කාලීන ණය 5% කින් පහත වැටී ඇත.

ණය කෙරුණ අනුපාතය

මෙම අනුපාතය මුළු ප්‍රාග්ධනයට සාපේක්ෂව පොලී සහිත දිගු කාලීන ණය ලබා ගැනීම් කොටස අනුව ගණනය කරන අතර මෙමගින් සමාගමක මූල්‍යමය දරාගැනීමේ ශක්තිය විදහා දැක්වේ. මෙම අනුපාතය 2012 පැවති 89% සාපේක්ෂව 2013.12.31 දින වන විට 82 % දක්වා සුළු වශයෙන් පහත වැටුණි. මෙම අනුපාතය මගින් සමාගමේ අධි තෝරුණ තත්වයක් පවතින බව පෙනී ගියද මෙම ණය මුදල් ලබාගෙන ඇත්තේ ශ්‍රී ලංකා රජය හරහා බ.ජා.ගු සහ ම.රා.ජා.ගු සංවර්ධනය කිරීම සඳහා රන් පවුම් සුරැකුම් යටතේය.

සමාගමෙහි කාර්ය ප්‍රාග්ධනය රු මිලියන



පරදහාරකරුවන්ගේ අගය උපරිමකරණය

වසර 2013 සඳහා අගය එකතු කිරීම

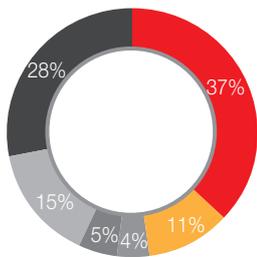
2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා සමාගම රුපියල් බිලියන 11.4 ක සමස්ථ වටිනාකමක් නිර්මාණය කිරීමට සමත් වූ අතර එය පෙර වසරට සාපේක්ෂව 11% ක වර්ධනයකි.

සමස්ථ අගය නිර්මාණය කළ ආකාරය සහ එය ශ්‍රී ලංකා රජය, සේවකයින්, ණය ප්‍රාග්ධන ආපසුගෙවීම් සහ කොටස් ප්‍රාග්ධන සම්පාදකයින් අතර බෙදාහරින ලද ආකාරය පහත ප්‍රකාශනයෙන් දැක්වේ. එසේම ක්ෂයවීම් හා සංචිත ආකාරයෙන් ප්‍රතිආයෝජනය සඳහා රඳවාගත් කොටස ද දක්වා ඇත.

මූල්‍ය සමාලෝචනය

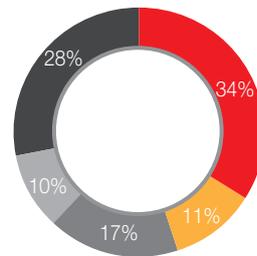
	2013 රු.000		2012 රු.000	
ආදායම	12,219,411		10,687,381	
වෙනත් ආදායම්	(109,728)		426,332	
මූල්‍ය ආදායම	2,428,407		704,524	
ආයුගණන උපකල්පනයන්ගේ වෙනස් වීම් මත ලද ලාභය	170,790		205,038	
	14,708,880		12,023,275	
පරිපාලන, ආයතන සහ අලෙවි වියදම්	(3,297,121)		(1,699,654)	
එකතු කළ අගය	11,411,759		10,323,621	
		%	%	
එකතු කළ අගය බෙදාහැරීම				
සේවකයන් වෙත පාරිශ්‍රමික සහ ප්‍රතිලාභ	4,170,302	37%	3,514,655	34%
රජයේ බදු වෙත	1,192,121	11%	1,121,112	11%
කොටස් හිමිකරුවන්ගේ ලාභාංශ වෙත	500,000	4%	-	0%
ණය ප්‍රාග්ධනය සම්පාදකයන් වෙත ආපසු ගෙවීම්	573,574	5%	1,734,681	17%
ව්‍යාපාරය තුළ රඳවා ගත් ක්ෂය වීම්	1,751,423	15%	1,010,595	10%
ව්‍යාපාරය තුළ රඳවා ගත් සංචිත	3,224,340	28%	2,942,579	28%
	11,411,759	100%	10,323,621	100%

2013 එකතු කල අගය බෙදියාම



- සේවකයන් වෙත - පාරිශ්‍රමික සහ ප්‍රතිලාභ
- ව්‍යාපාරය තුළ රඳවාගත් - ක්ෂයවීම්
- රජය වෙත - බදු
- ව්‍යාපාරය තුළ රඳවාගැනීම් - සංචිත
- කොටස් හිමිකරුවන් වෙත - ලාභාංශ
- ණය ප්‍රාග්ධන සැපයුම්කරුවන් වෙත - ආපසු ගෙවීම්

2012 එකතු කල අගය බෙදියාම



- සේවකයන් වෙත පාරිශ්‍රමික සහ ප්‍රතිලාභ
- ව්‍යාපාරය තුළ රඳවාගත් - ක්ෂයවීම්
- රජය වෙත - බදු
- ව්‍යාපාරය තුළ රඳවාගැනීම් - සංචිත
- කොටස් හිමිකරුවන් වෙත - ලාභාංශ
- ණය ප්‍රාග්ධන සැපයුම්කරුවන් වෙත - ආපසු ගෙවීම්

මානව සම්පත් කළමනාකරණය

ගු.ගු.සේ.ස. හි මානව සම්පත් අංශයේ ප්‍රධාන අරමුණ වන්නේ සමාගමේ මෙහෙයුම් ලාභය ඉහළ නැංවීමට හා ව්‍යාපාරික ක්‍රමෝපායන් සාර්ථක කරගැනීමට හැකි දක්ෂ හා කාර්යක්ෂම කාර්ය මණ්ඩලයක් පවත්වාගැනීමයි.

බඳවාගැනීම සහ කෝරාගැනීම

අපගේ බඳවාගැනීමේ ක්‍රියාවලිය පදනම් වන්නේ රැකියාවට අදාළ දක්ෂතාවන් සහිත හා සාර්ථකව වගකීම් ඉටුකරතැයි අපේක්ෂා කළහැකි පුද්ගලයන් හඳුනාගැනීම මතය. අපගේ එක් මූලික උපකල්පනයක් වන්නේ පුහුණුවෙන් ඔප් නැංවිය හැකි දක්ෂතා යම් අයෙකු තුළ ඇත්නම් ඔහු සාර්ථක වෘත්තිකයෙකු බවට පත්කිරීමට හැකි බවයි.

පුද්ගලයන්ගේ දක්ෂතා පිළිබඳ යථාර්ථවාදී හා පැහැදිලි අදහසක් ලබාගැනීමට හැකිවන ආකාරයෙන් අප විසින් රැකියා අපේක්ෂකයන් විවිධ වෙනස් විධිකුම මගින් පරීක්ෂාවට ලක්කරනු ලැබේ. එසේ කරනු ලබන්නේ නුසුදුසු පුද්ගලයන් බඳවාගැනීම සිදු නොවන බවට තහවුරු කිරීම උදෙසා වේ. මෙම පරීක්ෂා ක්‍රම අතරට සම්මුඛ පරීක්ෂණ, ලිඛිත පරීක්ෂණ, භෞතික පරීක්ෂණ, හඬ සහ වෙනත් යෝග්‍යතා පරීක්ෂණ ඇතුළත් වන අතර සියලු අපේක්ෂිත බඳවාගන්නන් සඳහා වෛද්‍ය පරීක්ෂණ අනිවාර්යවේ පැවැත්වේ.

අප විසින් ජනමාධ්‍ය හරහා ප්‍රසිද්ධියට පත්කරනු ලබන රැකියා පුරප්පාඩු දැන්වීම්වලට ලැබෙන ඉහළ ප්‍රතිචාර මගින් පෙන්නුම් කරනු ලබන්නේ ගු.ගු.සේ.ස., බොහෝ දෙනා සේවා නියුක්තිය සඳහා ඉතා උචිත ස්ථානයක් ලෙස සලකන බවයි.

ගු.ගු.සේ.ස. මගින් ගුවන් ගමන් පාලනය, ගිනිතිවිම් සේවා, ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතාව, ගුවන් යාත්‍රාකරණය, මගී පහසුකම් සැලසීම, ගුවන්තොටුපල යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය සහ නඩත්තුව මෙන්ම මූල්‍ය, මානව සම්පත් කළමනාකරණය, තොරතුරු තාක්ෂණය සහ නීති වැනි විවිධ අංශවල හැකියාවන්ගෙන් සපිරි වෘත්තිකයන් රැසක් සේවයේ යොදවා ඇත.

බඳවාගැනීම් සහ කෝරාගැනීම් මෙන්ම අපගේ මානව සම්පත් පුහුණුව හා සංවර්ධනය වෙනුවෙන්ද අපි විශාල මුදලක් ආයෝජනය කරන්නෙමු. එය අපගේ විශදම් සැලසුමෙහි විශාලම සංරචකය බවට පත්ව ඇත.

වසර තුළදී අපගේ ශ්‍රම බලකාය 3674 දක්වා 4% කින් ඉහළ නැංවී තිබේ. මෙම ඉහළ යාම නව බඳවාගැනීම් 221 කින් සමන්විත වූ අතර වසර තුළ දී සේවය හැර ගිය සංඛ්‍යාව 21 කි. නව බඳවාගත් සේවකයින් සහ වසර අවසාන ශ්‍රම

බලකාය අතර අනුපාතය 6% කි. (2012 වසරේදී 419 දෙනෙකු බඳවාගත් අතර 2012 සහ 2013 සමුච්චිත බඳවාගැනීම, වසර අවසන් ශ්‍රම බලකායේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස 17%කි). සේවයෙන් ඉවත්වීම් ප්‍රතිපූර්ණ කිරීම උදෙසා මෙන් ම ව්‍යාපාර වර්ධනය පවත්වාගෙන යාමටත් ම.රා.ජ.ගු වැනි සමාගමේ නව ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමටත් මෙම නව බඳවාගැනීම් සිදුකරනු ලැබිණි.

කණ්ඩායම් ගොඩනැංවීමේ ක්‍රියාකාරකම්

සමාගමක සාර්ථකත්වය සඳහා සේවා කණ්ඩායම් බෙහෙවින් ඉවහල්වන බැවින් අපි අපගේ සේවකයින් තුළ කණ්ඩායම්



බ.ජා.ගු. සහ ම.රා.ජ.ගු ඉදිරිපෙල කාර්ය මණ්ඩලය. ම.රා.ජ.ගු සේවිකාව 2013 දී අළුතින් නිර්මාණය කළ නිල ඇඳුමින් සැරසී.

හැඳීම ඉහළ නැංවීමට කටයුතු කරමු. කණ්ඩායම් හැඳීම වර්ධනය කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ගයක් ලෙස වෙනත් පරිසරයක බාහිර පුහුණුවක් සැලසුම් කරන ලද අතර 2010 සහ 2011 වසර දෙක තුළ දී අපේ සමස්ත විධායක නිලධාරී කාර්ය මණ්ඩලයට ම එම පුහුණුව ලබාදීමට හැකිවිය. එමගින් අරමුණු ප්‍රමුඛතාකරණය, ක්‍රමෝපාය සංවර්ධනය, සැලසුම් හා සංවිධානය, කාර්ය පැවරීම, සන්නිවේදනය, කාල කළමනාකරණය, ගැටළු නිරාකරණය සහ අවදානම්වලට මුහුණදීම යන ක්ෂේත්‍රයන් ආවරණය කෙරිණි. මෙම වැඩසටහන අපගේ පුහුණු වැඩසටහනේ සැලසුම්ගත අංගයක් වන අතර 2014 වසරේ දී නැවත ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිතය.

අපගේ පුහුණු අංශය වන CATC මගින් 'කණ්ඩායම් ගොඩනැගීමේ' පාඨමාලා සංවිධානය කෙරේ. 'කණ්ඩායම් ක්‍රියාකාරීත්වය සහ පෞරුෂ වර්ධනය' සහ 'නායකත්වයේ න්‍යායායික සහ ප්‍රායෝගික ක්‍රම' යනු එසේ වැඩි වශයෙන් පවත්වනු ලබන පාඨමාලා දෙකක් වන අතර එම පාඨමාලා අපේ කාර්ය මණ්ඩලය අතර ද ඉහළ ජනප්‍රියතාවක් අත්කරගෙන ඇත.

මානව සම්පත් කළමනාකරණය



කාණ්ඩායම් ගොඩනැංවීමේ ක්‍රියාකාරකම්, සේවකයින් සඳහා වන නිරන්තර පුහුණු සැලසුමෙහි ප්‍රමුඛ අංගයකි.

දැනුම කළමනාකරණය

ආයතනයක තිරසාර පැවැත්මට දැනුම් කළමනාකරණය අතිශයින් වැදගත්වන හෙයින් දැනුම රැස්කිරීම, බෙදාහැරීම සහ භාවිතය සඳහා වන විධික්‍රම සම්බන්ධයෙන් යොමුකරන ලබන අවධානයේ අඛණ්ඩ වර්ධනයක් දැකගත හැකිය.

අධිකාරීත්වය පැවරීම

අපගේ විධායක අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් සමාගමේ අභිවෘද්ධියට ඉවහල් වන ව්‍යාපාර සංවර්ධනය සහ නව ව්‍යපෘති ආරම්භ කිරීම සම්බන්ධයෙන් පවත්වනු ලබන රැස්වීම් වලට සහභාගී වීමට අදාළ සේවකයින්ට අධිකාරීත්වය පවරන අතර එම මගපෙන්වීම ඔස්සේ ක්‍රියාත්මක වෙමින් අදාළ අරමුණු සාක්ෂාත් කිරීම ඔස්සේ ස්වකීය රැකියා අභිවෘද්ධිය හා රැකියා

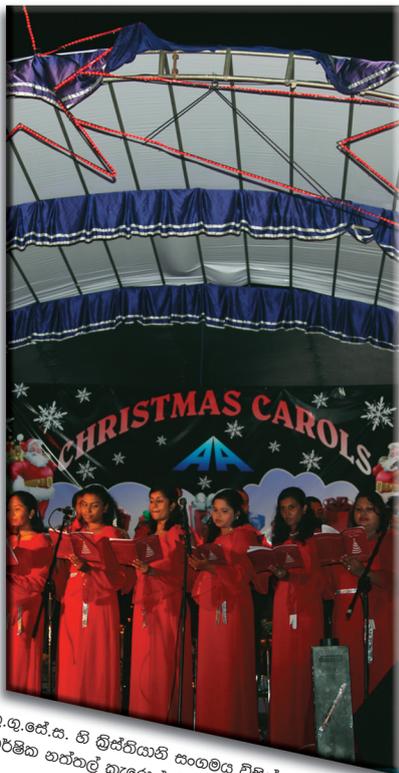
තෘප්තිය ලබාගැනීමේ අවකාශය කාර්ය මණ්ඩලයට හිමිවන බැවින් ඔවුන්ගේ පුද්ගලික සංරචකය වෙනුවෙන් සුවිසල් මෙහෙවරක් ද ඒ සමඟ ම ඉටු වේ.

ඊ ලයිබරි පෝටලය

අපේ කාර්ය මණ්ඩලය විසින් ම ස්වකීය වෘත්තීය අත්දැකීම් හා ඉගෙනුම මත පදනම් ව සකස් කරන ලද අධ්‍යයන මෙවලම්, ප්‍රකාශන සහ පර්යේෂණ වාර්තා ඉලෙක්ට්‍රොනික ගොනු වශයෙන් ගබඩා කරනු ලබන ඊ ලයිබරි පෝටලයක් අරඹා ඇත. ඒ අනුව අවශ්‍ය අවස්ථාවන්හි දී ප්‍රායෝගිකව අදාළ වන තොරතුරු හා දැනුම ක්ෂණිකව ලබාගැනීමේ හැකියාව ලැබී ඇත.

මෙම යාන්ත්‍රණය ඔස්සේ මේ වන විට පහත දැක්වෙන ප්‍රතිලාභ අත්පත්කොට ගෙන ඇත :

- ඉදිරි වසරේ පුහුණු අවශ්‍යතා තීරණාකරන විට, පෙර පාඨමාලා ලේඛන, විදේශ පුහුණුව ලද සාමාජිකයන්ගේ නිර්දේශ සහ අත්දැකීම් මානව සම්පත් අංශය සහ අධීක්ෂකයින් විසින් සලකා බැලීම.
- විශේෂිත හා සංකීර්ණ උපකරණ ලබාගැනීම සඳහා ටෙන්ඩර් පත්‍ර පිළියෙළ කර ඇති විට හා විදේශීය සැපයුම්කරුවන්ට ඒ සඳහා ආරාධනා කර ඇති විට ඒ සම්බන්ධයෙන් තීරණ ගැනීමේ දී අවශ්‍ය වන තාක්ෂණික දැනුම උකහාගැනීම.



ඉ.ඉ.සේ.ස. හි ක්‍රිස්තියානි සංගමය විසින් ඉදිරිපත් කරන වාර්ෂික නත්තල් කැරොල් ගීත



බෞද්ධ සංගමය මගින් වාර්ෂිකව සංවිධානය කෙරෙන අනුරාධපුර වන්දනා වාර්තාව. මේ සඳහා සේවකයින් සහ ඔවුන්ගේ පවුල්වල සාමාජිකයන් 1,200 පමණ සහභාගී වූ අතර එක් දුම්රියක් වන්දනා වාර්තාව සඳහා මුළුමනින්ම වෙන් කෙරිණ.

අපගේ පුහුණු වැඩසටහන් ඔස්සේ අප විසින් ම.රා.ජා.ගැ.හි බදවාගැනීමේ ක්‍රියාවලිය සාර්ථක කරගනිමින් පුහුණු හා නවක ශ්‍රම බලකායක් නිර්මාණය කළෙමු

TRAINAIR PLUS

ICAO හි TRAINAIR PLUS වැඩසටහනෙහි සාමාජිකත්වය මගින් සමාගම වෙත එම වැඩසටහනෙහි සාමාජික පුහුණු ආයතන මගින් සකසන ලද ජාත්‍යන්තර තත්වයේ පුහුණු පාඨමාලා වෙත පිවිසුමක් ලබාදේ. මෙම වර්ධනය වන සංචිතයේ පාඨමාලාවන්ට දායකවීමට අමතරව ඔවුන්ගේම මධ්‍යස්ථානවල මෙහි ඕනෑම පාඨමාලාවක් හැදෑරීමේ අවස්ථාවට සාමාජිකයන්ට හිමිවේ. ඒ අනුව පුහුණු පාඨමාලා සැකසීම වෙනුවෙන් දරන්නට සිදුවන අමතර ශ්‍රමයේ සැලකිය යුතු ඉතිරියක් සිදුවේ.

අපගේ පුහුණු වැඩසටහන් ඔස්සේ අප විසින් මහින්ද රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලෙහි බදවාගැනීමේ ක්‍රියාවලිය සාර්ථක කරගනිමින් පුහුණු හා නවක ශ්‍රම බලකායක් නිර්මාණය කළෙමු.

අපගේ CATC මුලින් පැවති TRAINAIR වැඩසටහනෙහි සාමාජිකයෙකු විය. ICAO/UNDP ව්‍යාපෘතියක් මගින් TRAINAIR PLUS නැමති අධිශ්‍රේණිගත වැඩසටහන් ක්‍රියාවට නැංවීමත් සමගම අපගේ CATC වහාම එහි ආශ්‍රිත සාමාජිකත්වය ලබාගැනීමට ක්‍රියාත්මක විය. පූර්ණ සාමාජිකත්වය ලබාගැනීමේ වැඩපිළිවෙළ මේ වන විට ක්‍රියාවට නංවා ඇත. TRAINAIR PLUS වැඩසටහනෙහි අරමුණ වන්නේ ජාත්‍යන්තර වශයෙන් ගුවන් සේවා වෘත්තිකයන් වෙත උසස් පුහුණුවක් ලබාදීම ඔස්සේ ගුවන් ප්‍රවාහනයේ සුරක්ෂිතතාව සහ කාර්යක්ෂමතාව වර්ධනය කිරීම වේ. එහි පුහුණු ප්‍රතිපත්තිය වනුයේ "ගුවන් සේවා වෘත්තිකයන් පුහුණු කිරීමේදී රාජ්‍යයන් අතර සහයෝගිතාව වර්ධනය කරමින් පුහුණුව ප්‍රමාණවත් නොවීමෙන් ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සේවාවන් වෙත එල්ලවිය හැකි අහිතකර බලපෑම මගහරවා ගැනීමයි."

සේවකයන්ගේ සුබසාධනය සහ හිමිකම්

සේවකයන්ගේ සුබසාධනය සහ හිමිකම් පිළිබඳ අවධානය අපගේ මානව සම්පත් ප්‍රතිපත්තියේ වැදගත් අංගයකි. සමාගමක මනා සුබසාධන ක්‍රියාකාරකම් ව්‍යාපාරයේ සාර්ථකත්වයට සහ වෙනස්වන ව්‍යාපාරික ප්‍රවණතා හමුවේ උද්යෝගයෙන් හා නම්‍යශීලීව හැඩගැසෙන්නා වූ හිතෙහි සහ කැපවූ සේවක පිරිසක් බිහිකිරීමට සහ රඳවාගැනීමට උපකාරී වී ඇත.

ගු.ගු.සේ.ස, සේවක ඒකරාශී වීමේ අයිතිය ගරු කරයි. අපි නිරන්තරයෙන්ම වසර ගණනාවක් තිස්සේ ස්වාධීනව තෝරාගත් සේවක නියෝජිතයන් සමග සංවාදයේ යෙදෙමින් ඔවුන්ගේ ගැටලු නිරාකරණය කර ඇත. සමාගම තුළ විවිධ රැකියාවන් නියෝජනය කරන වෘත්තීය සමිති පවතින අතර ඒ සමගම ක්‍රීඩා සහ විනෝද කටයුතු සංගමය, සේවා වහිතා ඒකකය, බෞද්ධ සංගමය සහ ක්‍රිස්තියානි සංගමය මගින් අදාළ අංශයන්හි සේවක සහභාගීත්වය තහවුරු කෙරේ.

අපගේ සියළුම සේවකයින් වෙත සේවා ප්‍රවාහන පහසුකම්, ආහාර වේල් දීමනා, සේවක ණය, නිවාස ණය, පුද්ගල අනතුරු රක්ෂණ සැලසුම, මරණ පාරිතෝෂික සැලසුම සහ සෞඛ්‍ය රක්ෂණ සැලසුම ඇතුළු ප්‍රතිලාභ රැසක් පිරිනැමේ.

ගු.ගු.සේ.ස මගින් සේවකයින්ගේ කාර්ය - ජීවන සමතුලිතතාව ඉහළ නංවමින් ආතති කළමනාකරණ ක්‍රියාකාරකම් රැසක් සිදු කෙරේ.

සේවකයින්ගේ දරුවන් සඳහා "අභියෝග ජය ගනිමු" නැමති පෞරුෂ වර්ධන වැඩසටහනක් 2013 දී පළමුවරට ක්‍රියාත්මක කෙරිණි. CATC මගින් ආරම්භ කරන ලද ගුවන් සේවා ඩිප්ලෝමා පාඨමාලාව සඳහා දරුවන් වෙත ශිෂ්‍යත්ව ප්‍රදානය කෙරිණි. පාසල් නිවාඩු සමයන් තුළ මාධ්‍ය ඒකකය මගින් ගුවන් තොටුපළ නැරඹීම සඳහා දරුවන්ට සංචාර සංවිධානය කෙරේ.

සේවක හැකියාවන් ගොඩනැංවීම පුහුණුව හා සංවර්ධනය

නිරන්තරයෙන් වෙනස් වන ව්‍යාපාරික හා ක්ෂේත්‍ර වටපිටාවට ගැලපෙන පරිදි පරිපූර්ණ පුහුණු හා සංවර්ධන වැඩසටහන් ඔස්සේ සේවකයින් සවිබල ගැන්වේ. අපගේ නව සාමාජිකයින් පුහුණුකිරීමේ සහ අනෙකුත් පුහුණු වැඩසටහන් රැසක් අපේ ප්‍රවීණ අභ්‍යන්තර පුහුණුකරුවන් විසින් සිදුකරනු ලැබේ. එසේම අවශ්‍ය අවස්ථාවන්වලදී පුහුණු වැඩසටහන් සඳහා බාහිර සම්පත්දායකයන්ගේ සහයෝගය ද ලබාගැනීම සිදුවේ.

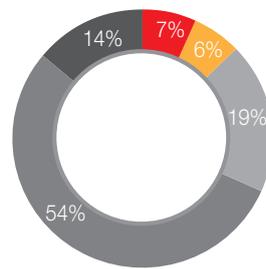


බාහිර සම්පත් දායකයින් යොදාගනිමින් කළමනාකරණ කණ්ඩායමක් සඳහා සිදුකෙරෙන අභ්‍යන්තර පුහුණු වැඩසටහන්.

මානව සම්පත් කළමනාකරණය

2012 දී දේශීය සහ විදේශීය පුහුණුව ලද 1,751 ක සේවක පිරිසට සාපේක්ෂව 2013 දී 2,377 වෙත පුහුණු අවස්ථා පිරිනැමිණි. වසර 2013 පුහුණු හා සංවර්ධන සම්බන්ධ සමස්ත අයෝජන රුපියල් මිලියන 64 කි. එහිදී සේවකයන් 145 දෙනෙකු වෙත සිංගප්පූරුව, මැලේසියාව, හොංකොං, ඕස්ට්‍රේලියාව, එක්සත් රාජධානිය, ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය, ජපානය, චීනය, කැනඩාව සහ පිලිපීනය යන රටවල විදේශ පුහුණුව ලබාදෙන ලදී. ඔවුන්ට එහිදී අලෙවි කළමනාකරණය, ව්‍යාපාර කළමනාකරණය, ගුවන් සේවා වෛද්‍ය පහසුකම්, උපදේශන තාක්ෂණයන්, ව්‍යවසාය කළමනාකරණය සහ ගුවන් යාත්‍රාකරණ සේවා ආදිය පිලිබඳ පුහුණුව ලබාගැනීමට අවකාශ ලැබිණි. වසර 2013 සඳහා CATC හි සමස්ත පුහුණු ප්‍රයත්නය පුහුණු පැය 37,032 වූ අතර ඉන් 60% ක් සමාගමේ සේවකයන් වෙතද ඉතිරි 40% වාණිජ පුහුණු වශයෙන්ද සිදු කෙරිණි.

2013 සමාගමෙහි වර්ගීකරණය

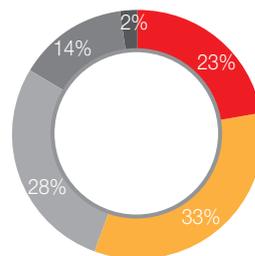


විධායක
 අධීක්ෂක/තාක්ෂණික නිලධාරීන්
 ලිපිකරු සහ ආශ්‍රිත
 නිපුණ සහ අර්ධ නිපුණ
 සුලු සහ හුදුපුහුණු



කාර්ය මණ්ඩලය මගින් ව්‍යවසාය සම්පත් සැලසුම් සේවා සම්පාදකයා සමග සිදුකෙරෙන මෙවැනි අන්තර් ක්‍රියාකාරී සැසිවලදී සමාගමෙහි ව්‍යවසාය සම්පත් සැලසුම් පද්ධතිය පිළිබඳ දැනුවත් වීම සිදුවේ.

2013 වයස විමර්ශනය



20 පහළ
 21 to 30
 31 to 40
 41 to 50
 51 to 56
 57 to 60
 60 ඉහළ

එක් එක් අංශ සඳහා CATC මගින් පුහුණු කාර්ය පහත දැක්වේ

ක්ෂේත්‍ර	පුහුණු පැය
මෘදු කුසලතා සංවර්ධනය	1,308
නව බඳවාගත් සේවක පුහුණුව	5,952
වෘත්තීය වර්ධන වැඩසටහන්	12,336
උපදේශන පුහුණුව	126
දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන්	2,466
බාහිර පාර්ශවයන් වෙත පුහුණුව	14,844
එකතුව	37,032

උසස් කිරීම් වැඩසටහන්

වසර තුළදී රේඛීය උසස් කිරීම් 128 ක්ද පාර්ශ්වික උසස් කිරීම් 133 ක්ද සිදු කෙරිණි.

උපදේශනය

ගු.ගු.සේ.ස හි සමස්ත ඵලදායීතාව ඉහළ නැංවීමේ අරමුණින් 2008 දී උපදේශන ඒකකයක් පිහිටුවන ලද අතර එය මේ වනවිටත් සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක වේ. මානසික සම්බරභාවය, ගැටුම් නිරාකරණය, ආතති කළමනාකරණය සහ වෙනස්වීම් කළමනාකරණය වැනි අංශ පිළිබඳ විශේෂ අවධානයක් යොමු කර ඇත. කාර්යසාධනයේ උභතාවක් දැක්වන්නන් ක්‍රම දෙකක් ඔස්සේ එනම් අධීක්ෂකයන්ගේ මැදිහත්වීම හා සේවකයන්ගේ සෘජු ඉල්ලීම ඔස්සේ උපදේශනය වෙත යොමු කෙරේ.

කාර්යසාධන කළමනාකරණය

ගු.ගු.සේ.ස මේ වනවිට කාර්යසාධන කළමනාකරණ පද්ධතියක් සහ කාර්යසාධන මත පදනම් වූ ගෙවීම් පද්ධතියක් සමගාමීව ක්‍රියාත්මක කරමින් අත්හදා බලමින්

සියලු මානව සම්පත් සංරචකයන් එක්රැස් කරන ලද පුළුල් මානව සම්පත් මොඩියුලයක් නිර්මාණය කිරීමෙහිලා වන කැපවීම ඔස්සේ සමාගම වෙත විශිෂ්ට ප්‍රතිඵල අත්කර ගත හැකි බව අපගේ විශ්වාසයයි

සිරීයි. එම නිසා මේ වන විට අපගේ අවධානය, කාර්යසාධනය වෙනුවෙන් ප්‍රතිලාභ ලබාදීමේ දී මූල්‍යමය නොවන ප්‍රතිලාභ යාන්ත්‍රණයක් කෙරෙහි යොමුවෙමින් පවතියි. එනම්, එය මූල්‍යමය ප්‍රතිලාභ ඉක්මවා යන්නක් බව අපගේ වර්තමාන විශ්වාසයයි. කාර්යසාධනය වෙනුවෙන් ප්‍රතිලාභ ලබාදීමේ දී අපගේ ප්‍රමුඛ අවධානය පුහුණු හා සංවර්ධන අවස්ථා, උසස්වීම් සහ ඇගයීම් කෙරෙහි යොමුවී ඇත.

තවද සමාගම සාධාරණ වැටුප් ගෙවන්නෙකු වශයෙන් කීර්තියට පත්ව ඇති අතර අවම වැටුප් පරිමාණය ශ්‍රී ලංකාවේ බහුතරයක් ක්ෂේත්‍රවලට වඩා බෙහෙවින් ඉහළ වේ. අවම සහ උපරිම වැටුප් අතර පරාසය සාපේක්ෂව පටු මට්ටමක පවතින අතර අපේ සියලුම කාර්ය මණ්ඩලය ඔවුන්ගේ ජීවන අවශ්‍යතා තෘප්ත කරගැනීමට හැකි පරිදි ප්‍රමාණවත් ඉපැයීමක් ලබන බව ඉන් ගම්‍ය වේ.

එසේ ද වුවත් වැටුප හා කාර්යසාධනය අතර පවතින සම්බන්ධතාව සම්පූර්ණයෙන් ම නොසකලකා හැරීමට අපි නොසිතමු. එය වර්තමානයේ දී ඉතා ම නොමේරූ අවස්ථාවක පසුවුණත් ක්‍රමිකව ඒ සම්බන්ධයෙන් පියවර ගැනීමට අපේක්ෂා කරමු. ඒ අනුව කාර්ය සාධනයට අදාළව වැටුප් සකස්වීම ගු.ගු.සේ.ස මේ කාර්යසාධන කළමනාකාරිත්ව පද්ධතිය ක්‍රමිකව ඉදිරි වර්ෂවලදී ක්‍රමිකව ක්‍රියාවට නැංවීමත් සමඟ සිදුවනු ඇත. දැනට එම ගණනය කිරීම් අංශ මට්ටමට පමණක් සිදුකර ඇති අතර පුද්ගල මට්ටමට සිදුකර නැත.

කාර්යසාධන ඇගයීම

අප විසින් ඒකපුද්ගල කාර්යසාධනය ඇගයීමේදී ඉහළ සිට පහළ දක්වා ප්‍රවේශයක් භාවිත කෙරේ.

අංශයේ ඉලක්ක සහ පුද්ගල ඉලක්ක, සමාගම් ඉලක්ක සමඟ සම්බන්ධ කරමින් නියමු ව්‍යාපෘතියක් වශයෙන් විධායක/කළමනාකරණ කාණ්ඩයන් වෙත නව ක්‍රමවේදයක් හඳුන්වා දී ඇත. මෙම නව සැලසුම මගින් සේවක අරමුණු ආයතනයේ අරමුණු සමඟ සමපාතවීමත් ප්‍රතිලාභ සහ ඇගයීම් කාර්යසාධනය සමඟ සෘජුව සම්බන්ධ වීමත් තහවුරු කිරීමට අදහස් කෙරේ. යෝජිත සැලසුම යටතේ කාර්යසාධනය ප්‍රමුඛ කරගත් සේවා සඳාචාරයක් වෙත යොමුකෙරෙන ප්‍රධාන වර්ගයක කුසලතා ස්වකීය වර්තය තුළ ම වගාකරගැනීමට කාර්ය මණ්ඩල සාමාජිකයන් පොළඹවනු ලැබේ. එහිදී ස්වයං

පෙළඹීමක් සහිතව අපේ පාරිභෝගිකයා අරමුණ කරගත් නිර්මාණාත්මක හා ඵලදායී ක්‍රියාකාරීත්වයක් අපේක්ෂා කරනු ලැබේ. එහිදී ස්වකීය පුද්ගල පෞරුෂයන් රැකගන්නා අතරම සමාගම් වටිනාකම් ද ඔසවා තැබීම සිදුවිය යුතුය.

මෙය තවමත් ගු.ගු.සේ.ස තුළ පූර්ණ වශයෙන් ක්‍රියාවට නංවා නොමැත්තේ සමාගම මේ වනවිට කාර්යසාධන මිනුම් ක්‍රමවේදය සකසමින් පවතින බැවිනි. 2007 දී පුද්ගල කාර්යසාධනය මැනීම හඳුන්වාදෙන ලද ප්‍රථම වර්ෂයේ සිට එසේ කාර්ය සාධනය මැනීමේ දී මුහුණ පාන්නට සිදුවන දුෂ්කරතා පිළිබඳ අවබෝධයක් අප සමාගම ලබා ඇත. දැන් සමාගම් අරමුණු හා සබැඳුණු අංශ කාර්ය සාධනය ගණනය කිරීම හඳුන්වාදීමේ ක්‍රියාවලියක් මේ වනවිට ක්‍රියාවට නැංවී ඇත. යෝජිත ERP ක්‍රමය හරහා මෙම වැඩපිළිවෙළ ඉදිරියට ගෙනයාම සම්බන්ධයෙන් අපේ විශේෂ අවධානය යොමුව ඇත. එමගින් අංශවල ඉලක්ක, අංශවල කාර්යසාධනය හා පුද්ගල කාර්යසාධන ලකුණු සමඟ සම්බන්ධ කිරීමටත් ප්‍රවේශයක් ලැබේ.

ඉදිරිමග

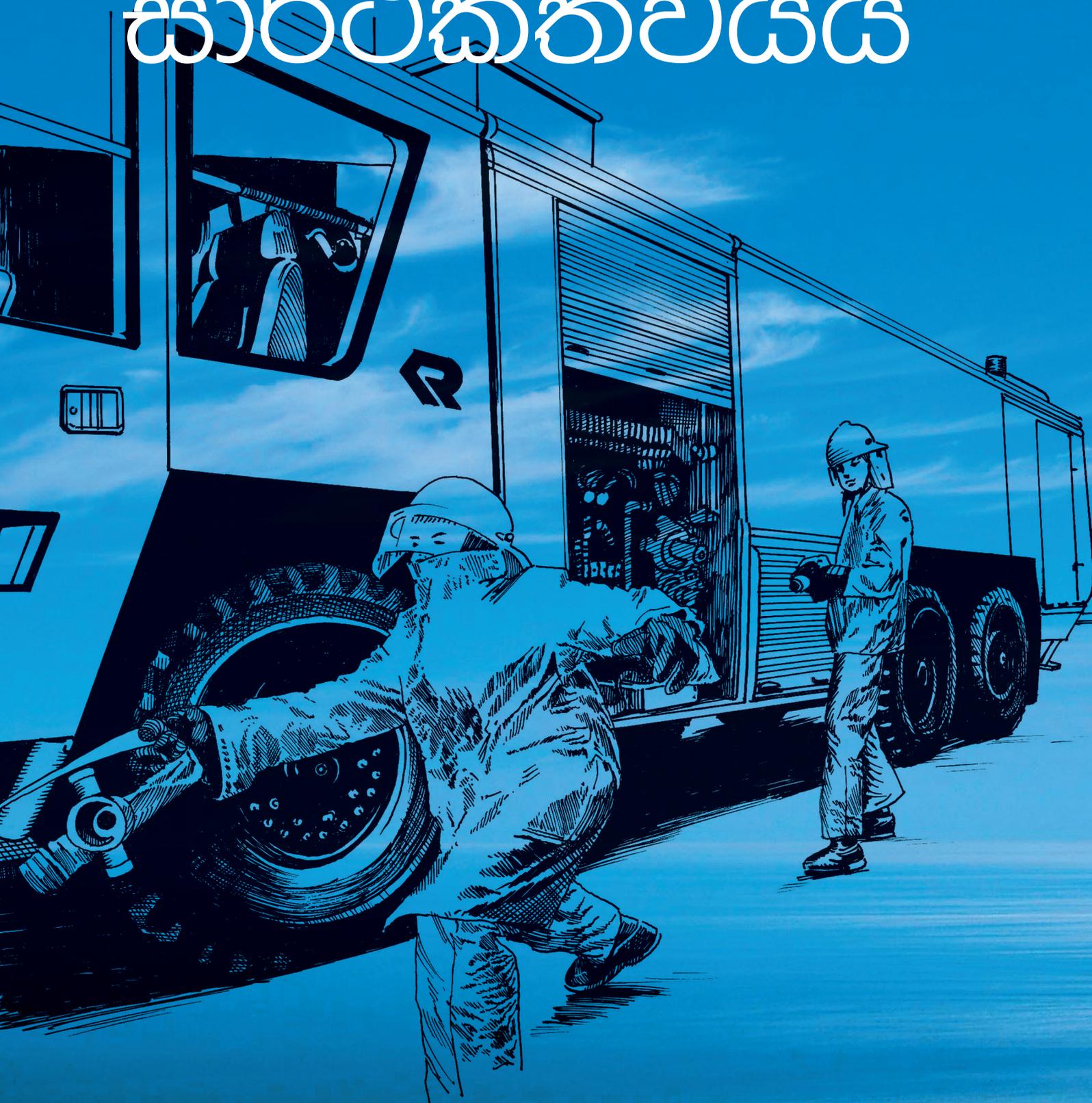
ශ්‍රී ලංකීය ආර්ථිකයේ පෙරමුණේ පසුවන ප්‍රගතිශාලී සමාගමක් වශයෙන් ගු.ගු.සේ.ස, වසර ගණනාවක් තිස්සේ බාධක හා අභියෝග රැසකට මුහුණ පෑවේය. අපගේ පැහැදිලි දැක්ම සහ පරිණත දෘෂ්ටිය හේතුවෙන් මෙම බාධක හා අභියෝග මැඩගෙන ශ්‍රී ලංකාවේ නූතන වාණිජ ලෝකය තුළ ප්‍රබල හා කීර්තිමත් සමාගමක් වශයෙන් හිස එසවීමට අපට හැකියාව ලැබිණි. මානව සම්පත් හා සබැඳුණු සියලු සාධක අන්තර්ගත පුළුල් හා ඒකාබද්ධ මානව සම්පත් ආකෘතියක් සංවර්ධනය කිරීම උදෙසා වන අපේ ස්ථිරසාර කැපවීම ආයතනයේ අභ්‍යන්තර අභියෝග පහසුවෙන් ජයගැනීමේ හැකියාව අනාගතයේ දී අපට ලබාදෙනු ඇත.

පසුගිය වර්ෂය වනතුරු ගු.ගු.සේ.ස මුහුණ දී සිටි එකම අභියෝගය බ.ජා.ගු හි සේවා අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලීම පමණි. එහෙත් නුදුරු අනාගතය තුළ දී අපේ ප්‍රධානතම අභියෝගය වන්නේ වර්ධන අදියරට පිවිස සිටින ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වන ගු.ගු.සේ.ස මිනිස් බල සම්පත් සපුරාලීම හා දියුණුකිරීමයි. අප විසින් එම ගුවන් තොටුපළ උදෙසා නව කාර්ය මණ්ඩල බඳවාගැනීම සාර්ථක ලෙස සිදු කළෙමු. වර්තමානයේ දී එය පළපුරුදු වෘත්තිකයන් පිරිසක් සමඟ අපේ පුහුණු කිරීමේ ක්‍රමෝපායට අනුකූලව බඳවාගත් නවක වෘත්තිකයන් පිරිසක් විසින් පවත්වාගෙන යනු ලැබේ. ඉහත දී අප විසින් පැහැදිලි කරන ලද අන්දමට අංශයේ අරමුණ පුද්ගල ඇගැයීම් සමඟ සම්බන්ධ කිරීම මගින් ආයතනයේ අරමුණු ජයගැනීම උදෙසා වඩා කාර්යක්ෂම මාර්ගයක් විවෘත වීම සිදුවේ.

සන්නායක

අපගේ

සාර්වකල්පයයි



තිරසාරත්ව වාර්තාව



අපගේ සැලකිල්ල යොමුවන්නේ ගුවන් තොටුපළ භාවිත කරන්නා වූ සියළු දෙනාගේ ආරක්ෂාව හා උසස්ම සේවාවක් සැලසීම උදෙසයි. අපගේ සියලු ජයග්‍රහණයන්හි මෙන්ම තිරසාර පැවැත්මේ ද පදනම සත්කාරයයි.

තිරසාරත්ව වාර්තාව

තිරසාරත්ව කළමනාකරණය

පසුගිය වසර කිහිපයක කාලය තුළ 'ආයතනික තිරසාරත්වය' යන සංකල්පය හුතන ආයතනික වර්ධන ක්‍රමෝපායෙහි කැපීපෙනෙන කොටසක් වශයෙන් වර්ධනය විය. මෙහිදී වැඩි දිගු කාලීන තිරසාරත්වයක් සේවකයින් සහ සියලු පාර්ශවකරුවන් වෙත අත්කර දීම සඳහා වඩාත් යහපත් විසඳුම් සොයාගැනීම කෙරෙහි අවධානය යොමු කෙරිණි. අවසන් වශයෙන් මෙම ප්‍රවේශය ජනතාව, මිනිමඬල සහ ප්‍රතිලාභ යන ත්‍රිත්ව පහතමායිම් දර්ශනය (Triple bottom line philosophy) දක්වා ඇදී යයි.

මෙරට ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ඉදිකිරීම්, මෙහෙයුම් සහ කළමනාකරණය සම්බන්ධ එකම සේවා සම්පාදකයා වශයෙන් වගකීම් සහගත ආයතනික පුරවැසියෙකු ලෙස ලොව වෙත යහපත් බලපෑමක් ඇති කිරීම සඳහා අපි කටයුතු කරමු.

පරිසර සංරක්ෂණය

පරිසර සංරක්ෂණය අතින් කීර්තිමත් දිගු ඉතිහාසයක් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය සතුවේ. සෙසු ක්ෂේත්‍රයන්ට සාපේක්ෂව හරිතාගාර වායු හිකුත්කිරීම සම්බන්ධයෙන් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ දායකත්වය 3%ක් පමණි. තාක්ෂණික ප්‍රගතිය ඔස්සේ පසුගිය වසර 30ක කාලයක පුරා එක් මගියෙකු සඳහා වන ගුවන් යානා ඉන්ධන භාවිතය සහ දුම් පිටකිරීම් කැපීපෙනෙන ලෙස පහත හෙළීමට හැකිව ඇති අතර මේ තත්වය තවත් වැඩි දියුණු කිරීමට ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය ඇප කැපවී සිටියි. එහෙත් අරාබි මුහුදු සහ ඉන්දීය සාගරය ආශ්‍රිතව ගුවන් සේවා කටයුතුවල විශාල වර්ධනයක් අපේක්ෂිත බැවින් ඉලක්කගත සීමාවන් තුළ රැඳී සිටීම අහිඟ්‍යයක්ව පවතී.

ICAO මගින් 2013 ඔක්තෝබර් මාසයේ දී අරාබි මුහුදු ඉන්දීය සාගර යෝග්‍ය ගුවන් ගමන් මාර්ග (UPR) භූගෝලීය කලාපය, නිල වශයෙන් ස්ථාපනය කෙරිණි. කොළඹ FIR කලාපයට අරාබි මුහුදු ඉන්දීය සාගර යෝග්‍ය ගුවන් ගමන් මාර්ග (UPR) භූගෝලීය කලාපයෙන් සැලකිය යුතු කොටසක් හිමි වී ඇත. මෙය ASIOACG* සහ INSPIRE** යන ආයතන යුගලය විසින් ඉටුකරන ලද ප්‍රශංසනීය කාර්යභාරයක් වන අතර එමගින් ගුවන් සේවාවන් මගින් පරිසරයට සිදුකෙරෙන හානිකර බලපෑම අවම කිරීමේ ගෝලීය ප්‍රයත්නයට සැලකිය යුතු දායකත්වයක් එම ආයතන විසින් ලබාදී ඇත. මෙහිදී ගුවන් සේවා වෙත ඉන්ධන ඉතිරිකිරීම සහ අවම වශයෙන් දුම්පිටකිරීම යන ප්‍රතිලාභ අත්වේ. ගු.ගු.සේ.ස හි ANS අංශය INSPIRE හි කාර්ය කණ්ඩායම් සමග ක්‍රියාකාරී කාර්යභාරයක් ඉටුකළේය. තවද, INSPIRE වෙත 'කාබන්ඩයොක්සයිඩ් විමෝචනය අවම කිරීම' සම්බන්ධ 2013 ලෝක ගුවන් ගමන් විශිෂ්ටත්ව සම්මානයට හිමිකම් කීවේ අපගේ ගුවන් ගමන් පාලකවරුන් INSPIRE සමග සහයෝගයෙන් ගෙනගිය සහයෝගීත්ව ප්‍රයත්නයක ප්‍රතිඵලයක් වශයෙනි.

* ASIOACG - අරාබි මුහුදු ඉන්දීය සාගර ATS සම්බන්ධීකරණ කණ්ඩායම. මෙහිදී ATS යන්තෙන් ගුවන් ගමන් සේවා දැක්වේ.

** INSPIRE - විමෝචනය අවම කිරීමේ ඉන්දීය සාගර ක්‍රමෝපායික සහයෝගීතාව.

කොළඹ (FIR) හි කාබන් විමෝචනය අවම කිරීම

ගුවන් සංතරණ සේවා ඒකකය මගින් කොළඹ FIR හි කාබන් විමෝචනය අවම කිරීම සඳහා අඛණ්ඩ දායකත්වයක් සපයනු ලැබේ. ගුවන් ගමන් පාලකවරුන් දැනුවත්කිරීම සහ කාබන්ඩයොක්සයිඩ් විමෝචනය අඩුකිරීමේ ක්‍රමවේද වසරන් වසර වැඩි දියුණු වේ. සෑම ගුවන් යානයක්ම ගමන්කරන දුර ප්‍රමාණය අඩුකිරීම සඳහා වඩා සෘජු ගුවන් මාර්ග යොදාගැනීම සම්බන්ධීකරණය කිරීමෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් ගමන් පාලකවරුන් විසින් මෙම ක්‍රියාවලිය වෙන්නායි, ත්‍රිවේන්ද්‍රී, මාලදිවයින සහ ඕස්ට්‍රේලියාව වෙතද ව්‍යාප්ත කොට ඇත. කොළඹ FIR මගින් ඉහත අරමුණ ඉටුකරගැනීම සඳහා පහත දැක්වෙන ක්‍රියාමාර්ග අනුගමනය කෙරේ.

- අ. ගුවන් යානා සඳහා කොළඹ FIR තුළ සෘජු ගමන් මාර්ග
- ආ. වෙන්නායි සහ ත්‍රිවේන්ද්‍රී ඔස්සේ කෙටිම ගුවන් මාර්ග මගින් ගුවන් ගමන් බාරගැනීම සහ බ.ජා.ගු/ ම.රා.ජා.ගු පැමිණීම සඳහා Continuous Descent Operation (CDO) පහසුකම් සැපයීම
- ඇ. Continuous Climb Operation (CCO) සහ පිටත්වීම් සඳහා කොළඹින් එන සෘජු ගමන් මාර්ග
- ඈ. තෝරාගත් ගුවන් සේවා සඳහා නම්‍යශීලී ගමන් මාර්ග සහ යෝග්‍ය භාවිත ගමන් මාර්ග
- ඉ. කාබන්ඩයොක්සයිඩ් විමෝචනය අවමකිරීමේ වැඩසටහන් සඳහා කාලාපයේ වෙනත් රටවල් සමඟ එක් වීම

පැමිණෙන, පිටත්වන සහ අප කලාපයට ඉහළින් පියාසර කරන ගුවන් යානා සම්බන්ධයෙන් ඉහත ක්‍රියාමාර්ග අනුගමනය මගින් දිනකට සාමාන්‍ය වශයෙන් ඉන්ධන කිලෝග්‍රෑම් 12,700 ක් ඉතිරි කරගැනීමටත් කාබන්ඩයොක්සයිඩ් හිකුත්වීම දිනකට ටොන් 18කින් අඩු කරගැනීමටත් හැකිවී ඇත

පාරිසරික සම්මතයන්ට අනුගතවීම

අපගේ මල අපද්‍රව්‍ය පිරිපහදු පිරිසතය සහ ඝන අපද්‍රව්‍ය භෂ්මකය මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියේ සම්මතයන්ට අනුගත වන අතර අප විසින් බලශක්තිය හා ජලය අරපිරීමැස්ම

සඳහා ක්‍රියාමාර්ග ස්ථාපිත කර ඇත. මේ යටතේ අප විසින් ගෙන ඇති ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳව 2011 සහ 2012 වාර්ෂික වාර්තාවන්හි විස්තරාත්මකව සඳහන් කර ඇත.

කාබන් පියසටහන අවම කිරීම

වසර 2011 ප්‍රතිඵල අනුව නිකුත් කරන ලද අපගේ පළමු කාබන් පියසටහන් වාර්තාව 2013 පළමු කාර්තුවේදී සකස් කොට නිකුත් කරන ලදී. මෙම වාර්තාව මගින් සමාගමෙහි හරිතාගාර වායු තොග වනම් බ.ජා.ගු හි කාබන් පියසටහන 'කාබන්ඩයොක්සයිඩ් (CO2) සමාන දෑ ක්ලෝග්‍රෑම්' සහ 2011 ජනවාරි සිට 2011 දෙසැම්බර් දක්වා වූ වසරක කාලය සඳහා 'CO2 සමාන දෑ ටොන්' වශයෙන් ගණනය කර දක්වා ඇත. 2011 වසර වනාහී බ.ජා.ගු සඳහා කාබන් පියසටහන ගණනය කළ ප්‍රථම වසර වන හෙයින් එම හරිතාගාර වායු තොග ගණනය සඳහා පදනම් වර්ෂය වශයෙන් ද සලකනු ලැබේ.

බ.ජා.ගු හි 2011 සඳහා කාබන් දුර්ගත

	1. කාබන් දුර්ගතය ක්ලෝ ග්‍රෑම් CO2 සහ සමාන දෑ/ගුවන් ගමන් වාර - 391
	2. කාබන් දුර්ගතය ක්ලෝ ග්‍රෑම් CO2 සහ සමාන දෑ/මගීන් 2.94
	3. කාබන් දුර්ගතය ක්ලෝ ග්‍රෑම් CO2 සහ සමාන දෑ/පුර්ණ කාලීන සේවක 5,427

ගුවන්තොටුපල තුල බලශක්තිය භාවිතා වන ආකාරය පිළිබඳ මනා අවබෝධයක් සමගින් බ.ජා.ගු තුළ නිසි ව්‍යාපෘතීන්

දියත්කරමින් අපගේ බලශක්ති අවශ්‍යතාවන් විශාල වශයෙන් වැඩිකර ගැනීමෙන් වැළකී අපගේ ව්‍යාපාරික කටයුතු වර්ධනය කරගැනීමට හැකිවිය.

හලාවත රෝහල ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම

මෙම වසරේදී හලාවත රෝහලේ වාර්ථ අංක 18 ප්‍රතිසංස්කරණය කෙරිණි. මෙහිදී බිම ටයිල් අතුරා නවීකරණය කරන ලදී. වැසිකිළිවලින් කොටසක් නවීකරණය කරන ලද අතර අලුතින් ඉදිකිරීම ද සිදුකෙරිණි. බිත්ති සහ සිවිලිම් තීන්ත ආලේප කරන ලදී. පැවති විදුලි පරිපථ, උපාංග හා සිවිලිම් විදුලි පංකා ඉවත්කර අලුතින් සවිකරන ලදී. හෙදියන්ගේ සහ වෛද්‍යවරුන්ගේ විවේකාගාර ප්‍රතිස්ථානගතකළ අතර නානකාමර පහසුකම් එක්කරනු ලැබිණි.

අම්පාර දිස්ත්‍රික්කයේ පාසැල් සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය

දැයට කිරුළ ප්‍රදර්ශනයට සමගාමීව අම්පාර වෙරන්කැටගොඩ වල්ගම්පුර විද්‍යාලය අප සේවකයන්ගේ සහභාගිතාවයෙන් ප්‍රතිසංස්කරණය කර නවීකරණය කරන ලදී. මෙම ව්‍යාපෘතිය යටතේ විද්‍යාලයේ ප්‍රධාන ශාලාව සහ ශ්‍රී ල ප්‍රතිසංස්කරණය කරන ලදී. නව අධ්‍යාපන ප්‍රතිසංස්කරණවලට අනුකූල විලිමහන් පංති කාමරයක් ඉදිකර දෙන ලදී.

උපාධි අපේක්ෂකයන් සහ සිසුන් වෙත කාර්මික පුහුණුව ලබාදීම

ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ජාතික සේවා සම්පාදකයා වශයෙන් ගු.ගු.සේ.ස ඉලෙක්ට්‍රොනික් සහ විදුලි සංදේශ අධ්‍යයන ධාරුවෙහි කාර්මික පුහුණුව ලබාදීම සඳහා පවතින



වෙරන්කැටගොඩ වල්ගම්පුර විද්‍යාලයේ ප්‍රතිසංස්කරණ සිදු කරමින්



ප්‍රතිසංස්කරණය කරන ලද හලාවත රෝහලේ නව වාර්ථ



ආරක්ෂක හා තාගරක සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් ගෝඨාභය රාජපක්ෂ මහතා ගු.ගු.සේ.ස හි සභාපතිවරයා වෙතින් මුදල් වේක්ෂක ඩාරගන්නා අයුරු

විශිෂ්ටතම ආයතනයක් වශයෙන් සිය E & ANE අංශය දක්වයි. මෙම අංශය ද සමඟ තොරතුරු තාක්ෂණ, කාර්මික, ඉලෙක්ට්‍රොනික අංශ අනාගතයේදී රට වෙනුවෙන් සේවය කිරීමට සැරසෙන ආධුනික වෘත්තිකයන්ගේ ඉංජිනේරු සහ කළමනාකාර දක්ෂතා මුඛනත්කිරීමේ වගකීමට උර දිය යුතුය.



ගු.ගු.සේ.ස දැයට කිරුළ ප්‍රදර්ශනයට සහභාගි වෙමින් දැනුම බෙදාදුන් අයුරු

ගු.ගු.සේ.ස මගින් දැනටමත් මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලයේ ඉංජිනේරු පීඨය, තාක්ෂණික ආයතනය, ජේරාදෙණිය විශ්වවිද්‍යාලයේ, රුහුණු විශ්වවිද්‍යාලයේ, ශ්‍රී ලංකා වයඹ විශ්වවිද්‍යාලයේ ඉංජිනේරු පීඨයන්, ශ්‍රී ලංකා විවෘත විශ්වවිද්‍යාලය, ඉංජිනේරු තාක්ෂණ ආයතනය, තොරතුරු තාක්ෂණ ආයතනය සහ තාක්ෂණය සහ වෛද්‍ය විද්‍යාව සම්බන්ධ දකුණු ආසියානු ආයතනයේ (SAITM) උපාධි අපේක්ෂයන් වෙත කාර්මික පුහුණුවීම් ලබාදීමට දායක වී ඇත.

අපගේ ආරක්ෂක සේවාවන් වෙත උපහාර පුද කරමින්

ගු.ගු.සේ.ස විසින් රණවිරුවන් සහ ඔවුන්ගේ පවුල්වල සුබසාධනය වෙනුවෙන් පිහිටුවා ඇති “අපි වෙනුවෙන් අපි” අරමුදල වෙත ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශය හරහා රුපියල් මිලියන 2.5 ක් පරිත්‍යාග කිරීමට කටයුතු කරන ලදී. 2013 දක්වා මෙම අරමුදල වෙත පරිත්‍යාග කරන ලද සමස්ත මුදල රුපියල් මිලියන 38.5 ක් වේ. මෙම පරිත්‍යාග උපයෝගී කරගෙන රණවිරුවන් වෙනුවෙන් නිවාස 35 ක් ඉදිකර ඔවුන්ට අයිතිය පවරා දී ඇත.

දැයට කිරුළ ප්‍රදර්ශනයට සහභාගිවෙමින්

ගුවන් යානා ගමනාගමනය කළමනාකරණය කිරීම සඳහා අප සමාගම විසින් භාවිතාකරන සන්නිවේදන, ගුවන් සංඥා සහ සෙවුම් පද්ධති සහ ගුවන් යානා සඳහා දෘෂ්‍යමය ආධාර ලබාදෙන ආලෝක පද්ධති භාවිතා කෙරෙන ආකාරය සහ ඒවාට අදාළ මූලධර්ම පිළිබඳව උචිත ආදර්ශ හා අනුරූ භාවිතය මගින් මහජනයාට පැහැදිලි කරදෙන ප්‍රදර්ශන කුටි සමඟින් අපි ‘දැයට කිරුළ’ ප්‍රදර්ශනයට අපේ සහභාගිත්වය ලබාදෙන්නෙමු.

සංස්කෘතික මෙහෙවර

ශ්‍රී ලංකාවට ගුවන් මගින් පැමිණීම සහ ශ්‍රී ලංකාවේ වෙනත් කර්මාන්ත රැසකට වෙළඳපොළ නිර්මාණය වීම සඳහා සංචාරක කර්මාන්තයෙන් සුවිශාල මෙහෙවරක් ඉටු කෙරෙන බව පිළිගත් කරුණකි. අපේ පොහොසත් සංස්කෘතික උරුමය, ශ්‍රී ලංකාව සංචාරක ගමනාන්තයක් වශයෙන් ප්‍රවර්ධනය කිරීම සඳහා ප්‍රබලව භාවිතා කළ හැක. ශ්‍රී ලංකාවේ ඉතා ප්‍රකට හා ජනප්‍රිය පෙරහැර සඳහා අපේ අනුග්‍රහය හා සහයෝගය ලබාදී ඇති අතර ඒවා හා අප විසින් සිදු කළ වෙනත් වචන් ව්‍යාපෘති පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වේ.

යටිතල පහසුකම්

- කතරගම කිරි වෙහෙර ආශ්‍රිතව වැසිකිළි ඉදිකිරීම
- බදුල්ල රාජකීය විහාරස්ථානයේ නව ධර්ම ශාලාව ඉදිකිරීම

කලා සහ සංස්කෘතික

- කතරගම දේවාලය සහ කිරි වෙහෙර අතර ද්වාරයක් ඉදිකිරීම
- කොළඹ නවීම් පෙරහැර වෙත පරිත්‍යාගයන් කිරීම
- තිස්සමහාරාම රජමහා විහාරයේ රුහුණු මහා පොසොන් පෙරහැර මංගල්‍යය සඳහා දායකත්වය
- 2013 රුහුණු මහා කතරගම දේවාලයේ වාර්ෂික ඇසළ උත්සවය සඳහා දායකත්වය
- ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර කෝට්ටේ රජමහා විහාරයේ ශ්‍රී දළදා පෙරහැර වෙත දායකත්වය
- මහනුවර 2013 කන්ද උඩරට ඇසළ පෙරහැර සඳහා දායකත්වය

සිදුකරන ලද වෙනත් ව්‍යාපෘති

- කොළඹ රත්නපුර මාර්ගයේ මාවල්ගම ප්‍රදේශයේ බස්නැවතුම් 2ක් ඉදිකිරීම
- අත්තිසිය සම්ප්‍රේෂණ මධ්‍යස්ථානය අවට තැඹිලි වෙළඳුන් වෙත වෙළඳ කරත්ත ලබාදීම

යහ පාලනය

ගු.ගු.සේ.ස යහ පාලනය දැක්වූයේ ආයතනයක තරඟකාරීත්වය, වර්ධනය, දිගුකාලීන තීරසාර බව, යහ කරුණු වලට පදනම් වන මූලධර්ම ලෙසිනි. පෘථුල ලෙස පිළිගනු ලබන අර්ථ දැක්වීම් අනුව යහපාලනය වනාහි “ආයතනය දිශානුගත කරනු ලබන හා පාලනය කරනු ලබන ක්‍රියාවලියයි”. යහපාලනයේ මූලික ලක්ෂණය වන්නේ පරදු භාරකරුවන්ගේ එකිනෙකා හා ගැටෙනා උනන්දුවීම් අවම කිරීම, වගකිවයුතුභාවය හා ආර්ථික පිරිමැසුම්භාවයයි.

ගු.ගු.සේ.ස හි යහ පාලන මූලධර්ම “යහ පාලනය සඳහා වන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර මාර්ගෝපදේශක” යන්න ඇසුරෙන් සකස් කර ඇත. එය නිකුත් කර ඇත්තේ මුදල් අමාත්‍යාංශයේ “කාණ්ඩ A” යටතේ ඇති වාණිජ පොදු ව්‍යාපාර සඳහා, පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ දෙපාර්තමේන්තුව මගිනි.

පේදය	අදාළ නීතිය	අනුගතවීම
අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය		
3.2	අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සංයුතිය	<p>සමාගම් ප්‍රකාශනයෙහි වගන්ති 71 හි දක්වා ඇති පරිදි සිවිල් ගුවන් සේවා ඇමතිවරයා විසින් අධ්‍යක්ෂකවරුන් පත් කෙරේ.</p> <p>සභාපතිවරයා ඇතුළුව අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය අධ්‍යක්ෂකවරුන් හව දෙනෙකුගෙන් සමන්විත වන අතර ඔවුන් අතුරින් තිදෙනෙකු පූර්ණ කාලීනව සේවයේ යෙදෙන විධායක අධ්‍යක්ෂකවරුන් වේ. එක් විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂකවරයෙකු මහා භාණ්ඩාගාරය මගින් පත් කෙරේ.</p> <p>කිසිදු අධ්‍යක්ෂකවරයකු සතුව අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලයේ සේවය කරන සමීප ඥාතීන් නොමැති අතර එමනිසා සිය වගකීම් ඉටු කිරීමේදී සිය ස්වාධීනත්වයට බලපෑමක් ඇති නොවේ.</p>
3.3, 3.5 සහ 3.6	අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වගකීම්	<p>අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලයේ වගකීම් ධාරිතා දෙකක් යටතේ ප්‍රකාශිතය</p> <p>නායකත්ව භූමිකාව තුල</p> <ul style="list-style-type: none"> ආයතනික මෙහෙවර සහ එය කොටස් කරුවන්ගේ සහ පරදු භාරකරුවන්ගේ අවශ්‍යතා වලට කෙතරම් දුරට සේවය කරන්නේද යන්න තීරණය කිරීම. සියළුම නෛතික සහ ව්‍යවස්ථාමය අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලන බවට වගබල ගැනීම සහ සංස්ථාපිත පනත, සාංගමික ව්‍යවස්ථාවලියට අනුකූලව මෙහෙයුම් කටයුතු කෙරෙන බවට සහතික කිරීම. කළමනාකාරීත්වය විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබීමට අවශ්‍ය ප්‍රතිපත්ති සකස් කිරීම. මහජන ප්‍රතිපත්ති අභිප්‍රායන් කලින් කලට සමාලෝචනය හා අනාගත වර්ධනය උදෙසා දීර්ගකාලීන ඉලක්ක සහ අභිප්‍රායන් සැකසීමට උපාය මාර්ගික මඟ පෙන්වීමක් ලබාදීම (ගු.ගු.සේ.ස.හි අධ්‍යක්ෂකවරු බාහිර පරිසර විශ්ලේෂණය කිරීමට සහ බාහිර සහක්‍රියා හඳුනාගැනීමට සංවිධානය කළ බුද්ධි කලමිඛන වැඩසටහන් තුලින් උපාය මාර්ගික සැලසුම් ක්‍රියාවලියට සම්බන්ධ වේ). බාධා රහිත මෙහෙයුම් ප්‍රවාහයක් සහතික කරගනු පිණිස අරමුණු සහ ඉලක්ක සැපිරීමට අවශ්‍ය මූල්‍ය අවශ්‍යතා ලබා ගැනීම තීරණය කිරීම. විධායක අධ්‍යක්ෂකවරු වාර්ෂික අයවැය අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කිරීමට පෙර අදාළ අංශ සමඟ සාකච්ඡා කිරීමට කාලය වැය කරති. ප්‍රමාණවත් වාර්තා සහ පොත් පවත්වා ගැනීම තුලින් මනා වගකිවයුතුභාවයක් තහවුරු කෙරේ. දිගුකාලීන සැලසුම් අධීක්ෂණ කිරීමේ ඒකකය, උපායමාර්ග ක්‍රියාවෙහි යෙදවීම හා දිගුකාලීන උපායමාර්ග සැසඳීමට පිහිට වූ යන්ත්‍රණයකි.

පේළිය	අදාළ නීතිය	අනුගතවීම
		<p>සිය අධීක්ෂණ භූමිකාව තුළ</p> <ul style="list-style-type: none"> අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩල ප්‍රතිපත්ති වීවා සකසන ලද ආකාරයේම ආයතනයේ සහ පොදු ජනතාවගේ යහපත උදෙසා ක්‍රියාත්මක කෙරෙන බව තහවුරු කිරීම කළමනාකරණ වාර්තා ආශ්‍රයෙන් කළමනාකාරීත්වයේ ක්‍රියාකාරකම් අධීක්ෂණය කොට කාර්යසාධනය තක්සේරු කිරීම අපේක්ෂිත තත්වයන්ගෙන් බැහැර වන අවස්ථාවන්හිදී හිසි හිවැරදි කිරීමේ ක්‍රමවේද යොදා ගනිමින් අරමුණු සපුරාගත හැකි බවට තහවුරු කිරීම හැකියාවන්ගෙන් පරිපූර්ණ පුද්ගලයින් කළමනාකරුවන් වශයෙන් පත් කොට අදාළ ක්‍රියාකාරකම් ස්වාධීනව සහ වගකීම් සහගතව සිදුකිරීමේ වාතාවරණය සකසමින් ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකාරීත්වය තුළ කණ්ඩායම් හැඟීම වර්ධනය කිරීම වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීම්දී කොටස් හිමිකරුවන් වෙත වාර්තා කිරීම/මහජන ව්‍යවසාය කමිටු රැස්වීම් වෙත සහභාගී වීම.
4.1 සහ 4.2	අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ තීරණගැනීම්	ඉහළම තීරණ ගැනීමේ යාන්ත්‍රණය වශයෙන් අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩල රැස්වීම් ක්‍රමෝපායක තීරණ ගැනීමේදී වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කරයි. අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය නිරන්තර සාකච්ඡා ඔස්සේ සාමූහිකව තීරණවලට එළඹේ.
3.7.1	සභාපති	සිවිල් ගුවන් සේවා ඇමතිවරයා විසින් පත්කෙරේ. උප සභාපතිවරයා වශයෙන් පත් කෙරුණු තැන් පටන් වසර 6කට ආසන්න කාලයක් අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලයේ සේවය කරන වර්තමාන සභාපතිවරයා අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය වෙත ගතික මෙන්ම වෘත්තීයමය ස්වභාවයකින් යුතුව නායකත්වය ලබාදෙමින් සහ උපායමාර්ගික මෙහෙයවීම් කරමින් විධායක කාර්යභාරයක් ඉටුකරයි.
3.8	සමාගම් ලේකම්	<p>සියළු අධ්‍යක්ෂකවරුන් හට අභ්‍යන්තර සහ බාහිර තොරතුරු සඳහා සාමූහිකව හෝ ස්වාධීනව වෘත්තීයමයභාවයකින් යුතුව කටයුතු කරන්නා වූ සමාගම් ලේකම්වරයා විමසිය හැක. සමාගම් ලේකම් විසින් අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩල ක්‍රියාපටිපාටීන් අනුගමනය කෙරෙන බවට තහවුරු කොට අදාළ කටයුතු සම්බන්ධ නෛතික අවශ්‍යතා පිළිබඳව මාර්ගෝපදේශ සපයනු ලබයි.</p> <p>එයට අමතරව සමාගම් ලේකම්වරයා විසින් අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩල රැස්වීම් දැනුම්දීම, රැස්වීම් වාර්තා, අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩල පත්‍රිකා සංසරණය කරමින් දැනුවත් තීරණ ගැනීම සඳහා අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලයට අවශ්‍ය හිසි ලේඛන සහ ප්‍රමාණවත් තොරතුරු සැපයීම කරනු ලබයි. අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩල තීරණ පිළිබඳ පසු විපරම්ද ලේකම් වරයා විසින් සිදුකෙරේ.</p>
වගකීම් සහගත බව		
2.2	රජය කෙරෙහි වගකීම් සහගත බව	<p>ප්‍රධාන කොටස් හිමිකරු වශයෙන් රජය වෙත අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලයෙහි සෘජු වගකීම් සහගතභාවය පහත දැක්වෙන එක් එක් ආයතන වෙත අදාළ යාන්ත්‍රණයන් යොදාගනිමින් ඉටු කෙරේ.</p> <ul style="list-style-type: none"> පාර්ලිමේන්තුව වෙත කැබිනට් ඇමතිවරුන් වෙත අදාළ ඇමතිවරයා/අමාත්‍යාංශය වෙත විගණකාධිපතිවරයා වෙත
6.3	මූල්‍යමය ප්‍රකාශනයන් සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වගකීම	ගු.ගු.සේ.ස මගින් පවත්වා ගෙන යනු ලබන මූල්‍යමය ප්‍රකාශනයන් ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන් සහ 2007 අංක 7 දරණ සමාගම් පනතට අනුකූලව සකසා ඇති බවට අධ්‍යක්ෂකවරුන් විසින් තහවුරු කෙරේ. ආශ්‍රිත ප්‍රකාශය අධ්‍යක්ෂකවරුන්ගේ වාර්තාව යටතේ දැක්වේ.

ජේදය	අදාළ නීතිය	අනුගතවීම
7 පරිච්ඡේදය - ක්‍රමවේද පාලනය සහ කමිටු		
7.1	පාලන යාන්ත්‍රණයන්	විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව විධිමත් අභ්‍යන්තර පාලන සහ අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රමවේදයක් පවත්වා ගෙන යාමට අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය වෙත සහාය දක්වන අතර අභ්‍යන්තර පාලනයන්හි ප්‍රමාණාත්මක බව සහ කාර්යක්ෂම බව වරින් වර විමර්ශනයට ලක් කෙරේ.
7.4.1	විගණන කමිටුව	විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව පිළිබඳ තොරතුරු පහතින් දැක්වේ.
7.4.3	ටෙන්ඩර් මණ්ඩලය (TB)	<p>සියළුම තාණ්ඩු හා සේවාවන් මිලදී ගැනීමේදී රජයේ ටෙන්ඩර් පටිපාටි මාර්ගෝපදේශයන්ට අනුගතවීම මගින් දූෂණය සඳහා පවතින ඉඩකඩ අවම කෙරෙන අතර සම්බන්ධිත පාර්ශවයන් සමඟ කෙරෙන ගනුදෙනුවලදී අහිමතයන් පිළිබඳ ගැටුම්ද විමසීම් මගහැරේ. එසේම මිල දී ගැනීම් හා සම්බන්ධයෙන් බලපවත්වන නීති පහත දැක්වේ.</p> <p>අයිතමයේ වටිනාකම මත පදනම්ව/නිර්දේශ මත ගිවිසුම ප්‍රදානය කිරීම/නිර්ණය කිරීම අදාළ ටෙන්ඩර් මණ්ඩලය වෙතින් විමසීමෙන් සිදුකෙරේ</p> <p>එකිනෙකට වෙනස් කාණ්ඩයන්හි මිලදී ගැනීමේ කමිටුවල අධිකාරීත්ව සීමාවන් පහත දැක්වේ</p> <p>රු. මිලියන 1 - මිලියන 5 - TB 2</p> <p>රු. මිලියන 5 - මිලියන 50 - TB 1</p> <p>රු. මිලියන 50 - මිලියන 100 - MPC (අමාත්‍යාංශය මගින් පත් කරන ලද මිලදී ගැනීමේ කමිටුව)</p> <p>රු. මිලියන 100 ට ඉහළ CAPC (කැබිනට් මණ්ඩලය මගින් පත් කරන ලද මිලදී ගැනීමේ කමිටුව)</p> <p>(<රු.100,000 අංශ ප්‍රධානියා විසින්ද රු.100,000 සිට රු මිලියනය දක්වා සභාපතිවරයා විසින්ද අනුමත කෙරේ)</p>
පරදුහාරකරුවන් සමග සබඳතාවය		
	සමාගම් සහ නියාමන ආයතනයන්	සමාගම මගින් ප්‍රධාන කොටස්හිමිකරු වශයෙන් රජයද ඇතුළුව සියළුම නීත්‍යානුකූල පරදුහාරකරුවන් සහ වෙනත් ව්‍යවස්ථාපිත ආයතන, සේවකයින්, ගුවන් තොටුපළ භාවිත කරන්නන් (ගුවන් සේවාවන්, ගුවන් මගීන් සහ ගුවන් තොටුපළ තුළ ව්‍යාපාර පවත්වාගෙන යන ව්‍යාපාරික ප්‍රජාව) සැපයුම්කරුවන්, වෙනත් සේවා සම්පාදකයින් සහ සමස්ත ප්‍රජාව යන වෙනත් පාර්ශවකරුවන් වෙත පවතින වගකීම් හඳුනාගැනේ.
	සේවකයින්	සමාගමෙහි දර්ශනය, වටිනාකම්, ආයතනික අරමුණු සියළුම සේවකයින් වෙත සන්නිවේදනය කරනු ලබන අතර, ඒකක ගත අරමුණු ඒකරාශී කරමින් සමාගමෙහි අරමුණු ඉටුකර ගැනීම උදෙසා ඒක පුද්ගල අරමුණුද ගැලපෙන මට්ටම් වලින් ආයතනයේ සේවකයින් ආයතනයේ මෙහෙයුම් හා මූල්‍ය කාර්ය සාධනයේ සැබෑ තත්වය පිළිබඳ යාවත්කාලීන කරනු ලැබේ. සේවකයින්ගේ මූලික මිනිස් අවශ්‍යතා ඉටුකරගැනීමට ඇති බාධා ඉවත්කරමින් සියළු සේවකයින් හට තරඟකාරී වේතන පැකේජයක් හා පිළිගතහැකි සුභසාධන මිනුම් සමඟින් සුරක්ෂිතව වැඩ කිරීමේ පරිසරයක් උදාකරදී ඇත.
	පරිසරය	අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය පරිසර තිරසාරත්වය වෙනුවෙන් කැප වී ක්‍රියා කරන අතර පරිසර පද්ධතිය රැකගැනීම සඳහා නිර්දේශිත සම්මතයන්ට අනුගත වේ. සමාගම මගින් අනුගමනය කරනු ලබන ක්‍රියාකාරකම් තිරසාරත්ව කළමනාකරණය යටතේ දැක්වේ.

යහ පාලනය

විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව (AMC)

19/11/1999 දින දරණ භාණ්ඩාගාර චක්‍රලේඛ අංක PF/PE 3 ප්‍රකාරව ස්ථාපනය කොට ඇති විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව මගින් අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය වෙත සහාය දැක්වේ. මෙම කමිටුව අධිකාරීත්ව විෂය පථය නිර්වචනය කරන්නා වූ විමර්ශන කොන්දේසි (TOR) මගින් දැක්වනු ලැබ ඇති විශේෂිත වගකීම් සඳහා යෙදවුනු විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂකවරුන්ගෙන් සමන්විත වේ. මේ අතරට අභ්‍යන්තර විගණන ඒකකයෙහි වගකීම් නිර්ණය කිරීම සහ වාර්ෂික විගණන සැලසුම් විමර්ශනය, අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රමවේදයන් අධීක්ෂණය හා ඇගයීම, නිරන්තරව කාල අන්තරයන්හිදී කාර්යසාධනය තක්සේරු කරමින් පිරිවැය ඵලදායිතාවය වර්ධනය කොට අපතේ යාම් අවම කරගැනීමද අයත් වේ. වෙනත් වගකීම් වනුයේ බාහිර විගණකවරුන් සමග සම්බන්ධ වී විගණකාධිපතිවරයා සහ බාහිර විගණකවරුන් විසින් නිකුත් කරන ලද කළමනාකරණ ලිපි පිළිබඳ වාර්තා කිරීම, ව්‍යවස්ථාවන්, රෙගුලාසි, හිඟ සහ චක්‍රලේඛ කෙරෙහි අනුගතවීම් පරීක්ෂා කිරීම, ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන් සමග අනුගතතාවය තහවුරු කිරීම පිණිස මූල්‍යමය ප්‍රකාශන විමර්ශනය සහ රාජ්‍ය ව්‍යවසාය කමිටුවෙහි නිර්දේශ ක්‍රියාවට නැංවීම ඇගයීමයි.

කමිටුව වෙත තීරණ ගැනීමේ අධිකාරීත්වයක් නොමැති විශේෂිත කරුණුවලදී අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩල අනුමැතිය සඳහා වාර්තාවක් අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය වෙත ලැබෙන අතර එහිදී අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලයේ අනුමැතිය සඳහා වන නිර්දේශ විශේෂ කොට දැක්වේ. මෙම කමිටුවෙහි සභාපතිවරයා කමිටු රැස්වීම්වල ප්‍රතිඵල සම්බන්ධයෙන් අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය වෙත වාර්තා කරන අතර අදාළ තීරණ අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩල කමිටු රැස්වීම් වාර්තාවල ඇතුළත් කෙරේ.

විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂකවරුන් තිදෙනෙකුගෙන්, සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රධාන ගණකාධිකාරීවරයාගෙන්, අභ්‍යන්තර විගණන සහ තත්ව පාලන ප්‍රධානියාගෙන් සමන්විත වේ. විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂකවරුන් වන ආචාර්ය ඩී. එස්. ජයවීර (සභාපති) ජේ. ආර්. යු ද සිල්වා සහ යෝගා පෙරේරා යන මහත්වරුන් අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය විසින් පත් කෙරුණු අතර විමර්ශනයට ලක් වන කාල පරිච්ඡේදය තුළ මෙම කමිටුවෙහි සේවය කළහ. විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටු රැස්වීම් තුන් වරක් වසර තුළදී පැවැත්වුණු අතර ඒ සඳහා සාමාජිකයින්ගේ පැමිණීම පහත දැක්වෙන වගුවෙහි ඉදිරිපත් කෙරේ.

ප්‍රධාන කොටස් හිමිකරු වශයෙන් රජය කෙරෙහි වගකීම් සහගත බව

පූර්ණ රාජ්‍ය හිමිකාරීත්වය සහිත සමාගමක් වශයෙන් රජය කෙරෙහි වන වගකීම් සහගතබව පහත දැක්වෙන යාන්ත්‍රණය ඔස්සේ සපුරාලනු ලැබේ.

පාර්ලිමේන්තුව

2002 මැයි 24 දිනැති PE/PF 21 භාණ්ඩාගාර චක්‍රලේඛය අනුව සමාගමෙහි වාර්ෂික වාර්තා මූල්‍යමය වර්ෂය අවසන් වීමෙන් දින 150කට පෙරාතුව විමර්ශනය සඳහා පාර්ලිමේන්තුවේ සභාගත කළ යුතු වේ.

රාජ්‍ය ව්‍යවසාය කමිටුව

සමාගම මගින් කොතෙක් දුරට කාර්යසාධන ඉලක්ක සපුරාලන්නේද සහ සමාජ වගකීම් ඉටුකරන්නේද යන්න ඇගයීම සඳහා පාර්ලිමේන්තු රාජ්‍ය ව්‍යවසාය කමිටුව ස්ථාපනය කොට ඇත. රාජ්‍ය ව්‍යවසාය කමිටුවෙන් කැඳවීමක් ලද විට සභාපති, අධ්‍යක්ෂකවරු, ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරුවන් සහ ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරියා ලෙස අමාත්‍යාංශ ලේකම්වරයා අදාළ විමර්ශනයන්ට සහභාගී වී සමාගමෙහි ක්‍රියාකාරකම් සම්බන්ධ ගැටළු සහගත තත්වයන් වෙතොත් ඒ සඳහා පිළිතුරු ලබාදිය යුතු වේ. වසර තුළදී කිසිදු රාජ්‍ය ව්‍යවසාය කමිටු රැස්වීමක් නොපැවැත්විණි.

පාර්ලිමේන්තු උපදේශන කමිටුව (PCC)

ගුවන් සේවා පිළිබඳ පාර්ලිමේන්තු උපදේශන කමිටුවට (PCC), සමාගමෙහි මෙහෙයුම් සම්බන්ධ අභිමතයන් හෝ ගැටළු සහගත තත්වයන් නිරාකරණය කරගැනීම සඳහා අදාළ කමිටුවෙහි රැස්වීම් වලට සහභාගී වන ලෙස සභාපතිවරයා, අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩල සහ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරුවන්ගෙන් ඉල්ලා සිටීමේ බලය පවතී. විමර්ශනයට ලක් වන වසර තුළ පාර්ලිමේන්තු උපදේශන කමිටු රැස්වීම් දෙකක් පැවැත්විණි.

මුදල් අමාත්‍යවරයා / මහා භාණ්ඩාගාරය

මුදල් අමාත්‍යවරයා හෝ ඔහු වෙනුවෙන් මහා භාණ්ඩාගාරය රාජ්‍ය ව්‍යවසායයන්ද ඇතුළුව රාජ්‍ය අංශයේ මූල්‍යමය විනය පිළිබඳව වගකිව යුතු වේ. කාර්යසාධනය අධීක්ෂණය, ව්‍යවස්ථාව, හිතරිති සහ රෙගුලාසි කෙරෙහි අනුගතවීම් තහවුරු කිරීම සහ ඕනෑම ගැටළු සහගත තත්වයක් මුදල් අමාත්‍යවරයා වෙත වාර්තා කිරීම සඳහා අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය වෙත භාණ්ඩාගාර නියෝජිතයකු පත් කෙරේ.

විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටු සාමාජිකයාගේ නම	දරන නිලය		පැමිණීම
	ගු.ගු.සේ.ස	විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව	
ආචාර්ය ඩී. එස්. ජයවීර මයා	අධ්‍යක්ෂ/භාණ්ඩාගාර නියෝජිත (මුදල් අමාත්‍යාංශය)	සභාපති	3/3
ජේ. ආර්. යු ද සිල්වා මයා	අධ්‍යක්ෂ	සාමාජික	3/3
යෝගා පෙරේරා මයා	අධ්‍යක්ෂ	සාමාජික	3/3
එස්. එම්. චන්ද්‍රපාල මයා	ප්‍රධාන ගණකාධිකාරී - (ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය)	සාමාජික	3/3
සී. චන්තිගම මයා	අභ්‍යන්තර විගණන සහ තත්ව පාලන ප්‍රධානි	සාමාජික/ කැඳවුම්කරු	3/3

විමර්ශනයට ලක් වන වසර තුළදී ඕ එස් ජයවීර මහතා භාණ්ඩාගාර නියෝජිත වශයෙන් කටයුතු කළේය.

රාජ්‍ය ව්‍යවසායනීය මූල්‍යමය කළමනාකරණය අධීක්ෂණය සහ පාලනය කිරීමේ වගකීම මහා භාණ්ඩාගාරයේ රාජ්‍ය ව්‍යවසාය දෙපාර්තමේන්තුව යටතේ පවතී.

සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය

සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශ ලේකම්වරයා ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරියා වශයෙන් සමාගමෙහි මූල්‍ය පරිපාලනය සහ කළමනාකරණය පිළිබඳව රජයට වගකිව යුතු වන අතර මෙහිදී පහත දැක්වෙන කරුණු අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය සමග නිරන්තර විමර්ශනයකට ලක් කළ යුතු වේ.

- 1 ආයතනික සැලසුම සහ ප්‍රතිපාදන සැලසුම්
- 2 වර්තමාන වසරේ භෞතික සහ මූල්‍යමය කාර්යසාධනය
- 3 සමාගම සහ ගිණුම් සම්බන්ධ කළමනාකරණ පත්‍රිකාව
- 4 වසර තුළදී සිදුකරන ලද සංවර්ධන ක්‍රියාකාරකම්
- 5 රාජ්‍ය ව්‍යවසාය කමිටුවේදී පැන නගින ගැටළු

අවදානම් කළමනාකරණය

අවදානම් කළමනාකරණය

ශ්‍රී ලංකා රජයේ ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සම්පාදකයා වශයෙන් රටෙහි ගුවන්තොටුපල ක්‍රියාවලියක් වන බ.ජා.ග., ම.රා.ජා.ග. සහ රත්මලාන ගුවන්තොටුපල කළමනාකරණය හා සංවර්ධනය සඳහා දායක වේ. ග.ග.සේ.ස. එහි මෙහෙයුම් සහ මූල්‍යමය කාර්යසාධනයට තර්ජන එල්ල කරන්නා වූ අවදානම් වලට පමණක් නොව සමස්ථ දේශයේම ප්‍රතිරූපයට හානිවිය හැකි අවදානම් වලටද උර දෙයි.

ග.ග.සේ.ස. වසර ගණනාවක් මුළුල්ලෙහි තිරසාර පැවැත්ම සඳහා කළමනාකරණ ක්‍රියාවලියක් නිර්මාණය කර ඇති අතර අනාගතයේ දී මතු වීමට ඉඩ ඇති ගැටළු කල්තබා හඳුනාගැනීම හා ඒවාට ප්‍රතිකර්ම යෙදීම ද අප විසින් කළ යුතු වේ.

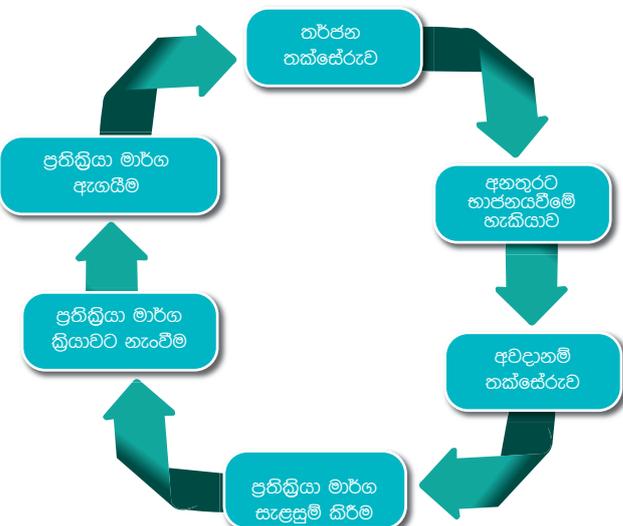
ගුවන් යානා, මගීන් සහ ගුවන් ගත භෞතාර හිමිවරුන්ට කවරක් වුවද ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් යානා තොරතුරු කලාපය හරහා යාමේදී එහි වගකීම ග.ග.සේ.ස. සීමාවට යටත්වේ. මෙම සන්දර්භය තුළ තර්ජනයන්ට ලක්විය හැකි ප්‍රධාන මෙහෙයුම් ක්ෂේත්‍ර සහ පුළුල් ප්‍රේක්ෂාවලියක් වූ ගුවන්තරණ වත්කම් රැසක් පහත දැක්වෙන අයුරින් හඳුනාගැනීමට හැකිය.

- ගුවන් තොටුපල / ගුවන් සේවා / ගුවන් භාණ්ඩ ගණුදෙනුකරුවන්
- ගුවන් තොටුපල / ගුවන් සේවා / කර්මාන්ත සේවකයින්
- ගුවන් තොටුපල සහ ගුවන් සේවා පාර්ශවකරුවන්
- සමාගමට හිමි දේපල (උදා:- ගුවන් සේවා කාර්යාල)
- බුද්ධිමය දේපල
- ගුවන් තොටුපල සහ ගුවන් සේවා කොන්ත්‍රාත්කරුවන් (උදා: ගොඩබිම් හැසිරවීම් නියෝජිතයන්)
- ස්පෘශ්‍ය (උදා:- ගුවන් තොටුපල පහසුකම්) සහ අස්පෘශ්‍ය වත්කම් (උදා:- ප්‍රතිරූපය)

අපගේ අවදානම් කළමනාකරණ ප්‍රතිපත්තියේ පාදක වූ වටිනාකම් වනුයේ කාලෝචිත, ප්‍රමාණවත් මැදිහත් වීම සහ නිවැරදි තක්සේරුව වේ.

විඛ්‍යවීන් අවදානම යනු තර්ජන හා අනතුරට භාජනය වීමට ඇති ඉඩකඩෙහි එකතුවක සෘජු ප්‍රතිඵලයක් වන හෙයින් තර්ජනය සහ අනතුරට භාජනය වීමට ඇති හැකියාව තක්සේරුව අපගේ අවදානම් කළමනාකරණ වක්‍රයේ ප්‍රධාන සංරචකයන් වන අතර එය පහත දැක්වෙන අයුරින් ඉදිරිපත් කළ හැකිය.

අවදානම් කළමනාකරණ වක්‍රය



අපගේ සමාගම විසින් මුහුණ පා ඇති හඳුනාගත් තර්ජන තක්සේරු කළ හැකි තත්වයක අප සිටින අතර අපගේ ක්‍රියාකාරීත්වය සිදුවන පරිසරයේ වැඩෙන සංකීර්ණතාවය හා ප්‍රවේනිකත්වය වන්නා වූ පසුබිමක වන හෙයින් නව හා අලුතින් උද්ගතවිය හැකි අවදානම් වල මාර්ගය සහ නියෝජනය නිරන්තරව සුපරීක්ෂාකාරීව සිටීම අත්‍යවශ්‍ය වේ.

ගු.ගු.සේ.ස. මගින් අපගේ අවදානම් නිරාවරණය අවමකර ගැනීම සඳහා යොදා ගන්නාලද ප්‍රතික්‍රියා මාර්ග පහත දැක්වේ.

කර්මාන්තයෙහි/රටෙහි අවදානම්
<p>අවදානම් පිලිබඳ විස්තරය / ස්වභාවය</p> <ul style="list-style-type: none"> • ගුවන් ගමන් පරිමා වර්ධන අනුපාතය ගු.ගු.සේ.ස. හි ව්‍යාපාරික මෙහෙයුම් ගුවන් ගමන් ධාරිතාව සහ එහි වර්ධනය මත රඳා පවතින අතර පහසුවෙන් වෙනස්කම් වලට ගොදුරුවන හා කාලය අනුව උච්චාවචනය වන දේශයේ සංචාරක කර්මාන්ත මත බොහෝ දුරට රැදී පවතියි. ගු.ගු.සේ.ස. හි ප්‍රධාන ආදායම් මාර්ගය වන්නේ ගුවන් තොටුපළ භාවිත කරන මගීන්, ගුවන් සේවා අනුග්‍රාහකයින් සහ දේපළ කුලියට භාවිත කරන්නන්ගෙන් ලැබෙන ආදායමයි. ගු.ගු.සේ.ස. හි ගුවන් තොටුපළ ආශ්‍රිත ගුවන් ගමන් ධාරිතාව සහ මගීන් සංඛ්‍යාව තේතු රාශියක් මත රඳාපවතින අතර සමස්ථ ව්‍යාපාරික තත්වයන්, ආර්ථික තත්වය, රටෙහි සෞඛ්‍ය සහ දේශපාලන වාතාවරණය, ලොව/කලාපීය සෛසු රටවල් සමග සැසඳීමේදී සංචාරක ගමනාන්තයක් වශයෙන් දිවයිනේ තිබෙන ආකර්ෂණීය බව ගු.ගු.සේ.ස. හි ගුවන් තොටුපළවල ධාරිතාව සහ ඒවායේ යටිතල පහසුකම් ඇතුළු සාධක රැසක් මත රඳා පවතී. <p>ප්‍රතික්‍රියා මාර්ග</p> <ul style="list-style-type: none"> • ගු.ගු.සේ.ස. ඉහත අවදානම් සාධක වලින් බොහෝමයක් පාලනය කිරීමට අපොහොසත්ය. යම් ආදායම් මූලාශ්‍රයක් ගුවන් ගමන් ධාරිතාව මත රඳා නොපවතින අවස්ථාවන්හිදී පමණක් මෙහිදී යම් සහනයක් ලැබේ.
<p>අවදානම් පිලිබඳ විස්තරය / ස්වභාවය</p> <ul style="list-style-type: none"> • ගුවන් සේවා වත්කම් වෙත අලාභ හෝ හානිවීම් <p>ප්‍රතික්‍රියා මාර්ග</p> <p>නිසි ආරක්ෂණ සහ ගිනි නිවාරණ පියවරවලට අමතරව හදිසි අවස්ථා සැලසුම් පෙරහුරු නිරන්තරයෙන් සිදු කෙරේ. රක්ෂණ ඔප්පු ඔස්සේ තෙවන පාර්ශවයන් වෙත අවදානම පැවරීම අනිවාර්ය පරිචයක් වශයෙන් සැලකේ.</p>
<p>අවදානම් පිලිබඳ විස්තරය / ස්වභාවය</p> <ul style="list-style-type: none"> • දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සඳහා වෙළඳපොල වර්ධන අවදානම <p>නවතම ගුවන් තොටුපළක් හැමට්ටම සේවදායක පදනම සම්බන්ධ අවදානම්වලට ලක්වේ. ම.රා.ජා.ගු. සඳහා මෙම සාමාන්‍ය රීතිය විශේෂත්වයක් නොගනී.</p> <p>ප්‍රතික්‍රියා මාර්ග</p> <p>ගු.ගු.සේ.ස. හි අළුතින් ස්ථාපනය කළ අලෙවි අංශය ආරම්භයේ සිටම ම.රා.ජා.ගු සඳහා වෙළඳපොළ විභවයන් හඳුනාගැනීම සහ පුළුල් කිරීම කෙරෙහි මුළුමුනින්ම අවධානය යොමු කළේය. වසර තුළදී (විවිධ පරිදි භාරකරුවන්ගේ රුචිකම් පෙලගැස්වීමට අවශ්‍ය වූ අතර මේ සඳහා) පරිශ්‍ර වාර්තාවන් සහ සාකච්ඡා රැසක් පැවැත්විණි. සංචාරක හා ගුවන්සේවා පර්ෂදයේ සංවිධාන සමඟ සාමූහිකව සිදුකරන ලද ප්‍රවර්ධන කාර්යයන්ට අමතරව අවස්ථා විශ්ලේෂණය සහ පුරෝකථන, ගුවන් ගමන් වාර සහ ගුවන් මාර්ග පුරෝකථන, මගී උත්පාදක පෙදෙස් විශ්ලේෂණ ක්‍රමවේද ආදී වැදගත් පියවර රැසක් අලෙවි කණ්ඩායම විසින් වසර තුළ දී ක්‍රියාවට නංවනු ලැබිණි.</p>
නීතිමය අවදානම්
<p>අවදානම් පිලිබඳ විස්තරය / ස්වභාවය</p> <ul style="list-style-type: none"> • බ.ජා.ගු., ම.රා.ජා.ගු. සහ රත්මලාන ගුවන් තොටුපළ භාවිත කරන මගීන්ට සිදුවන මරණ/හානිවීම් ආශ්‍රිත අවදානම <p>ප්‍රතික්‍රියා මාර්ග</p> <ul style="list-style-type: none"> • පර්යන්ත ගොඩනැගිලිවල සහ අවට ප්‍රදේශයන්හි සිදුවිය හැකි හදිසි අනතුරු ආවරණය කිරීම සඳහා වගකීම් රක්ෂණ සැලසුමක් හඳුන්වාදෙන ලදී. මෙම මහජන වගකීම් රක්ෂණ සැලසුම ගුවන් සේවා මෙහෙයුම්කරුවන්, තීරුබදු රහිත සාප්පු සහ අනෙකුත් සහනලාභීන් සමඟ වන ගිවිසුම්වලදී අනිවාර්ය වන අතර එමගින් ඔවුන්ගේ ගිවිසුම්ගත ප්‍රදේශවල තෙවන පාර්ශවයන් ආශ්‍රිත මරණ/හානිවීම් සම්බන්ධ නීතිමය අවදානම් ආවරණය කෙරේ. ගු.ගු.සේ.ස. සමඟ ගිවිසුම්වලට එළඹීමේදී සියළුම කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් බාරදිය යුතු "කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ සියළු අවදානම් රක්ෂණ ප්‍රතිපත්ති" සැලසුම ගුවන් තොටුපළ ඇතුළත සිදුකෙරෙන ඉදිකිරීම් ආශ්‍රිත අවදානම් ආවරණය කිරීමේ ක්‍රමයකි. • අපගේ සියලුම ගිවිසුම්තුලු නීතිමය හෝ බේරුම්කරණයට පෙර සුහදව විසඳාගැනීමේ හැකියාව සොයාබැලිය යුතු යැයි ප්‍රතිපාදනයක් ඇතුළත් කර තිබේ. නීතිමය අවදානම් සම්බන්ධ ඉහළ වියදම් අවම කිරීම සඳහා මෙම වගන්තිය ඇතුළත් කරනු ලැබිණි.

අවදානම් කළමනාකරණය

අවදානම් පිලිබඳ විස්තරය / ස්වභාවය

- පාරිසරික ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල නොවීම

ප්‍රතික්‍රියා මාර්ග

- ප්‍රදේශයට අදාළ පරිසර ආරක්ෂණ නීති, සමහර නීතිමය අවදානම්වලට හේතු විය හැක. මේ හා සම්බන්ධයෙන් මුහුණ දීමට සිදුවිය හැකි අවදානම්වලට මුහුණ දීමට ගන්නා ප්‍රතික්‍රියා මාර්ග තීරණාත්මක කළමනාකරණය යටතේ පැහැදිලි කර ඇති අතර ගු.ගු.සේ.ස. මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය මගින් නියම කොට ඇති පාරිසරික ප්‍රමිතීන්ට අනුගතවීම සඳහා කටයුතු කරයි. දේශීය පුරවැසියන්ගේ මැදිහත්වීමේ ක්‍රියාවලියට සම්බන්ධවීම තුලින් සහ අසල්වැසි උපදේශනාත්මක කමිටු මගින් තොරතුරු හුවමාරු කිරීම සිදුකෙරේ.

මෙහෙයුම් අවදානම්

අවදානම් පිලිබඳ විස්තරය / ස්වභාවය

- පරිගණක පද්ධති වෙත හිතාමතා කරනු ලබන හානි සහ අවදානම්

ප්‍රතික්‍රියා මාර්ග

- අනවශ්‍ය අතපෙවීම් සහ වයිරස් මගින් අපේ රහස්‍ය, සංවේදී හා ආරක්ෂාව සම්බන්ධ තොරතුරු වලට සිදුකළ හැකි හානිවලට වරෙන්ඩ සමාගම තුළ ප්‍රබල හිතකඩන තාක්ෂණයක් පවතී. අනවශ්‍ය අතපෙවීම් වැලැක්වීම සහ පද්ධතිය නීති විරෝධී මැදිහත් වීම් වලින් ආරක්ෂා කිරීමට අමතරව ජාල ප්‍රවේශ පාලන, අයුතු ඇතුල්වීම් සහ අනාවරණය සඳහා විශේෂ අවධානයක් යොමු කරමින් සහතික කිරීමේ උසස් පාලන පද්ධතියක් ක්‍රියාත්මකවේ.

අවදානම් පිලිබඳ විස්තරය / ස්වභාවය

- ඥාතන ප්‍රාග්ධන ආයෝජන හේතුවෙන් ඉහල මට්ටමේ මෙහෙයුම් තෝලනයකට නිරාවරණයවීම.

ප්‍රතික්‍රියා මාර්ග

- සියලුම ප්‍රධානපෙළේ ආයෝජන තීරණ සිදුකෙරෙනුයේ ව්‍යාපෘති ශක්‍යතා අධ්‍යයනයකින් අනතුරුවය. එහිදී ආයෝජන ආපසු ලැබීමේ මුදල් ප්‍රවාහ (CFROI) ශුද්ධ වර්තමාන අගය (NPV) ආර්ථික වටිනාකම් එකතුව (EVA) සහ අත්‍යන්තර ප්‍රතිලාභ අනුපාතය (IRR) වැනි විශාල ලෙස භාවිතා වන ක්‍රමවේද යොදාගනී.
- වාර්ෂික අයවැය සකස් කිරීමේ ක්‍රියාවලිය තුලින් ප්‍රාග්ධනය සීමා කිරීම හෝ වෙනත් වචන වලින් කිවහොත් ප්‍රාග්ධන වත්කම් හෝ ව්‍යාපෘති වල අයෝජනය සීමාකර එමගින් ද්‍රවශීලතා මට්ටමක් හා ප්‍රමාණවත් මූල්‍ය උත්තෝලනයක් දිගුකාලීන ව්‍යාපෘති සඳහා සැලසුම් කෙරේ. මෙහිදී ප්‍රාග්ධන සීමා කිරීමේ ක්‍රියාවලියේ දී ප්‍රමුඛතාව තීරණය කරනු ලබන්නේ යෝජිත ප්‍රාග්ධන වත්කමේ හෝ ව්‍යාපෘතියේ අවදානම් ස්වභාවය සහ ව්‍යාපාරික වැදගත්කම සැලකිල්ලට ගනිමිනි. ද්‍රවශීලතාව සහ තෝලන අනුපාතය මත ගු.ගු.සේ.ස. හි විද්‍යුත්වල සීමාව තීරණය වන අතර මෙම ඉහල සීමාව ඉක්මවූ අනෙකුත් ව්‍යාපෘති සඳහා අරමුදල් බාහිර ප්‍රභවයන් මගින් සොයාගනු ලබයි.

අවදානම් පිලිබඳ විස්තරය / ස්වභාවය

- වංචා, අත්‍යන්තර පාලන ක්‍රියාවලි සහ ක්‍රියාපටිපාටීන්ගේ බිඳවැටීම

ප්‍රතික්‍රියා මාර්ග

- ප්‍රමිති කරන ලද මූල්‍ය ක්‍රියාමාර්ග සහ ISO සහතිකලත් තත්ව කළමනාකරණ පද්ධති විගණන ආදිය භාවිත කරමින් ප්‍රබල අත්‍යන්තර පාලන පද්ධතියක් සමාගම අනුගමනය කරයි.
- අත්‍යන්තර විගණන හා තත්ව සහතික අංශය මගින් පුනරාවර්ථවී සමාලෝචනයක් සහ වලදායි අත්‍යන්තර පාලනයන් ක්‍රියාත්මක කරන අතර ආයතනයේ අත්‍යන්තර කණ්ඩායම් මගින් ආයතනය ඇතුළත නිරන්තර කළමනාකරණ විගණනයන් සිදු කරනු ලැබේ.

අවදානම් පිලිබඳ විස්තරය / ස්වභාවය

- පද්ධති බිඳවැටීම්

ප්‍රතික්‍රියා මාර්ග

- පද්ධති බිඳවැටීම් වැළැක්වීම සහ අවම කිරීම සඳහා පූර්ව අධීක්ෂණ යාන්ත්‍රණයන් මෙන්ම පශ්චාත් අධීක්ෂණ හා හඳුනාගැනීම් පද්ධති ද භාවිතා කෙරේ. මෙහිදී මධ්‍යම දෝෂ අධීක්ෂණ පද්ධතිය, පවතින තත්වය, දෝෂ ප්‍රස්ථාරක මාර්ග යෙන් විදනා දක්වමින් අනාගත බිඳවැටීම් පිළිබඳ අනතුරු හඟවන්නා වූ පූර්ව අධීක්ෂණ පද්ධතියක් වේ. දෝෂ ක්ෂණිකව සොයාගැනීමත් සමඟ අලාභ හානිය අවම කිරීම සඳහා ගිනි අනාවරණ පද්ධති සහ අවිනිශ්චිත තත්වයන් සඳහා වන සැලසුම් ස්ථාපිත කර ඇත.
- ගුවන් තොටුපළ හි දත්ත මධ්‍යස්ථානය ජාලගත අතාත්විකරණය, සේවාදායක අතාත්විකරණය සහ ඒකාබද්ධ සහ ගබඩා කිරීමේ අතාත්විකරණය වැනි නවීන තාක්ෂණයන්ගෙන් සමන්විත වෙයි.
- කටුනායක බ.ජා.ගු. හි ආපදා ප්‍රතිසාධන (DR) මධ්‍යස්ථානය මගින් තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධතිවල යන්ත්‍ර අක්‍රිය කාලයන් අවමකර එමගින් ගු.ගු.සේ.ස. වර්තමාන ආපදා මගහරවා ගැනීමේ මධ්‍යස්ථානයේ සැකැස්ම අනාගතයේදී මහින්ද රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සඳහාද නම්‍යශීලීව යොදා ගැනෙනු ඇත.

අවදානම් පිලිබඳ විස්තරය / ස්වභාවය

- බ.ජා.ගු. හි උපයෝගිතා සේවා වෙත සිදුවන බාධාවන්

ප්‍රතික්‍රියා මාර්ග

- බ.ජා.ගු. හට අඩන්ඩි ජල සැපයුම් පද්ධතියක් තහවුරු කිරීම සඳහා ප්‍රධාන ජල සැපයුම් පද්ධතිය මත විශාල ලෙස රඳා පැවතීම අවමකර අමතර නළ ලීම් මගින් භූගත ජල අස්වැන්න නෙළා ගැනීම වැඩි දියුණු කර ඇත.
- විදුලිය ඇහැනිවීමකදී යොදා ගැනීම සඳහා ප්‍රමාණවත් සහ අවශ්‍ය ධාරිතාවයෙන් යුත් විදුලිජනක යන්ත්‍ර උපස්ථ සැලැස්මක් ලෙස සේවයේ යොදවා ඇත.

ආරක්ෂක අවදානම

අවදානම් පිලිබඳ විස්තරය / ස්වභාවය

- ගෝලීය ත්‍රස්තවාදය, මත්ද්‍රව්‍ය ජාවාරම, අන්තරායකර ද්‍රව සහ ඝන ද්‍රව්‍ය, නිරෝධානය නොකළ සතුන් සහ පැල වර්ග, නොහික්මුණු මගීන්, නීති විරෝධී භාණ්ඩ සහ ගනුදෙනුකරුවන්ට ඔත්තු ඇල්ලීම ගුවන්සේවා ආරක්ෂාව සම්බන්ධ අවදානම් වේ.

ප්‍රතික්‍රියා මාර්ග

- ගු.ගු.සේ.ස. හි ගුවන් තොටුපළ ආරක්ෂකයින් විසින් රේගුව, ආගමන හා විගමන, ගුවන් හමුදාව සහ පොලීසිය යන අභ්‍යන්තර සුපරීක්ෂක සම්පත් සමඟ සහයෝගයෙන් ක්‍රියාකර ඉහත සිදුවීම් අවම කරගැනීමට ක්‍රියාකරයි.

අවදානම් පිලිබඳ විස්තරය / ස්වභාවය

- මිලදී ගැනීම් ආශ්‍රිත අවදානම

ප්‍රතික්‍රියා මාර්ග

- නිතර සිදුවන අවදානම් බෙහොමයකට නිරාවරණයවීම මගහරවා ගැනීම සඳහා මිලදී ගැනීමේ ටෙන්ඩර් ක්‍රියා පටිපාටි දැඩි ලෙස පිළිපැදීම සිදුකෙරේ.
- අප සමග ව්‍යාපාරික කටයුතු සිදුකිරීමට සැපයුම්කරුවන් සතු හැකියාව අප විසින් පත්කරනු ලබන තාක්ෂණික අගැයීම් කමිටු මගින් හරස් පරීක්ෂණය කර ඇගයීමට ලක්කරනුයේ ඔවුන් විසින් ඉදිරිපත් කර ඇති මිල නිර්දේෂ හැවත පරීක්ෂාකිරීම මෙන්ම වෙළඳපොල සමීක්ෂණ වෙතින් ලබාගන්නා ස්වාධීන දත්ත මගින් ඔවුන් ඉදිරිපත් කර ඇති කරුණුවල සත්‍යතාව පරීක්ෂා කිරීම මගිනි. අඩණ්ඩි සැපයුමක් සහතික කරගැනීම සඳහා අප විසින් ඔවුන්ගේ පද්ධති, ක්‍රියාවලීන්, මූලාශ්‍රයන් සහ පරිසරයෙන් ඔවුන්ට සහ ඔවුන්ගෙන් පරිසරයට සිදුවන බලපෑම පරීක්ෂා කරනු ලැබේ. එමෙන්ම නිසි කලට සේවා ලබාදීම, අනුකූලතාව, තිරසාරත්වය සහ සැපයුම්කරුවන්ගේ මූල්‍යමය ස්ථාවරත්වයද සැලකිල්ලට ගැනේ. අපගේ අපේක්ෂාවන් ටෙන්ඩර් පත්‍රිකාවන්හි පැහැදිලිව දැක්වෙන අතර වැඩි විනිවිද භාවයක් අත්කරගනුවස් අප විසින් වගන්ති සහ කොන්දේසි ඇතුළත් කර ඇත. බාහිර පාර්ශවයන්ට භාරදීම, අඩණ්ඩි සැපයුම, නිසි කල බෙදාහැරීම සහ අලෙවියෙන් පසු සේවාවන් සම්බන්ධ අවදානම් පාලනය කිරීම සඳහා ප්‍රමුඛත්වය ගනු ලබන විධික්‍රමය කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් වේ.
- අවශ්‍යතාවය පිරිමැසිය හැකි පාරිභෝගිකයන් සහ සැපයුම්කරුවන් සුදුසුකම් ලබා අපගේ අභ්‍යන්තර හා බාහිර සැපයුම් ජාලයේ කොටස්කරුවකු ලෙස ප්‍රදානය ලැබූ විගස, සැපයුම්කරුවන් තම කාර්ය නොකර සිටීමේ අවධානම ආවරණය කිරීම බැරකු ඇපකරවලට වරහිව හිකුත්කළ කාර්යසාධන බැඳුම්කර සහ මිල බැඳුම්කරයන්හි කොන්දේසි වලින් ආවරණය වන අතර ගෙවීම් පැහැර හැරීමේ අවදානම අවම කිරීමට බැරකු ඇපකර ලබා ගනුයේ මුදල් ගෙවීම පැහැර හැරීමෙන් වන මූල්‍ය පාඩුව ආවරණය කිරීමට ප්‍රමාණවත් පරිද්දෙනි.

අවදානම් කළමනාකරණය

සුරක්ෂිතතා අවදානම්

අවදානම් පිලිබඳ විස්තරය / ස්වභාවය

- කොළඹ ගුවන් තොරතුරු කලාපය තුළ ගුවන් යානා සිදුවීම් / හදිසි අනතුරු

ප්‍රතික්‍රියා මාර්ග

- විය හැකි අනතුරු සංඛ්‍යාව අඩන්ඩව අඩුවන පරිදි ශූන්‍ය ඉලක්කයක් කරා ළඟාවීමේ අභිප්‍රායයෙන් අපේ ගුවන් ගමන් පාලකවරුන් ගුවන් ගමනාගමන පාලන කාර්යය උපරිම අවධානයෙන් සිදුකරති. සුරක්ෂිතභාවය, පුද්ගලික බලපත්‍ර, ගුවන් යානා මෙහෙයුම්, ගඟන යාත්‍රාංගණ, ගුවන් ගමනාගමන සේවා, අනතුරු පිළිබඳ විභාග කිරීම සහ පරිසරය පරීක්ෂණ යන අංශ සම්බන්ධයෙන් ජාත්‍යන්තර වශයෙන් පිළිගත් ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පරිචයන්ට (SARP) අනුකූල විධිමත් අධිකාරීන් මගින් කාලීන ප්‍රවීක්ෂණ විගණනයන් පවත්වනු ලැබේ. කොළඹ විශ්ව විද්‍යාලයේ සත්ව විද්‍යා දෙපාර්තමේන්තුවට අනුබද්ධ පක්ෂි විද්‍යා ක්ෂේත්‍ර කණ්ඩායම විසින් 2009 වර්ෂයේ සිදුකරන ලද අධ්‍යයනයක ප්‍රතිඵල අනුව පැහැදිලි කර ඇති නිර්දේශ කුරුළු උවදුර පාලන ඒකකය විසින් අනුගමනය කරනු ලබන අතර එමගින් කුරුළු උවදුර සහ විය හැකි සිදුවීම්/හදිසි අනතුරු අවමකර ගැනීමට කටයුතු කරයි.

මූලය අවදානම්

අවදානම් පිලිබඳ විස්තරය / ස්වභාවය

- අහිතකර විනිමය අනුපාත උච්චාවචනය සහ ද්‍රව්ශීලතා අවදානම්

ප්‍රතික්‍රියා මාර්ග

- අන්‍යන්තර ගැලපුම් ක්‍රමවේදය මගින් තුලන ක්‍රමය (හැකි සෑම අවස්ථාවකදීම වත්කම් සහ වගකීම් විදේශ මුදල් වලින් සමාන කිරීම).
- ගෙවීම් පැහැර හැරීම නිසා සිදුවන ද්‍රව්ශීලතා අවදානම, රජය සුරැකුම් මගින් ලබාදී ඇති ණය ලබා දීමේ අනුපාතයන්ට වඩා ඉහළ අනුපාතයකින් අයකෙරෙන පොලී ආදායම් මගින් මගහරවා ගැනේ.

අවදානම් පිලිබඳ විස්තරය / ස්වභාවය

- අහිතකර පොලී අනුපාත වෙනස්වීම්

ප්‍රතික්‍රියා මාර්ග

- කෙටි කාලසීමා සහ දිගුකාලසීමා බැඳුම්කර රැසක් මිලදී ගනිමින් පොලී අනුපාත අවදානම අවම කරගැනීමට අපි අපේක්ෂා කරමු. අපගේ සියලුම විදිනෙදා ශේෂයන් ස්වයංක්‍රීයව පොලී උපයන ඇමතුම් තැන්පතු ගිණුමක් වෙත බැර කෙරේ.

අවදානම් පිලිබඳ විස්තරය / ස්වභාවය

- ණයගැතිගයන් විසින් ගෙවීම් පැහැරහැරීමේ අවදානම්

ප්‍රතික්‍රියා මාර්ග

- ණය ධාරාවක් ලබාදීමට හෝ දීර්ඝ කිරීමට පෙරාතුව ගු.ගු.සේ.ස. මගින් ගෙවීම් පැහැරහැරීමේ අවදානම ආවරණය කරගැනීමට ප්‍රමාණවත් පුර්ව නිර්දේශිත සීමාවන් මත පදනම්ව සියලුම ණයගැතිගයන්ගෙන් බැරකු ඇපකර ලබාගනී. කිසියම් ණයගැතිගයකු ගෙන් ආපසු ලබා ගැනීමට හැකි අදියර ඉක්මවා යන්නේ නම් සේවාවන් ලබාදීම සම්බන්ධ ගිවිසුම් අවසන් කිරීමට හෝ ගුවන් තොටුපළේ වාණිජ ඉඩකඩ ඔහු වෙතින් ආපසු ලබාගැනීමට අවශ්‍ය නීතිමය විධිවිධාන ගු.ගු.සේ.ස. සතුව පවතියි.
- බ.ජා.ග. හි සහනලාභීන් උපයනු ලබන පිරිවැදුම සඳහා අවම පරාමිතීන් නිර්දේශ කර කාර්යසාධන ඇප කොන්ත්‍රාත්වලට එළඹේ. ද්‍රව්ශීලතා අවදානම, දඩ කාලය හා නිදහස් කිරීමේ පිටිපාටිය ආවරණය වන පරිදි ගිවිසුමෙහි බැරකු ඇපකරද සංයුක්ත කරනු ලැබේ.

මානව සම්පත් අවදානම

අවදානම් පිලිබඳ විස්තරය / ස්වභාවය

- පුහුණු හා හිපුණු සේවකයින් අහිමිවීම සහ බුද්ධි ගලනය

ප්‍රතික්‍රියා මාර්ග

- වෘත්තීයමය සේවක පිරිසක් රඳවාගැනීම සඳහා ඔවුන්ගේ වෘත්තීය, අධ්‍යාපනික සහ තාක්ෂණික සුදුසුකම් අනුව විශේෂ දීමනා සලසන අතර සාධාරණ සහ අපක්ෂපාති වැටුප් සැලැස්මක් පවත්වාගනු යනු ලැබේ.
- විදේශ රැකියා අවස්ථාවන් සහ අනාවරණයවීමේ අවස්ථා ගෙවීම් විරහිත කොන්දේසි මත බැඳුණු පොරොන්දු ගිවිසුම් මත ප්‍රදානය කෙරේ.

අවදානම් පිලිබඳ විස්තරය / ස්වභාවය

- දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වන ම.රා.ජා.ගු පුරප්පාඩු පිරවීම සඳහා හිපුණ සේවකයින් බඳවාගත නොහැකිවීමේ සහ 2013 සිට වාණිජ මෙහෙයුම් ආරම්භ කිරීම සඳහා සුදානමින් සිටීමේ ක්‍රියාකාරකම් වලට ම.රා.ජා.ගු. වෙත සේවකයින් මාරු කිරීම හේතුවෙන් බ.ජා.ගු. හි අත්‍යවශ්‍ය සේවක හිඟයක් ඇතිවීමේ අවදානමක් ඇත.

ප්‍රතික්‍රියා මාර්ග

- සමාන ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් පවත්වාගෙන යාමට අවශ්‍ය බැවින් බ.ජා.ගු. කටුනායක සේවය කරන පළපුරුදු ගු.ගු.සේ.ස. සේවකයින් මුල් අවුරුදු කිහිපය තුළ ම.රා.ජා.ගු. හි ප්‍රථමයෙන් සේවය කරන අතර ම.රා.ජා.ගු. සඳහා අවතෙත් බඳවා ගන්නා සේවකයින් රැකියාවෙහි නියුතුව සිටියදී පුහුණුව ලැබීම සඳහා බ.ජා.ගු. හි මෙහෙයුම් ප්‍රදේශ වල යොදවා ඇත. 2011 වසරෙන් පසු අවතෙත් බඳවාගත් මෙහෙයුම් සේවකයින් සඳහා අපගේ පුහුණු කිරීමේ පාර්ශවය වන සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානය පියවර ආකාරයෙන් පුහුණුවීම් ආරම්භකර ඇත. එම නිසා මෙහෙයුම් ආරම්භ වූ මුල් වසර පටන් අළුතින් බඳවාගත් හා පළපුරුදු කාර්ය මණ්ඩලයේ සම්මිශ්‍රණයක් ම.රා.ජා.ගු හි පැවතුනද ක්‍රමානුකූලව මෙම සම්මිශ්‍රණය වෙනස් වේ.

අවදානම් පිලිබඳ විස්තරය / ස්වභාවය

- නොගැලපෙන වෘත්තීය සමිති ක්‍රියාමාර්ග

ප්‍රතික්‍රියා මාර්ග

- අනෙකුත් වශයෙන් වැඩදායී විසඳුම් ලබාගැනීම සඳහා කම්කරු වෘත්තීය සංගම් සමඟ ඵලදායී සංවාද සහ ගිවිස ගැනීම් තුළින් සුභඳයීලි සම්බන්ධතාවන් පවත්වාගෙන යනු ලැබේ.
- මානව සම්පත් සේවකයින් වෙත බලපාන කරුණු සම්බන්ධයෙන් විනිවිදභාවයෙන් යුතු දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් පැවැත්වේ.
- මානව සම්පත් කළමනාකරණය යටතේ පැහැදිලි කර ඇති කුසලතාවල නිරතවීම සහ සංවර්ධන මූල පිරිමි හේතුවෙන් වෘත්තීය සමිති වල අහිතකර ක්‍රියාමාර්ගයන් වලට ඵලදායී ලෙස විරුද්ධ වීමට හැකියාව ලැබේ.

කීර්තිනාමය පිලිබඳ අවදානම්

අවදානම් පිලිබඳ විස්තරය / ස්වභාවය

- පරදුකාරකරුවන්ගේ වැරදි අවබෝධයන් සහ දුර්මත මගින් කීර්තිනාමයට හානිවිය හැක
- පාරිභෝගික අතෘප්තිය
- අහිතකර ප්‍රචාරය

ප්‍රතික්‍රියා මාර්ග

- ගු.ගු.සේ.ස. විශ්වාස කරන අන්දමට ශේෂ පත්‍රයේ නොදැක්වූවනද කීර්තිනාමය අප සතු වටිනාම වස්තුව වේ. එය තිරසාර ව්‍යාපාර කළමනාකරණය සමඟ බෙහෝ සම්බන්ධ වන බැවින් ඵලදායී ලෙස ක්‍රියාවේ යෙදවුවහොත් පරදුකාරකරුවන්ගේ දුර්මත සහ වැරදි අවබෝධයන් සහ අසතුට ඇති වීමේ ඉඩකඩ අවමකර එමගින් ආයතනය මුහුණපාන අවදානම් අවම කරයි.
- අවදානම් හඳුනාගැනීම සහ අවම කර ගැනීම විශේෂිත අංශයකට පමණක් සීමා නොවන අතර එය සියලු අංශවලට පොදු ප්‍රමුඛ ක්‍රියාමාර්ගයක් වශයෙන් සිදු කරන අතර අහිතකර ප්‍රචාරණයන් හැසිරවීම සඳහා අලෙවි අංශය යටතේ විශේෂ අංශයක් පිහිටුවා ඇත.

සමාගමෙහි කටයුතු සම්බන්ධව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව

සමාගම පිළිබඳ

ශ.ග.සේ.ස යනු ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් තොටුපළ කළමනාකරණය සහ සංවර්ධනය සඳහා ව්‍යවස්ථාපිත බලයලත් පුර්ණ රාජ්‍ය හිමිකාරිත්වය සහිත සමාගමකි. මෙහි දැක්වෙන තොරතුරු 2007 අංක 7 දරණ සමාගම් පනතෙහි අවශ්‍යතාවන් අනුව ඉදිරිපත් කොට ඇති අතර පිළිගත් ගිණුම් කරන පරිදියන් මගින් මෙහෙයවනු ලබයි.

ප්‍රධාන කාර්යයන්

මෙම වසර තුළදී ශ.ග.සේ.ස හි ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම් නොවනස්වි පැවතිණි. 2010 නොවැම්බර් 04 වන දින ගැසට් පත්‍රය මගින් 2010 අංක 14 දරණ සිවිල් ගුවන්සේවා පනත යටතේ ලබාදුන් බලතල අනුව ශ.ග.සේ.ස පනත දැක්වෙන ගුවන් සේවා සම්බන්ධව එකම ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සම්පාදකයා වශයෙන් අධිමණ්ඩල කටයුතු කරනු ඇත.

- 1) බ.ජා.ග., ම.රා.ජා.ග සහ රත්මලාන ගුවන්තොටුපල සංවර්ධනය, මෙහෙයුම් සහ නඩත්තුව සිදුකිරීම.
- 11) ඉහත දක්වන ලද ගුවන් කලාපයන්හි සෙවුම්, මුදාගැනීම සහ ගිණි හිවිම් සේවා, ගුවන්සේවා ආරක්ෂාව සැපයීම සහ නඩත්තුව.
- 111) කොළඹ ගුවන් තොරතුරු කලාපය තුළ සියලුම ගුවන් යානා සහ ගුවන් මගීන්ගේ නිරූපණික බව හා ආරක්ෂාව තහවුරු කරමින් ගුවන් තදබද පාලන සේවා, ගුවන් සේවා තොරතුරු, ගුවන් සන්නිවේදන සේවා සැපයීම සහ සන්නිවේදනය, ගුවන් සංතරණය හෝ සෙවීමේ පරීක්ෂා සඳහා ගුවන් සේවා සහාය ලබාදීම.

ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය

2013 ම.රා.ජා.ග විවෘත කිරීමත් සමග ශ්‍රී ලාංකීය ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය පුළුල් විය. විමර්ශනයට ලක්වන වසර තුළ දී හමිබන්තොට මත්තල ඉදිකෙරුණු ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලෙහි පළමු අදියරේ ඉදිකිරීම් ශ.ග.සේ.ස හි අධීක්ෂණය යටතේ සාර්ථකව නිම කෙරුණු අතර එය 2013 මාර්තු මස 18 වන දින අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමන් අතින් උත්සවාකාරයෙන් විවෘත කෙරිණි.

මෙහෙයුම් පිළිබඳ විමර්ශනය

මෙහෙයුම් සහ මූල්‍යමය කාර්යසාධනය සහ සමාගමෙහි ඉදිරි සැලසුම් සහාපතිවරයාගේ ප්‍රකාශයෙහි සහ කළමනාකරණ සාකච්ඡාව හා විශ්ලේෂණයෙහි විස්තරාත්මකව දක්වා ඇත.

මෙම වාර්තාවන් සමග සමාගමේ විගණනය කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන මගින් සමාගමෙහි කටයුතුවල අදාළ තත්වයන් විදහා දැක්වේ.

මූල්‍යමය ප්‍රකාශනයන් සඳහා අධ්‍යක්ෂකවරුන්ගේ වගකීම

2007 අංක 07 දරණ සමාගම් පනතෙහි අවශ්‍යතාවයන්ට අනුකූලව මූල්‍යමය ප්‍රකාශනයන් සම්බන්ධ සිය වගකීම අධ්‍යක්ෂකවරුන් විසින් පුර්ණ වශයෙන් අවබෝධ කොටගෙන ඇත. ඒ අනුව ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති සහ 2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතෙහි අවශ්‍යතාවයන්ට අනුගතව නිවැරදි මූල්‍යමය වාර්තා පවත්වාගෙනයාමේ සිය වගකීම ඔවුහු පිළිගනිති.

පිටු අංක 72 සිට 99 දක්වා ඉදිරිපත්කොට ඇති මූල්‍යමය ප්‍රකාශනයන් මගින් සමාගමෙහි කටයුතු පිළිබඳ සත්‍ය හා සාධාරණ දැක්මක් ඉදිරිපත් කරන බවට අධ්‍යක්ෂකවරු සැහිලකට පත්වෙති.

විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව

මූල්‍යමය ප්‍රකාශනයන් සම්බන්ධ විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව පිටු අංක 71 හි දැක්වේ.

වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති

2013 වසර තුළදී කිසිදු ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තියක කැපී පෙනෙන වෙනසක් සිදු නොවීය. වසර 2012 දී සමාගම මගින්, සංශෝධිත ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන් අන්තර්ග්‍රහණය කරන ලද අතර පෙර වසරෙහි සංඛ්‍යා “ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන් පළමු වරට අන්තර්ග්‍රහණය කිරීම ” සම්බන්ධ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති අංක 01 හි වෙනස්වීම් වලට අනුගතව ප්‍රතිප්‍රකාශනය.

වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති 76 සිට 85 දක්වා පිටුවල දක්වා ඇත.

වැය ශීර්ෂ අරමුදල් සහ රඳවාගත් ආදායම් ගිණුම් සමාගමේ ගිණුම් සමග සම්බන්ධ කිරීම

වසර 2012 දී ශ්‍රී ලංකා මූල්‍යමය වාර්තාකරණ ප්‍රමිතීන් (SLFRS)/ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන් (LKAS) පළමු වරට අන්තර්ග්‍රහණය කිරීමේ ක්‍රියාවලිය තුළ බාහිර විගණකවරුන් වන ප්‍රයිස්වෝටර්නවුස්කුපර්ස් හි නිර්දේශ සහ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අනුමැතිය අනුව වැය ශීර්ෂ අරමුදල් සහ රඳවාගත් ආදායම් ගිණුම් සමාගමෙහි ගිණුම් වෙත සම්බන්ධ කෙරිණි. වසර 2013 දී බාහිර විගණකවරුන් වන ප්‍රයිස්වෝටර්නවුස්කුපර්ස් මගින් පෙර වසරේදී විගණකාධිපතිවරයා විසින් විගණනය කරන ලද ඡන්ද ප්‍රකාශිත අරමුදල ද ඇතුළත් ව සම්පූර්ණ විගණන කටයුතු සිදුකෙරිණි. මෙය මූල්‍ය ප්‍රකාශ ඉදිරිපත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් ශ.ග.සේ.ස හි විශේෂ සන්ධිස්ථානයකි.

ආයතනික සමාජ වගකීම්

වසර තුළදී සමාගමෙහි ආයතනික සමාජ වගකීම් දායකත්වය රුපියල් මිලියන 18.2 වූ අතර මෙයට මහජන සම්බන්ධතා සඳහා වැයකෙරුණු රුපියල් මිලියන 8 ද ඇතුළත් වේ.

අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රමවේදය

ආයතනයෙහි අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රමවේදය අධීක්ෂණය කිරීම අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලයේ වගකීම වේ. මෙම ක්‍රියාකාරකම්හි විෂයපථය යටතේ සමාගම් ඉලක්ක සහ අරමුණු සාක්ෂාත් කරගැනීමේ ක්‍රියාකාරීත්වයන්ගේ ඵලදායිතාව අගයීමට අතිරේකව සියලු මූල්‍යමය සහ අවදානම් කළමනාකරණ කටයුතු ආවරණය ද ඇතුළත් වේ. මෙය සිදුකරනුයේ පිටු අංක 53 සිට 57 තෙක් දක්වා ඇති යහපාලන ආකෘතික රාමුවට අනුගතවය.

අනාගත වර්ධනයන්

වසරකට තවත් ගුවන් මගීන් මිලියන 9කට සේවා සැලසිය හැකි පරිදි බ.ජා.ගු හි යෝජිත ධාරිතා වර්ධනය, එහි ගුවන් පථය යළි ඇතිරීම, යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය ම.රා.ජා.ගු හි ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය සඳහා ගුවන්යානා නඩත්තුව සහ අලුත්වැඩියාව සඳහා ගොඩනැගිල්ලක් ඉදිකිරීම ඇතුළුව බ.ජා.ගු හි හා ම.රා.ජා.ගු හි සේව්‍යස්ථාන හා අනුසාහික දේපළ සංවර්ධන ව්‍යාපෘති ඉදිරි වසර 5 තුළ සැලසුම් කර ඇති අතර එය නියත වශයෙන්ම රටේ ගුවන් සේවා කර්මාගයෙහි ඉහල නැගීමකට හේතු වේ.

සමාගමේ පිරිවැදුම සහ මූල්‍ය තත්වය පිළිබඳ ආදායම්

ප්‍රකාශනය

පිරිවැදුම

සමාගම මගින් රුපියල් බිලියන 12.1 ක් වන ඉතිහාසයේ ඉහළම පිරිවැදුම වාර්තා කළේය. පිරිවැදුම සහ ලාභය සම්බන්ධව විස්තරාත්මක විමර්ශනයක් මූල්‍යමය ප්‍රකාශනයන් හි දැක්වේ.

මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵල

සමාගම මගින් පිළිවෙලින් රුපියල් බිලියන 4.7 ක සහ රුපියල් බිලියන 3.5 ක ඉතිහාසයේ ඉහළම බදු පෙර ලාභය සහ බදුවලින් පසු ලාභය වාර්තා කෙරිණි. පසුගිය වසර හා සැසඳීමේදී 2013 වර්ෂයේදී පිළිවෙලින් 23% කින් 30% කින් වූ වර්ධනයකි.

	2013 රු. මිලියන	2012 රු. මිලියන
සියළුම මෙහෙයුම් වියදම් සහ ක්ෂයවීම් සඳහා වෙන්කිරීමෙන් අනතුරුව බදු පෙර ලාභය	4,745.7	3,858.7
අඩුකිරීම : බදුකරණය	1,192.1	1,121.1
වසර සඳහා බදුවලින් පසු ලාභය	3,553.6	2,737.5
වෙනත් සමස්ත ආදායම	-	-
ආයුගණන උපකල්පනයන්හි වෙනස්වීම් මගින් ලාභ/අලාභ	170.7	205.0
මුළු සමස්ත ආදායම	3,724.3	2,942.6

ඉහත දැක්වෙන වගුව මගින් පෙර වසරට සාපේක්ෂව වසර 2013 දී බදු පෙර ලාභයෙන් සමස්ත ආදායම උකහාගත් අයුරු ඉදිරිපත් කෙරේ.

ආදායම් සංචිත

රඳවාගත් ඉපැයුම් ඉහලයාමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස 2012 පැවති රුපියල් මිලියන 3,304 සිට 2013 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට සමාගමෙහි සංචිතය රුපියල් මිලියන 6,428 ක් දක්වා 95% කින් වර්ධනය විය. සමාගමෙහි සංචිතවල වලනයන් පිටු අංක 74 හි ස්කන්ධ වෙනස් වීමේ ප්‍රකාශනයෙහි දැක්වේ.

ලභාංශ

ස්කන්ධ වෙනස් වීමේ ප්‍රකාශනයෙහි දක්වා ඇති පරිදි 2013 දී ගෙවන ලද ලාභාංශ රුපියල් 500,000,000 වූ අතර මෙයට 2012 දෙසැම්බර් 31 න් අවසන් වූ වසර සඳහා ගෙවන ලද රුපියල් 250,000,000 ක අවසන් ලාභාංශද ඇතුළත් වේ. ඉතිරි ලාභාංශ මගින් 2013 දෙසැම්බර් 31 න් අවසන් වූ වසර සඳහා ගෙවන ලද අතුරු ලාභාංශ නියෝජනය කෙරේ.

දේපල, පිරියත සහ උපකරණ

2012 දෙසැම්බර් 31 වන විට ශුද්ධ පොත් අගය රුපියල් බිලියන 39.2 ක් වූ දේපළ, පිරියත හා උපකරණ හා සැසඳීමේදී 2013 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ගු.ගු.සේ.ස.හි දේපල, පිරියත සහ උපකරණවල ශුද්ධ පොත් අගය රුපියල් බිලියන 43.9 විය.

වසර 2012 දී වාර්තා වූ රුපියල් මිලියන 17,449 සමග සැසඳීමේදී විමර්ශනයට ලක්වන වසරෙහි සමාගමෙහි ප්‍රාග්ධන වියදම රුපියල් මිලියන 6,378ක් විය. වසර තුළදී දේපළ, පිරියත සහ උපකරණවල වලනයන් මූල්‍යමය ප්‍රකාශනයන් හි සටහන් අංක 05 හි දැක්වේ.

ශේෂපත්‍ර දිනයෙන් පසු සිදුවීම්

මූල්‍යමය ප්‍රකාශනයන්ට ගැලපීම් සිදුකිරීම අවශ්‍ය වන ආකාරයේ කිසිදු භෞතික සිදුවීමක් ශේෂ පත්‍ර දිනයෙන් පසු වාර්තා නොවීය.

අඛණ්ඩ පැවැත්ම

නිසි විමර්ශනයන් සහ අනාගත අවස්ථා සහ අවදානම් පුරෝකථනය කිරීමේ ක්‍රියාවලියකින් අනතුරුව සමාගම සතුව පෙර දැකිය හැකි අනාගත කාලයක් සඳහා සිය මෙහෙයුම් පැවැත්ම අඛණ්ඩව සිදුකිරීම සඳහා අවශ්‍ය සම්පත් සහ ණය ලබාගැනීමේ පහසුකම් පවතින බවට අධ්‍යක්ෂකවරු සලකති. ඒ අනුව සියලුම මූල්‍යමය ප්‍රකාශනයන් අඛණ්ඩ පැවැත්ම පදනම මත සකසා ඇත.

කොටස් ප්‍රාග්ධනය

සමාගමෙහි කොටස් ප්‍රාග්ධනය කොටසක් රුපියල් 100 බැගින් වූ කොටස්වලින් සමන්විත වේ. 2013 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට කොටස් හිමිකාරීත්වය පහත දැක්වේ.

සමාගමෙහි කටයුතු සම්බන්ධ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාව

කොටස් සංඛ්‍යාව	වටිනාකම රු.	රඳවා ගන්නා ලද්දේ
200,000	20,000,000	භාණ්ඩාගාර ලේකම්
1	100	සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශ ලේකම්
1	100	සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂක ජනරාල්
200,002	20,000,200	

අසම්භාව්‍යත් සහ බැඳීම්

2013 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට අසම්භාව්‍ය වගකීම් සහ ප්‍රාග්ධන බැඳීම් සම්බන්ධ තොරතුරු මූල්‍යමය ප්‍රකාශනයන් හි පිටු අංක 97 සිට 98 දක්වා සටහන් 24 සහ 25 මගින් ඉදිරිපත් කෙරේ.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සහ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල උපකමිටු පිළිබඳ තොරතුරු

අධ්‍යක්ෂවරු

මූල්‍ය වර්ෂය අවසානයේදී නිලතල දැරූ අධ්‍යක්ෂවරුන් 9 දෙනාගේ නම් පහත දැක්වේ. නිලයෙන් ඉවත් වූ අධ්‍යක්ෂවරුන් පිළිබඳ වරහන් මගින් දැක්වේ. සභාපතිවරයාගේ (79 වගන්තිය) සහ විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ පත්කිරීම් (82 වගන්තිය) ගු.ගු.සේ.ස හි සාංඝමික ව්‍යවස්ථාවලියෙන් වරහන් තුළ දක්වා ඇති කොන්දේසි අනුව සිදුකොට ඇත.

ප්‍රසන්න ජේ. වික්‍රමසූරිය මහතා - සභාපති

කමල් එස්. රත්වත්ත මහතා - උප සභාපති

යොහාන් ජයරත්න මහතා - විධායක අධ්‍යක්ෂ

කෝසල ආර්. වික්‍රමනායක මහතා - අධ්‍යක්ෂ

ආනන්ද ගුණතිලක මහතා - අධ්‍යක්ෂ

යෝගා පෙරේරා මහතා - අධ්‍යක්ෂ

ශානිකා ගොපල්ලව මෙනෙටිය - අධ්‍යක්ෂිකා

ජේ. ආර්. යූ ද සිල්වා මහතා - අධ්‍යක්ෂ

එස්. ඩී. සේනාරත්න මහතා - අධ්‍යක්ෂ

(ආචාර්ය ඩී. එස්. ජයවීර) - අධ්‍යක්ෂ

ආචාර්ය ඩී එස් ජයවීර 2013 දෙසැම්බර් 01 දින සිට බලපවත්වන පරිදි අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලයෙන් ඉල්ලා අස්විය.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල කමිටු

මෙහෙයුම් සහ අභ්‍යන්තර පාලනය සඳහා ඵලදායී මාර්ගෝපදේශ ලබාදීම සඳහා අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය විසින් විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව ස්ථාපනය කෙරිණි. එය අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය විසින් පත්කල විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන් තිදෙනෙකුගෙන් සමන්විත වූ අතර විමර්ශනයට ලක්වන වසර තුළ දී ආචාර්ය ඩී එස් ජයවීර,

ජේ ආර් යූ ද සිල්වා සහ යෝගා පෙරේරා යන මහත්වරු මෙම කමිටුව තුළ සේවයේ නිරත වූහ. සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රධාන ගණකාධිකාරීවරයා සහ අභ්‍යන්තර විගණන හා තත්ව පාලන ප්‍රධානී සෙසු සාමාජිකයෝ වූහ.

කොටස් හෝ ණයකර ආශ්‍රිතව අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ ගනුදෙනු සම්බන්ධ ප්‍රකාශය

කිසිදු අධ්‍යක්ෂවරයෙකු විසින් කොටස් හෝ ණයකර හිමිකම් දරන්නේ නැත.

ගිවිසුම් සහ යෝජිත ගිවිසුම් සම්බන්ධ අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ හිමිකම්

වසර තුළදී හෝ 2013 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට සමාගමේ ව්‍යාපාර සම්බන්ධ ගිවිසුම් හෝ යෝජිත ගිවිසුම් සම්බන්ධයෙන් කිසිදු අධ්‍යක්ෂවරයෙකු සෘජු හෝ වක්‍ර හිමිකමක් නොදැරීය.

අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ පාරිශ්‍රමික සහ වෙනත් ප්‍රතිලාභ

වසර තුළදී පාරිශ්‍රමික වශයෙන් විධායක අධ්‍යක්ෂවරුන් තිදෙනෙකු සහ විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන් හට රුපියල් මිලියන 12.1 ගෙවන ලදී. මෙයට වැටුප, EPF, ETF, විනෝදාස්වාද සඳහා ප්‍රතිපූරණ, දුරකථන, නිවාඩු සඳහා ගෙවීම්, වෙනත් දීමනා සහ ප්‍රසාද දීමනා ඇතුළත් විය. විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන්හට ගමන් වියදම් සහ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම්වලට සහභාගිවීමේ දීමනා වශයෙන් රුපියල් 400, 100/- ක් ගෙවන ලදී.

සමාජය සහ පාරිසරික වගකීම

සමාගම සදාචාරාත්මකව සහ පරිසර හිතකාමී අයුරින් කටයුතු කිරීමට කැපවී ක්‍රියාකරයි. මෙම ප්‍රවේශය උදෙසා සමාගමේ කැපවීම, ප්‍රජා ව්‍යාපෘති හා පරිත්‍යාග පිළිබඳ විස්තර තීරසාරත්ව කළමනාකරණ විමර්ශනයෙහි දැක්වේ.

යහ පාලනය

සියලුම ප්‍රධාන පරදුකරුවන් සමග දිගු කාලීන සබඳතා වර්ධනය කර ගැනීම සඳහා සමාගමෙහි සමස්ත පාලන ක්‍රියාවලිය බලාත්මකව පවත්වා ගැනීමේ වගකීම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් දරනු ලැබේ.

ව්‍යවස්ථාපිත ගෙවීම්

සමාගම මගින් රජය, වෙනත් නියාමන ආයතන සහ සේවකයන් සම්බන්ධ සියලුම ව්‍යවස්ථාපිත ගෙවීම් නිසි අවස්ථාවේදී සිදුකරනු ලැබ ඇති බවට අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය තහවුරු කරයි.

විගණකවරුන්

2007 අංක 07 දරණ සමාගම් පනතෙහි 158 වන ඡේදයෙහි නීතිරීති ප්‍රකාර සමාගමෙහි විගණකවරුන් වශයෙන් වරලත් ගණකාධිකාරීවරුන් වන ප්‍රයිස්වෝට්ට්හවුස්කුපර්ස් පත් කෙරිණි.

වර්තමාන වසර සඳහා විගණන ගාස්තුව රුපියල් 1,395,775 (2012 රු. 670,728) වූ අතර විගණකවරුන් වෙත විගණන නොවන සේවා ගාස්තුව ලෙස වර්ෂය සඳහා රු 315,840 ක් ගෙවන ලදී. (2012 රු.552,450)

වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීම

වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීම 2014 ජූනි 30 වන දින ප:ව: 2.30 ට ගු.ගු.සේ.ස හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ශාලාවේදී පැවැත්වේ.

ප්‍රණාමය

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය (කළමනාකාරිත්වය වෙත සුඛ පැතුම් එක් කරන්නේ) ඔවුන්ගේ දිරිගැන්වීම, වෘත්තීයමයභාවය සහ වර්ධනීය විවේචන ඔස්සේ සමාගම වෙත අත්කර දුන් විශිෂ්ට ජයග්‍රහණ සම්බන්ධයෙනි.

එමෙන්ම සමාගමේ කටයුතු සාර්ථක කරගැනීමෙහිලා අඛණ්ඩව සහය ලබාදුන් ශ්‍රී ලංකා රජය, සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය සහ සියලු ආයතනයන් වෙත ඔවුන්ගේ ගෞරවනීය ප්‍රණාමය පුදකෙරේ.

අපගේ කෘතඥතාවය පළකරනුයේ ගු.ගු.සේ.ස හි සමස්ත කාර්යමණ්ඩලය වෙත ඔවුන්ගේ කැපවීම, නිර්මාණශීලීත්වය, ඉවසීම සහ ප්‍රශංසනීය කාර්යභාරය වෙනුවෙනි. අපගේ කාර්යමණ්ඩලය අප සතු ඉතා වටිනාම අස්පෘෂ්‍ය වත්කම ලෙස අප සලකමු.

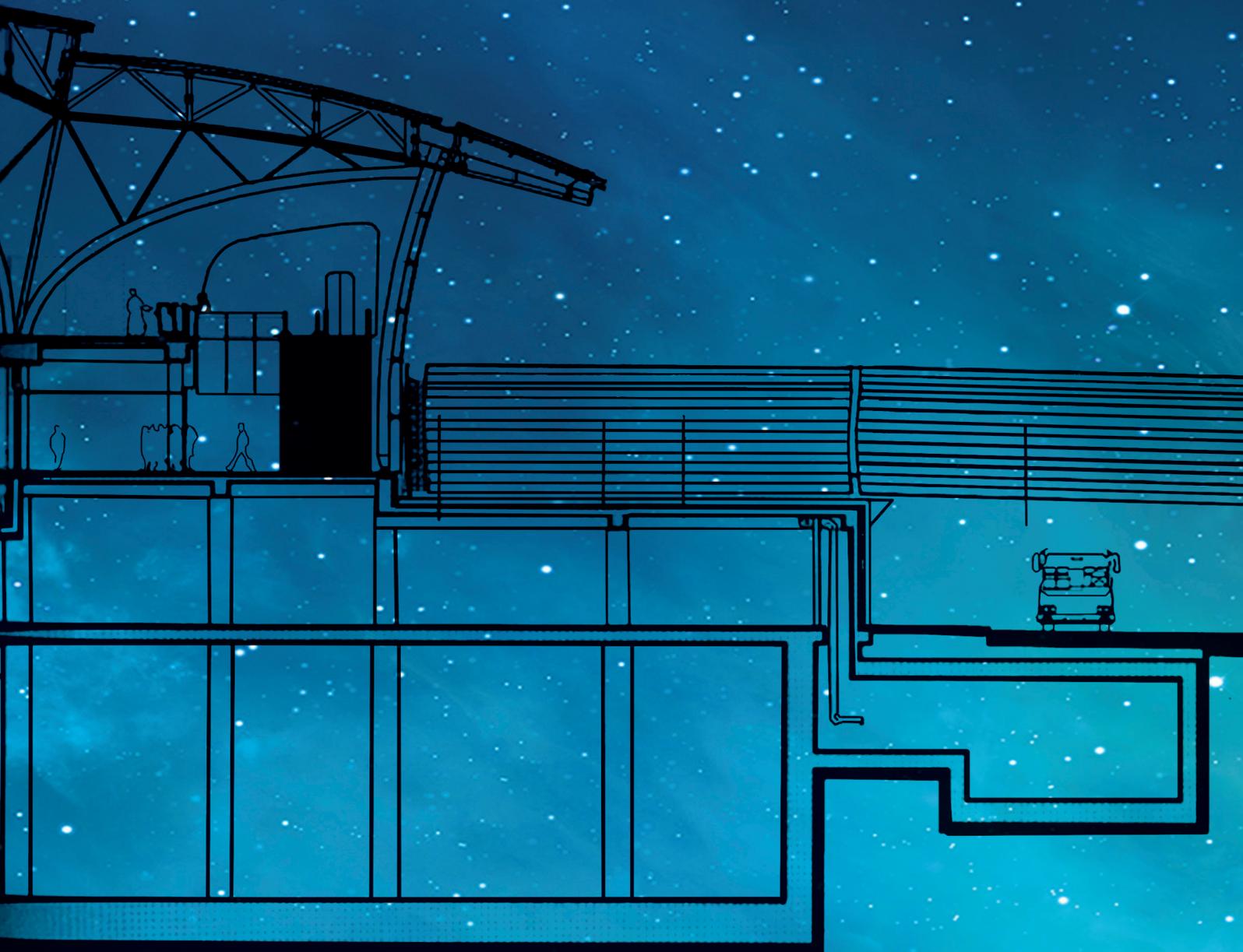
අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලයේ අණ පරිදි:



ප්‍රසන්න ජේ. වික්‍රමසූරිය WWW RWP RSP
සභාපති

2014 ජූනි 18

සර්ව කාලීන කැපවීම



මුල් කොරකුරු



පූර්ණ විනිවිදභාවයෙන් යුතුවත් නීතිමය විධිවිධානයන්ට පූර්ණ වශයෙන් අනුකූලවත් සැබෑ තත්වය පිළිබඳ සත්‍ය හිඟෝඡනයක් වන්නාවූත් මුල් ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කිරීමට අපි ඇපකැප වී සිටිමු.

මූලය පවුන

විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව	71
විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය	72
ශේෂ පත්‍රය	73
ස්කන්ධ වෙනස්කම් පිළිබඳ ප්‍රකාශනය	74
මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය	75
මූලය ප්‍රකාශන සටහන්	76

ස්වාධීන විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව



pwc

සී/ස ගුවන්තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගමේ කොටස් හිමියන් වෙත

මූල්‍ය ප්‍රකාශන හා සම්බන්ධ වාර්තාව

1. අප විසින් 72 සිට 99 දක්වා පිටුවල දැක්වෙන සීමාසහිත ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගමේ 2013 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට ශේෂ පත්‍රය සහ එදිනෙන් අවසන් වන වර්ෂය සඳහා වූ ඊට සම්බන්ධ විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය, මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය සහ ස්කන්ධය වෙනස් වීම පිළිබඳ ප්‍රකාශනය සමග සුවිශේෂී වූ ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් ද විගණනය කළෙමු.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධ කළමනාකාරිත්වයේ වගකීම

2. ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට (SLFRS සහ LKAS) අනුකූලව මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනය පිළියෙල කර ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා කළමනාකරණය වගකීමෙන් බැඳේ. මෙම වගකීම තුළ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍යතාවයන්ගෙන් තොරව පිළියෙල කිරීම සහ ඉදිරිපත් කිරීමටත්, මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල සමස්ත ඉදිරිපත් කිරීම සැලකිය යුතු ඇස්තමේන්තු හා තක්සේරු කිරීම් වලට අනුකූලවත්, ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලවත් පිළියෙල කොට වැරදි සහ වංචා වලින් තොරව ඉදිරිපත් කිරීමටත් අදාළ පරිදි අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රියාපටිපාටීන් සැලසුම් කිරීම, ක්‍රියාවේ යෙදවීම හා ඒකාකාරීව පවත්වාගෙන යාම අඩංගු වේ.

විගණනයේ විෂයපථය සහ මතයේ පදනම

3. අපගේ වගකීම වන්නේ, අපගේ විගණනය පදනම් කරගෙන මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමයි. ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව අපි අපගේ විගණනය කරගෙන ගියෙමු. ඉහත සඳහන් මූල්‍ය ප්‍රකාශන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍යතාවයන්ගෙන් තොරදැයි සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාගැනීමට අප විසින් විගණනය සැලසුම් කිරීම වීම ප්‍රමිතීන් මගින් අවශ්‍ය කෙරේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල අගයන් හෙළිදරව් කිරීමට උපකාර වන සාක්ෂි නියැදි පදනමක් මත පරීක්ෂා කිරීම, යොදාගත් ගිණුම්කරණ මූලධර්ම සහ කළමනාකරුවන් විසින් කරන ලද සැලකිය යුතු ඇස්තමේන්තු තක්සේරු කිරීම, මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල සමස්ත ඉදිරිපත් කිරීම ඇගයීම සහ ඉහත

සඳහන් මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව පිළියෙල කොට ඉදිරිපත් කර ඇත්දැයි හිඟවය කිරීම විගණනයට ඇතුළත් වේ.

අපගේ උපරිම දැනුම සහ විශ්වාසය අනුව අපගේ විගණනය සඳහා අවශ්‍ය සියලු තොරතුරු හා පැහැදිලි කිරීම් අපි ලබා ගතිමු. එම නිසා අපගේ විගණනය අපගේ මතය සඳහා සාධාරණ පදනමක් වන්නේ යැයි අපි විශ්වාස කරමු.

මතය

4. අපගේ පරීක්ෂණයෙන් පෙනී යන අන්දමට 2013 දෙසැම්බර් 31 වන දිනයෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා සමාගම හිසි ගිණුම් පොත්පත් පවත්වාගෙන ඇති අතර, ගිණුම් ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වන සේ පිළියෙල කර ඉදිරිපත් කර ඇති බවත් 2013 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට සමාගමේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ ලාභය සහ මුදල් ප්‍රවාහ පිළිබඳ සත්‍ය සහ සාධාරණ දර්ශනයක් පෙන්නුම් කරන බවත් අපගේ මතය වේ.

කරුණු අවධාරණය

5. අපගේ මතය තත්ත්වගණනය නොකර පහත කරුණු කෙරෙහි අවධානය යොමු කරන්නෙමු:

ප්‍රාග්ධන වියදම් සඳහා රජයේ ප්‍රදාන සහ රඳවාගත් ආදායම් අරමුදල් සම්බන්ධයෙන් සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඒකාබද්ධ කිරීමේ පදනම සටහන් අංක 2.1.1. හි විස්තර කර ඇත.

වෙනත් නීති රීති සහ රෙගුලාසි වලට අදාළ වාර්තාව

6. මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන 2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතේ 151 (2) වගන්තියේ අවශ්‍යතාවයන්ට යටත්ව පිළියෙල කර ඇත.

වරලත් ගණකාධිකාරීවරු
2014 ජූනි 19
කොළඹ

PricewaterhouseCoopers, P. O. Box 918, 100 Braybrooke Place, Colombo 2, Sri Lanka
T: +94 (11) 771 9838, 471 9838, F: +94 (11) 230 3197, www.pwc.com/lk

Partners Y. Kanagasabai FCA, D.T.S.H. Mudalige FCA, C.S. Manoharan FCA, N.R. Gunasekera FCA, S. Gajendran FCA, Ms. S. Hadgie FCA, Ms. S. Perera ACA

PricewaterhouseCoopers is a member firm of PricewaterhouseCoopers International Limited, each member firm of which is a separate legal entity.

විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය

දෙසැම්බර් 31න් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා	සටහන	2013 රු.	2012 රු.
ආදායම්	14	12,219,410,804	10,687,381,356
වෙනත් ආදායම්	15	(109,727,814)	426,332,095
		12,109,682,990	11,113,713,451
පරිපාලන ආයතනික සහ අලෙවිකරණ වියදම්	16	(9,218,845,692)	(6,224,903,211)
මූල්‍ය ආදායම්	17	2,428,406,945	704,524,415
මූල්‍ය පිරිවැය	17	(573,573,582)	(1,734,681,104)
ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය		1,854,833,363	(1,030,156,689)
බදු පෙර ලාභය		4,745,670,660	3,858,653,552
බදු වියදම්	18	(1,192,120,540)	(1,121,112,099)
වර්ෂයේ ලාභය		3,553,550,120	2,737,541,453
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්			
විශ්‍රාම පාරිතෝෂික ගණනයේදී මතු වූ වාසි හෝ පාඩු	11	170,789,838	205,037,774
මුළු වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්		170,789,838	205,037,774
මුළු විස්තීර්ණ ආදායම		3,724,339,958	2,942,579,227
කොටසක මූලික ඉපයුම	19	17,767.57	13,687.57

පිටු අංක 76 සිට 99 දක්වා වූ ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තීන් සහ සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට බැඳුණු කොටසක් වේ.

ස්වාධීන විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව 71 වන පිටුවේ.

ශේෂ පත්‍රය

දෙසැම්බර් 31 වන දිනට

සටහන

2013
රු.

2012
රු.

වත්කම්

ජංගම නොවන වත්කම්

දේපළ පිරිසහ සහ උපකරණ	5	43,864,073,935	39,237,879,476
විලම්බිත බදු වත්කම්	18.2	729,040,167	633,221,297
		44,593,114,102	39,871,100,773

දිගු කාලීන ආයෝජන

ණයකර වල ආයෝජන	6	2,550,000,000	2,300,000,000
සමාගමේ නිලධාරීන් සඳහා ණය	8	49,486,091	37,322,790
		2,599,486,091	2,337,322,790

ජංගම වත්කම්

තොග	7	367,704,670	274,910,750
වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ	8	4,288,154,564	2,750,239,347
ලැබිය යුතු ආදායම් බදු		392,812,336	-
භාණ්ඩාගාර බිල්පත්/ බැඳුම්කර නැවත මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම් සහ බැංකු තැන්පත	20	3,641,320,794	4,009,746,027
බැංකු ශේෂ සහ අනෙකුත් මුදල්	20	389,358,998	415,329,515
		9,079,351,362	7,450,225,639

මුළු වත්කම්

56,271,951,555 49,658,649,202

ස්කන්ධ සහ වගකීම්

ස්කන්ධ ප්‍රාග්ධන හිමියන්ට හිමි ස්කන්ධය

ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය	9	20,000,200	20,000,200
සංචිත	10	992,726,769	892,726,769
රඳවාගත් ඉපැයුම්		6,428,657,042	3,304,317,084
		7,441,384,011	4,217,044,053

ජංගම නොවන වගකීම් සහ විලම්බිත ආදායම්

ණය ගැනීම්	21	36,569,711,285	37,574,198,744
විශ්‍රාම පාරිතෝෂික බැඳුම්	11	2,336,496,517	2,160,743,758
විලම්බිත බදු වගකීම්	18.2	1,258,999,351	127,436,683
විලම්බිත රජයේ ප්‍රදාන	12	1,607,202,584	1,398,500,574
		41,772,409,737	41,260,879,759

ජංගම වගකීම්

වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ	13	6,310,379,612	2,281,092,148
ණය	21	747,778,194	1,265,000,000
ගෙවිය යුතු ආදායම් බදු		-	634,633,242
		7,058,157,806	4,180,725,390

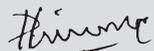
මුළු වගකීම්

48,830,567,544 45,441,605,149

මුළු ස්කන්ධය සහ වගකීම්

56,271,951,555 49,658,649,202

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතේ විධිවිධානයන්ට අනුකූල බව සහතික කරමි.



එල්. දහනායක

මූල්‍ය ප්‍රධානී

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කොට ඉදිරිපත් කිරීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වගකීම් දරයි. 2014 ජුනි 18 දින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන හිඳුන් කිරීම සඳහා අනුමත කරන ලදී.



ප්‍රසන්න ජේ. වික්‍රමසූරිය

සභාපති



යෝහාන් ජයරත්න

විධායක අධ්‍යක්ෂ

2014 ජුනි 18 වන දින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙනුවෙන් අත්සන් තබන ලදී.

පිටු අංක 76 සිට 99 දක්වා වූ ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට බැඳුණු කොටසක් වේ.

ස්වාධීන විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව 71 වන පිටුවේ

ස්කන්ධ වෙනස්කම් පිළිබඳ ප්‍රකාශනය

	සටහන	ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය රු.	වෙනත් සංචිත රු.	රඳවාගත් ආදායම් රු.	එකතුව රු.
2012 ජනවාරි 01 වන දිනට ශේෂය		20,000,200	892,726,769	361,737,857	1,274,464,826
ගෙවූ ලාභාංශ	23	-	-	-	-
වර්ෂයේ ලාභය		-	-	2,737,541,453	2,737,541,453
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්		-	-	205,037,774	205,037,774
2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය		20,000,200	892,726,769	3,304,317,084	4,217,044,053
2013 ජනවාරි 01 වන දිනට ශේෂය		20,000,200	892,726,769	3,304,317,084	4,217,044,053
ගෙවූ ලාභාංශ	23	-	-	(500,000,000)	(500,000,000)
වර්ෂයේ ලාභය		-	-	3,553,550,120	3,553,550,120
සංචිත ගිණුම් වෙත මාරු කිරීම		-	100,000,000	(100,000,000)	-
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්		-	-	170,789,838	170,789,838
2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය		20,000,200	992,726,769	6,428,657,042	7,441,384,011

පිටු අංක 76-99 දක්වා වූ ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට බැඳුණු කොටසක් වේ.

ස්වාධීන විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව 71 වන පිටුවේ

මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා

සටහන

2013
රු.

2012
රු.

මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් වලින් ලැබූ/(යෙදූ) මුදල් ප්‍රවාහ

ආදායම් බදු වලට පෙර ශුද්ධ ලාභය		4,745,670,660	3,858,653,552
ගැලපීම්			
කෂය කිරීම්	5	1,751,422,590	1,010,594,589
විනිමය (වාසි)/පාඩු		(1,710,553,888)	1,439,583,076
ආයෝජන ආදායම්		(704,800,969)	(693,098,267)
දේපල, පිරිසත සහ උපකරණ විකිණීමෙන් ලැබූ (ලාභය)/අලාභය		(1,504,067)	(40,050,005)
රජයේ විලම්බිත ප්‍රදානයන් ක්‍රමක්ෂය	12	208,702,010	(159,553,262)
මූල්‍ය පිරිවැය		573,573,582	295,098,028
විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ සැලසුම් සඳහා වෙන් කිරීම	11	427,394,184	340,486,491
කාරක ප්‍රාග්ධන වෙනස් වීම් වලට පෙර මෙහෙයුම් ලාභය		5,289,904,103	6,051,714,201
තොග (වැඩි වීම)/ අඩු වීම		(92,793,920)	20,340,578
වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ වල (වැඩි වීම)/ අඩු වීම		(1,539,200,432)	3,327,929,418
වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ වල (වැඩි වීම)/ අඩු වීම		4,029,287,464	472,725,424
මෙහෙයුම් වලින් ජනිත මුදල්		7,687,197,216	9,872,709,621
නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලසුම යටතේ ගෙවූ පිරිවැය	11	(80,851,587)	(135,148,748)
ගෙවූ පොලිය		(573,573,582)	(295,098,028)
ගෙවූ ආදායම් බදු		(1,183,822,320)	(867,440,719)
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් වලින් ජනිත ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය		5,848,949,727	8,575,022,127

ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් වලින් ලැබූ/(යෙදූ) මුදල් ප්‍රවාහ

දේපල, පිරිසත සහ උපකරණ අත්පත් කරගැනීම		(6,378,383,278)	(17,448,810,535)
ණායකර ආයෝජන	6	(250,000,000)	-
දේපල, පිරිසත සහ උපකරණ විකිණීමෙන් ලැබූ මුදල්		2,270,297	41,254,836
සේවක මණ්ඩල ණය ප්‍රදාන		(59,444,451)	(46,977,462)
සේවක මණ්ඩල ණය ලැබීම්		48,566,363	45,379,395
ලැබුණු පොලිය		704,800,969	693,098,267
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් වලින් ලැබූ/යෙදූ ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය		(5,932,190,100)	(16,716,055,499)

මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම් වලින් ලැබූ/ (යෙදූ) මුදල් ප්‍රවාහයන්

ගෙවූ ලාභාංශ		(500,000,000)	-
ණය ලැබීම්	21	1,320,557,033	10,164,192,115
ණය ගෙවීම්	21	(1,131,712,410)	(1,768,888,004)
වර්ෂය තුළ මහා භාණ්ඩාගාරයට ගෙවීම්		-	(32,548,588)
මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම් වලින් ලැබූ/(යෙදූ) ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය		(311,155,377)	8,362,755,523
මුදල් සහ මුදල් හා සමාන දෑ වල ශුද්ධ වැඩි වීම/ (අඩු වීම)		(394,395,751)	221,722,151
වසර ආරම්භයේ මුදල් සහ මුදල් හා සමාන දෑ	20	4,425,075,543	4,203,353,392
වසර අවසානයේ මුදල් සහ මුදල් හා සමාන දෑ	20	4,030,679,792	4,425,075,543

පිටු අංක 76 සිට 99 දක්වා ඇති ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල බැඳුණු කොටසක් වේ.

ස්වාධීන විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව 71 වන පිටුවේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට සටහන්

2013 දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා

1. ආයතනික තොරතුරු

1.1 පොදු කරුණු

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

1.2 මූලික ක්‍රියාකාරකම් සහ මෙහෙයුම් ස්වභාවය

ජාත්‍යන්තර පිළිගත් ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව ගුවන්තොටුපල කළමනාකරණය, ශ්‍රී ලංකාව තුළට පැමිණෙන සහ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් ගමන් තොරතුරු කලාපය (FIR) තුළින් පියාසර කරන ගුවන් යානා සඳහා ගෙන නාවික සේවා සැපයීම සහ ගුවන් තොටුපළ නාවික කර්මාන්ත අවශ්‍ය වෙනත් පහසුකම් සැලසීම වර්ෂය තුළදී සමාගමේ මූලික ක්‍රියාකාරකම් විය.

1.3 ප්‍රසිද්ධ කිරීම සඳහා අනුමැතිය ලබාදුන් දිනය

2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා සීමාසහිත ගුවන්තොටුපල හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ප්‍රසිද්ධ කිරීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ තීරණය අනුව 2014 අප්‍රේල් 29 වන දින අනුමැතිය ලබා දී තිබේ.

2. සුවිශේෂී ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සාරාංශය

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

2.1 පිළියෙල කිරීමේ පදනම

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන් අනුව ඊට අනුකූල වන සේ පිළියෙල කොට ඇත. මූල්‍ය ප්‍රකාශන චේතිනාසික පිරිවැය පදනම මත පිළියෙල කර ඇති අතර සමහර මූල්‍ය වත්කම් සහ වගකීම් වල සාධාරණ වර්තමාන අගය දැක්වෙන පරිදි සංශෝධනය කර ඇත.

ශ්‍රී ලංකා මූල්‍ය වාර්තාකරන ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වන සේ මූල්‍ය වාර්තා පිළියෙල කිරීමේදී ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු භාවිත කිරීමට සිදු වේ. විශේෂ ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති යොදා ගැනීමේදී කළමනාකාරිත්වය තම තීරණ ක්‍රියාත්මක කළ යුතු වේ. මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා වැදගත් වූ උපකල්පන සහ ඇස්තමේන්තු යොදාගත් කෙණ්ඩු පිළිබඳව සටහන් අංක 4 යටතේ හෙළිදරව් කර ඇත.

මෙම ගිණුම් වාර්තා ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍යයේ වලින් ඉදිරිපත් කර ඇත. මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම සහ ඉදිරිපත් කිරීම 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතට අනුකූලව සිදු කර ඇත.

2.1.1 ඒකාබද්ධ කිරීම

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන මගින්,

- (අ) ප්‍රාග්ධන වියදම් සඳහා වූ රජයේ ප්‍රදාන නියෝජනය කරන වැය ශීර්ෂ අරමුදල් සහ
- (ආ) නීතිපතිගේ තීරණය ලැබීමට නියමිත 2011 වසර දක්වා වෙනම පිළියෙල කොට ඉදිරිපත් කළ රඳවාගත් ආදායම් අරමුදල් ඇතුළුව සමාගමේ ඒකාබද්ධ තත්ත්වය ඉදිරිපත් කරයි.

2005 අගෝස්තු 17 දිනැති කැබිනට් පත්‍රිකාවේ 3.5 ඡේදයට අනුව ගුවන්තොටුපලේ වත්කම් සහ වගකීම් ඒකාබද්ධ කිරීමට අවශ්‍ය මූලික කටයුතු ආරම්භ කිරීමක් ලෙස සමාගම ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයට ඉදිරිපත් කළ ඉල්ලීමක් පදනම් කර ගනිමින් සිටිමින් ගුවන් සේවා අධිකාරිය නීතිපතිගේ මතය විමසා තිබේ.

පෙර පැවති ගුවන්තොටුපල අධිකාරිය විසින් දරන ලද වත්කම් වලින් කොටසක් 1983 දී සමාගමට මාරු කිරීමත් සමග අධිකාරිය විසුරුවා හැර සමාගම පිහිටුවීම හේතුවෙන් ඉතිරි වත්කම් සහ වගකීම් ඉහත සඳහන් අරමුදල් දෙකෙහි පැවතීම නිසා කැබිනට් අනුමැතියට අනුව විය නිරාකරණය කළ යුතු විය.

ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට (SLFRS/LKAS) අනුකූලවනු පිණිස, සමාගම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් 2013 ජූනි 28 වෙනිදා ඒකාබද්ධ කිරීම අනුමත කරන ලදී. මේ සඳහා පදනම් වූයේ අරමුදල් ද්විත්වයේ වාර්තාගත වූ දේපළ උපයෝගී කරගනිමින් ආර්ථික ප්‍රවීණතා උපයන ලෙස සිය මූලික ක්‍රියාකාරකම්වල සමාගම යෙදීම සහ අදාළ වගකීම් වාර්තාගත නොකර ණය සේවා පිළිබඳ වගකීමට බැඳීම යන කරුණු මත මූලික ගිණුම්කරණ සංකල්පවලින් ඉවතට යාම ය.

ඒකාබද්ධකිරීම සහ 2010 අංක 14 දරණ සිවිල් ගුවන් සේවා පනතින් 1982 අංක 2 දරණ ගෙන නාවික (විශේෂ විධිවිධාන) පනත අවලංගු කිරීමත් සමග ප්‍රාග්ධන වියදම් වැය ශීර්ෂ අරමුදල පිළිබඳව, 1971 අංක 38 දරණ මූල්‍ය පනතේ 14(2)(C) වගන්තිය යටතේ විගණකාධිපතිවරයා කළ විගණනය තවදුරටත් අදාළ නොවන ලෙස සැලකිණි. ඒ අනුව ප්‍රාග්ධන වියදම් සඳහා රජය විසින් සම්පාදනය කරන ලද ප්‍රතිපාදන නියෝජනය වන වැය ශීර්ෂ අරමුදල විගණකාධිපතිවරයා විසින් විගණනය නොකල අතර

සමාගමේ විගණකවරුන් වන ප්‍රයිස්වෝටර්හවුස්කුපර්ස් ආයතනය විසින් 2013 දෙසැම්බර් 31 වෙනි දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා විගණනය කරන ලදී.

2.1.2 අනුකූලතා ප්‍රකාශනය

2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමාගමේ ශේෂ පත්‍රය සහ විදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා ආදායම් ප්‍රකාශනය, මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය, ස්කන්ධ වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය සමග ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති හා සටහන් ද (“මූල්‍ය ප්‍රකාශන”) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ සහ වාර්තාකරණ ප්‍රමිතීන්ට (SLFRS/LKAS) අනුකූලව පිළියෙල කර තිබේ.

2.1.3 සංසන්දනාත්මක තොරතුරු

වෙනත් ආකාරයකින් සඳහන් නොවූයේ නම් හැර සමාගම පසුගිය වර්ෂ වල උපයෝගී කරගත් ගිණුම් ප්‍රතිපත්ති ඒකාකාරීව අනුගමනය කර ඇත.

2.1.4 ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තියේ සහ හෙළිදරව් කිරීම් වල වෙනස් වීම්

නව ප්‍රමිතීන් සංශෝධන සහ අර්ථ නිරූපණ හිඟවූ නමුත් 2012 ජනවාරි 1 දිනෙන් ආරම්භ වූ මූල්‍ය වර්ෂය පටන් ගැන්වීමේදී විය බල නොපාන ලදී.

ශ්‍රී ලංකා මූල්‍ය වාර්තාකරණ ප්‍රමිති 9 “මූල්‍ය උපකරණ” මගින් මූල්‍ය වත්කම් සහ මූල්‍ය වගකීම් වර්ග කිරීම, මැනීම සහ හඳුනාගැනීම ගැන කතා කරයි. මෙම ප්‍රමිත 9 මූල්‍ය උපකරණ වර්ගීකරණය සහ මැනීම ගැන කතා කළ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 39 කොටසක් ලෙස සම්පාදනය කොට ඇත. ශ්‍රී ලංකා මූල්‍ය වාර්තාකරණ ප්‍රමිත 9 යටතේ මූල්‍ය වත්කම් සාධාරණ අගයක් ලෙස මනින ලද සහ ක්‍රමලේඛය පිරිවැය ලෙස මනින ලද වශයෙන් කොටස් දෙකකට වර්ගීකරණය කරයි. තීරණය කිරීම මූලික පිළිගැන්වීම මත කෙරී ඇත. වර්ගීකරණය රඳා පවතින්නේ තම මූල්‍ය උපකරණ සහ මුදල් ප්‍රවාහ ස්වභාවය පාලනය කිරීම සඳහා වූ ආයතනයේ ව්‍යාපාරික ආකෘතිය අනුවය. මූල්‍ය වගකීම් සම්බන්ධයෙන් ප්‍රමිතිය බොහෝ දුරට ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 39 මතම රැඳී සිටියි. සාධාරණ අගය යන පදනම මූල්‍ය වගකීම් සම්බන්ධයෙන් ගනු ලබන අවස්ථාවක ආයතනයේ ණය අවදානමක් නිසා ඇති වූ වෙනස් කොටසක් ආදායම් ප්‍රකාශනයේ දක්වනවා වෙනුවට ගිණුම්කරණමය අයෝග්‍යතාවයක් මතු නොවන්නේ නම් වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් යටතේ වාර්තා කරයි. ප්‍රධාන වෙනස මෙයයි. සමාගම තවදුරටත් ශ්‍රී ලංකා වාර්තාකරණ ප්‍රමිත 9 හි පූර්ණ බලපෑම ඇස්තමේන්තු කරමින් සිටින අතර 2015 ජනවාරි 1 දිනෙන් ඇරඹෙන වර්ෂයේ සිට මෙය යොදා ගැනීමට අදහස් කරයි.

සාධාරණ අගය මැනීම මත වූ වාර්තාකරණ ප්‍රමිත 13 ඉලක්ක කොට ඇත්තේ සාධාරණ අගය යන්නට නියත නිර්වචනයක් සැපයීම සාධාරණ අගය මැනීමේ එක් මූලාශ්‍රයක් ඉදිරිපත් කිරීම හෙළදරව් කිරීමේ අවශ්‍යතා සැපයීම මගින් සංකීර්ණභාවය අඩු කිරීමට සහ සංගතභාවය වැඩිදියුණු කිරීමටත්ය. මෙම ප්‍රමිතියේ සම්පූර්ණ බලපෑම කළමනාකාරිත්වය විසින් තවදුරටත් ඇස්තමේන්තු කරමින් සිටී.

සමාගම වෙත ප්‍රමාණාත්මක බලපෑමක් ඇති කරන වෙනත් ප්‍රමිතීන් සංශෝධනයන් හෝ අර්ථ නිරූපණයන් නොමැත.

2.2 විදේශ විනිමය පරිවර්තන

(අ) භාවිත සහ ඉදිරිපත් කරන මුදල් ඒකකය

මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළ අන්තර්ගත වන්නා වූ අයිතමයන් සමාගම මෙහෙයවන ප්‍රාථමික ආර්ථික පරිසරයක මුදල් පදනම් කරගනිමින් මැන තිබේ. (භාවිත මුදල්) මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමාගමේ භාවිත සහ ඉදිරිපත් කිරීමට භාවිත වූ මුදල් ඒකක ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් පිළියෙල කොට ඇත.

(ආ) ගනුදෙනු සහ ශේෂ

විදේශ විනිමය ගනුදෙනු, වම ගනුදෙනු සිදු වූ අවස්ථාවේ තිබූ විනිමය හුවමාරු අනුපාතයට ගලපා ඉදිරිපත් කර තිබේ. විවැනි ගනුදෙනු පියවීමේදී ඇති වූ විදේශ විනිමය වාසි හෝ පාඩු ආදායම් ප්‍රකාශනයේ හඳුන්වා දී ඇත. විලම්බිත විස්තීර්ණ ආදායම් මුදල් ප්‍රවාහ සීමා සහ ආයෝජන සීමා යටතේ දක්වා තිබේ.

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 සියලු විදේශ විනිමය වාසි හෝ පාඩු ආදායම් ප්‍රකාශනයේ වෙනත් පාඩු හෝ වාසි ශුද්ධ යටතේ දක්වා ඇත.

විකිණීම සඳහා ඇති විදේශ මුදල් වල හඳුන්වා ඇති මුදල් සුරැකුම් වටිනාකමෙහි වෙනස්කම් ක්‍රමලේඛය පිරිවැයෙහි වෙනස්වීම සහ සුරැකුම් ධාරන වටිනාකමෙහි වෙනස්වීම ලෙස විශ්ලේෂණය කර ඇත. ක්‍රමලේඛය පිරිවැය වෙනස් වීමට අදාළ වෙනස්කම් ආදායම් ප්‍රකාශනයේ හඳුන්වා දී ඇති අතර ධාරන අගයේ වූ වෙනත් වෙනස්වීම් වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් යටතේ දක්වා ඇත.

මුදල්මය නොවන වත්කම් සහ වගකීම් වල පරිවර්තනීය වෙනස්කම් සාධාරණ වටිනාකමේ වූ පාඩු හෝ වාසි ලෙස හඳුනාගෙන ඇත. විකිණීම සඳහා ඇති ස්කන්ධ වැනි මුදල්මය නොවූ මූල්‍ය වත්කම් වල සිදු වූ පරිවර්තන

වෙනස්කම් වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් යටතේ දක්වා තිබේ.

2.3 ප්‍රවර්තන සහ විලම්බිත ආදායම් බදු

කාලපරිච්ඡේදය සඳහා බදු වියදුම් ප්‍රවර්තන සහ විලම්බිත බදු වලින් යුක්ත වේ. වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් හෝ සෘජුවම ස්කන්ධ වල හඳුනාගත් අයිතම් හැර බදු ආදායම් ප්‍රකාශනයේ දක්වා ඇත. මේ තත්ත්වය යටතේ බදු පිළිවෙලින් වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් හෝ සෘජුව ස්කන්ධ යටතේ පෙන්වා ඇත.

ප්‍රවර්තන ආදායම් බදු පවත්නා බදු නීති හෝ ශේෂ පත්‍ර දිනය වන විට සම්පාදනය කළ නීති මත ගණනය කර ඇත.

කළමනාකාරිත්වය අදාළ කරගත යුතු බදු නීති සමග බදු වාර්තා කාලීනව ඇගයීමකට බඳුන් කරයි. ඒ අනුව බදු අධිකාරීන් වෙත ගෙවිය යුතු බදු සඳහා ප්‍රතිපාදන සලසයි.

විලම්බිත ආදායම් බදු ප්‍රතිපාදන සලසා ඇත්තේ වගකීම් ක්‍රමයට අනුව වත්කම් සහ වගකීම් වල බදු පදනම සහ මූල්‍ය වාර්තා වල ධාරන වටිනාකම අතර ඇති තාවකාලික වෙනස්කම් හඳුනාගනිමිනි. කෙසේවුවද කීර්ති නාමය හඳුනාගැනීමේදී මතුවන්නක් නම් විලම්බිත බදු සඳහා වෙන් කිරීමක් කර නොමැත. ව්‍යාපාර සංයෝජනයක් සිදු නොවන අවස්ථාවකදී හඳුනාගන්නා ලද මූලික වත්කම් හා වගකීම් මත සහ ගනුදෙනු සිදු වන අවස්ථාවේදී ගිණුම්කරණ හෝ බදු ලාභයට බලපෑමක් ඇති නොකරන අවස්ථාවලදී හැර බද්දට යටත් තාවකාලික වෙනස්කම් මත ඇති වන විලම්බිත බදු වගකීම් හඳුනාගත යුතුය. විලම්බිත ආදායම් බදු වත්කම් හා වගකීම් ගණනය කර ඇත්තේ වර්ෂය තුළදී 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) භාවිත කරමිනි.

විලම්බිත ආදායම් බදු වත්කම් හඳුනාගෙන ඇත්තේ තාවකාලික වෙනස්කම් මත බදු අය කළ හැකි අනාගත ලාභ ප්‍රමාණය අනුවය.

ප්‍රවර්තන වත්කම් සහ ප්‍රවර්තන වගකීම් වලට චිරේතිව පියවීමට හැකි නීති ඇති විට සහ එය එකම බදු අධිකාරයකට සම්බන්ධ වූ විට විලම්බිත බදු වත්කම් සහ වගකීම් එකිනෙකට හිලවූ කළ හැක.

2.4 තොග

යල් පැන ගිය සහ සෙමින් සංවලනය වන තොග සඳහා ගැලපීම් කිරීමෙන් පසු, තොග පිරිවැය හෝ ශුද්ධ උපලබ්ධි අගය යන දෙකෙන් අඩු අගයකට ගණනය කර ඇත.

2003 දෙසැම්බර් 31 දිනට පෙර මිලදී ගත් ගිනි නිවීම් උපකරණ වල අමතර කොටස් සහ පරිභෝජන ද්‍රව්‍ය තක්සේරු කළ වටිනාකමට දක්වා ඇති අතර, ඉන් පසුව බර්ත සාමාන්‍ය ක්‍රමයට අගය කර තිබේ

ඉන්ධන ප්‍රථම ලැබීම් ප්‍රථම නිකුත් කිරීමේ ක්‍රමයට අගය කර ඇති අතර, අනෙකුත් තොග වර්තමාන ස්ථානයට සහ තත්ත්වයට ගෙන ඒමට දැරූ සියලු පිරිවැය බර්ත සාමාන්‍ය ක්‍රමය භාවිත කරමින් ගිණුම්ගත කර තිබේ.

වසර 10කට වඩා සංවලනය නොවූ තොග සඳහා සමාගම ප්‍රතිපාදන සලසා තිබේ.

2.5 වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ

වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ සාධාරණ අගයකට හඳුනා ගන්නා අතර පසුව හානි වීම සඳහා අඩු කොට ඵලදායී පොලී ක්‍රමය භාවිත කරමින් ක්‍රමයෙන් පිරිවැයට හඳුනාගෙන ඇත.

වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ බොල් හා අඩමාණ ලැබිය යුතු දෑ වෙනුවෙන් ගැලපීම් කිරීමෙන් පසු පිරිවැයට ගිණුම්ගත කර ඇත.

2.6 මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ

අත ඇති මුදල්, ඉල්ලුම් තැන්පතු සහ කෙටි කාලීන ඉහළ ද්‍රවශීලතාවයක් ඇති කෙටි කාලයක් තුළ අගය වෙනස්වීමේ අවම අවදානමකට ලක් විය හැකි මුදල් ප්‍රමාණයකට පහසුවෙන් පරිවර්තනය කළ හැකි දෑ මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ ලෙස නිර්වචනය කෙරේ.

මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනයේ මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ වල අඩංගු වන්නේ බැංකු අයිරාව අඩු කළ ශුද්ධ බැංකු ශේෂ, බැංකු තැන්පතු සහ අත ඇති මුදල්ය. කෙටි කාලීන ආයෝජන, එනම් අත්පත් කරගත් දින සිට මාස 3ක් හෝ ඊට අඩු ආයෝජන ද මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ ලෙස සලකා ඇත.

2.7 දේපළ, පිරිසහ සහ උපකරණ

සියලු දේපළ, පිරිසහ සහ උපකරණ පිරිවැයට දක්වා ඇති අතර එයින් සමුච්චිත ඝෂය වටිනාකම අඩු කර පෙන්වා ඇත. වත්කම් සෘජුව අත්පත් කර ගැනීමේ පිරිවැය සහ අයිතමයන් ගලවා ඉවත් කිරීම සඳහා වූ

පිරිවැය සහ ඒවා ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම සඳහා වැය කරන ලද පිරිවැය මෙන්ම එම අයිතමය අත්පත් කරගැනීමේදී හෝ අදාළ කාලය තුළ තොග වශයෙන් හැර විය භාවිත කිරීම වෙනුවෙන් දැරූ යම් දෙයක් ඇත්නම් එය ද වේනිහාසික පිරිවැය තුළ ඇතුළත් වේ.

ඉදි කළ වත්කම් වල වටිනාකම සෘජු ද්‍රව්‍ය, සෘජු ශ්‍රමය සහ සුදුසු පොදු කාර්ය වියදම් වලින් සමන්විත වේ.

වත්කමේ ධාරන අගයට පසුව පිරිවැයක් එකතු වූයේ නම් එය සුදුසු පරිදි වෙනම වත්කමක් ලෙස හඳුනාගන්නේ අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ලැබීමට හැකියාවක් ඇති සහ එය විශ්වාසයෙන් යුතුව මැනිය හැකි විට පමණි. ප්‍රතිසම්පාදනය කළ කොටසේ ධාරන අගය වෙනම හඳුනාගනී. සියලුම අලුත්වැඩියා සහ නඩත්තු වියදම් එය සිදු කළ මූල්‍ය වර්ෂයේ ආදායම් ප්‍රකාශනයට ඇතුළත් කරයි.

දීර්ඝ කාලීන ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘති පිරිවැය අදාළ වත්කම ප්‍රයෝජනයට ගත හැකි තත්ත්වයට පත් වන තුරු නොතිම් ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘති ලෙස ඉදිරියට ගෙන යයි.

දේපළ, පිරිසත සහ උපකරණ එම වත්කම් වල ප්‍රයෝජනයට ගැනීම ආරම්භ කළ තැන් සිට ඉවත් කරන තුරු ම වත්කම අක්‍රීයව පැවතුනත් ඝෂය කිරීම ආරම්භ කරයි. දේපළ, පිරිසත සහ උපකරණ වල සෑම කොටසකම පිරිවැය මුළු වියදමට අනුව ගත් කළ වැදගත් වේ නම් ඝෂය කිරීම සඳහා වෙනම කොටසක් ලෙස සලකයි. ඉඩම් ඝෂය කරනු නොලබයි. අනෙකුත් වත්කම් ඝෂය වීම, ඒවායෙහි පිරිවැය ප්‍රයෝජනවත් ආයු කාලයට යෙදවීම සඳහා ඒවා සෘජු ක්‍රමෝපායකට අනුව ගණනය කරනු ලැබේ.

වත්කම් වල ප්‍රයෝජනවත් ආයු කාලය පහත දැක්වෙන පරිදි ඇස්තමේන්තු කෙරේ:

ගොඩනැගිලි	වසර 50 දක්වා
පිරිසත සහ යන්ත්‍රෝපකරණ	වසර 4 සිට 20 දක්වා
රථ වාහන	වසර 4 සිට 15 දක්වා
ලී බඩු, මෙවලම් සහ කාර්යාලයීය උපකරණ	වසර 8 දක්වා
සන්නිවේදන සහ ගඟන භාවිත උපකරණ	වසර 5 සිට 10 දක්වා
වෙනත් උපකරණ	වසර 8 දක්වා
ගුවන්තොටුපල යටිතල පහසුකම්	වසර 5 සිට 50 දක්වා

වත්කමක ධාරන අගය එහි ආවරණය කරගත හැකි අගයට වඩා වැඩි නම් ඝෂණීකව එහි ආවරණ අගය ලියා හරිනු ලැබේ.

ප්‍රධාන පරිඝණ ක්‍රියාත්මක කරන විට හඳුනාගැනීමේ මිනුම් සෑහීමකට පත් විය හැකි නම් පිරිවැය එය ප්‍රතිසම්පාදනයක් ලෙස සලකයි.

දේපළ, පිරිසත සහ උපකරණ විකිණීමක් මගින් ඉවත් කළ අවස්ථාවේදී හෝ ඒවා භාවිතයෙන් හෝ විකිණීමෙන් අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභයක් නොමැති අවස්ථා වලදී ඒවා පොත් පත් වලින් ඉවත් කරනු ලැබේ. මෙසේ පොත් වලින් ඉවත් කිරීමේදී ඇති වන ලාභය හෝ අලාභය (වත්කමේ ඉදිරියට ගෙන ආ අගය සහ ශුද්ධ විකුණුම් වටිනාකම අතර වෙනස) වත්කම් ඉවත් කළ වර්ෂයේ ආදායම් ප්‍රකාශනයට ගලපනු ලබයි.

සෑම මූල්‍ය වර්ෂයක් අවසානයේදීම වත්කම් වල සුන්බුන් අගය, ප්‍රයෝජනවත් ආයු කාලය සහ ඝෂය කිරීමේ ක්‍රමය සමාලෝචනය කරන අතර යෝග්‍ය වන අවස්ථාවකදී ඊට ගැලපුම් සෑම මූල්‍ය වර්ෂයක් අවසානයේදීම සිදු කරයි.

ඉවත් කිරීමේ ලාභ හෝ පාඩු වත්කමේ ධාරන වටිනාකම සහ ලැබූ මුදල සැසඳීමෙන් තීරණය කරනු ලබන අතර විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයේ වෙනත් ආදායම් හෝ පාඩු ලෙස සඳහන් වේ.

දේපළ, පිරිසත සහ උපකරණ හානි වීම

දේපළ, පිරිසත සහ උපකරණ වල ධාරන අගය ඒවා වෙනස් වීමකදී ආවරණය කරගත නොහැකි විට නැවත සමාලෝචනය කරනු ලැබේ. ධාරන අගය අපේක්ෂිත යළි ලබාගැනීමේ අගයට වැඩි වන අවස්ථාවකදී යළි ලබාගැනීමේ ප්‍රමාණයට ලියා හරිනු ලැබේ. හානි වීමෙන් පාඩු එම වත්කමේ පූර්ව ප්‍රකාශනය අතිරික්තයෙන් වෙන් කර ගලපා හැක්කේ අදාළ ප්‍රකාශනයට කපා හරිනු ලැබේ.

2.8 ප්‍රකාශන ප්‍රාග්ධනය

සාමාන්‍ය කොටස් ප්‍රාග්ධනය ලෙස වර්ග කර ඇත.

2.9 වෙළඳ ගෙවිය යුතු දෑ

වෙළඳ ගෙවිය යුතු දෑ යනු සාමාන්‍ය ව්‍යාපාරික කටයුතු වලදී සැපයුම්කරුවන්ගෙන් ලබාගත් භාණ්ඩ හා සේවා සඳහා ගෙවීමට වූ බැඳීමයි. වගකීම ශේෂ පත්‍රයේ වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ ලෙස වර්ග කර ඇති අතර වර්ෂය තුළ සමතයකට පත් කළ යුතු වේ. ජංගම නොවන වගකීම් ලෙස වර්ග කොට දක්වා ඇති වගකීම් ශේෂ පත්‍ර දිනෙන් පසුවත් ඉදිරියට පවතී. වෙළඳ ගෙවිය යුතු දෑ මූලික වශයෙන් ගනුදෙනු මීල අනුව හඳුනා ගන්නා අතර පසුව සඵල පොලී ක්‍රමය මත ක්‍රමක්ෂය වියදමට මනිනු ලැබේ.

2.10 ණය ගැනීම්

ණය ගැනීම් ගනුදෙනුව සිදු වූ ශුද්ධ අගයට හඳුනාගෙන ඇත. ණය ගැනීම් පසුව ක්‍රමයෙන් පිරිවැයට සඳහන් කරයි. සඵල පොලී ක්‍රමය යටතේ ශුද්ධ ගනුදෙනු පිරිවැයෙහි වෙනසක් වූයේ නම් එය විස්තීර්ණ ආදායම් යටතේ දක්වයි.

ණය පහසුකම් ලබාගැනීම සඳහා ගෙවන ලද ගාස්තු එය සිදු විය හැකි නම් පහසුකම ලබාගැනීමට එකතු කරයි. මෙහිදී සියලුම ලබාගැනීම් අවසන් වන තුරු ගාස්තු විලම්භනය කරනු ලැබේ. සියලු පහසුකම් ලබාගැනීම පිළිබඳ සාක්ෂි නොමැති විට එම පහසුකම අයත් කාල පරිච්ඡේදයේ කලින් ගෙවීමක් ලෙස ගාස්තු ප්‍රාග්ධනිත කරනු ලබයි.

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 වල පිරිවැයටම එකතු කරයි.

කෙටි කාලීන ආයෝජන මත ඉපැයු ආදායම වෙනුවෙන් වූ වියදුම් ප්‍රාග්ධනිත කළ හැකි ණය පිරිවැයෙන් අඩු කොට දක්වයි.

අනෙකුත් සියලුම ණය පිරිවැය ඒවා සිදු වූ කාල පරිච්ඡේදයේදී ලාභය හෝ පාඩුව ලෙස හඳුනාගනී.

2.12 ප්‍රතිපාදන

සමාගම විසින් ප්‍රතිපාදන ගිණුම් ගත කර ඇත්තේ ප්‍රවර්තන බැඳියාවක් ඇති පසුගිය සිදුවීමක් සම්බන්ධයෙන් සම්පත් පිටතට ගලා යාමක් සහ ආර්ථික වාසි අහුරාලීමක් ඇති, ස්ථිර ලෙසම බැඳීම් නිදහස් කිරීමක් කළ යුතු සහ විශ්වාස කළ හැකි ආකාරයෙන් බැඳීම් වල වටිනාකම ඇස්තමේන්තු කළ හැකි අවස්ථාවන් සඳහාය. මුදලට ඇති කාලයේ වෙනස්වීම මත ඇති බලපෑම ප්‍රමාණාත්මක නම්, අපේක්ෂිත අනාගත බදු පෙර මුදල් ප්‍රවාහයන් වට්ටම් කර ඒ සඳහා ප්‍රතිපාදන සලසා ඇත. එයින් පිළිබිඹු වන්නේ වර්තමාන වෙළඳපොලේ තක්සේරුව මත මුදලට ඇති කාලීන වටිනාකම් පදනම් කරගෙන අවශ්‍ය තැන්හි දී වගකීම් සම්බන්ධයෙන් නියත අවදානමක් ඇත්නම් සහ වට්ටම් කිරීම සිදු කර ඇති බවය. කාලයේ වෙනස්වීම නිසා ඇති වන බලපෑම පොලී වියදුමක් ලෙස ගිණුම්ගත කිරීම හේතුවෙන් ප්‍රතිපාදන වටිනාකම වැඩි වී ඇත.

2.13 විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ බැඳීම්

නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම පාරිතෝෂිකය

පාරිතෝෂිකය නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්මකි. අදාළ ව්‍යවස්ථාවේ කොන්දේසි ප්‍රකාරව පාරිතෝෂික ගෙවීමට සමාගම බැඳී සිටී. මෙම වගකීම ඉටු කිරීම සඳහා සියලුම සේවකයින් වෙනුවෙන් සේවයේ යෙදෙන පළමු වර්ෂයේ සිටම සම්පූර්ණ කරන වසරක් වෙනුවෙන් සෑම මූල්‍ය වර්ෂයක් අවසානයේදීම අවසන් මසක සම්පූර්ණ වැටුප පදනම් කරගත් සමාන අගයක වෙන් කිරීමක් ශේෂ පත්‍රයේ ඉදිරියට ගෙන යනු ලැබේ.

නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම ලෙස ශේෂපත්‍රයේ දක්වා ඇති වගකීම් ගැළපිලි සහ හඳුනා නොගත් සේවා පිරිවැය සමග ශේෂ පත්‍ර දිනට වූ විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වල වර්තමාන අගයයි.

සමාගම පොරොන්දු වූ පාරිතෝෂික ප්‍රතිලාභ වල වර්තමාන අගය සේවක ප්‍රතිලාභ නම් වූ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිත 19 (2006 සංශෝධිත) හි ඇමුණුම ඊ යටතේ දැක්වෙන සූත්‍රය අනුව ඇස්තමේන්තු ගත ඒකක බැර ක්‍රමය පදනම් කොට ගෙන වාර්ෂිකව මහින්දා ලබයි.

උපකල්පනයන්ගේ වෙනස් වීම් මත මතුවන වාසි හෝ පාඩු හඳුනාගත් සැණින් විස්තීර්ණ ආදායම ප්‍රකාශනයේ දක්වයි.

නිශ්චිත දායකත්ව සැලැස්ම සේවක අර්ථ සාධක අරමුදල සහ සේවා නියුක්තිකයන්ගේ භාරකාර අරමුදල

සේවා නියුක්තිකයන් අදාළ ආඥා පනත් සහ නියමයන්හි පෙන්නුම් කරන පරිදි සේවක අර්ථ සාධක අරමුදලට සහ සේවා නියුක්තිකයන්ගේ භාරකාර අරමුදලට දායක වීමට හිමිකම් ඇත. සමාගමේ සේවකයින්ගේ දළ වැටුපෙන් 12%ක් සේවක අර්ථ සාධක අරමුදලට හා 3%ක් සේවා නියුක්තිකයන්ගේ භාරකාර අරමුදලට සමාගම විසින් බැර කරනු ලැබේ.

2.14 ප්‍රදානයන් සහ සහනාධාර

වත්කම් වලට සම්බන්ධ මූල්‍ය ප්‍රදාන පිරිවැය ලෙස හඳුනාගෙන ශේෂ පත්‍රයට විලම්බනය කරන අතර වත්කමේ ඵලදායී ආයු කාලය තුළ ආදායම් ප්‍රකාශනයට බැර කරනු ලැබේ.

2.15 මූල්‍ය නොවන වත්කම් සහ අගය අඩු වීම

අවිනිශ්චිත ප්‍රයෝජනවත් ආයු කාලයක් ඇති වත්කම් (උදාහරණයක් ලෙස කීර්තිනාමය හෝ පාවිච්චි කිරීමට සූදානමක් නොමැති වත්කම්) වල අගය අඩු කිරීමක් හෝ ක්‍රමයෙන් කීරීමක් අවශ්‍ය නොවේ. ක්‍රමයෙන් සඳහා

යටත් වන වත්කම් ඒවායේ ධාරන අගය නැවත ලබාගත නොහැකි යයි හැඟෙන විට සමාලෝචනය කරනු ලැබේ. වත්කම් වල නැවත ලබාගත හැකි අගයට වඩා ඉදිරියට ගෙන ආ අගයන්ගේ වැඩි වීමක් තිබේ නම් එම වත්කම් වල අගය අඩු වීමක් ලෙස එහි අගය නැවත ලබාගත හැකි අගය දක්වා ලියා හරිනු ලැබේ. ඇස්තමේන්තු ගත අගය වත්කමේ සාධාරණ අගයෙන් විය විකිණීමට හෝ පාවිච්චි කිරීමේදී දැරූ පිරිවැයට වඩා වැඩිය. අගය අඩු වීම තක්සේරු කිරීමේ අරමුණ සඳහා හඳුනාගත හැකි මුදල් ප්‍රවාහ (මුදල් ජනිත ඒකක) අනුව පහළ මට්ටමේ සිට පෙළ ගස්වනු ලැබේ. කීර්තිනාමය හැර මූල්‍ය නොවන වත්කම් වල අගය අඩු 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 ලාභ හෝ පාඩු මත සාධාරණ අගයකට, ණය සහ ලැබිය යුතු දෑ, විකිණීම සඳහා ඇති දෑ, කල් පිරෙන තෙක් රඳවා ගත් වශයෙන් වර්ගීකරණය කරයි. මූල්‍ය වත්කම් අත්පත් කරගන්නා අරමුණ මත වර්ගීකරණය රඳා පවතී. මූල්‍ය වත්කම් එහි ආරම්භක හඳුනාගැනීම අනුව වර්ගීකරණය කළමනාකාරිත්වය විසින් තීරණය කරනු ලබන අතර සෑම වාර්තා දිනයකදීම එය නැවත අගය කරනු ලැබේ.

(අ) ලාභ හෝ පාඩු මත සාධාරණ අගයකට මූල්‍ය වත්කම් වර්ග කිරීම

මෙම වර්ගයට අයත් වත්කම් වන්නේ කළමනාකාරිත්වය කෙටි කාලයක් තුළ විකිණීමේ අරමුණින් අත්පත් කරගත් වත්කම්ය. මෙම වර්ගයේ වත්කම් ජංගම වත්කම් යටතේ පෙන්වන අතර මාස 12ක කාලයක් ඇතුළත පියවීමට බලාපොරොත්තු වේ. එසේ නොමැති වුවහොත් ඒවා ජංගම නොවන වත්කම් යටතේ වර්ගීකරණය කරයි. මින් වෙනස් වන වර්ග ද ඇවුරුමක් වී නොමැති නම් ලාභ හෝ පාඩු හරහා සාධාරණ අගයක් ලෙස වර්ග කරයි.

(ආ) ණය සහ ලැබිය යුතු දෑ

ණය සහ ලැබිය යුතු දෑ යනු ක්‍රියාකාරී වෙළඳපල තුළ නොකියවෙන ස්ථාවර ගෙවීමක් සහිත වෙනස් නොවන මූල්‍ය වත්කම් වේ. වාර්තා කරන දිනයේදී පරිණත වීමට මාස 12කට වැඩි කාලයක් ගන්නා වත්කම් හැර මෙම වත්කම් ජංගම වත්කම් යටතේ දක්වයි. පරිණත වීමට මාස 12කට වැඩි කාලයක් ගන්නා වත්කම් ජංගම නොවන වත්කම් යටතේ වර්ගීකරණය කරයි. සමාගමේ ණය සහ ලැබිය යුතු දෑ ශේෂ පත්‍රයේ වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ සහ මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ යන වර්ග දෙකෙන් සමන්විත වේ.

(ඇ) විකිණීමට ඇති මූල්‍ය වත්කම්

විකිණීමට ඇති මූල්‍ය වත්කම් මෙම වර්ගය යටතේ දැක්වෙන හෝ වෙනත් වර්ග යටතේ නොදැක්වෙන වත්කම් වේ. ශේෂ පත්‍ර දිනයේ සිට මාස 12ක කාලයක් තුළ ඒවා විකිණීමට කළමනාකරණය තීරණය කර නොමැති නම් මෙම වත්කම් ජංගම නොවන වත්කම් යටතේ දක්වයි.

(ඈ) පරිණත වන තෙක් තබාගන්නා ආයෝජන

පරිණත වන තෙක් තබාගන්නා ආයෝජන ස්ථිර හෝ තීරණය කළ ගෙවීමක් සහිත වෙනස් නොවන වත්කම් වේ. ස්ථාවර පරිණත භාවය යනු පරිණත වන තෙක් තබාගැනීමට ආයතනයට ඇති හැකියාව සහ කැමැත්තයි.

2.16.2 මූල්‍ය වත්කම් හඳුනාගැනීම සහ මැනීම

මූල්‍ය වත්කම් වල මිලදී ගැනීම සහ විකිණීම සමාගම ඒ සඳහා සම්බන්ධ වන වෙළඳ දිනට හඳුනාගනී. ආයෝජන ආරම්භයේ ගනුදෙනු පිරිවැය ඇතුළත් සාධාරණ අගයකට හඳුනා ගනී. ලාභ හෝ පාඩු මත සාධාරණ අගය තීරණය කළ වත්කම් වලට අදාළ ගනුදෙනු පිරිවැය ආදායම් ප්‍රකාශනයේ වියදමක් ලෙස හඳුනාගෙන ඇත. මූල්‍ය වත්කම් යළි අත්පත් කරගන්නේ ආයෝජන කල් ඉකුත් වී අවදානම හිමිකාරිත්වයට මාරු වූ විට පමණි. විකිණීම සඳහා ඇති මූල්‍ය වත්කම් සහ ලාභ හෝ පාඩු මතින් ඇති වන මූල්‍ය වත්කම් පසුව සාධාරණ අගයකට ලියා හරියි. ණය සහ ලැබිය යුතු දෑ සඵල පොලී ක්‍රමය භාවිත කරමින් ක්‍රමඝනය පිරිවැයට ලියා හරියි.

ලාභ හෝ පාඩු හරහා සාධාරණ අගයකට වර්ග කරන මූල්‍ය වත්කම් වල සාධාරණ අගයේ වෙනස නිසා ඇති වන වාසි හෝ පාඩු ආදායම් ප්‍රකාශනයේ ලාභ හෝ පාඩු ශුද්ධ යන ශීර්ෂය යටතේ ඉදිරිපත් කරයි.

ලාභ හෝ පාඩු මතින් සාධාරණ අගයක් ලෙස සැලකෙන මූල්‍ය වත්කම් වලින් ලැබෙන ලාභාංශ ආදායම් ගෙවීම් ලැබීම තහවුරු වූ විට ආදායම් ප්‍රකාශනයේ වෙනත් ආදායම් වල කොටසක් ලෙස හඳුනා ගැනේ.

මූල්‍ය සහ මූල්‍ය නොවන සුරැකුම් වල සාධාරණ අගයේ වෙනස් වීම විකිණීම සඳහා ඇති සේ වර්ග කොට ඇති අතර වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් යටතේ දක්වා තිබේ. විකිණීම සඳහා ඇති ගණයට වර්ග කළ සුරැකුම් විකුණු හෝ අගය අඩු වූ අවස්ථාවක සමුච්චිත වටිනාකම් ගැලපීම ස්කන්ධ යටතේ හඳුනාගන්නා අතර ආයෝජන සුරැකුම් වල ලාභ හෝ පාඩු ලෙස ආදායම් ප්‍රකාශනයේ ඇතුළත් වේ.

සඳහා පහත සඳහන් විශේෂිත නිර්ණායක භාවිත කරයි.

(අ) සේවා සැපයීම

සේවා සැපයීමකින් ලැබුණු ආදායම ලෙස ගිණුම් කාල පරිච්ඡේදය තුළ හඳුනා ගන්නේ වීම සේවාව සැපයූ හෝ ක්‍රියාත්මක කළ අවස්ථාවේදීය.

(ආ) පොළිය

අයකර ගැනීමේ අවිනිශ්චිත තාවයක් නොමැති නම් පොළිය උපචිත ආකාරයෙන් හඳුනා ගනී.

(ඇ) කුලී ආදායම්

මෙය උපචිත පදනම මත හඳුනා ගනී.

(ඈ) වරලත් ගාස්තු සහ සහන

අදාළ ගිවිසුමේ හරයට අනුකූල වන ලෙස පැවරුම් ගාස්තු සහ සහන උපචිත පදනම මත හඳුනා ගනී.

(ඉ) වෙනත්

වෙනත් ආදායම් උපචිත පදනම මත හඳුනා ගනී.

සමාගම විනිමය අනුපාතයේ උච්චාවචනයන්ට සංවේදී වෙයි. මූලික වශයෙන් ඇමරිකානු ඩොලර්, යුරෝ, කැනේඩියානු ඩොලර් සහ ජපන් යෙන් වලට අනුව ශ්‍රී ලංකා රුපියල උච්චාවචනයන්ට සංවේදී වෙයි. සමාගමේ ක්‍රියාකාරී මුදල් වන්නේ ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වන අතර බොහෝ ගනුදෙනු සිදු කරන්නේ රුපියල් වලිනි. අනෙකුත් මුදල් විදේශ ණය ගෙවීම් සඳහා විදේශ මුදල් ලෙස සැලකේ. සමහර වෙළඳ සහ අනෙකුත් අනෙකුත් ලැබිය යුතු දෑ මෙන්ම වෙළඳ සහ අනෙකුත් ගෙවිය යුතු දෑ ද විදේශ මුදලින් 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 වෙනස්කම් සමාගමේ ලාභ හෝ පාඩු කෙරෙහි බලපායි. උදාහරණ වශයෙන් ඇමරිකානු ඩොලරයට එරෙහිව ශ්‍රී ලංකා රුපියල දුර්වල වීම එනම් මහා භාණ්ඩාගාරය විදේශ මුදලින් ලබාගෙන ඇති ණය ගෙවීමට යාමේදී සමාගමේ ලාභදායීතාවයට අහිතකර ලෙස බලපෑ හැකිය.

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.

පහත සඳහන් වගුවෙහි අනෙකුත් විචල්‍යයන් නොවෙනස්ව තිබියදී ඩොලර්, යුරෝ, යෙන් විනිමය අනුපාත වෙනස් වීම නිසා විය ශ්‍රී ලංකා රුපියල කෙරේ බලපාන ආකාරය සමාගම පැහැදිලි කර ඇත. සමාගම සිය මූල්‍ය වාර්තා රුපියල් වලින් ඉදිරිපත් කළ පසු සමාගමේ මූල්‍ය උපකරණ පෙත්වන අනෙක් ප්‍රධාන මුදල් ඒකකය ලෙස ඇමරිකානු ඩොලර් සහ ජපාන යෙන් දැක්විය හැකිය. ඇමරිකානු ඩොලර්, යුරෝ සහ යෙන් වල විනිමය අනුපාත වෙනස් වීම නිසා ස්කන්ධ මත වන බලපෑම පහත වගුවෙහි දැක්වේ.

(අ) වෙළඳපල අවදානම

(i) විදේශ විනිමය අවදානම

ශ්‍රී ලංකා රුපියලට එරෙහිව ඇමරිකානු ඩොලරයේ විනිමය අනුපාතයේ සංවේදීතාව

	2013		2012	
	ලාභයේ වැඩි වීම (රු.)	ලාභයේ අඩු වීම (රු.)	ලාභයේ වැඩි වීම (රු.)	ලාභයේ අඩු වීම (රු.)
10% වැඩි වීම	-	67,433,604	-	110,022,263
10% අඩු වීම	67,433,604	-	110,022,263	-
15% වැඩි වීම	-	101,150,406	-	165,033,394
15% අඩු වීම	101,150,406	-	165,033,394	-
20% වැඩි වීම	-	134,867,208	-	220,044,525
20% අඩු වීම	134,867,208	-	220,044,525	-

මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට සටහන්

ශ්‍රී ලංකා රුපියලට වරෙහිව යුරෝ විනිමය අනුපාතයේ සංවේදිතාවය

	ලාභයේ වැඩි වීම (රු.)	ලාභයේ අඩු වීම (රු.)	ලාභයේ වැඩි වීම (රු.)	ලාභයේ අඩු වීම (රු.)
10% වැඩි වීම	-	4,058,639	-	410,640
10% අඩු වීම	4,058,639	-	410,640	-
15% වැඩි වීම	-	6,087,959	-	615,960
15% අඩු වීම	6,087,959	-	615,960	-
20% වැඩි වීම	-	8,117,278	-	821,281
20% අඩු වීම	8,117,278	-	821,281	-

ශ්‍රී ලංකා රුපියලට වරෙහිව ජපන් යෙන් විනිමය අනුපාතයේ සංවේදිතාවය

	ලාභයේ වැඩි වීම (රු.)	ලාභයේ අඩු වීම (රු.)	ලාභයේ වැඩි වීම (රු.)	ලාභයේ අඩු වීම (රු.)
10% වැඩි වීම	-	236,754,049	-	31,514,270
10% අඩු වීම	236,754,049	-	31,514,270	-
15% වැඩි වීම	-	355,131,073	-	47,271,405
15% අඩු වීම	355,131,073	-	47,271,405	-
20% වැඩි වීම	-	473,508,098	-	63,028,539
20% අඩු වීම	473,508,098	-	63,028,539	-

(ii) මුදල් ප්‍රවාහ සහ සාධාරණ අගයේ පොලී අනුපාත අවදානම

සමාගමේ පොලී අනුපාත අවදානම ඇමරිකානු ඩොලර්, යුරෝ, කැනේඩියානු ඩොලර් සහ ජපන් යෙන් වලින් විස්තර කෙරෙන දිගු කාලීන ණය ගැනීම් වලින් පැන නගී. මේවා ස්ථාවර අනුපාත මත නිකුත් කරන අතර එමගින් ණය මත මුදල් ප්‍රවාහයන්හි පොලී අනුපාත අවදානම ලිහිල් කරයි. විවලය අනුපාත මත මුදල් තබා ගැනීමේදී මෙය තව දුරටත් ලිහිල් වෙයි. ස්ථාවර අනුපාත මත නිකුත් කරන ණය සමාගමේ සාධාරණ අගයේ පොලී අනුපාත අවදානම අනාවරණය කරයි.

(අ) ණය අවදානම

ණය අවදානම බාහිර පාර්ශවයන්ගේ වෙළඳ සහ අනෙකුත් ලැබිය යුතු දෑ මගින් පැන නගී.

(ආ) 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. විවේචන පුරෝකථන සමාගමේ ණය මූල්‍යයන සැලසුම් අනුකූලතා සම්මුතීන්, අත්‍යන්තර ශේෂ පත්‍ර අනුපාත ඉලක්ක සමග අනුකූල වීම සහ අදාළ වේ නම් බාහිර හිත රෙගුලාසි සැලකිල්ලට ගනී. උදාහරණයක් ලෙස මුදල් සීමාවන් සැලකිය හැකිය.

කාරක ප්‍රාග්ධන අවශ්‍යතා සඳහා පවත්වා ගන්නා සමාගම අත ඇති අතිරික්ත මුදල් ද්‍රවශීලතා අවදානම ලිහිල් කර ගැනීමට රජයේ සුරැකුම් වල ආයෝජනය කරයි.

පහත දැක්වෙන වගුවේ සමාගමේ වෙනස් නොවන මූල්‍ය වගකීම් ශේෂ පත්‍ර දිනට ගිවිසුම් ගත කල් පිරුණු දින පදනම් කර ගනිමින් අදාළ කල් පිරුම් කාණ්ඩ වලට විශ්ලේෂණය කොට දක්වා තිබේ. වෙනස් වන මූල්‍ය වගකීම් විශ්ලේෂණයේ ඇතුළත් වී ඇත්තේ මුදල් ප්‍රවාහ වල කාලය තේරුම් ගැනීම සඳහා ගිවිසුම් ගත කල් පිරුම් අවශ්‍ය නම්ය. වගුවේ දක්වා ඇති ප්‍රමාණ ගිවිසුම් ගත වට්ටම් නොකළ මුදල් ප්‍රවාහයන්ය.

3.2 ප්‍රාග්ධන අවදානම් කළමනාකරණය

ප්‍රාග්ධනය කළමනාකරණය කිරීමේ දී සමාගමේ අරමුණු වූයේ කොටස් හිමියන් වෙත ප්‍රතිලාභ ලබාදෙනු පිණිස සමාගම අඛණ්ඩව පවත්වා ගැනීමේ හැකියාව ආරක්ෂා කිරීම අනෙකුත් පාර්ශව කරුවන්ට ප්‍රතිලාභ ලබාදීම 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 අඩු කිරීම සඳහා වත්කම් විකිණීම කරනු ඇත. සමාගම ලාභාංශ ප්‍රකාශයට පත් කිරීමට පෙර ලාභාංශ අනුපාතය පවත්වා ගැනීම පිණිස බුන්වත් බව තක්සේරු

කරයි. කෙසේත් ආනෙකුත් ආයතන සමග සමපාත වීමට සමාගම තෝරන අනුපාත පදනමින් ප්‍රාග්ධනය අධීක්ෂණය කරයි. මෙම අනුපාතය මුළු ණය මුළු ප්‍රාග්ධනයෙන් බෙදීමෙන් ගණනය කරයි. ණය, ශේෂ පත්‍රයේ දැක්වෙන ජංගම සහ ජංගම නොවන සියලු ණය ගැනීම වේ. මුළු ප්‍රාග්ධනය ශේෂ පත්‍රයේ දැක්වෙන ස්කන්ධ සහ මුළු ණය ප්‍රමාණයේ චිකතුව ලෙස ගණනය කරයි.

2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට තෝරන අනුපාතය පහත දැක්වෙන පරිදි වේ.

	2013 රු.	2012 රු.
මුළු ණය ගැනීම්	37,317,489,482	38,839,198,744
අඩු කළා: මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	(4,030,679,792)	(4,425,075,542)
ශුද්ධ ණය	33,286,809,690	34,414,123,202
මුළු ස්කන්ධය	7,441,384,011	4,217,044,053
මුළු ප්‍රාග්ධනය	40,728,193,701	38,631,167,255

තෝරන අනුපාතය **82%** 89%

ඉහත සඳහන් ණය ගැනීම් සම්පූර්ණයෙන්ම මහා භාණ්ඩාගාරය හරහා රන් පවුම් සහතික යටතේ බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල සහ මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල සංවර්ධනය සඳහා ගත් ණය වලින් සමන්විත වේ.

ණය ගැනීම් වල සාධාරණ අගය එහි ධාරන අගයට සමාන වන හෙයින් වටිටම් කිරීමේ බලපෑම සැලකිය යුතු නොවේ.

3.3 සාධාරණ අගය ඇස්තමේන්තු කිරීම

සාධාරණ අගය මත මිනින ලද මූල්‍ය උපකරණ සමාගම සතුව නොමැත.

4. තීරණාත්මක ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු සහ විනිශ්චයන්

ඇස්තමේන්තු සහ විනිශ්චයන් නිරන්තරව ඇගයීමට ලක් කරනු ලබන අතර ඒවා පවත්නා තත්ත්වය යටතේ සාධාරණ යැයි විනිශ්චය කළ හැකි අනාගත අපේක්ෂා ද ඇතුළුව වෛතිභාසික සහ අනෙකුත් සාධක මත පදනම් වේ.

තීරණාත්මක ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු සහ උපකල්පන සමාගම අනාගත සම්බන්ධ ඇස්තමේන්තු සහ උපකල්පන සිදු කරයි. ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු කලාතුරකින් අදාළ සත්‍ය ප්‍රතිඵල සමග සමාන වේ. ඊළඟ

මූල්‍ය වර්ෂයේ වත්කමක හෝ වගකීමක ධාරන අගයට ප්‍රමාණාත්මක ගැලපුමක් ඇති වේ යැයි සැලකිය හැකි ඇස්තමේන්තු සහ උපකල්පන පහතින් දක්වා ඇත.

(අ) නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම - පාරිකෝෂික

නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්මෙහි වර්තමාන අගය ගණිතමය පදනම මත උපකල්පන ගණනාවක් භාවිත කරමින් තීරණය කරනු ලබන සාධක ගණනාවක් මත රඳා පවතී. නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්මේ ශුද්ධ පිරිවැය (ආදායම) තීරණය කිරීමේදී භාවිත කරන සිතා ගැනීම් තුළ වටිටම් අනුපාත අන්තර්ගත වේ. මෙම උපකල්පනයන්ගේ ඕනෑම වෙනසක් නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්මේ ධාරන ප්‍රමාණයට බලපායි. සමාගම සෑම වර්ෂයකම අවසානයේ සුදුසු වටිටම් අනුපාතය තීරණය කරයි. මෙය නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ බැඳීම් පියවීම සඳහා අනාගතයේදී අවශ්‍ය වන මුදල් ප්‍රවාහයන්ගේ වර්තමාන අගය තීරණය කරන පොළී අනුපාතය වේ. නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම සඳහා වූ අනෙකුත් ප්‍රධාන උපකල්පනයන් ප්‍රවර්තන වෙළඳපල තත්ත්වය මත පදනම් වේ. අතිරේක තොරතුරු 11 වන සටහනෙහි දක්වා ඇත.

(ආ) ප්‍රතිපාදන

සමාගම ප්‍රතිපාදන හඳුනාගන්නේ නීතිමය හෝ ගිවිසුම් ගත ප්‍රවර්තන බැඳියාවක් ඇති අතීත සිදුවීම් සම්බන්ධයෙන් සම්පත් පිටතට ගලා යාමක් සහ ස්ථිර ලෙසම බැඳීම් 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 ශේෂ පත්‍ර දිනයකදීම සමාලෝචනය කිරීමත් සමාගමේ ප්‍රවර්තන ඇස්තමේන්තු පිළිබිඹු වන ආකාරයට ඒවා ගැලපීමක් සිදු කර තිබේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට සටහන්

5. දේපළ, පිරිසහ සහ උපකරණ

	ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි රු.	පිරිසහ සහ යන්ත්‍ර සූත්‍ර රු.	මෝටර් වාහන රු.
2012 ජනවාරි 1 දිනට			
පිරිවැය හෝ නැවත ඇගයූ මුදල	9,193,390,535	3,637,054,084	711,428,522
සමුච්චිත ක්ෂය	(2,270,063,941)	(3,347,892,766)	(534,936,728)
ශුද්ධ පොත් අගය	6,923,326,594	289,161,318	176,491,794
2012 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය			
ආරම්භක ශුද්ධ පොත් අගය	6,923,326,594	289,161,318	176,491,794
චකතු කිරීම්	-	56,982,986	16,318,845
කෙරීගෙන යන වැඩ ගිණුමෙන් මාරු කිරීම	150,228,029	55,953,110	255,000
පිරිවැය මාරු කිරීම	-	-	-
- සමුච්චිත ක්ෂය	147,027	703,655	39,329
- නිවැරදි කිරීම්	-	-	-
- ලියා හල පිරිවැය	(7,380,222)	(703,847)	(39,337)
ඉවත් කළ පිරිවැය	(3,178,013)	(2,368,931)	(3,458,063)
- සමුච්චිත ක්ෂය	2,388,050	2,368,922	3,458,057
- නැවත ගැලපූ සමුච්චිත ක්ෂය වෙන්කිරීම්	-	-	-
ක්ෂය කිරීම් (සටහන 16)	(169,368,486)	(49,379,830)	(56,863,193)
අවසාන ශුද්ධ පොත් අගය	6,896,162,978	352,717,382	136,202,431
2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට			
පිරිවැය හෝ නැවත ඇගයූ මුදල	9,333,060,329	3,746,917,402	724,504,967
සමුච්චිත ක්ෂය	(2,436,897,351)	(3,394,200,020)	(588,302,535)
ශුද්ධ පොත් අගය	6,896,162,978	352,717,382	136,202,431
2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය			
ආරම්භක ශුද්ධ පොත් අගය	6,896,162,978	352,717,382	136,202,431
චකතු කිරීම්	154,689,863	36,997,833	44,552,988
කෙරීගෙන යන වැඩ ගිණුමෙන් මාරු කිරීම	8,370,137,706	959,547,261	311,068,464
පිරිවැය මාරු කිරීම	(817,842,549)	(58,602,404)	475,901
වෙනත් මාරු කිරීම්	-	-	-
- සමුච්චිත ක්ෂය	(804,781,374)	(59,499,735)	475,900
- ලියා හල පිරිවැය	(2,677,732)	(689,076)	(255,000)
- සමුච්චිත ක්ෂය	174,030	531,041	75,277
ඉවත් කළ පිරිවැය	(279,037)	(2,670,159)	-
- සමුච්චිත ක්ෂය	117,437	2,666,587	-
නිවැරදි කිරීම	(148,883)	1,631,494	(185,437)
ක්ෂය කිරීම් (සටහන 16)	(287,635,950)	303,079,335	(75,191,070)
අවසාන ශුද්ධ පොත් අගය	13,507,916,490	1,535,709,559	417,219,454
2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට			
පිරිවැය හෝ නැවත ඇගයූ මුදල	17,037,088,580	4,681,500,856	1,080,347,318
සමුච්චිත ක්ෂය	(3,529,172,090)	(3,145,791,298)	(663,127,865)
ශුද්ධ පොත් අගය	13,507,916,490	1,535,709,559	417,219,454

ලී ඔවු සවි කිරීම් සහ කාර්යාල උපකරණ රු.	සන්නිවේදන සහ ගුවන් භාෂික උපකරණ රු.	වෙනත් උපකරණ රු.	ගුවන්තොටුපල යටිතල පහසුකම් රු.	කෙර්ශන යන ප්‍රාග්ධන වැඩ රු.	එකතුව රු.
900,647,372 (727,715,663)	5,248,732,475 (3,435,387,027)	887,257,945 (760,991,328)	7,406,541,904 (3,549,343,298)	9,440,941,444 -	37,425,994,280 (14,626,330,750)
172,931,709	1,813,345,448	126,266,617	3,857,198,606	9,440,941,444	22,799,663,530
172,931,709	1,813,345,448	126,266,617	3,857,198,606	9,440,941,444	22,799,663,530
15,598,828	8,957,462	132,000,240	-	17,227,601,559	17,457,459,919
16,623,378	91,652,039	(78,231,428)	3,732,453	(240,242,582)	-
28,875,125	4,066,038	24,317,778	-	-	58,148,950
(28,882,692)	(4,009,746)	(24,332,780)	-	-	(65,348,624)
(7,083,958)	(569,301)	(4,803,705)	-	-	(21,461,972)
7,083,739	569,286	4,389,098	-	-	20,257,152
73,701	79,538	505,203	-	-	658,442
(54,941,277)	(381,487,362)	(33,788,373)	(265,669,400)	-	(1,011,497,921)
150,278,551	1,532,603,401	146,322,651	3,595,261,661	26,428,330,421	39,237,879,476
896,902,927 (746,624,376)	5,344,762,929 (3,812,159,528)	911,890,272 (765,567,622)	7,410,274,359 (3,815,012,698)	26,428,330,421 -	54,796,651,105 (15,558,771,629)
150,278,551	1,532,603,401	146,322,651	3,595,261,661	26,428,330,421	39,237,879,476
150,278,551	1,532,603,401	146,322,651	3,595,261,661	26,428,330,421	39,237,879,476
64,535,048	190,053,727	51,463,684	217,409,289	5,638,233,116	6,397,935,548
119,789,079	1,676,330,875	87,670,999	19,264,033,896	(30,788,578,280)	-
(19,953,715)	456,090,243	(47,654,063)	857,916,430	(370,429,842)	-
-	-	-	-	(14,101,389)	(14,101,389)
(15,788,766)	78,327,403	(46,647,230)	847,913,801	-	-
(450,148)	(824,082)	(554,843)	-	-	(5,450,881)
215,290	131,434	69,544	-	-	1,196,616
(15,217,334)	(6,434,983)	(52,782,219)	(28,229,274)	-	(105,613,006)
15,239,461	6,427,560	52,168,036	28,227,695	-	104,846,777
(1,145,918)	(94,384)	(232,390)	-	-	(175,518)
(81,778,802)	(571,166,768)	(42,789,518)	(996,960,915)	-	(1,752,443,688)
215,722,746	3,361,444,427	147,034,650	23,785,572,583	893,454,027	43,864,073,935
1,045,605,856	7,659,978,709	950,033,829	27,721,404,700	893,454,027	61,069,421,377
(829,883,110)	(4,298,534,282)	(802,999,179)	(3,935,832,117)	-	(17,205,339,941)
215,722,746	3,361,444,427	147,034,650	23,785,572,583	893,454,027	43,864,073,935

මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට සටහන්

5. දේපළ, පිරිසහ සහ උපකරණ

5.1 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි යටතේ කටුනායක පිහිටි රු.940,412,498ක් වටිනා ඉඩම ඇතුළත් කොට ඇත. (2012 දී මෙය රු. 795,033,468ක් විය).

වසර 99ක බදු කාලසීමාවකට ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් ලබාගත් ඉඩමක මත්තල දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපලේ ඉදිකිරීම් වසර තුළදී අවසන් කරන ලදී. 2011 සිට වසර 50ක සහන කාලයකට පසු මූලික ගෙවීම් ආරම්භවේ. ගුවන් තොටුපලේ ගොඩනැගිලි වල කොටසක් රජය සතු ඉඩමක ඉදි කර ඇත.

දේපළ, පිරිසහ සහ උපකරණ යටතේ රු.6,607,547,791ක් වටිනා පූර්ණ ක්ෂය වත්කම් ඇතුළත් වේ. (2012 දී 8,310,214,213).

6. ණයකර වල ආයෝජන

ණයකර වල ආයෝජන වසර 5කින් කල් පිරෙන ලංකා බැංකු ආයෝජන වලින් යුක්ත වේ. ආයෝජනයේ ධාරන වටිනාකම කල් පිරීමේ සාධාරණ වටිනාකමට සමාන වේ.

	දෙසැම්බර් 31	
	2013	2012
	රු.	රු.
බර තැබූ පොලී අනුපාත මත ණයකර		
මාස 6 භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර + 0.75%	1,050,000,000	800,000,000
11% ස්ථාවර අනුපාතයට ණයකර	1,500,000,000	1,500,000,000
	2,550,000,000	2,300,000,000

ණය කර තිබුත් කළ දිනය සහ කල්පිරෙන දිනය පහත දැක්වේ.

තිබුත් කළ දිනය	කල් පිරෙන දිනය	ආයෝජන මුදල රු.
08.12.2011	07.12.2016	1,500,000,000
28.06.2010	27.06.2015	300,000,000
08.12.2011	07.12.2016	500,000,000
25.10.2013	24.10.2018	250,000,000
		2,550,000,000

7. තොග

	දෙසැම්බර් 31	
	2013	2012
	රු.	රු.
පොදු*	49,807,057	40,456,599
ඉලෙක්ට්‍රොනික	69,221,183	107,287,156
ඉංජිනේරු	143,025,189	126,146,707
ඉන්ධන	12,819,271	10,621,955
ගිනි නිවීමේ උපකරණ අමතර කොටස්	20,055,631	19,420,228
මාර්ගස්ථ තොග	125,777,568	27,432,290
තොග - ආලින්ද වල ඇති (Lounge)	424,110	465,291
	421,130,009	331,830,226
අඩු කළා: සංචලනය නොවන තොග සඳහා වෙන්කිරීම්	(53,425,339)	(56,919,476)
	367,704,670	274,910,750

*වර්ණ ගැන්වීමේ උපකරණ, ලිපි ද්‍රව්‍ය, කාර්යාලයීය නිල ඇඳුම් සහ වෙනත් උපකරණ පොදු තොග සඳහා ඇතුළත් වේ.

8. වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ

	දෙසැම්බර් 31	
	2013	2012
	රු.	රු.
වෙළඳ ණයගැතියෝ	4,763,018,047	2,972,083,137
අඩු කළා: අඩමාන ණය වෙන් කිරීම	(778,697,079)	(505,429,809)
	3,984,320,968	2,466,653,328
වෙනත් ලැබිය යුතු දේ	78,073,540	105,726,083
අත්තිකාරම් සහ කලින් ගෙවීම්	181,662,468	139,624,090
අඩු කළා: අඩමාන ණය වෙන් කිරීම්	(1,898,551)	(9,045,507)
	257,837,457	236,304,667
සමාගමේ නිලධාරීන් සඳහා දුන් ණය	45,996,139	47,281,352
	45,996,139	47,281,352
	4,288,154,564	2,750,239,347

සමාගමේ නිලධාරීන් සඳහා දුන් ණය යනු අවුරුදු 4ක උපරිම කාල සීමාවක් තුළ සමාන මාසික වාරික වලින් සමාගමේ සේවකයින්ගෙන් ලැබිය යුතු ණය වේ. මෙම ණය සඳහා වාර්ෂික පොලී අනුපාතය 4.2 %ක් වේ. ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති අනුව සේවක ණය සෑම වාර්තා කරන දිනයකදීම වූ සඵල පොලී අනුපාතය භාවිත කරමින් ක්‍රමයෙන් පිරිවැයට ගණනය කරයි. 2013 දී සේවක ණය සඳහා සඵල පොලී අනුපාතය 4.2% ක් වේ. (2012: 4.2%).

සමාගමේ නිලධාරීන් සඳහා ණය	දෙසැම්බර් 31	
	2013	2012
	රු.	රු.
වසර 1කට අඩු	45,996,139	47,281,352
වසර 1කට වැඩි	49,486,091	37,322,790
	95,482,230	84,604,142

සියලුම ජංගම නොවන ලැබිය යුතු දෑ වාර්තා කරන කාල පරිච්ඡේදය අවසානයේ සිට වසර 5ක් ඇතුළත ලැබිය යුතුව ඇත. වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ වල සාධාරණ අගයන් පහත පරිදි වේ.

	දෙසැම්බර් 31	
	2013	2012
	රු.	රු.
වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ	3,984,320,968	2,466,653,328
සමාගමේ නිලධාරීන්ට දුන් ණය	45,996,139	47,281,352
	4,030,317,107	2,513,934,680

2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට සම්පූර්ණයෙන් ක්‍රියාත්මක වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ රු. 1,809,525,389 ක් විය. (2012:1,427,181,561)

2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ වලින් රු. 985,675,328 (2012:821,599,070) ක් අතීත හිඟ වූ නමුත් අගය අඩු කිරීමක් කළේ නැත. මෙය ස්වාධීන ගනුදෙනුකරුවන් ගණනාවකට සම්බන්ධ අතර මෑත ඉතිහාසයේ ඔවුන්ගේ පමා වී ගෙවීම් දක්නට නොතිබුණි. මෙම වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ පිළිබඳ කාල විශ්ලේෂණය පහත දැක්වෙන පරිදි වේ.

	2013		2012	
	රු.	රු.	රු.	රු.
මාස 3ක් දක්වා	243,907,807	229,406,087		
මාස 3 සිට 6 දක්වා	741,767,521	592,192,983		
	985,675,328	821,599,070		

8. වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ (ඉදිරියට)

2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ වලින් රු. 1,991,213,023 (2012: රු.723,302,507) ක් අගය අඩු කරන ලදී. 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට ප්‍රතිපාදනය රු.780,595,630ක් (2012: රු. 514,475,316) විය. තනි තනිව ගත් කළ අගය අඩු කළ ලැබිය යුතු දෑ ගුවන් නාවික සහ ගුවන් නාවික නොවන කටයුතු සම්බන්ධයෙනි. ලැබිය යුතු දෑ වලින් කොටසක් අය කරගත හැකි යැයි තක්සේරු කර තිබේ. මෙම ලැබිය යුතු දෑ වල කාල විශ්ලේෂණය පහත දැක්වෙන පරිදි වේ.

	2013 රු.	2012 රු.
මාස 6 සිට 12 දක්වා	1,138,376,587	231,352,226
මාස 12ට වැඩි	852,836,436	491,950,281
	1,991,213,023	723,302,507

සමාගමේ වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ පහත දැක්වෙන මුදල් වර්ග වලින් දක්වා ඇත.

	2013 රු.	2012 රු.
ඇමරිකානු ඩොලර්	17,558,870	10,684,034
	17,558,870	10,684,034

වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ වල අගය අඩු වීම වෙනුවෙන් වූ ප්‍රතිපාදන වල වලනය පහත දැක්වෙන පරිදි වේ.

	2013 රු.	2012 රු.
ජනවාරි 1 දිනට	514,475,316	404,656,734
වර්ෂය තුළ කළ ප්‍රතිපාදන	273,246,163	115,556,068
වර්ෂය තුළ ආපසු ගැලපීම්	(7,125,849)	(5,737,486)
දෙසැම්බර් 31 දිනට	780,595,630	514,475,316

ලැබිය යුතු දෑ අගය අඩු කිරීම සඳහා ප්‍රතිපාදන ඇති කිරීම සහ නිදහස් කිරීම විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයේ පරිපාලන වියදම් යටතේ ඇතුළත් කර ඇත. අමතර මුදල් ලැබේ යැයි අපේක්ෂාවක් නොමැති විට ප්‍රතිපාදන ගිණුමට අය කරන ප්‍රමාණය සාමාන්‍යයෙන් ලියා හරිනු ලැබේ.

වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ තුළ ඇති වෙනත් අංග අගය අඩු කළ වත්කම් තුළ අන්තර්ගත නොවේ. ණය අවදානමේ උපරිම හෙළිදරව්ව වාර්තා කරන දිනයේ ඉහතින් දැක්වූ ඒ ඒ පන්තීන්ගේ ධාරන අගයයි. සමාගම සුරැකුම් ලෙස කිසිදු ඇපයක් තබා නොගනී.

9. ප්‍රකාශන ප්‍රාග්ධනය

	කොටස් ගණන	අගය රු.
2012 දෙසැම්බර් 31 දිනට	200,002	20,000,200
2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට	200,002	20,000,200

හිකුත් කරන ලද සියලු කොටස් සම්පූර්ණයෙන්ම ගෙවා ඇත.

10. සංචිත

	දෙසැම්බර් 31	
	2013 රු.	2012 රු.
ගුවන්තොටුපල අධිකාරියෙන් භාරගත් ශුද්ධ වත්කම්	892,726,769	892,726,769
දේපළ, පිරිවැය සහ උපකරණ හා තොග වලට අකුණු සැර මගින් සිදු වන හානි සඳහා සංචිතය	100,000,000	-
	992,726,769	892,726,769

සමාගම සංස්ථාපනය කිරීමත් සමග ගුවන්තොටුපල අධිකාරියෙන් සමාගමට මාරු කරන ලද ශුද්ධ වත්කම් අගය සංචිත යටතේ දේපළ, පිරිසත හෝ උපකරණ වලට අකුණු සැර වැදීමකින් වන හානියකදී භාවිත කිරීම සඳහා රඳවා ගත් ඉපැයීම් වලින් රුපියල් මිලියන 100ක මුදලක් සංචිත වලට මාරු කරන ලදී.

11. විශ්‍රාම පාරිභෝගික බැඳීම

ශේෂ පත්‍රය තුළ හඳුනාගෙන ඇති වගකීමේ සංවලනය පහත සඳහන් පරිදි වේ.

	දෙසැම්බර් 31 දිනට	
	2013 රු.	2012 රු.
වර්ෂය ආරම්භක දිනට	2,160,743,758	2,160,443,789
ප්‍රවර්තන සේවා පිරිවැය	157,301,214	146,046,550
පොලී පිරිවැය	270,092,970	194,439,941
වර්ෂය තුළ ගෙවීම්	(80,851,587)	(135,148,748)
භාවිත කළ උපකල්පනයන්ගේ වෙනස්කම් මත (ලාභ)/ පාඩු	(170,789,838)	(205,037,774)
වර්ෂය අවසාන දිනට	2,336,496,517	2,160,743,758

වර්ෂය අවසානයේදී සේවක පාරිභෝගික පිරිවැය තීරණය කිරීමේදී යොදා ගනු ලබන ප්‍රධාන උපකල්පනයන්

	දෙසැම්බර් 31 දිනට	
	2013	2012
වට්ටම් අනුපාතය	12.50%	11.00%
අනාගත වැටුප් වැඩි වීමේ අනුපාතය	11.15%	9.00%
උද්ධමන අනුපාතය	6.90%	7.20%
කාර්ය මණ්ඩල පිරිවැදුම	3.00%	3.00%
විශ්‍රාමික වයස	60 years	57 years

අර්ථ දැක්වන ලද ප්‍රතිලාභ බැඳීම් සඳහා වන වගකීම සඳහා බාහිර අරමුදල් ලැබී නොමැත.

12. විලම්බිත රජයේ ප්‍රදාන

	දෙසැම්බර් 31 දිනට	
	2013 රු.	2012 රු.
මහා භාණ්ඩාගාරයේ ප්‍රදාන		
වර්ෂයේ ආරම්භක දිනට	1,398,500,574	1,590,602,425
වර්ෂය තුළ ලැබීම්	-	-
ක්‍රමයෙන් තුළ ප්‍රතිවර්තනය කිරීම	208,702,010	(159,553,262)
භාණ්ඩාගාරයට ආපසු ගෙවීම්	-	(32,548,590)
වර්ෂය අවසාන දිනට	1,607,202,584	1,398,500,574

12.1 ඉහත සඳහන් ප්‍රදානයන්හි අන්තර්ගතය:

- (අ) පිදුරුකලාගල සහ රත්මලාන අතර මයික්‍රො තරංග සම්බන්ධතාවයක් පිහිටුවීම සඳහා විදුලි සංදේශ නියාමන කොමිසම විසින් 2010 වසරේදී ලබාදුන් රු. 34,265,267ක මුදල, විදුලි සංදේශ උපකරණ වල ප්‍රයෝජනවත් ආයු කාලය අවුරුදු 8ක් ලෙස තීරණය කර ඇති බැවින් 2008 සිට ක්‍රමයෙන් කර ඇත.
- (ආ) භාණ්ඩාගාර දෙපාර්තමේන්තුව මගින් ලැබුණු රු. 8,479,962,767ක මුදල, ඒකාබද්ධ කිරීමට පෙර වැය ශීර්ෂ අරමුදල් ලෙස ලැබුණු මෙම මුදල බ.ජා.ගු. සංවර්ධන කටයුතු වෙනුවෙන් ලැබුණු මුදලක් ලෙස වාර්තා වී ඇත. ඒකාබද්ධ කිරීමේදී 2001 වසරට පෙර වත්කම් වෙනුවෙන් භාවිත කළ මුදල් ආරම්භක ස්කන්ධ ශේෂයට ගලපා ඇත. රු. 2,297,170,632ක ශේෂය 2001ට පසු වත්කම් අත්පත් කරගැනීම සඳහා ලැබුණු අතර 2001ට පසුව ප්‍රයෝජනවත් ආයු කාලය තුළ ක්‍රමයෙන් කරමින් පවතී.

13 වෙළඳ සහ අනෙකුත් ගෙවිය යුතු දෑ

	දෙසැම්බර් 31 දිනට	
	2013	2012
	රු.	රු.
වෙළඳ ගෙවිය යුතු දෑ	5,360,520,521	1,843,376,054
නැවත ගෙවිය යුතු තැන්පතු	211,309,971	172,672,247
වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ	738,549,120	265,043,847
	6,310,379,612	2,281,092,148

14 ආදායම්

	2013	2012
	රු.	රු.
ගඟන නාවික	3,045,451,920	2,707,752,347
ගඟන නාවික නොවන	9,163,694,035	7,973,706,758
	12,209,145,955	10,681,459,105
විවිධ ආදායම්	10,264,849	5,922,251
	12,219,410,804	10,687,381,356

14.1 ගඟන නාවික සහ ගඟන නාවික නොවන ආදායම්

	2013	2012
	රු.	රු.
ගඟන නාවික ආදායම්		
ගොඩ බැසීමේ ගාස්තු	2,015,848,922	1,816,131,089
ගොඩ බැසීමේ ගාස්තු අභ්‍යන්තර	(806,941)	5,725,853
පියාසර ගාස්තු	723,884,696	606,929,808
ගුවන් පාලම් ගාස්තු	306,525,243	278,965,597
එකතුව	3,045,451,920	2,707,752,347
ගඟන නාවික නොවන ආදායම්		
ගුවන් යානයට නැගීමේ ගාස්තු	3,205,074,015	2,327,804,050
ඇතුළු වීමේ අවසරපත්	140,702,414	130,449,914
ඇතුළු වීමේ අවසරපත් PVG	10,364,661	11,581,224
වාහන නැවතුම් ගාස්තු	49,181,004	49,774,311
බදු කුලී	2,118,323,213	1,911,484,153
සහන	2,552,703,777	2,550,985,530
පිරිවැටුම් මත ගෙවීම් ශ්‍රී ලන්කන් කේටරින් සේවාව 10%	53,318,759	52,388,824
ගොඩබිම හැසිරවීම නියෝජිත ගාස්තු - ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය	215,358,679	195,431,021
ගොඩබිම හැසිරවීම් අභ්‍යන්තර රත්මලාන/බ.ජා.ගු.	14,571,118	17,673,752
නියෝජිත ගාස්තු - ශ්‍රී ලන්කන් කේටරින් සේවය 4%	181,595,085	175,105,063
පුහුණු මධ්‍යස්ථානයේ ආදායම	1,853,576	1,879,948
වෙනත් ගඟන නාවික නොවන ආදායම්	620,647,734	549,148,968
එකතුව	9,163,694,035	7,973,706,758
මුළු ගඟන නාවික සහ ගඟන නාවික නොවන ආදායම	12,209,145,955	10,681,459,105

15 වෙනත් ආදායම්

	2013 රු.	2012 රු.
රජයේ ප්‍රදාන ක්‍රමලේඛ කිරීම	(208,702,010)	159,553,262
මෙහෙයුම් ලාභ ඉන්ධන පිරවුම් හල (15.1 සටහන)	10,524,512	12,086,403
ගනුදෙනු මත විදේශ විනිමය ශුද්ධ වාසි	88,449,684	254,692,430
	(109,727,814)	426,332,095

15.1 ඉන්ධන පිරවුම් හලේ මෙහෙයුම් ආදායම්

	2013 රු.	2012 රු.
විකුණුම්	1,018,950,296	903,189,801
අඩු කළා: විකුණුම් පිරිවැය	(994,289,518)	(876,361,453)
දළ ලාභය	24,660,778	26,828,348
අඩු කළා: පිරිස් සහ පරිපාලන වියදම්	(14,151,866)	(14,784,993)
විවිධ ආදායම්	15,600	43,048
මෙහෙයුම් ලාභය	10,524,512	12,086,403

16 වියදම් වල ස්වභාවය අනුව වර්ගීකරණය

	2013 රු.	2012 රු.
අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ දීමනා	12,125,756	12,204,711
කාර්ය මණ්ඩල පිරිවැය	3,561,976,885	3,053,394,324
නිශ්චිත දායක සැලසුම් පිරිවැය - සේ.අ.සා./ සේ.නි.නා. අරමුදල	339,595,015	313,861,210
නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලසුම් පිරිවැය - පාරිභෝගික	256,604,346	135,194,340
විගණකවරුන්ගේ දීමනා - විගණක	1,395,775	670,728
- විගණක නොවන	315,840	552,450
ක්ෂය කිරීම (සටහන 5)	1,751,422,589	1,010,594,589
අඩාලා නොගත් සඳහා වෙන් කිරීම	266,136,888	109,818,553
අලුත්වැඩියා සහ හඬක්කු	439,824,761	209,649,355
විදුලිය වියදම්	778,885,305	721,470,739
හිඟි ගාස්තු	264,693	553,855
පරිත්‍යාග	147,500	519,012
වෙනත් වියදම්	1,810,150,339	656,419,345
	9,218,845,692	6,224,903,211

17 ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය

	2013 රු.	2012 රු.
මූල්‍ය පිරිවැය		
ණය පොලී	(573,573,582)	(295,098,028)
ණය පරිවර්තනය මත විනිමය පාඩු	-	(1,439,583,076)
	(573,573,582)	(1,734,681,104)
මූල්‍ය ආදායම්		
භාණ්ඩාගාර බිල්පත්/යළි මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම්/බැඳුම්කර පොලී	240,667,828	312,190,572
ස්ථාවර ඩොලර් තැන්පතු මත පොලී	51,021,743	16,433,730
රුපියල් ස්ථාවර තැන්පතු මත පොලී	141,808,609	98,521,945
ණයකර මත පොලී	271,302,789	265,952,021
කාර්ය මණ්ඩල ණය මත පොලී	13,052,088	11,426,147
ණය පරිවර්තනය මත විනිමය ලාභ	1,710,553,888	-
	2,428,406,945	704,524,415
	1,854,833,363	(1,030,156,689)

මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට සටහන්

18 ආදායම් බදු වියදම්

දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂයේ ආදායම් බදු වියදමේ ප්‍රධාන අගය පහත දැක්වේ.

	2013 රු.	2012 රු.
ප්‍රවර්තන ආදායම් බද්ද		
ප්‍රවර්තන බදු ගාස්තුව	182,761,157	1,079,034,528
පෙර වර්ෂවල බදු ප්‍රතිපාදන අඩු (වැඩි)	(26,384,415)	826,918
	156,376,742	1,079,861,446
විලම්බිත ආදායම් බද්ද		
විලම්බිත බදු සම්බන්ධ ගාස්තුව (18.2)	1,035,743,798	41,250,653
මුළු බදු වියදම	1,192,120,540	1,121,112,099

18.1 සමාගමේ බදු පෙර ලාභය, සමාගමේ ලාභය සඳහා අදාළ මූලික බදු අනුපාතය භාවිතයෙන් ඇති වන සිද්ධාන්තමය මුදලකින් වෙනස් වීම් පහත දැක්වෙන පරිදි වේ.

	2013 රු.	2012 රු.
බදු පෙර ලාභය	4,745,670,660	3,858,653,551
බදු සඳහා අඩු නොකරන වියදම්	(437,984,537)	630,069,447
බදු වලට යටත් නොවන ආදායම්	(50,112,763)	(484,751,216)
බදු අය කළ හැකි ලාභය	4,257,573,360	4,003,971,782
ව්‍යවස්ථාපිත බදු අනුපාතය %	28%	28%
මුළු බදු වියදම	1,192,120,540	1,121,112,099
	1,192,120,540	1,121,112,099

18.2 පහත සඳහන් දෑ සම්බන්ධ විලම්බිත ආදායම් බදු

	ශේෂ පත්‍රය		ආදායම් ප්‍රකාශය	
	2013 රු.	2012 රු.	2013 රු.	2012 රු.
විලම්බිත බදු වගකීම				
ඉහළ ගිය ශාඛාවේ මත බදු	1,258,999,351	127,436,683	1,131,562,668	40,909,645
	1,258,999,351	127,436,683	1,131,562,668	40,909,645
විලම්බිත බදු වත්කම්				
හිඟිවන ප්‍රතිලාභ සැලසුම	654,219,025	605,008,252	(49,210,773)	(83,989)
අඩමාන තොග සහ ණයගැති ප්‍රතිපදාන	23,065,316	24,043,675	978,358	(1,045,559)
විලම්බිත රජයේ ප්‍රදාන	51,755,826	4,169,370	(47,586,456)	1,470,556
	729,040,167	633,221,297	(95,818,871)	341,008
විලම්බිත ආදායම් බදු ගෙවීම	-	-	1,035,743,798	41,250,653

විලම්බිත ආදායම් බදු වත්කම් සහ වගකීම් ප්‍රවර්තන බදු වගකීම් වලට විරෝධීව හිලවී කිරීමට හිතියෙන් ඉඩ ඇති විට සහ විලම්බිත ආදායම් බදු එකම මූල්‍ය අධිකාරියකට අයත් විට එකිනෙක හිලවී කළ හැකිය. ශුද්ධ විලම්බිත බදු පහත දැක්වේ.

විලම්බිත බදු වත්කම්	729,040,167	633,221,297
විලම්බිත බදු වගකීම්	(1,258,999,351)	(127,436,683)
ශුද්ධ විලම්බිත බදු වත්කම්/(වගකීම්)	(529,959,184)	505,784,614

19. කොටසක මූලික ඉපයුම

19.1 කොටසක මූලික ඉපයුම ගණනය කර ඇත්තේ වර්ෂයේ සාමාන්‍ය කොටස් හිමියන් වෙත ආරෝපණය කළ ශුද්ධ ලාභය වර්ෂයේ ඉතිරි හරිත සාමාන්‍ය කොටස් සංඛ්‍යාවෙන් බෙදීමෙනි. සම්පත් වල අනුරූපී වෙනස්වීම් නොමැතිව ප්‍රසාද කොටස් නිකුත් කිරීමක් හිසා සිදුවන සාමාන්‍ය කොටස්වල වෙනස්වීම් ප්‍රවර්තන වර්ෂයේ හා පෙර වර්ෂයේ හරිත සාමාන්‍ය කොටස් සංඛ්‍යාවට ගලපා ඇත.

19.2 පහත සඳහන් දෑ මගින් කොටසක මූලික ඉපයුම ගණනය කිරීමට යොදාගත් ආදායම සහ කොටස් දත්ත පැහැදිලි වේ.

	2013	2012
	රු.	රු.
වටිනාකම් ලබය ලෙස යොදා ගැනීම		
සමාගමේ කොටස් හිමියන් වෙත බෙදිය හැකි ලාභය	3,553,550,120	2,737,541,452
	2013	2012
	අංකය	අංකය
සාමාන්‍ය කොටස් ගණන හරය ලෙස යොදා ගැනීම		
සාමාන්‍ය කොටස් හරිත සාමාන්‍ය ගණන (9 සටහන)	200,002	200,002
කොටසක මූලික ඉපයුම	17,767.57	13,687.57

20 මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ

	දෙසැම්බර් 31 දිනට	
	2013	2012
	රු.	රු.
කෙටි කාලීන බැංකු තැන්පතු	1,246,878,486	1,425,093,142
භාණ්ඩාගාර බිල්පත්/ බැඳුම්කර හැවත මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම්	2,394,442,308	2,584,652,885
	3,641,320,794	4,009,746,027
බැංකුවේ සහ අනෙකුත් මුදල්	389,358,998	415,329,515
මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය සඳහා මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ මුළු ශේෂය	4,030,679,792	4,425,075,542

21 ණය ගැනීම්

ණය	දෙසැම්බර් 31 දිනට	
	2013 රු.	2012 රු.
වර්ෂය ආරම්භයේ ශේෂය	38,839,198,744	29,004,311,558
වර්ෂය තුළ ලබාගත් ණය	1,320,557,033	10,164,192,114
	40,159,755,777	39,168,503,672
වර්ෂය තුළ පියවන ලද ණය	(1,131,712,410)	(1,768,888,004)
පරිවර්තන මත විනිමය (ලාභ)/ පාඩු	(1,710,553,888)	1,439,583,076
වර්ෂය අවසානයේ ශේෂය	37,317,489,479	38,839,198,744
ජංගම ණය	747,778,194	1,265,000,000
ජංගම නොවන ණය	36,569,711,285	37,574,198,744
	37,317,489,479	38,839,198,744

ණය සම්පූර්ණයෙන්ම මහා භාණ්ඩාගාරය හරහා ලබාගත් ඒවා වේ. වට්ටම් කිරීමෙන් බලපෑමක් නොමැති නිසා ණය ගැනීම් වල සාධාරණ වටිනාකම එහි ධාරන අගයට සමාන වේ.

සාධාරණ වටිනාකම පහත සඳහන් ණය ගැනුම් අනුපාත භාවිත කරමින් වට්ටම් කරන ලද මුදල් ප්‍රවාහ මත පදනම් වේ.

	2013 (%)	2012 (%)
අමර්කානු ඩොලර් - මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල ජපන් යෙන්	2	2
- බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	2.75	2.75
- බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	1.8	1.8
- බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	0.75	0.75
යුරෝ - නවීන රත්මලාන ගුවන් ගමනාගමන පාලන පද්ධතිය 2 කොටස	4.9	4.9
- නවීන රත්මලාන ගුවන් ගමනාගමන පාලන පද්ධතිය 3 කොටස	2.1	2.1
කැනේඩියානු ඩොලර් - බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල ව්‍යාපෘතිය	0.75	0.75

විදේශ මුදල් වල විස්තර කෙරෙන ණය ගැනීම් වල ධාරන අගයන් පහත සඳහන් පරිදි වේ. (වටිනාකම විදේශ මුදල් වලින්)

	2013	2012
අමර්කානු ඩොලර්	189,277,081	178,963,172
ජපන් යෙන්	9,499,904,000	10,318,977,000
යුරෝ	1,132,058	1,237,500
කැනේඩියානු ඩොලර්	75,000	112,500

22 මූල්‍ය උපකරණ - වර්ග අනුව

	දෙසැම්බර් 31 දිනට	
	2013	2012
	රු.	රු.
මූල්‍ය වත්කම්		
ණය සහ ලැබිය යුතු දෑ		
වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ	4,242,009,653	2,652,037,405
මුදල් සහ බැංකු ශේෂ (සටහන 20)	389,358,998	415,329,515
	4,631,368,651	3,067,366,920
කල්පිරීම තෙක් පවතින මූල්‍ය වත්කම්		
ණයකර වල ආයෝජන (සටහන 6)	2,550,000,000	2,300,000,000
භාණ්ඩාගාර බිල්/නැවත විකුණුම් ගිවිසුම් වල ආයෝජන		
ගිවිසුම් සහ කෙටි කාලීන බැංකු තැන්පතු (සටහන 20)	3,641,320,794	4,009,746,027
	6,191,320,794	6,309,746,027

	දෙසැම්බර් 31 දිනට	
	2013	2012
මූල්‍ය වගකීම්		
වෙනත් මූල්‍ය වගකීම්		
ණය ගැනීම් (සටහන 21)	37,317,489,479	38,839,198,744
වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ		
ව්‍යවස්ථානුකූල වගකීම් හැර (සටහන 13)	6,234,173,619	2,199,884,928
	43,551,663,098	41,039,083,672

23 ලාභාංශ

ස්කන්ධ වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනයේ පෙනෙන පරිදි 2013 දී ගෙවන ලද ලාභාංශ වූ රු.500,000,000 තුළ 2012 දෙසැම්බර් 31න් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා ගෙවූ ලාභාංශය රු.250,000,000 ක් ද ඇතුළත් වේ. 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂයට අදාළ ඉතිරි ලාභාංශ පිළිබඳව වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීමේදී යෝජනා කිරීමට නියමිතයි. මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල එම ගෙවිය යුතු ලාභාංශ පිළිබඳව ඇතුළත් නොවේ. ඒ අනුව සමාගම 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා ගෙවිය යුතු ලාභාංශ බදු පිළිබඳව සලකා නොමැත.

24 අසම්භාව්‍යතා

සමාගමට චිරේඛිත පවරා ඇති පහත සඳහන් නඩු වල සාමාගම වගඋත්තරකරු වේ. ලබාගත් නෛතික උපදෙස් අනුව මෙම නඩු වල අවසාන තීන්දු වලින් සැලකිය යුතු පාඩුවක් සිදු නොවන බව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ මතයයි. විබැවින් මෙම කිසිදු වගකීමක් සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල ප්‍රතිපාදන සලසා නොමැත.

- (අ) ගිවිසුම් උල්ලංඝනය කිරීම් සම්බන්ධයෙන් කුලී රට සංගම් දෙකක සාමාජිකයින් රුපියල් මිලියන 62ක් ඉල්ලා සමාගමට චිරේඛිත නඩු 133ක් පවරා ඇත. දිස්ත්‍රික් උසාවියේදී නඩු 2ක් සඳහා රු.40,000/- බැගින් පැමිණිලිකාර පාර්ශවයන්ට ගෙවන ලෙසට ගු.ග.සේ. සමාගමට උසාවි නියෝගයක් ලැබිණ. මෙම ප්‍රශ්න තවමත් මීගමුව දිස්ත්‍රික් උසාවියේ විනිශ්චය සඳහා විභාග විය යුතුව පවතී.
- (ආ) ගිවිසුම් අත්හිටුවීම සම්බන්ධයෙන් ෆ්ලෝෂයින් නම් බිම් පිරිසිදු කිරීමේ සේවාවේ සිටි අභාවප්‍රාප්ත ඒ.එස්.කේ. ප්‍රනාන්දු විසින් සමාගමට චිරේඛිත රුපියල් මිලියන 80ක් ඉල්ලා පැවරූ නඩුව අවසන් කෙරුණි.

ඉහත සඳහන් දෑ වලට අමතරව ශේෂ පත්‍ර දිනට පවතින වෙනත් ප්‍රමාණවත් අසම්භාව්‍ය වගකීම් නොමැත.

25 බැඳීම්

25.1 ප්‍රාග්ධන විභව බැඳීම්

	2013	2012
	රු. මිලියන	රු. මිලියන
ගිවිසුම්ගත නමුත් සපයා නොමැති	406.5	211.7
අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයෙන් අනුමත නමුත් ගිවිසුම්ගත නොවුණු	4,257.0	3,808.2
	4,663.5	4,019.9

25.2 මූල්‍ය බැඳීම්

ණය ගැනීම් (සටහන 21) යටතේ හෙළිදරව් කළ බැඳීම් හැර වෙනත් මූල්‍ය බැඳීම් නොමැත.

26 සම්බන්ධිත පාර්ශවයන්ගේ ගනුදෙනු

සාමාන්‍ය කටයුතු කරගෙන යාමේදී සමාගම භාණ්ඩ හා සේවා සැපයීමේ සහ නැව් නැගීමේ ගාස්තු වැනි ආදායම් ලබා ගැනීමේ විවිධ ගනුදෙනු රජය මගින් පාලනය කරනු ලබන හෝ සැලකිය යුතු බලපෑමක් කරනු ලබන ආයතන සමග කරන ලදී. මෙම ආයතන නම් ලංකා බැංකුව, ලංකා බහිෂ්ඨ තෙල් සංස්ථාව, ලංකා විදුලි බල මණ්ඩලය, සේවක අර්ථසාධක අරමුදල, සේවා නියුක්තියන්ගේ භාර අරමුදල, ජාතික ජල සම්පාදන හා ජලාප්‍රවාහන මණ්ඩලය, පළාත් සභා, ශ්‍රී ලංකා ටෙලිකොම්, දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව, ශ්‍රී ලංකා අත්කම් භාණ්ඩ මණ්ඩලය, රජයේ මුද්‍රණ දෙපාර්තමේන්තුව, ශ්‍රී ලංකා ඉඩම් ප්‍රතිසංස්කරණ සහ සංවර්ධන සංස්ථාව, ආයෝජන මණ්ඩලය, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය, ශ්‍රී ලංකා ජාතික සමථ මණ්ඩලය, මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලය, ශ්‍රී ලංකා තැපැල් දෙපාර්තමේන්තුව, රජයේ ප්‍රකාශන කාර්යාංශය, දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාල, ජාතික කඩදාසි සංස්ථාව, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය, ශ්‍රී ලංකා තේ මණ්ඩලය, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවා සමාගම, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවා කේටරින් සමාගම, මහජන බැංකුව, ආගමන සහ විගමන දෙපාර්තමේන්තුව, ශ්‍රී ලංකා රේගුව, ජාතික ලොතරැයි මණ්ඩලය, මහජන මත්ද්‍රව්‍ය නිවාරන කාර්යාංශය, ජාතික මණේක් හා ස්වර්ණාභරණ අධිකාරිය, ජාතික පැලෑටි නිරෝධායන සේවය, කාර්මික සංවර්ධන මණ්ඩලය, ලංකා හොටෙල් සංස්ථාව, ශ්‍රී ලංකා සංචාරක ප්‍රවර්ධන කාර්යාංශය සහ ශ්‍රී ලංකා විදේශ සේවා නියුක්ති කාර්යාංශය.

ශේෂ පත්‍ර සහ ආදායම් ප්‍රකාශන ඇතුළු මෙහෙයුම් මගින් ඇති වන ගනුදෙනු සහ ශේෂ පහත දැක්වෙන පරිදි වේ.

	2013 රු.	2012 රු.
ශේෂ පත්‍රය		
වත්කම්		
ආයෝජන	6,191,320,794	6,309,746,026
වෙළඳ සහ අනෙකුත් ලැබිය යුතු දෑ -		
තැන්පතු සහ අත්තිකාරම්	51,041,706	51,533,294
ලැබිය යුතු පොළී	76,211,807	102,274,061
වගකීම්		
වෙළඳ සහ අනෙකුත් ගෙවිය යුතු දෑ -		
ලැබූ අත්තිකාරම්	51,948,768	57,243,840
ලාභාංශ	500,000,000	-
ආදායම් ප්‍රකාශනය		
ආදායම		
ගඟන භාවිත	1,392,449,086	1,089,993,864
ගඟන භාවිත නොවන ආදායම	1,474,989,963	1,576,251,502
නැව් නැගීමේ බදු	3,205,074,015	2,327,804,050
භාණ්ඩාගාරයට කරන ලද ගෙවීම්	1,705,285,992	2,063,986,032
පොලී ආදායම	704,800,969	693,098,268
වියදම්		
භාණ්ඩ හා සේවා සැපයුම්	2,663,322,403	2,504,346,837
බදු	1,653,544,731	1,293,080,869
	2013	2012
	රු.	රු.
26.1 ප්‍රධාන කළමනාකරණ පුද්ගලයින් සමග ගනුදෙනු*	12,125,756	12,204,711
වැටුප් සහ ගාස්තු	12,125,756	12,204,711

* සමාගමේ ප්‍රධාන කළමනාකරණ කාර්ය මණ්ඩලය වන්නේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයයි

27 ශේෂ පත්‍ර දිනට පසු සිදුවීම්

මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල හෙලිදරව් කිරීමට හෝ ගැලපුම් කිරීමට අවශ්‍ය වන ප්‍රමාණාත්මක සිදුවීම් ශේෂ පත්‍ර දිනට පසුව සිදු වී නොමැත.

2013 වසරේ බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ ගුවන්සේවා මෙහෙයුම්

ICAO කේත අංකය	IATA කේත අංකය	ගුවන් සේවය	ICAO කේත අංකය	IATA කේත අංකය	ගුවන් සේවය
ABY	G9	එයාර් ඇරබියා	KAL	KE	කොරියානු ගුවන් සේවය
AIC	AI	එයාර් ඉන්ඩියා	LOT	LO	ලොට් පෝලන්ත ගුවන් සේවය
ALK	UL	ශ්‍රී ලන්කල් ගුවන් සේවය	MAS	MH	මැලේසියානු ගුවන් සේවය
AXM	AK	එයාර් ඒෂියා	MLR	MJ	මිහින් ලංකා
AXB	IX	එයාර් ඉන්ඩියා එක්ස්ප්‍රස්	OMA	WY	ඕමාන් එයාර්
BAW	BA	බ්‍රිටිෂ් එයාර්වේස්	QTR	QR	කතාර් ගුවන් සේවය
CES	MU	චයිනා ඊස්ටර්න්	RJA	RJ	රෝයල් ජෝර්දානියන්
CPA	CX	කැතේ පැසිෆික්	SEJ	SG	ස්පයිස්ජෙට්
DQA	Q2	මාලදිවයින ගුවන් සේවය	SIA	SQ	සිංගප්පූරු ගුවන් සේවය
ETD	EY	එතිහැඩ් ගුවන් සේවය	SVA	SV	සෙෂෙල් ආරාබ් ගුවන් සේවය
ENT	OF	එන්ටර් එයාර්	TGW	TR	ටයිගර් එයාර්වේස්
FDB	FZ	ෆ්ලයි ඩුබායි	THA	TG	තායි ගුවන් සේවය
GFA	GF	ගල්ෆ් එයාර්	THY	TK	තූර්කි ගුවන් සේවය
JAI	9W	ජෙට් එයාර්වේස්	UAE	EK	එමීරේට්ස්
KAC	KU	කුවේට් ගුවන් සේවය	XAX	D7	එයාර් ඒෂියා එක්ස්
			WRC	7W	වින්ඩ් රෝස් ඒවියේෂන්

2013 දෙසැම්බර් වන විට බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ සිටි පියාසර කළ ගමනාන්ත

උතුරු ආසියාව	ගිණිකොණදිග ආසියාව	මැද පෙරදිග	යුරෝපය	අප්‍රිකාව
කුමින්ග්	බැංකොක්	ඉන්දිය උප මහද්වීපය	ඇමිස්ටර්ඩෑම්	සිෂෙල්ස්
හර්ටා	ජකර්තා	බටහිර ආසියාව	පැරිසිය	
ඩීජිං අගනුවර	හොංකොං	අබුඩාබි/අල් එයිම්	මොස්කව්	
ෂැංහයි	මෙඩන්	අම්මාන්	රෝමය	
හොවරොනෝ	ක්වාලාලම්පූර්	අබුඩාබි	ග්‍රැන්ක්ලෆට්	
ඉන්ෂෙන්	සිංගප්පූරුව	බහරේන්	ගැට්වික්	
		බැංගලෝර්	මැල්පෙන්නා/මිලානෝ	
		මුම්බායි	ලන්ඩන්/හීතා	
		කොචින්	සූරිච්	
		ධකා	ඩොරස්පෝල්	
		දිල්ලි	පෝලන්ත - වොරසෝ	
		දුමාම්		
		දෝහා		
		ඩුබායි		
		ගැන් දූපත්		
		ජෙඩ්ඩා		
		කරච්චි		
		කුවේට්		
		වෙන්නායි		
		රියාද්		
		සාපා		
		ත්‍රිවන්දම්		
		තිරුවිචිරපල්ලි		
		කැලිකට්		
		ලාහෝර්		
		මස්කට්		
		මදුරෙයි		
		ඉස්තාන්බුල්		
		ගයා		
		වාරණාසි		
		ගෝව		
		මාලේ		

ආයතනික තොරතුරු

සමාගම් ලියාපදිංචි අංකය : PV 7931 (2007 අංක 7 දරණ සමාගම් පනත)

සංස්ථාපිත දිනය : 1982 පෙබරවාරි 23

නෛතික ස්වභාවය : සීමාසහිත වගකීම් සමාගමකි

අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය : ප්‍රසන්න ජේ වික්‍රමසූරිය (සභාපති)

කමල් විස් රත්වත්ත (උප සභාපති)

යොහාන් ජයරත්න (විධායක අධ්‍යක්ෂ)

යෝගා පෙරේරා

කෝසල වික්‍රමනායක

විස් පී සේනාරත්න

ශානිකා ගොපල්ලව මිය

ජේ ආර් යූ ද සිල්වා

සමාගම් ලේකම් : එම් සී පී මහීපාල මිය

ලියාපදිංචි කාර්යාලය : ඔණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ කටුනායක.

වෙනත් මෙහෙයුම් ස්ථාන

- මහින්ද රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ මත්තල
- කොළඹ ගුවන් තොටුපළ, රත්මලාන
- සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානය, 64 කඳවල පාර, රත්මලාන.
- අධි සංඛ්‍යාත සම්ප්‍රේෂණ මධ්‍යස්ථානය අත්තිඩිය පාර රත්මලාන
- රේඩාර් සහ සන්නිවේදන මධ්‍යස්ථානය පිදුරුතලාගල කඳවුරු, නුවරඑළිය
- අධි සංඛ්‍යාත ප්‍රතිග්‍රහණ මධ්‍යස්ථානය සීතාවලිය, කඳපොල

VAT ලියාපදිංචි අංකය : 104082769700

විගණකවරුන් : ප්‍රයිස්වෝට්ට්හවුස්කුපර්ස්

බැංකුකරුවන් : ලංකා බැංකුව





ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම

