

On the Ascent

ஓயல் ஓயல் கரா | மேல்நோக்கி நகர்தல்

ஓயல்நோய்ச்சல் ஈஈ ஓயல்சேலா (சூ லஓகா) (சேலீஓலக) ஈலாஓல
லலலல ஓஓஓஓ ஓலலல சேலலலல (ஓலலலல) (தலலலல) ஓஓஓஓஓஓஓஓ
Airport and Aviation Services (Sri Lanka) (Private) Limited

லலலல ஓலலலல 2022 | ஓலலலலல ஓஓஓஓஓஓ 2022 | Annual Report 2022



Airport & Aviation Services
(Sri Lanka) (Private) Limited



ඉහළ ගුවන කරා

ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පොද්ගලික) සමාගම
වාර්ෂික වාර්තාව 2022



ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන්සේවා
(ශ්‍රී ලංකා) (පොද්ගලික) සමාගම

ඉහළ ගුවන කරා

අපේක්ෂාවන්ගෙන් ඔබ්බට ගමන් කිරීම, ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන්සේවා හි අප උත්සාහ කරනු ලබන ගුණාංගයකි. කෙසේ නමුත්, ගුවන්සේවා කර්මාන්තය තුළ අපගේ පිළිගැනීම තහවුරු කිරීමේදී, ගනුදෙනුකරුවන්ගේ විවිධ අවශ්‍යතා සපුරාලීම මෙන්ම ඉන් ඔබ්බට ගමන් කිරීමට ඇති හැකියාව තීරණාත්මක වේ. සුවපහසුව සිටි සුඛෝපභෝගීත්වය දක්වා, ආහාරපානවල සිට ආගන්තුක සන්කාරය දක්වා, අපගේ සමස්ත අදාළ කාර්ය ගලනය ශ්‍රී ලංකාව වෙත පැමිණෙන දහස් ගණන් ගනුදෙනුකරුවන්ට බාධාවකින් තොරව ලැබෙන අත්දැකීමක් වන්නා සේම ඉන් අපගේ ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව පිළිබඳ සාක්ෂි සපයනු ලබයි. අපි සෑම දිනකම අත් විඳිනු ලබන අපගේ කණ්ඩායමේ වර්ධනය සහ ඵලදායීත්වය, අපගේ ඉලක්කයන්ගේ මුද්‍රනටම යමින් අපි නව තලයකට ගමන් කිරීම ආදී ජයග්‍රහණයන් සඳහා අභියෝගාත්මක වසර කිහිපයක් මධ්‍යයේ පවා ඉමහත් කැපවීමක් පෙන්නුම් කරමින් අධිජ්‍යානශීලීත්වයෙන් කටයුතු කිරීම හේතු වී ඇත.

පටුන

දැක්ම සහ මෙහෙවර	3
අපගේ ඓතිහාසික සන්ධිස්ථාන	6
විශේෂ මූල්‍ය තොරතුරු	8
කාර්යසාධන සුවිශේෂීතා	9
ආයතනික ව්‍යුහය	10
වසරේ සාරාංශය	11
සභාපතිතුමාගේ පණිවුඩය	12
නායකත්ව කණ්ඩායම	16
ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායම	21
සමාගමේ කටයුතු පිළිබඳ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්තාව	26
විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටු වාර්තාව (AMC)	31
කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය	37
මූල්‍ය සමාලෝචනය	51
මානව සම්පත් කළමනාකරණය	57
අවදානම් කළමනාකරණය	63
ආයතනික පාලනය	69

මූල්‍ය වාර්තාව

මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ විගණකාධිපතිවරයාගේ වාර්තාව	78
විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය	86
මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශනය	87
හිමිකම් වෙනස්වීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශනය	88
මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය	89
මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්	90
අප හා සබැඳි ගුවන්සමාගම් සහ ගුවන්යානා ගොඩබෑ හැකි විවිධ ස්ථාන	118
ආයතනික තොරතුරු	120

සභාපතිතුමාගේ පණිවුඩය

2022 වාර්ෂික වාර්තාව පිළිබඳ මාගේ අදහස් දැක්වීමේදී, සෑම කෙනෙකුම සුභවාදී බලාපොරොත්තුව අවසානයේ මුදුන්පත් වීම පිළිබඳව සතුටින් සිටීම සටහන් කර සිටිමි....

තව කියවන්න ▶ **පිටුව 12**

කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය

තව කියවන්න ▶ **පිටුව 37**

මූල්‍ය සමාලෝචනය

තව කියවන්න ▶ **පිටුව 51**

මානව සම්පත් කළමනාකරණය

තව කියවන්න ▶ **පිටුව 57**



දැක්ම

“තිරසාර ආර්ථිකයක් තුළින් ගෝලීය සම්බන්ධකයේ මිත්‍රශීලී ගුවන්සේවා හවුල්කරුවා වීම”

මෙහෙවර

“ආයතනය කෙරෙහි උනන්දුවක් දක්වන පාර්ශවයන්ගේ තෘප්තිය තහවුරු කිරීම සඳහා තරඟකාරී, ආරක්ෂිත ගුවන්සේවා සහ නවීන තාක්ෂණයෙන් හා වඩා හොඳ පරිචයන්ගෙන් සමන්විත වූ විශිෂ්ට වූ ආගන්තුක අත්දැකීම් ලබා දීම”





අපගේ ඓතිහාසික සන්ධිස්ථාන

විවිධ 'දිවයින' හරහා ගුවන් මාර්ග සේවාවක් ආරම්භ වීමත් සමඟ ගුවන්තොටුපළ හා ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගම (ගු.ගු.සේ.ස.) හි මූලාරම්භය වර්ෂ 1932 දක්වා දිවයි. එතැන් පටන් ගෙවී ගිය අනුවක් වසර පුරා සෑම ආකාරයකින්ම ගුවන්සේවා කේන්ද්‍රස්ථානය වෙනස්කම් වලට භාජනය වී ඇත. සෑම කාලයකදීම ඉදිරි ගමන් මඟ ශක්තිමත් කරනු ලබන නව සංවර්ධනයන් සහ වෙනස්කම් දැකගැනීමට හැකි විය. "තිරසාර ආර්ථිකයක් තුළින් ගෝලීය සම්බන්ධකයේ මිත්‍රශීලී ගුවන්සේවා හවුල්කරුවා වීම" යන දැක්ම පෙරදැරි කරගනිමින්, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් සිය විශිෂ්ටත්වය කරා යන ගමනේ කාර්යභාරය නිමවා ඇත. වර්තමානයේ ගු.ගු.සේ.ස. විසින් ලොව පුරා සිටින සිය සියලුම පාර්ශවකරුවන් වෙත මහඟු සේවයක් දායාද කරනු ලබයි.

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

1930

- එක්සත් රාජධානිය සහ ඉන්දියාව අතර ගුවන් තැපැල් සේවාව ලංකාව හරහා දීර්ඝ කිරීමට ලංකා අග්‍රාණ්ඩුකාරවරයා විසින් සාකච්ඡා කරනු ලැබීම.

1934

- රත්මලානේ ගඟන යාත්‍රාංගනයක් ඉදිකිරීමට ලංකා රාජ්‍ය සභාව තීරණය කිරීම.

1936

- රත්මලානේ ගඟන යාත්‍රාංගනය නිම කිරීම.
- ලංකා ගුවන් සමාජය විසින් මහජනතාවට ගුවන් ගමන් අවස්ථා සැලසීම.

1937

- පළමු ගුවන් සංචලන රෙගුලාසි ප්‍රකාශයට පත් කිරීම.
- ශ්‍රී ලංකා වේ ලියාපදිංචි සලකුණ දරන පළමු ගුවන් යානා තුන ගුවන් යානා ලේඛනයට ඇතුළත් කිරීම.

1938

- පෙබරවාරි 28 දින රත්මලාන ගුවන්තොටුපළ (ර.ගු.) විවෘත කිරීම.
- සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂවරයා ලෙස රාජ්‍ය වැඩ අධ්‍යක්ෂවරයා පත් කිරීම.

1939

- පුත්තලමේදී හදිසි ගොඩබැසීමක් සිදු කිරීම.

1942

- දෙවන ලෝක යුද්ධය ආරම්භ වීමත් සමඟ, රත්මලාන ගුවන්තොටුපළේ කටයුතු රාජකීය ගුවන් හමුදාව යටතට පත්වීම.

1945

- එක්සත් රාජධානිය - ඕස්ට්‍රේලියාව - 'ලන්කස්ට්‍රියානු' ගුවන්සේවය ශ්‍රී ලංකාව හරහා ආරම්භ කිරීම.

1946

- ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය යටතේ සිවිල් ගුවන්සේවා දෙපාර්තමේන්තුව පිහිටුවාලීම.
- රත්මලාන ගඟන යාත්‍රාංගනය සිවිල් ගුවන් ගමන් සඳහා රාජකීය ගුවන් හමුදාව විසින් පවරා ගැනීම.

1947

- විශාර් සිලෝන් - ජාතික ගුවන්සේවය, සන්නිවේදන සහ වැඩි අමාත්‍යාංශය යටතේ පිහිටුවාලීම.
- යාපනය හරහා කොළඹ සිට මදුරාසියට ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීම.

1948

- ශ්‍රී ලංකාව, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ (ICAO) සාමාජිකයෙකු ලෙස පත් කිරීම.

1950

- 1950 අංක 15 දරන ගුවන් නාවික පනත ප්‍රකාශයට පත්කිරීම.
- නියමුවන් පුහුණු කිරීම සඳහා ආයතනයක් පිහිටුවාලීම.

1955

- විශාර් සිලෝන් සමාගම, KLM රාජකීය ලන්දේසි ගුවන් සමාගම සමඟ ගිවිසුමකට වළඹීම.

1959

- ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන්, කටුනායකට ගෙන යාම.

1963

- කටුනායක ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධන වැඩසටහන ආරම්භ කිරීම.
- RAF ධාවන පථය, කැනඩා රජයේ ආධාර මත මීටර් 1,840 සිට මීටර් 3,350 දක්වා පුළුල් කිරීම.
- වසරකට මගීන් 150,000 ක් හැසිරවිය හැකි පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලක් ඉදිකිරීම.

1967

- කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (බ.ජා.ගු.) විවෘත කිරීම.

1968

- විශාල පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලක්, ගුවන්යානා හැසිරවීමේ අංගනයක් සහ ගුවන් ධාවන පථයට පිවිසුම් මාර්ගය ඉදිකිරීම.

1979

- ජාතික ප්‍රවාහකයා ලෙස ව්‍යාර් ලංකා ගුවන්සේවය ආරම්භ කිරීම.
- 1979 දී ගුවන්තොටුපළ අධිකාරී පනත ප්‍රකාශයට පත්කර, ගුවන්තොටුපළ අධිකාරිය පිහිටුවාලීම.

1980

- ගුවන්තොටුපළ අධිකාරිය විසින් සිවිල් ගුවන්සේවා දෙපාර්තමේන්තුව වෙතින් සිවිල් ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් පවරා ගැනීම.

1981

- ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන්සේවා කටයුතු සඳහා රජය සතු සමාගමක් පිහිටුවීමට රජය තීරණය කිරීම.

1982

- ගුවන් නාවික පනත වෙත සංශෝධන සිදු කිරීම.

1983

- ගුවන්තොටුපළවල සමස්ත සංවර්ධනය, නඩත්තු කිරීම, පරිපාලනය සහ සේවා සැපයීම අධීක්ෂණය කිරීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. ස්ථාපිත කිරීම.

1984

- නව ධාවන පටයක්, මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලක්, නාණ්ඩ ගොඩබහාලන සංකීර්ණයක්, පාලක කුළුණු සහ සංඥා සේවා සහ නඩත්තු සංකීර්ණයක් ඉදිකිරීම සඳහා සංවර්ධන වැඩසටහනක් ආරම්භ කිරීම.

1987/88

- වාර්ෂිකව මිලියන 3.5 ක මගීන් ප්‍රමාණයක් හැසිරවීමේ ධාරිතාවයෙන් යුත් නව ධාවන පටය සහ මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල ආරම්භ කිරීම.

1992

- ගුවන් නාණ්ඩ බහාලුම් ගම්මානය විවෘත කිරීම.

1998

- ඩුබායි පදනම් වූ එමිරේට්ස් සමාගම විසින් ව්‍යාර් ලංකා සමාගම අර්ධ වශයෙන් අත්පත් කර ගැනීමෙන් පසුව "ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම" ලෙස සන්නාමගත කිරීම.

2005

- ගුවන් පාලම් අටක්, පුළුල් කළ පර්යන්තය, විවේකාගාර සහ වෙනත් පහසුකම් සමගින් නව පර්යන්තයක් ඉදිකිරීමෙන් ගුවන්තොටුපළට සම්පූර්ණයෙන්ම නව මුහුණුවරක් එක් කිරීම.

2008

- ගු.ගු.සේ.ස. විසින් සිය 25 වන රැදී ප්‍රබලිය සැමරීම.

2010

- 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන් සේවා පනත පාර්ලිමේන්තුවේදී සම්මත වීම.
- ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය විසින් ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සැපයුම්කරු ලෙස ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන්සේවා ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. වෙත සහතිකය සහ බලපත්‍රය හිඳුන් කිරීම.

2012

- පළමු ගුවන් යානය 1912 දෙසැම්බර් 7 වන දින කොළඹ තුරුග තරග පිටියේදී සිය සාර්ථක ගුවන් ගමන ආරම්භ වීමත් සමග සිවිල් ගුවන්සේවා අංශය වසර 100ක සේවා කාලයක් සම්පූර්ණ කිරීම.

2013

- ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ වන නම්බන්තොට මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (ම.රා.ජා.ගු.) විවෘත කිරීම.

2015

- ම.රා.ජා.ගු. ප්‍රවර්ධනය කිරීමේ අරමුණින්, රජය විසින් ම.රා.ජා.ගු හිදී ගුවන් සමාගම් සඳහා ලබා ගත හැකි ගුවන්සේවා නව වැදෑරුම් නිදහස සහිත පූර්ණ "විවෘත අහස ප්‍රතිපත්තියක්" ප්‍රකාශයට පත් කිරීම.

2017

- A 380 ගුවන්යානාවන්ට ඉඩපහසුකම් සලසමින් බ.ජා.ගු. හි ධාවන පටයේ පළල මීටර් 60 සිට මීටර් 75 දක්වා පුළුල් කිරීමෙන් "වල් කේත" අනුකූලතාවයට උසස් කිරීම.

2018

- මඩකලපුව ගුවන්තොටුපළ, සිවිල් මෙහෙයුම් සඳහා නැවත විවෘත කිරීම.

2019

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

2020

- බ.ජා.ගු. 2 වන පර්යන්තය හි මුල් ගල තැබීම.

2021

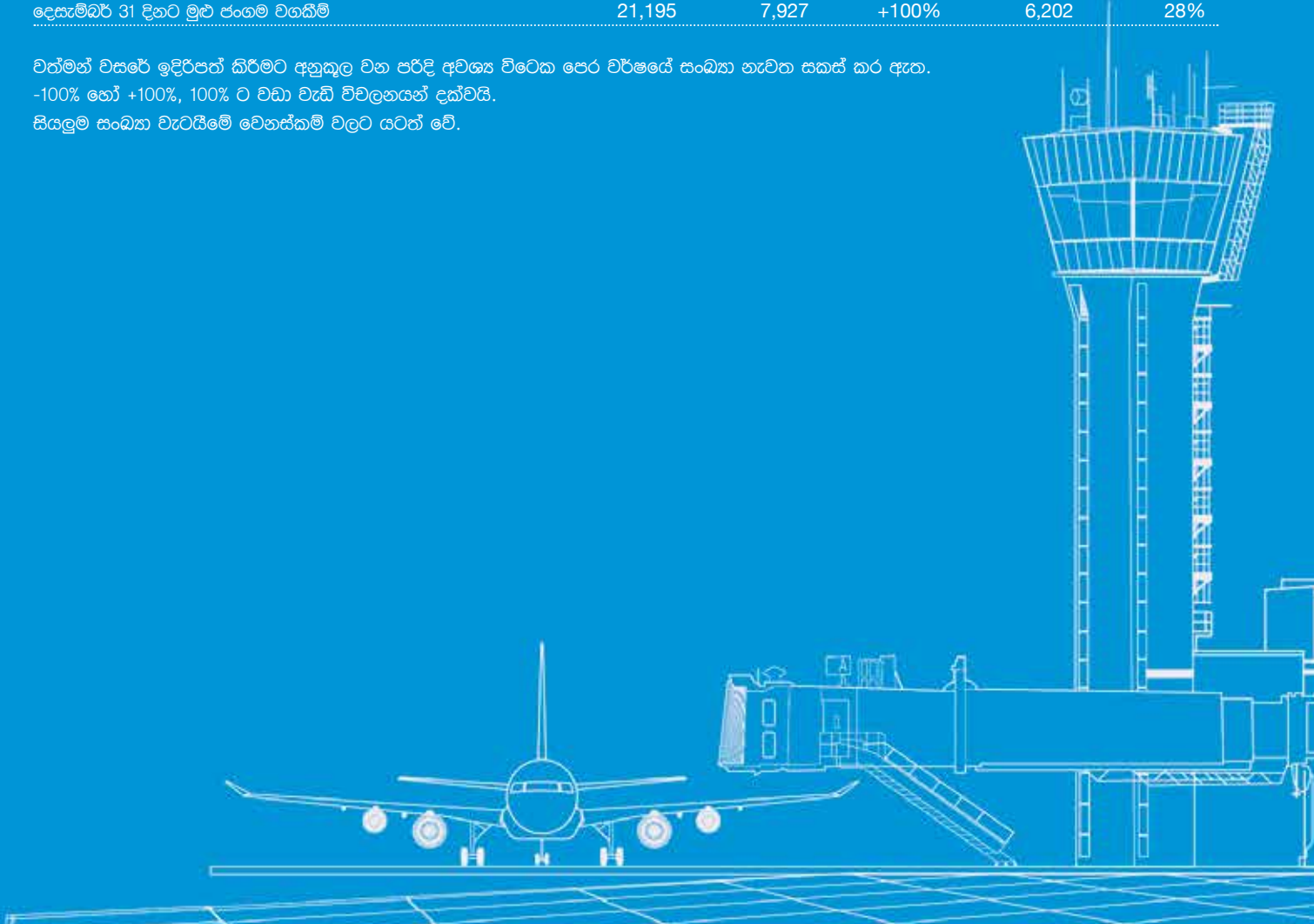
- නවීකරණය කරන ලද "අරලිය විවේකාගාරය" ව්‍යාපාරික පන්තියේ මගීන් සඳහා විවෘත කිරීම.
- Google ගෘහස්ථ සිතියම් පහසුකම බ.ජා.ගු හි ආරම්භ කරමින්, ශ්‍රී ලංකාවේ මෙම විශේෂාංගය සක්‍රීය කළ පළමු ආයතනය ලෙස ඉතිහාසගත වීම.

2022

- ඉහළ මට්ටමේ සේවා ලබා ගන්නා මගීන් සඳහා 'විශිෂ්ඨ ගුවන්තොටුපළ අත්දැකීමක්' ලබා දීම සඳහා 'GOLD ROUTE' විවේකාගාර සේවාව ආරම්භ කිරීම.

	2022 රු. මිලියන	2021 රු. මිලියන	2022/21 +/- %	2020 රු. මිලියන	2021/20 +/- %
ලාභය සහ අලාභය					
පිරිවැදුම	27,647	7,879	+100%	8,011	-2%
ක්ෂය කිරීම් වලට පෙර මෙහෙයුම් වියදම්	12,575	9,006	40%	9,768	-8%
පොළී, බදු සහ ක්ෂය කිරීම් වලට පෙර ඉපයුම්					
ස්ථාවර වත්කම් ක්ෂය	2,367	2,648	-11%	2,854	-7%
ඉදිකිරීම් මූල්‍ය පිරිවැය / (ආදායම)	6,272	(2,815)	-100%	(878)	+100%
බදු පෙර ලාභය	6,433	(961)	+100%	(3,733)	74%
ආදායම් බදු	1,630	1,123	45%	(1,228)	-100%
බදු පසු ලාභය					
කොටස් හිමියන්ට ආරෝපණය කළ හැකි ලාභය / (අලාභය)	4,803	(2,084)	+100%	(2,504)	17%
මුදල් ප්‍රවාහ					
ලාභාංශ	500	-	+100%	-	-
දෙසැම්බර් 31 දිනට මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	642	413	56%	826	-50%
වසර සඳහා මුළු ප්‍රාග්ධන වියදම	7,016	22,960	-100%	2,169	+100%
මූල්‍ය තත්වය					
දෙසැම්බර් 31 දිනට කොටස් හිමියන්ගේ අරමුදල්	45,257	41,314	10%	36,983	12%
දෙසැම්බර් 31 දිනට ජංගම නොවන වත්කම් හි					
මුළු ධාරක වටිනාකම	89,790	79,414	13%	55,571	43%
දෙසැම්බර් 31 දිනට මුළු ජංගම වත්කම්	89,740	47,430	89%	47,645	0%
දෙසැම්බර් 31 දිනට මුළු ජංගම වගකීම්	21,195	7,927	+100%	6,202	28%

වත්මන් වසරේ ඉදිරිපත් කිරීමට අනුකූල වන පරිදි අවශ්‍ය විටෙක පෙර වර්ෂයේ සංඛ්‍යා හැරවන සකස් කර ඇත. -100% හෝ +100%, 100% ට වඩා වැඩි විචලනයන් දැක්වයි. සියලුම සංඛ්‍යා වැට්ටීමේ වෙනස්කම් වලට යටත් වේ.



	2022	2021	2020	2019	2018
--	------	------	------	------	------

මෙහෙයුම් සුවිශේෂීතා

ජාත්‍යන්තර ගුවන්යානා සංචලන	සංඛ්‍යාව	37,641	21,204	20,881	62,195	67,351
මිගී සංචලන*	සංඛ්‍යාව	5,503,198	1,505,479	2,375,056	9,958,688	10,884,028
භාණ්ඩ සංචලන**	මෙ.ටො.	173,597	200,179	150,075	259,089	279,559
භරනා පියාසර සංචලන	සංඛ්‍යාව	23,846	9,339	16,370	45,674	43,804
දෙසැම්බර් 31 දිනට මුළු සේවක සංඛ්‍යාව	සංඛ්‍යාව	3,854	3,985	4,098	4,182	3,836

අනුපාත සුවිශේෂීතා

හිමිකම් මත ප්‍රතිලාභ	%	11	(5)	(7)	28	19
බදු පෙර ශුද්ධ ලාභය, මුළු ශුද්ධ ආදායමට	%	23	(12)	(47)	59	36
බදු පෙර ශුද්ධ ලාභය, කොටස් හිමියන්ගේ අරමුදලට	%	14	(2)	(10)	39	37
මුළු ආදායම මුළු වත්කම්වලට	වාර	0.15	0.06	0.08	0.24	0.29
වික් සේවකයෙකු සඳහා වන මුළු වත්කම්	රු.'000	46,583	31,830	25,187	25,891	26,286
වික් සේවකයෙකු සඳහා මුළු කාර්ය මණ්ඩල පිරිවැය- වසරකට	රු.'000	2,594	1,881	1,811	1,944	1,947
වික් ගුවන්යානාවක් හැසිරවීමට මුළු පිරිවැය	රු.'000	727	574	738	235	318
වික් මිගීයකුගේ ආදායම	රු.	5,024	5,234	3,373	2,580	2,640
වික් මිගී සංචලන සඳහා බදු පසු ලාභය	රු.	873	(1,384)	(1,054)	1,104	488
වික් සේවකයකු සඳහා වන ගුවන් යානා සංචල	සංඛ්‍යාව	10	5	5	15	18
වික් ගුවන් යානයකට මිගීන්	සංඛ්‍යාව	146	71	114	160	162
වික් සේවකයෙකුට මිගීන්	සංඛ්‍යාව	1,428	378	580	2,381	2,837
තෝලන අනුපාතය	%	41	39	19	13	20
මුළු වත්කම් මත ප්‍රතිලාභ	%	3	(2)	(2)	10	5
ශුද්ධ ලාභ අනුපාතය	%	17	(26)	(31)	43	18
ප්‍රාග්ධන ඵලදායිතා දර්ශකය	වාර	0.00	0.00	0.10	0.25	0.29
කොටසක ඉපැයුම්	රු.	24,013	(10,417)	(12,522)	54,979	26,566
ජංගම අනුපාතය	වාර	4.23	5.98	7.68	7.23	3.49
මුළු ආදායමට මුළු වියදම	වාර	1.24	0.92	0.76	2.04	1.49

* මිගී සංචලනයන්හි ඇතුළත් වන්නේ පැමිණීම, පිටවීම, මාරු වීම සහ මාර්ගස්ථ මිගීන් වන අතර අභ්‍යන්තර ගුවන් මිගීන් ඇතුළත් නොවේ.
 ** ගුවන් භාණ්ඩ සංචලනයන්ට ඇතුළත් වන්නේ අපනයන, ආනයන සහ ප්‍රති පැටවීම් වන අතර අභ්‍යන්තර භාණ්ඩ සහ ගුවන් ලිපි ඇතුළත් නොවේ.



අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය



සභාපතිතුමා/ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීතුමා

උප සභාපතිතුමා

- යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු අංශය
- සැපයුම් දාම කළමනාකරණ අංශය
- මානව සම්පත් අංශය
- සිවිල් ගුවන්සේවා පුහුණු අංශය
- සිවිල් ඉංජිනේරු (හඩත්තු) අංශය
- ගෘහ නිර්මාණ, භූමි අලංකරණ සහ අභ්‍යන්තර නිර්මාණ අංශය
- ගිනි සහ මුදවා ගැනීමේ සේවා අංශය
- විදුලි ඉංජිනේරු අංශය
- ආරක්ෂණ ඒකකය

- තොරතුරු තාක්ෂණ අංශය
- මුදල් අංශය
- අභ්‍යන්තර විගණන සහ තත්ත්ව සහතික කිරීමේ අංශය
- ආරක්ෂක සේවා අංශය
- වාණිජ සහ දේපල අංශය
- නීති අංශය
- ගුවන්තොටුපළ කළමනාකරණ අංශය
- සිවිල් ඉංජිනේරු (සැලසුම් සහ නිර්මාණ) අංශය
- ඉලෙක්ට්‍රොනික් සහ ගුවන් සංතරණ ඉංජිනේරු අංශය
- ගුවන් සංතරණ සේවා අංශය
- ව්‍යාපෘති අංශය
- උපායමාර්ගික කළමනාකරණ අංශය
- අලෙවිකරණ සහ ආයතනික සන්නිවේදන අංශය
- භාණ්ඩ සහ ගුවන් භාණ්ඩ කළමනාකරණ අංශය
- බුද්ධි සහ ආරක්ෂක මෙහෙයුම් අංශය
- ගඟන නාවික තොරතුරු කළමනාකරණ ඒකකය

"වෛද්‍ය සේවා ඒකකය" ගුවන්තොටුපළ කළමනාකරණ අංශය යටතට පත් කර ඇත.



5,503,198

ජාත්‍යන්තර මගී සංචලන



37,641

ජාත්‍යන්තර ගුවන්ගාමනා සංචලන



23,846

භරතා පියාසර සංචලන



මෙ.ටො.173,597

ගුවන් භාණ්ඩ සංචලන



රු. මිලියන 27,647

පරිවැදිලි



රු. මිලියන 4,803

බදු පසු ශුද්ධ ලාභය



රු. මිලියන 179,530

මුළු වත්කම් ප්‍රමාණය



3,854

සේවක සංඛ්‍යාව



“සාර්ථකත්වයට අවසානයක් නොමැත; අසාර්ථකත්වය සදාකාලික නොවේ: සියල්ල රඳා පවතිනුයේ උත්සහය මතයි.” - වින්ස්ටන් චර්ච්ල්

2022 වාර්ෂික වාර්තාව පිළිබඳ මාගේ අදහස් දැක්වීමේදී, සෑම කෙනෙකුම සුභවාදී බලාපොරොත්තුව අවසානයේ මුදුන්පත් වීම පිළිබඳව සතුටින් සිටීම සටහන් කර සිටිමි. ඉතිහාසයේ දරුණුතම ආර්ථික පසුබෑමෙන් රට කෙමෙන් යථා තත්වයට පත්වෙමින් ඇත. විශේෂයෙන්ම සංචාරක ව්‍යාපාරය ක්‍රමයෙන් දියුණු වෙමින් පවතින අතර, ඉන් අප හට යහපත් ඵල ගෙන දෙනු ලබයි.

සමාලෝචිත වර්ෂය සලකා බලන කල්හි විය අස්ථාවර සහ අභියෝගාත්මක කාලපරිච්ඡේදයක් ලෙස මම සිහිපත් කරමි. අනුකූලතාවය යනු ගුවන් සේවා කර්මාන්තයට හුරුපුරුදු දෙයක් වන අතර, ඊට මුහුණ දෙන විට ස්ථාවරත්වය සහ දිශාව පිළිබඳ නිවැරදි හැඟීම ඔබ හට දැකගත හැකි වනු ඇත. අප සමාගමේ, මාගෙන් ආරම්භ වී පහළට දිවෙන කනිෂ්ඨතම සේවකයා දක්වාම මෙම ගුණාධර්ම මහඟු ලෙස දැක ගැනීමට ඇති බව මම සතුටින් ප්‍රකාශ කරමි. සැබවින්ම අපි ඊට මුහුණ දුන් අතර, විවෘත දුෂ්කර අවස්ථාවක නායකත්වය ලබා දීමට හැකි වීම පිළිබඳ මම අවංකවම ආඩම්බර වෙමි.

බ.ජා.ගු දෙවන පර්යන්තය ව්‍යාපෘතියේ වැඩකටයුතු නවතාලීම වසර තුළ අප මුහුණ දුන් විශාල පසුබෑමක් විය. 2018 වර්ෂය තුළදී (වසංගත තත්වය ඇතිවීමට පෙර), අපි බ.ජා.ගු ඉතිහාසයේ විශාලතම මගී සංචලන සංඛ්‍යාව වාර්තා කරමින්, එහි ධාරිතාව පුළුල් කිරීම කඩිනමින් කළ යුතුයැයි යන්න අවධාරණය කළෙමු. වසංගත තත්වයේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස මගී ගමනාගමනය අඩු වීම අපගේ ප්‍රධාන ආදායම් මාර්ග අවහිර කර දැමුවද, විය මෙම අභියෝගය සමඟ කටයුතු කිරීමට අවකාශය ලබා දෙන ලදී. තවද දෙවන පර්යන්තයේ වැඩකටයුතු නැවත ආරම්භ කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වන අතර, විය අපගේ මූලික ප්‍රමුඛතාවන් අතරින් එකකි.

සැපයුම, සෑම අතින්ම අඩාල කරමින් ඇති වූ ඉන්ධන හිඟය අපගේ මෙහෙයුම් සඳහා සෘජුවම බලපාන ලදී. අත්‍යවශ්‍ය මෙහෙයුම් ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබීමට අවම සේවක සංඛ්‍යාවක් සඳහා ප්‍රවාහනය සැපයීම ප්‍රධාන අභියෝගයක් විය. කෙසේවෙතත්, කඩිනම් තීරණ ගැනීමත්, දුරදුර්ඪව කටයුතු කිරීමත් හේතුවෙන් අපගේ ඉන්ධනල්ල වෙත සීමාසහිතව, අඛණ්ඩ ඉන්ධන සැපයුමක් ලබා ගැනීම සඳහා ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව සමඟ විශේෂ සැපයුම් දාමයක් ස්ථාපිත කිරීමට අපි සමත් වූවෙමු. අපගේ මෙහෙයුම් සඳහා ප්‍රමාණවත් ඉන්ධන ලබා ගැනීමටත්, අපගේ සේවකයින්ට ප්‍රවාහන පහසුකම් සැපයීම සහතික කිරීම සඳහා ප්‍රමාණවත් ඉන්ධන සැපයීමට මෙන්ම අපගේ ගුවන්තොටුපළයන්හි තිරසාර මෙහෙයුම් සඳහා මූලිකව කටයුතු කරන ලද අනෙකුත් පාර්ශවකරුවන්ගේ ආයතනවලටද ඉන්ධන ලබා ගැනීමට ඉන් හැකියාව ලැබුණි. මෙමඟින් අපි රටේ ආර්ථික ප්‍රකෘතිය සඳහා සහය ලබා දෙනු ලබන අත්‍යවශ්‍ය අංගයක් බවට පත් වන ලදී.

ඊට අමතරව, වෘත්තීය පුහුණුව හි සැලකිය යුතු සේවක සංඛ්‍යාවක් සිය අභිවෘද්ධිය කරා රට හැර යාමට අදහස් කිරීම හේතුවෙන් දැඩි බුද්ධි ගලනයක් අපි අත්විඳින ලද්දෙමු. අපේ සේවා මෙන්ම සංවර්ධනය

දැඩි ලෙස බලපෑමට ලක් වන ලදී. විය කෙටිකාලීන විසඳුම් නොමැති ජාතික ගැටලුවක් බවට පත්වෙමින් පවතින නමුත් අපහට ආයතනික මට්ටමින් වියට මුහුණ දීමට සිදු විය. රාජ්‍ය ආයතනවලට බඳවා ගැනීමේ සීමාවන් ලිහිල් කරවා ගැනීමට අපි කටයුතු කර ඇති අතර, එමඟින් විකල්ප බඳවා ගැනීම්, ඔවුන් පුහුණු කිරීම සහ රඳවා තබා ගැනීම තුළින් අපගේ මානව ප්‍රාග්ධනය පවත්වා ගැනීමට අප හට හැකියාව ලැබේ.

මෙම අභියෝග මධ්‍යයේ වුවද, කෙටි කාලීන මෙන්ම දිගු කාලීන වශයෙන් වැදගත් ප්‍රතිලාභ අත්කර දෙනු ලබන සංවර්ධන කටයුතු කිහිපයක් ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපහට හැකි විය. තීරුබදු රහිත මෙහෙයුම් සඳහා අවශ්‍ය යටිතල පහසුකම් සඳහා ඉතා විශාල වෙහෙසකම් රැසක් අපි සිදු කළෙමු. අපි මගී පහසුකම් වැඩි දියුණු කළ අතර, ගෝල්ඩ් රූට් විවේකාගාරය විවෘත කිරීම වඩාත් වැදගත් අවස්ථාවකි. විය මේ වන විට ජනප්‍රිය වී ඇති අතර, ඉතා ආකර්ෂණීය මෙන් ස්ථාවර ආදායම් මාර්ගයක් ලෙස කටයුතු කරනු ලබයි. අපි බ.ජා.ගු හි භාණ්ඩ ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා අති නවීන ආරක්ෂක සම්බන්ධීකරණ මධ්‍යස්ථානයක් ගොඩනඟන ලද අතර, නව ආනයන භාණ්ඩ පර්යන්තයක් ඉදිකිරීමේ කටයුතු සිදු වෙමින් පවතී. මෙය සමස්තයක් ලෙස භාණ්ඩ සහ ගුවන් භාණ්ඩ හි ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වන ආනයන/අපනයන ක්‍රියාකාරකම් සඳහා සැලකිය යුතු වත්කමක් එක් කරනු ලබයි. අප, හරහා පියාසර සඳහා අය කරනු ලබන ගාස්තු වැඩි කිරීමට පියවර ගත් අතර, එමඟින් ඩොලර් ගලා වීම සුළු වශයෙන් වැඩි විය. එමෙන්ම, මත්තල රාජකෘෂි ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ වෙත නව ගුවන්සේවා ආරම්භ කළ අතර, වර්ෂය තුළදී යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් නැවත ආරම්භ කරන ලදී. අභියෝග මධ්‍යයේ ඉහත සඳහන් කළ වර්ධනයන් සාක්ෂාත් කර ගැනීම උදෙසා සුක්ෂම සැලසුම්කරණය, අභිප්‍රේරණයක් ලබා දෙන නායකත්වය සහ හිසි දිශානතිය හේතු විය.

අපේක්ෂිත පරිදි, මෙම වර්ධනයන් ක්‍රමයෙන් යථා තත්වයට පත්වීම දැක ගත හැකි විය. අප විසින් 2019 වර්ෂයේදී, රුපියල් බිලියන 26 ක ආදායමක් වාර්තා කර ඇති අතර, විය 2018 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 11% ක පහත වැටීමකි. ඉන්පසු වසංගත තත්වයේ සෘජු ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, මෙහෙයුම් අලාභයක් ඇති කරමින් ආදායම රුපියල් බිලියන 7.9 ක පසුබෑමක් දක්වමින් 2019 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2020 සහ 2021 යන වර්ෂයන්හිදී අපගේ ආදායම තවදුරටත් 70% කින් පහත වැටුණි. කෙසේවෙතත් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ අපි රුපියල් බිලියන 27.6 ක ආදායමක් වාර්තා කළෙමු. විය 2019 වසරට සාපේක්ෂව 7.5% ක වර්ධනයක් වන අතර, 2021 වසරට සාපේක්ෂව 251% ක විශිෂ්ට වර්ධනයකි. 2022 වර්ෂයේ අපගේ ව්‍යාපාර ක්‍රියාකාරකම්වල ඉද්ධි ආදායම රුපියල් බිලියන 15 ක් වේ. මෙය නිසැකයෙන්ම සංචාරකයින් පැමිණීම ක්‍රමානුකූලව වර්ධනය වීමේ සෘජු ප්‍රතිඵලයකි. රජය වෙත රුපියල් මිලියන 500 ක ලාභාංශයක් ගෙවීමට අපට හැකි වූ බව මා සතුටින් ප්‍රකාශ කර සිටින අතර, විය පුරවැසියන් විසින් මුහුණපාන ආර්ථික දුෂ්කරතා විසඳීමට රජය ගනු ලබන ප්‍රයත්නයන්ට සහය වීමට වර්තමාන තත්වය යටතේ බෙහෙවින් උපකාරී වනු ඇත.

අපගේ වගකීම ලෙස, මෙම වර්ධනය තිරසාර කිරීමට මෙන්ම වැඩිදියුණු කිරීමට අවශ්‍ය සියලු පියවර අප විසින් ගෙන ඇත. දෙවන පර්යන්තය සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය අඩාල වුවද, වැඩි වන මගී සංඛ්‍යාව හසුරුවාලීම සඳහා අපි යටිතල පහසුකම් සහ පහසුකම් වැඩිදියුණු කළෙමු. කෙසේවෙතත්, දෙවන පර්යන්තය සංවර්ධනය නැවත ආරම්භ කිරීම අත්‍යවශ්‍ය බවත්, එසේ නොමැතිව වර්තමාන අනුපාතයට අනුව වර්ධනය වන මගී ගමනාගමනයට පහසුකම් සැලසීමට නොහැකි වේ යන්න අපි සලකනු ලබන්නෙමු.

මේ වනවිට, නව ගුවන් සමාගම් තුනක් විසින් ම.රා.ජා.ගු හි මෙහෙයුම් ආරම්භ කිරීම, මධ්‍යම ආසියානු කලාපයෙන් මගීන් ආකර්ෂණය වීම පිළිබඳ සාධක සපයනු ලබයි. චීනය ක්‍රමානුකූලව සංචාරක ව්‍යාපාරයට දොරටු විවෘත කිරීමත්, චීන සංචාරකයින් විසින් සිදු කරනු ලබන සංචාර වැඩි වශයෙන් සිදු කිරීම හේතුවෙන්, එම අංශයේ සංචාරක සංචලන ප්‍රමාණයන්හි සැලකිය යුතු වර්ධනයක් අපි අපේක්ෂා කරන්නෙමු. රජයේ අනුමැතිය ඇතිව, ම.රා.ජා.ගු හි නව ව්‍යාපාර ආරම්භ කිරීමට කටයුතු කර ඇති අතර, මේ සඳහා ගුවන්යානා නැවතුම් පහසුකම්, භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය, ගුවන් යානා නඩත්තු අළුත්වැඩියා කිරීම සහ ප්‍රතිසංස්කරණය (MRO), සහ ගුවන්යානා කොටස් කිරීම සහ ප්‍රතිචක්‍රීකරණය කිරීම ඇතුළත් වන අතර, මේ සියල්ල හිතකර ආදායම් උත්පාදනයන් ඇති කරයි. අයිලන්ඩ් ඒවියේෂන් මගින් මෙහෙයවනු ලබන මාලදිවයින ගුවන් සමාගම විසින්, රත්මලාන කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වෙත (කො.ජා.ගු.ර.) නැවත මෙහෙයුම් ආරම්භ කරන ලදී.

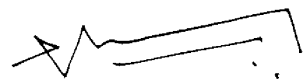
සමාගමේ සීමාවන්ගෙන් ඔබ්බට බලන කල්හි, රජය සතු ව්‍යාපාරයක් වශයෙන්, මූල්‍ය අර්බුදයෙන් මිදීම සඳහා රජය ගන්නා ප්‍රයත්නයන් සඳහා උපරිම සහයෝගය ලබා දීම වෙනුවෙන් අපගේ යුතුකම් අපි හඳුනාගෙන සිටියෙමු. ආර්ථික අවපාතයෙන් රට ගොඩනැගීමට දරන ප්‍රයත්නයන්ට අපි සක්‍රීයව සහයෝගයක් දැක්වුවෙමු. සංචාරක ව්‍යාපාරයේ වර්ධනයට අවශ්‍ය පහසුකම් සැපයීම සහ සහයෝගය දැක්වීම වත්මන් තත්ත්වය යටතේ අපහට ලබා දිය හැකි වැදගත්ම දායකත්වය යැයි අපි හඳුනා ගත්තෙමු. සංචාරකයින්, වඩාත් ලාභදායී මගී කාණ්ඩය ලෙස අපි හඳුනාගෙන ඇත්තෙමු. යුරෝපා සංගමයේ සංචාරක ගමනාන්ත තේරීම් යුක්ලේනයේ යුද්ධය හේතුවෙන් වෙනස් වී ඇති අතර, මධ්‍යම ආසියානු කලාපයේ සංචාරකයින් වැඩි වැඩියෙන් ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණීමට රුචිකත්වයක් දක්වනු ලබයි. එබැවින් සංචාරක ක්ෂේත්‍රය සහ හෝටල් හිමියන් සමඟ සම්බන්ධ වී මෙම අවස්ථාවන් ළඟා කරගැනීමට අපගේ ප්‍රයත්නයන් ශක්තිමත් කළෙමු.

ව්‍යාපාරයේ ප්‍රමුඛ අරමුණ වන පාර්ශවකරුවන්ගේ අගය එකතු කිරීමේ පදනම, ව්‍යාපාරයේ අත්‍යවශ්‍ය ව්‍යාපාරික හවුල්කරුවන්/ පාර්ශවකරුවන් සමඟ හවුල් වීම මගින් සාක්ෂාත් කර ගත හැකි අතර, 2023 සඳහා සහ ඉදිරි වසර 3 ට අදාළ අපගේ මූලික උපායමාර්ගය “හවුල්කාරිත්වය හරහා වර්ධනය” යන තේමාව යටතේ ගොඩනඟා ඇත. මෙම හවුල්කාරිත්ව විවිධ අංශ කැටි කොට ගත්තකි. ඇතැම් හවුල්කාරිත්ව අවශ්‍යතා සහයෝගී ප්‍රයත්නයන් සඳහා යොදා ගනී (උදා: සංචාරක බලධාරීන් සමඟ සහයෝගීතාවයෙන් රට තුළට සංචාරකයින් පැමිණීම වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා මුලාශ්‍ර වෙළඳපොළවල් ශක්තිමත් කළ යුතුය). එමෙන්ම ඇතැම් හවුල්කාරිත්ව අවශ්‍යතා දත්ත බෙදාගැනීමේ අවශ්‍යතා සඳහා වේ (උදා: ගුවන් තොටුපළ ක්‍රියාකරුවන්ට ජන විකාශන සාධක

පදනම් කරගනිමින් මගීන්ගේ මනාපයන් මත ගුවන් සමාගම් සහ ගුවන්තොටුපළවල් විසින් රැස් කරන ලද දත්ත භාවිත කිරීමට අවශ්‍ය වේ.) ACI සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය වැනි ආයතන සතුව මෙම දත්ත පවතින අතර, අපි මෙම දත්ත ලබා ගැනීමට අදහස් කරන්නෙමු. ඊට අමතරව, සේවා මට්ටමේ ගිවිසුම් (SLA) සාමූහික සේවා සැලසීමේ ප්‍රධාන මෙවලමකි. එබැවින්, අප අනෙක්තර වශයෙන් එකඟ වූ කාර්යසාධන දර්ශකය මත බිම් හසුරුවන්නා, දේශසීමා ආයතන සහ රේගු සමඟ කටයුතු කිරීමට උපාය මාර්ග සකස් කර ඇත.

වසංගත තත්ත්වයේ හේතුවෙන් වෙනස්කම් වූ ඇති වූ ව්‍යාපාරික පරිසරයේ දැඩි තරඟකාරිත්වය හේතුවෙන්, අපි අපගේ ව්‍යාපාරයේ ව්‍යාප්තිය සහ ප්‍රවර්ධනය කෙරෙහි හිසි ලෙස අවධානය යොමු කළෙමු. ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වන කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ - රත්මලාන (කො.ජා.ගු.ර.) හි 84 වැනි සංවත්සරය මගින් මේ සඳහා අවස්ථාවක් ඇති කරන ලදී. අපි රත්මලානේදී මෙම සංවත්සරය සැමරීම උදෙසා උත්සවයක් සංවිධානය කරන ලද අතර, සියලු ආගමික ආගමික වතාවත් සිදු කරනු ලැබුවෙමු. ඉන් කාර්මාන්තයට ඇති කරන වටිනාකම අගයමින්, අනාගත ගුවන් නියමුවන් අතර දැනුවත්භාවය ඇතිකිරීම සඳහා “ගුවන් අධ්‍යාපනය සහ ගුවන්තොටුපළ හුරුකරවීම” නමින් සමාජ සත්කාර වැඩසටහනක් සංවිධානය කරන ලදී. එමෙන්ම අපගේ ගුවන් තොටුපළ වෙත නව ගුවන්සේවා හෝ ගුවන් සමාගම් නැවත මෙහෙයුම් ආරම්භ කිරීම පිළිගැනීම උදෙසා අප විසින් පවත්වන ලද සෑම උත්සවයක්ම අපගේ නව ව්‍යාපාර ප්‍රවාරය කිරීමට අවස්ථාවක් විය.

සමාලෝචිත වර්ෂය අභියෝගවලින් පිරුණු වසරක් මෙන්ම, යළි ස්ථාවරත්වය ස්ථාපිත කොට අපගේ ක්‍රියාකාරකම් පුළුල් කළ වසරක් විය. අපි නැවත වරක් රටේ විශ්වාසවන්ත ආදායම් උපයන්නා බවට පත් වී සිටිමු. මා සහ අපගේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය කෙරෙහි තැබූ විශ්වාසය පිළිබඳව ගරු අමාත්‍යතුමාටත්, ගරු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමාටත්, අමාත්‍යාංශ ලේකම්තුමාටත් මම ස්තූතිය පළ කර සිටිමි. එමෙන්ම ආගමන විගමන දෙපාර්තමේන්තුව, රේගුව, සෞඛ්‍ය අධිකාරීන් සහ අපගේ සේවා දාමයේ අනෙකුත් ආයතන වෙත සැමවිටම අප සමඟ එක්ව, පොදු අරමුණක් වෙනුවෙන් කටයුතු කිරීම වෙනුවෙන් මම ස්තූතිය පළ කර සිටිමි. සමාගම වෙත එහි මෙහෙවර සාක්ෂාත් කර ගැනීමට මඟ පෙන්වමින් කිසිදා නොඅඩුව දක්වන උද්යෝගය සහ ශුභවාදී බව පිළිබඳව උප සභාපතිවරයාට සහ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අනෙකුත් සාමාජිකයින්ට මම ස්තූතිය පළ කර සිටිමි. සමාගමේ අංශ සහ ඒකක ප්‍රධානීන්ගේ සිට සේවකයින් දක්වා වෙනස නොබලා කටයුතු කරමින් ඉතා අපහසු කාලයකදී පවා අපි සමඟ රැඳෙමින්, අපගේ ප්‍රතිසාධනයේ සැබෑ අයිතිකරුවන් වීම කෙරෙහි ස්තූතිය පළ කර සිටීමට මෙය අවස්ථාවක් කර ගනිමි.



මේජර් ජෙනරාල් (විශ්‍රාමික) පී ඒ චන්ද්‍රසිරි RWP USP VSV ndc psc
සභාපති

2023 මැයි 26





1. මේජර් ජෙනරාල් (විශ්‍රාමික) ජී ඒ වන්දසිර RWP USP VSV ndc psc - සභාපති
2. වෛද්‍ය යූ ඒ මෙහේසී - උප සභාපති
3. ඩබ්ලිව් ඒ ඒ විජයසූරිය - විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ
4. ජී ඒ ඒ ප්‍රියන්ත - විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ/භාණ්ඩාගාර නියෝජිත
5. ඒ එච් එස් ගුණවර්ධන - විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ/අමාත්‍යාංශ නිරීක්ෂක
6. ඩබ්ලිව් එස් ඩී ද සිල්වා - විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ



- 7. එස් එස් සුමනසේකර - විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ
- 8. කපිතාන් මිලින්ද රත්නායක - විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ
- 9. ඒ ඒ රත්දෙනිය - විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ
- 10. ඒ එස් සී වරුෂනෙන්නැදිගේ - විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ
- 11. ජී යූ කේ අල්ගෙවිත්තගේ - විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ
- 12. එම් එම් ජේණුකා පී ගුණසේකර (මිය) - සමාගම් ලේකම්

මේජර් ජෙනරාල් (විශ්‍රාමික) ජී ඒ චන්ද්‍රසිරි මහතා RWP USP VSV ndc psc සභාපති

මේජර් ජෙනරාල් ජී ඒ චන්ද්‍රසිරි මහතා 2019 දෙසැම්බර් මස ගු.ගු.සේ.ස. හි සභාපතිවරයා ලෙස පත්කරන ලද අතර, එතැන් පටන් ගු.ගු.සේ.ස. හි සභාපතිවරයා ලෙසත්, ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීතුමා ලෙසත් කටයුතු කරනු ලබයි. ඔහු 2022 වසර තුළ ගු.ගු.සේ.ස. හි මූල්‍ය කළමනාකරණය සහ ආදායම් උත්පාදන සහ සියළුම ගුවන්තොටුපළ හි ඉදිරි ගමන් මග අනුකම්පිතව හි මූලසුන දැරුවේය.

එමෙන්ම ඔහු ස්වාධීන විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ ලෙස ලංකා බැංකුව පීවීල්සී හි සේවය කරයි. ඔහු ශ්‍රී ලංකා යුධ හමුදාවේ ප්‍රධාන අණ දීමේ සහ සේවා මණ්ඩල පත් කිරීම් තනතුරු කිහිපයක කටයුතු කරමින් හමුදා අංශයේ නිස්පස් වසරක කීර්තිමත් සේවයකට නිමිකම් කියනු ලබයි. ශ්‍රී ලංකා හමුදාවේ ප්‍රධානී, ඒකාබද්ධ මෙහෙයුම් අණදෙන මූලස්ථානයේ ප්‍රධාන මාණ්ඩලික නිලධාරී සහ ශ්‍රී ලංකා යුධ හමුදා විශේෂ බලකායේ රෙජිමේන්තු අධිපති, යාපනය ආරක්ෂක බලකායේ නිලධාරී, ගරු ජනාධිපතිතුමාගේ හමුදා ආරක්ෂක සම්බන්ධීකාරක සහ යුද්ධය නිසාවෙන් උතුරු පළාතේ අවතැන් වූ ජනතාව නැවත පදිංචි කරලීම සඳහා නිසි අධිකාරිය වැනි තනතුරු ඒ අතර වේ. ඔහු රණ වික්‍රම පදක්කම (RWP), විශිෂ්ඨ සේවා විභූෂණ (VSV) සහ උත්තම සේවා පදක්කම (USP) වැනි ගෞරව සම්මාන වලින් පිදුම් ලද අයෙකි. එමෙන්ම 2009 සිට 2015 දක්වා උතුරු පළාත් ආණ්ඩුකාරවරයා ලෙස ද කටයුතු කරන ලද්දේය.

ඔහු ඉන්දියාවේ ජාතික ආරක්ෂක විද්‍යාලය සහ බංගලාදේශයේ ආරක්ෂක සේවා අණ දෙන සහ මාණ්ඩලික විද්‍යාලයෙන් අධ්‍යාපනය ලබා ඇත. එමෙන්ම ඔහු කොවිඩ්-19 උවදුර පැතිරීම වැළැක්වීමේ ජාතික කාර්ය සාධන බලකායේ සාමාජිකයෙකු ලෙසත්, පශ්චාත් කොවිඩ් සංචාරක පුනර්ජීවන කාර්යසාධන බලකායේ එම කාලය සඳහා සාමාජිකයෙකු ලෙස ද කටයුතු කලේය.

වෛද්‍ය ශ්‍රී ඒ මෙන්ඩිස් මහතා උප සභාපති

වෛද්‍ය උපුල් අපීන් මහතා MBBS, DLM/MCMA/FCMA 2022, ජුනි මස ගු.ගු.සේ.ස හි උප සභාපති ලෙස පත් වන ලද අතර මානව සම්පත් සහ වැටුප් අනු කමිටුවෙහි මූලසුන දැරුවේය. ඔහුගේ පත් වීම පටන් වත්මන් තනතුර දක්වා ගු.ගු.සේ.ස. යටතේ පවතින

ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළවල පහක පරිපාලන සහ මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් අධීක්ෂණය කරමින් වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කරයි. ඊට අමතරව, ඔහු ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රධාන පාර්ශවකරුවන්, ජනමාධ්‍ය ආයතන සහ සමාගම් වෙතත් අභ්‍යන්තර ආයතන සමඟ සම්පව කටයුතු කරමින් ගුවන්තොටුපළේ පොදු ප්‍රතිරූපය සංවර්ධනය කරනු ලබයි.

පෞද්ගලික කළමනාකරණ මට්ටමෙන් සෞඛ්‍ය අංශයේ වසර 45කට වැඩි අත්දැකීම් ඇති වෛද්‍ය මෙන්ඩිස් මහතා, පිළිගත් රාජ්‍ය සහ පෞද්ගලික ආයතනයන් හි ඉහළ තනතුරු දරා ඇත. සෞඛ්‍ය අංශයේ කැපී පෙනෙන සේවය තුළ, ඔහු 2007 සිට 2012 දක්වා අවුරුදු පහක් පමණ කාලයක් සෞඛ්‍ය සේවයේ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් ලෙස සේවය කොට ඇත. වෛද්‍ය මෙන්ඩිස් මහතා නෙවිල් ප්‍රනාන්දු ශික්ෂණ රෝහලේ සභාපති ලෙස සහ ශ්‍රී ලංකා ඖෂධ නිෂ්පාදන සංස්ථාවේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයෙකු ලෙස කටයුතු කොට ඇත. වර්තමානයේ ඔහු ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයෙකු ලෙස කටයුතු කරනු ලබයි. වෛද්‍ය මෙන්ඩිස් මහතා සමාජය වෙනුවෙන් මහඟු දායකත්වයක් ලබා දුන් අතර, එක්සත් රාජධානිය පදනම් කරගත් රාජ්‍ය නොවන ශ්‍රී ලංකාවේ ජනගහන සේවා හි දේශීය අධ්‍යක්ෂවරයා ලෙස සේවය කර ඇත.

වෛද්‍ය මෙන්ඩිස් මහතා ක්ෂේත්‍රයේ විවිධ ව්‍යාපාරයන්ගේ විශේෂඥ දැනුම ගු.ගු.සේ.ස. වෙත දායාද කරනු ලබන අතර, සිවිල් ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධනයට සහ ගුවන්සේවා කාර්යක්ෂමතාව නැගී සිටීමට කැපවී කටයුතු කරයි.

කපිතාන් මිලින්ද රත්නායක මහතා විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ

හිටපු ගුවන් නියමුවෙකු වන කපිතාන් මිලින්ද රත්නායක මහතා, පැය 15,000කට අධික මිනි ප්‍රවාහන ගුවන්යානා පියාසර කරමින්, අවුරුදු 40කට අධික කාලයක් විශාර් සිලෝන්, විශාර් ලංකා සහ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන්සේවය හි මෙහෙයුම් පිලිබඳ ප්‍රවීණයෙකි. පියාසැරි වෘත්තීය හැරණු කොට, ගුවන් යානා මෙහෙයුම් සහ සේවා සම්පාදනය අධීක්ෂණය පිලිබඳ කළමනාකරණ අත්දැකීම් පිරි අයෙකි (ආරක්ෂාව සැලැස්වීම, මැදිරි කාර්ය මණ්ඩලය සහ බිම් හැසිරවීම). එමෙන්ම ඔහු 2018 වර්ෂයේදී ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගමේ උප සභාපති ලෙස කටයුතු කලේය.

ඔහු ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය සමඟ පියාසැරි මෙහෙයුම් කණ්ඩායම නියෝජනය කරනු ලබන එකම ශ්‍රී ලංකිකයා වේ. ගෝල්ෆ් ක්‍රීඩා ලෝලියෙකු වන කපිතාන් රත්නායක මහතා ගුවන්සේවා කාර්යක්ෂමතාවේ ධනාත්මක වෙනසක්

සහ සංවර්ධනයක් ඇති කිරීමට අපේක්ෂා කරනු ලබයි. ඔහු ඕස්ට්‍රේලියාව, ඇත පෙරදිග, යුරෝපය සහ උතුරු සහ දකුණු ඇමරිකාව වෙත සංචාරය කර ඇත.

ඔහු 2022 ජුනි මාසයේ සිට ගු.ගු.සේ.ස හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සාමාජිකයකු විය. ඔහු විගණන සහ කළමනාකරණ අනු කමිටුවෙහි සාමාජිකත්වය දරන අතර අවදානම් කළමනාකරණ අනු කමිටුවෙහි මූලසුන දරයි.

ඒ එස් සී වරුෂභෙන්තැදිගේ මහතා විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ

අරුණ වරුෂභෙන්තැදිගේ මහතා 2019 දෙසැම්බර් මස පටන් ගු.ගු.සේ.ස. හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයෙක් වන අතර ඔහු අවදානම් කළමනාකරණ, සියළුම ගුවන්තොටුපළහි ඉදිරි ගමන් මග සහ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ අනුකමිටුන් හි සාමාජිකයෙකි. ඔහු ප්‍රාග්ධන වෙළඳපොළ කාර්යක්ෂමතාව, ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම්, ජාත්‍යන්තර ගුවන්යානා කළමනාකරණ, වෙළඳපොළ සැලසුම්, සන්නාමකරණය සහ ගුවන්සේවා උපායමාර්ග සංවර්ධන පිලිබඳ පුද්ගල අත්දැකීම් ඇති පළපුරුදු සභාපතිවරයෙකු/විධායක අධ්‍යක්ෂවරයෙකු වේ.

වරුෂභෙන්තැදිගේ මහතා ලන්ඩන් සවුන් බෑන්ක් විශ්වවිද්‍යාලයේ ජාත්‍යන්තර අලෙවිකරණය පිලිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධියක් (MSc) දරයි.

එස් එන් සුමනසේකර මහතා විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ

ශෛන් සුමනසේකර මහතා 2019 දෙසැම්බර් මස පටන් ගු.ගු.සේ.ස. හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සාමාජිකයෙකි. වාණිජමය වශයෙන් ශ්‍රේණිගත කරන ලද ගුවන් නියමුවෙකු ලෙස ඔහු, ගුවන්සේවා කාර්යක්ෂමතාවේ අවකාශයන් සහ පවත්නා ඉල්ලුම හඳුනාගැනීමට අවශ්‍ය ශක්‍යතාවයන් රැසක් සහ තාක්ෂණික දැනුම් සම්භාරයක් ඇති අයෙකි. ඔහුගේ විවිධාකාර වූ අත්දැකීම් අතරට ගුවන් සේවය, තෙල් සහ ගෘහ, හැඳිගත කිරීම් සහ සැපයුම්, ගල් අඟුරු, රසායනික සහ තාර ආශ්‍රිත නිෂ්පාදන වැනි කාර්යක්ෂමතාවන් ඇතුළත් වේ.

එමෙන්ම ඔහු මැක්ලොයිඩ් හෝල්ඩිංග්ස් හි කළමනාකරණ අධ්‍යක්ෂ/ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීතුමා වන අතර, වෙනස් ආකාරයේ ආයතන තුනක අධ්‍යක්ෂ තනතුර දරනු ලබයි. සුමනසේකර මහතා වේල්ස් විශ්වවිද්‍යාලයෙන් (එංගලන්තය) ව්‍යාපාර පරිපාලනවේදය පිලිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධියක් දරන අතර, ඇමරිකා

වික්සන් ජනපදයේ ගෙඩරල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ වාණිජ නියමු බලපත්‍රයක් ද (FAA) දරයි.

තවද ඔහු, 40% ක් ජාතික විදුලිය සඳහා විදුලිය උත්පාදනය කරනු ලබන, ලක්විජය ගල් අගුරු බලාගාරය වෙත බලය ලබා දෙනු ලබන සීමාසහිත ලංකා ගල් අගුරු (පුද්ගලික) සමාගමේ සභාපති ලෙස 2022 වසරේදී පත් විය.

වසර ගණනක් පුරා ඔහු පාලනය සහ නියෝජනය කරනු ලබන සමාගම් සමූහයක් සඳහා ව්‍යාපාරික අනුප්‍රාප්තික වර්ධනයක් ලබා දෙමින්, සේවයේ පළපුරුද්ද සහ සැපයුම් දාමය කළමනාකරණය කරමින් දායකත්වය ලබා දී ඇත.

විමෝච සුමනසේකර මහතා විසින්, ජීවන තත්ත්වය නගා සිටුවන්නට ජනතාව වෙත සහය ලබා දෙමින්, අධ්‍යාපනයේ සමානාත්මතාවය දරන්නට විවිධාකාරයේ අභිලාසයන් ඔස්සේ ශ්‍රී ලංකාවේ සිටින බොහෝමයක දරුවන්ගේ ජීවිත වෙනස් කරලීමට ලාභ නොලබන සංවිධානයක් වන "ජන සහන පදනම" හි මූලසුන දරනු ලබයි.

විමෝච ඔහු ගු.ගු.සේ.ස. හි යම්මුරු කළමනාකරණ සහ ආදායම් උත්පාදන අනු කමිටුවේ ද සාමාජිකයෙකි.

ජී ඒ ඒ ප්‍රියන්ත මහතා

විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ/නාණ්ඩාගාර නියෝජිත

ජී ඒ ඒ ප්‍රියන්ත මහතා, 2021 ජුනි සිට ගු.ගු.සේ.ස. හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සාමාජිකයෙකු ලෙස තේරී පත් විය. සමාගමේ විගණන සහ කළමනාකරණ හා ගු.ගු.සේ.ස. හි ප්‍රසම්පාදන අත්පොත සකසීමේ මණ්ඩල අනු කමිටුවේ සභාපති ලෙස ද ඔහු කටයුතු කරනු ලබයි. කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව සහ රාජ්‍ය ව්‍යවසාය දෙපාර්තමේන්තුව යන ආයතන දෙකෙහිම සහකාර අධ්‍යක්ෂ ඇතුළු තනතුරු බොහෝමයක සේවය කිරීමෙන්, මූල්‍ය අමාත්‍යාංශයේ වසර 18කට අධික අත්දැකීම් ඔහු සතිය. ප්‍රියන්ත මහතා රාජ්‍ය මුදල් දෙපාර්තමේන්තුවේ සහ මුදල් ප්‍රතිපත්ති දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ලෙස සේවය කර ඇත. වර්තමානයේ ඔහු මුදල් අමාත්‍යාංශය සඳහා අතිරේක අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්වරයා ලෙස (වැඩ බලන) කටයුතු කරනු ලබයි. විමෝච ඔහු 2005 වසර පටන් බොහෝමයක් රාජ්‍ය ව්‍යවසායන් සහ රජයේ සමාගම් හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල වල කටයුතු කර ඇත. ප්‍රියන්ත මහතා, කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයෙන් සංවර්ධන අධ්‍යයනය පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධියක්ද, ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්වවිද්‍යාලයෙන් කළමනාකරණය පිළිබඳ විද්‍යාවේදී උපාධියක්ද (B.Sc.) දරනු ලබයි.

ඒ ඒ රන්දෙණිය මහතා

විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ

රන්දෙණිය මහතා 2022 නොවැම්බර් සිට ගු.ගු.සේ.ස. හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සාමාජිකයෙකු ලෙස පත්කරන ලදී.

ඔහු අපරාධ සහ රේඛා නීතිය යන ක්ෂේත්‍ර හි විශේෂඥ නීතිඥවරයෙකි. ඔහු විසින් වික්සන් රාජධානියේ ස්ටැට්ට්ස්මේන් විශ්ව විද්‍යාලයෙන් ජාත්‍යන්තර ව්‍යාපාර නීතිය පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධියක් (LL.M) ලබා ගෙන ඇත. ඔහු වර්තමානයේ ශ්‍රී ලංකා නීති ආධාර කොමිෂන් සභාවේ කොමසාරිස්වරයෙකු, කාර්මික අධිකරණවල බේරුම්කරුවෙකු සහ ශ්‍රී ලංකා ශ්‍රේණිධායකයන්ගේ නීතිඥයින්ට වරෙන්ඩ් විනය පරීක්ෂණ මණ්ඩලයේ සාමාජිකයෙකු වශයෙන් කටයුතු කරනු ලබයි. විමෝච ඔහු අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශයේ ජාතික අධ්‍යාපන ආයතනයෙහි නීති සම්පාදකයෙකි. ඔහු අධිකරණ අමාත්‍යාංශයේ විවිධ කමිටු හි සාමාජිකයෙකු ලෙස කටයුතු කරනු ලබයි. ඒ සඳහා රටේ අධිකරණ බල ප්‍රදේශ සීමා කිරීම සඳහා වූ කමිටුව, දේපළ බැහැර කිරීම පිළිබඳ විශේෂ නීතිය සංවර්ධනය කිරීම සහ නව නිෂ්පාදන බැහැර කිරීමේ යාන්ත්‍රණයක් යෝජනා කිරීම පිළිබඳ වූ කමිටුව, නිරහාරයේ තබාගැනීමට විකල්පයක් ලෙස නිවාස අධිස්ඪියේ තබා ගැනීම හඳුන්වාදීමේ කමිටුව සහ විනිමය පනත් කෙටුම්පත සංශෝධනය කිරීමේ කමිටුව ආදිය ඇතුළත් වේ. ඔහු 2016 සිට 2018 දක්වා ශ්‍රී ලංකා නීතිඥ සංගමයේ ලේකම්වරයා ලෙසත්, 2013/15 කාලය තුළ කොළඹ නීති සංගමයේ සභාපතිවරයා ලෙසත් කටයුතු කර ඇත.

ඩබ්ලිව් ඒ ඒ විජයසූරිය මහතා

විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ

අමිත විජයසූරිය මහතා වචන ජාතික ගමන් සහකරු වූ විශාර් ලංකා සමාගම සමඟින් 1981 වර්ෂයේදී සම්බන්ධ විය. වසර 38 ක දුර කාලය තුළ ශ්‍රී ලංකාව සහ විදේශයේ පදනම් වූ ශ්‍රී ලංකන් විශාර්ලයින්ස් හි ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ තනතුරු කිහිපයක් ඔහු විසින් දරා ඇත.

ඔහුගේ මෙහෙයුම් වපසරයේ ප්‍රධාන සුවිශේෂිතා වූයේ ජනාධිපතිතුමාගේ, අගමැතිතුමාගේ, සියලුම කැබිනට් අමාත්‍යවරුන්ගේ සහ පාර්ලිමේන්තු සාමාජිකයින්ගේ VVIP සංචාර අධීක්ෂණය කිරීමයි. විමෝච ඔහු පොලිස්පති ඇතුළු හමුදා බලකායේ ප්‍රධානීන්, අමාත්‍යාංශ ලේකම්වරුන්ගේ විදේශ සංචාරයන් පිළිබඳ වැඩිහිටිවරුන් සිටියේය. විදේශයේ මහතා විකුණුම් සහ අලෙවිකරණය, මහජන සබඳතා, ප්‍රවර්ධන, රජයේ සහ මහජන කටයුතු වැනි විවිධාකාර වූ

ගුවන්සේවා අංශයේ බෙහෝමයක් අත්දැකීම් ඇති අයෙකි. විශ්‍රාම ගැනීමෙන් පසුව, ශ්‍රී ලංකන් විශාර්ලයින්ස් හි මහජන සහ රාජ්‍ය කටයුතු පිළිබඳ උපදේශකවරයෙකු ලෙස ඔහුව නැවත පත් කරන ලදී.

ඔහු, 2019 දෙසැම්බර් 31 සිට 2022 අගෝස්තු 12 දක්වා කාලය තුළ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ උප සභාපති ලෙස කටයුතු කරන ලදී.

ඔහු, 2022 සැප්තැම්බර් සිට ගු.ගු.සේ.ස. හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සාමාජිකයෙකු ලෙස පත්කරන ලද අතර ව්‍යාපෘති කළමනාකරන අනු කමිටුවේ හි මූලසුන දරයි.

ඩබ්ලිව් එස් ඩී ද සිල්වා මහතා

විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ

සුනිල් ඩී සිල්වා මහතා, ආයතනික බැංකුකරණය, ප්‍රාදේශීය බැංකුකරණය, ක්ෂුද්‍ර මූල්‍ය, ණය කළමනාකරණය සහ අයකිරීම් යන ක්ෂේත්‍රයන් හි අවුරුදු 41ක පමණ කාලයක පළපුරුද්ද ඇති බැංකුකරුවෙකි. ඔහු සිය බැංකුකරණ වෘත්තීය ලංකා බැංකුවෙන් ආරම්භ කළ අතර, ලන්ඩනයේ ලංකා බැංකු ශාඛාවේ හි අවුරුදු තුනක සේවා කාලය ඇතුළුව ලංකා බැංකුව හි අවුරුදු 26ක පමණ කාලයක් සේවය කොට ඇත. විමෝච ඔහු සෙලාන් බැංකුවේ පීච්ලිස් හි ජ්‍යෙෂ්ඨ නියෝජ්‍ය සාමන්‍යඅධිකාරී කළමනාකරු ලෙසත්, පෞර්විකා බැංකුවේ පීච්ලිස් හි නියෝජිත නියෝජ්‍ය සාමන්‍යඅධිකාරී ලෙසත් සේවයකොට ඇත.

ශ්‍රී ලංකා බැංකුකරණ ආයතනයේ සාමාජිකයෙකු වන ඔහු, දශක දෙකකට වැඩි කාලයක් විනි බාහිර කවීකාවාර්යයවරයෙකු ලෙස සේවය කොට ඇත. IBSL බැංකුකරණ විභාගයේ අත්පොත සඳහා නිර්දේශ කරන ලද, "ණය කළමනාකරණය" පිළිබඳ ශ්‍රී ලංකාවේ එකම ග්‍රන්ථය හි කර්තෘ ද සිල්වා මහතා වේ. ද සිල්වා මහතා ශ්‍රී ලංකාවේ පළපුරුදු බැංකුකරුවන්ගේ සංගමයේ (APB) යාව්ජීව සාමාජිකයෙකු වන අතර, වර්තමානයේ ශ්‍රී ලංකාවේ පළපුරුදු බැංකුකරුවන්ගේ සංගමයේ උපදේශනාත්මක කමිටුවේ සහ ණය කළමනාකරණ කමිටුවේ සේවය කරනු ලබයි. විමෝච ඔහු ශ්‍රී ලංකා වෙළඳ සංගමයේ යාව්ජීව සාමාජිකයෙකි.

ද සිල්වා මහතා ජේරාදෙණිය විශ්වවිද්‍යාලයෙන් කලා උපාධියක් සහ ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරී ආයතනයෙන් ව්‍යාපාර සහ මූල්‍ය පරිපාලනය පිළිබඳ පශ්චාත් උපාධි ඩිප්ලෝමාවක් ලබා ගෙන ඇත.

ඔහු 2005-2010 දක්වා කාලය තුළ මහවැලි අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සාමාජිකයෙකු ලෙස කටයුතු කර ඇති අතර, 2020-2022 දක්වා කාලය තුළ සර්වෝදය ගිණිනිකරණ පීච්ලිසී හි ස්වාධීන අධ්‍යක්ෂවරයෙකු විය.

සුනිල් ද සිල්වා මහතා, 2015-2018 දක්වා කාලය තුළ දකුණු අප්‍රිකාව වෙත ශ්‍රී ලංකා මහ කොමසාරිස් ලෙස කටයුතු කරන ලද අතර, 2018-2019 කාලය තුළ කෙටියාවේ මහ කොමසාරිස් ලෙස කටයුතු කර ඇත.

සුනිල් ද සිල්වා මහතා, 2018-2019 කාලය තුළ එක්සත් ජාතීන්ගේ පරිසර වැඩසටහන (UNEP) සහ එක්සත් ජාතීන්ගේ මානව ජනාවාස වැඩසටහන (UN HABITAT) හි ශ්‍රී ලංකාවේ නිත්‍ය නියෝජිතයා ලෙස කටයුතු කර ඇත.

ඔහු, 2022 නොවැම්බර් මස පටන් ගු.ගු.සේ.ස හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයෙකු ලෙස පත් වූ අතර, විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුවෙහි සහ මූල්‍ය කළමනාකරණය සහ ආදායම් උත්පාදන අනු කමිටුවේ හි සාමාජිකත්වය දරයි.

පී යූ කේ අල්ගෙවිත්තගේ මහතා
විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ

ගයන් උදාර කෞෂල්‍ය අල්ගෙවිත්තගේ මහතා වර්තමානයේ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ උප සභාපති ලෙස කටයුතු කරනු ලබයි. එමෙන්ම සවුත් ඒෂියා ගේට්වේ ටර්මිනල් (පෞද්ගලික) සමාගම (SAGT), කොළඹ ජාත්‍යන්තර බහාලුම් පර්යන්තය (CICT), සීමාසහිත කොළඹ බටහිර ජාත්‍යන්තර පර්යන්තය (පෞද්ගලික) සමාගම, සීමාසහිත හම්බන්තොට ජාත්‍යන්තර වරාය සමූහ (පෞද්ගලික) සමාගම (HIPG), සීමාසහිත හම්බන්තොට ජාත්‍යන්තර වරාය සේවා (පෞද්ගලික) සමාගම (HIPS) සහ සීමාසහිත ලංකා නාවික කටයුතු සංස්ථාව වැනි ප්‍රසිද්ධියේ ලැයිස්තුගත කර ඇති සහ පෞද්ගලික සමාගම් කිහිපයක අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ කටයුතු කරනු ලබයි.

අල්ගෙවිත්තගේ මහතා ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්වවිද්‍යාලයේ කළමනාකරණ පශ්චාත් උපාධි ආයතනයෙන් රාජ්‍ය පරිපාලනය පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධියත්, නාවල විවෘත විශ්වවිද්‍යාලයෙන් LLB උපාධියත් සහ කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයෙන් පෞද් විද්‍යාව පිළිබඳ උපාධියත් ලබා ගෙන ඇත.

බහුශ්‍රැත, කැපවූ, උද්යෝගී මෙන්ම අත්දැකීම් වලින් බහුල ජ්‍යෙෂ්ඨ පරිපාලන නිලධාරියකු වන ඔහු, සුවිශේෂී නායකත්ව සහ විපුල කළමනාකරණ දැනුමෙන් පිරි අයෙකි. ඔහු

සමාගම තුළ ඉහළ නිලධාරීන් සහ පහළ නිලධාරීන් සමඟ අන්තර් ක්‍රියා කිරීමට බොහෝ වශයෙන් නවෝත්පාදන සහ කාල කළමනාකරණය යොදා ගනු ලබන ශක්තිමත් සහ හිසැක සන්නිවේදකයෙකි.

ජාතික ඵලදායීතා ලේකම් කාර්යාලයෙහි අධ්‍යක්ෂ ලෙස කටයුතු කළ ඔහු, 2018 ඔක්තෝම්බර් - ජූනි 2022 දක්වා කම්කරු සහ විදේශ රැකියා අමාත්‍යාංශය යටතේ ඵලදායීතා වෘත්තිකයෙකු වී ආසියානු ඵලදායීතා සංවිධානයේ විකල්ප අධ්‍යක්ෂ ලෙස ද සේවය කර ඇත. ඔහු 2006 වර්ෂයේදී ශ්‍රී ලංකා පරිපාලන සේවයෙන් රැකියා කටයුතු ආරම්භ කළ අතර, වර්තමානයේ ශ්‍රී ලංකා පරිපාලන සේවයේ පළමු ශ්‍රේණියේ තනතුර දරනු ලබයි. වසර 16 ක කැපී පෙනෙන වෘත්තීය ජීවිතයක් ඔහු සතිය. පරිපාලන සේවා ක්ෂේත්‍රයේ විවිධ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලයන්හි ප්‍රාදේශීය ලේකම් ලෙස ඔහු ලබා ගත් අත්දැකීම් වසර දහයකට වඩා වැඩි වේ.

ඔහු, 2022 ජූනි මස පටන් ගු.ගු.සේ.ස හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයෙකු ලෙස පත් වූ අතර, මානව සම්පත් සහ වැටුප් අනුකමිටුවෙහි සාමාජිකත්වය දරයි.

ඒ එච් එස් ගුණවර්ධන මහතා
විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ/අමාත්‍යාංශ නිරීක්ෂක

ඒ එච් සුනිල් ගුණවර්ධන මහතා, ගු.ගු.සේ.ස හි අධ්‍යක්ෂවරයකු/අමාත්‍යාංශ නිරීක්ෂක ලෙස 2019 දෙසැම්බර් සිට කටයුතු කරන අතර සියළුම ගුවන්තොටුපළහි ඉදිරි ගමන් මග අනුකමිටුවේ හි සාමාජිකයෙකි. ශ්‍රී ලංකා පරිපාලන සේවයේ නිලධාරියෙකු ලෙස සිය සේවය ආරම්භ කළ, ගුණවර්ධන මහතා වසර 25කට වැඩි කාලයක් රාජ්‍ය සේවයේ පළපුරුද්දක් ඇති අයෙකි. ඔහු පළමු වරට 1998 වර්ෂයේදී සැලසුම් සකස් කිරීමේ සහ පාර්ලිමේන්තු කටයුතු අමාත්‍යාංශය හි (SLAS II/II) සහකාර අධ්‍යක්ෂ ලෙස පත් වූ අතර, විවිධ අමාත්‍යාංශ සහ රජයේ ආයතන හි ජ්‍යෙෂ්ඨ තනතුරු දරමින් ප්‍රගතියක් ලැබූ අතර, විතුලින් අත්දැකීම් රැසක නිමකාරයෙකු විය. ජාතික අයවැය දෙපාර්තමේන්තුව, මූල්‍ය සහ සැලසුම්කරණ අමාත්‍යාංශයේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස (SLAS I) ඔහුගේ පත්වීම් කාලය තුළ දී රාජ්‍ය ඖෂධ නිෂ්පාදන සංස්ථාව, ජාතික ඉංජිනේරු පර්යේෂණ සහ සංවර්ධනය, ඉඩම් ප්‍රතිසංස්කරණ කොමිසම, උද්භිත උද්‍යාන භාර අරමුදල, පොල් වගා කිරීමේ මණ්ඩලය සහ රාජ්‍ය ඉංජිනේරු සංස්ථාව ආදී රජය සතු ආයතන හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල නියෝජනය කර ඇත.

වර්තමානයේ වරාය, නාවික සහ ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශයේ අතිරේක ලේකම් ලෙස කටයුතු කරනු ලබයි. ඔහුගේ සේවාව අතරතුර, 2019 වර්ෂයේදී ගම්බාගමන සහ ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශයේ වැඩකටයුතු භාර ගැනීමට පෙර, වසර තුනක කාලයකට ශ්‍රී ලංකා රේගුවේ නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ/රේගුවේ අධ්‍යක්ෂ ලෙසත්, වසර දෙකක කාලයකට ජාතික ලොතරැයි මණ්ඩලයේ කළමනාකාර ජෙනරාල් ලෙසත්, අග්‍රාමාත්‍ය කාර්යාලයේ අතිරේක ලේකම් (පරිපාලන සහ සංවර්ධන) ලෙසත් සේවය කර ඇත.

ගුණවර්ධන මහතා ගු.ගු.සේ.ස. සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ හි වැඩ බලන සභාපති ලෙස පිළිවෙලින් 2019 සහ 2020 වර්ෂයන්හි කෙටි කාලයකට සේවය කර ඇත.

ගුණවර්ධන මහතා ආර්ථික විද්‍යාව පිළිබඳ උපාධියක් සහ කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයෙන් ආර්ථික සංවර්ධනය පිළිබඳ පශ්චාත් උපාධි ඩිප්ලෝමාවක් ලබා ගෙන ඇත. එමෙන්ම ඔහු ආර්ථික විද්‍යාව පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධියක් සහ එම සරසවියෙන්ම ව්‍යාපාර පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධියක්ද ලබාගෙන ඇත. ඔහුගේ උසස් අධ්‍යාපනයට අදාළව පර්යේෂණ ලිපි දෙකක් ප්‍රකාශයට පත්කොට ඇත.



එච් එස් චෙට්ටිආරච්චි
ඉවත්තොටුපළ කළමනාකරණ ප්‍රධානී



ජේ ඒ එම් ඩී එස් එස් අබේවර්ධන
මුදල් ප්‍රධානී



ඒ අයි ඩී කරුණාරත්න
ව්‍යාපෘති ප්‍රධානී



එම් රත්නසිංහ (මිය)
නීති ප්‍රධානී



එච් ජී එල් සිරිමාන්න
සැපයුම් දාම කළමනාකරණ ප්‍රධානී



කේ ඩී වයි වාන්දනී (මිය)
උපායමාර්ගික කළමනාකරණ ප්‍රධානී



ශ්‍රී එම් විරවර්ධන
විදුලි ඉංජිනේරු ප්‍රධානී



ජේ එම් ද කෘෂ් රුබින්
ගෘහ නිර්මාණ, භූමි අලංකරණ සහ අනන්‍යතර නිර්මාණ ප්‍රධානී



ශ්‍රී ජේ ලොකුආරච්චි
තොරතුරු තාක්ෂණ ප්‍රධානී



ශ්‍රී එස් ජාගොඩ
සිවිල් ඉංජිනේරු (තඩත්තු) ප්‍රධානී



විනේ කොමාන්ඩර් (විශ්‍රාමික) එස් එම් ඩී විජේසූරිය
හිඟි සහ මුද්‍රාගැනීමේ සේවා ප්‍රධානී



එස් එස් ද සිල්වා
අලෙවිකරණ සහ ආයතනික සන්නිවේදන ප්‍රධානී



එම් කේ පී තැන්නගේ (මිය)
අභ්‍යන්තර විගණන සහ තත්ත්ව සහතික කිරීමේ ප්‍රධානී



ජේ කේ රත්නිඤ්ඤ
ඉලෙක්ට්‍රොනික් සහ ගුවන් සංචාරණ ඉංජිනේරු ප්‍රධානී



එන් සී අබේවර්ධන
ගුවන් සංචාරණ සේවා ප්‍රධානී



ආර් ඩබ්ලිව් එල් ඩී මැදවැව
තාණ්ඩ සහ ගුවන් තාණ්ඩ කළමනාකරණ ප්‍රධානී



ඩී ජේ යූ පුරසිංහ
වාණිජ සහ දේපල ප්‍රධානී



මේජර් ජෙනරාල් (විශ්‍රාමික) ඒ පී පල්ලවෙල RWP RSP
ආරක්ෂක සේවා ප්‍රධානී



ලුතින් කරනල් (විශ්‍රාමික) කේ එච් සී කුමාරසිංහ
බුද්ධි සහ ආරක්ෂක මෙහෙයුම් ප්‍රධානී -
සියලුම ගුවන්තොටුපළ



එස් පී පාලගම
යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු ප්‍රධානී



එස් ඩී ඒ එස් නිශාන්ත
සමාගමේ වෛද්‍ය නිලධාරී



ආර් විරලු (මිය)
වැඩ බලන සිවිල් ඉංජිනේරු (සැලසුම් සහ නිර්මාණ)
ප්‍රධානී



කේ ඒ ආර් කොඩිකාර
මානව සම්පත් නියෝජ්‍ය ප්‍රධානී

ජායාරූපයේ නොමැත.

එච් ඒ ඒ කේ එම් සෙනෙවිරත්න
සිවිල් ගුවන්සේවා පුහුණු ප්‍රධානී

ඉහළට ගමන්
කිරීමේ ඇති සීමා
බිඳ දමා



2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා විගණනය කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමඟ අපගේ වාර්තාව අපි සතුටින් ඉදිරිපත් කර සිටින්නෙමු. මෙහි දක්වා ඇති තොරතුරු, 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතේ අභිවාර්ය අදාළ තොරතුරු සපයන අතර, නොදම ගිණුම්කරණ නාවිකයන් අනුගමනය කර ඇත. මෙම වාර්තාවේ සංකීර්ණ ඉදිරිපත් කිරීම හරහා, සමාගමේ කටයුතුවල තත්ත්වය සහ ගිණුම්කරණ කාලසීමාව තුළ සිදුවන කිසියම් වෙනස්කම් ඇගයීම සඳහා කොටස් හිමියන්ට තොරතුරු ප්‍රමාණාත්මක හෙළිදරව් කිරීම් මනාව සිදු කර ඇති බවට අපි සහතික කර ඇත්තෙමු.

1. සමාගම පිළිබඳ

ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගම (ගු.ගු.සේ.ස.) යනු, ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන්තොටුපළ කළමනාකරණය කිරීම සහ සංවර්ධනය කිරීම සඳහා ව්‍යවස්ථාපිත බලතල සහිත, සම්පූර්ණයෙන්ම ශ්‍රී ලංකා රජය සතු සමාගමකි.

2. ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම්

ගු.ගු.සේ.ස. හි ප්‍රධාන මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්, 2010 නොවැම්බර් 04 වැනි දින ගැසට් පත්‍රය අනුව, 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා පනත මගින් පැවරී ඇති බලතල යටතේ, පනත සඳහන් ගුවන්සේවාවල එකම ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සපයන්නා ලෙස එහි කාර්යභාරය අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කරයි.

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

2.2 ඉහත ගුවන් පර්යන්තවල සුපරික්ෂා කිරීම්, ගලවාගැනීම් සහ ගිනි නිවීමේ සේවා සහ ගුවන් ආරක්ෂක සේවා සැපයීම සහ නඩත්තු කිරීම.

2.3 කොළඹ ගුවන් ගමන් තොරතුරු කලාපය (FIR) තුළ සියලුම ගුවන් යානාවල සහ මගීන්ගේ ආරක්ෂාව සහ රැකවරණය සහතික කරමින්, ගුවන් ගමනාගමන සේවා, ගඟන නාවික තොරතුරු සේවා, ගඟන නාවික සන්නිවේදන සේවා සහ ගඟන නාවික ආධාර ආදිය සැපයීම.

3. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය තුළ මූල්‍ය සහ මෙහෙයුම් කාර්යසාධනය, සහ ගු.ගු.සේ.ස. හි ඉදිරි ව්‍යාපාර සංවර්ධනය පිළිබඳ වාර්ෂික වාර්තාවේ සභාපතිතුමාගේ පණිවුඩය (12 සිට 14 දක්වා පිටු), කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය (37 සිට 49 දක්වා පිටු) සහ මූල්‍ය සමාලෝචනය (51 සිට 56 දක්වා පිටු) මගින් ඉදිරිපත් කරනු ලබයි. මෙම වාර්තා සහ සමාගමේ විගණනය කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන මගින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාවේ අභිවාර්ය අංගයක් වන අදාළ කටයුතුවල තත්ත්වයන් පිළිබිඹු කරයි.

“හිරසාර ආර්ථිකයක් තුළින් ගෝලීය සම්බන්ධකයේ මිත්‍රශීලී ගුවන්සේවා හවුල්කරුවා වීම” නම් වූ ගු.ගු.සේ.ස. හි දැක්ම සාක්ෂාත් කර ගැනීමේ අභිලාෂයෙන්, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශක ක්‍රියාත්මක කිරීමෙන් මෙහෙයුම් කාර්යසාධනය අඛණ්ඩව අධීක්ෂණය කරනු ලබයි.

4. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙනුවෙන් අධ්‍යක්ෂවරුන් දෙදෙනෙකු විසින් නිසි පරිදි අත්සන් කරන ලද සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන 86 සිට 117 දක්වා පිටු වල දක්වා ඇත.

5. වර්ෂය තුළ ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ වෙනස්කම්

ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට (SLFRSs/LKASs) අනුකූලව සමාගම විසින් මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කරන ලදී. සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කිරීමේදී අනුගමනය කරන ලද සැලකිය යුතු ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති, 90 සිට 99 දක්වා පිටු වල ඇත. සමාලෝචනයට ලක්වන කාලසීමාව තුළ, සමාගම විසින් අනුගමනය කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල කිසිදු වෙනසක් සිදු නොවූ බව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් තහවුරු කරනු ලබයි.

6. මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වගකීම

2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනත අනුව අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් එහි තත්ත්වය පිළිබඳ සත්‍ය සහ සාධාරණ දැක්ම පිළිබිඹු කිරීම සඳහා එක් එක් මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කර ඉදිරිපත් කිරීමට අවශ්‍ය වේ. ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්, සමාගම් පනත, 1995 අංක 15 දරන ගිණුම්කරණ හා විගණන ප්‍රමිති පනත සහ අනෙකුත් මූල්‍ය වාර්තාකරණ නියාමන අවශ්‍යතාවලට අනුකූලව, 86 සිට 117 දක්වා පිටු වල ඇති මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කර ඇති බව අධ්‍යක්ෂවරුන් සඳහන් කරයි.

7. ස්වාධීන විගණකවරුන්, විගණක වාර්තාව සහ වේතන

ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 වැනි වගන්තියේ, 2015 මැයි 15 වැනි දින පනවන ලද 19 වැනි සංශෝධනයට අනුව, ඕනෑම ලිඛිත නීතියක් යටතේ සහ 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනත යටතේ ලියාපදිංචි වී ඇති සියලුම රජයේ ව්‍යවසායන් පිළිබඳ විගණනය කිරීමට විගණකාධිපතිවරයාට බලය ඇත. මෙම නියෝග අනුව 2022 වසර සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. හි විගණනය, විගණකාධිපති විසින් සිදු කරන ලදී.

සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ ස්වාධීන විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව, මෙම වාර්තාවේ 78 සිට 85 දක්වා පිටුවල ඉදිරිපත් කර ඇත. 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා විගණන ගාස්තුව රුපියල් 1,096,500 (2021: රුපියල් 1,200,000) වූ අතර, විගණනයට අදාළ සේවා සහ විගණන නොවන සේවා සඳහා විගණකවරුන්ට ගෙවන ලද වෙනත් ගාස්තු නොවීය. අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ දැනුවත්වීම පරිදි, සමාගමේ විගණකවරයා විමේ සම්බන්ධතාවය හැර, වෙනත් කිසිදු සම්බන්ධයක් විගණකවරුන්ට සමාගම සමඟ නොමැත.

8. අභ්‍යන්තර පාලන සහ ප්‍රධාන අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රියාවලි

සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් වංචා සහ වෙනත් අක්‍රමිකතා වැළැක්වීම සහ අනාවරණය කර ගැනීම සඳහා එහි වත්කම් ආරක්ෂා කර ගැනීමට සුදුසු පියවර ගෙන ඇත. මෙම අරමුණ සඳහා, වසර පුරාවට සමාගම විසින් මුහුණ දෙන සැලකිය යුතු අවදානම් හඳුනා ගැනීම, පටිගත කිරීම, ඇගයීම සහ කළමනාකරණය කිරීම සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් ඵලදායී සහ පුළුල් අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධති ස්ථාපිත කර ඇති අතර, එය අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් නිරන්තරයෙන් සමාලෝචනය කරනු ලැබේ.

මෙය අභ්‍යන්තර සමාලෝචන, අභ්‍යන්තර විගණනය සහ මෙහෙයුම් ක්‍රමවත්ව පවත්වා ගෙන යාමට, වත්කම් ආරක්ෂා කර ගැනීමට, වංචා සහ වෙනත් අක්‍රමිකතා වැළැක්වීමට සහ අනාවරණය කර ගැනීමට සහ සුරක්ෂිතව, ප්‍රායෝගික සහ වාර්තා වල විශ්වසනීයත්වය සඳහා අවශ්‍ය සමස්ත මූල්‍ය සහ වෙනත් පාලන පද්ධතියකින් සමන්විත වේ. විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව (AMC) විසින් සමාගමේ අභ්‍යන්තර විගණකවරුන්, රජයේ විගණකවරුන් සහ නියාමන බලධාරීන් විසින් හඳුනාගෙන ඇති අභ්‍යන්තර පාලන ගැටලු නීතිපතා

සමාලෝචනය කරයි. අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියේ ප්‍රමාණාත්මක බව කළමනාකරණය විසින් තක්සේරු කරනු ලබයි.

9. සමාගමේ ආදායම් ප්‍රකාශනය සහ මූල්‍ය තත්ත්වය

9.1 ආදායම

2022 වර්ෂය සඳහා සමාගම විසින් උපයා ඇති ආදායම රුපියල් බිලියන 27.6 (2021: රුපියල් බිලියන 7.9) ක් වන අතර, එය පෙර වසරට සාපේක්ෂව 251% ක සැලකිය යුතු වර්ධනයකි. ව්‍යාපාර අංශ මත පදනම් වූ සමාගමේ ආදායම පිළිබඳ විශ්ලේෂණයක් 100 පිටුවේ, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සටහන් අංක 5 හි අනාවරණය කර ඇත.

9.2 මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵල

සමාගම විසින් 2022 වසරෙන් අවසන් වූ වසර සඳහා රුපියල් බිලියන 12.7 ක මෙහෙයුම් ලාභයක් වාර්තා කරන ලදී. වසරකට පෙර වාර්තා වූ රුපියල් බිලියන 3.8 ක මෙහෙයුම් අලාභය සමඟ සසඳන විට, මෙය 436% ක වර්ධනයකි.

සමාගම, 2021 වර්ෂයේ වාර්තා කළ රුපියල් බිලියන 2.1 ක ශුද්ධ අලාභයට සාපේක්ෂව, 2022 වර්ෂය සඳහා රුපියල් බිලියන 4.8 ක ශුද්ධ ලාභයක් වාර්තා කරන ලදී.

9.3 සංචිත

කොටස් ප්‍රාග්ධනය, අනෙකුත් සංචිත සහ රඳවා ගත් ඉපැයීම් වලින් සමාගමේ සංචිත සමන්විත වේ. වසර තුළ දී ලාභයේ වර්ධනය හේතුවෙන් සංචිතවල වැඩිවීමක් වාර්තා විය. ඒ අනුව, පෙර වසරේ වාර්තා වූ රුපියල් බිලියන 41.3 ට සාපේක්ෂව, 2022 දෙසැම්බර් 31 වන විට වාර්තා වූ මුළු සංචිත රුපියල් බිලියන 45.3 කි. සමාගමේ කොටස්වල වලනය පිළිබඳ 88 පිටුවේ හිමිකම් වෙනස්වීම් ප්‍රකාශනයේ දැක්වේ.

9.4 ලාභාංශ

සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ සමාගම විසින් රුපියල් මිලියන 500 ක ලාභාංශ ප්‍රකාශ කර ගෙවා ඇත.

9.5 පරිත්‍යාග

2022 වර්ෂයේදී, සමාගම විසින් රුපියල් 510,000 ක් (2021 වසරේදී: රුපියල් 20,047,158) වටිනා පරිත්‍යාග සිදු කර ඇත.

9.6 ප්‍රාග්ධන වියදම

සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ, සමාගම විසින් ප්‍රාග්ධන වියදම්, 2021 වසරේ රුපියල් බිලියන 23 ට සාපේක්ෂව, රුපියල් බිලියන 7 ක් දරන ලදී. දේපළ, පිරිසිදු සහ උපකරණ සහ අස්පාශය වත්කම් පිළිබඳ ආයෝජනය මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සටහන් අංක 11 සහ 12 හි දැක්වා ඇත.

9.7 රජය වෙත දායකත්වය

ගු.ගු.සේ.ස. විසින් ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව, ශ්‍රී ලංකා රේගුව, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන්සේවය වැනි අනෙකුත් රජයේ අධිකාරීන්ට ගුවන්තොටුපළ තුළ අදාළ සේවා සැපයීම සඳහා අවශ්‍ය යටිතල පහසුකම් සහ අනෙකුත් අවශ්‍ය පහසුකම් අඛණ්ඩව සම්පාදනය කරන ලදී. මෙම ගනුදෙනු සහ ගිණුම් ශේෂයන් පිළිබඳ 116 පිටුවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන වෙත සටහන් අංක 32 හි සම්බන්ධිත පාර්ශව ගනුදෙනු යටතේ අනාවරණය කර ඇත.

පසුගිය වසර 3 තුළ, බදු ගෙවීම ඔස්සේ රජය වෙත වක්‍ර දායකත්වය ලබා දීම පිළිබඳ පහත වගුවේ සහ ප්‍රස්තාරයේ දැක්වා ඇත.

වසර	රුපියල් මිලියන				
	ලාභාංශ	එකතු කළ අගය මත බදු	ආදායම් බදු	සමාජ ආරක්ෂණ දායක බදු	උපයන විට ගෙවීම්
2020	-	207	-	-	7
2021	-	117	15	-	6
2022	500	1,281	117	70	15

9.8 ආයෝජන

වසර අවසානයේදී ආයෝජන එකතුවේ වටිනාකම, රුපියල් බිලියන 41.4 කින් වර්ධනය වී ඇති අතර, එහි විස්තර පහත වගුවේ දැක්වා ඇත.

ආයෝජන	රුපියල් මිලියන	
	2022.12.31 දිනට	2021.12.31 දිනට
භාණ්ඩාගාර බිල්පත්/ බැඳුම්කර	22	20
කෙටි කාලීන බැංකු තැන්පතු	78,025	41,515
ණයකර සඳහා ආයෝජන	3,298	4,088
දිගු කාලීන බැංකු තැන්පතු	6,963	1,267
එකතුව	88,308	46,890

9.9 ප්‍රකාශන ප්‍රාග්ධනය

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සඳහන් වන සමාගමේ කොටස් ප්‍රාග්ධනය රුපියල් 100/- බැගින් වූ සාමාන්‍ය කොටස් වලින් සමන්විත වේ. 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට කොටස් හිමිකාරීත්වය පහත පරිදි විය.

දරනු ලබන්නේ	කොටස් ගණන	වටිනාකම (රුපියල්)
මහා භාණ්ඩාගාර ලේකම්	200,000	20,000,000
ලේකම්- වරාය, නාවික හා ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශය	1	100
සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්	1	100
එකතුව	200,002	20,000,200

9.10 වාර්තා කිරීමේ කාලවකවානුවෙන් පසු සිදුවීම්

117 පිටුවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන වෙත 33 සටහනේ සඳහන් කර ඇති පරිදි, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ගැළපීම් හෝ හෙළිදරව් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය වන කිසිදු ප්‍රමාණාත්මක සිදුවීමක් මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශන දිනයෙන් පසුව සිදුවී නොමැත.

9.11 අඛණ්ඩ පැවැත්ම

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

9.12 අසම්භාවයන් සහ බැඳීම්

අසම්භාවය බැරකම් පිළිබඳ විස්තර 114 පිටුවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සටහන් අංක 29 හි අනාවරණය කර ඇත.

10. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සහ අනුකමිටු පිළිබඳ තොරතුරු

10.1 අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය

සභාපතිතුමා (79 වැනි වගන්තිය) සහ විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන් (82 වැනි වගන්තිය) පත් කිරීම ගු.ගු.සේ.ස. හි සාංගමික ව්‍යවස්ථාවලිය හි ඉහත සඳහන් කරන ලද ජේද වල දැක්වෙන අදාළ වගන්ති අනුව සිදු කර ඇත.

10.2 මූල්‍ය වර්ෂය අවසානයේ හිලතල දැරූ වත්මන් අධ්‍යක්ෂවරුන් පිළිබඳ විස්තර

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය	තනතුර	පත්වීම් ලබාදුන් දිනය	ස්වාධීන
මේජර් ජෙනරාල් (විශ්‍රාමික) පී ඒ වන්දසිර RWP USP VSV ndc psc	සභාපති	12.12.2019	නැත
වෛද්‍ය යූ ඒ මෙන්ඩිස්	උප සභාපති	15.06.2022	නැත
ඒ එස් සී වරුණභන්තරුදිගේ	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	12.12.2019	ඔව්
එස් එන් සුමනසේකර	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	12.12.2019	ඔව්
කපිතාන් මිලින්ද රත්නායක	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	20.06.2022	ඔව්
ජී යූ කේ අල්ලෙවිත්තේ	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	15.06.2022	ඔව්
ඩබ්ලිව් ඒ ඒ විජේසූරිය	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	13.09.2022	ඔව්
ඩබ්ලිව් එස් ඩී ද සිල්වා	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	30.11.2022	ඔව්
ඒ ඒ රන්දෙණිය LL.M (UK)	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	30.11.2022	ඔව්
පී ඒ ඒ ප්‍රියන්ත	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ / තාණ්ඩාගාර නියෝජිත	11.06.2021	නැත
ඒ එම් එස් ගුණවර්ධන	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ / වරාය, නාවික හා ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශ නිරීක්ෂක	31.12.2019	නැත

10.3 2022 වර්ෂය තුළ ඉල්ලා අස් වූ අධ්‍යක්ෂවරුන් පිළිබඳ විස්තර

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය	තනතුර	පත්වීම් ලබාදුන් දිනය	ඉල්ලා අස් වූ දිනය
ආර් සූරියආරච්චි	උප සභාපති	06.12.2019	10.06.2022
එස් එම් ඒ යූ එස් මංවතායක	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	12.12.2019	12.08.2022
සී විතාරණ	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	31.12.2019	31.05.2022
ඩී ඒ ද ලිවේරා (මිය)	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	31.12.2019	11.06.2022
ආර් ඒ පී විජේරත්නසේකර	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	31.12.2019	10.06.2022
ජනාධිපති නීතිඥ ඩී ඒ පී විරත්න	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	02.03.2020	11.06.2022
ඩබ්ලිව් එම් ගිනන් රණාන්ත	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	05.02.2021	10.06.2022
එන් එම් පී පී කේ කේ නවරත්න	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	20.06.2022	29.11.2022

10.4 අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනු කමිටු

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත සහය දැක්වීම සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් අනු කමිටු හතක් පත් කොට ඇත. වාර්තා කරන දිනයට වීම කමිටුහි සංයුතිය පහත පරිදි වේ.

අනු කමිටුව	සංයුතිය
විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව	ජී ඒ ඒ ප්‍රියන්ත - සභාපති
	කපිතාන් මිලින්ද රත්නායක - සාමාජික
	ඩබ්ලිව් එස් ඩී ද සිල්වා - සාමාජික
	එම් කේ පී තැන්නගේ (මිය) - කැඳවුම්කරු
	එම් එම් ඊනුක පී ගුණසේකර (මිය) - ලේකම්
මානව සම්පත් සහ වැටුප් කමිටුව	වෛද්‍ය යූ ඒ මෙන්ඩිස් - සභාපති
	පී යූ කේ අල්ගෙවත්තගේ - සාමාජික
	කේ ඒ ආර් කොඩිකාර - කැඳවුම්කරු සහ/හෝ ලේකම්
මූල්‍ය කළමනාකරණය සහ ආදායම් උත්පාදන කමිටුව	මේජර් ජෙනරාල් (විශ්‍රාමික) පී ඒ චන්ද්‍රසිරි මහතා RWP USP VSV ndc psc - සභාපති
	එස් එන් සුමනසේකර - සාමාජික
	ඩබ්ලිව් එස් ඩී ද සිල්වා - සාමාජික
	ජේ ඒ එම් ඩී එස් එස් අබේවර්ධන - කැඳවුම්කරු සහ/හෝ ලේකම්
අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව	කපිතාන් මිලින්ද රත්නායක - සභාපති
	ඒ එස් සී වරුෂභෙන්න්ද්‍රගේ - සාමාජික
	කේ ඩී වයි වාන්දනී (මිය) - කැඳවුම්කරු සහ/හෝ ලේකම්
සියලුම ගුවන්තොටුපළ හි ඉදිරි ගමන්ගත කමිටුව	මේජර් ජෙනරාල් (විශ්‍රාමික) පී ඒ චන්ද්‍රසිරි RWP USP VSV ndc psc - සභාපති
	ඒ එස් සී වරුෂභෙන්න්ද්‍රගේ - සාමාජික
	ඒ එච් එස් ගුණවර්ධන - සාමාජික
	එච් එස් හෙට්ටිආරච්චි - කැඳවුම්කරු සහ/හෝ ලේකම්
ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ කමිටුව	ඩබ්ලිව් ඒ ඒ විජයසූරිය - සභාපති
	ඒ එස් සී වරුෂභෙන්න්ද්‍රගේ - සාමාජික
	ඒ අයි ඩී කරුණාරත්න - කැඳවුම්කරු සහ/හෝ ලේකම්
ගු.ගු.සේ.ස. හි ප්‍රසම්පාදන අත්පොත සැකසීම	ජී ඒ ඒ ප්‍රියන්ත - සභාපති
	එච් පී එල් සිරිමාන්න - කැඳවුම්කරු සහ/හෝ ලේකම්

10.5 කොටස් හෝ ණයකර ගනුදෙනු කරනු ලබන අධ්‍යක්ෂවරුන් පිළිබඳ අනාවරණය

කිසිදු අධ්‍යක්ෂවරයෙකු සතුව කොටස් හෝ ණයකර නොමැත.

10.6 ගිවිසුම් සහ යෝජිත ගිවිසුම් සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ උනන්දුව

සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ සමාගමේ ව්‍යාපාරයට සම්බන්ධ ගිවිසුම් හෝ යෝජිත ගිවිසුම් පිළිබඳව කිසිදු අධ්‍යක්ෂවරයකු සෘජුව හෝ වක්‍රව උනන්දුවක් දක්වා නොමැත.

10.7 අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වේතන සහ අනෙකුත් ප්‍රතිලාභ

සමාගම විසින් 2022 වසර සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ දීමනා ලෙස, රුපියල් මිලියන 8.4 ක් ගෙවා ඇත (2021 - රුපියල් මිලියන 11.3). වසර අවසානයේ දී විධායක අධ්‍යක්ෂවරුන් දෙදෙනා සඳහා වේතන වශයෙන් රුපියල් මිලියන 2.6 ක් ගෙවා ඇත. අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ දීමනා, සේවක අර්ථසාධක අරමුදල්, සේවක භාරකාර අරමුදල්, ප්‍රසාද දීමනා, පාරිතෝෂික, සංග්‍රහ විශදම් ප්‍රතිපූරණය කිරීම, දුරකථන සහ අනෙකුත් දීමනා වැනි සියලුම මූල්‍ය ප්‍රතිලාභ මේ සඳහා ඇතුළත් විය. විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන් හට වසර තුළදී රුපියල් මිලියන 5.8 ක මුදලක් ගෙවා ඇති අතර, එය ගමන් වියදම් සහ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම්වලට සහභාගි වීම සඳහා වූ ගාස්තුව වේ.

11. ආයතනික පාලනය

එලදායි ආයතනික පාලන රාමුවක් පවත්වා ගැනීම සහ ආයතනික පාලනයේ නොදම භාවිතයන් සහ ඒවා එලදායි ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීම සහතික කිරීමට අවශ්‍ය පද්ධති සහ ව්‍යුහයන් ක්‍රියාත්මක කිරීමට, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය කැපවී සිටී.

12. ව්‍යවස්ථාපිත ගෙවීම්

අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් ඔවුන්ගේ දැනුවත්භාවය අනුව, සමාගම විසින් ගෙවිය යුතු සියලුම බදු, ගාස්තු සහ අයකිරීම්, සමාගමේ සේවකයින්ට අදාළ සහ ඔවුන් වෙනුවෙන් ගෙවිය යුතු සියලුම සම්ප්‍රදාන, බදු සහ අයබදු සහ අනෙකුත් දත්තා ව්‍යවස්ථාපිත ගෙවීම් මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශ කිරීමේදී සමාගම විසින් අයවිය යුතු සහ ගෙවිය යුතු දෑ වීම දිනට ගෙවා ඇති බව හෝ අදාළ ප්‍රතිපාදන සපයා ඇති බවට සහතික කරයි.

13. හිති සහ රෙගුලාසි වලට අනුකූල වීම

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ දැනුම සහ විශ්වාසය අනුව, සමාගම රටේ හිති සහ රෙගුලාසිවලට පටහැනි කිසිදු ක්‍රියාකාරකමක හිරත වී නොමැත.

14. වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීම්

වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීම ගු.ගු.සේ.ස. හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් ශාලාවේ දී, 2023 මැයි 30 වැනි දින ප.ව. 3:00 ට පවත්වනු ලබයි.

15. ස්තූතිය

අභියෝග මධ්‍යයේ සමාගමේ තවත් මූල්‍ය වර්ෂයක් සම්පූර්ණ කිරීම වෙනුවෙන් කළමනාකාරීත්ව කණ්ඩායම වෙත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් සිය ස්තූතිය පුද කරනු ලබයි. මෙම වසර කොවිඩ් වසංගත පසුකාලීන රැළි තත්වය සහ ලොව පුරා සංචාරක සීමා පැනවීම හේතුවෙන්, ගුවන්සේවා අංශය සඳහා අභියෝගාත්මක වසරක් විය. සංචාරක අමාත්‍යාංශයට සහ අනෙකුත් ආයතන වෙත, සමාගමේ පාර්ශවකරුවන් සහ නියාමක වශයෙන් මෙම අවස්ථාවේදී සමාගමට දැක්වූ අඛණ්ඩ සහයෝගය පිළිබඳ අපි විශේෂ කෘතඥතාව පළකර සිටීමු.

තවද, අප කෙරෙහි තබා ඇති අඛණ්ඩ විශ්වාසය වෙනුවෙන් අපගේ පාරිභෝගිකයින් ඇතුළුව සමාගමේ අඛණ්ඩ මෙහෙයුම් සඳහා සම්බන්ධ වූ සහ දායක වූ සියලුම පාර්ශවකරුවන්ට අපගේ භාද්‍යාංගම ප්‍රශංසනය සහ කෘතඥතාව පළ කිරීමට කැමැත්තෙමු. අවසාන වශයෙන්, මෙම අභියෝගාත්මක වසර තුළදී ගු.ගු.සේ.ස. කාර්යමණ්ඩලය වෙත ඔවුන්ගේ අඛණ්ඩ කැපවීම, අඛණ්ඩතාව සහ වෙහෙස මහන්සි වී කටයුතු කිරීම සම්බන්ධයෙන් අපගේ ස්තූතිය පළ කර සිටීමු.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ නියෝගය අනුව

මේජර් ජෙනරාල් (විශ්‍රාමික) පී ඒ චන්ද්‍රසිර මහතා RWP USP VSV ndc psc
සභාපති

2023 මැයි 26

කාර්යභාරය

විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව යනු අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයින්ගෙන් සමන්විත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් විධිමත්ව පත් කරන ලද අනු කමිටුවකි. එය අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත වාර්තා කරන අතර ඒ සඳහා වගකීම දරයි.

මූල්‍ය වාර්තාකරණය, අභ්‍යන්තර පාලනය සහ අභ්‍යන්තර/බාහිර විගණන පිළිබඳ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වගකීම් ඉටු කිරීමට සහ අධීක්ෂණය කිරීමට සහය ලබා දීම විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුවේ මූලික කාර්යභාරය වේ.

සංයුතිය

විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන් තිදෙනෙකුගෙන් (03) සමන්විත විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද නිර්දේශිත නියමයන්ට (TOR) අනුව කටයුතු සිදු කරයි. සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ කමිටුවේ සංයුතිය පහත පරිදි විය.

විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුවේ සංයුතිය			
අධ්‍යක්ෂතුමාගේ නම	ධූර කාලය (සිට - දක්වා)		තනතුර
ජී ඒ ඒ ප්‍රියන්ත	29.06.2021	මේ දක්වා	සභාපති
කපිතාන් මිලින්ද රත්නායක	20.06.2022	මේ දක්වා	සාමාජික
ඩබ්ලිව් එස් ඩී ද සිල්වා	30.11.2022	මේ දක්වා	සාමාජික
එස් එම් ඒ යූ එස් මංවනායක*	12.12.2019	12.08.2022	සාමාජික
ජනාධිපති නීතිඥ ඩී ඒ පී චිරන්ත**	23.10.2020	11.06.2022	සාමාජික
එන් එම් පී පී කේ කේ නවරත්න***	20.06.2022	29.11.2022	සාමාජික

- * එස් එම් ඒ යූ එස් මංවනායක මහතා 2022 අගෝස්තු 12 වන දින ඉල්ලා අස්වීමත් සමඟ කපිතාන් මිලින්ද රත්නායක මහතා විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව වෙත පත් කරන ලද අතර, එස් එම් ඒ යූ එස් මංවනායක මහතා අවසන් වරට සහභාගී වන ලද්දේ 2022 පෙබරවාරි 17 වන දින පවත්වන ලද විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටු රැස්වීමේ සඳහාය.
- ** ජනාධිපති නීතිඥ ඩී ඒ පී චිරන්ත මහතා 2022 ජූනි 11 වන දින ඉල්ලා අස්වීමත් සමඟ එන් එම් පී පී කේ කේ නවරත්න මහතා විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව සඳහා පත් කරන ලදී.
- *** එන් එම් පී පී කේ කේ නවරත්න මහතා 2022 නොවැම්බර් 29 වන දින ඉල්ලා අස්වීමත් සමඟ ඩබ්ලිව් එස් ඩී ද සිල්වා මහතා විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව සඳහා පත් කරන ලදී.

රැස්වීම්

2022 වර්ෂය තුළ විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටු රැස්වීම් වාර හයක් (06) පවත්වන ලදී. ඒ සඳහා කමිටු සාමාජිකයින්ගේ පැමිණීම පහත වගුවේ දැක්වේ.

අධ්‍යක්ෂතුමාගේ නම	පැවැත්වූ කමිටු රැස්වීම් වාර ගණන	සහභාගී වූ රැස්වීම් වාර ගණන
ජී ඒ ඒ ප්‍රියන්ත	06	06
කපිතාන් මිලින්ද රත්නායක	05	05
එන් එම් පී පී කේ කේ නවරත්න	05	01
එස් එම් ඒ යූ එස් මංවනායක	01	01
ජනාධිපති නීතිඥ ඩී ඒ පී චිරන්ත	01	01
ඩබ්ලිව් එස් ඩී ද සිල්වා	-	-

විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුවේ රැස්වීම් වාර්තා එම කමිටුවේ ලේකම් වශයෙන් කටයුතු කරන සමාගම් ලේකම්තුමිය විසින් සටහන් කරනු ලබයි. එමෙන්ම විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුවේ රැස්වීම් වාර්තා ප්‍රායෝගිකත්වය මත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත මිලිග රැස්වීමේදී ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ.

නිර්දේශිත නියමයන්

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද නිර්දේශිත නියමයන් (TOR) ප්‍රකාරව, විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව කටයුතු සිදු කරනු ලබයි. ඒ අනුව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව වෙත පහත සඳහන් කටයුතු කිරීමට බලය පවරා ඇත.

1. අභ්‍යන්තර විගණන අංශයේ විෂය පථය සහ වගකීම් තීරණය කිරීම.
2. වාර්ෂික විගණන සැලැස්ම සහ කාර්ය වැඩසටහන සමාලෝචනය කර අනුමත කිරීම. මෙහිදී අභ්‍යන්තර විගණකවරයා විසින් විගණකාධිපති (බාහිර විගණක) සමඟ සාකච්ඡා කර වාර්ෂික විගණන සැලැස්ම සකස් කළ යුතුය.
3. ආයතනයේ සියලුම ක්‍රියාකාරකම් සඳහා අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධති සමාලෝචනය කර ඇගයීම.
4. බාහිර විගණකවරුන් සමඟ සම්බන්ධීකරණය සහ විගණකාධිපතිවරයාගේ කළමනාකරණ ලිපිය සඳහා කළමණාකාරිත්වයේ ප්‍රතිචාරය පසු විපරම් කිරීම.
5. අයවැය සමාලෝචන වාර්තා ඇතුළු මූලික අභ්‍යන්තර මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමාලෝචනය කිරීම.
6. ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට සහ මූල්‍ය වාර්තාකරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව වාර්ෂික මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමාලෝචනය කිරීම.
7. අභ්‍යන්තර විගණකවරුන් සහ බාහිර විගණකවරුන් සමඟ කටයුතු කිරීම.
8. පෝෂ්ඨ කළමනාකරණ කාර්යමණ්ඩලය, ව්‍යවස්ථාපිත සහ අනෙකුත් නීතිරීති හා රෙගුලාසි පිළිබඳව ඇති දැනුවත්භාවය සහතික කර ගැනීම සහ ව්‍යවස්ථාපිත සහ අනෙකුත් නීතිරීති සහ රෙගුලාසිවලට අනුකූල වීම පිළිබඳ සමාලෝචනය කිරීම.
9. අභ්‍යන්තර විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව/විමසීම් නිතිපතා සමාලෝචනය කිරීම සහ ඒ මගින් පෙන්වා දෙන ලද අඩුපාඩු සම්බන්ධයෙන් එක් එක් අංශ ප්‍රධානීන් විසින් ගන්නා කඩිනම් ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳ සහතික කිරීම.

10. බාහිර විගණකවරුන්ගේ වාර්තාව/ විමසීම් සමාලෝචනය කර, එමගින් පෙන්වා දෙන ලද අඩුපාඩු පුනරාවර්තනය වීම වැළැක්වීම උදෙසා අවශ්‍ය නිවැරදි ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම.
11. පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ (COPE) නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කිරීම පිළිබඳව සමාලෝචනය කිරීම සහ ඒ සම්බන්ධයෙන් ගන්නා ක්‍රියාමාර්ග/ සහතික කිරීම් වරින් වර අධීක්ෂණය කිරීම.
12. අභ්‍යන්තර විගණකවරුන්ගේ අධීක්ෂණ අපක්ෂපාතීත්වය සහ ඔවුන්ගේ කාර්යසාධනය සමාලෝචනය කිරීම.
13. අභ්‍යන්තර/බාහිර විගණන වාර්තා, කළමනාකරණ ලිපි සහ කෝපි කමිටුවේ නිර්දේශ සමාලෝචනය කර අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට සහය ලබා දීම.
14. ප්‍රමාණවත් අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියක් හඳුන්වා දීමට සහ ක්‍රියාත්මක කිරීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට සහය වීම.
15. නිවැරදි ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට පහසුකම් සැලසීම සඳහා අවම වශයෙන් මාස තුනකට වරක් විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව රැස්වී එහි නිර්දේශ, රැස්වීම් වාර්තාව සමඟ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට ලබා දීම.

මූල්‍ය වාර්තාකරණය

වාර්තාකරණය සිදු කරනු ලබන කාලසීමාව තුළ පාර්ශවකරුවන්ට සපයනු ලබන තොරතුරුවල විශ්වසනීයත්වය සහතික කිරීම සඳහා, මූල්‍ය වාර්තාකරණ පද්ධතියේ කාර්යසාධනය පිළිබඳව විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව විසින් සමාලෝචනය කරන ලදී. ගිණුම් පොත් සහ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව, සත්‍ය සහ සාධාරණ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කිරීමේ වගකීම ඉටු කිරීමට කමිටුව විසින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට සහය විය. සියලුම ගනුදෙනු නිවැරදිව සහ සම්පූර්ණයෙන් ගිණුම් පොත්වල සටහන් කර ඇති බවට සාධාරණ සහතිකයක් ලබා දීම සඳහා, අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියේ සහ ක්‍රියා පටිපාටිවල ප්‍රමාණවත් බව සහ කාර්යසාධන කමිටුව විසින් සමාලෝචනය කරන ලදී. මාසික පදනම මත සකස් කරන ලද අතුරු මූල්‍ය ප්‍රකාශන, මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේදී සිදු කරන ලද සැලකිය යුතු උපකල්පන සහ විනිශ්චයන් ඇතුළත් ආධාරක

තොරතුරු සමග කමිටුව සමාලෝචනය කළේය. එමෙන්ම, 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා කෙටුම්පත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන සහ 2023 වර්ෂය සඳහා කෙටුම්පත් කරන ලද අයවැය අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කිරීමට පෙර විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව විසින් සමාලෝචනය කරන ලදී.

පවතින අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධති සහ ක්‍රියා පටිපාටි තක්සේරු කිරීමෙන් පසු, සමාගමේ මූල්‍ය තත්ත්වය මනාව නිරීක්ෂණය කර නිවැරදිව වාර්තා කර ඇති බවට සාධාරණ සහතිකයක් ලබා දීම සඳහා ප්‍රමාණවත් පාලන පද්ධති සහ ක්‍රියා පටිපාටි ක්‍රියාත්මක බව විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව විශ්වාස කරනු ලබයි.

අභ්‍යන්තර පාලනය

විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව විසින් 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වන වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය වාර්තාකරණය පිළිබඳ අභ්‍යන්තර පාලනයේ කාර්යසාධනය තක්සේරු කරන ලදී. මෙම ක්‍රියාවලිය මඟින් විවිධ අවදානම් අවම කිරීම සහ හිඟ හා රෙගුලාසිවලට අනුකූල වීම සහතික කිරීම සඳහා, අභ්‍යන්තර පාලනවල ප්‍රමාණවත් බව සහ කාර්යසාධනය තක්සේරු කරන ලදී. ගු.ගු.සේ.ස. හි අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිවල කාර්යසාධනය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා අභ්‍යන්තර විගණන සහ තත්ත්ව සහතික (IA&QA) අංශ ප්‍රධානියාගේ නිර්දේශ මත කළමනාකරණය විසින් සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග ගන්නා බවට විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව විසින් සහතික කරනු ලබයි. අභ්‍යන්තර පාලන රාමුවේ පදනම මඟින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට එහි කාර්යයන් පවත්වා ගෙන යාමට සහ අවශ්‍ය පියවර ගැනීමට සහය ලබා දේ.

අභ්‍යන්තර විගණනය

අභ්‍යන්තර විගණන (IA) ක්‍රියාවලිය, ස්වාධීන සහ අපක්ෂපාතී සහතික කිරීමේ කාර්යයක් වන අතර, එය ගු.ගු.සේ.ස. සඳහා එහි සමස්ත පාලන රාමුව වැඩිදියුණු කිරීමට සහය දක්වයි. ගු.ගු.සේ.ස. හි අවදානම් කළමනාකරණය, පාලනය සහ පාලන ක්‍රියාවලීන්ගේ සැලසුම් සහ කාර්යසාධනය ඇගයීම සහ වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ක්‍රමානුකූල සහ විනයානුකූල ප්‍රවේශයක් පවත්වා ගැනීමට අභ්‍යන්තර විගණන කාර්යය දායක වේ.

අභ්‍යන්තර විගණන කාර්යය, ගු.ගු.සේ.ස. හි මූල්‍ය සහ ගිණුම්කරණ මෙහෙයුම් නිවැරදි වශයෙන් සිදුකිරීමට වගකිව යුතු අයගේ මෙන්ම, යහපත් ආයතනික පාලන පිළිවෙත්වලට අනුකූලව යෝජනා ක්‍රම සහ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ නියැලී සිටින තෝ ගු.ගු.සේ.ස විසින් සිදු කරනු ලබන කාර්යයන් සහ සේවාවන් සපයනු ලබන අයගේ පාලනයෙන් ස්වාධීන බව කමිටුව විසින් සහතික කරන ලදී. විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව විසින් අභ්‍යන්තර විගණන සහ තත්ත්ව සහතික අංශයේ ක්‍රියාකාරකම්වල විෂය පථය, සම්පත්, විගණන ක්‍රියා පටිපාටීන්ගේ ආවරණ සීමාව සහ කාර්යසාධනය අධීක්ෂණය කර සමාලෝචනය කරන ලදී.

විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව විසින් 2023 වර්ෂය සඳහා වන වාර්ෂික අභ්‍යන්තර විගණන සැලැස්ම සමාලෝචනය කර, තක්සේරු කර අනුමත කරන ලදී. එමෙන්ම විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව විසින් අභ්‍යන්තර විගණනයේ සැලකිය යුතු නිරීක්ෂණ සහ නිර්දේශ සඳහා කළමනාකාරීත්වයේ ප්‍රතිචාර දැක්වීම් සමාලෝචනය කර අධීක්ෂණය කරන ලදී.

බාහිර විගණනය

ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 වගන්තියට අනුව, ගු.ගු.සේ.ස. හි බාහිර විගණනය සිදු කිරීමට විගණකාධිපතිවරයා වෙත බලය පැවරී ඇත. ඒ අනුව, 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වන වර්ෂය සඳහා සමාගමේ බාහිර විගණකවරයා ලෙස විගණකාධිපතිවරයා කටයුතු කරයි. ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන් සමඟ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අනුකූලතාව පිළිබඳ මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමේ වගකීම දරනු ලබන බාහිර විගණකවරයා සමඟ විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව සම්පව කටයුතු කරයි.

සියලුම විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටු රැස්වීම් සඳහා ස්වාධීන නිරීක්ෂකයෙකු ලෙස බාහිර විගණකවරයාට ආරාධනා කරන ලද අතර, එමඟින් කමිටුවට ඔහුගේ අදහස් ලබා ගැනීමට සහ නියාමන හා අනුකූලතා අවශ්‍යතා සහ පාලන භෝ ක්‍රියා පටිපාටි දුර්වලතා තිබේ නම් ඒවා පිළිබඳ ඔහුගේ අදහස සාකච්ඡා කිරීමට හැකි විය.

යහපත් සාමූහික පාලනය

රාජ්‍ය වකුලේඛ වැනි නියාමන අවශ්‍යතා අනුගමනය කිරීමේ වැදගත්කම සහ අවශ්‍යතාවය පිළිබඳව දැනුවත් කිරීම මගින් ගු.ගු.සේ.ස. හි සාමූහික පාලනය, ක්‍රියාශීලී සංස්කෘතිය ප්‍රවර්ධනය කිරීම උදෙසා විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුවට ඉමහත් දායකත්වයක් ලබා දිය හැකි විය.

නිගමනය

විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුවේ කාර්යභාරය මගින් මූල්‍ය වාර්තාකරණ ක්‍රියාවලිය, අන්‍යෝන්‍ය පාලන පද්ධතිවල ප්‍රමාණාත්මක බව සහ ස්ඵලතාවය, බාහිර විගණනය සහ නීති හා රෙගුලාසි වලට අනුකූලවීම අධීක්ෂණය කිරීම උදෙසා ගු.ගු.සේ.ස. ක්‍රියාවලිය සම්බන්ධයෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට ඇති බැඳීම සහ වගකීම් ඉටු කිරීමට අවශ්‍ය සහයෝගය සහ මඟපෙන්වීම සමග ගු.ගු.සේ.ස. හි ව්‍යාපාර කටයුතු පිළිබඳව තුලනාත්මක සහ ස්වාධීන අධීක්ෂණයක් පවත්වා ගෙන යාමට බලාපොරොත්තු වේ. වසර තුළදී තම සේවය සාර්ථකව ක්‍රියාවට නැංවීමත්, ඉහළ මට්ටමකට ගෙන ඒමත්, ඒ හරහා සමාගමේ අගය වැඩි දියුණු කළ බව විශ්වාස කරලීමට හේතු රැසක් ඇති බවට විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව විශ්වාස කරයි.



පී ඒ ඒ ප්‍රියන්ත

සභාපති - විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව (AMC)

2023 මැයි 26

අපගේ විශිෂ්ට
සේවාවන් අත්විඳීම





මෙහෙයුම් ලාභය
රු. බිලියන 13 ක්
සමඟ 436% ක
වර්ධනයක්

හරහා පියාසර
23,846 ක්
සමඟ 155% වර්ධනයක්

මගීන්
5,503,198 ක්
සමඟ 266%
වර්ධනයක්

ගුවන්යානා සංචලන
37,641 ක්
සමඟ 78% වර්ධනයක්



1) ගෝලීය සහ දේශීය ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ සමාලෝචනය සහ තත්ත්වය

ගුවන් ගමන් සහ මගී සංචලනයේ ඇති වූ ව්‍යාකූල තත්ත්වය හේතුවෙන්, 2022 වර්ෂය ගෝලීය ගුවන් සේවා කර්මාන්තය සඳහා අභියෝගාත්මක විය. කොවිඩ්-19 වසංගත තත්ත්වය හේතුවෙන් සංචාරණ සීමා, ජාත්‍යන්තර දේශසීමා වසා දැමීම සහ ගුවන්යානා ඉක්මන මීල සහ ගුවන් ගමන් ගාස්තු ඉහළ යාම මඟින්, 2022 මූල්‍ය වර්ෂයේ පළමු මාස හය ගුවන්සේවා කර්මාන්තය සඳහා සෘණාත්මක බලපෑමක් ඇති කරන ලදී. කෙසේවෙතත් මෙම පසුබෑම වසරේ අගභාගය පුරා ගුවන් ගමන් වෙත පැවති ඉහළ හිඟ ඉල්ලුම මඟින් සමනය කරන ලදී. එබැවින් 2022 වසර අවසානය වන විට ගෝලීය ගුවන්සේවා කර්මාන්තය සාමාන්‍ය තත්ත්වයට පත් විය. මෙම සුවිශේෂී වර්ධනය හේතුවෙන්, ධනාත්මක වෙනසක් සනිටුහන් කිරීමක් මෙන්ම ස්ථිර පසුබිමක් සහිතව ආරම්භ කළ 2023 මූල්‍ය වර්ෂය ධනාත්මක විය. රුසියාව-යුක්රේනය අතර ගැටුම් සහ චීනයේ සීමා කරන ලද සංචාරණ ප්‍රතිපත්ති හි අනපේක්ෂිත තත්ත්වය මඟින් අතිරේක අවදානමක් ඇති කරන ලදී.

ගුවන්සේවා කර්මාන්තය නවෝත්පාදනය අතින් ප්‍රමුඛ ස්ථානයක් දරන බැවින්, වර්තමානයේ ගමනාගමනයේ ආරක්ෂිතම මෙන්ම වඩාත් විශ්වසනීය මාධ්‍ය ලෙස පිළිගෙන ඇත. ගුවන් සේවය මඟින් විවිධ රටවල් සහ නගර අතර සංචලන වේගවත්ව සිදු කරන්නා සේම සංචාරයේ කාර්යක්ෂමතාවය වැඩි කරනු ලබයි. එබැවින් එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් දිනකට ගෝලීයව වාණිජ ගුවන්යානා 100,000කට අධික ප්‍රමාණයක් පියාසර කරනු ලබන අතර, පැයකට කාලසටහන් ගත වාණිජ ගුවන්යානා 400 ක් පියාසර කරනු ලබයි. ලොව දළ දේශීය නිෂ්පාදනයෙන් (GDP) 4.2% ක් ලෙස වගකියන අතර ලොව වටා මිලියන 65 ක් පමණ රැකියා උත්පාදනය කරමින් ගුවන්සේවය ලෝක ආර්ථිකයේ සැලකිය යුතු බලපෑමක් ඇති කර ඇත (මූලාශ්‍රය: ICAO)

උපායමාර්ගික පිහිටීම සහ දකුණු ආසියාවෙහි මූලික ප්‍රවේශයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාව පිහිටා තිබීම වැදගත් වේ. 2022 වර්ෂය ඉතා අභියෝගාත්මක සහ අස්ථාවර වර්ෂයක් විය, මෙම වර්ෂය තුළදී අනපේක්ෂිත ආර්ථික සහ සමාජීය අර්බුදයන්ට ශ්‍රී ලංකාව මුහුණපාන ලදී. එනම් බලශක්තිය හිඟවීම සහ මහජනතාවගේ නොසන්සුන්තාවය දේශීය ආර්ථිකය සහ ගුවන් සේවා අංශය සඳහා අහඹුපත් ලෙස බලපාන ලදී. 2022 වර්ෂය සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ දළ දේශීය නිෂ්පාදනය 9.2% කින් පසුබෑමකට ලක්

වෙමින්, සෘණාත්මක වර්ධනයක් පෙන්නුම් කරන ලද අතර, දෙසැම්බර් මස අවසානය වන විට උද්ධමන අනුපාතිකය 59% ක් ලෙස වාර්තා විය. ආර්ථිකය පසුබෑමකට ලක් වුවද, 2022 වර්ෂයේ 4වන කාර්තුවේදී කාර්යසාධන නැඹුරුව හේතු කොට සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ජාත්‍යන්තර සංචාරක පැමිණීම් 700,000 ඉක්මවන ලදී.

1.1 ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ (ICAO) දිගුකාලීන ගුවන් ගමන් පුරෝකථනය උදෙසා කොවිඩ්-19 හි බලපෑම
ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ ලේකම් අංශය, දිගුකාලීන ගමනාගමන පුරෝකථන (MDWG-LTF) පිළිබඳ බහු චීනය ක්‍රියාකාරී කණ්ඩායම් සමඟ කටයුතු කළ අතර, 2018 සිට 2050 දක්වා මාර්ග කණ්ඩායම් අනුව පශ්චාත් කොවිඩ්-19 පුරෝකථන මාලාවක් සකස් කරන ලදී. මෙම පුරෝකථනයන් මගින් සහ නාණ්ඩ ප්‍රවාහන සඳහා සංවර්ධනය කර ඇති අතර, මධ්‍යම, ඉහළ සහ පහළ යන අවස්ථා තුන යටතේ සිදු කරනු ලබයි.

කොවිඩ්-19 වසංගත තත්ත්වයේ කෙටි කාලීන බලපෑම සහ අවසාන දිගු කාලීන ප්‍රතිසාධන යන අංශ දෙකම ගණනය කරනු ලබන දිගු කාලීන පුරෝකථන (LTF) පිළිබඳ මගීන් දැනුවත් කිරීම කොවිඩ්-19 පුරෝකථනයේ මූලික පරමාර්ථය විය. මේ සඳහා යාවත්කාලීන කළ සාර්ව ආර්ථික දත්ත සහ ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ ඉල්ලුමේ වෙනස්කම් (කිලෝමීටරයකට මගී ආදායම (RPK) හි වෙනස්කම් වලින් ගණනය කරනු ලබයි) පිළිබඳ මෘතකාලීන තක්සේරුවන් අවශ්‍ය වේ.

මගී පුරෝකථන සිදු කරනු ලබන ආකාරයට සමාන අයුරින් ගුවන් නාණ්ඩ LTF හැටහ ඇස්තමේන්තු කරන ලදී. මේ සඳහා යාවත්කාලීන කරන ලද ආර්ථික පුරෝකථන සමඟ 2018 වර්ෂයේ ICAO LTF මාදිලි, 2020 ආර්ථික පසුබෑමට ලක්වීමේ ප්‍රමාණය සහ MDWG-LTF හි ආදායම මගින් මඟ පෙන්වනු ලබන මෘතකාලීන ප්‍රතිසාධන සහ කර්මාන්තයෙන් ලද තොරතුරු යොදා ගන්නා ලදී.

මෙම අවිනිශ්චිත කාලයන් හමුවේ, ලේකම් සහ MDWG-LTF විසින් පශ්චාත් කොවිඩ් පුරෝකථන සිදුවීම් සංවර්ධනය කිරීම මෙන්ම, ගුවන්සේවා දත්ත සහ විශ්ලේෂණ කම්පිය (ADAP) විසින් නිසි ලෙස අනුමැතිය ලබා දෙන අතර, ඉන් රජයේ, ගුවන්සේවයේහි, ගුවන්තොටුපළෙහි, ගුවන් සන්නරණ සේවා ප්‍රතිපාදක (ANSP) සහ සෙසු පාර්ශවකරුවන්ගේ සැලසුම්කරණ අවශ්‍යතා සඳහා පහසුකම් සැලසීම අපේක්ෂා කරනු ලබයි.

1.1.1 ආසියානු පැසිෆික් ගුවන්තොටුපළ ගමන් මාර්ග යථා තත්ත්වයට පත් වීම පිළිබඳ 2023 වර්ෂය සඳහා පුරෝකථනය
ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ කවුන්සිලයට (ACI) අනුව, 2023 වසර වන විට බිලියන 3.4 ක පමණ වූ 2019 වසරේ පූර්ව කොවිඩ් තත්ත්වයේ පැවති මගී සංඛ්‍යාව වෙත ආසියා පැසිෆික් ගුවන් කළාපය ළඟා වනු ඇතැයි අපේක්ෂා කරනු ලබයි. ඉදිරි වසර 20 තුළදී සියලු ගෝලීය කළාප අතරින් ආසියානු පැසිෆික් සහ මැදපෙරදිග ගුවන් කළාප සීඝ්‍රයෙන් වර්ධනය වන බවට ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ කවුන්සිලය, ලෝක ගුවන්ගමන් පුරෝකථනය කොට ඇත. 2040 වර්ෂය වන විට සමස්ත මගී ගමනාගමන මැදපෙරදිග ගුවන් කළාපයේ +5.2% කින් සහ ආසියානු පැසිෆික් ගුවන් කළාපයේ +4.7% කින් සංයුක්ත වර්ධන අනුපාතයකින් වර්ධනය වනු ඇතැයි පුරෝකථනය කරනු ලබයි. 2020 වර්ෂයේදී තහවුරු කළ යුතු සංඛ්‍යාලේඛන අනුව ආසියානු පැසිෆික් ගුවන් කළාපය -58% කින් සහ මැදපෙරදිග ගුවන් කළාපය -72% කින් පහත බසිනු ඇතැයි අපේක්ෂා කරනු ලබයි. 2024 වන විට මැදපෙරදිග ගුවන් කළාපය කොවිඩ් වසංගත තත්ත්වයට පෙර පැවති තත්වයට ළඟා වනු ඇතැයි බලාපොරොත්තු වේ. ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ කවුන්සිලයේ ආසියානු පැසිෆික් හි අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්වරයා වන ස්ටෙෆානෝ බාරොන්සි විසින් පවසන ලද්දේ, "මෙම පුරෝකථනය සිදු කරන ලද්දේ 2021 වර්ෂයේදී කාර්යක්ෂම වන්නන් බෙදා හරිනු ඇතැයි සහ 2022 වර්ෂය වන විට විශාල ජන සංඛ්‍යාවක් වෙත එන්නත්කරණය සිදු කරනු ඇතැයි යන උපකල්පනය මත බවයි. සීමිත එන්නත්කරණ සැපයුම් සහ මන්දගාමී බෙදාහැරීම්, දිගුකාලීන ආර්ථික පසුබෑමක් සමඟ ඒකාබද්ධව 2024 වන විට සමස්ත කළාපයම යථා තත්ත්වයට පත් වීම මන්දගාමී කරනු ලැබුණි." 2019 සිට 2040 දක්වා සංයුක්ත වර්ධන වේගයකින් මිලියන 50කට වඩා වැඩි මගීන් සංඛ්‍යාවක් හසුරුවන වේගයෙන් වර්ධනය වන රටවල් දහය අතර මැද පෙරදිග පිහිටි සවුදි අරාබිය, එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යය සහ ඉරානය සහ ආසියානු පැසිෆික් කළාපයේ පිහිටි ඉන්දුනීසියාව, ඉන්දියාව, වියට්නාමය, පිලිපීනය සහ චීනය යන රටවල් වේ. ගුවන්සේවා කර්මාන්තය, අත්‍යවශ්‍ය සේවා අඛණ්ඩව සැපයීම සඳහා සහ ගෝලීය එන්නත් බෙදා හැරීමේ කර්තව්‍ය සඳහා සහය වීමට, ප්‍රතිශක්තිකරණ නිර්දේශ සහ ජාතික එන්නත් සැලසුම් පිළිබඳ ලෝක සෞඛ්‍ය සංවිධානයේ උපායමාර්ගික උපදේශක කණ්ඩායමේහි කොටසක් ලෙස සියලුම ගුවන්සේවා සේවකයින් සහ ගුවන්තොටුපළ කාර්යමණ්ඩලය අත්‍යවශ්‍ය සේවකයින් ලෙස ඇතුළත් කරගන්නා ලෙස ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ කවුන්සිලය - ආසියානු පැසිෆික් විසින් පවසා සිටිනු ලබයි.

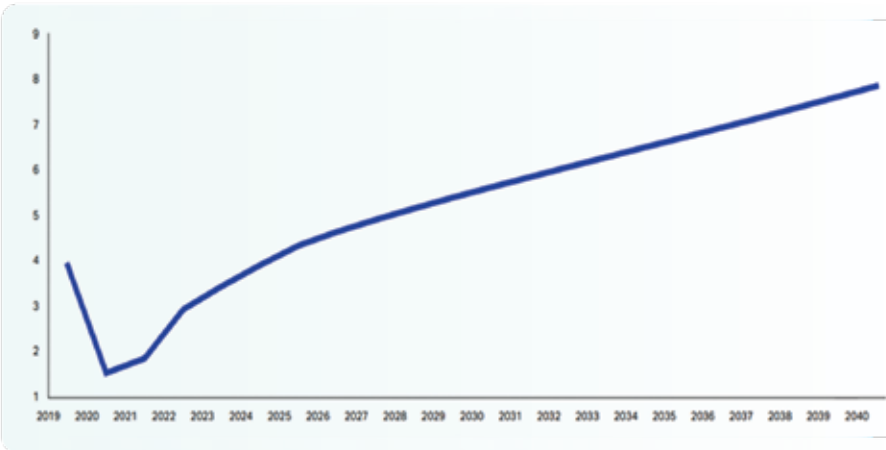
1.2 2024 වර්ෂය සහ ඉන් ඉදිරියට වර්ධනය විය යුතු ගෝලීය ගුවන් මගී සංඛ්‍යාව

2024 වර්ෂය වන විට පූර්ව කොවිඩ්-19 මට්ටම අභිබවා යමින් (2019 වර්ෂයේ සමස්තයෙන් 103%) සමස්ත සංචාරකයින් සංඛ්‍යාව ඩිලියන 4ක් කරා ලඟා වනු ඇතැයි ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය (IATA) විසින් අපේක්ෂා කරනු ලබයි (එක් මගියෙක් ලෙස විවිධ අංශයන් ගණනය කරමින් සංචාර සම්බන්ධ කරමින්).

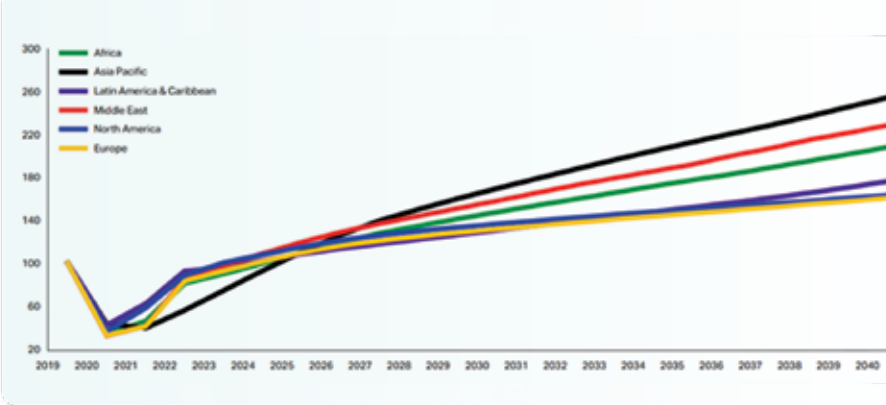
මෙය 2021 නොවැම්බර් සමඟ සසඳන කළ, බොහෝ වෙළඳපොළයන්හි ලිහිල් කිරීම් වැඩි වශයෙන් සිදුවීම හෝ සංවරණ සීමා ඉවත් කිරීම, ජාත්‍යන්තර ප්‍රතිසාධනයන්ගේ මෑත කාලීන ශුභවාදී සිදුවීමකි. 2021 වර්ෂයේදී දේශීය සංචාරකයින් ප්‍රමාණය 2019 වර්ෂයේ පැවති මට්ටමින් 61% කි. මෙය 2022 වර්ෂයේදී 93%, 2023 වර්ෂයේදී 103%, 2024 වර්ෂයේදී 111% කින් සහ 2025 වර්ෂයේදී 118% කින් වර්ධනය වීම අපේක්ෂා කරනු ලබයි.

ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය විසින් සිදු කරන ලද පුරෝකථනය අනුව, 2040 වර්ෂය අවසානය වන විට, ගෝලීය ගුවන් මගී සංඛ්‍යාව රූපසටහන 01 හි දක්වා ඇති ආකාරයට ඩිලියන 8 ක් වනු ඇත. ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ සංඛ්‍යා ලේඛන අනුව, 2025 වර්ෂය වන විට ආසියානු පැසිෆික් කලාපය විහිදා සාමාන්‍ය දර්ශකය වෙත ප්‍රභා වනු ඇත (2019=100). එමෙන්ම රූපසටහන 02 හි දක්වා ඇති ආකාරයට 2040 වර්ෂය වන විට එය ඉහළම අගයන් කරා ප්‍රභා වනු ඇත.

රූපසටහන 01 - ගෝලීය ගුවන් මගීන්, අතීත සහ ඉදිරි පුරෝකථන, ඩිලියන



රූපසටහන 02 - සමස්ත කලාපීය ගුවන් මගී දර්ශකය 2019=100



(මූලාශ්‍රය: ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය, සංචාරක ආර්ථික ගුවන් මගී පුරෝකථනය)

1.3 2022 වර්ෂය තුළ අභියෝගාත්මක අවස්ථාවන් හැසිරවීම උදෙසා

කළමනාකරණය විසින් යොදාගත් උපක්‍රම කොවිඩ්-19 වසංගත තත්ත්වය හේතුවෙන් 2022 වර්ෂය ගු.ගු.සේ.ස. වෙත අභියෝගාත්මක වර්ෂයක් වූ අතර එම තත්ත්වය කිසිදු වෙනසක් නොමැතිව ගෝලීය වශයෙන් ද මුහුණ දෙන ලද්දකි. විවිධ හේතු කරණ කොට ලොව වටා ගුවන්සේවා කර්මාන්තයට කොවිඩ්-19 උවදුරේ බලපෑම් ඇති විය. ගුවන් තොටුපළවල් හුදකලා කරමින් කලාපයන් වසා දැමීම හේතුවෙන් ගුවන් ගමන් බොහෝමයක් අවලංගු කරන ලදී. ඉක්මනින් වැළඳිය හැකි බැවින් මෙන්ම ඉතා දැඩි සෞඛ්‍ය රෙගුලාසි සහ අතිරේක සටහන් හේතුවෙන් ලොව වටා සංචාරකයින් විසින් සිදු කරනු ලබන අත්‍යවශ්‍ය ගුවන් ගමන් පමණක් සිදුවන අතර බොහෝමයක් අපහසුතා මධ්‍යයේ සිදු කරන ලදී. ඒ හා සමගාමීව විවිධ අභියෝග රැසකට මුහුණ දීමටත් ඒවා හසුරුවාලීමට විවිධ ක්‍රමවේද යොදා ගැනීමටත් ගු.ගු.සේ.ස. හට සිදු විය.

1.3.1 පීසීආර් උපකරණ එකතුව, සෞඛ්‍ය තහවුරු කරනු ලබන ක්‍රියාවලිය, නිරෝධායන පහසුකම් සැලසීම, හුදකලා කිරීම සහ ආසාදිත මගීන් රෝහල්ගත කිරීම ආදිය සිදු කරන ලදී.

සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශය විසින් පනවන ලද නිරන්තරයෙන් වෙනස්වීමට ලක්වන සෞඛ්‍ය මාර්ගෝපදේශයන් හේතුවෙන් ඇති වනු ලබන නව අවශ්‍යතාවයන්ට පහසුකම් සැලසීමට විවිධ අවස්ථාවලදී ගු.ගු.සේ.ස. හට අවකාශය, කාර්යමණ්ඩල පහසුකම් සැලසීමට සහ විවිධ උපායමාර්ග හඳුනාගැනීම මෙන්ම ක්‍රියාවලීන් යොදා ගැනීමට සිදු විය. සමාගමට අතිරේක පිරිවැයක් ඇති නොවන පරිදි එවැනි අවශ්‍යතා සපුරාලීමට පවත්නා පහසුකම් ප්‍රශස්ථ ලෙස යොදා ගැනීමට මෙන්ම, බ.ජා.ගු. හි මගී අත්දැකීමට අවම බලපෑමක් ඇති වන පරිදි මගී ප්‍රවාහනය සහ ක්‍රියාපටිපාටි වෙත අඛණ්ඩ වෙනස්කම් සිදු කිරීමට ගු.ගු.සේ.ස. හට සිදු විය.

1.3.2 කොවිඩ්-19 වසංගත තත්ත්වයෙන් ශ්‍රම බලකාය ආරක්ෂා කිරීම

කොවිඩ්-19 වෛරසය පැතිරීමේ තත්ත්වය සේවයට පැමිණෙනු ලබන කාර්යමණ්ඩලය වෙත ඇති කරන බලපෑම අවම අන්දමින් පවත්වා ගැනීමට දෛනික රාජකාරි/සේවාමූර් ලබන කාර්යමණ්ඩලය සඳහා අවම ශ්‍රම බලකායක් පවත්වා ගැනීම විශාල අභියෝගාත්මක තත්ත්වයක් විය. එබැවින්

ගු.ගු.සේ.ස. විසින් විය සාක්ෂාත් කර ගැනීම උදෙසා දැඩි ප්‍රයත්නයන් සහ විවිධ වූ උපායමාර්ගයන් සිදු කරන ලදී. සේවාමුර /වැඩ වාර පදනම් කරගනිමින් කාර්යමණ්ඩලය කණ්ඩායම් කරන ලද අතර, සමාගමේ ප්‍රවාහනය ඔස්සේ පමණක් සේවයට වර්තා කිරීම, පදිංචිය පදනම් කරගත් ජෛව ආරක්ෂිත බුබුලු සකස් කිරීම, සෞඛ්‍ය මාර්ගෝපදේශ දැඩි ලෙස අනුගමනය කිරීම මෙන්ම අනාවරණය වීම අවම කිරීමට අත්‍යවශ්‍ය සේවා කටයුතු සඳහා වෙන් වූ ශ්‍රම බලකායක් යොදා ගන්නා ලදී.

1.4 පර්යන්තය 2 - අභියෝගාත්මක ඉදිරි ගමන් මග

'A' පැකේජය - මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල සහ ආශ්‍රිත කටයුතු
බ.ජා.ගු. හි දෙවන පර්යන්ත ව්‍යාපෘතිය, නවීන ප්‍රවාහන මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස ගුවන්තොටුපළ තත්ත්වය උසස් කිරීමට නිර්මාණය කරන ලද ආකර්ෂණීය සහ නවෝත්පාදන සංවර්ධන කටයුත්තකි. එහි නවීන සැලසුම, දියුණු පහසුකම් සහ උපායමාර්ගික පිහිටුම සමඟින් නව පර්යන්තය ඉදිරියේ දී සංචාරය සහ ව්‍යාපාර කටයුතු සඳහා කලාපයේ වැදගත් කේන්ද්‍ර ස්ථානයක් ලෙස කටයුතු කරනු ඇත. ශ්‍රී ලංකාව, එහි පුරවැසියන් සහ සංචාරකයින් වෙනුවෙන් ඉතා උසස් තත්ත්වයේ යටිතල පහසුකම් සහ සැපපහසුව සලසන බැවින් මෙම නවීන පර්යන්තය මඟින් තහවුරු කරනු ලබයි. උසස් මගී පිරිසක් උපාංග සහ අධිවේගී වැට්-ගයි සබඳතා, තීරු බදු රහිත සාප්පු සවාරි, අවන්හල්, විවේකාගාර සහ වෙනත් සේවා ඇතුළත් සංචාරකයින් සඳහා විවිධාකාරයේ සැපපහසුකම් වලින් පිරි මෙම පර්යන්තය නව සුරක්ෂිතතාවය සහ සන්නිවේදන පද්ධති වලින් සමන්විත වේ.

නවීන සහ ආකර්ෂණීය සැලසුම දෙවන පර්යන්තයේ වඩාත් සිත්ගන්නා අංගයකි. කාර්යක්ෂමතාව, සුවපහසුව සහ සෞන්දර්යාත්මක බව කෙරෙහි අවධානය යොමු කරමින් පර්යන්තය සැලසුම් කර ඇති අතර කලාපයේ සෙසු ගුවන්තොටුපළවල් අතරින් අද්විතීය බවක් එක් කරනු ලබන විශේෂාංග රාශියකින් සමන්විත වේ. පර්යන්තයේ අගනා විදුරු බිත්ති ඔස්සේ ධාවන පටය සහ අවට වටපිටාව ඉතා අලංකාරව දිස් වන අතර එහි අභ්‍යන්තරය ඉඩකඩ සහ වාතාශ්‍රය සහිත බැවින් විවෘතභාවයක් මෙන්ම නිදහසක් ඊට එක් කරනු ලබයි.

ඇතැම් විට වඩාත් වැදගත් ලෙස, දෙවන පර්යන්තයේ ව්‍යාපෘතිය, ශ්‍රී ලංකාවට එහි ආර්ථිකය සහ සංචාරක කර්මාන්තය නඟා සිටුවීමේ ප්‍රයත්නයන් වෙනුවෙන් වැදගත් නව පියවරක් වනු ඇත. නව පර්යන්තය ඔස්සේ ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සහ සංචාරකයින් රට වෙත ආකර්ෂණය කරගැනීමට අපේක්ෂා කරනු ලබන අතර, එමඟින් නව රැකියා උත්පාදනය, ආර්ථික වර්ධනය ඉහළ නැංවීම සහ ගෝලීය මට්ටමෙන් ශ්‍රී ලංකාව නියෝජනය වර්ධනය කරනු ඇත. සමස්තයක් ලෙස බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ හි දෙවන පර්යන්තය යනු, ශ්‍රී ලංකාව සහ එහි පුරවැසියන් වෙත විශාල ලෙස අවස්ථාවන් ඇති කරවනු ලබන ධනාත්මක සංවර්ධනයකි.

බ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය අවධිය II අදියර 2 හි පැකේජය 'A' මගී පර්යන්තයේ ගොඩනැගිල්ල සහ ආශ්‍රිත කටයුතු කොන්ත්‍රාත්තුව, 2020 මාර්තු මාසයේදී තයිසෙයි කෝපරේෂන් වෙත ලබා දුන් අතර, ඉදි කිරීම් කටයුතු 2020 දෙසැම්බර් මාසයේදී ආරම්භ කරන ලදී. ඉදිකිරීම් කටයුතු ආරම්භයේ පටන්, ප්‍රධාන පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලෙහි උප සැලසුම් කටයුතු, පියර් 2 සහ පියර් 3 වැනි මගී පාලම ඉදිකිරීම, මගී පාලම් ආවරණ, බිම් තලාද සහ උපයෝගීතා උමං මාර්ගය හි ඇතැම් කොටස් 2022 වර්ෂයේදී ද සිදු කෙරිණි. ඊට අමතරව ප්‍රධාන පර්යන්ත

ගොඩනැගිල්ල හි මතුපිට ගොඩනැගිලි කුළුණු සහ කොන්ක්‍රීට් පුවරු කිහිපයක් 2022 වර්ෂයේදී සම්පූර්ණ කරන ලදී. තවද, ජෙනරේටර්, ධාතක, වානේ වලින් සකස් කරන ලද වහල සැකසුම, වහළට අවශ්‍ය ද්‍රව්‍ය, ජල ආරක්ෂණ ද්‍රව්‍ය ආදී විදේශීය ප්‍රසම්පාදනයන්, 2022 වර්ෂයේදී සිදු විය. තෙල් හිඟය ඇතුළු රට තුළ පැවති අස්ථාවර ආර්ථික තත්ත්වයන් මධ්‍යයේ ඒවා නිෂ්පාදන කටයුතු ද සිදු විය. එමෙන්ම ගු.ගු.සේ.ස විසින් කොන්ත්‍රාත්තරුවන් හට අවශ්‍ය ඉන්ධන ලබා ගැනීම සඳහා පහසුකම් සපයන ලදී.

කෙසේ වෙතත්, මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් 2022 අප්‍රේල් 12 දින නිකුත් කරන ලද ශ්‍රී ලංකාවේ විදේශ රාජ්‍ය ණය සේවා සැපයීම සම්බන්ධ ඇතුරු ප්‍රතිපත්තිය සහ පසුව ජපාන ජාත්‍යන්තර සහයෝගීතා ඒජන්සිය මඟින් ණය ලබා දීම තාවකාලිකව නවතාලීම හේතුවෙන්, 2022 ජූලි මාසයේදී පැකේජය 'A' හි කටයුතු කොන්ත්‍රාත්තරු විසින් අත්හිටුවන ලද අතර, 2022 ජූලි 25 දින පැකේජය 'A' හි අවසන් කිරීමේ නිවේදනය එහි කොන්ත්‍රාත්තරු විසින් නිකුත් කරනු ලැබුණි.

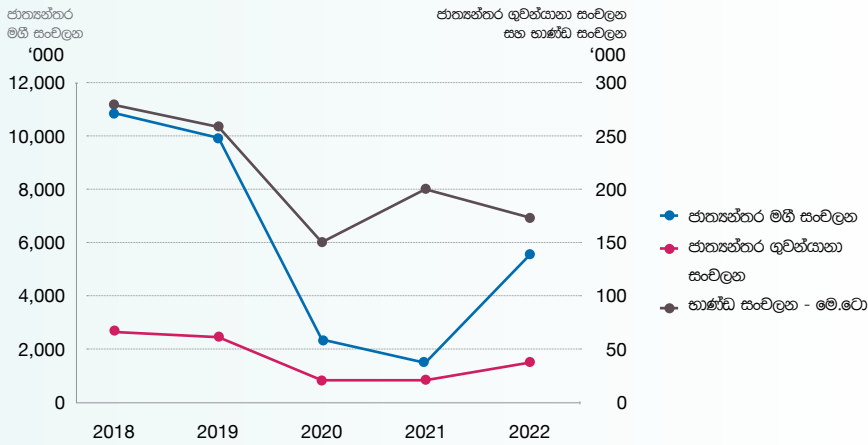
තාවකාලික අත්හිටුවීමේ කාල සීමාව තුළදී, ව්‍යාපෘති භූමියෙහි ආරක්ෂාව සහ පාරිසරික සලකාබැලීම් සිදු කරන ලද අතර, 2023 වර්ෂය අවසානයට පෙර ආරම්භ කිරීමට අපේක්ෂිත ණය විසඳුම් නිර්දේශ කළ පසු ඉතිරි කටයුතු ආරම්භ කරන තෙක්, ඉදිකිරීම් අසම්පූර්ණ සැකසුම්වල වානේ දිරාපත්වීම වැලැක්වීම සඳහා ප්‍රධාන පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල, පියර් 2 සහ පියර් 3 හි සැලකිය යුතු ආරක්ෂිත කටයුතු සිදු කිරීමට විධිවිධාන පිළියෙල කරන ලදී.

2) ගු.ගු.සේ.ස. හි - ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශකය (KPIs) ශක්තිමත් කිරීම සහ ත්‍රිත්ව පාදක රේඛාව (TBL) වර්ධනය කිරීම

2.1 2022 වර්ෂය තුළදී ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශකය වෙත ඇති වූ බලපෑම

සාර්ව මට්ටමින් ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශකය (KPIs) ශක්තිමත් කිරීම
ශ්‍රී ලංකාවේ භූගෝලීය වපසරිය තුළ ගුවන්තොටුපළ සේවා සැලසීමේ සහ කොළඹ ගුවන් ගමන් කලාපය තුළ ගුවන් සංතරණ සේවා සැපයීමේ වගකීම් ගු.ගු.සේ.ස. විසින් දරනු ලබයි. දෙවන පරිච්ඡේදයේ තොරතුරු අනුව, ගු.ගු.සේ.ස. යටතේ ගුවන්තොටුපළවල් පහක් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන අතර ගු.ගු.සේ.ස. ව්‍යවස්ථානුකූල සේවා සැපයුම්කරු ලෙස කටයුතු කරනු ලබයි. බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (බ.ජා.ගු.), කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ, රත්මලාන (කො.ජා.ගු.ර.), මත්තල රාජකීය ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (ම.රා.ජා.ගු.), මඩකලපුව ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (ම.ජා.ගු.), යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (යා.ජා.ගු.) යන ගුවන්තොටුපළවල් වේ. මෙම ගුවන්තොටුපළවල් 5 අතරින්, (ඇමුණුම 14 හි ගුවන්තොටුපළ අවශ්‍යතාවයන් සාර්ථක කිරීම හේතුවෙන්) බ.ජා.ගු. සහ ම.රා.ජා.ගු. ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළවල් ලෙස ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය විසින් ප්‍රකාශයට පත් කොට ඇත. සෙසු ගුවන්තොටුපළවල් තුන වනම් කො.ජා.ගු.ර., ම.ජා.ගු., සහ යා.ජා.ගු. 2019 වර්ෂයේදී ශ්‍රී ලංකා රජය (GoSL) මඟින් ගැසට් නිවේදනයක් නිකුත් කරමින් ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළවල් ලෙස නම් කරන ලදී.

බ.ජා.ගු.

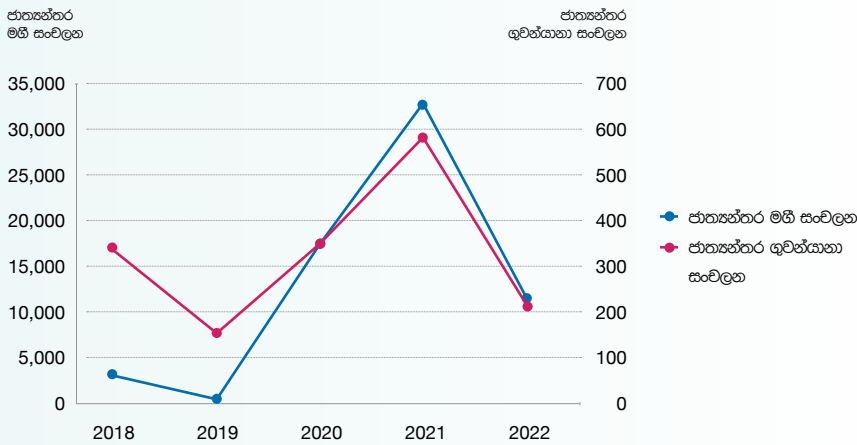


බ.ජා.ගු.

වර්තමානය වන විට ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ සංවර්ධන සහ සංචාරක වර්ධනය අපි කෙමෙන් කෙමෙන් අත්විඳින බැවින්, ජාත්‍යන්තර මගී සංචලන 5,490,973 ක්, ජාත්‍යන්තර ගුවන් යානා සංචලන 37,363 ක් සහ භාණ්ඩ සංචලන මෙ.ටොන් 173,595 ක් හැසිරවීමට බ.ජා.ගු. වෙත හැකි විය.

සංඛ්‍යාලේඛන අනුව, ජාත්‍යන්තර මගී සංචලන සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන්යානා සංචලන පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව පිළිවෙලින් 273% සහ 81%කින් සැලකිය යුතු ලෙස වර්ධනය වී ඇත. කෙසේ වෙතත් 2021 වසරට සාපේක්ෂව භාණ්ඩ සංචලනයන් හි 13%ක සුළු අඩු වීමක් පෙන්නුම් කරයි.

ම.රා.ජා.ගු.

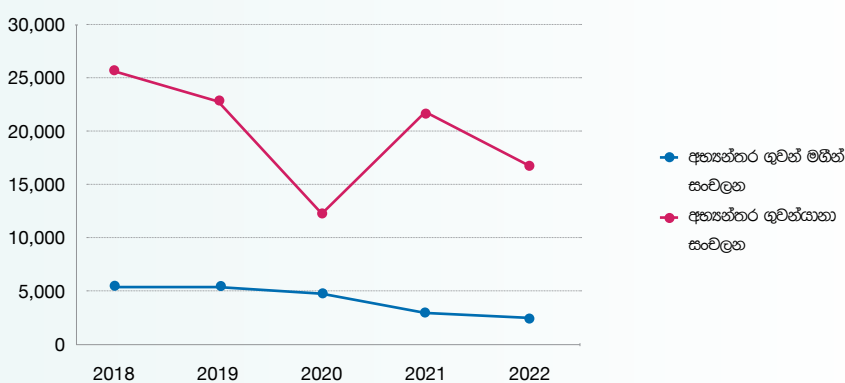


ම.රා.ජා.ගු.

මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (ම.රා.ජා.ගු) විසින් ව්‍යුහගතව 10 වැනි සංවර්ධන වර්ෂය 2023 මාර්තු 18 දින සමරන ලද අතර, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ වෙත විකල්ප ගුවන්තොටුපළ ලෙස සහ ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ ලෙස දිවයිනේ දක්ෂිණ සහ නැගෙනහිර පළාතට ම.රා.ජා.ගු සේවය සපයනු ලබයි.

වර්ෂය තුළදී ම.රා.ජා.ගු. හි ජාත්‍යන්තර මගී සංචලන 11,547ක්, ජාත්‍යන්තර ගුවන්යානා සංචලන 216 ක් සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සංචලන මෙට්‍රික් ටොන් 2 ක් හසුරුවන ලදී. කෙසේ වෙතත්, පෙර වසර සමඟ සසඳන කළ ජාත්‍යන්තර මගී සංචලන, ගුවන්යානා සංචලන සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සංචලන පිළිවෙලින් 65%, 63% සහ 96% ක් ලෙස පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව අඩු විය.

කො.ජා.ගු.ර.



කො.ජා.ගු.ර.

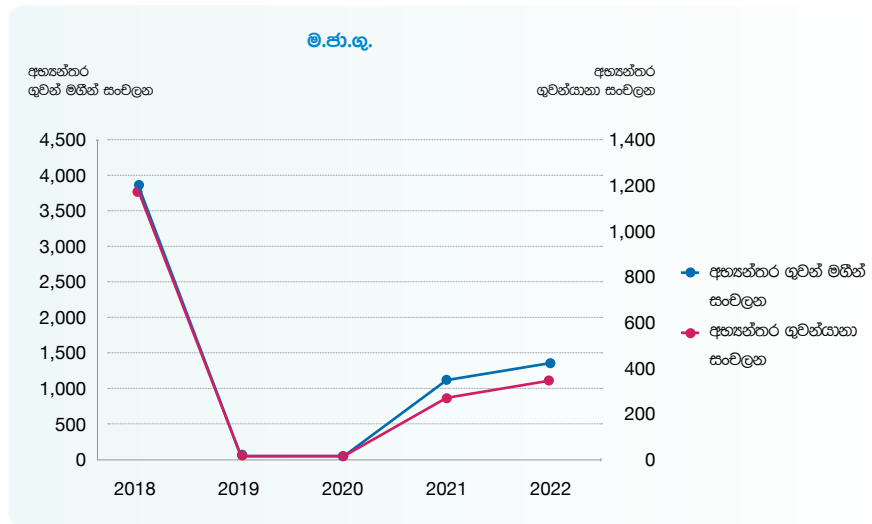
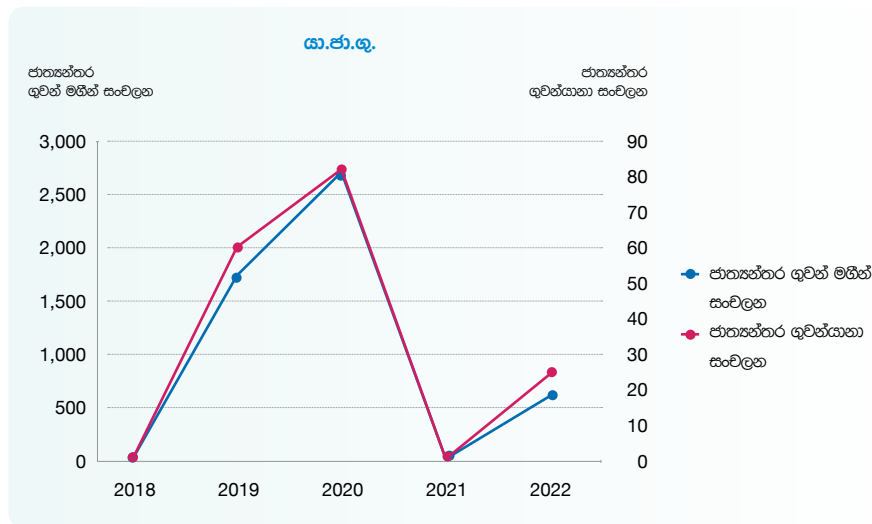
1935 වසර පටන් කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ, රත්මලාන (කො.ජා.ගු.ර.) කොළඹ දකුණ හි පිහිටා ඇත. විවිධ ජාත්‍යන්තර සහ දේශීය මගීන් හට නවීන පහසුකම්වලින් සමන්විත මෙම වේනිකාසික ගුවන්තොටුපළ වෙතින් පිරිනමනු ලබන අව්‍යාජ ආගන්තුක සත්කාරය අත්විඳිය හැකිය.

ජාත්‍යන්තර ව්‍යාපාරික පෙට්‍රෝලියම් සහ වෙළඳපොළ අවකාශයක් ලෙස කො.ජා.ගු.ර. කටයුතු කරනු ලබයි. දේශීය ගුවන්සේවා ප්‍රවර්ධනය කරනු ලබන රටේ මූලික අන්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළක් ලෙස කටයුතු කරමින්, කො.ජා.ගු.ර. විසින් සියලුම ආකාරයේ ගුවන් ගමන් පුහුණු කිරීම් සඳහා පහසුකම් සලසයි.

වාර්තා කරන ලද වර්ෂය තුළදී කො.ජා.ගු.ර. විසින් අත්‍යන්තර මගී සංචලන 2,482 ක් සහ අත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සංචලන 16,883 ක් සිදු කරන ලදී. සමාලෝචනය කරනු ලබන වර්ෂය තුළදී කො.ජා.ගු.ර. සහ යා.ජා.ගු. ගුවන්තොටුපළවල් ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළවල් ලෙස සහතික කරන ලද අතර, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියෙන් ගුවන්තොටුපළ සහතිකය ලබා ගන්නා ලදී. එමෙන්ම ගු.ගු.සේ.ස. විෂයපථය යටතේ බිම් හැසිරවීම් සේවා අංශය පිහිටුවාලන ලදී. කො.ජා.ගු.ර. සහ යා.ජා.ගු. හි බිම් හැසිරවීම් පිළිබඳ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ සහතිකය සඳහා නිර්දේශිත බිම් හැසිරවීම් පිළිබඳ පාඨමාලා සියල්ල ලබා දෙමින් ගු.ගු.සේ.ස සේවකයින් 30 දෙනෙකු සමාන්තරව පුහුණු කරන ලදී.

යා.ජා.ගු.

2021 මූල්‍ය වර්ෂයේ වාර්තා කරන ලද ශුන්‍ය ජාත්‍යන්තර සංචලන වලට සාපේක්ෂව, 2022 මූල්‍ය වර්ෂය තුළදී යා.ජා.ගු. ජාත්‍යන්තර මගී සංචලන 594 සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සංචලන 24ක් වාර්තා කොට ඇත. සමාලෝචනය කරන ලද වර්ෂය තුළදී යා.ජා.ගු. ගුවන්තොටුපළ සහතිකය නැවත අලුත් කරන ලදී.



ම.ජා.ගු.

ශ්‍රී ලංකාවේ නැගෙනහිර වෙරළට ආසන්නව මඩකලපුව නගරයට ගිනිකොන දෙසින් කිලෝ මීටර් 2.4 ක් දුරින් මඩකලපුව ගුවන්තොටුපළ තුළ උපායමාර්ගික ප්‍රදේශයක පිහිටා ඇත.

2022 මූල්‍ය වර්ෂය තුළදී ම.ජා.ගු. අත්‍යන්තර මගී සංචලන 1,321ක් සහ අත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සංචලන 334 ක් වාර්තා කොට ඇත. ඒ අනුව, පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව මගී සංචලන සහ ගුවන් ගමන් සංචලන පිළිවෙලින් 22% කින් සහ 29% කින් වර්ධනය වී ඇත.

ගු.ගු.සේ.ස. සියලුම ගුවන්තොටුපළවල්හි ගුවන ගමන් සංචලන, මගී සංචලන සහ භාණ්ඩ සංචලන අංශයන්හි ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශක ඉදිරියටම ගමන් ගන්නා බව සහතික කිරීම සහ පවතින ඉදිරි ධනාත්මක අපේක්ෂාවන් සීඝ්‍රයෙන් ප්‍රතිසාධනය කරගන්නා බව සහතික කරයි.

ගු.ගු.සේ.ස. හි ත්‍රිත්ව පාදක රේඛාව ශක්තිමත් කරනු ලබන මෙහෙයුම් ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශකය වනුයේ,
අ) ගුවන් ගමන් සංචලන
ආ) මගී සංචලන
ඇ) භාණ්ඩ සංචලන

ඉහත ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශක වල ඉක්මන් ප්‍රතිසාධනය සහ ස්ථාවර වැඩි දියුණු කිරීම් සහතික කිරීම සඳහා 2022 වසර පුරා සිදු වූ වැදගත් සිදුවීම් මාලාව පහත සරංශගත කර ඇත.

අ) ගුවන් ගමන් සංචලන ඔස්සේ ත්‍රිත්ව පාදක රේඛාව ශක්තිමත් කිරීම

රට තුළ වූ නොයෙක් අහිතකර සිදුවීම් සහ දුර්වල ආර්ථික පසුබිම හමුවේ වුවද, රට තුළ සහ ගෝලීයව ඇති වූ ධනාත්මක වතාවරණය හේතුවෙන්, ශ්‍රී ලංකාව වෙත මෙහෙයුම් ආරම්භ කරන ලද ගුවන් යානා මෙන්ම ඔවුන්ගේ ගුවන් ගමන් ආරම්භ කරන ලද ගුවන් සමාගම් කිහිපයක් දැක ගත හැකිය.

2022 වර්ෂයේදී රුසියාවේ විශාලතම ගුවන් සේවා අතරින් එකක් වන **රෙඩ් වින්ග් එයාර්ලයින්ස්** විසින් රුසියාවේ මොස්කව් සිට ම.ජා.ගු. වෙත රුසියානු සංචාරකයින් 389 ක් සමඟින් ශ්‍රී ලංකාව වෙත කාල සටහන්ගත වරලත් ගුවන් ගමන් ආරම්භ කරන ලදී. ගුවන් සේවය විසින් බොයිං 777-200 ඔස්සේ සතියකට පියාසැරි දෙකක් මෙහෙයවන ලදී. මෙම ගමන් පථ සංවර්ධනය ඔස්සේ ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක කර්මාන්තය, විශේෂයෙන් පශ්චාත් කොවිඩ් වසංගත කාලපරිච්ඡේදය ශක්තිමත් කරනු ඇත. රුසියාව, ශ්‍රී ලංකාව වෙත සංචාරකයින්



රෙඩ් වින්ග්ස් විශාර්ඳයින්ස් විසින් ම.උ.ජා.ගු වෙත කාලසටහන්ගත ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් ආරම්භ කිරීම

ආකර්ෂණය කරනු ලබන මහත් විශ්වසනීය සහ හිතගෙහි ගමනාන්තයක් ලෙස කටයුතු කර ඇත. එමෙන්ම දශක ගණනාවක් පුරා ශ්‍රී ලංකාවේ ගමනාගමන සහ සංචාරක සංවර්ධනයන් සඳහා වැදගත් මූලාශ්‍රයක් ලෙස එහි විභවතාවයන් පෙන්නුම් කර ඇත.

එලායන්ස් එයාර් ඒෆයි ඇසෙට්ස් හෝල්ඩින්ස් ලිමිටඩ් (AIAHL) හි පූර්ණ අනුබද්ධිත ආයතනයක් වන එලායන්ස් එයාර් විසින් 2022 දෙසැම්බර් මස වෙන්නායි ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ සිට යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ දක්වා වාණිජ ගුවන් මෙහෙයුම් නැවත ආරම්භ කරන ලදී. රටේ උතුරු ප්‍රදේශයේ ගුවන් සංචරණ සඳහා වර්ධනය වන ඉල්ලුම සලකා බලමින්, ශ්‍රී ලංකා සහ ඉන්දියානු රජයේ සහයෝගය ඇතිව අසල්වැසි රටවල් සම්බන්ධ කිරීමේ අරමුණින් සහ දකුණු ඉන්දියානු සහ ශ්‍රී ලංකාවේ උතුරු ප්‍රදේශයේ සියලු පිරිස වෙත හිතකර සබඳතාවක් ඇති කරමින් සතියට දින හතරක් සෘජු පියාසැරි ආරම්භ කිරීමට තීරණය කොට ඇත.



එලායන්ස් එයාර් විසින් යා.ජා.ගු හි ගුවන් ගමන් නැවත ආරම්භ කිරීම

ලුර්තාන්සා සමූහයේ සාමාජිකයෙකු වන **රිච්ච්වයිස්/සුවිස් ඉන්ටනැෂනල් එයාර්ලයින්ස්** විසින් 2022 නොවැම්බර් මස පටන්, ස්විට්සර්ලන්තය සිට ශ්‍රී ලංකාව වෙත අඛණ්ඩ සෘජු ගුවන් ගමන් නැවත ආරම්භ කරන ලදී. සමාරම්භක ගුවන් ගමන සුවිස් සිට කොළඹ වෙත සිදු කරන ලදී. යුනයිටඩ් වෙන්චර්ස් සමූහය, ශ්‍රී ලංකාවේ ලුර්තාන්සා සමූහය වෙත සාමාන්‍ය විකුණුම් නියෝජිතයා (GSA) විසින් සෑම බුහස්පතින්දා දිනකම කොළඹ දක්වා සතිපතා සේවය සිදු කරනු ලබයි. සුවිස් ඉන්ටනැෂනල් එයාර්ලයින්ස්හි ආරම්භයත් සමග ශ්‍රී ලංකාව වෙත සංචාරක පැමිණීම වර්ධනය වන අතර, ශ්‍රී ලංකාව සහ ස්විට්සර්ලන්තය අතර වෙළඳ, මූල්‍ය, අධ්‍යාපනය සහ සංස්කෘතිය යන ක්ෂේත්‍රයන් හි ආර්ථික සහයෝගයන් ශක්තිමත් කරනු ඇත.

එයාර් ෆාරාන්ස් විසින් සතිපතා ගුවන් ගමන් තුනක් සමඟින් 2022 නොවැම්බර් මස කොළඹ සහ ප්‍රංශය අතර මෙහෙයුම් නැවත ආරම්භ කරන ලදී. මෙම ගමන් පටයේ එයාර් ෆාරාන්ස් මෙහෙයුම් සෘතුමය වශයෙන් සිදු වේ. ගනුදෙනුකරුවන් හට කොළඹ සිට තවදුරටත් පැරිස්, වාර්ල්ස් දි ගෝල් හි මධ්‍යස්ථාන හරහා ගමනාන්ත 170 ක් ඇතුළත් එයාර් ෆාරාන්ස් හි ගෝලීය ජාලය වෙත සම්බන්ධ විය හැකිය.

රුසියාවේ විශාලතම වරලත් ගුවන්සේවය වන **අසුර් එයාර්** විසින් 2022 නොවැම්බර් මස බ.ජා.ගු. වෙත ගුවන් ගමන් නැවත ආරම්භ කරන ලදී.

එරෝල්ලොට් එයාර්ලයින්ස් විසින් මොස්කව් සිට කොළඹ දක්වා එහි ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් සඳහා සතියකට ගුවන් ගමන් වාර 2ක් නිර්දේශය කර ඇත. 2022 නොවැම්බර් සිට 2023 මාර්තු දක්වා සතියකට ගුවන් ගමන් වාර තුනක මෙහෙයුම් සිදු කිරීමට ගුවන් සමාගම විසින් තීරණය කරනු ලැබුණි. කොළඹ සහ මොස්කව් අතර ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් නැවත අරම්භ කරමින් එයාර්බස් 330-300 SU 288 ගුවන්යානාවෙන් සංචාරකයින් 252ක් සමඟින් 2022 ඔක්තෝම්බර් 10වන දින බ.ජා.ගු. වෙත ලඟාවිය. එරෝල්ලොට් එයාර්ලයින්ස්, ශ්‍රී ලංකාව වෙත නිර්දේශය කිරීම මඟින් ගුවන් සේවා, ගමනාගමන සහ සංචාර ක්ෂේත්‍ර හතා සිටුවීමට මහඟු දායකත්වයක් සපයනු ඇත.



රිච්ච්වයිස්/සුවිස් ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගම විසින් බ.ජා.ගු වෙත සෘජු ගුවන් ගමන් නැවත ආරම්භ කිරීම

තායි එයාර්වේස් හි අනුබද්ධිත ආයතනයක් වන තායි ස්මයිල් එයාර්වේස් විසින් බ.ජා.ගු. සහ බැංකොක් ස්වර්ණකුම් ගුවන්තොටුපළ අතර සෘජු ගුවන් ගමන්, 2022 මැයි මස සිට දෛනිකව ආරම්භ කරන ලදී.

කටාර් එයාර්වේස් විසින් 2022 පෙබරවාරි සිට ආරම්භ කරන ලද, දෝහා සිට කොළඹ දක්වා තම පස්වැනි දෛනික පියාසැරි හැවත වැඩිකරමින් නව සන්ධිස්ථානයක් සහිතවත් කරන ලදී. වැඩි කරන ලද වාර සංඛ්‍යාව සමඟ කොළඹ වෙත එහි පූර්ව කොවිඩ් තත්ත්වයට හැවත ළඟා වීමට හැකි විය. එමෙන්ම එය හමාඩ් ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (HIA) සහ ඛණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (බ.ජා.ගු.) අතර අඛණ්ඩ සේවා සපයනු ලබන එකම ගුවන්සේවය විය.

උස්බෙකිස්තානයේ ජාතික ගුවන්සේවය වන **උස්බෙකිස්තාන් එයාර්වේස්** ම.රා.ජා.ගු. හි මෙහෙයුම් 2022 පෙබරවාරි මස සිට ආරම්භ කරන ලදී. සෑම බදාදා දිනකදීම උස්බෙකිස්තානය සහ ම.රා.ජා.ගු. අතර සතිපතා පියාසැරි ආරම්භ කරන ලදී. උස්බෙකිස්තාන් එයාර්වේස් මෙහෙයුම් සමඟින් ශ්‍රී ලංකාව වෙත සංචාරකයින් බෙහෝමයක් පැමිණෙනු ඇතැයි අපේක්ෂා කරනු ලබන අතර, එය කොවිඩ් වසංගත තත්ත්වය හමුවේ දැඩි ලෙස බලපෑමට ලක් වූ සංචාරක කර්මාන්තය හඟා සිටුවීමට උපකාරී වනු ඇත.



එයාර් ටාරාන්ස් විසින් බ.ජා.ගු හි මෙහෙයුම් හැවත ආරම්භ කිරීම



අසුර් එයාර් විසින් බ.ජා.ගු හි මෙහෙයුම් හැවත ආරම්භ කිරීම



කටාර් එයාර්වේස් විසින් බ.ජා.ගු හි ගුවන් ගමන් වාර ගණන වැඩි කිරීම



රුසියානු ප්‍රමුඛතම ගුවන් සේවය වන විරෝල්ලොට් එයාර්ලයින්ස් විසින් බ.ජා.ගු හි මෙහෙයුම් හැවත ආරම්භ කිරීම



උස්බෙකිස්තාන් එයාර්වේස් විසින් ම.රා.ජා.ගු හි පියාසැරි මෙහෙයුම් ආරම්භ කිරීම



තායි ස්මයිල් එයාර්වේස් විසින් බ.ජා.ගු. වෙත සෘජු ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීම

ආ) මගී සංචලන ඔස්සේ ත්‍රිත්ව පාදක රේඛාව ශක්තිමත් කිරීම නව සේවා නිෂ්පාදනයක් ආරම්භ කිරීම

බ.ජා.ගු හරහා ගුවන් ගමන් සිදු කරනු ලබන මගීන්හට "උසස් ගුවන්තොටුපළ අත්දැකීමක්" ලබා දීමේ අමුණින් 'ගොල්ඩ් රූට්' යන සන්නාමය යටතේ ගු.ගු.සේ.ස. සිය නව ස්ථාපිත සේවා නිෂ්පාදනය 2022 අගෝස්තු මස දියත් කරන ලදී. මෙම සේවාවේ සුවිශේෂී ලක්ෂණය වනුයේ, උසස් සේවා අත්දැකීමක් සමඟින් පැමිණීමේ සහ පිටවීමේ ක්‍රියාවලීන් වේගවත් කිරීම සඳහා සුවිශේෂී මාර්ගයක් භාවිත කිරීමට සුදෝෂණයක් මගින් හැකියාව ලැබීමයි. ගොල්ඩ් රූට් විවේකාගාරයේදී රේගු, ආගමන හා විගමන, සහ අනෙකුත් සියලුම විධිමත් කිරීම් ඇතුළුව කාර්යක්ෂම පිරික්සුම් ක්‍රියාවලියක් අමුත්තන්ට අත්විඳිය හැකිය. බ.ජා.ගු හි ගොල්ඩ් රූට් සේවා පහසුකම්, මගීන්ට ඇමරිකානු ඩොලර් 200ක් (පැමිණීම හෝ පිටවීම සඳහා) අයකරන අතර www.airport.lk හරහා වෙන් කරවා ගත හැකිය.



"ගොල්ඩ් රූට්" විවේකාගාරය මගින් ලබාදෙන විශිෂ්ට ගුවන්තොටුපළ අත්දැකීම

පැමිණිලි සහ මගීන්ගේ විමසීම් හැසිරීම් - පාරිභෝගික අභිමුඛ රාජ්‍ය ආයතනයක් ලෙස ගු.ගු.සේ.ස. වහි පාර්ශවකරුවන්හට ප්‍රශස්ථ තෘප්තිමත් සේවාවක් ලබාදීම සඳහා පැය 24 පුරාම ක්‍රියත්මක වෙයි. වඩාත් මගීන්ගේ පැමිණිලි සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කිරීම සහ නියමිත වේලාවට පැමිණිලි වලට ප්‍රතිචාර දැක්වීම ප්‍රමුඛ කාර්යයකි. ඒ අනුව ගු.ගු.සේ.ස. විසින් 2022 වසරේදී අපගේ මගී පැමිණිලි පද්ධතිය හරහා පැමිණිලි 835ක් හසුරුවා ඇත. මේ අතර ගුවන්තොටුපළ පහසුකම්, ක්‍රියාවලි සහ ක්‍රියාපටිපාටි යනාදී විවිධ ප්‍රවාහයන් ඔස්සේ ලැබුණු මගීන්ගේ විමසීම් 3,702ක් විසඳා ඇත. වැඩිම විමසීම් සංඛ්‍යාවක් වූයේ සංචාරක අවශ්‍යතා සහ ගුවන් ගමන් සඳහා කොවිඩ්-19 සම්බන්ධ කරුණු පිළිබඳ විමසීම්ය.

VIP සේවා හැසිරවීම - ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් යානා භාවිත කරනු ලබන වත් වත් මගීන්ගේ පහසුව ගු.ගු.සේ.ස. හි ඉහළම ප්‍රමුඛතාවයක් වේ. කෙසේ වෙතත්, විවිධ හේතු මත විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය සහ අනෙකුත් බලලලත් රජයේ බලධාරීන් විසින් හඳුනාගනු ලබන ඉතා වැදගත් මගීන් හැසිරවීම සමාගම සතු වගකීමකි. 2022 වර්ෂයේදී බ.ජා.ගු. හි VIP විවේකාගාරය හරහා ජාතික අවශ්‍යතා සපුරාලමින් VIP සංචලන 2,194කින් සුවිශේෂී පුද්ගලයින් 4,368කට පහසුකම් සලසා ඇත.

වත්ස්සේකට්ටි විවේකාගාර පහසුකම් ප්‍රතිපාදන සඳහා ඉන්දියානු ගුවන්තොටුපළ සේවා සමූහ සමාගම සමඟ හවුල් වීම - මගීන් සඳහා වත්ස්සේකට්ටි විවේකාගාර පහසුකම් සැපයීම සඳහා 2022 මාර්තු 6 වන දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් ඉන්දියානු ගුවන්තොටුපළ සේවය සමඟ ගිවිසුම් අත්සන් කරන ලදී. මෙම සංවිධානය ප්‍රමුඛයෙකු වන බැවින් සහ තාක්ෂණය මත පදනම් වූ විවේකාවක් භාවිත කරමින් මගීන්ට වැඩිදියුණු කළ ගුවන්තොටුපළ අත්දැකීම් ලබා දෙනු ලබන වස් ඉන්දියාවේ විශාලතම ගුවන්තොටුපළ සේවාවක් වන බැවින් මෙය බ.ජා.ගු. සඳහා විශාල ජයග්‍රහණයකි. ඔවුන් විවේකාගාර, ආහාර පාන, සම්භාහන මධ්‍යස්ථාන, හමු වී සහයවීම් සහ ගුවන්තොටුපළ මාරුවීම්, සංක්‍රමණ හෝටල් / විවේක කාමර ප්‍රවේශය, ගමන් මලු මාරු කිරීම සහ වෙනත් සේවා වැනි සේවාවන් සඳහා පාරිභෝගිකයින්ට ප්‍රවේශය පහසු කරනු ලබයි.

ඇ) භාණ්ඩ සංචලන ඔස්සේ ත්‍රිත්ව පාදක රේඛාව ශක්තිමත් කිරීම ගුවන් භාණ්ඩ බහාලුම් ගම්මානය පිවිසුම් / පිටවීමේ ගොඩනැගිල්ල බ.ජා.ගු. කටුනායක

මෙම ව්‍යාපෘතියේ විෂය පථය සඳහා තට්ටු දෙකකින් යුතු ගොඩනැගිල්ලක් ඉදිකිරීම (දළ වශයෙන් වර්ග මීටර් 575) සහ රට්ගාලක් (දළ වශයෙන් වර්ග මීටර් 464), සිවිල් වැඩ කටයුතු, ව්‍යුහාත්මක තුරු වානේ නිර්මාණ, ලෝහ කටයුතු සහ කළුව, වෙන් කිරීම්, ආවරණ, විද්‍යුත්, යාන්ත්‍රික, තොරතුරු තාක්ෂණය සහ වෙනත් අදාළ සේවා ඇතුළත් වේ. සමස්ත කොන්ත්‍රාත්තු අගය රුපියල් මිලියන 149 ක් වන අතර 2022 සැප්තැම්බර් 15 වන දින ව්‍යාපෘතිය සාර්ථකව නිමකරන කරන ලදී.



ගුවන් භාණ්ඩ බහාලුම් ගම්මානයේ පිවිසුම් / පිටවීමේ ගොඩනැගිල්ල ඉදිකිරීම

ක්‍රීඩා පාදක රේඛාව ප්‍රශස්ත කරනු ලබන පරිසරයක්

රට තුළ පැවති ඉතා ආයතනික ආර්ථික පසුබෑමෙහි අහිතකර බලපෑම් අවම කිරීමේ ප්‍රයත්නයන්ට රජයට සහය දැක්වීම සඳහා, වගකීම් සහගත රජයේ ආයතනයක් ලෙස ගු.ගු.සේ.ස. විසින් රජය වෙනුවෙන් සේවාවක් ලෙස එහි පිරිවැය භාරයන් අවම කරගැනීමට සියලු ප්‍රයත්නයන් දරන ලදී. එක් එක් පුද්ගලයාට ඉටු කිරීමට කාර්යභාරයක් ඇති බව හඳුනා ගනිමින් සකසුරුවම් සංස්කෘතියක් ප්‍රවර්ධනය කිරීමට ගු.ගු.සේ.ස. හි අංශයන් යොමු විය. ඊට අමතරව, ප්‍රාග්ධනය සහ පුනරාවර්තන වියදම් අවම කිරීම සඳහා හිකුත් කරන ලද 2022 අප්‍රේල් මස රජයේ වකුලේඛය පිළිපැදීමට ගු.ගු.සේ.ස. විසින් විශේෂ පියවර ගනු ලැබුණි. නියාමන සහ අත්‍යවශ්‍ය පුහුණු අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා පමණක් ගු.ගු.සේ.ස. හි විදේශ පුහුණු අයවැය විශාල ලෙස කප්පාදු කරන ලදී. එමෙන්ම අලෙවිකරණ සහ ප්‍රවර්ධන වියදම් ද අවම මට්ටමකට ගෙන එන ලදී. පසුව සඳහන් කරන ලද වැඩ පිළිවෙල මඟින් සන්නාමයට වැඩි වටිනාකමක් එක් කරනු ලබන, අවම වියදමකින් සේවා බෙදාහැරීම් වැඩිදියුණු කිරීම් හරහා ඇති වන අලෙවිකරණ අවස්ථා කෙරෙහි අවධානය යොමු කරන ලදී.

2.2 ගු.ගු.සේ.ස - ක්‍රීඩා පාදක රේඛාව (TBL) වර්ධනය කරමින්

සීඝ්‍ර ප්‍රතිසාධනයක් අත් කරගැනීම තහවුරු කිරීම සහ ඉහත ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශකය වර්ධනයේ ස්ථාවරභාවය සඳහා 2022 වර්ෂය තුළදී ඇති වූ වැදගත් අවස්ථාවන් පහත දක්වා ඇත.

ක්‍රීඩා පාදක රේඛාව යනු ව්‍යාපාර ආයතනයක් විසින් එහි සමාජීය සහ පාරිසරික බලපෑම් ගණනය කිරීම සිදු කළ යුතුය යන්න ඉදිරිපත් කරනු ලබන ව්‍යාපාර සංකල්පයකි. එනම් ප්‍රජාව, මිහිතලය සහ ලාභය උත්පාදනය වෙත ආයතනයක් විසින් සිදු කරනු ලබන ධනාත්මක සංකල්පයකි. මෙම සංකල්පය 3Ps නමින් හැඳින්වේ. මෙම සංකල්පය මඟින් නූතන මූල්‍ය කාර්යසාධනය හෝ ලාභය හෝ නියමිත ආදායම උත්පාදනය වෙත පමණක් අවධානය යොමු කිරීම, වාණිජ ආයතනයක සමස්ත කාර්යසාධනය මැනීම සඳහා ප්‍රමාණවත් නොවන බවයි. සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ගු.ගු.සේ.ස. හි ලාභය, ප්‍රජාව සහ මිහිතලය යටතේ දැක්වෙන පදනම් තුනහිම වර්ධනයක් දැකගත හැකි විය. සමාගමේ මූල්‍ය කාර්යසාධනය මූල්‍ය සමාලෝචනය යටතේ පුළුල්ව විස්තර කරනු ලබන අතර එහි "ප්‍රජාව" පිළිබඳ මානව සම්පත් කළමනාකරණය යටතේ ද "මිහිතලය" පිළිබඳ තිරසාරත්වය මඟින් ද සාකච්ඡා කරනු ලබයි.

2.2.1 ඉපැයීමේ හැකියාව සහ ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව තවදුරටත් ශක්තිමත් කිරීම උදෙසා සාර්ථක ප්‍රාග්ධන යෙදවීම් සහ මෘදුකාංග ආයෝජනය

රත්මලාන, කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ යාත්‍රාංගනය සහ නැගෙනහිර පිටිසුම් මඟ ප්‍රතිසංස්කරණය
මෙම ව්‍යාපෘතියේ විෂය පථය සඳහා නැගෙනහිර පිටිසුම් මඟ (පළල - මීටර 25 සහ දිග - මීටර 400 ආසන්න වශයෙන්) ඉදිකිරීම සහ රත්මලාන ගුවන්තොටුපළේ පවතින කානු පද්ධතිය වෙනස් කිරීම ඇතුළුව දැනට පවතින යාත්‍රාංගනය (ආසන්න වශයෙන් වර්ග මීටර 4,200ක ප්‍රමාණයක්) ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම ඇතුළත් වේ. සම්පූර්ණ කොන්ත්‍රාත් වටිනාකම රුපියල් මිලියන 231 ක් වූ අතර, ව්‍යාපෘතිය 2022 මාර්තු 26 වන දින සාර්ථකව නිම කරන ලදී.

ගුවන් භාණ්ඩ බහාලුම් ගම්මානය පිටිසුම් / පිටවීමේ ගොඩනැගිල්ල බ.ජා.ගු. කටුනායක
භාණ්ඩ සංචලන ශක්තිමත් කිරීම යටතේ ව්‍යාපෘති විෂය පථය දක්වා ඇත.

බ.ජා.ගු. සහ කො.ජා.ගු.ර. හි සහතිකවේදන පද්ධතිය උසස් කිරීම

බ.ජා.ගු හි VHF සහ හඬ සන්නිවේදන පද්ධතිය සහ කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ ප්‍රදේශ පාලන මධ්‍යස්ථානය අත්හදා බැලීමේ පදනම යටතේ සම්පූර්ණයෙන්ම වැඩිදියුණු කර සහ ක්‍රියාත්මක කර ඇත. පුළුල් අත්හදා බැලීම් වලදී නව පද්ධතිවල ස්ථායීතාව මනාව නිරීක්ෂණය කර ඇති අතර, අඛණ්ඩ තාක්ෂණික සහය සමඟින් පද්ධති සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කර ඇත. මෙම ව්‍යාපෘතිය හරහා පැරණි යල්පැනගිය පද්ධති ප්‍රතිස්ථාපනය කරමින්, නව VoIP පාදක කරගත් තාක්ෂණය හඳුන්වා දෙමින් කොළඹ ප්‍රවේශ පාලන මධ්‍යස්ථානයේ සහ ප්‍රදේශ පාලන මධ්‍යස්ථානයේ මෙහෙයුම් වල ආරක්ෂාව සහතික කර ඇත.

ගඟන නාවික තොරතුරු කළමනාකරණ පද්ධතිය

පුළුල් පරීක්ෂණ මෙහෙයුම් වලින් අනතුරුව පියාසැරි සැලසුම්කරණය, NOTAM කළමනාකරණය, අන්තර්ජාල සැසි, සංඛ්‍යාත්මක ගඟන නාවික දත්ත කළමනාකරණය, සහ විද්‍යුත් ගඟන නාවික තොරතුරු ප්‍රකාශන වෙත පද්ධති මොඩියුලය 2002 වර්ෂයේදී ස්ථාපනය කර ඇත. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ආසියානු පැසිෆික් කලාපයේ නවතම නියාමන අවශ්‍යතාවලට සමගාමීව, ආරක්ෂාව සහතික කරමින් සහ ජාත්‍යන්තර කාර්යාල සම්මතයන්ට අනුව යමින් ගඟන නාවික මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාවය වර්ධනය කිරීමට ගු.ගු.සේ.ස. වෙත ගඟන නාවික දත්ත සැපයීමට මෙම ව්‍යාපෘතිය මගින් හැකි වී ඇත.

බ.ජා.ගු හි ගුවන් ගමන් කළමනාකරණ පද්ධතිය

2022 වසරේදී බ.ජා.ගු හි කොළඹ ප්‍රවේශ පාලන මධ්‍යස්ථානයේ නව ගුවන් ගමනාගමන කළමනාකරණ පද්ධතිය ස්ථාපනය කිරීම අවසන් කර ඇති අතර එය ADS-B (ස්වයංක්‍රීය ආයතන සුපරීක්ෂණ විකාශනය), Mode-S රේඩාර්, AMHS (ATS පණිවුඩ හැසිරවීමේ පද්ධතිය) වැනි බොහෝ නව තාක්ෂණයන්ට අනුකූලව මනාව සකස් කර ඇත. පද්ධති ක්‍රියාකාරීත්වය සහතික කිරීම සඳහා පුළුල් පරීක්ෂණ මෙහෙයුම් සිදු කර ඇති අතර පද්ධති විකුණුම්කරු සහ අභ්‍යන්තර ඉංජිනේරු කණ්ඩායමේ අඛණ්ඩ සහය ඇතිව පද්ධතිය සජීවී අත්හදා බැලීමේ මෙහෙයුම් සඳහා සුදානම්ය.

මූල්‍ය හා සැපයුම් දාම සඳහා ව්‍යවසාය සම්පත් සැලසුම් පද්ධතිය (ERP) ක්‍රියාත්මක කිරීම ශක්තිමත් කිරීම

ගු.ගු.සේ.ස. විසින් 2021 ජූලි 1 වනදා සිට IFS ERP ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය සමඟ මෙහෙයුම් සිදු කරනු ලබයි. එතැන් පටන්, පද්ධතිය දැනට පවතින තත්ත්වයට ස්ථාවර මට්ටමකට ගෙන ඒම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස හට බොහෝ බාධක වලට මුහුණ දීමට සිදු විය. පද්ධතිය තරමක් ස්ථායී වූ පසු, තොරතුරු තාක්ෂණ අංශය විසින් අපගේ අභ්‍යන්තර සංවර්ධනය කරන ලද ඔල්පත් පද්ධතිය වෙත ERP පද්ධතියට ඒකාබද්ධ කිරීමට ගු.ගු.සේ.ස විසින් පියවර ගන්නා ලදී. මෙම ඒකාබද්ධ කිරීම් සමඟින්, ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකාරීත්ව කණ්ඩායමට තොරතුරුමය තීරණ ගැනීම සඳහා සජීවී තොරතුරු ලබා ගත හැකි තත්ත්වයකට ළඟා වෙමින්, අවම ප්‍රමාදයන් සහිතව ඔල්පත් කිරීම අපේක්ෂා කරනු ලබයි. සුමට මෙහෙයුම් සහතික කිරීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස විසින් සෑම පද්ධති ඒකාබද්ධතාවයකදීම බොහෝ කාලය වැය කරමින් තත්ත්ව සහතික කිරීමේ ක්‍රියාවලියක් සිදු කරන ලදී. එබැවින් ගු.ගු.සේ.ස දැනට ඒකාබද්ධ කර ඇති පද්ධති වලින් සමන්විත වන අතර, තත්ත්ව සහතිකය අවසන් වූ පසු ඒකාබද්ධ කිරීමට අදහස් කරනු ලබයි.

2.2.2 ප්‍රජාව වෙත නිසි අවධානයක් යොමු කිරීම

සීමාසහිත හේමාස් ශෛලය සහ විකිත්සා (පුද්ගලික) සමාගම විසින් ඩී.ජා.ගු වෙත ගුවන්තොටුපළේ සෞඛ්‍ය පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ස්වයංක්‍රීය බාහිර ඩී.ජා.ගු වෙත (AED) පරිත්‍යාග කිරීම සීමාසහිත හේමාස් ශෛලය සහ විකිත්සා (පුද්ගලික) සමාගමෙහි කළමනාකරණ අධ්‍යක්ෂ විසින් 2022 දෙසැම්බර් 19 වන දින ඩී.ජා.ගු.හි සභාපතිතුමා වෙත ස්වයංක්‍රීය බාහිර ඩී.ජා.ගු වෙත (AED) පරිත්‍යාග කරන ලදී. AED සහ CPR භාවිතය පිළිබඳ පුහුණුවක් ගු.ගු.සේ.ස කාර්යමණ්ඩලය සඳහා ශ්‍රී ලංකා නිව්ටන්දන හා හීවු වෛද්‍ය විද්‍යාලයේ (COAISL) අධීක්ෂණය යටතේ ලබා දෙනු ඇත.



සීමාසහිත හේමාස් ශෛලය සහ විකිත්සා (පුද්ගලික) සමාගම විසින් AED කට්ටලය පරිත්‍යාග කිරීම

ඩී.ජා.ගු.හි හදිසි අවස්ථා අභ්‍යන්තර - 2022

සියලුම ගුවන්තොටුපළ පාර්ශවකරුවන් විසින් පැහැරගැනීම් තර්ජන සමඟ කටයුතු කිරීම සඳහා හදිසි සැලැස්මේ සහ ක්‍රියා පටිපාටිවල කාර්යක්ෂමතාවය පරීක්ෂා කිරීමේ අරමුණින්, 2022 නොවැම්බර් 9 සහ 10 යන දිනවලදී ඩී.ජා.ගු හි සැලසුම්ගත පැහැරගැනීම් වලදී ක්‍රියාත්මක වන ආකාරය පිළිබඳ පුහුණුවක් පවත්වන ලදී.

මෙම පුහුණුව අනුකරණය කරන ලද ව්‍යාප්ත තත්වයක් යටතේ සිදු කරන ලද අතර, ගු.ගු.සේ.ස, ආරක්ෂක හමුදා, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය සහ අනෙකුත් රාජ්‍ය ආයතන ඇතුළු විවිධ ආයතන මෙම ක්‍රියාකාරකමට සම්බන්ධ විය. මෙම පුහුණුව සියලුම ආයතන අතර සැලසුම්ගත පැහැරගැනීම් අවස්ථාවන්හි සංකීර්ණතා හැසිරවීමේ සම්බන්ධීකරණය වැඩිදියුණු කිරීමට සහ ශක්තිමත් කිරීමට උපකාරී වේ.

ඕස්ට්‍රේලියානු රජය විසින් ඩී.ජා.ගු වෙත පුපුරන ද්‍රව්‍ය අනාවරක ලබා දීම.

ඕස්ට්‍රේලියානු රජය විසින් 2022 මාර්තු 1 වන දින ගු.ගු.සේ.ස වෙත රුපියල් මිලියන 18 ක් වටිනා "පුපුරන ද්‍රව්‍ය අනාවරක" 3 ක් පරිත්‍යාග කරන ලදී. පුපුරන ද්‍රව්‍ය අනාවරක ඕස්ට්‍රේලියානු මහ කොමසාරිස් - අතිගරු ඩේවිඩ් හොලි මහතා විසින් ගු.ගු.සේ.ස. සභාපතිතුමා වෙත පිරිනමන ලදී. සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීවරයා, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය සහ ඕස්ට්‍රේලියානු රජයෙන් ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණි අනෙකුත් සම්භාවිතීය නිලධාරීන් මේ සඳහා සහභාගී වන ලදී.

ඩී.ජා.ගු. හි ETD ඒකකය මගින් ශ්‍රී ලංකාවේ පුපුරන ද්‍රව්‍ය සොයා ගැනීමේ හැකියාව ශක්තිමත් කරනු ඇත. මගීන්ගේ, කාර්යමණ්ඩලයේ, භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සහ ගුවන් යානයේ අඛණ්ඩතාව ආරක්ෂා කරමින් ඕස්ට්‍රේලියානු සහ එක්සත් රාජධානියට යන සියලුම සෘජු ගුවන් ගමන් පරීක්ෂා කිරීමට මෙම උපකරණ යොදවනු ඇත. මීට අමතරව, අනෙකුත් සියලුම ගුවන් ගමන් සඳහාද මෙම උපකරණය යොදවනු ඇත. ජාත්‍යන්තර හොඳම භාවිතයන් සහ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව ETD ඒකක ප්‍රශස්ත ලෙස භාවිත කිරීම සහතික කිරීම සහ පුපුරන ද්‍රව්‍ය සඳහා මගීන් සහ ඔවුන්ගේ ගමන් මලු පරීක්ෂා කිරීම සඳහා ඕස්ට්‍රේලියාව විසින් ඩී.ජා.ගු ගුවන්තොටුපළ ආරක්ෂක පරීක්ෂකයින්ට පුහුණුව ලබා දෙනු ඇත. ශ්‍රී ලංකාව මෑතකදී තම දේශසීමා නැවත විවෘත කර ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් නැවත ආරම්භ කර ඇති බැවින් ETD ඒකකය කාලෝචිත පිරිනැමීමකි.



ඩී.ජා.ගු. හි සිදුකල හදිසි හිඟි ගැනීම් පිළිබඳ අභ්‍යන්තර



ඩී.ජා.ගු වෙත ඕස්ට්‍රේලියානු රජයෙන් (ETD) පරිත්‍යාගයක් ලැබීම

බ.ජා.ග. විසින් 2022 - 2023 සඳහා 2 වන වරටත් ACI ගුවන්තොටුපළ සෞඛ්‍ය සහතිකය ලබා ගැනීම

ග.ග.සේ.ස. විසින් බ.ජා.ග. සඳහා දෙවන වරටත් 2022 - 2023 ACI සෞඛ්‍ය ප්‍රතීතනය ලබාගෙන ඇත. මෙය අපගේ ගුවන්තොටුපළවල මගීන්ගේ සහ සේවකයින්ගේ ආරක්ෂාවට ප්‍රමුඛත්වය දෙමින් අනුගමනය කරන සෞඛ්‍ය ප්‍රමිතීන් පිළිබඳ වැඩිදුර සහතික කිරීමකි.

අපගේ ගුවන්තොටුපළ සංචාරකයින් සඳහා ආරක්ෂිත සහ සුරක්ෂිත පිවිසුම් / පිටවීමේ ස්ථානයක් බවට පත් කරමින් වසංගතය තත්ත්වය තුළ ග.ග.සේ.ස විසින් ජාත්‍යන්තර ආරක්ෂණ ප්‍රමිතීන් අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යනු ඇත.



ACI ගුවන්තොටුපළ සෞඛ්‍ය සහතිකය 2022-2023

ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා ඇකඩමියේ ඩිප්ලෝමා සම්මාන

ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන්සේවා ඇකඩමියේ මගින් මෙහෙයවන ලද ගුවන් සේවා අධ්‍යයන ඩිප්ලෝමාව සාර්ථකව නිම කළ 8 වැනි සිසුන් කණ්ඩායම වෙත 2022 ජනවාරි 10 වැනි දින රත්මලාන විද්‍යාපීඨ ශ්‍රවණාගාරයේ දී පැවැති උත්සවයකදී ඩිප්ලෝමා ප්‍රදානය කරන ලදී.

ග.ග.සේ.ස සභාපතිතුමා මෙහි ප්‍රධාන ආරාධිතයා විය. වාර්තානුකූල දේශනය පවත්වමින් චතුරා විසින් පුහුණු කිරීම් සඳහා පහසුකම් වෙනුවෙන් ආයෝජනය කිරීමේ වැදගත්කම පිළිබඳව සඳහන් කළ අතර, පුහුණුවේ වැදගත්කම වටහාගෙන අගය කරන බැවින් ග.ග.සේ.ස විසින් මෙම ආයෝජනය කර ඇති බව ද තවදුරටත් පවසන ලදී.

ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන්සේවා ඇකඩමිය යනු ග.ග.සේ.ස හි පුහුණු අංශය වන අතර ICAO මගින් නිසි ලෙස තහවුරු කර ඇත. වය ශ්‍රී ලංකා තෘතීයික හා වෘත්තීය අධ්‍යාපන කොමිෂන් සභාව විසින් වෘත්තීය පුහුණු ආයතනයක් ලෙස ද පිළිගෙන ඇත.



ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන්සේවා ඇකඩමිය හි ඩිප්ලෝමා සම්මාන පිරිනැමීම

ආයතනික සමාජීය වගකීමේ පදනමක් වශයෙන් ඊළඟ පරම්පරාව වෙනුවෙන් පාසල් වාර්තා පහසුකම් සැලසීම

සමාගමේ ආයතනික සමාජීය වගකීමේ ප්‍රතිපත්තියට අනුකූලව ආයතනික සමාජීය වගකීමේ මූලපිරීමක් ලෙස ගු.ගු.සේ.ස විසින් ව්‍යාපෘති රැස් කිරීමේ ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. ඒ අනුව, ගොඩබිම් හැසිරවීම, ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් සහ ගුවන් නාවික සේවා පිළිබඳව අනාගත පරපුර දැනුවත් කිරීම සහ ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයෙන් බිහිවන අනාගත වෘත්තීය අවස්ථා පෙන්වා දීමේ අරමුණින් වසර පුරා පාසල් වාර්තා 113 කට පහසුකම් සලසා ඇත. එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන්, ඉදිරි පරම්පරාවල සේවා නියුක්තිය පුළුල් කිරීම සඳහා තරුණ පරම්පරාවන් අතර ගුවන්සේවා ආශ්‍රිත කර්මාන්ත පිළිබඳව උනන්දුවක් ඇති කිරීම ගු.ගු.සේ.ස විසින් අපේක්ෂා කරනු ලබයි.



පාසල් වාර්තා සඳහා ගු.ගු.සේ.ස හි පහසුකම් සලසා දීම



ළමා දිනය සැමරීම වෙනුවෙන් ගු.ගු.සේ.ස හි සේවා වහිනා ඒකකය විසින් සංවිධානය කරන ලද ගුවන්තොටුපළ වාර්තාව

ළමා සුරැකුම් මධ්‍යස්ථානය නැවත ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම

2022 අප්‍රේල් 23 වන දින සිට ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා නවතම ළමා සුරැකුම් කාමරයක් ඉදිකර විවෘත කරන ලදී. පැවති ළමා සුරැකුම් කාමරයෙහි පහසුකම් ඉතා අඩු මට්ටමක පැවතුණු බැවින් මෙම නව නැවතුම්පළ ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම සිදු විය.

පුහුණු කිරීම් හරහා නාමික ඉතුරුම් සඳහා දායකත්වය

සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ, සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානය "ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා ඇකඩමිය (SLAAA)" ලෙස නැවත නම් කරන ලදී. පුහුණු අංශය, මඟින් මානව ප්‍රාග්ධනය සංවර්ධනය සඳහා ගුවන් සංතරණ සේවා, ගුවන්තොටුපළ කළමනාකරණය, සැපයුම් දාම කළමනාකරණය, මානව සම්පත්, සිවිල් ඉංජිනේරු (නඩත්තු), ආරක්ෂක සේවා, ඉලෙක්ට්‍රොනික් හා ගුවන් සංතරණ ඉංජිනේරු, සිවිල් ගුවන්සේවා පුහුණුව, තොරතුරු තාක්ෂණය සහ ගුවන් තොරතුරු කළමනාකරණය යන විෂයන් ඔස්සේ ලබා දුන් පුහුණු කිරීම් ඔස්සේ නාමික ඉතුරුම් හරහා සමාගමේ ආදායම ශක්තිමත් කිරීමට දායක විය. වර්ෂය සඳහා ඇස්තමේන්තුගත මුළු නාමික ඉතුරුම් රුපියල් මිලියන 783 කි.

2.2.3 මිහිතලය පිළිබඳ අවධානය යොමු කිරීම

ගු.ගු.සේ.ස තිරසාර ප්‍රතිපත්තිය

පසුගිය වසර කිහිපය තුළ ආයතනික තිරසාරභාවය පිළිබඳ සංකල්පය පාරිසරික සාධකයට වැඩි හැඹුරුවක් ලබා දෙමින් නවීන ආයතනික වර්ධන උපායමාර්ග හි කැපී පෙනෙන ලෙස සඳහා සැලකිය යුතු ලෙස වෙනස්කම් වලට ලක් වී ඇත. මෙම වර්ධනය මඟින් සේවකයින් සහ පාර්ශ්වකරුවන් වෙත දිගු කාලීන තිරසාරභාවය ප්‍රවර්ධනය කරනු ලබන යහපත් විසඳුම් නිරන්තරයෙන් සොයා යාම අවසාන වශයෙන් යහපත් ලාභදායීත්වයක් ඔබට පත් කිරීම සඳහා හේතු වී ඇත. ගු.ගු.සේ.ස තිරසාර ආඥාව සරල හරිත ප්‍රතිපත්තියකට සීමා නොවේ. මිහිතලය සංවිධානයේ නිශ්චිත පාර්ශ්වකරුවෙකු ලෙස හඳුනාගෙන ඇත.

පුළුල් ආයතනික ඉදිරි දර්ශනයක් ක්‍රියාත්මක කිරීම ඔස්සේ කල්පවිත්තා වටිනාකමක් නිර්මාණය කළ හැකි යැයි අපි විශ්වාස කරන්නෙමු. අපගේ ප්‍රවේශය මඟින් සංවිධානයට බලපාන සමාජීය හා සංස්කෘතික අංගවල වැදගත්කම හඳුනා ගනු ලබයි. එබැවින් අපගේ සැලැස්ම සහ උපායමාර්ග මෙම අංග වල බහුතරයක් ඔබ මූලික කරගන්නා අතර, එය සංවිධානය සහ සියලුම පාර්ශ්වකරුවන් වෙනුවෙන් කල්පවිත්තා වටිනාකමක් ඇති කිරීම සඳහා යොමු කරනු ලබයි.

ඒ අනුව, ගු.ගු.සේ.ස විසින් විමෝචන පාලනය, කාබන් පියසටහන අවම කිරීම, ස්වභාවික සම්පත් පුනර්ජනනයට සහය වීම සහ මානව තිරසාරත්වයට බාධා කරන බාධක ඉවත් කිරීම යන අංශ හතර කෙරෙහි අවධානය යොමු කරයි.

විමෝචන පාලනය

සමාගම විසින් ස්වභාවික පරිසරයට විමෝචනය කරනු ලබන හෝ මුදා හරින සියලුම ද්‍රව්‍ය අඛණ්ඩව ඇගයීමට ලක් කරන අතර, එමඟින් විමෝචනය අවම කර, හරිතාගාර ආචරණය පාලනය කරනු ලබයි.

- අපද්‍රව්‍ය පවිත්‍රාගාරය - පරිසරයට මුදා හරින අපද්‍රව්‍යවල විෂ සහිත මට්ටම් පාලනය කිරීම.
- දාහක යන්ත්‍රය සහ අපද්‍රව්‍ය කළමනාකරණය - ගු.ගු.සේ.ස හි අපද්‍රව්‍ය කළමනාකරණ පහසුකම මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය (CEA) විසින් නිකුත් කරන ලද පරිසර ආරක්ෂණ බලපත්‍රය (EPL) යටතේ ආරම්භ කරන ලද අති නවීන සහ අපද්‍රව්‍ය බැහැර කිරීමේ දාහකයකි.

කාඩ්පත් පියවීමේ අවම කිරීම

- ගු.ගු.සේ.ස හි බලශක්ති කළමනාකරණ භාවිතයන් නවමු, තිරසාර විසඳුම් මාලාවක් යොදා ගනිමින් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී.
- පවතින ගොඩනැගිල්ල සඳහා බලශක්ති කාර්යක්ෂම ආලෝකකරණය, ආලෝක පාලන සහ මෝටර් පාලන පද්ධති අලුතින් සවි කරන ලදී (උදා: T5 fluorescent උපාංග, C-Bus පාලන පද්ධතිය, AHUz, PAU සඳහා ධාවක).
- සිසිලන යන්ත්‍ර සඳහා පවතින ගොඩනැගිලි කළමනාකරණ පද්ධතිය සඳහා නව සිසිලන පද්ධති ඒකාබද්ධ කිරීම.
- ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘති වලදී බැලස්ට් සහ බල්බ භාවිතය.
- විවිධ වේග ධාවකයන් සහ මෘදු ආරම්භක පාලනයන් යොදා ගෙන ගොඩනැගිලි වායු හැසිරවීමේ ඒකක වැඩිදියුණු කිරීම.
- උණු ජල පද්ධති සඳහා සුර්ය තාපක හඳුන්වාදීම.
- පියසේ කවුළු සහ අඳුරු කිරීම් නියාමක සමඟ ස්වභාවික ආලෝකය භාවිතය ප්‍රශස්ත කිරීම.
- මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලේ වලන සංවේදක, භාවිත කරන අවස්ථා සඳහා වූ සංවේදක භාවිතය.
- බල සාධක නිවැරදි කිරීම්, සංක්‍රමණ හෝටලයේ යතුරු ටැග් සක්‍රිය කර ඇති ප්‍රධාන ස්ඵට්, ආහාර උණුසුම් කිරීම සඳහා උණුසුම් කඩඬු සිට මයික්‍රෝවේව් උදුස් දක්වා වෙනස් කිරීම බලශක්ති ඉතිරියක් ඇති කරනු ලබයි.
- වායු සම්කරණ භාවිතයෙන් තොරව කාර්යාල ප්‍රදේශයේ කාර්යාල වේලාවෙන් පසු සහ සති අන්තයේ වායු පංකා භාවිත කිරීම.
- ගුවන්තොටුපළ පරිශ්‍රයේ පිහිටි ඉහළ පාරිසරික වටිනාකමක් ඇති ගස් 200ක් ගු.ගු.සේ.ස හි කළල තුමියේ නැවත සිටුවීම. දළ වශයෙන් තවත් ගස් 200ක් ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා හොඳ පා සංරක්ෂණය කිරීමට වෙන් කර ඇත. මෙම සංරක්ෂණ සැලැස්ම හැරුණු විට, ගු.ගු.සේ.ස විසින් බ.ජා.ගු සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සමඟ විකේව නව රූක් රෝපණ කටයුතු ආරම්භ කර ඇත.

ස්වභාවික සම්පත් පුනර්ජනනය සඳහා සහය වීම

ආයතනික අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා විකල්ප සම්පත් සොයමින් ස්වාභාවික සම්පත් මත යැපීම අවම කිරීමේ අභියෝගය ගු.ගු.සේ.ස විසින් භාර ගෙන ඇති අතර එමඟින් පුනර්ජනන ප්‍රයත්නයන්ට එලදායී ලෙස සහය වේ.

ජල සංරක්ෂණය- බ.ජා.ගු හි දෛනික පානීය ජල අවශ්‍යතාවයෙන් 50%කට වැඩි, දළ වශයෙන් මුළු ඝන මීටර 2,200 න් ඝන මීටර 1,200 ක් පරිශ්‍රයේ භාරන ලද ළිං ජලයෙන් සපුරා ගනී.

මානව තිරසාරත්වයට ඇති බාධා තුරන් කිරීම

- **ශ්‍රී ලංකාවේ තෘතීයික අධ්‍යාපනය සඳහා සහය වීම**
සමාගම විසින් ශ්‍රී ලංකා විශ්වවිද්‍යාලවල උපාධි අපේක්ෂකයින්ට, ඩිප්ලෝමාධාරීන්ට සහ කාර්මික අභ්‍යාසලාභීන් සඳහා තොරතුරු තාක්ෂණ, මූල්‍ය, ඉලෙක්ට්‍රොනික, යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු, සාමාන්‍ය පරිපාලන, ප්‍රවාහන සහ සැපයුම් කළමනාකරණය සහ මෝටර් රථ ඉංජිනේරු ඇතුළු විවිධ විෂයයන් පිළිබඳ පුහුණුව ලබා දෙයි.
- **මහරගම අපේක්ෂා රෝහලට පරිත්‍යාග සිදු කිරීම**
බ.ජා.ගු, ගු.ගු.සේ.ස. හරහා ගමන් කළ මිලියන සංඛ්‍යාත ත්‍යාගී ලී මගින් ස්තූතිවන්ත වෙමින්, ආයතනික සමාජීය වගකීම් (CSR) මුලපිරීමක් ලෙස 2022 ඔක්තෝබර් 25 වන දින මහරගම අපේක්ෂා රෝහලට රුපියල් 4,338,230ක් පරිත්‍යාග කිරීමට හැකි විය. බ.ජා.ගු හි සංක්‍රමණ ප්‍රදේශයේ තබා ඇති පුණ්‍යාධාර වකතු කිරීමේ ස්ථාන වලින් මෙම පරිත්‍යාග මුදල් වකතු කරනු ලැබිණි.

ගු.ගු.සේ.ස විසින් වසර ගණනාවක් පුරා මෙම පුණ්‍යාධාර වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කර ඇති අතර, බ.ජා.ගු මගින් විසින් ලබා දෙන පරිත්‍යාග සැබවින්ම ශ්‍රී ලාංකිකයන්ගේ ජීවිතවල වෙනසක් ඇති කර ඇත.



මහරගම අපේක්ෂා රෝහලට පරිත්‍යාග භාරදීම

2022 ලෝක ළමා දිනය පැවැත්වීම

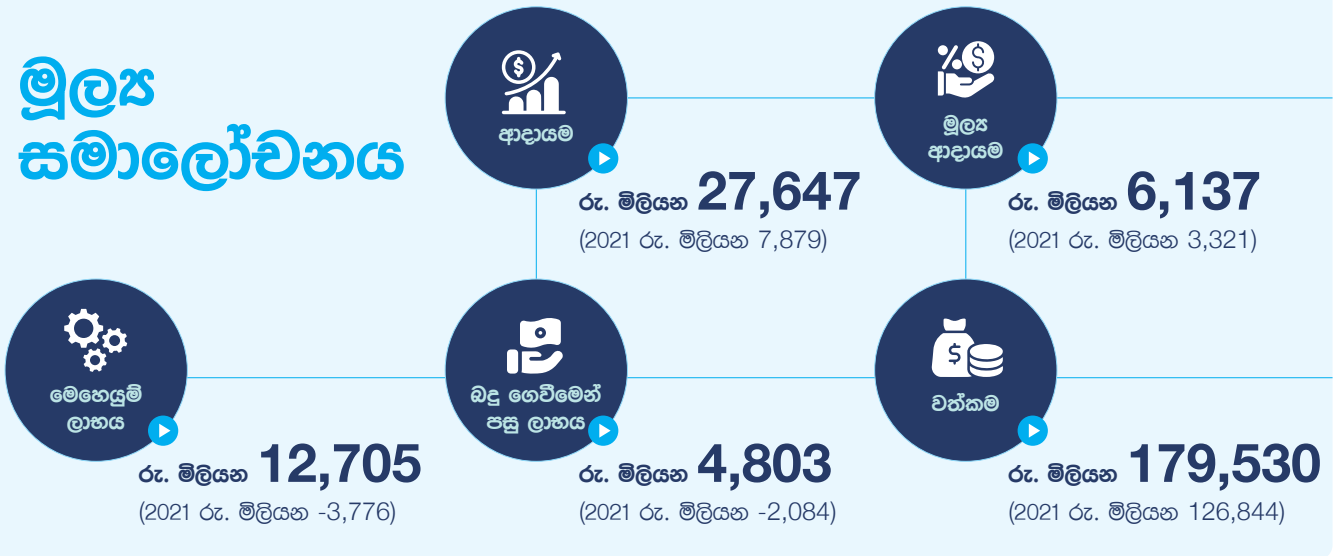
ගු.ගු.සේ.ස. විසින් 2022 ලෝක ළමා දිනය සමරනු ලැබුවේ බ.ජා.ගු. අවට පාසල් ළමුන් සඳහා විශේෂ ගුවන්තොටුපළ අත්දැකීම් ලබා දීමේ වැඩසටහනක් පවත්වමිනි. ගු.ගු.සේ.ස. යනු ප්‍රමුඛතාවයක් ලෙස සලකමින් සැමවිටම ළමුන් වෙනුවෙන් සහයෝගය දක්වන ආයතනයකි.

අභියෝගයන්ට මුහුණදෙමින්

ඉදිරියේ ඇති වන ඕනෑම අභියෝගයකට මුහුණදීමට අපි සූදානමින් සිටින්නෙමු. අභියෝගාත්මක මෙහෙයුම් පරිසරයකදී වුවද, අපගේ ප්‍රජාව රඳවා තබා ගැනීමට, නැවත පුහුණු කරවීමට මෙන්ම නැවත මෙහෙයවීමට අපි කටයුතු කරන්නෙමු. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස අපගේ කාර්ය මණ්ඩලය නොවෙනස්ව, ඉහළ ශක්‍යතාවන්ගෙන් පරිපූර්ණව පවතින බැවින් මෙහෙයුම් නොපමාව වර්ධනය කිරීමට අපි අපේක්ෂාවෙන් සිටින්නෙමු. සැබවින්ම අපගේ ප්‍රජාව ඒ සඳහා පියවර ගෙන ඇත. ඒවා මෙහෙයවීම මෙන්ම, එක්ව පැවතිය යුතු වෙනස් වන බොහෝ කාර්යයන් එක්කාල කිරීම අතින් අපහසුතා ඇති විය. නිරන්තරයෙන් වෙනස් වන කාලයක, අපගේ වටිනාකම් නොවෙනස්ව පැවතුණි. ගු.ගු.සේ.ස ශක්තිමත් කරනු ලබන අපේ වටිනාකම් වෙත බැඳී සිටීම වැදගත් වේ. අපගේ ප්‍රජාව වෙත නැවත ලබා දීමද අපගේ ප්‍රධාන භූමිකාවකි. ඊට අමතරව, එකිනෙකට බැඳුණු පද්ධතියක් ලෙස අපගේ කර්මාන්තය ක්‍රියාත්මක වන බව හඳුනාගනිමින්, එකිනෙකට බැඳුණු මෙම පද්ධතිය නොකැඩී පැවතීම, ක්‍රියාත්මක වීම පවත්වා ගෙන යාම සඳහා අපි ගුවන්සේවා හවුල්කරුවන් සහ බදුකරුවන් වෙත සහයෝගය හිතැතිව ලබා දුන්නෙමු. අභියෝගවලට මුහුණදීමේදී අපි සුක්ෂම, කැපවූ සහ අධිෂ්ඨානශීලී සමාගමක් ලෙස කටයුතු කර ඇත. අපගේ ප්‍රජාව ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව ඇති අභියෝගයන්ට මුහුණදීමට සූදානම් පිරිසක් වේ. 2022 වර්ෂයේදී දැඩි තීරණයක් ගැනීමට ගු.ගු.සේ.ස වෙත බලපෑම් කරන ලද මෙම පසුබිම තුළ වුවද, වසරේ විශේෂ සිදුවීම් පිළිබඳ පුර්ණ විස්තරයක් සමඟින් අපගේ ඉදිරි සැලසුම් පාර්ශවකරුවන් වෙත පිරිනමනු ලබන කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ සමාලෝචනය අපි සතුටින් ඉදිරිපත් කර සිටිමු.



මූල්‍ය සමාලෝචනය



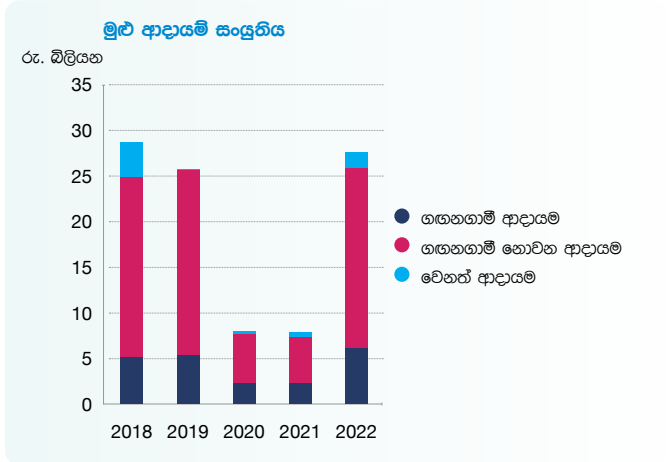
දළ විශ්ලේෂණය

2022 වසර සඳහා ශක්තිමත් මූල්‍ය කාර්යසාධනයක් සනිටුහන් කරමින්, ශ්‍රී ලංකාවේ විකම ගුවන් සේවා සපයන්නා ලෙස සිය තත්ත්වය තවදුරටත් වැඩිදියුණු කරලීමට ගු.ගු.සේ.ස. සමත් විය. විවිධාකාර අභියෝග මධ්‍යයේ මෙම වසරේ නිමාව සිදු විය. රුසියාව සහ යුක්රේනය අතර ඇති වූ ඉදිපාලන ගැටලුවල බලපෑම හමුවේ ඇතිවූ උද්ධමන පීඩනය හේතුවෙන් ඉන්ධන මිල ඉහළ යාමත් සමඟ ගෝලීය ආර්ථිකයට බාධාවලට මුහුණ පෑමට සිදු විය. 2022 වසර ආරම්භයේ පටන් චීනය සහ ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය අතර වූ බාධාවන් සහිත සබඳතා හේතුවෙන්, බොහෝමයක් රටවල ආර්ථික පසුබෑම තවත් වැඩි විය.

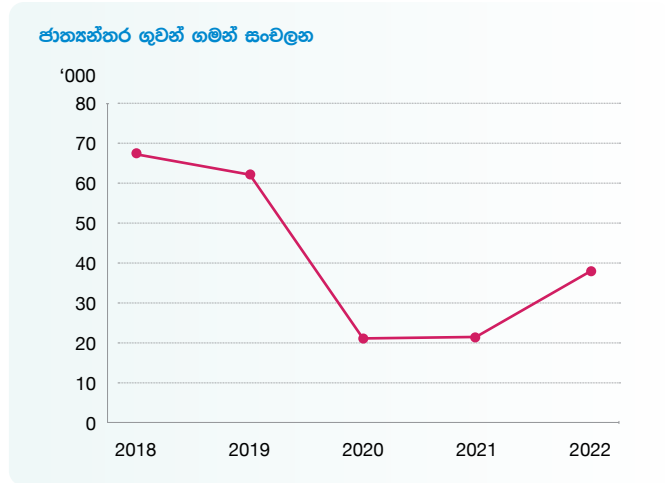
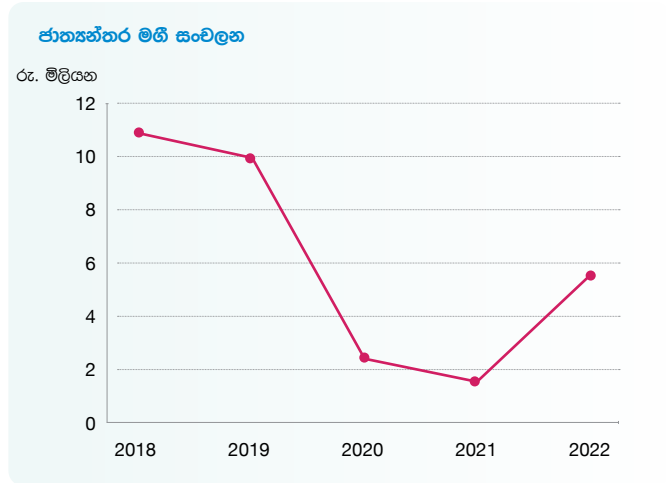
ඊට අමතරව, රට වසා තැබීමේ කාලය තවත් දීර්ඝ කරන ලද චීනයේ කොවිඩ් තුරන් කිරීමේ ප්‍රතිපත්ති මඟින් නිශ්චල දේපළ වෙළඳාම් ක්ෂේත්‍රයේ උෞත ආයෝජනයක් ඇති කරන ලද ආර්ථික පසුබෑමකට හේතු වූ අතර, එය අවසානයේදී ගෝලීය වාණිජයමය මන්දගාමීත්වයක් ඇති කරන ලදී. විදුලිය, ඉන්ධන, ආහාර සහ ඖෂධ අර්බුදය ඇතුළු දේශීය අස්ථාවරත්වය ද ආර්ථික පරිසරයට බලපෑ අතර, එය සංචාරක කර්මාන්තයට අහිතකර ලෙස බලපාන ලදී. මෙම අභියෝග හමුවේ වුවද ගු.ගු.සේ.ස. විසින් මූල්‍යමය වශයෙන් දරා සිටීමට සමත් වූ අතර, ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක ක්ෂේත්‍රයට සමගාමීව යහපත් ප්‍රතිසාධනයක් ලබා ගන්නා ලදී.

ආදායම

ගු.ගු.සේ.ස. විසින් රුපියල් මිලියන 27,647 දක්වා ආදායමේ 251%කින් ස්ථාවර වර්ධනයක් වාර්තා කරන ලදී. ගු.ගු.සේ.ස. හි ආදායම් මාර්ගයන් නිර්ණය කරන ලද මූලික පරාමිතීන් අතරට ගුවන් ගමන් සංචලනයන් සහ මගී සංචලනයන් ඇතුළත් වේ. පෙර වසරට සාපේක්ෂව, ජාත්‍යන්තර මගී සංචලන 266%ක වර්ධනයක් මෙන්ම, ජාත්‍යන්තර ගුවන් යානා සංචලනය 78%ක වර්ධන වේගයක් පෙන්නුම් කරනු ලබයි. මීට අමතරව ඇමරිකානු ඩොලරයට සාපේක්ෂව ශ්‍රී ලංකා රුපියල ක්ෂය වීම හේතුවෙන්, සියලුම ඇමරිකානු ඩොලර් ආදායම් ප්‍රභවයන් ඉහළ අනුපාතයකින් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් බවට පරිවර්තනය කරන ලදී. එබැවින් එය 251%කින් ආදායම් වර්ධනයට ධනාත්මක ලෙස බලපෑ අතර, ධනාත්මක සහ බලාපොරොත්තු සහිතව වසර අවසන් කිරීමට හැකි විය.



ශ්‍රී ලංකා ගමන් සංචලන හි කාර්යසාධනය



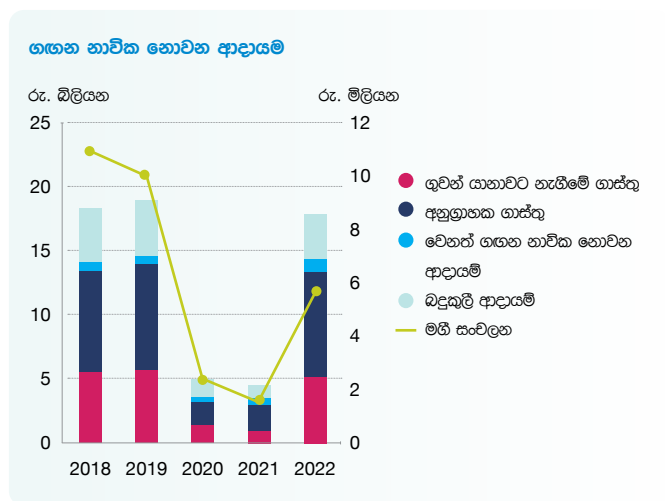
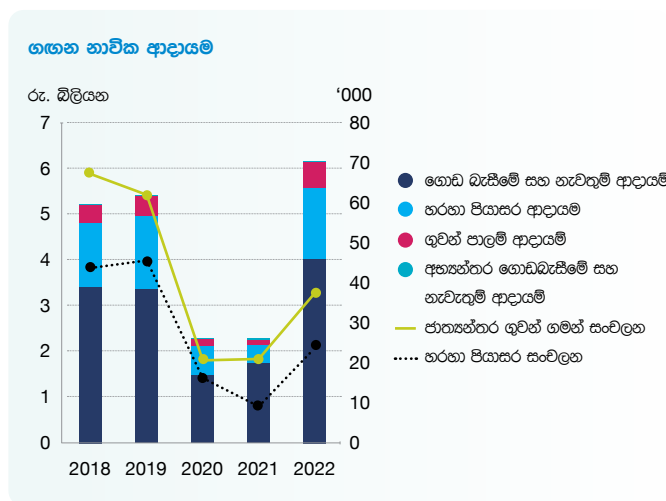
ශ්‍රී.ල.සේ.ස. හි ආදායම් මාර්ග මූලික වශයෙන් ගඟන නාවික මෙහෙයුම් සහ ගඟන නාවික නොවන මෙහෙයුම් මගින් උත්පාදනය වන ආදායම් වලින් සමන්විත වේ. මෙම ආදායම් මාර්ග දෙකෙහි වර්ගීකරණය පහතින් දක්වා ඇත.

ප්‍රධාන ගඟන නාවික ආදායම

- ගොඩබැසීමේ සහ නැවතුම් ආදායම
- තරහා පියසර ආදායම
- ශ්‍රී ලංකා පාලම් ආදායම
- අන්තර්ජාතික ගොඩබැසීමේ සහ නැවතුම් ආදායම

ප්‍රධාන ගඟන නාවික නොවන ආදායම

- අනුග්‍රාහක ගාස්තු
- ශ්‍රී ලංකා සාමාජික නැගීමේ ගාස්තු
- බදුදැමි
- වෙනත් ගඟන නාවික නොවන ආදායම



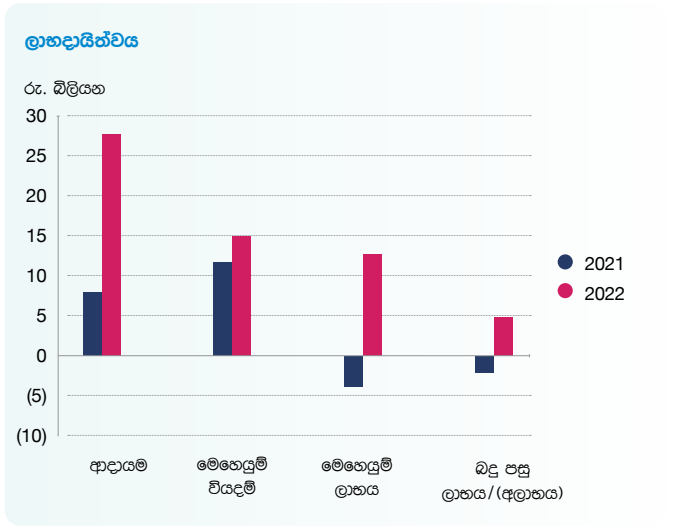
සමාලෝචිත වසර තුළ සමාගම විසින් රුපියල් මිලියන 6,194 ගඟන නාවික ආදායමක් වාර්තා කළ අතර, එය 2021 වසරේ වාර්තා කළ රුපියල් මිලියන 2,299 ට සාපේක්ෂව 169% වර්ධනයකි. සමාලෝචනය වන කාලය තුළදී ඇමරිකානු ඩොලරයට සාපේක්ෂව ශ්‍රී ලංකා රුපියල 83%කින් ක්ෂය වූ බව සඳහන් කළ යුතුය. එය ගඟන නාවික සහ ගඟන නාවික නොවන යන ආදායම් දෙඅංශය කෙරෙහිම දැඩි බලපෑමක් ඇති කරන ලදී. තවත් සුවිශේෂී දායකත්වයක් ගොඩ බැසීමේ සහ නැවතුම්, හරහා පියාසර ආදායම සහ ගුවන් පාලම් ආදායම මඟින් උත්පාදනය කරන ලදී. ගෝලීය සංවරණ සීමා ලිහිල් කිරීම ආදායම් මාර්ග වර්ධනය සඳහා ධනාත්මකව බලපාන ලදී.

පසුගිය වසරේ වාර්තා කළ රුපියල් මිලියන 5,087 ට සාපේක්ෂව, 289%ක වර්ධනයක් නිරූපණය කරමින් වසර තුළ ගඟන නාවික නොවන ආදායම රුපියල් මිලියන 19,812 ලෙස වාර්තා කරන ලදී. ගුවන් ගමන් තහනම් ලිහිල් කිරීම සහ කේන්ද්‍රගත ප්‍රචාරණ කටයුතු, සංචාරකයින්ගේ පැමිණීමේ වර්ධනයක් ඇති කරන ලදී. මෙය සමස්ත සංචාරක කර්මාන්තය සඳහා වාසිදායක වූ අතර, රට තුළ ධනාත්මක තත්ත්වයක් ඇති කරන ලදී. මෙය පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව ගුවන් යානාවට නැගීමේ ගාස්තු, අනුග්‍රාහක ගාස්තු සහ බදුකුලී ආදායම් හි ස්ථාවර සංවලනයක් ඇති කරන ලදී.

ලාභදායීත්වය

2022 මූල්‍ය වර්ෂය තුළ දී, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් මෙහෙයුම් ලාභය රුපියල් මිලියන 12,705ක් ලෙස වාර්තා කළ අතර, එය පෙර වසරේ රුපියල් මිලියන 3,776ක මෙහෙයුම් අලාභයට සාපේක්ෂව, 436%ක සැලකිය යුතු වර්ධනයකි. මෙය වසර තුළ සාක්ෂාත් කර ගන්නා ලද ආදායම් වර්ධනය මූලික වශයෙන් නිරූපනය කරනු ලබයි. ශ්‍රී ලංකානු රුපියල් සහ ඇමරිකානු ඩොලර් තැන්පතු අනුපාතයන් සහ ආයෝජන හි වර්ධනය, 2021 වසරේ රුපියල් මිලියන 3,321 සිට රුපියල් මිලියන 6,137 දක්වා වර්ධනය වෙමින් මුළු මූල්‍ය ආදායම සඳහා ධනාත්මක බලපෑමක් ඇති කරන ලදී.

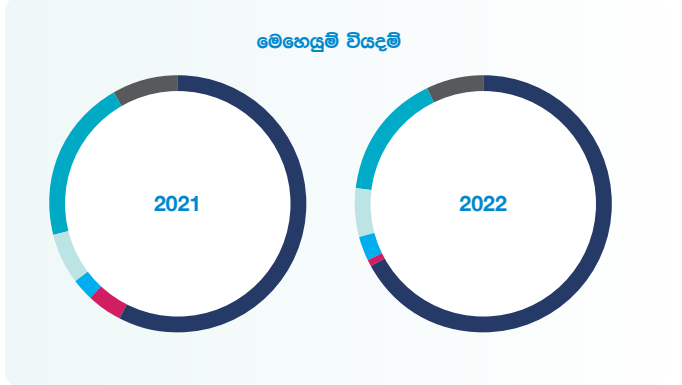
ණය සහ ණයකර සඳහා වන පොලී වියදම් සහ මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම්වල විනිමය ලාභ/අලාභ, ණය පරිවර්තනය සහ තැන්පතු පරිවර්තනය වලින් සමන්විත මූල්‍ය පිරිවැය, වසර තුළ පැවති විදේශ විනිමය අනුපාතිකයේ වෙනස්වීම් හේතුවෙන් බෙහෙවින් බලපෑමට ලක්විය. 2021 වසරේදී වාර්තා වූ රුපියල් මිලියන 506 ට සාපේක්ෂව, 2022 වසරේදී මූල්‍ය පිරිවැය රුපියල් මිලියන 12,409ක් ලෙස වාර්තා විය. අනෙකුත් මුදල් ඒකකවලට සාපේක්ෂව, ශ්‍රී ලංකා රුපියල අවප්‍රමාණය වීම හේතුවෙන් සැලකිය යුතු විනිමය අලාභයන් ඇති කරන ලදී. 2022 වසරේදී ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය මිලියන 6,272ක් වූ අතර, 2021 වසරේදී ශුද්ධ මූල්‍ය ආදායම මිලියන 2,815ක් විය. මෙම ප්‍රතිඵලය, රුපියල් මිලියන 6,433ක බදු පෙර ලාභයක් වාර්තා කරමින් සමාගමට දායකත්වයක් සැපයූ අතර, එය පෙර වර්ෂයේ රුපියල් මිලියන 961ක බදු පෙර අලාභයට සාපේක්ෂව 769%ක සැලකිය යුතු වර්ධනයක් විය. ඒ අනුව, ආදායම් බදු සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන සැලසීමෙන් පසු, 2021 වසරේදී වාර්තා වූ රුපියල් මිලියන 2,084ක ශුද්ධ අලාභයට සාපේක්ෂව, 2022 වර්ෂය සඳහා සමාගමේ බදු පසු ලාභය රුපියල් මිලියන 4,803 ලෙස වාර්තා විය.



මෙහෙයුම් වියදම්

කාර්යමණ්ඩල පිරිවැය, පරිපාලනය සහ ස්ථාපිත කිරීම, අලුත්වැඩියා සහ නඩත්තු වියදම්, සහ ක්ෂයවීම් වියදම් යන සංරචකයන්ගෙන් ගු.ගු.සේ.ස හි මෙහෙයුම් වියදම් සමන්විත වේ.

සමාලෝචනය කරනු ලබන වසර තුළ, ගු.ගු.සේ.ස හි සමස්ත මෙහෙයුම් පිරිවැය රුපියල් මිලියන 14,941 දක්වා වර්ධනය විය. එය පසුගිය වසරෙහි වූ රුපියල් මිලියන 11,654ට සාපේක්ෂව 28%ක පිරිවැය වර්ධනයකි. පුද්ගලික කරගත් මෙහෙයුම් කාර්යසාධනයක් පවත්වා ගනිමින්, කාර්යමණ්ඩල පිරිවැය මුළු මෙහෙයුම් පිරිවැයෙන් ආසන්න වශයෙන් 67%ක් සඳහා දායක වේ. විඛාලිත පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව 33%ක වර්ධනයක් කාර්ය මණ්ඩල පිරිවැයෙහි පෙන්නුම් කරයි.



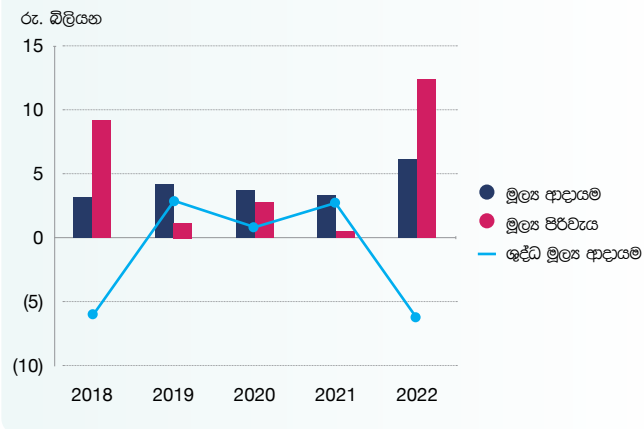
	2021	2022
කාර්යමණ්ඩල පිරිවැය	64%	67%
ණයගැතින්ගේ අපහායනය සඳහා ප්‍රතිපාදන	-5%	1%
අලුත්වැඩියා සහ නඩත්තු	3%	3%
විදුලි වියදම්	7%	6%
ක්ෂයවීම් සහ ක්‍රමක්ෂය	23%	16%
වෙනත් වියදම්	8%	7%

ශුද්ධ මූල්‍ය (පිරිවැය)/ආදායම

ශුද්ධ මූල්‍ය (පිරිවැය)/ආදායම යනු පොලී ආදායම, මෙහෙයුම් මත පොලී වියදම සහ විනිමය ලාභ/(අලාභ), ණය සහ ස්ථාවර තැන්පතු පරිවර්තනය සහ විදේශ ව්‍යවහාර මුදල් වලින් දැක්වෙන වෙනත් පරිවර්තනයන් හි ශුද්ධ ප්‍රතිඵලයයි. පහත වගුවේ දක්වා ඇති පරිදි, ඇමරිකානු ඩොලරය, යුරෝ සහ ජපන් යෙන් වැනි මුදල් ඒකක වලට සාපේක්ෂව ශ්‍රී ලංකා රුපියල අවප්‍රමාණය වීම හේතුවෙන් සැලකිය යුතු විනිමය අලාභයක් සඳහා තුඩ දුන් අතර, ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය රුපියල් මිලියන 6,277ක් ලෙස වසර අවසානය සමාප්ත කරමින් පිරිවැය අංශයට බලපෑම් ඇති කරන ලදී. ණය පරිවර්තන ආලාභ සහ ඇමරිකානු ඩොලර් ස්ථාවර තැන්පතු පරිවර්තන ලාභ හේතුවෙන් ඇති වූ ශුද්ධ ආලාභ හේතුවෙන්, පසුගිය වසරේ රුපියල් මිලියන 2,815ට සාපේක්ෂව වසර තුළ ශුද්ධ මූල්‍ය ආදායම රුපියල් මිලියන 6,272 දක්වා පහත වැටෙන ලදී.

	රු. මිලියන	
	2022	2021
මූල්‍ය ආදායම	6,137	3,321
ණය පොලී	(1,854)	(1,140)
ණය පරිවර්තන මත විනිමය ලාභය/(අලාභ)	(43,977)	(2,141)
ස්ථාවර තැන්පතු පරිවර්තනය මත විනිමය ලාභ/(අලාභය)	33,422	2,775
ශුද්ධ මූල්‍ය (පිරිවැය)/ආදායම	(6,272)	2,815

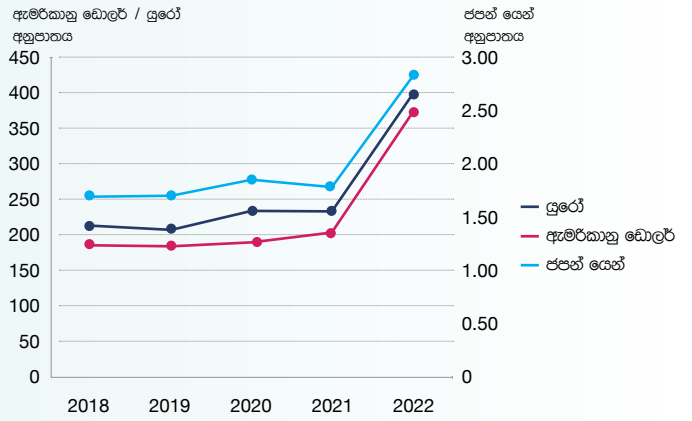
ශුද්ධ මූල්‍ය ආදායම



විනිමය අනුපාත

ශ්‍රී ලංකා රුපියල පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව 83%කින් අවප්‍රමාණය වූ අතර, 2022 වසර අවසානයේදී ශ්‍රී ලංකා රුපියල් 372/- ඇමරිකානු ඩොලරය (විකුණුම් අනුපාතය) දක්වා වැඩි විය. රුපියල තවදුරටත් අවප්‍රමාණය වීම වැළැක්වීම සඳහා මත බැරකුළු විසින් ඇමරිකානු ඩොලරයට සාපේක්ෂව ශ්‍රී ලංකා රුපියල රඳවා ගැනීම හේතුවෙන් අපනයන ඉපැයීම් සහ සහ වාණිජ බැරකුළු කරන මෙරටට වන ශ්‍රමික ප්‍රේෂණ පහත වැටීම හේතුවෙන් ඇමරිකානු ඩොලරයට සාපේක්ෂව ශ්‍රී ලංකා රුපියලේ විකුණුම් අනුපාතය දිගින් දිගටම අවප්‍රමාණය විය. එමෙන්ම ජපන් යෙන් සහ යුරෝ වලට සාපේක්ෂව ශ්‍රී ලංකා රුපියල පිළිවෙළින් 58% සහ 71% කින් අවප්‍රමාණය විය.

විනිමය අනුපාත

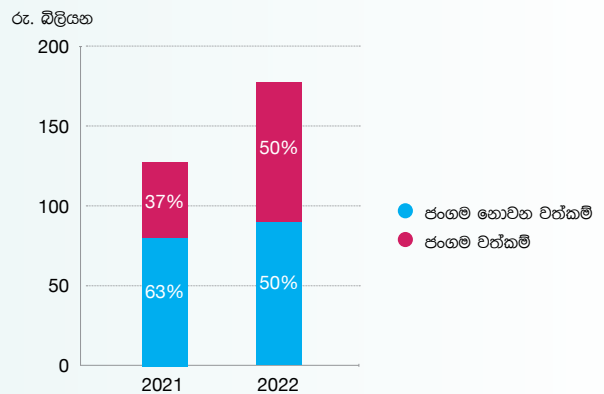


මූල්‍ය තත්ත්වය

වත්කම්

2022 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට, සමාගමේ මූල්‍ය තත්ත්වය රුපියල් මිලියන 179,530ක් වූ අතර, එය මූල්‍ය වර්ෂයේ ආරම්භයේදී වාර්තා කළ රුපියල් මිලියන 126,844ට සාපේක්ෂව 42%ක සැලකිය යුතු වර්ධනයක් ලෙස සැලකේ. මෙම වර්ධන ප්‍රවණතාවය ප්‍රධාන වශයෙන් ඇමරිකානු ඩොලර් වලින් පවතින කෙටි කාලීන ස්ථාවර තැන්පතු වර්ධනය නිසාවෙන් ඇති විය. එය පසුගිය වසරෙහි වූ රුපියල් මිලියන 39,544 සමග සැසඳීමේ දී, මෙම වසරේ දී රුපියල් මිලියන 75,143ක් විය. මීට අමතරව, නොනිම් ප්‍රාග්ධන සහ දිගු කාලීන බැරකුළු තැන්පතුවල අගය පිළිවෙලින් රුපියල් මිලියන 36,697ක් සහ රුපියල් මිලියන 6,962ක් ලෙස සමාගමේ මුළු වත්කම් පදනම ඉහළ නැංවීමට දායක විය.

වත්කම්

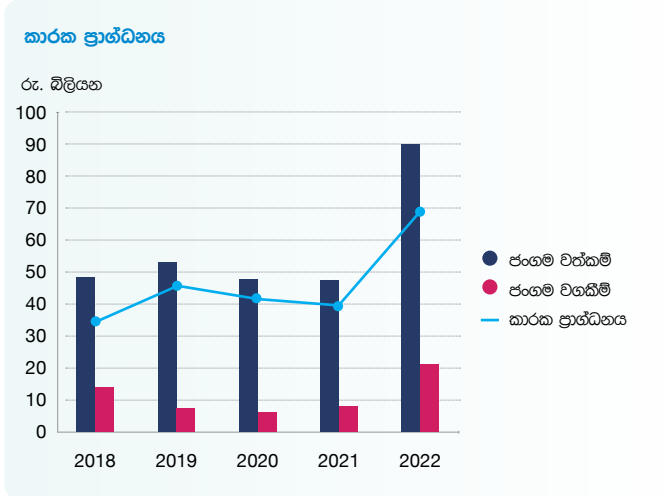


වගකීම්

සමස්ත වගකීම් රුපියල් මිලියන 48,743කින් වර්ධනය වූ අතර, එය විශේෂයෙන්ම ඇමරිකානු ඩොලරය, යෙන් සහ යුරෝ වලට සාපේක්ෂව රුපියල සැලකිය යුතු ලෙස අවප්‍රමාණය වීම හේතුවෙන්, රුපියල් වලින් දක්වා ඇති අවසාන ණය ශේෂයන් හි වර්ධනයන් හේතුවෙන් සිදු විය.

කාරක ප්‍රාග්ධනය

2022 මූල්‍ය වසර සඳහා ගිණුම් හිමි කිරීමේදී, ගු.ගු.සේ.ස හි ජංගම වත්කම් සහ වගකීම් පිළිවෙලින් රුපියල් මිලියන 89,740 සහ රුපියල් මිලියන 21,194ක් විය. ඒ අනුව ශුද්ධ කාරක ප්‍රාග්ධන ශේෂය රුපියල් මිලියන 68,545ක් විය. පසුගිය වසරේ ශේෂයට වඩා 74%ක ධනාත්මක වර්ධනය ඔස්සේ සමාගමේ වර්තමාන මෙහෙයුම් සඳහා අරමුදල් සැපයීමේ හැකියාව සහ අනාගත වර්ධනය සඳහා ආයෝජනය කිරීමේ හැකියාව තීරණය කරනු ලබයි. වර්ධනය වූ කෙටි කාලීන බැංකු තැන්පතු සඳහා වූ රුපියල් මිලියන 36,510ක ශුද්ධ බලපෑම සහ විදේශ ණයවල කෙටි කාලීන කොටස මෙම වර්ධනය සඳහා මූලිකව හේතු විය.



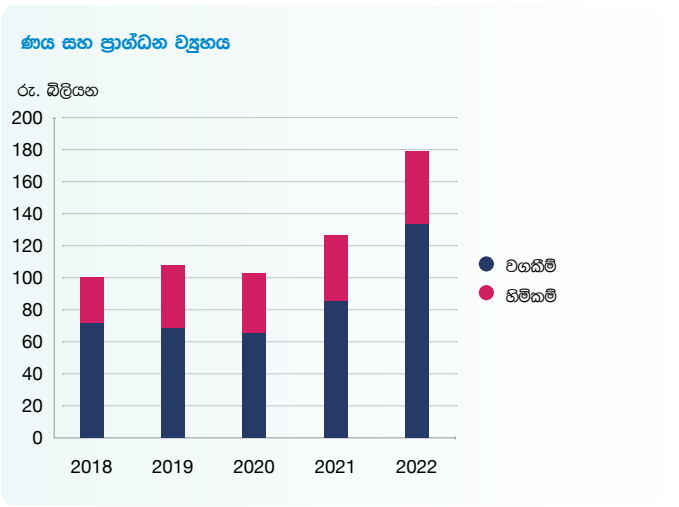
ණය සහ ප්‍රාග්ධන ව්‍යුහය

2022 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට සමාගමේ සමස්ත ණය ලබා ගැනීමේ රුපියල් මිලියන 110,273 වූ අතර, එය පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව 60%ක වර්ධනයකි.

සමාගම විසින් විදේශීය ණය සහ දේශීය ණය සඳහා ප්‍රාග්ධන ආපසු ගෙවීම පිළිවෙලින් රුපියල් මිලියන 4,706ක් සහ රුපියල් මිලියන 267ක් ලෙස සිදු කර ඇත. විදේශ මුදල් ණය ලබා ගැනීමේ රුපියල් මිලියන 2,544ක් ලෙස වාර්තා විය. එය "බ.ජා.ගු සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය II වන අවධිය 2 වන අදියර" සඳහා පහසුකම් සැලසීම සඳහා විය. සලකා බලන වර්ෂය තුළදී දේශීය ණය කිසිවක් ලබා ගෙන නොමැත.

2022 දෙසැම්බර් 31 වන විට, කොටස්හිමියන්ගේ අරමුදල් සහ හිමිකම් සමාගමේ මුළු වත්කම් පදනම වන රුපියල් මිලියන 179,530න් 25%ක් ද, ජංගම නොවන වගකීම් 63% ක් ද, ජංගම වගකීම් 12%ක් ද විය.

සමාලෝචනය කරනු ලබන මූල්‍ය වර්ෂයේ ආරම්භය සමඟ සසඳන විට, ප්‍රාග්ධන ව්‍යුහයේ ණය කාණ්ඩයේ 8%ක සුළු වර්ධනයක් දැකගත හැකි විය.



මුදල් ප්‍රවාහය

පසුගිය වසරේ රුපියල් මිලියන 715ක මුදල් ගලා යෑමට සාපේක්ෂව, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් වල රුපියල් මිලියන 14,577ක ශුද්ධ මූල්‍ය ගලා ඒමක් වාර්තා කරන ලදී. මෙම ධනාත්මක තත්ත්වයට හේතු වූ ප්‍රධාන උපයෝගී සාධකය ලෙස, වසර තුළ ශුද්ධ ලාභයේ වර්ධනය සහ විදේශ ණය සහ ස්ථාවර තැන්පතු පරිවර්තන මත ශුද්ධ විනිමය අලාභය සඳහා ගැලපීම දැක්විය හැකිය.

ප්‍රධාන වශයෙන් දේපළ, පිරිසත සහ උපකරණ අත්පත් කර ගැනීම අඩුවීම හේතුවෙන් ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් සඳහා භාවිත කරන ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය 24%කින් අඩු විය. එමෙන්ම මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම් වලින් ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහය පෙර වසරට සාපේක්ෂව 119%ක පහත වැටීමක් පෙන්නුම් කර ඇත. මේ සඳහා පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව ණය ලැබීම් අඩුවීම හේතු වී ඇත. ඉහත සඳහන් කළ හේතූන් මත කාල සීමාව අවසානයේ දී මුදල් හා මුදල් හා සමාන දෑ රුපියල් මිලියන 642ක් ලෙස දක්වමින් වර්ධනය විය.

ප්‍රාග්ධන කළමනාකරණය

සමාගමේ ප්‍රාග්ධන ව්‍යුහය කළමනාකරණය කිරීමේ මූලික අරමුණ වනුයේ, අවම ප්‍රාග්ධන පිරිවැයක් ළඟා කරගැනීමට එලදායී ණය සහ හිමිකම් සංකලනයක් පවත්වා ගැනීම මෙන්ම, මූල්‍ය නම්‍යශීලීභාවය රඳවා ගැනීමේ යෝග්‍යතාවය සැලකිල්ලට ගනිමින් ව්‍යාපාරික අවස්ථා ගවේෂණ සහ මූල්‍ය ගලනය සඳහා කොවිඩ්-19 වසංගත තත්ත්වය වැනි අනපේක්ෂිත සිදුවීම්වල බලපෑම අවම කිරීමට දුවශීලීතාවයට ප්‍රමාණවත් ප්‍රවේශයක් ලබා ගැනීම වේ.

සමාගමේ ප්‍රාග්ධන ව්‍යුහය අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් නිරන්තරයෙන් සමාලෝචනය කරනු ලබන අතර, ආර්ථික තත්ත්වයන්, ව්‍යාපාර උපායමාර්ගයන් සහ ඉදිරි වගකීම් නිරූපණය වන පරිදි වෙනස්කම් සිදු කරනු ලබයි. ප්‍රාග්ධන කළමනාකරණයේ ප්‍රධාන කාරණා 4 වනුයේ, කාරක ප්‍රාග්ධනය, ණය, හිමිකම් සහ වෙළඳ ප්‍රාග්ධන වේ. අදාළ වර්ෂය තුළදී, සමාගම විසින් සියලුම ආකාරයේ ප්‍රාග්ධනය සම්පත් ශක්තිමත් ආකාරයකින් කළමනාකරණයකට ඇත. කෙසේවෙතත්, 2022 අප්‍රේල් මාසයේදී "ශ්‍රී ලංකාවේ බාහිර රාජ්‍ය ණය සේවා සම්බන්ධ අතුරු ප්‍රතිපත්ති" යන මාතෘකාව යටතේ නාණ්ඩාගාරය විසින් නිකුත් කරන ලද විශේෂ ලිපිය හේතුවෙන් එහි ණය ප්‍රාග්ධන කළමනාකරණය තරමක් බාධාකාරී විය. ඒ අනුව, රාජ්‍ය ආයතන විසින් ලබාගෙන ඇති විදේශ ණය පියවා නොගන්නා ලෙසට උපදෙස් දෙන ලදී. එබැවින් අදාළ වර්ෂය තුළ ණය වාර්තය නියමිත පරිදි ගෙවා නොමැත.

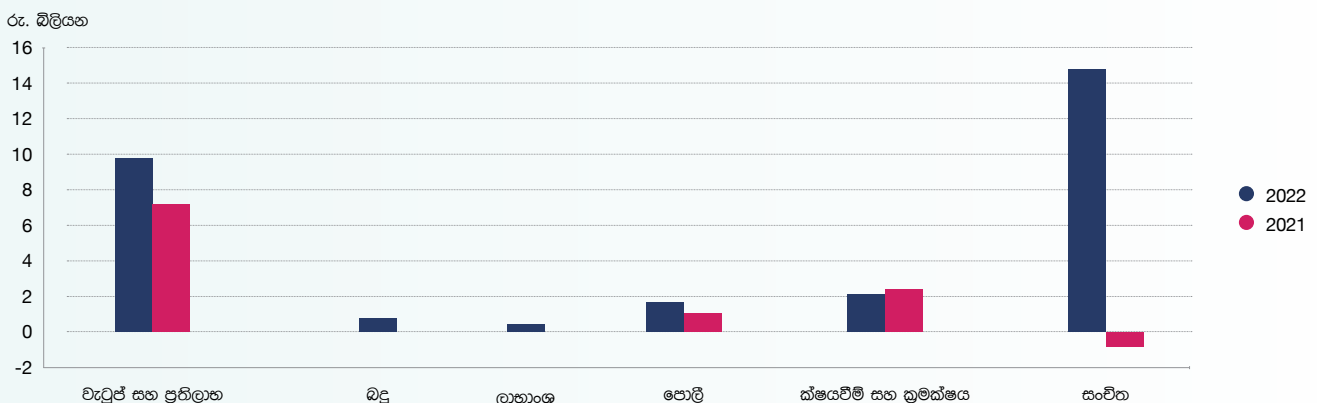
අගය එකතු කිරීමේ ප්‍රකාශය

	2022 රුපියල් 000	%	2021 රුපියල් 000	%
ආදායම	26,006,396		7,386,170	
වෙනත් ආදායම්	1,640,401		492,782	
මූල්‍ය ආදායම	6,136,674		3,321,110	
ආයුගණක උපකල්පනයේ වෙනස්කම් මත ඇතිවන ලාභය/(අලාභය)	(278,211)		667,426	
	33,505,260		11,867,489	
පරිපාලන සහ ආයතනික වියදම්	(2,579,345)		(1,509,513)	
අගය එකතු කිරීම	30,925,915		10,357,976	

එකතු කළ අගයේ ව්‍යාප්තිය

සේවකයින් හට	වැටුප් සහ ප්‍රතිලාභ	9,995,360	32%	7,496,875	72%
රජයට	බදු	877,224	3%	-	0%
කොටස් හිමියන්ට	ලාභාංශ	500,000	2%	-	0%
ණය ප්‍රාග්ධනය සපයන්නන්ට	පොලී	1,854,365	6%	1,140,366	11%
ව්‍යාපාරය තුළ රඳවා ගැනීම්	ක්ෂයවීම් සහ ක්‍රමක්ෂය	2,366,794	8%	2,648,419	26%
ව්‍යාපාරය තුළ රඳවා ගැනීම්	සංචිත	15,332,172	49%	(927,685)	-9%
		30,925,915	100%	10,357,976	100%

එකතු කළ අගයේ ව්‍යාප්තිය





මානව ප්‍රාග්ධනය, ව්‍යාපාරික ආයතනයක ඉපැයීමේ විභවය, ඵලදායීතාවය සහ දිගුකාලීන තිරසාරත්වය සඳහා මූලික දායකත්වයක් සපයනු ලබන්නකි. එය ව්‍යාපාර කටයුතු සඳහා අත්‍යවශ්‍ය සාධකයක් ලෙස ගු.ගු.සේ.ස විසින් සලකනු ලබයි. ඒ අනුව, සමාගම විසින් සාර්ථකත්වය ළඟා කරගැනීමට සේවකයින්ගේ කුසලතා, ශක්‍යතා, දක්ෂතා සහ ඵලදායීතාවය සංවර්ධනය කිරීම වැදගත් කොට සලකනු ලබයි. එමෙන්ම සමාගම විසින් නව දක්ෂතා ආකර්ෂණය කර ගැනීම, දක්ෂයින් රඳවා තබා ගැනීම සහ අතිප්‍රේරණය කිරීම සඳහා මූලික වැදගත්කමක් ලබා දෙන අතර, සේවකයින් සහ සමාගම වෙනුවෙන් වටිනාකම් නිර්මාණය කරමින්, සේවක ඵලදායීතාවය සහ තෘප්තිය වැඩිදියුණු කරනු ලබයි.

නිරන්තර සහනාභීත්වය සහ හවුල් වටිනාකමක් නිර්මාණය කිරීම සහතික කිරීම තුළින් සමාගමේ තිරසාර වර්ධනයට දායකත්වය සපයන සුවිශේෂී විවිධත්වයකින් යුතු සේවකයින් 3,854 දෙනෙකුගෙන් යුතු කණ්ඩායමක් (2022 වන විට) ගු.ගු.සේ.ස. සතු වේ. 'විශිෂ්ට සේවා ස්ථානයක්' ලෙස පිළිගැනීම ඇතුළුව ගු.ගු.සේ.ස. හි වසර 40ක කීර්තිමත් සේවා කාලය සමාගම වෙත වෙළඳපොළේ පවතින හොඳම දක්ෂතා ආකර්ෂණය කර ගැනීමට සහ රඳවා ගැනීමට හේතු විය.

මානව සම්පත් සැලසුම්කරණය සහ මූලාශ්‍රකරණය

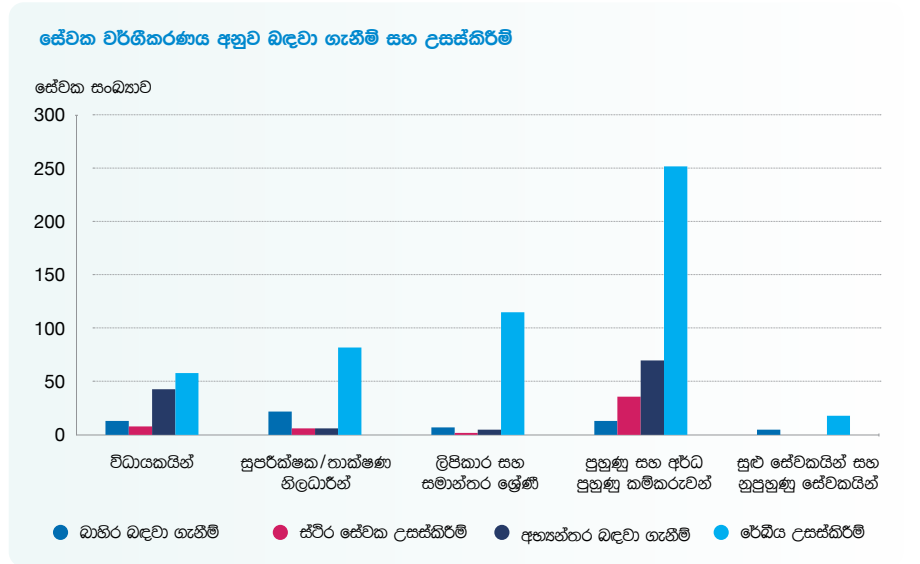
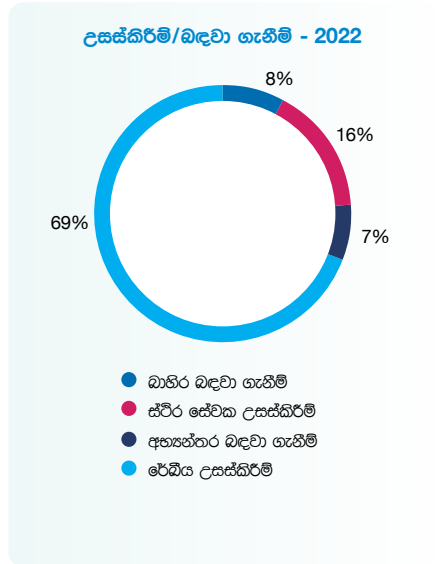
සේවකයින් බඳවා ගැනීම පිළිබඳ රජය විසින් පනවන ලද සීමාවන්, සේවක ඉල්ලා අස්වීම්, රජය විසින් විදෙස් රැකියා සඳහා පහසුකම් සැලසීමේ වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ සේවකයින්ගේ විශ්‍රාමික වයස වෙනස් කිරීමට රජය විසින් ගන්නා ලද තීරණ, 2022 වර්ෂයේදී අප විසින් මුහුණ දෙන ලද අභියෝගයන් වේ. 2022 වර්ෂය තුළදී සමස්ත සේවක පිරිවැටුම වූ 188 ට සාපේක්ෂව, තීරණාත්මක මෙහෙයුම් තනතුරුවල බාහිර බඳවා ගැනීම් නව සේවකයින් 61 දෙනෙකුට පමණක් සීමා විය.

ඉහළ තනතුරු හි ඇති වූ සේවක පුරප්පාඩු හේතුවෙන් මානව සම්පත් ප්‍රවර්ධනය කිරීමේ ක්‍රියාවලිය ක්‍රියාත්මක කිරීම අභියෝගාත්මක විය. එමනිසා රැකියා උසස් කිරීම් නිසා ඇති වන පුරප්පාඩු තනතුරු කළමනාකරණය මහත් ගැටලුකාරී විය.

සුමට මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලියක් සඳහා සියලුම ගුවන්තොටුපළවල් අත්‍යවශ්‍ය ශ්‍රම බලකායකින් සමන්විත බව සහතික කිරීම සඳහා පවතින සම්පත් සමඟ කටයුතු කිරීමට මානව සම්පත් කණ්ඩායම විසින් විවිධ මූලපිරීම් අනුගමනය කරන ලදී.

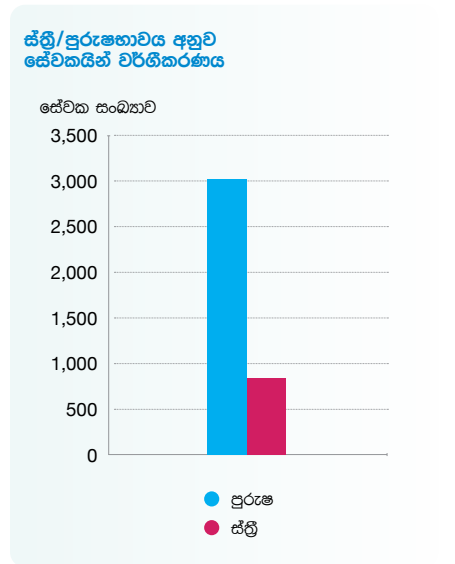
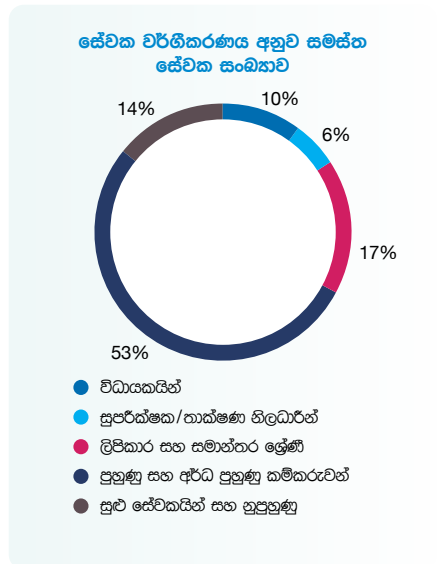
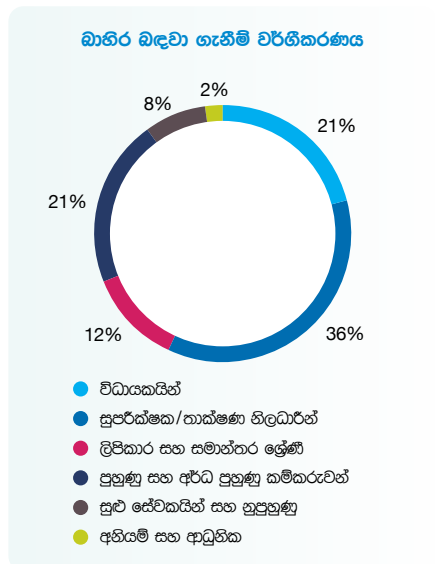
කෙසේ වෙතත්, සමාලෝචනය කරන ලද වර්ෂය තුළ, විවිධ මූලාශ්‍ර ඔස්සේ පහත දැක්වෙන දක්ෂතා අත්පත් කරගැනීමට මානව සම්පත් කළමනාකරණ අංශය කටයුතු කර ඇත.

සේවක වර්ගීකරණය අනුව බඳවා ගැනීම් සහ උසස්කිරීම් හි ව්‍යාප්තිය පහතින් දැක්වේ.

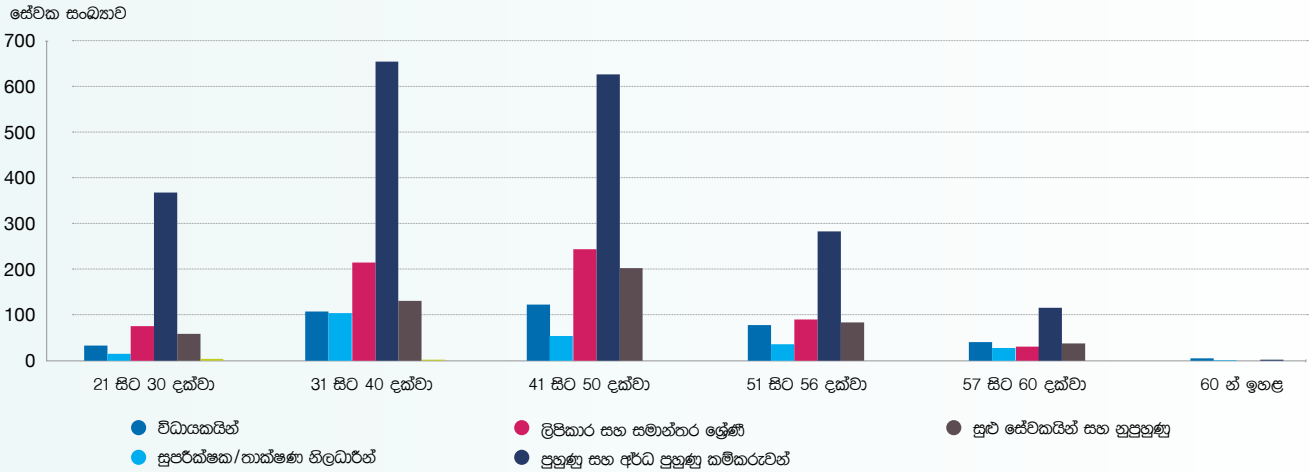


සේවක කාණ්ඩයන් වෙත බාහිර බඳවා ගැනීම් හි ව්‍යාප්තිය පහතින් දැක්වේ.

2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට සම්පූර්ණ ශ්‍රම බලකාය පහත පරිදි වේ.



වයස අනුව සේවකයින් වර්ගීකරණය



මානව සම්පත් සංවර්ධනය

මානව සම්පත් සංවර්ධනය යනු මානව සම්පත් කළමනාකරණයේ ඉතා වැදගත් අංගයකි.

ගු.ගු.සේ.ස. විසින් වසංගත කාලය, ඉන්ධන සහ මූල්‍ය අර්බුදය හමුවේ මුහුණ දෙන ලද අභියෝග මධ්‍යයේ වුවද, සේවකයින් සඳහා අවශ්‍ය දැනුම ලබා දීම සහ ඔවුන්ගේ විභවතා හඳුනා ගැනීම සහතික කිරීමට පුහුණුව සහ සංවර්ධනය සඳහා ආයෝජනය කිරීම් අඛණ්ඩව සිදු කරන ලදී.

2022 වර්ෂයේදී මුහුණ දෙන ලද අභියෝගයන්ට අවධානය යොමු කරමින්, සේවක රැකියා අභිවර්ධනයට සම අවස්ථාවක් ලබා දෙමින්, 2022 වර්ෂය සඳහා වෙන් කළ දේශීය පුහුණු ප්‍රතිපාදන ඉක්මවා යාමට මානව සම්පත් සංවර්ධන අංශයට හැකි විය. වසර තුළදී දේශීය වශයෙන් සේවකයින් 844 දෙනෙකුද, ජාත්‍යන්තර වශයෙන් සේවකයින් 46 දෙනෙකුද පුහුණු කරන ලදී.

තවද, සේවකයින් 116 දෙනෙකු පුහුණු කිරීම සඳහා රත්මලාන ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන්සේවා පුහුණු ආයතනය සමඟ කටයුතු කිරීමට අපි සමත් වීමු. ආයතනික සමාජ වගකීම් හි අංගයක් ලෙස, විවිධ විශ්වවිද්‍යාල සහ පුහුණු ආයතනයන් හි සිසුන් හට කාර්මික පුහුණු කිරීම් අවස්ථා 116 ක් පිරිනමන ලදී.

විශාල පුහුණු කණ්ඩායම් සඳහා අවසර නොමැති හෙයින්, වසරේ මුල් කාර්තුවේදී භෞතික පුහුණුව සීමිත විය. මෙම ගැටලුවට විසඳුමක් ලෙස අතර්ගත පුහුණු අවස්ථාවන් ආරම්භ කළ අතර, එය ගු.ගු.සේ.ස. හි කාර්ය මණ්ඩලයේ වෘත්තීමය සංවර්ධනයන් වැඩිදියුණු කිරීමට දායකත්වයක් ලබා දෙන ලදී.

සලකා බලනු ලබන කාල රාමුව තුළදී රුපියල් 40,683,552ක් වියදමක් දරමින් පුහුණු පැය 47,077ක සම්පූර්ණ කිරීම සහ නව 'සාමාන්‍ය' තත්වයට හැඩගැසීම පහසු කාර්යයක් නොවීය. වෘත්තීය ප්‍රගතිය සඳහා සපුරාලිය යුතු NVQ මට්ටමේ සහතික සංවර්ධනය කිරීම සඳහා වැදගත් වූ ශිල්පීය මට්ටමේ පුහුණු අවශ්‍යතා සම්පූර්ණ කිරීම වසර තුළ සිදු වූ තවත් වැදගත් කාර්යයකි. මීට අමතරව, කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ-රත්මලාන සහ යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළවල මෙහෙයුම් සඳහා සහය වීමට විශේෂිත බිම් හැසිරවීමේ පුහුණු වැඩසටහන්ද සංවිධානය කරන ලදී.

සේවකයින්ගේ වත්මන් රැකියාවට අමතරව, ඔවුන්ගේ විවිධ කුසලතා හඳුනාගැනීමට සමාගම විසින් විශේෂ කුසලතා සංවර්ධන වැඩසටහන් ආරම්භ කර ඇති අතර, ඒවා සමාගමේ සාර්ථකත්වය උදෙසා ප්‍රශස්ත ලෙස සහ ඵලදායී ලෙස භාවිත කිරීම සඳහා සුදුසු පරිදි යොදා ගෙන ඇත. බඳවාගැනීම් සීමා කිරීම් හේතුවෙන් මිනිස් ශ්‍රමයේ පවතින හිඟය පියවා ගැනීම සඳහා මෙය විකල්ප විසඳුමක් ද විය.

මානව සම්පත් තොරතුරු සහ කාර්යසාධන කළමනාකරණය

ගු.ගු.සේ.ස. හි කාර්යසාධන කළමනාකරණ පද්ධතිය සමාගමේ ව්‍යාපාර අරමුණු වලට අනුකූල වේ. ගු.ගු.සේ.ස. හි කාර්යසාධන කළමනාකරණ පද්ධතියේ අරමුණ වනුයේ සමාගමේ ව්‍යාපාර අරමුණු සාක්ෂාත් කරගනිමින්, ගු.ගු.සේ.ස. හි සියලු සේවකයින්ගේ කාර්යසාධනය වැඩිදියුණු කිරීමයි. කාර්යසාධන ප්‍රතිඵල, පුහුණු සහ සංවර්ධන අවස්ථාවන්, රැකියා සංවර්ධන අවස්ථා සහ සාර්ථකත්ව සැලසුම් ප්‍රතිපාදනය සමඟ සබැඳේ. එය කාර්යසාධන පරතරයන්, පුහුණු අවශ්‍යතා, ප්‍රවර්ධන සහ පාරිභෝජක හඳුනා ගැනීම සඳහා යොදා ගනු ලබයි.

ගු.ගු.සේ.ස. හි සේවකයින්ගේ කාර්යසාධනය මැනීම සඳහා දැනට කාර්යසාධන කළමනාකරණ පද්ධති දෙකක් යොදා ගනු ලබයි.

කාර්යසාධන කළමනාකරණ සහ සංවර්ධන පද්ධතිය (PMDS)

- PMDS යටතේ, ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ සහ කළමනාකරණ මට්ටම යටතේ වර්ගීකරණය කරන ලද නිලධාරීන් රැකියාවේ අරමුණු සහ වර්ගීකරණ නිපුණතා පිළිබඳ ප්‍රමිතීන් සපුරාලීම මත ඇගයීමට ලක් කෙරේ.

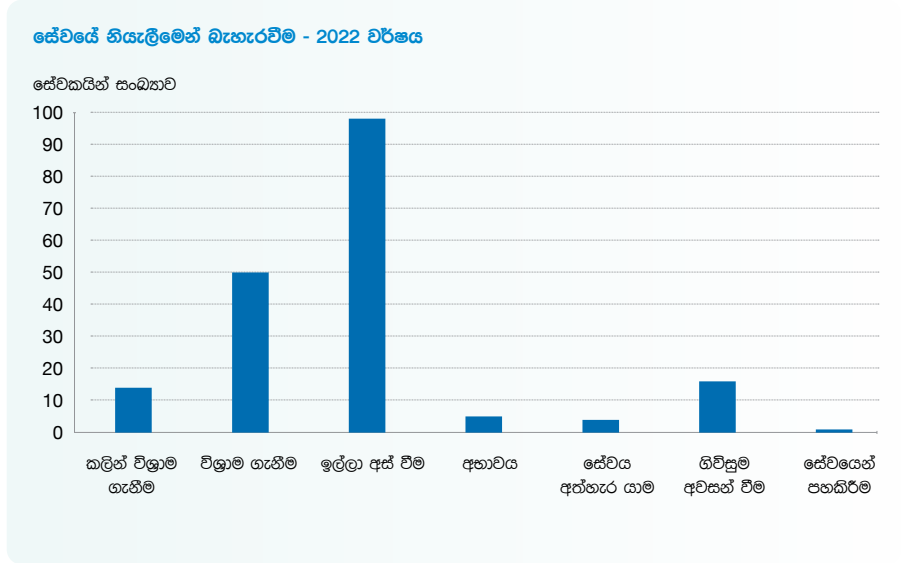
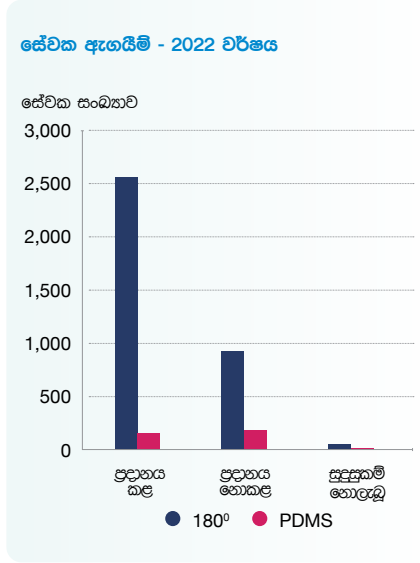
180° තක්සේරු පද්ධතිය

- සෛසු සියලුම කාර්යමණ්ඩල තක්සේරු කිරීම්, 180° තක්සේරු පද්ධතිය යොදා ගනිමින් සිදු කරනු ලබයි. මෙම කාර්යසාධන කළමනාකරණ පද්ධතිය යටතේ සේවකයින්ගේ වෘත්තීය දැනුම, කුසලතා සහ ආකල්ප ඇගයීමට ලක් කෙරේ.

කාර්යසාධන කළමනාකරණ පද්ධති හරහා සමස්ත සේවක සංඛ්‍යාව 3,889ක් ඇගයීමට ලක් කළ අතර, 2022 වර්ෂය තුළදී කාර්යසාධනය මත ඔවුන්ගේ වාර්ෂික වර්ධක ප්‍රදානය කරන ලදී.

සේවයේ නියැලීමෙන් බැහැරවීම

පෙර වසර සමඟ සසඳන කළ, 2022 වසර තුළදී සේවයේ නියැලීමෙන් බැහැරවීම සැලකිය යුතු ලෙස වර්ධනය විය. විශ්‍රාම ගැනීමේ වයස් සීමාව පිළිබඳ රජය විසින් පනවන ලද ප්‍රතිපත්තිය මේ සඳහා බලපාන ලද අතර, සමාජ ආර්ථික පරිසරයේ අභියෝගයන් හමුවේ වූ ඉල්ලා අස්වීම් සහ කලින් විශ්‍රාම ගැනීම ඉහළ යාම, මේ සඳහා බලපාන ලදී.



ඵලදායී සුබසාධන ක්‍රියාකාරකම් තුළින් මානව සම්පත් හි යහපැවැත්ම ගොඩනැංවීම

සමාගම එහි ව්‍යාපාරික අරමුණු කරා ගෙන යනු ලබන සේවකයින් හඟා සිටුවීම සහ පවත්වාගෙන යාම මානව සම්පත් අංශයේ අතිවාර්ය අංගයකි.

ගු.ගු.සේ.ස. විසින් කාර්යමණ්ඩලය වෙත තම ජීවන තත්ත්වය හඟා සිටුවීම සහ උපරිම ඵලදායීතාවයක් ඇති කිරීම තුළින් ඔවුන් දිරිමත් කිරීමේ අරමුණ ඇතිව ආකර්ෂණීය පහසුකම් ලබා දෙමින් සහය ලබා දෙනු ලබයි. සේවකයින්ට යහපත් ප්‍රතිලාභ සහ පහසුකම් සැලසීම උදෙසා ප්‍රමුඛතාවයක් ලබා දීම අධික පිරිවැයක් වැයවෙන තීරණයක් වුවද, මෙම උපායමාර්ගවල දිගුකාලීන ප්‍රතිලාභ අතිමහත්ය. එය මනා කාර්යසාධනයක් සහ කුසලතා සහිත සේවකයින් රඳවා ගැනීමට සමාගමට උපකාරී වේ.

ගු.ගු.සේ.ස. සිය සේවකයින්ට පුළුල් වපසරියක පහසුකම් ලබා දෙන අතර, මේ සඳහා සමාගම් වෛද්‍ය යෝජනා ක්‍රමයක්, මරණ සඳහා පරිත්‍යාග යෝජනා ක්‍රමයක්, කාර්යමණ්ඩල ණය පහසුකම්, කාර්යමණ්ඩල ප්‍රවාහන පහසුකම්, නිවාඩු නිකේතන පහසුකම්, කාර්යමණ්ඩල නිල නිවාස පහසුකම්, නිවාස ණය සඳහා 5% පොලී ආපසු ගෙවීම සහ විදේශීය වත්දනා ගමන් සඳහා මූල්‍ය ආධාර, ක්‍රීඩා සහ විනෝදාස්වාද පහසුකම්, වාර්ෂික රැස්වීම් සහ වත්දනා ගමන් ඇතුළත් වේ. මෙම සුභසාධන ක්‍රියාකාරකම් මඟින් ව්‍යාපාර වර්ධනයට මඟ පෙන්වනු ලබන සහ ගු.ගු.සේ.ස. හි තරඟකාරීත්වය ඉහළ නංවනු ලබන සේවකයින් දිරිමත් කිරීම සහ අභිප්‍රේරණය කිරීම සිදු කරනු ලබයි.



සමාගමේ වෛද්‍ය යෝජනා ක්‍රමය

ගු.ගු.සේ.ස සතුව අද්විතීය සෞඛ්‍ය ආරක්ෂණ යෝජනා ක්‍රමයක් පවතින අතර එමඟින් සේවකයින් හට ගෘහස්ථව හෝ බාහිර සෞඛ්‍ය සේවා සපයන්නන්ගෙන් ප්‍රතිකාර ලබා ගත හැකිය. මෙම යෝජනා ක්‍රමය ස්ථිර සේවකයින් සහ ඔවුන්ගේ පවුල් ඒකක වෙත පිරිනමනු ලබයි. මෙම යෝජනා ක්‍රමය රුපියල් 150,000 සිට රුපියල් 350,000 දක්වා පරාසයක පවතින අතර, සේවකයින්ට තම අවශ්‍යතාවය අනුව තෝරා ගැනීමේ හැකියාව පවතී. දිවයින පුරා විසිරී ඇති ලියාපදිංචි රෝහල් 48කින් ණය පදනම මත තවදුරටත් ගෘහස්ථ සේවාව ලබා ගත හැකිය.



මරණ සඳහා පරිත්‍යාග

මෙම ක්‍රමය වසර 15කට වැඩි කාලයක් පුරාවට ගු.ගු.සේ.ස හි ක්‍රියාත්මක වේ. සියලුම ස්ථිර සේවකයන් හට මෙම යෝජනා ක්‍රමයේ සාමාජිකත්වය ලබා ගැනීමට සුදුසුකම් ඇති අතර, මෙම යෝජනා ක්‍රමයේ ප්‍රතිලාභ ලබා ගැනීම සඳහා තම පවුලේ සාමාජිකයන් ද ඇතුළත් කර ගත හැකිය. ගු.ගු.සේ.ස විසින් 2022 වසර තුළ සාමාජිකයින් 297ක් සඳහා රුපියල් 15,425,000ක් ගෙවා ඇත.



කාර්ය මණ්ඩල ණය යෝජනා ක්‍රම

ස්ථිර සේවකයින් ඔවුන්ගේ මූල්‍ය අවශ්‍යතා අනුව ණය ලබා ගැනීමට සුදුසුකම් ලබයි. ණය මුදල, වාර්ෂික පොලී අනුපාතය 4.2% කට යටත්ව රුපියල් 200,000ක් වන අතර උපරිම වසර හතරක කාලයක් තුළ ආපසු ගෙවිය හැකිය. 2022 වර්ෂයේදී මෙම ණය මුදල රුපියල් මිලියන 250ක් දක්වා දීර්ඝ කිරීමෙන් සේවකයන්ට ප්‍රතිලාභ හිමි විය.



කාර්ය මණ්ඩල ප්‍රවාහන පහසුකම්

විවිධ ස්ථානයන් හි සිට පැමිණෙන සේවකයින් මුහුණ දෙන දුෂ්කරතා පිළිබඳව සමාගම දැනුවත් වී ඇත. මෙම දුෂ්කරතා මඟහරවා ගැනීම සඳහා සමාගම සේවකයින්හට කාර්යමණ්ඩල ප්‍රවාහන පහසුකමක් හඳුන්වා දී ඇත. ඉන්ධන අර්බුදය මධ්‍යයේ බ.ජා.ගු, කො.ජා.ගු.ර, ම.රා.ජා.ගු හි සේවකයින්ගේ භාවිතය සඳහා ඔස් රට 27 ක් යොදවා ඇති අතර, බ.ජා.ගු සහ යා.ජා.ගු/ම.ජා.ගු අතර ප්‍රවාහන පහසුකම්ද සපයන ලදී.



කාර්ය මණ්ඩල නිල නිවාස

ආයතනයේ සේවකයින් සඳහා සීමිත කාර්යමණ්ඩල ඉඩපහසුකම් කටුනායක, අත්තිවිය, මඩකලපුව, මත්තල ප්‍රදේශයන්හි සපයන ලද අතර යා.ජා.ගු හි කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා කුලී පදනම මත නිවාස 9ක් ලබා දී ඇත.



නිවාඩු නිකේතන පහසුකම්

පිදුරුතලාගල නිවාඩු බංගලා පහසුකම් සහ කතරගම වන්දනාකරුවන්ගේ විවේක පහසුකම් සහන මිලකට ලබාදීම සිදු කරනු ලබයි. සේවකයින්ගේ අපේක්ෂාවන් සපුරාලීම සඳහා නිවාඩු බංගලා දෙකෙහිම මෑතකදී ප්‍රතිසංස්කරණයන් සිදු කරන ලදී. තවද, පහසුව සඳහා, රියදුරන්ගේ විවේක ගැනීමේ පහසුකමද මෙම සංකීර්ණයට එකතු කරන ලදී.



නිවාස ණය 5% පොලී ආපසු ගෙවීම

ආයතනයේ වසර පහක සේවා කාලයක් සම්පූර්ණ කළ සේවකයින් සඳහා මෙම පහසුකම ලබා ගත හැකිය.



විදේශ වන්දනා ගමන් සඳහා මූල්‍ය ආධාර

බෞද්ධ, ක්‍රිස්තියානි හෝ මුස්ලිම් සම්භි සංගම්වල සාමාජිකත්වය දරන සමාගමේ සියලුම ස්ථිර සේවකයන් මෙම පහසුකම ලබා ගැනීමට සුදුසුකම් ලබයි. සත්‍ය ගමන් වියදම් තොරකා වන්දනාව සඳහා විදේශගතවීමේ පිරිවැය ආවරණය කිරීම සඳහා සුදුසුකම් ලත් අයදුම්කරුවෙකුට 4.2% ක වාර්ෂික පොලියකට (මාසික වාර්ෂ 18 කින් අයකර ගනු ලැබේ) උපරිමය රු. 50,000 ක් දක්වා මුදලක් ලබා ගැනීමට හිමිකම් ඇත.



පුද්ගල අනතුරු රක්ෂණ ප්‍රතිපත්ති

සේවකයාගේ ආරක්ෂාව සහ සෞඛ්‍ය පිළිබඳ වටිනාකම හඳුනා ගනිමින් සමාගම සිය සියලුම සේවකයන් සඳහා පැය 24 පුරාවටම ආවරණය වන පෞද්ගලික අනතුරු රක්ෂණ ප්‍රතිපත්තියක් හඳුන්වා දී ඇත. සේවක කාණ්ඩය අනුව වන්දි සීමාවන් රුපියල් 550,000 සිට රුපියල් 2,200,000 දක්වා පරාසයක පවතී. මෙමගින් ස්වභාවික මරණ ද ආවරණය කරයි.

ක්ෂේත්‍රයේ සබඳතා සහ රැකියා ආශ්‍රිත ආකෘතිවල සහ සෞඛ්‍ය

වසංගතය ආරම්භ වීමත් සමඟ වසර කිහිපයක් පුරා සේවකයින් නිරතව සහ තෘප්තිමත්ව පවත්වා ගැනීම මානව සම්පත් අංශයේ විශේෂම ප්‍රමුඛතාවයක් වී ඇත. 2022 වර්ෂය තුළදී යාන්ත්‍රණයේ සිදු වූ පසුබෑම හේතුවෙන් මෙය වඩාත් අභියෝගාත්මක විය. ආර්ථික අර්බුද කාලයකදී ඇතිවන, බාහිර බලපෑම හේතුවෙන් සේවක කාර්යසාධන මට්ටම සහ අභිප්‍රේරණය විවිධ විය හැකිය.

ගු.ගු.සේ.ස. ද මෙම අභියෝගයට මුහුණ දුන් අතර මෙම අවස්ථාව මැඩපවත්වා ගැනීමට අවස්ථාවන් සලකා බලන ලදී.

ඇඳිරිහිතිය පැනවීම, ඉන්ධන හිඟය සහ පොදු ප්‍රවාහනයේ ලුහුඬුකම් හේතුවෙන් ගු.ගු.සේ.ස. කාර්යමණ්ඩලය සේවයට වාර්තා කිරීමේදී දුෂ්කරතාවන්ට මුහුණ දුන්හ. සමාගමේ මෙහෙයුම් සහ සේවක සහභාගීත්වය වෙත බලපෑම අවම කිරීමට ගු.ගු.සේ.ස. විසින් ප්‍රායෝගික ක්‍රියාමාර්ග ගන්නා ලද අතර, කොවිඩ් වසංගත තත්ත්වය හමුවේ ආරම්භ කරන ලද හිවසේ සිට රැකියා කටයුතු සිදු කිරීම (WFH) වලෙසම පවත්වා ගෙන යාම සහ ඉන්ධන හිඟය, පොදු ප්‍රවාහන ගැටළු සහ ඇඳිරි හිතිය පැනවූ දිනයන් හිදී ඇති වූ දුෂ්කරතා හේතුවෙන් සේවයට වාර්තා කිරීමේ අපහසුතාවලට පත් වූ සේවකයින් සඳහා වැටුප් සහිත විශේෂ නිවාඩු ලබා දීම සිදු කරන ලදී. එමෙන්ම, ප්‍රවාහන දුෂ්කරතා හේතුවෙන් ප්‍රමාද වී සේවයට වාර්තා කිරීමට විශේෂ අනුමැතියක් ලබා දෙමින් විවැනි දුෂ්කරතා මධ්‍යයේ සේවකයින්ගේ පැමිණීම දිරිමත් කරන ලදී.

සේවකයින්ගේ සෞඛ්‍ය සහ ආරක්ෂාව

සේවකයින්ගේ වෘත්තීය සෞඛ්‍ය සහ ආරක්ෂාව (OSH) සහතික කිරීම, වර්ෂය තුළදී මානව සම්පත් අංශය විසින් නව්‍යකරණය කිරීමට කටයුතු කරනු ලබන තවත් වැදගත් අංශයකි. වෘත්තීය සෞඛ්‍ය සහ ආරක්ෂාව පිළිබඳ ක්‍රියාපටිපාටීන් නවීකරණය කිරීම සඳහා නව පියවරයන් ගෙන ඇති අතර, ක්‍රියාවට නැංවීමේ කටයුතු ඉදිරි වසර දක්වා සිදු කරනු ඇත.

වර්ධනය වන සංකීර්ණ ජීවන රටාව, ආර්ථික අර්බුදය, හේතුවෙන් සේවකයින් වෙත ලබා දෙන උපදේශන සේවා හි අවශ්‍යතාවය වැදගත් වී ඇත. සමාගමේ සේවකයින් සඳහා උපදේශන සේවා සතියකට වරක් සපයනු ලබයි. සේවකයින්ට භෞතිකව හමුවී හෝ දුරකතන මාර්ගයෙන් උපදේශන සේවා ලබා ගත හැකිය.

සංගම් පැවැත්වීමේ නිදහස

සේවකයින්ට සංගම්වල කටයුතු කිරීමට නිදහස ඇති බව ද වෘත්තීය සම්බන්ධ/සංගමයක් නියෝජනය කිරීමට ඔවුන්ට අයිතියක් ඇති බවද අපි හඳුනාගෙන ඇත්තෙමු. ගු.ගු.සේ.ස. හි දේශපාලනික සබඳතා සහිත වෘත්තීය සමිති 5ක් සහ නියැලෙන වෘත්තීය පදනම් කරගත් සංගම් 26ක් ඇති අතර, අපි නිරන්තර සාකච්ඡා ඔස්සේ ඔවුන් සමඟ සුභද සබඳතා පවත්වා ගන්නෙමු.



දළ විශ්ලේෂණය

සෛස්‍ර ව්‍යාපාර ආයතනයන්ට මෙන්, ගු.ගු.සේ.ස. සඳහා අවදානම් කළමනාකරණයේ ඉදිරි අරමුණු විග්‍රහ කිරීම අවදානම් සහගත වේ. දෛනික පදනම යටතේ අපගේ මගීන්ට ඉතා උසස් අත්දැකීමක් පිරිනැමීම සහතික කිරීමට තීරණ ගැනීමේ ක්‍රියාවලියේදී, එලදායි අවදානම් කළමනාකරණය අත්‍යවශ්‍ය අංගයක් යැයි අපි තරයේ විශ්වාස කරන්නෙමු.

ශ්‍රී ලංකාව තුළ ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම්කරු ලෙස, සුවිශේෂී ජාත්‍යන්තර අත්දැකීම් සමගින් ඉහළ ගතිකත්වයකින් යුතු පරිසරයක අපි මෙහෙයුම් සිදු කරන්නෙමු. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, සමාගමේ මෙහෙයුම් සහ මූල්‍ය කාර්යසාධනය සඳහා පමණක් නොව රටේ ප්‍රතිරූපය සඳහා අවදානමක් ඇති කරනු ලබන විවිධාකාර අත්දැකීම් වලට අපි මුහුණපාන්නෙමු.

ගු.ගු.සේ.ස. හි අවදානම් කළමනාකරණ ප්‍රවේශය ඔස්සේ ආයතනික අරමුණු සාක්ෂාත් කරගැනීම සඳහා සමාගමේ අත්දැකීම් වර්ධනය කිරීමට අරමුණු කරනු ලබයි. ආයතනික පාලන රාමුවේ ප්‍රධාන පදනමක් වශයෙන් මෙම ක්‍රියාවලිය මගින් එහි අදාළත්වය නිරූපණය කරන බැවින්, ගු.ගු.සේ.ස. හි අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලියේ සාර්ථකත්වය සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වගකිව යුතුය.

ගු.ගු.සේ.ස. විසින් අවදානම් කළමනාකරණය ඔස්සේ පහත කරුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීමට අරමුණු කරයි.

- විවිධාකාරයේ අවදානම් හඳුනාගැනීම සහ තක්සේරු කිරීම.
- ආයතනික පරිසරයෙන් නව අවස්ථාවන් වලින් ප්‍රයෝජන ලබා ගනිමින් අනතුරුදායක තර්ජනයන් අවම කිරීම සහ/හෝ තුරන් කිරීම.
- සමාගමේ සම්පත් කාර්යක්ෂමව භාවිත කිරීමට සහය ලබා දීම.
- සමාගම තුළ අවදානම් පිළිබඳ සන්නිවේදනය සාර්ථකව කළමනාකරණය.
- රටේ ආර්ථිකය, සමාජය වෙත විශාල වශයෙන් සහ දිගු කාලීනව සහයෝගය දැක්වීමෙන් ගු.ගු.සේ.ස. හි නියම නිමිකරුවන් වන මහජනතාවට යුක්තිය ඉටු කිරීම.

ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් හි ප්‍රධාන අභියෝග

අපි අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලිය, සමස්තයක් වශයෙන් ව්‍යාපාර මඟින් මුහුණපානු ලබන අභියෝග සමඟ සටන් කිරීමට සහ අවස්ථාවන් ප්‍රයෝජනයට ගැනීමේ වඩාත් ව්‍යුහගත ක්‍රමවේදයක් ලෙස සලකන්නෙමු. බාහිර සාධක අනුව වෙනස් වීමෙන් පසු දැක්වෙන අභියෝග මඟින් අපගේ අවදානම් ව්‍යුහය සඳහා බලපෑම් ඇති කරනු ලබයි.

දේශීය ආර්ථික තත්ත්වයන්ට ඉහළ බලපෑම

බහුතරයක් ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් සඳහා අවශ්‍ය යෙදවීම් දේශීය ආර්ථිකය මඟින් ලබා ගනී. එබැවින් දේශීයව ඇති වන සමාජ ආර්ථික පරිසරයේ සිදුවන ඕනෑම වෙනසක් සෘජුවම ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් සඳහා මෙන්ම ගුවන්තොටුපළ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සඳහා ආයෝජනයටද බලපානු ලබයි.

ව්‍යාපාරික මෙහෙයුම් සඳහා බොහෝ ආර්ථික විචලනයන් සෘණාත්මක තත්වයට පත් වූ දේශීය ආර්ථිකයේ ඩොලර් අර්බුදය හේතුවෙන්, 2022 වසරේදී අපි මේ සඳහා මුහුණ දෙන ලද්දෙනු සිවිල් ගුවන්සේවා මෙහෙයුම් සඳහා ගුවන් යානා ඉන්ධන හිඟය, අධික මෙහෙයුම් පිරිවැය, නිරන්තරයෙන් විදුලිය විසන්ධි කිරීම හා ගුවන්සේවා වෘත්තීයයන් රට හැර යාම අහිතකර ලෙස බලපාන ලදී. තවද, ඒ හේතුවෙන් ප්‍රධාන යටිතල පහසුකම් සංවර්ධන ව්‍යාපෘති අත්හිටවනු ලැබුණි.

● ඉහළ නඩත්තු පිරිවැය

පිරිවැය ව්‍යුහයේ විචලන පිරිවැයේ අඩු ප්‍රතිඵලයට සාපේක්ෂව, ගුවන්තොටුපළ යටිතල පහසුකම් නඩත්තු කිරීමේදී විශාල ස්ථාවර පිරිවැයක් දැරීමට සිදු වීම, ඉහළ නඩත්තු පිරිවැය, රූපියල නායනයට ලක්වීම සහ ආර්ථික අර්බුදය හමුවේ ආනයනය සීමා කිරීම මඟින් මෙය තවදුරටත් අයහපත් තත්ත්වයට පත් විය.

● සීමිත ව්‍යාපාර වර්ගීකරණය

ගුවන්සේවා තුළ භෞතික සහ මානව සම්පත් මූලිකව පැවතිය යුතු බැවින් සෞඛ්‍ය කාර්මාන්ත සමඟ සසඳන කළ ගුවන් කාර්මාන්තයේ ව්‍යාපාර විවිධාංගීකරණය සඳහා ඇති ඉඩකඩ බෙහෙවින් අඩුය. මේ හේතුවෙන් විශේෂයෙන්ම ඉහත දක්වා ඇති ආකාරයේ බාහිර වෙනස්කම් හේතුවෙන් ගුවන් ගමන් සඳහා බලපෑමක් ඇති කරනු ලබන අවස්ථාවේදී ඉහළ සිට පහළ මෙන්ම පහළ සිට ඉහළ දක්වා මේ හරහා විශාල බලපෑමක් සිදු කරනු ලබයි.

නවතම පහසුකම් සහතික කිරීම

සේවා පදනම් කරගත් කාර්මාන්තයක් ලෙස, සියලුම ගුවන්තොටුපළ පරිශීලකයින්ට සුවපහසු සහ උසස් ආගන්තුක අත්දැකීමක් සහතික කිරීම බෙහෙවින් වැදගත් වේ. මේ සඳහා කලාපයේ

සෞඛ්‍ය ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළවල් මෙන් ගුවන්තොටුපළ පහසුකම් සහ යටිතල පහසුකම් නඩත්තු කිරීම අවශ්‍ය වේ.

● සංචාරක කර්මාන්තයේ අස්ථිර ස්වභාවය

ගුවන් සේවා, ගෝලීය ආර්ථික තත්ත්වය මෙන්ම, සීමා පැනවූ තත්ත්වයක සංචාරය සහ සංචාරක කාර්මාන්තය අවම ප්‍රමුඛතාවක් බවට පත් වූ හෙයින් වෙනස්වීමේ අවදානමක් මත සංචාරක කාර්මාන්තය දැඩි ලෙස රඳා පවතී.

● ගුවන් ගමන් සඳහා පිරිවැය-තරඟකාරීත්වය සහ ඉල්ලුම මත බලපෑම

දේශීය රාමුව තුළ පවතින උද්ධමනීය බලපෑම, ශ්‍රීවිසුම්ගත ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘතිවල කොන්ත්‍රාත් මිල ගණන් සහ සීමා සහිත සැපයුම්වල මිල ගණන් ඉහළ යාමට හේතු වේ. පිරිවැය ව්‍යුහය අනුව තරඟකාරීත්වයට තර්ජනයක් වන බැවින් මෙය ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් සඳහා අහිතකර ලෙස බලපානු ලබයි. එමෙන්ම, ගෝලීය වශයෙන් මෙන්ම දේශීය වශයෙන් ගුවන් යානා ඉන්ධන මිල ඉහළ යාම හේතුවෙන් ගුවන් සමාගම් දුෂ්කරතාවයට මුහුණපානු ලබයි. එය ප්‍රවේශපත්‍ර මිල ඉහළ යාමට සහ ගුවන් ගමන් සඳහා ඇති ඉල්ලුම අඩුවීමට හේතු වනු ඇත.

වේගයෙන් වෙනස් වන තාක්ෂණය

ගුවන්තොටුපළ ක්‍රියාකරුවන් විසින් ගුවන්තොටුපළ සඳහා නවීන උපාංග හඳුන්වාදීම මඟින් වෙනස්වන තාක්ෂණය සඳහා බලපෑම් ඇති කරනු ලබයි. මෙමඟින් ගුවන්තොටුපළවල් අතර තරඟය තීව්‍ර කරන අතර නව තාක්ෂණය සඳහා ආයෝජනය කිරීමට පොළඹවනු ලබයි. කිසිදු හෝ අවම මිනිස් මැදිහත්වීමකින් භෞතික සබඳතාවයෙන් තොර ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් පවත්වා ගෙන යාම ළඟා කර ගැනීමට අපහසු ඉලක්කයක් බවට පත් වී ඇත.

● පාරිසරික බලපෑම

ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් වලින් සැලකිය යුතු පාරිසරික බලපෑමක් ඇති කරනු ලබයි. ගුවන්සමාගම් ගුවන් යානා වල කාබන් ඩයොක්සයිඩ් පිරිවැය සඳහා වගකිව යුතු අතර, ගුවන්තොටුපළවල් සඳහා මේ සම්බන්ධයෙන් වැදගත් කාර්යභාරයක් ඇත. අවම කාබන් පියසටහන් පවත්වා ගැනීම අරමුණු කරගනිමින්, අවම ඉන්ධන පරිභෝජනයක් සහතික කිරීම සඳහා ගුවන් මාර්ග ව්‍යුහය ප්‍රසේන කිරීම කෙරෙහි ගුවන්තොටුපළ විශේෂයෙන් අවධානය යොමු කළ යුතුය.

නිසි ලෙස බැහැර කළ යුතු, සැලකිය යුතු අපද්‍රව්‍ය ප්‍රමාණයක් ගුවන්තොටුපළවල්හි පවතී. පාරිසරික මාර්ගෝපදේශ සහ හොඳම භාවිතයන්ට අනුකූලව මෙය සිදු කරන බව සහතික කිරීම ගු.ගු.සේ.ස. සඳහා ඉතා වැදගත් වේ. අප අපගේ පරිසර හිතකාමී අපද්‍රව්‍ය

කළමනාකරණ පිළිවෙත් සනාථ කරමින්, මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියෙන් සහ අනෙකුත් නියාමන ආයතනවලින් සහතික ලබා ගෙන ඇත.

දිගු කාලීන අභියෝග සහ අවම කිරීමේ මිනුම්

වෙනස් වන තාක්ෂණයට අනුවර්තනය වීම, තිරසාර බව සහතික කිරීම, ශක්‍යතා කළමනාකරණය සහ දක්ෂ ශ්‍රම බලකාය ආකර්ෂණය කර ගැනීම, ගු.ගු.සේ.ස. දිගු කාලීනව මුහුණ දෙන අභියෝග ලෙස අපි ප්‍රයෝජනවත් කරමු.

තාක්ෂණික දියුණුව යනු වෙනස්වන තාක්ෂණය සමඟ ඉදිරියට යා යුතු අඛණ්ඩ ක්‍රියාවලියකි. පෞද්ගලික හඳුනාගැනීමේ පද්ධති භාවිතයෙන් සම්බන්ධතා රහිත මගී පිරිසැකසුම් භාවිතය, ස්වයං-පරීක්ෂා කිරීම සහ ගමන්මලු ලබාදීම, ස්වයං ඇතුළුවීමේ ප්‍රවේශ සහ ජංගම ගෙවීම් ආදිය භාවිත කිරීම අනාගතයේදී ඉහළ යනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරේ. එබැවින් මෙම පහසුකම් අපගේ ගුවන්තොටුපළ තුළද සැලසීම අත්‍යවශ්‍ය වේ. රටේ පවතින අයහපත් ආර්ථික තත්ත්වය හමුවේ ඇති වන බොහෝ අභියෝගයන් නොතකා ඉදිරි වසර පහ තුළ මෙම ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිතය. කෙසේවෙතත්, මෙමඟින් සයිබර් ආරක්ෂණ අවදානම් ඇති වන අතර ඒ පිළිබඳ ද සැලකිලිමත් විය යුතුය.

ලෝකය ක්‍රමක්‍රමයෙන් පරිසර හිතකාමී වෙමින් පවතී. මෙය අනාගතයේදී ගුවන් සමාගම්වල කාබන් මට්ටම ප්‍රශස්තව පවත්වා ගැනීම උදෙසා බලපෑම් කරනු ලබයි. ඒ අනුව, ඉදිරි දශක කිහිපය සඳහා කාබන් විමෝචනය අවම කිරීමේ ඉලක්ක සපුරාලීමට අපට සිදු වනු ඇත. එය ගු.ගු.සේ.ස. ආයතනික ඉලක්කයන්හි තිරසාර සංවර්ධන ඉලක්ක (SDG) අතරින් එකකි. ගුවන් මාර්ග ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම හරහා ගොඩබිම් ක්‍රියාකාරකම් මත මෙන්ම කොළඹ ගුවන් තොරතුරු කලාපය තුළ කාබන් විමෝචනය අවම කිරීම සඳහා උපායමාර්ග සකස් කරනු ලබයි.

ලෝකයේ මගී ක්ලෝමීටර් ප්‍රමාණයෙන් තුනෙන් එකක් ආසියානු කලාපයට අයත් වේ. මෙම පරිමාව වර්ධනය විය හැකිය. ඉහළ පරිමාවක් ඇති කලාපය තුළ පිහිටීම හේතුවෙන්, ශ්‍රී ලංකාවට ද මගී ගමනාගමන වැඩිවීම හරහා ප්‍රතිලාභ ලැබෙනු ඇත. ක්‍රියාවලි වෙනස්කම් සහ තාක්ෂණික වෙනස්වීම් සමඟින් අවසන් කිරීමට බලාපොරොත්තු වන දෙවන පරියන්තයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු වර්තමානයේ තාවකාලිකව නතර කර ඇත.

අපගේ ගුවන්තොටුපළවල විශිෂ්ට ආගන්තුක අත්දැකීම රඳා පවතින්නේ, ඔවුන්ගේ ජනවිකා සාධක මත පදනම්ව අප පාරිභෝගික මනාපයන් කෙතරම් දුරට තේරුම් ගෙන ඇතිද යන්න මත

වේ. එය ගතික වන බැවින් අභියෝගාත්මක වේ. අපගේ පාරිභෝගික සම්බන්ධතා කළමනාකරණ (CRM) ක්‍රියාවලියට අඩුණ්ඩ වෙනස්කම් හඳුන්වාදීමෙන්, මේ සමඟ කටයුතු කිරීමට අදහස් කෙරේ.

ඊට අමතරව ගු.ගු.සේ.ස.හි ආයතනික සැලසුම් සංවර්ධනය කරන අවස්ථාවේදී, ඉහත අභියෝගයන් අවදානමට ලක් කරමින් ව්‍යාපෘති හි ප්‍රමුඛතාවය සිදු කරනු ලබයි.

ගු.ගු.සේ.ස. අවදානම් කළමනාකරණ රාමුව
අපගේ අවදානම් කළමනාකරණ රාමුව තුළ, උපද්‍රවයන් හඳුනාගැනීම, අසාර්ථකවීම් හඳුනාගැනීම සහ අහිතකර ප්‍රතිඵල හඳුනාගැනීම සිදු කරනු ලබයි. බාහිර පරිසරයේ වෙනස්වීම් හේතුවෙන් ඇති වන ධනාත්මක විචල්‍යයන් ප්‍රාග්ධනය කිරීම, එනම් ආදායම ඉහළ නැංවීම හෝ පිරිවැය අවම කිරීම හෝ දෙයාකාරයට පරිවර්තනය කිරීමට අවස්ථා හඳුනාගැනීම ඊට ඇතුළත් වේ.

අපගේ අවදානම් තක්සේරු කිරීමේ ක්‍රියාවලිය හරහා, අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීමට බලපෑමක් අවස්ථා පිළිබඳ මනා දැනුවත් කිරීමක් සැපයීමට අප බලාපොරොත්තු වන්නෙමු.

අවදානම් හඳුනාගැනීම සහ ව්‍යාපාරයට ඉන් ඇති බලපෑම මත පදනම්ව, ගු.ගු.සේ.ස. හි අවදානම් පැතිකඩ සමඟ සැසඳීමෙන් එක් එක් විශේෂිත අවදානම හඳුනාගත යුතුද, විසඳුම් සැපයිය යුතුද යන්න පිළිබඳව අපි තීරණ ගන්නෙමු.

අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රමවේදයන් සඳහා අවදානම් වාර්තා කිරීම, අවදානම් සඳහා විසඳුම්, අවශේෂ වාර්තාකරණය සහ අධීක්ෂණය ඇතුළත් වේ.

පිළිගත හැකි මට්ටමකට අවදානම පාලනය කළ පසු, එය අඩුණ්ඩව පාලනය කිරීම සහතික කිරීම සඳහා අවදානම නිරීක්ෂණය කළ යුතුය.

අවදානම් කළමනාකරණ රාමුව ක්‍රියාත්මක කිරීම
අවදානම් කළමනාකරණය සියලු ව්‍යාපාර වලදී සලකනු ලබන කාරණාවක් වන අතර, ව්‍යාපාරයේ සියලුම ක්ෂේත්‍රයන් සමඟ කළමනාකරණය කරමින්, සමස්ත ක්‍රියාවලිය මධ්‍යගතව අධීක්ෂණය කළ යුතුය. මෙම අරමුණ උදෙසා ගු.ගු.සේ.ස. හි අවදානම් කළමනාකරණ වගකීම් උපායමාර්ගික කළමනාකරණ අංශය (SMD) යටතේ පවතී. උපායමාර්ගික කළමනාකරණ අංශය මඟින් සමාගමේ උපායමාර්ගික අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීමට කිසිදු බාධාවක් නොමැති බව සහතික කරමින්, සමාගම තුළ යෝග්‍ය අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලියක් හඳුන්වාදීමට පියවර ගැනීමටත්, පවත්වා

ගැනීමටත් වගකියනු ලැබේ. අවදානම් හඳුනාගැනීමේ අරමුණ සඳහා SWOT විශ්ලේෂණය, PESTEL සහ පෝට්ටෝ පංච බලවේග වැනි මෙවලම් භාවිතයෙන්, උපායමාර්ගික සැලසුම් ක්‍රියාවලිය සඳහා බාහිර සහ අභ්‍යන්තර පරිසරය පිළිබඳ සැලකිලිමත්වීමද සිදු කරනු ලබයි. මෙය ඉහළ සිට පහළ සහ පහළ සිට ඉහළ යන ද්විත්ව ප්‍රවේශය යොදා ගනිමින් සමස්ත අංශ, සමස්ත මට්ටම් හි තොරතුරු විමසීම ඔස්සේ සිදු කරනු ලබයි.

තවද, සමාගමේ අභ්‍යන්තර විගණන සහ තත්ත්ව සහතිකකරණ අංශය (IA&QA) විසින් ඔවුන්ගේ සේවා විෂය පථය තුළ අවදානම් කළමනාකරණය සම්බන්ධයෙන් වැදගත් කාර්යයන්ගෙන් ඉටු කරනු ලබයි. අභ්‍යන්තර විගණන සහ තත්ත්ව සහතිකකරණ අංශය විසින් විගණනය සිදු කළ යුතු අවදානම් ක්ෂේත්‍රයන් හඳුනා ගැනීමට එහි වාර්ෂික විගණන සැලසුම් සකස් කිරීමේදී, අවදානම් ප්‍රයෝජනවත් සිදු කරනු ලබයි.

අවදානම් කළමනාකරණය සමඟ කටයුතු කිරීමට අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව (RMC) සහ සෞඛ්‍ය විධිමත් ක්‍රියාවලි

අවදානම් කළමනාකරණ කාර්යය අධීක්ෂණය සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අනු කමිටුවක්, අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව (RMC) පිහිටුවා ඇත. ඒවා ප්‍රධාන වශයෙන් ව්‍යාපාර අවදානම්, ආයතනික අවදානම් සහ ක්‍රියාකාරීත්වයේ අවදානම් සඳහා අවධානය යොමු කරනු ලබයි. ක්ෂේත්‍රයේ අවදානම මෙන්ම උපායමාර්ගික අවදානම නිසි ලෙස අධීක්ෂණය කොට ඇති අතර, ගු.ගු.සේ.ස. හි උපායමාර්ගික සැලසුම් කිරීමේ ක්‍රියාවලිය හරහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය මට්ටමෙන් සාකච්ඡා කිරීමට අවදානම් ඇඟවීම් සහ නිර්දේශයන් සාකච්ඡා කිරීම හෝ යෝජනා කිරීම සිදු කරනු ලබයි.

අවදානම් ලැයිස්තුව, අවදානම් ඇති වීමේ හැකියාව සහ බරපතලතම හඳුනාගැනීමට මූලික වශයෙන් යොදා ගනු ලබයි. යෝජනා කරන ලද අවම කිරීමේ ක්‍රමවේදයන් සමඟින් එය සියලුම අංශ වල යාවත්කාලීන කරනු ලබන අතර උපායමාර්ගික කළමනාකරණ අංශය මඟින් මධ්‍යස්ථව මෙහෙයවනු ලබයි. පිළියම් නොකළ ඕනෑම අවදානමක් සහ ඒ ආශ්‍රිත ගැටලු අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව වෙත ඒ සඳහා සුදුසු තීරණ ගැනීමට යොමු කරනු ලබයි.

ව්‍යාපාර සඳහා බලපෑමක් ඇති මෙහෙයුම්, සැලසුම් සහ උපායමාර්ගික අවදානම් සාකච්ඡා කිරීමට සහ අවම කිරීම සඳහා සුදුසු විකල්පය තෝරා ගැනීමට ගු.ගු.සේ.ස. හි සියලුම අංශ නියෝජනය කරමින් අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුවේ රැස්වීම් මාසිකව පවත්වනු ලබයි. මෙම රැස්වීම් වලදී න්‍යාය පත්‍රයේ අවදානම් ක්ෂේත්‍ර කිහිපයක් සඳහන් කර ඇති බැවින් ඒවා

විස්තරාත්මකව සහ ඵලදායී ලෙස සාකච්ඡා කළ හැකිය. කෙසේවෙතත් සහභාගිවන්නන් හට කාලෝචිත සහ බලපෑමක් ඇති අවදානම් පිළිබඳ න්‍යාය පත්‍රයට සීමා නොවී සාකච්ඡා කිරීමට අවසර ඇත. ඇතැම් උපායමාර්ගික අවදානම්, මානව සම්පත් කළමනාකරණ අවදානම් සහ තාක්ෂණයට අදාළ අවදානම් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනු කමිටුව මඟින්ද ඇඟවීමට ලක් කරනු ලබයි. මේ හරහා පවතින සියලුම අවස්ථා ඔස්සේ හේතුව සහ බලපෑම සලකා බලමින් අවම කර ගැනීමේ ක්‍රමවේදයන් ශක්තිමත් කර ගැනීමට සහය වේ.

විමෝචන, සමාගමේ ආරක්ෂණ ඒකකය මඟින් ගෞරව සහතික ආරක්ෂාව පිළිබඳ කරුණු සොයා බලනු ලබයි. මෙය ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ මාර්ගෝපදේශ (ඇමුණුම 19) යටතේ සිදු කරයි. පවතින වෙනත් යාන්ත්‍රණ අතර සියළුම ගුවන්තොටුපළ පාර්ශවකරුවන්ගේ සහභාගිත්වයෙන් කාර්තුමය වශයෙන් පවත්වනු ලබන පහසුකම් සපයන කමිටු රැස්වීම් මේ අතර වේ. සියලුම අවදානම් සහ ගැටලු පිළිබඳ පැවසීමට සහ සාකච්ඡා කිරීමට සහ ඒවා සාමූහිකව විසඳීමට සියලු පාර්ශවකරුවන් හට සමාන අවස්ථාවක් ලබා දෙයි. ගුවන්සේවා ක්‍රියාකරුවන්ගේ කමිටුව (AOC) මඟින් ගුවන් සමාගම් සහ මගීන් විසින් මුහුණපානු ලබන ගැටලු සාකච්ඡා කරනු ලබන අතර, ගුවන්සේවා ආරක්ෂක කමිටුව ඔස්සේ සියලුම ගුවන්තොටුපළ වත්කම් මඟින් ආරක්ෂාව පිළිබඳ අවදානම් සහ පවතින අවදානම් සාකච්ඡා කරනු ලබයි. මෙම ක්‍රියාවලියන් සමාගමේ මෙහෙයුම් අවදානම් පැතිකඩයන් සමඟ කටයුතු සිදු කරන අතර ඒවා බාහිර පාර්ශවකරුවන් සමඟ සම්බන්ධවෙමින් සාකච්ඡා කරනු ලබයි. විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව විසින් මූල්‍ය අවදානම් වලට අදාළ කුචිතාත්සි සහ ශේෂයන් පිළිබඳ කටයුතු කරනු ලබයි.

අවදානම් ප්‍රයෝජනවත්

අවදානම් ප්‍රයෝජනවත් පවතින අවදානම් හඳුනාගැනීමේදී වැදගත් කාර්යයන්ගෙන් ඉටු කරනු ලබයි. සමාගමේ අවදානම් ප්‍රයෝජනවත් කරනු ලබන කාලසීමාව, ආයතනික සැලසුම් කාල සීමාව මත පදනම් වේ. වර්තමානයේ එය අවුරුදු 3ක කාලසීමාවක් සඳහා සකස් කොට ඇත. පසුගිය වසර කිහිපය පුරා, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ කවුන්සිලය (ACI) සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය (IATA) වැනි ගුවන්සේවා වෘත්තීය ආයතන විසින් නිකුත්කොට ඇති ප්‍රයෝජනවත්/ වෙනත් ප්‍රකාශනයක් මත (එනම්, ගුවන්ගානා අංශය සඳහා ප්‍රදේශයේ හෝ රටේ දෘෂ්ටිය) බොහෝවිට රඳා පවතින අතර, ඉන් ගුවන්සේවා සහ සංචාරක ක්ෂේත්‍රයේ අනපේක්ෂිතතාවයන් සමඟ කටයුතු කිරීම අපේක්ෂා කරනු ලබයි..

මෙම අදියරේදී පහළ සිට ඉහළට සහ ඉහළ සිට පහළට සන්නිවේදන ක්‍රමවේදයක් ඔස්සේ සියලුම අංශවල සේවක සහභාගීත්වය යොදා ගනු ලබයි. අවදානම් හඳුනාගැනීම උපායමාර්ගික සැලසුම්කරණ ක්‍රියාවලියේදී භාවිත කරනු ලබන්නක් වන අතර, සේවකයින්ගේ සහභාගීත්වය දිරිමත් කරනු ලබයි.

ගු.ගු.සේ.ස. පහත කරුණු සමඟින් අවදානම් හඳුනා ගනු ලබයි:

- උපායමාර්ගික සහ මෙහෙයුම් අවදානම්
- මානව සම්පත් අවදානම
- ආරක්ෂාව, සුරක්ෂිතතාව සහ සෞඛ්‍ය පිළිබඳ අවදානම
- මූල්‍ය අවදානම
- කීර්ති නාමය පිළිබඳ අවදානම
- තෛතික අවදානම

අවදානම් තක්සේරුව

කරුණු දෙකක් පාදක කරගනිමින් අවදානම් තක්සේරු කරනු ලබයි;

- අවදානම් ඇති වීමේ හැකියාව (සම්භාවිතාව)
- මෙම අවදානම් වල බලපෑම් හි බරපතලකම

ඉහත සියල්ල 1 සිට 5 දක්වා පරාසයක ලකුණු දක්වා ඇති අතර, අදාළ පරිදි 1 මගින් අවම සම්භාවිතාවක් හෝ අවදානම අඩු බව දක්වන අතර 5 මගින් ඉහළ හැකියාවක් දක්වනු ලබයි. ඉන්පසුව නිෂ්පාදනය ලබා ගැනීමට ඇති හැකියාව සහ බලපෑම සඳහා දක්වා ඇති අගයන් එකිනෙක ගුණ කරනු ලබයි. මෙම අගයන් 1-25 දක්වා පරාසයක් ඇති අතර, අවදානම් තක්සේරු ව්‍යුහයේ නියමිත ප්‍රදේශයේ දක්වා ඇත. 25 දක්වා ඇති අගයන් මගින් සැලකිලිමත් අවදානමක් අවශ්‍ය තීරණාත්මක අවදානම් සහ ඒවා අවම කිරීමට වඩාත් ශක්තිමත් යාන්ත්‍රණයක් දක්වනු ලබයි.

අවදානම් තක්සේරු ව්‍යුහය

අපගේ අවදානම් ලැයිස්තුවේ හඳුනා ගන්නා ලද අවදානම් වර්ග 186 හඳුනාගන්නා ලද්දේ සම්භාවිතාව සහ බලපෑම යන මාතෘකන් 2ක් පදනම් කරගනිමින් වන අතර, 2022 වසර සඳහා අවදානම් පැතිකඩේ ලකුණු ගණනය කොට ඇත. ඒ අනුව ව්‍යුහයේ නිශ්චිත කොටුවක දක්වා ඇති අවදානම් වර්ග පහත වගුව මගින් දැක්වේ. තවද අඩු අගයන් වරහන් ඇතුළේ දක්වා ඇත.

බලපෑම \ සම්භාවිතාව	කලාතුරකින් සිදු වන	සිදු වියහොහැකි	සම්භාවිතාවක් ඇති	සිදු වියහැකි	ස්ථිර ලෙස සිදුවිය හැකි
නොවැදගත්	1	2	3	4	5
අල්ප	2 (1)	4	6 (3)	8 (2)	10
මධ්‍යම	3 (1)	6 (1)	9 (16)	12	15 (3)
ඉහළ	4 (1)	8 (5)	12 (51)	16 (40)	20 (4)
උපරිම	5	10 (8)	15 (17)	20 (19)	25 (14)

සම්බන්ධතාව සහ බලපෑම විශ්ලේෂණය බොහෝ දුරට ගුණාත්මක විශ්ලේෂණයක් වන අතර, අදාළ අංශ සමඟින් වෘත්තීය විශේෂඥයින් මේ සඳහා සම්බන්ධ කර ගනු ලබයි. එමෙන්ම, මූල්‍ය අවදානම් වැනි වෙනත් අවදානම් ද පවතී. එහිදී විවිධ සිදුවීම් වල අතිරිත රටාවන් සහ මූල්‍ය කොන්දේසි වල බලපෑම ගණනය කිරීම සලකා බලමින් සම්බන්ධතාවක් ඇති සහ/හෝ බලපෑම/බලපෑම් ප්‍රමාණාත්මකව මනිනු ලැබේ.

හඳුනාගන්නා ලද සහ අවධේධි කරගන්නා ලද ඇතැම් අවදානම් වලට අනුව, ප්‍රධාන කාර්ය දර්ශක කිහිපයක් අප හඳුනාගෙන ඇත. ඊට අමතරව අපි මූල්‍ය කාර්යසාධනය මැනීම සඳහා පාරිභෝගිකයාගේ තෘප්තිමත්තාවය, සේවකයින්ගේ තෘප්තිමත්තාවය හා ගුවන්යානා ආශ්‍රිත අනතුරු සහ සිදුවීම් ආදියට අදාළව සාමාන්‍ය කාර්යසාධනය මැන බලන්නෙමු. මෙමඟින් මෙම ක්ෂේත්‍රයන්හි විය හැකි අවදානම් හඳුනාගැනීමට හා අවම කරගැනීමට සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම මඟින් ඒවා විශ්ලේෂණය කිරීම පහසු කරවනු ලබයි.

පහත වගුව මඟින් පසුගිය වසර හතර සමඟ සංසන්දනය කරන විට සමාලෝචිත වර්ෂයේ ප්‍රධාන වෙනස්කම් පෙන්නුම් කරන ලද ප්‍රධාන අවදානම් ගෙනහැර දක්වනු ලබයි.

අවදානම් ස්වභාවය	ව්‍යාපාර සඳහා බලපෑම	අවදානම් අවම කිරීම	වර්ෂයන් පුරා අවදානම් පැතිකඩේ වෙනස්වීම				
			2022	2021	2020	2019	2018
ව්‍යාපාර මෙහෙයුම් බිඳ වැටීමේ අවදානම	ගුවන් සේවයේ ඉන්ධන සැපයීමේ අවිනිශ්චිතතාවය හමුවේ, වෙනත් රටවල් සඳහා පියාසැරිවල අපහසුතා ඇති වනු ඇත. විය අපගේ මෙහෙයුම් සඳහා අහිතකර වන හෙයින් ආදායමටද බලපානු ලබයි.	ගු.ගු.සේ.ස. විසින් අඛණ්ඩ ඉන්ධන සැපයුම සහතික කිරීමට අදාළ රජයේ ආයතන සමඟ ගිවිස ගැනීම් ආරම්භ කරන ලදී. සුදුසු පරිදි නියමිත වේලාවට අදාළ NOTAM හිඟත් කිරීමට CAASL සමඟ සම්පව කටයුතු කිරීම	●	●	●	●	●
යටිතල පහසුකම් සංවර්ධන ව්‍යාපෘති හි ප්‍රමාදයේ අවදානම	ශ්‍රී ලංකා රජය සියලු විදේශ ණය පැහැර හැරීම ප්‍රකාශ කිරීම හේතුවෙන් පර්යන්තය 02 සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය සඳහා ණය දෙනු ලබන ආයතනය විසින් ව්‍යාපෘතිය අත්හිටුවමින් ණය ලබා දීම නවත්වන ලදී. මෙඟින් පශ්චාත් කොවිඩ් වර්ධන හැකියාවට ඇති අවස්ථාවන් අවහිර කරනු ඇත.	ඇප ලබා ගැනීම සඳහා ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදල සමඟ සාර්ථක සාකච්ඡාවල රජය දරන උත්සාහයන්, T2 ව්‍යාපෘතිය නැවත ආරම්භ කිරීම සඳහා අපගේ අරමුදල් සපයන ආයතනවලින් අරමුදල් හිඟත් කිරීම සහතික කරනු ඇත.	●	●	●	●	●
ආරක්ෂණ සහ සුරක්ෂිතතාව පිළිබඳ අවදානම	ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් වලදී මගී ආරක්ෂාව සහ සුරක්ෂිතතාව ප්‍රධාන වේ. විඛේදන මෙම කාරණා දේශීය සහ විදේශීය නියාමන මඟින් බෙහෙවින් පාලනය කරනු ලබයි. ගුවන් තොටුපළ මෙහෙයුම් හි දී ඕනෑම උල්ලංඝනයක් බරපතල ප්‍රතිඵලයක් ඇති කරනු ලබයි.	ආරක්ෂාව සහ සුරක්ෂිතතාව පිළිබඳ අවදානම් අවම කිරීමට දේශීය සහ විදේශීය මාර්ගෝපදේශයන්ට (CAASL සහ ICAO) අනුකූල වීම.	●	●	●	●	●
ගුවන්සේවා වෘත්තිකයන් රඳවා ගැනීමේ අවදානම	දුර්වල සමාජ ආර්ථික තත්වය සහ බදු/නීති හි ඇති වන වෙනස්කම් හේතුවෙන් බුද්ධිමතුන් රට හැර යාමට පොළඹන ලදී. මේ හේතුවෙන් සමාගමට මනා පුහුණුවක් ලද ගුවන් සේවා වෘත්තිකයින් අහිමි වනු ඇත.	අදාළ ක්ෂේත්‍රයන්ට සුදුසුකම් ලත් සේවකයින් ප්‍රමාණවත් තරම් බඳවා ගැනීමට සහ පුහුණු කිරීමට අධිකාරීන්ගේ අනුමැතිය ලබා ගැනීම.	●	●	●	●	●
ශ්‍රී ලංකා රජයල ප්‍රධාන විදේශ මුදල් වලට විරෝධී අගය අඩුවීම, විශේෂයෙන්ම ඇමරිකන් ඩොලර්	ගු.ගු.සේ.ස. සතුව සැලකිය යුතු විදේශ විනිමය ණය ගැනීම් ප්‍රමාණයක් පවතින අතර, ශ්‍රී ලංකා රජයල අවප්‍රමාණය වූ විට ඒවා සමානාත්මතා අලාභයන්ට නැඹුරු වේ.	විදේශ මුදල් මුල් කරගත් ඉපයුම් සහ ආයෝජන පවත්වා ගැනීම මඟින් අපිට පරිවර්තනය සහ ගනුදෙනු වලින් විශාල ලෙස සිදුවන අවදානම අවම කරනු ලබයි.	●	●	●	●	●

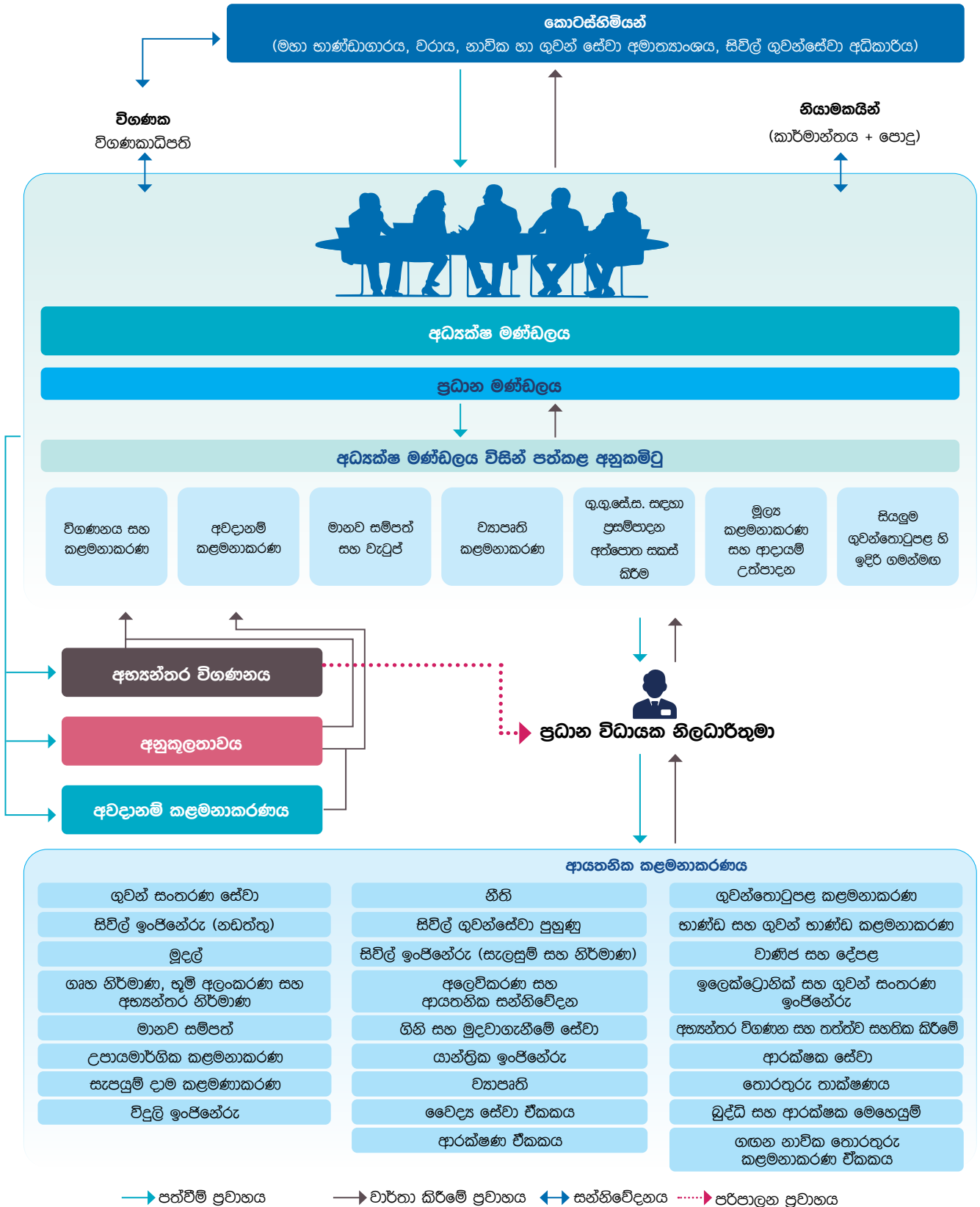
අවදානම් ස්වභාවය	ව්‍යාපාර සඳහා බලපෑම	අවදානම් අවම කිරීම	වර්ෂයන් පුරා අවදානම් පැතිකඩේ වෙනස්වීම				
			2022	2021	2020	2019	2018
පොලී අනුපාතික අවදානම	දේශීය ආර්ථිකයේ පොලී අනුපාතිකයේ වෙනස්කම් මඟින් සමාගම සඳහා ඉහළ පොලී අනුපාතිකයක් සහතික කරනු ලබයි. එමෙන්ම විය සමාගම විසින් නිකුත් කරන ලද ණයකරවල පොලී වියදම් වර්ධනය කරනු ලබයි. කෙසේවෙතත් විදේශ ණය ගැනීමේ වන බැවින් ණය මත පොලී වියදම් බලපානු නොලැබේ.	සමාගමේ ආයෝජන කළඹ දේශීය සහ විදේශීය මුදල් උපකරණ ආයෝජන වලින් සමන්විත වේ. ඒ අනුව, පොලී අනුපාතික වල වෙනස්කම් ද යොදා ගත හැකිය.	●	●	●	●	●
වෙළඳ මිල ගණන් අවදානම්	විශේෂයෙන් අමතර කොටස්, ඉලෙක්ට්‍රොනික සහ ලිපිද්‍රව්‍ය ආදියේ මිල ඉහළ යාම මඟින් අපගේ මෙහෙයුම් පිරිවැය ඉහළ යාමට බලපානු ලැබේ.	මූලික නොවන සේවාවන් හි පිරිවැය පාලන සහ මිල සංශෝධන හරහා මේවා අවශෝෂණය කර ගනී.	●	●	●	●	●
සයිබර් ආක්‍රමණ අවදානම්	ඇති වියහැකි සයිබර් ආක්‍රමණ මඟින් ඉවත් ගමන් ආරක්ෂණ ඉලෙක්ට්‍රොනික පද්ධතියට තර්ජනයක් විය හැකිය.	ඉහළ සුරක්ෂිතතාව (උදා: ෆයිෆ්වෝල්) හඳුන්වාදීම සහ යාවත්කාලීනව පවත්වා ගැනීම	●	●	●	●	●

- අවම
- මධ්‍යම
- ඉහළ

ඉ.ඉ.සේ.ස. හි අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලියේ සාර්ථකත්වය

- ඉහතින් නිර්වචනය කරන ලද අවධානම් කළමනාකරණයේදී යොදාගනු ලබන ක්‍රියාවලිය මඟින් පහත ප්‍රතිලාභ ඇති කොට ඇත.
- විවිධ පැතිකඩයන් ඔස්සේ අධ්‍යයනය කිරීමෙන් අවදානම් පිළිබඳ විස්තරාත්මක ඇගයීමක් පැවතී හේතුවෙන් අවදානම් ඵලදායී ලෙස අවම කිරීම
 - ධනාත්මක අවදානම් ප්‍රාග්ධනීකරණය කිරීමට උපායමාර්ග පැහැදිලි කිරීම (ව්‍යාපාර අවස්ථා)
 - අවදානම් හඳුනාගැනීම සහ අවම කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ගයන් යොදා ගැනීම සඳහා ඉ.ඉ.සේ.ස. හි සියලු අංශයන් සම්බන්ධ විය.
 - අවදානම් ලැයිස්තුව පවත්වා ගැනීම හේතුවෙන් ඕනෑම අවස්ථාවක කටයුතු නොකළ අවදානම් පිළිබඳ සමාගම දැනුවත් විය.

ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගමෙහි පාලන ව්‍යුහය



*ගු.ගු.සේ.ස. හි සභාපතිතුමා විසින් එහි සභාපතිතුමා සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීතුමා යන ද්විත්ව භූමිකාවක් ඉටු කරයි.

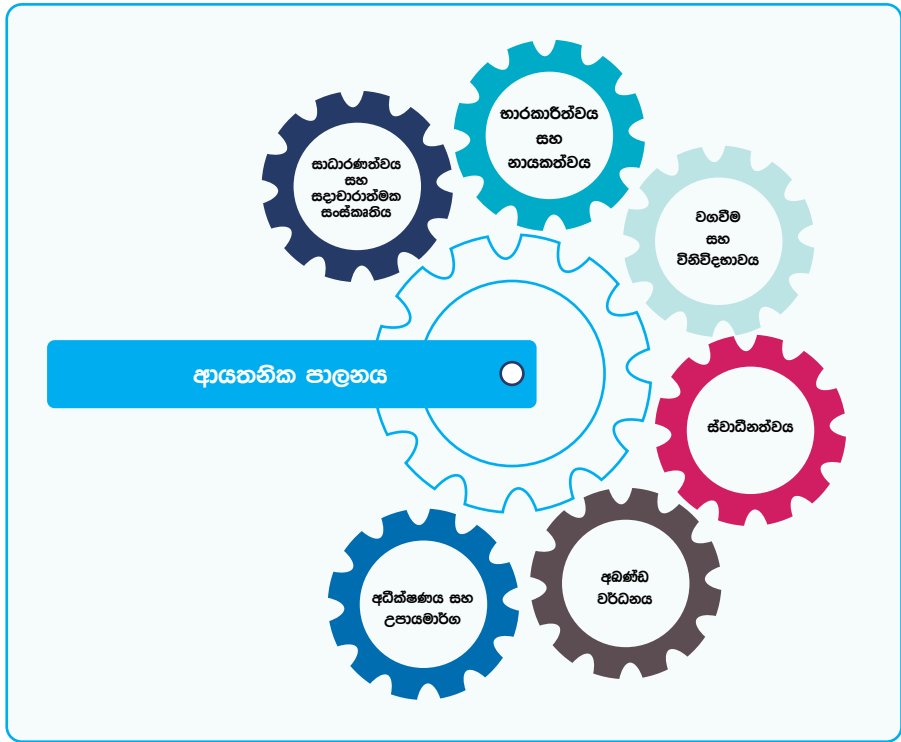
ආයතනික විනය සහ වගකීම් සහගත ව්‍යාපාර හැසිරවීම සඳහා දායක වන ගතික ආයතනික පද්ධතියක් සමාගම විසින් යොදා ගනු ලබයි. මෙම අරමුණ මුදුන්පත් කිරීම සඳහා ක්‍රියාවලි සහ ක්‍රියාපටිපාටි සමඟ අවශ්‍ය රාමුවක් ස්ථාපිත කිරීම තුළින්, වගකීම් පිළිබඳ පැහැදිලි බවක් ලබා දීම, මත ගැටුම් මඟහරිමින් සහ අන්‍යන්තර පාලනය, අවදානම් කළමනාකරණය, විනිවිදභාවය සහ සමස්ත වගවීම පිළිබඳ තෘප්තිමත් ක්‍රියාවලි සහ පද්ධතියක් සහතික කරමින්, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් පැහැදිලි සහ ක්‍රමානුකූල තීරණ ගැනීමේ ක්‍රියාවලියක් පිහිටුවා ඇත.

සමාගමේ වර්තමාන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය, අවශ්‍ය ප්‍රවීණතාව, ශක්‍යතාව සහ පළපුරුද්ද ඇති මනා සංයුතියකින් යුත් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයකින් සමන්විත වන අතර, එහි ගතික ආයතනික කළමනාකරණ කණ්ඩායම සමගින් එක්ව වෙනස්වන සහ අභියෝගාත්මක සාර්ව ආර්ථික පසුබිමක ව්‍යාපාර මඟින් මුහුණදෙනු ලබන අවදානම් පිළිබඳ මනා අවබෝධයකින් යුතුව, සියලුම පාර්ශවකරුවන්ගේ අපේක්ෂාවන් සපුරාලීමට ගු.ගු.සේ.ස. හි මෙහෙයුම් සඳහා හැකියාව ඇති කරමින්, ශක්තිමත් පාලන පද්ධතියක් ඇති කිරීමේ අරමුණ කරා කටයුතු කරනු ලබයි.

ආයතනික පාලන මූලධර්ම වාර්තා මඟින්, 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනත, ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරීවරුන්ගේ ආයතනයේ 2017 ආයතනික පාලනය පිළිබඳ හොඳම පරිචයන් සංග්‍රහය සහ රාජ්‍ය ව්‍යවසාය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නිකුත් කරන ලද යහපාලනය සඳහා රාජ්‍ය ව්‍යවසාය මාර්ගෝපදේශ, මුදල් අමාත්‍යාංශය යටතේ 'අ' වර්ගීකරණ වාණිජ රාජ්‍ය ව්‍යවසාය හි මාර්ගෝපදේශ වලට සමාගම්ව අනුකූලතාවයේ තත්ත්වය පිළිබඳ විස්තර දක්වනු ලබයි.

සමාගමේ ආයතනික උපායමාර්ග, සමාගමේ දැක්ම සහ මෙහෙවර සමග සමගාමී වන අතර, එහි සේවකමණ්ඩලය, කොටස්හිමියන් සහ පාර්ශවකරුවන් සමඟ ඵලදායී ලෙස සම්බන්ධවීම සහතික කර ඇත. තවද, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් උපායමාර්ග සංවර්ධනයට සහ ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවශ්‍ය වෙනස්කම් සිදුකිරීම, කළමනාකරණය සමඟ අන්තර් ක්‍රියාව මඟින් විශේෂයෙන්ම අනුකම්පිතව කාලාන්තර රැස්වීම් හරහා සිදු කරනු ලබයි.

ගු.ගු.සේ.ස. ආයතනික පාලන රාමුව සාධාරණත්වය, වගවීම, වගකීම, සහභාගීත්වය සහ විනිවිදභාවය පිළිබඳ මූලික වටිනාකම් මත පදනම් වී ඇති අතර එම කරුණු තීරණය ව්‍යාපාර ආකෘතියක් සංවර්ධනය, වැඩිදියුණු කිරීම සහ පවත්වා ගැනීම සඳහා වැදගත් වේ.



සාධාරණත්වය සහ සාදාචාරාත්මක සංස්කෘතිය

- කොටස්හිමියන්ගේ අයිතිවාසිකම් රැකගැනීම.
- සියලුම කොටස්හිමියන්, සේවකයින්, විකුණුම්කරුවන් සහ ප්‍රජාව සඳහා සාධාරණයෙන් සහ සමාන වැදගත්කමින් සැලකීම.
- උල්ලංඝනය සඳහා ඵලදායී පිළියම් සැපයීම.
- පුළුල් රැකියා පරිසරයක් සෑම අවස්ථාවකදීම පෝෂණය වන බව සහතික කිරීම.

භාරකාරීත්වය සහ නායකත්වය

- අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය, ආයතනයේ ගැටලු සහ කළමනාකරණය ක්‍රියාකාරකම් අධීක්ෂණය සඳහා වගකියනු ලැබේ.
- අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය, සමාගමේ සාර්ථකත්වය, අඛණ්ඩ කාර්යසාධනය පිළිබඳ දැනුවත් වන අතර, සහය ලබා දීම සිදු කළ යුතුය.
- අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය, සමාගමේ සහ එහි ආයෝජකයින්ගේ යහපත වෙනුවෙන් කටයුතු කළ යුතුය.

වගවීම සහ විනිවිදභාවය

- අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සමාගමේ ක්‍රියාකාරකම් හි අරමුණු සහ එහි ප්‍රතිඵල පිළිබඳ පැහැදිලි කළ යුතුය.
- අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය ශ්‍රී ලංකා රජය (GoSL) සඳහා වගකියනු බව සහතික කිරීම.
- මූල්‍ය තත්වය, කාර්යසාධනය, හිමිකාරීත්වය සහ ආයතනික පාලනය ඇතුළුව, සියලු වැදගත් කරුණු කාලානුරූපීව සහ නිවැරදිව අනාවරණය කිරීම සහතික කිරීම.
- අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සහ කළමනාකාරීත්වය සමාගමේ ශක්‍යතා, විභවතා සහ කාර්යසාධනය තක්සේරු කිරීම උදෙසා වගකිව යුතුය.
- වැදගත් කරුණු සම්බන්ධයෙන් කොටස්හිමියන්ව දැනුම් කිරීම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සතු වගකීමකි.

ස්වාධීනත්වය

- අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය ස්වාධීන වන අතර සෑම අවස්ථාවකම සමාගමේ අභිවෘද්ධිය උදෙසා සියලුම තීරණ ගනු ලබයි.
- අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සංයුතිය සමබර බව සහතික කිරීම.
- කමිටුව වෙත නාම යෝජනා කිරීමේදී ස්වාධීන බව සහතික කිරීම.
- ගන්නා ලද තීරණ සහ පිහිටුවා ඇති අභ්‍යන්තර ක්‍රියාවලි විෂය ඉලක්කගත බව සහ බලපෑමට ලක් නොවන බව සහතික කිරීම.

අඛණ්ඩ වර්ධනය

- අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සහ කළමනාකාරිත්වය විසින් සියලුම ආකාරයේ අවදානම් හඳුනාගැනීම සහ හොඳින් පාලනය කරනු ලබන ආකාරය පිළිබඳ තහවුරු කළ යුතුය.
- කළමනාකරණය කිරීම සඳහා ඔවුන් වම නිර්දේශයන් පිළිබඳ කටයුතු කළ යුතුය.
- පවතින සහ අවදානම් තත්වය පිළිබඳ අදාළ සියලුම පාර්ශවයන් ඔවුන් දැනුවත් කළ යුතුය.

පාලනය සහ උපායමාර්ග

- පැහැදිලි උපායමාර්ගික දර්ශනයක් පිහිටුවාලීම.
- ආයතනයේ උපායමාර්ගික තීරණ ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන් ක්‍රියාශීලීව සම්බන්ධ වීම වැදගත් වේ.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ ප්‍රධාන වගකීම් සඳහා ඇතුළත් වනුයේ:

- සමාගමේ දිගු කාලීන සාර්ථකත්වය ප්‍රවර්ධනය කිරීම අරමුණු කරගත් තීරණ, ඉහළ, මධ්‍යස්ථ, සහ දිගු කාලීන මට්ටමේ උපායමාර්ග සකස් කිරීම සඳහා සමාගම වෙත නිර්දේශය සහ මග පෙන්වීම.
- ආයතනික අවදානම් කළමනාකරණ විෂය පථයේ රාමුව තුළ මෙහෙයුම් තීරණ ගැනීමේදී සහ මෙහෙයුම් සිදු කිරීමේදී පෞද්ගල කළමනාකාරිත්වය වෙත ප්‍රමාණවත් අධිකාරියක් පැවරීම තහවුරු කිරීම.
- පාලන සහ අනුකූලතා පද්ධති අධීක්ෂණය.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් ඔවුන්ගේ වගකීම් ඉටු කිරීම උදෙසා, විවෘතභාවයෙන් යුතු සංස්කෘතියක්, ඵලදායී සංවාද සහ සාධනීය අභියෝග, සේවක සවිබල ගැන්වීම් සහ සහභාගිත්වය මෙන්ම සියලුම පාර්ශවකරුවන්ට සම්බන්ධවීම සඳහා පහසුකම් සපයන පරිසරයක් ප්‍රවර්ධනය කරනු ලබයි. සමාගමේ පෞද්ගල කළමනාකරණය සහ

සෙසු සේවකයින් දක්වා ගලනය වනු ලබන වෘත්තීය ප්‍රමිතීන් සහ ආයතනික වටිනාකම් ප්‍රවර්ධන කිරීම මගින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් ගුණාත්මකභාවය දිරිමත් කරමින් පිහිටුවාලනු ලබයි.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ රැස්වීම් සහ පැමිණීම

වසර ආරම්භයේදී අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් සැලසුම්කරණු ලබයි. රැස්වීම්වලදී සාකච්ඡා කිරීම සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රධාන සහ උපායමාර්ගික තොරතුරු සකස් කිරීමට හැකි වන පරිදි අධ්‍යක්ෂවරුන්ට සහ පෞද්ගල කළමනාකාරිත්වයට ප්‍රමාණවත් දැනුම්දීමක් සපයා ඇත. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමට දින 07කට පෙර න්‍යාය පත්‍රය, මණ්ඩලික පත්‍රිකා සහ අදාළ පත්‍රිකා ඇතුළත් මණ්ඩලික ලිපි ලේඛන, අධ්‍යක්ෂවරුන් වෙත බෙදා හරිනු ලබන අතර, මෙමගින් ඔවුන්ට රැස්වීමේදී සාකච්ඡා කළ යුතු අන්තර්ගතය පිළිබඳව අදහසක් ලබා දේ.

සුදුසු තීරණයකට විලැඹීම සඳහා, එක් එක් න්‍යාය පත්‍ර කාරණා සඳහා කලින් කාලය වෙන් කරගනිමින්, සියලු අංශ නිසි ලෙස සාකච්ඡා කර, ආවරණය කර ඇති බව සහතික කරන අතර, රැස්වීම් පැවැත්වීමේදී වෘත්තීය සහ ක්‍රමානුකූල ප්‍රවේශයක් භාවිත කරනු ලැබේ. අමතර තොරතුරු ඉදිරිපත් කිරීමට සහ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට වැඩිදුර පැහැදිලි කිරීම් ලබා දීමට අවශ්‍ය වූ විට, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් සඳහා අංශ ප්‍රධානීන් සහභාගී වේ.

සමාලෝචනයට භාජනය වූ වර්ෂය තුළ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් අංක 16ක් කැඳවා ඇති අතර, ඉන් එක් රැස්වීමක් කලින් කල තබන ලද රැස්වීමක ඉතිරි කොටසක් වූ අතර, එය සමාගමේ සාංගමික සංස්ථා පත්‍රය සහ සාංගමික ව්‍යවස්ථාවලිය හි 55 වැනි වගන්තිය ප්‍රකාරව පවත්වන ලදී. ෮0 තුළ පැවති ඉන්ධන හිඟය හේතුවෙන් ඇති වූ සංචාරන සීමා කිරීම් මධ්‍යයේ කැඳවන ලද මුළු රැස්වීම් 16න්, රැස්වීම් 05ක් අතරම ලෙස පවත්වන ලදී. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයින්ගේ පැමිණීම පහත පරිදි වේ.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සාමාජිකයාගේ නම	තනතුර	පැමිණීම
මේජර් ජෙනරාල් (විශ්‍රාමික) ජී ඒ චන්ද්‍රසිර RWP USP VSV ndc psc	සභාපති	16/16
වෛද්‍ය යූ ඒ මෙන්ඩිස් (2022 ජුනි 15 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි පත්වන ලදී)	උප සභාපති	09/09
ඒ එස් සී වරුණභෙත්තරුගේ	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	16/16
එස් එන් සුමනසේකර	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	15/16
කපිතාන් මිලින්ද රත්නායක (2022 ජුනි 20 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි පත්වන ලදී)	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	09/09
ජී යූ කේ අල්ගේවත්තගේ (2022 ජුනි 15 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි පත්වන ලදී)	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	08/09
ඩබ්ලිවී ඒ ඒ විජේසූරිය (2022 සැප්තැම්බර් 13 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි පත්වන ලදී)	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	06/06
ඩබ්ලිවී එස් ඩී ද සිල්වා (2022 නොවැම්බර් 30 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි පත්වන ලදී)	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	02/02
ඒ ඒ රන්දෙණිය (2022 නොවැම්බර් 30 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි පත්වන ලදී)	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	01/02
ජී ඒ ඒ ප්‍රියන්ත	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ/නාණ්ඩාගාර නියෝජිත	16/16
ඒ එච් එස් ගුණවර්ධන	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ/වරාය, නාවික හා ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශ නිරීක්ෂක	16/16

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සාමාජිකයාගේ නම	තනතුර	පැමිණීම
ඉල්ලා අස්වීම්		
ආර් සුරියආරච්චි (2022, ජුනි 10 දින බලපැවැත්වෙන පරිදි ඉල්ලා අස් වන ලදී)	උප සභාපති	07/07
චස් එම් ඒ ඩබ්ලිව් චස් මංචනායක (2022, අගෝස්තු 12 දින බලපැවැත්වෙන පරිදි ඉල්ලා අස් වන ලදී)	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	07/07
සී විතාරණ (2022, මැයි 31 දින බලපැවැත්වෙන පරිදි ඉල්ලා අස් වන ලදී)	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	01/06
ඩී ඒ ද ලිවේරා (මීය) (2022, ජුනි 11 දින බලපැවැත්වෙන පරිදි ඉල්ලා අස් වන ලදී)	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	06/07
ආර් ඒ පී විජේරත්නසේකර (2022, ජුනි 10 දින බලපැවැත්වෙන පරිදි ඉල්ලා අස් වන ලදී)	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	07/07
ජනාධිපති නීතිඥ ඩී ඒ පී චීරන්ත (2022, ජුනි 11 දින බලපැවැත්වෙන පරිදි ඉල්ලා අස් වන ලදී)	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	06/07
ඩබ්ලිව් එම් ගිනන් රණාන්ක (2022, ජුනි 10 දින බලපැවැත්වෙන පරිදි ඉල්ලා අස් වන ලදී)	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	07/07
එන් එම් පී පී කේ කේ නවරත්න (2022, නොවැම්බර් 29 දින බලපැවැත්වෙන පරිදි ඉල්ලා අස් වන ලදී)	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	04/07

අපගේ ප්‍රවේශය සහ කැපවීම

ගු.ගු.සේ.ස. යනු සම්පූර්ණයෙන්ම රජය සතු සමාගමක් වන අතර, එහි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය යහපාලනය මඟින් සමාගමේ උපායමාර්ගික මඟපෙන්වීම සහ අධීක්ෂණය සඳහා රජය වෙත වගකියනු ලැබේ. රාජ්‍ය ව්‍යවසාය දෙපාර්තමේන්තුව සහ මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් නිර්දේශිත ආයතනික පාලන නියාමන රාමුව මඟින් සමාගම පාලනය වනු ලබයි.

ඉහත කරුණු වලට අමතරව, 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනත හි දක්වා ඇති මූලික අවශ්‍යතා සහ ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරීවරුන්ගේ ආයතනය මඟින් නිකුත් කර ඇති ආයතනික පාලනය පිළිබඳ හොඳම පරිචයන් සංග්‍රහයේ දක්වා ඇති අභිමත අනුකූලතා ද අපගේ පාලන රාමුවේ කොටස් වේ.

ගු.ගු.සේ.ස. හි, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුකූල පාලන ක්‍රියාවලියේ වැදගත් අංගයකි. පැහැදිලිව නිර්වචනය කරන ලද යොමු නියමයන් සහිත මණ්ඩල අනුකූල ව්‍යවස්ථාපිත කොට ඇත. එනම්, විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව, අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව, මානව සම්පත් සහ වැටුප් කමිටුව, මූල්‍ය කළමනාකරණය සහ ආදායම් උත්පාදන කමිටුව, සියලුම ගුවන්තොටුපළ හි ගතික ඉදිරි ගමන්මඟ කමිටුව, ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ කමිටුව සහ ගු.ගු.සේ.ස. සඳහා ප්‍රසම්පාදන අත්පොත සකස් කිරීමේ කමිටුව වේ. එබැවින් මෙම එක් එක් ක්ෂේත්‍රයට අදාළ කරුණු මනාව විශ්ලේෂණය කොට, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත නිර්දේශ ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ. මේ ආකාරයෙන්, තීරණ ගැනීමේ සාමූහික වගකීම දරමින්, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයින්ගේ විශේෂඥ දැනුම නිසි ලෙස භාවිත කිරීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සමත් වී ඇත.

ඒ අනුව, අපගේ පාලන යාන්ත්‍රණය තවදුරටත් ශක්තිමත් කිරීම සඳහා සමාගම තුළ ඉහත කමිටු ක්‍රියාත්මක වේ.

සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ, සමාගම් පනතේ දක්වා ඇති සියලුම අනිවාර්ය ආයතනික පාලන අවශ්‍යතා සහ පනත අංශවල විස්තර කර ඇති පරිදි ස්වේච්ඡා අනුකූලතාවලට ගු.ගු.සේ.ස. අනුකූල විය.

මෙම පාලන රාමුව මූලික මූලධර්ම පහක් යටතේ ක්‍රියාත්මක වේ.

- 1) නායකත්වය සහ මඟ පෙන්වීම
- 2) විනිවිදභාවය සහ අධීක්ෂණය
- 3) ප්‍රධාන කොටස්හිමියා ලෙස රජය වෙත වගවීම
- 4) පාර්ශවකරුවන්ගේ නීත්‍යානුකූල අයිතිවාසිකම් හඳුනාගැනීම
- 5) කාලීන සහ සමබර ප්‍රතිපත්ති අනාවරණය

1) නායකත්වය සහ මඟ පෙන්වීම

සමාගමේ ව්‍යාපාර සහ මෙහෙයුම්, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අධීක්ෂණය යටතේ කළමනාකරණය කරනු ලබයි. එහි ව්‍යාපාර කළමනාකරණ ක්ෂේත්‍රයේ සහ මූල්‍ය පාලනයේ අත්දැකීමෙන් සහ දැනුමෙන් පිරි සාමාජිකයින්ගෙන් සමන්විත ය. එය සංගමයේ ලිපිවලට අනුකූලව වරාය, නාවික හා ගුවන්සේවා අමාත්‍යවරයා විසින් පත් කරනු ලබයි. සමාගමේ ආයතනික පාලන ප්‍රතිපත්ති වලට සහ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත නායකත්වය සැපයීම සඳහා වගකීම් දරනු ලබන සභාපතිතුමා, පත් කරනු ලබන්නේ අමාත්‍යවරයා විසිනි. එමඟින් යහපාලනය ඇති කිරීම සහ වලදායීතාවය සහතික කරලීම සිදු කරනු ලබයි. එමෙන්ම සභාපතිතුමා විසින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ විධායක සහ විධායක නොවන සාමාජිකයන් අතර වලදායී කාර්ය සබඳතා පවත්වාගෙන යාම සහතික කරනු ලබයි. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ලේකම්වරයාගේ සහය ඇතිව සභාපතිවරයා විසින් පහත කරුණු සහතික කරනු ලබයි:

- අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ ක්‍රියාපටිපාටි අනුගමනය කරනු ලබයි
- අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත තොරතුරු කාර්යක්ෂමව දැනුම් දෙනු ලබයි

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් රජය සහ එහි පාර්ශවකරුවන් වෙනුවෙන් සමාගමේ භාරකාරීත්වයේ ව්‍යවස්ථාපිත වගකීම් ක්‍රියාවට නංවනු ලබයි. ඔවුන්ගේ ප්‍රධාන කාර්යභාරය වන්නේ:

- සමාගම එහි දැක්ම සාක්ෂාත් කර ගැනීම උදෙසා මෙහෙයවීම.
- සමස්තයක් ලෙස සමාගමේ කළමනාකරණ, මෙහෙයුම් සහ කාර්යසාධනය අධීක්ෂණය කිරීම.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය අධ්‍යක්ෂවරුන් විකොළොස්දෙනෙකුගෙන් සමන්විත වන අතර, ඉන් නවදෙනෙකු විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන් වන අතර, දෙදෙනෙකු විධායක අධ්‍යක්ෂවරුන් වන අතර, සභාපතිතුමා සහ උප සභාපතිතුමා එම කුමකාවෙන් කටයුතු කරනු ලබයි. සභාපතිතුමා ගු.ගු.සේ.ස. හි සභාපතිතුමා සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීතුමා යන ද්විත්ව කුමකාවක් සිදු කරනු ලබයි. ආයතනික පාලන මාර්ගෝපදේශවල අවශ්‍යතා අනුව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ බහුතරයක් ඉහළ කීර්තියක් දරනු ලබන විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන්ගෙන් සමන්විත වේ. සෑම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමකදීම සියලුම විධායක සහ විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන්ට තනි ජන්ද අයිතියක් ඇත. මෙම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සංයුතිය මඟින් කරුණු සහ පැතිකඩ යන දෙඅංශයන්ම

කළමනාකරණයේ ස්වාධීනත්වය පිළිබිඹු කරයි. ඒ සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ පෞද්ගලික සම්බන්ධතා, පුද්ගල, රැකියාව හෝ ව්‍යාපාර මත පමණක් නොව, කළමනාකාරීත්වය කෙරෙහි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සමස්ත ආකල්පය මත ද බලපානු ලබයි. විෂය මූලික ස්වාධීන විනිශ්චයක් ලබා දීම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අධීක්ෂණ කාර්යභාරයේ මූලික තරය වේ.

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

මීට අමතරව, ලේකම්වරයා විසින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට දැනුවත් තීරණ ගැනීමට හැකි වන පරිදි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් පිළිබඳ දැන්වීම්, රැස්වීම් වාර්තා සහ ප්‍රමාණවත් තොරතුරු සමඟ අදාළ ලියකියවිලි බෙදා හරිනු ලබයි. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණ මත ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳ පසු විපරම් ද ලේකම්වරයා විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබේ.

1.1 අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ නායත්වය සඳහා වෙන් කර ඇති කාරණා සඳහා ඇතුළත් වනුයේ:

මනා සැලසුමකින් යුතු ආයතනික පාලන රාමුවක් සමාගම සතු වේ. එය සියලුම ව්‍යාපාර ඒකක පුරා ක්‍රියාත්මක වන අතර, ස්ථිර කොටස්හිමියන්ගේ වටිනාකම් පවත්වාගැනීම සහ වර්ධනය කිරීම සඳහා අවශ්‍ය අංගයකි.

අ) සමාගම සඳහා දැක්ම සහ දිශාව සැපයීම
ආ) 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා පනතේ විධිවිධානවල විෂය පථය තුළ ගොඩනගා ඇති එහි නිශ්චිත මෙහෙවර සහ එය රජයේ සහ අනෙකුත් පාර්ශ්වකරුවන්ගේ අවශ්‍යතා සඳහා වඩාත් හොඳින් සේවය කළ හැකි ආකාරය මත පදනම් වීම.

ඇ) 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතේ සහ සංගමයේ වගන්තිවල විධිවිධානවලට අනුකූලව නෛතික අවශ්‍යතා සපුරාලීම සහ සමාගම ක්‍රියාත්මක වන බව සහතික කිරීම.

ඈ) රජය සහ වෙනත් ප්‍රධාන පාර්ශ්වකරුවන් වෙත ප්‍රශස්ත ආපසු යැවීම් සහ ප්‍රතිලාභ සාක්ෂාත් කර ගැනීමට අවදානම් කළමනාකරණය ඇතුළුව විවිධ ප්‍රතිපත්ති සකස් කිරීම.

- ඉ) නිරන්තරයෙන් රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්ති අරමුණු සමාලෝචනය කිරීම සහ දිගු කාලීන අරමුණු සකස් කිරීමට උපායමාර්ගික මඟපෙන්වීම් සැපයීම සහ ඉදිරි වර්ධනය උදෙසා අරමුණු සැකසීම.
- ඊ) වගකීම සඳහා බලය පැවරීම මඟින් ප්‍රමාණවත් වගවීමක් සහතික කිරීම.

1.2 මෙම ශක්‍යතාවය තුළ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සඳහා විශේෂ කාරණා සඳහා ඇතුළත් වනුයේ:

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ ප්‍රධාන අරමුණු සංක්ෂිප්තව දැක්වුවහොත්, සෘජුවම ඔවුන්ගේ විෂය පථයට අයත් වන්නේ:

- අ) සමස්ත නිර්දේශ තක්සේරු කිරීම සහ ව්‍යාපාරයේ උපායමාර්ග ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- ආ) පාර්ශ්වකරුවන්ගේ අයිතිවාසිකම් රැකගැනීම උදෙසා විශ්වසනීය සේවා සැපයීම.
- ඇ) සමාගම එහි මෙහෙයුම් නිසි ආකාරයෙන් පවත්වාගෙන යන බව සහතික කරමින්, කළමනාකරණ තොරතුරු වාර්තාව හරහා ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකාරීත්වයේ කාර්යසාධනය අධීක්ෂණය සහ ඇගයීම.
- ඈ) පාලන ක්‍රියාමාර්ග හි ඵලදායීතාව සහතික කිරීම.

ඉ) අවදානම් තක්සේරුව සහ කළමනාකරණය සඳහා, අනෙක් අය අතර අභ්‍යන්තර පාලනය ඇතුළත්ව සැලැස්මක් ක්‍රියාත්මක කිරීම.

ඊ) අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ප්‍රතිපත්ති සකස් කරන අවස්ථාවේදී මෙන්ම ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී නිසි ලෙස, ආයතනයේ සහ සමස්තයක් ලෙස පොදු යහපත අනුව සිදුවන බවට සහතික කිරීම.

උ) අපේක්ෂා කළ ආකාරයෙන් ප්‍රතිඵල ලබා ගත නොහැකි අවස්ථාවේදී අරමුණු සාක්ෂාත් කරගැනීම සහතික කිරීමට ප්‍රමාදයකින් තොරව විකල්ප ගැනීම සහතික කිරීම.

ඌ) කළමනාකරුවන් වැනි කාර්යක්ෂම සේවා මණ්ඩලයක් පත් කිරීම සහ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරුවන් අතර ප්‍රමාණවත් අධිකාරී බලය පැවරීමක් ඇති බව සහතික කිරීම.

එ) රාජ්‍ය ව්‍යවසාය රැස්වීම් (COPE) සඳහා කමිටුවට සහ පාර්ලිමේන්තුවේ උපදේශක කමිටුවට (PCC) සහභාගිවීම හෝ අවශ්‍ය අවස්ථාවකදී සහ අවශ්‍ය විටකදී එම ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරුවන් වෙත බලය පැවරීම.

1.3 ආයතනික පාලන අංශයන්හි විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුවේ (AMC) භූමිකාව

විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව

ගු.ගු.සේ.ස. හි කාර්යයන්හි අධීක්ෂණය සඳහා පාලන මණ්ඩලය වෙත සහයෝගය දැක්වීමට සහ සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අඛණ්ඩතාවය සහ ගු.ගු.සේ.ස. හි ක්‍රියාවලිය සහතික කිරීම සඳහා PED/12 ඡේදය 7:4:1 ට අනුකූලව විගණන කළමනාකරණ කමිටුව (AMC) පිහිටුවන ලදී.

විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුවේ කාර්යභාරය වන්නේ, සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අඛණ්ඩතාවය, අභ්‍යන්තර පාලන සහ සමාගමේ අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධති, සහ එහි නෛතික සහ නියාමන අවශ්‍යතා සමඟ අනුකූල වීම, බාහිර විගණනයේ කාර්යසාධනය, සුදුසුකම් සහ ස්වාධීනත්වය සහ සමාගම විසින් සිදු කරනු ලබන අභ්‍යන්තර විගණන කාර්යයේ ප්‍රමාණවත් බව සහ කාර්යසාධනය සම්බන්ධයෙන් වගකීම් අධීක්ෂණය සාර්ථක කරගැනීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට සහය සැපයීමයි.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කර වාර්ෂිකව සමාලෝචනය කරනු ලබන කමිටුවේ TOR හි කාර්යයන් සහ වගකීම්වල විෂය පථය ඵලදායී ලෙස දක්වා ඇත. ගිණුම්කරණ සහ මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම්, පරිපාලන රෙගුලාසි (AR), මූල්‍ය රෙගුලාසි (FR) සහ ගු.ගු.සේ.ස. රෙගුලාසි ආචරණය කරමින්, රජයේ රෙගුලාසි පිළිපැදීම සහ අනුකූල වීම සහතික කිරීම සඳහා විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව විසින් මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමාලෝචනය කර ඇත.

බාහිර හා අභ්‍යන්තර විගණන කාර්යයන් විගණනය කරන ලද මූල්‍ය තොරතුරුවල අඛණ්ඩතාවයට දායක වෙමින් ඉතා වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කරයි. ඒ අනුව, අවම වශයෙන් කාර්තූමය ලෙස ඒවා විගණන කමිටුව විසින් අධීක්ෂණය සහ ඵලදායී ලෙස ඇගයීම සිදු කළ යුතුය. රේඛීය අමාත්‍යාංශය, වරාය, නාවික හා ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශය සහ මනා භාණ්ඩාගාරය සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. හි විගණන කාර්යයන් ඵලදායී සහ දැඩි ලෙස ඇගයීමට ලක් කර ඇති බවට සහතිකයක් අවශ්‍ය වේ. ඇගයීම්වල විෂය පථය සඳහා සියලු කරුණු සහ පහත කරුණු ඇතුළත් විය යුතුය:

- ඇගයීම සිදු කරන කාලය තුළදී සිදු කරන කාර්යයන් හි ගුණාත්මකභාවය.
- විගණන කාර්යමණ්ඩලයේ හැකියාව සහ පළපුරුද්ද.
- රජය සහ අභ්‍යන්තර විගණනයට අදාළව එහි වාර්තාකරණ කාර්යයේ යෝග්‍යතාවය.

විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව විසින් පවතින පද්ධති සහ ක්‍රියා පටිපාටි නිරන්තරයෙන් සමාලෝචනය කර ඇති අතර, කිසියම් අපගමනයක් නිරීක්ෂණය කිරීමේදී, පවතින පද්ධති වැඩිදියුණු කිරීමට යෝජනා වරින් වර විහි අනුමැතිය සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කර තිබුණි. විගණකාධිපති සහ අභ්‍යන්තර විගණකවරුන් විසින් ඇති කරන ලද විමසීම් සහ අදාළ අවදානම් තුරන් කිරීම සඳහා ගනු ලබන නිවැරදි කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග ප්‍රමාණවත් සහ ඵලදායී බව සහතික කිරීම සඳහා අදාළ අංශ විසින් ලබා දී ඇති ප්‍රතිචාර ද කමිටුව විසින් සමාලෝචනය කර ඇත.

2 විනිවිදභාවය සහ අඛණ්ඩතාවය

විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව විසින් දියුණු පාලනයක්, වගවීමක් සහ විනිවිදභාවයක් අපේක්ෂා කරනු ලබන සමාගමේ මූල්‍ය වාර්තාකරණයේ අඛණ්ඩතාවය හඳුනාගැනීමට සහ පවත්වාගැනීමට සමාගමේ සංස්කෘතිය සහ ක්‍රියාකාරකම් නිරන්තරයෙන් අධීක්ෂණය සහ සමාලෝචනය කොට ඇත. භාණ්ඩාගාරයේ රාජ්‍ය මූල්‍ය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නිකුත් කරන ලද මාර්ගෝපදේශ මත පදනම්ව, සමස්ත ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය සමාගමේ එක් වැදගත් ක්‍රියාවලියකි. එමෙන්ම එය භාණ්ඩ හා සේවා අත්පත් කර ගැනීමේදී පූර්ණ විනිවිදභාවයෙන් යුත් ක්‍රියාපටිපාටි සපයනු ලබයි.

2.1 අභ්‍යන්තර විගණනය

AMC සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. හි අභ්‍යන්තර විගණනය සහ තත්ත්ව සහතික කිරීමේ (IA & QA) අංශය මගින් සහය ලැබේ. අභ්‍යන්තර විගණනය සහ තත්ත්ව සහතික කිරීමේ අංශයේ ප්‍රධානී, AMC කැඳවුම්කරු ලෙස කටයුතු කර සහාපතිතුමාට වාර්තා කරනු ලබයි. අභ්‍යන්තර විගණනය සහ තත්ත්ව සහතික කිරීමේ අංශයේ ප්‍රධාන අරමුණ වනුයේ, ගුවන්තොටුපළ සේවාවන්හි ඇතැම් ක්ෂේත්‍ර සඳහා තත්ත්ව ප්‍රමිතීන් සහතික කරමින්, අභ්‍යන්තර පාලනයේ ප්‍රමාණවත්තාවය, අඛණ්ඩතාවය සහ ඵලදායීතාවය ඇගයීමෙන් පවතින සමස්ත අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියේ ස්වාධීන සමාලෝචනයක් සිදු කිරීම මෙන්ම අභ්‍යන්තර පාලනය ශක්තිමත් කිරීමට කළමනාකරණය වෙත නිසි නිර්දේශ සිදු කිරීම වේ. අභ්‍යන්තර විගණනය විසින් අභ්‍යන්තර පාලනයන්හි ප්‍රමාණවත්තාවය සහ ඵලදායීතාවය සහ සමාගමේ නීති සහ රෙගුලාසි සහ ස්ථාපිත ප්‍රතිපත්ති සහ ක්‍රියා පටිපාටිවලට අනුකූල වීම පිළිබඳව සහාපතිවරයා වෙත නිරන්තරයෙන් වාර්තා කරන ලදී. අභ්‍යන්තර විගණනයට ඇතුළත් වනුයේ:

- අ) පවතින අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිය සමාලෝචනය.
- ආ) අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් ගනු ලබන ප්‍රධාන තීරණ ඵලදායී ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීම තහවුරු කිරීම.
- ඇ) AMC වෙත සහ ගු.ගු.සේ.ස. හි සහාපති වෙත ගු.ගු.සේ.ස. හි එක් එක් අංශයේ විෂය පථයට ගැනෙන කළමනාකරණ තීරණ සහ ක්‍රියාකාරකම් පිළිබඳ අවදානම් තක්සේරුව ඇගයීම් සහ නිර්දේශයන් කිරීම, ඉදිරිපත් කිරීම.
- ඈ) පද්ධති සහ පාලනයන් සම්බන්ධයෙන් බාහිර විගණකවරුන් විසින් අවදානම් තක්සේරුව මත නිරීක්ෂණ සිදු කිරීම.
- ඉ) ආදායම් සහ වියදම් සඳහා තත්ත්ව සහ කාලානුරූපී මූල්‍ය සමාලෝචන සහ විහි හඳුනා ගැනීම සහ වාර්තා කිරීම.
- ඊ) ව්‍යාපාරයේ තෝරාගත් ක්ෂේත්‍රයන්හි තත්ත්ව විගණනයක් සිදු කිරීම
- උ) ජාතික ප්‍රසම්පාදන නියෝජිතායතනට අදාළ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයන්ට අනුකූලව ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාපටිපාටි සමාලෝචනය කිරීම.

3. ගු.ගු.සේ.ස. හි ප්‍රධාන කොටස්හිමියා ලෙස රජය වෙත වගවීම
සම්පූර්ණයෙන් රජය සතු ව්‍යාපාරයක් ලෙස රජය වෙත වගකීම්, වගවීම රේඛීය අමාත්‍යාංශය හරහා ගු.ගු.සේ.ස. විසින් පහත ක්‍රියාවලි භාවිත කරමින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි.

3.1 පාර්ලිමේන්තුව

2002 මැයි 24 දිනැති භාණ්ඩාගාර චක්‍රලේඛ PE/ PF 21 ප්‍රකාරව, මූල්‍ය වර්ෂය අවසානයේ සිට දින 150ක් ඇතුළත සමාගමේ වාර්ෂික වාර්තා පාර්ලිමේන්තුවේ සහාගත කළ යුතුය.

3.2 පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාව (COPE)

පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ පාර්ලිමේන්තු කාරක සභාව (COPE) සඳහා සමාගමේ කාර්ය සාධනය සමාලෝචනය කිරීමට සහ සමාගම කාර්යසාධන ඉලක්ක සපුරා ගන්නා සහ සමාජ වගකීම් ඉටු කරන ප්‍රමාණය තක්සේරු කිරීමට බලය ඇත. කෝප් කමිටුව විසින් කැඳවූ විට සහාපති, අධ්‍යක්ෂවරුන් සහ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණය එක්ව වරාය, නාවික හා ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්, ප්‍රධාන ගිණුම්කරණ නිලධාරියා, සමාගමේ ක්‍රියාකාරකම් සම්බන්ධයෙන් කිසියම් විමසීමක් සහ සැලකිලිමත් වන කරුණු සඳහා ප්‍රතිචාර දැක්වීමට සමාලෝචනය සඳහා පැමිණ සිටිය යුතුය. ගු.ගු.සේ.ස. පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාව විසින් සමාලෝචනය වන වර්ෂය තුළ කැඳවනු නොලැබුණි.

3.3 මුදල් ඇමති/ මහා භාණ්ඩාගාරය

රාජ්‍ය ව්‍යවසාය ඇතුළුව රාජ්‍ය අංශයේ මූල්‍ය විනය සම්බන්ධයෙන් මුදල් ඇමති හෝ ඔහු වෙනුවෙන් භාණ්ඩාගාරය වගකිව යුතුවේ. කාර්යසාධනය අධීක්ෂණය කිරීමත්, ප්‍රඥප්ති, රීති සහ රෙගුලාසි ආදියට අනුකූලව කටයුතු කරන බව සහතික කිරීම සහ අමාත්‍යවරයාට අදාළ ඕනෑම කරුණක් පිළිබඳ වාර්තා කිරීම සඳහා භාණ්ඩාගාර නියෝජිතයකු අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කරනු ලැබේ. සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ භාණ්ඩාගාර නියෝජිත ජී ඒ අජිත් ප්‍රියන්ත මහතා විසින් මෙම කාර්යය ඉටු කරන ලදී.

රාජ්‍ය ව්‍යවසායන්හි මූල්‍ය කළමනාකරණය සහ පාලනය අධීක්ෂණය කිරීමේ වගකීම පවතින්නේ මහා භාණ්ඩාගාරයේ රාජ්‍ය ව්‍යවසාය දෙපාර්තමේන්තුව (DPE), මතය.

3.4 වරාය, නාවික හා ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශය

වරාය, නාවික හා ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් සහ ප්‍රධාන ගිණුම්කරණ නිලධාරියා මූල්‍ය පරිපාලනය සහ සමාගමේ කළමනාකාරිත්වය සඳහා රජයට වගකිව යුතු වේ. එමෙන්ම මෙම ව්‍යවසාය තුළ වසර තුළ මණ්ඩලය සමඟ පහත සඳහන් කරුණු නිතිපතා සමාලෝචනය කරයි.

- අ) ආයතනික සැලසීම සහ අයවැය
- ආ) වත්මන් වර්ෂය තුළ සිදු කරන ලද ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘති වල භෞතික සහ මූල්‍ය කාර්යසාධනය
- ඇ) සමස්තයක් ලෙස වසරේ කළමනාකරණ ලිපිය සහ මූල්‍ය කාර්යසාධනය ඇතුළත්ව විගණන බාර දීම
- ඈ) COPE රැස්වීම් හෝ වෙනත් ඕනෑම ව්‍යවස්ථාපිත/නියමන ආයතනයක රැස්වීම් මඟින් පැන නගින කරුණු

4. පාර්ශවකරුවන්ගේ නීත්‍යනුකූල අයිතිවාසිකම් හඳුනාගැනීම

ආයතනයක් පාර්ශවකරුවන්ට නොදින් සලකනවිට, වර්ධනයේ අපේක්ෂාවන් සපුරාලන විට සහ ප්‍රජා වගකීම් සහ නෛතික අනුකූලතාව සම්බන්ධයෙන් කීර්තියක් ඇතිවිට පාර්ශවකරුවන්ගේ වටිනාකම වර්ධනය වේ. පාර්ශවකරුවන්ගේ වටිනාකම කළමනාකරණ ක්‍රියාවලියක් ලෙස හඳුන්වනු ලබයි. එහි මූලික අරමුණ ලෙස සමාගමක පාර්ශවකරුවන්ගේ (කොටස්හිමියන්, ගනුදෙනුකරුවන්, සේවකයින් සහ ප්‍රජාව ඇතුළුව) ශ්‍රවණය උපරිම කෙරෙහි අවධානය යොමු කරනු ලබයි. මෙම ප්‍රවේශයේ පරමාර්ථය වන්නේ, ආයතනයේ නිෂ්පාදනවල ගුණාත්මකභාවය ඉහළ නංවමින් පිරිවැය පාලනය ඉහළ නැංවීම සිදු කරනු ලබන ප්‍රතිපත්ති ක්‍රියාවට නැංවීමෙන් පාර්ශවකරුවන්ගේ වටිනාකම උපරිම

කිරීම, සමාගමේ සේවකයින්ගේ කුසලතා සහ සර්වභූතදායී වීම වැඩිදියුණු කිරීම සහ ආයතනය විසින් සම්පත් සහ තිරසාරත්වය ලබා ගන්නා ප්‍රජාවේ දියුණුව සුරක්ෂිත කිරීමයි. ඒ අනුව, රජය සහ ගු.ගු.සේ.ස. හි කටයුතු පිළිබඳ සැලකිල්ලක් ඇති අනෙකුත් අනුබද්ධ ආයතන, සේවකයින්, ගුවන්තොටුපළ භාවිත කරන්නන් (ගුවන් සේවා, මගීන් සහ ගුවන්තොටුපළ තුළ තම ව්‍යාපාර පවත්වාගෙන යන ව්‍යාපාරික ප්‍රජාව), සැපයුම්කරුවන් සහ අනෙකුත් සේවා සපයන්නන් සහ සමස්තයක් ලෙස ප්‍රජාව ඇතුළු සියලුම හේතූන් පාර්ශවකරුවන් වෙත සමාගම විසින් හේතූන් සහ වෙනත් වගකීම් හඳුනාගනු ලබයි. මෙම බැඳීම් දිගුකාලීන පාර්ශවකරුවන්ගේ වටිනාකම ප්‍රශස්ත කිරීම සඳහා වන වැදගත් කාර්යභාරයේ කොටසක් ලෙස සලකනු ලැබේ.

සුදුසු ආයතනික භාවිතයන් සඳහා විවිධ කැපවීම් වමඟින් පැහැදිලි කරනු ලබන අතර විය පහත සඳහන් ක්ෂේත්‍රවලින් සමන්විත වේ: අ) නියාමන රාමුව සඳහා මණ්ඩලය සහ කළමනාකාරීත්වය විසින් නිසි විසඳුම් සැපයීම.

- ආ) ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් හි නීත්‍යනුකූල සේවා සපයන්නා ලෙස කටයුතු කරමින් රජයේ වගකීම් සම්පූර්ණ කිරීම.
- ඇ) ණයනිමියන් සහ මූල්‍ය ආයතන වෙත ඇති වගකීම් කඩිනමින් සපුරාලීම.
- ඈ) සාධාරණ වෙළඳාමට අදාළ වගකීම් අඛණ්ඩව සපුරාලීම සහ සැපයුම්කරුවන් සහ අනෙකුත් සේවා සපයන්නන් සමඟ ගනුදෙනු කිරීමේදී සම මට්ටමේ ක්‍රියාකාරීත්වයක් සහතික කිරීම.
- ඉ) ප්‍රජාව කෙරෙහි බලපානු ලබන ආචාරධර්මය ව්‍යාපාර ක්‍රියාකාරකම් සහතික කිරීම.
- ඊ) නීතිය මගින් ක්‍රියාත්මක කර ඇති පරිදි සියලුම මෙහෙයුම් සහ ක්‍රියාකාරකම් සිදු කිරීම සහ උචිත පරිදි නිසි ක්‍රියාමාර්ගයන් අනුගමනය කිරීම.
- උ) සියලු ගුවන්තොටුපළ පරිශීලකයන් වෙත නොවෙනස්ව සැලකීම.
- ඌ) සේවකයින්ට සාධාරණව, ගෞරවනීයව සහ සමානාත්වයෙන් සැලකීම.

5. කාලීන සහ සම්බර ප්‍රතිපත්ති අනාවරණය
අවශ්‍ය විවිධත්වය තීරණ ගැනීම සඳහා සංකීර්ණ සහ පුළුල් ලෙස කාලෝචිතව, නිවැරදි තොරතුරු සැපයීම අත්‍යන්තරව මෙන්ම බාහිරව ද අපගේ තොරතුරු අනාවරණය කිරීමේ මූලික හරය වේ. මහා භාණ්ඩාගාරයේ රාජ්‍ය ව්‍යවසාය දෙපාර්තමේන්තුවේ නියම කර ඇති චක්‍රලේඛ සහ ශ්‍රී ලංකා මූල්‍ය වාර්තාකරණ ප්‍රමිති (SLFRSs/LKASs) ඇතුළුව, සමාගමේ

ප්‍රතිපත්ති සහ ක්‍රියාපටිපාටි සියලුම නීති සහ රෙගුලාසිවල අනාවරණය කිරීමේ අවශ්‍යතාවලට අනුකූල වීම සහතික කරයි.

ගු.ගු.සේ.ස. විසින් ව්‍යාපාර, අවදානම් ආකෘතිය, මූල්‍ය තත්ත්වය සහ මෙහෙයුම් කාර්යසාධනය සහ ආයතනයේ ප්‍රවණතා අවබෝධ කරගැනීමට කොටස්නිමියන්ට උපකාර කිරීම උදෙසා පාර්ශවකරුවන් සමඟ ඵලදායී හා අවංක සන්නිවේදනයක් පවත්වාගෙන යයි. බොහෝ කාලීන මෙන්ම තත්කාර්ය වාර්තා සහ විශ්ලේෂණය කරන ලද තොරතුරු, භාවිතයක් ලෙස සහ ඉල්ලුම මත සපයනු ලබයි. මෙමගින් ආයතනික මෙහෙයුම්, මූල්‍ය මෙහෙයුම් සහ මූල්‍ය කාර්යසාධනය පිළිබඳ සැබෑ තත්ත්වය පිළිබඳ සේවකයින් යාවත්කාලීන වේ. සමාගමේ අන්තර්ජාලය මගින් සේවකයින්ට තොරතුරු බෙදා හැරීමේ උසස් අරමුණ ඉටු කරනු ලබයි. අපගේ ව්‍යාපාරයට බලපාන සහ අප ක්‍රියාත්මක වන ප්‍රජාවට බලපාන නීති සහ රෙගුලාසි සංවර්ධනය කිරීම, බලාත්මක කිරීම සහ සංශෝධනය කිරීම සිදුවන සෑම අවස්ථාවකම, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් පොදු ප්‍රතිපත්තිමය සංවාදයකට දායකත්වය සපයයි.

සමාගම් ලේකම්

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය ක්‍රියාපටිපාටි අනුගමනය කරන බවත්, ක්‍රමානුකූලව විමර්ශනය කරන බවත් සහතික කරමින් සමාගම් ලේකම් විසින් වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කරනු ලබයි. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්තා සහ සටහන් පවත්වා ගෙන යාමට අමතරව, ලේකම් විසින් කාලෝචිත සහ නිවැරදි තොරතුරු අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත ලැබෙන බව සහතික කරනු ලබයි. ඊට අමතරව වර්ෂය තුළ ආයතනික පාලන කටයුතු, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ක්‍රියාපටිපාටි සහ අදාළ නීති සහ විධිවිධාන උපදෙස් සපයනු ලබයි. මතු කරන ලද සහ වාර්තා කිරීමට බලාපොරොත්තු වන සියලු ගැටලු ලේකම් විසින් ප්‍රමාණවත් කරුණු සහිතව ලේඛනගත කර ඇත.

අදාළ ව්‍යවස්ථාපිත, නව රෙගුලාසි සමඟ අනුකූල වීම සහතික කිරීම සමාගම් ලේකම්ගේ මූලික වගකීම වන අතර, කළමනාකාරීත්වය සහ ව්‍යවස්ථාපිත අධිකාරීන් අතර පාලන කටයුතු පිළිබඳ සම්බන්ධ කිරීම සිදු කරනු ලබයි.

අප සමඟ විශිෂ්ඨ
අත්දැකීම් ලබා ගැනීම





ජාතික විගණන කාර්යාලය
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE



මගේ අංකය
எனது இல. }
My No. }

AAV/A/AASL/01/22/26

ඔබේ අංකය
உமது இல. }
Your No. }

දිනය
திகதி }
Date }

26 May 2023

සභාපති
ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගම

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 12 වන වගන්තිය ප්‍රකාරව 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සහ අනෙකුත් නෛතික හා නියාමන අවශ්‍යතා පිළිබඳ විගණකාධිපතිවරයාගේ වාර්තාව

1. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

1.1 කොන්දේසි සහිත මතය

ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගමේ ("සමාගම") 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය සහ වදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ විස්තීරණ ආදායම් ප්‍රකාශනය, හිමිකම් වෙනස්වීම් ප්‍රකාශනය සහ මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය සහ සාරාංශගත වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවලින් සමන්විත මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලට අදාළ සටහන් ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවෙහි සහ 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතෙහි ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 (6) ව්‍යවස්ථාවේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව පාර්ලිමේන්තුවට මා විසින් ඉදිරිපත් කළ යුතු වාර්තාව යථා කාලයේදී පාර්ලිමේන්තුවේ සභාගත කරනු ඇත.

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලින් 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමාගමේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ වදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය කාර්යසාධනය හා මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රතිවිචලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

1.2 කොන්දේසි සහිත මතය සඳහා පදනම

(අ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති අංක 01 හි 29 වැනි වගන්තියට අනුව, එක් එක් ප්‍රමාණාත්මක අයිතමයන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල වෙන් වෙන් වශයෙන් පෙන්වීම අවශ්‍ය වේ. කෙසේ වෙතත්, අතිකාල සහ ප්‍රසාද දීමනාව සඳහා ගොඩ ඇති රුපියල් මිලියන 536ක් සහ රුපියල් මිලියන 358ක මුදලක් වෙන් වෙන් වශයෙන් පෙන්වා නොතිබුණි.

(ආ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිය අංක 16 හි 51 වැනි වගන්තියට අනුව, වත්කමක අවශේෂ වටිනාකම සහ ඵලදායී ජීව කාලය වාර්ෂිකව සමාලෝචනය කළ යුතු අතර, අපේක්ෂිත වටිනාකම් පෙර ඇස්තමේන්තුවලට වඩා වෙනස් නම්, එම වෙනස ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිය අංක 8ට අනුකූලව ගිණුම්ගත කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට, කාණ්ඩ 7කට අදාළව ධාරණ අගය රුපියල් මිලියන 28,580 ක වටිනාකමක් ඇති වත්කම් ප්‍රතිවිචලට අනුව සමාලෝචනය කර ගිණුම්ගත කර නොතිබුණි.

(ඇ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ සමාගමේ මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා රුපියල් මිලියන 5,011 ක සමස්ථ වටිනාකමකින් යුත් ව්‍යාපෘති හතරක් (4) සිදු කර ඇත. කෙසේ වෙතත්, ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති අංක 16 හි 55 වැනි ඡේදය මගින් දක්වා ඇති පරිදි ප්‍රාග්ධනීකරණය සහ ක්ෂය කිරීම වෙනුවට ව්‍යාපෘතිවල පිරිවැය මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශයේ නොතිබී නොග තුළ පෙන්වා දී ඇත.

(ඈ) ශ්‍රී ලංකා මූල්‍ය වාර්තාකරණ ප්‍රමිති අංක 07 හි 14 වැනි වගන්තියට අනුව, වගකීම් සඳහා ඇපකරයක් ලෙස තබා ඇති මූල්‍ය වත්කම්වල ධාරණ අගය ප්‍රමාණය මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අනාවරණය කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, රුපියල් මිලියන 5,000ක් දක්වා ණය පහසුකම් සඳහා ඇපයක් ලෙස තබා ඇති රුපියල් මිලියන 400ක ස්ථාවර තැන්පතුව මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අනාවරණය කර නොතිබුණි.

(ඉ) මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අංක 2.1.4 සටහනට අනුව, ආයෝජන දේපළ සාධාරණ වටිනාකමට තක්සේරු කරනු ලබයි. කෙසේ වෙතත්, සමාගම විසින් කුලියට ගත් මෙහෙයුම් ගොඩනැගිල්ල තුළ පවතින ස්ථාන 299 ක් ආයෝජන දේපළ ලෙස හඳුනාගෙන නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.



(ඊ) ඉහත දක්වා ඇති පහතේ, 2002 අංක 34 දරන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ඉවත් සේවා අධිකාරී පනතේ 9 වැනි වගන්තිය යටතේ අමාත්‍යවරයා වෙත පැවරී ඇති බලතල ප්‍රකාරව, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ඉවත් සේවා අධිකාරියට පවරන සහ හිමි කර ගන්නා 2017 දෙසැම්බර් 21 දිනැති අංක 2050/38 දරන අතිවිශේෂ ගැසට් පත්‍රයේ පළ කරන ලද නියෝගය මගින් අමාත්‍යවරයා විසින්, දෙවන උපලේඛනයේ (කටුනායක ඉවත් තොටුපළ සහ රත්මලාන ඉවත් තොටුපළ) නිශ්චිතව දක්වා ඇති අතර, ඉවත් යානා පහසුකම් හත සහ ඊට අදාළ ඉඩම (එහි ඇති ගොඩනැගිලි සහ ව්‍යුහයන් සහ ඊට අදාළ ඉඩම) තුන්වන උපලේඛනයේ දක්වා ඇත. සමාගම විසින් 1983 වර්ෂයේ විය පිහිටුවන ලද දින සිට 2022 දෙසැම්බර් 31 දක්වා ඉඩමේ හිමිකාරීත්වය පැවරීමකින් තොරව ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සපයන්නෙකු ලෙස ඉවත් තොටුපළේ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය සඳහා රුපියල් මිලියන 76,328 ක මුදලක් (ධාරණ වටිනාකම) ආයෝජනය කර ඇත.

(උ) පැකේජය A - මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිලි සහ ආශ්‍රිත වැඩ ණය ගිවිසුමේ I ඡේදයේ 03 වන වගන්තියට අනුව, ණය ගැනුම්කරු විසින් මුදලෙහි භාවිත නොකළ මුළු ශේෂය මත වසරකට සියයට 0.1ක (0.1%) අනුපාතයකින් JICA වෙත බැඳීම් ගාස්තු අර්ධ වාර්ෂිකව ගෙවිය යුතුය. ව්‍යාපෘති අත්හිටුවූ කාල සීමාව තුළ දැරූ බැඳීම් ගාස්තු සහ ව්‍යාපෘති ආශ්‍රිත වියදම් (උදා. වැටුප්, ආරක්ෂක වියදම්, සන්නිවේදන සේවා, ආදිය) රුපියල් 68,980,863 කි. ආර්ථික නොවන බැඳීම් ගාස්තු සහ ව්‍යාපෘති ආශ්‍රිත වියදම් විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශය වෙත අය කළ යුතු වුවද, විය නොහිමි කාර්යයක් ලෙස ගණන් බලා ඇත. එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන්, සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයේ දී රඳවා ගත් ඉපැයීම් සහ නොහිමි කාර්යයන් සමාන ප්‍රමාණයකින් අතිප්‍රකාශ කර ඇත.

(ඌ) උපදේශන සේවා ගිවිසුමේ සාමාන්‍ය කොන්දේසිය 6.2 (ආ) සහ (ඇ) අනුව, පුද්ගලයන් සඳහා ගෙවීම තීරණය කරනු ලබන්නේ, විවේචන පුද්ගලයින් විසින් සේවා ඉටු කිරීම සඳහා සැබවින්ම වැය කරන කාලය සහ ප්‍රතිපූරණය කළ හැකි වියදම් සහ සේවාලාභියා විසින් උපදේශකයා වෙත සිදු කළ යුතු සේවා කාර්ය සාධනය සඳහා උපදේශකයා විසින් දරන ලද සාධාරණත්වය පදනම් කරගෙනය. කෙසේ වෙතත්, සේවාලාභියා විසින් උපදේශකයා වෙත ලබා දිය යුතු විදේශීය මුදලින් යෙන් 120,891,450 ක් වන සහ දේශීය මුදලින් රුපියල් 147,259,653 ක් වන අගය ගිණුම්ගත කර නොතිබුණි. ඒ අනුව නොහිමි කාර්ය සහ කොන්ත්‍රාත්කරුගේ ගෙවිය යුතු ගණන සමාන ප්‍රමාණයකින් ඌන ප්‍රකාශය කර ඇත.

(ඹ) මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් හිකුත් කරන ලද 2022 අප්‍රේල් 12 දිනැති ලිපියට අනුව, සමාගම විසින් ඉවත් තොටුපළ සංවර්ධන ව්‍යාපෘති සඳහා ලබාගත් රුපියල් මිලියන 4,278 ක විදේශ ණය තුනක් 2022 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට ආපසු ගෙවීම අත්හිටුවා ඇත. ණය ගිවිසුම් අනුව, ණය ගැනුම්කරු නියමිත දිනට ගෙවිය යුතු කිසියම් මුදලක් ගෙවීමට අපොහොසත් වුවහොත්, ණය ගිවිසුම්වල සඳහන් අනුපාතයකට නියමිත දින සිට සැබෑ ගෙවීමේ දිනය දක්වා කල් ඉකුත් වූ මුදල සඳහා පොලී උපවිත වේ. කෙසේ වෙතත්, ඉහත ණය තුනෙහි පැහැර හරින ලද පොලී සඳහා ප්‍රතිපාදන හෝ සමාලෝචිත වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අනාවරණය කිරීම සිදු කර නොතිබුණි.

මම මගේ විගණනය ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති වලට (SLAuSS) අනුකූලව සිදු කළෙමි. එම ප්‍රමිති යටතේ මගේ වගකීම් මගේ වාර්තාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සඳහා විගණකගේ වගකීම් යටතේ තවදුරටත් විස්තර කෙරේ. මා ලබාගත් විගණන සාක්ෂි මගේ මතයට පදනමක් සැපයීමට ප්‍රමාණවත් සහ සුදුසු යැයි මම විශ්වාස කරමි.

1.3 කාරණා අවධාරණය කිරීම

(අ) සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන, ප්‍රාග්ධන වියදම් සඳහා රජයේ ප්‍රදාන (සම්මත අරමුදල) සහ රඳවාගත් ආදායම් අරමුදල සමඟ ඒකාබද්ධ කිරීමේ පදනම පැහැදිලි කරන මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන් හි සටහන 2.1.1 වෙත අවධානය යොමු කරමි. 2005 අගෝස්තු 17 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය මත පදනම්ව, භාණ්ඩාගාර ලේකම්වරයා විසින් 2006 පෙබරවාරි 09 වන දින ඔහුගේ අංක PE/GOCO/1/1 ලිපිය මඟින් දැනට රජයට අයත් ඉවත් තොටුපළේ ඉඩම සහ ගොඩනැගිල්ල, සමාගම සතු අනෙකුත් වංචල සහ නිශ්චල වත්කම් සහ ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් විවකට සේවය කරන ලද ඉවත් තොටුපළ සංවර්ධනයට අදාළ වගකීම් භාර ගැනීම සහ ඉදිරි වත්කම් වටිනාකම සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජයට කොටස් හිකුත් කිරීම තක්සේරු කරන ලෙස සමාගමට නියෝග කර ඇත.

තවද, ඉහත අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය ක්‍රියාත්මක කිරීම සම්බන්ධයෙන් සමාගමේ ඉල්ලීම මත හිතීපතිවරයා විසින් 2010 පෙබරවාරි 08 දිනැති සිය ලිපිය මඟින් ඉවත් තොටුපළේ ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි සහ දැනට සිවිල් ඉවත් සේවා අධිකාරියට සහ ශ්‍රී ලංකා රජයට අයත් අනෙකුත් සියලුම වංචල සහ නිශ්චල වත්කම් අනෙක් වශයෙන් පැවරීමට අදාළ බැවින්, නව කැබිනට් අනුමැතියක් ලබා ගන්නා ලෙස උපදෙස් දී තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, නව කැබිනට් තීරණයක් ලබා ගැනීමට සමාගම මේ දක්වා කිසිදු ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොතිබුණි.

තවද, 2002 අංක 34 දරන සිවිල් ඉවත් සේවා අධිකාරී පනත යටතේ ප්‍රවාහන හා සිවිල් ඉවත්සේවා අමාත්‍යවරයාගේ 2017 දෙසැම්බර් 21 දිනැති ගැසට් නිවේදනය මගින් අමාත්‍යවරයා විසින් කටුනායක ඉවත්තොටුපළ, රත්මලාන ඉවත්තොටුපළ, රත්මලාන සිවිල් ඉවත් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානයෙහි ඉඩම්, ගොඩනැගිලි සහ ව්‍යුහයන්, අත්තිකියේ ඉවත් නාවික සන්නිවේදන සම්ප්‍රේෂණ මධ්‍යස්ථානය, ගම්පහ සහ පමුණුගම ඉවත්විදුලි නාවික ආධාරක, පිදුරුතලාගල රේඩාර් මධ්‍යස්ථානය, නුවරඑළියේ නිවාඩු බංගලාව සහ කෙක්ටයාර් 0.125 ක අනුරාධපුර ඉඩම ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ඉවත් සේවා සමාගමට පවරාගෙන පවරා ඇත. විවේචන සමාගම විසින් භාවිත කරන ලද ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි වල අයිතිය විගණනයේ දී සැක සහිත විය. කෙසේ වෙතත්, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ඉවත් තොටුපළේ ගොඩනැගිලි පමණක් නැවත ප්‍රකාශනය කර ඇති අතර, තක්සේරුව අවසන් කර ශ්‍රී ලංකා රජයට කොටස් හිකුත් කිරීමට මේ දක්වා කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ආ) 2022 අප්‍රේල් 12 දින මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් හිකුත් කරන ලද "ශ්‍රී ලංකා බාහිර ණය සේවා සම්බන්ධයෙන් අතුරු ප්‍රතිපත්තිය" විශේෂ ලිපිය අනුව 2 අදියර ව්‍යාපෘතියේ ඉදිකිරීම් අවසන් කිරීමත් සමඟ සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයේ ද්‍රව්‍යමය අවිනිශ්චිතතාවයන් පැහැදිලි කරනු ලබන අංක 29 සටහන වෙත මාගේ අවධානය යොමු කරමි.



ඉහත තීරණයට අනුව ණය ආපසු ගෙවීමේ හැකියාව පිළිබඳව මුදල් අමාත්‍යාංශයෙන් සහතිකයක් ඉදිරිපත් නොකිරීම හේතුවෙන් ඉදිකිරීම්කරු විසින් ව්‍යාපෘතිය තාවකාලිකව අත්හිටුවන ලදී. එබැවින් ඉදිකිරීම්කරුට ප්‍රමාද ගාස්තු ඇතුළු හිඟ ගෙවීම්, අමතර ගබඩා ගාස්තු සමඟ ඇණවුම් කරන ලද පිරිසහන හා ද්‍රව්‍යවල පිරිවැය, කාර්ය පවත්වාගැනීමේ පිරිවැය (ආරක්ෂාව, මෙහෙයුම්, පාරිසරික), පරිශ්‍රයේ අසම්පූර්ණ වැඩ සඳහා නඩත්තු වියදම්, ද්‍රව්‍ය දිරාපත්වීම හිසා ඇති වන අලාභය, තාවකාලික වැඩ කොටස් ඉවත් කිරීම සහ ස්ථාවර කුලියට දීම, ඉදිකිරීම් උපකරණ, කොන්ත්‍රාත් කාර්ය මණ්ඩලය සහ සේවයේ යොදවා ඇති ශ්‍රමය ආපසු ගෙන්වා ගැනීමේ පිරිවැය, වෙනත් ඕනෑම කොන්ත්‍රාත්කරුවෙකුගේ අත්හිටුවීමෙන් හා අවසන් කිරීමෙන් පැන නගින හිමිකම් පෑම්, ප්‍රධාන කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ආපසු අයකරනු ලබන TC හි උප කොන්ත්‍රාත්කරුවන් හේතුවෙන් ඇති විය හැකි නඩු ගාස්තු, සේවා යෝජකයාට ආදායම අහිමි වීම, ණය උපයෝජනය පිළිබඳ ගැටළුවලට යොදා ඇතුළත් දැඩි මූල්‍ය බලපෑම් සමාගමට මුහුණ දීමට සිදුවනු ඇත.

අත්හිටුවීමෙන් පැන නගින කොන්ත්‍රාත්කරුගේ සම්පූර්ණ හිමිකම් ප්‍රමාණය IPA 16-20 අනුව ඉදිරිපත් කර ඇති අතර ඒවා ශ්‍රී ලංකා රුපියල් 15,729,888,690 (පසන් යෙන් 6,352,071,405) බවට පරිවර්තනය කර ඇත. ඒවා උපදේශක විසින් සමාලෝචනය කර ඇති අතර, 2022 දෙසැම්බර් 9 දින සිට බලාත්මක වන පරිදි අවසන් වීමට නියමිතව ඇත. කෙසේ වෙතත්, කොන්ත්‍රාත්කරු තවමත් අත්හිටුවීමේ හිමිකම් ඇතුළුව අවසන් කිරීමේ හිමිකම් (අවසාන හිමිකම් පෑම්) ඉදිරිපත් කර නැත.

මේ කාරණය සම්බන්ධයෙන් මගේ මතය සංශෝධනය කර නොමැත.

1.4 සමාගමේ 2022 වාර්ෂික වාර්තාවේ ඇතුළත් වෙනත් තොරතුරු.

වෙනත් තොරතුරු සමාගමේ 2022 වාර්ෂික වාර්තාවේ ඇතුළත් තොරතුරු වලින් සමන්විත වන අතර, එයට මෙම විගණන වාර්තාවේ දිනට පෙර මා ලබාගත් මූල්‍ය ප්‍රකාශන සහ ඒ සම්බන්ධ මාගේ විගණකගේ වාර්තාව ඇතුළත් නොවේ. වෙනත් තොරතුරු සම්බන්ධයෙන් කළමනාකාරීත්වය වගකීමෙන් බැඳේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධ මාගේ මතය මගින් වෙනත් තොරතුරු ආවරණය නොවන අතර ඒ සම්බන්ධයෙන් මවිසින් කිසිදු ආකාරයක තහවුරුවක් හෝ නිගමනයක් සපයනු නොලැබේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන්, මාගේ වගකීම වනුයේ වෙනත් තොරතුරු කියවා බැලීම වන අතර එහිදී, වෙනත් තොරතුරු හා මූල්‍ය ප්‍රකාශන අතර ප්‍රමාණාත්මක නොගැලපීමක් පවතීද, විගණනයේ දී අප ලද දැනුම අනුව හෝ වෙනත් ආකාරයකින් කිසියම් ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයක් සිදුවී ඇතිද යන්න සොයා බලනු ලබයි.

මම විසින් සමාගමේ 2022 වාර්ෂික වාර්තාව කියවන විට, එහි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශන ඇති බව මා නිගමනය කරන්නේ නම්, නිවැරදි කිරීම සඳහා පාලනය සම්බන්ධයෙන් වෝදනා ලැබ සිටින අයට එම කාරණය සන්නිවේදනය කිරීමට මට අවශ්‍ය වේ. තවදුරටත් ප්‍රමාණාත්මකව නිවැරදි නොකළ සාවද්‍ය ප්‍රකාශන තිබේ නම් ඒවා නියමිත වේලාවට සභාගත කෙරෙන ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 (6) වගන්තියේ විධිවිධාන අනුව මම පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරනු ලබන වාර්තාවට ඇතුළත් කරනු ඇත.

1.5 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ කළමනාකාරීත්වයේ සහ පාලනය කරන පාර්ශ්වයන්ගේ වගකීම්

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති වලට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම සහ සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවනු පිණිස අවශ්‍ය වන අත්‍යවශ්‍ය පාලනයන් තීරණය කිරීම කළමනාකාරීත්වයෙහි වගකීම වේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේ දී, සමාගම අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමේ හැකියාව තීරණය කිරීම කළමනාකාරීත්වයේ වගකීමක් වන අතර, කළමනාකාරීත්වය සමාගම අවර කිරීමට අදහස් කරන්නේ නම් හෝ වෙනත් විකල්පයක් නොමැති විට දී මෙහෙයුම් නැවැත්වීමට කටයුතු කරන්නේ නම් හැර අඛණ්ඩ පැවැත්මේ පදනම මත ගිණුම් තැබීම සහ සමාගමේ අඛණ්ඩ පැවැත්මට අදාළ කරුණු අනාවරණය කිරීම ද කළමනාකාරීත්වයේ වගකීමකි.

සමාගමේ මූල්‍ය වාර්තාකරණ ක්‍රියාවලිය අධීක්ෂණය කිරීම සඳහා පාලනයේ වගකීම ඇති අය වගකිව යුතුය.

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

1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සඳහා විගණකවරයාගේ වගකීම්

සමස්තයක් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශන, වංචා සහ වැරදි හිසා ඇති වන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර බවට සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාදීම සහ මාගේ මතය ඇතුළත් විගණකගේ වාර්තාව නිකුත් කිරීම මාගේ අරමුණ වේ. සාධාරණ සහතික වීම උසස් මට්ටමේ සහතික වීමක් වන නමුත්, ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනය සිදු කිරීමේ දී විය සැමවිටම ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශන අනාවරණය කර ගන්නා බවට වන තහවුරු කිරීමක් නොවනු ඇත. වංචා සහ වැරදි තනි හෝ සාමූහික ලෙස බලපෑම හිසා ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශන ඇති විය හැකි අතර, මෙම ඒකාබද්ධ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පදනම් කර ගනිමින් පරිශීලකයන් විසින් ගනු ලබන ආර්ථික තීරණ කෙරෙහි බලපෑමක් විය හැකි බවට අපේක්ෂා කෙරේ.



මා විසින් වෘත්තීය විනිශ්චය සහ වෘත්තීය විවේචන භාවයෙන් යුතුව ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනය කරන ලදී. තවද මවිසින්,

- වංචා හෝ දෝෂයක් හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල ප්‍රමාණාත්මක වැරදි අර්ථකථනයක අවදානම හඳුනාගෙන ඒවා තක්සේරු කිරීම, එම අවදානම් වලට ප්‍රතිචාර දක්වන විගණන ක්‍රියා පටිපාටි සැලසුම් කිරීම සහ ඉටු කිරීම සහ මාගේ මතයට පදනමක් සැපයීමට ප්‍රමාණවත් සහ සුදුසු විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීම සිදු කරමි. වංචාවේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ප්‍රමාණාත්මක වැරදි අර්ථකථනයක් හඳුනා නොගැනීමේ අවදානම වැරද්දක ප්‍රතිඵලයක් ලෙස එසේ හඳුනා නොගැනීමට වඩා වැඩිය. මන්ද වංචාවක් තුළ දුස්සන්ධානය, ව්‍යාජ ලේඛන සෑදීම, හිතාමතා උෂ්‍යතා ඇති කිරීම, වැරදි ලෙස නිරූපණය කිරීම හෝ අභ්‍යන්තර පාලනය ඉක්මවා යාම ඇතුළත් විය හැකි බැවිනි.
- අවස්ථාවෝචිතව සුදුසු විගණන ක්‍රියා පටිපාටි සැලසුම් කිරීම සඳහා විගණනයට අදාළ අභ්‍යන්තර පාලනය පිළිබඳ අවබෝධයක් ලබා ගනිමි. නමුත් එසේ සිදු කරන්නේ සමාගමේ අභ්‍යන්තර පාලනයෙහි ඵලදායිතාවය සහ පිළිබඳ මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමේ අරමුණින් නොවේ.
- භාවිත කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති වල යෝග්‍යතාවය සහ කළමනාකාරිත්වය විසින් කරන ලද ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු වල හා ඊට සම්බන්ධ අනාවරණය කිරීම් වල සාධාරණත්වය ඇගයීම සිදු කරමි.
- කළමනාකාරිත්වය ගිණුම්කරණයේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම පදනම භාවිත කිරීමේ යෝග්‍යතාවය පිළිබඳව නිගමනය කරන අතර, ලබාගත් විගණන සාක්ෂි මත පදනම්ව, සමාගමට අඛණ්ඩ පැවැත්මක් ඇති වීමේ හැකියාව පිළිබඳ සැලකිය යුතු සැකයක් ඇති කරන සිදුවීම් හෝ කොන්දේසි වලට අදාළව ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතතාවයක් පවතින්නේ ද යන්න තීරණය කරමි. ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතතාවයක් පවතින බවට මා නිගමනය කරන්නේ නම්, මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල අදාළ අනාවරණයන් පිළිබඳව මවිසින් මගේ විගණන වාර්තාවේ අවධානය යොමු කිරීම අවශ්‍ය වන අතර, හැතහොත් එවැනි අනාවරණය කිරීම් ප්‍රමාණවත් නොවේ නම්, මගේ මතය වෙනස් කිරීම සිදු කළ යුතුය. මගේ වාර්තාවේ දිනය දක්වා ලබා ගත් විගණන සාක්ෂි මත මගේ නිගමනය පදනම් වී ඇත. කෙසේ වෙතත්, අනාගත සිදුවීම් හෝ තත්ත්වයන් මගින් සමාගම අඛණ්ඩව පැවැත්ම නැවැත්වීමට හේතු විය හැකිය.
- අනාවරණය කිරීම් ඇතුළුව මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල සමස්ත ඉදිරිපත් කිරීම, ව්‍යුහය සහ අන්තර්ගතය තක්සේරු කිරීම සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශන මඟින් එහි ඇතුළත් ගනුදෙනු සහ සිදුවීම් පිළිබඳ සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීමක් නියෝජනය කරන්නේ ද යන්න තක්සේරු කරමි.

මගේ විගණනයේ දී මා හඳුනා ගන්නා අභ්‍යන්තර පාලනයේ සැලකිය යුතු අඩුපාඩු ද ඇතුළුව විගණනයේ සැලසුම්ගත විෂයපථය සහ වේලාව සහ සැලකිය යුතු විගණන සොයා ගැනීම් සම්බන්ධයෙන් පාලනය භාරව සිටින අය සමඟ මම සන්නිවේදනය කරමි.

2. වෙනත් නෛතික හා නියාමන අවශ්‍යතා පිළිබඳ වාර්තාව

- 2.1 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ සහ 2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනතේ පහත සඳහන් අවශ්‍යතා සඳහා නිශ්චිත විධිවිධාන ඇතුළත්ය:
 - 2.1.1 මගේ වාර්තාවේ මතය සඳහා පදනම යන අංශයේ විස්තර කර ඇති කරුණුවල බලපෑම් හැර, විගණනය සඳහා අවශ්‍ය සියලු තොරතුරු සහ පැහැදිලි කිරීම් මවිසින් ලබාගෙන ඇති අතර, මගේ විභාගයෙන් පෙනෙන පරිදි සමාගම විසින් 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතේ 163(1) (ඇ) වගන්තිය අනුව සහ 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 12 (අ) වගන්තිය අනුව නිසි පරිදි ගිණුම් වාර්තා තබා ඇත.
 - 2.1.2 ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 6(1) (ඇ) (iii) වගන්තියේ නියමයන්ට අනුව පෙර වර්ෂය හා සංගත වේ.
 - 2.1.3 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 6(1) (ඇ) (iv) වගන්තියේ නියමයන්ට අනුව ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන්හි මා විසින් පසුගිය වර්ෂය සඳහා සිදුකරන ලද සියලුම නිර්දේශ කිරීම් අන්තර්ගත වේ..
- 2.2 සිදු කරන ලද ක්‍රියා පටිපාටි මත පදනම්ව සහ ලබාගත් සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් කරුණු වලට සීමා වූ බැවින්, කිසිවක් මගේ අවධානයට යොමු වී නැත.
 - 2.2.1 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතෙහි 12 (ඇ) වගන්තියේ අවශ්‍යතාව ප්‍රකාරව ව්‍යාපාරයේ සාමාන්‍ය පිළිවෙතට බැහැරව සමාගම විසින් ඇති කර ගත් ඕනෑම කොන්ත්‍රාත්තුවක් සඳහා සමාගමේ පාලන මණ්ඩලයේ ඕනෑම සාමාජිකයෙකුට සෘජු හෝ වක්‍ර උනන්දුවක් ඇති බව ප්‍රකාශ කිරීම.
 - 2.2.2 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 12 (ඊ) වගන්තියේ අවශ්‍යතාව ප්‍රකාරව සමාගමේ පාලන අධිකාරිය විසින් හිකුත් කරන ලද අදාළ ලිඛිත නීතිය, සාමාන්‍ය සහ විශේෂ විධානයන් සමඟ සමාගම පහත අවස්ථාවන් හි දී හැර අනුකූල වී නොමැති බව ප්‍රකාශ කිරීම;



නීතිය/විධානය වෙත	විස්තරය
(අ) 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන් සේවා පනතේ හි 14 වන වගන්තිය	2023 මැයි 15 දින දක්වා ගුවන් යානා ස්ථාපිත කිරීම හෝ පුළුල් කිරීම පිළිබඳ ප්‍රධාන සැලැස්මක් සමාගම විසින් සකස් කොට නොතිබූ අතර ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අනුමැතිය ලබාගෙන නොතිබුණි.
<p>(ආ) රාජ්‍ය ව්‍යවසාය වකුලේඛ අංක 01/2021-ආයතනික පාලනය පිළිබඳ මාර්ගෝපදේශය</p> <p>(i) වගන්තිය 2.2.2 (ආ) xii, සහ 4.3 (ආ), (ඇ)</p> <p>(ii) වගන්තිය 2.2.2 (ආ) xiv, (2.3)</p>	<p>අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනු කමිටුවල නිසි ක්‍රියාකාරීත්වය සහතික කිරීම සහ සමාගමේ අවදානම් පැරිකඩ හඳුනා ගැනීම සහ ඇගයීම සඳහා අවදානම් කමිටුවේ කාර්යභාරය සහතික කිරීම සහ අවදානම් කළමනාකරණ රාමුවක් සකස් කිරීම සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ අවදානම් අවම කිරීම සඳහා උපාය මාර්ග නිර්දේශ කිරීම සහ අවදානම් ශ්‍රේණිගත කිරීමේ ක්‍රියාවලියක් ඇතුළු පාලන පද්ධතිය අවශ්‍ය වේ. කෙසේ වෙතත්, ඉහත අවශ්‍යතා සපුරාලීම තක්සේරු කිරීම සඳහා තොරතුරු හෝ සාක්ෂි විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.</p> <p>කාර්ය සාධන විශේෂීන්වල අධීක්ෂණය කිරීමේදී, සමාගමේ අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීම සැලකිල්ලට ගනිමින් සමාගම තුළ පැවැත්වූ සමාලෝචන යාන්ත්‍රණයක් පිහිටුවාලිය යුතුය. තවද, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් උපාය මාර්ගික සැලැස්ම ක්‍රියාවට නැංවීමේ සම්බන්ධය වරින් වර ඇගයීමට ලක් කර සහතික කළ යුතු අතර අවශ්‍ය පරිදි නිවැරදි ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය. කෙසේ වෙතත්, ක්‍රියාකාරී සැලැස්මේ ප්‍රගතිය, ප්‍රධාන ව්‍යාපෘති හෝ කොන්ත්‍රාත්තු සම්බන්ධ තීරණාත්මක ගැටළු සමග අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත යොමු කර නොතිබුණි.</p>
<p>(ඇ) රාජ්‍ය ව්‍යවසාය වකුලේඛ අංක 01/2021-රජය සතු ව්‍යවසායන් සඳහා මෙහෙයුම් අත්පොත</p> <p>(i) 1 ඡේදය</p> <p>(ii) 2.1 ඡේදය</p> <p>(iii) 3.2 (i) ඡේදය</p> <p>(iv) 3.4 ඡේදය</p>	<p>පවතින ව්‍යුහයන් සහ රාජ්‍ය ව්‍යවසායන් සඳහා මෙහෙයුම් අත්පොතෙහි නිර්දේශිත ඒවා අතර පරතරය විශ්ලේෂණය කිරීම සඳහා අනෙකුත් මෙහෙයුම් ප්‍රධානීන් සමඟ සහයෝගයෙන් වෙනස්කම් පිළිබඳ විශ්ලේෂණයක් සිදු කළ යුතු අතර, මෙහෙයුම් අත්පොතෙහි දක්වා ඇති අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා ඒවායේ පවතින මෙහෙයුම් ව්‍යුහයන් සුදුසු පරිදි වැඩිදියුණු කිරීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සමඟ සාකච්ඡා කර ක්‍රියා කළ යුතුය. සමාගම විසින් ඉහත අවශ්‍යතාවය මෙතෙක් සම්පූර්ණ කර නොතිබුණි.</p> <p>සමාගමට තම අරමුණු ක්‍රියාත්මක කිරීමට පහසුකම් සලසන මනා පද්ධතියක් සහ ක්‍රියාවලියක් ක්‍රියාත්මක වන බවට සමාගම සහතික කළ යුතුය. මෙම පද්ධති සහ ක්‍රියාවලීන් සමාගමට විහිදුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීම සඳහා පහසුකම් සලසන සහතික කිරීම සඳහා වරින් වර සමාලෝචනය කළ යුතුය. තවද, සමාගමට අදාළ වන පුළුල් තේරුම් සහ නියාමන රාමුව තුළ සෑම නිලධාරියෙකුම තම යුතුකම් සහ වගකීම් පිළිබඳව දැනුවත් බව මණ්ඩලය සහතික කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, එක් එක් තනතුරු සඳහා රාජකාරී ලැයිස්තුව නිර්වචනය කර නොතිබුණි. තවද, 2019 වර්ෂයේදී ක්‍රියා පටිපාටි අත්පොත් සකස් කර අනුමත කර ඇති අතර ඇතැම් අත්පොත් යාවත්කාලීන කර නොමැත/ඇතැම් අත්පොත් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ලබා නොගෙන යාවත්කාලීන කර තිබුණි.</p> <p>සමාගම විසින් සේවක තනතුරු, බඳවා ගැනීමේ යෝජනා ක්‍රමය (SOR), වැටුප් ව්‍යුහය සහ දීමනා ඇතුළත් සේවක සංඛ්‍යාවට අදාළ ඔවුන්ගේ ඉල්ලීම්, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය සහ රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ නිර්දේශය සමඟ, අදාළ රාජ්‍ය ව්‍යවසාය අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් (DGNB), හෝ ජාතික අයවැය අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් දෙපාර්තමේන්තුව (DGMS) වෙත පිටපතක් සමඟ කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාගේ (DGMS) අනුමැතිය සඳහා ඉදිරිපත් කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, සමාගම බඳවා ගැනීමේ යෝජනා ක්‍රමය සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා ගැනීම හැර ඉහත අවශ්‍යතා සමාගම විසින් සපුරා නොතිබුණි.</p> <p>රැකියා විස්තරය, අධ්‍යයන සුදුසුකම්, පළපුරුද්ද ආදිය ඇතුළත් කිරීම සඳහා බඳවා ගැනීම් සහ උසස්වීම් සඳහා යෝජනා ක්‍රම සැකසීමේදී සමාගම සහතික විය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, සමාගම බඳවා ගැනීමේ යෝජනා ක්‍රමයට රැකියා විස්තරය සහ බඳවා ගැනීමේ ක්‍රමය ඇතුළත් කර නොතිබුණි.</p>



නීතිය/විධානය වෙත	විස්තරය
(v) 4.3 (i), (iii) ඡේදය	සමාගම විසින් තම අවශ්‍යතා තක්සේරු කිරීම සහ අවශ්‍ය භාණ්ඩ සඳහා නියම ප්‍රමාණය, ගුණාත්මකභාවය සහ කාලය තීරණය කිරීම සඳහා නිසි යාන්ත්‍රණයක් පවත්වා ගැනීම අවශ්‍යතාවයකි. තවද, යෙදවුම් කළමනාකරණය සඳහා විධිමත් තොග කළමනාකරණ පද්ධතියක් ඇති බව සමාගම සහතික කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, 2022 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට කොටස් අයිතම 955ක් සඳහා ශුන්‍ය කොටස් ශේෂයන් පැවතුණි.
(vi) 6.6 ඡේදය	මූල්‍ය වර්ෂය අවසන් වී දින 60ක් ඇතුළත වාර්ෂික වාර්තාව සහ ගිණුම් කෙටුම්පත් විගණකාධිපති වෙත භාර දිය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, සමාගමේ වාර්ෂික වාර්තාවේ කෙටුම්පත විගණකාධිපතිවරයා වෙත යොමු කර නොතිබුණි.
(vii) 6.11 ඡේදය	විනිවිදභාවය සහ වගවීම සහතික කරමින් දැනුවත් තීරණ ගැනීමට සමාගමට පහසුකම් සලසන එහි අත්‍යන්තර හා බාහිර යන දෙඅංශයේම පාර්ශ්වකරුවන් සමඟ පැහැදිලි සන්නිවේදන පිළිවෙතක් සමාගමට තිබිය යුතු අතර, සමාගම විසින් ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම සහ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලැස්ම සමාගම මේ වෙබ් අඩවියේ දැක්වීමද අනිවාර්ය වේ. කෙසේ වෙතත්, ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලැස්ම තවමත් සමාගමේ වෙබ් අඩවියේ දැකගත නොහැක.
(viii) 7.1 සහ 7.4 ඡේදය	සියලුම රජය සතු ආයතනවල කාර්යසාධන ඇගයීම් අනිවාර්ය වන අතර එය අපේක්ෂිත අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීම හා සම්බන්ධ කාර්ය සාධන ඇගයීම් ස්ථාපිත කිරීමට පහසු වන සරල සහ පැහැදිලි යාන්ත්‍රණයක් ස්ථාපිත කළ යුතු අතර, මාසික මණ්ඩල රැස්වීම් වලදී පරීක්ෂා කිරීමට ව්‍යාපෘති/කොන්ත්‍රාත්තුවල ඉහත අවශ්‍යතාවයන්ට අනුකූලව භෞතික හා මූල්‍ය ප්‍රගතිය ඉදිරිපත් කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, ක්‍රියාකාරී සැලැස්මේ ප්‍රගති වාර්තාව මාසික අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් වෙත යොමු කර නොතිබුණි.
(ඇ) පොදු ව්‍යවසාය චක්‍රලේඛ අංක PED/2003 ජුනි 2වනදා සහ 12වනදා හි 9.3.1, 9.3.1 (ස) සහ 9.7 වගන්තිය	සමාගම විසින් සේවක තනතුරු, බඳවා ගැනීමේ යෝජනා ක්‍රමය (SOR), වැටුප් ව්‍යුහය සහ දීමනා ඇතුළත් සේවක සංඛ්‍යාවට අදාළ ඔවුන්ගේ ඉල්ලීම්, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය සහ රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ නිර්දේශය සමඟ, කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාගේ අනුමැතිය සඳහා ඉදිරිපත් කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාගේ අනුමැතිය ලබා ගෙන නොතිබුණි. තවද, සමාගම විසින් සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා රුපියල් මිලියන 2,216 දක්වා විවිධ ආකාරයේ දීමනා 16ක් කාර්ය මණ්ඩලය වෙත ගෙවා ඇති අතර අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවෙන් අනුමැතියක් ලබාගෙන නොතිබුණි.
(ඉ) 2015 මැයි 25 දිනැති රාජ්‍ය ව්‍යවසාය චක්‍රලේඛ අංක PED 01/2015 හි 2.3 සහ 3.1 වගන්තිය සහ 2022 ජනවාරි 14 දිනැති අංක 01/2015 (ii) චක්‍රලේඛය	සමාගමේ HM 1-1 කාණ්ඩයට සමාන හෝ ඊට වැඩි තනතුරු අනුමැතියක් ඇති වෙනත් ඕනෑම නිලධාරීන් සඳහා ලීටර් 115 ක් ලබා දෙනු ලබයි. කෙසේ වෙතත්, S ₁₀ වැටුප් පරිමාණයේ නිලධාරීන් 128 ක් සඳහා ලීටර් 130 ක් සහ S ₁₁ නිලධාරීන් 209 ක් සඳහා ලීටර් 200 ක් (ඉහළ වැටුප් පරිමාණය සමාගම විසින් ලබා දී ඇත) සමාගම විසින් අනුමත කර ඇත. නියැදි විගණන පරීක්ෂණයේ දී අනාවරණය වූ පරිදි, චක්‍රලේඛ විධිවිධානවලට පටහැනිව අනුමත සීමාවන්ට වඩා අතිරේක මාසික ඉන්ධන දීමනා ලෙස සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ නිලධාරීන් 337 දෙනෙකු සඳහා රුපියල් මිලියන 88.9 ක ඉන්ධන ලීටර් 240,280 ක් ලබා දී ඇත.
(ඊ) 2021 අප්‍රේල් 27 වැනි දින ගන්නා ලද අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය (අංක.ඊජ-ඊඑ-03-27/04/2021)	සමාගමේ අංශවල ක්‍රියාකාරීත්වය අධීක්ෂණය කිරීම සඳහා යටිතල පහසුකම්, මූල්‍ය උපායමාර්ග, මෙහෙයුම් උපායමාර්ග සහ අලෙවිකරණය සහ ව්‍යාපාර සංවර්ධන උපායමාර්ග සහ මානව සම්පත් උපායමාර්ග යන කාණ්ඩ පහ (5)ක් පත් කර ඇත. කෙසේ වෙතත්, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ එම කාණ්ඩ පහ මඟින් සිය රාජකාරි කටයුතු කර නොතිබුණි.

- 2.2.3 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 12 (උ) වගන්තියේ අවශ්‍යතාවයන්ට අනුකූලව සමාගම සිය බලතල, කාර්යයන් සහ රාජකාරි ඉටු කර නොමැති බව ප්‍රකාශ කිරීම.
- 2.2.4 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 12 (ය) වගන්තියේ අවශ්‍යතාවයට අනුව, නියමිත කාල සීමාව තුළ සහ අදාළ නීතිවලට අනුකූලව සමාගමේ සම්පත් ආර්ථික, කාර්යක්ෂම සහ ඵලදායී ලෙස ලබාගෙන ඒවා භාවිත කර නොමැති බව ප්‍රකාශ කිරීම.



2.5 වෙනත් කරුණු

- (අ) 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමාගමේ අංශ 23 කට අයත් අයිතම 7,527 ක් සම්බන්ධයෙන් අධ්‍යක්ෂ කමිටු මණ්ඩල වාර්ෂික සමීක්ෂණ වාර්තාවේ පෙන්වා ඇති රුපියල් මිලියන 3,783.8 ක වට්ටු වත්කම් භෞතිකව හඳුනා ගැනීමට නොහැකි වීම හේතුවෙන් භෞතිකව සත්‍යාපනය කළ නොහැකි විය. එබැවින් එම වත්කම්වල පැවැත්ම විගණනයේදී තහවුරු කර ගැනීමට නොහැකි විය.
- (ආ) අත්තිකාරම් ලෙස ණය ගැතියන්ගෙන් ලද රුපියල් මිලියන 193 ක මුදලක් සමාලෝචිත වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ආපසු ගෙවීමකින් හෝ අදාළ ණය ගැතියන්ට එරෙහිව හිලවු නොකිරීමෙන් පෙන්වා දී තිබුණි. තවද, ණය ශේෂයන් පිළිබඳ වෙනම වයස් විශ්ලේෂණයක් විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.
- (ඇ) සියලුම දෙපාර්තමේන්තු සහ අංශ ප්‍රධානීන් විසින් ලබාගත් සැපයුම්කරු අත්තිකාරම් අදාළ වර්ෂය අවසන් වීමට පෙර පියවිය යුතු වුවද, සමාගමේ විවිධ දෙපාර්තමේන්තු විසින් වසර තුළ සහ ඊට පෙර වසර තුළ භාණ්ඩ මිලදී ගැනීම සඳහා ලබාගත් රුපියල් මිලියන 100 ක අත්තිකාරම් පියවා නොතිබුණි.
- (ඈ) 2017 අංක 24 දරන දේශීය ආදායම් පනතේ 11 වැනි වගන්තියට අනුව, තක්සේරු වර්ෂය සඳහා ව්‍යාපාරයෙන් ලැබෙන ආදායම ගණනය කිරීමේදී, ආදායම් හිඟපාදනයේදී වර්ෂය තුළ දරන ලද වියදම් අඩු කරනු ලැබේ. ප්‍රාග්ධන ස්වභාවයේ වියදම් සඳහා මෙම වගන්තිය යටතේ කිසිදු අඩු කිරීමකට ඉඩ නොදේ. කෙසේ වෙතත්, ව්‍යාපාරයෙන් තක්සේරු කළ හැකි ආදායම ගණනය කිරීමේදී, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ණය ආපසු ගෙවීම සඳහා සමාගම විසින් මහා භාණ්ඩාගාරය වෙත ගෙවන ලද රුපියල් මිලියන 1,255 ක මුදලක් දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුවෙහි විධිමත් අනුමැතියකින් තොරව අඩු කර ඇති අතර, මෙම ගැලපීම් 2011 වර්ෂයේ සිට සිදු කර ඇත. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, 2021/22 තක්සේරු වර්ෂය සඳහා ආදායම් බද්ද රුපියල් මිලියන 376.5 කින් උණ ප්‍රකාශය කර ඇත.
- (ඉ) 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට සමාගමේ මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශයේ රඳවා ගැනීමේ බදු සහ කල්පිත බදු සම්බන්ධයෙන්, 1999/2020 සහ 2013/2014 වර්ෂයේ ලැබිය යුතු ආදායම් බදු ලෙස රුපියල් මිලියන 848 ක මුදලක් පෙන්වා ඇත. ඉන් අනතුරුව, දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් 2023 ජනවාරි දිනැති ප්‍රකාශයේ සවිස්තරාත්මක විගණනයකට යටත්ව රුපියල් මිලියන 321 ක මුදලක් ආපසු ලබා දිය හැකි බව තහවුරු කර තිබුණි. එබැවින් ලැබිය යුතු රුපියල් මිලියන 527ක ආදායම් බදු ප්‍රමාණය සාක්ෂාත් කර ගැනීම අවිනිශ්චිත වේ.
- (ඊ) 2011 මාර්තු 29 දින සීමාසහිත ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (ගු.ගු.සේ.ස) සහ ශ්‍රී ලංකා විශාර්ථයින්ස් ලිමිටඩ් (SLAL) අතර අත්සන් කරන ලද අවබෝධතා ගිවිසුමට (MOU) අනුව, ගු.ගු.සේ.ස විසින් ශ්‍රී ලංකා විශාර්ථයින්ස් ලිමිටඩ් වෙත දැනටමත් වෙන් කර ඇති ඉඩ ඉදිරියටත් ලබා දෙනු ඇති අතර, දෙපාර්ශවයම බදු ගිවිසුමකට එළඹිය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, කල්බදු ගිවිසුමක් අත්සන් නොකර, 2011 වසරේ සිට ශ්‍රී ලංකා විශාර්ථයින්ස් ලිමිටඩ් වෙත ඉඩ ප්‍රදානයන් 3 ක් බදු දී ඇත. ගු.ගු.සේ.ස හි තවත් ක්‍රියාකාරකම් 7ක් සහ ඉඩ ප්‍රදානය බදු ගිවිසුම් අත්සන් නොකර ප්‍රදාන ලිපියක් මගින් ශ්‍රී ලංකා විශාර්ථයින්ස් ලිමිටඩ් වෙත ලබා දී ඇත.
- (උ) සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයේ දී, ගොඩබෑම සහ නැවැත්වීම, සහ ගුවන් පාලම් ශාස්ත්‍ර සහ කුලියට දීම සහ අනෙකුත් ශාස්ත්‍ර සඳහා පැහැර හැරීමේ පොලී සම්බන්ධයෙන් ශ්‍රී ලංකා විශාර්ථයින්ස් හි හිඟ ණයගැති ශේෂය රුපියල් මිලියන 1,541.8 ක් විය. කෙසේ වෙතත්, නොගෙවූ ණයගැතියා පියවීමකින් තොරව දින 365 කට වැඩි කාලයක් ගත වුවද කිසිදු පියවරක් ගෙන නොතිබුණි. තවද, මෙම වාර්තාව නිකුත් කරන දිනය දක්වා සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකා විගණන සමාගම විසින් ණයගැති ශේෂය තහවුරු කර නොතිබුණි.
- (ඌ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ (ම.රා.ජා.ගු) මෙහෙයුම් පිරිවැය රුපියල් මිලියන 2,033ක් වාර්තා කර තිබූ අතර, එය මෙහෙයුම් ආදායමට වඩා 26 ගුණයක් විය. විදේශ විනිමය අලාභය ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු කොට සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා බදු ගෙවීමෙන් පසු ශුද්ධ අලාභය රුපියල් මිලියන 22,214 ක් විය. 2017 සිට 2022 දක්වා බදු ගෙවීමෙන් පසු සමුච්චිත ශුද්ධ අලාභය රුපියල් මිලියන 42,818 විය. මත්තල ගුවන් තොටුපළේ අපේක්ෂිත වාර්ෂික මගී ධාරිතාව මිලියනයක් පමණ වුවද, පසුගිය වසර හය තුළ මුළු මගීන් සංඛ්‍යාව 103,324 ක් පමණක් වූ අතර, මුළු ගුවන් ගමන් සංඛ්‍යාව 2,612 ක් විය. එබැවින් ගුවන් තොටුපළ ඉදිකිරීම සඳහා දරන ලද ඩොලර් මිලියන 247.7 ට සමාන රුපියල් මිලියන 36,564 ක මුළු මුදල වලදායී ලෙස භාවිත කර නොතිබුණි. තවද, ඉහත ඉදිකිරීම සඳහා ලබාගත් ඩොලර් මිලියන 190 ක ණය සඳහා වාර්ෂික ණය වාර්තය ලෙස රුපියල් මිලියන 1,842 ක මුදලක් ගු.ගු.සේ.ස විසින් ගෙවා තිබුණි.
- (ඹ) 2017 වසරේ සිට 2022 දක්වා කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ, (ර.ජා.ගු) - රත්මලාන හි සමුච්චිත අලාභය රුපියල් මිලියන 2,827.9 ක් වූ අතර, සමාලෝචිත වර්ෂයේ රුපියල් මිලියන 1,154 ක අලාභය ඊට ඇතුළත් වේ. සමාගම විසින් දක්වා ඇති ප්‍රකාශයට අනුව, කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ - රත්මලාන ප්‍රධාන වශයෙන් පුහුණුවීම් සහ දේශීය වාණිජ මෙහෙයුම් ක්‍රියාත්මක කරන අතරම ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදා මෙහෙයුම් සඳහා පහසුකම් සපයනු ලබන හෙයින් එහි මෙහෙයුම් ක්‍රමවේදය ශ්‍රී ලංකාවේ අනෙකුත් ගුවන් තොටුපළවලට වඩා වෙනස් වේ. තවද, හරහා පියාසැරි ආදායම ගු.ගු.සේ.ස හි ආයතනික ආදායමට ලියනු ලැබේ. කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ - රත්මලාන හි මූල්‍ය අලාභ වලට විශාල ප්‍රදේශ පාලන මධ්‍යස්ථානයට අදාළ පිරිවැය ඇතුළත් නමුත් ඒ ආශ්‍රිතව හරහා පියාසැරි ආදායම මේ වන විට ගු.ගු.සේ.ස හි ආයතනික ආදායමට අවබෝෂණය වේ. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ උපදෙස් යටතේ කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ - රත්මලාන වෙත හරහා පියාසැරි ආදායම උකහා ගැනීමේ හැකියාව පිළිබඳව සොයා බැලීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස විසින් එය නිවැරදි කිරීමේ ක්‍රියාවලියක් යෙදී සිටී. 2020 වර්ෂයේදී ගුවන් යානා සංචලනයන් 13 ක් පමණක් වන අතර, 2022 වර්ෂය තුළ ගුවන්යානා සංචලනයන් 38 ක් වූ අතර 2020, 2021 සහ 2022 වසර තුළ මගී සංචලන 60, 28 සහ 54 ක් විය.



- (ඒ) යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ 2019 ඔක්තෝබර් 17 වන දින ආරම්භ කරන ලදී. ගුවන් තොටුපළ ආරම්භයේ සිටම ගුවන් යානා සංචලනයන් 166 ක් සහ මගී සංචලන 5,035 ක් පමණක් වාර්තා වී ඇති අතර, පසුගිය වසර 04 තුළ වාර්තා වූ සම්පූර්ණ අලාභය රු. මිලියන 232.8 කි. සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ආදායම සහ මෙහෙයුම් වියදම් පිළිවෙලින් රුපියල් මිලියන 4.7 ක් සහ රුපියල් මිලියන 81.8 ක් විය.
- (ඒ) මඩකලපුව ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ 2018 මාර්තු 25 වන දින සිවිල් මෙහෙයුම් සඳහා විවෘත නැවත ආරම්භ කර ඇති අතර, පසුගිය වසර පහ තුළ වියදම ලෙස රුපියල් මිලියන 86.62ක් වැය කර තිබුණද, සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයේදී පවා කිසිදු ආදායමක් උපයා නොතිබුණි.
- (ඔ) සමාගමේ එක් එක් අංශයේ ක්‍රියාකාරකම්වලට අදාළ ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශක හඳුන්වා දිය යුතු අතර ඒ අනුව සත්‍ය කාර්යසාධනය ඇගයීමට ලක් කළ යුතු වුවද, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ කාර්යසාධන දර්ශකය ඇගයීම සිදු කර නොතිබුණි.
- (ඔ) පැකේජ B දුරස්ථ ගුවන් පර්ය සහ ධාවන පර්ය ඉදිකිරීම් කටයුතු 2017 අප්‍රේල් 25 දින ආරම්භ කර 2019 ඔක්තෝබර් 24 වන විට අවසන් කිරීමට නියමිතව තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, ඉදිකිරීම් කටයුතු 2021 ජනවාරි 26 දින අවසන් කර තිබුණි. එම හේතුවෙන් නියමිත කාලය තුළ ව්‍යාපෘතියේ අපේක්ෂිත ප්‍රතිඵලය ලබා ගැනීමට නොහැකි විය.
- (ඔ) පැකේජය A - මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල සහ ආශ්‍රිත කටයුතුවල ඉදිකිරීම් පහත සඳහන් උභ්‍යන්තරයන් දැකගත හැකි විය
 - (i) ඉහත ඉදිකිරීම් කටයුතු පහතයේ කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත 2020 මාර්තු 04 දින භාර දුන් අතර, 2020 මාර්තු 12 වැනි දින ගිවිසුම අත්සන් කර, 2020 මාර්තු 25 වැනි දින කාර්යසාධන සුරක්ෂිතභාවය ලබා දී ඇත. කෙසේ වෙතත්, මාස 09 ක ප්‍රමාදයකින් 2020 මාර්තු 12 වන දින කොන්ත්‍රාත්තුව අත්සන් කිරීමෙන් පසුව, කොන්ත්‍රාත්තුවේ කටයුතු 2020 දෙසැම්බර් 15 දින ආරම්භ කර ඇත. එමෙන්ම කොන්ත්‍රාත්කරුගේ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලැස්මට අනුව, 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට කොන්ත්‍රාත්තුවේ ප්‍රගතිය සියයට 30ක් විය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, කොන්ත්‍රාත්තුවේ සැබෑ ප්‍රගතිය සියයට 5.38 ක් පමණක් විය.
 - (ii) කොන්ත්‍රාත්තුවේ 14.7(ඉ) කොන්දේසිය අනුව, ඉංජිනේරුවරයාට ප්‍රකාශය සහ සනාථ කරන ලියකියවිලි ලැබීමෙන් දින 56ක් ඇතුළත, සේවයෝජකයා විසින් එක් එක් අතරු ගෙවීම් සහතිකයේ සහතික කර ඇති මුදල කොන්ත්‍රාත්කරුට ගෙවිය යුතුය. කෙසේ වෙතත්, 2022 පෙබරවාරි සිට 2022 ජූනි දක්වා කාලය සඳහා ලද IPC අංක 5 සහ 6 හි යෙන් 444,498,046 සහ ශ්‍රී ලංකා රුපියල් 1,486,804,716 ක මුදලක් 2023 පෙබරවාරි 28 වන විටත් කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත ගෙවා නොතිබුණි.

ඩබ්ලිව්. පී. සී. වික්‍රමරත්න
විගණකාධිපති

විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය

(සියලු අගයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දැක්වේ)

ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගම
වාර්ෂික වාර්තාව 2022

	සටහන්	දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය	
		2022	2021
ආදායම	5	26,006,395,611	7,386,170,394
වෙනත් ආදායම්	6	1,640,400,773	492,782,034
		27,646,796,384	7,878,952,428
පරිපාලන සහ ආයතන වියදම්	7	(14,941,498,625)	(11,654,806,923)
මෙහෙයුම් (අලාභය)/ලාභය		12,705,297,759	(3,775,854,496)
මූල්‍ය ආදායම		6,136,674,362	3,321,110,256
මූල්‍ය පිරිවැය		(12,408,946,131)	(506,142,527)
ඉදිරි මූල්‍ය (පිරිවැය)/ආදායම	8	(6,272,271,769)	2,814,967,729
බදු පෙර (අලාභය)/ලාභය		6,433,025,990	(960,886,767)
ආදායම් බදු වියදම්	9	(1,630,328,423)	(1,122,614,992)
වසර සඳහා (අලාභය)/ලාභය		4,802,697,567	(2,083,501,758)
කොටසක මූලික (අලාභය)/ඉපයුම්	10	24,013	(10,417)
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්			
විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම් ගණනය කිරීමේ උපකල්පන			
වල වෙනස්වීම් වලින් පැන නගින ලාභය/(අලාභය)	23	(366,067,192)	878,191,927
ආයුගණක ලාභය/(අලාභය) මත විලම්බිත බදු	13	87,856,126	(210,766,063)
වෙනත් මුළු විස්තීර්ණ ආදායම් එකතුව		(278,211,066)	667,425,865
වසර සඳහා මුළු විස්තීර්ණ ආදායම		4,524,486,501	(1,416,075,894)

පිටු අංක 90 සිට 117 දක්වා සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල අනිවාර්ය අංගයකි

	සටහන්	දෙසැම්බර් 31 දිනට	
		2022	2021
වත්කම්			
ජංගම නොවන වත්කම්			
දේපල, පිරිසිදු සහ උපකරණ	11	39,630,716,596	41,624,923,625
නොහිමි ප්‍රාග්ධන වැඩ	11	36,697,665,852	30,459,475,504
අස්පාශ්‍ය වත්කම්	12	15,931,315	21,835,257
විලම්බිත බදු වත්කම්	13	3,104,834,912	1,878,384,291
		79,449,148,675	73,984,618,678
දිගුකාලීන ආයෝජන			
දිගු කාලීන ණය		11,588,500	12,788,500
ණයකර වල ආයෝජන	14.1	3,298,300,000	4,088,300,000
දිගුකාලීන බැංකු තැන්පතු	14.2	6,962,540,843	1,266,678,125
සමාගම් හිලධාරීන් වෙත ලබා දුන් ණය	16.1	68,338,785	61,602,205
		10,340,768,128	5,429,368,830
ජංගම වත්කම්			
තොග	15	2,246,363,918	808,185,284
වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ	16	8,734,298,692	3,845,984,745
ලැබිය යුතු ආදායම් බදු	26	91,084,038	848,093,206
කෙටි කාලීන බැංකු තැන්පතු	14.2	78,025,787,863	41,515,132,946
මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	17	642,335,995	413,045,010
		89,739,870,507	47,430,441,191
මුළු වත්කම්		179,529,787,309	126,844,428,699
හිමිකම් සහ වගකීම්			
ප්‍රාග්ධනය සහ සංචිත			
ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය	18	20,000,200	20,000,200
සංචිත	19	6,848,033,247	6,846,183,247
රඳවා ගත් ඉපැයුම්	20	38,389,121,466	34,448,138,251
		45,257,154,912	41,314,321,698
ජංගම නොවන වගකීම්			
ණය ගැනීම්	21	93,028,636,038	60,435,353,759
ණයකර	22	4,000,000,000	4,000,000,000
විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම්	23	5,877,345,342	4,837,739,167
විලම්බිත බදු වගකීම්	13	9,264,909,416	7,373,210,258
විලම්බිත රජයේ ප්‍රදාන	24	907,164,185	956,671,369
		113,078,054,981	77,602,974,554
ජංගම වගකීම්			
වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ	25	7,950,084,768	3,637,802,214
ණය ගැනීම්	21	13,244,492,649	4,289,330,231
		21,194,577,417	7,927,132,445
මුළු වගකීම්		134,272,632,397	85,530,106,999
මුළු හිමිකම් සහ වගකීම්		179,529,787,309	126,844,428,699

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම සහ ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වගකිව යුතුය.
මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන 2023 පෙබරවාරි 21 වන දින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලදී.


සභාපති


අධ්‍යක්ෂ

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


මුදල් ප්‍රධානී

හිමිකම් වෙනස්වීම පිළිබඳ ප්‍රකාශනය

(සියලු අගයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දැක්වේ)

ඉවත්තොටුපළ සහ ඉවත්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගම
වාර්ෂික වාර්තාව 2022

	සටහන්	ප්‍රකාශන ප්‍රාග්ධනය	වෙනත් සංචිත	රඳවා ගත් ඉපැයුම්	එකතුව
2021 ජනවාරි 1 වන දිනට ශේෂය		20,000,200	1,077,266,769	35,885,634,586	36,982,901,555
පෙර වර්ෂය හා ගැළපුම්		-	-	(18,920,440)	(18,920,440)
වසර සඳහා (අලාභය)/ලාභය		-	-	(2,083,501,758)	(2,083,501,758)
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්					
පශ්චාත් සේවක ප්‍රතිලාභ බැඳීම්වල ආයුගණන අලාභය		-	-	878,191,927	878,191,927
ආයුගණන ලාභය මත විලම්බිත බදු		-	-	(210,766,063)	(210,766,063)
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්		-	-	667,425,864	667,425,864
මුළු විස්තීර්ණ ආදායම		-	-	(1,416,075,894)	(1,416,075,894)
ගෙවූ ලාභාංශ	28	-	-	-	-
ජංගම නොවන වත්කම් ප්‍රකාශන සංචිතය		-	5,766,416,478	-	5,766,416,478
සංචිත ගිණුමට මාරු කිරීම්		-	2,500,000	(2,500,000)	-
2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය		20,000,200	6,846,183,247	34,448,138,251	41,314,321,698
2022 ජනවාරි 1 දිනට ශේෂය		20,000,200	6,846,183,247	34,448,138,251	41,314,321,699
පෙර වර්ෂය හා ගැළපුම්		-	-	(81,653,286)	(81,653,286)
වසර සඳහා ලාභය		-	-	4,802,697,567	4,802,697,567
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්					
පශ්චාත් සේවක ප්‍රතිලාභ බැඳීම්වල ආයුගණන අලාභය		-	-	(366,067,192)	(366,067,192)
ආයුගණන ලාභය මත විලම්බිත බදු		-	-	87,856,126	87,856,126
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්		-	-	(278,211,066)	(278,211,066)
මුළු විස්තීර්ණ ආදායම		-	-	4,524,486,500	4,524,486,500
ගෙවූ ලාභාංශ	28	-	-	(500,000,000)	(500,000,000)
සංචිත ගිණුමට මාරු කිරීම්		-	1,850,000	(1,850,000)	-
2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය		20,000,200	6,848,033,247	38,389,121,466	45,257,154,912

පිටු අංක 90 සිට 117 දක්වා සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල අනිවාර්ය අංගයකි

	සටහන්	දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය	
		2022	2021
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් වලින් ලැබූ මුදල් ප්‍රවාහ			
ආදායම් බදු වියදමට පෙර (අලාභය)/ලාභය		6,433,025,990	(960,886,767)
ගැළපුම්:			
ක්ෂය කිරීම්	11	2,354,707,348	2,630,042,901
අස්පාශ්‍ය වත්කම් ක්‍රමක්ෂය	12	12,086,369	18,376,125
පෙර වර්ෂයේ ක්ෂය කිරීම් විම/ක්‍රමක්ෂය ගැළපුම්	11-12	16,674,876	13,631,931
දේපල, පිරිසිදු සහ උපකරණ ප්‍රත්‍යාගණන/මාරු කිරීම් සඳහා ගැළපුම්	11-12	410,106,958	512,203,484
ලියා හරින ලද වත්කම්	11-12	516,596	167,229,652
ණය පරිවර්තනය මත විනිමය (ලාභය) / අලාභය	8	43,977,059,211	2,141,205,420
ස්ථාවර තැන්පතු පරිවර්තනය මත විනිමය (ලාභය) / අලාභය	8	(33,422,478,229)	(2,775,429,116)
ආයෝජන වෙතින් ලද ආදායම	8	(6,110,206,527)	(3,301,121,938)
දේපල, පිරිසිදු සහ උපකරණ විකිණීමෙන් ලද (ලාභය)/අලාභය		(1,121,060)	9,754,246
පෙර වර්ෂය හා ගැළපුම්	20	(81,653,286)	(18,920,458)
විලම්බිත රජයේ ප්‍රදාන ක්‍රමක්ෂය	24	(49,507,184)	(48,656,180)
මූල්‍ය පිරිවැය	8	1,854,365,149	1,140,366,223
විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ සැලසුම සඳහා ප්‍රතිපාදන	23	1,136,495,208	716,345,888
කාරක ප්‍රාග්ධනය වෙනස්වීම් වලට පෙර මෙහෙයුම් ලාභය		16,530,071,419	244,141,411
තොග (වැඩි වීම)/ අඩු වීම		(1,438,178,634)	28,903,438
වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ (වැඩි වීම)/ අඩු වීම		(2,389,908,897)	(525,569,111)
වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ (වැඩි වීම)/ අඩු වීම		3,461,203,011	1,204,329,621
මෙහෙයුම් වලින් උපයන ලද මුදල්		16,163,186,900	951,805,359
නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලසුම් පිරිවැය ගෙවීම්	23	(462,956,225)	(482,947,999)
පොලී ගෙවීම්		(1,003,285,606)	(1,168,965,347)
ආදායම් බදු ගෙවීම්	26	(120,214,592)	(14,724,996)
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් වෙතින් (භාවිත කරන ලද)/ උපයන ලද ශුද්ධ මුදල්		14,576,730,475	(714,832,983)
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් වලින් ලැබූ මුදල් ප්‍රවාහ			
දේපල, පිරිසිදු සහ උපකරණ අත්පත් කර ගැනීම	11	(7,015,703,468)	(22,960,368,432)
ණයකරවල ශුද්ධ (ආයෝජන) / ආපසු ගැනීම්	14	790,000,000	1,550,000,000
බැංකු තැන්පතු වල ශුද්ධ (ආයෝජන)/ආපසු ගැනීම්		(8,784,039,406)	3,096,129,871
ක්‍රීඩා සංගමය (වෙත ලබා දුන්)/අයකරගත් ණය		1,200,000	(12,788,500)
දේපල, පිරිසිදු සහ උපකරණ විකිණීමෙන් ලද ආදායම		1,327,879	2,127,330
පොලී ලැබීම්		3,611,801,476	3,196,452,332
කාර්යමණ්ඩල ණය ප්‍රදාන		(90,623,662)	(101,513,352)
කාර්යමණ්ඩල ණය ලැබීම්		83,887,082	120,930,596
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් වෙතින් උපයන ලද ශුද්ධ මුදල		(11,418,824,975)	(15,109,030,155)
මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම් වලින් ලැබූ මුදල් ප්‍රවාහ			
ලාභාංශ ගෙවීම්	28	(500,000,000)	-
ණය ලැබීම්	21	2,544,341,074	19,833,345,828
ණය ආපසු ගෙවීම් (දේශීය)	21	(266,666,666)	(133,333,334)
ණය ආපසු ගෙවීම් (විදේශීය)	21	(4,706,288,922)	(4,289,330,231)
මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම් වෙතින් (භාවිත කරන ලද)/ උපයන ලද ශුද්ධ මුදල්		(2,928,614,514)	15,410,682,264
මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ හි ශුද්ධ (අඩු වීම)/ වැඩි වීම		229,290,986	(413,180,873)
වර්ෂය ආරම්භයේ මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	17	413,045,010	826,225,883
වර්ෂය අවසානයේ මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	17	642,335,995	413,045,010

පිටු අංක 90 සිට 117 දක්වා සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල අතිවාර්ෂ අංගයකි

(සියලුම සටහන්වල සියලුම අගයන් වෙනත් ආකාරයකින් දක්වා නොමැති නම් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දැක්වේ)

1 ආයතනික තොරතුරු

1.1 පොදු තොරතුරු

ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගම ('සමාගම') ශ්‍රී ලංකාවේ සංස්ථාපිත නේවාසික පෞද්ගලික සමාගමකි. සමාගමෙහි ලියාපදිංචි කාර්යාලය කටුනායක, ධනේශ්වරායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ හි පිහිටා ඇත.

1.2 මූලික ක්‍රියාකාරකම් හා මෙහෙයුම් වල ස්වභාවය

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

1.3 මූල්‍ය ප්‍රකාශන නිකුත් කිරීම සඳහා අනුමැතිය ලබාදුන් දිනය

2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වසර සඳහා ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පෞද්ගලික) සමාගමෙහි මූල්‍ය ප්‍රකාශයන් නිකුත් කිරීම සඳහා 2023 පෙබරවාරි 21 වන දින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ යෝජනාවකට අනුකූලව අනුමැතිය ලබාදෙන ලදී.

2. සුවිශේෂී ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති වල සාරාංශය

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

2.1 පිළියෙල කිරීමේ පදනම

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

ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ටට අනුකූලව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම සඳහා යම් තීරණාත්මක ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු

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

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

2.1.1 ඒකාබද්ධ කිරීම

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

- අ) ප්‍රාග්ධන වියදම් සඳහා රජයේ ප්‍රදාන නියෝජනය කරන වැය ශීර්ෂ අරමුදල; හා
- ආ) රඳවාගත් ආදායම් අරමුදලද ඇතුළත් වේ.

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

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

ඉහත අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය සඳහා අවශ්‍ය වූයේ පෙර පැවති ගුවන්තොටුපළ අධිකාරිය සතුව තිබූ වත්කම් වලින් කොටසක පමණක් හිමිකාරීත්වය 1983 වසරේ දී සමාගම පිහිටුවීමත් සමඟ සමාගමට පැවරීමත් ඉතිරි වත්කම් හා වගකීම් සමඟ ගුවන්තොටුපළ අධිකාරිය විසුරුවා හැරීමත් සමඟ වැය ශීර්ෂ සහ රඳවාගත් ආදායම් අරමුදල් යටතේ ගිණුම්ගත කර ඇත.

අරමුදල් දෙකෙහි සටහන් කර ඇති වත්කම් භාවිතයෙන් ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ලබා ගනිමින් ද වසේම අදාළ වගකීම් වාර්තා කිරීමකින් තොරව ණය සේවා සැපයීමේ වගකීම් සඳහා ගිණුම්කරණය සිදුකරමින් ද සමාගම විසින් විභි මූලික ක්‍රියාකාරකම් වල නිරත වීමේ

පදනම මත මේ අනුව මූලික ගිණුම්කරණ සංකල්පවලින් බැහැර වෙමින් සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය 2013 ජූනි 28 දින ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට (SLFRSs/ LKAs) අනුකූල වන පරිදි ඒකාබද්ධ කිරීම අනුමත කරන ලදී.

2.1.2 අනුකූලතා ප්‍රකාශය

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

2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා සමාගමේ මූල්‍ය තත්ත්වය, විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශ, හිමිකම් සහ මුදල් ප්‍රවාහ වල වෙනස්වීම්, ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන්, ("මූල්‍ය ප්‍රකාශ") සංසන්දනාත්මක තොරතුරු ද සමඟින් ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරී ආයතනය විසින් නියම කර ඇති ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට (SLFRSs/LKAs) අනුකූල වන අතර සමාගම් පනතේ අවශ්‍යතාවලට අනුකූල වේ. මෙම ප්‍රමිති www.casrilanka.com වෙබ් අඩවිය හි ලැයිස්තුගත කර ඇත.

2.1.3 සංසන්දනාත්මක තොරතුරු

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

2.1.4 මිනුම් පදනම

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

- ආයෝජන දේපල - සාධාරණ වටිනාකම
- ලාභය හෝ අලාභය හරහා සාධාරණ වටිනාකමක් ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද කෙටි කාලීන ආයෝජන - සාධාරණ වටිනාකම
- ශුද්ධ නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ වගකීම් - නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ වගකීම් වල වර්තමාන වටිනාකමට හඳුනා නොගත් ආයුගණක ලාභ වකු කර හඳුනා නොගත් අතීත සේවා පිරිවැය සහ හඳුනා නොගත් ආයුගණක අලාභ අඩුකොට වගකීම් හඳුනාගෙන ඇත.

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

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

2.1.7 ප්‍රමාණවත් බව සහ සමාහරණය
සමාන අයිතම වල සෑම ප්‍රමාණාත්මක
කාණ්ඩයක්ම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල වෙන වෙනම
ඉදිරිපත් කර ඇත. ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ
ප්‍රතිනිය- LKAS 1 හි 'මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත්
කිරීම' මඟින් අවසර දී ඇති පරිදි අසමාන
ස්වභාවයේ හෝ ක්‍රියාකාරීත්වයේ අයිතමයන්
ප්‍රමාණාත්මක නොවන ඒවා හැර අනිත්
අයිතමයන් වෙන වෙනම ඉදිරිපත් කෙරේ.

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

සංශෝධන අවශ්‍ය වීමට හඳුනා ගැනේ.

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

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

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

**2.1.12 ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තියේ වෙනස්කම්
සහ හෙළිදරව් කිරීම්**
නව සහ සංශෝධිත ප්‍රමිති සහ අර්ථකථන
ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන් සඳහා වන සංශෝධන
කිහිපයක් 2022 ජනවාරි 1 වන දිනෙන් පසු
ආරම්භ වන වාර්ෂික කාලසීමාවන් සඳහා
ක්‍රියාත්මක වේ. කෙසේ වෙතත් මෙම
සංශෝධන හරහා සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන
කෙරෙහි සැලකිය යුතු බලපෑමක් නැත.

**SLFRS 3 ව්‍යාපාර සංයෝජන සඳහා
සංශෝධන : සංකල්පීය රාමුව වෙත යොමුව
යාවත්කාලීන කිරීම**
ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරී ආයතනය
(CA ශ්‍රී ලංකා) විසින් SLFRS 3 ව්‍යාපාර
සංයෝජන සඳහා සංකල්පීය රාමුව වෙත
යොමුව යාවත්කාලීන කිරීම සම්බන්ධ
සංශෝධන හිඟ කරන ලදී. 2018
මාර්තු මාසයේදී හිඟ කරන ලද මූල්‍ය
වාර්තාකරණය සඳහා වූ සංකල්පීය රාමුව එහි
අවශ්‍යතා සැලකිය යුතු ලෙස වෙනස් නොකර

යොදා ගනිමින්, 1989 දී හිඟ කරන ලද මූල්‍ය
ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම සහ ඉදිරිපත් කිරීම
සඳහා වන රාමුව වෙත යොමුව ප්‍රතිස්ථාපනය
කිරීමට මෙම සංශෝධන මඟින් අපේක්ෂා
කරනු ලබයි.

**පළමු වරට යොදා ගනු ලබන්නෙකු ලෙස
ශ්‍රී ලංකා මූල්‍ය වාර්තාකරණ ප්‍රමිති අනුබද්ධ
ආයතනය SLFRS 1 පළමු වරට යොදා
ගැනීම**

ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරී ආයතනය (CA
ශ්‍රී ලංකා) විසින් SLFRS ප්‍රමිති ක්‍රියාවලියට
2018-2020 වාර්ෂික වෙනස්කම් කිරීම්වල
කොටසක් ලෙස, SLFRS 1 ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය
වාර්තාකරණ ප්‍රමිතීන් (SLFRS 1) පළමු
වරට යොදා ගැනීම සඳහා සංශෝධනයක්
හිඟ කරන ලදී. SLFRS වෙත වෙනස් වීමේ
පරිපාලකයේ දිනය මත පදනම්ව, පරිපාලකය
විසින් වාර්තා කරන ලද ප්‍රමාණයන් භාවිත
කරමින්, සම්පූර්ණ පරිවර්තන වෙනස්කම්
මැනීමට SLFRS 1 හි ඇ 16(අ) ඡේදය
යොදාගැනීමට තෝරා ගන්නා අනුබද්ධිත
ආයතනයකට, සංශෝධනය මඟින් අවකාශය
ලබා දෙනු ලබයි. SLFRS 1 හි ඇ 16(අ)
ඡේදය යොදාගැනීමට තෝරා ගනු ලබන
ආශ්‍රිත හෝ හවුල් ව්‍යාපාරයකට ද මෙම
සංශෝධනය අදාළ වේ.

**2.2 විදේශ මුදල් පරිවර්තනය
(අ) ක්‍රියාකාරී සහ ඉදිරිපත් කිරීමේ මුදල්**
මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල ඇතුළත් අයිතම මනිනු
ලබන්නේ සමාගම ක්‍රියාත්මක වන ප්‍රාථමික
ආර්ථික පරිසරයේ මුදල් ('ක්‍රියාකාරී මුදල්')
භාවිත කරමිනි. මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කරනු
ලබන්නේ සමාගමේ ක්‍රියාකාරී සහ ඉදිරිපත්
කිරීමේ මුදල් වර්ගය වන ශ්‍රී ලංකා රුපියල්
වලිනි.

(ආ) ගනුදෙනු සහ ශේෂයන්
විදේශ මුදල් ගනුදෙනු ක්‍රියාකාරී මුදල් බවට
පරිවර්තනය කරනු ලබන්නේ ගනුදෙනු කරන
දිනයන්හි විනිමය අනුපාත භාවිත කරමිනි.
විවැනි ගනුදෙනු පියවීම නිසා සහ වසර
අවසාන විනිමය අනුපාත වල විදේශ මුදල්
වලින් නම් කරන ලද මුදල් වත්කම් සහ
වගකීම් පරිවර්තනයෙන් ලැබෙන විදේශ
විනිමය ලාභ සහ අලාභ සාමාන්‍යයෙන්
විස්තීර්ණ ආදායමක් ලෙස හඳුනා ගැනේ.
එම ගනුදෙනු සුදුසුකම් ලබන මුදල් ප්‍රවාහ
සුරැකුම් සහ සුදුසුකම් ලබන ශුද්ධ ආයෝජන
සුරැකුම් වලට සම්බන්ධ නම් හිමිකම් වලින්
වශයෙන් කල් දමනු ලබන අතර නැතහොත්
විදේශීය මෙහෙයුමක ශුද්ධ ආයෝජනයෙන්
කොටසකට ආරෝපණය කළ හැකිය.

(සියලුම සටහන්වල සියලුම අගයන් වෙනත් ආකාරයකින් දක්වා නොමැති නම් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දැක්වේ)

ණය ගැනීමට අදාළ විදේශ විනිමය ලාභ සහ අලාභ සහ මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ 'මූල්‍ය ආදායම හෝ පිරවැය' තුළ විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයේ ඉදිරිපත් කෙරේ. අනෙකුත් සියලුම විදේශ විනිමය ලාභ සහ අලාභ විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයේ 'වෙනත් (අලාභ)/ලාභ - ශුද්ධ' තුළ ඉදිරිපත් කෙරේ.

විදේශ මුදලකින් සාධාරණ වටිනාකමකින් මහින්ද ලබන මුදල් නොවන අයිතම සාධාරණ වටිනාකම තීරණය කළ දිනයේ විනිමය අනුපාත භාවිතයෙන් පරිවර්තනය කරනු ලැබේ. සාධාරණ වටිනාකමින් ගෙන යන වත්කම් සහ වගකීම් පිළිබඳ පරිවර්තන වෙනස්කම් සාධාරණ වටිනාකම් ලාභයේ හෝ අලාභයේ කොටසක් ලෙස වාර්තා වේ. උදාහරණයක් ලෙස, විස්තීර්ණ ආදායම හරහා සාධාරණ වටිනාකමක් ඇති හිමිකම් වැනි මූල්‍ය නොවන වත්කම් සහ වගකීම් පිළිබඳ පරිවර්තන වෙනස්කම්, සාධාරණ වටිනාකම් ලාභයේ හෝ අලාභයේ කොටසක් ලෙස විස්තීර්ණ ආදායමේ හඳුනාගැනෙන අතර වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායමක් හරහා සාධාරණ වටිනාකමක් ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද හිමිකම් වැනි මූල්‍ය නොවන වත්කම් වල පරිවර්තන වෙනස්කම් වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම තුළ හඳුනා ගැනේ.

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

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

වත්කම් සහ වගකීම් වල බදු පදනම් සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල ඒවා රැගෙන යන ප්‍රමාණයන් අතර පැන නගින තාවකාලික

වෙනස්කම් මත වගකීම් ක්‍රමය භාවිත කරමින් විලම්බිත ආදායම් බද්ද හඳුනා ගැනේ. කෙසේ වෙතත්, විලම්බිත බදු වගකීම්, කීර්තිනාමයේ මූලික පිළිගැනීමෙන් පැන නගින නම් ඒවා හඳුනා නොගනී; විලම්බිත ආදායම් බද්ද, ගනුදෙනුව සිදුවන අවස්ථාවේ ගිණුම්කරණයට හෝ බදු ගෙවිය හැකි ලාභය හෝ අලාභය බලනොපාන ව්‍යාපාරික සංයෝජනයක් හැර වෙනත් ගනුදෙනුවක වත්කම් හෝ වගකීම් මූලික වශයෙන් හඳුනා ගැනීමෙන් පැන නගින්නේ නම් එය ගණන් නොගනී. විලම්බිත ආදායම් බද්ද තීරණය කරනු ලබන්නේ මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශනය මගින් පනවනු ලැබූ හෝ සැලකිය යුතු ලෙස පනවනු ලැබූ බදු අනුපාත (සහ නීති) භාවිතයෙන් වන අතර අදාළ විලම්බිත ආදායම් බදු වත්කම හඳුනා ගත් විට හෝ විලම්බිත ආදායම් බදු වගකීම් පියවූ විට යොදා ගැනීමට අපේක්ෂා කෙරේ.

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

ප්‍රවර්තන බදු වගකීම් වලට අදාළව ප්‍රවර්තන බදු වත්කම් හිලවී කිරීමට නීත්‍යානුකූලව බලාත්මක කළ හැකි අයිතියක් ඇති විට සහ විලම්බිත ආදායම් බදු වත්කම් සහ වගකීම් වීම බදු අධිකාරිය විසින් අය කරනු ලබන ආදායම් බදු වලට අදාළ වන විට විලම්බිත ආදායම් බදු වත්කම් සහ වගකීම් හිලවී කරනු ලැබේ.

2.4 තොග
යල්පැන ගිය සහ සෙමින් සංවලනය වන අයිතම සඳහා නියමිත ගැලපුම් කිරීමෙන් පසු තොග පිරිවැයට හෝ ශුද්ධ උපලබ්ධි අගයට යන දෙකෙන් අඩු අගයට ගණනය කර ඇත.

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

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

සමාගමෙහි වසර 10 කට වැඩි කාලයක් සංවලනය නොවන සියලුම තොග සඳහා ප්‍රතිපාදන සලසා ඇත.

2.5 වෙළඳ සහ අනෙකුත් ලැබිය යුතු දේ
ලැබිය යුතු වෙළඳ මුදල් මුලින් සාධාරණ වටිනාකමින් හඳුනාගෙන පසුව භාහිරකරණය සඳහා අඩු ප්‍රතිපාදන සහිත වලදායි පොලී ක්‍රමය භාවිත කරමින් ක්‍රමයෙන් විසඳුම් යටතේ මහින්ද ලැබේ.

බොල් ණය සහ අධිමාන ණය ලැබිය යුතු දෑ පිරිවැයට ගැලපීමෙන් පසු අහිකුත් ලැබිය යුතු දෑ හඳුනා ගනු ලැබේ.

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

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

2.7 දේපල, පිරිසත සහ උපකරණ
සියලුම දේපල, පිරිසත සහ උපකරණ මුලදී පිරිවැය මත වාර්තා කර ඇති අතර සමුච්චිත ක්ෂය වීම් අඩු කරන ලද වේනිතාසික පිරිවැයෙන් ප්‍රකාශ කර ඇත. වේනිතාසික පිරිවැයට අයිතමයන් අත්පත් කර ගැනීම සඳහා සෘජුවම ආරෝපණය කළ හැකි වියදම් ද අයිතමය කඩා ඉවත් කිරීම සහ එය පිහිටා ඇති තුමය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේ පිරිවැය පිළිබඳ මූලික ඇස්තමේන්තුව ද අයිතමය අත්පත් කර ගැනීම හෝ එම කාල සීමාව තුළ බඩු තොග නිෂ්පාදනය කිරීමට හැර වෙනත් අරමුණු සඳහා යම් කාල සීමාවක් තුළ භාණ්ඩය භාවිත කර තිබීමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස අයිතමය සතු වන වගකීම ද ඇතුළත් වේ.

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

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

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

ක්ෂය වීම ආරම්භ වන්නේ යම් දේපලක්, පිරිසතක් සහ උපකරණයක් භාවිතය සඳහා පවතින විට වන අතර, එම කාල සීමාව තුළ අයිතමය අක්‍රිය වුව ද, එය හඳුනා නොගන්නා තෙක් දිගටම පවතිනු ඇත. භාණ්ඩයේ මුළු පිරිවැයට සාපේක්ෂව සැලකිය යුතු පිරිවැයක් සහිත දේපල, පිරිසත සහ උපකරණ වල සෑම කොටසක් ම වෙන වෙනම ක්ෂය කළ යුතුය. ඉඩම් ක්ෂය කරනු නොලැබේ. අනෙකුත් වත්කම් වල ක්ෂය වීම් ගණනය කරනු ලබන්නේ සරල රේඛීය ක්‍රමය භාවිත කර ඒවයේ ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රයෝජනවත් ආයු කාලයට වඩා ඒවායේ ඉතිරි අගයන් වෙත ඒවාහි පිරිවැය වෙන් කිරීම සඳහා ය.

වත්කම් වල ප්‍රයෝජනවත් ආයු කාලය පහත පරිදි ඇස්තමේන්තු කර ඇත:

ගොඩනැගිලි	වසර 50 ට වැඩි
පිරිසත සහ උපකරණ	වසර 04 සිට 20 දක්වා
මෝටර් රථ වාහන	වසර 04 සිට 15 දක්වා
ලී භාණ්ඩ, සවිකිරීම් සහ කාර්යාල උපකරණ	වසර 08 ට වැඩි
සන්නිවේදන සහ ගඟන භාවිත උපකරණ	වසර 05 සිට 10 දක්වා
වෙනත් උපකරණ	වසර 08 ට වැඩි
ගුවන්තොටුපළ යටිතල පහසුකම්	වසර 08 සිට 50 දක්වා

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

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

දේපල, පිරිසත සහ උපකරණ අයිතමයක් විකිණීමේදී හෝ එය භාවිත කිරීමෙන් හෝ විකිණීමෙන් අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ අපේක්ෂා නොකරන විට හඳුනා නොගනී. වත්කම් හඳුනා නොගැනීමෙන් ඇතිවන ඕනෑම ලාභයක් හෝ අලාභයක් (ශුද්ධ විකිණීමේ ආදායම සහ වත්කමේ ධාරන අගය අතර වෙනස ලෙස ගණනය කරනු ලැබේ) වත්කම හඳුනා නොගත් වර්ෂයේ විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයේ ඇතුළත් වේ.

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

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

දේපල, පිරිසත සහ උපකරණ වල අපහායනය

දේපල, පිරිසත සහ උපකරණ වල ධාරන අගය ආපසු හැරවිය නොහැකි බව පෙන්නුම් කරන සිදුවීම් හෝ තත්වයන් වෙනස් වන විට අපහායනය සඳහා සමාලෝචනය කෙරේ. එවැනි කිසියම් ඇඟවීමක් තිබේ නම් සහ ධාරන අගයන් ඇස්තමේන්තුගත අයකරගත හැකි අගය ඉක්මවන විට වත්කම් ඒවායේ අයකරගත හැකි අගයට ලියා හැර ඇත. එම වත්කම සඳහාම පෙර ප්‍රත්‍යාග ණන අතිරික්තයක් ආපසු හරවන්නේ නම් විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය මඟින් අපහායන අලාභ හඳුනා ගැනේ.

2.8 ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය

සාමාන්‍ය කොටස් හිමිකම් ලෙස වර්ග කෙරේ

2.9 වෙළඳ ගෙවිය යුතු දෑ

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

මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශනයේ වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු වගකීම් ලෙස වර්ගීකරණය කර ඇති වගකීම් යනු ඉල්ලුම් මත ගෙවීමට හෝ මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශ කළ දින සිට වසරක් ඇතුළත ගෙවිය යුතු ඒවා වේ. ජංගම නොවන වගකීම් ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද අයිතම යනු මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශ කළ දින සිට වසරක කාල සීමාවකට ඔබ්බෙන් ගෙවීමට නියමිත ඒවා වේ.

ගෙවිය යුතු වෙළඳ මුදල්, ගනුදෙනු මීලට මුලින් හඳුනාගෙන පසුව ඵලදායී පොලී ක්‍රමය භාවිත කරමින් ක්‍රමයෙන් පිරිවැයෙන් මනිනු ලැබේ.

2.10 ණය ගැනීම්

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

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

2.11 ණය ගැනීමේ පිරිවැය

අපේක්ෂිත භාවිතය සඳහා සූදානම් වීමට අත්‍යවශ්‍යයෙන්ම සැලකිය යුතු කාලයක් ගත වන සුදුසුකම් ලත් වත්කම් අත්පත් කර ගැනීම, ඉදිකිරීම හෝ නිෂ්පාදනය කිරීම සඳහා සෘජුවම ආරෝපණය කළ හැකි

(සියලුම සටහන්වල සියලුම අගයන් වෙනත් ආකාරයකින් දක්වා නොමැති නම් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දැක්වේ)

සාමාන්‍ය සහ විශේෂිත ණය ගැනීමේ පිරිවැය, වත්කම් ඒවාහි අපේක්ෂිත භාවිතය සඳහා සැලකිය යුතු ලෙස සුදානම් වන කාලය වන තුරු පිරිවැය වත්කම්වල පිරිවැයට එකතු කරනු ලැබේ.

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

2.12 ප්‍රතිපාදන

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

2.13 විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම්

(අ) නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම

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

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

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

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

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

(ආ) නිශ්චිත දායක සැලැස්ම

ශ්‍රී ලංකාව තුළ සිටින සමාගමේ සියලුම සේවකයින් සේවක අර්ථසාධක අරමුදලේ සහ සේවක භාරකාර අරමුදලේ සාමාජිකයින් වන අතර, එම සේවකයින්ගේ මූලික හෝ ඒකාබද්ධ චේතනයෙන් හෝ වැටුපෙන් පිළිවෙලින් 12% ක් හෝ 3% ක් වශයෙන් දායක වේ.

2.14 ප්‍රදාන සහ සහනාධාර

වත්කම් වලට අදාළ මුදල් ප්‍රදාන පිරිවැය ලෙස හඳුනාගෙන මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනයේ කල් දමනු ලබන අතර වත්කම් වල ප්‍රයෝජනවත් ආයු කාලය තුළ විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශයට බැර කෙරේ.

2.15 මූල්‍ය නොවන වත්කම් වල අපහායනය

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

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

2.16 මූල්‍ය වත්කම්

2.16.1 වර්ගීකරණය

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

(අ) ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය

වත්කම් මනිනු ලබන්නේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල වත්කම් මුලින්ම හඳුනාගැනීමේ දී ගනු ලැබූ අගයෙන්, මූලික ආපසු ගෙවීම් අඩු කර, එම ආරම්භක මුදල සහ කල්පිරීමේ මුදල අතර ලාභ/ අලාභ වල සමුච්චිත අගය එකතු කිරීමට හෝ අඩු කිරීමට අවශ්‍ය ගැලපීම් සිදු කිරීමෙන් පසු අගයට ය. සඵලදායී පොලී

ක්‍රමය උපයෝගී කරගනිමින් පොලී ආදායම ගණනය කෙරෙන අතර එය ලාභ හා අලාභ තුළින් හඳුනාගනු ලැබේ. සාධාරණ අගයෙහි වෙනස්කම් වත්කම් ගිණුම් වලින් ඉවත් කරන විට හෝ නැවත වර්ගීකරණයකට ලක් කළ විට ලාභ හා අලාභ තුළින් හඳුනා ගැනේ.

(ආ) වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් තුළින්

සාධාරණ අගය

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

හිමිකම් උපකරණ වල ආයෝජනය - -

ලාභාංශ හඳුනාගනු ලබන්නේ ගෙවීම් ලැබීමට ආයතනයට ඇති අයිතිය තහවුරු වූ විට ය. විවිධ ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ආයතනය වෙත ගලා ඒමට ඉඩ ඇති අතර එම මුදල විශ්වාසදායක ලෙස මැනිය හැකිය. ලාභාංශ ලාභ සහ අලාභ ඔස්සේ හඳුනාගනු ලබන්නේ ආයෝජනයේ පිරිවැයෙන් කොටසක් නැවත අයකර ගැනීම පැහැදිලිව නියෝජනය නොකරන්නේ නම් ඒවා වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායමෙහි ඇතුළත් කළ යුතු ය. සාධාරණ අගයේ වෙනස්වීම් වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශයෙහි හි හඳුනාගෙන ඇති අතර වත්කම් විකිණීම හෝ අපහායනය වීම සිදු වුව ද කිසි විටෙකත් ලාභ හා අලාභ ලෙස නැවත වර්ගීකරණය නොකෙරේ.

(ඇ) ලාභ සහ අලාභ තුළින් සාධාරණ අගය

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

2.16.2 හඳුනා ගැනීම හා මිනුම් කිරීම

මූල්‍ය වත්කම් නිතිපතා මිලදී ගැනීම් සහ විකිණීම් ලභ සහ අලාභ ගිණුම හරහා සමාගම වත්කම් මිලදී ගැනීමට හෝ විකිණීමට එකඟ වූ දිනයේ දී හඳුනා ගැනේ. ලාභ හෝ අලාභ ඔස්සේ සාධාරණ අගයට හඳුනාගොන්නා මූල්‍ය වත්කම් මුලින් සාධාරණ අගයට ගනුදෙනු පිරිවැය එකතු කර මුලින් හඳුනා ගනු ලැබේ. ලාභ හෝ අලාභ ඔස්සේ සාධාරණ වටිනාකමකින් ගෙන යන මූල්‍ය වත්කම් මුලින් සාධාරණ වටිනාකමින් හඳුනාගෙන ඇති අතර ගනුදෙනු පිරිවැය විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශයේ විභව වශයෙන් සඳහන් කෙරේ. ආයෝජන වලින් මුදල් ගලා ඒමේ අයිතිය කල් ඉකුත් වූ විට හෝ මාරු කළ විට සහ සමාගමේ සියලුම අවදානම් සහ ප්‍රතිලාභ සැලකිය යුතු වශයෙන් මාරු කළ විට මූල්‍ය වත්කම් ගිණුම් වලින් ඉවත් කෙරේ.

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

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

විකිණීම සඳහා යොදා ගත හැකි යැයි වර්ගීකරණය කර ඇති මූල්‍ය හා මූල්‍ය නොවන සුරැකුම්පත් වල සාධාරණ අගයෙහි වෙනස්වීම් වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායමක් ලෙස හඳුනා ගැනේ.

2.17 මූල්‍ය උපකරණ හිලවී කිරීම

හඳුනාගත් ප්‍රමාණය හිලවී කිරීමට නීතියෙන් බලකළ හැකි අයිතියක් ඇති විට සහ ශුද්ධ පදනමක් මත පියවීමට හෝ වත්කම විකිණීමට සහ එකවර වගකීම් පියවීමට අදහස් කරන මූල්‍ය වත්කම් සහ වගකීම් එකිනෙකට හිලවී වන අතර ශුද්ධ අගය මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනයේ වාර්තා කරයි. නෛතිකව බලාත්මක කිරීමේ අයිතිය අනාගත සිදුවීම් මත අසම්භාව්‍යයක් නොවිය යුතු අතර සාමාන්‍ය ව්‍යාපාර කටයුතු වල දී මෙන්ම සමාගමේ හෝ අදාළ පාර්ශ්වයන්ගේ පැහැර

හැරීම, බුන්වත් වීම හෝ සමාගම හෝ සමාන තැනැත්තාගේ බංකොලොත් වීම යන සිදුවීම් වල දී බලාත්මක විය යුතු ය.

2.18 මූල්‍ය වත්කම් අපහායනය

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

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

සියලු ණය සුරැකුම්, ණය සහ වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ වල අපේක්ෂිත ණය අලාභ මාස 12 ක හෝ ඒව කාල පදනමෙන් වාර්තා කළ යුතු යැයි ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති අංක 9 (SLFRS 09) මඟින් ඉල්ලා සිටියි. වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ සඳහා අලාභ දීමනාව නිතරම මහින්ද ලබන්නේ අපේක්ෂිත ණය පාඩු ජීවකාලය (ECL) ට සමාන ප්‍රමාණයකට ය. මූලික හඳුනා ගැනීමේ සිට සහ අපේක්ෂිත ණය පාඩු තක්සේරු කරන විට මූල්‍ය වත්කමක ණය අවදානම සැලකිය යුතු ලෙස වැඩි වී ඇදී යන්න තීරණය කිරීමේ දී සමාගම අධික පිරිවැයක් හෝ උත්සහයක් නොමැතිව ලබාගත හැකි අදාළ සාධාරණ සහ සහයවන තොරතුරු සලකා බලයි. සමාගමේ වේනිතාසික අත්දැකීම් සහ අනාගත තොරතුරු ද ඇතුළුව දැනුවත් වූ ණය තක්සේරු කිරීම් මත පදනම් වූ ප්‍රමාණාත්මක සහ ගුණාත්මක තොරතුරු මෙහි ඇතුළත් වේ. දින 365 කට වැඩි ණය සඳහා මූල්‍ය වත්කමක ණය අවදානම සැලකිය යුතු ලෙස වැඩිවී යයි සමාගම උපකල්පනය කරයි.

(සියලුම සටහන්වල සියලුම අගයන් වෙනත් ආකාරයකින් දක්වා නොමැති නම් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දැක්වේ)

2.19 මූල්‍ය වගකීම්

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

2.20 ආදායම් හඳුනාගැනීම

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

(අ) සේවා සැපයීමේදී

සේවා සැපයීමෙන් ලැබුණු ආදායම වීම සේවාව සැපයූ හෝ ක්‍රියාත්මක කළ ගිණුම් කාලපරිච්ඡේදය තුළ දී හඳුනා ගනියි.

(ආ) පොලිය

අය කර ගැනීමේ අවිනිශ්චිතතාවයක් නොමැති නම් පොලිය උපචිත ආකාරයෙන් හඳුනා ගනියි.

(ඇ) බදු කුලී ආදායම

කුලී ආදායම කුලී ගිවිසුමෙහි විස්තර කොට ඇති පරිදි උපචිත පදනම මත හඳුනා ගනියි.

(ඈ) වරලත් ගාස්තු සහ අනුග්‍රාහක ගාස්තු

අදාළ ගිවිසුමේ හරයට අනුකූලව වරලත් ගාස්තු සහ අනුග්‍රාහක ගාස්තු උපචිත පදනම මත හඳුනා ගනියි.

(ඉ) ජාත්‍යන්තර / දේශීය ගොඩබැසීමේ සහ නැවතුම් ආදායම්

ගොඩබැසීමේ සහ නැවතුම් ආදායම, අවම ගාස්තු සහ ගුවන් තොටුපළ අංගනයෙහි නැවතුම් කාලයට යටත්ව උපරිම ඉහළ නැංවීමේ බර මත පදනම් වන අතර උපචිත පදනම මත හඳුනා ගනියි.

(ඊ) හරහා පියාසර ආදායම

හරහා පියාසර ආදායම උපරිම ඉහළ නැංවීමේ බර මත පදනම්ව ගණනය කරන අතර උපචිත පදනම මත හඳුනා ගනියි.

(උ) ගුවන් පාලම් ආදායම

ගුවන් පාලම් ආදායම ගුවන් පාලම් පාච්චිච්චි කරන කාලය සහ ගුවන් යානා වර්ගය මත පදනම්ව ගණනය කරයි. ආදායම උපචිත පදනම මත හඳුනා ගනියි.

(ඌ) ගුවන් යානයට නැගීමේ බදු

ගුවන් යානයට නැගීමේ බදු ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් මූල්‍ය පනතට අනුව විකතු කරනු ලබන අතර එක්සත් ජනපද ඩොලර් 9.75 ක් ලෙස ගු.ගු.සේ.ස. සමාගමට ප්‍රේෂණය කරයි. ආදායම උපචිත පදනම මත හඳුනා ගනියි.

(එ) ඇතුළුවීමේ අවසරපත් ගාස්තු, නැවතුම් ගාස්තු (වාහන), දැනුම් දීම් පුවරුව

ආදායම හඳුනාගැනීම සහ විකතු කිරීම මුදල් පදනම මත සිදුවේ.

(ඵ) වෙනත්

විවේකාගාර ආදායම්, ගෙවීමේ ක්‍රමය අනුව මුදල් සහ උපචිත පදනම මත හඳුනා ගනියි.

දැවීමේ උපකරණ ආදායම් උපචිත පදනම මත හඳුනා ගනියි.

අනෙකුත් ආදායම් මූලාශ්‍ර, ගෙවීමේ ක්‍රමය අනුව මුදල් සහ උපචිත පදනමෙන් හඳුනා ගනියි.

3 මූල්‍ය අවදානම් කළමනාකරණය

3.1 මූල්‍ය අවදානම් සාධක

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

(අ) වෙළඳපළ අවදානම

(i) විදේශ විනිමය අවදානම

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

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

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

ශ්‍රී ලංකා රුපියලට සාපේක්ෂව එක්සත් ජනපද ඩොලරයෙහි විනිමය අනුපාතිකයේ සංවේදීතාව

	2022	2021
	ලාභයේ වැඩි වීම/ (අඩු වීම) (ශ්‍රී ලංකා රුපියල්)	ලාභයේ වැඩි වීම/ (අඩු වීම) (ශ්‍රී ලංකා රුපියල්)
එක්සත් ජනපද ඩොලරයෙහි 10% ක අගය වැඩි වීම / අඩු වීම (2021-10%)	(2,295,761,101)	(212,157,236)
එක්සත් ජනපද ඩොලරයෙහි 15% ක අගය වැඩි වීම / අඩු වීම (2021-15%)	(3,443,641,652)	(318,235,854)
එක්සත් ජනපද ඩොලරයෙහි 20% ක අගය වැඩි වීම / අඩු වීම (2021-20%)	(4,591,522,203)	(424,314,471)

ශ්‍රී ලංකා රුපියලට සාපේක්ෂව යුරෝ හි විනිමය අනුපාතිකයේ සංවේදීතාව

	2022	2021
	ලාභයේ වැඩි වීම/ (අඩු වීම) (ශ්‍රී ලංකා රුපියල්)	ලාභයේ වැඩි වීම/ (අඩු වීම) (ශ්‍රී ලංකා රුපියල්)
යුරෝහි 10% ක අගය වැඩි වීම / අඩු වීම (2021-10%)	(4,578,571)	(34,882)
යුරෝහි 15% ක අගය වැඩි වීම / අඩු වීම (2021-15%)	(6,867,856)	(52,323)
යුරෝහි 20% ක අගය වැඩි වීම / අඩු වීම (2021-20%)	(9,157,142)	(69,764)

ශ්‍රී ලංකා රුපියලට සාපේක්ෂව ජපන් යෙන් හි විනිමය අනුපාතිකයේ සංවේදීතාව

	2022	2021
	ලාභයේ වැඩි වීම/ (අඩු වීම) (ශ්‍රී ලංකා රුපියල්)	ලාභයේ වැඩි වීම/ (අඩු වීම) (ශ්‍රී ලංකා රුපියල්)
යෙන්හි 10% ක අගය වැඩි වීම / අඩු වීම (2020-10%)	(2,097,366,253)	(1,928,424)
යෙන්හි 15% ක අගය වැඩි වීම / අඩු වීම (2020-15%)	(3,146,049,379)	(2,892,637)
යෙන්හි 20% ක අගය වැඩි වීම / අඩු වීම (2020-20%)	(4,194,732,505)	(3,856,849)

(ii) මුදල් ප්‍රවාහය සහ සාධාරණ වටිනාකමේ පොලී අනුපාත අවදානම

සමාගමේ පොලී අනුපාත අවදානම එක්සත් ජනපද ඩොලර්, යුරෝ සහ ජපන් යෙන් මඟින් ගනු ලැබූ දීර්ඝකාලීන ණය ගැනීම් වලින් පැන නගීය. මේවා ස්ථාවර අනුපාතයකට හිකුත් කරනු ලබන අතර එමඟින් ණය ගැනීම මත මුදල් ප්‍රවාහ පොලී අනුපාත අවදානම ලිහිල් කරයි. මෙය තවදුරටත් විචල්‍ය අනුපාත වලට මුදල් දැරීම මඟින් ලිහිල් වෙයි. ස්ථාවර අනුපාතයන්ට හිකුත් කළ ණය ගැනීම් සමාගම සාධාරණ වටිනාකම් පොලී අනුපාත අවදානමකට නිරාවරණය කරයි.

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

(සියලුම සටහන්වල සියලුම අගයන් වෙනත් ආකාරයකින් දක්වා නොමැති නම් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දැක්වේ)

(ආ) ණය අවදානම

ණය අවදානම පැන නගින්නේ බාහිර පාර්ශ්වයන්ගෙන් වෙළඳ සහ අනෙකුත් ලැබිය යුතු දෑ මඟිනි.

(ඇ) ද්‍රවශීලතා අවදානම

මුදල් ප්‍රවාහ පුරෝකථනය මුදල් අංශය විසින් ක්‍රියාත්මක කරයි. මෙහෙයුම් අවශ්‍යතා වලට සෑහෙන මුදල් ඇති බවට සහතික කිරීමට සමාගමේ ද්‍රවශීල අවශ්‍යතා පුරෝකථනය කිරීම මුදල් අංශය මඟින් අධීක්ෂණය කරයි. ඒවැනි පුරෝකථන සමාගමේ ණය මූල්‍යය සැලසුම්, අනුකූලතා සම්මුතීන්, අභ්‍යන්තර මූල්‍ය තත්ව අනුපාත ඉලක්ක සමඟ අනුකූල වේ නම් සහ අදාළ වන්නේ නම් බාහිර රෙගුලාසි සහ නෛතික අවශ්‍යතා - උදාහරණයක් ලෙස මුදල් සීමාවන් සැලකිල්ලට ගනියි.

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

3.2 ප්‍රාග්ධන අවදානම් කළමනාකරණය

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

2022 දෙසැම්බර් 31 සහ 2020 දෙසැම්බර් 31 දිනට තෝරාගත් අනුපාතය පහත පරිදි විය:

	සමාගම	
	2022	2021
මුළු ණය ගැනීම් (සටහන 21 සහ සටහන 22)	110,273,128,687	68,724,683,990
අඩු කළා: මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ (සටහන 17)	(642,335,995)	(413,045,010)
අඩු කළා: කෙටි කාලීන බැංකු තැන්පතු	(78,025,787,863)	(41,515,132,946)
ශුද්ධ ණය	31,605,004,828	26,796,506,034
මුළු හිමිකම්	45,257,154,914	41,314,321,699
මුළු ප්‍රාග්ධනය	76,862,159,742	68,110,827,733
තෝරාගත් අනුපාතය	41%	39%

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

3.3 සාධාරණ අගය අස්තමේන්තු කිරීම

සාධාරණ අගය මත මහජන ලද මූල්‍ය උපකරණ සමාගම සතුව නොතිබුණි.

4 තීරණාත්මක ගිණුම්කරණ අස්තමේන්තු සහ විනිශ්චයන්

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

තීරණාත්මක ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු සහ උපකල්පන

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

(අ) නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම - පාරිභෝගිකය

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

(ආ) ප්‍රතිපාදන

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

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

(සියලුම සටහන්වල සියලුම අගයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත
එසේ නොවන අවස්ථාවලදී සඳහන් කර ඇත)

5. ආදායම්

	2022	2021
ගඟන නාවික	6,194,101,107	2,299,185,952
ගඟන නාවික නොවන	19,812,294,504	5,086,984,442
	26,006,395,611	7,386,170,394
ගඟන නාවික ආදායම්		
ගොඩබැසීමේ සහ නැවතුම් ආදායම්	4,035,857,099	1,750,806,076
නරනා පියාසර ආදායම්	1,570,091,574	408,101,087
ගුවන් පාලම් ආදායම්	568,990,645	122,565,087
අන්‍යන්තර ගොඩබැසීමේ සහ නැවතුම් ආදායම්	19,161,790	17,713,702
	6,194,101,107	2,299,185,952
ගඟන නාවික නොවන ආදායම්		
ගුවන් යානාවට නැගීමේ ගාස්තු	5,195,720,093	967,956,431
අනුග්‍රාහක ගාස්තු	8,244,584,960	2,066,932,441
බදුකුලී	3,457,123,573	936,033,523
ඇතුල්වීමේ අවසරපත්	489,845,478	65,592,333
ඉන්ධන සැපයුම් ගාස්තු	159,236,447	92,509,170
බිම් නැසිරවීම සඳහා වරලත් ගාස්තු - ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම	503,441,315	230,334,668
වරලත් ගාස්තු - ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම	594,260,137	104,985,871
වාහන නැවැත්වීමේ ගාස්තු	145,240,324	75,998,637
අන්‍යන්තර බිම් නැසිරවීම කො.ජා.ගු.ර./බ.ජා.ගු.	15,917,318	14,779,186
වෙනත් ගඟන නාවික නොවන ආදායම්	1,006,924,860	531,862,182
	19,812,294,504	5,086,984,442
මුළු ගඟන නාවික සහ ගඟන නාවික නොවන ආදායම්	26,006,395,611	7,386,170,394

6. වෙනත් ආදායම්

	2022	2021
රජයේ ප්‍රදානයන් ක්‍රමක්ෂය කිරීම	49,507,184	48,656,180
ඉන්ධන පිරවුම්හලෙන් මෙහෙයුම් ලාභය (සටහන 6.1)	64,860,315	36,154,500
ගනුදෙනු/පරිවර්තන මත ශුද්ධ විදේශ විනිමය ලාභය/(අලාභය)	1,526,033,274	407,971,354
	1,640,400,773	492,782,034

මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් වල විනිමය ලාභය සහ විවිධ ආදායම් වලින් වෙනත් ආදායම් සමන්විත වේ.

6.1 ඉන්ධන පිරවුම්හලෙන් ලද මෙහෙයුම් ලාභය

	2022	2021
විකුණුම්	1,563,952,074	1,315,341,235
අඩු කිරීම: විකුණුම් පිරවැය	(1,499,091,760)	(1,279,186,735)
දළ ලාභය	64,860,315	36,154,500

7. පරිපාලන සහ ආයතනික වියදම්

	2022	2021
අධ්‍යක්ෂ පාරිශ්‍රමික	8,402,305	11,307,484
කාර්යමණ්ඩල පිරිවැය	7,993,463,942	6,040,068,058
නිශ්චිත කළ දායක සැලසුම් පිරිවැය	856,998,376	729,153,624
නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලසුම් පිරිවැය	1,136,495,208	716,345,888
විගණකවරුන්ගේ පාරිශ්‍රමික	1,096,500	1,200,000
ක්ෂයවීම් (සටහන 11)	2,354,707,348	2,630,042,901
ක්‍රමක්ෂය (සටහන 12)	12,086,369	18,376,125
ණය ගැනියන්ගේ අපහායනය සඳහා ප්‍රතිපාදන	144,808,120	(600,581,521)
අලුත්වැඩියා සහ නඩත්තු	475,950,365	354,388,479
විදුලිය වියදම්	914,530,672	783,986,227
තෛතික ගාස්තු	1,092,640	1,238,213
පරිත්‍යාග	510,000	20,047,158
වෙනත් වියදම්	1,041,356,781	949,234,287
	14,941,498,625	11,654,806,923

8. ශුද්ධ මූල්‍ය (පිරිවැය) / ආදායම්

	2022	2021
8.1 මූල්‍ය ආදායම		
නැවත මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම් යටතේ භාණ්ඩාගාර බිල්පත් / බැඳුම්කර සඳහා පොලී	74,126,627	11,753,814
ඇ. ඩොලර් ස්ථාවර තැන්පතු සඳහා පොලී	4,414,109,301	2,400,420,883
රුපියල් ස්ථාවර තැන්පතු සඳහා පොලී	1,168,117,693	295,772,911
ණයකර මත පොලිය	453,852,907	593,174,330
ක්‍රීඩා සමාජ ණය සඳහා පොලී	322,212	-
සේවක ණය සඳහා පොලී	10,080,507	10,497,967
සේවක ණය සඳහා IFRS පොලී	16,065,116	9,490,351
	6,136,674,362	3,321,110,256

8.2 මූල්‍ය පිරිවැය

	2022	2021
ණය පොලී	(1,854,365,149)	(1,140,366,223)
ණය පරිවර්තනය මත හුවමාරු ලාභ/(අලාභ)	(43,977,059,211)	(2,141,205,420)
ස්ථාවර තැන්පතු සහ වෙනත් ගිණුම් පරිවර්තන මත විනිමය ලාභ/(අලාභ)	33,422,478,229	2,775,429,116
	(12,408,946,131)	(506,142,527)
ශුද්ධ මූල්‍ය (පිරිවැය)/ආදායම	(6,272,271,769)	2,814,967,729

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

(සියලුම සටහන්වල සියලුම අගයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත
විසේ නොවන අවස්ථාවලදී සඳහන් කර ඇත)

9. ආදායම් බදු වියදුම්

2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වසර සඳහා ආදායම් බදු වියදුම්වල ප්‍රධාන කොටස් පහත පරිදි වේ:

	2022	2021
ප්‍රවර්තන ආදායම් බදු		
ප්‍රවර්තන බදු ගාස්තුව	877,223,760	-
ආදායම් බදු	877,223,760	-
විලම්බිත ආදායම් බදු		
විලම්බිත ආදායම් බදු සම්බන්ධයෙන් අයකිරීම / (ආපසු හැරවීම) (සටහන 13)	753,104,662	1,122,614,992
මුළු බදු වියදුම	1,630,328,423	1,122,614,992

2022 අංක 45 දරන සංශෝධිත දේශීය ආදායම් පනතට අනුකූලව ආයතනික ආදායම් බදු ගණනය කර ඇත. නව සංශෝධිත ප්‍රතිපාදන අනුව වසරේ පළමු මාස හය සඳහා 24% ක බදු අනුපාතයක් යොදා ගත් අතර, වසරේ දෙවන මාස හය සඳහා 30% ක් යොදා ගන්නා ලදී.

	2022	2021
බදු පෙර ලාභ/(අලාභ)	6,433,025,990	(960,886,767)
ඵලදායී බදු අනුපාතයට ගණනය කරන ලද බදු (24%-30%)	1,736,917,017	-
බදු සඳහා අඩු කළ නොහැකි වියදුම් මත බදු බලපෑම	3,834,860,767	-
බදු සඳහා අඩු කළ හැකි වියදුම් / ආදායම් මත බදු බලපෑම	(2,311,768,220)	-
පෙර වසර සඳහා ව්‍යාපාර අලාභයන් මත බදු බලපෑම	(2,382,785,804)	-
හඳුනානොගත් විලම්බිත ආදායම් බදු වත්කම් සඳහා බදු අලාභ/(ලාභ)	753,104,662	1,122,614,992
මුළු බදු වියදුම	1,630,328,423	1,122,614,992

10. කොටසක මූලික ඉපැයීම්/(අලාභය)

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

එක් කොටසක මූලික ඉපැයීම් ගණනය කිරීමේ දී භාවිත වන ආදායම් සහ කොටස් දත්ත පහත දක්වා ඇත.

	2022	2021
කොටස් හිමියන්ට ආරෝපණය කළ හැකි ශුද්ධ (අලාභය) / ලාභය - ශ්‍රී ලංකා රුපියල්	4,802,697,567	(2,083,501,758)
නිකුත් කළ සාමාන්‍ය කොටස් වල බර තැබූ සංඛ්‍යාව	200,002	200,002
කොටසකට මූලික ඉපැයීම/(අලාභය) - ශ්‍රී ලංකා රුපියල්	24,013	(10,417)

11. දේපළ, පිරිසහ හා උපකරණ

- (i) 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශ්‍රී ලංකා රුපියල් 935,980,401 ක (2021- ශ්‍රී ලංකා රුපියල් 935,934,901) වටිනාකමකින් යුත් කටුනායක පිහිටි ඉඩම සහ ගොඩනැගිල්ල මෙයට ඇතුළත් වේ.
- (ii) 2013 මාර්තු මස මෙහෙයුම් ආරම්භ කරන ලද මත්තල දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (ම.රා.ජ.ගු.), ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් වසර 99ක කාලයක බද්දට දුන් ඉඩමක ඉදිකර ඇත. 2011 වසරේ සිට වසර 50ක සහන කාලයකින් පසු බදු ගෙවීමට නියමිතය. 2022 දෙසැම්බර් 31 වන විට අදාළ දේපළ, පිරිසහ සහ උපකරණවලට ශ්‍රී ලංකා රුපියල් බිලියන 19ක් වූ ම.රා.ජ.ගු. සම්බන්ධ මුළු වත්කම් වටිනාකම ඇතුළත් වේ.
- (iii) කටුනායක ගුවන්තොටුපළේ ගොඩනැගිලි වලින් කොටසක් රජයේ ඉඩමක ඉදිකර ඇත..
- (iv) දේපළ, පිරිසහ සහ උපකරණ සඳහා ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් 19,691,847,762 ක් වටිනා (2021 - ශ්‍රී ලංකා රුපියල් 19,133,666,346) සම්පූර්ණ වශයෙන් ක්ෂය වූ වත්කම් ඇතුළත් වේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

(සියලුම සටහන්වල සියලුම අගයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත
එසේ නොවන අවස්ථාවලදී සඳහන් කර ඇත)

11. දේපළ, පිරිසහ හා උපකරණ (තවදුරටත්.)

2021 ජනවාරි 1 වන දිනට	ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි	පිරිසහ සහ උපකරණ	මෝටර් රථ	ලී බඩු සවිකිරීම් සහ කාර්යාල උපකරණ
පිරිවැය	18,015,693,263	5,461,958,829	1,882,452,830	1,210,415,290
සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	(5,012,073,368)	(4,564,988,521)	(1,288,993,549)	(1,102,287,831)
අඩමාණ ව්‍යාපෘති සඳහා ප්‍රතිපාදන	-	-	-	-
අවසන් ශුද්ධ පොත් අගය	13,003,619,895	896,970,308	593,459,282	108,127,459
2021 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය				
ආරම්භක ශුද්ධ පොත් අගය	13,003,619,895	896,970,308	593,459,282	108,127,459
එකතු කිරීම්	2,117,085	505,783,322	59,603,281	77,483,139
පරිත්‍යාග කිරීම්	-	-	18,977,595	-
ගැලපීම් - පිරිවැය	-	-	-	-
- සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	3,862,495	(32,254,460)	1,751,840	34,679
බැහැර කිරීම් - පිරිවැය	(10,171,444)	-	(1,751,840)	(851,726)
- සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	41,729	-	-	851,705
කපා හැරීම් - පිරිවැය	(153,187,156)	(1,495,004)	(9,527,078)	(48,448,861)
- සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	151,346	1,427,698	9,527,078	48,402,794
මාරුකිරීම් - පිරිවැය	(3,743,893,089)	-	-	(2,617,304)
- සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	3,744,255,671	-	-	2,617,041
ප්‍රත්‍යාගණනය - පිරිවැය	5,827,922,820	-	-	-
- සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	-	-	-	-
ක්ෂයවීම් අයකිරීම (සටහන 7)	(472,681,611)	(258,231,419)	(101,819,918)	(45,467,214)
අවසන් ශුද්ධ පොත් අගය	18,202,037,741	1,112,200,446	570,220,240	140,131,711
2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට				
පිරිවැය	19,938,481,480	5,966,247,147	1,949,754,788	1,235,980,538
සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	(1,736,443,738)	(4,854,046,701)	(1,379,534,548)	(1,095,848,827)
අඩමාණ ව්‍යාපෘති සඳහා ප්‍රතිපාදන	-	-	-	-
අවසන් ශුද්ධ පොත් අගය	18,202,037,741	1,112,200,446	570,220,240	140,131,711
2022 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය				
ආරම්භක ශුද්ධ පොත් අගය	18,202,037,741	1,112,200,446	570,220,240	140,131,711
එකතු කිරීම්	18,498,780	94,455,604	1,735,000	112,000,951
බැහැර කිරීම් - පිරිවැය	-	(1,988,451)	(237,500)	(10,897,222)
- සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	-	1,988,451	237,500	10,890,679
ලියා හැරීම් - පිරිවැය	-	-	-	(588,139)
- සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	-	-	-	199,157
මාරුකිරීම් - පිරිවැය	-	-	-	1,765,429
- සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	-	-	-	-
ක්ෂයවීම් අයකිරීම (සටහන 7)	(472,152,563)	(235,366,548)	(77,596,784)	(53,451,033)
අවසන් ශුද්ධ පොත් අගය	17,748,383,958	971,289,501	494,358,456	200,051,534
2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට				
පිරිවැය	19,956,980,260	6,058,714,299	1,951,252,288	1,338,261,558
සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	(2,208,596,301)	(5,087,424,798)	(1,456,893,832)	(1,138,210,024)
අඩමාණ ව්‍යාපෘති සඳහා ප්‍රතිපාදන	-	-	-	-
අවසන් ශුද්ධ පොත් අගය	17,748,383,958	971,289,501	494,358,456	200,051,534

සන්නිවේදන සහ ගඟන තාවික උපකරණ	වෙනත් උපකරණ	ඉවත්කොටුපළ යටිතල පහසුකම්	නොනිම් ප්‍රාග්ධන	එකතුව
8,814,233,238	1,567,962,796	35,762,520,725	8,787,230,132	81,502,467,103
(7,680,167,950)	(1,182,728,154)	(13,991,431,757)	-	(34,822,671,129)
			(6,197,854)	(6,197,854)
1,134,065,288	385,234,643	21,771,088,967	8,781,032,278	46,673,598,120
1,134,065,288	385,234,643	21,771,088,967	8,781,032,278	46,673,598,120
23,977,381	72,792,323	31,840,970	22,186,770,931	22,960,368,432
-	-	-	-	18,977,595
(79,066)	39,557	4,664,024	-	(21,980,931)
-	-	-	-	(12,775,010)
-	-	-	-	893,434
(4,213,419)	(34,493,071)	(5,652,388)	-	(257,016,977)
4,162,386	34,493,071	-	-	98,164,373
1,985,424	(62,505,579)	(577,193,950)	(508,327,704)	(4,892,552,201)
(4,447,089)	64,967,468	572,955,627	-	4,380,348,717
-	(1,525)	(61,504,816)	-	5,766,416,479
				-
(308,801,571)	(156,315,763)	(1,286,725,405)	-	(2,630,042,901)
846,649,335	304,211,123	20,449,473,030	30,459,475,504	72,084,399,129
8,835,982,624	1,543,754,944	35,150,010,541	30,465,673,358	105,085,885,419
(7,989,333,289)	(1,239,543,821)	(14,700,537,511)	-	(32,995,288,437)
-	-	-	(6,197,854)	(6,197,854)
846,649,335	304,211,123	20,449,473,030	30,459,475,504	72,084,399,129
846,649,335	304,211,123	20,449,473,030	30,459,475,504	72,084,399,129
16,290,204	20,658,986	97,584,209	6,654,479,734	7,015,703,468
(4,593,636)	(7,853,459)	-	-	(25,570,268)
4,412,995	7,833,824	-	-	25,363,449
(234,639)	-	-	-	(822,778)
107,024	-	-	-	306,181
(1,765,428)	-	-	(416,289,386)	(416,289,385)
(2,545,529)	2,545,529	-	-	-
(273,209,186)	(110,324,901)	(1,132,606,333)	-	(2,354,707,348)
585,111,140	217,071,102	19,414,450,905	36,697,665,852	76,328,382,448
8,845,679,125	1,556,560,471	35,247,594,749	36,703,863,706	111,658,906,456
(8,260,567,986)	(1,339,489,369)	(15,833,143,844)	-	(35,324,326,155)
-	-	-	(6,197,854)	(6,197,854)
585,111,140	217,071,102	19,414,450,905	36,697,665,852	76,328,382,448

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

(සියලුම සටහන්වල සියලුම අගයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත
විසේ නොවන අවස්ථාවලදී සඳහන් කර ඇත)

12. අස්පාශය වත්කම්

	2022	2021
වසර ආරම්භයේ දී		
පිරිවැය	120,906,971	135,129,553
සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	(99,071,714)	(94,890,124)
	21,835,257	40,239,429
වර්ෂය තුළ සංවලන		
ආරම්භක ශුද්ධ පොත් අගය	21,835,257	40,239,429
මරුකිරීම් - පිරිවැය	16,674,876	-
මරුකිරීම් - ක්ෂය	(16,674,876)	-
පෙර වසර ක්‍රමක්ෂය ගැලපීම	-	8,349,000
කපා හැරීම / මාරු කිරීම - පිරිවැය	6,182,427	(14,222,583)
කපා හැරීම / මාරු කිරීම - ක්ෂයවීම්	-	5,845,534
වර්ෂය තුළ ක්‍රමක්ෂය කිරීම	(12,086,369)	(18,376,125)
අවසන් ශුද්ධ පොත් අගය	15,931,315	21,835,257
වසර අවසානයේ		
පිරිවැය	143,764,274	120,906,971
සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	(127,832,959)	(99,071,714)
අවසන් ශුද්ධ පොත් අගය	15,931,315	21,835,257

මෘදුකාංග වත්කම් වල ප්‍රයෝජනවත් ආයු කාලය වසර 4ක් ලෙස ගණන් බලා ඇත.

13. විලම්බිත ආදායම් බදු

	මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය		විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය	
	2022	2021	2022	2021
විලම්බිත බදු වගකීම් මත:				
වැඩි වූ බදු ක්ෂය වීම	9,264,909,416	7,373,210,258	1,891,699,158	1,243,791,792
	9,264,909,416	7,373,210,258	1,891,699,158	1,243,791,792
විලම්බිත බදු වත්කම් මත				
නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම	1,763,203,602	1,161,057,403	(602,146,199)	154,750,566
තොග සහ ණයගැතිකරණ සඳහා ප්‍රතිපාදන	1,069,482,055	487,725,759	(581,756,296)	141,843,168
විලම්බිත රජයේ ප්‍රදාන	272,149,256	229,601,129	(42,548,127)	(207,004,472)
	3,104,834,912	1,878,384,291	(1,226,450,622)	89,589,262
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්				
නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම මත ආයුගණක ලාභය / (අලාභය) මත විලම්බිත ආදායම් බද්ද			87,856,126	(210,766,063)
විලම්බිත ආදායම් බදු අයකිරීම / (බැරකම්) (සටහන 9)			753,104,662	1,122,614,992

ජංගම බදු වගකීම් වලට සාපේක්ෂව, ජංගම බදු නිලවී කිරීමට හිතැනුකුලව බලාත්මක කළ හැකි අයිතියක් ඇති විට සහ විලම්බිත ආදායම් බදු වීම මූල්‍ය අධිකාරියට අදාළ වන විට, විලම්බිත ආදායම් බදු වත්කම් සහ වගකීම් නිලවී කරනු ලැබේ. ශුද්ධ විලම්බිත බදු මුදල පහත පරිදි වේ:

	2022	2021
විලම්බිත බදු වත්කම්	3,104,834,912	1,878,384,291
විලම්බිත බදු වගකීම්	(9,264,909,416)	(7,373,210,258)
විලම්බිත බදු වත්කම් (ශුද්ධ)	(6,160,074,504)	(5,494,825,966)

14 ආයෝජනය

14.1 ණයකර වල ආයෝජනය

ණයකර හි ආයෝජන සම්පූර්ණයෙන්ම ලංකා බැංකුවෙහි, සම්පත් බැංකුවෙහි, ග්‍රාමීය සංවර්ධන බැංකුවෙහි, හැටන් නැෂනල් බැංකුවෙහි සහ DFCC බැංකුවෙහි අවුරුදු 5 - 8 අතර නිදහස් කල හැකි ණයකර වලින් සමන්විත වේ. කල් පිරෙන තෙක් තබා ඇති ආයෝජනයේ ධාරන වටිනාකම සාධාරණ වටිනාකමට සමාන වේ.

	2022	2021
බර නැඹු සාමාන්‍ය පොලී අනුපාත යටතේ ණයකර		
මාස 6ක භාණ්ඩාගාර බිල්පත් පොලී අනුපාතය : +1.25%	800,000,000	800,000,000
ස්ථාවර ණය පොලී අනුපාත යටතේ ණයකර : (11.25% - 29.00%)	2,498,300,000	3,288,300,000
	3,298,300,000	4,088,300,000

ණයකර නිකුත් කළ දිනය සහ නිදහස් කරන දිනය පහත පරිදි වේ;

නිකුත් කළ දිනය	නිදහස් කරන දිනය	ආයෝජන අගය	
		2022	2021
08.10.2015	07.10.2023	800,000,000	800,000,000
25.10.2016	24.10.2023	50,000,000	50,000,000
31.03.2017	31.03.2022	-	800,000,000
03.04.2017	04.04.2022	-	150,000,000
27.12.2017	27.12.2022	-	340,000,000
15.03.2018	15.03.2023	449,000,000	449,000,000
29.03.2018	29.03.2025	445,000,000	445,000,000
10.09.2019	10.09.2024	800,000,000	800,000,000
23.09.2019	23.09.2026	254,300,000	254,300,000
30.12.2022	30.12.2027	500,000,000	-
		3,298,300,000	4,088,300,000

14.2 බැංකු තැන්පතු

	2022	2021
දිගු කාලීන බැංකු තැන්පතු	6,962,540,843	1,266,678,125
කෙටි කාලීන බැංකු තැන්පතු	78,025,787,863	41,515,132,946
	84,988,328,706	42,781,811,071

සමාගම විසින් විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම් සඳහා කැපවූ අරමුදලක් නිර්මාණය කිරීම සඳහා, 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට රුපියල් මිලියන 3,298.3 ක ණයකර සහ රුපියල් මිලියන 6,962.5 ක දිගුකාලීන බැංකු තැන්පතු තැන්පත් කර ඇත.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

(සියලුම සටහන්වල සියලුම අගයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත
එසේ නොවන අවස්ථාවලදී සඳහන් කර ඇත)

15. තොගය

	2022	2021
පොදු	134,213,456	70,435,035
ඉලෙක්ට්‍රොනික්	126,239,449	89,702,907
ඉංජිනේරු	199,182,726	180,555,015
ඉන්ධන	17,989,659	25,354,064
ගිනි නිවීමේ උපකරණ අමතර කොටස්	42,230,563	17,547,678
මාර්ගස්ථ තොග	1,765,674,340	516,323,637
තොග - (මෝටර් අමතර කොටස්)	54,943,012	38,990,070
තොග - විවේකාගාරය	436,773	106,641
තොග නිෂ්කාශන ගිණුම්	(12,058,551)	(48,342,255)
	2,328,851,426	890,672,792
අඩු : සෙමින් වලනය වන තොග සඳහා වෙන් කිරීම	(82,487,508)	(82,487,508)
	2,246,363,918	808,185,284

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

16. වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දේ

	2022	2021
වෙළඳ ණය ගැහියන්	7,775,846,267	4,080,253,763
අඩුකළා: වෙළඳ ලැබිය යුතු මුදල් අපනයනය වීම	(3,482,452,676)	(1,949,703,156)
	4,293,393,591	2,130,550,607
වෙනත් ලැබිය යුතු දේ	3,932,741,806	1,433,445,923
අත්තිකාරම් සහ පෙරගෙවීම්	436,053,081	215,828,600
	4,368,794,887	1,649,274,523
සමාගම් නිලධාරීන්ට දුන් ණය (සටහන 16.1)	72,110,214	66,159,615
	72,110,214	66,159,615
	8,734,298,692	3,845,984,745

සමාගම් නිලධාරීන්ට ලබාදුන් ණය වසර 4 නොඉක්මවන ණය කාලය තුළ සමාන මාසික වාරික වශයෙන් ආපසු අය කර ගත හැකිය. සේවක ණය සඳහා වසරකට 4.2% ක අනුපාතයකින් පොලී අය කෙරේ. ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තියට අනුව, එක් එක් වාර්තාකරණ දිනයකින් සඵලදායී පොලී ක්‍රමය භාවිත කරමින් සේවක ණය ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය අඩුකළ අගයට මනිනු ලැබේ. සේවක ණය සඳහා ඵලදායී පොලිය 2022 දී 18% ක් විය. (2021: 11.5%)

16.1 සමාගම් නිලධාරීන්ට ණය

	2022	2021
- වසර 1 කට අඩු	72,110,214	66,159,615
- වසර 1 කට වැඩි	68,338,785	61,602,205
	140,448,999	127,761,820

17. මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ

	2022	2021
ප්‍රතිමිලදී ගැනුම් ගිවිසුම් යටතේ භාණ්ඩාගාර බිල්පත් / බැඳුම්කර	21,708,899	20,098,830
මුදල් සහ බැංකු		
බැංකුවේ මුදල්	618,933,596	391,598,780
අතැති මුදල්	1,693,500	1,347,400
	620,627,096	392,946,180
මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනයේ අරමුණ සඳහා මුළු මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	642,335,995	413,045,010

18. ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය

	කොටස් ගණන	2022	2021
ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය	200,002	20,000,200	20,000,200
		20,000,200	20,000,200

සියලුම හිකුත් කරන ලද කොටස් සම්පූර්ණයෙන්ම ගෙවා තිබේ.

19. සංචිත

	2022	2021
ගුවන්තොටුපළ අධිකාරියේ පවරා ගන්නා ලද ශුද්ධ වත්කම්	892,726,769	892,726,769
ස්ථාවර වත්කම් ප්‍රකාශනය සංචිතය	5,766,416,478	5,766,416,478
දේපල, පිරිසිදු සහ උපකරණ සඳහා අකුණු හානි වෙනුවෙන් සංචිත	188,890,000	187,040,000
	6,848,033,247	6,846,183,247

සංචිතය සමන්විත වන්නේ සමාගම සංස්ථාගත කිරීමෙන් පසු විසුරුවා හරින ලද ගුවන් තොටුපළ අධිකාරියේ සමාගමට පැවරූ ශුද්ධ වත්කම් වල වටිනාකමෙනි. 2013 වසරේ සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි අකුණු සැර වැදීමෙන් දේපල, පිරිසිදු සහ උපකරණ වලට සිදු වූ හිනි හානි සඳහා රඳවාගත් ඉපැයීම්වලින් (විද්‍යුත්, විදුලි, සන්නිවේදන සහ වෙනත් උපකරණ වල වාර්ෂික වත්කම් වකකු කිරීම් 5%) රැපියල් මිලියන 188.89 ක් මාරුකර ඇත.

20. රඳවාගත් ඉපැයුම්

	2022	2021
වසර ආරම්භක දිනට	34,448,138,251	35,885,634,588
වත්මන් වර්ෂය (අලාභය) / ලාභය	4,802,697,567	(2,083,501,758)
පෙර වසරට අදාල ගැලපීම්	(81,653,286)	(18,920,440)
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් / (වියදම්)	(278,211,066)	667,425,865
සංචිත ගිණුමට මාරු කිරීම්	(1,850,000)	(2,500,000)
වසර තුළ ගෙවූ ලාභාංශ	(500,000,000)	-
වසර අවසාන දිනට	38,389,121,466	34,448,138,251

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

(සියලුම සටහන්වල සියලුම අගයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත
වසේ නොවන අවස්ථාවලදී සඳහන් කර ඇත)

21 ණය ගැනීම්

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

21.1 විදේශීය ණය

	2022	2021
ණය		
වසර ආරම්භයේ ශේෂය	64,458,017,324	46,772,796,305
වසර තුළ ලබාගත් ණය	2,544,341,074	19,833,345,830
	67,002,358,398	66,606,142,134
වසර තුළ පියවූ ණය	(4,706,288,922)	(4,289,330,231)
පරිවර්තන මත විදේශ විනිමය (ලාභ) / අලාභය	43,977,059,211	2,141,205,420
වසර අවසානයේ ශේෂය	106,273,128,687	64,458,017,324

21.2 දේශීය ණය

	2022	2021
වසර ආරම්භයේ ශේෂය	266,666,666	400,000,000
වසර තුළ පියවූ ණය	(266,666,666)	(133,333,334)
වසර අවසානයේ ශේෂය	-	266,666,666
ණය වර්ගීකරණය		
ණය ගැනීම් වල ජංගම කොටස	13,244,492,649	4,289,330,231
ණය ගැනීම් වල ජංගම නොවන කොටස	93,028,636,038	60,435,353,759
	106,273,128,687	64,724,683,990

ණය ගැනීම් වල කල් පිරීමේ විශ්ලේෂණය

	2022	2021
වසර 1 කට නොවැඩි	13,244,492,649	4,289,330,231
වසර 1 කට වැඩි සහ වසර 5 කට නොවැඩි	40,844,892,882	15,257,601,250
වසර 5 කට වැඩි	52,183,743,155	45,177,752,509
මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් හිඳුන් කරන ලද 2022 අප්‍රේල් 12 වනදා විශේෂ ලිපියට අනුව, සමාගම විසින් පහත අරමුණු සඳහා ලබාගත් විදේශ ණය ආපසු ගෙවීම නවතා දැමූ අතර, 2022 වර්ෂය සඳහා ගෙවිය යුතු ප්‍රමාණයන් පහත පරිදි වේ.		
- මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ	2,390,906,808	
- ධාවන පථය මත ඇතිරුම්	548,056,169	
- දෙවන අවධිය - දෙවන අදියර	1,339,500,000	

සාධාරණ අගයන් පහත සඳහන් එක් එක් ණය මත පදනම්ව අනුපාත භාවිත කරමින් වට්ටම් කරන ලද මුදල් ප්‍රවාහයන් මත පදනම් වේ:

	2022	2021
	%	%
එක්සත් ජනපද ඩොලරය (USD)		
- මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ	2.00	2.00
- ධාවන පඨය මත ඇතිරුම්	LIBOR + 2	LIBOR + 2
ජපන් යෙන්		
- ඩ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	1.80	1.80
- ඩ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - දෙවන අවධිය අදියර 1	0.75	0.75
- ඩ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - දෙවන අවධිය අදියර 2	0.20	0.20
යුරෝ		
- නවීන ර.ගු. ගුවන් ගමනාගමන පාලන පද්ධතිය - කොටස 2	4.90	4.90
- නවීන ර.ගු. ගුවන් ගමනාගමන පාලන පද්ධතිය - කොටස 3	2.10	2.10
ශ්‍රී ලංකා රුපියල්		
- ස්ථාවර තැන්පතු වලට එරෙහිව බැංකු ණය	AER of FD+0.5	AER of FD+0.5

	2022	2021
එක්සත් ජනපද ඩොලරය (USD)	131,924,919	140,097,017
ජපන් යෙන්	20,275,052,250	20,197,240,766
යුරෝ	183,080	288,522
ශ්‍රී ලංකා රුපියල් (LKR)	-	266,666,666

22 ණයකර

	2022	2021
නිකුත් කරන ලද ණයකර	4,000,000,000	4,000,000,000
	4,000,000,000	4,000,000,000

මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ කොන්ත්‍රාත්කරු වන වයිනා හාබර් ඉංජිනේරුන් සමාගමට ගෙවිය යුතු හිඟ ගෙවීම් පියවීම සඳහා, සමාගම විසින් සහතික කළ ලැයිස්තුගත නොකළ හිඳහස් කල හැකි පෞද්ගල ණයකර 40,000,000ක් වාර්ෂිකව ගෙවිය යුතු AWPLP + 2.00% අනුපාතයට, අර්ධ වාර්ෂිකව ශ්‍රී ලංකා රුපියල් 100/- බැගින් වසර 15ක කල්පිරෙන කාලයක් සහිතව 2019 මැයි මස රුපියල් බිලියන 4 ක් ජාතික ඉතිරිකිරීමේ බැංකුව වෙත නිකුත් කරන ලදී.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

(සියලුම සටහන්වල සියලුම අගයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත
විසේ නොවන අවස්ථාවලදී සඳහන් කර ඇත)

23. විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම

මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයේ පිළිගත් වගකීම්වල වලනය පහත පරිදි වේ:

	2022	2021
වසර ආරම්භක දිනට	4,837,739,167	5,482,533,223
පෙර වසර ගැලපීම්	-	(18)
වත්මන් සේවා පිරිවැය	580,155,204	277,743,232
පොලී පිරිවැය	556,340,004	438,602,656
වර්ෂය තුළ සිදු කරන ලද ගෙවීම්	(462,956,225)	(482,947,999)
භාවිත කරන ලද උපකල්පනවල වෙනස්වීම් නිසා ඇතිවන (ලාභ)/අලාභ	366,067,192	(878,191,927)
වසර අවසාන දිනට	5,877,345,342	4,837,739,167

වසර අවසානයේදී අර්ථ දක්වන ලද පත්‍රලාභ වගකීම් සඳහා ගණනය කිරීම සඳහා ප්‍රක්ෂේපිත ඒකක ණය ක්‍රමය භාවිත කරමින් සේවක ප්‍රතිලාභවල පිරිවැය නිර්ණය කිරීමේදී යොදා ගන්නා මූලික උපකල්පන පහත පරිදි විය:

	2022	2021
වට්ටම් අනුපාතය	18.00%	11.50%
අනාගත වැටුප් වැඩිවීමේ අනුපාතය	1% - 15%	1% - 11%
ජීවන වියදම් දීමනා වර්ධක අනුපාතය	10.00%	9.00%
කාර්ය මණ්ඩල පිරිවැදුම් අනුපාතය	1.3%	0.6%
විශ්‍රාමික වයස	60 years	62 years

වසර සඳහා විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම් සඳහා ප්‍රතිපාදන පදනම් වී ඇත්තේ 2022 දෙසැම්බර් 31 දිනට සීමාසහිත ඇක්ටුවේරියල් සහ මැනේජමන්ට් කන්සල්ටන්ස් (පෞද්ගලික) සමාගම විසින් වෘත්තීයමය වශයෙන් සුදුසුකම් ලත් ක්‍රියාකාරීන් විසින් සිදු කරන ලද ක්‍රියාකාරී තක්සේරුව මත ය. නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ වගකීම් වෙත වගකීම සඳහා බාහිරව අරමුදල් සපයනු නොලැබේ.

24. විලම්බිත රජයේ ප්‍රදානයන්

	2022	2021
භාණ්ඩාගාර ප්‍රදාන සහ විදේශ ප්‍රදාන		
වසර ආරම්භක දිනට	956,671,369	986,349,954
වර්ෂය තුළ ලැබීම්	-	18,977,595
අධි ක්‍රමක්ෂය/(ක්‍රමක්ෂය කිරීම) ප්‍රතිවර්තනය	(49,507,184)	(48,656,180)
වසර අවසාන දිනට	907,164,185	956,671,369

25. වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ

	2022	2021
වෙළඳ ගෙවිය යුතු දෑ	589,466,720	298,780,902
ආපසු ගෙවිය යුතු තැන්පතු	406,434,211	343,873,540
වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ	6,954,183,837	2,995,147,771
	7,950,084,768	3,637,802,214

26. ආදායම් බදු (ලැබිය යුතු)/ගෙවිය යුතු

	2022	2021
වසර ආරම්භක ශේෂය	(848,093,206)	(833,368,210)
වර්ෂය සඳහා ප්‍රතිපාදන	877,223,760	-
වර්ෂය තුළ ගෙවීම්	(120,214,592)	(14,724,996)
වසර අවසානයේ ශේෂය	(91,084,038)	(848,093,206)

27. ප්‍රභේද අනුව මූල්‍ය උපකරණ

(අ) මූල්‍ය වත්කම්

	2022	2021
මූල්‍ය වත්කම්		
ක්‍රමිකෂය කළ පිරිවැය		
වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු මුදල් (පෙරගෙවීම්, අත්තිකාරම් හැර) (සටහන 16)	8,226,135,398	3,563,996,530
මුදල් සහ බැංකු ශේෂ (සටහන 17)	620,627,096	392,946,180
	8,846,762,494	3,956,942,710
ණයකර හි ආයෝජනය (සටහන 14)	3,298,300,000	4,088,300,000
දිගුකාලීන බැංකු තැන්පතු	6,962,540,843	1,266,678,125
භාණ්ඩාගාර බිල්පත්/බැඳුම්කර ප්‍රතිමුද්‍රිත ගැනීමේ ආයෝජන (සටහන 17)	21,708,899	20,098,830
කෙටි කාලීන බැංකු තැන්පතු	78,025,787,863	41,515,132,946
	88,308,337,605	46,890,209,901
මූල්‍ය වගකීම්		
වෙනත් මූල්‍ය වගකීම්		
ණය ගැනීම් (සටහන 21)	106,273,128,687	64,724,683,990
ණයකර (සටහන 22)	4,000,000,000	4,000,000,000
වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ (මූල්‍ය නොවන වගකීම් හැර) (සටහන 25)	7,950,084,768	3,637,802,213
	118,223,213,454	72,362,486,203

(සියලුම සටහන්වල සියලුම අගයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත
විසේ නොවන අවස්ථාවලදී සඳහන් කර ඇත)

(අ) මූල්‍ය වත්කම් පන්තිය අනුව ණය ගුණාත්මකභාවය

කල්ගුණය වූ හෝ අපහායනය නොවූ මූල්‍ය වත්කම්වල ණය ගුණාත්මකභාවය බාහිර ණය ශ්‍රේණිගත කිරීම් (තිබේ නම්) හෝ ප්‍රතිපාර්ශ්වික ප්‍රමාද අනුපාත පිළිබඳ වේගීකාරීකා තොරතුරු වෙත යොමු කිරීමෙන් තක්සේරු කළ හැක:

2022 දෙසැම්බර් 31

	ගෙවිය යුතු හෝ අපහායනය නොවූ	කල් ගුණය වූ නමුත් අපහායනය නොවූ	පෞද්ගලිකව අපහායනය වූ	එකතුව
වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ (සටහන16)	3,553,326,150	740,067,441	3,482,452,676	7,775,846,267
සමාගමේ නිලධාරීන්ට ලබා දී ඇති ණය	140,448,999	-	-	140,448,999
මුළු මූල්‍ය වත්කම්	3,693,775,149	740,067,441	3,482,452,676	7,916,295,266

2021 දෙසැම්බර් 31

	ගෙවිය යුතු හෝ අපහායනය නොවූ	කල් ගුණය වූ නමුත් අපහායනය නොවූ	පෞද්ගලිකව අපහායනය වූ	එකතුව
වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ (සටහන16)	1,818,889,266	311,661,341	1,949,703,156	4,080,253,763
සමාගමේ නිලධාරීන්ට ලබා දී ඇති ණය	127,761,820	-	-	127,761,820
මුළු මූල්‍ය වත්කම්	1,946,651,086	311,661,341	1,949,703,156	4,208,015,583

බැංකුවේ මුදල් සහ කෙටි කාලීන බැංකු තැන්පතු

	2022	2021
AA+(Ika)	85,607,262,302	43,173,409,851
එකතුව	85,607,262,302	43,173,409,851

28. ලාභාංශ

සමාගම 2022 වසර සඳහා අතුරු ලාභාංශ ලෙස රුපියල් මිලියන 500ක් ප්‍රකාශයට පත් කර ඇත. 2021 වසර සඳහා ලාභාංශ ප්‍රකාශ කර නොමැත.

29. අසම්භාව්‍යයන්

වසර අවසාන වන විට පහත සඳහන් කර ඇති සිදුවීම් ප්‍රමාණාත්මකව අවිනිශ්චිතතාවයන් ලෙස දැක ගත හැකි විය.

- මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් නිකුත් කරන ලද "ශ්‍රී ලංකාවේ බාහිර රාජ්‍ය ණය සේවා සම්බන්ධ අතුරු ප්‍රතිපත්තිය" යන ශීර්ෂය යටතේ 2022 අප්‍රේල් 12වන දින විශේෂ ලිපියට අනුව රජයේ ආයතන විසින් ලබාගෙන ඇති විදේශ ණය නොපියවන ලෙසට උපදෙස් දෙන ලදී. ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් ණය වාරික නොගෙවීම හේතුවෙන් ජයකා ආයතනය තවදුරටත් ණය ප්‍රදානය නොකරනු ලබන තත්ත්වයක් තුළ කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ව්‍යාපෘතිය ඉදිරියට ගෙන යාම ප්‍රතික්ෂේප කිරීම හේතුවෙන්, මෙය බ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියෙහි දෙවන අවධිය - දෙවන අදියර දැනට පවතින ඉදිකිරීම් සඳහා මෙය සෘජුවම සහ අහිතකර ලෙස බලපානු ලැබිණි.

මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් නිකුත් කරන ලද වකුලේඛය නොතකා, සමාගමට ප්‍රමාණවත් අරමුදල් ඇති බැවින් ණය ආපසු ගෙවීමට සහ ව්‍යාපෘතිය දිගටම පවත්වා ගෙන යාමට අප අපේක්ෂා කරන බව සමාගම විසින් ජයකා ආයතනය මෙන්ම මහා භාණ්ඩාගාරය වෙත ලිඛිතව දැනුම් දෙන ලදී. කෙසේ වෙතත් එම අවස්ථාවේදී ණය ආපසු ගෙවීමේ හැකියාව සම්බන්ධයෙන් මුදල් අමාත්‍යාංශයේ සහතිකයක් ජයකා ආයතනය විසින් ඉල්ලා සිටින ලදී. ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදලේ ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ වැඩසටහන හේතුවෙන් එම අනුමැතිය ලබා ගත නොහැකි වූ බැවින්, ඉදිකිරීම්කරු විසින් ව්‍යාපෘතිය තාවකාලිකව අත්හිටුවන ලදී.

කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත ප්‍රමාද ගාස්තු ඇතුළුව හිඟ ගෙවීම්, අමතර ගබඩා ගාස්තු සමඟ ඇණවුම් කරන ලද පිරිසත සහ උපකරණවල පිරිවැය, කටයුතු පවත්වා ගැනීමේ පිරිවැය (ආරක්ෂාව, මෙහෙයුම්, පාරිසරික), පරිශ්‍රමයේ අසම්පූර්ණ කාර්ය නඩත්තු කිරීම සඳහා වන වියදම්, උපකරණ ගෙවියාම නිසා ඇති වන අලාභය, ඉවත් කිරීමේ පිරිවැය සහ තාවකාලික කාර්ය සඳහා ස්ථාවර කුලිය, කොන්ත්‍රාත්කරුගේ උපකරණ, කොන්ත්‍රාත් කාර්යමණ්ඩලය සහ සේවයේ නියුක්ත ශ්‍රමය ආපසු ගෙන්නා ගැනීමේ පිරිවැය, අත්හිටුවීම් සහ අවසන් කිරීම හේතුවෙන් ඇතිවන වෙනත් ඕනෑම කොන්ත්‍රාත්කරුවෙකුගේ හිමිකම්, ප්‍රධාන කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ආපසු අය කරනු ලබන TC හි උප කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් විය හැකි නඩු ගාස්තු, සේවා යෝජකයාට ආදායම අහිමි වීම, ණය භාවිතය පිළිබඳ ගැටළු යනාදිය වැනි දේ අත්හිටුවීම් සහ අවසන් කිරීම හේතුවෙන්, ගු.ගු.සේ.ස. හට දැඩි මූල්‍ය බලපෑම් ඇති කරනු ඇත.

කෙසේ වෙතත්, කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් තම හිමිකම් ඉංජිනේරු (උපදේශක) වෙත ඉදිරිපත් කිරීමෙන් සහ ඉංජිනේරුවරයා විසින් එම හිමිකම් තක්සේරු කිරීමෙන් පසු පමණක් ඉහත කරුණුවල අවසාන අගය දැන ගත හැකිය.

උපදේශක විසින් සමාලෝචනය කරමින් පවතින, 2022 දෙසැම්බර් 9 දින සිට බලපැවැත්වෙන අත්හිටුවීම හේතුවෙන් දැනට සහතික නොකරන ලද, අත්හිටුවීමෙන් පැන නගින කොන්ත්‍රාත්කරුගේ සම්පූර්ණ හිමිකම් ප්‍රමාණය IPA 16 - 20 හරහා ඉදිරිපත් කර ඇති අතර, එය රුපියල් 15,729,888,690 (යෙන් 6,352,071,405) බවට පරිවර්තනය කර ඇත. කෙසේවෙතත් කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් අත්හිටුවීමේ හිමිකම් ඇතුළුව අවසන් කිරීමේ හිමිකම් (අවසාන හිමිකම් පෑම) තවමත් ඉදිරිපත් කර නොමැත. IPC වල සාරාංශය පහත පරිදි වේ.

IPA අංකය.	හිමිකම් පාන ලද අවසාන දිනය	ඉදිරිපත් කළ දිනය	බිල්පතෙහි මුළු මුදල ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින්	බිල්පතෙහි මුළු මුදල ජපන් යෙන් වලින්
16	22-ජූලි	08.08.2022	2,702,311,305	1,251,012,131
17	22-අගෝ.	08.09.2022	2,122,751,696	858,822,550
18	22-සැප්.	07.10.2022	2,098,579,951	852,838,603
19	22-ඔක්.	08.11.2022	909,788,018	372,604,340
20	22-නොවැ.	08.12.2022	7,896,457,720	3,016,793,780
සමස්තය			15,729,888,690	6,352,071,405

2 සමාගමට විරෝධීව පවරා ඇති පහත සඳහන් නඩු වල විත්තිකරු සමාගම වේ. අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ මතය අනුව, හිටපුදී හිතී උපදෙස් ලබා ගැනීමෙන් පසු, මෙම නෛතික ක්‍රියාමාර්ගවල ප්‍රතිඵලය සැලකිය යුතු අලාභයක් ඇති නොකරනු ඇත. කුලී රට සංගම් දෙකක සාමාජිකයින් විසින් කොන්ත්‍රාත්තු කඩ කිරීම සම්බන්ධයෙන් ආසන්න වශයෙන් රුපියල් මිලියන 62 ක් ඉල්ලා සමාගමට විරෝධීව නඩු 134 ක් ගොනු කර ඇත. මීගමුව සිවිල් අභියාචනා මහාධිකරණයේ තීන්දුව අනුව (නඩු අංක (-WP/H/CCA/NEG/31/2017 (F) සහ WP/H/CCA/NEG/35/2017 (F)) රුපියල් 200,405/- x 80 සහ 200,197.29 x 54 ලෙස ගෙවිය යුතු වන්දියක් සහිතව එක් කුලී රට සංගමයකින් එක බැගින් වූ උසාවි නඩු දෙකක් රෙජිස්ට්‍රාර් විසින් නිර්ණය කර ඇත. ගෙවිය යුතු මුළු මුදල රුපියල් 26,843,053.66 ක් වේ. ගු.ගු.සේ.ස. විසින් සෑම කුලී රට නඩුවකටම නියමිත වන්දිය උසාවිය දැනුම් දුන් විට ගෙවිය යුතුය. මේ වන විට නඩු 30කට වන්දි ලබා දී ඇත.

30. බැඳීම්

30.1 ප්‍රාග්ධන වියදුම් බැඳීම්

	2022	2021
ගිවිසුම්ගත නමුත් ප්‍රතිපාදන වෙන් නොකළ	6,238,190,348	21,678,443,226
අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමතකල නමුත් ගිවිසුම්ගත කර නැති	11,964,675,703	304,926,793
	18,202,866,051	21,983,370,019

30.2 මූල්‍ය බැඳීම්

ණය ගැනීම් (සටහන 21 සහ 22) යටතේ අනාවරණය කර ඇති දෑ හැර, වෙනත් මූල්‍ය බැඳීම් නොමැත.

31. ප්‍රධාන කළමනාකාරිත්ව පිරිස් සමඟ ගනුදෙනු

	2022	2021
වැටුප් සහ ගාස්තු	8,402,305	11,307,484
	8,402,305	11,307,484

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සමාගමේ ප්‍රධාන කළමනාකාරිත්ව ධූරය නොබවන පිරිස් ලෙස සැලකේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

(සියලුම සටහන්වල සියලුම අගයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත
එසේ නොවන අවස්ථාවලදී සඳහන් කර ඇත)

32 සම්බන්ධිත පාර්ශ්ව සමඟ ගනුදෙනු

ගු.ගු.සේ.ස සම්පූර්ණයෙන්ම රජයේ සමාගමක් ලෙස, සාමාන්‍ය ව්‍යාපාර කටයුතුවලදී රජය විසින් පාලනය කරනු ලබන ආයතන සමඟ පහත සඳහන් සැලකිය යුතු ගනුදෙනු සිදු කර ඇත.

වර්ෂය තුළ, අදාළ පාර්ශ්ව සමඟ රුපියල් මිලියන 50 කට වැඩි ගනුදෙනු ලෙස පහත ගනුදෙනු සටහන් විය.

ආයතනයේ නම	සම්බන්ධතාවය	ගනුදෙනුවේ ස්වභාවය	2022	2021
			රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය	රජය සතු	ගොඩබැසීමේ බදු ආදායම	5,196	968
ලංකා බන්දු පෙල් හිතිගත සංස්ථාව	එම	ඉන්ධන මිල දී ගැනීම	1,526	1,291
මහා භාණ්ඩාගාරය	එම	ණය ආපසු ගෙවීම්	1,255	1,092
දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව	එම	බදු	1,482	117
ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලය	එම	විදුලි ගෙවීම්	915	785
ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුව	එම	සේවක අර්ථසාධක අරමුදල	686	583
ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම	එම	වරලත් ගාස්තු ආදායම	594	80
ශ්‍රී ලංකන් ගුවන්සේවය	එම	වරලත් ගාස්තු ආදායම	503	230
මහා භාණ්ඩාගාරය	එම	ලාභාංශ ගෙවීම්	500	-
ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම	එම	ආහාර සැපයුම් සේවා	399	24
සේවක නියුක්තිකයන්ගේ භාර අරමුදල් මණ්ඩලය	එම	සේවක භාරකාර අරමුදල	171	146
මහා භාණ්ඩාගාරය	එම	පොලී ගෙවීම්	170	168
ලංකා බන්දු පෙල් හිතිගත සංස්ථාව	එම	වරලත් ගාස්තු ආදායම	159	92
ශ්‍රී ලංකා රක්ෂණ සංස්ථාව	එම	රක්ෂණ ගෙවීම්	61	38
නගර සභා	එම	ගාස්තු ගෙවීම්	59	59

වසර අවසානයේදී, අදාළ පාර්ශ්වවලින් රුපියල් මිලියන 10කට වැඩි ලැබිය යුතු ශේෂයන් ලෙස පහත ශේෂයන් සටහන් විය.

ලැබිය යුතු	රජය සතු	ආයෝජන	2022	2021
			රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
ලංකා බැංකුව	එම	ආයෝජන	83,888	42,317
ශ්‍රී ලංකන් ගුවන්සේවය	එම	වරලත් ගාස්තු ආදායම	97	31
ජාතික ඉතිරිකිරීමේ බැංකුව	එම	ආයෝජන	3,200	465
සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය	එම	ගොඩබැසීමේ ගාස්තු ආදායම	788	417
ප්‍රාදේශීය ලේකම් කටාන	එම	ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම	13	13
ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම	එම	වරලත් ගාස්තු ආදායම	125	51
ලංකා බන්දු පෙල් හිතිගත සංස්ථාව	එම	සහන ආදායම	47	16

වසර අවසානයේදී, අදාළ පාර්ශ්ව වෙත ගෙවිය යුතු රුපියල් මිලියන 10කට වැඩි ශේෂයන් ලෙස පහත ශේෂයන් සටහන් විය.

			2022	2021
			රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
ගෙවිය යුතු දෑ				
ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුව	රජය සතු	සේවක අර්ථසාධක අරමුදල	111	92
දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව	එම	බදු	165	1
ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව	එම	ඉන්ධන තැන්පතු	57	54
ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලය	එම	විදුලි තැන්පතු	47	47
සේවක නියුක්තිකයන්ගේ භාර අරමුදල් මණ්ඩලය	එම	සේවක භාරකාර අරමුදල	15	13
ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සමාගම	එම	මිලදී ගැනීම්	49	58

ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති අංක 24 අනුව 'සම්බන්ධිත පාර්ශව සම්බන්ධයෙන් හෙළිදරව් කිරීම්' ප්‍රකාරව සීමාසහිතව හෙළිදරව් කිරීම් සිදු කර ඇත්තේ, ඒවායේ ප්‍රමාණය නිසා තනි තනිව වැදගත් වන ගණුදෙනු සඳහා සහ සියලු රාජ්‍ය පාලිත/ආශ්‍රිත සමග සිදු කර ඇති සියලු ගණුදෙනු ග්‍රහණය කර ගැනීමේ සහ හෙළිදරව් කිරීමේ ප්‍රායෝගික නොහැකියාව නිසාය.

ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් පාලනය කරනු ලබන ආයතන සිට / වෙතින් වන ශේෂයන් මූල්‍ය තත්ත්වය ප්‍රකාශනයේ වෙළඳ සහ අනෙකුත් ලැබිය යුතු / ගෙවිය යුතු සහ පොලී දරන වගකීම් යටතේ ඇතුළත් වේ.

33 වාර්තාකරණ කාලයෙන් පසු සිදුවීම්

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ගැලපීම් හෝ හෙළිදරව් කිරීම් අවශ්‍ය වන ප්‍රමාණාත්මක සිදුවීම් වාර්තා කිරීමේ දිනයෙන් පසුව සිදුවී නොමැත.

අප හා සබැඳි ගුවන්සමාගම් සහ ගුවන්යානා ගොඩබිඳ හැකි විවිධ ස්ථාන

2022 වසරේ ඩී.ඒ.ඒ. වෙත ගුවන් මෙහෙයුම්

	ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සංගමයේ කේතය	ගුවන් සේවය
1	G9	වියාර් ඇරබියා
2	SU	වියාර් ඉන්දියාව
3	AF	වියාර් ෆ්‍රැන්ස්
4	AI	වියාර් ඉන්දියාව
5	UL	ශ්‍රී ලංකන් වියාර්ලයින්ස්
6	ZF	අසුර් වියාර්
7	MU	චීනා ඊස්ටන්
8	CX	කැතේ පැසිෆික්
9	WK	ඊස්ට් වයින්ස් වියාර්ලයින්ස්
10	EY	එමිතාඩ් වියාර්ලේස්
11	FZ	ෆ්ලයි ඩුබායි
12	GF	ගල්ෆ් වියාර්
13	6E	ඉන්දියෝ
14	J9	ජසිරා වියාර්ලේස්
15	KC	වියාර් අස්ට්‍රාලියා
16	LO	ලොට් පෝලන්ත වියාර්ලයින්ස්
17	MH	මැලේෂියන් වියාර්ලයින්ස්
18	WY	ඕමාන් වියාර්
19	QR	කතාර් වියාර්ලේස්
20	SG	ස්පයිස්ජෙට් වියාර්ලයින්ස්
21	SQ	සිංගප්පූර් වියාර්ලයින්ස්
22	TK	ටර්කිෂ් වියාර්ලයින්ස්
23	EK	එමීරේට්ස්
24	UK	වියාර් විස්තාරා
25	8D	ෆීලිස් වියාර්

	ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සංගමයේ කේතය	ගුවන් සේවය
26	CZ	චීනා සඳුරන් වියාර්ලයින්ස්
27	ID	බැට්ස් වියාර්
28	TG	තායි වියාර්ලේස් ඉන්ටරනැෂනල්

2022 වසරේ මී.ඒ.ඒ. වෙත ගුවන් මෙහෙයුම්

	ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සංගමයේ කේතය	ගුවන් සේවය
1	UL	ශ්‍රී ලංකන් වියාර්ලයින්ස්
2	PQ	ස්කයිඅප්
3	G2	ගලිච් වියාර්
4	HY	උස්බෙකිස්තාන් වියාර්ලේස්
5	GA	ගරුඩා ඉන්දුනීසියා
6	WZ	රෙඩ් වින්ස් වියාර්ලයින්ස්

2022 වසරේ කො.ඒ.ඒ. වෙත ගුවන් මෙහෙයුම්

	ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සංගමයේ කේතය	ගුවන් සේවය
1	Q2	මෝල්ඩිවියන්

2022 වසරේ යා.ඒ.ඒ. වෙත ගුවන් මෙහෙයුම්

	ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සංගමයේ කේතය	ගුවන් සේවය
1	9I	විලයන්ස් වියාර්

ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළවල්

	ගුවන්තොටුපළේ නම	ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංගමය	ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සංගමය	මෙහෙයුම් ප්‍රදේශය	පළාත	ගුවන් ගමන් පටයේ දිග
1	බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ	VCBI	CMB	කොළඹ	බස්නාහර	මීටර 3,350 (අඩි 10,990)
2	යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ	VCCJ	JAF	යාපනය	උතුරු	මීටර 1,400 (අඩි 4,593)
3	මත්තල රාජකීය ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ	VCRI	HRI	තම්බපණ්ණි	දකුණ	මීටර 3,500 (අඩි 11,500)
4	කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ, රත්මලාන	VCCC	RML	කොළඹ	බස්නාහර	මීටර 1,773 (අඩි 5,816)
5	මඩකලපුව ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ	VCCB	BTC	මඩකලපුව	හැගහෙහර	මීටර 1,400 (අඩි 4,593)

මූලාශ්‍රය: ගුවන්ගමන් තොරතුරු ප්‍රකාශනය (AIP)

දේශීය ගුවන්තොටුපළවල්

	ගුවන්තොටුපළේ නම	ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංගමය	ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සංගමය	මෙහෙයුම් ප්‍රදේශය	පළාත	ගුවන් ගමන් පටයේ දිග
1	අම්පාර ගුවන්තොටුපළ	VCCG	ADP	අම්පාර	උතුරු මැද	මීටර 1,097 (අඩි 3,599)
2	අනුරාධපුර ගුවන්තොටුපළ	VCCA	ACJ	අනුරාධපුර	උතුරු මැද	මීටර 1,630 (අඩි 5,347)

	අවන්තොටුපළේ නම	ජාත්‍යන්තර සිවිල් අවන් සේවා සංගමය	ජාත්‍යන්තර අවන් ගමන් සංගමය	මෙහෙයුම් ප්‍රදේශය	පළාත	අවන් ගමන් පටයේ දිග
3	ඒන වරාය අවන්තොටුපළ	VCCT	TRR	ත්‍රිකුණාමලය	නැගෙනහිර	මීටර 2,168 (අඩි 7,096)
4	හිඟුරක්කොඩි අවන්තොටුපළ	VCCH	HIM	මින්නේරිය	උතුරු මැද	මීටර 2,287 (අඩි 7,503)
5	කටුකුරුන්ද අවන්තොටුපළ	VCCN	KTY	කළුතර	බස්නාහර	මීටර 1,006 (අඩි 3,199)
6	කොග්ගල අවන්තොටුපළ	VCCK	KCT	ගාල්ල	දකුණ	මීටර 1,033 (අඩි 3,143)
7	සීගරිය අවන්තොටුපළ	VCCS	GIU	දඹුල්ල	මධ්‍යම	මීටර 1,789 (අඩි 5,801)
8	වවුනියා අවන්තොටුපළ	VCCV		වවුනියා	උතුරු	මීටර 1,526 (අඩි 5,000)
9	වීරවිල අවන්තොටුපළ	VCCW	WRZ	හම්බන්තොට	දකුණ	මීටර 1,225 (අඩි 4,019)

මූලාශ්‍රය: අවන්ගමන් තොරතුරු ප්‍රකාශනය (AIP)

ජල යාත්‍රාංගණ

	ජල යාත්‍රාංගණයේ නම	ජාත්‍යන්තර අවන් ගමන් සංගමය	මෙහෙයුම් ප්‍රදේශය	පළාත
1	ආරුගමී බොක්ක කලපුව ජල යාත්‍රාංගණය	AYY	ආරුගමී බොක්ක	නැගෙනහිර
2	මඩකලපුව කලපු ජල යාත්‍රාංගණය	BTC	මඩකලපුව	නැගෙනහිර
3	බෙන්තොට ගඟ අවන්තොටුපළ	BJT	බෙන්තොට	දකුණු
4	කාසල්ලි ජලාශය ජල යාත්‍රාංගණය	NUF	කාසල්ලි	මධ්‍යම
5	දියවින්නා ඕය ජල යාත්‍රාංගණය	DWO	ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර	බස්නාහර
6	දඬුගම ජල යාත්‍රාංගණය	DGM	කොළඹ - දඬුගම	බස්නාහර
7	කල්පිටිය ජල යාත්‍රාංගණය	DBK	කල්පිටිය	වයඹ
8	කැලණි ගඟ-පෑලියගොඩ ජල යාත්‍රාංගණය	KEZ	කොළඹ - පෑලියගොඩ	බස්නාහිර
9	කොග්ගල කලපු ජල යාත්‍රාංගණය	KCT	කොග්ගල	දකුණ
10	ලොරි වැව ජල යාත්‍රාංගණය	NUA	නුවරඑළිය	මධ්‍යම
11	මාවැල්ල කලපුව අවන්තොටුපළ	DIW	දික්වැල්ල	දකුණ
12	පොල්ගොල්ල ජලාශය ජල යාත්‍රාංගණය	KDZ	මහනුවර - පොල්ගොල්ල	මධ්‍යම
13	තිස්ස වැව් ජල තටාකය	TTW	තිස්සමහාරාම	දකුණ
14	චික්ටෝරියා වේල්ල ජල යාත්‍රාංගණය	KDW	මහනුවර - චික්ටෝරියා	මධ්‍යම

මූලාශ්‍රය: සිවිල් අවන්සේවා සංගමය

හෙලිකොප්ටර් ගොඩබිඳුම් ස්ථාන

	හෙලිකොප්ටර් නැවතුම්පලේ නම	AHLS යොමුව
මහනුවර		
1	අස්ගිරිය පොලිස් ක්‍රීඩාංගණය - මහනුවර	AHLS NR12
2	බෝගමිබර ක්‍රීඩාංගණය- මහනුවර	AHLS NR13
කොළඹ		
1	කිරුළපන ක්‍රීඩාංගණය, කොළඹ 5	AHLS No 01
2	ජනාධිපති බාලිකා විද්‍යාල ක්‍රීඩාංගණය, නාවල නැගෙනහිර	AHLS No 02
3	සිරිල් මැතිවි ක්‍රීඩාංගණය, කැලණිය	AHLS No 03
4	විශ්වවිද්‍යාල ක්‍රීඩාංගණය, කැලණිය	AHLS No 04
5	ශාලිකා ක්‍රීඩාංගණය, නාරාහේන්පිට	AHLS No 05
6	විවෘත විශ්වවිද්‍යාල ක්‍රීඩාංගණය, නාවල	AHLS No 06
7	දේවි බාලිකා විද්‍යාල ක්‍රීඩාංගණය, කොළඹ 8	AHLS No 07
8	කුරේ උද්‍යාන ක්‍රීඩාංගණය, වැල්ලවිත්ත	AHLS No 08

	හෙලිකොප්ටර් නැවතුම්පලේ නම	AHLS යොමුව
9	ගොල්ලේ ක්‍රීඩා සමාජය, කොළඹ 8	AHLS No 09
10	කැමිප්බෙල් පාක් ක්‍රීඩාංගණය, කොළඹ 8	AHLS No 10
11	වෝටර්ස් එජී, බත්තරමුල්ල	AHLS No 11
12	එම්ඕඩී හෙලිපෑඩ්	AHLS NR 14

සමාගම් ලියාපදිංචි අංකය
PV 7931

සංස්ථාගත කළ දිනය
23 පෙබරවාරි 1982

නැවත ලියාපදිංචි කිරීමේ දිනය
07 ඔක්තෝම්බර් 2008

හිතීමය ආකෘතිය
සීමිත වගකීම් සහිත සමාගමකි

ප්‍රධාන කොටස් හිමියන්
භාණ්ඩාගාර අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්
වරාය, භාවික හා ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශය
සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්

නියාමක
ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය

බලාත්මක වන්නේ
2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා පනත (සංශෝධිත පරිදි)
2007 අංක 07 දරන සමාගම් පනත (සංශෝධිත පරිදි)

ලියාපදිංචි කාර්යාලය
බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ, කටුනායක

වෙනත් මෙහෙයුම් ස්ථාන
මත්ල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ, මත්ල
කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ, රත්මලාන
යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ, යාපනය
මඩකලපුව ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ, මඩකලපුව
ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන්ගමන් ඇකඩමිය, රත්මලාන
ඉහළ සංඛ්‍යාත සම්ප්‍රේෂණ මධ්‍යස්ථානය, අත්තිහිය පාර, රත්මලාන
රේඩාර් සහ සන්නිවේදන මධ්‍යස්ථානය, පිදුරුතලාගල, නුවරඑළිය
ඉහළ සංඛ්‍යාත ලැබීමේ මධ්‍යස්ථානය, කනඳපොළ
ADS-B ලැබීමේ මධ්‍යස්ථානය, කිලිනොච්චි
ADS-B ලැබීමේ මධ්‍යස්ථානය, සුරියකන්ද
ක්ෂුද්‍ර තරංග පුනරාවර්තන මධ්‍යස්ථානය, නායබැද්ද

විගණකවරු
ජාතික විගණකාධිපති කාර්යාලය, ශ්‍රී ලංකාව

සමාගම් ලේකම්
විම් විම් රේණුකා පී ගුණසේකර (මිය)

බැංකුකරුවන්
ලංකා බැංකුව

மேல்நோக்கி நகர்தல்

விமான மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) நிறுவனம்
வருடாந்த அறிக்கை 2022



விமான மற்றும் விமான சேவைகள்
(இலங்கை) (தனியார்) நிறுவனம்



மேல்நோக்கி நகர்தல்

எதிர்பார்ப்புகளைத் தாண்டிச் செல்லல் என்பது விமான மற்றும் விமான சேவைகளில் நாம் அடைய முயற்சிக்கும் ஒரு பண்பாகும். எல்லாவற்றுக்கும் மேலாக, விமானச் சேவை துறையில் எமக்கான இடத்தை நிலைநிறுத்திக் கொள்வதில் எமது பார்வையாளர்களின் பல தரப்பட்ட தேவைகளுக்கு அப்பால் சேவை செய்யும் திறன் முக்கியமானது. சொகுசு முதல் ஆடம்பரம் வரை, உபசரிப்புக்கு சுவையூட்டும் கலையாக, இலங்கைக்கு வருகை தரும் ஆயிரக்கணக்கானோருக்குத் தடையற்ற அனுபவமாக எமது ஒத்திசைக்கப்பட்ட பணி ஓட்டம் காணப்படுவதுடன், எமது சகிப்புத்தன்மைக்கும் அது ஒரு சான்றாகும். சில சவாலுக்குரிய வருடங்களிலும் அளவு கடந்த அர்ப்பணிப்பை நாம் வெளிப்படுத்தியுள்ளதுடன், தீர்மானம் மிக்க எமது இயல்பு, பயன்களை அறுவடை செய்ய விளைந்துள்ளது. நாம் ஒவ்வொரு நாளும் காண்பது போல, எமது குழுவின் வளர்ச்சி மற்றும் உற்பத்தித் திறன் ஆகியன எமது இலக்குகளை நோக்கிய நகர்வுகளில் புதிய உயரங்களை எட்டுகிறது.

உள்ளடக்கம்

தொலைநோக்கு மற்றும் செயற்பணி	3
வரலாற்று ரீதியான மைல்கற்கள்	6
நிதிச் சிறப்பம்சங்கள்	8
செயலாற்றுகைச் சிறப்பம்சங்கள்	9
நிறுவனம்சார் கட்டமைப்பு	10
முழு வருடமும் ஒரே பார்வையில்	11
தவிசாளரின் செய்தி	12
தலைமைத்துவ குழாம்	16
சிரேட் முகாமைத்துவ குழாம்	21
கம்பனியின் அலுவல்கள் தொடர்பான நிறைவேற்று நிர்வாகச் சபையின் அறிக்கை	26
கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழுவின் (AMC) அறிக்கை	31
முகாமைத்துவ கலந்துரையாடல்களும் பகுப்பாய்வும்	37
நிதிநிலை மீளாய்வு	51
மனிதவள முகாமைத்துவம்	57
இடர் முகாமைத்துவம்	63
கூட்டிணைந்த நிர்வாகம்	69
நிதி அறிக்கைகள்	
நிதிநிலை அறிக்கைகள் மீதான கணக்காய்வாளர் நாயகத்தின் அறிக்கை	78
முழுமையான வருமானம் பற்றிய அறிக்கை	86
நிதி நிலை தொடர்பான அறிக்கை	87
பங்கில் ஏற்படுத்தப்பட்ட மாற்றங்கள் தொடர்பான அறிக்கை	88
பணப் பாய்ச்சல் தொடர்பான அறிக்கை	89
நிதிநிலை அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்	90
இணைப்பு மற்றும் பரிமாணங்கள்	118
கூட்டிணைந்த தகவல்	120

தவிசாளரின் செய்தி

2022 ஆம் ஆண்டுக்கான வருடாந்த அறிக்கைக்கு இந்த மீளாய்வை எழுத எனது சிந்தனையினை ஒருங்கிணைக்கின்ற வேளையில், அனைவரும் நம்பிக்கையுடன் எதிர்பார்த்தது போன்று, விடிவொன்று ஆரம்பித்திருக்கின்றது என்பதைக் குறிப்பிடுவதில் மகிழ்ச்சி அடைகிறேன்...

மேலும் படிக்க [பக்கம் 12](#)

முகாமைத்துவ கலந்துரையாடல்களும் பகுப்பாய்வும்

மேலும் படிக்க [பக்கம் 37](#)

நிதிநிலை மீளாய்வு

மேலும் படிக்க [பக்கம் 51](#)

மனிதவள முகாமைத்துவம்

மேலும் படிக்க [பக்கம் 57](#)



தொலைநோக்கு

“ஒரு நிலைபேறான பொருளாதாரத்தை கட்டமைக்கும் நோக்கோடு உலகளாவிய இணைப்பை ஏற்படுத்துவதில் நட்புநேய விமானச் சேவைப் பங்குதாரர்.”

பணிக்கூற்று

“பங்குதாரர் திருப்தியை உறுதிப்படுத்துவதற்கு சிறந்த நடைமுறைகள் மற்றும் நவீன தொழில்நுட்பத்துடன் போட்டித்தன்மை வாய்ந்த, பாதுகாப்பான விமானச் சேவைகள் மற்றும் உயர்ந்தபட்ச பயணிகள் அனுபவத்தை வழங்குதல்”





இலங்கை விமான சேவையின் வரலாறு 'சிலோன்' எனும் நாமத்தில் விமானச் சேவை ஒன்றை நிறுவியது முதல், 1932ஆம் ஆண்டு விமான நிலையம் மற்றும் விமானச் சேவைகள் (இலங்கை) (குனியார்) லமிட்டிடின் உருவாக்கம் வரை நீண்டு செல்கிறது. அதிலிருந்து 91 வருடங்கள் கடந்துள்ள நிலையில், விமானச் சேவைத் தளமானது, அதன் அனைத்து அடையாளங்களையும் கடந்து மாற்றத்தை எதிர்கொண்டுள்ளது. அதன் ஒவ்வொரு தசாப்தமும் புதிய அபிவிருத்திகள் மற்றும் சவால்களை எதிர்நோக்கியுள்ளது. அவை அதன் எதிர்காலத்துக்கான பாதையையும் செப்பிட்டுள்ளது. "ஒரு நிலைபேறான பொருளாதாரத்துக்காக உலகளாவியத் தொடர்பில் நட்புறவான விமானச் சேவைகள் பங்குதாரர்" எனும் தொலைநோக்குடன் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ள அதேவேளை, மேன்மையை நோக்கிய அதன் பயணத்தில் இலங்கை விமான மற்றும் விமானச் சேவைகள்இ அதற்கே உரித்தானதை அதுவாகவே வடிவமைத்துக் கொண்டுள்ளது. உலகளவிலுள்ள அனைத்துப் பங்குதாரர்களுக்கும் சிறப்பானதொரு சேவையை வழங்குவதில் இலங்கை விமான மற்றும் விமானச் சேவைகள் முன்னிற்கின்றன.

1983^{ஆம்} ஆண்டு இலங்கையிலுள்ள அனைத்து விமான நிலையங்களிலும் முழுமொத்த அபிவிருத்தி, பராமரிப்பு, நிர்வாகம் மற்றும் சேவை வழங்கலாகத் தனது தொழிற்பாடுகளை இலங்கை விமான மற்றும் விமானச் சேவைகள் அமைப்பு ஆரம்பித்தது. அதன் கூட்டிணைவைத் தொடர்ந்து, சர்வதேச சிவில் விமானச் சேவைகள் அமைப்பின் (ICAO) உறுப்பினராக கடமைகளை விடுவிப்பதற்கு அரசாங்கத்தின் முகவராக இலங்கை விமான மற்றும் விமானச் சேவைகள் நியமிக்கப்பட்டது.

மேன்மை தங்கிய இலங்கை விமான மற்றும் விமானச் சேவைகளின் பயணம் பின்வரும் மைல்கற்களை உள்ளடக்கியுள்ளது:

1930

- சிலோனூடாக இந்தியா மற்றும் பிரித்தானியாவுக்கு இடையேயான விமான அஞ்சல் சேவையை ஆரம்பிப்பதற்கு சிலோன் ஆளுநர் பேச்சுவார்த்தைகளை முன்னெடுத்தார்.

1934

- இரத்தமலாணையில் ஒரு தள விமான நிலையத்தை நிர்மாணிப்பதற்கு சிலோன் அரச சபை முடிவெடுத்தது.

1936

- இரத்தமலாணை தள விமான நிலையத்தின் நிர்மாணப் பணிகள் நிறைவுற்றன.
- பொதுமக்களுக்கான விமானப் பயணத்துக்கான வாய்ப்புகளை வூந யுநசமு ஊடாடி முக ஊநலடமு ஏற்படுத்திக் கொடுத்தது.

1937

- முதலாவது வான்வழிச் செலுத்துகைக்கான ஒழுங்குவிதிகள் பிரசுரிக்கப்பட்டன.
- இலங்கைப் பதிவுக் குறியீட்டைத் தாங்கிய முதல் மூன்று விமானங்களும் விமானப் பதிவேட்டில் பதிவேற்றப்பட்டன.

1938

- பெப்ரவரி மாதம் 28^{ஆம்} திகதி இரத்தமலாணை விமான நிலையம் திறந்து வைக்கப்பட்டது.
- பொது வேலைகளின் பணியாளர், சிவில் விமான சேவையின் பணியாளராக நியமிக்கப்பட்டார்.

1939

- புத்தளத்தில் உடனடித் தரையிறக்கம் ஒன்று நடைபெற்றது.

1942

- 2^{ஆம்} உலக மகா யுத்தம் தொடங்கிய பின்னர், இரத்தமலாணையின் தொழிற்பாடுகள் ரோயல் விமானப் படையின் கரங்களைச் சென்றடைந்தன.

1945

- ஐக்கிய இராச்சியம் - அவுஸ்திரேலியா - 'LANCASTRIAN' சேவை சிலோனூடாக அதன் தொழிற்பாடுகளை ஆரம்பித்தது.

1946

- போக்குவரத்து அமைச்சின் கீழ் சிவில் விமானச் சேவைத் திணைக்களம் தாபிக்கப்பட்டது.
- சிவில் விமான சேவைக்காகவேன ரோயல் விமானப்படையிடம் இருந்து இரத்தமலாணை தள விமான நிலையம் மீளப் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

1947

- ஏயார் சிலோன் - தொடர்பாடல் மற்றும் வேலைகள் அமைச்சின் கீழ் தேசிய சேவை (National Carrier) உருவாக்கப்பட்டது
- யாழ்ப்பாணம் ஊடாகக் கொழும்பிலிருந்து மெட்ராஸுக்கு சர்வதேச விமானச் சேவை ஆரம்பிக்கப்பட்டது.

1948

- சர்வதேச சிவில் விமானச் சேவை அமைப்பின் உறுப்பினராக இலங்கை நியமிக்கப்பட்டது

1950

- 1950^{ஆம்} ஆண்டின் 15 ஆம் இலக்கச் சட்டம் பகிரங்கப்படுத்தப்பட்டது.
- விமான ஓட்டுநர்களுக்கான பயிற்சி நிறுவனம் ஒன்று உருவாக்கப்பட்டது.

1955

- முடுஆ ரோயல் டச்சு விமானச் சேவையுடன் ஏயார் சிலோன் ஒரு உடன்படிக்கையைக் கைச்சாத்திட்டது.

1959

- சர்வதேச விமானத் தொழிற்பாடுகள் கட்டுநாயக்கவை நோக்கி நகர்த்தப்பட்டன.

1963

- கட்டுநாயக்க விமான நிலையத்தின் அபிவிருத்தித் திட்டம் ஆரம்பிக்கப்பட்டது.
- கனடா அரசாங்கத்தின் உதவியுடன் 1,840 மீட்டர்களாக இருந்த சுயுரு ஓடுபாதை 3,350 மீட்டர்களாக விரிவாக்கம் செய்யப்பட்டது.
- வருடாந்தம் 150,000 பயணிகளுக்கு வசதியளிக்கக்கூடிய முனையம் ஒன்று நிர்மாணிக்கப்பட்டது.

1967

- பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம் தாபிக்கப்பட்டது

1968

- விசாலமான முனையம், விமானத்துக்கான பொருட்கள் ஏற்றிடம் மற்றும் வான்கல வழி ஆகியன நிர்மாணிக்கப்பட்டன.

1979

- தேசிய சேவை - எயர் லங்கா - தாபிக்கப்பட்டது
- 1979^{ஆம்} ஆண்டின் விமான நிலையங்கள் அதிகார சபைச் சட்டம் பகிரங்கப்படுத்தப்பட்டது, மேலும் விமான அதிகார சபை தாபிக்கப்பட்டது.

1980

- சிவில் விமானச் சேவைத் திணைக்களத்திடமிருந்து சிவில் தொழிற்பாடுகளை விமான நிலைய அதிகார சபை கையகப்படுத்திக் கொண்டது.

1981

- இலங்கையில் சிவில் விமானச் சேவையைக் கையாள்வதற்காக அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமானதொரு நிறுவனத்தைத் தாபிப்பதற்கு அரசாங்கம் தீர்மானித்தது

1982

- வான்வழிச் செலுத்துகை சட்டத்தில் திருத்தங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

1983

- விமான நிலையங்களின் முழுமொத்த அபிவிருத்தி, பராமரிப்பு, நிர்வாகம் மற்றும் சேவை வழங்கல் ஆகியவற்றை மேற்பார்வை செய்வதற்கு விமான நிலையம் மற்றும் விமானச் சேவைகளைத் தாபித்தல்

1984

- ஒரு புதிய ஓடுபாதை, பயணிகளுக்கான முனையத்தைக் கொண்ட கட்டிடம், கார்டோ நிலையம், கட்டுப்பாட்டுக் கோபுரம் மற்றும் வழி செலுத்துகை சேவைகள் மற்றும் பராமரிப்பு நிலையங்களை நிர்மாணிப்பதற்காக ஒரு அபிவிருத்தித் திட்டம் ஆரம்பித்து வைக்கப்பட்டது

1987/88

- ஒரு புதிய ஓடுபாதை ஒன்றும், 3.5 மில்லியன் பயணிகளை வருடாந்தம் கையாளக்கூடிய திறன் படைத்த முனையம் ஒன்றையும் நிர்மாணிப்பதற்கான பணிகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டன.

1992

- எயர் கார்டோ கிராமம் உருவாக்கப்பட்டது.

1998

- ரூபாயைத் தளமாகக்கொண்டு இயங்கி வரும் எமிரேட்ஸ் குழு, எயர் லங்காவைப் பகுதியாகக் கையகப்படுத்தியதும், அது “ஸ்ரீ லங்கன் எயர்லைன்ஸ்” எனப் பெயர் மாற்றம் செய்யப்பட்டது.

2005

- எட்டு பயணிகளை ஏற்றும் பாலம், விரிவுபடுத்தப்பட்ட முனையம், ஓய்வறைகள் மற்றும் ஏனைய வசதிகளுடன் கூடிய ஒரு புதிய தோற்றத்தை விமான நிலையம் தழுவிக்கொண்டது.

2008

- இலங்கை விமான மற்றும் விமானச் சேவைகள் அதன் வெள்ளி விழாவைக் கொண்டாடியது.

2010

- 14^{ஆம்} இலக்கம் சிவில் விமானச் சேவை சட்டம் 2010^{ஆம்} ஆண்டு பாராளுமன்றத்தில் சட்டமாக்கப்பட்டது.
- நியதிச் சட்ட சேவை வழங்குநராக இலங்கையில் சிறிய சிவில் விமானத் தளங்களை செயல்படுத்துவதற்கான சான்றிதழ் மற்றும் உரிமத்தை இலங்கை சிவில் விமானச் சேவை அதிகார சபை, இலங்கை விமான மற்றும் விமானச் சேவைக்கு வழங்கியது.

2012

- 1912 டிசம்பர் 7^{ஆம்} திகதி ரேஸ் கோர்ஸ் மைதானத்தில் முதலாவது விமானம் அதன் வான்வழிப் பயணத்தை நிறைவு செய்ததோடு, சிவில் விமானச் சேவைத் துறை அதன் 100 வருடச் சேவையைப் பூர்த்தி செய்தது.

2013

- ஹம்பாந்தொட்டையில் இலங்கையின் இரண்டாவது சர்வதேச விமான நிலையமான மத்தளை ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையம் திறந்து வைக்கப்பட்டது.

2015

- மத்தளை ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையத்தை விளம்பரப்படுத்தும் நோக்கோடு, வான்வெளியின் அனைத்து சுதந்திரங்களும் விமானச் சேவைகளுக்குக் கிடைக்கும்படியாக மத்தளை ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையத்தில் அமுல்படுத்தப்படவேண்டி “திறந்த வான்வெளிக் கொள்கை” ஒன்று அரசாங்கத்தினால் பிரகடனப்படுத்தப்பட்டது.

2017

- A380 விமானங்களைத் தரையிறக்க முடிந்தவாறு, 60 மீற்றர்களாக இருந்த பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம் 75 மீற்றர்களாகப் புதுப்பிக்கப்பட்டு, “குறியீடு F” எனும் தரத்திற்கு தரமுயர்த்தப்பட்டது.

2018

- சிவில் தொழிற்பாடுகளுக்காக மட்டக்களப்பு விமான நிலையம் மீளத் திறந்து வைக்கப்படுமென்ப பிரகடனப்படுத்தப்பட்டது.

2019

- யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமான நிலையம் திறந்து வைக்கப்பட்டது.

2020

- பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தின் முனையம் 2இன் தொடக்க விழா.

2021

- புதிதாக புதுப்பிக்கப்பட்ட “அராலியா லவுஞ்ச்” வணிக வகுப்பு பயணிகளுக்காக திறக்கப்பட்டுள்ளது.
- பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தின் கூகுள் உள்ளக வரைபடங்கள் வெளியிடப்பட்டன. இலங்கையில் இந்த சிறப்புக்கூறைய முதலாவதாக அறிமுகப்படுத்திய உள்ளக வசதியாக வரலாற்றில் அது தடம் பதித்தது.

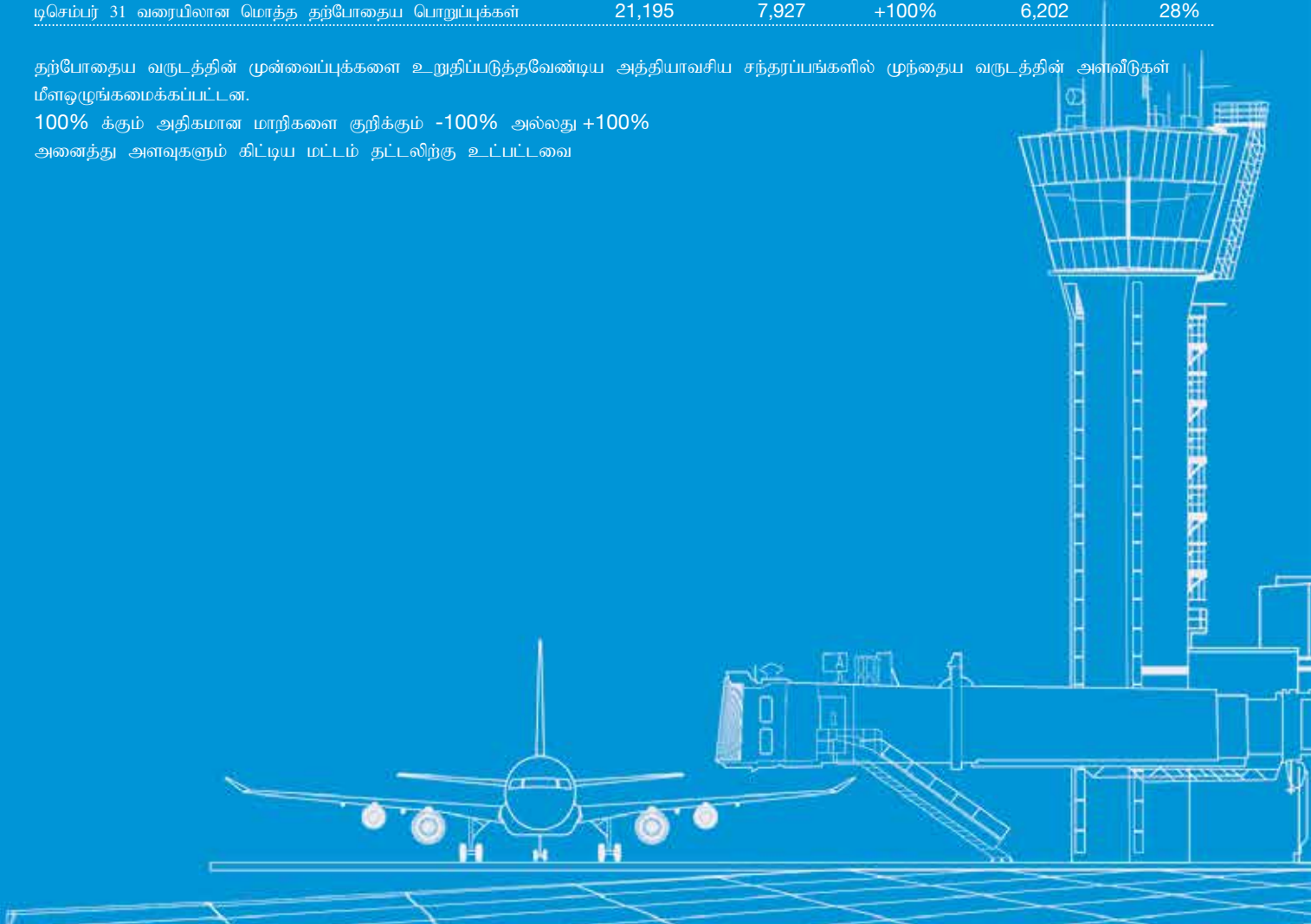
2022

- முதல் வகுப்புப் பயணிகளுக்கு ‘காப்பீட்டு வரிக்கான விமான அனுபவம்’ ஒன்றின் ஊடாகப் பயனடைவதற்கு ‘GOLD ROUTE’ தயாரிப்பு வெளியிடப்பட்டது.

	2022	2021	2022/21	2020	2021/20
	இ ரூ மில்	இ ரூ மில்	+/- %	இ ரூ மில்	+/- %
இலாபம் மற்றும் நட்டம்					
வருமானம்	27,647	7,879	+100%	8,011	-2%
பணவீக்கத்திற்கு முன்னரான நிர்வாக செலவீனம்	12,575	9,006	40%	9,768	-8%
EBITDA	15,023	(1,176)	+100%	(1,805)	35%
நிலையான சொத்துக்களது தேய்மானம்	2,367	2,648	-11%	2,854	-7%
நிகர நிதிச்செலவீனம் / (வருமானம்)	6,272	(2,815)	-100%	(878)	+100%
வரியிடலுக்கு முன்னரான இலாபம்	6,433	(961)	+100%	(3,733)	74%
வருமான வரி	1,630	1,123	45%	(1,228)	-100%
வரியிடலுக்கு பின்னரான இலாபம்	4,803	(2,084)	+100%	(2,504)	17%
பங்கு உரித்தாளர்களுக்கு தாக்கமேற்படுத்தும் இலாபம்/(நஷ்டம்)	4,803	(2,084)	+100%	(2,504)	17%
பணப் புழக்கம்					
பங்கிலாபம்	500	-	+100%	-	-
டிசெம்பர் 31 வரையிலான பணம் மற்றும் பண நிகரன்கள்	642	413	56%	826	-50%
வருடத்துக்கான மொத்த மூலதனச் செலவுகள்	7,016	22,960	-100%	2,169	+100%
நிதி நிலைமை					
டிசெம்பர் 31 வரையிலான பங்குடைமையாளர் நிதியம்	45,257	41,314	10%	36,983	12%
டிசெம்பர் 31 வரையிலான தற்போதைய சொத்துக்களற்றவற்றின் மொத்த கொண்டு நாடாத்தப்பட்ட அளவு	89,790	79,414	13%	55,571	43%
டிசெம்பர் 31 வரையிலான மொத்த தற்போதைய சொத்துக்கள்	89,740	47,430	89%	47,645	0%
டிசெம்பர் 31 வரையிலான மொத்த தற்போதைய பொறுப்புக்கள்	21,195	7,927	+100%	6,202	28%

தற்போதைய வருடத்தின் முன்வைப்புக்களை உறுதிப்படுத்தவேண்டிய அத்தியாவசிய சந்தர்ப்பங்களில் முந்தைய வருடத்தின் அளவீடுகள் மீளஒழுங்கமைக்கப்பட்டன.

100% க்கும் அதிகமான மாறிகளை குறிக்கும் -100% அல்லது +100% அனைத்து அளவுகளும் கிட்டிய மட்டம் தட்டலிற்கு உட்பட்டவை



	2022	2021	2020	2019	2018
--	------	------	------	------	------

செயற்பாட்டு மேற்கோள்கள்

சரவதேச விமான இயக்கங்கள்	எண்ணிக்கை.	37,641	21,204	20,881	62,195	67,351
பயணிகள் இயக்கங்கள்*	எண்ணிக்கை.	5,503,198	1,505,479	2,375,056	9,958,688	10,884,028
சரக்கு இயக்கங்கள்**	மெ.தொ.	173,597	200,179	150,075	259,089	279,559
புறத்தல் இயக்கங்கள்	எண்ணிக்கை.	23,846	9,339	16,370	45,674	43,804
டிசெம்பர் 31 வரையிலான மொத்த தொழிலாளர்கள்	எண்ணிக்கை.	3,854	3,985	4,098	4,182	3,836

விகிதங்களில் மேற்கோள்கள்

பங்குகளின் மீளல்	%	11	(5)	(7)	28	19
மொத்த நிகர வருவாய் வரிக்கு முன்னரான இலாபம்	%	23	(12)	(47)	59	36
பங்குதாரர் நிதிய வரிக்கு முன்னரான இலாபம்	%	14	(2)	(10)	39	37
மொத்த சொத்துக்களுக்கான மொத்த வருவாய்	தடவைகள்	0.15	0.06	0.08	0.24	0.29
தொழிலாளர் ஒருவருக்கான மொத்த சொத்து	ரூபி'000	46,583	31,830	25,187	25,891	26,286
தொழிலாளர் ஒருவருக்கான மொத்த பணியாளர்						
செலவு - ஆண்டொன்றுக்கு	ரூபி'000	2,594	1,881	1,811	1,944	1,947
விமான இயக்கத்துக்கான மொத்த செலவு	ரூபி'000	727	574	738	235	318
பயணிகள் இயக்கமொன்றிற்கான வருவாய்	ரூபி	5,024	5,234	3,373	2,580	2,640
பயணிகள் இயக்கமொன்றிற்கான						
வரியின் பின்னரான இலாபம்	ரூபி	873	(1,384)	(1,054)	1,104	488
பணியாளர் ஒருவருக்கான விமான இயக்கம்	எண்ணிக்கை.	10	5	5	15	18
விமானமொன்றுக்கான பயணிகள்	எண்ணிக்கை.	146	71	114	160	162
பணியாளருருவருக்கான பயணிகள்	எண்ணிக்கை.	1,428	378	580	2,381	2,837
முடுக்கும் விகிதங்கள்	%	41	39	19	13	20
மொத்த சொத்துக்களின் மீளல்	%	3	(2)	(2)	10	5
நிகர இலாப விகிதம்	%	17	(26)	(31)	43	18
மூலதன உற்பத்தித்திறன் குறிகாட்டி	தடவைகள்	0.00	0.00	0.10	0.25	0.29
பங்குதாரரின் சட்டல்	ரூபி	24,013	(10,417)	(12,522)	54,979	26,566
தற்போதைய விகிதம்	தடவைகள்	4.23	5.98	7.68	7.23	3.49
மொத்த செலவீனத்துக்கான மொத்த வருமானம்	தடவைகள்	1.24	0.92	0.76	2.04	1.49

* உள்வருகை, வெளியேறல், பறிமாறல் மற்றும் உள்ளூர் பயணிகள் தவிர்த்த போக்குவரத்தினை உள்ளடக்கும் பயணிகள் இயக்கம்

** ஏற்றுமதி-இறக்குமதி மற்றும் உள்ளூர் சரக்கு மற்றும் வான்வழி தபால் தவிர்த்த சரக்கு அனுப்புதல்



பணிப்பாளர்கள் சபை



தவிசாளர்/பிரதம நிறைவேற்று உத்தியோகத்தர்

உப தவிசாளர்

- இயந்திரப் பொறியியல் பிரிவு
- விநியோகச் சங்கிலி முகாமைத்துவப் பிரிவு
- மனித வளங்கள் பிரிவு
- சிவில் விமானச் சேவைப் பயிற்சிப் பிரிவு
- சிவில் பொறியியல் (பராமரிப்பு) பிரிவு
- கட்டடக்கலை, நிலத்தோற்ற வடிவமைப்பு மற்றும் உட்புற வடிவமைப்பு
- தீயணைப்பு மற்றும் மீட்புச் சேவைகள் பிரிவு
- இலத்திரனியல் பொறியியல் பிரிவு
- பாதுகாப்புப் பிரிவு

- தகவல் தொழில்நுட்பப் பிரிவு
- நிதியியல் பிரிவு
- உள்ளகக் கணக்காய்வு மற்றும் தர உத்தரவாதப் பிரிவு
- பாதுகாப்புச் சேவைகள் பிரிவு
- வணிகம்சார் மற்றும் சொத்துகள் பிரிவு
- சட்டப் பிரிவு
- விமான நிலைய முகாமைத்துவப் பிரிவு
- சிவில் பொறியியல் (திட்டமிடல் மற்றும் வடிவமைப்பு) பிரிவு
- இலத்திரனியல் மற்றும் வான் பயணப் பொறியியல் பிரிவு
- வான் பயணப் பொறியியல் சேவைகள் பிரிவு
- செயற்றிட்டப் பிரிவு
- மூலோபாய முகாமைத்துவப் பிரிவு
- சந்தைப்படுத்தல் மற்றும் கூட்டிணைந்த தொடர்பாடல்கள் பிரிவு
- கார்கோ மற்றும் எயார் கார்கோ முகாமைத்துவப் பிரிவு
- நுண்ணறிவு மற்றும் பாதுகாப்புத் தொழிற்பாடுகள் பிரிவு
- வான்வழித் தகவல் முகாமைத்துவப் பிரிவு

“மருத்துவ சேவைகள் பிரிவு” விமான நிலைய முகாமைத்துவப் பிரிவின் கீழ் பேணப்படுகிறது.



5,503,198

சர்வதேச பயணி அமைப்புகள்



37,641

சர்வதேச விமான
அமைப்புகள்



23,846

வான்வழி அமைப்புகள்



173,597 மெ.தொ.

கார்டோ அமைப்புகள்



27,647 மில்லியன் ரூபா
கொள்முதல்



4,803 மில்லியன் ரூபா
வரிக்குப் பின்னரான நிகர இலாபம்



179,530 மில்லியன் ரூபா
மொத்த ஆதனங்கள்



3,854
பணியாளர் எண்ணிக்கை



“வெற்றி இறுதியானதும் அல்ல, தோல்வி என்பது மரணமும் அல்ல: துணிவுடன் தொடர்வதே முக்கியம்”- வின்ஸ்டன் சேர்ச்சில்

2022 ஆம் ஆண்டுக்கான வருடாந்த அறிக்கைக்கு இந்த மீளாய்வை எழுத எனது சிந்தனையினை ஒருங்கிணைக்கின்ற வேளையில், அனைவரும் நம்பிக்கையுடன் எதிர்பார்த்தது போன்று, விடிவொன்று ஆரம்பித்திருக்கின்றது என்பதைக் குறிப்பிடுவதில் மகிழ்ச்சி அடைகிறேன். இலங்கை அதன் வரலாற்றில் முன்னொருபோதும் இல்லாத மோசமான பொருளாதார வீழ்ச்சியிலிருந்து படிப்படியாக மீண்டு வருகிறது. குறிப்பாக சுற்றுலாத்துறை படிப்படியாக வளர்ந்து வருகிறது, அது எமக்கு முக்கியமான நலன்களை ஏற்படுத்துகின்றது.

மீளாய்வின் கீழ் உள்ள ஆண்டினை நான் திரும்பிப் பார்க்கும்போது, அது ஒரு கொந்தளிப்பான மற்றும் சவாலான காலகட்டமாக இருந்தது என்பதை நான் நினைவுகூர்கிறேன். கொந்தளிப்பு என்பது விமானப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு பழக்கமான ஒன்றுதான் அதேவேளையில் அந்த நிலைமையினை எதிர்கொள்ளும் போது, அதனுடாக நிலைத்திருக்கும் தன்மை மற்றும் நாம் முன்னோக்கிச் செல்ல வேண்டிய சரியான திசை ஆகியவற்றைப் பார்க்கின்றோம். எமது நிறுவனத்தில், நான் முதற்கொண்டு மிகவும் கடைசி நிலைப் பணியாளர் வரை, அனைவரிடமும் இந்த நற்பண்புகள் ஏராளமாக உள்ளன என்பதையிட்டு மகிழ்ச்சி அடைகிறேன். நாங்கள் உண்மையில் அந்தச் சவால்களைக் கடந்து வந்துள்ளோம், அந்த சாதனைக்கு தலைமைத்துவத்தை வழங்கியதில் நான் உள்பூர்வமாக பெருமிதமடைகின்றேன்.

BIA முனையம் II திட்டம் நிறுத்தப்பட்டமை இந்த ஆண்டில் நாம் எதிர்கொண்ட பாரிய பின்னடைவாகும். 2018 இன் போது (தொற்றுநோய் வருவதற்கு சற்று முன்பு), BIA வரலாற்றில் மிகப்பெரிய பயணிகளின் வருகை எண்ணிக்கையை பதிவு செய்துள்ளோம், அது BIA க்கு அவசரமாக ஆற்றல் விரிவாக்கங்கள் தேவை என்பதைத் தெளிவாகக் காட்டியது. தொற்றுநோயின் காரணமாக பயணிகளின் எண்ணிக்கை குறைவடைந்தமை எம்மை ஆசுவாசப்படுத்திக்கொள்ள சந்தர்ப்பத்தைக் கொடுத்தது, இருப்பினும் இது எங்களின் அனைத்து முக்கிய வருமான வழிகளையும் அடைத்துவிட்டது. முனையம் II திட்டத்தைத் திரும்பப் பெறுவது அவசியம், இது எங்களின் முதன்மையான முன்னுரிமைகளில் ஒன்றாகக் காணப்படுகின்றது.

எரிபொருளின் பற்றாக்குறை எங்கள் செயல்பாடுகளில் நேரடித் தாக்கத்தை ஏற்படுத்தியது, சாதனங்கள் அனைத்தும் பாதிக்கப்பட்டன. மட்டுப்படுத்தப்பட்ட செயல்பாடுகளை மேற்கொள்வதற்கு குறைந்த எண்ணிக்கையிலான ஊழியர்களை கொண்டு செல்வதும் பெரும் சவாலாக இருந்தது. எவ்வாறாயினும், விரைவாக முடிவெடுத்தல் மற்றும் துரநோக்கு சிந்தனையுடன் செயற்பட்டு இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்துடன் அர்ப்பணிப்புடனான விநியோகத் திட்டத்தினை நிறுவி, எமது எரிபொருள் தேவைக்கு மட்டுப்படுத்தப்பட்ட ஆனால் தொடர்ச்சியான எரிபொருள் விநியோகத்தை பெற்றுக்கொள்ள முடிந்தது. இது எமது செயல்பாடுகளுக்கு போதுமான எரிபொருளைப் பெறவும், எமது ஊழியர்களின் போக்குவரத்தை உறுதி செய்வதற்குத் தேவையான எரிபொருளை வழங்கவும், எமது விமான நிலையங்களில் நீடித்த செயல்பாடுகளுக்கு வழி வகுத்த ஏனைய பங்குதாரர் நிறுவனங்களுக்கும் கூட உதவியாக அமைந்தது. இச் செயற்பாடு நாட்டின் பொருளாதார மீட்சிக்கான முதுகெலும்பின் ஒருங்கிணைந்த பகுதியாக எங்களை மாற்றியது.

இவை அனைத்திற்கும் மேலாக, நாங்கள் படிப்படியான முனைசாலிகளின் வெளியேற்றத்தை எதிர்கொண்டோம். தொழில்துறை நிபுணத்துவம்வாய்ந்தவர்களுள் கணிசமான எண்ணிக்கையிலான பணியாளர்கள் தமது எதிர்கால நலனைக் கருத்திற்கொண்டு நாட்டை விட்டு வெளியேறத் தொடங்கினர். எமது சேவைகளும் அபிவிருத்திகளும் பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டன. இது குறுகிய காலத் தீர்வுகள் இல்லாத ஒரு தேசியப் பிரச்சினையாக மாறி வருகிறது, ஆனால் நிறுவன மட்டத்தில் நாம் அதை எதிர்கொள்ள வேண்டியிருந்தது. மாற்றுத் திட்டமாக, ஆட்சேர்ப்புகளைச் செய்யவும், அவர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கவும், அவர்களைத் தக்கவைத்துக்கொள்ளவும், அதன் மூலம் நமது மனித வளத்தைப் பராமரிக்கவும், தேசிய நிறுவனங்களுக்கு ஆட்சேர்ப்பு செய்வதில் தளர்வுகளை ஏற்படுத்த நடவடிக்கை எடுத்துள்ளோம்.

இந்தச் சவால்களுக்கு மத்தியிலும், குறுகிய கால மற்றும் நீண்ட காலப் பலன்களைக் கொண்ட பல முன்னேற்றகரமான திட்டங்களை எங்களால் செயல்படுத்த முடிந்தது. தீர்வைகாற்ற (டிபூட்டி பிரீ) செயல்பாடுகளுக்கு தேவையான உட்கட்டமைப்பில் பாரிய அபிவிருத்திகளைச் செய்துள்ளோம். பயணிகளுக்கான வசதிகளை நாங்கள் மேம்படுத்தியுள்ளோம், அதில் மிகவும் குறிப்பிடத்தக்கது கோல்ட் ரூட் லவுஞ்ச் திறந்து வைக்கப்பட்டமையாகும். இது ஏற்கனவே மிகவும் பிரபலமாகிவிட்டது. அதுமட்டுமல்லாது ஒரு முக்கியமான கவரக்கூடிய இடமாகவும் நிலையான வருமான மூலமாகவும் காணப்படுகின்றது. BIA இல் பொருட்கள் தொடர்பான நடவடிக்கைகளுக்காக ஒரு அதிநவீன பாதுகாப்பு ஒருங்கிணைப்பு மையத்தை நாங்கள் ஆரம்பித்துள்ளோம், மேலும் புதிய இறக்குமதிப் பொருட்களுக்கான முனையத்தின் நிர்மாணப் பணிகள் இடம்பெற்று வருகின்றன. இவை அனைத்தும், பொருட்கள் மற்றும் பெருக்கள்சார்ந்த தொழிற்துறையின் சர்வதேச தரத்திற்கு இணங்க, இறக்குமதி, ஏற்றுமதி நடவடிக்கைகளுக்கு மிகப்பெரிய சொத்துகளாக இருக்கும். வானத்தில் இருந்து டொலர்கள் கொட்டுகின்றது என கூறுமளவிற்கு, அதிகமான பயணத்தில் ஈடுபடும் விமானங்களுக்கு விதிக்கப்படும் கட்டணத்தை அதிகரிக்கவும் நடவடிக்கை எடுத்தோம். மேலும், மத்திய ராஜ்யப் பை சர்வதேச விமான நிலையத்தில் புதிய விமான சேவைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டன மற்றும் யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமான நிலையம் இந்த வருடத்தில் மீண்டும் செயற்பாடுகளை ஆரம்பித்தது. துல்லியமான திட்டமிடல், வீசீகரத் தலைமைத்துவம் மற்றும் சரியான வழிகாட்டல் ஆகியவை மேற்படி சவால்களுக்கு மத்தியில் இவ்வாறான முன்னேற்றங்களை அடைய எமக்கு உதவியது எனக் கூறினால் மிகையாகாது.

எதிர்பார்த்தபடி, இந்த முன்னேற்றங்கள் படிப்படியாக மீட்சிக்கான அறிவுறுக்களைக் கொடுத்தன. 2019 ஆம் ஆண்டில் நாங்கள் 26 பில்லியன் ரூபாய் வருமானத்தைப் பதிவு செய்துள்ளோம், இது 2018 இல் இருந்ததை விட 11% வீழ்ச்சியாகும். பின்னர், தொற்றுநோயின் நேரடி விளைவாக, 2019 உடன் ஒப்பிடும்போது 2020 மற்றும் 2021 ஆகிய இரு ஆண்டுகளிலும் எமது வருமானம் புள்ளிவிவரங்களின் பிரகாரம் மேலும் 70% சரிந்தன. வருமானம் சொற்ப வருமானமான 7.9 பில்லியன் ரூபாய் செயல்பாட்டு ரீதியான இழப்பை ஏற்படுத்தியது. எவ்வாறாயினும், மீளாய்வுக்குட்பட்ட ஆண்டில் நாம் 27.6 பில்லியன் ரூபாயை வருமானமாகப் பதிவு செய்துள்ளோம், இது 2019 இல் இருந்ததை விட 7.5% அதிகரிப்பாகும் அத்துடன் 2021 இல் இருந்ததை

விட 251% அதிகரிப்புமாகும். 2022 இல் எமது வர்த்தக நடவடிக்கைகளின் மூலமாகக் கிடைத்த நிகர வருமானம் 15 பில்லியன் ரூபாய் ஆகும். இது சந்தேகத்திற்கு இடமின்றி சுற்றுலாப் பயணிகளின் வருகை படிப்படியாக அதிகரித்ததன் நேரடி விளைவாகும். தற்போதைய சூழ்நிலையில் பொதுமக்கள் எதிர்கொள்ளும் பொருளாதார நெருக்கடிகளை நிவர்த்தி செய்வதற்கான அரசாங்கத்தின் முயற்சிகளுக்கு உதவும் வகையில், 500 பில்லியன் ரூபா இலாபத் தொகையை எம்மால் அரசுக்கு வழங்க முடிந்துள்ளது என்பதை மகிழ்ச்சியுடன் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இந்த வளர்ச்சியைத் தக்கவைத்து மேம்படுத்துவதற்குத் தேவையான அனைத்து நடவடிக்கைகளையும் நாம் எடுத்துள்ளோம். T2 மேம்பாட்டுத் திட்டம் நின்றுவிட்ட போதிலும், பயணிகளின் எண்ணிக்கையின் வளர்ச்சியைச் சமாளிக்க உட்கட்டமைப்புகள் மற்றும் வசதிகளை மேம்படுத்தியுள்ளோம். எவ்வாறாயினும், T2 அபிவிருத்தியினை மீண்டும் ஆரம்பிப்பது ஒரு முழுமையான தேவை என்பதை நாங்கள் நினைவில் வைத்திருக்கின்றோம், இது இல்லாமல் தற்போதைய விகிதத்தில் அதிகரித்து வரும் பயணிகளின் வருகைக்கு ஏற்ப வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க முடியாது.

இதனிடையே, MRIA இல் மூன்று புதிய விமான நிறுவனங்கள் செயல்பட ஆரம்பித்திருப்பது மத்திய ஆசியப் பகுதியிலிருந்து வரும் பயணிகள் கவரப்பட்டுள்ளதைக் குறிக்கிறது. சீனா படிப்படியாக சுற்றுலாவுக்கான கதவுகளை மீண்டும் திறக்கிறது மற்றும் சீன சுற்றுலாப் பயணிகளும் அதிக பயணத்தை மேற்கொள்வதால், சுற்றுலாப் பயணிகளின் எண்ணிக்கையில் குறிப்பிடத்தக்க வளர்ச்சியை நாம் எதிர்பார்க்கிறோம். அரசாங்கத்தின் இணக்கப்பாட்டுடன், MRIA இல் புதிய முயற்சிகளைத் தொடங்க நடவடிக்கை எடுத்துள்ளோம், இதில் விமானங்களை தரித்து வைத்தல், பொருட்கள் பரிமாற்றம், விமானப் பராமரிப்பு பழுது மற்றும் அழகுபடுத்தல் (MRO), மற்றும் விமானங்களை பிரித்தெடுத்தல் மற்றும் மீள்சுழற்சி ஆகியவை அடங்கும், இவை அனைத்தும் வருமானம் ஈட்டக்கூடியவை. மாலைதீவின் ஐலண்ட் ஏவியேஷன் மூலம் இயக்கப்படும் விமான நிறுவனம் கொழும்பு சர்வதேச விமான நிலையமான இரத்தமலானைக்கு (CIAR) மீண்டும் செயற்படத் தொடங்கியது.

நிறுவனத்தின் எல்லைகளுக்கு அப்பால், ஒரு அரசுக்கு சொந்தமான நிறுவனம் என்ற வகையில், நிதி நெருக்கடியை சமாளிப்பதற்கான அரசாங்கத்தின் முயற்சிகளுக்கு எமது முழு ஆதரவையும் வழங்குவதென்ற எமது கடமையில் நாங்கள் மிகவும் கவனமாக இருந்தோம். பொருளாதார வீழ்ச்சியிலிருந்து மீள்வதற்கான நாட்டின் முயற்சிகளுக்கு நாம் தீவிரமாக ஆதரவளித்தோம். தற்போதைய சூழ்நிலையில், சுற்றுலாத்துறையின் வளர்ச்சிக்கு உதவுவதும், ஆதரவளிப்பதும் எங்களால் செய்யக்கூடிய மிக முக்கியமான பங்களிப்பாகும் என்பதை நாங்கள் அடையாளம் கண்டுள்ளோம். சுற்றுலாப் பயணிகள் அதிக இலாபம் தரக்கூடிய பயணிகள் துறை என்பதையும் நாங்கள் அடையாளம் கண்டுள்ளோம். உக்ரேனில் இடம்பெற்ற யுத்தம் ஐரோப்பிய ஒன்றியத்தின் சுற்றுலாத் தலங்களின் தெரிவுகளை மாற்றியமைத்துள்ள அதேவேளை, மத்திய ஆசிய பிராந்தியத்தில் இருந்து அதிகமான சுற்றுலாப் பயணிகள் இலங்கைக்கு வருவதற்கு ஆர்வமாக உள்ளனர். எனவே, இந்த வாய்ப்புகளைப் பயன்படுத்திக் கொள்ள சுற்றுலாத் துறை மற்றும் ஹோட்டல் உரிமையாளர்களுடன் தொடர்பை ஏற்படுத்துவதற்கான முயற்சிகளை நாம் மேற்கொண்டோம்.

வர்த்தகத்தின் பிரதான இலக்கான பங்குதாரர் மதிப்பினை கூட்டுதல் என்ற பட்டறிவினை மூலதனமாக்குவதன் மூலம் - வர்த்தகப் பங்காளிகள்/ பங்குதாரர்களுடன் கூட்டுசேர்வதன் ஊடாக திறம்பட நிறைவேற்ற முடியும் என்ற பட்டறிவினைப் பயன்படுத்தி, 2023 மற்றும் அடுத்த 3 ஆண்டுகளுக்கு எமது முக்கிய மூலோபாயம் உருவாக்கப்பட்டுள்ளது. அதன்சுருப்பொருள் - பங்குடமை மூலம் வளர்ச்சி". இந்தப் பங்குடமையின் தேவை பல பரிமாணங்கள் கொண்டது. சில பங்குடமை தேவைகள் கூட்டு முயற்சிகளுக்கானவை (உதாரணமாக, சுற்றுலா அதிகாரிகளுடன் இணைந்து நாட்டிற்கு சுற்றுலா பயணிகளின் வருகையினை அதிகரிக்க

அடிப்படையான சந்தைகளுக்கு உத்வேகமளித்தல்) அதேசமயம் சில பங்குடமை தேவைகள் தரவு பகிர்வுகளுக்கானவையாகும் (உதாரணமாக : விமான நிறுவனங்கள் மற்றும் விமான நிலையங்களால் சனத்தொகை காரணிகளின் மூலமாக பயணிகளின் விருப்பத்தேர்வுகளின் அடிப்படையில் சேகரிக்கப்பட்ட தரவுகளை விமானத்தள நிறுவனங்கள் பெற்றுக்கொள்ளல்). அந்தத் தரவுகள் ACI மற்றும் IATA போன்ற தொழில்சார் அமைப்புகளிடம் உள்ளன, மேலும் அவற்றை அணுக நாம் திட்டமிட்டுள்ளோம். இது தவிர, சேவை மட்ட ஒப்பந்தங்கள் (SLA) ஒருங்கிணைக்கப்பட்ட சேவைகளை வழங்குவதில் ஒரு முக்கிய கருவியாகும். எனவே, பரஸ்பரம் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்ட KPI களில் ஒடுதளத்தைக் கையாளுபவர், எல்லை முகமைகள் மற்றும் சுங்கம் ஆகியவற்றுடன் இணைந்து பணியாற்ற நாங்கள் உத்திகளை வகுத்துள்ளோம்.

தொற்றுநோய்க்குப் பின்னர், புதிய பரிமாணங்களைப் பெற்றுள்ள மிகவும் போட்டித்தன்மை வாய்ந்த வர்த்தகச் சூழல் காரணமாக, நாம் எமது வர்த்தகத்தை விரிவாக்கவும் ஊக்குவிக்கவும் முறையாக கவனம் செலுத்தினோம். இலங்கையின் முதலாவது சர்வதேச விமான நிலையமான கொழும்பு சர்வதேச விமான நிலையம் - இரத்தமலானை (CIAR) இன் 84 வது ஆண்டு நிறைவு இதற்கு நல்லதொரு சந்தர்ப்பத்தை வழங்கியது. ஆண்டு நிறைவைக் கொண்டாடும் நிகழ்வை இரத்தமலானையில் நடத்தினோம். அனைத்து மதத்தினரின் மத அனுஷ்டானங்களும் இடம் பெற்றன. இது தொழில்துறைக்கான மதிப்பை அங்கீகரிக்கும் வகையிலும் எதிர்கால சந்ததியில் உருவாகவுள்ள விமானிகளுக்கு விழிப்புணர்வை ஏற்படுத்துவதற்காகவும், 'விமானக் கல்வி மற்றும் விமான நிலைய அறிமுகம்' என்ற தலைப்பில் CSR திட்டம் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. இது தவிர, புதிய விமான நிறுவனங்கள் அல்லது எமது விமான நிலையங்களில் சேவையினை ஆரம்பித்துள்ள விமான நிறுவனங்களை வரவேற்க நாம் நடத்திய ஒவ்வொரு நிகழ்வும் எமது புதிய வர்த்தக முயற்சிகளை விளம்பரப்படுத்துவதற்கான வாய்ப்பாக மாறியது.

பின்னோக்கிப் பார்க்கையில், மீளாய்வுக்கு உட்பட்ட ஆண்டு சவால்கள் நிறைந்த ஆண்டாகவும், எமது உறுதித் தன்மையினை மீண்டும் நிலைநாட்டி, எமது செயல்பாட்டை விரிவுபடுத்திய ஆண்டாகவும் இருந்தது. நாம் மீண்டும் அரசுக்கு நம்பகமான வருமானம் ஈட்டக்கூடியவர்களாக மாறியுள்ளோம். என் மீதும் எமது பணிப்பாளர் சபை மீதும் நம்பிக்கை வைத்துள்ள கௌரவ அமைச்சர், கௌரவ பிரதி அமைச்சர் மற்றும் அமைச்சின் செயலாளர் ஆகியோருக்கு எனது மனமாற்றந்த நன்றிகளை இச்சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். குடிவரவு மற்றும் குடியகல்வுத் திணைக்களம், சுங்கம், சுகாதார அதிகாரிகள் மற்றும் எமது சேவைத் தொடரிலுள்ள ஏனைய முகவர் நிலையங்கள் எப்பொழுதும் எங்களுடன் ஒன்றாக இருந்து, பொதுவான இலக்கை நோக்கிப் பயணிக்க உதவியமைக்காத நன்றிகளைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். எமது நிறுவனத்தை அதன் நோக்கத்தில் வழிநடத்துவதில் எப்போதும் குறையாத உற்சாகம் மற்றும் நம்பிக்கையாக இருந்த இணைத் தவிசாளர் மற்றும் ஏனைய பணிப்பாளர் சபை உறுப்பினர்களுக்கும் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எமது நிறுவனத்தின் அனைத்து பணியாளர்கள், பிரிவுகளின் தலைவர்கள் தொடக்கம் 24 மணி நேரமும் முன்களத்தில் பணியாற்றும் ஊழியர்கள் வரை, மிகவும் கடினமான காலகட்டத்தில் எங்களுடன் இணைந்திருந்தமைக்காகவும், உண்மையிலேயே எமது மீட்சியின் ஒரு பகுதியாக இருந்தமைக்காகவும் நன்றிகளைத் தெரிவித்துக்கொள்ள நான் இந்த வாய்ப்பைப் பயன்படுத்திக் கொள்கின்றேன்.



மேஜர் ஜெனரல் (ஓய்வு) ஜி ஏ சந்திரசிபி RWP USP VSV ndc psc
தவிசாளர்

26 மே 2023





1. மேஜர் ஜெனரல் (ஓய்வு) ஜி.ஏ. சந்திரசிற்றி RWP USP VSV ndc psc - தவிசாளர்
2. டாக்டர். யூ.ஏ. மென்டிஸ் - உப தவிசாளர்
3. டபிள்யூ.ஏ.ஏ. விஜயகுரிய - நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்
4. ஜி.ஏ.ஏ. பிரியந்த - நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர். திறைச்சேரி பிரதிநிதி
5. ஏ.எச்.எஸ். குணவர்த்தன - நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்
6. டபிள்யூ. எஸ். டி சில்வா - நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்



7. எஸ்.என். சமணசேகர - நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்
8. கேப்டன் மிலிந்த ரத்நாயக்க - நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்
9. ஏ.ஏ. ரந்தெனிய - நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்
10. ஏ.எஸ்.சி. வருஷ்ஹென்னடிகே - நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்
11. ஜி.யு.கே அல்கேவத்தகே - நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்
12. எம்.எம். ரேணுகா பி குணசேகர - கம்பனி செயலாளர்

மேஜர் ஜெனரல் (ஓய்வு) ஜி. ஏ. சந்திரசிபி RWP USP VSV ndc psc

தவிசாளர்

மேஜர் ஜெனரல் ஜி.ஏ. சந்திரசிபி அவர்கள் 2019 டிசெம்பர் முதல் யுபுஎரு இன் தவிசாளராக நியமிக்கப்பட்டதுடன் அன்று முதல் AASL இன் தவிசாளராகவும் பிரதம நிறைவேற்று பணிப்பாளராகவும் பணியாற்றி வருகின்றார். 2022 ஆம் ஆண்டு காலப்பகுதியில் அவர் AASL இன் பணிப்பாளர் சபையின் நிதி முகாமைத்துவம் மற்றும் வருமான உருவாக்க உப குழுக்களிற்கு தலைமை தாங்கினார்.

அவர் இலங்கை வங்கி பிஎல்சியில் சுயாதீன நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளராகவும் சேவையாற்றியுள்ளார். அவரது 35 வருடகால நீண்ட இராணுவ சேவையில், இலங்கை இராணுவத்தின் படைக்கள பிரதானி, கூட்டு இராணுவ நடவடிக்கை கட்டளைத் தலைமையகத்தின் பிரதான பணியாளர் அலுவலர், இலங்கை இராணுவ விசேட படையணியின் ரெஜிமெண்டல் கட்டளைத் தளபதி, மற்றும் பாதுகாப்புப் படைகள் தலைமையக கட்டளைத் தளபதி - யாழ்ப்பாணம், அதிமேதகு ஜனாதிபதியின் பாதுகாப்பு படையணி தலைமையகத்தின் இராணுவ பாதுகாப்பு ஒருங்கிணைப்பாளர் மற்றும் யுத்தத்திற்கு பின்னர் வட மாகாணத்தின் உள்நாட்டில் இடம்பெயர்ந்தோர் மீள்குடியேற்றத்திற்கான தகைசார் அதிகாரி உள்ளிட்ட பல முக்கிய கட்டளை மற்றும் பணியாளர் நியமனப் பதவிகளை அவர் வகித்திருந்தார். ரண விக்ரம் பதக்கம், விசிஸ்ட் சேவா விபூசனயா மற்றும் உத்தம சேவா பதக்கம் முதலிய பெருமைமிகு அங்கீகார விருதுகளிற்கும் அவர் உரித்தானவராவார். அத்துடன் 2009 முதல் 2015 வரையில் வட மாகாணத்தின் ஆளுநராகவும் பணியாற்றியிருந்தார்.

அவர் இந்தியாவின் பாதுகாப்பு பல்கலைக்கழகத்திலும் பங்களாதேஷின் பாதுகாப்பு சேவைகள் கட்டளை மற்றும் பணியாளர் கல்லூரியிலும் பட்டங்களைப் பெற்றிருக்கிறார். அவர் கொவிட்-19 பெருந்தொற்று தடுப்பு தேசிய படையணியின் ஒரு உறுப்பினராகவும் அதைப்போலவே கொவிட்டிற்குப் பின்னரான காலப்பகுதியில் சுற்றுலா மீட்பு படையணியின் உறுப்பினராகவும் பணியாற்றியுள்ளார்.

டாக்டர். யூ.ஏ. மெண்டன்

உப தவிசாளர்

கலாநிதி உபுல் அஜித் மெண்டன் MBBS, DLM/MCMA/FCMA அவர்கள் விமான நிலைய மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) தனியார் லிமிட்டெட்டின் உப தலைவராக 2022 ஜூன் அன்று நியமிக்கப்பட்டார். அவரது தற்போதைய பதவி நியமனத்திலிருந்து, அவர் AASL இன் கீழான ஐந்து சர்வதேச விமான நிலையங்களது நிர்வாக மற்றும் நிர்வாக செயற்பாடுகளை

கண்காணிக்கும் முக்கிய வகிபாகத்தை ஆற்றிக்கொண்டிருக்கின்றார். மேலதிகமாக, பிரதான பங்குதார கைத்தொழிந்துறையின் தலைவர்கள், ஊடக நிறுவனங்கள் மற்றும் நிறுவனத்தின் ஏனைய சர்வதேச அமைப்புக்களுடனும் விமான நிலையத்தினது பொதுமக்கள் பார்வையை விருத்திசெய்வதற்காகவும் மிக நெருக்கமாக பணியாற்றினார்.

கலாநிதி மெண்டன் அவர்கள் சுகாதாரத் துறையில் சிரேஷ்ட முகாமைத்துவ மட்டத்தில் 27 வருட அனுபவத்தை கொண்டிருப்பதுடன் புகழ்பெற்ற அரச மற்றும் தனியார் தாபனங்களிலும் பல்வேறு பதவிகளை வகித்திருந்தார். சுகாதாரத் துறையிலான அவரது அத்தகைய சிறப்பான பணிக்காலத்தில் 2007 முதல் 2012 வரையிலான ஐந்து வருட காலப்பகுதியிற்கு சுகாதார சேவைகள் பணிப்பாளர் நாயகமாக பணியாற்றினார். கலாநிதி மெண்டன் அவர்கள் நெவில் பெர்ணான்டோ போதனா வைத்தியசாலையின் தலைவராகவும் இலங்கை மருந்தாக்க கூட்டுத்தாபன பணிப்பாளர் சபையின் உறுப்பினராகவும் விளங்கினார். தற்போது, இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் பணிப்பாளர் சபையின் உறுப்பினராகவும் சேவையாற்றுகின்றார். கலாநிதி மெண்டன் அவர்கள் சமுதாயத்திற்காக அளப்பரிய சேவைகளை ஆற்றியுள்ளதடன் ஐக்கிய இராஜ்ஜியத்தின் சனத்தொகை சேவைகளிற்காக தேசத்திற்கான தலைவராகவும் அதனை அடிப்படையாகக் கொண்ட இலங்கையின் அரச சார்பற்ற நிறுவனத்தினதும் தலைவராகவும் பணியாற்றினார்.

கலாநிதி மெண்டன் அவர்கள் சுகாதாரத் துறையில் சிரேஷ்ட முகாமைத்துவ மட்டத்தில் 45 வருடங்களுக்கும் மேற்பட்ட அனுபவத்தைக் கொண்டுள்ளதடன், தனியார் மற்றும் அரசாங்க நிறுவனங்களில் உயர் பதவிகளை வகித்தவர் என்பதும் குறிப்பிடத்தக்கது. சுகாதாரத் துறையில் அவருடைய சிறப்பு வாய்ந்த சேவையில், 2007 முதல் 2012 வரையான 5 வருட காலப்பகுதிக்கு சுகாதாரச் சேவைகளுக்குப் பணிப்பாளர் நாயகமாகச் சேவையாற்றினார். கலாநிதி நெவில் பெர்ணான்டோ போதனா வைத்தியசாலையின் தவிசாளராகக் கலாநிதி மெண்டன் கடமையாற்றி வந்ததுடன், இலங்கை மருந்தாக்கல் கூட்டுத்தாபனத்தின் உறுப்பினராகவும் கடமையாற்றி வந்தார். தற்போது, இலங்கைத் துறைமுக அதிகார சபையின் குழு உறுப்பினராகக் கடமையாற்றி வருகிறார். கலாநிதி மெண்டன் சமூகத்துக்குப் பாரியளவில் பங்களிப்பாற்றியுள்ள அதே சமயம், ஐக்கிய இராச்சியத்தைத் தளமாகக் கொண்டு இயங்கிவரும் அரசுரா நிறுவனமான இன் இலங்கை நாட்டுப் பணிப்பாளராகவும் அவர் கடமையாற்றிருந்தமை குறிப்பிடத்தக்கது.

கலாநிதி மெண்டன் அவர்கள், யுபுஎரு இன் பன்முகப்பட்ட வியாபார பகுதிகளிற்கு எண்ணிறந்த நிபுணத்துவங்களை கொணர்ந்ததுடன், சர்வதேச சிவில் விமான நிலையங்களது

அபிவிருத்திகளிற்கும் விமானச் சேவைகள் துறையை உயர்த்திப்பிடிப்பதற்கும் அர்ப்பணிப்பு மிக்கவராக காணப்படுகின்றார்.

கேப்டன் மிலிந்த ரத்நாயக்க

நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்

முத்த விமானச் சேவையாளரான, கேப்டன் மிலிந்த ரத்நாயக்க அவர்கள் 15,000 மணித்தியாலங்களிற்கும் மேலாக பயணிகள் விமானத்தில் பறந்துள்ளதடன், எயார் சிலோன், எயார் லங்கா மற்றும் ஸ்ரீ லங்கன் எயார்லைன்ஸ் ஆகியவற்றில் 40 ஆண்டுகளிற்கும் மேலான அனுபவமுடையவராகவும் காணப்படுகின்றார். அவரது விமானத் தொழிலிற்கும் அப்பால், விமான செயற்பாடுகள் மற்றும் சேவை வழங்களை (பாதுகாப்பினை முகாமைத்துவம் செய்தல், விமானவோட்டி அறை குழுக்கள் மற்றும் தரையிறக்க கையாளல்) மேற்பார்வையிடும் முகாமைத்துவ அனுபவ முதுசத்தையும் கொண்டுள்ளார். அத்துடன் அவர் விமான நிலைய மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) தனியார் லிமிட்டெட்டின் உப தலைவர் பதிவியையும் 2018 ஆம் ஆண்டில் வகித்திருந்தார்.

IATA விற்கான விமான செயற்பாட்டு குழுவின் பிரதிநிதியாக விளங்கவுள்ள ஓரேயொரு இலங்கை நபரும் இவராவார். அற்புதமான கோல்ப் ஆட்டக்காரரான கேப்டன் ரத்நாயக்க அவர்கள் விமான கைத்தொழிலில் நேர்க்கணிய மாற்றங்களையும் மேம்பாடுகளையும் கொணர விளைகின்றார். அவர் அவுஸ்திரேலியா, தூரக் கிழக்கு நாடுகள், ஐரோப்பா மற்றும் வட மற்றும் தென்மெரிக்க நாடுகளிற்கு பிரத்தியேகமாக பயணித்திருக்கின்றார்.

அவர் பணிப்பாளர் சபையின் கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ உபகுழுவின் ஒரு உறுப்பினருமாவார்.

திரு ஏ எஸ் வருஹென்னடிசே

நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்

திரு ஏ எஸ் வருஹென்னடிசே அவர்கள் 2019 டிசெம்பர் முதல் AASL பணிப்பாளர் சபையின் ஒரு உறுப்பினராவார். இவர் மூலதன சந்தை கைத்தொழிற்றுறை, விமானநிலைய நிர்வாகம், சர்வதேச விமானப் போக்குவரத்து முகாமைத்துவம், சந்தைத் திட்டமிடல், வர்த்தக நாமச் செயற்பாடுகள் மற்றும் விமானச்சேவை மூலோபாய அபிவிருத்தி என்பனவற்றில் அளப்பரிய அனுபவங்களுடன் தவிசாளர்/ நிறைவேற்றதிகார பணிப்பாளர் அனுபவமிக்கவருமாவார்.

திரு. வருஹென்னடிசே அவர்கள் இலண்டன் சௌத்பேங்க் பல்கலைக்கழகத்தின் சர்வதேச சந்தைப்படுத்தல் துறையில் முதுவிஞ்ஞானமணி பட்டத்தை பெற்றவராவார். அவரது பதவிக்காலத்தின் போது மே 2022 வரையில் AASL இன் அனைத்து விமானச்சேவை

செயற்றிட்டங்களையும் கண்காணிப்பதற்கென AASL இன் பணிப்பாளர் சபையினால் நியமிக்கப்பட்டிருந்தார்.

திரு. எஸ் என் சுமணசேகர

நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்

திரு. வேலுநன் சுமணசேகர அவர்கள், டிசெம்பர் 2019 முதல் AASL இன் ஒரு பணிப்பாளர் சபை உறுப்பினராவார். வர்த்தக தரம்பெற்ற ஒரு விமானவோட்டியான இவர், விமானச்சேவைகள் கைத்தொழிற்புறத்தில் வாய்ப்புக்களையும் சமகால கேள்விகளையும் அடையாளப்படுத்த தேவைப்படுத்தப்படும் அனுபவச்செழுமை மற்றும் தொழினுட்ப அறிவு என்பவற்றை கொணர்கிறார். அவரது பன்முக ஆளுமையானது விமானச்சேவைகள், எண்ணெய் மற்றும் வாயு, கப்பற்ரொழில் மற்றும் தர்க்கவியல், நிலக்கரி, இரசாயனம் மற்றும் புகைமலி நிலக்கரி தயாரிப்பு உற்பத்தி என்பவற்றினை உள்ளடக்குகின்றது.

இவர் மெக்லோய்ட்ஸ் ஹோல்டிங்ஸின் முகாமைத்துவ பணிப்பாளர்/ சிரேஸ்ட் நிறைவேற்றதிகார பணிப்பாளரும் ஆவார் என்பதுடன் ஏனைய பல்வேறு நிறுவனங்களது இயக்குநர் பதவியையும் வகிப்பவராவார். திரு. சுமணசேகர அவர்கள் வேல்ஸ் பல்கலைக்கழகத்தின் (ஐக்கிய இராச்சியம்) வியாபார நிர்வாகத்தில் முதுமணி பட்டத்தினை கொண்டிருப்பதுடன் ஐக்கிய அமெரிக்காவின் பெடரல் விமானச்சேவைகள் அதிகாரசபையின் வர்த்தக விமானவோட்டி அனுமதிப்பத்திரத்தினையும் கொண்டுள்ளார்.

மேலும் அவர், தேசத்தின் மின்சார உற்பத்தியில் 40% கும் அதிகமான மின்சாரத்தை உற்பத்தி செய்யும் லக்விஜய நிலக்கரி மையத்தில் மின்சாரத்தை உற்பத்தி செய்து சக்தி வழங்கும் லங்கா நிலக்கரி கம்பனி (தனியார்) லிமிட்டெட்டின் தவிசாளராகவும் 2022 ஆம் ஆண்டு நியமிக்கப்பட்டார்.

பல வருடங்களாக, தான் முகாமைத்துவம் செய்து பிரதிநிதித்துவப்படுத்திய கம்பனிகளது குழுக்களிற்கு வியாபாரத்தில் அளப்பரிய வளர்ச்சி மற்றும் சேவை அனுபவங்கள் மற்றும் விநியோக சங்கிலி முகாமைத்துவம் என்பவற்றிற்காக பாரிய பங்களிப்பினை நல்கியுள்ளார்.

திரு. சுமணசேகர அவர்கள், சமுதாயங்களில் வாழ்க்கைத் தரத்தினை உயர்த்தவும் கல்வியில் ஒரு தரத்தினை எட்டுவதற்கான பல்வேறு முன்னெடுப்புக்களின் மூலம் இலங்கையிலுள்ள பல்வேறு சிறுவர்களது வாழ்வினை மாற்றவும் பாடுபட்ட “ஜன சஹன பதனம்” எனும் அரசாங்கப்பற்ற நிறுவனத்தின் தலைவராகவும் செயற்பட்டார்.

அவர், மே 2022 வரையிலான தன்னுடைய பணிக்காலத்தில் MRIA யாவின் பொறுப்பு பணிப்பாளராகவும் AAS இன் அனைத்து விமான

நிலைய செயற்பாடுகளிற்குமான பொறுப்பு பணிப்பாளராகவும் பணிப்பாளர் சபையினால் நியமிக்கப்பட்டார். அத்துடன் அவர் பணிப்பாளர் சபையின் நிதி முகாமைத்துவம் மற்றும் வருவாய் உற்பத்தி உபகுழுவின் உறுப்பினருமாவார்.

திரு. ஜி ஏ ஏ பிரியந்த

நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்/ திறைச்சேரி பிரதிநிதி

திரு. ஜி ஏ ஏ பிரியந்த அவர்கள் ஜூன் 2021 முதல் AASL இன் பணிப்பாளர் சபையின் ஒரு உறுப்பினராக நியமிக்கப்பட்டுள்ளார். அவர் இந்நிறுவனத்தின் கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழுவின் தலைவராகவும் பணியாற்றியுள்ளார். முகாமைத்து சேவைகள் திணைக்களம் மற்றும் பொது நிறுவனங்கள் திணைக்களம் என இரண்டினதும் உதவிப் பணிப்பாளர் உள்ளிட்ட பல பதவிகளில் நிதி அமைச்சில் பணியாற்றியுள்ள அவர் 18 வருட அனுபவத்தினையும் கொண்டுள்ளார். திரு. பிரியந்த அவர்கள் பொது நிதி திணைக்களம் மற்றும் பிஸ்கால் கொள்கை திணைக்களம் என இரண்டிலும் பணிப்பாளராகவும் கடமையாற்றியுள்ளார். தற்போது நிதி அமைச்சின் மேலதிக பணிப்பாளர் நாயகமாக (பதில்) பணியாற்றுகின்றார். 2005 ஆம் ஆண்டு முதல் பல பொதுத்துறை நிறுவனங்கள் மற்றும் அரசு கம்பனிகளின் பணிப்பாளர் சபைத் தலைவராக பணியாற்றியுள்ளார். திரு. பிரியந்த அவர்கள் கொழும்பு பல்கலைக்கழகத்தின் அபிவிருத்தி கற்கைகள் முதுமணிப் பட்டத்தையும் ஸ்ரீ ஜெயவர்த்தனபுர பல்கலைக்கழகத்தின் முகாமைத்துவ இளவிஞ்ஞானமணிப் பட்டத்தினையும் பெற்றுள்ளார்.

திரு. ஏ ஏ ரந்தெனிய

நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்

அமல் ஏ. ரந்தெனிய அவர்கள் குற்றவியல் மற்றும் சங்க சட்ட பகுதிகளில் விசேடத்துவம் வாய்ந்த ஒரு சட்டத்தரணியாவார். அவருக்கு ஐக்கிய இராச்சியத்தின் ஸ்டப்போர்ட் பல்கலைக்கழகத்தின் சர்வதேச வியாபாரத்தில் சட்ட முதுமணி பட்டமும் வழங்கப்பட்டுள்ளது. அவர் தற்போது இலங்கை சட்ட உதவி ஆணைக்குழுவின் ஆணையாளராகவும் கைத்தொழில் நிதிமன்றத்தின் மத்தியஸ்தராகவும் அதைப்போலவே இலங்கை உச்சநீதிமன்றத்தில் சட்டத்தரணிகளிற்கு எதிரான ஒழுக்காற்று விசாரணைகளுக்கான நடுவர் குழு உறுப்பினராகவும் காணப்படுகின்றார். அவர் கல்வி அமைச்சின் தேசிய கல்வி நிறுவக பேரவை உறுப்பினராகவும் காணப்படுகின்றார். அவர் நாட்டின் ஜனநாயக எல்லை நிர்ணய குழு, சொத்துக்களை கழிவுகற்றுவதற்கும் புதிய உற்பத்தி கழிவுகற்றல் பொறிமுறையை பிரேரிக்கும் விசேட சட்டத்தினை விருத்திசெய்வதற்கான குழு, சிறையிலடைப்பதற்கு மாற்றிடாக வீட்டுக்காவலினை அறிமுகப்படுத்தும்

குழு மற்றும் பரிவர்த்தனை சட்டத்தினை மீளாய்வதற்கான சட்டமூல குழு ஆகியன உள்ளடங்கலாக நீதி அமைச்சின் பல்வேறு குழுக்களின் உறுப்பினராகவும் பணியாற்றுகின்றார். அவர் 2016 தொடக்கம் 2018 வரையில் இலங்கை சட்டத்தரணிகள் சங்கத்தின் செயலாளராகவும் 2013/15 காலப்பகுதியில் கொழும்பு சட்ட சமூகத்தின் தவிசாளராகவும் கடமையாற்றியுள்ளார்.

திரு. டபிள்யூ ஏ ஏ விஜயகுரிய

நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்

அமித விஜயகுரிய அவர்கள் 1981 ஆம் ஆண்டில் தேசத்தின் சொத்தாக காணப்பட்ட எயார் லங்கா லிமிட்டெட்டில் இணைந்தார். தன்னுடைய 38 வருட பதவிக்காலத்தில், இலங்கை மற்றும் வெளிநாடுகள் என இரண்டின் அடிப்படையிலும் இலங்கை விமானச்சேவையில் பல சிரஷ்ட முகாமைத்துவப் பதவிகளை அவர் வகித்திருக்கின்றார்.

அதிமேதகு ஜனாதிபதி, கௌரவ பிரதமர், அனைத்து அமைச்சரவை அமைச்சர்கள் மற்றும் கௌரவ பாராளுமன்ற உறுப்பினர்கள் என அனைத்து அதிமுக்கிய பிரமுகப் பயணங்களையும் மேற்பார்வையிடுவது அவரது செயற்பாட்டு தளத்தில் மிகமுக்கியமானதாகும். அத்துடன் அவர் அமைச்சர் செயலாளர்கள் மற்றும் பொலிஸ்து அறிவர் உள்ளிட்ட ஆயுதப்படையின் தலைவர்களது வெளிநாட்டு பயணத்தையும் கண்காணிப்பதற்கான பொறுப்பாளராகவும் காணப்பட்டார். திரு. விஜயகுரிய அவர்கள் விற்பனை மற்றும் சந்தைப்படுத்தல், ஊக்குவிப்பு மற்றும் அரசாங்க மற்றும் பொதுத்துறை அலுவல்கள் என பல்வேறு மட்டங்களில் வேறுபடும் விமானச்சேவையிலான அளப்பரிய அனுபவத்தைக் கொண்டுள்ளார்.

அவரது ஓய்வின் பின்னர், ஸ்ரீ லங்கன் எயர்லைன்ஸில் பொது மற்றும் அரசாங்க அலுவல்கள் ஆலோசகராக மீளவும் நியமிக்கப்பட்டார்.

31 டிசெம்பர் 2019 முதல் 12 ஓகஸ்ட் 2022 வரையில் உப தலைவராக தன்னுடைய கடமைகளை ஆற்றினார். 31 டிசெம்பர் 2019 முதல் 12 ஓகஸ்ட் 2022 வரையில் இலங்கை சிவில் விமானசேவைகள் அதிகாரசபையின் பணிப்பாளர் சபையின் உப தலைவராக தன்னுடைய கடமைகளை ஆற்றினார்.

திரு. டபிள்யூ. எஸ். டி. சில்வா

நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்

திரு சனில் டி சில்வா அவர்கள் கூட்டுத்தாபன வங்கியியல், சில்லறை வங்கியியல், நுண்ணிதி, படுகடன் முகாமைத்துவம் மற்றும் மீட்பு முதலிய துறைகளிலான 41 வருட அனுபவத்தினைக் கொண்ட தொழில்முறை வங்கியியலாளர் ஆவார். அவர் தன்னுடைய பணியை இலங்கை வங்கியில்

ஆரம்பித்ததுடன் இலங்கை வங்கிக்காக, அதன் இலண்டன் கிளையில் 3 வருட அனுபவங்களுடன் 26 வருடங்களாக உழைத்துள்ளார். அத்துடன் அவர் செலான் வங்கியின் சிரேஷ்ட பிரதிப் பொது முகாமையாளராகவும் பான் ஏசியா வங்கியின் பிரதி பொது முகாமையாளராகவும் கடமையாற்றியுள்ளார்.

இவர் இலங்கை வங்கியியலாளர்கள் நிறுவகத்தின் உறுப்பினர் என்பதுடன் 2 தசாப்தங்களிற்கும் மேலாக அந்நிறுவனத்தில் வருகைதரு விருவரையாளராகவும் கடமையாற்றியுள்ளார். திரு டி சில்வா அவர்கள் IBSL வங்கியியல் பரிட்சைக்கு பரிந்துரைக்கப்படும் 'கடன் முகாமைத்துவம்' எனும் நூலின் வாயிலாக இலங்கையின் முதல் வங்கியியல் எழுத்தாளராகவும் விளங்கினார். திரு. டி சில்வா அவர்கள் இலங்கையின் தொழில்சார் வங்கியியலாளர்கள் சங்கத்தின் வாழ்நாள் உறுப்பினர் என்பதுடன் தற்போது அச்சங்கத்தின் ஆலோசனை குழு மற்றும் நிதி முகாமைத்துவ குழுவிலும் கடமையாற்றுகின்றார். அவர் இலங்கை வர்த்தக சங்கத்தின் வாழ்நாள் உறுப்பினருமாகவும் காணப்படுகின்றார்.

திரு. டி சில்வா அவர்கள் பேராசனிய பல்கலைக்கழகத்தின் கலைமாணிப் பட்டத்திணையும் இலங்கை பட்டயக் கணக்காளர் நிறுவகத்தின் வியாபாரம் மற்றும் நிதி நிர்வாக பட்டப்பின் கற்கை டிப்ளோமாவையும் கொண்டுள்ளார்.

இவர் 2005-2010 வரையிலான காலப்பகுதியில் இலங்கை மகாவலி அதிகாரசபையின் பணிப்பாளர் சபை உறுப்பினராகவும் 2020-2022 காலப்பகுதியில் வரையறுக்கப்பட்ட தனியார் சர்வோதய நிதி கூட்டுத்தாபனத்தின் சுயாதீன பணிப்பாளராகவும் பணியாற்றினார்.

திரு. சனில் டி சில்வா அவர்கள் 2015-2018 ஆம் ஆண்டு காலப்பகுதியில் தென்னாபிரிக்காவிற்கான இலங்கையின் உயர்ஸ்தானிகராக செயற்பட்டதுடன் 2018-2019 காலப்பகுதியில் கென்யாவிற்கான உயர்ஸ்தானிகராகவும் செயற்பட்டுள்ளார்.

திரு. டி சில்வா அவர்கள் 2018-2019 காலப்பகுதியில் ஐக்கிய நாடுகளின் சுற்றுச்சூழலியல் நிகழ்ச்சித்திட்டத்திற்கும் ஐக்கிய நாடுகளின் மனித குடியேற்ற நிகழ்ச்சித்திட்டத்திற்கும் இலங்கைக்கான நிர்ந்தர வதிவிட பிரதிநிதியாகவும் பணியாற்றியுள்ளார்கள்.

திரு. ஜி. யு. கே. அல்கேவத்தகே நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்

திரு. கயான் உதார கௌசல்யா அல்கேவத்தகே அவர்கள் தற்போது இலங்கை துறைமுக அதிகார சபையின் உப தலைவராக செயற்படுவதுடன் தென்னாசிய நுழைவாயில் முனையம் தனியார் கூட்டுத்தாபனம், வரையறுக்கப்பட்ட

கொழும்பு சர்வதேச கொள்கலன் முனையம், ஹம்பாந்தோட்டை சர்வதேச துறைமுக குழுக்கள் கம்பனி தனியார் லிமிட்டெட் மற்றும் இலங்கை கப்பற்பொழில் கூட்டுத்தாபன லிமிட்டெட் போன்ற பல பொதுப்பட்டியலிடப்பட்ட மற்றும் தனியார் கம்பனிகளின் பணிப்பாளர் சபையிலும் அங்கம் வகிக்கின்றார்.

திரு. அல்கேவத்தகே அவர்கள் ஸ்ரீ ஜெயவர்த்தனபுரப் பல்கலைக்கழகத்தின் முகாமைத்துவ பட்டப்பின் கற்கைகள் நிறுவகத்தின் பொதுத்துறை நிர்வாக முதமாணிப் பட்டத்திணையும் நாவல திறந்த பல்கலைக்கழகத்தின் சட்டமாணி பட்டத்திணையும் கொழும்பு பல்கலைக்கழகத்தின் உயிரியல் விஞ்ஞான பட்டத்திணையும் பெற்றுள்ளார்.

அவர் பன்முக ஆளுமைமிக்கவராகவும், அர்ப்பணிப்பும், பொறுப்புணர்ச்சியும் கொண்டவராகவும் காணப்படுவதுடன் அதிசிறந்த தலைமைத்துவம் மற்றும் பரந்த முகாமைத்துவ நிபுணத்துவம் கொண்டவராக அனுபவம்வாய்ந்த சிரேஷ்ட நிர்வாக அதிகாரியுமாவார். அவர் ஒரு நிறுவனத்திற்குள் மேலதிகாரிகளும் அவர்களிற்கு கீழுள்ளவர்களும் இடைவினைகளை மேற்கொள்வதற்கான முன்னெடுப்புகளையும் நேர முகாமைத்துவத்திணையும் கடுமையாக முன்னெடுத்த வலுவான, வென்றாகாட்டிய ஒரு தொடர்பாளர் ஆவார்.

அவர் தேசிய உற்பத்திவியல் செயலகத்தின் பணிப்பாளராக கடமையாற்றியதுடன் தன்னை ஒரு உற்பத்திவியல் பயிலுநராக ஒக்டோபர் 2018- ஜூன் 2022 வரையில் தொழில் மற்றும் வெளிநாட்டு வேலைவாய்ப்பு அமைச்சின் கீழ் இருத்திக்கொண்ட ஆசிய உற்பத்திவியல் ஒழுங்கமைப்பின் மாற்று பணிப்பாளராகவும் பணியாற்றியுள்ளார். அவர் 2006 ஆம் ஆண்டில் இலங்கை நிர்வாக சேவையில் தன்னுடைய பணியை ஆரம்பித்ததுடன் தற்போது இலங்கை நிர்வாக சேவையில் வகுப்பு -1 பதவியை வகிப்பதுடன் 16 வருட சேவையில் ஒரு கௌரவமான பதவிக்காலத்தையும் கொண்டுள்ளார். நிர்வாக சேவையில் ஒரு பிரதேச செயலாளராக இக்காலப்பகுதியில் பெற்றுக்கொண்ட அனுபவமானது பல்வேறு பிரதேச சபைகளில் 10 ஆண்டுகளிற்கும் மேற்பட்டதாகும்.

திரு. ஏ.எச். சனில் குணவர்த்தன அமைச்சு அவதானிப்பாளர்

திரு. ஏ ஏச் எஸ் குணவர்த்தன அவர்கள் விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமானச் சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) லிமிட்டெட்டின் பணிப்பாளர் சபையின் பணிப்பாளர்/அமைச்சு

அவதானிப்பாளர் ஆவார். ஒரு இலங்கை நிர்வாக சேவை அதிகாரியாக தன்னுடைய பணியை ஆரம்பித்துள்ள, திரு. குணவர்த்தன அவர்கள், பொதுத்துறையில் 25 இற்கும் மேற்பட்ட அனுபவத்தினை கொண்டவராவார். இவர் முதலில் 1998 ஆம் ஆண்டில் திட்ட அமுலாக்கம் மற்றும் பாராளுமன்ற அலுவல்கள் அமைச்சின் உதவிப் பணிப்பாளராக (இதே II/II) நியமிக்கப்பட்டதுடன் அவர் பரந்த அனுபவங்களைப் பெற்றுக்கொண்ட பல்வேறு அமைச்சுக்கள் மற்றும் அரசாங்க நிறுவனங்களில் சிரேஷ்ட பதவிநிலைகளை வகித்து முன்னேறியுள்ளார். நிதி மற்றும் திட்டமிடல் அமைச்சின் தேசிய பாதிடு திணைக்களத்தின் பணிப்பாளராக (இதே I) நியமிக்கப்பட்ட காலப்பகுதியில், அவர் தேசிய மருந்தாக்க கூட்டுத்தாபனம், தேசிய பொறியியல் ஆய்வு மற்றும் அபிவிருத்தி, காணிப் பெறுகை ஆணைக்குழு, உயிரியல் பூங்கா நம்பிக்கை நிதியம், தென்னை பயிர்ச்செய்கை சபை மற்றும் அரசு பொறியியல் கூட்டுத்தாபனம் போன்ற அரசுடைமை நிறுவனங்களின் பணிப்பாளர் சபையில் திறைச்சேரியினை பிரதிநிதித்துவப்படுத்தியிருந்தார்.

தற்போது அவர் துறைமுக, கப்பற்பொழில் மற்றும் விமானச்சேவைகள் அமைச்சின் மேலதிக செயலாளராக (விமானச் சேவைகள்) கடமையாற்றுகின்றார். அவரது பதவிக்காலத்தில் முன்னாளுக்களிற்கு பிரதிப் பணிப்பாளர்/ சுங்கப் பணிப்பாளராக இலங்கைச் சுங்கத்திலும் இரண்டு வருட காலத்திற்கு தேசிய லொத்தர் சபையின் பொது முகாமையாளராகவும் 2019 ஆம் ஆண்டில் போக்குவரத்து மற்றும் விமானச்சேவைகள் அமைச்சில் இணைவதற்கு முன்னதாக பிரதமர் அலுவலகத்தின் மேலதிக செயலாளராகவும் (நிர்வாகம் மற்றும் அபிவிருத்தி) கடமையாற்றியிருந்தார்.

திரு. குணவர்த்தன அவர்கள் AASL மற்றும் CAASL என்பவற்றில் முறையே 2019 மற்றும் 2020 ஆம் ஆண்டுக்காலப்பகுதியில் குறுகிய காலத்திற்கு பதில் தவிசாளராகவும் கடமையாற்றியிருந்தார்.

திரு. குணவர்த்தன அவர்கள் கொழும்பு பல்கலைக்கழகத்தின் பொருளாதார இளமாணிப் பட்டத்தையும் பொருளாதார அபிவிருத்தியில் பட்டப்பின் டிப்ளோமாவின்மையும் பெற்றுள்ளார். அத்துடன் அவர் அதே பல்கலைக்கழகத்தில் பொருளாதாரத்தில் முதமாணிப் பட்டத்திணையும் வியாபார நிர்வாகத்தில் முதமாணிப்பட்டத்திணையும் பெற்றுள்ளார். தன்னுடைய கல்வியியல் செயற்பாட்டில் தன்னுடைய உயர்கல்வி சார்ந்து இரு ஆய்வேடுகளையும் வெளியிட்டுள்ளார்.



எச்.எஸ். ஹெட்டியாராச்சி
விமானநிலைய முகாமைத்துவ தலைவர்



ஜே.ஏ.எம்.எஸ்.எஸ்.எஸ். அபேவர்தன
நிதித் தலைவர்



ஏ.ஐ.பி. கருணாரத்ன
செய்நிறுட்ட தலைவர்



எம். ரத்னசிங்கே (திருமதி)
சட்டத் தலைவர்



எச்.பி.எல். சிரிமான்னே
விநியோகப் பிரிவின் தலைவர்



கே.டி.வை.சாந்தனி (திருமதி)
முலோபாய முகாமைத்துவ தலைவர்



யு.எம். வீரவர்தன
மின் பொறியியல் தலைவர்



ஜே.எம். த குருஸ் ரூபின்
கட்டடக்கலை, நிலஅளவை மற்றும் உள்ளக
வடிவமைப்பு தலைவர்



யு.ஜே. லொக்குவாராய்ச்சி
தகவல் தொழினுட்ப தலைவர்



ஸெட்டினன்ட் கேணல் (ஓய்வு) கே.எச்.சி. குமாரசிங்க
புலனாய்வு மற்றும் பாதுகாப்பு செயற்பாடுகள்
-அனைத்து விமானங்கள் தலைவர்



எஸ்.பி. பாலகம
இயந்திர பொறியியல் தலைவர்



எஸ்.ஐ.ஏ.எஸ். நிாந்த
கம்பனி மருத்துவ அதிகாரி



ஆர். வீரசிரி (திருமதி)
சிவில் பொறியியல் (திட்டமிடல் மற்றும்
வடிவமைப்பு) பதில் தலைவர்



கே.ஏ.ஆர். கோடகர
மனித வளங்கள் பிரதித் தலைவர்

* படத்தில் காணப்படாதவர்கள்
எச். ஏ.ஏ.கே.எம். செனவிரத்தன
சிவில் விமான பயிற்சி தலைவர்

அதிகரிக்கும்
வாய்ப்புகளை
மறுத்தல்



கம்பனியின் அலுவல்கள் தொடர்பான நிறைவேற்று நிர்வாகச் சபையின் அறிக்கை

விமான மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை)(தனியார்) நிறுவனம்
வருடாந்த அறிக்கை 2022

26

31 டிசெம்பர் 2022 ஆம் திகதியுடன் நிறைவேற்ற ஆண்டுக்கான கணக்காய்வு செய்யப்பட்ட நிதியியல் கூற்றுக்களுடன் எமது அறிக்கையை சமர்ப்பிப்பதில் நம் மகிழ்வடைகின்றோம். இங்கு குறிப்பிடப்பட்டுள்ள விபரங்கள், 2007 ஆம் ஆண்டின் 7 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டத்தினாலும் சிறந்த கணக்காய்வு நபுணர்களினால் வழிகாட்டப்பட்டவற்றினாலும் வேண்டப்படும் உத்தியோகப்பூர்வத் தகவல்களை வழங்குகின்றது. இத்திருத்தவறிக்கையின் ஊடாக, பங்குதாரர்கள் கம்பனி அலுவல்களது நிலை குறித்தும் கணக்காய்வு காலத்தில் மேற்கொள்ளப்பட்ட மாற்றங்கள் குறித்தும் ஒரு மதிப்பாய்வினை மேற்கொள்வதற்கான விடய வெளிப்படுத்தல்கள் பூரணமாக விளக்கப்பட்டுள்ளமையை நாம் உறுதிப்படுத்துகின்றோம்.

1. கம்பனி குறித்து

வரையறுக்கப்பட்ட விமானங்கள் மற்றும் விமான நிலையங்கள் (இலங்கை) (தனியார்) (AASL) நிறுவனமானது இலங்கையின் சிவில் விமான நிலையங்களை முகாமை செய்வதற்கும் விருத்திசெய்வதற்குமான அதிகாரத்துடனான இலங்கையின் முழு அரசுடைமை கம்பனியாகும்.

2. அடிப்படை செயற்பாடுகள்

AASL இன் அடிப்படை பணிகளாவன 04 நவம்பர் 2010 அன்றைய வர்த்தமானியில் பிரசுரிக்கப்பட்ட 2010 ஆம் ஆண்டின் 14 ஆம் இலக்க சிவில் விமானச்சேவைகள் சட்டத்தினால் வழங்கப்பட்ட அதிகாரங்களின் கீழ் பின்வரும் விமானத்துறைச் சேவைகளிற்கான தனித்த சட்டப்பூர்வ சேவை வழங்குநர் எனும் அதன் வகிபாகத்தினை பூர்த்திசெய்யவதாக தொடர்கின்றது:

2.1 பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையம், மத்தளை ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமானநிலையம், கொழும்பு இர்தமலாணை சர்வதேச விமானநிலையம், மட்டக்களப்பு சர்வதேச விமானநிலையம் மற்றும் யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமானநிலையம் என்பவற்றை அபிவிருத்திசெய்தல், நிர்வகித்தல் மற்றும் பராமரித்தல்

2.2 மேற்குறித்த விமானத்தளங்களில் தேடுதல், மீட்பு மற்றும் தீயணைப்பு சேவைகள் மற்றும் விமானப் பாதுகாப்பு சேவைகளை வழங்குதல்.

2.3 விமானப் போக்குவரத்து சேவைகள், விமான தகவல் சேவைகள், விமான தொடர்பாடல் சேவைகள் மற்றும் தொடர்பாடல், வழிகாட்டல், கண்காணிப்பு சேவைகளை வழங்குதலும் கொழும்பு விமானத்தளத்திற்கு மேலான அனைத்து விமானங்களினதும் பயணிகளினதும் பாதுகாப்பினை உறுதிசெய்தலும்

3. நிர்வாக மீளாய்வு

31 டிசெம்பர் 2022 முடிவடைந்த ஆண்டுக்கான நிதி மற்றும் நிர்வாக செயலாற்றுகைகள் மற்றும் AASL இன் எதிர்கால வியாபார விருத்திகள் என்பன குறித்த மீளாய்வுகள் தவிசாளரது செய்தி (பக்கம் 12-14) முகாமைத்துவ கலந்துரையாடல்கள் மற்றும் பகுப்பாய்வுகள் (பக்கம் 37-49) மற்றும் நிதி ஆய்வுகள் (பக்கம் 51-56) என்பவற்றில் விவரிக்கப்பட்டுள்ளன. கம்பனியின் கணக்காய்வுப்பட்ட நிதிக் கூற்றுக்களுடனான இவ்வறிக்கைகளானவை பணிப்பாளர் சபையினது வருடாந்த அறிக்கையில் முக்கிய பாகத்தை உருவாக்கிய அலுவல்களது மதிப்பிற்குரிய ஸ்தானத்தை காட்டுகின்றது.

பணிப்பாளர் சபையானது, “நிலைபேண் பொருளாதாரத்தை நோக்கிய பூகோள பிணைப்புக்கான சிநேகபூர்வ விமான பங்குதாரர்” எனும் AASL இன் பணிக்கூற்றின் பொருட்டான முக்கிய செயலாற்றுகை குறிக்காட்டிகளை அமுல்படுத்துவதனால் தொடர்ச்சியான நிர்வாக செயலாற்றுகைகளை கண்காணிக்கின்றது.

4. நிதிக் கூற்றுக்கள்

சபையின் சார்பாக இரு பணிப்பாளர்களினால் கையொப்பமிடப்பட்ட கம்பனியின் நிதிக் கூற்றுக்களானவை பக்கம் முதல் பக்கம் 86 -117 வரையில் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

5. கணக்காய்வு கொள்கைகள் மற்றும் வருடத்திலான மாற்றங்கள்

கம்பனியானது இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களுக்கு (SLFRSS/LKASs) அமைவாக நிதிக் கூற்றுக்களை தயாரித்துள்ளது. கம்பனியின் நிதிக் கூற்றுக்களை தயாரிப்பதில் மேற்கொள்ளப்பட்ட குறிப்பான கணக்காய்வு கொள்கைகள் பக்கம் 90-99 வரையிலான பக்கங்களில் தரப்பட்டுள்ளது. மீளாய்வுக்கான காலப்பகுதியில் கம்பனியினால் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட கணக்காய்வு கொள்கைகளில் எந்தவித மாற்றங்களும் மேற்கொள்ளப்படவில்லை என்பதனை பணிப்பாளர் சபை உறுதிப்படுத்த விளைகின்றது.

6. நிதிக் கூற்றுக்களுக்கான பணிப்பாளர்களது பொறுப்புடைமை

2007 ஆம் ஆண்டின் 7 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டமானது தன்னுடைய உண்மையான அலுவல்கள் நிலையை வெளிப்படுத்தும்விதமாக ஒவ்வொரு நிதியாண்டுக்குமான நிதிக் கூற்றுக்களை தயாரித்து வழங்க பணிப்பாளர்களை தேவைப்படுத்துகின்றது. இந்நிதிக் கூற்றுக்களானவை இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்கள், கம்பனிகள் சட்டம், 1995 ஆம் ஆண்டின் 15 ஆம் இலக்க கணக்கீடு மற்றும் கணக்காய்வு நியமங்கள் மற்றும் ஏனைய நிதி அறிக்கையிடல்

ஒழுங்குபடுத்தல் தேவைப்பாடுகளுக்கு இணங்க தயாரிக்கப்பட்டு பக்கம் 86-117 இல் காணப்படுகின்றது என்பதனை பணிப்பாளர்கள் கருத்திற்கொள்கின்றனர்.

7. சுயாதீன கணக்காய்வாளர்கள், கணக்காய்வாளர் அறிக்கை மற்றும் வருமானம்

15 மே 2015 இல் அரசியலமைப்பின் 154 ஆம் சரத்திற்கான 19வது திருத்தம் இயற்றப்பட்டதன் பிரகாரம், எந்தவொரு எழுதப்பட்டச் சட்டத்தின் மற்றும் 2007 ஆம் ஆண்டின் 7 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டத்தின் கீழ் பதிவுசெய்யப்பட்ட அனைத்து அரசாங்க நிறுவனங்களது கணக்காய்வையும் முன்னெடுத்துச்செல்ல கணக்காய்வாளர் நாயகம் அதிகாரமுடையவராகின்றார். இப்பணிப்பின் பிரகாரம், 2022 ஆம் ஆண்டிற்கான யுபுளுடு இன் கணக்காய்வானது கணக்காய்வாளர் நாயகத்தினால் நடாத்தப்பட்டது.

கம்பனியின் நிதிக் கூற்றுக்கள் மீதான சுயாதீன கணக்காய்வாளர்களது அறிக்கையானது இவ்வறிக்கையின் பக்கம் 78-85 வரையில் வழங்கப்பட்டுள்ளது. 31 டிசெம்பர் 2022 உடன் முடிவடைந்த வருடத்திற்கான கணக்காய்வு கொடுப்பனவானது 1,096,500 இலங்கை ரூபாய்கள் (2021: 1,200,000 இலங்கை ரூபாய்) என்பதுடன் கணக்காய்வு தொடர்பான சேவைகள் மற்றும் கணக்காய்வற்ற சேவைகள் தொடர்பில் கணக்காய்வாளர்களுக்கு செலுத்தப்படவேண்டிய வேறெந்த கொடுப்பனவுகளும் காணப்படவில்லை. கணக்காய்வாளர்களுக்கு கம்பனியின் கணக்காய்வாளரைத் தவிர்த்து வேறெந்த தொடர்புகளும் இல்லை என்பதில் பணிப்பாளர்கள் விழிப்பாய் காணப்படுகின்றனர்.

8. உள்ளக கட்டுப்பாடு மற்றும் பிரதான உள்ளக கட்டுப்பாட்டு செயன்முறை

கம்பனியின் பணிப்பாளர் சபையானது மோசடிகள் மற்றும் ஏனைய ஒழுங்கீனங்களை கண்டுபிடிப்பதற்கும் தடுப்பதற்குமாக அதனது சொத்துக்களை பாதுகாப்பதற்கான நியாயமான நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டிருந்தது. இந்நோக்கத்துக்காக, இவ்வருடத்தில் கம்பனியினால் எதிர்கொள்ளப்படும் விசேட இடர்களை அடையாளங்காணல், பதிவுசெய்தல், மதிப்பீடுதல் மற்றும் முகாமைசெய்தலுக்காக உள்ளக கட்டுப்பாடுகளது வினைத்திறனானதும் பொருத்தமானதுமான முறைமையை பணிப்பாளர்கள் தாபித்திருத்ததுடன் அது பணிப்பாளர் சபையினால் கிரமமாக கண்காணிக்கவும்பட்டது.

இது உள்ளக மதிப்பாய்வு, உள்ளக கணக்காய்வு மற்றும் ஒரு ஒழுங்கில் நிர்வாகத்தினை கொண்டுநடத்த தேவைப்படுத்தப்பட்ட நிதியியலின் முறைமை மற்றும் ஏனைய கட்டுப்பாடுகள், சொத்துக்களை பாதுகாத்தல், மோசடிகள் மற்றும் ஏனைய ஒழுங்கீனங்களை தடுத்தலும்

கண்டுபிடித்தலும், மற்றும் பதிவுகளை கூடுமானவரையில் நடைமுறைச்சார்ந்து துல்லியமாகவும் நம்பகமாகவும் பாதுகாத்தல் முதலியவற்றை உள்ளடக்கியிருந்தது. கண்காப்பு மற்றும் முகாமைத்துவ குழுவானது கம்பனியின் உள்ளக கணக்காய்வாளர்கள், அரசு கணக்காய்வாளர்கள் மற்றும் ஒழுங்குபடுத்தல் அதிகாரிகளினால் அடையாளப்படுத்தப்பட்ட உள்ளக கட்டுப்பாட்டு பிரச்சினைகளை கிரமமாக மீளாய்வு செய்தது. முகாமைத்துவமானது உள்ளக கட்டுப்பாட்டு முறைமையின் நிறைவானத்தன்மையை மதிப்பிட்டது.

9. வருமான கூற்றுக்களும் கம்பனியின் நிதியியல் நிலையும்

9.1 வருமானம்

2022 ஆம் ஆண்டில் கம்பனியினால் ஈட்டப்பட்ட வருமானமானது 27.6 பில்லியன் இலங்கை ரூபா (2021: 7.9 பில்லியன் இலங்கை ரூபா) என்பதுடன் அது முன்னைய வருடத்துடன் ஒப்பிடுகையில் 251% இற்கு சமமான குறிப்பிடத்தக்க அதிகரிப்புமாகும். வியாபார பிரிவின் அடிப்படையில் கம்பனியின் வருமானத்தின் பகுப்பாய்வானது நிதிக் கூற்றுக்கான குறிப்பு 5 இன் பக்கம் 100 இல் விளக்கப்பட்டுள்ளது.

9.2 நிர்வாக பெறுபெறுகள்

கம்பனியானது 2022 ஆம் ஆண்டுக்கான நிர்வாக இலாபமாக 12.7 பில்லியனை கொண்டிருந்தது. இது 3.8 பில்லியன் இலங்கை ரூபா நிர்வாக நஷ்டமாக காணப்பட்ட முந்தைய வருடத்துடன் ஒப்பிடுகையில் 436% முன்னேற்றமாகும்.

கம்பனியானது 2021 ஆம் ஆண்டில் 2.1 பில்லியன் இலங்கை ரூபா நிகர நஷ்டமாக காணப்பட்டதுடன் ஒப்பிடுகையில் 2022 ஆம் ஆண்டுக்கு 4.8 பில்லியன் இலங்கை ரூபா நிகர இலாபத்தை பதிவுசெய்திருந்தது.

9.3 ஒதுக்குகள்

கம்பனியின் ஒதுக்குகள் பங்கு மூலதனம் ஏனைய ஒதுக்குகள் மற்றும் தக்கவைக்கப்பட்ட ஈட்டல்கள் என்பவற்றை உள்ளடக்கியுள்ளது. இவ்வருடத்திலான இலாபத்தின் அதிகரிப்பு காரணமாக கம்பனியின் ஒதுக்குகளில் அதிகரிப்பு பதிவுசெய்யப்பட்டது. அதன்பிரகாரம், முந்தைய வருடத்தில் பதிவுசெய்யப்பட்ட 41.3 பில்லியனுக்கு எதிராக 31 டிசெம்பர் 2022 இல் 45.3 பில்லியனாக மொத்த ஒதுக்குகள் பதிவுசெய்யப்பட்டன. கம்பனியின் ஒதுக்குகளின் அசைவானது சமன்களின் மாற்றக் கூற்றில் பக்கம் 88 இல் காட்டப்பட்டுள்ளது.

9.4 பங்குலாபம்

மதிப்பீட்டுக்கான வருடத்தில், கம்பனியானது 500 மில்லியன் இலங்கை ரூபாய்களை பங்குலாபமாக அறிவித்து செலுத்தியது.

9.5 நன்கொடை

2022 ஆம் வருடத்தில் கம்பனியானது 510,000 இலங்கை ரூபாய்கள் பெறுமதியான நன்கொடைகளை மேற்கொண்டிருந்தது (2021: 20,047,158 இலங்கை ரூபா).

9.6 மூலதன செலவீனங்கள்

2021 ஆம் ஆண்டின் 23 பில்லியன்களுடன் ஒப்பிடுகையில், மதிப்பாய்வுக்கான வருடத்தில் கம்பனிக்கு 7 பில்லியன்கள் மூலதனச் செலவீனங்களாக ஏற்பட்டது. சொத்து மையம், உபகரணங்கள் மற்றும் கட்டிலான சொத்துக்கள் மீதான முதலீடுகள் நிதிக் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புகளது 11 மற்றும் 12 ஆம் குறிப்புக்களில் விளக்கப்பட்டுள்ளது.

9.7 அரசாங்கத்திற்கான பங்களிப்பு

யுயரூடு ஆனது இலங்கை விமானப் படை, இலங்கை சுங்கம், ஸ்ரீ லங்கன் எயர்லைன்ஸ் முதலியன போன்ற ஏனைய அரசாங்க அதிகாரஸபைகளினால் வேண்டப்பட்ட விமான நிலையங்களுக்குள்ளான சேவைகளை வழங்குவதற்காக அடிப்படை வசதிகளையும் உட்கட்டுமானங்களையும் வழங்குவதனை தொடர்ந்தும் செய்தது. இப்பரிமாற்றங்கள் மற்றும் கணக்கு நிலுவைகள் என்பன பக்கம் 116 இல் நிதிக் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்பின் 32 ஆம் குறிப்பினில் தொடர்புடைய தரப்பினரது பரிமாற்றங்களின் கீழ் வெளிப்படுத்தப்பட்டுள்ளன. கடந்த மூன்று வருடங்களிலான வரிக் கொடுப்பனவுகள் மூலமான அரசாங்கத்துக்கான நேரில் பங்களிப்புக்கள் கீழுள்ள அட்டவணை மற்றும் வரைபில் காட்டப்பட்டுள்ளது.

கடந்த மூன்றாண்டுகளாக வரி செலுத்துகைகளினூடாக அரசாங்கத்திற்கு மறைமுகமாக வழங்கப்பட்ட பங்களிப்பு படங்களுடன் கீழே விளக்கப்பட்டுள்ளன:

வருடம்	மில்லியன் இலங்கை ரூபா				
	பங்குலாபம்	வற்	வருமான வரி	எஸ்எஸ்சிஎல்	பேயி
2020	-	207	-	-	7
2021	-	117	15	-	6
2022	500	1,281	117	70	15

9.8 முதலீடுகள்

வருட முடிவில் முதலீட்டு சொத்துப்பட்டியல் ரூபா பெறுமதியானது 41.4 பில்லியன் இலங்கை ரூபாவாக அதிகரித்ததுடன் அது கீழுள்ள அட்டவணையில் விவரிக்கப்படுகின்றன.

முதலீடுகள்	(மில்லியன் இலங்கை ரூபா)	
	31.12.2022 வரையின் படியாக	31.12.2021 வரையின் படியாக
திறைச்சேரி உண்டியல்கள்/ முறிகள்	22	20
குறுங்கால வங்கி வைப்புகள்	78,025	41,515
தங்கியிருப்பனவற்றிலான முதலீடுகள்	3,298	4,088
நீண்ட கால வங்கி வைப்புகள்	6,963	1,267
மொத்தம்	88,308	46,890

9.9 அரசு மூலதனம்

கம்பனியின் பங்கு மூலதனமானது ஒவ்வொன்றும் 100/- எனும் சாதாரண பங்குகளை உள்ளடக்கிய நிதிக் கூற்றுக்களில் காணப்படுகின்றது. 31 டிசெம்பர் 2022 வரையிலான பங்குடைமையானது பின்வருமாறு

உரித்தாளர்	பங்குகளது எண்ணிக்கை	பெறுமதி (இரு)
திறைச்சேரி செயலாளர்	200,000	20,000,000
துறைமுகங்கள், கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் விமான போக்குவரத்து அமைச்சகம்	1	100
சிவில் விமானச்சேவைகள் பணிப்பாளர் நாயகம்	1	100
மொத்தம்	200,002	20,000,200

கம்பனியின் அலுவல்கள் தொடர்பான நிறைவேற்று நிர்வாகச் சபையின் அறிக்கை

9.10 அறிக்கை காலத்திற்கு பின்னான நிகழ்வுகள்

பக்கம் 117 இன் நிதிக் கூற்றுக்கான 33 ஆம் குறிப்பில் குறிப்பிடப்பட்டதைப் போன்று அன்றைய தினம் வரையிலான நிதிக் கூற்றுக்களது நிலைகளின் நிதிக் கூற்றுக்களில் திருத்தங்கள் அல்லது வெளிப்படுத்தல்களை தேவைப்படுத்தும் பொருளாற்ற நிகழ்வுகள் ஏதும் இடம்பெறவில்லை.

9.11 கருத்திற்கொள்ளப்படுவன

திறமான விசாரணைகள், சாதாரண எதிர்வுகூறல் செயன்முறைகளை ஏற்றல் மற்றும் எதிர்கால செழுமையையும் இடர் சாத்தியக்கூறுகளையும் கருத்திற்கொள்ளுதலையும் மேற்கொண்டதன் பின்னர், AASL ஆனது போதுமான வளங்களை கொண்டுள்ளதுடன் கணிக்கக்கூடிய எதிர்காலத்திற்காக நிர்வாக நிலைப்பை தொடர்வதற்கு வசதிகளை கடன்வாங்கவும் அர்ப்பணிப்பினை கொண்டுள்ளமையையும் பணிப்பாளர்கள் கருத்திற்கொள்கின்றனர்.

9.12 நிகழ்தகவுகளும் ஈடுபாடுகளும்

நிகழ்தகவு பொறுப்புக்கள் குறித்த விபரங்கள் 114 ஆம் பக்கத்தின் நிதிக் கூற்றுக்களுக்கான 29 ஆம் குறிப்பில் விளக்கப்பட்டுள்ளன.

10. பணிப்பாளர் சபை மற்றும் பணிப்பாளர் சபையின் உப குழுக்கள் குறித்த தகவல்கள்

10.1 பணிப்பகம்

தவிசாளரினதும் (உறுப்புரை 79) மற்றும் நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்களதும் (உறுப்புரை 82) நியமனங்கள் யுடிஎடு இன் கூட்டாக்கத்துக்கான மேற்குறிப்பிடப்பட்ட சரத்துக்களது கட்டளைகளின் பிரகாரம் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

10.2 2022 ஆம் நிதியாண்டின் நிறைவில் பதவிகளை வகிக்கும் தற்போதைய பணிப்பாளர்களது விபரங்கள்.

பணிப்பாளர் சபை	பதவி	நியமனத் திகதி	சுயாதீனம்
மேஜர் ஜெனரல் (ஓய்வு) ஜி.ஏ. சந்திரசிறி RWP USP VSV ndc psc	தவிசாளர்	12.12.2019	இல்லை
டாக்டர். யூ.ஏ. மென்டிஸ்	உப தவிசாளர்	15.06.2022	இல்லை
ஏ எஸ் வருஷ்ஷென்னடிகே	நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	12.12.2019	ஆம்
எஸ். என். சுமனசேகர	நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	12.12.2019	ஆம்
கேப்டன் மிலிந்த ரத்நாயக்க	நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	20.06.2022	ஆம்
ஜி. யூ. கே. அல்கேவத்தகே	நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	15.06.2022	ஆம்
டபிள்யூ. ஏ. ஏ விஜயசூரிய	நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	13.09.2022	ஆம்
டபிள்யூ. எஸ். டி டி சில்வா	நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	30.11.2022	ஆம்
ஏ. ஏ. ரந்தெனிய	நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	30.11.2022	ஆம்
ஜி ஏ ஏ பிரியந்த	நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர் / திறைச்சேரி பிரதிநிதி	11.06.2021	இல்லை
ஏ ஏ எஸ் குணவர்த்தன	நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர் / துறைமுக, கப்பற்செய்தல் மற்றும் விமானச்சேவைகள் அமைச்சின் அவதானிப்பாளர்	31.12.2019	இல்லை

10.3 2022 ஆம் ஆண்டுக் காலப்பகுதியில் பதவிலகிய பணிப்பாளர்களது விபரங்கள்

பணிப்பாளர் சபை	பதவி	நியமனத் திகதி	பதவிலகியத் திகதி
ஆர். சூரியஆராச்சி	உப தவிசாளர்	06.12.2019	10.06.2022
யு. மன்ச்சநாயக்க	நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	12.12.2019	12.08.2022
சி. விதாரண	நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	31.12.2019	31.05.2022
திருமதி. டி.ஏ. டி லிவேரா	நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	31.12.2019	11.06.2022
ஆர்.ஏ.பி. விஜேரத்னசேகர	நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	31.12.2019	10.06.2022
ஜனாதிபதி சட்டத்தரணி டி.ஏ.பி. வீராத்தேன	நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	02.03.2020	11.06.2022
டபிள்யூ. எம். ஜிஹான் ரஷிந்த	நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	05.02.2021	10.06.2022
என்.எம்.பி.பி.கே.கே. நவரத்தேன	நிறைவேற்றதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	20.06.2022	29.11.2022

10.4 பணிப்பாளர் சபை உப குழுக்கள்.

பணிப்பாளர் சபையானது தனக்கு உதவுவதற்காக, ஏழு உப குழுக்களை நியமித்துள்ளது. நியமிக்கப்பட்டிருந்தான மேற்குறித்த உப குழுக்களது உள்ளடக்கங்கள் பின்வருமாறு.

உபக்குழு	உள்ளடக்கம்
கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழு	ஜி.ஏ.ஏ.பிரியந்த- தவிசாளர் கேப்டன் மிலிந்த ரத்நாயக்க- உறுப்பினர் டபிள்யூ.எஸ்.டி டி சில்வா- உறுப்பினர் எம்.கே.பி.தென்னக- கோருநர் எம்.எம்.ரேணுக பி. குணசேகர- செயலாளர் கே.ஏ.ஏ. குலதுங்க (முன்னர் எஸ்.ஏ.டி. டில்ருக்சி)-கண்காணிப்பாளர்-அரசு கணக்காய்வு கண்காணிப்பாளர்
மனித வள மற்றும் வருமானக் குழு	டாக்டர். யு.ஏ. மெண்டிஸ்- தவிசாளர் ஜி.யு.கே அல்கேவத்தகே- உறுப்பினர் கே. ஏ. ஆர். கொடிகார- கோருநர்;/ அல்லது செயலாளர்
நிதி முகாமைத்துவம் மற்றும் வருவாய் ஈட்டல் குழு	மேஜர் ஜெனரல் (ஒய்வு) ஜி.ஏ.சந்திரசிறி RWP USP VSV ndc psc - தவிசாளர் எஸ்.என்.சுமணசேகர- உறுப்பினர் டபிள்யூ.எஸ்.டி. டி சில்வா- உறுப்பினர் ஜே.ஏ.எம்.டி.எஸ்.எஸ். அபேவர்த்தன- கோருநர்/ அல்லது செயலாளர்
இடர்முகாமைத்துவ குழு	கேப்டன் மிலிந்த ரத்நாயக்கே- தவிசாளர் ஏ.எஸ்.சி.வருஷ்ஹென்னடிகே- உறுப்பினர் கே.டி.வை. சந்தைகே- கோருநர் மற்றும்/ அல்லது செயலாளர்
அனைத்து விமான நிலைய வே போர்வர்ட் குழு	மேஜர் ஜெனரல் (ஒய்வு) ஜி.ஏ.சந்திரசிறி RWP USP VSV ndc psc - தவிசாளர் ஏ. எச். எஸ். குணவர்தன - உறுப்பினர் ஏ.எஸ்.சி. வருஷ்ஹென்னடிகே- உறுப்பினர் எச்.எஸ். ஹெட்டியாராச்சி - கோருநர் மற்றும்/ அல்லது செயலாளர்
செயற்றிட்ட முகாமைத்துவ உப குழு	டபிள்யூ.ஏ.ஏ.விஜேயசுரிய சில்வா-தவிசாளர் ஏ.எஸ்.சி.வருஷ்ஹென்னடிகே- உறுப்பினர் ஏ.ஐ.பி.கருணாரத்தன- கோருநர் மற்றும்/ அல்லது செயலாளர்
AASL இற்கான பெறுகை பத்திர தயாரிப்பு	ஜி.ஏ.ஏ.பிரியந்த- தவிசாளர் எச்.பி.எல்.சிறிமான்னே- கோருநர் மற்றும்/ அல்லது செயலாளர்

10.5 பங்குகள் மற்றும் கடன்பத்திரங்களுடன் தொடர்புடைய பணிப்பாளர்களது விபரங்கள்

எந்தவொரு பணிப்பாளரும் எந்தவொரு பங்குகளையோ அல்லது கடன்பத்திரங்களையோ கொண்டிருக்கவில்லை.

10.6 ஒப்பந்தங்கள் மற்றும் பிரேரிக்கப்பட்ட ஒப்பந்தங்கள் மீதான பணிப்பாளர்களது ஆர்வங்கள்

மீளாய்வுக்கான வருடத்தின்போது, கம்பனியின் வியாபாரத்துடன் தொடர்புடைய எந்தவொரு ஒப்பந்தம் அல்லது பிரேரிக்கப்பட்ட ஒப்பந்தத்திலும் எந்தவொரு பணிப்பாளரும் நேரடியாகவோ மறைமுகமாகவோ தொடர்புடையவில்லை.

10.7 பணிப்பாளர்களது வருமானமும் ஏனைய நலன்களும்

பணிப்பாளர்களது ஊதியமாக 8.4 மில்லியன் இலங்கை ரூபாக்களை (2021 - 11.3 மில்லியன் இரு) கம்பனி வழங்கியுள்ளது. வருடாந்த வருமானமாக 2.6 மில்லியன் இலங்கை ரூபாக்களை பெற்ற இரு நிறுவனத்திற்கு பணிப்பாளர்கள் இவ்வருடத்தில் காணப்பட்டனர். இது பணிப்பாளர் கொடுப்பனவுகள், ஊசேநி, ஊநி, ஊக்கத்தொகை, பொழுதுபோக்கு செலவுகளது மீள்கொடுப்பனவு, தொலைபேசி மற்றும் ஏனைய கொடுப்பனவுகள் என்பவற்றை உள்ளடக்கியுள்ளது. நிறுவனத்திற்கு பணிப்பாளர்கள் பணிப்பாளர் சபை கூட்டங்களிற்கு வருகைத் தருவதற்கான போக்குவரத்து மற்றும் பணிப்பாளர் கொடுப்பனவுகளுடன் வருடத்திற்கு 5.8 மில்லியன் இலங்கை ரூபாக்களை இவ்வருடத்தின்போது பெற்றுக்கொண்டனர்.

கம்பனியின் அலுவல்கள் தொடர்பான நிறைவேற்று நிர்வாகச் சபையின் அறிக்கை

11. கூட்டுத்தாபன ஆட்சி

பணிப்பாளர் சபையானது வினைத்திறனான கூட்டுத்தாபன ஆட்சி சட்டகத்தை பேணுவதிலும் கூட்டுத்தாபன ஆட்சியினது சிறப்பான செயற்பாடு மற்றும் அதனது வினைத்திறனான நடைமுறைப்படுத்தல்களுக்கு தேவைப்படுத்தப்படும் முறைமை மற்றும் கட்டமைப்புகளை அமுல்படுத்துவதிலும் அர்ப்பணிப்புடன் காணப்படுகின்றது.

12. நியதிச்சட்ட கொடுப்பனவுகள்

கம்பனியினால் செலுத்தப்படவேண்டிய அனைத்து வரிகள், கட்டணங்கள் மற்றும் தீர்வைகள், கம்பனியின் ஊழியர்கள் சார்பிலும் தொடர்பிலுமாக செலுத்தப்படவேண்டிய அனைத்து பங்களிப்புகள், தீர்வைகள் மற்றும் வரிகள் மற்றும் திகதி வரையிலான கம்பனியின் நிதிக்கூற்றின் பிரகாரம் கம்பனியினது கொடுப்பனவாகவும் செலுத்தப்படவேண்டியதாகவும் காணப்பட்ட அனைத்து நியதிச்சட்ட கொடுப்பனவுகளும் செலுத்தப்பட்டுள்ளன அல்லது அது தொடர்பில் வழங்கப்பட்டுள்ளன என்பதனை தங்களது கவனத்திற்கு எட்டிய வகையில், பணிப்பாளர்கள் உறுதிப்படுத்துகின்றனர்.

13. சட்ட ஒழுங்குகளுடனான பிணைப்பு

பணிப்பாளர் சபையின் சார்பிலும் அதனது அறிகையிலுமாக, நாட்டின் சட்ட ஒழுங்கை மீறியதாக எந்தவொரு நடவடிக்கையிலும் கம்பனி ஈடுபடவில்லை.

14. வருடாந்த பொதுக்கூட்டம்

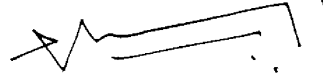
வருடாந்த பொதுக்கூட்டமானது AASL இன் பணிப்பாளர் சபை அறையில் 30 மே 2023 அன்று பி.ப 3:00 க்கு இடம்பெறும்.

15. அறிவித்தல்

சவால்களுக்கு மத்தியிலும் கம்பனியின் மற்றொரு நிதியாண்டினை பூர்த்திசெய்தமைக்காக முகாமைத்துவ அணியை வாழ்த்துவதில் பணிப்பாளர் சபை பெருமைக்கொள்கின்றது. கொவிட் பெருந்தொற்றினைத் தொடர்ந்த உலகளாவிய பயண கட்டுப்பாடுகளின் விளைவாக விமானத்துறைக்கு இது சவாலான ஆண்டாக விளங்கியது. கம்பனியின் பங்குதாரராகவும் ஒழுங்குபடுத்துநராகவும் விளங்கி கம்பனிக்கான தங்களது உதவிகளை தொடரும் சுற்றுலாத்துறை அமைச்சுக்கும் மற்றும் ஏனைய நிறுவனங்களிற்கும் இக்கணத்தில் எங்களுடைய நன்றிகளை பதிவுசெய்கின்றோம்.

மேலும், தொடர்ந்தும் எம்மீது நம்பிக்கையை கொண்டிருக்கும் எமது வாடிக்கையாளர்கள் உட்பட, கம்பனியின் தொடர்ச்சியான செயற்பாட்டினை நோக்கி பங்கேற்று பங்களித்த அனைத்து பங்குதாரர்களிற்கும் எமது உண்மையான பாராட்டுக்களையும் நன்றிகளையும் தெரிவித்துக்கொள்கின்றோம். இவ்வெதிர்பாரா சவால்மிக்க வருடத்தில் தங்களது அர்ப்பணிப்புக்களையும், ஒருமைப்பாட்டையும் மற்றும் கடின உழைப்பையும் வெளிப்படுத்திய AASL இன் அனைத்து பணியாட்களுக்கும் எம்முடைய நன்றிகள் உரித்தானதாகும்.

பணிப்பாளர் சபையின் உத்தரவின் பேரில்



மேஜர் ஜேனரல் (ஒய்வு) ஜி ஏ சந்திரசிறி RWP USP VSV ndc psc
தவிசாளர்

26 மே 2023

குணக்தாய்வு முற்றுமு நீர்வுர்குக் குழுவுன் (AMC) ஆறுக்கு

குழுவுன் வகிபாகம்

கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழுவை நியமித்த சபை, பணிப்பாளர் சபையின் உப குழுவை முறையாகக் கொண்ட சபையாகும். அது சபைக்கு அறிக்கை வழங்குவதுடன், சபைக்குப் பொறுப்புக் கூறவும் கடமைப்பட்டுள்ளது.

கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழுவுன் முதன்மை வகிபாகமாக அமைவது, குழுவுன் பொறுப்புகளையும் பிரயோகங்களையும் துறப்பதற்கு உதவி புரிவதும், நிதியியல் அறிக்கையிடல், உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகள், உள்ளக மற்றும் வெளிவாரிக் கணக்காய்வுகளைக் கண்காணித்தல் போன்றனவாகும்.

கட்டமைப்பு

பணிப்பாளர் குழுவுனால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட விசாரணை நியதிகளின்படி (வுழுசு), குழு நடவடிக்கை முறைகளை நடத்தும் மூன்று (03) நிர்வாக அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்களை கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழு உள்ளடக்கியிருக்கும். மீளாய்வுக்குட்படுத்தப்பட்டிருந்து வருடத்தில் கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழுவுன் கட்டமைப்பு பின்வருமாறு;

AMC கட்டமைப்பு			
பணிப்பாளரின் பெயர்	பதவிக்காலம்		பதவி
ஜி. ஏ. ஏ. பிரியந்த	29.06.2021	தற்போது வரை	தவிசாளர்
கேப்டன். மிலிந்த ரத்நாயக்க	20.06.2022	தற்போது வரை	உறுப்பினர்
திரு. டபிள்யூ. எஸ். டி சில்வா	30.11.2022	தற்போது வரை	உறுப்பினர்
திரு. எஸ். எம். ஏ. யூ. எஸ் மஞ்சநாயக்க*	12.12.2019	12.08.2022	உறுப்பினர்
திரு. டி. ஏ. பி வீர்தன்**	23.10.2020	11.06.2022	உறுப்பினர்
திரு. என். எம். பி. பி. கே. கே. நவரத்ன***	20.06.2022	29.11.2022	உறுப்பினர்

- * 12.08. 2022 அன்று திரு. எஸ். எம். ஏ. யூ. எஸ் மஞ்சநாயக்க தனது பதவியை இராஜனாமா செய்தவுடன், கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழுவுக்கு தளபதி. மிலிந்த ரத்நாயக்க நியமிக்கப்பட்டார். 17.02.2022 அன்று நடந்த கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழுவுன் கூட்டத்தில் இறுதியாக திரு. எஸ். எம். ஏ. யூ. எஸ் மஞ்சநாயக்க கலந்து கொண்டிருந்தார்.
- ** 11.06.2022 அன்று திரு. டி. ஏ. பி வீர்தன் தனது பதவியை இராஜனாமா செய்தவுடன், கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழுவுக்கு திரு. என். எம். பி. பி. கே. கே. நவரத்ன நியமிக்கப்பட்டார்.
- *** 29.11.2022 அன்று திரு. என். எம். பி. பி. கே. கே. நவரத்ன இராஜனாமா செய்தவுடன், கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழுவுக்கு திரு. சுனில் டி சில்வா நியமிக்கப்பட்டார்.

ஆளுவுஜுபேளு

2022^{ஆம்} ஆண்டில் கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழு ஆறு (06) கூட்டங்களை நடத்தியது. கூட்டத்திற்கு வருகை தந்தோரின் விபரம் பின்வரும் அட்டவணையில் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

பணிப்பாளரின் பெயர்	வருகை தரவிருந்து கூட்டங்களின் எண்ணிக்கை	வருகை
ஜி. ஏ. ஏ. பிரியந்த	06	06
கேப்டன். மிலிந்த ரத்நாயக்க	05	05
என். எம். பி. பி. கே. கே. நவரத்ன	05	01
ஜனாதிபதி சட்டத்தரணி எஸ். எம். ஏ. யூ. எஸ் மஞ்சநாயக்க	01	01
டி. ஏ. பி. வீர்தன்	01	01
டபிள்யூ. எஸ். டி சில்வா	-	-

கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழுவுக்கான தொழிற்படும் செயலாளராகக் கடமையாற்றும் நிறுவனத்தின் செயலாளரினால் கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழுக் கூட்டங்களின் நடவடிக்கைமுறைகள் பதிவு செய்யப்படும், மற்றும் கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழுக் கூட்டங்களின் அறிக்கைகள், அடுத்தது நடைபெறும் கூட்டத்தில் பணிப்பாளர் குழுவுனரிடம் வழங்கப்படும்.

விசாரணை நியதி

சபை அங்கீகரித்த விசாரணை நியதிகளின்படி, கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழு நடவடிக்கைமுறைகளை நடத்தும் மற்றும் அதன்படி, குழுவுனால் பின்வரும் அதிகாரங்கள் சபைக்கு வழங்கப்படுகின்றன.

1. உள்ளக கணக்காய்வுப் பிரிவுின் செயற்பரப்பு மற்றும் பொறுப்புகளை வரையறை செய்தல்
2. வருடாந்த கணக்காய்வுத் திட்டம் மற்றும் பணிச் செயற்றிட்டத்தை மீளாய்வு செய்து ஒப்புதல் அளித்தல். கணக்காய்வாளர் நாயகத்தின் (வெளிவாரி கணக்காய்வாளர்) ஆலோசணையுடன் உள்ளகக் கணக்காய்வாளரினால் கணக்காய்வுத் திட்டம் தயாரிக்கப்படல்.
3. நிறுவனத்தின் அனைத்துச் செயற்பாடுகளுக்குமான உள்ளக கட்டுப்பாட்டுப் பொறிமுறையை மீளாய்வு செய்தல் மற்றும் மதிப்பிடுதல்.
4. வெளிவாரிக் கணக்காய்வாளர்களுடன் கலந்துரையாடி, கணக்காய்வாளர் நாயகத்தின் கடிதம் மற்றும் அதற்கான நிர்வாகத்தின் பதில் ஆகியவற்றிலிருந்து தகவல்களைப் பெற்றுக் கொள்ள முயலுதல்.
5. முதல்நிலைப் பாதிட்டு மீளாய்வு அறிக்கைகள் உள்ளடங்கலாக உள்ளக நிதிநிலை அறிக்கைகளின் மீளாய்வு
6. கணக்கீட்டு நியமங்கள் மற்றும் நிதி அறிக்கையிடல் நியமங்களுக்கு ஏற்ப வருடாந்த நிதிநிலை அறிக்கைகளின் மீளாய்வு
7. உள்ளக மற்றும் வெளிவாரிக் கணக்காய்வாளர்களுடனான தொடர்புடல்.
8. சிரேஷ்ட நிர்வாகப் பணிக்குழாம் நியதிச்சட்ட மற்றும் ஏனைய ஒழுங்குவிதிகள் மற்றும் விதிமுறைகளுடன் பரிச்சயமாக இருப்பதை உறுதி செய்தல் மற்றும் நியதிச்சட்ட மற்றும் ஏனைய ஒழுங்குவிதிகள் மற்றும் விதிமுறைகள் குறித்த இணக்கப்பட்டையும் மீளாய்வு செய்தல்

குணக்குர்ய்வு முற்றுமு நீர்வுர்குக் குமுவு்னு (AMC) ஆறுக்குஐகு

9. உள்ளக கணக்காய்வாளர்களின் அறிக்கை: கேள்விகளைத் தொடர்ச்சியாக மீளாய்வு செய்தல் மற்றும் குறித்துக்காட்டப்பட்டுள்ள குறைபாடுகள் தொடர்பாக ஒவ்வொரு பிரிவினரும் தலைமைகள் எடுத்த துரித நடவடிக்கையை உறுதிப்படுத்துதல்
10. வெளிவாரிக் கணக்காய்வாளர்களின் அறிக்கை/ கேள்விகள் மீள்நிகழ்வதைத் தவிர்ப்பதற்கு தேவைப்படுவது போல திருத்தமான நடவடிக்கைகளை எடுத்தல்
11. அரச நிறுவனங்கள் (COPE) மற்றும் கண்காணித்தல் செயற்பாடுகள்/ காலத்துக்குக் காலம் அவற்றின் மீதான ஏற்புறுதி தொடர்பாகக் குழுப் பரிந்துரையின் நடைமுறைப்படுத்தலை மீளாய்வு செய்தல்
12. உள்ளகக் கணக்காய்வாளர்கள் மற்றும் பயனுறுதிறனின் தொடர்ச்சியான பாரபட்சமின்மையை மீளாய்வு செய்தல்.
13. உள்ளக வெளிவாரிக் கணக்காய்வு அறிக்கைகளை மீளாய்வு செய்தல். நிர்வாகக் கடிதங்கள் மற்றும் அரச நிறுவனங்களின் பரிந்துரைகள் மற்றும் சீராக்க நடவடிக்கைகளை எடுப்பதற்கு சபைக்கு உதவுதல்
14. போதியளவு உள்ளக கட்டுப்பாட்டுப் பொறிமுறைகளை அறிமுகப்படுத்துவதற்கும், அவற்றை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கும் சபைக்கு உதவுதல்.
15. குறைந்தது மாதத்திற்கு ஒரு தடவையேனும் ஒன்றுகூடி, உடனடியாக அதன் பரிந்துரைகளை - திருத்தமான நடவடிக்கைகளை எடுப்பதற்கு கூட்டத்தின் அறிக்கை உள்ளடங்கலாக - பணிப்பாளர்கள் சபைக்கு அறிவித்தல்

நிதிநிலை அறிக்கையிடல்

அறிக்கையிடல் காலப்பகுதியில் பங்குதாரர்களுக்கு வழங்கப்பட்ட தகவல்களின் நம்பகத்தன்மையை உறுதிப்படுத்துவதற்காக நடைமுறையிலுள்ள நிதிநிலை அறிக்கையிடல் பொறிமுறையின் பயனுறுதிறனைக் குழு மீளாய்வு செய்தது. கணக்காய்வுப் புத்தகங்கள் மற்றும் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்கள் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் உண்மையான மற்றும் நியாயமான நிதிநிலை அறிக்கைகளைத் தயார் செய்யும் அவர்களுடைய பொறுப்பை விடுவிப்பதற்குப் பணிப்பாளர் சபைக்கு குழு உதவி புரிந்தது. அனைத்துப் பரிமாற்றங்களும் துல்லியமாகவும், முழுமையாகவும் கணக்கீட்டுப் புத்தகங்களில் பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளமைக்கான நியாயமான உறுதிப்பாட்டை வழங்குவதற்கு உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டுப் பொறிமுறை

மற்றும் நடவடிக்கைமுறை ஆகியவற்றின் நிறைவைக் குழு மீளாய்வு செய்தது. நிதிநிலை அறிக்கைகளின் தயாரிப்பு மற்றும் வழங்கலின் போது மேற்கொள்ளப்பட்ட முக்கிய அனுமானங்கள் மற்றும் தீர்ப்புகளை உள்ளடக்கிய துணைத் தகவல்களுடன், மாதாந்த அடிப்படையில் தயாரிக்கப்பட்ட இடைக்கால நிதிநிலை அறிக்கைகளைக் குழு மீளாய்வு செய்தது. கடந்த வருடம் 2022 டிசம்பர் 31ஆம் ஆண்டு தயாரிக்கப்பட்ட நிதிநிலை அறிக்கைகளின் வரைவுகள் மற்றும் சபைக்குச் சமர்ப்பிப்பதற்கு முன்பதாக 2023க்குத் தயாரிக்கப்பட்ட பாதீட்டு வரைவு ஆகியவற்றையும் குழு மீளாய்வு செய்தது.

நடைமுறையிலுள்ள உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டுப் பொறிமுறைகள் மற்றும் நடைவடிக்கைமுறைகளை மதிப்பாய்வு செய்த பின்னர், நிறுவனத்தின் நிதிநிலை நன்கு கண்காணிக்கப்படுவதாகவும், துல்லியமாக அறிக்கையிடப்படுவதாகவும் உறுதிப்படுத்துவதற்கு போதியளவு கட்டுப்பாடுகள் மற்றும் நடைவடிக்கைமுறைகள் காணப்படுகின்றன என்னும் நிலைப்பாட்டில் குழு இருக்கிறது

உள்ளகக் கட்டுப்பாடு

2022ஆம் ஆண்டுக்கான நிதிநிலை அறிக்கையிடல் மீதான உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டின் பயனுறுதிறனைக் கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழு மதிப்பீடு செய்தது. சட்டங்கள் மற்றும் ஒழுங்குவிதிகளுக்கு அமைவாக இருப்பதை உறுதிப்படுத்துவதற்கும், வெவ்வேறு ஆயத்துகளைத் தனிப்பதற்குமான உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளின் நிறைவு மற்றும் பயனுறுதிறன் ஆகியவற்றைச் செயல்முறை மதிப்பீடு செய்தது. இலங்கை விமான மற்றும் விமானச் சேவைகளின் உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டுப் பொறிமுறையின் பயனுறுதிறனை மேம்படுத்துவதற்கு உள்ளகக் கணக்காய்வு மற்றும் தர உத்தரவாதத்தின் தலைமையுடைய (IA&QA) பரிந்துரைகள் தொடர்பாக நிர்வாகத்தினால் எடுக்கப்பட்ட பொருத்தமான நடவடிக்கைகளைக் கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழு உறுதிப்படுத்துகிறது. உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டகத்தின் அடித்தளமானது பணிப்பாளர் சபைக்கு அதன் தொழிற்பாடுகளைத் தொடர்வதற்கும், தேவையான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்கும் இயலுமாக்குகிறது.

உள்ளகக் கணக்காய்வு

விமான மற்றும் விமானச் சேவைகளின் முழுமொத்தக் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டகத்தையும் மேம்படுத்துவதில் ஆதரவளிக்கும், சுயேச்சையான மற்றும் புறவய உறுதிப்பாட்டுத் தொழிற்பாடாக உள்ளகக் கணக்காய்வுத் தொழிற்பாடு (IA) காணப்படுகிறது. இலங்கை விமானம் மற்றும் விமானச் சேவையின் முகாமைத்துவம், கட்டுப்பாடு மற்றும் அரசாங்க செயல்முறைகளின் பயனுறுதிறன் மற்றும் வடிவமைப்பை மதிப்பிடுவதற்கும், மேம்படுத்துவதற்கும் ஒரு முறையான மற்றும் கட்டுக்கோப்பான அணுகுமுறையின் பேணலுக்கு உள்ளகக் கணக்காய்வுத் தொழிற்பாடு பங்காற்றுகிறது.

இலங்கை விமான மற்றும் விமானச் சேவைகளின் நிதிநிலை மற்றும் கணக்காய்வுத் தொழிற்பாட்டை உண்மையாக நடத்திச் செல்வதற்குப் பொறுப்பாக உள்ளவர்களினதும், அதே போல, பாரபட்சமின்மை, செயற்றிறமை மற்றும் உரிய தொழில்முறைப் பராமரிப்புடன் நடத்தப்படும் நல்ல கூட்டிணைந்த ஆளுகை நடைமுறைகளுக்கு அமைவாக இலங்கை விமான மற்றும் விமானச் சேவைகள் மூலமாக அளிக்கப்படும் திட்டம் மற்றும் செயற்றிட்டம் ஆகியவற்றின் பிரயோகம் அல்லது பணிகள் மற்றும் சேவைகளின் செயலாக்கம் ஆகியவற்றில் ஈடுபட்டுள்ளவர்களினதும் கட்டுப்பாட்டை விட்டு சுயேச்சையாக உள்ளகக் கணக்காய்வுத் தொழிற்பாடு செயல்படுகிறது என்பதை கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழு உறுதிப்படுத்தியது. உள்ளகக் கணக்காய்வு மற்றும் தர உத்தரவாதப் பிரிவின் செயல்பாடுகளுடைய செயற்பரப்பு, வளங்கள், அளவு மற்றும் பயனுறுதிறன் ஆகியவற்றைக் கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழு கண்காணித்து மதிப்பாய்வு செய்தது.

2023ஆம் ஆண்டுக்கான வருடாந்த உள்ளகக் கணக்காய்வுத் திட்டத்தை கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழு மீளாய்வு மற்றும் மதிப்பாய்வுக்குட்படுத்தி அங்கீகரித்தது. உள்ளக மதிப்பாய்வின் முக்கிய கணக்காய்வுக் கண்டறிதல்கள் மற்றும் பரிந்துரைகள் தொடர்பான நிர்வாகத்தின் பொறுப்புணர்ச்சியையும் கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழு மீளாய்வு செய்தது, கண்காணித்தது.

வெளிவாரிக் கணக்காய்வு

அரசியலமைப்பின் 154ஆவது உறுப்புரைக்கு அமைவாக, இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகளின் வெளிவாரிக் கணக்காய்வை மேற்கொள்வதற்கான அதிகாரம் கணக்காய்வாளர் நாயகத்திற்கு வழங்கப்பட்டுள்ளது. அதற்கமைவாக, நிறுவனத்தின் 2022ஆம் ஆண்டுக்கான வெளிவாரிக் கணக்காய்வாளராகக் கணக்காய்வாளர் நாயகம் பணியாற்றுவார். இலங்கை கணக்காய்வு நியமன்களின் நிதிநிலை அறிக்கைகளுக்கு அமைவாக நடக்கும் கருத்து ஒன்றைத் தெரிவிப்பதற்குப் பொறுப்பாகவுள்ள வெளிவாரிக் கணக்காய்வாளருடன் கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழு கலந்துரையாடும்.

ஒரு சுயேச்சைக் கண்காணிப்பாளராக, வெளிவாரிக் கணக்காய்வாளர் அனைத்து கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழுக் கூட்டங்களுக்கும் அழைக்கப்பட்டார், அது ஒழுங்குவிதிசார் மற்றும் அமைவான தேவைப்பாடுகள் குறித்த ஒரு கண்ணோட்டத்தைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கும் மற்றும் கட்டுப்பாடு அல்லது நடவடிக்கைமுறைசார் பலவீனங்கள் ஏதும் இருப்பின், அவற்றைக் கலந்துரையாடுவதற்கும் சபைக்கு இயலுமாக்கியது.

நல்லட்சி

அரசாங்க சுற்றறிக்கைகள் போன்ற ஒழுங்குவிதி சார்ந்த தேவைப்பாடுகளைத் தொடர்வதன் முக்கியத்துவம் மற்றும் தேவை குறித்து விழிப்புணர்வுடனுவதனூடாக இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகளில் நல்லட்சி மற்றும் முனைப்புக் கலாச்சாரத்தை ஊக்குவிப்பதற்கு கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழு அளப்பரிய பங்காற்றும்.

முடிவுரை

அதன் கடும் முயற்சியின் போது, கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழுவானது, நிதிநிலை அறிக்கையிடல் செயல்முறைகள், உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டுப் பொறிமுறைகளின் நிறைவு மற்றும் பயனுறுதிறன், வெளிவாரிக் கணக்காய்வு, மற்றும் சட்டங்கள் ஒழுங்குவிதிகளுக்கு அமைவாக இருப்பதைக் கண்காணிக்கும் இலங்கை விமான மற்றும் விமானச் சேவைகளுடைய செயல்முறை ஆகியவற்றுடன் தொடர்புடைய அவர்களுடைய கடமைகள் மற்றும் பொறுப்புகளை நிறைவேற்றுவதற்கு பணிப்பாளர் சபைக்கான ஆதரவு மற்றும் வழிகாட்டலுடன் இலங்கை விமான மற்றும் விமானச் சேவையுடைய வணிகங்களின் சுயேச்சையான அசிரத்தையை சம்பப்படுத்துவதற்கு கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழு முயல்கிறது. கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழு அதன் கடமைகளை இவ்வருடம் சரிவரவும், உயர் தரத்தைப் பேணும் வகையிலும் நிறைவேற்றியுள்ளமையால் அது நம்பிக்கையுடன் செயல்படுகிறது, அதன் காரணமாக நிறுவனத்தின் விழுமியங்களை வளப்படுத்த உதவுகிறது.



திரு. ஜி. ஏ. ஏ. பிரியந்த

தவிசாளர் - கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழு (AMC)

26 மே 2023

எமது சேவையின்
உச்சத்தை
நுகர்தல்





436% வளர்ச்சியுடன்
13 பில்லியன் ரூபாய்
நிர்வாக இலாபம்

266% வளர்ச்சியுடன்
5,503,198
பயணிகள்

155% வளர்ச்சியுடன்
23,846
பறத்தல் இயக்கங்கள்

78% வளர்ச்சியுடன்
37,641
வானூர்தி சேவைகள்



முகாமைத்துவ கலந்துரையாடல்களும் பகுப்பாய்வும்

1) பூகோள மற்றும் உள்ளூர் விமானச்சேவைகள் கைத்தொழிலின் மதிப்பீடு மற்றும் வெளித்தோற்றம்

பூகோள விமானச் சேவைகள் கைத்தொழிலுற்றுப்பயானது 2022 ஆம் ஆண்டில் சவாலிற்குட்பட்டதாக காணப்பட்டதுடன் விமானப் போக்குவரத்து மற்றும் பயணிகளது நகர்வுகளிலும் குழப்பகரமானவொரு சூழ்நிலையை எதிர்கொண்டிருந்தது. கொவிட்-19 பெருந்தொற்றின் காரணமாக பயணத்தடைகளின் அமுலாக்கம் மற்றும் சர்வதேச எல்லைகளது மூடல் என்பனவும் விமான ஏரிப்பொருட்கள் மற்றும் பயணச்சீட்டுக்களது விலை அதிகரிப்பு என்பனவும் 2022 ஆம் நிதியாண்டின் முதல் ஆறு மாதங்களில் விமானச் சேவையின் மீது மறைக்கணிய தாக்கத்தினை ஏற்படுத்தின. எனினும், இத்தேய்மானமானது அவ்வருடத்தின் பின்னைய பகுதிகள் முழுமையிலும் அதிகரித்த விமானப் போக்குவரத்தின் தேவை காரணமாக, ஒரு சாய்தளத்தினை நோக்கி உந்தப்பட்டது. இவ்வாறாக பூகோள விமானச் சேவைகள் துறை 2022 ஆம் ஆண்டின் நிறைவில் சாதாரண நிலையை எட்டியது. இம்முக்கிய வளர்ச்சியானது நேர்க்கணிய குறிப்பும் திண்மமான அடித்தளமுமாக அரூம்பித்த 2023 ஆம் நிதியாண்டினை மேலும் உத்தியது. நிச்சயமற்ற ரஷ்ய-உக்ரேனிய யுத்தம் மற்றும் சீனாவின் மட்டுப்படுத்தப்பட்ட பயணக் கொள்கைகள் என்பன இவ்வெளித்தோற்றத்திலான மேலதிக இடர்களாக காணப்பட்டன.

புத்தாக்கத்தின் முன்னரங்கினில் பூகோள விமானச்சேவைகள் காணப்படுகின்றமையினால், இன்றளவிலும் இதுவே பாதுகாப்பானதும் அதிக நம்பகத்தன்மைமிக்கதுமான போக்குவரத்து முறைமையாக காணப்படுகின்றது. விமானச் சேவைகளானது பல்வேறு நாடுகளிற்கும் நகர்வுகளிற்கும் இடையிலான போக்குவரத்தினை விரைவுபடுத்துவதுடன் போக்குவரத்திலான வினைத்திறனையும் வளப்படுத்துகின்றது. இவ்வாறாக, புள்ளிவிபுத்தின்படியாக, நாளொன்றுக்கு 100,000 வர்த்தக விமானங்கள் பயணத்தில் ஈடுபடும் அதேவேளை மணித்தியாலமொன்றிற்கு 400 வர்த்தக விமானங்கள் பறப்பதற்காக அட்டவணைப்படுத்தப்படுகின்றன. உலகின் மொத்த பூகோள உற்பத்தியில் 4.2% வீதமாகவும் உலகளவிய ரீதியில் 65 மில்லியன் வேலைவாய்ப்புக்களை உருவாக்கியும் உலக பொருளாதாரத்தில் முக்கிய தாக்கத்தினை விமானச்சேவைகள் ஏற்படுத்துகின்றது.

முலோபாய அமைவிடத்தை கொண்டுள்ளமையிலும் தென்னாசியாவிற்கான நலமுடையிலாக காணப்படுவதிலும் இலங்கை பெருமதி கொள்கின்றது. 2022 ஆம் ஆண்டு மிக்க சவாலானதாகவும் கொந்தளிப்பான ஆண்டாகவும் காணப்பட்டது. 2022 ஆம் வருடத்தில் இலங்கை எதிர்பாரா பொருளாதார மற்றும் சமூக நெருக்கடிகளை எதிர்கொண்டது; மின்துண்டிப்பு, எரிப்பொருள் பற்றாக்குறை மற்றும் மற்றும் மக்கள் எழுச்சி எப்பவற்றை உள்ளடக்கியிருந்த இது உள்ளூர் பொருளாதாரம் மற்றும் விமானச்சேவைகளில் அழிவுமிக்க தாக்கங்களை ஏற்படுத்தியிருந்தது. 2022 ஆம் ஆண்டிற்கான இலங்கையின் மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தியானது 9.2% இனால் குறைவடைந்ததுடன் மறைக்கணிய வளர்ச்சியையும் கொணர்ந்த அதேவேளை டிசெம்பர் மாத நிறைவில் பணமதிப்பீழ்ப்பானது 59% மாக காணப்பட்டது.

பொருளாதாரத்தில் எதிர்கொண்ட தாழ்வுகளிற்கு மத்தியிலும் நான்காம் காலாண்டில் சரிவுதளத்தினதான செயற்பாடுகளின் காரணமாக மதிப்பாய்வின் பிரகாரம் சர்வதேச சுற்றலாப்பயணிகளது வருகையானது 700,000 கடந்தது.

1.1 சர்வதேச சிவில் விமானச்சேவை ஒழுங்கமைப்பினது நீண்ட கால போக்குவரத் தீர்வுகூறல்களில் கொவிட்-19 இனின் தாக்கம்
சர்வதேச சிவில் விமானச்சேவை ஒழுங்கமைப்பின் செயலக பிரிவானது நீண்டகால போக்குவரத்து எதிர்வுகூறல்களின் மீதான பல்துறை பணியாற்றல் குழுமத்தின் 2018 முதல் 2050 வரையிலும் வழிப்பாதை குழுமத்தினால் கொவிட்-19 இனிக்கு பின்னரான ஒரு தொகுதி எதிர்வுகூறல் காட்சியமைப்புகளை விருத்திசெய்திருக்கின்றது. இவ்வெதிர்வுகூறல்களானது பயணிகளுக்கும் விமான போக்குவரத்துக்குமேன அபிவிருத்திசெய்யப்பட்டுள்ளதும் இது மத்திய, உயர் மற்றும் தாழ் என மூன்று காட்சியமைப்புகளை உள்ளடக்கியுள்ளது.

கொவிட்-19 இனிக்கு பின்னராக எதிர்வுகூறல்களது நோக்கமானது விமானச்சேவைத் துறைக்கான மேம்படுத்தப்பட்ட பேரண்ட பொருளாதார தரவுகள் மற்றும் கேள்வி அதிர்வுகளது சமீபத்திய மதிப்பீடுகளது (கிலோமீட்டருக்கான வருமான பயணிகளிற்கான மாற்றங்களினால் அளவிடப்பட்டது) கூட்டினை தேவைப்படுத்துகின்ற கொவிட்-19 இனின் குறுக்கால தாக்கங்கள் மற்றும் அதன் தொடர்ச்சியான நீண்டகால மீட்பு எனும் இரண்டின் பார்ப்பட்டதான பயணிகளது நீண்டகால எதிர்வுகூறல்களை மேம்படுத்துவதாகும்.

சர்க்குசேவை நீண்டகால எதிர்வுகூறலானது 2018 ஆம் ஆண்டின் அடித்தளத்துடன் மேம்படுத்தப்பட்ட பொருளாதார எதிர்வுகூறல்கள், 2020 ஆம் ஆண்டின் அடிவருமானத்தின் விரிவு மற்றும் நீண்டகால போக்குவரத்து எதிர்வுகூறல்களின் மீதான பல்துறை பணியாற்றல் குழுமம் மற்றும் கைத்தொழிலுற்றுமையின் தகவல்கள் என்பவற்றிலிருந்தான உள்ளீடுகளினால் வழிநடாத்தப்படும் குறுகிய கால மீட்பு என்பவற்றிலிருந்து சர்வதேச சிவில் விமானச்சேவை ஒழுங்கமைப்பின் நீண்டகால எதிர்வுகூறல்களை பயன்படுத்தும் பயணிகள் எதிர்வுகூறல்களிற்கு ஒப்பாக மீள்மதிப்பிடப்பட்டது.

நிச்சயமற்ற இக்காலகட்டங்களில், செயலகம் மற்றும் நீண்டகால போக்குவரத்து எதிர்வுகூறல்களின் மீதான பல்துறைப் பணியாற்றல் என்பவற்றினால் விருத்திசெய்யப்பட்டதும் விமானச்சேவைகள் தரவுகள் மற்றும் பகுப்பாய்வு குழுவினால் அனுமதிக்கப்பட்டதுமான கொவிட்-19 இற்கு பின்னரான எதிர்வுகூறல் காட்சியமைப்புகளானவை, அரசு, விமானநிறுவனங்கள், விமானநிலையங்கள், விமான வழிகாட்டல்கள் சேவை வழங்குநர் மற்றும் ஏனைய பங்குதாரர்களது திட்டமிடல் தேவைகளை வளப்படுத்துமென எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது.

1.1.1 2023 ஆம் ஆண்டுக்கான ஆசிய பசுபிக் விமானநிலையங்கள் மீட்பு எதிர்வுகூறல்
சர்வதேச விமானநிலையங்கள் சபையின் பிரகாரம், 2023 ஆம் ஆண்டில் ஆசிய பசுபிக் விமானநிலையங்கள் 2019 ஆம் ஆண்டின் கொவிட்டிற்கு முன்னதாக காணப்பட்ட 3.4 பில்லியன் எனும் பயணிகள் கொள்ளளவை

அடைய எதிர்பார்க்கப்படுகின்றன. சர்வதேச விமானநிலையங்கள் சபையானது அதனது உலக விமான போக்குவரத்து எதிர்வுகூறல்களில், அடுத்த 20 வருடங்களில், ஆசிய பசுபிக் மற்றும் மத்திய கிழக்கு பகுதிகளே அனைத்து பூகோள வலயங்களிலும் விரைவாக வளர்ச்சியடையும் பகுதியாக காணப்படும் பகுதி என்கிறது. மொத்த பயணிகள் போக்குவரத்தானது 2040 இல் மத்திய கிழக்கில் +5.2% மாகவும் ஆசிய பசுபிக் வலயத்தில் +4.7% மாகவும் கூட்டுமொத்த வளர்ச்சியாக வளர எதிர்பார்க்கின்றது. 2020 ஆம் ஆண்டில், உறுதிப்படுத்தப்பட்ட உறுதிப்படுத்தப்படவேண்டிய இறுதி எண்ணிக்கையாக, ஆசிய பசுபிக் விமானநிலையங்களானவை -58% வீதத்தினாலும், மத்திய கிழக்கு பகுதி -72% வீதத்தினாலும் குறைவடையும் எனவும் எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது. கொவிட்டிற்கு முன்னரான மத்திய கிழக்கின் மீளும் மட்டமானது 2024 ஆம் ஆண்டில் அடைந்துகொள்ள எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது. சர்வதேச விமானநிலையங்கள் சபையின் ஆசிய-பசுபிக் பிராந்திய பணிப்பாளர் நாயகம் எட்பொனோ பரோன்சி அவர்கள்: “இவ்வெதிர்வுகூறலானது 2021 ஆம் ஆண்டில் வினைத்திறனான தடுப்புகள் விநியோகிக்கப்பட்டதினையும் பரந்தளவிலான மக்களிற்கு தடுப்புகி வழங்கலானது பூர்த்தியடைந்திருப்பதினையும் அடிப்படையாகக் கொண்டுள்ளது. மட்டுப்படுத்தப்பட்ட தடுப்புகி விநியோகம் மற்றும் மெதுவான விநியோகம் என்பன நீடித்த பொருளாதார கீழிறக்க இறுக்கங்கள் ஓட்டுமொத்த வலப்பதையும் 2024 ஆம் ஆண்டு வரையில் மீட்பிலிருந்து பிற்போடுகின்றன.” என்கிறார். விரைவாக வளரும் பத்து நாடுகளிலிருந்து, 2019 இலிருந்து 2040 இற்குள்ளான ஓட்டுமொத்த வளர்ச்சியாலான 50 மில்லியன் பயணிகள், மத்திய கிழக்கின் சவுதி அரேபியா, ஐக்கிய அரபு இராச்சியம் மற்றும் ஈரானிலிருந்தும், ஆசிய-பசுபிக் பிராந்தியத்தின் இந்தோனேசியா, இந்தியா, வியட்நாம் மற்றும் சீனா அகிய நாடுகளிற்கு வருகைத்தருவர். பூகோள தடுப்புகி வழங்கல் பொறுப்பேற்றிற்கான முக்கிய சேவைகள் மற்றும் ஆதரவினை விமானச்சேவை கைத்தொழிலுற்றுப்பயானது தொடர்ந்தும் வழங்குவதில், சர்வதேச விமானநிலையங்கள் சபையின் ஆசிய-பசுபிக் பிராந்தியமானது நோயெதிர்ப்பு பரிந்துரைகள் மற்றும் தேசிய தடுப்புகி வழங்கல் திட்டங்கள் குறித்த உலக சுகாதார ஸ்தாபனத்தின் முலோபாய ஆலோசனை குழும நிபுணர்களது ஒரு பகுதியின் அத்தியாவசிய தொழிலாளர்களாக அனைத்து விமானச்சேவைகள் தொழிலாளர்களையும் உள்ளடக்க நிர்வகித்தது.

1.2 2024 ஆம் ஆண்டிலும் அதற்கு அப்பாலும் மீட்டெடுக்கவேண்டிய பூகோள வளர்வு பணிகளது எண்ணிக்கை

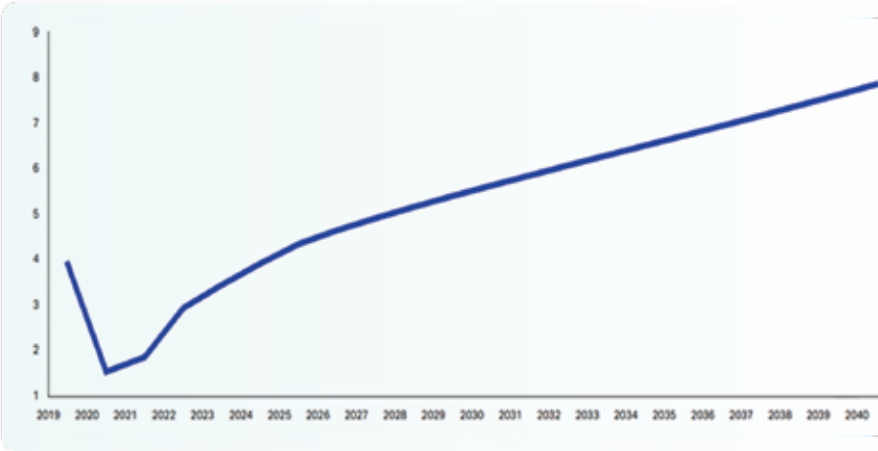
சர்வதேச வளர்வு போக்குவரத்து சங்கமானது கொவிட்-19 இற்கு முன்னரான மட்டங்களை (2019 ஆம் ஆண்டின் மொத்தமான 103%) விஞ்சியதாக 2024 ஆம் ஆண்டில் அனைத்தளவிய பயணர்களின் எண்ணிக்கையானது 4.0 பில்லியன்களை (பல்துறை இணைப்பு பயணங்களை ஒரு பயணியாக எண்ணுதல்) அடையவேண்டுமென எதிர்பார்க்கின்றது.

முகாமைத்துவ கலந்துரையாடல்களும் பகுப்பாய்வும்

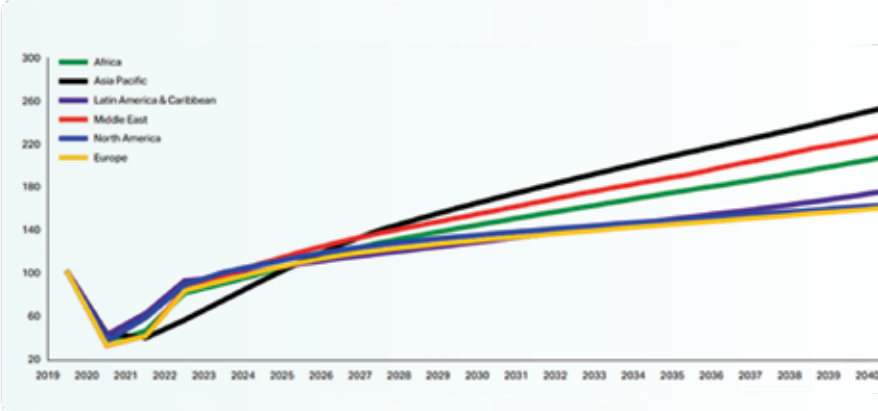
முன்னேற்றகர ஓய்வு அல்லது பல சந்தைகளின் பயண தடைகளின் நீக்கம் என்பவற்றின் அடிப்படையில், 2021 ஆம் ஆண்டின் நவம்பர் மாதத்துடன் ஒப்பிடுகையில் இதுவொரு சிறிது நம்பிக்கை மிகுந்த குறுங்கால சர்வதேச மீட்பு காட்சியமைப்பாகும். 2021 இல், 2019 ஆம் ஆண்டின் மட்டத்திலும் பார்க்க உள்ளூர் பயணிகளின் எண்ணிக்கை 61% அதிகமாக காணப்பட்டது. இது 2022 ஆம் ஆண்டில் 93% மாகவும், 2023 ஆம் ஆண்டில் 103% மாகவும், 2024 ஆம் ஆண்டில் 111% மாகவும் மற்றும் 2025 ஆம் ஆண்டில் 118% மாகவும் முன்னேற்றமடைய எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது.

சர்வதேச வான் போக்குவரத்து சங்கத்தினால் எதிர்வுகூறப்பட்டதன் பிரகாரம், 2040 ஆம் ஆண்டின் நிறைவில், அட்டவணை 01 இல் குறித்துரைக்கப்பட்டவாறு மொத்த பூகோள வான்வழி பயணிகள் 8 பில்லியன்களாக காணப்படுவர். சர்வதேச வான்வழி போக்குவரத்து சங்கத்தின் பிரகாரம், ஆசிய பசுபிக் பிராந்தியமானது அதனது இயல்பு நிலை கூட்டியை (2019=100) 2025 ஆம் ஆண்டில் அடையும் என்பதுடன் அட்டவணை 02 இல் குறித்துரைக்கப்பட்டவாறாக இவ்வுச்ச எண்ணிக்கையை 2040 ஆம் ஆண்டளவில் அடையும்.

அட்டவணை 01 - பூகோள வான்வழி பயணிகள். கடந்த கால மற்றும் எதிர்வுகூறல்கள், பில்லியன்கள்



அட்டவணை 02 - பிராந்திய பயணிகள் மொத்தக் குறியீடு 2019=100



(மூலம்: சர்வதேச வான்வழி போக்குவரத்து சங்கம்/ சுற்றுலா பொருளாதார வான்வழி பயணிகள் எதிர்வுகூறல்)

1.3 2022 ஆம் ஆண்டின் போதான சவாலான நிலைமைகளை கையாள்வதற்கு முகாமைத்துவத்தினால் கைக்கொள்ளப்பட்ட பொறிமுறை

கொவிட்-19 இனின் காரணமாக ஒட்டுமொத்த உலகிற்கும் விதிவிலக்கின்மையாக யுபுளுடு இற்கும் 2022 ஆம் ஆண்டு சவால்மிக்க வருடமாக விளங்கியது. பெருந்தொற்றுநாளை பல்வேறு காரணிகளின் நிமித்தம் முழுமையாக விமானச் சேவைகள் கைத்தொழிந்துறையை கடுமையாக தாக்கியது. விமானநிலையங்களின் பாலைவனமாக்கிய உள்ளக முடக்கல்கள் காரணமாக ஆயிரக்கணக்கான விமானங்கள் இரத்துசெய்யப்பட்டன. தொற்றேற்படும் உயர் அபாயம் அதைப்போன்றே அதிகருமையான சுகாதார ஒழுங்குமுறைகள் மற்றும் இணைக்கப்பட்ட ஆணைவாக்கல்களின் நிமித்தமான கரும் சிரமங்களுடன் உலகம் முழுவதிலும் பயணிகளினால் அத்தியாவசிய வான்வழி பயணங்கள் மாத்திரமே மேற்கொள்ளப்பட்டன. ஆச்சரியமேதுமின்றி, யுபுளுடு உம் பல்வேறு சவால்களை எதிர்கொள்ளவேண்டியிருந்ததுடன் அவற்றை கையாளவும் பல்வேறு பொறிமுறைகளை கைக்கொண்டிருந்தது.

1.3.1 பிசிஆர் சோதனை சேகரிப்பு, சுகாதார பிரமாணச் செயல்முறை, தொற்றுக்குள்ளான பயணிகளிற்கு தனிமைப்படுத்தல், சுயதனிமைப்படுத்தல் மற்றும் வைத்திய வசதிகளை ஒழுங்கமைத்தல் மற்றும் இன்னோரன்ன வசதிகளை வழங்குதல்

AASL ஆனது இடம், பணியாளர்களை ஒதுக்கியளித்து பல்வேறு மூலோபாயங்களுடனும் அதேபோல் சுகாதார அமைச்சினால் வெளியிடப்பட்ட மாறிக்கொண்டேயிருக்கும் சுகாதார வழியுரைப்புகளினால் எழுந்த புத்தம்புதிய தேவைப்பாடுகள் போன்ற வசதிகளின் வழங்கும் முகமாக காலத்திற்கு காலமான செயல்முறைகளையும் வெளிக்கொணரவேண்டியிருந்தது. AASL ஆனது கம்பனிக்கு மேலதிக செலவீனங்களை ஏற்படுத்தாது அத்தகைய தேவைப்பாடுகளுக்கு முகம்கொள்ள காணப்படும் வளங்களை உச்சமாக பயன்படுத்தவேண்டியிருந்ததுடன் பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்தில் பயணிகளது அனுபவங்களிலின் குறைந்தளவான தாக்கங்களுடனான பயணிகள் நகர்வு மற்றும் செயல்முறைகளிற்காக தொடர்ச்சியாக மாற்றங்களை ஏற்படுத்தவேண்டியிருந்தது.

1.3.2 கொவிட்-19 இலிருந்து ஊழியப்பையை பாதுகாத்தல்

கொவிட்-19 வைரஸின் அதிகரிக்கும் எண்ணிக்கையும் பணியாட்களிற்கு பரவாது தொடர்ந்தும் அறிவுறுத்தவேண்டியிருந்தமையினாலும் பகல் கடமை அல்லது அலுவல் நேரத்திற்காக குறைந்தபட்ச ஊழியப்பையை பேணுவதானது பாரிய சவால்மிக்கதாக காணப்பட்டது. எனினும் AASL ஆனது இதனை அடைந்துக்கொள்வதற்காக கரும்பிரயத்தனங்களையும் பல்வேறு மூலோபாயங்களையும் அதனில் முதலீட்டிருந்தது. சுகாதார வழியுரைப்புகளை கடுமையாக பின்பற்றும் கம்பனியின் போக்குவரத்தின் ஊடாக மாத்திரமே உயர் குமிழிகளாக பணியாளர்கள் அவர்களது அலுவல்நேரம் மற்றும் அவர்களது இருப்பிடங்களின் அடிப்படையில் வைக்கப்படுத்தப்பட்ட அதேவேளை அதிகளவான நடமாட்டத்தை குறைக்கும் விதமாக அத்தியாவசிய பணி நிலையங்களில் தனியான பணிக்குழுக்கள் பணிக்கமர்த்தப்பட்டிருந்தன.

1.4 முனையம் 2 - முன்னோக்கி செல்லும் வழியை சவாலிற்குட்படுத்தல்.

பொதி 'அ' - பயணிகள் முனையம் கட்டுமானம் மற்றும் ஒருங்கிணைக்கப்பட்ட பணிகள். பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்தின் முனையம் 2 செயற்றிட்டமானது ஒரு நவீன போக்குவரத்து மையமாக விமானநிலையத்தின் அந்தஸ்தினை உயர்த்துவதற்காக வடிவமைக்கப்பட்டதான ஒரு ஆக்சமுடம் புத்தாக்கமும் மிக்க அபிவிருத்திப் பணியாகும். அதனுடைய நவீன வடிவமைப்பு, உயர்தர வசதிகள் மற்றும் மூலோபாய அமைவிடம் என்பவற்றினால், புதிய முனையமானது வரும் காலங்களில் இவ்வயத்தின் பயணம் மற்றும் வர்த்தகத்திற்கான முக்கிய மையமாக மாறுவதற்கான நிலையை கொண்டுள்ளது.

இக்கலைநயமிக்க முனையமானது அதனது குடிமக்களுக்கும் விருந்தினர்களிற்கும் உலகத்தரமான உட்கட்டமைப்பு மற்றும் வசதிகளை வழங்குவதற்கான இலங்கையின் அர்ப்பணிப்பிற்கான ஒரு சான்றாக விளங்குகின்றது. இம்முனையமானது வரியற்ற கொள்வனவு, உணவு விடுதிகள், தங்குமிடங்கள் மற்றும் ஏனைய சேவைகள் உள்ளடங்கலாக பயணிகளுக்கான பல்வேறு பரப்பிலான வசதிகளுடனான உயர்தர பயணிகள் காட்சியமைப்பு உபகரணங்கள் மற்றும் அதிவேக வலைபை தொடர்புகள் உள்ளடங்கலாக நவீன பாதுகாப்பு மற்றும் தொடர்பாடல் முறைமைகளையும் உள்ளடக்கியுள்ளது.

இதனது நவீனமானதும் நேர்த்தியானதுமான வடிவமைப்பானது முனையம் 2 செயற்றிட்டத்தின் சுப்புமிக்க அம்சங்களில் ஒன்றாகும். இம்முனையமானது வினைத்திறன், செளகரியம் மற்றும் கலைநயம் என்பவற்றில் கவனம் செலுத்தி வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளதுடன் இவ்வலயத்தின் ஏனைய விமானநிலையங்களிலிருந்து தனித்துவமானதாக நிறுத்தும் பல்வேறு சிறப்பம்சங்களையும் கொண்டுள்ளது. முனையத்தின் விலையுயர்ந்த கண்ணாடி சுவர்கள் ஒருபாதை மற்றும் சுற்றுப்புற நிலவமைப்பின் அற்புதமான பார்வைகொணத்தினை வழங்கும் அதேவேளை அதனது விஸ்தாரமானதும் காற்றோட்டமிக்கதுமான உட்புறமானது திறந்தவெளியானதும் சாந்தமானதுமான உணர்வுகளை உருவாக்குகின்றது.

அனைத்திலும் மிகமுக்கியமாக, தனது பொருளாதாரம் மற்றும் சுற்றுலாத்துறையை ஊக்குவிப்பதிலான இலங்கையின் முயற்சிகளிற்கு முனையம் 2 செயற்றிட்டமானது ஒரு முக்கியமான முன்வைப்பாகும். புதிய முனையமானது புதிய தொழில்வாய்ப்புக்களை உருவாக்குவதும், பொருளாதார வளர்ச்சியை ஊக்கப்படுத்துவதும், புகோள மேடைகளில் இலங்கையின் பிரசன்னத்தை அதிகரிக்ககூடியதாக, புதிய முனையமானது நாட்டிற்குள் அதிகளவில் சர்வதேச விமானங்களையும் பயணிகளையும் கவர்ந்திழுக்குமென உதிர்பார்க்கப்படுகின்றது. ஒட்டுமொத்தமாக, பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்தின் முனையம் 2 செயற்றிட்டமானது இலங்கைக்கும் அதன் மக்களிற்கும் அளப்பரிய நன்மைகளை கொணரும் நேர்க்கணிய அபிவிருத்தியொன்றாக காணப்படுகின்றது.

பொதி 'அ' விற்கான ஒப்பந்தம் - பயணிகள் முனைய கட்டுமானம் மற்றும் BIADP கட்டம் II பகுதி 2 இன் ஒருங்கிணைந்த பணிகளானது மார்ச் 2020 இல் தைம்சீ கூட்டுத்தாபனத்திற்கு வழங்கப்பட்டதுடன் கட்டுமான பணிகள் 2020 டிசம்பரில் ஆரம்பமாகின. கட்டுமான பணிகள் ஆரம்பமானதிலிருந்து, பிரதான முனைய கட்டிடங்கள், குவியங்களின் கட்டுமானம், குவிய கூரைகள், அடித்தள தூண்கள் மற்றும் பயன்பாட்டு சுரங்கங்களின் சில பகுதிகள் போன்ற குவியம் 2 மற்றும் குவியம் 3 இன் உப கட்டுமான பணிகள் 2022 ஆம் ஆண்டிலும் தொடர்ந்தன. கூடுதலாக, 2022 ஆம் ஆண்டிலேயே பிரதான முனைய கட்டிடத்தின் சிறப்பு கட்டுமான தூண்கள் மற்றும் சில கூரைத்தளங்கள் என்பன பூரணப்படுத்தப்பட்டிருந்தன. மேலும், மின்பிறப்பாக்கிகள், நீற்றுலைகள், கூரை உருக்கு கட்டுமானங்கள், கூரைப் பொருட்கள், நீர் வடிப்பான் உபகரணங்கள் போன்ற வெளிநாட்டு இறக்குமதிகடன் அவற்றை உற்பத்திசெய்தலும் உள்ளடங்கலான பணிகள், நாட்டின் எரிபொருள் உள்ளிட்ட கொந்தளிப்பான பொருளாதார சூழ்நிலைகள் நிவய காலத்திலேயே முன்னெடுக்கப்பட்டன என்பதும் AASL ஆனது ஒப்பந்தக்காரரிற்கு தேவையான எரிபொருட்களை அவர் பெற்றுக்கொள்ள வசதியேற்படுத்திக்கொடுத்திருந்தது.

எவ்வாறாயினும், இலங்கையின் வெளிநாட்டு பொதுபடுகடன் வழங்கல் தொடர்பில் உள்ளக கொள்கை குறித்த 12 ஏப்ரல் 2022 இல் திறைச்சேரியினால் வெளியிடப்பட்ட சுற்றுநிருபம் மற்றும் அதனைத் தொடர்ந்த JICA இனாலான கடன் விநியோகங்களது தற்காலிக இடைநிறுத்தம் என்பவற்றின் காரணமாக, பொதி 'அ' வின் ஒப்பந்தக்காரர் தங்களது வேலைகளை ஜூலை 2022 இல் இடைநிறுத்தியதுடன் 25 ஜூலை 2022 அன்று பொதி 'அ' வினது பணிநிறுத்தத்திற்கான தங்களது அறிவித்தலையும் பொதி 'அ' விற்கான ஒப்பந்தக்காரர் வெளியிட்டார்.

தற்காலிக இடைநிறுத்த காலத்தில், செயற்றிட்ட பகுதியின் காப்பு, பாதுகாப்பு, மற்றும் சுற்றுச்சூழல் கரிசனங்களை ஒப்பந்தக்காரர் மேற்கொண்டதுடன், 2023 ஆம் ஆண்டின் நிறைவிற்குள்ளாக எதிர்பார்க்கப்பட்டவாறு கடன் வழங்கல்கள் மீளா வரம்பமானதும் எஞ்சிய வேலைகளை ஆரம்பிப்பும் வரையில் பாதி கட்டிமுடிக்கப்பட்டு காணப்படும் பிரதான முனைய கட்டிடங்கள், குவியம் 2 மற்றும் குவியம் 3 என்பனவற்றின் உருக்கு நிறுவல்கள் சிதைந்துவிடாமல் காப்பதற்காக அடையாளங்காணப்பட்ட பாதுகாக்கப்படவேண்டிய பணிகளிற்கும் ஏற்பாடுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

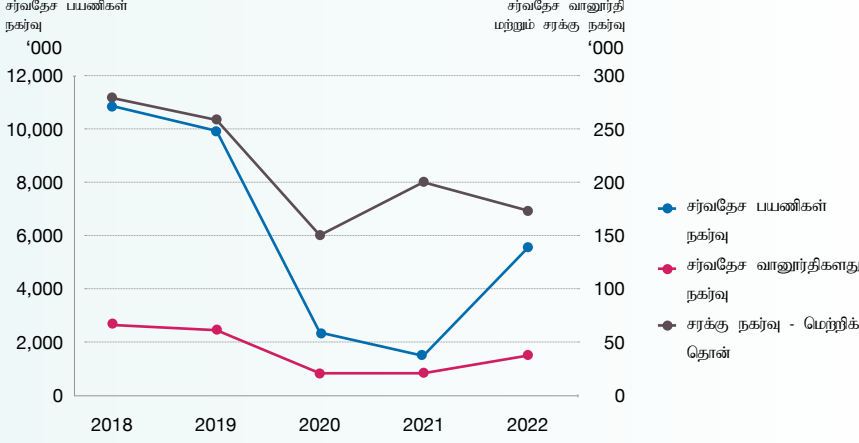
2) யுபுளுடு - ஸ்ரூபுகமான வளரும் பிரதான செயற்பாட்டு குறிகாட்டிகள் மற்றும் மும்மை அடித்தள வரிசை

2.1 2022 ஆம் ஆண்டில் பிரதான செயற்பாட்டு குறிகாட்டிகளில் மேற்கொள்ளப்பட்ட தாக்கங்கள்

பருப்பொருள் மட்டத்தில் வளரும் பிரதான செயற்பாட்டு குறிகாட்டிகள்
AASL ஆனது இலங்கையின் புவியியல் விஸ்தீரணங்களில் விமான நிலைய சேவைகளையும் கொழுப்பு விமான தகவல் வலயத்திற்குள்ளாக வான்வழி வழிகாட்டல்களையும் வழங்குவதற்குமான நம்பிக்கை பொறுப்புடையதாகும். அத்தியாயம் 2 இன் கீழான மேற்குறிப்பிட்ட கட்டளைச்சட்டத்தின் அடிப்படையில், AASL ஆனது நிலையியற் சேவை வழங்குராக செயற்படுகின்ற ஐந்து விமான நிலையங்கள் AASL இன் கீழ் செயற்படுகின்றன. பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையம், இரத்தமலாணை கொழுப்பு சர்வதேச விமானநிலையம், மத்தளை ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமானநிலையம், மட்டக்களப்பு சர்வதேச விமானநிலையம் மற்றும் யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமானநிலையம் என்பன அவையாகும். இவ்வைந்து விமானநிலையங்களில், விமானநிலைய தேவைப்பாடுகள் பின்னிணைப்பு -14 இணை பூர்த்திசெய்கின்றனவாக பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையம் மற்றும் மத்தளை ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமானநிலையம் என்பனவே சர்வதேச சிவில் விமானச்சேவைகள் அமைப்பினால் சர்வதேச விமானநிலையங்களாக பிரகடனப்படுத்தப்பட்டுள்ளன. இரத்தமலாணை கொழுப்பு சர்வதேச விமானநிலையம், மட்டக்களப்பு சர்வதேச விமானநிலையம் மற்றும் யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமானநிலையம் எனும் ஏனைய மூன்று விமானநிலையங்களும் இலங்கை அரசாங்கத்தினால் 2019 ஆம் ஆண்டின் வர்த்தமானி அறிவித்தல் மூலம் சர்வதேச விமானநிலையங்களாக பிரகடனப்படுத்தப்பட்டன.

முகாமைத்துவ கலந்துரையாடல்களும் பகுப்பாய்வும்

பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையம்



பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையம்

விமானச் சேவைகள் துறையில் போக்குவரத்து மற்றும் கற்றுலாத்துறையின் வளர்ச்சியை நாம் படிப்படியாக உணர்ந்துவரும் நிலையில், பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையமானது 5,490,973 சர்வதேச பயணிகள் நகர்வையும், 37,363 சர்வதேச வானூர்திகளது நகர்வுகளையும் 173,595 மெற்றிக் தொன் சரக்கு நகர்வுகளையும் கையாள்வதற்கான இயலுமையுடன் காணப்பட்டது.

புள்ளிவிபரத்தரவுகளின் பிரகாரம், சர்வதேச பயணிகளது நகர்வுகள் மற்றும் சர்வதேச வானூர்திகளது நகர்வுகள் என்பன கடந்த வருடத்தைக் காட்டிலும் முறையே 273% மற்றும் 81% என குறிப்பிடத்தக்களவில் அதிகரித்துள்ளன. எனினும், சரக்கு நகர்வானது 2021 ஆம் ஆண்டிற்கு மாறாக 13% சிறிதளவான குறைவை வெளிப்படுத்தியுள்ளது.

மத்தளை ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமானநிலையம்

18 மார்ச் 2023 அன்று தன்னுடைய பத்தாவது ஆண்டு நிறைவை கொண்டாடிய மத்தளை ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமானநிலையமானது இரண்டாவது இலங்கை சர்வதேச விமானநிலையமாகவும் நாட்டின் தெற்கு மற்றும் கிழக்கு மாகாணங்களிற்கு பணியாற்றும் பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்திற்கு மாற்று விமானநிலையமாகவும் பெருமையுடன் விளங்குகின்றது.

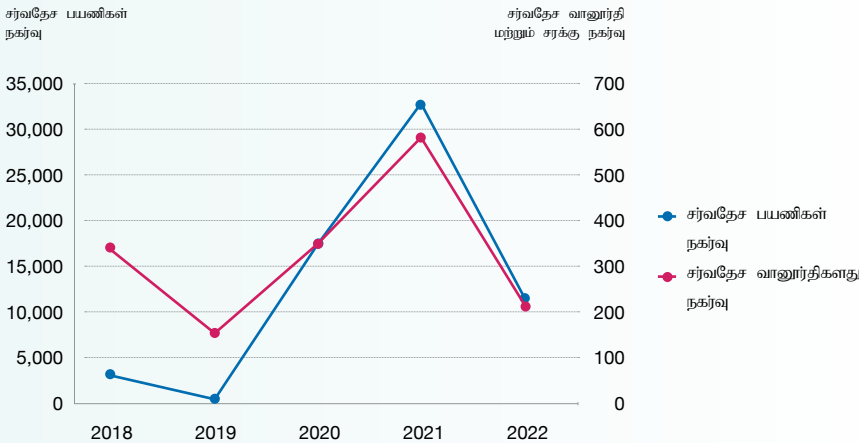
இவ்வருடத்தில் மத்தளை ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமானநிலையமானது 11,577 சர்வதேச பயணிகள் நகர்வுகள், 216 சர்வதேச வானூர்தி இயக்கங்கள் மற்றும் 2 மெற்றிக் தொன் சரக்கு இயக்கங்கள் என்பவற்றை கையாளும் இயலுமையுடன் காணப்பட்டது. எனினும், சர்வதேச பயணிகளது நகர்வுகள், வானூர்திகள் மற்றும் சரக்கு நகர்வுகள் என்பன கடந்த வருடத்தைக் காட்டிலும் முறையே 65%, 63% மற்றும் 96% என வீழ்ச்சியடைந்துள்ளன.

இரத்தமலாணை கொழும்பு சர்வதேச விமானநிலையம்

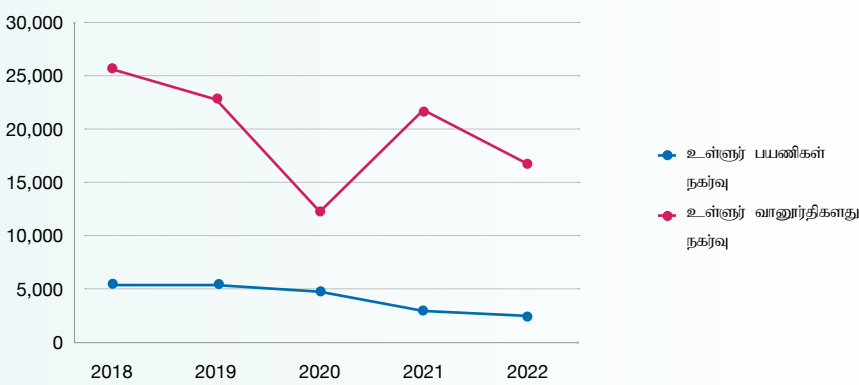
இரத்தமலாணை கொழும்பு சர்வதேச விமானநிலையமானது தெற்கு கொழும்பிலேயே 1935 முதற்கொண்டு காணப்படுகின்றது. எனினும் அனைத்து சர்வதேச மற்றும் உள்ளூர் பயணிகளும் அனைத்து வித நவீன வசதிகளும் கொண்ட இப்பழமைவாய்ந்த விமானநிலையத்தினால் வழங்கப்படும் உத்தியோகபூர்வ விருந்துபசாரங்களை அனுபவிக்கக்கூடியதாக காணப்படுகின்றது.

கொழும்பு இரத்தமலாணை சர்வதேச விமானநிலையமானது முக்கிய சந்தை-சர்வதேச கூட்டுத்தாபன ஜெட் விமானங்களது தெரிவித்திரிய இடமாக சேவைவழங்குகின்றது. உள்ளூர் விமானச்சேவைகளை மேம்படுத்துவதில் நாட்டின் பிரதான உள்ளூர் விமானநிலையமாக பணியாற்றும் அதேசமயத்தில் கொழும்பு இரத்தமலாணை விமானநிலையமானது அனைத்து வகையான பயிற்சி விமானங்களிற்கும் வசதியளிக்கின்றது.

மத்தளை ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமானநிலையம்



இரத்தமலாணை கொழும்பு சர்வதேச விமானநிலையம்



இவ்வறிக்கைக்கான வருடத்தில், கொழும்பு இரதமலானை சர்வதேச விமானநிலையமானது 2,482 உள்ளூர் பயணிகள் நகர்வுகளையும் 16,883 உள்ளூர் வானூர்தி நகர்வுகளையும் கையாண்டுள்ளது. கொழும்பு இரதமலானை சர்வதேச விமானநிலையம் மற்றும் யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமானநிலைய வானூர்தி தளங்கள் சர்வதேச வானூர்தி தளங்களாக சான்றளிக்கப்பட்டு மதிப்பாய்விற்கான வருடத்தில் CAASL இன் வானூர்தி தள சான்றிதழையும் பெற்றுள்ளதுடன் AASL இன் கண்காணிப்பின் கீழ் தரையிறங்கல் கட்டுப்பாட்டு சேவை அலகும் தாபிக்கப்பட்டுள்ளது. கொழும்பு மற்றும் யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமானநிலையங்களின் தரையிறங்கல் கட்டுப்பாட்டுக்கான AASL இன் சான்றிதழானது யுபுளுஇன் 30 பணியாட்களிற்கு அனைத்து பரிந்துரைக்கப்பட்ட தரையிறங்கல் கற்கைகளையும் சமாதாரமாக வழங்கி பயிற்றுவிக்கப்பட்டதாகும்.

யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமானநிலையம்

2022 ஆம் நிதியாண்டின் போது, யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமானநிலையமானது 2021 ஆம் நிதியாண்டில் அறிக்கையிடப்பட்ட பூச்சிய சர்வதேச நகர்வுகளைக் காட்டிலும் 594 சர்வதேச பயணிகள் நகர்வுகள் மற்றும் 24 சர்வதேச வானூர்தி நகர்வுகளை அறிக்கையிட்டது. மதிப்பாய்விற்கான வருடத்தில் யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமானநிலையத்தின் வானூர்தி தள சான்றிதழானது மீள்புதிப்பிக்கப்பட்டது.

நாட்டின் வடபகுதியின் வான்வழி பயணத்திற்காக அதிகரிக்கும் கேள்வியினைக் கருத்திற்கொண்டு, இலங்கை மற்றும் இந்திய அரசாங்கங்களின் ஆதரவுடன், எலைன்ஸ் எயர் நிறுவனமானது, எமது அண்டை நாடுகளை இணைத்தல் மற்றும் இலங்கையின் வட பகுதி மற்றும் தென்னிந்தியாவைச் சேர்ந்த அனைவருக்கும் சிறப்பான தொடர்பாடலை வழங்கும் நோக்குடன் 12 டிசம்பர் 2022 முதல் வாரத்திற்கு நான்கு நாட்கள் நேரடி விமானங்களை இயக்க தீர்மானித்தது.

மட்டக்களப்பு சர்வதேச விமானநிலையம்

மட்டக்களப்பு விமானநிலையமானது இலங்கையின் கிழக்கு கடற்கரையினை நோக்கியதாக மட்டக்களப்பு நகரிலிருந்து தென்கிழக்கு திசையில் 2.4 கி.மீ தொலைவில் புவியியல் மூலோபாயமாக அமைந்துள்ளது.

மட்டக்களப்பு சர்வதேச விமானநிலையமானது 1,321 உள்ளூர் பயணிகள் நகர்வுகளையும் 334 உள்ளூர் வானூர்தி நகர்வுகளையும் 2022 ஆம் நிதியாண்டில் பதிவுசெய்துள்ளது. அதன் பிரகாரம், பயணிகளது நகர்வுகள் மற்றும் வானூர்திகளது நகர்வுகளானவை கடந்த வருடத்தைக் காட்டிலும் முறையே 22%, 29% இனால் அதிகரித்துள்ளன.

AASL ஆனது அதனது பிரதான செயற்பாட்டு குறிகாட்டிகளில் ஏறுமுகத்தில் நகர்கின்றது என்பதனை உறுதிப்படுத்தும் முகமாக, அனைத்து வானூர்தி தளங்களிலுமான பயணிகளது நகர்வுகள், வானூர்திகளது நகர்வுகள் மற்றும் சரக்கு நகர்வுகளின் பிரகாரம் அவை அனைத்து எதிர்கால நேர்க்கணிய எதிர்பார்க்கக்கூடிய தோற்றுப்பாட்டுடன் விரைவான மீட்பினை உறுதிப்படுத்துகின்றன.

நிர்வாக பிரதான செயற்பாட்டு குறிகாட்டிகள் உச்சபட்சமாக பலப்படுத்திய AASL இன் அடித்தள வரிசைகளானவை:
அ) வானூர்தி நகர்வுகள்
ஆ) பயணிகள் நகர்வுகள்
இ) சரக்கு நகர்வுகள்

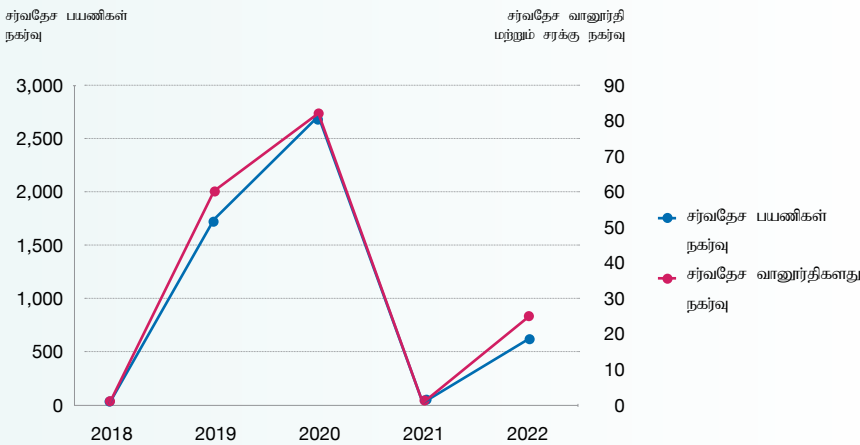
மேலுள்ள பிரதான செயற்பாட்டு குறிகாட்டிகளின் விரைவான மீட்பு மற்றும் தொடர்ச்சியான மேம்பாட்டினை உறுதிப்படுத்தும் முகமாக 2022 ஆம் ஆண்டு முழுவதும் இடம்பெற்ற முக்கிய நிகழ்வுகளின் தொடரானது கீழே சாராம்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

அ) வானூர்தி நகர்வுகள் ஊடாக அடித்தள வரிசையை வலுப்படுத்தல்

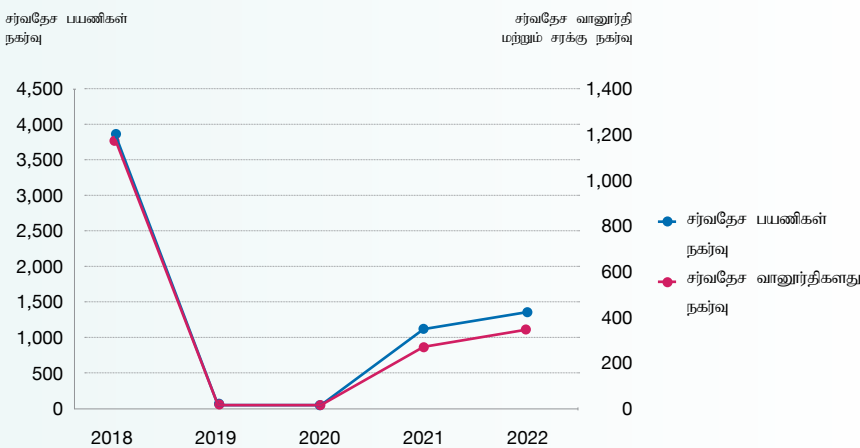
பல புதிய விமானச்சேவைகள் இலங்கைக்கான பயணத்தை தொடங்கியுள்ள அதே சமயம், நாட்டிற்குள்ளாக எண்ணிறந்த, உவப்பற்ற தொடர்நிகழ்வுகள் மற்றும் மோசமான பொருளாதார பின்னடைவுகள் என்பன காணப்பட்டபோதிலும் உலகளாவியரீதியில் நாடு குறித்து தோற்றம்பெற்ற நேர்க்கணிய தோற்றுப்பாடுகளின் பொருட்டு பல விமானச்சேவைகள் தங்களது விமானங்களை மீளவாரம்பித்துள்ளன.

ரஷ்யாவின் பாரிய விமானச்சேவைகளில் ஒன்றான ரெட் விங்ஸ் எயர்லைன்ஸானது 2022 ஆம் ஆண்டு இலங்கைக்கான 398 ரஷ்ய சுற்றுலாப் பயணிகளுடன் ரஷ்யாவின் மொஸ்கோவில் இருந்து மத்தளை ராஜபக்ஷ விமானநிலையத்திற்கு அட்டவணைப்படுத்தப்பட்ட ஒப்பந்த விமான செயற்பாடுகளைத் தொடங்கியது. இவ்விமானச்சேவையானது 412 இருக்கை வசதிகளை கொண்ட போயிங் 777-200 விமானங்களை வாரத்திற்கு இருமுறை இயக்குகின்றது. இப்பாதை அபிவிருத்தியானது இலங்கையின் சுற்றுலாத்துறையை, குறிப்பாக

யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமானநிலையம்



மட்டக்களப்பு சர்வதேச விமானநிலையம்



முகாமைத்துவ கலந்துரையாடல்களும் பகுப்பாய்வும்



Red Wings விமானச் சேவை நிறுவனமானது மத்தளை ராஜபக் விமான நிலையத்துக்கான திட்டமிடப்பட்ட விமானத் தொழிற்பாடுகளை ஆரம்பித்துள்ளது



Alliance Air விமானச் சேவை நிறுவனமானது யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமான நிலையத்தில் விமானத் தொழிற்பாடுகளை மீள ஆரம்பித்துள்ளது



Edelweiss/Swiss சர்வதேச விமானச் சேவை நிறுவனமானது பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்துக்கான நேரடி விமானங்களை மீள ஆரம்பித்துள்ளது

பெருந்தொற்றிற்கு பின்னரான காலகட்டத்தில், ஊக்கப்படுத்தும், ரஷ்யாவானது இலங்கைக்கான சுற்றுலாப் பயணிகளை கவர்வதற்கான மிகநம்பகமானதும் நட்புக்குரியதுமான இடமாக விளங்கிவருவதுடன் பல தசாப்த காலமாகவே ரஷ்யர்கள் உள்ளிணைந்த சுற்றுலாத்துறையானது இலங்கையின் பிரயாண மற்றும் சுற்றுலா துறையின் அபிவிருத்திக்கானவொரு முக்கிய மூலச்சந்தையாக அதனது அளப்பரிய இயலுமையையும் வெளிப்படுத்தியுள்ளது.

எலைன்ஸ் எயர் அல் எசுடீஸ் ஹோல்டிங் லிமிட்டெட்டின் கிளை நிறுவனத்தின் முழு உரித்திற்குரியதான எலைன்ஸ் எயர், சென்னை சர்வதேச விமான நிலையத்திலிருந்து யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமானநிலையத்திற்கு 2022 டிசெம்பர் முதல் வந்தக விமானங்களை மீளவாரம்பித்துள்ளது. இந்நேரடி விமானமானது திங்கள், செவ்வாய், வியாழன் மற்றும் சனிக்கிழமைகளில் என வாரத்திற்கு நான்கு நாட்களிற்கு இயக்கப்படும். நாட்டின் வட பகுதிகளில் அதிகரிக்கும் வான்வழி பயணத்திற்கான கேள்வியை கருத்திற்கொண்டு இலங்கை மற்றும் இந்திய அரசாங்கங்களின் ஆதரவுடன், எலைன்ஸ் எயர் நிறுவனமானது, எமது அண்டை நாடுகளை இணைத்தல் மற்றும் இலங்கையின் வட பகுதி மற்றும் தென்னிந்தியாவைச் சேர்ந்த அனைவருக்கும் சிறப்பான தொடர்பாடலை வழங்கும் நோக்குடன் வாரத்திற்கு நான்கு நாட்கள் நேரடி விமானங்களை இயக்க எலைன்ஸ் எயர் தீர்மானித்தது.

லுப்தான்சா குழுமத்தின் ஒரு உறுப்பினரான, இடெல்வைஸ்/ சுவிஸ் இன்டர்நேட் எல் எயர்லைன்ஸ், 2022 நவம்பர் முதல் சுவிட்சர்லாந்து முதல் இலங்கை வரையில் நிறுத்தமற்ற விமானசேவைகளை தொடங்கியது. சுரிச் நகரிலிருந்து கொழும்புநகரான முதல் விமானமானது 125 பயணிகளுடன் வந்தடைந்தது. பிரதி வியாழக்கிழமைகளிலான வாராந்த சேவையானது இலங்கையில் லுப்தான்சா குழுமத்திற்கான பொது வியாபார முகமையான யுனைட்டட் வெஞ்சர்ஸ் குழுமத்தினர் செயற்படுத்தப்படுகின்றது. சுவிஸ் இன்டர்நேஷனல் எயர்லைன்சின் துவக்கத்துடன் இது இலங்கைக்கான சுற்றுலாப்பயணிகளது வருகைக்கும் இலங்கை மற்றும் சுவிட்சர்லாந்திற்கிடையிலான வந்தகம், முதலீடு, நிதி, கல்வி மற்றும் கலாச்சார விடயங்களில் பொருளாதார கூட்டுறவுகளை வலுப்படுத்தவும் உதவும்.

எயர் பிரான்ஸானது வாரத்திற்கு மூன்று விமானங்கள் வீதம், 2022 நவம்பர் முதல் கொழும்புபாரிஸிலிருந்திடையில் செயற்பாடுகளைத் தொடங்கியது. இவ்வழியிலான எயர் பிரான்சின் செயற்பாடானது பருவத்திற்கானதாகும். கொழும்பிலுள்ள வாடிக்கையாளர்கள் சார்ள்ஸ் த கவுல் எனும் சொசைரியமான பிரான்சின் மையத்தின் வழியாக, 170 இடங்களை உள்ளடக்கும் எயர் பிரான்சின் உலகளாவிய வலையமைப்புடன் மேலும் தொடர்புறலாம்.

ரஷ்யாவின் மிகப்பெரிய வாடகை விமானச்சேவையான அஸூர் எயர் பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்திற்கு நவம்பர் 2022 முதல் விமானங்களை இயக்கத்தொடங்கியது. முதலாவது விமானமானது உத்தியோகபூர்வமாக 335 பயணிகளுடன் தரையிறங்கியது. ரஷ்ய விமானச்சேவைகள் செலஸ்டியல் ஏவியேசன் டிரேடிங் லிமிட்டெட் ஏர்கெப்பின் விசேட தேவை வாகனத்துடனான பிணக்கினால் ஏரோலெப்ட்டினால் இயக்கப்பட்ட யு330-300 குறுகியகாலத்திற்கு தடுத்துவைக்கப்பட்டதிலிருந்து ஜூன் மாதத்தின் ஆரம்பம் முதல் ரஷ்ய விமானச்சேவைகள் இலங்கைக்கான விமானங்களை இயக்குவதில்லை. நீதிமன்றம் வானூர்தியை விரைவாக விடுவித்தும் நாட்டில் மேலதிக தடுத்துவைத்தல்கள் இடம்பெறாதென இலங்கை அரசாங்கம் உத்தரவாதமளித்திருந்த போதிலும் கூட, ரஷ்ய விமானச்சேவைகள் நாட்டிற்கு வரத்தயங்கின. எனினும், 2022 ஆம் ஆண்டின் நான்கு மாத பின்னடிப்புகளிற்கு பின்னரே ரஷ்யாவின் மிக முக்கிய சேவையான ஏரோபுளோட் மொஸ்கோவிற்கும் கொழும்பிற்கும் இடையில் விமானங்களைத் தொடங்கியது.

ஏரோபுளொட் எயர்லைன்ஸானது மொஸ்கோ மற்றும் கொழும்பிற்கிடையில் வாராந்தம் இரு விமானங்கள் வீதம் மொஸ்கோவிற்கும் கொழும்பிற்கும் இடையிலான விமானச்சேவைகளைத் தொடங்கியது. 2022 நவம்பர் முதல் 2023 மார்ச் வரையில் இவ்வெயர்லைன்ஸ் வாரத்திற்கு 3 வாரத்திற்கு 3 விமானங்களை இயக்குவதாக காணப்பட்டது. கொழும்பு மற்றும் மொஸ்கோவிற்கிடையிலான விமானங்களை மீளத்தொடங்கியதில், எயார்பஸ் 252 சுற்றுலா பயணிகளுடன் 10 ஓக்கோபர் 2022 அன்று பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்தை வந்தடைந்தது. இலங்கைக்கான ஏரோபுளொட்டின் மீள்துவக்கமானது இலங்கையின் விமானச்சேவைகள், பிரயாணம் மற்றும் சுற்றுலாத்துறையினை மேம்படுத்த பாரியளவில் பங்களிக்கும்.

தாய் எயர்வேய்ஸின் கிளை நிறுவனமான **தாய் ஸ்மைல் எயர்வேய்ஸானது** கொழும்பிற்கான நாளாந்த சேவைகளுடன் மே 2022 முதல் கொழும்பிற்கும் (புசவி) பெங்கோக்கின் சுவண்பூமி விமானநிலையத்திற்குமிடையில் நேரடி விமானச்சேவையினை ஆரம்பித்தது.

கட்டார் எயர்வேய்ஸானது பெப்ரவரி 2022 முதல் தொடங்கிய டோஹா தொடக்கம் கொழும்பு வரையிலான அதனது ஐந்தாவது நாளாந்த விமானத்தை மீளஅறிமுகப்படுத்தியன் மூலம் ஒரு புதிய மைற்கல்லினை பதிவுசெய்தது. இத்தொடர்ச்சியான அதிகரிப்புடன், கட்டார் எயர்வேய்ஸானது கொழும்பிற்கான தனது பெருந்தொற்றிற்கு முன்னதான செயற்பாட்டு மட்டத்திற்கு திரும்பியதுடன் ஹமாத் சர்வதேச விமானநிலையத்திற்கும் பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்திற்கும் இடையில் இடையறாத சேவைகளை தொடரும் ஒரே விமானச்சேவையாகவும் விளங்குகிறது.

உஸ்பெகிஸ்தானின் அதிமுக்கிய விமானச்சேவையான **உஸ்பெகிஸ்தான் எயர்வேய்ஸ்**, 2022 பெப்ரவரி முதல் மத்தள ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமானநிலையத்திற்கான செயற்பாடுகளை ஆரம்பித்தது. இவ்விமானச்சேவையானது வாரந்தோறும் பிரதி பதன்கிழமைகளில் உஸ்பெகிஸ்தான் மற்றும் மத்தள ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமானநிலையத்திற்கிடையில் இயங்குகின்றது. உஸ்பெகிஸ்தான் எயர்வேய்ஸின் இவ்வியக்கத்துடன் கொவிட் பெருந்தொற்றினால் கடுமையாக பாதிக்கப்பட்டிருக்கும் சுற்றுலா துறையை மீட்டெடுக்க உதவக்கூடிய இலங்கைக்கான அதிக சுற்றுலா பயணிகளது வருகை எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது.



Air France விமானச் சேவை நிறுவனமானது பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தில் அதன் தொழிற்பாடுகளை மீள ஆரம்பித்துள்ளது.



Azur Air விமானச் சேவை நிறுவனமானது பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தில் அதன் தொழிற்பாடுகளை மீள ஆரம்பித்துள்ளது.



Qatar Airways விமானச் சேவை நிறுவனமானது பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தில் அதன் விமானச் சேவைகளை அதிகரித்துள்ளது.



Russian flagship carrier Aeroflot Airlines விமானச் சேவை நிறுவனமானது பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தில் அதன் தொழிற்பாடுகளை மீள ஆரம்பித்துள்ளது.



Uzbekistan Airways விமானச் சேவை நிறுவனமானது தனது விமானத் தொழிற்பாடுகளை மீள ஆரம்பித்துள்ளது.



Thai Smile Airways விமானச் சேவை நிறுவனமானது பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்திற்கு அதன் நேரடி விமானச் சேவையை ஆரம்பித்துள்ளது.

முகாமைத்துவ கலந்துரையாடல்களும் பகுப்பாய்வும்

ஆ) பயணிகள் நகர்வுகள் மூலமாக அடித்தள வரிசையை வலுப்படுத்தல் புதிய சேவை உற்பத்திகளை அறிமுகப்படுத்தல்

AASL ஆனது பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்தின் ஊடாக பயணிக்கும் அதனது பெறுமதிமிக்க பயணிகளிற்கு 'அதிகரிந்த விமானநிலைய அனுபவத்தினை' வழங்குவதற்காக 2022 ஆகஸ்ட் முதல் 'கோல்ட் ரூட்' எனும் வந்தக நாமத்தின் கீழான தனது புதிதாக தாபிக்கப்பட்ட சேவை உற்பத்தியை அறிமுகப்படுத்தியது. அதிகரிந்த சேவை அனுபவங்களுடன் உள்வருகை மற்றும் வெளிச்செல்லல் செயல்முறைகளை விரைவுபடுத்த பிரத்தியேக வழியை பயன்படுத்துவதற்காக அதிகூடிய தூரம் பிரயாணிக்கும் பயணிகளிற்கென பிரத்தியேகமானதாக காணப்படுவது இதன் தனித்தன்மையான அம்சமாகும். கோல்ட் ரூட் வழியினூடாக சுங்கம், குடிவரவு மற்றும் குடியகல்வு மற்றும் ஏனைய அனைத்து கட்டுப்பாடுகளும் உள்ளடங்கலான ஒரு விரைவான பரிசோதனை செயல்முறையினை விருந்தினர்கள் அனுபவிக்கலாம். ப்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தின் கோல்ட் ரூட் சேவை வசதியானது பயணிகளிற்கு 200 அமெரிக்க டொலர்களில் வழங்கப்படுவதுடன் (உள்வருகை அல்லது வெளிச்செல்லல்) www.airport.lk எனும் இணையத்தளத்தினூடாக முற்பதிவுகளையும் மேற்கொள்ளலாம்.



"Gold Route" Lounge இல் ப்ரிமியம் விமான நிலைய அனுபவம்

ஒரு வாடிக்கையாளர் மைய அரசுமையாக விளங்கும், யுபுளுடு ஆனது உச்சபட்ட பங்குதாரர் திருப்தியினை வழங்குவதற்கு நாள்முழுதும் ஒய்வின் பணியாற்றுகின்றது. எனினும் பயணிகளது முறைப்பாடுகளை கையாளல் மற்றும் உரியகால அளவில் விசாரணைகளிற்கு பதிலளித்தலே அதன் அதிமுக்கிய விடயமாகின்றது. அந்நோக்கத்திற்கு அமைவாக யுபுளுடு ஆனது எம்முடைய அர்ப்பணிக்கப்பட்ட முறைப்பாடுகள் கையாளர் முறைமை ஊடாக 2022 ஆம் ஆண்டில் 835 பயணிகளது முறைப்பாடுகளை கையாண்டுள்ளோம். அதே சமயம், விமானநிலைய வசதிகள், செயல்முறை மற்றும் ஒழுங்குமுறை மற்றும் இன்னபிற விடயங்கள் போன்ற பல்வேறு துறைகளிலான 3,702 பயணிகள் விசாரணைகளை ஏற்று தீர்வளித்துள்ளோம். அதிகளவான முறைப்பாடுகள் வான்வழி பிரயாணத்தின் கோவிட்-19 இனூடன் தொடர்புடைய விடயங்களிலான புதிய பயண தேவைப்பாடுகள் மற்றும் கட்டுப்பாடுகள் குறித்தனவாகும்.

அதிமுக்கிய பிரமுகர்களை கையாளுதல் - இலங்கையின் விமானநிலையங்கள் மற்றும் வானூர்தி தளங்களை பயன்படுத்தும் ஒவ்வொரு பிரயாணியினதும் சொகரியமே AASL இன் அதிஉச்ச முக்கியத்துவம் வாழ்ந்த விடயமாகும். எனினும், பல்வேறு அடிப்படைகளில் வெளிவிவகார அமைச்சு மற்றும் ஏனைய அதிகாரமளிக்கப்பட்ட அரச அதிகாரிகளால் அடையாளப்படுத்தப்படும் அதிமுக்கிய பயணிகளை கையாளுதலும் கம்பனியின் பொறுப்பாகும். 2022 ஆம் ஆண்டில் தேசத்தின் தேவைப்பாடுகளை பூர்த்திசெய்யும் 2,194 நகர்வுகளில் எல்லாமாக, 4,368 அதிமுக்கிய பிரமுகர்கள் பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்தின் அதிமுக்கிய பிரமுகர் வழியினால் வசதியளிக்கப்பட்டுள்ளனர்.

பிரத்தியேக செல்வழி வசதி வழங்கலிற்காக இந்திய விமானநிலைய சேவை மதிப்பீட்டு கம்பனியுடன் பங்குதாரராதல் -

யுபுளுடு ஆனது தங்களது பயணிகளிற்கு பிரத்தியேக செல்வழி வசதிகளை வழங்குவதற்காக 6 மார்ச் 2022 முதல் செல்லுபடியாகுமாறு இந்திய விமானநிலைய சேவை மதிப்பீட்டு கம்பனியுடன் ஒப்பந்தத்தில் கைச்சாத்திட்டுள்ளது. இந்நிறுவனமே பிரதான பாத்திரமாகவும் மற்றும் இந்தியாவின் பாரிய விமானநிலைய சேவை மதிப்பீட்டாளர் தளமானது தொழிநுட்பம் வழிப்பட்ட மேடையொன்றினை உயர்ந்த பயணிகளிற்கு வசதியான விமானநிலைய அனுபவங்களை வழங்குவதனாலும் பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்திற்கு இதவொரு பாரிய அடைவாக காணப்படுகின்றது. அவர்கள் செல்வழி, உணவு மற்றும் பானங்கள், சந்திப்புக்கள் மற்றும் உதவிகள், ஸ்பா, விமானநிலைய பரிமாற்றம், தரமான ஹோட்டல்கள் அல்லது தூங்குவதற்கான அறை வசதிகள், பொதி பரிமாற்றம் மற்றும் ஏனைய சேவைகள் உள்ளிட்ட சேவைகளுக்கு வாடிக்கையாளர்களிற்கான அனுபவங்களை வழங்குகின்றனர்.

இ) சர்க்கு நகர்வுகள் ஊடாக அடித்தள வரிசையை வலுப்படுத்தல்

கட்டுநாயக்கவின் பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்தில் சர்க்கு கிராமத்திற்கான நுழைவு/ வெளியேறல் கட்டிடம்

இச்செயற்றிட்டத்தின் நோக்கமாவது சிவில் பணிகள், கட்டமைப்பு உருக்கு பணிகள், உலோக வேலைகள் மற்றும் பீடங்கள், பிரித்தல்கள், உறைப்பூச்சுக்கள், மின்னியல், இயந்திரவியல், தகவல் தொழிநுட்பம் மற்றும் ஏனைய தொடர்புடைய சேவைகள் கொண்ட வாகன தரிப்பிடங்களுடனான (அண்ணளவாக 464 கனமீற்றர் பரப்பளவு) இரு மாடி கட்டிடங்களை (அண்ணளவாக 575 கனமீற்றர் பரப்பளவு) உள்ளடக்குகின்றது.



கர்கோ கிராம நுழைவு/வெளியேறுதல் கட்டிடத்தின் நிர்மானம்

அடித்தள உச்சயன்பாட்டு கலாச்சாரம்

நாட்டின் வரலாறு காணாத பொருளாதார மந்தநிலையின் பாதகமான தாக்கங்களை இழிவளவாக்கும் தேசத்தின் முயற்சிகளிற்கு ஆதரவளிக்கும் முகமாக, ஒரு பொறுப்புடைய அரசு நிறுவனமாக AASL ஆனது நாட்டிற்கான கடமையாக கொண்டு அதனது செல்வீன சமையகளை இழிவளவாக்க அனைத்து முயற்சிகளையும் மேற்கொள்கின்றது. ஒவ்வொரு தனிநபரிடமும் ஏற்கவேண்டிய வகிபாகமொன்று காணப்படுவதனை அடையாளப்படுத்தி சிக்கன கலாச்சாரத்தினை ஊக்குவிக்க AASL இன் அனைத்து பிரிவுகளும் முடுக்கிவிடப்பட்டுள்ளன. இதன் உச்சமாக, மூலதன மற்றும் மீண்டுவரும் செலவீனங்களை இழிவளவாக்கும் முகமாக 2022 ஏப்ரலின் அரசாங்க சுற்றுநிருபத்திற்கு அமையவொழு கடுமையான நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளது. ஒழுங்குபடுத்தல் மற்றும் அத்தியாவசிய பயிற்சி தேவைப்படுகின்ற மாதிரிமே வசதியளிப்பதாக யுயூடு இன் பயிற்சி பாதி கடுமையாக குறைக்கப்பட்டுள்ள அதே சமயம், சந்தைப்படுத்தல் மற்றும் விளம்பரப்படுத்தல் செலவுகளும் குறைந்தபட்ச மட்டத்திற்கு கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது. பிந்தைய நடவடிக்கையானது பெரும்பாலும் செலவற்ற சேவை வழங்கல் வசதிகளின் ஊடாகவாயினும் வளப்படுத்தப்பட்ட வர்த்தக நாம பெறுமதி உருவாக்கத்துடன் பரவலான சந்தைப்படுத்தல் வாய்ப்புகளின் மீது கரிசனக்கொள்ள AASL ஐ அனுமதித்துள்ளது.

2.2 AASL – ஏறுமுகமாக வளரும் மும்மை அடித்தள வரிசை

மும்மை அடித்தள வரிசை என்பது என நன்கறியப்பட்ட கோட்பாடான மக்கள் மத்தியிலும் அதைப்போலவே புகோளத்தின் மீதும் அதேசமயம் இலாபத்தினை ஈட்டுவதிலும் ஒரு நிறுவனம் உருவாக்கும் நேர்க்கணிய தாக்கத்தினை பொருட்களும், நிறுவனங்கள் தங்களது சமூக மற்றும் சுற்றுச்சூழல் தாக்கங்களை அளவிடுவதற்கு அர்ப்பணிப்புடையதாக காணப்படவேண்டும் என்பதனை ஏற்றுக்கொள்ளும் ஒரு விடாய்பாரக் கோட்பாடாகும். இப்பொருண்மையானது தங்களது நிதி செயலாற்றுகையில் மாதிரிமே கவனம் செலுத்த அல்லது இலாபத்தை உருவாக்குவதில் மாதிரிமே கவனம் செலுத்த அல்லது தரப்படுத்தப்பட்ட அடித்தள வரிசையில் கவனத்தை செலுத்துவது என்பது ஒரு வர்த்தக நிறுவனத்தின் அனைத்தளாவிய செயற்பாட்டினை அளவிடுவதற்கு போதுமானதல்ல என்பதற்கு அழுத்தம் கொடுக்கின்றது. மதிப்பாய்விற்குட்பட்ட வருடத்தில் இம்மூன்று தூண்களினதும் ஏறுமுகத்தில் AASL ஆனது TPLஇன் கீழ், இலாபம், மக்கள் மற்றும் புகோளத்திற்கு அழுத்தம் கொடுத்தது. கம்பனிவின் நிதி செயலாற்றுகையானது நிதி மதிப்பாய்வின் கீழ் பாரியளவில் பகுத்தராயப்பட்ட அதே சமயம், இதன் ஒரு பகுதியான 'மக்கள் உருவகம்' மனிதவள முகாமைத்துவ மதிப்பாய்வில் கலந்துரையாடப்பட்டதுடன் புகோளத்த துறையானது நிலைபெண்தன்மையின் முழுமையாக காணப்பட்டது.

2.2.1 வருமானமீட்டல் இயலுமை மற்றும் விரிதிறனை மேலும்

வலுப்படுத்துவதனை நோக்கிய வெற்றிகரமான மூலதனக் கலப்பு மற்றும் மென்பொருள் முதலீடு

இரத்தமலானை கொழும்பு சர்வதேச விமானநிலையத்தின் கவச மற்றும் கிழக்கு வாகனவழியின் புனருத்தாரணம்

இச்செயற்றிட்டத்தின் நோக்கமானது இரத்தமலானை விமானநிலையத்தின் தற்போதுள்ள வடிகால் முறைமையை திருத்தியமைத்தல் உள்ளடங்கலாக கிழக்கு வாகனவழி கட்டுமானம் (அகலம் -25 மீற்றர் மற்றும் நீளம் 400 மீற்றர் அண்ணளவாக) மற்றும் தற்போதுள்ள கவசத்தினை புனருத்தாரணம் செய்தல் என்பவற்றை உள்ளடக்கியுள்ளது. மொத்த ஒப்புத்த பெறுமதியானது 231 மில்லியன் இலங்கை ரூபா என்பதுடன் செயற்றிட்டமானது 26 மார்ச் 2022 இல் வெற்றிகரமாக நிறைவுசெய்யப்பட்டது.

கட்டுநாயக்கவின் பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்தில் சரக்கு

கிராமத்திற்கான நுழைவு/ வெளியேறல் கட்டிடம்

செயற்றிட்ட நோக்கமானது சரக்கு நகர்வுகளின் ஊடாக அடித்தள வரிசையை வலுப்படுத்துவதின் கீழ் வரைவிலக்கணப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையம் மற்றும் மத்தள ராஜபக் சர்வதேச விமானநிலையத்தில் தொடர்பாடல் முறைமையை மேம்படுத்தல்

பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையம் மற்றும் கொழும்பு இரத்தமலானை சர்வதேச விமானநிலையத்தின் பகுதி கட்டுப்பாட்டு மையத்தில் மற்றும் குரல்

தொடர்பாடல் முறைமைகள் மேம்படுத்தப்பட்டு சோதனை முயற்சி அடிப்படையில் செயற்பாட்டிலுள்ளது. விரிவான சோதனைகளின் போது புதிய முறைமையின் நிலைத்தன்மை நெருக்கமாக கண்காணிக்கப்பட்டதுடன் தொடர்ச்சியான தொழிற்பு ஆதரவுடன் முறைமையானது வெற்றிகரமாக செயற்படுத்தப்பட்டது. முன்னைய வழக்கொழியும் முறைமையை மாற்றி செய்து அதேசமயம் VoIP அடிப்படையிலான தொழிற்புத்தை அறிமுகப்படுத்தியதன் ஊடாக கொழும்பு அணுகல் கட்டுப்பாட்டு மையம் மற்றும் பகுதி கட்டுப்பாட்டு மையத்தின் செயற்பாட்டு பாதுகாப்பு உத்தரவாதப்படுத்தப்பட்டது.

வான்வழி தகவல் முகாமைத்துவ முறைமை

விமான திட்டமிடல், NOTAM முகாமைத்துவம், இணைய கட்டளைகள், மூலோபாய வான்வழி தரவு முகாமைத்துவம் மற்றும் இலத்திரியல் வான்வழி தகவல் பதிப்பு என்பவற்றிற்கான முறைமை அலகுகளிற்கு விரிவுபடுத்தப்பட்ட பரிசோதனை செயற்பாடுகளின் பின்னர் 2022 ஆம் ஆண்டளவில் அனுமதியளிக்கப்பட்டது. இச்செயற்றிட்டமானது பாதுகாப்பினை உத்தரவாதப்படுத்தியும் சர்வதேச துறைசார் நியமங்களுடன் வான்வழி செயற்பாடுகளை வினைத்திறனை அதிகரித்தும் சர்வதேச சிவில் விமானச்சேவை அமைப்பின் ஆசிய பசுபிக் வலயத்தின் நவீன ஒழுங்குபடுத்தல் தேவைகளிற்கிசைவாக வான்வழி தகவல்களை வழங்க AASL இனை இயலுமையுடையதாகியுள்ளது.

பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தில் வான் போக்குவரத்து

முகாமைத்துவ முறைமை

பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தின் கொழும்பு அணுகல் கட்டுப்பாட்டு மையத்தில் வான் போக்குவரத்து முகாமைத்துவ முறைமை நிறுவலானது 2022 ஆம் ஆண்டளவில் வெற்றிகரமாக நிறைவுசெய்யப்பட்டதுடன் ADS-B (தன்னியக்க துணைநில் கண்காணிப்பு ஒளிபரப்பு), Mode-S Radar, AMHS (ATS செய்தி கையாளல் முறைமை), முதலியன போன்ற பல புதிய தொழிற்புக்களது கூட்டிணைவுடன் முழுமையாக உறுதிப்படுத்தப்பட்டது. முறைமை செயற்படுத்திற்றன்களை சான்றுப்படுத்துவதற்காக விரிவான பரிசோதனை (நிழல்) செயற்பாடுகள் நடாத்தப்பட்டதுடன் முறைமை விற்பனையாளர் மற்றும் உள்ளக பொறியியலாளர் அணியிடமிருந்து கிடைக்கக்கூடிய தொடர்ச்சியான உதவியுடன் முறைமையானது நேரடி சோதனை செயற்பாட்டிற்கு தயாராகவுள்ளது.

நிதியை வலுப்படுத்தல் மற்றும் விரிதிறனை சங்கிலி ரூபீ நிறுவல்

AASL ஆனது 1 ஜூலை 2021 முதல் நிறுவல் செயற்றிட்டத்துடன் IFS ERP நேரடி கண்காணிப்பை மேற்கொண்டது. அது முதல், அம்முறைமை தற்போதுள்ள நிலையான நிலைக்கு கொண்டுவர, AASL ஆனது பல தடைகளை வெற்றிகொள்ளவேண்டியிருந்தது. முறைமையானது ஓரளவு நிலையானதும், AASL ஆனது ERP முறைமைக்குள் எமது உள்ளக தகவல் தொழிற்பு பிரிவினாள் விருத்திசெய்யப்பட்ட பற்றுச்சீட்டு முறைமைபுடன் இணைப்பதற்கான தொடக்கங்களை மேற்கொண்டது. இவ்வொருக்கிணைப்புடன், குறைவான கால தாமதத்துடன் முழுமையான பற்றுச்சீட்டு செயல்முறையும் நடாத்தப்படுவதற்கான நிலையை அடையவும் அவ்வாறே விரிவான தீர்மானங்களை மேற்கொள்ள சிரேஷ்ட முகாமைத்துவ அணிக்கு நேரடி தகவல்கள் கிடைக்கும் நிலையை அடையவும் எதிர்பார்க்கப்பட்டது. ஒரு சமூகமான செயற்பாட்டினை உறுதிப்படுத்துவதற்காக ஒவ்வொரு முறைமை ஒருங்கிணைப்பின் போதும் கடினமான தர உறுதிப்படுத்தல் செயல்முறைகளை AASL பின்பற்றியது. இவ்வாறாக, AASL ஆனது தற்போது ஒருங்கிணைக்கப்பட்டுள்ளதும் தர உத்தரவாதப்படுத்தல்கள் நிறைவடைந்ததும் குழாய்களில் காணப்படுவையும் ஒருங்கிணைக்கபடவுள்ளதுமான முறைமையை கொண்டுள்ளதாகின்றது.

முகாமைத்துவ கலந்துரையாடல்களும் பகுப்பாய்வும்

2.2.2 மக்கள் துறை கருத்திற்கொள்ளல்

விமானநிலையத்தின் சுகாதார வசதிகளை வளப்படுத்துவதற்காக பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தில் தன்னியக்க வெளிவாரி அதிர்வுநீக்கிகளிற்கான அன்பளிப்பு

ஹோமால் சேர்ஜிகல்ஸ் அண்ட் டயாக்னோஸ்டிக்ஸ் (பிரைவட்) லிமிட்டெட்டின் முகாமைத்துவ பணிப்பாளர் அவர்கள் 19 டிசெம்பர் 2022 அன்று யுபுளுடு இன் தவிசாளரிற்கு அன்பளிப்புச்செய்தார். மேலும், AASL இன் பணியாட்களிற்கு AED மற்றும் CPR யின் பயன்பாடுகள் குறித்த பயிற்சியானது இலங்கை மயக்கமருந்து மற்றும் அதிதீவிர நிலை கல்லூரியின் மேற்பார்வையின் வழங்கப்படும்.



ஹோமால் சேர்ஜிகல்ஸ் அண்ட் டயாக்னோஸ்டிக்ஸ் (தனியார்) நிறுவனத்தினால் அன்பளிப்பாக வழங்கப்பட்ட AED

பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலைய திடீர் அணர்த்தப் பயிற்சி - 2022

ஒருங்கிணைக்கப்பட்டவொரு கடத்தல் முறியடிப்பு பயிற்சியானது அனைத்து விமானநிலைய பங்குதாரர்களிற்குமான கடத்தல் அச்சுறுத்தல்களின் போது செயற்படுவதற்கான திடீர் திட்டமிடல் மற்றும் ஒழுங்குமுறைகளை வினைத்திறனை பரிசோதிக்கும் நோக்கில் 2022 மார்ச் மாதத்தின் 9 மற்றும் 10 ஆம் திகதிகளில் பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்தில் நடாத்தப்பட்டது.

இப்பயிற்சியானது கட்டமைக்கப்பட்ட போலி சூழ்நிலை மற்றும் யுபுளுடு, பாதுகாப்பு படகுகள், இலங்கை சிவில் விமானசேவைகள் அதிகாரசபை மற்றும் ஏனைய அரசு முகவரகங்கள் உள்ளிட்ட பல்வேறு முகவரகங்களது பங்கேற்புடன் இடம்பெற்றது. இப்பயிற்சியான பங்குபற்றிய அனைத்து முகவரகங்களிற்கும் கடத்தல் சூழ்நிலையின் சிக்கல் தன்மைகளை கையாளுவதில் ஒருங்கிணைப்பினை வலுப்படுத்தி வளப்படுத்துவதற்கு உதவியது.

வெடிபொருள் கண்டுபிடிக்கும் கருவிகளை பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையம் அவுஸ்திரேலிய அரசாங்கத்திடமிருந்து பெற்றுக்கொண்டது

2022 மார்ச் 1 அன்று 18 மில்லியன் மதிப்பிலான மூன்று 'வெடிபொருட்களை கண்டுபிடிக்கும் கருவிகளை' அவுஸ்திரேலிய அரசாங்கம் இற்கு அன்பளிப்பாக வழங்கியது. வெடிபொருட்களை கண்டுபிடிக்கும் கருவியானது அதிமேதகு அவுஸ்திரேலிய தூதுவர் டேவிட் ஹோலி அவர்களினால் சிவில் விமானசேவைகள் பணிப்பாளர் நாயகம் மற்றும் இலங்கை சிவில் விமானசேவைகள் அதிகாரசபையின் பிரதம நிறைவேற்று பணிப்பாளர் மற்றும் அவுஸ்திரேலிய மற்றும் இலங்கை அரசாங்கங்களது முக்கிய அதிகாரிகள் ஆகியோரின் முன்னிலையில் AASL இன் தவிசாளரிடம் கையளிக்கப்பட்டது.

வெடிபொருள் கண்டறியும் கருவிகள் அலகானது பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்தில் வெடிபொருட்களை கண்டறியும் தகமையை வலுப்படுத்தும். பயணிகள், விமான பணிக்குழுவினர் சரக்குகள் மற்றும் வானூர்தியின் கண்ணியம் என்பவற்றை பாதுகாப்பதற்காக அவுஸ்திரேலியா மற்றும் ஐக்கிய இராச்சியத்திற்கான நேரடி விமானங்களை கண்காணிக்க இவ்வபகரணங்கள் பயன்படுத்தப்படும். மேலதிகமாக, ஏனைய அனைத்து விமானங்களையும் பரிசோதிப்பதற்காகவும் இவ்வபகரணங்கள் பயன்படுத்தப்படும். வெடிபொருள் கண்டுபிடிக்கும் கருவி அலகுகளது உச்சபட்ச பயன்பாட்டினை உறுதிப்படுத்துவதற்கும் சர்வதேச அளவிலான சிறந்த பயிற்சிகள் மற்றும் நியமங்களிற்கு அமைவாக வெடிபொருட்களிற்காக பயணிகளையும் அவர்களது பொதிகளையும் பரிசோதிக்கவுமாக பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்தில் விமானநிலைய பாதுகாப்பு பரிசோதனை அதிகாரிகளிற்கு அவுஸ்திரேலியா பயிற்சிகளை வழங்கும். வெடிபொருள் கண்டுபிடிக்கும் கருவி அலகுகளது அன்பளிப்பானது இலங்கை சமீபத்தில் எல்லைகளை மீளத்திறந்துள்ளமையினாலும் சர்வதேச விமானங்களை இயக்குவதாலும் காலத்தின் தேவை கருதியதாக காணப்படுகின்றது.



பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தின் அவசரத் தீபணைப்புச் செயற்பாடு



ஆஸ்திரேலிய அரசாங்கத்திடமிருந்து ஒரு தொகை ETD களை நன்கொடையாக பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம் பெற்றுக் கொண்டது.

பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையமானது ACI விமானநிலைய சுகாதார அங்கீகாரத்தை தொடர்ச்சியாக இரண்டாவது வருடமாக 2022-2023 ஆம் ஆண்டிற்காக பெற்றுக்கொள்கின்றது.

AASL ஆனது பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்திற்காக ACI விமானநிலைய சுகாதார அங்கீகாரத்தை தொடர்ச்சியாக இரண்டாவது வருடமாக 2022-2023 ஆம் ஆண்டிற்காக பெற்றுக்கொள்கின்றது. எமது விமானநிலையங்கள் எமது பயணிகளும் பணியாளர்களும் பாதுகாப்பிற்கு முன்னுரிமையளிக்க நாம் ஏற்றுக்கொண்ட சுகாதார நியமங்களினை இது மேலும் உறுதிப்படுத்துகின்றது.

AASL ஆனது பயணிகளிற்கு பாதுகாப்பான உள்வருகை வெளிச்செல்லல் புள்ளியாக எமது விமானநிலையங்களை பெருந்தொற்றுக் காலத்திலும் கூட சர்வதேச பாதுகாப்பு நியமங்களை பேணுவதனை தொடரும்.



2022-2023 விமான நிலைய சுகாதாரச் சான்றிப்படி

இலங்கை விமானநிலைய மற்றும் விமானச்சேவைகள் கல்லூரியின் டிப்ளோமா பட்டமளிப்பு

இலங்கை விமானநிலைய மற்றும் விமானச்சேவைகள் கல்லூரியினால் நடாத்தப்பட்ட விமானச்சேவைகள் கற்கைகள் டிப்ளோமாவினை பூர்த்திசெய்த 8வது அணி மாணவர்களிற்கு அவர்களது டிப்ளோமாவானது 10 ஜனவரி 2022 அன்று கல்லூரியின் கேட்போர் கூடத்தில் இடம்பெற்ற நிகழ்வில் வழங்கப்பட்டது.

சம்பிரதாய உரையாற்றிய AASL இன் தவிசாளர் சிறந்த பயிற்சி உட்கட்டுமானங்களில் முதலிடுவதன் அவசியம் குறித்து பேசியதுடன் பயிற்சியின் முக்கியத்துவத்தை உணர்ந்து மதிப்பதனால் AASL ஆனது எப்பொழுதும் இம்முதலீட்டினை மேற்கொண்டுள்ளது என்பதையும் கூறினார்.

இலங்கை விமானநிலைய மற்றும் விமானச்சேவைகள் கல்லூரியானது யுபுளுடு இன் பயிற்சி அலகாக காணப்படுவதுடன் சர்வதேச சிவில் விமானச்சேவைகள் அமைப்பின் அங்கீகாரத்தினையும் கொண்டுள்ளது. அது இலங்கை மூன்றாம்நிலை மற்றும் தொழிற்பயிற்சி கல்வி ஆணைக்குழுவினால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட ஒரு தொழிற்பயிற்சி நிறுவனமுமாகும்.



SLAAA இல் டிப்ளோமா சான்றிதழ்கள்

முகாமைத்துவ கலந்துரையாடல்களும் பகுப்பாய்வும்

கூட்டிணைந்த சமூக பொறுப்புடைமையின் ஒரு தூணாக அடுத்த தலைமுறையிற்காக பாடசாலை விஜயங்கள்

கம்பனியின் கூட்டுநிறுவன கூட்டிணைந்த சமூக பொறுப்புடைமை கொள்கையிற்கு இணங்க கூட்டிணைந்த சமூக பொறுப்புடைமையின் துவக்கமொன்றாக AASL இனால் ஒரு தொகுதி செயற்றிட்டங்கள் அமுல்படுத்தப்பட்டுள்ளன. அதன்பிரகாரம் தரைத்தள கையாளல், விமானநிலைய செயற்பாடுகள் மற்றும் வான் வழிகாட்டல் சேவைகள் குறித்து அறிந்திருப்பதற்கும் விமானச்சேவைகள் துறையில் திறந்திருக்கும் தொழில்வாய்ப்புக்கள் குறித்து அறிந்துகொள்வதையும் இலக்காகக் கொண்டு வருடம் முழுமையிலும் 113 பாடசாலை விஜயங்களை AASL ஆனது வளப்படுத்தியிருந்தது. அதன் விளைவாக, அடுத்த தலைமுறையின் விரிந்த தொழில்வாய்ப்புக்களுக்கு இனஞ்சந்ததியினர் மத்தியில் விமானச்சேவைகளுடன் தொடர்புடைய துறைகள் குறித்து ஆர்வத்தினை உருவாக்க AASL எதிர்பார்க்கின்றது.



இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகளினால் வசதியளிக்கப்பட்ட பாடசாலை விஜயங்கள்



சிறுவர் தினத்தை முன்னிட்டு இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகளின் செவா வளிதா பிரிவினால் விமான நிலையப் பரிச்சய விஜயத்தை ஏற்பாடு செய்தல்

பிள்ளை பராமரிப்பு நிலையத்தை இடமாற்றல்

புத்தம் புதிய பிள்ளை பராமரிப்பு அறையொன்று நிர்மாணிக்கப்பட்டு 23 ஏப்ரல் 2022 முதல் செயற்படுவதற்காக திறந்துவைக்கப்பட்டது. முன்னைய பிள்ளை பராமரிப்பு நிலையமானது ஆரம்பத்தில் கட்டப்பட்டது என்பதுடன், அதன் நிலைமைகள் சாதாரண தரத்திற்கும் குறைவாக காணப்பட்டது. அதனால் அப்பதிய ஈர்க்கும் நிலையத்தின் கட்டுமானத்துடன் இடமாற்றப்பட வேண்டியதாக காணப்பட்டது.

பயிற்சிகளின் ஊடாக எண்ணக்கரு சேமிப்புகளிற்கு பங்களித்தல்

மதிப்பாய்வின் கீழான வருடத்தில், 2021 ஆம் ஆண்டில் 'இலங்கை விமானநிலையம் மற்றும் விமானச்சேவைகள் கல்லூரி' யாக பெயர்மாற்றம் செய்யப்பட்ட, இன் பயிற்சி நிலையமான சிவில் விமானச்சேவைகள் பயிற்சி நிலையமானது மனித மூலதனத்தின் அபிவிருத்திக்காக வான்வழிகாட்டல் சேவைகள், விமானநிலைய முகாமைத்துவம், விநியோக சங்கிலி முகாமைத்துவம், மனிதவளங்கள், சிவில் பொறியியல் (முகாமைத்துவம்), பாதுகாப்பு சேவைகள், மின்னியல் மற்றும் வான்வழிகாட்டல் பொறியியல், சிவில் விமானச்சேவைகள் பயிற்சி, தகவல் தொழில்நுட்பம் மற்றும் வான்வழி தகவல் முகாமைத்துவ பாடத்திட்டங்களில் வழங்கப்பட்ட பயிற்சியின் மூலமான எண்ணக்கரு சேமிப்புகளின் ஊடாக கம்பனியின் அடித்தள வரிசையை வலுப்படுத்த பங்களித்தது. வருடத்தின் மொத்த மதிப்பிடப்பட்ட எண்ணக்கருச் சேமிப்பானது 783 மில்லியன் இலங்கை ரூபாய்கள் ஆகும்.

2.2.3 புகோள துறையை விளக்குதல்

AASL இன் நிலைபேண் கொள்கை

கடந்த சில வருடங்களில் கூட்டுநிறுவன நிலைபேண்தன்மை கருத்தாக்கமானது சுற்றுச்சூழல் அம்சங்களுக்கு அதிக கனத்தை அளித்து நவீன கூட்டுநிறுவன வளர்ச்சியில் முன்னிலையில் தோன்றுமளவிற்கு பரிணமித்துள்ளது. தொழிலாளர்களிற்கு சிறப்பான நீண்டகால நிலைபேண்தன்மையை முன்னுரிமைப்படுத்துவதும் அனைத்து பங்குதாரர்களும் சுகாதாரமான அடித்தள வரிசைக்கு உச்ச அளவில் மாறுவதற்குமான சிறந்த தீர்வுகளை தொடர்ச்சியாக பின்தொடர்ந்தமையினாலே இச்சிறப்பம்சமானது தோற்றம்பெற்றுள்ளது. AASL இன் நிலைபேண் கருத்தியலானது எளிதான பசுமை கொள்கைக்கும் அப்பால் சென்றுள்ளது. நிறுவனத்தின் தீர்க்கமான பங்குதாரராக கூழலே அடையாளப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

பரந்த கூட்டுநிறுவன தோற்றப்பாடுகளினால் ஏற்பதனால் மாத்திரமே நீடித்த பெறுமதி தோன்றும் என்பதனை நாம் நம்புகிறோம். எமது அணுகுமுறையானது நிறுவனத்தினில் தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும் சமூக மற்றும் கலாச்சார மூலங்களது முக்கியத்துவத்தை அறிதலாகும். இவ்வாறாக எமது திட்டங்களும் மூலோபாயங்களும் இம்மூலங்களின் நேர்க்கணியத்தன்மையை படம்பிடித்துள்ளதுடன் நிறுவனத்திற்கும் அதனது அனைத்து பங்குதாரர்களிற்குமான நீடித்த பெறுதியை உருவாக்குவதனை நோக்கி அவை திசைமுகப்படுத்தப்படுகின்றன.

அதன் பிரகாரம், புகை கட்டுப்பாடு, காபன் வெளியேற்றத்தை இழிவளவாக்கல், இயற்கை வளங்களை மீளுயிர்ப்பதனை ஆதரித்தல் மற்றும் மனிதனது நிலைபேண்தன்மையை தடுக்கும் தடைகளை அகற்றுதல் எனும் நான்கு பகுதிகளில் கரிசனங்கொள்கின்றது.

உமிழ்வு வெளியேற்றக் கட்டுப்பாடு

இயற்கைக் கூழலுக்கு வெளியேற்றப்படும் அல்லது வெளியாகும் அனைத்து வகையான கழிவுப் பொருட்களையும் நிறுவனம் தொடர்ந்தும் மதிப்பீடு செய்கிறது. இதன் காரணமாக உமிழ்வு வெளியேற்றத்தைக் குறைத்து, பசுமையில்ல வெப்ப விளைவைக் கட்டுப்படுத்துகிறது.

- கழிவுநீர் சுத்திகரிப்பு நிலையம்- இதன் மூலம் சுற்றுச் சூழலுக்கு வெளியேற்றப்படும் கழிவுகளின் நச்சுத்தன்மை அளவு கட்டுப்படுத்தப்படுகிறது.
- எரிதொட்டி மற்றும் கழிவு முகாமைத்துவம்- AASL இன் கழிவு முகாமைத்துவ ஏற்பாடானது, மத்திய சுற்றுச்சூழல் அதிகாரசபையினால் (CEA) வழங்கப்பட்ட சுற்றுச்சூழல் பாதுகாப்பு அனுமதிப் பத்திரத்தின் (EPL) கீழ் செயல்படும் அதிநவீன திடக்கழிவுகளை அகற்றும் எரிதொட்டியாகும்.

காபன் வெளியேற்றத்தை இழிவளவாக்குதல்

- AASL இன் சக்தி முகாமைத்துவ நடைமுறைகள் பல்வேறு விதமான திறன், நிலைபேண் தீர்வுகளின் ஊடாக பிரயோகிக்கப்படுகின்றன.
- தற்போதுள்ள கட்டிடங்கள் சக்தி வினைத்திறன் ஒளிகள், ஒளி கட்டுப்பாடு மற்றும் இயந்திர கட்டுப்பாட்டு முறைமை என்பவற்றால் மீளமைக்கப்பட்டுள்ளன.
(உ.ம்: T5 fluorescent fittings, C-Bus control system, drives for AHU, PAU's)
- குளிராக்கிகளிற்கான தற்போதுள்ள கட்டிட முகாமைத்துவ முறைமையுடன் புதிய குளிராக்கி முறைமையை ஒருங்கிணைத்தல்
- Use of ballasted and bulbs during remodeling projects.
- மீள்வடிவமைப்பு செயற்றிட்டங்களில் நிலைப்படுத்தப்பட்ட மின்குமிழ்களை பயன்படுத்தல்கூடுநீர் முறைமைக்கு சூரியவொளி வெப்பமாக்கிகளாக அறிமுகம்
- சூரிய வெளிச்சத்துடனான இயற்கை வெளிச்சத்தையும் ஒளிஅளவு குறைக்கும் கருவிகளையும் உச்சமாக பயன்படுத்தல்
- பயணிகள் வெளிவரும் கட்டிடங்களில் நடமாட்ட உணரி, நிலைநிற்கும் உணரிகளாக பயன்பாடு
- வலு துறை திருத்தங்கள், வெளிக்காட்டும் ஹோட்டல்களில் சாவிபுடன் இணைக்கப்பட்ட பிரதான ஆளிகள், சக்தி செமிப்பில் பங்களிக்கும் உணவுகளை சுடாக்குவதற்கான சூடான அலமாரிகளிலிருந்து மைக்ரோவேவ் அவ்களிற்கான மாற்றம்
- அலுவலக நேரத்திற்கு பின்னரும் வாரஇறுதி நாட்களிலும் வளிப்பதனாக்கிகளை பயன்படுத்தாது இறக்கை மின்விசிறிகளை பயன்படுத்துதல்
- உயர் குழலியல் பெறுதிகளுடன் விமான நிலைய வளாகத்தினுள் அடையாளங்காணப்பட்ட 200 மரங்கள் யுபுளுடு இன் சதுப்பு நில பகுதிகளில் மீள நடப்படுவதற்காக வேரோடு களையப்பட்டுள்ளதடன் கட்டுமானத் தேவைகளிற்காக வெட்டி அகற்றப்படாமல் பேணிப் பாதுகாக்கப்படவேண்டியதாக மேலும் 200 மரங்கள் அடையாளங்காணப்பட்டுள்ளன. இப்பாதுகாப்பு திட்டங்களிற்கு மேலதிகமாக, பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலைய செயற்றிட்டத்துடன் இணைந்து யுபுளுடு இனால் ஆரம்பிக்கப்பட்ட புதிய மர நடுகையும் செயற்படுத்தப்பட்டுள்ளது

இயற்கை வளங்களை மீள்புதுப்பிப்பதற்கான ஆதரவு

மீள்புதுப்பித்தல் முயற்சிகளை வினைத்திறனாக ஆதரிக்கும் முகமாக கூட்டுநிறுவன தேவைகளை பூர்த்திசெய்யும் மாற்றுவளங்களை தேடுவதனால் இயற்கை வளங்கள் மீது தங்கியிருந்தலை இலகுவாக்கும் சவாலை AASL ஏற்றுக்கொண்டுள்ளது.

நீர்ப் பாதுகாப்பு - 50% மேலான, பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்திலான நாளாந்த குடிநீர் தேவையான மொத்த 2,200 கனமீற்றில் 1,200 கனமீற்றர் நீராந்து அதன் வளாகங்களில் குழாய்க் கிணறுகள் மூலமாக பெறப்படுகின்றது.

இலங்கையின் மூன்றாம்நிலை கல்விக்கு உதவி

கம்பனியானது தகவல் தொழிநுட்பம், நிதி, இயந்திர பொறியியல், பொது நிர்வாகம், போக்குவரத்து மற்றும் தளவாட முகாமைத்துவம் மற்றும் வாகனஉதிரியாக பொறியியல் உள்ளிட்ட பல்வேறு பாடங்களின் இலங்கைப் பல்கலைக்கழக உள்வாரி பட்டதாரி மாணவர்கள், டிப்ளோமா பட்டதாரிகள் மற்றும் துறைசார் பயிலுநர்களிற்கு பயிற்சிகளை வழங்குகின்றது.

- மகரகம் அபேக்ஷா வைத்தியசாலைக்கு நன்கொடைகள் 25 ஒக்டொபர் 2022 அன்று கூட்டிணைந்த சமூக பொறுப்புடமை தொடக்கமாக, மகரகம் அபேக்ஷா வைத்தியசாலைக்கு 4,338,230 இலங்கை ரூபாய்களை நன்கொடையாக வழங்க யுபுளுடு இணை இயலுமையாக்கிய பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்தின் ஊடாக பயணித்த தாராள உள்ளம்கொண்ட இலட்சக்கணக்கான அனைத்து பயணிகளிற்கும் நன்றிகள். அந்நன்கொடையானது பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்தின் வெளியேறும் பகுதியில் வைக்கப்பட்டிருந்த தான சேகரிப்பு பெட்டிகளிலிருந்து சேகரிக்கப்பட்டது.

AASL ஆனது இத்தொண்டு ஆதரவு நிகழ்ச்சித்திட்டத்தினை பல வருடங்களாக பேணியிருந்ததுடன் பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்தின் பயணிகளாக நன்கொடையானது இலங்கை மக்களது வாழ்வில் மாற்றங்களை உண்மையிலும் ஏற்படுத்தியுள்ளது.



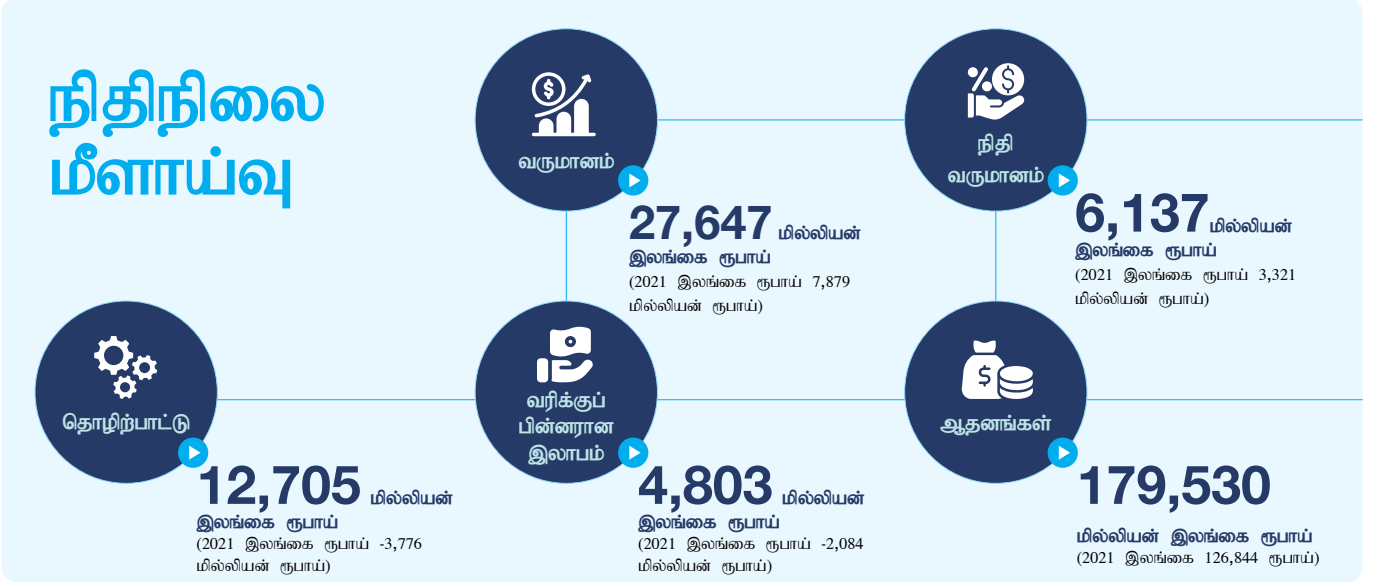
அபேகா மருத்துவமனை, மஹரகமவிற்கு வழங்கப்பட்ட நன்கொடை

- 2022 ஆம் ஆண்டு உலக சிறுவர் தினத்தை நாடாத்துதல் AASL ஆனது 2022 ஆம் ஆண்டின் உலக சிறுவர் தினத்தினை பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்திற்கு அருகிலுள்ள பாடசாலை மாணவர்களிற்கான விசேட விமானநிலைய அறிமுகப்படுத்தல்களுடன் நாடாத்தியது. யுபுளுடு ஆனது தன்னுடைய மிகமுக்கிய விடயமாக சிறார்களை ஆதரித்தலை தன்னுடைய அதிமுக்கியமானவொன்றாக எப்பொழுதும் கருதுமொரு அமைப்பாகும்.

சவால்களுக்கு முகங்கொடுக்கத் தயாராகுதல்

எம்மை எதிர்கொள்ளும் எத்தகைய சவால்களுக்கும் முகம் கொடுப்பதற்கு நாம் தயாராக இருக்கிறோம். சவாலுக்குரிய தொழிற்பாட்டுச் சூழ்நிலைகளுக்கு மத்தியிலும், நாம் எமது மக்களைத் தக்கவைத்துக் கொள்வதற்கும், மீள்திறன் செய்யவும், மீண்டும் பணியமர்த்தவும் முடிவு செய்துள்ளோம். அதன் விளைவாக, மேம்படுத்தப்பட்ட ஆற்றல்களுடனும், எமது பணியாளர் சக்தி மாற்றமடையாமல் இருப்பதால், மேம்படுத்தப்பட்ட ஆற்றல்களுடன், நாம் துரிதமாக எமது தொழிற்பாடுகளை அதிகப்படுத்தத் தயாராகவுள்ளோம். குறிப்பாக, எமது மக்கள் வாய்ப்பைப் பயன்படுத்திக் கொண்டுள்ளனர். ஒன்றிணைக்கப்பட வேண்டியதாக இருந்த பல அசையும் பகுதிகளைப் பிரயோகிப்பதிலும், ஒருங்கிணைப்பதிலும் அவர்கள் முனைப்புக் காட்டினர். ஒரு குறிப்பிட்ட காலப்பகுதியில் ஏற்படக்கூடிய நிலையான மாற்றத்தில் எமது விழுமியங்கள் நிலையானதாக இருக்கும், இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகளுக்கு ஆதரவளிக்கும் எமது விழுமியங்களை பற்றிப் பிடித்துக் கொள்வது முக்கியமானதாகும். பெற்றுக் கொண்டவற்றை சமூகத்திற்கு மீண்டும் வழங்குவது எமது இரத்தத்தில் உள்ளதாகும். மேலும், எமது நிறுவனம் ஒரு சூழ்நிலைமண்டலமாகத் தொழிற்படுவதை அங்கீகரிக்கும் அதே வேளை, சூழ்நிலைமண்டலத்தை உள்ளடிக காப்பதற்கும், தொழிற்படச் செய்வதற்கும், விமானச் சேவைப் பங்குதாரர்கள் மற்றும் குத்தகைக்காரர்களுக்கு நாம் தொடர்ச்சியாக ஆதரவளித்தோம். சவால்களை எதிர்கொள்வதில், நாம் வினைத்திறனுடைய, கவனம் செலுத்தக்கூடிய மற்றும் உறுதியான ஒரு நிறுவனமாக நாம் பரிணமித்துள்ளோம். எமது மக்கள் நெகிழ்திறன் மிக்கவர்கள் என்பதுடன், சவால்களை ஏற்றுக்கொள்வதற்குத் தயாராக உள்ளனர். 2022ஆம் ஆண்டில் தனிச்சவான முன்னெடுப்புகளை மேற்கொள்வதற்கு இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகளை ஊக்குவித்திருக்கும் இத்தகைய பின்னணியில், அடையாளப்படுத்திக் காட்டப்பட்டுள்ள இந்த வருடம் மற்றும் முன்னோக்கி நகர்வதற்கான எமது திட்டங்கள் ஆகியன பற்றிய ஒரு முழுமையான விளக்கத்தைப் பங்குதாரர்களுக்கு வழங்கும் பகுப்பாய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் கலந்துரையாடலை வழங்குவதில் நாம் மகிழ்ச்சியடைகிறோம்





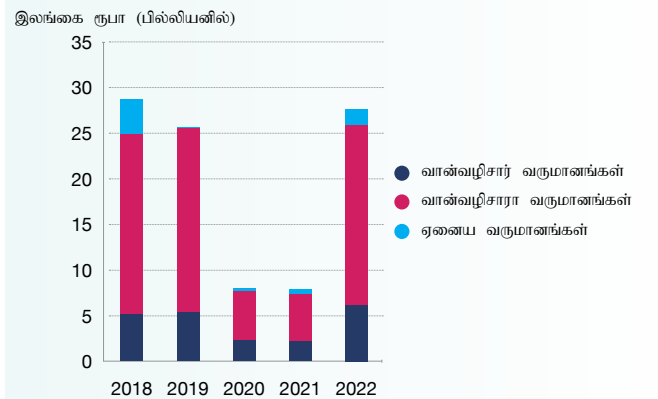
கண்ணோட்டம்

2022^{ஆம்} ஆண்டுக் கான உறுதியான நிதிநிலை செயற்பாடுகளை வழங்குவதுடன், இலங்கையின் ஒரேயொரு விமானச் சேவைகள் வழங்குநராக அதன் நிலையைத் தொடர்ச்சியாக இலங்கை விமான மற்றும் விமானச் சேவைகள் மேம்படுத்தி வருகிறது. பல தரப்பட்ட முனைகளிலிருந்து உருவெடுக்கும் பல்வகை சவால்களுடன் அவ்வருடம் நிறைவுக்கு வந்தது. ரஷ்யா, உக்ரைன் போர் உள்ளடங்கலாக பூகோல-அரசியல் முரண்பாடுகளின் தாக்கங்களின் காரணமாக பணவீக்க அழுத்தங்கள் உயர் வலு விலைகளை ஏற்படுத்தியுள்ளதடன், மதிப்புக்குறை இடர்களை பூகோலப் பொருளாதாரம் தொடர்ச்சியாக சந்தித்து வருகிறது. 2022ஆம் ஆண்டு ஆரம்பம் தொடக்கம், சீன-அமெரிக்க உறவுகள் வலுவீழ்ந்துள்ளமையானது, பல நாடுகளில் பொருளாதாரப் பின்னடைவை ஏற்படுத்தியுள்ளது. அதற்கு மேலதிகமாக, கொவிட்-19ஐ முற்றாக இல்லாதொழித்தல் என்னும் சீனாவின் கொள்கையால் முடக்கநிலை நீட்டிக்கப்பட்டது, அது ஆதன விற்பனைத் துறையில் குறை முதலீட்டை ஏற்படுத்தியதோடு, குறை முதலீட்டின் விளைவாகப் பொருளாதாரப் பின்னடைவு உருவெடுத்து, பூகோல வர்த்தகத்தில் ஒரு தோய்வை ஏற்படுத்தியது. பொருளாதாரச் சூழ்மையில் சக்தி, எரிபொருள், உணவு மற்றும் மருந்து ஆகியன உள்ளடங்கலாக உள்நாட்டு உறுதியின்மையும் தீவிரமடைந்ததுடன், சுற்றுலாத்துறையிலும் அது ஒரு எதிர்மறையான தாக்கத்தை ஏற்படுத்தி விட்டிருந்தது. இச்சவால்களுக்கு மத்தியில், இலங்கை விமான மற்றும் விமானச் சேவையானது நிதியியல் ரீதியாகத் தாக்குப்பிடிக்க முடிந்துள்ளதுடன், இலங்கையின் சுற்றுலாத்துறையுடன் சேர்த்து சிறப்பாக மீட்சியடைந்துள்ளது.

வருமானம்

2022ஆம் ஆண்டு 27,647 மில்லியன் இலங்கை ரூபாய்களை அடைவதற்காக இலங்கை விமான மற்றும் விமானச் சேவை அதன் வருமானத்தில் 251% நிலையான வளர்ச்சியைத் தொடர்ச்சியாகப் பதிவு செய்திருந்தது. இலங்கை விமான மற்றும் விமானச் சேவைகளின் வருமான வழிவகைகளைத் தீர்மானித்த, முக்கிய அடித்தள அளவுருகள் வானூர்திகளின் இயக்கம் மற்றும் பயணிகளின் இயக்கம் ஆகியவற்றை உள்ளடக்கியிருக்கிறது. கடந்த வருடத்தை விட 266% அதிகரிப்பை வெளிப்படுத்தி, சர்வதேசப் பயணிகளின் இயக்கம் மேல்நோக்கிய ஒரு நகர்வைக் குறித்துக்காட்டுகிறது; அதே போல சர்வதேச வானூர்திகளின் இயக்கம் 78% வளர்ச்சி விதத்தைக் குறித்துக்காட்டுகிறது.

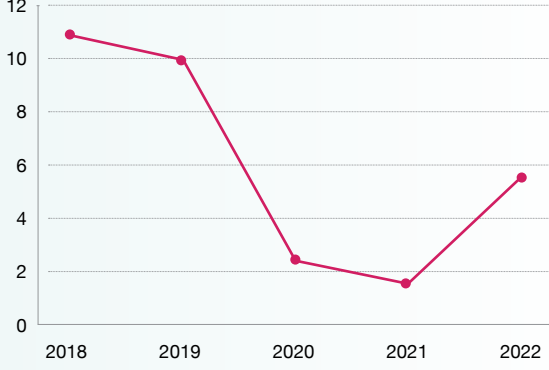
மொத்த வருமான அமைப்பு



விமானப் பயண இயக்கத்தின் போக்கு

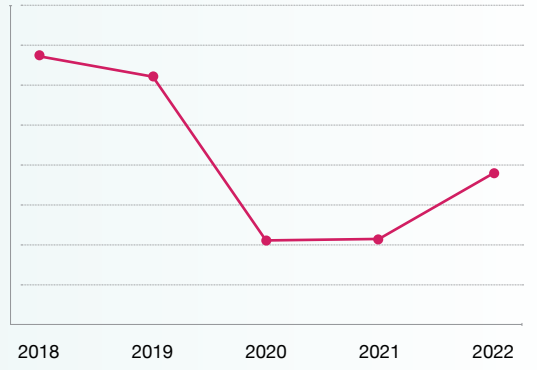
சர்வதேசப் பயணிகள் தொழிற்பாடுகள்

இலங்கை ரூபா (மில்லியனில்)



சர்வதேச விமானத் தொழிற்பாடுகள்

'000



வான்வழிசார் தொழிற்பாடு மற்றும் வான்வழிசாரா செயற்பாடுகளிலிருந்து உருவான வருமானத்தைப் பிரதானமாக உள்ளடக்கியதாக இலங்கை விமான மற்றும் விமானச் சேவையின் வருமான வழிவகை காணப்படுகிறது. இவ்விரண்டு வருமான மூலங்களினதும் வகைப்படுத்தல்கள் கீழே வழங்கப்பட்டுள்ளன.



பிரதான வான்வழிசார் வருமானம்

- தரையிறக்கம் மற்றும் தரிப்பிடம் மூலமான வருமானம்
- நிகழ்ச்சி நிரலுக்கு அப்பாற்பட்ட பிரத்தியேக விமானப் போக்குவரத்துகளினூடாகக் கிடைக்கப்பெறும் வருமானம்
- பயணிகள் ஏற்று பாலத்தின் மூலமான வருமானம்
- உள்நாட்டுத் தரையிறக்கம் மற்றும் தரிப்பிடம் மூலமான வருமானம்



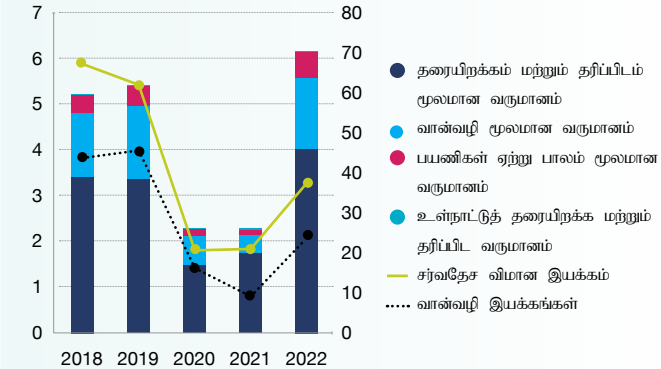
பிரதான வான்வழிசாரா வருமானம்

- சலுகை
- விமானத்தில் ஏற்றுவதற்கான வரி
- கூலி
- ஏனைய வான்வழிசாரா வருமானம்

வான்வழிசார் வருமானங்கள்

இலங்கை ரூபா (பில்லியனில்)

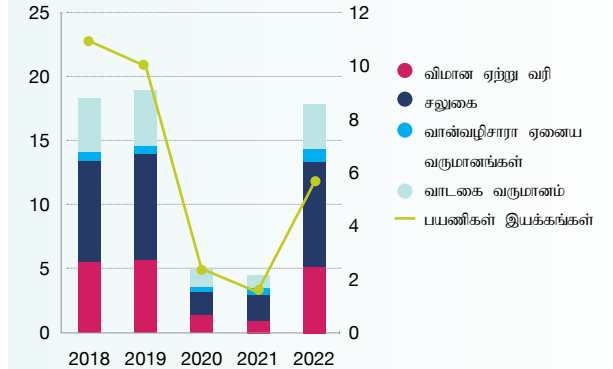
'000



வான்வழிசாரா வருமானம்

இலங்கை ரூபா (பில்லியனில்)

இலங்கை ரூபா (மில்லியனில்)



கருத்திற்கொள்ளப்பட்ட வருடத்தில் நிறுவனமானது வான்வழிசார் வருமானமாக 6,194 மில்லியன் இலங்கை ரூபாவை வருமானமாக ஈட்டியிருந்தது, இது 2021ஆம் ஆண்டில் ஈட்டிய 2,299 மில்லியன் ரூபா வருமானத்தை விட 169% வளர்ச்சியை அடையாளப்படுத்தியது. கருத்திற்கொள்ளப்பட்ட காலப்பகுதியில் அமெரிக்க டொலருக்கு எதிரான இலங்கை ரூபாவின் பெறுமதி 83% ஆகக் குறைவடைந்திருந்தமை குறிப்பிடத்தக்கது, இது வான்வழிசார் மற்றும் வான்வழிசாரா வருமான வழிவகைகளில் ஒரு பெரிய தாக்கத்தை ஏற்படுத்தியிருந்தது. தரையிறக்கம் மற்றும் தரிப்பிடம், நிகழ்ச்சி நிரலுக்கு அப்பாற்பட்ட பிரத்தியேக விமானப் போக்குவரத்துகளினூடாகக் கிடைக்கப்பெறும் வருமானம் மற்றும் பயணிகள் ஏற்று பாலம் ஆகியவற்றினூடாக உருவாகும் வருமானங்களும் முக்கிய பங்களியாகும். உலகளாவிய பயணக் கட்டுப்பாடுகளைத் தளர்த்தியமை வருமான வழிவகைகளை அதிகரிப்பதற்கு நேர்மறையாகப் பங்களிப்புகள்.

வருடத்துக்கான வான்வழிசாரா வருமானம் என 19,812 மில்லியன் இலங்கை ரூபாய் என அடையாளம் காணப்பட்டது, கடந்த வருடம் கிடைத்த 5,087 மில்லியன் இலங்கை ரூபாவுடன் ஒப்பிடுகையில் அது 289% அதிகரிப்பாகும். விமானப் பயணக் கட்டுப்பாடுகள் மற்றும் கவனம் செலுத்தப்பட்ட பரப்புரை ஆகியன சுற்றுலாப் பயணிகளின் வருகையை அதிகரித்துள்ளது இது முழு சுற்றுலாத்துறைக்கும் பயனாகப் பார்க்கப்பட்டதுடன், நேர்மறையான எதிர் விளைவுகளை நாட்டில் ஏற்படுத்தியது. ஒப்பீட்டளவில் கடந்த வருடங்களை விட விமான ஏற்று வரி, சலுகை மற்றும் வாடகை வருமானம் ஆகியவற்றின் சீரான ஓட்டத்தை ஏற்படுத்தியது.

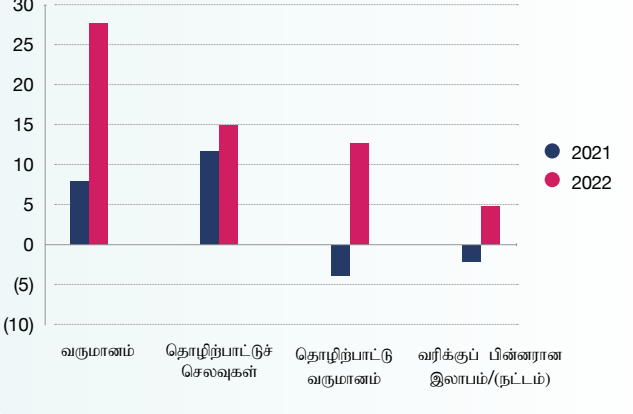
இலாபம்

கடந்த வருடம் ஏற்பட்ட 3,776 மில்லியன் ரூபாய் தொழிற்பாட்டு இழப்புடன் ஒப்பிடுகையில் 2022ஆம் நிதி ஆண்டில் 12,705 மில்லியன் இலங்கை ரூபாய் எனும் தொழிற்பாட்டு இலாபத்தை இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகள் பதிவு செய்தது, இது 436% என்னும் பெரும் சிறப்பு வாய்ந்த அதிகரிப்பாகும். அவ்வருடம் அடையப் பெற்ற வருமான வளர்ச்சியுடன் பிரதானமாக இதனை ஒப்பிட்டுப் பார்க்க முடியும். 2021^{ஆம்} ஆண்டில் வைப்பு வீதத்திலான அதிகரிப்பு மற்றும் இலங்கை ரூபாய் மற்றும் அமெரிக்க டொலர்களின் வடிவிலான புதிய வைப்புகளுக்கான முதலீடு ஆகியன மொத்த நிதி வருமானத்தை 3,321 மில்லியன் ரூபாவிலிருந்து 6,137 மில்லியன் ரூபா வரை அதிகரிப்பதில் நேர்மறையான ஒரு தாக்கத்தை செலுத்தியுள்ளது.

கடன்கள் மற்றும் கடன் பத்திரங்கள் மற்றும் தொழிற்பாட்டுச் செயற்பாடுகள், கடன் மாற்றுகை மற்றும் வைப்பு மாற்றுகை ஆகியவற்றின் பரிமாற்றப் பெறுகை: இழப்பீடு ஆகியன இவ்வருடம் அடையாளம் காணப்பட்ட வெளிநாட்டு நாணய மாற்று வீதத்தின் மாறும் இயல்பு காரணமாக வெகுவாகப் பாதிக்கப்பட்டது. 2021^{ஆம்} ஆண்டு அடையாளம் காணப்பட்ட 506 மில்லியன் ரூபாவுடன் ஒப்பிடுகையில் 2022^{ஆம்} ஆண்டு 12,409 மில்லியன் ரூபா நிதிநிலை வருமானமாக அடையாளம் காணப்பட்டது. ஏனைய நாணயங்களுக்கு எதிராக இலங்கை ரூபாவின் பெறுமதி இழப்பானது குறிப்பிடத்தக்கப் பரிமாற்ற இழப்புகளைத் தோற்றுவித்தது. 2021^{ஆம்} ஆண்டில் 2,815 மில்லியன் ரூபாவாக இருந்த நிகர நிதிநிலை வருமானம் 2022ஆம் ஆண்டில் 6,272 மில்லியன் ரூபாவாக அதிகரித்தது. வரி விதிப்புக்கு முன்பதாக கடந்த வருடம் சந்தித்த 961 மில்லியன் இலங்கை ரூபா இழப்புடன் ஒப்பிடுகையில், வரி விதிப்புக்கு முன்பதாக நிறுவனம் 6,433 மில்லியன் ரூபா இலாபம் ஈட்டியுள்ளமையானது மிக முக்கியமானதாகும், இது 769% அதிகரிப்பை அடையாளப்படுத்துகிறது. அதனடிப்படையில், வருமான வரிவிதிப்புக்குத் தேவையான வழங்குகைகளைச் செய்த பின்னர், 2021ஆம் ஆண்டில் பதிவு செய்யப்பட்ட 2,084 மில்லியன் இலங்கை ரூபாவுக்கு மாற்றமாக, வரிவிதிப்புக்குப் பின்னரான நிறுவனத்தின் வருமானம் 4,803 மில்லியன் இலங்கை ரூபாவாக இருந்தது.

இலாபம்

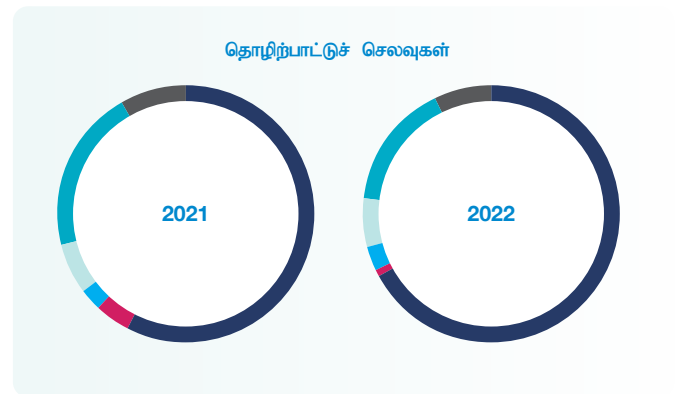
இலங்கை ரூபா (மில்லியனில்)



தொழிற்பாட்டுச் செலவுகள்

இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகளின் தொழிற்பாட்டுச் செலவுகள் பின்வரும் கூறுகளை உள்ளடக்கியுள்ளன: தனிநபர் செலவுகள், நிர்வாகம் மற்றும் ஸ்தாபனம், பழுது பார்த்தல் மற்றும் பராமரிப்புச் செலவுகள், மற்றும் மதிப்பீழ்ப்புச் செலவுகள்

கடந்த வருடச் செலவான 11,655 மில்லியன் இலங்கை ரூபாவுடன் ஒப்பிடுகையில் 28% செலவு அதிகரிப்பை அடையாளப்படுத்தி, இவ்வருடம் இலங்கை விமான மற்றும் விமானச் சேவைகளின் மொத்தத் தொழிற்பாட்டுச் செலவுகள் 14,941 மில்லியன் இலங்கை ரூபாவாக அதிகரித்திருந்தது. மக்கள்சார் தொழிற்பாட்டு செயலடைக் கோவையைக் கையாளுதல் என்பது, மொத்த தொழிற்பாட்டுச் செலவின்மீது 67% செலவை உள்ளடக்குகிறது. ஆதலால், கடந்த வருடத்தை விட 33% ஆல் அதிகரித்த பணியாளர் செலவுடன் பிரதானமாக இந்த அதிகரிப்பைத் தொடர்புபடுத்திப் பார்க்க முடியும்.



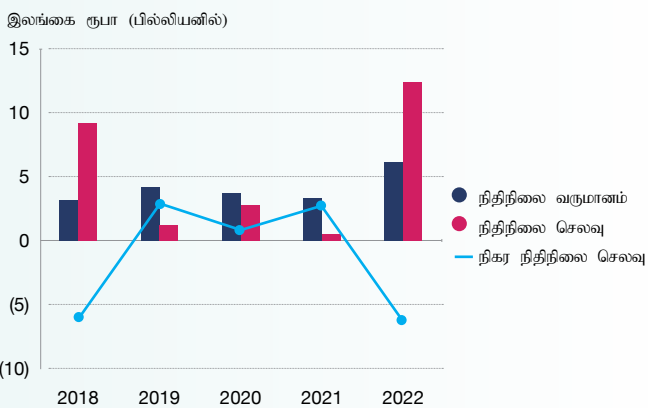
	2021	2022
● தனிநபர் செலவுகள்	64%	67%
● கடனாளிகளின் தடங்கலுக்கான வழங்குகை	-5%	1%
● பழுதுபார்த்தல் மற்றும் பராமரிப்பு	3%	3%
● மின்சாரம்	7%	6%
● பெறுமானத்தேய்வு மற்றும் கடன்தீர்ப்பு	23%	16%
● ஏனைய செலவுகள்	8%	7%

நிகர நிதிநிலை (செலவு)/வருமானம்

நிகர வருமானம் (செலவு)/வருமானம் எனப்படுவது வட்டி வருமானம், வட்டிச் செலவுகள் மற்றும் தொழிற்பாட்டிலிருந்து பரிமாற்றப் பெறுகை/(இழப்பு), கடன்களின் மாற்றுகை மற்றும் நிலையான வைப்பு மற்றும் வெளிநாட்டு நாணயத்தில் குறித்துக்காட்டப்பட்டுள்ள ஏனைய மாற்றுகைகளாகும். கீழேயுள்ள அட்டவணையில் எடுத்துக்காட்டப்பட்டுள்ளவாறு, அமெரிக்க டொலர், யூரோ மற்றும் ஜப்பானிய யென் ஆகிய பிரதான நாணயங்களுக்கு எதிரான இலங்கை ரூபாவின் பண மதிப்பிழப்பானது குறிப்பிடத்தக்கப் பரிமாற்ற இழப்புகளைத் தோற்றுவித்ததுடன், இந்த செலவுக் கூறில் தாக்கத்தை ஏற்படுத்தி, வருடத்தின் இறுதியில் 6,272 மில்லியன் ரூபாவை நிகர நிதிநிலைச் செலவைப் பதிவுசெய்திருந்தது. கடந்த வருடம் பெறப்பட்ட 2,815 ரூபா நிகர நிதிநிலை வருமானத்துடன் ஒப்பிடுகையில், அமெரிக்க டொலரின் நிலையான வைப்பு மாற்றுகைகளின் மீதான பெறுகை மற்றும் கடன் மாற்றுகை ஆகியன காரணமாக இழப்புகளின் நிகர விளைவானது, அவ்வருடத்தின் நிகர நிதிநிலை வருமானத்தை -6,272 மில்லியன் இலங்கை ரூபாவாகச் சடுதியாக வீழ்ச்சியடையச் செய்திருந்தது.

	இலங்கை ரூபா (மில்லியனில்)	
	2022	2021
நிதிநிலை வருமானம்	6,137	3,321
கடன் வட்டி	(1,854)	(1,140)
கடன் மாற்றுகை மீதான பரிமாற்றப் பெறுகை/(இழப்பு)	(43,977)	(2,141)
நிலையான வைப்புகள் மாற்றுகை மீதான பரிமாற்றப் பெறுகை/(இழப்பு)	33,422	2,775
நிகர நிதிநிலை (செலவு)/வருமானம்	(6,272)	2,815

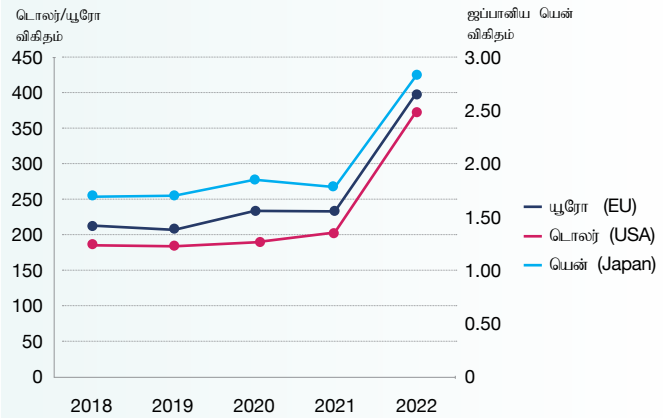
நிகர நிதிநிலைச் செலவு



பரிமாற்ற விகிதங்கள்

வாந ஞ்சை ரூபமெய சுரிநந ன்ரிசநஉயைவநந டில 83% லநயச-முடெ-லநயச யனெ நளஉயடயவநந வழ ரூமுசு 372/ரூனூனு (எநடடபெ சயவந) டில வாந நனெ முக 2022^{வாந} எநடடபெ சயவந முக வாந ஞ்சை ரூபமெய சுரிநந யபயனளெவ வாந ரூநூ னுமுடயச உழுவெநரெநந வழ ன்ரிசநஉயைவந யள நஜிமுசவ நயசனெபெள யனெ நமுசநச சநஅவைவயஉெநள உழஅனபெ வைழெ வாந உழரவெசல வாசமுரபா உழஅநசஉயைட டியமெள நநஉசநயளநந யகவநச வாந ஊநவெசயட டியமெ¹னெநென வாந ரூமுசு யபயனளெவ வாந ரூநூனு வழ யளழனெ கரசவாநச ன்ரிசநஉயைவநெழெ முக வாந சரிநந. ஐவ நயள யடளழ முெவநந வாயவ ரூமுசு ராயன ன்ரிசநஉயைவநந யபயனளெவ வாந தீலு யனெ ரூமுசு டில 58% யனெ 71% சநளிநஉவநெநடல.

பரிமாற்ற விகிதங்கள்

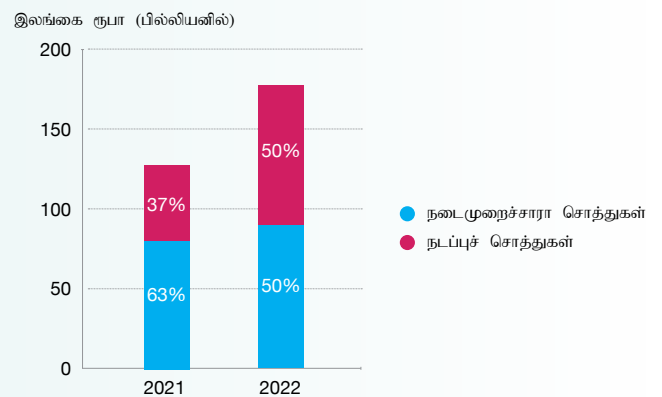


நிதி நிலை

சொத்துகள்

2022 டிசம்பர் 31^{ஆம்} திகதியன்று, நிறுவனத்தின் நிதி நிலை 179,530 மில்லியன் இலங்கை ரூபாவாக இருந்தது, நிதியாண்டின் ஆரம்பத்திலிருந்து 126,844 மில்லியன் இலங்கை ரூபாவை விட ஒரு குறிப்பிடத்தக்க 42% வளர்ச்சியாக இது கருதப்படுகிறது. கடந்த வருடம் மேற்கொள்ளப்பட்ட அமெரிக்க டொலர் பெறுமதியிலான 39,544 மில்லியன் இலங்கை ரூபாவுடன் ஒப்பிடுகையில், இவ்வருடக் குறுகிய கால வைப்புகளின் அதிகரிப்பினால்-அமெரிக்க டொலரின் அடிப்படையிலான குறுகிய கால வைப்புகளின் மொத்தத்தொகை 75,143 மில்லியன் இலங்கை ரூபா-மேல்நோக்கிய இப்போக்கு தூண்டப்பட்டுள்ளது. மேலும், முல்தனத்திலான அதிகரிப்பு நடந்து கொண்டிருப்பதுடன், முறையே 36,698 மில்லியன் மற்றும் 6,963 மில்லியன் இலங்கை ரூபாவாக இருந்த நீண்ட கால வங்கி வைப்புகள் நிறுவனத்தின் மொத்த ஆதனத்தினதும் அடித்தளத்தை அதிகரிக்கப் பங்காற்றியது.

சொத்துகள்



பொறுப்புகள்

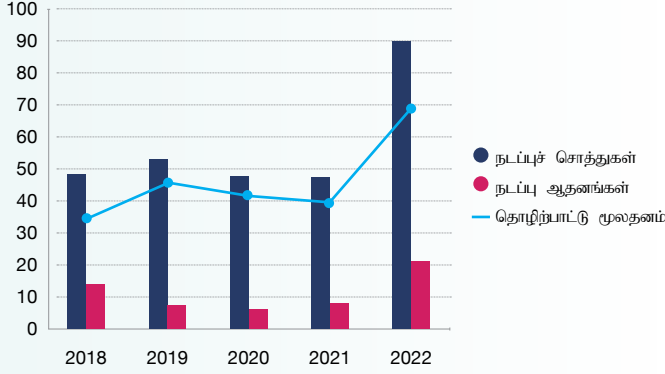
மொத்தச் சொத்து 48,743 மில்லியன் இலங்கை ரூபாவால் அதிகரித்தது, அமெரிக்க டொலர், ஜப்பானிய யென் மற்றும் யூரோ ஆகியவற்றுக்கு எதிரான இலங்கை ரூபாவின் குறிப்பிடத்தக்க பண மதிப்பிழப்பு காரணமாக இலங்கை ரூபாவின் அடிப்படையிலான கடன் நிலுவைகளின் மூடுகையில் ஏற்பட்ட அதிகரிப்பை இதற்குக் காரணமாகக் குறிப்பிடலாம்.

நடப்பு மூலதனம்

2022^{ஆம்} நிதியாண்டுக்கான கணக்குகளுடைய முடுகையின் போது, இலங்கை விமான மற்றும் விமானச் சேவைகளின் நடைமுறைச் சொத்துகள் மற்றும் பொறுப்புகள் முறையே 89,740 மற்றும் 21,194 மில்லியன் ரூபாவாக இருந்தது, அது 68,545 மில்லியன் ரூபா நிகர நடப்பு மூலதன நிலுவை ஒன்றைப் பெற்றுக் கொடுத்தது. கடந்த வருடத்தின் நிலுவையிலிருந்து 74% நேர்மறையான இவ் அதிகரிப்பு, நிறுவனத்தின் தற்போதைய தொழிற்பாடுகளுக்கு நிதியளிக்க முடிந்த அதன் திறனையும், எதிர்கால வளர்ச்சியில் முதலீடுவதற்கான திறனையும் தெளிவாகக் குறித்துக்காட்டுகிறது. இவ் அதிகரிப்பு பிரதானமாக, 36,510 மில்லியன் இலங்கை ரூபாவைக் கொண்ட பயனுள்ள குறுகிய கால நிகர வங்கி வைப்புகள் மற்றும் வெளிநாட்டு கடன்களின் குறுகிய கால பங்கீடு, ஆகியவற்றால் ஏற்பட்ட ஒன்றாகும்.

நடப்பு மூலதனம்

இலங்கை ரூபா (மில்லியனில்)



கடன் மற்றும் மூலதனக் கட்டமைப்பு

2022 டிசெம்பர் 31ஆம் திகதி வரை நிறுவனத்தின் முழுமொத்த கடன் பெறுகைகளும் 110,273 மில்லியன் இலங்கை ரூபா வரை அதிகரித்திருந்தது, இது கடந்த வருடத்தை விட 60% அதிகரிப்பைக் குறித்துக்காட்டுகிறது.

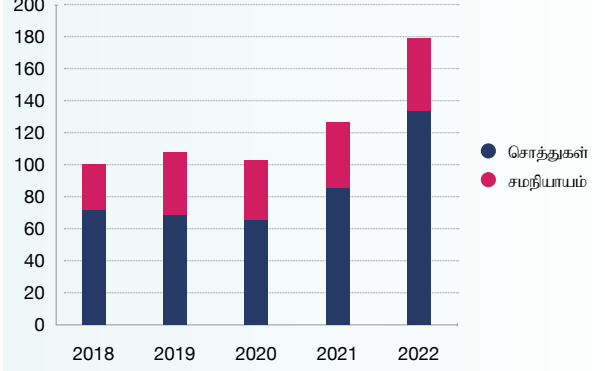
வெளிநாட்டு மற்றும் உள்ளநாட்டுக் கடன்கள் மீதான மூலதன மீள்செலுத்துகையை இலங்கை ரூபா 4,706 மில்லியன் மற்றும் இலங்கை ரூபா 267 மில்லியன் என்ற கணக்குகளில் முறையே மேற்கொண்டது. 2,544 மில்லியன் ரூபா பெறுமதியான வெளிநாட்டுக் கடன் பகிரவு அடையாளப்படுத்தப்பட்டது. இது-கட்டம் 2 நிலை 2 செயற்றிட்டத்தை-இயலுமாக்கியது. இவ்வருடம் எவ்வித உள்ளநாட்டுக் கடன்களும் பெறப்படவில்லை என்பதை அறியத்தருவதில் நாம் மகிழ்ச்சியடைகிறோம்.

2022 டிசெம்பர் 31ஆம் திகதி வரை, பங்குரிமையாளர் நிதியளிப்புகள் மற்றும் சம பங்கீடு ஆகியன மொத்த ஆதன அடித்தளத்தின் 25% என்னும் 179,530 மில்லியன் இலங்கை ரூபாவைக் கொண்டிருந்தது. அதே வேளை, 63% நடைமுறையல்லாத சொத்துகளையும் இ 12% நடைமுறை சொத்துகளையும் கொண்டிருந்தன.

கருத்திற்கொள்ளப்பட வேண்டிய நிதியாண்டின் ஆரம்பத்தில் சமப்படுத்திய போது, மூலதனக் கட்டமைப்பின் கடன் பங்கீடு 8% அதிகரிப்பைச் சந்தித்துள்ளமை அவதானிக்கப்பட்டது.

கடன் மற்றும் மூலதனக் கட்டமைப்பு

இலங்கை ரூபா (மில்லியனில்)



பணப் பாய்ச்சல்

கடந்த வருடத்தடன் ஒப்பிடுகையில், கருத்திற்கொள்ளப்பட வேண்டிய வருடத்தில் ஏற்பட்ட 715 மில்லியன் இலங்கை ரூபாவின் பண வெளிப்பாய்ச்சலுக்கு மாற்றமாக, 14,577 மில்லியன் இலங்கை ரூபா நிகர பண உட்பாய்ச்சலை தொழிற்பாட்டு செயற்பாடுகள் தோற்றுவித்தன. அவ்வருடம் நிகர இலாபத்தில் ஏற்பட்ட அதிகரிப்பு மற்றும் வெளிநாட்டுக் கடன்கள் மீதான நிகரப் பரிமாற்ற இழப்பு மற்றும் நிலையான வைப்பு மாற்றுகை ஆகியவற்றுக்கான சீராக்கல் ஆகியன இவற்றுக்குப் பிரதானமாகத் தாக்கம் செலுத்தும் காரணியாகக் குறிப்பிட முடியும்.

முதலீட்டுச் செயற்பாடுகளில் முதலிடப்படும் நிகர பணப் பாய்ச்சல் 24% ஆகக் குறைவடைந்தது, ஆதனங்கள், ஆலைகள், மற்றும் சாதனங்களின் கையகப்படுத்தலில் ஏற்பட்ட குறைபாடு காரணமாகவே இது ஏற்பட்டது. கடந்த வருடத்தடன் ஒப்பிடுகையில் நிதிநிலை செயற்பாடுகளுடாகக் கிடைக்கப்பெற்ற நிகர பணப் பாய்ச்சலில் 119% வீழ்ச்சி ஏற்பட்டது. கடந்த வருடத்தடன் ஒப்பிடுகையில் கடன் பெறுகையில் ஏற்பட்ட ஒரு வீழ்ச்சியுடன் இதனைத் தொடர்புபடுத்திப் பார்க்க முடியும். மேற்குறிப்பிட்ட காரணங்கள் காரணமாக, பணம் மற்றும் பணச் சமவலு ஆகியன அக்காலப்பகுதியின் நிறைவில் 56% ஆல் அதிகரித்திருந்தது, அது 642 மில்லியன் இலங்கை ரூபாவாகும்.

மூலதன முகாமைத்துவம்

கொவிட்-19 பெருந்தொற்று போன்ற எதிர்பாரா நிகழ்வுகள் பணப் பாய்ச்சல் மீது ஏற்படுத்தும் தாக்கத்தைத் தணிப்பதற்குத் திரவத்தன்மைக்கான போதிய அணுகல் மற்றும் வியாபார வாய்ப்புகளைத் தொடர்வதற்கான நிதிநிலை வளைதன்மை ஆகியவற்றைத் தக்கவைத்துக் கொள்வதற்கான தேவைப்பாட்டைக் கருத்திற்கொள்வதுடன், மூலதனத்தின் குறை செலவை அடைவதற்கு கடன் மற்றும் சம பங்கீடு ஆகியவற்றின் விளைத்திறனுடைய ஒரு கலவையைப் பேணுவது நிறுவனத்தின் மூலதனக் கட்டமைப்பின் முகாமைத்துவத்தின் முதன்மைக் குறிக்கோளாகக் காணப்படுகிறது.

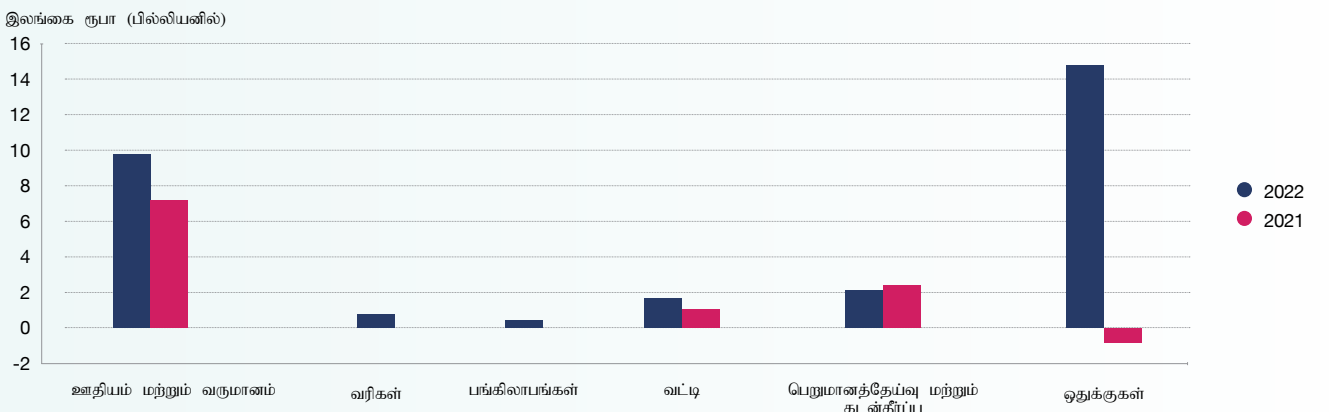
பணிப்பாளர்கள் நேரடியாக நிறுவனத்தின் மூலதனக் கட்டமைப்பைத் தொடர்ச்சியாக மீளாய்வு செய்து, பொருளாதார நிலைமைகள், வியாபார மூலோபாயங்கள் மற்றும் எதிர்கால அர்ப்பணிப்புகளைப் பிரதிபலிப்பதற்கான சீராக்கல்களைச் செய்தல்.

நடப்பு மூலதனம், கடன், சம பங்கீடு, மற்றும் பரிமாற்ற மூலதனம் உள்ளடங்கலாக நான்கு வகை மூலதன முகாமைத்துவ முறைகள் காணப்படுகின்றன. கருத்திற்கொள்ளப்பட்ட வருடத்தில், நிறுவனமானது அனைத்து வகையான மூலதன மூலங்களையும் கண்டிப்பான முறையுடன் கையாண்டுள்ளது. எவ்வாறாயினும், “இலங்கையின் வெளிவாரிப் பொதுக்கடனாக்கான சேவை பற்றிய இடைக்காலக் கொள்கை” என்னும் தலைப்பில் 2022 ஏப்ரல் மாதம் பிணைமுறி வெளியிட்ட விசேட கடிதத்தின் காரணமாக அதன் கடன் மூலதன முகாமைத்துவம் சற்று சீர்குலைந்தது. அதனடிப்படையில், அரசாங்க நிறுவனங்கள் பெற்றுக் கொண்ட வெளிநாட்டுக் கடன்களை செலுத்த வேண்டாமெனப் பரிந்துரைக்கப்பட்டது. ஆதலால், கருத்திற்கொள்ளப்பட்ட வருடத்தில் நிறுவனமானது கடன் தவணையை உரிய நேரத்தில் செலுத்தவில்லை.

பெறுமதி சேர்க்கைக்கான கூற்று

	2022 இலங்கை ரூபா 000	%	2021 இலங்கை ரூபா 000	%
வருமானம்	26,006,396		7,386,170	
ஏனைய வருமானம்	1,640,401		492,782	
காப்பீட்டுக் கணிப்பிலுள்ள மாற்றங்களில்	6,136,674		3,321,110	
ஏற்படும் நிதிநிலை வருமானப் பெறுகை/(இழப்பு)	(278,211)		667,426	
	33,505,260		11,867,489	
நிர்வாக ஸ்தாபனச் செலவுகள்	(2,579,345)		(1,509,513)	
பெறுமதி சேர்க்கை	30,925,915		10,357,976	
பெறுமதி சேர்க்கையின் பகிர்வு				
பணியாளர்களுக்கு ஊதியம் மற்றும் நலன்கள்	9,995,360	32%	7,496,875	72%
அரசாங்கத்திற்கு வரிகள்	877,224	3%	-	0%
பங்குரிமையாளர்களுக்கு பங்கிலாபங்கள்	500,000	2%	-	0%
கடன் மூலதன வழங்குநர்களுக்காக வரிப்	1,854,365	6%	1,140,366	11%
வணிகத்திற்குள் தக்கவைக்கப்பட்டது பெறுமானத்தேய்வு மற்றும் கடன்தீர்ப்பு	2,366,794	8%	2,648,419	26%
வணிகத்திற்குள் தக்கவைக்கப்பட்டது ஒதுக்குகள்	15,332,172	49%	(927,685)	-9%
	30,925,915	100%	10,357,976	100%

பெறுமதிப் பகிர்வு சேர்க்கப்பட்டுள்ளது





ஒரு வர்த்தக நிறுவனத்தின் வருமானம் உழைக்கும் திறன், உற்பத்தித்திறன் மற்றும் நீண்ட கால நிலைத்தன்மை ஆகியவற்றிற்கு மூலதனம் என்பது முதன்மையான பங்களிப்பாகக் காணப்படுகின்றது. AASL தொடர்ச்சியாகவே அதன் மனித மூலதனத்தை வர்த்தகத்தின் ஒருங்கிணைந்த பகுதியாக கருதுகிறது. அதாவது, பணியாளர்களின் திறன்கள், ஆற்றல்கள், திறமைகள் மற்றும் உற்பத்தித்திறன் ஆகியவற்றின் அபிவிருத்தியினை வெற்றியை அடைவதற்கான முன்னிபந்தனையாக நிறுவனம் கருதுகிறது. நிறுவனம் புதிய திறமைசாலிகளை ஈர்ப்பதிலும், திறமையைத் தக்கவைத்துக் கொள்வதிலும், ஊக்குவிப்பதிலும் குறிப்பிடத்தக்க முக்கியத்துவத்தை அளிக்கிறது, அதே நேரத்தில் ஊழியர்களின் உற்பத்தித்திறன் மற்றும் திருப்தியை மேம்படுத்துகிறது, இதன் மூலம் ஊழியர்கள் மற்றும் நிறுவனத்திற்கு இடையேயான மதிப்பு உருவாக்கப்படுகின்றது.

AASL நிறுவனம் (2022 இல் உள்ளவாறு) 3,854 பன்மைத்துவமான பணியாளர் குழுவைக் கொண்டுள்ளது, அவர்களது இடையறாத விநியோகம் மற்றும் சமூகப் பார்வையினை உருவாக்குதல் ஆகியவை மூலம் நிறுவனத்தின் நிலையான வளர்ச்சிக்கு பங்களிப்புச் செய்கின்றனர். “வேலைக்கான சிறந்த இடம்” என்ற அங்கீகாரம் உட்பட அனைத்து முயற்சிகளிலும் 40 ஆண்டுகால நற்பெயர் AASL ஐ சந்தையில் சிறந்த திறமைகளை கவர்வதற்கும் தக்கவைப்பதற்கும் உதவுகிறது.

மனித வளத் திட்டமிடலும் ஆதாரமும்

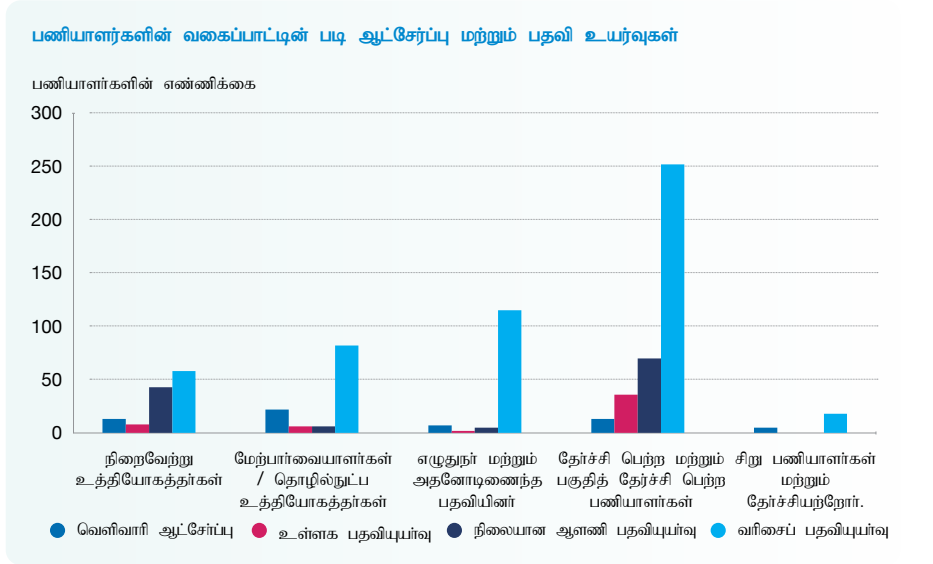
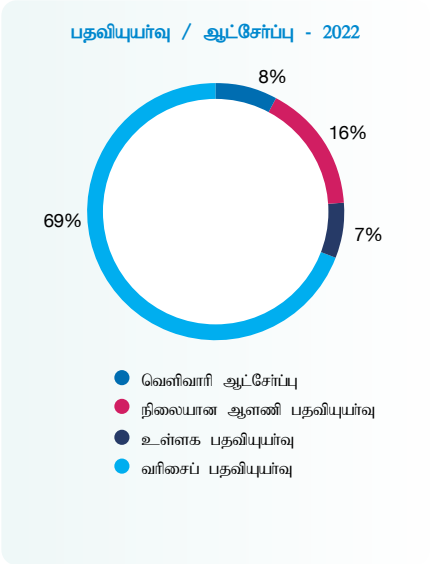
2022ல் எதிர்கொண்ட சவால்களுள், பணியாளர்கள் ஆட்சேர்ப்பு, ஊழியர்களின் ராஜினாமா, வெளிநாட்டு வேலை வாய்ப்பு திட்டத்தை அரசு செயல்படுத்தியமை மற்றும் ஊழியர்களின் ஓய்வு பெறும் வயதை மாற்றுவதற்கான அரசின் தீர்மானம் ஆகியவை அடங்கும். 2022 ஆம் ஆண்டில் 188 ஊழியர்களின் செயற்பாட்டிற்கான தேவை இருந்த வேளையில் முக்கியமான பதவிகளில் 61 புதிய பணியாளர்களுக்கு மட்டுமே வெளிவாரி ஆட்சேர்ப்பு மட்டுப்படுத்தப்பட்டது.

பதவி உயர்வுகள் காரணமாக வெற்றிடமாகக் காணப்படும் பதவிகளை நிருவகிப்பது உண்மையில் சவாலாக இருந்தது. உயர் பதவிகளில் ஏற்பட்டுள்ள வெற்றிடங்கள் காரணமாக மனித வள மேம்பாட்டு செயல்முறையை செயல்படுத்துவது சவாலாக காணப்பட்டது.

அனைத்து விமான நிலையங்களிலும் சுமுகமான செயல்பாட்டிற்கு அத்தியாவசிய பணியாளர்கள் கிடைப்பதை உறுதி செய்வதற்காக, கிடைக்கக்கூடிய வளங்களைக் கொண்டு நிருவகிக்க மனித வளக் குழு பல்வேறுபட்ட முயற்சிகளை மேற்கொண்டது.

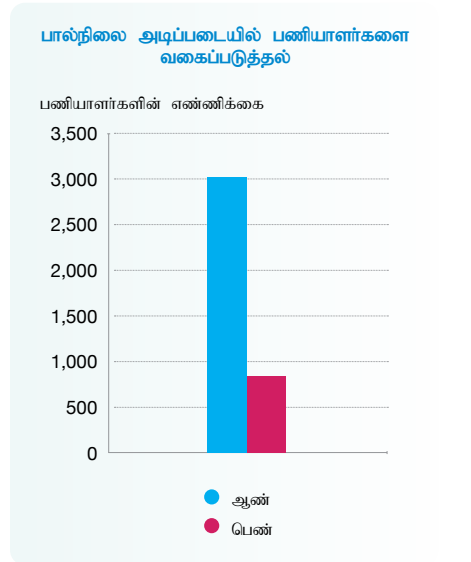
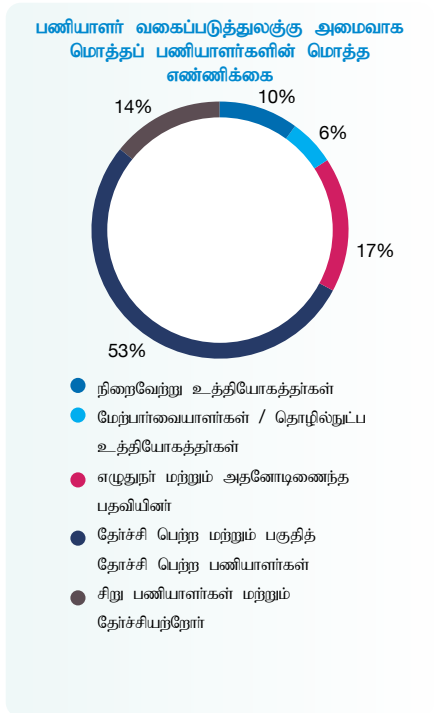
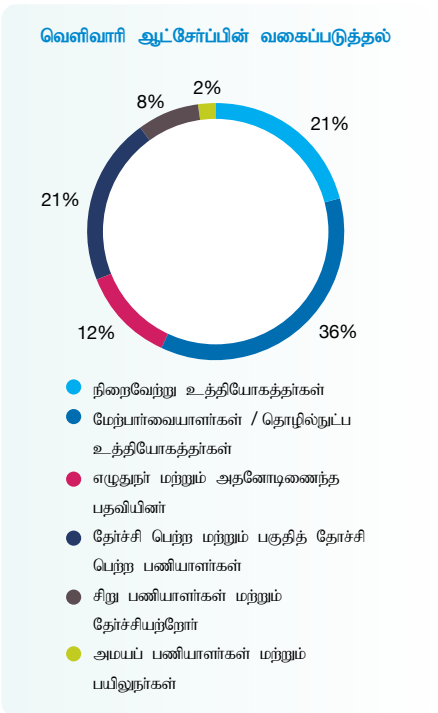
எவ்வாறாயினும், மீளாய்வு செய்யப்பட்ட ஆண்டில் மனித வளப் பிரிவு கீழே காட்டப்பட்டுள்ள பல்வேறு ஆதாரங்களில் இருந்து பின்வரும் திறமைகளை உள்வாங்க முடிந்தது.

பணியாளர்களின் வகைப்படுத்தலின் பிரகாரம் ஆட்சேர்ப்பு மற்றும் பதவி உயர்வுகள் தொடர்பான விபரங்கள் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன.



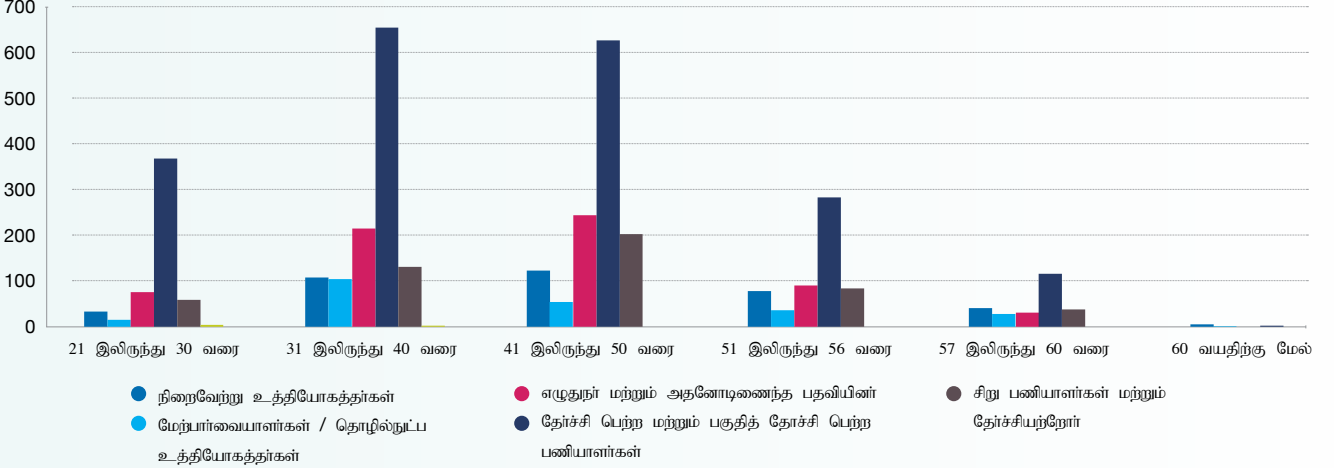
பணியாளர்களின் வகைப்படுத்தலின் பிரகாரம் வெளிவாரி ஆட்சேர்ப்பு தொடர்பான விபரங்கள் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன.

2022 டிசம்பர் 31 ஆந் திகதியன்று மனிதவலுவின் நிலை பின்வருமாறு



வயது அடிப்படையில் பணியாளர்களை வகைப்படுத்தல்

பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை



மனித வள அபிவிருத்தி

மனித வள அபிவிருத்தி என்பது மனித வள முகாமைத்துவத்தின் மிக முக்கியமான பகுதியாகும்.

தொற்றுநோய், எரிபொருள் மற்றும் நிதி நெருக்கடிகள் மூலம் எதிர்கொள்ளும் சவால்களுக்கு மத்தியிலும் பணியாளர்களுக்குத் தேவையான அறிவைப் பெறுவதையும் அவர்களின் திறன்களை அவர்களே உணர்ந்து கொள்வதையும் உறுதிசெய்வதற்காக AASL தொடர்ந்து பயிற்சி மற்றும் அபிவிருத்தியில் முதலீடு செய்துவருகின்றது.

2022 இல் எதிர்கொள்ளப்பட்ட சவால்கள் தொடர்பில் கவனம் செலுத்துமிடத்து, ஊழியர்களின் தொழில் முன்னேற்றத்திற்கு சமமான வாய்ப்புகளை வழங்குவதன் மூலம் 2022 ஆம் ஆண்டிற்கென உள்நாட்டு மனித வள மேம்பாட்டு பயிற்சிக்கான வரவு செலவுத் திட்ட ஒதுக்கீட்டை தாண்ட முடிந்தள்ளது. ஆண்டு முழுவதும் 844 பணியாளர்கள் உள்நாட்டிலும், 46 பணியாளர்கள் சர்வதேச அளவிலும் பயிற்சி பெற்றுள்ளனர்.

மேலும், 116 ஊழியர்களுக்குப் பயிற்சி அளிப்பதற்கு SLAAA, இரத்தமலாணையுடன் ஒருங்கிணைய முடிந்தது. பல்தேசிய சமூகப் பொறுப்பின் ஒரு பகுதியாக, பல்வேறு பல்கலைக்கழகங்கள் மற்றும் பயிற்சி நிறுவனங்களைச் சேர்ந்த மாணவர்களுக்கு 116 தொழில்துறைசார் பயிற்சிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

பெரிய அளவிலான பயிற்சிக்கு முக்கிய அனுமதிக்கப்படாததால், ஆண்டின் முதல் காலாண்டில் உடல் பயிற்சி மட்டுப்படுத்தப்பட்டது. இந்த சிக்கலைச் சமாளிக்கும் பொருட்டு மெய்நிகர் பயிற்சி வாய்ப்புகள் உருவாக்கப்பட்டன, இது AASL ஊழியர்களின் தொழில்சார் அபிவிருத்திக்கு பங்களிப்புச் செய்தது.

குறித்த காலக்கெடுவிற்குள் 40,683,552 ரூபா செலவில் 47,077 பயிற்சி மணினேரங்களை நிறைவு செய்வதும் புதிய “சாதாரண” (new ‘normal’) நிலைக்கு இயைபாக்கம் செய்து கொள்வதும் இலகுவான காரியமல்ல. தொழில்சார் முன்னேற்றத்திற்கு தேவையான NVQ நிலை சான்றிதழ்களை பெறுவதற்கு முக்கியமான வானூ

ர்தி பயிற்சி தேவையை நிறைவு செய்தமை இந்த ஆண்டில் நடந்த மற்றொரு முக்கியமான சாதனையாகும். மேலும், CIAR மற்றும் JIA இன் செயல்பாடுகளை உத்வேகமளிக்கும் வகையில் குறிப்பிட்ட தரைக் கையாளுகை பயிற்சி திட்டங்கள் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டன.

ஊழியர்களின் தற்போதைய வேலைக்கு மேலதிகமாக அவர்களின் பல்வேறு திறன்களை அதிகரிப்பதற்காக ஒரு விசேட திறன் அபிவிருத்தித் திட்டம் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளது, மேலும் நிறுவனத்தின் வெற்றியை நோக்கி ஊழியர்களின் திறன்களை பொருத்தமாகவும் உற்பத்தித் திறனுடனும் பயன்படுத்துவதற்காக பொருத்தமான இடங்களில் அவர்களை இணைத்தல். ஆட்சேர்ப்பு கட்டுப்பாடுகள் காரணமாக மனிதவள பற்றாக்குறையை நிவர்த்தி செய்வதற்காக, மனிதவளத்தை வழங்குவதற்கான மாற்று தீர்வாகவும் இது அமைந்திருந்தது.

மனித வளத் தகவல் மற்றும் செயலாற்றுகை முகாமைத்துவம்
AASL இன் செயலாற்றுகை முகாமைத்துவ முறை நிறுவனத்தின் வணிக நோக்கங்களுடன் ஒருங்கிணைக்கப்பட்டுள்ளது. AASL இன் செயலாற்றுகை முகாமைத்துவ முறைமையின் நோக்கம் AASL இன் அனைத்து ஊழியர்களினதும் செயலாற்றுகையினை மேம்படுத்தும் அதேவேளை நிறுவனத்தின் வர்த்தக நோக்கங்களை அடைவதுமாகும். செயலாற்றுகைப் பெறுபேறுகள், அளிக்கப்படும் பயிற்சி மற்றும் மேம்பாட்டு வாய்ப்புகள், செயலாற்றுகை இடைவெளிகள், பயிற்சி தேவைகள், பதவி உயர்வுகள் மற்றும் வெகுமதிகளை நிர்ணயிப்பதில் பயன்படுத்தப்படுகிற அடுத்தகட்டத் திட்டமிடல் ஆகியவற்றுடனான தொழில் வளர்ச்சி வாய்ப்புகளுடன் தொடர்புபட்டதாகும்.

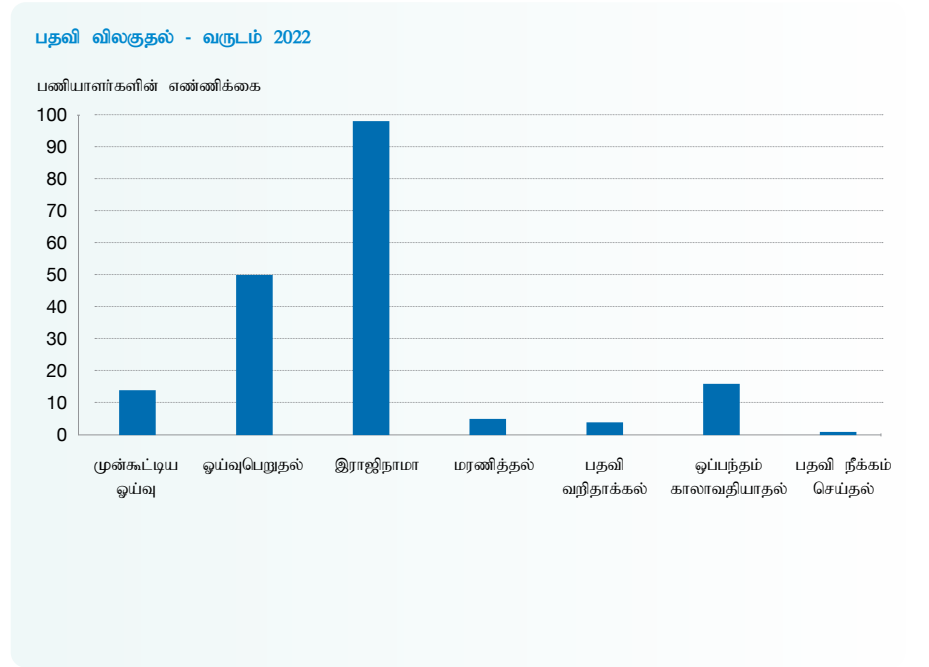
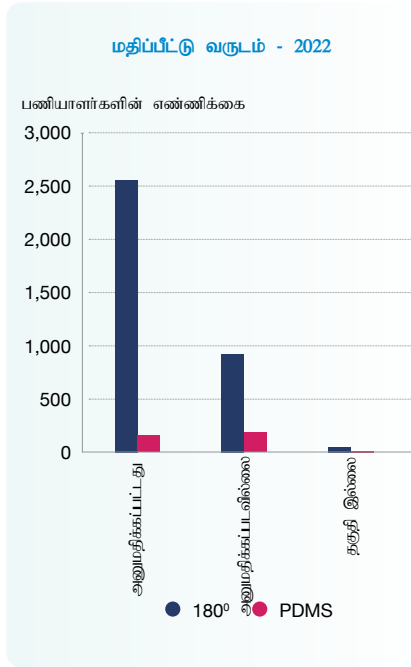
ஊழியர்களின் செயலாற்றுகையினை அளவிடு செய்வதற்கு AASL தற்போது நடைமுறையில் இரண்டு செயலாற்றுகைப் மதிப்பீட்டு முறைமைகளைக் கொண்டுள்ளது.

செயலாற்றுகை முகாமைத்துவமும் அபிவிருத்தி முறைமையும் (PMDS)	180° மதிப்பீட்டு முறை
<ul style="list-style-type: none"> PMDS இன் கீழ், சிரேஷ்ட முகாமை மற்றும் முகாமை மட்டத்தின் கீழ் வகைப்படுத்தப்பட்ட உத்தியோகத்தர்கள் பணியின் நோக்கங்கள் மற்றும் நடத்தை திறன்களின் அளவுகோல்களை பூர்த்தி செய்வதன் அடிப்படையில் மதிப்பீடு செய்யப்படுகின்றனர். 	<ul style="list-style-type: none"> ஏனைய அனைத்து பணியாளர் வகைகளையும் சேர்ந்தவர்கள் 180° மதிப்பீட்டு முறையைப் பயன்படுத்தி மதிப்பிடப்படுகின்றனர். பணியாளர்களின் வேலை தொடர்பான அறிவு, திறன்கள் மற்றும் நடத்தைகள் இந்த செயலாற்றுகை முகாமைத்துவ முறையின் கீழ் மதிப்பீடு செய்யப்படுகின்றது.

செயலாற்றுகை முகாமைத்துவ முறை மூலம் மொத்தமாக 3,889 பணியாளர்கள் மதிப்பிடப்பட்டு, 2022 ஆம் ஆண்டின் செயலாற்றுகையின் அடிப்படையில் அவர்களின் வருடாந்த வேதன ஏற்றம் வழங்கப்பட்டது.

பணியிலிருந்து விலகுதல்

முந்தைய ஆண்டுகளுடன் ஒப்பிடும்போது 2022 ஆண்டு காலப்பகுதியில் AASL இல் பணியிலிருந்து விலகுதல் என்பது குறிப்பிடத்தக்க அளவில் அதிகரித்துள்ளது. ஊழியர்களின் ஓய்வூதிய வயது குறித்த அரசாங்கக் கொள்கை இந்த எண்ணிக்கையை பாதித்துள்ளது, அதேவேளை, சமூக மற்றும் பொருளாதார சூழலில் உள்ள சவால்கள் அதிக எண்ணிக்கையிலான பதவியினை இராஜினாமாக்கள் மற்றும் முன்கூட்டியே ஓய்வு பெறுவதற்கு வழிவகுத்தன.



காத்திரமான நலன்புரி நடவடிக்கைகள் மூலம் மனித வள நலன்

பணியாளர்களை மேம்படுத்திப் பராமரிப்பது மனித வளக் குழுவின் ஒருங்கிணைந்த பகுதியாகும், இது நிறுவனத்தை அதன் வர்த்தக நோக்கங்களை நோக்கி நகர்த்துகின்றது.

AASL ஊழியர்களுக்கு அவர்களின் வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்துவதன் மூலமும், அதிகபட்ச உற்பத்தித் திறனை வளர்ப்பதன் மூலமும் அவர்களை ஊக்குவிக்கும் நோக்கத்துடன் கவர்ச்சிகரமான வசதிகளுடன் உதவிகளை வழங்குகின்றது. ஊழியர்களுக்கு நல்ல பலன்கள் மற்றும் வசதிகளை வழங்குவதற்கு முன்னுரிமை அளிப்பது செலவுகளை ஏற்படுத்தக்கூடிய முடிவாக இருக்கலாம், ஆனால் இந்த உத்திகளின் நீண்டகால நன்மைகள் அளப்பரியனவாகும். நிறுவனம் தனது சிறப்பாக செயல்படும் மற்றும் திறமையான ஊழியர்களை நீண்ட காலத்திற்கு தக்கவைத்துக்கொள்ள இது உதவுகிறது.

AASL தனது ஊழியர்களுக்கு பரந்த அளவிலான வசதிகளை வழங்குகிறது, இதில் நிறுவனத்தின் மருத்துவத் திட்டம், இறப்பு நன்கொடைத் திட்டம், பணியாளர் கடன் வசதிகள், பணியாளர் போக்குவரத்து வசதிகள், விடுமுறை பங்களிப்பு வசதிகள், பணியாளர் குடியிருப்பு வசதிகள், வீட்டுக் கடன்களுக்கான 5% வட்டியினை மீளளித்தல் மற்றும் வெளிநாட்டு யாத்திரைகள், விளையாட்டு, பொழுதுபோக்கு வசதிகள் மற்றும் வருடாந்த ஒன்றுகூடல்களுக்கான நிதி உதவி ஆகியவை அடங்கும். இந்த நலன்புரி நடவடிக்கைகள் வர்த்தக வளர்ச்சிக்காக உழைக்கும் ஊழியர்களை ஊக்குவிப்பதோடு AASL இன் போட்டித்தன்மையினையும் அதிகரிக்கின்றன.



நிறுவனத்தின் மருத்துவ திட்டம்

AASL ஒரு தனித்துவமான சுகாதாரப் பாதுகாப்புத் திட்டத்தைக் கொண்டுள்ளது, அத்திட்டத்தில் பணியாளர்கள் உள்ளகீதியாகவோ அல்லது வெளிப்புற சுகாதார சேவை வழங்குநர்களிடமிருந்தோ சிகிச்சையைப் பெறலாம். இந்தத் திட்டம் உறுதிப்படுத்தப்பட்ட பெரும்பாலான ஊழியர்கள் மற்றும் அவர்களது குடும்பத்தினருக்கும் உரித்துடையதாகும். இத்திட்டத்தின் மூலமாக 150,000 ரூபா முதல் 350,000 வரை நன்மைகளைப் பெற முடியும். அத்துடன் பணியாளர்கள் தமது தேவைகளுக்கு ஏற்றவாறு தேர்வு செய்ய முடியும். மேலும் உள்ளகச் சேவையை நாடுமுழுவதும் உள்ள 48 பதிவு செய்யப்பட்ட தைதியசாலைகளிலிருந்து கடன் அடிப்படையில் பெறமுடியும்.



மரண நன்கொடைத் திட்டம்

இந்தத் திட்டம் கடந்த 15 ஆண்டுகளுக்கும் மேலாக AASL இல் நடைமுறையில் உள்ளது. நிரந்தர பதவியினரிலுள்ள அனைத்து ஊழியர்களும் இந்தத் திட்டத்தின் உறுப்பினரிடமிருந்து பெற தகுதியுடையவர்கள், அத்துடன் இந்தத் திட்டத்தின் பலன்களைப் பெற தமது குடும்ப உறுப்பினர்களையும் சேர்த்துக்கொள்ளலாம். AASL 2022 ஆம் ஆண்டில் 297 உறுப்பினர்களுக்கு 15,425,000 ரூபாவை கொடுப்பனவு செய்துள்ளது.



பணியாளர் கடன் திட்டம்

பதவியில் உறுதிப்படுத்தப்பட்ட ஊழியர்கள் தங்கள் நிதித் தேவைகளுக்காக கடனைப் பெற தகுதியுடையவர்கள். கடன் தொகை ரூபா 200,000 ஆண்டு வட்டி வீதம் 4.2% மற்றும் அதிகபட்சம் நான்கு ஆண்டுகளில் திருப்பிச் செலுத்தப்படுதல் வேண்டும். 2022 ஆம் ஆண்டில், இந்தக் கடனின் மொத்தத் தொகையான 250 மில்லியன் ரூபாய் மூலம் ஊழியர்கள் பயன்டைந்தனர்.



ஊழியர்கள் போக்குவரத்து சேவை

பல்வேறு இடங்களிலிருந்து பயணிக்கும் ஊழியர்கள் எதிர்கொள்ளும் சிரமங்களை நிறுவனம் அறிந்திருக்கிறது. இந்தச் சிக்கலைத் தீர்க்கும் வகையில், ஊழியர்களுக்கு பயண வசதியை வழங்குவதற்காக, ஊழியர்களுக்கான போக்குவரத்து வசதியை நிறுவனம் அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. எரிபொருள் நெருக்கடிக்கு மத்தியில் 27 பேருந்துகள் BIA, CIAR, MRIA மற்றும் BIA மற்றும் JIA / BTIA ஆகியவற்றுக்கு இடையேயான போக்குவரத்தை எளிதாக்கும் வகையில் ஊழியர்களின் நலன்கருதி பயன்படுத்தப்பட்டன.



பணியாளர் குடியிருப்பு

நிறுவனத்தின் ஊழியர்களுக்கு கட்டுநாயக்க, அத்திடய, மட்டக்களப்பு, மத்தள ஆகிய இடங்களில் மட்டுப்படுத்தப்பட்ட எண்ணிக்கையில் ஊழியர் குடியிருப்புகளும் JIA இல் ஊழியர்களுக்கென 09 வாடகை வீடுகளும் உள்ளன.



விடுமுறை பங்களிப்பு வசதிகள்

பிதுருதலாகலவில் விடுமுறை பங்களிப்பு வசதிகள் மற்றும் கதிர்காமத்தில் யாத்திரிகர்களின் ஓய்வு வசதிகள் சலுகை விலையில் வழங்கப்படுகின்றன. ஊழியர்களின் எதிர்பார்ப்பை பூர்த்தி செய்யும் வகையில் இரண்டு பங்களிப்புகளும் அண்மையில் புதுப்பிக்கப்பட்டன. மேலும், வசதிகருதி கட்டடத்தொகுதியில் சாரதிகளுக்கான ஓய்வு அறையும் சேர்க்கப்பட்டது.



வீட்டுக் கடனுக்கான 5% வட்டியினை மீளளிப்புச் செய்தல்

நிறுவனத்தில் ஐந்தாண்டுகள் சேவையினைப் பூர்த்தி செய்த ஊழியர்களுக்கு இந்த வசதி கிடைக்கும்.



வெளிநாட்டு யாத்திரிகர்களுக்கு நிதி உதவி

பொத்த, கிறிஸ்தவ அல்லது முஸ்லிம் சங்கங்களில் அங்கம் வகிக்கும் நிறுவனத்தின் பதவியில் உறுதிப்படுத்தப்பட்ட அனைத்து ஊழியர்களும் இந்த வசதியைப் பெறத் தகுதியுடையவர்கள். உண்மையான பயணச் செலவைப் பொருட்படுத்தாமல் புனித யாத்திரைக்காக வெளிநாடு செல்வதற்கான செலவில் ஒரு பகுதியை ஈடுகட்ட தகுதியான விண்ணப்பதாரர் 4.2% வருடாந்திர வட்டியில் (18 மாதத் தவணைகளில் மீளச் செலுத்தப்படும்) அதிகபட்சமாக 50,000 ரூபாவினைப் பெற்றுக்கொள்ள தகுதியுடையவராவர்.



தனிப்பட்ட விபத்துக் காப்புறுதித் திட்டம்

பணியாளரின் பாதுகாப்பு மற்றும் ஆரோக்கியத்தின் மதிப்பை உணர்ந்து, நிறுவனம் தனது அனைத்து ஊழியர்களுக்கும் 24 மணி நேரமும் செயல்படும் தனிநபர் விபத்துக் காப்புறுதித் திட்டத்தினை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. ஊழியர்களின் வகையில் அடிப்படையில் இழப்பீடு எல்லைகள் 550,000 ரூபாய் தொடக்கம் 2,200,000 ரூபாய் வரை இருக்கும். இது இயற்கை மரணங்களையும் உள்ளடக்கியதாகும்.

கைத்தொழில்துறை உறவுகளும் தொழில் பாதுகாப்பு மற்றும் ஆரோக்கியமும்

தொற்றுநோய் தொடங்கிய சில ஆண்டுகளில், பணியாளர்களை ஈடுபாட்டுடனும் திருப்தியுடனும் வைத்திருப்பது மனிதவளப் பிரிவின் முதன்மையான முன்னுரிமைகளில் ஒன்றாகும். 2022 ஆண்டின்போது ஏற்பட்ட மந்தநிலை மிகவும் சவாலானதாகும். பொருளாதார நெருக்கடியின் போது, வெளிப்புற அழுத்தத்தின் காரணமாக ஊழியர்களின் செயலாற்றுகை நிலைகள் மற்றும் ஊக்கம் ஆகியவை மாறுபடக்கூடும்.

AASL நிறுவனமும் இந்த சவாலை எதிர்கொண்டதோடு இந்த சூழ்நிலையை சமாளிப்பதற்கான வழிகளைத் தேடியது.

ஊரடங்குச் சட்டம் பிரகடனப்படுத்தப்பட்டமை, எரிபொருள் தட்டுப்பாடு மற்றும் பொதுப் போக்குவரத்து இன்மை காரணமாக AASL ஊழியர்கள் சமூகமளிப்பதில் சிரமங்களை எதிர்கொண்டனர். நிறுவனத்தின் செயல்பாடு மற்றும் ஊழியர்களின் ஈடுபாட்டின் மீதான தாக்கத்தைக் குறைப்பதற்காக, கோவிட் தொற்றின் போது ஆரம்பமாகிய வீட்டிலிருந்து வேலை செய்யும் (WFH) நடைமுறை தொடர்ந்தமை மற்றும் எரிபொருள் தட்டுப்பாடு, பொதுப் போக்குவரத்து மற்றும் ஊரடங்குச் சட்டம் அமுல்படுத்தப்பட்ட நாட்கள் ஆகியவற்றால் எழும் வருகை சிரமங்களின்போது பணிபுரிந்த ஊழியர்களுக்கு சம்பளத்துடனான விசேட விடுமுறை வழங்குவது போன்ற முன்னுதாரணமான நடவடிக்கைகள் AASL ஆல் எடுக்கப்பட்டன. மேலும், இவ்வாறான சிரமங்களுக்கு மத்தியில், போக்குவரத்து சிரமங்களினால் கடமைக்கு வருகைதருவதில் ஏற்படும் தாமதங்களுக்கு விசேட அனுமதிகளை வழங்கி ஊழியர்களின் வருகை ஊக்குவிக்கப்பட்டது.

பணியாளர் ஆரோக்கியமும் பாதுகாப்பும்

ஊழியர்களின் தொழில்சார் ஆரோக்கியம் மற்றும் பாதுகாப்பை (OSH) உறுதி செய்வது, இந்த ஆண்டில் HR கவனம் செலுத்தும் மற்றொரு முக்கிய பகுதியாகும். OSH நடைமுறைகளை மறுசீரமைக்க ஆரம்ப நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டதோடு அடுத்த ஆண்டில் அதனை நடைமுறைப்படுத்தும் செயற்பாடுகள் தொடரவுள்ளன.

அதிகரித்து வரும் சிக்கலான வாழ்க்கை முறை, பொருளாதார நெருக்கடி காரணமாக ஊழியர்களுக்கான உளவள ஆலோசனையின் தேவை மிகவும் அவசியமானதாகக் காணப்படுகின்றது. நிறுவன ஊழியர்களுக்கு வாரம் ஒருமுறை உளவள ஆலோசனை சேவை வழங்கப்படுகிறது. ஊழியர்கள் நேரடியான அமர்வுகள் மூலமாகவோ அல்லது தொலைபேசி மூலமாகவோ ஆலோசனைகளைப் பெறலாம்.

ஒன்றுகூடுவதற்கான சுதந்திரம்

ஊழியர்களின் ஒன்றுகூடுவதற்கான சுதந்திரத்தை நாம் நம்புகிறோம் மற்றும் தொழிற்சங்கம் ∴ அமைப்பில் பிரதிநிதித்துவம் செய்வதற்கான அவர்களின் உரிமையை அங்கீகரிக்கிறோம். யூனியன் 5 அரசியல் தொடர்புடைய தொழிற்சங்கங்கள் மற்றும் 26 வர்த்தக அடிப்படையிலான சங்கங்களைக் கொண்டுள்ளது அத்துடன் தொடர்ச்சியான உரையாடல்கள் மூலம் அவர்களுடன் இணக்கமான உறவைப் பேணி வருகிறோம்.



மீளாய்வு

ஏனைய வியாபார ஒழுங்கமைப்புக்களைப் போன்றே, தன்னுடைய எதிர்காலத்தை தீர்மானத்துக்கொள்வதற்காக விமானநிலைய மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து சேவைகள் லிமிட்டெட்டிற்கும் (யுயூஎடு) இடர் முகாமைத்துவமானது இன்றியமையாததாகின்றது. எமது பயணிகளிற்கு உயர்தர விருந்தினர் அனுபவங்களை நாள்தோறும் உறுதிப்படுத்துவதற்கான தீர்மான மேற்கொள்ளல் செயன்முறையின் அத்தியாவசியமான கூறாக வினைத்திறனான இடர் முகாமைத்துவம் காணப்படுகின்றது என்பது எமது அசைக்கமுடியாத நம்பிக்கையாகும்.

இலங்கையின் விமானநிலைய இயக்குநராக காணப்படும் நாம், குறிப்பிடத்தக்க சர்வதேச வெளிப்பாடுகளுடன் உயர் சக்தி வாய்ந்த ஒரு துறையை நாடாத்திக்கொண்டிருக்கின்றோம். அதன் பெறுபேறாக, நிறுவனத்தின் செயற்பாடு மற்றும் நிதி செயலாற்றுகைகளை மாத்திரமின்றி நாட்டின் நற்பெயரினையுமே அச்சுறுத்தலிற்குள்ளாக்கும் பல்வேறு வகையான இடர்கள் குறித்து எமக்கு அறியக்கிடைத்தது.

AASL இன் இடர் முகாமைத்துவ அணுகுமுறையானது அதனது கூட்டு நோக்கங்களை அடைவதற்கான நிறுவனத்தினது இயலுமையை மேம்படுத்துவதாக காணப்படுகின்றது. கூட்டுத்தாபன அரச சட்டகத்தின் ஒரு பிரதான தூணாக தம்முடைய உறவை அச்செயன்முறை வெளிக்காட்டியிருப்பதினால் AASL இன் இடர் முகாமைத்துவ செயன்முறையின் வெற்றிக்கு பணிப்பாளர் சபையே பொறுப்பானதாக காணப்படுகின்றது.

AASL ஆனது இடர் முகாமைத்துவத்தினூடாக பின்வருவனவற்றை அடைந்துக்கொள்வதை இலக்காக கொண்டுள்ளது.

- பல்வேறு வகையான இடர்களை அறிதலும் மதிப்பிடுதலும்
- கூட்டுத்தாபன குழுவில் புதிய வாய்ப்புக்களை பெற்றுக்கொள்ளும் பொழுதான அபாயகரமான அச்சுறுத்தல்களை இழிவளாக்குதல் மற்றும், அல்லது இல்லாமலாக்குதல்
- நிறுவனத்தின் வளங்களை வினைத்திறனாக பயன்படுத்துவதனை ஆதரித்தல்
- நிறுவனத்துடனான இடர்த் தொடர்பாடலை வெற்றிகரமாக முகாமைத்துவம் செய்தல்
- நாட்டின் பொருளாதாரத்திற்கும், பாரியளவிலும் நீண்டகால மற்றும் குறுகியகால அளவுகளில் சமூகத்திற்குமாக பங்களிப்பதனூடாக யுயூஎடுஇன் உண்மையான உரிமையாளர்களான பொதுமக்களிற்கு நியாயப்பூர்வமாக காணப்படல்

விமானப் போக்குவரத்தை இயக்குவதிலான பிரதான சவால்கள்

தமக்கும் அப்பாலான வாய்ப்புக்களை முழுமையாகவும் கட்டுப்படுத்தக்கூடிய ஒரு வியாபாரத்தினால் எதிர்கொள்ளப்படும் சவால்களுடன் போராடுவதற்கென மிகக் கட்டமைப்பான ஒரு வழியாக இடர் முகாமைத்துவ செயற்பாடுகளை நாம் காண்கிறோம். பின்வரும் சவால்களானவை அவற்றை வெளிப்படுத்தும் காரணிகளிற்கு பலவினமானதாக காணப்படும் வகையில் மாற்றியதனால் எம்முடைய இடர் வார்ப்படங்களில் அதீத அழுத்தங்களை செலுத்தியதாக காணப்பட்டன.

உள்ளூர் பொருளாதார நிலைகளிற்கு அதீத பாதிப்பாக காணப்படுபவை

விமானநிலையை நிர்வாகத்திற்கான பல வளங்கள் உள்ளூர் பொருளாதாரத்திலிருந்தே பெறப்படுகின்றன. அதன்காரணமாக, உள்ளூர் மட்டத்தில் சமூக-பொருளாதார சூழல்களில் ஏற்படும் மாற்றமானது விமான நிலைய நிர்வாகத்தினைப் போன்றே விமானநிலைய உட்கட்டுமான அபிவிருத்தி செயற்திட்டத்திலான முதலீடுகளிலும் தாக்கத்தை நேரடியாக தாக்கத்தை செலுத்துகின்றன.

இதனை நாம் டொலரிடான சரிவின் காரணமாக பல பொருளாதார மாறிகளும் வியாபார செயற்பாடுகளிற்கு உவப்பற்றதாக மாறிய 2022 ஆம் ஆண்டில் அனுபவித்தோம். இது விமான எரிபொருள் தட்டுப்பாடு, உயர் நிர்வாக செலவு, தொடர்ச்சியான மின் துண்டிப்பு, விமானநிலைய தொழிலாளர்கள் நாட்டை விட்டு வெளியேறியமை முதலிய காரணிகள் விமான நிர்வாகத்தினால் எதிர்மறையான தாக்கத்தை ஏற்படுத்தியது. மேலும், பாரிய உட்கட்டுமான அபிவிருத்தி செயற்திட்டங்களை நிறுத்தியும் வைத்தது.

● உயர் பராமரிப்பு செலவுகள்

செலவின் கட்டுமானங்களில் பல்வேறு செலவீனங்களது குறைந்த சராசரியுடன் ஒப்பிடும் பொழுது விமான நிலைய பராமரிப்பிற்கென பாரிய நிலையான செலவீனத்தை கொண்டுள்ளோம். பராமரிப்பு செலவீனத்தை மேலும் மோசமாக்கியது பொருளாதார நெருக்கடியைத் தொடர்ந்த இலங்கை ரூபவின் வீழ்ச்சியும் இறக்குமதி கட்டுப்பாடுகளாகும்.

● மட்டுப்படுத்தப்பட்ட வியாபார பன்மைத்துவம்

விமானச் சேவைகளிற்கான பெளதீக மற்றும் மனித வளங்கள் குறிப்பிடத்தக்களவாக காணப்படுகின்றமையினால் ஏனைய கைத்தொழிற் துறைகளுடன் ஒப்பிடும் பொழுது விமானச்சேவையில் வியாபார பன்மைத்துவத்திற்கான வாய்ப்பு என்பது மிகவும் குறைவாகவே காணப்படுகின்றது. நாம் மேலே விவரித்தவாறு குறிப்பாக, வெளிப்பூற பாதிப்புக்களினால் விமான போக்குவரத்து அச்சுறுத்தலிற்கு உள்ளாகும் போது கீழ்மட்டத்தைப் போன்றே மேல் மட்டத்திலும் இது பாரிய அழுத்தங்களை பிரயோகிக்கின்றது.

நவீன வசதிகளை உறுதிப்படுத்தல்

சேவை கருதிய துறையாக காணப்படுகையில், அனைத்து விமான நிலைய பயனர்களிற்கும் சௌகரியமானதும் உச்சபட்சமானதுமான விருந்தினர் அனுபவத்தை உறுதிப்படுத்துவது அதிமுக்கியத்துவமானதாகும். இதனை நோக்கியதாக, இப்பிராந்தியத்திலான ஏனைய சர்வதேச விமான நிலையங்களிற்கு ஒப்பாக விமான நிலைய வசதிகளையும் உட்கட்டுமானங்களையும் பராமரிப்பதானது தேவைப்படுத்தப்படுகின்றது.

● சுற்றுலா கைத்தொழிற்புறையின் நிச்சயமின்மை

விமானச் சேவையானது உலகப் பொருளாதார நிலைகளினைப் போன்றே, பயணம் எனும் முக்கிய துறையான சுற்றுலாத்துறையிலும் தக்கியுள்ளதுடன் சுற்றுலாத்துறைக்கு மட்டுப்படுத்தப்பட்ட சூழ்நிலைகளில் அதிகுறைவாகவே முக்கியத்துவமளிக்கப்படுகின்றது.

● செலவு போட்டித்தன்மை அழுத்தங்கள் மற்றும் விமானப் பயணத்திற்கான கேள்விகள்

உள்ளூர் மட்டங்களில் நிலவிய பணவீக்க அழுத்தங்களானது உள்ளூறை செலவீனங்களிலும் அடைப்போலவே மூலதன செயற்திட்டங்களிலான ஒப்பந்த விலைகளிலும் அதிகரிப்பை ஏற்படுத்தியதுடன் அவை கைவிட்டுச்செல்லவும் வழிவகுத்தன. மறுமுனையில், சர்வதேசத்திலும் அதேசமயத்தில் உள்ளூரிலுமாக அதிகரித்த ஜெட்களிற்கான எரிபொருள் விலை அதிகரிப்பினால் விமானச் சேவை நிறுவனங்கள் திணறத்தொடங்கின. அது பயணச்சீட்டுக்களின் விலை அதிகரிப்பில் முடிந்ததுடன் விமானப் பயணங்களையும் குறைத்தது.

விரைவாக மாற்றமுறும் தொழிநுட்பம்

மாற்றமுறும் தொழிநுட்பமானது விமான நிலைய இயக்குநர்களை விமான நிலையங்களில் திறன் அம்சங்களை உட்புகுத்த நிர்ப்பந்திக்கின்றது. இது விமான நிலையங்களிற்குள் போட்டிகளை வலுவாக்குவதுடன் இயக்குநர்களை புதிய தொழிநுட்பத்திற்காக அதிகளவில் முதலீடும் தேவைப்படுத்துகின்றது. குறைவான மனிதர்களுடனோ அல்லது மனிதர்களையற்றோ தொடர்பாடலற்ற விமான நிலைய செயற்பாடுகளே தற்பொழுது அடையப்படவேண்டிய கடினமான இலக்காக மாறியுள்ளது.

● சூழலியல் தாக்கங்கள்

விமான நிலைய செயற்பாடுகள் சூழலில் குறிப்பிடத்தக்க தாக்கங்களை கொண்டனவாகவே காணப்படுகின்றன. விமானங்களினால் வெளிவிடப்படும் கார்பன் வாயுவிற்கு விமானச்சேவை நிலையங்களே பொறுப்பானவையாக காணப்படுகின்றமையினால், இது குறித்து செயற்படுவதற்கான வகையகத்தையும் அவை கொண்டுள்ளன. விமானச் சேவை நிறுவனங்கள் குறைவான எரிபொருள் மற்றும் குறைவான கார்பன் வெளியேற்றம் என்பவற்றை உறுதிப்படுத்துவதனை

மனத்திற்கொண்டு விமான போக்குவரத்து வழிப்பாதைகளை கட்டமைக்கவேண்டும்.

விமான நிலையங்கள் முறையாக வெளியேற்றப்படவேண்டிய கணிசமானளவு கழிவுகளை உருவாக்குகின்றன. சூழலியல் வழிகாட்டியுரைப்புக்களையும் சிறப்பான அறிவுடனும் இதனை ஆற்றப்படுவதை உறுதிப்படுத்துவதானது யுயுளுடு இற்கு ஒரு வரப்பிரசாதமாகும். மத்திய சுற்றுச்சூழல் அதிகாரசபை மற்றும் ஏனைய ஒழுங்குபடுத்தல் நிறுவனங்களிடமிருந்து சுற்றுச்சூழல் நேய கழிவு முகாமைத்துவ நடவடிக்கைகளிற்காக நாம் சான்றிதழ்களையும் பெற்றுள்ளோம்.

நீண்டகால சவால்கள் மற்றும்

இழிவளவாக்கும் நடவடிக்கைகள்

மாறும் தொழிநுட்பத்தை பெற்றுக்கொள்ளல், நிலைபேண் தன்மையை உறுதிப்படுத்தல், கொள்ளவு முகாமைத்துவம் மற்றும் திறமையுடைய பணியாட்படையை கவர்தல் என்பன நீண்ட காலத்தில் அடைந்துக்கொள்ளப்படவேண்டியன என நாம் ஏற்றுக்கொண்டுள்ள சவால்களாகும்.

தொழிநுட்பத்தில் முன்னேறுவதானது மாறிக்கொண்டிருக்கும் தொழிநுட்பத்துடன் இணைந்திருக்கவேண்டிய தொடர்ச்சியான ஒரு செயல்முறையாகும். உயிர்-அளவை அறிதல் முறைமை, தன்னியக்க பரிசோதனை மற்றும் பொதி சோதனை, தன்னியக்க வரவேற்பு கதவுகள் மற்றும் தொலைபேசி மூலமான கொடுப்பனவுகள் என்பவற்றினால் தொடர்பிலா பயணிகள் செயல்முறையை பயன்படுத்துவதானது எதிர்காலத்தில் அதிகரிக்கப்படவேண்டியதாக காணப்படுகின்றது. அதன்பொருட்டு, இவ்வசதிகளை எமது விமான நிலையங்களிலும் கூட ஏற்படுத்தவேண்டியது முக்கியமானதாகின்றது. நாட்டின் ஏழ்மையான பொருளாதார நிலைகளிற்கு மத்தியிலும் எதிர்வரும் சில வருடங்களிற்குள் இச்செயற்திட்டங்கள் அமுல்படுத்தப்படவேண்டியனவாக காணப்படுகின்றன. எனினும், அவை தீர்க்கப்பட வேண்டிய இணையவழி அபாயங்களையும் கொண்டுள்ளன.

உலகமானது மென்மேலும் சுற்றுச்சூழல் சார்புடையதாக மாறிவருகின்றது. இது விமானநிலையங்களது கார்பன் வெளியேற்றத்திலும் எதிர்காலத்திலான கட்டுப்பாட்டினை தேவைப்படுத்துகின்றது. அதன்பிரகாரம், அடுத்த சில தசாப்தங்களிற்கான கார்பன் வெளியேற்ற குறைப்பினை வரையறுக்க நாம் நிர்ப்பந்திக்கப்படுகின்றோம். இது AASL கூட்டுத்தாபன இலக்குகளின் நிலைபேண் அபிவிருத்தி இலக்குகளில் ஒன்றாக அடையாளப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. கீழ்மட்ட செயற்பாடுகள் மற்றும் அதேபோன்று கொழும்பு எபிடிஆர் ஊடாக ஆகாய வழி மீள்வடிவமைப்பு என்பவற்றினால் கார்பன் வெளியேற்றத்தினை இழிவளவாக்குவதற்கான மூலோபாயங்களும் விருத்தி செய்யப்படுகின்றன.

ஆசிய வலயமானது உலக பயணிகளது பிரயாண தூரத்தில் முன்றில் ஒரு பங்கை வகிக்கின்றது. இவ்வளவானது எதிர்காலத்தில் அதிகரிக்கும் என எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது. உயர் அளவீட்டு வலயத்தில் காணப்படுவதனால், அதிகரிக்கும் பயணிகளது போக்குவரத்தினால் இலங்கையும் கூட பயனடையலாம். செயன்முறை மாற்றங்கள் மற்றும் தொழினுட்ப முன்னேற்றங்களுடன் பூர்த்தி செய்யப்படுவதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்டுள்ள இரண்டாவது முனையமானது தற்காலிகமாக அதன் கட்டுமான வேலைகளிலிருந்து நிறுத்தி வைக்கப்பட்டுள்ளது.

விமான நிலையங்களிலான உயர்தர விருந்தினர் அனுபவமானது பன்மைத்துவமிக்கதானதால், சவாலானதாக காணப்படும் அவர்களது குடிப்பரம்பல் காரணிகளது அடிப்படையில் விருந்தினர்களது விருப்பங்களை நாம் புரிந்துக்கொள்வதில் தங்கியுள்ளது. இதனை எமது வாடிக்கையாளர் உறவுகள் முகாமைத்துவ செயன்முறைக்கு தொடர்ச்சியான மாற்றங்களை அறிமுகப்படுத்துவதனால் இதனை நிவர்த்திக்க நாம் எதிர்பார்த்துள்ளோம்.

மேலதிகமாக, AASL இன் கூட்டுத்தாபன திட்டங்கள், செயற்றிட்டங்கள் என்பவற்றின் அபிவிருத்தி செயற்பாடுகளின் போது, மேற்குறிப்பிட்ட மாற்றங்களை கருத்திற்கொள்வதற்கு முன்னுரிமையளிக்கப்படுகின்றது.

AASL இடர் முகாமைத்துவ சட்டகம்

எமது இடர் முகாமைத்துவ சட்டகத்தினுள் இடர் அடையாளப்படுத்தலானது அபாயங்களை உணர்தல், தோல்விகளை அடையாளம் காணுதல் மற்றும் மோசமான பின்விளைவுகளை அறிதல் என்பனவற்றை உள்ளடக்குகின்றது. வருமான அதிகரிப்பானது, செலவின் குறைப்பு அல்லது இரண்டும் எனும் வழியில் மாற்றக்கூடியதாக எமக்கான வாய்ப்புகளை அறிதல் எனும் பொருளிலான, வெளிப்புற வியாபார சூழலில் ஏற்படும் மாற்றங்களினால் தோன்றும் நேர்க்கணிய விலகல்களை மூலதனப்படுத்தலில் ஈடுபடுகின்றது.

எமது இடர் மதிப்பீட்டு செயன்முறையினூடாக, எம்முடைய நோக்கங்களை அடைந்துக்கொள்வதில் தாக்கம் செலுத்தக்கூடிய நிகழ்வுகள் மீது மேலும் சிறப்பானதொரு பார்வையை செலுத்த நாம் எண்ணியுள்ளோம்.

இடர் அடையாளப்படுத்தல் மற்றும் வியாபாரத்தில் அதனது தாக்கங்கள் என்பவற்றின் அடிப்படையில், ஒவ்வொரு தனித்துவமான இடர்களையும் ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டுமா அல்லது AASL இன் இடர் கோவைகளுடன் ஒப்பீட்டு கவனிக்கப்படவேண்டுமா என்பது குறித்த தீர்மானங்களை நாம் மேற்கொள்கின்றோம்.

இடர் முகாமைத்துவ நடவடிக்கையானவை இடர் அறிக்கையிடல், இடர் பராமரிப்பு, வதிவிட அறிக்கையிடல் மற்றும் கண்காணிப்பு என்பவற்றை உள்ளடக்குகின்றன.

ஒரு ஏற்றுக்கொள்ளத்தக்க மட்டத்தில் இடர்கள் இழிவளவாக்கப்பட்டதும், இடரின் தொடர்ச்சியான கட்டுப்பாட்டினை கொண்டிருப்பதற்காக அதனைத் தொடர்ந்தும் கண்காணிக்க வேண்டியுள்ளது.

டர் முகாமைத்துவ சட்டகத்தினை நடைமுறைப்படுத்தல்

இடர் முகாமைத்துவமென்பது அனைவரினதும் பொறுப்பாக காணப்படுகையில், வியாபாரத்தின் அனைத்து பகுதிகளையும் ஒருங்கிணைப்பதனால் ஒட்டுமொத்த செயற்பாடும் மத்தியமூலம் எவர்களினால் கண்காணிக்கப்படவேண்டும். இந்நோக்கத்திற்காக, AASL இன் இடர் முகாமைத்துவ பொறுப்பானது மூலோபாய முகாமைத்துவ பிரிவின் கீழ் காணப்படுவதுடன், நிறுவனத்தின் மூலோபாய நோக்கங்களை அடைந்துக்கொள்வதிலும் எந்தவொரு தடங்கலும் எதிர்படக்கூடாது என்பதனை உறுதிப்படுத்துவதற்காக நிறுவனத்தினுள் பொருத்தமான இடர் முகாமைத்துவ பொறிமுறையை அறிமுகப்படுத்தி பேணுவதற்கும் இடர் முகாமைத்துவ பிரிவே பொறுப்பாக காணப்படுகின்றது. SWOT, PESTEE, Porter's 05 forces போன்ற கருவிகளை பயன்படுத்தி மூலோபாய திட்டமிடல் செயன்முறைக்காக உள்ளக மற்றும் வெளிப்புற சூழலினை உன்னிப்பாக அவதானித்தலினை அடைப்போலவே அடையாளப்படுத்தல்களிற்கும் பயன்படுத்திக்கொள்ளலாம். மேலிருந்து கீழ் மற்றும் கீழிருந்து மேல் என இருவழி அணுகுமுறைகளையும் தழுவி அனைத்துப் பிரிவுகளது அனைத்து தரத்தவர்களுடனுமான கலந்துரையாடலுடன் இது மேற்கொள்ளப்படவேண்டும்.

இடர் முகாமைத்துவ குழு மற்றும் இடர் முகாமைத்துவத்தை தொடர்புறுவதற்கான ஏனைய உத்தியோகப்பூர்வ பொறிமுறைகள்

பணிப்பாளர் சபையின் உபகுழுக்களில் ஒன்றாக, இடர் முகாமைத்துவ குழுவானது இடர் முகாமைத்துவ செயற்பாடுகளை கண்காணிப்பதற்காக உருவாக்கப்பட்டது. இது பிரதானமாக வியாபார இடர்கள், நிறுவன இடர்கள் மற்றும் செயற்பாட்டு இடர்கள் என்பவற்றில் கவனம் செலுத்தும். கைத்தொழிறுறை இடர்கள் மற்றும் மூலோபாய இடர்கள் என்பனவும் அதற்கிணங்க கருத்திற்கொள்ளப்படும் என்பதுடன் AASL இன் மூலோபாய திட்டமிடல் செயன்முறையின் ஊடாக, இடர் எச்சரிக்கைகள் மற்றும் பரிந்துரைகள் என்பனவும் பணிப்பாளர் சபை மட்டத்தில் கலந்துரையாடப்படும் அல்லது கலந்துரையாடப்படுவதற்காக பரிந்துரைக்கப்படும்.

இடர்களின் சாதகத்தன்மை மற்றும் தீவிரம் என்பவற்றை அடையாளங்காணுவதற்காக இடர் பதிவேடானது பிரதானமாக பயன்படுத்தப்படும். பீரேரிக்கப்பட்ட இழிவளவாக்கல் நடவடிக்கைகள் இது ஒவ்வொரு பிரிவினாலும் இந்நடைமுறைப்படுவதுடன் மூலோபாய முகாமைத்துவ பிரிவினால் மையமாக கண்காணிக்கவும்படுகின்றது. கவனிக்கப்படாத

இடர்கள் மற்றும் தொடர்புடைய பிரச்சினைகள் என்பன அவை குறித்து பொருத்தமான தீர்மானங்களை மேற்கொள்வதற்காக இடர் முகாமைத்துவ குழுவிற்கு அனுப்பப்படும்.

இடர் முகாமைத்துவ குழு கூட்டங்களானவை வியாபாரத்திற்கு சிக்கலான நிர்வாக, தந்திரோபாய மற்றும் மூலோபாய இடர்களை கலந்துரையாடுவதற்காகவும் சிறந்த பொருத்தமான இழிவளவாக்கும் நடவடிக்கை கண்டடையவுமாக AASL இன் அனைத்து பிரிவுகளையும் பிரதிநிதித்துவப்படுத்தி மாநாத்த அடிப்படையில் கிரமமாக இடம்பெறும். இவ்வனைத்துக் கூட்டங்களிலும், விரிவாகவும் வினைத்திறனாகவும் கலந்துரையாடப்படுவதற்காக இடர்களின் ஒரு குறிப்பிட்ட பகுதி மாத்திரம் உள்ளடக்கப்படுகின்றன. எனினும், நிகழ்ச்சிநிலைக்கு அப்பாலும் காலத்திற்கு தேவையானது முக்கியமானதுமான இடர்களை கலந்துரையாடுவதற்கு பங்குகேற்பாளர்கள் ஊக்குவிக்கவும்படுகின்றனர். சில மூலோபாய இடர்கள், மனித வள முகாமைத்துவ இடர்கள் மற்றும் தொழினுட்பத்துடன் தொடர்புடைய இடர்கள் என்பன பணிப்பாளர் சபையின் ஏனைய உபகுழுக்களின் ஊடாகவும் மதிப்பிடப்படுகின்றன. இது ஒவ்வொரு சாத்தியமான அம்சங்களிலிருந்துமான காரண காரியங்களை அவதானிப்பதனால் இழிவளவாக்கும் நடவடிக்கை வலுப்படுத்த உதவுகின்றது.

மேலும், நிறுவனத்தின் பாதுகாப்பு முகாமைத்துவ அல்கினால் ஆகிய விமான நிலைய பாதுகாப்பு விடயங்கள் கவனத்திற்கொள்ளப்படுகின்றன. இது சர்வதேச சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அமைப்பினால் வழங்கப்பட்ட வழிமுறைப்பின்படி (பின்னிணைப்பு 19) பிரகாரம் மேற்கொள்ளப்படுகின்றது. ஏனைய பொறிமுறைகளானவை விமான நிலையத்தில் பங்கு கொண்டிருக்கும் அனைத்து பங்குதாரர்களது பங்கேற்புடன் காலாண்டு அடிப்படையில் இடம்பெறும் வளப்படுத்தல் குழுக் கூட்டங்களில் கலந்துரையாடப்படும். இடரினையும் பிரச்சினைகளையும் முன்வைக்கவும் கூட்டாகச் சேர்ந்து அவற்றை கலந்துரையாடி தீவு காணுவதற்கும் அனைத்து பங்குதாரர்களிற்கும் சமமான வாய்ப்புக்கள் வழங்கப்படும். விமானச்சேவை இயக்க குழு விமானச் சேவை மற்றும் பயணிகளினால் எதிர்கொள்ளப்படும் பிரச்சினைகளை கலந்துரையாடுவதுடன் விமான பாதுகாப்பு குழுவானது அனைத்து விமானநிலைய சொத்துக்களினாலும் எதிர்கொள்ளப்படும் பாதுகாப்பு அச்சுறுத்தல்கள் மற்றும் சாத்தியமான இடர்களினை கலந்துரையாடும். இப்பொறிமுறைகளானவை வெளிப்புற பங்குதாரர்களுடனான இடைவினைகளின் ஊடாக விளக்கப்பட்ட நிறுவனத்தின் நிர்வாக இடர் தோற்றப்பாடுகளுடன் தொடர்புறுகின்றன. கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழுவானது நிதியியல் இடர்களுடன் தொடர்புடைய சமநிலைகளை கவனத்திற்கொள்கின்றது.

இடர் எதிர்வுகூறல்

சாத்தியமான இடர்களை அடையாளம் காணுவதில் இடர் எதிர்வுகூறல் ஒரு விசேட வகிபாகத்தினை வகிக்கின்றது. நிறுவனத்தின் இடர் எதிர்வுகூறல் காலப்பகுதியானது கூட்டுத்தாபன திட்டத்தின் காலக் கிடையில் தங்கியுள்ளதன் தற்போது அது 3 வருட காலத்திற்கு மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. கடந்த சில வருடங்களில், விமானப் போக்குவரத்து மற்றும் சுற்றுலாத்துறை கேள்விகளின் நிச்சயமின்மைகள் பொறுத்து செயலாற்றும் பொருட்டு, எயார்போர்ட் கவுன்சில் இன்டர்நேசனல் மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து சங்கம் போன்ற தொழில்முறை அங்கங்களினால் வெளியிடப்பட்ட எதிர்வுகூறல்கள், ஏனைய வெளியீடுகளில் (அதாவது விமானத் துறைக்கான பிராந்திய அல்லது நாடளாவிய வெளியீடுகள்) AASL பெரிதும் நம்பிக்கைகொண்டு இருக்கின்றது. இக்கட்டத்தில் மேலிருந்து கீழ் மற்றும் கீழிருந்து மேல் தொடர்பால் முறைமைகளினால் அனைத்து மட்டங்களிலும் பணியாளர்களது பங்கேற்பு பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. இடர் அடையாளப்படுத்தலானது மூலோபாய திட்டமிடல் செயல்முறையின் வழமையானவொன்றாக கொள்ளப்பட்டதன் பணியாளர்களது பங்களிப்பும் ஊக்கப்படுத்தப்பட்டது.

AASL ஆனது பின்வருவனவற்றை உள்ளடக்கும் இடர்களை அடையாளம் கண்டுள்ளது:

- மூலோபாய மற்றும் நிர்வாக இடர்கள்
- மனித வள இடர்கள்
- காப்பு, பாதுகாப்பு மற்றும் சுகாதார இடர்கள்
- நிதியியல் இடர்கள்
- புகழ்சார் இடர்கள்
- சட்ட இடர்கள்

இடர் மதிப்பீடு

இடர்களானவை இரு காரணிகளை கருத்திற்கொண்டு மதிப்பிடப்படுகின்றது

- இடர் பொருள்மையப்படுத்தலின் சாத்தியக்கூறுகள் (அல்லது சாத்தியப்பாடுகள்)
- அத்தகைய இடர்களின் தாக்கத்தின் தீவிரத்தன்மை

மேலுள்ள ஒவ்வொன்றும் 1 இலிருந்து 5 வரையில் வேறுபடும் அடைவுமட்டங்களை எட்டவேண்டியது என்பதுடன் 1 ஆனது குறைவான சாத்தியப்பாடு அல்லது தீவிரத்தன்மையை காட்ட அதற்கிணங்க 5 ஆனது உயர்தரத்தினை காட்டுகின்றது. பின்னர், சாத்தியக்கூறு மற்றும் தாக்கத்திற்கென ஒதுக்கப்பட்ட புள்ளிகளானது உற்பத்தியை பெறுவதற்காக ஒவ்வொன்றுடனும் பெருக்கமுறும். இப்பெறுமதிகள் 1-25 வரையில் வேறுபடுவதுடன் அவை இடர் மதிப்பீடு அளவையில் வலது புறத்தில் குறிக்கப்பட்டுள்ளன. புள்ளி 25 இனை நோக்கிய அதிகரிப்பானது அதனை தீர்ப்பதற்கு அவசரமான கவனத்தையும் வினைத்திறனான பொறிமுறையையும் தேவைப்படுத்துகின்றன என்பதனை குறிப்பிடுகின்றது.

இடர் மதிப்பீடு அளவை

எமது இடர் பதிவேட்டில் நாம் அடையாளம் கண்ட 186 இடர்கள் சாத்தியக்கூறு மற்றும் தாக்கம் எனும் இரு அடிப்படைகளில் அடையாளப்படுத்தப்பட்டுள்ளதுடன் அவ்விடர் கோவைகள் 2022 ஆம் வருடத்திற்கென கணினியிலும் தரவேற்றப்பட்டுள்ளது. அதன்பிரகாரம், அளவையின் ஒவ்வொரு விசேட கூட்டிலுமாக பொருந்தும் இடர்வகைகளின் எண்ணிக்கையானது கீழுள்ளவாறு அடைப்புக்குறியிடப்பட்டு அட்டவணையில் காட்டப்பட்டுள்ளது.

தாக்கம் \ நிரை	அரிது	விரும்பத்தகாதது	சாத்தியமானது	இடம்பெறக்கூடியது	பெரும்பாலும் நிச்சயமானது
முகக்கியத்துவமானவை	1	2	3	4	5
சிறியளவானவை	2 (1)	4	6 (3)	8 (2)	10
மத்தியத்தரமானவை	3 (1)	6 (1)	9 (16)	12	15 (3)
உயர் தரமானவை	4 (1)	8 (5)	12 (51)	16 (40)	20 (4)
அதிஉயர்	5	10 (8)	15 (17)	20 (19)	25 (14)

சாத்தியக்கூறு மற்றும் தாக்கங்களை மதிப்பிடுவதானது பொருத்தமான பிரிவுகளைத் தொழில்முறை நிபுணர்களுடன் இடம்பெறும் ஒரு தரப்பாட்டு தீர்வாகும். மறுமுனையில், ஒத்த நிகழ்வுகளைத் கடந்தகால அமைப்புக்களை கருத்திற்கொண்டும் தாக்கங்களை நாணய விதிமுறைகளிற்கிணங்க கணக்கிடுவதுமான சாத்தியக்கூறு மற்றும் 'அல்லது தாக்கத்தினை'. களினை அளவையியலின் பிரகாரம் மதிப்பிடும், நிதியியல் இடர்கள் போன்ற சில இடர்களும் காணப்படுகின்றன.

நாம் சில KPI களை அடையாளப்படுத்தப்பட்டதும் கண்டுபிடிக்கப்பட்டதுமான சில இடர்களிற்கு இணங்க நிர்ணயித்துள்ளோம். நிதிச் செயலாற்றுகையை அளவிடுவதற்கு மேலதிகமாக, வாடிக்கையாளர் திருப்தி, பணியாளர் திருப்தி, விமானங்களுடன் தொடர்புடைய விபத்துக்கள் மற்றும் சம்பவங்களுடன் தொடர்புடைய நிறுவனத்தின் செயலாற்றுகையையும் நாம் அளவிடுகின்றோம். இது இப்பகுதிகளிலான இடர்களை அடையாளங்கண்டு அவற்றை வெற்றிகொள்வதற்கான பொருத்தமான நடவடிக்கையை பகுப்பாய வழிவகுத்துள்ளது.

பின்வரும் அட்டவணையானது கடந்த நான்கு வருடங்களுடன் ஒப்பிட்ட மீளாய்வின் கீழ் இவ்வருடத்தில் பாரியளவில் மாற்றமுற்ற கோவைகளை காட்டும் பிரதான இடர்களை உள்ளடக்குகின்றது. AASL ஆனது,

இடரின் தன்மை	வியாபாரத்தின் தாக்கம்	இடர் இழிவளவாக்கம்	கடந்த வருடங்களில் இடர் கோவையிலான மாற்றம்				
			2022	2021	2020	2019	2018
வியாபார செயற்பாடுகளிற்கான இடையூறுகளது இடர்	விமானப் போக்குவரத்திற்கான எரிபொருள் விறியோகத்திலான நிச்சயமின்மை காரணமாக விமானங்கள் இந்நாட்டிற்குள் பறக்க தயங்கின. இது எமது நிர்வாகத்தை வெகுவாக பாதித்ததுடன் வருமானத்தையும் பாதித்தது.	<ul style="list-style-type: none"> AASL ஆனது பொருத்தமான அரசு அதிகாரிகளுடன் தொடர்புடைய எரிபொருள் விறியோகத்தை உறுதிப்படுத்த பேச்சுவார்த்தைகளை மேற்கொண்டது. உரிய நேரத்திற்கும் பொருத்தமாகவும் தொடர்புடைய NOTAM மை விறியோகிக்க CAASL உடன் நெருக்கமாக பணிபுரிந்தது. 	●	●	●	●	●
உட்கட்டுமான அபிவிருத்தி செயற்திட்டங்களின் தாமதத்திலான இடர்	அனைத்து வெளிநாட்டு கடன்களையும் இலங்கை அரசாங்கம் செலுத்த தவறியதும், முனையம் 02 அபிவிருத்தி செயற்திட்டத்திற்கான நிதிவழங்கும் முகவரகம் கடன் வழங்கலை நிறுத்தியதுடன் அச்செயற்திட்டத்தையும் நிறுத்தி வைத்தது. இது பெருந்தொற்றுக்குப் பின்னரான வளர்ச்சி கட்டத்தை இல்லாமலாக்கியது.	<ul style="list-style-type: none"> கடனிற்கான சர்வதேச நாணய நிதியத்துடனான இலங்கை அரசாங்கத்தின் வெற்றிகரமான பேச்சுவார்த்தை முயற்சிகள் முனையம் 2 செயற்திட்டத்தை மீளத்தொடங்க நிதி முகவரகங்களிடமிருந்து நிதி விடுவிப்பினை உறுதிப்படுத்தியுள்ளது 	●	●	●	●	●
பாதுகாப்பு மற்றும் காப்பு இடர்	விமான நிலைய நிர்வாகத்தில் பணயிகளது பாதுகாப்பு மற்றும் காப்பு என்பன முக்கியமானவையாகும். அதன்காரணமாக, எந்தவொரு சிறிய விலக்கும் விமான நிலைய நிர்வாகத்தில் தீவிர விளைவுகளை ஏற்படுத்தும் என்பதனால் இவ்வம்சங்கள் உள்ர் மற்றும் சர்வதேச ஒழுங்குவிதிகளிற்கமைய ஒழுங்குமுறைப்படுத்தப்பட்டன.	<ul style="list-style-type: none"> பாதுகாப்பு மற்றும் காப்பு விவகாரங்களிலான இடர்களை குறைப்பதற்காக உள்ளூர் மற்றும் சர்வதேச வழியுரைப்புகள் முழுமையாக பின்பற்றப்பட்டுள்ளன 	●	●	●	●	●
விமானச் சேவை தொழிலாளர்களை வைத்திருப்பதிலான இடர்கள்	கீழான சமூக-பொருளாதார நிலைகளும் வரி சட்டங்களில் விளைவுகளை ஏற்படுத்திய மாற்றங்களும் தொழில்சார் நபர்களை நாட்டை விட்டு வெளியேறச்செய்தது. அதன்விளைவாக, நன்கு பயிற்றுவிக்கப்பட்ட விமானச்சேவை தொழிலாளர்களை நிறுவனம் இழக்க வேண்டியேற்பட்டது.	<ul style="list-style-type: none"> அக்குறித்த பகுதிகளிற்கு போதுமான எண்ணிக்கையிலான தகுதியான பணியாளர்களை ஆட்சேர்த்து பயிற்றுவிக்க அதிகாரிகளிடமிருந்து அனுமதி பெறப்பட்டது. 	●	●	●	●	●
பிரதான அந்நிய நாணயங்களிற்கு, குறிப்பாக ஐ.அ.டொலரிக்கு எதிரான இலங்கை ரூபாவின் சரிவு	AASL ஆனது கடன்களால் ஆளப்படும் கணிசமானளவு வெளிநாட்டு கடன்களை கொண்டிருந்ததுடன் இலங்கை ரூபாவின் பெறுமதியிழப்பால் அவை சரிக்குசமமான இழப்புகளை சந்திக்கும் பாதகத்தினை கொண்டிருந்தது.	<ul style="list-style-type: none"> வெளிநாட்டு நாணயங்களினால் ஆளப்படும் வருமானங்களையும் முதலீடுகளையும் பேணியமையானது மாற்று மற்றும் பரிமாற்ற இடர்களை பாரியளவில் இழிவளவாக்குவதற்கு உதவின. 	●	●	●	●	●

இடரின் தன்மை	வியாபாரத்தின் தாக்கம்	இடர் இழிவளவாக்கம்	கடந்த வருடங்களில் இடர் கோவையிலான மாற்றம்				
			2022	2021	2020	2019	2018
வட்டி வீத இடர்கள்	உள்ளூர் பொருளாதாரத்தில் வட்டி வீதங்களின் மாற்றமானது நிறுவனத்திற்கான உயர் வட்டி வருமானத்தை உறுதிப்படுத்தும். அது நிறுவனத்தினால் விநியோகிக்கப்பட்ட கடன் பத்திரங்களின் மீதான வட்டி செலவீனங்களையும் அதிகரிக்கும். எனினும், கடன்கள் மீதான வட்டி அதிகரிப்பானது அவை வெளிநாட்டு கடன்களாக காணப்பட்டமையினால் அவற்றை பாதிக்கவில்லை.	<ul style="list-style-type: none"> நிறுவனத்தின் முதலீட்டு கொள்கையானது உள்ளூர் மற்றும் வெளிநாட்டு முதலீடுகளை இணக்கப்படுத்தியது. அவ்வாறே வட்டி வீத மாற்றங்களும் ஏற்றுக்கொள்ளப்படத்தக்கதாக காணப்பட்டது. 	●	●	●	●	●
பண்ட விலைகளிலான இடர்	குறிப்பாக உதிரிப்பாகங்கள், மின்சாரம் மற்றும் எழுதுகருவிகள் முதலியவற்றிலான விலை அதிகரிப்பானது எமது நிர்வாக செலவீனங்களிலான அதிகரிப்பிற்கு காரணமாகியது.	<ul style="list-style-type: none"> இவை மையமற்ற சேவைகளின் செலவீன குறைப்பு மற்றும் விலை மறுசீரமைப்புகளிலிருந்து பெறப்பட்டன. 	●	●	●	●	●
இணையவழி தாக்குதல் இடர்	சாத்தியமான இரணயவழி தாக்குதலானது விமான போக்குவரத்து பாதுகாப்பு இலத்திரனியல் முறைமையையே ஸ்தம்பிதமடையச் செய்துவிடக்கூடும்.	<ul style="list-style-type: none"> உயர்தரமான பாதுகாப்பு (அதாவது யைப்ரவால்ஸ்) அறிமுகப்படுத்தப்படுவள்ளதுடன் அவை இற்றைப்படுத்தப்படவுமுள்ளன. 	●	●	●	●	●

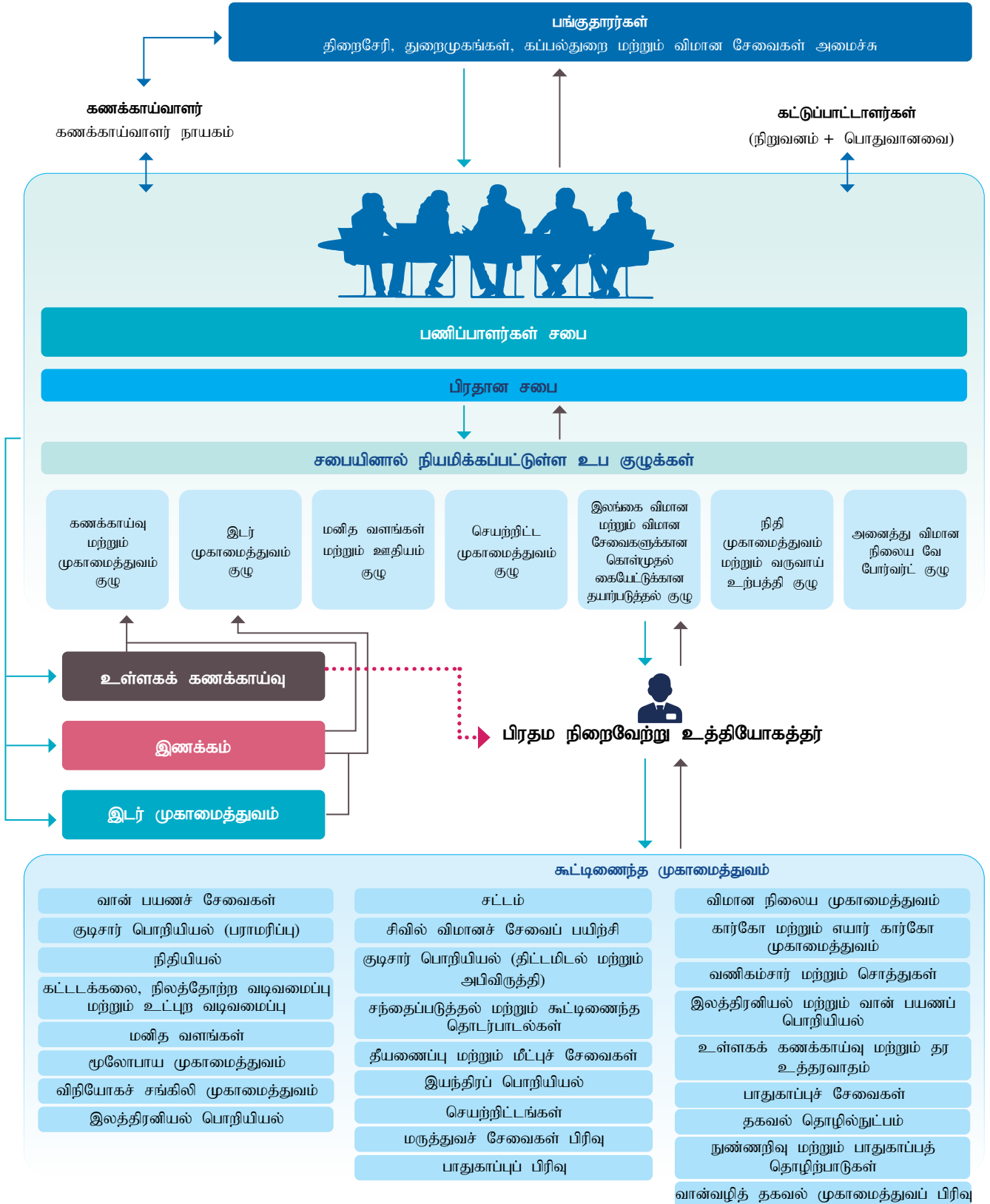
- குறைவானவை
- மத்தியத்தரமானவை
- உயர் தரமானவை

AASL இன் இடர் முகாமைத்துவத்தின் வெற்றி

மேலே விளக்கப்பட்ட ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட இடர் முகாமைத்துவ செயன்முறையானது பின்வரும் விளைவுகளை வழங்கியுள்ளது:

- அவற்றை பல்வேறு கோணங்களில் அவதானித்து விரிவான மதிப்பாய்வை மேற்கொண்டமையின் விளைவாக இடர்களிற்கான வினைத்திறனான இழிவளவாக்கல்
- சாதகமான இடர்கள் மீது முதலீடுவதற்கான மூலோபாயங்களை வரையறுத்தல் (வியாபார வாய்ப்புக்கள்)
- AASL இன் அனைத்து பிரிவுகளும் இடர் அடையாளப்படுத்தல் மற்றும் இழிவளவாக்கும் படிநிலைகளை ஏற்றுக்கொள்வதில் ஈடுபட்டடை
- இடர் பதிவேடு பேணலானது எந்தவொரு காலத்திலும் கவனிக்கப்படாத இடர்களிற்கு தயாராகிவிருந்தமை

இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகளின் அரசாங்கக் கட்டமைப்பு



→ நியமனப் போக்கு → அறிக்கையிடும் போக்கு ↔ உரையாடல்கள் நிர்வாகப் போக்கு

* இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகளின் போது, தலைவர், தலைவராகவும் பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தராகவும் இரண்டு வகிபாகங்களை வகிக்கிறார்.

சுதந்திரம்

- சபை சுயாதீனமாக இருப்பதுடன், எப்போதும் நிறுவனத்தின் உயர்ந்தபட்ச நலனை முன்னிறுத்தியே அனைத்துத் தீர்மானங்களும் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.
- சபையின் உட்கூறுகள் சம்பந்தப்பட்டுள்ளதை உறுதி செய்தல்
- குழுக்களின் நியமனங்களின் போது சுதந்திரத்தை உறுதிப்படுத்துதல்
- மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள தீர்மானங்கள் மற்றும் நிறுவப்பட்டுள்ள உள்ளக செயல்முறைகள் ஆகியன புறவயமானவை, செல்வாக்குச் செலுத்தப்பட்டவை அல்ல.

தொடர்ச்சியான விருத்தி

- சபை மற்றும் நிர்வாகம் ஆகியன எல்லா வகையான இடர்களையும் தீர்மானித்து, அவற்றை எவ்வாறு கட்டுப்படுத்துவது என்பது பற்றிப் பரிசீலிக்க வேண்டும்
- அவற்றைக் கையாள்வதற்கு அவர்கள் அத்தகைய பரிந்துரைகளின்படி செயலாற்ற வேண்டும்.
- நடைமுறையிலுள்ள இடர்கள் மற்றும் இடர்களின் நிலை பற்றி அனைத்து இயைபான தரப்பினருக்கும் அறிவிக்க வேண்டும்

கண்காணிப்பு மற்றும் மூலோபாயம்

- தெளிவான மூலோபாயம் சார்ந்த ஒரு தொலைநோக்கை நிறுவுதல்
- நிறுவனத்தின் மூலோபாயம் சார்ந்த தீர்மானம் மேற்கொள்ளும் செயல்முறையில் பணிப்பாளர்கள் இன்னும் செயலாக்கத்துடன் ஈடுபடுத்தல்

சபை

சபையின் முக்கிய பொறுப்புகளாவன:

- நிறுவனத்தின் நீண்ட கால வெற்றியை இலக்கு வைக்கும் நிலைபேறான, உயர் மட்ட, நடுத்தர, மற்றும் நீண்ட கால மூலோபாயங்களின் உருவாக்கத்தில் பணிப்புரைகள் மற்றும் வழிகாட்டுதல்களை வழங்குதல்
- நிறுவன இடர் முகாமைத்துவ சட்டகத்தின் நோக்கெல்லைக்கு உட்பட்டு நடாத்தப்படும் தொழிற்பாடுகளை மேற்கொள்வதில் சிரேஷ்ட நிர்வாகத்தின் மீதான போதியளவு அதிகாரத்தின் ஒப்படைப்பை உறுதிப்படுத்துதல்
- ஆளுகை மற்றும் இணங்கியொழுதுகளுக்கான கண்காணிப்பு முறைமைகள்

சபை அதன் பொறுப்புகளை முன்கொண்டு செல்வதில், தொழிலாளர் ஊக்குவிப்பு மற்றும் ஈடுபாடு ஆகியவற்றுடன், அனைத்துப் பங்குதாரர்களுக்கும் பெறுமதி சேர்ப்பதற்கு வழிவகுக்கும் ஒரு குழுவை உறுதிப்படுத்தக்கூடிய ஒரு வெளிப்படத்தன்மை கொண்ட கலாச்சாரம், ஆக்கவளமுடைய உரையாடல் மற்றும் ஆக்கபூர்வமான மறுதலிப்பு

ஆகியவற்றை ஊக்குவிக்கிறது. சிரேஷ்ட நிர்வாகம் மற்றும் நிறுவனத்தின் ஏனைய பணியாளர்களுக்கு வந்தடையக்கூடிய தொழில்முறைசார் நியமனங்கள் மற்றும் கூட்டிணைந்த விழுமியங்களை ஊக்குவிப்பதனூடாக நேர்மை மற்றும் நாணயம் போன்றவற்றை சபை பேணிவருகிறது.

சபைக் கூட்டங்கள் மற்றும் சமூகமளிப்பு

சபைக் கூட்டங்கள் வருடத்தின் ஆரம்பத்தில் நடைபெறுவதற்கு ஏற்படாக்கியுள்ளன. கூட்டங்களின் போதான கலந்தாய்வுக்கு அவசியமான முக்கிய மற்றும் மூலோபாயம்சார் தகவல்களைத் தயாரிப்பதற்கு பணிப்பாளர்கள் மற்றும் நிர்வாகங்களுக்கு போதியளவு அறிவித்தல் வழங்கப்பட்டுள்ளது. சபைத் திரட்டு என்றழைக்கப்படும் செயற்பாட்டுத் திட்டம், சபை ஆணவங்கள் மற்றும் இயைபான ஆணவங்கள் சபைக் கூட்டத்துக்கு 07 நாட்கள் முன்பதாகப் பணிப்பாளர்களுக்கு வழங்கப்படும். கூட்டத்தின் போது கலந்துரையாடப்படவுள்ள விடயங்களுடன் அவர்களைப் பரிச்சயப்படுத்திக் கொள்ள இது உதவும்.

பொருத்தமானதொரு தீர்மானத்தை எட்டுவதற்கு அனைத்து அம்சங்களும் முறையே கலந்துரையாடப்பட்டு தீர்வு காணப்பட்டுள்ளன என்பதை உறுதிப்படுத்துவதற்கு ஒவ்வொரு செயற்பாட்டுத் திட்டத்துக்கும் முன்கூட்டியே நேரத்தை ஒதுக்கிக் கூட்டங்களை நடத்தும் ஒரு தொழில்முறைசார் மற்றும் ஒழுங்குபடுத்தப்பட்ட அணுகுமுறை கடைபிடிக்கப்பட வேண்டும். பிரிவுகளின் தலைமைகள் அழைப்பிதழ் பேரிலும், சபைக்கு மேலதிக தெளிவுரை மற்றும் தகவல்களை வழங்க அவசியப்படும் போதும் சமூகமளிப்பார்கள்.

கருத்திற்கொள்ளப்பட்ட வருடத்தில் 16 சபை கூட்டங்கள் நடாத்தப்பட்டுள்ளதுடன், அதில் ஒரு கூட்டம், நிறுவனத்தின் உறுப்புரைகள் மற்றும் சங்க அமைப்பு விதிக் குறிப்பின் உறுப்புரை 55இன் பிரகாரம் முன்னர் ஒத்திவைக்கப்பட்ட கூட்டம் ஒன்றின் தொடர்ச்சியாக இருந்தது. நாட்டில் நிலவி வந்த எரிபொருள் தட்டுப்பாடு காரணமாக ஏற்பட்ட பயணத் தடையின் விளைவாக 16 கூட்டங்களுள் 05 கூட்டங்கள் நிகழ்நிலை வழியாக நடந்தது. சபை உறுப்பினர்களின் சமூகமளிப்பு பின்வருமாறு:

சபை உறுப்பினரின் பெயர்	பதவி	வருகை
மேஜர் ஜெனரல் (ஒய்வு) ஜி. ஏ. சந்திரசிநி RWP USP VSV ndc psc	தவிசாளர்	16/16
டாக்டர். யூ.ஏ. மென்டிஸ் (15 ஜூன் 2022 அன்று முதல் நடைமுறைக்கு வரும் வகையில் நியமிக்கப்பட்டார்)	உப தவிசாளர்	09/09
ஏ. எஸ். சீ வருஷனேன்னடிகே	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	16/16
எஸ். என். சுமனசேகர	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	15/16
கேப்டன். மிலிந்த ரத்நாயக்க (20 ஜூன் 2022 அன்று முதல் நடைமுறைக்கு வரும் வகையில் நியமிக்கப்பட்டார்)	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	09/09
ஜி. யூ. கே. அல்கேவத்தகே (15 ஜூன் 2022 அன்று முதல் நடைமுறைக்கு வரும் வகையில் நியமிக்கப்பட்டார்)	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	08/09
டபிள்யூ. ஏ. ஏ. விஜேகுரிய (13 செப்டெம்பர் 2022 அன்று முதல் நடைமுறைக்கு வரும் வகையில் நியமிக்கப்பட்டார்)	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	06/06
டபிள்யூ. எஸ். டி சில்வா (30 நவம்பர் 2022 அன்று முதல் நடைமுறைக்கு வரும் வகையில் நியமிக்கப்பட்டார்)	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	02/02
ஏ. ஏ. ரன்தெனிய (30 நவம்பர் 2022 அன்று முதல் நடைமுறைக்கு வரும் வகையில் நியமிக்கப்பட்டார்)	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	01/02
ஜி. ஏ. ஏ. ப்ரியந்த	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	16/16
ஏ. எச். எஸ் குணவர்தன	துறைமுகங்கள், கப்பல்துறை மற்றும் விமானச் சேவைகள் அமைச்சிலிருந்து கண்காணிப்பாளர்	16/16

கூட்டிணைந்த நிர்வாகம்

சபை உறுப்பினரின் பெயர்	பதவி	வருகை
பதவி விலகல்கள்		
திரு. ஆர். சூரியாரச்சி (10 ஜூன் 2022 அன்று பதவி விலகினார்)	உப தவிசாளர்	07/07
திரு. யூ. மஞ்சநாயக்க (12 ஆகஸ்ட் 2022 அன்று பதவி விலகினார்)	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	07/07
திரு. சீ. விதாரென (31 மே 2022 அன்று பதவி விலகினார்)	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	01/06
திரு. டி. ஏ. டி. லிவோ (11 ஜூன் 2022 அன்று பதவி விலகினார்)	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	06/07
திரு. ஆர். ஏ. பீ. விஜேதனசேகர (10 ஜூன் 2022 அன்று பதவி விலகினார்)	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	07/07
திரு. டி. ஏ. பீ. வீரதன் சனாதிபதி சட்டத்தரணி (11 ஜூன் 2022 அன்று பதவி விலகினார்)	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	06/07
திரு. டப்ளியூ. ஜி. ஜி. ஜி. ரஷந்த (10 ஜூன் 2022 அன்று பதவி விலகினார்)	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	07/07
என். எம். பி. பி. கே. கே. நவரத்ன (29 நவம்பர் 2022 அன்று பதவி விலகினார்)	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	04/07

எமது அணுகுமுறை மற்றும் அர்ப்பணிப்பு

இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகள் முழுமையாக அரசு நிறுவனம் என்பதுடன், அதன் நல்லாட்சியினூடாக நிறுவனத்தின் மூலப்பாய வழிகாட்டுதல் மற்றும் கண்காணிப்பு குறித்து அரசாங்கத்திற்கு வகைகூற வேண்டும். அரசு துறை தொழில் முயற்சிகள் திணைக்களம் மற்றும் நிதி அமைச்சு ஆகியவற்றின் பரிந்துரை மூலமாக கூட்டிணைந்த நிர்வாகம் ஒழுங்காக்கச் சட்டகத்தினூடாக நிறுவனம் வழிநடாத்தப்படுகிறது. இந்த நிர்வாகச் சட்டகம் பின்வரும் ஐந்து அடிப்படைக் கொள்கைகளினூடாக வலு சேர்க்கப்படுகிறது.

மேற்குறிப்பிடப்பட்டுள்ளவற்றுக்கு மேலதிகமாக, இலங்கை பட்டயக் கணக்காளர் நிறுவனத்தினால், வெளியிடப்பட்ட கூட்டிணைந்த நிர்வாகம் பற்றி 2007ஆம் ஆண்டின் 7ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள கட்டளைசார் தேவைப்பாடுகள் மற்றும் மிகச்சிறந்த நடத்தை நெறிமுறை விதிக்கோவையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள தன்னிச்சையான இணங்கியொழுதல்கள் ஆகியவனும் எமது நிர்வாகச் சட்டகத்தின் ஒரு அங்கமாகத் திகழ்கிறது.

இலங்கை விமான மற்றும் விமானச் சேவைகளில், ஆளுகை செயல்முறையின் முக்கியமான கூறு ஒன்றை சபை உப குழுக்கள் கொண்டிருக்கின்றன. தெளிவாக வரையறுக்கப்பட்டுள்ள விசாரணை நியதிகளின்படி 6 சபை உப குழுக்கள் நியமிக்கப்பட்டுள்ளன. அவையாவன; கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழு, இடர் முகாமைத்துவக் குழு, மனித வள மற்றும் ஊதியக் குழு, நிதிநிலை மற்றும் வருமான முகாமைத்துவக் குழு, அனைத்து விமான நிலைய வே போர்வர்ட் குழு மற்றும் செயற்றிட்ட முகாமைத்துவ மற்றும் கண்காணித்தல் குழு. ஆகையால், இதனுடன் தொடர்புடைய விவகாரங்கள் முழுமையாகப் பகுப்பாய்வு செய்யப்பட்டு, சபைக்குப் பரிந்துரைக்கப்படும். இவ்வாறாக, தீர்மானம் மேற்கொள்வதன் கூட்டுப் பொறுப்புடைமையைப் பேணுவதோடு, சபை உறுப்பினர்களின் நிபுணத்துவம் வாய்ந்த அறிவை சபைக்குப் பயன்படுத்த முடியுமா இருந்துள்ளது.

அதன்படி, கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழு, இடர் முகாமைத்துவக் குழு, மனிதவள மற்றும் வருமான முகாமைத்துவக் குழு, அனைத்து விமான நிலையங்கள் அங்கீகாரக் குழு மற்றும் செயற்றிட்ட முகாமைத்துவம் மற்றும் கண்காணித்தல் குழு ஆகியன எமது ஆளுகைப் பொறிமுறையை மேலும் வலுவூட்டுவதற்கு நிறுவனத்திற்குள் செயற்படுகின்றன.

கருத்திற்கொள்ளப்பட்ட வருடத்தில், கீழேயுள்ள பிரிவுகளில் விவரிக்கப்பட்டுள்ளது போல, கம்பனிகள் சட்டம் மற்றும் தன்னிச்சையான இணங்கியொழுதல்களில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள அனைத்து கட்டளைசார் கூட்டிணைந்த நிர்வாகத் தேவைப்பாடுகளுடனும் இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகள் இணங்கியொழுகியது.

இவ் அரசாங்கச் சட்டகம் ஐந்து அடிப்படைக் கொள்கைகளின் மூலமாக வலுவூட்டப்படுகிறது.

- 1) தலைமைத்துவம் மற்றும் பணிப்புரை
- 2) வெளிப்படைத்தன்மை மற்றும் ஒருமைப்பாடு
- 3) அதன் முக்கிய பங்குரிமையாளராக அதன் அர்ப்பணிப்புக்கு வகைகூறல்
- 4) பங்குதாரர்களின் சட்டமுறையான நலன்களை இனங்காணல்
- 5) உரிய நேரத்திலான மற்றும் சமநிலையான வெளிப்படுத்துகைக் கொள்கை

1. தலைமைத்துவம் மற்றும் பணிப்புரை

வணிக முகாமைத்துவம் மற்றும் நிதிநிலை நிர்வாகம் ஆகிய துறைகளில் அனுபவம் மற்றும் அறிவுடைய உறுப்பினர்களை உள்ளடக்கிய சபையின் மேற்பார்வையின் கீழ் நிறுவனத்தின் வணிகம் மற்றும் தொழிற்பாடுகள் நிர்வகிக்கப்படுகின்றன, அவ் உறுப்பினர்கள் சங்கத்தின் உறுப்புரைகளுக்கு அமைவாக அமைச்சரினால் நியமிக்கப்படுகின்றனர். தலைவர் - நிறுவனத்தின் கூட்டிணைந்த ஆளுகைக் கொள்கைகளை வழிநடாத்துபவர் மற்றும் சபைக்குத் தலைமைத்துவம் வழங்குவதில் பொறுப்பாக இருக்கக்கூடியவர் - நல்லாட்சியை ஏற்படுத்துவதனுடாகவும், பயனுறுதிறனை உறுதிப்படுத்துவதனுடாகவும் அமைச்சரினால் சபை நியமிக்கப்படுகிறது. நிறைவேற்று அதிகாரம் கொண்ட மற்றும் நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற சபை உறுப்பினர்களுக்கு இடையே ஆக்கபூர்வமான பணியாற்றல் தொடர்புகளையும் தலைவர் உறுதிப்படுத்துவார். சபை செயலாளரின் உதவியுடன் பின்வருவனவற்றைத் தலைவர் உறுதிப்படுத்துவார்:

- சபை நடவடிக்கைமுறை பின்பற்றப்படுகின்றன
- தகவல்கள் உடனடியாக சபைக்கு வழங்கப்படுகின்றன

அரசாங்கம் மற்றும் அதன் பங்குதாரர்கள் சார்பாக நிறுவனத்தின் மேற்பார்வையின் கீழ் ஒரு நியதிச்சட்டப் பொறுப்புடைமையை பணிப்பாளர் சபை நடைமுறைப்படுத்துகிறது. அவர்களுடைய அடிப்படை செயற்பாடுகளாவன:

- நிறுவனம் தனது தொலைநோக்கை அடைவதற்கு வழிநடாத்திச் செல்லல்
- நிறுவனத்தின் நிர்வாகம் தொழிற்பாடுகள் மற்றும் செயலாக்கத்தை முழுவதுமாக மேற்பார்வை செய்தல்

சபை 12 பணிப்பாளர்களை உள்ளடக்கியிருப்பதுடன், அதில் 10 பேர் நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்களாகவும், 02 பேர் நிறைவேற்றுப் பணிப்பாளர்களாகவும் உள்ளனர். தலைவர் மற்றும் துணைத் தலைவர் ஆகியோர் அத்தகைய ஆற்றலுக்குட்பட்டுப் பணியாற்றுகின்றனர். இலங்கை விமான மற்றும் விமானச் சேவைகளின் தலைவராகவும், பிரதம நிறைவேற்று உத்தியோகத்தர் ஆகிய இரட்டை ஆற்றல்களை செயற்படுத்துகிறார். கூட்டிணைந்த நிர்வாக வழிகாட்டுதல்களின் தேவைப்பாடுகளுக்கு இணங்க நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்களை சபையின் பெரும்பான்மை உள்ளடக்கியிருக்கிறது. சபைக் கூட்டங்களின் போது நிறைவேற்று அதிகாரம் கொண்ட மற்றும் நிறைவேற்று அதிகாரம் கொண்டிராத பணிப்பாளர்கள் அனைவருக்கும் வாக்குரிமை உண்டு. உள்ளமை மற்றும் தோற்றம் ஆகிய இரண்டிலும், நிர்வாகத்தின் சுயாதீனத்தை இச்சபை சேர்க்கை பிரதிபலிக்கிறது. இது பணிப்பாளர்களின் தனிநபர் உறவுமுறைகள், தனிநபர், தொழில்வாய்ப்பு அல்லது வணிகத்தை மையப்படுத்தியதாக மட்டும் இல்லாது, நிர்வாகத்தின் மிகைக் குத்துயரம் மீதும்

தங்கியிருக்கிறது. சபையின் கண்காணிப்பு வகிப்பாக்கத்தின் ஆழத்தில் புறவய சுயாதீன தீர்ப்பு வழங்குகை நிலைகொண்டிருக்கிறது.

நிறுவனத்தின் உள்ளக மற்றும் வெளிவாரி தகவல்களைப் பொருத்தளவில், அனைத்து பணிப்பாளர்களும் சுயாதீன மற்றும் கூட்டு அணுகலைக் கொண்டிருக்கிறது. சபை நடவடிக்கைமுறை பின்பற்றப்படுகிறது என்பதையும், சபை நடவடிக்கைமுறை தொடர்பான சட்டரீதியான தேவைப்பாடுகள் பற்றிய வழிகாட்டுதலும் வழங்கப்படுகிறது என்பதையும் நிறுவனத்தின் செயலாளர் உறுதிப்படுத்துகிறார்.

அதற்கு மேலதிகமாக, தகவலறிந்த தீர்மானங்களை மேற்கொள்ள இயலுமாக்குவதற்கு போதியளவு தகவல்களுடன் சபைக் கூட்டங்கள், அறிக்கைகள், சபை ஆவணங்கள் மற்றும் ஏனைய ஆவணங்களின் அறிவிப்புகளை செயலாளர் வழங்கி வைப்பார். சபை முடிவுகள் தொடர்பான பின்தொடரும் காரியத்தையும் செயலாளர் ஆற்றுவார்.

1.1 சபைத் தலைமைத்துவத்திற்கு என ஒதுக்கப்பட்டுள்ள விவகாரங்கள் பின்வருமாறு:

நிறுவனமானது அனைத்து வணிக அலகுகளினூடாகவும் தழுவிக்கொள்ளப்பட்டுள்ள நன்கு நிலைநிறுத்தப்பட்ட கூட்டிணைந்த நிர்வாகச் சட்டகத்தைக் கொண்டிருப்பதுடன், நிலைபேறான பங்குரிமையாளர் மதிப்பைப் பேணுவதற்கும், விருத்தி செய்வதற்கும் அது முக்கியமானது. அ) நிறுவனத்திற்கான தொலைநோக்கு மற்றும் பணிப்புரைகளை வழங்குதல் ஆ) 2010ஆம் ஆண்டின் 14ஆம் இலக்க சிவில் விமானச் சட்டத்திலுள்ள ஏற்பாடுகளின் நோக்கெல்லைக்குட்பட்டு கட்டியெழுப்பப்பட்டுள்ள அதன் பிரத்தியேகப் பணியை அடிப்படையாகக் கொண்டு, அரசாங்கம் மற்றும் ஏனைய பங்குரிமையாளர்களின் நலன்களுக்கு ஏற்றாற்போல் எவ்வாறு சிறப்புச் செய்து கொண்டு செய்யலாம் என்பதைக் கருத்திற்கொள்ளல் இ) சட்டமுறையான தேவைப்பாடுகள் நிறைவேற்றியுள்ளதை உறுதிப்படுத்துவதுடன், 2007ஆம் ஆண்டின் 7ஆம் இலக்க கொம்பனிகள் ஏற்பாட்டுக்கும், சங்கத்தின் உறுப்புரைகளுக்கும் அமைவாக நிறுவனம் தொழிற்படுதல்.

ஈ) அரசாங்கம் மற்றும் ஏனைய முக்கிய பங்குதாரர்களின் உச்சநிலை விளைவு மற்றும் பயன்களை அடைந்து கொள்வதற்கு இடர் முகாமைத்துவம் உள்ளடங்கலாக வெவ்வேறு வகையான கொள்கைகளை வரையறுத்தல் உ) காலமுறை தோறும் பொதுக் கொள்கை குறிக்கோள்களை மீளாய்வு செய்தல் மற்றும் எதிர்கால வளர்ச்சிக்கான நீண்ட கால இலக்குகள் மற்றும் குறிக்கோள்களை உருவாக்குவதற்கு மூலோபாய பணிப்புரை வழங்குதல் ஊ) பொறுப்புகளைக் கையளிப்பதா டாக போதியளவு பொறுப்புடைமையை உத்தரவாதப்படுத்துதல்

1.2 இத்திறனுக்குட்பட்டு சபைக்கு என ஒதுக்கப்பட்டுள்ள விவகாரங்கள் பின்வருமாறு:

தமது அதிகார வரம்புக்குள் நேரடியாக வரக்கூடிய, சபையின் பிரதான நோக்கங்கள் சுருக்கமாக: அ) முழுமொத்த பணிப்புரையையும் மதிப்பிடுதல் மற்றும் வணிக மூலோபாயத்தை நடைமுறைப்படுத்துதல் ஆ) பங்குதாரர் நலன்களைப் பாதுகாப்பதற்கான அறங்காவலர் பணியின் கட்டப்பாடுகள் இ) நிறுவனமானது அதன் தொழிற்பாடுகள் குறித்து சரியான திசையில் பயணிக்கிறது என்பதை உறுதிப்படுத்துவதுடன், நிர்வாகத் தகவல் அறிக்கைகளினூடாக சிரேஷ்ட நிர்வாகத்தின் செயலாக்கத்தை மதிப்பிடுதல் ஈ) நிர்வாக நடைமுறையின் பயனுறுதிறனை உறுதிப்படுத்துதல் உ) ஏனையோருக்கு மத்தியில் உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகள் உள்ளடங்கலாக, இடர் மதிப்பாய்வு மற்றும் முகாமைத்துவத்துக்கான ஒரு சட்டகத்தை நடைமுறைப்படுத்துதல் ஊ) சபைக் கொள்கைகள், பிரதானமாக நிறுவனங்கள் மற்றும் பொது மக்களின் நலன்களை மையப்படுத்திய வகையிலும், வரையறுக்கப்பட்ட அதே ஊக்கத்துடனும் நடைமுறைப்படுத்தப்படுகிறது என்பதை உறுதிப்படுத்துதல் எ) எதிர்பார்ப்புகளுக்கு இணங்க விளைவுகள் அமையாவிடின், இலக்கை அடைவதற்காகக் காலதாமதமின்றி தீர்வு நடவடிக்கைகளை எடுத்தல் ஏ) பொருத்தமான பணியாளர்களை முகாமைதாரர்களாக நியமித்தல் மற்றும் சிரேஷ்ட நிர்வாகத்திற்கு மத்தியில் போதியளவு அதிகார சபையின் கையளிப்பு இருப்பதை உறுதிசெய்தல் ஐ) பொது நிறுவனங்களுக்கான குழுவினதும், பாராளுமன்ற ஆலோசனைக் குழுவினதும் கூட்டங்களுக்கு சமூகமளித்தல் அல்லது தேவைப்படும் போது சிரேஷ்ட நிர்வாகத்திற்கு அதை செய்வதற்காக அதிகார சபை ஒன்றை நியமித்தல்

1.3 கூட்டிணைந்த நிர்வாக அம்சங்களில் கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழுவின் வகிப்பாக்கம்

கணக்காய்வு நிர்வாகக் குழு
இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகளின் விவகாரங்களில் மேற்பார்வை செய்வதில் நிர்வாக சபைக்கு உதவுவதற்கும், நிறுவனத்தினது நிதிநிலை அறிக்கைகள் மற்றும் இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகளின் நடவடிக்கைமுறைகளினது ஒருமைப்பாட்டை உறுதிப்படுத்துவதற்கும், PED/12 பந்தி 7.4:1 நியதிகளின்படி, கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழு உருவாக்கப்பட்டது.

நிறுவனத்தினால் பொறுப்பேற்கப்பட்ட நிறுவனத்தின் நிதிநிலை அறிக்கைகளின் ஒருமைப்பாடு, நிறுவனத்தின் உள்ளகக் கட்டுப்பாடு

மற்றும் இடர் முகாமைத்துவ முறைமைகள், மற்றும் சட்டமுறையான மற்றும் ஒழுங்காக்கல் தேவைப்பாடுகளுடன் அதன் இணங்கியொழுமும் தன்மை, வெளிவாரிக் கணக்காய்வாளர்களின் செயலாக்கம், உள்ளகக் கணக்காய்வுச் செயற்பாடுகளின் தகைமைகள் மற்றும் சுயாதீனம் மற்றும் நிறைவு ஆகியவற்றுடன் தொடர்புடைய அதன் கண்காணிப்புப் பொறுப்புகளை நிறைவேற்றுவதில் சபைக்கு உதவுவது என்பன கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழுவின் வகிப்பாக்கமும்.

சபையினால் அங்கீகரிக்கப்பட்டு வருடாவருடம் மீளாய்வுக்குட்படுத்தப்படும், குழுவின் விசாரணை நியதிகளில் செயற்பாடுகள் மற்றும் பொறுப்புகளின் நோக்கெல்லை தெளிவாக வரையறுக்கப்பட்டுள்ளது. கணக்கீடு மற்றும் நிதிநிலைச் செயற்பாடுகள், நிர்வாக ஒழுங்குவிதிகள் (AR), நிதிநிலை ஒழுங்குவிதிகள் (FR) மற்றும் இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகள் ஒழுங்குவிதிகள் ஆகியவற்றை உள்ளடக்கிய அரசாங்க ஒழுங்குவிதிகளுடனான இணக்கம் மற்றும் இணங்கியொழுமுகள் ஆகியவற்றை உறுதிப்படுத்துவதற்கு நிதிநிலை அறிக்கைகளை கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழு மீளாய்வு செய்துள்ளது.

கணக்காய்வு செய்யப்பட்ட நிதிநிலைத் தகவல்களின் ஒருமைப்பாட்டுக்குப் பங்களிப்பாற்றுவதில் வெளிவாரி மற்றும் உள்ளகக் கணக்காய்வுச் செயற்பாடுகள் ஒரு முக்கிய வகிப்பாக்கத்தை வகிக்கின்றன. அதன்படி, குறைந்தபட்சம் ஒவ்வொரு காலாண்டிலாவியும் கணக்காய்வுக் குழுவினால் அவை மேற்பார்வை செய்யப்பட்டு பயனுள்ள வகையில் அவை மதிப்பிடப்பட வேண்டும். இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகளின் கணக்காய்வுச் செயற்பாடுகள் பயனுள்ளதாகவும், உறுதியாகவும் மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது என்பதற்கான உறுதிப்படுத்துதல், இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகளின் துறைசார் அமைச்சு, துறைமுகங்கள், கப்பல்துறை மற்றும் விமான சேவைகள் அமைச்சு மற்றும் பொது திறைசேரி ஆகியவற்றுக்குத் அவசியப்படுகிறது. பின்வரும் அனைத்து சிக்கல்களையும் உள்ளடக்கியதாக மதிப்பீடுகளின் நோக்கெல்லை அமைந்திருக்க வேண்டும்:

- மதிப்பீட்டுக் காலப்பகுதியின் போது மேற்கொள்ளப்படும் பணியின் தரம்.
- கணக்காய்வுப் பணியாளர்களின் பண்பாற்றல் மற்றும் அனுபவம்.
- அரசாங்கம் மற்றும் உள்ளகக் கணக்காய்வு ஆகியவற்றைக் குறித்து அதன் அறிக்கையிடல் வழித்தடத்தின் பொருத்தம்.

கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழுவானது காலத்துக்குக் காலம் அதன் அங்கீகாரத்துக்காகப் பணிப்பாளர் சபைக்கு தற்போதைய முறைமைகளை மேம்படுத்துவதற்கு சமர்ப்பித்துள்ள பரிந்துரைகளில் ஏதேனும் பிறழ்ச்சிகள் உள்ளனவா எனக் கண்காணிப்புது பற்றியும், தற்போதைய முறைமைகள் மற்றும்

கூட்டிணைந்த நிர்வாகம்

நடவடிக்கைமுறைகள் பற்றியும் கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழு தொடர்ச்சியாக மீளாய்வு செய்துள்ளது. கணக்காய்வாளர் நாயகம் மற்றும் உள்ளகக் கணக்காய்வாளர்களால் எழுப்பப்பட்ட கேள்விகளையும் குழு மீளாய்வு செய்திருந்ததுடன், தொடர்புடைய இடர்களை நீக்குவதற்கு எடுக்கப்பட்டுள்ள திருத்த நடவடிக்கைகள் போதியளவானதாகவும், பயனுள்ளதாகவும் இருப்பதற்கு இயைபான பிரிவுகளினால் பதில்கள் வழங்கப்பட்டன.

2. வெளிப்படத்தன்மை மற்றும் ஒருமைப்பாடு

விடுபட்டுக்கொண்ட நிர்வாகம், பொறுப்புடைமை, மற்றும் வெளிப்படத்தன்மை ஆகியவற்றை வேண்டி நிற்கும் நிறுவனத்தின் நிதிநிலை அறிக்கையிலின் ஒருமைப்பாட்டை அடையாளம் காண்பதற்கும், அதனைப் பாதுகாப்பதற்கும் நிறுவன ரீதியான கலாச்சாரம் மற்றும் நடைமுறைகளை கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழு தொடர்ச்சியாகக் கண்காணித்து, மீளாய்வு செய்துள்ளது. திரைசேரியின் பொதுநிதித் திணைக்களத்தினால் வெளியிடப்பட்ட வழிகாட்டுதல்களை அடிப்படையாகக் கொண்ட நிறுவனத்தின் முக்கிய செயற்பாடுகளில் ஒன்றாக முழுக் கொள்முதல் செயல்முறையும் காணப்படுவதுடன், பண்டங்கள் மற்றும் சேவைகளைப் பெற்றுக் கொள்ளும் போது முழுமையானதொரு வெளிப்படையான செயல்முறையை அது வழங்குகிறது.

2.1 உள்ளகக் கணக்காய்வு

இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகளின் உள்ளகக் கணக்காய்வு மற்றும் தர உத்தரவாதப் பிரிவினால் கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழுவுக்கு உதவி செய்யப்படுகிறது. உள்ளகக் கணக்காய்வு மற்றும் தர உத்தரவாதப் பிரிவின் தலைமைப் பொறுப்பை வகிப்பவர் கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழுவின் ஒருங்கிணைப்பாளராகப் பணியாற்றுவதுடன், அது குறித்து தலைவருக்கு அறிக்கை வழங்குகிறார். விமானச் சேவைகளின் சில பகுதிகளுக்கான தரத்தின் நியமங்கள் திருப்திகரமாக அடையப் பெற்றுள்ளன என்பதுடன், உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளை வலுவூட்டுவதற்கு நிர்வாகத்திற்குப் பொருத்தமான பரிந்துரைகள் வழங்கப்படுவதை உறுதிப்படுத்தும் அதேவேளை, உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளின் நிறைவு, ஒருமைப்பாடு, மற்றும் பயனுறுதிறனை மதிப்பிடுவதனுடாக உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டின் தற்போதைய முழுமொத்த முறைமை பற்றிய ஒரு சுயாதீன மீளாய்வை நடத்துவதே உள்ளகக் கணக்காய்வு மற்றும் தர உத்தரவாதப் பிரிவின் பிரதான நோக்கமாகும். நிறுவனத்தின் தாபிக்கப்பட்ட கொள்கைகள் மற்றும் செயல்முறைகள், ஒழுங்குவிதிகள் மற்றும் சட்டங்களுக்கு அமைவாக உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளின் நிறைவு மற்றும் பயனுறுதிறன் பற்றித் தொடர்ச்சியாகத் தலைவருக்கு உள்ளகக் கணக்காய்வு அறிவித்தது. உள்ளகக் கணக்காய்வு பின்வரும் அம்சங்களை உள்ளடக்கியுள்ளது:

- உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளின் தற்போதைய முறைமை பற்றிய மீளாய்வு
- பணிப்பாளர் சபையினால் எடுக்கப்பட்ட பிரதான தீர்மானங்கள் பயனுள்ள விதத்தில் நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டுள்ளதை உறுதிப்படுத்துதல்.
- இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகள், கணக்காய்வு மற்றும் நிர்வாகக் குழு, மற்றும் இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகளின் தலைவர் ஆகியோருக்குக் கீழுள்ள ஒவ்வொரு பிரிவினதும் அதிகார வரம்பிற்குட்பட்ட நிர்வாகத் தீர்மானங்கள் மற்றும் செயற்பாடுகள் குறித்து இடர் மதிப்பாய்வு தொடர்பான மதிப்பீடு மற்றும் பரிந்துரைகளை மேற்கொள்ளல்.
- முறைமைகள் மற்றும் கட்டுப்பாடுகள் குறித்து வெளிவாரி கணக்காய்வாளர்களினால் இடர் மதிப்பாய்வு தொடர்பாகக் கண்காணிப்புக்களை மேற்கொள்ளல்
- வருமானம், செலவினம், அதன் அங்கீகாரம் மற்றும் அறிக்கையிடலுக்காக அவசியப்படும் போது மற்றும் காலாந்தர நிதிநிலை மீளாய்வுகளை மேற்கொள்ளல்
- வணிகத்தின் தெரிவுசெய்யப்பட்ட பகுதிகளில் தரமான கணக்காய்வுகளை மேற்கொள்ளல்
- தேசிய கொள்முதல் முகவர் பிரயோகிக்கப்படக்கூடிய கொள்முதல் வழிகாட்டுதல்களுக்கு அமைவாகக் கொள்முதல் நடவடிக்கைமுறைகளின் மீளாய்வு.

3. இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகளின் முக்கிய பங்குரிமையாளராக

அரசாங்கத்துக்கான பொறுப்புடைமை முழுமையாக அரசாங்கத்துக்குச் சொந்தமான வணிகப் பொறுப்புமுயற்சியாக, பின்வரும் பொறிமுறைகளைப் பயன்படுத்தி இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகள் துறைசார் அமைச்சினுடாக அரசாங்கத்துக்கான வகைகூறல் பிரயோகிக்கப்படுகிறது:

3.1 பாராளுமன்றம்

2002 மே 24 எனத் திகழியிடப்பட்ட திரைசேரி சுற்றறிக்கை PE/PF க்கு இணங்க நிதிநிலை வருடம் நிறைவடைந்து 150 நாட்களுக்குள் நிறுவனத்தின் வருடாந்த அறிக்கைகள் மீளாய்வுக்காகப் பாராளுமன்றத்தில் சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டும்.

3.2 பொது முயற்சியாண்மைகளுக்கான குழு (COPE)

பொது நிறுவனங்களுக்கான குழு மற்றும் பொது நிறுவனங்களுக்கான பாராளுமன்றக் குழு ஆகியன எந்த எல்லைக்கு நிறுவனம் செயலாக்க இலக்குகளை அடைகிறது என்பதையும், சமூகப் பொறுப்புகளை நிறைவேற்றுகிறது என்பதையும் மதிப்பாய்வு செய்வதற்கும், நிறுவனத்தின் செயலாக்கத்தை மீளாய்வு செய்வதற்கும் ஊக்குவிக்கப்படுகின்றன.

பொது நிறுவனங்களுக்கான குழுவினால் அழைப்பாணை விடுக்கப்பட்டால், தலைவர்கள், பணிப்பாளர்கள் சிரேஷ்ட முகாமையாளர்களுடன் துறைமுகங்கள், கப்பல்துறை மற்றும் விமான சேவைகள் அமைச்சின் செயலாளர், முதன்மை கணக்காய்வு உத்தியோகத்தர் ஆகியோர் மீளாய்வுக்காகச் சமூகமளிக்க வேண்டியதுடன், நிறுவனத்தின் செயற்பாடுகள் தொடர்பாக ஏதேனும் விவகாரங்களுக்கு பதிலளிக்கவும் வேண்டும்.

3.3 நிதி அமைச்சு/ பொது திரைசேரி

பொது நிறுவனங்கள் உள்ளடங்கலாக, பொதுத் துறையில் நிதிநிலை ஒழுக்கங்களுக்காக அவர் சார்பாக நிதியமைச்சு அல்லது பொது திரைசேரி பொறுப்பாக இருக்கும். செயலாக்கத்தைக் கண்காணிப்பதற்கும், நியதிச்சட்டம், விதிகள் மற்றும் ஒழுங்குவிதிகள் போன்றவற்றில் இணக்கத்தை உறுதிப்படுத்துவதற்கும், ஏதேனும் விவகாரங்கள் தொடர்பாக அமைச்சருக்கு அறியப்படுத்துவதற்கும், திரைசேரிப் பிரதிநிதியானவர் கருத்திற்கொள்ளப்பட்ட வருடத்தில் இந்தச் செயற்பாட்டை ஆற்றினார்.

நிதிநிலை முகாமைத்துவம் மற்றும் பொது நிறுவனங்களின் கட்டுப்பாடு ஆகியவற்றுக்கான பொறுப்புடைமை, பொது நிறுவனத் திணைக்களம், பொது திரைசேரி ஆகியவற்றில் தங்கியுள்ளது.

3.4 துறைமுகங்கள், கப்பல்துறை மற்றும் விமான சேவைகள் அமைச்சு

துறைமுகங்கள், கப்பல்துறை மற்றும் விமான சேவைகள் அமைச்சின் செயலாளர் மற்றும் பிரதான கணக்காய்வு உத்தியோகத்தர் ஆகியோர் அரசாங்கத்தின் நிதிநிலை நிர்வாகம் மற்றும் நிறுவனத்தின் முகாமைத்துவத்திற்கு வகைகூற வேண்டும், மற்றும் இந்த ஆற்றலில் பின்வரும் விவகாரங்களைத் தொடர்ச்சியாக மீளாய்வு செய்யும்.

- கூட்டிணைந்த திட்டம் மற்றும் பாதிீ
- முலதனத்தின் பொருள் சார்ந்த மற்றும் நிதிநிலை செயலாக்கம்
- தற்போதைய வருடத்தில் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட செயற்றிட்டங்கள்
- முகாமைத்துவக் கடிதம் உள்ளடங்கலாக உ) வருடத்தின் நிதிநிலை செயலாக்கம் முழுவதும்
- ஏனைய நியதிச்சட்ட அல்லது ஒழுங்குவிதிகள் நிறுவனங்கள் அல்லது பொது நிறுவனங்களுக்கான குழுவின கூட்டங்களில் எழும் விவகாரங்கள்

4. பங்குதாரர்களுக்கு சட்டமுறையான நலன்களை அங்கீகரித்தல்

ஒரு நிறுவனத்தின் பங்குதாரர்களை நல்ல முறையில் நடத்துகையில், வளர்ச்சியில் எதிர்பார்ப்புகளை நிறைவேற்றுகையில், குடியரிமைப் பொறுப்பு மற்றும் சட்டமுறையான இணக்கம் பற்றிய ஒரு மதிப்பைக் கொண்டிருக்கையில் பங்குதாரர்

பெறுமதி விருத்தியடைகிறது. நிறுவனத்தின் பங்குதாரர்களுடைய (பங்குரிமையாளர்கள், வாடிக்கையாளர்கள், பணியாளர்கள் மற்றும் சமூகம்) நலன்களை அதிகரிப்பதை அதன் முதன்மை நோக்கமாகக் கொண்டு கவனம் செலுத்தும் ஒரு முகாமைத்துவ முறை பங்குதாரர் பெறுமதி என்றழைக்கப்படுகிறது. நிறுவனத்தின் தயாரிப்புகளுடைய தரத்தை அதிகரிப்பதன், நிறுவனத்தின் பணியாளர்களுடைய திறன்கள் மற்றும் பண்புகளை மேம்படுத்தி, நிறுவனமானது வளங்கள் மற்றும் நிலைபேறான தன்மையை சேகரிக்கும் சமூகத்தின் முன்னேற்றத்தை தக்க வைக்கும் அதேநேரம், செலவுக் கட்டுப்பாட்டை மேம்படுத்தும் கொள்கைகளை நடைமுறைப்படுத்துவதுவாடாக பங்குதாரர்கள் பெறுமதியை அதிகரிப்பதே இந்த அணுகுமுறையின் இலக்காகும். அதனடிப்படையில், இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகள் விவகாரங்கள், பணியாளர்கள், விமான நிலைய வழங்குநர்களின் பயனர்கள் மற்றும் ஏனைய சேவை வழங்குநர்கள் மற்றும் முழுச் சமூகம் மீதும் கரிசனை கொண்டுள்ள இணைக்கப்பட்ட ஏனைய மற்றும் அரசாங்கம் உள்ளடங்கலாக அனைத்து சட்டமுறையான பங்குதாரர்களுக்கும் சட்டரீதியான மற்றும் ஏனைய கட்டப்படுகளை நிறுவனம் அங்கீகரிக்கிறது. நீண்ட கால பங்குதாரர் பெறுமதியை மேம்படுத்துவதற்கான முதன்மையான கடமையின் ஒரு அங்கமாக இப்பொறுப்புகள் முக்கியத்துவப்படுத்திப் பார்க்கப்படுகின்றன.

- பின்வரும் பகுதிகளை உள்ளடக்கியுள்ள பொருத்தமான கூட்டிணைந்த நடைமுறைகளுக்கு அதன் அர்ப்பணிப்பை அது பறைசாற்றுகிறது.
- ஒழுங்குவிதிசார் சட்டகத்திற்கு சபை மற்றும் நிர்வாகம் மூலமாக உரிய விழிப்புக்கவனம்
 - அரசாங்கத்தின் பொறுப்புகளை நிறைவேற்றுதல், விமான நிலையத் தொழிற்பாடுகளுக்கான நியதிச்சட்ட சேவை வழங்குநராகச் செயற்படுதல்
 - கடன் வழங்குநர்கள் மற்றும் நிதிநிலை நிறுவனங்களுக்கான பொறுப்புகளை துரிதமாக அடைதல்.
 - நியாயமான வணிகத்தடன் தொடர்புடைய பொறுப்புகளைத் தொடர்ச்சியாக அடைதல் மற்றும் வழங்குநர்கள் மற்றும் ஏனைய சேவை வழங்குநர்களைக் கையாளும் ஒரு சமநிலையான தளத்தை உறுதி செய்தல்.
 - சமூகத்தில் தாக்கம் செலுத்தும் அறநெறிசார் வணிக நடைமுறைகளை உறுதிப்படுத்துதல்
 - சட்டத்தினால் நிர்ணயிக்கப்பட்ட அனைத்துத் தொழிற்பாடுகள் மற்றும் செயற்பாடுகளை முன்னோக்கி கொண்டு செல்லல் மற்றும் பொருத்தமானதாகக் கருதக்கூடிய சிறந்த நடைமுறைப் பின்பற்றுதல்
 - அனைத்து விமானச் சேவை பயனர்களுக்கும் பாகுபாடற்ற அனுசரிப்பு.
 - ஊழியர்களை நியாயமாகவும், மரியாதையாகவும், சமமாகவும் நடத்துதல்.

5. சரியான நேரத்தில் சமநிலையான வெளிப்படுத்துகை

மதிநுட்பமான தீர்மானம் மேற்கொள்வதன் ஆழ அகலத்தின் அவசியப்படும் துல்லியமான தகவல் சேகரிப்பை வழங்குவது என்பது எமது தகவல் வெளிப்படுத்துகையை வெளிவாரியாகவும் உள்ளகத்திலும் முக்கியமானதாக ஆக்குகிறது. பொது திறைசேரிக்கான பொது நிறுவனங்களின் திணைக்களம் மற்றும் இலங்கை நிதி அறிக்கையிடல் நியமங்களில் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ள சுற்றறிக்கைகள் உள்ளடங்கலாக, அனைத்து சட்டங்கள் மற்றும் ஒழுங்குவிதிகளின் தேவைப்பாடுகளை உள்ளடக்கிய வெளிப்படுத்துகையுடன் இணக்கத்தை உறுதிசெய்வதற்கு, நிறுவனத்தின் தாபிக்கப்பட்ட கொள்கைகள் மற்றும் நடவடிக்கைமுறைகள்.

வணிகம், இடர் விவரக்குறிப்பு, நிதிநிலை நிலைமை, தொழிற்படும் செயலாக்கம் மற்றும் கூட்டு நிறுவனத்தின் போக்குகளைப் பங்குரிமையாளர்கள் புரிந்துகொள்ள உதவுவதற்கு பங்குதாரர்களுடான பயனுள்ள மற்றும் தெளிவான தொடர்பாடலை இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகள் அமைப்பு பேணி வருகிறது. நடைமுறையாகவும், கேள்வியாகவும் காலாந்தர மற்றும் அவசியப்படும் பல அறிக்கைகள் மற்றும் பகுப்பாய்வு செய்யப்பட்ட தகவல்கள் வழங்கப்படுகின்றன. கூட்டிணைந்த தொழிற்பாடுகள் மற்றும் நிதிநிலை செயலாக்கத்தின் உண்மையான நிலை குறித்து பணியாளர்கள் தகவலளிக்கப்படுகின்றனர். பணியாளர்களின் தகவல் பகிர்வு அதிகப்படுத்தலின் நோக்கத்தை நிறுவனத்தின் அகநிறுவனம் மேற்கொள்கிறது. எமது வணிகத்தில் செல்வாக்குச் செலுத்தக்கூடியதுமான, நாம் தொழிற்படும் சமூகத்தில் தாக்கம் செலுத்தக்கூடியதுமான சட்டங்கள் மற்றும் ஒழுங்குவிதிகளின் அபிவிருத்தி, சட்டமாக்கல் மற்றும் சீராய்வு காணப்படும் போது பொதுக் கொள்கை உரையாடலுக்கு இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகள் பங்களிப்பாற்றுகிறது.

நிறுவனத்தின் செயலாளர்

சபை நடவடிக்கைமுறைகள் பின்தொடரப்பட்டு, அவை தொடர்ச்சியாக மீளாய்வுக்குட்படுத்தப்படுவதை உறுதிப்படுத்துவதில் நிறுவனத்தின் செயலாளர் ஒரு முக்கிய வகிபாகத்தை வகிக்கிறார். சபை அறிக்கைகள் மற்றும் பதிவுகளைப் பேணுவதற்கு மேலதிகமாக, வருடம் பூராகவும் பொருந்தக்கூடிய விதிகள் மற்றும் ஒழுங்குவிதிகள் மற்றும் சபை நடவடிக்கை முறைகள், கூட்டிணைந்த நிர்வாக விவகாரங்களுடன் தொடர்புடைய பரிந்துரைகளுக்கான மேலதிகமாக உரிய நேரத்தில் துல்லியமான தகவல்களை சபை பெற்றுக்கொள்கிறது என்பதை உறுதிப்படுத்துவதில் சபை

செயலாளர் ஆதரவளிக்கிறார். எழுப்பப்பட்ட கரிசனைகளும், அவை போதியளவு விவரங்களுடன் ஆவணப்படுத்தப்பட வேண்டும் என கருதப்பட்டவையும் செயலாளரினால் பதியப்பட்டுள்ளன.

பிரயோகிக்கக்கூடிய நியதிச்சட்ட, புதிய ஒழுங்குவிதிகளுடன் இணக்கத்தை உறுதிப்படுத்துவதற்கு நிறுவனத்தின் செயலாளர் முதன்மையாகப் பொறுப்புடையவராக இருப்பதன், அரசாங்க விவகாரங்களுக்கான முகாமைத்துவம் மற்றும் ஒழுங்குவிதிசார் அதிகார சபை ஆகியவற்றுக்கு இடையேயான இடைமுகப்பாகத் தொழிற்படுகிறது.

எம்முடன் சிறந்த
அனுபவங்களைப்
பெற்றுக்கொள்ளல்





ජාතික විගණන කාර්යාලය
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE



මගේ අංකය
எனது இல.
My No.

AAV/A/AASL/01/22/26

ඔබේ අංකය
உமது இல.
Your No.

දිනය
திகதி
Date

26 May 2023

தவிசாளர்

வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலைய மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) கம்பனி

2018 ஆம் ஆண்டின் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரசட்டத்தின் சட்டத்தின் 12 ஆம் பிரிவின் பிரகாரமான 31 டிசெம்பர் 2022 ஆம் ஆண்டுடன் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான வரையறுக்கப்பட்ட விமான நிலைய மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) கம்பனியின் நிதிக் கூற்றுக்கள் மற்றும் ஏனைய சட்ட மற்றும் ஒழுங்குபடுத்தல்கள் குறித்த கணக்காய்வாளர் நாயகத்தின் அறிக்கை

1. நீதிக்கூற்றுக்குள்

1.1 முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயம்

வரையறுக்கப்பட்ட விமானநிலையம் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) ("கம்பனி") நிறுவனத்தின் 2022 டிசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமைக் கூற்று மற்றும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான விரிவான வருமானக் கூற்று, உரிமை மூலதனத்தில் மாற்றங்கள் கூற்று, காசுப்பாய்ச்சல் கூற்று மற்றும் முக்கிய கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளின் சாராம்சங்கள் உள்ளடங்கிய நிதிக்கூற்றுக்களிற்கான குறிப்புகள் என்பவற்றை உள்ளடக்கிய 2022 டிசெம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதிக்கூற்றுக்களானவை, 2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரசட்டத்தின் ஏற்பாடுகளுடன் சேர்த்து வாசிக்கப்படும் இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசு அரசியலமைப்பின் 154(1) ஆம் உறுப்புரையிலுள்ள ஏற்பாடுகளுக்கு இணங்க எனது பணிப்பின் கீழ் கணக்காய்வு செய்யப்பட்டன. அரசியலமைப்பின் 154(6) ஆம் பிரிவின் ஏற்பாடுகளிற்கமைய பாராளுமன்றிற்கான என்னுடைய அறிக்கை சமர்ப்பிக்கப்படும்.

எனது அறிக்கையின் முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயத்தின் அடிப்படையினில் விபரிக்கப்பட்ட விடயங்களின் தாக்கத்தினைத் தவிர்த்து, இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களிற்கு இணங்க கம்பனியின் 2022 டிசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமையினையும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான அதனது நிதிசார் செயலாற்றலினையும் காசுப்பாய்ச்சலினையும் ஒத்திசையும் நிதிக்கூற்றுக்கள் உண்மையாகவும் நியாயமாகவும் காணப்படுகின்றன என்பது எனது அபிப்பிராயமாகும்.

1.2 முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயத்தின் அடிப்படை

(அ) இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்கள் இல.01 இன் 29 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம், ஒவ்வொரு விடயமும் தனித்தனியாக நிதிக்கூற்றில் காட்டப்படவேண்டுமென தேவைப்படுத்தப்படுகின்றது. எனினும், மேலதிக பணிநேர மற்றும் ஊக்கத்தொகை கொடுப்பனவுகளான முறையே 536 மில்லியன் மற்றும் 358 மில்லியன் ரூபாய்கள் தனித்தனியே காட்டப்படவில்லை.

(ஆ) இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்கள் இல.16 இன் 51 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம், வதிவிட பெறுமதி மற்றும் சொத்தொன்றின் பயன்மிக்க ஆயுட்காலம் என்பன வருடாந்தம் மதிப்பாய்வுப்போன்றும் என்பதுடன், முந்தைய மதிப்பீட்டுக்களிலிருந்தான எதிர்பார்க்கக்கூடிய வேறுபடுமாயின், அம்மாற்றமானது இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்கள் இல.8 இற்கு இணங்க கணக்கிற்கொள்ளப்படவேண்டும். எனினும், 2022 டிசெம்பர் 31 இன் வரையிலான 7 வகைகளுடன் தொடர்புடைய 28,580 மில்லியன் ரூபாய்கள் பெறுமதியை கொண்ட சொத்துக்கள் நியமங்களினால் தேவைப்படுத்தப்பட்டதன் பிரகாரம் மதிப்பிடப்பட்டு கணக்கிற்கொள்ளப்படவில்லை.

(இ) மதிப்பாய்வின் கீழான வருடத்தில், மொத்த பெறுமதி 5,011 மில்லியன் ரூபாய்களுடனான நான்கு (4) செயற்றிட்டங்கள் கம்பனியின் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளிற்காக பயன்படுத்தப்பட்டுள்ளன. எனினும், செயற்றிட்டத்தின் செலவீனமானது இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்கள் இல.16 இன் 55 ஆம் பந்தியினால் தேவைப்படுத்தப்பட்டதன் பிரகாரம் மூலதனமாக்கப்பட்ட மற்றும் தேய்மானங்களிற்கு பதிலாக, நிதி நிலைமை கூற்றினில் பணிகள் இடம்பெற்றுக்கொண்டிருப்பதாக காட்டப்பட்டுள்ளது.

(ஈ) இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்கள் இல.07 இன் 14 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம், பொறுப்புக்களிற்கான துணைமைகளாக உறுதியளிக்கப்பட்ட நிதிசார் சொத்துக்களானது முன்னெடுக்கப்படும் அளவானது நிதிக் கூற்றுக்களில் வெளிப்படுத்தப்படவேண்டும். எனினும், 5000 மில்லியன் ரூபா வரையிலான கடன்பத்திர வசதிக்கான பிணையாக வைக்கப்பட்ட 400 மில்லியன் ரூபாய்கள் நிலையான வைப்புக்கள் நிதிக் கூற்றுக்களில் வெளிப்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

(உ) நிதிக் கூற்றுக்களின் இல. 2.1.4 ஆம் குறிப்பின் பிரகாரம், முதலீட்டு சொத்துக்கள் நியாயமான பெறுமதியின் பேரில் மதிப்பிடப்பட்டுள்ளன. எனினும், கம்பனியினால் வாடகைக்கு அமர்த்தப்பட்ட நிர்வாக கட்டிடத்தினுள் அமைந்துள்ள 299 அமைவிடங்கள் முதலீட்டு சொத்துக்களாக வெளிப்படுத்தப்படவில்லை என்பது அவதானிக்கப்பட்டுள்ளது.



(ஊ) 2002 ஆம் ஆண்டின் 34 ஆம் இலக்க இலங்கை சிவில் விமானசேவைகள் அதிகாரசபைச் சட்டத்தின் 9 ஆம் பிரிவின் கீழ் அமைச்சரிடம் அளிக்கப்பட்டுள்ள தத்துவங்களின் பயணக்கொண்டு, 21 டிசெம்பர் 2017 ஆம் திகதிய 2050.38 ஆம் இலக்கத்தைக் கொண்ட அதிவிரை வர்த்தமாவியில் பிரசுரிக்கப்பட்ட கட்டளையின் பிரகாரம், மேற்குறிப்பிடப்பட்ட சட்டத்தின் இரண்டாம் அட்டவணையில் குறித்துரைக்கப்பட்ட வானூர்தி தளங்கள் (கட்டுநாயக்க விமானநிலையம் மற்றும் இரத்தமலான விமானநிலையம்) மற்றும் மூன்றாம் அட்டவணையில் குறித்துரைக்கப்பட்ட ஏழு வானியல் வசதிதளங்கள் மற்றும் அதனுடன் இணைந்த நிலம் (அங்கு காணப்படும் கட்டிடங்கள் மற்றும் கட்டமைப்புகள் மற்றும் அதனுடன் இணைந்த நிலம்) என்பன அமைச்சரினால் இலங்கை சிவில் விமானசேவைகள் அதிகாரசபைக்கு மாற்றப்பட்டு பயனுடைத்தாக்கப்பட்டது. கம்பனியானது 1983 இல் தாபிக்கப்பட்ட திகதியிலிருந்து 31 டிசெம்பர் 2022 வரையில் ஒரு உரித்துடைய சேவை வழங்குநராக நிலங்களின் உரிமையை கைமாற்றாது விமானநிலையங்களது உட்கட்டுமானங்களை விருத்திசெய்வதற்காக மொத்தமாக 76,328 மில்லியன் ரூபாய்களை (தொடரும் பெறுமதி) முதலீட்டுள்ளது.

(எ) பொதி அ- பயணிகள் வழிப்பாதை கட்டிடம் மற்றும் அதனொடிணைந்த பணிகளது கடன் உடன்படிக்கையின் சரத்து | இன் பிரிவு 3 இற்கிணங்க, கடன்பெறுநரானவர், கடன்தொகையின் பயன்படுத்தப்படாது எஞ்சிய மொத்த தொகைக்கு வருடாந்தம் பூச்சியம் தசம் ஒன்று (0.1) எனும் விதத்தில் அரையாண்டுக்கொருமுறை JICA இற்கு கட்டப்பட்டு கட்டணத்தை வழங்கவேண்டும். செயற்றிட்டம் பணியடைநிறுத்தப்பட்ட காலப்பகுதியில் ஏற்பட்ட கட்டப்பட்டு கட்டணங்கள் மற்றும் செயற்றிட்டம் தொடர்புடைய செலவுகளானவை (உம்: ஊதியம், பாதுகாப்பு செலவுகள், தூய்மைப்படுத்தல் சேவைகள், இன்னபிற) 68,980,863 ரூபாய்களாகவிருந்தது. கட்டப்பட்டு கட்டணம் மற்றும் செயற்றிட்டத்துடன் தொடர்புடைய செலவுகள் சிக்கலற்றதாக காணப்பட்டாலும், அவை விரிவான வருமானக் கூற்றிலேயே பொறுப்பாக்கப்படவேண்டும். எனினும், இது செயலில் இருக்கும் பணியாகவே கணக்கிற் காட்டப்பட்டுள்ளது. அதன் விளைவாக, மதிப்பீட்டின் கீழான வருடத்தின் இறுதியில், எஞ்சிய வருமானங்கள் மற்றும் செயலில் இருக்கும் பணிகள் அதே தொகையினால் மிகையாக குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன.

(ஏ) ஆலோசனை சேவை உடன்படிக்கையின் பொதுவான நியதிகள் 6.2 (ஆ) மற்றும் (இ) இன் பிரகாரம், தனிநபர்களிற்கான கொடுப்பனவுகளானவை சேவையை ஆற்றுவதில் அத்தகைய தனிநபரினால் உண்மையில் காலத்தின் அடிப்படையில் தீர்மானிக்கப்படவேண்டும் என்பதுடன் சேவையை ஆற்றுவதில் ஆலோசகரினால் ஏற்படுத்தப்பட்ட உண்மையானது நியாயமானதுமீளச் செலுத்தப்படும் செலவுகள் ஆலோசகரது சேவைநாடுநிராலேயே தீர்மானிக்கப்படவேண்டும். எனினும், சேவைநாடுநிரால் ஆலோசகர்களிற்கு வழங்கப்பட்டுள்ள வெளிநாட்டுப் பகுதியின் பிரகாரமான 120,891,450 யென்களும் உள்ளூர் பகுதியின் பிரகாரமான 147,259,653 ரூபாய்களும் கணக்கிற்கொள்ளப்படவில்லை. அதன் விளைவாக, செயலில் இருக்கும் பணிகள் மற்றும் ஒப்பந்ததாரர் கொடுப்பனவு கணக்குகள் அதேதொகையினால் குறைத்துக் காட்டப்பட்டுள்ளன.

(ஈ) பொதுத் திறைச்சேரியினால் விடுக்கப்பட்ட 12 ஏப்ரல் 2022 ஆம் திகதிய கடிதத்தின் பிரகாரம், 31 டிசெம்பர் 2022 வரையிலாக, 4,278 மில்லியன் ரூபாய்கள் அளவுடைய விமானநிலைய அபிவிருத்தி செயற்றிட்டங்களுக்காக பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட மூன்று வெளிநாட்டு கடன்களது மீள்செலுத்துகையை நிறுத்தியுள்ளது. கடன் ஒப்பந்தங்களின் பிரகாரம், குறித்த தினத்தில் கடன்பெறுநர் ஏதேனும் தொகையை செலுத்த தவறினால், செலுத்த வேண்டிய திகதியிலிருந்து உண்மையில் செலுத்தப்பட்ட திகதி வரையில் செலுத்தப்படவேண்டிய மேலதிக தொகைக்காக கடன் ஒப்பந்தத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள விதத்தின் பிரகாரம் வட்டி ஏற்படும். எனினும், மேலுள்ள மூன்று கடன்களதும் தவணை தவறிய வட்டி குறித்து எந்தவித ஏற்பாடும் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை அல்லது மதிப்பீட்டாண்டிற்கான நிதிக் கூற்றுக்களிலும் வெளிப்படுத்தப்படவில்லை.

இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களுக்கு (எஸ்எல்ஏயுஎஸ்எஸ்) இணங்க எனது கணக்காய்வினை நான் மேற்கொண்டேன். அந்நியமங்களின் கீழான எனது பொறுப்புக்கள் எனது அறிக்கையில் நிதிக்கூற்றுக்களின் கணக்காய்வினான கணக்காய்வாளரின் பொறுப்புக்களுக்கான பந்தியில் மேலும் விபரிக்கப்படுகின்றன. எனது அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை ஒன்றினை வழங்குவதற்கு போதியளவும் பொருத்தமானதுமான கணக்காய்வுச் சான்றுகளை நான் பெற்றுக்கொண்டுள்ளேன் என நான் நம்புகிறேன்.

1.3 விடய அழுத்தங்கள்

(அ) மூலதனச் செலவீனங்கள் (வாக்கு நிதியம்) மற்றும் தக்கவைத்த வருமான நிதியத்திற்கான அரசு மானியங்களுடனான கம்பனியின் நிதிக் கூற்றுக்களை ஒன்றிணைப்பதற்கான அடிப்படையை விபரிக்கும் நிதிக் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்பு 2.1.1 குறித்த கவனத்தை கோருகின்றேன். 17 ஆகஸ்ட் 2005 ஆம் திகதிய அமைச்சரவை தீர்மானத்தின் பிரகாரம், திறைச்சேரி செயலாளர் அவர்களான 09 பெப்ரவரி 2006 ஆம் திகதிய இல. PE/GOCO/1/1 கடிதத்தின் மூலம் அரசாங்கத்திற்கு சொந்தமான விமானநிலையத்தின் நிலம் மற்றும் கட்டிடங்களையும் கம்பனி கொண்டிருக்கும் ஏனைய அசையும் அசையா சொத்துக்களையும் மதிப்பிடுவும் அப்போதை இலங்கை அரசாங்கத்தினால் சேவைவழங்கப்பட்ட விமானநிலைய அபிவிருத்தியுடன் தொடர்புடைய பொறுப்புக்களை பொறுப்பேற்கவும் நிகர சொத்துக்களின் பெறுமதிக்கே பங்குகளை இலங்கை அரசாங்கத்திற்கு வழங்கவும் பணிக்கப்பட்டார்.

மேலும், மேற்கூறிய அமைச்சரவை தீர்மானத்தை நடைமுறைப்படுத்துவது குறித்த கம்பனியின் கோரிக்கையின் பேரில், இது சிவில் விமானசேவைகள் அதிகாரசபை மற்றும் இலங்கை அரசாங்கத்தினால் முறையே சொந்தமாக கொள்ளப்பட்டிருக்கும் விமானநிலைய(ங்கள்) நிலம் மற்றும் கட்டிடங்கள் மற்றும் ஏனைய அனைத்து அசையும் மற்றும் அசையா சொத்துக்களை பரிமாற்றம் எனும் இடைத்தொடர்பின் நிமித்தம், புதிய அமைச்சரவை அங்கீகாரத்தை பெறுமாறு, சட்டமா அதிபர் அவர்களான 08 பெப்ரவரி 2010 ஆம் திகதிய கடிதத்தின் மூலம் அறிவுறுத்தினார். எனினும், இன்று வரையில் புதிய அமைச்சரவை தீர்மானத்தை பெற கம்பனியினால் எந்தவொரு நடவடிக்கையும் மேற்கொள்ளப்படவில்லை.

அத்துடன், 2002 ஆம் ஆண்டின் 34 ஆம் இலக்க சிவில் விமானசேவைகள் சட்டத்தின் கீழ் 21 டிசெம்பர் 2017 ஆம் திகதிய போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமானசேவை அமைச்சரின் வர்த்தமாவியினால், கட்டுநாயக்க விமானநிலையம், இரத்தமலான விமானநிலையம், இரத்தமலான சிவில் விமானசேவைகள் பயிற்சி நிலையத்தின் நிலம், கட்டிடங்கள் மற்றும் கட்டமைப்புகள், அட்டிய வானியல் தொலைத்தொடர்பு பரிமாற்ற நிலையம், கம்பஹா மற்றும் பமுனுகம ரேடியோ வழிகாட்டல் உதவிகள் மையம், பீதுறுதாலகாலயின் ரேடார் நிலையம், நுவரெலியா மற்றும் அனுராதபுரத்தின் விடுமுறைகால பங்களாக்களின் 0.125 ஹெக்டேயர் நிலம் என்பவற்றை இலங்கை சிவில் விமானசேவைகள் அதிகாரசபைக்கு பரிமாற்றி பயனுறுத்தியாக்கினார். அதன்காரணமாக, கம்பனியினால் பயன்படுத்தப்படும் நிலம் மற்றும் கட்டிடங்களின் உரித்துடைமை கணக்காய்வில் சந்தேகத்திற்குரியதாகின்றது. எனினும், மதிப்பாய்வினான வருடத்தில் பண்டாரநாயக்க சர்வேச விமானநிலையம் மாத்திரம் மீளமதிப்பீடு செய்யப்பட்டுள்ளதேன் இன்றைய தினம் வரையில் மதிப்பீட்டு பணிகளை பூர்த்திசெய்யவும் பங்குகளை இலங்கை அரசாங்கத்திற்கு விநியோகிக்கவும் எந்தவொரு நடவடிக்கையும் மேற்கொள்ளப்படவில்லை.



(ஆ) “இலங்கையின் வெளிநாட்டு கொடுக்கல் தொடர்பிலான இடைக்கால கொள்கை” எனும் தலைப்பின் கீழ் பொதுத் திறைச்சேரியின் 12 ஏப்ரல் 2022 ஆந் திகதிய விசேட கடிதத்தின் பிரகாரம் கட்டம் 2 இன் கட்டுமானப் பணிகளை முடிவுறுத்தியதுடன் மதிப்பாய்வின் கீழான ஆண்டின் எதிர்பாராசெலவினங்களினை விளக்கும் குறிப்பு இல.29 இன்பால் கவனத்தை கோருகிறேன்.

மேற்கூறிய தீர்மானத்தின் பிரகாரம் கடன் மீளச்செலுத்துகை இயலுமை குறித்து நிதி அமைச்சிடமிருந்தான ஒப்புதல் சமர்ப்பணமின்மையின் காரணமாக, ஒப்பந்ததாரர் தற்காலமாக செயற்றிட்டத்தை இடைநிறுத்தியுள்ளார். அதன்காரணமாக, ஒப்பந்ததாரரிற்கான காலந்தாழ்த்தியமைக்கான கட்டணம், மேலதிக களஞ்சியசாலைகளுடன் பதிவுசெய்யப்பட்ட நிலை மற்றும் உபகரண செலவுகள், பணி அக்கறைக்கான செலவினம் (பாதுகாப்பு, செயற்பாடு, சூழல்), தளங்களின் பூர்த்தியடையாத பணிகளின் பராமரிப்பு செலவு, பொருட்களின் சிதைவு காரணமான இழப்பு, மீளிடமாற்றம் மற்றும் தற்காலிக வேலைகள், ஒப்பந்ததாரர் கருவிகளானது நிலையான வாடகைகளின் செலவினம், ஒப்புதல் பணியாளர் மற்றும் பணிக்கமர்த்தப்பட்ட தொழிலாளர்களது இழப்பீட்டுச் செலவு, பணியிடைநிறுத்தம் மற்றும் முடிவுறுத்தலின் காரணமாக எழும் ஏதேனும் ஒப்பந்ததாரரது கோரல்கள், பிரதான ஒப்பந்ததாரரால் மீளக்கோரப்படக்கூடிய TC இன் உபஒப்பந்தக்காரர்களினாலான சாத்தியமான சட்ட கட்டணங்கள், தொழில்வழங்குநரின் வருமான இழப்பு, கடன் பயன்பாடு பிரச்சினைகள் இன்னபிற என்பவை உள்ளிட்ட நிறுவனவுள்ள கொடுப்பனவுகள் போன்ற கம்பனிக்கு பாரிய நிதி தாக்கங்கள் காணப்படும்.

பணியிடை நிறுத்தங்களினால் எழுந்த ஒப்பந்ததாரர்களது மீளக்கோரல்களின் மொத்த தொகையாக IPA 16 – 20 இல் சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ளதாவது இலங்கை ரூபாவில் 15,729,888,690 (ஐப்பானிய யென்னில் 6,352,071,405) ஆக மாற்றப்பட்டுள்ளதுடன் அது ஆலோசகர்களது மீளாய்வின் கீழ் காணப்படுவதுடன் 9 டிசெம்பர் 2022 முதல் செல்லுபடியாகுமாறு அமுலில் காணப்படும் பணிமுடிவுறுத்தங்களினால் இன்னமும் உறுதிப்படுத்தப்படவேண்டியுள்ளதுமாகும். எனினும், ஒப்பந்ததாரர் இடைநிறுத்த கோரல்கள் உள்ளிட்ட பணிமுடிவுறுத்தல் கோரல்களை (இறுதி கோரல்) சமர்ப்பிக்கவேண்டியுள்ளது.

இவ்வியடங்கள் குறித்த என்னுடை அபிப்பிராயங்கள் மாற்றமின்றி காணப்படுகின்றது.

1.4 கம்பனியின் 2022 ஆம் ஆண்டு ஆண்டறிக்கையில் உள்ளடக்கப்பட்ட ஏனைய தகவல்கள்

கம்பனியின் 2022 ஆம் ஆண்டறிக்கையில் உள்ளடக்கப்பட்டு ஆனால் நிதிக் கூற்றுகள் மற்றும் என்னுடைய கணக்காய்வு அறிக்கையில் உள்ளடக்கப்படாது, அதன்காரணமாக, இக்கணக்காய்வு அறிக்கையின் பின்னர் கிடைக்கக்கூடும் என எதிர்பார்க்கப்படும் தகவல்களை ஏனைய தகவல்கள் உள்ளடக்குகின்றன. ஏனைய தகவல்களிற்கு முகாமைத்துவமே பொறுப்பாகும்.

நிதிக் கூற்றுகள் குறித்த என்னுடைய அபிப்பிராயங்கள் ஏனைய தகவல்களை உள்ளடக்கவில்லை என்பதுடன் அதன்காரணமாக எந்தவொரு வடிவிலுமான உறுதிப்படுத்தல் சாராம்சங்களை நான் வெளிப்படுத்தவில்லை.

நிதிக் கூற்றுக்களுடனான என்னுடைய கணக்காய்வு தொடர்பில், மேலே அடையாளப்படுத்தப்பட்ட ஏனைய தகவல்களை வாசித்தலும், அவ்வாறு வாசிக்கும் பொழுது, ஏனைய தகவல்களானவை நிதிக் கூற்றுக்கள் அல்லது இக்கணக்காய்வில் பெற்றுக்கொண்ட என்னுடைய அறிவுடன் பொருண்மையுடன் ஒத்திசைகிறதா அல்லது பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்களா என்பதனை கருத்திற்கொள்வதாகும்.

கம்பனியின் 2022 ஆம் ஆண்டின் ஆண்டறிக்கையை வாசிக்கும் பொழுது அதில் பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்கள் காணப்படுகின்றன என நான் முடிவிற்கு வந்தால், அதனை திருத்துவதற்கு பொறுப்பான அதிகாரிகளான தொடர்புகொள்ள கோரப்பட்டுள்ளேன். அதன் பின்னரும் பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்கள் காணப்படுமாயின் அரசியலமைப்பின் 154 (6) ஆம் சரத்தின் ஏற்பாடுகளுக்கமைய, அவை, உரிய காலத்தில் சமர்ப்பித்தாகவேண்டிய, பாராளுமன்றத்திற்கான என்னுடைய அறிக்கையில் உள்ளடக்கப்படும்.

1.5 நிதிக் கூற்றுக்களிற்கான முகாமைத்துவத்தினதும் அவ் ஆளுகைக்கு உட்பட்ட தரப்பினர்களினதும் பொறுப்புக்கள்

நிதிக் கூற்றுக்களை இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களிற்கு இணங்க தயாரித்து சரியாகவும் நியாயமாகவும் சமர்ப்பித்தல் மற்றும் மோசடி அல்லது தவறுகளின் காரணமாக ஏற்படக்கூடிய பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்களிலிருந்து விடுபட்ட நிதிக் கூற்றுக்களைத் தயாரிப்பதற்கு அவசியமானதென முகாமைத்துவம் நிர்ணயிக்கின்ற அத்தகைய உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகள் என்பவற்றிற்கு முகாமைத்துவம் பொறுப்பாக உள்ளது.

நிதிக் கூற்றுக்களைத் தயாரிக்கும் போது, கம்பனி தொடர்ந்தியங்கும் எண்ணக்கருவொன்றாக தொடர்ந்து செயற்படுவதற்கான அதன் ஆற்றலினை மதிப்பீடு செய்தல், தொடர்ந்தியங்கும் எண்ணக்கருவுடன் தொடர்புடைய விடயங்களை பொருத்தமானவாறு வெளிப்படுத்துதல் மற்றும் முகாமைத்துவமானது கம்பனியை கலைப்பதற்கு கருதினால் அல்லது வேறு மாற்று வழி இல்லாவிட்டால் செயற்பாடுகளினை இடைநிறுத்த நடவடிக்கை எடுத்தால் தவிர தொடர்ந்தியங்கும் கணக்கீட்டு எண்ணக்கரு அடிப்படையினை பயன்படுத்துதல் என்பவற்றிற்கு முகாமைத்துவம் பொறுப்பாக உள்ளது.

கம்பனியின் நிதி அறிக்கையில் செயன்முறையை மேற்பார்வை செய்தல் அவ் ஆளுகைக்குட்பட்ட தரப்பினர்களின் பொறுப்பாக உள்ளது.

2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரசட்டத்தின் 16(1) ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் கம்பனியின் வருடாந்த மற்றும் காலநீதியான நிதிக் கூற்றுக்களை தயாரிக்கக்கூடியவாறு கம்பனி அதன் அனைத்து வருமானங்கள், செலவினங்கள், சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புக்கள் தொடர்பாக புத்தகங்கள் மற்றும் பதிவேடுகளை முறையாக பேணுதல் வேண்டும்.

1.6 நிதிக் கூற்றுக்களை கணக்காய்வதற்கான கணக்காய்வாளரின் பொறுப்புக்கள்

மோசடி அல்லது தவறு காரணமாக ஏற்படக்கூடிய அனைத்துப் பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்களிலிருந்தும் நிதிக் கூற்றுக்கள் விடுபட்டுள்ளனவா என்பதற்கான நியாயமான உறுதிப்பாட்டைப் பெற்றுக்கொள்வதும் எனது அபிப்பிராயத்தை உள்ளடக்குகின்ற கணக்காய்வாளர் அறிக்கை ஒன்றை வழங்குவதும் எனது குறிக்கோள்களாக உள்ளன. நியாயமான உறுதிப்பாட்டென்பது உறுதிப்பாட்டின் உயர் நிலையொன்றாக காணப்படுகின்ற போதிலும் இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களிற்கு இணங்க மேற்கொள்ளப்படுகின்ற கணக்காய்வில் பொருண்மையான பிறழ்கூற்றொன்று காணப்படுகையில் அதனை எல்லா வேளையிலும் கண்டுபிடிக்க அது உத்தரவாதத்தினை வழங்குவதில்லை. பிறழ்கூற்றுக்களானவை மோசடி அல்லது தவறு காரணமாக எழக்கூடுமென்பதுடன் அவற்றுள் இந்த



நிதிக்கூறுக்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு பாவனையாளர்களால் மேற்கொள்ளப்படும் பொருளாதாரத் தீர்மானங்கள் மீது தனித்தனியாகவோ அல்லது திரட்சியாகவோ செல்வாக்குச் செலுத்தக்கூடுமென நியாயமாக எதிர்பார்க்கப்படுவதை பொருண்மையானவையாக கருத்திலெடுக்கப்படும்.

இலக்கை கணக்காய்வு நியமங்களின் பிரகாரம் கணக்காய்வின் பகுதியொன்றாக, கணக்காய்வின் போது உயர்தொழில் தீர்ப்புக்களை நான் மேற்கொண்டு உயர்தொழில் ஐயப்பாட்டினையும் பேணுகின்றேன். அத்துடன் நான்:

- மோசடி அல்லது தவறு காரணமாக நிதிக்கூறுக்களிற்கு ஏற்படக்கூடிய தவறான கூற்றுக்களின் பொருண்மையான ஆயத்துக்களை இனங்கண்டு மதிப்பீடு செய்துடன், அந்த இடங்களை எதிர்கொள்ளக்கூடிய கணக்காய்வு நடைமுறைகளை வடிவமைத்துச் செயற்படுத்துதல் மற்றும் எனது அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை ஒன்றினை வழங்குவதற்குப் போதுமானதும் பொருத்தமானதான கணக்காய்வுச் சான்றுகளையும் பெற்றுக்கொள்கிறேன். மோசடியானது தவறான கூட்டிணைவு, தவறான ஆவணம் தயாரித்தல், வேண்டுமென்று விட்டு விடுதல்கள், தவறான வெளிப்படுத்தல்கள் அல்லது உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டிலான எல்லை மீறல்களை உள்ளடக்குவதால் மோசடி மூலம் ஏற்படும் பொருண்மையான பிறழ் கூற்றொன்றைக் கண்டுபிடிக்காது விடுவதால் ஏற்படும் ஆயத்தானது தவறின் மூலமான விளைவொன்றைவிடக் கூடியதாகும்.
- கம்பனியின் உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளின் செயல்திறன் மீது அபிப்பிராயமொன்றை தெரிவிக்கும் நோக்கத்திற்காக அன்றி, சந்தர்ப்பங்களிற்குப் பொருத்தமான கணக்காய்வு நடைமுறைகளை வடிவமைப்பதற்காகவே கணக்காய்வுடன் தொடர்புடைய உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகள் தொடர்பான அறிவை பெற்றுக்கொள்கிறேன்.
- பயன்படுத்திய கணக்கீட்டுக்கொள்கைகளின் பொருத்தப்பாடுகளையும் கணக்கீட்டு மதிப்பீடுகளின் நியாயத் தன்மையினையும் மற்றும் முகாமைத்துவத்தால் மேற்கொள்ளப்பட்ட தொடர்புடைய வெளிப்படுத்தல்களினையும் மதிப்பீடு செய்கிறேன்.
- பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட கணக்காய்வுச் சான்றுகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு முகாமைத்துவத்தின் தொடர்ந்தியங்கும் கணக்கீட்டு எண்ணக்கரு பயன்பாட்டின் பொருத்தப்பாடுகள் தொடர்பிலும், தொடர்ந்தியங்கும் எண்ணக்கருவிற்கு அமைய தொடர்ந்து செயற்படுவதற்கு கம்பனிக்கு உள்ள ஆற்றல் தொடர்பில் குறிப்பிடத்தக்க ஐயப்பாட்டிற்கு காரணமாகவுள்ள நிகழ்வுகள் அல்லது நிலைமைகளுடன் தொடர்புடைய பொருண்மையான நிச்சயமற்ற தன்மை காணப்படுகின்றதா என்பது குறித்தும் சாராம்சப்படுத்துகிறேன். பொருண்மையான நிச்சயமற்ற தன்மை காணப்படுகின்றது என நான் முடிவுக்குவந்தால், அல்லது எனது அபிப்பிராயத்தினை மாற்றியமைப்பதற்கு அவ்வாறான வெளிப்படுத்தல்கள் போதியளவாக காணப்படாதிருக்கையில், நிதிக்கூறுக்களிலுள்ள வெளிப்படுத்தல்களுடன் தொடர்புபட்டுள்ள எனது கணக்காய்வு அறிக்கையின் மீது கவனம் செலுத்துதல் வேண்டும். எனது கணக்காய்வு அறிக்கைத் திகதி வரையிலும் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட கணக்காய்வுச் சான்றுகள் எனது முடிவுகளிற்கு அடிப்படையாகக் காணப்படுகின்றன. எவ்வாறாயினும், எதிர்கால நிகழ்வுகள் அல்லது நிலைமைகள் கம்பனியின் தொடர்ந்தியங்கும் நிலையினை இடைநிறுத்துவதற்கு காரணங்களாக அமையலாம்.
- வெளிப்படுத்தல்கள் அடங்கலாக நிதிக்கூறுக்களின் ஒட்டுமொத்த சமன்பித்தல், கட்டமைப்பு மற்றும் உள்ளடக்கங்களை மதிப்பீடு செய்தல் மற்றும் நியாயமான சமன்பித்தலினை நிறைவேற்றுவதற்கு அடிப்படையாகக் காணப்பட்ட கொடுக்கல் வாங்கல்கள் மற்றும் நிகழ்வுகளை நிதிக்கூறுக்கள் பிரதிநிதித்துவம் செய்கின்றனவா என்பதனை மதிப்பீடு செய்தல்.

ஏனைய விடயங்களிற்கு மத்தியிலும், என்னுடைய கணக்காய்வின் போது அடையாளப்படுத்தப்பட்டதான உள்ளக கட்டுப்பாட்டிலான குறைபாடுகள் உள்ளடங்கலாக, முக்கிய கணக்காய்வு கண்டடைவுகள் குறித்து ஆளுகைக்கு தொடர்புடைய நபர்களுடன் தொடர்புகொள்கிறேன்.

2. ஐஐஐயு சுடுகாட்டிப்பாடு மற்றும் பிடுமுன்னுடீயிப்பாடு தேடிவுப்பாடுகள் மீதான ஆய்விக்கை

- 2.1 2018 ஆம் ஆண்டின் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வுச் சட்டம் மற்றும் 2007 ஆம் ஆண்டின் 07 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் அதிகாரச் சட்டம் என்பன பின்வரும் தேவைப்பாடுகளிற்கான விசேட ஏற்பாடுகளை உள்ளடக்குகின்றது.
- 2.1.1 எனது அறிக்கையின் முண்ப்புழியுள்ள அபிப்பிராய பகுதியிற்கான அடிப்படையில் விவரிக்கப்பட்ட விடயங்களது தாக்கங்களை தவிர்த்து, கணக்காய்விற்கு தேவையான அனைத்து தகவல்களையும் விளக்கங்களையும் நான் பெற்றுக்கொண்டுள்ளதோடு, என்னுடைய பரிசீலனையில் தோற்றம்பெற்றவாறு, 2007 இன் 07 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் அதிகாரச் சட்டத்தின் 163(2) ஆம் பிரிவு மற்றும் 2018 ஆம் ஆண்டின் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வுச் சட்டத்தின் மூலம் வேண்டப்பட்டவாறு, முறையான கணக்கீட்டுப் பதிவேடுகள் கம்பனியால் பேணப்பட்டுள்ளன.
- 2.1.2 2018 ஆம் ஆண்டின் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வுச் சட்டத்தின் பிரிவு 6 (1) (ஈ) (ஈ) இன் தேவைப்பாடுகளின் பிரகாரம், சமர்ப்பிக்கப்பட்ட தற்போதைய ஆண்டுக்கான நிதிக் கூற்றுக்கள் இணங்குகின்றன.
- 2.1.3 2018 ஆம் ஆண்டின் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வுச் சட்டத்தின் பிரிவு 6 (1) (ஈ) (ஈ) இன் தேவைப்பாடுகளுக்கிணங்க கடந்த வருடத்தில் என்னால் மேற்கொள்ளப்பட்ட அனைத்து பரிந்துரைகளையும் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட தற்போதைய ஆண்டுக்கான நிதிக் கூற்றுக்கள் உள்ளடக்குகின்றன.
- 2.2 பொருண்மைகளிற்கென வரையறுக்கப்பட்டிருந்த ஆற்றப்பட்ட செயற்பாடுகள் மற்றும் பெற்றுக்கொண்ட சான்றுகளின் அடிப்படையில், எதுவும் என்னுடைய கவனத்திற்கு கொண்டுவரவில்லை.
- 2.2.1 2018 ஆம் ஆண்டின் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வுச் சட்டத்தின் பிரிவு 12 (ஈ) இன் தேவைப்பாடுகளின் பிரகாரம், வியாபாரத்தின் எளிய காரணிகளிற்கு அப்பால், கம்பனியால் எதேனும் உள்ளுமைந்த ஒப்பந்தத்துடன் நேரடி அல்லது மறைமுக தொடர்புகளை கம்பனியின் ஆளுகைச் சபையின் ஏதேனும் உறுப்பினர் கொண்டிருந்ததா என்பதனை குறிப்பிடுவதற்கும்.
- 2.2.2 பின்வருவன தவிர்த்து, 2018 ஆம் ஆண்டின் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வுச் சட்டத்தின் பிரிவு 12 (ஊ) இன் தேவைப்பாடுகளின் பிரகாரம், கம்பனியின் ஆளுகைச் சபையால் வழங்கப்பட்ட பொருத்தமான எழுத்துமுலமான சட்டம் அல்லது ஏனைய பொதுவான அல்லது விசேட பணிப்புகளுடன் கம்பனி இணங்கியிருந்ததா என்பதை குறிப்பிடுவதற்கும்;

நிதிநிலை அறிக்கைகள் மீதான
கணக்காய்வாளர் நாயகத்தின்
அறிக்கை



சட்டங்கள், விதிகளிற்கான தொடர்பு	விபரங்கள்
(அ) 2010 இன் 14 ஆம் இலக்க சிவில் விமான சேவைகள் அதிகாரச்சட்டத்தின் 14 ஆம் பிரிவு	2023 மே 15 வரையிலும் விமான நிலையங்களை நிறுவுதல் அல்லது விரிவாக்கம் செய்தல் தொடர்பான பிரதான திட்டம் கம்பனியால் தயாரிக்கப்பட்டிருக்கவும் இலங்கை சிவில் விமானசேவைகள் அதிகாரசபையின் அனுமதியை பெற்றிருக்கவும் இல்லை.
(ஆ) கூட்டாட்சிக்கான பொது முயற்சி வழிகாட்டிகள் - 01/2021 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கை (i) 2.2.2 ஆம் பிரிவு (ஆ) xii மற்றும் 4.3 (அ) (ஆ) (ii) 2.2.2 ஆம் பிரிவு (ஆ) xiv 2.3	பணிப்பாளர் சபையின் உபகுழுக்களது முறைமையான செயற்பாட்டினையும் கம்பனியின் இடர் கோவையை அடையாளங்கண்டு மதிப்பிடுவதில் இடர் குழுவின் வகிபாகத்தை உறுதிப்படுத்தவும் இடர் முகாமைத்துவ சட்டகப்பணியை விருத்திசெய்து அமுல்படுத்தவும் இடர்களை இழிவளவாக்கவும் இடர் தரப்படுத்தல் பொறிமுறை உள்ளிட்ட முறைமையை கட்டுப்படுத்தவும் முலோபாயங்களை பரிந்துரைக்கவும் தேவைப்படுத்தப்படுகின்றது. எனினும், மேலுள்ள தேவைப்பாட்டின் நிவர்த்தியை மதிப்பிடுவதற்கான தகவல் அல்லது சான்றானது கணக்காய்விற்கு அனுப்பிவைக்கப்படவில்லை செயற்பாட்டு மேன்மையை மேற்பார்வையிடுவதில், கம்பனியின் நோக்கங்களது அடைவுகளை கவனத்திற்கொண்டு கம்பனிக்குள் பின்மதிப்பாய்வு பொறிமுறையொன்று நிறுவனமயப்படுத்தல் வேண்டும். மேலும், பணிப்பாளர் சபையானது காலத்திற்கு காலம் முலோபாய திட்டத்தை அமுல்படுத்துவதின் விளைத்திறனை மதிப்பிட்டு உறுதிப்படுத்த வேண்டும் என்பதுடன் தேவையேற்புடன் திருத்த நடவடிக்கைகளையும் மேற்கொள்ளவேண்டும். எனினும், முக்கிய திட்டங்கள் அல்லது ஒப்பந்தங்களுடன் தொடர்புடைய சிக்கலான பிரச்சினைகளுடனான செயல் திட்டத்தின் செயலாற்றுகையானது பணிப்பாளர் சபைக்கு அனுப்பிவைக்கப்படவில்லை.
(இ) அரசடைமை பொது முயற்சிகளின் செயற்பாட்டு வழிகாட்டி - 01.2021 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கை (i) பிரிவு 1 (ii) பிரிவு 2.1 (iii) பிரிவு 3.2 (i) (iv) பிரிவு 3.4	தற்போது இருக்கின்ற கட்டமைப்புக்கும் அரசடைமை முயற்சிகளுக்கான செயற்பாட்டு வழிகாட்டியில் பரிந்துரைக்கப்பட்டுள்ளவற்றிற்கும் இடையிலான இடைவெளியை பகுப்பாய்வதற்கு ஏனைய செயற்பாட்டு தலைவர்களுடன் கூட்டிணைந்து ஒரு இடைவெளி பகுப்பாய்வானது மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவேண்டும் என்பதுடன் செயற்பாட்டு வழிகாட்டியில் குறிப்பிடப்பட்டவாறான தேவைப்பாடுகளை பூர்த்திசெய்வதற்கு பொருத்தமானதாக அவர்களது தற்போதிருக்கும் செயற்பாட்டு கட்டமைப்புக்களை வலுப்படுத்த சபைகளுடனான ஆலோசனையுடன் நடவடிக்கைகளும் மேற்கொள்ளப்படவேண்டும். மேற்குறிப்பிடப்பட்ட தேவைப்பாடானது கம்பனியினால் இதுவரையில் பூர்த்திசெய்யப்படவில்லை. தங்களது நோக்கங்களை செயற்படுத்தி கம்பனியை வளப்படுத்தும் இடத்தில் ஒலி முறைமை மற்றும் செயற்பாடுகளானவை காணப்படுகின்றன என்பதனை கம்பனியானது கட்டாயமாக உறுதிப்படுத்தவேண்டும். இம்முறைமைகள் மற்றும் செயல்முறைகளானவை அதனது நோக்கங்களை அடைந்துக்கொள்வதில் கம்பனியை வளப்படுத்தும் இயலுமையை கொண்டிருக்கின்றன என்பதனை உறுதிப்படுத்த காலத்திற்கு காலம் மதிப்பாய்வுவேண்டும். மேலும், கம்பனிக்கு பொருத்தமான பாரிய சட்ட மற்றும் ஒழுங்குபடுத்தல் சட்டகப்பணியினுள் ஒவ்வொரு அலுவலரும் தங்களது கடமைகள் மற்றும் பொறுப்புகள் குறித்து அறிந்திருப்பதனை சபையானது உறுதிப்படுத்த வேண்டும். எனினும், ஒவ்வொரு பதிவிக்குமான கடமைப்பட்டியல் வரையறுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. மேலும், ஒழுங்குவிதி கையேடுகள் 2019ஆம் ஆண்டு தயாரிக்கப்பட்டு அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளதுடன் அக்குறித்த கையேடுகள் இற்றைப்படுத்தப்படவில்லை. அக்குறித்த கையேடுகள் சபையின் அனுமதியை பெறாமல் இற்றைப்படுத்தப்படவில்லை. பணியிடவெற்றிடம், ஆட்சேர்ப்பு திட்டம், சபையின் அனுமதி மற்றும் வரிசை அமைச்சின் பரிந்துரையுடனான கொடுப்பனவு கட்டமைப்பு மற்றும் மேலதிக கொடுப்பனவுகள் உள்ளடங்கலான பணியிடவெற்றிடத்துடன் தொடர்புடைய தங்களது கோரிக்கைகளை பொருத்தமானவாறு பொது முயற்சிகள் பணிப்பாளர் நாயகம் அல்லது தேசிய பாதிட்டு திணைக்கள பணிப்பாளர் நாயகம் ஆகியோரிடமிருந்து பிரதிபுடன் முகாமைத்துவ சேவைகள் திணைக்கள பணிப்பாளர் நாயகத்தின் அனுமதியிற்காக சமர்ப்பிக்கவேண்டும். எனினும், கம்பனியின் ஆட்சேர்ப்பு திட்டத்திற்காக சபையின் அனுமதியைப் பெற்றமையை தவிர்த்து கம்பனியினால் மேலுள்ள தேவைப்பாடுகள் பூர்த்திசெய்யப்படவில்லை. கம்பனியானது ஆட்சேர்ப்பு மற்றும் பதவியுயர்விற்கான திட்டத்தை வகுக்கும்பொழுது பணி விவரணம், கல்விசார் தகுதிகள் அனுபவம் முதலியனவற்றுடன் ஒத்திசைவதை உறுதிப்படுத்தவேண்டும். எனினும், கம்பனியால் பயன்படுத்தப்படுகின்ற ஆட்சேர்ப்பு திட்டத்தில் பணி விவரணங்கள் மற்றும் ஆட்சேர்ப்பு முறைமைகள் என்பன உள்ளடக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.



சட்டங்கள், விதிகளிற்கான தொடர்பு	விபரங்கள்
(v) பிரிவு 4.3 (i), (iii)	கம்பனியானது தன்னுடைய தேவை மதிப்பீட்டினை தீர்மானிப்பதற்கும் தேவைப்படும் பண்டங்களுக்கான சரியான அளவு, தரம் மற்றும் காலத்தை தீர்மானிப்பதற்குமாக ஒரு முறையான பொறிமுறையை கைக்கொள்வது ஒரு தேவைப்பாடாகும். மேலும், உள்ளீடுகளிற்கான முகாமைத்துவத்திற்காக முறையான இருப்பு முகாமைத்துவமும் காணப்படுவதனை கம்பனி உறுதிப்படுத்த வேண்டும். எனினும், 31 டிசம்பர் 2022 வரையளவில் 955 இருப்பு பொருட்களில் பூச்சிய இருப்பே காணப்பட்டது.
(vi) பிரிவு 6.6	வரையப்பட்ட ஆண்டறிக்கை மற்றும் கணக்குகள் என்பவை நிதியாண்டின் முடிவின் பின்னரான 60 நாட்களுக்குள் கணக்காய்வாளர் நாயகத்திடம் கையளிக்கப்படவேண்டும். எனினும், கம்பனியின் வரையப்பட்ட ஆண்டறிக்கை கணக்காய்வாளர் நாயகத்திற்கு அனுப்பிவைக்கப்படவில்லை.
(vii) பிரிவு 6.11	கம்பனியானது வெளிப்படத்தன்மை மற்றும் பொறுப்புடைமையை உறுதிப்படுத்தும் அதேவேளை அறிவிக்கப்பட்ட தீர்மானங்களை மேற்கொள்வதற்கு கம்பனியை வளப்படுத்துவதான உள்ளூர் மற்றும் வெளியூர் எனும் இரு பங்குதாரர்களுடனும் தெளிவான தொடர்புடன் கொள்கையை கொண்டிருக்கவேண்டும் என்பதுடன் கம்பனியின் வலைத்தளத்தில் பெறுகைத் திட்டங்கள் மற்றும் செயற்றிட்ட அமுலாக்க திட்டம் என்பவற்றை பதிவேற்ற வேண்டும் என்பதும் கட்டாயமானதாகும். எனினும், செயற்றிட்ட அமுலாக்க திட்டமானது இற்றைவரையில் கம்பனியின் வலைத்தளத்தில் பதிவேற்றப்படவில்லை.
(viii) பிரிவு 7.1 மற்றும் 7.4	அணைத்து ஆட்சேர்ப்புத் திட்டங்களிற்கும் செயற்பாட்டு மதிப்பீடானது கட்டாயமானது என்பதுடன் எதிர்பார்க்கப்பட்ட நோக்கங்களது அடைவுகளிற்கு இணைப்புடையதாக செயற்பாட்டு மதிப்பீட்டின் தாபனத்தை வளப்படுத்துவதான எளிய மற்றும் தெளிவான பொறிமுறையை தாபித்திருக்கவேண்டும் மற்றும் மாதாந்த பணிப்பாளர் சபை கூட்டத்தில் பரிசீலிக்கப்படுவதற்காக செயற்றிட்டங்கள். ஒப்பந்தங்களது பெளதீக மற்றும் நிதியியல் செயலாற்றுகைகளது மேலுள்ள தேவைப்பாடுகளது இணக்கங்கள் அனுப்பிவைக்கப்படவேண்டும். எனினும், செயல் திட்டத்தின் செயலாற்றுகை அறிக்கையானது மாதாந்த பணிப்பாளர் சபை கூட்டத்திற்கு அனுப்பிவைக்கப்படவில்லை.
(ஈ) பொது முயற்சிகள் வழிகாட்டிகள் மீதான 2003 ஜூன் 02 ஆம் திகதிய பிடி.12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 9.3.1, 9.3.1(i) மற்றும் 9.7 ஆம் பிரிவுகள்	பணியிடவெற்றிடங்கள், ஆட்சேர்ப்பு திட்டம், சபையின் அனுமதி மற்றும் வரிசை அமைச்சின் பரிந்துரையுடனான கொடுப்பனவு கட்டமைப்பு மற்றும் மேலதிக கொடுப்பனவுகள் உள்ளடங்கலான பணியிடவெற்றிடத்தடன் தொடர்புடைய தங்களது கோரிக்கைகளை முகாமைத்துவ சேவைகள் திணைக்கள பணிப்பாளர் நாயகத்தின் அனுமதியிற்காக சமர்ப்பிக்கவேண்டும். எனினும், முகாமைத்துவ சேவைகள் பணிப்பாளர் நாயகத்தின் அனுமதி பெற்றுக்கொள்ளப்படவில்லை. மேலும், கம்பனியானது முகாமைத்துவ சேவைகள் திணைக்கள பணிப்பாளர் நாயகத்திடமிருந்து அனுமதிப்பெறாமல் பணிப்பாளர் சபையின் அனுமதியுடன் மாத்திரம் மீளாய்வின் கீழான ஆண்டுக்காக திரட்சியாக 2,216 மில்லியன் ரூபாய்களாகும் பல்வேறு வகையிலான 16 மேலதிக கொடுப்பனவுகளை பணியாட்களிற்கு வழங்கியுள்ளது.
(உ) பொது முயற்சிகள் வழிகாட்டிகள் மீதான 25 மே 2015 ஆம் திகதிய பிடி 01.2015 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 2.3 மற்றும் 3.1 ஆம் பிரிவுகள் மற்றும் 14 ஜனவரி 2020 ஆம் திகதிய 01/2015 (ii) சுற்றறிக்கை	கம்பனியின் HM 1-1 வகுப்பிற்கு சமமான அல்லது அதற்கு மேலான பதவி அனுமதியை கொண்டுள்ள ஏனைய எந்தவொரு அதிகாரியும் 115 லீற்றர்களிற்கு உரித்துடையவர்களாவர். எனினும், சுற்றறிக்கை ஏற்பாடுகளுக்கு முரணாக அனுமதியளிக்கப்பட்ட எல்லைக்கு அதிகமாக மாதாந்த எரிபொருள் கொடுப்பனவுகள் மீளாய்வின் கீழான ஆண்டில் 337 அலுவலர்களுக்கு 88.9 மில்லியன் பெறுமதியான 240,280 லீற்றர்கள் வழங்கப்பட்டுள்ளனம மாத்திரி கணக்காய்வு பரிசோதனையில் வெளிப்படுத்தப்பட்டவாறு S ₁₀ சம்பள அளவுத்திட்டத்திலுள்ள 128 அதிகாரிகளிற்கு 130 லீற்றர்களுக்கும் S ₁₁ (அதற்கு மேலான சம்பள அளவுத்திட்டங்கள் கம்பனியினால் வழங்கப்பட்டிருக்கும்) அளவுத்திட்டத்திலுள்ள 209 அதிகாரிகளுக்கு 200 லீற்றர்களுக்கும் கம்பனியினால் அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளது.
(ஊ) 27 ஏப்ரல் 2021 ஆம் திகதியன்று மேற்கொள்ளப்பட்ட பணிப்பாளர் சபைத் தீர்மானம் (இல. BP-BM-03-27/04/2021)	கம்பனியின் பிரிவுகளது செயலாற்றுகையை கண்காணிப்பதற்காக உட்கட்டுமான கொத்தணி, நிதி மூலோபாய கொத்தணி, செயற்பாட்டு மூலோபாயம் மற்றும் சந்தைப்படுத்தல் கொத்தணி, வியாபார அபிவிருத்தி கொத்தணி மற்றும் மனிதவள மூலோபாய கொத்தணி எனும் ஐந்து (5) கொத்தணிகள் நியமிக்கப்பட்டுள்ளன. எனினும், மீளாய்வின் கீழான ஆண்டில் அவ்வைந்து கொத்தணிகளும் தங்களது கடமைகளை ஆற்றியிருக்கவில்லை.

2.2.3 2018 ஆம் ஆண்டின் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரச்சட்டத்தின் 12 (எ) ஆம் பிரிவின் தேவைப்பாடுகளுக்கு இணங்க கம்பனியானது அதனது தத்துவங்கள், தொழிற்பாடுகள் மற்றும் கடமைகளுக்கு இணங்க செயற்படவில்லை என்பதனை குறிப்பிடுவதற்கும்

2.2.4 2018 ஆம் ஆண்டின் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரச்சட்டத்தின் 12 (ஏ) ஆம் பிரிவின் தேவைப்பாடுகளுக்கு இணங்கவும் கால வரையறைகளினுள்ளேயும் கம்பனியின் வளங்கள் சிக்கனமாகவும் வினைத்திறனாகவும் ஆக்கபூர்வமாகவும் கொள்வனவு செய்யப்பட்ட பண்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை என்பதும் ஆகும்.



2.5 ஏனைய விடயங்கள்

- (அ) 31 டிசெம்பர் 2022 வரையாக கம்பனியின் 23 பிரிவுகளிற்கு சொந்தமான 7527 பொருட்கள் தொடர்பில் வருடாந்த மதிப்பீட்டு சபை குழு அறிக்கையில் காட்டப்பட்டுள்ளவாறான 3,783.8 மில்லியன் தொகையாகும் அசையும் சொத்துக்களானவை, பொளதீக ரீதியில் அடையாளம் காண்பதிலான இயலாமையின் காரணமாக பொளதீக ரீதியாக உறுதிப்படுத்தப்படவில்லை. அதன்காரணமாக, அச்சொத்துக்களது நிலைப்பேற்றினை கணக்காய்வின் போது உறுதிப்படுத்தமுடியவில்லை.
- (ஆ) மீளளிக்கப்படாமல் அல்லது முறையேயான கடன் பெறுதல்களிற்கு விலக்களிக்கப்படாமல் கடன் பெறுதல்களிடமிருந்து பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட 193 மில்லியன் ரூபா பணம் மதிப்பாய்வின் கீழான வருடத்தின் நிதிக்கூற்றினில் முற்பணமாக காட்டப்பட்டுள்ளது. மேலும், கணக்காய்விற்காக படுகடன் நிலுவைகளின் தனியானவொரு வயதுப் பகுப்பாய்வு சமர்ப்பிக்கப்படவில்லை
- (இ) இருப்பினும், அனைத்து பிரிவுகள் மற்றும் பகுதிகளது தலைவர்களினால் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட விநியோகத்தர் முற்பணங்கள் அம்முறையேயான வருட நிறைவிற்குள் தீர்க்கப்படவேண்டும். எனினும் கம்பனியின் பல்வேறு பிரிவுகளினால் வருடத்தின் போதும் அதனைத் தொடர்ந்துமாக கொள்வனவிற்காக பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட திரட்சியாக 100 மில்லியன் ரூபாய்கள் முற்பணமானது செலுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (ஈ) 2017 ஆம் ஆண்டின் 24 ஆம் இலக்க உள்நாட்டு இறைவரிச் சட்டத்தின் 11 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம், மதிப்பீட்டாண்டிற்கான வியாபாரத்திலிருந்தான வருமானத்தை கணக்கிடுவதில், வருடத்தில், வருமானத்தை உற்பத்திப்பதில் ஏற்பட்ட செலவுகள் கழிக்கப்படும். மூலதன இயல்பின் செலவொன்றிற்காக இப்பிரிவின் கீழ் கழிவுகள் அனுமதிக்கப்படமாட்டாது. எனினும், வருமானத்திலிருந்து மதிப்பீட்டத்தக்க சொத்துக்களை கணக்கிடுவது போது, மதிப்பாய்வின் கீழான வருடத்தில் கடன் மீள்செலுத்துகக்காக கம்பனியால் பொதுத் திறைச்சேரிக்கு செலுத்தப்படவேண்டிய 1255 மில்லியன் ரூபாய் பணமானது IRD இடமிருந்தான முறையான அனுமதியின்றி கழிக்கப்பட்டுள்ளதுடன் இச்சரிப்படுத்தல்கள் 2011 ஆம் ஆண்டு முதல் நடைமுறையிலுள்ளன. அதன் விளைவாக, மதிப்பாய்விற்கான 2021/22 ஆம் வருடத்திற்கான வருமான வரியானது 376.5 மில்லியன் ரூபாய்களாக குறைத்துக்காட்டப்பட்டுள்ளன.
- (உ) 31 டிசெம்பர் 2022 வரையாக, கம்பனியின் நிதி நிலைமை கூற்றின் நிறுத்திவைக்கப்பட்ட வரிகள் மற்றும் உத்தேச வரிகளின் பொருட்டு, 1999/2020 மற்றும் 2013/2014 ஆம் மதிப்பாய்வின் கீழான வருடத்தின் பெறத்தக்க வருமான வரியாக 848 மில்லியன் ரூபாய்கள் காட்டப்பட்டுள்ளது. சமந்தரமாக, ஜனவரி 2023 ஆம் திகதியிலான அதனது கூற்றினில் விரிவான கணக்காய்வின் பேரில் 321 மில்லியன் ரூபாய்கள் மீளவழங்கப்படலாம் என என்பதனை உள்நாட்டு இறைவரித் திணைக்களம் உறுதிப்படுத்தியுள்ளது. அதன்காரணமாக, 527 மில்லியன் ரூபாய் அளவிலான பெறக்கூடிய வருமான வரியானது, நிச்சயமற்றதாக காணப்படுகின்றது.
- (ஊ) 29 மார்ச் 2011 அன்று வரையறுக்கப்பட்ட (இலங்கை) விமானநிலையங்கள் மற்றும் விமானச்சேவைகள் நிறுவனத்திற்கும் (AASL) ஸ்ரீ லங்கன் எயர்லைன்ஸ் லிமிட்டெடிற்கும் இடையில் கைச்சாத்திடப்பட்ட புரிந்துணர்வு உடன்படிக்கையின் பிரகாரம், ஸ்ரீ லங்கன் எயர்லைன்ஸ் லிமிட்டெடிற்கு ஏலவே ஒதுக்கப்பட்ட வெளியை AASL தொடர்ந்தும் வழங்கும் என்பதுடன் இரு தரப்பினரும் குத்தகை ஒப்பந்தத்திலும் ஈடுபடவேண்டும். எனினும், குத்தகை ஒப்பந்தத்தில் கைச்சாத்திடமால், 2011 ஆம் ஆண்டு முதல் ஸ்ரீ லங்கன் எயர்லைன்ஸ் லிமிட்டெடிற்கு 3 வெளிகள் குத்தகைக்கு விடப்பட்டுள்ளன. மேலும் 7 செயற்பாடுகள் மற்றும் வெளிகள் குத்தகை ஒப்பந்தத்தில் கைச்சாத்திடப்படாமல் ஸ்ரீ லங்கன் எயர்லைன்ஸ் லிமிட்டெடிற்கு AASL இனால் வழங்கப் பத்திரத்தின் பேரில் வழங்கப்பட்டுள்ளது.
- (எ) மதிப்பாய்வின் கீழான வருடத்தின் தரையிறக்கம் மற்றும் தரிப்பிடம், மற்றும் ஏரோபிரிட்ஜ் கட்டணங்கள் மற்றும் வாடகை மற்றும் ஏனைய கட்டணங்களின் தவணைதவறிய வட்டியின் பேரிலான ஸ்ரீ லங்கன் எயர்லைன்ஸின் எஞ்சியிருக்கும் கடன் பெறுநர் நிலுவையானது 1,541.8 மில்லியன் ரூபாய்களாக காணப்பட்டது. எனினும், 365 நாட்களாக தீர்க்கப்படாமல் காணப்படும் எஞ்சியுள்ள நிலுவையை பெற எந்தவொரு நடவடிக்கையும் மேற்கொள்ளப்படவில்லை. மேலும் இவ்வறிக்கையின் திகதி வரையில் ஸ்ரீ லங்கன் எயர்லைன்ஸ் லிமிட்டெட்டினால் கடன் பெறுநர் நிலுவையானது உறுதிப்படுத்தப்படவுமில்லை.
- (ஏ) 2021 ஆம் ஆண்டில் MRIA இன் செயற்பாட்டு செலவீனம் ரூபா 2,033 மில்லியனாக பதிவானதுடன் அது செயற்பாட்டு வருமானத்தை விட 26 மடங்கு அதிகமாக காணப்பட்டது. வெளிநாட்டு நாணயமாற்று இழப்பினுடைய தாக்கத்தின் பிரதான காரணியால், மீளாய்வாண்டிற்கான வரிக்குப் பின்னரான தேறிய நட்டம் ரூபா 22,214 மில்லியனாக இருந்ததுடன் 2017 ஆம் ஆண்டு முதல் 2022 ஆம் ஆண்டு வரையிலான வரிக்குப் பின்னரான திரண்ட தேறிய நட்டம் ரூபா 42,818 மில்லியனாக இருந்தது. மத்தள விமான நிலையத்தின் எதிர்பார்க்கப்பட்ட வருடாந்த பயணிகளின் இயலாவு சமார் ஒரு மில்லியனாக இருந்த போதிலும் கடந்த ஆறு வருடங்களில் மொத்தப் பயணிகளின் எண்ணிக்கை 103,324 மாத்திரமேயானதுடன் கடந்த ஐந்து வருடங்களின் மொத்த விமான நகர்வுகளின் எண்ணிக்கை 2,612 ஆக காணப்பட்டது. அதன் பிரகாரம் இந்த விமான நிலையத்தை நிர்மாணிப்பதற்காக செலவிடப்பட்ட ஐ.அ.டொலர் 247.7 மில்லியனிற்குச் சமமான ரூபா 36,564 மில்லியன் மொத்தச் செலவினமானது வினைத்திறனாக பயன்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை. மேலும், மேற்படி நிர்மாணித்திற்காக பெறப்பட்ட ஐ.அ.டொலர் 190 மில்லியன் கடனுக்கான வட்டி உட்பட வருடாந்த கடன் தவணையாக AASL ஆல் ரூபா 1,842 மில்லியன் தொகை செலுத்தப்பட்டுள்ளது.



- (ஒ) இரத்தமலானை, கொழும்பு சர்வதேச விமான நிலையத்தின் 2017 முதல் 2022 ஆண்டு வரையிலான திரண்ட நடமாணது 2,827.9 மில்லியன் ரூபா என்பதுடன், இதன் மீளாய்வாண்டின் நடட்டம் 1,154 மில்லியன் ரூபாயினையும் உள்ளடக்குகின்றது. கம்பனியினால் வழங்கப்பட்ட கருத்துரையின் பிரகாரம், அது பயிற்சி மற்றும் உள்ளூர் விமானங்களை பிரதானமாக இயக்கி இலங்கை விமானப்படையின் செயற்பாடுகளிற்கும் வசதியளிப்பதனால் CIAR இன் செயற்பாட்டு மாதிரியானது இலங்கையின் ஏனைய விமானநிலையங்களிலிருந்து வேறுபடுகின்றது. மேலும், வான்புறத்தல் வருமானமானது AASL இன் கூட்டுறவு வருமானத்திற்குள் சர்க்கப்படுகின்றது. CIAR இன் நிதி இழப்புக்கள் பாரிய பகுதி கட்டுப்பாட்டு மையத்தினையும் - தொடர்புடைய செலவீனமாயினும் உண்மையில் கூட்டிணைந்த வான்புறத்தல் வருமானமானது AASL இன் கூட்டு வருமானத்திற்குள் சர்க்கப்படுகின்றது- உள்ளடக்குகின்றது. AASL ஆனது பணிப்பாளர் சபையின் அறிவுறுத்தல்களின் கீழ் CIAR இற்குள்ளாகவே வான்புறத்தல் வருமானத்தை ஈத்துக்கொள்ளும் சாத்தியக்கூற்றினை அவதானித்து திருத்தத்திற்குள்ளாக்கும் செயல்முறையில் காணப்படுகின்றது. 2020 ஆம் ஆண்டில் 13 வானூர்தி நகர்வுகள் மாத்திரமே காணப்பட்டதுடன் 2022 ஆம் வருடத்திலான விமான நகர்வுகள் 38 ஆக காணப்பட்டதுடன் 2020, 2021 மற்றும் 2022 ஆம் ஆண்டிற்கான பயணிகள் நகர்வானது முறையே 60, 28 மற்றும் 54 ஆக காணப்பட்டது.
- (ஔ) யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமான நிலையமானது 17 ஒக்டோபர் 2019 அன்று திறந்து வைக்கப்பட்டது. 166 வானூர்தி நகர்வுகள் மற்றும் 5035 எண்ணிக்கையிலான பயணிகள் நகர்வுகள் தொடக்கத்தில் இருந்து பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளதடன் கடந்த 04 ஆண்டு காலப்பகுதியில் பதிவுசெய்யப்பட்ட திரண்ட நடமாணது 232.8 மில்லியன் ரூபாய்களாகும். மீளாய்விற்கான ஆண்டில் வருமான மற்றும் செயற்பாட்டு செலவுகளானவை முறையே 4.7 மில்லியன் மற்றும் 81.8 மில்லியன் ரூபாய்களாகும்.
- (ஓ) மட்டக்களப்பு சர்வதேச விமான நிலையமானது 25 மார்ச் 2018 அன்று பொதுமக்கள் நடவடிக்கைக்காக மீண்டும் திறக்கப்பட்டது. கடந்த ஐந்து வருடங்களாக 86.62 மில்லியன் ரூபா செலவீனம் ஏற்பட்டிருந்தாலும் மீளாய்வாண்டிலும் கூட எந்தவொரு வருமானமும் ஈட்டப்பட்டிருக்கப்படவில்லை.
- (க) கம்பனியின் ஒவ்வொரு பிரிவினதும் நடவடிக்கைகளுடன் தொடர்புடைய பிரதான செயற்பாட்டு குறிகாட்டிகள் அறிமுகப்படுத்தப்படவேண்டும் என்பதுடன் உண்மைச் செயலாற்றுகையும் அதன் பிரகாரம் மதிப்பிடப்படவேண்டும். எனினும், மீளாய்வாண்டில் பிரதான செயற்பாட்டு குறிகாட்டிகளிலான மதிப்பீடுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (ச) வேலைப்பொதி “ஆ” வின் நிர்மாணப்பணிகள் - தொலைதூர கவசம் மற்றும் கார்வழிச்சாலையானது 25 ஏப்ரல் 2017 இல் துவக்கப்பெற்று 24 ஒக்டோபர் 2019 அன்று நிறைவுசெய்ய அட்டவணைபிடப்பட்டது. எனினும், நிர்மாணப் பணிகள் 26 ஜனவரி 2021 அன்றே நிறைவடைந்தன. அதன்காரணமாக, செயற்பாட்டின் வாயிலாக எதிர்பார்க்கப்பட்ட பெறுபேற்றினை உரிய காலத்தில் அடையமுடியாது போயிற்று.
- (ஈ) வேலைப்பொதி அ - பயணிகள் நடைவழிப்பாதை கட்டிடம் மற்றும் அதனுடன் இணைந்த பணிகள் பின்வரும் குறைபாடுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன
- (i) மேற்குறித்த நிர்மாணப்பணிக்கான ஒப்பந்தமானது ஜப்பானிய ஒப்பந்ததாரருக்கு 04 மார்ச் 2020 அன்று வழங்கப்பட்டதுடன் 12 மார்ச் 2020 அன்று ஒப்பந்தம் கைச்சாத்தானதோடு 25 மார்ச் 2020 அன்று செயலாற்றுகை பாதுகாப்பும் அளிக்கப்பட்டது. எனினும், 12 மார்ச் 2020 அன்று ஒப்பந்தம் கைச்சாத்தானதன் பின்னர் 09 மாத தாமதத்தின் பின்னர் 15 டிசெம்பர் 2020 அன்றே ஒப்பந்த பணிகள் ஆரம்பமாகின. மேலும், ஒப்பந்ததாரரது அமுலாக்க திட்டத்தின் பிரகாரம், 31 டிசெம்பர் 2022 வரையான திகதியளவில் ஒப்பந்த செயலாற்றுகையானது 30 சதவீதமாகவே காணப்படும். எனினும், ஒப்பந்தத்தின் உண்மை செயலாற்றுகையானது 5.38 சதவீதமாக மாத்திரமே காணப்பட்டது.
- (ii) ஒப்பந்தத்தின் நிபந்தனை 14.7(ஆ) வின் பிரகாரம், பொறியியலாளர் கூற்றுக்கள் மற்றும் ஆதரவு ஆவணங்களை பெற்றதன் பின்னரான 56 நாட்களிற்குள் ஒவ்வொரு இடைக்கால கொடுப்பனவு பத்திரத்திலும் சான்றுப்படுத்தப்பட்ட தொகையை ஒப்பந்ததாரருக்கு தொழில்வழங்குநர் வழங்க வேண்டும். எனினும், பெப்ரவரி 2022 முதல் ஜூன் 2022 வரையிலான காலப்பகுதிக்கு பெறப்பட்ட இல 5 மற்றும் 6 இன் இலங்கை ரூபா 1486,804,716 இற்கு இணையான ஜப்பானிய யென் 444,498,046 தொகையானது 28 பெப்ரவரி 2023 வரையிலும் கூட ஒப்பந்ததாரருக்கு செலுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.


பிள்யூ.பி.சி. விக்ரமரத்ன

கணக்காய்வாளர் நாயகம்

	குறிப்பு	31 டிசெம்பர் வருட நிறைவில்	
		2022	2021
வருமானம்	5	26,006,395,611	7,386,170,394
ஏனைய வருமானம்	6	1,640,400,773	492,782,034
		27,646,796,384	7,878,952,428
நிருவாக மற்றும் தாபனச் செலவுகள்	7	(14,941,498,625)	(11,654,806,923)
தொழிற்படும் இலாபம்/(இழப்பு)		12,705,297,759	(3,775,854,496)
நிதி வருமானம்		6,136,674,362	3,321,110,256
நிதிச் செலவு		(12,408,946,131)	(506,142,527)
நிகர நிதி (செலவு)/வருமானம்	8	(6,272,271,769)	2,814,967,729
இலாபம்/வரி விதிப்புக்கு முன்னரான இழப்பு		6,433,025,990	(960,886,767)
வரி வருமான செலவுகள்	9	(1,630,328,423)	(1,122,614,992)
வருடத்திற்கான இலாபம்/(இழப்பு)		4,802,697,567	(2,083,501,758)
ஒவ்வொரு பங்குக்குமான அடிப்படை இலாபம்/(இழப்பு)	10	24,013	(10,417)
ஏனைய முழுமையான வருமானம்			
ஓய்வூதிய பயன் கடப்பாடுகளைக் கணக்கிடுவதன் மூலம் அனுமானங்களில் ஏற்படக்கூடிய மாற்றங்களினூடாக அடையப்பெறும் (இழப்பு)/இலாபம்	23	(366,067,192)	878,191,927
கணக்கீட்டுப் பெறுகை/(இழப்பு) மீதான ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரி	13	87,856,126	(210,766,063)
மொத்த ஏனைய முழுமையான வருமானம்		(278,211,066)	667,425,865
வருடத்திற்கான முழுமையான மொத்த வருமானம்		4,524,486,501	(1,416,075,894)

90 முதல் 117 ஆம் பக்கம் வரையான குறிப்புகள் இவ் நிதிநிலை அறிக்கைகள் பற்றிய முக்கியமானதொரு பாகத்தைக் கருத்துருவாக்கம் செய்கிறது

நிதி நிலை தொடர்பான அறிக்கை

விமான மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை)(குனியார்) நிறுவனம்
வருடாந்த அறிக்கை 2022

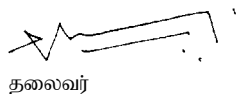
87

(மொத்தத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.)

	குறிப்பு	31 டிசெம்பர் வருட நிறைவில்	
		2022	2021
சொத்துகள்			
நடைமுறைச்சாரா சொத்துகள்			
ஆதனங்கள், ஆலைகள் மற்றும் சாதனங்கள்	11	39,630,716,596	41,624,923,625
தொழிற்பாட்டிலுள்ள மூலதனம்	11	36,697,665,852	30,459,475,504
தொட்டறிய முடியாத சொத்து	12	15,931,315	21,835,257
ஒத்திவைக்கப்பட்டுள்ள வரிச் சொத்துகள்	13	3,104,834,912	1,878,384,291
		79,449,148,675	73,984,618,678
நீண்ட கால முதலீடுகள்			
நீண்டகாலக் கடன்கள்		11,588,500	12,788,500
கடன்முறிகளில் முதலீடு செய்தல்	14.1	3,298,300,000	4,088,300,000
நீண்டகால வங்கி வைப்புகள்	14.2	6,962,540,843	1,266,678,125
நிறுவன உத்தியோகத்தர்களுக்கான கடன்கள்	16.1	68,338,785	61,602,205
		10,340,768,128	5,429,368,830
நடைமுறைச் சொத்துகள்			
விவரப்பட்டியல்கள்	15	2,246,363,918	808,185,284
வணிகம் மற்றும் ஏனைய பெறுகைகள்	16	8,734,298,692	3,845,984,745
வருமான வரி பெறுகைகள்	26	91,084,038	848,093,206
குறுகிய கால வங்கி வைப்புகள்	14.2	78,025,787,863	41,515,132,946
பணம் மற்றும் பணச் சமவலு	17	642,335,995	413,045,010
		89,739,870,507	47,430,441,191
மொத்த சொத்துகள்		179,529,787,309	126,844,428,699
பங்கு மற்றும் ஆதனங்கள்			
மூலதனம் மற்றும் ஒதுக்குகள்			
குறித்துரைக்கப்பட்டுள்ள மூலதனம்	18	20,000,200	20,000,200
ஒதுக்குகள்	19	6,848,033,247	6,846,183,247
வைத்திருக்கும் வருவாய்கள்	20	38,389,121,466	34,448,138,251
		45,257,154,912	41,314,321,698
நடைமுறைச்சார சொத்துகள்			
பெறுகைகள்	21	93,028,636,038	60,435,353,759
கடன் பத்திரங்கள்	22	4,000,000,000	4,000,000,000
ஓய்வூதியப் பயன் கடப்பாடு	23	5,877,345,342	4,837,739,167
ஒத்திவைக்கப்பட்டுள்ள வரி ஆதனங்கள்	13	9,264,909,416	7,373,210,258
ஒத்திவைக்கப்பட்டுள்ள அரசாங்கக் கொடுப்பனவுகள்	24	907,164,185	956,671,369
		113,078,054,981	77,602,974,554
நடைமுறை ஆதனங்கள்			
வணிகம் மற்றும் ஏனைய செலுத்துகைகள்	25	7,950,084,768	3,637,802,214
பெறுகைகள்	21	13,244,492,649	4,289,330,231
		21,194,577,417	7,927,132,445
மொத்த ஆதனங்கள்		134,272,632,397	85,530,106,999
மொத்த பங்கு மற்றும் ஆதனங்கள்		179,529,787,309	126,844,428,699

இந்நிதிநிலை அறிக்கைகளைத் தயாரிப்பதற்கும், அதனை சமர்ப்பிப்பதற்கும் சபைப் பணிப்பாளர்கள் பொறுப்புடையவர்கள் ஆவர். இந்த நிதிநிலை அறிக்கைகள் 2023 பெப்ரவரி 21ஆம் திகதி சபைப் பணிப்பாளர்களினால் அத்தாட்சிடப்பட்டது.

2007ஆம் ஆண்டின் 7ஆம் இலக்கக் கொம்பனிகள் சட்டத்தின் தேவைப்பாடுகளுக்கு அமைவாக இந்நிதிநிலைக் கூற்றுகள் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன என்பதை நான் உறுதிப்படுத்துகிறேன்.


தலைவர்


பணிப்பாளர்


நிதித் தலைமையகம்

பங்கில் ஏற்படுத்தப்பட்ட மாற்றங்கள் தொடர்பான அறிக்கை

(மொத்தத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.)

விமான மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை)(குனியார்) நிறுவனம்
வருடாந்த அறிக்கை 2022

88

	குறிப்பு குறிப்பிடப்பட்டுள்ள மூலதனம்	ஏனைய ஒதுக்குகள்	வைத்திருக்கப்படும் வருவாய்கள்	மொத்தம்
2021 ஜனவரி 1 அன்று நிலுவை	20,000,200	1,077,266,769	35,885,634,586	36,982,901,555
முந்தைய வருடத் திருத்தங்கள்	-	-	(18,920,440)	(18,920,440)
வருடத்திற்கான இலாபம்/(இழப்பு)	-	-	(2,083,501,758)	(2,083,501,758)
ஏனைய முழுமையான வருமானம்				
தொழில் வாய்ப்புக்குப் பின்னரான கணக்கீட்டுப் பெறுகை பயன் கடப்பாடுகள்	-	-	878,191,927	878,191,927
கணக்கீட்டுப் பெறுகை மீதான ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரி	-	-	(210,766,063)	(210,766,063)
ஏனைய முழுமையான வருமானம்	-	-	667,425,864	667,425,864
முழுமையான மொத்த வருமானம்	-	-	(1,416,075,894)	(1,416,075,894)
செலுத்தப்பட்ட பங்கிலாபம்	28	-	-	-
FA மீள்மதிப்பீட்டு ஒதுக்கு	-	5,766,416,478	-	5,766,416,478
ஒதுக்கீட்டுக் கணக்குக்கான பரிமாற்றம்	-	2,500,000	(2,500,000)	-
2021 டிசம்பர் 31 அன்று நிலுவை	20,000,200	6,846,183,247	34,448,138,251	41,314,321,698
2022 ஜனவரி 1 அன்று நிலுவை	20,000,200	6,846,183,247	34,448,138,251	41,314,321,699
முந்தைய வருடத் திருத்தங்கள்	-	-	(81,653,286)	(81,653,286)
வருடத்திற்கான இலாபம்	-	-	4,802,697,567	4,802,697,567
முழுமையான ஏனைய வருமானம்				
குடி மீள்மதிப்பீட்டு ஒதுக்கு	-	-	(366,067,192)	(366,067,192)
கணக்கீட்டுப் பெறுகை மீதான ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரி	-	-	87,856,126	87,856,126
ஏனைய முழுமையான வருமானம்	-	-	(278,211,066)	(278,211,066)
முழுமையான மொத்த வருமானம்	-	-	4,524,486,500	4,524,486,500
செலுத்தப்பட்ட பங்கிலாபம்	28	-	(500,000,000)	(500,000,000)
ஒதுக்கீட்டுக் கணக்குக்கான பரிமாற்றம்	-	1,850,000	(1,850,000)	-
2022 டிசம்பர் 21 அன்று நிலுவை	20,000,200	6,848,033,247	38,389,121,466	45,257,154,912

90 முதல் 117 ஆம் பக்கம் வரையான குறிப்புகள் இவ் நிதிநிலை அறிக்கைகள் பற்றிய முக்கியமானதொரு பாகத்தைக் கருத்துருவாக்கம் செய்கிறது

பணப் பாய்ச்சல் தொடர்பான அறிக்கை

(மொத்தத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.)

விமான மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை)(குனியார்) நிறுவனம்
வருடாந்த அறிக்கை 2022

89

	குறிப்பு	31 டிசெம்பர் வருட நிறைவில்	
		2022	2021
தொழிற்பாட்டு நடவடிக்கைகளினூடாகப் பணப் பாய்ச்சல்			
வருமான வரிச் செலவீடுகளுக்கு முன்பதாக இலாபம்/(இழப்பு)		6,433,025,990	(960,886,767)
திருத்தம்:			
தேய்மானம்	11	2,354,707,348	2,630,042,901
தொட்டறிய முடியாத சொத்துகளுடைய தவணை முறைக்கடன் கரைப்பு	12	12,086,369	18,376,125
முந்தைய வருடத் தேய்மானம்/தவணை முறைக்கடன் கரைப்பு	11-12	16,674,876	13,631,931
PPE பரிமாற்றம்/மீள்மதிப்பீட்டுக்கான திருத்தங்கள்	11-12	410,106,958	512,203,484
சொத்துகள் இல்லாததாகப்படுதல்	11-12	516,596	167,229,652
கடன் மாற்றுக்கைகள் மீதான பரிமாற்றப் (பெறுகை)/இழப்பு	8	43,977,059,211	2,141,205,420
நிலையான வைப்பு மாற்றுக்கைகள் மீதான பரிமாற்றப் (பெறுகை)/இழப்பு	8	(33,422,478,229)	(2,775,429,116)
முதலீட்டினூடாக வருமானம்	8	(6,110,206,527)	(3,301,121,938)
ஆதனங்கள், ஆலைகள் மற்றும் சாதனங்களின் விற்பனை ஊடாக (இலாபம்)/இழப்பு		(1,121,060)	9,754,246
முந்தைய வருடத் திருத்தங்கள்	20	(81,653,286)	(18,920,458)
ஒத்திவைக்கப்பட்டுள்ள அரசாங்கக் கொடுப்பனவுகளின் தவணை முறைக்கடன் கரைப்பு	24	(49,507,184)	(48,656,180)
நிதிநிலைச் செலவு	8	1,854,365,149	1,140,366,223
ஓய்வூதிய நலத் திட்டத்துக்கான வழங்குகை	23	1,136,495,208	716,345,888
செயற்பாட்டிலுள்ள மூலதன மாற்றங்களுக்கு முன்னரான தொழிற்பாட்டு இலாபம்		16,530,071,419	244,141,411
விவரப்பட்டியல்களிலுள்ள (அதிகரிப்பு)/குறைவு		(1,438,178,634)	28,903,438
வணிகம் மற்றும் ஏனைய பெறுகைகளிலுள்ள (அதிகரிப்பு)/குறைவு		(2,389,908,897)	(525,569,111)
வணிகம் மற்றும் ஏனைய வழங்குகைகளில் குறைவு/(அதிகரிப்பு)		3,461,203,011	1,204,329,621
தொழிற்பாடுகளினூடாகப் பணம் உருவாக்குதல்		16,163,186,900	951,805,359
செலுத்தப்பட்ட வரையறுக்கப்பட்ட நலத் திட்டச் செலவுகள்	23	(462,956,225)	(482,947,999)
செலுத்தப்பட்ட வட்டி		(1,003,285,606)	(1,168,965,347)
செலுத்தப்பட்ட வரி வருமானம்	26	(120,214,592)	(14,724,996)
உருவாக்கப்பட்ட நிகரப் பணம்/தொழிற்பாட்டுச் செயற்பாடுகளிலிருந்து (பயன்படுத்தப்பட்டவை)		14,576,730,475	(714,832,983)
முதலீட்டு நடவடிக்கைகளிலிருந்தான பணப் பாய்ச்சல்			
ஆதனம், ஆலை மற்றும் சாதனங்களின் கையகப்படுத்தல்	11	(7,015,703,468)	(22,960,368,432)
நிகர (முதலீடுகள்)/கடன் பத்திரங்களின் மீள்பெறுகை	14	790,000,000	1,550,000,000
நிகர (முதலீடுகள்)/வங்கி வைப்புகளின் மீள்பெறுகை		(8,784,039,406)	3,096,129,871
மீட்டுக்கொள்ளப்பட்ட கடன்/விளையாட்டுக் கழகத்திற்கு (வழங்கப்பட்டது)		1,200,000	(12,788,500)
ஆதனம், ஆலை மற்றும் சாதனங்களின் விற்பனையிலிருந்து ஆரம்பித்தல்		1,327,879	2,127,330
பெறப்பட்ட வட்டி		3,611,801,476	3,196,452,332
வழங்கப்பட்ட பணியாளர் கடன் தொகைகள்		(90,623,662)	(101,513,352)
பணியாளர் கடன்களுக்கான பற்றுச்சீட்டு		83,887,082	120,930,596
முதலீட்டுத் தொழிற்பாடுகளிலிருந்து நிகர பணம் உருவாக்கப்படுதல்		(11,418,824,975)	(15,109,030,155)
நிதிநிலை செயற்பாடுகளிலிருந்தான பணப் பாய்ச்சல்			
செலுத்தப்பட்ட பங்கிலாபம்	28	(500,000,000)	-
கடன் பற்றுச்சீட்டு	21	2,544,341,074	19,833,345,828
கடன் மீள்கொடுப்பனவுகள் (உள்ளூர்)	21	(266,666,666)	(133,333,334)
கடன் மீள்கொடுப்பனவுகள் (வெளிநாடு)	21	(4,706,288,922)	(4,289,330,231)
நிகர பணம் (பயன்படுத்தப்படுவது)/நிதிநிலை செயற்பாடுகளிலிருந்து உருவாக்கப்படுதல்		(2,928,614,514)	15,410,682,264
பணம் மற்றும் பணச் சமவலுவில் நிகர அதிகரிப்பு/(குறைவு)		229,290,986	(413,180,873)
வருட ஆரம்பத்தில் பணம் மற்றும் பணச் சமவலு	17	413,045,010	826,225,883
வருட நிறைவில் பணம் மற்றும் பணச் சமவலு	17	642,335,995	413,045,010

90 முதல் 117 ஆம் பக்கம் வரையான குறிப்புகள் இவ் நிதிநிலை அறிக்கைகள் பற்றிய முக்கியமானதொரு பாகத்தைக் கருத்துருவாக்கம் செய்கிறது

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

1 கூட்டிணைந்த தகவல்கள்

1.1 பொதுவானவை

விமான மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை)(தனியார்) நிறுவனம் என்பது இலங்கையைத் தளமாகக் கொண்டு இயங்கி வரும், ஒருங்கிணைக்கப்பட்ட ஒரு தனியார் நிறுவனமாகும். நிறுவனத்தின் பதிவு செய்யப்பட்ட காரியாலயம் பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம், கட்டுநாயக்கவில் அமைந்துள்ளது.

1.2 முதன்மை செயற்பாடுகள் மற்றும் தொழிற்பாடுகளின் தன்மை

சர்வதேசத்தில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட நியமங்களுக்கு அமைவாக விமான நிலையங்களை நிர்வகித்தல், இலங்கை விமானத் தகவல் பிராந்தியத்தினூடாகப் பறக்கும் விமானங்கள் மற்றும் இலங்கையில் தரபிறங்கவுள்ள விமானங்களுக்கான விமான வழிகாட்டுதல் சேவைகளின் வழங்குதல் மற்றும் விமான நிலையப் பயனர்களுக்குத் தேவையான ஏனைய வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுத்தல் போன்றன வருடத்தில் நிறுவனத்தின் முதன்மைச் செயற்பாடுகளாக இனங்காணப்படுகின்றன.

1.3 விநியோகத்துக்கான அதிகாரமளிப்புத் திகதி

டிசெம்பர் 2022 நிறைவுக்கு வந்த வருடத்திற்கான விமான மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) நிறுவனத்தின் நிதிநிலை அறிக்கைகள், 21 பெப்ரவரி 2023 பணிப்பாளர் சபையின் தீர்மானம் ஒன்றிற்கு அமைவாக விநியோகத்திற்காக அங்கீகரிக்கப்பட்டன.

2. முக்தியுமுள்ள குணக்குடுகுடு குேர்ளுகுகுளுவி் கூர்ூர்முசுமு

இந்த நிதிநிலை அறிக்கைகளின் தயாரிப்பில் தழுவிக்கொள்ளப்பட்ட முதன்மைக் கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள் கீழே வழங்கப்பட்டுள்ளன. குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, வழங்கப்பட்டுள்ள அனைத்து வருடங்களுக்கும் தொடர்ச்சியாக இந்தக் கொள்கைகள் பொருந்தக்கூடியனவாக இருக்கின்றன.

2.1 தயாரிப்பின் அடிப்படை

இலங்கை நிதி அறிக்கையிடல் நியமங்களுக்கு அமைவாகவும், அதற்குப் பொருந்தக்கூடியதாகவும் இந்த நிதிநிலை அறிக்கைகள் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன. நிதிநிலைச் சொத்துகள் மற்றும் ஆதனங்கள், மற்றும் வரையறுக்கப்பட்ட பயன் கடப்பாட்டின் நிகழ்காலப் பெறுமதி ஆகியவற்றின் நியாயமான மதிப்பீட்டினூடாக சிறியதொரு மாற்றத்தைச் செய்து, வரலாற்றுச் செலவு அடிப்படையின் கீழ் நிதிநிலை அறிக்கைகள் தயாரிக்கப்படுகின்றன.

இலங்கை நிதி அறிக்கையிடல் நியமங்களுக்கு அமைவாக நிதிநிலைக் கொள்கைகளின் தயாரிப்பானது, சில முக்கியமான கணக்கீட்டு மதிப்பீடுகளை வேண்டி நிற்கிறது. நிறுவனத்தின் கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளை

நடைமுறைப்படுத்தும் செயல்முறையில் அவர்களுடைய தீர்ப்பைப் பிரயோகிப்பதற்கு நிர்வாகத்திற்குத் தேவைப்படலாம். நிதிநிலை அறிக்கைகளுக்கு முக்கியமான அனுமானங்கள் மற்றும் மதிப்பீடுகளின் பகுதிகள் குறிப்பு 4இல் வெளிப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

இந்த நிதிநிலை அறிக்கைகள் இலங்கை ரூபாவில் வழங்கப்படுகின்றன. இந்த நிதிநிலை அறிக்கைகளின் தயாரிப்பு மற்றும் வழங்குதல் ஆகியன 2007ஆம் ஆண்டின் 7ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டத்திற்கு அமைவாக உள்ளன.

2.1.1 இணைப்பு

நிறுவனத்தின் இணைக்கப்பட்ட நிலையில் வழங்கப்பட்டுள்ள இந்த நிதிநிலை அறிக்கைகள் பின்வருமாறு:

அ) மூலதன செலவுக்கான அரசாங்கக் கொடுப்பனவுகளைப் பிரதிபலிக்கும் வாக்கு நிதி; மற்றும்
ஆ) தக்கவைக்கப்பட்ட வருவாய் நிதி

2011 தனித்தனியாகத் தயாரித்து, வழங்கப்பட்டு, சட்டமா அதிபரிடமிருந்து அது குறித்த கருத்தைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு நிலுவையில் உள்ளது

அவசியப்படும் சட்டரீதியான திருத்தங்களுடன் நிறுவனத்துடன் விமான நிலையத்தின் சொத்துகள் மற்றும் ஆதனங்களை ஒருங்கிணைப்பதற்கு 2005 ஓகஸ்ட் 17 எனத் திகதிப்பட்ட அமைச்சரவை அனுமதியில் வழங்கப்பட்டுள்ள அமைச்சரவை நிருபத்தின் பந்தி 35இன் கீழ் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள நியதிச்சட்டத் திருத்தங்களை ஆரம்பிப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை முன்னெடுக்கும் நோக்கோடு விமானச் சேவைகள் அமைச்சுக்கு நிறுவனத்தினால் மேற்கொள்ளப்பட்ட ஒரு பரிந்துரையை அடிப்படையாகக் கொண்டு பொது விமான சேவைகள் அதிகார சபை மூலமாக சட்டமா அதிபரின் பொது அபிப்பிராயம் கோரப்படுகிறது.

மேற்குறிப்பிட்ட அமைச்சரவை அனுமதிக்கான தேவை, 1983ஆம் ஆண்டு நிறுவனத்தின் உருவாக்கத்துடன் நிறுவனத்திற்கு முந்தைய விமான அதிகார சபையினூடாகப் பேணப்பட்டு வந்த ஆதனங்களின் ஒரு பகுதியுடைய உரித்து மாத்திரம் மாற்றப்பட்டதன் அடிப்படையில் தங்கியிருக்கிறது, மற்றும் வாக்கு நிதி மற்றும் தக்கவைக்கப்பட்ட வருவாய் நிதி ஆகியவற்றின் கீழ் பேணப்பட்டு வருவதுமான வகைகூறப்படும் மீதமுள்ள சொத்துகள் மற்றும் ஆதனங்களுடனான விமான அதிகார சபையின் கலைப்பு.

நிறுவனத்தின் பணிப்பாளர் சபையானது இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு அமைவாகச் செல்வதற்கென 2013 ஜூன் 2013 ஒருங்கிணைப்பை அங்கீகரித்தது, இரண்டு நிதிகளிலும் பதிவு

செய்யப்பட்டுள்ள சொத்துகளின் பயன்பாட்டிலிருந்து பொருளாதார நலன்களைப் பெறுவதற்கு அதன் முதன்மை நடவடிக்கைகளில் நிறுவனம் ஈடுபடுவதை அடிப்படையாகக் கொண்டும், தொடர்புடைய பொறுப்பைப் பதிவு செய்யாமல் படுகடன் பணிவிடை மீதான கடப்பாடுகளுக்கு வகைகூறுவதனை அடிப்படையாகக் கொண்டும் அமைந்திருக்கிறது. அதன் காரணமாக, அடிப்படை கணக்கீட்டுக் கருத்தாக்கங்களிலிருந்தும் அது விலகிச் செல்கிறது.

2.1.2 இணக்கக் கூற்று

இலங்கை நிதி அறிக்கையிடல் நியமங்கள் மற்றும் கம்பனிகள் சட்டத்தின் ஏற்பாடுகளுக்கு அமைவாக நிறுவனத்தின் நிதிநிலை அறிக்கைகளின் தயாரிப்பு மற்றும் வழங்குதலைக் சபை பணிப்பாளர்கள் பொறுப்புடையவர்களாவர்.

இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களுடன் பொருந்திப் போகும் முழு நிறைவான தகவலுடன் நிறைவடைந்த வருடத்திற்கு, 31 டிசெம்பர் 2022 அன்று நிறுவனத்தின் ("நிதிநிலை அறிக்கைகள்") குறிப்புகள் மற்றும் கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளுடன், பங்கு மற்றும் பணப் பாய்ச்சலில் மாற்றங்கள், முழுமையான வருமானத்தின் அறிக்கைகள், நிதிநிலை அறிக்கை ஆகியன இலங்கை பட்டயக் கணக்காளர் நிறுவனம் மற்றும் கம்பனிகள் சட்டத்தின் தேவைப்பாடுகளினால் முன்வைக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த நியமங்கள் றறற.உயளசடையமெய.உமஅஇல் பட்டியலிடப்பட்டுள்ளன.

2.1.3 ஒப்பீட்டுத் தகவல்

குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, வழங்கப்பட்டுள்ள அனைத்து வருடங்களுக்கும் தொடர்ச்சியாக இந்தக் கணக்காய்வுக் கொள்கைகள் பொருந்தக்கூடியனவாக இருக்கின்றன.

2.1.4 அளவிடுகளின் அடிப்படை

நிதி நிலை அறிக்கையிலுள்ள பின்வரும் பொருட்கள் தவிர்ந்து வரலாற்றுச் செலவை அடிப்படையாகக் கொண்டு நிறுவனத்தின் நிதிநிலை அறிக்கைகள் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன:

- முதலீட்டுச் சொத்து - நியாயமான பெறுமதி
- இலாபம் அல்லது நட்டத்தினூடாக நியாயமான பெறுமதியாக வகைப்படுத்தப்பட்ட குறுகிய கால முதலீடுகள் - நியாயமான பெறுமதி
- வரையறுக்கப்பட்ட நிகர பயன் ஆதனம் - வரையறுக்கப்பட்ட பயன் கடப்பாடுகளின் நிகழ்காலப் பெறுமதி மற்றும் அடையாளம் காணப்படாத கணக்கீட்டுப் பெறுகைகளாக ஆதனங்கள் அடையாளம் காணப்படுகின்றன. குறைவாக அடையாளம் காணப்பட்ட கடந்த கால சேவைச் செலவு மற்றும் அடையாளம் காணப்படாத கணக்கீட்டு நடப்புகள்

2.1.5 செயற்பாட்டு மற்றும் வழங்குகை நானாயம்

நிறுவனம் தொழிற்பாட்டு (செயற்பாட்டு நானாயம்) முதன்மைப் பொருளாதாரச் சூழலின் நானாயத்தைப் பயன்படுத்தி நிறுவனத்தின் நிதிநிலை அறிக்கைகளில் பொருட்கள் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளன. நிறுவனத்தின் தொழிற்பாட்டு மற்றும் வழங்குகை நானாயமான இலங்கை ரூபாவில் இந்த நிதி நிலை அறிக்கைகள் வழங்கப்படுகின்றன. கருத்திற்கொள்ளப்பட்ட வருடத்தில் நிறுவனத்தின் வழங்குகை மற்றும் செயற்பாட்டு நானாயத்தில் எவ்வித மாற்றங்களும் ஏற்படவில்லை.

2.1.6 நிதிநிலை அறிக்கைகளின் வழங்குகை

நிதி நிலை, அதன் அறிக்கையில் வழங்கப்பட்டுள்ள நிறுவனத்தின் சொத்துகள் மற்றும் ஆதனங்கள் இயல்பை அடிப்படையாகக் கொண்டு வகைப்படுத்தப்படுவதுடன், அவற்றின் இயைபான திரவத்தன்மை மற்றும் முதிர்வுடைய ஆகியவற்றைப் பிரதிபலிக்கும் ஒரு ஒழுங்கு முறைப்படி பட்டியலிடப்பட்டுள்ளது. நிதிநிலை அறிக்கைகளில் தாக்கம் செலுத்தக்கூடிய பணவீக்கக் காரணிகளுக்காக எவ்வித மாற்றங்களும் செய்யப்படவில்லை. நிதிநிலை ஆதனங்கள் மற்றும் நிதிநிலை சொத்துகள் ஆகியன சமப்படுத்துபவையாக உள்ளன, மற்றும் அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ள தொகைகளை சமப்படுத்துவதை சட்டபூர்வமாகச் செயற்படுத்தக்கூடிய உரிமை இருக்கும்போது மட்டும் நிகர தொகை நிதிநிலை அறிக்கையில் அறிக்கையிடப்படுவதுடன், நிறுவனத்தின் கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளில் குறிப்பிட்டு வெளியிடப்படுத்தப்பட்டுள்ள நிகர பெறுமதி, அல்லது கணக்கீட்டு நியமங்கள் அல்லது விளக்கத்தினால் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ள சொத்துகளை அங்கீகரித்தல் மற்றும் நிறைவேற்றும் நோக்கங்களைக் கொண்டுள்ளது.

2.1.7 பொருட்பாடு மற்றும் தீர்ச்சி

ஒத்த வகைப் பொருட்களினதும் ஒவ்வொரு வகை வெவ்வேறாக நிதிநிலை அறிக்கைகளில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன. “நிதிநிலை அறிக்கைகளின் வழங்குகையில்” இலங்கை கணக்கீட்டு நியமத்தினால் அனுமதிக்கப்படும் பட்சத்தில், வேறுபட்ட இயல்புகளை அல்லது செயற்பாடுகளையுடைய பொருட்கள் வெவ்வேறாக வழங்கப்படுகின்றன.

2.1.8 தீர்ப்புகள் மற்றும் மதிப்பீடுகளின் பயன்பாடு

கணக்காய்வுக் கொள்கைகள் மற்றும் ஆதனங்கள், சொத்துகள், வருமானம் மற்றும் செலவு ஆகியவற்றின் அறிக்கையிடப்பட்ட தொகைகள் மற்றும் கணக்காய்வுக் கொள்கைகளின் பிரயோகத்தில் தாக்கம் செலுத்தும் தீர்ப்புகள், மதிப்பீடுகள் மற்றும் அனுமானங்களை மேற்கொள்வதற்கு இலங்கை நிதி அறிக்கையில் நியமங்கள் மற்றும் நிர்வாகத்தடனான இணக்கப்பாடு அவசியப்படும் நிறுவனத்தின் நிதிநிலை அறிக்கைகளின்

தயார்படுத்தல். உண்மை முடிவுகள் இந்த மதிப்பீடுகளிலிருந்து மாறுபடும். மதிப்பீடுகள் மற்றும் அடிப்படை அனுமானங்கள் ஒரு தொடர்ச்சியான அடிப்படையில் மதிப்பாய்வு செய்யப்படுகிறது. தேவைப்படும் போது சீராய்வுக்கான கணக்காய்வு மதிப்பீடு வருங்காலமாக அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

2.1.9 நிகழ்காலக் கரிசனை

நிர்வாகமானது அதன் நிகழ்காலக் கரிசனையைத் தொடர்வதற்கான அதன் திறனை மதிப்பாய்வு செய்துள்ளதுடன், எதிர்நோக்கக்கூடிய எதிர்காலத்திற்காக வணிகத்தை தொடர்வதற்கான வளங்களை அது கொண்டிருப்பதாகத் திருப்தியடைந்துள்ளது. மேலும், ஒரு கரிசனையாகத் தொடரும் நிறுவனத்தின் திறன் பற்றி குறிப்பிடத்தக்க சந்தேகத்தை ஏற்படுத்தக்கூடிய எந்தவொரு பொருள் நிச்சயமற்றதன்மையையும் நிர்வாகம் அறிந்திருக்கவில்லை. அதனால், ஒரு தொடர் கரிசனை அடிப்படையில் நிதிநிலை அறிக்கைகள் தொடர்ச்சியாகத் தயார்படுத்தப்பட வேண்டும்.

2.1.10 நிதிநிலை சாதனங்கள்

ஒரு நிறுவனத்தின் நிதிச் சொத்து மற்றும் நிதிநிலைப் பொறுப்பு அல்லது ஏனைய நிறுவனத்தின் பங்குச் சாதனம் ஆகியவற்றை வளர்த்தெடுக்கும் ஏதேனும் ஒரு ஒப்பந்தம் நிதிநிலை சாதனம் என அறியப்படுகிறது.

2.1.11 ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரிச் சொத்துகள்

ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரி இழப்புகளைப் பொறுத்து, எதிர்கால வரி விதிப்பு இலாபங்கள் கிடைக்கக்கூடிய அளவிற்கு அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன, அதற்கு எதிராக அத்தகைய வரி இழப்புகளைப் பயன்படுத்தலாம். எதிர்கால வரி விதிப்பு முனோபாயங்களுடன் சேர்த்து, எதிர்கால வரி விதிப்பு இலாபங்களின் சாத்தியமான நேரம் மற்றும் அளவை அடிப்படையாகக் கொண்டு, அடையாளம் காண முடியுமான ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரிச் சொத்துகளின் அளவைத் தீர்மானிப்பதற்கு அனுமானங்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

2.1.12 கணக்கீட்டுக் கொள்கை மற்றும் வெளிப்படுத்தல்களில் மாற்றங்கள்

புதிய மற்றும் மாற்றியமைக்கப்பட்ட நியமங்கள் மற்றும் விளக்கம்

2022 ஜனவரி 1 தொடக்கம் வருடாந்த கால தவணைகளுக்கான பயனுள்ள கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கான பல தரப்பட்ட மாற்றங்கள். எவ்வாறாயினும், இந்தத் திருத்தங்கள் நிறுவனத்தின் நிதிநிலை அறிக்கைகள் மீது எவ்வித குறிப்பிடத்தக்க மாற்றத்தையும் ஏற்படுத்துவதில்லை.

இலங்கை நிதி அறிக்கையில் நியமம் 3

வணிக சேர்க்கைகளுக்கான மாற்றங்கள்:

கருத்தமைவுக் கட்டமைப்புக்கான

குறிப்பீடுகளைப் புதுப்பித்தல்

இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் 3 வணிக சேர்க்கைகளுக்கான மாற்றங்களை வெளியிட்ட

இலங்கை பட்டயக் கணக்காளர் நிறுவனம் - கருத்தமைவுக் கட்டமைப்புக்கான குறிப்பீடுகளைப் புதுப்பிக்கிறது. 2018 மார்ச் மாதம் வெளியிடப்பட்ட நிதி அறிக்கையிடலுக்கான கருத்தமைவுக் கட்டமைப்புக்கான குறிப்பீட்டுடன் 1989 வெளியிடப்பட்ட நிதிநிலை அறிக்கையின் தயாரிப்பு மற்றும் வழங்குகைக்கான கட்டமைப்புக்கான ஒரு குறிப்பிட்ட பிரதியீடு செய்வதை இந்த மாற்றங்கள் இலக்காகக் கொண்டுள்ளன.

இலங்கை நிதிநிலை அறிக்கையில் நியமங்களின் துணை நிறுவனத்தை முதற்தடவையாக SLFRS 1

தழுவிக்கொள்ளல்

இலங்கை நிதி அறிக்கையில் நியமங்களின் செயல்முறைக்கு 2018-2020 வருடாந்த மேம்பாடுகளின் ஒரு அங்கமாக, சர்வதேச நிதி அறிக்கையில் நியமங்களின் முதற்தடவையான தழுவிக்கொள்ளலுக்கான ஒரு திருத்தத்தை இலங்கை பட்டயக் கணக்காளர் நிறுவனம் வெளியிட்டது. இலங்கை நிதி அறிக்கையில் நியமத்துக்கான நிலைமாறலின் பெற்றோர் தினத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டு, பெற்றோரினால் அறிக்கையிடப்பட்ட தொகையைப் பயன்படுத்தி விருத்தியாகின்ற மொழிபெயர்ப்பு வேறுபாடுகளை அளவிடுவதற்கு இலங்கை நிதி அறிக்கையில் நியமங்களின் 1இன் பந்தி #16 (அ)ஐப் பிரயோகிக்கத் தகுதி பெறும் ஒரு துணைமையை இத்திருத்தம் அனுமதிக்கிறது. இலங்கை நிதி அறிக்கையில் நியமம் 1இன் பந்தி #16 (அ)ஐப் பிரயோகிக்கத் தகுதி பெறும் இணைந்த அல்லது ஒரு கூட்டு முயற்சிக்கும் இத்திருத்தம் பிரயோகிக்கப்படுகிறது.

2.2 வெளிநாட்டு நானாயம் மொழிபெயர்ப்பு

(அ) செயற்பாட்டு மற்றும் வழங்குகை நானாயம்

நிறுவனம் தொழிற்பாட்டு (செயற்பாட்டு நானாயம்) முதன்மைப் பொருளாதாரச் சூழலின் நானாயத்தைப் பயன்படுத்தி நிறுவனத்தின் நிதிநிலை அறிக்கைகளில் பொருட்கள் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளன. நிறுவனத்தின் தொழிற்பாட்டு மற்றும் வழங்குகை நானாயமான இலங்கை ரூபாவில் இந்த நிதி நிலை அறிக்கைகள் வழங்கப்படுகின்றன. கருத்திற்கொள்ளப்பட்ட வருடத்தில் நிறுவனத்தின் வழங்குகை மற்றும் செயற்பாட்டு நானாயத்தில் எவ்வித மாற்றங்களும் ஏற்படவில்லை.

(ஆ) பரிமாற்றங்கள் மற்றும் நிலுவைகள்

பரிமாற்றத் திணங்களின் போது, வெளிநாட்டு நானாயப் பரிமாற்றங்கள், பரிமாற்றத் திகதிகளைப் பயன்படுத்தி செயற்பாட்டு நானாயங்களாக மொழிபெயர்க்கப்படுகின்றன. அத்தகைய பரிமாற்றங்களின் நிர்ணயம் மற்றும் வருட இறுதிப் பரிமாற்ற விகிதத்தில் வெளிநாட்டு நானாயங்களில் குறித்துரைக்கப்பட்டுள்ள பணம் சார்ந்த சொத்துகள் மற்றும் ஆதனங்களின் மொழிபெயர்ப்பு ஆகியவற்றிலிருந்து ஏற்படக்கூடிய வெளிநாட்டுப் பரிமாற்றப் பெறுவைகள் மற்றும் நடடங்கள் ஆகியன பொதுவாக முழுமையான

நிதிநிலை அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

வருமானத்தில் அடையாளம் காணப்படுகின்றன. தகுதி பெறக்கூடிய பணப் பாய்ச்சல் தற்காப்பு வழிமுறைகள் மற்றும் தகுதி பெறக்கூடிய நிகர முதலீட்டுத் தற்காப்பு வழிமுறைகளுக்குத் தொடர்புபடுவதாகவும் அல்லது ஒரு வெளிநாட்டுத் தொழிற்பாட்டில் நிகர முதலீட்டின் பகுதிக்குத் தொடர்புபடுத்தக்கூடியதாகவும் இருப்பின், பங்கீடு ஒத்திவைக்கப்படலாம்.

‘நிதிநிலை வருமானம் அல்லது செலவு’ ஆகியவற்றுக்குள் முழுமையான வருமானத்தின் அறிக்கையில் வழங்கப்பட்டுள்ள பெறுகைகள் மற்றும் பணம் மற்றும் பணச் சமவலு ஆகியவற்றுடன் தொடர்புடைய வெளிநாட்டுப் பரிமாற்றப் பெறுகைகள் மற்றும் நடவடிக்கைகள் ஏனைய அனைத்து வெளிநாட்டுப் பரிமாற்றப் பெறுகைகள் மற்றும் இழப்புகள் ஆகியன “ஏனைய (இழப்புகள்) பெறுகைகள் - நிகர” ஆகியவற்றுக்குள் முழுமையான வருமானத்தின் அறிக்கைகள் வழங்கப்படுகின்றன.

வெளிநாட்டு நாணயம் ஒன்றில் ஒரு நியாயமான பெறுமதியைக் கொண்டு அளவிடப்பட்ட பணம் சாராத பொருட்கள், நியாயமான பெறுமதி தீர்மானிக்கப்பட்ட தினத்தில் பரிமாற்றப் விகிதத்தைக் கொண்டு மொழிபெயர்க்கப்படுகின்றன. சொத்துகள் மற்றும் ஆதனங்களிலுள்ள மொழிபெயர்ப்பு வேறுபாடுகள் நியாயமான பெறுமதியுடன் முன்னெடுத்துச் செல்லப்படுவதுடன், அவை நியாயமான பெறுமதிப் பெறுகை அல்லது நடவடிக்கை ஒரு பகுதியாகக் கருதப்படுகிறது. உதாரணமாக, முழுநிறைவான வருமானம் ஒன்றினூடாக நியாயமான பெறுமதியில் பேணப்படும் சமநியாயங்கள் போன்ற நான்கு சாராத சொத்துகள் மற்றும் ஆதனங்கள் ஆகியவற்றின் மொழிபெயர்ப்பு வேறுபாடுகள் நியாயமான பெறுமதிப் பெறுகை மற்றும் நடவடிக்கை ஆகியவற்றின் ஒரு அங்கமாக முழுநிறைவான வருமானமாக அங்கீகரிக்கப்படுவதுடன், ஏனைய முழுநிறைவான வருமானம் ஒன்றினூடாக நியாயமான பெறுமதியில் பேணப்படுவதாக வகைப்படுத்தப்பட்ட சமநியாயங்கள் போன்ற நான்கு சாராத சொத்துகளின் மொழிபெயர்ப்பு வேறுபாடுகள் ஏனைய முழுநிறைவான வருமானத்தில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன.

2.3 நிகழ்கால மற்றும் ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரி

குறிப்பிட்ட காலப்பகுதிக்கான வரிச் செலவு நிகழ்கால மற்றும் ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரியை உள்ளடக்கியுள்ளது. ஏனைய முழுநிறைவான வருமானம் அல்லது சமநியாயத்தில் நேரடியாக அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ள பொருட்களுடன் அது தொடர்புபடுவது தவிர்த்து, முழுநிறைவான வருமானத்தின் கூற்றில் வரி அங்கீகரிக்கப்படுகிறது. இவ்விடயத்தில், வரியானது முறையே ஏனைய முழுநிறைவான வருமானம் அல்லது சமநியாயத்தில்

நேரடியாகவும் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது. நிகழ்கால வரி வருமானக் கட்டணங்கள், சட்டமாக்கப்பட்டுள்ள வரிச் சட்டங்களின் அடிப்படையில் கணக்கிடப்படுகிறது அல்லது நிதி நிலை திகழியின் கூற்றில் பெருமளவில் சட்டமாக்கப்படுகிறது.

விளக்கத்துக்கு உட்படுத்தப்படும் பிரயோக ரீதியான வரி ஒழுங்குவிதிகளிலுள்ள சூழ்நிலைகளுக்கு அமைவாக வருடாந்த வரி அறிக்கைகளில் பெறப்பட்ட நிலைகளை நிர்வாகம் அவ்வப்போது மதிப்பிடும். வரி அதிகார சபைகளுக்கு செலுத்தப்பட வேண்டிய எதிர்பார்க்கை தொகைகளின் அடிப்படையில் பொருத்தமான இடங்களில் அது ஏற்பாடுகளைத் தாபிக்கிறது. சொத்துகள் மற்றும் ஆதனங்களின் வரி அடித்தளங்கள் மற்றும் நிதிநிலை அறிக்கைகளிலுள்ள அவற்றின் தொகைகள் ஆகியவற்றுக்கிடையே மேலெழும் தற்காலிக வேறுபாடுகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரி வருமானம் - ஆதன முறைமையைப் பயன்படுத்தி - அங்கீகரிக்கப்படுகிறது. எவ்வாறாயினும், ஆரம்பத்தில் ஒரு நல்லப்பிராயத்தின் மூலமாக ஏற்படும் அங்கீகாரத்தினூடாக அவை மேலெழுமாயின், ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரி ஆதனங்கள் அங்கீகரிக்கப்பட மாட்டா; வணிக ஒருங்கிணைப்பு ஒன்றைத் தாண்டி பரிமாற்றம் - வரிவிதிக்கக்கூடிய இலாபம் அல்லது கணக்கீட்டைப் பரிமாற்றம் பாதிக்காத அதே வேகம் - ஒன்றிலுள்ள சொத்துகள் மற்றும் ஆதனங்களின் ஆரம்ப அங்கீகாரத்திலிருந்து அது மேலெழுமாயின், அதற்கு ஒத்திவைக்கப்பட்டுள்ள வருமான வரி கணக்கில் கொள்ளப்பட மாட்டாது. சட்டமாக்கப்பட்டுள்ள வரி விகிதம் (மற்றும் சட்டங்கள்) அல்லது நிதி நிலை தினத்தின் அறிக்கையினால் பெருமளவில் சட்டமாக்கப்பட்டு, இயைபான ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரி ஆதனம் அடையாளம் காணப்பட்டவுடன் அல்லது ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரி ஆதனம் தீர்த்து வைக்கப்பட்டவுடன் செயற்படுத்துவதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்டுள்ளவற்றினால் ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரி தீர்மானிக்கப்படுகிறது.

எதிர்காலத்தில் கிடைக்கப்பெறும் வரிவிதிக்கக்கூடிய இலாபத்திற்கு எதிராகத் தற்காலிக வேறுபாடுகளைப் பயன்படுத்த முடியாத இடங்களில் என்னும் நியமத்திற்கு அமைவாக மட்டும் ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரிச் சொத்துகள் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன.

நிகழ்கால வரிச் சொத்துகளுக்கு எதிரான நிகழ்கால வரி ஆதனங்களை சம்பந்தித்துவதற்கான சட்டபூர்வமான உரிமை இருக்கும்போதும், ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரிச் சொத்துகள் மற்றும் ஆதனங்கள் அதே

வரி விதிப்பு அதிகார சபையினால் விதிக்கப்படும் வருமான வரிகளுடன் தொடர்புடையதாக இருக்கும்போதும், ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரிச் சொத்துகள் மற்றும் ஆதனங்கள் சமமானவையாகும்.

2.4 விவரப்பட்டியல்கள்

பழைய மற்றும் குறைவாக விற்பனை செய்யப்படக்கூடிய பொருட்களுக்கான உரிய கொடுப்பனவுகளை மேற்கொண்ட பின்னர், குறை செலவில் அல்லது உணரக்கூடிய நிகர மதிப்பில் விவரப்பட்டியல்கள் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன.

2003 டிசெம்பர் 31க்கு முன்னர் வாங்கப்பெற்ற தீயணைப்பு உபகரணங்களுக்கான உதிரிப் பாகங்கள் மற்றும் நுகர்பொருட்களின் பெறுமதியானது மதிப்பீடு மற்றும் அதற்குப் பின்னர் சராசரி அடிப்படையில் அளவிடப்படுகிறது.

நிகழ்கால இடத்திற்கு விவரப்பட்டியல்களை எடுத்து வருவதற்கான செலவு மற்றும் சூழ்நிலைகள் ஆகியன முதலில் சேமிக்கப்படும் பொருட்கள் முதலில் எடுக்கப்பட வேண்டும் என்ற அடிப்படையில் மதிப்பிடப்படும் ஏர்பொருள் அல்லாத சராசரி அடிப்படையைப் பயன்படுத்திக் கணக்கிடப்படுகின்றன.

10 வருடங்களுக்கு அசையாதிருக்கும் அனைத்து விவரப்பட்டியல்களுக்குமான கொடுப்பனவுகளை நிறுவனம் தயார் செய்துள்ளது.

2.5 கொடுக்கல் வாங்கல் மற்றும் ஏனைய பெறுகைகள்

கொடுக்கல் வாங்கல் பெறுகைகள் ஆரம்பத்தில் ஒரு நியாயமான பெறுமதியில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன, அதனைத் தொடர்ந்து மிகைப் பெறுமதிக்குக் குறைவான முன்னுரிமை வழங்கி, பயனுள்ள வட்டி முறைமையைப் பயன்படுத்துவதனூடாக தவணை முறைக் கடன் கரைப்புச் செலவினூடாக அளவிடப்படுகின்றன.

மோசமான மற்றும் சந்தேகத்திற்கு இடமுள்ள பெறுகைகளுக்கான குறை செலவுக் கொடுப்பனவுகளினூடாக ஏனைய பெறுகைகள் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன.

2.6 பணம் மற்றும் பணச் சமவலுகள்

பணம் மற்றும் பணச் சமவலு ஆகியன கையிருப்பிலுள்ள பணம், கேள்வி வைப்புகள் மற்றும் பெறுமதியில் ஏற்படக்கூடிய சிறிய அபாயத்திற்கு உட்படுவையாகவும், அறியப்படக்கூடிய பணத் தொகைக்குத் துரிதமாக மாற்றிக் கொள்ளக்கூடியதாக உள்ள குறுகிய கால அதி தீர்வ முதலீடுகள் முதலியவையாக வரைவிலக்கணப்படுத்தப்படுகின்றன.

பணப் பாய்ச்சல் அறிக்கை, பணம் மற்றும் பணச் சமவலு ஆகிய தேவைகளுக்காக கையிருப்பிலுள்ள பணம் மற்றும் நிலுவையிலுள்ள வங்கி மிகைப்பற்றுகளின் நிகர வங்கி வைப்புகள் ஆகியவற்றை உள்ளடக்கியுள்ளன. குறுகிய கால முதிர்ச்சியடைவுடன் கூடிய முதலீடுகளும் - மூன்று மாதங்கள் அல்லது அதற்குக் குறைவான கையகப்படுத்தல் காலப்பகுதியைக் கொண்டவை - பணச் சமவலுவாகக் கருதப்படுகின்றன.

2.7 ஆதனம், ஆலை மற்றும் சாதனங்கள்

அனைத்து ஆதனம், ஆலை மற்றும் சாதனங்கள் ஆரம்பத்தில் செலவை மட்டும் கருத்திற்கொண்டதாகப் பதிவிடப்படுவதுடன், அவை வரலாற்றுச் செலவில் குறைந்த திரட்டப்பட்ட தேய்மானத்தினூடாக உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளது. வரலாற்றுத் தேய்மானமானது பொருட்களின் கையகப்படுத்தலுடன் நேரடியாகத் தொடர்புபடுத்தக்கூடிய செலவுகளை உள்ளடக்கியிருப்பதுடன், பொருளை நீக்குவது மற்றும் அகற்றும் செலவுகளின் ஆரம்ப மதிப்பீடு மற்றும் அது அமைந்துள்ள தளத்தை மீட்டமைப்புச் செய்தல் ஆகியவற்றையும் உள்ளடக்கியிருக்கிறது. பொருளைக் கையகப்படுத்தியவுடன் அல்லது குறிப்பிட்ட காலப்பகுதியில் விவரப்பட்டியல்களைத் தயாரிப்பதற்கான தேவை தவிர்ந்த ஏனைய தேவைகளுக்காக அக்காலப்பகுதியில் அப்பொருளைப் பயன்படுத்தியதன் விளைவாக ஒரு நிறுவனத்திற்கு ஏற்படும் செலவுக்கான உரிமைப்பாடாகவும் அது காணப்படும்.

நிறுவனத்தின் நிர்வாகத்தின் கீழ் அமையப்பெற்றுள்ள சொத்துகளுடைய செலவானது, மூலப் பொருட்களுக்கான செலவு, நேரடி உழைப்பு மற்றும் மறைமுக உற்பத்திச் செலவுகளுக்கான உகந்த விகிதம் ஆகியவற்றை உள்ளடக்கியுள்ளது.

பொருளுடன் தொடர்புடைய எதிர்காலப் பொருளாதார நலன் நிறுவனத்தை வந்தடையும் மற்றும் நம்பகமான முறையில் பொருளின் விலையை அளவிட முடியும் என்கின்ற கருதுகோல்களின் அடிப்படையில் மாத்திரம், சொத்தின் தொகை அல்லது வேறுபட்ட சொத்தாக அங்கீகரிக்கப்படுவதில் - எது பொருத்தமாக உள்ளதோ அவ்வாறு - தொடர்ச்சியான செலவுகள் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளன. மாற்றப்பட்ட பகுதியின் தொகை அங்கீகரிக்கப்படவில்லை. அந்தந்த நிதித் தவணையின் போது ஏற்பட்ட முழுநிறைவான வருமானத்தின் அறிக்கைகளுக்கான அனைத்துத் திருத்த மற்றும் பராமரிப்புச் செலவுகள் ஆகியன அறவிடப்படுகின்றன.

செயற்றிட்டங்கள் நிறைவேற்றப்பட்டு, தொடர்புடைய சொத்துகள் பயன்பாட்டிற்குக் கிடைக்கப்பெறும் வரை தொழிற்பாட்டிலுள்ள மூலதனச் செயற்றிட்டங்களினூடாக நீண்ட கால செயற்றிட்டங்களின் செலவு முன்னெடுத்துச் செல்லப்படுகின்றன.

ஆதனம், ஆலை மற்றும் சாதனத்தின் ஒரு பொருள் பயன்பாட்டுக்குக் கிடைக்கப்பெறும் போதும், அக்குறிப்பிட்ட காலப்பகுதியில் அப்பொருள் பயன்படுத்தப்படாமல் இருந்தாலும் கூட, அவற்றின் அங்கீகாரம் செல்லுபடியற்றதாக ஆகும் வரை தொடரும் போதும் தேய்மானம் அடையும். ஆதனங்கள், ஆலைகள் மற்றும் சாதனங்களின் பொருளுடைய ஒவ்வொரு பகுதியும், பொருளின் மொத்த விலையுடன் தொடர்புடைய குறிப்பிடத்தக்க விலையுடன் தனித்தனியாகத் தேய்மானம் அடையும். நிலம் தேய்மானம் அடையாது. ஏனைய சொத்துகளின் மதிப்பிடப்பட்ட பயனுள்ள ஆயுளை விட அவர்களிடம் உள்ள எஞ்சியுள்ள பெறுமானத்திற்கு செலவை வேறாகக் குவதற்கு நேர்கோட்டு முறைமையைப் பயன்படுத்தி ஏனைய சொத்துகள் மீதான தேய்மானத்தைக் கணக்கிட முடியும்.

சொத்துகளின் பயனுள்ள ஆயுள் பின்வருமாறு மதிப்பிடப்பட்டுள்ளன:

கட்டடங்கள்	50 வருடங்களுக்கு மேலாக
ஆலை மற்றும் இயந்திரத் தொகுதி	04 முதல் 20 வருடங்களுக்கு இடைப்பட்ட காலப்பகுதி
மோட்டார் வாகனங்கள்	04 முதல் 15 வருடங்களுக்கு இடைப்பட்ட காலப்பகுதி
தளபாடங்கள், பொருத்தும் பொருட்கள், அலுவலகப் பொருட்கள்	08 வருடங்களுக்கு மேலான காலப்பகுதி
தொடர்பாடல் மற்றும் வழிகாட்டல் கருவிகள்	05 முதல் 10 வருடங்களுக்கு இடைப்பட்ட காலப்பகுதி
ஏனைய கருவிகள்	08 வருடங்களுக்கு மேற்பட்ட காலப்பகுதி
விமான உட்கட்டமைப்பு வசதிகள்	08 முதல் 50 வருடங்களுக்கு இடைப்பட்ட காலப்பகுதி

மதிப்பிடப்பட்ட மீட்டெடுக்கக்கூடிய தொகையை விட சொத்து கொண்டிருக்கும் தொகை அதிகமாக இருக்குமெனின், அதன் மீட்டெடுக்கும் தொகைக்குச் சமமாக உடனடியாக சொத்தின் பெறுமதி எழுதப்படும்

ஒவ்வொரு பிரதான பரிசோதனையும் நாடாத்தப்படும் போது, அங்கீகார அளவுகோல்கள் திருப்திகரமாக இருந்தால், ஆலை மற்றும் கருவிகளின் பெறுமதியில் அந்தச் செலவு அங்கீகரிக்கப்படும்.

தேவைக்கு ஏற்றவாறு அல்லது அதன் பயன்பாடு அல்லது தேவைப்பாட்டிலிருந்து எதிர்காலப் பொருளாதாரப் பயன்களைப் பெற்றுக்கொள்ள முடியாத போது ஆதனங்கள், ஆலைகள் மற்றும் சாதனங்களுடைய ஒரு பொருள் அங்கீகரிக்கப்படுவதில்லை. சொத்துகளுடைய அங்கீகரிக்கப்படாத நிலையின் மீது எழக்கூடிய ஏதேனும் பெறுகை அல்லது இழப்பு (நிகர தேவைப்பாடுடன் கிடைக்கப்பெற்ற தொகை மற்றும் ஆதனத்தின் பெறுமதி ஆகியவற்றுக்கு இடையிலான வேறுபாடாகக் கணக்கிடப்படுகிறது) சொத்து அங்கீகரிக்கப்படாத வருடத்தில் முழுநிறைவான வருமானத்தின் கூற்றில் சேர்க்கப்படும்.

எஞ்சியுள்ள பெறுமானங்கள், பயனுள்ள ஆயுள் மற்றும் தேய்மான முறைமைகள் ஆகியன மீளாய்வுக்கு உட்படுத்தப்படுவதுடன், ஒவ்வொரு நிதியாண்டின் நிறைவிலும், பொருத்தமாயின், அவை திருத்தியமைக்கப்படுகின்றன.

கிடைக்கப்பெற்ற தொகையைப் பெறுமதியுடன் ஒப்பிடுவதுதொடக்க தேவைப்பாடுகள் மீதான பெறுகைகள் மற்றும் இழப்புகள் அளவிடப்படுவதுடன், முழுநிறைவான வருமானத்தின் அறிக்கையில் ஏனைய வருமானம்..(இழப்புகள்) ஆகியவற்றுக்கு உட்பட்டு அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன.

ஆதனம், ஆலை மற்றும் சாதனத்தின் மிகைப் பெறுமதி

ஆதனங்கள், ஆலைகள் மற்றும் சாதனங்களின் பெறுமதி மீட்டெடுக்கப்பட முடியாது என்பதை சூழ்நிலைகளில் ஏற்படக்கூடிய மாற்றங்கள் கூடிக் காட்டும் போது மிகைப் பெறுமதிக்காக அவை மீளாய்வு செய்யப்படுகின்றன. அத்தகைய ஏதேனும் அறிகுறி இருக்குமெனின் மற்றும் அதன் பெறுமதி மதிப்பிடப்பட்ட மீட்டெடுக்கக்கூடிய தொகையை விட அதிகமாக இருக்குமெனின், மீட்டெடுக்கக்கூடிய தொகை சார்ந்து அவை குறிப்பிடப்படுகின்றன. அதே சொத்தின் முந்தைய முறுமதிப்பீட்டு உபரியை மாற்றியமைக்காத வரை முழுநிறைவான வருமானத்தின் அறிக்கையில் மிகைப் பெறுமதி இழப்புகள் அங்கீகரிக்கப்படும்.

2.8 குறிப்பிடப்பட்ட மூலதனம்

சாதாரண பங்குகள் சமநியாயம் என வகைப்படுத்தப்படுகின்றன.

நிதிநிலை அறிக்கைகளுக்கான

குறிப்புகள்

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

2.9 வர்த்தக வழங்குகைகள்

வர்த்தக வழங்குகைகள் என்பது வழங்குநர்களிடமிருந்து சாதாரண வணிகப் போக்கில் பெறப்பட்ட பொருட்கள் அல்லது சேவைகளுக்குச் செலுத்த வேண்டிய கடமைகளாகும்.

நிதி நிலையின் அறிக்கையில் வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய வழங்குகைகளாகவும் வகைப்படுத்தப்பட்டுள்ள ஆதனங்கள், கோரிக்கையின் பேரில் அல்லது நிதி நிலையின் அறிக்கைத் திகதியிலிருந்து ஒரு வருடத்திற்குள் செலுத்தப்பட வேண்டியவை. நடப்பு அல்லாத ஆதனங்களாக வகைப்படுத்தப்பட்டுள்ள பொருட்கள் நிதி நிலை அறிக்கையின் திகதியிலிருந்து ஒரு வருடத்திற்குப் பின்னர் செலுத்தப்பட வேண்டியவை.

பரிவர்த்தனை விலையில் ஆரம்பத்தில் வர்த்தக செலுத்துகைக்கள் அங்கீகரிக்கப்பட்டு, பின்னர் பயனுள்ள வட்டி முறைமையினூடாக தவணை முறைக்கடன் கரைப்பு மூலமாக அளவிடப்படுகிறது.

2.10 பெறுகைகள்

பரிவர்த்தனை செலவுகளின் நிகரமாகக் கடன்கள் ஆரம்பத்தில் நியாயமான மதிப்பீட்டில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன. பின்னர், தவணை முறைக்கடன் கரைப்பில் பெறுகைகள் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன; பயனுள்ள வட்டி முறைமையைப் பயன்படுத்துவதொடாக பெறுகையின் காலப்பகுதியில் முழுநிறைவான வருமானத்தின் அறிக்கையில் கிடைக்கப்பெற்ற தொகை (பரிவர்த்தனைத் தொகையின் நிகர பெறுமதி) மற்றும் மீட்பு பெறுமதி ஆகியவற்றுக்கு இடையிலான வேறுபாடு அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன.

கடன் வசதிகளை நிறுவுவதில் செலுத்தப்படும் கட்டணங்கள் கடனுக்கான பரிவர்த்தனை செலவுகளாக அங்கீகரிக்கப்படுவதுடன், அனைத்து வசதிகளும் குறைக்கப்படும். இவ்வியத்தில், குறைக்கப்படும் செயற்பாடு நடைபெறும் வரை கட்டணம் செலுத்துவது ஒத்திவைக்கப்படும். கட்டணம் பணப் புழக்க சேவைகளுக்கான முற்பணமாக ஆக்கப்படுவதுடன், அதனுடன் தொடர்புடைய வசதியின் காலப் பகுதியில் தவணை முறைக்கடன் கரைப்பாகவும் ஆக்கப்படுகிறது.

2.11 பெறுகைச் செலவுகள்

அவற்றுக்கென குறித்துரைக்கப்பட்டுள்ள பயன்பாட்டுக்கு தயாராகவதற்கு கணிசமான நேரத்தை எடுத்துக் கொள்ளும் தகுதியுடைய சொத்துகளின் கையகப்படுத்தல், கட்டுமானம் அல்லது உற்பத்தி ஆகியன பொதுவான மற்றும் குறிப்பிட்ட பெறுகைச் செலவுகளுடன் நேரடியாகத் தொடர்புபடுவதோடு, அச்சொத்துகள் குறித்துரைக்கப்பட்டுள்ள பயன்பாட்டுக்குக் கணிசமாகத் தயாராக இருக்கும் ஒரு நேரம்

வரை, அவை அச்சொத்துகளின் செலவுக்குச் சேர்க்கப்படுகின்றன.

குறிப்பிட்ட கடன்களின் தற்காலிக முதலீட்டில் ஈட்டப்பட்ட முதலீட்டு வருமானம், தகுதியுடைய சொத்துகளுக்கான அவர்களின் செலவு நிலுவையில் உள்ளதால், மூலதனமயமாக்கலுக்கான கடன் வாங்கும் செலவிலிருந்து கழிக்கப்படும். ஏனைய அனைத்துக் கடன் பெறும் செலவுகளும், அவை ஏற்படும் காலத்தில் இலாபம் அல்லது நட்டத்தில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன.

2.12 ஏற்பாடுகள்

கடந்த நிகழ்வொன்றின் விளைவாக சட்டரீதியான அல்லது தற்கால ஆக்கபூர்வமான கடப்பாடு இருக்கும் போது விதிகள் அங்கீகரிக்கப்படுவதுடன், கடப்பாட்டை நிவர்த்தி செய்வதற்குப் பொருளாதார நலன்களை உள்ளடக்கிய வளங்களின் வெளிப்பாய்ச்சல் அவசியப்படலாம் மற்றும் கடமையின் அளவு குறித்து நம்பகமான மதிப்பீடு ஒன்றை மேற்கொள்ளலாம். பணத்தின் நேர மதிப்பின் விளைவு பொருளாக இருப்பின், வரிக்கு முந்தைய விகிதத்தில் எதிர்பார்க்கப்படும் எதிர்காலப் பணப்புழக்கங்களைத் தள்ளுபடி செய்வதொடாக விதிகள் தீர்மானிக்கப்படுகின்றன. இது பணத்தின் நேர மதிப்பினதும், பொருத்தமான நேரத்தில், ஆதனங்களுக்குப் பிரத்தியேகமான அபாயங்களினதும் தற்போதைய சந்தை மதிப்பீடுகளைப் பிரதிபலிக்கிறது. தள்ளுபடிப் பொறிமுறை பயன்படுத்தப்படும் போது, காலப்போக்கில் வழங்கலின் அதிகரிப்பு வட்டிச் செலவாக அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

2.13 ஓய்வூதியப் பயன் கடப்பாடுகள்

(அ) வரையறுக்கப்பட்ட பயன் திட்டம் வரையறுக்கப்பட்ட பயன் திட்டம் எனப்படுவது ஒரு ஓய்வூதியத் திட்டமாகும். இத்திட்டத்தின் கீழ், நிறுவனம் ஒன்று மற்றொரு நிறுவனத்திற்கு நிலையான பங்களிப்புகளைச் செலுத்துகிறது. நடப்பு மற்றும் முந்தைய காலங்களில் பணியாளர் சேவையுடன் பயன்களை அனைத்து பணியாளர்களும் செலுத்துவதற்குப் போதியளவு சொத்துகளை நிதியம் கொண்டிருக்காவிடின், நிறுவனத்திற்கு மேலும் பங்களிப்புகளை செலுத்த சட்டபூர்வமான அல்லது ஆக்கபூர்வமான கடப்பாடுகள் இல்லை. வரையறுக்கப்பட்ட பயன் திட்டம் எனப்படுவது வரையறுக்கப்படாத பங்களிப்புத் திட்டம் அல்லாத ஓய்வூதியத் திட்டமாகும்.

பொதுவாக வரையறுக்கப்பட்ட ஓய்வூதியத் திட்டங்கள், பணியாளர் ஒருவர் ஓய்வுபெறும் போது பெறும் ஓய்வூதியப் பயன்களின் அளவை வரையறுக்கிறது. அவை பொதுவாகவே வயது, சேவை ஆண்டுகள் மற்றும் இழப்பீடு போன்ற ஒன்று அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட காரணிகளைச் சார்ந்துள்ளது.

வரையறுக்கப்பட்ட பயன் ஓய்வூதியத் திட்டங்களைப் பொறுத்தவரையில் நிதி நிலை அறிக்கையில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பொறுப்பு என்பது, திட்டச் சொத்துகளின் நியாயமான மதிப்பைக் காட்டிலும் குறைவான அறிக்கையில் காலத்தின் முடிவில் வரையறுக்கப்பட்ட பயன் கடப்பாட்டின் நிகழ்காலப் பெறுமதியாகும். வரையறுக்கப்பட்ட பயன் கடப்பாடானது, கணக்கீட்டு மதிப்பீட்டைப் பயன்படுத்தி, சுயாதீனக் கணக்கீடுகளால் கணக்கிடப்படுகிறது. வரையறுக்கப்பட்ட பயன் கடப்பாடுகளின் நிகழ்காலப் பெறுமதி, பயன் செலுத்தப்படும் நாண்டயத்தில் குறிப்பிடப்படும் உடயர்ப்பு பெறுநிறுவன முறிகளின் வட்டி விகிதங்களைப் பயன்படுத்தி மதிப்பிடப்பட்ட எதிர்கால பணப் பாய்ச்சல்களைக் குறைப்பதன் மூலம் தீர்மானிக்கப்படுவதுடன், மற்றும் தொடர்புடைய ஓய்வூதியக் கடமையின் விதிமுறைகளுக்கு நெருக்கமாகவுள்ள முதிர்ச்சி நிலைக்கு விதிமுறைகள் இருக்கவும் வேண்டும். அத்தகைய முறிகளுக்கு ஒரு சந்தை விலை காணப்படாத போது, அரசு முறிகளுக்கான சந்தை விலை பயன்படுத்தப்படுகிறது.

வரையறுக்கப்பட்ட பயன் கடப்பாடுகளின் கணக்கீட்டுக்கான வருடத்தின் சுயாதீன கணக்கீட்டு மதிப்பீட்டுச் சேவை ஒன்றை நிறுவனம் பெற்றுக்கொண்டுள்ளது.

அனுபவ ரீதியான திருத்தங்கள், மற்றும் கணக்கீட்டு அனுமானங்களில் மாற்றங்கள் ஆகியவற்றினால் எழக்கூடிய கணக்கீட்டுப் பெறுகை மற்றும் இழப்புகள், அவை எழும் காலப்பகுதியில் மற்ற விரிவான வருமானத்தில் பங்கீட்டுக்கு அறவிடப்படுகிறது அல்லது வரவு வைக்கப்படுகிறது.

(ஆ) வரையறுக்கப்பட்ட பங்களிப்புத் திட்டங்கள்

இலங்கையிலுள்ள நிறுவனங்களில் பணிபுரியும் அனைத்துப் பணியாளர்களும் ஊழியர் சேமலாப நிதியம் மற்றும் ஊழியர் நம்பிக்கை நிதியம் ஆகியவற்றின் உறுப்பினர்களாக உள்ளனர், அத்தகைய ஊழியர்களின் அடிப்படை அல்லது திரட்டப்பட்ட வேதனம் அல்லது சம்பளத்திற்கு நிறுவனம் முறையே 12% மற்றும் 3மு பங்களிப்பை ஆற்றுகிறது.

2.14 அளிப்புகள் மற்றும் மானியங்கள்

ஆதனங்களுடன் தொடர்புடைய பண அளிப்புகள் செலவாக அடையாளம் காணப்படுவதுடன், நிதிநிலை அறிக்கையில் ஒத்திவைக்கப்படுகிறது. மேலும், சொத்துடைய பயனுள்ள ஆயுளின் விரிவான வருமான அறிக்கைக்கு வரவு வைக்கப்படுகிறது.

2.15 நிதியில்லா சொத்துகளின் மிகைப் பெறுமதி

கால வரையற்ற பயனுள்ள ஆயுளைக் கொண்ட சொத்துகள் - நல்லெண்ணம் மற்றும் பயன்படுத்தத் தயாராக இல்லாத, தொடர்றிய முடியாத சொத்துகள் போன்றன - தவணை முறைக்கடன் கரைப்புக்கு உட்படுத்தப்படுவதில்லை என்பதுடன் ஒவ்வொரு வருடமும் மிகைப் பெறுமதிக்காக மதிப்பிடப்படுகிறது. நிகழ்வுகள் அல்லது சூழ்நிலையில் ஏற்படும் மாற்றங்களானது அதன் தொகையை மீட்டெடுக்க முடியாத என்பதைக் குறிக்கும் போது, தவணைமுறைக் கடன் கரைப்புக்கு உட்படுத்தப்பட்ட சொத்துகள் மிகைப் பெறுமதிக்காக மதிப்பாய்வு செய்யப்படுகின்றன.

சொத்தின் பெறுமதி, அதன் மீட்டெடுக்கும் தொகையை மீறும் தொகைக்காக ஒரு மிகைப் பெறுமதி இழப்பு அங்கீகரிக்கப்படுகிறது. மீட்டெடுக்கக்கூடிய தொகையானது, ஒரு சொத்தின் நியாயமான மதிப்பைக் காட்டிலும் அதிகமாகும், மிகைப் பெறுமதியை மதிப்பிடும் நோக்கங்களுக்காக, தனித்தனியாக அடையாளம் காணக்கூடிய பணப் பாய்ச்சல்களுக்காக (பணத்தை உருவாக்கும் அலகுகள்) குறைந்த மட்டத்திலுள்ள சொத்துகள் குழுவாக வகைப்படுத்தப்பட்டுள்ளன. மிகை மதிப்பை எதிர்கொண்ட நல்லெண்ணம் தவிர்ந்த ஏனைய நிதியில்லா சொத்துகள், ஒவ்வொரு அறிக்கையில் திகதியின் போதும், மிகை மதிப்பீட்டை இல்லாதாக்குவதற்கு ஆராயப்படுகின்றன.

2.16 நிதிச் சொத்துகள்

2.16.1 வகைப்படுத்தல்

நிறுவனமானது பின்வரும் வகைப்படுத்தல்கள் மூலமாக அதன் நிதிச் சொத்துகளை வகைப்படுத்துகின்றன: இலாபம் அல்லது நட்டத்தினூடாக ஒரு நியாயமான பெறுமதியில் தவணை முறைக்கடன் கரைப்புச் செலவு, மற்றும் முழுநிறைவான வருமானத்தினூடாக நியாயமான பெறுமதி. நிதிச் சொத்துகளின் ஒப்பந்தப் பணப் பாய்ச்சல் பண்புகள் மற்றும் அவற்றைக் கையாள்வதற்கான நிறுவனத்தின் வணிக மாதிரியில் தங்கியிருக்கும் ஆரம்ப அங்கீகாரத்தில் நிதிச் சொத்துகளின் வகைப்படுத்தல்.

(அ) தவணை முறைக்கடன் கரைப்புச் செலவு ஆரம்பத் தொகை மற்றும் முதிர்வுத் தொகை, மற்றும் அல்லது ஏதேனும் இழப்புக் கொடுப்பனவு ஆகியவற்றுக்கு இடையேயான வேறுபாட்டின் முதன்மை திருப்பிச்செலுத்துகையை ஆரம்ப அங்கீகாரத்திலிருந்து கழித்தல், மற்றும் விருத்தியாகின்ற தவணை முறைக்கடன் கரைப்பின் கூட்டல் அல்லது கழித்தலில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்ற தொகையை அடிப்படையாகக் கொண்டு சொத்து அளவிடப்படுகிறது. வட்டி வருமானமானது

பயனுள்ள வட்டி முறைமையைப் பயன்படுத்தி கணக்கிடப்படுவதுடன், இலாபம் மற்றும் நட்டத்தின் அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது. சொத்து மறுவகைப்படுத்தப்படும் போது அல்லது அங்கீகாரம் இல்லாதாக்கப்படும் போது இலாபம் மற்றும் நட்டத்தின் நியாயமான பெறுமதியில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன.

(ஆ) ஏனைய முழுநிறைவான வருமானத்தினூடாக நியாயமான பெறுமதி

கடன்கள் மற்றும் பெறுகைகள் - தவணை முறைக்கடன் கரைப்புக்குப் பயன்படுத்தப்படும் அதே அடிப்படையில் வட்டி வருமானம், மிகை மதிப்புப் பெறுகைகள் மற்றும் இழப்புகள், மற்றும் வெளிநாட்டுப் பரிமாற்றப் பெறுகைகள் மற்றும் இழப்புகளின் ஒரு பாகம் ஆகியன இலாபம் மற்றும் நட்டத்தில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன. நியாயமான வருமானத்தில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் ஏனைய முழுநிறைவான வருமானத்தின் ஆரம்பத்தில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன. சொத்து மறுவகைப்படுத்தப்படும் போது அல்லது அதன் அங்கீகாரம் இல்லாதாக்கப்படும் போது, ஏனைய முழுநிறைவான வருமானத்தில் முன்னர் அங்கீகரிக்கப்பட்ட நியாயமான பெறுமதியிலான மாற்றங்கள் மற்றும் பங்கீட்டில் தீரட்டப்பட்டவை ஆகியன ஏனைய முழுநிறைவான வருமானத்தினூடாக நியாயமான பெறுமதியில் அளவிடப்படும் ஒரு சொத்தை மையப்படுத்தியுள்ள இலாபம் மற்றும் நட்டத்தின் அடிப்படையில் வகைப்படுத்தப்படுகின்றன. அது தவணை முறைக்கடன் கரைப்புச் செலவில் அளவிடப்பட்டால் இலாபம் மற்றும் நட்டத்தில் எத்தகைய தாக்கத்தை ஏற்படுத்துமோ, அதே தாக்கத்தை இது ஏற்படுத்துகிறது.

பங்கீட்டுக் கருவிகளில் முதலீடுகள் - ஏனைய முழுநிறைவான வருமானத்தில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ள போது, முதலீட்டின் செலவுக்கான ஒரு பகுதியின் மீட்பை அவை தெளிவாகப் பிரதிநிதித்துவப்படுத்தாத வரை, இலாபம் அல்லது நட்டத்தில் பங்கிலாபங்கள் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன. சொத்து விற்கப்பட்டாலும் அல்லது அதற்கான மிகைப் பெறுமதி வழங்கப்பட்டாலும், இலாபம் அல்லது நட்டத்திற்கு அவை ஒருபோதும் மீள் சுழற்சி செய்யப்படுவதில்லை என்பதுடன், ஏனைய முழுநிறைவான முதலீட்டில் நியாயமான பெறுமதியில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன.

(இ) இலாபம் அல்லது நட்டத்தினூடாக நியாயமான பெறுமதி

தவணை முறைக்கடன் கரைப்புச் செலவு அல்லது ஏனைய முழுநிறைவான வருமானத்தினூடாக நியாயமான பெறுமதிக்கான அளவுகோல்களை அடையாத சொத்துகள், இலாபம் அல்லது நட்டத்தினூடாக நியாயமான பெறுமதியில் அளவிடப்படுகின்றன.

2.16.2 அங்கீகாரம் மற்றும் அளவிடு

தொடர்ச்சியான கொள்வனவுகள் மற்றும் நிதிச் சொத்துகளின் விற்பனை ஆகியன வணிகத் திகதியில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன - நிறுவனம் சொத்தை விற்பதற்கு அல்லது வாங்குவதற்கு முடிவு செய்யும் திகதி. முதலீடுகள் ஆரம்பத்தில் நியாயமான பெறுமதியில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன, மற்றும் அனைத்து நிதிச் சொத்துகளுக்கும்மான பரிவர்த்தனைச் செலவுகள் இலாபம் மற்றும் நட்டத்தினூடாக நியாயமான பெறுமதியில் ஆரம்பத்தில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன, மற்றும் முழுநிறைவான வருமானத்தின் அறிக்கையில் பரிவர்த்தனைச் செலவுகள் செலவிடப்படுகின்றன. முதலீடுகளின் மூலமாகப் பணப் பாய்ச்சலைப் பெறுவதற்கான உரிமை காலாவதியாகும் போது, அல்லது உரிமத்தின் அனைத்து அபாயங்களும், வெகுமதிகளும் பெருவாரியாக நிறுவனத்தினால் கைமாற்றப்பட்டிருக்கும் போது, நிதிச் சொத்துகளின் அங்கீகாரம் இல்லாதாக்கப்படுகிறது.

ஏனைய பெறுகைகள்/(இழப்புகள்) ஆகியவற்றுக்கு உட்பட்டு முழுநிறைவான வருமானத்தின் அறிக்கையில் வழங்கப்பட்டுள்ள "பெறுகை அல்லது இழப்பினூடாக நியாயமான பெறுமதியில் நிதிச் சொத்துகள்" என்னும் வகைப்படுத்தலின் நியாயமான பெறுமதியிலான மாற்றங்களினூடாக எழும் பெறுகைகள் மற்றும் இழப்புகள் - அவை மேலெழும் காலப்பகுதியிலான நிகர பெறுமதி

இலாபம் அல்லது நட்டத்தினூடாக நியாயமான பெறுமதியில் நிதிச் சொத்துகளிலிருந்து கிடைக்கும் பங்கிலாப வருமானம், கொடுப்பனவுகளைப் பெறுவதற்கான நிறுவனத்தின் உரிமம் நிறுவப்படும் போது ஏனைய வருமானத்தின் ஒரு பகுதியாக முழுநிறைவான வருமான அறிக்கையில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

விற்பனைக்குக் கிடைக்கப்பெறுவதாக உள்ள பணம் மற்றும் பணம் சாராத பிணைகளின் நியாயமான பெறுமதியில் ஏற்படக்கூடிய மாற்றங்கள் ஏனைய முழுநிறைவான வருமானத்தில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன.

2.17 நிதிக் கருவிகளை ஈடுசெய்தல்

நிதிச் சொத்துகள் மற்றும் ஆதனங்கள் ஈடுசெய்யப்படுகின்றன மற்றும் அங்கீகரிக்கப்பட்ட தொகைகளை ஈடுசெய்ய சட்டமுறையாக செயற்படுத்தக்கூடிய உரிமை இருக்கும்போது நிதிநிலை அறிக்கையில் தெரிவிக்கப்படும் நிகர தொகையும் ஈடுசெய்யப்படுகின்றன. சட்டமுறையாக நடைமுறைப்படுத்தப்படக்கூடிய உரிமையானது எதிர்கால நிகழ்வுகளின் மீது தங்கியிருக்கக்கூடாது மற்றும் வணிகத்தின் போதும், நிறுவனத்திற்கு அல்லது எதிர்

நிதிநிலை அறிக்கைகளுக்கான

குறிப்புகள்

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளின் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

தரப்பினருக்குக் கடனைத் திருப்பிச் செலுத்த முடியாத போதும், நிதி ஆதாரங்களின் பற்றாக்குறையின் போதும், திவாலான நிலையின் போதும் இயல்பான போக்கில் செயற்படுத்தப்பட வேண்டும்.

2.18 நிதிச் சுவரின் மிகைப் பெறுமதி
ஒவ்வொரு அறிக்கையிடல் காலத்தின் முடிவிலும், நிதிச் சொத்து அல்லது நிதிச் சொத்துகளின் குழு மிகைப் பெறுமதி கொண்டுள்ளது என்பதற்கான புறநிலை ஆதாரம் உள்ளதா என்பதை நிறுவனம் மதிப்பிடுகிறது. ஒரு நிதிச் சொத்து அல்லது நிதிச் சொத்துகளின் தொகை மிகைப் பெறுமதி பெறுகிறது மற்றும் சொத்தின் ஆரம்ப அங்கீகாரத்திற்குப் பின்னர் (ஒரு "இழப்பு நிகழ்வு") ஒன்று அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட நிகழ்வுகளின் விளைவாக குறைபாட்டுக்கான புறநிலை சான்றுகள் இருந்தால் மட்டுமே குறைபாடு இழப்புகள் ஏற்படும். அத்தோடு அந்த இழப்பு நிகழ்வு (அல்லது நிகழ்வுகள்) நிதிச் சொத்தின் மதிப்பிடப்பட்ட எதிர்காலப் பணப் பாய்ச்சல்களில் அல்லது நம்பகத்தன்மையுடன் மதிப்பிடக்கூடிய நிதிச் சொத்துகளின் தொகையில் தாக்கத்தை ஏற்படுத்துகிறது.

கடனாளிகள் அல்லது கடனாளியில் ஒரு குழுவினர் குறிப்பிடத்தக்க நிதி நெருக்கடிகள், கடனைத் திருப்பிச் செலுத்த முடியாத அல்லது வட்டி அல்லது அடிப்படைக் கொடுப்பனவை மேற்கொள்ள முடியாத, அவை திவாலாகும் அல்லது ஏனைய நிதி மறுகட்டமைப்புக்குள் அகப்படும் என்கின்ற சாத்தியப்பாடு, மற்றும் கடனைத் திருப்பிச் செலுத்த முடியாத நிலையுடன் தொடர்புடைய பொருளாதார நிலைகள் மற்றும் நிலுவை போன்றவற்றில் மதிப்பிடப்பட்ட எதிர்காலப் பணப் பாய்ச்சல்களில் அளவிடக்கூடிய ஒரு குறைவு ஏற்படுகிறது என்பதைக் குறிக்கும் நோக்குறுத் தரவுகள் ஆகியவற்றை எதிர்கொள்வார்கள் என்பதை உள்ளடக்கிய குறித்துக்காட்டல்களை மிகைப் பெறுமதிக்கான ஆதாரம் உள்ளடக்கியிருக்கும்.

12 மாத அல்லது ஆயுட்கால அடிப்படையில் SLFRS 9 தனது கடன்கள், கடன் பிணைகள் மற்றும் வணிகப் பெறுகைகள் ஆகியவற்றின் மீதான எதிர்பார்க்கப்பட்ட கடன் இழப்புகளைப் பதிவிடுவதற்கு அது எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. வாழ்நாள் எதிர்பார்க்கக்கூடிய கடன் இழப்புகளுக்கு சமமான ஒரு தொகையில் எப்போதும் வணிகப் பெறுகைகளுக்கான இழப்புக் கொடுப்பனவு அளவிடப்படுகிறது. ஆரம்ப அங்கீகாரம் மற்றும் எதிர்பார்க்கக்கூடிய கடன் இழப்புகளை மதிப்பிடும் போது நிதிச் சொத்தின் கடன் அபாயம் குறிப்பிடத்தக்களவில் அதிகரித்திருக்கின்றதா என்பதைத் தீர்மானிப்பதற்கு, பொருத்தமற்ற செலவு அல்லது முயற்சியின்றி, இயைபான மற்றும் கிடைக்கக்கூடிய நியாயமான மற்றும் ஆதரவான தகவல்களை நிறுவனம் கருத்திற்கொள்கிறது. எதிர்காலத்-தேடும் தகவல்கள் உள்ளடங்கலாக, நிறுவனத்தின்

வரலாற்று அனுபவங்கள் மற்றும் தகவல் வழங்கப்பட்ட கடன் மதிப்பாய்வுகளை அடிப்படையாகக் கொண்ட, அளவைசார் மற்றும் பண்புசார் தகவல் பகுப்பாய்வுகளை இது உள்ளடக்கியிருக்கிறது. உரிய நேரத்தைத் தாண்டி 365 நாட்கள் கடந்த பின், நிதிச் சொத்துகள் மீதான குறிப்பிடத்தக்க அளவு கடன் அபாயம் அதிகரித்துள்ளது என்பதாக நிறுவனம் கருதுகிறது.

2.19 நிதி ஆதனங்கள்
வணிகம் மற்றும் ஏனைய வழங்குமைகள், வங்கிக் கடன்கள் மற்றும் ஏனைய பெறுகைகள் மற்றும் சாதகமற்ற நாணய முன்னோக்கு ஒப்பந்தம் ஆகியவற்றை நிறுவனத்தின் நிதி ஆதனங்கள் உள்ளடக்கியுள்ளன. இலாபம் அல்லது நட்டத்தினூடாக அடையப்பெறும் நியாயமான பெறுமதியிலான நிதி ஆதனங்கள் தவிர்ந்து, அனைத்து நிதி ஆதனங்களும் முதலாவதாக அவர்களுடைய நியாயமான பெறுமதியில் அங்கீகரிக்கப்படுவதைத் தொடர்ந்து, தள்ளுபடியின் விளைவு புறக்கணிக்கக்கூடியதாக இருக்கும் வரை, பயனுள்ள வட்டி முறைமையைப் பயன்படுத்தி தவணை முறைக்கடன் கரைப்புச் செலவில் அளவிடப்படுகிறது.

2.20 வருமான அங்கீகாரம்
பொருளாதார நலன்கள் நிறுவனத்தை நோக்கிய நகர்வடையும் மற்றும் நிறுவனத்துடன் தொடர்புடைய வருமானம் மற்றும் செலவு, அல்லது ஏற்படவுள்ள செலவு ஆகியன நம்பகத்தன்மையுடன் அளவிடப்படலாம் என்கின்ற அளவிற்கு வருமானம் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது. பெறப்பட்ட கரிசனை அல்லது வணிக விலைக் கழிவுகள் மற்றும் விற்பனை வரிகள் பெறக்கூடிய நிகர பெறுமதியின் நியாயமான பெறுமதியில் வருமானம் அளவிடப்படுகிறது. வருமானத்தின் அங்கீகாரத்திற்குப் பின்வரும் குறிப்பிடப்பட்ட அளவுகோல்கள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

(அ) சேவை வழங்கல்
சேவைகள் வழங்கப்படக்கூடிய அல்லது நிகழ்த்தப்படக்கூடிய கணக்கீட்டுக் காலப்பகுதியில் சேவை வழங்கலினூடாக வருமானம் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

(ஆ) வட்டி
சேகரிப்பு சந்தேகத்திற்கு உட்படாத வரை, வருமான வட்டியானது செலுத்தப்படாத வட்டியாகக் கருதப்படும்.

(இ) வாடகை வருமானம்
திரட்டல் அடிப்படையில் வாடகை ஒப்பந்தங்களில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளவாறு வாடகை வருமானம் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

(ஈ) உரிமையாளர் கட்டணம் மற்றும் சலுகைகள்
இயைபான ஒப்பந்தத்தின் கூறுகளுடன்

தொடர்புடைய திரட்டல் அடிப்படையில் உரிமையாளர் கட்டணம் மற்றும் சலுகைகள் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன.

(உ) சர்வதேச/உள்நாட்டுத் தரையிறக்க மற்றும் தரிப்பிட வசதிகள்
தரையிறக்க மற்றும் தரிப்பிட வசதிகள், விமானம் சுமந்து செல்லக்கூடிய உச்சபட்ச பாரத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டது. திரட்டல் அடிப்படையில் அங்கீகாரம் பெறுதல் மற்றும் விமான நிலையத்தில் விமானப் பொருட்கள் ஏற்றிடத்தில் அறவிடப்படும் குறைந்தபட்சக் கட்டணம் மற்றும் தரிப்பிடும் காலப்பகுதி ஆகியவற்றுக்கு அமைவாகவும் அவை இருத்தல் வேண்டும்.

(ஊ) வான்வழி வருமானம்
விமானத்தின் MTOWயை அடிப்படையாகக் கொண்டு வான்வழி வருமானம் கணக்கிடப்படுவதுடன், திரட்டல் அடிப்படையில் அமைவாகவும் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன.

(எ) பயணிகளை ஏற்றும் பாலத்திற்கான கட்டணங்கள்
பயணிகளை ஏற்றும் பாலத்தின் பயன்பாட்டு நேரம் மற்றும் விமானத்தின் வகை ஆகியவற்றை அடிப்படையாகக் கொண்டு, பயணிகளை ஏற்றும் பாலத்தின் வருமானம் கணக்கிடப்படுகிறது. திரட்டல் அடிப்படையில் வருமானம் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

(ஏ) விமான ஏற்று வரி
நிதிச் சட்டத்தின் பிரகாரம் இலங்கையின் சிவில் விமான அதகார சபையினால் விமான ஏற்று வரி சேகரிக்கப்படுகிறது, மற்றும் 9.75 அமெரிக்க டொலர்கள் இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகளுக்கு அனுப்பப்படுகின்றன. திரட்டல் அடிப்படையில் வருமானம் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

(ஐ) நுழைவு அனுமதிக்க கட்டணம், தரிப்புக் கட்டணம் (வாகனங்கள்), பெயரட்டை
பண அடிப்படையில் வருமானம் சேகரிக்கப்பட்டு அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

(ஐ) ஏனையவை
கொடுப்பனவு முறைமையைப் பொறுத்து திரட்டல் மற்றும் பண அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது. கொடுப்பனவு முறைமையை அடிப்படையாகக் கொண்டு பணம் மற்றும் திரட்டல் அடிப்படையில் ஒப்பவறை வருமானம் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

தேயமான வருமானம் திரட்டல் அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

கொடுப்பனவு முறைமையைப் பொறுத்து ஏனைய வருமானங்கள் திரட்டல் மற்றும் பண அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

3 நிதி இடர் முகாமைத்துவம்

3.1 நிதி இடர் காரணிகள்

நிறுவனத்தின் செயற்பாடுகள் பல்வகையான நிதி இடர்களைத் தோற்றுவிக்கின்றன: சந்தை இடர் (வெளிநாட்டு நாணய இடர், பணப் பாப்ச்சல் மற்றும் நியாயமான பெறுமதியில் வட்டி விகித இடர் உள்ளடங்கலாக), கடன் இடர் மற்றும் திரவ இடர்.

(அ) சந்தை இடர்

(i) வெளிநாட்டு நாணய மாற்று இடர்

நாணய மாற்று விகிதங்களில் ஏற்படக்கூடிய ஏற்றத்தாழ்வுகளுக்கு நிறுவனம் ஈடு கொடுக்கக்கூடியதாக இருப்பதுடன், அமெரிக்க டொலர், யூரோ மற்றும் ஜப்பானிய யென் ஆகியவற்றுக்கு எதிரான இலங்கை ரூபாவின் பெறுமதியில் ஏற்படக்கூடிய ஏற்றத்தாழ்வுக்கும் அவை அடிப்படையாக உட்படுத்தப்படுகின்றன. நிறுவனத்தின் தொழிற்பாட்டு நாணயமாக இருப்பது, அதிகமான பரிவர்த்தனைகள் மேற்கொள்ளப்படக்கூடிய இலங்கை ரூபாய் என்பதுடன், பெரும்பாலான ஏனைய நாணயங்கள் கடன் மீள்செலுத்துகை நோக்கங்களுக்காக வெளிநாட்டு நாணயங்களாக அடையாளப்படுத்தப்படுகின்றன. குறிப்பிட்ட வணிகம் மற்றும் ஏனைய பெறுகைகள் மற்றும் வணிகம் மற்றும் ஏனைய வழங்குமைகள் வெளிநாட்டு நாணயத்தில் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

இலங்கை நாணயத்தில் வழங்கப்படும் நிறுவனத்தின் நிதிநிலை அறிக்கைகள், மொழிபெயர்ப்பு இடர் மற்றும் பரிவர்த்தனை இடர் ஆகியவற்றினூடாக வெளிநாட்டு நாணய மாற்று ஏற்றத்தாழ்வுகளினால் பாதிக்கப்படுகின்றன. வெளிநாட்டு நாணய மாற்று விகிதங்களில் ஏற்படக்கூடிய மாற்றங்கள் நிறுவனத்தின் இலாபம் அல்லது நட்டத்தில் தாக்கத்தை ஏற்படுத்தலாம். உதாரணமாக, அமெரிக்க டொலருக்கு எதிரான இலங்கை ரூபாவின் பெறுமதியில் ஏற்படக்கூடிய வீழ்ச்சியானது, திறைசேரித் திணைக்களத்தினூடாக வெளிநாட்டு நாணயங்களினால் பெறப்பட்ட கடன்களின் மீள்செலுத்துகையின் மீதான அதன் தாக்கத்தின் மூலமாக நிறுவனத்தின் இலாபத்தின் மீது பாதகமான விளைவுகளை ஏற்படுத்தலாம்.

"ஏனைய அனைத்து மாநிலிகளும் நிலையானதாக இருக்க, அமெரிக்க டொலர், யூரோ மற்றும் ஜப்பானிய யென் ஆகியவற்றுக்கு எதிரான இலங்கை ரூபாவின் நாணய மாற்று விகிதத்தில் சாத்தியமான மற்றும் நியாயமான மாற்றத்தை நிறுவனம் உணர்ந்துள்ளமையை பின்வரும் அட்டவணை காட்டுகிறது. நிறுவனத்தின் காட்சிப்படுத்தல் மற்றும் நிறுவனத்தின் நாணயத்திற்குப் பின்னர் - இலங்கை ரூபாய் - நிறுவனத்தின் நிதிக் கருவிகள் குறிப்பிடப்பட்ட பிரதான நாணயங்களாக அமெரிக்க டொலர் மற்றும் ஜப்பானிய யென் ஆகியன காணப்படுகின்றன. அமெரிக்க டொலர், யூரோ மற்றும் ஜப்பானிய யென் ஆகியவற்றின் மாற்று விகிதங்களில் ஏற்படும் தாக்கம் இலாபத்தில் கீழேயுள்ள அட்டவணையில் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

இலங்கை ரூபாவுக்கு எதிரான அமெரிக்க டொலரின் பரிமாற்ற விகிதத்தைப் புரிந்து கொள்ளல்

	2022	2021
	இலாபத்தில் (இலங்கை ரூபாய்) அதிகரிப்பு/(குறைவு)	இலாபத்தில் (இலங்கை ரூபாய்) அதிகரிப்பு/(குறைவு)
அமெரிக்க டொலரின் 10% பெறுமதி உயர்வு/பெறுமதித் தேய்வு (2021 - 10%)	(2,295,761,101)	(212,157,236)
அமெரிக்க டொலரின் 15% பெறுமதி உயர்வு/பெறுமதித் தேய்வு (2021 - 15%)	(3,443,641,652)	(318,235,854)
அமெரிக்க டொலரின் 20% பெறுமதி உயர்வு/பெறுமதித் தேய்வு (2021 - 20%)	(4,591,522,203)	(424,314,471)

இலங்கை ரூபாவுக்கு எதிரான யூரோவின் பரிமாற்ற விகிதத்தைப் புரிந்து கொள்ளல்

	2022	2021
	இலாபத்தில் (இலங்கை ரூபாய்) அதிகரிப்பு/(குறைவு)	இலாபத்தில் (இலங்கை ரூபாய்) அதிகரிப்பு/(குறைவு)
யூரோவின் 10% பெறுமதி உயர்வு/பெறுமதித் தேய்வு (2021 - 10%)	(4,578,571)	(34,882)
யூரோவின் 15% பெறுமதி உயர்வு/பெறுமதித் தேய்வு (2021 - 15%)	(6,867,856)	(52,323)
யூரோவின் 20% பெறுமதி உயர்வு/பெறுமதித் தேய்வு (2021 - 20%)	(9,157,142)	(69,764)

இலங்கை ரூபாவுக்கு எதிரான ஜப்பானிய யென்னின் பரிமாற்ற விகிதத்தைப் புரிந்து கொள்ளல்

	2022	2021
	இலாபத்தில் (இலங்கை ரூபாய்) அதிகரிப்பு/(குறைவு)	இலாபத்தில் (இலங்கை ரூபாய்) அதிகரிப்பு/(குறைவு)
ஜப்பானிய யென்னின் 10% பெறுமதி உயர்வு/பெறுமதித் தேய்வு (2021 - 10%)	(2,097,366,253)	(1,928,424)
ஜப்பானிய யென்னின் 15% பெறுமதி உயர்வு/பெறுமதித் தேய்வு (2021 - 15%)	(3,146,049,379)	(2,892,637)
ஜப்பானிய யென்னின் 20% பெறுமதி உயர்வு/பெறுமதித் தேய்வு (2021 - 20%)	(4,194,732,505)	(3,856,849)

நிதிநிலை அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

(ii) பணப் பாய்ச்சல் மற்றும் வட்டி விகித இடர் நியாயப் பெறுமதி

அமெரிக்க டொலர், யூரோ, மற்றும் ஐப்பானிய யென் ஆகியவற்றில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள நீண்ட கால பெறுகைகளிலிருந்து நிறுவனத்தின் வட்டி விகித இடர் மேலெழுகிறது. இவை நிலையான விகிதத்தில் வழங்கப்படுவதுடன், பெறுகைகள் மீதான பணப் பாய்ச்சல் வட்டி விகித இடர்களை அது தணிக்கிறது. மாறிலி விகிதங்களில் பேணப்படும் பணத்தினால் இவை மேலும் தணிக்கப்படலாம். நிலையான விகிதத்தில் வழங்கப்படும் கடன்கள் நிறுவனத்தை நியாயமான மதிப்பு வட்டி விகித இடருக்கு வெளிப்படுத்துகின்றன.

கடந்த 10 வருடங்களாக நிறுவனமானது இந்த வட்டி விகிதங்களில் மாற்றங்களைக் கருத்திற்கொண்டுள்ளதுடன், வட்டி விகிதத்தில் ஏற்படக்கூடிய மாற்றங்கள் பங்கீட்டில் பொருள்சார் விளைவைக் கொண்டிருப்பதாகக் கருதப்படுவதில்லை.

(ஆ) கடன் இடர்

வெளிவாரித் தரப்பினரிடமிருந்து வணிகம் மற்றும் ஏனைய பெறுகைகள் மூலமாக கடன் இடர் மேலெழுகிறது.

(இ) திரவ இடர்

பணப் பாய்ச்சல் எதிர்வுகூறல் நிதியியல் பிரிவினால் மேற்கொள்ளப்படுகிறது. தொழிற்பாட்டுத் தேவைகளை அடைந்துகொள்வதற்குப் போதியளவு பணம் அதனிடம் இருப்பதாக உறுதிப்படுத்துவதற்கான நிறுவனத்தின் திரவத் தேவைப்பாடுகளுடைய கடந்த காலத் தரவுகளின் பயன்பாட்டை நிதிப் பிரிவு கண்காணிக்கிறது. நிறுவனத்தின் கடன் நிதித் திட்டங்கள், உடன்படிக்கை இணக்கப்பாடு, மற்றும் நிதி நிலை விகித இலக்குகளின் உள்ளகக் கூற்றின் இணக்கப்பாடு மற்றும், செல்லுபடியாகுமெனின் வெளிப்புற ஒழுங்குவிதிசார் அல்லது சட்டத் தேவைப்பாடுகளை - உதாரணமாக நாணயக் கட்டுப்பாடுகள் - அத்தகைய கடந்த காலத் தரவுகளின் பயன்பாடு கருத்திற்கொள்கிறது.

திரவ இடரைத் தணிப்பதற்காகத் தொழிற்பாட்டு மூலதன முகாமைத்துவத்திற்குத் தேவையான நிலுவைக்கு மேலதிகமாக நிறுவனம் வைத்திருக்கும் உபரிப் பணம் குறுகிய கால அரசாங்கப் பிணைகளில் முதலீடு செய்யப்படுகின்றன.

3.2 இடர் முகாமைத்துவம்

மூலதனத்தை நிர்வகிக்கும் போது நிறுவனத்தின் நோக்கங்கள், பங்குதாரர்களுக்கான இலாபம் மற்றும் ஏனைய பங்குதாரர்களுக்கான நலன்களை வழங்குவதற்கும், மூலதனச் செலவைக் குறைப்பதற்கு உகந்த மூலதனக் கட்டமைப்பைப் பராமரிப்பதற்கும், தொடர்ந்து செயற்படும் நிறுவனத்தின் திறனைப் பாதுகாப்பதாகும். மூலதனக் கட்டமைப்பைப் பேணுவதற்கு அல்லது திருத்துவதற்கு, பங்குதாரர்களுக்கு வழங்கப்படும் பங்கிலாபத் தொகை, பங்குதாரர்களுக்கான மூலதன இலாபம் ஆகியவற்றில் நிறுவனம் திருத்தங்களை மேற்கொள்ளும் என்பதுடன், கடனைக் குறைப்பதற்கு புதிய பங்குகளை விநியோகிக்கும் அல்லது சொத்துகளை விற்பனை செய்யும், பங்கிலாபத்தைப் பிரகடனம் செய்வதற்கு முன்பதாக, பங்கிலாப விகிதத்தைப் பேணுவதற்கு நிறுவனமானது நிதி ஆதாரங்களின் பற்றாக்குறையை மதிப்பீடு செய்யும். தொழிற்துறையில் ஏனையோருடன் இணக்கமாக இருக்கும் அதே வேளை, கூழ்நீர் விகிதத்தின் அடிப்படையில் மூலதனத்தை நிறுவனம் கண்காணிக்கிறது. இந்த விகிதமானது மொத்தக் கடனை மொத்த மூலதனத்தைக் கொண்டு வகுப்பதன் மூலமாகக் கணக்கிடப்படுகிறது. நிதிநிலை அறிக்கையில் காட்டப்பட்டுள்ளபடி, “நடப்பு மற்றும் நடப்பு அல்லாத கடன்கள்” உட்பட மொத்தக் கடன்களாகக் கடன் கணக்கிடப்படுகிறது. நிதிநிலை அறிக்கையில் காட்டப்பட்டுள்ளது போல, மொத்த மூலதனம் “பங்கீடாக” கணக்கிடப்படுகிறது.

2022 டிசெம்பர் 31 மற்றும் 2021 டிசெம்பர் 31இல் கூழ்நீர் விகிதம் பின்வருமாறு:

நிறுவனம்

	நிறுவனம்	
	2022	2021
மொத்த கடன் (குறிப்பு 21 மற்றும் குறிப்பு 22)	110,273,128,687	68,724,683,990
குறைவானது: பணம் மற்றும் பணச் சமவலுகள் (குறிப்பு 17)	(642,335,995)	(413,045,010)
குறைவானது: குறுகிய கால வங்கி வைப்புகள்	(78,025,787,863)	(41,515,132,946)
நிகர கடன்	31,605,004,828	26,796,506,034
மொத்தப் பங்கீடு	45,257,154,914	41,314,321,699
மொத்த மூலதனம்	76,862,159,742	68,110,827,733
கூழ்நீர் விகிதம்	41%	39%

மேற்கூறிய கடன் முழுவதுமாகப் பொது திறைசேரியின் இறையாண்மை உத்தரவாதத்தின் கீழ் விமான நிலையங்களை மேம்படுத்துவதற்காகப் பெறப்பட்ட கடன்களை உள்ளடக்கியிருக்கிறதே, மத்தளை ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையத்தின் உடன்படிக்கையாளருடைய நிலுவைத் தொகையை வழங்குவதற்கும், இலங்கை வங்கியிலிருந்து பெறப்பட்ட கடன் ஆகியவற்றுக்காக வழங்கப்பட்ட கடன் பத்திரம். தள்ளுபடியின் தாக்கம் குறிப்பிடத்தக்கதாக இல்லாததால், கொண்டிருக்கக்கூடிய பெறுமதியானது பெறுகைகளின் நியாயமான பெறுமதிக்கு சமமாக இருக்கிறது.

3.3 நியாயமான பெறுமதி மதிப்பீடு

நியாயமான பெறுமதியில் அளவிடப்பட்ட நிதிக்கருவிகள் நிறுவனத்திடம் இல்லை.

4 முக்கியமான கணக்கீட்டு மதிப்பீடுகள் மற்றும் தீர்ப்புகள்

சூழ்நிலைகளின் கீழ் நியாயமானதாக உள்ளதென நம்பப்படும் எதிர்கால நிகழ்வுகளின் எதிர்பார்ப்புகள் உள்ளடங்கலாக, மதிப்பீடுகள் மற்றும் தீர்ப்புகள் தொடர்ச்சியாக மதிப்பிடப்படுவதுடன், வரலாற்று அனுபவங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டும் செயற்படுகின்றன.

முக்கியமான கணக்கீட்டு மதிப்பீடுகள் மற்றும் அனுமானங்கள்

எதிர்காலத்தின் மீது கரிசனை கொண்டு, நிறுவனமானது மதிப்பீடுகளையும் அனுமானங்களையும் மேற்கொள்கிறது. இதன் விளைவாக ஏற்படக்கூடிய கணக்கீட்டு விளைவுகளின்படி, இயைபான உண்மையான முடிவுகளுக்கு அது சமமாக இருக்கும். அடுத்த நிதியாண்டுக்கான சொத்துகள் மற்றும் ஆதனங்கள் கொண்டிருக்கக்கூடிய அளவுகளில் ஒரு பொருள்சார் திருத்தத்தை ஏற்படுத்தக்கூடிய கணிசமான இடர்களையுடைய மதிப்பீடுகள் மற்றும் அனுமானங்கள் கீழே வழங்கப்பட்டுள்ளன:

(அ) வரையறுக்கப்பட்ட பயன் திட்டம் - பணிக்கொடை

பல அனுமானங்களைப் பயன்படுத்தி கணக்கீட்டு அடிப்படை ஒன்றில் தீர்மானிக்கப்பட்ட ஒரு தொகைக் காரணிகள் மீது வரையறுக்கப்பட்ட பயன் திட்டத்தின் நிகழ்காலப் பெறுமதி தங்கியிருக்கிறது. வரையறுக்கப்பட்ட பயன் திட்டத்துக்கான நிகரச் செலவைத் (வருமானம்) தீர்மானிப்பதில் பயன்படுத்தப்படும் அனுமானங்களுள் தள்ளுபடி விகிதமும் உள்ளடங்கியிருக்கிறது. இவ் அனுமானங்களில் மேற்கொள்ளப்படும் ஏதேனும் மாற்றங்கள் வரையறுக்கப்பட்ட பயன் திட்டம் கொண்டுள்ள தொகையில் தாக்கம் செலுத்தும். ஒவ்வொரு வருடத்தின் நிறைவிலும் பொருத்தமான தள்ளுபடி விகிதத்தை நிறுவனம் தீர்மானிக்கும். வரையறுக்கப்பட்ட பயன் கடப்பாடுகளை நிறைவேற்றுவதற்கு தேவைப்படக்கூடிய மதிப்பிடப்பட்ட எதிர்காலப் பணப் பாய்ச்சல்களின் நிகழ்காலப் பெறுமதியைத் தீர்மானிப்பதில் இவ்வட்டி விகிதம் பயன்படுத்தப்படல் வேண்டும். வரையறுக்கப்பட்ட கடன் திட்டங்களுக்கான ஏனைய முக்கிய அனுமானங்கள், நிகழ்கால சந்தை சூழ்நிலையிலும் குறிப்பிட்டளவு தங்கியிருக்கிறது. குறிப்பு 23இல் மேலதிகத் தகவல்கள் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

(ஆ) வழங்குமைகள்

கடந்த கால நிகழ்வொன்றின் விளைவாக, ஏற்பாடுகளுக்கு ஒரு நிகழ்கால சட்டபூர்வமான அல்லது ஆக்கபூர்வமான கடப்பாடு இருக்குமெனின், அதனை நிறுவனம் அங்கீகரிப்பதுடன், அத்தகைய கடப்பாடுகளை நிறைவேற்றுவதற்குப் பொருளாதார நலன்களின் வெளிப்பாடுகள் அவசியப்படும் மற்றும் ஒரு நம்பகமான மதிப்பீட்டை மேற்கொள்ள முடியும். ஏற்பாடுகளின் பதிவுக்கு இக்கடப்பாடுகளின் இறுதித் தீர்மானம் தொடர்பான தீர்ப்புகளின் பிரயோகம் அவசியப்படுகிறது. அதன் விளைவாக, வழங்குமைகள் நிதி நிலைத் திகதியின் ஒவ்வொரு அறிக்கையின் போதும் மீளாய்வுக்கு உட்படுத்தப்படுவதுடன், நிறுவனத்தின் நிகழ்கால சிறந்த மதிப்பீட்டைப் பிரதிபலிப்பதற்கு ஏற்றாற்போல் திருத்தியமைக்கப்படுகிறது.

நிதிநிலை அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

விமான மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை)(தனியார்) நிறுவனம்
வருடாந்த அறிக்கை 2022

100

5. வருமானும்

	2022	2021
வான்வழி சார்ந்த வருமானம்	6,194,101,107	2,299,185,952
வான்வழி சாராத வருமானம்	19,812,294,504	5,086,984,442
	26,006,395,611	7,386,170,394
வான்வழி சார்ந்த வருமானம்		
தரையிறக்க மற்றும் தரிப்பிட வருமானம்	4,035,857,099	1,750,806,076
வான்வழி வருமானம்	1,570,091,574	408,101,087
பயணிகள் ஏற்று பாலத்தினூடாகக் கிடைக்கப்பெறும் வருமானம்	568,990,645	122,565,087
உள்நாட்டுத் தரையிறக்க மற்றும் தரிப்பிட வருமானம்	19,161,790	17,713,702
	6,194,101,107	2,299,185,952
வான்வழி சாராத வருமானம்		
விமான ஏற்று வரி	5,195,720,093	967,956,431
சலுகை	8,244,584,960	2,066,932,441
வாடகை	3,457,123,573	936,033,523
நுழைவு அனுமதி	489,845,478	65,592,333
மின்னேற்றிகளின் (Chargers) ஊடாக எரிபொருள்	159,236,447	92,509,170
தரையைக் கையாளுதலுக்கான உரிமைக் கட்டணம் - SLA	503,441,315	230,334,668
உரிமைக் கட்டணங்கள் - SLCS	594,260,137	104,985,871
தரிப்பிடக் கட்டணங்கள் - வாகனங்கள்	145,240,324	75,998,637
உள்நாட்டுத் தரையைக் கையாளுதல் CIAR / BIA	15,917,318	14,779,186
வான்வழி சாராத ஏனைய வருமானங்கள்	1,006,924,860	531,862,182
	19,812,294,504	5,086,984,442
மொத்த வான்வழி சார்ந்த மற்றும் வான்வழி சாராத வருமானங்கள்	26,006,395,611	7,386,170,394

6. ஏனைய வருமானங்கள்

	2022	2021
தவணை முறைக்கடன் குறைப்புக்கான அரசாங்க அளிப்பு	49,507,184	48,656,180
எரிபொருள் நிரப்பு நிலையங்களில் தொழிற்படும் விவரத் தொகுப்பு (குறிப்பு 6.1)	64,860,315	36,154,500
பரிவர்த்தனைகள் மற்றும் மொழிபெயர்ப்புகளில் நிகர வெளிநாட்டுப் பரிமாற்றப் பெறுகை/(இழப்பு)	1,526,033,274	407,971,354
	1,640,400,773	492,782,034

தொழிற்படும் செயற்பாடுகள் மற்றும் இதர வருமானங்கள் சார்ந்த பரிமாற்றப் பெறுகையை ஏனைய வருமானம் கொண்டுள்ளது

6.1 எரிபொருள் நிரப்பு நிலையங்களிலிருந்து பெறக்கூடிய தொழிற்படும் வருமானம்

	2022	2021
விற்பனை	1,563,952,074	1,315,341,235
குறைவானது: விற்பனைகளுக்கான செலவு	(1,499,091,760)	(1,279,186,735)
மொத்த இலாபம்	64,860,315	36,154,500

7. நிர்வாகம் மற்றும் தாபனச் செலவுகள்

	2022	2021
பணிப்பாளர்களின் ஊதியம்	8,402,305	11,307,484
பணியாளர் செலவு	7,993,463,942	6,040,068,058
வரையறுக்கப்பட்ட பங்கேற்புத் திட்டச் செலவுகள்	856,998,376	729,153,624
வரையறுக்கப்பட்ட பயன் திட்டச் செலவுகள்	1,136,495,208	716,345,888
கணக்காய்வாளரின் ஊதியம்	1,096,500	1,200,000
தேய்மானம் (குறிப்பு 11)	2,354,707,348	2,630,042,901
தவணை முறைக்கடன் குறைப்பு (குறிப்பு 12)	12,086,369	18,376,125
கடனாளியின் மிகைப் பெறுமதிக்கான வழங்குகை	144,808,120	(600,581,521)
பழுதுபார்த்தல் மற்றும் பராமரித்தல்	475,950,365	354,388,479
மின் கட்டணச் செலவுகள்	914,530,672	783,986,227
சட்டக் கட்டணங்கள்	1,092,640	1,238,213
நன்கொடைகள்	510,000	20,047,158
ஏனைய செலவுகள்	1,041,356,781	949,234,287
	14,941,498,625	11,654,806,923

8. நிகர நிதி (செலவு)/வருமானம்

	2022	2021
8.1 நிதி வருமானம்		
மீள்கொள்வனவு ஒப்பந்தங்களுடன் திறைசேரி உண்டியல்கள்: பிணைகள் மீதான வட்டி	74,126,627	11,753,814
ஐக்கிய அமெரிக்க டொலர்களின் நிலையான வைப்புகள் மீதான வட்டி	4,414,109,301	2,400,420,883
ரூபாவின் நிலையான வைப்புகள் மீதான வட்டி	1,168,117,693	295,772,911
கடன் பத்திரம் மீதான வட்டி	453,852,907	593,174,330
விளையாட்டுக் கழகம் பெற்றுக்கொண்ட கடன் மீதான வட்டி	322,212	-
பணியாளர் கடன்கள் மீதான வட்டி	10,080,507	10,497,967
பணியாளர் கடன் மீதான IFRS வட்டி	16,065,116	9,490,351
	6,136,674,362	3,321,110,256

8.2 நிதிச் செலவு

	2022	2021
கடன் வட்டி	(1,854,365,149)	(1,140,366,223)
கடன்கள் மாற்றம் மீதான பரிமாற்றப் பெறுகை/(இழப்பு)	(43,977,059,211)	(2,141,205,420)
நிலையான வைப்புகள் மற்றும் கணக்குகள் மாற்றம் மீதான பரிமாற்றப் பெறுகை/(இழப்பு)	33,422,478,229	2,775,429,116
	(12,408,946,131)	(506,142,527)
நிகர நிதி (செலவு)/வருமானம்	(6,272,271,769)	2,814,967,729

நிதிநிலை அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

விமான மற்றும் விமான சேவைகள் (இலக்கை)(குனியார்) நிறுவனம்
வருடாந்த அறிக்கை 2022

102

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

9. வருமான வரிச் செலவு

2022 டிசெம்பர் 31ஆம் திகதி நிறைவுற்ற வருடத்துக்கான வருமான வரிச் செலவுகளின் முக்கிய கூறுகள் பின்வருமாறு:

	2022	2021
நிகழ்கால வருமான வரி		
நிகழ்கால வரிக் கட்டணம்	877,223,760	-
வருமான வரி	877,223,760	-
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரி		
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரிவிதிப்பு தொடர்பான கட்டணம்/(மீள்பெறுகை) (குறிப்பு 13)	753,104,662	1,122,614,992
மொத்த வரிச் செலவு	1,630,328,423	1,122,614,992

2022ஆம் ஆண்டின் திருத்தப்பட்ட 45ஆம் இலக்க உள்நாட்டு இறைவரிச் சட்ட இலக்கம் 45இற்கு அமைவாகக் கூட்டாண்மை வருமான வரிகள் கணக்கிடப்படுகின்றன. புதிய திருத்தங்களின் வழங்குமைகளுக்கு அமைவாக, வரி விகிதத்தின் 24% வருடத்தின் முதல் ஆறு மாதங்களுக்கு நடைமுறைப்படுத்தப்படுவதுடன், வரி விகிதத்தின் 30% வருடத்தின் இரண்டாவது ஆறு மாதங்களுக்கு நடைமுறைப்படுத்தப்படுகிறது.

	2022	2021
வரிக்கு முன்னரான இலாபம்/(நட்டம்)	6,433,025,990	(960,886,767)
(24% - 30%) என்ற பயனுள்ள வரி விகிதத்தில் வரி கணக்கிடப்படுகிறது	1,736,917,017	-
செலவுகள் மீதான வரி விளைவு வரிக்கு விலக்களிக்கப்படவில்லை	3,834,860,767	-
செலவுகள் மீதான வரி விளைவு: வரிக்கான வருமான விலக்களிப்பு	(2,311,768,220)	-
முந்தைய வருடங்களுக்கான வணி நட்டங்கள் மீதான வரி விளைவு	(2,382,785,804)	-
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரிச் சொத்துகளுக்கான வரி இழப்புகள்/(பெறுகைகள்) அங்கீகரிக்கப்படவில்லை	753,104,662	1,122,614,992
மொத்த வரிச் செலவு	1,630,328,423	1,122,614,992

10. ஒவ்வொரு பங்கிற்குமான அடிப்படை (இழப்பு)/வருவாய்கள்

ஒரு பங்குக்கான அடிப்படை வருவாய்.:(இழப்பு) என்பது, அவ்வருடத்திற்கான நிகர இலாபம்.:(இழப்பு) சாதாரண பங்குதாரர்களுக்குக் கூறப்படும் வருடத்தில் நிலுவையிலுள்ள சாதாரண பங்குகளின் சராசரி எண்ணிக்கையால் வகுப்பதன் மூலம் கணக்கிடப்படுகிறது. இவ்வருடம் மற்றும் முந்தைய வருடம் நிலுவையிலுள்ள சாதாரண பங்குகளின் சராசரி எண்ணிக்கையானது, உபரி வழங்கல் போன்ற மூலங்களில் தொடர்புடைய மாற்றமாக இல்லாது, நிலுவையிலுள்ள சாதாரண பங்குகளின் எண்ணிக்கையை மாற்றிய நிகழ்வுகளுக்காக சரிசெய்யப்படுகிறது.

ஒரு பங்கு கணக்கீட்டின் அடிப்படை வருவாய்களில் பயன்படுத்தப்படும் வருமானம் மற்றும் பங்குத் தரவைப் பின்வருவன விவரிக்கின்றன:

	2022	2021
பங்குதாரர்களுடன் தொடர்புடைய நிகர இலாபம்.:(இழப்பு) - இலங்கை ரூபா	4,802,697,567	(2,083,501,758)
வழங்கலின் போது சாதாரண பங்குகளின் அளவிடப்பட்ட சராசரி எண்ணிக்கை	200,002	200,002
அடிப்படை வருவாய்.:(ஒரு பங்குக்கான (இழப்பு) - இலங்கை ரூபா	24,013	(10,417)

11. ஆதனங்கள், ஆலைகள் மற்றும் சாதனம்

- (i) 31 டிசம்பர் 2022இன் படி, கட்டுநாயக்கவில் அமைந்துள்ள நலம் மற்றும் கட்டிடம் 935, 980, 401 ரூபா பெறுமதியுடையது.
- (ii) 2013ஆம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் தொழிற்பாடுகள் ஆரம்பிக்கப்பட்ட இரண்டாவது சர்வதேச விமான நிலையமான மத்தளை விமான நிலையம், இலங்கை அரசாங்கத்தினால் 99 வருடக் குத்தகைக் காலத்திற்குக் குத்தகைக்கு விடப்பட்ட காணியில் நிர்மாணிக்கப்பட்டது. 2011ஆம் ஆண்டு முதல் 50 வருட சலுகைக் காலத்திற்குப் பின்னர் குத்தகையின் அடிப்படைக் கொடுப்பனவுகள் செலுத்தப்படல் வேண்டும். 31.12.2022இன் படி, மத்தளை ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையத்துடன் தொடர்புடைய மொத்த சொத்து மதிப்பீடு 19 பில்லியன் இலங்கை ரூபா என்னும் பெறுமதியில் ஆதனங்கள், ஆலைகள் மற்றும் சாதனம் ஆகியன ஒருங்கிணைக்கப்பட்டுள்ளன.
- (iii) கட்டுநாயக்க விமான நிலையத்தின் ஒரு பகுதி அரச காணியில் நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ளது
- (iv) சொத்துகள், ஆலைகள் மற்றும் சாதனம் ஆகியன 19, 691, 847, 762 (2021 - 19, 133, 666, 346) பெறுமதியான முழுமையாகத் தேய்மானம் அடையக்கூடிய சொத்துகளை உள்ளடக்கியிருக்கிறது.

நிதிநிலை அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

விமான மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை)(குனியார்) நிறுவனம்
வருடாந்த அறிக்கை 2022

104

11. ஆதனங்கள், ஆலைகள் மற்றும் சாதனம் (தொடர்கிறது)

2021 ஜனவரி 1 வரை	நிலம் மற்றும் கட்டடங்கள்	ஆலைகள் மற்றும் இயந்திரங்கள்	மோட்டார் வாகனங்கள்	தளபாடங்கள், பொருத்துதல்கள் மற்றும் அலுவலக உபகரணங்கள்
செலவு	18,015,693,263	5,461,958,829	1,882,452,830	1,210,415,290
திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்	(5,012,073,368)	(4,564,988,521)	(1,288,993,549)	(1,102,287,831)
சந்தேகத்துக்குரிய செயற்றிட்டங்களுக்கான வழங்குகை				
நிகர புத்தகத் தொகையை மூடுதல்	13,003,619,895	896,970,308	593,459,282	108,127,459
2021 டிசம்பர் 31 வரை				
நிகர புத்தகத் தொகையைத் திறத்தல் கூட்டல்கள்	13,003,619,895	896,970,308	593,459,282	108,127,459
கூட்டல்கள்	2,117,085	505,783,322	59,603,281	77,483,139
நன்கொடை	-	-	18,977,595	-
திருத்தங்கள் - செலவு				
- திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்	3,862,495	(32,254,460)	1,751,840	34,679
ஒதுக்குதல்கள்- செலவு	(10,171,444)	-	(1,751,840)	(851,726)
- திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்	41,729	-	-	851,705
எழுதப்பட்டது - செலவு	(153,187,156)	(1,495,004)	(9,527,078)	(48,448,861)
- திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்	151,346	1,427,698	9,527,078	48,402,794
பரிமாற்றங்கள்- செலவு	(3,743,893,089)	-	-	(2,617,304)
- திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்	3,744,255,671	-	-	2,617,041
மீள்மதிப்பீடு - செலவு	5,827,922,820	-	-	-
- திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்				
தேய்மானக் கட்டணம் (குறிப்பு 7)	(472,681,611)	(258,231,419)	(101,819,918)	(45,467,214)
நிகர புத்தகத் தொகையை மூடுதல்	18,202,037,741	1,112,200,446	570,220,240	140,131,711
டிசம்பர் 31 வரை				
செலவு	19,938,481,480	5,966,247,147	1,949,754,788	1,235,980,538
திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்	(1,736,443,738)	(4,854,046,701)	(1,379,534,548)	(1,095,848,827)
சந்தேகத்திற்குரிய செயற்றிட்டங்களுக்கான வழங்குகை				
நிகர புத்தகத் தொகையை மூடுதல்	18,202,037,741	1,112,200,446	570,220,240	140,131,711
2022 டிசம்பர் 31 வரை				
நிகர புத்தகத் தொகையைத் திறத்தல் கூட்டல்கள்	18,202,037,741	1,112,200,446	570,220,240	140,131,711
கூட்டல்கள்	18,498,780	94,455,604	1,735,000	112,000,951
ஒதுக்குதல்கள் - செலவு	-	(1,988,451)	(237,500)	(10,897,222)
- திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்	-	1,988,451	237,500	10,890,679
எழுதப்பட்டது - செலவு	-	-	-	(588,139)
- திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்	-	-	-	199,157
பரிவர்த்தனைகள்- செலவு	-	-	-	1,765,429
- திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்	-	-	-	
தேய்மானக் கட்டணம் (குறிப்பு 7)	(472,152,563)	(235,366,548)	(77,596,784)	(53,451,033)
நிகர புத்தகத் தொகையை மூடுதல்	17,748,383,958	971,289,501	494,358,456	200,051,534
2022 டிசம்பர் 31 வரை				
செலவு	19,956,980,260	6,058,714,299	1,951,252,288	1,338,261,558
திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்	(2,208,596,301)	(5,087,424,798)	(1,456,893,832)	(1,138,210,024)
சந்தேகத்துக்குரிய செயற்றிட்டங்களுக்கான வழங்குகை				
நிகர புத்தகத் தொகையை மூடுதல்	17,748,383,958	971,289,501	494,358,456	200,051,534

தொடர்பாடல் மற்றும் வழிகாட்டல் உபகரணங்கள்	ஏனைய உபகரணங்கள்	விமான நிலைய உட்கட்டமைப்பு	தொழிற்பாட்டிலுள்ள மூலதனம்	மொத்தம்
8,814,233,238	1,567,962,796	35,762,520,725	8,787,230,132	81,502,467,103
(7,680,167,950)	(1,182,728,154)	(13,991,431,757)	-	(34,822,671,129)
			(6,197,854)	(6,197,854)
1,134,065,288	385,234,643	21,771,088,967	8,781,032,278	46,673,598,120
1,134,065,288	385,234,643	21,771,088,967	8,781,032,278	46,673,598,120
23,977,381	72,792,323	31,840,970	22,186,770,931	22,960,368,432
-	-	-	-	18,977,595
(79,066)	39,557	4,664,024	-	(21,980,931)
-	-	-	-	(12,775,010)
-	-	-	-	893,434
(4,213,419)	(34,493,071)	(5,652,388)	-	(257,016,977)
4,162,386	34,493,071	-	-	98,164,373
1,985,424	(62,505,579)	(577,193,950)	(508,327,704)	(4,892,552,201)
(4,447,089)	64,967,468	572,955,627	-	4,380,348,717
-	(1,525)	(61,504,816)	-	5,766,416,479
(308,801,571)	(156,315,763)	(1,286,725,405)	-	(2,630,042,901)
846,649,335	304,211,123	20,449,473,030	30,459,475,504	72,084,399,129
8,835,982,624	1,543,754,944	35,150,010,541	30,465,673,358	105,085,885,419
(7,989,333,289)	(1,239,543,821)	(14,700,537,511)	-	(32,995,288,437)
-	-	-	(6,197,854)	(6,197,854)
846,649,335	304,211,123	20,449,473,030	30,459,475,504	72,084,399,129
846,649,335	304,211,123	20,449,473,030	30,459,475,504	72,084,399,129
16,290,204	20,658,986	97,584,209	6,654,479,734	7,015,703,468
(4,593,636)	(7,853,459)	-	-	(25,570,268)
4,412,995	7,833,824	-	-	25,363,449
(234,639)	-	-	-	(822,778)
107,024	-	-	-	306,181
(1,765,428)	-	-	(416,289,386)	(416,289,385)
(2,545,529)	2,545,529	-	-	-
(273,209,186)	(110,324,901)	(1,132,606,333)	-	(2,354,707,348)
585,111,140	217,071,102	19,414,450,905	36,697,665,852	76,328,382,448
8,845,679,125	1,556,560,471	35,247,594,749	36,703,863,706	111,658,906,456
(8,260,567,986)	(1,339,489,369)	(15,833,143,844)	-	(35,324,326,155)
-	-	-	(6,197,854)	(6,197,854)
585,111,140	217,071,102	19,414,450,905	36,697,665,852	76,328,382,448

நிதிநிலை அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

12. அசையாச் சொத்துகள்

	2022	2021
வருடத்தின் ஆரம்பத்தில்		
செலவு	120,906,971	135,129,553
திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்	(99,071,714)	(94,890,124)
	21,835,257	40,239,429
வருடம் முழுவதுமான அசைவுகள்		
நிகர புத்தகத் தொகையை திறத்தல்	21,835,257	40,239,429
பரிமாற்றங்கள் - செலவு	16,674,876	-
பரிமாற்றங்கள் - பெறுமானத் தேய்வு	(16,674,876)	-
முந்தைய வருட தவணை முறைக்கடன் கரைப்புத் திருத்தங்கள்	-	8,349,000
இழப்பீட்டை ஏற்றுக்கொள்ளல்/பரிமாற்றம் - செலவு	6,182,427	(14,222,583)
இழப்பீட்டை ஏற்றுக்கொள்ளல்/பரிமாற்றம் - பெறுமானத் தேய்வு	-	5,845,534
வருடத்தின் போதான தவணை முறைக்கடன் கரைப்பு	(12,086,369)	(18,376,125)
நிகரப் புத்தகத் தொகையை மூடுதல்	15,931,315	21,835,257
வருடத்தின் நிறைவில்		
செலவு	143,764,274	120,906,971
திரட்டப்பட்ட பெறுமதித் தேய்வு	(127,832,959)	(99,071,714)
நிகர புத்தகத் தொகையை மூடுதல்	15,931,315	21,835,257

மென்பொருள் சொத்துகளின் பயனுள்ள வாழ்க்கை 4 ஆண்டுகள் என மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

13. ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரி

	நிதிநிலை அறிக்கை		முழுநிறைவான வருமான அறிக்கை	
	2022	2021	2022	2021
பின்வருவற்றில் ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரிப் பொறுப்பு				
நடைமுறைப்படுத்தப்படுகிறது:				
துரிதப்படுத்தப்பட்ட தேய்மானம்	9,264,909,416	7,373,210,258	1,891,699,158	1,243,791,792
	9,264,909,416	7,373,210,258	1,891,699,158	1,243,791,792
வரிச் சொத்துகள் பின்வருவற்றுள் ஒத்திவைக்கப்பட்டுள்ளன:				
ஒத்திவைக்கப்பட்ட பயன் திட்டம்	1,763,203,602	1,161,057,403	(602,146,199)	154,750,566
பதிவேடு மற்றும் கடனாளிகளுக்கான வழங்குகை	1,069,482,055	487,725,759	(581,756,296)	141,843,168
ஒத்திவைக்கப்பட்ட அரசாங்கக் கொடுப்பனவுகள்	272,149,256	229,601,129	(42,548,127)	(207,004,472)
	3,104,834,912	1,878,384,291	(1,226,450,622)	89,589,262
முழுநிறைவான ஏனைய வருமானம்				
வரையறுக்கப்பட்ட பயன் திட்டத்தை அடிப்படையாகக் கொண்ட கணக்கீட்டுப் பெறுகை/(இழப்பு) மீதான ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரி			87,856,126	(210,766,063)
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரிக் கட்டணம்/கடன் (குறிப்பு 9)			753,104,662	1,122,614,992

தற்போதைய வரி ஆதனங்களுக்கு எதிராகத் தற்போதைய வரியை சமப்படுத்துவதற்கான சட்டரீதியான உரிமை இருக்கும்போதும், அதே நிதி அதிகாரத்துடன் ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரி வருமானங்கள் தொடர்புபடும் போதும், ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரி வருமான சொத்துகள் மற்றும் ஆதனங்கள் சமமானவையாகின்றன. ஒத்திவைக்கப்பட்ட நிகர வருமான வரி பின்வருமாறு:

	2022	2021
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரிச் சொத்து	3,104,834,912	1,878,384,291
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரி ஆதனம்	(9,264,909,416)	(7,373,210,258)
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரிச் சொத்து (நிகர)	(6,160,074,504)	(5,494,825,966)

14 முதலீடுகள்

14.1 கடன் பத்திரங்களில் மேற்கொள்ளப்படும் முதலீடு

கடன் பத்திரங்களில் முதலீடு என்பது இலங்கை வங்கி, சம்பத் வங்கி, தேசிய சேமிப்பு வங்கி மற்றும் னுகுஊஊ வங்கி முதலியவற்றின் 5-8 வருட மீளப்பெறக்கூடிய கடன் பத்திரங்களிலான முதலீடுகளை உள்ளடக்கியிருக்கிறது. முதிர்ச்சி நிலை வரை பேணப்படும் முதலீட்டின் மதிப்பீடு, நியாயமான மதிப்பீட்டுக்குச் சமமாகும்.

	2022	2021
சராசரி வட்டி விகிதங்களில் பேணப்படும் கடன் பத்திரங்கள்		
மாத திறைசேரி உண்டியல் + 1.25%	800,000,000	800,000,000
நிலையான விகிதத்தில் கடன் பத்திரங்கள் (11.25% - 29.00%)	2,498,300,000	3,288,300,000
	3,298,300,000	4,088,300,000

கடன் பத்திரம் வழங்கப்பட்ட திகதி மற்றும் மீட்புத் திகதி ஆகியன பின்வருமாறு

வழங்கப்பட்ட திகதி	மீட்புத் திகதி	முதலீட்டுத் தொகை	
		2022	2021
08.10.2015	07.10.2023	800,000,000	800,000,000
25.10.2016	24.10.2023	50,000,000	50,000,000
31.03.2017	31.03.2022	-	800,000,000
03.04.2017	04.04.2022	-	150,000,000
27.12.2017	27.12.2022	-	340,000,000
15.03.2018	15.03.2023	449,000,000	449,000,000
29.03.2018	29.03.2025	445,000,000	445,000,000
10.09.2019	10.09.2024	800,000,000	800,000,000
23.09.2019	23.09.2026	254,300,000	254,300,000
30.12.2022	30.12.2027	500,000,000	-
		3,298,300,000	4,088,300,000

14.2 வங்கி வைப்புகள்

	2022	2021
நீண்ட கால வங்கி வைப்புகள்	6,962,540,843	1,266,678,125
குறுகிய கால வங்கி வைப்புகள்	78,025,787,863	41,515,132,946
	84,988,328,706	42,781,811,071

நிறுவனத்தின் ஓய்வூதியப் பயன் ஆதனங்களுக்கு சேவை புரிவதற்கு அர்ப்பணிக்கப்பட்டுள்ள நிதியை உருவாக்குவதற்கு 2022 டிசம்பர் 31ஆம் திகதி வரை, நிறுவனம் 3, 298.3 மில்லியன் இலங்கை ரூபா பெறுமதியுடைய கடன் பத்திரங்களையும், 6, 962 மில்லியன் ரூபா பெறுமதியுடைய வங்கி வைப்புகளையும் நிறுவனம் பேணி வந்தது.

நிதிநிலை அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

விமான மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை)(குனியார்) நிறுவனம்
வருடாந்த அறிக்கை 2022

108

15. கையேடுகள்

	2022	2021
பொதுவானவை	134,213,456	70,435,035
இலத்திரனியல்கள்	126,239,449	89,702,907
பொறியியல்	199,182,726	180,555,015
எரிபொருள்	17,989,659	25,354,064
தீயணைப்புக் கருவிகள் மற்றும் உதிரிப் பாகங்கள்	42,230,563	17,547,678
பரிமாற்றத்திலுள்ள பொருட்கள்	1,765,674,340	516,323,637
கையிருப்புகள் - (மோட்டார் வாகனங்களின் உதிரிப் பாகங்கள்)	54,943,012	38,990,070
கையிருப்பு - ஓய்வறை	436,773	106,641
கையேட்டை நீக்கும் கணக்குகள்	(12,058,551)	(48,342,255)
	2,328,851,426	890,672,792
குறைவானது: மெதுவாக நகரும் கையேட்டுக்கான கொடுப்பனவு	(82,487,508)	(82,487,508)
	2,246,363,918	808,185,284

பொருட்கள், காகிதாதிக்கள், பணியாளர் உடை மற்றும் ஏனைய ஹார்ட்வெயர் உபகரணங்கள் போன்றவற்றை உள்ளடக்கிய பொதுவான கையேடு...

16. வணிகம் மற்றும் ஏனைய பெறுகைகள்

	2022	2021
வணிகக் கடனாளிகள்	7,775,846,267	4,080,253,763
குறைவானது: வணிகப் பெறுகைகளின் மிகைப் பெறுமதி	(3,482,452,676)	(1,949,703,156)
	4,293,393,591	2,130,550,607
ஏனைய பெறுகைகள்	3,932,741,806	1,433,445,923
முற்பணம் மற்றும் முன்கொடுப்பனவுகள்	436,053,081	215,828,600
	4,368,794,887	1,649,274,523
நிறுவன உத்தியோகத்தர்களுக்கான கடன்கள் (குறிப்பு 16.1)	72,110,214	66,159,615
	72,110,214	66,159,615
	8,734,298,692	3,845,984,745

நிறுவன உத்தியோகத்தர்களுக்கான கடன்கள் 4 ஆண்டுகளுக்கு மேற்படாமல் கடன் காலத்தில் ஊழியர்களிடமிருந்து சமமான மாதாந்த தவணைகளில் பெறப்படும். பணியாளர் கடன்களுக்கு ஆண்டுக்கு 4.2% என்ற விகிதத்தில் வட்டி விதிக்கப்படுகிறது. கணக்கீட்டுக் கொள்கையின்படி, ஒவ்வொரு அறிக்கையிடல் திகதியினதும் பயனுள்ள வட்டி முறையைப் பயன்படுத்தி, தவணை முறைக்கடன் கரைப்புச் செலவில் பணியாளர் கடன்கள் அளவிடப்படுகின்றன. 2022இல் பணியாளர் கடனுக்கான பயனுள்ள வட்டி 18% ஆக இருந்தது (2021: 11.5%).

16.1 நிறுவன உத்தியோகத்தர்களுக்கான கடன்கள்

	2022	2021
- ஒரு வருடத்திற்குக் குறைவானது	72,110,214	66,159,615
- ஒரு வருடத்திற்கு அதிகமானது	68,338,785	61,602,205
	140,448,999	127,761,820

17. பண மற்றும் பணச் சமவலுகள்

	2022	2021
மீள்கொள்வனவு ஒப்பந்தங்களின் கீழ் திறைசேரி உண்டியல்கள் மற்றும் முறிகள்	21,708,899	20,098,830
பணம் மற்றும் வங்கி		
வங்கியில் பணம்	618,933,596	391,598,780
கையிருப்பில் பணம்	1,693,500	1,347,400
	620,627,096	392,946,180
பணப் பாய்ச்சல் அறிக்கையின் நோக்கத்திற்காக மொத்தப் பணம் மற்றும் பணச் சமவலுகள்	642,335,995	413,045,010

18. குறிப்பிடப்பட்ட மூலதனம்

	பங்குகளின் எண்ணிக்கை	2022	2021
குறிப்பிடப்பட்ட மூலதனம்	200,002	20,000,200	20,000,200
		20,000,200	20,000,200

வழங்கப்பட்ட அனைத்துப் பங்குகளும் முழுமையாக செலுத்தப்பட்டுள்ளன

19 ஒதுக்குகள்

	2022	2021
விமான நிலையங்கள் அதிகார சபையிலிருந்து பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட நிகர சொத்துகள்	892,726,769	892,726,769
நிதிநிலை கணக்கியல் மறுமதிப்பீட்டுக்கான ஒதுக்குகள்	5,766,416,478	5,766,416,478
ஆதனம், ஆலை மற்றும் சாதனங்களுக்கு மின்வெட்டு காரணமாக ஏற்பட்ட சேதங்களுக்கான ஒதுக்கு	188,890,000	187,040,000
	6,848,033,247	6,846,183,247

ஒதுக்கு என்பது விமான நிலைய அதிகார சபையிலிருந்து நிறுவனத்திற்கு மாற்றப்பட்ட நிகர சொத்துகளின் மதிப்பைக் கொண்டுள்ளது, இது நிறுவனத்தின் கூட்டிணைவுக்குப் பிற்பாடு கலைக்கப்பட்டது. 2013ஆம் ஆண்டு முதல் நடைமுறைப்படுத்தப்படும் விதமாக, மின்னல் காரணமாகப் பழுதடைந்த ஆதனங்கள், ஆலைகள் மற்றும் சாதனங்களைத் திருத்துவதற்காக மீள்பெறப்பட்ட ஊதியத்திலிருந்து (இலத்திரனியல், மின், தொடர்பாடல் மற்றும் ஏனைய சாதனங்களின் 5முடிக்கொண்ட வருடாந்த ஆதனச் சேர்க்கைகள்) 188.89 மில்லியன் இலங்கை ரூபா பரிமாற்றப்பட்டது.

20 மீள்பெறப்பட்ட ஊதியங்கள்

	2022	2021
வருடத்தின் ஆரம்பத்தில்	34,448,138,251	35,885,634,588
நடப்பு ஆண்டு வருமானம்/(இழப்பு)	4,802,697,567	(2,083,501,758)
முந்தைய வருடத் திருத்தங்கள்	(81,653,286)	(18,920,440)
ஏனைய முழுநிறைவான (செலவுகள்)/வருமானம்	(278,211,066)	667,425,865
ஒதுக்கீட்டுக் கணக்குக்கான பரிமாற்றம்	(1,850,000)	(2,500,000)
வருடத்தில் வழங்கப்பட்ட பங்கிலாபம்	(500,000,000)	-
வருடத்தின் நிறைவில் மொத்தத் தொகை	38,389,121,466	34,448,138,251

21 பெறுகைகள்

வெளிநாட்டுக் கடன்கள் மற்றும் உள்: வணிக வங்கிகளிலிருந்து பெறப்பட்ட கடன்களைப் பெறுகைகள் பிரதிபலிக்கிறது.

21.1 வெளிநாட்டுக் கடன்கள்

	2022	2021
கடன்கள்		
வருட ஆரம்பத்தில் நிலுவை	64,458,017,324	46,772,796,305
வருடத்தில் பெறப்பட்ட கடன்கள்	2,544,341,074	19,833,345,830
	67,002,358,398	66,606,142,134
வருடத்தில் செலுத்தப்பட்ட கடன்கள்	(4,706,288,922)	(4,289,330,231)
மொழிபெயர்ப்பின் மீதான பரிமாற்றப் (பெறுகை)/இழப்பு	43,977,059,211	2,141,205,420
வருடத்தின் நிறைவில் நிலுவை	106,273,128,687	64,458,017,324

21.2 உள்நாட்டுக் கடன்கள்

	2022	2021
வருட ஆரம்பத்தில் நிலுவை	266,666,666	400,000,000
வருடத்தில் செலுத்தப்பட்ட கடன்கள்	(266,666,666)	(133,333,334)
வருடத்தின் நிறைவில் நிலுவை	-	266,666,666
கடன்களின் வகைப்படுத்தல்		
பெறுகைகளின் தற்போதைய பகுதி	13,244,492,649	4,289,330,231
பெறுகைகளின் நடைமுறைச்சாரா பகுதி	93,028,636,038	60,435,353,759
	106,273,128,687	64,724,683,990

பெறுகைகளின் முதிர்ச்சிப் பகுப்பாய்வு

	2022	2021
ஒரு வடத்திற்குக் குறைவானது	13,244,492,649	4,289,330,231
ஒரு வருடத்திற்கு அதிகமானது ஆனால் ஐந்து வருடங்களுக்குக் குறைவானது	40,844,892,882	15,257,601,250
ஐந்து வருடங்களுக்கு அதிகமானது	52,183,743,155	45,177,752,509
பொது திறைசேரியினால் 12/04/2022 எனத் திகதியிடப்பட்டு வெளியிடப்பட்ட விசேட கடிதத்தின்படி, நிறுவனம் பின்வரும் நோக்கங்களுக்காகப் பெற்ற வெளிநாட்டுக் கடன்களைத் திருப்பிச் செலுத்துவதை நிறுத்தியது மற்றும் 2022ஆம் ஆண்டிற்கான செலுத்த வேண்டிய தொகைகள் பின்வருமாறு:		
- மத்தளை ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையம்	2,390,906,808	
- ஓடுபாதை மேற்பரப்பு	548,056,169	
- கட்டம் 2 நிலை 2	1,339,500,000	

நியாயமான மதிப்புகள் பின்வரும் கடன்கள் ஒவ்வொன்றினதும் அடிப்படையில் கட்டணங்களைப் பயன்படுத்தி தள்ளுபடி செய்யப்படும் பணப் புழக்கங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டவை:

	2022	2021
	%	%
ஐக்கிய அமெரிக்க டொலர்		
- மத்தளை ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையம்	2.00	2.00
- ஓடுபாதை மேற்பரப்பு	LIBOR + 2	LIBOR + 2
ஐப்பானிய யென்		
- பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலைய அபிவிருத்திச் செயற்றிட்டம்	1.80	1.80
- பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலைய அபிவிருத்திச் செயற்றிட்டம் கட்டம் 2 நிலை 1	0.75	0.75
- பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலைய அபிவிருத்திச் செயற்றிட்டம் கட்டம் 2 நிலை 2	0.20	0.20
யூரோ		
- நவீன சுஆயு வான்வழிப் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுப் பொறிமுறை - தொகுதி - 2	4.90	4.90
- நவீன சுஆயு வான்வழிப் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுப் பொறிமுறை - தொகுதி - 3	2.10	2.10
இலங்கை ரூபா		
- நிலையான வைப்புகளுக்கான வங்கிக் கடன்	AER of FD+0.5	AER of FD+0.5

	2022	2021
ஐக்கிய அமெரிக்க டொலர்	131,924,919	140,097,017
ஐப்பானிய யென்	20,275,052,250	20,197,240,766
யூரோ	183,080	288,522
இலங்கை ரூபா	-	266,666,666

22 கடன் பத்திரங்கள்

	2022	2021
விநியோகிக்கப்பட்ட கடன் பத்திரங்கள்	4,000,000,000	4,000,000,000
	4,000,000,000	4,000,000,000

மத்தளை ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையத்தின் ஒப்பந்தக்காரரான சீனத் துறைமுகப் பொறியியல் நிறுவனத்திற்கான நிலுவைக் கொடுப்பனவுகளைச் செலுத்துவதற்கு 4 பில்லியன் இலங்கை ரூபாவை 2019 மே மாதம் தேசிய சேமிப்பு வங்கிக்கு 15 ஆண்டுகள் முதிர்ச்சி நிலை என ஒவ்வொன்றுக்குமான காலப்பகுதியுடன், ஆண்டுக்கு AWPLR+ 2.00% என்ற விகிதத்தில், அரையாண்டில் செலுத்தக்கூடியதாக, ஒன்றுக்கு 100 இலங்கை ரூபா என்ற கணக்கில் பட்டியலிடப்படாத முதிர்ந்த 40,000,000 மற்றும் மீளப்பெறக்கூடிய கடன் பத்திரங்களுக்கான உத்தரவாதத்தை நிறுவனம் அளித்தது.

நிதிநிலை அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

விமான மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை)(தனியார்) நிறுவனம்
வருடாந்த அறிக்கை 2022

112

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

23. ஓய்வூதியப் பயன் கடப்பாடுகள்

நிதிநிலை அறிக்கையில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட ஆதனத்தின் இயக்கம் பின்வருமாறு:

	2022	2021
வருட ஆரம்பத்தில்	4,837,739,167	5,482,533,223
முந்தைய வருடத் திருத்தங்கள்	-	(18)
நிகழ்கால சேவைச் செலவு	580,155,204	277,743,232
வட்டிச் செலவு	556,340,004	438,602,656
வருடத்தில் வழங்கப்படும் கொடுப்பனவுகள்	(462,956,225)	(482,947,999)
பயன்படுத்தப்படும் அனுமானங்களிலிருந்து மேலெழும் (பெறுகை)/இழப்பு	366,067,192	(878,191,927)
வருட நிறைவில்	5,877,345,342	4,837,739,167

திட்டமிடப்பட்ட அளவுக்கான கடன் முறைமையைப் பயன்படுத்தி, ஆண்டு இறுதியில் வரையறுக்கப்பட்ட பயன் கடப்பாடுகளுக்கான பொறுப்பைக் கணக்கிடுவதற்கு, பணியாளர் பயன்களின் விலையைத் தீர்மானிப்பதில் பயன்படுத்தப்படும் முதன்மை அனுமானங்கள் பின்வருமாறு:

	2022	2021
தள்ளுபடி விகிதம்	18.00%	11.50%
எதிர்கால ஊதிய அதிகரிப்பு விகிதம்	1% - 15%	1% - 11%
வாழ்க்கைச் செலவு கொடுப்பனவு அதிகரிப்பு விகிதம்	10.00%	9.00%
பணியாளர் பணி துறப்பு விகிதம்	1.3%	0.6%
ஓய்வூதிய வயது	60 years	62 years

வருடத்திற்கான ஓய்வூதிய பயன் கடப்பாடுகளுக்கான வழங்குகையானது, 31 டிசம்பர் 2022இல் தொழில்நீதியாகத் தகைமை பெற்ற கணக்கீடு மற்றும் முகாமைத்துவ ஆலோசகர்கள் (தனியார்) நிறுவனத்தினால் முன்னெடுத்துச் செல்லப்பட்ட கணக்கீட்டுப் பெறுமதியை அடிப்படையாகக் கொண்டது.

வரையறுக்கப்பட்ட பயன் கடப்பாட்டுக்கான ஆதனங்கள் புறவாரியாக நிதியளிக்கப்படவில்லை.

24. ஒத்திவைக்கப்பட்ட அரச அளிப்பு

	2022	2021
திறைசேரி அளிப்பு மற்றும் வெளிநாட்டு அளிப்பு		
வருட ஆரம்பத்தில்	956,671,369	986,349,954
வருடத்தில் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டது	-	18,977,595
தவணை முறைக்கடன் கரைப்பின் மீள்பெறுகை/(தவணை முறைக்கடன் கரைப்பு)	(49,507,184)	(48,656,180)
வருட நிறைவில்	907,164,185	956,671,369

25. வணிகம் மற்றும் ஏனைய செலுத்துகைகள்

	2022	2021
வணிக செலுத்துகை	589,466,720	298,780,902
மீள்பெறக்கூடிய வைப்புகள்	406,434,211	343,873,540
ஏனைய செலுத்துகைகள்	6,954,183,837	2,995,147,771
	7,950,084,768	3,637,802,214

26. வரி வருமானம் (பெறுகை)/செலுத்துகை

	2022	2021
வருட ஆரம்பத்தில் நிலுவை	(848,093,206)	(833,368,210)
வருடத்திற்கான வழங்குகைகள்	877,223,760	-
வருடத்திலான கொடுப்பனவுகள்	(120,214,592)	(14,724,996)
வருட நிறைவில் நிலுவை	(91,084,038)	(848,093,206)

27. வகைப்படுத்தப்பட்டுள்ள அடிப்படையில் நிதிக் கருவிகள்

(அ) நிதிக் கருவிகள்

	2022	2021
நிதிச் சொத்துக்கள்		
தவணை முறைக்கடன் கரைப்பு செலவு		
வணிகம் மற்றும் ஏனைய பெறுகைகள் (முற்கொடுப்பனவுகள், மற்றும் முற்பணம் தவிர்த்து)(குறிப்பு 16)	8,226,135,398	3,563,996,530
பணம் மற்றும் வங்கி நிலுவைகள் (குறிப்பு 17)	620,627,096	392,946,180
	8,846,762,494	3,956,942,710
கடன் பத்திரங்களில் முதலீடு (குறிப்பு 14)	3,298,300,000	4,088,300,000
நீண்ட கால வங்கி வைப்புகள்	6,962,540,843	1,266,678,125
திறைசேரி உண்டியல்கள்/பிணைகள் மீள்கொள்வனவில் முதலீடுகள் (குறிப்பு 17)	21,708,899	20,098,830
குறுகிய கால வங்கி வைப்புகள்	78,025,787,863	41,515,132,946
	88,308,337,605	46,890,209,901
நிதி ஆதனங்கள்		
ஏனைய நிதி ஆதனங்கள்		
பெறுகைகள் (குறிப்பு 21)	106,273,128,687	64,724,683,990
கடன் பத்திரம் (குறிப்பு 22)	4,000,000,000	4,000,000,000
வணிகம் மற்றும் ஏனைய செலுத்துகைகள் (நிதிசாரா ஆதனங்கள் தவிரந்த)(குறிப்பு 25)	7,950,084,768	3,637,802,213
	118,223,213,454	72,362,486,203

நிதிநிலை அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

விமான மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை)(குனியார்) நிறுவனம்
வருடாந்த அறிக்கை 2022

114

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

(ஆ) நிதிச் சொத்துகளின் வகுப்பின் அடிப்படையில் கடன் தரம்

கெடு கடந்த செலுத்துகையாகவோ அல்லது மிகைப் பெறுமதியாகவோ இல்லாத நிதிச் சொத்துகளின் கடன் தரத்தை வெளிப்புறக் கடன் தரமதிப்பீடுகளுக்கான குறிப்பீடு (இருப்பின்) அல்லது எதிர்தரப்பினது தவணைக் கட்டண விகிதங்கள் தொடர்பான வரலாற்றுத் தகவல்களினூடாகவோ மதிப்பிடலாம்:

31 டிசெம்பர் 2022

	கெடு கடந்த செலுத்துகையாகவோ அல்லது மிகைப் பெறுமதியாகவோ இல்லாதிருப்பவை	கெடு கடந்த செலுத்துகை ஆனால் மிகைப் பெறுமதியாக இல்லாதிருப்பவை	தனிப்பட்ட ரீதியாக மிகைப் பெறுமதி கொண்டிருப்பவை	மொத்தம்
வணிகப் பெறுகைகள் (குறிப்பு 16)	3,553,326,150	740,067,441	3,482,452,676	7,775,846,267
நிறுவன உத்தியோகத்தர்களுக்கான கடன்கள்	140,448,999	-	-	140,448,999
மொத்த நிதிச் சொத்துகள்	3,693,775,149	740,067,441	3,482,452,676	7,916,295,266

31 டிசெம்பர் 2022

	கெடு கடந்த செலுத்துகையாகவோ அல்லது மிகைப் பெறுமதியாகவோ இல்லாதிருப்பவை	கெடு கடந்த செலுத்துகை ஆனால் மிகைப் பெறுமதியாக இல்லாதிருப்பவை	தனிப்பட்ட ரீதியாக மிகைப் பெறுமதி கொண்டிருப்பவை	மொத்தம்
வருமானப் பெறுகைகள் (குறிப்பு 16)	1,818,889,266	311,661,341	1,949,703,156	4,080,253,763
நிறுவன உத்தியோகத்தர்களுக்கான கடன்கள்	127,761,820	-	-	127,761,820
மொத்த நிதிச் சொத்துகள்	1,946,651,086	311,661,341	1,949,703,156	4,208,015,583

வங்கியிலுள்ள பணம் மற்றும் குறுகிய கால வங்கி வைப்புகள்

	2022	2021
AA+(Ika)	85,607,262,302	43,173,409,851
மொத்தம்	85,607,262,302	43,173,409,851

28. பங்கிலாபம்

2022ஆம் ஆண்டுக்கான இடைக்கால பங்கிலாபமானது 500 மில்லியன் இலங்கை ரூபா என நிறுவனம் பிரகடனப்படுத்தியுள்ளது. 2021 ஆண்டுக்கு பங்கிலாபம் பிரகடனப்படுத்தப்படவில்லை.

29. எதிர்பார்க்கைகள்

கீழ் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள நிகழ்வுகள் வருட நிறைவில் பொருள்சார் எதிர்பார்க்கைகளாகத் தோன்றுவதாக அடையாளப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

- “இலங்கையின் வெளிவாரிப் பொதுக்கடன் சேவைகள் தொடர்பான இடைக்காலக் கொள்கை” என்னும் தலைப்பின் கீழ் திகழியிடப்பட்டு பொது திறைசேரியினால் வெளியிடப்பட்ட விசேட கடிதத்தின் படி, அரசாங்க நிறுவனங்கள் பெற்றுக்கொண்ட வெளிநாட்டுக் கடன்களை செலுத்தக்கூடாது எனப் பரிந்துரைக்கப்பட்டது. இலங்கை அரசாங்கத்தினால் கடன் தவணைகள் மீள செலுத்தப்படாததன் காரணமாக மேலதிகக் கடன் கொடுப்பனவுகளை துணுது வழுங்க மாட்டாது என்ற நிலையில், ஒப்பந்தக்காரர்கள் செயற்றிட்டத்தை முன்கொண்டு செல்வதற்கு மறுத்ததன் காரணமாக, கட்டடம் 2 நிலை 2 செயற்றிட்டத்தின் நிர்மானப் பணிகளின் மீது இது நேரடியாகப் பாதிக்கமான விளைவுகளை ஏற்படுத்தியது.

பொது திறைசேரியினால் சுற்றறிக்கை வெளியிடப்பட்டிருந்த போதிலும், நாம் கடன் மீள்கொடுப்பனவுகளை மேற்கொள்வதற்கு எதிர்பார்த்திருக்கிறோம் என்பதைப் பொது திறைசேரிக்கும், துணுது வழுங்குக்கும் எழுத்துமூல தொடர்பாடல் வழியாக நிறுவனம் அறிவித்ததுடன், நிறுவனத்திடம் போதியளவு நிதி இருந்ததாக செயற்றிட்டத்தை முன்னெடுத்துச் சென்றது. எவ்வாறாயினும், கடன் மீள்கொடுப்பனவுத் திறன்கள் தொடர்பாக நிதி அமைச்சிடமிருந்தான ஆதரவை அந்த நேரம் வேண்டியிருந்தது. ஐ. எம். எ.பி. இன் கடன் மறுசீரமைப்புத் திட்டத்தின் காரணமாக அங் ஆதரவு கிடைக்கவில்லை என்பதால், ஒப்பந்தக்காரர் செயற்றிட்டத்தை இடைநிறுத்தினார்.

இடைநிறுத்துதல் மற்றும் முடிவுறுத்துதல் காரணமாக, ஒப்பந்தக்காரருக்குத் தாமதப்படுத்தப்பட்ட கட்டணங்களை வழங்குதல், மேலதிக பண்டகசாலைக் கட்டணங்களுடன் பெறப்பட்ட ஆலை மற்றும் பொருட்களின் செலவு, பணிப் பராமரிப்பிற்கான செலவு (பாதுகாப்பு சார்ந்தவை, தொழிற்பாடு சார்ந்தவை, சுற்றுச்சூழல் சார்ந்தவை), பொருளின் தேய்மானம் காரணமாக இழப்பு, தளர்த்தல் மற்றும் தற்காலிகப் பணிகளின் நிலையான கட்டணங்கள் ஆகியவற்றுக்கான செலவு, ஒப்பந்தக்காரரின் கருவிகள், ஒப்பந்தப் பணியாளர்கள் மற்றும் பணிக்கு அமர்த்தப்பட்டுள்ள பணியாளர்களைத் திருப்பி அனுப்புவதற்கான செலவு, இடைநிறுத்துதல் மற்றும் முடிவுறுத்துதல் காரணமாக மேலெழக்கூடிய ஒப்பந்தக்காரரின் ஏனைய உரிமை கோரல்கள், மொத்தக் கடன் தொகை துணை ஒப்பந்தக்காரர்களால் சாத்தியமான வழக்குக் கட்டணங்கள் பிரதான ஒப்பந்தக்காரரால் வசூலிக்கப்படுகின்றமை, முதலாளியின் வருமான இழப்பு, கடன் பயன்பாட்டுப் பிரச்சினைகள் போன்றன உள்ளடங்கலாக நிலுவையிலுள்ள கொடுப்பனவுகள் என விமான மற்றும் விமான சேவைகள் நிறுவனத்திற்குக் கடுமையான நிதிசார் தாக்கங்கள் காணப்படும்.

எவ்வாறாயினும், தமது உரிமை கோரல்களை ஒப்பந்தக்காரர் பொறியாளருக்கு (ஆலோசகருக்கு) சமர்ப்பித்து, அவ் உரிமை கோரல்கள் பொறியாளரினால் மதிப்பாய்வு செய்யப்பட்ட பின்னரே மேற்குறிப்பிட்டவற்றின் இறுதித் தொகை வெளிப்படுத்தப்படும்.

பணியிடை நிறுத்தங்களினால் எழுந்த ஒப்பந்ததாரர்களது மீளக்கோரல்களின் மொத்த தொகையாக IPA 16 - 20 இல் சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ளதாவது ஆலோசகர்களால் மீளாயப்பட்டதும் 9 டிசம்பர் 2022 முதல் செல்லுபடியாகுமாறு அமுலில் காணப்படும் பணிமுடிவுறுத்தங்களினால் இன்னமும் உறுதிப்படுத்தப்படவேண்டியுள்ளதுமாகும். எனினும், ஒப்பந்ததாரர் இடைநிறுத்த கோரல்கள் உள்ளிட்ட பணிமுடிவுறுத்தல் கோரல்களை (இறுதி கோரல்) சமர்ப்பிக்கவேண்டியுள்ளது. IPA இன் சாராம்சமாவது பின்வருமாறு

IPA இல.	கோரப்பட்டுள்ள காலம்	சமர்ப்பிக்கும் திகதி	இலங்கை ரூபாவில் மொத்த பற்றுச்சீட்டு தொகை	ஐப்பானிய யென்னொன்றில் மொத்த பற்றுச்சீட்டு தொகை
16	22-ஐ"லை	08.08.2022	2,702,311,305	1,251,012,131
17	22-ஆகஸ்ட்	08.09.2022	2,122,751,696	858,822,550
18	22-செப்டெம்பர்	07.10.2022	2,098,579,951	852,838,603
19	22-ஒக்டோபர்	08.11.2022	909,788,018	372,604,340
20	22-நவம்பர்	08.12.2022	7,896,457,720	3,016,793,780
மொத்தம்			15,729,888,690	6,352,071,405

2 நிறுவனத்திற்கு எதிராகத் தாக்கல் செய்யப்பட்டுள்ள பின்வரும் வழக்குகளில் நிறுவனம் எதிர்வாதியாக உள்ளது. பணிப்பாளர்களின் கருத்துப்படி, பொருத்தமான சட்ட ஆலோசனை பெற்ற பின்னர், ஏதேனும் குறிப்பிடத்தக்க அளவு இழப்புகளை இச்சட்ட ரீதியான நடவடிக்கைகளின் வெளிப்பாடு ஏற்படுத்தாது.

ஒப்பந்தத்தை மீறியதாகக் கூறி 2 டெக்ஸி நிறுவனங்களின் உறுப்பினர்கள் அண்ணளவாக 62 மில்லியன் இலங்கை ரூபா கோரி, நிறுவனத்திற்கு எதிராக 134 வழக்குகள் தாக்கல் செய்துள்ளனர். நீர்கொழும்பு சிவில் மேன்முறையீட்டு உயர் நீதிமன்றத் தீர்ப்பின் படி, பதிவாளர் இரண்டு நீதிமன்ற வழக்குகளில் ஒவ்வொரு டெக்ஸி சங்கத்திடமிருந்தும் ரூ. சும. 200இ 405. டீ. ஓ 80 மற்றும் 200இ 197.29 ஓ 54. செலுத்த வேண்டும் என விதியாக்கினார். செலுத்த வேண்டிய மொத்தத் தொகை 26இ 843இ 053.66 ஆகும். இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகள் நிறுவனமானது, ஒவ்வொரு டெக்ஸி வழக்குக்கும் உரிய இழப்பீட்டை நீதிமன்றத்தால் அவதானிக்கப்படுவதன் பிரகாரம் செலுத்தி வருகிறது. தற்போது வரை 30 வழக்குகளுக்கான நடடஈடு வழங்கப்பட்டது.

30. அர்ப்பணிப்புகள்

30.1 மூலதனச் செலவீன அர்ப்பணிப்புகள்

	2022	2021
ஒப்பந்தம் மேற்கொள்ளப்பட்டும் செலுத்தப்படாதவை	6,238,190,348	21,678,443,226
நிறுவனத்தினால் அங்கீகரிக்கப்பட்டு, செலுத்தப்படாதவை	11,964,675,703	304,926,793
	18,202,866,051	21,983,370,019

30.2 நிதிசார் அர்ப்பணிப்புகள்

பெறுகைகளின் கீழ் வெளிக்காட்டப்பட்டுள்ளவற்றுக்கு (குறிப்பு 21&22) மேலதிகமாக வேறு எந்த நிதிசார் அர்ப்பணிப்புகளும் இல்லை.

31. பிரதான முகாமைத்துவப் பணியாளர்களுடனான பரிமாற்றங்கள்

	2022	2021
ஊதியங்கள் மற்றும் கட்டணங்கள்	8,402,305	11,307,484
	8,402,305	11,307,484

பணிப்பாளர் சபையே நிறுவனத்தின் பிரதான முகாமைத்துவப் பணியாளர்களாகக் கருதப்படுகின்றனர்

நிதிநிலை அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகள்

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

32 தொடர்புடைய தரப்பினரின் பரிமாற்றங்கள்

இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகள் நிறுவனம் என்பது முழுமையாக அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமாக்கப்பட்ட ஒரு நிறுவனமாக, பின்வரும் குறிப்பிடத்தக்க பரிவர்த்தனைகள் அரசாங்கத்தால் கட்டுப்படுத்தப்படும் நிறுவனங்களுடன் சாதாரண வணிக நடைமுறையில் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

அவ்வருடத்தின் தொடர்புடைய தரப்பினருடன் மேற்கொள்ளப்பட்ட ரூ.50 மில்லியனுக்கும் மேற்பட்ட பரிவர்த்தனையாகப் பின்வரும் பரிவர்த்தனைகள் அடையாளப்படுத்தப்படுகின்றன.

நிறுவனத்தின் பெயர்	தொடர்பு	பரிவர்த்தனையின் இயல்பு	2022	2021
			மில்லியன் (இலங்கை ரூபாவில்)	மில்லியன் (இலங்கை ரூபாவில்)
சிவில் விமான அதிகார சபை	அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமானது	விமான ஏற்று வரி வருமானம்	5,196	968
இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனம்	அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர்	எரிபொருள் கொள்வனவு	1,526	1,291
பொது திறைசேரி	அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர்	கடன் மீள்கொடுப்பனவுகள்	1,255	1,092
உள்நாட்டு இறைவரித் திணைக்களம்	அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர்	வரிகள்	1,482	117
இலங்கை மின்சார சபை	அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர்	மின்சாரக் கொடுப்பனவுகள்	915	785
இலங்கை மத்திய வங்கி	அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர்	ஊழியர் சேமலாப நிதியம்	686	583
இலங்கை கேட்டரிங் நிறுவனம்	அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர்	உரிமக் கட்டண வருமானம்	594	80
இலங்கை விமானச் சேவை	அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர்	உரிமக் கட்டண வருமானம்	503	230
பொது திறைசேரி	அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர்	பங்கிளாபக் கொடுப்பனவுகள்	500	-
இலங்கை கேட்டரிங் நிறுவனம்	அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர்	கேட்டரிங் சேவைகள்	399	24
ஊழியர் நம்பிக்கை நிதியச் சபை	அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர்	ஊழியர் நம்பிக்கை நிதியம்	171	146
பொது திறைசேரி	அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர்	வட்டிக் கொடுப்பனவுகள்	170	168
இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனம்	அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர்	உரிமக் கட்டண வருமானம்	159	92
இலங்கை காப்புறுதிக் கூட்டுத்தாபன நிறுவனம்	அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர்	காப்புறுதிக் கொடுப்பனவுகள்	61	38
நகர சபை	அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர்	விகிதங்கள் கொடுப்பனவுகள்	59	59

வருட நிறைவில், பின்வரும் நிலுவைகள் தொடர்புடைய தரப்பினர்களிடமிருந்து பெறக்கூடிய நிலுவைகளாக ரூ. 10 மில்லியனுக்கும் அதிகமானவையாக அடையாளம் காணப்பட்டது.

பெறுகைகள்	2022	2021		
			மில்லியன் (இலங்கை ரூபாவில்)	மில்லியன் (இலங்கை ரூபாவில்)
இலங்கை மத்திய வங்கி	அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமானது	முதலீடுகள்	83,888	42,317
இலங்கை விமானச் சேவை	அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர்	உரிமக் கட்டண வருமானம்	97	31
தேசிய சேமிப்பு வங்கி	அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர்	முதலீடுகள்	3,200	465
சிவில் விமானச் சேவை அதிகார சபை	அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர்	விமான ஏற்று வரி வருமானம்	788	417
பிரதேச செயலகம் கதாணை	அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர்	நிலக் கையகப்படுத்துக்கான வைப்பு	13	13
இலங்கை கேட்டரிங் நிறுவனம்	அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர்	உரிமக் கட்டண வருமானம்	125	51
இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனம்	அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர்	சலுகை வருமானம்	47	16

வருட நிறைவில், பின்வரும் நிலுவைகள் தொடர்புடைய தரப்பினர்களிடமிருந்து பெறக்கூடிய நிலுவைகளாக ரூ. 10 மில்லியனுக்கும் அதிகமானவையாக அடையாளம் காணப்பட்டது.

	2022 மில்லியன் (இலங்கை ரூபாவில்)	2021 மில்லியன் (இலங்கை ரூபாவில்)
வழங்குகைகள்		
இலங்கை மத்திய வங்கி அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமானது ஊழியர் சேமலாப நிதியம்	111	92
உள்நாட்டு இறைவரித் திணைக்களம் அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர் வரிகள்	165	1
இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனம் அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர் எரிபொருளுக்கான வைப்பு	57	54
இலங்கை மின்சார சபை அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர் மின்சாரத்துக்கான வைப்பு	47	47
ஊழியர் சேமலாப நிதியச் சபை அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர் ஊழியர் நம்பிக்கைப் பொறுப்பு நிதி	15	13
இலங்கை கேட்டரிங் நிறுவனம் அபிவிருத்தி உத்தியோகத்தர் கொள்வனவுகள்	49	58

பரிவர்த்தனைகளின் அளவு காரணமாகவும், அனைத்து அரசு கட்டுப்பாட்டிலுள்ள/தொடர்புடைய நிறுவனங்களுடன் மேற்கொள்ளப்பட்ட அனைத்துப் பரிவர்த்தனைகளையும் உள்ளீர்ப்பது, மற்றும் வெளிப்படுத்துவது சாத்தியமற்றது என்பதாலும், தனிப்பட்ட ரீதியாக முக்கியத்துவம் வாய்ந்த பரிவர்த்தனைகளுக்கான மட்டுப்படுத்தப்பட்ட வெளிப்படுத்துகைகள் LKAS 24 - “சுநடயவநன ியசவல னுளைஉடமுளரசநள” இற்கு அமைவாக மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

நிதிநிலை அறிக்கையில் வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய பெறுகைகள்/செலுத்துகைகள் மற்றும் வட்டியுடன் கூடிய ஆதனங்கள் ஆகியவற்றின் கீழ் GOSL மூலமாகக் கட்டுப்படுத்தப்படும் நிலுவைகளிலிருந்து/நிறுவனத்திற்குச் சேர்க்கப்பட்டுள்ளன.

33 அறிக்கையிடல் காலப்பகுதிக்குப் பின்னான நிகழ்வுகள்

நிதிநிலை அறிக்கைக்கான திகதிக்குப் பின்னர், நிதிநிலை அறிக்கையில் திருத்தங்களை மேற்கொள்ளுதல் அல்லது வெளிப்படுத்துதல் அவசியப்படும் முக்கிய நிகழ்வுகள் எதுவுமில்லை.

2021இல் பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தில் தொழிற்பட்ட விமான நிறுவனங்கள்

	IATA குறியீடு	விமான நிறுவனம்
1	G9	எயார் அராபியா
2	SU	ஏரோ/புளொட்
3	AF	எயார் பிரான்ஸ்
4	AI	எயார் இந்தியா
5	UL	ஸ்ரீலங்கன் எயார்லைன்ஸ்
6	ZF	அகூர் எயார்
7	MU	சைனா ஈஸ்டர்ன்
8	CX	கெதே பசுபிக்
9	WK	எடல்வீஸ் எயார்லைன்ஸ்
10	EY	எஹுராட் எயார்வேஸ்
11	FZ	ப்ளை டுபாய்
12	GF	கல்ப் எயார்
13	6E	இன்டிகோ
14	J9	ஜெஸ்ரா எயார்வேஸ்
15	KC	எயார் எஸ்டானா
16	LO	போலிஷ் எயார்லைன்ஸ்
17	MH	மலேசியன் எயார்லைன்ஸ்
18	WY	ஓமான் எயார்
19	QR	கட்டார் எயார்வேஸ்
20	SG	ஸ்பைஸ்ஜெட் எயார்லைன்ஸ்
21	SQ	சிங்கப்பூர் எயார்லைன்ஸ்
22	TK	டர்கிஷ் எயார்லைன்ஸ்

	IATA குறியீடு	விமான நிறுவனம்
23	EK	எமிரேட்ஸ்
24	UK	விஸ்தாரா
25	8D	பிட்ச் எயார்
26	CZ	சீனா தெற்கு ஏர்லைன்ஸ்
27	ID	படிக் எயார்
28	TG	தாய் எயார்வேஸ் இன்டர்நெஷனல்

2022 இல் மத்தளை ராஜபக் விமான நிலையத்தில் தொழிற்பட்ட விமான நிறுவனங்கள்

	IATA குறியீடு	விமான நிறுவனம்
1	UL	ஸ்ரீலங்கன் எயார்லைன்ஸ்
2	PQ	ஸ்கைஅப்
3	G2	கலிவ்எயார்
4	HY	உஸ்பெகிஸ்தான் ஏர்வேஸ்
5	GA	கருடா இந்தோனேசியா
6	WZ	ரெட் விங்ஸ் ஏர்லைன்ஸ்

2022 இல் மத்தளை ராஜபக் விமான நிலையத்தில் தொழிற்பட்ட விமான நிறுவனங்கள்

	IATA குறியீடு	விமான நிறுவனம்
1	Q2	மால்டிவியன்

2022 இல் மத்தளை ராஜபக் விமான நிலையத்தில் தொழிற்பட்ட விமான நிறுவனங்கள்

	IATA குறியீடு	விமான நிறுவனம்
2	9I	கூட்டணி எயார்

சர்வதேச விமான நிலையங்கள்

	விமான நிலையத்தின் பெயர்	ICAO	IATA	விமான நிலையம் அமைந்துள்ள பகுதி	மாகாணம்	ஒடுபாதையின் நீளம்
1	பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம்	VCBI	CMB	கொழும்பு	மேல் மாகாணம்	3,350 மீற்றர் (10,990 அடி)
2	யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமான நிலையம்	VCCJ	JAF	யாழ்ப்பாணம்	வட மாகாணம்	1,400 மீற்றர் (4,593 அடி)
3	மத்தளை ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையம்	VCRI	HRI	ஹம்பாந்தொட்டை	தென் மாகாணம்	3,500 மீற்றர் (11,500 அடி)
4	கொழும்பு சர்வதேச விமான நிலையம் ரத்மலானை	VCCC	RML	கொழும்பு	மேல் மாகாணம்	1,773 மீற்றர் (5,816 அடி)
5	மட்டக்களப்பு சர்வதேச விமான நிலையம்	VCCB	BTC	மட்டக்களப்பு	கிழக்கு மாகாணம்	1,400 மீற்றர் (4,593 அடி)

மூலம்: விமானச் சேவை தகவல் வெளியீடு

உள்ளூர் விமான நிலையங்கள்

	விமான நிலையத்தின் பெயர்	ICAO	IATA	விமான நிலையம் அமைந்துள்ள பகுதி	மாகாணம்	ஒடுபாதையின் நீளம்
1	அம்பாறை விமான நிலையம்	VCCG	ADP	அம்பாறை	கிழக்கு மாகாணம்	1,097 மீற்றர் (3,599 அடி)
2	அநுராதபுர விமான நிலையம்	VCCA	ACJ	அநுராதபுர	வட மத்திய மாகாணம்	1,630 மீற்றர் (5,347 அடி)

	விமான நிலையத்தின் பெயர்	ICAO	IATA	விமான நிலையம் அமைந்துள்ள பகுதி	மாகாணம்	ஒடுபாதையின் நீளம்
3	சீனக் குடா விமான நிலையம்	VCCT	TRR	திருகோணமலை	கிழக்கு மாகாணம்	2,168 மீற்றர் (7,864 அடி)
4	ஹிங்குரக்கொட விமான நிலையம்	VCCH	HIM	மின்னேரியா	வட மத்திய மாகாணம்	2,287 மீற்றர் (7,503 அடி)
5	கடுகுருந்த விமான நிலையம்	VCCN	KTY	களுத்தறை	மேல் மாகாணம்	1,006 மீற்றர் (3,199 அடி)
6	கொக்கல விமான நிலையம்	VCCK	KCT	காலி	தென் மாகாணம்	1,033 மீற்றர் (3,143 அடி)
7	சீகிரிய விமான நிலையம்	VCCS	GIU	தம்புள்ளை	மத்திய மாகாணம்	1,789 மீற்றர் (5,801 அடி)
8	வவுனியா விமான நிலையம்	VCCV		வவுனியா	வட மாகாணம்	1,526 மீற்றர் (5,000 அடி)
9	வீரவில விமான நிலையம்	VCCW	WRZ	ஹம்பாந்தொட்டை	தென் மாகாணம்	1,225 மீற்றர் (4,019 அடி)

மூலம்: விமானச் சேவை தகவல் வெளியீடு

விமானத் தளங்கள்

	விமானத் தளத்தின் பெயர்	IATA	விமான நிலையம் அமைந்துள்ள பகுதி	மாகாணம்
1	அருகம் குடா வாவிக்கு அருகிலுள்ள விமானத் தளம்	AYY	அருகம் குடா	கிழக்கு மாகாணம்
2	மட்டக்களப்பு வாவிக்கு அருகிலுள்ள விமானத் தளம்	BTC	மட்டக்களப்பு	கிழக்கு மாகாணம்
3	பெந்தொட்ட ஆற்றுக்கு அருகிலுள்ள விமான நிலையம்	BJT	பெந்தொட்ட	தென் மாகாணம்
4	காசல்ரே நீர்த்தேக்க விமானத் தளம்	NUF	காசல்ரே	மத்திய மாகாணம்
5	தியவன்ன ஓயா விமானத் தளம்	DWO	ஸ்ரீ ஜயவர்தனபுர	மேல் மாகாணம்
6	தந்துகமவுக்கு அருகிலுள்ள விமானத் தளம்	DGM	கொழும்பு - தந்துகம	மேல் மாகாணம்
7	கற்பிட்டிய விமானத் தளம்	DBK	கற்பிட்டி	வட மேல் மாகாணம்
8	களனி ஆறு-பேலியகொட விமானத் தளம்	KEZ	கொழும்பு - பேலியகொட	மேல் மாகாணம்
9	கொக்கல வாவிக்கு அருகிலுள்ள விமானத் தளம்	KCT	கொக்கல	தென் மாகாணம்
10	கிரேகரிக் குளத்திற்கு அருகிலுள்ள விமானத் தளம்	NUA	நுவரெலியா	மத்திய மாகாணம்
11	மாவெல்ல வாவிக்கு அருகிலுள்ள விமான நிலையம்	DIW	திக்கவெல்ல	தென் மாகாணம்
12	பொல்கொல்ல நீர்த்தேக்கத்திற்கு அருகிலுள்ள விமானத் தளம்	KDZ	கண்டி-பொல்கொல்ல	மத்திய மாகாணம்
13	திஸ்ஸ வாவிக்கு அருகிலுள்ள விமானத் தளம்	TTW	திஸ்ஸமகாராம	தென் மாகாணம்
14	விக்டோரிய அணைக்கு அருகிலுள்ள விமானத் தளம்	KDW	கண்டி - விக்டோரியா	மத்திய மாகாணம்

மூலம்: விமானச் சேவை தகவல் வெளியீடு

ஹெலிகொப்டர் தரையரிக்கக்கூடிய தளங்கள்

	ஹெலிகொப்டரின் பெயர்	குறிப்பு
கண்டி		
1	அஸ்கிரிய பொலிஸ் மைதானம் - கண்டி	AHLS NR12
2	போகம்பர மைதானம் - கண்டி	AHLS NR13
கொழும்பு		
1	கிருவண மைதானம், கொழும்பு 5	AHLS No 01
2	“ஜனாதிபதி மகனிர் வித்தியாலய மைதானம், நாவல கிழக்கு”	AHLS No 02
3	சிரில் மத்திய மைதானம், களனி	AHLS No 03
4	பல்கலைக்கழக மைதானம், களனி	AHLS No 04

	ஹெலிகொப்டரின் பெயர்	குறிப்பு
5	ஷாலிகா மைதானம், நாராஹென்பிட	AHLS No 05
6	திறந்த பல்கலைக்கழக மைதானம், நாவல	AHLS No 06
7	“தேவி பாலிகா வித்தியாலய மைதானம், கொழும்பு 8”	AHLS No 07
8	குரே பாரக் மைதானம், வெள்ளவத்த	AHLS No 08
9	கோல்.ப் களப், கொழும்பு 8	AHLS No 09
10	கம்ப்பெல் பாரக் மைதானம், கொழும்பு 8	AHLS No 10
11	வோடர்ஸ் எட்ஜ், பத்தரமுல்லை	AHLS No 11
12	விமான இறங்கு தளம்	AHLS NR 14

நிறுவனப் பதிவிலக்கம்
PV 7931

கூட்டுப்பதிவுக்கான திகதி
23 பெப்ரவரி 1982

மீள்பதிவுக்கான திகதி
2008 ஒக்டோபர் 07

சட்டப் படிவம்
தனியார் கம்பனி லிமிடட்

பிரதான பங்குதாரர்கள்
திறைசேரி அமைச்சின் செயலாளர்
துறைமுகங்கள், கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் விமான போக்குவரத்து அமைச்சகம்
சிவில் விமானச் சேவைகளின் பணிப்பாளர் நாயகம்

கட்டுப்பாட்டாளர்
இலங்கையின் சிவில் விமான சேவை அதிகாரசபை

பின்வருவனவற்றினூடாக அதிகாரமளிக்கப்பட்டுள்ளது
2010ஆம் ஆண்டின் சிவில் விமான சேவை சட்ட இலக்கம் 14 (திருத்தியமைக்கப்பட்டது போல)
2007ஆம் ஆண்டு கம்பனிகள் சட்டம் சட்ட இலக்கம் 7 (திருத்தியமைக்கப்பட்டது போல)

பதிவுசெய்யப்பட்டுள்ள காரியாலயம்
பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம், கட்டுநாயக்க

தொழிற்படக்கூடிய ஏனைய தளங்கள்
மத்தளை சர்வதேச விமான நிலையம், மத்தளை
கொழும்பு சர்வதேச விமான நிலையம், ரத்மலானை
யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமான நிலையம்
மட்டக்களப்பு சர்வதேச விமான நிலையம்
இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகள் சங்கம் (SLAAA), ரத்மலானை
HF கடத்தும் நிலையம், அத்திடிய ரோட், ரத்மலானை
ராடார் மற்றும் தொடர்பாடல் நிலையம், பிதுருதலாகல, நுவரெலியா
HF பெறும் நிலையம், கந்தபொல
ADS-B பெறும் நிலையம், கிளிநொச்சி
ADS-B பெறும் நிலையம், சூரியகந்த
மைக்ரோவேவ் ரிப்பீட்டர்ஸ் நிலையம், நயாபெத்த

கணக்காய்வாளர்கள்
இலங்கை தேசிய கணக்காய்வுக் காரியாலயம்

நிறுவனச் செயலாளர்
செல்வி. எம்.எம். ரேணுகா பி. குணசேகர

வங்கியாளர்
இலங்கை வங்கி

On the Ascent

Airport and Aviation Services (Sri Lanka) (Private) Limited
Annual Report 2022



Airport & Aviation Services
(Sri Lanka) (Private) Limited

On the Ascent

Exceeding expectations is a quality that we strive for here at Airport and Aviation Services. After all, the ability to serve and go beyond the diverse needs of our visitors is crucial in cementing our place in the aviation industry. From comfort to luxury, gastronomy to hospitality, our synchronised work flow is a seamless experience for the thousands that visit Sri Lanka, and also a testament to our resilience. Having displayed an inordinate level of commitment, even amidst some challenging years, our resolute nature has begun to reap the rewards, as we witness each day, the growth and productivity of our team, as we reach new heights, on the ascent towards our goals.

CONTENTS

Vision & Mission	3
Historical Milestones	6
Financial Highlights	8
Performance Highlights	9
Organizational Structure	10
Year at a Glance	11
Chairman's Message	12
Leadership Team	16
Senior Management Team	21
Report of the Board of Directors on the Affairs of the Company	26
Report of the Audit and Management Committee (AMC)	31
Management Discussion and Analysis	37
Financial Review	51
Human Resources Management	57
Risk Management	63
Corporate Governance	69
Financial Reports	
Report of the Auditor General on the Financial Statements	78
Statement of Comprehensive Income	86
Statement of Financial Position	87
Statement of Changes In Equity	88
Statement of Cash Flows	89
Notes to the Financial Statements	90
Connectivity and Dimensions	118
Corporate Information	120

Chairman's Message

As I consolidate my thoughts to write this review for the Annual Report 2022, I am glad to note that what everyone was optimistically looking forward to, has finally begun to dawn....

[Read More](#)  **Page 12**

Management Discussion and Analysis

[Read More](#)  **Page 37**

Financial Review

[Read More](#)  **Page 51**

Human Resources Management

[Read More](#)  **Page 57**



VISION

“Friendliest aviation partner in global connectivity towards a sustainable economy.”

MISSION

“To provide competitive, safe aviation services and superlative guest experience with best practices and latest technology to ensure stakeholder satisfaction.”





HISTORICAL MILESTONES

Airport & Aviation (Sri Lanka) (Private) Limited (AASL) can trace its origins back to 1932, with the establishment of an airway service via then 'Ceylon'. In the 91 years that have passed since, the aviation hub has changed beyond all recognition. Each decade saw new developments and challenges, which shaped the path for the future. Initiated with the vision "Friendliest aviation partner in global connectivity towards a sustainable economy.", AASL has carved its niche in its pursuit to excellence. Today AASL provides a greater service to all its stakeholders around the globe.

AASL commenced its operations as the overall development, maintenance, administration and service delivery of all airports in Sri Lanka in 1983. With its incorporation, AASL was appointed as the agent of the Government to discharge duties as a member of International Civil Aviation Organization (ICAO).

1930

- The Governor of Ceylon negotiates to extend the airmail service between the United Kingdom and India via Ceylon.

1934

- The State Council of Ceylon decides to construct an aerodrome at Ratmalana.

1936

- The Aerodrome at Ratmalana was completed.
- The Aero Club of Ceylon provides flight opportunities to the public.

1937

- The First Air Navigation Regulations are published.
- The first three aircrafts bearing 'The Ceylon' registration mark are entered into the aircraft register.

1938

- Inauguration of the Ratmalana Airport on 28 February.
- Director of Public Works was appointed as Director of Civil Aviation.

1939

- An emergency landing was conducted in Puttalam.

1942

- With the outbreak of World War II, the Royal Air Force takes control of functions of the Ratmalana Airport.

1945

- The United Kingdom Australia- 'LANCASTRIAN' service commenced via Ceylon.

1946

- The Department of Civil Aviation was established under the Ministry of Transport.
- The Ratmalana aerodrome was taken over from the Royal Air Force for civil flying.

1947

- Air Ceylon - the National Carrier was set up under the Ministry of Communication and Works
- International flights from Colombo to Madras via Jaffna commenced.

1948

- Sri Lanka was appointed as a member of the International Civil Aviation Organization (ICAO).

1950

- The Navigation Act No. 15 of 1950 was promulgated.
- A training academy for pilots was established.

1955

- Air Ceylon entered into an agreement with KLM Royal Dutch Airlines.

1959

- International flight operations were shifted to Katunayake.

1963

- Development program of Katunayake Airport commenced.
- The RAF Runway was extended from 1,840 to 3,350 meters with assistance from the Government of Canada.
- A Terminal Building to hold 150,000 passengers per year was constructed.

1967

- Inauguration of Bandaranaike International Airport, Katunayake. (BIA)

1968

- Construction of a larger Terminal Building, apron and taxiway.

1979

- Inauguration of the National Carrier – Air Lanka.
- The Airports Authority Act of 1979 promulgated and the Airport Authority established.

1980

- The Airport Authority took over civil operations from the Department of Civil Aviation.

1981

- The Government decided to establish a Government-owned company to handle civil aviation in Sri Lanka.

1982

- Amendments were made to the Air Navigation Act.

1983

- Establishment of the AASL to oversee the overall development, maintenance, administration and service delivery of the airports.

1984

- A development programme was launched to construct a new runway, passenger terminal building, cargo complex, control tower and navigation services and maintenance complex.

1987/88

- The new runway and passenger terminal building was commissioned with an annual handling capacity of 3.5 million passengers.

1992

- The Air Cargo Village was inaugurated.

1998

- Air Lanka was re-branded as “Sri Lankan Airlines” following its partial acquisition by Dubai based Emirates Group.

2005

- The Airport embraced a new outlook with the construction of a finger pier with eight aerobridges, expanded terminal, lounges and other facilities.

2008

- AASL celebrates its Silver Jubilee.

2010

- The Civil Aviation Act No.14 of 2010 was passed in Parliament.
- The Civil Aviation Authority of Sri Lanka issued the certificate and license to AASL to operate the Civil aerodromes in Sri Lanka as the statutory service provider.

2012

- The civil aviation sector completed 100 years of service beginning with the first plane performing its successful flight at the Racecourse Grounds in Colombo on 7 December 1912.

2013

- Sri Lanka’s second international airport Mattala Rajapaksa International Airport (MRIA) was declared open at Hambantota.

2015

- With a view to promoting MRIA, the Government declared a full “Open Skies Policy” at MRIA with all nine freedoms of air available to airlines.

2017

- The runway of BIA was extended from 60 meters to 75 meters and upgraded to “code F”, whilst enabling the accommodation of A380 aircrafts.

2018

- The Batticaloa Airport was declared reopened for civil operations.

2019

- Jaffna International Airport (JIA) was declared open.

2020

- Ground breaking ceremony of the BIA Terminal 2.

2021

- Newly refurbished ‘Araliya Lounge’ opened for Business class passengers.
- Google Indoor Maps was launched at BIA, creating history as the first indoor facility to enable this feature in Sri Lanka.

2022

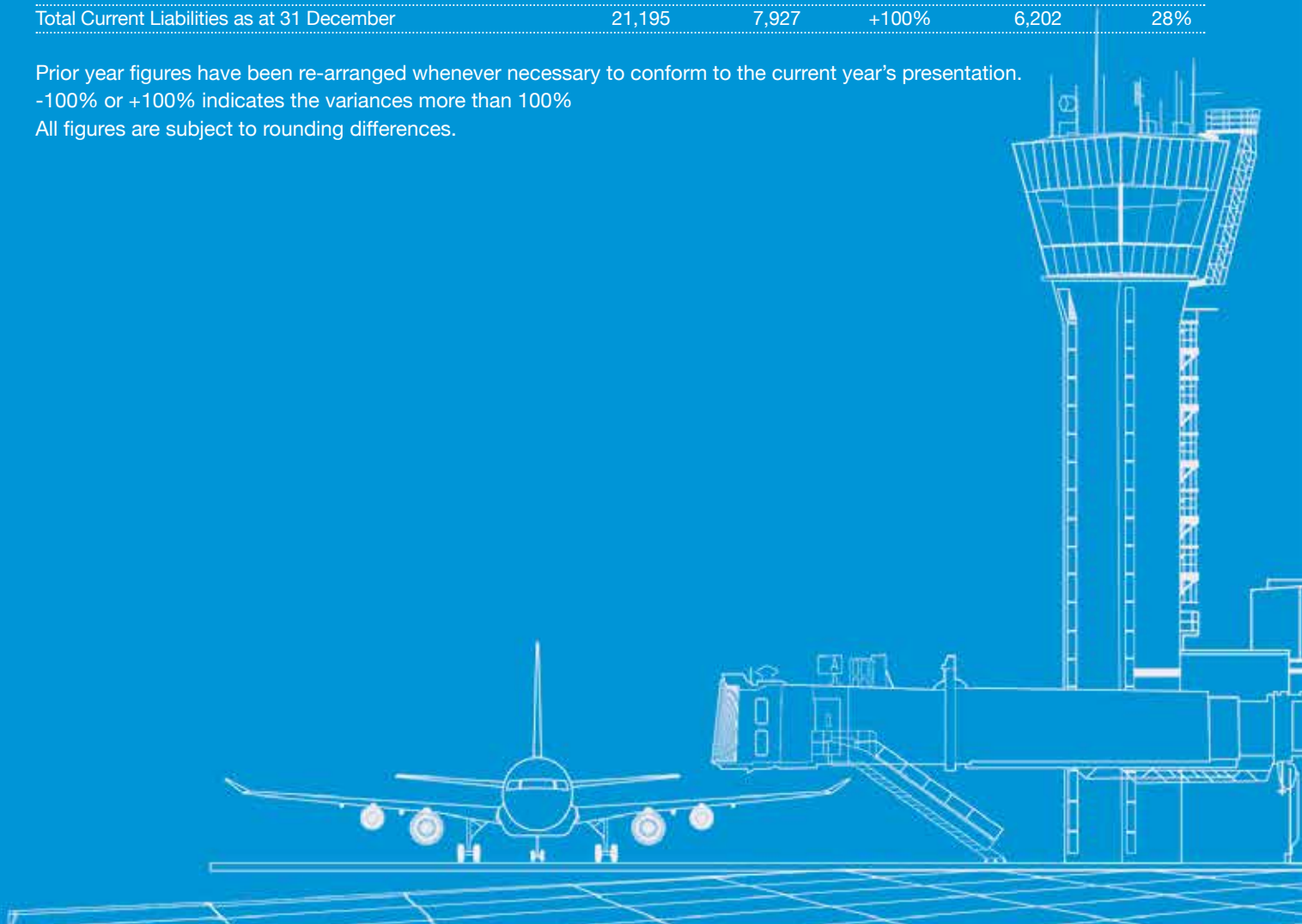
- The ‘**GOLD ROUTE**’ was launched, availing High End passengers to a ‘Premium Airport Experience’.

	2022 LKR Mn	2021 LKR Mn	2022/21 +/- %	2020 LKR Mn	2021/20 +/- %
Profit & Loss					
Turnover	27,647	7,879	+100%	8,011	-2%
Operating expenses before Depreciation	12,575	9,006	40%	9,768	-8%
EBITDA					
EBITDA	15,023	(1,176)	+100%	(1,805)	35%
Depreciation of Fixed Assets	2,367	2,648	-11%	2,854	-7%
Net Finance Costs / (Income)	6,272	(2,815)	-100%	(878)	+100%
Profit Before Taxation	6,433	(961)	+100%	(3,733)	74%
Income Tax	1,630	1,123	45%	(1,228)	-100%
Profit After Taxation					
Profit/(Loss) attributable to Equity Shareholders	4,803	(2,084)	+100%	(2,504)	17%
Cash Flows					
Dividends	500	-	+100%	-	-
Cash and Cash Equivalents as at 31 December	642	413	56%	826	-50%
Total Capital Expenditure for the year	7,016	22,960	-100%	2,169	+100%
Financial Position					
Shareholders Fund as at 31 December	45,257	41,314	10%	36,983	12%
Total Carrying Amount of Non-Current Assets as at December 31 st	89,790	79,414	13%	55,571	43%
Total Current Assets as at 31 December	89,740	47,430	89%	47,645	0%
Total Current Liabilities as at 31 December	21,195	7,927	+100%	6,202	28%

Prior year figures have been re-arranged whenever necessary to conform to the current year's presentation.

-100% or +100% indicates the variances more than 100%

All figures are subject to rounding differences.



	2022	2021	2020	2019	2018
--	------	------	------	------	------

Operating Highlights

International Flight Movements	Nos.	37,641	21,204	20,881	62,195	67,351
Passenger Movements*	Nos.	5,503,198	1,505,479	2,375,056	9,958,688	10,884,028
Cargo Movements**	M.T.	173,597	200,179	150,075	259,089	279,559
Overflying Movements	Nos.	23,846	9,339	16,370	45,674	43,804
Total number of Employees						
as at 31 December	Nos.	3,854	3,985	4,098	4,182	3,836

Highlights in Ratios

Return on Equity	%	11	(5)	(7)	28	19
Profit Before Tax to Total Net Revenue	%	23	(12)	(47)	59	36
Profit Before Tax to Shareholders Fund	%	14	(2)	(10)	39	37
Total Revenue to Total Assets	Times	0.15	0.06	0.08	0.24	0.29
Total Assets per Employee	LKR'000	46,583	31,830	25,187	25,891	26,286
Total Staff Cost Per Employee - Per Annum	LKR'000	2,594	1,881	1,811	1,944	1,947
Total Cost per Flight Movement	LKR'000	727	574	738	235	318
Revenue per Passenger Movement	LKR	5,024	5,234	3,373	2,580	2,640
Profit after Tax per Passenger Movement	LKR	873	(1,384)	(1,054)	1,104	488
Aircraft Movements per Employee	Nos.	10	5	5	15	18
Passengers per Aircraft	Nos.	146	71	114	160	162
Passengers per Employee	Nos.	1,428	378	580	2,381	2,837
Gearing Ratio	%	41	39	19	13	20
Return on Total Assets	%	3	(2)	(2)	10	5
Net profit Ratio	%	17	(26)	(31)	43	18
Capital Productivity Index	Times	0.00	0.00	0.10	0.25	0.29
Earnings Per Share	LKR	24,013	(10,417)	(12,522)	54,979	26,566
Current Ratio	Times	4.23	5.98	7.68	7.23	3.49
Total Income to Total Expenditure	Times	1.24	0.92	0.76	2.04	1.49

* Passenger movements include Arrival, Departure, Transfer and Transit excluding Domestic passengers.

** Cargo movements include Export, Import and Transshipment excluding Domestic Cargo & Air mails.



Board of Directors



Chairman/CEO

Vice Chairman

- Mechanical Engineering Division
- Supply Chain Management Division
- Human Resources Division
- Civil Aviation Training Division
- Civil Engineering (Maintenance) Division
- Architecture, Landscaping & Interior Design Division
- Fire & Rescue Services Division
- Electrical Engineering Division
- Safety Unit

- Information Technology Division
- Finance Division
- Internal Audit & Quality Assurance Division
- Security Services Division
- Commercial & Properties Division
- Legal Division
- Airport Management Division
- Civil Engineering (Planning & Design) Division
- Electronics & Air Navigation Engineering Division
- Air Navigation Services Division
- Projects Division
- Strategic Management Division
- Marketing & Corporate Communications Division
- Cargo & Air Freight Management Division
- Intelligence & Security Operations Division
- Aeronautical Information Management Unit

“Medical Services Unit” has been placed under the Airport Management Division.



5,503,198

International Passenger
Movements



37,641

International Aircraft
Movements



23,846

Overflying Movements



173,597 MT

Cargo Movements



LKR 27,647 Mn
Turnover



LKR 4,803 Mn
Net Profit after tax



LKR 179,530 Mn
Total Assets



3,854
No. of Employees



“Success is not final; failure is not fatal: it is the courage to continue that counts.” - Winston Churchill

As I consolidate my thoughts to write this review for the Annual Report 2022, I am glad to note that what everyone was optimistically looking forward to, has finally begun to dawn. The country is gradually recovering from the worst economic downturn in its history. Tourism in particular is gradually picking up, and that has important consequences for us.

As I look back at the year under review, I recall that it was a turbulent and challenging period. Turbulence is something the aviation industry is accustomed to and when encountered, what would see you through is stability and a proper sense of direction. I am happy to say that our company, starting from myself downwards, to the most junior employee have these virtues in abundance. We indeed came through and I take sincere pride in having provided leadership to that feat.

The freezing of the BIA Terminal II Project was a major setback which we faced during the year. During 2018 (just before the pandemic set in), we recorded the largest passenger movement figures in the history of BIA, making it evident that BIA needed urgent capacity expansions. The reduced passenger movements resulting from the pandemic gave us a breather to cope with this challenge although it dried up all our major revenue channels. Getting the Terminal II project back on track is essential and this remains one of our top priorities.

The shortage of fuel had a direct bearing on our operations, with logistics suffering all round. Transportation of minimal numbers of employees to run skeleton operations became a major challenge. Nevertheless, with swift decision making, coupled with foresight, we were able to establish dedicated supply chains with the Ceylon Petroleum Corporation to have a limited but continuous supply of fuel flowing into our Fuel Mart. This enabled us to obtain sufficient fuel for our operations, to provide a reasonable supply of fuel to ensure transport for our employees and even to other stakeholder agencies which paved the way for sustained operations at our airports. This in turn made us an integral part of the backbone for the country's economic recovery.

On top of these, we also experienced a gradual brain-drain where a considerable number of employees in professional categories chose to leave the country for greener pastures. Our services as well as development were greatly affected.

It is becoming a national problem with no short-term solutions, but we needed to face it at organizational level. We have taken action to obtain relaxations of the clamp on recruitment to State Organisations so that we could recruit replacements, train them, and retain them and thereby maintain our human capital.

Despite these challenges, we were able to implement several developments which would have important benefits both short and long term. We made major improvements to the infrastructure required for Duty Free Operations. We improved the facilitations for passengers, the most significant being the inauguration of the Gold Route Lounge. This has already become very popular and is poised to be a major attraction and a steady revenue source. We commissioned a state-of-the-art Security Coordinating Centre for cargo operations at BIA, and the construction of a new import Cargo Terminal is in the process. Together, these are poised to be tremendous assets for import / export activities complying to international standards of the freight and cargo industry. We also initiated action to increase the charges levied on overflying aircraft thus increasing the trickle of dollars from the sky. Further, new airlines commenced operating into Mattala Rajapaksa International Airport and Jaffna International Airport recommenced operations during the year. Meticulous planning, inspiring leadership, and proper sense of direction were the ingredients that made us realize the above developments amidst the challenges mentioned earlier.

As expected, these developments gave indications of gradual recovery. In 2019 we had recorded a revenue of LKR 26 billion which was a 11% drop from that of 2018. Then, as a direct consequence of the pandemic, our revenue figures slumped further by 70% in both 2020 and 2021 compared to that of 2019 with revenue having dwindled to a meager LKR 7.9 billion resulting in an operational loss. However, in the year under review we recorded a revenue of LKR 27.6 billion which is a 7.5% increase from that of 2019 and a staggering 251% increase from that of 2021. The net income from our business activities in 2022 was LKR 15 billion. This was undoubtedly a direct consequence of the gradual increase in tourist arrivals. I am happy to state that we were able to pay dividends of LKR 500 million to the state, which under the present circumstances would go a long way towards assisting the Government's efforts to address the economic hardships faced by the citizenry.

On our part we have taken all necessary steps to sustain and improve this growth. Despite the T2 Development Project coming to a standstill we made improvements to the infrastructures and facilities to cope with the growth of passenger figures. However, we bear in mind that recommencement of T2 Development is an absolute necessity without which we would not be able to facilitate passenger movements growing at the present rate.

Meanwhile, three new airlines commencing operations at MRIA signifies the attraction of passengers from the Central Asian region. With China gradually reopening its doors to tourism and Chinese tourists also undertaking more travel, we expect a significant growth in tourist movement figures in that segment. With the approval of the Government, we have initiated action to commence new ventures at MRIA which includes the Facilitation of Airline Parking, Cargo Transshipment, Aircraft Maintenance Repair & Overhaul (MRO), and Aircraft Disassembly and Recycling, all of which are promising revenue earners. Maldivian, the airline operated by Island Aviation recommenced operations to Colombo International Airport Ratmalana (CIAR).

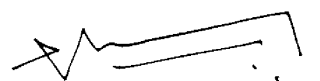
Looking beyond the company boundaries, being a State-owned enterprise, we were extremely mindful of our duty to extend our fullest support to the Government in its efforts to overcome the financial crisis. We actively supported the country's effort to recover from the economic downturn. We identified that under the present circumstances, catering to and supporting the growth of tourism is the most important contribution that we could make. We also identified that the tourists are the most lucrative passenger segment. The war in Ukraine has altered the tourist destination choices in the European Union while more and more tourists from the central Asian region are keen to come to Sri Lanka. Therefore, we intensified our efforts to liaise with the tourism sector and the hoteliers to exploit these opportunities.

By capitalizing on the rationale that the stakeholder value addition - the prime aim of the business - could be fulfilled effectively through partnering with the most essential business partners/stakeholders of the business, our core strategy for 2023 and for the next 3 years is embedded in the theme "Growth through partnering". This partnering need is multi-dimensional. Some partnering requirements are for collaborative efforts (e.g. the source markets are to be stimulated to improve the tourism influx into the country through collaboration with the tourism authorities) whereas some partnering requirements are for data-sharing requirements (e.g. the airport operator needs to tap the data

collected by airlines and airports on passenger preferences based on demographic factors). Those data are available with the industry bodies such as ACI and IATA and we plan to gain access to them. In addition, Service Level Agreements (SLA) are a key tool in delivering synergized services. Therefore, we have strategized to work with the ground handler, border agencies and Customs on mutually agreed KPIs.

Due to the very competitive business environment which has gained new dimensions in the aftermath of the pandemic, we duly concentrated on the expansion and promotion of our business. The 84th anniversary of the Colombo International Airport – Ratmalana (CIAR), Sri Lanka's first international airport, afforded a good opportunity for this. We held an event to celebrate the anniversary at Ratmalana. Religious observances of all religions were held. In recognition of the value it creates for the industry, a CSR program titled 'Aviation Education and Airport Familiarization', was organized to instill awareness among the future generation of aviators. Apart from this, every event we held to welcome new airlines or airlines resuming operations to our airports was turned into an opportunity to publicize our new ventures.

Looking back, the year under review was an year full of challenges as well as an year we re-established our stability and expanded our activity. We have once again become a dependable revenue earner for the State. I take this opportunity to express my sincere thanks to the Honorable Minister, the Honorable Deputy Minister, and the Secretary to the Ministry for the confidence placed in me and our Board of Directors. I also wish to thank the Department of Immigration and Emigration, Customs, Health Authorities, and other agencies in our service chain for always being together with us, working towards the common goal. I thank the Vice Chairman and the other members of the Board of Directors for the never-failing enthusiasm and optimism in leading our company on its mission. I also take this opportunity to thank all employees of our company from the Heads of Divisions and Units down to the employees serving at the front end round the clock for sticking with us during a most difficult period and for truly being a part of our recovery.



Maj. Gen. (Rtd.) G A Chandrasiri RWP USP VSV ndc psc
Chairman

26 May 2023





1. Maj. Gen. (Rtd.) G A Chandrasiri RWP USP VSV ndc psc - Chairman
2. Dr. U A Mendis - Vice Chairman
3. W A A Wijayasuriya - Non-Executive Director
4. G A A Priyantha - Non-Executive Director/Treasury Representative
5. A H S Gunawardena - Non-Executive Director/Ministry Observer
6. W S D De Silva - Non-Executive Director



- 7. S N Sumanasekara- Non-Executive Director
- 8. Capt. Milinda Ratnayake- Non -Executive Director
- 9. A A Randeniya - Non-Executive Director
- 10. A S C Warushahennadige - Non-Executive Director
- 11. G U K Algewattage - Non-Executive Director
- 12. M M Renuka P Gunasekara (Ms) - Company Secretary

Maj. Gen. (Rtd.) G A Chandrasiri RWP USP VSV ndc psc

Chairman

Major General G A Chandrasiri was appointed as the Chairman of AASL in December 2019 and since then serves as the Chairman as well as the Chief Executive Officer at AASL. He chaired the Board Sub-Committees of Financial Management & Revenue Generation and All Airports way forward at AASL during 2022.

He also serves on the Board of Bank of Ceylon PLC as an independent Non-Executive Director. He holds an illustrious military career of 35 years, in a number of key command and staff positions in the Sri Lanka Army including Chief of staff of the Sri Lanka Army, Principal Staff Officer at the Joint Operations Command Headquarters and Regimental Commander of Sri Lanka Army Special Forces, Commander of the Security Forces Headquarters, Jaffna, Military Security Coordinator to His Excellency the President, and Competent Authority for the resettlement of internally displaced people in the Northern Province in the aftermath of war. He is the recipient of prestigious awards of recognition such as Rana Wickrama Padakkama (RWP), Vishishta Sewa Vibushanaya (VSV) and Uththama Sewa Padakkama (USP). He also served as the Governor of the Northern Province from 2009 to 2015.

He graduated from the National Defense College, India and Defense Services Command and Staff College, Bangladesh. He also served as a member of the National Task Force for prevention of COVID-19 outbreak as well as member of the post-COVID Tourism Revival Task Force during these times.

Dr. U A Mendis

Vice Chairman

Dr. Upul Ajith Mendis MBBS, DLM/ MCMA/FCMA was appointed as the Vice Chairman of AASL in June 2022 and also chaired the Board Sub-Committee of Human Resources & Remuneration.

Since his appointment to the present position, he has been playing a pivotal role in overseeing the administrative and operational functions of five international airports under AASL. In addition, he closely works with leaders of the industry, key stakeholders, media organizations and other internal organizations of the Company to develop the airport's public image.

Dr. Mendis has over 45 years of experience in the Health sector at the Senior Management level and has held top positions in reputed Government and private establishments. In his illustrious career in the health sector, he served as the Director General of Health Services for a period of 5 years from 2007 to 2012. Dr. Mendis was the Chairman of Neville Fernando Teaching Hospital and has served as a Board member of Sri Lanka Pharmaceutical Manufacturing Corporation. At present, he serves as a Board member of the Sri Lanka Ports Authority. Dr. Mendis contributed immensely to the community and had served as the Country Director of Population Services, U.K. based Non-Governmental Organization in Sri Lanka too.

Dr. Mendis brings a lot of expertise in diverse areas of the business to AASL and he is committed to the development of civil international airports and uplifting the aviation industry.

Capt. Milinda Ratnayake

Non-Executive Director

A veteran aviator, Capt. Milinda Ratnayake, clocking over 15,000 hours of flying passenger aircrafts, has witnessed the operations of Air Ceylon, Air Lanka and Sri Lankan Airlines for over 40 years. Besides his flying career, he also possesses a wealth of managerial experience overlooking Flight Operations and Service Delivery (managing security, cabin crew and ground handling). He held the position of Vice Chairman of AASL in 2018.

He is the only Sri Lankan to be a representative of the Flight Operations Group with IATA. An avid golfer,

Capt. Ratnayake looks forward to bringing positive changes and improvements to the aviation Industry. He has traveled exclusively in Australia, Far East, Europe and North & South America.

He is a member of the Board of AASL since June 2022 and also a member of the Audit and Management, and chaired the Risk Management Board Sub-committees.

Mr. A S C Warushahennadige

Non-Executive Director

Mr. Aruna Warushahennadige, is a member of the Board of AASL since December 2019 and also a member of Risk Management, All Airports way forward and Project Management Sub-Committees. He is an experienced Chairman /Executive Director with extensive experience in the capital markets industry, airport operations, international airline management, market planning, branding and aviation strategy development.

Mr. Warushahennadige holds a Master of Science (MSc) degree in International Marketing from London South Bank University.

Mr. S N Sumanasekara

Non-Executive Director

Mr. Shehan Sumanasekara, is a member of the Board of AASL since December 2019. Being a commercially rated pilot, he brings in a wealth of experience and technical knowledge required to identify opportunities and current demands in the aviation industry. His diversified experience covers industries such as aviation, oil and gas, shipping and logistics, coal, chemical and bituminous product manufacturing.

He is also the Managing Director/ CEO of Mclloyds Holdings and holds Directorships in three other diversified organizations. Mr. Sumanasekara holds a Master's Degree in Business Administration from the University of

Wales (UK) and has a commercial pilot license from Federal Aviation Authority (FAA) USA.

Further, he was appointed Chairman of Lanka Coal Company (Pvt) Ltd in 2022 which procures and powers the Lakvijaya coal plant which powers the national electricity grid up to 40% of electricity generation in the country.

Over the years, he has contributed to the group of companies which he manages and represents, with unprecedented growth in business and experience of service and supply chain management.

Mr. Sumanasekara also chairs the “Jana Sahana Padanama”, an NGO assisting communities to uplift quality of life, which seeks to transform the lives of many children in Sri Lanka by various initiatives to achieve equality in education.

He is also a member of the Financial Management and Revenue Generation Board Sub-Committee.

Mr. G A A Priyantha
Non-Executive Director / Treasury Representative

Mr. G A A Priyantha was appointed as a member of the Board of AASL since June 2021. He also serves as the Chairman of the Audit & Management Committee of the Company and Preparation of Procurement Manual for AASL. He has over 18 years of experience in the Ministry of Finance having served in many positions including Assistant Director of both the Department of Management Services and Department of Public Enterprises. Mr. Priyantha has also served as the Director of the Department of Public Finance and Department of Fiscal Policy. Currently he serves as Additional Director General (Acting) of the Ministry of Finance. He has also served as Board Director of many public enterprises and Government companies since 2005. Mr. Priyantha holds a Master’s Degree in Development Studies from the University of Colombo and a Bachelor of Science

(B.Sc.) Degree in Management from the University of Sri Jayewardenepura.

Mr. Amal A Randeniya LL.M (UK)
Non-Executive Director

Amal A Randeniya is a member of the Board of AASL since November 2022. He is an Attorney-at-Law specialized in the areas of Criminal and Customs law. He has been awarded a Master’s Degree in Law (LL.M) in International Business Law by the Staffordshire University, UK. He is presently a Commissioner of the Legal Aid Commission of Sri Lanka, an Arbitrator of Industrial Courts and as well as a Panel Member of Disciplinary Inquiries Against Lawyers at the Supreme Court of Sri Lanka. He is also a Council Member of the National Institute of Education at the Ministry of Education. He serves as a member in many committees at the Ministry of Justice including the committee to Demarcate Jurisdiction areas of the country, the Committee to Develop Special Law on Disposal of Property & Propose a new Production Disposal Mechanism, the Committee to Introduce House Arrest as an Alternative to Remand and the committee to revise Bills of Exchange Act. He served as the Secretary of the Bar Association of Sri Lanka during 2016 to 2018 and as the President of the Colombo Law Society in 2013/15.

Mr. W A A Wijayasuriya
Non-Executive Director

Mr. Amitha Wijayasuriya joined the then National Carrier, Air Lanka Ltd in 1981. During his tenure of 38 years, he has held several Senior Managerial positions at Sri Lankan Airlines, based in both Sri Lanka and overseas.

The key highlight of his operational scope was overlooking all VVIP travel of HE the President, Hon Prime Minister, all Cabinet Ministers and Hon. Members of Parliament. He was also In-Charge of all overseas travel of Ministry Secretaries, Heads of Armed Forces including the Inspector General of Police.

Mr. Wijayasuriya has a wealth of experience in the aviation sector, ranging from sales and marketing, public relations, promotions and Government and Public affairs. After his retirement, he was re-appointed as a Consultant on Public and Government Affairs at Sri Lankan Airlines.

He performed his duties as the Vice Chairman of the Board of Directors of the Civil Aviation Authority of Sri Lanka during the period from 31 December 2019 to 12 August 2022.

He was appointed as a member of the Board of AASL since September 2022 and chaired the Board Sub-Committee of Project Management at AASL during 2022.

Mr. W S D De Silva
Non-Executive Director

Mr. Sunil De Silva is a professional banker with over 41 years of experience in the areas of Corporate Banking, Retail Banking, Micro Finance, Credit Management and Recoveries. He commenced his banking career with Bank of Ceylon and had served BOC for 26 years including 3 years’ service at BOC London branch. He has also served as Senior Deputy General Manager at Seylan Bank PLC and Deputy General Manager of Pan Asia Bank PLC.

He is a Fellow of the Institute of Bankers of Sri Lanka and served as a visiting lecturer at the institute for over 2 decades. Mr. De Silva is the author of the first ever banking book in Sri Lanka on ‘Credit Management’ which is a recommended text book for IBSL banking exams. Mr De Silva is a life member of the Association of Professional Bankers of Sri Lanka (APB) and currently serves on the Advisory Committee and Fund Management Committee of the APB. He is also a life member of the Sri Lanka Trade Association.

Mr. De Silva holds a Bachelor of Arts degree from the University of Peradeniya and a Post Graduate Diploma in Business & Financial Administration from the Institute of Chartered Accountants of Sri Lanka.

He has served as a member of the Board of Directors of Mahaweli Authority of Sri Lanka during the period 2005-2010 and was an Independent Director of Sarvodaya Finance Plc during 2020-2022.

Mr. Sunil De Silva served as the High Commissioner of Sri Lanka to South Africa during the period 2015-2018 and the High Commissioner of Kenya during 2018-2019.

Mr. De Silva served as Sri Lanka's Permanent Representative to the United Nations Environment Programme (UNEP) and UN Human Settlement Programme (UN HABITAT) during 2018-2019.

He was appointed as a member of the Board of AASL since November 2022 and also a member of Board Sub-Committees of Audit Management and Financial Management & Revenue Generation.

Mr. G U K Algewattage Non-Executive Director

Mr. Gayan Udara Kaushalya Algewattage currently serves as the Vice Chairman of Sri Lanka Ports Authority as well as sits on the Boards of several publicly listed and private companies such as South Asia Gateway Terminals (Pvt.) Ltd (SAGT), Colombo International Container Terminals Ltd. (CICT), Colombo West International Terminal (Pvt) Ltd, Hambantota International Port Group Company Pvt. Ltd. (HIPG), Hambantota International Port Services Company (Pvt.) Ltd. (HIPS) and Ceylon Shipping Corporation Limited.

Mr. Algewattage holds a Master's Degree in Public Administration in Post Graduate Institute of Management from the University of Sri Jayawardenepura, LLB Degree at the Open University – Nawala and Biological Science Degree from the University of Colombo.

He is a versatile, committed, dedicated and an experienced Senior Administrative Officer with extraordinary leadership and vast Management expertise. He is a strong and a proven communicator, who uses initiative and time management extensively to interact with superiors and subordinates within the organization.

He had been serving as a Director of National Productivity Secretariat and also worked as an Alternative Director for Asian Productivity Organization where he was a Productivity Practitioner under the Ministry of Labour and Foreign Employment from Oct 2018 - June 2022. He has started his career in Sri Lanka Administrative Service in the year 2006 and currently holds Grade-1 position in Sri Lanka Administrative Services and has a distinguished career of over 16 years of service. The experience gained during this period in the field of administrative service as a Divisional Secretary was more than 10 years in various Divisional Secretariats.

He was appointed as a member of the Board of AASL since June 2022 and also a member of Human Resources & Remuneration Sub-Committee.

Mr. A H Sunil Gunawardena Non-Executive Director/Ministry Observer

Mr. A H S Gunawardena is a Director/Ministry Observer on the Board of AASL since December 2019 and a member of All Airports way forward Board Sub Committee Having started his career as an SLAS Officer, Mr. Gunawardena counts more than 25 years of experience in the public sector. He was first appointed as an Assistant Director (SLAS II/II) at the Ministry of Plan Implementation and Parliamentary Affairs in 1998 and progressed through holding senior positions at different Ministries and Government entities where he gained a vast array of experience. During his appointment as a Director (SLAS I) at the Department of National Budget, Ministry of Finance & Planning, he represented the Treasury on the Boards of state-owned enterprises such as State Pharmaceutical Manufacturing Corporation, National

Engineering Research & Development, Land Reclamations Commission, Botanical Garden Trust fund, Coconut Cultivation Board and State Engineering Corporation etc.

Presently he functions as Additional Secretary (Aviation) of the Ministry of Ports, Shipping and Aviation. During his career, he has been working as Deputy Director/Director Customs at Sri Lanka Customs for a period of three years and General Manager at National Lotteries Board for a period of two years and Additional Secretary (Admin & Development) at the Prime Minister's Office before he joined with the Ministry of Transport and Aviation in 2019.

Mr. Gunawardena also worked as Acting Chairman of AASL and CAASL for a short period during 2019 and 2020 respectively.

Mr. Gunawardena holds B.A in Economics and Post Graduate Diploma in Economic Development from the University of Colombo. He also completed his Masters of Arts in Economics and MBA from the same university. In his academics he has published two research articles in relation to his higher studies.

SENIOR MANAGEMENT TEAM



H S Hettiarachchi
Head of Airport Management



J A M D S S Abeywardena
Head of Finance



A I B Karunaratne
Head of Projects



M Ratnasinghe (Ms)
Head of Legal



H P L Sirimanne
Head of Supply Chain Management



K D Y Chandanie (Ms)
Head of Strategic Management



U M Weerawardena
Head of Electrical Engineering



J M De Croos Rubin
Head of Architecture, Landscaping & Interior Design



U J Lokuarachchi
Head of Information Technology

SENIOR MANAGEMENT TEAM



U S Jagoda
Head of Civil Engineering (Maintenance)



Wing Cdr. (Rtd.) S M D Wijesooriya
Head of Fire & Rescue Services



S S De Silva
Head of Marketing & Corporate Communication



M K P Tennage (Ms)
Head of Internal Audit & Quality Assurance



J K Rathinda
Head of Electronics & Air Navigation Engineering



N C Abeywardena
Head of Air Navigation Services



R W L B Medawewa
Head of Cargo & Air Freight Management



D J U Purasinghe
Head of Commercial & Properties



Maj.Gen. (Rtd) A P Pallawela RWP RSP
Head of Security Services



Lt. Col. (Rtd.) K H C Kumarasinghe
Head of Intelligence & Security Ops.–All Airports



S P Palagama
Head of Mechanical Engineering



S D A S Nishantha
Company Medical Officer



R Weerasri (Ms)
Acting Head of Civil Engineering (Planning & Design)



K A R Kodikara
Deputy Head of Human Resources

* Not in the Picture

H A A K M Seneviratne
Head of Civil Aviation Training

*Defying the
odds to soar
higher*



We are pleased to present our Report together with the audited financial statements for the year ended 31 December 2022. The details set out herein, provide the pertinent information required by the Companies Act No.7 of 2007 and are guided by best Accounting Practices. Through the concise presentation of this Report, we have ensured the material disclosures are well addressed to the shareholders to have an appreciation of the state of the company's affairs and any changes during the accounting period.

1. ABOUT THE COMPANY

Airport and Aviation Services (Sri Lanka) (Private) Limited (AASL) is a company fully owned by the Government of Sri Lanka, with statutory powers to manage and develop civil airports in Sri Lanka.

2. PRINCIPAL ACTIVITIES

The principal operational activities of AASL continued to accomplish its role as the sole statutory service provider of the following aeronautical services under the powers vested through Civil Aviation Act No. 14 of 2010, Gazette on 04 November 2010:

- 2.1 The development, operation and maintenance of the Bandaranaike International Airport (BIA), Mattala Rajapaksa International Airport (MRIA), Colombo International Airport Ratmalana (CIAR), Batticaloa International Airport (BTIA), and Jaffna International Airport (JIA).
- 2.2 The provision and maintenance of search, rescue and firefighting services and aviation security services at the above aerodromes.
- 2.3 The provision of air traffic services, aeronautical information services, aeronautical communication services, and provision of aeronautical aids for communication, navigation, surveillance, ensuring the safety and security of all aircraft and passengers within the Colombo FIR.

3. REVIEW OF OPERATIONS

A review of financial and operational performance, during the year ended 31 December 2022 and future business development of the AASL is illustrated in the Chairman's Message (Page 12 to 14), Management Discussion and Analysis (Page 37 to 49), and the Financial Review (Page 51 to 56) of the Annual Report. These reports together with the audited financial statements of the company reflect the respective state of affairs which form an integral part of the Annual Report of the Board of Directors.

The Board of Directors continuously monitors operational performance by implementing key performance indicators with the view of achieving the AASL's vision, "Friendliest aviation partner in global connectivity towards a sustainable economy".

4. FINANCIAL STATEMENTS

The Financial Statements of the Company, duly signed by two Directors on behalf of the Board are given on pages 86 to 117.

5. ACCOUNTING POLICIES AND CHANGES DURING THE YEAR

The company prepared the financial statements in compliance with Sri Lanka Accounting Standards (SLFRSs/LKASs). Significant accounting policies adopted in preparation of financial statements of the company are given on pages 90 to 99. The Board of Directors wishes to confirm that there were no changes to the accounting policies adopted by the company during the period under review.

6. DIRECTORS' RESPONSIBILITY FOR FINANCIAL STATEMENTS

The Companies Act No. 7 of 2007 requires the Directors to prepare and present Financial Statements for each financial year to reflect true and fair view of its state of affairs. The Directors are of the view that these Financial Statements appearing on pages 86 to 117 have been prepared in compliance with the requirements of Sri Lanka

Accounting Standards, Companies Act, Accounting and Auditing Standards Act No. 15 of 1995 and other financial reporting regulatory requirements.

7. INDEPENDENT AUDITORS, AUDITOR'S REPORT AND REMUNERATION

As per the 19th amendment enacted on 15 May 2015 to the article 154 of the Constitution, Auditor General is empowered to carry out audits of all Government enterprises registered under any written law and the Companies Act No.7 of 2007. In compliance with this direction audit of AASL for the year 2022 was carried out by the Auditor General.

The Independent Auditors' Report on the financial statements of the company is given on pages 78 to 85 of this report. The audit fee for the year ended 31 December 2022 was LKR 1,096,500 (2021: LKR 1,200,000) and there were no other fees paid to the auditors for audit related services and non-audit services. As far as the Directors are aware the Auditors do not have any relationship other than that of an auditor with the company.

8. INTERNAL CONTROLS AND KEY INTERNAL CONTROL PROCESSES

The Board of Directors of the Company has taken reasonable steps to safeguard its assets to prevent and detect frauds and any other irregularities. For this purpose, the Directors have instituted effective and comprehensive systems of internal controls for identifying, recording, evaluating and managing significant risks faced by the company throughout the year and it is being regularly reviewed by the Board of Directors.

This comprises of internal reviews, internal audit and the whole system of financial and other controls required to carry on the operations in an orderly manner, safeguard the assets, prevent and detect frauds and other irregularities and secure, as far as practicable, the accuracy and reliability of the records. The Audit and Management Committee (AMC)

regularly review internal control issues identified by the company's Internal Auditors, the Government Auditors, and regulatory authorities. The Management evaluates the adequacy of the internal control system.

9. INCOME STATEMENT AND THE FINANCIAL POSITION OF THE COMPANY

9.1 Revenue

Revenue generated by the Company for the year 2022 is LKR 27.6 billion (2021: LKR 7.9 billion) which is a significant increase equivalent to 251% when compared to the previous year. An analysis of Company revenue based on business segments is disclosed in note 5 to the financial statements on page 100.

9.2 Operating Results

The Company reported an operating profit amounting to LKR 12.7 billion for the year ended 2022. This is 436% improvement when compared to the operating loss of LKR 3.8 billion recorded a year ago.

The company recorded a net profit of LKR 4.8 billion for the year 2022 compared to the net loss of LKR 2.1 billion in 2021.

9.3 Reserves

The reserves of the company which comprised of share capital, other reserves and retained earnings. Company's reserves reported an increment due to increase in profit during the year. Accordingly total reserves recorded being LKR 45.3 billion as of 31 December 2022 as against LKR 41.3 billion recorded a year ago. The movement in reserves of the company is shown in the Statement of Changes in Equity on page 88.

9.4 Dividends

During the year under review, Company has declared and paid dividend of LKR 500 million.

9.5 Donation

In the year 2022 the Company made donations worth of LKR 510,000 (2021: LKR 20,047,158).

9.6 Capital Expenditure

During the year under review, Company incurred LKR 7 billion as capital expenditure compared with LKR 23 billion in 2021. Investment on Property Plant and Equipment and Intangible assets are illustrated in notes number 11 and 12 of Notes to the Financial Statements.

9.7 Contribution To The Government

AASL continued to provide infrastructure and other necessary facilities required for other Government authorities such as Sri Lanka Air Force, Sri Lanka Customs, Sri Lankan Airlines, etc. for them to provide related service within the airport. These transactions and account balances are disclosed under Related Party transactions in note 32 of Notes to the Financial Statements on page 116.

The contribution to the Government indirectly through the payment of taxes during the past 3 years is illustrated in below table;

Year	LKR Million				
	Dividend	VAT	Income Tax	SSCL	PAYE
2020	-	207	-	-	7
2021	-	117	15	-	6
2022	500	1,281	117	70	15

9.8 Investments

Rupee value of investment portfolio increased by LKR 41.4 billion at the end of the year, of which details are tabulated below.

Investments	(LKR Million)	
	As at 31.12.2022	As at 31.12.2021
Treasury Bills/Bonds	22	20
Short term bank deposits	78,025	41,515
Investments in Debentures	3,298	4,088
Long-term bank deposits	6,963	1,267
Total	88,308	46,890

9.9 Stated Capital

The share capital of the Company appeared in the financial statements comprised of Ordinary Shares of LKR 100/- each. The shareholding as of 31 December 2022 was as follows:

Held by	No of Shares	Value (LKR)
Secretary to the Treasury	200,000	20,000,000
Secretary - Ministry of Ports, Shipping and Aviation	1	100
Director General of Civil Aviation	1	100
Total	200,002	20,000,200

REPORT OF THE BOARD OF DIRECTORS ON THE AFFAIRS OF THE COMPANY

9.10 Events After Reporting Period

There have been no material events occurring after the Statement of Financial Position date that requires adjustments to or disclosure in the financial statements as mentioned in note 33 to the financial statements on page 117.

9.11 Going Concern

After making diligent inquiries, embracing the normal forecasting process, and considering future prospects and risk potential, the Directors consider that AASL has adequate resources and committed borrowing facilities to continue in operational existence for the foreseeable future. Consequently, all Financial Statements have been prepared based on Going Concern basis.

9.12 Contingencies and Commitments

The details of contingent liabilities are disclosed in note 29 to the financial statements on page 114.

10. INFORMATION OF THE BOARD OF DIRECTORS AND BOARD SUB-COMMITTEES

10.1 Directorate

The appointment of the Chairman (Article 79) and Non-Executive Directors (Article 82) have been done as per the terms shown in above mentioned clauses of the Articles of Association of AASL.

10.2 Details of the Present Directors who Held Office at the End of the Financial Year 2022

Board of Directors	Position	Date of Appointment	Independent
Maj. Gen. (Rtd.) G A Chandrasiri RWP USP VSV ndc psc	Chairman	12.12.2019	No
Dr. U A Mendis	Vice Chairman	15.06.2022	No
A S C Warushahennadige	Non-Executive Director	12.12.2019	Yes
S N Sumanasekera	Non-Executive Director	12.12.2019	Yes
Capt. Milinda Ratnayake	Non-Executive Director	20.06.2022	Yes
G U K Algewattage	Non-Executive Director	15.06.2022	Yes
W A A Wijayasuriya	Non-Executive Director	13.09.2022	Yes
W S D De Silva	Non-Executive Director	30.11.2022	Yes
A A Randeniya LLM	Non-Executive Director	30.11.2022	Yes
G A A Priyantha	Non-Executive Director / Treasury Representative	11.06.2021	No
A H S Gunawardena	Non-Executive Director / The Observer from Ministry of Ports, Shipping and Aviation	31.12.2019	No

10.3 Details of the Directors who Resigned During the Year 2022

Board of Directors	Position	Date of Appointment	Date of Resignation
R Sooriyaarachchi	Vice-Chairman	06.12.2019	10.06.2022
U Manchanayake	Non-Executive Director	12.12.2019	12.08.2022
C Vitarana	Non-Executive Director	31.12.2019	31.05.2022
D A De Livera Ms	Non-Executive Director	31.12.2019	11.06.2022
R A P Wijerathnasekara	Non-Executive Director	31.12.2019	10.06.2022
D A P Weeratne PC	Non-Executive Director	02.03.2020	11.06.2022
W M Gihan Rashantha	Non-Executive Director	05.02.2021	10.06.2022
N M P P K K Nawaratne	Non-Executive Director	20.06.2022	29.11.2022

10.4 Board Sub-Committees

The Board of Directors has appointed seven Sub-Committees, to assist the Board. The compositions of the above committees as at reporting date are as follows:

Sub Committee	Composition
Audit and Management Committee	G A A Priyantha-Chairman
	Capt. Milinda Ratnayake-Member
	W S D De Silva-Member
	M K P Tennege Ms -Convener
	M M Renuka P Gunasekara (Ms)-Secretary
	K A A Kulathunga (Former S A D Dilrukshi -(Ms))-Observer-Superintendent of Government Audit
Human Resources and Remuneration Committee	Dr. U A Mendis-Chairman
	G U K Algewattage-Member
	K A R Kodikara-Convener and /or Secretary
Financial Management and Revenue Generation Committee	Maj. Gen. (Rtd.) G A Chandrasiri RWP USP VSV ndc psc-Chairman
	S N Sumanasekera-Member
	W S D De Silva-Member
	J A M D S S Abeywardena-Convener and /or Secretary
Risk Management Committee	Capt. Milinda Ratnayake-Chairman
	A S C Warushahennadige-Member
	K D Y Chandanie (Ms) -Convener and /or Secretary
All Airports way forward Committee	Maj. Gen. (Rtd.) G A Chandrasiri RWP USP VSV ndc psc-Chairman
	A S C Warushahennadige-Member
	A H S Gunawardena-Member
	H S Hettiarachchi-Convener and /or Secretary
Project Management Sub-Committee	W A A Wijayasuriya-Chairman
	A S C Warushahennadige-Member
	A I B Karunaratne-Convener and /or Secretary
Preparation of Procurement Manual for AASL	G A A Priyantha-Chairman
	H P L Sirimanne-Convener and /or Secretary

10.5 Disclosure of Directors Dealing in Shares or Debentures

No shares or Debentures are held by any of the Directors.

10.6 Directors' Interest in Contracts and Proposed Contracts

No Director was directly or indirectly interested in contracts or proposed contracts connected to the Company's business during the year under review.

10.7 Directors' Remuneration and Other Benefits

The Company has paid LKR 8.4 million as Directors' emoluments for the year 2022. (2021 – LKR 11.3 million)
There were two Executive Directors at the end of the year who were paid LKR 2.6 million during the year as remuneration. This included all financial benefits namely Directors' allowances, EPF, ETF, Bonus, reimbursement of entertainment expenses, telephone, and other allowances. Non-Executive Directors were paid an amount of LKR 5.8 million during the year, being the cost of traveling and Directors' fees for attending Board meetings.

REPORT OF THE BOARD OF DIRECTORS ON THE AFFAIRS OF THE COMPANY

11. CORPORATE GOVERNANCE

The Board of Directors is committed to maintaining an effective Corporate Governance Framework and implementing systems and structures required to ensure best practices in Corporate Governance and their effective implementation.

12. STATUTORY PAYMENTS

The Directors confirm that to the best of their knowledge, all taxes, duties, and levies payable by the Company, all contributions, levies, and taxes payable on behalf of and in respect of the employees of the Company and all other known statutory dues as were due and payable by the company at the Statement of Financial Position date have been paid or, where relevant provided for.

13. COMPLIANCE WITH LAWS AND REGULATIONS

To the best of knowledge and belief of the Board of Directors, the Company has not engaged in any activity, which contravenes laws and regulations of the country.

14. ANNUAL GENERAL MEETING

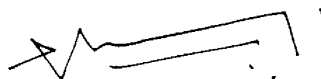
The Annual General Meeting will be held at the Board Room of AASL, on 30 May 2023 at 3:00 p.m.

15. ACKNOWLEDGEMENT

The Board of Directors takes pride in congratulating the Management team for completing another financial year of the company amidst challenges. It was a challenging year for the aviation sector due to subsequent waves of the Covid pandemic and resulting travel restrictions across the globe. We place on record, our special gratitude to the Ministry of Ports Shipping and Aviation and other institutions, those continued to assist the Company at this juncture being stakeholder and the regulator of the Company.

Further, we would like to express our sincere appreciation and gratitude to all stakeholders involved and contributed towards continued operations of the company, including our customers for the continuous trust placed on us. Last but not least, our gratitude goes to all AASL staff for their continued commitment, integrity, and hard work extended during this unprecedented challenging year.

BY ORDER OF THE BOARD



Maj. Gen. (Rtd.) G A Chandrasiri RWP USP VSV ndc psc
Chairman

26 May 2023

REPORT OF THE AUDIT AND MANAGEMENT COMMITTEE (AMC)

ROLE OF THE COMMITTEE

The Board appointed Audit and Management Committee is a formally constituted Sub-Committee of the Board of the Directors (Board). It reports to and is accountable to the Board.

The primary role of the AMC is to assist the Board in discharging its responsibilities and exercises oversight over financial reporting, internal controls and internal/ external audits.

COMPOSITION

The AMC comprises of three (03) Non-Executive Directors who conduct committee proceedings in accordance with the Committee's Terms of Reference (TOR) approved by the Board of Directors. The composition of the AMC during the year under review was as follows:

AMC Composition			
Name of the Director	Tenure From- To		Position
G A A Priyantha	29.06.2021	To date	Chairman
Capt. Milinda Ratnayake	20.06.2022	To date	Member
W S D De Silva	30.11.2022	To date	Member
S M A U S Manchanayake*	12.12.2019	12.08.2022	Member
D A P Weeratne PC**	23.10.2020	11.06.2022	Member
N M P P K K Nawarathne ***	20.06.2022	29.11.2022	Member

* With the resignation of Mr. S M A U S Manchanayake on 12 August 2022 Capt. Milinda Ratnayake was appointed to the AMC and Mr. S M A U S Manchanayake lastly attended the AMC held on 17 February 2022.

** With the resignation of Mr. D A P Weeratne PC on 11 June 2022 Mr. N M P P K K Nawarathne was appointed to the AMC.

*** With the resignation of Mr. N M P P K K Nawarathne on 29 November 2022, Mr. W S D De Silva was appointed to the AMC.

MEETINGS

The AMC had six (06) meetings during the year 2022. The meeting attendance of the members are set out in the table below.

Name of the Director	Number of Meetings scheduled to be attended	Attendance
G A A Priyantha	06	06
Capt. Milinda Ratnayake	05	05
N M P P K K Nawarathne	05	01
S M A U S Manchanayake	01	01
D A P Weeratne PC	01	01
W S D De Silva	-	-

The proceedings of the AMC meetings were recorded by the Company Secretary, functioning as the Secretary to the AMC and minutes of AMC meetings were circulated to the Board of Directors at the next most practicable meeting.

TERMS OF REFERENCE

The AMC conducts proceedings as per the Board approved Terms of Reference (TOR) and accordingly the Committee is empowered by the Board to;

1. Determine the scope and the responsibilities of the Internal Audit Division.
2. Review and approve the Annual Audit Plan and the work programme. Annual Audit Plan to be prepared by the Internal Auditor in consultation with the Auditor General (External Auditor).
3. Review and evaluate the internal control systems for all the activities of the entity.
4. Liaise with External Auditors and follow up on Auditor General's (AG's) Management Letter and the Management's response to the same.
5. Review of preliminary internal financial statements including budget review reports.
6. Review of annual financial statements for compliance of accounting standards and financial reporting standards.
7. Interaction with the Internal Auditors and External Auditors.
8. Ensure that the Senior Management staff is familiar with the statutory and other rules and regulations and review their compliance of statutory and other rules and regulations.
9. Review Internal Auditors' report/ queries regularly and ensure prompt action taken by each Head of the Divisions on shortcomings pointed out.

10. Review External Auditors' report/ queries and take corrective measures as may be required to avoid repetition.
11. Review the implementation of recommendations of the Committee on Public Enterprises (COPE) and monitor actions/ ratifications on them from time to time.
12. Review the continuing impartiality of the Internal Auditors and their effectiveness.
13. Review the Internal/ External Audit Reports. Management Letters and the recommendations of COPE and help the Board to take remedial actions.
14. Assist the Board to introduce and implement adequate internal control system.
15. Meet at least once in three months and report its recommendations to the Board of Directors soon thereafter, along with the minutes of the meeting to facilitate taking corrective measures.

FINANCIAL REPORTING

The Committee reviewed the effectiveness of the Financial Reporting System in place in order to ensure reliability of information provided to the stakeholders during the reporting period. The Committee assisted the Board of Directors to discharge their responsibility for the preparation of true and fair financial statements in accordance with the books of accounts and Sri Lanka Accounting Standards. The Committee reviewed the adequacy and effectiveness of the internal control system and procedures to provide reasonable assurance that all transactions are accurately and completely recorded in the books of account. The Committee reviewed interim financial statements prepared on

monthly basis together with supporting information that included significant assumptions and judgments made in the preparation and presentation of financial statements. Also Committee reviewed draft financial statements prepared for the year ended 31 December 2022 and Draft Budget prepared for the year 2023 before submitting them to the Board.

Having assessed the prevailing Internal Control systems and procedures, the committee is of the view that adequate controls and procedures are in place to provide reasonable assurance that the financial position of the company is well monitored and accurately reported.

INTERNAL CONTROL

The AMC assessed the effectiveness of Internal Control over financial reporting for the year ended 31 December 2022. This process assessed the adequacy and effectiveness of the Internal Controls in order to mitigate various risks and to ensure compliance with laws and regulations. The AMC ensures that appropriate action is taken by the Management on the recommendations of the Head of Internal Audit and Quality Assurance (IA&QA) to improve the effectiveness of the Internal Control systems of AASL. The basis of Internal Control framework enables the Board of Directors to pursue its functions and take necessary measures.

INTERNAL AUDIT

The Internal Audit (IA) function is an independent and objective assurance function which supports AASL in improving its overall control framework. The IA function contributes to the maintenance of systematic and disciplined approach to evaluate and improve the design and effectiveness of AASL's Risk Management, Control and Governance processes.

The AMC ensured that Internal Audit function is independent of the control of those who are responsible for actually carrying out the financial and accounting operations of AASL, as well as those who are engaged in the execution of schemes and projects or performance of works and services rendered by AASL in line with Good Corporate Governance practices and that it is performed with impartiality, proficiency and due professional care. The AMC monitored and reviewed the scope, resources, extent and effectiveness of the activities of IA&QA Division.

The AMC reviewed, assessed and approved the Annual Internal Audit Plan for the year 2023. The AMC also reviewed and monitored Management's responsiveness to the significant audit findings and recommendations of the Internal Audit.

EXTERNAL AUDIT

As per the Article 154 of the Constitution, the Auditor General has been empowered to carry out the external audit of AASL. Accordingly, the Auditor General acts as the External Auditor of the Company for the year ended 31 December 2022. AMC closely liaises with External Auditor who is responsible for expressing an opinion on the conformity of the financial statements with the Sri Lanka Accounting Standards.

The External Auditor as an independent observer was invited for all AMC meetings, which enabled the Committee to bear their views and discuss their insights on regulatory and compliance requirements and control or procedural weaknesses if any.

GOOD GOVERNANCE

The AMC could contribute immensely to promote the Good Governance, proactive culture in AASL by educating the importance and necessity to follow the regulatory requirements such as Government Circulars etc.

CONCLUSION

In its exertion, the Audit and Management Committee has sought to balance independent oversight of the AASL's businesses with the support and guidance to the Board of Directors to fulfill their obligations and responsibilities in relation to financial reporting processes, adequacy and effectiveness of internal control systems, external audit and AASL's process for monitoring compliance with laws and regulations. The Committee believes that there are many reasons for the Audit and Management Committee to be confident that it has carried out its duties successfully and to a high standard during the year, thereby helping to enrich the value of the Company.



G A A Priyantha

Chairman – Audit and Management Committee (AMC)

26 May 2023

*Experiencing
the best of our
services*





LKR 13 Bn

Operational Profit with
436% Growth

5,503,198

Passengers with
266% Growth

23,846

Overflying Movements
with 155% Growth

37,641

Aircraft Movements
with 78% Growth



1) GLOBAL & LOCAL AVIATION INDUSTRY OVERVIEW & OUTLOOK

The global aviation industry witnessed a challenging year in 2022, resembling a chaotic situation in air travel and passenger movements. The imposition of travel bans, closure of international borders due to outbreak of COVID-19 and soaring jet fuel prices and airfares, had a negative impact on the aviation industry during the first six months of FY 2022. However, this decline was pushed up to an incline by the increased demand for air travel throughout the latter part of the year. Hence the global aviation industry had reached normalcy by the end of 2022. This momentous growth pushed up the FY 2023, which started off on a positive note and solid grounding. The uncertainty of the Russia-Ukraine war and China's restricted travel policies, were additional risks to the outlook.

Since global aviation has been at the forefront of innovation it has been chosen as the safest and most reliable mode of transportation as of today. Aviation fast tracks movements between different countries and cities and enhances efficiency in travel. Hence as a result globally 100,000 plus commercial aircrafts take flight per day, whilst 400 scheduled commercial aircraft takeoff per hour. Aviation has had a significant impact on the world's economy as it accounts for 4.2% of the world's gross domestic production (GDP) and generated 65 million jobs around the globe (Source: ICAO).

Sri Lanka proudly boasts of its positioning as a strategic location and being the prime gateway to South Asia. The year 2022 proved to be a very challenging and turbulent year. During the year 2022 Sri Lanka faced an unprecedented economic and social crisis; this consisted of power outages, fuel shortages and public unrest had a disastrous impact on the local economy and aviation sector. The GDP in Sri Lanka for the year 2022 declined by 9.2% and depicted a negative growth whilst inflation rate at end of December reported to be 59%.

Despite the downturns experienced in the economy international tourist arrivals surpassed 700,000 in the year under review due to the inclined performance in the 4th quarter.

1.1 COVID-19 Impact On the ICAO Long-Term Traffic Forecasts

The Secretariat Division of the International Civil Aviation Organization (ICAO) worked with the Multi-Disciplinary Working Group on Long-term Traffic Forecasts (MDWG-LTF) and developed a set of post-COVID-19 forecasts scenarios by route group from 2018 to 2050. The forecasts have been developed for passenger and freight traffic, and revolves around three scenarios: mid, high and low.

The objective of the post-COVID-19 forecasts was to update the passenger Long-Term Forecasts (LTF) to account for both the short-term impacts of the COVID-19 pandemic and eventual long term recovery requires a combination of updated macroeconomic data and recent estimates of the demand shock (measured in changes to Revenue Passenger-Kilometers (RPK)) to the aviation industry.

The freight LTF was re-estimated in a similar manner to the passenger forecasts by using the ICAO LTF models from the 2018 baseline with updated economic forecasts, the extent of the 2020 downturn and near-term recovery guided by input from the MDWG-LTF and information from the industry.

In these times of uncertainties, the post-COVID forecasts scenarios developed by the Secretariat and MDWG-LTF and duly approved by Aviation Data and Analysis Panel (ADAP) are expected to facilitate the planning needs of states, airlines, airports, Air Navigation Service Provider (ANSP) and other stakeholders.

1.1.1 Asia Pacific Airport Traffic Recovery Forecast For 2023

According to the Airports Council International (ACI), Asia Pacific airports

are expected to return to 2019 pre-COVID passenger volumes of around 3.4 billion a year by 2023. Over the next 20 years, said ACI in its World Air Traffic Forecasts, Asia Pacific and the Middle East will be the fastest growing of all global regions. Total passenger traffic is forecast to grow at a compound growth rate of +5.2% in the Middle East and +4.7% in Asia-Pacific to 2040. In 2020, with final figures to be confirmed, Asia Pacific airports are expected to be down by around -58%, with Middle East at -72%. Middle East recovery to pre-COVID levels is expected to be in 2024. ACI Asia-Pacific Director General Stefano Baronci said: "This forecast is based on the assumption that an effective vaccine is distributed in 2021, and broader population vaccination is largely accomplished by early 2022. Limited vaccine supply and slow distribution combined with a prolonged economic downturn risks postponing the recovery of the whole region to 2024." Among the top ten fastest-growing countries above 50 million passengers by compound growth rate from 2019 to 2040 will be Saudi Arabia, United Arab Emirates and Iran in the Middle East; and Indonesia, India, Vietnam, Philippines and China in Asia-Pacific. For the aviation industry to continue providing vital services and supporting the global vaccine distribution undertakings, ACI Asia-Pacific urges the inclusion of all aviation workers and airport staff as essential workers as part of the World Health Organization's Strategic Advisory Group of Experts on Immunization recommendations and national vaccination plans.

1.2 Global Air Passenger Numbers to Recover in 2024 and Beyond

The International Air Transport Association (IATA) expects overall traveler numbers to reach 4.0 billion in 2024 (counting multi-sector connecting trips as one passenger), exceeding pre-COVID-19 levels (103% of the 2019 total).

This is a slightly more optimistic near-term international recovery scenario compared to November 2021, based on the progressive relaxation or elimination of travel restrictions in many markets. In 2021, domestic traveler numbers were 61% of 2019 levels. This is expected to improve to 93% in 2022, 103% in 2023, 111% in 2024 and 118% in 2025.

As per the forecast done by IATA, by the end of year 2040, total global air passengers will be 8 billion as depicted in the Figure 01. As per IATA statistics, Asia Pacific region will be back to its' normal index (2019=100) by 2025 and will reach its highest numbers by year 2040 as depicted in the Figure 02.

Figure 01 - Global Air Passengers, Past and Forecast, Billions

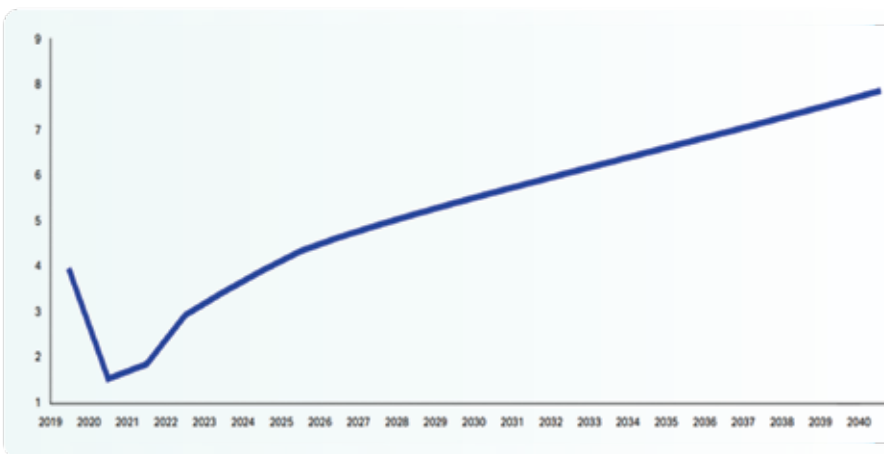
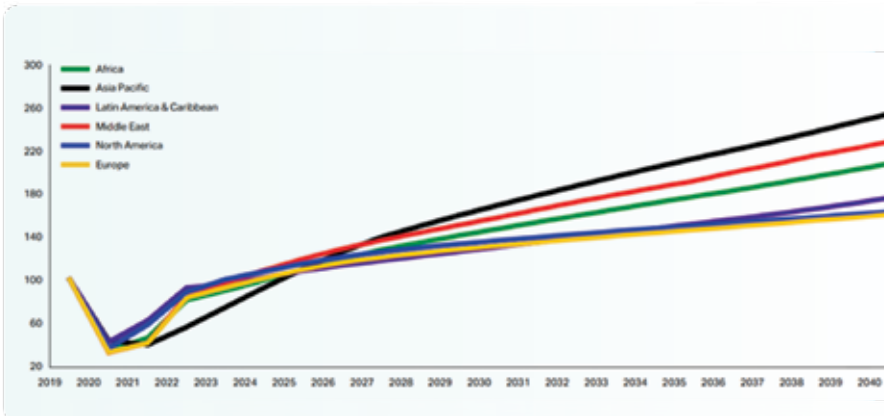


Figure 02 - Regional Passenger totals Index 2019=100



(Source : IATA / Tourism Economics Air Passenger Forecasts)

1.3 Mechanism Adopted by the Management in Handling Challenging Situations During the Year 2022

Year 2022 was a challenging year for AASL with no exception to the entire world due to the COVID-19 pandemic. The pandemic hit hard to the aviation industry around the world due to numerous reasons. Thousands of flights were cancelled due to lock down of territories making airports deserted. Only essential air travels were made by travelers around the world with loads of difficulties due to high risk of getting infected as well as extremely tight health regulations and added documentation. Not surprisingly, AASL had to face numerous challenges and adopt various mechanisms to handle them.

1.3.1 Providing facilities for PCR swab collection, health declaration process, arrange quarantine facilities, isolation and hospitalization of infected passengers etc.

AASL had to allocate space, staff and come up with various strategies as well as processes from time to time in order to facilitate such brand new requirements arisen because of ever changing health guidelines issued by the Ministry of Health. AASL had to make optimum use of available facilities to cater to such requirements without making any extra cost burden to the company and continuously make changes to the passenger flow and procedures with minimal impact to the passenger experience at BIA.

1.3.2 Safeguard the workforce from COVID-19

It was a great challenge to maintain the minimum workforce for day duty/ shift staff due to increasing cases of COVID-19 virus and to keep the reporting staff uncontaminated. Hence AASL invested enormous effort and various strategies to achieve it. The staff were categorized based on the shifts/rosters and place of residence as bio bubbles only through company transportation strictly adhering to health guidelines whilst separate task forces were manned on the essential work points to minimize exposure.

1.4 Terminal 2 - Challenging Way Forward

Package 'A'- Passenger Terminal Building & Associated Works

The Terminal 2 project at BIA is an impressive and innovative development that has been designed to elevate the airport's status as a modern transportation hub. With its modern design, advanced facilities and strategic location, the new terminal is poised to become a vital hub for travel and commerce in the region for years to come.

This state-of-the-art terminal is a testament to Sri Lanka's commitment to providing its citizens and visitors with world-class infrastructure and facilities. The terminal is equipped with the latest security and communication systems including advanced passenger screening equipment and high-speed Wi-Fi connectivity equipped with a range of amenities for travelers, including duty-free shopping, restaurants, lounges, and other services.

One of the most impressive aspects of the Terminal 2 project is its modern and sleek design. The terminal has been designed with a focus on efficiency, comfort, and aesthetics, and it boasts a range of features that make it stand out from rest of the airports in the region. The terminal's expensive glass walls provide a stunning view of the runway and the surrounding landscape, while its spacious and airy interior creates a sense of openness and tranquility.

Perhaps most importantly, the Terminal 2 project is an important step forward in Sri Lanka's efforts to boost its economy and tourism industry. The new terminal is expected to attract more international flights and visitors to the country, which will create new jobs, boost economic growth and increase Sri Lanka's visibility on the global stage. Overall, the Terminal 2 project at Bandaranaike International Airport is a positive development that will have far-reaching benefits for Sri Lanka and its people.

The Contract for Package 'A'- Passenger Terminal Building & associated works of BIADP Phase II Stage 2 was awarded to Taisei Corporation in March 2020 and construction work commenced in December 2020. Since the commencement of construction work, the sub structure work of main terminal building, Pier 2 and Pier 3 such as construction of piles, pile caps, ground beams and some parts of utility tunnels were continued in year 2022. In addition, super structure columns and some slabs were completed in the main terminal building during the year 2022. Further, overseas procurements such as generators, incinerator, roof steel structures, roofing materials, water proofing materials etc. including manufacturing of them were carried out in year 2022 amidst the volatile economic situation prevailed in the country including fuel shortages and AASL facilitated the contractor to obtain his fuel requirements.

However, due to the circular issued by the Treasury on 12 April 2022 on the interim policy regarding the servicing of Sri Lanka's External Public Debt and subsequent temporary suspension of the loan disbursements by JICA, the Package 'A' contractor suspended their work in July 2022 and Package 'A' contractor issued their Notice of Termination of the Package 'A' work on 25 July 2022.

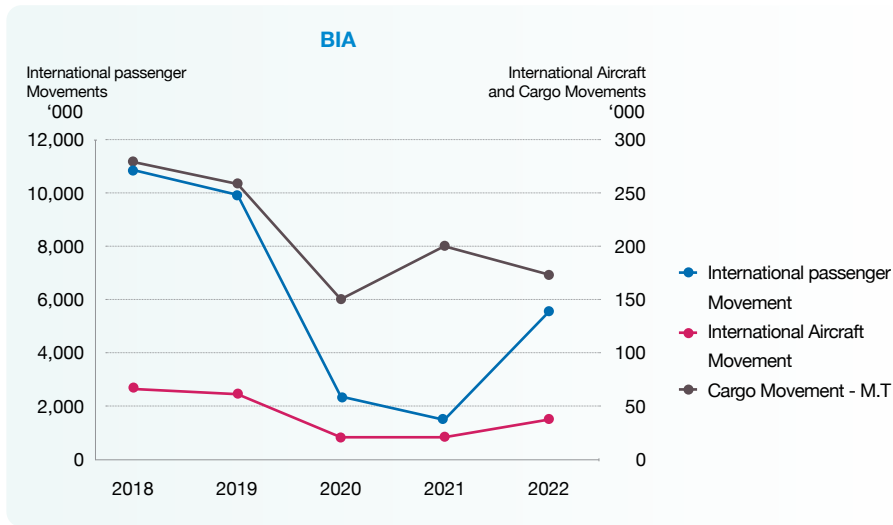
During the temporary suspension period, the contractor attended for the safety, security and environmental consideration of the project site and arrangements have been made to carry out an identified protective works in the main terminal building, Pier 2 and Pier 3 to prevent deterioration of steel reinforcements in halfway completed structures until the commencement of balance work once the loan disbursements are recommenced as expected preferably before the end of 2023.

2) AASL – ON THE ASCENT NURTURING KEY PERFORMANCE INDICATORS (KPIs) AND TRIPLE BOTTOM LINE (TBL)

2.1 Impact Created Over KPIs During 2022

Nurturing Key Performance Indicators (KPIs) at the Macro Level

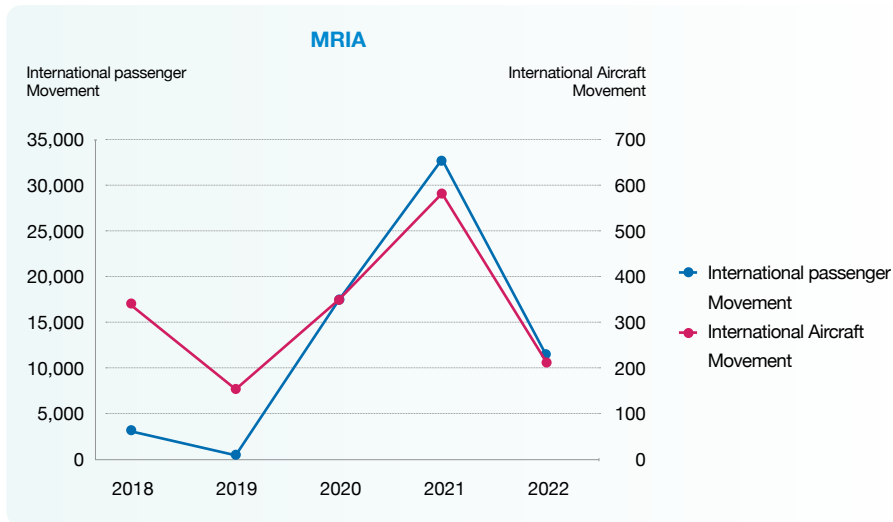
AASL is entrusted with the responsibility of providing airport services within the geographical extent of Sri Lanka and air navigation services within the Colombo Flight Information Region. Based on the mandate set out under Chapter 2, five airports are operational under AASL's purview for which AASL acts as the statutory service provider. The airports are Bandaranaike International Airport (BIA), Colombo International Airport Ratmalana (CIAR), Mattala Rajapaksa International Airport (MRIA), Batticaloa International Airport (BTIA) and Jaffna International Airport (JIA). Out of these 05 airports, the BIA and MRJA are declared as international airports by ICAO (fulfillment of the Annex -14 aerodrome requirements). The other 03 airports namely CIAR, BTIA and JIA were declared as international airports by Government of Sri Lanka (GoSL) in year 2019 by a gazette notification.



BIA

As we now gradually experience the growth of the travel and tourism in aviation industry; BIA was able to handle 5,490,973 number of international passenger movements, 37,363 number of international aircraft movements and 173,595 M.T. of cargo movements.

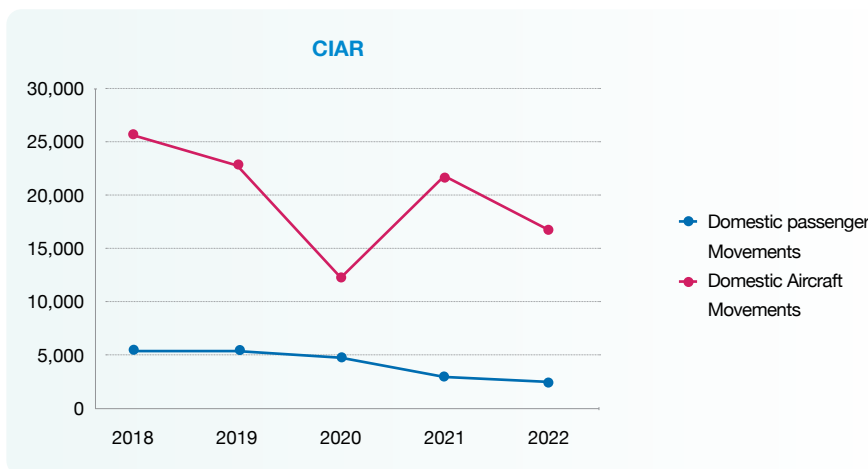
According to the statistics, international passenger movements and international aircraft movements have increased significantly by 273% and 81% respectively against prior year. However, Cargo movements portrayed a slight reduction of 13% against 2021.



MRJA

Mattala Rajapaksa International Airport (MRJA) celebrated its' 10th anniversary on 18 March 2023 is envisioned as the second international Airport of Sri Lanka and alternative aerodrome to Bandaranaike International Airport serving Southern and Eastern provinces of the island.

During the year MRJA was able to handle 11,577 number of international passenger movements, 216 number of international aircraft movements and 2 MT of cargo movements. However, when comparing with prior year international passenger movements, aircraft movements and cargo movements have dropped by 65%, 63% and 96% respectively against prior year.



CIAR

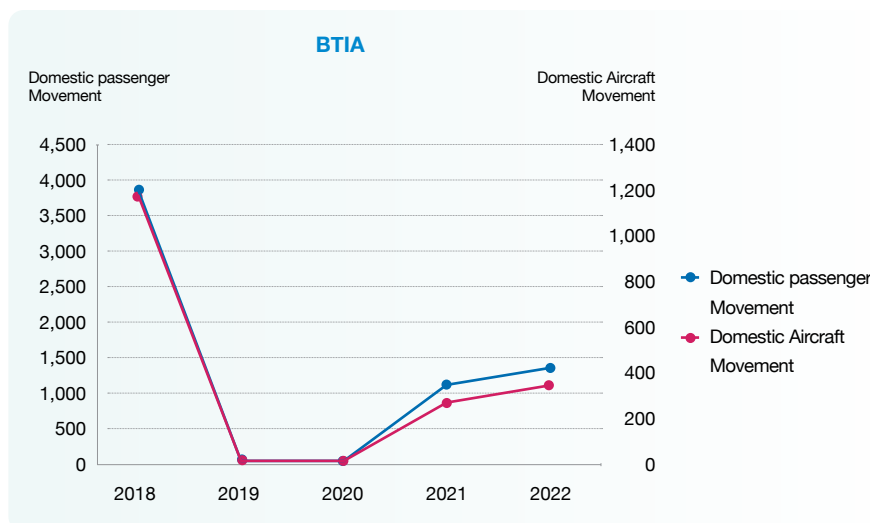
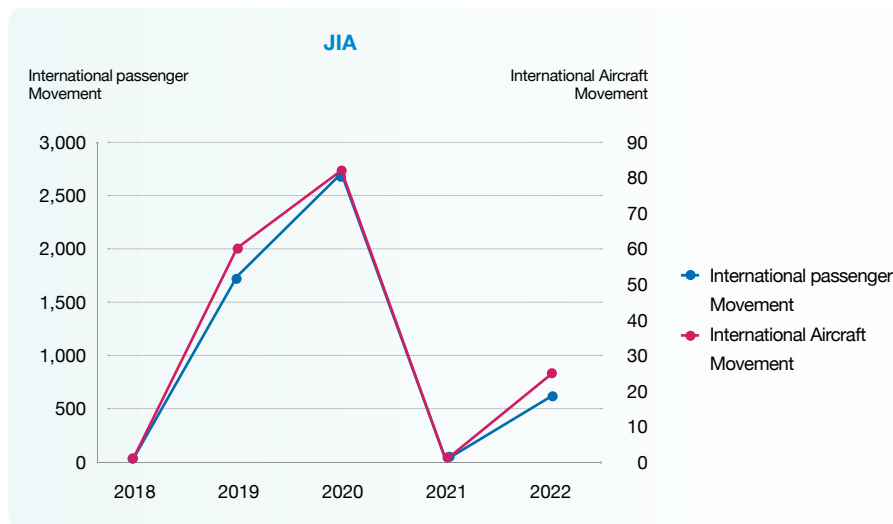
Colombo International Airport, Ratmalana (CIAR) is conveniently located since 1935 in the Colombo South. Hence all International and domestic passengers could experience the authentic hospitality rendered by this legendary airport, equipped with all modern facilities.

CIAR served as a preferred choice of the niche market-international Corporate Jets. While serving as the country's key domestic airport in promoting domestic aviation CIAR facilitated training flights of all types.

During the reporting year CIAR handled 2,482 domestic passenger movements and 16,883 domestic aircraft movements. CIAR & JIA aerodrome was certified as international aerodromes and obtained the aerodrome certification from CAASL during the year under review and a ground handling service unit was established under the purview of AASL. CAASL's certificate for ground handling at CIAR as well as for JIA in parallel trained 30 AASL staff by providing all recommended ground handling courses.

JIA

During the financial year 2022, JIA reported 594 international passenger movements and 24 international aircraft movements in comparison to zero international movements reported in financial year 2021. The aerodrome certification of JIA was renewed during the year under review.



BTIA

Batticaloa Airport is geo-strategically located 2.4km southeast to the city of Batticaloa awakening the eastern coast of Sri Lanka.

BTIA has recorded 1,321 number domestic passenger movements and 334 number of domestic aircraft movements in the financial year 2022. Accordingly, passenger movements and aircraft movements have increased by 22% and 29% respectively against prior year.

In order to ensure the AASL is moving on the ascent in its KPIs, in terms of aircraft movements, passenger movements and cargo movements across all aerodromes ensuring speedy recovery with emerging future positive expectations.

The operational KPIs ultimately strengthen the bottom line of AASL are

- a) Aircraft Movements
- b) Passenger Movements
- c) Cargo Movements

The series of significant events occurred throughout the year 2022 in order to ensure speedy recovery and consistent improvements in the above KPI's are summarized below.

a) Strengthening the Bottom line through aircraft movements

There are number of new airlines commenced operations to Sri Lanka and at the same time several airlines recommenced their flights owing to the positive atmosphere emerged about the country around the globe despite numerous undesirable consequences and poor economic backdrops within the nation.

Red Wings Airlines of one of the largest airline in Russia commenced scheduled charter flight operations to MRIA from Moscow, Russia with 398 Russian tourists to Sri Lanka during the year 2022. The airline operated two flights per week by Boeing 777-200 planes. This route development will boost the tourism industry in Sri Lanka,



Red Wings Airlines commenced scheduled flight operations to MRIA.



Alliance Air recommenced flight operations at JIA.



Edelweiss/Swiss International Airlines resumed direct flights to BIA.

especially in the post-pandemic period. Russia has been one of the most reliable and friendly destinations for Sri Lanka to attract tourists and for many decades Russian inbound tourism has been showing its great potential as an important source market for the development of the travel and tourism industry in Sri Lanka.

Alliance Air, a wholly owned subsidiary of Alliance Air AI Assets Holding Limited (AIAHL), recommenced commercial flight operations from Chennai International Airport to Jaffna International Airport in December 2022. Considering the growing demand for air travel from the northern part of the country, Alliance Air, with the support of the Government of India and Sri Lanka, has decided to operate direct flights four days a week with the vision of connecting to our neighboring countries and offering better connectivity to all in South India and the Northern part of Sri Lanka.

Edelweiss/Swiss International Airlines, a member of the Lufthansa Group, resumed direct nonstop flights from Switzerland to Sri Lanka from November 2022. The inaugural flight from Zurich to Colombo. The weekly service to Colombo every Thursday is operated by United Ventures Group, the General Sales Agent (GSA) for Lufthansa Group in Sri Lanka. With the commencement of Swiss International Airlines, it will help boost tourist arrivals to Sri Lanka and strengthen economic cooperation in the areas of trade, investment, finance, education, and culture between Switzerland and Sri Lanka.

Air France resumed operations between Colombo - Paris from November 2022, with three weekly flights. Air France operations on this route are seasonal. Customers from Colombo can further connect to the global network of Air France comprising over 170 destinations, via the convenient hub of Paris, Charles de Gaulle.

The Russia's largest charter airline, **Azur Air** has resumed flights to BIA in November 2022. However, Russia's flagship carrier Aeroflot resume flights between Moscow and Colombo after a lapse of 4 months in year 2022.

Aeroflot Airlines recommenced its flight operations to Colombo from Moscow with a flight frequency of 2 flights per week between Moscow and Colombo. From November 2022 to March 2023, the airline supposed to operate three flights per week. Recommencing the flight operations between Colombo and Moscow, Airbus 330-300 SU 288 flight with 252 tourists arrived at BIA on 10th October 2022. . The recommencement of Aeroflot airlines to Sri Lanka will immensely contribute to the booming aviation, travel, and tourism industry in Sri Lanka.

Thai Smile Airways, a subsidiary of Thai Airways launched direct flights between Colombo (BIA) to Suvarnabhumi Airport Bangkok commencing from May 2022 with a daily frequency to Colombo.

Qatar Airways marked a new milestone by reintroducing its fifth daily flight from Doha to Colombo, commenced from February 2022. With this frequency increase, Qatar Airways returned to its pre-pandemic operation level to Colombo, and the only airline to have continued uninterrupted services between Hamad International Airport (HIA) and BIA.

Uzbekistan Airways, the flagship carrier airline of Uzbekistan, commenced operations at MRIA from February 2022. The airline operates a weekly flight between Uzbekistan and MRIA on every Wednesday. With the operations of Uzbekistan Airways, more tourists are expected to arrive in Sri Lanka which will help to revive the tourism industry that was severely affected by the Coronavirus pandemic.



Air France resumed operations at BIA.



Azur Air resumed operations at BIA.



Qatar Airways increased flight frequencies at BIA.



Russian flagship carrier Aeroflot Airlines recommenced operations at BIA.



Uzbekistan Airways commenced flight operations at MRIA.



Thai Smile Airways launched direct flights to BIA.

b) Strengthening the Bottom line through passenger movements

Launch New Service Product

AASL launched its newly established service product under the brand name of 'GOLD ROUTE' in August 2022 to provide a 'Premium Airport Experience' for its valued passengers those who travel through BIA. The unique feature of this service is exclusively for high-end passenger to use an exclusive route to fast track the arrival and departure processes with a premium service experience. At the Gold Route Lounge, guests can experience a speedy check-in process including Customs, Immigration and Emigration, and all other formalities. The Gold Route service facility at BIA will be offered to passengers at USD 200 (per arrival or departure) and the reservations could be made via www.airport.lk.



Premium Airport experience at "Gold Route" Lounge.

Handling Complaints and passenger inquiries - Being a customer-oriented state entity, AASL relentlessly works 24/7 to provide optimum stakeholder satisfaction. Hence handling of passenger complaints and responding to inquiries on a timely manner is a top most priority. In line with that vision AASL has handled 835 passenger complaints in 2022 through our dedicated passenger complaints handling system. Meanwhile, a total of 3,702 passenger inquiries have been accepted and addressed on varied streams such as airport facilities, processes and procedures etc. The highest number of inquiries were on new travel requirements and restrictions on COVID-19 related matters on air travel.

Handling of VIPs - Convenience of each and every individual passenger using Sri Lanka airports and aerodromes is the topmost priority of AASL. However, it is the responsibility of the Company to handle very important passengers as perceived by the Ministry of Foreign Affairs and other authorized Government Authorities on various grounds. Altogether 4,368 VIPs have been facilitated through the VIP lounge at BIA during 2022 in 2,194 movements fulfilling national requirements.

Partnering with Indian Airport Service aggregator Company for the provision of Executive Lounge facilities

AASL signed agreements with Indian Airport Service aggregator Company, with effect from 6 March 2022 for the provision of Executive Lounge facilities for their passengers. This is a great achievement for BIA as this organization is a dominant player and India's largest airport service aggregator platform facilitating an enhanced airport experience to passengers leveraging a technology driven platform. They facilitate customer's access to services like Lounges, food & beverage, meet & assist, spa, airport transfer, transit hotels /nap room access, baggage transfer and other services.

c) Strengthening the Bottom line through Cargo movements

Cargo Village Entrance/ Exit Building at BIA, Katunayake

Scope of this project includes construction of two storied building (approximate area 575m²) with vehicle shed (approximate area 464m²) consists of civil works, structural steel work, metal work and counters, partitioning, cladding, electrical, mechanical, IT and other related services. The total contract value was LKR 149 million and the project was successfully completed on 15 September 2022.



Construction of Cargo Village Entrance/ Exit Building

Culture of Bottom-line optimization

In order to support the nation's effort in minimizing the adverse effects of the country's worst ever economic recession, AASL as a responsible Government entity took every effort in minimizing its cost burden by taking it as a duty for the nation. The divisions of AASL were geared to promote a thrift culture by identifying that each individual has a role to play. On top of that, AASL took serious measures to adhere to the Government's circular April 2022 issued in order to minimize the capital and recurrent expenditure. AASL's foreign training budget was slashed down drastically only to accommodate the regulatory and essential training requirements while the marketing and promotional expenses were also brought down to a minimal level. The latter measure allowed AASL to concentrate on viral marketing opportunities through service delivery enhancements at almost nil expenditure but with enhanced brand value creation.

2.2 AASL – On the Ascent nurturing Triple Bottom Line (TBL)

The triple bottom line is a business concept that posits firms should commit to measuring their social and environmental impact, means the positive impact an organization creates among **People** as well as on the **Planet** at the same time earning **Profits**, the well-known concept called **3Ps**. This phenomenon emphasizes just only focusing in to their financial performance or solely focusing on generating profit, or the standard "bottom line, is not adequate to measure overall performance of a commercial entity. During the year under review AASL on ascent of all three pillars emphasized under the TPL, Profits, People and Planet. Financial Performance of the company is largely analyzed under Financial Review while Part of its "People metaphor" is discussed in the Human Resources Management review and Planet factor is all about Sustainability.

2.2.1 Successful Capital Infusion and Software Investments Towards Further Strengthening The Earning Capacity and Resilience.

Rehabilitation of Apron and East Taxiway at Colombo International Airport, Ratmalana

The scope of this Project consist of construction of east taxiway (width - 25m and length - 400m approximately) and rehabilitation of existing apron (approximate area 4,200m²) including modification to existing drain system at Ratmalana Airport. The total contract value was LKR 231 million and the project was successfully completed on 26 March 2022.

Cargo Village Entrance/ Exit Building at BIA, Katunayake

Project scope defined under strengthening the bottom line through cargo movements.

Communications Systems Upgrade at BIA & RMA

VHF and Voice Communication Systems at BIA and Area Control Center at CIAR, have been fully upgraded and operationally used under trial basis. Stability of the new systems has been closely monitored during the extensive trials and systems have been successfully operated with the continued technical support. Safety of operations at Colombo Approach Control Center and Area Control Center has been assured through this project by replacing the previous obsolete systems, while introducing new VoIP based technology.

Aeronautical Information Management System

The system modules for the flight planning, NOTAM management, internet briefing, static aeronautical data management and electronic Aeronautical Information Publication (AIP) have been commissioned during year 2022 after extensive trial operations. This project has enabled AASL to provide aeronautical data in compliance with latest regulatory requirements of ICAO Asia Pacific region, assuring the safety and increasing the efficiency of aeronautical operations in keeping with international industry standards.

Air Traffic Management System at BIA

Installation of new Air Traffic Management system at Colombo Approach Control Center at BIA has been completed during 2022 and fully configured in compliance to many new technologies such as ADS-B (Automatic Dependent Surveillance Broadcast), Mode-S Radar, AMHS (ATS Message Handling System), etc. Extensive test (shadow) operations have been conducted to verify the system functionalities and the system is ready for live trial operations, with the continued support available from the system vendor and in-house Engineering team.

Strengthening Finance and Supply chain ERP Implementation

AASL Go-Lived with the IFS ERP implementation project from 1 July 2021. Since then, there were many obstacles that AASL had to overcome to bring the system in to a stable condition where it is at present. Once the system was somewhat stable, AASL took the initiative to integrate our in-house developed billing systems by the Information Technology division in to the ERP system. With this integrations, it is expected to achieve a status where end to end billing will be performed with minimal delays hence achieving a status where live information is available for the Senior Management team to make informative decisions. AASL followed a tedious quality assurance process at each system integration so as to ensure smooth operations. Hence currently AASL is equipped with systems which are currently integrated and which are in the pipeline to be integrated once quality assurance is completed.

2.2.2 Due consideration to the People Factor

Donation of an Automated External Defibrillator (AED) to BIA for enhancement of health facilities of the airport

The Managing Director of Hemas Surgicals and Diagnostics (Pvt) Ltd made the donation to Chairman of AASL on 19 December 2022. Further, a training on the usage of the AED and CPR will be provided for the AASL staff under the supervision of the College of Anesthetists and Intensivists of Sri Lanka (COAISL).



Donation of a AED by Hemas Surgicals and Diagnostics (Pvt) Ltd.

BIA Contingency Exercise – 2022

A coordinated anti-hijack mock exercise was conducted at BIA on 9 and 10 November 2022 with the objective of testing the efficacy of the contingency plan and procedures to deal with hijack threats by all airport stakeholders.

The exercise was conducted under a simulated mock situation and involved actions by various agencies, including the AASL, Security Forces, the Civil Aviation Authority of Sri Lanka, and other State Government Agencies. This exercise helps to enhance and strengthen coordination in handling the complexities of hijack situations among all agencies involved.

BIA Received Explosive Trace Detectors from the Government of Australia.

The Government of Australia donated three “Explosive Trace Detectors” worth of LKR 18 million to AASL on 1 March 2022. The Explosive Trace Detectors were handed over by His Excellency David Holly, High Commissioner Australia, to Chairman of AASL at the presence of the Director General of Civil Aviation and Chief Executive Officer, Civil Aviation Authority of Sri Lanka (CAASL) and other distinguished officials from the Government of Australia to Sri Lanka.

The ETD units will strengthen Sri Lanka’s explosive trace detection capability at BIA. This equipment will be deployed to screen all direct flights to Australia and the United Kingdom, protecting the safety & security of passengers, crew, cargo and the integrity of the aircraft. In addition, this equipment will be deployed to screen all the other flights too. Australia will provide training to airport security screeners at BIA to ensure optimal use of the ETD units and to screen passengers and their baggage for explosives in accordance with international best practices and standards. The donation of the ETD units is timely as Sri Lanka has recently re-opened borders and resumed international flights.



BIA Emergency Fire Exercise



BIA received a donation of ETD’s from Government of Australia

BIA achieves ACI Airport Health Accreditation for the 2nd consecutive year for 2022 – 2023

AASL has obtained the ACI Health Accreditation for the 2nd consecutive year for 2022 - 2023 for BIA. This is a further assurance of the health standards that we adopt at our airports prioritizing the safety of our passengers and the employees alike.

AASL will continue to maintain international safety standards during the pandemic making our airports a safe and secure entry/exit point for the travelers.



ACI Airport Health Certification 2022-2023

Diploma Awards at Sri Lanka Airport & Aviation Academy (SLAAA)

The 8th batch of students who successfully completed the Diploma in Aviation Studies conducted by the SLAAA were awarded their diplomas at a ceremony held at the Academy Auditorium at Ratmalana on 10 January 2022.

Delivering the ceremonial oration, Chairman of AASL spoke about the importance of investing in good training infrastructure and added that AASL has always made this investment because it realizes and values the importance of training.

SLAAA is the training arm of AASL and it is fully accredited by the ICAO. It is also recognized as a vocational training institution by the Tertiary and Vocational Education Commission of Sri Lanka.



Diploma awards at SLAAA

School Visits for next generation as a pillar of Corporate Social Responsibility

An array of projects were implemented by AASL as CSR initiative in line with the company's corporate CSR policy. Accordingly AASL has facilitated 113 school visits throughout the year aiming to make the future generation aware about ground handling, airport operations, and air navigation services and to witness prospective career opportunities opening up in the aviation industry. As a result, AASL expects to create interest about aviation related industries among younger generations to broaden employability of the next generations.



AASL facilitated school visits



Airport familiarisation visit organised by Sewa Vanitha Unit of AASL to commemorate Children's Day

Relocation of Childcare Centre

A brand-new childcare room was constructed and unveiled for operation from 23 April 2022 onwards. The previous childcare room was early constructed, and its condition was below average. Hence it had to be replaced with the construction of this appealing station.

Contribution to Notional Savings through Trainings.

During the year under review, the Civil Aviation Training Centre and the training arm of AASL which was rebranded as the "Sri Lanka Airport and Aviation Academy" (SLAAA) in 2021 contributed strengthening the bottom line of the company through notional savings through trainings provided in the disciplines of Air Navigation Services, Airport Management, Supply Chain Management, Human Resources, Civil Engineering (Maintenance), Security Services, Electronics & Air Navigation Engineering, Civil Aviation Training, Information Technology and Aeronautical Information Management for the development of human capital. The total estimated notional savings for the year was LKR 783 million.

2.2.3 Addressing the Planet Factor

AASL Sustainability policy

In the past few years the concept of corporate sustainability has evolved considerably to appear at the forefront of the modern corporate growth strategy giving more weightage to the environment factor. This momentum has resulted in the continues pursuit of better solutions that promote greater long term sustainability for employees and all stake holders ultimately translating to a healthier bottom line. The AASL sustainability dictum goes beyond a simple green policy. The environment itself is identified as a definitive stakeholder of the organization.

We believe that enduring value could only be created by embracing a broader corporative perspective. Our approach recognizes the importance of social and cultural elements that impact the organisation. Hence our plans and strategies capture the positivity of these elements and channel it towards creating lasting value for the organisation and all it's stakeholders.

Accordingly AASL concentrates on four areas namely emission control, minimizing the carbon footprint, supporting the regeneration of natural resources, and eliminating barriers that hinder human sustainability.

Emission Control

The Company continuously evaluates all substances discharged or released to the natural surroundings thereby minimizing emissions and controlling the greenhouse effect.

- Sewerage Treatment Plant – control the toxicity levels of effluents discharged to the environment.
- Incinerator and waste management – AASL's waste management facility is a state-of-the art solid waste disposal incinerator that was commissioned under the Environment Protection License (EPL) issued by the Central Environment Authority (CEA).

Minimizing the Carbon Footprint

- AASL's energy management practices were applied through a range of smart, sustainable solutions.
- Existing building were refitted with energy efficient lighting, lighting control and motor control systems (ex: T5 fluorescent fittings, C-Bus control system, drives for AHU',PAU's).
- Integration of the new chiller systems with the existing building management system for chillers.
- Use of ballasted and bulbs during remodeling projects.
- Upgrading building air-handling units with variable speed drives and soft start controls.
- Introduction of solar heaters for hot water systems.
- Optimizing the use of natural lighting with skylights and the dimming regulators.
- Usage of motion sensors, occupancy sensors in the passenger terminal building.
- Power factor corrections, key tag activated master switches at the transit hotel, change over from hot cupboards to microwave ovens for warming of food resulting in an energy saving.
- Use of pedestal fans after hours and during weekends in the office area without the use of air conditioners.
- 200 trees located in the airport premises with high environment value were root balled to replant at AASL's lagoon land and another 200 trees approximately have been earmarked to be preserved onset without cutting them down for construction purposes. Apart from this preservation plan, new tree plantation activates have been initiated by AASL together with BIA development projects.

Supporting the Regeneration of Natural Resources

AASL has accepted the challenge to ease the dependency on natural resources by seeking alternative resources to meet corporate needs thereby effectively supporting regeneration efforts.

Water conservation- Over 50%, approximately 1,200 m³ of the total 2,200 m³ of the daily drinking water requirement at the BIA is met by water from the bore wells drilled on the premises.

Stepping up to challenges

It is clear that we are ready for any challenges that lie ahead. Despite the challenging operating conditions, we have chosen to retain, reskill and redeploy our people. As a result, we are ready to scale up our operations immediately as our staff force has remained intact and with improved capabilities. Certainly, our people have stepped up to the plate. They were critical in executing and coordinating the many moving parts that needed to come together. Our values remain constant. In a period of constant change, it is important that we hold fast to our values that underpin AASL. Giving back to the community around us is part of our DNA. In addition, recognising that our industry operates as an eco-system, we continued to provide support to airline partners and tenants to keep the eco-system intact and functioning. In tackling the challenges we have become an organisation that is lean, focused and resolute. Our people are resilient and ready to take on challenges. Against this backdrop that has spurred AASL to take bold action in 2022, we are pleased to present this Management Discussion and Analysis that provides stakeholders with a holistic explanation of the highlighted of the year, and our plans moving forward.

Eliminating barriers that hinder Human Sustainability

● Assistance in tertiary education in Sri Lanka
The company provides training to undergraduates of Sri Lanka Universities, diploma holders and industrial trainees in various disciplines including IT, Finance, Electronics, Mechanical Engineering, General Administration, Transport and Logistics Management and Automobile Engineering.

- Donation made to Maharagama Apeksha Hospital
Thanks to the millions of generous passengers who travelled through BIA, AASL was able to donate LKR 4,338,230 to the Maharagama Apeksha Hospital on 25 October 2022 as a Corporate Social Responsibility (CSR) initiative. The donation was collected from the charity collection boxes placed at the Transit area of BIA.

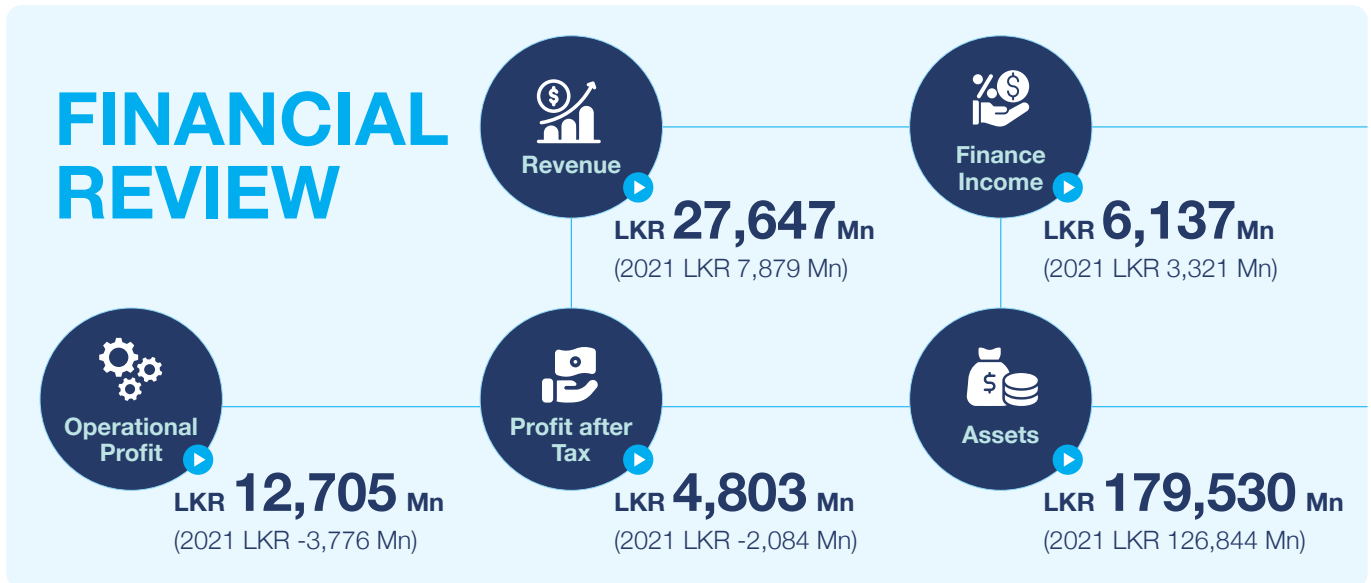
AASL has had this charity support program for over the years and the donations from BIA passengers have truly made a difference in the lives of Sri Lankans.



Donation made to Apeksha Hospital Maharagama

- Hosting World Children's Day 2022
AASL celebrated World Children's Day 2022 by hosting a special airport familiarization program for the school children in the vicinity of BIA. AASL has been an organization that always supports children by considering it as a top priority.



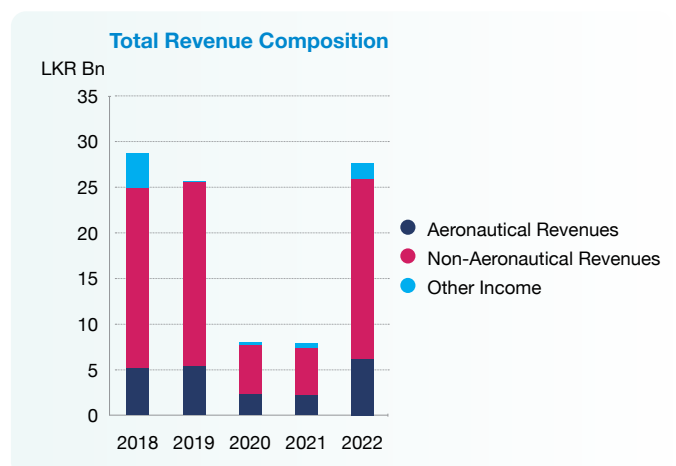


Overview

AASL continued to improve its position as Sri Lanka’s sole aviation services provider while delivering strong financial performances for the year 2022. The year was concluded with many challenges-stemming from multiple fronts. The global economy continued to encounter downside risks with inflationary pressures bringing high energy prices from impacts of geopolitical conflicts including the Russia/Ukraine war. Since the beginning of 2022 pressured relations between China and U.S. potentially caused economic recession in many countries. In addition, China’s Zero-COVID policy which extended the lock-down period instigated under-investment in the real estate sector resulted in an economic recession that finally resulted in a global trade slowdown. Domestic instabilities including the power, fuel, food and medicine crisis’s too took its toll on the economic environment and had a negative impact on the tourism industry. Despite these challenges AASL has been able to survive financially and had quite a good recovery in line with Sri Lanka’s tourism sector.

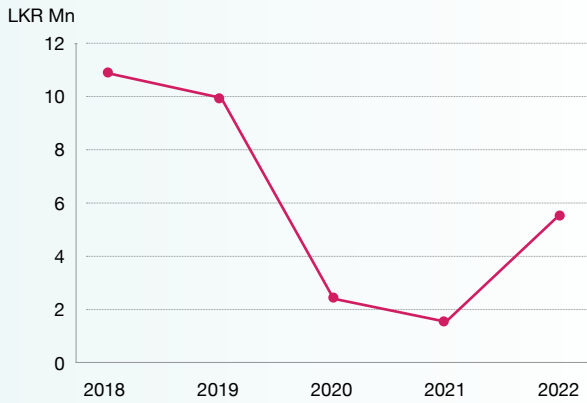
REVENUE

AASL continued to register stable growth in revenue by 251% during year 2022 to reach LKR 27,647 million. The underpinned key parameters which determined the revenue streams of AASL include aircraft movements and passenger movements. International passenger movements depicted an upward shift, rising by 266% in relation to preceding year; whilst international aircraft movement depicted a growth rate of 78%. In addition to this all USD revenue were converted in to LKR at a higher rate due to depreciation of LKR against USD. Therefore it positively affected for the growth of revenue by 251% and able to closing the year on positive and promising note.

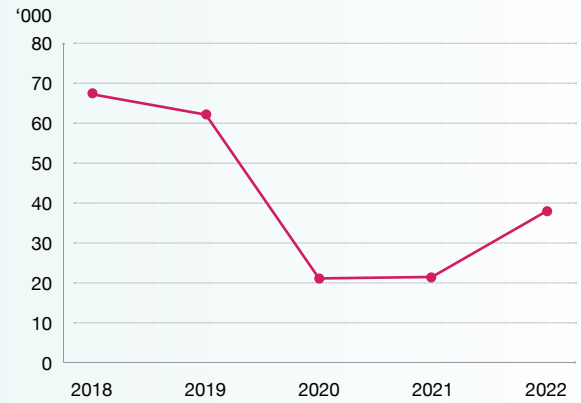


BEHAVIOR OF AIR TRAFFIC MOVEMENTS

International Passenger Movements



International Aircraft Movements



Revenue streams for AASL comprise mainly of revenue generated from aeronautical operation and non-aeronautical activities. Classifications of these two revenue sources are given below;



Major Aeronautical Revenue

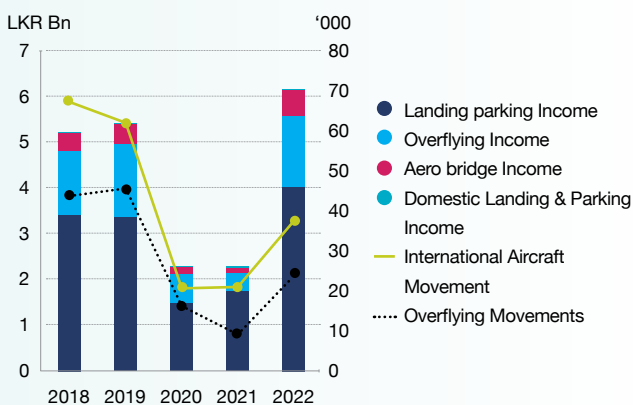
- Landing & Parking income
- Overflying income
- Aerobridge income
- Domestic Landing & Parking income



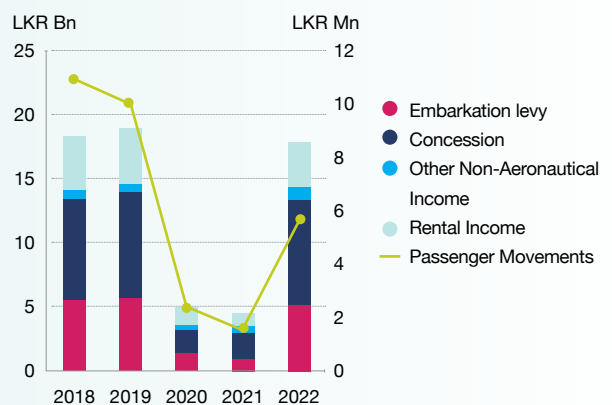
Major Non-Aeronautical Revenue

- Concession
- Embarkation Levy
- Rental
- Other Non-Aeronautical Income

Aeronautical Revenue



Non-Aeronautical Revenue



The Company recorded an aeronautical revenue of LKR 6,194 million during the year under review, representing a 169% growth against LKR 2,299 million in the year 2021. It is noteworthy to mention, during the period under review, the Sri Lankan Rupee depreciated by 83% against USD, which had a heavy impact on both the aeronautical and non-aeronautical revenue streams. Another notable contributor was the income generated from landing and parking, overflying income and aerobridge income. The relaxation of global travel ban restrictions positively contributed to increase this revenue stream.

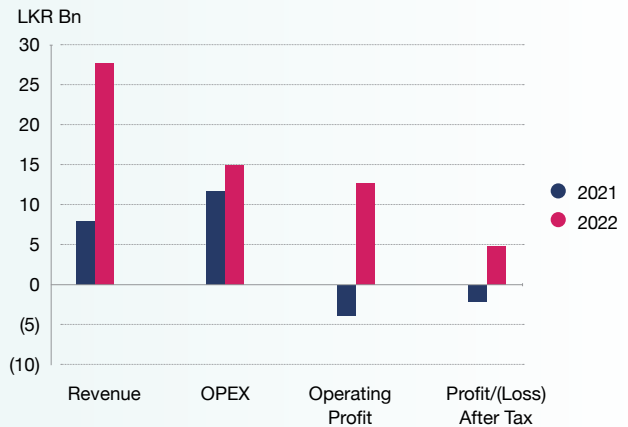
Non-aeronautical revenues were reported at LKR 19,812 million for the year, depicting an increase of 289% in comparison to LKR 5,087 million from the previous year. The lifting of air traffic bans and focused propaganda resulted in an increase in tourist arrivals. This was seen as a benefit for the entire tourism industry and generated positive ripples throughout the country. This in turn stemmed a steady flow of Embarkation Levy, Concession and Rental income compared to the preceding year.

PROFITABILITY

During the financial year 2022, AASL recorded an operating profit amounting to LKR 12,705 million which was a momentous increase of 436%, compared to the operating loss of LKR 3,776 million during the preceding year. This could be attributed mainly to revenue growth achieved during the year. The increment on deposit rates and investments of new deposits in the form of LKR and USD had a positive impact of the total finance income increasing it to LKR 6,137 million from LKR 3,321 million in 2021.

Finance Cost which consist of interest expenses on loans and debentures and exchange gain/losses on operating activities, loan conversion and deposit conversion was heavily impacted due to the volatilities in foreign exchange rate which was seen during the year. Finance cost of LKR 12,409 million was noted in 2022 compared with LKR 506 million recorded in 2021. The depreciation of the LKR against other currencies, brought about significant exchange losses. The year ended with a net finance cost of LKR 6,272 million in 2022 whereas a net finance income of LKR 2,815 million in 2021. This result was instrumental in the Company recording a profit before tax amounting to LKR 6,433 million which was a significant 769% incline, compared to loss before tax recorded in the preceding year of LKR 961 million. Accordingly, after making necessary provision for income tax the Company's profit after tax for 2022 stood at LKR 4,803 million, as opposed to the net loss of LKR 2,084 million recorded in 2021.

Profitability



OPERATING EXPENSES

AASL's operating expenses consists of the following components, namely Personnel Costs, Administration & Establishment, Repair & Maintenance expenses, and depreciation expenses.

During the year under review AASL's total operational costs grew to LKR 14,941 million, indicating an increment of 28% cost enhancement equated to the preceding year figure of LKR 11,655 million. Handling a people centric operational portfolio, this cost contributes to approximately 67% of the total operational expenditure. Hence this increase is mainly attributed to increases in staff cost which increased by 33% comparing to the previous year.

Operating Expenses



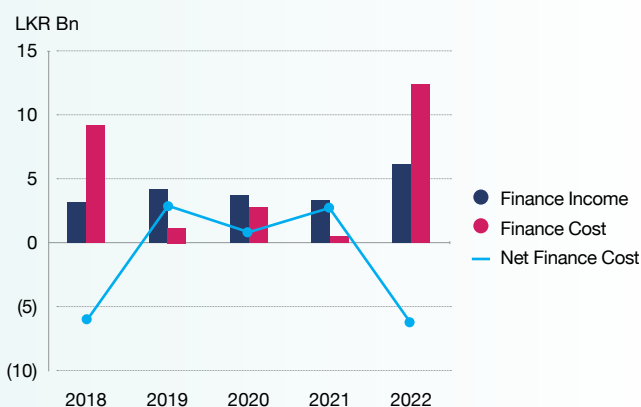
	2021	2022
Personal costs	64%	67%
Provision for Debtors Impairment	-5%	1%
Repair & Maintenance	3%	3%
Electricity	7%	6%
Depreciation & Amortization	23%	16%
Other Expenses	8%	7%

NET FINANCE (COST)/INCOME

Net finance (cost)/ income is the net result of interest income, interest expenses and exchange gain/ (loss) on operations, conversion of loans and fixed deposit and other conversion denominated in foreign currencies. As cited in the table below, the depreciation of the Sri Lankan Rupee against major currencies such as the US Dollar, Euro and Japanese Yen resulted in significant exchange losses, which impacted this cost component, closing the year at a recorded net finance cost of LKR 6,272 million. Net effect of losses incurred due to loan conversions and gain on USD fixed deposit conversions plummeted the years Net Finance income to LKR -6,272 million as compared to LKR 2,815 million in the previous year.

	LKR Mn	
	2022	2021
Finance Income	6,137	3,321
Loan Interest	(1,854)	(1,140)
Exchange Gain / (Loss) on Loan Conversion	(43,977)	(2,141)
Exchange Gain / (Loss) on Fixed Deposits Conversion	33,422	2,775
Net Finance (Cost)/Income	(6,272)	2,815

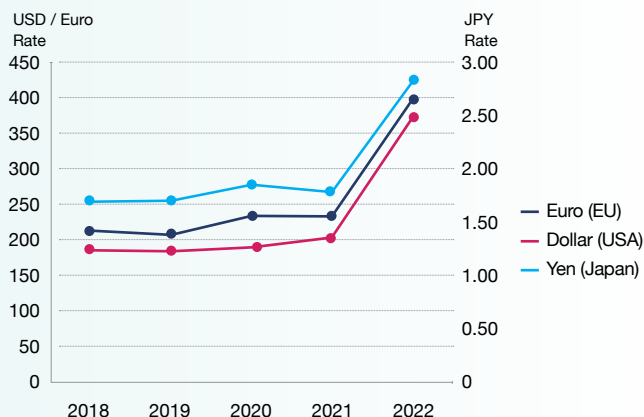
Net Finance Cost



EXCHANGE RATES

The Sri Lanka Rupee depreciated by 83% year-on-year and escalated to LKR 372/USD (selling rate) by the end of 2022. The selling rate of the Sri Lanka Rupee against the US Dollar continued to depreciate as export earnings and worker remittances coming into the country through commercial banks decreased after the Central Bank pinned the LKR against the USD to avoid further depreciation of the rupee. It was also noted that LKR had depreciated against the JPY and EUR by 58% and 71% respectively.

Exchange Rates

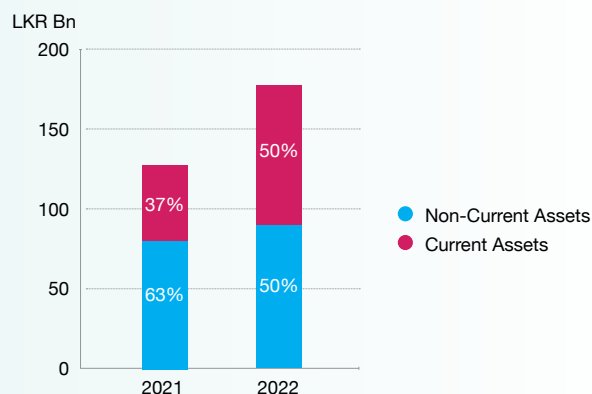


FINANCIAL POSITION

Assets

As at 31 December 2022, the financial position of the Company stood at LKR 179,530 million, this is considered a significant growth of 42%, against the start of the fiscal year figure of LKR 126,844 million. This upward trend was mainly driven by the enhancement of short-term fixed deposits in USD terms totaling LKR 75,143 million this year in comparison to LKR 39,544 million in the previous year. In addition, increased capital work-in-progress and long-term bank deposits amounting to LKR 36,698 million and LKR 6,963 million respectively contributed to enhance the total asset base of the Company.

Assets



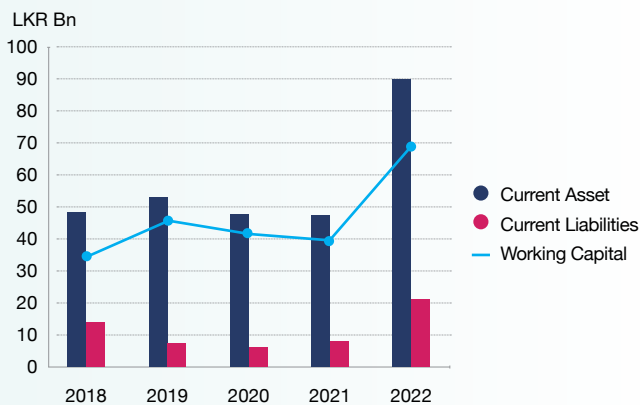
Liabilities

Total liability increased by LKR 48,743 million, which is purely due to increments in the closing loan balances in LKR term due to the significant depreciation of LKR against USD, JPY and Euro.

WORKING CAPITAL

At the closure of accounts for the financial year 2022, AASL's current assets and liabilities stood at LKR 89,740 million and LKR 21,194 million respectively, thus drawing up a net working capital balance of LKR 68,545 million. This positive increase of 74% from the previous year's balance clearly indicates the Company's ability to fund its current operations and ability to invest in future growth. This increase is mainly due to the net effect in short-term bank deposits by LKR 36,510 million and the short-term portion of foreign loans.

Working Capital



DEBT AND CAPITAL STRUCTURE

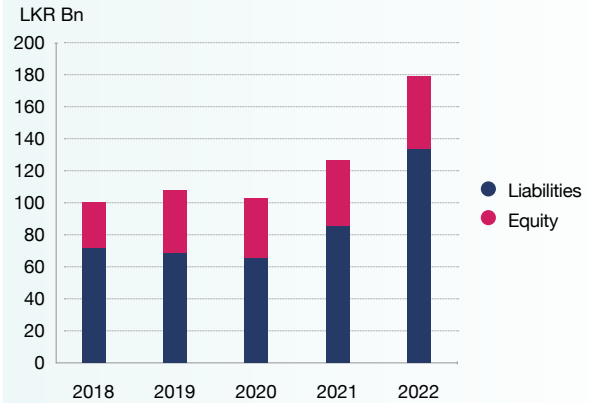
The overall borrowings of the company as of 31 December 2022 appreciated to LKR 110,273 million, indicating a 60% increase from the previous year.

The Company made capital repayments on foreign loans and local loans respectively totaling to LKR 4,706 million and LKR 267 million respectively. A foreign currency loan disbursement amounting to LKR 2,544 million was recorded. This was to facilitate "BIADP Phase II Stage 2 Project". We are pleased to report that no local loans were obtained during the year.

Shareholder funds and equity accounted to 25% of the company's total assets base of LKR 179,530 million as of 31 December 2022, while non-current liabilities accounted for 63% and current liabilities accounted for 12%.

When equated to the beginning of the financial year under review, it is noted the debt portion of the capital structure had a slight increase of 8%.

Debt and Capital Structure



CASH FLOW

During the year under review, operating activities resulted in a net cash inflow of LKR 14,577 million, against a cash outflow of LKR 715 million in the previous year. The main contributory factor to this positive shift is due to an increase in net profit during the year and the adjustment for net exchange loss on foreign loans and fixed deposits conversions.

The net cash flow used in investing activities decreased by 24%. This was mainly due to the decrease in acquisition of Property, Plant and Equipment. While net cash flow from financing activities indicated a decline of 119% compared to the previous year. This is attributed to the decrease in loan receipt comparing to the previous year. Due to the reasons mentioned above cash and cash equivalents at the end of the period stood at LKR 642 million depicting an increase of 56%.

CAPITAL MANAGEMENT

The primary objective of the management of the Company's capital structure is to maintain an efficient mix of debt and equity in order to achieve a low cost of capital, while taking into account the desirability of retaining financial flexibility to pursue business opportunities and adequate access to liquidity to mitigate the effect of unforeseen events, such as the COVID-19 pandemic on cash flows.

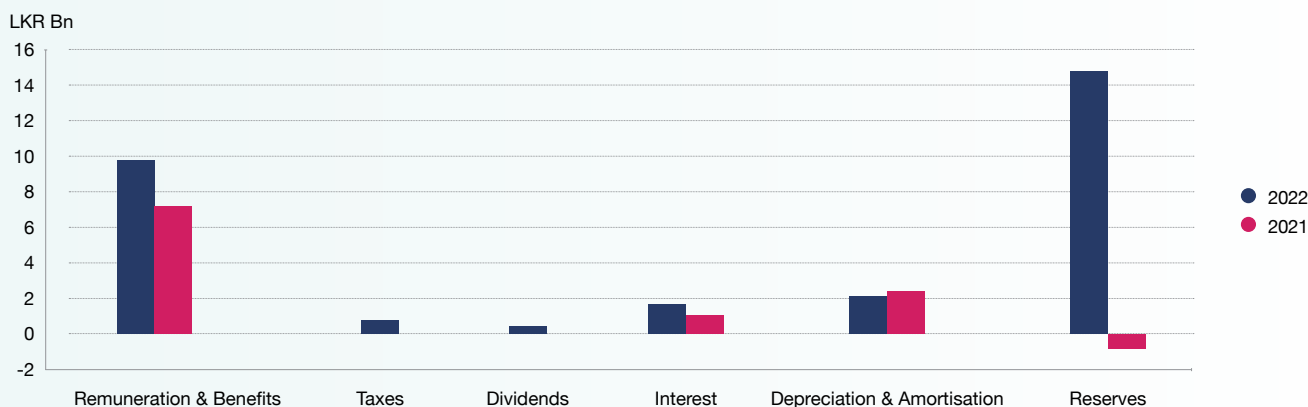
The Directors regularly review the Company's capital structure and make adjustments to reflect economic conditions, business strategies and future commitments.

The four main types of capital management include working capital, debt, equity, and trading capital. During the year under review the Company has managed all types of capital sources in a stringent manner. However, its' debt capital management was somewhat disturbed owing to the special letter issued by the Treasury in April 2022, under the heading "interim policy regarding the service of Sri Lanka's external public debt". Accordingly, it was advised not to settle foreign loans obtained by Government entities. Therefore, during the year under review company did not pay the loan installment as due.

STATEMENT OF VALUE ADDITION

	2022 LKR 000	%	2021 LKR 000	%	
Revenue	26,006,396		7,386,170		
Other Income	1,640,401		492,782		
Finance Income	6,136,674		3,321,110		
Gain/(Loss) arising on changes in Actuarial assumption	(278,211)		667,426		
	33,505,260		11,867,489		
Administration and Establishment Expenses	(2,579,345)		(1,509,513)		
Value Addition	30,925,915		10,357,976		
Distribution of Value Added					
To Employees	Remuneration & Benefits	9,995,360	32%	7,496,875	72%
To the Government	Taxes	877,224	3%	-	0%
To Shareholders	Dividends	500,000	2%	-	0%
To the Providers of Debt Capital	Interest	1,854,365	6%	1,140,366	11%
Retained within the business	Depreciation & Amortisation	2,366,794	8%	2,648,419	26%
Retained within the business	Reserves	15,332,172	49%	(927,685)	-9%
		30,925,915	100%	10,357,976	100%

Distribution of Value added





Human Capital is the primary contributor to the earning potential, productivity and long-term sustainability of a business organization. AASL continues to consider its human capital as an integral part of its business. As such, the Company considers the development of skills, competencies, talents and productivity of employees as a prerequisite to achieving success. The Company also gives significant importance in attracting fresh talent, retaining and motivating talent whilst fostering employee productivity and satisfaction, thereby creating value for both the employee and the Company.

AASL has a truly diverse team of 3,854 employees (as at 2022), who contribute to the sustainable growth of the Company through consistent delivery and ensuring creation of a shared value. A reputation of 40 years in all endeavours including the recognition as a 'Great Place to Work' enables AASL to attract and retain the best talents in the market.

HUMAN RESOURCE PLANNING & SOURCING

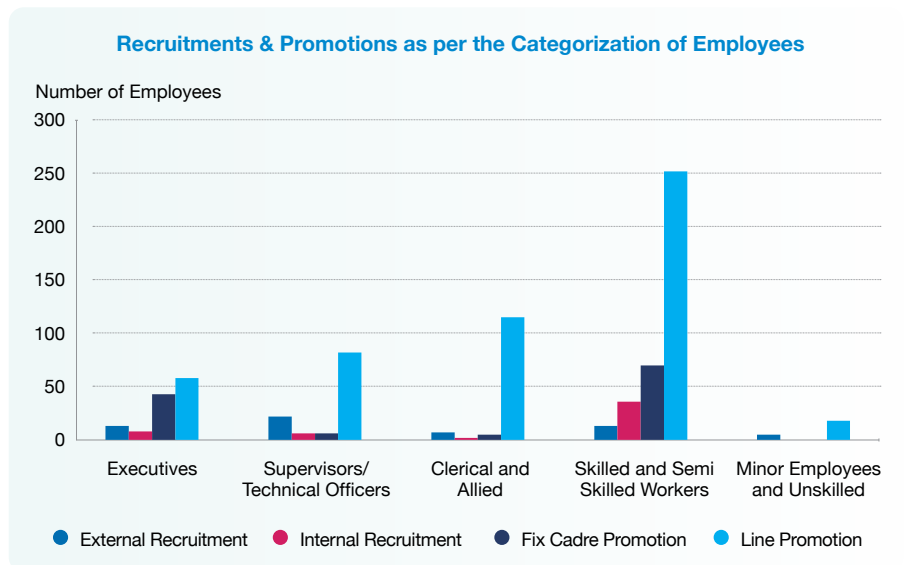
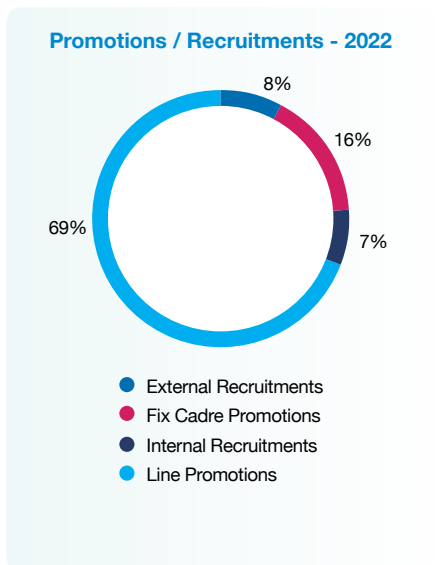
The challenges faced in 2022 includes the restrictions imposed by the Government on staff recruitment, employees' resignations, Government implementation of overseas employment facilitating programme and Government decisions to change the retirement age of employees. External recruitments were limited to only 61 new employees in operational critical positions against the total employee turnover of 188 during the year 2022.

It was also a challenge to activate the Human Resources elevation process due to the vacancies created in the higher positions, since it was a real challenge to manage the vacant positions due to promotions.

The Human Resources team pursued with diversified initiatives to manage with the available resources in order to ensure availability of essential workforce for smooth operation at all airports.

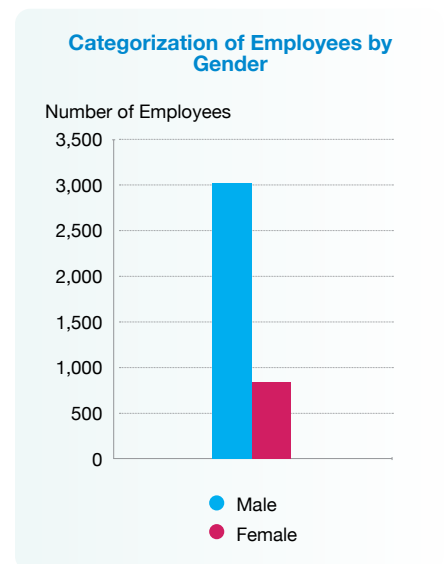
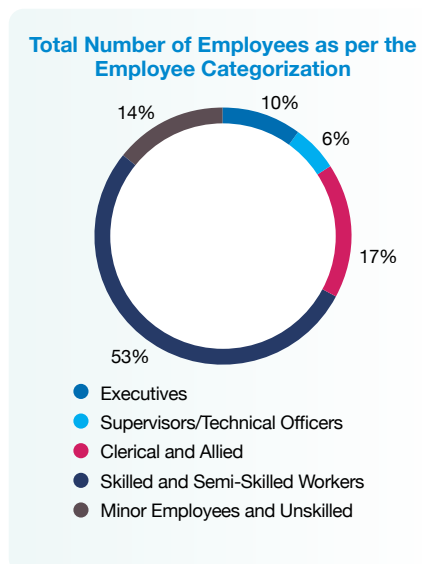
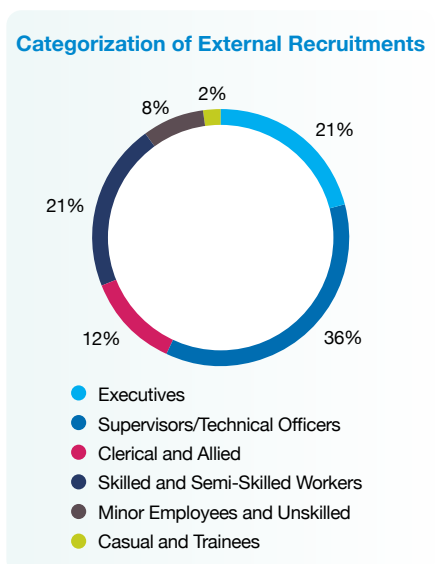
However, during the year under review the Human Resources division managed to absorb the following talent from the different sources as shown below;

The distribution of recruitments and promotions as per the categorization of employees is depicted below;

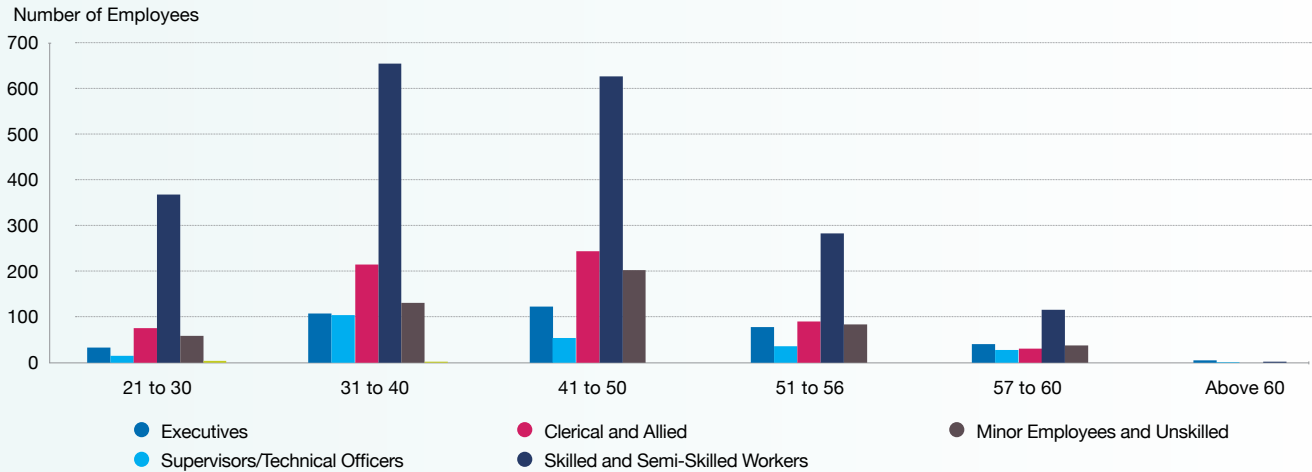


The distribution of the external recruitments into employee categories are shown below;

Total Manpower Strength as at 31 December 2022 is as follows:



Categorization of Employees by Age



HUMAN RESOURCES DEVELOPMENT

Human Resources development is an immensely important part of Human Resources Management.

AASL continued to invest in training and development despite the challenges faced through the pandemic, fuel and financial crisis, in order to ensure that employees gain the required knowledge and realize their potentials.

By paying attention to the challenges encountered in 2022, Human Resources development was able to exceed the allocated local training budget for the year 2022 by giving equal opportunities to employees' career advancement. Throughout the year 844 employees were trained locally, and 46 employees internationally.

Further, we were able to coordinate with SLAAA, Ratmalana to train 116 employees. As a part of Corporate Social Responsibility, 116 industrial training opportunities have been provided to students from various universities and training institutions.

As large training groups were not permitted, physical training was restricted during the first quarter of the year. In order to work around this issue virtual training opportunities were set up, which contributed value for advancing the professional development of AASL staff.

Completing 47,077 training hours at a cost of LKR 40,683,552 during the time frame, and adjusting to the new 'normal' situation was not a simple task. The completion of the craftsman level training requirement, which was important to develop the required NVQ Level certifications for professional progress was yet another important feat which took place during the year. Additionally, specific ground handling training programs were organized to support the operations of CIAR and JIA as well.

A special skill development programme has been initiated to recognize the various skills of the employees in addition to their current employment, and place them wherever appropriate in order to optimally and productively use the skills of the employees towards the company's success. This was also an alternative solution for provision of manpower, in order to address the manpower shortage due to the recruitment restrictions.

HUMAN RESOURCES INFORMATION & PERFORMANCE MANAGEMENT

The Performance Management System of AASL is aligned to the Company's business objectives. The aim of the AASL Performance Management System is to improve the performance of all AASL employees while achieving business objectives of the organization. Performance results are linked with the provision of training and development opportunities, career development opportunities and succession planning where it is used in determining performance gaps, training needs, promotions and rewards.

AASL currently has two Performance Management Systems in practice to measure the performance of employees.

The Performance Management and Development System (PMDS)

- Under PMDS, Officers categorized under Senior Managerial and Managerial level are appraised on meeting the objectives of the job and the benchmarks of behavioural competencies.

180° Appraisal System

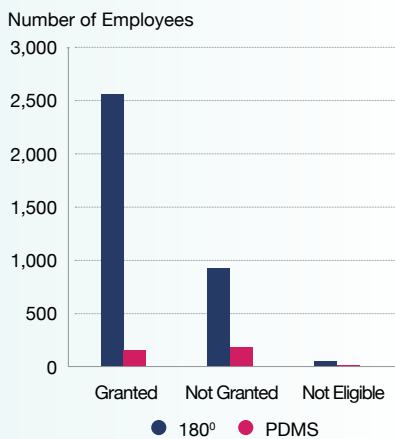
- All other Staff categories are appraised using the 180° Appraisal System. The employees' job knowledge, skills and attitudes will be assessed under this Performance Management System.

A total of 3,889 employees were appraised through the Performance Management Systems and granted with their annual increments based on the performance during the year 2022.

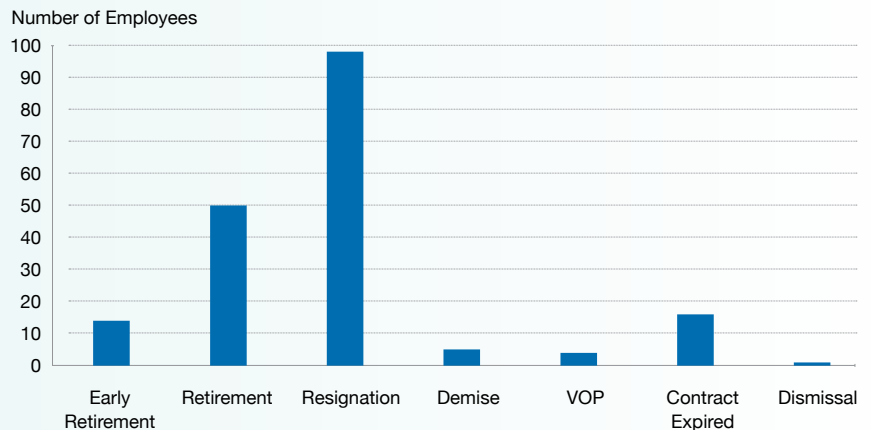
Cessation of Employment

Cessation of employment of AASL has considerably increased during the year 2022 in comparison to the previous years. The Government Policy on the retirement age of the employees affected this figure, while challenges in the social and economic environment resulted in an increased number of resignations and early retirements.

Appraisals - Year 2022



Cessation - Year 2022



Human Resources wellbeing through effective welfare activities

Uplifting and maintaining employees is an integral part of the Human Resources team, which drives the company towards its business objectives.

AASL assist the staff with attractive facilities with the objective of motivating them through uplifting their standard of living and fostering maximum productivity. Prioritizing the provision of good benefits and facilities to employees might be a costly decision, but the long-term benefits of these strategies are immense. It helps the company to retain its well performing and skilled employees for long periods of time.

AASL offers a wide range of facilities to its employees, and these includes a company medical scheme, death donation scheme, staff loan facilities, staff transport facilities, holiday bungalow facilities, staff quarters facilities, 5% interest refund on housing loans and financial assistance for overseas pilgrimages, sports and recreation facilities, annual get together and pilgrimages . These welfare activities encourage and motivate employees leading to business growth and boosting AASL's competitiveness.



Company Medical Scheme

AASL has a unique health care scheme where the employees can receive treatment in the facility in-house or from the external healthcare service providers. This scheme is extended to most of the confirmed employees and their family units. The schemes available range from LKR 150,000 to LKR 350,000 and the employees are eligible to choose that suits their needs. Further indoor service can be obtained on credit basis from 48 registered hospitals scattered in the island.



Death Donation Scheme

This system has been in operation in AASL for over 15 years. All employees in the permanent cadre are qualified to get the membership of this scheme and can enrol their family members also to receive benefits of this scheme. AASL has settled LKR 15,425,000 for 297 members during the year 2022.



Staff Loan Scheme

Confirmed employees are eligible to obtain a loan for their financial requirements. The loan amount is LKR 200,000 of annual interest rate of 4.2% and repayable over a maximum period of four years. In the year 2022, employees benefited from the extension of this loan to a total amount of LKR 250 million.



Staff Transport Service

The Company is aware of the difficulties faced by the employees who travel from different locations. In order to address this difficulty, company has introduced staff transport facility for the employees to provide them the comfort of travel. Amidst fuel crisis 27 buses were deployed for the use of employees at BIA, CIAR, MRIA and also facilitating with transport between BIA and JIA / BTIA.



Staff Quarters

Limited numbers of staff quarters are available for the employees of the company at Katunayake, Attidiya, Batticaloa, Mattala and 09 rented houses for staff at JIA.



Holiday Bungalow Facilities

Holiday Bungalow facilities at Pidurutalagala and Pilgrims' Rest facilities at Kataragama are extended at concessionary rates. Both bungalows were refurbished recently to meet the expectations of employees. Further, for the convenience, a drivers' rest was added to the complex.



5% Interest refund on Housing Loan

This facility is available for employees who have completed five years' service in the company.



Financial Assistance for Overseas Pilgrims

All confirmed employees of the company who are members of Buddhist, Christian or Muslim Associations are eligible to receive this facility. An eligible applicant is entitled to receive a maximum of LKR 50,000 at an annual interest of 4.2% (recovered in 18 monthly instalments) to cover part of the cost of travelling abroad for pilgrimage irrespective the actual cost of travel.



Personal Accident Insurance Policy

Recognizing the value of employee's safety and health, company has introduced a Personal Accident Insurance Policy for all its employees which covers 24 hours. The compensation limits range from LKR 550,000 to LKR 2,200,000 based on the category of employees. This covers the natural deaths too.

Industrial Relations and Occupational Safety & Health

Keeping employees engaged and satisfied has been one of the top priorities of the HR Division, in the years since the pandemic began. This has become more challenging due to the looming recession during 2022.

During an economic crisis, employees' performance levels and motivation can be varied due to the external pressure.

AASL too faced this challenge and looked for ways to overcome this situation.

AASL staff faced difficulties in attendance due to the imposed curfew, fuel shortages, and the lack of public transportation. In order to minimize the impact on the Company operation and the employees' engagement, proactive measures were taken by AASL, such as continuation of Work From Home (WFH) practice which began during Covid Pandemic and granting of special paid leave to the employees who had attendance difficulties arising out of scarcity of fuel, public transport and for the curfew imposed days. Further, amid such difficulties employee attendance was encouraged by granting special approvals for delays in reporting to duty due to transport difficulties.

Employee Health and Safety

Ensuring Occupational Health and Safety (OSH) of employees is another key area where HR has focused to streamline during the year. Initial steps were taken to revamp the OSH procedures and the implementation process will be continued in next year.

With the increasing complexed lifestyle, economic crisis, the need for counselling for employees has become more acute. Counselling service for the Company employees is being provided once a week. Employees can receive counselling through both physical sessions or over the phone.

Freedom of Association

We believe in freedom of association of employees and recognize their right to represent in a Trade Union/Association. AASL has 5 politically associated Trade Unions and 26 trade based Associations and we are maintaining a harmonious relationship with them through continuous conversations.



Overview

As for any other business organization, risk management is critical for AASL in defining its objectives for the future. We strongly believe that effective risk management is an essential component of decision-making process to assure superlative guest experience for our passengers on a daily basis.

Being the sole airport operator in Sri Lanka, we are operating in a highly dynamic industry with significant international exposure. As a result, we are exposed to a variety of risks that threaten not only the organization's operational and financial performance, but also the country's image.

AASL's Risk Management approach is meant to improve the organization's ability to achieve its corporate objectives. The Board is responsible for the success of AASL's Risk Management process as this procedure demonstrates its relevance as one of the major pillars of the corporate governance framework.

AASL aimed at achieving the following through its Risk Management:

- Recognize and assess a variety of risks.
- Minimize and/or wipe out dangerous threats while taking advantage of new opportunities in the corporate environment.
- Supports efficient utilization of Company's resources.
- Successfully manage the risk communication within the company.
- Do justice to the real owners of AASL, the general public by contributing to the country's economy, society at large and long-term growth.

MAIN CHALLENGES IN AVIATION OPERATIONS

We view the Risk Management process as the most structured way of combatting challenges faced by the business as a whole and harnessing the opportunities out of them. The following challenges exerted pressure on our Risk Matrix by making them vulnerable to external factors.

HIGH VULNERABILITY TO LOCAL ECONOMIC CONDITIONS

Most of the inputs for airport operations are sourced from the local economy. Therefore, any changes in the socio-economic environment happens locally directly affect airport operations as well as investments in airport infrastructure development projects.

We experienced this during the year 2022 due to the dollar crunch in the local economy, where most of economic variables became unfavorable for business operations. It negatively affected civil aviation operations due to aviation fuel shortage, high operational cost, frequent power cuts, aviation professionals leaving the country. Further, it brought major infrastructure development projects to halt.

● High Maintenance Cost

Having a large fixed cost in maintaining the airport infrastructure compared to low percentage of variable costs in the cost structure. This further worsens with high maintenance costs, LKR depreciation and import restrictions resulted from the economic crisis.

● Limited Business Diversification

The room for business diversification is quite low in aviation, compared to other industries as the core of physical and human resources are meant to be in the aviation. This puts enormous pressure on our top-line as well as the bottom-line, especially in a situation where the demand for air travel is threatened due to external vulnerabilities as explained above.

ENSURING UP-TO-DATE FACILITIES

Being a service driven industry, it is of utmost importance to assure a comfortable and superior guest experience for all airport users. Towards this, airport facilities and infrastructure are required to be maintained on par with that of other international airports in the region.

● Volatility of the Tourism Industry

Aviation is heavily dependent on global economic condition as well as on tourism which is a highly fragile industry as travel and tourism becomes one of the least priorities in restricted situations.

● Pressures on Cost competitiveness and Demand for air-travel

Inflationary pressures prevail in the local context leads to escalated prices in the in-bound logistics as well as in the contract prices of the capital projects contracted out. This adversely affects airport operations, as it threatens the competitiveness in terms of cost structures. On the other hand, airlines struggle due to increase in jet-fuel prices globally as well as domestically. It will result in ticket prices increase and lowering the demand for air-travel.

RAPIDLY CHANGING TECHNOLOGY

Changing technology demands that airport operators include smart features in airports. This intensifies the competition among airports requiring airport operators to invest more on new technology. Contactless airport operations with no/minimum human involvement have become a tough target to achieve.

● Environmental Impacts

Airport operations have a sizeable impact on the environment. While airlines are responsible for carbon emission of aircraft, airports also have a role to play in this regard. Airports should increasingly concentrate on optimizing the air route structure to assure least fuel consumption with minimum carbon footprint in mind.

Airports generate a considerable quantity of waste that needs to be disposed properly. Ensuring this is done in keeping with environment guidelines and best practices is of great value to AASL. We have received certifications from the Central Environment Authority and other regulatory institutions confirming our environmentally friendly waste management practices.

LONG-TERM CHALLENGES AND MITIGATION MEASURES

Adapting to evolving technology, ensuring sustainability, capacity management and attracting talented work force are challenges we foresee as to be reckoned in the long term.

Technological advancement is a continuous process that must keep up with evolving technology advancements. Use of contactless passenger processing by using bio-metric recognition systems, self-check-in and bag drops, self-boarding gates and mobile payments are expected to increase in future. Therefore, it is vital to make these facilities available at our airports too. These projects are to be implemented within the next five years despite many challenges in terms of poor economic conditions in the country. However, they do pose cyber-security risks that needs to be addressed.

The world is becoming more and more environmentally conscious. This demands airports to achieve carbon neutrality in future. Accordingly, we would be required to define carbon emission reduction targets for next few decades. It is identified as one of the Sustainable Development Goals (SDG) in AASL corporate targets. Strategies are developed to minimize carbon emission on ground activities as well as within the Colombo FIR through the air routes restructuring.

The Asian region accounts for one third of the world's passenger kilometers. This volume is expected to grow in the future. Being within the high-volume

region, Sri Lanka would also benefit from the increase in passenger traffic. The present temporary stoppage of the construction work of the second terminal which is expected to complete with process changes and technological advancements.

Superlative guest experience at our airports depends on how far we understand customer preferences based on their demographic factors which is dynamic thus, challenging. This is intended to be addressed by introducing continuous changes to our CRM (Customer Relationship Management) process.

In addition, during the development of AASL corporate plans, projects are prioritized taking into consideration the above challenges.

AASL RISK MANAGEMENT FRAMEWORK

Within our risk management framework, risk identification involves perceiving hazards, identifying failures and recognizing adverse consequences. It also involves capitalizing on positive deviations arisen due to changes in the external business environment, meaning recognizing opportunities for us to convert them into either revenue increases, cost reduction or both.

Through our risk assessment process, we intend to provide better insights into the events that could impact the achievement of objectives.

Based on risk identification and its impact on the business, we take decisions as to whether each specific risk should be accepted or treated by comparing it with AASL's risk profile.

Risk management techniques include risk reporting, risk treatment, residual reporting and monitoring.

Once the risk has been mitigated to an acceptable level, the risk needs to be tracked to ensure the continued control of the risk.

IMPLEMENTATION OF THE RISK MANAGEMENT FRAMEWORK

While risk management being everyone's business, the total process should be monitored centrally by coordinating with all areas of the business. For this purpose, at AASL, risk management responsibility is placed under strategic management division (SMD) and, SMD is responsible for taking steps to introduce and maintain suitable risk management mechanism within the company to ensure that no hindrance is met in achieving strategic objectives of the company. Scanning the internal and external environment for Strategic Planning process by using the tools such as SWOT, PESTEEL, Porter's 05 forces are used for the Risk identification purpose as well. This is conducted in consultation with all divisions, all levels by adopting both top-down and bottom-up approaches.

Further, Internal Audit & Quality Assurance (IA&QA) Division of the Company also plays a vital role in the risk management process within their scope of work. IA&QA Division performs a risk forecast when preparing their annual audit plans to identify vulnerable areas for them to perform audit on.

RISK MANAGEMENT COMMITTEE (RMC) AND OTHER FORMAL MECHANISMS TO DEAL WITH THE RISK MANAGEMENT

One of the Board Sub-Committees, Risk Management Committee (RMC) has been formed to oversee the risk management function. It mainly focuses on Business Risks, Organizational Risks and Functional Risks. The industry risks as well as strategic risks are also taken up appropriately and risk alerts and recommendations are discussed or suggested to discuss at the Board level, through the strategic planning process of AASL.

The Risk Register is used predominantly in identifying the probability and severity of the risks. It is updated by every division along with proposed mitigation techniques

and centrally monitored by the Strategic Management Division. Any untreated risk and associated issues are escalated to the RMC to make appropriate decision on them.

RMC meetings are held with representation from all divisions of AASL regularly on a monthly basis to discuss operational, tactical and strategic risks which are critical to the business and to find the best suited mitigation techniques. At these meetings, a few areas of risks are included in the agenda so that they could be discussed in detail and effectively. However, participants are always encouraged to discuss timely and crucial risks without being restricted to the agenda. Certain strategic risks, human resource management risks and technology related risks are evaluated through other Board Sub-Committees too. This helps to strengthen the mitigation technique by looking at the cause and the impact from every possible aspect.

Further, aerodrome safety matters are looked after by Safety Management Unit of the company. This is carried out in accordance with the guidelines (Annex 19) issued by International Civil Aviation Organization. The other mechanisms available are the Facilitation Committee Meetings which are held on a quarterly basis with the participation of all stakeholders housed at the airports. All stakeholders are given equal opportunity to prompt risks and issues and to discuss and fix them collectively. Airlines Operators Committee (AOC) discusses issues faced by airlines and passengers while Aviation Security Committee discusses security threats and potential risks faced by all airport assets. These mechanisms deal with operational risk aspects of the organization which are addressed through interaction with external stakeholders. The Audit and Management Committee deals with checks and balances related to financial risks.

RISK FORECASTING

Risk forecasting plays a significant role in identifying the potential risks. The time period of risk forecasting of the company depends on the time horizon of the corporate plan, which is presently prepared for a period of 3 years. During the last few years, AASL mostly relied on the forecasts / any other publications (i.e., region or country outlook for aviation sector) published by aviation professional bodies such as Airport Council International (ACI) and International Air Transport Association (IATA) in view of dealing with the uncertainties of demand in aviation and tourism.

Employee participation across all levels is obtained at this stage through bottom-up and top-down communication methods. Risk identification is regarded as routine in the strategic planning process and employee contribution is encouraged.

AASL identifies risks which includes the followings:

- Strategic and Operational risks
- Human Resource risks
- Safety, Security & Health risks
- Financial risks
- Reputation risks
- Legal risks

RISK ASSESSMENT

Risks are evaluated considering two factors;

- The possibility (or probability) of risks materializing
- Severity of the impact of those risks

Each of the above is assigned scores ranging from 1 to 5 where 1 indicates least possibility or severity as appropriate while 5 indicating the highest. Then, the score assigned for the possibility and the impact are multiplied by each other to obtain the product. These values range from 1 – 25 and they are placed in the right zones of the risk assessment matrix. The values towards 25 indicates crucial risks requiring urgent attention and more robust mechanism to mitigate them.

RISK ASSESSMENT MATRIX

The 186 Risk types which we have identified in our Risk Register are identified based on the 02 dimensions namely Probability and the Impact and the risk profile score has been computed for the year 2022. Accordingly, the number of risk types which are fallen into the each specific cage of the matrix show in the table below are shown in parenthesis.

Impact \ Probability	Probability				
	Rare	Unlikely	Possible	Likely	Almost Certain
Insignificant	1	2	3	4	5
Minor	2 (1)	4	6 (3)	8 (2)	10
Medium	3 (1)	6 (1)	9 (16)	12	15 (3)
High	4 (1)	8 (5)	12 (51)	16 (40)	20 (4)
Extreme	5	10 (8)	15 (17)	20 (19)	25 (14)

Assessing the probability and impact is mostly a qualitative judgment where the respective divisions with professional expertise is involved in. On the other hand, there are certain risks such as financial risks, of which probability and / or impact is/are assessed quantitatively considering past patterns of similar occurrences and computing the impact in monetary terms.

We have defined certain KPIs according to some risks identified and captured. In addition to measuring financial performance, we measure performance of the company in relation to customer satisfaction, employee satisfaction, aircraft related accidents and incidents. This helped us identify possible risks in these areas and analyze them for appropriate actions to overcome them.

The following table covers the main risks which resembled a major profiles change in the year under review compared to the last four years.

Nature of Risk	Impact on the business	Risk mitigation	Change in risk profile over the years				
			2022	2021	2020	2019	2018
Risk of disruption to business operations	With respect to uncertainty of aviation fuel supply, airlines would reluctant to fly in to the country. It badly affects our operations, thus revenue.	AASL started negotiations with relevant Government authorities to make sure continuous fuel supply. Worked closely with CAASL to issue relevant NOTAM timely as appropriate.	●	●	●	●	●
Risk of delay in infrastructure development projects	With GoSL declaring default on all foreign loans, the funding agency for Terminal 02 development project stopped loan disbursements putting the project on halt. This will hamper the opportunity to grab the post pandemic growth momentum.	The GoSLs efforts in successful negotiations with IMF for a bail out would assure release of funds from our funding agencies for recommencement of T2 project.	●	●	●	●	●
Safety and security risks	Passenger safety and security is key in airport operations. Therefore, these aspects are highly regulated by local and international regulations where any deviation would result in serious repercussions on the airport operations.	Fully complied with local and international (CAASL and ICAO) guidelines to mitigate risks in terms of safety and security.	●	●	●	●	●
Risk of retaining aviation professionals	Poor socio-economic conditions and resultant changes in taxes/ law encourage professionals to leave the country. As a result, company might lose well trained aviation professionals.	Sought approval from authorities to recruit and train sufficient number of qualified employees for respective areas.	●	●	●	●	●
LKR depreciation against major foreign currencies, particularly USD	AASL has a considerable amount of foreign currency denominated borrowings and they are prone to parity losses in case of LKR depreciation.	Maintaining foreign currency denominated earnings and investments help us mitigate translation and transaction risks at large.	●	●	●	●	●

Nature of Risk	Impact on the business	Risk mitigation	Change in risk profile over the years				
			2022	2021	2020	2019	2018
Interest rate risk	Change in interest rates in the local economy will assure higher interest income for the Company. It also increases interest expenses on debentures issued by the Company. However, interest expenses on loans are not affected as they are foreign borrowings.	The Company's investment portfolio comprises of investments in local and foreign financial instruments. As such, change in interest rates could be adopted to.	●	●	●	●	●
Commodity price risk	Price increases especially in spare parts, electricity and stationery etc., causes increase in our operational costs.	These are absorbed through cost controls and price revisions in non-core services.	●	●	●	●	●
Risk of Cyber-attacks	Possible cyber-attacks may jeopardize Air Traffic Safety Electronic Systems.	Advanced security (i.e., firewalls) to be introduced and keep them up-to-date.	●	●	●	●	●

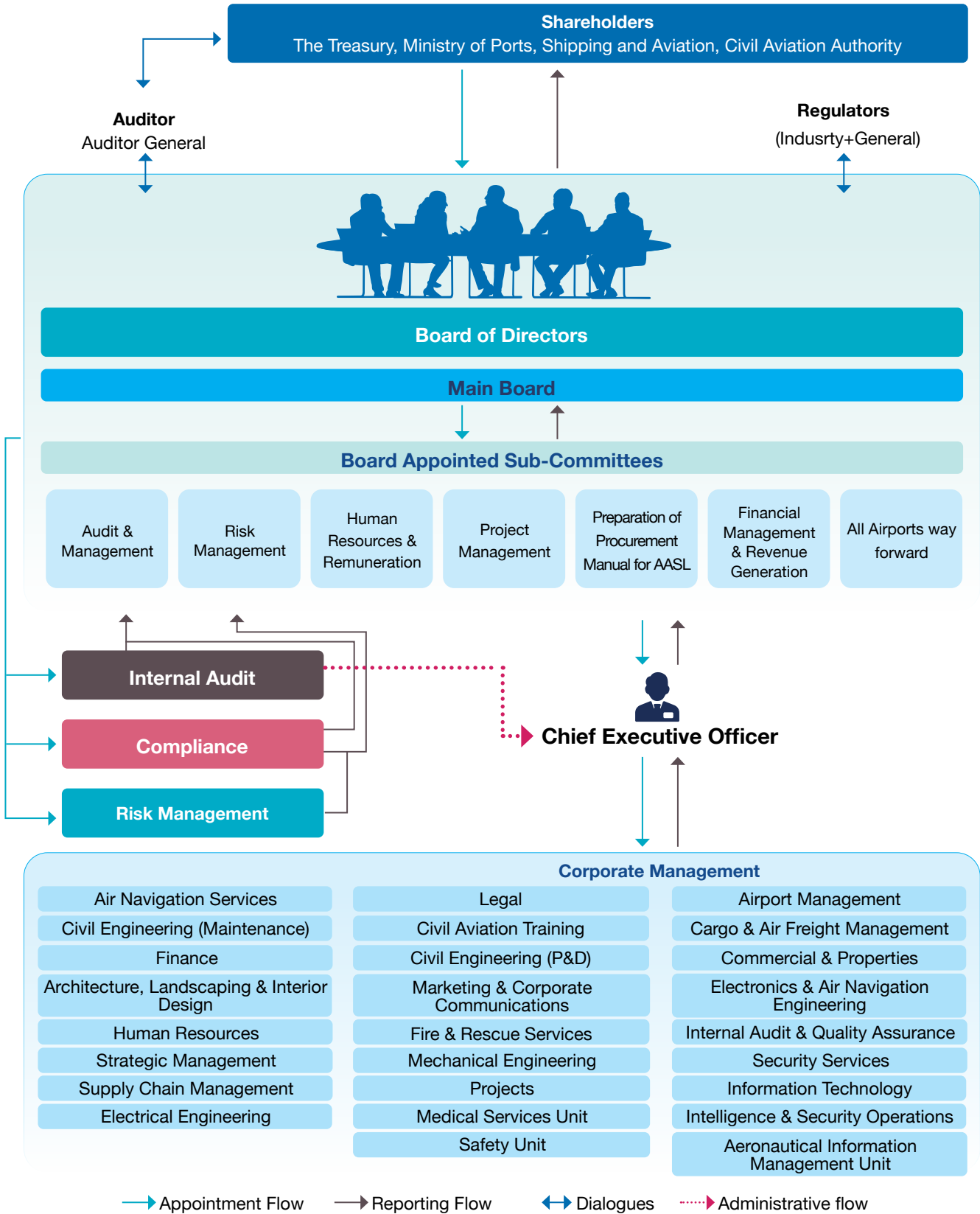
- Low
- Medium
- High

SUCCESS OF RISK MANAGEMENT PROCESS OF AASL

The adopted process in risk management explained above have provided the following benefits:

- Effective mitigation of risks as a result of having detailed evaluation of risks by looking at them in different angles.
- Defining strategies to capitalize on positive risks (business opportunities).
- All Divisions of AASL were engaged in risk identification and adopting mitigation steps.
- Company was aware of any untreated risks at any given time due to the Risk Register maintenance.

Governance Structure of AASL



* At AASL, the Chairman plays a dual role as Chairman and CEO.

THE COMPANY BELIEVES IN A DYNAMIC CORPORATE GOVERNANCE SYSTEM THAT CONTRIBUTES TOWARDS CORPORATE DISCIPLINE AND RESPONSIBLE BUSINESS CONDUCT. BY ESTABLISHING THE REQUIRED FRAMEWORK WITH PROCESSES AND PROCEDURES FOR THIS PURPOSE, AASL HAS ESTABLISHED A CLEAR AND SYSTEMATIC DECISION-MAKING PROCESS, PROVIDING CLARITY ABOUT RESPONSIBILITIES, AVOIDING CONFLICTS OF INTEREST AND ENSURING SATISFACTORY PROCESSES AND SYSTEMS OF INTERNAL CONTROLS, RISK MANAGEMENT, TRANSPARENCY AND OVERALL ACCOUNTABILITY.

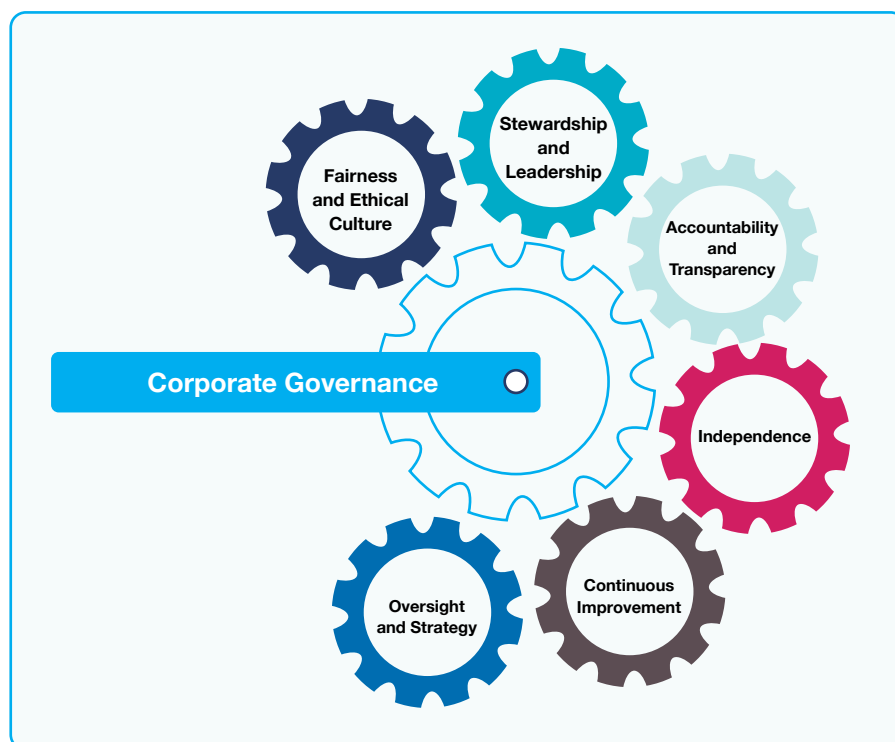
The company's present Board comprises the right composition of Board members owning required expertise, skills and experience together with its dynamic corporate management team, work towards achieving the goals of a robust governance system enabling the operations of AASL to cater to the expectations of all stakeholders with a sound understanding of the risks that the business is exposed to in changing and challenging macro-economic landscape.

This Corporate Governance Report details the status of compliance in relation to the directions of the Corporate Governance principles, Companies Act No. 7 of 2007, Code of Best Practice on Corporate Governance 2017 of the Institute of Chartered Accountants of Sri Lanka and the Public Enterprises Guidelines for Good Governance issued by the Department of Public Enterprises, Ministry of Finance under the category "A" Commercial Public Enterprises.

The company's corporate strategy aligning with the company's vision and mission has ensured effective channels of engagement with its workforce, shareholders and stakeholders. Further, the Board continued to enhance, as

well as provide necessary challenges to the development and implementation of the strategies, by interacting with the Management, in particular through its subcommittee at its periodic meetings.

The AASL Corporate Governance Framework is based on the basic values of fairness, accountability, responsibility, participation, and transparency, all of which are vital for the development, enhancement, and maintenance of a sustainable business model.



FAIRNESS AND ETHICAL CULTURE

- Protect shareholders' rights.
- Treat all shareholders', employees, vendors and communities fairly and with equal consideration.
- Provide effective redress for violations.
- Ensure an inclusive work environment is nurtured at all times.

STEWARDSHIP AND LEADERSHIP

- The Board is responsible for the oversight of corporate matters and Management activities.
- The Board must be aware of and support the successful, ongoing performance of the company.
- The Board must act in the best interests of a company and its investors.

ACCOUNTABILITY AND TRANSPARENCY

- The Board must explain the purpose of company's activities and the results of its conduct.
- Ensure that the Board is accountable to the Government of Sri Lanka (GoSL).
- Ensure timely, accurate disclosure on all material matters, including the financial situation, performance, ownership, and Corporate Governance.
- The Board and the Management are accountable for the assessment of the company's capacity, potential, and performance.
- It's the Board's responsibility to communicate issues of importance to shareholders.

INDEPENDENCE

- The Board remains independent and all decisions made are done so with the best interest of the company in mind at all times.
- Ensure the composition of the Board is balanced.
- Assuring independence during the nominations to committees.
- Ensuring the decisions made and internal processes established are objective and not influenced.

CONTINUOUS IMPROVEMENT

- The Board and Management must determine risks of all kinds and how best to control them.
- They must act on those recommendations to manage them.
- They must inform all relevant parties about the existence and status of risks.

OVERSIGHT AND STRATEGY

- Establish a clear strategic vision.
- Directors need to be more actively involved in the strategic decision-making process of the organization.

The Board

The Board's key responsibilities include:

- Providing direction and guidance to the company in the formulation of the sustainable, high-level, medium, and long-term strategies which are aimed at promoting the long-term success of the company.
- Ensuring adequate delegation of authority to the Senior Management in making operational decisions and operations are carried within the scope of the Enterprise Risk Management Framework.
- Monitoring systems of governance and compliance.

In carrying out its responsibilities, the Board promotes a culture of openness, productive dialogue and constructive dissent, ensuring an environment that facilitates employee empowerment and engagement, as well as creating value to all stakeholders. The Board encourages and sets the tone at the top

by promoting professional standards and corporate values that cascade down to Senior Management and other employees of the company.

Board Meetings and Attendance

The Board meetings are scheduled at the beginning of the year. Adequate notice is provided to enable the Directors and Management to prepare key and strategic information required for deliberation in the meetings. The Board Pack, comprising of the agenda, board papers and relevant papers are circulated to the Directors 07 days prior to the Board Meeting. This enables them to familiarize themselves with the content to be discussed at the meeting.

A professional and methodical approach is practiced in conducting the meetings with pre-allocation of time for each agenda item to ensure all aspects are duly discussed and addressed to arrive at the appropriate decision. Heads of the Divisions attend the Board meetings by invitation as and when required to present additional information and provide further clarity to the Board.

During the year under review, 16 Nos. of Board meetings were convened of which one meeting was a continuation of the previous adjourned meeting held as per the Article 55 of the Memorandum and Articles of Association of the Company. Out of total of 16 meetings convened, 05 meetings were held virtually amidst travel restrictions arisen due to fuel scarcity which prevailed in the country. The attendance of the Board members are as follows:

Name of the Board Member	Position	Attendance
Maj. Gen. (Rtd.) G A Chandrasiri RWP USP VSV ndc psc	Chairman	16/16
Dr. U A Mendis (Appointed w.e.f. 15th June 2022)	Vice Chairman	09/09
A S C Warushahennadige	Non-Executive Director	16/16
S N Sumanasekera	Non-Executive Director	15/16
Capt. Milinda Ratnayake (Appointed w.e.f. 20 June 2022)	Non-Executive Director	09/09
G U K Algewattage (Appointed w.e.f. 15 June 2022)	Non-Executive Director	08/09
W A A Wijayasuriya (Appointed w.e.f. 13 September 2022)	Non-Executive Director	06/06
W S D De Silva (Appointed w.e.f. 30 November 2022)	Non-Executive Director	02/02
A A Randeniya (Appointed w.e.f. 30 November 2022)	Non-Executive Director	01/02
G A A Priyantha	Non-Executive Director/Treasury Representative	16/16
A H S Gunawardena	Non-Executive Director/ The observer from the Ministry of Ports, Shipping & Aviation	16/16

Name of the Board Member	Position	Attendance
Resignations		
R Sooriyaarachchi (Resigned on 10 June 2022)	Vice Chairman	07/07
U Manchanayake (Resigned on 12 August 2022)	Non-Executive Director	07/07
C Vitharena (Resigned on 31 May 2022)	Non-Executive Director	01/06
D A De Livera Ms (Resigned on 11 June 2022)	Non-Executive Director	06/07
R A P Wijerathnasekara (Resigned on 10 June 2022)	Non-Executive Director	07/07
D A P Weeratne PC (Resigned on 11 June 2022)	Non-Executive Director	06/07
W M Gihan Rashantha (Resigned on 10 June 2022)	Non-Executive Director	07/07
N M P P K K Nawaratne (Resigned on 29 November 2022)	Non-Executive Director	04/07

- 4) Recognizing the legitimate interests of stakeholders
- 5) Timely and balanced disclosure principle

1. Leadership and Direction

The company's business and operations are managed under the supervision of the Board, which consists of members with experience and knowledge in the areas of business management and finance governance are appointed by the Minister of Ports, Shipping and Aviation in line with reference to the Articles of Association. The Chairman, who leads the Corporate Governance policies of the organization and is responsible for providing leadership to the Board, is appointed by the Minister, whilst inculcating good governance and ensuring effectiveness. The Chairman also ensures constructive working relations are maintained between the Executive and Non-Executive members of the Board. The Chairman with the assistance of the Board Secretary ensures that:

- Board procedures are followed.
- Information is disseminated promptly to the Board.

The Board of Directors executes a statutory responsibility in the stewardship of the company on behalf of the Government and its stakeholders. Their principal functions are:

- To lead the company towards achieving its vision.
- To oversee the Management, operations, and performance of the company as a whole.

The Board comprises of 11 Directors, of which 09 are Non-Executive Directors and 02 are Executive Directors where the Chairman and Vice Chairman work in that capacity. The Chairman acts in the dual capacities of Chairman and CEO of AASL. The majority of the Board comprises Non-Executive Directors of high repute as per requirements of the Corporate Governance Guidelines. All Executive and Non-Executive Directors have a single voting right each at the board meetings.

Our Approach and Commitment

AASL is a fully Government owned company and its Board is responsible to the Government for the strategic guidance and oversight of the company through good governance. The Company is guided by the Corporate Governance Regulatory Framework recommended by the Department of Public Enterprises and the Ministry of Finance.

Apart from the above, mandatory requirements specified in the Company's Act No. 7 of 2007 and voluntary compliances specified in the Code of Best Practices on Corporate Governance issued by the Institute of Chartered Accountants of Sri Lanka also form part of our governance framework.

At AASL, Board Sub-Committees constitute an important element of the governance process. Seven board sub-committees have been appointed with clearly defined terms of references. They are namely, Audit & Management Committee, Risk Management Committee, HR & Remuneration Committee, Finance & Revenue Generation Committee, All Airports way forward of Committee, Project Management Committee and Preparation of Procurement Manual for AASL Committee. Therefore, matters relating to each of these areas are thoroughly analyzed and make recommendations to the Board. This way, the Board has been able to utilize expertise knowledge of Board members appropriately while holding the collective responsibility of decision making.

Accordingly, the above Committees are functioning within the Company to further strengthen our Governance mechanism.

During the year under review AASL complied with all mandatory Corporate Governance requirements specified in the Company's Act and voluntary compliances as described in below sections.

This Governance Framework is underpinned by five core principles;

- 1) Leadership and Direction
- 2) Transparency and Integrity
- 3) Accountability to the Government as its key shareholder

This Board composition reflects the independence of Management, in both fact and appearance. That is not only on Directors' individual relationships, personal, employment or business but also on the Board's overall attitude towards the Management. Providing objective independent judgment is at the core of the Board's oversight role.

All Directors have independent and joint access in respect of both internal and external information of the company. The Company Secretary ensures that Board procedures are followed and guidance on legal requirements are provided regarding Board proceedings.

In addition, the Secretary circulates the notices of Board Meetings, Minutes of meetings, and Board papers together with other relevant documents with adequate information to enable the Board to make informed decisions. Follow-up on actions on Board decisions are also executed by the Secretary.

1.1 Matters Reserved for The Leadership of The Board Include:

The Company has in place a well-structured Corporate Governance Framework which has been adopted across all business units and is integral in maintaining and enhancing sustainable shareholder value.

- a) Providing the vision and the direction for the company.
- b) Based on its specific mission built up within the scope of the provisions in Civil Aviation Act No 14 of 2010 and how best it could serve the interests of the Government and other stakeholders.
- c) Ensuring that legal requirements are fulfilled and the company operates in accordance with the provisions of the Companies Act No. 7 of 2007 and Articles of Association.
- d) Framing different types of policies including Risk Management in order to achieve optimum returns and benefits to the Government and other key stakeholders.

- e) Reviewing public policy objectives periodically and providing strategic direction to formulate long- term goals and objectives for future growth.
- f) Guaranteeing adequate accountability by delegating responsibility.

1.2 Matters Reserved for The Board in This Capacity Include:

The main purposes of the Board, in brief, are that it directly comes under their purview are:

- a) Assess the overall direction and implement the strategy of the business.
- b) Fiduciary duty towards protecting stakeholder interests.
- c) Monitor and evaluate the performance of the Senior Management through Management Information reports ensuring that the company is on track in its operations.
- d) Ensure effectiveness of governance practices.
- e) Implement a framework for risk assessment and management, including internal controls among others.
- f) Ensure that Board policies are executed in the same spirit as it was framed and in the best interests of the institution and the public at large.
- g) Take remedial action without delays to ensure that goals are met if results are not in line with desired expectations.
- h) Appoint competent personnel as Managers and ensuring that there is adequate delegation of authority amongst the Senior Management.
- i) Attend Committee on Public Enterprises (COPE) meetings and Parliamentary Consultative Committee (PCC) meetings or delegating the authority for the same towards Senior Management when and where necessary.

1.3 The Role of The Audit and Management Committee (AMC) in Corporate Governance aspects

Audit Management Committee

The Audit and Management Committee (AMC) was formed in terms of PED/12 Para 7:4:1 to assist the Governing Council in the supervision of the affairs of AASL and to ensure the integrity of the company financial statements and the procedures of the AASL.

The role of the Audit and Management Committee is to assist the Board in fulfilling its oversight responsibilities in relation to the integrity of the financial statements of the company, the internal control and risk management systems of the company and its compliance with legal and regulatory requirements, the External Auditors' performance, qualifications and independence and the adequacy and performance of the Internal Audit function, undertaken by the company.

The scope of functions and responsibilities are adequately set out in the TOR of the committee which has been approved by the Board and is reviewed annually. The Audit and Management Committee has reviewed the financial statements to ensure their conformity and compliance to the Government regulations covering accounting and financial activities, Administrative Regulations (AR), Financial Regulations (FR) and AASL regulations.

The external and internal audit functions play a vital role in contributing to the integrity of the audited financial information. Accordingly, they must be overseen and evaluated effectively by the Audit Committee at least quarterly. The AASL's line Ministry, the Ministry of Ports, Shipping & Aviation and the General Treasury need the assurance that the AASL's audit functions are effective and have been robustly evaluated. The scope of the evaluations should encompass all relevant issues including:

- Quality of work undertaken during the evaluation period.

- Caliber and experience of audit personnel.
- The appropriateness of its reporting line in respect of Government and Internal Audit.

The Audit and Management Committee had regularly reviewed the existing systems and procedures and on observing any deviations had submitted suggestions to improve the existing systems to the Board of Directors for its approval from time to time. The committee also had reviewed the queries raised by the Auditor-General and Internal Auditors and the replies given by the relevant Divisions to ensure corrective measures taken are adequate and effective to eliminate the associated risks.

2. Transparency and Integrity

The Audit and Management Committee has regularly monitored and reviewed the organizational culture and practices to identify and safeguard the integrity of the company's financial reporting which demands enhanced governance, accountability, and transparency. The entire procurement process is one of the important activities of the company based on the guidelines issued by the Department of Public Finance of the Treasury and provides a fully transparent procedure when acquiring goods and services.

2.1 Internal Audit

AMC is assisted by the AASL Internal Audit and Quality Assurance (IA & QA) Division. The Head of IA & QA acts as a Convener to the AMC and report to the Chairman. The main focus of the IA & QA Division is to conduct an independent review on the overall prevailing system of internal control by evaluating the adequacy, integrity, and effectiveness of internal controls while ensuring that standards of quality for certain areas of the airport services are satisfactorily met and make appropriate recommendation to the Management to strengthen the internal controls.

The Internal Audit regularly reported to the Chairman on the adequacy and effectiveness of internal controls and compliance with laws and regulations and established policies and procedures of the company. The Internal Audit includes:

- Review of the prevailing system of internal control.
- Ensure that major decisions undertaken by the Board of Directors are implemented effectively.
- Evaluating and making recommendations on risk assessment over Management decisions and activities under the purview of each Division of the AASL, to the AMC, and the Chairman of AASL.
- Making observations on risk assessment by External Auditors in respect of systems and controls.
- Ad-hoc and periodic Financial Reviews for Income and Expenditure and its recognition as well as reporting.
- Undertaking quality audits in selected areas of the business.
- Review of procurement procedures in compliance with the National Procurement Agency applicable procurement guidelines.

3. Accountability to The Government as The Key Shareholder of AASL

As a fully Government owned business undertaking, accountability to the Government is exercised through the line Ministry by AASL using the following mechanism:

3.1 Parliament

Annual Reports of the company should be tabled in Parliament within 150 days from the end of the financial year as per the Treasury Circular PE/PF 21 dated 24 May 2002 for review.

3.2 Committee on Public Enterprises (COPE)

The Parliamentary Committee on Public Enterprises (COPE) is empowered to review the performance of the company and to assess the extent to which the company achieves performance

targets and fulfils social responsibilities. When summoned by the COPE, the Chairman, Directors and Senior Managers together with the Secretary to the Ministry of Ports, Shipping & Aviation, the Chief Accounting Officer should be present at the reviews to respond to any queries and matters of concern regarding the activities of the company. AASL was not summoned by COPE during the year under review.

3.3 Minister of Finance / General Treasury

The Minister of Finance or the General Treasury on his behalf is responsible for financial discipline in the public sector, including public enterprises. A Treasury representative is appointed to the Board to monitor performance, ensure compliance with statutes, rules and regulations, etc. and to report on any matters of concern to the Minister. Mr. G A Ajith Priyantha, the Treasury Representative, performed this function during the year under review.

The responsibility for monitoring the financial management and control of Public Enterprises lies in the hands of the Department of Public Enterprises (DPE), General Treasury.

3.4 Ministry of Ports, Shipping & Aviation

The Secretary of the Ministry of Ports, Shipping & Aviation and the Chief Accounting Officer is accountable to the Government for the financial administration and management of the company and in this capacity regularly reviews the following matters with the Board during the year.

- Corporate Plan and Budgets.
- Physical and Financial performance of the Capital Projects undertaken during the year.
- Audit Deliverables including Management Letter and Financial Performance of the year as a whole.
- Matters arising from meetings of the COPE or any other Statutory/Regulatory institution.

4. Recognize the Legitimate Interests of Stakeholders

Stakeholder value is enhanced when an entity treats the stakeholders well, meets the expectations in growth and has a reputation towards civic responsibility and legal compliance. Stakeholder value is known as a management method that focuses on maximizing the interests of a company's stakeholders (including shareholders, clients, workers and the community) as its prime objective. The goal of this approach is to maximize the stakeholders' value by implementing policies, which enhance cost control while raising the quality of the organization's products, improve the skills and morale of the company's employees and secure the advancement of the community from where the organization gathers resources and sustenance. In light of that, the company recognizes the legal and other obligations to all legitimate stakeholders including the Government and other affiliated constituencies who have an interest over AASL's affairs, employees, users of the airport (airlines, passengers and the business community who run their businesses inside the airport) suppliers and other service providers and the community as a whole. These obligations are best viewed as part of the paramount duty to optimize long-term stakeholder value.

It demonstrates its commitment to appropriate corporate practices, which comprise of the following areas:

- a) Due diligence by the Board and Management to the regulatory framework.
- b) Fulfilling the responsibilities of the Government, acting as the statutory service provider of airport operations.
- c) Promptly meeting obligations to creditors and financial institutions.
- d) Consistently meeting obligations in relation to fair trading and ensuring a level playing field when dealing with suppliers and other service providers.

- e) Ensuring ethical business practices affecting the community.
- f) Carrying out all operations and activities as stipulated by law and following best practices as appropriate.
- g) Non-discriminatory treatment of all airport users.
- h) Treat employees fairly, respectfully, and equitably.

5. Timely and Balanced Disclosures

Providing timely, accurate information with required coverage of depth and breadth for prudent decision making is the crust of our information disclosures internally as well as externally. The company's established policies and procedures ensure compliance with the disclosure requirements of all laws and regulations, including the circulars stipulated in the Department of Public Enterprises of the General Treasury and Sri Lanka Financial Reporting Standards (SLFRSs/LKASs).

AASL maintains effective and candid communication with the stakeholders to help them understand the business, risk profile, financial condition, operating performance and trends of the organization. Many periodic and adhoc reports and analyzed information are provided as a practice and on demand. The employees are updated with the true position of corporate operations and financial performance. The company Intranet serves the purpose of information dissemination enhancement to employees. AASL contributes to public policy dialogue whenever there is a development, enactment and revision of the laws and regulations that impact our business and affect the community in which we operate.

The Company Secretary

The Company Secretary plays a vital role in ensuring that the Board procedures are followed and regularly reviewed. In addition to maintaining Board minutes and Board records, the Board Secretary provides support in ensuring that the Board receives timely and accurate information in addition to advice relating to corporate

governance matters, Board procedures and applicable rules and regulations during the year. All concerns raised and wished to be recorded have been documented in sufficient detail by the Secretary.

The Company Secretary is primarily responsible to ensure compliance with applicable statutory, new regulations and is the interface between the Management and the regulatory authorities for governance matters.

*Gaining
the best
experiences
with us.*





ජාතික විගණන කාර්යාලය தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம் NATIONAL AUDIT OFFICE



මගේ අංකය
எனது இல. }
My No. }

AAV/A/AASL/01/22/26

ඔබේ අංකය
உமது இல. }
Your No. }

දිනය
திகதி }
Date }

26 May 2023

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

Report of the Auditor General on the Financial Statements and Other Legal and Regulatory Requirements of the Airport and Aviation Services (Sri Lanka) (Private) Limited for the year ended 31 December 2022 in terms of Section 12 of the National Audit Act, No. 19 of 2018.

1. FINANCIAL STATEMENTS

1.1 Qualified Opinion

The audit of the financial statements of the Airport and Aviation Services (Sri Lanka) (Private) Limited (“Company”) for the year ended 31 December 2022 comprising the statement of financial position as at 31 December 2022 and the statement of comprehensive income, statement of changes in equity and cash flow statement for the year then ended, and notes to the financial statements, including a summary of significant accounting policies, was carried out under my direction in pursuance of provisions in Article 154(1) of the Constitution of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka read in conjunction with provisions of the National Audit Act No. 19 of 2018. My report to Parliament in pursuance of provisions in Article 154 (6) of the Constitution will be tabled in due course.

In my opinion, except for the effects of the matters described in the basis for Qualified Opinion section of my report, the accompanying financial statements give a true and fair view of the financial position of the Company as at 31 December 2022, and of its financial performance and its cash flows for the year then ended in accordance with Sri Lanka Accounting Standards

1.2 Basis for Qualified Opinion

- As per the section 29 of the Sri Lanka Accounting Standards No. 01, each material item is required to be shown separately in the financial statements. However, a sum of Rs.536 million and Rs.358 million paid for the overtime and bonus respectively had not been shown separately.
- In terms of section 51 of the Sri Lanka Accounting Standard No 16, the residual value and the useful life of an asset shall be reviewed annually and, if expectations differ from previous estimates, the change shall be accounted for in accordance with Sri Lanka Accounting Standard No 8. However, the assets with carrying value of Rs.28,580 million relating to 7 categories as at 31 December 2022 had not been reviewed and accounted as required by the standards.
- Four (4) projects with aggregate value of Rs.5,011 million had been used for operating activities of the Company during the year under review. However, the cost of the projects had been shown as work- in- progress in the statement of financial position, instead of capitalized and depreciated as required by the paragraph 55 of Sri Lanka Accounting Standard No.16.
- In terms of section 14 of the Sri Lanka Financial Reporting Standard No. 07, the carrying amount of the financial assets pledged as collateral for the liabilities, should be disclosed in the financial statements. However, the fixed deposit amounting to Rs.400 million kept as a security for the letter of credit facility up to Rs.5,000 million had not been disclosed in the financial statements.
- According to the Note No.2.1.4 to the financial statements, Investment properties are valued at the fair value. However, it was observed that 299 locations situated within the operational building rented out by the company had not been identified as investment properties.





- (f) By virtue of the powers vested in the Minister under Section 9 of the Civil Aviation Authority of Sri Lanka Act No.34 of 2002, the Minister by the order published in the Gazette Extraordinary bearing No. 2050/38 dated 21st December 2017 transfer and vest in the Civil Aviation Authority of Sri Lanka aerodrome specified in the Second Schedule (Katunayake Airport and Rathmalana Airport) and the seven aeronautical facilities and the land appertaining thereto (The building and structures there on and land appertain thereto) specified in Third Schedule of the aforementioned Act. The Company had invested a sum of Rs.76,328 million (Carrying Value) from the date of Company formed in 1983 to as at 31st December 2022 for the development of the infrastructure of Air Ports as a statutory service provider without get transferring the ownership of the lands.
- (g) According to the Section 03 of the article I of the loan agreement of the package A - Passenger Terminal Building and Associated works, the borrower shall pay commitment charge to JICA in semi-annually at the rate of one tent percent (0.1%) per annum on the total unused balance of the amount. The commitment charges and project related expenses (Ex. Salary, Security Expenses, Janitorial services, etc.) incurred during the project suspended period was Rs.68,980,863. Although the commitment charges and project related expenses which are uneconomical should be charged to the statement of comprehensive income. However, it had been accounted as work in progress. As a result, retained earnings and work in progress as at the end of year under review had been overstated by similar amount.
- (h) According to the general condition 6.2 (b) and (c) of the consultancy services agreement, the payment for personnel shall be determined on the basis of time actually spent by such personnel in the performance of services and reimbursable expenses actually and reasonability incurred by the consultant in the performance of services should be made by the client to the consultant. However, Yen 120,891,450 in respect of foreign portion and Rs.147,259,653 in respect of local portion to be made to the consultant by the client had not been accounted. As a result, work in progress and contractor payable accounts had been understated by similar amounts.
- (i) As per the letter dated 12th April 2022 issued by the General Treasury, the Company ceased the repayment of three foreign loans obtained for Airport development projects amounting to Rs.4,278 million as at 31st December 2022. According to the loans agreements if the borrower fails to pay any amount payable on its due date, interest shall be accrued on the overdue amount from the due date up to the date of actual payment at a rate mentioned in the loan agreements. However, no provision had been made for the default interest of the above three loans or disclosed in the financial statements of the year under review.

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

1.3 Emphasis of Matters

- (a) I draw attention to Note 2.1.1 to the financial statements which explains the basis for amalgamating the financial statements of the Company with the Government Grant for Capital Expenditure (Voted Fund) and the Retained Revenue Fund. Based on the Cabinet decision dated 17 August 2005, the Secretary to the Treasury has directed the Company on 09 February 2006 by his letter No.PE/GOCO/1/1 to value the land and building of airport presently owned by the Government and other movable and immovable assets held by the Company and taking over the liabilities relating to Airport Development then serviced by the Government of Sri Lanka and issue of shares to the Government of Sri Lanka for the net assets value.

Further, on the request of the Company on the implementation of above cabinet decision, Attorney General had advised to take a fresh Cabinet approval by his letter dated 08 February 2010, as it involves inter alia, transfer of lands and buildings of the airport(s) and all other movable and immovable assets presently owned by the Civil Aviation Authority and the Government of Sri Lanka respectively. However, no action had been taken by the Company to obtain a fresh Cabinet decision up to date.

Moreover, by the gazette notification of Minister of Transport and Civil Aviation dated 21 December 2017 under the Civil Aviation Authority Act No.34 of 2002, the Minister have vested and transferred Katunayake Airport, Rathmalana Airport, Land, Buildings and structures of Civil Aviation Training Centre at Rathmalana, The Aeronautical Communication Transmission Station at Attidiya, Radio Navigational Aids at Gampaha and Pamunugama, Radar Station at Pidurutalagala, Holiday

REPORT OF THE AUDITOR GENERAL ON THE FINANCIAL STATEMENTS



Bungalow at Nuwara Eliya and Anuradhapura Land of 0.125 hectares to Civil Aviation Authority of Sri Lanka. Therefore, the ownership of lands and buildings used by the Company was doubtful in audit. However, only buildings of the Bandaranaike International Airport had been re-valued during the year under review and no action had been taken to complete the valuation and issue shares to Government of Sri Lanka to date.

- (b) I draw attention Note No.29 which explains material contingencies as at end of the year under review with termination of construction of phase 2 project as per the special letter dated 12 April 2022 under the heading “Interim policy regarding the service of Sri Lanka external debt” issued by General Treasury.

Due to the non-submission of endorsement from Ministry of Finance regarding the capability of loan repayment as per the above decision, the constructor temporarily suspended the project. Therefore there will be severe financial impacts to the company, such as outstanding payments including delay charges to the constructor, cost of plant and material ordered with additional warehouse charges, cost for the care of works (safety, operational, environmental), cost for maintenance of incomplete work at the site, loss due to the deterioration of the material, cost of demobilization and fixed rentals of temporary works, constructors equipment, cost of repatriation of the contract staff and labour employed, any other contractors claims arising out of suspension and termination, possible litigation charges by the sub-contractors of TC which will be back charged by the main contractor, loss of income to the employer, loan utilization issue etc;

The total amount of contractor’s claims arising out of suspension have been submitted vide IPA 16-20 is converted to LKR 15,729,888,690 (JPY 6,352,071,405) which are under review by the consultant and yet to be certified due to termination in force with effect from 09 December 2022. However, the contractor is yet to submit termination claim (final claim) including the suspension claims.

My opinion is not modified in respect of these matters.

1.4 Other information included in the Company’s 2022 Annual Report.

The other information comprises the information included in the Company’s 2022 Annual Report but does not include the financial statements and my auditor’s report thereon, which is expected to be made available to me after the date of this auditor’s report. Management is responsible for the other information.

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

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

When I read the Company’s 2022 Annual Report, if I conclude that there are material misstatements therein, I am required to communicate that matter to those charged with governance for correction. If further material uncorrected misstatements are existed those will be included in my report to Parliament in pursuance of provisions in Article 154 (6) of the Constitution that will be tabled in due course.

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

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

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

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

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



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

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

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

- Identify and assess the risks of material misstatement of the financial statements, whether due to fraud or error, design and perform audit procedures responsive to those risks, and obtain audit evidence that is sufficient and appropriate to provide a basis for my opinion. The risk of not detecting a material misstatement resulting from fraud is higher than for one resulting from error, as fraud may involve collusion, forgery, intentional omissions, misrepresentations, or the override of internal control.
- Obtain an understanding of internal control relevant to the audit in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the Company's internal control.
- Evaluate the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates and related disclosures made by the management.
- Conclude on the appropriateness of the management's use of the going concern basis of accounting and based on the audit evidence obtained, whether a material uncertainty exists related to events or conditions that may cast significant doubt on the Company's ability to continue as a going concern. If I conclude that a material uncertainty exists, I am required to draw attention in my auditor's report to the related disclosures in the financial statements or, if such disclosures are inadequate, to modify my opinion. My conclusions are based on the audit evidence obtained up to the date of my auditor's report. However, future events or conditions may cause the Company to cease to continue as a going concern.
- Evaluate the overall presentation, structure and content of the financial statements, including the disclosures, and whether the financial statements represent the underlying transactions and events in a manner that achieves fair presentation.

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

2. REPORT ON OTHER LEGAL AND REGULATORY REQUIREMENTS

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

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

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

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

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

REPORT OF THE AUDITOR GENERAL ON THE FINANCIAL STATEMENTS



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

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

Reference to Laws/ Direction	Description
(a) Section 14 of the Civil Aviation Act, No.14 of 2010	A Master Plan on establishment or expansion of aerodromes had not been prepared and obtained the approval from Civil Aviation Authority of Sri Lanka up to 15 May 2023 by the Company.
(b) Public Enterprises Circular No. 01/2021 - Guideline on Corporate Governance (i) Section 2.2.2 (b)xii, and 4.3 (a), (b) (ii) Section 2.2.2(b) xiv, 2.3	It is required to ensure the proper functioning of Board Sub Committees and the role of Risk Committee to identify and evaluate the risk profile of the company and develop and implement a risk management framework and recommend strategies to mitigate the risk and control system including a risk rating mechanism. However, the information or evidences to assess the fulfilment of above requirement had not been forwarded for audit. In overseeing performance excellence it should be institutionalized a post review mechanism within the Company taking into account the achievement of objectives of the Company. Further, the Board of Directors should periodically evaluate and ensure the effectiveness of implementation of the strategic plan and should take corrective measures if required. However, progress of the action plan had not been forwarded to the Board of Directors with critical issues related to the major projects or contracts.
(c) Public Enterprises Circular No. 01/2021 - Operational Manual for state owned Enterprises (i) Section 1 (ii) Section 2.1	A Gap analysis should be carried out collaborating with other head of operations to analyse the gap between the existing structures and those recommended in operational manual for state owned enterprises and it must take action in consultation with the Boards to enhance their existing operational structures as appropriate to meet the requirements as noted in operational manual. The above requirement had not been fulfilled by the Company yet. The Company must ensure that sound systems and processes are in place that facilitates the Company to operationalize their objectives. These systems and processes must be periodically reviewed to ensure that they are capable of facilitating the Company to achieve its objectives. Further, the board must ensure that each officer is aware of their duties and responsibilities within the larger legal and regulatory framework applicable to the company. However, the duty list for each designations had not been defined. Further, procedure manuals have been prepared and approved in 2019 and certain manuals had not been updated/certain manuals had been updated without taking the approvals of the board.



Reference to Laws/ Direction	Description
(iii) Section 3.2 (i)	The Company must submit their requests pertaining to cadres including the cadre positions, Scheme of Recruitments (SOR), pay structure and allowances with a Board approval and recommendations of the Line Ministry, for the approval of the Director General, Department of Management Services (DGMS) with a copy to Director General of public Enterprise (DGPE) or Director General Department of National Budget (DGNB) as applicable. However, above requirements had not been fulfilled by the Company except taking the board approval for the Scheme of recruitments of the Company.
(iv) Section 3.4	The Company should ensure in formulating schemes for recruitments and promotions to incorporate the Job description, academic qualifications, experience, etc. However, Job description and mode of recruitment had not been included in scheme of recruitment of the Company is being used.
(v) Section 4.3 (i),(iii)	It is a requirement that the Company undertakes a proper mechanism to determine its need assessment and determination of a right quantity, quality and time for the required goods. Further, the Company must ensure that a formal inventory management system in place for the management of inputs. However, there were zero stock balances for 955 stock items as at 31st December 2022.
(vi) Section 6.6	Draft annual report and accounts should be handed over to the Auditor General within 60 days after the close of the financial year. However, the draft annual report of the Company had not been forwarded to the Auditor General.
(vii) Section 6.11	The company should have a clear communication policy with its stakeholders, both internal and external, that facilitate the company to make informed decisions while ensuring transparency and accountability and it is also mandatory that the company upload the procurement plan and the project execution plan on to the company website. However, the projects execution plan had not been uploaded to the company website yet.
(viii) Section 7.1 and 7.4	The performance evaluations are mandatory at all SOEs and it should be established simple and clear mechanisms that facilitate the establishment of performance evaluations linked to the achievement of the expected objectives and the compliance to the above requirement physical and financial progress of projects/contracts should be forwarded to examine at the monthly Board meetings. However, the progress report of action plan had not been forwarded to the monthly Board meetings.
(d) Section 9.3.1, 9.3.1 (i) and 9.7 of the Public Enterprises circular No PED/12 and 2nd June 2003	The Company must submit their requests pertaining to cadres including the cadre positions, Scheme of Recruitments (SOR) pay structure and allowances with a Board approval and recommendations of the Line Ministry, for the approval of the director General Department of Management Services. However, approval of Director General Department Management Services had not been obtained. Further, the company had paid different type of 16 allowances to staff aggregating to Rs.2,216 million for the year under review with only the board approval and no approval had been obtained from the Director General Department of Management Services.
(e) Section 2.3 and 3.1 of the Public Enterprise Circular No PED 01/2015 dated 25 may 2015 and circular No. 01/2015 (ii) dated 14 January 2022	115 liters is eligible for any other officers who hold a post approval equal or above HM 1-1 category of the Company. However, 130 liters for 128 officers of S ₁₀ salary scale and 200 liters for 209 officers of S ₁₁ (above salary scale had been given by the company) had been approved by the Company. as revealed in sample audit test 240,280 liters of fuel amounting to Rs.88.9 million had been given to 337 officers during the year under review as monthly fuel allowances in excess to the approved limits contrary to the circular provisions.
(f) The Board decision (No.BP-BM-03-27/04/2021) taken on 27th April 2021	Five (5) clusters had been appointed namely infrastructure cluster, financial strategy cluster, operations strategy cluster and marketing and Business development strategy cluster and HR strategy cluster to monitor performance of the divisions of the Company. However, those five clusters had not functioned their duties during the year under review.

REPORT OF THE AUDITOR GENERAL ON THE FINANCIAL STATEMENTS



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

2.2.4 to state that the resources of the Company had not been procured and utilized economically, efficiently and effectively within the time frames and in compliance with the applicable laws as per the requirement of section 12 (h) of the National Audit Act, No. 19 of 2018

2.5 Other Matters

- (a) The movable assets amounting to Rs.3,783.8 million shown in the annual board of survey committee report in respect of 7,527 objects belongs to 23 divisions of the Company as at 31 December 2022, could not be physically verified due to inability of identifying physically. Therefore, the existence of those assets could not be ascertained during the audit.
- (b) A sum of Rs.193 million received from debtors as advances had been shown in the financial statements of the year under review, without refunding or off setting against respective debtors. Further, a separate age analysis of credit balances had not submitted for audit.
- (c) Although the supplier advances obtained by all the heads of divisions and sections should be settled before the end of the respective year. However, the advances aggregating to Rs.100 million obtained for purchasing of goods during year and preceding years by various division of the Company had not been settled.
- (d) According to the section 11 of Inland Revenue Act, No 24 of 2017, in calculating the income from business for the year of assessment, the expenses incurred during the year in production of income shall be deducted. No deduction shall be allowed under this section for an expenses of a capital nature. However, when calculating the assessable income from business, a sum of Rs.1,255 million paid to General Treasury by the Company for loan repayment during the year under review had been deducted without formal approval from the IRD and this adjustments has been practiced since year 2011. As a result, the income tax for the year of assessment 2021/22 had been understated by Rs.376.5 million.
- (e) A sum of Rs.848 million shown as income tax receivable in the assessment year 1999/2020 and 2013/2014, in respect of withholding taxes and Notional taxes in the statement of financial position of the Company as at 31 December 2022. Subsequently, the Department of Inland Revenue had confirmed that a sum of Rs.321 million may be returned subject to a detailed audit in its statement of January 2023 dated. Therefore, realization of the income tax receivable amounting to Rs.527 million, is uncertain.
- (f) According to the memorandum of understanding (MOU) signed between the Airport and Aviation Service (Sri Lanka) Limited (AASL) and the Sri Lankan Airlines Limited (SLAL) on 29 March 2011, the AASL will continue to provide space already allocated to Sri Lankan Airlines Limited and both parties should be entered into a lease agreement. However, without signed a lease agreement, 3 spaces had been leased to the SLAL since the year 2011. Another 7 activities and spaces of the AASL had been given to the SLAL on the awarding letters without signing the lease agreements.
- (g) The outstanding debtor balance of Sri Lankan Airlines in respect of default interest on Landing & Parking, and Aerobridge Charges and Rental & other charges as at the end of year under review was amounting to Rs.1,541.8 million. However, no action had been taken to recover the outstanding debtor remained over 365 days without being settled. Further, the debtor balance had not been confirmed by the Sri Lankan Airlines Limited up to the date of this report.
- (h) The operating cost of the Mattala Rajapaksha International Airport (MRIA) in the year under review had recorded Rs.2,033 million and it was 26 times over the operating Income. Net loss after tax for the year under review was Rs.22,214 million mainly due to effect of the foreign exchange loss and cumulative net losses after tax from year 2017 to 2022 was Rs.42,818 million. Although the expected annual passenger capacity of the Mattala Airport was around one million, the total number of passengers during the last six years was only 103,324 and total flight movements of last six years were 2,612. Hence, that a total sum of Rs.36,564 million equivalent to USD 247.7 million incurred for the construction of the airport had not effectively used. Further, a sum of Rs.1,842 million had been paid by AASL as the annual loan instalment for the debt of USD 190 million obtained for the above construction.



- (i) The cumulative loss of the Colombo International Airport, (CIAR) - Ratmalana from year 2017 to 2022 was Rs.2,827.9 million, its include the loss of the year under review amounting to Rs.1,154 million. As per the comment given by the Company, the operational model of CIAR is differ from other Airports in Sri Lanka, since it mainly operates training and domestic commercial operations whilst facilitating Sri Lanka Air Force operations. Further, overflying revenue is absorbed into AASL's corporate income. The financial losses of CIAR includes huge Area Control Centre - related cost but in a scenario associated overflying revenue is absorbed into AASL's corporate income right now. The AASL is in the process of rectifying the same looking in to the possibility of absorbing overflying revenue into CIAR under the instructions of the Board of Directors. Only 13 Aircraft movements in year 2020 and the flight movements during the year 2022 was 38 and the passenger movements during year 2020, 2021 and 2022 were 60, 28 and 54 respectively.
- (j) The Jaffna International Airport had inaugurated on 17 October 2019. From the inception of the Airport, only 166 aircrafts movements and 5,035 passenger movements had recorded and the recorded cumulative loss during last 04 years was Rs. 232.8 million. The revenue and the operating expenditure during the year under review, was Rs. 4.7 million and Rs.81.8 million respectively.
- (k) The Batticaloa International Airport had reopened to civilian operation on 25 March 2018 and no revenue had earned even as at the end of year under review, even though a sum of Rs.86.62 million had been incurred as expenditure during last five years
- (l) Even though Key Performance Indicators relating to the activities of each division of the company should be introduced and actual performance should be evaluated accordingly. However, the evaluation of KPI had not been carried out during the year under review.
- (m) The construction works of package "B" –Remote Apron and Taxiways was scheduled to commence on 25 April 2017 and to be completed by 24 October 2019. However, the construction works had been completed on 26th January 2021. Therefore, the expected outcome of the project could not be achieved in due time.
- (n) Package A - Construction of Passenger Terminal Building and Associated works.
The following deficiencies are made.
- (i) The above constructions works had been awarded to Contractor of Japan on 04th March 2020 and agreement signed on 12th of March 2020 and the performance security had been given on 25th March 2020. However, the contract work has been commenced on 15th December 2020 after signing the contract on 12th of March 2020 with 09 months delay. Further, according to the contractor's implementation plan, the contract progress as at 31st December 2022 should be 30 percent. However, the actual progress of the contract was only 5.38 percent.
- (ii) According to the condition 14.7(b) of contract, the employer shall pay to the contractor the amount certified in each interim payment certificate within 56 days after the engineer receives the statement and supporting documents. However, a sum of Yen 444,498,046 and LKR 1,486,804,716 of IPC No.5 and 6 received for the period February 2022 to June 2022 had not been paid to the Contractor even as at 28th February 2023.


W.P.C. Wickramaratne
Auditor General

STATEMENT OF COMPREHENSIVE INCOME

Airport and Aviation Services (Sri Lanka) (Private) Limited
Annual Report 2022

86

(All amounts in Sri Lankan Rupees)

	Note	Year ended 31 December	
		2022	2021
Revenue	5	26,006,395,611	7,386,170,394
Other Income	6	1,640,400,773	492,782,034
		27,646,796,384	7,878,952,428
Administration and Establishment Expenses	7	(14,941,498,625)	(11,654,806,923)
Operating Profit/(Loss)		12,705,297,759	(3,775,854,496)
Finance Income		6,136,674,362	3,321,110,256
Finance Cost		(12,408,946,131)	(506,142,527)
Net Finance (Cost) / Income	8	(6,272,271,769)	2,814,967,729
Profit/(Loss) Before Tax		6,433,025,990	(960,886,767)
Income Tax Expenses	9	(1,630,328,423)	(1,122,614,992)
Profit/(Loss) for the Year		4,802,697,567	(2,083,501,758)
Basic Earning/(Loss) Per Share	10	24,013	(10,417)
Other Comprehensive Income			
(Loss)/Gain Arising From Changes In Assumptions on Computing Retirement Benefit Obligations	23	(366,067,192)	878,191,927
Deferred Tax on Actuarial Gain / (loss)	13	87,856,126	(210,766,063)
Total Other Comprehensive Income		(278,211,066)	667,425,865
Total Comprehensive Income for the Year		4,524,486,501	(1,416,075,894)

The notes on pages 90 to 117 form an integral part of these financial statements.

STATEMENT OF FINANCIAL POSITION

Airport and Aviation Services (Sri Lanka) (Private) Limited
Annual Report 2022

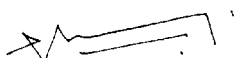
87

(All amounts in Sri Lankan Rupees)

	Note	As at 31 December	
		2022	2021
ASSETS			
Non-Current Assets			
Property, Plant and Equipment	11	39,630,716,596	41,624,923,625
Capital Work in Progress	11	36,697,665,852	30,459,475,504
Intangible Assets	12	15,931,315	21,835,257
Deferred Tax Assets	13	3,104,834,912	1,878,384,291
		79,449,148,675	73,984,618,678
Long Term Investments			
Long Term Loans		11,588,500	12,788,500
Investment in Debentures	14.1	3,298,300,000	4,088,300,000
Long Term Bank Deposits	14.2	6,962,540,843	1,266,678,125
Loans to Company Officers	16.1	68,338,785	61,602,205
		10,340,768,128	5,429,368,830
Current Assets			
Inventories	15	2,246,363,918	808,185,284
Trade and Other Receivables	16	8,734,298,692	3,845,984,745
Income Tax Receivable	26	91,084,038	848,093,206
Short Term Bank Deposits	14.2	78,025,787,863	41,515,132,946
Cash and Cash Equivalents	17	642,335,995	413,045,010
		89,739,870,507	47,430,441,191
Total Assets		179,529,787,309	126,844,428,699
EQUITY AND LIABILITIES			
Capital and Reserves			
Stated Capital	18	20,000,200	20,000,200
Reserves	19	6,848,033,247	6,846,183,247
Retained Earnings	20	38,389,121,466	34,448,138,251
		45,257,154,912	41,314,321,698
Non-Current Liabilities			
Borrowings	21	93,028,636,038	60,435,353,759
Debentures	22	4,000,000,000	4,000,000,000
Retirement Benefit Obligation	23	5,877,345,342	4,837,739,167
Deferred Tax Liability	13	9,264,909,416	7,373,210,258
Deferred Government Grants	24	907,164,185	956,671,369
		113,078,054,981	77,602,974,554
Current Liabilities			
Trade and Other Payables	25	7,950,084,768	3,637,802,214
Borrowings	21	13,244,492,649	4,289,330,231
		21,194,577,417	7,927,132,445
Total Liabilities		134,272,632,397	85,530,106,999
Total Equity and Liabilities		179,529,787,309	126,844,428,699

The Board of Directors are responsible for the preparation and presentation of these Financial Statements. These Financial Statements were authorised by the Board of Directors on 21 February 2023.

I certify that these financial statements have been prepared in compliance with the requirements of the Companies Act, No. 07 of 2007.



Chairman



Director



Head of Finance

The notes on pages 90 to 117 form an integral part of these financial statements.

STATEMENT OF CHANGES IN EQUITY

(All amounts in Sri Lankan Rupees)

	Note	Stated Capital	Other Reserves	Retained Earnings	Total
Balance as at 1 January 2021		20,000,200	1,077,266,769	35,885,634,586	36,982,901,555
Prior Year Adjustments		-	-	(18,920,440)	(18,920,440)
(Loss)/Profit for the Year		-	-	(2,083,501,758)	(2,083,501,758)
Other Comprehensive Income					
Actuarial Gain on Post Employment Benefit Obligations		-	-	878,191,927	878,191,927
Deferred Tax on Actuarial Gain		-	-	(210,766,063)	(210,766,063)
Other Comprehensive Income		-	-	667,425,864	667,425,864
Total Comprehensive Income		-	-	(1,416,075,894)	(1,416,075,894)
Dividend Paid	28	-	-	-	-
FA Revaluation Reserve		-	5,766,416,478	-	5,766,416,478
Transfer to Reserve Account		-	2,500,000	(2,500,000)	-
Balance as at 31 December 2021		20,000,200	6,846,183,247	34,448,138,251	41,314,321,698
Balance at 1 January 2022		20,000,200	6,846,183,247	34,448,138,251	41,314,321,699
Prior Year Adjustments		-	-	(81,653,286)	(81,653,286)
Profit for the Year		-	-	4,802,697,567	4,802,697,567
Other Comprehensive Income					
Actuarial Loss on Post Employment Benefit Obligations		-	-	(366,067,192)	(366,067,192)
Deferred Tax on Actuarial Gain		-	-	87,856,126	87,856,126
Other Comprehensive Income		-	-	(278,211,066)	(278,211,066)
Total Comprehensive Income		-	-	4,524,486,500	4,524,486,500
Dividend Paid	28	-	-	(500,000,000)	(500,000,000)
Transfer to Reserve Account		-	1,850,000	(1,850,000)	-
Balance as at 31 December 2022		20,000,200	6,848,033,247	38,389,121,466	45,257,154,912

The notes on pages 90 to 117 form an integral part of these financial statements.

STATEMENT OF CASH FLOWS

(All amounts in Sri Lankan Rupees)

	Note	Year ended 31 December	
		2022	2021
Cash Flows from Operating Activities			
Profit/(Loss) Before Income Tax Expenses		6,433,025,990	(960,886,767)
Adjustment for :			
Depreciation	11	2,354,707,348	2,630,042,901
Amortization of Intangible Assets	12	12,086,369	18,376,125
Prior Year Depreciation/Amortization Adjustment	11-12	16,674,876	13,631,931
Adjustments for PPE Transfer/ Revaluation	11-12	410,106,958	512,203,484
Assets Written Off	11-12	516,596	167,229,652
Exchange (Gain) / Loss on Loans Conversion	8	43,977,059,211	2,141,205,420
Exchange (Gain) / Loss on Fixed Deposits Conversion	8	(33,422,478,229)	(2,775,429,116)
Income from Investment	8	(6,110,206,527)	(3,301,121,938)
(Profit)/Loss on Sales of Property, Plant and Equipment		(1,121,060)	9,754,246
Prior Year Adjustments	20	(81,653,286)	(18,920,458)
Amortization of Deferred Government Grants	24	(49,507,184)	(48,656,180)
Finance Cost	8	1,854,365,149	1,140,366,223
Provision for Retirement Benefit Plan	23	1,136,495,208	716,345,888
Operating Profit Before Working Capital Changes		16,530,071,419	244,141,411
(Increase)/ Decrease in Inventories		(1,438,178,634)	28,903,438
(Increase)/ Decrease in Trade and Other Receivables		(2,389,908,897)	(525,569,111)
Increase/ (Decrease) in Trade and Other Payables		3,461,203,011	1,204,329,621
Cash Generated From Operations		16,163,186,900	951,805,359
Defined Benefit Plan Costs Paid	23	(462,956,225)	(482,947,999)
Interest Paid		(1,003,285,606)	(1,168,965,347)
Income Tax Paid	26	(120,214,592)	(14,724,996)
Net Cash Generated/(Used in) from Operating Activities		14,576,730,475	(714,832,983)
Cash Flows From Investing Activities			
Acquisition of Property, Plant and Equipment	11	(7,015,703,468)	(22,960,368,432)
Net (Investments)/Withdrawals in Debentures	14	790,000,000	1,550,000,000
Net (Investments)/Withdrawals in Bank Deposits		(8,784,039,406)	3,096,129,871
Loan Recovered/ (Given) to Sport Club		1,200,000	(12,788,500)
Proceeds From Sale of Property, Plant and Equipment		1,327,879	2,127,330
Interest Received		3,611,801,476	3,196,452,332
Staff Loans Granted		(90,623,662)	(101,513,352)
Staff Loans Receipt		83,887,082	120,930,596
Net Cash generated from Investing Activities		(11,418,824,975)	(15,109,030,155)
Cash Flows from Financing Activities			
Dividend Paid	28	(500,000,000)	-
Loan Receipt	21	2,544,341,074	19,833,345,828
Loan Repayment (Local)	21	(266,666,666)	(133,333,334)
Loan Repayment (Foreign)	21	(4,706,288,922)	(4,289,330,231)
Net Cash (Used in)/Generated from Financing Activities		(2,928,614,514)	15,410,682,264
Net Increase/(Decrease) in Cash and Cash Equivalents		229,290,986	(413,180,873)
Cash and Cash Equivalents at the Beginning of the Year	17	413,045,010	826,225,883
Cash and Cash Equivalents at the End of the Year	17	642,335,995	413,045,010

The notes on pages 90 to 117 form an integral part of these financial statements.

NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENTS

(In the notes all amounts are shown in Sri Lankan Rupees unless otherwise stated)

1 CORPORATE INFORMATION

1.1 General

Airport and Aviation Services (Sri Lanka) (Private) Limited ("Company") is a private limited company incorporated and domiciled in Sri Lanka. The registered office of the Company is located at Bandaranaike International Airport, Katunayake.

1.2 Principal Activities and Nature of Operations

During the year, the principal activities of the Company were management of airports at internationally accepted standards, provision of air navigational services for inbound aircraft and aircraft flying through the Sri Lanka Flight Information Region (FIR) and providing other necessary facilities to the users of the airports.

1.3 Date of Authorization for Issue

The financial statements of Airport and Aviation Services (Sri Lanka) (Private) Limited for the year ended 31 December 2022 were authorised for issue in accordance with a resolution of the Board of Directors on 21st February 2023.

2 SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

The principle accounting policies adopted in the preparation of these financial statements are set out below. These policies have been consistently applied to all the years presented, unless otherwise stated.

2.1 Basis of Preparation

The financial statements have been prepared in accordance with and comply with Sri Lanka Accounting Standards (SLFRS/LKASs). The financial statements are prepared under the historical cost basis, as modified by fair valuation of certain financial assets and liabilities and present value of defined benefit obligations.

The preparation of financial statements in conformity with SLFRSs requires the use of certain critical accounting

estimates. It also requires management to exercise their judgment in the process of applying the Company's accounting policies. The areas where assumptions and estimates are significant to the financial statements are disclosed in Note 4.

These financial statements are presented in Sri Lanka Rupees. The preparation and presentation of these financial statements is in compliance with the Companies Act, No 07 of 2007.

2.1.1 Amalgamation

These financial statements present the amalgamated position of the Company including:

- a) The Voted Fund representing the Government grants for capital expenditure; and
- b) The Retained Revenue Fund,

Which were prepared and presented separately up to the year 2011 pending an opinion from the Attorney General.

The Attorney General's opinion was sought by the Civil Aviation Authority based on a request made by the Company to the Ministry of Aviation to initiate action to commence the statutory amendments mentioned under paragraph 3.5 of the Cabinet Memorandum given in the Cabinet approval dated 17 August 2005 to amalgamate the assets and liabilities of the airport with those of the Company along with the necessary legislative amendments.

The necessity for the above Cabinet approval was due to the ownership of only part of the assets held by the former Airport Authority been transferred to the Company in 1983 with the formation of the Company and dissolution of the Airport Authority with the remaining assets and liabilities been held and accounted under the Voted and the Retained Revenue Funds.

The Board of Directors of the Company on 28 June 2013 approved the amalgamation in order to comply with the Sri Lanka Accounting Standards (SLFRS/LKAS), on the basis that the Company in engaging in its principle activities deriving economic benefits from the use of the assets recorded in the two funds and also accounting for obligations on debt servicing without recording the related liability, thus deviating from fundamental accounting concepts.

2.1.2 Statement of Compliance

The Board of Directors is responsible for the preparation and presentation of the financial statements of the Company as per the provisions of the Companies Act and the SLFRSs/LKAS.

The Statement of Financial Position, Statements of Comprehensive Income, Changes in Equity and Cash Flows, together with accounting policies and notes, ("Financial Statements") of the Company as at 31 December 2022 and for the year then ended together with the comparative information are comply with the Sri Lanka Accounting Standards (SLFRS/LKAS) laid down by The Institute of Chartered Accountants of Sri Lanka and in compliance with the requirements of the Companies Act. These Standards are listed at www.casrilanka.com.

2.1.3 Comparative Information

The accounting policies have been consistently applied to all the years presented, unless otherwise stated.

2.1.4 Basis of Measurement

The financial statements of the Company have been prepared on the historical cost basis except for the following material items in the Statement of Financial Position:

- Investment Property - Fair Value
- Short Term Investments classified as fair value through profit or loss - Fair Value

- Net Defined Benefit Liability - Liability is recognised as the present value of the Defined Benefit Obligations plus unrecognized actuarial gains, less unrecognized past service cost and unrecognized actuarial losses

2.1.5 Functional and Presentation Currency

Items included in the financial statements of the Company are measured using the currency of the primary economic environment in which the Company operates (the functional currency). These financial statements are presented in Sri Lankan Rupees, the Company's functional and presentation currency. There was no change in the Company's presentation and functional currency during the year under review.

2.1.6 Presentation of Financial Statements

The assets and liabilities of the Company presented in its Statement of Financial Position are grouped by nature and listed in an order that reflects their relative liquidity and maturity pattern. No adjustments have been made for inflationary factors affecting the financial statements. Financial Assets and Financial Liabilities are offset and the net amount reported in the Statement of Financial Position only when there is a legally enforceable right to offset the recognised amounts and there is an intention to settle on a net basis, or to realise the assets and settle permitted by an Accounting Standard or Interpretation, and as specifically disclosed in the Accounting Policies of the Company.

2.1.7 Materiality and Aggregation

Each material class of similar items is presented separately in the financial statements. Items of dissimilar nature or function are presented separately unless they are immaterial as permitted by the Sri Lanka Accounting Standard-LKAS 1 on 'Presentation of Financial Statements'.

2.1.8 Use of Judgments and Estimates

The preparation of the financial statements of the Company require the conformity with SLFRSs and management to make judgments, estimates and assumptions that affect the application of Accounting Policies and the reported amounts of assets, liabilities, income and expenses. Actual results may differ from these estimates. Estimates and underlying assumptions are reviewed on an ongoing basis. Revisions to accounting estimates are recognised prospectively when necessary.

2.1.9 Going Concern

The Management has made an assessment of its ability to continue as a going concern and is satisfied that it has the resources to continue in business for the foreseeable future. Furthermore, Management is not aware of any material uncertainties that may cast significant doubt upon the Company's ability to continue as a going concern. Therefore, the financial statements continue to be prepared on a going concern basis.

2.1.10 Financial Instruments

A financial instrument is any contract that gives rise to a financial asset of one entity and financial liability or equity instrument of another entity.

2.1.11 Deferred Tax Assets

Deferred tax assets are recognized in respect of tax losses to the extent that it is probable that future taxable profits will be available against which such tax losses can be utilised. Assumptions are made to determine the amount of deferred tax assets that can be recognised, based upon the likely timing and level of future taxable profits, together with future tax-planning strategies.

2.1.12 Changes in Accounting Policy and Disclosures

New and amended standards and interpretations

Several amendments to accounting standards are effective for annual periods beginning 1st January 2022. However these amendments have no significant impact over the Company's financial statements.

Amendments to SLFRS 3 Business Combinations : Updating a reference to Conceptual Framework

The Institute of Chartered Accountants of Sri Lanka (CA Sri Lanka) issued amendments to SLFRS 3 Business Combinations - Updating a Reference to the Conceptual Framework. The amendments are intended to replace a reference to the Framework for the preparation and presentation of financial statements, issued in 1989 with a reference to the conceptual framework for financial reporting issued in March 2018 without significantly changing its requirements.

SLFRS 1 First-time Adoption of Sri Lanka Financial Reporting Standards Subsidiary as a first-time adopter

As part of its 2018-2020 annual improvements to SLFRS standards process, the Institute of Chartered Accountants of Sri Lanka (CA Sri Lanka) issued an amendment to SLFRS 1 First-time Adoption of International Financial Reporting Standards (SLFRS 1). The amendment permits a subsidiary that elects to apply paragraph D16(a) of SLFRS 1 to measure cumulative translation differences using the amounts reported by the parent, based on the parent's date of transition to SLFRS. This amendment is also applied to an associate or joint venture that elects to apply paragraph D16(a) of SLFRS 1.

NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENTS

(In the notes all amounts are shown in Sri Lankan Rupees unless otherwise stated)

2.2 Foreign Currency Translation

(a) Functional and Presentation Currency

Items included in the financial statements are measured using the currency of the primary economic environment in which the Company operates ('the functional currency'). The financial statements are presented in Sri Lankan Rupees, which is the Company's functional and presentation currency.

(b) Transactions and Balances

Foreign currency transactions are translated into the functional currency using the exchange rates at the dates of the transactions. Foreign exchange gains and losses resulting from the settlement of such transactions and from the translation of monetary assets and liabilities denominated in foreign currencies at year end exchange rates are generally recognised in comprehensive income. They are deferred in equity if they relate to qualifying cash flow hedges and qualifying net investment hedges or are attributable to part of the net investment in a foreign operation.

Foreign exchange gains and losses that relate to borrowings and cash and cash equivalents are presented in the Statement of Comprehensive Income within 'finance income or cost'. All other foreign exchange gains and losses are presented in the Statement of Comprehensive Income within 'other (losses)/gains – net'.

Non-monetary items that are measured at fair value in a foreign currency are translated using the exchange rates at the date when the fair value was determined. Translation differences on assets and liabilities carried at fair value are reported as part of the fair value gain or loss. For example, translation differences on non-monetary assets and liabilities such as equities held at fair value through comprehensive income are recognised

in comprehensive income as part of the fair value gain or loss and translation differences on non-monetary assets such as equities classified as at fair value through other comprehensive income are recognised in other comprehensive income.

2.3 Current and Deferred Income Tax

The tax expense for the period comprises current and deferred tax. Tax is recognized in the Statement of Comprehensive Income, except to the extent that it relates to items recognized in other comprehensive income or directly in equity. In this case, the tax is also recognized in other comprehensive income or directly in equity, respectively. The current income tax charge is calculated on the basis of the tax laws enacted or substantively enacted at the Statement of Financial Position date.

Management periodically evaluates positions taken in tax returns with respect to situations in which applicable tax regulation is subject to interpretation. It establishes provisions where appropriate on the basis of amounts expected to be paid to the tax authorities.

Deferred income tax is recognized, using the liability method, on temporary differences arising between the tax bases of assets and liabilities and their carrying amounts in the financial statements. However, deferred tax liabilities are not recognized if they arise from the initial recognition of goodwill; deferred income tax is not accounted for if it arises from initial recognition of an asset or liability in a transaction other than a business combination that at the time of the transaction affects neither accounting nor taxable profit or loss. Deferred income tax is determined using tax rates (and laws) that have been enacted or substantially enacted by the Statement of Financial Position date and are expected to apply when

the related deferred income tax asset is realized or the deferred income tax liability is settled.

Deferred income tax assets are recognized only to the extent that it is probable that future taxable profit will be available against which the temporary differences can be utilized.

Deferred income tax assets and liabilities are offset when there is a legally enforceable right to offset current tax assets against current tax liabilities and when the deferred income tax assets and liabilities relate to income taxes levied by the same taxation authority.

2.4 Inventories

Inventories are stated at the lower of cost or net realizable value after making due allowances for obsolete and slow moving items.

Spare parts and consumables for fire equipment brought before 31 December 2003 are valued based on a valuation and thereafter on weighted average basis.

The cost incurred in bringing inventories to its present location and conditions are accounted using the weighted average basis other than fuel which is valued at First-in, First-out (FIFO) basis.

Company has made allowances for all inventories which are non-moving for more than 10 years.

2.5 Trade and Other Receivables

Trade receivables are initially recognized at fair value and subsequently measured at amortized cost using the effective interest method, less provision for impairment.

Other receivables are recognized at cost less allowances for bad and doubtful receivables.

2.6 Cash and Cash Equivalents

Cash and cash equivalents are defined as cash in hand, demand deposits and short term highly liquid investments, readily convertible to known amounts of cash and subject to insignificant risk of changes in value.

For the purpose of Cash Flow Statement, cash and cash equivalents consist of cash in hand and deposits in banks net of outstanding bank overdrafts. Investments with short maturities i.e. three months or less from the date of acquisition are also treated as cash equivalents.

2.7 Property, Plant and Equipment

All property, plant and equipment is initially recorded at cost and stated at historical cost less accumulated depreciation. Historical cost includes expenditure that is directly attributable to the acquisition of the items and also includes the initial estimate of the costs of dismantling and removing the item and restoring the site on which it is located, the obligation for which an entity incurs either when the item is acquired or as a consequence of having used the item during a particular period for purposes other than to produce inventories during that period.

The cost of self-constructed assets includes the cost of materials, direct labor and an appropriate proportion of production overheads.

Subsequent costs are included in the asset's carrying amount or recognized as a separate asset, as appropriate, only when it is probable that future economic benefit associated with the item will flow to the Company and the cost of the item can be measured reliably. The carrying amount of the replaced part is derecognized. All repairs and maintenance costs are charged to Statement of Comprehensive Income during the financial period in which they are incurred.

Cost of long term capital projects are carried forward in capital projects work-in-progress until the projects are completed and the related assets are available for use.

Depreciation begins when an item of property, plant and equipment is available for use and will continue until it is derecognized, even if during that period the item is idle. Each part of an item of property, plant and equipment with a cost that is significant in relation to the total cost of the item shall be depreciated separately. Land is not depreciated. Depreciation on other assets is calculated using the straight line method to allocate their costs to their residual values over their estimated useful lives.

The useful lives of the assets are estimated as follows:

Buildings	Over 50 Years
Plant and Machinery	Between 04 to 20 Years
Motor Vehicles	Between 04 to 15 Years
Furniture, Fittings and Office Equipment	Over 08 Years
Communication and Navigation Equipment	Between 05 to 10 Years
Other Equipment	Over 08 Years
Airport Infrastructure	Between 08 to 50 Years

An asset's carrying amount is written down immediately to its recoverable amount if the asset carrying amount is greater than its estimated recoverable amount.

When each major inspection is performed, its cost is recognized in the carrying amount of the plant and equipment as a replacement if the recognition criteria are satisfied.

An item of property, plant and equipment is derecognized upon disposal or when no future economic benefits are expected from its use or disposal. Any gain or loss arising on de-recognition of the asset (calculated as the difference between the net disposal proceeds and the carrying amount of the asset) is included in the Statement of Comprehensive Income in the year the asset is de-recognized.

The asset's residual values, useful lives and methods of depreciation are reviewed, and adjusted if appropriate, at each financial year end.

Gains and losses on disposals are determined by comparing the proceeds with the carrying amount and are recognized within other income / (losses) net, in the Statement of Comprehensive Income.

Impairment of Property, Plant and Equipment

The carrying value of property, plant and equipment is reviewed for impairment when events or changes in circumstances indicate the carrying value may not be recoverable. If any such indication exists and where the carrying values exceed the estimated recoverable amount the assets are written down to their recoverable amount. Impairment losses are recognized in the Statement of Comprehensive Income unless it reverses a previous revaluation surplus for the same asset.

2.8 Stated Capital

Ordinary shares are classified as equity.

NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENTS

(In the notes all amounts are shown in Sri Lankan Rupees unless otherwise stated)

2.9 Trade Payables

Trade payables are obligations to pay for goods or services that have been acquired in the ordinary course of business from suppliers.

Liabilities classified as trade and other payables in the Statement of Financial Position are those which fall due for payment on demand or within one year from the Statement of Financial Position date. Items classified as non-current liabilities are those which fall due for payment beyond a period of one year from the Statement of Financial Position date.

Trade payables are recognized initially at the transaction price and subsequently measured at amortized cost using the effective interest method.

2.10 Borrowings

Borrowings are recognized initially at fair value, net of transaction costs incurred. Borrowings are subsequently stated at amortized cost; any difference between the proceeds (net of transaction costs) and the redemption value is recognized in the Statement of Comprehensive Income over the period of the borrowings using the effective interest method.

Fees paid on the establishment of loan facilities are recognized as transaction costs of the loan to the extent that it is probable that some or all of the facilities will be drawn down. In this case, the fee is deferred until the draw-down occurs. To the extent there is no evidence that it is probable that some or all of the facilities will be drawn down, the fee is capitalized as a pre-payment for liquidity services and amortized over the period of the facility to which it relates.

2.11 Borrowing Costs

General and specific borrowing costs directly attributable to the acquisition, construction or production of qualifying assets, which are assets

that necessarily take substantial period of time to get ready for their intended use, are added to the cost of those assets, until such time as the assets are substantially ready for their intended use.

Investment income earned on the temporary investment of specific borrowings pending their expenditure on qualifying assets is deducted from the borrowing costs eligible for capitalization. All other borrowing costs are recognized in profit or loss in the period in which they are incurred.

2.12 Provisions

Provisions are recognized when the Company has a present legal or constructive obligation as a result of a past event, it is probable that an outflow of resources embodying economic benefits will be required to settle the obligation and a reliable estimate can be made of the amount of the obligation. If the effect of the time value of money is material, provisions are determined by discounting the expected future cash flows at a pre-tax rate that reflects current market assessments of the time value of money and where appropriate, the risks specific to the liability. Where discounting is used, the increase in the provision due to the passage of time is recognized as an interest expense.

2.13 Retirement Benefit Obligations

(a) Defined Benefit Plan

A defined contribution plan is a pension plan under which the company pays fixed contributions into a separate entity. The company has no legal or constructive obligations to pay further contributions if the fund does not hold sufficient assets to pay all employees the benefits relating to employee service in the current and prior periods. A Defined Benefit Plan is a pension plan that is not a defined contribution plan.

Typically Defined Benefit Plans define an amount of pension benefit that an employee will receive on retirement,

usually dependent on one or more factors such as age, years of service and compensation.

The liability recognised in the Statement of Financial Position in respect of defined benefit pension plans is the present value of the defined benefit obligation at the end of the reporting period less the fair value of planned assets. The defined benefit obligation is calculated annually by independent actuaries using the actuarial valuation. The present value of the defined benefit obligation is determined by discounting the estimated future cash outflows using interest rates of high-quality corporate bonds that are denominated in the currency in which the benefits will be paid and that have terms to maturity approximating to the terms of the related pension obligation. In countries where there is no deep market in such bonds, the market rates on Government bonds are used.

The company has obtained an independent actuary valuation services for the year for the computation of defined benefit obligation.

Actuarial gains and losses arising from experience adjustments and changes in actuarial assumptions are charged or credited to equity in Other Comprehensive Income in the period in which they arise.

(b) Defined Contribution Plans

All employees of the company in Sri Lanka are members of the Employees' Provident Fund and Employees' Trust Fund, to which the Company contributes 12% and 3% respectively, of such employees' basic or consolidated wage or salary.

2.14 Grants and Subsidies

The monetary grants related to assets are recognized as cost and deferred in the Statement of Financial Position and credited to the Statement of Comprehensive Income over the useful life of the asset.

2.15 Impairment of Non-Financial Assets

Assets that have an indefinite useful life - for example, goodwill or intangible assets not ready to use - are not subject to amortization and are tested annually for impairment. Assets that are subject to amortization are reviewed for impairment whenever events or changes in circumstances indicate that the carrying amount may not be recoverable.

An impairment loss is recognized for the amount by which the asset's carrying amount exceeds its recoverable amount. The recoverable amount is the higher of an asset's fair value less costs to sell and value in use. For the purposes of assessing impairment, assets are grouped at the lowest levels for which there are separately identifiable cash flows (cash-generating units). Non-financial assets other than goodwill that suffered impairment are reviewed for possible reversal of the impairment at each reporting date.

2.16 Financial Assets

2.16.1 Classification

The Company classifies its financial assets in the following categories: Amortised cost, at fair value through profit or loss and fair value through Other Comprehensive Income. The classification of financial assets at initial recognition depends on the financial asset's contractual cash flow characteristics and the Company's business model for managing them.

(a) Amortised Cost

The asset is measured at the amount recognized at initial recognition minus principal repayments, plus or minus the cumulative amortization of any difference between that initial amount and the maturity amount and any loss allowance. Interest income is calculated using the effective interest method and is recognized in profit and loss. Changes in fair value are recognized

in profit and loss when the asset is derecognized or reclassified.

(b) Fair Value through Other Comprehensive Income Loans and receivables -

Interest revenue, impairment gains and losses, and a portion of foreign exchange gains and losses, are recognized in profit and loss on the same basis as for amortized cost assets. Changes in fair value are recognized initially in Other Comprehensive Income (OCI). When the asset is derecognized or reclassified, changes in fair value previously recognized in OCI and accumulated in equity are reclassified to profit and loss on a basis that always results in an asset measured at fair value through other comprehensive income (FVOCI) having the same effect on profit and loss as if it were measured at amortized cost.

Investments in Equity Instruments

- Dividends are recognized when the entity's right to receive payment is established, it is probable the economic benefits will flow to the entity and the amount can be measured reliably. Dividends are recognized in profit and loss unless they clearly represent recovery of a part of the cost of the investment, in which case they are included in OCI. Changes in fair value are recognized in OCI and are never recycled to profit and loss, even if the asset is sold or impaired.

(c) Fair Value through Profit or Loss

Assets that do not meet the criteria for amortised cost or Fair Value through Other Comprehensive Income (FVOCI) are measured at Fair Value through Profit or Loss (FVPL)

2.16.2 Recognition and Measurement

Regular purchases and sales of financial assets are recognized on the trade-date - the date on which the company commits to purchase or sell the asset. Investments are

initially recognized at fair value plus transaction costs for all financial assets not carried at fair value through profit or loss. Financial assets carried at fair value through profit or losses are initially recognized at fair value and transaction costs are expensed in the Statement of Comprehensive Income. Financial assets are derecognized when the rights to receive cash flows from the investments have expired or have been transferred and the company has transferred substantially all risks and rewards of ownership.

Gains or losses arising from changes in the fair value of the 'financial assets at fair value through profit or loss' category are presented in the Statement of Comprehensive Income within other gains/(losses) - net, in the period in which they arise.

Dividend income from financial assets at fair value through profit or loss is recognized in the Statement of Comprehensive Income as part of other income when the company's right to receive payments is established.

Changes in the fair value of monetary and non-monetary securities classified as available for sale are recognized in Other Comprehensive Income.

2.17 Offsetting Financial Instruments

Financial assets and liabilities are offset and the net amount reported in the Statement of Financial Position when there is a legally enforceable right to offset the recognised amounts and there is an intention to settle on a net basis or realize the asset and settle the liability simultaneously. The legally enforceable right must not be contingent on future events and must be enforceable in the normal course of business and in the event of default, insolvency or bankruptcy of the company or the counterparty.

NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENTS

(In the notes all amounts are shown in Sri Lankan Rupees unless otherwise stated)

2.18 Impairment of Financial Assets

The company assesses at the end of each reporting period whether there is objective evidence that a financial asset or group of financial assets is impaired. A financial asset or a group of financial assets is impaired and impairment losses are incurred only if there is objective evidence of impairment as a result of one or more events that occurred after the initial recognition of the asset (a 'loss event') and that loss event (or events) has an impact on the estimated future cash flows of the financial asset or group of financial assets that can be reliably estimated.

Evidence of impairment may include indications that the debtors or a group of debtors is experiencing significant financial difficulties, default or delinquency in interest or principal payment, the probability that they will enter bankruptcy or other financial reorganization and where observable data indicate that there is a measurable decrease in the estimated future cash flows, such as changes in arrears or economic conditions that co-relate with defaults.

SLFRS 9 requires to record expected credit losses on all of its debt securities, loans and trade receivables, either on a 12-month or lifetime basis. Loss allowance for trade receivables is always measured at an amount equal to lifetime Expected Credit Loss (ECL). When determining whether the credit risk of a financial asset has increased significantly since initial recognition and when estimating ECLs, the Company considers reasonable and supportable information that is relevant and available without undue cost or effort. This includes both quantitative and qualitative information and analysis, based on the Company's historical experience and informed credit assessment and including forward-looking information. The Company assumes that the credit risk on a financial asset has increased

significantly if it is more than 365 days past due.

2.19 Financial Liabilities

The Company's financial liabilities include trade and other payables, bank loans and other borrowings and unfavorable currency forward contract. All other financial liabilities except for financial liabilities at fair value through profit or loss are recognized initially at their fair values and subsequently measured at amortized cost, using the effective interest method, unless the effect of discounting would be insignificant, in which case they are stated at cost.

2.20 Revenue Recognition

Revenue is recognized to the extent that it is probable that the economic benefits will flow to the Company and the revenue and associated costs incurred or to be incurred can be reliably measured. Revenue is measured at the fair value of the consideration received or receivable net of trade discounts and sales taxes. The following specific criteria are used for the purpose of recognition of revenue.

(a) Rendering of Services

Revenue from rendering of services is recognized in the accounting period in which the services are rendered or performed.

(b) Interest

Interest Income is recognized as the interest accrues unless collectability is in doubt.

(c) Rental Income

Rental income is recognised as specified in the rental agreements on an accrual basis.

(d) Franchise Fee and Concessions

Franchise fees and concessions are recognized on an accrual basis in accordance with the substance of the relevant agreement and recognised on an accrual basis.

(e) Landing & Parking Income International / Domestic

Landing and parking income is based on the maximum take off weight (MTOW), subject to a minimum charge and parking duration in the apron of the airport and recognised on an accrual basis.

(f) Overflying Income

Overflying income is calculated based on the MTOW of aircraft and recognised on an accrual basis.

(g) Aerobridge Charges

Aerobridge income is calculated based on usage time of aerobridge and type of aircraft. Income is recognised on an accrual basis.

(h) Embarkation Levy

Embarkation levy is collected by Civil Aviation Authority of Sri Lanka as per the Finance Act and USD 9.75 is remitted to AASL. Revenue is recognised on accrual basis.

(i) Entry Permit Fees, Parking Fees (Vehicles), Paging Board

Revenue is collected and recognised on cash basis

(j) Others

Lounge income is recognised on cash and accrual basis depending on the payment method.

Incinerator income is recognised on accrual basis.

Other income sources are recognized on cash and accrual basis depending on the payment method.

3 FINANCIAL RISK MANAGEMENT

3.1 Financial Risk Factors

The company's activities expose it to a variety of financial risk: market risk (including foreign currency risk, cash flow and fair value interest rate risk), credit risk and liquidity risk.

(a) Market Risk

(i) Foreign Exchange Risk

The company is sensitive to the fluctuations in exchange rates and is principally exposed to fluctuations in the value of the Sri Lanka Rupee (LKR) against the United States Dollar (USD), Euro, and Japanese Yen. The company's functional currency is LKR in which most of the transactions are denominated, and most of other currencies are considered foreign currencies for loan repayment purposes. Certain trade and other receivables and trade and other payables are denominated in foreign currencies.

The Company's financial statements which are presented in Sri Lankan Rupees, are affected by foreign exchange fluctuations through both translation risk and transaction risk. Changes in foreign currency exchange rates may affect the company's profits or losses. For example weakening of the Sri Lanka Rupee against the United States Dollar can have adverse effects on the company's profitability through its impact on repayment of loans taken by foreign currencies through Department of Treasury.

The table below shows the Company's sensitivity to reasonable possible change in exchange rate of LKR against USD, Euro and Japanese Yen assessed by the Company, while all other variables are held constant. The USD and Japanese Yen are the major currencies in which Company's financial instruments are denominated after the Company's presentation and document currency - LKR. The impact of the movement in exchange rates of USD, Euro and Japanese Yen on profit are given in the table below;

Sensitivity of the exchange rate of USD against LKR

	2022	2021
	Increase/ (Decrease) in profit (LKR)	Increase/ (Decrease) in profit (LKR)
10 % appreciation/ depreciation (2021 - 10%) of the USD	(2,295,761,101)	(212,157,236)
15 % appreciation/ depreciation (2021 - 15%) of the USD	(3,443,641,652)	(318,235,854)
20 % appreciation/ depreciation (2021 - 20%) of the USD	(4,591,522,203)	(424,314,471)

Sensitivity of the exchange rate of Euro against LKR

	2022	2021
	Increase/ (Decrease) in profit (LKR)	Increase/ (Decrease) in profit (LKR)
10 % appreciation/ depreciation (2021 - 10%) of the Euro	(4,578,571)	(34,882)
15 % appreciation/ depreciation (2021 - 15%) of the Euro	(6,867,856)	(52,323)
20 % appreciation/ depreciation (2021 - 20%) of the Euro	(9,157,142)	(69,764)

Sensitivity of the exchange rate of Japanese Yen against LKR

	2022	2021
	Increase/ (Decrease) in profit (LKR)	Increase/ (Decrease) in profit (LKR)
10 % appreciation/ depreciation (2021 - 10%) of the Yen	(2,097,366,253)	(1,928,424)
15 % appreciation/ depreciation (2021 - 15%) of the Yen	(3,146,049,379)	(2,892,637)
20 % appreciation/ depreciation (2021 - 20%) of the Yen	(4,194,732,505)	(3,856,849)

NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENTS

(In the notes all amounts are shown in Sri Lankan Rupees unless otherwise stated)

(ii) Cash flow and fair value interest rate risk

The Company's interest rate risk arises from long term borrowings denominated in USD, Euro, and Japanese Yen. These are issued at fixed rates and thus it mitigates the cash flow interest rate risks on borrowings. This will further be mitigated by the cash held at variable rates. Borrowings issued at fixed rates expose the company to fair value interest rate risk.

The Company has considered movements in these interest rates over the last years and has concluded that the movement in interest rates is not deemed to have a material effect on equity.

(b) Credit risk

The credit risk arises from trade and other receivables from outside parties.

(c) Liquidity risk

Cash flow forecasting is performed by the Finance Division. The finance division monitors rolling forecasts of the Company's liquidity requirements to ensure it has sufficient cash to meet operational needs. Such forecasting takes into consideration the Company's debt financing plans, covenant compliance, compliance with internal Statement of Financial Position ratio targets and if applicable external regulatory or legal requirements - for example, currency restrictions.

Surplus cash held by the company over and above balance required for working capital management are invested in short term Government securities to mitigate the liquidity risk.

3.2 Capital Risk Management

The Company's objectives when managing capital are to safeguard the Company's ability to continue as a going concern in order to provide returns for shareholders and benefits for other stakeholders and to maintain an optimal capital structure to reduce the cost of capital. In order to maintain or adjust the capital structure, the Company may adjust the amount of dividends paid to shareholders, return capital to shareholders, issue new shares or sell assets to reduce debt. The company assesses solvency prior to declaration of dividend to maintain the dividend ratio. Consistent with others in the industry, the Company monitors capital on the basis of the gearing ratio. This ratio is calculated as total debt divided by total capital. Debt is calculated as total borrowings including 'current and non-current borrowings' as shown in the Statement of Financial Position. Total capital is calculated as 'Equity' as shown in the Statement of Financial Position.

The gearing ratio as at 31 December 2022 and 31 December 2021 were as follows:

Company

	Company	
	2022	2021
Total Debt (Note 21 & Note 22)	110,273,128,687	68,724,683,990
Less: Cash and Cash Equivalents (Note 17)	(642,335,995)	(413,045,010)
Less: Short term Bank Deposits	(78,025,787,863)	(41,515,132,946)
Net Debt	31,605,004,828	26,796,506,034
Total Equity	45,257,154,914	41,314,321,699
Total Capital	76,862,159,742	68,110,827,733
Gearing Ratio	41%	39%

The above loan wholly consists of loans obtained through General Treasury for the development of Airports under sovereign guarantee. This constitutes Debenture issued for the settlement of outstanding balance of contractor of Mattala Rajapakse International Airport and a loan obtained from Bank of Ceylon (settled in year 2022). The fair value of borrowings equals their carrying amount as the impact of discounting is not significant.

3.3 Fair Value Estimation

The Company had no financial instruments measured at fair value.

4 CRITICAL ACCOUNTING ESTIMATES AND JUDGMENTS

Estimates and judgments are continually evaluated and are based on historical experience and other factors, including expectations of future events that are believed to be reasonable under the circumstances.

Critical Accounting Estimates and Assumptions

The Company makes estimates and assumptions concerning the future. The resulting accounting estimates will, by definition, seldom equal the related actual results. The estimates and assumptions that have a significant risk of causing a material adjustment to the carrying amounts of assets and liabilities within the next financial year are outlined below:

(a) Defined Benefit Plan - Gratuity

The present value of the defined benefit plan depends on a number of factors that are determined on an actuarial basis using a number of assumptions. The assumptions used in determining the net cost (income) for Defined Benefit Plan include the discount rate. Any changes in these assumptions will impact the carrying amount of defined benefit plan. The Company determines the appropriate discount rate at the end of each year. This is the interest rate that should be used to determine the present value of estimated future cash outflows expected to be required to settle the Defined Benefit Obligations. Other key assumptions for defined benefit plan are based in part on current market conditions. Additional information is disclosed in Note 23.

(b) Provisions

The Company recognizes provisions when it has a present legal or constructive obligation arising as a result of a past event and it is probable that an outflow of economic benefits will be required to settle the obligation and a reliable estimate can be made. The recording of provisions requires the application of judgments about the ultimate resolution of these obligations. As a result, provisions are reviewed at each Statement of Financial Position date and adjusted to reflect the company's current best estimate.

NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENTS

(In the notes all amounts are shown in Sri Lankan Rupees unless otherwise stated)

5. REVENUE

	2022	2021
Aeronautical	6,194,101,107	2,299,185,952
Non-Aeronautical	19,812,294,504	5,086,984,442
	26,006,395,611	7,386,170,394
Aeronautical Revenue		
Landing & Parking Income	4,035,857,099	1,750,806,076
Overflying Income	1,570,091,574	408,101,087
Aerobridge Income	568,990,645	122,565,087
Domestic Landing & Parking Income	19,161,790	17,713,702
	6,194,101,107	2,299,185,952
Non-Aeronautical Revenue		
Embarkation Levy	5,195,720,093	967,956,431
Concession	8,244,584,960	2,066,932,441
Rental	3,457,123,573	936,033,523
Entry Permits	489,845,478	65,592,333
Fuel Throughput Charges	159,236,447	92,509,170
Franchise Fee on Ground Handling - SLA	503,441,315	230,334,668
Franchise Fee - SLCS	594,260,137	104,985,871
Parking Fees - Vehicles	145,240,324	75,998,637
Domestic Ground Handling CIAR / BIA	15,917,318	14,779,186
Other Non-Aeronautical Income	1,006,924,860	531,862,182
	19,812,294,504	5,086,984,442
Total Aeronautical and Non-Aeronautical Revenue	26,006,395,611	7,386,170,394

6. OTHER INCOME

	2022	2021
Amortization of Government Grant	49,507,184	48,656,180
Operating Profit from Fuel Filling Station (Note 6.1)	64,860,315	36,154,500
Net Foreign Exchange Gain/ (Loss) on Transactions/ Translations	1,526,033,274	407,971,354
	1,640,400,773	492,782,034

Other Income Comprises Exchange Gain on Operating Activities and Miscellaneous Income.

6.1 Operating Profit from Fuel Filling Station

	2022	2021
Sales	1,563,952,074	1,315,341,235
Less: Cost of Sales	(1,499,091,760)	(1,279,186,735)
Gross Profit	64,860,315	36,154,500

7. ADMINISTRATION AND ESTABLISHMENT EXPENSES

	2022	2021
Directors' Emoluments	8,402,305	11,307,484
Staff Cost	7,993,463,942	6,040,068,058
Defined Contribution Plan Costs	856,998,376	729,153,624
Defined Benefit Plan Costs	1,136,495,208	716,345,888
Auditor's Remuneration	1,096,500	1,200,000
Depreciation (Note 11)	2,354,707,348	2,630,042,901
Amortization (Note 12)	12,086,369	18,376,125
Provision for Debtors Impairment	144,808,120	(600,581,521)
Repair and Maintenance	475,950,365	354,388,479
Electricity Expenses	914,530,672	783,986,227
Legal Fees	1,092,640	1,238,213
Donations	510,000	20,047,158
Other Expenses	1,041,356,781	949,234,287
	14,941,498,625	11,654,806,923

8. NET FINANCE (COST) / INCOME

	2022	2021
8.1 Finance Income		
Interest on Treasury Bills/Bonds under Repurchase Agreements	74,126,627	11,753,814
Interest on USD Fixed Deposits	4,414,109,301	2,400,420,883
Interest on Rupee Fixed Deposits	1,168,117,693	295,772,911
Interest on Debenture	453,852,907	593,174,330
Interest on loan Sports Club	322,212	-
Interest on Staff Loans	10,080,507	10,497,967
IFRS Interest on Staff Loan	16,065,116	9,490,351
	6,136,674,362	3,321,110,256

8.2 Finance Cost

	2022	2021
Loan Interest	(1,854,365,149)	(1,140,366,223)
Exchange Gain / (Loss) on Loans Conversion	(43,977,059,211)	(2,141,205,420)
Exchange Gain / (Loss) on Fixed Deposits & Other Accounts Conversion	33,422,478,229	2,775,429,116
	(12,408,946,131)	(506,142,527)
Net Finance (Cost) / Income	(6,272,271,769)	2,814,967,729

NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENTS

(In the notes all amounts are shown in Sri Lankan Rupees unless otherwise stated)

9. INCOME TAX EXPENSE

The major components of Income Tax Expense for the year ended 31 December 2022 are as follows :

	2022	2021
Current Income Tax		
Current Tax Charge	877,223,760	-
Income Tax	877,223,760	-
Deferred Income Tax		
Charge / (Reversal) in respect of Deferred Taxation (Note 13)	753,104,662	1,122,614,992
Total Tax Expense	1,630,328,423	1,122,614,992

Corporate Income Taxes have been computed in accordance with the amended Inland Revenue Act No. 45 of 2022. Tax rate of 24% was applied for the first six month of the year and 30% was applied for the second six month of the year as per the provision of new amendments.

	2022	2021
Profit/(Loss) Before Tax	6,433,025,990	(960,886,767)
Tax calculated at the effective tax rate of (24% - 30%)	1,736,917,017	-
Tax effect on Expenses not deductible for tax	3,834,860,767	-
Tax effect on Expenses/Income deductible for tax	(2,311,768,220)	-
Tax effect on business losses for prior years	(2,382,785,804)	-
Tax losses/(Gain) for which no Deferred Income Tax Asset was recognised	753,104,662	1,122,614,992
Total Tax Expense	1,630,328,423	1,122,614,992

10. BASIC EARNINGS /(LOSS) PER SHARE

Basic Earnings/(Loss) per share is calculated by dividing the Net Profit/(loss) for the year attributable to ordinary shareholders by the weighted average number of ordinary shares outstanding during the year. The weighted average number of ordinary shares outstanding during the year and the previous year are adjusted for events that have changed the number of ordinary shares outstanding, without a corresponding change in the resources such as a Bonus issue.

The following reflects the income and share data used in the Basic Earnings per Share computation.

	2022	2021
Net Profit/(Loss) attributable to Shareholders - LKR	4,802,697,567	(2,083,501,758)
Weighted average number of Ordinary Shares in Issue	200,002	200,002
Basic Earning/(Loss) per Share - LKR	24,013	(10,417)

11. PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

- (i) Land and building includes land amounting to LKR.935,980,401 as at 31 December 2022 (2021 - LKR.935,934,901) which is located at Katunayake.
- (ii) The construction of second International Airport at Mattala (MRIA) which commenced operations in March 2013 had been constructed on a land leased out by the Government of Sri Lanka on a 99 year lease period. The base payments on the lease fall due after a grace period of 50 years from 2011. A total asset value of LKR 19 Billion relating to MRIA is included in the amalgamated Property, Plant & Equipment as at 31 December 2022.
- (iii) Part of the buildings of the Katunayake airport are constructed on Government land.
- (iv) Property, Plant and Equipment includes fully depreciated assets amounting to LKR 19,691,847,762 (2021 -LKR 19,133,666,346).

NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENTS

(In the notes all amounts are shown in Sri Lankan Rupees unless otherwise stated)

11. PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT (CONTD.)

As at 1 January 2021	Land & Buildings	Plant and Machinery	Motor Vehicle	Furniture, Fittings & Office Equipment
Cost	18,015,693,263	5,461,958,829	1,882,452,830	1,210,415,290
Accumulated Depreciation	(5,012,073,368)	(4,564,988,521)	(1,288,993,549)	(1,102,287,831)
Provision for Doubtful Projects				
Closing Net Book Amount	13,003,619,895	896,970,308	593,459,282	108,127,459
Year ended 31 December 2021				
Opening Net Book Amount	13,003,619,895	896,970,308	593,459,282	108,127,459
Additions	2,117,085	505,783,322	59,603,281	77,483,139
Donation	-	-	18,977,595	-
Adjustments - Cost				
- Accumulated Depreciation	3,862,495	(32,254,460)	1,751,840	34,679
Disposals - Cost	(10,171,444)	-	(1,751,840)	(851,726)
- Accumulated Depreciation	41,729	-	-	851,705
Written off - Cost	(153,187,156)	(1,495,004)	(9,527,078)	(48,448,861)
- Accumulated Depreciation	151,346	1,427,698	9,527,078	48,402,794
Transfers - Cost	(3,743,893,089)	-	-	(2,617,304)
- Accumulated Depreciation	3,744,255,671	-	-	2,617,041
Revaluation -Cost	5,827,922,820	-	-	-
- Accumulated Depreciation				
Depreciation Charge (Note 7)	(472,681,611)	(258,231,419)	(101,819,918)	(45,467,214)
Closing Net Book Amount	18,202,037,741	1,112,200,446	570,220,240	140,131,711
As at 31 December 2021				
Cost	19,938,481,480	5,966,247,147	1,949,754,788	1,235,980,538
Accumulated Depreciation	(1,736,443,738)	(4,854,046,701)	(1,379,534,548)	(1,095,848,827)
Provision for Doubtful Projects	-	-	-	-
Closing Net Book Amount	18,202,037,741	1,112,200,446	570,220,240	140,131,711
Year ended 31 December 2022				
Opening Net Book Amount	18,202,037,741	1,112,200,446	570,220,240	140,131,711
Additions	18,498,780	94,455,604	1,735,000	112,000,951
Disposals - Cost	-	(1,988,451)	(237,500)	(10,897,222)
- Accumulated Depreciation	-	1,988,451	237,500	10,890,679
Written off - Cost	-	-	-	(588,139)
- Accumulated Depreciation	-	-	-	199,157
Transfers - Cost	-	-	-	1,765,429
- Accumulated Depreciation	-	-	-	-
Depreciation Charge (Note 7)	(472,152,563)	(235,366,548)	(77,596,784)	(53,451,033)
Closing Net Book Amount	17,748,383,958	971,289,501	494,358,456	200,051,534
As at 31 December 2022				
Cost	19,956,980,260	6,058,714,299	1,951,252,288	1,338,261,558
Accumulated Depreciation	(2,208,596,301)	(5,087,424,798)	(1,456,893,832)	(1,138,210,024)
Provision for Doubtful Projects	-	-	-	-
Closing Net Book Amount	17,748,383,958	971,289,501	494,358,456	200,051,534

Communication & Navigation Equipment	Other Equipment	Airport Infrastructure	Capital Work In Progress	Total
8,814,233,238	1,567,962,796	35,762,520,725	8,787,230,132	81,502,467,103
(7,680,167,950)	(1,182,728,154)	(13,991,431,757)	-	(34,822,671,129)
			(6,197,854)	(6,197,854)
1,134,065,288	385,234,643	21,771,088,967	8,781,032,278	46,673,598,120
1,134,065,288	385,234,643	21,771,088,967	8,781,032,278	46,673,598,120
23,977,381	72,792,323	31,840,970	22,186,770,931	22,960,368,432
-	-	-	-	18,977,595
(79,066)	39,557	4,664,024	-	(21,980,931)
-	-	-	-	(12,775,010)
-	-	-	-	893,434
(4,213,419)	(34,493,071)	(5,652,388)	-	(257,016,977)
4,162,386	34,493,071	-	-	98,164,373
1,985,424	(62,505,579)	(577,193,950)	(508,327,704)	(4,892,552,201)
(4,447,089)	64,967,468	572,955,627	-	4,380,348,717
-	(1,525)	(61,504,816)	-	5,766,416,479
(308,801,571)	(156,315,763)	(1,286,725,405)	-	(2,630,042,901)
846,649,335	304,211,123	20,449,473,030	30,459,475,504	72,084,399,129
8,835,982,624	1,543,754,944	35,150,010,541	30,465,673,358	105,085,885,419
(7,989,333,289)	(1,239,543,821)	(14,700,537,511)	-	(32,995,288,437)
-	-	-	(6,197,854)	(6,197,854)
846,649,335	304,211,123	20,449,473,030	30,459,475,504	72,084,399,129
846,649,335	304,211,123	20,449,473,030	30,459,475,504	72,084,399,129
16,290,204	20,658,986	97,584,209	6,654,479,734	7,015,703,468
(4,593,636)	(7,853,459)	-	-	(25,570,268)
4,412,995	7,833,824	-	-	25,363,449
(234,639)	-	-	-	(822,778)
107,024	-	-	-	306,181
(1,765,428)	-	-	(416,289,386)	(416,289,385)
(2,545,529)	2,545,529	-	-	-
(273,209,186)	(110,324,901)	(1,132,606,333)	-	(2,354,707,348)
585,111,140	217,071,102	19,414,450,905	36,697,665,852	76,328,382,448
8,845,679,125	1,556,560,471	35,247,594,749	36,703,863,706	111,658,906,456
(8,260,567,986)	(1,339,489,369)	(15,833,143,844)	-	(35,324,326,155)
-	-	-	(6,197,854)	(6,197,854)
585,111,140	217,071,102	19,414,450,905	36,697,665,852	76,328,382,448

NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENTS

(In the notes all amounts are shown in Sri Lankan Rupees unless otherwise stated)

12. INTANGIBLE ASSETS

	2022	2021
At the beginning of the Year		
Cost	120,906,971	135,129,553
Accumulated Depreciation	(99,071,714)	(94,890,124)
	21,835,257	40,239,429
Movement during the year		
Opening Net Book Amount	21,835,257	40,239,429
Transfers -Cost	16,674,876	-
Transfers -Depreciation	(16,674,876)	-
Prior Year Amortisation Adjustment	-	8,349,000
Written off/Transfer- Cost	6,182,427	(14,222,583)
Written off/Transfer- Depreciation	-	5,845,534
Amortisation during the year	(12,086,369)	(18,376,125)
Closing Net Book Amount	15,931,315	21,835,257
At the end of the Year		
Cost	143,764,274	120,906,971
Accumulated Depreciation	(127,832,959)	(99,071,714)
Closing Net Book Amount	15,931,315	21,835,257

The useful lives of the software assets are estimated as 4 years

13. DEFERRED INCOME TAX

	Statement of Financial Position		Statement of Comprehensive Income	
	2022	2021	2022	2021
Deferred Tax Liability on :				
Accelerated Tax Depreciation	9,264,909,416	7,373,210,258	1,891,699,158	1,243,791,792
	9,264,909,416	7,373,210,258	1,891,699,158	1,243,791,792
Deferred Tax Assets on :				
Defined Benefit Plan	1,763,203,602	1,161,057,403	(602,146,199)	154,750,566
Provision for Inventory & Debtors	1,069,482,055	487,725,759	(581,756,296)	141,843,168
Deferred Government Grants	272,149,256	229,601,129	(42,548,127)	(207,004,472)
	3,104,834,912	1,878,384,291	(1,226,450,622)	89,589,262
Other Comprehensive Income				
Deferred Income Tax on Actuarial Gain/(Loss) on Defined Benefit Plan			87,856,126	(210,766,063)
Deferred Income Tax Charge/ (Credit) (Note 9)			753,104,662	1,122,614,992

Deferred Income Tax Assets and Liabilities are offset when there is a legally enforceable right to offset current tax against current tax liabilities and when the deferred income taxes relate to the same fiscal authority. The Net Deferred Tax amount is as follows;

	2022	2021
Deferred Tax Asset	3,104,834,912	1,878,384,291
Deferred Tax Liability	(9,264,909,416)	(7,373,210,258)
Deferred Tax Asset (Net)	(6,160,074,504)	(5,494,825,966)

14 INVESTMENTS

14.1 Investment in Debentures

Investment in Debentures wholly consists of investment in 5 - 8 year Redeemable Debentures of Bank of Ceylon, Sampath Bank, National Savings Bank, Hatton National Bank & DFCC Bank. The carrying value of the investment, held to maturity equals the fair value.

	2022	2021
Debentures at weighted average rates of interest 6 month TB Rate + 1.25%	800,000,000	800,000,000
Debentures at Fixed Rate (11.25% - 29.00%)	2,498,300,000	3,288,300,000
	3,298,300,000	4,088,300,000

Debenture date of issue and date of redemption are as follows ;

Date of Issue	Date of Redemption	Amount of Investment	
		2022	2021
08.10.2015	07.10.2023	800,000,000	800,000,000
25.10.2016	24.10.2023	50,000,000	50,000,000
31.03.2017	31.03.2022	-	800,000,000
03.04.2017	04.04.2022	-	150,000,000
27.12.2017	27.12.2022	-	340,000,000
15.03.2018	15.03.2023	449,000,000	449,000,000
29.03.2018	29.03.2025	445,000,000	445,000,000
10.09.2019	10.09.2024	800,000,000	800,000,000
23.09.2019	23.09.2026	254,300,000	254,300,000
30.12.2022	30.12.2027	500,000,000	-
		3,298,300,000	4,088,300,000

14.2 Bank Deposits

	2022	2021
Long Term Bank Deposits	6,962,540,843	1,266,678,125
Short Term Bank Deposits	78,025,787,863	41,515,132,946
	84,988,328,706	42,781,811,071

Company placed Debentures amounting to LKR 3,298.3 million and long term bank deposits amount of LKR 6,962.5 million as at 31 December 2022 for creating the dedicated fund to serve the Retirement Benefit Liabilities of the company.

NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENTS

(In the notes all amounts are shown in Sri Lankan Rupees unless otherwise stated)

15. INVENTORIES

	2022	2021
General	134,213,456	70,435,035
Electronics	126,239,449	89,702,907
Engineering	199,182,726	180,555,015
Fuel	17,989,659	25,354,064
Fire Equipment Spare Parts	42,230,563	17,547,678
Goods in Transit	1,765,674,340	516,323,637
Stocks -(Motor Spares)	54,943,012	38,990,070
Stock - Lounge	436,773	106,641
Inventory clearing Accounts	(12,058,551)	(48,342,255)
	2,328,851,426	890,672,792
Less : Allowance for Slow Moving Inventory	(82,487,508)	(82,487,508)
	2,246,363,918	808,185,284

The General Inventory includes painting items, stationeries, staff uniform and other hardware items, etc..

16. TRADE AND OTHER RECEIVABLES

	2022	2021
Trade Debtors	7,775,846,267	4,080,253,763
Less: Impairment of Trade Receivables	(3,482,452,676)	(1,949,703,156)
	4,293,393,591	2,130,550,607
Other Receivables	3,932,741,806	1,433,445,923
Advances and Prepayments	436,053,081	215,828,600
	4,368,794,887	1,649,274,523
Loans to Company Officers (Note 16.1)	72,110,214	66,159,615
	72,110,214	66,159,615
	8,734,298,692	3,845,984,745

Loans to Company Officers are receivable from employees in equal monthly installments over the loan period not exceeding 4 years. Interest is charged on employee loans at a rate of 4.2% per annum. As per accounting policy the employee loans are measured at amortized cost using the effective interest method of each reporting date. The effective interest on employee loans was 18% in 2022 (2021: 11.5%)

16.1 Loans to Company Officers

	2022	2021
- Less than 1 year	72,110,214	66,159,615
- More than 1 year	68,338,785	61,602,205
	140,448,999	127,761,820

17. CASH AND CASH EQUIVALENTS

	2022	2021
Treasury Bills/Bonds under Repurchase Agreements	21,708,899	20,098,830
Cash & Bank		
Cash at Bank	618,933,596	391,598,780
Cash in Hand	1,693,500	1,347,400
	620,627,096	392,946,180
Total Cash and Cash Equivalents for the purpose of Cash Flow Statement	642,335,995	413,045,010

18. STATED CAPITAL

	Number of Shares	2022	2021
Stated Capital	200,002	20,000,200	20,000,200
		20,000,200	20,000,200

All issued shares are fully paid

19. RESERVES

	2022	2021
Net Assets taken over from Airports Authority	892,726,769	892,726,769
FA Revaluation Reserve	5,766,416,478	5,766,416,478
Reserve for Lightning Damages to Property, Plant and Equipment	188,890,000	187,040,000
	6,848,033,247	6,846,183,247

The Reserve consist of value of net assets transferred to the Company from the Airports Authority which was dissolved upon the incorporation of the Company. LKR 188.89 million transferred from retained earnings (5% of annual asset additions of electronic, electrical, communication & other equipment) for fire damages to property plant and equipment due to lightning with effect from 2013.

20. RETAINED EARNINGS

	2022	2021
As at beginning of the year	34,448,138,251	35,885,634,588
Current year Profit/(Loss)	4,802,697,567	(2,083,501,758)
Prior Year Adjustments	(81,653,286)	(18,920,440)
Other Comprehensive (Expenses)/ Income	(278,211,066)	667,425,865
Transfer to Reserve Account	(1,850,000)	(2,500,000)
Dividend paid during the year	(500,000,000)	-
As at end of the year	38,389,121,466	34,448,138,251

NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENTS

(In the notes all amounts are shown in Sri Lankan Rupees unless otherwise stated)

21 BORROWINGS

Borrowings represent both foreign loans and loans obtained from local commercial banks.

21.1 Foreign Loans

	2022	2021
Loans		
Balance at the beginning of the year	64,458,017,324	46,772,796,305
Loans obtained during the year	2,544,341,074	19,833,345,830
	67,002,358,398	66,606,142,134
Loans settled during the year	(4,706,288,922)	(4,289,330,231)
Exchange (gain)/loss on translation	43,977,059,211	2,141,205,420
Balance at the end of the year	106,273,128,687	64,458,017,324

21.2 Local Loans

	2022	2021
Balance at the beginning of the year	266,666,666	400,000,000
Loans settled during the year	(266,666,666)	(133,333,334)
Balance at the end of the year	-	266,666,666
Classification of Loans		
Current Portion of Borrowings	13,244,492,649	4,289,330,231
Non - Current Portion of Borrowings	93,028,636,038	60,435,353,759
	106,273,128,687	64,724,683,990

Maturity Analysis of the Borrowings

	2022	2021
Less than one year	13,244,492,649	4,289,330,231
More than one year but less than five years	40,844,892,882	15,257,601,250
More than five years	52,183,743,155	45,177,752,509
As per the special letter dated 12 April 2022 issued by General Treasury, company ceased repayment of foreign loans obtained for below purposes and amounts appear as payables for the year 2022 are as follows,		
- Mattala Rajapaksa International Airport	2,390,906,808	
- Runway Overlay	548,056,169	
- Phase II Stage 2	1,339,500,000	

The fair values are based on cash flows discounted using rates based on each of the following loans :

	2022	2021
	%	%
United States Dollar (USD)		
- Mattala Rajapakse International Airport	2.00	2.00
- Runway Overlay	LIBOR + 2	LIBOR + 2
Japanese Yen		
- BIA Development Project	1.80	1.80
- BIA Development Project Phase II Stage 1	0.75	0.75
- BIA Development Project Phase II Stage 2	0.20	0.20
Euro		
- Modern RMA Air Traffic Control System - Tranche - 2	4.90	4.90
- Modern RMA Air Traffic Control System - Tranche - 3	2.10	2.10
LKR		
- Bank Loan against Fixed Deposits	AER of FD+0.5	AER of FD+0.5

	2022	2021
United States Dollar (USD)	131,924,919	140,097,017
Japanese Yen	20,275,052,250	20,197,240,766
Euro	183,080	288,522
Sri Lankan Rupee (LKR)	-	266,666,666

22 DEBENTURES

	2022	2021
Issued Debentures	4,000,000,000	4,000,000,000
	4,000,000,000	4,000,000,000

Company issued 40,000,000 guaranteed unlisted redeemable senior Debentures at the rate of AWPLR+2.00% per annum payable semi-annually at par value of LKR 100/- each with a maturity period of 15 years to National Savings Bank in May 2019 to raise LKR 4 billion to settle outstanding payments to the China Harbour Engineering Company, the contractor of Mattala Rajapaksa International Airport.

NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENTS

(In the notes all amounts are shown in Sri Lankan Rupees unless otherwise stated)

23. RETIREMENT BENEFIT OBLIGATIONS

Movement in the liability recognized in the Statement of Financial Position is as follows:

	2022	2021
As at beginning of the year	4,837,739,167	5,482,533,223
Prior year adjustments	-	(18)
Current Service Cost	580,155,204	277,743,232
Interest Cost	556,340,004	438,602,656
Payments made during the year	(462,956,225)	(482,947,999)
(Gain)/Loss arising from changes in assumptions used	366,067,192	(878,191,927)
As at end of the year	5,877,345,342	4,837,739,167

The principle assumptions used in determining the cost of employee benefits using the projected unit credit method to calculate the liability for Defined Benefit Obligations at year end were:

	2022	2021
Discount rate	18.00%	11.50%
Rate of future salary increases	1% - 15%	1% - 11%
Cost of Living Allowance increment rate	10.00%	9.00%
Rate of Staff Turnover	1.3%	0.6%
Retirement Age	60 years	62 years

The provision for Retirement Benefit Obligations for the year is based on the Actuarial Valuation carried out by professionally qualified actuaries M/S Actuarial & Management Consultants (Pvt) Ltd as at 31st December 2022.

The liability for Defined Benefit Obligations is not externally funded.

24. DEFERRED GOVERNMENT GRANT

	2022	2021
Treasury Grant and Foreign Grant		
At the beginning of the year	956,671,369	986,349,954
Received during the year	-	18,977,595
Reversal of over Amortization/(Amortization)	(49,507,184)	(48,656,180)
At the end of the year	907,164,185	956,671,369

25. TRADE AND OTHER PAYABLES

	2022	2021
Trade Payable	589,466,720	298,780,902
Refundable Deposits	406,434,211	343,873,540
Other Payables	6,954,183,837	2,995,147,771
	7,950,084,768	3,637,802,214

26. INCOME TAX (RECEIVABLE)/PAYABLE

	2022	2021
Balance at the beginning of the year	(848,093,206)	(833,368,210)
Provisions for the year	877,223,760	-
Payments during the year	(120,214,592)	(14,724,996)
Balance at the end of the year	(91,084,038)	(848,093,206)

27. FINANCIAL INSTRUMENTS BY CATEGORY

(a) Financial Instruments

	2022	2021
Financial Assets		
Amortised Cost		
Trade and other Receivables (Excluding prepayments, Advances) (Note 16)	8,226,135,398	3,563,996,530
Cash and Bank Balances (Note 17)	620,627,096	392,946,180
	8,846,762,494	3,956,942,710
Investment in Debentures (Note 14)	3,298,300,000	4,088,300,000
Long term Bank Deposits	6,962,540,843	1,266,678,125
Investments in Treasury Bills/Bonds Repurchase (Note 17)	21,708,899	20,098,830
Short Term Bank Deposits	78,025,787,863	41,515,132,946
	88,308,337,605	46,890,209,901
Financial Liabilities		
Other Financial Liabilities		
Borrowings (Note 21)	106,273,128,687	64,724,683,990
Debentures (Note 22)	4,000,000,000	4,000,000,000
Trade and Other Payables (excluding Non Financial Liabilities) (Note 25)	7,950,084,768	3,637,802,213
	118,223,213,454	72,362,486,203

NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENTS

(In the notes all amounts are shown in Sri Lankan Rupees unless otherwise stated)

(b) Credit Quality by Class of Financial Assets

The credit quality of Financial Assets that are neither past due nor impaired can be assessed by reference to external credit ratings (if available) or to historical information about counterparty default rates:

31 December 2022

	Neither past due nor impaired	Past due but not impaired	Individually impaired	Total
Trade receivables (Note 16)	3,553,326,150	740,067,441	3,482,452,676	7,775,846,267
Loans to Company officers	140,448,999	-	-	140,448,999
Total financial assets	3,693,775,149	740,067,441	3,482,452,676	7,916,295,266

31 December 2021

	Neither past due nor impaired	Past due but not impaired	Individually impaired	Total
Trade Receivables (Note 16)	1,818,889,266	311,661,341	1,949,703,156	4,080,253,763
Loans to Company Officers	127,761,820	-	-	127,761,820
Total Financial Assets	1,946,651,086	311,661,341	1,949,703,156	4,208,015,583

Cash at Bank and Short-Term Bank Deposits

	2022	2021
AA+(Ika)	85,607,262,302	43,173,409,851
Total	85,607,262,302	43,173,409,851

28. DIVIDEND

Company has declared LKR 500 million as interim dividend for 2022. No Dividends were declared for the year 2021

29. CONTINGENCIES

It was noted below mentioned incident are appearing as material contingencies as at end of year

- As per the special letter dated 12 April 2022 under the heading "Interim policy regarding the service of Sri Lanka's external public debt" issued by General Treasury, it was advised not to settle foreign loans obtained by Government entities. This was directly adversely affected to the ongoing constructions of Phase II stage 2 project as contractor refused to continue the project in a scenario JICA is not going to make further loan disbursements due to non payment of loan installments by Sri Lankan Government.

Despite the circular issued by General Treasury, Company in writing communicated to JICA as well as to General Treasury that we are expecting to make loan repayments and continue the project as company has enough funds. However at that time JICA requested an endorsement from Ministry of Finance regarding the capability of loan repayments. Since that endorsement was not available due to IMF restructuring programme, constructor temporally suspended the project.

Due to suspension and termination, there will be severe financial impacts to AASL, such as outstanding payments including delay charges to the Contractor, cost of plant and materials ordered with additional warehouse charges, cost for the care of works (safety, operational, environmental), costs for maintenance of incomplete works at the site, loss due to deterioration of the material, cost of demobilization and fixed rentals of temporary Works, contractor's equipment, cost of repatriation of the contracts staff and labor employed, any other contractor's claims arising out of suspension and termination, possible litigation charges by the subcontractors of TC which will be back charged by the main contractor, loss of income to the employer, loan utilization issues etc.

However, the final amounts of the above will be known only after the Contractor submits his claims to the Engineer (Consultant) and the assessment of those claims by the Engineer.

The total amount of Contractor's Claims arising out of Suspension have been submitted vide IPA 16 – 20 is converted to LKR 15,729,888,690 (JPY 6,352,071,405) which are under review by the Consultant and yet to be certified due to termination in force with effective from 9th December 2022. However, the Contractor is yet to submit termination claim (Final claim) including the suspension claims. Summary of IPCs are as follows.

IPA No.	Claimed Up to	Date of Total Submission	Bill Amount converted to LKR	Total Bill Amount converted to JPY
16	22-Jul	08.08.2022	2,702,311,305	1,251,012,131
17	22-Aug	08.09.2022	2,122,751,696	858,822,550
18	22-Sep	07.10.2022	2,098,579,951	852,838,603
19	22-Oct	08.11.2022	909,788,018	372,604,340
20	22-Nov	08.12.2022	7,896,457,720	3,016,793,780
Total			15,729,888,690	6,352,071,405

- 2 The Company is the defendant in the following lawsuits filed against the Company. In the Directors' opinion, after taking appropriate legal advice, the outcome of these legal action will not give rise to any significant loss.

Members of two Taxi Associations have filed 134 cases against the Company demanding approximately LKR 62 million for breach of contract. As per the judgment of the Civil Appeal High Court of Negombo (Case Nos -WP/H/CCA/NEG/31/2017 (F) and WP/H/CCA/NEG/35/2017 (F)) the registrar has made a determination on two court cases one from each Taxi Association for the compensation payable as LKR 200,405/= x 80 and 200,197.29 x 54. The total payable shall be LKR 26,843,053.66. AASL pay each taxi case its due compensation as and when noticed by court. Upto date compensation have been paid in 30 cases.

30. COMMITMENTS

30.1 Capital Expenditure Commitments

	2022	2021
Contracted but not provided for	6,238,190,348	21,678,443,226
Authorized by the Board, but not contracted for	11,964,675,703	304,926,793
	18,202,866,051	21,983,370,019

30.2 Financial Commitments

There are no other financial commitments other than those disclosed under Borrowings (Note 21 & 22).

31. TRANSACTIONS WITH KEY MANAGEMENT PERSONNEL

	2022	2021
Emoluments and Fees	8,402,305	11,307,484
	8,402,305	11,307,484

The Board of Directors have been considered as Key Management Personnel of the Company.

NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENTS

(In the notes all amounts are shown in Sri Lankan Rupees unless otherwise stated)

32 RELATED PARTY TRANSACTIONS

AASL as a fully owned Government Company, the following significant transactions have been carried out with entities controlled by the Government in the ordinary course of business.

During the year, below transactions were noted as over LKR 50 million transactions with related parties.

Name of the Entity	Relationship	Nature of the Transaction	2022	2021
			LKR Million	LKR Million
Civil Aviation Authority	Government Owned	Embarkation levy Income	5,196	968
Ceylon Petroleum Corporation	- Do -	Fuel Purchases	1,526	1,291
General Treasury	- Do -	Loan Repayments	1,255	1,092
Department of Inland Revenue	- Do -	Taxes	1,482	117
Ceylon Electricity Board	- Do -	Electricity Payments	915	785
Central Bank of Sri Lanka	- Do -	EPF	686	583
Sri Lankan Catering Ltd	- Do -	Franchise Fee Income	594	80
Sri Lankan Airlines	- Do -	Franchise Fee Income	503	230
General Treasury	- Do -	Dividend Payments	500	-
Sri Lankan Catering Ltd	- Do -	Catering Services	399	24
Employees Trust Fund Board	- Do -	ETF	171	146
General Treasury	- Do -	Interest Payments	170	168
Ceylon Petroleum Corporation	- Do -	Franchise Fee Income	159	92
Sri Lanka Insurance Corporation Ltd	- Do -	Insurance payments	61	38
Urban Council	- Do -	Rates Payments	59	59

At the end of the year, below balances were noted as receivable balances over LKR10 million from related parties.

Receivables	Relationship	Nature of the Transaction	2022	2021
			LKR Million	LKR Million
Bank of Ceylon	Government Owned	Investments	83,888	42,317
Sri Lankan Airlines	- Do -	Franchise Fee Income	97	31
National Saving Bank	- Do -	Investments	3,200	465
Civil Aviation Authority	- Do -	Embarkation levy Income	788	417
Divisional Secretary Katana	- Do -	Deposit For Land Acquisition	13	13
Sri Lankan Catering Ltd	- Do -	Franchise Fee Income	125	51
Ceylon Petroleum Corporation	- Do -	Concession income	47	16

At the end of the year, below balances were noted as payable balances over Rs.10Million to related parties.

			2022	2021
			LKR Million	LKR Million
Payables				
Central Bank of Sri Lanka	Government Owned	EPF	111	92
Department of Inland Revenue	- Do -	Taxes	165	1
Ceylon Petroleum Corporation	- Do -	Fuel Deposit	57	54
Ceylon Electricity Board	- Do -	Electricity Deposit	47	47
Employees Trust Fund Board	- Do -	ETF	15	13
Sri Lankan Catering Ltd	- Do -	Purchases	49	58

Limited disclosures have been made in accordance with LKAS 24 - 'Related Party Disclosures' for transactions that are individually significant because of their size and due to the 'impracticability of capturing and disclosure of all transactions which have been carried out with all Government controlled / related entities.

Balances from / to entities controlled by the GoSL are included under Trade and Other Receivables / Payables and Interest-Bearing Liabilities in the Statement of Financial Position.

33 EVENTS AFTER THE REPORTING PERIOD

There have been no material events occurring after the Statement of Financial Position date that require adjustments to or disclosure in the Financial Statements.

Airlines Operated to BIA in 2022

	IATA Code	Airline
1	G9	Air Arabia
2	SU	Aeroflot Russian Airlines
3	AF	Air France
4	AI	Air India
5	UL	SriLankan Airlines
6	ZF	Azur Air
7	MU	China Eastern Airlines
8	CX	Cathay Pacific
9	WK	Edelweiss Air
10	EY	Etihad Airways
11	FZ	Fly Dubai
12	GF	Gulf Air
13	6E	IndiGo Airlines
14	J9	Jazeera Airways
15	KC	Air Astana
16	LO	LOT Polish Airlines
17	MH	Malaysia Airlines
18	WY	Oman Air
19	QR	Qatar Airways
20	SG	SpiceJet
21	SQ	Singapore Airlines
22	TK	Turkish Airlines

	IATA Code	Airline
23	EK	Emirates
24	UK	Vistara
25	8D	FitsAir
26	CZ	China Southern Airlines
27	ID	Batik Air
28	TG	Thai Airways
29	UL	SriLankan Airlines

Airlines Operated to MRIA in 2022

	IATA Code	Airline
1	UL	SriLankan Airlines
2	PQ	skyup airlines
3	G2	GullivAir
4	HY	Uzbekistan airways
5	GA	Garuda Indonesia
6	WZ	Red Wings Airlines

Airlines Operated to CIAR in 2022

	IATA Code	Airline
1	Q2	Maldivian

Airlines Operated to JIA in 2022

	IATA Code	Airline
2	9I	Alliance air

International Airports

	Airport name	ICAO	IATA	General area served	Province	Runway length
1	Bandaranaike International Airport	VCBI	CMB	Colombo	Western	3,350 m (10,990 ft)
2	Jaffna International Airport	VCCJ	JAF	Jaffna	Northern	1,400 m (4,593 ft)
3	Mattala Rajapaksa International Airport	VCRI	HRI	Hambantota	Southern	3,500 m (11,500 ft)
4	Colombo International Airport, Ratmalana	VCCC	RML	Colombo	Western	1,773 m (5,816 ft)
5	Batticaloa International Airport	VCCB	BTC	Batticaloa	Eastern	1,400 m (4,593 ft)

Source: Aeronautical Information Publication (AIP)

Domestic Airports

	Airport name	ICAO	IATA	General area served	Province	Runway length
1	Ampara Airport	VCCG	ADP	Ampara	Eastern	1,097 m (3,599 ft)
2	Anuradhapura Airport	VCCA	ACJ	Anuradhapura	North Central	1,630 m (5,347 ft)

	Airport name	ICAO	IATA	General area served	Province	Runway length
3	China Bay Airport	VCCT	TRR	Trincomalee	Eastern	2,168 m (7,864 ft)
4	Hingurakgoda Airport	VCCH	HIM	Minneriya	North Central	2,287 m (7,503 ft)
5	Katukurunda Airport	VCCN	KTY	Kalutara	Western	1,006 m (3,199 ft)
6	Koggala Airport	VCKK	KCT	Galle	Southern	1,033 m (3,143 ft)
7	Sigiriya Airport	VCCS	GIU	Dambulla	Central	1,789 m (5,801 ft)
8	Vavuniya Airport	VCCV		Vavuniya	Nothern	1,526 m (5,000 ft)
9	Weerawila Airport	VCCW	WRZ	Hambantota	Southern	1,225 m (4,019 ft)

Source: Aeronautical Information Publication (AIP)

Waterdromes

	Waterdrome name	IATA	General area served	Province
1	Arugam Bay Lagoon Waterdrome	AYY	Arugam Bay	Eastern
2	Batticaloa Lagoon Waterdrome	BTC	Batticaloa	Eastern
3	Bentota River Airport	BJT	Bentota	Southern
4	Castlereigh Reservoir Waterdrome	NUF	Castlereigh	Central
5	Diyawanna oya Waterdrome	DWO	Sri Jayawardhanapura	Western
6	Dandugama Water Aerodrome	DGM	Colombo - Dandugama	Western
7	Kalpitiya Waterdrome	DBK	Kalpitiya	North Western
8	Kelani River-Peliyagoda Waterdrome	KEZ	Colombo - Peliyagoda	Western
9	Koggala Lagoon Waterdrome	KCT	Koggala	Southern
10	Lake Gregory Waterdrome	NUA	Nuwara Eliya	Central
11	Mawella Lagoon Airport	DIW	Dikwella	Southern
12	Polgolla Reservoir Waterdrome	KDZ	Kandy-Polgolla	Central
13	Tissa Tank Waterdrome	TTW	Tissamaharama	Southern
14	Victoria Dam Waterdrome	KDW	Kandy-Victoria	Central

Source: Civil Aviation Authority

Helicopter Landing Sites

	Heliport name	AHLS Reference
Kandy		
1	Asgiriya Police Ground -Kandy	AHLS NR12
2	Bogambara Ground- Kandy	AHLS NR13
Colombo		
1	Kirulapana Grounds, Colombo 5.	AHLS No 01
2	“Janadhipathi Balika Vidyalaya Grounds, Nawala East”	AHLS No 02
3	Cyril Mathive Ground, Kelaniya	AHLS No 03
4	University Grounds, Kelaniya	AHLS No 04

	Heliport name	AHLS Reference
5	Shalika Grounds, Narahenpita	AHLS No 05
6	Open University Grounds, Nawala	AHLS No 06
7	“Devi Balika Vidyalaya Grounds, Colombo 8”	AHLS No 07
8	Cooray Park Grounds, Wellawatta	AHLS No 08
9	Golf Club, Colombo 8	AHLS No 09
10	Campbell Park Grounds, Colombo 8	AHLS No 10
11	Waters’ Edge, Battaramulla	AHLS No 11
12	MOD Helipad	AHLS NR 14

COMPANY REGISTRATION NUMBER

PV 7931

DATE OF INCORPORATION

23 February 1982

DATE OF RE-REGISTRATION

07 October 2008

LEGAL FORM

Private Limited Company

KEY SHAREHOLDERS

Secretary to the Ministry of Treasury
Ministry of Ports, Shipping and Aviation
Director General of Civil Aviation

REGULATOR

Civil Aviation Authority of Sri Lanka

EMPOWERED BY

Civil Aviation Act No. 14 of 2010 (as amended)
Companies Act No. 07 of 2007 (as amended)

REGISTERED OFFICE

Bandaranaike International Airport, Katunayake

OTHER LOCATIONS OF OPERATIONS

Mattala Rajapaksa International Airport, Mattala
Colombo International Airport, Ratmalana
Jaffna International Airport, Jaffna
Batticaloa International Airport, Batticaloa
Sri Lanka Airport & Aviation Academy (SLAAA), Ratmalana
HF Transmitting Station, Attidiya Road, Ratmalana
Radar & Communication Centre, Pidurutalagala Peak, Nuwara- Eliya
HF Receiving Station, Kandapola
ADS-B Receiving Station, Kilinochchi
ADS-B Receiving Station, Sooriyakanda
Microwave Repeaters Station, Nayabedda

AUDITORS

National Audit Office of Sri Lanka

COMPANY SECRETARY

M M Renuka P Gunasekara (Ms)

BANKERS

Bank of Ceylon



**Airport & Aviation Services
(Sri Lanka) (Private) Limited**