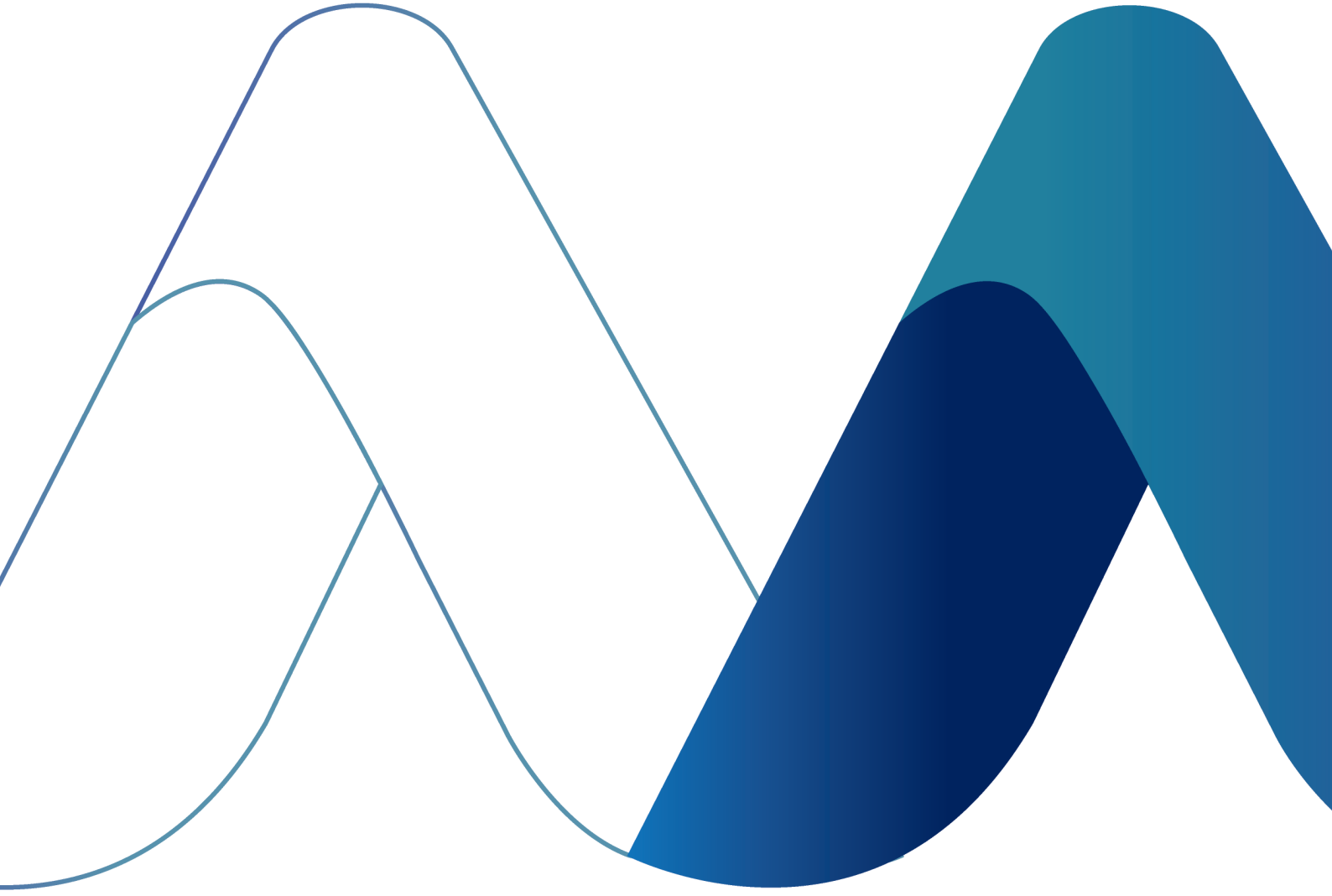
Airport & Aviation Services
(Sri Lanka)(Private) Limited

නිරතුරු ඉහළට
எப்போதும் ஏறுமுகத்தில்
ALWAYS ASCENDING

වාර්ෂික වාර්තාව 2025 | ஆண்டறிக்கை 2025 | Annual Report 2025

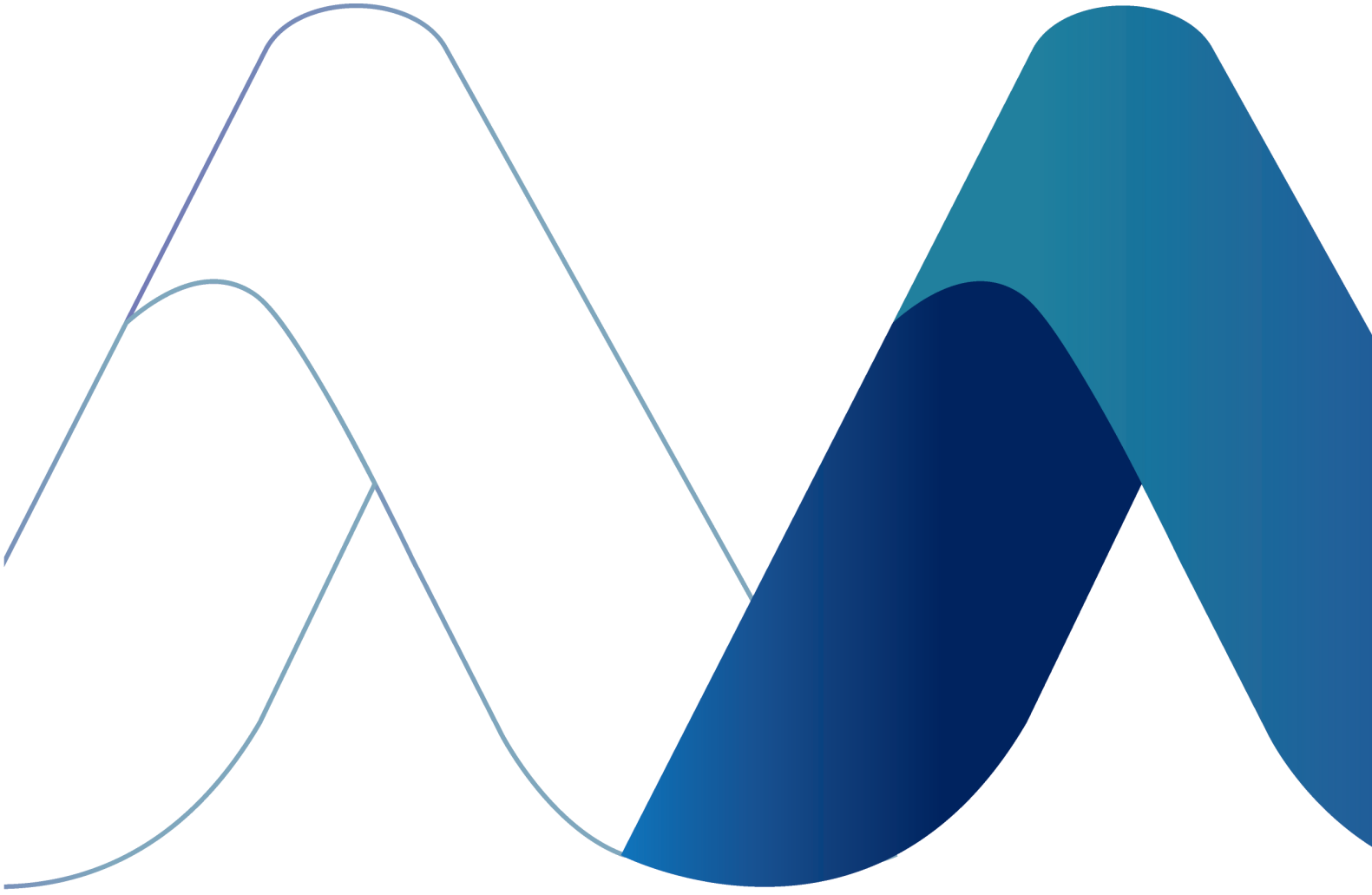


ගුවන්තොටුපළ හා ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගම
விமான மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) நிலையம்
Airport and Aviation Services (Sri Lanka) (Private) Limited

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

නිරතුරු ඉහළට

වාර්ෂික වාර්තාව 2025



ගුවන්තොටුපළ හා ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගම

නිරතුරු ඉහළට

ගුවන් සේවාවේ හදවත වන්නේ ඉහළට නැඟීමයි...

"නිරතුරු ඉහළට" යන තේමාව නිරූපණය කරන්නේ ගුවන් යානයක භෞතික නැඟීම පමණක් නොව, ගතික ගුවන් සේවා පරිසරයක් තුළ ගු.ගු.සේ.ස. හි අඛණ්ඩ දියුණුව, ශක්තිමත් බව සහ ඉදිරියටම ගමන් කරන අධිෂ්ඨානයයි.

මෙම ආවරණය පුරා දිවෙන ගලා යන හැඩතල, අරමුණින් මෙහෙයවෙන උසස්වීමේ ගමන්මඟක් සලකුණු කරයි.

ඒවා ද්විත්ව වක්‍ර ලෙස ඉහළට නැඟෙමින්, "AA" අක්ෂර දෙකෙහි සංකේතාත්මක රූපයක් මවයි. එය "නිරතුරු ඉහළට" (Always Ascending) සහ ගුවන්තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (Airport & Aviation) යන සංකල්ප දෙකම එකම අරුතකින් හා එකම මෙහෙවරකින් බැඳී ඇති බව පිළිබිඹු කරයි. එය අප කවුරුන්ද යන්නත්, අප ඉදිරියට ගමන් කරන්නේ කෙසේද යන්නත් ද සංකේතවත් කරයි.

මෘදු වක්‍රවලින් ආරම්භ වී, ප්‍රබල උසස්වීම් කරා ගමන් කරන මෙම රූපණය, විවෘත සුදු අහසක පසුබිමකින් ආරම්භ වී ගුවන් සේවාව නියෝජනය කරන ගැඹුරු නිල් පැහැයට හැරෙමින්, අත්දැකීම් මඟින් හැඩගැසුණු, අභියෝග හමුවේ ශක්තිමත් වූ සහ පැහැදිලි දැක්මකින් මඟපෙන්වනු ලබන අපගේ ගමන නිරූපණය කරයි. එහි මෘදු හරිත පැහැයක ස්පර්ශයක් තුළ පරිසරයට ගරු කරන සහ තිරසාර වර්ධනයක් ඉලක්ක කරගත් අපගේ දෘෂ්ටිය ද සංකේතවත් කරයි.

නිවැරදිව සැලසුම් කළ ගුවන් මාර්ගයක් මෙන්, අපගේ උද්යෝගිමත් ගමන ද සැලසුම්සහගතය, අරමුණකින් යුක්තය.

ආරක්ෂාවෙන් මඟපෙන්වනු ලබන, සේවකයන්ගේ කැපවීමෙන් හා ශක්තියෙන් සවිබල ගැන්වෙන, සෑම පැමිණීමක් හා පිටවීමක් පසුපසම විශ්වාසනීය මෙහෙයුම් පද්ධති නිරන්තරයෙන් ක්‍රියාත්මක වේ.

"නිරතුරු ඉහළට" යනු ගමනාන්තයක් නොවේ.
එය අපගේ චින්තනයයි.

නිරතුරු ඉහළට...

ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණීම

සාදරයෙන් පිළිගනිමු...

ශ්‍රී ලංකාව සමඟ මුල්වරට සංවාදය ආරම්භ වන ස්ථානය මෙයයි - අපේක්ෂා සහ නව අවස්ථාවන්ගෙන් පිරුණු සෑම ගමනකම ආරම්භයක හා අවසානයක දොරටුව මෙයයි. අපගේ ගුවන්තොටුපළ හරහා ඔබ ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන මොහොතේ, ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගම ඔබට ලැබෙන පළමු ආචාරයත් අවසාන සමුගැනීමත් බවට පත්වේ. එම හමුව ඉදිරියට ගමන් කරන විටත් දිගුකාලීන මතකයන් රැඳෙන අත්දැකීම් නිර්මාණය කරයි.

මෙම වාර්ෂික වාර්තාවද එවැනි පැමිණීමක මොහොතක් ලෙස ඉදිරිපත් කරමින්, ප්‍රගතිය, අරමුණ සහ නිරවද්‍යතාවයෙන් හැඩගැන්වුනු වසරක් හරහා ඔබට ගමන් කිරීමට ආරාධනා කරයි. “නිරතුරු ඉහළට” යන දර්ශනයෙන් මඟ පෙන්වෙමින්, මෙම වාර්තාව ගු.ගු.සේ.ස. සම්බන්ධතා ශක්තිමත් කරමින්, ප්‍රමිතීන් උසස් කරමින් සහ ශ්‍රී ලංකාව ගෝලීය ගුවන් සේවා පරිසරය තුළ ඉදිරියට ගෙන යමින් අඛණ්ඩව ඉහල යාමේ ගමන අනාවරණය කරයි. ගුවන් යානා අහසට නැඟී යන විට, ධාවන පථ දිගුවන විට සහ ආකාශ සීමා පුළුල් වන විට, රටට අප විසින් අඛණ්ඩව, ආරක්ෂිතව, දූරදර්ශීත්වය සමඟ කැපවීමෙන් සේවය සැපයීමේ වගකීමද ඒ සමඟම වර්ධනය වේ.

මෙම වාර්තාවේ සෑම පරිච්ඡේදයක්ම ගුවන් ගමනක අත්දැකීම පිළිබිඹු කරයි. නිරවද්‍යතාවය මත පදනම් වූ, අභිලාෂයෙන් මෙහෙයවන, ප්‍රගතිය වෙත මඟ පෙන්වෙන ගමනකි. ගුවන්තොටුපළවලින් ගුවන් අවකාශය දක්වාත්, පළමු ආචාර කිරීමේ සිට අවසන් සමුගැනීම දක්වාත්, ගු.ගු.සේ.ස. නිරතුරු ඉහළට ගමන් කරමින් විශ්වාසය, සැලකිල්ල සහ අනාගතයේ ශ්‍රී ලංකාව සෑමවිටම ඉදිරියෙන්ම හා ඉහළින්ම පවතින බවට ඇති, අචල විශ්වාසයකින් කටයුතු කරයි.

පටුන

ගු.ගු.සේ.ස. පිළිබඳව 01

අරමුණ හා අභිලාෂ - දැක්ම - මෙහෙවර සහ වටිනාකම් 02

සංවිධානාත්මක සැලසුම - ආයතනික ව්‍යුහය 03

ගුවන් සේවා උරුමය - ඓතිහාසික සන්ධිස්ථාන 04

දළ විශ්ලේෂණය 09

වාර්ෂික මූල්‍ය සුවිශේෂිතා 10

කාර්යසාධන සුවිශේෂිතා 11

ඉදිරියටත් නිරතුරු ඉහළට - සභාපතිතුමාගේ පණිවිඩය 12

නායකත්ව කණ්ඩායම - අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය 18

ක්‍රියාකාරී කණ්ඩායම - ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායම 24

මඟ පෙන්වීමේ වගකීම - අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල වාර්තාව 26

සහතික කිරීම - විගණන කමිටු වාර්තාව 32

උන්නතිය ඇගයීම - කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය 38

ජයග්‍රහණ - මූල්‍ය සමාලෝචනය 56

අපගේ කාර්ය මණ්ඩලය ඇගයීම - මානව ප්‍රාග්ධන කළමනාකරණය 64

වළක්වා ගැනීම - අවදානම් කළමනාකරණය 74

වගවීම සහ පාලනය - සාමූහික පාලනය 81

මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ විගණකාධිපතිවරයාගේ වාර්තාව 89

විගණනය කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන 107

ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගම පිළිබඳව

ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගම (ගු.ගු.සේ.ස.) ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා යටිතල පහසුකම් සැපයීමේ ජාතික භාරකරු වන අතර, රටේ ගුවන්තොටුපළ ජාලය සංවර්ධනය කිරීම, මෙහෙයවීම සහ කළමනාකරණය භාරව සිටී. ශ්‍රී ලංකාව ලෝකයට සම්බන්ධ කරන දොරටුව ලෙස, ජාතියේ ආර්ථික හා සමාජීය ප්‍රගතියට සහාය වන අතරම ආරක්ෂිත, කාර්යක්ෂම සහ බාධාවකින් තොරව ගුවන් ප්‍රවාහනය සක්‍රීය කිරීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. සුවිශේෂී භූමිකාවක් ඉටු කරයි.

කාර්යභාරය

ගු.ගු.සේ.ස. රටේ ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සම්බන්ධ පහසුකම් සැලසුම් කිරීම, සංවර්ධනය කිරීම, මෙහෙයවීම සහ නඩත්තු කිරීම සඳහා ව්‍යවස්ථාපිත බලතල යටතේ ක්‍රියාත්මක වේ. මෙම කාර්යයන් ජාත්‍යන්තර ආරක්ෂාව, සුරක්ෂිතභාවය සහ සේවා ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සිදු කරමින්, මූල්‍ය ස්ථායීතාවය සහ දිගුකාලීන වටිනාකම් නිර්මාණය කිරීමද එහි ප්‍රධාන අරමුණකි. ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් හා ගුවන් සංචලන සේවාවන්හි ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සපයන්නා ලෙස, 2010 නොවැම්බර් 04 වන දින ගැසට් කරන ලද පරිදි 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන් සේවා පනත යටතේ පැවරී ඇති බලතල ක්‍රියාත්මක කරමින්, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (බ.ජා.ගු), මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (ම.රා.ජා.ගු.), කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (රත්මලාන) (කො.ජා.ගු.ර.), මඩකලපුව ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (ම.ජා.ගු.) සහ යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (යා.ජා.ගු.) සංවර්ධනය කිරීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ නඩත්තු කිරීම සඳහා ආයතනය වගකිව යුතු අතර, මෙම ගුවන්තොටුපළවල අත්‍යවශ්‍ය ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව, සුරක්ෂිතභාවය, සෙවීම් සහ ගලවාගැනීමේ සේවා සහ ගිනි නිවීමේ සේවා සැපයීමද එහි වගකීමකි. තවද, කොළඹ ගුවන් ගමන් තොරතුරු කලාපය තුළ ගුවන් ගමනාගමන සේවා, ගුවන් තොරතුරු සහ සන්නිවේදන සේවා සහ සන්නිවේදන හා නිරීක්ෂණ සඳහා අවශ්‍ය උපකරණ සපයමින්, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් අවකාශය තුළ සියලුම ගුවන් යානා මෙහෙයුම් සහ මගීන්ගේ ආරක්ෂාව හා කාර්යක්ෂමතාව සහතික කරයි. එමෙන්ම, 2015 අංක 1922/4 දරන අතිවිශේෂ ගැසට් නිවේදනයට අනුව, ම.රා.ජා.ගු. හි භූමි කළමනාකරණ සේවා සපයන්නා ලෙස ගු.ගු.සේ.ස. පත් කර ඇති අතර, 2021 අංක 2144/64 දරන අතිවිශේෂ ගැසට් නිවේදනය මඟින් එම බලය කො.ජා.ගු.ර., යා.ජා.ගු. සහ ම.ජා.ගු දක්වාද විස්තාරණය කර ඇත.

ජාතික සංවර්ධනයේ උපායමාර්ගික කාර්යභාරය

ගුවන් සේවා මෙහෙයුම්වලට පමණක් සීමා නොවී, ගු.ගු.සේ.ස. ජාතික සංවර්ධනයේ ප්‍රමුඛ උත්ප්‍රේරකයකි. ගෝලීය සම්බන්ධතා ශක්තිමත් කිරීම, සංචාරක ක්ෂේත්‍රයේ තරඟකාරීත්වය වැඩිදියුණු කිරීම, සැපයුම් සහ වෙළඳාමට සහාය වීම, කලාපීය ආර්ථික ඒකාබද්ධතාව ප්‍රවර්ධනය කිරීම, ගුවන් සේවා අංශයේ නවීකරණයන් මෙහෙයවීම සහ රැකියා හා ධාරිතා ගොඩනැගීමේ අවස්ථා නිර්මාණය කිරීම හරහා ගු.ගු.සේ.ස. ශ්‍රී ලංකාවේ වර්ධන අභිලාෂයන්ට සෘජුව දායක වේ.

උපායමාර්ගික වැදගත්කමකින් යුත් ජාතික ආයතනයක් ලෙස, ගු.ගු.සේ.ස. නිරතුරු ඉහළට ගමන් කරමින් ශ්‍රී ලංකාව ඉදිරියට ගෙන යාම සඳහා අඛණ්ඩව කැපවී සිටී.

අරමුණ හා අභිලාෂ

දැක්ම සහ මෙහෙවර වටිනාකම්

දැක්ම

"තිරසාර ආර්ථිකයක් තුළින් ගෝලීය සම්බන්ධකයේ මිත්‍රශීලී ගුවන්සේවා හවුල්කරුවා වීම"

මෙහෙවර

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

වටිනාකම්

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

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

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

කණ්ඩායම් හැඟීම - විශිෂ්ඨත්වය අත්කර ගැනීම සඳහා එක්ව සිටින පුද්ගලයින්ගේ සහ නිපුණතාවල ශක්තිය කෙරෙහි විශ්වාස කිරීම.

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

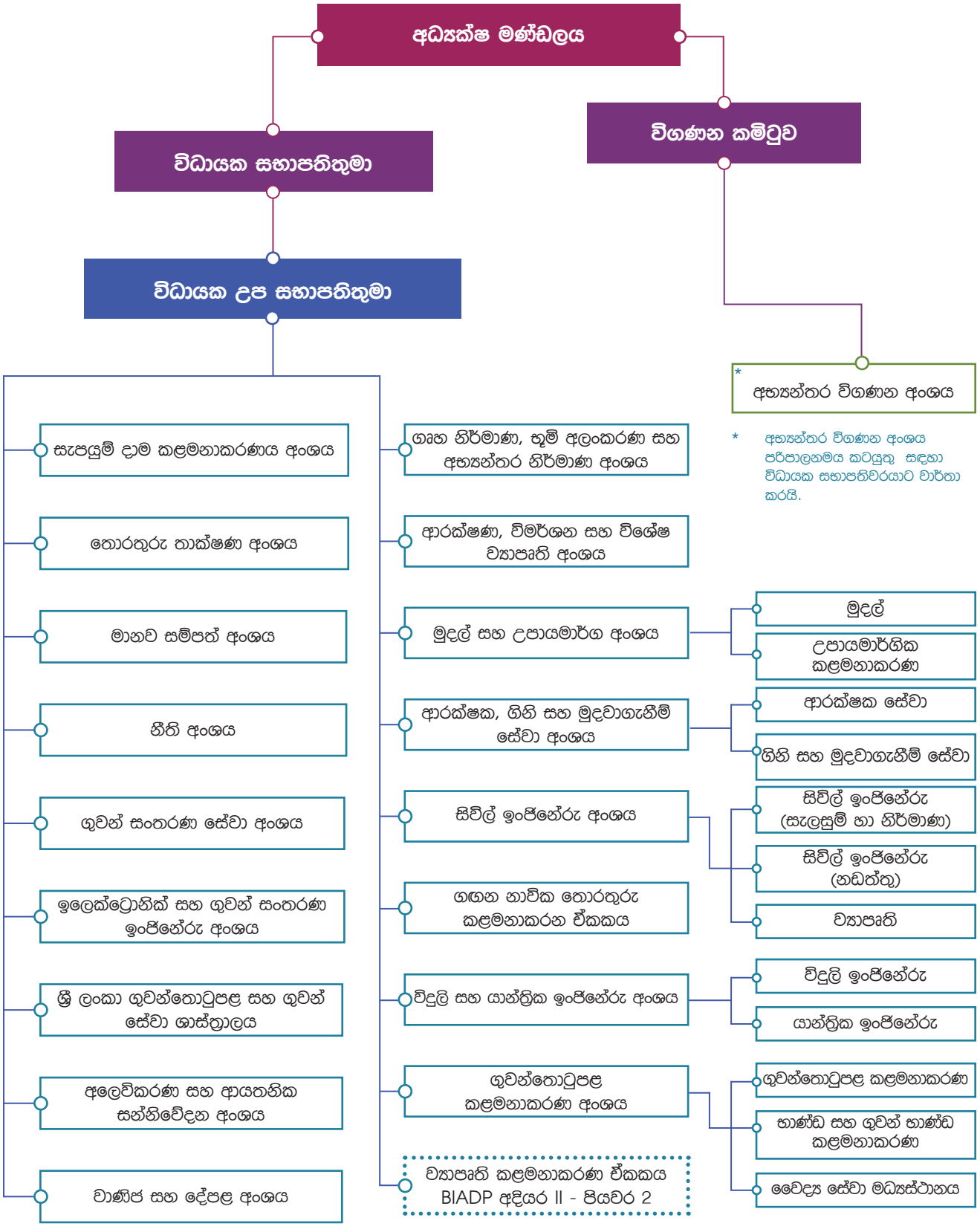
විවෘතභාවය - නව අවස්ථා සඳහා විවෘත වීම, විවේචනයන් ඉවසීම, කුතුහලයෙන් යුතුව සවන් දීම සහ සන්නිවේදනය කිරීමට හැකිවීම.

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

සංවිධානාත්මක සැලසුම

ආයතනික ව්‍යුහය

2025 දෙසැම්බර් 31 දිනට බලපැවැත්වෙන ආයතනික ව්‍යුහය.



ආයතනික ව්‍යුහය 2026 මැයි 7 වන දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි සංශෝධනය කරනු ලැබ ඇත.

ගුවන් සේවා උරුමය
චෙතිහාසික සන්ධිස්ථාන

එවකට 'දිවයින' හරහා ගුවන් මාර්ග සේවාවක් ආරම්භ වීමත් සමග ගු.ගු.සේ.ස. හි මූලාරම්භය වර්ෂ 1932 දක්වා දිවයයි. එතැන් පටන් ගෙවී ගිය වසර 94 පුරා සෑම ආකාරයකින්ම ගුවන්සේවා කේන්ද්‍රස්ථානය සැලකියයුතු පරිවර්තනයන්ට 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

1930

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

1934

රත්මලානෙහි ගඟන යාත්‍රාංගනයක් ඉදිකිරීමට ලංකා රාජ්‍ය සභාව තීරණය කළේය.

1936

රත්මලානෙහි ගඟන යාත්‍රාංගනයෙහි ඉදිකිරීම කටයුතු සම්පූර්ණ කළේය.

ලංකා ගුවන් සමාජය විසින් මහජනතාවට ගුවන් ගමන් අවස්ථා සලසා දීම.

1937

පළමු ගුවන් සංචලන රෙගුලාසි ප්‍රකාශයට පත් කළේය.

ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි සන්නාමය සහිත පළමු ගුවන් යානා තුන ගුවන් යානා ලේඛනයට ඇතුළත් කළේය.

1938

පෙබරවාරි 28 වන දින රත්මලාන ගුවන්තොටුපළ විවෘත කළේය.

සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂක ලෙස රාජ්‍ය වැඩ අධ්‍යක්ෂවරයා පත් කළේය.

1939

පුත්තලමේදී හදිසි ගොඩබැස්වීමක් සිදු කළේය.

1942

දෙවන ලෝක යුද්ධය ආරම්භවීමත් සමග රත්මලාන ගුවන්තොටුපළෙහි කටයුතු රාජකීය ගුවන් හමුදාව යටතට පත්විය.

1945

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

1946

ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය යටතේ සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව පිහිටුවීය.

සිවිල් ගුවන් ගමන් සඳහා රත්මලාන ගඟන යාත්‍රාංගනය රාජකීය ගුවන් හමුදාවෙන් පවරා ගත්තේය.

1947

එයාර් සිලෝන් - ජාතික ගුවන්සේවය, සන්නිවේදන සහ වැඩ ආමාත්‍යාංශය යටතේ ස්ථාපිත කළේය.

යාපනය හරහා කොළඹ සිට මදුරාසිය දක්වා ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් ආරම්භ කළේය.

සිය විශිෂ්ටත්වය කරා යන ගමනේ සැලකියයුතු ප්‍රගමනයන් අත්කරගෙන 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.

ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගම විශිෂ්ටත්වය කරා යන ගමනේ පහත සඳහන් සුවිශේෂී සන්ධිස්ථානයන් පසු කරන ලදී.

1948 — ශ්‍රී ලංකාව, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ (ICAO) සාමාජිකයෙකු වශයෙන් පත් කළේය.

1950 — 1950 අංක 15 දරන ගුවන් නාවික පනත ප්‍රකාශයට පත්කළේය.

ගුවන් නියමුවන් සඳහා පුහුණු පාසලක් ස්ථාපිත කළේය.

1955 — එයාර් සිලෝන් සමාගම, KLM රාජකීය ලන්දේසි ගුවන් සමාගම සමග ගිවිසුමකට එළඹීය.

1959 — ජාත්‍යන්තර ගුවන් මෙහෙයුම් කටයුතු කටුනායකට ගෙන ගියේය.

1963 — කටුනායක ගුවන්තොටුපොළ සංවර්ධන වැඩසටහන ආරම්භ කළේය.

RAF ගුවන්පථය, කැනඩා රජයේ සහය ඇතිව මීටර් 1,840 සිට මීටර් 3,350 දක්වා පුළුල් කළේය.

වසරකට මගීන් 150,000ක් හැසිරවිය හැකි පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලක් ඉදිකකරණු ලැබිණි.

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

1968 — විශාල පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලක්, ගුවන් යානා හැසිරවීමේ අංගනයක් සහ ගුවන් ධාවන පථයට පිවිසුම් මාර්ගය ඉදිකළේය.

1979 — ජාතික ප්‍රවාහකයා ලෙස, එයාර් ලංකා ගුවන් සේවය ආරම්භ කිරීම.

1979 ගුවන්තොටුපළ අධිකාරී පනත ප්‍රකාශයට පත්කර ගුවන්තොටුපළ අධිකාරිය ස්ථාපිත කිරීම.

1980 — ගුවන්තොටුපළ අධිකාරිය විසින් සිවිල් මෙහෙයුම් කටයුතු සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව වෙතින් පවරාගනු ලැබීය.

1981 — ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් කටයුතු මෙහෙයවීම සඳහා රජය සතු සමාගමක් පිහිටුවීමට රජය තීරණය කළේය.

ගුවන් සේවා උරුමය

චෙතිහාසික සන්ධිස්ථාන

1982
ගුවන් නාවික පනත සංශෝධනය කෙරිණි.

1983
ගුවන්තොටුපළවල සමස්ත සංවර්ධනය, නඩත්තුව, පරිපාලනය සහ සේවය සැපයීම අධීක්ෂණය සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. ස්ථාපිත කළේය.

1984
නව ධාවන පථයක්, මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලක්, භාණ්ඩ ගොඩබෑම සඳහා ගොඩනැගිලි සංකීර්ණයක්, පාලක කුළුණු, සංඥා සේවා සහ නඩත්තු සංකීර්ණයක් ඉදිකිරීම සඳහා සංවර්ධන සැලැස්මක් දියත් කළේය.

87/88
මිලියන 3.5 ක වාර්ෂික මගී මෙහෙයුම් ධාරිතාවක් සහිත නව ධාවන පථය සහ මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල ආරම්භ කළේය.

1992
ගුවන් භාණ්ඩ බහාලුම් ගම්මානය විවෘත කළේය.

1998
ඩුබායි රාජ්‍යයෙහි පදනම් වූ එමිරේට්ස් සමාගම විසින් එයාර් ලංකා සමාගම අර්ධ වශයෙන් අත්පත් කර ගැනීමෙන් පසුව "ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම" ලෙස සන්නාමගත කිරීම.

2005
ගුවන් පාලම් අටක්, පුළුල් කරන ලද පර්යන්ත , විවේකාගාර සහ වෙනත් පහසුකම් සහිතව නව පර්යන්තයක් ඉදිකිරීමෙන් ගුවන්තොටුපළට සම්පූර්ණයෙන්ම නව මුහුණුවරක් එක් විය.

2008
ගු.ගු.සේ.ස. සිය රිදී ජුබිලිය සැමරිය.

2010
2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන් සේවා පනත පාර්ලිමේන්තුවේ සම්මත විය.

ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සැපයුම්කරු වශයෙන්, ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් ගු.ගු.සේ.ස. වෙත සහතිකය සහ බලපත්‍රය නිකුත් කෙරිණි.

2012
1912 දෙසැම්බර් 7 වන දින කොළඹ 7 තුරඟ තරඟ පිටියේ සිය පළමු ගුවන් මෙහෙයුම ආරම්භ කල සිවිල් ගුවන් සේවා අංශය, වසර 100ක සේවය සම්පූර්ණ කළේය.

2013

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

2015

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

2017

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

2018

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

2019

යාපනය ජ්‍යාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (යා.ජා.ගු.) නැවත විවෘත කළේය.

2020

බ.ජා.ගු. හි 2 වන පර්යන්තය සඳහා මූල්ගල තැබීය.

2021

ගූගල් ගෘහස්ත සිතියම් පහසුකම කටුනායක බ.ජා.ගු. හි ආරම්භ කරමින්, ශ්‍රී ලංකාව තුළ මෙම විශේෂාංගය සක්‍රීය කළ පළමු ආයතනය බවට පත්විය.

2022

උසස් මට්ටමේ සේවා ලබා ගන්නා මගීන් සඳහා විශිෂ්ඨ ගුවන්තොටුපළ අත්දැකීමක් ලබාදීම සඳහා "ගෝල්ඩ් රූට්" විවේකාගාර සේවය ආරම්භ කෙරිණි.

2023

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

2024

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

2025

ජාත්‍යන්තර සංක්‍රමණ සංවිධානය (IOM) සමඟ එක්ව, පැමිණෙන මගීන්ගේ අත්දැකීම වඩාත් කාර්යක්ෂම සහ පහසු කිරීම සඳහා ඉලෙක්ට්‍රොනික ගේට්ටු හතරක් හඳුන්වා දීම.

සාරාංශයෙන්,

අපගේ උන්නතිය පැහැදිලි වේ,
“සෑම දර්ශකයකින්ම උසස්
ප්‍රමිතීන් කරා අපගේ ගමන
පිළිබිඹු කරන වසරකි”

දළ විශ්ලේෂණය

සාරාංශය 2025

ජාත්‍යන්තර මගී සංචලන
10,202,109

ජාත්‍යන්තර ගුවන්යානා සංචලන
64,340

ගුවන් කලාපය හරහා පියාසර සංචලන
43,312

ගුවන් භාණ්ඩ
190,280 මෙ.ටො.

පිරිවැටුම
රු. මිලියන 50,148

බදු පසු ශුද්ධ ලාභය
රු. මිලියන 25,933

මුළු වත්කම්
රු. මිලියන 255,206

සේවක සංඛ්‍යාව
3,902

වාර්ෂික මූල්‍ය සුවිශේෂිතා

	2025 රු.මි.	2024 රු.මි.	2025 /2024 +/- %	2023 රු.මි.	2024 /2023 +/- %
ලාභ සහ අලාභ					
පිරිවැටුම	50,148	43,897	14%	38,376	14%
ක්ෂය කිරීම් වලට පෙර මෙහෙයුම් වියදම්	20,424	20,484	-0.3%	16,940	21%
පොළී, බදු සහ ක්ෂය කිරීම් වලට පෙර ඉපැයුම්	29,624	23,340	27%	21,382	9%
ස්ථාවර වත්කම් ක්ෂය	2,957	3,834	-23%	2,121	81%
ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය / (අදායම)	(6,891)	(9,091)	-24%	(14,324)	-37%
බදු පෙර ලාභය	33,658	28,671	17%	33,639	-15%
අදායම් බදු	7,726	7,564	2%	5,517	37%
බදු පසු ලාභය	25,933	21,108	23%	28,122	-25%
කොටස් හිමියන්ට ආරෝපණය කළ හැකි ලාභය/(අලාභය)	25,933	21,108	23%	28,122	-25%
මුදල් ප්‍රවාහ					
ලාභාංශ	2,931	1,286	+100%	5,500	-77%
දෙසැම්බර් 31 දිනට මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ	1,536	4,520	-66%	3,171	43%
වසර සඳහා මුළු ප්‍රාග්ධන වියදම්	6,715	26,514	-75%	5,032	+100%
මූල්‍ය තත්වය					
දෙසැම්බර් 31 දිනට කොටස් හිමියන්ගේ අරමුදල්	113,625	90,293	26%	67,611	34%
දෙසැම්බර් 31 දිනට ජංගම නොවන වත්කම්වල මුළු ධාරන වටිනාකම	109,813	111,352	-1%	84,533	32%
දෙසැම්බර් 31 දිනට මුළු ජංගම වත්කම්	145,393	111,117	31%	107,014	4%
දෙසැම්බර් 31 දිනට මුළු ජංගම වගකීම්	23,162	36,090	-36%	32,425	11%

පවත්නා වර්ෂයේ ඉදිරිපත් කිරීම් හා අනුකූල වන පරිදි අවශ්‍ය අවස්ථාවන්හිදී පෙර වසරේ සංඛ්‍යා නැවත සකස් කරන ලදී.

-100% හෝ +100%, 100% වඩා වැඩි විචලනයන් පෙන්නුම් කරයි.

සියළුම සංඛ්‍යා වැටයීමේ වෙනස්කම් වලට යටත්වේ.

කාර්යසාධන සුවිශේෂිතා

		2025	2024	2023	2022	2021
මෙහෙයුම් සුවිශේෂිතා						
ජාත්‍යන්තර ගුවන්යානා සංචලන	සංඛ්‍යාව	64,340	56,289	46,639	37,641	21,204
මගී සංචලන *	සංඛ්‍යාව	10,202,109	8,884,010	7,548,646	5,503,198	1,505,479
භාණ්ඩ සංචලන **	මෙ.ටො	190,280	192,498	158,911	173,597	200,179
ගුවන් කලාපය හරහා පියාසර සංචලන	සංඛ්‍යාව	43,312	40,057	35,506	23,846	9,339
දෙසැම්බර් 31 දිනට මුළු සේවක සංඛ්‍යාව	සංඛ්‍යාව	3,902	4,031	3,940	3,854	3,985
අනුපාත සුවිශේෂිතා						
හිමිකම් මත ප්‍රතිලාභ	%	25	27	50	11	(5)
බදු පෙර ලාභය, මුළු ශුද්ධ ආදායමට	%	67	65	88	23	(12)
බදු පෙර ලාභය, කොටස් හිමියන්ගේ අරමුදලට	%	33	36	60	15	(2)
මුළු ආදායම මුළු වත්කම් වලට	වාර	0.20	0.20	0.20	0.15	0.06
එක් සේවකයෙකු සඳහාවන මුළු වත්කම්	රු.'000	65,404	55,190	48,616	46,583	31,830
එක් සේවකයෙකු සඳහා මුළු කාර්ය මණ්ඩල පිරිවැය- වසරකට	රු.'000	3,682	3,546	2,789	2,594	1,881
එක් ගුවන්යානා සංචලනයක් හැසිරවීම සඳහා වන මුළු පිරිවැය	රු.'000	371	408	325	727	574
එක් මගී සංචලනයක් සඳහා ආදායම	රු.	4,915	4,941	5,084	5,011	5,234
එක් මගී සංචලනයක් සඳහා බදු පසු අදායම	රු.	2,542	2,376	3,725	873	(1,384)
එක් සේවකයෙකු සඳහා වන ගුවන් යානා සංචලන	සංඛ්‍යාව	16	14	12	10	5
එක් ගුවන් යානවක් සඳහා මගීන්	සංඛ්‍යාව	159	158	162	146	71
එක් සේවකයෙකු සඳහා මගීන්	සංඛ්‍යාව	2,615	2,204	1,916	1,428	378
තෝලන අනුපාතය	%	48	53	58	40	39
මුළු වත්කම් මත ප්‍රතිලාභ අනුපාතය	%	10	9	15	3	(2)
ශුද්ධ ලාභ අනුපාතය	%	52	48	73	17	(26)
ප්‍රාග්ධන ඵලදායිතා දර්ශකය	වාර	0.20	0.22	0.22	0.17	0.08
කොටසකට ඉපැයීම්	රු.	129,662	105,537	140,607	24,013	(10,417)
ජංගම අනුපාතය	වාර	6.28	3.08	3.30	4.30	5.98
මුළු ආදායමට මුළු වියදම	වාර	2.41	2.25	3.22	1.24	0.92

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

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

ඉදිරියටත් නිරතුරු ඉහළට
සභාපතිතුමාගේ පණිවිඩය

“ගුවන් සේවා අනාගතය හුදෙක් අපේක්ෂා කරමින් නොසිටියි; එය නිරතුරු ඉහළට උසස් වෙමින් පවතී”.

2025 වාර්ෂික වාර්තාව සඳහා සභාපතිවරයාගේ පණිවුඩය වෙනුවෙන් මාගේ අදහස් ඉතාම අභිමානයකින් හා පැහැදිලි අරමුණක් යුතුව ඉදිරිපත් කරමි. සමාලෝචනයට ලක්වූ මෙම වර්ෂය, කවර මිනුමකින් වුවද, අප ආයතනය මෑත ඉතිහාසයේ වඩාත්ම සුවිශේෂී වසරක් වූයේ, අප අත්පත් කරගත් වාර්තාගත ජයග්‍රහණ නිසාම නොව, එම වාර්තා නිරූපණය කරන වටිනාකම් වූ අපගේ කාර්ය මණ්ඩලයේ නොසැලෙන ධෛර්යය සහ කැපවීම, අපගේ හවුල්කරුවන්ගේ විශ්වාසය සහ කලාපයේ ප්‍රමුඛ ගුවන් සේවා මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාව පිලිබඳ ගොඩනැගුනු නව බලාපොරොත්තුව අප නිරතුරු ඉහළට, ස්ථාවරව සහ අරමුණු පෙරදැරිව, ශක්තිමත් අනාගතයක් වෙත ඉදිරියට ගමන් කළ වසරකි.

2022 වසරේදී ආරම්භ වී, 2023 සහ 2024 තුළ ස්ථාවරව ශක්තිමත් වූ ජාතික ආර්ථික පුනර්ජීවනය, මේ වන විට අර්ථවත් සන්ධිස්ථානයකට පැමිණ තිබේ. සංචාරක ක්ෂේත්‍රය තවදුරටත් හුදෙක් “නැවත උද්දීපනය වෙමින් පවතින” තත්ත්වයෙන් ඔබ්බට ගොස්, එය නව ජවයකින් දැඩි ලෙස වර්ධනය වෙමින් පවතී. ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදල් සහාය ලබන වැඩසටහන හරහා අත්පත් කරගත් සාර්ව ආර්ථික ස්ථාවරත්වය, ජාත්‍යන්තර සංචාරකයින් අතර පාරිභෝගික විශ්වාසය යළි තහවුරු වීම සහ අපගේ මෙහෙයුම් කටයුතුවල සිදු කළ අඛණ්ඩ වැඩිදියුණු කිරීම් යන සාධක සමස්තයක් ලෙස අප සැමට සැබවින්ම ආඩම්බර විය හැකි ප්‍රතිඵල උදාකර දී ඇත.

මගී ගමනාගමනයේ සුවිශේෂී සන්ධිස්ථානයක් වූ වසරක්

ගෝලීය ගුවන් ගමන් ක්ෂේත්‍රය ශක්තිමත් වර්ධන මාවතකට අවතීර්ණ වී ඇති අතර, ඉදිරි දශක දෙක තුළ මගී පරිමාව දෙගුණයකින් වර්ධනය වනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරේ. මෙම වර්ධනයෙන් විශාල කොටසක් ආසියා-පැසිෆික් කලාපයෙන් අපේක්ෂා කරන අතර, එමඟින් ශ්‍රී ලංකාවට කලාපීය ගුවන් මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස තම ස්ථානය තවදුරටත් ශක්තිමත් කරගැනීමට සුවිශේෂී අවස්ථාවන් නිර්මාණය වේ. එම අවස්ථාවන් සඳහා පැහැදිලි දැක්මකින් සහ නිරතුරු ඉහළට ගමන් කරන ආයෝජන හා සංවර්ධන මාර්ගයකින් අප සූදානම් වෙමින් සිටිමු.

2025 සඳහා ප්‍රධාන සංඛ්‍යානමය දත්ත අපගේ සාර්ථකත්වය සඳහා සාක්ෂි සපයයි. මෙම වසර තුළ ගු.ගු.සේ.ස. යටතේ පවතින ගුවන්තොටුපළවල ජාත්‍යන්තර මගීන් මිලියන 10.2කට සේවා සපයා ඇති අතර, එය 2024 වසරේ පිහිටුවා තිබූ මිලියන 8.9ක වාර්තාවට සාපේක්ෂව 15% ක කැපී පෙනෙන වර්ධනයකි. මෙය අපව 2018 වසංගතයට පෙර පැවති ඉහළම මට්ටමට ආසන්න කරන අතර, එය වසර කිහිපයකට පෙර අපහසු ඉලක්කයක් ලෙස පෙනෙන්නට තිබුණි. රටවල් 34ක් හරහා ගමනාන්ත 72කට ශ්‍රී ලංකාව සම්බන්ධ කරන ගුවන් සමාගම් 46ක් තුලින් අපගේ ගෝලීය ගුවන් සමාගම් හවුල්කරුවන්ගේ නැවත ස්ථාපිත වූ විශ්වාසය පැහැදිලිව පිළිබිඹු කරයි. ජාත්‍යන්තර ගුවන් යානා සංචලන 64,340ක් දක්වා ඉහළ ගොස්, වාර්ෂිකව 14% ක වර්ධනයක් දක්වා ඇත. එමෙන්ම, භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය මෙට්‍රික් ටොන් 190,280ක් වූ අතර, ගුවන් මගින් සංචාරකයින්ගේ පැමිණීම් 2,335,076ක් ලෙස වාර්තා විය. මෙම සියල්ලම ජාතික ප්‍රතිසාධනය

සඳහා අතිශයින් වැදගත් සංචාරක ව්‍යාපාරය කේන්ද්‍ර කරගත් ආර්ථික පුනර්ජීවනය උදෙසා ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය ඉටුකරන සුවිශේෂී කාර්යභාරය මනාව පිළිඹිබු කරයි.

බ.ජා.ගු. මෙම වර්ධනයේ ප්‍රධාන වගකීම අඛණ්ඩව කරට ගත් අතර, වාර්ෂිකව මගීන් මිලියන 6ක් සඳහා නිර්මාණය කර ඇති පළමු පර්යන්තයෙහි සැලසුම් ධාරිතාව ඉක්මවා මගී ප්‍රවාහය කළමනාකරණය කර ඇත. මෙවැනි දැඩි මෙහෙයුම් පීඩනයක් හමුවේ වුවද, අපගේ සේවක මණ්ඩලය එම අභියෝගයට ඉතා සාර්ථකව මුහුණ දුන් අතර, සේවා ප්‍රමිතීන් සහ මගී සුවපහසුව ආරක්ෂා කිරීමට සමත් විය. මෙම ජයග්‍රහණ යථාර්තයක් බවට පත් කරගැනීමට දායක වූ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණයෙන් ආරම්භ කර මෙහෙයුම් මට්ටමේ සේවකයින් දක්වා සියලුම ගු.ගු.සේ.ස. කාර්ය මණ්ඩලයට මම හෘදයාංගම ස්තුතිය පළ කරමි. එමෙන්ම, අපගේ ජාතික ගුවන් සේවය සහ අප ආයතනය වෙනුවෙන් බිම් මෙහෙයුම් සහකරු ද වන ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය ඇතුළු සියලුම ගුවන් සේවා හවුල්කරුවන්ටත්, අනෙකුත් සියලුම ගුවන් මෙහෙයුම්කරුවන්ට සහ පාර්ශවකරුවන්ටත් වසර පුරා ලබා දුන් අඛණ්ඩ සහයෝගය වෙනුවෙන් මාගේ හෘදයාංගම කෘතඥතාව පළ කරමි. තවද, අප නියාමන ආයතනය වන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය ලබාදුන් මඟ පෙන්වීම සහ සහයෝගය ද මම කෘතවේදීව සිහිපත් කරමි.

ම.රා.ජා.ගු. සහ යා.ජා.ගු. හි සුවිශේෂී ප්‍රගතිය

2025 වසරේ දක්නට ලැබුණු සුවිශේෂී වර්ධනයක් වන්නේ, අපගේ ද්විතියික ගුවන්තොටුපළවල් දිගුකාලීනව පැවති අවම මට්ටමේ සිට සැලකිය යුතු දායකත්වයක් ලබා දෙන මට්ටමකට පරිවර්තනය වීමයි. ගුවන් ගමනක් මෙන්ම ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රගතිය අත්පත් කරගනු ලබන්නේ, නොපසුබට උත්සාහය සහ නිවැරදි උපායමාර්ග ඔස්සේ පියවරෙන් පියවර නිරතුරු ඉහළටම ගමන් කිරීමෙන් බව මෙයින් මනාව පැහැදිලි වේ.

ම.රා.ජා.ගු, 2013 වසරේ එය විවෘත කිරීමෙන් පසු වාර්තා වූ ඉහළම ජාත්‍යන්තර මගී මෙහෙයුම් සංඛ්‍යාව මෙම වසරේදී සනිටුහන් කළ අතර, එහිදී මගීන් 140,614කට සේවා සැපයීමට සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන් වාර 703ක් හැසිරවීමට අපට හැකි විය.

ම.රා.ජා.ගු. හි, මෙම පුනර්ජීවනය ගොඩනැගී ඇත්තේ උපායමාර්ගිකව ගුවන් සේවාවන් ආකර්ෂණය කර ගැනීම, සුක්ෂමව සහ ඉවසීමෙන් ක්‍රියාත්මක කරන ලද සහනදායී ක්‍රමවේදයන් සහ එම ගුවන්තොටුපළ සතු සුවිශේෂී භූගෝලීය වාසි නිසි ලෙස හඳුනාගැනීම මතය. 2025 වසරේදී ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා රැසක් මෙම ගුවන්තොටුපළ වෙත පිළිගනු ලැබූ අතර, ඒ අතර රුසියාවෙන් රෙඩ් වින්ග්ස් ගුවන් සේවය, බහරේන් සහ පකිස්ථානයට සේවය කරන ස්කයි අප් ගුවන් සේවය, එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යයෙන් ෆ්ලයි වන්, උස්බෙකිස්තානයෙන් සෙන්ට්‍රම් එයාර්, බල්ගේරියා එයාර්, උස්බෙකිස්තාන් එයාර්වේස් සහ විශේෂයෙන් බෙලාරුස් හි මින්ස්ක් නගරයෙන් බෙලාවියා ගුවන් සේවය විය. මෙහි විශේෂිතම සිදුවීම වූයේ බෙලරුස් රාජ්‍යයේ මින්ස්ක් නුවර සිට බෙලාවියා ගුවන් සේවය පළමු වරට ම.රා.ජා.ගු. වෙත සැලසුම්ගත ශීතසෘතු ගුවන් මෙහෙයුම් දියත් කිරීම. මෙම සෘතුමය සහ සමාරම්භක සේවාවන් ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණු වෙරළ තීරය යුරෝපය, මැදපෙරදිග සහ මධ්‍යම ආසියාව පුරා ගමනාන්ත සමඟ සාමූහිකව සම්බන්ධ කළේය.

යා.ජා.ගු. ද 2019 දී මෙහෙයුම් ආරම්භ කිරීමෙන් පසු වාර්තා වූ සාර්ථකම වසර සනිටුහන් කර ඇති අතර, ජාත්‍යන්තර මගීන් 53,443ක් සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන් යානා සංචලන 1,138ක් වාර්තා කළේය.

2025 වසරේ විශේෂ සිදුවීම් අතරින්, යා.ජා.ගු. විසින් ප්‍රථම වරට ජාත්‍යන්තර ගිවිසුම්ගත ගුවන් ගමන් තුනක් මැලේසියාවෙන්, ඉන්දියාවේ හයිද්‍රාබාද් සහ චෙන්නායි නගරවලින් සිදු කල අතර, එමඟින් උතුරු ප්‍රදේශය සඳහා නව සංචාරක වෙළඳපොළවල් විවෘත විය. එමෙන්ම, ඉන්දියාවේ හයිද්‍රාබාද් නගරයෙන් ක්‍රියාත්මක කළ ප්‍රථම ජාත්‍යන්තර වෛද්‍ය හදිසි ගුවන් ප්‍රවාහන MEDEVAC ගිවිසුම්ගත ගුවන් ගමන සඳහා පහසුකම් සපයමින්, මෙතෙක් එවැනි පහසුකමක් නොතිබූ ප්‍රජාවක් සඳහා ජීවිතාරක්ෂක සේවාවක් ලබා දෙන ලදී. එමෙන්ම, මුල්ගල් තැබීමේ උත්සවයක් සමඟින් පර්යන්ත පුළුල් කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය විධිමත් ලෙස ආරම්භ කිරීම ද මෙම වසරේදී සිදු විය. මෙහි වැඩකටයුතු 2026 ජූනි මාසය වන විට අවසන් කිරීමට අපේක්ෂා කරන අතර, එමඟින් මගී පැමිණීමේ පහසුකම් සඳහා වර්ග මීටර් 800කට අධික අමතර ඉඩකඩක් සහ නව ආපනශාලා පහසුකමක් එක් වනු ඇත.

යා.ජා.ගු. සතු ජාතික උපායමාර්ගික වටිනාකම වඩාත් අර්ථවත් ලෙස තහවුරු වූයේ, දිට්වා සුළි කුණාටුව හේතුවෙන් විනාශයට පත් වූ ප්‍රදේශවලට සහන තොග රැගෙන යන මානුෂීය ගුවන් ගමන් සඳහා ගමන් පහසුකම් සැලසීමත් සමඟය. එක්සත් ජනපද ගුවන් හමුදාව ඇතුළු දෙස් විදෙස් හවුල්කරුවන් සමඟ එක්ව ක්‍රියාත්මක කළ මෙම මෙහෙයුම් මගින් අපගේ ගුවන්තොටුපළ සතු වගකීම මගී සංඛ්‍යාව

හෝ මූල්‍යමය ලාභය ඉක්මවා ගිය පුළුල් පරාසයක විහිදෙන බව මනාව පැහැදිලි කරයි. ඕනෑම අභියෝගයක් හමුවේ නැගී සිටිමින්, රටට අවශ්‍ය සෑම අවස්ථාවකදීම සේවය සපයන ජාතික යටිතල පහසුකම් පද්ධතියක් ලෙස අපගේ කාර්යභාරය මෙයින් මනාව පිළිඹිබු වේ.

ශක්තිමත් මූල්‍ය ප්‍රතිඵල ලබාදීම

2025 වසරේ අප අත්පත් කරගත් මෙහෙයුම් ගතිකත්වය සෘජුවම ශක්තිමත් මූල්‍ය කාර්ය සාධනයකට පරිවර්තනය වී ඇත. මෙම වසර සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. රුපියල් බිලියන 26.8 ක මෙහෙයුම් ලාභයක් වාර්තා කළ අතර, එය පෙර වසරට සාපේක්ෂව රුපියල් බිලියන 7.2 ක වර්ධනයකි. මගී ප්‍රමාණය සමඟ සමාන්තරව ආදායම් වර්ධනය කරගනිමින්, වියදම් පාලනය පිළිබඳ කළමනාකරණ ක්‍රමවේදයන් පවත්වාගෙන යාමේ අපගේ හැකියාව මෙම ප්‍රතිඵලයෙන් පිළිබිඹු වේ. අප ආයතනය සැලකිය යුතු ප්‍රාග්ධන ආයෝජන කාල පරිච්ඡේදයකට අවතීර්ණ වෙමින් සිටින අතර, අපගේ වර්ධනය තිරසාර, වගකිවයුතු සහ සැමවිටම ඉහළටම ගමන් කරන්නක් බව සහතික කිරීම සඳහා, මෙම මූල්‍ය විචක්ෂණශීලී සංස්කෘතිය අඛණ්ඩව පවත්වා ගැනීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සහ කළමනාකාරිත්වය සම්පූර්ණයෙන්ම කැපවී සිටී. අපගේ වර්ධනය තිරසාර, වගකීමෙන් යුත් සහ නිරතුරු ඉහළට ගමන් කරන බව සහතික කරයි.

අප ලබා ඇති ශක්තිමත් ආදායම් තත්ත්වය හේතුවෙන් රජයේ ආදායමට සැලකිය යුතු දායකත්වයක් ලබා දීමට අපට හැකියාව ලැබී ඇති අතර, එමගින් අපගේ මීළඟ වර්ධන අදියර සඳහා අවශ්‍ය වන යටිතල පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම් වෙනුවෙන් ද ප්‍රතිපාදන වෙන් කිරීමට අපට අවස්ථාව උදා වේ.

දෙවන පර්යන්තය: ඉදිරිගාමී තීරණාත්මක පියවරක්

2025 වසරේ වැදගත්ම යටිතල පහසුකම් සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය වූයේ දෙවන පර්යන්තය සම්බන්ධයෙන් අප ලබාගත් ප්‍රගතියයි. 2024 වසරේදී ජපන් ජාත්‍යන්තර සහයෝගිතා ඒජන්සිය (JICA) වෙතින් ණය අනුමැතිය ලැබීමෙන් පසුව, ඉදිකිරීම් සකස්කිරීම් ආරම්භ කරමින් පර්යන්ත අත්තිවාරම ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සඳහා ටෙන්ඩර් ක්‍රියාවලීන් ඉදිරියට ගෙන යන ලදී. මෙහි ඉදිකිරීම් 2025 සැප්තැම්බර් මාසයේදී ආරම්භ කිරීමට සැලසුම් කර ඇති අතර, 2028 මාර්තු මාසය වන විට එය අවසන් කිරීමට අපේක්ෂා කෙරේ. දෙවන පර්යන්තය ඉදිවීමෙන් පසු, සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයකින් මගී හැසිරවීමේ නව ධාරිතාවක් එක් කරනු ඇත. එමෙන්ම අප දැනටමත් හසුරුවන මගී සංඛ්‍යාව වඩාත් හොඳින් කළමනාකරණය කිරීමට ඉඩ සලසන අතර, ඉදිරි වර්ධනය සඳහා ගුවන් තොටුපළ සූදානම් කිරීමට ද අපට හැකි වේ. දෙවන පර්යන්තය හුදෙක් ව්‍යාප්ති ව්‍යාපෘතියක් පමණක් නොවේ. එය අප ආයතනයක් ලෙසත්, රටක් ලෙසත් අප ගමන් කරන දිශාව සංකේතවත් කරන සංකේතයකි: එනම් ඉදිරියටම, ඉහළටම සහ නිරන්තරයෙන් උන්නතිය කරා.

ශ්‍රී ලංකාව දකුණු ආසියාවේ කේන්ද්‍රස්ථානය ලෙස ස්ථාපිත කිරීම අපගේ දිගුකාලීන උපායමාර්ගය වේ. ජපන් ජාත්‍යන්තර සහයෝගිතා ඒජන්සිය හි නොමඳ සහයෝගය ඇතිව ඉදිකිරීම් කටයුතු දැන් ස්ථාවරව ආරම්භ වී ඇති අතර, අපගේ මගීන්ට, ගුවන් සමාගම්වලට සහ සමස්ත අපේක්ෂා කරන උසස් ප්‍රමිතියෙන් දෙවන පර්යන්තය නියමිත කලට ජනතා අයිතියට පත්කිරීමට හැකිවන බව මාගේ විශ්වාසයි.

අනපේක්ෂිත අභියෝගයන් තරණය කිරීම

2025 වසර පිළිබඳව ආපසු හැරී බැලීමේදී අප මුහුණ දුන් අභියෝග පිළිබඳව සඳහන් නොකිරීම අඩුවකි. දිට්වා සුළි කුණාටුව සහ ඉන් අනතුරුව ඇති වූ ගංවතුර හේතුවෙන් ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම්වලට තාවකාලික බාධා ඇති වූ අතර, අපගේ කාර්ය මණ්ඩලය සහ හවුල්කාර ආයතනවලට දැඩි පීඩනයක් එල්ල කළේය. එවන් අසීරු අවස්ථාවක ශ්‍රී ලංකාව ලොව සමඟ පවතින සබඳතාවය බිඳී යාමට නොදී සුරක්ෂිතව පවත්වා ගැනීමට අපගේ කණ්ඩායම් දැක්වූ වෘත්තීයභාවය, කැපවීම සහ මානුෂීය ගුණය පිළිබඳව මම නිහතමානීව ආඩම්බර වෙමි. සියලු ගුවන් සේවා ආයතන සමඟ ඒකාබද්ධව ක්‍රියාත්මක කළ විශේෂ වැඩපිළිවෙළ හේතුවෙන්, මගීන් අතරමං නොකිරීම සහ අත්‍යවශ්‍ය සේවා අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම සහතික කරන ලදී. අපගේ ගුවන්තොටුපළවල් හුදෙක් ගමන් මගීන් සඳහා දොරටු ලෙස පමණක් නොව, රටේ ප්‍රගතියේදී මෙන්ම මෙවැනි දුෂ්කර අවස්ථාවලදී ද ජාතියට ශක්තියක් වේ. සැබවින්ම ආයතනයක ශක්තිය මැනිය හැක්කේ බාධක නොමැති අවස්ථාවලදී නොව එවැනි බාධක අභිබවා නැගී සිටීමට ඇති හැකියාව මතය.

එමෙන්ම අප මේ වන විට ක්‍රියාත්මක වන්නේ දිනෙන් දින සංකීර්ණ වන ගෝලීය පරිසරයක් තුළයි. භූ-දේශපාලනික නොසන්සුන්තා, ආර්ථික අවිනිශ්චිතතාවයන්, වෙනස් වන වෙළඳ රටාවන්, සීඝ්‍ර

ඉදිරියටත් නිරතුරු ඉහළට - සභාපතිතුමාගේ පණිවිඩය |

තාක්ෂණික දියුණුව සහ දේශගුණික අභියෝග විසින් සමස්ත ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයම නව මාවතකට යොමු කරමින් තිබේ. මෙම බලපෑම් හමුවේ අප කටයුතු කරන ආකාරය ඉදිරි වසර කිහිපය තුළ අප ලබන සාර්ථකත්වය තීරණය කිරීමට හේතු වනු ඇත.

පසුගිය වසර කිහිපය තුළ අපගේ මානව සම්පතට දැඩි බලපෑමක් එල්ල කළ බුද්ධි ගලන තත්ත්වය තවමත් යම් අවදානමක් ලෙස පවතින නමුත්, රටේ පවතින යහපත් ආර්ථික වටපිටාව සහ අප හඳුන්වාදුන් ඉහළ වැටුප් හා දීමනා ව්‍යුහයන් හේතුවෙන් යහපත් ප්‍රතිඵල ලැබෙමින් පවතී. නව බඳවා ගැනීම් සාර්ථකව සිදු කෙරෙන අතර, අපගේ පුහුණු වැඩපිළිවෙළ ද තවදුරටත් ශක්තිමත් කරමින් සිටින්නේ හුදෙක් කාර්ය මණ්ඩලය සංඛ්‍යාත්මකව පවත්වා ගැනීමටම පමණක් නොවේ. ඒ වෙනුවට, ගු.ගු.සේ.ස. තුළ තම වෘත්තීය ජීවිතය ගොඩනඟා ගැනීමට ආඩම්බර වන සහ මෙම ආයතනය තවත් ඉහළ මානයක් කරා ගෙන යාමට කැපවන දක්ෂ පිරිසක් නිර්මාණය කිරීමට අපි අදිටන් කර ගෙන සිටිමු.

2026 වසර සහ අනාගතය පිළිබඳ පෙරදැක්ම

මෙම වසරේ අප හඳුන්වා දුන් "නිරතුරු ඉහළට" යන තේමාව, වාර්ෂික වාර්තාව තුළින් එහි උපරිම අර්ථය විඳහා දක්වයි. ස්ථාවර මූල්‍ය පදනම, ව්‍යාප්ත වන ගුවන් ගමන් ජාලය, නව යටිතල පහසුකම් ආයෝජන, උද්යෝගිමත් කාර්ය මණ්ඩලය සහ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය රටේ සංවර්ධනයට දක්වන උපායමාර්ගික දායකත්වය මැනවින් හඳුනාගත් රජයේ සහයෝගය මත අපගේ අඩිතාලම දැන් ඉතා ශක්තිමත් වී තිබේ. 2026 වසරේ අපගේ කාර්යභාරය වන්නේ එම ශක්තිමත් පදනම මත පිහිටා, වඩාත් ඉහළ අභිලාෂයන් කරා ළඟා වෙමින්, "නිරතුරු ඉහළට" යන අපගේ ගමන අඛණ්ඩව ඉදිරියටම රැගෙන යාමයි.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ සම්මුතීන් හා නීති රීති මත පදනම් වූ පද්ධතියක් වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකාව අඛණ්ඩව කැපවී සිටියි. සුරක්ෂිත, ආරක්ෂිත සහ කාර්යක්ෂම ගුවන් ප්‍රවාහන සේවාවක් සහතික කිරීම උදෙසා අපි ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය (ICAO) වැනි ගෝලීය ආයතනයන් සමඟ සක්‍රීයව කටයුතු කරන අතරම, කලාපීය සහ ජාත්‍යන්තර හවුල්කරුවන් සමඟ ද සමීප සබඳතා තවදුරටත් ශක්තිමත් කර ගනිමු.

ජාතික මට්ටමින් අපගේ මූලික පදනම ශක්තිමත් කිරීම කෙරෙහි අපි දැඩි අවධානයක් යොමුකර ඇත්තෙමු. ගුවන් ගමන් සම්බන්ධතාවල පරාසය පුළුල් කිරීම, නවීන ගුවන්තොටුපළ යටිතල පහසුකම් සඳහා ආයෝජනය කිරීම සහ ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් හැකියාවන් ඉහළ නැංවීම මෙයට ඇතුළත් වේ. මෙහිදී අපගේ ප්‍රමුඛතම වගකීම වන්නේ ගුවන් ගමන් ආරක්ෂාව තහවුරු කිරීමයි. මන්දයත්, විශ්වාසය සහ විශ්වසනීයත්වය මත ගොඩනැඟෙන පදනමක් නොමැතිව තිරසාර වර්ධනයක් ළඟා කර ගත නොහැකි බැවිනි.

එමෙන්ම, වඩාත් තිරසාර සහ අනාගතයට සූදානම් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයක් ගොඩනැඟීමටද අප ක්‍රියාමාර්ග ගනිමින් සිටිමු. නවෝත්පාදනය සහ ඩිජිටල් පරිවර්තනය මඟින් මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීම, මගී අත්දැකීම් වැඩිදියුණු කිරීම සහ ගෝලීය ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව පාරිසරික බලපෑම් අවම කිරීම අපගේ අරමුණයි.

එමෙන්ම ශක්තිමත් හවුල්කාරිත්වයන් පවත්වා ගැනීම සඳහා අප තුළ ඇති කැපවීම ද ඉතා වැදගත් වේ. ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම සහ අපගේ අනෙකුත් හවුල්කරුවන් ඇතුළු සමස්ත ගුවන් සේවා පද්ධතියේම ප්‍රධාන පාර්ශ්වකරුවන් සමඟ අපි සමීපව කටයුතු කරන්නෙමු. අපි සැම විටම ගුවන් ගමන් සම්බන්ධතා, යටිතල පහසුකම්, තාක්ෂණය සහ මානව සම්පත් සංවර්ධනය යන ක්ෂේත්‍රයන්හි ප්‍රගතිය කරා පෙරමුණ ගන්නෙමු.

අනාගතය දෙස බලන විට, ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය තිරසාර වර්ධනයක් කරා ගමන් කිරීමට අවශ්‍ය ශක්තිමත් පසුබිමක පවතින බව අපට විශ්වාසයි. අපගේ හවුල්කාරිත්වයන් ශක්තිමත් කිරීම, නවෝත්පාදන වැළඳ ගැනීම සහ ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් වෙනුවෙන් සැමවිටම පෙනී සිටීම තුළින් නව අවස්ථාවන් උදා කර ගැනීමටත්, කලාපීය මෙන්ම ගෝලීය මට්ටමින් අප සතු භූමිකාව තවදුරටත් ඉහළ නැංවීමටත් අපට හැකියාව ලැබෙනු ඇත. ඉදිරි වසරේදී අපගේ මූලික අවධානය යොමු වන්නේ මගී මෙන්ම ගුවන් සමාගම් සම්බන්ධතාවල වර්ධනය අඛණ්ඩව පවත්වා ගැනීම, දෙවන පර්යන්තයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු නියමිත කාලයට සහ ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය තුළ අවසන් කිරීම මෙන්ම මෙරටට වැඩි වටිනාකමක් එක් කරන සංචාරකයන් ආකර්ෂණය කර ගැනීම සඳහා සංචාරක අධිකාරීන් සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගම් සමඟ පවතින හවුල්කාරිත්වයන් තවදුරටත් ශක්තිමත් කිරීම කෙරෙහිය. එමෙන්ම ම.රා.ජා.ගු. සහ යා.ජා.ගු.

ඉදිරියටත් නිරතුරු ඉහළට - සභාපතිතුමාගේ පණිවිඩය |

ධාරිතාවය සහ වාණිජමය වටිනාකම ඉහළ නැංවීමටත්, අප යටතේ පවතින ගුවන්තොටුපළ පහ පුරාම පාරිභෝගිකයා කේන්ද්‍ර කරගත් නවෝත්පාදන සංස්කෘතියක් ස්ථාපිත කිරීමටත් අපි බලාපොරොත්තු වෙමු.

වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා ගරු අමාත්‍යතුමා සහ නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා වසර පුරා ලබා දුන් නොසැලෙන මගපෙන්වීම සහ සහයෝගය පිළිබඳව මගේ කෘතඥතාව පිරිනමමි. එමෙන්ම උප සභාපතිතුමාට, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට සහ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායමට ඔවුන්ගේ සාමූහික ප්‍රඥාව සහ කැපවීම වෙනුවෙන් ද මම ස්තූතිවන්ත වෙමි. සියල්ලටම වඩා, ජ්‍යෙෂ්ඨතම නිලධාරියාගේ සිට ඉදිරිපෙළ සේවකයා දක්වා ගු.ගු.සේ.ස. සේවය කරන 4,000කට ආසන්න සේවක පිරිසට මාගේ හෘදයාංගම ස්තූතිය පිරිනමනු ලබන්නේ සේවාවේ විශිෂ්ටත්වය උදෙසා ඔවුන් දිනපතා දක්වන කැපවීම අපගේ ආයතනයේ සැබෑ ජීව ගුණය වන බැවිනි.

අප සැම එක්ව ශ්‍රී ලංකාවට ආඩම්බර විය හැකි සේවාවක් ගොඩනඟා ඇති අතර අප සැම එක්ව "නිරතුරු ඉහළට" යන ඒ ගමන අඛණ්ඩව ඉදිරියටම රැගෙන යන්නෙමු.

ඩබ්ලිව් ඩබ්ලිව් එස් මංගල
සභාපති (වැඩ බලන)
2026 මැයි 20

නායකත්ව කණ්ඩායම

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය

වමේ සිට දකුණට

එච් ආර් සිරිනාම (මිය) - අමාත්‍යාංශ නිරීක්ෂක

ටී එස් වික්‍රමතුංග - විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ

පී එම් කේ හෙට්ටිආරච්චි - විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ / භාණ්ඩාගාර නියෝජිත

ඩබ්ලිව් ඩබ්ලිව් එස් මංගල - සභාපති (වැඩ බලන)

ප්‍රිමාල් ද සිල්වා - විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ

එල් සේනාරත්න - විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ

සිරිල් වන්නිගම - උප සභාපති

එච් ටී චමින්ද - විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ

එම් එම් රේණුකා පී ගුණසේකර (මිය) - සමාගම් ලේකම්

කේ එම් පී එන් කරුණාරත්න - විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ

නායකත්ව කණ්ඩායම

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය

ඩබ්ලිව් ඩබ්ලිව් එස් මංගල
සභාපති (වැඩ බලන)

ඩබ්ලිව්. ඩබ්ලිව්. එස්. මංගල මහතා ශ්‍රී ලංකා සැලසුම් සේවයේ (පළමු ශ්‍රේණිය) ජ්‍යෙෂ්ඨ සාමාජිකයෙකු වන අතර, ජාතික හා ප්‍රාදේශීය සංවර්ධන සැලසුම්කරණය, රාජ්‍ය පරිපාලනය සහ විදේශ අරමුදල් සහිත වැඩසටහන් කළමනාකරණය යන ක්ෂේත්‍රවල වසර 25කට අධික ප්‍රමුඛ පළපුරුද්දක් හිමි කරගෙන ඇත. ඔහු ජර්මනියේ ඩොට්මන්ඩ් විශ්ව විද්‍යාලයෙන් සහ පිලිපීන විශ්ව විද්‍යාලයෙන් ප්‍රාදේශීය සංවර්ධන සැලසුම්කරණය පිළිබඳ විද්‍යාවේදී උපාධියක් සහ රුහුණ විශ්වවිද්‍යාලයෙන් කෘෂිකර්මය පිළිබඳ විද්‍යාවේදී උපාධියක් ලබා ඇත. ඔහු රාජ්‍ය සේවකයින් සඳහා රාජ්‍ය ප්‍රසම්පාදන සහ ඉංග්‍රීසි පිළිබඳ වෘත්තීය ඩිප්ලෝමා සම්පූර්ණ කර ඇත.

2025 ඔක්තෝබර් මාසයේදී මංගල මහතා වරාය හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා ලෙස පත් කරනු ලැබීය. පසුව, 2026 ජනවාරි 22 ඔහු ගු.ගු.සේ.ස. හි වැඩ බලන සභාපති ලෙස පත් කරන ලදී.

තම වෘත්තීය ජීවිතය පුරාවටම, මංගල මහතා ප්‍රධාන අමාත්‍යාංශ, පළාත් සභා සහ දිස්ත්‍රික් සැලසුම් ලේකම් කාර්යාල කිහිපයක ජ්‍යෙෂ්ඨ තනතුරු රැසක් දැරූවෙකි. ඔහුගේ නායකත්ව අත්දැකීම් උපායමාර්ගික සැලසුම්කරණය, ප්‍රතිඵල මත පදනම් වූ අධීක්ෂණය සහ ඇගයීම, රාජ්‍ය ආයෝජන කළමනාකරණය, විදේශ අරමුදල් සහිත වැඩසටහන් සම්බන්ධීකරණය සහ රාජ්‍ය අංශයේ ප්‍රතිසංස්කරණ මුලපිරීම් දක්වා විහිදේ. ඔහු ජාතික සංවර්ධන ක්‍රියාකාරී සැලසුම්, මහා පරිමාණ යටිතල පහසුකම් සහ කෘෂිකාර්මික සංවර්ධන වැඩසටහන් සහ භාණ්ඩාගාරය සහ ජාතික ප්‍රතිපත්ති නියෝග සමඟ අනුගත වූ ආයතනික කාර්ය සාධන රාමු සකස් කිරීම සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා සුවිශේෂී දායකත්වයක් ලබා දී ඇත.

ඔහු ප්‍රධාන පුහුණුකරුවෙකු ලෙස ධාරිතා සංවර්ධනය සඳහා පුළුල් දායකත්වයක් ලබා දී ඇති අතර, රාජ්‍ය අංශයේ ආයතන, විශ්වවිද්‍යාල සහ ජාත්‍යන්තර සංවර්ධන හවුල්කරුවන් සඳහා පුහුණුකරුවන්ගේ පුහුණු වැඩසටහන් සහ උපායමාර්ගික සැලසුම් වැඩමුළු පවත්වා ඇත. ඔහුගේ ජාත්‍යන්තර අත්දැකීම් යුරෝපය හා ආසියා කලාපය පුරා පැතිරුණු විද්‍යාත්මක හා වෘත්තීයමය සම්බන්ධතා මගින් තවදුරටත් ශක්තිමත් වී ඇත.

සිරිල් වන්නිගම
උප සභාපති

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

තරඟකාරී විභාග තුනක් සමත් වූ වන්නිගම මහතා, 1987 දී ශ්‍රී ලංකා විගණන සේවය තෝරාගෙන 1992 දක්වා විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුවේ විගණන අධිකාරී ලෙස සේවය කළේය. 1992 දී, ඔහු අභ්‍යන්තර විගණන අංශයේ වැඩබලන විධායක ලෙස ගුවන්තොටුපළ හා ගුවන්සේවා සමාගමට සම්බන්ධ වූ අතර 1995 දී එහි අංශ ප්‍රධානී බවට පත්විය. ඔහු 2021 වසරේ විශ්‍රාම ගන්නා තෙක් මෙම තනතුරේ සේවය කළ අතර, වසර 29 ක් ගුවන්තොටුපළ කටයුතු අධීක්ෂණය කළේය. 2024 නොවැම්බර් 1 වන දින ඔහු ගු.ගු.සේ.ස. හි උප සභාපති ලෙස පත් කරන ලදී. ඔහු මානව සම්පත් සහ වැටුප් සහ අවදානම් කළමනාකරණ මණ්ඩල අනු කමිටුන්හි සභාපතිවරයා ලෙසත්, ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ මණ්ඩල අනුකමිටුවේ සාමාජිකයෙකු ලෙසත් සාමාජිකත්වය දරන ලදී.

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

එල් සේනාරත්න
විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ

ලාල් සේනාරත්න මහතා 2024 නොවැම්බර් 1 වන දින ගු.ගු.සේ.ස. හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සාමාජිකයෙකු ලෙස පත් කරන ලදී. ඔහු සමාගමේ විගණන අනුකමිටුවේ සාමාජිකයෙකු ලෙසද සේවය කළේය. ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලයේ සහ ලංකා

බනිජ තෙල් තොග ගබඩා පර්යන්ත සමාගමේ වසර 42 ක පමණ පුළුල් අත්දැකීම් සම්භාරයක් සහිත සේනාරත්න මහතා ගිණුම්කරණය, විගණනය සහ විශේෂ විමර්ශන යන ක්ෂේත්‍රයන් හි විවිධ තනතුරු හොබවා ඇත. මීට අමතරව, ඔහු ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලයට අනුබද්ධ පුහුණු ආයතනයේ බාහිර කථිකාචාර්යවරයෙකු ලෙස සේවය කරමින් අනාගත වෘත්තිකයන්ගේ සංවර්ධනයට දායක වී ඇත.

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

ටී එස් වික්‍රමතුංග
විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ

වික්‍රමතුංග මහතා බලපත්‍රලාභී වාණිජ ගුවන් නියමුවෙකු ලෙස දශකයකට වැඩි අත්දැකීම් සහිත පරිණත ගුවන් සේවා වෘත්තිකයෙකි. ඔහු ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියෙන් ලබාගත් ගුවන් ප්‍රවාහන නියමු බලපත්‍රයක් (ඒ.ටී.පී.එල්.) දරයි. ආරක්ෂාව, මෙහෙයුම් විශිෂ්ටත්වය සහ නියාමන අනුකූලතාවය සඳහා වන ඔහුගේ කැපවීම කෙරෙහි සුවිශේෂී ප්‍රාගුන්‍යක් සහිත ඔහු, ගුවන් මෙහෙයුම්, ගුවන් ආරක්ෂාව සහ ජාත්‍යන්තර සබඳතා පිළිබඳ පුළුල් විශේෂඥතාවයක් දක්වයි. 2024 නොවැම්බර් 4 වන දින ඔහු ගු.ගු.සේ.ස. හි අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස පත් කරන ලදී. ඔහු මානව සම්පත් සහ වැටුප්, තොරතුරු තාක්ෂණය, අවදානම් කළමනාකරණය සහ ව්‍යාපාර සංවර්ධන යන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුකමිටුවල සාමාජිකයෙකු ලෙස සාමාජිකත්වය දරන ලදී.

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

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

ප්‍රිමාල් ද සිල්වා මහතා
විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ

ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ දශක තුනකට වැඩි අත්දැකීම් සහිත ප්‍රිමාල් ද සිල්වා මහතා, 2024 නොවැම්බර් 4 වන දින ගු.ගු.සේ.ස. හි අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස පත් කරන ලදී. ඔහු මානව සම්පත් සහ වැටුප්, ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ සහ අවදානම් කළමනාකරණ යන මණ්ඩල අනු කමිටුවල සාමාජිකයෙකු ලෙස සාමාජිකත්වය දැරූ අතර ව්‍යාපාර සංවර්ධන මණ්ඩල අනු කමිටුවේ සභාපතිත්වය දරන ලදී. 1988 වසරේදී එයාර් ලංකා සමාගමේ (පසුව ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය බවට පත් වූ) ගුවන්සේවා සත්කාරක කාර්යමණ්ඩල සාමාජිකයෙකු ලෙස සිය වෘත්තීය ජීවිතය ආරම්භ කළ ඔහු, පසුව ගුවන්සේවා අංශයේ විවිධ අංශවල සුවිශේෂී නායකත්ව ගුණාංග පෙන්නුම් කරන ලදී.

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

ජාතික ප්‍රවාහකයා සම්බන්ධයෙන් දරන ලද පූර්ව වගකීම් අතර, ද සිල්වා මහතා ගුවන්ගත සේවා පුහුණු ප්‍රමිති හා මෙහෙයුම් කළමනාකරු ලෙස ගුවන්ගත සේවා මෙහෙයවූ අතර, සේවා සැපයුම ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වන බව සහතික කළේය. ආයතනික සමාජ වගකීම් ප්‍රධානියා ලෙස, ඔහු සමාගමේ සමාජ හා පාරිසරික ප්‍රවේශයන් ආයතනික අරමුණු හා ඒකාබද්ධ කිරීමේ ප්‍රධාන කාර්යභාරයක් ඉටු කරන ලදී. තවද, ආරක්ෂාව

පිළිබඳ ඔහු සතු විශේෂඥතාව අවධාරණය කරමින්, ගුවන් සේවක ආරක්ෂක කළමනාකරු ලෙස ඔහු ගුවන්යානා තුළ මැදිරි කාර්යමණ්ඩල මෙහෙයුම් සඳහා ආරක්ෂක කළමනාකරණ පද්ධතිය (එස්. එම්.එස්.) ක්‍රියාත්මක කිරීමේ පුරෝගාමියා විය. ද සිල්වා මහතා ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්වවිද්‍යාලයේ පශ්චාත් උපාධි කළමනාකරණ ආයතනයෙන් ව්‍යාපාර පරිපාලන පිළිබඳ විධායක ශාස්ත්‍රපති උපාධියක්, කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයෙන් කම්කරු සබඳතා හා මානව සම්පත් කළමනාකරණය පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධියක් සහ ශ්‍රී ලංකා පුහුණු හා සංවර්ධන ආයතනයෙන් පුහුණුව හා සංවර්ධනය පිළිබඳ ජාතික ඩිප්ලෝමාවක් දරයි.

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

කේ එම් පී එන් කරුණාරත්න
විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ

තොරතුරු තාක්ෂණ ක්ෂේත්‍රයේ වසර 25කට වැඩි පළපුරුද්දක් සහිත කරුණාරත්න මහතා 2024 දෙසැම්බර් 11 වන දින ගු.ගු.සේ.ස. හි අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස පත් කරන ලදී. ඔහු මානව සම්පත් සහ වැටුප්, සහ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ යන මණ්ඩල අනු කමිටුවල සාමාජිකයෙකු ලෙස සාමාජිකත්වය දරන ලද අතර තොරතුරු තාක්ෂණ මණ්ඩල අනුකමිටුවේ සභාපතිත්වය ද දරන ලදී. ඔහු විශාල බහුජාතික තොරතුරු තාක්ෂණ සංවිධානයන්හි වැඩසටහන් කළමනාකරණය, සේවා නැඹුරු මෘදුකාංග නිර්මාණ (SaaS) මෙහෙයුම්, ව්‍යාපාර මෙහෙයුම්, ආයතනික උපාය මාර්ග, එම්.අයි.එස්. සහ අන්තර්-ක්‍රියාකාරී කණ්ඩායම් කළමනාකරණය පිළිබඳ විශේෂඥයෙකි. ප්‍රතිඵල-කේන්ද්‍රීය නායකයෙකු වන ඔහු, මූල්‍ය වෙළඳපොළ යටිතල පහසුකම් (එෆ්. එම්.අයි), ජංගම මාධ්‍ය සහ පණිවිඩ හුවමාරුව, විදුලි සංදේශ සහ රක්ෂණය වැනි කර්මාන්ත හරහා විශාල ව්‍යවසාය මෘදුකාංග සහ ඩිජිටල් සවිබලකරණ වෙනස්කම් වැඩසටහන් සඳහා තාක්ෂණික විසඳුම් ලබා දීමට ගෝලීය වශයෙන් විසිරුණු, බහු සංස්කෘතික කණ්ඩායම් මෙහෙයවීමේ ගැඹුරු, ප්‍රායෝගික අත්දැකීම් සතුය.

වර්තමානයේ, කරුණාරත්න මහතා ලන්ඩන් කොටස් වෙළඳපොළ සමූහය (එල්.එස්.ඊ.ජී.) තුළ වෙළඳපොළ යටිතල පහසුකම් තාක්ෂණ අංශය සඳහා ව්‍යාපාර මෙහෙයුම් කාර්යය මෙහෙයවනු ලබයි. මෙම භූමිකාවේදී, ඔහු වෙනස්කම් කළමනාකරණය, උපායමාර්ගික සැලසුම්කරණය, අවදානම් කළමනාකරණය සහ එම්.අයි.එස්. කාර්යයන් අධීක්ෂණය කිරීම සිදු කරයි. ඔහු මීට පෙර එම සංවිධානය තුළ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ප්‍රධානී සහ ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂ තනතුරු හොබවා ඇත. ඔහුගේ පුළුල් අත්දැකීම්වලට සයිනිවර්ස් ටෙක්නොලොජීස් සීමිත සමාගම (ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය) සහ වෙරිසයින් සංස්ථාව (ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය) හි වැඩසටහන් කළමනාකරණ කාර්යයද ඇතුළත් වන අතර, එහිදී ඔහු එක්සත් ජනපදය, කැනඩාව සහ මෙක්සිකෝව පුරා විවිධ රැහැන් රහිත ප්‍රවාහකයන් සඳහා ජංගම මාධ්‍ය සහ පණිවිඩ වැඩසටහන් ප්‍රතිඵල කළමනාකරණය කරන ලදී.

මීට අමතරව, කරුණාරත්න මහතා ශ්‍රී ලංකා මෘදුකාංග සහ සේවා සමාගම් සංගමයේ (එස්.එල්. ඒ.එස්.එස්.කොම්) ස්වේච්ඡා සාමාන්‍ය සභා සාමාජිකයෙකු ලෙස සේවය කරන අතර, ප්‍රධාන වශයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ මෘදුකාංග කර්මාන්තය නංවාලීම අරමුණු කරගත් විවිධ වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා තාක්ෂණ සංසදයේ නියැලී සිටී.

කරුණාරත්න මහතා ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්වවිද්‍යාලයෙන් ව්‍යාපාර පරිපාලනය පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති (එම්.බී.ඒ.) උපාධියක්, ඉලෙක්ට්‍රොනික සහ විදුලි සංදේශ ඉංජිනේරු විද්‍යාව පිළිබඳ විශේෂඥතාවයක් සහිත මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයෙන් විද්‍යාවේදී ඉංජිනේරු (විශේෂ) උපාධියක් දරන අතර, ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය හි ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ආයතනයේ (පී.එම්.අයි) සහතික ලත් ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ වෘත්තිකයෙකි.

එච් ටී චමින්ද
විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ

තුෂාර හෙට්ටිතන්ත්‍රිගේ යනු ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රමුඛ පෙලේ සමාගම්වල ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ මට්ටමේ වසර 28කට වැඩි පළපුරුද්දක් සහිත සාර්ථක ව්‍යාපාරික නායකයෙකි. ඔහු 2024 නොවැම්බර් 4 වන දින ගු.ගු.සේ.ස. හි අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස පත් කරන ලදී. ඔහු මානව සම්පත් සහ වැටුප්, තොරතුරු තාක්ෂණ සහ විගණන සඳහා වන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනු කමිටුවල සාමාජිකයෙකු ලෙස සාමාජිකත්වය දරන ලදී. මානව සම්පත් කළමනාකරණය සහ මෙහෙයුම් පිළිබඳ විශේෂඥයෙකු වන ඔහු, රිචඩ් පීරිස් පුද්ගලික සමාගම, සියැට් කැළණි හෝල්ඩින්ග්ස් සහ ඕෂන් ලංකා (පුද්) සමාගම ඇතුළු විවිධ මහා පරිමාණයේ පුද්ගලික අංශයේ සමාගම්වල ජ්‍යෙෂ්ඨ නායකත්ව තනතුරු හොබවා ඇත. මීට අමතරව, තුෂාර මහතා විවිධ පුද්ගලික ආයතනවල වෘත්තීය ගිණුම්කරණ

අධ්‍යයනයන් සඳහා බාහිර කථිකාචාර්යවරයෙකු වශයෙන්ද සේවය කර ඇත.

ඔස්ට්‍රේලියාවේ මොනෑෂ් විශ්වවිද්‍යාලයෙන් ආර්ථික විද්‍යාව පිළිබඳ (ගෞරව) උපාධියක් සහ මැන්චෙස්ටර් මෙට්‍රොපොලිටන් විශ්වවිද්‍යාලයෙන් ව්‍යාපාර පරිපාලනය පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධියක් ඇතුළු අධ්‍යාපනික සුදුසුකම් සහිත ඔහු, උපායමාර්ගික ව්‍යාපාර කළමනාකරණය, මානව සම්පත් කළමනාකරණය, මූල්‍ය සහ ආර්ථික විද්‍යාව පිළිබඳ මනා දැනුමක් ලබා ඇත. වර්තමානයේ, තුෂාර මහතා කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයේ ආචාර්ය උපාධි අපේක්ෂකයෙකු වන අතර, එය අඛණ්ඩ ඉගෙනීම සහ පර්යේෂණ සඳහා ඔහුගේ කැපවීම පෙන්නුම් කරයි. ඔහුගේ ආයතනික තනතුරුවලට අමතරව, තුෂාර මහතා ශ්‍රී ලංකා අපනයන සංවර්ධන මණ්ඩලයේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අධ්‍යක්ෂ ධුරයක් දරයි. ඔහු ජාතික ශ්‍රම අධ්‍යයන ආයතනයේ පාලක මණ්ඩලයේ සාමාජිකයෙකු ලෙස ද, කම්කරු දෙපාර්තමේන්තුවේ ජාතික කම්කරු උපදේශක සභාවේ සාමාජිකයෙකු ලෙස ද සේවය කරනු ලබයි. ඔහුගේ පුළුල් අත්දැකීම් සම්භාරය ඔහුව ආයතනික පාලනය,උපායමාර්ගික ව්‍යාපාර කළමනාකරණය සහ මෙහෙයුම් සම්බන්ධයෙන් බොහෝ අයගේ ගෞරවයට ලක්වන නායකයෙකු මෙන්ම විශේෂඥයෙකු බවට පත් කරයි.

පී එම් කේ හෙට්ටිආරච්චි
විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ / භාණ්ඩාගාර නියෝජිත

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

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

එච් ආර් සිරිනාම (මිය)
අමාත්‍යාංශ නිරීක්ෂක

හර්ෂණී රත්නමාලි සිරිනාම මහත්මිය වරාය හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ අධ්‍යක්ෂ (සංවර්ධන) ලෙස සේවය කරන අතර, රේඛීය අමාත්‍යාංශය නියෝජනය කරමින් 2025 දෙසැම්බර් 8 වන දින සිට අමාත්‍යාංශයේ නිරීක්ෂකවරිය ලෙස පත් කරන ලදී. ඇය ශ්‍රී ලංකා පරිපාලන සේවයේ (පළමු ශ්‍රේණිය) ජ්‍යෙෂ්ඨ නිලධාරිනියක් වන අතර, රාජ්‍ය අංශයේ දශක තුනකට ආසන්න පළපුරුද්දක් ඇත.

2017 දී ඇයගේ වත්මන් තනතුරේ රාජකාරී භාරගත් ඇය, ගුවන් සේවා සහ වරාය ක්ෂේත්‍රයට අදාළ ප්‍රතිපත්ති සම්බන්ධීකරණය, සංවර්ධන අධීක්ෂණය සහ ආයතනික පාලනය සඳහා දායකත්වය ලබා දී ඇත. මෙයට පෙර, ඇය දිවිනැගුම සංවර්ධන දෙපාර්තමේන්තුවේ දිස්ත්‍රික් දිවිනැගුම අධ්‍යක්ෂ (2012-2017) සහ කොළඹ ප්‍රාදේශීය ලේකම් කාර්යාලයේ සහකාර ප්‍රාදේශීය ලේකම් (2006-2012) ඇතුළු ප්‍රධාන නායකත්ව භූමිකා රැසක් දරමින් සේවය කර ඇත.

සිරිනාම මහත්මිය කැලණිය විශ්ව විද්‍යාලයෙන් මානව සම්පත් කළමනාකරණය පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධියක් සහ පශ්චාත් උපාධි ඩිප්ලෝමාවක් ද, ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්ව විද්‍යාලයෙන් ව්‍යාපාර පරිපාලනය පිළිබඳ විද්‍යාවේදී උපාධියක් ද ලබා ඇත. ඇයගේ වෘත්තීය සංවර්ධන අත්දැකීම් අතර චීනයේ වරාය කළමනාකරණය පුහුණුව, ඉන්දියාවේ විද්‍යුත් - රාජ්‍යය පරිපාලන වැඩසටහන් සහ ඔක්ස්ෆර්ඩ් විශ්ව විද්‍යාලයේ වෙනස්වීම් කළමනාකරණය පිළිබඳ ජාත්‍යන්තර පුහුණුව මෙන්ම රාජ්‍ය පරිපාලනය, රාජ්‍ය සේවා කළමනාකරණය, ඉංග්‍රීසි ප්‍රවීණතාවය, තොරතුරු හා සන්නිවේදන තාක්ෂණ සහ විද්‍යුත් - පුරවැසි සේවා පිළිබඳ සහතික කිරීම් ඇතුළත් වේ.

ප්‍රතිඵල කේන්ද්‍ර කරගත් කළමනාකරණ ප්‍රවේශය සඳහා පිළිගැනීමට ලක් වූ ඇය, වගවීම, කාලෝචිත ලෙස සැපයීම සහ සංවිධානාත්මක කාර්ය සාධනය අවධාරණය කරන අතරම, පාර්ශවකරුවන්ගේ තෘප්තිය සහ සේවා විශිෂ්ටත්වය කෙරෙහි දැඩි අවධානයක් යොමු කරයි.

ක්‍රියාකාරී කණ්ඩායම - ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායම

වමේ සිට දකුණට

යූ එම් විරවර්ධන - යාන්ත්‍රික සහ විදුලි ඉංජිනේරු ප්‍රධානි
ජේ එම් ද කෘස් රුබින් - ගෘහ නිර්මාණ, භූමි අලංකරණ සහ අභ්‍යන්තර නිර්මාණ ප්‍රධානී
එම් රත්නසිංහ (මිය) - නීති ප්‍රධානී
යූ ජේ ලොකුආරච්චි - තොරතුරු තාක්ෂණ ප්‍රධානී
කේ ඒ ආර් කොඩිකාර - මානව සම්පත් ප්‍රධානී

ආචාර්ය සුමිත් ද සිල්වා - අලෙවිකරණ සහ ආයතනික සන්නිවේදන ප්‍රධානි සහ වැඩබලන වාණිජ සහ දේපළ ප්‍රධානි
ජේ ඒ එම් ඩී එස් එස් අබේවර්ධන - මුදල් සහ උපායමාර්ග ප්‍රධානී
කේ ඩී වයි චාන්දනී (මිය) - උපායමාර්ගික කළමනාකරණ ප්‍රධානී
එස් සී දිසාපතිගේ - ගුවන් සංතරණ සේවා ප්‍රධානී
එච් පී එල් සිරිමාන්න - සැපයුම් දාම කළමනාකරණය ප්‍රධානී

වමේ සිට දකුණට

ක්‍රියාකාරී කණ්ඩායම - ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ කණ්ඩායම |

වමේ සිට දකුණට

මේජර් ජෙනරාල් (විශ්‍රාමික) - ආරක්ෂක සේවා, ගිනි සහ මුදවා ගැනීමේ සේවා ප්‍රධානී
ඒ පී පල්ලාවෙල
ආර් පී ඒ රාජපක්ෂ මහතා - ගුවන්තොටුපළ කළමනාකරණ ප්‍රධානී
වෛද්‍ය. එස් ඩී ඒ එස් නිශාන්ත - සමාගමේ වෛද්‍ය නිලධාරී
ආර් ඩබ්ලිව් එල් බී මැදවැව - භාණ්ඩ සහ ගුවන් භාණ්ඩ කළමනාකරණ ප්‍රධානී
එම් කේ පී තැන්නගේ (මිය) - අභ්‍යන්තර විගණන ප්‍රධානී

ඉංජිනේරු ජේ කේ රත්නින්ද - ඉලෙක්ට්‍රොනික් සහ ගුවන් සංතරණ ඉංජිනේරු ප්‍රධානී
වින්ග් කමාන්ඩර් (විශ්‍රාමික) එස් එම් ඩී විජේසූරිය - ආරක්ෂණ, විමර්ශන සහ විශේෂ ව්‍යාපෘති ප්‍රධානී
ජී ඒ කේ නිමලරත්න - ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන්සේවා ශාස්ත්‍රාල ප්‍රධානී
කේ ආර් ආර් ඩී විරශ්‍රී (මිය) - සිවිල් ඉංජිනේරු ප්‍රධානී

වමේ සිට දකුණට

මඟ පෙන්වීමේ වගකීම

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල වාර්තාව

2025 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා විගණනය කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමඟ අපගේ වාර්තාව අපි සතුටින් ඉදිරිපත් කරන්නෙමු. මෙහි දක්වා ඇති තොරතුරු, 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතට අවශ්‍ය අදාළ තොරතුරු සපයන අතර, හොඳම ගිණුම්කරණ පරිචයන් අනුව කටයුතු කර ඇත. මෙම වාර්තාවේ සංක්ෂිප්ත ඉදිරිපත් කිරීම හරහා, සමාගමේ කටයුතුවල තත්ත්වය සහ ගිණුම්කරණ කාලසීමාව තුළ සිදුවන යම් යම් වෙනස්කම් අගය කිරීමක් සඳහා කොටස් හිමියන්ට තොරතුරු හෙළිදරව් කිරීම් මනාව සිදු කර ඇති බවට අපි සහතික කර ඇත්තෙමු.

සමාගම පිළිබඳ

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

ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම්

2010 නොවැම්බර් 04 දිනැති ගැසට් පත්‍රයේ පළ කරන ලද 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා පනත මගින් පවරා ඇති බලතල යටතේ, පහත සඳහන් ගුවන්සේවා සඳහා වන එකම ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සැපයුම්කරු ලෙස එහි කාර්යභාරය ඉටු කිරීම ගු.ගු.සේ.ස. හි ප්‍රධාන මෙහෙයුම් කටයුතු අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යන ලදී:

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

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

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

මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

2025 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය තුළ මූල්‍ය හා මෙහෙයුම් කාර්යසාධනය සහ ගු.ගු.සේ.ස. හි අනාගත ව්‍යාපාර සංවර්ධනය පිළිබඳ සමාලෝචනයක් සභාපතිතුමාගේ පණිවිඩය (පිටු 12 සිට 16), කළමනාකරණ සාකච්ඡාව හා විශ්ලේෂණය (පිටු 38 සිට 55) සහ වාර්ෂික වාර්තාවේ මූල්‍ය සමාලෝචනය (පිටු 56 සිට 63) තුළ දැක්වේ. සමාගමේ විගණනය කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමඟ මෙම වාර්තා, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වාර්ෂික වාර්තාවේ අනිවාර්ය අංගයක් වන අදාළ කටයුතුවල තත්ත්වයන් පිළිබිඹු කරයි.

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

මූල්‍ය ප්‍රකාශන

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙනුවෙන් අධ්‍යක්ෂවරුන් දෙදෙනෙකු විසින් නිසි ලෙස අත්සන් කරන ලද සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන 108 සිට 148 දක්වා පිටුවල සඳහන් කර ඇත.

වර්ෂය තුළ ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ වෙනස්කම්

සමාගම විසින් ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට (SLFRSs/LKASs) අනුකූලව මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කරන ලදී. සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේදී අනුගමනය කරන ලද වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති 112 සිට 125 දක්වා පිටුවල දක්වා ඇත. සමාලෝචනයට ලක් වූ කාලපරිච්ඡේදය තුළ සමාගම විසින් අනුගමනය කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල කිසිදු වෙනසක් සිදු නොවූ බව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් තහවුරු කරනු ලබයි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා අධ්‍යක්ෂකවරුන්ගේ වගකීම

2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනත අනුව අධ්‍යක්ෂවරුන් විසින් සෑම මූල්‍ය වර්ෂයක් සඳහාම මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කර ඉදිරිපත් කිරීම අවශ්‍ය

මඟ පෙන්වීමේ වගකීම - අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල වාර්තාව

වන අතර එමඟින් එහි කටයුතු පිළිබඳ සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වය පිළිබිඹු කිරීම අවශ්‍ය වේ. 108 සිට 148 දක්වා පිටුවල දැක්වෙන මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්, සමාගම් පනත, 1995 අංක 15 දරන ගිණුම්කරණ හා විගණන ප්‍රමිති පනත සහ අනෙකුත් මූල්‍ය වාර්තාකරණ නියාමන අවශ්‍යතාවලට අනුකූලව සකස් කර ඇති බව අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ මතය වේ.

ස්වාධීන විගණකවරුන්, විගණකගේ වාර්තාව සහ වේතන

2015 මැයි 15 වන දින බලාත්මක කරන ලද ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 වන ව්‍යවස්ථාවට සිදු කරන ලද 19 වන සංශෝධනයට අනුව, විගණකාධිපතිවරයාට යම් ලිඛිත නීතියක් යටතේ සහ 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනත යටතේ ලියාපදිංචි කර ඇති සියලුම රජයේ ව්‍යවසායන් විගණනය කිරීමට බලය ලැබී ඇත. මෙම නියෝගයට අනුකූලව 2024 වර්ෂය සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. හි විගණනය විගණකාධිපතිවරයා විසින් සිදු කරන ලදී.

සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ ස්වාධීන විගණක වාර්තාව මෙම වාර්තාවේ 89 සිට 106 දක්වා පිටුවල දක්වා ඇත. 2025 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා විගණන ගාස්තුව රුපියල් 2,699,000ක් විය (2024: රුපියල් 1,850,000). විගණනයට අදාළ සේවා හා විගණන නොවන සේවා සඳහා විගණකවරුන්ට වෙනත් කිසිදු ගාස්තුවක් ගෙවා නොමැත. අධ්‍යක්ෂවරුනගේ දැනුම අනුව විගණකවරුන්ට සමාගම සමඟ විගණකවරයෙකු වශයෙන් ඇති සම්බන්ධතාවය හැර වෙනත් කිසිදු සම්බන්ධතාවයක් නොමැත.

අභ්‍යන්තර පාලන සහ ප්‍රධාන අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රියාවලි

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

මෙය අභ්‍යන්තර සමාලෝචන, අභ්‍යන්තර විගණනය සහ මෙහෙයුම් ක්‍රමවත්ව පවත්වාගෙන යාමට, වත්කම් ආරක්ෂා කිරීමට, වංචා සහ වෙනත් අක්‍රමිකතා වැළැක්වීමට හා අනාවරනය කරගැනීමට සහ සුරක්ෂිතව, ප්‍රායෝගික හා වාර්තාවල නිරවද්‍යතාවය හා විශ්වසනීයත්වය සහතික කිරීමට අවශ්‍ය මූල්‍ය හා වෙනත් පාලන පද්ධතීන්ගේ සමස්තයකින් සමන්විත වේ. විගණන කමිටුව සමාගමේ අභ්‍යන්තර විගණකවරුන්, රජයේ විගණකවරුන් සහ නියාමන අධිකාරීන් විසින් හඳුනාගත් අභ්‍යන්තර පාලන ගැටලු නිතිපතා සමාලෝචනය කරයි. අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියේ ප්‍රමාණවත් බව කළමනාකාරීත්වය විසින් ඇගයීමට ලක්කරයි.

සමාගමේ ආදායම් ප්‍රකාශනය සහ මූල්‍ය තත්වය

ආදායම

2025 වර්ෂය සඳහා සමාගම විසින් උපයන ලද ආදායම රුපියල් බිලියන 50.1 ක් (2024: රුපියල් බිලියන 43.9) වන අතර එය පෙර වසරට සාපේක්ෂව 14% ක සැලකිය යුතු වැඩිවීමකි. ව්‍යාපාරික අංශ මත පදනම්ව සමාගමේ ආදායම පිළිබඳ විශ්ලේෂණයක් 126 පිටුවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සටහන 5 හි හෙළි කර ඇත.

මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵල

සමාගම 2025 වසර අවසානයේදී රුපියල් බිලියන 26.8 ක මෙහෙයුම් ලාභයක් වාර්තා කළේය. මෙය වසරකට පෙර වාර්තා කළ රුපියල් බිලියන 19.6 ක මෙහෙයුම් ලාභයට සාපේක්ෂව 37%ක වර්ධනයකි.

සමාගම 2024 වසරේ රුපියල් බිලියන 21.1 ක ශුද්ධ ලාභයට සාපේක්ෂව 2025 වසර සඳහා රුපියල් බිලියන 25.9 ක ශුද්ධ ලාභයක් වාර්තා කර ඇත.

සංචිත

ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය, අනෙකුත් සංචිත සහ රඳවාගත් ඉපැයුම්වලින් සමාගමේ සංචිත සමන්විත වේ. වසර තුළ ලාභය සහ ස්ථාවර වත්කම් ප්‍රත්‍යාගනණය හේතුවෙන් සමාගමේ සංචිත වැඩිවීමක් වාර්තා කළේය. ඒ අනුව, පෙර වසරේ වාර්තා කළ රුපියල් බිලියන 90.3 ට සාපේක්ෂව, 2025 දෙසැම්බර් 31 දිනට වාර්තා වූ මුළු සංචිත රුපියල් බිලියන 113.6 කි. සමාගමේ සංචිතවල චලනය 110 පිටුවේ ඇති හිමිකම් වෙනස්වීම් ප්‍රකාශයේ දක්වා ඇත.

ලාභාංශ

2025 මූල්‍ය වර්ෂය තුළ, සමාගම 2025 වසරට අදාළව රුපියල් මිලියන 2,931 ක අතුරු ලාභාංශයක් ගෙවා ඇත. 2024 මූල්‍ය වර්ෂය තුළ, 2024 වසරට අදාළව රුපියල් මිලියන 1,286 ක අවසාන ලාභාංශයක් ගෙවා ඇත.

මඟ පෙන්වීමේ වගකීම - අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල වාර්තාව

පරිත්‍යාග

2025 වර්ෂය තුළ සමාගම විසින් කිසිදු පරිත්‍යාග වියදමක් සිදු කර නොමැත (2024: රු. 2,350,000).

ප්‍රාග්ධන වියදම්

සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ, සමාගම ප්‍රාග්ධන වියදම ලෙස රුපියල් බිලියන 6.7 වැය කර ඇති අතර එය 2024 දී රුපියල් බිලියන 26.5 ක් විය. දේපළ පිරියත හා උපකරණ සහ අස්පෘශ්‍ය වත්කම් සඳහා වන ආයෝජන මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සටහන් අංක 11 සහ 12 හි දක්වා ඇත.

රජයට දායකත්වය

ගු.ගු.සේ.ස. විසින් ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව, ශ්‍රී ලංකා රේගුව, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම ආදී වෙනත් රාජ්‍ය අධිකාරීන්ට ගුවන්තොටුපළ තුළ අදාළ සේවා සැපයීම සඳහා අවශ්‍ය යටිතල පහසුකම් සහ වෙනත් අවශ්‍ය පහසුකම් සැපයීම අඛණ්ඩව සිදු කරන ලදී. මෙම ගනුදෙනු සහ ගිණුම් ශේෂයන් 145 පිටුවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශ සටහන්වල සටහන 33 යටතේ අදාළ පාර්ශ්ව ගනුදෙනු යටතේ අනාවරණය කර ඇත.

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

වසර	ශ්‍රී ලංකා රුපියල් මිලියන				
	ලාභාංශ	එකතු කළ අගය මත බදු	අදායම් බදු	සමාජ ආරක්ෂණ දායකත්ව බද්ද	අත්තිකාරම් පුද්ගල අදායම් බද්ද
2022	1,000	1,281	117	70	15
2023	5,000	2,216	3,772	800	430
2024	1,286	3,305	5,933	931	962
2025	2,931	4,254	6,546	1,031	669

ආයෝජන

ආයෝජන කළඹෙහි රුපියල් වටිනාකම වසර අවසානයේදී රුපියල් බිලියන 29.6 කින් ඉහළ ගොස් ඇති අතර, ඒ පිළිබඳ විස්තර පහත වගුවේ දැක්වේ.

ආයෝජන	ශ්‍රී ලංකා රු. මිලියන	
	31.12.2025 දිනට	**31.12.2024 දිනට**
භාණ්ඩාගාර බිලපත්/බැඳුම්කර	20	166
කෙටි කාලීන බැංකු තැන්පතු	128,721	93,428
ණයකර සඳහා ආයෝජන	1,754	2,199
දිගු කාලීන බැංකු තැන්පතු	-	5,141
එකතුව	**130,495**	**100,934**

ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය

මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දැක්වෙන සමාගමේ කොටස් ප්‍රාග්ධනය රුපියල් 100/- බැගින් වූ සාමාන්‍ය කොටස්වලින් සමන්විත විය. 2025 දෙසැම්බර් 31 දිනට කොටස් හිමිකම පහත පරිදි විය.

දරනු ලබන්නේ	කොටස් ප්‍රමාණය	වටිනාකම (රුපියල්)
භාණ්ඩාගර ලේකම්	200,000	20,000,000
ලේකම් - වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය	1	100
සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්	1	100
එකතුව	**200,002**	**20,000,200**

මඟ පෙන්වීමේ වගකීම - අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල වාර්තාව

වාර්තා කිරීමේ කාලයෙන් පසු සිදුවීම්

148 පිටුවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල 35 වන සටහනේ සඳහන් කර ඇති පරිදි මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශන දිනයෙන් පසු මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ගැලපීම් හෝ හෙළිදරව් කිරීම් අවශ්‍ය කරන කිසිදු වැදගත් සිදුවීමක් සිදුවී නොමැත.

අබණ්ඩ පැවැත්ම

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

අසම්භාව්‍යයන් සහ බැඳීම්

අසම්භාව්‍යය වගකීම් පිළිබඳ විස්තර 141 පිටුවෙහි මූල්‍ය ප්‍රකාශන වල සටහන අංක 30 හි දක්වා ඇත.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සහ මණ්ඩල අනුකමිටු පිළිබඳ තොරතුරු

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය

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

2025 දෙසැම්බර් 31 දිනට නිලතල දරන ලද වත්මන් අධ්‍යක්ෂවරුන් පිළිබඳ තොරතුරු

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය	තනතුර	පත්වීම් දිනය	ස්වාධීන
වියාර් වීෆ් මාෂර්ල් (විශ්‍රාමික) ඩබ්ලිව් ඩී අබේවික්‍රම*	සභාපති	09.10.2024	නැත
සිරිල් වන්නිගම	උප සභාපති	01.11.2024	නැත
චිල් සේනාරත්න	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	01.11.2024	ඔව්
ටී එස් වික්‍රමතුංග	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	04.11.2024	ඔව්
ප්‍රීමාල් ද සිල්වා	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	04.11.2024	ඔව්
කේ එම් පී එන් කරුණාරත්න	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	11.12.2024	ඔව්
එච් ටී චමින්ද	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	04.11.2024	ඔව්
පී එම් කේ හෙට්ටිආරච්චි	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ / භාණ්ඩාගාර නියෝජිත	27.01.2025	නැත
එච් ආර් සිරිනාම (මිය)	අමාත්‍යාංශ නිරීක්ෂක - වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය	08.12.2025	නැත

*වියාර් වීෆ් මාෂර්ල් (විශ්‍රාමික) එච් ඩී අබේවික්‍රම මහතා 2026 ජනවාරි 21 දින සිය ඉල්ලා අස්වීම භාර දුන්නේය. 2026 ජනවාරි 22 වන දින ඩබ්ලිව් ඩබ්ලිව් එස් මංගල මහතා වැඩබලන සභාපති ලෙස පත් කරන ලදී.

2025 වසර තුළ ඉල්ලා අස්වූ අධ්‍යක්ෂකවරුන්ගේ විස්තර

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය	තනතුර	පත්වීම් දිනය
එම් එම් එන් සෝමතිලක	අමාත්‍යාංශ නිරීක්ෂක - වරාය නාවික සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය	30.01.2024

එම් එම් එන් සෝමතිලක මහතා නිශ්චිත දිනයකදී නිල වශයෙන් ඉල්ලා අස්වීම භාර දී නැත; කෙසේ වෙතත්, 2025 දෙසැම්බර් 8 දින එච් ආර් සිරිනාම මහත්මිය මෙම තනතුරට පත් වන ලදී.

මඟ පෙන්වීමේ වගකීම - අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල වාර්තාව

මණ්ඩල අනු කමිටු

මණ්ඩලයට සහාය වීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය අනු කමිටු හයක් පත් කර ඇත. 2025 දෙසැම්බර් 31 දිනට ඉහත කමිටුවල සංයුතිය පහත පරිදි වේ;

අනු කමිටුව	2025 දෙසැම්බර් 31 දිනට සංයුතිය
විගණන කමිටුව	පී එම් කේ හෙට්ටිආරච්චි - සභාපති
	එච් ටී චමින්ද - සාමාජික
	එල් සේනාරත්න - සාමාජික
	අභ්‍යන්තර විගණන අංශ ප්‍රධානී - කැඳවුම්කරු
	එම් එම් රේණුකා පී ගුණසේකර (මිය) - ලේකම්
	එන් ඩී එන් සී කුමාරි (මිය) - නිරීක්ෂක - රජයේ විගණන ජ්‍යෙෂ්ඨ සහකාර විගණකාධිපති
	එල් ඒ ඒ රුවිජිනි ලියනගේ (මිය) - නිරීක්ෂක - රජයේ විගණන අධිකාරී
මානව සම්පත් සහ වැටුප් කමිටුව	සිරිල් වන්නිගම - සභාපති
	ටී එස් වික්‍රමතුංග - සාමාජික
	එච් ටී චමින්ද - සාමාජික
	පී ද සිල්වා - සාමාජික
	කේ එම් පී එන් කරුණාරත්න - සාමාජික
	මානව සම්පත් අංශ ප්‍රධානී - කැඳවුම්කරු සහ/හෝ ලේකම්
තොරතුරු තාක්ෂණ කමිටුව	කේ එම් පී එන් කරුණාරත්න - සභාපති
	ටී එස් වික්‍රමතුංග - සාමාජික
	එච් ටී චමින්ද - සාමාජික
	උපායමාර්ගික කළමනාකරණ අංශ ප්‍රධානී - කැඳවුම්කරු සහ/හෝ ලේකම්
අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව	සිරිල් වන්නිගම - සභාපති
	පී ද සිල්වා - සාමාජික
	ටී එස් වික්‍රමතුංග - සාමාජික
	උපායමාර්ගික කළමනාකරණ අංශ ප්‍රධානී - කැඳවුම්කරු සහ / හෝ ලේකම්
ව්‍යාපාර සංවර්ධන කමිටුව	පී ද සිල්වා - සභාපති
	ටී එස් වික්‍රමතුංග - සාමාජික
	අලෙවිකරණ සහ ආයතනික සන්නිවේදන අංශ ප්‍රධානී - කැඳවුම්කරු සහ / හෝ ලේකම්
ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ කමිටුව	වියාර් චීෆ් මාර්ෂල් (විශ්‍රාමික) එච් ඩී අබේවික්‍රම - සභාපති
	සිරිල් වන්නිගම - සාමාජික
	පී ද සිල්වා - සාමාජික
	කේ එම් පී එන් කරුණාරත්න - සාමාජික
	උපායමාර්ගික කළමනාකරණ අංශ ප්‍රධානී - කැඳවුම්කරු සහ / හෝ ලේකම්

මඟ පෙන්වීමේ වගකීම - අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල වාර්තාව

කොටස් හෝ ණයකර ගනුදෙනු සම්බන්ධව අධ්‍යක්ෂවරුන් පිළිබඳ අනාවරණය කිරීම

කිසිදු අධ්‍යක්ෂකවරයෙකු සතුව කොටස් හෝ ණයකර නොමැත.

කොන්ත්‍රාත්තු සහ යෝජිත කොන්ත්‍රාත්තු සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ සාමාන්‍ය ව්‍යාපාර තත්වයෙන් බැහැර සම්බන්ධයන්

සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ කිසිදු අධ්‍යක්ෂවරයෙකු සමාගමේ ව්‍යාපාරයට අදාළ කොන්ත්‍රාත්තු හෝ යෝජිත කොන්ත්‍රාත්තු කෙරෙහි සෘජුව හෝ අන්‍යකාරයකින් සාමාන්‍ය ව්‍යාපාර තත්වයෙන් බැහැරව සම්බන්ධයක් නොමැත.

අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වේතන සහ අනෙකුත් ප්‍රතිලාභ

සමාගම 2025 වර්ෂය සඳහා අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වැටුප් වශයෙන් රුපියල් මිලියන 5.1 ක් ගෙවා ඇත. (2024 - රුපියල් මිලියන 12.3) වර්ෂය අවසානයේ විධායක අධ්‍යක්ෂවරුන් දෙදෙනෙකු සිටි අතර, ඔවුන්ට වර්ෂය තුළ වැටුප් වශයෙන් රුපියල් මිලියන 1.5 ක් ගෙවා ඇත. මෙයට අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ වැටුප්, ගාස්තු, දීමනා, සංග්‍රහ වියදම් ප්‍රතිපූරණය, දුරකථන සහ වෙනත් දීමනා යන සියලුම මූල්‍යමය ප්‍රතිලාභ ඇතුළත් විය. විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන්ට වර්ෂය තුළ රුපියල් මිලියන 3.6 ක මුදලක් ගෙවා ඇති අතර, එය මණ්ඩල රැස්වීම් සඳහා සහභාගී වීමට ගමන් වියදම් සහ අධ්‍යක්ෂ ගාස්තු වශයෙන් දරන ලද පිරිවැයයි.

ආයතනික පාලනය

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

ව්‍යවස්ථාපිත ගෙවීම්

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

නීති හා රෙගුලාසි හා අනුකූල වීම

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

වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීම

වාර්ෂික මහා සභා රැස්වීම 2026 ජූනි 30 වන දින පෙරවරු 9:30 ට ගු.ගු.සේ.ස. හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් ශාලාවේදී පැවැත්වේ.

ස්තූතිය

අභියෝග රාශියක් මධ්‍යයේ තවත් මූල්‍ය වර්ෂයක් සාර්ථකව නිම කිරීම සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණ කණ්ඩායම වෙත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් ඉතා සාඩම්බරයෙන් සුබ පැතුම් එක්කරනු ලබයි. 2025 වසර ගුවන් සේවා අංශයට ඉහළ යන ඉන්ධන පිරිවැය, සැපයුම් දාම අවහිරතා සහ උච්චාවචනය වන ඉල්ලුම ඇතුළු සැලකිය යුතු බාධාවන් ඇති කරන ලද වසරක් විය. මෙම අභියෝග තිබියදීත්, සමාගම සිය අඛණ්ඩ පැවැත්ම තහවුරු කරමින් ශක්තිමත් කාර්යසාධනයක් පෙන්නුම් කරන ලදී. එමෙන්ම මෙම තීරණාත්මක කාල සීමාව තුළ අඛණ්ඩ සහයෝගීතාවය ලබා දීම සම්බන්ධයෙන් වරාය සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශයට මෙන්ම අනෙකුත් පාර්ශවකරුවන්ට සහ නියාමන ආයතනවලට අපගේ හෘදයාංගම ස්තූතිය පළ කරමු.

තවද, අප කෙරෙහි අඛණ්ඩ විශ්වාසය තබා ඇති අපගේ ගනුදෙනුකරුවන් ඇතුළුව සමාගමේ අඛණ්ඩ මෙහෙයුම් සඳහා සම්බන්ධ වූ සහ දායක වූ සියලුම පාර්ශවකරුවන්ට අපගේ අවංක ප්‍රශංසාව සහ කෘතඥතාවය පළ කිරීමට කැමැත්තෙමු. අවසාන වශයෙන්, මෙම පෙර නොවූ විරූ අභියෝගාත්මක වසර තුළ ඔවුන්ගේ අඛණ්ඩ කැපවීම, අඛණ්ඩතාව සහ වෙහෙස මහන්සි වී වැඩ කිරීම වෙනුවෙන් සියලුම ගු.ගු.සේ.ස. කාර්ය මණ්ඩලයට අපගේ කෘතඥතාව පළ කරමු.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ නියෝගය පරිදි

ඩබ්ලිව් ඩබ්ලිව් එස් මංගල
සභාපති (වැඩ බලන)
2026 මැයි 20

අසහතික කිරීම

විගණන කමිටු වාර්තාව

විගණන කමිටුවේ අරමුණ

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

කමිටුවේ කාර්යභාරය

විගණන කමිටුවේ ප්‍රධාන වගකීම වන්නේ අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලිය, පවතින අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතියේ ඵලදායිතාවය, නියාමන හා ව්‍යවස්ථාපිත අනුකූලතාවය සහ ආයතනයේ මූල්‍ය වාර්තාකරණයේ අඛණ්ඩතාවය වැනි ක්ෂේත්‍රවල අධීක්ෂණ රාජකාරි ඉටු කිරීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට සහාය වීමයි. කමිටුව බාහිර විගණකගේ වාර්තා හා විමසුම් සම්බන්ධයෙන් අදහස් හා නිරීක්ෂණ ඇගයීමට ලක්කර සාකච්ඡා කරනු ලබයි. කමිටුව අභ්‍යන්තර විගණන කාර්යයන්හි ප්‍රමාණවත් බව හා කාර්ය සාධනය ද ඊට අමතරව අභ්‍යන්තර විගණන අංශය විසින් නිකුත් කරන ලද වාර්තා හා විමසුම් ඇගයීමට ලක් කරයි.

කමිටුවේ සංයුතිය

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

විගණන කමිටුවේ සංයුතිය

අධ්‍යක්ෂවරයාගේ නම	ධුර කාලය		තනතුර
	සිට	දක්වා	
පී එම් කේ හෙට්ටිආරච්චි	27.01.2025	14.11.2025*	සභාපති
ලාල් සේනාරත්න	01.11.2024	14.11.2025*	සාමාජික
තුෂාර චමින්ද	04.11.2024	14.11.2025*	සාමාජික

*2025 වසරේ අවසන් වරට පවත්වන ලද විගණන කමිටුව

ජාතික විගණන කාර්යාලයෙන් විගණකාධිපතිගේ නියෝජිතයින් සහ වරාය සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රධාන අභ්‍යන්තර විගණක ස්වාධීන නිරීක්ෂකයින් ලෙස විගණන කමිටුව රැස්වීම්වලට සහභාගී වූහ.

රැස්වීම්

2025 වසරේදී විගණන කමිටු රැස්වීම් පහක් (05) පවත්වන ලදී. රැස්වීම් සඳහා සාමාජිකයින්ගේ සහභාගීත්වය පහත වගුවෙන් දැක්වේ.

අධ්‍යක්ෂවරයාගේ නම	මුළු විගණන කමිටු රැස්වීම් වලින් සහභාගීවීමට නියමිතව තිබූ රැස්වීම් ගණන	සහභාගීත්වය
පී එම් කේ හෙට්ටිආරච්චි	5	5
ලාල් සේනාරත්න	5	5
තුෂාර චමින්ද	5	2

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

කමිටුවේ ප්‍රඥප්තිය

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

කමිටුවේ ප්‍රධාන වගකීම්

කමිටුවේ ප්‍රධාන වගකීම්වලට පහත දෑ ඇතුළත් වේ;

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

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

- වාර්ෂික මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමාලෝචනය කිරීම, ඒවා සම්පූර්ණ බවත් කමිටු සාමාජිකයන්ට දැනගැනීමට ඇති තොරතුරු සමඟ අනුකූල බවත් සලකා බැලීම සහ තොරතුරු සුදුසු ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන් හා ප්‍රතිපත්ති වලට අනුකූලව ඉදිරිපත් කර ඇති බව තහවුරු කිරීම.

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

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

- අතුරු මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්පූර්ණ බවත්, කමිටු සාමාජිකයන්ට දැනගැනීමට ඇති තොරතුරු සමඟ අනුකූල බවත් සලකා බැලීම සඳහා කළමනාකරණය සමඟ හෝ අවශ්‍ය නම් විගණකාධිපතිව නියෝජනය කරන විගණන අධීක්ෂක සමඟ එම මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමාලෝචනය කිරීම.

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

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

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

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

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

2025 වසරේ ක්‍රියාකාරකම්

වසර පුරාම, විගණන කමිටුව විසින් සාමාන්‍ය ක්‍රියාකාරකම් වලින් ඔබ්බට සිය වගකීම් කැපවීමෙන් ඉටු කරන ලදී. එහිදී සියලුම අංශ හරහා ක්‍රියාත්මක මෙහෙයුම් ක්‍රියා පටිපාටි නිතිපතා නිරීක්ෂණය කිරීම සඳහා අනුගමනය කරන ලද යාන්ත්‍රණය පුළුල් ලෙස සමාලෝචනය කරන ලදී.

මූල්‍ය වාර්තාකරණය

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

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

පවතින අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධති සහ ක්‍රියා පටිපාටි ඇගයීමෙන් පසු, සමාගමේ මූල්‍ය තත්ත්වය සහ මූල්‍ය වාර්තාකරණය ඵලදායී ලෙස අධීක්ෂණය කිරීම සහතික කිරීම සඳහා ප්‍රමාණවත් පාලනයන් සහ ක්‍රියා පටිපාටි ක්‍රියාත්මක බව කමිටුවේ මතය වේ.

අභ්‍යන්තර පාලනයන්

විගණන කමිටුව 2025 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය වාර්තාකරණය පිළිබඳ අභ්‍යන්තර පාලනයන්හි ඵලදායිතාවය ඇගයීමට ලක්කරන ලදී. මෙම ක්‍රියාවලිය විවිධ අවදානම් අවම කිරීම සඳහා සහ නීති සහ රෙගුලාසි වලට අනුකූලව කටයුතු කිරීම සහතික කිරීම සඳහා අභ්‍යන්තර පාලනයන්හි ප්‍රමාණවත් බව සහ ඵලදායිතාවය තක්සේරු කරන ලදී. ගු.ගු.සේ.ස. හි අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිවල සඵලතාවය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා අභ්‍යන්තර විගණන ප්‍රධානියාගේ නිර්දේශ මත කළමනාකරණය විසින් සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග ගන්නා බව විගණන කමිටුව සහතික කරයි. අභ්‍යන්තර පාලන රාමුවේ පදනම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට තම කාර්යයන් ඉටු කිරීමට සහ අවශ්‍යය පියවර ගැනීමට හැකියාව ලබා දෙයි.

අභ්‍යන්තර විගණක

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

ගු.ගු.සේ.ස. හි මූල්‍ය සහ ගිණුම්කරණ මෙහෙයුම් සත්‍යය වශයෙන්ම සිදු කිරීම සඳහා වගකිව යුතු පිරිස මෙන්ම යෝජනා ක්‍රම සහ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ පිරිසගෙන් හෝ යහ ආයතනික පාලන පරිචයන්ට අනුකූලව සහ අපක්ෂපාතීව, ප්‍රවීණතාවයෙන් සහ නිසි වෘත්තීය සැලකිල්ලෙන් සිදු කරනු ලබන ගු.ගු.සේ.ස. හි කාර්යභාරයේ කාර්යසාධනය සහ පිරිනමන සේවාවලින් අභ්‍යයන්තර විගණන ක්‍රියාකාරිත්වය ස්වාධීන බවට විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව විසින් සහතික කරයි. විගණන කමිටුව විසින් අභ්‍යයන්තර විගණන අංශයේ ක්‍රියාකාරකම්වල විෂය පථය, සම්පත්, ප්‍රමාණය සහ ඵලදායිතාවය අධීක්ෂණය කර සමාලෝචනය කරන ලදී.

විගණන කමිටුව 2026 වර්ෂය සඳහා වාර්ෂික අභ්‍යන්තර විගණන සැලැස්ම සමාලෝචනය කර, තක්සේරු කර අනුමත කරන ලදී. අභ්‍යන්තර විගණනයේ සැලකිය යුතු විගණන සොයාගැනීම් සහ නිර්දේශයන්ට කළමනාකාරිත්වයේ ප්‍රතිචාර දැක්වීම ද විගණන කමිටුව සමාලෝචනය කර අධීක්ෂණය කළේය.

බාහිර විගණනය

රටේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154වන ව්‍යවස්ථා ප්‍රකාරව, ගු.ගු.සේ.ස. හි බාහිර විගණනය සිදු කිරීමට විගණකාධිපතිවරයාට බලය පවරා ඇත. ඒ අනුව, 2025 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා විගණකාධිපතිවරයා සමාගමේ බාහිර විගණකවරයා

ලෙස කටයුතු කරයි. ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන් සමඟ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අනුකූලතාවය පිළිබඳ මතයක් ප්‍රකාශ කිරීම සඳහා වගකිව යුතු බාහිර විගණකවරයා සමඟ විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුව සමීපව කටයුතු කරනු ලබයි.

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

යහපාලනය

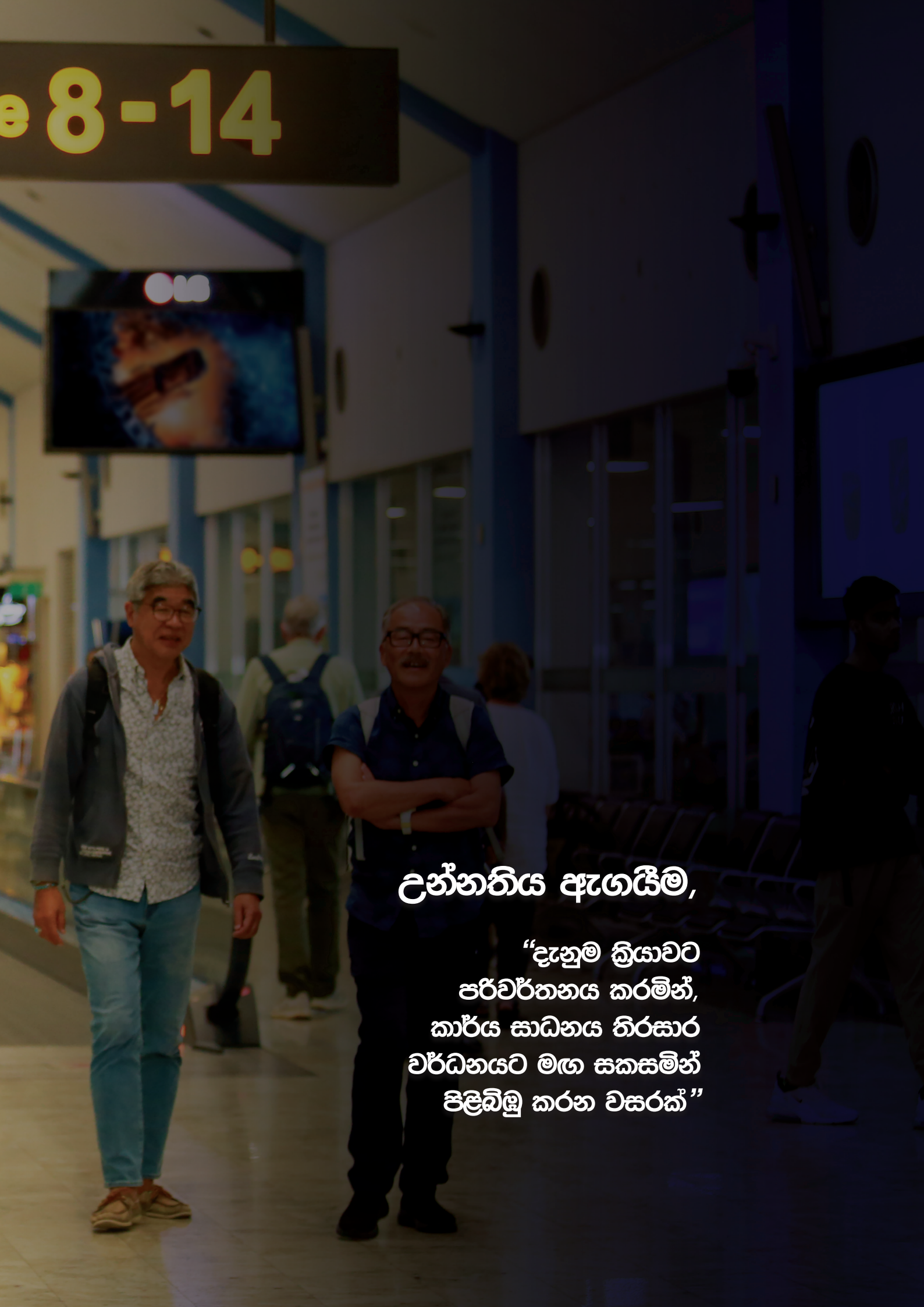
රජයේ චක්‍රලේඛ ඇතුළු නියාමන අවශ්‍යතා පිළිපැදීමේ වැදගත්කම සහ අවශ්‍යතාවය අවධාරණය කරමින්, ගු.ගු.සේ.ස. තුළ යහපාලනය සැලකිය යුතු ලෙස වැඩිදියුණු කිරීමේ සහ ක්‍රියාශීලී සංස්කෘතියක් පෝෂණය කරලීමේ හැකියාව විගණන කමිටුව සතුවේ.

නිගමනය

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

පී එම් කේ හෙට්ටිආරච්චි
සභාපති - විගණන කමිටුව
2026 මැයි 20

Gat



උන්නතිය ඇගයීම,

“දැනුම ක්‍රියාවට
පරිවර්තනය කරමින්,
කාර්ය සාධනය තිරසාර
වර්ධනයට මඟ සකසමින්
පිළිබිඹු කරන වසරක්”

උන්නතිය ඇගයීම
කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය

2025 ගුවන් සේවා පරිසරය - ගෝලීය හා දේශීය කර්මාන්ත දළ විශ්ලේෂණය

ගුවන් පරිසරය: ගෝලීය කර්මාන්ත පසුබිම

දළ විශ්ලේෂණය: ගැලපීම, ත්වරණය සහ අසමමිතික පීඩන

2025 දී ගෝලීය ගුවන් සේවා කර්මාන්තය අබණ්ඩ ප්‍රකෘතිමත් වීමේ කාල පරිච්ඡේදයකින් පසුව, සකස්වීම සහ වේගවත් වීම වෙත පරිවර්තනය වෙමින් ඉදිරියට ගමන් කළේය. ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් ඉල්ලුම ස්ථාවර වර්ධනයක් පෙන්නුම් කළ අතර, එය වෙළඳපොළ නැවත විවෘත කිරීම, ගුවන් සේවා ජාල නැවත සකස් කිරීම් සහ මගීන්ගේ විශ්වාසය අලුත් කිරීම මගින් මෙහෙයවනු ලැබීය. ගෝලීය වශයෙන් ගුවන්තොටුපළවල් මගින් 2025 දී මගීන් බිලියන 9.8 ක් හසුරවා ඇත (මූලාශ්‍රය: ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ කවුන්සිලයේ ලෝක ගුවන්තොටුපළ ගමනාගමන පුරෝකථනය 2023; ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ගුවන් ප්‍රවාහන දැක්ම 2024) - එය වාර්ෂිකව 3.7% ක වැඩිවීමක්, වෙතිහාසික බිලියන 10 ක සන්ධිස්ථාන කරා ළඟා විය.

කෙසේ වෙතත්, මෙහෙයුම් පරිසරය අසමමිතිකව පැවති අතර, භූ දේශපාලනික වර්ධනයන්, ඉන්ධන මිල අස්ථාවරත්වය, දේශගුණික බලපෑම් සහ වෙනස් වෙමින් පවතින නියාමන අපේක්ෂාවන් මගින් බලපෑම් එල්ල විය. ගෝලීය වශයෙන් ගුවන් සමාගම් වත්කම් ප්‍රශස්තිකරණය, ධාරිතා විනය සහ සන්ධානය මත පදනම් වූ සම්බන්ධතාවය කෙරෙහි අවධානය යොමු කළ අතර, ගුවන්තොටුපළවල් විසින් ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව, ඩිජිටල්කරණය සහ මගී අත්දැකීම වැඩිදියුණු කිරීම වෙත ක්‍රමිකව ප්‍රමුඛත්වය ලබා දුන්නේය. පාරිසරික වගවීම, මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව සහ දිගුකාලීන අනුවර්තනය වීමේ උත්සාහයන් වේගවත් කිරීමත් සමඟ තිරසරභාවය පිළිබඳ සලකා බැලීම් ප්‍රමුඛස්ථානයක් ගනු ලැබුවේ ය.

ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ කවුන්සිලය (ACI), එහි ගුවන්තොටුපළ ගමනාගමන පිළිබඳ අනාවැකි (2023 සංස්කරණය) සහ ඉන් පසුව කර්මාන්තයන්හි ඉදිරි දැක්ම පිළිබඳ විවරණය (2024) මගින් අවධාරණය කළේ ජාත්‍යන්තර ගමනාගමන වර්ධනය දේශීය වර්ධනයට වඩා වේගයෙන් ඉදිරියට යනු ඇතැයි අපේක්ෂා කරන බවත්, එය අබණ්ඩ දිගුකාලීන සාමාන්‍යකරණය සහ ගුවන් ගමන් මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය පිළිබිඹු කරන බවත් ය. අබණ්ඩ පීඩනයන් තිබියදීත්, ගෝලීය වෙළඳාම, සංචාරක ව්‍යාපාරය, ආයෝජන සංචලනය සහ ආර්ථික ක්‍රියාකාරකම් සඳහා තීරණාත්මක සක්‍රීය කරන්නෙකු ලෙස ගුවන් සේවා එහි උපායමාර්ගික භූමිකාව නැවත තහවුරු කළේය.

ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධනය, ධාරිතා සමාලෝචනය සහ වර්ධනය

ගෝලීය වශයෙන්, ගුවන්තොටුපළ ක්‍රියාකරුවන් විසින් ඉහළ යන ඉල්ලුමට ප්‍රතිචාර දැක්වූයේ වේගවත් විස්තාරණයට වඩා ධාරිතාව පෙළගැස්ම කෙරෙහි අවධානය යොමු කරමිනි, පර්යන්ත ප්‍රතිසංවිධානය, මොඩියුල එකතු කිරීම්, වැඩිදියුණු කළ පෝලිම් කළමනාකරණය සහ තාක්ෂණය අනුගමනය කිරීම හරහා සැකසුම් ධාරිතාව පුළුල් කිරීම පිළිබඳ අවධාරණය කරන ලදී. ගුවන්තොටුපළ මගින් ක්‍රමිකව ඒකාබද්ධ සංචලතා සහ සේවා මධ්‍යස්ථාන ලෙස ස්ථානගත වී, වාණිජ ශක්‍යතාව මහජන සේවා බැඳීම් සමඟ සමතුලිත කළේය. කර්මාන්තයන්හි ඉදිරි දැක්ම පිළිබඳ ප්‍රකාශන මගින් 2025 වඩාත් ස්ථාවර වර්ධනයකට සංක්‍රමණයක් සනිටුහන් කළ බව තහවුරු විය. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ගුවන් ප්‍රවාහන සබැඳි ඉදිරි දැක්ම (2024 සංස්කරණය) 2025 දී ගෝලීය මගීන් බිලියන 9.8 ක ඇස්තමේන්තුව සඳහන් කළ අතර, එය යථා තත්ත්වයට පත් කිරීමේ අවධියේ අවසානය සහ වඩාත් මධ්‍යස්ථ වර්ධන ගමන් මාර්ගයක ආරම්භය ලෙස විස්තර කළ අතර, ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ කවුන්සිලයේ 2025 පුරෝකථනය ද ඒ හා සමානව මගීන් බිලියන 9.8 ක් අවධාරණය කළ අතර ජාත්‍යන්තර ගමනාගමනය දේශීය ගමනාගමනයන්ට වඩා වේගයෙන් වර්ධනය විය.

ස්වයංක්‍රීයකරණ ප්‍රගතීන් : නවෝත්පාදන සහ ගුවන්තොටුපළ තාක්ෂණ ප්‍රවණතා

ඉදිරි දශක දෙක තුළ ගෝලීය ගුවන් මගී ගමනාගමනය දෙගුණයකට ආසන්න වනු ඇතැයි පුරෝකථනය කර ඇත (මූලාශ්‍රය Airbus ගෝලීය වෙළඳපොළ අනාවැකිය 2023-2042). මෙම පසුබිම තුළ, පුරෝකථනය කරන ලද වර්ධනයට ඉඩ සැලසීමට ගුවන් ධාවන පථ සහ පර්යන්ත වැනි භෞතික යටිතල පහසුකම් පුළුල් කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වන අතර, නවීන ගුවන්තොටුපළවල් අවධානය වැඩිවශයෙන් තාක්ෂණය, "ධාරිතා වර්ධකයක්" ලෙස භාවිතා කරමින් පවතින යටිතල පහසුකම් ප්‍රශස්ත කිරීම වෙත යොමු වී ඇත.

මෙම පරිවර්තනය සඳහා ජෙවමිතීය හඳුනාගැනීම්, දත්ත මත පදනම් වූ මෙහෙයුම්, සහ සාමූහිකව තීරණ ගැනීමේ ක්‍රමවේද ඇතුළු ඩිජිටල් සහ ස්වයංක්‍රීය පද්ධති භාවිතා කිරීම මගින් සහාය ලබා ගන්නා අතර එමඟින් වඩාත් කාර්යක්ෂම, බාධාවකින් තොරව සහ විස්තාරණය කළ හැකි ආකාරයකින් ගුවන්තොටුපළ ක්‍රියාත්මක කිරීමට හැකියාව ලැබී ඇත. ශ්‍රී ලංකාව තුළ, නෙදර්ලන්ත ගුවන්තොටුපළ උපදේශකයින් (NACO) (2025) විසින් සකස් කරන ලද බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ ප්‍රධාන සැලැස්ම අනුව, 2040 වන විට මගී සංඛ්‍යාව මිලියන 17.8ක් සහ 2055 වන විට මිලියන 21.7ක් දක්වා ළඟා වනු ඇතැයි (මූලික පරිදානය යටතේ) අනාවැකි පළ කර ඇත. මෙය දිගුකාලීනව මගී ඉල්ලුම ස්ථාවර ලෙස වර්ධනය වන බව පෙන්වයි.

එබැවින්, යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය සහ තාක්ෂණික උපරිමකරණය එක් කරගත් මෙම ඒකාබද්ධ ප්‍රවේශය, නවීන ගුවන්තොටුපළ ප්‍රධාන සැලසුම්කරණයේ ප්‍රධාන අංගයක් ලෙස දක්නට ලැබේ. NACO විසින් සකස් කළ බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ ප්‍රධාන සැලැස්මේ ගමනාගමන අනාවැකි සහ සංවර්ධන සැලසුම් තුළද මෙම ප්‍රවේශය පැහැදිලිව පිළිබිඹු වේ.

වගවීමේ ක්‍රියාමාර්ග: තිරසරභාවය සහ පාරිසරික, සමාජීය සහ පාලනය පිළිබඳ හොඳම ක්‍රියාපිළිවෙත්

2025 වසරේදී තිරසාරභාවය ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය හැඩගස්වන ප්‍රධාන බලවේගයක් ලෙස පැවති අතර ගුවන්තොටුපළවල අවධානය වායු දූෂණ අඩු කිරීම, සම්පත් කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීම සහ පාරිසරික වගවීම ශක්තිමත් කිරීම වෙත තවදුරටත් යොමු විය. කර්මාන්තයන්හි දිශාව දිගුකාලීන කාබන්හරණය කිරීමේ ඉලක්ක සමඟ සමපාත වන අතර, ඊට මෙහෙයුම් වැඩිදියුණු කිරීම් සහ වෙනස් වෙමින් පවතින නියාමන අපේක්ෂාවන් මගින් සහායවේ. තිරසර ගුවන් සේවා ඉන්ධන මගින් අනාගතයේ විමෝචනයන් අවම කිරීමේ ප්‍රධාන සක්‍රීයකාරකයක් ලෙස වැඩි වැඩියෙන් පිළිගැනේ. එය භාවිතා කිරීම තවමත් ක්‍රමිකව වර්ධනය වෙමින් පවතින නමුත්, එය දිගුකාලීනව සාර්ථකව එක්කර ගැනීමට අවශ්‍ය යටිතල පහසුකම් සහ හවුල්කාරිත්වයන් සඳහා සහාය ලබාදීම තුළින් ගුවන්තොටුපළවල භූමිකාව වඩාත් වැදගත් වෙමින් පවතී.

ආසියානු වර්ධනය සහ කලාපීය ගුවන් ගතිකත්වය

2025 දී ආසියා-පැසිෆික් කලාපය ගුවන් සේවා වර්ධනයේ ප්‍රධාන ධාවකයෙකු ලෙස පැවතුන අතර, සංචාරක ඉල්ලුම යථා තත්ත්වයට පත්වීම, සම්බන්ධතාවය පුළුල් වීම සහ සංචාරක පුනර්ජීවනය මගින් සහාය විය. විශේෂයෙන් දකුණු ආසියාවේ ඉහළ යන සංචාරක ඉල්ලුම, ශක්තිමත් විදෙස්ගත ප්‍රජා ව්‍යාපාර චලනයන් සහ වාසිදායක භූගෝලීය ස්ථානගත කිරීම මගින් ගෝලීය ගුවන් සේවා තුළ සිය ස්ථානය ශක්තිමත් කර ගත්තේය. මෙම ප්‍රවණතා කලාපීය සම්බන්ධතාවය සහ පිවිසුම් මාර්ග සංවර්ධනය සඳහා වැඩිවන වැදගත්කමක් සහිතව, ගතික සහ අවස්ථාවන්ගෙන් පොහොසත් ගුවන් සේවා වෙළඳපොළක් ලෙස කලාපයේ වර්ධනය වන වැදගත්කම තවදුරටත් ශක්තිමත් කරයි.

පදිංචි රට අනුව සංචාරකයින්ගේ පැමිණීම 2020 - 2025

පදිංචි රට	2020	2021	2022	2023	2024	2025	අඩුවීම / වැඩිවීම 2024 එකතුවේ % ලෙස	2025 මුළු % ක් ලෙස
ඇමරිකාව	31,843	11,759	50,631	87,753	99,622	112,299	13%	5%
අප්‍රිකාව	2,880	862	4,647	9,720	14,199	17,569	24%	1%
ආසියාව	181,154	83,926	213,319	579,390	853,367	1,031,281	21%	44%
යුරෝපය	281,596	93,496	429,659	739,278	1,049,566	1,141,605	9%	49%
මැද පෙරදිග	10231	4452	18,107	27,814	29,204	32,321	11%	1%
මුළු එකතුව	**507,704**	**194,495**	**716,363**	**1,443,955**	**2,045,958**	**2,335,075**	**14%**	**100%**

මූලාශ්‍ර - ශ්‍රී ලංකා සංචාරක සංවර්ධන අධිකාරිය, ජන හා සංඛ්‍යාලේඛන දෙපාර්තමේන්තුව සහ ආගමන හා විගමන දෙපාර්තමේන්තුව.

ගුවන් ක්‍රියාකාරකම්: දේශීය කර්මාන්ත පසුබිම

2025 වසරේදී ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය ප්‍රධාන වශයෙන් සංචාරක ඉල්ලුම මත පදනම්ව හැඩගැස්වී තිබූ අතර, ගුවන් සම්බන්ධතා වර්ධනය, ගුවන් සමාගම් පැමිණීමේ විස්තාරණය සහ උච්ච සෘතු සමයන්හි ධාරිතා පීඩනය යන කරුණුද එයට දායක විය. රටේ භූගෝලීය පිහිටීම තවදුරටත් ඉන්දියානු සාගර කලාපය තුළ ස්වාභාවික සංක්‍රමණ සහ ගමනාන්ත මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස එය ස්ථාපිත කළේය. 2025 දී මුළු ගුවන් සංචාරක පැමිණීම් 2,335,075 දක්වා ඉහළ ගොස් ඇති අතර එය 2024 දී 2,045,958 ක් වූ එය සංචාරක ඉපැයීම්, රැකියා සහ සේවා අංශයේ ව්‍යාප්තිය සඳහා ගුවන් සේවා කේන්ද්‍රීය භූමිකාව තවදුරටත් ශක්තිමත් කළේය. සංචාරක පැමිණීම් සඳහා ඉන්දියාව, රුසියාව, එක්සත් රාජධානිය, ජර්මනිය, චීනය සහ ප්‍රංශය ඇතුළු ප්‍රධාන මූලාශ්‍ර වෙළඳපොළවල් දැඩි ලෙස සහාය වූ අතර ඒවා එක්ව සමස්ත ජාත්‍යන්තර සංචාරක පැමිණීම්වලින් අඩකට වඩා දායක විය. කෙටි දුර සහ දිගු දුර යන දෙඅංශයෙන්ම ඉල්ලුමේ සංයෝගය ගුවන් සේවා ධාරිතා සැලසුම්, ගුවන් ගමන් මාර්ග සංවර්ධන ප්‍රමුඛතා සහ ජාතික ගුවන්තොටුපළ ජාලය හරහා සමස්ත මගී වර්ධනය හැඩගැස්වීමේදී සැලකිය යුතු කාර්යභාරයක් ඉටු කළේය.

ශ්‍රී ලංකාව ගමනාන්තයක් ලෙස වර්ධනය වන ප්‍රතිරූපයද තවදුරටත් ශක්තිමත් වී ඇත. 2025 ඔක්තෝබර් මාසයේදී ජාත්‍යන්තර සංචාරක සඟරාවක් වන "Time Out" විසින් ශ්‍රී ලංකාව ලෝකයේ සංචාරය කළ යුතු ප්‍රමුඛම ගමනාන්තයක් ලෙස ශ්‍රේණිගත කිරීම, රටේ සංචාරක විවිධත්වය "සංස්කෘතික උරුමය, ස්වභාවික ආකර්ෂණීය ස්ථාන සහ වසර පුරා පවතින හිතකර දේශගුණය" පෙන්වා දෙයි. මෙවැනි ජාත්‍යන්තර පිළිගැනීම්, ගමනාන්තය පිළිබඳ විශ්වාසය වර්ධනය කිරීමට දායක වී ඇති අතර, අඛණ්ඩ ආකර්ෂණීය සංචාරක ප්‍රවාහයක් සඳහා මඟ සලසා, ගුවන් සමාගම්වල අවධානය සහ සම්බන්ධතා වර්ධනය තවදුරටත් ශක්තිමත් කරයි.

වගවීමේ වාතාවරණය: සාර්ව ආර්ථික තත්ත්වයන්

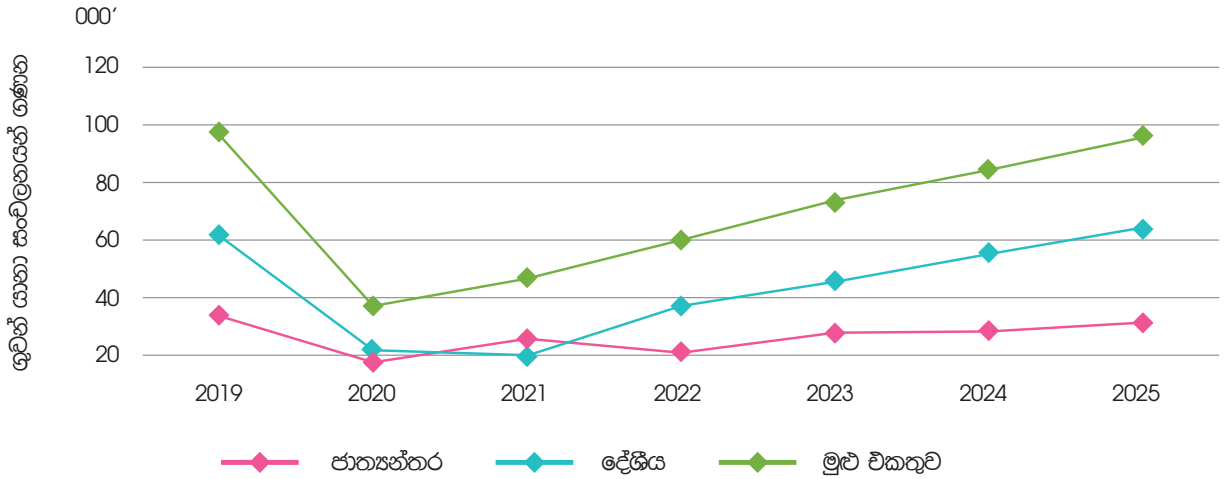
සාර්ව ආර්ථික දෘෂ්ටි කෝණයකින් බැලූ විට, 2025 වසරේදී ශ්‍රී ලංකා ආර්ථිකය තවදුරටත් ක්‍රමික ප්‍රතිසාධන මාර්ගයක ගමන් කළේය. ජන හා සංඛ්‍යාලේඛන දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ප්‍රකාශයට පත් කරන ලද දත්ත වලට අනුව, 2025 වසරේ තුන්වන කාර්තුවේදී ආර්ථිකය 5.4% ක දළ දේශීය නිෂ්පාදිත වර්ධනයක් වාර්තා කළ අතර, කෘෂිකර්මාන්තය (3.6%), කර්මාන්ත (8.1%) සහ සේවා (3.5%) යන ප්‍රධාන අංශ සියල්ලෙන්ම ධනාත්මක දායකත්වයක් ලැබුණි.

මෙම සාර්ව ආර්ථික ප්‍රකෘතිය ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ කාර්ය සාධනයට සෘජුව බලපෑ අතර, සේවා අංශයේ වර්ධනය සහ විදේශ විනිමය ආදායම් වැඩිවීම මගින් ඉල්ලුම ශක්තිමත් විය. ඒ සමඟම, ගුවන් සේවා ආශ්‍රිත පිරිවැය ගෝලීය ඉන්ධන මිලකරණය, විදේශ මුදල් විනිමය අවදානම් සහ ප්‍රාග්ධන වියදම් අවශ්‍යතාවලට තවදුරටත් සංවේදීව පැවතුන අතර, ඒ සඳහා සූක්ෂම මූල්‍ය කළමනාකරණයක් අවශ්‍ය විය.

ගු.ගු.සේ.ස. අර්ධ වශයෙන් විදේශ මුදල් සම්බන්ධිත ආදායම් ව්‍යුහයක් තුළ ක්‍රියාත්මක වන අතර, එහි ආදායමෙන් ආසන්න වශයෙන් 55% ක් ඇමරිකානු ඩොලර් වලින් නම් කර ඇති අතර, සංවර්ධන ණය ගැනීම් සහ ප්‍රාග්ධන කැපවීම් වලින් සැලකිය යුතු කොටසක් ද විදේශ මුදල් මත පදනම් වේ. 2025 වසරේදී විනිමය අනුපාත ස්ථායීව පැවති බැවින්, විනිමය වෙනස්කම් මූල්‍යමය වශයෙන් සැලකිය යුතු බලපෑමක් ඇති නොකළද, අනාගත අස්ථාවරත්වයට නිරාවරණය වීම අඛණ්ඩ අවදානම් සලකා බැලීමක් ලෙස පවතී. මෙවැනි පරිසරයක, කළමනාකරණය මූල්‍ය විචක්ෂණභාවය, මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව සහ ව්‍යුහගත ප්‍රාග්ධන සැලසුම්කරණයට ප්‍රමුඛ කරමින් කටයුතු කළේය. තිරසර ගුවන් සේවා වර්ධනය, සාර්ව ආර්ථික ස්ථායීතාව, සංචාරක විශ්වාසය සහ ප්‍රතිපත්ති ස්ථාවරත්වය සමඟ සමීපව සම්බන්ධ වී ඇති අතර, ගු.ගු.සේ.ස. ජාතික සංවර්ධන ප්‍රමුඛතා සමඟ ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් පෙළගැස්වීම කෙරෙහි අවධානය යොමු කර ඇත.

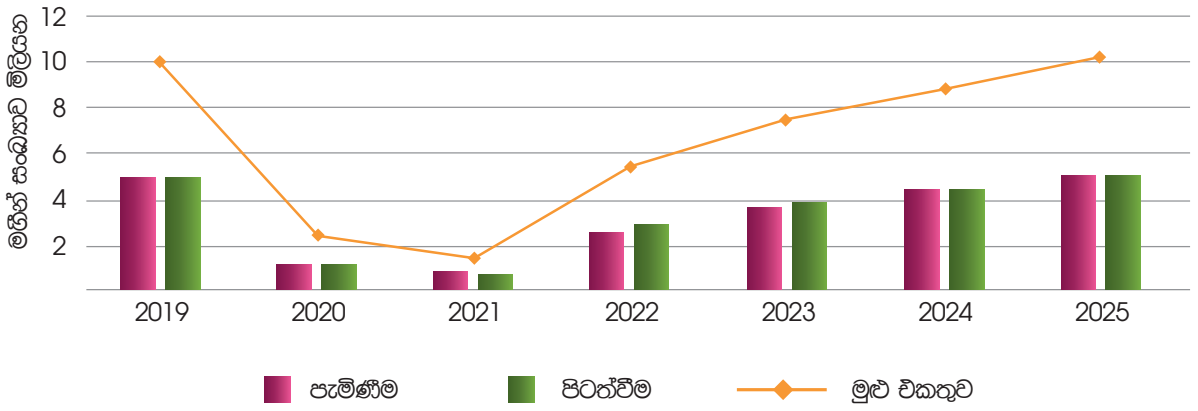
ගුවන් සමාගම් සංඛ්‍යාත වැඩි කිරීම, තාවකාලිකව අත්හිටුවන ලද මාර්ග නැවත ආරම්භ කිරීම සහ බ.ජා.ගු., ම.රා.ජා.ගු. සහ යා.ජා.ගු. සඳහා නව සේවා හඳුන්වා දීමත් සමඟ ගුවන් ගමනාගමන චලනයන් සහ මගී ප්‍රවාහයන් ක්‍රමයෙන් ඉහළ ගිය අතර, මෙය පිළිවෙළින් 14% සහ 15% වර්ධනයක් දක්වමින්, ක්ෂේත්‍රය උසස් ධාරිතාවකින් ක්‍රියාත්මක වන බවත්, ඉල්ලුම සපුරාලීම සඳහා අඛණ්ඩ ධාරිතා සමාලෝචනය සහ මෙහෙයුම් සහතික කිරීම අවශ්‍ය බවත් පෙන්වා දෙයි.

ගුවන් යානා සංචලන 2019 - 2025



	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ජාත්‍යන්තර	62,195	20,881	21,204	37,641	46,639	56,289	64,340
දේශීය	34,617	17,264	26,187	21,810	27,600	28,500	31,289
මුළු එකතුව	96,812	38,145	47,391	59,451	74,239	84,789	95,629

මගී සංචලනය (ජාත්‍යන්තර) 2019 - 2025



	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
පැමිණීම	4,945,805	1,140,375	807,315	2,626,915	3,681,037	4,392,041	5,077,568
පිටත්වීම	5,012,883	1,234,681	698,164	2,876,283	3,867,609	4,491,969	5,124,541
මුළු එකතුව	9,958,688	2,375,056	1,505,479	5,503,198	7,548,646	8,884,010	10,202,109

ඉදිරියේදී ගෝලීය සහ ශ්‍රී ලාංකික ගුවන් සේවා කර්මාන්තවල මධ්‍යස්ථ වර්ධනයක් සහ උපායමාර්ගික පරිවර්තනයක් යන මාර්ගයක අඛණ්ඩව ගමන් කරනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරේ. සංචාරක කර්මාන්තයේ ප්‍රකෘතිමත් වීම, වෙළඳ ප්‍රසාරණය සහ කලාපීය සම්බන්ධතාවය වැඩි වීම මගින් ඉල්ලුමේ මූලික සාධක තවදුරටත් ශක්තිමත්ව පවතී.

ශ්‍රී ලංකාව සම්බන්ධයෙන් ගත් කල, ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය තුළ තිරසාර ප්‍රගතිය රඳා පවතිනුයේ:

- කාලෝචිත යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය
- ගුවන් සේවා හවුල්කාරිත්වය පුළුල් කිරීම
- අඛණ්ඩ ආරක්ෂාව, සුරක්ෂිතතාව සහ සේවා සහතික කිරීම

මෙම පරිවර්තනය වන පරිසරය තුළ, සේවා ක්ෂේත්‍රයේ සියලුම පාර්ශවකරුවන් වගවීම, ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව සහ තිරසරභාවය සමඟ වර්ධන අභිලාෂයන් අතර සමතුලිතතාවයක් පවත්වා ගැනීම අත්‍යවශ්‍ය වේ.

ගෝලීය හා දේශීය ගුවන් සේවා කර්මාන්ත දළදර්ශනය, අනුවර්තන උපායමාර්ග, සහතික කළ ආරක්ෂාව සහ සමානව ගැළපෙන යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනයේ අවශ්‍යතාවය අවධාරණය කරයි. එමඟින්, 2025 මූල්‍ය වර්ෂය තුළ ගු.ගු.සේ.ස. ක්‍රියාත්මක වූ පරිසරය පිළිබඳ පසුබිම් සන්දර්භය තවදුරටත් ශක්තිමත් වේ.

ගුවන් සේවා විශිෂ්ටත්වයේ ඉහළට ගමන් කිරීම: ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගමේ ජයග්‍රහණ සහ සන්ධිස්ථාන - 2025

2025 වසරේදී, ජාතික ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම්කරු සහ ගුවන් සේවා සපයන්නා ලෙස ගු.ගු.සේ.ස. හි නියෝග සහ වගකීම් සමඟ සමානව ගැළපෙන උපායමාර්ගික වැඩසටහන්, මෙහෙයුම් සංවර්ධන සහ සන්ධිස්ථාන ජයග්‍රහණ රාශියක් ඉදිරියට ගෙන යන ලදී. ගුවන් ගමනාගමනය යථා තත්ත්වයට පත්වීම, විකාශනය වන ගුවන් සේවා අවශ්‍යතා සහ පාර්ශවකරුවන්ගේ ඉහළ යන අපේක්ෂාවන් පිළිබඳ පසුබිමක, ආරක්ෂාව තහවුරු කිරීම, සම්බන්ධතා ප්‍රවේශය පුළුල් කිරීම, වත්කම් ප්‍රශස්තිකරණය සහ සේවා ගුණාත්මකභාවය වැඩිදියුණු කිරීම කෙරෙහි කළමනාකරණය අවධානය යොමු කළේය.

මෙම වසර, ජාතික සංවර්ධන ප්‍රමුඛතා සහ ගෝලීය ගුවන් සේවා හොඳම ක්‍රියාපිළිවෙත් සමඟ සමානව ගැළපෙමින්, ව්‍යූහගත ප්‍රගතියක් සහ අඛණ්ඩ ඉදිරියට ගමන් කිරීමක් පිළිබිඹු කළේය.

ගුවන් සේවා කෙරෙහි ප්‍රවේශය සහ සම්බන්ධතාවන්හි ප්‍රගතිය

ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්තොටුපළ ජාලයල 2025 දී ශක්තිමත් ගුවන් සේවා ප්‍රවේශය, ජාල ගැඹුර සහ මෙහෙයුම් ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව පෙන්නුම් කළ අතර, සංචාරක ප්‍රතිසාධනය, වෙළඳ ප්‍රවාහ සහ කලාපීය ඒකාබද්ධතාවයට සහාය විය. කාලසටහන්ගත, ජාත්‍යන්තර ගිවිසුම් ගත සහ විශේෂ හැරවුම් ගමනාගමන හරහා ගමනාන්ත 72 කට මෙරට සම්බන්ධ කරන ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා 46 ක් පමණ ඇත.

බ.ජා.ගු. ප්‍රධාන ගුවන් සේවා දොරටුව ලෙස ක්‍රියාත්මක වූ අතර, ජාත්‍යන්තර මෙහෙයුම්වලින් 97%ක් පමණ මෙහෙයවමින්, කාලසටහන්ගත ගුවන් සමාගම් 33ක් සහ වසර පුරා ක්‍රියාත්මක වන ගුවන් සමාගම් 23ක් මඟින් දකුණු ආසියාව, මැදපෙරදිග, නැගෙනහිර සහ ආසියා-පැසිෆික් කලාපය මෙන්ම යුරෝපය සහ ඔස්ට්‍රේලියාවේ දිගු දුර වෙළඳපොළවල් දක්වා විහිදෙමින්, ව්‍යාපාරික සංචාර, විදේශගත ජනතාවගේ ගමනාගමන, භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සහ විනෝද සංචාර සඳහා ඉල්ලුමට සහාය විය.

ම.රා.ජා.ගු. ජාත්‍යන්තර ගිවිසුම් ගත මෙහෙයුම් ආකෘතියක් හරහා අනුපූරක, සංචාරක කේන්ද්‍රීය කාර්යභාරයක් ඉටු කළ අතර, ප්‍රධාන වශයෙන් ශීත කාලසීමාවේ (නොවැම්බර්-අප්‍රේල්) රුසියාවෙන් පැමිණෙන ගමනාන්ත 27ක් පමණ සේවය කර ඇත. එමෙන්ම, අහිතකර කාලගුණ තත්ත්වයන්හිදී විකල්ප ගුවන්තොටුපළක් ලෙස ගුවන් යානා ගොඩබෑමේ පහසුකම් සැලසීමෙන් මෙහෙයුම් නම්‍යශීලීභාවයද තහවුරු කර ඇත. ඒ සමඟම, ම.රා.ජා.ගු. තම උපායමාර්ගික දිශානතිය වඩාත් ශක්තිමත් කරමින්, ගෝලීය ආයෝජකයින් සඳහා ආයෝජන අවස්ථා ඉදිරිපත් කිරීමේ අරමුණින් විභව ආයෝජකයින්ගෙන් කැමැත්ත ප්‍රකාශ කිරීම කැඳවීමේ නව අවධියකට පිවිස ඇත.

කො.ජා.ගු.ර, යා.ජ.ගු. සහ ම.රා.ජා.ගු. කලාපීය සම්බන්ධතාවය, සාමාන්‍ය ගුවන් සේවා සහ විශේෂිත මෙහෙයුම් සඳහා අඛණ්ඩව සහාය වෙමින්, වඩාත් සමබර හා පැතුරුණු ජාතික ගුවන්තොටුපළ ජාලයක් සඳහා දායක විය.

සමස්තයක් ලෙස බ.ජා.ගු. ගෝලීය කේන්ද්‍රීය ක්‍රියාකාරිත්වය මගින් නැංගුරම්ලා ඇති මෙම විවිධාංගීකරණය වූ සම්බන්ධතා ව්‍යුහය, ම.රා.ජා.ගු. සෘතුමය සංචාරක ප්‍රවේශය මගින් ශක්තිමත්

1

2

1. චොංකිං ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් නැවත ආරම්භ කිරීම
2. බෙලාවියා සෘජු සේවා දියත් කිරීමේ නිල සැමරුම

කරන ලද අතර, කො.ජා.ගු.ර, සහ යා.ජ.ගු කලාපීය සම්බන්ධතා මෙන්ම ම.රා.ජා.ගු. දේශීය සම්බන්ධතාවය මගින් ලද සහය 2025 දී ශ්‍රී ලංකාවේ අනුවර්තන ගුවන් සේවා උපායමාර්ගය තවදුරටත් තහවුරු කරයි. එය වසර පුරා ස්ථාවරතාවය සහ සෘතුමය තීව්‍රතාවය අතර සමතුලිතතාවයක් පවත්වාගෙන යමින්, ජාතික ප්‍රවේශය සහ තරඟකාරිත්වය ඉහළ නැංවීමට දායක වේ.

වසර තුළ දී, ගු.ගු.සේ.ස. වෙළඳපොළ යථා තත්ත්වයට පත් කිරීම සහ සංචාරක විවිධාංගීකරණ අරමුණු සමඟ සමානව ගැළපෙන ආකාරයෙන් ගුවන් සමාගම් ජාල ව්‍යාප්තිය සහ ගුවන් ගමන් මාර්ග නැවත ස්ථාපනය කිරීම සඳහා අඛණ්ඩව පහසුකම් සැලසීය.

බ.ජා.ගු. හී, කාලසටහන්ගත ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් පහත ප්‍රධාන වර්ධනයන් මගින් තවදුරටත් ශක්තිමත් විය:

- 2025 ජනවාරි මාසයේදී චොංකිං ගුවන් සමාගමේ සේවා නැවත ආරම්භ කිරීම, සතිපතා ගුවන් ගමන් තුනක් ක්‍රියාත්මක කළ අතර, එමඟින් චීනය සමඟ සම්බන්ධතාවය වැඩි දියුණු කිරීම සහ සංචාරක හා වෙළඳ ප්‍රවාහයන්ට සහාය විය.

- කොළඹ සහ යාපනය ඉන්දියාවේ ප්‍රධාන නගර සමඟ සම්බන්ධ කරමින් සතිපතා ගුවන් ගමන් 54 දක්වා ඉන්ඩිගෝ මෙහෙයුම් පුළුල් කිරීම, කෙටි දුර කලාපීය සම්බන්ධතාවය සැලකිය යුතු ලෙස ශක්තිමත් කිරීම සහ ශ්‍රී ලංකාවේ විශාලතම ආගමන වෙළඳපොළ ලෙස ඉන්දියාව තහවුරු කළේය.

- ෆිට්ස්චයාර් සමාගමේ සේවා 2025 අප්‍රේල් මාසයේදී ක්වාලාලම්පූර් වෙත ආරම්භ කරමින් සතියකට ගුවන් ගමන් 4ක් ක්‍රියාත්මක කළ අතර, එමඟින් අග්නිදිග ආසියානු සම්බන්ධතා වැඩිදියුණු විය.

- 2025 ඔක්තෝබර් මාසයේදී කුවේට් එයාර්වේස් සෘජු සේවා සතිපතා ගුවන් ගමන් වාර හතරක් සමඟ නැවත ආරම්භ කිරීම, මැද පෙරදිගට අඛණ්ඩ සම්බන්ධතාවය යථා තත්ත්වයට පත් කිරීම.

මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ සම්බන්ධතා වර්ධනයට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වූයේ ජාත්‍යන්තර ගිවිසුම් ගත මෙහෙයුම් සහ නැගී එන වෙළඳපොළ ප්‍රවේශයයි:

- බෙලාවියා සමාගමේ මින්ස්ක් සිට සෘජු ගුවන් සේවා ආරම්භ කරමින් සතියකට එක් වතාවක් ක්‍රියාත්මක කළ අතර, එමඟින් නැගෙනහිර යුරෝපය සමඟ සම්බන්ධතා ශක්තිමත් විය.

- රෙඩ් වින්ග්ස් ගුවන් සේවයේ ශීත සෘතු ජාත්‍යන්තර ගිවිසුම් ගත මෙහෙයුම් පුළුල් කරමින්, ඉහළ ඉල්ලුමක් ඇති සමයේදී සතියකට ගුවන් ගමන් 6ක් දක්වා ඉහළ ධාරිතාවක විශාල ගුවන් යානා සේවාද ඇතුළත් විය.

මෙම වර්ධනයන් මඟින් දකුණු ආසියාව, නැගෙනහිර ආසියාව, අග්නිදිග ආසියාව, මැදපෙරදිග සහ නැගෙනහිර යුරෝපය පුරා සම්බන්ධතා ශක්තිමත් කළ අතර, නියමිත සහ සෘතුමය ගමනාගමන ප්‍රවාහයන් දෙකම වැඩිදියුණු විය.

සමස්තයක් වශයෙන්, වසර තුළ මෙම ජාල ව්‍යාප්තිය වෙළඳපල විවිධාංගීකරණය වැඩිදියුණු කිරීම, කලාපීය සහ දිගු දුර ප්‍රවේශය ශක්තිමත් කිරීම සහ සංචාරක ව්‍යාපාරය මත පදනම් වූ ඉල්ලුමට සහාය වීම සිදු විය. කාලසටහන්ගත සහ ජාත්‍යන්තර ගිවිසුම් ගත මෙහෙයුම්වල ඒකාබද්ධ වර්ධනය, ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්තොටුපළ ජාලය පුරා වැඩිදියුණු කළ ධාරිතා උපයෝජනය, මාර්ග ස්ථායිතාව සහ මෙහෙයුම් නම්‍යශීලීභාවයට දායක විය.

සාමූහිකව, මෙම සියලු සංවර්ධන මඟින් සමස්ත ජාල ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව වැඩිදියුණු කළ අතර, ඉහළ මගී ප්‍රවාහයන්ට සහාය විය. ගුවන්තොටුපළවල් හරහා ධාරිතා භාවිතය වැඩිදියුණු කළ අතර කලාපීය ගුවන් සේවා පසුබිම තුළ හොඳින් සම්බන්ධිත සහ ප්‍රවේශ විය හැකි ගමනාන්තයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාවේ ස්ථානගත කිරීම ශක්තිමත් කළේය.

ගුවන්තොටුපළ සතු වත්කම් සහ යටිතල පහසුකම්හි ප්‍රගතිය

සමාලෝචනය සහ වැඩි දියුණු කිරීම: ගුවන්තොටුපළෙහි වත්කම් දියුණු කිරීම

ගු.ගු.සේ.ස. විස්තාරණය මත පදනම් වූ වර්ධනයට වඩා ධාරිතා සමාලෝචනය කෙරෙහි අවධානය යොමු කරමින්, ප්‍රවාහ හැකියාව, විශ්වාසනීයතාව සහ මෙහෙයුම් නම්‍යශීලීභාවය වැඩිදියුණු කරන ඉලක්කගත සංවර්ධන සඳහා ආයෝජනය කළේය.

බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ නව පරීක්ෂා කිරීමේ කවුන්ටර 14ක් හඳුන්වා දෙන ලදී

ඉහල ඉල්ලුමක් ඇති කාලවලදී ඇති වූ තදබදය සහ පිරික්සුම් සැකසුම් ක්‍රියාවලියේ ධාරිතා සීමාවන්ට ප්‍රතිචාර වශයෙන්, බ.ජා.ගු. හි තීරණාත්මක මෙහෙයුම් බාධකයක් අවම කිරීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. විසින් ඉලක්කගත සහ හොඳම ක්‍රියාපිළිවෙත් මත පදනම් වූ ප්‍රායෝගික විසඳුමක් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. 2025 නොවැම්බර් මාසයේදී, විශේෂයෙන් ඉදිකරන ලද මාර්කි ගොඩනැගිල්ලක් හරහා අමතර පිරික්සුම් කවුන්ටර 14ක් හඳුන්වා දෙන ලදී. මෙම ව්‍යාපෘතිය හි මුළු ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය රුපියල් මිලියන 113.7 ක් වන අතර, වර්ග මීටර් 450ක පමණ ප්‍රදේශයක සංවර්ධනය කර, මාසයක් වැනි කෙටි කාලයක් තුළ වේගයෙන් අවසන් කර ඇත.

ශීත ඍතුවේ ඉහල ඉල්ලුමක් ඇති කාලවලදී අපේක්ෂිත මගී පරිමාවන් කළමනාකරණය කිරීම සඳහා කඩිනමින් නිම කිරීම, පිරිවැය කාර්යක්ෂමතාව සහ මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව කෙරෙහි අවධානය යොමු කරමින්, ශ්‍රී ලංකා සංචාරක සංවර්ධන අධිකාරිය සහ කර්මාන්ත පාර්ශ්වකරුවන් සමඟ සහයෝගයෙන් මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. මෙම ක්‍රියාමාර්ගය මගින් මගී ප්‍රවාහය සැලකිය යුතු ලෙස වැඩිදියුණු කිරීම, ඉහල ඉල්ලුමක් ඇති කාලවලදී තදබදය අඩු කිරීම සහ ඍතුමය මගී වැඩිවීම් සඳහා මෙහෙයුම් සූදානම ශක්තිමත් කිරීම සඳහා දායක විය. ගෝලීය ගුවන්තොටුපළ හොඳම ක්‍රියාපිළිවෙත් සමඟ අනුකූල වන, නම්‍යශීලී හා මොඩියුලර් විසඳුමක් භාවිතා කිරීම හරහා, ගු.ගු.සේ.ස. සේවා අඛණ්ඩතාව සහ මගී පහසුකම් වැඩිදියුණු කරමින්, ප්‍රාග්ධන භාවිතයද උපරිම කර ඇත.

පිටවීම් භාණ්ඩ සකස් කිරීමේ කැරොසල් නවීකරණය

2025 ජූලි මාසයේදී, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් බ.ජා.ගු. හි පිටවීම් භාණ්ඩ සකස් කිරීමේ කැරොසල් පද්ධතිය නවීකරණය කිරීම සාර්ථකව අවසන් කළ අතර, එය භාණ්ඩ කළමනාකරණ පද්ධතිය සඳහා ඉලක්කගත ධාරිතා වර්ධනයක් ලෙස රුපියල් මිලියන 1,010ක ආයෝජනයකින් සිදු කරන ලදී. සම්පූර්ණයෙන්ම ස්වයංක්‍රීය කර ඇති මෙම පද්ධතිය මඟින් භාණ්ඩ සැකසීමේ ධාරිතාව සැලකිය යුතු ලෙස වැඩි කරමින්, වාර්ෂිකව මගීන් මිලියන 10කට වඩා වැඩි ප්‍රවාහයක් සඳහා සහාය දක්වයි. එමෙන්ම, පිටවීම් අදියරේදී පැවති ප්‍රධාන මෙහෙයුම් බාධාවක්ද ඉවත් කිරීමට මෙය උපකාරී විය. මෙම නවීකරණය මඟින් භාණ්ඩ හසුරුවීමේ කාර්යක්ෂමතාව, පද්ධති විශ්වාසනීයතාව සහ විස්තාරණය කළ පිරික්සුම් මෙහෙයුම් සමඟ ඒකාබද්ධ වීම වැඩිදියුණු කරමින්, ඉහල ඉල්ලුමක් ඇති කාලවලදී මගී ප්‍රවාහය වඩාත් සුමටව පවත්වා ගැනීමට හැකි විය. තවද, අත්‍යවශ්‍ය අවස්ථාවලදී භාවිතා කළ හැකි අත්කාරක ක්‍රමයක්ද ඇතුළත් කිරීම මඟින් මෙහෙයුම් අඛණ්ඩතාව තහවුරු කරමින්, සමස්ත පද්ධති ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව තවදුරටත් ශක්තිමත් කර ඇත.

සහතික කළ බල සැපයුම: බ.ජා.ගු. හි බලශක්ති සැපයුම ශක්තිමත් කිරීම

ගු.ගු.සේ.ස. ඉලක්කගත බලශක්ති යටිතල පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම් මාලාවක් හරහා බ.ජා.ගු. හි බලශක්ති ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව සහ මෙහෙයුම් අඛණ්ඩතාව ශක්තිමත් කළේය. මෙම වැඩසටහන යටතේ, පැරණි 11 kV මධ්‍යම වෝල්ටීයතා කේබල් ජාලය ප්‍රතිස්ථාපනය කරන ලද අතර, මුල් ඇස්තමේන්තුවට වඩා රුපියල් මිලියන 15ක පිරිවැය ඉතිරි කර ගැනීමට හැකි විය. එමෙන්ම, එකදු ස්ථානයක හෝ දෝෂයක් හේතුවෙන් පද්ධතිය මුළුමනින්ම අක්‍රීය වීමේ අවදානම් ඉවත් කිරීම සඳහා ප්‍රධාන 33 kV පරිපථ කඩනයක් වැඩිදියුණු කිරීම මෙයට ඇතුළත් විය. ආපදා අවස්ථාවලදී භාවිතා වන විදුලි සැපයුම් පද්ධතිවල විශ්වසනීයභාවය, 1.6 MVA ස්ථාවර ජෙනරේටරය වැඩිදියුණු කිරීම මඟින් තවදුරටත් ශක්තිමත් කර ඇත. එසේම ගුවන් යානා ධාවන පථය හි බිම් ආලෝකකරණ පද්ධතිය රුපියල් මිලියන 8.20 ක ආයෝජනයකින් ගැඹුරු චක්‍ර බැටරි 170කින් නවීකරණය කර, අඛණ්ඩ විදුලි සැපයුම පැය 1ක් දක්වා දිගු කිරීමට හැකි විය. මෙම සියලු ක්‍රියාමාර්ග එකට ගත් විට, විදුලි බෙදාහැරීමේ ස්ථාවරභාවය වැඩිදියුණු කරමින්, නඩත්තු අවදානම් අඩු කරමින්, ආරක්ෂාවට අත්‍යවශ්‍ය පද්ධති අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක වීම සහතික කරයි. එමඟින්, විදුලි බාධා ඇතිවන අවස්ථාවලදී බ.ජා.ගු. හි ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව තවදුරටත් ශක්තිමත් කරමින්, නියාමන අවශ්‍යතා සමඟ සමානව ගැළපීමද තහවුරු කරයි.

කේන්ද්‍රස්ථානයෙන් ඔබ්බට ගුවන් ප්‍රවේශය: කලාපීය ගුවන්තොටුපළවල විභවය සක්‍රීය කිරීම

ම.රා.ජා.ගු.

2025 දී, ගු.ගු.සේ.ස., ම.රා.ජා.ගු. හි දිගුකාලීන වාණිජ විභවය ප්‍රශස්ත කිරීම සඳහා ආයෝජන රාමුව

පිළිබඳ උපායමාර්ගිකව නැවත සමාලෝචනයක් සිදු කරන ලදී. මුල් යෝජනා ඉල්ලීමේ ව්‍යුහයෙන් වූ වෙනස්කම් සහ සිවිල් ගුවන් සේවා පනත සහ ගු.ගු.සේ.ස. සංස්ථාපන සහතිකය නියාමන සීමාවන් හේතුවෙන්, ප්‍රතිපත්ති නැවත සකස් කිරීමක් ආරම්භ කරන ලදී. ඒ අනුව, පෙර ගනු ලැබූ තීරණය අවලංගු කර, සංශෝධිත කැමැත්ත ප්‍රකාශ කිරීම/යෝජනාවක් සඳහා ඉල්ලීමක් ක්‍රියාවලියක් කළමනාකරණ කොන්ත්‍රාත් ආකෘතියක් යටතේ ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා කැබිනට් අනුමැතිය ලබාගැනීමට කටයුතු කරන ලදී. මෙම ආකෘතිය යටතේ ගු.ගු.සේ.ස. ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සපයන්නා ලෙස භූමිකාව ආරක්ෂා කරමින් ගුවන් මෙහෙයුම් ප්‍රදේශය සහ ගුවන්තොටුපළ භූමි ප්‍රදේශයේ වාණිජ ක්‍රියාකාරකම් සඳහා ව්‍යුහගත පුද්ගලික අංශ සහභාගීත්වය සක්‍රීය කිරීමට ඉඩ සලසයි.

මෙම නව ප්‍රවේශය, විවිධාංගීකරණය වූ ආදායම් ප්‍රවාහයන් ප්‍රවර්ධනය කිරීම, කලාපීය ආර්ථික ඒකාබද්ධතාවය වැඩිදියුණු කිරීම සහ ප්‍රධාන මධ්‍යස්ථානය වන බ.ජා.ගු. න් ඔබ්බට ජාල සමතුලිතතාවය ශක්තිමත් කිරීම මගින් ශ්‍රී ලංකාවේ බහු-ගුවන්තොටුපළ උපායමාර්ගය තුළ ම.රා.ජා.ගු. හි කාර්යභාරය ශක්තිමත් කිරීම අරමුණු කරයි. ව්‍යුහගත පුද්ගලික ආයෝජන සක්‍රීය කරන අතරම නියාමන පාලනය ආරක්ෂා කරමින්, ගු.ගු.සේ.ස., පාලන විනය, මෙහෙයුම් තිරසරභාවය සහ දිගුකාලීන ගුවන් සේවා ප්‍රවේශ සංවර්ධනය සමඟ සමපාත වන ආකාරයෙන් ම.රා.ජා.ගු. හි ඌන උපයෝජිත වත්කම් අදායම් උත්පාදනය සඳහා භාවිත කිරීමට උත්සාහ කරයි.

යා.ජා.ගු.

යා.ජා.ගු. හිදී, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් මෙහෙයුම් හැකියාව සහ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය දෙකම ඉදිරියට ගෙන යමින්, එය උතුරු ප්‍රදේශයේ වර්ධනය වන ප්‍රධාන දොරටුවක් ලෙස ස්ථානගත කළේය. 2025 වසර යා.ජා.ගු. සඳහා ඉතිහාසගත සන්ධිස්ථාන රැසක් සනිටුහන් කළ අතර, ගුවන්තොටුපළේ පළමු ජාත්‍යන්තර ගිවිසුම් ගත ගුවන් ගමන පිළිගැනීම, ඉන්ඩිගෝ සේවා විස්තාරණය, පළමු MEDEVAC මෙහෙයුම ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ මානව හිතවාදී මෙහෙයුම් ඉටු කිරීම මගින් මෙහෙයුම් සූදානම පැහැදිලි විය. ඊට සමගාමීව, මගී පර්යන්ත පැමිණීමේ ප්‍රදේශය (පැකේජය ඒ) සංවර්ධනය කිරීම 2025 දෙසැම්බර් මාසයේදී ආරම්භ කරන ලද අතර, මෙය සම්පූර්ණයෙන්ම සමාගමේ මුදල් මඟින් මූල්‍යකරණය කර ඇත. එය මගීන්ගේ පහසුකම් සහ සේවා ගුණාත්මකභාවය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා 2026 දී නිම කිරීමට ඉලක්ක කර ඇත.

යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ වසර තුළ වෛතිහාසික සන්ධිස්ථාන කිහිපයක් වාර්තා කළේය:

- 2025 පෙබරවාරි 18 - චෙන්නායි සිට එහි පළමු ජාත්‍යන්තර ගිවිසුම්ගත ගුවන් ගමන පිළිගනු ලැබීය.
- 2025 මාර්තු 30 - තිරුච්චිරප්පල්ලි සිට ඉන්ඩිගෝ සෘජු සේවා ආරම්භය.
- 2025 සැප්තැම්බර් 13 - හයිද්‍රාබාද් සිට ජාත්‍යන්තර ගිවිසුම්ගත ගුවන් ගමනක් හරහා එහි පළමු MEDEVAC මෙහෙයුම සිදු කරන ලදී.
- 2025 දෙසැම්බර් 8 - ඇමරිකානු ගුවන් හමුදාවේ C-130 මානුෂීය මෙහෙයුමක් ලැබුණි.
- 2025 දෙසැම්බර් 14 - මැලේසියාවේ සිට පැමිණි තුන්වන ජාත්‍යන්තර ගිවිසුම්ගත ගුවන් ගමන පිළිගනු ලැබීය.

මෙම වර්ධනයන් මගින් යා.ජා.ගු. හි වර්ධනය වන මෙහෙයුම් ධාරිතාව සහ කලාපීය හා ජාත්‍යන්තර සම්බන්ධතාවයේ එහි පුළුල් වන භූමිකාව අවධාරණය කෙරේ.

කො.ජා.ගු.ර.

කො.ජා.ගු.ර. හිදී, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් විවිධාංගීකරණය වූ ගුවන් සේවා මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස එහි භූමිකාව තවදුරටත් ශක්තිමත් කළේය. ප්‍රධාන සංවර්ධනයන් අතරට "බී" ගුවන් යානා අංගනය ප්‍රතිසංස්කරණය, ගුවන් ධාවන පථ නඩත්තු වැඩසටහන්, කාලගුණ විද්‍යා දෙපාර්තමේන්තු ගොඩනැගිල්ලේ යටිතල පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම සහ කො.ජා.ගු.ර. හි සමූහ ව්‍යාපාර පරිසර පද්ධතිය - ගුවන් යානා නඩත්තු, අලුත්වැඩියා සහ ප්‍රතිසංස්කරණ, ස්ථාවර ගුවන් මෙහෙයුම්කරුවන් සහ ගුවන් සේවා පුහුණු ආයතනවල එකතුවක් ලෙස අඛණ්ඩව සංවර්ධනය කිරීම ඇතුළත් විය.

කො.ජා.ගු.ර. 2030 ප්‍රධාන සැලැස්මට අනුකූලව, වර්ධන හැකියාව වැඩිදියුණු කිරීම සහ මෙහෙයුම් හැකියාව ශක්තිමත් කිරීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. විසින් යටිතල පහසුකම් ව්‍යාපෘති කිහිපයක් ඉදිරියට ගෙන යන ලදී.

- ගුවන්තොටුපළ පහසුකම් සංකීර්ණය - මෙහෙයුම් ධාරිතාව පුළුල් කිරීම සඳහා 2026 දක්වා ඉදිකිරීම් සැලසුම් කර ඇති, රුපියල් බිලියන 4.6 ක ව්‍යාපෘතිය සඳහා 2025 ඔක්තෝබර් 7 වන දින කැබිනට් අනුමැතිය ලබා දෙන ලදී.

1

2

- රුපියල් මිලියන 150 ක ආයෝජනයකින් කොජාගුරං හි විශාලතම ගුවන් යානා අංගනය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම - ආරක්ෂක ප්‍රමිතීන් වැඩිදියුණු කිරීම, බහු ගුවන් සේවා ක්‍රියාකරුවන්ට පහසුකම් සැලසීම, අවකාශ භාවිතය ප්‍රශස්ත කිරීම සහ කුලී ආදායම වැඩි කිරීම මෙහි අරමුණ වේ. සමාලෝචන වසර අවසන් වන විට ව්‍යාපෘතියෙන් 80% ක් සම්පූර්ණ කර ඇත.

- කාලගුණ විද්‍යා දෙපාර්තමේන්තු පහසුකම් නවීකරණය - රුපියල් මිලියන 29.2ක ආයෝජනයක් යටතේ ගුවන්තොටුපළ තුළ පිහිටි කාලගුණ ගොඩනැගිල්ල නවීකරණය කරමින්, සේවා විශ්වාසනීයභාවය, පාර්ශවකරුවන්ට සේවා සැපයීම සහ දිගුකාලීන තිරසාරභාවය වැඩිදියුණු කර ඇත.

- ගුවන් ධාවන පථය ඉරිතැලීම් සකස් කිරීමේ වැඩසටහන - රුපියල් මිලියන 5.69 ක ප්‍රාග්ධන ආයෝජනයක් සමඟින්, සමාගම ගුවන් ධාවන පථය සංරක්ෂණ වැඩසටහනක් ක්‍රියාත්මක කළ අතර එමඟින් ධාවන පථ දෘඪතාව සහ ආරක්ෂාව වැඩිදියුණු කර ඇත. මෙය විශේෂයෙන් ගුවන් පුහුණු ආයතන සහ පුද්ගලික නියමු බලපත්‍ර මෙහෙයුම් සඳහා ප්‍රතිලාභදායක වේ. දෙවන අදියර 2026 සඳහා සැලසුම් කර ඇත.

- ගුවන් සේවා සහ පුහුණු මධ්‍යස්ථානය සංවර්ධනය කිරීම - කොජාගුරං පුළුල් ගුවන් සේවා පරිසර පද්ධතියක් ලෙස අඛණ්ඩව පරිණාමය වෙමින් පවතින අතර, ස්ථාවර ගුවන් මෙහෙයුම්කරුවන්, ගුවන් යානා නඩත්තු, අලුත්වැඩියා සහ ප්‍රතිසංස්කරණ පහසුකම් සහ ගුවන් සේවා පුහුණු ආයතන සඳහා සත්කාරකත්වය සපයන අතර, මෙම ගුවන්තොටුපළ ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා සඳහා එක්-නැවතුම් මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස ස්ථානගත කරයි.

සාමූහිකව, මෙම සංවර්ධනයන් වඩාත් සමබර හා ඔරොත්තුදෙන ගුවන්තොටුපළ ජාලයක් ශක්තිමත් කරයි, කලාපීය සම්බන්ධතාවයට සහාය වේ. වත්කම් භාවිතය ප්‍රශස්ත කරයි සහ ප්‍රාථමික කේන්ද්‍රස්ථානයෙන් ඔබ්බට ශ්‍රී ලංකාවේ පුළුල් ගුවන් ප්‍රවේශ උපායමාර්ගය ඉදිරියට ගෙන යයි.

1. බ.ජා.ගු. හි ස්වයංක්‍රීය ඉලෙක්ට්‍රොනික-ගේට්ටු පද්ධතිය

2. විදේශීය රියදුරු බලපත්‍ර පරිවර්තන කවුළුව විවෘත කිරීම

සියල්ලටම ඉහළින් සහතික කිරීම: ආරක්ෂාව, සුරක්ෂිතභාවය සහ අඛණ්ඩතාව

2025 වසරේදී, ආරක්ෂාව, සුරක්ෂිතභාවය සහ මෙහෙයුම් අඛණ්ඩතාව ගු.ගු.සේ.ස. මෙහෙයුම්වල මූලික පදනම ලෙස පැවති අතර, ශක්තිමත් ආපදා සූදානම, නියාමන අනුකූලතාව සහ පද්ධතිමය පුරා ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව මඟින් ඊට සහාය ලැබීය.

සහතිකතාවය වැඩිදියුණු කිරීම: ස්වයංක්‍රීය සීමා පාලනය සහ ඒකාබද්ධ සෞඛ්‍ය ආරක්ෂාව

2025 දී, බ.ජා.ගු. හි ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම ස්වයංක්‍රීය දේශසීමා පාලන ඉලෙක්ට්‍රොනික ගේට්ටු පද්ධතිය හඳුන්වාදීමත් සමඟ ප්‍රධාන සන්ධිස්ථානයක් සනිටුහන් කළේය. මෙම නවීන පියවර බාධාවකින් තොරව දේශසීමා කළමනාකරණය සඳහා ගෝලීය හොඳම ක්‍රියාපිළිවෙත් අනුගමනය කිරීමේ තීරණාත්මක පියවරක් වන අතර, ආගමන පරීක්ෂණ ක්‍රියාවලියේ ධාරිතා සීමාවන්ට තාක්ෂණික විසඳුමක් ලෙස ක්‍රියා කරයි. මෙය "නිරතුරු ඉහළට" යන දර්ශනයට අනුකූලව මෙහෙයුම් ප්‍රමිතීන් සහ මගී අත්දැකීම් අඛණ්ඩව උසස් කිරීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. ගේ කැපවීම පිළිබිඹු කරයි. ජාත්‍යන්තර සංක්‍රමණ සඳහා වන සංවිධානය සමඟ හවුල්කාරිත්වයෙන් ජපාන අරමුදල් යටතේ මෙය ක්‍රියාත්මක කරන ලද අතර ආගමන හා විගමන දෙපාර්තමේන්තුව සමඟ මෙහෙයුම් මට්ටමින් ඒකාබද්ධ කර ඇති මෙම පද්ධතිය, සැකසුම් කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කරයි. මිනිස් මැදිහත්වීම අවම කරන අතර ඉහල ඉල්ලුමක් ඇති කාලවලදී මගී ප්‍රවාහය වඩාත් සුමට කරයි. පළමු අදියරේදී ශ්‍රී ලාංකික විදේශ ගමන් බලපත්‍ර හිමියන් සඳහා ඉලෙක්ට්‍රොනික ගේට්ටු හතරක් ක්‍රියාත්මක කරන ලද අතර, අනාගතයේදී විදේශික මඟින් සඳහාද එය පුළුල් කිරීමට සැලසුම් කර ඇත.

ඉලෙක්ට්‍රොනික ගේට්ටු පද්ධතියට අමතරව, සෞඛ්‍ය සහ ගුවන් සේවා ආරක්ෂණ වැඩිදියුණු කිරීමේ පුළුල් වැඩසටහන යටතේ ගුවන්තොටුපළ පරිශ්‍රය තුළ, රෝගී හෝ ආසාදනයට ලක් වූ පුද්ගලයන් වෙන්කර තැබීමේ පහසුකමක් ස්ථාපනය කිරීම, ස්පර්ශ රහිත යටිතල පහසුකම් සහ වෛද්‍ය පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම සහ උසස් පරීක්ෂණ පද්ධති හඳුන්වාදීම ඇතුළත් විය. සාමූහිකව, මෙම පියවරයන් බ.ජා.ගු. හි සෞඛ්‍ය ආශ්‍රිත හදිසි අවස්ථා කළමනාකරණය කිරීමේ හැකියාව ශක්තිමත් කරන අතරම ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් බාධාවකින් තොරව පවත්වා ගැනීමට සූදානම් කරයි.

මෙය යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනයක් පමණක් නොව, එය උපායමාර්ගික ප්‍රගතිය සංකේතවත් කරයි. ස්වයංක්‍රීයකරණය, මහජන සෞඛ්‍ය ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව සහ ආරක්ෂක සහතිකතාව එකම රාමුවක් තුළ ඒකාබද්ධ කිරීම හරහා, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රධාන ජාත්‍යන්තර දොරටුව ගෝලීය ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව ශක්තිමත් කර ඇත. නවෝත්පාදනය, සහයෝගිතාවය සහ දූරදර්ශී පාලනය මඟින්, ගු.ගු.සේ.ස. සුරක්ෂිත, බුද්ධිමත් සහ ශක්තිමත් ගුවන් සේවා අනාගතයක් කරා "නිරතුරු ඉහළට" ගමන් කරයි.

සක්‍රීය සුරැකිතාව : දැඩි කාලගුණ ප්‍රතිචාර සහ මෙහෙයුම් අඛණ්ඩතාව

2025 වර්ෂයේදී, ගු.ගු.සේ.ස., කාලගුණික විපර්යාස සම්බන්ධ සිදුවීම් වැඩිවෙමින් පවතින අවදානම් මෙහෙයුම් පරිසරයක් තුළ ක්‍රියාත්මක වූ අතර, එම සිදුවීම් සේවා අඛණ්ඩතාවයට සහ ගුවන්තොටුපළ පද්ධතීන්හි ස්ථායිතාවයට අවදානම් ඇති කළේය. මෙම තත්ත්වය තියුණු ලෙස පෙන්නුම් කළේ දිට්වා සුළි කුණාටුව රටේ ප්‍රදේශ රැසකට බලපෑ විට, ගුවන් ප්‍රවාහන මෙහෙයුම් සඳහා විශාල බාධා ඇති කළ අතර ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සම්පත් මත අසාමාන්‍ය පීඩනයක් ඇති කළ විටය.

අහිතකර කාලගුණික තත්ත්වයන් හේතුවෙන් ගුවන් ගමන් අවලංගු කිරීම්, ප්‍රමාදවීම් ඇතුළු සැලකිය යුතු බාධා ඇති විය. පැමිණෙන ගුවන් යානා 15 ක් විකල්ප ගුවන්තොටුපළවල් වෙත හරවා යවන ලදී. මෙහිදී ම.රා.ජා.ගු. සාර්ථකව ගුවන් යානා පැමිණීම් කිහිපයක් මෙහෙයවීමට සමත් වූ අතර, එමඟින් බහුවිද තොටුපළ පද්ධතියක වැදගත්කම ද පෙන්නුම් කළේය.

බ.ජා.ගු. හි මෙහෙයුම් අඛණ්ඩතාව තවදුරටත් අභියෝගයට ලක් වූයේ ජලගැල්ම සහ ප්‍රවාහන බාධා හේතුවෙන් සේවක ගමනාගමනය සීමා වීමෙනි. ඊට ප්‍රතිචාර වශයෙන්, ගු.ගු.සේ.ස., ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය සහ ශ්‍රී ලංකා හමුදාව ඇතුළු ප්‍රධාන කොටස්කරුවන් සමඟ හදිසි සම්බන්ධීකරණ යාන්ත්‍රණයන් ක්‍රියාත්මක කරමින්, අත්‍යවශ්‍ය කාර්ය මණ්ඩල ගුවන්තොටුපළ වෙත ගෙන්වා ගැනීම තහවුරු කළේය. විශේෂ ප්‍රවාහන පහසුකම්, ස්ථානීය නවාතැන් සහ සුභසාධන සහාය හරහා, අත්‍යවශ්‍ය සේවකයන්ට සීමිත තත්ත්වයන් යටතේ සේවා අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමට හැකි විය.

මෙම අභියෝග මධ්‍යයේ වුවද, ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා කණ්ඩායම්, ඵලදායී හදිසි සැලසුම්කරණය සහ සන්නිවේදන ක්‍රමවේද මඟින් සහාය ලබා ගනිමින්, අවම බාධාවකින් සේවාවන් පවත්වා ගෙන යාමට සමත් විය. එමෙන්ම, ගු.ගු.සේ.ස. ඉංජිනේරු කණ්ඩායම් රුපියල් මිලියන 75කට ආසන්න වටිනාකමක් ඇති නව ගුවන් යානා ගොඩබෑමේ පද්ධතිය ආරක්ෂා කිරීමෙන් ක්‍රියාකාරී අවදානම් කළමනාකරණය පෙන්නුම් කළ අතර, කොළඹ ගුවන් තොරතුරු කලාපය සඳහා සන්නිවේදන සේවා පවත්වාගෙන යාම සඳහා පිදුරුතලාගල රේඩාර් සහ සන්නිවේදන මධ්‍යස්ථානයේ අඛණ්ඩ සන්නිවේදන සේවා තහවුරු කළේය.

මෙම සිදුවීම ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා අංශය තුළ මෙහෙයුම් ශක්තිය, අන්තර් ආයතන සම්බන්ධීකරණය සහ ව්‍යාපාර අඛණ්ඩ සැලසුම්කරණයේ වර්ධනය වන වැදගත්කම අවධාරණය කළේය. එය ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් ජාලයට ඇති වන බලපෑම් අවම කරමින්, ආරක්ෂාව සැමවිටම ප්‍රමුඛතාවය ලෙස පවත්වා ගැනීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. ගේ උපායමාර්ගික අවධානය "ක්‍රියාශීලී අවදානම් කළමනාකරණය, හදිසි සූදානම් ක්‍රමවේද ශක්තිමත් කිරීම, අවිනිශ්චිත ශ්‍රම බලකාය කළමනාකරණය වැඩිදියුණු කිරීම සහ බහු-ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් ඒකාබද්ධතාව ඉහළ නැංවීම" තවදුරටත් තහවුරු කරයි.

ගුවන් සංචලන සබැඳි ආරක්ෂාව සහ නියාමන අනුකූලතාව

නම් කරන ලද ගුවන් සංචලන සේවා සැපයුම්කරු ලෙස, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් ගුවන් ගමනාගමන ආරක්ෂාව සහ මෙහෙයුම් අඛණ්ඩතාව පිළිබඳ ඉහළම ප්‍රමිතීන් අඛණ්ඩව පවත්වා ගෙන ගියේය. ඉලෙක්ට්‍රොනික් සහ ගුවන් සංතරණ ඉංජිනේරු අංශය 2025 මාර්තු මාසයේදී බ.ජා.ගු., ම.රා.ජා.ගු., කො.ජා.ගු.ර., සහ යා.ජා.ගු. හරහා ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය සහ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් නියම කරන ලද ගුවන් ගමන් පරීක්ෂණ සාර්ථකව නිම කළේය. එමෙන්ම, වාර්ෂික මිලදී ගැනීම් ක්‍රමවේදය වෙනුවට, ජාත්‍යන්තර තරඟකාරී ටෙන්ඩර් ක්‍රියාවලියක් හරහා ෆ්ලයිට් කැලිබරෂන් සර්විසස් ලිමිටඩ් (එක්සත් රාජධානිය) සමාගම සමඟ වසර තුනක උපායමාර්ගික

සේවා කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමක් ස්ථාපිත කරන ලදී. මෙම ප්‍රවේශය ජාත්‍යන්තරව පිළිගත් ක්‍රමාංකන සේවා සඳහා අඛණ්ඩ ප්‍රවේශය සහතික කරන අතරම සැලකිය යුතු පිරිවැය කාර්යක්ෂමතාවයක් ලබා දුන්නේය. ඩොප්ලර් ඉතා ඉහළ සංඛ්‍යාත ඔම්නි පරාසය, දුර මැනීමේ උපකරණ, ගුවන් යානා ගොඩබෑමේ පද්ධතිය සහ නිරවද්‍ය ප්‍රවේශ මාර්ග දර්ශක පද්ධති ඇතුළු සියලුම තීරණාත්මක සංචලන ආධාරක, දිවයින පුරා ගුවන් සංචලන සේවාවන්හි ආරක්ෂාව සහ විශ්වසනීයත්වය ශක්තිමත් කරමින් ප්‍රශස්ත ප්‍රමිතීන් යටතේ ක්‍රියාත්මක වන බව තහවුරු කරන ලදී. DVOR, DME, ILS, සහ PAPI පද්ධති ඇතුළු සියලුම ප්‍රධාන සංචලන උපකරණ ප්‍රශස්ත ප්‍රමිතීන්ට අනුව ක්‍රියාත්මක වන බව තහවුරු කර ඇති අතර, එමඟින් දිවයින පුරා ගුවන් සේවාවන්ගේ ආරක්ෂාව සහ විශ්වාසනීයභාවය තවදුරටත් ශක්තිමත් කරයි.

සක්‍රීය ගුවන් භූමි ආරක්ෂාව: වනජීවී අවදානම් කළමනාකරණය

2025 වසරේදී, ම.රා.ජා.ගු. හි දිගින් දිගටම පවතින වනාන්තර අලි සහ වනජීවී අවදානම් අවම කිරීමට සහ මෙහෙයුම් අඛණ්ඩතාව තහවුරු කිරීම සඳහා ප්‍රතිචාර වශයෙන් ගු.ගු.සේ.ස. විසින් වනාන්තර සත්ව අවදානම් කළමනාකරණය ශක්තිමත් කරන ලදී. කැබිනට් අනුමැතිය යටතේ, විශේෂිත වනාන්තර කළමනාකරණ කාර්යාලයක් ස්ථාපිත කර, පුහුණුව ලැබූ වනාන්තර නිලධාරීන් සහ සිවිල් ආරක්ෂක බලකායේ නිලධාරීන් යොදවා ගුවන්තොටුපළ පරිශ්‍රය හා අවට ප්‍රදේශයන්හි සත්ව චලනයන් අඛණ්ඩව නිරීක්ෂණය කිරීම සහ වේගවත් ප්‍රතිචාර සැපයීම තහවුරු කර ඇත.

මීට අමතරව, දිගුකාලීන විසඳුමක් ලෙස, ගුවන්තොටුපළ වටා විදුලි වේලිලෙන වැටක් ඉදිකිරීම ආරම්භ කර ඇති අතර, අභ්‍යන්තර පරිමිතියේ වැට ආලෝකකරණයද 2026 ජූනි මාසය වන විට සම්පූර්ණ කිරීමට සැලසුම් කර ඇත. මෙය රාත්‍රී කාලයේ දෘශ්‍යතාව, පරිමිතිය ආරක්ෂාව සහ වනාන්තර සත්ව නිරීක්ෂණ හැකියාව තවදුරටත් වැඩිදියුණු කරනු ඇත.

මෙම ක්‍රියාමාර්ග වනාන්තර සත්ව අවදානම් කළමනාකරණය සඳහා ක්‍රියාශීලී සහ ව්‍යූහගත ප්‍රවේශයක් පිළිබිඹු කරමින්, ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව ම.රා.ජා.ගු. හි ආරක්ෂාව, නියාමන අනුකූලතාව සහ අඛණ්ඩ මෙහෙයුම් තවදුරටත් ශක්තිමත් කරයි.

ගුවන් තොරතුරු සහ ස්වයංක්‍රීයකරණ ප්‍රගතිය

ගුවන් යානා තොරතුරු ප්‍රකාශනය වැඩිදියුණු කිරීම

2025 වසර තුළ, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්තොටුපළ තොරතුරු ප්‍රකාශන වැඩිදියුණු කිරීම් සහ ගුවන්තොටුපළ තොරතුරු කළමනාකරණ පද්ධති අඛණ්ඩව ඩිජිටල්කරණය කිරීම හරහා ජාතික ගුවන්තොටුපළ තොරතුරු රාමුව ශක්තිමත් කළේය. දත්ත සමුදාය මත පදනම් වූ ව්‍යුහයක් භාවිතා කර නිර්මාණය කරන ලද නව ගුවන්තොටුපළ තොරතුරු ප්‍රකාශනය මඟින්, දත්ත අනුකූලතාව, නිරවද්‍යතාවය සහ යාවත්කාලීන කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කළ අතර, ගුවන් අවකාශය භාවිතා කරන්නන්ට ලබා ගත හැකි තොරතුරු වල විශ්වසනීයත්වය තවදුරටත් වැඩිදියුණු කළේය.

ව්‍යුහගත දත්ත වේදිකා සහ නවීන මෘදුකාංග මෙවලම් භාවිතා කිරීම තුළින් ඩිජිටල් පරිවර්තන උත්සාහයන් වේගවත් කරන ලද අතර, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ නිරවද්‍යතාවය, විභේදනය සහ අඛණ්ඩතාව සඳහා වන අවශ්‍යතාවලට අනුකූලව වැඩිදියුණු කළ දත්ත වලංගුකරණය, කළමනාකරණය සහ ප්‍රකාශනය සක්‍රීය කරන ලදී. මෙම වැඩිදියුණු කිරීම් ස්වයංක්‍රීය නොවන කාර්යයන් අඩු කිරීම, දත්ත ගුණාත්මකභාවය සහතික කිරීම ශක්තිමත් කිරීම සහ ගුවන් තොරතුරු සේවා හරහා මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කිරීම සිදු කරන ලදී. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය ගුවන් සේවා තොරතුරු සේවා සිට ගුවන් සේවා තොරතුරු කළමනාකරණය දක්වා සංක්‍රමණය වීමත් සමඟ සමපාත වන මෙම පියවර, අනාගත පද්ධති පුළුල් තොරතුරු කළමනාකරණ රාමු සමඟ ඒකාබද්ධ වීමට වැඩි අන්තර් ක්‍රියාකාරිත්වයක් සහ සූදානමක් සඳහා සහාය වන අතර, ගුවන් සේවා පරිසර පද්ධතිය හරහා වඩාත් බාධාවකින් තොරව සහ තත්‍යකාලීන දත්ත හුවමාරුවක් සක්‍රීය කරයි.

ඊට සමගාමීව, අත්හදා බැලීමේ පදනමක් මත, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් මධ්‍යගත ඩිජිටල් වේදිකාවක් හඳුන්වා දෙන ලදී, ඉලෙක්ට්‍රොනික භූමි හා බාධක පිළිබඳ දත්ත සහ ගුවන් යානා සිතියම්කරණ දත්ත ඇතුළු ගුවන් යානා තොරතුරු නිෂ්පාදන සහ දත්ත කට්ටල වෙත ප්‍රවේශය ලබා දෙන ලදී. අභ්‍යන්තරව සංවර්ධනය කළ දෘශ්‍යකරණ මෙවලම් මඟින් මෙය සහාය ලබමින් තත්ත්ව දැනුවත්භාවය, තීරණ ගැනීමේ හැකියාව සහ පිරිවැය කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කළේය.

සමස්තයක් ලෙස, මෙම සංවර්ධන ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් තොරතුරු පද්ධතිය ශක්තිමත් කරමින්, මෙහෙයුම් ආරක්ෂාව, දත්ත විශ්වාසනීයභාවය සහ ගෝලීය ගුවන් ප්‍රමිතීන් සමඟ සමානව ගැළපීම තවදුරටත් ඉහළ නංවයි.

ගුවන්තොටුපළ අත්දැකීම් සහ ප්‍රවේශය වැඩිදියුණු කිරීම

සෑම විටම පහසුවෙන් ප්‍රවේශ වීමේ හැකියාව: මගී පහසුකම් සහ සේවා වැඩිදියුණු කිරීම

2025 වසරේදී, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් බ.ජා.ගු. හි මගී පහසුකම්, ප්‍රවේශය සහ ඒකාබද්ධ සේවා සැපයුම ශක්තිමත් කිරීම සඳහා ව්‍යාපෘති රැසක් ක්‍රියාත්මක කරමින්, එය ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රධාන ජාත්‍යන්තර දොරටුව ලෙස තවදුරටත් ශක්තිමත් කළේය.

විදේශීය රියදුරු බලපත්‍ර පරිවර්තන කවුළුව ස්ථාපනය කිරීම

මගී පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම සහ සංචාරක පහසුකම් ශක්තිමත් කිරීමේ අරමුණින්, 2025 අගෝස්තු මාසයේදී බ.ජා.ගු. පැමිණීමේ පර්යන්තයේ 24/7 ක්‍රියාත්මක වන විශේෂිත විදේශීය රියදුරු බලපත්‍ර පරිවර්තන කවුළුවක් ආරම්භ කරන ලදී. මෙම වැඩසටහන මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ප්‍රවාහන හා මහාමාර්ග අමාත්‍යාංශය සහ ගු.ගු.සේ.ස. සමඟ සහයෝගයෙන් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. මෙම පහසුකම මඟින් විදේශීය නේවාසිකයන්ට, සංචාරකයන්ට සහ ව්‍යාපාරික සංචාරකයන්ට පැමිණීමෙන් පසු තම වලංගු විදේශීය රියදුරු බලපත්‍ර, ශ්‍රී ලංකාවේ තාවකාලික හෝ ස්ථිර බලපත්‍ර බවට බාධාවකින් තොරව පරිවර්තනය කර ගැනීමට හැකි වේ. ප්‍රෙවමිතික දත්ත ග්‍රහණය, බහුභාෂා සහාය සහ සුදුසු අයදුම්කරුවන් සඳහා එක්දින සේවාව මඟින් නිකුත් කිරීම කඩිනම් කිරීම මඟින් සහාය වන මෙම පහසුකම රාජ්‍ය අංශයේ නවීකරණ ඉලක්ක සමඟ සමපාත වන අතරම ගමන් පහසුව වැඩි දියුණු කරයි.

පර්යන්ත යටිතල පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම

ඉහල ඉල්ලුමක් ඇති කාලයන්හි ඉල්ලුම සපුරාලීම සඳහා පිටවීමේ පර්යන්තය පිටත ආලින්ද ප්‍රදේශයේ නව සනීපාරක්ෂක පහසුකම් ඉදිකිරීම සඳහා රුපියල් මිලියන 119 ක මුළු පිරිවැයක් දැරීම.

වැඩිදියුණු කළ ගොඩබිම් සම්බන්ධතාවය - අධිවේගී මාර්ග බස් සේවා

බ.ජා.ගු. සහ කොළඹ අතර කොළඹ-කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය හරහා 24/7 ක්‍රියාත්මක වන මාර්ග 187 සුඛෝපභෝගී බස් සේවාව හඳුන්වාදීමත් සමඟ පොදු ප්‍රවාහන ප්‍රවේශ්‍යතාව ශක්තිමත් වූ අතර, එමඟින් විශ්වාසදායක සහ ලාභදායී පොදු ප්‍රවාහන විකල්පයක් ලබා දෙන ලදී.

මගී සම්බන්ධතා සහ ප්‍රතිචාරශීලීභාවය

පාරිභෝගික-කේන්ද්‍රිත ආයතනයක් ලෙස, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් පැමිණිලි කළමනාකරණය සහ පාර්ශවකරුවන් සමඟ සන්නිවේදනය සඳහා ප්‍රමුඛතාවය ලබාදෙයි. විශේෂ මගී ප්‍රතිචාර පද්ධතිය සහ පැය 24 පුරා ක්‍රියාත්මක 1994 ක්ෂණික ඇමතුම් අංකය හරහා, බ.ජා.ගු. හි ගුවන්තොටුපළ සේවා, ගුවන් ගමන් තොරතුරු සහ සාමාන්‍ය සහාය සම්බන්ධ විමසීම් කාලෝචිත ලෙස විසඳීම සහතික කරයි. විනිවිදභාවය, වගවීම සහ සේවා විශිෂ්ටත්වය ශක්තිමත් කරයි.

වෙළඳ දැන්වීම්කරණයේ ප්‍රවර්ධනය සහ එමඟින් අදායම් වර්ධනය

2025 වසරේදී, ගු.ගු.සේ.ස. ආදායම් ප්‍රශස්තිකරණය, පාලන විනිවිදභාවය සහ තරඟකාරී සහභාගීත්වය වැඩි දියුණු කිරීම අරමුණු කරගත් නව වාණිජ සංකල්පයක් හඳුන්වා දීමේ ඉදිරි ගමනක් ලෙස එහි ගුවන්තොටුපළ ප්‍රචාරණ රාමුවේ වැදගත් සංශෝධනයක් සිදු කළේය. පෙර පැවති එකම ආයතනයකට සීමා වූ ආකෘතිය වෙනුවට, බහු පාර්ශවයන්ට සහභාගී විය හැකි තරඟකාරී, අවිශේෂ ලංසු ක්‍රමයක් හඳුන්වා දෙන ලදී.

මාර්ගෝපදේශක කමිටුවක් යටතේ අදියර වශයෙන් ක්‍රියාත්මක කරන ලද මෙම නව ආකෘතිය, වෙළඳපල ගතිකත්වය වැඩි දියුණු කළේය, මිල නියාමනයේ විනය ශක්තිමත් කරමින්, ප්‍රදර්ශන තාක්ෂණයන්හි නවෝත්පාදනයන් දිරිමත් කළේය සහ ගෝලීය ගුවන්තොටුපළ සන්නාමකරණ පිළිවෙත් සමඟ වෙළඳ දැන්වීම් ස්ථානගත කිරීම් පෙළගැස්වීය. මෙම පරිවර්තනයෙන් ලැබුණු ආර්ථික ප්‍රතිඵල සැලකීමේදී, මෙම ආකෘතිය ක්‍රියාත්මක කරන ලද ප්‍රදේශයෙහි මාසික ප්‍රචාරණ ආදායම පෙර පැවති රුපියල් මිලියන 41.5 සිට රුපියල් මිලියන 82.7 දක්වා ඉහළ ගොස් ඇති අතර, එය 99%ක වැඩිවීමක් වේ. ඉතිරි ප්‍රදේශයන්හිද අපේක්ෂිත ආදායම්ද එක් කළ විට, සමස්ත මාසික ආදායම රුපියල් මිලියන 90.1 දක්වා ඉහළ යන අතර, එය පෙර ආකෘතියට සාපේක්ෂව 117%ක වර්ධනයක් නිරූපණය කරයි. විශේෂයෙන්

පිටත ආලින්ද කුළුණු සහ ට්‍රොලි ප්‍රචාරණ වැනි ඉහළ දෘශ්‍යතාවයක් ඇති ස්ථානවල සැලකිය යුතු ආදායම් වර්ධනයක් සටහන් වූ අතර, එය තරඟකාරී බෙදා හැරීම, සහ උපායමාර්ගික නැවත ස්ථානගත කිරීමේ සාර්ථකත්වය පෙන්නුම් කරයි.

ආදායම් වර්ධනයෙන් ඔබ්බට, මෙම නව ප්‍රචාරණ උපායමාර්ගය ගු.ගු.සේ.ස. ගේ වත්කම් මුදල්කරණ හැකියාව ශක්තිමත් කරමින්, පර්යන්ත ප්‍රදේශ තුළ සන්නාම ප්‍රදර්ශනය වැඩිදියුණු කරමින්, විනිවිද පෙනෙන ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලීන් හරහා පාලනය තවදුරටත් ශක්තිමත් කරයි. නවීන තාක්ෂණය මුසුකරගත්, තරඟකාරී ප්‍රචාරණ පද්ධතියක් කරා යන ගමන, ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රධාන ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ තුළ වාණිජ වටිනාකම උපරිම කරමින් නියාමන අනුකූලතාව සහ සෞන්දර්යමය අගය පවත්වා ගැනීමට ගු.ගු.සේ.ස. ගේ කැපවීම පෙන්වයි.

මෙම වාණිජ පරිවර්තනය, ගු.ගු.සේ.ස. ට මෙහෙයුම් අභියෝග ව්‍යුහගත අවස්ථාවන් බවට පරිවර්තනය කිරීමේ හැකියාව නිරූපණය කරයි. ගුවන්තොටුපළ වත්කම් වඩාත් කාර්යක්ෂමව සහ තිරසාරව භාවිතා කරමින්, ගුවන් නොවන ආදායම් ප්‍රවාහ දිගුකාලීන මූල්‍ය ඔරොත්තු දීමේ සඳහා අඛණ්ඩව වර්ධනය වන බව මෙයින් තහවුරු වේ.

ස්වයංක්‍රියකරණය සහ ගුවන් යානා ඉලෙක්ට්‍රොනික විද්‍යාව

ඩිජිටල් වගකීමිභාවය වේගවත් කිරීම

2025 වසරේදී, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් ඉංජිනේරු, ගුවන් සංචලන සහ ගුවන්තොටුපළ පද්ධති හරහා සිය ඩිජිටල් පරිවර්තන න්‍යාය පත්‍රය ඉදිරියට ගෙන ගිය අතර, වගවීම, මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව සහ දත්ත මත පදනම් වූ තීරණ ගැනීම ශක්තිමත් කළේය.

කො.ජා.ගු.ර. හි මධ්‍යගත උපකරණ පද්ධතියේ ලොග් කළමනාකරණ පද්ධතිය හඳුන්වා දීම (ආසන්න වශයෙන් රුපියල් මිලියන 1ක වියදමකින්) මඟින් පෙර භාවිත වූ කඩදාසි සහ ස්වාධීන ඩිජිටල් ලේඛන පද්ධති වෙනුවට ආරක්ෂිත, මධ්‍යගත, වෙබ්-පදනම් වූ ලොග් පද්ධතියක් ස්ථාපිත කරන ලදී. මධ්‍යගත උපකරණ පද්ධතියේ ලොග් කළමනාකරණ පද්ධතිය දෝෂ හඳුනාගැනීමේ හැකියාව වැඩිදියුණු කිරීම, පද්ධති අක්‍රිය කාලය අඩු කිරීම සහ අතීතයේ සිදු වූ බිඳවැටීම් සහ නඩත්තු වාර්තා වෙත ක්ෂණික ප්‍රවේශය හරහා සිදුවීම් කෙරෙහි ප්‍රතිචාර වේගවත්ව දැක්වීම සක්‍රීය කිරීම මඟින් සැලකිය යුතු මෙහෙයුම් සහ කළමනාකරණ ප්‍රතිලාභ ලබා දී ඇත. එමෙන්ම, මෙම පද්ධතිය මඟින් වඩාත් ඵලදායී ලෙස පූර්ව-සූදානම් නඩත්තු සැලසුම් අමතර කොටස් කළමනාකරණය සහ ලොග් දත්ත වෙත තත්‍ය කාලීන සහ දුරස්ථ ප්‍රවේශය හරහා ඉංජිනේරු කණ්ඩායම් අතර සම්බන්ධීකරණය වැඩිදියුණු කිරීමට සහාය වේ. කළමනාකරණ දෘෂ්ටිකෝණයකින්, ව්‍යුහගත වාර්තා සහ කාර්ය සාධන දත්ත ලබා ගැනීම සැලසුම්කරණය, සම්පත් බෙදාහැරීම සහ තීරණ ගැනීම ශක්තිමත් කර ඇති අතර, ආරක්ෂිත විගණන සහ පාලිත ප්‍රවේශ ක්‍රමවේද මඟින් නියාමන අනුකූලතාව සහ වගවීම වැඩි දියුණු කර ඇත. කඩදාසි පදනම් වාර්තා වලින් මධ්‍යගත ඩිජිටල් පද්ධතියකට මාරුවීම මඟින් පරිපාලන කාර්යක්ෂමතාව වැඩිවීම, ලේඛන භාවිතය අඩු වීම, දත්ත ප්‍රතිසටහන් කිරීම අවම වීම සහ ශ්‍රම බලකාය භාවිතය ප්‍රශස්ත කිරීම සිදු විය. එමෙන්ම, පුරෝකථන නඩත්තුව සහ කාර්ය සාධන විශ්ලේෂණ වැනි අනාගත මුලපිරීම් සඳහා විශ්වාසදායක දත්ත පදනමක් නිර්මාණය කර ඇත.

එමෙන්ම, අධි සංඛ්‍යාත සම්ප්‍රේෂණ මධ්‍යස්ථාන මෙහෙයුම් ජංගම-පදනම් පද්ධතියක් හරහා සම්පූර්ණයෙන් ඩිජිටල්කරණය කරමින්, වැඩ ප්‍රවාහ ප්‍රමිතිකරණය කිරීම, වත්කම් විශ්වාසනීයභාවය වැඩි කිරීම සහ ස්වයංක්‍රීය නොවන ක්‍රියාවලීන් අඩු කිරීම සිදු කරන ලදී. මෙයට අමතරව, ස්වයංක්‍රීය දිශානුගත නොවන බීකන් පියාසැරි ක්‍රමාංකන මොඩියුලයක් හඳුන්වා දීම මඟින් මෙහෙයුම් සූදානම තවදුරටත් ශක්තිමත් කර ඇත. සමස්තයක් ලෙස, මෙම පියවර මඟින් අභ්‍යන්තර ඉංජිනේරු හැකියාව ශක්තිමත් කිරීම, පද්ධති විශ්වසනීයත්වය වැඩිදියුණු කිරීම, මෙහෙයුම් පිරිවැය අඩු කිරීම සහ ගු.ගු.සේ.ස. තාක්ෂණික ස්වයංපෝෂිතභාවය සහ ඩිජිටල් වගවීම කරා යන ගමන ඉදිරියට ගෙන යයි.

හැකියාවන්, ශාස්ත්‍රාලය සහ ගුවන් සේවා කුසලතා සංවර්ධනය

විද්වත් පර්ෂද විශිෂ්ටත්වය හරහා ගුවන් සේවා හැකියාවන් දියුණු කිරීම

2025 වසරේදී, ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා ශාස්ත්‍රාලය, අයතනයේ විකම සහ විශේෂිත ගුවන් පුහුණු අංශය ලෙස උපායමාර්ගිකව පුළුල් කරමින්, සමාගමේ මානව ප්‍රාග්ධනය සහ ආයතනික හැකියාව සැලකිය යුතු ලෙස ශක්තිමත් කළේය. 2025 අගෝස්තු මාසයේදී අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතියෙන් පසුව, සියලුම අභ්‍යන්තර සහ බාහිර ගුවන් සේවා පුහුණු කාර්යයන් ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා ශාස්ත්‍රාලය යටතේ විධිමත් ලෙස ඒකාබද්ධ කරන ලද අතර, ඒ ආශ්‍රිත සම්පත් සමඟින්, වඩාත් සම්බන්ධීකරණය කරන ලද, කාර්යක්ෂම සහ වගකිවයුතු පුහුණු පාලන රාමුවක් සක්‍රීය කරන ලදී.

විශේෂිත ගුවන් සේවා පුහුණුවේ කේන්ද්‍රීය සැපයුම්කරු ලෙස, ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා ශාස්ත්‍රාලය, ජාතික සහ කලාපීය ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස එහි භූමිකාව පුළුල් කරමින් ගු.ගු.සේ.ස. මෙහෙයුම් අවශ්‍යතා සඳහා සාර්ථකව සහාය විය. එහි විශේෂිත පුහුණු අංශ හත හරහා, ඇකඩමිය මෙහෙයුම් ආරක්ෂාව, නියාමන අනුකූලතාව සහ සේවා විශිෂ්ටත්වයට අනුගත වූ ඉලක්කගත වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කළ අතර, එය රුපියල් බිලියන 1.2 ඉක්මවන සංකල්පීය පිරිවැය ඉතිරිකිරීම් ජනනය කරමින්, ගුවන් ගමනාගමන සේවා, ආරක්ෂක සේවා, ගිනි නිවන සහ මුදාගැනීම්, ගුවන්තොටුපළ කළමනාකරණය, ගුවන්තොටුපළ සන්නිවේදනය, ඉංජිනේරු විද්‍යාව සහ ගුවන්තොටුපළ තොරතුරු කළමනාකරණය වැනි ක්ෂේත්‍රවල අභ්‍යන්තර පුහුණු හැකියාව වර්ධනය කිරීමේ සැලකිය යුතු මූල්‍ය හා මෙහෙයුම් වටිනාකම පිළිබිඹු කරයි. ඊට සමගාමීව, නායකත්ව සංවර්ධනය, ආරක්ෂක දැනුවත්භාවය, විගණනය, ආචාර ධර්ම සහ දූෂණ විරෝධී පුහුණුව ඇතුළුව සේවක දැනුම, කුසලතා සහ ආකල්ප වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා වැඩසටහන් 280 කට වැඩි ප්‍රමාණයක් හරහා පුහුණු පැය 62,000 කට වඩා ලබා දෙන අතර, මෙය මෙහෙයුම් සඳහා ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව සහ පුළුල් පාලන අරමුණු යන දෙඅංශයටද සහාය වේ.

ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා ශාස්ත්‍රාලය එහි වාණිජ පුහුණු කළඹ තවදුරටත් පුළුල් කළ අතර, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයට අනුබද්ධිත සහ කර්මාන්ත-විශේෂිත වැඩසටහන් දේශීය හා ජාත්‍යන්තර සහභාගිවන්නන් 500 කට අධික සංඛ්‍යාවකට පුහුණුව ලබා දෙමින් සහ ආසන්න වශයෙන් රුපියල් මිලියන 20 ක ආදායමක් උපයා ගත්තේය. මෙම වැඩසටහන් අතර ආගමන හා විගමන දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන්ට මාර්ගගතව සිදු කරන ලද ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ සංචාරක හඳුනාගැනීමේ වැඩසටහන, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ පුහුණු සංවර්ධක පාඨමාලාව, ගුවන් විදුලි දුරකථන සන්නිවේදන පාඨමාලාව (ICAO 179/E), ලංකා ඛනිජ තෙල් සංස්ථාවේ කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා දැනුවත් කිරීමේ පුහුණුවක්, ගුවන් සේවා කළමනාකරණ පදනම් වැඩසටහන (3 වන බඳවා ගැනීම) සහ ගුවන් සේවා කළමනාකරණ වැඩසටහන (11 වන බඳවා ගැනීම) සහ යෞවනයන් සහ තරුණයින් සඳහා ගුවන් සේවා වැනි වැඩසටහන් රැසක් ඇතුළත් විය.

1. ගුවන් සේවා කළමනාකරණ ඩිප්ලෝමා - උපාධිලාභීන්

වසර තුළ ප්‍රධාන උපායමාර්ගික සන්ධිස්ථානයක් වූයේ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ TRAINAIR PLUS වැඩසටහන යටතේ තම ස්ථානය ඉහළ නැංවීම වන අතර, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් වලංගු කරන ලද ප්‍රමිතිගත අටවන පුහුණු පැකේජය වැඩිදියුණු කිරීම සහ ශාස්ත්‍රාලය හි සාමාජික තත්ත්වය සහකාර (ලෝකඩ) සිට සහකාර (රිදී) දක්වා උසස් කිරීම් ද ඇතුළත් වේ. අභ්‍යන්තර ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ උපදේශන වලංගුකරණය සහ සහතික කළ උපදේශක හැකියාව ස්ථාපිත කිරීම මඟින් බාහිර විශේෂඥතාව මත යැපීම තවදුරටත් අඩු කළ අතර, දිගුකාලීන පිරිවැය කාර්යක්ෂමතාව සහ ආයතනික ස්වයංපෝෂිතභාවය තවදුරටත් ශක්තිමත් කළේය.

ගුවන් සේවා පිළිබඳ දැනුවත්භාවය සහ අනාගත ගුවන් සේවාවන්හි කුසලතා සංවර්ධනය

ගුවන් සේවය සඳහා අනාගත ගුවන් වෘත්තිකයින් ගොඩනැගීම :

2025 වසරේදී, ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා ශාස්ත්‍රාලය හරහා ගුවන්තොටුපළ සහ ගු.ගු.සේ.ස., ව්‍යුහගත අධ්‍යාපන වැඩසටහන්, වෘත්තීය සහතික පාඨමාලා, දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් සහ යෞවන සංවර්ධන මුලපිරීම් හරහා ජාතික ගුවන් සේවා කුසලතා ශක්තිමත් කිරීම අඛණ්ඩව සිදු කළේය. වසර තුළ, ගුවන් සේවා කළමනාකරණ ඩිප්ලෝමා වැඩසටහනේ 11 වන කණ්ඩායම සාර්ථකව තම පාඨමාලාව ලබා ගත් අතර, 2025 මැයි 22 වන දින රත්මලානේ ශාස්ත්‍රාල ශ්‍රවණාගාරයේ පැවති උත්සවයකදී ඩිප්ලෝමා ප්‍රදානය කරන ලදී. මෙම වැඩසටහන ප්‍රධාන ගුවන් සේවා කාර්යයන් හරහා න්‍යායාත්මක දැනුම ප්‍රායෝගික අත්දැකීම් සමඟ ඒකාබද්ධ කරන අතර, නවීන ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් සඳහා අවශ්‍ය නිපුණතා ඩිප්ලෝමාධාරීන්ට ලබා දෙයි. විශේෂයෙන්, ඩිප්ලෝමාධාරීන් 10 දෙනෙකු ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ

1

2

1. යෞවනයන් සඳහා ගුවන් සේවා සහ යොවුන් වියේ සිසුන් සඳහා ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍ර චාරිකා

2. පාසල් ළමුන් සඳහා ගිනි නිවීමේ ප්‍රායෝගික සැසිය පැවැත්වේ

3. ක්‍රියාකාරිත්වයේ තිරසරභාවය - ප්ලාස්ටික් ප්‍රතිචක්‍රීකරණ වැඩසටහන

උසස් අධ්‍යාපනය සඳහා ප්‍රගතියක් ලබා ඇති අතර, එමඟින් ගුවන් සේවා අංශයේ දිගුකාලීන මානව ප්‍රාග්ධන පදනම තවදුරටත් ශක්තිමත් කිරීම සඳහා වැදගත් දායකත්වයක් ලෙස සැලකේ.

ගුවන් සේවා වෘත්තිකයන්ගේ මීළඟ පරම්පරාවට සහාය වීම සඳහා දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් පැවැත්වීම

ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා ශාස්ත්‍රාලය, අනාගත ගුවන් සේවා වෘත්තීන් කෙරෙහි උනන්දුව වර්ධනය කරන අතරම ප්‍රජා දැනුවත්භාවය ශක්තිමත් කිරීම සඳහා ක්‍රියාකාරී කාර්යභාරයක් ඉටු කරයි. ජාතික අධ්‍යාපන පද්ධතිය තුළ ගුවන් සේවා වෘත්තීන් සඳහා ඇති සීමිත නිරාවරණය හඳුනා ගනිමින්, ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා ශාස්ත්‍රාලය යෞවන සිසුන්ට ගුවන් සේවා කර්මාන්තය, ගුවන් සේවා වෘත්තීය මාර්ග සහ කර්මාන්ත අවස්ථා සඳහා හඳුන්වා දීම සඳහා ඉලක්කගත ප්‍රජා සම්බන්ධතා වැඩසටහන් ආරම්භ කළේය. මෙම මුලපිරීම් මඟින් මුල් කාලීන දැනුම පරතරයන් පියවීම, තරුණ වියේ සිටම උනන්දුව ඇති කිරීම සහ ගුවන් සේවා අංශයේ අනාගත මානව සම්පත සංවර්ධනය සඳහා පදනමක් ගොඩනැගීම අරමුණු කරයි. ඊට අමතරව, කොජාගුර. හි පැවැත්වූ ගිනි නිවීමේ දැනුවත් කිරීමේ නිවාඩු වැඩසටහන වැනි වැඩසටහන් මඟින් ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව සහ හදිසි ප්‍රතිචාර දැක්වීම සඳහා ප්‍රායෝගික නිරාවරණයක් ලබා දුන් අතර, ගුවන් සේවා වෘත්තීන් කෙරෙහි මුල් කාලීන අවබෝධය සහ උනන්දුව තවදුරටත් වර්ධනය කරන ලදී.

ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සමාගම් කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා ආරක්ෂක දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන්

ඊට අමතරව, ගුවන්තොටුපළ ගිනි නිවාරණ හා මුදාගැනීමේ සේවාව ගුවන්තොටුපළේ ක්‍රියාත්මක වන ගුවන් සමාගම් කාර්ය මණ්ඩලයට සහ බාහිර ආයතනවලට ගාස්තු මත පදනම් වූ පුහුණු වැඩසටහන් හරහා ගුවන් සේවා ආරක්ෂණ දැනුවත්භාවය පුළුල් කළේය. මෙම වැඩසටහන් හදිසි සූදානම, ගින්නෙන් ආරක්ෂාව සහ සම්බන්ධීකරණ ප්‍රතිචාර ක්‍රියා පටිපාටි, සමස්ත ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව ශක්තිමත් කිරීම කෙරෙහි අවධානය යොමු කළේය. වසර තුළ, සේවකයින් 423 දෙනෙකු පුහුණු කරන ලද අතර, එමඟින් අන්තර් ආයතන සම්බන්ධීකරණය වැඩි දියුණු කරන අතර අතිරේක ආදායමක්ද ජනනය වී ඇත. මෙය ගු.ගු.සේ.ස. ගේ ගුවන් ක්ෂේත්‍රය පුරා ශක්තිමත් ආරක්ෂක සංස්කෘතියක් ගොඩනැගීමට ඇති කැපවීම තවදුරටත් තහවුරු කරයි.

තරුණ්‍යයේ සංවර්ධනය සහ පුහුණු මුලපිරීම්

තරුණ සංවර්ධන මුලපිරීම් යන පුළුල් තේමාව යටතේ, ගු.ගු.සේ.ස. යාන්ත්‍රික, මෙක්ට්‍රොනිස් සහ මෝටර් රථ ඉංජිනේරු විද්‍යාව ඇතුළු බහු තාක්ෂණික විෂයයන් හරහා ඉංජිනේරු උපාධි අපේක්ෂකයින් සහ ඩිප්ලෝමාධාරීන් සඳහා කාර්මික පුහුණු අවස්ථා හරහා තරුණ සංවර්ධනයට තවදුරටත් සහාය විය. එමඟින් සැබෑ ලෝක ඉංජිනේරු පරිසරයන්ට ප්‍රායෝගික නිරාවරණයක් ලබා දෙන අතර අනාගත තාක්ෂණික ශ්‍රම බලකාය සංවර්ධනයට සහාය වේ.

ගු.ගු.සේ.ස. මේ මානව සම්පත් සංවර්ධන මුලපිරීම් පිළිබඳ වැඩිදුර තොරතුරු 64-71 පිටුවල අපගේ කාර්ය මණ්ඩලය ඇගයීම - මානව ප්‍රාග්ධන කළමනාකරණය යටතේ විස්තර කර ඇත.

සන්ධාන සහ ගුවන් සේවා හවුල්කාරිත්වයන්

ගෝලීය ස්ථානගත වීම වැඩිදියුණු කිරීම: දැනුම හුවමාරුව සහ හොඳම ක්‍රියා පිළිවෙත් අනුගමනය

2025 වසරේදී, ගු.ගු.සේ.ස. විසින්, තම ගුවන්තොටුපළ ජාලය පුරා ආයතනික හැකියාව සහ මෙහෙයුම් විශිෂ්ටත්වය වැඩිදියුණු කිරීමේ අරමුණින්, අනෙකුත් ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපවල් සමඟ සන්ධාන ගොඩනැගීමේ මුලපිරීම් ශක්තිමත් කළේය. දියුණු

3

ගුවන්තොටුපළ පරිසර පද්ධතිවල අත්දැකීම් ලබාගැනීමේ වටිනාකම හඳුනාගනිමින්, කේන්ද්‍රීය මෙහෙයුම්, ඩිජිටල්කරණය කළ මගී සැකසුම්, පර්යන්ත ප්‍රශස්තිකරණය සහ ඒකාබද්ධ ගුවන්තොටුපළ කළමනාකරණය වැනි ක්ෂේත්‍ර කෙරෙහි අවධානය යොමු කරමින්, රාජ්‍යතාන්ත්‍රික මාර්ග හරහා ප්‍රමුඛ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළවල් සමඟ නිල සම්බන්ධතා ආරම්භ කරන ලදී.

මෙහි ප්‍රධාන ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යයේ දින පහක හුරුපුරුදු කිරීමේ සහ පුහුණු වැඩසටහනක් ක්‍රියාත්මක කරමින්, ගුවන්තොටුපළ කළමනාකරුවන්ට ගෝලීය හොඳම ක්‍රියා පිළිවෙත් පිළිබඳ ප්‍රායෝගික අත්දැකීම් ලබා දෙන ලදී. මෙයට මෙහෙයුම්, ස්වයංක්‍රීයකරණය, මගී ප්‍රවාහ කළමනාකරණය සහ පාරිභෝගික අත්දැකීම් වැනි ක්ෂේත්‍ර ඇතුළත් විය. හඳුනාගත් ක්‍රියා පිළිවෙත් වර්තමානයේ ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්තොටුපළ තුළ කාර්යක්ෂමතාව, සේවා ගුණාත්මකභාවය සහ සම්බන්ධීකරණය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා අදියරගතව අනුගමනය කිරීම සඳහා ඇගයීමට ලක් කරමින් පවතී. මෙම සන්ධානය මත පදනම් වූ ප්‍රවේශය, ගුවන් සේවා අංශය තුළ ජාත්‍යන්තර සහයෝගීතාවය සහ දැනුම හුවමාරුව ශක්තිමත් කරන අතරම, අඛණ්ඩ ඉගෙනීම, අනුවර්තන වැඩිදියුණු කිරීම සහ ගෝලීය පෙළගැස්ම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. මේ කැපවීම ශක්තිමත් කරයි. ඉදිරියේදී, කලාපීය පෙළගැස්ම සහ හැකියාවන් සංවර්ධනය තවදුරටත් ඉදිරියට ගෙන යමින්, 2026 මාර්තු මාසයේදී ඉන්දියාවේදී ද එවැනිම වැඩසටහනකට සහභාගී වීමට නියමිතය.

පරිසරය සහ වගකීම්භාවය: ක්‍රියාකාරිත්වයේ තිරසාරත්වය

ගු.ගු.සේ.ස. මේ දිගුකාලීන උපායමාර්ගයට තිරසරභාවය අත්‍යවශ්‍ය අංගයක් වන අතර, පාරිසරික ආරක්ෂාව, සමාජ වගකීම සහ පාලන විනිවිදභාවය තුළින් මෙහෙයවයි. රජය විසින් ආයතනික සමාජ වගකීම් පිළිබඳ ව්‍යාපෘති සඳහා සීමාවන් පනවා ඇති පසුබිමක, 2025 දී, ගු.ගු.සේ.ස. මගින් ප්‍රායෝගික, මෙහෙයුම් මත පදනම් වූ මුලපිරීම් හරහා එහි තිරසර න්‍යාය පත්‍රය ඉදිරියට ගෙන ගියේය.

සම්පත් කාර්යක්ෂමතාව සහ පරිසර හිතකාමී මෙහෙයුම්

පරිසරයට ඇති බලපෑම අවම කිරීම සඳහා, උපකරණ උපරිම ලෙස භාවිතා කිරීම සහ අපද්‍රව්‍ය අවම කිරීම ගු.ගු.සේ.ස. විසින් ප්‍රමුඛත්වය දී ඇත. බ.ජා.ගු. හි ටොන් 450 ක සිසිලන යන්ත්‍ර දෙකක් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම මඟින් බලශක්ති කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කරන අතරම අකාලයේ ප්‍රතිස්ථාපනය වීම වළක්වා, පිරිවැය සහ විමෝචනය යන දෙකම අඩු කළේය. පර්යන්ත හරහා ප්ලාස්ටික් ප්‍රතිචක්‍රීකරණ බඳුන් හඳුන්වාදීම තුළින් අපද්‍රව්‍ය කළමනාකරණය ශක්තිමත් කරන ලද අතර, චක්‍රීය භාවිතාවන් ප්‍රවර්ධනය කරන ලදී. එමෙන්ම, අඩු වියදම් ස්වයංක්‍රීය කාලගුණ නිරීක්ෂණ පද්ධති මූලාකෘතියක් සංවර්ධනය කිරීම වැනි අභ්‍යන්තර නවෝත්පාදනයන් ද්‍රව්‍ය පරිභෝජනය සහ පාරිසරික පියසටහන අඩු කළේය.

පරිසරයට මුදා හරින අපද්‍රව්‍යවල විෂ සහිත මට්ටම් නියාමනය කිරීම සහ අඩු කිරීම සඳහා අපජල පවිත්‍රාගාර ක්‍රියාත්මක කරමින්, දියර අපද්‍රව්‍ය නිසි ලෙස බැහැර කිරීම සහතික කර ඇත. එමෙන්ම, ඝන අපද්‍රව්‍ය පරිසරයට අනුකූලව බැහැර කිරීම සහතික කරමින්, මධ්‍යම පරිසර අධිකාරිය විසින් නිකුත් කරන ලද පරිසර ආරක්ෂණ බලපත්‍රය යටතේ ආරම්භ කරන ලද අති නවීන දහන යන්ත්‍රයක් ඇතුළුව දියුණු අපද්‍රව්‍ය කළමනාකරණ පද්ධතියක් පවත්වාගෙන යාම.

මානව තිරසාරත්වය, හැකියාව වර්ධනය සහ දේශීය ආර්ථිකයට දායකත්වය

තිරසාර සංවර්ධනය සඳහා මානව ප්‍රාග්ධනයේ වැදගත්කම හඳුනාගනිමින්, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් ජාතික වශයෙන් හැකියාව වර්ධනය සහ දැනුම හුවමාරුව සඳහා සක්‍රීයව දායක විය.

මේ යටතේ, ශ්‍රී ලංකාවේ විවිධ අධ්‍යාපන ආයතනවලින් පැමිණෙන උපාධිධාරීන්, ඩිප්ලෝමාධාරීන් සහ කාර්මික පුහුණුලාභීන් සඳහා පුහුණුව සහ ප්‍රායෝගික අත්දැකීම් ලබා දීමට සමාගම පහසුකම් සලසා ඇත. මෙම අවස්ථා තොරතුරු තාක්ෂණය, මූල්‍ය, විද්‍යුත් ඉංජිනේරු, යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු, සාමාන්‍ය පරිපාලනය,

ප්‍රවාහන හා සැපයුම් කළමනාකරණය සහ මෝටර් රථ ඉංජිනේරු වැනි විවිධ ක්ෂේත්‍ර ආවරණය කර ඇත.

මෙම මූලපිරීම්, අධ්‍යාපනයට සහාය දීම, රැකියා හැකියාව වැඩිදියුණු කිරීම සහ ගුවන් හා සම්බන්ධ ක්ෂේත්‍ර සඳහා අනාගත ශ්‍රම බලකාය ශක්තිමත් කිරීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. ගේ පුළුල් කැපවීම පිළිබිඹු කරයි.

සැමවිටම සාදරයෙන් පිළිගනිමු - ගුවන්තොටුපළ අත්දැකීම් සහ සම්බන්ධතා විශේෂාංග

මූලික වශයෙන් යටිතල පහසුකම් සහ මෙහෙයුම් වලට පමණක් සීමා නොවී, බ.ජා.ගු. විසින් වසර පුරා ශ්‍රී ලංකාවේ සංස්කෘතිය, උණුසුම සහ ආගන්තුක සත්කාරය පිළිබිඹු කරන අර්ථවත් අවස්ථා නිර්මාණය කරමින් මගී අත්දැකීම තවදුරටත් සාරවත් කළේය.

ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රධාන ගුවන්තොටුපළ තුළ සංස්කෘතිය සහ සම්බන්ධතාවය සැමරූ අවස්ථාවන් පහතින් දක්වා ඇත.

අපේක්ෂා සහ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ඉදිරි දැක්ම

ඉදිරිය දෙස බලන විට, ගුවන්තොටුපළ සහ ගු.ගු.සේ.ස. භෞතික ධාරිතාව සමාලෝචනය, ගුවන් සමාගම් හවුල්කාරිත්වය ශක්තිමත් කිරීම, යටිතල පහසුකම් සූදානම, ඩිජිටල් පරිවර්තනය සහ තිරසාරත්වය ඒකාබද්ධ යන ප්‍රමුඛ ක්ෂේත්‍රවලට අවධානය යොමු කරමින් ඉදිරියට ගමන් කරයි. සැලසුම් කළ ප්‍රාග්ධන ව්‍යාපෘති සහ පද්ධති වැඩිදියුණු කිරීම්, අනාගත ප්‍රක්ෂේපිත මගී වර්ධනය සහ ගුවන් සමාගම් හා මගී අපේක්ෂාවන්ට ගැළපෙන ලෙස සැලසුම් කර ඇත.

නෙදර්ලන්ත ගුවන්තොටුපළ උපදේශකයින් (2025) විසින් සකස් කරන ලද බ.ජා.ගු. හි ප්‍රධාන සැලැස්මේ 2030 වන විට මගී සංඛ්‍යාව මිලියන 13ක් පමණ වනු ඇති බව පුරෝකථනය කර ඇත. එමඟින් කාලෝචිත පර්යන්ත පුළුල් කිරීම, ධාරිතාව ප්‍රශස්තිකරණය සහ අදාළ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීමේ අවශ්‍යතාව තවදුරටත් තහවුරු කරයි. දෙවන පර්යන්තයේ ඉදිකිරීම් නැවත ආරම්භ කිරීම ධාරිතාව වැඩි දියුණු කිරීමේ අපගේ විශාලතම ප්‍රමුඛතාවය වන අතර, එය ඉදිකිරීම් කිරීම නැවත ආරම්භ කිරීමෙන් පසු මාස 30 ක් අවසන් කිරීමට ගතවන බැවින්, ඉදිරි අවුරුදු 1-2 තුළ අනෙකුත් ධාරිතා වර්ධන ව්‍යාපෘතිද සමාන ප්‍රමුඛතාවයක් ලබා දී ඇත.

ව්‍යවසාය සම්පත් සැලසුම් අදියර 1 යටතේ මොඩියුලවල ක්ලවුඩ් පද්ධතියකට සංක්‍රමණය සහ ව්‍යවසාය සම්පත් සැලසුම් අදියර 2 යටතේ හඳුනාගෙන ඇති මොඩියුල ක්‍රියාත්මක කිරීම අපගේ ඩිජිටල්කරණ මාර්ග සිතියමේ ප්‍රධාන ප්‍රමුඛතා බවට පත්ව ඇත.

සමස්ත මගී සහ නරඹන්නන්ගේ අත්දැකීම් වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා යා.ජා.ගු. පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල වැඩිදියුණු කිරීම සහ ඒ ආශ්‍රිත යටිතල පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීමට පියවර ගෙන ඇත. මෙම සංවර්ධන කටයුතු කලාපීය සම්බන්ධතාවය ශක්තිමත් කිරීමේ සහ යා.ජා.ගු. වඩාත් ප්‍රවේශ විය හැකි සහ කාර්යක්ෂම කලාපීය ගුවන් සේවා මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස ස්ථානගත කිරීමේ අරමුණ සමඟ උපායමාර්ගිකව සමපාත වේ.

ක්‍රමානුකූල සැලසුම්කරණය සහ සහතික කළ ආරක්ෂාව මූලික කරගෙන, ගු.ගු.සේ.ස., ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා අනාගතය සම්බන්ධ කරමින්, සක්‍රීය කරමින් සහ උසස් කරමින්, නිරතුරු ඉහළට යමින් සිය ප්‍රගතියේ ගමන ඉදිරියට ගෙන යයි.

අඛණ්ඩ වැඩිදියුණු කිරීමේ දැක්මකින් මෙහෙයවනු ලබන ගු.ගු.සේ.ස., අපේක්ෂාවන් ඉක්මවා යන අර්ථවත් මගී අත්දැකීම් නිර්මාණය කිරීමට අඛණ්ඩව කැපවී සිටින අතර, නිරතුරු විශිෂ්ටත්වයෙන් සහ සැලකිල්ලෙන් ඉහළට ගමන් කරයි.

ජාත්‍යන්තර තේ දිනය සැමරුම

ප්‍රමුඛ පෙළේ තේ සන්නාම සහ කර්මාන්ත හවුල්කරුවන් සමඟ සහයෝගයෙන්, බ.ජා.ගු. මගී පාලම ප්‍රදේශයේදී තේ රසවිඳීම්, සජීවී සංගීතය, අන්තර්ක්‍රියාකාරී ක්‍රීඩා සහ මගී සහභාගීත්ව ක්‍රියාකාරකම් සමඟින් ලෝක ප්‍රකට ශ්‍රී ලාංකික තේ වල උරුමය සැමරිය.

බ.ජා.ගු. හි - නත්තල් සැමරුම්

උත්සව සමයේ සංචාරකයින් සඳහා ප්‍රීතිමත් මතකයන් නිර්මාණය කරමින්, උත්සව අලංකරණය, සජීවී සංගීතය, නත්තල් සීයා හමුවීම් සහ අන්තර්ක්‍රියාකාරී ඡායාරූප අත්දැකීම් වලින් ගුවන් තොටුපළ ආලෝකමත් විය.

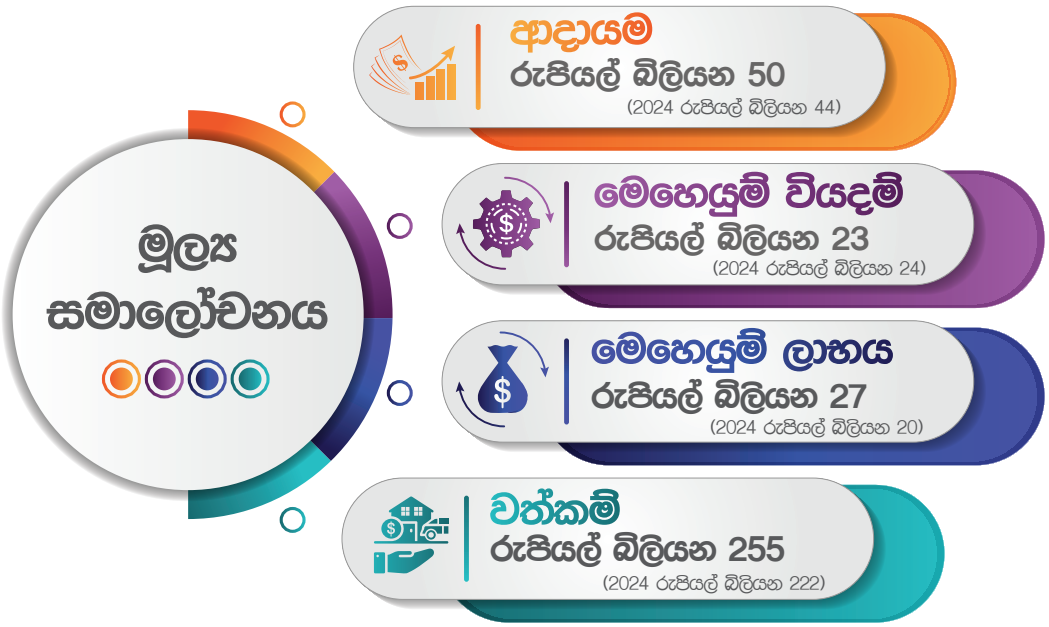
බ.ජා.ගු. හි අවුරුදු සැමරුම්

සිත් ඇදගන්නාසුළු සංචාර සහ අමතක නොවන අත්දැකීම්වලින් පිරුණු අලුත් අවුරුද්දක්, බ.ජා.ගු. හි පැවති අපගේ සිංහල සහ දෙමළ අලුත් අවුරුදු සැමරුම්හි ආදරය, එකමුතුකම සහ සංස්කෘතික බැඳීම් උදෙසා නිර්මාණය වූ මෙම උත්සවය මගීන්ට විශේෂ අත්දැකීමක් ලබා දුනි.

ලෝක ළමා දිනය - ජීවිතයේ චික් වරක් පමණක් ලැබෙන ගුවන් අත්දැකීමක්

2025 ඔක්තෝම්බර් 01 වන දින, ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම වරට, දෙරණ රූපවාහිනිය, සිග්නල්, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය සහ ගු.ගු.සේ.ස. චික්ව ළමුන් 250 දෙනෙකුට ශ්‍රී ලංකාව පුරා ජීවිතයේ චික් වරක් ලැබිය හැකි ගුවන් අත්දැකීමක් ලබා දුන්නේය. දිවයින පුරා විවිධ ප්‍රජාවන් නියෝජනය කරමින් රටපුරා චිත්‍ර සහ රචනා තරඟයක් මගින් ළමුන් තෝරා ගන්නා ලදී.

ජයග්‍රහණ
මූල්‍ය සමාලෝචනය



සමස්ථ විශ්ලේෂණය

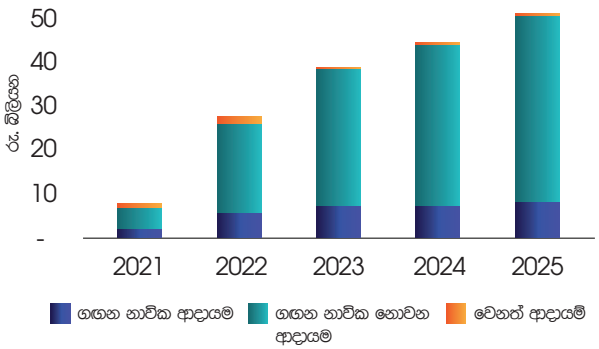
2025 වර්ෂයේදී, මූල්‍ය ප්‍රගතිය මගින් ගුවන් සේවා අංශයේ ප්‍රකෘතිය සමඟ උපායමාර්ගික පෙළගැස්ම, විශේෂයෙන් ආසියා-පැසිෆික් කලාපයේ ප්‍රකෘතිමත් වීමේ ගම්‍යතාවය සහ රටේ සංචාරක ව්‍යාපාරය මත පදනම් වූ ඉල්ලුම මගින් සංලක්ෂිත ශක්තිමත් ප්‍රකෘතියක් පෙන්නුම් කරයි. මෙය ඵලදායී පිරිවැය පාලන පියවරයන් සමඟ එක්ව ඉදිරි වසරවල තිරසාර වර්ධනයක් සඳහා අපව ස්ථානගත කරන අතරම ශක්තිමත් මූල්‍ය කාර්ය සාධනයක් අත්කර ගැනීමට අපට ඉඩ ලබා දී ඇත.

ආදායම් ප්‍රගතිය

2025 වර්ෂය තුළ ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගම රුපියල් බිලියන 50.1 ක සමස්ථ ආදායමක් උපයා ඇති අතර එය පෙර වසරේ ආදායම වූ රුපියල් බිලියන 43.9 ට සාපේක්ෂව 14% ක වැඩිවීමක් පිළිබිඹු කරයි. මෙම වර්ධනයට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වූයේ මගී, ගුවන් යානා සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය වැඩි වීම හේතුවෙන් සමස්ත ව්‍යාපාරයේ ධනාත්මක ප්‍රවණතාය. රටේ සාර්ව ආර්ථික පරිසරය ක්‍රමයෙන් ස්ථාවර වීම, අපගේ විවිධාංගීකරණය වූ ආදායම් ප්‍රවාහ සහ උපායමාර්ගික මුලපිරීම් ශක්තිමත් මූල්‍ය ප්‍රතිඵල සඳහා සහාය වීම මගින් මෙය තවදුරටත් සාර්ථක විය.

ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගම විහි සියලුම ප්‍රධාන ආදායම් කාණ්ඩවල ජයග්‍රහණ සැමවිටම ලබා ඇත.

සමස්ථ ආදායම් ප්‍රගතිය



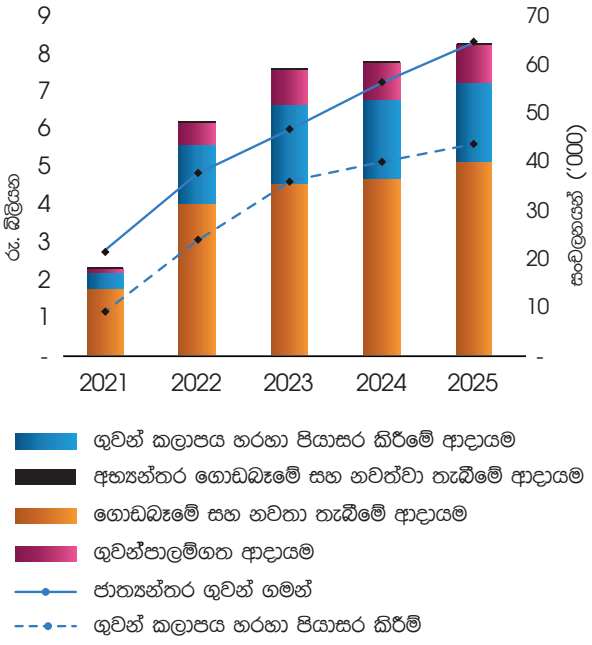
ගඟන නාවික ආදායම

ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ ගඟන නාවික ආදායම ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගමට තීරණාත්මක ආදායම් මාර්ගයක් ලෙස පවතී. මෙම ආදායමේ ප්‍රධාන මූලාශ්‍ර අතරට ගොඩබෑමේ සහ නවතා තැබීමේ ගාස්තු, ගුවන් කලාපය හරහා පියාසර කිරීමේ ගාස්තු සහ

ගුවන් පාලම් භාවිතය සබැඳි ගාස්තු ඇතුළත් වේ. ගොඩබෑමේ සහ නවතා තැබීමේ ගාස්තු සාමාන්‍යයෙන් ගුවන් සමාගම්වලට අය කරනු ලබන්නේ ගුවන් යානයේ බර සහ භූමියේ ගත කරන කාලය මත පදනම්ව වන අතර එමඟින් ගුවන්තොටුපළවලට මෙහෙයුම් පිරිවැය පියවා ගත හැකිය. රටක ගුවන් ගමන් තොරතුරු කලාපය හරහා ගමන් කිරීමේ අයිතිය සඳහා ගාස්තු ගෙවන ගුවන් සමාගම්වලින් පියාසර ආදායමක් ජනනය වන අතර, එය මහා භාණ්ඩාගාරයට, ශ්‍රී ලංකා සංචාරක සංවර්ධන අධිකාරියට සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට ද දායක වේ. ඊට අමතරව, ගුවන් පාලම් භාවිතය සඳහා ගුවන් සමාගම්වලින් ගුවන් පාලම් භාවිතා කිරීමේ ගාස්තු අය කෙරේ.

සමාලෝචනයට ලක්වන වසර තුළ සමාගම රුපියල් බිලියන 8.2 ක ගඟන නාවික ආදායමක් වාර්තා කළ අතර එය පෙර වසරේ වාර්තා වූ රුපියල් බිලියන 7.8 ට සාපේක්ෂව 6% ක වර්ධනයක් නියෝජනය කරයි. මෙය ප්‍රධාන වශයෙන් ගුවන් යානා සංචලනයන්හි වර්ධනයට හේතු වී ඇත්තේ ශක්තිමත් ප්‍රකෘතිමත් වීමක් හේතුවෙනි. ගුවන් යානා සංචලනයන් සමඟ ගඟන නාවික ආදායම ඉහළ යාමේ ප්‍රවණතාවක් පෙන්නුම් කර ඇත.

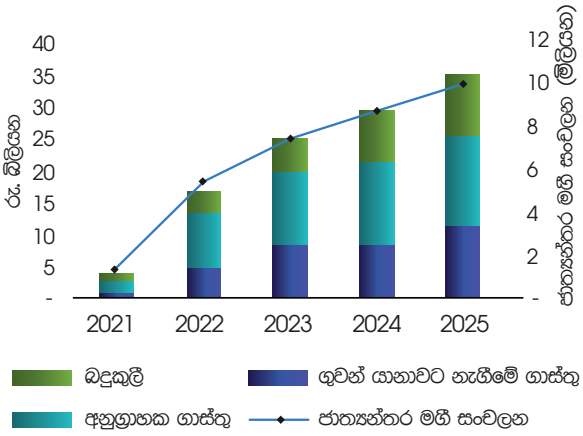
ගඟන නාවික ආදායම



ගඟන නාවික නොවන ආදායම

වසර සඳහා වාර්තා වූ ගඟන නාවික නොවන ආදායම රුපියල් බිලියන 41.8 ක් වූ අතර එය පෙර වසරේ වාර්තා වූ රුපියල් බිලියන 36.0 ට වඩා 16% ක වැඩිවීමක් පෙන්නුම් කළේය. වසංගතයෙන් පසු යථා තත්ත්වයට පත්වීම සහ රටේ ආර්ථිකය ස්ථාවර වීම හේතුවෙන් සංචාරක කර්මාන්තයේ පවත්වා ගෙන ගිය ඉහළ යන ගමන්තාවය සංචාරකයින්ගේ පැමිණීම් වැඩි වීමට හේතු විය. මෙය පෙර වසරට සාපේක්ෂව ගුවන් යානාවට නැගීමේ ගාස්තු, අනුග්‍රාහක ගාස්තු සහ බදුකුලී ආදායමේ ස්ථාවර ප්‍රවාහයක් ඇති කළේය.

ගඟන නාවික නොවන ආදායම



වෙනත් ආදායම්

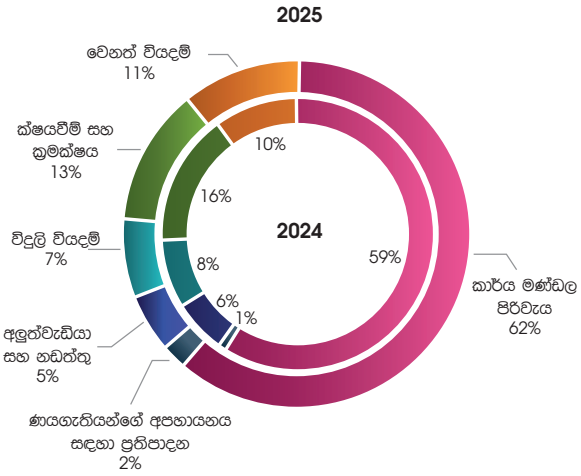
2025 වර්ෂය සඳහා වාර්තා වූ වෙනත් ආදායම් රුපියල් මිලියන 157.2 ක් වූ අතර එය පෙර වසරට සාපේක්ෂව 7% ක වර්ධනයක් නියෝජනය කරයි, නමුත් මුළු ආදායමට සමානුපාතික දායකත්වය අවම වුවද ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගමේ වෙනත් ආදායම් සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන් ඉන්ධන පිරවුම්හලේ මෙහෙයුම් ලාභය සහ රජයේ ප්‍රදාන ක්‍රමක්ෂය කිරීම ඇතුළත් වේ.

මෙහෙයුම් පිරිවැය සබැඳි කාර්යක්ෂමතාවයේ ජයග්‍රහණ

2025 වර්ෂය සඳහා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගමේ මෙහෙයුම් වියදම් 2024 දී රුපියල් බිලියන 24.3 සිට රුපියල් බිලියන 23.4 දක්වා 4% කින් අඩු විය. අළුත්වැඩියා සහ නඩත්තු වියදම්, විදුලි වියදම් සහ ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු (ක්ෂයවීම් සහ ක්‍රමක්ෂය) අඩු වීම මෙහෙයුම් වියදම් කෙරෙහි හිතකර බලපෑමක් ඇති කළේය. 2025 දී පැවති අඩු ඒකක මිල සමඟ සමාගම පුනර්ජනනීය බලශක්ති ප්‍රභවයන් මත යැපීම බලශක්ති බිල්පතේ ඉතිරිකිරීම් ලබා ගැනීමට උපකාරී විය. මෙහෙයුම් පිරිවැය පාලනය සම්බන්ධයෙන් අපගේ ජයග්‍රහණ පිළිබිඹු කරමින්, කාර්ය මණ්ඩල

පිරිවැය සහ අනෙකුත් වියදම්වල වූ සුළු වැඩිවීම පියවා ගැනීමට සහ සමස්ත මෙහෙයුම් පිරිවැය අඩු කිරීමට මෙම කාණ්ඩවල පිරිවැය ඉතිරිකිරීම් ප්‍රමාණවත් වේ.

මෙහෙයුම් පිරිවැය කාර්යක්ෂමතාවය



මූල්‍ය ආදායම

ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගමේ මූල්‍ය ආදායම, සමාගමේ සමස්ත ආදායමට සැලකිය යුතු ලෙස දායක වන විවිධ පොලී සහිත මූල්‍ය උපකරණ වලින් සමන්විත වේ. මෙම ආදායමෙන් ප්‍රධාන කොටසක් ඇමරිකානු ඩොලර් ස්ථාවර තැන්පතු සඳහා පොලියෙන් ලැබුණු අතර, ඊට අමතරව ප්‍රමාද වූ ආදායම සඳහා අයකරන ලද, පැහැර හරින ලද පොලී ආදායම සහ රුපියල් ස්ථාවර තැන්පතු වලින් ලැබෙන පොලී ආදායමෙන් සමන්විත වෙයි. කෙසේ වෙතත්, 2025 දී සමාගමේ ස්ථාවර තැන්පතු ආයෝජනය 27% කින් වැඩි වුවද, මෙම වසර සඳහා මූල්‍ය ආදායම 5% කින් පහත වැටීමක් පෙන්නුම් කළ අතර, ප්‍රධාන වශයෙන් පොලී අනුපාතයන්හි අඩුවීම හේතුවෙන් ආයෝජන ගොන්නෙන් ලැබෙන ආදායමට අහිතකර ලෙස බලපෑවේය. ආයෝජන ගොන්නෙන් ලැබෙන රුපියල් බිලියන 7.4 ක පොලී ආදායම ශක්තිමත් ආදායම් ප්‍රවාහයක් ලබා දුන් අතර, එය දේශීය හා විදේශීය මුදල් වත්කම් දෙකෙහිම සමාගමේ උපායමාර්ගික ද්‍රවශීලතා කළමනාකරණය පිළිබිඹු කරයි. මෙම පොලී සහිත වත්කම් අවදානම් අවම කිරීමට උපකාරී වූවා පමණක් නොව, වගකිවයුතු ආයතනයක් ලෙස ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගමට අදාළ රජයේ රෙගුලාසිවලට අනුකූලව සමබර මූල්‍ය පරිසරයක් පවත්වා ගැනීමට හැකි වන පරිදි මූලික ආදායම් ප්‍රවාහයන්ටද සහාය වී ඇත.

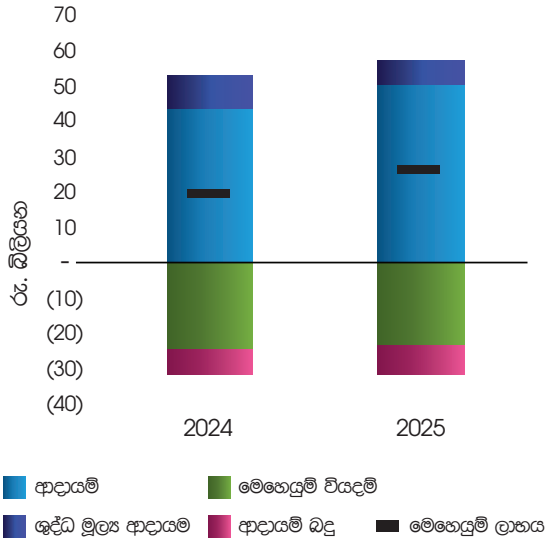
මූල්‍ය පිරිවැය

ප්‍රධාන වශයෙන් විදේශ ණය ගැනීම් මගින් නියෝජනය වන සමාගමේ මූල්‍ය පිරිවැය 2025 දී රුපියල් මිලියන 465.7 ක් වූ අතර ඒ 2024 දී වාර්තාවූයේ රුපියල් බිලියන 1.3 ක සෘණ මූල්‍ය පිරිවැයකි. විදේශ මුදල් ණය සහ තැන්පතු පරිවර්තනය කිරීමේදී විනිමය ලාභ පාඩු මූල්‍ය පිරිවැයට ඇතුළත් වන බැවින්, 2024 මුල් භාගයේ ආර්ථික ප්‍රකෘතියෙන් පසු සැලකිය යුතු ලෙස රුපියලෙහි අගය ඉහළ යාම හේතුවෙන් සැලකිය යුතු අපගමනයක් ඇති වූ අතර එම නිසා 2025 වසර තුලදී රුපියලෙහි අගය ක්ෂය වීම අවම මට්ටමක පැවතුනි.

ලාභදායීතාවය

සමාගම රුපියල් බිලියන 26.7 ක මෙහෙයුම් ලාභයක් වාර්තා කළ අතර එය පෙර වසරට සාපේක්ෂව 37% ක කැපී පෙනෙන වර්ධනයකි. ගුවන් ගමනාගමන සංචලනයන්හි වර්ධනය සහ මෙහෙයුම් පිරිවැය අඩුවීම හේතුවෙන් ආදායම් වැඩිවීම මෙයට හේතු විය. විදේශ මුදල් ස්ථාවර තැන්පතු මගින් ජනනය කරන ලද රුපියල් බිලියන 6.9 ක ශුද්ධ මූල්‍ය ආදායම අපගේ ලාභදායීතාවය තවදුරටත් ශක්තිමත් කළ අතර, බදු වලට පෙර ලාභය රුපියල් බිලියන 33.7 ක් ලෙස වාර්තා කළ අතර එය පෙර වසරට සාපේක්ෂව 17% ක ඉහළ යාමකි.

ලාභදායීතාවය අතින් අපගේ ජයග්‍රහණ



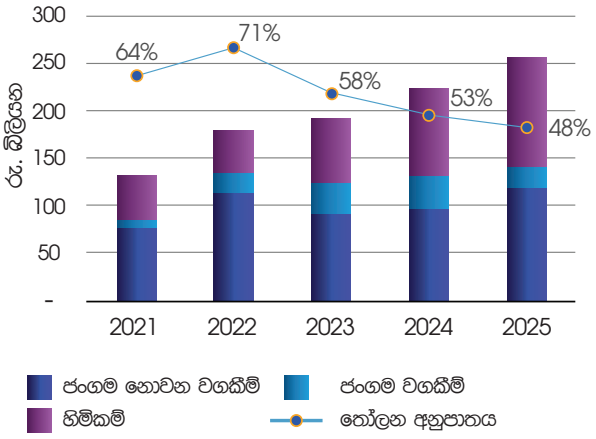
ප්‍රාග්ධන වියදම් සහ ආයෝජන

දිගුකාලීන වර්ධනය සඳහා අපගේ කැපවීමේ කොටසක් ලෙස, මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව වැඩි කිරීම මෙන්ම අනාගත වර්ධනයට ඉඩ සැලසීම සඳහා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගම යටිතල පහසුකම්, සන්නිවේදන සහ නාවික උපකරණ ආදියෙහි සැලකිය යුතු ආයෝජන සිදු කර ඇත. වසර තුළ යටිතල පහසුකම් සඳහා සමාගමේ ආයෝජනය රුපියල් බිලියන 6.7 කි. සමාගමේ ඉපැයීම්වලින් සැලකිය යුතු කොටසක් මූල්‍ය උපකරණ සඳහා ආයෝජනය කර ඇත. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගමේ මුළු ආයෝජන, වාර්තාකරණ කාල සීමාව අවසානයේ රුපියල් බිලියන 130.5 ක් වූ අතර එය 2024 ට සාපේක්ෂව 29% ක වැඩිවීමකි.

ණය කළමනාකරණය

ණය සංයුතිය ප්‍රධාන වශයෙන් දිගුකාලීන (විදේශීය) ණය වලින් සමන්විත වන අතර එහි කෙටිකාලීන කොටස සහ ණයකර ණය ද ඇතුළත් වේ. බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ දෙවන අදියරෙහි පියවර 2, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ ධාවන පථ ආවරණ ව්‍යාපෘතිය සහ මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය ඇතුළු විවිධ යටිතල පහසුකම් ව්‍යාපෘති සඳහා මෙම ණය ලබා ගන්නා ලදී. ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්‍රියාවලියෙන් පසු රජයේ නියෝගවලට අනුකූලව සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ මෙම ණයවලින් සමහරක් ආපසු ගෙවීම ආරම්භ කළද, තවත් සමහර ණය ඒවා නියමිත පරිදි ගෙවීම දිගටම කරගෙන යන ලදී. ඒ අනුව, ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගම 2025 දී රුපියල් බිලියන 2.1 ක ප්‍රාග්ධන සංරචකයක් පියවා ඇති අතර එය 2024 දී රුපියල් බිලියන 1.2 ක් විය. තවද, වසර තුළ ණය ලබා ගැනීම රුපියල් බිලියන 3.1 ක් වූ අතර එය ප්‍රධාන වශයෙන් බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ දෙවන අදියරෙහි පියවර 2 සඳහා විය. වාර්තාකරණ කාලය අවසානයේ සමාගමේ මුළු ණය වගකීම රුපියල් බිලියන 102.4 ක් විය. තෝලන අනුපාතය 48% ක් ලෙස පෙන්නුම් කළ අතර එය වසරකට පෙර වාර්තා වූ 53% හා සසඳන විට වැඩිදියුණු වීමකි.

ණය කළමනාකරණය

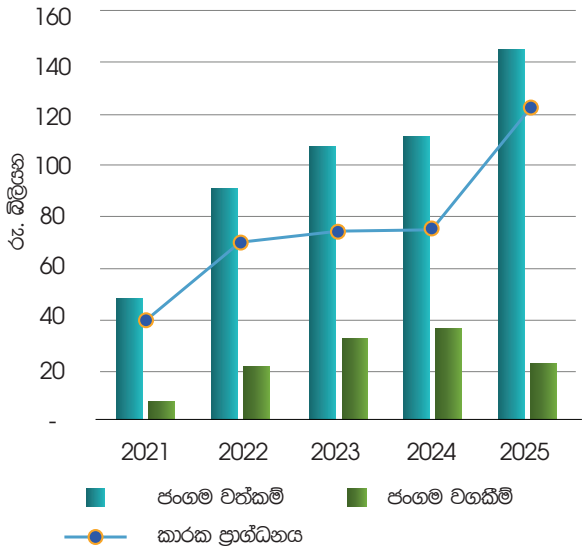


කාරක ප්‍රාග්ධන කළමනාකරණය

ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගමේ ශුද්ධ කාරක ප්‍රාග්ධන ශේෂය 2024 වසරට සාපේක්ෂව 63% කින් 2025 දී රුපියල් බිලියන 122.2 දක්වා වැඩිදියුණු විය. මෙම සැලකිය යුතු දියුණුව ඇති වූයේ රජයේ ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්‍රියාවලිය අවසන් වන තෙක් අත්හිටුවා තිබූ ණය වාරිකවල සමුච්චිත වත්මන් සංරචකය ගෙවීමෙනි. අනෙක් අතට, ශක්තිමත් කාරක ප්‍රාග්ධන ශේෂය සඳහා කෙටි කාලීන බැංකු තැන්පතු වල වැඩිවීම බලපෑවේය. සමාගමට එහි සියලුම කෙටි කාලීන වගකීම් සුවපහසු ලෙස ආවරණය කිරීම සඳහා කෙටි කාලීන ද්‍රවශීල වත්කම් තිබේ.

පසුගිය වසර පහක කාලය තුළ, ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගමේ කාරක ප්‍රාග්ධන ශේෂය සෑම විටම ඉහළ යමින් පවතින අතර, එමඟින් එහි විචක්ෂණශීලී කාරක ප්‍රාග්ධන කළමනාකරණය සනාථ වේ.

කාරක ප්‍රාග්ධන කළමනාකරණය



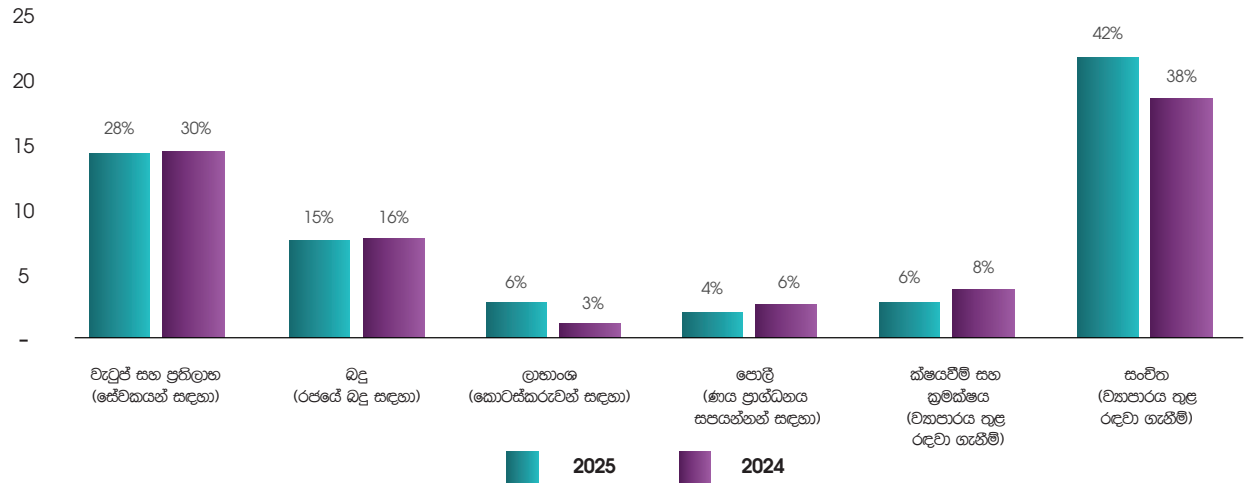
අගය එකතු කිරීමේ ප්‍රකාශය

මුදල් ප්‍රමාණයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින්

	2025	2024
ආදායම්	49,991,199,284	43,750,204,235
වෙනත් ආදායම්	157,196,025	147,125,607
මූල්‍ය ආදායම්	7,356,343,501	7,742,971,965
අනෙකුත් විස්තීර්ණ ආදායම්	263,494,977	2,778,414,433
	57,768,233,786	54,418,716,240
පරිපාලන සහ ආයතනික වියදම්	(6,055,274,814)	(6,189,517,570)
අගය එකතු කිරීම	**51,712,958,972**	48,229,198,670

එකතු කළ අගයේ ව්‍යාප්තිය			**%**		**%**
සේවකයා සඳහා	වැටුප් සහ ප්‍රතිලාභ	14,368,919,980	28%	14,294,079,329	30%
රජය සඳහා	බදු	7 ,725,501,411	15%	7,563,533,219	16%
කොටස් හිමියන් සඳහා	ලාභාංශ	2,931,000,000	6%	1,286,000,000	3%
ණය ප්‍රාග්ධනය සපයන්නන්ට	පොලී	2,089,077,086	4%	2,750,138,810	6%
ව්‍යාපාරය තුළ රඳවා ගැනීම්	ක්ෂයවීම සහ ක්‍රමක්ෂය	2,956,566,376	6%	3,833,635,383	8%
ව්‍යාපාරය තුළ රඳවා ගැනීම්	සංචිත	21,641,894,118	42%	18,501,811,929	38%
		51,712,958,972	**100%**	**48,229,198,670**	**100%**

එකතු කල අගය ව්‍යාප්තිය 2024/2025



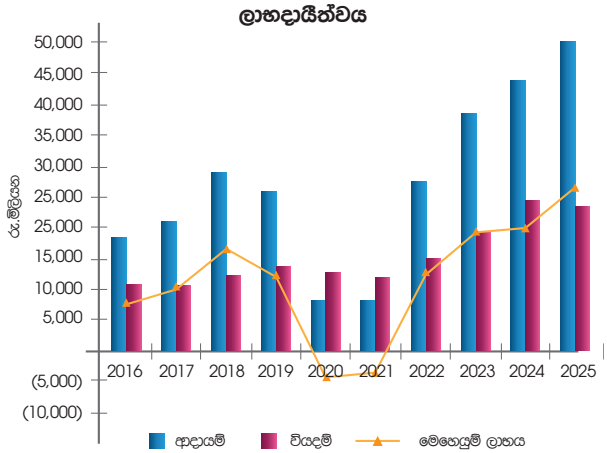
Sustainably Harveste
Natural Ingredients
Empowering Women
Enriching Communitie
Supporting Fair Trade
HIGH PERFORMANCE
AYURVEDA MASQUES
FOR COMPLETE
SKIN

දස වසරක සාරාංශය

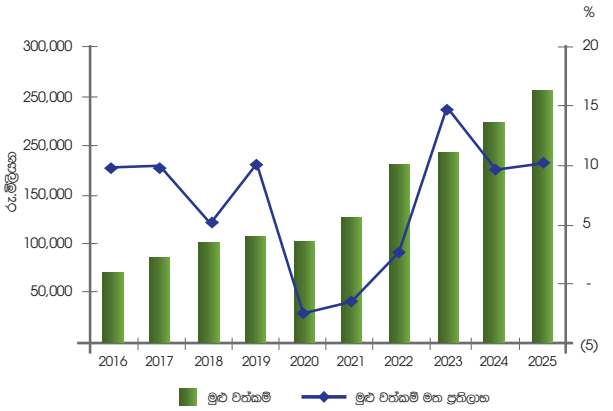
(LKR Mn)

	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016
ආදායම් ප්‍රකාශනය										
මුළු ආදායම	50,148	43,897	38,376	27,577	7,879	8,011	25,693	28,739	20,758	18,329
කාර්යමණ්ඩල පිරිවැය	(14,369)	(14,294)	(10,990)	(9,995)	(7,497)	(7,422)	(8,128)	(7,467)	(6,424)	(6,013)
වෙනත් පිරිවැය	(9,012)	(10,023)	(8,071)	(4,946)	(4,158)	(5,200)	(5,361)	(4,750)	(4,104)	(4,629)
බදු පෙර මෙහෙයුම් ලාභය	26,768	19,580	19,315	12,635	(3,776)	(4,611)	12,204	16,522	10,229	7,687
මූල්‍ය ආදායම	7,356	7,743	10,428	6,207	3,321	3,665	4,165	3,134	2,783	1,894
මූල්‍ය පිරිවැය	(466)	1,348	3,896	(12,409)	(506)	(2,787)	(1,146)	(9,198)	(2,193)	(2,673)
ශුද්ධ මූල්‍ය ආදායම/(පිරිවැය)	6,891	9,091	14,324	(6,202)	2,815	878	3,018	(6,063)	590	(779)
බදු පෙර ලාභය / (අලාභය)	33,658	28,671	33,639	6,433	(961)	(3,733)	15,222	10,458	10,820	6,909
බදු	(7,726)	(7,564)	(5,517)	(1,630)	(1,123)	1,228	(4,226)	(5,145)	(2,105)	11
බදු පසු ලාභය/(අලාභය)	25,933	21,108	28,122	4,803	(2,084)	(2,504)	10,996	5,313	8,715	6,920
මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශනය										
ජංගම නොවන වත්කම්										
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ	104,698	100,811	78,711	76,344	72,106	46,714	47,440	46,246	47,093	39,931
විලම්බිත ආදායම් බදු වත්කම්	3,461	3,512	3,510	3,105	1,878	1,968	2,119	1,574	1,271	798
දිගු කාලීන ආයෝජන	1,654	7,029	2,312	9,042	5,429	6,889	5,740	4,694	4,042	2,742
මුළු ජංගම නොවන වත්කම්	109,813	111,352	84,533	88,491	79,414	55,571	55,300	52,515	52,405	43,471
ජංගම වත්කම්										
තොග	1,035	2,015	3,509	2,246	808	837	961	855	762	474
වෙළඳ සහ අනෙකුත් ලැබිය යුතු දෑ	13,848	10,710	11,816	8,734	3,846	3,216	6,150	5,171	3,527	3,475
ලැබිය යුතු ආදායම් බදු	-	-	-	91	848	833	-	-	-	970
කෙටි කාලීන ණයකරවල ආයෝජන	254	445	800	1,299	-	-	-	-	-	-
කෙටි කාලීන ආයෝජන	128,720	93,427	87,717	78,026	41,515	41,933	43,384	41,252	29,439	21,521
මුදල් සහ බැංකු ශේෂයන්	1,536	4,520	3,171	642	413	826	2,480	1,042	887	1,187
මුළු ජංගම වත්කම්	145,393	111,117	107,014	91,039	47,430	47,645	52,975	48,320	34,615	27,627
මුළු වත්කම්	**255,206**	**222,469**	**191,546**	**179,530**	**126,844**	**103,216**	**108,275**	**100,835**	**87,021**	**71,099**
බැරකම් සහ කොටස් හිමියන්ගේ ස්කන්ධ										
කොටස් ප්‍රාග්ධනය	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
සංචිත	11,022	10,865	6,847	6,848	6,846	1,077	1,067	1,048	1,040	1,019
සමුච්චිත ලාභය/(අලාභය)	102,583	79,409	60,745	38,389	34,448	35,886	38,144	27,411	22,203	15,397
මුළු කොටස් හිමියන්ගේ ස්කන්ධය	113,625	90,293	67,611	45,257	41,314	36,983	39,231	28,479	23,264	16,436
ජංගම නොවන වගකීම්										
ණයගැනීම්	93,003	71,032	69,992	93,029	60,435	43,433	43,813	45,434	39,728	35,069
කල්බදු වගකීම්	8	8	-	-	-	-	-	-	-	-
ණයකර	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	-	-	-
විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම්	9,874	9,365	6,994	5,877	4,838	5,483	5,484	5,093	4,268	2,576
විලම්භිත බදු බැරකම්	10,262	10,440	9,211	9,265	7,373	6,129	7,390	6,747	6,157	5,322
විලම්භිත රජයේ ප්‍රදාන	1,272	1,240	1,312	907	957	986	1,034	1,248	1,156	1,244
මුළු ජංගම නොවන වගකීම්	118,418	96,086	91,510	113,078	77,603	60,032	61,721	58,522	51,310	44,210
ජංගම වගකීම්										
වෙළඳ සහ අනෙකුත් ගෙවිය යුතු දෑ	10,006	9,038	10,405	7,950	3,638	2,462	2,789	6,854	9,298	7,841
ආදායම් බදු වගකීම්	3,622	2,203	2,024	-	-	-	786	3,205	98	-
පොලී සහිත ණය ගැනීම්	9,434	24,776	19,922	13,244	4,289	3,739	3,748	3,775	3,052	2,611
කල් දැමූ රජයේ ප්‍රදාන	100	73	74	-	-	-	-	-	-	-
මුළු ජංගම වගකීම්	23,162	36,090	32,425	21,195	7,927	6,202	7,323	13,834	12,447	10,452
මුළු ස්කන්ධය හා බැරකම්	**255,206**	**222,469**	**191,546**	**179,530**	**126,844**	**103,216**	**108,275**	**100,835**	**87,021**	**71,099**
ශුද්ධ වත්කම් මත ප්‍රතිලාභ අනුපාතය (%)	25	27	50	11	(5)	(7)	32	21	44	50
ශුද්ධ ලාභ අනුපාතය (%)	52	48	73	17	(26)	(31)	43	18	42	38
කොටසක ඉපැයුම් (රු.)	129,662	105,537	140,607	24,013	(10,417)	(12,522)	54,979	26,566	43,574	34,598
ජංගම අනුපාතය (වාර)	6.3	3.1	3.3	4.3	6.0	7.7	7.2	3.5	2.8	2.6
ක්ෂණික අනුපාතය (වාර)	6.2	3.0	3.2	4.2	5.9	7.5	7.1	3.4	2.7	2.6
මුළු ආදායමට මුළු වියදම (වාර)	2.4	2.2	3.2	1.2	0.9	0.8	2.0	1.5	1.9	1.5

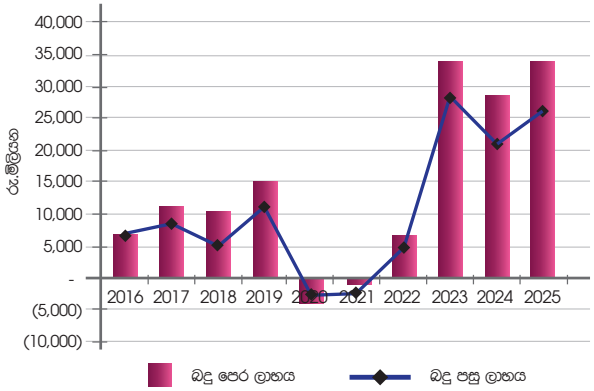
ලාභදායීත්වය



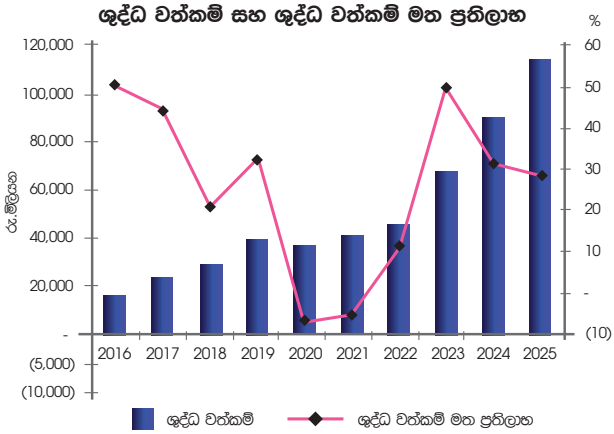
මුළු වත්කම් සහ මුළු වත්කම් මත ප්‍රතිලාභ



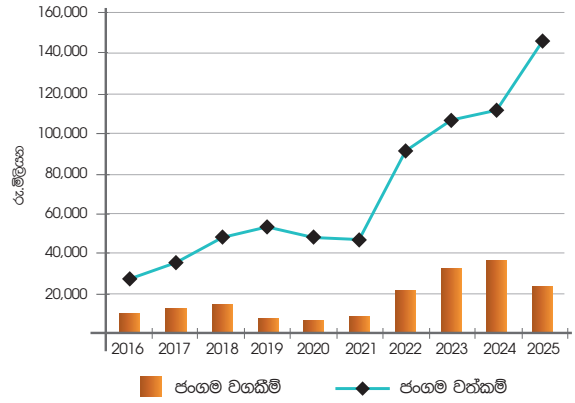
බදු පෙර සහ පසු ලාභය



ශුද්ධ වත්කම් සහ ශුද්ධ වත්කම් මත ප්‍රතිලාභ

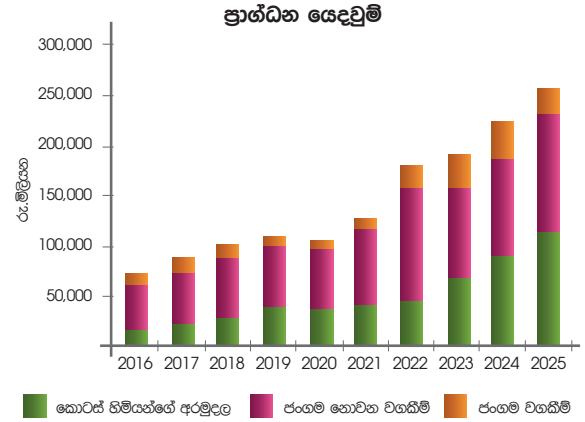


ජංගම වත්කම් සහ ජංගම වගකීම්

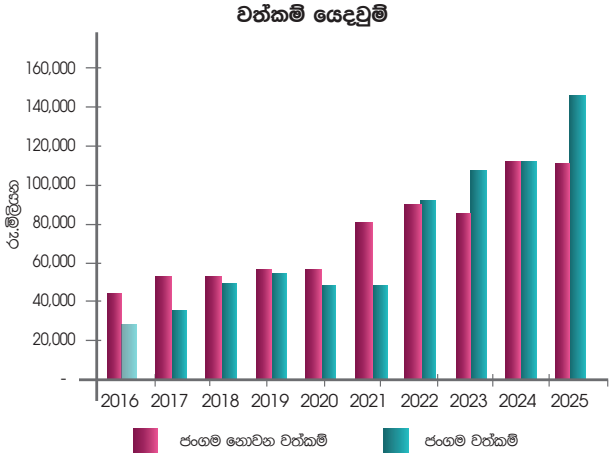


කොටසකට ඉපැයුම් සහ ලාභදායීත්වය

ප්‍රාග්ධන යෙදවුම්



වත්කම් යෙදවුම්



අපගේ කාර්ය මණ්ඩලය ඇගයීම

මානව ප්‍රාග්ධන කළමනාකරණය

ගු.ගු.සේ.ස. හි අපගේ කාර්ය මණ්ඩලය අප ආයතනයේ නිරතුරු දියුණුව පිටුපස ඇති ප්‍රධාන ශක්තියයි. "නිරතුරු ඉහළට" යන දර්ශනයට අනුකූලව, 2025 වසරේ මානව සම්පත් කළමනාකරණය කාර්ය සාධනය ශක්තිමත් කිරීම, හැකියාවන් පෝෂණය කිරීම, සේවක සුභසාධනය වැඩිදියුණු කිරීම සහ සාමකාමී කාර්මික සබඳතා ප්‍රවර්ධනය කිරීම කෙරෙහි අවධානය යොමු කළේය. සෑම මානව සම්පත් මූලපිරීමක්ම සැලසුම් කර ඇත්තේ ආයතනික විශිෂ්ටත්වය සාමූහිකව ඉදිරියට ගෙන යන අතරම පුද්ගල විභවය ඉහළ නැංවීම සඳහා වන අතර එමඟින් අපගේ ශ්‍රම බලකායේ නිපුණතාවය, කැපවීම සහ විශ්වාසය අඛණ්ඩව වර්ධනය වන බව සහතික කරයි.

මානව ප්‍රාග්ධන පැතිකඩ

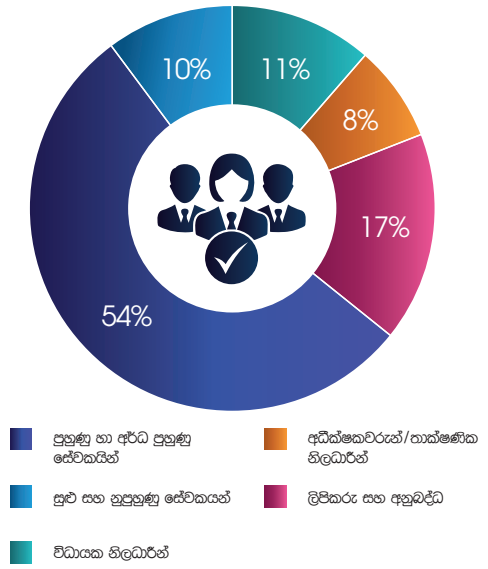
2025 වසර අවසානය වන විට, 3,902 දෙනෙකුගෙන් සමන්විත විවිධත්වයෙන් යුත් කාර්ය මණ්ඩලයකින් ගු.ගු.සේ.ස. ශක්තිමත් වී ඇත. ඔවුන්ගේ සාමූහික උත්සාහයන්, ස්ථාවර කාර්ය සාධනය සහ සාමූහිකව අගය නිර්මාණය තුළින් සමාගමේ තිරසාර වර්ධනයට මග පාදයි.

පැතිකඩ	මිනුම	වර්ෂය		
		2025	2024	2023
කණ්ඩායම් ශක්තිය	සේවකයින් ගණන	3,902	4,031	3,940
සේවක ඉවත් වීමේ අනුපාතය	සාමාන්‍ය සේවකයින්ගේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස සේවක පිරිවැටුම (%)	5%	5%	6%
ස්ත්‍රී පුරුෂ භාවයේ ව්‍යාප්තිය	මුළු සේවකයින්ගෙන් කාන්තා සේවකයින් ප්‍රතිශතයක් ලෙස (%)	23%	22%	22%
වයස් ව්‍යාප්තිය	වයස අවුරුදු 40 සහ ඊට අඩු සේවකයින්ගේ ප්‍රතිශතය (%)	47%	48%	47%
දැනුම හා කුසලතා සංවර්ධනය	සේවකයෙකු සඳහා සාමාන්‍ය පුහුණු පැය ගණන	13	6	6

සේවකයෙකු සඳහා සාමාන්‍ය පුහුණු පැය සංඛ්‍යාව ඉහළ යාමත්, සේවක ඉවත්වීමේ අනුපාතය ස්ථාවරව පැවතීමත්, සේවක සංවර්ධනය සහ රඳවා ගැනීමේ වැඩසටහන් සඳහා සමාගම විසින් අඛණ්ඩව සිදුකරන ආයෝජන පිළිබිඹු කරයි.

සේවකයන් කාණ්ඩ අනුව ව්‍යාප්තිය

සේවකයන් විවිධ කාණ්ඩයන් අනුව බෙදා වෙන් කර ඇති ආකාරය;



අංකය	කාණ්ඩය	සේවකයින් ගණන
1	විධායක නිලධාරීන්	445
2	අධීක්ෂකවරුන්/ තාක්ෂණික නිලධාරීන්	295
3	ලිපිකරු සහ අනුබද්ධ	656
4	පුහුණු හා අර්ධ පුහුණු සේවකයින්	2,107
5	සුළු හා නුපුහුණු සේවකයින්	399
	මුළු එකතුව	**3,902**

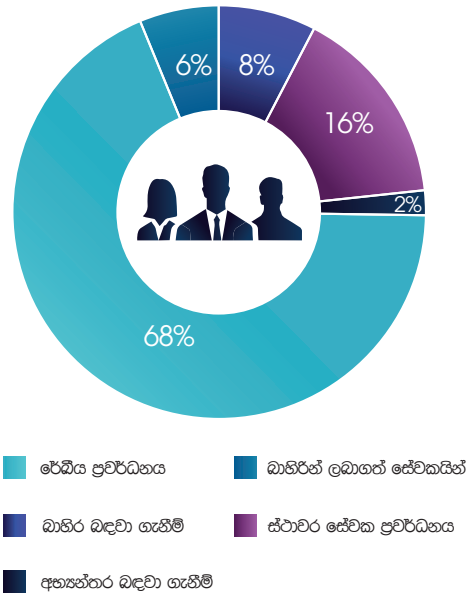
බඳවා ගැනීම්, උසස්වීම් සහ රඳවා ගැනීම්

සමාගමේ අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීම සඳහා නිවැරදි පුද්ගලයින් නිවැරදි තනතුරු තුළ ස්ථාපිත කිරීම පිණිස මානව සම්පත් අංශය කටයුතු කරයි. ඒ අනුව, කාර්ය මණ්ඩල සැලසුම්කරණය, දක්ෂතා සම්පාදන මාර්ග සංවර්ධනය, වාර්ෂික ප්‍රසාද දීමනා, නිවාඩු ඉතිරි කිරීම මත දීමනා සහ විවිධ දීමනා වැනි සෘජු මූල්‍ය ප්‍රතිලාභ මගින් සේවකයන්ට සහාය වීම මෙන්ම පුහුණු හා සංවර්ධන වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම ඇතුළු පියවර රැසක් මෙම අංශය විසින් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. මෙම උත්සාහයන්හි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස කාර්ය මණ්ඩල හිඟය අවම කරමින් කුසලතා ඇති සේවකයින්ගේ ස්ථාවර සැපයුමක් පවත්වා ගැනීම අරමුණු කරගත් සේවක සම්බන්ධ මුළු වියදම ආසන්න වශයෙන් රුපියල් බිලියන 14.37 ක් විය.

ගු.ගු.සේ.ස. දක්ෂතා ආකර්ෂණය කර ගැනීම සහ බඳවා ගැනීම සඳහා බහුවිධ ප්‍රවේශයක් අනුගමනය කරයි. එයට තරඟකාරී වැටුප් හා ප්‍රතිලාභ පිරිනැමීම මෙන්ම, අභ්‍යන්තර හා බාහිර බඳවාගැනීම් මාර්ග භාවිතා කිරීමද ඇතුළත් වේ. මෙම ප්‍රවේශය මඟින් වත්මන් සහ අනාගත ශ්‍රම බලකා අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා සුදුසු, දක්ෂ සහ විවිධත්වයෙන් යුත් මානව සම්පතක් ආකර්ෂණය කර ගැනීම සහතික කරයි. එමෙන්ම, අත්‍යවශ්‍ය ක්‍රියාකාරකම් සඳහා නව සේවකයන් 63 දෙනෙකු බඳවාගෙන ඇත.

ස්ථිර කාර්ය මණ්ඩලය බඳවා ගැනීම සඳහා රජයෙන් ලැබුණු සීමිත අනුමැතියන් හේතුවෙන්, කෙටි කාලීන කාර්ය මණ්ඩල අභියෝගවලට මුහුණ දීම සඳහා සහ දිගු කාලීනව ව්‍යාපාරික පරිසරයේ වෙනස්වන තත්වයන්ට අනුවර්තනය වීම සඳහා මූලික නොවන ක්‍රියාකාරකම් සඳහා මානව සම්පත් බාහිරින් ලබා ගැනීමට මානව සම්පත් අංශය කටයුතු කළේය. මූලික නොවන ලෙස වර්ගීකරණය කර ඇතත්, මෙම කාර්යයන් සේවා-නැඹුරු පරිසරයක් තුළ ඵලදායක සේවා සැපයීම සඳහා අත්‍යවශ්‍ය වේ. ඒ අනුව, වසර තුළ ප්‍රාථමික මට්ටමේ තනතුරු 52 ක්, බාහිර සේවා සැපයුම් ක්‍රමවේද යටතේ ලබා ගන්නා ලදී.

බඳවා ගැනීම්, උසස්වීම් සහ රඳවා ගැනීම්



කෙසේ වෙතත්, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ මානව සම්පත් අංශය විසින් පහත සඳහන් මූලාශ්‍රයන්ගෙන් අවශ්‍ය කාර්ය මණ්ඩලය සපයා ගැනීමට සමත් විය.

අංකය	කාණ්ඩය	සේවකයින් ගණන
1	බාහිර බඳවා ගැනීම්	63
2	ස්ථාවර සේවක ප්‍රවර්ධනය	130
3	අභ්‍යන්තර බඳවා ගැනීම්	16
4	රේඛීය ප්‍රවර්ධනය	568
5	බාහිරින් ලබාගත් සේවකයින්	52
	මුළු එකතුව	**829**

ගු.ගු.සේ.ස. සමාගමේ සේවක කාර්ය සාධනය ඇගයීම සහ පිළිගැනීම

ගු.ගු.සේ.ස. හි කාර්ය සාධන කළමනාකරණ පද්ධතිය, කාර්ය සාධනය නිරීක්ෂණය කිරීම සහ සේවක සංවර්ධනයට සහාය වීම සඳහා ව්‍යුහගත ඇගයීම් ක්‍රියාවලියක් ලෙස ක්‍රියා කරයි.

පුහුණුව සහ සංවර්ධනය, වෘත්තීය දියුණුව සහ අනුප්‍රාප්ති සැලසුම්කරණය සමඟ කාර්ය සාධන ප්‍රතිඵල ඒකාබද්ධ කිරීමෙන්, ගුවන්තොටුපළ සහ ගු.ගු.සේ.ස. සේවක වර්ධනය අරමුණු සහගත සහ අනාගතයට සූදානම් බව සහතික කරයි. කාර්ය

සාධන අඩුපාඩු හඳුනා ගැනීම, සතුටුදායක කාර්ය සාධනය හඳුනා ගැනීම, පුහුණු අවශ්‍යතා තීරණය කිරීම සහ සංවිධානය පුරා අනුකූලතාව සහ සාධාරණත්වය පවත්වා ගැනීම සඳහා පද්ධතිය වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කරයි.

විවිධාකාර සේවක ව්‍යුහයන්ට අනුකූල වීම සඳහා, ගු.ගු.සේ.ස. වැටුප් පරිමාණයන් සහ රැකියා වගකීම් වලට අනුකූලව සකස් කරන ලද කාර්ය සාධන කළමනාකරණ පද්ධති දෙකක් ක්‍රියාත්මක කරයි:

- කාර්ය සාධන කළමනාකරණ සහ සංවර්ධන පද්ධතිය S-10 සිට S-14 දක්වා වැටුප් පරිමාණයන් තුළ සේවකයින්ට අදාළ වේ.

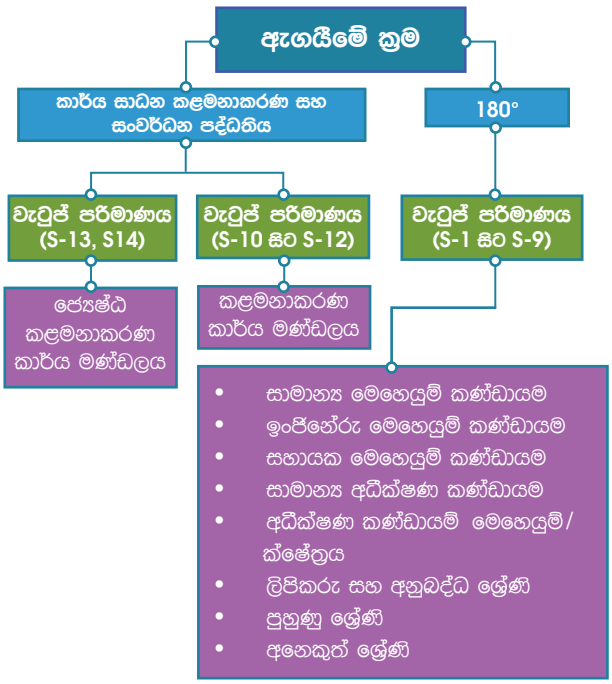
- අංශක 180 තක්සේරු පද්ධතිය S-1 සිට S-9 දක්වා වැටුප් පරිමාණයන් තුළ සේවකයින්ට අදාළ වේ.

කාර්ය සාධන කළමනාකරණ සහ සංවර්ධන පද්ධතිය

කාර්ය සාධන කළමනාකරණ සහ සංවර්ධන පද්ධතිය, ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ සහ කළමනාකරණ කාණ්ඩ ආවරණය වන පරිදි වැටුප් පරිමාණ 10 සිට 14 දක්වා සේවකයින්ට අදාළ වේ. පැහැදිලිව අර්ථ දක්වා ඇති රැකියා අරමුණු, හැසිරීම් නිපුණතා සහ නායකත්ව හැකියාවන්ට එරෙහිව කාර්ය සාධනය තක්සේරු කෙරේ. කාර්ය සාධන කළමනාකරණ සහ සංවර්ධන පද්ධතියෙහි ප්‍රධාන අදියර අතරට වසර මැද සමාලෝචන, කාර්ය සාධන ශ්‍රේණිගත කිරීම, ප්‍රතිඵල මත පදනම් වූ ක්‍රියාකාරී සැලසුම් කිරීම සහ ඇගයීමේ විනිවිදභාවය සහ අනුකූලතාව සහතික කරන කාර්ය සාධනයට සම්බන්ධ ප්‍රතිලාභ ඇතුළත් වේ.

අංශක 180 තක්සේරු පද්ධතිය

අංශක 180 තක්සේරු ක්‍රමය වැටුප් පරිමාණයන් 1 සිට 9 දක්වා සේවකයින් සඳහා අදාළ වේ. මෙම ක්‍රමය යටතේ, රැකියා දැනුම, කුසලතා සහ ආකල්ප මත පදනම්ව කාර්ය සාධනය තක්සේරු කෙරේ. ඇගයීම් ක්‍රියාවලියට ස්වයං තක්සේරුව, ඇගයීම් සම්මුඛ පරීක්ෂණ, සමීපතම අධීක්ෂක විසින් ඇගයීම සහ අංශ ප්‍රධානියා විසින් අවසාන තක්සේරුව ඇතුළත් කරන අතර එමඟින් සේවක කාර්ය සාධනය පිළිබඳ සමබර හා ව්‍යුහගත සමාලෝචනයක් සිදු කිරීමට හැකි වේ.



අපගේ කාර්ය මණ්ඩලය වෙත කරන ආයෝජනයක්

වසර තුළ සේවක ආශ්‍රිත වියදම් සිදු කරන ලද්දේ මෙහෙයුම් අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා පමණක් නොව, සේවක රඳවා ගැනීම සහ ශ්‍රම බලකායේ ස්ථාවරත්වය කෙරෙහි සමාගමේ අඛණ්ඩ අවධානයේ කොටසක් ලෙසය.

සමාගම වාර්ෂික ප්‍රසාද දීමනා සහ වැටුප් වර්ධක, නිවාඩු ඉතිරි කිරීම මත දීමනා සහ විවිධ දීමනා වැනි සෘජු මූල්‍ය ප්‍රතිලාභ අඛණ්ඩව ලබා දුන් අතර, මෙම ප්‍රතිලාභ සේවක දායකත්වය හඳුනාගැනීම සහ පුද්ගලික මූල්‍ය යහපැවැත්මට සහාය වීමෙන් ආයතනයෙහි සේවකයන් රඳවා ගැනීමේ සහ අභිප්‍රේරණ යාන්ත්‍රණ ලෙස ක්‍රියා කරයි. එමෙන්ම, වෛද්‍ය ප්‍රතිලාභ, ප්‍රවාහන පහසුකම් සහ අනෙකුත් සේවක සහාය වැඩසටහන් වැනි සුභසාධන ක්‍රියාමාර්ග, සේවක තෘප්තිය වැඩිදියුණු කිරීම සහ දිගුකාලීන රඳවා ගැනීම තවදුරටත් ශක්තිමත් කිරීමට දායක වී ඇත. සමස්ත කාර්ය සාධන ඇගයීම් මත පදනම්ව, අදාළ කාණ්ඩවල සුදුසුකම් ලත් සේවකයින්ට වසර තුළ ඔවුන්ගේ දායකත්වය අගයමින් වාර්ෂික වැටුප් වර්ධක ප්‍රදානය කරන ලදී. 2025 වර්ෂය තුළ වාර්ෂික වැටුප් වර්ධක ලද මුළු සේවකයින් සංඛ්‍යාව 2,640 කි.

වර්ගය	අංශක 180 තක්සේරුව	කාර්ය සාධන කළමනාකරණ සහ සංවර්ධන පද්ධතිය
ලබා දී ඇත	2,423	217
ලබා දී නොමැත	930	61
සුදුසුකම් ලබා නැත	108	18

සංවිධාන ව්‍යුහය, සේවක සංඛ්‍යාව සහ බඳවා ගැනීමේ සහ උසස්කිරීම් ක්‍රමවේද (SORP) සමාලෝචන ක්‍රියාවලිය

රාජ්‍ය ව්‍යාපාර පිළිබඳ කමිටුවහි (COPE) උපදෙස් පරිදි, ආයතනික ව්‍යුහය, සේවක සංඛ්‍යාව සහ බඳවාගැනීම් හා උසස්කිරීම් ක්‍රමවේද (SORPs) සමාලෝචනය කිරීම, රාජ්‍ය හිමිකාරිත්වය දරන ව්‍යවසායන් කාර්යක්ෂම ආයතනික ව්‍යුහයන්, විනිවිද පෙනෙන බඳවා ගැනීමේ සහ ප්‍රවර්ධන රාමු සහ තිරසාර සේවක සංඛ්‍යා කළමනාකරණ පිළිවෙත් පවත්වාගෙන යාම සහතික කිරීම සඳහා පුළුල් රාජ්‍ය අංශයේ මුලපිරීමක කොටසකි.

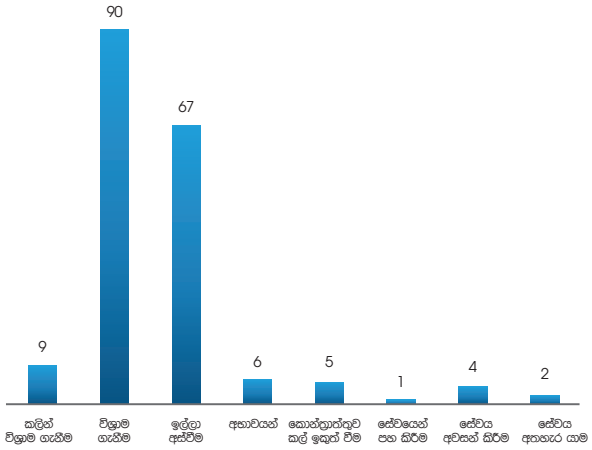
රාජ්‍ය ව්‍යාපාර පිළිබඳ කමිටුව විසින් ලබාදුන් උපදෙස් ලද පරිදි, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් 2025 ඔක්තෝම්බර් මාසයේදී කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවට තම සංවිධාන ව්‍යුහය, බඳවා ගැනීමේ සහ උසස්කිරීමේ ක්‍රමවේද සහ සේවක සංඛ්‍යා විස්තර ඉදිරිපත් කළ අතර, එම සමාලෝචන ක්‍රියාවලිය මේ වන විට ආරම්භ කර ඇත. ආයතනික කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කිරීම, කාර්ය භූමිකාව පිළිබඳ පැහැදිලිකම වැඩිදියුණු කිරීම, අනුප්‍රාප්ති සැලසුම් කිරීම ශක්තිමත් කිරීම සහ සමාගමේ මානව සම්පත් ව්‍යුහය එහි දිගුකාලීන උපායමාර්ගික සහ මෙහෙයුම් අරමුණු සමඟ සමපාත වන බව සහතික කිරීම සඳහා වැදගත් පියවරක් ලෙස ගු.ගු.සේ.ස. මෙම මුලපිරීම සලකයි.

සේවා නියුක්තියෙන් බැහැරවීම - 2025 වර්ෂය

2025 වසරේ ගු.ගු.සේ.ස. හි සේවා නියුක්තියෙන් බැහැරවීම් පෙර වසරට සාපේක්ෂව සුළු වර්ධනයක් වාර්තා කළේය. එහෙත්, මෙම සුළු වර්ධනය තිබියද, ඉහත කොටස් යටතේ දක්වා ඇති පරිදි අභ්‍යන්තර බඳවාගැනීම් හා උසස්කිරීම්, පුහුණු සහ සංවර්ධන වැඩසටහන් මඟින් කාර්ය මණ්ඩල ස්ථායීතාවය පවත්වා ගැනීමට හැකි විය.

වසර තුළ සේවක ඉවත් වීමේ අනුපාතය 5% ක් වූ අතර එය සාපේක්ෂව ස්ථාවර ශ්‍රම බලකායක් රඳවා ගැනීමේ මට්ටමක් පෙන්නුම් කරයි.

සේවා නියුක්තියෙන් බැහැරවීම - 2025 වර්ෂය



ශ්‍රම බලකාය වර්ධනය සහ කුසලතා සංවර්ධනය

වසර පුරා පුහුණුව සහ කුසලතා සංවර්ධනය සඳහා ආයෝජනය කිරීම ප්‍රධාන ප්‍රමුඛතාවයක් ලෙස පැවති අතර, සේවක නිපුණතා වැඩි දියුණු කිරීම, වෘත්තීය සංවර්ධනයට සහාය වීම සහ විශේෂයෙන් තාක්ෂණික සහ ආරක්ෂාවට තීරණාත්මක ක්ෂේත්‍රවල නියාමන සහ මෙහෙයුම් පුහුණු අවශ්‍යතා සපුරාලීම සහතික කිරීම සඳහා, පුහුණු කටයුතු ආශ්‍රිත වියදම් සඳහා ආසන්න වශයෙන් රුපියල් මිලියන 32 ක් වැය කර ඇත.

මෙම වියදම් හුදෙක් පිරිවැයක් ලෙස නොව, මානව ප්‍රාග්ධනය සඳහා කරන ලද ආයෝජනයක් ලෙස සැලකෙන අතර, ඒ මඟින් ගු.ගු.සේ.ස. හි දක්ෂ, සේවා නැඹුරු සහ අනාගතයට සූදානම් කාර්ය මණ්ඩලයක් පවත්වාගෙන යන බව සහතික කරයි.

කළමනාකරණ සංවර්ධන වැඩසටහන

එහි අනුප්‍රාප්තික සැලසුම් රාමුවට අනුකූලව, ගු.ගු.සේ.ස. 2025 දෙසැම්බර් 10 වන දින ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්ව විද්‍යාලයේ පශ්චාත් උපාධි කළමනාකරණ ආයතනයේ (PIM), ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටමේ කළමනාකරුවන් 39 දෙනෙකු සඳහා ව්‍යුහගත කළමනාකරණ සංවර්ධන වැඩසටහනක් ආරම්භ කළේය. නායකත්ව හැකියාව වැඩි දියුණු කිරීම, මූලික ව්‍යාපාර සහ උපායමාර්ගික කළමනාකරණ දැනුම ශක්තිමත් කිරීම සහ ඉහළ මට්ටමේ වගකීම් භාර ගැනීම සඳහා හඳුනාගත් කළමනාකරුවන් ක්‍රමානුකූලව සූදානම් කිරීම සඳහා මෙම වැඩසටහන සැලසුම් කර ඇත.

1

2

1. නායකත්වය, සහයෝගීතාවය සහ කාර්ය සාධන විශිෂ්ටත්වය කෙරෙහි අවධානය යොමු කළ ධාරිතා වර්ධන සැසියක් සඳහා සහභාගී වූ කළමනාකරණ සංවර්ධන වැඩසටහනට සහභාගී වූවන්, ගු.ගු.සේ.ස. නිලධාරීන් සහ PIM හි ජ්‍යෙෂ්ඨ නිලධාරීන්.

2. කාර්ය මණ්ඩල සූදානම සහ සම්බන්ධීකරණ හදිසි ප්‍රතිචාරය ශක්තිමත් කරමින්, නිතිපතා ගිනි නිවන සරඹයක් ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතී.

ගුවන්තොටුපළ ගිනි නිවන සහ ගලවා ගැනීමේ සේවා පුහුණු මූලපිරීම්

2025 දී, ගුවන්තොටුපළ ගිනි නිවීම් සහ ගලවා ගැනීමේ සේවා පිළිබඳ ඉලක්කගත පුහුණුව සහ අඛණ්ඩ වෘත්තීය සංවර්ධනය තුළින් මෙහෙයුම් සූදානම සහ නියාමන අනුකූලතාව වැඩි දියුණු කළේය. ප්‍රධාන මූලපිරීම් අතරට ගිනි නිවන භටයින්ගේ කාර්ය සාධනය වැඩිදියුණු කිරීම සහ වෘත්තීය ප්‍රගතියට සහාය වීම සඳහා දැනුම යාවත්කාලීන කිරීමේ පුහුණු සහ අඛණ්ඩ වෘත්තීය සංවර්ධන වැඩසටහන් ඇතුළත් වූ අතර, සියලුම මෙහෙයුම් කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා අනිවාර්ය ප්‍රමිතිගත යෝග්‍යතා පරීක්ෂණ ද ඇතුළත් විය. අන්තරායකර ද්‍රව්‍ය හඳුනා ගැනීම, ජල ගලවා ගැනීම සඳහා යාත්‍රා නායක (කොක්ස්වේන්) සහතික කිරීම සහ මානව සාධක සහ ආරක්ෂාව වැනි විශේෂිත පුහුණුව, හදිසි තත්වයන් යටතේ ආරක්ෂක සංස්කෘතිය සහ ඵලදායී තීරණ ගැනීම ශක්තිමත් කරන ලදී.

ගුවන්තොටුපළ සේවා විශිෂ්ටත්වය වැඩිදියුණු කිරීම

2025 දී, ගුවන්තොටුපළ කළමනාකරණ අංශය, සහ ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා ශාස්ත්‍රාලය හරහා අභ්‍යන්තරව පවත්වන ලද ව්‍යුහගත සේවා විශිෂ්ටත්වය සහ වෘත්තීය සංවර්ධන වැඩසටහන් මාලාවක් හරහා මගී අත්දැකීම් ඉහළ නැංවීම සඳහා වූ කැපවීම ශක්තිමත් කළේය. පාරිභෝගික සේවා පුහුණුව, හැඩගැන්වීම සහ ඇදුම් පැළඳුම් කේත ප්‍රතිපත්ති දැනුවත්භාවය සහ ආයතනික අරමුණු සමඟ කාර්ය මණ්ඩලය පෙළගැස්වීමේ සැසි ඇතුළත් විය. ආකල්ප, පෞරුෂ සංවර්ධනය සහ ආරක්ෂක සූදානම පිළිබඳ අතිරේක වැඩමුළු මගින් අන්තර් පුද්ගල කුසලතා සහ මෙහෙයුම් ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව වැඩි දියුණු කරන ලදී. සාමූහිකව, මෙම මූලපිරීම් වෘත්තීයභාවය, වගවීම සහ සේවා විශිෂ්ටත්වය පෝෂණය කළ අතර, වැඩිදියුණු කළ මගී තෘප්තිය සහ ස්ථාවර සේවා ප්‍රමිතීන්ට දායක විය.

ගුවන් ගමන් පාලන සේවා හැකියාවන් සංවර්ධනය කිරීම

2025 වසර තුළ, ගුවන් සංතරණ සේවා අංශය බඳවාගැනීම්, පුහුණුව සහ බලපත්‍ර කාලෝචිත යාවත්කාලීන කිරීමේ මූලපිරීම් හරහා ගුවන් ගමන් පාලන හැකියාව තවදුරටත් ශක්තිමත් කර ඇත. පුහුණු ගුවන් ගමන් පාලකයින් දහසය දෙනෙකු මූලික පුහුණුව සාර්ථකව අවසන් කර, දැනට විවිධ ගුවන්තොටුපළවල ක්‍රියාත්මක සේවා අභ්‍යාස යටතේ පුහුණුව ලබමින් සිටිති. පෙර වසරේ පුහුණු වූ තවත් විසි දෙදෙනෙකු ඔවුන්ගේ පළමු ශ්‍රේණිගත කිරීම් සහ බලපත්‍ර ලබා ගත්හ. ප්‍රදේශ (රේඩාර් නොවන) පාලන සහ ප්‍රවේශ පාලන නිරීක්ෂණ පුහුණු වැනි අමතර පුහුණු වැඩසටහන් මඟින් මෙහෙයුම් හැකියාවන් තවදුරටත් වැඩිදියුණු කරමින්, කාර්ය මණ්ඩල අවශ්‍යතා ඇතුළුව රේඩාර් පද්ධති අසමත්වීම් වලදී මෙහෙයුම් අඛණ්ඩතාව සහතික කිරීම සඳහා නිරීක්ෂණ නොවන ප්‍රවේශ පාලනය පිළිබඳ දැනුම යාවත්කාලීන කිරීමේ පුහුණුවක් ද පවත්වන ලදී.

1

2

1. බෞද්ධ සංගමය විසින් සංවිධානය කරන ලද පොසොන් බැති ගී - 2025

2. ගු.ගු.සේ.ස කාන්තා කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා සේවා වනිතා සංගමය විසින් සංවිධානය කරන ලද කාන්තා දින වැඩසටහන - 2025

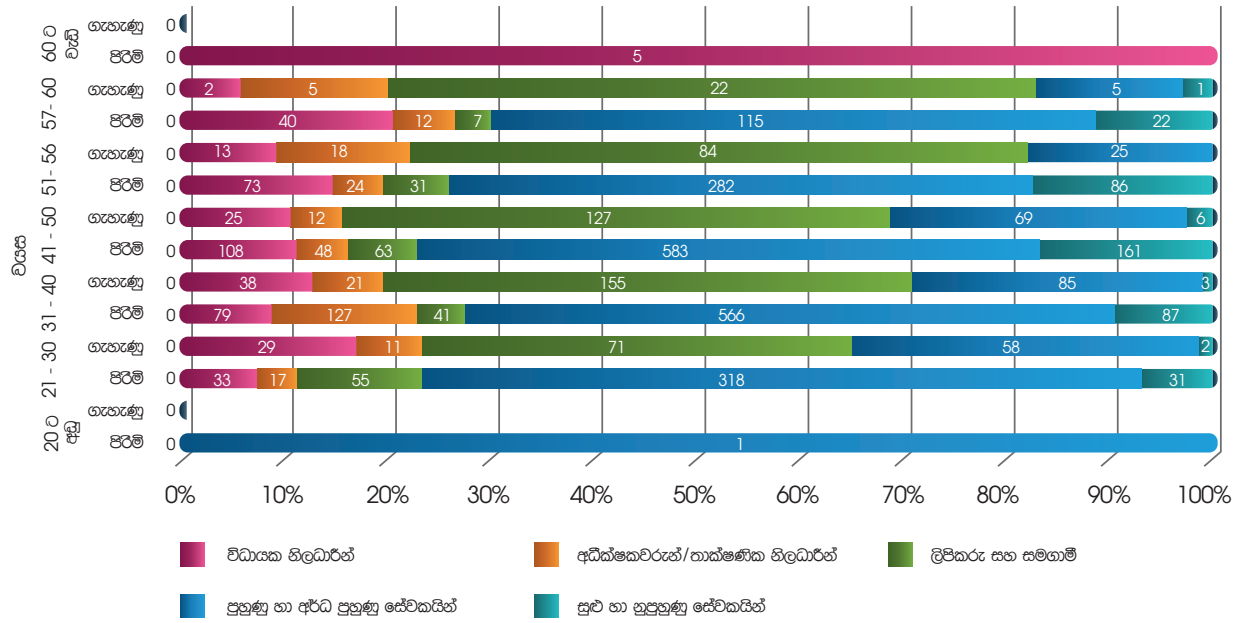
ගුවන් සේවා ආරක්ෂාවට අදාළ හැකියාවන් වර්ධනය

2025 වසරේ දී, ගු.ගු.සේ.ස. ඉලක්කගත ජාත්‍යන්තර පුහුණු වැඩසටහන් සහ ව්‍යුහගත සංවර්ධන වැඩසටහන් හරහා එහි ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව සහ සමස්ත ශ්‍රම බලකායේ හැකියාවන් තවදුරටත් වැඩි දියුණු කළේය. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සංවිධානය විසින් මෙහෙයවනු ලබන ගෝලීය වශයෙන් පිළිගත් ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව, ආරක්ෂාව සහ මෙහෙයුම් පුහුණුව සඳහා අප නිලධාරීන් සහභාගී වූ අතර, ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව උපායමාර්ගික, මෙහෙයුම් සහ අධීක්ෂණ නිපුණතා ශක්තිමත් කළේය.

අප ආයතනය පුරා, පුහුණුව, සහතික කිරීම් සහ සේවා-නැඹුරු සංවර්ධනය සඳහා අඛණ්ඩ ආයෝජනයක් මඟින් කුසලතා ඇති, අනුවර්තනය කළ හැකි සහ අභියෝග වලට ඔරොත්තු දෙන ශ්‍රම බලකායක් පෝෂණය වී ඇත. මානව හැකියාවන් වර්ධනය කිරීම අඛණ්ඩ ප්‍රමුඛතාවයක් ලෙස ස්ථාපිත කිරීම මඟින්, ගු.ගු.සේ.ස. තම සේවකයන් අනාගතයට සූදානම් බව සහ ගෝලීය වශයෙන් තරඟකාරී බව සහතික කරයි - මෙය මෙහෙයුම් විශිෂ්ටත්වය සඳහා වන කැපවීම සහ "නිරතුරු ඉහළට" යන දැක්ම තවදුරටත් ශක්තිමත් කරයි.

මට්ටම් සහ වයස අරභයා ස්ත්‍රී-පුරුෂ ව්‍යාප්තිය

කාණ්ඩය	20ට අඩු		21 සිට 30		31 සිට 40		41 සිට 50		51 සිට 56		57 සිට 60		60ත් ඉහල		මුළු ගණන	
	පි	ගැ	පි	ගැ	පි	ගැ	පි	ගැ	පි	ගැ	පි	ගැ	පි	ගැ	පි	ගැ
විධායක නිලධාරීන්	0	0	33	29	79	38	108	25	73	13	40	2	5	0	338	107
අධීක්ෂකවරුන්/ තාක්ෂණික නිලධාරීන්	0	0	17	11	127	21	48	12	24	18	12	5	0	0	228	67
ලිපිකරු සහ අනුබද්ධ	0	0	55	71	41	155	63	127	31	84	7	22	0	0	197	459
පුහුණු හා අර්ධ පුහුණු සේවකයින්	1	0	318	58	566	85	583	69	282	25	115	5	0	0	1,865	242
සුළු හා නුපුහුණු සේවකයින්	0	0	31	2	87	3	161	6	86	0	22	1	0	0	387	12
මුළු ගණන	**1**	**0**	**454**	**171**	**900**	**302**	**963**	**239**	**496**	**140**	**196**	**35**	**5**	**0**	**3,015**	**887**



කාර්ය මණ්ඩල විවිධත්ව මිනුම්

මට්ටම් අරභයා ස්ත්‍රී-පුරුෂ ව්‍යාප්තිය

2025 දෙසැම්බර් 31 වන විට, ගු.ගු.සේ.ස. හි ශ්‍රම බලකායේ සංයුතිය, වයස් කාණ්ඩ සහ රැකියා කාණ්ඩ හරහා ව්‍යුහගත ව්‍යාප්තියක් පිළිබිඹු කරන අතර, සියලු මට්ටම් හරහා විවිධත්වය ශක්තිමත් කිරීම සඳහා අඛණ්ඩ උත්සාහයන් දරයි.

සමස්ත සේවක පදනම තුළ, විශේෂයෙන් පුහුණු සහ අර්ධ පුහුණු සේවකයින්, සුළු සේවකයින් සහ නුපුහුණු කාර්ය මණ්ඩලය වැනි මෙහෙයුම් සහ තාක්ෂණික කාණ්ඩවල පිරිමි සේවකයින්ගේ ඉහළ නියෝජනයක් පෙන්නුම් කරයි. මෙම ප්‍රවණතාවය බොහෝ දුරට ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සේවාවන්හි මෙහෙයුම් ස්වභාවයට හේතු වී ඇති අතර, එය සාම්ප්‍රදායිකව ඉහළ පිරිමි සහභාගීත්ව ප්‍රතිශතයක් ආකර්ෂණය කරගනු ලබයි.

විධායක මට්ටමින්, 21-30 සහ 31-40 වයස් කාණ්ඩවල කාන්තා නියෝජනය කැපී පෙනෙන ලෙස පවතින අතර, එය නායකත්ව මාර්ගයන් තරුණ කාන්තා වෘත්තිකයන් ආකර්ෂණය කර ගැනීමේ සහ රඳවා ගැනීමේ ධනාත්මක ප්‍රගතියක් පෙන්නුම් කරයි. 31-40 සහ 41-50 වයස් කාණ්ඩ සාමූහිකව විධායක නිලධාරීන්ගේ ඉහළම සාන්ද්‍රණය සඳහා හේතු වන අතර, එය පරිණත හා පළපුරුදු කළමනාකරණ ව්‍යුහයක් පිළිබිඹු කරයි.

අධීක්ෂණ සහ තාක්ෂණික නිලධාරී කාණ්ඩය තුළ, තරුණ සහ මැද-වෘත්තීය අංශවල, විශේෂයෙන් 21-30 සහ 31-40 වයස් කාණ්ඩවල ස්ත්‍රී පුරුෂ විවිධත්වය ක්‍රමයෙන් වැඩිදියුණු වෙමින් පවතී. මේ අතර, ලිපිකරු සහ අනුබද්ධ කාණ්ඩය බොහෝ වයස් කාණ්ඩවල, විශේෂයෙන් අවුරුදු 31-50 අතර සාපේක්ෂව ශක්තිමත් කාන්තා සහභාගීත්වයක් පෙන්නුම් කරන අතර, පරිපාලන සහ සහායක කාර්යයන්හි සමබර නියෝජනය ඉස්මතු කරයි.

විශාලතම ශ්‍රම බලකාය නියෝජනය කරන පුහුණු හා අර්ධ පුහුණු සේවක කාණ්ඩය, මෙම භූමිකාවන්හි තාක්ෂණික හා ක්ෂේත්‍ර-නැඹුරු ස්වභාවය හේතුවෙන් සියලුම වයස් කාණ්ඩවල ප්‍රධාන වශයෙන් පිරිමින් ලෙස පවතී. කෙසේ වෙතත්, කාන්තා සහභාගීත්වය පවතින අතර එය විශේෂයෙන් අවුරුදු 21-40 වයස් පරාසය තුළ ක්‍රමයෙන් මතුවෙමින් පවතී.

සමස්තයක් වශයෙන්, ඉහළම සේවක සාන්ද්‍රණය 31-40 සහ 41-50 වයස් කාණ්ඩවලට අයත් වන අතර, එය ස්ථාවර සහ පළපුරුදු ශ්‍රම බලකායක් පෙන්නුම් කරන අතර, තරුණ වයස් කාණ්ඩවල අඛණ්ඩ බඳවා ගැනීම් අනුප්‍රාප්තික සැලසුම්කරණය සහ දිගුකාලීන ආයතනික තිරසාරභාවයට සහාය වේ.

සියලුම රැකියා කාණ්ඩ හරහා සමාන අවස්ථා, වෘත්තීය වර්ධනය සහ සාධාරණ සහභාගීත්වය ප්‍රවර්ධනය කරන, ආයතනය ඉදිරියට යන විට, එහි සේවකයින් එක්ව නිරතුරු ඉහළට යන බව සහතික කරමින්, සියලුම රැකියා කාණ්ඩ හරහා සියල්ල සපිරි සේවා ස්ථානයක් පෝෂණය කිරීමට ගු.ගු.සේ.ස. කැපවී සිටී.

මානව සම්පත් සේවා

ගු.ගු.සේ.ස. මානව සම්පත් දර්ශනයේ මූලික අංගයක් ලෙස සේවක සුභසාධනය පවතී. ජීවන තත්ත්වය, අභිප්‍රේරණය සහ දිගුකාලීන රඳවා ගැනීම වැඩිදියුණු කිරීම අරමුණු කරගත් පුළුල් සුභසාධන පහසුකම් සඳහා සමාගම අඛණ්ඩව ආයෝජනය කරයි. මෙවැනි සුභසාධන වැඩසටහන් සඳහා සැලකිය යුතු ආයෝජනයක් අවශ්‍ය වුවද, කැපවූ, ඵලදායී සහ නොසැලෙන කාර්ය මණ්ඩලයක් ගොඩනැගීම සඳහා එහි දිගුකාලීන වටිනාකම ගු.ගු.සේ.ස. විසින් පැහැදිලිව හඳුනාගෙන ඇත. වසර තුළ සපයනු ලබන සුභසාධන පහසුකම් අතරට:

- **ආයතනික සෞඛ්‍ය සේවා යෝජනා ක්‍රමය:**

ගු.ගු.සේ.ස. සේවය ස්ථිර කරන ලද සේවකයින්ට සහ ඔවුන්ගේ පවුල් ඒකක සඳහා අභ්‍යන්තර සහ බාහිර වෛද්‍ය සේවා සපයන පුළුල් සෞඛ්‍ය සේවා යෝජනා ක්‍රමයක් ක්‍රියාත්මක කරයි. ආවරණය රු. 150,000 සිට රු. 350,000 දක්වා පරාසයක පවතින අතර දිවයින පුරා ලියාපදිංචි රෝහල් 54 ක් හරහා ණය පදනම මත නේවාසික ප්‍රතිකාර පහසුකම් ලබා ගත හැකිය.

- **මරණාධාර යෝජනා ක්‍රමය:**

වසර 15 කට වැඩි කාලයක් ක්‍රියාත්මක වන මෙම යෝජනා ක්‍රමය ස්ථිර සේවකයින්ට සහ ලියාපදිංචි වූ පවුලේ සාමාජිකයින්ට මූල්‍ය ආධාර සපයයි. 2025 ජනවාරි 1 වන දින සිට ක්‍රියාත්මක වන වැඩිදියුණු කළ ප්‍රතිලාභ සමඟ, වසර තුළ ප්‍රතිලාභීන් 262 දෙනෙකුට රුපියල් මිලියන 20.53 ක මුළු මුදලක් ලබා දෙන ලදී.

- **කාර්ය මණ්ඩල ණය යෝජනා ක්‍රමය:**

අවම වශයෙන් වසර පහක සේවා කාලයක් සහිත සේවය ස්ථිර කරන ලද සේවකයින්ට වසර පහක් තුළ ආපසු ගෙවිය හැකි 4.2% ක සහනදායී පොලී අනුපාතයක් යටතේ කාර්ය මණ්ඩල ණය සඳහා සුදුසුකම් ලැබේ. වසර තුළ ණය සීමාවන් වැඩි කරන ලද අතර, 2025 දී ණය 515 ක් ලබා දුන් අතර, එමඟින් ආරම්භයේ සිට සමුච්චිත වෙන් කිරීම රුපියල් මිලියන 335 දක්වා ඉහළ ගියේය.

- **කාර්ය මණ්ඩල ප්‍රවාහන සේවය:**

ගමනාගමන අභියෝග ලිහිල් කිරීම සඳහා, ගු.ගු.සේ.ස. බ.ජා.ගු., කො.ජා.ගු.ර., ම.රා.ජා.ගු., සහ ය.ජා.ගු.හි සේවකයින් සඳහා මාර්ග 30 ක් පුරා බස් රථ 29 ක් සහ එක් වෑන් රථයක් ක්‍රියාත්මක කළේය.

- **නිවාඩු නිකේතන පහසුකම්:**

පිදුරුතලාගල, කතරගම සහ ම.රා.ජා.ගු. හි සහනදායී නිවාඩු නිකේතන පහසුකම් සේවකයින්ට සහ බාහිර පාර්ශවයන්ට ලබා දෙන ලදී. 2025 වසර තුළ මෙම පහසුකම් පුද්ගලයින් 557 දෙනෙකු විසින් භාවිතා කරන ලදී.

- **නිවාස ණය සඳහා 5% පොලී ආපසු ගෙවීම:**

වසර පහකට වැඩි සේවා කාලයක් ඇති සේවකයින්ට නිවාස ණය සඳහා 5% ක පොලී ආපසු ගෙවීමෙන් ප්‍රතිලාභ ලැබීම දිගටම සිදු වූ අතර, එය දිගුකාලීන මූල්‍ය ස්ථාවරත්වයට සහාය විය.

කාර්මික සබඳතා

සේවා ස්ථාන සංසදය

රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛ අංක 5/2024 ට අනුකූලව, ආරවුල් වැළැක්වීමේ සහ විසඳීමේ යාන්ත්‍රණයන් ශක්තිමත් කිරීම සඳහා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගම විසින් සේවා ස්ථාන සංසදයක් ස්ථාපිත කරන ලදී. ඒ අනුව, රේඛීය අමාත්‍යාංශයෙන් සහ ජාත්‍යන්තර කම්කරු සංගමයෙන් ලැබුණු මාර්ගෝපදේශයන්ට අනුව ගු.ගු.සේ.ස., තුළ සේවා ස්ථාන සංසදය ස්ථාපිත කර ඇත.

කාර්ය මණ්ඩල දුක්ගැනවිලි විසඳීමේ ප්‍රතිපත්තිය සහ ක්‍රියා පටිපාටිය

කාර්යක්ෂමතාව සහ විනිවිදභාවය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා කාර්ය මණ්ඩල දුක්ගැනවිලි විසඳීමේ ප්‍රතිපත්තිය වසර තුළ සමාලෝචනය කර ශක්තිමත් කරන ලදී. සංශෝධිත ක්‍රියාවලිය මඟින් පැහැදිලි, පියවරෙන් පියවර උත්සන්න කිරීමේ යාන්ත්‍රණයක් ස්ථාපිත කරන අතර, එය සභාපතිවරයාගේ සභාපතිත්වයෙන් යුත් අභියාචනා මණ්ඩලයකින් අවසන් වේ. සංශෝධිත ක්‍රියා පටිපාටිය විශ්වාසය, සාධාරණත්වය සහ කාලෝචිත විසඳුම ශක්තිමත් කරන අතර එය විනය ක්‍රියාවලියට වඩා වෙනස් වේ.

එක්ව නිරතුරු ඉහළට

කාර්ය සාධන කළමනාකරණය, සේවක සුභසාධනය, කාර්ය මණ්ඩල සැලසුම්කරණය සහ කාර්මික සබඳතා යන ක්ෂේත්‍රවල අඛණ්ඩ දියුණුව හරහා, ගු.ගු.සේ.ස. සෑම සේවකයෙකුම උසස් කරමින් ජාතික ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයද ඉදිරියට ගෙන යාමට කැපවී සිටී. එමඟින්, සෑම සේවකයෙකුම සමාගමේ "නිරතුරු ඉහළට" යන ගමනට සමගාමීව, තම වෘත්තීය ජීවිතයද ඉහළට ගමන් කරමින් ඉදිරියට යාම සහතික කරයි.

Boughton
Boughton
Barracuda

අවදානම් වැළැක්වීම,

"පාලනය සහ විනය මඟින් ශක්තිමත් හා ආරක්ෂිත උසස්වීමක් තහවුරු කරන මඟ"

අවදානම් කළමනාකරණය

දළ විශ්ලේෂණය

අවදානම් කළමනාකරණය ගු.ගු.සේ.ස. ගේ පාලන රාමුවේ මූලික අංගයක් වන අතර, සමාගමේ උපායමාර්ගික හා මෙහෙයුම් අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීම සඳහා වැදගත් සාධකයක් ලෙස ක්‍රියා කරයි. එය තීරණ ගැනීමේ ක්‍රියාවලීන්ට ක්‍රමානුකූලව ලෙස ඒකාබද්ධ කර ඇති අතර, මඟීන්ට සහ පාර්ශවකරුවන්ට ආරක්ෂිත, කාර්යක්ෂම හා උසස් ගුණාත්මක සේවාවන් අඛණ්ඩව ලබා දීමට සහාය වේ.

ශ්‍රී ලංකාවේ එකම ගුවන්තොටුපළ ක්‍රියාකරු ලෙස, ගු.ගු.සේ.ස., සංකීර්ණ සහ ජාත්‍යන්තරව නිරාවරණය වූ පරිසරයක් තුළ ක්‍රියාත්මක වේ. මෙම පසුබිම තුළ සමාගමේ ක්‍රියාකාරිත්වයට සහ ගෝලීය ගුවන් සේවා කර්මාන්තය තුළ රටේ කීර්ති නාමයට බලපෑම් කළ හැකි උපායමාර්ගික, මෙහෙයුම් සහ මූල්‍ය අවදානම් රාශියක් ඉදිරිපත් කරයි. ඒ අනුව, ගු.ගු.සේ.ස. මේ අවදානම් කළමනාකරණ රාමුව සැලසුම් කර ඇත්තේ විචක්ෂණශීලී සම්පත් වෙන් කිරීම සහ උපායමාර්ගික අවස්ථාවන් ඵලදායී ලෙස හඹා යාම සඳහා ඉඩ සලසන අතරම, අවදානම් ක්‍රමානුකූලව හඳුනා ගැනීම, තක්සේරු කිරීම සහ කළමනාකරණය කිරීම සඳහා ය.

සමාගමේ ආයතනික පාලන රාමුවේ ප්‍රධාන ස්ථම්භයක් ලෙස පිළිගැනෙන අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලියේ ඵලදායීතාවය සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සමස්ත වගකීම දරයි. අවදානම් කළමනාකරණ පිළිවෙත් හරහා, ගු.ගු.සේ.ස. අවදානම් කල්තියා හඳුනාගෙන තක්සේරු කිරීමට, සැලකිය යුතු තර්ජන අවම කිරීමට හෝ ඉවත් කිරීමට, සමාගම පුරා අවදානම් පිළිබඳ සන්නිවේදනය ශක්තිමත් කිරීමට සහ සමාගමට, ජාතික ආර්ථිකයට සහ සමාජයට විශාල වශයෙන් ප්‍රතිලාභ ලබා දෙන තිරසාර වර්ධනයට දායක වීම අරමුණු කරයි.

ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගමෙහි අවදානම් කළමනාකරණ රාමුව

ගු.ගු.සේ.ස. ගේ අවදානම් කළමනාකරණ රාමුව, අවදානම් හඳුනාගැනීම සඳහා සම්පූර්ණ හා ව්‍යුහගත ප්‍රවේශයක් අනුගමනය කරයි. එයට, ඇතිවිය හැකි අවදානම් හඳුනාගැනීම, පද්ධති දුර්වලතා හඳුනාගැනීම සහ ඒවායෙන් ඇතිවිය හැකි අහිතකර ප්‍රතිවිපාක ඇගයීම ඇතුළත් වේ. මෙම රාමුව බාහිර ව්‍යාපාරික පරිසරයේ වෙනස්වීම් හේතුවෙන් ඇතිවන අවස්ථා හඳුනාගැනීමත් කෙරෙහි අවධානය යොමු කරයි. එමඟින් වැඩි ආදායම් උපයා ගැනීම, පිරිවැය කාර්යක්ෂමතාව වැඩිදියුණු කිරීම හෝ ද්විත්වයම හරහා සමාගමට එවැනි අවස්ථාවන්ගෙන් ප්‍රයෝජන ගැනීමට හැකි වේ.

"අවදානම් කළමනාකරණය සෑම කෙනෙකුගේම වගකීමක්" යන මූලධර්මය ගු.ගු.සේ.ස. පුරාවටම ස්ථාපිත කර ඇති අතර, ව්‍යාපාරික අවදානම් කළමනාකරණ වගකීම සියලු සේවකයන් අතර බෙදා හැරී ඇත. මුදල් සහ උපායමාර්ගික අංශය යටතේ ඇති උපායමාර්ගික කළමනාකරණ අංශය, සියලු ක්ෂේත්‍ර සමඟ සම්බන්ධීකරණය කරමින් සහ සුදුසු අවදානම් කළමනාකරණ යාන්ත්‍රණයක් පවත්වාගෙන යමින්, අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලිය මධ්‍යස්ථව පාලනය කරයි. මෙහිදී, සමාගමේ උපායමාර්ගික අරමුණු කිසිදු බාධාවකින් තොරව සාක්ෂාත් කර ගැනීම සඳහා සහාය ලබා දේ. ISO 31000:2018 අවදානම් කළමනාකරණ රාමුවට අනුකූලව අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලිය ක්‍රියාත්මක වන බව සහතික කිරීම සඳහා මෙම කාර්යය තුළ නම් කරන ලද අවදානම් කළමනාකරුවෙකු පත් කර ඇති අතර, සමාගමේ අවදානම් පිළිබඳ ලේඛනය නිරන්තරයෙන් යාවත්කාලීන කර පවත්වාගෙන යයි.

අවදානම් ඇගයීමේ ක්‍රියාවලිය හරහා, සමාගමේ ප්‍රධාන අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීමට බලපාන සිදුවීම් පිළිබඳ පැහැදිලි අවබෝධයක් ලබා ගැනීමට උත්සාහ කරයි. අවදානම් හඳුනාගැනීම සහ ඇගයීම මත පදනම්ව, ඒවා පිළිගැනීමටද හෝ අවම කිරීමටද තීරණ ගනු ලබන්නේ සමාගමේ සමස්ත අවදානම් පැතිකඩ සහ අවදානම් පිළිගැනීමේ මට්ටමට අනුකූලවය. උපායමාර්ගික සැලසුම් ක්‍රියාවලියේ කොටසක් ලෙස ශක්තීන්, දුර්වලතා, අවස්ථා සහ තර්ජන (SWOT) දේශපාලනික, ආර්ථික, සමාජීය, තාක්ෂණික, පාරිසරික සහ නීතිමය සාධක (PESTEL) සහ පෝටර්ගේ පස් බලවේග පිළිබඳ විශ්ලේෂණය යන විශ්ලේෂණ ඇතුළු ස්ථාපිත විශ්ලේෂණාත්මක මෙවලම් භාවිතයෙන් අවදානම් හඳුනා ගැනීම සඳහා සහාය වේ.

මෙම රාමුව තුළ, අභ්‍යන්තර විගණන අංශයද තම භාරදූර කාර්යභාරය යටතේ වැදගත් භූමිකාවක් ඉටු කරයි. අවදානම් පුරෝකථනය වාර්ෂික විගණන සැලසුම් සකස් කිරීමේදී ඇතුළත් කරමින්, වැඩි අවදානම් ඇති ප්‍රදේශ හඳුනාගෙන, අවදානම්-පදනම් වූ අභ්‍යන්තර විගණන ප්‍රවේශයක් ක්‍රියාත්මක කිරීමට සහාය වේ.

අවදානම් පුරෝකථනය

අවදානම් පුරෝකථනය, ගු.ගු.සේ.ස. ගේ පෙර සූදානම් අවදානම් කළමනාකරණයේ ප්‍රධාන අංගයක් වන අතර, උපායමාර්ගික අරමුණු වලට බලපාන නව අවදානම් කල්තියා හඳුනාගැනීමට සහාය වේ. මෙම පුරෝකථන කාල පරාසය සමාගමේ පස් අවුරුදු ආයතනික සැලසුම් චක්‍රය සමඟ සමපාත වන අතර, දිගුකාලීන සැලසුම්කරණය සහ අවදානම් ඇගයීම අතර අනුකූලතාව සහතික කරයි.

අනාගත ඇගයීමට ලක් කරනු ලබන්නේ කර්මාන්ත දැක්ම, පුරෝකථන සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ කවුන්සිලය සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය වැනි පිළිගත් ගුවන් සේවා ආයතනවල පර්යේෂණ මත පදනම් වෙමිනි. මෙම දැනුම් සම්භාරය මඟින් ගෝලීය හා කලාපීය පසුබිම තුළ ගුවන් මෙහෙයුම්, මඟී ප්‍රවාහ වර්ධනය සහ සංචාරක ඉල්ලුම සම්බන්ධ අවිනිශ්චිතතා ඇගයීමට ගු.ගු.සේ.ස. ට හැකියාව ලබා දෙයි.

සංවිධානය පුරා ඉහළ සිට පහළට සහ පහළ සිට ඉහළට සම්බන්ධ වීම හරහා අවදානම් පුරෝකථනයට සහාය වේ. අවදානම් හඳුනාගැනීම උපායමාර්ගික සැලසුම් ක්‍රියාවලියට ඇතුළත් කර ඇති අතර, දුරදක්නාභාවය ශක්තිමත් කිරීමට සහ නැඟී එන අවදානම් කාලෝචිත ලෙස හඳුනාගැනීම සහ ප්‍රතිචාර දැක්වීම සහතික කිරීම සඳහා සියලු මට්ටම්වල යෙදවුම් දිරිමත් කරනු ලැබේ.

අවදානම් පිළිබඳ ලේඛනය

අවදානම් ලේඛනය හඳුනාගත් අවදානම්වල ඇතිවීමේ හැකියාව සහ ඒවායේ බලපෑමේ තීව්‍රතාව ඇගයීමට භාවිතා වන ප්‍රධාන මෙවලමකි. අංශමය අවදානම් ලේඛන, සමාගමේ තොරතුරු තාක්ෂණ ජාලය හරහා පෙර හඳුනාගත් අවදානම් හිමිකරුවන් වෙත බෙදාහරින අතර, එමඟින් සෑම අවදානම් ඇගයීමක් සහ විශ්ලේෂණයකට පසුවත් නිතිපතා ප්‍රවේශය සහ කාලෝචිත යාවත්කාලීන කිරීම් සිදු කිරීමට හැකියාව ලැබේ. සමස්ත වශයෙන්, අවදානම් පිළිබඳ ලේඛනයේ අවදානම් 177ක් හඳුනාගෙන ලේඛනගත කර ඇත.

පවතින අවදානම් අවම කිරීමේ පියවරවයන්හි ඵලදායීතාවය ඇගයීමට සහ කාලයත් සමඟ අවදානම් ශ්‍රේණිගත කිරීම්වල වෙනස්කම් විශ්ලේෂණය කිරීමට කාර්තුමය අංශ මට්ටමින් සමාලෝචන රැස්වීම් කාර්තුමය වශයෙන් පවත්වනු ලැබේ. එමෙන්ම, අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාකාරකම් උපායමාර්ගික කළමනාකරණ අංශය විසින් මධ්‍යස්ථව නිරීක්ෂණය කරනු ලබන අතර, අවම නොකළ හෝ නව මතුවන අවදානම් සහ ඒවාට සම්බන්ධ ගැටළු අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව වෙත ඉදිරිපත් කර සමාලෝචනය සහ සුදුසු තීරණ ගැනීම සඳහා යොමු කරනු ලබයි.

අවදානම් තක්සේරුව සහ අනුකෘතිය

ගු.ගු.සේ.ස. විසින් අවදානම් ඇගයීම සඳහා ව්‍යුහගත සහ සමබර ප්‍රවේශයක් අනුගමනය කරමින්, අවදානම් කළමනාකරණ රාමුවේ නිර්වචිත නිර්නායකයන් සමඟ දැනුවත් ගුණාත්මක විනිශ්චය එකට එක්කර භාවිතා කරයි. අවදානම් ඇතිවීමේ සම්භාවිතාව සහ බලපෑම ඇගයීම, අදාල අංශවල වෘත්තීය දැනුම සහ මෙහෙයුම් අත්දැකීම් මත පදනම්ව, එම අංශවල සහභාගිත්වයෙන් සිදු කරමින් නිවැරදිත්වය සහ සම්බන්ධතාවය තහවුරු කරයි. අවශ්‍ය අවස්ථාවලදී, සංඛ්‍යාත්මක ක්‍රමවේදද භාවිතා කරමින් අවදානම් ඇගයීමට ලක් කරයි. සම්භාවිතාව සහ ප්‍රතිවිපාක ඇගයීම් සිදු කරනු ලබන්නේ ඓතිහාසික ප්‍රවණතා සහ සමාන සිදුවීම් රටා මත පදනම්ව වන අතර, විශේෂයෙන්ම මූල්‍ය බලපෑම්, මූල්‍යමය වශයෙන් මිනිනු ලැබේ. මෙම ගුණාත්මක සහ සංඛ්‍යාත්මක ප්‍රවේශයන් එකට එක්කර භාවිතා කිරීම මඟින්, සමාගමේ අවදානම් ප්‍රකාශය වඩා ශක්තිමත් සහ වස්තුනිශ්චිත ලෙස ඇගයීමට හැකි වේ.

සම්භාවිතාව සහ බලපෑම යන ද්විත්වයම පහළම මට්ටම සඳහා එක (1) සිට ඉහළම මට්ටම සඳහා පහ (5) දක්වා පරාසයක, පරිමාණ පහකින් ශ්‍රේණිගත කර ඇත. සමස්ත අවදානම් ලකුණු 1A සිට 5E දක්වා පරාසයක පවතින අතර දෘශ්‍යකරණය සහ ප්‍රමුඛතාවය සඳහා සහාය වීම සඳහා අවදානම් තක්සේරු අනුකෘතියක් මත සැලසුම් කර ඇත. ඉහළ ලකුණු සහිත අවදානම් තීරණාත්මක ලෙස වර්ගීකරණය කර ඇති අතර ඒවා සඳහා වැඩි නිරීක්ෂණය, කළමනාකරණ අවධානය සහ ශක්තිමත් අවදානම් අවම කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග යොදාගනිමින්, සම්පත් වඩාත් වැදගත් අවදානම් වෙත යොමු කරයි.

අවදානම් අනුකෘතියේ එක් එක් කොටස තුල අවදානම් ව්‍යාප්තිය පහත වගුවේ දක්වා ඇති අතර, අදාළ අවදානම් සංඛ්‍යාව වරහන් තුළ දක්වා ඇත.

ප්‍රතිවිපාකය / සම්භාවිතාව	ව්‍යසනකාරී	ඉතා විශාල	මධ්‍යම	සුළු	නොවැදගත්
ස්ථීර	5A (03)	5B (09)	5C (04)	5D (0)	5E (0)
විය හැකි	4A (10)	4B (42)	4C (17)	4D (02)	4E (03)
සම්භාවිතාවක් ඇත	3A (13)	3B (29)	3C (15)	3D (05)	3E (0)
විය නොහැකි	2A (13)	2B (05)	2C (04)	2D (1)	2E (0)
දුර්ලභ	1A (0)	1B (02)	1C (0)	1D (0)	1E (0)

අවදානම් පිළිබඳ රුචිය සහ දරාගැනීම

ගු.ගු.සේ.ස. මේ අවදානම් පිළිබඳ රුචිය මගින් සමාගම තම උපායමාර්ගික සහ මෙහෙයුම් අරමුණු ඉටු කර ගැනීමේදී පිළිගැනීමට කැමති අවදානම් මට්ටම නිර්වචනය කරයි. මෙම රුචිය තීරණය කිරීමේදී, ශ්‍රී ලංකාවේ එකම ගුවන්තොටුපළ ක්‍රියාකරු ලෙස සමාගමේ කාර්යභාරය, එහි මහජන වගවීම, නියාමන අවශ්‍යතා, මූල්‍ය හැකියාව සහ ආරක්ෂාව, සුරක්ෂිතතාව, සේවා ගුණාත්මකභාවය සහ දිගුකාලීන තිරසරභාවය සහතික කිරීමේ අවශ්‍යතාවය අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් සලකා බලයි.

ආරක්ෂාව, සුරක්ෂිතතාව, නියාමන අනුකූලතාව සහ කීර්තිනාම පිළිබඳ අවදානම් සඳහා සමාගම ඉතා සීමිත අවදානම් ඉවසීමක් සහිත සුරක්ෂිත ප්‍රවේශයක් පවත්වාගෙන යයි. ඒ වෙනුවට, මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව සහ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය වැනි ක්ෂේත්‍රවල, පාලනය කළ හැකි අවදානම් පිළිගැනීමක් අනුගමනය කරමින් වර්ධනය සහ සේවා උසස් කිරීමට සහාය ලබා දේ.

අවදානම් දරාගැනීමේ සීමා, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය අනුමත කළ අවදානම් ඇගයීම් රාමුව මඟින් ස්ථාපිත කර ඇති අතර, එය අවදානම් අනුකෘති සීමාවන් තුළ පිළිබිඹු වේ. මෙම සීමාවන් ඉක්මවන අවදානම්, උපායමාර්ගික අරමුණු සහ පාලන අපේක්ෂාවන් සමඟ පෙළගැස්වීම සහතික කරමින්, සමාලෝචනය සහ වැඩිදියුණු කළ අවම කිරීම සඳහා අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව සහ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත යොමු කරනු ලැබේ.

අවදානම් නිරීක්ෂණය සහ වාර්තා කිරීම

ගු.ගු.සේ.ස. ආයතනය පුරා අවදානම් කාර්යක්ෂම ලෙස කළමනාකරණය කිරීම සඳහා ව්‍යුහගත සහ අඛණ්ඩ අවදානම් නිරීක්ෂණ හා වාර්තාකරණ ක්‍රියාවලියක් පවත්වාගෙන යයි. හඳුනාගත් අවදානම් සහ අදාළ අවම කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග අවදානම් පිළිබඳ ලේඛනයේ සටහන් කර ඇති අතර, එය අභ්‍යන්තර හා බාහිර පරිසරයේ සිදුවන වෙනස්කම් පිළිබිඹු කිරීම සඳහා කාර්තුමය වශයෙන් සමාලෝචනය කර යාවත්කාලීන කරනු ලැබේ.

පළමු ආරක්ෂක පෙළ ලෙස එක් එක් අංශයේ අවදානම් හිමිකරුවන් කටයුතු කරන අතර අවදානම් නිරීක්ෂණය කිරීම, අවම කිරීමේ පියවරවල කාර්යක්ෂමතාව ඇගයීම සහ නව අවදානම් හෝ වැදගත් වෙනස්කම් වාර්තා කිරීම සඳහා වගකිව යුතුය. දෙවන ආරක්ෂක පෙළ වන උපායමාර්ගික කළමනාකරණ අංශය අවදානම් ලේඛනයේ හඳුනාගෙන ඇති අවදානම් පාලනය සහ අධීක්ෂණය ද මධ්‍යස්ථව සිදු කරයි. කෙසේ වෙතත්, අවදානම් කළමනාකරණ කණ්ඩායම, අවදානම් හිමිකරුවන් සහ අවදානම් සම්බන්ධීකාරකවරුන් අතර නිතිපතා අවදානම් සමාලෝචන පවත්වනු ලබන අතර, අධීක්ෂණය සහ මග පෙන්වීම සඳහා අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුවට යාවත්කාලීන කිරීම් වාර්තා කරනු ලැබේ.

අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව

අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව යනු අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් පත් කරන ලද, නිල වශයෙන් ස්ථාපිත උප කමිටුවක් වන අතර, ගු.ගු.සේ.ස. මේ අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලිය පිළිබඳ අධීක්ෂණය සිදු කරයි. මෙම කමිටුව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයින් තිදෙනෙකුගෙන් සමන්විත වන අතර, උපායමාර්ගික කළමනාකරණ ප්‍රධානියා ලේකම් සහ කැඳවුම්කරු ලෙස කටයුතු කරයි. මෙම කමිටුවේ ප්‍රධාන කාර්යභාරය වන්නේ අවදානම් ප්‍රවණතා, ව්‍යාපාරයන්හි තීරණාත්මක අවදානම්, අවම කිරීමේ

තත්ත්වය සහ උපායමාර්ගික අවධානය අවශ්‍ය වන ක්ෂේත්‍ර පිළිබඳ නියමිත කාලීන යාවත්කාලීන කිරීම් සහ නිර්දේශ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට ඉදිරිපත් කිරීමයි. මෙම වාර්තාකරණ රාමුව, කාලෝචිත තීරණ ගැනීම, වගකීම්භාවය ශක්තිමත් කිරීම සහ අවදානම් සමාගමේ අනුමත අවදානම් රුචිය සහ දරාගැනීමේ සීමා තුළ පවත්වා ගැනීම සහතික කරයි.

දෙවන ආරක්ෂක පෙළේ කොටසක් ලෙස කටයුතු කරන අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව ආයතනයේ ව්‍යාපාර මෙහෙයුම්වලට බලපෑ හැකි අවදානම් හඳුනාගෙන ඇගයීම සිදු කරන අතර ව්‍යාපාර, ආරක්ෂාව, සුරක්ෂිතතාව සහ කීර්තිනාම කෙරෙහි ඇති අවදානම් ආවරණය වන පරිදි ඒවැනි අවදානම්වල විභව මූල්‍ය හා මූල්‍ය නොවන බලපෑම් ඇගයීමට ලක් කරන අතරම කර්මාන්ත හා උපායමාර්ගික අවදානම් ද සලකා බලයි. අවදානම් සම්බන්ධ අනතුරු ඇඟවීම් සහ නිර්දේශ අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව විසින් සමාලෝචනය කර, අවශ්‍ය අවස්ථාවලදී ස්ථාපිත පාලන සහ උපායමාර්ගික සැලසුම් ක්‍රියාවලීන් හරහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට ඉදිරිපත් කරනු ලබයි.

අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව කාර්තුමය වශයෙන් රැස්වන අතර අදාළ අංශ ප්‍රධානීන්, අවදානම් හිමිකරුවන් සහ අවදානම් සම්බන්ධීකාරකවරුන්ගේ සහභාගිත්වය ඇතුළත් වේ. ඉහළ ප්‍රමුඛතා අවදානම්, විශේෂයෙන් අවදානම් අනුකෘතියේ "රතු කලාපය" (5A, 5B, 4A) තුළ ඇති ඒවා, මූලික අවධානයට ලක්වන අතර, අනෙකුත් අවදානම් ඒවායේ වැදගත්කම සහ තීව්‍රතාව අනුව සමාලෝචනය කරනු ලබයි. එමෙන්ම, කමිටුව මගින් පෙර රැස්වීම්වල ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳ අවදානම් තත්ත්වය සහ ප්‍රගතිය ද නිරීක්ෂණය කරයි.

අනෙකුත් විධිමත් අවදානම් පාලන යාන්ත්‍රණ

විශේෂිත අවදානම් ක්ෂේත්‍ර සඳහා අමතර නිල යාන්ත්‍රණ කිහිපයක්ද ක්‍රියාත්මක වේ. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ඇමුණුම 19 ට අනුකූලව ආරක්ෂක අධීක්ෂණ කමිටුව විසින් ගුවන්තොටුපළ ආරක්ෂණ අවදානම් අධීක්ෂණය කරනු ලැබේ. කාර්තුමය පහසුකම් සැපයීමේ කමිටු රැස්වීම් හරහා මෙහෙයුම් අවදානම් සමාලෝචනය කරනු ලබන අතර, ගුවන් සේවා ක්‍රියාකරුවන්ගේ කමිටුව සහ ගුවන් සේවා ආරක්ෂක කමිටුව, ගුවන් සමාගම්, මගීන් සහ ගුවන්තොටුපළ වත්කම් කෙරෙහි බලපානු ලබන අවදානම් කළමනාකරණය කරයි. මූල්‍ය හා විගණන ආශ්‍රිත අවදානම් විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුව විසින් අධීක්ෂණය කරනු ලබන අතර, එමගින්, ඵලදායී සහ ශක්තිමත් පාලන ක්‍රියාවලීන් සහතික කරයි.

අවදානම් සහ ඒවා අවම කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග

ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් පරිසරය වේගයෙන් පරිණාමය වෙමින් පවතින අතර, ව්‍යුහගත සහ ක්‍රියාශීලී අවදානම් කළමනාකරණ ප්‍රවේශයක් අවශ්‍ය වන සංකීර්ණ අභියෝග මාලාවක් ඉදිරිපත් කරයි. ගු.ගු.සේ.ස. විසින් එහි අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලිය ගුවන් සේවා භූ දර්ශනයේ සිදුවන වෙනස්කම් වලින් පැන නගින අවස්ථාවන් ප්‍රයෝජනයට ගනිමින් මෙහෙයුම් අභියෝගවලට මුහුණ දීම සඳහා ප්‍රධාන යාන්ත්‍රණයක් ලෙස සලකයි. ගෙවුනු වසර තුළ, බාහිර හා අභ්‍යන්තර සාධක කිහිපයක් සමාග මේ අවදානම් පැතිකඩට පීඩනයක් එල්ල කළ අතර අවදානම් ආකෘතිය තුළ අවදානම් ප්‍රමුඛතාකරණයටද බලපෑම් කළේය.

ගුවන්තොටුපළ ධාරිතා හිඟයේ අවදානම

භෞතික යටිතල පහසුකම් ප්‍රසාරණය දිගු සංවර්ධන කාලරාමු මගින් සීමා කර ඇති බැවින්, වැඩිවන ඉල්ලුම සපුරාලීම සඳහා පවතින පහසුකම් ප්‍රශස්තකරණය කිරීම අවශ්‍ය වී ඇත. මේ හේතුවෙන් මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලේ ධාරිතා හිඟය අබණ්ඩව ඉහළ අවදානමක් ඇති කරන අතර එය තවත් බොහෝ මෙහෙයුම් සහ කීර්තිනාම පිලිබඳ අවදානම් රැසකටද දාම බලපෑමක් ඇති කරයි. මේ සඳහා කලාපයේ අනෙකුත් ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළවලට සමාන ප්‍රමිතීන්ට අනුව ගුවන්තොටුපළ පහසුකම් සහ යටිතල පහසුකම් පවත්වා ගනිමින්, ගුවන් ප්‍රවාහ පුරෝකථන, ගුවන් සේවා වර්ධන රටා සහ වෙළඳපල ප්‍රවණතා සමඟ සමපාත වන දිගුකාලීන යටිතල පහසුකම් සැලසුම් කිරීම ඇතුළුව ධාරිතා කළමනාකරණය සඳහා උපායමාර්ගික ප්‍රවේශයක් අවශ්‍ය වේ.

මෙම අවදානමේ පිලිබඳ බලපෑම අවම කිරීම සඳහා පර්යන්ත ප්‍රතිසංස්කරණය සහ ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේදී ගන්නා ලද අවම කිරීමේ පියවර කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණය යටතේ "ගුවන්තොටුපළ වත්කම් සහ යටිතල පහසුකම් දියුණුව" යටතේ 44 පිටුවේ විස්තර කර ඇත.

තාක්ෂණික බාධා ඇතිවීමේ අවදානම

තාක්ෂණික දියුණුව ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් සඳහා ඉතාමත් වැදගත් අංගයක් වන අතර, එය මගී අත්දැකීම, මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව සහ සමස්ත ආරක්ෂාව වැඩිදියුණු කිරීමේදී ප්‍රධාන භූමිකාවක් ඉටු කරයි. ගුවන් සංචලන ආධාරක සහ ආරක්ෂක පරීක්ෂණ උපකරණ ඇතුළු ගුවන්තොටුපළ පද්ධති, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් නියම

කරන ලද ජාතික නියාමන අවශ්‍යතා සහ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් නිකුත් කරන ලද ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් යන දිවිත්වයටම අනුකූල විය යුතුය. ගුවන්තොටුපළ ක්ෂේත්‍රය තුළ තත්කාලීන නිරීක්ෂණ පද්ධති, මගී ගමන් ප්‍රවාහ කළමනාකරණය, ගමන් මලු හැසිරවීමේ විසඳුම්, ගුවන් පාලන පද්ධති සහ ජෛවමිතික හඳුනාගැනීම් වැනි උසස් තාක්ෂණ අවශ්‍යතා වැඩිවෙමින් පවතී. මෙය විශේෂිත සේවා සැපයුම්කරුවන් සමඟ සහයෝගීතාවය සහ විශ්වාසනීයත්වය තහවුරු කිරීමට අකණ්ඩව ආයෝජනය, පද්ධති විශ්වසනීයතාව, ආරක්ෂාව සහ සේවා ගුණාත්මකභාවය තහවුරු කිරීම අත්‍යවශ්‍ය කරයි.

ඉහත අවදානමට පිළිතුරු ලෙස, අඛණ්ඩව පවතින ඩිජිටල් පරිවර්තන පීඩනය හමුවේ, ගු.ගු.සේ.ස. අදියර වශයෙන් ක්‍රියාත්මක වන ඩිජිටල්කරණ මාර්ග සිතියමක් යටතේ හඳුනාගත් ක්‍රියාමාර්ග ක්‍රියාත්මක කරමින් පවතී. උදාහරණයක් ලෙස, මෙම වර්ෂයේදී සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කළ ස්වයංක්‍රීය මායිම් පාලක ඉලෙක්ට්‍රොනික ගේට්ටු පද්ධතිය දැක්විය හැක. මෙය බ.ජා.ගු. හි පැමිණීමේ මගීන් සඳහා කාර්යක්ෂම සහ සෘජු ප්‍රවේශ මාර්ගයක් ලෙස ස්ථාපිතකර ඇති අතර, මගීන්ට වඩාත් වේගවත්, ආරක්ෂිත සහ සුවිශේෂී ගමන් ප්‍රවාහයක් ලබාදීම සඳහා ප්‍රධාන අවම කිරීමේ උපායමාර්ගයක් ලෙස ක්‍රියා කරයි. මෙම අවදානමට අදාළ අනෙකුත් තාක්ෂණික වැඩිදියුණු කිරීම් සහ ක්‍රියාත්මක වීමට නියමිත ව්‍යාපෘති පිළිබඳ වැඩි විස්තර කිරීම් 38 - 55 පිටුවල කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණයේ විස්තර කර ඇත.

ආරක්ෂාව, සුරක්ෂිතතාව සහ නියාමන අනුකූලතාව

ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් වලදී ආරක්ෂාව, සුරක්ෂිතතාව සහ නියාමන අනුකූලතාවය ප්‍රමුඛස්ථානයක් ගන්නා අතර, ජාතික නියාමන ආයතන සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා ආයතන විසින් දැඩි අධීක්ෂණයක් සිදු කරනු ලබයි. 2025 වසර තුළ, ආරක්ෂක කළමනාකරණ පද්ධති, ගුවන්තොටුපළ ආරක්ෂාව සහ මෙහෙයුම්හි ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව සම්බන්ධ නියාමන අපේක්ෂාවන් අඛණ්ඩව තීව්‍ර විය.

මෙම පසුබිම තුළ, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් ආපදා සූදානම ශක්තිමත් කිරීම සඳහා, ගුවන්යානා අනතුරු සෙවීමේ හා ගලවා ගැනීමේ සම්බන්ධීකරණ මධ්‍යස්ථානය (ARCC) විසින් VIII වන සෙවීම් සහ මුදා ගැනීමේ අභ්‍යාසය සාර්ථකව මෙහෙයවූ අතර, එමඟින් අන්තර් ආයතන සම්බන්ධීකරණය, අණ සහ පාලන කාර්යක්ෂමතාව සහ ගුවන් සේවා ආරක්ෂණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලතාව තහවුරු කිරීම සඳහා වැදගත් භූමිකාවක් ඉටු කළේය. මෙම අභ්‍යාසයට සමුද්‍රීය ගලවා ගැනීමේ සම්බන්ධීකරණ මධ්‍යස්ථානය (MRCC) සහ පුළුල් පරාසයක ජාතික මට්ටමේ බහු ආයතන සහභාගීත්වයෙන් සිදු කරන ලද අතර, VIII වන සෙවීම් සහ මුදා ගැනීමේ අභ්‍යාසය යනු සංකීර්ණ, බහු - කලාපීය හදිසි අවස්ථා සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ සූදානම වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා නිර්මාණය කර ඇති පූර්ණ පරිමාණ ජාතික සෙවීම් සහ මුදා ගැනීමේ අභ්‍යාසයකි. මෙම අභ්‍යාසය එකවර ආපදා සිදුවීම් 02 ක් - සමුද්‍රීය ගුවන් යානා ඉවත් කිරීමක් සහ සම්බන්ධීකරණ ගුවන්, සමුද්‍රීය සහ භූමි සෙවීම් සහ මුදා ගැනීමේ ප්‍රතිචාර අවශ්‍ය වන ගොඩබිම් ගුවන් යානා අනතුරක් අනුකරණය කළේය. මෙම අවස්ථා හරහා ගුවන්, සාගර හා භූමි පදනම් වූ ගලවාගැනීමේ මෙහෙයුම් ඒකාබද්ධව ක්‍රියාත්මක කිරීමේ හැකියාව පරීක්ෂා කර ශක්තිමත් කරන ලදී.

සයිබර් ආරක්ෂාව සහ තාක්ෂණික අවදානම්

ගු.ගු.සේ.ස. ජාතික ආරක්ෂක මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථානය (NSOC) වෙතින් සේවාවන් ලබා ගැනීමෙන් සයිබර් ආරක්ෂණ අවදානම් අවම කිරීමේ ක්‍රියාවලිය ශක්තිමත් කිරීමට පියවර ගත් අතර, ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම්, මගී සැකසුම් සහ මූල්‍ය ගනුදෙනු සඳහා ඩිජිටල් පද්ධති මත වැඩිවන යැපීම මධ්‍යයේ, සයිබර් ආරක්ෂාව සහ තාක්ෂණය ආශ්‍රිත අවදානම් වලට නිරාවරණය වීම ඉහළ ගොස් ඇති බැවින්, ගු.ගු.සේ.ස. මේ ව්‍යුහය තුළ සයිබර් ආරක්ෂණ පාලනය ද වගවීම සහිත ඇතැම් තනතුරු හඳුනා ගැනීමෙන් ශක්තිමත් කරන ලදී.

දේශගුණය, පාරිසරික සහ බාහිර සිදුවීම් සබැඳි අවදානම්

දේශගුණික ආශ්‍රිත, පාරිසරික සහ බාහිර සිදුවීම් සබැඳි අවදානම් ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් සඳහා අභියෝග චිල්ල කිරීම දිගටම සිදු විය. ගුවන්තොටුපළවල් අහිතකර කාලගුණික තත්ත්වයන්ට සහ නව පාරිසරික අනුකූලතා අවශ්‍යතාවලට ගොදුරු වීමේ අවදානමක් පවතින අතර, කාලෝචිත ආපදා සැලසුම්කරණය, හදිසි අවස්ථාවන් සඳහා සූදානම්භාවය සහ තිරසාර හා ප්‍රතිරෝධී මෙහෙයුම් ක්‍රමවේද අනුගමනය කිරීම ඉතා වැදගත් වේ.

"දිට්වා" සුළි කුණාටුව දිවයිනේ විශාල ප්‍රදේශවලට බලපාමින් ජාතික මට්ටමේ දැඩි ආපදා තත්ත්වයක් ඇති කරමින් ගුවන් ප්‍රවාහන මෙහෙයුම්වලටද සැලකිය යුතු බාධා ඇති කළේය. ව්‍යාපාර අඛණ්ඩතාව සහ ආපදා ප්‍රතිසාධන රාමුව යටතේ, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් මගී ආරක්ෂාව සහ සේවා අඛණ්ඩතාව තහවුරු කිරීම සඳහා පුළුල් මෙහෙයුම් ක්‍රියාමාර්ග ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. ආයතනික කාර්ය මණ්ඩලය ගුවන්තොටුපළට ප්‍රවේශ වීම සහතික කිරීම

සඳහා විශේෂ ප්‍රවාහන සැලසුම්, අවශ්‍ය අවස්ථාවල බෝට්ටු සේවා ඇතුළු විකල්ප ප්‍රවාහන ක්‍රම විධිවිධාන යොදවන ලදී.

එමෙන්ම, ස්ථානීය නවාතැන් සහ සුබසාධන පහසුකම් සැපයීම මඟින් අවශ්‍ය සේවකයන්ට අඛණ්ඩව මෙහෙයුම් පවත්වාගෙන යාමට හැකි වූ අතර, ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සමාගම් කණ්ඩායම් අවම කාර්ය මණ්ඩලයකින් වුවද අත්‍යවශ්‍ය සේවාවන් පවත්වාගෙන යමින් හදිසි සන්නිවේදන ක්‍රමවේදයන් මඟින් මෙහෙයුම් සූදානම්භාවය තහවුරු කළේය. මෙම අවම කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳ වැඩිදුර විස්තර කළමනාකරණ සාකච්ඡාව සහ විශ්ලේෂණයේ පිටු 38-55 තුළ සඳහන් කර ඇත.

වංචා වැළැක්වීම සහ දූෂණ විරෝධී ක්‍රියාමාර්ග

ආයතනික අඛණ්ඩතාව, මූල්‍ය ස්ථාවරතාව සහ මහජන විශ්වාසය අඩාල කළ හැකි අනීතික හෝ අයහපත් ක්‍රියාකාරකම් ගු.ගු.සේ.ස. සඳහා වැදගත් අවදානම් ක්ෂේත්‍රයක් ලෙස පවතී. රාජ්‍ය සහ රාජ්‍ය නොවන විවිධ පාර්ශවකරුවන් සමඟ සම්බන්ධ වීම හේතුවෙන් මෙම අවදානම තවදුරටත් ඉහළ යන අතර, එය සැලකිය යුතු මූල්‍ය හා කීර්ති නාමයට හානි සිදුවීමටද හේතු විය හැක.

වගකිවයුතු රාජ්‍ය හිමිකාර් ව්‍යවසායක් ලෙස, අදාළ නීති, රෙගුලාසි සහ රජයේ මාර්ගෝපදේශවලට අනුකූලව, අඛණ්ඩතාව, විනිවිදභාවය සහ වගවීම පිළිබඳ ඉහළම ප්‍රමිතීන් ආරක්ෂා කිරීමට ගු.ගු.සේ.ස. කැපවී සිටී. මෙම කැපවීම තහවුරු කරමින්, අල්ලස් හෝ දූෂණ චෝදනා විමර්ශන කොමිෂන් විසින් සනාථ කර ඇති පරිදි, ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රධාන ගුවන් දොරටුව තුළ දූෂණ සහ අල්ලස් අවදානම් අවම කිරීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. ස්වෙච්ඡාවෙන්ම අල්ලස් හෝ දූෂණ චෝදනා විමර්ශන කොමිෂන් සභාව සමඟ සෘජු සම්බන්ධතාවයක් ඇති කරගත් ප්‍රථම රාජ්‍ය ආයතනය විය. මෙම සහයෝගීතාවය හරහා, අල්ලස් හෝ දූෂණ චෝදනා විමර්ශන කොමිෂන් සභාව විසින් පැමිණිලි විමර්ශනය කිරීම, වැරදිකරුවන්ට නඩු පැවරීම, වත්කම් ප්‍රකාශ කිරීමේ අවශ්‍යතා බලාත්මක කිරීම සහ සාක්ෂිකරුවන් ආරක්ෂා කිරීම මඟින් අල්ලස් සහ දූෂණය වැළැක්වීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. ට සහාය වේ. 2025 දී, අල්ලස් හෝ දූෂණ චෝදනා විමර්ශන කොමිෂන් සභාව, දූෂණ විරෝධී මූලධර්ම පිළිබඳ අවබෝධය ශක්තිමත් කිරීම සඳහා ඉදිරිපෙළ සහ පසුපෙළ කාර්යාල කාර්යයන්හි සේවකයින් 850 දෙනෙකු සඳහා දැනුවත් කිරීමේ සහ පුහුණු වැඩසටහන් පවත්වන ලදී.

ජාතික දූෂණ විරෝධී ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම (2025 - 2029) සමඟ අනුකූලව, වගවීම ශක්තිමත් කිරීම, දූෂණ පැමිණිලි අභ්‍යන්තරව කළමනාකරණය කිරීම, දූෂණ අවදානම් තක්සේරු කිරීම් සිදු කිරීම සහ අල්ලස් හෝ දූෂණ චෝදනා විමර්ශන කොමිෂන් සභාව සමඟ සම්බන්ධීකරණය කිරීම යන මූලික අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීම සඳහා 2025 වර්ෂයේදී ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් නිශ්චිතව දක්වා ඇති ප්‍රකාශිත අවශ්‍යතා සපුරාලමින් අභ්‍යන්තර කටයුතු ඒකකයක් ස්ථාපිත කරන ලදී. ආරක්ෂාව, විමර්ශන සහ විශේෂ ව්‍යාපෘති අංශය යටතේ සංවිධාන ව්‍යුහයේ කොටසක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වන විමර්ශන ඒකකයක් ප්‍රකාශිත විෂය පථය ඉටු කිරීමේදී අනුපූරක වනු ඇත. විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව සමඟ සහයෝගයෙන් පවත්වනු ලබන "විගණනයේ වැදගත්කම" පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන්, විගණන ක්‍රියාවලීන් පිළිබඳ අවබෝධය වැඩි දියුණු කිරීම, අභ්‍යන්තර පාලනයන් සහ අනුකූලතා බැඳීම්, විගණන සූදානම වැඩිදියුණු කිරීම සහ සංවිධානය පුරා සදාචාරාත්මක සහ අවදානම්-දැනුවත් හැසිරීම් ප්‍රවර්ධනය කිරීම සිදු විය.

අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුවේ කටයුතු පිළිබඳ දළ විශ්ලේෂණය

2025 දෙසැම්බර් 31 දිනට සංයුතිය

අධ්‍යක්ෂවරයාගේ නම	තනතුර
සිරිල් වන්නිගම	සභාපති
ප්‍රිමාල් ද සිල්වා	සාමාජික
තාරක වික්‍රමතුංග	සාමාජික

රැස්වීම්

2025 වර්ෂය තුළ අවදානම් කළමනාකරණ කමිටු රැස්වීම් 04ක් පවත්වා ඇත. සාමාජිකයින්ගේ රැස්වීම් සඳහා පැමිණීම පහත වගුවේ දක්වා ඇත.

අධ්‍යක්ෂවරයාගේ නම	පැමිණීම
සිරිල් වන්නිගම	04 / 04
ප්‍රිමාල් ද සිල්වා	04 / 04
තාරක වික්‍රමතුංග	04 / 04

අවදානම් කළමනාකරණ කමිටු රැස්වීම්වල කටයුතු, අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුවේ ලේකම් ලෙස කටයුතු කරන උපායමාර්ගික කළමනාකරණ ප්‍රධානියා විසින් වාර්තා කරන ලදී. සාමාන්‍ය තත්වයන් යටතේ, රැස්වීමේ දින සිට වැඩ කරන දින පහක් ඇතුළත රැස්වීමේ වාර්තාව අවදානම් කළමනාකරණ කමිටු සාමාජිකයින් අතර බෙදා හරින ලදී.

අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව - ව්‍යාපාර පිලිබඳ දළ විශ්ලේෂණය

2025 වර්ෂය තුළ, අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව රැස්වීම් හතරක් කැඳවූ අතර, ආයතනික අවදානම් පිලිබඳ ලේඛනයේ හඳුනාගෙන ඇති අධි අවදානම් නිරාවරණයන් කෙරෙහි විශේෂ අවධානය යොමු කරන ලදී. දෛනික ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම්, ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව, ගුවන් යානා ආරක්ෂාව, මගී පහසුකම් සැපයීම සහ ව්‍යාපාරයේ දිගුකාලීන තිරසරභාවය කෙරෙහි සැලකිය යුතු ලෙස බලපෑ හැකි අවදානම් තක්සේරු කිරීම සඳහා අදාළ අවදානම් හිමිකරුවන් සමඟ සමීප සම්බන්ධීකරණයෙන් මෙම සාකච්ඡා පවත්වන ලදී.

දැනුවත් තීරණ ගැනීමට සහාය වීම සඳහා, අවශ්‍ය පරිදි අවදානම් කළමනාකරණ කමිටු සාකච්ඡාවලට සහභාගී වීමට අදාළ අංශවල නියෝජිතයින්ට ආරාධනා කරන ලද අතර, එමඟින් කමිටුවට නිශ්චිත අවදානම් ක්ෂේත්‍ර පිළිබඳ ගැඹුරු මෙහෙයුම් අවබෝධයක් ලබා ගැනීමට හැකි විය. අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුවේ ප්‍රධාන අරමුණ වූයේ ඉහළ අවදානම් කෙරෙහි නිරාවරණ විවේචනාත්මකව තක්සේරු කිරීම, පවතින අවම කිරීමේ පියවරවල ප්‍රමාණවත් බව සමාලෝචනය කිරීම සහ අවදානම් ශ්‍රේණිගත කිරීම් ඉහළ සිට මධ්‍යම හෝ පහළ මට්ටම් දක්වා අඩු කිරීම අරමුණු කරගත් ක්‍රියාමාර්ග මෙහෙයවීමයි.

සමාලෝචිත වසර තුළ, විශේෂයෙන් අවධානය යොමු කළ ප්‍රධාන අවදානම් ක්ෂේත්‍ර අතර, වනජීවී සහ පක්ෂීන් සම්බන්ධ ගුවන්තොටුපළ ආරක්ෂිත අවදානම්, ආයතනික සැලැස්ම යටතේ නියමිත අරමුණු වලින් විචලනය වීමේ අවදානම්, සහ සම්පත් සීමාවන් හේතුවෙන් ව්‍යාපාරික ඉලක්ක සම්පූර්ණ කිරීමේ ප්‍රමාදයන් ඇතුළත් විය. සෑම අවදානම් කළමනාකරණ කමිටු රැස්වීමකම නිර්දේශ, පසුව පවත්වන ලද අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් වෙත නිල වශයෙන් ඉදිරිපත් කරමින්, අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගනු ලැබීම සහතික කරන ලදී.

සමස්තයක් වශයෙන්, මෙම අවදානම් කළමනාකරණ සමාලෝචනයේ දක්වා ඇති පරිදි, ගු.ගු.සේ.ස. හි අවදානම් කළමනාකරණ පිළිවෙත්, තීරණ ගැනීම ශක්තිමත් කිරීම, පාලන කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කිරීම සහ ආයතනයේ දිගුකාලීන මෙහෙයුම් සහ මූල්‍ය ස්ථාවරත්වයට සහාය වීම සඳහා වැදගත් භූමිකාවක් ඉටු කිරීම අඛණ්ඩව සිදු කළේය.

සිරිල් වන්නිගම
උප සභාපති
සභාපති - අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව
20 මැයි 2026

වගවීම සහ පාලනය

සාමූහික පාලනය

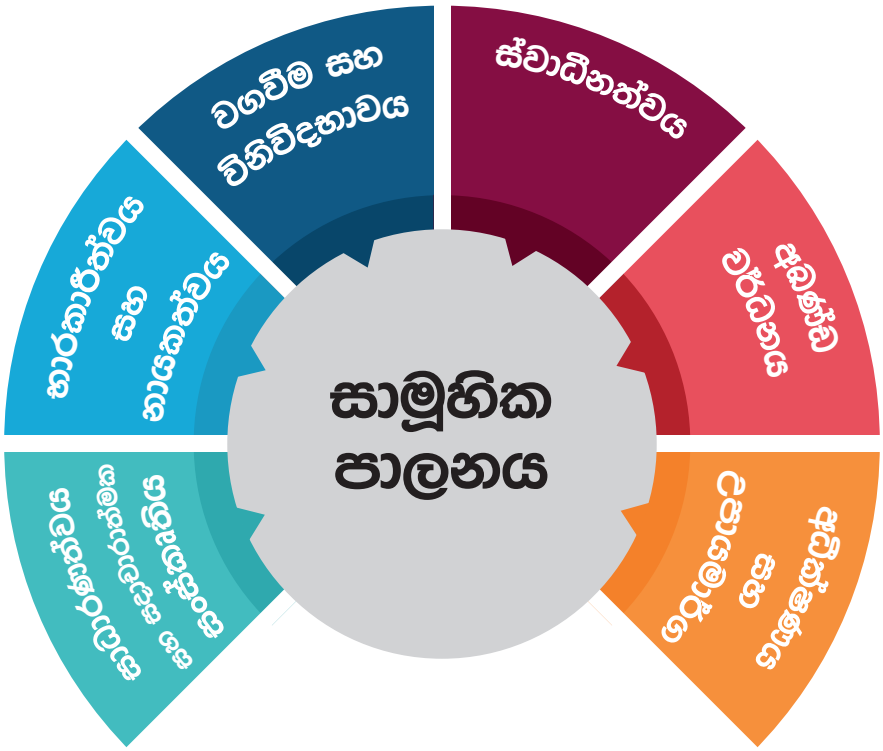
ආයතනික විනය සහ වගකීම් සහගත ව්‍යාපාරික චර්යාවන්ගෙන් පෝෂණය වූ ක්‍රියාශීලි ආයතනික සාමූහික පාලන පද්ධතියක් සමාගම විසින් පවත්වා ගෙනයනු ලබයි. අවශ්‍ය රාමු, ක්‍රියාවලි සහ ක්‍රමවේද ස්ථාපිත කිරීම හරහා, ගු.ගු.සේ.ස. පැහැදිලි සහ ක්‍රමවත් තීරණ ගැනීමේ ක්‍රියාවලියක් ක්‍රියාත්මක කර ඇත. මෙය වගකීම් පිළිබඳ පැහැදිලි බව සහතික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

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

2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනත, ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරීවරුන්ගේ ආයතනයේ 2023 රජයට අයත් සමාගම් සඳහා පාලන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහය සහ මුදල් අමාත්‍යංශයේ රාජ්‍ය ව්‍යවසාය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නිකුත් කරන ලද යහපාලනය සඳහා වන පොදු ව්‍යවසාය මාර්ගෝපදේශයන්හි දක්වා ඇති යහපාලන මූලධර්ම සමඟ අනුකූලවීම පිළිබඳ දළ විශ්ලේෂණයක් මෙම ආයතනික පාලන වාර්තාව මඟින් සපයයි. සමාගමේ දැක්ම සහ මෙහෙවර සමඟ අනුකූලවන ආයතනික උපායමාර්ග මඟින් එහි ශ්‍රම බලකාය, කොටස් හිමියන් සහ පාර්ශවකරුවන් සමඟ කටයුතු කිරීමට ඵලදායී ක්‍රමවේදයන් පිහිටුවා ඇත.

එමෙන්ම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් විශේෂයෙන් වරින් වර පවත්වන රැස්වීම්වලදී අනුකම්ටුව ඔස්සේ කළමනාකරණය සමඟ එක්ව ක්‍රියාශීලිව කටයුතු කරමින් උපායමාර්ග සංවර්ධනය සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම සම්බන්ධයෙන් නිරන්තර වැඩිදියුණු කිරීම් සිදු කරමින් අභියෝගවලට මුහුණ දෙනු ලැබීය.

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



සාධාරණත්වය සහ සදාචාරාත්මක සංස්කෘතිය

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

භාරකාරිත්වය සහ නායකත්වය

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

වගවීම සහ විනිවිදභාවය

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

ස්වාධීනත්වය

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

අඛණ්ඩ වර්ධනය

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

අධීක්ෂණය සහ උපායමාර්ග

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

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ ප්‍රධාන වගකීම්වලට පහත දෑ ඇතුළත් වේ:

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

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

මණ්ඩල රැස්වීම් සහ පැමිණීම

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

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

සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් 14ක් කැඳවා ඇත. 2025 දෙසැම්බර් 31 දිනට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයින්ගේ පැමිණීම පහත පරිදි වේ.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයාගේ නම	තනතුර	පැමිණීම
එයාර් චීෆ් මාෂල් (විශ්‍රාමික) එච් ඩී අබේවික්‍රම	සභාපති	14/14
සිරිල් වන්නිගම	උප සභාපති	14/14
එල් සේනාරත්න	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	14/14
ටී එස් වික්‍රමතුංග	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	14/14
ප්‍රීමාල් ද සිල්වා	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	13/14
කේ එම් පී එන් කරුණාරත්න	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	13/14
එච් ටී චමින්ද	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ	06/14
පී එම් කේ හෙට්ටිආරච්චි	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ / භාණ්ඩාගාර නියෝජිත	08/14
එම් එම් එන් සෝමතිලක	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ / නාවික වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ නිරීක්ෂක	07/14
ඉල්ලා අස්වීම්		
එම් එම් එන් සෝමතිලක	විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂ / නාවික වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ නිරීක්ෂක	07/14

අපගේ ප්‍රවේශය සහ කැපවීම

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

අ) නායකත්වය සහ මඟ පෙන්වීම

ආ) විනිවිදභාවය සහ අඛණ්ඩතාවය

ඇ) ප්‍රධාන කොටස් හිමියා ලෙස රජයට වගවීම

ඈ) පාර්ශ්වකරුවන්ගේ නීත්‍යානුකූල අවශ්‍යතා හඳුනා ගැනීම

ඉ) කාලෝචිත සහ සමබර ප්‍රතිපත්ති අනාවරණය කිරීම

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

ගු.ගු.සේ.ස. හි, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනු කමිටු යනු පාලන ක්‍රියාවලියේ වැදගත් අංගයක් වේ. පැහැදිලිව නිර්වචනය කරන ලද යොමු නියමයන් සහිත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනු කමිටු හයක් පත් කර ඇත. විගණන කමිටුව, අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුව, මානව සම්පත් සහ වැටුප් කමිටුව, තොරතුරු තාක්ෂණ කමිටුව, ව්‍යාපාර සංවර්ධන කමිටුව සහ ව්‍යාෘති කළමනාකරණ කමිටුව යනු එකී කමිටු වේ. ඒ අනුව, මෙම එක් එක් ක්ෂේත්‍රයට අදාළ කරුණු මනාව විශ්ලේෂණය කර අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත නිර්දේශ ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ. මේ ආකාරයෙන්, තීරණ ගැනීමේ සාමූහික වගකීම දරමින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයින්ගේ විශේෂඥ දැනුම නිසි ලෙස ප්‍රයෝජනයට ගැනීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට හැකි වී ඇත.

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

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

නායකත්වය සහ මඟ පෙන්වීම

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

ඇ) අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ක්‍රියා පටිපාටි අනුගමනය කිරීම

ඈ) අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත නියමිත වේලාවට තොරතුරු ලබාදීම

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

අ) සමාගම එහි දැක්ම සාක්ෂාත් කර ගැනීම සඳහා මෙහෙයවීම.

ආ) සමස්තයක් ලෙස සමාගමේ කළමනාකරණය, මෙහෙයුම් සහ කාර්ය සාධනය අධීක්ෂණය කිරීම.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය අධ්‍යක්ෂවරුන් නව දෙනෙකුගෙන් (09) සමන්විත වන අතර, ඉන් හත් දෙනෙකු (07) විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන් වන අතර දෙදෙනෙකු (02) විධායක අධ්‍යක්ෂවරුන් වේ. සභාපතිවරයා සහ උප සභාපතිවරයා විධායක අධ්‍යක්ෂවරුන් ලෙස කටයුතු කරති. සභාපතිවරයා විසින් ගු.ගු.සේ.ස.හි සභාපති සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරිවරයා ලෙස ද්විත්ව භූමිකාවක් ඉටු කරලනු ලබයි. ආයතනික පාලන මාර්ගෝපදේශවල අවශ්‍යතා අනුව, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ බහුතරය ඉහළ කීර්තියක් දරන විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන්ගෙන් සමන්විත වේ.

සියලුම විධායක සහ විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරුන් සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම්වලදී තනි ඡන්ද අයිතියක් ඇත. මෙම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සංයුතිය මඟින් කරුණු සහ ස්වරූපය යන දෙඅංශයෙන්ම කළමනාකරණයේ ස්වාධීනත්වය පිළිබිඹු කරයි. එය අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ පෞද්ගලික සම්බන්ධතා, පෞද්ගලිකත්වය, සේවාවේ නියුක්තිය හෝ ව්‍යාපාර පමණක් නොව කළමනාකරණය සම්බන්ධයෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සමස්ත ආකල්පය ද වේ. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අධීක්ෂණ කාර්යභාරයේ මූලික හරය විෂය මූලික ස්වාධීන විනිශ්චයක් ලබා දීමයි.

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

එමෙන්ම, ලේකම්වරයා විසින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට තීරණ ගැනීමට හැකි වන පරිදි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් පිළිබඳ දැන්වීම්, රැස්වීම් වාර්තා සහ

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකා සහ අනෙකුත් අදාළ ලියකියවිලි සමඟ ප්‍රමාණවත් තොරතුරු ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණ මත ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳ පසු විපරම් ද ලේකම්වරයා විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි.

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

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

අ) සමාගම වෙනුවෙන් දැක්ම සහ මඟ පෙන්වීම සැපයීම.

ආ) 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා පනතේ විධිවිධානවල විෂය පථය තුළ සම්මුඛ විධි ප්‍රතිපාදන සහ වය රජයේ සහ අනෙකුත් පාර්ශ්වකරුවන්ගේ අවශ්‍යතා සඳහා වඩාත් උපරිම සේවාවක් ඉටු කිරීම සඳහා නිර්දේශයන් සකස් කිරීම.

ඇ) 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතේ සහ සාංගමික ව්‍යවස්ථාවලියෙහි විධිවිධානවලට අනුකූලව නෛතික අවශ්‍යතා සපුරලන බව සහ සමාගම ක්‍රියාත්මක වන බව සහතික කිරීම.

ඈ) රජයට සහ අනෙකුත් ප්‍රධාන පාර්ශවකරුවන්ට ප්‍රශස්ත ආපසු ගෙවීම් සහ ප්‍රතිලාභ ලබා ගැනීම සඳහා අවදානම් කළමනාකරණය ඇතුළු විවිධ ප්‍රතිපත්ති සැකසීම.

ඉ) රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්ති අරමුණු වරින් වර සමාලෝචනය කිරීම සහ අනාගත වර්ධනය සඳහා දිගුකාලීන ඉලක්ක සහ අරමුණු සකස් කිරීම සඳහා උපාය මාර්ගික මඟ පෙන්වීම් සැපයීම.

ඊ) වගකීම පැවරීමෙන් ප්‍රමාණවත් වගවීම සහතික කිරීම.

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

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

අ) සමස්ත නිර්දේශ තක්සේරු කිරීම සහ ව්‍යාපාරයේ උපායමාර්ගය ක්‍රියාත්මක කිරීම.

ආ) පාර්ශ්වකරුවන්ගේ අවශ්‍යතා ආරක්ෂා කිරීම සඳහා විශ්වාසනීය සේවා සැපයීම.

ඇ) කළමනාකරණ තොරතුරු වාර්තා මඟින් ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණයේ කාර්ය සාධනය පරීක්ෂා කර ඇගයීම, එමඟින් සමාගම එහි ක්‍රියාකාරකම් මත නිවැරදිව පවතින බව සහතික කිරීම.

ඈ) පාලන පිළිවෙත්වල ඵලදායීතාවය සහතික කිරීම.

ඉ) අභ්‍යන්තර පාලනයන් ඇතුළුව අවදානම් තක්සේරු කිරීම සහ කළමනාකරණය සඳහා රාමුවක් ක්‍රියාත්මක කිරීම.

ඊ) අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ප්‍රතිපත්ති අරමුණු කළ පරිදි ක්‍රියාත්මක වන බවට සහ පොදුවේ මහජනතාවගේ යහපත වෙනුවෙන් ක්‍රියාත්මකවන බවට සහතික වීම.

උ) ප්‍රතිඵල අපේක්ෂිත මට්ටමට අනුකූල නොවන්නේනම්, ඉලක්ක සපුරාලීම සහතික කිරීම සඳහා ප්‍රමාදයකින් තොරව නිවැරදි ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම.

ඌ) කළමනාකරුවන් ලෙස දක්ෂ පුද්ගලයින් පත් කිරීම සහ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකාරිත්වය අතර ප්‍රමාණවත් බලය පැවරීමක් පවතින බැව් සහතික කිරීම.

එ) පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභා (COPE) රැස්වීම්වලට සහ පාර්ලිමේන්තු උපදේශක කාරක සභා (PCC) රැස්වීම්වලට සහභාගි වීම හෝ අවශ්‍ය අවස්ථාවලදී ඒ සඳහා ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකාරිත්වය වෙත බලය පැවරීම.

ආයතනික පාලන අංශයන්හි විගණන කමිටුවේ භූමිකාව

විගණන කමිටුව

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

සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අඛණ්ඩතාව, සමාගමේ අභ්‍යන්තර පාලනය සහ අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධති සහ නෛතික සහ නියාමන අවශ්‍යතා සම්බන්ධයෙන් එහි අනුකූලතාව, බාහිර විගණකවරුන්ගේ කාර්යසාධනය, සුදුසුකම් සහ ස්වාධීනත්වය සහ සමාගම විසින් සිදු කරනු ලබන අභ්‍යන්තර විගණන කාර්යයේ ප්‍රමාණවත් බව සහ

කාර්ය සාධනය සම්බන්ධයෙන් වගකීම් අධීක්ෂණය කිරීමේදී අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට සහය වීම, විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුවෙහි කාර්යභාරයයි.

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

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

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

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

විනිවිදභාවය සහ අඛණ්ඩතාව

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

අභ්‍යන්තර විගණනය

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

අ) පවතින අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධතිය සමාලෝචනය කිරීම.

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

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

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

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

ඊ) ආයතනයේ තෝරාගත් ක්ෂේත්‍රවල තත්ත්ව විගණන සිදු කිරීම.

උ) ජාතික ප්‍රසම්පාදන කොමිසමට අදාළ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයන්ට අනුකූලව ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියා පටිපාටි සමාලෝචනය කිරීම.

ගු.ගු.සේ.ස. හි ප්‍රධාන කොටස් හිමියා ලෙස රජයට වගවීම

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

පාර්ලිමේන්තුව

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

රාජ්‍ය ව්‍යවසාය පිළිබඳ කාරක සභාව (COPE)

සමාගමේ කාර්ය සාධනය සමාලෝචනය කිරීමට සහ සමාගම කාර්ය සාධන ඉලක්ක සපුරාලන සහ සමාජ වගකීම් ඉටු කරන ප්‍රමාණය තක්සේරු කිරීමට රාජ්‍ය ව්‍යවසාය පිළිබඳ පාර්ලිමේන්තු කාරක සභාවට (COPE) බලය ඇත. රාජ්‍ය ව්‍යවසාය පිළිබඳ කාරක සභාව විසින් කැඳවන විටදී වරාය හා ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා - ප්‍රධාන වගවීමේ නිළධාරියා, සමඟ සභාපතිවරයා, අධ්‍යක්ෂවරුන් සහ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරුවන්, එම ක්‍රියාකාරකම් සම්බන්ධයෙන් කිසියම් විමසීමක් සහ සැලකිලිමත් වන කරුණු සඳහා ප්‍රතිචාර දැක්වීමට සමාලෝචන සඳහා පැමිණ සිටිය යුතුය.

මුදල් අමාත්‍යවරයා / මහා භාණ්ඩාගාරය

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

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

වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය

වරාය සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් - ප්‍රධාන වගවීමේ නිළධාරියා සමාගමේ මූල්‍ය පරිපාලනය සහ කළමනාකාරිත්වය සම්බන්ධයෙන් රජයට වගකිව යුතු වේ. එමඟින් වසර තුළ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සමඟ පහත සඳහන් කරුණු නිතිපතා සමාලෝචනය කරයි.

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

පාර්ශවකරුවන්ගේ නීත්‍යානුකූල අවශ්‍යතා හඳුනාගැනීම

ආයතනයක් පාර්ශවකරුවන් වෙනුවෙන් මනා සේවයක් පිරිනැමීමේදී, වර්ධනයේ අපේක්ෂාවන් සපුරාලීමේදී සහ ප්‍රජා වගකීම් සහ නෛතික අනුකූලතාව සම්බන්ධයෙන් කීර්තියක් ඇති විට පාර්ශ්වකරුවන්ගේ වටිනාකම වැඩි දියුණු වේ. සමාගමක පාර්ශවකරුවන්ගේ (කොටස් හිමියන්, ගනුදෙනුකරුවන්, සේවකයන් සහ ප්‍රජාව ඇතුළුව) අවශ්‍යතා උපරිම කිරීම කෙරෙහි මූලික ලෙස අවධානය යොමු කරන්නේ නම් පාර්ශ්වකරුවන්ගේ වටිනාකම කළමනාකරණ ක්‍රමයක් ලෙස හැඳින්වේ.

මෙකී ක්‍රමවේදයේ අරමුණ වනුයේ ප්‍රතිපත්ති ක්‍රියාවට නැංවීමෙන් පාර්ශවකරුවන්ගේ වටිනාකම උපරිම කිරීමයි. එය පිරිවැය පාලනය ශක්තිමත් කරනු ලබන

අතර, ආයතනයේ සේවාවන්හි ගුණාත්මකභාවය ඉහළ නංවමින්, සමාගමේ සේවකයින්ගේ කුසලතා සහ චිත්ත ධෛර්යය වර්ධනය කරනු ලබයි. එමෙන්ම සමාගම විසින් සම්පත් සහ නඩත්තුව වර්ධනය කරනු ලබන ප්‍රජාවේ උන්නතිය සුරක්ෂිත කරයි. ඒ අනුව, ගු.ගු.සේ.ස. හි කටයුතු පිළිබඳව උනන්දුවක් දක්වන රජය සහ අනෙකුත් ආශ්‍රිත කණ්ඩායම් ඇතුළුව සියලුම අදාළ නීත්‍යානුකූල පාර්ශවකරුවන්, සේවකයින්, ගුවන්තොටුපළ භාවිත කරන්නන් (ගුවන්සමාගම්, මගීන් සහ ගුවන්තොටුපළ තුළ සිය ව්‍යාපාර පවත්වාගෙන යන ව්‍යාපාරික ප්‍රජාව), සැපයුම්කරුවන් සහ අනෙකුත් සේවා සපයන්නන් සහ සමස්ත ප්‍රජාව සඳහා වන නෛතික සහ අනෙකුත් බැඳීම් පිළිබඳ සමාගම දැනුවත්ය. මෙම බැඳීම් පාර්ශවකරුවන්ගේ දිගු කාලීන වටිනාකම් ප්‍රශස්ත කිරීම සඳහා වන මූලික කාර්යභාරයක් ලෙස සැලකීම වැදගත් වේ.

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

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

කාලෝචිත සහ සමතුලිත හෙළිදරව් කිරීම්

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

ආයතනයෙහි ව්‍යාපාර, අවදානම් පැතිකඩ, මූල්‍ය තත්ත්වය, මෙහෙයුම් කාර්ය සාධනය සහ ප්‍රවණතා අවබෝධ කර ගැනීමට කොටස් හිමියන්ට අවබෝධය ලබා දීමේ අරමුණින් ගු.ගු.සේ.ස. විසින් සිය පාර්ශවකරුවන් සමඟ ඵලදායී සහ අවංක සන්නිවේදනයක් පවත්වාගෙන යයි. ප්‍රතිපත්තියක් ලෙස සහ ඉල්ලුම මත, කලින්කලට සහ අවශ්‍ය අවස්ථාවේදී සිදු කරනු ලබන බොහෝමයක් වාර්තා සහ විශ්ලේෂණය කරන ලද තොරතුරු සපයනු ලැබේ.

ආයතනික මෙහෙයුම්වල සැබෑ තත්ත්වය සහ මූල්‍ය කාර්ය සාධනය සම්බන්ධයෙන් සේවකයින් දැනුවත් කරනු ලබයි. සමාගමේ අභ්‍යන්තර ජාලය මඟින් සේවකයින්ට තොරතුරු ප්‍රචාරණය වැඩි දියුණු කිරීමේ අරමුණ සපුරාලයි. අපගේ ව්‍යාපාරයට බලපාන සහ අප ක්‍රියාත්මක වන ප්‍රජාවට බලපාන නීති සහ රෙගුලාසි සංවර්ධනය කිරීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම හෝ යාවත්කාලීන කිරීම සිදු වන සෑම අවස්ථාවකදීම ගු.ගු.සේ.ස. සමාජය සඳහා වැදගත් රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්ති සංවාදවල සක්‍රීයව සහභාගී වේ.

සමාගම් ලේකම්

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

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

මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ විගණකාධිපතිවරයාගේ වාර්තාව

ඒඒවි/ඒ/ඒඒඑස්එල්/එෆ්ඒ/25/99

2026 ජූනි දින

සභාපති

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

ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගමේ 2025 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන සහ වෙනත් නෛතික හා නියාමන අවශ්‍යතා පිළිබඳව 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 12 වන වගන්තිය ප්‍රකාරව විගණකාධිපති වාර්තාව

---

1. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

1.1 තත්ත්වාගණනය කළ මතය

ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගම 2025 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය, හිමිකම් වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය සහ ප්‍රමාණාත්මක ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවලට අදාළ තොරතුරු ද ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාළ සටහන්වලින් සමන්විත 2025 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාව සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 (6) ව්‍යවස්ථාව ප්‍රකාරව මාගේ වාර්තාව යථා කාලයේදී පාර්ලිමේන්තුවේ සභාගත කරනු ලැබේ.

මාගේ වාර්තාවේ තත්ත්වාගණනය කළ මතය සඳහා පදනම කොටසේ විස්තර කර ඇති කරුණු වලින් වන බලපෑම හැර, සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළින් 2025 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය ක්‍රියාකාරිත්වය හා මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

1.2 තත්ත්වාගණනය කළ මතය සඳහා පදනම

(අ) රු.මිලියන 1,238 ක එකතු වටිනාකමක් සහිත නිම කරන ලද ව්‍යාපෘති හතක්, 2025 මූල්‍ය වර්ෂය අවසන් වන විට ප්‍රාග්ධනීකරණය නොකර, කෙරීගෙන යන වැඩ යටතේ දිගටම සටහන්

කර තිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, මෙම වත්කම් දේපල, පිරියත සහ උපකරණ යටතේ හඳුනාගෙන නොතිබූ අතර, 2025 වර්ෂය සඳහා අනුරූප ක්ෂයවීම් අය කර නොතිබුණි. ඒ අනුව, දේපල, පිරියත සහ උපකරණ සහ ක්ෂයවීම් අඩුවෙන් දක්වා තිබූ අතර, වර්ෂය සඳහා ලාභය වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි.

(ආ) වටිනාකම රු.මිලියන 671.1 ක් වූ ඉඩම්වල අයිතිය දැනටමත් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට පවරා තිබුණද, එම ඉඩම් සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ යටතේ දිගටම වාර්තා කර තිබුණි.

(ඇ) **වෙළඳ සහ අනෙකුත් ගෙවිය යුතු දෑ යටතේ කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් ගෙවිය යුතු දෑ ලෙස දක්වා ඇති** රු . මිලියන 652.7 ක මුදලක් වාර්තා කිරීමේ දිනයට පෙර පියවා තිබුණද, එය තවමත් නිහ මුදල් ලෙස සටහන් කර තිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල වෙළඳ සහ අනෙකුත් ගෙවිය යුතු දෑ සහ කෙරීගෙන යන වැඩ (WIP) යන දෙකම එකම ප්‍රමාණයකින් වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි.

(ඈ) රු. මිලියන 325.7 ක් වටිනා "කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ (BIA) සඳහා දෘශ්‍ය ඩොකින් මාර්ගෝපදේශන පද්ධතිය (Visual Docking Guidance System) සැපයීම, ස්ථාපනය කිරීම, පරීක්ෂා කිරීම සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම" යන ව්‍යාපෘතිය සඳහා තාවකාලික භාරගැනීමේ සහතිකය (Provisional Acceptance Certificate) 2025 ඔක්තෝබර් 20 දින නිකුත් කර තිබුණද, ඊට අදාළ වත්කම හා වගකීම 2025 දෙසැම්බර් 31 දිනට සකස් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සම්පූර්ණයෙන් හඳුනාගෙන නොතිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, අදාළ වගකීම රු. මිලියන 174.7 කින් අඩුවෙන් දක්වා තිබූ අතර, සමස්ත වත්කම් වටිනාකම රු. මිලියන 325.7 කින් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.

(ඉ) 2025 වර්ෂය තුළ, සමාගම විසින් ආනයනය කිරීමේදී රු. මිලියන 7.3 ක සමාජ ආරක්ෂණ දායක බද්ද (SSCL) දරා තිබුණද, International Organization for Migration විසින් සමාගමට පරිත්‍යාග කරන ලද රු. මිලියන 269.5 ක් වටිනා ගමන් මලු පරීක්ෂා කිරීමේ ස්කෑනර් යන්ත්‍ර 13 ක් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල හඳුනාගෙන නොතිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, දේපළ, පිරියත හා උපකරණ වටිනාකම සහ ප්‍රදාන වටිනාකම රු. මිලියන 269.5 කින් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.

(ඊ) ලැබිය යුතු අපගමන බද්ද සහ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය (CAASL) විසින් සමාගමට ඉදිරිපත් කරන ලද සත්‍ය ශේෂය අතර රු. මිලියන 205.5 ක වෙනසක් නිරීක්ෂණය විය. මෙම වෙනස හේතුවෙන්, සමාලෝචනයට ලක්වූ වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අපගමන බද්දෙන් ලැබෙන ආදායම (Embarkation Levy Income) රු. මිලියන 205.5 කින් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.

(උ) විගණනය සඳහා ලබා දී තිබූ තොරතුරු අනුව, 2025 දෙසැම්බර් 31 දිනට පොදු ලෙජරයේ දක්වා තිබූ රු. මිලියන 849.3 ක තොග ශේෂය සහ ඊට අදාළ තොග උපලේඛනයේ දක්වා තිබූ රු.මිලියන 1,034.7 ක ශේෂය අතර රු. මිලියන 185.4 ක වෙනසක් නිරීක්ෂණය විය.

(ඌ) ස්ථාවර තැන්පතු අටක් සම්බන්ධයෙන් **මූල්‍ය** ප්‍රකාශනවල වාර්තා කර ඇති ශේෂයන් සහ බැංකුව විසින් තහවුරු කරන ලද අනුරූප ශේෂයන් අතර රු. මිලියන 129.3 ක වෙනසක් නිරීක්ෂණය විය. තවද, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල වාර්තා කර ඇති ලැබිය යුතු පොලී ශේෂය සහ තහවුරු කරන ලද ශේෂයන් මත පදනම්ව විගණකවරුන් විසින් සිදු කරන ලද ලැබිය යුතු පොලී ස්වාධීනව ගණනය කිරීම අතර රු. මිලියන 4.9 ක වෙනසක් ද හඳුනා ගන්නා ලදී.

(එ) සමාගමේ 2025 වර්ෂයට අදාළ භාණ්ඩ සමීක්ෂණ මණ්ඩලය (Board of Survey) විසින් සිදු කළ වාර්ෂික වත්කම් සත්‍යාපන කටයුතු 2026 මැයි 11 දින වන විටත් සම්පූර්ණ කර ගැලපීම් සිදු කර නොතිබුණි. කෙසේ වෙතත්, 2024 වර්ෂයේ වත්කම් සමීක්ෂණයේදී, සමස්ත වත්කම් අයිතම 37,102 න්, පිරිවැය වටිනාකම රු. මිලියන 1,913.3 ක් සහ ශුද්ධ පොත් වටිනාකම රු.මිලියන 67.7 ක් වූ වත්කම් අයිතම 4,607 ක් අස්ථානගත වී ඇති බව හඳුනාගෙන තිබුණි.

(ඒ) රත්මලාන ගුවන්තොටුපළ හඬ පටිගත කිරීමේ පද්ධති ව්‍යාපෘතියේ (ව්‍යාපෘති අංක 5647) සම්පූර්ණ වටිනාකම වූ රු. මිලියන 153.6 ක්, කෙරීගෙන යන වැඩ (Work-in-Progress - WIP) ගිණුම හරහා ප්‍රාග්ධනීකරණය කර තිබුණද, මාර්ගස්ථ තොග (Goods in Transit - GIT) ගිණුමේ වාර්තා වී තිබූ රු. මිලියන 60.9 ක ශේෂය වෙනම ගැලපීමකට ලක් කර නොතිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, වාර්තාකරණ දිනය වන විට කෙරීගෙන යන වැඩ ගිණුම රු. මිලියන 60.6 කින් අඩුවෙන් දක්වා තිබූ අතර, මාර්ගස්ථ තොග ගිණුම රු. මිලියන 60.9 කින් වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි.

(ඔ) භාණ්ඩාගාරයට ගෙවිය යුතු ගුවන් පියාසර බද්දේ (Over Flying Levy) සියයට 40 ක කොටස නියෝජනය කරන රු. මිලියන 55.9 ක මුදලක්, භාණ්ඩාගාරයට ගෙවිය යුතු මුදලක් ලෙසද, වෙළෙඳ ණයහිමියන් (Trade Creditors) යටතේද දෙවරක් සටහන් කර තිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, වෙළෙඳ ණයහිමියන්ගේ ශේෂය රු. මිලියන 55.9 කින් වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි.

(ක) කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ (BIA) VHF Air Band සන්නිවේදන උපකරණ 12 ක් සැපයීම සඳහා ගෙවීම් 2022 වර්ෂයේදී සම්පූර්ණයෙන්ම පියවා තිබුණද, රු. මිලියන 35.8 ක මුදලක් තවදුරටත් වෙළෙඳ ණයහිමියන් (Trade Creditors) යටතේ වාර්තා කර තිබූ අතර, එමඟින් වගකීම් අගය වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි. තවද, මඩකලපුව ගුවන් තොටුපළ සඳහා VHF Air Band සන්නිවේදන උපකරණ තුනක් සැපයීම සම්බන්ධයෙන් 2023 මාර්තු 08 දින භාරගැනීමේ සහතිකය (Certificate of Acceptance) නිකුත් කර තිබියදීත්, ඊට අදාළ රු. මිලියන 15.6 ක මුදලක් තවදුරටත් ප්‍රවාහනයේ පවතින භාණ්ඩ (Goods in Transit - GIT) ලෙස වාර්තා කර තිබුණි.

(ක) 2022 වර්ෂයේදී ප්‍රදානයක් ලෙස ලැබුණු ආපදා ප්‍රතිසාධන කුටිය (Disaster Recovery Hut) භාවිතය සඳහා සුදානම්ව පැවතියද, එය තක්සේරු කර ප්‍රාග්ධනීකරණය කර නොතිබුණි. එසේම, කෙරීගෙන යන වැඩ යටතේ ඇතුළත් කර තිබූ රු. මිලියන 5.9 ක බදු මුදලද ප්‍රාග්ධනීකරණය කර නොතිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, දේපළ, පිරියත හා උපකරණ වටිනාකම සහ ක්ෂයවීම් වියදම අඩුවෙන් දක්වා තිබූ අතර, වර්ෂයේ ලාභය වැඩියෙන් දක්වා තිබුණි.

(ග) 2025 දෙසැම්බර් 02 දිනැති සැපයුම්කරුගේ විද්‍යුත් තැපැල් තහවුරු කිරීම අනුව, රු. මිලියන 4.5 ක් වටිනා ලැප්ටොප් පරිගණක 11 ක් 2025 අගෝස්තු 28 දින සමාගම වෙත භාරදී තිබූ බව තහවුරු කර තිබුණද, එම වත්කම් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ප්‍රාග්ධනීකරණය කර නොතිබුණි.

(ඝ) සමාගමට (AASL) නීත්‍යානුකූල අයිතියක් නොමැති නිල නිවාසයක් (Quarter) සහ ඊට අනුබද්ධ ගරාජයක්, ගොඩනැගිලි යටතේ වැරදි ලෙස වර්ගීකරණය කර ගිණුම් වාර්තාවල රු.මිලියන 3.2 ක වටිනාකමකට තක්සේරු කර තිබුණි.

(ඞ) ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකකයේ (Project Management Unit - PMU) වාර්තා අනුව, උපදේශකවරයාට ගෙවිය යුතු හිඟ මුදල රු. මිලියන 46.6 ක් වූ අතර, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල එය රු. මිලියන 53 ක් ලෙස වාර්තා කර තිබුණි. ඒ අනුව, PMU වාර්තා සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශන අතර රු. මිලියන 6.5 ක වෙනසක් නිරීක්ෂණය විය.

(ච) JAC උපදේශකවරයාගෙන් ලැබුණු තහවුරු කිරීම අනුව, 2025 දෙසැම්බර් 31 දිනට නොගෙවූ ඉන්වොයිස් සම්බන්ධයෙන් රු. මිලියන 890.8 ක් සහ තවමත් ඉන්වොයිස් නිකුත් කර නොමැති මුදල් සම්බන්ධයෙන් රු. මිලියන 711.5 ක් හිඟව පැවතිණි. කෙසේ වෙතත්, සමාගම විසින් මෙම ශේෂයන් සංසන්දනය කර නොතිබූ අතර, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඒ අනුව අවශ්‍ය ගැලපීම් ද සිදු කර නොතිබුණි.

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතිවලට (ශ්‍රී.ලං.වි.ප්‍ර) අනුකූලව මා විගණනය සිදු කරන ලදී. මෙම විගණන ප්‍රමිති යටතේ වූ මාගේ වගකීම්, මෙම වාර්තාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන් විගණකගේ වගකීම් යන කොටසේ තවදුරටත් විස්තර කර ඇත. මාගේ තත්ත්වාගණනය කළ මතය සඳහා පදනමක් සැපයීම උදෙසා මා විසින් ලබාගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයයි.

1.3 කරුණු අවධාරණය කිරීම

(අ) රජයේ ආයතන විසින් ලබාගත් විදේශ ණය පියවීම නවත්වන ලෙස උපදෙස් ලබා දී ඇති "ශ්‍රී ලංකාවේ විදේශ රාජ්‍ය ණය මූල්‍යනය කිරීම පිළිබඳ අන්තර්කාලීන ප්‍රතිපත්තිය" පිළිබඳ මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් නිකුත් කරන ලද 2022 අප්‍රේල් 12 දිනැති වක්‍රලේඛයට සහ සටහන් අංක 30 වෙත අවධානය යොමු කරවමි. වක්‍රලේඛය නිකුත් කිරීමත් සමඟ JICA විසින් ණය නිදහස් කිරීම් නැවැත්වූ බැවින්, කොන්ත්‍රාත්කරු ව්‍යාපෘතිය දිගටම කරගෙන යාම ප්‍රතික්ෂේප කිරීම,

BIADP අදියර II අදියර 2 ව්‍යාපෘතියේ සිදු කෙරෙමින් පැවති ඉදිකිරීම් වලට අහිතකර ලෙස බලපා තිබුණි.

මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් නිකුත් කරන ලද චක්‍රලේඛය නොසලකමින්, සමාගම සතුව ප්‍රමාණවත් අරමුදල් ඇති බැවින් ණය ආපසු ගෙවීම් කිරීමට සහ ව්‍යාපෘතිය දිගටම කරගෙන යාමට AASL හට මූල්‍යමය හැකියාව ඇති බව සමාගම විසින් මුදල් අමාත්‍යාංශයට දැනුම් දී තිබුණි.. IMF ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ වැඩසටහන හේතුවෙන් එම අනුමැතිය නිකුත් කළ නොහැකි වූ අතර 2022 දෙසැම්බර් 09 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි කොන්ත්‍රාත්කරු තායිසෙයි සමාගම, AASL සමඟ ගිවිසුම් අවසන් කර තිබුණි.

ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ගයේ කොටසක් ලෙස, අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ අනුමැතිය සහිත ව්‍යාපෘති ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව, කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කිරීමෙන් පසු අර්ධ වශයෙන් ඉදිකර තිබූ කොන්ක්‍රීට් ව්‍යුහයේ වානේ ආධාරක (Steel Reinforcement) පද්ධතියේ ඇතිවෙමින් තිබූ හානිය වහාම පාලනය කිරීම සඳහා අවශ්‍ය ආරක්ෂණ කටයුතු (Protective Works) සිදු කිරීමට ගුවන්තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම (AASL) තම අරමුදල් භාවිත කරමින් පියවර ගෙන තිබුණි. මෙම කාර්යයන් සඳහා අවශ්‍ය වානේ ආධාරක ද්‍රව්‍යවලින් කොටසක්, කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කරන ලද කොන්ත්‍රාත්කරුගෙන් AASL විසින් භාරගෙන තිබූ ද්‍රව්‍යවලින් සපයා තිබුණි.

කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කිරීමෙන් පසු, Taisei Corporation විසින් අවසන් කිරීමේ හිමිකම් (Termination Claims) කිහිපයක් ඉදිරිපත් කර තිබූ අතර, එම හිමිකම්වලට කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කරන දිනය දක්වා ඉටු කරන ලද වැඩ, ඒකාබද්ධ හිමිකම් (Consolidation Claims), අවසන් කිරීම හේතුවෙන් සිදු වූ පාඩු (ලාභ අහිමි වීම ඇතුළුව) සහ උප කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ හිමිකම් ඇතුළත් විය. ඉදිරිපත් කරන ලද හිමිකම් ඇගයීම සඳහා ව්‍යාපෘති උපදේශකවරයා විසින් ප්‍රමාණ සමීක්ෂකවරුන් (Quantity Surveyors) සහ කොන්ත්‍රාත් හා හිමිකම් විශේෂඥයෙකුගෙන් සමන්විත විශේෂ කණ්ඩායමක් පත් කර තිබුණි.

Taisei Corporation විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද කොන්ත්‍රාත් අවසන් කිරීමේ ගෙවීම් ප්‍රකාශය ව්‍යාපෘති උපදේශකවරයා විසින් ඇගයීමෙන් අනතුරුව, 2025 දෙසැම්බර් 31 දිනට ජපන් යෙන් (JPY) මිලියන 12,794.8 ක් සහ රු. මිලියන 14,221.9 ක අන්තර්වාර ගෙවීමක් (Interim Payment) සහතික කර තිබුණි. මෙම සහතික කරන ලද අන්තර්වාර ගෙවීම් පියවීම සඳහා පූර්ව අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ද ලබාගෙන තිබුණි.

අන්තර්වාර හිමිකම්වලට අමතරව, අවසන් කිරීමේ හිමිකම අවසන් වශයෙන් නිශ්චිත කර කොන්ත්‍රාත්තුව විධිමත් ලෙස වසා දැමීම දක්වා කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් දරා ඇති මාසික පවත්වාගෙන යාමේ වියදම් (Monthly Running Costs) ද අවසන් හිමිකමට එකතු කරනු ලැබේ. ඇතැම් හිමිකම් සම්බන්ධයෙන් තවමත් මතභේද පවතින අතර ඒවා උපදේශකවරයා විසින් සහතික කර නොමැත. එවැනි මතභේද විසඳා ගැනීම සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුට

කොන්ත්‍රාත්තුව යටතේ පත්කර ඇති ආරවුල් මණ්ඩලය (Dispute Board - DB) වෙත යොමු විය හැකිය. මෙම ක්‍රියාවලිය දීර්ඝ කාලයක් ගත විය හැකි බැවින්, අවසන් පියවීමේ මුදල තවදුරටත් ඉහළ යා හැකිය.

(ආ) මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල 30(ආ) සටහන වෙත අවධානය යොමු කරමි. එය, ERP පද්ධතියක් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා වූ කොන්ත්‍රාත්තුවක් අවසන් කිරීම සම්බන්ධයෙන්, කොළඹ වාණිජ මහාධිකරණය විසින් 2025 පෙබරවාරි 06 දින ලබා දුන් තීන්දුවකට අදාළ වේ. එම තීන්දුව අනුව AASL සමාගමට පෞද්ගලික සමාගමකට රු. මිලියන 196.5 ක් ගෙවීමට නියෝග කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, එම තීන්දුවට එරෙහිව AASL විසින් ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණය වෙත අභියාචනයක් ගොනු කර ඇත. ලබාගත් නීති උපදෙස් සහ කළමනාකාරීත්වයේ ඇගයීම මත පදනම්ව, වාර්තාකරණ දිනය වන විට ආර්ථික ප්‍රතිලාභ පිටතට ගලා යාමක් සිදුවීමේ සම්භාවිතාවක් පවතින බව සලකා නොමැති බැවින්, ඒ සඳහා කිසිදු ප්‍රතිපාදනයක් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල හඳුනාගෙන නොතිබුණි.

මෙම කරුණු සම්බන්ධයෙන් මාගේ මතය තත්වාගණනය කර නොමැත.

1.4 සමාගමේ 2025 වාර්ෂික වාර්තාවේ ඇතුළත් අනෙකුත් තොරතුරු

මෙම විගණන වාර්තාවේ දිනට පෙර මා ලබාගත් 2025 වාර්ෂික වාර්තාවේ ඇතුළත් කර ඇති නමුත් මූල්‍ය ප්‍රකාශන සහ ඒ පිළිබඳව වූ මාගේ විගණන වාර්තාවේ ඇතුළත් නොවන තොරතුරු, අනෙකුත් තොරතුරු යන්නෙන් අදහස් වේ. මෙම අනෙකුත් තොරතුරු සඳහා කළමනාකරණය වගකිව යුතුය.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් වූ මාගේ මතයෙන් අනෙකුත් තොරතුරු ආවරණය නොකරන අතර මම ඒ පිළිබඳ කිසිදු ආකාරයක සහතිකවීමක් හෝ මතයක් ප්‍රකාශ නොකරමි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ මාගේ විගණනයට අදාළව, මාගේ වගකීම වන්නේ ඉහත හඳුනාගත් අනෙකුත් තොරතුරු කියවීම සහ එසේ කිරීමේදී අනෙකුත් තොරතුරු මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමඟ හෝ විගණනයේදී හෝ වෙනත් ආකාරයකින් ලබාගත් මාගේ දැනුම අනුව ප්‍රමාණාත්මක වශයෙන් නොගැලපෙනවාද යන්න සලකා බැලීමයි.

මෙම විගණක වාර්තාවේ දිනට පෙර මා ලබාගත් අනෙකුත් තොරතුරු මත හා මා විසින් කරන ලද කාර්යයන් මත පදනම්ව, මෙම අනෙකුත් තොරතුරු ප්‍රමාණාත්මක වශයෙන් වැරදි ලෙස දක්වා ඇති බව මම නිගමනය කරන්නේ නම්, එම කරුණ මා විසින් වාර්තා කිරීමට අවශ්‍ය වේ. මේ සම්බන්ධයෙන් මට වාර්තා කිරීමට කිසිවක් නැත.

1.5 මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා කළමනාකරණයේ සහ ඊට සම්බන්ධ පාලනය කරන පාර්ශවයන්ගේ වගකීම්

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීවලට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් තොරව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවනු පිණිස අවශ්‍ය වන අභ්‍යන්තර පාලනයන් තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේදී, සමාගම අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමේ හැකියාව තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීමක් වන අතර, කළමනාකාරිත්වය සමාගම ඇවර කිරීමට අදහස් කරන්නේ නම් හෝ වෙනත් විකල්පයක් නොමැති විටදී මෙහෙයුම් නැවැත්වීමට කටයුතු කරන්නේ නම් හැර අඛණ්ඩ පැවැත්මේ පදනම මත ගිණුම් තැබීම හා සමාගමේ අඛණ්ඩ පැවැත්මට අදාළ කරුණු අනාවරණය කිරීම ද කළමනාකරණයේ වගකීමකි.

සමාගමේ මූල්‍ය වාර්තාකරණ ක්‍රියාවලිය සම්බන්ධව පරීක්ෂා කිරීමේ වගකීම, සම්බන්ධ පාර්ශව විසින් දරනු ලබයි.

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 16 (1) උප වගන්තිය ප්‍රකාරව, සමාගමේ වාර්ෂික සහ කාලීන මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවන පරිදි ස්වකීය ආදායම්, වියදම්, වත්කම් හා බැරකම් පිළිබඳ නිසි පරිදි පොත්පත් හා වාර්තා පවත්වාගෙන යා යුතුය.

.

1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන් විගණකගේ වගකීම

සමස්ථයක් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශන, වංචා සහ වැරදි නිසා ඇතිවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර බවට සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාදීම සහ මාගේ මතය ඇතුළත් විගණන වාර්තාව නිකුත් කිරීම මාගේ අරමුණ වේ. සාධාරණ සහතිකවීම උසස් මට්ටමේ සහතිකවීමක් වන නමුත්, ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනය සිදු කිරීමේදී එය සැමවිටම ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් අනාවරණය කරගන්නා බවට වන තහවුරු කිරීමක් නොවනු ඇත. වංචා සහ වැරදි තනි හෝ සාමූහික ලෙස බලපෑම නිසා ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් ඇතිවිය හැකි අතර, එහි ප්‍රමාණාත්මක භාවය මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පදනම් කරගනිමින් පරිශීලකයන් විසින් ගනු ලබන ආර්ථික තීරණ කෙරෙහි වන බලපෑම මත රඳා පවතී.

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනයේ කොටසක් ලෙස මා විසින් විගණනයේදී වෘත්තීය විනිශ්චය සහ වෘත්තීය සැකමුසුබවින් යුතුව ක්‍රියා කරන ලදී. මා විසින් තවදුරටත්,

- ප්‍රකාශ කරන ලද විගණන මතයට පදනමක් සපයා ගැනීමේදී වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් ඇතිවීමේ අවදානම් හඳුනාගැනීම හා තක්සේරු කිරීම සහ ඊට අදාළ විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීමට අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලැසුම් කර ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. වරදවා

දැක්වීම හේතුවෙන් සිදුවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවකින් සිදුවන්නා වූ බලපෑම ප්‍රබල වන්නේ ඒවා දුස්සන්ධානයෙන්, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීමෙන්, චේතනාන්විත මඟහැරීමෙන්, වරදවා දැක්වීමෙන් හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මඟ හැරීමෙන් වැනි හේතු නිසා වන බැවිනි.

- සමාගමේ අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායිත්වය පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමේ අදහසින් නොවුවද, අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස අභ්‍යන්තර පාලනය පිළිබඳව අවබෝධයක් ලබාගන්නා ලදී.

- භාවිතා කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල උචිතභාවය, ගිණුම්කරන ඇස්තමේන්තුවල සාධාරණත්වය සහ කළමනාකරණය විසින් කරන ලද සම්බන්ධිත හෙළිදරව් කිරීම් අගයන ලදී.

- සිද්ධීන් හෝ තත්ත්වයන් හේතුවෙන් සමාගමේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම පිළිබඳ ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතතාවයක් තිබේද යන්න සම්බන්ධයෙන් ලබාගත් විගණන සාක්ෂි මත පදනම්ව ගිණුම්කරණය සඳහා ආයතනයේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම පිළිබඳ පදනම යොදා ගැනීමේ අදාළත්වය තීරණය කරන ලදී. ප්‍රමාණවත් අවිනිශ්චිතතාවයක් ඇති බවට මා නිගමනය කරන්නේ නම් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඒ සම්බන්ධයෙන් වූ හෙළිදරව්කිරීම් වලට මාගේ විගණන වාර්තාවේ අවධානය යොමු කළ යුතු අතර, එම හෙළිදරව්කිරීම් ප්‍රමාණවත් නොවන්නේ නම් මාගේ මතය විකරණය කළ යුතුය. කෙසේ වුවද, අනාගත සිද්ධීන් හෝ තත්ත්වයන් මත සමාගමේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම අවසන් වීමට හැකිය.

- මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ව්‍යුහය හා අන්තර්ගතය සඳහා පාදක වූ ගනුදෙනු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණව ඇතුළත් වී ඇති බව සහ හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුලත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ථ ඉදිරිපත් කිරීම අගයන ලදී.

මාගේ විගණනය තුළදී හඳුනාගත් වැදගත් විගණන සොයාගැනීම්, ප්‍රධාන අභ්‍යන්තර පාලන දුර්වලතා හා අනෙකුත් කරුණු පිළිබඳව පාලනය කරනු ලබන පාර්ශවයන් දැනුවත් කරමි.

2. වෙනත් නෛතික හා නියාමන අවශ්‍යතා පිළිබඳ වාර්තාව

2.1 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ සහ 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතේ පහත සඳහන් අවශ්‍යතාවයන් සම්බන්ධයෙන් විශේෂ ප්‍රතිපාදන ඇතුලත් වේ.

2.1.1 මාගේ වාර්තාවේ තත්ත්වාගණනය කළ මතය සඳහා පදනම් කොටසේ විස්තර කර ඇති කරුණු වලින් වන බලපෑම හැර, 2007 අංක 7 දරන සමාගම් පනතේ 163 (2) වගන්තියේ සහ 2018 අංක 19 දරණ ජාතික විගණන පනතේ 12 (අ) වගන්තියේ සඳහන් අවශ්‍යතාවන් අනුව, විගණනය සඳහා අදාළ වන සියලු තොරතුරු සහ පැහැදිලි කිරීම් මා විසින් ලබාගන්නා ලද

අතර, මාගේ පරීක්ෂණයෙන් පෙනී යන ආකාරයට නිසි මූල්‍ය වාර්තා සමාගම පවත්වාගෙන ගොස් තිබුණි.

2.1.2 2018 අංක 19 දරණ ජාතික විගණන පනතේ 6 (1) (ඇ) (iii) වගන්තියේ සඳහන් අවශ්‍යතාවය අනුව මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉකුත් වර්ෂය සමඟ අනුරූප වේ.

2.1.3 2018 අංක 19 දරණ ජාතික විගණන පනතේ 6 (i) (ඇ) (iv) වගන්තියේ සඳහන් අවශ්‍යතාවය අනුව මාගේ වාර්තාවේ තත්ත්වාගණනය කළ මතය සඳහා පදනම කොටසේ 1.2(b), 1.2 (h) සහ 1.2(i) හි දක්වා ඇති නිරීක්ෂණ හැර ඉකුත් වර්ෂයේදී මා විසින් සිදුකරන ලද නිර්දේශයන් ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතුළත්ව ඇත.

2.2 අනුගමනය කරන ලද ක්‍රියාමාර්ග සහ ලබා ගන්නා ලද සාක්ෂි මත හා ප්‍රමාණාත්මක කරුණුවලට සීමා කිරීම තුල, පහත සඳහන් ප්‍රකාශ කිරීමට තරම් කිසිවක් මාගේ අවධානයට ලක් නොවීය.

2.2.1 2018 අංක 19 දරණ ජාතික විගණන පනතේ 12 (ඇ) වගන්තියේ සඳහන් අවශ්‍යතාවය අනුව සමාගමේ පාලක මණ්ඩලයේ යම් සාමාජිකයෙකුට සමාගම සම්බන්ධවී යම් ගිවිසුමක් සම්බන්ධයෙන් සෘජුව හෝ අනුයාකාරයකින් සාමාන්‍ය ව්‍යාපාරික තත්වයෙන් බැහැරව සම්බන්ධයක් ඇති බව.

2.2.2 2018 අංක 19 දරණ ජාතික විගණන පනතේ 12 (ඊ) වගන්තියේ සඳහන් අවශ්‍යතාවය අනුව පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ හැර යම් අදාළ ලිඛිත නීතියකට හෝ සමාගමේ පාලක මණ්ඩලය විසින් නිකුත් කරන ලද වෙනත් පොදු හෝ විශේෂ විධානවලට අනුකූල නොවන ලෙස ක්‍රියා කර ඇති බව

නීති, රීති රෙගුලාසි ආදියට යොමුව	**අනුකූල නොවීම**
(අ) 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන් සේවා පනතේ 14 වන වගන්තිය	සැම ගුවන් තොටුපළක් සඳහාම සවිස්තරාත්මක ප්‍රධාන සැලැස්මක් සකස් කර සමාලෝචනය සහ අනුමැතිය සඳහා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ ප්‍රධාන සැලැස්ම 1983 සිට යාවත්කාලීන කර නොතිබුණි, වසර 43 ක් ගතවී ඇතත්, යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සහ මඩකලපුව ගුවන් තොටුපළ සඳහා ප්‍රධාන සැලැස්ම සකස් කර හෝ ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.

(ආ)	2019 දෙසැම්බර් 17 දිනැති රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛ අංක 08/2019 හි 2.6 ඡේදය (Shopping Procedure සඳහා e-GP ද්වාරය භාවිත කිරීම) සහ මුදල්, ආර්ථික හා ප්‍රතිපත්ති සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය විසින් නිකුත් කරන ලද 2025 අගෝස්තු 05 දිනැති අංක e-GP/ICT/Awards(sp)/2023 සහ 2026 මාර්තු 13 දිනැති අංක e-GP/ICT/Awards(sp)/2023 දරන වක්‍රලේඛ ලිපි	2020 ජනවාරි 01 දින සිට, ප්‍රසම්පාදන ආයතන (PEs) විසින් Shopping Procedure යටතේ ක්‍රියාත්මක කිරීමට සැලසුම් කරන සියලුම ප්‍රසම්පාදන ක්‍රමයෙන් e-GP (Electronic Government Procurement) පද්ධතිය හරහා ක්‍රියාත්මක කළ යුතු විය. කෙසේ වෙතත්, සමාගම විසින් Shopping Procedure සඳහා e-GP ද්වාරය භාවිත කිරීම මෙතෙක් අනුගමනය කර නොතිබුණි. .
(ඇ)	2021 නොවැම්බර් 16 දිනැති රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛ අංක 01/2021 හි 2.2.2 (ආ) V වගන්තිය - රාජ්‍ය ව්‍යවසායන් සඳහා ආයතනික පාලනය පිළිබඳ මාර්ගෝපදේශය	අදාළ වක්‍රලේඛය මගින් නිසි ආයතනික පාලනය සහතික කිරීම සඳහා සභාපති සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී (CEO) යන දෙදෙනාගේම භූමිකාවන් වෙන් කිරීමට නියම කර තිබුණද, මෙම භූමිකාවන් වෙන් කර නොතිබූ අතර, වක්‍රලේඛයේ විධිවිධානවලට පටහැනිව, තනතුරු දෙකම එකම පුද්ගලයා විසින් දිගටම දරා තිබුණි.
(ඇ)	2021 නොවැම්බර් 16 දිනැති රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛ අංක 01/2021 - රජය සතු ව්‍යවසාය පිළිබඳ මෙහෙයුම් අත්පොත	
(i)	2.3 වගන්තිය	සියලුම රජයට අයත් ව්‍යවසායන් (SOEs) විසින් ප්‍රධාන මෙහෙයුම් සියල්ල ආවරණය වන පරිදි පැහැදිලිව නිර්වචනය කරන ලද පද්ධති, ක්‍රියාවලි සහ ක්‍රියාමාර්ග (Protocols) ස්ථාපිත කර පවත්වාගෙන යා යුතු අතර, ඒවා නිරන්තරයෙන් සමාලෝචනය කර යාවත්කාලීන කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, මෙම අවශ්‍යතාවයට පටහැනිව, ගුවන් යානා නඩත්තු ගබඩාගාර (Hangars) බදු දීම පාලනය කිරීම සඳහා අවශ්‍ය ක්‍රියාපටිපාටි අත්පොතක් (Manual) සකස් කර විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. .

(ii)	2021 නොවැම්බර් 16 දිනැති රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛ අංක 01/2021 - රජය සතු ව්‍යවසාය පිළිබඳ මෙහෙයුම් අත්පොතෙහි 3.2 (i) සහ 3.4 වගන්තිය සහ මුදල්, ආර්ථික ස්ථායිකරණය සහ ජාතික ප්‍රතිපත්ති අමාත්‍යාංශය විසින් නිකුත් කරන ලද 2024 පෙබරවාරි 28 දිනැති රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛ අංක 01/2024 හි 4.1 (නව බඳවා ගැනීම්) ඡේදය.	සමාගම එහි බඳවා ගැනීමේ යෝජනා ක්‍රමය (SOR), වැටුප් ව්‍යුහය, දීමනා සහ නව බඳවා ගැනීම් සඳහා කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවෙන් සම්පූර්ණ අනුමැතිය ලබාගෙන නොතිබුණි. තවද, පවතින SOR හි රැකියා විස්තර සහ බඳවා ගැනීමේ ක්‍රම වැනි අත්‍යවශ්‍ය තොරතුරු නොමැති අතර, ගුවන්තොටුපළ සේවා සහකාර (ASA) සහ කළමනාකරණ සහකාර (MA) සඳහා බඳවා ගැනීම් සඳහා අවශ්‍ය කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තු අනුමැතියකින් තොරව සිදු කර තිබුණි.
(iii)	5.3 වගන්තිය	රජය සතු ව්‍යවසායන් සඳහා වන මෙහෙයුම් අත්පොතෙහි බදු ගෙවීමෙන් පසු ලාභයෙන් අවම වශයෙන් සියයට 30 ක් ඒකාබද්ධ අරමුදලට ප්‍රේෂණය කළ යුතු බව නියම කර තිබුණද, 2022 සිට 2024 දක්වා මූල්‍ය වර්ෂ තුළ සමාගම අපේක්ෂිත රු. මිලියන 16,209.5 න් රු. මිලියන 8,873.8 ක් පමණක් එනම් අවශ්‍ය දායකත්වයෙන් 55% ක් පමණක් ප්‍රේෂණය කර තිබුණි.
(iv)	2022 දෙසැම්බර් 21 දිනැති රාජ්‍ය ව්‍යාපාර වක්‍රලේඛ අංක 08/2022	නිවාඩු මුදල් ගෙවීම් සිදු කිරීමට පෙර රාජ්‍ය ව්‍යවසායන් මහා භාණ්ඩාගාරයට ගෙවිය යුතු ලාභාංශ සහ/හෝ බදු පියවීමට අවශ්‍ය වුවද, සමාගම 2025 දෙසැම්බර් 31 වන විට පෙර වසර සඳහා ගෙවිය යුතු ලාභාංශ සම්පූර්ණයෙන් බෙදා හැරීමෙන් තොරව සේවකයින්ට නිවාඩු මුදල් ලෙස රුපියල් මිලියන 548.7 ක් ගෙවා තිබුණි.
(v)	2023 දෙසැම්බර් 11 දිනැති PED 04/2023, 2025 දෙසැම්බර් 02 දිනැති PED/02/2025 යන රාජ්‍ය ව්‍යවසාය වක්‍රලේඛවල 2.1 වගන්තිය, 2018 ඔක්තෝබර් 05 දිනැති AP වක්‍රලේඛ අංක AP/217 සහ 2026 ජනවාරි 26 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ අංක අමප/25/2415/814/115.	සේවකයින්ට ගෙවන ලද ප්‍රසාද දීමනා අත්තිකාරම් අයකර ගැනීමේ සහ ගැලපීමේ ප්‍රමාදයන් විගණනය මගින් නිරීක්ෂණය කරන ලද අතර, 2023 සඳහා රු . මිලියන 143.6 ක හිඟ ශේෂයන් සහ 2024 සහ 2025 ට අදාළ අතිරේක ශේෂයන් 2026 පෙබරවාරි 28 වන විට අයකර ගෙන නොතිබුණි. තවද, 2026 සඳහා ප්‍රසාද දීමනා අත්තිකාරම් අවශ්‍ය ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශක (KPI) ස්ථාපිත නොකර ගෙවා තිබුණි.
(vi)	2023 සැප්තැම්බර් 27 දිනැති රාජ්‍ය ව්‍යවසාය වක්‍රලේඛ අංක PED 01/2021(iii) - රජය සතු ව්‍යවසායන්	සියලුම රාජ්‍ය ව්‍යවසායන් මෙම අත්පොතේ අදාළ විධිවිධානවලට අනුකූලව තමන්ගේම පරිපාලන හා මූල්‍ය අත්පොත් සම්මත කර ගත යුතු අතර, එවැනි අත්පොත් රාජ්‍ය ව්‍යවසාය

සඳහා වන මෙහෙයුම් අත්පොතේ III වන අතිරේකය	දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් විසින් අනුමත කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, සමාගමේ පරිපාලන හා මූල්‍ය අත්පොත් රාජ්‍ය ව්‍යවසාය දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් විසින් අනුමත කර නොතිබුණි.

2.2.3 2018 අංක 19 දරණ ජාතික විගණන පනතේ 12 (උ) වගන්තියේ සඳහන් අවශ්‍යතාවය අනුව සමාගම බලතල , කර්තව්‍ය සහ කාර්යයන්ට අනුකූල නොවන ලෙස කටයුතු කර ඇති බව.

2.2.4 2018 අංක 19 දරණ ජාතික විගණන පනතේ 12 (ඌ) වගන්තියේ සඳහන් අවශ්‍යතාවය අනුව පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ හැර සමාගම සම්පත් සකසුරුවම් ලෙස, කාර්යක්ෂම ලෙස සහ ඵලදායී ලෙස කාලසීමාවන් තුළ අදාළ නීතිරීති වලට අනුකූලව ප්‍රසම්පාදනය කර භාවිතා කර නොමැති බව;

(අ) 2013 සහ 2014 වසරවලදී ආරක්ෂක සංකීර්ණය (Security Billet Complex) ඉදිකිරීම සඳහා දරන ලද රුපියල් මිලියන 18.7 ක මුදල, කෙරීගෙන යන වැඩ (WIP) ලෙස වර්ගීකරණය කර තිබූ අතර, සැලකිය යුතු කාලයක් ගතවී තිබියදීත්, පහසුකම භාවිතයට ගත නොහැකි මට්ටමක පැවතුනි.

(ආ) කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ (BIA) දෘශ්‍ය ඩොකින් මාර්ගෝපදේශන පද්ධතිය (Visual Docking Guidance System) සැපයීම, ස්ථාපනය කිරීම, පරීක්ෂා කිරීම සහ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය, කොන්ත්‍රාත්කරු සම්බන්ධ ගැටලු හේතුවෙන් වසරකට ආසන්න කාලයකින් ප්‍රමාද වී තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, යුරෝ 74,508.85 ක හා රු. මිලියන 3.9 ක මුදලක් සහ VAT ඇතුළත් වූ ප්‍රමාද දඩ මුදල් (Liquidated Damages) විගණන දිනය වන විටත් අයකර හෝ ගැලපීම් කර නොතිබුණි.

(ඇ) බහුකාර්ය මුද්‍රණ යන්ත්‍ර 46 ක් සඳහා වූ ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය තාක්ෂණික විවලනයන්, ලංසුකරුවන්ගේ අභියාචනා සහ ඇගයීම් ගැටලු හේතුවෙන් නැවත නැවත ආරම්භ කර අවලංගු කර තිබුණි. ප්‍රමාණවත් පෙර-ලංසු පැහැදිලි කිරීම් (Pre-bid clarifications) නොමැතිවීම සහ වෙළඳපොළ මිලවල සැලකිය යුතු වෙනස්කම් හේතුවෙන්, එම ක්‍රියාවලියේ විනිවිදභාවය සහ මුදල් වටිනාකම පිළිබඳ ගැටලු මතු වී තිබුණි.

(ඈ) මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ පිහිටි රු. මිලියන 31.7 ක වටිනාකමකින් යුත් ආපනශාලා සහ සිල්ලර බඩු ගොඩනැගිල්ල දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ නිෂ්ක්‍රීයව පැවතුණු අතර සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ ද සමාගමේ මෙහෙයුම් සඳහා යොදා ගෙන නොතිබුණි.

(ඉ) සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ, සමාගම විසින් රු. මිලියන 50 කට වඩා වටිනා ව්‍යාපෘති 76 ක් සැලසුම් කර තිබූ අතර, මුළු ඇස්තමේන්තුගත වටිනාකම . මිලියන 36,062 කි. 2025 වර්ෂය තුළ නිම කිරීමට නියමිත අබණ්ඩ ව්‍යාපෘති 28 ක් ඇතුළුව ව්‍යාපෘති 45 න් වසර අවසන් වන විට ව්‍යාපෘති 12 ක් පමණක් නිම කර තිබුණි. තවද, ව්‍යාපෘති 08 ක් අත්හිටුවා හෝ අවලංගු කර තිබුණි, ව්‍යාපෘති 19 ක් තවමත් ආරම්භ කර නොතිබුණි, ව්‍යාපෘති 02 ක් ප්‍රධාන ගැටළු හෝ අවදානම් වලට මුහුණ දී තිබූ අතර ව්‍යාපෘති 13 ක් ඒවායේ ප්‍රගතියට බලපාන සුළු ගැටළු වලට මුහුණ දී තිබුණි.

2.3 වෙනත් කරුණු

(අ) සමාගමේ මුදල් සහ සැපයුම් අත්තිකාරම් ක්‍රියාපටිපාටිය අනුව සැපයුම්කරුගේ අත්තිකාරම් අදාළ පරිශීලකයා විසින් වැඩ කරන දින 14ක් ඇතුළත පියවිය යුතු වුවද, මෙම අවශ්‍යතාවයට අනුකූල වී නොමැති බව විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය. 2025 දෙසැම්බර් 01 වන දින වන විට, දින 14 සිට අවුරුදු පහකට වැඩි කාලයක් දක්වා වූ කාල පරිච්ඡේදය සඳහා රු. මිලියන 105.2 ක සැපයුම්කරුගේ අත්තිකාරම් පියවා නොතිබුණි.

(ආ) මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළට අදාළ රු. මිලියන 3.2 ක සැපයුම්කරු අත්තිකාරම් (Supplier Advances) සහ 2021 වර්ෂයට අදාළ රු. 988,000 ක ව්‍යාපෘති අත්තිකාරම් (Project Advances) විගණන දිනය දක්වාම පියවී නොතිබුණි.

(ඇ) 2025 වර්ෂය තුළ රු. මිලියන 26.2 ක අත්තිකාරම් වියදම් කර භාණ්ඩ ලැබීම් පත්‍රිකා (GRN) නිකුත් කර තිබුණද, එම අත්තිකාරම් මේ දක්වා පියවා නොතිබුණි.

(ඈ) වසර එකකට වඩා වැඩි කාලයක සිට වසර පහක් දක්වා විවිධ කාල පරාසයන් තුළ පියවී නොතිබූ සැපයුම්කරු අත්තිකාරම් ලෙස රු. මිලියන 5.9 ක මුදලක් විගණන දිනය වන විටත් පියවී නොතිබුණි..

(ඉ) සහන ගාස්තු සහ කුලී ආදායම් සඳහා සමාජ ආරක්ෂණ දායකත්ව බද්ද (SSCL) අදාළ කිරීම සම්බන්ධයෙන් සමාගම (AASL) සහ බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ (BIA) තීරුබදු රහිත සාප්පු ක්‍රියාකරුවෙකු අතර ආරවුලක් ඇති වී තිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, 2026 මාර්තු 31 වන දින වන විට SSCL සහ ඒ ආශ්‍රිත වැට බද්ද රු.මිලියන 764.9 ක් හිඟව පැවති අතර, මෙම කාරණය නඩු විභාගයකට භාජනය වෙමින් පැවති අතර, අයකර ගැනීමේ ක්‍රියාමාර්ග අතුරු අධිකරණ වාරණ නියෝගයක් මගින් සීමා කර තිබුණි. තවද, ගිවිසුම් කල් ඉකුත් වී තිබියදීත්, මෙහෙයුම් අත්හිටුවීමෙන් ඇතිවන සැලකිය යුතු ආදායම් පාඩු වළක්වා ගැනීම් සඳහා කෙටි කාලීන දිගුවක් ලබා දී තිබුණි.

(ඊ) ගුවන්තොටුපළ කළමනාකරණ අංශයේ කළමනාකරණ සහකාරවරයෙකු විසින් ඇතුල්වීමේ අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීමෙන් එකතු කරන ලද මුදල් අයථා ලෙස පරිහරණය

කිරීම හරහා සිදු කරන ලද රු. මිලියන 14.8 ක මූල්‍ය වංචාවක් මෙම වාර්තාවේ දිනය වන විටත් අයකර නොගෙන පැවතුනි.

(උ) අකුරේගොඩ ස්ථානය සඳහා විකල්ප ඉඩමක් වෙන් කිරීම සහ නව උච්ච-සංඛ්‍යාත සම්ප්‍රේෂණ මධ්‍යස්ථානයක් (High-Frequency Transmission Center) ස්ථාපනය කිරීම සඳහා රු. මිලියන 161 ක මුදලක් ලබාදීමට අනුමැතිය ලබාදී තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, සීතාඑළිය–කඳපොල වනාන්තරයෙන් වෙන් කරන ලද ඉඩමේ අයිතිය සමාගම වෙත මාරු කර නොතිබූ අතර, එම ව්‍යාපෘතිය සඳහා අරමුදල් ලබා ගැනීම සම්බන්ධයෙන්ද කිසිදු ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොතිබුණි..

(ඌ) 1983 දී සමාගම පිහිටුවීමේ සිට 2025 දෙසැම්බර් 31 දක්වා, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ කැමැත්ත ලබා නොගෙන, ගුවන්තොටුපළ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය සඳහා ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සපයන්නෙකු ලෙස දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ (BIA හි ඉඩම් සහ මත්තල ඉඩම් සහ වත්කම් හැර) සඳහා සමාගම රු. මිලියන 111,564 ක මුදලක් ආයෝජනය කර තිබුණි.

(එ) මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ (MRIA) සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා මෙහෙයුම් වියදම් රු. මිලියන 2,523 ක් වූ අතර, මෙහෙයුම් ආදායම් රු. මිලියන 257 ක් විය. ඒ අනුව මෙහෙයුම් අලාභය රු. මිලියන 2,266 ක් වූ අතර, බදු පසු ශුද්ධ අලාභය රු. මිලියන 4,906 ක් ලෙස වාර්තා විය. සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය වන විට සමුච්චිත ශුද්ධ අලාභය රු. මිලියන 67,765 ක් දක්වා ඉහළ ගොස් තිබුණි. වාර්ෂිකව මගීන් මිලියනයක් බලාපොරොත්තු වූවද, වසර හතක කාලය තුළ මගීන් 462,191 ක් පමණක් වාර්තා වී තිබුණි. ඊට අමතරව, ගුවන් තොටුපළ ඉදිකිරීම සඳහා ලබාගත් විදේශ ණය සඳහා 2015 සිට මේ දක්වා චීන යුවාන් (CNY) මිලියන 183.6 ක පොලී මුදලක් සමාගම විසින් ගෙවා තිබුණි..

(ඒ) සමාගමේ (AASL) කාර්ය මණ්ඩල නිවාස පරිපාලනය පිළිබඳ විගණන පරීක්ෂණයේදී ප්‍රතිපත්ති පාලනය, විනිවිදභාවය සහ අනුකූලතාවයේ දුර්වලතා අනාවරණය වූ අතර, යල් පැන ගිය ප්‍රතිපත්ති, සම්මත රජයේ පිළිවෙත්වලින් බැහැරවීම්, අක්‍රමවත් නිල නිවාස වෙන් කිරීම්, ප්‍රමාද වූ කුලී සංශෝධන සහ පදිංචිකරුවන්ගෙන් ජල ගාස්තු ප්‍රමාණවත් ලෙස අය නොකිරීම ඊට ඇතුළත් විය.

(ඔ) BIA සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය – අදියර 2, පියවර II සඳහා උපදේශන සේවා වෙනුවෙන් වැය කරන ලද රු. මිලියන 405.1 ක වියදම, අනාර්ථික වියදමක් ලෙස හඳුනාගෙන තිබුණි. 2008–2011 කාලය තුළ සකස් කරන ලද සැලසුම, පසුව මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලේ ධාරිතාව සහ පරිමාණය වෙනස් වීම හේතුවෙන් නැවත භාවිතා කළ නොහැකි තත්ත්වයක පැවතීම මෙයට හේතු වී තිබුණි.

(ඕ) ජාත්‍යන්තර සහ දේශීය ගුවන්යානා ගොඩබෑමේ සහ නැවැත්වීමේ ණයගැතියන් පිළිවෙලින් රු. මිලියන 368.9 ක් සහ රු. මිලියන 67.9 ක් වූ අතර, කුලී ණයගැතියන් රු.මිලියන 179.1 ක්, ගුවන් පාලම් (Aerobridge) ණයගැතියන් රු. මිලියන 21.2 ක්, ගුවන් පියාසර ණයගැතියන් රු. මිලියන 222.5 ක්, පිරිවැටුම් ගාස්තු ණයගැතියන් රු. මිලියන 342.1 ක් සහ ඉන්ධන ණයගැතියන් රු. මිලියන 13.3 ක් අයකර ගැනීමකින් තොරව වසර එකකට වඩා වැඩි සිට වසර පහක් දක්වා විවිධ කාල පරාසයන් තුළ පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.

(ක) ගිණුම් ශේෂයන් සහ ගනුදෙනු සත්‍යාපනය කිරීම සඳහා ණයගැතියන් වෙත තහවුරු කිරීමේ ලිපි 146ක් යවා ඇති බව විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය. කෙසේ වෙතත්, විගණිත දිනය වන විට ප්‍රතිචාර 7ක් පමණක් ලැබී ඇති අතර, තහවුරු කිරීම් වලින් ආසන්න වශයෙන් සියයට 95ක් ප්‍රතිචාර නොමැතිව ඉතිරිව පැවතුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල වාර්තා කර ඇති අදාළ ණයගැති ශේෂවල නිරවද්‍යතාවය සහ පැවැත්ම සතුටුදායක ලෙස සත්‍යාපනය කිරීමට විගණනයට නොහැකි විය.

(ග) සමාගමේ ගිණුම් පද්ධතිය තුළ, ගනුදෙනු සම්බන්ධ ගිණුම් පහකට අදාළව රු. මිලියන 1,868.9 ක මුළු ශේෂයක් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය වන විටත් සසඳා ගැලපීම (Reconciliation) කර නොතිබුණි. කෙසේ වෙතත්, මෙම ශේෂයන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල රු.මිලියන 234.2 ක් ලෙස ශුද්ධ අගය දක්වා තිබුණද, ගිණුම් නිසි ගැලපීම් මඟින් තහවුරු කර හෝ පියවී හෝ නොතිබූ අතර, ඒ සඳහා ප්‍රමාණවත් සසඳාගැනීම් සහ සාක්ෂි ද ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි..

(ච) **රු. මිලියන** 13.9 ක වටිනාකමකින් යුත් මගී ගොඩබෑමේ පාලම් සඳහා වූ අමතර කොටස්, 2023 ජනවාරි 30 සිට ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග නොගෙන මාර්ගස්ථ භාණ්ඩ ලෙස දිගටම පැවතුනි.

(ජ) 2025 දෙසැම්බර් මාසයේ ඉන්ධන අලෙවියේ පිරිවැයට අදාළ රු. මිලියන 203.4 ක මුදලක් 2025 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට පියවීමකින් තොරව තොග නිෂ්කාශන ගිණුමේ පැවතුනි.

(ට) මත්තල ගුවන් තොටුපළේ වත්කම් මිලදී ගැනීම සම්බන්ධයෙන් 2025 වර්ෂය තුළ ලැබී තිබූ වත්කම් සඳහා වැය කරන ලද මුළු රු. මිලියන 6.2 ක මුදල, තවදුරටත් මාර්ගස්ථ තොග යටතේ වැරදි ලෙස තබාගෙන තිබුණි.

(ඩ) වත්කම් වාර්තාකරණයේ සහ මූල්‍ය වාර්තාකරණ පාලනයන්හි අඩුපාඩු පෙන්නුම් කරමින්, භෞතිකව පවතින වාහන හතරක් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සටහන් කර නොතිබුණි.

(ත) <u>බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ අදියර 2 පියවර II (BIADP)</u>

මූලිකව 2009 වර්ෂයේදී ව්‍යාපෘතිය මඟින් මගී ප්‍රවාහන ධාරිතාව මිලියන 6 සිට මිලියන 12 දක්වා වැඩි කිරීම අපේක්ෂා කර තිබූ අතර, ඒ සඳහා උපදේශන සැලසුම් කටයුතු වෙනුවෙන් රු. මිලියන 405.15 ක ව්‍යයමක් දරා තිබුණි. පසුව, යටිතල පහසුකම් වැඩිදියුණු

පිටුව **15** | **18**

කිරීම හරහා මගී ධාරිතාව මිලියන 15 දක්වා වෙනස් කිරීම හේතුවෙන්, මුල් සැලසුම භාවිතයට ගත නොහැකි වීම නිසා එම උපදේශන වියදම අනාවර්තික වියදමක් වී තිබුණි.

ඉන් අනතුරුව 2014 මාර්තු 03 දින ජපන් බද්ධ ව්‍යාපාර ආයතනයක් සමඟ නව උපදේශන ගිවිසුමක් අත්සන් කර 2016, 2023 සහ 2024 වර්ෂවලදී සංශෝධනය කරමින් 2028 ජූලි දක්වා දීර්ඝ කර තිබුණි. මෙම ගිවිසුම යටතේ මුළු උපදේශන වියදම ඇ.ඩොලර් මිලියන 1.48 ක්, ජපන් යෙන් මිලියන 3,425.5 ක් සහ රු. මිලියන 1,731.8 ලෙස නියම කර තිබූ අතර, 2025 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට සමාගම විසින් රු. මිලියන 6,076.1 ක (ජපන් යෙන් මිලියන 2,932.8 ක් සහ ඇ.ඩොලර් 864,945 කට සමාන) ගෙවීම් සිදු කර තිබුණි.

JICA මූල්‍යකරණය සහ 2012 හා 2016 ණය ගිවිසුම් අනුව ව්‍යාපෘතිය සඳහා අනුමත මුළු ණය මුදල ජපන් යෙන් මිලියන 74,397 ක් වී තිබුණි. එයින් 2025 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ජපන් යෙන් මිලියන 27,872 පමණක් භාවිතා කර තිබුණු අතර, ණය මුදල් සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයක් භාවිතා නොවී පැවතීම නිසා ජපන් යෙන් මිලියන 282.5 ක් බැඳීම් ගාස්තු (Commitment fees) සහ ජපන් යෙන් මිලියන 131.7 ක් පොලී වියදම් සමාගමට දරා ගැනීමට සිදු වී තිබුණි. තවද, භාවිතා නොකළ විශාල ණය ශේෂයක් තිබියදීත් 2022 මාර්තු 16 දින සිට ණය ආපසු ගෙවීම් ආරම්භ කර තිබුණි.

2022 දී ලබාගත් ජපන් යෙන් බිලියන 28.9 ක් වූ ණය මුදලින් 2025 දෙසැම්බර් 31 වන විට ජපන් යෙන් බිලියන 26.8 ක් පමණක් භාවිතා කර තිබුණු අතර, ජපන් යෙන් බිලියන 2.0 ක් (7.18%) පමණක් භාවිතා නොවී පැවතිණි.

ව්‍යාපෘතිය Package A සහ Package B ලෙස කොටස් දෙකකට වෙන් කර තිබූ අතර, Package B යටතේ ගුවන්යානා නැවතුම්පළවල් (Aircraft parking bays) 25 සිට 48 දක්වා වැඩි කිරීම සඳහා remote apron සහ taxiways ඉදිකිරීම් ඇතුළත් විය. 2019 ඔක්තෝබර් වන විට නිම කිරීමට නියමිතව තිබුණද, එය 2022 ජනවාරි දක්වා ප්‍රමාද වී රු.මිලියන 8,448.6 ක වියදමකින් නිම කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, ගුවන්යානා නැවතුම්පළවල් 5 ක් තවමත් කෙරීගෙන යන වැඩ හේතුවෙන් භාවිතයට ගත නොහැකිව තිබූ අතර ගුවන්යානා නැවතුම්පළවල් 14 ක් පමණක් සීමිත ලෙස භාවිතා වී තිබුණි. නැවත ලකුණු කිරීමේ (marking) කටයුතු සඳහා 2024 පෙබරවාරි ගිවිසුමක් අත්සන් කර තිබුණද මෙතෙක් එම ලකුණු කිරීම් නිම කර නොතිබුණි.

Package A යටතේ මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල (Passenger Terminal Building) සහ ඊට අදාළ ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා වූ කොන්ත්‍රාත්තුව 2020 මාර්තු 04 දින Taisei Corporation වෙත ප්‍රදානය කර තිබූ අතර, එහි කොන්ත්‍රාත් වටිනාකම රු. මිලියන 105,569.7 ක් (JPY මිලියන 41,553.9 සහ රු. මිලියන 35,135.8) විය. මෙම ව්‍යාපෘතිය 2023 දෙසැම්බර් 14 දින වන විට නිම කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණද, විදේශ ණය සම්බන්ධයෙන් මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් නිකුත් කරන ලද වක්‍රලේඛයක් හේතුවෙන්

JICA ආයතනය මූල්‍යකරණය අත්හිටුවීමෙන් අනතුරුව, 2022 දෙසැම්බර් 09 දින ඉදිකිරීම් කටයුතු නවතා දමා තිබුණි. ඉදිකිරීම් කටයුතු අත්හිටුවන ලද අවස්ථාවේදී, කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත රු. මිලියන 37,239.8 ක මුළු ගෙවීම් සිදු කර තිබූ අතර, සැලසුම් කර තිබූ සියයට 30 ක ප්‍රගතියට සාපේක්ෂව, සත්‍ය වශයෙන් සම්පූර්ණ කර තිබුණේ සියයට 5.44 ක් පමණි. කෙසේ වෙතත්, විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කරන ලද තොරතුරු අනුව, පසුව උපදේශකවරයා විසින් නැවත ඇගයීමක් සිදු කර ව්‍යාපෘතියේ සත්‍ය භෞතික ප්‍රගතිය සියයට 6.85 ක් ලෙස සහතික කර තිබුණි.

2026 මාර්තු 11 දිනැති වැඩබලන ව්‍යාපෘති අධ්‍යක්ෂවරයා විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද තොරතුරු අනුව, ව්‍යාපෘතියෙන් අයිතම තුනක් (3) ඉවත් කර (de-scoped) තිබුණි.කෙසේ වෙතත්, එම අයිතමවලට අදාළ වියදම් සමාගමේම අරමුදල් භාවිතයෙන් දරා තිබියදීත්, එම අයිතමවලට අදාළ උපදේශන ගෙවීම් වශයෙන් රු. මිලියන 96.79 කට ආසන්න මුදලක් ව්‍යාපෘති පිරිවැයට (Project Cost) අය කර තිබුණි. එමඟින්, සමාගමේම අරමුදල් මඟින් දරා තිබූ කටයුතු සඳහා අදාළ උපදේශන වියදම් ද ව්‍යාපෘති පිරිවැයට ඇතුළත් කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල–II සහ ඊට අදාළ ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා මිලදී ගෙන තිබූ රු. මිලියන 1,995 ක වටිනාකමකින් යුත් ද්‍රව්‍ය, ඉදිකිරීම් කටයුතු අත්හිටුවීම හේතුවෙන් පෞද්ගලික ගබඩාවල ගබඩා කර තිබුණි. ඒ අනුව, 2025 වර්ෂය අවසානය දක්වා VAT ඇතුළුව රු. මිලියන 99.18 ක ගබඩා කුලී වියදමක් දරා තිබූ අතර, ව්‍යාපෘතිය නැවත ආරම්භ කරන තෙක් තවදුරටත් ගබඩා කුලී වියදම් ද ඇතිවීමට නියමිතව තිබුණි. තවද, ව්‍යාපෘතිය අත්හිටුවා තිබූ කාලසීමාව තුළ රු. මිලියන 230 ක බැඳීම් ගාස්තු (Commitment charges) සහ ව්‍යාපෘති පරිපාලන වියදම් දරා තිබූ අතර, එම කාලය තුළ ඉදිකිරීම් කටයුතුවල කිසිදු අනුරූප ප්‍රගතියක් ලබාගෙන නොතිබීම හේතුවෙන්, මෙම වියදම් ආර්ථිකමය වශයෙන් ප්‍රතිලාභ රහිත වියදම් ලෙස නිරීක්ෂණය විය.

තවද, කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කරන ලද අවස්ථාවේදී, රු. මිලියන 1,652.6 ක වටිනාකමකින් යුත් ඇතැම් ද්‍රව්‍ය හා උපකරණ විදේශ රටවල තවදුරටත් රඳවා තිබූ අතර, ඒවායින් බොහොමයක් අර්ධ වශයෙන් නිම කරන ලද තත්ත්වයේ පැවතිණි. එම ද්‍රව්‍ය හා උපකරණ අතරින් රු. මිලියන 636.6 ක වටිනාකමකින් යුත් අයිතම 2025 වර්ෂය තුළදී බැහැර කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, එම බැහැර කිරීම් සහ තවදුරටත් ඉතිරිව තිබූ ද්‍රව්‍ය හා උපකරණ සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය ගිණුම්කරණ ගැලපීම් සහ මූල්‍ය වාර්තාකරණ ප්‍රතිකර්ම 2025 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් සිදු කර නොතිබුණි.

Package A ට අදාළ ආරක්ෂණ කටයුතු (Protective Works) සහ අනෙකුත් අත්‍යවශ්‍ය ක්‍රියාකාරකම් සිදු කිරීම සඳහා, රු. මිලියන 3,755.3 ක වටිනාකමකින් යුත් කොන්ත්‍රාත්තු දෙකක් පෞද්ගලික සමාගමක් සමඟ අත්සන් කර තිබුණි. එම කටයුතු සඳහා 2026 මාර්තු මස අවසානය වන විට සමාගමේම අරමුදල්වලින් රු. මිලියන 2,935.9 ක ගෙවීම් සිදු කර

තිබුණි. Package A ට අදාළ සමුච්චිත වැඩ ප්‍රගතියේ පිරිවැය රු. මිලියන 46,776.9 ක් වී තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, ආරක්ෂණ කටයුතු සඳහා දරා තිබූ රු. මිලියන 436 ක වියදමෙන්, රු. මිලියන 101 ක මුදලක් අලුත්වැඩියා හා නඩත්තු වියදම් ලෙස සලකා ලාභ හෝ අලාභ ගිණුමට අය කර තිබුණි.

විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කරන ලද තොරතුරු අනුව, 2025 වර්ෂය තුළ කොන්ත්‍රාත්කරු වෙත ගෙවා තිබූ මුළු හිමිකම් (Claims) මුදල වන JPY මිලියන 12,794.8 ක් සහ රු.මිලියන 14,221.9 කින්, JPY මිලියන 7,769 ක් සහ රු. මිලියන 6,648.2 ක් කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කිරීම (Termination) සම්බන්ධ හිමිකම් ලෙස ගෙවා තිබුණි. එම වර්ෂය තුළ සිදු කරන ලද ගෙවීම්වල සැලකිය යුතු කොටසක් කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කිරීම හේතුවෙන් පැන නැගුණු හිමිකම් පියවීම සඳහා වැය වී තිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, ව්‍යාපෘතිය මත සැලකිය යුතු අතිරේක මූල්‍ය බරක් (Additional Financial Burden) පැන නැගී තිබුණි.

කෙසේ වෙතත්, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය (BIADP) නැවත ආරම්භ කිරීම සඳහා, 2024 සැප්තැම්බර් 24 දින නව ලංසු (Fresh Tenders) නැවත කැඳවා තිබුණි. පසුව, ලංසු භාරදීමේ අවසන් දිනය අවස්ථා දෙකකදී දීර්ඝ කර 2025 මාර්තු 25 දින දක්වා ගෙන ගොස් තිබූ අතර, ලංසු විවෘත කිරීමද එම දිනයේම සිදු කර තිබුණි. තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව විසින් තාක්ෂණික යෝජනා ඇගයීම 2025 නොවැම්බර් 17 දින පමණක් සම්පූර්ණ කර තිබූ අතර, මූල්‍ය යෝජනා 2026 අප්‍රේල් 09 දින විවෘත කර තිබුණි. ප්‍රසම්පාදන සහ ඇගයීම් ක්‍රියාවලිය සඳහා වැය වූ මෙම දීර්ඝ කාලය, ව්‍යාපෘතිය නැවත ආරම්භ කිරීම තවදුරටත් ප්‍රමාද වී ඇති බව පෙන්නුම් කරන අතර, එමඟින් අතිරේක පිරිවැය වැඩිවීමේ (Cost Escalation) අවදානම, අබණ්ඩ ගබඩා සහ පරිපාලන වියදම්, සහ අපේක්ෂිත ව්‍යාපෘති අරමුණු ළඟා කර ගැනීමේ තවදුරටත් ප්‍රමාදයන් ඇතිවීමේ අවදානම වැඩි වී තිබුණි.

එල්.එස්.අයි. ජයරත්න

විගණකාධිපති.

විගණනය කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන

2025 දෙසැම්බර් 31 දිනට

අන්තර්ගතය

විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය	108
මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශනය	109
හිමිකම් වෙනස්වීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශනය	110
මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය	111
මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්	112 -148

විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය

(සියලු අගයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දැක්වේ)

		දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය	
	සටහන්	**2025**	2024
ආදායම්	5	**49,991,199,284**	43,750,204,235
වෙනත් ආදායම්	6	**157,196,025**	147,125,607
		50,148,395,309	43,897,329,842
පරිපාලන සහ ආයතනික වියදම්	7	**(23,380,761,171)**	(24,317,232,283)
මෙහෙයුම් ලාභය		**26,767,634,138**	19,580,097,559
මූල්‍ය ආදායම		**7,356,343,501**	7,742,971,965
මූල්‍ය පිරිවැය		**(465,739,337)**	1,348,014,727
ශුද්ධ මූල්‍ය ආදායම	8	**6,890,604,164**	9,090,986,693
බදු පෙර ලාභය		**33,658,238,302**	28,671,084,252
ආදායම් බදු වියදම්	9	**(7,725,501,411)**	(7,563,533,219)
වසර සඳහා ලාභය		**25,932,736,891**	21,107,551,033
කොටසක මූලික ඉපැයුම්	10	**129,662**	105,537
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්			
විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම් ගණනය කිරීමේ උපකල්පනවල වෙනස් වීම් වලින් පැන නගින (අලාභය)/ ලාභය	23	**188,181,878**	(1,584,154,286)
ස්ථාවර වත්කම් ප්‍රත්‍යාගණන ලාභය	19	**188,239,517**	3,887,322,433
ආයුගණන ලාභය/(අලාභය) සහ නැවත තක්සේරු ලාභය මත විලම්බිත බදු	13	**(112,926,419)**	475,246,286
වෙනත් මුළු විස්තීර්ණ ආදායම්		**263,494,977**	2,778,414,433
වසර සඳහා මුළු විස්තීර්ණ ආදායම්		**26,196,231,868**	23,885,965,466

පිටු අංක 112 සිට 148 දක්වා සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අනිවාර්ය අංගයකි

මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශනය

(සියලු අගයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දැක්වේ)

		දෙසැම්බර් 31 දිනට	
	සටහන්	2025	2024
වත්කම්			
ජංගම නොවන වත්කම්			
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ	11	**46,406,776,734**	46,691,988,899
ආයෝජන දේපළ	11	**4,240,153,587**	4,350,666,207
දේපළ භාවිත කිරීමේ අයිතීන්	11	**3,803,078**	4,108,917
නොනිමි ප්‍රාග්ධන වැඩ	11	**53,863,810,096**	49,646,447,011
අස්පෘශ්‍ය වත්කම්	12	**183,468,367**	118,145,699
විලම්බිත බදු වත්කම්	13	**3,460,735,063**	3,511,980,247
		108,158,746,925	104,323,336,980
දිගු කාලීන ආයෝජන			
දිගු කාලීන ණය		**8,321,500**	9,188,500
දිගු කාලීන ණයකරවල ආයෝජන	14.1	**1,500,000,000**	1,754,300,000
දිගු කාලීන බැංකු තැන්පතු	14.2	**-**	5,141,085,264
සමාගම් නිලධාරීන් වෙත ලබා දුන් ණය	16.1	**145,768,357**	124,009,193
		1,654,089,857	7,028,582,957
ජංගම වත්කම්			
තොග	15	**1,034,674,034**	2,015,239,563
වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ	16	**13,847,757,741**	10,710,000,768
කෙටි කාලීන ණයකරයන්හි ආයෝජන	14.1	**254,300,000**	445,000,000
කෙටි කාලීන බැංකු තැන්පතු	14.2	**128,720,489,816**	93,427,415,884
මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	17	**1,535,745,407**	4,519,586,238
		145,392,966,998	111,117,242,454
මුළු වත්කම්		**255,205,803,780**	222,469,162,390
හිමිකම් සහ වගකීම්			
ප්‍රාග්ධනය සහ සංචිත			
ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය	18	**20,000,200**	20,000,200
සංචිත	19	**11,021,961,061**	10,864,853,399
රඳවාගත් ඉපැයුම්	20	**102,583,356,654**	79,408,637,223
මුළු හිමිකම් ප්‍රාග්ධනය		**113,625,317,914**	90,293,490,821
ජංගම නොවන වගකීම්			
පොළී සහිත ණය ගැනීම්	21	**93,002,817,309**	71,031,712,452
කල්බදු සහ වගකීම්	11	**7,636,956**	8,422,060
ණයකර	22	**4,000,000,000**	4,000,000,000
විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම්	23	**9,873,526,088**	9,365,305,451
විලම්බිත බදු වගකීම්	13	**10,262,031,161**	10,439,696,649
විලම්බිත ප්‍රදාන	24	**1,272,025,859**	1,240,393,529
		118,418,037,373	96,085,530,141
ජංගම වගකීම්			
වෙළඳ සහ අනෙක් ගෙවිය යුතු දෑ	25	**10,006,405,496**	9,037,706,557
පොළී සහිත ණය ගැනීම්	21	**9,433,485,478**	24,775,111,060
කල්බදු සහ වගකීම්	11	**993,600**	454,087
විලම්බිත ප්‍රදාන	24	**99,729,282**	73,490,290
ගෙවිය යුතු ආදායම් බදු	26	**3,621,834,637**	2,203,379,433
		23,162,448,493	36,090,141,428
මුළු වගකීම්		**141,580,485,866**	132,175,671,569
මුළු හිමිකම් සහ වගකීම්		**255,205,803,780**	222,469,162,390

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කිරීම සහ ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වගකිව යුතුය. මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන 2026 පෙබරවාරි 25 දින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලදී.

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

ඩබ්ලිව් ඩබ්ලිව් එස් මංගල
සභාපති (වැඩ බලන)

සිරිල් වන්නිගම
උප සභාපති

ජේ ඒ එම් ඩී එස් එස් අබේවර්ධන
මුදල් සහ උපායමාර්ග ප්‍රධානී

පිටු අංක 112 සිට 148 දක්වා සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අනිවාර්ය අංගයකි

හිමිකම් වෙනස්වීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශනය

(සියලු අගයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දැක්වේ)

	සටහන්	ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය	වෙනත් සංචිත	රඳවා ගත් ඉපැයුම්	එකතුව
2024 ජනවාරි 1 වන දිනට ශේෂය		20,000,200	6,846,530,966	60,744,660,339	67,611,191,508
පෙර වර්ෂය හා ගැළපුම්		-	-	82,333,851	82,333,851
වසර සඳහා ලාභය		-	-	21,107,551,033	21,107,551,033
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්					
පශ්චාත් සේවක ප්‍රතිලාභ බැඳීම් වල ආයුගණන අලාභය		-	-	(1,584,154,286)	(1,584,154,286)
ආයුගණන අලාභය මත විලම්බිත බදු		-	-	475,246,286	475,246,286
ප්‍රත්‍යාගනන ලාභය		-	3,887,322,433	-	3,887,322,433
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්		-	**3,887,322,433**	**(1,108,908,000)**	**2,778,414,433**
මුළු විස්තීර්ණ ආදායම		-	**3,887,322,433**	**19,998,643,033**	**23,885,965,466**
ගෙවූ ලාභාංශ	28	-	-	(1,286,000,000)	(1,286,000,000)
අකුණු මඟින් සිදුවන හානි සඳහා -සංචිතය		-	131,000,000	(131,000,000)	-
2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය		**20,000,200**	**10,864,853,399**	**79,408,637,223**	**90,293,490,822**
2025 ජනවාරි 1 දිනට ශේෂය		20,000,200	10,864,853,399	79,408,637,223	90,293,490,822
පෙර වර්ෂය හා ගැළපුම්	29	-	-	66,595,225	66,595,225
වසර සඳහා ලාභය		-	-	25,932,736,891	25,932,736,891
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්					
පශ්චාත් සේවක ප්‍රතිලාභ බැඳීම්වල ආයුගණන ලාභය		-	-	188,181,878	188,181,878
ආයුගණන ලාභය මත විලම්බිත බදු		-	-	(56,454,563)	(56,454,563)
ප්‍රත්‍යාගනන ලාභය		-	188,239,517	-	188,239,517
ප්‍රතිතක්සේරු ලාභය මත විලම්බිත බදු		-	(56,471,855)	-	(56,471,855)
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්		**-**	**131,767,662**	**131,727,315**	**263,494,977**
මුළු විස්තීර්ණ ආදායම		**-**	**131,767,662**	**26,064,464,206**	**26,196,231,868**
ගෙවූ ලාභාංශ	28	-	-	(2,931,000,000)	(2,931,000,000)
මාරු - ප්‍රත්‍යාගනන සංචිතය		-	(2,660,000)	2,660,000	-
අකුණු මඟින් සිදුවන හානි සඳහා මාරු-සංචිතය		-	28,000,000	(28,000,000)	-
2025 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය		**20,000,200**	**11,021,961,061**	**102,583,356,654**	**113,625,317,914**

පිටු අංක 112 සිට 148 දක්වා සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අනිවාර්ය අංගයකි

මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය

(සියලු අගයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දැක්වේ)

	සටහන්	දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය 2025	2024
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් වෙතින් මුදල් ප්‍රවාහ			
බදු වියදමට පෙර ලාභය		**33,658,238,302**	28,671,084,252
ගැළපුම්:			
ක්ෂය වීම්	11	**2,911,252,753**	3,788,754,633
භාවිතයේ අයිතිය ඇති වත්කම් ක්‍රමක්ෂය කිරීම	11	**305,839**	305,840
අස්පෘශ්‍ය වත්කම් ක්‍රමක්ෂය	12	**45,007,784**	44,574,911
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ මාරු කිරීම් සඳහා ගැළපුම්		**-**	4,477,356,408
ණය පරිවර්තනය මත විනිමය (ලාභය) /අලාභය	8	**5,643,588,397**	(13,266,244,433)
ස්ථාවර තැන්පතු පරිවර්තනය මත විනිමය (ලාභය) /අලාභය	8	**(6,749,287,064)**	8,835,297,942
ආයෝජන වෙතින් ලද ආදායම	8	**(6,908,252,245)**	(7,495,522,963)
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ විකිණීමෙන් ලද අලාභය /(ලාභය)		**6,944,800**	1,157,767
පෙර වර්ෂය හා ගැළපුම්		**-**	245,174,814
විලම්බිත ප්‍රදාන ක්‍රමක්ෂය/ලැබීම්	24	**(100,106,094)**	(73,927,995)
කාර්යමණ්ඩල ණය පොලී සඳහා ගැලපීම්		**(26,261,817)**	(8,037,658)
මූල්‍ය පිරිවැය	8	**2,248,526,137**	2,515,661,418
විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ සැලසුම සඳහා ප්‍රතිපාදන	23	**1,531,893,521**	1,459,477,173
කාරක ප්‍රාග්ධනය වෙනස්වීම්වලට පෙර මෙහෙයුම් ලාභය		**32,261,850,313**	29,195,112,106
තොග (වැඩි වීම)/අඩු වීම		**1,072,339,726**	1,494,160,911
වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ හි (වැඩි වීම)/අඩු වීම		**(1,908,986,977)**	(1,808,728,485)
වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ හි වැඩි වීම/(අඩු වීම)		**521,499,363**	(3,091,872,557)
මෙහෙයුම්වලින් උපයන ලද මුදල		**31,946,702,425**	25,788,671,976
නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලසුම් ගෙවීම්	23	**(835,491,006)**	(672,233,663)
පොලී ගෙවීම්		**(1,787,803,504)**	(790,737,613)
ආදායම් බදු ගෙවීම්	26	**(6,546,392,929)**	(5,933,212,438)
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් වෙතින් උපයන ලද ශුද්ධ මුදල්		**22,777,014,986**	18,392,488,261
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් වෙතින් ලැබූ මුදල් ප්‍රවාහ			
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ අත්පත් කර ගැනීම	11	**(6,604,554,089)**	(26,513,468,465)
අස්පෘශ්‍ය වත්කම් අත්පත් කර ගැනීම	12	**(110,330,453)**	(50,727)
ණයකරවල ශුද්ධ ආපසු ගැනීම්	14	**445,000,000**	800,000,000
බැංකු තැන්පතුවල ශුද්ධ (ආයෝජන)		**(23,425,009,890)**	(19,686,993,694)
ක්‍රීඩා සමාජයෙන් අයකර ගත් ණය		**1,200,000**	1,200,000
ක්‍රීඩා සමාජයට ලබා දුන් ණය		**(333,000)**	-
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ විකිණීමෙන් ලද ආදායම		**6,940,350**	-
පොලී ලැබීම්		**5,972,011,130**	10,384,007,557
කාර්යමණ්ඩල ණය ප්‍රදාන		**(211,800,000)**	(98,000,000)
කාර්යමණ්ඩල ණය ලැබීම්		**112,122,858**	110,589,164
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් වෙතින් උපයන ලද ශුද්ධ මුදල්		**(23,814,753,094)**	(35,002,716,165)
මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම් වෙතින් ලැබූ මුදල් ප්‍රවාහ			
කල්බදු වගකීම් ගෙවීම්	11	**(993,600)**	(993,600)
ගෙවූ ලභාංශ	28	**(2,931,000,000)**	(1,286,000,000)
ණය ලැබීම්	21	**3,139,427,867**	20,468,769,311
ණය ආපසු ගෙවීම්	21	**(2,153,536,990)**	(1,223,359,109)
මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම් වෙතින් (භාවිතා කරන ලද)/උපයන ලද ශුද්ධ මුදල්		**(1,946,102,723)**	17,958,416,602
මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ හි ශුද්ධ වැඩි වීම/(අඩු වීම)		**(2,983,840,832)**	1,348,188,699
වර්ෂය ආරම්භයේ මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	17	**4,519,586,238**	3,171,397,540
වර්ෂය අවසානයේ මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	**17**	**1,535,745,407**	4,519,586,238

පිටු අංක 112 සිට 148 දක්වා සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල අනිවාර්ය අංගයකි

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

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

1. ආයතනික තොරතුරු

1.1 පොදු තොරතුරු

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

1.2 මූලික ක්‍රියාකාරකම් හා මෙහෙයුම්වල ස්වභාවය

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

1.3 මූල්‍ය ප්‍රකාශන නිකුත් කිරීම සඳහා අනුමැතිය ලබාදුන් දිනය

2025 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වසර සඳහා ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගමෙහි මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන් නිකුත් කිරීම සඳහා 2026 පෙබරවාරි 25 වන දින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ යෝජනාවකට අනුකූලව අනුමැතිය ලබාදෙන ලදී.

2. සුවිශේෂී ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල සාරාංශය

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

2.1 පිළියෙල කිරීමේ පදනම

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

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

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

2.1.1 ඒකාබද්ධ කිරීම

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

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

ආ) රඳවාගත් ආදායම් අරමුදලද ඇතුළත් වේ.

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

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

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

අරමුදල් දෙකෙහි සටහන් කර ඇති වත්කම් භාවිතයෙන් ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ලබා ගනිමින් ද එසේම

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

2.1.2 අනුකූලතා ප්‍රකාශය

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

2025 දෙසැම්බර් 31 දිනට සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා සමාගමේ මූල්‍ය තත්ත්වය, විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය, හිමිකම් සහ මුදල් ප්‍රවාහ වල වෙනස්වීම්, ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන්, ("මූල්‍ය ප්‍රකාශන") සංසන්දනාත්මක තොරතුරු ද සමඟින් ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරී ආයතනය විසින් නියම කර ඇති ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට (SLFRS/LKAS) අනුකූල වන අතර සමාගම් පනතේ අවශ්‍යතාවලට අනුකූල වේ. මෙම ප්‍රමිති www.casrilanka.com වෙබ් අඩවියෙ හි ලැයිස්තුගත කර ඇත.

2.1.3 සංසන්දනාත්මක තොරතුරු

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

2.1.4 මිනුම් පදනම

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

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

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

2.1.5 ක්‍රියාකාරී සහ ඉදිරිපත් කිරීමේ මුදල්

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

2.1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන ඉදිරිපත් කිරීම

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

2.1.7 ප්‍රමාණවත් බව සහ සමාහරණය

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

2.1.8 විනිශ්චයන් සහ ඇස්තමේන්තු භාවිතය

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

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් |

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

2.1.9 අඛණ්ඩ පැවැත්ම

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

2.1.10 මූල්‍ය උපකරණ

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

2.1.11 විලම්බිත බදු වත්කම්

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

2.1.12 සාධාරණ අගය ගණනය කිරීම

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

සාධාරණ අගය ගණනය කිරීමකදී වත්කම් විකිණීමේ හෝ වගකීම පැවරීමේ ගනුදෙනුව,

(අ) වත්කම් හෝ වගකීම් සඳහා මූලික වෙළෙඳපොළ තුළ; හෝ

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

2.1.13 ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තියේ වෙනස්කම් සහ හෙළිදරව් කිරීම්,

නව සහ සංශෝධිත ප්‍රමිති සහ අර්ථකථන

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2 විදේශ මුදල් පරිවර්තනය

ගනුදෙනු සහ ශේෂයන්

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

වාර්තාකරණ කාල අවසානයේ

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

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

2.3 ප්‍රවර්තන සහ විලම්බිත ආදායම් බදු

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

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 පැනනගින තාවකාලික වෙනස්කම් මත වගකීම් ක්‍රමය භාවිතා කරමින් විලම්බිත ආදායම් බදු හඳුනාගැනේ. කෙසේ වෙතත්, විලම්බිත බදු වගකීම්, කීර්තිනාමයේ මූලික පිළිගැනීමෙන් පැනනගින්නේ නම් ඒවා හඳුනානොගනී; විලම්බිත ආදායම් බදු, ගනුදෙනුව

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් |

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

සිදුවන අවස්ථාවේ ගිණුම්කරණයට හෝ බදු ගෙවිය හැකි ලාභය හෝ අලාභය බලනොපාන ව්‍යාපාරික සංයෝජනයක් හැර වෙනත් ගනුදෙනුවක වත්කම් හෝ වගකීම් මූලික වශයෙන් හඳුනාගැනීමෙන් පැන නගින්නේ නම් එය හඳුනානොගනී. විලම්බිත ආදායම් බදු තීරණය කරනු ලබන්නේ මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ විලම්බිත ආදායම් බදු වත්කම හඳුනාගත්විට හෝ විලම්බිත ආදායම් බදු වගකීම පියවූවිට යොදා ගැනීමට අපේක්ෂා කෙරේ.

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

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

2.4 තොග

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

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

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

වසර 10 කට වඩා වැඩි කාලයක් සන්චලනය නොවී පවතින තොග සඳහා, ඒවායේ අයකර ගැනීමේ හැකියාව සහ ශුද්ධ උපලබ්ධි කළ හැකි වටිනාකම පිළිබඳ කළමනාකාරිත්වයේ තක්සේරුව මත පදනම්ව, සමාගම විසින් ප්‍රතිපාදනයක් කරනු ලබයි.

2.5 වෙළඳ සහ අනෙකුත් ලැබිය යුතු දෑ

වෙළඳ ලැබිය යුතු මුදල් යනු සාමාන්‍යය ව්‍යාපාරික ක්‍රියාකාරකම් තුළ සිදුකරන ලද සේවා සඳහා පාරිභෝගිකයන්ගෙන් ලැබිය යුතු මුදල් වේ.

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

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

2.6 මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ

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

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

2.7 දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ

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

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

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් |

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

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

සමාගම, ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි සහ මෝටර් වාහන හැර, දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ යන සියලුම පන්ති සඳහා පිරිවැය ආකෘතිය අදාළ කරයි, ඒවා මූලික පිළිගැනීමෙන් පසු නැවත තක්සේරු කිරීමේ ආකෘතිය භාවිතයෙන් මනිනු ලැබේ. නැවත තක්සේරු කිරීමේ ආකෘතිය යටතේ, ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි සහ මෝටර් වාහන ඒවායේ නැවත තක්සේරු කරන ලද ප්‍රමාණයන්ට ගෙන යනු ලැබේ, එය නැවත තක්සේරු කිරීමේ දිනයේ සාධාරණ වටිනාකම නියෝජනය කරයි, පසුව සමුච්චිත ක්ෂයවීම් (ගොඩනැගිලි සහ මෝටර් වාහන සම්බන්ධයෙන්) සහ තක්සේරු කිරීමේ දිනයෙන් පසු ඇති වූ ඕනෑම සමුච්චිත හානි අලාභ අඩු කරයි. රැගෙන යන මුදල් සාධාරණ වටිනාකම පිළිබිඹු කරන බව සහතික කිරීම සඳහා, සමාගම අවම වශයෙන් සෑම වසර දහයකට වරක් හෝ වාර්තා කරන දිනට සාධාරණ වටිනාකම සහ රැගෙන යන මුදල අතර සැලකිය යුතු වෙනසක් තිබේ නම්, ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි සහ මෝටර් වාහන නැවත තක්සේරු කරයි.

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

වත්කම් වල ප්‍රයෝජනවත් ආයු කාලය පහත පරිදි ඇස්තමේන්තු කර ඇත:

ගොඩනැගිලි	වසර 50 ට වැඩි
පිරියත සහ උපකරණ	වසර 04 සිට 20 දක්වා
මෝටර් රථ වාහන	වසර 04 සිට 15 දක්වා
ලීබඩු, සවිකිරීම් සහ කාර්යාල උපකරණ	වසර 02 සිට 10 දක්වා
සන්නිවේදන සහ ගඟන නාවික උපකරණ	වසර 05 සිට 10 දක්වා
වෙනත් උපකරණ	වසර 02 සිට 10 දක්වා
ගුවන්තොටුපළ යටිතල පහසුකම්	වසර 08 සිට 50 දක්වා

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

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

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

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

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

ඕනෑම ප්‍රත්‍යාගණන අතිරික්තයක් වෙනත් විස්තීරණ ආදායම්වල සටහන් කර හිමිකම් වල වත්කම් ප්‍රති ඇගයීම් සංචිතයට බැර කෙරේ. කෙසේ වෙතත්, ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශනයේ කලින් හඳුනාගෙන ඇති එම වත්කමේ ප්‍රත්‍යාගණන හිඟයක් ආපසු හරවන ප්‍රමාණයේ වැඩි වීමක් ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශයේ

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් |

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

හඳුනාගනු ඇත. වත්කම් ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතයේ එම වත්කමේ හඳුනාගෙන ඇති අතිරික්තයක් පියවා ගන්නා ප්‍රමාණයට හැර, ලාභ හෝ අලාභ ප්‍රකාශනයේ ප්‍රත්‍යාගණනය කිරීමේ හිඟයක් හඳුනාගනු ඇත. බැහැර කිරීමෙන් පසු, විකුණනු ලද නිශ්චිත වත්කමට අදාළ ඕනෑම ප්‍රති තක්සේරු සංචිතයක් රඳවා ගත් ඉපැයීම් වෙත මාරු කරනු ලැබේ.

දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ වල අපහායනය,

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

2.7.1 ආයෝජන දේපළ

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

ගොඩනැගිල්ලෙන් කුලී ආදායමක් උපයන කොටස ආයෝජන දේපළ ලෙස වර්ගීකරණය කර ඇති අතර, එය කුලී උපයා ගැනීම සඳහා තබා ඇත. ගු.ගු.සේ.ස. පරිශ්‍රය තුළ ක්‍රියාත්මක වන කල්බදු ගිවිසුම් විසින් ජනනය කරන ලද ආදායම මත පදනම්ව ඇතැම් වත්කම් ආයතනයට විචල්‍ය ආදායමක් ජනනය කරයි. ඒ අනුව, එවැනි වත්කම් වලින් ලැබෙන මුළු ඉපැයීම් අදාළ ගිවිසුම්වල දක්වා ඇති කුලී විධිවිධාන මත රඳා පවතී.

2.7.2 වත්කම් භාවිතා අයිතිය

මූලික වත්කම භාවිතයට ලබා ගත හැකි වූ විට වත්කම් භාවිතා අයිතිය ආයතනය හඳුනාගනී. වත්කම් භාවිතා අයිතිය පිරිවැයෙන් කිසියම් සමුච්චිත ක්ෂයවීම් සහ දුර්වලතා පාඩු අඩු කර මනිනු ලබන අතර, කල්බදු වගකීම්වල කිසියම් යළි මැනීමක් සඳහා සකස් කරනු ලැබේ. වත්කම් භාවිත අයිතිය පිරිවැයට හඳුනාගත් කල්බදු වගකීම්වල ප්‍රමාණය ඇතුළත් වේ. හඳුනාගත් වත්කම් භාවිත අයිතිය එහි ඇස්තමේන්තුගත ප්‍රයෝජනවත් ජීවිත කාලය හෝ කල්බදු කාලය අතරින් කෙටිකාලයට සරල රේඛා පදනම මත ක්ෂයවීමට ලක්කරනු ලැබේ.

2.8 අස්පෘශ්‍ය වත්කම්

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

වෙන් වෙන් වශයෙන් අත්පත් කරගත් අස්පෘශ්‍ය වත්කම් මූලිකව හඳුනාගනු ලබන්නේ පිරිවැය මතය.

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

2.9 ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය

සාමාන්‍ය කොටස් හිමිකම් ලෙස වර්ග කෙරේ.

2.10 වෙළඳ ගෙවිය යුතු දෑ

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

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

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

2.11 ණය ගැනීම්

ණය ගැනීම් මුලින් හඳුනාගනු ලබන්නේ සිදු වූ ගනුදෙනු පිරිවැයේ ශුද්ධ සාධාරණ වටිනාකමින්ය. ණය ගැනීම් පසුව ක්‍රමක්ෂය මිලට 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

සියලුපහසුකම් 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 ඵය අදාළ පහසුකමේ කාලසීමාව තුළ ක්‍රමක්ෂය කරනු ලැබේ.

2.12 ණය ගැනීමේ පිරිවැය

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

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

2.13 ප්‍රතිපාදන

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

2.14 විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම්

(අ) නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම

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

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

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

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

(ආ) නිශ්චිත දායක සැලසුම්

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

2.15 ප්‍රදාන සහ සහනාධාර

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

රජයේ ප්‍රදානයක් ආයතනයේ ප්‍රයෝජනය සඳහා ඉඩම් හෝ වෙනත් සම්පත් වැනි මුදල් නොවන වත්කම් මාරු කිරීමේ ස්වරූපයක් ගත හැකිය. මෙම

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

තත්ත්වයන් තුළ මුදල් නොවන වත්කම්වල සාධාරණ අගය ගණනය කිරීම සහ එම සාධාරණ අගයට ප්‍රදානය සහ වත්කම් යන දෙකම හිණුම්ගත කිරීම සාමාන්‍ය කරුණකි.

2.16 මූල්‍ය නොවන වත්කම් වල අපහායනය

අවිනිශ්චිත ඵලදායී ජීව කාලයක් ඇති වත්කම් - නිදසුනක් වශයෙන්, කීර්තිනාමය හෝ භාවිත කිරීමට සූදානම් තත්ත්වයක නැති අස්පෘශ්‍ය වත්කම් - ක්‍රමක්ෂය කළ නොහැකි අතර වාර්ෂිකව අපහායනය වී ඇත්දැයි දැන ගැනීම සඳහා පරීක්ෂා කෙරේ. ධාරණ අගය අය කර ගත නොහැකි බව සිද්ධීන් හෝ තත්ත්වයන් වෙනස් වීම් 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 හඳුනාගැනේ. වත්කමේ ආපසු අය කර ගත හැකි අගය යනු වත්කමේ සාධාරණ අගයෙන් වත්කම විකිණීමට දරන පිරිවැය අඩු කළ පසු අගය හා වත්කම දැනට භාවිතා කරන අයුරෙන් ඉපයිය හැකි ආදායම යන දෙකෙන් වැඩි අගය වේ. අපහායනය තක්සේරු කිරීමේ අරමුණු සඳහා වත්කම් විවිධ මට්ටම් වලට කාණ්ඩ කර ඇති අතර ඒ කාණ්ඩ සඳහා වෙන වෙනම හඳුනාගත හැකි මුදල් ප්‍රවාහයන් ඇත (මුදල් උත්පාදන ඒකක). එක් එක් වාර්තා කිරීමේ දිනයන්හි දී වත්කම් අපහායනය ආපසු හැරවිය යුතුද යන්න තීරණය කිරීම සඳහා අපහායනය වූ කීර්තිනාමය හැර මූල්‍ය නොවන වත්කම් සමාලෝචනය කෙරේ.

2.17 මූල්‍ය වත්කම්

2.17.1 වර්ගීකරණය

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

(අ) ක්‍රමක්ෂය පිරිවැය

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

(ආ) වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් තුළින් සාධාරණ අගය,

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

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

(ඇ) ලාභ සහ අලාභ 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) මනිනු ලැබේ.

2.17.2 හඳුනාගැනීම හා මිනුම් කිරීම

මූල්‍ය වත්කම් නිතිපතා මිලදී ගැනීම් සහ විකිණීම ලාභ සහ අලාභ හිණුම හරහා සමාගම වත්කම් මිලදී ගැනීමට හෝ විකිණීමට එකඟ වූ දිනයේ දී හඳුනාගැනේ. ලාභ හෝ අලාභ ඔස්සේ සාධාරණ අගයට හඳුනානොගන්නා මූල්‍ය වත්කම් මුලින්

සාධාරණ අගයට ගනුදෙනු පිරිවැය එකතු කර මුලින් හඳුනාගනු ලැබීය. ලාභ හෝ අලාභ ඔස්සේ සාධාරණ වටිනාකමකින් ගෙන යන මූල්‍ය වත්කම් මුලින් සාධාරණ වටිනාකමින් හඳුනාගෙන ඇති අතර ගනුදෙනු පිරිවැය විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනයේ වියදම් වශයෙන් සඳහන් කෙරේ. ආයෝජන වලින් මුදල් ගලා ඒමේ අයිතිය කල් ඉකුත් වූ විට හෝ මාරු කළ විට සහ සමාගමේ සියලුම අවදානම් සහ ප්‍රතිලාභ සැලකිය යුතු වශයෙන් මාරු කළ විට මූල්‍ය වත්කම් ගිණුම් වලින් ඉවත් කෙරේ.

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

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

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

2.18 මූල්‍ය උපකරණ හිලව් කිරීම

හඳුනාගත් ප්‍රමාණය හිලව් කිරීමට නීතියෙන් බලකළ හැකි අයිතියක් ඇති විට සහ ශුද්ධ පදනමක් මත පියවීමට හෝ වත්කම විකිණීමට සහ එකවර වගකීම් පියවීමට අදහස් කරන මූල්‍ය වත්කම් සහ වගකීම් එකිනෙකට හිලව්වන අතර ශුද්ධඅගය මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනයේ වාර්තාකරයි. 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 යුතුය.

2.19 මූල්‍ය වත්කම් අපහායනය

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

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

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

SLFRS 9 ට අනුකූලව වෙළඳ ලැබිය යුතු දේ සඳහා අපේක්ෂිත ණය පාඩු (ECL) සඳහා අලාභ දීමනා සමාගම හඳුනා ගනී. වෙළඳ ලැබිය යුතු දේ අබණ්ඩව නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ. ලදුපත් දිනයේ සිට දින 365 කට වඩා වැඩි කාලයක් ප්‍රමාද වී ඇති ලැබිය යුතු දේ ණය-අඩුපාඩු ලෙස සලකනු ලබන අතර, එම මුදල ආපසු ලබා ගත හැකි බවට සාධාරණ සහ සහාය දැක්විය හැකි සාක්ෂි නොමැති නම්, හානිපූරණ ප්‍රතිපාදන හඳුනාගනු ලැබේ.

ඉහත සඳහන් කරුණු තිබියදීත්, ණයගැතියෙකුට හිඟ ශේෂය පියවීමට අපහසු බවට වෛෂයික සාක්ෂි ඇති විට, ලැබිය යුතු දේ කාලසීමාව නොසලකා හානිකරණ ප්‍රතිපාදනයක් හඳුනාගැනේ.

ඓතිහාසික එකතු කිරීමේ අත්දැකීම්, වත්මන් තත්ත්වයන් සහ පවතින ආර්ථික තත්ත්වයන් ඇතුළුව සාධාරණ සහ සහාය දැක්විය හැකි ඉදිරි දැක්මක් සහිත තොරතුරු සැලකිල්ලට ගනිමින්, සෑම වාර්තාකරණ දිනකම අලාභ දීමනාවෙහි ප්‍රමාණවත්භාවය සමාලෝචනය කෙරේ.

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

2.20 මූල්‍ය වගකීම්

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

2.21 ආදායම් හඳුනාගැනීම

සමාගම SLFRS 15 පරිදි - ගනුදෙනුකරුවන් සමඟ ගිවිසුම් වලින් ලැබෙන ආදායමට අනුකූලව ආදායම හඳුනා ගන්නා අතර ප්‍රමිතියෙන් නියම කර ඇති පියවර පහේ ආකෘතිය අනුගමනය කරයි. පොරොන්දු වූ භාණ්ඩ හෝ සේවා පාරිභෝගිකයා වෙත පැවරීමෙන් සමාගම කාර්ය සාධන වගකීමක් සපුරාලන විට ආදායම හඳුනාගනු ලැබේ. සමාගමට හිමිවනු ඇතැයි අපේක්ෂා කරන ගනුදෙනු මිල පිළිබිඹු කරන මුදලකට, ගනුදෙනු මිල යනු භාණ්ඩ හෝ සේවා සඳහා හුවමාරුව සඳහා සමාගම ලැබීමට අපේක්ෂා කරන සලකා බැලීම, වෙළඳ වට්ටම්, වට්ටම් සහ අදාළ බදු වලින් ශුද්ධ වේ. ආදායම හඳුනා ගැනීමේ අරමුණ සඳහා පහත සඳහන් නිශ්චිත නිර්ණායක භාවිතා කරනු ලැබේ.

(අ) සේවා සැපයීමේදී

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

(ආ) පොලිය

අය කර ගැනීමේ අවිනිශ්චිතතාවයක් නොමැති නම් පොලිය උපචිත ආකාරයෙන් හඳුනාගනියි.

(ඇ) බදු කුලී ආදායම

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

(ඈ) වරලත් ගාස්තු සහ අනුග්‍රාහක ගාස්තු

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

(ඉ) ජාත්‍යන්තර / දේශීය ගොඩබැසීමේ සහ නැවතුම් ආදායම්,

ගොඩබැසීමේ සහ නැවතුම් ආදායම්, අවම ගාස්තු සහ ගුවන්තොටුපළ අංගනයෙහි නැවතුම් කාලයට යටත්ව උපරිම ඉහළනැංවීමේ බර මත පදනම් වන අතර උපචිත පදනම මත හඳුනාගනියි.

(ඊ) ගුවන් කලාපය හරහා පියාසර ආදායම

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

(උ) ගුවන් පාලම් ගාස්තු

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

(ඌ) ගුවන් යානාවට නැගීමේ ගාස්තු

ගුවන් යානාවට නැගීමේ ගාස්තු ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය විසින් මූල්‍ය පනතට අනුව චිකතු කරනු ලබන අතර චික්සත් ජනපද ඩොලර් 9.75 ක් ගු.ගු.සේ.ස. ට ප්‍රේෂණය කරයි. ආදායම උපචිත පදනම මත හඳුනාගනියි.

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

ආදායම හඳුනාගැනීම සහ චිකතු කිරීම මුදල් පදනම මත සිදුවේ.

(ඒ) වෙනත්

ගෙවීම් ක්‍රමය අනුව මුදල් සහ උපචිත පදනම මත විවේකාගාර ආදායම හඳුනාගැනේ.

දාහක ආදායම උපචිත පදනම මත හඳුනාගැනේ.

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

3. මූල්‍ය අවදානම් කළමනාකරණය

3.1 මූල්‍ය අවදානම් සාධක

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

(අ) වෙළඳපළ අවදානම

(i) විදේශ විනිමය අවදානම

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

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

පහත දැක්වෙන සංවේදීතා විශ්ලේෂණය මඟින්, වාර්තාකරණ දිනයේ අවසාන විනිමය අනුපාත මත පදනම්ව, එක්සත් ජනපද ඩොලරයට සහ ජපන් යෙන්වලට සාපේක්ෂව ශ්‍රී ලංකා රුපියලේ විනිමය අනුපාතවල සාධාරණ විය හැකි වෙනසක් හේතුවෙන් වර්ෂය සඳහා ලාභයට ඇති බලපෑම පෙන්නුම් කරයි. අනෙකුත් සියලුම විචල්‍යයන් නියතව පවතින බව උපකල්පනය කරයි.

මෙම සංවේදීතා විශ්ලේෂණයේ අරමුණ සඳහා, වාර්තාකරණ දිනයේ හිඟ විදේශ මුදල් වලින් නම් කරන ලද ණය ගැනීම් සලකා බලා ඇත. විනිමය අනුපාතවල උපකල්පිත ප්‍රතිශත වෙනස මෙම ණය ගැනීම්වල ශ්‍රී ලංකා රුපියලේ රැගෙන යන ප්‍රමාණයට යෙදීමෙන් සංවේදීතාව ගණනය කර ඇත.

ශ්‍රී ලංකා රුපියලට සාපේක්ෂව ජපන් යෙන් විනිමය අනුපාතයේ වෙනස්වීම් වලට ලාභයේ සංවේදීතාව	**2025 ලාභයේ වැඩි වීම/(අඩු වීම) (ශ්‍රී ලංකා රුපියල්)**	2024 ලාභයේ වැඩි වීම/(අඩු වීම) (ශ්‍රී ලංකා රුපියල්)
ජපන් යෙන් අගය අවප්‍රමාණය වීම		
10%	**6,001,798,995**	5,662,248,406
15%	**9,002,698,492**	8,493,372,609
20%	**12,003,597,989**	11,324,496,812
ජපන් යෙන් අගය වැඩි වීම		
10%	**(6,001,798,995)**	(5,662,248,406)
15%	**(9,002,698,492)**	(8,493,372,609)
20%	**(12,003,597,989)**	(11,324,496,812)
ශ්‍රී ලංකා රුපියලට සාපේක්ෂව එක්සත් ජනපද ඩොලරයේ විනිමය අනුපාතිකයේ වෙනස්වීම් වලට ලාභයේ සංවේදීතාව		
ඇමරිකානු ඩොලර් අගය අවප්‍රමාණය වීම		
10%	**4,241,831,284**	3,918,433,945
15%	**6,362,746,926**	5,877,650,918
20%	**8,483,662,568**	7,836,867,891
ඇමරිකානු ඩොලර් අගය වැඩි වීම		
10%	**(4,241,831,284)**	(3,918,433,945)
15%	**(6,362,746,926)**	(5,877,650,918)
20%	**(8,483,662,568)**	(7,836,867,891)

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

(ii) මුදල් ප්‍රවාහය සහ සාධාරණ වටිනාකමේ පොලී අනුපාත අවදානම

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

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

(ආ) ණය අවදානම

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

(ඇ) ද්‍රවශීලතා අවදානම

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

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

3.2 ප්‍රාග්ධන අවධානම් කළමනාකරණය

ප්‍රාග්ධනය කළමනාකරණය කිරීමේ දී සමාගමේ අරමුණු වන්නේ කොටස් හිමියන් වෙත ප්‍රතිලාභ ලබා දීම පිණිස සමාගම අඛණ්ඩව පවත්වා ගැනීමේ හැකියාව ආරක්ෂා කිරීම, අනෙකුත් උනන්දු පාර්ශ්වකරුවන්ට ප්‍රතිලාභ ලබා දීම සහ ප්‍රාග්ධන පිරිවැය අඩු කිරීම සඳහා ප්‍රශස්ත ප්‍රාග්ධන ව්‍යුහයක් පවත්වා ගැනීම වේ. ප්‍රාග්ධන ව්‍යුහය ගැලපීම හෝ පවත්වා ගැනීම පිණිස සමාගම කොටස්හිමියන් වෙත ගෙවනු ලබන ප්‍රතිලාභ ගැලපීම, නව කොටස් නිකුත් කිරීම හෝ ණය අඩු කිරීම සඳහා වත්කම් විකිණීම කරනු ඇත. සමාගම ලාභාංශ ප්‍රකාශයට පත් කිරීමට පෙර ලාභාංශ අනුපාතය පවත්වා ගැනීම පිණිස බුන්වත් බව තක්සේරු කරයි. කර්මාන්තයේ අනෙකුත් ආයතන සමඟ සමපාත වීමට සමාගම තෝලන අනුපාත පදනම්න් ප්‍රාග්ධනය අධීක්ෂණය කරයි.

කර්මාන්තයේ අනෙකුත් සමාගම් සමඟ අනුකූලව, සමාගම ප්‍රාග්ධනය අධීක්ෂණය කරන්නේ තෝලන අනුපාතය පදනම් කරගෙනය. තෝලන අනුපාතය ගණනය කරනු ලබන්නේ මුළු ණය මුළු ප්‍රාග්ධනයෙන් බෙදීමෙනි (ණය සහ කොටස්).

මෙම ගණනය කිරීමේ අරමුණ සඳහා, පොලී දරන ණය ගැනීම්, ණයකර සහ කල්බදු වගකීම් ඇතුළත් වන අතර, මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශයේ දක්වා ඇති පරිදි, වත්මන් සහ ජංගම නොවන කොටස් දෙකම ඇතුළත් වේ.

මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශයේ දක්වා ඇති පරිදි, මුළු හිමිකම් ප්‍රාග්ධනයෙන් සමන්විත වේ.

වාර්තාකරණ දිනයේ තෝලන අනුපාතය පහත පරිදි වේ.

	2025	2024
පොලී සහිත		
ණය ගැනීම්	**102,436,302,786**	95,806,823,512
ණයකර	**4,000,000,000**	4,000,000,000
කල්බදු වගකීම්	**8,630,556**	8,876,147
මුළු ණය	**106,444,933,342**	99,815,699,659
මුළු හිමිකම	**113,625,317,914**	90,293,490,821
මුළු ප්‍රාග්ධනය (ණය + කොටස් හිමිකම)	**220,070,251,257**	190,109,190,481
තෝලන අනුපාතය	**48%**	53%

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

3.3 සාධාරණ අගය ඇස්තමේන්තු කිරීම

සාධාරණ අගය මත මනින ලද මූල්‍ය උපකරණ සමාගම සතුව නොතිබුණි.

4. තීරණාත්මක ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු සහ විනිශ්චයන්,

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

තීරණාත්මක ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තු සහ උපකල්පන,

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

(අ) නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම - පාරිතෝෂිකය

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

(ආ) ප්‍රතිපාදන

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

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

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

5. ආදායම

	2025	2024
ගඟන නාවික	**8,234,536,489**	7,767,625,053
ගඟන නාවික නොවන	**41,756,662,795**	35,982,579,182
	49,991,199,284	43,750,204,235
ගඟන නාවික ආදායම		
ගොඩබෑමේ සහ නැවතුම් ආදායම	**5,089,842,129**	4,685,661,143
ගුවන් කලාපය හරහා පියාසර ආදායම	**3,567,890,817**	3,320,426,705
ගුවන් කලාපය හරහා පියාසර ආදායම මත 40% දායකත්වය භාණ්ඩාගාරයට බැර කිරීම	**(1,427,156,327)**	(1,229,060,261)
ගුවන් පාලම් ආදායම	**985,315,071**	972,658,608
අභ්‍යන්තර ගොඩබැසීම් සහ නැවතුම් ආදායම	**18,644,799**	17,938,858
	8,234,536,489	7,767,625,053
ගඟන නාවික නොවන ආදායම		
ගුවන් යානාවට නැගීමේ ගාස්තු	**11,670,201,888**	8,721,057,950
අනුග්‍රාහක ගාස්තු	**14,224,564,707**	12,959,625,830
බදුකුලී	**9,513,627,676**	7,857,351,225
ඇතුල්වීමේ අවසරපත්	**942,892,453**	877,997,880
ඉන්ධන සැපයුම් ගාස්තු	**319,393,309**	294,718,859
බිම් හැසිරවීම සඳහා වරලත් ගාස්තු - ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම	**1,625,054,607**	1,312,216,802
වරලත් ගාස්තු - ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම	**935,540,017**	773,381,475
වාහන නැවැත්වීමේ ගාස්තු	**317,453,030**	326,131,964
අභ්‍යන්තර බිම් හැසිරවීම කො.ජා.ගු.ර. /බ.ජා.ගු.	**4,656,964**	9,770,084
මගී ආලින්ද දළ ලාභය	**1,065,969,863**	1,139,723,303
වෙනත් ගඟන නාවික නොවන ආදායම්	**1,137,308,280**	1,710,603,809
	41,756,662,795	35,982,579,182
මුළු ගඟන නාවික සහ ගඟන නාවික නොවන ආදායම්	**49,991,199,284**	43,750,204,235

6. වෙනත් ආදායම්

	2025	2024
රජයේ ප්‍රදානයන් ක්‍රමක්ෂය කිරීම	**100,106,094**	73,927,995
ඉන්ධන පිරවුම්හලෙන් ලද මෙහෙයුම් ලාභය (සටහන 6.1)	**57,089,931**	73,197,612
	157,196,025	147,125,607

6.1 ඉන්ධන පිරවුම්හලෙන් ලද මෙහෙයුම් ලාභය

	2025	2024
විකුණුම්	**2,414,676,506**	2,531,840,644
අඩු කිරීම: විකුණුම් පිරිවැය	**(2,357,586,575)**	(2,458,643,032)
දළ ලාභය	**57,089,931**	73,197,612

7. පරිපාලන සහ ආයතනික වියදම්

	2025	2024
අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ පාරිශ්‍රමික	**5,056,345**	12,310,349
කාර්යමණ්ඩල පිරිවැය	**10,259,223,165**	10,072,258,508
නිශ්චිත දායකත්ව සැලසුම් පිරිවැය	**1,251,161,624**	1,236,872,476
නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලසුම් පිරිවැය	**1,531,893,521**	1,459,477,173
ප්‍රසාද දීමනා	**494,469,922**	664,670,021
අතිකාල දීමනා	**827,115,403**	848,490,802
විගණකවරුන්ගේ පාරිශ්‍රමික	**2,699,000**	1,850,000
ක්ෂයවීම් (සටහන 11)	**2,911,252,753**	3,788,754,633
ක්‍රමක්ෂය (සටහන 11 සහ 12)	**45,313,624**	44,880,751
ණයගැතියන්ගේ අපහායනය සඳහා ප්‍රතිපාදන	**541,476,507**	209,501,156
අළුත්වැඩියා සහ නඩත්තු	**1,244,873,858**	1,573,885,418
විදුලිය වියදම්	**1,714,914,966**	1,992,918,323
නෛතික ගාස්තු	**3,635,274**	5,014,480
පරිත්‍යාග	**-**	2,350,000
වෙනත් වියදම්	**2,547,675,210**	2,403,998,194
	23,380,761,171	24,317,232,283

8. ශුද්ධ මූල්‍ය ආදායම්

	2025	2024
8.1 මූල්‍ය ආදායම		
නැවත මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම් යටතේ භාණ්ඩාගාර බිල්පත්/බැඳුම්කර සඳහා පොලී	**33,044,031**	29,134,176
ඇ.ඩොලර් බැංකු ගිණුම් සඳහා පොලී	**5,753,753**	5,454,882
ඇ.ඩොලර් ස්ථාවර තැන්පතු සඳහා පොලී	**6,138,416,271**	6,523,623,592
රුපියල් ස්ථාවර තැන්පතු සඳහා පොලී	**389,389,686**	489,588,519
ණයකර ආයෝජන මත පොලී	**341,648,505**	447,721,794
ක්‍රීඩා සමාජයේ ණය මත පොලී	**322,212**	322,212
සේවක ණය මත පොලී	**26,261,817**	3,943,685
ආරක්ෂක තැන්පතු මත පොලී	**3,463,028**	3,691,673
පැහැර හැරීම සඳහා පොලී ආදායම	**418,044,198**	239,491,431
	7,356,343,501	7,742,971,965

8.2 මූල්‍ය පිරිවැය

	2025	2024
ණය පොලී	**(2,248,526,137)**	(2,515,661,418)
ගනුදෙනු මත ශුද්ධ විදේශ විනිමය ලාභ/ (අලාභ)	**159,449,051**	(234,477,391)
ණය පරිවර්තනය මත විනිමය ලාභ/ (අලාභ)	**(5,643,588,397)**	13,266,244,433
ස්ථාවර තැන්පතු මත විනිමය ලාභ/ (අලාභ)	**6,749,287,064**	(8,835,297,942)
වෙනත් ගිණුම් පරිවර්තනය මත විනිමය ලාභ/ (අලාභ)	**517,639,083**	(332,792,954)
	(465,739,337)	1,348,014,727
ශුද්ධ මූල්‍ය ආදායම	**6,890,604,164**	9,090,986,693

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් |

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

9. ආදායම් බදු වියදම්

2025 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වසර සඳහා ආදායම් බදු වියදම්වල ප්‍රධාන සංඝටක පහත පරිදි වේ.

	2025	2024
ප්‍රවර්තන ආදායම් බදු		
ප්‍රවර්තන බදු ගාස්තුව	**7,964,848,134**	5,862,347,313
ආදායම් බදු	**7,964,848,134**	5,862,347,313
විලම්බිත ආදායම් බදු		
විලම්බිත ආදායම් බදු සම්බන්ධයෙන් අයකිරීම /(ආපසු හැරවීම) (සටහන 13)	**(239,346,723)**	1,701,185,905
මුළු බදු වියදම	**7,725,501,411**	7,563,533,219
බදු පෙර ලාභය	**33,658,238,302**	28,671,084,252
ඵලදායී බදු අනුපාතයට ගණනය කරන ලද බදු (30%)	**10,097,471,491**	8,601,325,276
බදු සඳහා අඩු කළ නොහැකි වියදම් මත බදු බලපෑම	**3,441,811,812**	4,694,257,414
බදු සඳහා අඩු කළ හැකි වියදම්/ආදායම් මත බදු බලපෑම	**(5,574,435,168)**	(7,433,235,376)
හඳුනානොගත් විලම්බිත ආදායම් බදු වත්කම් සඳහා බදු අලාභ/(ලාභ)	**(239,346,723)**	1,701,185,905
මුළු බදු වියදම	**7,725,501,411**	7,563,533,219

10. කොටසක මූලික ඉපැයීම්

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

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

	2025	2024
කොටස් හිමියන්ට ආරෝපණය කළ හැකි ශුද්ධ ලාභය - රුපියල්	**25,932,736,891**	21,107,551,033
නිකුත් කල සාමාන්‍ය කොටස් වල බර තැබූ සංඛ්‍යාව	**200,002**	200,002
කොටසක මූලික ඉපැයීම - රුපියල්	**129,662**	105,537

11. දේපළ පිරියත සහ උපකරණ

(i) ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි වලට 2025 දෙසැම්බර් 31 දිනට කටුනායක පිහිටි රු. 941,277,941 ක වටිනාකමක් සහිත ඉඩම ඇතුළත් වේ (2024 - රු. 941,277,941).

(ii) ගු.ගු.සේ.ස. විසින් භාවිතා කරන ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි වල අයිතිය
ගු.ගු.සේ.ස. විසින් භාවිතා කරන ඉඩම් වල අයිතිය ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (CAASL) සතු වේ. 2025 පෙබරවාරි 6 වන දිනැති අංක 2422/38 සහ 2422/39 දරන ගැසට් පත්‍රවලට අනුව, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය (CAASL) දේපළවල අයිතිය ගු.ගු.සේ.ස. වෙත නීත්‍යානුකූලව පැවරීම සඳහා කටයුතු සම්පාදනය කරමින් සිටී. මෙම ඉඩම් සඳහා ආයෝජන සිදු කිරීමට ඇති එකම ව්‍යවස්ථාපිත ක්‍රියාකරු වන ගු.ගු.සේ.ස. සඳහා කිසිදු බාධාවක් නොමැති අතර, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් තහවුරු කරන ලද පරිදි ගැසට් පත්‍රවලට අනුව වාර්ෂික ගාස්තු ගිවිසුම් දින සිට අදාළ වේ.

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

(iv) දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ අතරට 2025 දෙසැම්බර් 31 දිනට රුපියල් 24,578,622,821 ක් වූ සම්පූර්ණයෙන්ම ක්ෂය වූ වත්කම් ඇතුළත් වේ. (2024: රුපියල් 22,605,532,993)

(v) ස්වාධීන වෘත්තීය තක්සේරුකරුවෙකු වන රජයේ තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුවේ නියෝජ්‍ය ප්‍රධාන තක්සේරුකරු අනුරාද සෙනෙවිරත්න මහතා විසින් 2025 මූල්‍ය වර්ෂය තුළ පිදුරුතලාගල ගොඩනැගිලි නැවත තක්සේරු කරන ලදී.

(vi) පෙර වර්ෂයේ ගැලපුමට බ.ජා.ගු.- අදියර 2 පියවර II හි ආරක්ෂිත වැඩ ව්‍යාපෘතියට අදාළ අලුත්වැඩියා සහ නඩත්තු වියදම් මෙන්ම ව්‍යාපෘති අවසන් කිරීමේ කාලය තුළ ව්‍යාපෘති කළමනාකරණ ඒකක වැටුප් සහ ගබඩා ගාස්තු ඇතුළත් වන අතර ඒවා මුලින් ප්‍රාග්ධන වැඩ ප්‍රගතියේ ගිණුම යටතේ සටහන් කර පසුව පෙර වර්ෂයේ ගැලපුම් ගිණුමට මාරු කර ඇත.

(vii) මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළට අදාළව රුපියල් බිලියන 17.6 ක මුළු වත්කම් වටිනාකමක් 2025.12.31 දිනට ඒකාබද්ධ දේපළ, පිරියත සහ උපකරණවල ඇතුළත් කර ඇත.

2026 ජනවාරි 19 වන දින, අංක 26/0195/814/008 දරන කැබිනට් පත්‍රිකාවට අනුව, 2024 අප්‍රේල් 25 සහ 2024 මැයි 13 යන දින කැබිනට් පත්‍රිකාව අංක CP No 24/0540/628/028 සහ CP No 24/0882/628/028-I අනුව ගත් කැබිනට් තීරණය අවලංගු කිරීමට කැබිනට් මණ්ඩලය තීරණය කළ අතර, පහත සඳහන් දෑ සඳහා අනුමැතිය ලබා දෙන ලදී:

1. ම.රා.ජා.ගු. හි සම්පත් ඵලදායී ලෙස භාවිතා කිරීම සඳහා අනාගත ආයෝජකයින්ගෙන් නව කැමැත්ත ප්‍රකාශ කිරීම සඳහා කැඳවීම සහ පසුව සුදුසුකම් ලත් ආයෝජකයින්ගෙන් යෝජනා සඳහා ඉල්ලීම් කැඳවීම.

2. ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය සඳහා කැබිනට් මණ්ඩලය විසින් පත් කරන ලද සාකච්ඡා කමිටුවක් සහ ව්‍යාපෘති කමිටුවක් පත් කිරීමට මුදල්, සැලසුම් සහ ආර්ථික සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයාට බලය පැවරීම.

(viii) දේපළ භාවිතා අයිතීන්

	2025	2024
පිරිවැය		
ජනවාරි 1 දිනට ශේෂය	**8,057,513**	8,057,513
සමුච්චිත ක්ෂයවීම්		
ජනවාරි 1 දිනට ශේෂය	**3,948,596**	3,642,756
වසර සඳහා අයකිරීම	**305,839**	305,840
දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය	**4,254,435**	3,948,596
දෙසැම්බර් 31 දිනට ගෙනයන ශේෂය	**3,803,078**	4,108,917

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

(ix) කල්බදු වගකීම්

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

	2025	2024
ජනවාරි 1 දිනට ශේෂය	**8,876,147**	9,104,368
වසර සඳහා අයකරන ලද පොලී ආදායම	**748,009**	765,379
අඩු: වසර තුළ සිදුකරන ලද ගෙවීම්	**(993,600)**	(993,600)
දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය	**8,630,556**	8,876,147
ජංගම	**993,600**	454,087
ජංගම නොවන	**7,636,956**	8,422,060
දෙසැම්බර් 31 දිනට මුළු කල්බදු වගකීම්	**8,630,556**	8,876,147

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් |

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

	ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි	පිරියත සහ උපකරණ	මෝටර් රථ	ලී බඩු, සවි කිරීම් සහ කාර්යාලීය උපකරණ
2024 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය				
පිරිවැය/තක්සේරුව				
2024 ජනවාරි 1 වන දිනට	**16,305,374,583**	**6,672,206,947**	**2,528,706,478**	**1,314,896,427**
පෙර වසරේ ගැලපීම්	5,297,541	-	-	546,939
එකතු කිරීම්	551,645,048	494,815,793	138,242,215	208,023,575
පරිත්‍යාග	-	-	2,000,000	-
ප්‍රත්‍යාගනන	1,001,352,169	163,677,557	2,107,754,367	-
වත්කම් ප්‍රත්‍යාගනන සමුච්චිත ක්ෂයවීම් මාරු කිරීම	(1,373,850,145)	(157,105,071)	(1,588,465,276)	-
මාරු කිරීම්	-	(4,029,749)	4,029,749	-
කපා හැරීම්	-	(4,501,158)	-	(3,518,152)
බැහැර කිරීම්	-	(30,978,479)	(31,968)	(11,554,490)
2024 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට	**16,489,819,194**	**7,134,085,840**	**3,192,235,566**	**1,508,394,300**
සමුච්චිත ක්ෂයවීම්				
2024 ජනවාරි 1 වන දිනට	2,068,309,847	5,265,407,854	1,551,357,721	1,127,773,397
පෙර වසරේ ගැලපීම්	-	-	-	648,139
වසර සඳහා අය කිරීම්	446,438,844	261,298,099	151,424,523	64,768,774
කපා හැරීම්	-	(4,501,158)	-	(2,688,954)
වත්කම් ප්‍රත්‍යාගනන සමුච්චිත ක්ෂයවීම් මාරු කිරීම	(1,373,850,145)	(157,105,071)	(1,588,465,276)	-
බැහැරකිරීම්	-	(30,824,989)	(31,968)	(11,554,490)
2024 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට	1,140,898,545	5,334,274,736	114,285,001	1,178,946,867
2024 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට ගෙනයන ශේෂය	15,348,920,649	1,799,811,105	3,077,950,565	329,447,433
2025 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය				
පිරිවැය/තක්සේරුව				
2025 ජනවාරි 1 වන දිනට	16,489,819,194	7,134,085,840	3,192,235,566	1,508,394,300
පෙර වසරේ ගැලපීම්	-	-	-	936,339
එකතු කිරීම්	184,925,067	1,066,478,790	79,703,170	263,086,630
පරිත්‍යාග	-	-	45,250,650	-
නැවත තක්සේරු කිරීම්	188,239,517	-	-	-
වත්කම් නැවත තක්සේරු කිරීමේදී ගිණුම් ක්ෂයවීම් මාරු කිරීම	(21,867,062)	-	-	-
මාරු කිරීම්	-	-	-	-
බැහැර කිරීම්	(2,660,000)	(178,339,343)	(83,074,245)	(90,568,656)
2025 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට	**16,838,456,718**	**8,022,225,287**	**3,234,115,141**	**1,681,848,613**
සමුච්චිත ක්ෂයවීම්				
2025 ජනවාරි 1 වන දිනට	1,140,898,545	5,334,274,736	114,285,001	1,178,946,867
පෙර වසරේ ගැලපීම්	-	-	-	182,457
වසර සඳහා අය කිරීම	473,924,503	332,687,221	322,866,001	95,174,922
වත්කම් නැවත තක්සේරු කිරීමේදී ගිණුම් ක්ෂයවීම් මාරු කිරීම	(21,867,062)	-	-	-
මාරු කිරීම්	-	-	-	-
බැහැර කිරීම්	-	(177,766,915)	(14,051,244)	(90,240,528)
2025 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට	**1,592,955,987**	**5,489,195,042**	**423,099,758**	**1,184,063,719**
2025 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට ගෙනයන ශේෂය	**15,245,500,731**	**2,533,030,245**	**2,811,015,383**	**497,784,895**

සන්නිවේදන හා ගගන නාවික උපකරණ	වෙනත් උපකරණ	ගුවන්තොටුපොළ යටිතල පහසුකම්	ආයෝජන දේපල	නොනිමි ප්‍රාග්ධන	එකතුව
8,260,498,284	**1,566,308,835**	**35,610,836,982**	**4,540,449,191**	**38,443,670,909**	**115,242,948,636**
-	792,300	-	-	-	6,636,780
1,519,149,898	33,750,587	7,887,708,839	-	25,986,445,121	36,819,781,076
-	-	-	-	-	2,000,000
-	-	84,600,000	529,938,340	-	3,887,322,433
-	-	-	(386,877,239)	-	(3,506,297,731)
(22,322,138)	22,322,138	-	-	(14,783,669,019)	(14,783,669,019)
(9,249,147)	(1,058,026)	-	-	-	(18,326,483)
(501,790,499)	(24,136,457)	-	-	-	(568,491,892)
9,246,286,398	**1,597,979,378**	**43,583,145,821**	**4,683,510,292**	**49,646,447,011**	**137,081,903,801**
7,791,863,724	1,395,688,251	16,881,133,368	612,988,588	-	36,694,522,751
-	834,500	-	-	-	1,482,639
109,033,852	81,929,484	2,567,128,321	106,732,736	-	3,788,754,633
(9,228,877)	(917,575)	-	-	-	(17,336,565)
-	-	-	(386,877,239)	-	(3,506,297,731)
(501,790,499)	(24,122,098)	-	-	-	(568,324,043)
7,389,878,200	1,453,412,561	19,448,261,690	332,844,085	-	36,392,801,684
1,856,408,199	144,566,817	24,134,884,132	4,350,666,207	49,646,447,011	100,689,102,117
9,246,286,398	1,597,979,378	43,583,145,821	4,683,510,292	49,646,447,011	137,081,903,801
185,649	(193,694)	(1,460,000)	-	(115,151,072)	(115,682,777)
502,405,934	48,986,582	177,184,189	8,269,571	6,061,892,245	8,392,932,178
-	24,892,250	-	-	-	70,142,900
-	-	-	-	-	188,239,517
-	-	-	-	-	(21,867,062)
-	-	-	-	(1,729,378,089)	(1,729,378,089)
(74,594,333)	(34,623,916)	(4,402,872)	-	-	(468,263,365)
9,674,283,648	**1,637,040,600**	**43,754,467,137**	**4,691,779,863**	**53,863,810,096**	**143,398,027,104**
7,389,878,200	1,453,412,561	19,448,261,690	332,844,085	-	36,392,801,684
185,649	175,874	(66,454)	-	-	477,527
210,101,081	47,121,323	1,310,595,511	118,782,191	-	2,911,252,753
-	-	-	-	-	(21,867,062)
(22,322,138)	22,322,138	-	-	-	-
(74,441,355)	(34,475,302)	(4,402,872)	-	-	(395,378,216)
7,503,401,437	**1,488,556,594**	**20,754,387,874**	**451,626,276**	**-**	**38,887,286,687**
2,170,882,211	**148,484,006**	**23,000,079,263**	**4,240,153,587**	**53,863,810,096**	**104,510,740,417**

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

12. අස්පෘශ්‍ය වත්කම්

	2025	2024
වසර ආරම්භක දිනට		
පිරිවැය	**298,855,416**	298,804,688
සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	**(180,709,717)**	(136,134,806)
	118,145,699	162,669,883
වසර තුළ වූ සංචලනයන්		
ආරම්භක ශුද්ධ පොත් අගය	**118,145,699**	162,669,883
එකතුකිරීම්	**110,330,453**	50,727
බැහැර කිරීම් - පිරිවැය	**(1,288,296)**	-
බැහැර කිරීම් - ක්‍රමක්ෂය	**1,288,296**	-
වර්ෂය තුළ ක්‍රමක්ෂය කිරීම	**(45,007,784)**	(44,574,911)
අවසන් ශුද්ධ පොත් අගය	**183,468,367**	118,145,699
වර්ෂ අවසාන දිනට		
පිරිවැය	**407,897,573**	298,855,416
සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	**(224,429,206)**	(180,709,717)
අවසන් ශුද්ධ පොත් අගය	**183,468,367**	118,145,699

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

13. විලම්බිත ආදායම් බදු

	මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශනය		විස්තීර්ණ අදායම් ප්‍රකාශනය	
	2025	2024	**2025**	2024
විලම්බිත බදු වගකීම් මත :				
ක්ෂයවීම් සහ ක්‍රමක්ෂය වීම්	**10,262,031,161**	10,439,696,649	**(177,665,488)**	1,228,206,917
	10,262,031,161	10,439,696,649	**(177,665,488)**	1,228,206,917
විලම්බිත බදු වත්කම් මත:				
නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම	**2,962,057,826**	2,809,591,635	**(152,466,191)**	(711,419,341)
තොග සහ ණයගැතියන් සඳහා ප්‍රතිපාදන	**496,088,070**	308,223,465	**(187,864,604)**	687,573,645
විලම්බිත රජයේ ප්‍රදාන	**2,589,167**	394,165,146	**391,575,979**	21,578,399
	3,460,735,063	3,511,980,247	**51,245,184**	(2,267,298)
විලම්බිත ආදායම් බදු අයකිරීම්	**3,460,735,063**	3,511,980,247	**51,245,184**	(2,267,298)
වෙනත් විස්තීර්ණ අදායම්				
ආයුගණක ලාභය/(අලාභය) සහ ප්‍රත්‍යාගනන ලාභය මත විලම්බිත බද්ද			**(112,926,419)**	475,246,286
විලම්බිත බදු ගාස්තුව / (ආපසු හැරවීම)) (සටහන 9)			**(239,346,723)**	1,701,185,905

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

	2025	2024
විලම්බිත බදු වත්කම්	**3,460,735,063**	3,511,980,247
විලම්බිත බදු වගකීම්	**(10,262,031,161)**	(10,439,696,649)
විලම්බිත බදු වත්කම් (ශුද්ධ)	**(6,801,296,098)**	(6,927,716,402)

14. ආයෝජන

14.1 ණයකරවල ආයෝජනය

ණයකරවල ආයෝජන සම්පූර්ණයෙන්ම සමන්විත වන්නේ ලංකා බැංකුවේ සහ හැටන් නැෂනල් බැංකුවේ අවුරුදු 5 - 7 අතර නිදහස් කළ හැකි ණයකරවල ආයෝජනවලිනි. කල්පිරීම දක්වා රඳවා තබා ගන්නා ආයෝජනයේ ධාරණ වටිනාකම සාධාරණ වටිනාකමට සමාන වේ.

	2025	2024
බර තැබූ සාමාන්‍ය පොලී අනුපාත යටතේ ණයකර		
ස්ථාවර ණය පොලී අනුපාත යටතේ ණයකර:(12.8% - 29.0%)	**1,754,300,000**	2,199,300,000
	1,754,300,000	2,199,300,000

නිකුත් කළ දිනය	**නිදහස් කරන දිනය**	**ආයෝජන වටිනාකම**	
		2025	2024
29.03.2018	29.03.2025	**-**	445,000,000
23.09.2019	23.09.2026	**254,300,000**	254,300,000
30.12.2022	30.12.2027	**500,000,000**	500,000,000
27.12.2023	27.12.2028	**1,000,000,000**	1,000,000,000
		1,754,300,000	2,199,300,000

කල්පිරීමේ දිනය මත ණයකර හි ආයෝජන වර්ගීකරණය පහත පරිදි වේ,

	2025	2024
දිගුකාලීන ණයකර ආයෝජන	**1,500,000,000**	1,754,300,000
කෙටිකාලීන ණයකර ආයෝජන	**254,300,000**	445,000,000
	1,754,300,000	2,199,300,000

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

14.2 බැංකු තැන්පතු

	2025	2024
දිගුකාලීන බැංකු තැන්පතු	-	5,141,085,264
කෙටිකාලීන බැංකු තැන්පතු	**128,720,489,816**	93,427,415,884
	128,720,489,816	98,568,501,148

ලංකා බැංකුව විසින් ගු.ගු.සේ.ස. වෙත ණයවර ලිපිය සඳහා රු. බිලියන 5 ක ණය පහසුකම් සහ ඇපකර ලිපිය සඳහා රු. මිලියන 50 ක ණය පහසුකම් ලබා දී ඇත. 2022.06.24 දින විවෘත කරන ලද රු. 530,199,157.62 ක ස්ථාවර තැන්පතු යොමුව: 89151481 මෙම ණය පහසුකමට විරෙහිව ඇපයක් ලෙස තබා ඇත.

15. භාණ්ඩ තොග

	2025	2024
පොදු	**374,059,136**	203,489,912
ඉලෙක්ට්‍රොනික	**91,484,861**	103,220,821
ඉංජිනේරු	**223,897,639**	204,399,848
ඉන්ධන	**26,499,492**	26,183,960
ගිනි නිවීමේ අමතර උපකරණ කොටස්	**40,632,418**	36,482,792
මාර්ගස්ථ තොග	**285,077,910**	1,442,453,617
තොග - (මෝටර් අමතර කොටස්)	**92,414,050**	81,297,600
තොග - විවේකාගාරය	**290,199**	198,522
	1,134,355,704	2,097,727,071
අඩු : සෙමින් චලනය වන තොග සඳහා වෙන් කිරීම	**(99,681,669)**	(82,487,508)
	1,034,674,034	2,015,239,563

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

16. වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ

	2025	2024
වෙළඳ ණයගැතියන්	**10,871,105,481**	8,280,669,222
අඩු: වෙළඳ ලැබිය යුතු මුදල් අපහායනය	**(1,553,945,230)**	(944,924,053)
	9,317,160,251	7,335,745,168
පොලිය සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ	**3,884,885,152**	2,938,194,699
අත්තිකාරම් සහ පෙරගෙවුම්	**538,709,735**	373,266,589
	4,423,594,887	3,311,461,288
සමාගමේ නිලධාරීන් සඳහා ණය (සටහන 16.1)	**107,002,603**	62,794,312
	107,002,603	62,794,312
	13,847,757,741	10,710,000,768

සමාගම් නිලධාරීන්ට ලබා දෙන ණය, වසර 4ක් නොඉක්මවන ණය කාලයක් තුළ සමාන මාසික වාරිකවලින් සේවකයින්ගෙන් අය කරගැනේ. සේවක ණය සඳහා වාර්ෂිකව 4.2% ක අනුපාතයකින් පොලි අය කෙරේ. ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තියට අනුව, සේවක ණය මුලින් සාධාරණ වටිනාකමකින් හඳුනාගෙන පසුව සෑම වාර්තාකරණ දිනයකම ඵලදායී පොලී ක්‍රමය භාවිතා කරමින් ක්‍රමක්ෂ පිරිවැයෙන් මනිනු ලැබේ. සේවක ණය සඳහා යොදන ඵලදායී පොලී අනුපාතය (EIR) ණය ආරම්භ කළ දිනයේදී පවතින මාසික සාමාන්‍ය බරිත ණය අනුපාතය (AWLR) නියෝජනය කරන අතර එය වෙළඳපල පොලී අනුපාතය පිළිබිඹු කරයි.

16.1 **සමාගමේ නිලධාරීන් සඳහා ණය**

	2025	2024
ජංගම කොටස (වසරක් ඇතුළත ආපසු ගෙවිය හැකිය)	**107,002,603**	62,794,312
ජංගම නොවන කොටස (වසරකට පසු ආපසු ගෙවිය හැකිය)	**145,768,357**	124,009,193
	252,770,960	186,803,505

17. මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ

	2025	2024
කෙටිකාලීන බැංකු තැන්පතු	**-**	2,401,527,619
ප්‍රතිමිලදී ගැනුම් ගිවිසුම් යටතේ භාණ්ඩාගාර බිල්පත්/බැඳුම්කර	**20,007,638**	165,945,394
මුදල් සහ බැංකු		
බැංකුවේ ඇති මුදල්	**1,508,802,269**	1,948,539,725
අතැති මුදල්	**6,935,500**	3,573,500
	1,515,737,769	1,952,113,225
මුළු මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	**1,535,745,407**	4,519,586,238

18. ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය

	කොටස් ගණන	**2025**	2024
ප්‍රකාශිත ප්‍රාග්ධනය	200,002	**20,000,200**	20,000,200
		20,000,200	20,000,200

සියලුම නිකුත් කරන ලද කොටස් සම්පූර්ණයෙන්ම ගෙවා නිමකර ඇත.

19. සංචිත

	2025	2024
ගුවන්තොටුපළ අධිකාරියෙන් පවරා ගන්නා ලද ශුද්ධ වත්කම්	**892,726,769**	892,726,769
ස්ථාවර වත්කම් ප්‍රත්‍යාගණන සංචිතය	**9,777,234,292**	9,648,126,630
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ සඳහා අකුණු මඟින් ඇතිවන හානි වෙනුවෙන් සංචිත	**352,000,000**	324,000,000
	11,021,961,061	10,864,853,399

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

සංචිතය සමන්විත වනුයේ සමාගම සංස්ථාගත කිරීමෙන් පසු විසුරුවා හරින ලද ගුවන්තොටුපළ අධිකාරියෙන් සමාගමට පැවරූ ශුද්ධ වත්කම්වල වටිනාකම, වත්කම් නැවත තක්සේරු කිරීමේ සංචිතය සහ 2013 වසරේ සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි අකුණු සැර වැදීමෙන් දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ වලට සිදුවන හිනි ආශ්‍රිත හානි සඳහා රුපියල් මිලියන 352ක වටිනාකමක් ඇති රඳවාගත් ඉපැයීම්වලින් (විද්‍යුත්, විදුලි, සන්නිවේදන සහ වෙනත් උපකරණවල වාර්ෂික වත්කම් වකතු කිරීම් 5%) සකස් කළ සංචිත වලිනි.

20. රඳවාගත් ඉපැයුම්

	2025	2024
වසර ආරම්භක දිනට	**79,408,637,223**	60,744,660,340
වත්මන් වසරට අදාළ ලාභය	**25,932,736,891**	21,107,551,033
පෙර වසරේ ගැලපුම්	**66,595,225**	82,333,851
අනෙකුත් විස්තීර්ණ (වියදම්)/ ආදායම්	**131,727,315**	(1,108,908,000)
සංචිත ගිණුමෙන් මාරු කිරීම්	**2,660,000**	-
සංචිත ගිණුමට මාරු කිරීම්	**(28,000,000)**	(131,000,000)
වසර තුළ ගෙවූ ලාභාංශ	**(2,931,000,000)**	(1,286,000,000)
වසර අවසාන දිනට	**102,583,356,654**	79,408,637,223

21. පොලී සහිත ණය ගැනීම්

ණය ගැනීම් යනු විදේශ ණය නියෝජනය කිරීමයි.

20.1 විදේශ ණය

	2025	2024
ණය		
වසර ආරම්භක දිනට ශේෂය	**95,806,823,512**	89,914,434,108
වසර තුළ ලබාගත් ණය	**3,139,427,867**	20,468,769,311
	98,946,251,379	110,383,203,419
වසර තුළ ගෙවූ ණය	**(2,153,536,990)**	(1,223,359,109)
පෙර වසර ගැලපුම්	**-**	(86,776,364)
විදේශ විනිමය පරිවර්තනය මත (ලාභ)/අලාබ	**5,643,588,397**	(13,266,244,433)
වසර අවසාන ශේෂය	**102,436,302,786**	95,806,823,512

ණය වර්ගීකරණය		
ණය ගැනීම්වල ජංගම කොටස	**9,433,485,478**	24,775,111,060
ණය ගැනීම්වල ජංගම නොවන කොටස	**93,002,817,309**	71,031,712,452
	102,436,302,786	**95,806,823,512**

ණය ගැනීම්වල කල්පිරීමේ විශ්ලේෂණය		
වසරකට වඩා අඩු	**9,433,485,478**	24,775,111,060
වසරකට වඩා වැඩි නමුත් වසර පහකට නොවැඩි	**18,776,577,026**	19,875,774,740
වසර පහකට වඩා වැඩි	**74,226,240,283**	51,155,937,712

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් |

ශ්‍රී ලංකාවේ විදේශ රාජ්‍ය ණය සේවාකරණය සම්බන්ධයෙන් අතුරු ප්‍රතිපත්තිය පිළිබඳ මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් 2022 අප්‍රේල් 12 දිනැති චක්‍රලේඛයට අනුව, පහත අරමුණු සඳහා ලබාගත් විදේශ ණය තුනක ආපසු ගෙවීම ගු.ගු.සේ.ස. විසින් නතර කිරීමට සිදු විය.

1. මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (චීන EXIM බැංකුව)
2. ධාවන පථ ආවරණය (HSBC හොංකොං)
3. බ.ජා.ගු සංවර්ධන ව්‍යාපෘති අදියර II පියවර 2 (JICA) SL-P104

මුදල් අමාත්‍යාංශයේ උපදෙස් අනුව, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් බ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘති අදියර II පියවර 1 JICA ණයෙහි ණය වාරික භාණ්ඩාගාරයට ප්‍රේෂණය කිරීම දිගටම කරගෙන ගියේය. බ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘති අදියර II පියවර 2 - JICA Kh SL-P114 ණය තවමත් ලබා දීමේ අදියරේ පවතී.

JICA Kh SL-P104 (බ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය අදියර II පියවර 2 ව්‍යාපෘතිය)
2012 මාර්තු මාසයේදී බ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යපෘති අදියර II පියවර 2 ව්‍යාපෘතිය සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. වෙත ලබා දුන් SL-P104 ණය ඇතුළුව JICA ණය ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජය (GoSL) 2024.06.26 දින නිල ණයහිමි කමිටුව (OCC) සමඟ අවබෝධතා ගිවිසුමක් අත්සන් කර ඇති අතර, භාණ්ඩාගාරයෙන් ස්වෛර්ී ඇපකරයක් යටතේ වය ලබා දී ඇත. මුල් ණය මුදල ජපන් යෙන් 28,969,000,000 කි. ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ අවබෝධතා ගිවිසුම යටතේ, 2022.03.18 දිනට ජපන් යෙන් 15,091,857,367 ක භාවිතා කළ ණය ශේෂය ප්‍රතිව්‍යුහගත කර ඇති අතර සංශෝධිත ආපසු ගෙවීමේ නියමයන් සමඟ 2023.1.1 සිට 2027.12.31 දක්වා වසර 5 ක සහන කාලයක් ලබා දී ඇත.ඒ අනුව, ගු.ගු.සේ.ස. 2025 ජුනි මාසයේදී JICA සමඟ ණය සංශෝධන ගිවිසුම අත්සන් කළේය.

ජපන් යෙන් 13,426,321,054.00 ක් වන SL-P104 ණය මුදලේ ඉතිරි ප්‍රතිව්‍යුහගත නොකළ කොටස එහි මුල් ගිවිසුම යටතේ පවතී. මෙම ප්‍රතිව්‍යුහගත නොකළ ණය මුදල සඳහා සංශෝධිත ක්‍රමක්ෂය කාලසටහන නිකුත් කර ඇති අතර 2025 සැප්තැම්බර් මාසයේ සිට ආපසු ගෙවීම ආරම්භ කර ඇත. ණය ගිවිසුමට අනුව පොලිය ගිණුම්ගත කර ඇත.

චීන EXIM බැංකු ණය (ම.රා.ජා.ගු. අදියර I ව්‍යාපෘතිය)
2024 ජුනි මාසයේදී ශ්‍රී ලංකා රජය ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්‍රියාවලිය සම්පූර්ණ කර ඇත. 2023.02.07 දිනැති CP/23/0154/604/014 කැබිනට් තීරණ යොමුවට අනුව, මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් ණය රජයේ ණය තොගයට මාරු කිරීම සඳහා අවබෝධතා ගිවිසුමක් අත්සන් කළ යුතු අතර, චීන EXIM බැංකුව වෙනුවට ගු.ගු.සේ.ස. විසින් ණය සේවා වාරික සෘජුවම මහා භාණ්ඩාගාරයට ප්‍රේෂණය කළ යුතුය. ණය ගිවිසුමට අනුව පොලිය ගිණුම්ගත කර ඇත.

හොංකොං සහ ෂැංහයි බැංකු (HSBC) ණය (ධාවන පථ ආවරණ ව්‍යාපෘතිය)
රාජ්‍ය රජය ණයහිමියා සමඟ ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්‍රියාවලියක යෙදී සිටී. ණය ගිවිසුමට අනුකූලව HSBC බැංකුව විසින් නිකුත් කරන ලද නිවේදන අනුව පොලිය සහ පැහැර හැරීමේ පොලිය ගිණුම්ගත කර ඇත.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

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

සාධාරණ අගයන් පහත සඳහන් වික් වික් ණය මත පදනම් වූ අනුපාත භාවිතා කරමින් වට්ටම් කරන ලද මුදල් ප්‍රවාහ මත පදනම් වේ:

	2025	2024
	(%)	(%)
වික්සත් ජනපද ඩොලරය (USD)		
- මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ	**2.00**	2.00
- ධාවන පථ ආවරණය	**SOFR + CAS + 2%**	LIBOR + 2
ජපන් යෙන්		
- බ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	**1.80**	1.80
- බ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - II වන අදියර පියවර 1	**0.75**	0.75
- බ.ජා.ගු. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය - II වන අදියර පියවර 2	**0.20**	0.20
විකසත් ජනපද ඩොලර් (USD)	**135,163,346**	131,924,919
ජපන් යෙන්	**29,711,876,211**	29,645,279,612

22. ණයකර

	2025	2024
ණයකර (ක්‍රමක්ෂය පිරිවැයට)	**4,000,000,000**	4,000,000,000
	4,000,000,000	4,000,000,000

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

23. විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම්

මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශනයේ පිළිගත් වගකීම්වල සංචලනය පහත පරිදි වේ.

	2025	2024
වසර ආරම්භක දිනට	**9,365,305,451**	6,993,907,655
වත්මන් සේවා පිරිවැය	**547,661,926**	550,269,177
පොලී පිරිවැය	**984,231,594**	909,207,995
වසර තුළ සිදු කරන ලද ගෙවීම්	**(835,491,006)**	(672,233,663)
විශ්‍රාම වැටුප් ප්‍රතිලාභ බැඳීම් මත ආයුගණක (ලාභ) / පාඩුව	**(188,181,878)**	1,584,154,286
වසර අවසාන දිනට	**9,873,526,088**	9,365,305,451

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

	2025	2024
වට්ටම් අනුපාතය	**10.5%**	11%
අනාගත වැටුප් වැඩිවීමේ අනුපාතය	**10%**	1% - 10%
ජීවන වියදම් දීමනා වර්ධක අනුපාතය	**10%**	10%
කාර්යමණ්ඩල පිරිවැටුම් අනුපාතය	**1.8%**	1.5%
විශ්‍රාමික වයස	**වසර 60**	වසර 60

2025 දෙසැම්බර් 31 දිනට වෘත්තීය සුදුසුකම්ලත් තක්සේරු කරුවන් විසින් සිදුකරන ලද තක්සේරුව මත පදනම්ව වර්ෂය සඳහා වන විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ බැඳීම් සඳහා වන ප්‍රතිපාදනය ගණනය කර ඇත.

නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ වගකීම් වෙත වගකීම සඳහා බාහිරව අරමුදල් සපයනු නොලැබේ.

24. විලම්බිත ප්‍රදාන

භාණ්ඩාගාර ප්‍රදාන සහ විදේශ ප්‍රදාන	**2025**	2024
වසර ආරම්භක දිනට	**1,313,883,820**	1,385,811,815
වසර තුළ ලැබීම්	**157,977,416**	2,000,000
වසරට අදාළ ක්‍රමක්ෂය	**(100,106,094)**	(73,927,995)
වසර අවසාන දිනට	**1,371,755,141**	1,313,883,820
ජංගම	**99,729,282**	73,490,290
ජංගම නොවන	**1,272,025,859**	1,240,393,529
	1,371,755,141	1,313,883,820

2025 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය තුළ, සමාගමට ජාත්‍යන්තර සංක්‍රමණ සංවිධානයෙන් (IOM) රු. 157,977,416 ක ප්‍රදානයක් ලැබුණි.

25. වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ

	2025	2024
වෙළඳ ගෙවිය යුතු දෑ	**1,283,138,179**	940,521,327
ගෙවිය යුතු පොලී	**3,988,489,217**	3,474,212,706
ආපසු ගෙවිය යුතු තැන්පතු	**594,917,844**	556,062,086
කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට ගෙවිය යුතු මුදල්	**652,733,720**	652,733,720
වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ	**3,487,126,537**	3,414,176,719
	10,006,405,496	9,037,706,557

26. ගෙවිය යුතු ආදායම් බදු

	2025	2024
වසර ආරම්භක ශේෂය	**2,203,379,433**	2,024,162,700
පෙර වසර ගැලපුම්	**-**	250,081,858
වසර සඳහා ප්‍රතිපාදන	**7,964,848,134**	5,862,347,313
වසර තුළ ගෙවීම්	**(6,546,392,929)**	(5,933,212,438)
වසර අවසාන දිනට ශේෂය	**3,621,834,637**	2,203,379,433

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

27. කාණ්ඩ අනුව මූල්‍ය උපකරණ

(අ) මූල්‍ය උපකරණ

	2025	2024
මූල්‍ය වත්කම්		
ක්‍රමක්ෂය කළ පිරිවැය		
වෙළඳ සහ වෙනත් ලැබිය යුතු මුදල් (පෙරගෙවුම්, අත්තිකාරම් හැර) (සටහන 16)	**13,202,045,403**	10,273,939,868
මුදල් සහ බැංකු ශේෂ (සටහන 17)	**1,515,737,769**	1,952,113,225
	14,717,783,171	12,226,053,093
ණයකරවල ආයෝජනය (සටහන 14)	**1,754,300,000**	2,199,300,000
දිගුකාලීන බැංකු තැන්පතු	**-**	5,141,085,264
භාණ්ඩාගාර බිල්පත්/බැඳුම්කර ප්‍රතිමිලදී ගැනීමේ ආයෝජන (සටහන 17)	**20,007,638**	165,945,394
කෙටි කාලීන බැංකු තැන්පතු	**128,720,489,816**	93,427,415,884
	130,494,797,454	100,933,746,542
මූල්‍ය වගකීම්		
අනෙකුත් මූල්‍ය වගකීම්		
ණයගැනීම් (සටහන 21)	**102,436,302,786**	95,806,823,512
ණයකර (සටහන 22)	**4,000,000,000**	4,000,000,000
වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ (මූල්‍ය නොවන වගකීම් හැර) (සටහන 25)	**10,006,405,496**	9,037,706,557
	116,442,708,282	108,844,530,069

(ආ) මූල්‍ය වත්කම් පන්තිය අනුව ණය ගුණාත්මකභාවය

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

2025 දෙසැම්බර් 31

	කල් ඉකුත් වූ හෝ හානිකරණය නොවූ	කල් ඉකුත් වූ නමුත් හානිකරණය නොවූ	වෙන් වශයෙන් හානිකරණය වූ	එකතුව
වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ (සටහන 16)	5,432,468,690	3,884,691,561	1,553,945,230	10,871,105,481
සමාගමේ නිලධාරීන්ට ලබා දී ඇති ණය	252,770,960	-	-	252,770,960
මුළු මූල්‍ය වත්කම්	**5,685,239,650**	**3,884,691,561**	**1,553,945,230**	**11,123,876,442**

31 දෙසැම්බර් 2024

	කල් ඉකුත් වූ හෝ හානිකරණය නොවූ	කල් ඉකුත් වූ නමුත් හානිකරණය නොවූ	වෙන් වශයෙන් හානිකරණය වූ,	එකතුව
වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ (සටහන 16)	5,308,771,696	2,026,973,472	944,924,053	8,280,669,222
සමාගමේ නිලධාරීන්ට ලබා දී ඇති ණය	186,803,505	-	-	186,803,505
මුළු මූල්‍ය වත්කම්	**5,495,575,201**	**2,026,973,472**	**944,924,053**	**8,467,472,726**

බැංකුවේ මුදල් සහ කෙටිකාලීන බැංකු තැන්පතු

	2025	2024
AA-(lka)	**130,229,292,085**	100,517,040,873
එකතුව	**130,229,292,085**	100,517,040,873

28. ලාභාංශ

2025 මූල්‍ය වර්ෂය තුළ, සමාගම 2025 වසරට අදාළව රුපියල් මිලියන 2,931 ක අතුරු ලාභාංශයක් ගෙවා ඇත. 2024 මූල්‍ය වර්ෂය තුළ, 2024 වසරට අදාළව රුපියල් මිලියන 1,286 ක අවසාන ලාභාංශයක් ගෙවා ඇත.

29. පෙර වාර්ශික ගැලපීම්

2025 වත්මන් මූල්‍ය වර්ෂය තුළදී, පෙර කාලවකවානු සම්බන්ධ ගිණුම්කරණ සකස්කිරීම් කිහිපයක් හඳුනාගෙන ඇත. මෙම කරුණු පෙර වාර්ෂික සංසන්දන ඔස්සේ සකස් කර ඇති අතර, එය රඳවා ඇති ලාභයෙහි අංගයකි.

එක් ගැලපීමක් බ.ජා.ගු. ආරක්ෂක වැඩ ව්‍යාපෘතියට අදාළ අලුත්වැඩියා සහ නඩත්තු වියදම් සඳහා වන අතර එය රුපියල් 101,242,597.27 කි. තවත් ගැලපීමක් 2024 දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා කරන ලද ප්‍රසාද අත්තිකාරම් සහ අයකරගැනීම් සම්බන්ධයෙන් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිකාර සඳහා වන අතර එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස රුපියල් 155,419,000.00 ක ශුද්ධ ගැලපීමක් සිදු විය. ඊට අමතරව, මාර්ගස්ථ භාණ්ඩ ලෙස නැවත වර්ගීකරණය කරන ලද අයිතම සඳහා රුපියල් 17,241,586.87 ක ගැලපීමක් සහ පෙර වසරවලට අදාළව රුපියල් 13,301,906.80 ක චලනය නොවන තොග සඳහා ප්‍රතිපාදනයක් සිදු කරන ලදී.

තවද, ම.රා.ජා.ගු. ණය සඳහා ණය පොලියට අදාළ ගැලපීම් මෙයට ඇතුළත් වේ. 2024 ජනවාරි 1 සිට 2024 දෙසැම්බර් 31 දක්වා කාලය සඳහා ණය නැවත සැලසුම් කිරීමෙන් පසු රුපියල් 102,970,528.27 ක අඩු ණය පොලියක් සහ 2023 දෙසැම්බර් 31 වන දින ණය නැවත සැලසුම් කිරීමේ දිනය දක්වා වාර්තා කර ඇති රුපියල් 59,846,723.16 ක අධික ලෙස ප්‍රකාශිත පොලී මුදල් ආපසු හැරවීම මෙයට ඇතුළත් වේ. ඊට අමතරව, ඇමරිකානු ඩොලර් ස්ථාවර තැන්පතු සඳහා රුපියල් 24,533,184.86 ක අධි ලෙස ප්‍රකාශිත පොලී ආදායම සඳහා ගැලපීමක් සිදු කරන ලදී.

මිශ්‍ර ගෙවීම් හරහා සෘජු ඇතුළත් කිරීමක් ලෙස ව්‍යවසාය සම්පත් සැලසුම් (ERP) පද්ධතියේ ආනයන ගෙවීම් සටහන් කරන ලදී. ආනයනවලට අදාළ භාණ්ඩ ලැබුණු සටහන් (GRNs) ඉහළ නැංවීමේ අවස්ථාවේදී, ඇතුළත් කිරීම් අනුරූප ගිණුමට සහ නිෂ්කාශන ගිණුමට (ලැබුණු බිල්ගත නොකළ) ලබා දෙන ලදී. නිෂ්කාශන ගිණුම නිෂ්කාශනය කිරීම සඳහා පෙර වසරේ ගැලපීම් හරහා එම ගනුදෙනුවලට අදාළ ඇතැම් ගැලපීම් වාර්තා කරන ලද අතර එය රුපියල් 63,541,884.51 කි. ඊට අමතරව, 2024 දෙසැම්බර් 31 දක්වා කාර්ය මණ්ඩල ණය සඳහා කාර්ය මණ්ඩල ප්‍රතිලාභවලට අදාළ ගැලපීමක් රුපියල් 32,818,035.08 කි.

30. අසම්භාව්‍යය වගකීම්

වාර්තාකරණ දිනය වන විට පහත සඳහන් සිදුවීම් පවතින බවත් ඒවා සමාගමේ ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිත වගකීම් ලෙස සලකනු ලබන බවත් සටහන් විය.

අ) කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කිරීම සහ පසුබිම

2022 අප්‍රේල් 12 දිනැති "ශ්‍රී ලංකාවේ විදේශ රාජ්‍ය ණය සේවා සැපයීම සම්බන්ධයෙන් අතුරු ප්‍රතිපත්තිය" යන මැයෙන් මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් නිකුත් කරන ලද චක්‍රලේඛයට අනුව, රජයේ ආයතන විසින් ලබාගත් විදේශ ණය පියවීම සිදු නොකරන ලෙස උපදෙස් ලබා දෙන ලදී. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, JICA විසින් 2022 ජූලි මාසයේදී ණය ගෙවීම් අත්හිටුවන ලද අතර එය ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින බ.ජා.ගු. සංවර්ධන අදියර II - පියවර 2 ව්‍යාපෘතියට අහිතකර ලෙස බලපෑවේය (පැකේජය A: මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල සහ ඒ ආශ්‍රිත වැඩ).

එම චක්‍රලේඛය නොතකා, ආයතනික අභ්‍යන්තර අරමුදල් භාවිතා කරමින් ණය ආපසු ගෙවීම් දිගටම කරගෙන යාමට සහ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම පවත්වා ගැනීමට ප්‍රමාණවත් මූල්‍ය ධාරිතාවක් තමන් සතුව ඇති බව ගු.ගු.සේ.ස. මුදල් අමාත්‍යාංශයට විධිමත් ලෙස දැනුම් දුන්නේය. ඊට සමගාමීව, ණය සේවා සැපයීම අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම තහවුරු කරමින් JICA මුදල් අමාත්‍යාංශයෙන් අනුමැතියක් ඉල්ලා සිටියේය. කෙසේ වෙතත්, IMF සහාය ලබන ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ වැඩසටහන හේතුවෙන් එවැනි අනුමැතියක් නිකුත් කිරීමට නොහැකි විය. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, 2022 දෙසැම්බර් 9 වන දින සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි තායිසේ (Taisei) සංස්ථාව කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කළේය.

කොන්ත්‍රාත් ඇඟවුම්

FIDIC - බහුපාර්ශ්වික සංවර්ධන බැංකුවේ විකඟ වූ කොන්ත්‍රාත් කොන්දේසි (2010 ජූනි) අනුව, සේවායෝජකයා විසින් කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කිරීමෙන් පසුව, කොන්ත්‍රාත්කරුහට පසු හිමිකම් පෑමට අවස්ථාව ලැබේ:

- මිලදී ගත් හෝ වැඩබිමට භාර දුන් පිරියත සහ ද්‍රව්‍ය සේවායෝජකයාගේ දේපළ බවට පත්වන අතර අවදානමට ලක්ව ඇත; සහ

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් |

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

- තාවකාලික වැඩ සහ කොන්ත්‍රාත්කරුවගේ උපකරණ වැඩබිමෙන් ඉවත් කිරීමට අදාළ වියදම්, වැඩ නිම කිරීමේ අපේක්ෂාවෙන් කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් දරන ලද අනෙකුත් සාධාරණ වියදම් සමඟ සේවායෝජකයා ගෙවීමට අවශ්‍ය වේ.

අවසන් කිරීමෙන් පසු විධිවිධාන

අවසන් කිරීමෙන් පසු, ආරක්ෂාව, සුරක්ෂිතතාව, නඩත්තුව සහ පාරිසරික කළමනාකරණය ඇතුළු වැඩ කටයුතු රැකබලා ගැනීමේ වගකීම ගු.ගු.සේ.ස. වෙත මාරු කරන ලදී. අවසන් කිරීමෙන් පසු ස්ථාන නඩත්තුව ගු.ගු.සේ.ස. විසින් සිදු කර ඇත. ඊට අමතරව, කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් කලින් ලබා ගත් රක්ෂණ ඔප්පු දෙක දීර්ඝ කිරීමට ගු.ගු.සේ.ස. තමන්ගේම අරමුදල් භාවිතා කරමින් කටයුතු කළේය, එනම්:

- කොන්ත්‍රාත්කරුගේ සියලු අවදානම් රක්ෂණ ප්‍රතිපත්තිය; සහ

- ගෝලීය ගුවන්තොටුපළ කොන්ත්‍රාත්කරුගේ වගකීම් රක්ෂණ ප්‍රතිපත්තිය.

ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග සැලැස්ම

ව්‍යාපෘතියේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්මේ ඉදිරි පියවරක් ලෙස, අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ඇතිව, අර්ධ වශයෙන් නිම කරන ලද කොන්ක්‍රීට් ව්‍යුහයන්හි වානේ දිරාපත්වීම වැලැක්වීම සඳහා ගු.ගු.සේ.ස. හි අරමුදල් භාවිතා කරමින් හඳුනාගත් ක්‍රියාමාර්ග සිදු කිරීමට ගු.ගු.සේ.ස. පියවර ගත්තේය. මෙම කාර්යයේදී වානේ වැර ගැන්වීමේ අවශ්‍යතාවයෙන් කොටසක් ගු.ගු.සේ.ස. විසින් වැඩ අත්හිටවූ කොන්ත්‍රාත්කරුගෙන් පවරා ගන්නා ලද ද්‍රව්‍ය වලින් සිදු කරන ලදී.

දෙවන පියවර ලෙස, JICA ණය ගෙවීම් නැවත ආරම්භ වන තෙක් අභ්‍යන්තර අරමුදල් භාවිතා කරමින් පැකේජ A විෂය පථය යටතේ පහත සඳහන් තෝරාගත් ප්‍රමුඛතා කටයුතු සිදු කිරීමට ගු.ගු.සේ.ස. පියවර ගත්තේය.

පර්යන්ත 2 හි උප ව්‍යුහ කාර්යයන්ගේ හඳුනාගත් විෂය පරාසය: MTB සහ මගී පාලම් 2 සහ 3 සඳහා ඉතිරි කුළුණු, කුළුණු වැස්ම සහ බිම් බාල්ක ඉදිකිරීම, ජපාන ව්‍යාපෘති උපදේශකවරයාගේ පරීක්ෂණ සහ අධීක්ෂණය යටතේ දේශීය කොන්ත්‍රාත්කරුවන් මඟින් සිදු කරන ලදී. මෙම ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා, තායිසේ සංස්ථාව වෙතින් භාරගත් ද්‍රව්‍ය හැකි තාක් දුරට භාවිතා කරන ලදී. මෙම විෂය පරාසය යටතේ, උප ව්‍යුහ (sub-structure) කාර්යයන්හි බහුතරයක්, විශේෂයෙන්ම පදනම් (foundations) කාර්යයන්, සම්පූර්ණ කර ඇත.

පිටත ආලින්ද ප්‍රදේශයේ සනීපාරක්ෂක පහසුකම්: පැමිණීමේ ප්‍රදේශයේ කලින් කඩා ඉවත් කළ පොදු සනීපාරක්ෂක පහසුකම්, මෙහෙයුම් අවශ්‍යතාව සැලකිල්ලට ගනිමින් 2025 ආරම්භයේදී නැවත ඉදිකිරීම ආරම්භ කරන ලදී. මෙම පහසුකම 2025 ඔක්තෝබර් මාසයේදී මහජන භාවිතයට විවෘත කරමින්, මගී පහසුකම් සහ සේවා මට්ටම සැලකිය යුතු ලෙස වැඩිදියුණු කරන ලදී.

ඝන අපද්‍රව්‍ය බැහැර කිරීමේ පද්ධතිය: කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් වන විට තායිසෙයි සංස්ථාවෙන් දැනටමත් පවරාගෙන ඇති දහන යන්ත්‍රය ස්ථාපනය සහ අනුගාමී සිවිල් වැඩ මෙම විෂය පථයට ඇතුළත් වේ. මෙමගින්, බ.ජා.ගු. හි වැඩි වෙමින් පවතින ඝන අපද්‍රව්‍ය බැහැර කිරීමේ අවශ්‍යතාව හා දැනට පවතින යල් පැන ගිය දහන යන්ත්‍රය හා සම්බන්ධ ගැටළු විසඳනු ඇත. මේ සඳහා ලංසු ලේඛන සකස් කරමින් පවතින අතර 2026 මුල් භාගයේදී ප්‍රසම්පාදනය ආරම්භ කිරීමට අපේක්ෂා කෙරේ.

අංකය	විස්තරය	කොන්ත්‍රාත් මුදල (රු.)	තත්ත්වය
1	හඳුනාගත් ආරක්ෂක කටයුතු (අර්ධ වශයෙන් නිම කරන ලද ස්ලැබ් දෙකක් සහ උපයෝගිතා උමගක් සම්පූර්ණ කිරීම)	499,864,083.65	සම්පූර්ණ කරන ලදී
2	හඳුනාගත් ඉදිකිරීම් විෂය පරාසය (ඉතිරි කුළුණු, කුළුණු ආවරණ, ටයි බාල්ක, භූගත උපයෝගිතා උමග ඉදිකිරීමේ කාර්යයන්) කාර්යයන් සම්පූර්ණ කිරීම.	3,255,520,946.19	සම්පූර්ණ කරන ලදී
3	ගුවන් තොටුපල භූමි ප්‍රදේශයේ සනීපාරක්ෂක පහසුකම් ඉදි කිරීම (පිටවීමේ සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ප්‍රදේශ)	137,875,476.09	සම්පූර්ණ කරන ලදී

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන්

මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුවා විසින් ස්ථිර හා තාවකාලික ද්‍රව්‍ය දෙවර්ගයම ලබාගෙන තිබුණි. එම ද්‍රව්‍ය අතර දැව, ප්ලයිවුඩ් සහ වානේ වැනි කිහිපයක්, ඉතිරි කාර්යයන් නැවත ආරම්භ කිරීමට පෙර කාලයත් සමඟ දිරාපත් වී තිබුණි. එම හේතුවෙන්, JICA අනුමැතිය යටතේ, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් දැව සහ ප්ලයිවුඩ් වෙන්දේසි කිරීම සඳහා සහ වානේ හඳුනාගත් ආරක්ෂිත කාර්යයන් සහ හඳුනාගත් ඉදිකිරීම් කාර්යයන් සඳහා භාවිතා කිරීම සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු සිදු කරන ලදී.

ඉන්පසු, 2023 මාර්තු 8 දිනැති අංක 23/0191/628/013 දරන කැබිනට් තීරණය යටතේ, "පැකේජය `A` - කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් පැකේජ `A` කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කිරීම සහ ඉදිරි ගමන" යන මාතෘකාව යටතේ නිකුත් කරන ලද කැබිනට් සංදේශයට අදාළව, JICA ණය ගෙවීම් නැවත ආරම්භ කරන තෙක් ගු.ගු.සේ.ස. අරමුදල් භාවිතා කරමින් සීමිත පරිමාණයකින් ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රමුඛතා කටයුතු සිදු කිරීමට අනුමැතිය ලබා දෙන ලදී.

ඉහත අනුමැතියට අනුකූලව, දේශීය කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගෙන් ටෙන්ඩර් කැඳවා 2024 අප්‍රේල් 5 වන දින බ.ජා.ගු. හි MTB, මගී පාලම 2 සහ 3 (පර්යන්ත 2 විෂය පථෙය් කොටසක්) හි හඳුනාගත් වැඩ විෂය පථය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ප්‍රදානය කරන ලද අතර, එහි මුළු කොන්ත්‍රාත් වටිනාකම ආසන්න වශයෙන් රුපියල් බිලියන 3.2 කි. 2024 අප්‍රේල් මාසයේදී වැඩ ආරම්භ කරන ලද අතර 2025 සැප්තැම්බර් මාසයේදී ගු.ගු.සේ.ස. අරමුදල් භාවිතා කරමින් සහ ව්‍යාපෘති උපදේශකයින් වන, බද්ද ව්‍යාපාර - ජපාන ගුවන්තොටුපළ උපදේශක සමාගම - නිපොන් කොයි සීමිත සමාගමෙහි සෘජු අධීක්ෂණය යටතේ නිම කරන ලදී.

කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කිරීමෙන් අනතුරුව, තායිසේ සංස්ථාව විසින් අවසන් කිරීමේ හිමිකම් මාතෘකා කිහිපයක් යටතේ ඉදිරිපත් කරන ලදී. ඒවා අතර අවසන් කිරීමේ දිනය දක්වා ක්‍රියාත්මක කරන ලද වැඩ, ඒකාබද්ධ කිරීමේ හිමිකම්, අවසන් කිරීමෙන් ඇතිවන පාඩු (ලාභ අලාභය ඇතුළුව) සහ උප කොන්ත්‍රාත්කරු හිමිකම් ඇතුළත් වේ. ඉදිරිපත් කරන ලද හිමිකම් ඇගයීම සඳහා ව්‍යාපෘති උපදේශක විසින් ප්‍රමාණ සමීක්ෂකයින් සහ කොන්ත්‍රාත් සහ හිමිකම් විශේෂඥයෙකුගෙන් සමන්විත විශේෂඥ කණ්ඩායමක් පත් කරන ලදී.

ව්‍යාපෘති උපදේශකවරයා විසින් තායිසෙයි සංස්ථාව විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද අවසන් කිරීමේ ගෙවීම් ප්‍රකාශය ඇගයීමට ලක් කර 2025 දෙසැම්බර් 31 දිනට ජපන් යෙන් 12,794,827,112 ක් සහ රුපියල් 14,221,923,323.86 ක අතුරු ගෙවීමක් සහතික කරන ලදී. සහතික කළ අතුරු ගෙවීම් පියවීම සඳහා පූර්ව කැබිනට් අනුමැතිය ලබා ගන්නා ලදී.

අතුරු හිමිකම් පෑම් වලට අමතරව, කොන්ත්‍රාත් අවසන් කිරීමේ හිමිකම් පෑම වන තෙක් සහ නිල වශයෙන් කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කිරීම තෙක්, කොන්ත්‍රාත්කරුගේ මාසික ධාවන පිරිවැය අවසාන හිමිකම් පෑමට එක්කර හිණුම්ගත කරනු ඇත. ඒ සමඟම, ඇතැම් හිමිකම්පෑම් මතභේදාත්මකව පවතින අතර, ව්‍යාපෘති උපදේශක ඒවා විසින් සහතික කර නොමැත. එවැනි අවස්ථාවලදී, කොන්ත්‍රාත්කරුවාට එම ගැටලු විසඳා ගැනීම සඳහා කොන්ත්‍රාත්තුව යටතේ පත් කළ ආරවුල් මණ්ඩලය (DB) වෙත යොමු විය හැක. මෙම ක්‍රියාවලිය කාලය ගතවන බැවින්, අවසාන පියවීමේ මුදල තවදුරටත් ඉහළ යා හැකි අවදානමක් පවතී.

ව්‍යාපෘති ද්‍රව්‍ය

කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කිරීමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, ශ්‍රී ලංකාවට ගෙන එන ලද ව්‍යාපෘති ද්‍රව්‍ය සහ උපකරණ, ව්‍යාපෘති උපදේශකයාගේ නිර්දේශ අනුව ගු.ගු.සේ.ස. සභාපතිවරයා විසින් පත් කරන ලද කමිටුවල නිර්දේශයන්ට අනුකූලව ගු.ගු.සේ.ස. විසින් පවරා ගන්නා ලදී. ඒ අනුව, ශ්‍රී ලංකාවට ගෙන එන ලද ද්‍රව්‍ය සහ උපකරණ වල බහුතරයක් භාරගෙන, ගු.ගු.සේ.ස. විසින් කුලියට ගත් ගබඩා පහසුකම් හෝ අදාළ නියෝජිතයින්ගේ ගබඩා තුළ ආරක්ෂිතව ගබඩා කර ඇත.

අංකය	අයිතම	බිල්පත් වටිනාකම (රු.මිලියන)	ගබඩා ස්ථානය
1	වහළේ වැඩ කටයුතු සඳහා ද්‍රව්‍ය	1,241	ගු.ගු.සේ.ස. විසින් කුලියට ගත් ගබඩාව - සීදුව
2	දාහක	754	නියෝජිතයා විසින් කුලියට ගෙන ඇති ගබඩාව - බියගම
3	ජෙනරේටර් කට්ටල (3ක්)	392	ගු.ගු.සේ.ස. විසින් කුලියට ගත් ගබඩාව - සීදුව
4	GI පයිප්ප	159	බ.ජා.ගු. අංගනය 2 සහ 3
5	වානේ වැර ගැන්වීම්	434	බ.ජා.ගු. පර්යන්ත 2 ආරක්ෂිත සහ උප ව්‍යුහ ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා භාවිතා කෙරේ

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් |

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

තවද, කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කරන අවස්ථාවේදී, ඇතැම් ව්‍යාපෘති ද්‍රව්‍ය සහ උපකරණ කිහිපයක් විදේශයන්හි තිබූ අතර, ඒවායින් බහුතරයක් අර්ධ වශයෙන් නිම කරන ලද අදියරවල තිබුණි. ව්‍යාපෘති උපදේශකවරයාගේ උපදෙස් අනුව ගු.ගු.සේ.ස. හි සභාපතිවරයා විසින් පත් කරන ලද කමිටුවල නිර්දේශ මත පදනම්ව, එවැනි ද්‍රව්‍ය සහ උපකරණ ශ්‍රී ලංකාවට ආනයනය කළ යුතුද නැතහොත් ඒවායේ විදේශීය ස්ථානවල ඉවත්/විකිණීම කළ යුතුද යන්න පිළිබඳව අවසන් තීරණ ගනු ලැබීය.

කොන්ත්‍රාත්තුව අවසන් කරන අවස්ථාවේදී විදේශයන්හි පවතින ද්‍රව්‍ය සහ උපකරණ පහත පරිදි වේ.

අංකය	අයිතම	බිල්පත් වටිනාකම (රු.මිලියන),	ගබඩා ස්ථානය	වර්තමාන තත්ත්වය
1	අර්ධ වශයෙන් පිරිසැකසුම් කරන ලද වහලේ වානේ ව්‍යුහය සහ අමුද්‍රව්‍ය	632	ඉන්දියාව	ඉවත් කිරීමේ ක්‍රියාවලිය 2025 නොවැම්බර් මාසයේදී ආරම්භ වූ අතර 2026 ජනවාරි මස අවසානයේදී සම්පූර්ණ කරන ලදී. බැහැර කරන ලද වානේවල අවශේෂ වටිනාකම අයකර ගනු ලබන අතර කොන්ත්‍රාත්කරුගේ සහ උපදේශකයාගේ වැඩිදුර යෙදවුම් මත පදනම්ව ගිණුම්ගත කරනු ලැබේ.
2	වහලයේ ආරක්ෂක ද්‍රව්‍ය	76	ඉන්දියාව	මෙම ද්‍රව්‍ය සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුගේ හිමිකම් පෑම ප්‍රතික්ෂේප කරන ලදී. ගු.ගු.සේ.ස. වෙත කිසිදු වගකීමක් නොමැත.
3	ගමන්මලු හැසිරවීමේ පද්ධතිය	536	මැලේසියාව	ශ්‍රී ලංකාවට ආනයනය කර ගු.ගු.සේ.ස. විසින් පවරා ගන්නා ලදී. පිටත ගබඩාවක ගබඩා කර ඇත.
4	තොරතුරු තාක්ෂණය ව්‍යුහගත කේබල් පද්ධතිය,	404	සිංගප්පූරුව	ශ්‍රී ලංකාවට ආනයනය කර ගු.ගු.සේ.ස. විසින් පවරා ගන්නා ලදී. නියෝජිතයා යටතේ තබා ඇත.
5	මගී ගුවන් පාලම්	"4.6 යාවත්කාලීන කළ හිමිකම් පෑම"	ස්පාඤ්ඤය	දැනටමත් බැහැර කර ඇති ද්‍රව්‍ය, අවශේෂ වටිනාකම අයකර ගෙන ඇත.

ඉහත ද්‍රව්‍ය හා උපකරණ පවරා ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය අමාත්‍ය මණ්ඩලයට දැනුම් දෙන ලද අතර, කැබිනට් තීරණ 2023 ජූනි 13 දිනැති CP/23/0974/628/013-II සංදේශය මගින් දැනුම් දෙන ලදී. සේවය අවසන් කරන ලද කොන්ත්‍රාත්කරුට නියමිත ගෙවීම් පියවීමත් සමඟ, JICA ණය මුදලෙහි ඉතිරි මුදල 'A1' පැකේජයේ ඉතිරි මුළු විෂය පථය ('A' පැකේජය සම්පූර්ණ කිරීම - මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල සහ ආශ්‍රිත වැඩ) සම්පූර්ණ කිරීමට ප්‍රමාණවත් නොවේ. ඒ අනුව, මෙම ව්‍යාපෘතියේ ඉතිරි විෂය පථය සම්පූර්ණ කිරීම සඳහා අමතර අරමුදල් ලබා ගැනීම අවශ්‍ය වේ.

සේවය අවසන් කරන ලද කොන්ත්‍රාත්කරුගෙන් භාර ගන්නා ලද ඉතිරි සියලුම ව්‍යාපෘති ද්‍රව්‍ය හා උපකරණ ඊළඟ කොන්ත්‍රාත්කරුට පිරිනමනු ලබන අතර අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන A1 පැකේජයේ ලංසු ලේඛනයේ දක්වා ඇත. 2024 සැප්තැම්බර් 24 වන දින A1 පැකේජය සඳහා ටෙන්ඩර් කැඳවා 2025 මාර්තු 25 වන දින අවසන් කරන ලදී. ලංසු ඇගයීම සිදුවෙමින් පවතින අතර 2026 මැද භාගයේදී කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කිරීමට අපේක්ෂා කෙරේ.

තවද, ව්‍යාපෘතිය අවසන් කිරීමත් සමඟ, හිමිකම් ඉල්ලීම් ඇගයීම, නැවත ටෙන්ඩර් කිරීමේ ලේඛන සකස් කිරීම, හඳුනාගත් කාර්ය පථයේ අධීක්ෂණය ආදිය ඇතුළුව අවසන් කිරීමේ ක්‍රියාවලිය නිම කිරීම සඳහා උපදේශක බද්ධ ව්‍යාපාරය - ජපාන ගුවන්තොටුපළ උපදේශක සමාගම - නිපොන් කොයි සීමිත සමාගමෙහි සේවාවන් අතිරේක සේවාවන් ලෙස රඳවා ගැනීමට සිදු වූ අතර, මෙම අතිරේක සේවාවන් උපදේශක බද්ධ ව්‍යාපාර - ජපාන ගුවන්තොටුපළ උපදේශක සමාගම - නිපොන් කොයි සීමිත සමාගම විසින් ඉල්ලා ඇති අතර, නිර්මාණ සහ පශ්චාත් නිර්මාණ උපදේශන සේවාවන් සඳහා වන සංශෝධන අංක 3 සඳහා වන කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම 2024 නොවැම්බර් 1 වන දින අත්සන් කරන ලදී.

'A1' පැකේජයේ අරමුදල් සැපයීම සඳහා JICA, ශ්‍රී ලංකා රජය සහ ගු.ගු.සේ.ස. සමඟ සාකච්ඡා සිදුවෙමින් පවතින අතර ඉහත පාර්ශවයන් අතර 2024 නොවැම්බර් 11 වන දින සංදේශයක් අත්සන් කරන ලද අතර ණය තක්සේරු කිරීමේ ක්‍රියාවලිය දිගටම කරගෙන යනු ලැබේ.

ආ) 2025/02/06 දින, කොළඹ වාණිජ මහාධිකරණය විසින් ව්‍යවසාය සම්පත් සැලසුම්කරණ (ERP) පද්ධතියක් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා වූ කොන්ත්‍රාත්තුවක් අවසන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් ඊ.ඩබ්ලව් ඉන්ෆොර්මෂන් සිස්ටම්ස් ලිමිටඩ් වෙත රුපියල් 196,526,136.83 ක් ගෙවීමට ගු.ගු.සේ.ස. හට නියෝග කරමින් තීන්දුවක් ලබා දුන් අතර, එම තීන්දුව සම්බන්ධයෙන් ගු.ගු.සේ.ස. ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයට අභියාචනයක් ගොනු කර ඇත. ලැබුණු නීති උපදෙස් සහ කළමනාකාරිත්වයේ තක්සේරුව මත පදනම්ව, වාර්තා කරන දිනයේදී ආර්ථික ප්‍රතිලාභ පිටතට ගලා යාමක් අවශ්‍ය වනු ඇතැයි සම්භාවිතාවක් ලෙස නොසැලකේ. ඒ අනුව, මූල්‍ය ප්‍රකාශනයේ කිසිදු ප්‍රතිපාදනයක් හඳුනාගෙන නොමැත.

31. බැඳීම්

31.1 ප්‍රාග්ධන වියදම් බැඳීම්

	2025	2024
ගිවිසුම්ගත නමුත් ප්‍රතිපාදන වෙන් නොකළ	**4,332,514,156**	11,202,776,102
අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කළ නමුත් ගිවිසුම්ගත කර නොමැත	**16,166,782,844**	14,573,692,735
	20,499,297,000	25,776,468,837

31.2 මූල්‍ය බැඳීම්

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

32. ප්‍රධාන කළමනාකාරිත්ව පිරිස් සමඟ ගනුදෙනු

	2025	2024
වැටුප් සහ ගාස්තු	**5,056,345**	12,310,349
	5,056,345	12,310,349

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය, සමාගමේ ප්‍රධාන කළමනාකාරිත්ව ධූරය හොබවන පිරිස් ලෙස සැලකේ.

33. සම්බන්ධිත පාර්ශව 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 50කට වැඩි ගනුදෙනු ලෙස පහත ගනුදෙනු සටහන් විය.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් |

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

ආයතනයේ නම	සම්බන්ධතාවය	ගනුදෙනුවේ ස්වභාවය	**2025 රුපියල් මිලියන**	2024 රුපියල් මිලියන
සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය	රජය සතු	ගුවන් යානාවට නැගීමේ ගාස්තු	**11,670**	8,721
දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව	- වම -	බදු	**11,371**	9,942
මහා භාණ්ඩාගාරය	- වම -	ලාභාංශ ගෙවීම්	**2,931**	1,286
ලංකා ඛනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාව	- වම -	ඉන්ධන මිල දී ගැනීම	**2,785**	2,464
ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලය	- වම -	විදුලි ගෙවීම්	**1,728**	2,003
මහා භාණ්ඩාගාරය	- වම -	ණය ආපසු ගෙවීම්	**2,154**	1,223
ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම	- වම -	වරලත් ගාස්තු ආදායම	**1,625**	1,312
ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම	- වම -	වරලත් ගාස්තු ආදායම	**936**	773
ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුව	- වම -	සේවක අර්ථසාධක අරමුදල	**1,001**	989
ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම	- වම -	ආහාර සැපයුම් සේවා	**796**	902
ලංකා ඛනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාව	- වම -	වරලත් ගාස්තු ආදායම	**319**	295
සේවක නියුක්තිකයන්ගේ භාර අරමුදල් මණ්ඩලය	- වම -	සේවක භාරකාර අරමුදල	**250**	247
මහා භාණ්ඩාගාරය	- වම -	පොළී ගෙවීම්	**119**	126
වරාය හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය	- වම -	වාහන මාරු කිරීම	**69**	-
මහා භාණ්ඩාගාරය	- වම -	ගුවන් කලාපය හරහා ගමන් කරන චිකතුව මත 40 %	**1,366**	1,197
ජාතික ජල සම්පාදන හා ජලාපවහන මණ්ඩලය	- වම -	ජලසම්පාදන	**120**	-
නගර සභා	- වම -	ගාස්තු ගෙවීම්	**59**	59

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

			2025 රුපියල් මිලියන	2024 රුපියල් මිලියන
ලැබිය යුතු				
ලංකා බැංකුව	රජය සතු	ආයෝජන	**124,881**	101,043
ජාතික ඉතිරිකිරීමේ බැංකුව	- වම -	ආයෝජන	**5,340**	1,427
සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය	- වම -	ගුවන් යානාවට නැගීමේ ගාස්තු	**1,338**	1,546
ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම	- වම -	වරලත් ගාස්තු ආදායම	**560**	445
ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම	- වම -	වරලත් ගාස්තු ආදායම	**76**	119
ලංකා ඛනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාව	- වම -	අනුග්‍රාහක ගාස්තු	**37**	33

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

			2025	2024
			රුපියල් මිලියන	රුපියල් මිලියන
ගෙවිය යුතු				
දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව	රජය සතු	බදු	**621**	554
ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලය	- එම -	විදුලිය	**145**	147
ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම	- එම -	මිළදී ගැනීම්	**104**	83
සේවක නියුක්තිකයන්ගේ භාර අරමුදල් මණ්ඩලය	- එම -	සේවක භාරකාර අරමුදල	**21**	21
ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකුව	- එම -	සේවක අර්ථසාධක අරමුදල	**151**	21
මහා භාණ්ඩාගාරය	- එම -	ගුවන් කලාපය හරහා ගමන් කරන චිකතුව මත 40 %	**125**	100

ප්‍රමාණය අනුව තනි තනිව වැදගත් වන ගනුදෙනු සඳහා සහ සියලු රාජ්‍යය පාලිත/ආශ්‍රිත සමග සිදු කර ඇති සියලු ගනුදෙනු ග්‍රහණය කර ගැනීමේ සහ හෙළිදරව් කිරීමේ ප්‍රායෝගික නොහැකියාව හේතුවෙන් ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති අංක 24 අනුව සම්බන්ධිත පාර්ශව සම්බන්ධයෙන් හෙළිදරව් කිරීම් ප්‍රකාරව සීමාසහිතව හෙළිදරව් කිරීම් සිදු කර ඇත.

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

34. හදිසි වත්කම් - ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියෙන් ලැබිය යුතු ගුවන් යානාවට නැගීමේ ගාස්තු

2025 මැයි 29 දින, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම විසින්, ගු.ගු.සේ.ස. වෙත යොමු කරන ලද ලිපියක් මගින්, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට ගෙවිය යුතු මුළු ගුවන් යානාවට නැගීමේ ගාස්තු තහවුරු කර ඇත. මෙම තහවුරු කිරීම මත පදනම්ව, ගු.ගු.සේ.ස. 2023 සහ 2024 වසර සඳහා ගුවන් යානාවට නැගීමේ ගාස්තු සම්බන්ධයෙන් එහි හිමිකම පහත පරිදි ගණනය කර ඇති අතර, එහි සමස්ත වටිනාකම රුපියල් 3,360,803,212.30 කි:

2023 මූල්‍ය වර්ෂය: රුපියල් 795,708,603.14
2024 මූල්‍ය වර්ෂය: රුපියල් 2,565,094,609.16

පවත්නා ගිවිසුම අනුව, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් එකතු කරන ලද ගුවන් යානාවට නැගීමේ ගාස්තුවෙන් හයෙන් එකක් (1/6) ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් 2.5% සේවා ගාස්තුවක් අඩු කිරීමෙන් පසු ගු.ගු.සේ.ස. වෙත අයත් වේ.

SLFRS 15 - ගනුදෙනුකරුවන් සමඟ ගිවිසුම් වලින් ලැබෙන ආදායමට ප්‍රමිතිය අනුව, ආදායමක් හඳුනාගත හැක්කේ ගනුදෙනුකරුවෙකු සමඟ වලංගු කොන්ත්‍රාත්තුවක් පවතින අවස්ථාවක පමණි. SLFRS 15 හි 9 (e) වගන්තිය අනුව, කොන්ත්‍රාත්තුවක් පවතින බව පිළිගැනීම සඳහා අනිවාර්ය කොන්දේසියක් වන්නේ, ආයතනයට හිමි ගෙවීම් එකතු කර ගැනීම සම්භාවිතාවක් පැවතිය යුතු බවයි.

කළමනාකරණය විසින් පහත කරුණු සැලකිල්ලට ගනිමින්, ඉහත මුදල් එකතු කර ගැනීම සම්භාවිත නොවන බව තක්සේරු කර ඇත.

නිල තහවුරු කිරීම 2025 මැයි 29 දින ලැබී තිබුණද, 2023 සහ 2024 වර්ෂවලට අදාළ ගුවන් යානාවට නැගීමේ ගාස්තු නැවත නැවත සිදු කළ පසුවිපරම් තිබියදීත් මෙම වාර්තාවේ දිනය වන විටත් දීගු කාලයක් පුරාවට පියවා නොතිබීම හේතු කාරණා ලෙස ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගමේ හි මූල්‍ය තත්ත්වය, එනම් සැලකිය යුතු සමුච්චිත පාඩු, ඍණ හිමිකම්

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

තත්ත්වය සහ අඛණ්ඩ මුදල් ප්‍රවාහ සීමා දැක්විය හැක.

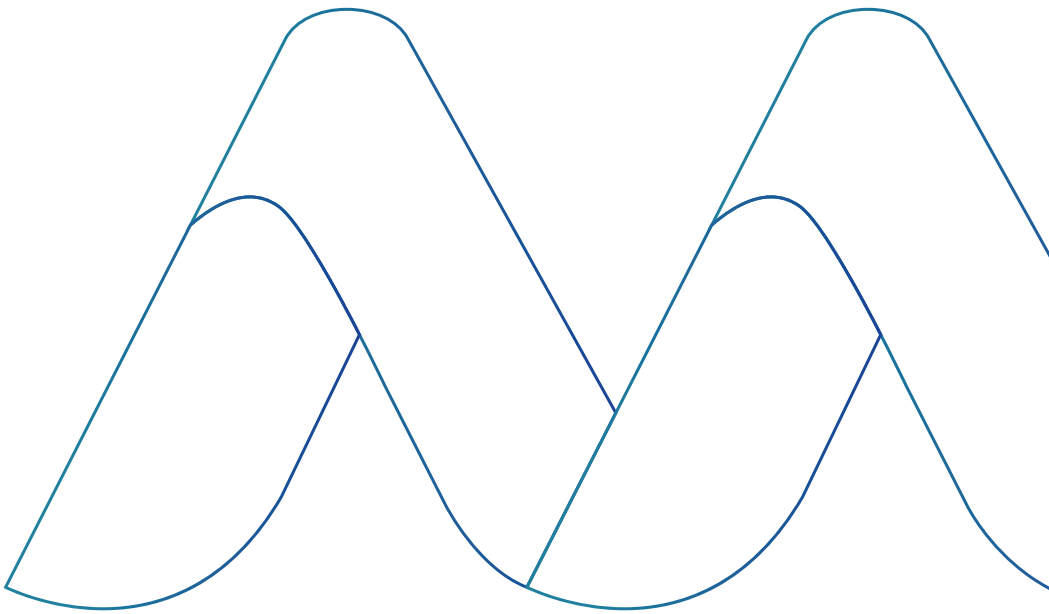
2025 දෙසැම්බර් 31 දිනට කළමනාකාරීත්වය විසින් සිදු කරන ලද තක්සේරුව අනුව සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය වෙතින් ඉහත සඳහන් මුදල් ප්‍රමාණයන් අයකර ගැනීම සම්භාවිත නොවන බව නොසැලකේ. ඒ අනුව SLFRs 15 අනුව ආදායම හඳුනාගැනීම සඳහා අවශ්‍ය නිර්ණායක සපුරා නොමැත.

අදාළ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ගේ සහ විචක්ෂණ සංකල්පයේ අවශ්‍යතාවයන්ට අනුකූලව, ඉහත මුදල සම්බන්ධයෙන් ආදායම හඳුනාගෙන නොමැත. මන්ද එහි සාක්ෂාත් කර ගැනීම වාර්තාකරණ දිනයේදී සාධාරණ ලෙස නිශ්චිත යැයි නොසැලකේ.

ඒ අනුව, එම මුදල අවිනිශ්චිත වත්කමක් ලෙස හෙළිදරව් කර ඇති අතර අයකර ගැනීමේ හැකියාව පිළිබඳ අවිනිශ්චිතතාවය නිරාකරණය වූ විට පමණක් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල එය හඳුනාගනු ලැබේ.

35. වාර්තාකරණ කාලයෙන් පසු සිදුවීම්

වාර්තා කරන කාල සීමාවෙන් පසු මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සංශෝධනයක් කිරීමට හෝ හෙළිදරව් කිරීමක් අවශ්‍ය වන ප්‍රමාණාත්මක වශයෙන් වැදගත් සිදුවීම් කිසිවක් සිදුවී නොමැත.

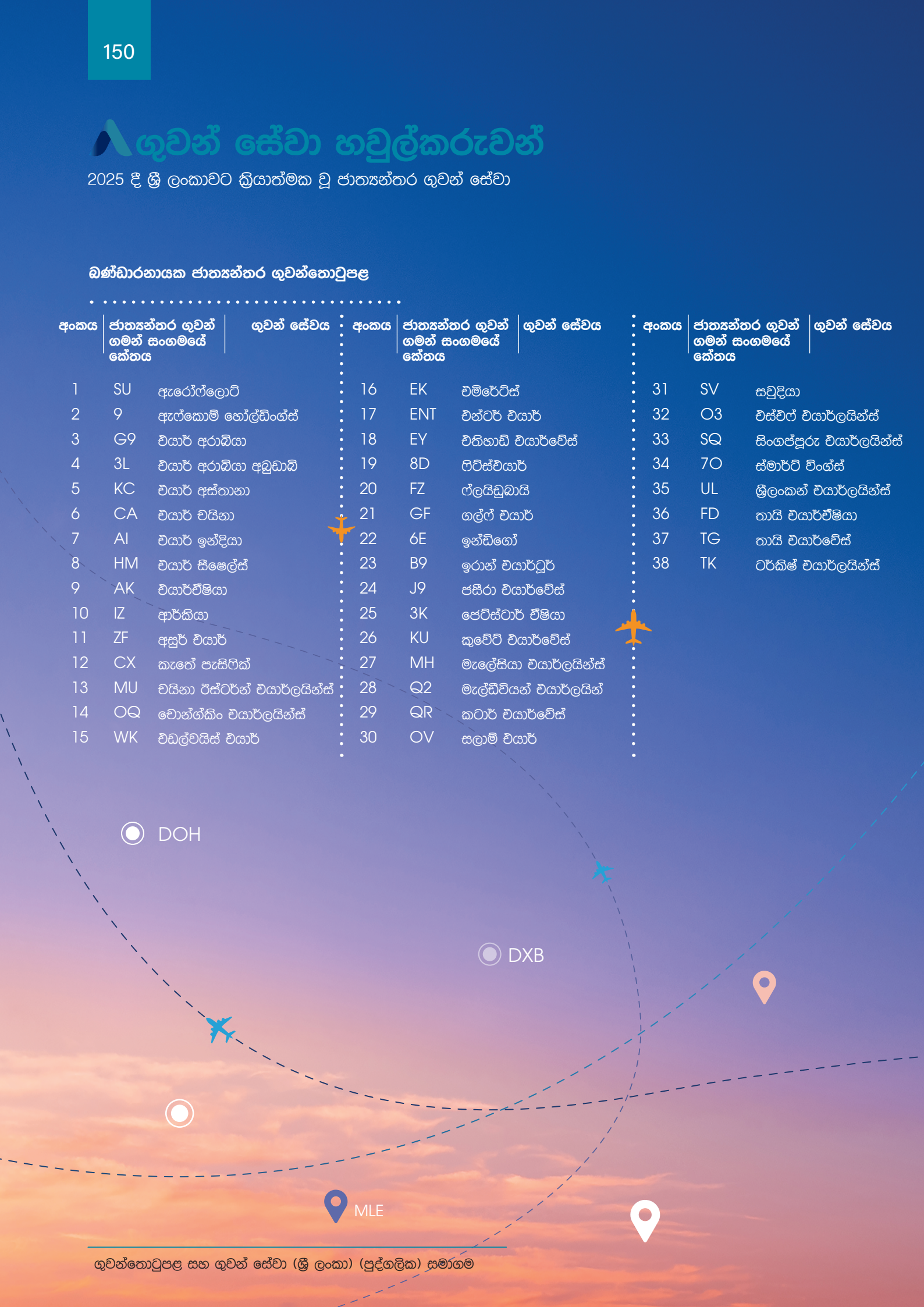


ගුවන් සේවා හවුල්කරුවන්

2025 දී ශ්‍රී ලංකාවට ක්‍රියාත්මක වූ ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා

බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ

අංකය	ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සංගමයේ කේතය	ගුවන් සේවය
1	SU	ඇරෝෆ්ලොට්
2	9	ඇෆ්කොම් හෝල්ඩිංග්ස්
3	G9	එයාර් අරාබියා
4	3L	එයාර් අරාබියා අබුඩාබි
5	KC	එයාර් අස්තානා
6	CA	එයාර් චයිනා
7	AI	එයාර් ඉන්දියා
8	HM	එයාර් සීෂෙල්ස්
9	AK	එයාර්ඒෂියා
10	IZ	ආර්කියා
11	ZF	අසුර් එයාර්
12	CX	කැතේ පැසිෆික්
13	MU	චයිනා ඊස්ටර්න් එයාර්ලයින්ස්
14	OQ	චොන්ග්කිං එයාර්ලයින්ස්
15	WK	එඩල්වයිස් එයාර්
16	EK	එමිරේට්ස්
17	ENT	එන්ටර් එයාර්
18	EY	එතිහාඩ් එයාර්වේස්
19	8D	ෆිට්ස්එයාර්
20	FZ	ෆ්ලයිඩුබායි
21	GF	ගල්ෆ් එයාර්
22	6E	ඉන්ඩිගෝ
23	B9	ඉරාන් එයාර්ටූර්
24	J9	ජසීරා එයාර්වේස්
25	3K	ජෙට්ස්ටාර් ඒෂියා
26	KU	කුවේට් එයාර්වේස්
27	MH	මැලේසියා එයාර්ලයින්ස්
28	Q2	මැල්ඩිවියන් එයාර්ලයින්
29	QR	කටාර් එයාර්වේස්
30	OV	සලාම් එයාර්
31	SV	සවුදියා
32	O3	එස්එෆ් එයාර්ලයින්ස්
33	SQ	සිංගප්පූරු එයාර්ලයින්ස්
34	7O	ස්මාර්ට් විංග්ස්
35	UL	ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස්
36	FD	තායි එයාර්ඒෂියා
37	TG	තායි එයාර්වේස්
38	TK	ටර්කිෂ් එයාර්ලයින්ස්



මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ

අංකය	ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සංගමයේ කේතය	ගුවන් සේවය
1	B2	බෙලාවියා
2	FB	බල්ගේරියා එයාර්
3	C6	සෙන්ට්‍රම් එයාර්
4	5F	ෆ්ලයිවන්
5	FI	අයිස්ලන්ඩ්එයාර්
6	WZ	රෙඩ් විංග්ස් එයාර්ලයින්ස්
7	PQ	ස්කයිඅප් එයාර්ලයින්ස්
8	HY	උස්බෙකිස්තාන් එයාර්වේස්

යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ

අංකය	ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සංගමයේ කේතය	ගුවන් සේවය
1	6E	ඉන්ඩිගෝ

SIN

BLR

KUL

MAA

AUH

DEL

BOM

සටහන්

සටහන්

කෙටි යෙදුම්

ගු.ගු.සේ.ස. - ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකාව) (පුද්ගලික) සමාගම

බ.ජා.ගු. - බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ

ම.ජා.ගු. - මඩකලපුව ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ

කො.ජා.ගු.ර. - කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (රත්මලාන)

යා.ජා.ගු. - යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ

ම.රා.ජා.ගු. - මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ

මෙම ත්‍රෛභාෂික වාර්ෂික වාර්තාවේ භාෂා අනුවාදයන් අතර කිසියම් විෂමතාවක් හෝ පරස්පරතාවක් ඇති වුවහොත්, සිංහල අනුවාදය බලපැවැත්වෙන අතර නිල අනුවාදය ලෙස සලකනු ලැබේ.

ආයතනික තොරතුරු

සමාගම් ලියාපදිංචි අංකය
PV 7931

සංස්ථාගත කළ දිනය
23 පෙබරවාරි 1982

නැවත ලියාපදිංචි කිරීමේ දිනය
07 ඔක්තොම්බර් 2008

නීතිමය ආකෘතිය
සීමිත වගකීම් සහිත සමාගමකි

ප්‍රධාන කොටස් හිමියන්
භාණ්ඩාගාර අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්
වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්
සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්

නියාමක
ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය

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

ලියාපදිංචි කාර්යාලය
බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ, කටුනායක

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

විගණකවරු
ජාතික විගණකාධිපති කාර්යාලය, ශ්‍රී ලංකාව

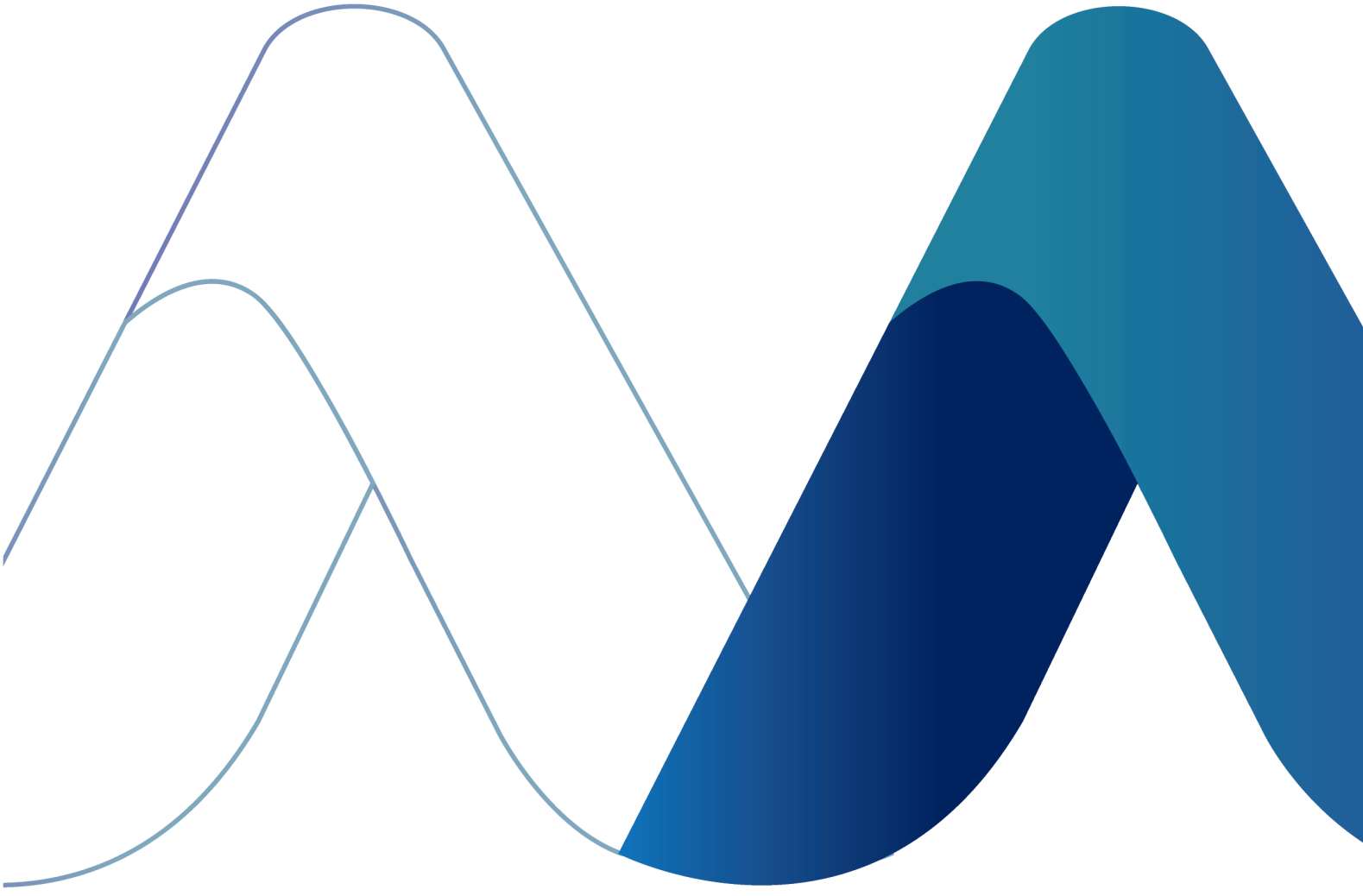
සමාගම් ලේකම්
ඒමි ඒමි රේණුකා පී ගුණසේකර (මිය)

බැංකුකරුවන්
ලංකා බැංකුව

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

எப்போதும் ஏறுமுகத்தில்

ஆண்டறிக்கை 2025



விமான மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) நிலையம்

எப்போதும் ஏறுமுகத்தில

ஏற்றத்தின் காரணமாகவே விமானப் போக்குவரத்து உள்ளது...

”எப்போதும் ஏறுமுகத்தில்” என்ற கருப்பொருள், விமானப் பயணத்தின் பௌதீகச் செயலை மட்டுமல்ல, ஒரு மாறும் விமானப் போக்குவரத்துச் சூழலில் AASL-இன் செயல்பாட்டு மேம்பாடு, மீள்திறன் மற்றும் முன்னோக்கிய உத்வேகம் ஆகியவற்றின் தொடர்ச்சியான பயணத்தையும் பிரதிபலிக்கிறது.

இந்த அட்டையில் உள்ள பாயும் வடிவங்கள், ஒரு திட்டமிட்ட ஏற்றப் பாதையைக் காட்டுகின்றன.

அவை இரட்டை வளைவுகளாக உயர்கின்றன - இது A A என்பதன் ஒரு அருவமான வெளிப்பாடு - அர்த்தத்திலும் நோக்கத்திலும் பிரிக்க முடியாத "எப்போதும் ஏறுமுகத்தில்" மற்றும் "விமான நிலையம் மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து" ஆகிய இரண்டையும் பிரதிபலிக்கிறது. நாங்கள் யார் என்பதற்கும், நாங்கள் எப்படி முன்னோக்கிச் செல்கிறோம் என்பதற்கும் இது ஒரு சின்னமாகும்.

மென்மையான கோடுகளிலிருந்து கம்பீரமான உயரங்கள் வரை, திறந்த வெண் வானத்தின் பின்னணியில் அமைந்து, விமானப் போக்குவரத்து நீல நிறத்தில் ஆழமாகும் கோடுகள் வரை, அவை அனுபவத்தால் வடிவமைக்கப்பட்ட, மீள்திறனால் வலுப்படுத்தப்பட்ட, மற்றும் தெளிவான பார்வையால் வழிநடத்தப்பட்ட எங்கள் பாதையைப் பிரதிபலிக்கின்றன. ஒரு அமைதியான பச்சை நிறத் தீண்டல், நீடித்த மற்றும் நாம் செயல்படும் உலகத்தை மதிக்கும் கவனமான வளர்ச்சியைக் குறிக்கிறது.

துல்லியமாகத் திட்டமிடப்பட்ட ஒரு விமானப் பாதையைப் போல, எங்கள் ஏற்றமும் திட்டமிட்டதே.

பாதுகாப்பால் வழிநடத்தப்பட்டு, மக்களால் வலுப்படுத்தப்பட்டு, ஒவ்வொரு வருகை மற்றும் புறப்பாட்டிற்குப் பின்னாலும் தடையின்றி செயல்படும் அமைப்புகளால் ஆதரிக்கப்படுகிறது.

எப்போதும் ஏறுமுகத்தில் என்பது ஒரு இலக்கு அல்ல.
அதுவே எங்கள் மனோநிலை.

எப்போதும் ஏறுமுகத்தில்...

இலங்கைக்கு வருகை

இலங்கைக்கு நல்வரவு...

இங்குதான் இலங்கை முதன்முதலில் ஒவ்வொரு பயணமும் வருகை, ஏற்றம் மற்றும் சாத்தியக்கூறுகள் என்ற உணர்வுடன் தொடங்கி முடிவடையும் இடம் இது. எங்கள் விமான நிலையங்கள் வழியாக நீங்கள் தேசத்திற்குள் அடியெடுத்து வைக்கும்போது, வரையறுக்கப்பட்ட விமான மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) நிலையம், முதல் வரவேற்பாகவும் இறுதி விடைபெறலாகவும் திகழ்ந்து, பயணம் தொடர்ந்த பின்னரும் நீண்ட காலம் நீடிக்கும் பதிவுகளை உருவாக்குகிறது.

இந்த ஆண்டு அறிக்கை, முன்னேற்றம், நோக்கம் மற்றும் துல்லியம் ஆகியவற்றால் வரையறுக்கப்பட்ட ஓர் ஆண்டின் வழியே பயணிக்க உங்களை அழைக்கும் அந்த வருகையின் தருணமாக வழங்கப்படுகிறது. "எப்போதும் ஏறுமுகம்" என்ற தத்துவத்தால் வழிநடத்தப்படும் இந்த அறிக்கை, இணைப்பை வலுப்படுத்தி, தரங்களை உயர்த்தி, உலகளாவிய விமானப் போக்குவரத்துத் துறையில் இலங்கையின் இடத்தை முன்னேற்றும் AASL -இன் தொடர்ச்சியான மேல்நோக்கிய பயணத்தை விவரிக்கிறது. விமானங்கள் உயரும்போதும், ஒடுபாதைகள் விரிவடையும்போதும், அடிவானங்கள் அகலும்போதும், நேர்மை, பாதுகாப்பு மற்றும் தொலைநோக்குப் பார்வையுடன் தேசத்திற்குச் சேவை செய்வதற்கான நமது பொறுப்பும் விரிவடைகிறது.

லட்சியத்தால் உந்தப்பட்டு, முன்னேற்றத்தை நோக்கியதாக இது அமைந்துள்ளது. தேசிய நுழைவாயில்கள் முதல் மேலுள்ள வான்வெளி வரை, முதல் வரவேற்பிலிருந்து இறுதி விடைபெறல் வரை, எதிர்காலம் எப்போதும் முன்னால், எப்போதும் உயர்வானது என்ற அசைக்க முடியாத நம்பிக்கையுடனும், அக்கறையுடனும், இலங்கையை முன்னோக்கிச் செலுத்தி AASL தனது ஏற்றப் பயணத்தைத் தொடர்கிறது.

உள்ளடக்கம்

AASL பற்றி 01

நோக்கம் மற்றும் உத்வேகம் - தொலைநோக்கு மற்றும் பணி 02

நிறுவனத்தின் கட்டமைப்பு - நிறுவனக் கட்டமைப்பு 03

விமானப் பாரம்பரியம் - வரலாற்று மைல்கற்கள் 04

ஒரே பார்வையில 09

வருடாந்த நிதி சிறப்பம்சங்கள் 10

செயல்திறன் சிறப்பம்சங்களில் சாதனைகள் 11

முன்னோக்கிய ஏறுமுகம் - தலைவரின் செய்தி 12

அனைத்து மட்டங்களிலும் - பணிப்பாளர் சபை 16

செயல்பாடு - சிரேஷ்ட முகாமைத்துவக் குழு 22

வழிநடத்தலின் பொறுப்புக்கூறல் - பணிப்பாளர் சபையின் அறிக்கை 24

உறுதிப்பாடு - கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழுவின் அறிக்கை 30

ஏற்றத்தை மதிப்பிடுதல் - முகாமைத்துவக் கலந்துரையாடல் மற்றும் பகுப்பாய்வு 36

சாதனைகள் - நிதி ஆய்வு 53

நமது மக்களைப் பாராட்டுதல் - மனித மூலதன முகாமைத்துவம் 60

தவிர்த்தல் - இடர் முகாமைத்துவம் 70

பொறுப்புக்கூறல் மற்றும் ஆளுகை - பெருநிறுவன ஆளுகை 76

தலைமைக் கணக்காய்வாளரின் நிதிநிலை அறிக்கைகள் மீதான அறிக்கை 86

தணிக்கை செய்யப்பட்ட நிதி அறிக்கைகள் 101

விமான மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) நிலையம் பற்றி

வரையறுக்கப்பட்ட விமானநிலைய மற்றும் விமானசேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனி (AASL) என்பது இலங்கையின் சிவில் விமானப் போக்குவரத்து உள்கட்டமைப்பின் தேசியப் பாதுகாவலராகும். இது நாட்டின் விமான நிலைய வலையமைப்பின் மேம்பாடு, செயல்பாடு மற்றும் மேலாண்மை ஆகிய பொறுப்புகளைக் கொண்டுள்ளது. இலங்கையை உலகத்துடன் இணைக்கும் நுழைவாயிலாக, AASL நாட்டின் பொருளாதார மற்றும் சமூக முன்னேற்றத்திற்கு ஆதரவளிக்கும் அதே வேளையில், பாதுகாப்பான, திறமையான மற்றும் தடையற்ற விமானப் போக்குவரத்தை சாத்தியமாக்குவதில் ஒரு முக்கியப் பங்காற்றுகிறது.

ஆணை

சர்வதேச பாதுகாப்பு, மற்றும் சேவைத் தரங்களுக்கு இணங்க விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து தொடர்பான சேவைகளைத் திட்டமிடுதல், மேம்படுத்துதல், இயக்குதல் மற்றும் பராமரித்தல் ஆகியவற்றுக்கான தெளிவான தேசிய ஆணையின் கீழ் AASL செயல்படுகிறது. அதே வேளையில், நிதி நிலைத்தன்மை மற்றும் நீண்டகால மதிப்பு உருவாக்கத்தையும் இது உறுதி செய்கிறது. 2010 நவம்பர் 04 அன்று வர்த்தமானியில் வெளியிடப்பட்ட 2010-ஆம் ஆண்டின் சிவில் விமானப் போக்குவரத்துச் சட்டம் எண் 14-இன் கீழ் வழங்கப்பட்ட அதிகாரங்களைப் பயன்படுத்தி, இலங்கையின் வானூர்தியியல் மற்றும் வான்வழி வழிசெலுத்தல் சேவைகளின் சட்டப்பூர்வ சேவை வழங்குநராக, பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம் (BIA), மத்தள ராஜபக்ச சர்வதேச விமான நிலையம் (MRIA), கொழும்பு சர்வதேச விமான நிலையம் (இரத்தமலானை) (CIAR), மட்டக்களப்பு சர்வதேச விமான நிலையம் (BTIA) மற்றும் யாழ்ப்பாணம் சர்வதேச விமான நிலையம் (JIA) ஆகியவற்றின் அபிவிருத்தி, செயல்பாடு மற்றும் பராமரிப்புக்கு AASL பொறுப்பாகும். மேலும், இந்த விமான நிலையங்களில் அத்தியாவசியமான விமானப் பாதுகாப்பு, காவல், தேடுதல் மற்றும் மீட்பு, மற்றும் தீயணைப்பு சேவைகளையும் இது வழங்குகிறது. கொழும்பு விமானத் தகவல் மண்டலத்திற்குள் வான்வழிப் போக்குவரத்து சேவைகள், வானூர்தியியல் தகவல் மற்றும் தொடர்பு சேவைகள், மற்றும் தொடர்பு, வழிசெலுத்தல், மற்றும் கண்காணிப்புக்கான வானூர்தியியல் உதவிகளையும் AASL வழங்குகிறது. இதன் மூலம் இலங்கை வான்வெளிக்குள் அனைத்து விமானச் செயல்பாடுகள் மற்றும் பயணிகளின் பாதுகாப்பு மற்றும் செயல்திறனை உறுதி செய்கிறது. மேலும், 2015-ஆம் ஆண்டின் விசேஷ வர்த்தமானி அறிவிப்பு எண் 1922/4-இன் படி, MRIA-வில் தரைவழி சேவை வழங்குநராக AASL நியமிக்கப்பட்டது. இந்த அதிகாரம், 2021-ஆம் ஆண்டின் விசேட வர்த்தமானி அறிவத்தல் இல் 2144/64-இன் கீழ் CIAR, JIA மற்றும் BTIA ஆகியவற்றுக்கும் நீட்டிக்கப்பட்டது. இந்த ஆணையின் மூலம், AASL இலங்கையின் விமானப் போக்குவரத்துச் சூழலமைப்பின் பாதுகாப்பு, நிலைத்தன்மை மற்றும் முன்னேற்றத்தை உறுதி செய்கிறது.

தேசிய அபிவிருத்தியில் மூலோபாயப் பங்கு

விமானப் போக்குவரத்துச் செயல்பாடுகளுக்கு அப்பால், AASL தேசிய அபிவிருத்திக்கான ஒரு வினையூக்கியாகத் திகழ்கிறது. உலகளாவிய இணைப்பை வலுப்படுத்துதல், சுற்றுலாப் போட்டித்திறனை மேம்படுத்துதல், தளவாடங்கள் மற்றும் வர்த்தகத்திற்கு ஆதரவளித்தல், பிராந்தியப் பொருளாதார ஒருங்கிணைப்பைச் சாத்தியமாக்குதல், விமானப் போக்குவரத்துத் துறை நவீனமயமாக்கலை முன்னெடுத்தல், வேலைவாய்ப்பு மற்றும் திறன் மேம்பாட்டு வாய்ப்புகளை உருவாக்குதல் ஆகியவற்றின் மூலம், AASL இலங்கையின் வளர்ச்சி இலக்குகளுக்கு நேரடியாகப் பங்களிக்கிறது.

மூலோபாய முக்கியத்துவம் வாய்ந்த ஒரு தேசிய நிறுவனமாக, AASL எப்போதும் உயர்ந்து, எப்போதும் முன்னேறி. இலங்கையைத் தொடர்ந்து முன்னோக்கிச் செலுத்துகிறது.

நோக்கம் மற்றும் உத்வேகம் - தொலைநோக்கு மற்றும் பணி

தொலைநோக்கு

”நிலையான பொருளாதாரத்தின் மூலம் உலகளாவிய இணைப்பில் நேயம்மிக்க விமானச் சேவைப் பங்குதாரராக இருத்தல்.”

பணிக்கூற்று

”நவீன தொழில்நுட்பம் மற்றும் சிறந்த நடைமுறைகளை உள்ளடக்கிய போட்டித்தன்மை வாய்ந்த, பாதுகாப்பான விமான சேவைகள் மற்றும் சிறந்த பயணிகள் அனுபவங்களை வழங்குவதன் மூலம் நிறுவனத்தின் பங்குதாரர்களின் திருப்தியை உறுதி செய்தல்.”

மதிப்புகள்

பசுமைக்கு முன்னுரிமை - சுற்றுச்சூழலுக்கு உகந்த மற்றும் சுற்றுச்சூழல் ரீதியாக பொறுப்பான முடிவுகள் மற்றும் வாழ்க்கை முறைகளுக்கு வழிவகுக்கும் அறிவு மற்றும் நடைமுறைகளைப் பின்பற்றுங்கள்.

புதுமைத்திறன் - புதிய யோசனைகள் மற்றும் திறமையான அணுகுமுறைகளை செயல்படுத்துவதன் மூலம் செயல்திறனை மேம்படுத்துவதற்கான வழிகளைத் தேடுகிறது.

நட்புறவு - முறையான கட்டமைப்புகளுக்கு அப்பால் சென்று எங்கள் ஊழியர்கள் மூலம் உலகத்தரம் வாய்ந்த வாடிக்கையாளர் அனுபவத்தை உறுதி செய்வதன் மூலம் எதிர்பார்ப்புகளை மீறுங்கள்.

குழு மனப்பான்மை - மக்கள் மற்றும் திறமைகள் ஒன்றிணைந்து மகத்துவத்தை அடைவதன் வலிமையில் நம்பிக்கை கொள்ளுங்கள்.

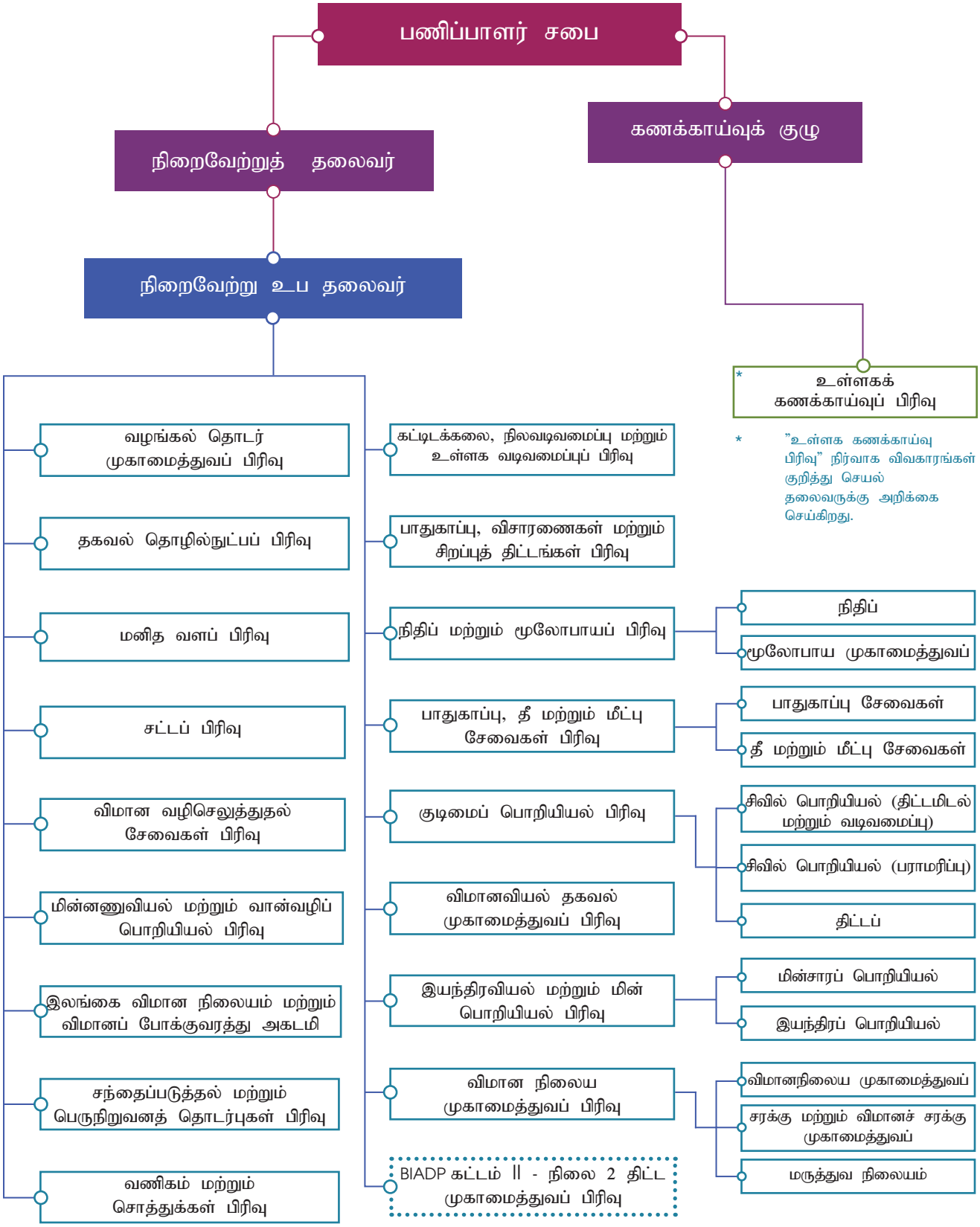
வெளிப்படைத்தன்மை - நமது செயல்கள் உண்மைகளால் ஆதரிக்கப்படுவதால், ஒரு சரியான காரணத்தைக் கொண்டிருங்கள், எனவே அவை விளக்கத்தக்கவை.

வெளிப்படைத்தன்மை - புதிய சாத்தியங்களுக்குத் திறந்திருத்தல், சகிப்புத்தன்மை, ஆர்வம், செவிசாய்த்தல் மற்றும் தகவல் தொடர்பு ஆகியவற்றுடன் விமர்சனங்களைக் கேட்கும் திறன்.

தொழில்முறை - நாம் செய்யும் வேலையிலும், நாம் நடந்து கொள்ளும் விதத்திலும் தொடர்ந்து உயர் தரங்களை அடையுங்கள்.

நிறுவனத்தின் கட்டமைப்பு
(நிறுவனக் கட்டமைப்பு)

31 டிசம்பர் 2025 அன்றுள்ளபடி நிறுவனக் கட்டமைப்பு



நிறுவனக் கட்டமைப்பு 7 மே 2026 முதல் அமலுக்கு வரும் வகையில் திருத்தப்பட்டுள்ளது.

விமானப் பாரம்பரியம்
வரலாற்று மைல்கற்கள்

நாட்டின் ஊடாக விமான சேவை ஆரம்பிக்கப்பட்ட சந்தர்ப்பத்தில் விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனி (AASL) 1932 ஆம் ஆண்டில் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. அன்று முதல் கடந்த 94 ஆண்டுகளில் விமானப் போக்குவரத்து மையம் எல்லா வகையிலும் குறிப்பிடத்தக்க மாற்றங்களுக்கு உள்ளாகியுள்ளது. ஒவ்வொரு திருப்பத்திலும், முன்னோக்கி செல்லும் அதன் போக்கினை வலுப்படுத்தும் புதிய அபிவிருத்திகளும் மாற்றங்களும் காணப்பட்டன. "நிலையான பொருளாதாரத்தின் மூலம் உலகளாவிய இணைப்பில் நேயம்மிக்க விமானச் சேவைப் பங்குதாரராக இருத்தல்." என்னும் தொலைநோக்குப் பார்வையுடன்

1930

இலங்கையின் ஊடாக இந்தியா மற்றும் பிரித்தானியாவுக்கு இடையேயான விமான அஞ்சல் சேவையை ஆரம்பிப்பதற்கு இலங்கை ஆளுநர் பேச்சுவார்த்தைகளை முன்னெடுத்தல்.

1934

இரத்மலானையில் ஒரு தள விமான நிலையத்தை நிர்மாணிப்பதற்கு தேசிய அரசு பேரவையினால் தீர்மானித்தல்.

1936

இரத்மலானை தள விமான நிலையத்தின் நிர்மாணப் பணிகளை முற்றாக்குதல்.

Aero Club of Ceylon பொதுமக்களுக்கான விமானப் பயணத்துக்கான வாய்ப்புகளை ஏற்படுத்திக கொடுத்தது.

1937

முதலாவது வான்வழிச் செலுத்துகைக்கான ஒழுங்குவிதிகள் வெளியிடப்பட்டது.

இலங்கையில் பதிவுக் குறியீட்டைத் தாங்கிய முதல் மூன்று விமானங்களும் விமானப் பதிவேட்டில் உள்வாங்கப்பட்டது.

1938

பெப்ரவரி மாதம் 28ஆம் திகதி இரத்மலானை விமான நிலையம் திறந்து வைக்கப்பட்டது.

பொது வேலைகளின் பணிப்பாளர், சிவில் விமான சேவைகள் பணிப்பாளராக நியமிக்கப்பட்டார்.

1939

புத்தளத்தில் உடனடித் தரையிறக்கம் ஒன்று நடைபெற்றது.

1942

இரண்டாம் உலக மகா யுத்தம் தொடங்கிய பின்னர், இரத்மலானையின் தொழிற்பாடுகள் ரோயல் விமானப் படையின் கீழ் கொண்டுவரப்பட்டது.

1945

ஐக்கிய இராச்சியம் - அவுஸ்திரேலியா- `LANCASTRIAN' சேவை அதன் தொழிற்பாடுகளை இலங்கையின் ஊடாக ஆரம்பித்தது.

1946

போக்குவரத்து அமைச்சின் கீழ் சிவில் விமானச் சேவைகள் திணைக்களம் தாபிக்கப்பட்டது.

சிவில் விமான சேவைக்காகவென ரோயல் விமானப்படையிடம் இருந்து இரத்மலானை தள விமான நிலையம் மீளப் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

1947

ஏயார் சிலோன் தேசிய விமானச் சேவையானது தொடர்பாடல் மற்றும் வேலைகள் அமைச்சின் கீழ் தாபிக்கப்பட்டது.

யாழ்ப்பாணம் ஊடாகக் கொழும்பிலிருந்து மெட்ராஸுக்கு சர்வதேச விமானச் சேவை ஆரம்பிக்கப்பட்டது.

விமான சேவை ஆரம்பிக்கப்பட்ட சந்தர்ப்பத்தில் விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL அதன் சிறந்து விளங்கும் பயணத்தில் குறிப்பிடத்தக்க முன்னேற்றத்தை அடைந்துள்ளது. தற்போது, விமான சேவை ஆரம்பிக்கப்பட்ட சந்தர்ப்பத்தில் விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL உலகெங்கிலும் உள்ள அதன் அனைத்து பங்குதாரர்களுக்கும் சிறந்த சேவையை வழங்குகிறது.

1983 ஆம் ஆண்டில் இலங்கையிலுள்ள அனைத்து விமான நிலையங்களிலும் முழுமொத்த அபிவிருத்தி, பராமரிப்பு, நிர்வாகம் மற்றும் சேவை வழங்கலாகத் தனது தொழிற்பாடுகளை விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL ஆரம்பித்தது. அது கூட்டிணைக்கப்பட்டதைத் தொடர்ந்து, சர்வதேச சிவில் விமானச் சேவைகள் அமைப்பின் (ICAO) உறுப்பினராக கடமைகளை நிறைவேற்றுவதற்கு அரசாங்கத்தின் பிரதிநிதியாக AASL நியமிக்கப்பட்டது.

AASL - இன் சிறப்பு நோக்கிய பயணம் பின்வரும் மைல்கற்களை உள்ளடக்கியுள்ளது:

1948 – சர்வதேச சிவில் விமானச் சேவை அமைப்பின் உறுப்பினராக இலங்கை நியமிக்கப்பட்டது.

1950 – 1950ஆம் ஆண்டின் 15 ஆம் இலக்க விமானச் சட்டம் பகிரங்கப்படுத்தப்பட்டது.

விமான ஓட்டுநர்களுக்கான பயிற்சி கம்பனி ஒன்று தாபிக்கப்பட்டது.

1955 – KLM ரோயல் டச்சு விமானச் சேவையுடன் எயார் சிலோன் ஒரு உடன்படிக்கையைக் கைச்சாத்திட்டது.

1959 – சர்வதேச விமானத் தொழிற்பாடுகள் கட்டுநாயக்கவை நோக்கி நகர்த்தப்பட்டன.

1963 – கட்டுநாயக்க விமான நிலையத்தின் அபிவிருத்தி திட்டம் தொடங்கப்பட்டது.

கனடா அரசாங்கத்தின் உதவியுடன் 1,840 மீட்டர்களாக இருந்த சுயுகு ஓடுபாதை 3,350 மீட்டர்களாக விரிவாக்கம் செய்யப்பட்டது.

வருடாந்தம் 150,000 பயணிகளுக்கு வசதியளிக்கக்கூடிய முனைய கட்டிடமொன்று நிர்மாணிக்கப்பட்டது.

1967 – கட்டுநாயக்க பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம் (BIA) தாபிக்கப்பட்டது.

1968 – விசாலமான முனைய கட்டிடம், விமானங்களை கையாளும் முனையம் மற்றும் விமான ஓழபாதைகளுக்கான நுழைவுப்பாதை நிர்மாணிக்கப்பட்டன.

1979 – தேசிய சேவையாக எயார் லங்கா சேவை தாபிக்கப்பட்டது.

1979ஆம் ஆண்டின் விமான நிலையங்கள் அதிகாரசபைச் சட்டம் பகிரங்கப்படுத்தப்பட்டது, மேலும் விமான நிலைய அதிகாரசபை தாபிக்கப்பட்டது.

1980 – சிவில் விமானச் சேவைத் திணைக்களத்திடமிருந்து சிவில் தொழிற்பாடுகளை விமான நிலைய அதிகாரசபை உடைமையாக்கிக்கொண்டது.

1981 – இலங்கையில் சிவில் விமானச் சேவையைக் கையாள்வதற்காக அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமானதொரு நிறுவனத்தைத் தாபிப்பதற்கு அரசாங்கம் தீர்மானித்தது.

விமானப் பாரம்பரியம்
வரலாற்று மைல்கற்கள்

1982
வான்வழிச் செலுத்துகை சட்டத்தில் திருத்தங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

1983
விமான நிலையங்களின் முழுமொத்த அபிவிருத்தி, பராமரிப்பு, நிர்வாகம் மற்றும் சேவை வழங்கல் ஆகியவற்றை மேற்பார்வை செய்வதற்கு விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL தாபிக்கப்பட்டது.

1984
புதிய ஓடுபாதை, பயணிகளுக்கான முனைய கட்டடம், சரக்கு நிலையம், கட்டுப்பாட்டுக் கோபுரம் மற்றும் வழி செலுத்துகை சேவைகள் மற்றும் பராமரிப்பு நிலையங்களை நிர்மாணிப்பதற்காக ஒரு அபிவிருத்தித்திட்டம் ஆரம்பித்து வைக்கப்பட்டது.

87/88
ஒரு புதிய ஓடுபாதை ஒன்றும், 3.5 மில்லியன் பயணிகளை வருடாந்தம் கையாளக்கூடிய திறன் படைத்த முனையம் ஒன்றையும் நிர்மாணிப்பதற்கான பணிகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டன.

1992
விமான சரக்கு கொள்களன் உருவாக்கப்பட்டது.

1998
துபாயைத் தளமாகக்கொண்டு இயங்கி வரும் எமிரேட்ஸ் கம்பனி பங்குதாரர் ஒருவராக "எயார் லங்கா" என்னும் பெயர் "ஸ்ரீ லங்கன் எயார்லைன்ஸ்" எனப் பெயர் மாற்றம் செய்யப்பட்டது.

2005
எட்டு பயணிகளை ஏற்றும் பாலம், விரிவுபடுத்தப்பட்ட முனையம், ஓய்வறைகள் மற்றும் ஏனைய வசதிகளுடன் கூடிய ஒரு புதிய தோற்றத்தை விமான நிலையம் பெற்றது.

2008
இலங்கை விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL அதன் வெள்ளி விழாவைக் கொண்டாடியது.

2010
2010 ஆம் ஆண்டின் 14ஆம் இலக்கம் சிவில் விமானச் சேவைகள் சட்டம் பாராளுமன்றத்தில் சட்டமாக்கப்பட்டது.

நியதிச் சட்ட சேவை வழங்குநராக இலங்கையில் சிவில் விமான சேவைகளை செயல்படுத்துவதற்கான சான்றிதழ் மற்றும் உரிமத்தை இலங்கை சிவில் விமானச் சேவை அதிகார சபை, இலங்கை விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL வழங்கியது.

2012
1912 திசெம்பர் 7ஆம் திகதி கொழும்பில் அமைந்துள்ள ரேஸ் கோர்ஸ் மைதானத்தில் முதலாவது விமானம் அதன் வான்வழிப் பயணத்தை நிறைவு செய்ததோடு, சிவில் விமானச் சேவைத் துறை அதன் 100 வருடச் சேவையைப் பூர்த்தி செய்தது.

2013

ஹம்பாந்தோட்டையில் இலங்கையின் இரண்டாவது சர்வதேச விமான நிலையமான மத்தளை ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையம் (ஆசுஐயு) திறந்து வைக்கப்பட்டது.

2015

MRIA அபிவிருத்தி செய்யும் நோக்கில் வான்வெளியின் அனைத்து சுதந்திரங்களும் விமானச் சேவைகளுக்குக் கிடைக்கும்படியாக மத்தளை ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையத்தில் அமுல்படுத்தப்படவென "திறந்த வான்வெளிக் கொள்கை" ஒன்று அரசாங்கத்தினால் பிரகடனப்படுத்தப்பட்டது.

2017

A380 விமானங்களைத் தரையிறக்க முடிந்தவாறு, 60 மீற்றர்களாக இருந்த பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம் ஓடு பாதையானது 75 மீற்றர்களாகப் புதுப்பிக்கப்பட்டு, "குறியீடு F" எனும் தரத்திற்கு தரமுயர்த்தப்பட்டது.

2018

சிவில் தொழிற்பாடுகளுக்காக மட்டக்களப்பு விமான நிலையம் (BTIA) மீளத் திறந்து வைக்கப்படுமெனப் பிரகடனப்படுத்தப்பட்டது .

2019

யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமான நிலையம் (JIA) திறந்து வைக்கப்பட்டது.

2020

கட்டுநாயக்க BIA முனையம் 2 இன் தொடக்க விழா.

2021

புதிதாக புதுப்பிக்கப்பட்ட "அரலியா லவுண்ஜ்" வணிகத்துறை பயணிகளுக்காக திறக்கப்பட்டுள்ளது.

2022

முதல் வகுப்புப் பயணிகளுக்கு சிறந்த விமான நிலையஅனுபவத்தைப் பெற்று பயனடைவதற்கு 'GOLD ROUTE' ஒய்வறைச் சேவை ஆரம்பிக்கப்பட்டது.

2023

BIA புதிய வருகைப் பகுதியில் பயணிகளுக்குப் புது அனுபவத்தை வழங்குவதற்காக "புதிய இலத்திரனியல் கடைத்தொகுதி (ஷொப்பிங் மோல்)"உத்தியோகபூர் வமாகத் திறந்துவைக்கப்பட்டமை.

2024

BIADP கட்டம் ஐஐ நிலை 2 கருத்திட்டத்திற்கான தற்போதைய வடிவமைப்பு மற்றும் பிந்தைய வடிவமைப்பு ஆலோசனை சேவைகளைத் திருத்துவதற்கான ஒப்பந்த ஒப்பந்தத்தில் கையெழுத்திட்டுத மற்றும் இரண்டாவது வரிசை கட்டுமானத்திற்கான மறுபதிவு செயல்படத் தொடங்கின.

2025

IOM உடன் இணைந்து நான்கு மின்-வாயில்களை அறிமுகப்படுத்துவதன் மூலம் வருகைப் பயணிகளின் அனுபவத்தை மேம்படுத்துதல்.

ஒரே பார்வையில்

நமது வளர்ச்சி தெளிவாகத் தெரிகிறது" ஒவ்வொரு அளவீடும் நமது உயர்ந்த தரத்தை பிரதிபலிக்கும் ஓர் ஆண்டு"

சிறப்பம்சங்கள் 2025

ஒரே பார்வையில

சர்வதேச பயணிகள் இயக்கங்கள்

10,202,109

சர்வதேச விமான இயக்கங்கள்

64,340

நாட்டிற்கு ஊடாக சென்ற விமானங்கள்

43,312

சரக்கு டன் அளவு

190,280 மெ.தொன

மொத்த வருமானம்

மில்லியன் ரூபா **50,148**

வரிக்குப் பின்னரான நிகர இலாபம்

மில்லியன் ரூபா **25,933**

மொத்த சொத்துக்கள்

மில்லியன் ரூபா **255,206**

பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை

3,902

வருடாந்த நிதி சிறப்பம்சங்கள்

	2025 மில். ரூபா	2024 மில். ரூபா	2025 /2024 +/- %	2023 மில். ரூபா	2024 /2023 +/- %
இலாபம் மற்றும் நட்டம்					
ஆண்டு வருவாய்	50,148	43,897	14%	38,376	14%
தேய்மானத்திற்கு முன் செயற்பாட்டுச் செலவுகள்	20,424	20,484	-0.3%	16,940	21%
EBITDA	29,624	23,340	27%	21,382	9%
நிலையான சொத்துக்களின் தேய்மானம்	2,957	3,834	-23%	2,121	81%
தேறிய நிதி செலவுகள் / (வருமானம்)	(6,891)	(9,091)	-24%	(14,324)	-37%
வரி விதிப்பிற்கு முன்னரான இலாபம்	33,658	28,671	17%	33,639	-15%
வருமான வரி	7,726	7,564	2%	5,517	37%
வரி விதிப்பிற்கு பின்னரான இலாபம்	25,933	21,108	23%	28,122	-25%
பங்குமூலதனம் பங்குதாரர்களுக்குக் காரணமான இலாபம் / (நட்டம்)	25,933	21,108	23%	28,122	-25%
பணப் புழக்கம்					
பங்கு மூலதனம்	2,931	1,286	+100%	5,500	-77%
டிசம்பர் 31 ஆம் தேதியின்படி பணம் மற்றும் பணத்திற்கு சமமானவை	1,536	4,520	-66%	3,171	43%
ஆண்டுக்கான மொத்த மூலதனச் செலவு	6,715	26,514	-75%	5,032	+100%
நிதி நிலை					
டிசம்பர் 31இல் பங்குதாரர்கள் நிதி	113,625	90,293	26%	67,611	34%
டிசம்பர் 31ஆம் தேதியின்படி நடப்பு அல்லாத சொத்துகளின் மொத்த கொண்டு செல்லும் தொகை	109,813	111,352	-1%	84,533	32%
டிசம்பர் 31ஆம் தேதியின் மொத்த தற்போதைய சொத்து	145,393	111,117	31%	107,014	4%
டிசம்பர் 31இல் மொத்த தற்போதைய பொறுப்புகள்	23,162	36,090	-36%	32,425	11%

நடப்பு ஆண்டின் சமர்ப்பித்தலுக்கு இணங்க தேவையான போதெல்லாம் முந்தைய ஆண்டு புள்ளிவிவரங்கள் மறுசீரமைக்கப்பட்டுள்ளன.

-100% அல்லது +100% 100% க்கும் அதிகமான மாறுபாடுகளைக் குறிக்கிறது.

அனைத்து புள்ளிவிவரங்களும் மட்டந்தட்டல் வேறுபாடுகளுக்கு உட்பட்டவை.

செயல்திறன் சிறப்பம்சங்களில் சாதனைகள்

		2025	2024	2023	2022	2021
செயற்பாட்டுச் சிறப்பம்சங்கள்						
சர்வதேச விமான நகர்வுகள	எண்ணிக்கை	64,340	56,289	46,639	37,641	21,204
பயணிகள் நகர்வுகள் *	எண்ணிக்கை	10,202,109	8,884,010	7,548,646	5,503,198	1,505,479
சரக்கு நகர்வுகள **	மோ.தோன்.	190,280	192,498	158,911	173,597	200,179
மேலாக பறக்கும் நகர்வுகள	எண்ணிக்கை	43,312	40,057	35,506	23,846	9,339
டிசம்பர் 31 இல் உள்ள மொத்த ஊழியர்களின் எண்ணிக்கை	எண்ணிக்கை	3,902	4,031	3,940	3,854	3,985
விகிதங்களில் முன்னிலைப்படுத்தப்பட்ட சிறப்பம்சங்கள்						
பங்கு மூலதன மீதான வருமானம்	%	25	27	42	11	(5)
வரிக்கு முந்தைய இலாபம் - மொத்த நிகர வருவாய்	%	67	65	88	23	(12)
பங்குதாரர் நிதிக்கு வரிக்கு முந்தைய இலாபம்	%	33	36	50	15	(2)
மொத்த வருவாய் மற்றும்	தடவைகள்	0.20	0.20	0.20	0.15	0.06
ஒரு பணியாளருக்கான மொத்த சொத்துக்கள்	ரூபா'000	65,404	55,190	48,615	46,583	31,830
ஒரு பணியாளருக்கான மொத்தப் பணியாளர் செலவு - ஆண்டுக்கு	ரூபா'000	3,682	3,546	2,789	2,594	1,881
ஒரு விமான இயக்கத்திற்கான மொத்த செலவு	ரூபா'000	371	408	325	727	574
ஒரு பயணி இயக்கத்திற்கான வருவாய்	ரூபா	4,915	4,941	5,084	5,011	5,234
ஒரு பயணி இயக்கத்திற்கான வரிக்குப் பிந்தைய இலாபம்	ரூபா	2,542	2,376	96	873	(1,384)
ஒரு பணியாளருக்கான விமான இயக்கங்கள்	எண்ணிக்கை	16	14	3,725	10	5
ஒரு விமானத்திற்கான பயணிகள்	எண்ணிக்கை	159	158	162	146	71
ஒரு பணியாளருக்கான பயணிகள்	எண்ணிக்கை	2,615	2,204	10	1,428	378
கியரிங் விகிதம்	%	48	53	3	40	39
மொத்த சொத்துக்களின் மீதான வருவாய்	%	10	9	15	3	(2)
சுயவழை நிகர இலாப விகிதம்	%	52	48	73	17	(26)
மூலதன உற்பத்தித்திறன் குறியீடு	தடவைகள்	0.20	0.22	0.22	0.17	0.08
ஒரு பங்குக்கான வருமானம்	ரூபா	129,662	105,537	140,607	24,013	(10,417)
நடப்பு விகிதம்	தடவைகள்	6.28	3.08	3.33	4.30	5.98
மொத்த வருமானத்திற்கும் மொத்த செலவிற்கும்	தடவைகள்	2.41	2.25	3.22	1.24	0.92

* பயணிகள் நகர்வுகளில் உள்நாட்டுப் பயணிகளைத் தவிர்த்து, வருகை, புறப்பாடு, இடமாற்றம் மற்றும் இடைவழிப் பயணம் ஆகியவை அடங்கும்.

** சரக்கு நகர்வுகளில் உள்நாட்டுச் சரக்கு மற்றும் விமான அஞ்சல்களைத் தவிர்த்து, ஏற்றுமதி, இறக்குமதி மற்றும் இடமாற்றம் ஆகியவை அடங்கும்.

முன்னோக்கிய ஏறுமுகம் - தலைவரின் செய்தி

"விமானப் போக்குவரத்து எதிர்காலத்திற்காகக் காத்திருப்பதில்லை, அது உயர்ந்து செல்கின்றது."

2025 ஆம் ஆண்டு அறிக்கைக்கான இந்தத் தலைவர் செய்தியில் எனது எண்ணங்களைப் பதிவுசெய்யும்போது, நான் ஆழ்ந்த பெருமிதத்துடனும் ஒரு நோக்கத்துடனும் இதைச் செய்கிறேன். மதிப்பாய்வுக்குட்பட்ட இந்த ஆண்டு, எந்த அளவுகோலின்படியும், AASL-இன் அண்மைக்கால வரலாற்றில் மிகவும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்ததாகும் - நாம் முறியடித்த சாதனைகளால் மட்டுமல்ல, அந்தச் சாதனைகள் எதைக் குறிக்கின்றன என்பதாலும் கூட: நமது மக்களின் மீள்திறன், நமது கூட்டாளிகளின் நம்பிக்கை, மற்றும் இப்பிராந்தியத்தின் ஒரு முதன்மை விமானப் போக்குவரத்து மையமாக இலங்கையின் புதுப்பிக்கப்பட்ட எதிர்காலம் - நாம் ஒரு வலிமையான எதிர்காலத்தை நோக்கி, சீராகவும் திட்டமிட்டும் தொடர்ந்து முன்னேறிக் கொண்டிருந்தோம்.

2022-இல் வடிவம் பெறத் தொடங்கி, 2023 மற்றும் 2024-இல் சீராக வேகம் பெற்ற தேசியப் பொருளாதார மீட்சி, இப்போது ஒரு அர்த்தமுள்ள திருப்புமுனையை எட்டியுள்ளது. சுற்றுலா இனி வெறுமனே `மீண்டு வருவதில்லை´ - அது வேகமாக வளர்ந்து வருகிறது. சர்வதேச நாணய நிதியத்தின் ஆதரவு பெற்ற திட்டத்தின் மூலம் அடையப்பட்ட பேரினப் பொருளாதார நிலைப்படுத்தல், சர்வதேசப் பயணிகளிடையே நுகர்வோர் நம்பிக்கை மீண்டெழுந்தது, மற்றும் நமது சொந்த செயல்பாட்டு மேம்பாடுகளின் வீரியம் ஆகியவை ஒன்றிணைந்து, நாம் அனைவரும் உண்மையாகவே பெருமைப்படக்கூடிய முடிவுகளை வழங்கியுள்ளன.

பயணிகள் போக்குவரத்தில் ஒரு மைல்கல் வருடம்

உலகளாவிய விமானப் பயணம் ஒரு வலுவான வளர்ச்சிப் பாதையில் உள்ளது, அடுத்த இரண்டு தசாப்தங்களில் பயணிகளின் எண்ணிக்கை இரட்டிப்பாகும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இந்த வளர்ச்சியின் பெரும்பகுதி ஆசிய-பசிபிக் பிராந்தியத்திலிருந்து வரும், இது இலங்கையை ஒரு பிராந்திய விமானப் போக்குவரத்து மையமாக தனது நிலையை வலுப்படுத்த குறிப்பிடத்தக்க வாய்ப்புகளை உருவாக்குகிறது - தெளிவான தொலைநோக்குப் பார்வையுடனும், அதிகரித்து வரும் முதலீடு மற்றும் மேம்பாட்டுப் பாதையுடனும் இந்த வாய்ப்பிற்கு நாங்கள் தயாராகி வருகிறோம்.

2025 ஆம் ஆண்டின் முக்கிய புள்ளிவிவரமாவது பின்வருவனவற்றைத் தெளிவாகக் குறிப்பிடுகின்றது: AASL விமான நிலையங்கள் அந்த ஆண்டில் 10.2 மில்லியன் சர்வதேச பயணிகளைக் கையாண்டன - இது 2024 ஆம் ஆண்டின் 8.9 மில்லியன் என்ற சாதனையை விட 15% குறிப்பிடத்தக்க அதிகரிப்பாகும். இது, சில ஆண்டுகளுக்கு முன்பு ஒரு இலட்சிய அளவுகோலாகத் தோன்றிய, 2018 ஆம் ஆண்டின் பெருந்தொற்றுக்கு முந்தைய உச்சத்தை நெருங்குகிறது. 34 நாடுகளில் உள்ள 72 இடங்களுக்கு இலங்கையுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ள 46 விமான நிறுவனங்கள், நமது உலகளாவிய விமான நிறுவனப் பங்காளிகளின் நம்பிக்கை மீட்கப்பட்டதற்குச் சான்றாகும். சர்வதேச விமானங்களின் போக்குவரத்து 64,340-ஐ எட்டியது - இது வருடாவருடம் 14% வளர்ச்சியாகும் - அதே நேரத்தில் சரக்கு கையாளும் அளவு 190,280 மெட்ரிக் டன்களாக இருந்தது. விமானம் மூலம் சுற்றுலாப் பயணிகளின் வருகை 2,335,076 ஆக இருந்தது, இது தேசிய மீட்சிக்கு மிகவும் இன்றியமையாத சுற்றுலாப் பொருளாதாரத்தை இயக்குவதில் விமானப் போக்குவரத்தின் மையப் பங்கை அடிக்கோடிட்டுக் காட்டுகிறது.

முதன்மையான வளர்ச்சியை பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையம் தொடர்ந்து முன்னெடுத்துச் சென்றது, முனையம் 1-இன் ஆண்டுக்கு 6

முன்னோக்கிய ஏறுமுகம் - தலைவரின் செய்தி |

மில்லியன் என்ற வடிவமைக்கப்பட்ட திறனை விட மிக அதிகமான பயணிகளைக் கையாண்டது. அசாதாரணமான செயல்பாட்டு அழுத்தத்தின் கீழ் சேவைத் தரங்களையும் பயணிகளின் வசதியையும் பாதுகாத்து, எங்கள் பணியாளர்கள் இந்த சவாலைப் பாராட்டத்தக்க வகையில் எதிர்கொண்டனர். இதைச் சாத்தியமாக்கிய AASL-இன் சிரேஷ்ட நிர்வாகம் முதல் தரைப்பணியாளர்கள் வரையிலான ஒவ்வொரு பணியாளருக்கும் எனது ஆழ்ந்த பாராட்டுக்களைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். மேலும், ஆண்டு முழுவதும் ஆதரவளித்த அனைத்து விமான நிறுவனங்களுக்கும், AASL-இன் தேசிய விமான நிறுவனம் மற்றும் தரைவழி சேவை வழங்குநரான ஸ்ரீலங்கன் எயார்லைன்ஸ் உட்பட, விமான நிறுவன பணிப்பாளர்கள் மற்றும் பிற அனைத்து பங்குதாரர்களுக்கும் எனது ஆழ்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அத்துடன், ஒழுங்குபடுத்தும் அதிகாரசபையாகிய இலங்கை சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபையின் (CAASL) ஆதரவு மற்றும் வழிகாட்டுதலுக்கும் நன்றி கூறுகிறேன்.

MRIA மற்றும் JIA-வில் சாதனை படைத்த செயலாற்றுகை

2025-ஆம் ஆண்டில் ஒரு குறிப்பிடத்தக்க வளர்ச்சியாக, தொடர்ச்சியாகச் செயலாற்றுகைக் குறைந்த நிலையில் இருந்த நமது இரண்டாம் நிலை விமான நிலையங்கள், அர்த்தமுள்ள பங்களிப்பாளர்களாக உருமாறியுள்ளதைக் குறிப்பிடலாம். விமானப் போக்குவரத்துத் துறையில் முன்னேற்றம் என்பது, விமானப் பயணத்தைப் போலவே, விடாமுயற்சி மற்றும் உத்தியின் மூலம் படிப்படியாகவே அடையப்படுகிறது என்பதை இது நினைவூட்டுகிறது.

MRIA, 2013-ல் திறக்கப்பட்டதிலிருந்து இதுவரை இல்லாத அளவுக்கு அதிகபட்ச சர்வதேசப் பயணிகள் போக்குவரத்தைப் பதிவுசெய்துள்ளது அந்த ஆண்டில் 140,614 பயணிகளைக் கையாண்டு, 703 சர்வதேச விமானங்களுக்கு இடமளித்துள்ளது.

MRIA-வில் ஏற்பட்டுள்ள இந்த மறுமலர்ச்சியானது, உத்திசார்ந்த விமான நிறுவன ஈர்ப்பானது, பொறுமையான பயணிகளுக்கான ஊக்கக் கட்டமைப்புகள் மற்றும் விமான நிலையத்தின் தனித்துவமான புவியியல் நன்மைகளை அங்கீகரித்தல் ஆகியவற்றின் அடித்தளத்தில் கட்டமைக்கப்பட்டுள்ளது. 2025-ஆம் ஆண்டில், இந்த விமான நிலையம் பல்வேறு வகையான சர்வதேச விமான நிறுவனங்களை வரவேற்றது: ரஷ்யாவிலிருந்து ரெட் விங்ஸ் ஏர்லைன்ஸ், பஹ்ரைன் மற்றும் பாகிஸ்தானுக்கு சேவை வழங்கும் ஸ்கை அப் ஏர்லைன்ஸ், ஐக்கிய அரபு அமீரகத்திலிருந்து/ ப்ளை ஒன், உஸ்பெகிஸ்தானிலிருந்து சென்ட்ரம் எயார், பல்கேரியா எயார், உஸ்பெகிஸ்தான் எயார்வேஸ், மற்றும் மிக முக்கியமாக - பெலாரஸின் மின்ஸ்கிலிருந்து பெலாவியா, இது முதன்முறையாக MRIA-விற்கு திட்டமிடப்பட்ட குளிர்கால விமான சேவைகளைத் தொடங்கியது. இந்த பருவகால மற்றும் தொடக்க சேவைகள் கூட்டாக இலங்கையின் தென்கடற்கரையை ஐரோப்பா, மத்திய கிழக்கு மற்றும் மத்திய ஆசியா முழுவதும் உள்ள இடங்களுடன் இணைத்தன.

யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமான நிலையமும், 2019-ல் தனது செயல்பாடுகளைத் தொடங்கியதிலிருந்து தனது வலுவான ஆண்டைப் பதிவுசெய்தது, 53,443 சர்வதேச பயணிகள் நடமாட்டங்களையும் 1,138 சர்வதேச விமான நடமாட்டங்களையும் பதிவு செய்தது.

2025 இன் சிறப்பம்சங்களில்: முதன்முறையாக, துஜயு மலேசியாவிலிருந்தும், இந்தியாவின் ஹைதராபாத் மற்றும் சென்னையிலிருந்தும் மூன்று சர்வதேச வாடகை விமானங்களை வரவேற்றது - இது வடக்கிற்கு புதிய சந்தைகளைத் திறந்தது. இப்பகுதிக்கு ஒரு மைல்கல் தருணமாக, இந்தியாவின் ஹைதராபாத்தில் இருந்து இயக்கப்பட்ட முதல் சர்வதேச மருத்துவ மீட்பு சிறப்பு விமானத்திற்கு இந்த விமான நிலையம் வழிவகுத்தது. இது, இதற்கு முன்னர் அத்தகைய உயிர்நாடி இல்லாத ஒரு சமூகத்திற்கு முக்கியமான மருத்துவ மீட்புத் திறனை வழங்கியது. இந்த ஆண்டில், முனைய விரிவாக்கத் திட்டமும் அடிக்கல் நாட்டு விழாவுடன் முறையாகத் தொடங்கப்பட்டது. இந்த மேம்பாட்டுத் திட்டம், 800 சதுர மீட்டருக்கும் அதிகமான வருகை வசதி இடத்தையும் ஒரு புதிய உணவகத்தையும் சேர்க்கும். இதன் பணிகள் ஜூன் 2026-க்குள் நிறைவடையும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

ஒருவேளை மிகவும் குறிப்பிடத்தக்க வகையில், தித்வா புயலால் பாதிக்கப்பட்ட சமூகங்களுக்கு நிவாரணப் பொருட்களை ஏற்றிச் செல்லும் மனிதாபிமான விமானங்களுக்கு யாழ்ப்பாண சர்வதேசவிமான நிலையம் வழிவகுத்ததன் மூலம், ஒரு தேசிய மூலோபாய சொத்தாகத் தனது மதிப்பை நிரூபித்தது. அமெரிக்க விமானப்படை உட்பட சர்வதேச மற்றும் உள்நாட்டுக் கூட்டாளர்களுடன் இணைந்து மேற்கொள்ளப்பட்ட இந்தச் செயல்பாடுகள், பயணிகளின் எண்ணிக்கை மற்றும் நிதி வருவாய்க்கு அப்பாற்பட்ட நமது விமான நிலையங்களின் பங்கின் ஒரு பரிமாணத்தை அடிக்கோடிட்டுக் காட்டுகின்றன. தேவைப்படும் தருணங்களில் நாட்டிற்குச் சேவை செய்து, ஒவ்வொரு சவாலையும் எதிர்கொள்ளும் ஒரு தேசிய உள்கட்டமைப்பாக நமது பங்கை இது பிரதிபலிக்கிறது.

வலுவான நிதி முடிவுகளை வழங்குதல்

2025-ஆம் ஆண்டின் செயல்பாட்டு வேகம், வலுவான நிதிச் செயல்திறனாக நேரடியாக வெளிப்பட்டுள்ளது. AASL இந்த ஆண்டில் 26.8 பில்லியன் ரூபாய் செயல்பாட்டு இலாபத்தைப் பதிவு செய்துள்ளது, இது முந்தைய ஆண்டை விட 7.2 பில்லியன்

ரூபாய் அதிகமாகும். இந்த முடிவு, கட்டுப்பாடான செலவு நிர்வாகத்தைப் பேணிக்கொண்டு, பயணிகளின் எண்ணிக்கைக்கு ஏற்ப வருவாயை அதிகரிக்கும் நமது திறனைப் பிரதிபலிக்கிறது. நாம் ஒரு குறிப்பிடத்தக்க மூலதன முதலீட்டுக் காலத்திற்குள் நுழையும் வேளையில், இந்த நிதிசார் சிக்கனப் பண்பாட்டைத் தக்கவைத்துக் கொள்வதில் இயக்குநர்கள் குழுவும் நிர்வாகமும் முழுமையாக உறுதியுடன் உள்ளன - இதன் மூலம் நமது வளர்ச்சி நிலையானதாகவும், பொறுப்புமிக்கதாகவும், எப்போதும் மேல்நோக்கியதாகவும் இருப்பதை உறுதி செய்கிறோம்.

ஒரு அரசுக்குச் சொந்தமான நிறுவனம் என்ற முறையில், தேசிய கருவூலத்திற்கும் பரந்த பொருளாதாரத்திற்கும் ஆற்ற வேண்டிய நமது கடமை குறித்து நாங்கள் ஆழ்ந்த உணர்வுடன் இருக்கிறோம். எங்களின் வலுவான வருவாய் நிலை, அரசாங்க வருவாய்க்கு அர்த்தமுள்ள பங்களிப்பைச் செய்ய எங்களுக்கு உதவுகிறது, அதே நேரத்தில் அடுத்தகட்ட வளர்ச்சிக்கு உந்துசக்தியாக அமையும் உள்கட்டமைப்பு மேம்பாடுகளுக்கு நிதியளிக்கவும் உதவுகிறது.

முனையம் 2: ஒரு முக்கிய முன்னேற்றம்

2025-ஆம் ஆண்டின் மிக முக்கியமான உள்கட்டமைப்பு அபிவிருத்தியா முனையம் 2-இல் நாம் அடைந்துள்ள முன்னேற்றமே ஆகும். 2024-இல் JICA கடன் ஒப்புதல் பெறப்பட்டதைத் தொடர்ந்து, கட்டுமானப் பணிகள் தொடங்கப்பட்டன, மேலும் முனையத்தின் அடித்தளத்தைப் புனரமைப்பதற்கான ஒப்பந்தப்புள்ளி செயல்முறைகள் முன்னெடுக்கப்பட்டன. கட்டுமானப் பணிகள் செப்டம்பர் 2025-இல் தொடங்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது, மேலும் மார்ச் 2028-இல் நிறைவு செய்ய இலக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளது. செயல்பாட்டுக்கு வந்தவுடன், முனையம் 2 கணிசமான புதிய பயணிகள் கையாளும் திறனைச் சேர்க்கும். இது, நாம் இன்று கையாளும் பயணிகளின் எண்ணிக்கையைத் தக்கவைத்துக் கொள்ளவும், வரவிருக்கும் வளர்ச்சிக்கு விமான நிலையத்தைத் தயார்படுத்தவும் உதவும். முனையம் 2 என்பது வெறும் விரிவாக்கம் மட்டுமல்ல - அது ஒரு நிறுவனமாகவும் ஒரு தேசமாகவும் நாம் முன்னோக்கி, மேல்நோக்கி, எப்போதும் உயர்ந்து செல்லும் பாதையில் பயணிக்கும் ஒரு சின்னமாகும்.

இந்தத் திட்டம் ஒரு கட்டுமான முயற்சியை விட மிக மேலானது. தெற்காசியாவின் முன்னணி விமானப் போக்குவரத்து மையமாக இலங்கையை நிலைநிறுத்துவதற்கான நமது நீண்டகால உத்தியின் மையப்புள்ளியாக இது விளங்குகிறது. தற்போது கட்டுமானப் பணிகள் உறுதியாகத் தொடங்கியுள்ளதாலும், JICA-வின் ஆதரவு உறுதி செய்யப்பட்டுள்ளதாலும், நமது பயணிகள், விமான நிறுவனங்கள் மற்றும் தேசத்திற்குத் தகுதியான தரத்தில் முனையம் 2-ஐ நாங்கள் வழங்குவோம் என்று நான் உறுதியாக நம்புகிறேன்.

எதிர்பாராததை எதிர்கொள்ளுதல்

நாம் எதிர்கொண்ட சவால்களை ஒப்புக்கொள்ளாமல் 2025-ஆம் ஆண்டைப் பற்றிய எந்தவொரு பதிவும் முழுமையடையாது. தித்வா புயலும் அதைத் தொடர்ந்த வெள்ளமும் விமான நிலையச் செயல்பாடுகளில் தற்காலிக இடையூறுகளை ஏற்படுத்தியதுடன், நமது பணியாளர்கள் மற்றும் கூட்டாளிகள் மீது அசாதாரணமான அழுத்தங்களையும் சுமத்தின. தொழில்முறை, இரக்கம் மற்றும் இலங்கையைத் தொடர்ந்து இணைப்பில் வைத்திருப்பதற்கான தளராத அர்ப்பணிப்புடன் நமது குழுக்கள் பதிலளித்த விதத்தைக் குறித்து நான் பெருமிதம் கொள்கிறேன். அனைத்து விமான நிறுவனங்களுடனும் ஒருங்கிணைந்து செய்யப்பட்ட சிறப்பு ஏற்பாடுகள், பயணிகள் தவிக்காமல் இருப்பதையும், அத்தியாவசிய சேவைகள் தடையின்றித் தொடர்வதையும் உறுதி செய்தன. இடையூறு ஏற்படும் தருணங்களில், ஒரு நிறுவனத்தின் வலிமை என்பது சிரமங்கள் இல்லாததைக் கொண்டு அளவிடப்படுவதில்லை, மாறாக அவற்றை வென்று எழும் அதன் திறனைக் கொண்டே அளவிடப்படுகிறது.

அதே சமயம், நாம் பெருகிவரும் சிக்கலான உலகளாவிய சூழலில் செயல்படுகிறோம். புவிசார் அரசியல் பதட்டங்கள், பொருளாதார நிச்சயமற்ற தன்மைகள், மாறிவரும் வர்த்தக முறைகள், விரைவான தொழில்நுட்ப மாற்றம் மற்றும் காலநிலை சவால்கள் ஆகியவை விமானப் போக்குவரத்துத் துறையை மறுவடிவமைத்து வருகின்றன. இந்தச் சக்திகளுக்கு நாம் எவ்வாறு பதிலளிக்கிறோம் என்பதே வரும் ஆண்டுகளில் நமது வெற்றியைத் தீர்மானிக்கும்.

சமீபத்திய ஆண்டுகளில் நமது மனித மூலதனத்திற்குச் சவாலாக விளங்கும் மூளைசாலிகளின் வெளியேற்றம் ஒரு கவலையாகவே உள்ளது. இருப்பினும், மேம்பட்டு வரும் பொருளாதாரச் சூழலும், நாம் ஏற்படுத்தியுள்ள மேம்படுத்தப்பட்ட ஊதியக் கட்டமைப்புகளும் பலன்களைக் காட்டத் தொடங்கியுள்ளன. ஆட்சேர்ப்புப் பணிகள் சிறப்பாக நடைபெற்றுள்ளன. AASL-இல் வெறும் பணியாளர்கள் மட்டும் இல்லாமல், இங்கு தங்கள் தொழில் வாழ்க்கையை அமைத்துக்கொள்வதில் பெருமை கொள்ளும் நபர்களைக் கொண்டு, இந்த அமைப்பை அதன் அடுத்த கட்டத்திற்கு எடுத்துச் செல்லும் வகையில், எங்கள் பயிற்சித் திட்டங்கள் வலுப்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன.

2026 மற்றும் அதற்குப் பிறகான எதிர்கால நோக்கு

fடந்த ஆண்டு நிறுவப்பட்ட இந்த ஆண்டு அறிக்கையின் கருப்பொருளான "எப்போதும் முன்னேற்றம்" என்பது, இப்போது அதன் முழுமையான வெளிப்பாட்டைக் காண்கிறது. நிலையான நிதிநிலை, வளர்ந்து வரும் வழித்தட வலையமைப்பு,

முன்னோக்கிய ஏறுமுகம் - தலைவரின் செய்தி |

புதுப்பிக்கப்பட்ட உள்கட்டமைப்பு முதலீடு, ஊக்கமளிக்கப்பட்ட பணியாளர்கள் மற்றும் தேசிய வளர்ச்சிக்கு விமானப் போக்குவரத்தின் மூலோபாய மதிப்பைப் புரிந்துகொண்ட ஆதரவான அரசாங்கம் என அடித்தளம் கடுமையாக அமைக்கப்பட்டுள்ளது. 2026-ஆம் ஆண்டின் பணியானது, அந்த அடித்தளத்தின் மீது இன்னும் பெரிய இலட்சியத்துடன், `எப்போதும் முன்னேற்றம்´ என்ற பயணத்தைத் தொடர்வதாகும்.

விதிமுறைகளை அடிப்படையாகக் கொண்ட சர்வதேச விமானப் போக்குவரத்து அமைப்புக்கு இலங்கை உறுதியாக உறுதிபூண்டுள்ளது. சர்வதேச சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அமைப்பு போன்ற உலகளாவிய நிறுவனங்களுடன் நாங்கள் தொடர்ந்து தீவிரமாக ஈடுபடுவோம், மேலும் பாதுகாப்பான, உறுதியான மற்றும் திறமையான விமானப் போக்குவரத்தை உறுதி செய்வதற்காக பிராந்திய மற்றும் சர்வதேச கூட்டாளர்களுடன் நெருக்கமாகப் பணியாற்றுவோம்.

தேசிய மட்டத்தில், எங்களின் முக்கிய அடித்தளங்களை வலுப்படுத்துவதில் நாங்கள் கவனம் செலுத்துகிறோம். இதில் எங்களின் விமான இணைப்பை விரிவுபடுத்துதல், நவீன விமான நிலைய உள்கட்டமைப்பில் முதலீடு செய்தல் மற்றும் விமான வழிசெலுத்தல் திறன்களை மேம்படுத்துதல் ஆகியவை அடங்கும். பாதுகாப்பு எங்களின் முதன்மையான முன்னுரிமையாக இருக்கும் - ஏனெனில் நம்பிக்கை மற்றும் நம்பகத்தன்மையின் அடித்தளத்தில் மட்டுமே நிலையான வளர்ச்சியை அடைய முடியும்.

மேலும் நிலையான மற்றும் எதிர்காலத்திற்குத் தயாரான விமானப் போக்குவரத்துத் துறையை உருவாக்குவதற்கான நடவடிக்கைகளையும் நாங்கள் எடுத்து வருகிறோம். புத்தாக்கம் மற்றும் டிஜிட்டல் மாற்றம் மூலம், செயல்பாட்டுத் திறனை மேம்படுத்துதல், பயணிகளின் அனுபவத்தை மேம்படுத்துதல் மற்றும் உலகளாவிய தரநிலைகளுக்கு இணங்க சுற்றுச்சூழல் பாதிப்பைக் குறைத்தல் ஆகியவற்றை நோக்கமாகக் கொண்டுள்ளோம்.

வலுவான கூட்டாண்மைகளுக்கான எங்கள் அர்ப்பணிப்பும் சம முக்கியத்துவம் வாய்ந்தது. CAASL, ஸ்ரீலங்கன் எயார்லைன்ஸ் மற்றும் எங்கள் தொழில் கூட்டாளர்கள் உட்பட விமானப் போக்குவரத்துச் சூழல் அமைப்பில் உள்ள முக்கிய பங்குதாரர்களுடன் நாங்கள் தொடர்ந்து நெருக்கமாகப் பணியாற்றுவோம். இணைப்பு, உள்கட்டமைப்பு, தொழில்நுட்பம் மற்றும் மனித மூலதன மேம்பாடு ஆகியவற்றில் நாங்கள் ஒன்றிணைந்து முன்னேற்றத்தை முன்னெடுத்துச் செல்வோம்.

எதிர்காலத்தைப் பார்க்கும்போது, இலங்கையின் விமானப் போக்குவரத்துத் துறை நிலையான வளர்ச்சிக்கு நன்கு நிலைநிறுத்தப்பட்டுள்ளது என்பதில் நாங்கள் நம்பிக்கையுடன் இருக்கிறோம். கூட்டாண்மைகளை வலுப்படுத்துவதன் மூலமும், புதுமைகளைத் தழுவுவதன் மூலமும், உலகளாவிய தரங்களுக்கு உறுதியுடன் இருப்பதன் மூலமும், நாம் புதிய வாய்ப்புகளைத் திறக்க முடியும் மற்றும் பிராந்திய மற்றும் உலகளாவிய இணைப்பில் நமது பங்கை உயர்த்த முடியும்

எதிர்வரும் ஆண்டில், பயணிகள் போக்குவரத்து மற்றும் விமான இணைப்பில் வளர்ச்சியைத் தக்கவைத்தல் முனையம் 2 திட்டத்தை திட்டமிட்டபடியும், வரவு செலவுத் திட்டத்திற்குள்ளும் முன்னேற்றுதல் உயர் மதிப்புள்ள சுற்றுலாப் பயணிகளைத் தொடர்ந்து ஈர்ப்பதற்காக சுற்றுலா அதிகாரசபைகள் மற்றும் சர்வதேச விமான நிறுவனங்களுடனான நமது கூட்டாண்மைகளை ஆழப்படுத்துதல் ஆசுஜயு மற்றும் JIA விமான நிலையங்களின் திறன்களையும் வணிக முக்கியத்துவத்தையும் விரிவுபடுத்துதல் மற்றும் ஐந்து விமான நிலையங்களிலும் வாடிக்கையாளர் மையப்படுத்தல் மற்றும் புத்தாக்கக் கலாசாரத்தை நிலைநிறுத்துதல் ஆகியவற்றில் நமது கவனம் இருக்கும்.

ஆண்டு முழுவதும் அசைக்க முடியாத வழிகாட்டுதலையும் ஆதரவையும் வழங்கிய கௌரவ துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சர், பிரதி அமைச்சர் ஆகியோருக்கு எனது நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். உப தலைவர், பணிப்பாளர் சபை மற்றும் சிரேஷ்ட முகாமைத்துவக் குழுவினரின் கூட்டு ஞானத்திற்கும் அர்ப்பணிப்பிற்கும் எனது நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எல்லாவற்றிற்கும் மேலாக, மிக சிரேஷ்ட அதிகாரி முதல் களப்பணியாளர் வரை AASL-இன் சுமார் 4,000 பணியாளர்களுக்கு எனது நன்றிகளைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அவர்களின் அன்றாட சேவைச் சிறப்பிற்கான அர்ப்பணிப்பே நமது நிறுவனத்திற்கு உண்மையாக உயிரூட்டுகிறது.

நாம் அனைவரும் ஒன்றிணைந்து, இலங்கை பெருமைப்படக்கூடிய ஒன்றை உருவாக்கியுள்ளோம். மேலும், நாம் ஒன்றிணைந்து, என்றும் மேன்மை நோக்கிய இந்தப் பயணத்தைத் தொடர்வோம்.

டப்ளியூ டப்ளியூ எஸ் மங்கள
தலைவர் (பதில்)
2026 மே 20

அனைத்து மட்டங்களிலும் பணிப்பாளர் சபை

இடமிருந்து வலமாக

எச் ஆர் சிறினாம (திருமதி) - அமைச்சுப கண்காணிப்பாளர்

டீ எஸ் விக்ரமதுங்க - நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்

பீ எம் கே ஹெட்டியாரச்சி - நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்/ திறைசேரி பிரதிநிதி

டபிள்யூ டபிள்யூ எஸ் மங்கள - தலைவர் (பொறுப்பு)

பிரிமால் டீ சில்வா - நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்

எல் சேனாரத்ன - நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்

சிரில் வன்னிகம - உப் தலைவர்

எச் டீ சமிந்த - நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்

எம் எம் ரேணுகா பி குணசேகர (திருமதி) - கம்பெனி செயலாளர்

கே எம் பீ என் கருணாரத்ன - நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர

அனைத்து மட்டங்களிலும் பணிப்பாளர் சபை

டபிள்யூ. டபிள்யூ. எஸ். மங்கள
தலைவர் (பொறுப்பு)

திரு. டபிள்யூ. டபிள்யூ. எஸ். மங்கள, இலங்கை திட்டமிடல் சேவையின் (வகுப்பு I) ஒரு சிரேஷ்ட உறுப்பினர் ஆவார். இவர் தேசிய மற்றும் பிராந்திய அபிவிருத்தி திட்டமிடல், பொது நிர்வாகம் மற்றும் வெளிநாட்டு நிதியுதவி திட்ட மேலாண்மை ஆகியவற்றில் 25 ஆண்டுகளுக்கும் மேலான சிறப்பான அனுபவம் பெற்றவர். இவர் ஜெர்மனியின் டொர்ட்மண்ட் பல்கலைக்கழகம் மற்றும் பிலிப்பைன்ஸ் பல்கலைக்கழகத்தில் பிராந்திய அபிவிருத்தி திட்டமிடலில் முதுகலை அறிவியல் பட்டத்தையும், ருஹுணு பல்கலைக்கழகத்தில் விவசாயத்தில் இளங்கலை அறிவியல் பட்டத்தையும் பெற்றுள்ளார். மேலும், இவர் பொது பெறுகை மற்றும் அரச ஊழியர்களுக்கான ஆங்கிலம் ஆகியவற்றில் தொழில்முறை பட்டயங்களையும் பெற்றுள்ளார்.

2025 ஒக்டோபர் மாதத்தில், திரு. மங்கள துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சின் செயலாளராக நியமிக்கப்பட்டார். அதனைத் தொடர்ந்து, அவர் 2026 ஜனவரி 22 அன்று AASL நிறுவனத்தின் செயல் தலைவராக நியமிக்கப்பட்டார்.

தனது பணி வாழ்க்கை முழுவதும், திரு. மங்கள முக்கிய அமைச்சகங்கள், மாகாண சபைகள் மற்றும் மாவட்ட திட்டமிடல் செயலகங்களில் பல சிரேஷ்ட பதவிகளை வகித்துள்ளார். அவரது தலைமைத்துவ அனுபவமானது மூலோபாயத் திட்டமிடல், தீர்மானங்கள் அடிப்படையிலான கண்காணிப்பு மற்றும் மதிப்பீடு, பொது முதலீட்டு முகாமைத்துவம், வெளிநாட்டு நிதியுதவித் திட்ட ஒருங்கிணைப்பு மற்றும் பொதுத்துறை சீர்திருத்த முன்னெடுப்புகள் ஆகியவற்றை உள்ளடக்கியது. திறைசேரி மற்றும் தேசிய கொள்கை வழிகாட்டுதல்களுடன் இணைந்த தேசிய அபிவிருத்தி செயல் திட்டங்கள், பெரிய அளவிலான உள்கட்டமைப்பு மற்றும் விவசாய அபிவிருத்தி திட்டங்கள், மற்றும் நிறுவன செயல்திறன் கட்டமைப்புகளை உருவாக்குவதிலும் செயல்படுத்துவதிலும் அவர் முக்கிய பங்காற்றியுள்ளார்.

மேலும், ஒரு முதன்மைப் பயிற்றுநராக, பொதுத்துறை நிறுவனங்கள், பல்கலைக்கழகங்கள் மற்றும் சர்வதேச அபிவிருத்திப் பங்காளர்களுக்காக பயிற்றுநர்களுக்கான பயிற்சித் திட்டங்களையும் மூலோபாயத் திட்டமிடல் பயிலரங்குகளையும் நடத்தி, திறன் மேம்பாட்டிற்கு அவர் விரிவாகப் பங்களித்துள்ளார். அவரது சர்வதேச அனுபவத்தில் ஐரோப்பா மற்றும் ஆசியா முழுவதும் கல்விசார் மற்றும் தொழில்முறை ஈடுபாடுகள் அடங்கும்.

சிரில் வன்னிகமா
உப தலைவர்

திரு.சிறில் வன்னிகம பல்கலைக்கழக நுழைவுத் தேர்வை வெற்றிகரமாக முடித்து 1980 ஆம் ஆண்டில் ஸ்ரீ ஜயவர்தனபுர பல்கலைக்கழகத்தில் நான்கு ஆண்டு முழுநேர பாடநெறியில் இணைந்தார். 1984 ஆம் ஆண்டில் வணிக நிர்வாகத்தில் இளங்கலைப் பட்டம் (பிஸ்சி) பெற்றார். முறையான பயிற்சி பெற்ற பிறகு, 1985 ஆம் ஆண்டில் பல்கலைக்கழக நுழைவு நிலை அரசு ஆசிரியர் பதவியை ஏற்றுக்கொண்டு 1987 ஆம் ஆண்டு வரை ஆசிரியர் ஒருவராக பணியாற்றினார்.

மூன்று போட்டிப் பரீட்சைகளில் தேர்ச்சி பெற்ற திரு.வன்னிகம 1987 ஆம் ஆண்டில் இலங்கை கணக்காய்வு சேவையைத் தேர்ந்தெடுத்து 1992 ஆம் ஆண்டு வரை கணக்காய்வாளர் நாயகத் திணைக்களத்தில் கணக்காய்வு அத்தியட்சகராக பணியாற்றினார். 1992 ஆம் ஆண்டில் அவர் விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) நிறுவனத்தில் உள்ளக கணக்காய்வு பிரிவின் பதில் நிறைவேற்று உத்தியோகத்தராக இணைந்துகொண்டார். 1995 ஆம் ஆண்டில் பிரிவுத் தலைவரானார். 2021 ஆம் ஆண்டில் ஓய்வு பெறும் வரை இந்தப் பதவியில் பணியாற்றியதோடு, விமான நிலைய நடவடிக்கைகளை 29 ஆண்டுகள் மேற்பார்வையிட்டார். 2024 நவம்பர் மாதம் 01 ஆம் திகதியன்று அவர் விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) நிறுவனத்தின் உப தலைவராக நியமிக்கப்பட்டார். அவர் மனிதவள மற்றும் ஊதிய வாரியம் மற்றும் இடர் மேலாண்மை வாரியத்தின் துணைக்குழுக்களின் தலைவராகவும், திட்ட மேலாண்மை வாரியத்தின் துணைக்குழுவின் உறுப்பினராகவும் பணியாற்றினார்.

திரு.வன்னிகம 1994 ஆம் ஆண்டில் பட்டயக் கணக்காளர்கள் பரீட்சையில் தேர்ச்சி பெற்று 1995 ஆம் ஆண்டில் உறுப்பினரானார். அவர் 2009 ஆம் ஆண்டில் தெற்கு குயின்ஸ்லாந்து பல்கலைக்கழகத்தில் வணிக நிர்வாகத்தில் முதுகலைப் பட்டத்தையும் இலங்கை பட்டயக் கணக்காளர்கள் நிறுவனத்தில் மூலோபாய நிதியியலில் முதுகலைப் பட்டத்தையும் வெற்றிகரமாகப் பூர்த்தி செய்தார். அத்துடன், அவருக்கு அவுஸ்திரேலியாவின் சான்றளிக்கப்பட்ட முகாமைத்துவ கணக்காளர்கள் நிறுவனத்தில் உறுப்புரிமையும் கிடைக்கப்பெற்றது. அவர் மனிதவள மற்றும் ஊதிய நிர்ணய துணைக் குழு மற்றும் அபாய மேலாண்மை வாரிய துணைக் குழுவின் தலைவராகவும், திட்ட மேலாண்மை வாரிய துணைக் குழுவின் உறுப்பினராகவும் பணியாற்றினார்.

எல். சேனாரத்ன
நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர

திரு. லால் சேனாரத்ன விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL பணிப்பாளர் சபை உறுப்பினர் ஒருவராக 2024 நவம்பர் மாதம் 01 ஆம் திகதியன்று நியமிக்கப்பட்டார். அவர் நிறுவனம் கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழுவின் உறுப்பினராகவும் பணியாற்றினார். இலங்கை மின்சார சபை மற்றும் சிலோன் பெற்றோலியம் ஸ்டோரேஜ் டேமினல் லிமிடட் கம்பனி என்பவற்றில் சுமார் 42 ஆண்டுகள் பரந்த அனுபவத்துடன் திரு. சேனாரத்ன

கணக்கியல், கணக்காய்வு மற்றும் சிறப்பு விசாரணைகள் ஆகிய துறைகளில் பல்வேறு பதவிகளை வகித்துள்ளார். அத்துடன், இலங்கை மின்சார சபையின் இணைந்த பயிற்சி நிறுவனத்தில் வெளிவாரி விரிவுரையாளர் ஒருவராகப் பணியாற்றி எதிர்கால தொழில் வல்லுநர்களின் வளர்ச்சிக்கு அவர் பங்களித்துள்ளார்.

தற்போது,சென் எலக்ட்ரிகல் டெக்னாலஜிஸ் பிரைவெட், நிறுவனம் தலைவராக திரு.சேனாரத்ன அவருடைய அறவையும் நிபுணத்துவத்தையும் தொடர்ந்தும் வழங்கி வருகிறார். உள்ளூர் மற்றும் சர்வதேச நிறுவனங்களிலிருந்து கணக்கியல், கணக்காய்வு மற்றும் விசாரணை ஆகியவற்றில் பல தகைமைகளையும் பெற்றுள்ள அவர் களனி பல்கலைக்கழகத்தின் பட்டதாரியுமாவார்.

டீ எஸ் விக்ரமதுங்க
நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்

திரு. விக்ரமதுங்க உரிமம் பெற்ற வணிக விமானியாக ஒரு தசாப்தத்திற்கும் மேலான அனுபவத்தைக் கொண்ட விமானப் போக்குவரத்து தொழில் வல்லுநர் ஒருவராவார். அவர் இலங்கை சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபையிடமிருந்து விமானப் போக்குவரத்து விமானிகளுக்கான உரிமப்பத்திரதாரரும் (எடிபிஎல்) ஆவார். பாதுகாப்பு, செயற்பாட்டு சிறப்புத் தன்மை மற்றும் ஒழுங்குறுத்துகை ஆகியவற்றில் அவர் தனித்துவமான கவனம் செலுத்துகிறார், மேலும் விமான செயற்பாடுகள், விமானப் பாதுகாப்பு மற்றும் சர்வதேச உறவுகளில் விரிவான நிபுணத்துவம் பெற்றவரும் ஆவார். 2024 நவெம்பர் 04 ஆம் திகதியன்று அவர் விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL பணிப்பாளர் ஒருவராக நியமிக்கப்பட்டார். அவர் மனிதவளம் மற்றும் ஊதியம், தகவல் தொழில்நுட்பம், இடர் மேலாண்மை மற்றும் வணிக மேம்பாடு ஆகியவற்றுக்கான வாரியத்தின் துணைக்குழுக்களில் உறுப்பினராகப் பணியாற்றினார். அவர் மனிதவள மற்றும் ஊதிய நிர்ணயம், தகவல் தொழில்நுட்பம், அபாய மேலாண்மை மற்றும் வணிக மேம்பாடு ஆகிய வாரிய துணைக் குழுக்களின் உறுப்பினராக பணியாற்றினார்.

தனது விமானப் போக்குவரத்து தொழிலுக்கு மேலதிகமாக திரு.விக்ரமதுங்க இலங்கை அணுசக்தி ஒழுங்குறுத்துகை சபை மற்றும் இலங்கை கடற்றொழில் கூட்டுத்தாபனம் என்பவற்றில் பணிப்பாளராக செயலாற்றி, ஒழுங்குறுத்துகை மற்றும் கூட்டுத்தாபனம் போன்ற துறைகள் இரண்டிலும் அவருடைய தலைமைத்துவத்தை வெளிப்படுத்தியுள்ளார். தொழிநுட்ப நிபுணத்துவம், ஒழுங்குறுத்துகை தலைமைத்துவம் மற்றும் சர்வதேச வெளிப்பாடு ஆகியவற்றின் கலவையுடன் இலங்கையின் விமானப் போக்குவரத்துத் துறையை முன்னேற்றுவதற்கும் அதன் உலகளாவிய இருப்பை மேம்படுத்துவதற்கும் அவர் அர்ப்பணிப்புடன் செயலாற்றி வருகின்றார்.

திரு.விக்கிரமதுங்கவின் கல்வித் தகுதிகளில் கொழும்பு பல்கலைக்கழகத்தில் பௌதீகவியல் மற்றும் கணிதத்தில் இளங்கலை அறிவியல் பட்டம், அத்துடன் கொழும்பு பல்கலைக்கழகத்தில் சர்வதேச உறவுகளில் முதுகலைப் பட்டம் மற்றும் மனித உரிமைகளில் முதுகலைப் பட்டம் போன்ற முதுகலை தகுதிகளும் அடங்கும். மேலும், அவர் ஐக்கிய இராச்சியத்தில் சட்ட இளங்கலை (எல்எல்பி) பட்டம் பெற்றுள்ளார், இது பல பாடப் பிரிவுகளில் அவரது நிபுணத்துவத்தை நிரூபிக்கின்றது.

பிரிமால் டி சில்வா
நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்

விமானப் போக்குவரத்துத் துறையில் மூன்று தசாப்தங்களுக்கும் மேலான அனுபவமுள்ள திரு. அவர் மனிதவள மற்றும் ஊதிய நிர்ணயம், திட்ட மேலாண்மை மற்றும் அபாய மேலாண்மை ஆகிய வாரிய துணைக் குழுக்களின் உறுப்பினராக பணியாற்றியதுடன், வணிக மேம்பாட்டு வாரிய துணைக் குழுவின் தலைவராகவும் செயற்படுகிறார். பிரிமால் டி சில்வா 2024 நவெம்பர் மாதம் 04 ஆம் திகதியன்று விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL பணிப்பாளர் ஒருவராக நியமிக்கப்பட்டார். அவர் மனிதவளம் மற்றும் ஊதியம், திட்ட மேலாண்மை, மற்றும் இடர் மேலாண்மை ஆகியவற்றுக்கான வாரியத் துணைக்குழுக்களில் உறுப்பினராகப் பணியாற்றினார், மேலும் வணிக மேம்பாட்டு வாரியத் துணைக்குழுவிற்குத் தலைமை தாங்குகிறார். 1988 ஆம்ஆண்டில் எயாலன்கா நிறுவனத்தில்(பின்னர் சிறிலன்கன் எயாலைன் என அழைக்கப்பட்ட) படகு குழுவினர் உறுப்பினராக தனது தொழில் வாழ்க்கையை ஆரம்பித்தார். அதன் பின்னர் விமானப் போக்குவரத்துத் துறையின் பல்வேறு பிரிவுகளில் விதிவிலக்கான தலைமைத்துவப் பண்புகளை வெளிப்படுத்தினார்.

திரு. டி சில்வா தனது பதவிக் காலத்தில் 2014 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2024 ஆம் ஆண்டு வரை சர்வதேச ரீதியில் பிரசித்திபெற்ற இலங்கை விமானப் போக்குவரத்துக் கல்லூரியின் பொது முகாமையாளர் உட்பட பல்வேறு முக்கிய பதவிகளை வகித்தார். ஐரோப்பிய விமானப் பாதுகாப்பு கம்பனியின் (ஈ.எ.எஸ்.ஏ) சான்றிதழின் கீழ் விமான பராமரிப்பு மற்றும் பொறியியல் பயிற்சி அமைப்பின் தேசிய விமான கம்பனியின் பொறுப்பான முகாமையாளர் ஒருவராகவும் பணியாற்றினார். அவர் அவசரநிலைகள் ஏற்பட்டால் நிறுவனம் தயார்நிலை மற்றும் இணக்கத்தை மேற்பார்வை செய்து 2019 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2024 ஆம் ஆண்டு வரை சிறிலன்கன் எயாலைன் நிறுவனத்தின் அவசரகால நடவடிக்கைகள் பணிப்பாளராகவும் பணியாற்றினார்.

தேசிய விமான நிறுவனத்தில் திரு. டி சில்வா முன்னர் வகித்த பொறுப்புகளில், விமானப் பயிற்சி தரநிலைகள் மற்றும் செயற்பாடுகளின் முகாமையாளராக விமான நிறுவனத்தை வழிநடத்தினார். சேவை வழங்கல் சர்வதேச தரங்களுக்கு ஏற்ப இருப்பதை உறுதி செய்தார். நிறுவன ரீதியிலான சமூகப் பொறுப்புணர்வுத் தலைவராக நிறுவனத்தின் சமூக மற்றும் சுற்றுச்சூழல் அணுகுமுறைகளை நிறுவன நோக்கங்களுடன் ஒருங்கிணைப்பதில் அவர் முக்கிய பங்கு வகித்தார். மேலும், விமானப் பாதுகாப்பு முகாமையாளராக பாதுகாப்பு தொடர்பில் அவருடைய நிபுணத்துவத்தை எடுத்துக்காட்டும் வகையில், விமானங்களில் படகு

குழுவினர் குழுவினரின் செயற்பாடுகளுக்கு பாதுகாப்பு முகாமைத்துவ முறைமையை (எஸ்எம்எஸ்) நடைமுறைப்படுத்துவதில் அவர் முன்னோடியாக இருந்தார்.

திரு. டி சில்வா ஸ்ரீ ஜயவர்தனபுர பல்கலைக்கழகத்தின் முகாமைத்துவ முதுகலை நிறுவனத்தில் வணிக நிர்வாக முதுகலைப் பட்டத்தையும், கொழும்பு பல்கலைக்கழகத்தில் தொழிலாளர் உறவுகள் மற்றும் மனித வள முகாமைத்துவம் பற்றிய அறிவியல் முதுகலைப் பட்டத்தையும், இலங்கை பயிற்சி மற்றும் அபிவிருத்தி நிறுவனத்தில் பயிற்சி மற்றும் அபிவிருத்திக்கான தேசிய டிப்ளோமாவையும் பெற்றுள்ளார்.

சிறிலன்கன் எயாலைன் நிறுவனத்தில் சுமார் 36 வருட விமான சேவைக்குப் பிறகு, 2024 ஆம் ஆண்டில், திரு. டி சில்வா விவசாயம் மற்றும் பெருந்தோட்டத் துறை மீதான அவருடைய ஆர்வத்தின் அடிப்படையில் இந்த துறைகளில் ஈடுபடும் பொருட்டு முன்னதாகவே ஓய்வு பெற முடிவு செய்தார்.

கே எம் பி என் கருணாரத்ன
நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்

தகவல் தொழிநுட்பத் துறையில் 25 ஆண்டுகளுக்கும் மேலான அனுபவமுள்ள திரு. கருணாரத்ன, 2024 டிசம்பர் 11 ஆம் திகதியன்று விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) நிறுவனத்தின் பணிப்பாளர் ஒருவராக நியமிக்கப்பட்டார். அவர் மனிதவள மற்றும் ஊதிய நிர்ணயம் மற்றும் திட்ட மேலாண்மை ஆகிய வாரிய துணைக் குழுக்களின் உறுப்பினராக பணியாற்றியதுடன், தகவல் தொழில்நுட்ப (IT) வாரிய துணைக் குழுவின் தலைவராகவும் செயற்படுகிறார். அவர் மனிதவளம் மற்றும் ஊதியம், மற்றும் திட்ட மேலாண்மை ஆகியவற்றுக்கான வாரியத் துணைக்குழுக்களில் உறுப்பினராகப் பணியாற்றினார், மேலும் தகவல் தொழில்நுட்ப வாரியத் துணைக்குழுவிற்குத் தலைமை தாங்குகிறார். பெரிய பன்னாட்டு தகவல் தொழிநுட்ப அமைப்புகளில் நிகழ்ச்சித்திட்ட முகாமைத்துவம், சேவை சார்ந்த மென்பொருள் கட்டமைப்பு (எஸ்.எ.எ.எஸ்) செயற்பாடுகள், வணிக செயற்பாடுகள், நிறுவன மூலோபாயம், எம்.ஐ.ஸ் மற்றும் செயற்பாட்டு குழு முகாமைத்துவம் ஆகியவற்றில் அவர் நிபுணத்துவம் பெற்றவர் ஆவார். பெறுபேறுகளை மையமாகக் கொண்ட ஒரு தலைவரான இவர் நிதிச் சந்தை உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் (எப்எம்ஐ), மொபைல் மீடியா மற்றும் செய்தி பரிமாற்றம், தொலைத்தொடர்பு மற்றும் காப்புறுதி போன்ற தொழில்களில் பெரிய நிறுவன மென்பொருள் மற்றும் டிஜிட்டல் செயல்படுத்தல் மாற்றத் திட்டங்களுக்கான தொழில்நுட்ப தீர்வுகளை வழங்க உலகளவில் பரந்துபட்ட பன்முக கலாச்சார குழுக்களை வழிநடத்துவதில் ஆழமான, நேரடி அனுபவத்தைக் கொண்டுள்ளார்.

தற்போது, லண்டன் பங்குச் சந்தைக் குழுமத்தின் (எல்எஸ்ஈஜி) சந்தை உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் தொழிநுட்பப் பிரிவின் வணிகச் செயற்பாட்டை திரு. கருணாரத்ன நெறிப்படுத்துகின்றார். இந்தப் பணியில் அவர் மாற்று முகாமைத்துவம், மூலோபாய திட்டமிடல், இடர் முகாமைத்துவம் மற்றும் எம்.எஸ்.ஐ செயற்பாடுகள் என்பவற்றை கண்காணித்து வருகின்றார். அவர் இதற்கு முன்னர் அதே அமைப்பில் கருத்திட்ட முகாமைத்துவ தலைவர் மற்றும் கருத்திட்ட பணிப்பாளர் பதவிகளை வகித்துள்ளார். அவரது பரந்துபட்ட அனுபவத்தில் ளுலளைநசளந வுநஉாழெடழபநைள டுடீஊ (USA) மற்றும் ஏநசளைபைெ ஐஎ (USA) ஆகிய நிகழ்ச்சித்திட்டங்களின் முகாமைத்துவ பணிகளும் உள்ளடங்கும். அவர் அமெரிக்கா, கனடா மற்றும் மெக்ஸிகோ முழுவதும் பல்வேறு வயர்லெஸ் கெரியர்களுக்கான மொபைல் மீடியா மற்றும் செய்தி பரிமாற்ற நிகழ்ச்சித்திட்டங்களை முகாமித்தார்.

இவற்றுக்கு மேலதிகமாக திரு.கருணாரத்ன இலங்கை மென்பொருள் மற்றும் சேவைகள் நிறுவனங்கள் சங்கத்தின் (எஸ்.எல்.எ.எஸ்.எஸ்.சி.ஓ.எம்) தன்னார்வ பொதுக்குழு உறுப்பினராக பணியாற்றுகிறார். மேலும், இலங்கையில் மென்பொருள் துறையை மேம்படுத்துவதை முதன்மை நோக்காகக் கொண்ட பல்வேறு நிகழ்ச்சித்திட்டங்களை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு தொழிநுட்ப மன்றத்தில் ஈடுபட்டுள்ளார்.

திரு.கருணாரத்ன ஸ்ரீ ஜயவர்தனபுர பல்கலைக்கழகத்தில் வணிக நிர்வாகத்தில் முதுகலைப் பட்டம் (எம்பிஎ) பெற்றுள்ளார், மொரட்டுவை பல்கலைக்கழகத்தில் மின்னணுவியல் மற்றும் தொலைத்தொடர்பு பொறியியலில் நிபுணத்துவத்துடன் அறிவியல் இளங்கலை (பொறியியல்) பட்டத்தையும் பெற்றுள்ளார், மேலும் அமெரிக்காவின் திட்ட முகாமைத்துவ நிறுவனத்தில் (பிஎம்ஐ) சான்றளிக்கப்பட்ட திட்ட முகாமைத்துவ தொழில் சார்ந்த நிபுணரும் ஆவார்.

எச் டி சமிந்த
நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்

திரு. துஷார் ஹெட்டிடான்ட்ரிகே, இலங்கையின் முன்னணி நிறுவனங்களில் சிரேட்ட முகாமைத்துவ மட்டத்தில் 28 ஆண்டுகளுக்கும் மேலான அனுபவமுள்ள ஒரு வெற்றிகரமான வணிகத் தலைவர் ஆவார். 2024 நவெம்பர் மாதம் 04 ஆம் திகதியன்று விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL பணிப்பாளராக நியமிக்கப்பட்டார். அவர் மனிதவள மற்றும் ஊதிய நிர்ணயம், தகவல் தொழில்நுட்பம் மற்றும் கணக்காய்வு ஆகிய வாரிய துணைக் குழுக்களின் உறுப்பினராக பணியாற்றினார். அவர் மனிதவளம் மற்றும் ஊதியம், தகவல் தொழில்நுட்பம் மற்றும் தணிக்கை ஆகியவற்றுக்கான வாரியத்தின் துணைக்குழுக்களில் உறுப்பினராகப் பணியாற்றினார். மனிதவள முகாமைத்துவம் மற்றும் செயற்பாடுகள் பற்றிய நிபுணரான இவர், ரிச்சட்ஸ் பிரீஸ் மற்றும் கம்பனி பிஎல்சி, சியட் களனி ஒல்டிங்ஸ் மற்றும் ஓஷன் லன்கா (பிரைவட்) லிமிடட். உள்ளிட்ட பல்வேறு பெரிய அளவிலான தனியார் துறை நிறுவனங்களில் சிரேட்ட தலைமைப் பதவிகளை வகித்துள்ளார். அத்துடன், பல்வேறு தனியார் நிறுவனங்களில் தொழில்முறை கணக்கிடல் படிப்புகளுக்கான வெளிவாரி விரிவுரையாளராகவும்

திரு.துஷார பணியாற்றியுள்ளார். அவுஸ்திரேலியாவின் மொனாஷ் பல்கலைக்கழகத்தில் பொருளாதாரத்தில் இளங்கலை அறிவியல் (கௌரவ) பட்டம் மற்றும் மன்செஸ்டர் மெட்ரபொலிடன் பல்கலைக்கழகத்தில் வணிக நிர்வாகத்தில் முதுகலைப் பட்டம் உள்ளிட்ட கல்வித் தகுதிகளுடன், அவர் மூலோபாய வணிக முகாமைத்துவம், மனித வள முகாமைத்துவம், நிதி மற்றும் பொருளாதாரம் ஆகியவற்றில் சிறந்த அறிவினைக் கொண்டுள்ளார். தற்போது, திரு.துஷார கொழும்பு பல்கலைக்கழகத்தில் முனைவர் பட்டப் படிப்பில் ஈடுபட்டுள்ளார், தொடர்ச்சியான கற்றல் மற்றும் ஆராய்ச்சிக்கான அவரது அர்ப்பணிப்பை நிரூபிக்கிறது.

தனது நிறுவனப் பதவிகளுக்கு மேலதிகமாக, திரு.துஷார இலங்கை ஏற்றுமதி அபிவிருத்தி சபையின் பணிப்பாளர் சபையில் பணிப்பாளர பதவியையும் வகிக்கிறார். அவர் தேசிய தொழிலாளர் ஆய்வுகள் கம்பனியின் நிர்வாகக் குழுவின் உறுப்பினராகவும், தொழில் திணைக்களத்தில் தேசிய தொழிலாளர் ஆலோசனைக் குழுவின் உறுப்பினராகவும் பணியாற்றுகிறார். அவரது பரந்துபட்ட அனுபவம் அவரை நிறுவன நிர்வாகம், மூலோபாய வணிக முகாமைத்துவம் மற்றும் செயற்பாடுகள் என்பன சம்பந்தமாக பெரும்பாலானோரினால் மதிக்கப்படும் தலைவராகவும் நிபுணராகவும் உருவாக்கியுள்ளது.

பீ எம் கே ஹெட்டியாரச்சி
நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர் / திறைசேரி பிரதிநிதி

இலங்கையின் நிதி, திட்டமிடல் மற்றும் பொருளாதார அபிவிருத்தி அமைச்சின் அபிவிருத்தி நிதித் திணைக்களத்தின் பணிப்பாளர் நாயகமான திரு. மஞ்சுள ஹெட்டிஆரச்சி இருபது ஆண்டுகளுக்கும் மேலாக அரசாங்க துறையில் பணியாற்றியுள்ளார். அவர் 2025 ஜனவரி மாதம் 27 ஆம் திகதியன்று விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனியின் பணிப்பாளராக நியமிக்கப்பட்டார். அவர் கணக்காய்வு வாரிய துணைக் குழுவின் தலைவராக பணியாற்றினார். அவர் தணிக்கை வாரியத் துணைக்குழுவின் தலைவராகப் பணியாற்றினார். 2002 ஆம் ஆண்டில் இலங்கை திட்டமிடல் சேவையின் உதவிப் பணிப்பாளராக தனது தொழில் வாழ்க்கையைத் தொடங்கிய திரு.ஹெட்டிஆரச்சி அதன் பின்னர் பல்வேறு முக்கிய பதவிகளை வகித்துள்ளார், இதில் அபிவிருத்தி நிதித் திணைக்களத்தின் மேலதிக பணிப்பாளர் நாயகம் மற்றும் தேசிய காப்புறுதி நம்பிக்கை பொறுப்பு நிதிய சபையின் பிரதம நிறைவேற்று உத்தியோகத்தர் போன்ற பல்வேறு முக்கிய பதவிகளை வகித்துள்ளார். ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கியால் நிதியளிக்கப்பட்ட சிறிய மற்றும் நடுத்தர அளவிலான தொழில்முயற்சி கடன் நிதிய கருத்திட்டத்தின் (SMELoC) கருத்திட்ட பணிப்பாளராக பணியாற்றியுள்ளார்.

திரு.ஹெட்டிஆரச்சி ஜப்பான் சர்வதேச பல்கலைக்கழகத்தில் சர்வதேச அபிவிருத்தி பொருளாதாரத்தில் முதுகலைப் பட்டமும், இலங்கையின் ஸ்ரீ ஜயவர்தனபுர பல்கலைக்கழகத்தில் முகாமைத்துவ இளங்கலை அறிவியல் (B.Sc.) பட்டமும் பெற்றுள்ளார். மேலும், அவர் அபிவிருத்தி பொருளாதாரத்தில் இரண்டு முதுகலை டிப்ளோமாக்களைப் பெற்றுள்ளார். அதிலொன்று இலங்கை கொழும்பு பல்கலைக்கழகத்திலும் மற்றொன்று ஜப்பானின் சிபாவில் உள்ள அபிவிருத்தி பொருளாதார நிறுவனத்திலும் ஆகும். அவர் வங்கி ஆய்வுகள் நிறுவனத்திலிருந்து மத்திய வங்கி ஆய்வுகள் சான்றிதழையும் பெற்றுள்ளார்.

எச் ஆர் சிறிணாம (திருமதி)
அமைச்சின் கண்காணிப்பாளர்

திருமதி. ஹர்ஷனி ரத்னமாலி சிறிணாம, துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சில் அபிவிருத்திப் பணி பணிப்பாளராகப் பணியாற்றுகிறார். இவர் 2025 டிசம்பர் 08 ஆம் திகதி முதல் அமைச்சைப் பிரதிநிதித்துவப்படுத்தும் அமைச்சின் கண்காணிப்பாளராக நியமிக்கப்பட்டுள்ளார். இவர் இலங்கை நிர்வாக சேவையின் நூதரம் ஐதூ ஒரு சிரேஷ்ட அதிகாரியாவார். பொது ஆகியவற்றில் கிட்டத்தட்ட மூன்று தசாப்த கால அனுபவத்தைக் கொண்டுள்ளார்.

அவர் 2017-ஆம் ஆண்டில் தனது தற்போதைய பதவியில் பொறுப்பேற்று, விமானப் போக்குவரத்து மற்றும் துறைமுகங்கள் துறையில் கொள்கை ஒருங்கிணைப்பு, அபிவிருத்தி மேற்பார்வை மற்றும் நிறுவன ஆளுகை ஆகியவற்றிற்குப் பங்களித்து வருகிறார். இந்தப் பதவிக்கு நியமிக்கப்படுவதற்கு முன்பு, திருமதி. சிறிணாம, திவிநெகும அபிவிருத்தித் திணைக்களத்தில் மாவட்ட திவிநெகும அபிவிருத்திப் பணிப்பாளர் (2012-2017) மற்றும் கொழும்பு, பிரதேச செயலகத்தில் உதவி பிரதேச செயலாளர் (2006-2012) உள்ளிட்ட முக்கிய தலைமைப் பதவிகளை வகித்துள்ளார்.

திருமதி. சிறிணாம, களனிப் பல்கலைக்கழகத்தில் மனிதவள முகாமைத்துவத்தில் முதுகலைப் பட்டமும், முதுகலை பட்டயமும், ஸ்ரீ ஜெயவர்தனபுரப் பல்கலைக்கழகத்தில் வணிக நிர்வாகத்தில் இளங்கலைப் பட்டமும் பெற்றுள்ளார். அவரது தொழில்முறை மேம்பாட்டில், சீனாவில் துறைமுக முகாமைத்துவம், இந்தியாவில் மின்-அரசாங்கம் மற்றும் ஒக்ஸ்போர்ட் பல்கலைக்கழகத்தில் மாற்ற முகாமைத்துவம் ஆகியவற்றில் சர்வதேசப் பயிற்சியும், பொது நிர்வாகம், பொதுச் சேவை முகாமைத்துவம், ஆங்கிலப் புலமை, தகவல் மற்றும் தொடர்பு தொழில்நுட்பம் (ICDL) மற்றும் மின்-குடிமக்கள் சேவைகள் ஆகியவற்றில் சான்றிதழ்களும் அடங்கும்.

முடிவுகளை மையமாகக் கொண்ட அணுகுமுறைக்காக அங்கீகரிக்கப்பட்ட அவர், பங்குதாரர் திருப்தி மற்றும் சிறந்த சேவையில் வலுவான கவனம் செலுத்துவதோடு, பொறுப்புக்கூறல், சரியான நேரத்தில் பணிகளை முடித்தல் மற்றும் நிறுவனச் செயல்திறன் ஆகியவற்றையும் வலியுறுத்துகிறார்.

செயல்பாடு - சிரேஷ்ட முகாமைத்துவக் குழு

இடமிருந்து வலமாக

யு எம் வீரவர்தன - மின் பொறியியல் மற்றும் இயந்திரவியல் பிரிவுத் தலைவர

ஜே எம் டி குரூஸ் ரூபின் - கட்டிடக்கலை, நிலவடிவமைப்பு மற்றும் உள்ளக வடிவமைப்புப் பிரிவுத் தலைவர

எம் ரத்னசிங்க (திருமதி) - சட்டப் பிரிவுத் தலைவர

யூ ஜே லொக்குஆராச்சி - தகவல் தொழில்நுட்பப் பிரிவுத் தலைவர்

கே.ஏ.ஆர். கொடிகார - மனித வளப் பிரிவுத் தலைவர

கலாநிதி எஸ் எஸ் டி சில்வா - சந்தைப்படுத்தல் மற்றும் பெருநிறுவனத் தொடர்புகள் பிரிவுத் தலைவர் / வணிகம் மற்றும் சொத்துக்கள் பிரிவினை மேற்பார்வை செய்தல்

ஜே ஏ எம் டி எஸ் எஸ் அபேவர்தன - நிதி மற்றும் மூலோபாயப் பிரிவுத் தலைவர

திருமதி கே டி வை சாந்தனி (திருமதி)- மூலோபாய முகாமைத்துவத் தலைவர

எஸ் சி திசாபதிகே - விமான வழிசெலுத்தல் சேவைகளின் தலைவர்

எச்.பி.எல் சிறிமான்ன - வழங்கல் தொடர் முகாமைத்துவப் பிரிவுத் தலைவர்

இடமிருந்து வலமாக

செயல்பாடு - சிரேஷ்ட முகாமைத்துவக் குழு

இடமிருந்து வலமாக

மேஜர் ஜெனரல் (ஓய்வு) ஏ பி பல்லேவெல - பாதுகாப்பு, தீ மற்றும் மீட்பு சேவைகள் பிரிவுத் தலைவர

ஆர் பி ஏ ராஜபக்ஷ - விமான நிலைய முகாமைத்துவப் பிரிவுத் தலைவர்

வைத்தியர் எஸ் டி ஏ எஸ் நிஷாந்த - கம்பனியின் மருத்துவ அதிகாரி

ஆர் டபிள்யூ எல் பி மெதவெவ - சரக்கு மற்றும் விமான சரக்கு முகாமைத்துவத் தலைவர

திருமதி. எம் கே பி தென்னேகே (திருமதி) - உள்ளகக் கணக்காய்வுப் பிரிவுத் தலைவர

பொறியியலாளர் ஜே கே ரத்னிந்த - மின்னணுவியல் மற்றும் வான்வழிப் பொறியியல் பிரிவுத் தலைவர

ஓய்வு பெற்ற விங் கொமாண்டர் எஸ் எம் டி விஜேசூரிய - பாதுகாப்பு, விசாரணைகள் மற்றும் விசேட திட்டங்கள் பிரிவுத் தலைவர

ஜி ஏ கே நிமலரத்ன - இலங்கை விமான நிலையம் மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து அகடமித் தலைவர்

திருமதி கே ஆர் ஆர் டி வீரசிறி (திருமதி) - குடிமைப் பொறியியல் பிரிவுத் தலைவர்

இடமிருந்து வலமாக

வழிநடத்தலின் பொறுப்புக்கூறல்

பணிப்பாளர் சபையின் அறிக்கை

2025 டிசம்பர் 31 ஆம் திகதியன்று முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான தணிக்கை செய்யப்பட்ட நிதிநிலை அறிக்கைகளுடன் எங்கள் அறிக்கையைச் சமர்ப்பிப்பதில் நாங்கள் மகிழ்ச்சியடைகிறோம். இதில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள விவரங்கள், 2007 ஆம் ஆண்டின் 7 ஆம் இலக்க, கம்பனிகள் சட்டத்தினால் தேவைபடுத்தப்படும் பொருத்தமான தகவல்களை வழங்குவதுடன் மற்றும் சிறந்த கணக்கியல் நடைமுறைகளின் அடிப்படையில் அமைந்துள்ளன. இந்த அறிக்கையின் சுருக்கமான விளக்கக்காட்சியின் மூலம், நிறுவனத்தின் விவகாரங்களின் நிலை மற்றும் கணக்கியல் காலத்தில் ஏற்பட்ட மாற்றங்கள் குறித்து பங்குதாரர்கள் புரிந்துகொள்ளும் வகையில், முக்கிய வெளிப்படுத்தல்கள் அவர்களுக்குத் தெளிவாக எடுத்துரைக்கப்படுவதை நாங்கள் உறுதி செய்துள்ளோம்.

கம்பனி பற்றி

வரையறுக்கப்பட்ட விமானநிலைய மற்றும் விமானசேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனி (AASL) என்பது இலங்கை அரசாங்கத்திற்கு முழுமையாகச் சொந்தமான ஒரு நிறுவனமாகும், இது இலங்கையில் சிவில் விமான நிலையங்களை நிர்வகிப்பதற்கும் மேம்படுத்துவதற்கும் சட்டபூர்வ அதிகாரங்களைக் கொண்டுள்ளது.

முதன்மைச் செயல்பாடுகள்

2010 ஆம் ஆண்டு நவம்பர் 04 ஆம் திகதி வர்த்தமானியில் வெளியிடப்பட்ட 2010 ஆம் ஆண்டின் 14 ஆம் இலக்க, சிவில் விமானப் போக்குவரத்துச் சட்டத்தின் மூலம் வழங்கப்பட்ட அதிகாரங்களின் கீழ், பின்வரும் வானூர்திச் சேவைகளுக்கான ஒரே சட்டப்பூர்வ சேவை வழங்குநராக AASL தனது பங்கைத் தொடர்ந்து நிறைவேற்றி வருகிறது:

பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம் (BIA), மத்தள ராஜபக்ச சர்வதேச விமான நிலையம் (MRIA), கொழும்பு இரத்மலான சர்வதேச விமான நிலையம் (CIAR), மட்டக்களப்பு சர்வதேச விமான நிலையம் (BTIA) மற்றும் யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமான நிலையம் (JIA) ஆகியவற்றின் அபிவிருத்தி, செயல்பாடு மற்றும் பராமரிப்பு.

மேற்கண்ட வானூர்தி நிலையங்களில் தேடுதல், மீட்பு மற்றும் தீயணைப்பு சேவைகள் மற்றும் விமானப் பாதுகாப்பு சேவைகளை வழங்குதல் மற்றும் பராமரித்தல்.

கொழும்பு எல்லைப்புற விமான நிலையத்திற்குள் (FIR) உள்ள அனைத்து வானூர்திகள் மற்றும் பயணிகளின் பாதுகாப்பு மற்றும் பத்திரத்தை உறுதி செய்வதற்காக, வான்வழிப் போக்குவரத்து சேவைகள், வானூர்தித் தகவல் சேவைகள், வானூர்தித் தொடர்பு சேவைகள் மற்றும் தொடர்பு, வழிசெலுத்தல், கண்காணிப்புக்கான வானூர்தி உதவிகளை வழங்குதல்.

செயல்பாடுகளின் மீளாய்வு

2025 டிசம்பர் 31 ஆம் திகதி முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான AASL-இன் நிதி மற்றும் செயல்பாட்டு செயல்திறன் மற்றும் எதிர்கால வணிக அபிவிருத்தி குறித்த மீளாய்வானது, ஆண்டறிக்கையின் தலைவரின் செய்தி (பக்கம் 12 முதல் 15 வரை), முகாமைத்துவக் கலந்துரையாடல் மற்றும் பகுப்பாய்வு (பக்கம் 36 முதல் 52 வரை), மற்றும் நிதிக் கண்ணோட்டம் (பக்கம் 53 முதல் 59 வரை) ஆகியவற்றில் விளக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த அறிக்கைகள், நிறுவனத்தின் தணிக்கை செய்யப்பட்ட நிதிநிலை அறிக்கைகளுடன் சேர்ந்து, அந்தந்த நிலைமைகளைப் பிரதிபலிக்கின்றன இவை பணிப்பாளர் சபையின் ஆண்டறிக்கையின் ஒரு ஒருங்கிணைந்த பகுதியாக அமைகின்றன.

ஒரு நிலையான பொருளாதாரத்தை நோக்கிய உலகளாவிய இணைப்பில் மிகவும் நட்பான விமானப் போக்குவரத்து பங்காளி" என்ற AASL-இன் தொலைநோக்குப் பார்வையை அடையும் நோக்கில், பணிப்பாளர் சபையானது முக்கிய செயல்திறன் குறிகாட்டிகளைச் செயல்படுத்துவதன் மூலம் செயல்பாட்டு செயல்திறனைத் தொடர்ந்து கண்காணித்து வருகிறது.

நிதிக் கூற்றுக்கள்

நிறுவனத்தின் நிதிக் கூற்றுக்கள், பணிப்பாளர் சபையின் சார்பாக இரண்டு பணிப்பாளர்களால் முறையாகக் கையொப்பமிடப்பட்டு, 102 முதல் 139 வரையிலான பக்கங்களில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

கணக்கியல் கொள்கைகள் மற்றும் ஆண்டில் ஏற்பட்ட மாற்றங்கள்

நிறுவனம், இலங்கை கணக்கியல் தரநிலைகளுக்கு (SLFRSs/LKASs) இணங்க நிதிநிலை அறிக்கைகளைத் தயாரித்துள்ளது. நிறுவனத்தின் நிதிநிலை அறிக்கைகளைத் தயாரிப்பதில் பின்பற்றப்பட்ட குறிப்பிடத்தக்க கணக்கியல் கொள்கைகள் 106 முதல் 118 வரையிலான பக்கங்களில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. ஆய்வுக்குட்பட்ட காலத்தில் நிறுவனத்தால் பின்பற்றப்பட்ட கணக்கியல் கொள்கைகளில் எந்த மாற்றங்களும் ஏற்படவில்லை என்பதை பணிப்பாளர் சபை உறுதிப்படுத்த விரும்புகிறது.

நிதிக் கூற்றுக்களுக்கான பணிப்பாளர்களின் பொறுப்பு

2007 ஆம் ஆண்டின் 7 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டம், ஒவ்வொரு நிதியாண்டிற்கும் அதன் நிலையின் உண்மையான மற்றும் நியாயமான பார்வையைப் பிரதிபலிக்கும் வகையில் நிதிநிலை அறிக்கைகளைத் தயாரித்து சமர்ப்பிக்குமாறு இயக்குநர்களைக் கோருகிறது. 102 முதல் 139 வரையிலான பக்கங்களில் தோன்றும் இந்த நிதிநிலை அறிக்கைகள், இலங்கை கணக்கியல் தரநிலைகள், நிறுவனங்கள் சட்டம், 1995 ஆம் ஆண்டின் 15 ஆம் இலக்க, கணக்கீட்டு மற்றும் கணக்காய்வு தரநிலைகள் சட்டம் மற்றும் பிற நிதி அறிக்கை ஒழுங்குமுறைத் தேவைகளுக்கு இணங்க தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன என்று பணிப்பாளர்கள் கருதுகின்றனர்.

சுயாதீன கணக்காய்வாளர்கள், கணக்காய்வாரின் அறிக்கை மற்றும் ஊதியம்

அரசியலமைப்பின் 154-வது பிரிவில் 2025 மே 15 ஆம் திகதியன்று இயற்றப்பட்ட 19-வது திருத்தத்தின்படி, எந்தவொரு எழுத்துச் சட்டத்தின் கீழும் மற்றும் 2007-ஆம் ஆண்டின் 7 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டம் கீழும் பதிவுசெய்யப்பட்ட அனைத்து அரசு நிறுவனங்களையும் கணக்காய்வு செய்ய தலைமைத் தணிக்கையாளருக்கு அதிகாரம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இந்த வழிகாட்டுதலுக்கு இணங்க, AASL நிறுவனத்தின் 2025-ஆம் ஆண்டுக்கான கணக்காய்வானது தலைமைக் கணக்காய்வாளரால் மேற்கொள்ளப்பட்டது.

நிறுவனத்தின் நிதிநிலை அறிக்கைகள் மீதான சுயாதீன கணக்காய்வாளர்களின் அறிக்கை, இந்த அறிக்கையின் 86 முதல் 100 வரையிலான பக்கங்களில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. 2025 டிசம்பர் 31 ஆம் திகதியன்று முடிவடைந்த ஆண்டுக்கான கணக்காய்வுக் கட்டணம் ரூபா 2,699,000 (2024: ரூபா 1,850,000) ஆகும். மேலும், கணக்காய்வு தொடர்பான சேவைகள் மற்றும் கணக்காய்வு அல்லாத சேவைகளுக்காக கணக்காய்வாளர்களுக்கு வேறு எந்தக் கட்டணமும் செலுத்தப்படவில்லை. பணிப்பாளர்கள் அறிந்த வரையில், கணக்காய்வாளர்களுக்கு நிறுவனத்துடன் ஒரு கணக்காய்வாளர் என்ற உறவைத் தவிர வேறு எந்த உறவும் இல்லை.

உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகள் மற்றும் முக்கிய உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டு செயல்முறைகள்

நிறுவனத்தின் பணிப்பாளர் சபை, மோசடிகள் மற்றும் பிற முறைகேடுகளைத் தடுக்கவும் கண்டறியவும் அதன் சொத்துக்களைப் பாதுகாக்க நியாயமான நடவடிக்கைகளை எடுத்துள்ளது. இந்த நோக்கத்திற்காக, ஆண்டு முழுவதும் நிறுவனம் எதிர்கொள்ளும் குறிப்பிடத்தக்க இடர்களைக் கண்டறிதல், பதிவு செய்தல், மதிப்பீடு செய்தல் மற்றும் நிர்வகித்தல் ஆகியவற்றுக்காக பணிப்பாளர்கள் திறமையான மற்றும் விரிவான உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டு அமைப்புகளை நிறுவியுள்ளனர், மேலும் இது பணிப்பாளர் சபையால் தொடர்ந்து மதிப்பாய்வு செய்யப்படுகிறது.

இது உள்ளக மதிப்பாய்வுகள், உள்ளகக் கணக்காய்வு மற்றும் செயல்பாடுகளை ஒழுங்கான முறையில் நடத்துவதற்கும், சொத்துக்களைப் பாதுகாப்பதற்கும், மோசடிகள் மற்றும் பிற முறைகேடுகளைத் தடுத்துக் கண்டறிவதற்கும், நடைமுறைக்கு சாத்தியமான வரையில் பதிவுகளின் துல்லியம் மற்றும் நம்பகத்தன்மையை உறுதி செய்வதற்கும் தேவையான நிதி மற்றும் பிற கட்டுப்பாடுகளின் முழு அமைப்பையும் உள்ளடக்கியது. கணக்காய்வு மற்றும் குழு (AC), நிறுவனத்தின் உள்ளகக் கணக்காய்வாளர்கள், அரசாங்கக் கணக்காய்வாளர்கள் மற்றும் ஒழுங்குமுறை அதிகாரிகளால் அடையாளம் காணப்பட்ட உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டுச் சிக்கல்களைத் தொடர்ந்து மதிப்பாய்வு செய்கிறது. முகாமைத்துவமானது, உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டு அமைப்பின் போதுமான தன்மையை மதிப்பீடு செய்கிறது.

வருமான அறிக்கை மற்றும் நிறுவனத்தின் நிதி நிலை

வருமானம்

2025 ஆம் ஆண்டிற்கான நிறுவனத்தின் வருமானம் ரூபா 50.1 பில்லியன் (2024: ரூபா 43.9 பில்லியன்) ஆகும், இது முந்தைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடும்போது 14% க்கு சமமான குறிப்பிடத்தக்க அதிகரிப்பாகும். வணிகப் பிரிவுகளின் அடிப்படையில் நிறுவனத்தின் வருமானம் பற்றிய பகுப்பாய்வு, பக்கம் 119 இல் உள்ள நிதி அறிக்கைகளின் குறிப்பு 5 இல் வெளியிடப்பட்டுள்ளது.

செயல்பாட்டு முடிவுகள

2025 ஆம் ஆண்டுடன் முடிவடைந்த நிதியாண்டில், நிறுவனம் ரூபா 26.8 பில்லியன் செயல்பாட்டு இலாபத்தைப் பதிவு செய்துள்ளது. இது ஒரு வருடத்திற்கு முன்பு பதிவு செய்யப்பட்ட ரூபா 19.6 பில்லியன் செயல்பாட்டு இலாபத்துடன் ஒப்பிடும்போது 37% முன்னேற்றமாகும்.

2024 ஆம் ஆண்டில் ரூபா 21.1 பில்லியன் தேறிய இலாபம் ஈட்டியிருந்த நிலையில், 2025 ஆம் ஆண்டில் நிறுவனம் ரூபா 25.9 பில்லியன் தேறிய இலாபத்தைப் பதிவு செய்துள்ளது.

ஒதுக்கங்கள்

நிறுவனத்தின் ஒதுக்கங்கள், பங்கு மூலதனம், இதர கையிருப்புகள் மற்றும் தக்கவைக்கப்பட்ட வருவாய்களை உள்ளடக்கியிருந்தன. ஆண்டில் லாபம் அதிகரித்ததன் காரணமாக நிறுவனத்தின் கையிருப்புகள் அதிகரித்துள்ளன. அதன்படி, ஒரு வருடத்திற்கு முன்பு ரூபா 90.3 பில்லியனாகப் பதிவு செய்யப்பட்டிருந்த மொத்த கையிருப்புகள், 2025 டிசம்பர் 31 நிலவரப்படி ரூபா 113.6 பில்லியனாக உள்ளது. நிறுவனத்தின் கையிருப்புகளில் ஏற்பட்ட மாற்றம், பக்கம் 104-இல் உள்ள பங்கு மூலதன மாற்றங்கள் அறிக்கையில் காட்டப்பட்டுள்ளது.

பங்கிலாபங்கள்

2025 நிதியாண்டில், நிறுவனம் 2025 ஆம் ஆண்டிற்காக ரூபா 2,931 மில்லியன் இடைக்கால பங்கிலாபத்தை வழங்கியது. 2024 நிதியாண்டில், 2024 ஆம் ஆண்டிற்காக ரூபா 1,286 மில்லியன் இறுதி பங்கிலாபம் வழங்கப்பட்டது.

நன்கொடை

2025 ஆம் ஆண்டில், நிறுவனம் எந்த நன்கொடைகளையும் வழங்கவில்லை (2024: ரூபா 2,350,000).

மூலதனச் செலவினம

மதிப்பாய்வுக்குட்பட்ட ஆண்டில், நிறுவனம் ரூபா 6.7 பில்லியன் மூலதனச் செலவினத்தைச் செய்தது, இது 2024 ஆம் ஆண்டில் ரூபா 26.5 பில்லியனாக இருந்தது. சொத்து, ஆலை மற்றும் உபகரணங்கள் மற்றும் கண்ணுக்குப் புலப்படாத சொத்துக்கள் மீதான முதலீடுகள், நிதிநிலை அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகளின் 11 மற்றும் 12 ஆம் இலக்க குறிப்புகளில் விளக்கப்பட்டுள்ளன.

அரசாங்கத்திற்கான பங்களிப்பு

இலங்கை விமானப்படை, இலங்கை சுங்கம், இலங்கை ஏர்லைன்ஸ் போன்ற பிற அரசாங்க அதிகாரசபைகள் விமான நிலையத்திற்குள் தொடர்புடைய சேவைகளை வழங்குவதற்குத் தேவையான உள்கட்டமைப்பு மற்றும் பிற வசதிகளை AASL தொடர்ந்து வழங்கியது. இந்தப் பரிவர்த்தனைகள் மற்றும் கணக்கு இருப்புகள், பக்கம் 137-இல் உள்ள நிதிநிலை அறிக்கைகளுக்கான குறிப்புகளின் குறிப்பு 33-இல், தொடர்புடைய தரப்புப் பரிவர்த்தனைகள் என்ற தலைப்பின் கீழ் வெளியிடப்பட்டுள்ளன.

கடந்த 4 ஆண்டுகளில் வரிகளைச் செலுத்துவதன் மூலம் அரசாங்கத்திற்கு மறைமுகமாக வழங்கப்பட்ட பங்களிப்பு, கீழேயுள்ள அட்டவணையில் விளக்கப்பட்டுள்ளது;

வருடம்	ரூபா மில்லியன்				
	பங்கிலாபம்	பெறுமதி சேர்க்கப்பட்ட வரி	வருமானவரி	சுமூகப் பாதுகாப்பு பங்களிப்பு வரி	முற்பண தனிநபர் வருமான வரி
2022	1,000	1,281	117	70	15
2023	5,000	2,216	3,772	800	430
2024	1,286	3,305	5,933	931	962
2025	2,931	4,254	6,546	1,031	669

முதலீடுகள

ஆண்டின் இறுதியில் முதலீட்டுத் தொகுப்பின் ரூபாய் மதிப்பு ரூபா 29.6 பில்லியன் அதிகரித்துள்ளது, அதன் விவரங்கள் கீழே அட்டவணைப்படுத்தப்பட்டுள்ளன:

மூலதனங்கள்	ரூபா மில்லியன்	
	31.12.2025 இல் உள்ளவாறானது	**31.12.2024** இல் உள்ளவாறானது
திறைசேரி உண்டியல்கள்/ பத்திரங்கள்	20	166
குறுகிய கால வங்கி வைப்புகள்	128,721	93,428
தொகுதிக்கடன்க-ளின் முதலீடுகள்	1,754	100
நீண்ட கால வங்கி வைப்புகள்	-	5,141
மொத்தம்	**130,495**	**100,934**

அறிவிக்கப்பட்ட மூலதனம்

நிறுவனத்தின் பங்கு மூலதனம், நிதிநிலை அறிக்கைகளில் தலா டுமுசு 100/- மதிப்புள்ள சாதாரணப் பங்குகளைக் கொண்டிருந்தது. 2025 டிசம்பர் 31 நிலவரப்படி பங்குதாரர்களின் எண்ணிக்கை பின்வருமாறு இருந்தது;

வைத்திருப்பவர்	பங்குகளின் எண்ணிக்கை	பெறுமதி (ரூபா)
திறைசேரியின் செயலாளர்	200,000	20,000,000
செயலாளர்- துறைமுகங்கள், கப்பற்துறை மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சின் செயலாளர்	1	100
விமானப் போக்குவரத்துப் பணிப்பாளர் நாயகம்	1	2,199
மொத்தம்	**200,002**	**20,000,200**

அறிக்கை காலத்திற்குப் பிறகான நிகழ்வுகள

பக்கம் 139-இல் உள்ள நிதிநிலை அறிக்கைகளின் குறிப்பு 35-இல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளபடி, நிதிநிலை அறிக்கைகளில் சரிசெய்தல்களையோ அல்லது வெளிப்படுத்தலையோ தேவைப்படுத்தும் எந்தவொரு குறிப்பிடத்தக்க நிகழ்வுகளும் நிதிநிலை அறிக்கை தேதிக்குப் பிறகு ஏற்படவில்லை.

தொடர் செயல்பாடு

கவனமான விசாரணைகளை மேற்கொண்ட பின்னரும், வழக்கமான முன்கணிப்பு செயல்முறையைப் பின்பற்றிய பின்னரும், எதிர்கால வாய்ப்புகளையும் இடர் சாத்தியக்கூறுகளையும் கருத்தில் கொண்ட பின்னரும், AASL நிறுவனம் எதிர்வரும் எதிர்காலத்தில் தொடர்ந்து செயல்பாட்டில் இருப்பதற்குப் போதுமான வளங்களையும் உறுதிசெய்யப்பட்ட கடன் வசதிகளையும் கொண்டுள்ளது என்று பணிப்பாளர்கள் கருதுகின்றனர். இதன் விளைவாக, அனைத்து நிதிநிலை அறிக்கைகளும் தொடர் செயல்பாட்டின் அடிப்படையில் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன.

எதிர்பாராத செலவுகள் மற்றும் பொறுப்புகள

எதிர்பாராத பொறுப்புகளின் விவரங்கள், நிதிநிலை அறிக்கைகளின் 133 பக்கத்தில் உள்ள குறிப்பு 30-இல் வெளியிடப்பட்டுள்ளன.

பணிப்பாளர் சபை மற்றும் குழுவின் உபகுழுக்கள் பற்றிய தகவல்கள்

பணியகம

தலைவர் (பிரிவு 79) மற்றும் செயல்சாரா இயக்குநர்களின் (பிரிவு 82) நியமனம், AASL-இன் அமைப்பு அக விதிகளில் மேலே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள பிரிவுகளில் காட்டப்பட்டுள்ள விதிமுறைகளின்படி செய்யப்பட்டுள்ளது.

2025 டிசம்பர் 31 ஆம் திகதியன்று பதவியில் இருந்த தற்போதைய பணிப்பாளர்களின் விவரங்கள்

பணிப்பாளர் சபை	பதவி	நியமனத் திகதி	சுயாதீனம்
ஓய்வுபெற்ற விமானப் படைத் தலைமைத் தளபதி எச் டி அபேவிக்ரம	தலைவர்	09.10.2024	இல்லை
சிறில் வன்னிகம	உப தலைவர்	01.11.2024	இல்லை
எல் சேனாரத்ன	நிறைவேற்று அல்லாத பணிப்பாளர்	01.11.2024	ஆம்
டீ.எஸ் விக்ரமதுங்க	நிறைவேற்று அல்லாத பணிப்பாளர்	04.11.2024	ஆம்
பிரிமால் டீ சில்வா	நிறைவேற்று அல்லாத பணிப்பாளர்	04.11.2024	ஆம்
கே எம்.பீ என் கருணாரத்ன	நிறைவேற்று அல்லாத பணிப்பாளர்	11.12.2024	ஆம்
எச் டீ சமிந்த	நிறைவேற்று அல்லாத பணிப்பாளர்	04.11.2024	ஆம்
பீ எம் கே ஹெட்டியாரச்சி	நிறைவேற்று அல்லாத பணிப்பாளர்/ திறைசேரிப் பிரதிநிதி	27.01.2025	இல்லை
எச் ஆர் சிறினாம (திருமதி)	துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சில் அவதானிப்பாளர்	08.12.2025	இல்லை

*ஓய்வுபெற்ற விமானப் படைத் தலைமைத் தளபதி எச் டி அபேவிக்ரம அவர்கள் 2026.01.26 அன்று தமது இராஜினாமாவைச் சமர்ப்பித்தார் டபிள்யூ. டபிள்யூ. எஸ். மங்களா அவர்கள் 2026 ஜனவரி 22 ஆம் தேதி பதில் தலைவராக நியமிக்கப்பட்டார்.

2025 ஆம் ஆண்டில் இராஜினாமாச் செய்த பணிப்பாளர்களின் விபரங்கள்

பணிப்பாளர் சபை	பதவி	நியமனத் திகதி
எம் எம் என் சோமதிலக்கமூ	நிறைவேற்று அல்லாத பணிப்பாளர்/ துறைமுகங்கள், கப்பற்றுறை மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சின் அவதானிப்பாளர்	30.01.2024

எம் எம் என் சோமதிலக்க அவர்கள் ஒரு குறிப்பிட்ட திகதியில் தமது இராஜினாமாவை முறைப்படி சமர்ப்பிக்கவில்லை ஆயினும், திருமதி எச் ஆர் சிறினாம அவர்கள் 8.12.2025 அன்று இப்பதவிக்கு நியமிக்கப்பட்டார்.

பணிப்பாளர் சபை உபகுழுக்கள்

பணிப்பாளர் சபைக்கு உதவுவதற்காக, பணிப்பாளர் சபை ஆறு உப குழுக்களை நியமித்துள்ளது. 31 டிசம்பர் 2025 நிலவரப்படி, மேற்கண்ட குழுக்களின் அமைப்பு பின்வருமாறு;

உப குழு	2025 டிசம்பர் 31 ஆம் திகதியிலிருந்தவாறான உள்ளடக்கம்
கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழு	பி எம் கே ஹெட்டியாராச்சி - தலைவர்
	எச் டி சமிந்த - உறுப்பினர்
	எல் சேனாரத்ன - உறுப்பினர்
	உள்ளகக் கணக்காய்வுத் தலைவர் - ஒருங்கிணைப்பாளர் மற்றும் இணைச் செயலாளர்
	எம் எம் ரேணுகா பி குணசேகர (திருமதி) - செயலாளர்
	என் டி என் சி குமாரி (திருமதி) - அவதானிப்பாளர் - அரசாங்கக் கணக்காய்வுத் துறையின் சிரேஷ்ட உதவித் தலைமைக் கணக்காய்வாளர்
	எல் ஏ ஏ ருவிஜினி லியனகே (திருமதி) - அவதானிப்பாளர் - அரசாங்கக் கணக்காய்வுத் கண்காணிப்பாளர்
மனித வளங்கள் மற்றும் ஊதிய குழு	சிறில் வன்னிகம - தலைவர்
	டி எஸ் விக்ரமதுங்க - உறுப்பினர்
	எச் டி சமிந்த - உறுப்பினர்
	பி டி சில்வா - உறுப்பினர்
	கே எம் பி என் கருணாரத்ன - உறுப்பினர்
	மனித வளத் தலைவர் - ஒருங்கிணைப்பாளர் மற்றும்/அல்லது செயலாளர்
தகவல் தொழில்நுட்ப குழு	கே எம் பி என் கருணாரத்ன - தலைவர்
	டி எஸ் விக்ரமதுங்க - உறுப்பினர்
	எச் டி சமிந்த - உறுப்பினர
	மூலோபாய முகாமைத்துவத் தலைவர் - ஒருங்கிணைப்பாளர் மற்றும்/அல்லது செயலாளர்
இடர் முகாமைத்துவ குழு	சிறில் வன்னிகம - தலைவர்
	பி டி சில்வா - உறுப்பினர்
	டி எஸ் விக்ரமதுங்க - உறுப்பினர்
	மூலோபாய முகாமைத்துவத் தலைவர் - ஒருங்கிணைப்பாளர் மற்றும்/அல்லது செயலாளர்
வணிக அபிவிருத்தி குழு	பி டி சில்வா - தலைவர
	டி எஸ் விக்ரமதுங்க - உறுப்பினர்
	சந்தைப்படுத்தல் மற்றும் பெருநிறுவனத் தொடர்பாடல்கள் தலைவர் - ஒருங்கிணைப்பாளர் மற்றும்/அல்லது செயலாளர்
திட்ட முகாமைத்துவ குழு	ஓய்வுபெற்ற விமானப் படைத் தலைமைத் தளபதி எச் டி அபேவிக்ரம - தலைவர்
	சிறில் வன்னிகம - உறுப்பினர்
	பி டி சில்வா - உறுப்பினர்
	கே எம் பி என் கருணாரத்ன - உறுப்பினர்
	மூலோபாய முகாமைத்துவத் தலைவர் - ஒருங்கிணைப்பாளர் மற்றும்/அல்லது செயலாளர்

பங்குகள் அல்லது தொகுதிக்கடன்களில் ஈடுபடுவது குறித்த வெளிப்படுத்தல்

பணிப்பாளர்கள் எவரும் பங்குகளையோ அல்லது தொகுதிக்டன்களையோ கொண்டிருக்கவில்லை.

ஒப்பந்தங்கள் மற்றும் முன்மொழியப்பட்ட ஒப்பந்தங்களில் பணிப்பாளர்களின் ஆர்வம்

மதிப்பாய்வுக்குட்பட்ட ஆண்டில், நிறுவனத்தின் வணிகம் தொடர்பான ஒப்பந்தங்கள் அல்லது முன்மொழியப்பட்ட ஒப்பந்தங்களில் எந்த பணிப்பாளரும் நேரடியாகவோ அல்லது மறைமுகமாகவோ ஆர்வம் காட்டவில்லை.

பணிப்பாளர்களின் ஊதியம் மற்றும் இதர சலுகைகள்

2025 ஆம் ஆண்டிற்கான இயக்குநர்களின் ஊதியமாக நிறுவனம் ரூபா 5.1 மில்லியனை வழங்கியுள்ளது. (2024 - ரூபா 12.3 மில்லியன்) ஆண்டின் இறுதியில் இரண்டு நிறைவேற்றுப் பணிப்பாளர்கள் இருந்தனர், அவர்களுக்கு ஆண்டில் ஊதியமாக ரூபா 1.5 மில்லியன் வழங்கப்பட்டது. இதில் பணிப்பாளர்களின் படிகள், ஊசேநி, ஊநநி ஊக்குவிப்புக் கொடுப்பனவு, பொழுதுபோக்குச் செலவுகளுக்கான மீள்நிரப்பல், தொலைபேசி மற்றும் பிற படிகள் போன்ற அனைத்து நிதிச் சலுகைகளும் அடங்கும். நிறைவேற்று அல்லாத பணிப்பாளர்கள், பயணச் செலவு மற்றும் பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டங்களில் கலந்துகொள்வதற்கான பணிப்பாளர் கட்டணம் ஆகியவற்றுக்காக, இந்த ஆண்டில் ரூபா 3.6 மில்லியன் தொகை வழங்கப்பட்டது.

நிறுவன ஆளுகை

பணிப்பாளர் சபை, ஒரு செயல்திறன் மிக்க நிறுவன ஆளுகைக் கட்டமைப்பைப் பராமரிப்பதற்கும், நிறுவன ஆளுகையில் சிறந்த நடைமுறைகளையும் அவற்றின் செயல்திறன் மிக்க செயலாக்கத்தையும் உறுதிசெய்யத் தேவையான அமைப்புகளையும் கட்டமைப்புகளையும் செயல்படுத்துவதற்கும் உறுதிபூண்டுள்ளது.

சட்டரீதியான கொடுப்பனவுகள

பணிப்பாளர்கள் தங்களின் அறிவுக்கு எட்டியவரை, நிறுவனத்தால் செலுத்தப்பட வேண்டிய அனைத்து வரிகள், தீர்வைகள் மற்றும் கட்டணங்கள், நிறுவனத்தின் ஊழியர்கள் சார்பாகவும் அவர்களைப் பொறுத்தும் செலுத்தப்பட வேண்டிய அனைத்து பங்களிப்புகள், கட்டணங்கள் மற்றும் வரிகள், மற்றும் நிதிநிலை அறிக்கை தேதியில் நிறுவனத்தால் செலுத்தப்பட வேண்டியதாக அறியப்பட்ட பிற அனைத்து சட்டரீதியான நிலுவைகளும் செலுத்தப்பட்டுவிட்டன அல்லது, பொருத்தமான இடங்களில், அதற்கான ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டுள்ளன என்பதை உறுதிப்படுத்துகின்றனர்.

சட்டங்கள் மற்றும் ஒழுங்குமுறைகளுக்கு இணங்குதல்

பணிப்பாளர் சபையின் அறிவு மற்றும் நம்பிக்கையின்படி, நிறுவனம் நாட்டின் சட்டங்கள் மற்றும் ஒழுங்குமுறைகளை மீறும் எந்தவொரு செயலிலும் ஈடுபடவில்லை.

ஆண்டுப் பொதுக் கூட்டம்

ஆண்டுப் பொதுக் கூட்டம், AASL-இன் பணிப்பாளர் சபை அறையில், 2026/ஜூன்/ 30ஆம் திகதியன்று மு.ப. (9:30) மணிக்கு நடைபெறும்.

நன்றியுரை

பல சவால்களுக்கு மத்தியில் மற்றொரு நிதியாண்டை வெற்றிகரமாக நிறைவு செய்த நிர்வாகக் குழுவிற்கு இயக்குநர்கள் குழு பெருமிதம் கொள்கிறது. 2025 ஆம் ஆண்டு, அதிகரித்து வரும் எரிபொருள் செலவுகள், விநியோகச் சங்கிலி இடையூறுகள் மற்றும் ஏற்ற இறக்கமான தேவை உள்ளிட்ட குறிப்பிடத்தக்க தடைகளை விமானப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு ஏற்படுத்தியது. இந்த சவால்கள் இருந்தபோதிலும், நிறுவனம் மீள்திறனை வெளிப்படுத்தி, தொடர்ந்து வலுவான செயல்திறனை வழங்கியது. இந்த முக்கியமான காலகட்டத்தில் தொடர்ச்சியான ஆதரவையும் ஒத்துழைப்பையும் வழங்கிய துறைமுகங்கள், கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சகத்திற்கும், பிற பங்குதாரர்கள் மற்றும் ஒழுங்குமுறை அமைப்புகளுக்கும் எங்கள் மனமார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறோம்.

மேலும், எங்கள் மீது தொடர்ச்சியான நம்பிக்கையை வைத்துள்ள எங்கள் வாடிக்கையாளர்கள் உட்பட, நிறுவனத்தின் தொடர்ச்சியான செயல்பாடுகளுக்குப் பங்களித்த மற்றும் சம்பந்தப்பட்ட அனைத்துப் பங்குதாரர்களுக்கும் எங்கள் மனமார்ந்த பாராட்டுக்களையும் நன்றியையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறோம். இறுதியாக, ஆனால் முக்கியமாக, முன்னெப்போதும் இல்லாத சவால்கள் நிறைந்த இந்த ஆண்டில், AASL ஊழியர்கள் அனைவரும் காட்டிய தொடர்ச்சியான அர்ப்பணிப்பு, நேர்மை மற்றும் கடின உழைப்பிற்கு எங்கள் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறோம்.

பணிப்பாளர் சபையின் ஆணைப்படி

டபிள்யூ டபிள்யூ எஸ் மங்கள
தலைவர் (பதில்)
2026 மே 20

உறுதிப்பாடு

கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழுவின் அறிக்கை

கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழுவின் நோக்கம்

கணக்காய்வுக் குழு என்பது இயக்குநர்கள் குழுவின் ஒரு துணைக்குழுவாகும். இது, அதன் மேற்பார்வைப் பொறுப்புகளை நிறைவேற்றுவதில் குழுவிற்கு ஆதரவளிப்பதற்காக நிறுவப்பட்டது. இது குழுவால் நியமிக்கப்பட்டு, திருத்த நடவடிக்கைகளைச் செயல்படுத்துவதற்கும் நிறுவனத்தின் நோக்கங்களை அடைவதற்கும் வசதியாகத் தனது கண்டுபிடிப்புகளையும் பரிந்துரைகளையும் அறிக்கையிடுகிறது. கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழுவின் அதிகாரங்களும் பொறுப்புகளும், பொது நிறுவனங்கள் துறை, பொது கருவூலத்தால் வெளியிடப்பட்ட, அரசுக்குச் சொந்தமான நிறுவனங்களுக்கான பெருநிறுவன ஆளுகை குறித்த வழிகாட்டுதல்களால் நிர்வகிக்கப்படுகின்றன.

குழுவின் பங்கு

கணக்காய்வுக் குழு (AC) முக்கியப் பொறுப்பு, இடர் முகாமைத்துவச் செயல்முறை, நடைமுறையில் உள்ள உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டு அமைப்பின் செயல்திறன், ஒழுங்குமுறை மற்றும் சட்டப்பூர்வ இணக்கம், மற்றும் அதிகார அமைப்பின் நிதிநிலை அறிக்கையின் நேர்மை போன்ற பகுதிகளில், அதன் மேற்பார்வைக் கடமைகளை நிறைவேற்றுவதில் குழுவிற்கு உதவுவதாகும்.

வெளிக் கணக்காய்வாளரின் அறிக்கைகள் மற்றும் வினவல்கள் மீதான கருத்துகளையும் அவதானிப்புகளையும் இக்குழு மதிப்பீடு செய்து விவாதிக்கிறது. மேலும், உள்ளகத் தணிக்கைப் பணிகளின் போதுமான தன்மையையும் செயல்திறனையும் இக்குழு மதிப்பிடுகிறது. அதுமட்டுமின்றி, உள்ளகத் தணிக்கைப் பிரிவால் வெளியிடப்பட்ட அறிக்கைகளையும் வினவல்களையும் மதிப்பீடு செய்கிறது.

குழுவின் அமைப்பு

கணக்காய்வுக் குழுவானது மூன்று (03) நிறைவேற்று அல்லாத பணிப்பாளர்களைக் கொண்டுள்ளது. இவர்கள், குழுவின் செயல்பாட்டு விதிகளை (TOR) தெளிவாக வரையறுக்கும் கணக்காய்வுக் குழு சாசனத்திற்கு இணங்க, குழுவின் நடவடிக்கைகளை நடத்துகின்றனர். ஆய்வுக்குட்பட்ட ஆண்டிற்கான கணக்காய்வுக் குழுவின் அமைப்பு பின்வருமாறு இருந்தது.

கணக்காய்வுக் குழுவின் அமைப்பு

பணிப்பாளரின் பெயர்	பதவிக் காலம்		பதவி
	இருந்து	வரை	
பி எம் கே ஹெட்டியாராச்சி	27.01.2025	14.11.2025*	தலைவர்
லால் சேனாரத்ன	01.11.2024	14.11.2025*	உறுப்பினர்
துஷார சமிந்த	04.11.2024	14.11.2025*	உறுப்பினர்

*2025 - ல் நடத்தப்பட்ட கடைசி கணக்காய்வுக் குழு

தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகத்தின் தலைமைக் கணக்காய்வாளரின் பிரதிநிதிகளும், துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சின் தலைமை உள்ளகக் கணக்காய்வாளரும் சுயாதீன பார்வையாளர்களாக கணக்காய்வுக் குழு கூட்டங்களில் கலந்து கொண்டனர்.

கூட்டங்கள்

2025 ஆம் ஆண்டில், கணக்காய்வுக் குழு ஐந்து (05) கூட்டங்களை நடத்தியது. கூட்டங்களில் உறுப்பினர்களின் வருகை கீழே உள்ள அட்டவணையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

பணிப்பாளரின் பெயர்	மொத்த கணக்காய்வுக் குழுக்களில் கலந்துகொள்ள திட்டமிடப்பட்டவை	வருகை
பி எம் கே ஹெட்டியாராச்சி	5	5
லால் சேனாரத்ன	5	5
துஷார சமிந்த	5	2

அரசுக்குச் சொந்தமான நிறுவனங்களுக்கான பெருநிறுவன ஆளுகை வழிகாட்டுதல்களில் வழங்கப்பட்டுள்ள விதிமுறைக்கு இணங்க, தலைமை உள்ளகக் கணக்காய்வாளர் கூட்டினார். கணக்காய்வுக் குழுவின் செயலாளராகச் செயல்படும் நிறுவனச் செயலாளரால் கணக்காய்வுக் குழு கூட்டங்களின் நடவடிக்கைகள் பதிவு செய்யப்பட்டன, மேலும் கணக்காய்வுக் குழு கூட்டங்களின் குறிப்புகள் அடுத்த சாத்தியமான கூட்டத்தில் பணிப்பாளர் சபைக்கு அனுப்பப்பட்டன.

குழுவின் சாசனம்

பணிப்பாளர் சபையால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட கணக்காய்வுக் குழு சாசனம், குழுவின் செயல்பாட்டு விதிகளை (TOR) தெளிவாக வரையறுக்கிறது, மேலும் கணக்காய்வுக் குழுவின் நோக்கம், அமைப்பு, வரம்பு, கடமைகள் மற்றும் பொறுப்புகளை ஒழுங்குபடுத்துகிறது.

குழுவின் முக்கியப் பொறுப்புகள

முக்கியப் பொறுப்புகளில் பின்வருவன அடங்கும்:

- சிக்கலான அல்லது அசாதாரண கொடுக்கல் வாங்கல்கள், மிகவும் முக்கியமான துறைகள் ற்றும் சமீபத்திய தொழில்முறை மற்றும் ஒழுங்குவிதி அறிவிப்புகள் உள்ளிட்ட முக்கியமான கணக்கிடல் மற்றும் அறிக்கையிடல் விடயங்களை மீளாய்வு செய்தல் மற்றும் நிதி அறிக்கைகளில் அவற்றின் தாக்கத்தைப் புரிந்துகொள்தல்.

- கணக்காய்வு முடிவுகளை மதிப்பாய்வு செய்வதற்கும், எதிர்கொள்ளும் எந்தவொரு சவால்களுக்கும் தீர்வுகளை வழங்குவதற்கும் முகாமைத்துவ மற்றும் வெளிப்புற கணக்காய்வாளர்களுடன் ஒத்துழைத்தல்.

- வருடாந்த நிதிநிலைமை அறிக்கைகளை மீளாய்வு செய்தல், அவை முழுமையானதாகவும் குழு உறுப்பினர்களுக்குக் கிடைக்கும் தகவல்களுடன் ஒத்துப்போகும் வகையிலும் இருப்பதாகக் கருதுதல், மேலும் அந்தத் தகவல்கள் பொருத்தமான கணக்கிடல் தரநியமங்களுக்கு மற்றும் கொள்கைகளுக்கு ஏற்ப வழங்கப்படுவதை உறுதி செய்தல்.

- வருடாந்த அறிக்கையின் பிற பகுதிகளையும் தொடர்புடைய ஒழுங்குவிதி தாக்கல்களையும் வெளியிடுவதற்கு முன்பு மீளாய்வு செய்து தகவலின் துல்லியம் மற்றும் முழுமையை பரிசீலித்தல்.

- கணக்காய்வுக் குழுவிற்குத் தெரிவிக்க வேண்டிய அனைத்து தொடர்புடைய விடயங்களும் முகாமைத்துவ மற்றும் வெளிவாறி கணக்காய்வாளர்கள் ஆகிய இருவருக்கும் திறம்படத் தெரிவிக்கப்படுவதை உறுதி செய்தல்.

- இடைக்கால நிதிநிலைமை அறிக்கைகளை முகாமைத்துவத்துடனும், தேவைப்பட்டால் கணக்காய்வாளர் நாயத்தை பிரதிநிதித்துவப்படுத்தும் கணக்காய்வு மேற்பார்வையாளருடனும் மீளாய்வு செய்து, அவை முழுமையானவை மற்றும் குழு உறுப்பினர்களுக்குக் கிடைக்கும் தகவல்களுடன் ஒத்துப்போகின்றன என்பதை பரிசீலனை செய்தல்.

- நிதி அறிக்கைகளைத் தயாரிப்பதில் எழும் குறிப்பிடத்தக்க நிதி அறிக்கையிடல் சிக்கல்கள், எடுக்கப்பட்ட முடிவுகள் மற்றும் முக்கிய கணக்காய்வு விடயங்களை முன்வைக்கும் முகாமைத்துவ மற்றும் /அல்லது சுயாதீன கணக்காய்வாளரால் தயாரிக்கப்பட்ட அறிக்கைகளை மீளாய்வு செய்தல்.

- வருடாந்த கணக்காய்வுத் திட்டத்தையும் அதில் செய்யப்பட்ட குறிப்பிடத்தக்க மாற்றங்களையும் அங்கீகரித்தல், மற்றும் திட்டத்திற்கு எதிராக உள்ளக கணக்காய்வு நடவடிக்கைகளின் செயற்திறனை மதிப்பீடு செய்தல்.

- வெளிவாறு கணக்காய்வாளர்களுடன் ஒருங்கிணைந்து கணக்காளர் நாயகத்தின் (AG) நிர்வாகக் கடிதத்திற்கு முகாமைத்துவத்தின் பதிலை தொடர்புடைய நடவடிக்கைகளுடன் கண்காணித்தல்.

- உள்ளக கணக்காய்வாளர்கள் மற்றும் கணக்காய்வாளர் நாயகத்தை பிரதிநிதித்துவப்படுத்தும் கணக்காய்வு மேற்பார்வையாளருடன் நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளுதல்.

- சட்டங்கள், ஒழுங்குவிதிகள் மற்றும் கட்டளைகளுடன் ˙இணங்குவதை கண்காணிப்பதில் அமைப்பின் செயற்திறனை மதிப்பிடுதல், மேலும் இணங்காத எந்தவொரு நிகழ்வுகள் தொடர்பாக முகாமைத்துவத்தின் விசாரணைகள் மற்றும் அடுத்தக்கட்ட நடவடிக்கைகள் (ஒழுக்காற்று நடவடிக்கைகள் உட்பட) ஆகியவற்றின் முடிவுகளை மீளாய்வு செய்தல்.

2025-ஆம் ஆண்டின் செயல்பாடுகள்

ஆண்டு முழுவதும், கணக்காய்வுக் குழு தனது வழக்கமான செயல்பாடுகளுக்கு அப்பாற்பட்ட பொறுப்புகளை விடாமுயற்சியுடன் நிறைவேற்றியது. அனைத்துப் பிரிவுகளிலும் செயல்பாட்டு நடைமுறைகளையும் அவற்றுடன் தொடர்புடைய கட்டுப்பாடுகளையும் சீராகக் கண்காணிப்பதற்காகப் பின்பற்றப்பட்ட வழிமுறையை அது விரிவாக ஆய்வு செய்தது.

2025-ஆம் ஆண்டில் கணக்காய்வுக் குழுவால் மேற்கொள்ளப்பட்ட பிற முக்கிய வழக்கமான செயல்பாடுகள் பின்வருமாறு.

நிதி அறிக்கை சமர்ப்பித்தல்

அறிக்கை சமர்ப்பிக்கும் காலத்தில் பங்குதாரர்களுக்கு வழங்கப்படும் தகவல்களின் நம்பகத்தன்மையை உறுதி செய்வதற்காக, நடைமுறையில் உள்ள நிதி அறிக்கை அமைப்பின் செயல்திறனை இக்குழு ஆய்வு செய்தது.

இலங்கை கணக்கியல் தரநிலைகள் மற்றும் நிறுவனத்தின் கணக்குப் புத்தகங்களுக்கு இணங்க, உண்மையான மற்றும் நேர்மையான நிதி அறிக்கைகளைத் தயாரிப்பதற்கான தங்கள் பொறுப்பை நிறைவேற்றுவதில், இக்குழு இயக்குநர் குழுவிற்கு உதவியது. அனைத்துப் பரிவர்த்தனைகளும் கணக்குப் புத்தகங்களில் துல்லியமாகவும் முழுமையாகவும் பதிவு செய்யப்படுவதை உறுதி செய்வதற்காக, உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டு அமைப்பு மற்றும் நடைமுறைகளின் போதுமான தன்மையையும் செயல்திறனையும் அது மதிப்பிட்டது. மேலும், நிதி அறிக்கைகளைத் தயாரிப்பதிலும் சமர்ப்பிப்பதிலும் பயன்படுத்தப்பட்ட குறிப்பிடத்தக்க அனுமானங்கள் மற்றும் தீர்ப்புகள் உட்பட, தொடர்புடைய துணைத் தகவல்களுடன் மாதாந்திர இடைக்கால நிதி அறிக்கைகளையும் இக்குழு ஆய்வு செய்தது.

நடைமுறையில் உள்ள உள் கட்டுப்பாட்டு அமைப்புகள் மற்றும் நடைமுறைகளை மதிப்பீடு செய்த பின்னர், நிறுவனத்தின் நிதி நிலை மற்றும் நிதி அறிக்கையிடலைத் திறம்படக் கண்காணிப்பதை உறுதிசெய்ய போதுமான கட்டுப்பாடுகளும் நடைமுறைகளும் உள்ளன என்று குழு கருதுகிறது.

உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகள்

2025 டிசம்பர் 31 அன்று முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதி அறிக்கையிடல் மீதான உள் கட்டுப்பாடுகளின் செயல்திறனை கணக்காய்வுக் குழு (AC) மதிப்பீடு செய்தது. பல்வேறு இடர்களைத் தணிப்பதற்கும், சட்டங்கள் மற்றும் ஒழுங்குமுறைகளுக்கு இணங்குவதை உறுதி செய்வதற்கும், உள் கட்டுப்பாடுகளின் போதுமான தன்மையையும் செயல்திறனையும் இந்த செயல்முறை மதிப்பீடு செய்தது. AASL-இன் உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டு அமைப்புகளின் செயல்திறனை மேம்படுத்துவதற்காக, கணக்காய்வுத் தலைவரின் பரிந்துரைகளின் மீது நிர்வாகத்தால் உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படுவதை கணக்காய்வுக் குழு உறுதி செய்கிறது. உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டு கட்டமைப்பின் அடிப்படை, பணிப்பாளர் சபை அதன் செயல்பாடுகளைத் தொடரவும் தேவையான நடவடிக்கைகளை எடுக்கவும் உதவுகிறது.

உள்ளகக் கணக்காய்வு

உள்ளகக் கணக்காய்வு (IA) செயல்பாடு என்பது ஒரு சுதந்திரமான மற்றும் புறநிலையான உறுதிப்படுத்தும் செயல்பாடாகும், இது AASL-இன் ஒட்டுமொத்த கட்டுப்பாட்டு கட்டமைப்பை மேம்படுத்துவதற்கு ஆதரவளிக்கிறது. AASL-இன் இடர் முகாமைத்துவம், கட்டுப்பாடு மற்றும் ஆளுகை செயல்முறைகளின் வடிவமைப்பு மற்றும் செயல்திறனை மதிப்பீடு செய்வதற்கும் மேம்படுத்துவதற்கும் ஒரு முறையான மற்றும் ஒழுக்கமான அணுகுமுறையைப் பராமரிக்க உள்ளகக் கணக்காய்வுச் செயல்பாடு பங்களிக்கிறது.

நல்ல பெருநிறுவன ஆளுகை நடைமுறைகளுக்கு இணங்க, AASL-இன் நிதி மற்றும் கணக்கியல் செயல்பாடுகளை உண்மையில் மேற்கொள்வதற்குப் பொறுப்பானவர்கள், அத்துடன் திட்டங்கள் மற்றும் செயல்திட்டங்களைச் செயல்படுத்துவதில் அல்லது AASL வழங்கும் பணிகள் மற்றும் சேவைகளை வழங்குவதில் ஈடுபட்டுள்ளவர்களின் கட்டுப்பாட்டிலிருந்து உள் தணிக்கை செயல்பாடு சுதந்திரமாக இருப்பதையும், அது பாரபட்சமின்றி, திறமையுடன் மற்றும் உரிய தொழில்முறை அக்கறையுடன் செய்யப்படுவதையும் தணிக்கைக் குழு (AC) உறுதி செய்தது. தணிக்கைக் குழு, உள்ளகக் கணக்காய்வுப் பிரிவின் செயல்பாடுகளின் நோக்கம், வளங்கள், அளவு மற்றும் செயல்திறன் ஆகியவற்றைக் கண்காணித்து ஆய்வு செய்தது.

கணக்காய்வுக் குழு, 2026 ஆம் ஆண்டிற்கான வருடாந்த உள்ளகக் கணக்காய்வுத் திட்டத்தை ஆய்வு செய்து, மதிப்பிட்டு, ஒப்புதல் அளித்தது. மேலும், உள் தணிக்கையின் முக்கிய தணிக்கைக் கண்டுபிடிப்புகள் மற்றும் பரிந்துரைகளுக்கு நிர்வாகத்தின் பதிலளிக்கும் தன்மையையும் கணக்காய்வுக் குழு ஆய்வு செய்து கண்காணித்தது.

வெளியகக் கணக்காய்வு

நாட்டின் அரசியலமைப்பின் 154வது பிரிவின்படி, AASL-இன் வெளியகக் கணக்காய்வை மேற்கொள்ள தலைமைக் கணக்காய்வாளருக்கு (AG) அதிகாரம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. அதன்படி, கணக்காய்வாளர் தலைமையதிபதி அவர்கள் 2025 டிசம்பர் 31 ஆம் திகதியன்று முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிறுவனத்தின் வெளியகக் கணக்காய்வாளராகச் செயல்படுகிறார். நிதிநிலை அறிக்கைகள் இலங்கை கணக்கியல் தரநிலைகளுக்கு இணங்குவது குறித்து ஒரு கருத்தைத் தெரிவிக்கும் பொறுப்புடைய வெளியகக் கணக்காய்வாளருடன் கணக்காய்வுக் குழு நெருக்கமாகத் தொடர்பு கொள்கிறது.

ஒரு சுதந்திரமான பார்வையாளராக வெளியகக் கணக்காய்வாளர் அனைத்து கணக்காய்வுக் குழு கூட்டங்களுக்கும் அழைக்கப்பட்டார். இது, ஒழுங்குமுறை மற்றும் இணக்கத் தேவைகள் மற்றும் ஏதேனும் கட்டுப்பாடு

அல்லது நடைமுறை பலவீனங்கள் இருந்தால், அவை குறித்த தங்கள் கருத்துக்களைத் தெரிவிக்கவும், தங்கள் நுண்ணறிவுகளை விவாதிக்கவும் குழுவிற்கு உதவியது.

நல்லாட்சி

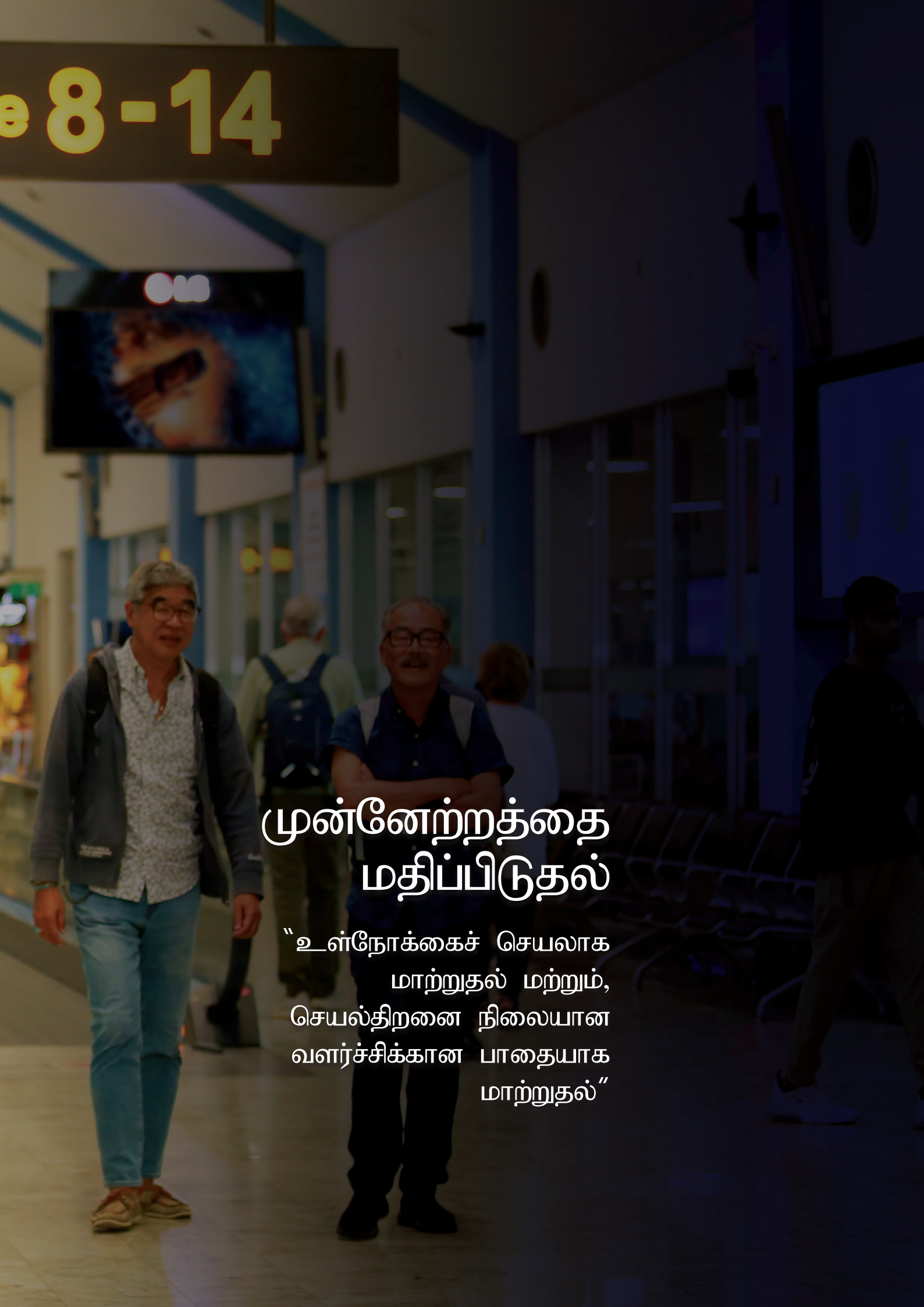
அரசாங்க சுற்றறிக்கைகள் உட்பட, ஒழுங்குமுறைத் தேவைகளுக்குக் கட்டுப்படுவதன் முக்கியத்துவத்தையும் அவசியத்தையும் வலியுறுத்துவதன் மூலம், AASL நிறுவனத்திற்குள் நல்லாட்சியை கணிசமாக மேம்படுத்தவும், ஒரு செயலூக்கமான கலாசாரத்தை வளர்க்கவும் கணக்காய்வுக் குழுவுக்கு ஆற்றல் உள்ளது.

முடிவுரை

தனது முயற்சிகளில், நிதி அறிக்கை செயல்முறைகள், உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டு அமைப்புகளின் போதுமான தன்மை மற்றும் செயல்திறன், வெளியகக் கணக்காய்வு மற்றும் AASL-இன் இணக்கக் கண்காணிப்பு செயல்முறைகள் தொடர்பான தங்கள் கடமைகளை நிறைவேற்றுவதில் பணிப்பாளர் சபைக்கு ஆதரவையும் வழிகாட்டுதலையும் வழங்கும் அதே வேளையில், AASL-இன் செயல்பாடுகளுக்கு சுதந்திரமான மேற்பார்வையை வழங்குவதற்கும் AC ஒரு சமநிலையை ஏற்படுத்த முயன்றுள்ளது. ஆண்டு முழுவதும் தனது கடமைகளைத் திறம்படவும் உயர் தரத்துடனும் நிறைவேற்றியதன் மூலம் நிறுவனத்தின் மதிப்பை உயர்த்தியுள்ளது என்று இக்குழு உறுதியாக நம்புகிறது.

பி எம் கே ஹெட்டியாரச்சி
தலைவர் - கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழு
2026 மே 20

Gat



முன்னேற்றத்தை மதிப்பிடுதல்

"உள்நோக்கைச் செயலாக மாற்றுதல் மற்றும், செயல்திறனை நிலையான வளர்ச்சிக்கான பாதையாக மாற்றுதல்"

ஏற்றத்தை மதிப்பிடுதல்

முகாமைத்துவக் கலந்துரையாடல் மற்றும் பகுப்பாய்வு

விமானப் போக்குவரத்து நிலப்பரப்பு 2025 - உலகளாவிய மற்றும் உள்நாட்டுக் கைத்தொழில் கண்ணோட்டம்

விமானப் போக்குவரத்துச் சூழல்: உலகளாவிய கைத்தொழில் சூழல்

கண்ணோட்டம்: சரிசெய்தல், முடுக்கம் மற்றும் சமச்சீரற்ற அழுத்தங்கள்

நீண்டகால மீட்புக்குப் பிறகு, 2025 ஆம் ஆண்டில் உலகளாவிய விமானப் போக்குவரத்துத் துறை, சரிசெய்தல் மற்றும் முடுக்கத்தை நோக்கிய தனது மாற்றத்தைத் தொடர்ந்தது. சந்தைகள் மீண்டும் திறக்கப்படுதல், விமான நிறுவனங்களின் வலையமைப்பு மறுசீரமைப்புகள் மற்றும் பயணிகளின் புதுப்பிக்கப்பட்ட நம்பிக்கை ஆகியவற்றால் உந்தப்பட்டு, சர்வதேச விமானப் பயணத்திற்கான தேவை சீரான வளர்ச்சியை வெளிப்படுத்தியது. உலகெங்கிலும் உள்ள விமான நிலையங்கள் 2025 ஆம் ஆண்டில் 9.8 பில்லியன் பயணிகளைக் கையாளும் என்று கணிக்கப்பட்டது (ஆதாரம்: ACI உலக விமான நிலையப் போக்குவரத்து முன்னறிவிப்பு 2023 ICAO விமானப் போக்குவரத்து கண்ணோட்டம் 2024) - இது ஆண்டுக்கு ஆண்டு 3.7% அதிகரிப்பாகும், மேலும் இது வரலாற்றுச் சிறப்புமிக்க 10 பில்லியன் மைல்கற்களை நெருங்குகிறது.

இருப்பினும், புவிசார் அரசியல் நிகழ்வுகள், எரிபொருள் விலை ஏற்ற இறக்கம், காலநிலை தொடர்பான இடையூறுகள் மற்றும் மாறிவரும் ஒழுங்குமுறை எதிர்பார்ப்புகள் ஆகியவற்றால் பாதிக்கப்பட்டு, செயல்பாட்டுச் சூழல் சமச்சீரற்றதாகவே இருந்தது. உலகளாவிய விமான நிறுவனங்கள் சொத்து உகப்பாக்கம், திறன் கட்டுப்பாடு மற்றும் கூட்டணி சார்ந்த இணைப்பு ஆகியவற்றில் கவனம் செலுத்தின, அதே நேரத்தில் விமான நிலையங்கள் மீள்திறன், டிஜிட்டல்மயமாக்கல் மற்றும் பயணிகளின் அனுபவத்திற்கு அதிக முன்னுரிமை அளித்தன. நிலைத்தன்மை குறித்த பரிசீலனைகள் முக்கியத்துவம் பெற்றன, விமானப் போக்குவரத்துத் துறையினர் சுற்றுச்சூழல் பொறுப்புக்கூறல், செயல்பாட்டுத் திறன் மற்றும் நீண்டகால தகவமைப்பு ஆகியவற்றை நோக்கிய முயற்சிகளை முடுக்கிவிட்டனர்.

சர்வதேச விமான நிலைய மன்றம் (ACI)இ அதன் விமான நிலையப் போக்குவரத்து முன்னறிவிப்புகள் (2023 பதிப்பு) மற்றும் அதைத் தொடர்ந்த தொழில் கண்ணோட்டக் கருத்துரை (2024) ஆகியவற்றில், தொடர்ச்சியான நீண்ட தூரப் பயண இயல்பாக்கம் மற்றும் வழித்தட மறுசீரமைப்பைப் பிரதிபலிக்கும் வகையில், சர்வதேசப் போக்குவரத்து வளர்ச்சி உள்நாட்டு வளர்ச்சியை விட அதிகமாக இருக்கும் என்று சுட்டிக்காட்டியுள்ளது. தொடர்ச்சியான அழுத்தங்கள் இருந்தபோதிலும், உலகளாவிய வர்த்தகம், சுற்றுலா, முதலீட்டு நகர்வு மற்றும் பொருளாதாரச் செயல்பாடு ஆகியவற்றின் ஒரு முக்கிய இயக்கு சக்தியாக விமானப் போக்குவரத்துத் துறை தனது மூலோபாயப் பங்கை மீண்டும் உறுதிப்படுத்தியது.

விமான நிலைய மேம்பாடு மற்றும் திறன் சீரமைப்பு மற்றும் வளர்ச்சி

உலகளவில், விமான நிலைய இயக்குநர்கள் அதிகரித்து வரும் தேவைக்கு பதிலளிக்கும் விதமாக, விரைவான விரிவாக்கத்தை விட திறன் சீரமைப்பில் கவனம் செலுத்தினர். முனைய மறுசீரமைப்பு, மாடுலர் சேர்த்தல்கள், மேம்படுத்தப்பட்ட வரிசை வடிவமைப்பு மற்றும் தொழில்நுட்பத்தை ஏற்றுக்கொள்வது ஆகியவற்றின் மூலம் செயலாக்கத் திறனை விரிவுபடுத்துவதில் முக்கியத்துவம் அளிக்கப்பட்டது. விமான நிலையங்கள், வணிக ரீதியான சாத்தியக்கூறுகளையும் பொதுச் சேவைக் கடமைகளையும் சமநிலைப்படுத்தும் ஒருங்கிணைந்த போக்குவரத்து மற்றும் சேவை மையங்களாகத் தங்களை அதிகளவில் நிலைநிறுத்திக் கொண்டன. 2025-ஆம் ஆண்டு, மேலும் நிலையான வளர்ச்சிக்கான ஒரு மாற்றத்தைக் குறிக்கிறது என்பதைத் தொழில்துறை கண்ணோட்ட வெளியீடுகள் உறுதிப்படுத்தின. ICAO விமானப் போக்குவரத்துக் கண்ணோட்டம் (2024 பதிப்பு), 2025-ஆம் ஆண்டில் 9.8 பில்லியன் உலகளாவிய பயணிகள் இருப்பார்கள் என்ற மதிப்பீட்டைக் குறிப்பிட்டதுடன், அதனை மீட்சிக் கட்டத்தின் முடிவு மற்றும் மிதமான வளர்ச்சிப் பாதையின் தொடக்கம் என்றும் விவரித்தது. அதே நேரத்தில், ACI-யின் 2025-ஆம் ஆண்டுக்கான முன்கணிப்பும் இதேபோல் 9.8 பில்லியன் பயணிகளை வலியுறுத்தியதுடன், உள்நாட்டுப் போக்குவரத்தை விட சர்வதேசப் போக்குவரத்து வேகமாக வளர்ந்து வருவதாகவும் குறிப்பிட்டது.

தானியக்க முன்னேற்றங்கள்: புத்தாக்கங்கள் மற்றும் விமான நிலையத் தொழில்நுட்பப் போக்குகள்

அடுத்த இரண்டு தசாப்தங்களில் உலகளாவிய விமானப் பயணிகள் போக்குவரத்து கிட்டத்தட்ட இரட்டிப்பாகும் எனக் கணிக்கப்பட்டுள்ளது. (ஆதாரம்: ஏர்பஸ் உலகளாவிய சந்தை முன்கணிப்பு 2023-2042). இந்தச் சூழலில், கணிக்கப்பட்ட போக்குவரத்து வளர்ச்சியை ஈடுசெய்ய ஒடுபாதைகள் மற்றும் முனையங்கள் போன்ற பௌதீக உள்கட்டமைப்புகளின் விரிவாக்கம் இன்றியமையாததாக இருந்தாலும், நவீன விமான நிலையங்கள் தற்போதுள்ள உள்கட்டமைப்பை மேம்படுத்துவதற்காக, தொழில்நுட்பத்தை ஒரு திறன் பெருக்கியாகப் பெருகிய முறையில் பயன்படுத்தி வருகின்றன.

பயோமெட்ரிக் செயலாக்கம், தரவு சார்ந்த செயல்பாடுகள் மற்றும் கூட்டு முடிவெடுக்கும் கட்டமைப்புகள் உள்ளிட்ட டிஜிட்டல் மற்றும் தானியங்கி அமைப்புகளை ஏற்றுக்கொள்வதன் மூலம் இந்த

மாற்றம் ஆதரிக்கப்படுகிறது. இது விமான நிலைய செயல்பாடுகளை மிகவும் திறமையானதாகவும், தடையற்றதாகவும், விரிவாக்கக்கூடியதாகவும் ஆக்குகிறது. இலங்கைச் சூழலில், NACO (2025) ஆல் தயாரிக்கப்பட்ட பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலைய முதன்மைத் திட்டப் போக்குவரத்து முன்னறிவிப்பின்படி, அடிப்படைச் சூழ்நிலையின் கீழ், BIA-வில் பயணிகள் போக்குவரத்து 2040-ஆம் ஆண்டில் சுமார் 17.8 மில்லியன் பயணிகளையும், 2055-க்குள் 21.7 மில்லியன் பயணிகளையும் எட்டும் என்று கணிக்கப்பட்டுள்ளது. இது பயணிகள் தேவையில் அதே நிலையான நீண்ட கால வளர்ச்சியைச் சுட்டிக்காட்டுகிறது.

எனவே, உள்கட்டமைப்பு மேம்பாடு மற்றும் தொழில்நுட்ப உகப்பாக்கம் ஆகியவற்றின் இந்த ஒருங்கிணைந்த அணுகுமுறையானது, NACO ஆல் தயாரிக்கப்பட்ட பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலைய முதன்மைத் திட்டத்தில் கோடிட்டுக் காட்டப்பட்டுள்ள போக்குவரத்து முன்னறிவிப்புகள் மற்றும் மேம்பாட்டுத் திட்டமிடல் உள்ளிட்ட நவீன விமான நிலைய முதன்மைத் திட்டமிடல் நடைமுறைகளில் பிரதிபலிக்கிறது.

பொறுப்புக்கூறல் நடவடிக்கைகள்: நிலைத்தன்மை மற்றும் சுற்றுச்சூழல், சமூக மற்றும் ஆளுகை (ESG) சிறந்த நடைமுறைகள்

2025-ல் விமானப் போக்குவரத்துத் துறையை நிலைத்தன்மை தொடர்ந்து வடிவமைத்தது. விமான நிலையங்கள் உமிழ்வுக் குறைப்பு, வளத் திறன் மற்றும் சுற்றுச்சூழல் பொறுப்புக்கூறல் ஆகியவற்றில் தங்கள் கவனத்தை வலுப்படுத்தின. செயல்பாட்டு மேம்பாடுகள் மற்றும் மாறிவரும் ஒழுங்குமுறை எதிர்பார்ப்புகளின் ஆதரவுடன், தொழில்துறையின் திசையானது நீண்டகால கார்பன் குறைப்பு இலக்குகளுடன் சீரமைக்கப்பட்டுள்ளது. நிலையான விமான எரிபொருள் (SAF) எதிர்கால உமிழ்வுக் குறைப்பிற்கான ஒரு முக்கிய காரணியாகப் பெருகிய முறையில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது. இதன் பயன்பாடு படிப்படியாக இருந்தாலும், அதன் நீண்டகால ஒருங்கிணைப்பிற்குத் தேவையான உள்கட்டமைப்பு மற்றும் கூட்டாண்மைகளை ஆதரிப்பதில் விமான நிலையங்கள் ஒரு வசதிப்படுத்தும் பங்கை வகிக்கின்றன.

ஆசியாவின் ஆதிக்கம் மற்றும் பிராந்திய விமானப் போக்குவரத்து இயக்கவியல்

மீண்டு வரும் பயணத் தேவை, விரிவடைந்து வரும் இணைப்பு வசதிகள் மற்றும் சுற்றுலாவின் மறுமலர்ச்சி ஆகியவற்றின் ஆதரவுடன், 2025-ஆம் ஆண்டில் ஆசிய-பசுபிக் பிராந்தியம் விமானப் போக்குவரத்து வளர்ச்சியின் முக்கிய உந்து சக்தியாகத் தொடர்ந்தது. குறிப்பாக, அதிகரித்து வரும் பயணத் தேவை, வலுவான புலம்பெயர் மக்களின் இடப்பெயர்வுகள் மற்றும் சாதகமான புவியியல் அமைவிடம் ஆகியவற்றால் உந்தப்பட்டு, தெற்காசியா உலகளாவிய விமானப் போக்குவரத்துத் துறையில் தனது நிலையைத் தொடர்ந்து வலுப்படுத்தியது. இந்தப் போக்குகள், பிராந்திய இணைப்பு வசதிகள் மற்றும் நுழைவாயில் மேம்பாட்டிற்கு அதிக முக்கியத்துவம் அளிக்கும் ஒரு ஆற்றல்மிக்க மற்றும் வாய்ப்புகள் நிறைந்த விமானப் போக்குவரத்துச் சந்தையாக இப்பிராந்தியத்தின் வளர்ந்து வரும் முக்கியத்துவத்தை வலுப்படுத்துகின்றன.

வசிக்கும் நாட்டின் அடிப்படையில் சுற்றுலாப் பயணிகளின் வருகை 2020 - 2025

வசிக்கும் நாடு	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2024-ஆம் ஆண்டில் மு அதிகரிப்பு/ குறைவு	2025 மொத்தத்தில் ஒரு சதவீதமாகமு
அமெரிக்கா	31,843	11,759	50,631	87,753	99,622	112,299	13%	5%
ஆபிரிக்கா	2,880	862	4,647	9,720	14,199	17,569	24%	1%
ஆசியா	181,154	83,926	213,319	579,390	853,367	1,031,281	21%	44%
ஐரோப்பா	281,596	93,496	429,659	739,278	1,049,566	1,141,605	9%	49%
மத்திய கிழக்கு	10231	4452	18,107	27,814	29,204	32,321	11%	1%
வுழவயட	**507,704**	**194,495**	**716,363**	**1,443,955**	**2,045,958**	**2,335,075**	**14%**	**100%**

ஆதாரங்கள் - இலங்கை சுற்றுலா அபிவிருத்தி அதிகார சபை, மக்கள் தொகைக் கணக்கெடுப்பு மற்றும் புள்ளிவிவரத் திணைக்களம் மற்றும் குடிவரவு மற்றும் குடியகல்வுத் திணைக்களம்.

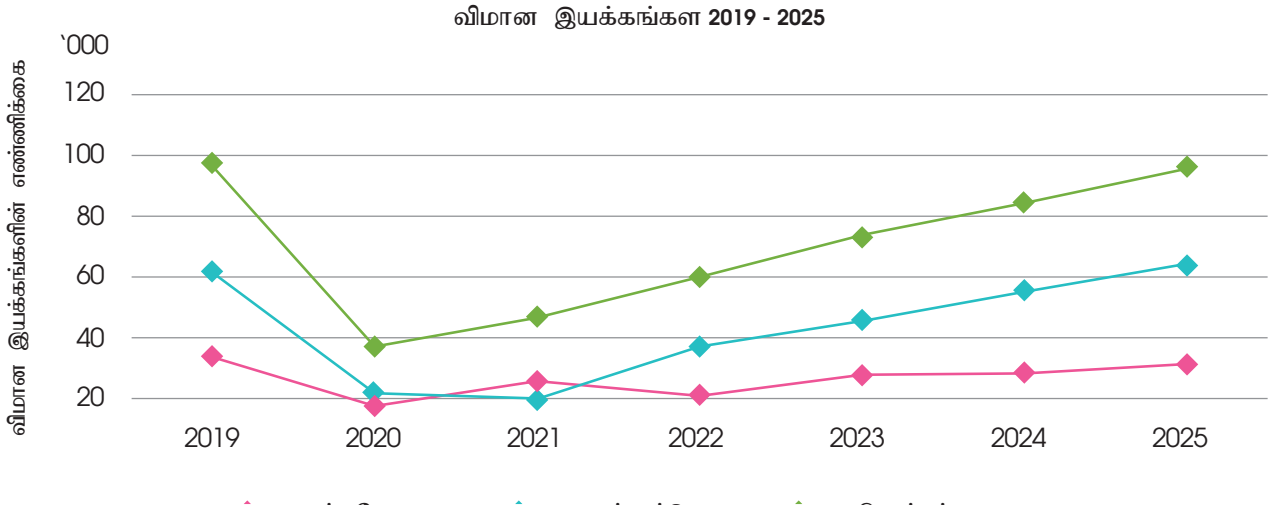
விமானப் போக்குவரத்துச் செயல்பாடு: உள்நாட்டுத் தொழில் சூழல்

2025-ஆம் ஆண்டில் இலங்கையின் விமானப் போக்குவரத்துத் துறையானது, முதன்மையாக சுற்றுலா சார்ந்த தேவை, மேம்பட்ட இணைப்பு வசதிகள் மற்றும் சுற்றுலா மீட்சி, விரிவடைந்து வரும் விமான நிறுவனங்களின் இருப்பு, மற்றும் வலுவடைந்து வரும் சர்வதேச இணைப்பு வசதிகள் ஆகியவற்றால் ஆதரிக்கப்படும் உச்ச பருவ கால கொள்ளளவு அழுத்தம் ஆகியவற்றால் வடிவமைக்கப்பட்டது. நாட்டின் புவியியல் அமைவிடம், இந்தியப் பெருங்கடல் பிராந்தியத்தில் அதனை ஒரு இயற்கையான போக்குவரத்து மற்றும் சேருமிட மையமாகத் தொடர்ந்து நிலைநிறுத்தியது. 2024-ல் 2,045,958 ஆக இருந்த மொத்த சுற்றுலாப் பயணிகளின் வருகை, 2025-ல் 2,335,075 ஆக அதிகரித்தது. இது சுற்றுலா வருவாய், வேலைவாய்ப்பு மற்றும் சேவைத் துறை விரிவாக்கத்தில் விமானப் போக்குவரத்தின் பங்கை மேலும் வலுப்படுத்துகிறது. இந்தியா, ரஷ்யா, ஐக்கிய இராச்சியம், ஜெர்மனி, சீனா மற்றும் பிரான்ஸ் உள்ளிட்ட முக்கிய மூலச் சந்தைகள், வருகையாளர்களின் வருகைக்கு வலுவான ஆதரவை வழங்கின. இவை அனைத்தும் சேர்ந்து மொத்த சர்வதேச சுற்றுலாப் பயணிகளின் வருகையில் பாதிக்கும் மேற்பட்ட பங்கைக் கொண்டிருந்தன. குறுகிய மற்றும் நீண்ட தூர சந்தைகள் இரண்டிலிருந்தும் ஏற்பட்ட இந்தத் தேவையின் செறிவு, விமான நிறுவனங்களின் திறன் பயன்பாடு, வழித்தட மேம்பாட்டு முன்னுரிமைகள் மற்றும் தேசிய விமான நிலைய வலையமைப்பு முழுவதும் ஒட்டுமொத்த பயணிகள் வளர்ச்சி ஆகியவற்றை வடிவமைப்பதில் ஒரு குறிப்பிடத்தக்க பங்கை வகித்தது.

பொறுப்புக்கூறல் சூழல்: பேரியல் பொருளாதார நிலைமைகள

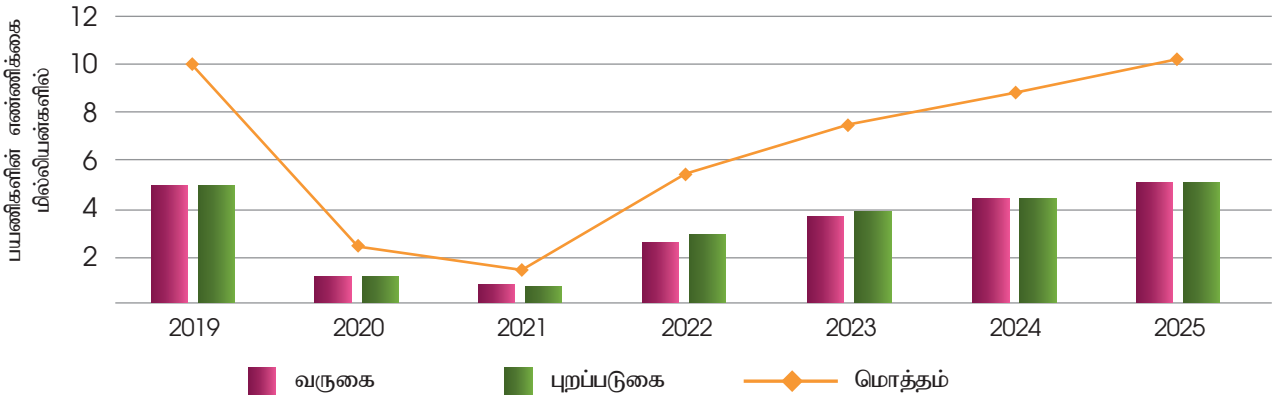
பேரினப் பொருளாதாரக் கண்ணோட்டத்தில், இலங்கையின் பொருளாதாரம் 2025-ல் தனது படிப்படியான மீட்சிப் பாதையைத் தொடர்ந்தது. மக்கள்தொகைக் கணக்கெடுப்பு மற்றும் புள்ளிவிவரத் திணைக்களத்தால் வெளியிடப்பட்ட தரவுகளின்படி, 2025-ஆம் ஆண்டின் மூன்றாம் காலாண்டில், பொருளாதாரம் 5.4% மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தி வளர்ச்சியைப் பதிவு செய்தது. இதில், விவசாயம் (3.6%), தொழில் (8.1%), மற்றும் சேவைகள் (3.5%) ஆகிய அனைத்து முக்கியத் துறைகளும் நேர்மறையான பங்களிப்பை வழங்கின.

பேரியல் பொருளாதார மீட்சி, விமானப் போக்குவரத்துச் செயல்பாட்டை நேரடியாகப் பாதித்தது. ஏனெனில், விரிவடைந்து வரும் சேவைத் துறைச் செயல்பாடுகளும் அந்நியச் செலாவணி வரவுகளும் தேவையின் அடிப்படைகளை வலுப்படுத்தின. அதே நேரத்தில், விமானப் போக்குவரத்து தொடர்பான செலவுகள் உலகளாவிய எரிபொருள் விலை நிர்ணயம், அந்நியச் செலாவணி வெளிப்பாடு மற்றும் மூலதனச் செலவினத் தேவைகள் ஆகியவற்றால் பாதிக்கப்படக்கூடியவையாக இருந்தன, இதனால் ஒழுங்குபடுத்தப்பட்ட நிதி மேற்பார்வை தேவைப்பட்டது.



	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
சர்வதேச	62,195	20,881	21,204	37,641	46,639	56,289	64,340
உள்நாட்டு	34,617	17,264	26,187	21,810	27,600	28,500	31,289
மொத்தம்	96,812	38,145	47,391	59,451	74,239	84,789	95,629

விமான இயக்கங்கள் (சர்வதேச) 2019 - 2025



	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
வருகை	4,945,805	1,140,375	807,315	2,626,915	3,681,037	4,392,041	5,077,568
புறப்படுகை	5,012,883	1,234,681	698,164	2,876,283	3,867,609	4,491,969	5,124,541
மொத்தம்	9,958,688	2,375,056	1,505,479	5,503,198	7,548,646	8,884,010	10,202,109

AASL பகுதியளவு அந்நியச் செலாவணி சார்ந்த வருவாய் கட்டமைப்பிற்குள் செயல்படுகிறது; AASL-இன் வருவாயில் சுமார் 55% அமெரிக்க டாலர்களில் மதிப்பிடப்படுகிறது, அதே சமயம் மேம்பாட்டுக் கடன்கள் மற்றும் மூலதன உறுதிப்பாடுகளின் கணிசமான பகுதியும் அந்நியச் செலாவணி அடிப்படையிலானவை. 2025-ஆம் ஆண்டில், அந்தக் காலகட்டத்தில் நிலவிய நாணய நிலைத்தன்மையின் காரணமாக, நாணய மாற்று விகித மாற்றங்கள் ஒப்பீட்டளவில் நடுநிலையான நிதித் தாக்கத்தையே ஏற்படுத்தின. இருப்பினும், எதிர்கால ஏற்ற இறக்கங்களுக்கான வெளிப்பாடு ஒரு தொடர்ச்சியான இடர் காரணியாக உள்ளது. இந்தச் சூழலில், நிர்வாகம் நிதிசார் விவேகம், செயல்பாட்டுத் திறன் மற்றும் கட்டமைக்கப்பட்ட மூலதனத் திட்டமிடல் ஆகியவற்றுக்குத் தொடர்ந்து முன்னுரிமை அளித்தது. நீடித்த விமானப் போக்குவரத்து வளர்ச்சி, பேரியல் பொருளாதார ஒருங்கிணைப்பு, சுற்றுலா நம்பிக்கை மற்றும் கொள்கை நிலைத்தன்மை ஆகியவற்றுடன் நெருக்கமாக இணைக்கப்பட்டுள்ளது. மேலும், AASL தனது மீள்தன்மை, பாதுகாப்பு மற்றும் நீண்டகால விமானப் போக்குவரத்துத் தயார்நிலையைப் பேணிக்கொண்டு, விமான நிலையச் செயல்பாடுகளைத் தேசிய வளர்ச்சி முன்னுரிமைகளுடன் சீரமைப்பதில் கவனம் செலுத்துகிறது.

விமான நிறுவனங்கள் தங்கள் சேவைகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தும், இடைநிறுத்தப்பட்ட வழித்தடங்களை மீண்டும் தொடங்கியும், BIA, MRIA மற்றும் JIA விமான நிலையங்களுக்குப் புதிய சேவைகளை அறிமுகப்படுத்தியும், முறையே 14% மற்றும் 15% வளர்ச்சியைப் பதிவுசெய்ததால், விமானப் போக்குவரத்து மற்றும் பயணிகள் வருகை சீராக அதிகரித்தது. இது, இத்துறை அதிக செயல்திறனுடன் இயங்குவதையும், தேவைக்குத் தொடர்ச்சியான கொள்ளளவு சீரமைப்பும் செயல்பாட்டு உறுதிப்பாடும் தேவைப்படுவதையும் காட்டுகிறது. வருங்காலத்தில், உலகளாவிய மற்றும் இலங்கை விமானப் போக்குவரத்துத் துறைகள் சீரான வளர்ச்சி மற்றும் உத்திசார் மாற்றத்தின் பாதையில் தொடர்ந்து பயணிக்கும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. சுற்றுலா மீட்சி, வர்த்தக விரிவாக்கம் மற்றும் அதிகரித்த பிராந்திய இணைப்பு ஆகியவற்றின் ஆதரவுடன், தேவையின் அடிப்படைகள் வலுவாக உள்ளன.

இலங்கையைப் பொறுத்தவரை, விமானப் போக்குவரத்துத் துறையில் நீடித்த முன்னேற்றம் பின்வருவனவற்றைப் பொறுத்து அமையும்:

- சரியான நேரத்தில் உள்கட்டமைப்பு மேம்பாடு
- விமான நிறுவன கூட்டாண்மை விரிவாக்கம்
- தொடர்ச்சியான பாதுகாப்பு, உறுதி மற்றும் சேவை உத்தரவாதம்

இந்த மாறிவரும் சூழலில், விமானப் போக்குவரத்துத் துறை சார்ந்தவர்கள், வளர்ச்சி இலக்குகளைப் பொறுப்புக்கூறல், மீள்திறன் மற்றும் நிலைத்தன்மையுடன் சமநிலைப்படுத்த வேண்டியது பெருகிய முறையில் அவசியமாகிறது.

உலகளாவிய மற்றும் உள்நாட்டு விமானப் போக்குவரத்துத் துறையின் கண்ணோட்டம், தகவமைப்பு உத்தி, உறுதிசெய்யப்பட்ட பாதுகாப்பு மற்றும் ஒருங்கிணைந்த உள்கட்டமைப்பு மேம்பாடு ஆகியவற்றின் தேவையை அடிக்கோடிட்டுக் காட்டுகிறது. இது 2025 நிதியாண்டில் AASL செயல்பட்ட சூழலை வலுப்படுத்துகிறது.

1

2

1. சோங்கிங் ஏர்லைன்ஸ் செயல்பாடுகள் மீண்டும் தொடங்கின

2. பெலாவியா நேரடி சேவைகள் தொடக்க விழாவின் அதிகாரப்பூர்வ கொண்டாட்டம்

விமானப் போக்குவரத்துத் துறையில் சிறந்து விளங்குதல்: AASL சாதனைகள் மற்றும் மைல்கற்கள், 2025

2025-ஆம் ஆண்டில், AASL தேசிய விமான நிலைய இயக்குநராகவும் விமானப் போக்குவரத்து சேவை வழங்குநராகவும் தனது பொறுப்புகளுக்கு இணங்க, பல்வேறு உத்திசார் முன்னெடுப்புகள், செயல்பாட்டு மேம்பாடுகள் மற்றும் மைல்கல் சாதனைகளை முன்னெடுத்தது. மீண்டுவரும் விமானப் போக்குவரத்து, மாறிவரும் விமான நிறுவனத் தேவைகள் மற்றும் பங்குதாரர்களின் அதிகரித்த எதிர்பார்ப்புகள் ஆகியவற்றின் பின்னணியில், நிர்வாகம் பாதுகாப்பு உறுதி, இணைப்புக்கான அணுகல், சொத்து உகப்பாக்கம் மற்றும் சேவை முன்னேற்றம் ஆகியவற்றில் கவனம் செலுத்தியது.

தேசிய அபிவிருத்தி முன்னுரிமைகள் மற்றும் உலகளாவிய விமானப் போக்குவரத்து சிறந்த நடைமுறைகளுடன் சீரமைப்பைப் பேணிக்கொண்டே, இந்த ஆண்டு கட்டமைக்கப்பட்ட முன்னேற்றத்தைப் பிரதிபலித்தது.

விமான அணுகல் மற்றும் இணைப்பு முன்னேற்றம்

இலங்கையின் விமான நிலைய வலையமைப்பு 2025-ல் வலுவான விமான அணுகல், வலையமைப்பின் ஆழம் மற்றும் செயல்பாட்டு மீள்திறனை வெளிப்படுத்தியது, இது சுற்றுலா மீட்சி, வர்த்தகப் பரிமாற்றங்கள் மற்றும் பிராந்திய ஒருங்கிணைப்புக்கு ஆதரவளித்தது. ஏறக்குறைய 46 சர்வதேச விமான நிறுவனங்கள், திட்டமிடப்பட்ட, வாடகை மற்றும் மாற்றுவழிச் சேவைகள் மூலம் நாட்டை 72 உலகளாவிய தொடக்க இடங்களுடன் இணைக்கின்றன.

BIA முதன்மை விமானப் போக்குவரத்து நுழைவாயிலாகத் தொடர்ந்தது, இது ஏறக்குறைய 97% சர்வதேச செயல்பாடுகளைக் கையாண்டது. இதற்கு 23 ஆண்டு முழுவதும் செயல்படும் நிறுவனங்கள் உட்பட 33 திட்டமிடப்பட்ட விமான நிறுவனங்கள் ஆதரவளித்தன. இது தெற்காசியா, மத்திய கிழக்கு, கிழக்கு மற்றும் ஆசிய-பசிபிக், மற்றும் ஐரோப்பா மற்றும் ஓசியானியாவில் உள்ள முக்கிய நீண்ட தூர சந்தைகள் முழுவதும் நிலையான இணைப்பை உறுதிசெய்து, வணிகப் பயணம், புலம்பெயர்ந்தோர் இடப்பெயர்வு, சரக்கு மற்றும் ஓய்வுநேரத் தேவைகளுக்கு ஆதரவளித்தது.

MRIA, பருவகால வாடகை விமானச் சேவை மாதிரியின் மூலம், சுற்றுலாவை மையமாகக் கொண்ட ஒரு துணைப் பாத்திரத்தை வகித்தது. இது, குளிர்காலத்தின் உச்ச பயண மாதங்களில் (நவம்பர்-ஏப்ரல்) பெரும்பாலும் ரஷ்யாவிலிருந்து புறப்படும் சுமார் 27 இடங்களுக்கு சேவை செய்தது. அதே நேரத்தில், மோசமான வானிலை நிலைகளின் போது விமானங்களின் வழிமாற்றங்களுக்கு இடமளிப்பதன் மூலம், முக்கியமான செயல்பாட்டு நெகிழ்வுத்தன்மையையும் வழங்கியது. மேலும், உலகளாவிய அனைத்து சாத்தியமான முதலீட்டாளர்களிடமிருந்தும் ஆர்வ வெளிப்பாட்டிற்கான (EOI) அழைப்பை விடுக்கும் வகையில், ஆசுஜயு தனது மூலோபாய திசையை ஒரு குறிப்பிடத்தக்க வேகத்தில் மாற்றியது.

CIAR, JIA, மற்றும் BTIA ஆகியவை பிராந்திய இணைப்பு, பொது விமானப் போக்குவரத்து மற்றும் சிறப்புச் செயல்பாடுகளைத் தொடர்ந்து ஆதரித்து, மேலும் சமச்சீரான மற்றும் பரவலாக்கப்பட்ட தேசிய விமான நிலைய வலையமைப்பிற்குப் பங்களித்தன.

ஒட்டுமொத்தமாக, BIA-வின் உலகளாவிய மையச் செயல்பாட்டால் நிலைநிறுத்தப்பட்டு, MRIA-வின் பருவகால சுற்றுலா அணுகலால் வலுப்படுத்தப்பட்டு, CIAR மற்றும் JIA-வின் பிராந்திய இணைப்புகள் மற்றும் BTIA-வின் உள்நாட்டு இணைப்பு ஆகியவற்றால் ஆதரிக்கப்படும் இந்த பல்வகைப்பட்ட இணைப்பு கட்டமைப்பு, ஆண்டு முழுவதும் நிலைத்தன்மையை பருவகால தீவிரத்துடன் சமநிலைப்படுத்தி, தேசிய அணுகல்தன்மை மற்றும் போட்டித்தன்மையை மேம்படுத்துவதற்கான இலங்கையின் தகவமைப்பு விமான நிறுவன வலையமைப்பு மூலோபாயத்தை 2025-ல் அடிக்கோடிட்டுக் காட்டியது.

இந்த ஆண்டில், சந்தை மீட்பு மற்றும் சுற்றுலா பல்வகைப்படுத்தல் நோக்கங்களுக்கு ஏற்ப, AASL விமான நிறுவன வலையமைப்பு விரிவாக்கம் மற்றும் வழித்தட மீட்டமைப்பைத் தொடர்ந்து எளிதாக்கியது.

BIA-வில், திட்டமிடப்பட்ட விமானச் செயல்பாடுகள் பின்வருவனவற்றின் மூலம் வலுப்படுத்தப்பட்டன:

- ஜனவரி 2025-இல் சோங்கிங் ஏர்லைன்ஸ் சேவைகள் மீண்டும் தொடங்கப்பட்டு, வாரத்திற்கு மூன்று விமானங்கள் இயக்கப்படுவதன் மூலம், சீனாவுடனான இணைப்பை மேம்படுத்தி, சுற்றுலா மற்றும் வர்த்தகப் பரிமாற்றங்களுக்கு ஆதரவளித்தல். (விளக்கம்: சோங்கிங் ஏர்லைன்ஸ் செயல்பாடுகள் மீண்டும் தொடங்குதல்)

- கொழும்பு மற்றும் யாழ்ப்பாணத்தை முக்கிய இந்திய நகரங்களுடன் இணைக்கும் வகையில், இண்டிகோ சேவைகள் வாரத்திற்கு 54 விமானங்களாக விரிவாக்கப்பட்டு, குறுகிய தூர பிராந்திய இணைப்பு கணிசமாக வலுப்படுத்தப்பட்டு, இலங்கையின் மிகப்பெரிய உள்வரும் சந்தையாக இந்தியா உறுதிப்படுத்தப்பட்டது.

- ஏப்ரல் 2025-இல் கோலாலம்பூருக்கு ∴பிட்ஸ்ஏர் சேவைகள் தொடங்கப்பட்டு, வாரத்திற்கு நான்கு முறை இயக்கப்படுவதன் மூலம், தென்கிழக்கு ஆசிய இணைப்பு மேம்படுத்தப்பட்டது.

- அக்டோபர் 2025-இல் குவைத் ஏர்வேஸ் நேரடி சேவைகள் வாரத்திற்கு நான்கு முறை மீண்டும் தொடங்கப்பட்டு, மத்திய கிழக்கு நாடுகளுக்கான இடைநில்லா இணைப்பு மீட்டெடுக்கப்பட்டது.

MRIA-வில், இணைப்பு வளர்ச்சியானது முதன்மையாக சார்ட்டர் மற்றும் வளர்ந்து வரும் சந்தை அணுகல் மூலம் இயக்கப்பட்டது:

- மின்ஸ்கிலிருந்து வாரத்திற்கு ஒருமுறை இயக்கப்படும் பெலாவியாவின் நேரடி சேவைகள் தொடங்கப்பட்டன, இது கிழக்கு ஐரோப்பாவுடனான இணைப்பை வலுப்படுத்தியது. ஜஜதலைப்பு: பெலாவியா நேரடி சேவைகள் தொடக்கத்தின் அதிகாரப்பூர்வ கொண்டாட்டம்ஸஸ

- ரெட் விங்ஸ் ஏர்லைன்ஸ் குளிர்கால சார்ட்டர் செயல்பாடுகளின் விரிவாக்கம், இதில் வாரத்திற்கு ஆறு விமானங்களுடன், உச்ச பருவத்தில் கூடுதல் சுழற்சிகளுடன் இயங்கும் அதிக அதிர்வெண் கொண்ட பெரிய விமான சேவைகளும் அடங்கும்.

இந்த முன்னேற்றங்கள் தெற்காசியா, கிழக்காசியா, தென்கிழக்கு ஆசியா, மத்திய கிழக்கு மற்றும் கிழக்கு ஐரோப்பா முழுவதும் இணைப்பை மேம்படுத்தியதுடன், திட்டமிடப்பட்ட மற்றும் பருவகால போக்குவரத்து ஓட்டங்களையும் வலுப்படுத்தின.

ஒட்டுமொத்தமாக, இந்த ஆண்டில் வலையமைப்பு விரிவாக்கம் சந்தை பல்வகைப்படுத்தலை மேம்படுத்தியது, பிராந்திய மற்றும் நீண்ட தூர அணுகலை வலுப்படுத்தியது, மற்றும் சுற்றுலா சார்ந்த தேவையை ஆதரித்தது. திட்டமிடப்பட்ட மற்றும் வாடகை விமானச் செயல்பாடுகளின் ஒருங்கிணைந்த வளர்ச்சியானது, இலங்கையின் விமான நிலைய வலையமைப்பு முழுவதும் மேம்பட்ட கொள்ளளவு பயன்பாடு, வழித்தட நிலைத்தன்மை மற்றும் செயல்பாட்டு நெகிழ்வுத்தன்மைக்கும் பங்களித்தது.

ஒட்டுமொத்தமாக, இந்த முன்னேற்றங்கள் ஒட்டுமொத்த வலையமைப்பு மீள்திறனை மேம்படுத்தின, அதிக பயணிகள் எண்ணிக்கையை ஆதரித்தன, விமான நிலையங்கள் முழுவதும் கொள்ளளவு பயன்பாட்டை அதிகரித்தன, மற்றும் பிராந்திய விமானப் போக்குவரத்துச் சூழலில் இலங்கையை நன்கு இணைக்கப்பட்ட மற்றும் எளிதில் அணுகக்கூடிய இடமாக நிலைநிறுத்தின.

விமான நிலையச் சொத்துக்கள் மற்றும் உள்கட்டமைப்பு மேம்பாடு

சீரமைப்பு மற்றும் விரிவாக்கம்: விமான நிலையச் சொத்துக்களை மேம்படுத்துதல்

AASL விரிவாக்கத்தால் வழிநடத்தப்படும் வளர்ச்சியை விட, கொள்ளளவு சீரமைப்பில் கவனம் செலுத்தியது இது செயல்திறன், நம்பகத்தன்மை மற்றும் செயல்பாட்டு நெகிழ்வுத்தன்மையை மேம்படுத்தும் இலக்கு சார்ந்த மேம்படுத்தல்களில் முதலீடு செய்தது.

BIA-யில் 14 புதிய பரிசோதித்தல் கூடங்கள் அறிமுகம்

பரிசோதித்தல் செயலாக்க நிலையில் உச்ச நேர நெரிசல் மற்றும் கொள்ளளவு கட்டுப்பாடுகளுக்குப் பதிலளிக்கும் வகையில், BIA-வில் உள்ள ஒரு முக்கியமான செயல்பாட்டுத் தடையைத் தணிப்பதற்காக, AASL ஒரு இலக்கு சார்ந்த, சிறந்த நடைமுறைத் தலையீட்டைச் செயல்படுத்தியது. நவம்பர் 2025-ல், பிரத்தியேகமாகக் கட்டப்பட்ட ஒரு கூடார வளாகத்தின் மூலம் கூடுதலாக 14 செக்-இன் கவுண்டர்கள் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டன. சுமார் 450 சதுர மீட்டர் பரப்பளவில் உருவாக்கப்பட்ட இவற்றின் மொத்த உத்தேசச் செலவு ரூபா 113.7 மில்லியன் ஆகும். மேலும், இவை ஒரு மாத கால அவகாசத்தில் துரிதப்படுத்தப்பட்டு வழங்கப்பட்டன.

குளிர்கால உச்சக்கால அட்டவணையின் போது எதிர்பார்க்கப்படும் பயணிகளின் எண்ணிக்கையைக் குறிப்பாகக் கையாள்வதற்காக, விரைவான செயலாக்கம், செலவுத் திறன் மற்றும் செயல்பாட்டுத் திறன் ஆகியவற்றில் கவனம் செலுத்தி, இலங்கை சுற்றுலா அபிவிருத்தி அதிகார சபை மற்றும் தொழில் துறைப் பங்குதாரர்களுடன் இணைந்து இத்திட்டம் செயல்படுத்தப்பட்டது. இந்தத் தலையீடு பயணிகளின் போக்குவரத்தை கணிசமாக மேம்படுத்தியது, உச்ச பயணக் காலங்களில் ஏற்படும் நெரிசலைக் குறைத்தது, மற்றும் பருவகால போக்குவரத்து அதிகரிப்புகளுக்கான செயல்பாட்டுத் தயார்நிலையை வலுப்படுத்தியது. உலகளாவிய விமான நிலையங்களின் சிறந்த நடைமுறைகளுடன் இணைந்த ஒரு நெகிழ்வான,

தன்னிறைவு பெற்ற தீர்வை ஏற்றுக்கொள்வதன் மூலம், AASL மூலதனப் பயன்பாட்டை உகந்ததாக்கிய அதே வேளையில், சேவைத் தொடர்ச்சியையும் பயணிகளுக்கான வசதியையும் மேம்படுத்தியது.

புறப்பாடு பயணப்பொதி தயாரிப்பு சுழல்மேடையின் மறுசீரமைப்பு

2025 ஜூலை மாதத்தில் AASL நிறுவனம், பயணப்பொதி கையாளும் அமைப்பின் (BHS) திறனை இலக்கு வைத்து மேம்படுத்தும் ஒரு நடவடிக்கையாக, BIA-வில் உள்ள புறப்பாடு பயணப்பொதி தயாரிப்பு சுழல்மேடையை ரூபா 1,010 மில்லியன் முதலீட்டில் மேம்படுத்தி நிறைவு செய்தது. முழுமையாகத் தானியங்குபடுத்தப்பட்ட இந்த அமைப்பு, பயணப்பொதி செயலாக்கத் திறனை கணிசமாக அதிகரித்தது. இது, ஆண்டுதோறும் 10 மில்லியனுக்கும் அதிகமான பயணிகள் கையாளலை ஆதரிக்க வழிவகுத்ததுடன், புறப்பாடு கட்டத்தில் இருந்த ஒரு முக்கியத் தடையையும் நீக்கியது. இந்த மேம்பாடு, கையாளும் திறன், அமைப்பின் நம்பகத்தன்மை மற்றும் விரிவாக்கப்பட்ட செக்-இன் செயல்பாடுகளுடன் ஒருங்கிணைப்பு ஆகியவற்றை மேம்படுத்தி, உச்ச நேரங்களில் பயணிகள் தடையின்றிச் செல்வதை உறுதி செய்தது. கைமுறையாக மாற்று ஏற்பாடு செய்யும் வசதி, செயல்பாட்டுத் தொடர்ச்சியை மேலும் உறுதிசெய்து, ஒட்டுமொத்த அமைப்பின் மீள்திறனை வலுப்படுத்தியது.

உறுதிசெய்யப்பட்ட மின்சார விநியோகம்: BIA-வில் ஆற்றல் மீள்திறனை வலுப்படுத்துதல

AASL நிறுவனம், இலக்கு வைக்கப்பட்ட தொடர்ச்சியான மின்சார உள்கட்டமைப்பு மேம்பாடுகள் மூலம் BIA-வில் ஆற்றல் மீள்திறனையும் செயல்பாட்டுத் தொடர்ச்சியையும் வலுப்படுத்தியது. இதில், பழுதடைந்த 11 kV நடுத்தர மின்னழுத்த கேபிள் வலையமைப்பை மாற்றுவதும் அடங்கும். இதன் மூலம், அசல் மதிப்பீட்டை விட ரூபா 15 மில்லியன் செலவு சேமிப்பு அடையப்பட்டது. அத்துடன், ஒற்றைப் புள்ளி செயலிழப்பு அபாயங்களை நீக்குவதற்காக, ஒரு முக்கியமான 33 kV சர்க்யூட் பிரேக்கர் மேம்படுத்தப்பட்டது. 1.6 MVA காத்திருப்பு ஜெனரேட்டரில் செய்யப்பட்ட மேம்பாடுகள் மூலம் அவசரகால மின் அமைப்புகளின் நம்பகத்தன்மை மேலும் அதிகரிக்கப்பட்டது. அதே நேரத்தில், விமான நிலைய தரை விளக்கு (AGL) UPS அமைப்பானது ரூபா 8.20 மில்லியன் முதலீட்டில் 170 டீப்-சைக்கிள் பேட்டரிகளுடன் மேம்படுத்தப்பட்டு, தடையற்ற மின்சாரத் தன்னாட்சியை ஒரு மணி நேரத்திற்கு நீட்டித்தது. ஒட்டுமொத்தமாக, இந்தத் தலையீடுகள் விநியோக நிலைத்தன்மையை மேம்படுத்தின, பராமரிப்புச் செலவுகளைக் குறைத்தன, மற்றும் பாதுகாப்புக்கு மிக முக்கியமான அமைப்புகளின் தொடர்ச்சியான செயல்பாட்டை உறுதிசெய்தன. இது மின்சாரத் தடைகளின் போது BIA-வின் மீள்திறனை வலுப்படுத்தியது மற்றும் ஒழுங்குமுறைத் தேவைகளுடன் இணக்கமாகச் செயல்பட உதவியது.

மையத்திற்கு அப்பால் விமானப் போக்குவரத்து அணுகல்: பிராந்திய விமான நிலையங்களின் திறனை வெளிக்கொணர்தல்

MRIA

2025-ஆம் ஆண்டில், MRIA-வின் நீண்டகால வணிகத் திறனை மேம்படுத்துவதற்காக, AASL அதன் முதலீட்டுக் கட்டமைப்பின் ஒரு மூலோபாய மறுமதிப்பீட்டை மேற்கொண்டது. அசல் கோரிக்கை முன்மொழிவு (RFP) கட்டமைப்பிலிருந்து ஏற்பட்ட விலகல்கள் மற்றும் சிவில் விமானப் போக்குவரத்துச் சட்டம் மற்றும் AASL-இன் அமைப்பு விதிகளின் கீழ் உள்ள ஒழுங்குமுறைக் கட்டுப்பாடுகளைத் தொடர்ந்து, ஒரு கொள்கை மறுசீரமைப்பு தொடங்கப்பட்டது. அதன்படி, முந்தைய முடிவை ரத்து செய்து, ஒரு மேலாண்மை ஒப்பந்த மாதிரியின் கீழ் திருத்தப்பட்ட ஆர்வ வெளிப்பாடு/ கோரிக்கை முன்மொழிவுடன் (EOI/RFP) தொடர்வதற்கு அமைச்சரவையின் ஒப்புதல் கோரப்பட்டது. இது, சட்டப்பூர்வ சேவை வழங்குநராக AASL-இன் பங்கை பாதுகாப்பதோடு, விமானத்தளம் மற்றும் தரைத்தள வணிக நடவடிக்கைகளில் கட்டமைக்கப்பட்ட தனியார் துறை பங்கேற்பை செயல்படுத்தவும் வழிவகுக்கிறது.

இந்த மறுசீரமைக்கப்பட்ட அணுகுமுறையானது, பல்வகைப்பட்ட வருவாய் வழிகளை ஊக்குவிப்பதன் மூலமும், பிராந்திய பொருளாதார ஒருங்கிணைப்பை மேம்படுத்துவதன் மூலமும், மற்றும் முதன்மை மையமான BIA-க்கு அப்பால் வலையமைப்பு சமநிலையை வலுப்படுத்துவதன் மூலமும், இலங்கையின் பல விமான நிலைய உத்தியில் MRIA-இன் பங்கை வலுப்படுத்துவதை நோக்கமாகக் கொண்டுள்ளது. ஒழுங்குமுறைக் கட்டுப்பாட்டைப் பாதுகாத்து, அதே நேரத்தில் கட்டமைக்கப்பட்ட தனியார் முதலீட்டைச் செயல்படுத்துவதன் மூலம், ஆளுகை ஒழுக்கம், செயல்பாட்டு நிலைத்தன்மை மற்றும் நீண்டகால விமானப் போக்குவரத்து அணுகல் மேம்பாடு ஆகியவற்றுடன் இணைந்த முறையில் MRIA-வில் உள்ள முழுமையாகப் பயன்படுத்தப்படாத சொத்துக்களைப் பயன்படுத்த AASL முயல்கிறது.

JIA

JIA-வில், AASL செயல்பாட்டுத் திறன் மற்றும் உள்கட்டமைப்பு மேம்பாடு ஆகிய இரண்டையும் முன்னெடுத்து, விமான நிலையத்தை வளர்ந்து வரும் ஒரு வடக்கு நுழைவாயிலாக நிலைநிறுத்தியது. 2025 ஆம் ஆண்டில், விமான நிலையத்தின் முதல் சர்வதேச சார்ட்டர் விமானம், இண்டிகோ சேவைகளின் விரிவாக்கம், செயல்பாட்டுத் தயார்நிலையைப் பிரதிபலிக்கும் வகையில் விமான நிலையத்தின் முதல் மருத்துவ மீட்புப் பணி மற்றும் மனிதாபிமான நடவடிக்கைகள் உள்ளிட்ட பல வரலாற்றுச் சிறப்புமிக்க முதல் நிகழ்வுகள் நடைபெற்றன. இதற்கு இணையாக, பயணிகள் முனைய வருகைப் பகுதியின் (தொகுப்பு A) மேம்பாட்டுப் பணிகள் டிசம்பர் 2025-இல் தொடங்கப்பட்டன. இப்பணிகள் நிறுவனத்தின் நிதியால்

முழுமையாக நிதியளிக்கப்பட்டு, பயணிகளின் வசதி மற்றும் சேவைத் தரத்தை மேம்படுத்துவதற்காக 2026-இல் நிறைவு செய்ய இலக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளது.

JIA இந்த ஆண்டில் பல வரலாற்று மைல்கற்களைப் பதிவு செய்தது:

- 2025 பெப்ரவரி 18 – சென்னையிலிருந்து தனது முதல் சர்வதேச சார்ட்டர் விமானத்தை வரவேற்றது.
- 2025 மார்ச் 30 – திருச்சிராப்பள்ளியிலிருந்து நேரடி இண்டிகோ சேவைகளைத் தொடங்கியது.
- 2025 செப்டம்பர் 13 – ஹைதராபாத்திலிருந்து சார்ட்டர் விமானம் மூலம் தனது முதல் மருத்துவ மீட்புப் பணியை வெற்றிகரமாக மேற்கொண்டது.
- 2025 டிசம்பர் 8 – அமெரிக்க விமானப்படையின் C-130 மனிதாபிமானப் பணியைப் பெற்றது.
- 2025 டிசம்பர் 14 – மலேசியாவிலிருந்து தனது மூன்றாவது சர்வதேச வாடகை விமானத்தை வரவேற்றது.

இந்த முன்னேற்றங்கள், JIA-வின் வளர்ந்து வரும் செயல்பாட்டுத் திறனையும், பிராந்திய மற்றும் சர்வதேச இணைப்பில் அதன் விரிவடைந்து வரும் பங்கையும் அடிக்கோடிட்டுக் காட்டுகின்றன.

CIAR

CIAR-இல், AASL ஒரு பன்முகப்படுத்தப்பட்ட விமானச் சேவை மையமாகத் தனது பங்கைத் தொடர்ந்து வலுப்படுத்தியது. முக்கிய முன்னேற்றங்களில், ஹேங்கர் டீ-யின் புனரமைப்பு, ஒடுபாதை பராமரிப்புத் திட்டங்கள், வானிலை ஆய்வுத் துறை கட்டிடத்தின் உள்கட்டமைப்பு மேம்பாடு மற்றும் புனரமைப்பு, மற்றும் MRO-க்கள், FBO-க்கள், மற்றும் விமானப் பயிற்சி நிறுவனங்களின் ஒருங்கிணைந்த சூழலமைப்பின் தொடர்ச்சியான வளர்ச்சி ஆகியவை அடங்கும்—இவை CIAR-இன் வணிக மதிப்பையும் துறைசார் பங்களிப்பையும் வலுப்படுத்துகின்றன.

CIAR பாரிய திட்டம் 2030-க்கு இணங்க, AASL வளர்ச்சித் திறனை வெளிக்கொணரவும் செயல்பாட்டுத் திறனை வலுப்படுத்தவும் பல உள்கட்டமைப்பு முயற்சிகளை முன்னெடுத்தது.

- விமான நிலைய வசதி வளாகம் – செயல்பாட்டுத் திறனை விரிவுபடுத்தும் நோக்கில், 2026 ஆம் ஆண்டு வரை கட்டுமானப் பணிகள் நடைபெறத் திட்டமிடப்பட்டுள்ள, ரூபா 4.6 பில்லியன் மதிப்பிலான இத்திட்டத்திற்கு 2025 ஒக்டோபர் 7 ஆம் திகதி அமைச்சரவை ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டது.
- ஹேங்கர் டீ-யின் புனரமைப்பு – LKR 150 மில்லியன் முதலீட்டில் CIAR-இல் உள்ள மிகப்பெரிய ஹேங்கர் நவீனமயமாக்கப்பட்டது. இது பாதுகாப்புத் தரங்களை மேம்படுத்துவதோடு, பல விமான நிறுவனங்களுக்கு இடமளித்து, இடப் பயன்பாட்டை உகந்ததாக்கி, வாடகை வருவாயையும் அதிகரித்துள்ளது. ஆய்வுக்குட்பட்ட ஆண்டின் இறுதியில், இத்திட்டத்தின் 80% பணிகள் நிறைவடைந்துள்ளன.
- வானிலை ஆய்வுத் துறை வசதி மேம்பாடு – AASL நிறுவனம், தளத்தில் உள்ள வானிலை ஆய்வு கட்டிடத்தைப் புனரமைக்க டுமுசு 29.2 மில்லியன் முதலீடு செய்துள்ளது. இது நம்பகத்தன்மை, பங்குதாரர்களுக்கான சேவை வழங்கல் மற்றும் நீண்டகால நிலைத்தன்மையை மேம்படுத்துகிறது.
- ஒடுபாதை விரிசல்களை அடைக்கும் திட்டம் – ரூபா 5.69 மில்லியன் மூலதன முதலீட்டில், AASL நிறுவனம் ஒடுபாதையின் உறுதித்தன்மை மற்றும் பாதுகாப்பை மேம்படுத்தும் ஒரு ஒடுபாதை பாதுகாப்பு முயற்சியைச் செயல்படுத்தியது. இது விமானப் பயிற்சி நிறுவனங்கள் மற்றும் தனியார் விமானி உரிமம் வழங்கும் செயல்பாடுகளுக்கு நேரடியாகப் பயனளிக்கிறது. இரண்டாம் கட்டம் 2026-ல் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.
- விமானப் போக்குவரத்து சேவைகள் மற்றும் பயிற்சி மையத்தின் மேம்பாடு – CIAR, நிலையான தள இயக்குநர்கள் (FBOs), பராமரிப்பு, பழுதுபார்ப்பு மற்றும் சீரமைப்பு (MRO) வசதிகள், மற்றும் விமானப் பயிற்சி நிறுவனங்களை உள்ளடக்கி, ஒரு விரிவான விமானப் போக்குவரத்துச் சூழலமைப்பாகத் தொடர்ந்து பரிணமித்து வருகிறது. இது இலங்கையில் விமானப் போக்குவரத்துச் சேவைகளுக்கான ஒரே இடமாக இந்விமான நிலையத்தை நிலைநிறுத்துகிறது.

ஒட்டுமொத்தமாக, இந்த மேம்பாடுகள் மிகவும் சமச்சீரான மற்றும் மீள்திறன் கொண்ட விமான நிலைய வலையமைப்பை வலுப்படுத்துகின்றன் பிராந்திய இணைப்பை ஆதரிக்கின்றன, சொத்துப் பயன்பாட்டை மேம்படுத்துகின்றன, மற்றும் முதன்மை மையத்திற்கு அப்பால் இலங்கையின் பரந்த விமானப் போக்குவரத்து அணுகல் உத்தியை முன்னெடுத்துச் செல்கின்றன.

எல்லாவற்றிற்கும் மேலான உறுதிப்பாடு: பாதுகாப்பு, காப்பு மற்றும் தொடர்ச்சி

வலுவான அவசரகாலத் தயார்நிலை, ஒழுங்குமுறை இணக்கம் மற்றும் அமைப்பு முழுவதுமான மீள்திறன் ஆகியவற்றின் ஆதரவுடன், பாதுகாப்பு, காப்பு மற்றும் தொடர்ச்சி ஆகியவை 2025-ல் AASL-இன் செயல்பாடுகளின் அடித்தளமாகத் தொடர்ந்தன.

1. *BIA* வில் உள்ள தானியங்கி இ-கேட் அமைப்பு
2. வெளிநாட்டு ஓட்டுநர் உரிமம் மாற்றுவதற்கான கவுண்டர் திறப்பு

உறுதிப்பாட்டு முன்னேற்றம்: தானியங்கி எல்லைக் கட்டுப்பாடு மற்றும் ஒருங்கிணைந்த சுகாதாரப் பாதுகாப்பு (விளக்கம்: BIA-வில் உள்ள தானியங்கி மின்-நுழைவாயில் அமைப்பு)

2025-ஆம் ஆண்டில், இலங்கையின் முதல் தானியங்கி எல்லைக் கட்டுப்பாட்டு (ABC) மின்-நுழைவாயில் அமைப்பை BIA அறிமுகப்படுத்தியதன் மூலம் ஒரு முக்கிய மைல்கல்லை எட்டியது. இந்த வரலாற்றுச் சிறப்புமிக்க முயற்சியானது, தடையற்ற எல்லை நிர்வாகத்தில் உலகளாவிய சிறந்த நடைமுறைகளைப் பின்பற்றுவதிலும், குடிவரவுச் செயலாக்கத்தில் உள்ள திறன் கட்டுப்பாடுகளுக்குத் தொழில்நுட்பம் சார்ந்த பதிலளிப்பிலும் ஒரு தீர்க்கமான படியைக் குறிக்கிறது. இது, `எப்போதும் முன்னேறுதல்´ என்ற தனது தத்துவத்திற்கு இணங்க, செயல்பாட்டுத் தரங்களையும் பயணிகளின் அனுபவத்தையும் தொடர்ந்து உயர்த்துவதில் AASLஇன் அர்ப்பணிப்பைப் பிரதிபலிக்கிறது.

சர்வதேச இடம்பெயர்வு அமைப்புடன் (IOM) இணைந்து ஜப்பான் நிதியுதவித் திட்டத்தின் கீழ் செயல்படுத்தப்பட்டு, குடிவரவு மற்றும் குடியகல்வுத் திணைக்களத்துடன் செயல்பாட்டு ரீதியாக ஒருங்கிணைக்கப்பட்ட இந்த அமைப்பு, செயலாக்கத் திறனை மேம்படுத்துகிறது, மனிதத் தலையீட்டைக் குறைக்கிறது, மற்றும் உச்ச நேரங்களில் பயணிகளின் போக்குவரத்தைச் சீராக்குகிறது. முதல் கட்டத்தில், இலங்கை கடவுச்சீட்டு வைத்திருப்பவர்களுக்காக நான்கு மின்-நுழைவாயில்கள் செயல்பாட்டுக்கு வந்தன, எதிர்காலத்தில் வெளிநாட்டுப் பயணிகளுக்காக விரிவாக்கம் செய்யத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

இ-கேட் அமைப்புக்கு அப்பால், பரந்த சுகாதார மற்றும் விமானப் பாதுகாப்பு மேம்பாட்டு முயற்சியானது, விமான நிலையத்திலேயே ஒரு பிரத்யேக தனிமைப்படுத்தல் வசதியை நிறுவுதல், தொடுதலில்லா உள்கட்டமைப்பை உருவாக்குதல், மருத்துவ வசதிகளை மேம்படுத்துதல் மற்றும் மேம்பட்ட பரிசோதனை அமைப்புகளை அறிமுகப்படுத்துதல் ஆகியவற்றை உள்ளடக்கியது. ஒட்டுமொத்தமாக, இந்த நடவடிக்கைகள், தடையற்ற விமான நிலைய செயல்பாடுகளைப் பராமரிக்கும் அதே வேளையில், சுகாதாரம் தொடர்பான எதிர்பாராத நிகழ்வுகளை நிர்வகிப்பதற்கான BIA-வின் திறனை வலுப்படுத்துகின்றன.

இந்த மைல்கல் உள்கட்டமைப்பு முன்னேற்றத்தை விட மேலான ஒன்றைப் பிரதிபலிக்கிறது இது ஒரு மூலோபாய முன்னேற்றத்தைக் குறிக்கிறது. தானியக்கம், பொது சுகாதார மீள்திறன் மற்றும் பாதுகாப்பு உறுதிப்பாடு ஆகியவற்றை ஒரு ஒருங்கிணைந்த கட்டமைப்பிற்குள் ஒன்றிணைப்பதன் மூலம், AASL உலகளாவிய சிறந்த நடைமுறைகளுக்கு இணங்க இலங்கையின் முதன்மை சர்வதேச நுழைவாயிலை வலுப்படுத்தியுள்ளது. புதுமை, ஒத்துழைப்பு மற்றும் தொலைநோக்கு ஆளுகை ஆகியவற்றின் மூலம், AASL பாதுகாப்பான, அறிவார்ந்த மற்றும் அதிக மீள்திறன் கொண்ட விமானப் போக்குவரத்தை நோக்கி எப்போதும் உயர்ந்து கொண்டே செல்கிறது.

செயல்திறன் மிக்க பாதுகாப்பு: கடுமையான வானிலைக்கான பதில் நடவடிக்கை மற்றும் செயல்பாட்டுத் தொடர்ச்சி

2025 ஆம் ஆண்டில், காலநிலை தொடர்பான நிகழ்வுகள் சேவைத் தொடர்ச்சி மற்றும் விமான நிலைய அமைப்பின் நிலைத்தன்மைக்கு அதிகரித்து வரும் அபாயங்களை ஏற்படுத்திய, மேலும் நிலையற்ற செயல்பாட்டுச் சூழலில் AASL தொடர்ந்து இயங்கியது. தித்வா புயல் நாட்டின் பெரும் பகுதிகளைத் தாக்கி, விமானப் போக்குவரத்து நடவடிக்கைகளில் பரவலான இடையூறுகளை ஏற்படுத்தி, விமான நிலையம் மற்றும் விமான நிறுவனங்களின் வளங்கள் மீது அசாதாரண அழுத்தத்தை ஏற்படுத்தியபோது இந்த யதார்த்தம் தெளிவாக வெளிப்பட்டது.

மோசமான வானிலை காரணமாக விமான இரத்துகள், தாமதங்கள் உள்ளிட்ட குறிப்பிடத்தக்க இடையூறுகள் ஏற்பட்டன. உள்வரும் 15 விமானங்கள் மாற்று விமான நிலையங்களுக்குத் திருப்பி விடப்பட்டன. MRIA பல விமானங்களுக்கு வெற்றிகரமாக இடமளித்து, ஒருங்கிணைக்கப்பட்ட பல-விமான நிலைய அமைப்பின் முக்கியத்துவத்தை எடுத்துக்காட்டியது.

பணியாளர்களின் நடமாட்டக் கட்டுப்பாடுகள், வெள்ளம் மற்றும் போக்குவரத்து இடையூறுகளால் ஏற்பட்ட தடைகள் ஆகியவற்றால் BIA-வில் செயல்பாட்டுத் தொடர்ச்சி மேலும் சவாலுக்கு உள்ளானது. இதற்குப் பதிலளிக்கும் விதமாக, முக்கியப் பணியாளர்களின்

இருப்பை உறுதி செய்வதற்காக, ஸ்ரீலங்கன் ஏர்லைன்ஸ் மற்றும் இலங்கை இராணுவம் உள்ளிட்ட முக்கியப் பங்குதாரர்களுடன் AASL அவசரகால ஒருங்கிணைப்பு வழிமுறைகளைச் செயல்படுத்தியது. சிறப்புப் போக்குவரத்து ஏற்பாடுகள், தளத்திலேயே தங்குமிடம் மற்றும் நல ஆதரவு ஆகியவை, அத்தியாவசியப் பணியாளர்கள் நெருக்கடியான சூழ்நிலைகளிலும் செயல்பாடுகளைத் தொடர உதவின.

இந்தச் சவால்கள் இருந்தபோதிலும், விமான நிலையம் மற்றும் விமான நிறுவனக் குழுக்கள், திறமையான அவசரகாலத் திட்டமிடல் மற்றும் தகவல் தொடர்பு நெறிமுறைகளின் ஆதரவுடன், குறைந்தபட்ச இடையூறுடன் சேவைகளைத் தொடர்ந்தன. AASL பொறியியல் குழுக்கள், சுமார் 75 மில்லியன் இலங்கை ரூபாய் மதிப்புள்ள, புதிதாக நிறுவப்பட்ட ILS லோக்கலைசர் கருவிகளைப் பாதுகாப்பதன் மூலம் செயலாக்கமான இடர் மேலாண்மையை வெளிப்படுத்தின. அதே நேரத்தில், கொழும்பு விமானத் தகவல் பிராந்தியத்திற்கான தகவல் தொடர்பு சேவைகளைப் பராமரிப்பதற்காக, பிதுருத்தலகலவில் உள்ள ரேடார் மற்றும் தகவல் தொடர்பு மையத்தில் தடையற்ற கண்காணிப்பு மற்றும் தகவல் தொடர்புகள் பேணப்பட்டன.

இந்த நிகழ்வு, இலங்கையின் விமானப் போக்குவரத்துத் துறையில் செயல்பாட்டு மீள்திறன், முகமைகளுக்கு இடையேயான ஒருங்கிணைப்பு மற்றும் வணிகத் தொடர்ச்சித் திட்டமிடல் ஆகியவற்றின் வளர்ந்து வரும் முக்கியத்துவத்தை அடிக்கோடிட்டுக் காட்டியது. இலங்கையின் விமானப் போக்குவரத்து வலையமைப்பில் தீவிர வானிலையின் பரந்த தாக்கங்களைக் குறைக்கும் அதே வேளையில், பாதுகாப்பு முதன்மையானதாக இருப்பதை உறுதி செய்வதற்காக, செயலாக்கமான இடர் முகாமைத்துவம், அவசரகால ஆயத்தக் கட்டமைப்புகளை வலுப்படுத்துதல், பணியாளர் தற்செயல் அமைப்புகளை மேம்படுத்துதல் மற்றும் பல விமான நிலைய செயல்பாட்டு ஒருங்கிணைப்பை மேம்படுத்துதல் ஆகியவற்றில் AASL-இன் மூலோபாயக் கவனத்தை இது வலுப்படுத்தியது.

வான்வழி வழிசெலுத்தல் பாதுகாப்பு மற்றும் ஒழுங்குமுறை இணக்கம

நியமிக்கப்பட்ட வான்வழி வழிசெலுத்தல் சேவை வழங்குநராக (ANSP), யுயுளுடு வான்வழிப் போக்குவரத்துப் பாதுகாப்பு மற்றும் செயல்பாட்டு ஒருமைப்பாட்டின் மிக உயர்ந்த தரங்களைத் தொடர்ந்து நிலைநிறுத்தியது. E&ANE பிரிவு, மார்ச் 2025-ல் BIA, MRIA, CIAR மற்றும் JIA ஆகிய விமான நிலையங்களில் ICAO மற்றும் CAASL-ஆல் கட்டாயப்படுத்தப்பட்ட விமானப் பரிசோதனைகளை வெற்றிகரமாக நிறைவு செய்தது. வருடாந்திர கொள்முதல் சுழற்சிகளை மாற்றி, Flight Calibration Services Limited (UK) நிறுவனத்துடன் சர்வதேச போட்டி ஏலத்தின் மூலம் ஒரு மூலோபாய மூன்றாண்டு சேவை ஒப்பந்தம் ஏற்படுத்தப்பட்டது. இந்த அணுகுமுறை, சர்வதேச அங்கீகாரம் பெற்ற அளவுத்திருத்த சேவைகளுக்கான தடையற்ற அணுகலை உறுதிசெய்த அதே வேளையில், குறிப்பிடத்தக்க செலவுத் திறன்களையும் வழங்கியது. DVOR, DME, ILS மற்றும் PAPI அமைப்புகள் உட்பட அனைத்து முக்கிய வழிசெலுத்தல் கருவிகளும் உகந்த தரத்தில் செயல்படுவது உறுதிசெய்யப்பட்டது, இது நாடு தழுவிய விமான வழிசெலுத்தல் சேவைகளின் பாதுகாப்பு மற்றும் நம்பகத்தன்மையை வலுப்படுத்தியது.

செயல்திறன் மிக்க விமானத்தளப் பாதுகாப்பு: வனவிலங்கு இடர் தணிப்பு

2025-ல், விமானத்தளப் பாதுகாப்பு மற்றும் செயல்பாட்டுத் தொடர்ச்சியைப் பாதுகாப்பதற்காக, காட்டு யானைகளின் தொடர்ச்சியான ஊடுருவல் சவாலை எதிர்கொள்ளும் வகையில், AASL MRIA-வில் வனவிலங்கு இடர் தணிப்பை வலுப்படுத்தியது. அமைச்சரவையின் ஒப்புதலுடன், ஒரு பிரத்தியேக வனவிலங்கு மேலாண்மை அலுவலகம் நிறுவப்பட்டது. விமான நிலையத்திற்கு உள்ளேயும் அதைச் சுற்றியும் வனவிலங்குகளின் நடமாட்டத்தைத் தொடர்ந்து கண்காணிப்பதையும், அவற்றுக்கு விரைவாகப் பதிலளிப்பதையும் உறுதி செய்வதற்காக, பயிற்சி பெற்ற வனவிலங்கு அதிகாரிகள் குடிமைப் பாதுகாப்புப் படை வீரர்களுடன் இணைந்து பணியில் ஈடுபடுத்தப்பட்டனர்.

மேலும், ஒரு நீண்டகாலத் தணிப்பு நடவடிக்கையாக, விமான நிலையத்தின் சுற்றுச்சுவரைச் சுற்றி மின்சாரத் தொங்கு வேலி அமைக்கும் பணி தொடங்கப்பட்டுள்ளது. அதே நேரத்தில், உட்புற சுற்றுச்சுவரில் ஒளியூட்டும் பணி ஜூன் 2026-க்குள் நிறைவடையும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இது இரவு நேரப் பார்வைத்திறன், சுற்றுச்சுவர் பாதுகாப்பு மற்றும் வனவிலங்குகளைக் கண்காணிக்கும் திறனை மேம்படுத்தும்.

இந்த முன்னெடுப்புகள், வனவிலங்கு ஆபத்து மேலாண்மைக்கான ஒரு செயலாக்கமான மற்றும் கட்டமைக்கப்பட்ட அணுகுமுறையைப் பிரதிபலிப்பதோடு, சர்வதேச விமானப் போக்குவரத்துத் தரங்களுக்கு இணங்க பாதுகாப்பு, ஒழுங்குமுறை இணக்கம் மற்றும் தடையற்ற செயல்பாடுகளுக்கான MRIA-வின் உறுதிப்பாட்டையும் வலுப்படுத்துகின்றன.

வானூர்தித் தகவல் மற்றும் தானியக்க மேம்பாடு

வானூர்தித் தகவல் வெளியீட்டு (யுஜீ) மேம்பாடு

2025 ஆம் ஆண்டில், AASL ஆனது AIP இலங்கையின் மேம்பாடுகள் மற்றும் வானூர்தித் தகவல் மேலாண்மை (AIM) அமைப்புகளின் தொடர்ச்சியான எண்ணிமமயமாக்கல் மூலம் தேசிய வானூர்தித் தகவல் கட்டமைப்பை வலுப்படுத்தியது. தரவுத்தளம் சார்ந்த கட்டமைப்பைப் பயன்படுத்தி உருவாக்கப்பட்ட மேம்படுத்தப்பட்ட AIP தரவு நிலைத்தன்மை, துல்லியம் மற்றும் புதுப்பித்தல் செயல்திறனை மேம்படுத்தி, வான்வெளிப் பயனர்களுக்குக் கிடைக்கும் தகவல்களின் நம்பகத்தன்மையை வலுப்படுத்தியது. கட்டமைக்கப்பட்ட

தரவுத் தளங்கள் மற்றும் நவீன மென்பொருள் கருவிகளைப் பயன்படுத்துவதன் மூலம் எண்ணிம மாற்ற முயற்சிகள் துரிதப்படுத்தப்பட்டன. இது துல்லியம், தெளிவு மற்றும் ஒருமைப்பாட்டிற்கான ICAO தேவைகளுக்கு இணங்க, மேம்படுத்தப்பட்ட தரவு சரிபார்ப்பு, மேலாண்மை மற்றும் வெளியீட்டைச் சாத்தியமாக்கியது. இந்த மேம்பாடுகள் கைமுறைச் செயல்முறைகளைக் குறைத்து, தரவுத் தர உறுதிப்பாட்டை வலுப்படுத்தி, வானூர்தித் தகவல் சேவைகள் முழுவதும் செயல்பாட்டுத் திறனை மேம்படுத்தின.

ICAO-வின் வானூர்தி தகவல் சேவைகளிலிருந்து (AIS) வானூர்தி தகவல் மேலாண்மைக்கு (AIM) மாறும் செயல்முறையுடன் இணைந்து, இந்த முன்னெடுப்புகள் மேம்பட்ட இயங்குதிறனையும், எதிர்கால அமைப்பு முழுமை தகவல் மேலாண்மை (ஸுறுஐஆ) கட்டமைப்புகளுடன் ஒருங்கிணைவதற்கான தயார்நிலையையும் ஆதரிக்கின்றன. இதன்மூலம், விமானப் போக்குவரத்துச் சூழல் அமைப்பு முழுவதும் மிகவும் தடையற்ற மற்றும் நிகழ்நேரத் தரவுப் பரிமாற்றத்தை இது சாத்தியமாக்குகிறது.

இதேபோல், AASL ஒரு மையப்படுத்தப்பட்ட டிஜிட்டல் தளத்தை சோதனை அடிப்படையில் அறிமுகப்படுத்தியது. இது மின்னணு நிலப்பரப்பு மற்றும் தடைத் தரவு, விமான நிலைய வரைபடத் தரவு உள்ளிட்ட வானூர்தி தகவல் தயாரிப்புகள் மற்றும் தரவுத்தொகுப்புகளுக்கான அணுகலை வழங்குகிறது. நிறுவனத்தின் உள்ளகக் காட்சிப்படுத்தல் கருவிகளின் ஆதரவுடன், இந்த முன்னெடுப்பு சூழ்நிலை விழிப்புணர்வு, முடிவெடுக்கும் திறன் மற்றும் செலவுத் திறனை மேம்படுத்தியது.

ஒட்டுமொத்தமாக, இந்த முன்னேற்றங்கள் இலங்கையின் வானூர்தி தகவல் சூழல் அமைப்பை வலுப்படுத்தி, செயல்பாட்டுப் பாதுகாப்பு, தரவு நம்பகத்தன்மை மற்றும் வளர்ந்து வரும் உலகளாவிய விமானப் போக்குவரத்துத் தரநிலைகளுடன் இணக்கத்தை மேம்படுத்துகின்றன.

விமான நிலைய அனுபவம் மற்றும் அணுகல்தன்மை மேம்பாடு

எப்போதும் அணுகக்கூடியது: பயணிகளின் வசதியை உயர்த்துதல் மற்றும் சேவை மேம்பாடுகள்

2025 ஆம் ஆண்டில், இலங்கையின் முதன்மை சர்வதேச நுழைவாயிலாக BIA-வின் பங்கை வலுப்படுத்தும் வகையில், பயணிகளின் வசதி, அணுகல்தன்மை மற்றும் ஒருங்கிணைந்த சேவை வழங்கலை மேம்படுத்துவதற்காக AASL தொடர்ச்சியான முயற்சிகளை முன்னெடுத்தது.

வெளிநாட்டு ஓட்டுநர் உரிமம் மாற்று மையம் நிறுவுதல் (விளக்கம்: வெளிநாட்டு ஓட்டுநர் உரிமம் மாற்று மையம் திறப்பு)

பயணிகளின் வசதியை மேம்படுத்துவதற்கும், சுற்றுலா வசதிகளை வலுப்படுத்துவதற்கும் மேற்கொள்ளப்படும் தொடர்ச்சியான முயற்சிகளின் ஒரு பகுதியாக, BIA-வின் வருகை முனையத்தில் 24/7 செயல்படும் பிரத்தியேக வெளிநாட்டு ஓட்டுநர் உரிமம் மாற்று மையம் ஆகஸ்ட் 2025-ல் தொடங்கப்பட்டது. இந்த முயற்சியானது மோட்டார் போக்குவரத்துத் திணைக்களத்தால், போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சு மற்றும் AASL உடன் இணைந்து செயல்படுத்தப்பட்டது. இதன் மூலம் வெளிநாட்டு குடியிருப்பாளர்கள், சுற்றுலாப் பயணிகள் மற்றும் வணிகப் பயணிகள், செல்லுபடியாகும் வெளிநாட்டு ஓட்டுநர் உரிமங்களை, இலங்கை வந்தடைந்தவுடன் நேரடியாக தற்காலிக அல்லது வழக்கமான உரிமங்களாக தடையின்றி மாற்றிக்கொள்ள வழிவகை செய்யப்பட்டது. பயோமெட்ரிக் பதிவு, பன்மொழி ஆதரவு மற்றும் தகுதியான விண்ணப்பதாரர்களுக்கு அதே நாளில் விரைவாக வழங்குதல் ஆகியவற்றின் உதவியுடன், இந்த கவுண்டர் பொதுத்துறை நவீனமயமாக்கல் இலக்குகளுடன் இணைந்து பயண எளிமையை மேம்படுத்துகிறது.

முனைய மேம்பாடுகள்

அதிகபட்ச தேவையை பூர்த்தி செய்வதற்காக, புறப்படும் வெளிப்புற தாழ்வாரப் பகுதியில் புதிய கழிவறை வசதிகள் கட்டப்பட்டன் இதன் மொத்த செலவு: ரூபா 119 மில்லியன்.

மேம்படுத்தப்பட்ட தரைவழி இணைப்பு – நெடுஞ்சாலை பேருந்து சேவைகள்

கொழும்பு–கட்டுநாயக்க அதிவேக நெடுஞ்சாலை வழியாக BIA மற்றும் கொழும்புக்கு இடையே 24/7 இயங்கும் வழித்தடம் 187 குளிரூட்டிய சொகுசு பேருந்து சேவையின் அறிமுகத்துடன் பொதுப் போக்குவரத்து அணுகல் வலுப்படுத்தப்பட்டது. இது நம்பகமான மற்றும் செலவு குறைந்த பொதுப் போக்குவரத்து மாற்றீட்டை வழங்குகிறது.

பயணிகள் ஈடுபாடு மற்றும் உடனடிப் பதில்

வாடிக்கையாளரை மையமாகக் கொண்ட ஒரு அமைப்பாக, AASL உடனடிப் புகார் கையாளுதல் மற்றும் பங்குதாரர் தகவல்தொடர்புக்கு தொடர்ந்து முன்னுரிமை அளிக்கிறது. தனது பிரததியேக பயணிகள் கருத்து அமைப்பு மற்றும் 24 மணி நேர ஹாட்லைன் 1994 மூலம், விமான நிலைய சேவைகள், விமானத் தகவல் மற்றும் பொதுவான உதவி தொடர்பான விசாரணைகளுக்கு உரிய நேரத்தில் தீர்வு காண்பதை BIA உறுதி செய்கிறது-இது வெளிப்படைத்தன்மை, பொறுப்புக்கூறல் மற்றும் சிறந்த சேவையை வலுப்படுத்துகிறது.

விளம்பர மேம்பாடு மற்றும் வருவாய் பெருக்கம்

2025-ல், வருவாய் உகப்பாக்கம், நிர்வாக வெளிப்படைத்தன்மை மற்றும் போட்டிப் பங்கேற்பை மேம்படுத்துவதற்காக வடிவமைக்கப்பட்ட ஒரு புதிய வணிகக் கருத்தை அறிமுகப்படுத்தும் ஒரு திருப்புமுனை

உத்தியாக, AASL தனது விமான நிலைய விளம்பரக் கட்டமைப்பில் ஒரு குறிப்பிடத்தக்க சீர்திருத்தத்தை மேற்கொண்டது. முந்தைய பிரத்தியேக உரிம அடிப்படையிலான மாதிரிக்கு பதிலாக, போட்டித்தன்மை வாய்ந்த, பிரத்தியேகமற்ற ஏல அணுகுமுறை கொண்டுவரப்பட்டது. இது பல நிறுவனங்கள் பங்கேற்க அனுமதித்ததுடன், விலை நிர்ணய வெளிப்படைத்தன்மை மற்றும் சந்தை இயக்கவியலையும் மேம்படுத்தியது.

ஒரு வழிகாட்டுதல் குழுவின் வழிகாட்டுதலின் கீழ் கட்டங்களாக செயல்படுத்தப்பட்ட இது, பிரத்தியேக உரிமைகளை வழங்காமல் பல நிறுவனங்கள் பங்கேற்க அனுமதிக்கும் போட்டித்தன்மை வாய்ந்த, பிரத்தியேகமற்ற ஏல மாதிரியை அறிமுகப்படுத்தியது. இந்த மூலோபாய மாற்றம் சந்தை இயக்கவியலை மேம்படுத்தியது, விலை நிர்ணய ஒழுக்கத்தை வலுப்படுத்தியது, காட்சித் தொழில்நுட்பங்களில் புதுமைகளை ஊக்குவித்தது, மற்றும் விளம்பர இடங்களை உலகளாவிய விமான நிலைய வர்த்தக முத்திரை நடைமுறைகளுடன் சீரமைத்தது. இந்த மாற்றத்தின் நிதி விளைவுகள் குறிப்பிடத்தக்கவையாக இருந்தன. முந்தைய கட்டமைப்பின் கீழ் ரூபா. 41.5 மில்லியனாக இருந்த மாதாந்திர விளம்பர வருவாய், செயல்படுத்தப்பட்ட பகுதிகளில் 99% அதிகரிப்பைக் குறிக்கும் வகையில் ரூபா 82.7 மில்லியனாக உயர்ந்துள்ளது. மீதமுள்ள இடங்களிலிருந்து எதிர்பார்க்கப்படும் வருவாயையும் சேர்த்தால், மொத்தக் கணிக்கப்பட்ட மாதாந்திர வருவாய் சுமார் ரூபா 90.1 மில்லியனாக உயர்கிறது, இது முந்தைய மாதிரியை விட 117% வளர்ச்சியைப் பிரதிபலிக்கிறது. குறிப்பாக, வெளிப்புற முகப்புத் தூண்கள் மற்றும் டிராலி விளம்பரங்கள் போன்ற அதிகக் கவனத்தை ஈர்க்கும் சில பகுதிகளில் கணிசமான அதிகரிப்புகள் பதிவாகியுள்ளன. இது போட்டித்தன்மை வாய்ந்த ஒதுக்கீடு மற்றும் உத்திசார்ந்த மறுசீரமைப்பின் செயல்திறனை நிரூபிக்கிறது.

வருவாய் வளர்ச்சிக்கு அப்பால், இந்தப் புதிய விளம்பர உத்தியானது AASL-இன் சொத்துப் பணமாக்கும் திறனை வலுப்படுத்துகிறது, முனைய இடங்கள் முழுவதும் பிராண்ட் தோற்றத்தை மேம்படுத்துகிறது, மற்றும் வெளிப்படையான கொள்முதல் செயல்முறைகள் மூலம் நிர்வாகத்தை வலுப்படுத்துகிறது. போட்டித்தன்மை வாய்ந்த, தொழில்நுட்பத்துடன் இணைந்த விளம்பரச் சூழலமைப்பை நோக்கிய இந்த நகர்வு, இலங்கையின் முதன்மை சர்வதேச நுழைவாயிலுக்குள் ஒழுங்குமுறை இணக்கம் மற்றும் அழகியல் ஒருமைப்பாட்டைப் பேணிக்கொண்டு, வணிக மதிப்பை வெளிக்கொணர்வதில் AASL-இன் அர்ப்பணிப்பைப் பிரதிபலிக்கிறது. இந்த வணிக மறுசீரமைப்பு, செயல்பாட்டுச் சவால்களைக் கட்டமைக்கப்பட்ட வாய்ப்புகளாக மாற்றி, விமான நிலையச் சொத்துக்களை மிகவும் திறமையாகவும் நீடித்த நிலையிலும் செயல்படுத்துவதற்கும், நீண்டகால நிதி நிலைத்தன்மைக்கு ஆதரவாக வானூர்தியியல் அல்லாத வருவாய் வழிகள் தொடர்ந்து உயர்வதை உறுதி செய்வதற்கும் யுயுளுடு-இன் திறனுக்கு ஒரு சிறந்த எடுத்துக்காட்டாகும்.

தானியக்கம் மற்றும் வானூர்தி மின்னணுவியல்

டிஜிட்டல் பொறுப்புக்கூறலை விரைவுபடுத்துதல்

2025-ஆம் ஆண்டில், AASL தனது டிஜிட்டல் உருமாற்றத் திட்டத்தை பொறியியல், வான்வழி வழிசெலுத்தல் மற்றும் விமான நிலைய அமைப்புகள் முழுவதும் முன்னெடுத்து, பொறுப்புக்கூறல், செயல்பாட்டுத் திறன் மற்றும் தரவு சார்ந்த முடிவெடுத்தல் ஆகியவற்றை வலுப்படுத்தியது.

CIAR-இல் சுமார் ரூபா 1 மில்லியன் செலவில் CES பதிவு மேலாண்மை அமைப்பு (CLMS) அறிமுகப்படுத்தப்பட்டது. இது, துண்டு துண்டான காகித அடிப்படையிலான மற்றும் தனித்த டிஜிட்டல் பதிவுகளுக்குப் பதிலாக, பாதுகாப்பான, மையப்படுத்தப்பட்ட, இணைய அடிப்படையிலான பதிவுத் தளத்தைக் கொண்டுவந்தது. CLMS, பிழைகளைக் கண்டறியும் திறனை மேம்படுத்துவதன் மூலமும், கணினி செயலிழப்பு நேரத்தைக் குறைப்பதன் மூலமும், மற்றும் முந்தைய செயலிழப்பு மற்றும்

1. விமானப் போக்குவரத்து முகாமைத்துவ டிப்ளோமாதாரிகள்

2. இளைஞர்களுக்கான விமானப் போக்குவரத்து மற்றும் பதின்ம வயதினருக்கான விமானப் போக்குவரத்து மாணவர்களின் களப் பயணங்கள்

பராமரிப்புப் பதிவுகளுக்கான உடனடி அணுகல் மூலம் சம்பவங்களுக்கு விரைவாகப் பதிலளிக்க உதவுவதன் மூலமும் குறிப்பிடத்தக்க செயல்பாட்டு மற்றும் மேலாண்மைப் பலன்களை வழங்கியுள்ளது. இந்த அமைப்பு, பதிவுத் தரவுகளுக்கான நிகழ்நேர மற்றும் தொலைநிலை அணுகல் மூலம், மிகவும் பயனுள்ள தடுப்புப் பராமரிப்புத் திட்டமிடல், சிறந்த உதிரிபாக மேலாண்மை மற்றும் பொறியியல் குழுக்களுக்கு இடையேயான மேம்பட்ட ஒருங்கிணைப்பு ஆகியவற்றை ஆதரிக்கிறது. மேலாண்மைக் கண்ணோட்டத்தில், கட்டமைக்கப்பட்ட அறிக்கைகள் மற்றும் செயல்திறன் தரவுகளின் கிடைக்கும் தன்மையானது திட்டமிடல், வள ஒதுக்கீடு மற்றும் முடிவெடுத்தல் ஆகியவற்றை வலுப்படுத்தியுள்ளது. அதே நேரத்தில், பாதுகாப்பான தணிக்கைப் பதிவுகள் மற்றும் கட்டுப்படுத்தப்பட்ட அணுகல் ஆகியவை ஒழுங்குமுறை இணக்கம் மற்றும் பொறுப்புக்கூறலை மேம்படுத்தியுள்ளன. கையேடுப் பதிவுகளிலிருந்து ஒரு மையப்படுத்தப்பட்ட டிஜிட்டல் தளத்திற்கு மாறியது, நிர்வாகத் திறனை மேம்படுத்தியுள்ளது, காகித வேலைகளைக் குறைத்துள்ளது, தரவு நகலாக்கத்தைக் குறைத்துள்ளது, மற்றும் மனிதவளப் பயன்பாட்டை உகந்ததாக்கியுள்ளது. மேலும், முன்கணிப்புப் பராமரிப்பு மற்றும் செயல்திறன் பகுப்பாய்வு போன்ற எதிர்கால முயற்சிகளுக்கு ஒரு நம்பகமான தரவு அடித்தளத்தையும் இது உருவாக்கியுள்ளது.

ஒட்டுமொத்தமாக, இந்த முயற்சிகள் உள் பொறியியல் திறனை வலுப்படுத்தின, அமைப்பு நம்பகத்தன்மையை மேம்படுத்தின, செயல்பாட்டுச் செலவுகளைக் குறைத்தன, மற்றும் தொழில்நுட்பத் தன்னிறைவு மற்றும் டிஜிட்டல் பொறுப்புக்கூறலை நோக்கிய AASL-இன் பயணத்தை முன்னெடுத்தன.

திறன், கல்விசார் மற்றும் விமானப் போக்குவரத்துத் திறமை மேம்பாடு

கல்விசார் சிறப்பின் மூலம் விமானப் போக்குவரத்துத் திறன்களை மேம்படுத்துதல்

2025 ஆம் ஆண்டில், AASL நிறுவனம், இலங்கை விமான நிலையம் மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து அகாடமியை (SLAAA) தனது ஒரே, பிரத்யேக விமானப் பயிற்சிப் பிரிவாக மூலோபாய ரீதியாக ஒருங்கிணைத்து விரிவுபடுத்துவதன் மூலம் தனது மனித மூலதனத்தையும் நிறுவனத் திறனையும் கணிசமாக வலுப்படுத்தியது. ஆகஸ்ட் 2025 இல் இயக்குனர்கள் குழுவின் ஒப்புதலைத் தொடர்ந்து, அனைத்து உள் மற்றும் வெளி விமானப் பயிற்சிச் செயல்பாடுகளும் அதனுடன் தொடர்புடைய வளங்களுடன் SLAAA-இன் கீழ் முறையாக ஒருங்கிணைக்கப்பட்டன. இது மேலும் ஒருங்கிணைக்கப்பட்ட, திறமையான மற்றும் பொறுப்புக்கூறக்கூடிய பயிற்சி நிர்வாகக் கட்டமைப்பைச் சாத்தியமாக்கியது.

சிறப்பு விமானப் பயிற்சியின் மைய வழங்குநராக, SLAAA, AASL-இன் செயல்பாட்டுத் தேவைகளை வெற்றிகரமாக ஆதரித்ததோடு, ஒரு தேசிய மற்றும் பிராந்திய விமானப் பயிற்சி மையமாகத் தனது பங்கையும் விரிவுபடுத்தியது. தனது ஏழு சிறப்புப் பயிற்சிப் பிரிவுகள் மூலம், இந்த அகாடமி செயல்பாட்டுப் பாதுகாப்பு, ஒழுங்குமுறை இணக்கம் மற்றும் சேவைச் சிறப்பு ஆகியவற்றுடன் இணைந்த இலக்குத் திட்டங்களை வழங்கியது. இதன் மூலம் 1.2 பில்லியன் இலங்கை ரூபாய்க்கும் அதிகமான கருத்தியல் செலவுச் சேமிப்பு உருவாக்கப்பட்டது. இது, வான்வழிப் போக்குவரத்து சேவைகள், பாதுகாப்பு சேவைகள், தீயணைப்பு மற்றும் மீட்பு, விமான நிலைய மேலாண்மை, வானூர்தித் தொடர்பு, பொறியியல் மற்றும் வானூர்தித் தகவல் மேலாண்மை போன்ற துறைகளில் உள் பயிற்சித் திறனை வளர்ப்பதன் குறிப்பிடத்தக்க நிதி மற்றும் செயல்பாட்டு மதிப்பைப் பிரதிபலிக்கிறது. இதற்கு இணையாக, தலைமைத்துவ மேம்பாடு, பாதுகாப்பு விழிப்புணர்வு, தணிக்கை, நன்னெறி மற்றும் ஊழல் எதிர்ப்புப் பயிற்சி உள்ளிட்ட 280-க்கும் மேற்பட்ட திட்டங்களில் 62,000-க்கும் அதிகமான பயிற்சி மணிநேரங்கள் ஊழியர்களின் அறிவு, திறன்கள் மற்றும் மனப்பான்மைகளை (முளுயுள) மேம்படுத்துவதற்காக வழங்கப்பட்டன. இவை செயல்பாட்டு மீள்திறன் மற்றும் பரந்த ஆளுகை நோக்கங்கள் ஆகிய இரண்டிற்கும் ஆதரவளிக்கின்ற தலைமைத்துவ அபிவிருத்தி,

1. பாடசாலை மாணவர்களுக்கான தீயணைப்பு செய்முறைப் பயிற்சி

பாதுகாப்பு விழிப்புணர்வு, கணக்காய்வு, நெறிமுறைகள் மற்றும் ஊழல் எதிர்ப்புப் பயிற்சி ஆகியவற்றை உள்ளடக்குகின்றன.

SLAAA தனது வணிகப் பயிற்சித் தொகுப்பை மேலும் விரிவுபடுத்தி, 500-க்கும் மேற்பட்ட வெளிப் பங்கேற்பாளர்களுக்குப் பயிற்சி அளித்து, ICAO-உடன் இணக்கமான மற்றும் தொழில்துறை சார்ந்த திட்டங்களை உள்ளூர் மற்றும் சர்வதேசப் பங்கேற்பாளர்களுக்கு வழங்கியதுடன், சுமார் 20 மில்லியன் இலங்கை ஷரூபாய் வருவாயையும் ஈட்டியது. இவற்றில், குடிவரவு மற்றும் குடியகல்வுத் திணைக்களத்தின் அதிகாரிகளுக்கான மெய்நிகர் வகுப்பறை வழியான ICAO பயணிகளை அடையாளம் காணும் திட்டம் (ICAO TRIP) ICAO பயிற்சி மேம்பாட்டாளர்கள் பாடநெறி (TDC EN), வானொலித் தொலைபேசித் தொடர்புப் பாடநெறி (ICAO 179/நு)இ இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்தின் ஊழியர்களுக்கான விழிப்புணர்வுப் பயிற்சி, விமான மேலாண்மைக்கான அடித்தளத் திட்டம் (3-வது தொகுதி) மற்றும் விமான மேலாண்மை பட்டயத் திட்டம் (11-வது தொகுதி) ஆகியவை அடங்கும். இவற்றுடன், பதின்ம வயதினருக்கான விமானப் போக்குவரத்து மற்றும் இளைஞர்களுக்கான விமானப் போக்குவரத்து ஆகியவற்றின் பல அமர்வுகளும் நடத்தப்பட்டன.

இந்த ஆண்டின் ஒரு முக்கிய உத்திசார்ந்த மைல்கல்லாக, ICAO TRAINAIR PLUS திட்டத்தில் அகாடமியின் முன்னேற்றம் அமைந்தது. இதில், அதன் எட்டாவது ICAO-வால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட தரப்படுத்தப்பட்ட பயிற்சித் தொகுப்பின் (STP) உருவாக்கம் மற்றும் அதன் உறுப்பினர் தகுதியை அசோசியேட் (வெண்கலம்) என்பதிலிருந்து அசோசியேட் (வெள்ளி) எனத் தரம் உயர்த்துதல் ஆகியவை அடங்கும். உள்ளக ICAO பயிற்றுவிப்புச் சரிபார்ப்பு மற்றும் சான்றளிக்கப்பட்ட பயிற்றுவிப்பாளர் திறனை நிறுவியதன் மூலம், வெளிப்புற நிபுணத்துவத்தைச் சார்ந்திருப்பது மேலும் குறைக்கப்பட்டது. இது நீண்டகால செலவுத் திறன்களை வழங்கி, நிறுவனத்தின் தன்னிறைவை வலுப்படுத்தியது.

2. செயலில் நிலைத்தன்மை – பிளாஸ்டிக் மறுசுழற்சி முயற்சி

2

விமானப் போக்குவரத்து விழிப்புணர்வு மற்றும் எதிர்கால விமானப் போக்குவரத்துத் திறமையாளர்கள

தொழில்துறைக்கான அடுத்த தலைமுறை விமானப் போக்குவரத்து வல்லுநர்கள்:

2025-ல், AASL ஆனது SLAAA மூலம், கட்டமைக்கப்பட்ட கல்வி, தொழில்முறைச் சான்றிதழ் திட்டங்கள், விழிப்புணர்வு மற்றும் இளைஞர் மேம்பாட்டு முயற்சிகள் வழியாக தேசிய விமானப் போக்குவரத்துத் திறமையாளர் வரிசையைத் தொடர்ந்து வலுப்படுத்தியது. அந்த ஆண்டில், விமானப் போக்குவரத்து மேலாண்மை பட்டயப் படிப்பின் 11-வது தொகுதி வெற்றிகரமாகப் பட்டம் பெற்றது. இதற்கான பட்டயங்கள், 2025 மே 22 அன்று ரத்மலானாவில் உள்ள அகாடமி அரங்கில் நடைபெற்ற விழாவில் வழங்கப்பட்டன. இந்தப் படிப்பு, முக்கிய விமானப் போக்குவரத்துச் செயல்பாடுகளில் கோட்பாட்டு அறிவை நடைமுறை அனுபவத்துடன் இணைத்து, நவீன விமான நிலையச் செயல்பாடுகளுக்குத் தேவையான திறன்களைப் பட்டதாரிகளுக்கு வழங்குகிறது. குறிப்பிடத்தக்க வகையில், 10 பட்டதாரிகள் விமானப் போக்குவரத்துத் துறையில் உயர் படிப்பைத் தொடர்ந்தனர். இது இத்துறையின் நீண்டகால மனித மூலதன அடித்தளத்தை மேலும் வலுப்படுத்தியது.

அடுத்த தலைமுறை விமானத் தொழில் வல்லுநர்களுக்கு (NGAP) ஆதரவளிப்பதற்கான விழிப்புணர்வு நிகழ்ச்சிகளை நடத்துதல்:

SLAAA, சமூக விழிப்புணர்வை வலுப்படுத்துவதிலும், எதிர்கால விமானத் தொழில்கள் மீதான ஆர்வத்தை வளர்ப்பதிலும் தொடர்ந்து முக்கியப் பங்காற்றி வருகிறது. தேசியக் கல்வி முறையில் விமானத் தொழில்கள் குறித்த குறைந்த அளவிலான அறிமுகத்தை உணர்ந்து, SLAAA இளம் மாணவர்களுக்கு விமானத் துறை, விமானத் தொழில் பாதைகள் மற்றும் தொழில் வாய்ப்புகளை அறிமுகப்படுத்த இலக்கு வைக்கப்பட்ட அணுகல் திட்டங்களைத் தொடங்கியது. இந்த முயற்சிகள் ஆரம்பகால அறிவு இடைவெளிகளைக் குறைக்கவும், இளம் வயதிலிருந்தே ஆர்வத்தைத் தூண்டவும், விமானத் துறையில் எதிர்கால மனித மூலதன மேம்பாட்டிற்கு அடித்தளம் அமைக்கவும் நோக்கமாகக் கொண்டுள்ளன. CIAR-இல் நடைபெற்ற தீயணைப்பு விழிப்புணர்வு விடுமுறைக்காலத் திட்டம் போன்ற முயற்சிகள், விமானப் பாதுகாப்பு மற்றும் அவசரகாலப் பதிலளிப்பு ஆகியவற்றில் நேரடி அனுபவத்தை வழங்கி, விமானத் தொழில்கள் மீதான ஆரம்பகால ஆர்வத்தை வளர்த்தன.

விமான நிலையம் மற்றும் விமான நிறுவனப் பணியாளர்களுக்கான பாதுகாப்பு விழிப்புணர்வு நிகழ்ச்சிகள்:

மேலும், விமான நிலையத் தீயணைப்பு மற்றும் மீட்புச் சேவை, விமான நிறுவனப் பணியாளர்கள் மற்றும் விமான நிலையத்தில் செயல்படும் வெளி நிறுவனங்களுக்குக் கட்டண அடிப்படையிலான பயிற்சித் திட்டங்களை வழங்குவதன் மூலம் விமானப் பாதுகாப்பு விழிப்புணர்வை விரிவுபடுத்தியது. இந்தத் திட்டங்கள் அவசரகாலத் தயார்நிலை, தீ பாதுகாப்பு மற்றும் ஒருங்கிணைந்த பதில் நடவடிக்கைகள் ஆகியவற்றில் கவனம் செலுத்தி, ஒட்டுமொத்த விமான நிலையப் பாதுகாப்பை வலுப்படுத்தின. இந்த ஆண்டில், மொத்தம் 423 பணியாளர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டது. இது முகமைகளுக்கு இடையேயான ஒருங்கிணைப்பை மேம்படுத்துவதோடு, கூடுதல் வருவாயை ஈட்டி, விமானப் போக்குவரத்துச் சூழல் அமைப்பு முழுவதும் ஒரு வலுவான பாதுகாப்புக் கலாச்சாரத்தை உருவாக்குவதில் AASL-இன் அர்ப்பணிப்பை வலுப்படுத்தியது.

இளைஞர் அபிவிருத்தி மற்றும் பயிற்சி முன்னெடுப்புகள்:

இளைஞர் அபிவிருத்தி முன்னெடுப்புகள் என்ற பரந்த கருப்பொருளின் கீழ், இயந்திரவியல், மெக்கட்ரானிக் மற்றும் வாகனப் பொறியியல் உள்ளிட்ட பல தொழில்நுட்பத் துறைகளில் உள்ள பொறியியல் இளங்கலை மற்றும் பட்டயப் படிப்பு மாணவர்களுக்குத் தொழிற்பயிற்சி வாய்ப்புகளை வழங்குவதன் மூலம் AASL இளைஞர் மேம்பாட்டிற்கு மேலும் ஆதரவளித்தது. இது நிஜ உலகப் பொறியியல் சூழல்களில் நேரடி அனுபவத்தை வழங்குவதோடு, எதிர்காலத் தொழில்நுட்பப் பணியாளர்களின் வளர்ச்சிக்கும் துணைபுரிகிறது.

AASL-இன் பணியாளர் மேம்பாட்டு முன்னெடுப்புகள் குறித்த கூடுதல் விவரங்கள், 60 - 67- பக்கங்களிலுள்ள "நமது பணியாளர்களைப் பாராட்டுதல் - மனித மூலதன முகாமைத்துவ (மனிதவள ஆய்வு)" என்ற தலைப்பின் கீழ் விரிவாக விளக்கப்பட்டுள்ளன.

கூட்டணிகள் மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து கூட்டாண்மைகள்

உலகளாவிய ஒருங்கிணைப்பை மேம்படுத்துதல்: அறிவுப் பகிர்வு மற்றும் சிறந்த நடைமுறைகளைப் பின்பற்றுதல்

2025-ஆம் ஆண்டில், AASL தனது விமான நிலைய வலையமைப்பு முழுவதும் நிறுவனத் திறனையும் செயல்பாட்டுச் சிறப்பையும் மேம்படுத்தும் நோக்கத்துடன், தனது கூட்டணி உருவாக்கும் முன்னெடுப்புகளை வலுப்படுத்தியது. மேம்பட்ட விமான நிலையச் சூழல் அமைப்புகளுடனான தொடர்பின் மதிப்பை உணர்ந்து, AASL ஆனது மையச் செயல்பாடுகள், டிஜிட்டல்மயமாக்கப்பட்ட பயணிகள் செயலாக்கம், முனைய உகப்பாக்கம் மற்றும் ஒருங்கிணைந்த விமான நிலைய மேலாண்மை போன்ற துறைகளில் கவனம் செலுத்தி, தூதரக வழிமுறைகள் மூலம் முன்னணி சர்வதேச விமான நிலையங்களுடன் முறையான ஈடுபாட்டைத் தொடங்கியது.

ஐக்கிய அரபு அமீரகத்தில் நடைபெற்ற ஐந்து நாள் அறிமுக மற்றும் பயிற்சித் திட்டம் ஒரு முக்கிய விளைவாக அமைந்தது. இது விமான நிலைய மேலாளர்களுக்கு செயல்பாடுகள், தானியக்கம், பயணிகள் போக்குவரத்து மேலாண்மை மற்றும் வாடிக்கையாளர் அனுபவம் ஆகியவற்றில் உலகளாவிய சிறந்த நடைமுறைகள் குறித்த நடைமுறை அனுபவத்தை வழங்கியது. கண்டறியப்பட்ட நடைமுறைகள், இலங்கையின் விமான நிலையங்கள் முழுவதும் செயல்திறன், சேவைத் தரம் மற்றும் ஒருங்கிணைப்பை மேம்படுத்துவதற்காக, படிப்படியாகச் செயல்படுத்துவதற்காக தற்போது மதிப்பீடு செய்யப்பட்டு வருகின்றன.

இந்தக் கூட்டணி சார்ந்த அணுகுமுறை, தொடர்ச்சியான கற்றல், தகவமைப்பு மேம்பாடு மற்றும் உலகளாவிய ஒருங்கிணைப்பு ஆகியவற்றில் AASL-இன் அர்ப்பணிப்பை வலுப்படுத்துவதோடு, விமானப் போக்குவரத்துத் துறைக்குள் சர்வதேச ஒத்துழைப்பு மற்றும் அறிவுப் பரிமாற்றத்தையும் பலப்படுத்துகிறது.எதிர்காலத்தில், பிராந்திய ஒருங்கிணைப்பு மற்றும் திறன் மேம்பாட்டை மேலும் முன்னெடுத்துச் செல்லும் வகையில், இதேபோன்ற ஒரு ஒப்பீட்டு நிகழ்வு 2026 மார்ச் மாதம் இந்தியாவில் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

சூழல் மற்றும் பொறுப்புக்கூறல்: செயல்பாட்டில் நிலைத்தன்மை

சுற்றுச்சூழல் பாதுகாப்பு, சமூகப் பொறுப்பு மற்றும் ஆளுகை ஒருமைப்பாடு ஆகியவற்றிற்கு வழிகாட்டும் AASL-இன் நீண்டகால உத்தியில் நிலைத்தன்மை ஒரு ஒருங்கிணைந்த பகுதியாக உள்ளது. பெருநிறுவன சமூகப் பொறுப்பு (CSR) திட்டங்களுக்கு அரசாங்கம் கட்டுப்பாடுகளை விதித்துள்ள பின்னணியில், 2025-ஆம் ஆண்டில், AASL தனது நிலைத்தன்மை செயல்திட்டத்தை நடைமுறை சார்ந்த, செயல்பாடுகள் அடிப்படையிலான முன்னெடுப்புகள் மூலம் முன்னெடுத்தது.

வளத் திறன் மற்றும் காலநிலை-சார்ந்த செயல்பாடுகள

சுற்றுச்சூழல் பாதிப்பைக் குறைப்பதற்காக, AASL நிறுவனம் சொத்து உகப்பாக்கம் மற்றும் கழிவு குறைப்புக்கு முன்னுரிமை அளித்தது. BIA-வில் உள்ள இரண்டு 450-டன் குளிஷரூட்டிகளைப் புதுப்பித்ததன் மூலம், முன்கூட்டியே மாற்றுவதைத் தவிர்த்து ஆற்றல் திறன் மேம்படுத்தப்பட்டது இது செலவு மற்றும் வெளியேற்றப்படும் புகை ஆகிய இரண்டையும் குறைத்தது. முனையங்கள் முழுவதும் நெகிழி

மறுசுழற்சித் தொட்டிகளை அறிமுகப்படுத்தியதன் மூலம் கழிவு முகாமைத்துவம் வலுப்படுத்தப்பட்டது, இது வட்டப் பொருளாதார நடைமுறைகளை ஊக்குவித்தது. அதே நேரத்தில், குறைந்த விலை யுறுழுளு முன்மாதிரியை உருவாக்குதல் போன்ற நிறுவனத்தின் உள்ளகப் புத்தாக்கங்கள், மூலப்பொருள் நுகர்வையும் சுற்றுச்சூழல் பாதிப்பையும் குறைத்தன.

சுற்றுச்சூழலில் வெளியேற்றப்படும் கழிவுநீரின் நச்சுத்தன்மை அளவைக் கட்டுப்படுத்தவும் குறைக்கவும் கழிவுநீர் சுத்திகரிப்பு நிலையங்களை இயக்குதல். மத்திய மத்திய சுற்றாடல் அதிகாரசபையால் (CEA) வழங்கப்பட்ட சுற்றுச்சூழல் பாதுகாப்பு உரிமத்தின் (EPL) கீழ் நிறுவப்பட்ட ஒரு அதிநவீன எரிப்பான் உட்பட, ஒரு மேம்பட்ட கழிவு மேலாண்மை அமைப்பைப் பராமரித்தல், இதன் மூலம் திடக்கழிவுகள் சுற்றுச்சூழலுக்கு இணக்கமான முறையில் அகற்றப்படுவதை உறுதி செய்தல்.

மனித நிலைத்தன்மை, திறன் மேம்பாடு மற்றும் உள்ளூர் பொருளாதாரப் பங்களிப்பு

நிலையான மேம்பாட்டில் மனித மூலதனத்தின் முக்கியத்துவத்தை உணர்ந்து, AASL தேசிய திறன் மேம்பாடு மற்றும் அறிவுப் பரிமாற்றத்திற்கு தீவிரமாகப் பங்களித்தது.

தகவல் தொழில்நுட்பம், நிதி, மின்னணுவியல், இயந்திரப் பொறியியல், பொது நிர்வாகம், போக்குவரத்து மற்றும் தளவாட முகாமைத்துவம், மற்றும் தானியங்கிப் பொறியியல் உள்ளிட்ட பல்வேறு துறைகளில் இலங்கை கல்வி நிறுவனங்களைச் சேர்ந்த இளங்கலைப் பட்டதாரிகள், பட்டயப் படிப்பு முடித்தவர்கள் மற்றும் தொழிற்பயிற்சி பெறுபவர்களுக்கு இந்நிறுவனம் பயிற்சி மற்றும் செய்முறை அனுபவத்தை வழங்கியது.

இந்த முயற்சிகள், கல்விக்கு ஆதரவளித்தல், வேலைவாய்ப்பை மேம்படுத்துதல் மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து மற்றும் அது தொடர்பான துறைகளின் எதிர்காலப் பணியாளர்களை வலுப்படுத்துதல் ஆகியவற்றில் AASL-இன் பரந்த அர்ப்பணிப்பைப் பிரதிபலிக்கின்றன.

எப்போதும் வரவேற்பு - விமான நிலைய அனுபவங்கள் மற்றும் ஈடுபாட்டின் சிறப்பம்சங்கள

உள்கட்டமைப்பு மற்றும் செயல்பாடுகளுக்கு அப்பால், BIA ஆண்டு முழுவதும் பயணிகளின் பயணத்தை வளப்படுத்தும் மற்றும் இலங்கையின் கலாச்சாரம், அரவணைப்பு மற்றும் விருந்தோம்பலைப் பிரதிபலிக்கும் அர்த்தமுள்ள தருணங்களைத் தொடர்ந்து உருவாக்கியது.

இலங்கையின் நுழைவாயில் முழுவதும் தருணங்கள், கலாசாரம் மற்றும் இணைப்பைக் கொண்டாடுதல்.

இலக்குகள் மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து கண்ணோட்டம்

எதிர்காலத்தில், AASL நிறுவனம் திறன் சீரமைப்பு, விமான நிறுவன கூட்டாண்மைகளை வலுப்படுத்துதல், உள்கட்டமைப்பு தயார்நிலை, டிஜிட்டல் மாற்றம் மற்றும் நிலைத்தன்மை ஒருங்கிணைப்பு ஆகியவற்றில் கவனம் செலுத்துகிறது. திட்டமிடப்பட்ட மூலதனத் திட்டங்கள் மற்றும் அமைப்பு மேம்பாடுகள், கணிக்கப்பட்ட போக்குவரத்து வளர்ச்சி மற்றும் மாறிவரும் விமான நிறுவன மற்றும் பயணிகளின் எதிர்பார்ப்புகளுடன் சீரமைக்கப்பட்டுள்ளன.

NACO (2025) தயாரித்த பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தின் முதன்மைத் திட்ட போக்குவரத்து முன்னறிவிப்பின்படி, 2030-ஆம் ஆண்டில் பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தில் பயணிகளின் போக்குவரத்து சுமார் 13 மில்லியனை எட்டும் என்று கணிக்கப்பட்டுள்ளது. இது சரியான நேரத்தில் முனைய விரிவாக்கம், திறன் உகப்பாக்கம் மற்றும் துணை உள்கட்டமைப்பு மேம்பாடு ஆகியவற்றின் தேவையை வலுப்படுத்துகிறது. திறன் மேம்பாட்டில் T2 கட்டுமானத்தை மீண்டும் தொடங்குவதே எங்களின் மிகப்பெரிய முன்னுரிமையாகும். மேலும், T2 மீண்டும் தொடங்கப்பட்ட 30 மாதங்களில் அது பயன்பாட்டிற்கு வரும் என்பதால், அடுத்த 1-2 ஆண்டுகளுக்கு திட்டமிடப்பட்டுள்ள பல்வேறு திறன் மேம்பாட்டுத் திட்டங்களும் சமமான முன்னுரிமையாக மாறியுள்ளன.

ERP கட்டம் 01 தொகுதிகளில் கிளவுட் இடம்பெயர்வு மற்றும் ERP கட்டம் 2-இன் கீழ் அங்கீகரிக்கப்பட்ட தொகுதிகளைச் செயல்படுத்துவது ஆகியவை எங்களின் டிஜிட்டல்மயமாக்கல் செயல்திட்டத்தில் முக்கிய முன்னுரிமைகளாக மாறியுள்ளன.

பயணிகள் மற்றும் பார்வையாளர்களின் ஒட்டுமொத்த அனுபவத்தை மேம்படுத்துவதற்காக, JIA முனையக் கட்டிடத்தின் விரிவாக்கம் மற்றும் மேம்படுத்தல், அதனுடன் தொடர்புடைய உள்கட்டமைப்பு மேம்பாடுகளுடன் மேற்கொள்ளப்பட்டன. இந்த மேம்பாடுகள், பிராந்திய இணைப்பை வலுப்படுத்துதல் மற்றும் JIA-வை எளிதில் அணுகக்கூடிய மற்றும் திறமையான பிராந்திய விமானப் போக்குவரத்து மையமாக நிலைநிறுத்துதல் ஆகிய AASL-இன் நோக்கத்துடன் உத்திப்பூர்வமாக ஒத்துப்போகின்றன.

கட்டுப்பாடான திட்டமிடல் மற்றும் உறுதிசெய்யப்பட்ட பாதுகாப்பின் வழிகாட்டுதலுடன், யுயுளுடு தனது முன்னேற்றப் பயணத்தைத் தொடர்கிறது-இலங்கையின் விமானப் போக்குவரத்து எதிர்காலத்தை இணைத்து, செயல்படுத்தி, உயர்த்தி, எப்போதும் மேல்நோக்கிச் செல்கிறது.

தொடர்ச்சியான முன்னேற்றம் என்ற தொலைநோக்குப் பார்வையால் வழிநடத்தப்பட்டு, யுயுளுடு நிறுவனம் எதிர்பார்ப்புகளுக்கு அப்பாற்பட்ட அர்த்தமுள்ள பயண அனுபவங்களை உருவாக்குவதில் கவனம் செலுத்துகிறது - இது எப்போதும் சிறப்பிலும் அக்கறையிலும் உயர்ந்து கொண்டே செல்கிறது.

சர்வதேச தேநீர் தினக் கொண்டாட்டங்கள்

முன்னணி தேயிலை வியாபாரநமங்கள் மற்றும் தொழில் கூட்டாளர்களுடன் இணைந்து, BIA, உலகப் புகழ்பெற்ற சிலோன் தேயிலையின் பாரம்பரியத்தை, கப்பல் துறைப் பகுதியில் சுவைத்தல், நேரலை இசை, ஊடாடும் விளையாட்டுகள் மற்றும் பயணிகளை ஈடுபடுத்தும் செயல்பாடுகளுடன் கொண்டாடியது.

பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தில் பண்டிகைக் காலம் – கிறிஸ்துமஸ் கொண்டாட்டங்கள்

விமான நிலையம், பண்டிகைக் கால அலங்காரங்கள், நேரலை இசை, நத்தார் தாத்தாவுடனான சந்திப்புகள் மற்றும் ஊடாடும் புகைப்பட அனுபவங்கள் ஆகியவற்றால் களைகட்டியது. இது விடுமுறைக் காலத்தில் பயணிகளுக்கு மகிழ்ச்சியான நினைவுகளை உருவாக்கியது.

வில் புத்தாண்டு!

உற்சாகமான பயணங்களும் மறக்க முடியாத அனுபவங்களும் நிறைந்த புத்தாண்டு அமைய வாழ்த்துகிறோம்! BIA-வில் நடைபெற்ற எங்களின் சிங்கள மற்றும் தமிழ் புத்தாண்டு கொண்டாட்டங்களின் சில புகைப்படங்கள் இங்கு காணப்படுகின்றன.

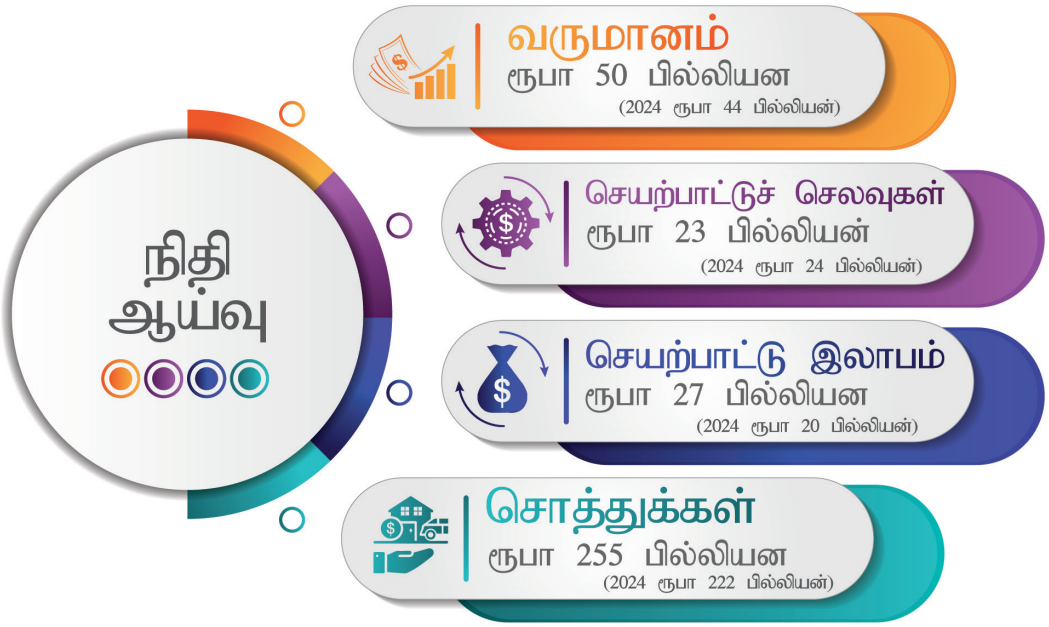
அன்பையும் ஒற்றுமையையும் கொண்டாடும் சூழல் இதுவாகும்.

உலக சிறுவர்கள் தினம் – வாழ்நாளில் ஒருமுறை மட்டுமே கிடைக்கும் வான்வழி அனுபவம்

2025 அக்டோபர் 01 அன்று, இலங்கையில் முதன்முறையாக, டிவி டெரானா, சிக்னல், ஸ்ரீலங்கன் ஏர்லைன்ஸ் மற்றும் ஏஏஎஸ்எல் ஆகியவை இணைந்து 250 குழந்தைகளுக்கு இலங்கையின் மீது வாழ்நாளில் ஒருமுறை மட்டுமே கிடைக்கக்கூடிய வான்வழி அனுபவத்தை வழங்கின. தீவு முழுவதும் உள்ள பல்வேறு சமூகங்களைப் பிரதிநிதித்துவப்படுத்தும் வகையில், நாடு தழுவிய ஓவியம் மற்றும் கட்டுரைப் போட்டி மூலம் இந்தக் குழந்தைகள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டனர்.

சாதனைகள்

நிதி ஆய்வு



கண்ணோட்டம

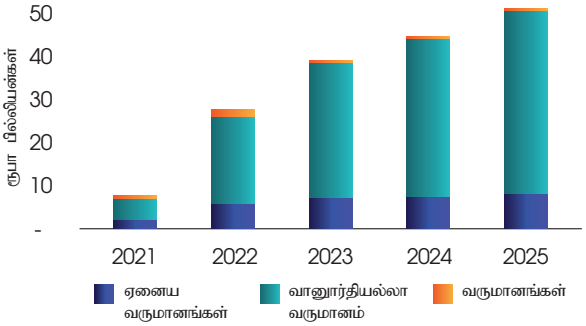
2025 ஆம் ஆண்டில், நிதிச் சாதனைகள் ஒரு வலுவான மீட்சியை வெளிப்படுத்துகின்றன. இது விமானப் போக்குவரத்துத் துறையின் மீட்சியுடன், குறிப்பாக ஆசிய-பசிபிக் பிராந்தியத்தின் மீட்சி வேகம் மற்றும் நாட்டின் சுற்றுலா சார்ந்த தேவையுடன் மூலோபாய ரீதியாக இணைந்திருப்பதன் மூலம் வகைப்படுத்தப்படுகிறது. இது, திறமையான செலவுக் கட்டுப்பாட்டு நடவடிக்கைகளுடன் சேர்ந்து, உறுதியான நிதிச் செயல்திறனை அடைய எங்களுக்கு உதவியுள்ளது. அதே நேரத்தில், வரும் ஆண்டுகளில் நிலையான வளர்ச்சிக்கு எங்களை நிலைநிறுத்திக் கொள்ளவும் இது வழிவகுத்துள்ளது.

வருவாய் சாதனைகள

AASL நிறுவனம் 2025 ஆம் ஆண்டில் மொத்தம் டுமுசு 50.1 பில்லியன் வருவாயை ஈட்டியது. இது முந்தைய ஆண்டின் வருவாயான ரூபா 43.9 பில்லியனுடன் ஒப்பிடும்போது 14% அதிகரிப்பைக் காட்டுகிறது. இந்த வளர்ச்சி, அதிகரித்த பயணிகள், விமானங்கள் மற்றும் சரக்குகளின் நடமாட்டத்தால் உந்தப்பட்ட ஒட்டுமொத்த வணிகத்தில் ஏற்பட்ட சாதகமான போக்குகளால் முதன்மையாக இயக்கப்பட்டது. நாட்டின் பேரியல் பொருளாதாரச் சூழல் படிப்படியாக நிலைபெற்றதும் இதற்கு மேலும் வலு சேர்த்தது. எங்களின் பன்முகப்படுத்தப்பட்ட வருவாய் வழிகள் மற்றும் மூலோபாய முயற்சிகள் வலுவான நிதி முடிவுகளுக்கு ஆதரவளித்துள்ளன.

AASL நிறுவனத்தின் அனைத்து முக்கிய வருவாய் பிரிவுகளிலும் அதன் சாதனைகள் எப்போதும் அதிகரித்து வருகின்றன.

மொத்த வருவாய் சாதனைகள்



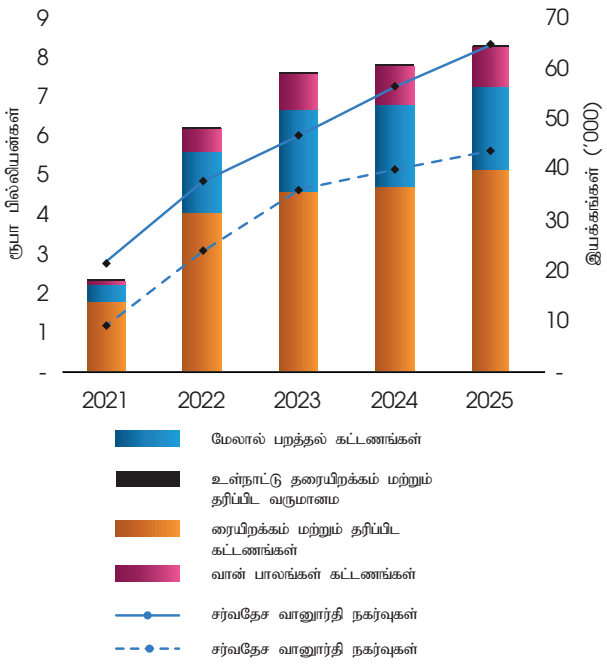
விமானப் போக்குவரத்து வருவாய

விமானத் துறையில் கிடைக்கும் விமானப் போக்குவரத்து வருமானம், AASL நிறுவனத்திற்கு ஒரு முக்கிய வருவாய் ஆதாரமாகத் திகழ்கிறது. இந்த வருமானத்தின் முதன்மை ஆதாரங்களில் தரையிறக்கம் மற்றும் நிறுத்துதல் கட்டணங்கள், வான்வழிப் பறத்தல் கட்டணங்கள் மற்றும் வான்வழிப் பாலப் பயன்பாட்டுக் கட்டணங்கள் ஆகியவை அடங்கும். தரையிறக்கம் மற்றும் நிறுத்துதல்

கட்டணங்கள் பொதுவாக விமானத்தின் எடை மற்றும் தரையில் செலவிடும் நேரத்தின் அடிப்படையில் விமான நிறுவனங்களிடமிருந்து வசூலிக்கப்படுகின்றன. இது விமான நிலையங்கள் தங்கள் செயல்பாட்டுச் செலவுகளை ஈடுசெய்ய உதவுகிறது. ஒரு நாட்டின் விமானத் தகவல் மண்டலத்தின் (FIR), வழியாகச் செல்வதற்கான உரிமைக்காக விமான நிறுவனங்கள் கட்டணம் செலுத்துவதன் மூலம் வான்வழிப் பறத்தல் வருமானம் ஈட்டப்படுகிறது. இது பொதுக் கருவூலம், இலங்கை சுற்றுலா அபிவிருத்தி அதிகார சபை மற்றும் சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகார சபை ஆகியவற்றிற்கும் பங்களிக்கிறது. மேலும், வான்வழிப் பாலங்களைப் பயன்படுத்துவதற்காக விமான நிறுவனங்களிடமிருந்து வான்வழிப் பாலப் பயன்பாட்டுக் கட்டணங்கள் விதிக்கப்படுகின்றன.

மதிப்பாய்வுக்குட்பட்ட ஆண்டில், இந்நிறுவனம் ரூபா 8.2 பில்லியன் விமானப் போக்குவரத்து வருவாயைப் பதிவு செய்துள்ளது. இது முந்தைய ஆண்டில் பதிவான ரூபா 7.8 பில்லியனை விட 6% வளர்ச்சியைக் குறிக்கிறது. வலுவான மீட்சியின் விளைவாக விமானப் போக்குவரத்து இயக்கங்களில் ஏற்பட்ட வளர்ச்சியே இதற்கு முக்கியக் காரணமாகும். விமானப் போக்குவரத்து இயக்கங்களுடன் சேர்ந்து விமானப் போக்குவரத்து வருவாயும் ஒரு ஏறுமுகப் போக்கைக் காட்டியுள்ளது.

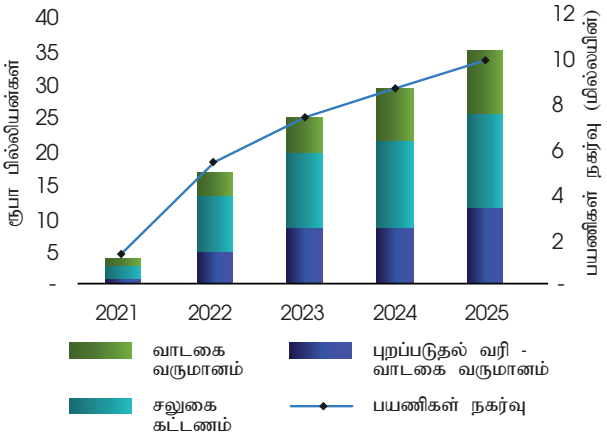
விமானப் போக்குவரத்து வருவாய



விமானப் போக்குவரத்து அல்லாத வருவாய

இந்த ஆண்டிற்கான விமானப் போக்குவரத்து அல்லாத வருவாய் ரூபா 41.8 பில்லியனாக அறிவிக்கப்பட்டது. இது முந்தைய ஆண்டில் அறிவிக்கப்பட்ட ரூபா 36.0 பில்லியனிலிருந்து 16% அதிகரிப்பைக் கண்டது. பெருந்தொற்றுக்குப் பிந்தைய மீட்சி மற்றும் நாட்டின் பொருளாதாரம் நிலைபெற்றதன் விளைவாக சுற்றுலாத் துறையில் நீடித்த வளர்ச்சி வேகம், சுற்றுலாப் பயணிகளின் வருகை அதிகரிப்புக்கு வழிவகுத்தது. இது, முந்தைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடும்போது, பயணக் கட்டணம், சலுகை மற்றும் வாடகை வருமானம் ஆகியவற்றின் நிலையான வரவைத் தூண்டியது.

விமானப் போக்குவரத்து அல்லாத வருவாய



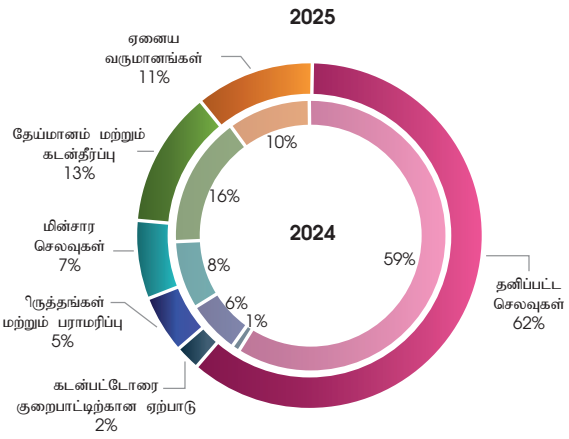
ஏனைய வருமானம்

2025 ஆம் ஆண்டிற்கான ஏனைய வருமானம் ரூபா 157.2 மில்லியனாக அறிவிக்கப்பட்டது. இது முந்தைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடும்போது 7% வளர்ச்சியைக் குறிக்கிறது. இருப்பினும், மொத்த வருவாயில் இதன் விகிதாசாரப் பங்களிப்பு மிகக் குறைவாகவே உள்ளது. AASL-இன் இதர வருமானம் முக்கியமாக எரிபொருள் நிலையத்தின் செயற்பாட்டு இலாபம் மற்றும் அரசாங்க மானியங்களின் தேய்மானம் ஆகியவற்றைக் கொண்டுள்ளது.

செயல்பாட்டுக் கிரயத் திறன்களில் அடைந்த சாதனைகள்

AASL நிறுவனத்தின் செயல்பாட்டுச் செலவுகள், 2024-ஆம் ஆண்டில் ரூபா 24.3 பில்லியனாக இருந்ததிலிருந்து, 2025-ஆம் ஆண்டில் 4% குறைந்து ரூபா 23.4 பில்லியனாக ஆனது. பழுதுபார்ப்பு மற்றும் பராமரிப்புச் செலவுகள், மின்சாரச் செலவுகள் மற்றும் கணக்கியல் மதிப்பீடுகள் (தேய்மானம் மற்றும் மதிப்பிழப்பு) ஆகியவற்றில் ஏற்பட்ட குறைப்பு, செயல்பாட்டுச் செலவுகளில் சாதகமான தாக்கத்தை ஏற்படுத்தியது. புதுப்பிக்கத்தக்க எரிசக்தி ஆதாரங்களை நிறுவனம் சார்ந்திருப்பதும், 2025-ஆம் ஆண்டில் நிலவிய குறைந்த அலகு விலையும், எரிசக்தி கட்டணத்தில் சேமிப்பை அடைய உதவியது. இந்த வகைகளில் ஏற்பட்ட செலவுச் சேமிப்புகள், பணியாளர் செலவுகள் மற்றும் பிற செலவுகளில் ஏற்படும் சிறிய அதிகரிப்புகளை ஈடுகட்டவும், மேலும் அதிக எண்ணிக்கையிலான இடமாற்றங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்ட போதிலும் ஒட்டுமொத்த செயல்பாட்டுச் செலவைக் குறைக்கவும் போதுமானதாக உள்ளன. இது செயல்பாட்டுச் செலவுக் கட்டுப்பாட்டில் நாங்கள் அடைந்த சாதனைகளைப் பிரதிபலிக்கிறது.

செயல்பாட்டுச் செலவுத் திறன்களில் சாதனைகள்



நிதி வருமானம்

AASL -இன் நிதி வருமானம், பல்வேறு வட்டி ஈட்டும் நிதிக் கருவிகளைக் கொண்டுள்ளது, இது நிறுவனத்தின் ஒட்டுமொத்த வருவாய்க்கு கணிசமாகப் பங்களிக்கிறது. இந்த வருமானத்தின் பெரும்பகுதி, அமெரிக்க டொலர் நிலையான வைப்புத்தொகைகள் (குனுள) மீதான வட்டியிலிருந்தும், அதனைத் தொடர்ந்து தாமதமான வருவாய் மீதான தவறு வட்டி மற்றும் ஷரூபாய் நிலையான வைப்புத்தொகைகளிலிருந்து வரும் வட்டியிலிருந்தும் பெறப்பட்டது. இருப்பினும், 2025-ஆம் ஆண்டில் நிலையான வைப்புத்தொகைகளில் நிறுவனத்தின் முதலீடு 27% அதிகரித்திருந்தபோதிலும், வட்டி விகிதங்களில் ஏற்பட்ட குறைவு முதலீட்டுத் தொகுப்பிலிருந்து வரும் வருமானத்தை எதிர்மறையாகப் பாதித்ததால், இந்த ஆண்டிற்கான நிதி வருமானம் 5% சரிவைக் காட்டியது. முதலீட்டுத் தொகுப்பிலிருந்து கிடைத்த ரூபா 7.4 பில்லியன் வட்டி வருமானம் ஒரு வலுவான வருவாய் ஆதாரத்தை வழங்கியது, இது உள்ளூர் மற்றும் வெளிநாட்டு நாணயச் சொத்துக்கள் இரண்டிலும் நிறுவனத்தின் மூலோபாய பணப்புழக்க நிர்வாகத்தைப் பிரதிபலிக்கிறது. இந்த வட்டி ஈட்டும் சொத்துக்கள் இடர்களைக் குறைக்க உதவியது மட்டுமல்லாமல், முக்கிய வருவாய் ஆதாரங்களுக்கும் ஆதரவளித்தன. இதன் மூலம், AASL ஒரு பொறுப்பான நிறுவனமாக தொடர்புடைய அரசாங்க விதிமுறைகளுக்கு இணங்கி, ஒரு சமநிலையான நிதித் தொகுப்பைப் பராமரிக்க முடிந்தது.

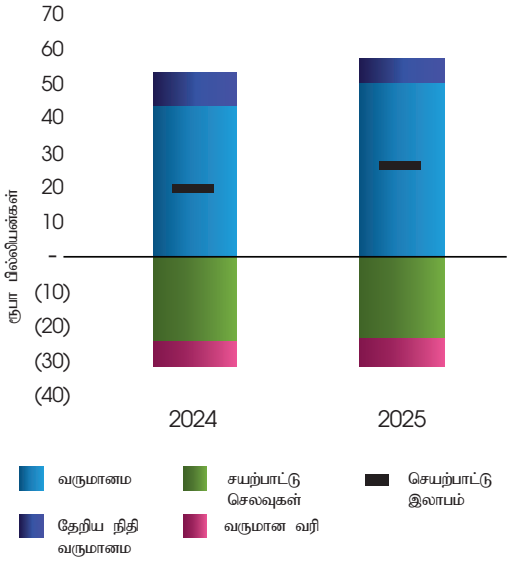
நிதிச் செலவு

நிறுவனத்தின் நிதிச் செலவு, முக்கியமாக வெளிநாட்டுக் கடன்களால் ஆனது, 2024-ல் பதிவான ரூபா 1.3 பில்லியன் எதிர்மறை நிதிச் செலவுடன் ஒப்பிடும்போது, 2025-ல் ரூபா 465.7 மில்லியனாக இருந்தது. நிதிச் செலவானது, வெளிநாட்டுக் கடன்கள் மற்றும் வைப்புகளை மாற்றுவதில் ஏற்படும் பரிமாற்ற ஆதாய இழப்புகளை உள்ளடக்கியிருப்பதால், 2024 ஆம் ஆண்டின் தொடக்கத்தில் ஏற்பட்ட பொருளாதார மீட்சியைத் தொடர்ந்து டுமுசு-ன் கணிசமான மதிப்பு உயர்வினாலும், அதன் விளைவாக ஏற்பட்ட ரூபாவின் மதிப்பு வீழ்ச்சியினாலும் குறிப்பிடத்தக்க விலகல் ஏற்பட்டது. இது 2025-ல் குறைந்தபட்ச அளவில் வைக்கப்பட்டது.

இலாபத்தன்மை

நிறுவனம் ரூபா 26.7 பில்லியன் செயல்பாட்டு இலாபத்தைப் பதிவு செய்தது, இது முந்தைய ஆண்டை விட 37% குறிப்பிடத்தக்க அதிகரிப்பாகும். விமானப் போக்குவரத்து இயக்கங்களின் வளர்ச்சியால் ஏற்பட்ட வருவாய் அதிகரிப்பு மற்றும் குறைக்கப்பட்ட செயல்பாட்டுச் செலவுகள் இதற்குக் காரணமாகும். வெளிநாட்டுக் கடன் நிலையான வைப்புகள் மூலம் உருவாக்கப்பட்ட ரூபா 6.9 பில்லியன் நிகர நிதி வருமானம், எங்கள் நிகர இலாபத்தை மேலும் வலுப்படுத்தியது. இதன் விளைவாக, வரிக்கு முந்தைய இலாபம் ரூபா 33.7 பில்லியனாகப் பதிவு செய்யப்பட்டது, இது முந்தைய ஆண்டை விட 17% அதிகமாகும்.

இலாபத்தன்மை அடிப்படையில் எங்களின் சாதனைகள்



மூலதனச் செலவினம் மற்றும் முதலீடுகள்

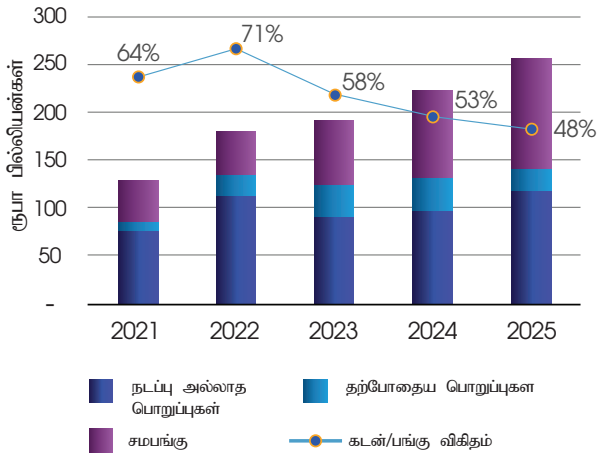
நீண்டகால வளர்ச்சிக்கான எங்கள் உறுதிப்பாட்டின் ஒரு பகுதியாக, செயல்பாட்டுத் திறனை அதிகரிப்பதற்கும் எதிர்கால வளர்ச்சிக்கு இடமளிப்பதற்கும், AASL நிறுவனம் உள்கட்டமைப்பு, தகவல் தொடர்பு மற்றும் வழிசெலுத்தல் உபகரணங்கள் போன்றவற்றில் கணிசமான முதலீடுகளைச் செய்துள்ளது. இந்த ஆண்டில் உள்கட்டமைப்பில் நிறுவனத்தின் முதலீடு ரூபா 6.7 பில்லியன் ஆகும். நிறுவனத்தின் வருவாயின் ஒரு குறிப்பிடத்தக்க பகுதி நிதிக் கருவிகளில் முதலீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. இதன் விளைவாக, அறிக்கை

காலத்தின் முடிவில் AASL-இன் மொத்த முதலீடுகள் ரூபா 130.5 பில்லியனாக இருந்தது, இது 2024-ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும்போது 29% அதிகரிப்பாகும்.

கடன் முகாமைத்துவம்

கடன் அமைப்பில் முதன்மையாக நீண்டகால (வெளிநாட்டுக்) கடன்கள், அதன் குறுகியகாலப் பகுதி மற்றும் கடன்பத்திரக் கடன் ஆகியவை அடங்கும். இந்தக் கடன்கள் BIA அபிவிருத்தித் திட்டத்தின் இரண்டாம் கட்டம், BIA ஓடுபாதை மேலடுக்குத் திட்டம் மற்றும் MRIA அபிவிருத்தித் திட்டம் உள்ளிட்ட பல்வேறு உள்கட்டமைப்புத் திட்டங்களுக்காகப் பெறப்பட்டன. கடன் மறுசீரமைப்பு செயல்முறையைத் தொடர்ந்து அரசாங்கத்தின் வழிகாட்டுதல்களுக்கு இணங்க, மதிப்பாய்வுக்குட்பட்ட ஆண்டில் இந்தக் கடன்களில் சிலவற்றைத் திருப்பிச் செலுத்தும் பணி தொடங்கப்பட்ட அதே வேளையில், வேறு சில கடன்கள் உரிய நேரத்தில் தொடர்ந்து செலுத்தப்பட்டன. அதன்படி, AASL நிறுவனம் 2024-ல் ரூபா 1.2 பில்லியனாக இருந்த மூலதனக் கூறான ரூபா 2.1 பில்லியனை 2025-ல் தீர்வு செய்தது. மேலும், இந்த ஆண்டில் வழங்கப்பட்ட கடன் ரூபா 3.1 பில்லியன் ஆகும், இது முக்கியமாக BIA மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின் இரண்டாம் கட்டத்திற்காக வழங்கப்பட்டது. அறிக்கை காலத்தின் முடிவில் நிறுவனத்தின் மொத்த கடன் பொறுப்பு டுமுசு 102.4 பில்லியனாக இருந்தது. கடன்-பங்கு விகிதம் 48% ஆக இருந்தது, இது கடந்த ஆண்டு பதிவான 53% உடன் ஒப்பிடும்போது ஒரு முன்னேற்றமாகும்.

சரியான கடன் முகாமைத்துவத்தில் நிறுவனத்தின் சாதனைகள்.

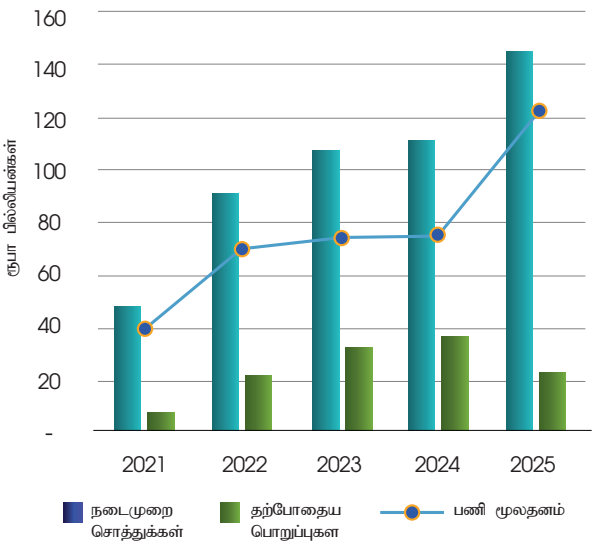


நடைமுறை மூலதன முகாமைத்துவம்

AASL - இன் தேறிய நடைமுறை மூலதன மீதி, 2024-ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் 63% அதிகரித்து, 2025-ஆம் ஆண்டில் ரூபா 122.2 பில்லியனாக மேம்பட்டுள்ளது. அரசாங்கத்தின் கடன் மறுசீரமைப்பு செயல்முறை இறுதி செய்யப்படும் வரை நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருந்த கடன் தவணைகளின் திரட்டப்பட்ட நடப்புக் கூறுகளைச் செலுத்தியதன் மூலம் இந்த குறிப்பிடத்தக்க முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது. மறுபுறம், அதிகரித்த குறுகிய கால வங்கி வைப்புத்தொகைகளால் வலுவான நடைமுறை மூலதன இருப்பு ஆதரிக்கப்படுகிறது. நிறுவனம் தனது அனைத்து குறுகிய கால பொறுப்புகளையும் எளிதாக ஈடுசெய்யும் அளவுக்கு குறுகிய கால திரவச் சொத்துக்களைக் கொண்டுள்ளது.

கடந்த ஐந்தாண்டு காலத்தைக் கருத்தில் கொண்டு, AASL-இன் நடைமுறை மூலதன மீதி தொடர்ந்து அதிகரித்து வருவது, அதன் விவேகமான நடைமுறை மூலதன முகாமைத்துவத்தை நிரூபிக்கிறது.

நடைமுறை மூலதன முகாமைத்துவம



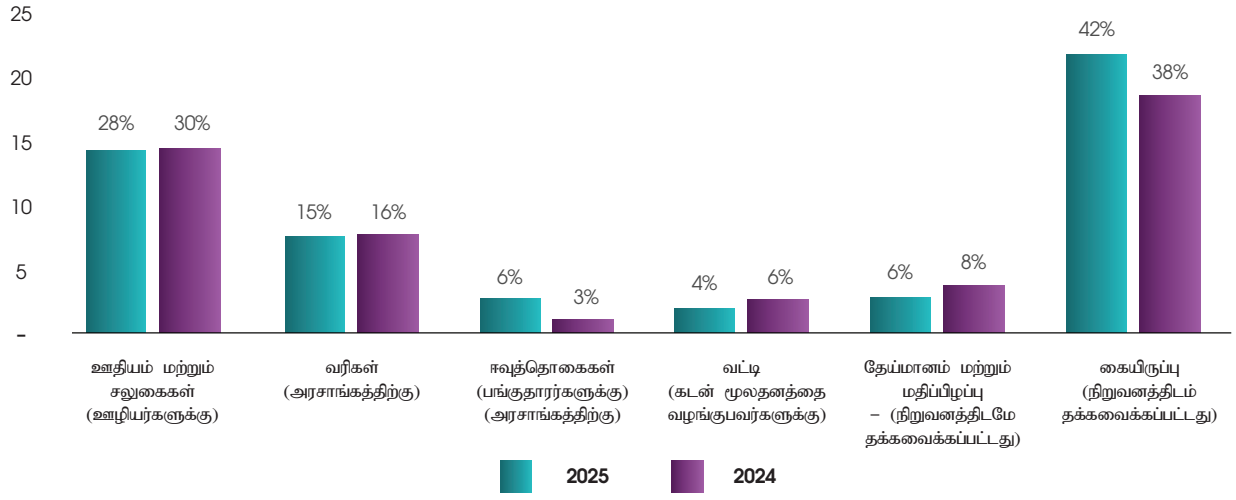
பெறுமதி சேர் அறிக்கை

தோகை ரூபாயில்

	2025	2024
வருமானம்	49,991,199,284	43,750,204,235
ஏனைய வருமானம்	157,196,025	147,125,607
நிதி வருமானம்	7,356,343,501	7,742,971,965
ஏனைய விரிவான வருமானம்	263,494,977	2,778,414,433
	57,768,233,786	54,418,716,240
நிர்வாக ஸ்தாபக மற்றும் சந்தைப்படுத்தல் செலவுகள்	(6,055,274,814)	(6,189,517,570)
பெறுமதி சேர்ப்பனவு	**51,712,958,972**	48,229,198,670

பெறுமதி சேர் பரம்பல்			%		%
பணியாளர்களுக்கு அனுகூலங்கள	சம்பளம் மற்றும	14,368,919,980	28%	14,294,079,329	30%
அரசாங்கத்திற்கு	வரிகள்	7 ,725,501,411	15%	7,563,533,219	16%
பங்குதாரர்களுக்கு	பங்கிலாபங்கள்	2,931,000,000	6%	1,286,000,000	3%
குடன் மூலதனம் வழங்கியோருக்கு	வட்டி	2,089,077,086	4%	2,750,138,810	6%
வணிகத்திற்குள் தக்கவைக்கப்பட்	தேய்மானம் மற்றும் மதிப்பிழப்பு	2,956,566,376	6%	3,833,635,383	8%
வணிக இருப்புகளுக்குள்	தக்கவைக்கப்பட்டது	21,641,894,118	42%	18,501,811,929	38%
		51,712,958,972	**100%**	48,229,198,670	100%

மதிப்பு கூட்டல் விநியோகம் 2024/2025

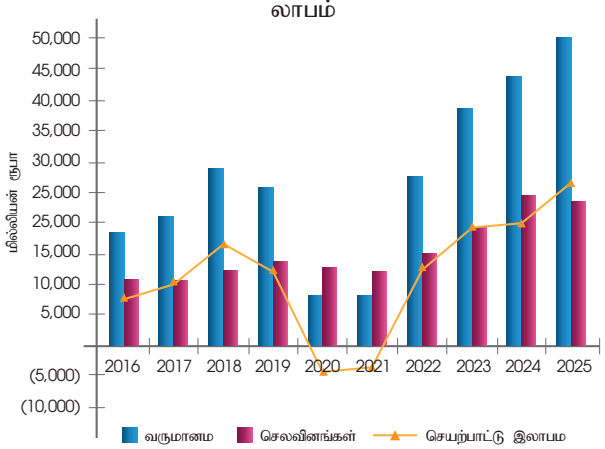


பத்து வருட சுருக்கம்

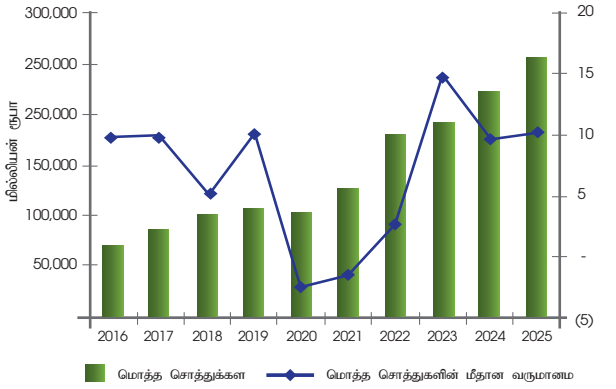
(ரூபா.மில்)

	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016
வருமானக் கூற்று										
மொத்த வருமானம்	50,148	43,897	38,376	27,577	7,879	8,011	25,693	28,739	20,758	18,329
ஊழியர்களுக்கான செலவு	(14,369)	(14,294)	(10,990)	(9,995)	(7,497)	(7,422)	(8,128)	(7,467)	(6,424)	(6,013)
ஏனைய செலவு	(9,012)	(10,023)	(8,071)	(4,946)	(4,158)	(5,200)	(5,361)	(4,750)	(4,104)	(4,629)
வரிக்கு முந்தைய இயங்கு இலாபம்	26,768	19,580	19,315	12,635	(3,776)	(4,611)	12,204	16,522	10,229	7,687
நிதி வருமானம்	7,356	7,743	10,428	6,207	3,321	3,665	4,165	3,134	2,783	1,894
நிதிச் செலவு	(466)	1,348	3,896	(12,409)	(506)	(2,787)	(1,146)	(9,198)	(2,193)	(2,673)
தேறிய நிதி வருமானம் / (செலவு)	6,891	9,091	14,324	(6,202)	2,815	878	3,018	(6,063)	590	(779)
வரிக்கு முந்தைய இலாபம் / (இழப்பு)	33,658	28,671	33,639	6,433	(961)	(3,733)	15,222	10,458	10,820	6,909
வரி விதிப்பு	(7,726)	(7,564)	(5,517)	(1,630)	(1,123)	1,228	(4,226)	(5,145)	(2,105)	11
வரிக்கு பின்னரான இலாபம் / (இழப்பு)	25,933	21,108	28,122	4,803	(2,084)	(2,504)	10,996	5,313	8,715	6,920
நிதி நிலைமைக் கூற்று										
நடைமுறையல்லா சொத்துக்கள்										
ஆதனம் மற்றும் பொறி உபகரணங்கள்	104,698	100,811	78,711	76,344	72,106	46,714	47,440	46,246	47,093	39,931
பிற்போடப்பட்ட வருமான வரி சொத்துக்கள்	3,461	3,512	3,510	3,105	1,878	1,968	2,119	1,574	1,271	798
நீண்டகால முதலீடுகள்	1,654	7,029	2,312	9,042	5,429	6,889	5,740	4,694	4,042	2,742
மொத்த நடைமுறையல்லா சொத்துக்கள்	109,813	111,352	84,533	88,491	79,414	55,571	55,300	52,515	52,405	43,471
நடைமுறை சொத்துக்கள்										
ஆவணப் பதிவேட்டின் இருப்பு	1,035	2,015	3,509	2,246	808	837	961	855	762	474
வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய பெறுவனவுகள்	13,848	10,710	11,816	8,734	3,846	3,216	6,150	5,171	3,527	3,475
பெற வேண்டிய வருமான வரி	-	-	-	91	848	833	-	-	-	970
குறுகிய கால கடன் பத்திர முதலீடுகள்	254	445	800	1,299	-	-	-	-	-	-
குறுகிய கால முதலீடுகள்	128,720	93,427	87,717	78,026	41,515	41,933	43,384	41,252	29,439	21,521
காசு மற்றும் காசு மீதி	1,536	4,520	3,171	642	413	826	2,480	1,042	887	1,187
மொத்த நடைமுறை சொத்துக்கள	145,393	111,117	107,014	91,039	47,430	47,645	52,975	48,320	34,615	27,627
மொத்த சொத்துக்கள்	**255,206**	**222,469**	**191,546**	**179,530**	**126,844**	**103,216**	**108,275**	**100,835**	**87,021**	**71,099**
பொறுப்புகள் மற்றும் பங்குதாரர்களின் பங்கு										
பங்கு மூலதனம்	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
கையிருப்புத் தொகை	11,022	10,865	6,847	6,848	6,846	1,077	1,067	1,048	1,040	1,019
திரட்டப்பட்ட இலாபம் / (இழப்பு)	102,583	79,409	60,745	38,389	34,448	35,886	38,144	27,411	22,203	15,397
மொத்த பங்குதாரர்களின் பங்கு	113,625	90,293	67,611	45,257	41,314	36,983	39,231	28,479	23,264	16,436
நடைமுறையல்லா பொறுப்புகள்										
கடன்கள்	93,003	71,032	69,992	93,029	60,435	43,433	43,813	45,434	39,728	35,069
குத்தகை பொறுப்புகள்	8	8	-	-	-	-	-	-	-	-
கடன் பத்திரங்கள்	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	-	-	-
ஓய்வூதியப் நலன் பொறுப்புக்கள்	9,874	9,365	6,994	5,877	4,838	5,483	5,484	5,093	4,268	2,576
பிற்போடப்பட்ட வரி பொறுப்பு	10,262	10,440	9,211	9,265	7,373	6,129	7,390	6,747	6,157	5,322
பிற்போடப்பட்ட அரசு மானியங்கள்	1,272	1,240	1,312	907	957	986	1,034	1,248	1,156	1,244
மொத்த நடைமுறையல்லா பொறுப்புகள்	118,418	96,086	91,510	113,078	77,603	60,032	61,721	58,522	51,310	44,210
தற்போதைய பொறுப்புகள்										
வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய செலுத்த வேண்டியவை	10,006	9,038	10,405	7,950	3,638	2,462	2,789	6,854	9,298	7,841
வருமான வரி பொறுப்பு	3,622	2,203	2,024	-	-	-	786	3,205	98	-
வட்டியுடன் கூடிய கடன்கள்	9,434	24,776	19,922	13,244	4,289	3,739	3,748	3,775	3,052	2,611
பிற்போடபட்ட அரச மானியங்கள்	100	73	74	-	-	-	-	-	-	-
மொத்த நடப்பு பொறுப்புகள்	23,162	36,090	32,425	21,195	7,927	6,202	7,323	13,834	12,447	10,452
மொத்த மூலதனம் மற்றும் பொறுப்புகள்	**255,206**	**222,469**	**191,546**	**179,530**	**126,844**	**103,216**	**108,275**	**100,835**	**87,021**	**71,099**
தேறிய சொத்துகளின் மீதான வருமானம் (%)	25	27	50	11	(5)	(7)	32	21	44	50
தேறிய இலாப விகிதம் (%)	52	48	73	17	(26)	(31)	43	18	42	38
ஒரு பங்கிற்கான இலாபம் (ரூபா)	129,662	105,537	140,607	24,013	(10,417)	(12,522)	54,979	26,566	43,574	34,598
நடைமுறை விகிதம் (தடவைகள்)	6.3	3.1	3.3	4.3	6.0	7.7	7.2	3.5	2.8	2.6
துரித சொத்துக்கள் விகிதம் (தடவைகள்)	6.2	3.0	3.2	4.2	5.9	7.5	7.1	3.4	2.7	2.6
மொத்த செலவுக்கான மொத்த வருமானம் (தடவைகள்)	2.4	2.2	3.2	1.2	0.9	0.8	2.0	1.5	1.9	1.5

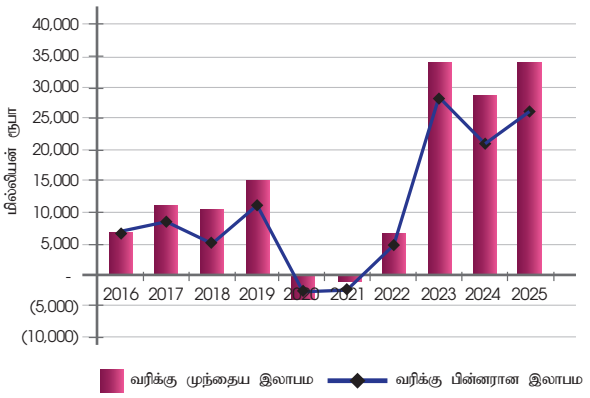
லாபம்



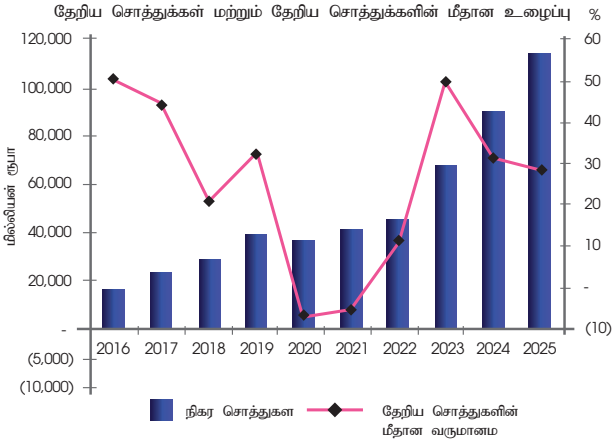
மொத்த சொத்துக்கள் மற்றும் மொத்த சொத்துகளின் மீதான வருமானம்



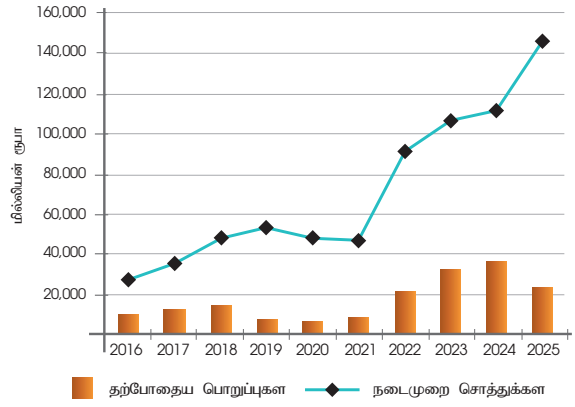
வரிக்கு முந்தைய இலாபம் மற்றும் வரிக்கு பின்னரான இலாபம்



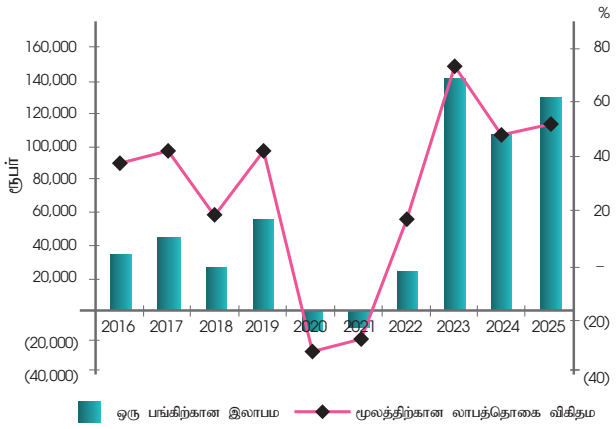
தேறிய சொத்துக்கள் மற்றும் தேறிய சொத்துக்களின் மீதான உழைப்பு



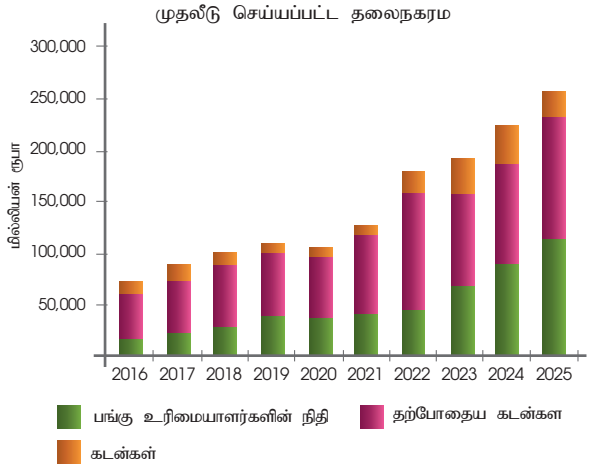
நடைமுறை சொத்துக்கள் எதிராக தற்போதைய பொறுப்புகள



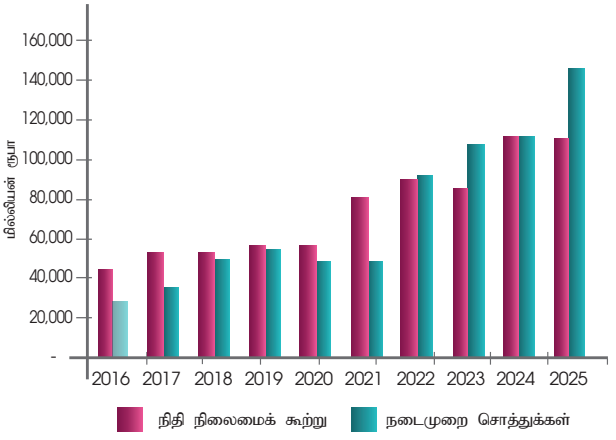
ஒரு பங்கிற்கான இலாபம் மற்றும் லாப்தரமாக்கம



முதலீடு செய்யப்பட்ட தலைநகரம்



பணியில் பயன்படுத்தப்பட்ட சொத்துக்கள்



நமது மக்களைப் பாராட்டுதல்

மனித மூலதன முகாமைத்துவம்

AASL - இல், நமது வளர்ச்சிக்கு நமது மக்களே உந்து சக்தியாகத் திகழ்கின்றனர். "எப்போதும் முன்னேறுதல்" என்ற தத்துவத்திற்கு இணங்க, 2025-ஆம் ஆண்டில் மனிதவள முகாமைத்துவமானது, செயல்திறனை வலுப்படுத்துதல், திறனை வளர்த்தல், ஊழியர்களின் நல்வாழ்வை மேம்படுத்துதல் மற்றும் இணக்கமான தொழில்துறை உறவுகளை வளர்ப்பதில் கவனம் செலுத்தியது. ஒவ்வொரு மனிதவள முன்னெடுப்பும், தனிநபர்களின் ஆற்றலை உயர்த்துவதோடு, கூட்டாக நிறுவனத்தின் சிறப்பை மேம்படுத்துவதற்காக வடிவமைக்கப்பட்டது. இதன் மூலம் நமது பணியாளர்கள் திறமை, அர்ப்பணிப்பு மற்றும் தன்னம்பிக்கையில் தொடர்ந்து வளர்வதை உறுதிசெய்கிறது.

மனித மூலதன விவரக்குறிப்பு

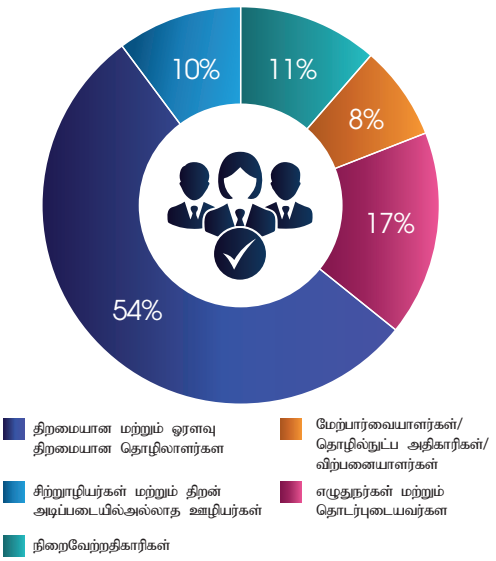
AASL 2025-ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் 3,902 பணியாளர்களைக் கொண்ட ஒரு பன்முகப் பணியாளர் குழுவால் ஆதரிக்கப்படுகிறது. இவர்களின் கூட்டு முயற்சிகள், சீரான செயல்திறன் மற்றும் பகிரப்பட்ட மதிப்பு உருவாக்கத்தின் மூலம் நிறுவனத்தின் நிலையான வளர்ச்சியை இயக்குகின்றன.

அம்சம்	அளவீடு	ஆண்டு		
		2025	2024	2023
குழு பலம்	பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை	3,902	4,031	3,940
பணியாளர் விலகல் விகிதம்	சராசரி பணியாளர்களில் பணியாளர் விலகல் சதவீதம் (%)	5%	5%	6%
பாலினப் பரவல்	மொத்தப் பணியாளர்களில் பெண் பணியாளர்களின் சதவீதம் (%)	23%	22%	22%
வயதுப் பரவல்	40 மற்றும் அதற்குக் குறைவான வயதுடைய பணியாளர்களின் சதவீதம் (%)	47%	48%	47%
அறிவு மற்றும் திறன் அபிவிருத்தி	ஒரு பணியாளருக்கான சராசரி பயிற்சி நேரம்	13	6	6

ஒரு பணியாளருக்கான சராசரி பயிற்சி நேரத்தின் அதிகரிப்பும், நிலையான விலகல் விகிதமும், பணியாளர் அபிவிருத்தி மற்றும் தக்கவைப்பு முயற்சிகளில் நிறுவனத்தின் தொடர்ச்சியான முதலீட்டைப் பிரதிபலிக்கின்றன.

வகை ரீதியான பணியாளர் பரம்பல்

பணியாளர்களின் பல்வேறு வகை ரீயான பங்கீடு கீழே சித்தரிக்கப்பட்டுள்ளது:



எண்	வகை	பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை
1	நிறைவேற்றதிகாரிகள்	445
2	மேற்பார்வையாளர்கள்/ தொழில்நுட்ப அதிகாரிகள்/வி-ற்பனையாளர்கள்	295
3	எழுதுநர்கள் மற்றும் தொடர்புட-டயவர்கள	656
4	திறமையான மற்றும் ஓரளவு தி-றமையான தொழிலாளர்கள	2,107
5	சிற்றாழியர்கள் மற்றும் திறன் அடிப்படையில் அல்லாத ஊழியர்கள்	399
	மொத்தம்	**3,902**

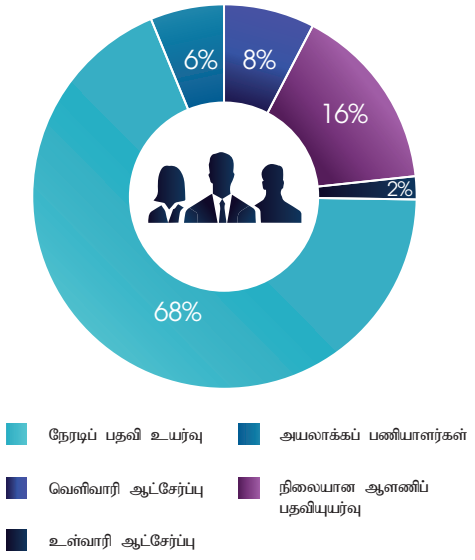
ஆட்சேர்ப்பு, பதவியுயர்வுகள் மற்றும் தக்கவைத்தல்

நிறுவனத்தின் இலக்குகளை அடைய, சரியான பதவிகளில் சரியான நபர்கள் இருப்பதை உறுதிசெய்யும் செயல்முறைகளில் மனிதவளப் பிரிவு ஈடுபட்டுள்ளது. அதன்படி, பணியாளர் திட்டமிடல், திறமை வளர்ப்பு மேம்பாடு, வருடாந்த போனஸ், விடுப்புப் பணமாக்கல் மற்றும் பல்வேறு படிகள் போன்ற நேரடி பணப் பலன்களுடன் ஊழியர்களுக்கு ஆதரவளித்தல், அத்துடன் பயிற்சி மற்றும் மேம்பாட்டுத் திட்டங்கள் உள்ளிட்ட பல முயற்சிகளை இப்பிரிவு செயல்படுத்தியுள்ளது. திறமையான ஊழியர்களின் நிலையான விநியோகத்தைப் பராமரிப்பதையும், பணியாளர் பற்றாக்குறையைக் குறைப்பதையும் நோக்கமாகக் கொண்டு, இந்த முயற்சிகளின் விளைவாக ஊழியர்கள் தொடர்பான மொத்த செலவினம் சுமார் ரூபா 14.37 பில்லியனாக இருந்தது.

மேலும், AASL நிறுவனம், திறமையாளர்களை ஈர்ப்பதற்கும் பணியமர்த்துவதற்கும் ஒரு பன்முக அணுகுமுறையைக் கையாள்கிறது. இதில், போட்டித்தன்மை வாய்ந்த ஊதியம் மற்றும் சலுகைகளை வழங்குவதுடன், உள்ளக மற்றும் வெளி ஆட்சேர்ப்பு வழிகளையும் பயன்படுத்துகிறது. இந்த அணுகுமுறை, தற்போதைய மற்றும் எதிர்காலப் பணியாளர் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்ய, தகுதியான, திறமையான மற்றும் பன்முகத்தன்மை வாய்ந்த திறமையாளர்களை ஈர்ப்பதை உறுதி செய்கிறது. நிறுவனம் அத்தியாவசிய நடவடிக்கைகளுக்காக 63 புதிய பணியாளர்களைப் பணியமர்த்தியுள்ளது.

நிரந்தர ஆட்சேர்ப்புக்காக அரசாங்கத்திடமிருந்து குறைந்த அளவிலான ஒப்புதல்களே பெறப்பட்டதால், குறுகிய கால செயல்பாட்டுத் தேவைகளுக்கு ஆதரவளிக்கும் வகையில், மனிதவளப் பிரிவு தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட முக்கியமற்ற நடவடிக்கைகளுக்கு வெளிப்பணியமர்த்தப்பட்ட மனிதவளத்தைப் பயன்படுத்தியது. இவை முக்கியமற்றவை என வகைப்படுத்தப்பட்டாலும், சேவை சார்ந்த சூழலில் சேவைகளைத் திறம்பட வழங்குவதற்கு இந்தப் பணிகள் இன்றியமையாதவையாக இருக்கின்றன. அதன்படி, இந்த ஆண்டில் 52 தொடக்க நிலை பணியிடங்கள் வெளிப்பணியமர்த்தல் ஏற்பாடுகள் மூலம் ஆதரிக்கப்பட்டன.

பணியாளர் பதவி உயர்வுகள்/ ஆட்சேர்ப்பு 2025



இருப்பினும், மதிப்பாய்வுக்குட்பட்ட ஆண்டில், மனிதவளப் பிரிவு கீழே காட்டப்பட்டுள்ளபடி பல்வேறு மூலங்களிலிருந்து பணியாளர்களை வழங்க முடிந்தது.

எண்	வகை	எண்ணிக்கை
1	வெளிவாரி ஆட்சேர்ப்பு	63
2	நிலையான ஆளணிப் பதவியுயர்வு	130
3	உள்வாரி ஆட்சேர்ப்பு	16
4	நேரடிப் பதவி உயர்வு	568
5	அயலாக்கப் பணியாளர்கள்	52
	மொத்தம்	**829**

AASL பணியாளர் செயல்திறன் மதிப்பீடு மற்றும் அங்கீகாரம்

AASL-இல், செயல்திறன் முகாமைத்துவ அமைப்பானது, செயல்திறனைக் கண்காணிக்கவும் பணியாளர் மேம்பாட்டிற்கு ஆதரவளிக்கவும் ஒரு கட்டமைக்கப்பட்ட மதிப்பீட்டுச் செயல்முறையாகச் செயல்படுகிறது.

செயல்திறன் விளைவுகளைப் பயிற்சி மற்றும் அபிவிருத்தி, தொழில் முன்னேற்றம் மற்றும் வாரிசுத் திட்டமிடல் ஆகியவற்றுடன் ஒருங்கிணைப்பதன் மூலம், பணியாளர் வளர்ச்சி நோக்கமுள்ளதாகவும் எதிர்காலத்திற்குத் தயாரானதாகவும் இருப்பதை AASL உறுதி செய்கிறது. செயல்திறன் இடைவெளிகளைக் கண்டறிவதிலும், திருப்திகரமான செயல்திறனை அங்கீகரிப்பதிலும், பயிற்சித் தேவைகளைத் தீர்மானிப்பதிலும் இந்த அமைப்பு முக்கியப் பங்கு வகிக்கிறது, அதே நேரத்தில் நிறுவனம் முழுவதும் நிலைத்தன்மையையும் நேர்மையையும் பராமரிக்கிறது.

பல்வேறுபட்ட பணியாளர் கட்டமைப்பிற்கு ஏற்ப, AASL நிறுவனம் சம்பள அளவுகள் மற்றும் பணிப் பொறுப்புகளுக்கு ஏற்றவாறு வடிவமைக்கப்பட்ட இரண்டு செயல்திறன் மேலாண்மை அமைப்புகளை இயக்குகிறது:

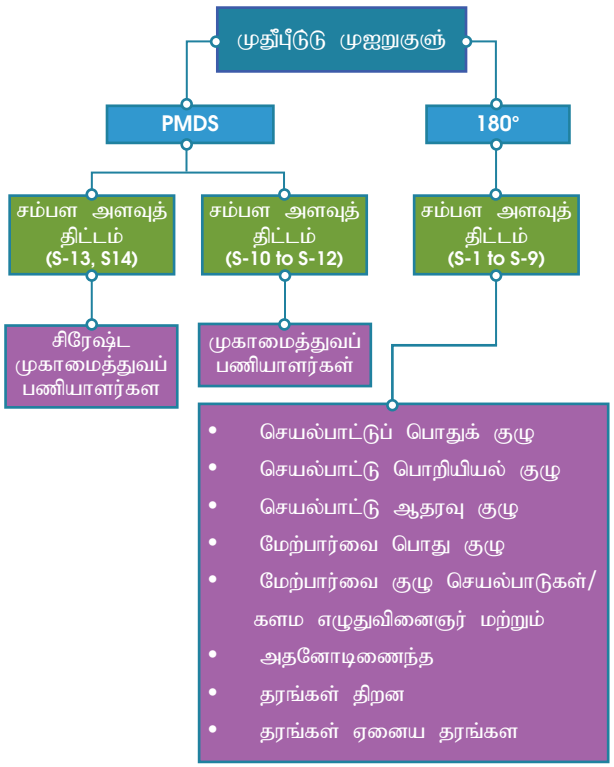
- செயல்திறன் முகாமைத்துவம் மற்றும் அபிவிருத்தி அமைப்பு (PMDS) - S-10 முதல் S-14 வரையிலான சம்பள அளவுகளில் உள்ள பணியாளர்களுக்குப் பொருந்தும்
- 180° மதிப்பீட்டு அமைப்பு - S-1 முதல் S-9 வரையிலான சம்பள அளவுகளில் உள்ள பணியாளர்களுக்குப் பொருந்தும்

செயல்திறன் முகாமைத்துவம் மற்றும் அபிவிருத்தி அமைப்பு (PMDS)

அமைப்பானது, சிரேஷ்ட முகாமைத்துவம் மற்றும் முகாமைத்துவப் பிரிவுகளை உள்ளடக்கிய, 10 முதல் 14 வரையிலான சம்பள அளவுகளில் உள்ள பணியாளர்களுக்குப் பொருந்தும். தெளிவாக வரையறுக்கப்பட்ட பணி நோக்கங்கள், நடத்தை சார்ந்த திறன்கள் மற்றும் தலைமைத்துவத் திறன்களுக்கு எதிராக செயல்திறன் மதிப்பிடப்படுகிறது. PMDS-இன் முக்கிய நிலைகளான அரையாண்டு மதிப்பாய்வுகள், செயல்திறன் தரமதிப்பீடு, முடிவுகளின் அடிப்படையிலான செயல் திட்டமிடல் மற்றும் செயல்திறன் சார்ந்த வெகுமதிகள் ஆகியவை மதிப்பீட்டில் வெளிப்படைத்தன்மை மற்றும் நிலைத்தன்மையை உறுதி செய்கின்றன.

180° மதிப்பீட்டு அமைப்பு

180° மதிப்பீட்டு முறையானது, சம்பள அளவுகோல் 1 முதல் 9 வரையிலான ஊழியர்களுக்குப் பொருந்தும். இந்த முறையின் கீழ், பணி அறிவு, திறன்கள் மற்றும் மனப்பான்மைகளின் அடிப்படையில் செயல்திறன் மதிப்பிடப்படுகிறது. இந்த மதிப்பீட்டுச் செயல்முறையானது சுய மதிப்பீடு, மதிப்பீட்டு நேர்காணல்கள், நேரடி மேற்பார்வையாளரின் மதிப்பீடு மற்றும் பிரிவுத் தலைவரின் இறுதி மதிப்பீடு ஆகியவற்றை உள்ளடக்கியது. இது ஊழியர்களின் செயல்திறனைச் சமச்சீரான மற்றும் கட்டமைக்கப்பட்ட முறையில் மதிப்பாய்வு செய்ய உதவுகிறது.



நமது பணியாளர்கள் மீதான ஒரு முதலீடு

இந்த ஆண்டில் பணியாளர் தொடர்பான செலவினங்கள், செயல்பாட்டுத் தேவைகளுக்கு ஆதரவளிப்பதற்காக மட்டுமல்லாமல், பணியாளர்களைத் தக்கவைத்தல் மற்றும் பணியாளர் நிலைத்தன்மை மீதான நிறுவனத்தின் தொடர்ச்சியான கவனத்தின் ஒரு பகுதியாகவும் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

கம்பனி, வருடாந்த போனஸ்கள் மற்றும் ஊதிய உயர்வுகள், விடுப்புப் பணமாக்கல் மற்றும் பல்வேறு படிகள் போன்ற நேரடி பணப் பலன்களைத் தொடர்ந்து வழங்கியது. இவை, பணியாளர்களின் பங்களிப்பை அங்கீகரிப்பதன் மூலமும், அவர்களின் நிதி நலனை ஆதரிப்பதன் மூலமும், அவர்களைத் தக்கவைத்தல் மற்றும் ஊக்குவிப்பதற்கான முக்கிய வழிமுறைகளாகச் செயல்படுகின்றன. மேலும், மருத்துவப் பலன்கள், போக்குவரத்து வசதிகள் மற்றும் பிற பணியாளர் ஆதரவுத் திட்டங்கள் போன்ற பணியாளர் நல நடவடிக்கைகள், பணியாளர் திருப்தியை மேம்படுத்துவதற்கும் அவர்களை நீண்ட காலத்திற்குத் தக்கவைப்பதற்கும் மேலும் பங்களித்தன. ஒட்டுமொத்த செயல்திறன் மதிப்பீடுகளின் அடிப்படையில், அந்தந்தப் பிரிவுகளில் தகுதியுள்ள பணியாளர்களுக்கு, இந்த ஆண்டில் அவர்கள் ஆற்றிய பங்களிப்புகளை அங்கீகரிக்கும் விதமாக வருடாந்திர ஊதிய உயர்வுகள் வழங்கப்பட்டன. 2025 ஆம் ஆண்டில் மொத்தம் 2,640 ஊழியர்களுக்கு அவர்களின் ஆண்டு ஊதிய உயர்வுகள் வழங்கப்பட்டன.

வகை	180° மதிப்பீடு	PMDS
வழங்கப்பட்டது	2,423	217
வழங்கப்பட்டது	930	61
தகுதியற்றவர்கள்	108	18

நிறுவனக் கட்டமைப்பு, ஆளணி மற்றும் ஆட்சேர்ப்பு மற்றும் பதவி உயர்வுத் திட்டங்கள் (SORP) மீளாய்வுச் செயல்முறை

பொதுத்துறை முயறியாண்மைகளுக்கான குழுவின் (ஊழீநு) வழிகாட்டுதலின்படி, நிறுவனக் கட்டமைப்பு, பணிப்பிரிவு மற்றும் ஆட்சேர்ப்பு மற்றும் பதவி உயர்வுத் திட்டங்கள் (SORPs) ஆகியவற்றின் மீளாய்வானது, அரசுக்குச் சொந்தமான நிறுவனங்கள் திறமையான நிறுவனக் கட்டமைப்புகள், வெளிப்படையான ஆட்சேர்ப்பு மற்றும் பதவி உயர்வுக் கட்டமைப்புகள் மற்றும் நிலையான பணிப்பிரிவு முகாமைத்து நடைமுறைகளைப் பராமரிப்பதை உறுதி செய்வதற்கான ஒரு பரந்த பொதுத்துறை முயற்சியின் ஒரு பகுதியாகும்.

COPE-இன் வழிகாட்டுதலின்படி, AASL தனது நிறுவனக் கட்டமைப்பு, SORPs மற்றும் பணிப்பிரிவு விவரங்களை 2025 ஒக்டோபர் மாதத்தில் முகாமை சேவைகள்

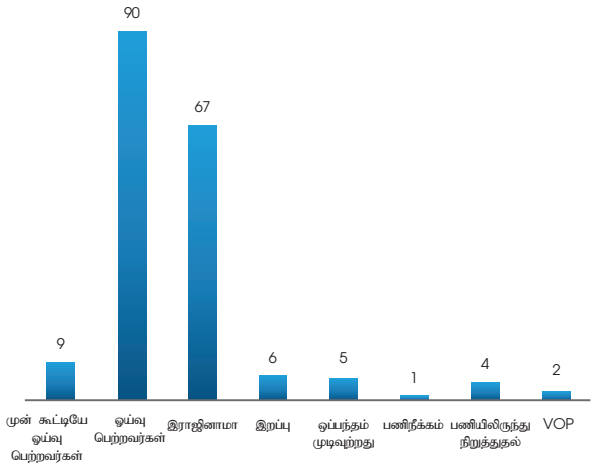
துறையிடம் சமர்ப்பித்தது, மேலும் மீளாய்வுச் செயல்முறை தொடங்கப்பட்டுள்ளது. நிறுவனத்தின் செயல்திறனை மேம்படுத்துதல், பணிப் பொறுப்புகளில் தெளிவை ஏற்படுத்துதல், வாரிசுரிமைத் திட்டமிடலை வலுப்படுத்துதல் மற்றும் நிறுவனத்தின் மனிதவளக் கட்டமைப்பு அதன் நீண்டகால உத்திசார் மற்றும் செயல்பாட்டு நோக்கங்களுடன் சீரமைக்கப்படுவதை உறுதி செய்தல் ஆகியவற்றுக்கான ஒரு முக்கிய் படியாக யுயுளுடு இந்த முன்னெடுப்பைக் கருதுகிறது.

பணி நிறுத்தம் - 2025ஆம் ஆண்டு

முந்தைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில், 2025-ஆம் ஆண்டில் AASL-இல் பணியாளர் நிறுத்தம் சற்று அதிகரித்துள்ளது. இந்தச் சிறிய அதிகரிப்பு இருந்தபோதிலும், மேலே உள்ள பிரிவுகளில் கோடிட்டுக் காட்டப்பட்டுள்ளபடி, உள்ளக ஆட்சேர்ப்பு மற்றும் பதவி உயர்வுகள், பயிற்சி மற்றும் மேம்பாடு ஆகியவற்றின் மூலம் பணியாளர் நிலைத்தன்மை பேணப்பட்டது..

இந்த ஆண்டில் பணியாளர் நிறுத்த வீதம் 5% ஆகவே இருந்தது, இது ஒப்பீட்டளவில் நிலையான பணியாளர் தக்கவைப்பு அளவைக் குறிக்கிறது.

பணி நிறுத்தம் - 2025ஆம் ஆண்டு



திறன் மேம்பாடு மற்றும் திறன் அபிவிருத்தி

இந்த ஆண்டில் பயிற்சி மற்றும் மேம்பாட்டில் முதலீடு செய்வது ஒரு முக்கிய முன்னுரிமையாக இருந்தது. பணியாளர்களின் திறன்களை மேம்படுத்துவதற்கும், தொழில் வளர்ச்சிக்கு ஆதரவளிப்பதற்கும், குறிப்பாக தொழில்நுட்ப மற்றும் பாதுகாப்பு சார்ந்த முக்கியப் பகுதிகளில், ஒழுங்குமுறை மற்றும் செயல்பாட்டுப் பயிற்சித் தேவைகளுக்கு இணங்குவதை உறுதி செய்வதற்கும், பயிற்சி தொடர்பான செலவினங்களுக்காக சுமார் ரூபா 32 மில்லியன் செலவிடப்பட்டது.

இந்தச் செலவினங்கள் வெறும் செலவுகளாக மட்டும் பார்க்கப்படாமல், மனித மூலதனத்தில் செய்யப்படும் முதலீடுகளாகக் கருதப்படுகின்றன. இதன் மூலம் AASL ஒரு திறமையான, சேவை மனப்பான்மை கொண்ட, மற்றும் எதிர்காலத்திற்குத் தயாரான பணியாளர் குழுவைப் பராமரிப்பதை உறுதி செய்கிறது.

முகாமைத்துவ அபிவிருத்தித் திட்டம்

தனது வாரிசுரிமைத் திட்டமிடல் கட்டமைப்பிற்கு இணங்க, AASL ஸ்ரீ ஜெயவர்தனபுர பல்கலைக்கழகத்தின் முதுகலை முகாமைத்துவ நிறுவனத்தில் (PIM) 39 சிரேஷ்ட மட்ட முகாமையாளர்களுக்கு 2025 டிசம்பர் 10ஆம் திகதியன்று ஒரு கட்டமைக்கப்பட்ட முகாமைத்துவ அபிவிருத்தித் திட்டத்தைத் தொடங்கியது. இந்தத் திட்டம், தலைமைத்துவத் திறனை மேம்படுத்தவும், முக்கிய வணிக மற்றும் மூலோபாய மேலாண்மை அறிவை வலுப்படுத்தவும், மற்றும் அடையாளம் காணப்பட்ட மேலாளர்களை உயர் மட்டப் பொறுப்புகளை ஏற்க முறையாகத் தயார்படுத்தவும் வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது.

விமான நிலைய தீயணைப்பு மற்றும் மீட்பு சேவை (AFRS) பயிற்சி முன்னெடுப்புகள்

2025-ஆம் ஆண்டில், AFRS இலக்கு வைக்கப்பட்ட பயிற்சி மற்றும் தொடர்ச்சியான தொழில்முறை மேம்பாட்டின் மூலம் செயல்பாட்டுத் தயார்நிலை மற்றும் ஒழுங்குமுறை இணக்கத்தை மேம்படுத்தியது. தீயணைப்பு வீரர்களின் செயல்திறனை மேம்படுத்தவும், தொழில் முன்னேற்றத்திற்கு ஆதரவளிக்கவும் புத்துணர்ச்சி மற்றும் CPD திட்டங்கள், அனைத்து செயல்பாட்டு ஊழியர்களுக்கும் கட்டாய உடற்தகுதி சோதனை ஆகியவை முக்கிய முன்னெடுப்புகளில் அடங்கும். அபாயகரமான பொருட்களை அடையாளம் காணுதல், நீர் மீட்புக்கான படகோட்டி சான்றிதழ், மற்றும் மனித காரணிகள் மற்றும் பாதுகாப்பு போன்ற சிறப்புப் பயிற்சிகள், அவசரகால பதிலளிப்புத் திறனை மேலும் வலுப்படுத்தி, ஒரு வலுவான பாதுகாப்புக் கலாசாரத்தை உறுதிப்படுத்தின.

விமான நிலைய சேவைச் சிறப்பை மேம்படுத்துதல்

2025-ஆம் ஆண்டில், விமான நிலைய மேலாண்மைப் பிரிவு, உள்ரீதியாகவும் ளுடுயுயுயு வழியாகவும் வழங்கப்பட்ட கட்டமைக்கப்பட்ட சேவைச் சிறப்பு மற்றும் தொழில்முறை மேம்பாட்டுத் திட்டங்கள் மூலம் பயணிகளின் அனுபவத்தை வலுப்படுத்தியது. இவற்றில் வாடிக்கையாளர் சேவைப் பயிற்சி, ஆளுமை மேம்பாடு மற்றும் கொள்கை விழிப்புணர்வு, மற்றும் பணியாளர்களை நிறுவனத்தின் நோக்கங்களுடன் ஒருங்கிணைக்கும் அமர்வுகள் ஆகியவை அடங்கும். மனப்பான்மை, ஆளுமை வளர்ச்சி மற்றும் பாதுகாப்புத் தயார்நிலை குறித்த கூடுதல் பயிலரங்குகள், தனிப்பட்ட உறவுத் திறன்களையும் செயல்பாட்டு மீள்திறனையும் மேம்படுத்தின. ஒட்டுமொத்தமாக, இந்த முயற்சிகள் தொழில்முறை, பொறுப்புக்கூறல் மற்றும் சேவைச் சிறப்பு ஆகியவற்றை வளர்த்தன.

வான்வழி வழிசெலுத்தல் சேவைத் திறனை மேம்படுத்துதல்

2025-ஆம் ஆண்டில், ANS பிரிவு ஆட்சேர்ப்பு, பயிற்சி மற்றும் உரிமம் வழங்கும் முயற்சிகள் மூலம் தனது வான்வழிப் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுத் திறனை வலுப்படுத்தியது. பதினாறு பயிற்சி கட்டுப்பாட்டாளர்கள்

1

2

அடிப்படைப் பயிற்சியை முடித்து, பல விமான நிலையங்களில் பணியிடப் பயிற்சியில் (OJT) ஈடுபட்டுள்ளனர். அதே நேரத்தில், முந்தைய ஆண்டைச் சேர்ந்த இருபத்தி இரண்டு பயிற்சியாளர்கள் தங்களின் முதல் தகுதிகளையும் உரிமங்களையும் பெற்றனர். பகுதி (ரேடார் அல்லாத) கட்டுப்பாடு மற்றும் அணுகுமுறைக் கட்டுப்பாட்டுக் கண்காணிப்பு உள்ளிட்ட கூடுதல் பயிற்சித் திட்டங்கள், செயல்பாட்டுத் திறன்களை மேம்படுத்தி, பணியாளர் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்தன. ரேடார் அமைப்பு செயலிழக்கும் பட்சத்தில் செயல்பாட்டுத் தொடர்ச்சியை உறுதி செய்வதற்காக, கண்காணிப்பு அல்லாத அணுகுமுறைக் கட்டுப்பாடு குறித்த புத்துணர்வுப் பயிற்சியும் நடத்தப்பட்டது.

பாதுகாப்புடன் தொடர்புடைய திறன் மேம்பாடு

2025-ஆம் ஆண்டில், AASL இலக்கு வைக்கப்பட்ட சர்வதேசப் பயிற்சி மற்றும் கட்டமைக்கப்பட்ட மேம்பாட்டுத் திட்டங்கள் மூலம் தனது விமானப் பாதுகாப்பு மற்றும் ஒட்டுமொத்தப் பணியாளர்களின் திறனை மேம்படுத்தியது. அதிகாரிகள் ICAO தலைமையிலான, உலகளவில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட விமானப் பாதுகாப்பு, பாதுகாப்பு மற்றும் செயல்பாடுகள் தொடர்பான பயிற்சிகளில் பங்கேற்று, சர்வதேசத் தரங்களுடன் இணங்கி, மூலோபாய, செயல்பாட்டு மற்றும் மேற்பார்வைத் திறன்களை வலுப்படுத்தினர்.

நிறுவனம் முழுவதும், பயிற்சி, சான்றிதழ்கள் மற்றும் சேவை சார்ந்த மேம்பாட்டில் தொடர்ச்சியான முதலீடு, திறமையான, தகவமைத்துக் கொள்ளக்கூடிய மற்றும் மீள்திறன் கொண்ட ஒரு பணியாளர் குழுவை வளர்த்தெடுத்தது. திறன் மேம்பாட்டை ஒரு தொடர்ச்சியான முன்னுரிமையாக நிலைநிறுத்துவதன் மூலம், AASL தனது பணியாளர்கள் எதிர்காலத்திற்குத் தயாராகவும் உலகளவில் போட்டித்தன்மையுடனும் இருப்பதை உறுதி செய்கிறது - இது செயல்பாட்டுச் சிறப்பிற்கான அதன் அர்ப்பணிப்பையும், `எப்போதும் உயரும் விமானப் போக்குவரத்து' என்ற அதன் தொலைநோக்குப் பார்வையையும் ஆதரிக்கிறது.

1. தலைமைத்துவம், ஒத்துழைப்பு மற்றும் செயல்திறன் சிறப்பு ஆகியவற்றில் கவனம் செலுத்திய திறன் மேம்பாட்டு அமர்வைத் தொடர்ந்து, முகாமைத்துவ அபிவிருத்தித் திட்டத்தில் பங்கேற்றவர்கள், AASL அதிகாரிகள் மற்றும் ஐஆ-இன் சிரேஷ்ட அதிகாரிகள்.

2. ஒரு வழக்கமான தீயணைப்புப் பயிற்சி நடைபெற்றுக் கொண்டிருந்தது, இது பணியாளர்களின் தயார்நிலையையும் ஒருங்கிணைந்த அவசரகால பதிலளிப்பையும் வலுப்படுத்தியது.

நிலவரப்படி, AASL-இன் பணியாளர் குழுவானது, வயதுக் குழுக்கள் மற்றும் வேலைவாய்ப்புப் பிரிவுகள் வாரியாக ஒரு கட்டமைக்கப்பட்ட பங்கீட்டைப் பிரதிபலிக்கிறது, மேலும் அனைத்து நிலைகளிலும் பன்முகத்தன்மை மற்றும் உள்ளடக்கத்தை வலுப்படுத்துவதற்கான தொடர்ச்சியான முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

ஒட்டுமொத்தப் பணியாளர் தளத்தில், குறிப்பாகத் திறமையான மற்றும் ஓரளவு திறமையான தொழிலாளர்கள், சிறு பணியாளர்கள் மற்றும் திறன் அடிப்படை அல்லாத பணியாளர்கள் போன்ற செயல்பாட்டு மற்றும் தொழில்நுட்பப் பிரிவுகளில், ஆண் பணியாளர்களின் பிரதிநிதித்துவம் அதிகமாக உள்ளது. இந்தப் போக்கு, பாரம்பரியமாகவே அதிக விகிதத்தில் ஆண் பங்கேற்பாளர்களை ஈர்க்கும் விமான நிலையம் மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து சேவைகளின் செயல்பாட்டுத் தன்மையால் பெருமளவில் ஏற்படுகிறது.

நிறைவேற்று மட்டத்தில், 21-30 மற்றும் 31-40 வயதுப் பிரிவுகளில் பெண்களின் பிரதிநிதித்துவம் குறிப்பிடத்தக்கதாக உள்ளது. இது, தலைமைப் பொறுப்புகளுக்கு இளம் பெண் தொழில் வல்லுநர்களை ஈர்ப்பதிலும் தக்கவைப்பதிலும் ஏற்பட்டுள்ள நேர்மறையான முன்னேற்றத்தைக் குறிக்கிறது. 31-40 மற்றும் 41-50 வயதுப் பிரிவுகளில் கூட்டாக அதிக எண்ணிக்கையிலான நிர்வாகிகள் உள்ளனர். இது, ஒரு முதிர்ந்த மற்றும் அனுபவம் வாய்ந்த நிர்வாகக் கட்டமைப்பைப் பிரதிபலிக்கிறது.

பணியாளர் பன்முகத்தன்மை அளவீடுகள்

நிலைகள் வாரியான பாலினப் பரம்பல்

2025
டிசம்பர்31

மேற்பார்வை மற்றும் தொழில்நுட்ப அதிகாரி பிரிவில், இளைய மற்றும் நடுத்தரப் பணிப் பிரிவுகளில், குறிப்பாக 21-30 மற்றும் 31-40 வயதுப் பிரிவுகளில், பாலினப்

1

2

1. பொசன் பக்திப் பாடல் - 2025 – பௌத்த சங்கத்தால் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது

2. மகளிர் தின நிகழ்ச்சி-2025 - AASL-இன் பெண் ஊழியர்களுக்காக சேவா வனிதா சங்கத்தால் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது

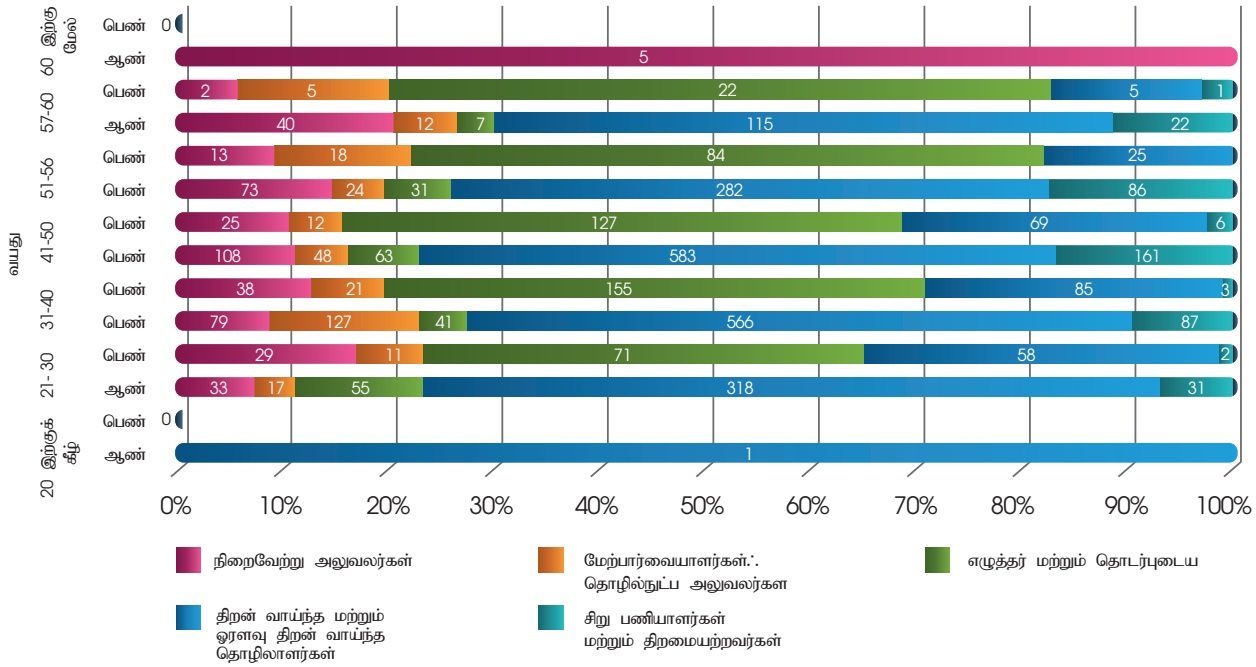
பன்முகத்தன்மை படிப்படியாக மேம்பட்டு வருகிறது. அதே சமயம், எழுத்தர் மற்றும் தொடர்புடைய பிரிவில் பெரும்பாலான வயதுப் பிரிவுகளில், குறிப்பாக 31-50 வயதுக்குட்பட்டோரில், ஒப்பீட்டளவில் வலுவான பெண் பங்கேற்பு காணப்படுகிறது. இது, நிறைவேற்று மற்றும் ஆதரவுப் பணிகளில் சமச்சீரான பிரதிநிதித்துவத்தை எடுத்துக்காட்டுகிறது.

மிகப்பெரிய பணியாளர் பிரிவாக விளங்கும் திறன் வாய்ந்த மற்றும் ஓரளவு திறன் வாய்ந்த தொழிலாளர் பிரிவில், இப்பணிகளின் தொழில்நுட்பம் மற்றும் களப்பணி சார்ந்த தன்மை காரணமாக அனைத்து வயதுப் பிரிவுகளிலும் ஆண்களே பெரும்பான்மையாக உள்ளனர். இருப்பினும், பெண் பங்கேற்பு உள்ளது மற்றும் குறிப்பாக 21-40 வயதுப் பிரிவில் இது படிப்படியாக அதிகரித்து வருகிறது.

ஒட்டுமொத்தமாக, 31–40 மற்றும் 41–50 வயதுப் பிரிவினரிடையே அதிகபட்ச பணியாளர் செறிவு காணப்படுகிறது. இது ஒரு நிலையான மற்றும் அனுபவம் வாய்ந்த பணியாளர் தளத்தை வெளிப்படுத்துகிறது. அதே நேரத்தில், இளைய வயதுப் பிரிவினரிடையே தொடர்ச்சியான ஆட்சேர்ப்பு, வாரிசுத் திட்டமிடலுக்கும் நீண்டகால நிறுவன நிலைத்தன்மைக்கும் ஆதரவளிக்கிறது.

நிலைகள் மற்றும் வயது வாரியாக பாலினப் பரவல்

பிரிவு	இற்குக் கீழ் 20		21 - 30		31 - 40		41 - 50		51 - 56		57 - 60		இற்கு மேல் 60		மொத்தம்	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
நிறைவேற்று அலுவலர்கள்	0	0	33	29	79	38	108	25	73	13	40	2	5	0	338	107
மேற்பார்வையாளர்கள்/ தொழில்நுட்ப அலுவலர்கள	0	0	17	11	127	21	48	12	24	18	12	5	0	0	228	67
எழுதுநர்கள் மற்றும் அதனோடிணைந்தவை	0	0	55	71	41	155	63	127	31	84	7	22	0	0	197	459
திறன் வாய்ந்த மற்றும் ஓரளவு திறன் வாய்ந்த தொழிலாளர்கள்	1	0	318	58	566	85	583	69	282	25	115	5	0	0	1,865	242
சிற்றூழியர்கள் மற்றும் திறன் அடிப்படையில்	0	0	31	2	87	3	161	6	86	0	22	1	0	0	387	12
மொத்தம்	**1**	**0**	**454**	**171**	**900**	**302**	**963**	**239**	**496**	**140**	**196**	**35**	**5**	**0**	**3,015**	**887**



அனைத்து வேலைவாய்ப்புப் பிரிவுகளிலும் சம வாய்ப்பு, தொழில்முறை வளர்ச்சி மற்றும் நியாயமான பங்கேற்பை ஊக்குவிக்கும் ஒரு அனைவரையும் உள்ளடக்கிய பணியிடத்தை வளர்ப்பதில் AASL உறுதியாக உள்ளது. இதன் மூலம், நிறுவனம் முன்னேறும்போது, அதன் பணியாளர்கள் தொடர்ந்து ஒன்றாக முன்னேறிச் செல்வதை உறுதி செய்கிறது.

மனிதவள சேவைகள்

பணியாளர் நலன் என்பது AASL-இன் மனிதவளத் தத்துவத்தின் ஒரு முக்கிய தூணாக விளங்குகிறது. வாழ்க்கைத் தரம், ஊக்கம் மற்றும் நீண்ட காலப் பணியாளர் தக்கவைப்பை மேம்படுத்துவதை நோக்கமாகக் கொண்ட விரிவான நல வசதிகளில் நிறுவனம் தொடர்ந்து முதலீடு செய்கிறது. நலத்திட்டங்களுக்கு கணிசமான முதலீடு தேவைப்பட்டாலும், அர்ப்பணிப்புள்ள, உற்பத்தித்திறன் மிக்க மற்றும் மீள்திறன் கொண்ட ஒரு பணியாளர் குழுவை உருவாக்குவதில் அவற்றின் நீண்ட கால மதிப்பை AASL அங்கீகரிக்கிறது. இந்த ஆண்டில் வழங்கப்பட்ட நல வசதிகள் பின்வருமாறு:

- **நிறுவன மருத்துவத் திட்டம்:**

AASL ஒரு விரிவான சுகாதாரத் திட்டத்தை இயக்குகிறது. இது நிரந்தரப் பணியாளர்கள் மற்றும் அவர்களது குடும்பத்தினருக்கு நிறுவனத்திற்குள்ளான மற்றும் வெளி மருத்துவ சேவைகளை வழங்குகிறது. காப்பீட்டுத் தொகை ரூபா 150,000 முதல் ரூபா 350,000 வரை இருக்கும். மேலும், நாடு முழுவதும் உள்ள 54 பதிவு செய்யப்பட்ட மருத்துவமனைகள் மூலம் கடன் அடிப்படையில் உள்நோயாளிகளுக்கான சிகிச்சை வசதிகள் கிடைக்கின்றன.

- **மரண நன்கொடைத் திட்டம்:**

15 ஆண்டுகளுக்கும் மேலாகச் செயல்பாட்டில் உள்ள இத்திட்டம், நிரந்தரப் பணியாளர்கள் மற்றும் பதிவுசெய்யப்பட்ட குடும்ப உறுப்பினர்களுக்கு நிதியுதவி வழங்குகிறது. 1 ஜனவரி 2025 முதல் மேம்படுத்தப்பட்ட பலன்களுடன், இந்த ஆண்டில் 262 பயனாளிகளுக்கு மொத்தம் ரூபா 20.53 மில்லியன் வழங்கப்பட்டது.

- **பணியாளர் கடன் திட்டம்:**

குறைந்தபட்சம் ஐந்து ஆண்டுகள் பணிபுரிந்த, உறுதிசெய்யப்பட்ட பணியாளர்கள், ஐந்து ஆண்டுகளில் திருப்பிச் செலுத்தக்கூடிய 4.2% என்ற சலுகை வட்டி விகிதத்தில் பணியாளர் கடன்களைப் பெறத் தகுதியுடையவர்கள். இந்த ஆண்டில் கடன் வரம்புகள் அதிகரிக்கப்பட்டன, 2025-ல் 515 கடன்கள் வழங்கப்பட்டன, இதன் மூலம் திட்டம் தொடங்கப்பட்டதிலிருந்து மொத்த ஒதுக்கீடு ரூபா 335 மில்லியனாக உயர்ந்துள்ளது.

- **பணியாளர் போக்குவரத்து சேவை:**

பயணச் சவால்களை எளிதாக்க, AASL நிறுவனம் BIA, CIAR, MRIA மற்றும் JIA ஆகிய இடங்களில் உள்ள பணியாளர்களுக்கு சேவை செய்வதற்காக 30 வழித்தடங்களில் 29 பேருந்துகளையும் ஒரு வேனையும் இயக்கியது.

- **விடுமுறை பங்களா வசதிகள்:**

பிதுருதலாகல, கதிர்காம மற்றும் ஆசுஜயு ஆகிய இடங்களில் உள்ள சலுகை விடுமுறை பங்களா வசதிகள்

பணியாளர்களுக்கும் வெளித் தரப்பினருக்கும் வழங்கப்பட்டன. 2025-ஆம் ஆண்டில், இந்த வசதிகளை 557 நபர்கள் பயன்படுத்தினர்.

- **வீட்டுக் கடன்களுக்கு 5% வட்டித் திருப்பிச் செலுத்துதல்:**

ஐந்து ஆண்டுகளுக்கும் மேலாகப் பணிபுரிந்த பணியாளர்கள், வீட்டுக் கடன்களுக்கான 5% வட்டித் திருப்பிச் செலுத்தும் திட்டத்தின் மூலம் தொடர்ந்து பயனடைந்தனர், இது அவர்களின் நீண்டகால நிதி நிலைத்தன்மைக்கு ஆதரவளித்தது.

தொழிலாளர் உறவுகள்

பணியிட மன்றம்

பொது நிர்வாக சுற்றறிக்கை இல. 5/2024-க்கு இணங்க, பிணக்குகளைத் தீர்த்தல் மற்றும் தீர்வு வழிமுறைகளை வலுப்படுத்த AASL ஒரு பணியிட மன்றத்தை நிறுவியுள்ளது. அதன்படி, நிரல் அமைச்சு மற்றும் சர்வதேச தொழிலாளர் சங்கத்திடமிருந்து பெறப்பட்ட வழிகாட்டுதல்களின்படி, AASL-க்குள் பணியிட மன்றம் நிறுவப்பட்டுள்ளது.

பணியாளர் குறைதீர்ப்பு கொள்கை மற்றும் செயல்முறை

செயல்திறன் மற்றும் வெளிப்படைத்தன்மையை மேம்படுத்துவதற்காக, பணியாளர் குறைதீர்ப்பு கொள்கை இந்த ஆண்டில் மதிப்பாய்வு செய்யப்பட்டு வலுப்படுத்தப்பட்டது. திருத்தப்பட்ட செயல்முறையானது, தலைவரால் தலைமை தாங்கப்படும் ஒரு மேன்முறையீட்டு வாரியத்தில் முடிவடையும் ஒரு தெளிவான, படிப்படியான மேல்நிலைப்படுத்தும் வழிமுறையை நிறுவுகிறது. திருத்தப்பட்ட செயல்முறையானது, ஒழுங்கு நடவடிக்கையிலிருந்து வேறுபட்டு, நம்பிக்கை, நேர்மை மற்றும் சரியான நேரத்தில் தீர்வு காண்பதை வலுப்படுத்துகிறது.

ஒன்றாக முன்னேறுதல்...

செயற்றிறன் முகாமைத்துவம், பணியாளர் நலன், பணியாளர் திட்டமிடல் மற்றும் தொழிலாளர் உறவுகளில் தொடர்ச்சியான மேம்பாட்டின் மூலம், AASL தனது ஊழியர்களை உயர்த்துவதில் உறுதியாக உள்ளது. இது நாட்டின் விமானப் போக்குவரத்துத் துறையை உயர்த்துவதோடு, ஒவ்வொரு பணியாளரும் மேல்நோக்கி முன்னேறுவதை உறுதிசெய்கிறது. இது நிறுவனத்தின் `எப்போதும் முன்னேறுதல்' என்ற பயணத்துடன் ஒத்துப்போகிறது.

Boughton
Boughton
Barracuda

தவிர்த்தல்

"ஆளுகையும் ஒழுக்கமும் ஒரு மீள்திறன் மிக்க மற்றும் பாதுகாப்பான முன்னேற்றத்தை உறுதிசெய்யும் இடம்"

அதவிர்த்தல்
இடர் முகாமைத்துவம்

கண்ணோட்டம்

இடர் முகாமைத்துவம் என்பது AASL-இன் ஆளுகைக் கட்டமைப்பின் ஒரு முக்கிய அங்கமாகும், மேலும் இது நிறுவனத்தின் மூலோபாயம்சார் மற்றும் செயல்பாட்டு நோக்கங்களை அடைவதற்கு ஒரு முக்கிய உந்துசக்தியாகவும் விளங்குகிறது. பயணிகளுக்கும் பங்குதாரர்களுக்கும் பாதுகாப்பான, திறமையான மற்றும் உயர்தரமான சேவைகளைத் தொடர்ச்சியாக வழங்குவதை ஆதரிப்பதற்காக, இது முடிவெடுக்கும் செயல்முறைகளில் முறையாக ஒருங்கிணைக்கப்பட்டுள்ளது.

இலங்கையின் ஒரே விமான நிலைய இயக்குநராக, AASL ஒரு சிக்கலான மற்றும் சர்வதேச அளவில் வெளிப்படும் சூழலில் செயல்படுகிறது. இந்தச் சூழல், நிறுவனத்தின் செயல்திறனையும் உலகளாவிய விமானப் போக்குவரத்துத் துறையில் நாட்டின் நற்பெயரையும் பாதிக்கக்கூடிய பரந்த அளவிலான மூலோபாயம்சார், செயல்பாட்டு மற்றும் நிதிசார் இடர்களை முன்வைக்கிறது. அதன்படி, AASL - இன் இடர் முகாமைத்துவக் கட்டமைப்பு, இடர்களை முறையாக அடையாளம் காணவும், மதிப்பிடவும் மற்றும் நிர்வகிக்கவும் வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது. அதே நேரத்தில், விவேகமான வள ஒதுக்கீட்டையும், மூலோபாயம்சார் வாய்ப்புகளைப் திறம்படப் பின்தொடர்வதையும் இது சாத்தியமாக்குகிறது.

நிறுவனத்தின் பெருநிறுவன ஆளுகைக் கட்டமைப்பின் ஒரு முக்கியத் தூணாக அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ள இடர் முகாமைத்துவச் செயல்முறையின் செயல்திறனுக்கான ஒட்டுமொத்தப் பொறுப்பு பணிப்பாளர் சபையிடம் உள்ளது. இடர் முகாமைத்துவ நடைமுறைகள் மூலம், AASL இடர்களை முன்கூட்டியே கண்டறிந்து மதிப்பிடவும், குறிப்பிடத்தக்க அச்சுறுத்தல்களைத் தணிக்கவும் அல்லது அகற்றவும், நிறுவனம் முழுவதும் இடர் தகவல்தொடர்பை மேம்படுத்தவும், மேலும் நிறுவனம், தேசிய பொருளாதாரம் மற்றும் ஒட்டுமொத்த சமூகத்திற்கும் பயனளிக்கும் நிலையான வளர்ச்சிக்கு பங்களிக்கவும் முயல்கிறது.

AASL இடர் முகாமைத்துவக் கட்டமைப்பு

AASL-இன் இடர் முகாமைத்துவக் கட்டமைப்பு, இடர் கண்டறிதலுக்கு ஒரு விரிவான மற்றும் கட்டமைக்கப்பட்ட அணுகுமுறையைக் கையாளுகிறது. இது சாத்தியமான அபாயங்களை அங்கீகரித்தல், அமைப்பு பலவீனங்களைக் கண்டறிதல் மற்றும் அவற்றின் சாத்தியமான பாதகமான விளைவுகளை மதிப்பிடுதல் ஆகியவற்றை உள்ளடக்கியது. இந்தக் கட்டமைப்பு, வெளிப்புற வணிகச் சூழலில் ஏற்படும் மாற்றங்களால் உருவாகும் வாய்ப்புகளைக் கண்டறிவதிலும் கவனம் செலுத்துகிறது. இதன் மூலம், மேம்படுத்தப்பட்ட வருவாய் ஈட்டல், செலவுத் திறன்கள் அல்லது இரண்டும் வழியாக அத்தகைய வாய்ப்புகளை நிறுவனம் பயன்படுத்திக்கொள்ள உதவுகிறது.

"இடர் முகாமைத்துவம் என்பது அனைவரினதும் பொறுப்பாகும்" என்ற கொள்கை AASL முழுவதும் ஆழமாகப் பதிந்துள்ளது. வணிக இடர்களை நிர்வகிக்கும் பொறுப்பு அனைத்து ஊழியர்களாலும் பகிரப்படுகிறது. நிதி மற்றும் உத்திப் பிரிவின் கீழ் உள்ள மூலோபாய முகாமைத்துவப் பிரிவு, அனைத்து செயல்பாட்டுப் பகுதிகளுடனும் ஒருங்கிணைத்து, உத்திசார் நோக்கங்களை எந்த இடையூறும் இன்றி அடைவதற்கு ஆதரவளிக்கும் வகையில் பொருத்தமான இடர் முகாமைத்துவ வழிமுறையைப் பராமரிப்பதன் மூலம் இடர் முகாமைத்துவ செயல்முறையை மையமாக மேற்பார்வையிடுகிறது. ISO 31000:2018 இடர் முகாமைத்துவக் கட்டமைப்புக்கு இணங்க இடர் முகாமைத்துவ செயல்முறை செயல்படுத்தப்படுவதையும், நிறுவனத்தின் இடர் பதிவேடு பராமரிக்கப்பட்டு புதுப்பிக்கப்படுவதையும் உறுதி செய்வதற்காக, இந்தப் பிரிவின் கீழ் ஒரு பிரத்தியேக இடர் முகாமையாளர் நியமிக்கப்பட்டுள்ளார்.

தனது இடர் மதிப்பீட்டு செயல்முறையின் மூலம், முக்கிய நோக்கங்களை அடைவதைப் பாதிக்கக்கூடிய நிகழ்வுகளைப் பற்றி ஒரு தெளிவான புரிதலைப் பெற AASL முயல்கிறது. இடர்களைக் கண்டறிந்து மதிப்பீடு செய்வதன் அடிப்படையில், நிறுவனத்தின் ஒட்டுமொத்த இடர் சுயவிவரம் மற்றும் இடர் ஏற்புத்திறனுக்கு ஏற்ப, இடர்களை ஏற்க வேண்டுமா அல்லது தணிக்க வேண்டுமா என்பது குறித்து முடிவுகள் எடுக்கப்படுகின்றன. மூலோபாயத் திட்டமிடல் செயல்முறையின் ஒரு பகுதியாக, SWOT பகுப்பாய்வு, PESTEEL பகுப்பாய்வு மற்றும் போர்ட்டரின் ஐந்து சக்திகள் உள்ளிட்ட நிறுவப்பட்ட பகுப்பாய்வுக் கருவிகளின் பயன்பாட்டால் இடர் கண்டறிதல் ஆதரிக்கப்படுகிறது.

இந்தக் கட்டமைப்பில், உள் தணிக்கைப் பிரிவு அதன் அதிகார வரம்பிற்குள் இடர் மேலாண்மை செயல்முறையில் ஒரு முக்கியப் பங்கை வகிக்கிறது. மேலும், அதிக பாதிப்புக்குள்ளாகும் பகுதிகளைக் கண்டறிவதற்கும், உள் தணிக்கைக்கு இடர் அடிப்படையிலான அணுகுமுறையை ஆதரிப்பதற்கும், வருடாந்திர தணிக்கைத் திட்டங்களைத் தயாரிப்பதில் இடர் முன்கணிப்பு இணைக்கப்பட்டுள்ளது.

இடர் முன்னறிவிப்பு

இடர் முன்னறிவிப்பு என்பது AASL-இன் செயலூக்கமான இடர் முகாமைத்துவத்தின் ஒரு முக்கிய அங்கமாகும். இது, மூலோபாய நோக்கங்களைப் பாதிக்கக்கூடிய புதிய இடர்களை முன்கூட்டியே கண்டறிய உதவுகிறது. இந்த முன்னறிவிப்புக் காலமானது, நிறுவனத்தின் ஐந்தாண்டு பெருநிறுவனத் திட்டமிடல் சுழற்சியுடன் ஒத்துப்போகிறது. இது, நீண்டகாலத் திட்டமிடலுக்கும் இடர் மதிப்பீட்டிற்கும் இடையே ஒரு சீரான தன்மையை உறுதி செய்கிறது.

ACI மற்றும் IATA போன்ற அங்கீகரிக்கப்பட்ட விமானப் போக்குவரத்து அமைப்புகளின் தொழில் கண்ணோட்டங்கள், முன்னறிவிப்புகள் மற்றும் ஆய்வுகளைப் பயன்படுத்தி எதிர்கால இடர்கள் மதிப்பிடப்படுகின்றன. இந்த நுண்ணறிவுகள், உலகளாவிய மற்றும் பிராந்தியச் சூழலில் விமானப் போக்குவரத்துச் செயல்பாடுகள், போக்குவரத்து வளர்ச்சி மற்றும் சுற்றுலாத் தேவை தொடர்பான நிச்சயமற்ற தன்மைகளை யுயுளுடு மதிப்பீடு செய்ய உதவுகின்றன.

இடர் முன்னறிவிப்பானது, நிறுவனம் முழுவதும் மேலிருந்து கீழ் மற்றும் கீழிருந்து மேல் ஆகிய இருவகை ஈடுபாட்டின் மூலமும் ஆதரிக்கப்படுகிறது. இடர் கண்டறிதல் என்பது மூலோபாயத் திட்டமிடல் செயல்பாட்டில் ஒருங்கிணைக்கப்பட்டுள்ளது. தொலைநோக்குப் பார்வையை வலுப்படுத்தவும், புதிய இடர்களைச் சரியான நேரத்தில் கண்டறிந்து பதிலளிப்பதை உறுதி செய்யவும் அனைத்து மட்டங்களிலிருந்தும் உள்ளீடுகள் ஊக்குவிக்கப்படுகின்றன.

இடர் பதிவேடு

அடையாளங் காணப்பட்ட இடர்களின் நிகழ்தகவு மற்றும் தீவிரத்தன்மையை மதிப்பிடுவதற்கான ஒரு முக்கிய கருவியாக இடர் பதிவேடு செயல்படுகிறது. பிரிவு வாரியான இடர் பதிவேடுகள், நிறுவனத்தின் தகவல் தொழில்நுட்ப வலையமைப்பு வழியாக, முன்னரே அடையாளம் காணப்பட்ட இடர் உரிமையாளர்களுடன் பகிரப்படுகின்றன. இது ஒவ்வொரு இடர் மதிப்பீடு மற்றும் ஆய்வுக்குப் பிறகும், வழக்கமான அணுகலையும் சரியான நேரத்தில் புதுப்பிப்புகளையும் சாத்தியமாக்குகிறது. இடர் பதிவேட்டில் மொத்தம் 177 இடர்கள் அடையாளம் காணப்பட்டு ஆவணப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

தற்போதுள்ள தணிப்பு நடவடிக்கைகளின் செயல்திறனை மதிப்பீடு செய்வதற்கும், காலப்போக்கில் இடர் மதிப்பீடுகளில் ஏற்படும் மாற்றங்களை மதிப்பிடுவதற்கும், பிரிவு வாரியான ஆய்வுக் கூட்டங்கள் காலாண்டு அடிப்படையில் நடத்தப்படுகின்றன. அதே நேரத்தில், இடர் மேலாண்மை நடவடிக்கைகள் மூலோபாய முகாமைத்துவப் பிரிவால் மையமாக கண்காணிக்கப்படுகின்றன. மேலும், தணிக்கப்படாத அல்லது புதிதாக உருவாகும் இடர்கள், அது தொடர்பான சிக்கல்களுடன் சேர்ந்து, ஆய்வு மற்றும் பொருத்தமான முடிவெடுப்பதற்காக இடர் மேலாண்மைக் குழுவிற்கு (RMC) அனுப்பப்படுகின்றன.

இடர் மதிப்பீடு மற்றும் அணிவரிசை

AASL, இடர் முகாமைத்துவக் கட்டமைப்பில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வரையறுக்கப்பட்ட அளவுகோல்களை, தகவலறிந்த பண்புசார் தீர்ப்புடன் இணைப்பதன் மூலம், இடர் மதிப்பீட்டிற்கு ஒரு கட்டமைக்கப்பட்ட மற்றும் சமநிலையான அணுகுமுறையைப் பயன்படுத்துகிறது. நிகழ்தகவு மற்றும் தாக்கத்தின் மதிப்பீடு, தொடர்புடைய பிரிவுகளின் ஈடுபாட்டுடன் மேற்கொள்ளப்படுகிறது. துல்லியம் மற்றும் பொருத்தத்தை உறுதி செய்வதற்காக, அவர்களின் தொழில்முறை நிபுணத்துவம் மற்றும் செயல்பாட்டு அறிவைப் பயன்படுத்தப்படுகிறது. பொருத்தமான இடங்களில், அளவுசார் முறைகளைப் பயன்படுத்தியும் இடர்கள் மதிப்பிடப்படுகின்றன. வரலாற்றுப் போக்குகள் மற்றும் ஒத்த நிகழ்வுகளின் வடிவங்களின் அடிப்படையில் நிகழ்தகவு மற்றும் விளைவு மதிப்பீடுகள் செய்யப்படுகின்றன. இதில் ஏற்படக்கூடிய தாக்கங்கள், குறிப்பாக நிதி விளைவுகள், பண மதிப்பில் அளவிடப்படுகின்றன. இந்த கலவையான பண்புசார் மற்றும் அளவுசார் அணுகுமுறை, நிறுவனத்தின் இடர் வெளிப்பாட்டின் மிகவும் வலுவான மற்றும் புறநிலை மதிப்பீட்டைச் சாத்தியமாக்குகிறது.

நிகழ்தகவு மற்றும் தாக்கம் ஆகிய இரண்டும் ஐந்து-புள்ளி அளவுகோலில் மதிப்பிடப்படுகின்றன் இது மிகக் குறைந்த நிலைக்கு ஒன்று (1) முதல் மிக உயர்ந்த நிலைக்கு ஐந்து (5) வரை இருக்கும். ஒட்டுமொத்த இடர் மதிப்பெண்கள் ஒன்று யு முதல் ஐந்து நு வரை இருக்கும். மேலும், காட்சிப்படுத்தல் மற்றும் முன்னுரிமைப்படுத்தலை ஆதரிப்பதற்காக, அவை ஒரு இடர் மதிப்பீட்டு அணிவரிசையில் குறிக்கப்படுகின்றன. அதிக மதிப்பெண்களைக் கொண்ட இடர்கள் முக்கியமானவை என வகைப்படுத்தப்பட்டு, மிக முக்கியமான இடர்களில் வளங்கள் கவனம் செலுத்தப்படுவதை உறுதி செய்வதற்காக, மேம்படுத்தப்பட்ட மேற்பார்வை, நிர்வாகக் கவனம் மற்றும் வலுப்படுத்தப்பட்ட தணிப்பு நடவடிக்கைகள் ஆகியவற்றைப் பெறுகின்றன.

இடர் அணிவரிசையின் ஒவ்வொரு கட்டத்திலும் உள்ள இடர்களின் பரவல் கீழே உள்ள அட்டவணையில் வழங்கப்பட்டுள்ளது, அதனுடன் தொடர்புடைய இடர்களின் எண்ணிக்கை அடைப்புக்குறிக்குள் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

விளைவு / நிகழ்தகவு	பேரழிவு	மேஜர்	மிதமான	மைனர்	முக்கியமற்ற
சில	5A (03)	5B (09)	5C (04)	5D (0)	5E (0)
பெரும்பாலும்	4A (10)	4B (42)	4C (17)	4D (02)	4E (03)
சாத்தியம்	3A (13)	3B (29)	3C (15)	3D (05)	3E (0)
சாத்தியமில்லை	2A (13)	2B (05)	2C (04)	2D (1)	2E (0)
அரிதான	1A (0)	1B (02)	1C (0)	1D (0)	1E (0)

இடர் ஏற்புத்திறன் மற்றும் சகிப்புத்தன்மை

AASL's இன் இடர் ஏற்புத்திறன் என்பது, நிறுவனம் தனது மூலோபாய மற்றும் செயல்பாட்டு நோக்கங்களை அடைவதில் ஏற்றுக்கொள்ளத் தயாராக இருக்கும் இடரின் அளவை வரையறுக்கிறது. இந்த இடர் ஏற்பு வரம்பை நிர்ணயிப்பதில், இலங்கையின் ஒரே விமான நிலைய இயக்குநராக AASL வகிக்கும் பங்கு, அதன் பொதுப் பொறுப்புக்கூறல், ஒழுங்குமுறைத் தேவைகள், நிதித் திறன், மற்றும் பாதுகாப்பு, உறுதித்தன்மை, சேவைத் தரம், மற்றும் நீண்டகால நிலைத்தன்மை ஆகியவற்றை உறுதி செய்ய வேண்டியதன் அவசியம் ஆகியவற்றை வாரியம் கருத்தில் கொள்கிறது.

பாதுகாப்பு, உறுதித்தன்மை, ஒழுங்குமுறை இணக்கம், மற்றும் நற்பெயர் சார்ந்த இடர்கள் ஆகியவற்றில் நிறுவனம் எச்சரிக்கையான இடர் அணுகுமுறையைக் கடைப்பிடிக்கிறது, மேலும் இடர் வெளிப்பாட்டிற்கான சகிப்புத்தன்மை மிகக் குறைவாகவே உள்ளது. இதற்கு மாறாக, செயல்பாட்டுத் திறன் மற்றும் உள்கட்டமைப்பு அபிவிருத்தி போன்ற பகுதிகளில் அளவிடப்பட்ட அளவிலான இடர் ஏற்பு முறை பயன்படுத்தப்படுகிறது, அங்கு கட்டுப்படுத்தப்பட்ட இடர் ஏற்பு, வளர்ச்சிக்கும் சேவை மேம்பாட்டிற்கும் துணைபுரிகிறது.

இடர் சகிப்புத்தன்மை நிலைகள், சபையினால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட இடர் மதிப்பீட்டுக் கட்டமைப்பின் மூலம் நிறுவப்பட்டு, இடர் அணி வரம்புகளில் பிரதிபலிக்கின்றன. சகிப்புத்தன்மை நிலைகளை மீறும் இடர்கள், மூலோபாய நோக்கங்கள் மற்றும் ஆளுகை எதிர்பார்ப்புகளுடன் இணக்கத்தை உறுதிசெய்யும் வகையில், மறுஆய்வு மற்றும் மேம்படுத்தப்பட்ட தணிப்பு நடவடிக்கைகளுக்காக இடர் முகாமைத்துவக் குழு (RMC) மற்றும் சபைக்கு அனுப்பப்படுகின்றன.

இடர் கண்காணிப்பு மற்றும் அறிக்கையிடல்

நிறுவனம் முழுவதும் திறம்பட்ட முகாமைத்துவத்தை உறுதி செய்வதற்காக, இடர்களைக் கண்காணிப்பதற்கும் அறிக்கையிடுவதற்கும் AASL ஒரு கட்டமைக்கப்பட்ட மற்றும் தொடர்ச்சியான செயல்முறையைப் பராமரிக்கிறது. அடையாளம் காணப்பட்ட இடர்கள் மற்றும் அது தொடர்பான தணிப்பு நடவடிக்கைகள் இடர் பதிவேட்டில் பதிவு செய்யப்படுகின்றன, இது உள்ளக மற்றும் வெளிச் சூழலில் ஏற்படும் மாற்றங்களைப் பிரதிபலிக்கும் வகையில் காலாண்டுக்கு ஒருமுறை மதிப்பாய்வு செய்யப்பட்டு இற்றைப்படுத்தப்படுகிறது.

1ஆம் நிலைப் பாதுகாப்பாக, ஒவ்வொரு பிரிவின் இடர் உரிமையாளர்களும் தங்களுக்கு ஒதுக்கப்பட்ட இடர்களைக் கண்காணிப்பதற்கும், இடர் தணிப்பு நடவடிக்கைகளின் செயல்திறனை மதிப்பீடு செய்வதற்கும், மற்றும் புதிதாக உருவாகும் இடர்கள் அல்லது இடர் வெளிப்பாட்டில் ஏற்படும் குறிப்பிடத்தக்க மாற்றங்களைப் புகாரளிப்பதற்கும் பொறுப்பாவார்கள். இரண்டாம் நிலை பாதுகாப்பாக, உத்திசார் மேலாண்மைப் பிரிவும் இடர் பதிவேட்டில் அடையாளம் காணப்பட்ட இடர்களை மேற்பார்வையிட்டுக் கண்காணிக்கிறது. இருப்பினும், இடர் மேலாண்மைக் குழு, இடர் உரிமையாளர்கள் மற்றும் இடர் ஒருங்கிணைப்பாளர்களுக்கு இடையே வழக்கமான இடர் ஆய்வுகள் நடத்தப்பட்டு, அதன் புதுப்பிப்புகள் மேற்பார்வை மற்றும் வழிகாட்டுதலுக்காக இடர் முகாமைத்துவக் குழுவிற்கு (RMC) புகாரளிக்கப்படுகின்றன.

இடர் முகாமைத்துவக் குழு (RMC)

RMC என்பது பணிப்பாளர் சபையால் நியமிக்கப்பட்ட, முறையாக அமைக்கப்பட்ட ஒரு உப குழுவாகும். இது AASL-இன் இடர் முகாமைத்துவச் செயல்பாட்டைக் கண்காணிக்கிறது. இக்குழுவில் மூன்று இயக்குநர்கள் குழு உறுப்பினர்கள் உள்ளனர் இதில் மூலோபாய முகாமைத்துவத் தலைவர் செயலாளராகவும் ஒருங்கிணைப்பாளராகவும் பணியாற்றுகிறார். முக்கிய இடர் போக்குகள், வணிகத்திற்கு மிக முக்கியமான இடர்கள், தணிப்பு நிலை மற்றும் உத்திசார் கவனம் தேவைப்படும் பகுதிகளை முன்னிலைப்படுத்தி, இயக்குநர்கள் குழுவிற்குப் பரிந்துரைகளையும் அவ்வப்போது புதுப்பிப்புகளையும் வழங்குவதே இக்குழுவின் முதன்மைப் பணியாகும். இந்த அறிக்கையிடல் கட்டமைப்பு, சரியான நேரத்தில் முடிவெடுப்பதை ஆதரிக்கிறது, பொறுப்புடைமையை வலுப்படுத்துகிறது, மேலும் இடர்கள் நிறுவனத்தின் அங்கீகரிக்கப்பட்ட இடர் ஏற்பு மற்றும் சகிப்புத்தன்மை நிலைகளுக்குள் இருப்பதை உறுதி செய்கிறது.

2 ஆம் நிலைப் பாதுகாப்பின் ஒரு பகுதியாக, RMC ஆனது நிறுவனத்தின் வணிகச் செயல்பாடுகளைப் பாதிக்கக்கூடிய இடர்களைக் கண்டறிந்து மதிப்பிடுகிறது. மேலும், வணிகம், பாதுகாப்பு, காப்பு மற்றும் நற்பெயர் இடர்களை உள்ளடக்கிய அத்தகைய இடர்களின் சாத்தியமான நிதி மற்றும் நிதிசாரா தாக்கங்களை மதிப்பீடு செய்வதுடன், தொழில் மற்றும் உத்திசார் இடர்களையும் கருத்தில் கொள்கிறது. இடர் எச்சரிக்கைகள் மற்றும் பரிந்துரைகள் RMC - ஆல் மதிப்பாய்வு செய்யப்பட்டு, தேவைப்படும் இடங்களில், நிறுவப்பட்ட ஆளுகை மற்றும் உத்திசார் திட்டமிடல் செயல்முறைகள் மூலம் இயக்குநர்கள் குழுவிற்கு மேல்நிலைப்படுத்தப்படுகின்றன.

இடர் முகாமைத்துவக் குழு (RMC) காலாண்டுக்கு ஒருமுறை கூடுகிறது, இதில் தொடர்புடைய பிரிவுத் தலைவர்கள், இடர் உரிமையாளர்கள் மற்றும் இடர் ஒருங்கிணைப்பாளர்கள் பங்கேற்கின்றனர். உயர் முன்னுரிமை இடர்கள், குறிப்பாக இடர் அணிவரிசையின் "சிவப்பு மண்டலத்திற்குள்" (5A, 5B, 4A) உள்ளவை, முதன்மைக் கவனத்தைப் பெறுகின்றன, அதே நேரத்தில் மற்ற இடர்கள் அவற்றின் முக்கியத்துவம் மற்றும் தீவிரத்தன்மையின் அடிப்படையில் மதிப்பாய்வு செய்யப்படுகின்றன. இந்தக் குழு, இடர் நிலை மற்றும் முந்தைய கூட்டங்களின் நடவடிக்கைகளின் முன்னேற்றத்தையும் கண்காணிக்கிறது.

பிற முறையான இடர் ஆளுகை வழிமுறைகள்

மேலும், முறையான வழிமுறைகள் குறிப்பிட்ட இடர் பகுதிகளை ஆதரிக்கின்றன. விமான நிலையப் பாதுகாப்பு இடர்கள், ICAO இணைப்பு 19-க்கு இணங்க, பாதுகாப்பு மேற்பார்வைக் குழுவால் கண்காணிக்கப்படுகின்றன. செயல்பாட்டு இடர்கள், ஒருங்கிணைப்புக் குழு கூட்டங்கள் மூலம் கையாளப்படுகின்றன, அதே நேரத்தில் விமான நிறுவனங்கள், பயணிகள் மற்றும் விமான நிலையச் சொத்துக்களைப் பாதிக்கும் இடர்களை விமான நிறுவன

இயக்குநர்கள் குழு மற்றும் விமானப் பாதுகாப்புக் குழு நிர்வகிக்கின்றன. நிதி மற்றும் தணிக்கை தொடர்பான இடர்கள், கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழுவால் கண்காணிக்கப்படுகின்றன, இது பயனுள்ள உறுதி மற்றும் ஆளுகையை உறுதி செய்கிறது.

இடர்கள் மற்றும் தணிப்பு நடவடிக்கைகள்

விமானப் போக்குவரத்துச் செயல்பாட்டுச் சூழல் தொடர்ந்து வேகமாக மாறிவருகிறது, இது ஒரு கட்டமைக்கப்பட்ட மற்றும் செயலூக்கமான இடர் முகாமைத்துவ அணுகுமுறையைத் தேவைப்படுத்தும் சிக்கலான சவால்களின் தொகுப்பை முன்வைக்கிறது. விமானப் போக்குவரத்துத் துறையில் ஏற்படும் மாற்றங்களால் உருவாகும் வாய்ப்புகளைப் பயன்படுத்திக்கொள்ளும் அதே வேளையில், செயல்பாட்டுச் சவால்களை எதிர்கொள்வதற்கான ஒரு முக்கிய வழிமுறையாக AASL தனது இடர் மேலாண்மை செயல்முறையைக் கருதுகிறது. இந்த ஆண்டில், பல வெளிப்புற மற்றும் உள் காரணிகள் நிறுவனத்தின் இடர் விவரத்தின் மீது அழுத்தத்தை ஏற்படுத்தி, இடர் அட்டவணையில் இடர்களுக்கு முன்னுரிமை அளிப்பதில் செல்வாக்கு செலுத்தின.

விமான நிலையத் திறன் பற்றாக்குறை இடர்

நீண்ட வளர்ச்சி காலக்கெடுவால் பௌதீக உள்கட்டமைப்பு விரிவாக்கம் கட்டுப்படுத்தப்பட்டுள்ளதாலும், அதிகரித்து வரும் தேவையைப் பூர்த்தி செய்ய தற்போதுள்ள வசதிகளை மேம்படுத்த வேண்டியிருப்பதாலும், PTB-யில் உள்ள திறன் பற்றாக்குறை எங்களுக்குத் தொடர்ச்சியாக ஒரு உயர் இடரை ஏற்படுத்துகிறது. இது பல பிற செயல்பாட்டு மற்றும் நற்பெயர் இடர்களிலும் ஒரு சங்கிலித் தொடர் விளைவை உருவாக்குகிறது. இதற்கு, பிராந்தியத்தில் உள்ள பிற சர்வதேச விமான நிலையங்களுக்கு இணையான தரத்தில் விமான நிலைய வசதிகள் மற்றும் உள்கட்டமைப்பைப் பராமரிக்கும் அதே வேளையில், போக்குவரத்து முன்னறிவிப்புகள், விமானக் குழு மேம்பாடுகள் மற்றும் சந்தைப் போக்குகளுடன் இணைந்த நீண்ட கால உள்கட்டமைப்புத் திட்டமிடல் உள்ளிட்ட திறன் மேலாண்மைக்கான ஒரு மூலோபாய அணுகுமுறை தேவைப்படுகிறது.

முனைய மறுவடிவமைப்பு மற்றும் மறுசீரமைப்பில் இந்த இடரின் தாக்கத்தைக் குறைப்பதற்காக எடுக்கப்பட்ட தணிப்பு நடவடிக்கைகள், மேலாண்மை கலந்துரையாடல் மற்றும் பகுப்பாய்வு (MDA) பிரிவில், பக்கம் 41 வரை உள்ள "விமான நிலைய சொத்துக்கள் மற்றும் உள்கட்டமைப்பு மேம்பாடுகள்" என்பதன் கீழ் விரிவாக விளக்கப்பட்டுள்ளன.

தொழில்நுட்ப இடையூறு இடர்

விமான நிலைய செயல்பாடுகளில் தொழில்நுட்ப முன்னேற்றம் ஒரு முக்கிய சவாலாக உள்ளது, ஏனெனில் பயணிகளின் அனுபவம், செயல்பாட்டுத் திறன் மற்றும் ஒட்டுமொத்த பாதுகாப்பை மேம்படுத்துவதில் தொழில்நுட்பம் ஒரு மையப் பங்கை வகிக்கிறது. வான்வழி வழிசெலுத்தல் கருவிகள் மற்றும் பாதுகாப்புச் சோதனை உபகரணங்கள் உள்ளிட்ட விமான நிலைய அமைப்புகள், CAASL - ஆல் நிர்ணயிக்கப்பட்ட தேசிய ஒழுங்குமுறைத் தேவைகள் மற்றும் ICAO - ஆல் வெளியிடப்பட்ட சர்வதேச தரநிலைகள் ஆகிய இரண்டிற்கும் இணங்க வேண்டும். நிகழ்நேர கண்காணிப்பு அமைப்புகள், பயணிகள் ஓட்ட மேலாண்மை, பயணப் பெட்டிகளைக் கையாளும் தீர்வுகள், விமானக் கட்டுப்பாட்டு அமைப்புகள் மற்றும் பயோமெட்ரிக் அடையாளத் தொழில்நுட்பங்கள் போன்ற மேம்பட்ட விமான நிலையத் தொழில்நுட்பங்களுக்கான அதிகரித்து வரும் தேவை, நம்பகத்தன்மை, பாதுகாப்பு மற்றும் சேவைத் தரத்தை உறுதி செய்வதற்காக சிறப்புச் சேவை வழங்குநர்களுடன் ஒத்துழைப்பையும் தொடர்ச்சியான முதலீட்டையும் அவசியமாக்குகிறது.

டிஜிட்டல்மயமாக்கல் மாற்றத் திட்டத்திற்குச் செல்ல தொடர்ச்சியான அழுத்தங்கள் கொடுக்கப்படும் நிலையில், மேற்கூறிய இடரைக் கையாள்வதற்காக, AASL ஒரு கட்டம் கட்டமாக செயல்படுத்தப்படும் டிஜிட்டல்மயமாக்கல் செயல்திட்டத்தின் கீழ் அடையாளம் காணப்பட்ட நடவடிக்கைகளைச் செயல்படுத்தும் பணியில் ஈடுபட்டுள்ளது. பயணிகளுக்கு ஒரு மேம்பட்ட, பாதுகாப்பான மற்றும் தடையற்ற பயண ஓட்டத்தை வழங்குவதற்கான முக்கிய தணிப்பு உத்தியாக, BIA-க்கு வரும் பயணிகளுக்கென அர்ப்பணிக்கப்பட்ட வருகை ஸ்மார்ட் சேனலின் ஒரு பகுதியாக, மதிப்பாய்வுக்குட்பட்ட ஆண்டில் ABC இ-கேட் அமைப்பு போன்ற சில திட்டங்கள் நிறுவப்பட்டன. இந்தத் தணிப்பு நடவடிக்கை மற்றும் திட்டமிடப்பட்டுள்ள பிற தொழில்நுட்ப மேம்பாடுகள் குறித்த மேலதிக விவரங்கள், MDA-வில் 36 - 52 பக்கங்களில் விரிவாகக் கூறப்பட்டுள்ளன.

பாதுகாப்பு, காப்புறுதி மற்றும் ஒழுங்குமுறை இணக்கம்

தேசிய ஒழுங்குமுறை அமைப்புகள் மற்றும் சர்வதேச விமானப் போக்குவரத்து அமைப்புகளின் தீவிரக் கண்காணிப்புடன், விமானப் போக்குவரத்துச் செயல்பாடுகளில் பாதுகாப்பு, காப்புறுதி மற்றும் ஒழுங்குமுறை இணக்கம் ஆகியவை முதன்மையானவையாகத் தொடர்கின்றன. 2025 ஆம் ஆண்டில், பாதுகாப்பு மேலாண்மை அமைப்புகள், விமான நிலையப் பாதுகாப்பு மற்றும் செயல்பாட்டு மீள்திறன் தொடர்பான ஒழுங்குமுறை எதிர்பார்ப்புகள் தொடர்ந்து தீவிரமடைந்தன.

விமான மீட்பு ஒருங்கிணைப்பு மையம் (ARCC) மூலம் SAREX VIII பயிற்சியை வெற்றிகரமாக நடத்தியதன் மூலம் AASL அவசரகாலத் தயார்நிலையை வலுப்படுத்தியது. இது முகமைகளுக்கு இடையேயான ஒருங்கிணைப்பு, கட்டளை மற்றும் கட்டுப்பாட்டுத் திறன், மற்றும் விமானப் பாதுகாப்புத் தரநிலைகளுக்கு இணங்குதல் ஆகியவற்றை நாங்கள் பராமரிக்க உதவியது. இந்தப் பயிற்சியில் கடல் மீட்பு ஒருங்கிணைப்பு மையம் (MRCC) மற்றும் பலதரப்பட்ட தேசியப் பங்குதாரர்களுடன் நெருங்கிய ஒருங்கிணைப்பு மேற்கொள்ளப்பட்டது. SAREX VIII என்பது சிக்கலான, பல கள அவசரநிலைகளுக்கான இலங்கையின் தயார்நிலையை மேம்படுத்துவதற்காக வடிவமைக்கப்பட்ட ஒரு முழு அளவிலான தேசியத் தேடல் மற்றும் மீட்புப் பயிற்சியாகும். இந்தப் பயிற்சி, ஒரே நேரத்தில் நிகழும் இரண்டு இடர்ப்பாடுகளை உருவகப்படுத்தியது – அதாவது, ஒரு கடல்சார் விமானம் நீரில் இறங்குதல் மற்றும் ஒரு தரைவழி விமான விபத்து – இவற்றுக்கு ஒருங்கிணைந்த விமான, கடல்சார் மற்றும் தரைவழித் தேடல் மற்றும் மீட்பு நடவடிக்கைகள் தேவைப்பட்டன.

சைபர் பாதுகாப்பு மற்றும் தொழில்நுட்ப அபாயங்கள்

விமான நிலைய செயல்பாடுகள், பயணிகள் செயலாக்கம் மற்றும் நிதிப் பரிவர்த்தனைகள் போன்றவற்றில் டிஜிட்டல் அமைப்புகளைச் சார்ந்திருப்பது அதிகரித்து வருவதால், சைபர் பாதுகாப்பு மற்றும் தொழில்நுட்பம் தொடர்பான அபாயங்கள் அதிகரித்துள்ளன. இந்நிலையில், NSOC (தேசிய பாதுகாப்பு செயல்பாட்டு மையம்) இடமிருந்து சேவைகளைப் பெற்று, சைபர் பாதுகாப்பு அபாயங்களைக் குறைக்கும் நடவடிக்கைகளை AASL வலுப்படுத்தியது. மேலும், பொறுப்புக்கூறலுடன் கூடிய சில பதவிகளை அங்கீகரிப்பதன் மூலம் AASL கட்டமைப்பிற்குள் சைபர் பாதுகாப்பு ஆளுகையும் வலுப்படுத்தப்பட்டது.

காலநிலை, சுற்றுச்சூழல் மற்றும் வெளிப்புற நிகழ்வு அபாயங்கள்

காலநிலை தொடர்பான, சுற்றுச்சூழல் மற்றும் வெளிப்புற நிகழ்வு அபாயங்கள் விமான நிலைய செயல்பாடுகளுக்குத் தொடர்ந்து சவால்களை ஏற்படுத்தி வருகின்றன. மோசமான வானிலை மற்றும் மாறிவரும் சுற்றுச்சூழல் இணக்கத் தேவைகளால் விமான நிலையங்கள் பாதிக்கப்படக்கூடியவையாக உள்ளன. இது, எதிர்பாராத நிகழ்வுகளுக்கான திட்டமிடல், அவசரகாலத் தயார்நிலை மற்றும் நீடித்த மற்றும் மீள்திறன் கொண்ட செயல்பாட்டு நடைமுறைகளைப் பின்பற்றுவதன் முக்கியத்துவத்தை அதிகரிக்கிறது.

”தித்வா” புயல் நாடு முழுவதும் பரந்த பகுதிகளைப் பாதித்தது. இது, விமானப் போக்குவரத்துச் செயல்பாடுகளில் குறிப்பிடத்தக்க இடையூறுகளை ஏற்படுத்தி, நாட்டிலேயே மிகவும் பாதிக்கப்பட்ட பேரிடராக அமைந்தது. வணிகத் தொடர்ச்சி மற்றும் பேரிடர் மீட்பு நடவடிக்கையாக, தடையற்ற சேவைகள் மற்றும் பயணிகளின் பாதுகாப்பை உறுதி செய்வதற்காக AASL விரிவான செயல்பாட்டு நடவடிக்கைகளைச் செயல்படுத்தியது. விமான நிலையத்திற்கு ஊழியர்களின் பாதுகாப்பான அணுகலை உறுதி செய்வதற்காக, பிரத்யேக வாகனங்கள் மற்றும் தேவைப்படும் இடங்களில் படகு சேவைகள் போன்ற மாற்றுப் போக்குவரத்து முறைகள் உள்ளிட்ட சிறப்புப் போக்குவரத்து ஏற்பாடுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

அத்தியாவசிய தளவாடங்களின் ஆதரவுடன், தளத்திலேயே செய்யப்பட்ட தங்குமிடம் மற்றும் நலவாழ்வு ஏற்பாடுகள், அவசரகாலத்தின் போது ஊழியர்கள் தொடர்ந்து செயல்பட வழிவகுத்தன. அதே நேரத்தில், விமான நிலைய மற்றும் விமான நிறுவனக் குழுக்கள் குறைந்தபட்ச பணியாளர்களுடன் முக்கிய சேவைகளைப் பராமரித்து, அவசரகாலத் தொடர்பு நெறிமுறைகள் மூலம் செயல்பாட்டுத் தயார்நிலையை உறுதி செய்தன. இந்தத் தணிப்பு நடவடிக்கைகள் குறித்த மேலதிக விவரங்கள், MDA-வின் பக்கம் 36-52 விரிவாக விளக்கப்பட்டுள்ளன.

மோசடித் தடுப்பு மற்றும் ஊழல் எதிர்ப்பு

நிறுவனத்தின் ஒருமைப்பாடு, நிதி நிலைத்தன்மை மற்றும் பொது நம்பிக்கையைக் குலைக்கும் சாத்தியமுள்ள நெறிமுறையற்ற அல்லது சட்டவிரோத நடவடிக்கைகள், நிறுவனத்திற்கு ஒரு குறிப்பிடத்தக்க சவாலாக உள்ளன. பல அரசு மற்றும் அரசு சாரா பங்குதாரர்களுடனான அதன் ஈடுபாட்டைக் கருத்தில் கொண்டு, இந்த அபாயம் மேலும் அதிகரிக்கிறது. இது கணிசமான நிதி இழப்புகள் மற்றும் நற்பெயருக்கு சேதத்தை ஏற்படுத்தும் சாத்தியக்கூறுகளைக் கொண்டுள்ளது.

ஒரு பொறுப்பான அரசுக்குச் சொந்தமான நிறுவனமாக, AASL பொருந்தக்கூடிய சட்டங்கள், விதிமுறைகள் மற்றும் அரசாங்க வழிகாட்டுதல்களுக்கு முழுமையாக இணங்கி, நேர்மை, வெளிப்படைத்தன்மை மற்றும் பொறுப்புக்கூறல் ஆகியவற்றின் மிக உயர்ந்த தரங்களை நிலைநிறுத்த உறுதிபூண்டுள்ளது. இந்த உறுதிப்பாட்டை வெளிப்படுத்தும் விதமாக, இலஞ்சம் அல்லது ஊழல் குற்றச்சாட்டுகளை விசாரிக்கும் ஆணைக்குழுவால் (CIABOC) உறுதிப்படுத்தப்பட்டவாறு, இலங்கையின் விமான நிலையங்களின் நற்பெயரைப் பாதுகாக்கும் தனது ஆணையை நிறைவேற்றுவதில் அதிகாரப்பூர்வ ஈடுபாட்டைப் பெறுவதற்காக, யுயுளுடு தானாக முன்வந்து CIABOC -I அணுகிய முதல் அரசாங்க அமைப்பாகும். நற்பெயர் அபாயம், நிதி மற்றும் செயல்பாட்டு அபாயங்களை உருவாக்கும் காரணங்களைத் தணிப்பதற்கான பயனுள்ள கூட்டு நடவடிக்கைகள் மூலம் இது செயல்படுத்தப்படுகிறது. இந்த ஒத்துழைப்பின் மூலம், புகார்களை விசாரித்தல், குற்றவாளிகள் மீது வழக்குத் தொடருதல், சொத்து அறிவிப்புத் தேவைகளை அமல்படுத்துதல் மற்றும் சாட்சிகளைப் பாதுகாத்தல் ஆகியவற்றின் மூலம் இலஞ்சம் மற்றும் ஊழலைத் தடுப்பதில் CIABOC AASL - க்கு ஆதரவளிக்கிறது. 2025 -ஆம் ஆண்டில், ஊழல் எதிர்ப்பு கொள்கைகள் குறித்த புரிதலை வலுப்படுத்தும் நோக்கில், CIABOC களப்பணி மற்றும் அலுவலகப் பணிகளில் உள்ள 850 ஊழியர்களுக்கு விழிப்புணர்வு மற்றும் பயிற்சித் திட்டங்களை நடத்தியது.

தேசிய ஊழல் எதிர்ப்பு செயல் திட்டத்துடன் (2025 – 2029) மேலும் இணக்கமாக, பொறுப்புடைமையை வலுப்படுத்துதல், ஊழல் புகார்களை உள்ளகமாக நிர்வகித்தல், ஊழல் இடர் மதிப்பீடுகளை நடத்துதல் மற்றும் ஊழல் தடுப்பு ஆணையத்துடன் CIABOC, ஒருங்கிணைத்தல் ஆகிய முக்கிய நோக்கங்களை அடைவதற்காக, 2025 ஆம் ஆண்டில் இலங்கை அரசாங்கத்தால் குறிப்பிடப்பட்ட தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்து ஒரு உள்ளக விவகாரப் பிரிவு நிறுவப்பட்டது. பாதுகாப்பு, புலனாய்வுகள் மற்றும் சிறப்புத் திட்டங்கள் பிரிவின் கீழ் நிறுவனக் கட்டமைப்பின் ஒரு பகுதியாகச் செயல்பட்டு வரும் ஒரு புலனாய்வுப் பிரிவு, கூறப்பட்ட நோக்கத்தை நிறைவேற்றுவதில் துணைபுரியும்.

RMC - யின் விவகாரங்கள் குறித்த கண்ணோட்டம்

2025 டிசம்பர், 31 ஆம் திகதியன்றுள்ளவாறான அமைப்பு

பணிப்பாளரின் பெயர்	பதவி
சிறில் வன்னிகம	தலைவர்
பிரிமால் டி சில்வா	உறுப்பினர்
தாரக்க விக்ரமதுங்க	உறுப்பினர

கூட்டங்கள்

2025 ஆம் ஆண்டில் 04 RMC கூட்டங்கள் நடத்தப்பட்டன. உறுப்பினர்களின் கூட்ட வருகை கீழேயுள்ள அட்டவணையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

பணிப்பாளரின் பெயர்	வருகை
சிறில் வன்னிகம	04 / 04
பிரிமால் டி சில்வா	04 / 04
தாரக்க விக்ரமதுங்க	04 / 04

RMC கூட்டங்களின் நடவடிக்கைகள், RMC -யின் செயலாளராகச் செயல்படும் மூலோபாயம்சார் முகாமைத்துவத் தலைவரால் பதிவு செய்யப்பட்டன. சாதாரண சூழ்நிலைகளில், கூட்டத்தின் குறிப்புகள் கூட்டம் நடைபெற்ற நாளிலிருந்து ஐந்து வேலை நாட்களுக்குள RMC உறுப்பினர்களிடையே விநியோகிக்கப்பட்டன.

RMC - வணிக கண்ணோட்டம்

2025 ஆம் ஆண்டில், RMC நான்கு கூட்டங்களை நடத்தியது. பெருநிறுவன இடர் பதிவேட்டில் அடையாளம் காணப்பட்ட அதிக இடர் வெளிப்பாடுகளுக்கு முதன்மைக் கவனம் செலுத்தப்பட்டது. அன்றாட விமான நிலையச் செயல்பாடுகள், விமானப் பாதுகாப்பு, விமான நிலையப் பாதுகாப்பு, பயணிகளுக்கான வசதிகள் மற்றும் வணிகத்தின் நீண்டகால நிலைத்தன்மை ஆகியவற்றில் கணிசமான தாக்கத்தை ஏற்படுத்தக்கூடிய இடர்களை மதிப்பிடுவதற்காக, இந்த விவாதங்கள் அந்தந்த இடர் உரிமையாளர்களுடன் நெருங்கிய ஒருங்கிணைப்பில் நடத்தப்பட்டன.

தகவலறிந்த முடிவெடுப்பதை ஆதரிப்பதற்காக, தேவைக்கேற்ப தொடர்புடைய பிரிவுகளின் பிரதிநிதிகள் RMC ஆலோசனைகளில் பங்கேற்க அழைக்கப்பட்டனர். இது, குறிப்பிட்ட இடர் பகுதிகள் குறித்த ஆழமான செயல்பாட்டுப் பார்வையைப் பெற குழுவிற்கு உதவியது. அதிக இடர் வெளிப்பாடுகளை நுணுக்கமாக மதிப்பிடுவது, தற்போதுள்ள தணிப்பு நடவடிக்கைகளின் போதுமான தன்மையை மதிப்பாய்வு செய்வது, மற்றும் இடர் மதிப்பீடுகளை உயர் மட்டத்திலிருந்து நடுத்தர அல்லது குறைந்த மட்டத்திற்குக் குறைப்பதை நோக்கமாகக் கொண்ட நடவடிக்கைகளை முன்னெடுப்பது ஆகியவை RMC-யின் ஒட்டுமொத்த நோக்கமாக இருந்தது.

மதிப்பாய்வுக்குட்பட்ட ஆண்டில், காட்டு விலங்குகள் மற்றும் பறவைகளால் ஏற்படும் செயல்பாட்டு மற்றும் விமான நிலையப் பாதுகாப்பு இடர்கள், பெருநிறுவனத் திட்டத்தில் வகுக்கப்பட்ட நோக்கங்களிலிருந்து ஏற்படக்கூடிய சாத்தியமான விலகல் தொடர்பான இடர்கள், மற்றும் வளக் கட்டுப்பாடுகள் காரணமாக வணிக இலக்குகளை அடைவதில் ஏற்படும் தாமதங்கள் உள்ளிட்ட முக்கிய இடர் பகுதிகளுக்குக் குறிப்பாக முக்கியத்துவம் அளிக்கப்பட்டது. ஒவ்வொரு இடர் முகாமைத்துவக் குழு (RMC) கூட்டத்திலிருந்தும் எழுந்த பரிந்துரைகள், பரிசீலனை மற்றும் பொருத்தமான நடவடிக்கைகளைச் செயல்படுத்துவதற்காக, அடுத்தடுத்த பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டங்களுக்கு முறையாகச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டன.

ஒட்டுமொத்தமாக, இந்த இடர் மேலாண்மை மதிப்பாய்வில் கோடிட்டுக் காட்டப்பட்டுள்ளபடி, AASL-இன் இடர் முகாமைத்துவ நடைமுறைகள், முடிவெடுக்கும் திறனை வலுப்படுத்துவதிலும், ஆளுகையின் செயல்திறனை மேம்படுத்துவதிலும், மற்றும் அமைப்பின் நீண்டகால செயல்பாட்டு மற்றும் நிதி நிலைத்தன்மைக்கு ஆதரவளிப்பதிலும் ஒரு முக்கியப் பங்கைத் தொடர்ந்து ஆற்றி வருகின்றன.

சிறில் வன்னிகம
உப தலைவர
தலைவர் – இடர் முகாமைத்துவக் குழு
2026 மே 20

பொறுப்புக்கூறல் மற்றும் ஆளுகை

பெருநிறுவன ஆளுகை

கண்ணோட்டம்

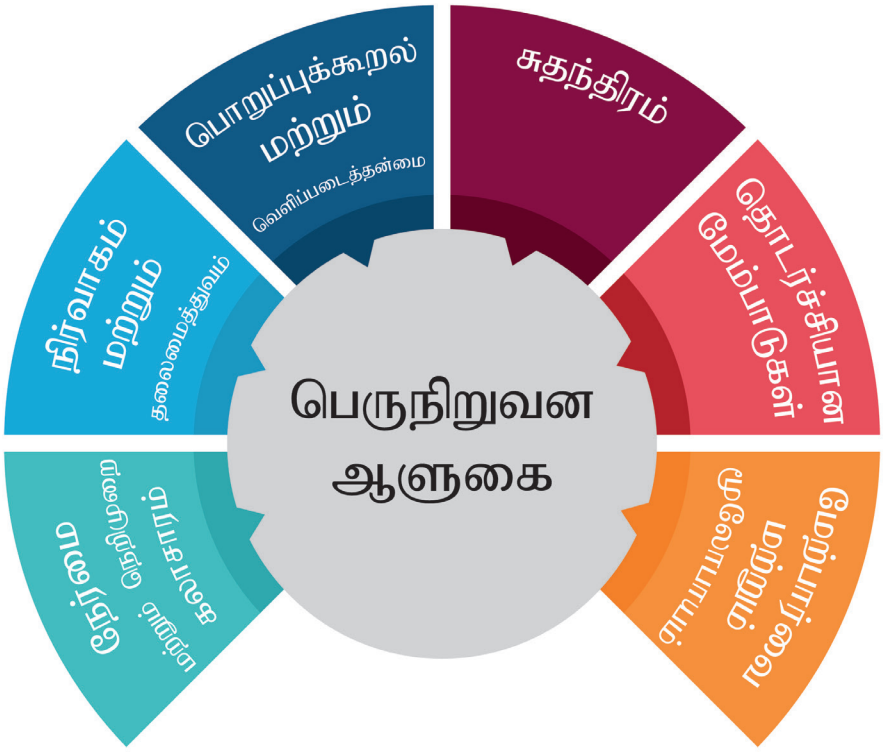
பெருநிறுவன ஒழுக்கம் மற்றும் பொறுப்பான வணிக நடத்தையை வளர்க்கும் ஆற்றல்மிக்க பெருநிறுவன ஆளுகை முறையை நிறுவனம் நிலைநிறுத்துகிறது. தேவையான கட்டமைப்புகள், செயல்முறைகள் மற்றும் நடைமுறைகளை நிறுவுவதன் மூலம், AASL தெளிவான மற்றும் முறையான முடிவெடுக்கும் செயல்முறையை செயல்படுத்தியுள்ளது. இது பொறுப்புகள் தொடர்பான தெளிவை உறுதிசெய்கிறது, ஆர்வ முரண்பாடுகளைத் தணிக்கிறது, மேலும் உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகள், இடர் முகாமைத்துவம், வெளிப்படைத்தன்மை மற்றும் ஒட்டுமொத்த பொறுப்புக்கூறலுக்கான திருப்திகரமான செயல்முறைகள் மற்றும் அமைப்புகளைப் பராமரிக்கிறது.

நிறுவனத்தின் தற்போதைய பணிப்பாளர் சபையானது, தேவையான நிபுணத்துவம், திறன்கள் மற்றும் அனுபவத்தைக் கொண்ட உறுப்பினர்களின் நன்கு சமநிலையான அமைப்பைக் கொண்டுள்ளது. ஆற்றல்மிக்க சிரேஷ்ட முகாமைத்துவ அணியுடன் சேர்ந்து, அவர்கள் ஒரு வலுவான நிர்வாக அமைப்பின் நோக்கங்களை அடைய முயற்சி செய்கிறார்கள். AASL இன் செயல்பாடுகள் அனைத்து பங்குதாரர்களின் எதிர்பார்ப்புகளையும் பூர்த்தி செய்வதை உறுதிசெய்கிறது, அதே சமயம் வளரும் மற்றும் சவாலான பேரினப் பொருளாதார சூழலால் ஏற்படும் அபாயங்கள் பற்றிய முழுமையான புரிதலைப் பேணுகிறது.

இந்த கூட்டுத்தாபன ஆளுகை அறிக்கையானது, 2007 ஆம் ஆண்டின் 7 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டம், இலங்கையின் பட்டயக் கணக்காளர்கள் நிறுவகத்தினால் வெளியிடப்பட்ட 2017 ஆம் ஆண்டின் பெருநிறுவன ஆளுகைக்கான சிறந்த நடைமுறைக் கோவை மற்றும் நிதி அமைச்சின் பொது முயற்சிகள் திணைக்களத்தினால் வெளியிடப்பட்ட நல்லாட்சிக்கான பொது முயற்சிகள் வழிகாட்டுநெறிகள் ஆகியவற்றில் கோடிட்டுக் காட்டப்பட்டுள்ள பெருநிறுவன ஆளுகைக் கோட்பாடுகளுடன் இணங்குதல் பற்றிய க:ண்ணோட்டத்தை வழங்குகின்றது. இந்த வழிகாட்டுதல்கள் AASL இனை "A" வணிக பொது நிறுவனங்களின் கீழ் வகைப்படுத்துகின்றன.

நிறுவனத்தின் பெருநிறுவன மூலோபாயம், அதன் தொலைநோக்கு மற்றும் நோக்கத்துடன் ஒத்துப்போவதுடன், அதன் பணியாளர்கள், பங்குதாரர்கள் மற்றும் அக்கறையுள்ளோரின் ஈடுபாட்டின் வினைத்திறன் வாய்ந்த வழிமுறைகளை நிறுவியுள்ளது.

மேலும், நிர்வாகத்துடன், குறிப்பாக அதன் துணைக்குழு மூலம் அவ்வப்போது கூட்டங்களில் ஈடுபடுவதன் மூலம் மூலோபாயங்களை மேம்படுத்துவதற்கும் செயல்படுத்துவதற்கும் பணிப்பாளர் சபை தொடர்ந்து மேம்படுத்தப்பட்டு தேவையான சவால்களை முன்வைத்துள்ளது. AASL பெருநிறுவன ஆளுகை கட்டமைப்பானது, நியாயம், பொறுப்புக்கூறல், பொறுப்பு, பங்கேற்பு மற்றும் வெளிப்படைத்தன்மை ஆகியவற்றின் அடிப்படை விழுமியங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டது, இவை அனைத்தும் நிலையான வணிக மாதிரியின் அபிவிருத்தி, மேம்பாடு மற்றும் பராமரிப்பிற்கு இன்றியமையாதவையாகும்.



விமான மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) நிலையம்

பொறுப்புக்கூறல் மற்றும் ஆளுகை - பெருநிறுவன ஆளுகை |

நேர்மை மற்றும் நெறிமுறை கலாசாரம்

- அக்கறையுள்ளோரின் உரிமைகளைப் பாதுகாத்தல்.
- அனைத்து பங்குதாரர்கள், பணியாளர்கள், விற்பனையாளர்கள் மற்றும் சமூகங்களை நியாயமாகவும் சமமான கருத்தில் கொள்ளல்.
- மீறல்களுக்கு பயனுள்ள தீர்வை வழங்குதல்.
- எல்லா நேரங்களிலும் உள்ளடங்கிய பணிச்சூழல் வளர்க்கப்படுவதை உறுதிசெய்தல்

நிர்வாகம் மற்றும் தலைமைத்துவம்

- பெருநிறுவன விடயங்கள் மற்றும் நிர்வாக செயல்பாடுகளை மேற்பார்வையிடுவதற்கு பணிப்பாளர் சபை பொறுப்பாகும்.
- நிறுவனத்தின் வெற்றிகரமான, நடந்துகொண்டிருக்கும் செயல்திறனை பணிப்பாளர் சபை அறிந்திருக்க வேண்டும் மற்றும் ஆதரிக்க வேண்டும்.
- ஒரு நிறுவனம் மற்றும் அதன் முதலீட்டாளர்களின் நலன்களுக்காக பணிப்பாளர் சபை செயல்பட வேண்டும்.

பொறுப்புக்கூறல் மற்றும் வெளிப்படைத்தன்மை

- ஒரு நிறுவனத்தின் செயல்பாடுகளின் நோக்கம் மற்றும் அதன் நடத்தை முடிவுகளை பணிப்பாளர் சபை விளக்க வேண்டும்.
- பணிப்பாளர் சபை இலங்கை அரசாங்கத்திற்கு (GoSL) பொறுப்புக்கூற வேண்டும் என்பதை உறுதிப்படுத்துதல்.
- நிதி நிலைமை, செயல்திறன், உரிமை மற்றும் பெருநிறுவன ஆளுகை உட்பட அனைத்து முக்கிய விடயங்களிலும் சரியான நேரத்தில், துல்லியமான வெளிப்படுத்தலை உறுதி செய்தல்.
- ஒரு நிறுவனத்தின் திறன், இயல்திறன் மற்றும் செயலாற்றுகை ஆகியவற்றின் மதிப்பீட்டிற்கு பணிப்பாளர் சபையும் நிர்வாகமும் பொறுப்பாகும்.
- முக்கியமான பிரச்சினைக்குரிய பங்குதாரர்களுடன் தொடர்புகளை மேற்கொள்வது சபையின் பொறுப்பாகும்.
- பணிப்பாளர் சபையானது அனைத்து இணைக்கப்பட்ட அக்கறையுள்ளோருடனும் கூட்டுப் பொறுப்பை நிறைவேற்ற வேண்டும், இருப்பினும் ஒவ்வொருவருக்கும் வரையறுக்கப்பட்ட பொறுப்புகள் உள்ளன.

சுதந்திரம்

- பணிப்பாளர் சபை சுயாதீனமாக உள்ளதுடன் எடுக்கப்பட்ட அனைத்து முடிவுகளும் எல்லா நேரங்களிலும் நிறுவனத்தின் நலனைக் கருத்தில் கொண்டு செய்யப்படுகின்றன.
- பணிப்பாளர் சபையின் அமைப்பு சமநிலையில் இருப்பதை உறுதி செய்தல்.
- குழுக்களுக்கான நியமனங்களின் போது சுதந்திரத்தை உறுதி செய்தல்.
- எடுக்கப்பட்ட முடிவுகள் மற்றும் நிறுவப்பட்ட உள்ளக செயல்முறைகள் புறநிலை மற்றும் செல்வாக்கு இல்லாதவை என்பதை உறுதி செய்தல்.

தொடர்ச்சியான முன்னேற்றம்

- பணிப்பாளர் சபையும் நிர்வாகமும் அனைத்து வகையான அபாயங்களையும் அவற்றை எவ்வாறு கட்டுப்படுத்துவது என்பதையும் தீர்மானிக்க வேண்டும்.
- அந்த பரிந்துரைகளை நிர்வகிக்க அவர்கள் செயல்பட வேண்டும்.
- அபாயங்களின் இருப்பு மற்றும் நிலை குறித்து சம்பந்தப்பட்ட அனைத்து தரப்பினருக்கும் அவர்கள் தெரிவிக்க வேண்டும்.
- பணிப்பாளர் சபையானது திட்டங்களுக்கு எதிராகவும், சிறந்த நடைமுறைகள் மற்றும் போட்டியாளர் நகர்வுகளுக்கு எதிராகவும் உண்மையான செயல்திறனை மதிப்பிட வேண்டும் மற்றும் தொடர்ச்சியான முன்னேற்றத்திற்கான இடைவெளியை நிரப்ப வேண்டும்.

மேற்பார்வை மற்றும் மூலோபாயம்

- ஒரு தெளிவான மூலோபாயத் தொலைநோக்கினை நிறுவுதல்.
- நிறுவனங்களின் மூலோபாய முடிவெடுக்கும் செயல்பாட்டில் பணிப்பாளர்கள் மிகவும் தீவிரமாக ஈடுபட வேண்டும்.
- பணிப்பாளர் சபையானது செயல்பாட்டு முடிவுகளிலிருந்து மூலோபாயத் தீர்மானங்களை தெரிவுசெய்தல் மற்றும் பணிப்பாளர் சபை அமர்வுகள் மூலம் மூலோபாய முடிவுகளில் கவனம் செலுத்த வேண்டும்

பணிப்பாளர் சபை

பணிப்பாளர் சபையின் முக்கிய பொறுப்புகளில் பின்வருவன அடங்கும்:

- நிறுவனத்தின் நீண்டகால வெற்றியை மேம்படுத்துவதை நோக்கமாகக் கொண்ட நிலையான, உயர்-நிலை, நடுத்தர மற்றும் நீண்ட கால உத்திகளை வகுப்பதில் நிறுவனத்திற்கு வழிகாட்டுதல்களை வழங்குதல்.
- நிறுவன இடர் முகாமைத்துவக் கட்டமைப்பின் எல்லைக்குள் செயல்பாட்டு முடிவுகள் மற்றும் செயல்பாடுகளை மேற்கொள்வதில் சிரேஷ்ட நிர்வாகத்திற்கு போதுமான அதிகாரம் வழங்கப்படுவதை உறுதி செய்தல்.
- ஆளுகை மற்றும் இணக்கத்தின் கண்காணிப்பு அமைப்புகள்.

அதன் பொறுப்புகளை நிறைவேற்றுவதில், பணிப்பாளர் சபை திறந்த தன்மை, உற்பத்தி உரையாடல் மற்றும் ஆக்கபூர்வமான கருத்து வேறுபாடு ஆகியவற்றின் கலாசாரத்தை ஊக்குவிக்கிறது, பணியாளர் அதிகாரம் மற்றும் ஈடுபாட்டை எளிதாக்கும் சூழலை உறுதி செய்கிறது, அத்துடன் அனைத்து பங்குதாரர்களுக்கும் மதிப்பை உருவாக்குகிறது. சிரேஷ்ட முகாமைத்துவம் மற்றும் நிறுவனத்தின் பிற பணியாளர்கள் வரை கீழிறங்கும் தொழில்முறை தரநிலைகள் மற்றும் பெருநிறுவன விழுமியங்களை ஊக்குவித்து மேல்மட்டத்திலிருந்து கீழ் நோக்கிக் கொண்டு செல்கின்றது.

பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டங்கள் மற்றும் வருகை

பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டங்கள் ஆண்டின் தொடக்கத்தில் திட்டமிடப்படுகின்றன. கூட்டங்களில் கலந்துரையாடுவதற்குத் தேவையான முக்கிய மற்றும் மூலோபாயத் தகவல்களைத் தயாரிப்பதற்கு பணிப்பாளர்கள் மற்றும் முகாமைத்துவத்திற்கு போதுமான அறிவிப்பு வழங்கப்படுகிறது. நிகழ்ச்சி நிரல், பணிப்பாளர் சபைப் பத்திரங்கள் மற்றும் தொடர்புடைய ஆவணங்களை உள்ளடக்கிய பணிப்பாளர் சபைத் தொகுப்பு பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டத்திற்கு ஏழு நாட்களுக்கு முன்னதாக பணிப்பாளர்களுக்கு விநியோகிக்கப்படுகிறது. இது முழுமையான மீளாய்வுக்கும் தகவலறிந்த கலந்துரையாடலுக்கும் வழிவகுக்கின்றது.

அனைத்து அம்சங்களும் முறையாக கலந்துரையாடப்பட்டு உரிய முடிவெடுப்பதற்கு தீர்வு காண்பதை உறுதி செய்வதற்காக, ஒவ்வொரு நிகழ்ச்சி நிரலுக்கும் நேரத்தை முன்கூட்டியே ஒதுக்கி கூட்டங்களை நடத்துவதில் ஒரு தொழில்முறை மற்றும் முறையான அணுகுமுறை நடைமுறையில் உள்ளது. மேலதிகத் தகவல்களை வழங்குவதற்கும், பணிப்பாளர் சபைக்கு மேலும் தெளிவுபடுத்துவதற்கும் தேவைப்படும் போது பிரிவுகளின் தலைவர்கள் பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டங்களில் அழைப்பின் பேரில் கலந்து கொள்கின்றனர்.

மீளாய்வாண்டில், 14 குழுக் கூட்டங்கள் கூட்டப்பட்டதுடன் பணிப்பாளர் சபை உறுப்பினர்களின் வருகை பின்வருமாறு:

பணிப்பாளர் சபை உறுப்பினரின் பெயர்	**பதவி**	**வருகை**
ஓய்வுபெற்ற விமானப்படை பிரதான தளபதி எச் டி அபேவிக்ரம	தலைவர்	14/14
சிரில் வன்னிகமா	உப தலைவர்	14/14
எல் சேனாரத்ன	நிறைவேற்று அல்லாத பணிப்பாளர்	14/14
டி.எஸ் விக்கிரமதுங்க	நிறைவேற்று அல்லாத பணிப்பாளர்	14/14
பிரிமல் டி சில்வா	நிறைவேற்று அல்லாத பணிப்பாளர்	13/14
கே எம் பி என் கருணாரத்ன	நிறைவேற்று அல்லாத பணிப்பாளர்	13/14
எச் டீ சமிந்த	நிறைவேற்று அல்லாத பணிப்பாளர்	06/14
பி.எம் கே ஹெட்டியாராச்சி	நிறைவேற்று அல்லாத பணிப்பாளர்/ திறைசேரிப் பிரதிநிதி	08/14
எம் எம் என் சோமதிலக	துறைமுகங்கள், கப்பல் மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சின் கண்காணிப்பாளர்	07/14
இராஜினாமாக்கள்		
எம் எம் என் சோமதிலக	துறைமுகங்கள், கப்பல் மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சின் கண்காணிப்பாளர்	07/14

எங்கள் அணுகுமுறை மற்றும் அர்ப்பணிப்பு

AASL என்பது முழுமையாக அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமான நிறுவனமாகும், மேலும் நல்லாட்சியின் மூலம் நிறுவனத்தின் மூலோபாய வழிகாட்டுதல் மற்றும் மேற்பார்வைக்கு அதன் பணிப்பாளர் சபை அரசாங்கத்திற்கு பொறுப்பாகும். பொது முயற்சிகள் திணைக்களம் மற்றும் நிதி அமைச்சினால் பரிந்துரைக்கப்பட்ட பெருநிறுவன ஆளுகை ஒழுங்குமுறை கட்டமைப்பின் மூலம் நிறுவனம் வழிநடத்தப்படுகிறது. இந்த ஆளுகைக் கட்டமைப்பு ஐந்து அடிப்படைக் கொள்கைகளின் கீழ் உள்ளது;

அ) தலைமைத்துவம் மற்றும் வழிநடத்துதல்
ஆ) வெளிப்படைத்தன்மை மற்றும் ஒருமைப்பாடு
இ) அரசாங்கத்தின் முக்கிய பங்குதாரராக பொறுப்புக்கூறல்
ஈ) பங்குதாரர்களின் நியாயமான நலன்களை அங்கீகரித்தல்
உ) சரியான நேரத்தில் மற்றும் சீரான வெளிப்படுத்தல் கொள்கை

மேற்கூறியவற்றைத் தவிர, 2007 ஆம் ஆண்டின் 7 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள கட்டாயத் தேவைகள் மற்றும் இலங்கையின் பட்டயக் கணக்காளர்கள் நிறுவகத்தினால் வெளியிடப்பட்ட பெருநிறுவன ஆளுகைக்கான சிறந்த நடைமுறைகளின் குறியீட்டில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள தன்னார்வ இணக்கங்களும் எங்கள் ஆளுகை கட்டமைப்பின் ஒரு பகுதியாகும்.

AASL இல், நிர்வாகச் செயல்பாட்டின் முக்கிய அங்கமாக பணிப்பாளர் சபை உப குழுக்கள் அமைகின்றன. தெளிவாக வரையறுக்கப்பட்ட விதிமுறைகளுடன் பணிப்பாளர் சபை உப குழுக்கள் நியமிக்கப்பட்டுள்ளன. அவை, கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழு, இடர் முகாமைத்துவக்

குழு, மனிதவள மற்றும் ஊதியக் குழு, தகவல் தொழில்நுட்பக் வியாபார அபிவிருத்திக் குழு மற்றும் செயற்றிட்ட முகாமைத்துவக் குழு ஆகியவனவாகும். எனவே, இந்தப் பகுதிகள் ஒவ்வொன்றும் தொடர்பான விடயங்கள் முழுமையாக ஆய்வு செய்யப்பட்டு பணிப்பாளர் சபைக்குப் பரிந்துரைகள் செய்யப்படுகின்றன. இதன்மூலம், முடிவெடுக்கும் கூட்டுப் பொறுப்பை ஏற்கும் போது, குழு உறுப்பினர்களின் நிபுணத்துவ அறிவை சரியான முறையில் பயன்படுத்த பணிப்பாளர் சபையால் முடியுமாகியது.

அதன்படி, இந்தப் பணிப்பாளர் சபை உபகுழுக்கள் நிறுவனத்தின் ஆளுகைக் கட்டமைப்பின் ஒரு இன்றியமையாத பகுதியாகவிருப்பதுடன் அதன் ஒட்டுமொத்த நிர்வாகப் பொறிமுறையை மேலும் வலுப்படுத்த நிறுவனத்திற்குள் செயல்படுகின்றன.

மீளாய்வாண்டில், நிறுவனத்தின் சட்டத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள அனைத்து கட்டாய நிறுவன நிர்வாகத் தேவைகள் மற்றும் கீழே உள்ள பிரிவுகளில் விவரிக்கப்பட்டுள்ள தன்னார்வ இணக்கங்களுக்கு AASL இணங்கியது.

தலைமைத்துவம் மற்றும் வழிநடத்துதல்

நிறுவனத்தின் வணிகம் மற்றும் செயல்பாடுகள் பணிப்பாளர் சபையின் மேற்பார்வையின் கீழ் நிர்வகிக்கப்படுகின்றன, இதில் வணிக முகாமைத்துவம் மற்றும் நிதி நிர்வாகம் ஆகிய துறைகளில் அனுபவமும் அறிவும் உள்ள உறுப்பினர்களை துறைமுகங்கள் மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சரால் அமைப்பு அகவிதிகளுக்கேற்ப நியமிக்கப்படுகின்றார்கள்.

நிறுவனத்தின் பெருநிறுவன ஆளுகை செயல்திட்டத்தை வழிநடத்தி, பணிப்பாளர் சபைக்குத் தலைமைத்துவம் வழங்கும் தலைவர், அமைச்சரால் நியமிக்கப்படுகிறார். சிறந்த ஆளுகை நடைமுறைகளை ஊக்குவிப்பது, பணிப்பாளர் சபை செயல்திறனை உறுதி செய்தல், மற்றும் நிறைவேற்று மற்றும் நிறைவேற்று அல்லாத பணிப்பாளர்களுக்கிடையே ஆக்கபூர்வமான பணி உறவுகளைப் பேணுதல் ஆகியவற்றுக்குத் தலைவர் பொறுப்பாவார். கம்பனிச் செயலாளரின் உதவியுடன், தலைவர் பின்வருவனவற்றை உறுதிப்படுத்துவார்:

அ) பணிப்பாளர் சபை நடைமுறைகள் பின்பற்றப்படுதல்

ஆ) தகவல் பணிப்பாளர் சபைக்கு உடனடியாக பரப்பப்படுதல்

பணிப்பாளர் சபை அரசாங்கத்தின் சார்பாகவும் அதன் பங்குதாரர்களின் சார்பாகவும் நிறுவனத்தின் பொறுப்பில் ஒரு சட்டப்பூர்வ பொறுப்பை நிறைவேற்றுகிறது. அவற்றின் முக்கிய செயல்பாடுகளாவன:

அ) நிறுவனத்தை அதன் பார்வையை அடைய வழி நடத்துதல்.

ஆ) ஒட்டுமொத்த நிறுவனத்தின் முகாமைத்துவம், செயல்பாடுகள் மற்றும் ஒட்டுமொத்த செயல்திறன் ஆகியவற்றை மேற்பார்வை செய்தல்.

பணிப்பாளர் சபையில் ஒன்பது (09) பணிப்பாளர்கள் உள்ளனர், அவர்களில் ஏழு (07) நிறைவேற்று அல்லாத பணிப்பாளர்கள் மற்றும் இரண்டு (02) தலைவர் மற்றும் உப தலைவர் திறனில் பணிபுரியும் நிறைவேற்றுப் பணிப்பாளரகளாவர். AASL இன் தலைவர் மற்றும் பிரதான நிறைவேற்று அதிகாரியின் இரட்டைப் பாத்திரங்களில் தலைவர் செயல்படுகிறார். பெருநிறுவன ஆளுகை வழிகாட்டுதல்களின் தேவைகளின்படி பணிப்பாளர் சபையின் பெரும்பான்மையானவர்கள் உயர் புகழ் பெற்ற நிறைவேற்று அல்லாத பணிப்பாளர்களைக் கொண்டுள்ளனர்.

அனைத்து நிறைவேற்று மற்றும் நிறைவேற்று அல்லாத பணிப்பாளர்களுக்கும் பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டங்களில் ஒவ்வொருவருக்கும் ஒரு வாக்களிக்கும் உரிமை உள்ளது. இந்த பணிப்பாளர் சபையின் உள்ளடக்கமானது நிர்வாகத்தின் சுதந்திரத்தை உண்மையிலும் தோற்றத்திலும் பிரதிபலிக்கிறது. இது பணிப்பாளர்களின் தனிப்பட்ட உறவுகள், தனிப்பட்ட, வேலைவாய்ப்பு அல்லது வணிகம் மட்டுமல்ல, நிர்வாகத்தின் மீதான பணிப்பாளர் சபையின் ஒட்டுமொத்த அணுகுமுறையும் ஆகும். புறநிலை சுயாதீன தீர்ப்பை வழங்குவது பணிப்பாளர் சபையின் மேற்பார்வைப் பாத்திரத்தின் மையத்தில் உள்ளது.

அனைத்து பணிப்பாளர்களும் நிறுவனத்தின் உள்ளக மற்றும் வெளிப்புறத் தகவல்களைப் பொறுத்து சுதந்திரமான மற்றும் கூட்டு அணுகலைக் கொண்டுள்ளனர். பணிப்பாளர் சபை நடைமுறைகள் பின்பற்றப்படுவதையும், பணிப்பாளர் சபை நடவடிக்கைகள் தொடர்பான சட்டத் தேவைகள் குறித்த வழிகாட்டுதல்கள் வழங்கப்படுவதையும் நிறுவனத்தின் செயலாளர் உறுதி செய்கிறார்.

மேலும், பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டங்களின் அறிவிப்புகள், கூட்ட அறிக்கைகள் மற்றும் பணிப்பாளர் சபை நிருபங்கள் மற்றும் பிற தொடர்புடைய ஆவணங்களுடன், பணிப்பாளர் சபை தகவலறிந்த முடிவுகளை எடுப்பதற்கு போதுமான தகவல்களுடன் செயலாளர் சுற்றறிக்கை செய்கிறார். பணிப்பாளர் சபை முடிவுகளின் மீதான நடவடிக்கைகளின் பின்தொடர்தல் செயலாளரால் செயல்படுத்தப்படுகிறது.

பணிப்பாளர் சபையின் தலைமைத்துவத்திற்காக ஒதுக்கப்பட்ட விவகாரங்கள் பின்வருவனவற்றை உள்ளடக்குகின்றன:

நிறுவனம் நன்கு கட்டமைக்கப்பட்ட பெருநிறுவன ஆளுகைக் கட்டமைப்பைக் கொண்டுள்ளது, இது அனைத்து வணிக அலகுகளிலும் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டதுடன் நிலையான பங்குதாரர் மதிப்பைப் பராமரிப்பதிலும் மேம்படுத்துவதிலும் ஒருங்கிணைந்ததாகும். இந்தச் சூழலில், பெருநிறுவன ஆளுகைக் கட்டமைப்பு, பணிப்பாளர் சபை அதன் பொறுப்புகளை நிறைவேற்றுவதற்கு ஆதரவளிக்கிறது, அவற்றுள் பின்வருவன அடங்குகின்றன:

அ) நிறுவனத்திற்கான தொலைநோக்கு மற்றும் திசையை வழங்குதல்;

ஆ) 2010 ஆம் ஆண்டின் 14 ஆம் இலக்க, சிவில் விமானப் போக்குவரத்துச் சட்டத்திலுள்ள ஏற்பாடுகளின் வரம்பிற்குள் கட்டமைக்கப்பட்ட அதன் குறிப்பிட்ட பணியை அடிப்படையாகக் கொண்டதுடன் அது அரசாங்கம் மற்றும் பிற பங்குதாரர்களின் நலன்களுக்கு எவ்வாறு சிறந்த முறையில் சேவை செய்ய முடியும் என்பது;

இ)2007 ஆம் ஆண்டின் 7 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டம் மற்றும் அமைப்பு அகவிதிகளின்படி சட்டத் தேவைகள் பூர்த்தி செய்யப்படுவதையும், நிறுவனம் செயல்படுவதையும் உறுதி செய்தல்;

ஈ) அரசு மற்றும் பிற முக்கிய பங்குதாரர்கள் உகந்த வருமானம் மற்றும் நன்மைகளை அடைவதற்காக அனர்த்த முகாமைத்துவம் உட்பட பல்வேறு வகையான கொள்கைகளை உருவாக்குதல்;

உ) பொதுக் கொள்கை நோக்கங்களை அவ்வப்போது மதிப்பாய்வு செய்தல் மற்றும் எதிர்கால வளர்ச்சிக்கான நீண்ட கால இலக்குகள் மற்றும் நோக்கங்களை உருவாக்குவதற்கான மூலோபாய திசையை வழங்குதல்;

ஊ) பொறுப்பை ஒப்படைப்பதன் மூலம் போதுமான பொறுப்புணர்வை உறுதி செய்தல்.

இந்தத் திறனில் பணிப்பாளர் சபைக்கு ஒதுக்கப்பட்ட விடயங்கள் பின்வருவனவற்றை உள்ளடக்குகின்றன:

சுருக்கமாக, நேரடியாக அவற்றின் நோக்கல்லைக்குட்பட்ட பணிப்பாளர் சபையின் முக்கிய நோக்கங்களாவன

அ) ஒட்டுமொத்த திசையை மதிப்பிடுதல் மற்றும் வணிகத்தின் மூலோபாயத்தை செயல்படுத்துதல்.

ஆ) பங்குதாரர்கள் நலன்களைப் பாதுகாப்பதற்கான நம்பிக்கைக் கடமை.

இ) நிறுவனம் அதன் செயல்பாடுகளில் பாதையில் இருப்பதை உறுதி செய்யும் முகாமைத்துவ தகவல் அறிக்கைகள் மூலம் சிரேஷ்ட நிர்வாகத்தின் செயல்திறனைக் கண்காணித்து மதிப்பீடு செய்தல்.

ஈ) நிர்வாக நடைமுறைகளின் செயல்திறனை உறுதி செய்தல்.

உ) மற்றவற்றுடன் உள்ளக கட்டுப்பாடுகள் உட்படஇடர் மதிப்பீடு மற்றும் நிர்வாகத்திற்கான கட்டமைப்பை நடைமுறைப்படுத்துதல்,.

ஊ) பணிப்பாளர் சபைக் கொள்கைகள் அது வடிவமைக்கப்பட்ட அதே உணர்வில் செயல்படுத்தப்படுவதையும், நிறுவனம் மற்றும் பொதுமக்களின் நலன்களுக்காகவும் உறுதி செய்தல்;

எ) முடிவுகள் விரும்பிய எதிர்பார்ப்புகளுக்கு இணங்கவில்லை என்றால், இலக்குகள் அடையப்படுவதை உறுதிசெய்ய தாமதமின்றி தீர்வு நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளுதல்

ஏ) திறமையான பணியாளர்களை முகாமையாளர்களாக நியமித்தல் மற்றும் சிரேஷ்ட நிர்வாகத்தினரிடையே போதுமான அதிகாரப் பகிர்வு இருப்பதை உறுதி செய்தல்; மற்றும்

ஐ) பொது முயற்சியாண்மைகளுக்கான குழு (COPE) கூட்டங்கள் மற்றும் பாராளுமன்ற ஆலோசனைக் குழு (PCC) கூட்டங்களில் கலந்துகொள்ளுதல் அல்லது தேவைப்படும்போது மற்றும் தேவைப்படும் இடங்களில் அதற்கான அதிகாரத்தை சிரேஷ்ட நிர்வாகத்தினருக்குப் பகிர்ந்தளித்தல்.

பெருநிறுவன ஆளுகை அம்சங்களில் கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழுவின் (AC) பாத்திரங்கள்

கணக்காய்வு முகாமைத்துவக் குழு

கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழு (AC), AASL-இன் விவகாரங்களைக் கண்காணிப்பதில் ஆளும் சபை.்பணிப்பாளர் சபைக்கு உதவுவதற்கும், நிறுவனத்தின் நிதிநிலை அறிக்கைகள் மற்றும் AASL-இன் தொடர்புடைய நடைமுறைகளின் நேர்மையை உறுதி செய்வதற்கும், PED/12 7:4:1 பந்தியின் படி நிறுவப்பட்டது.

நிறுவனத்தின் நிதிநிலை அறிக்கைகளின் நேர்மை உள்ளகக் கட்டுப்பாடு மற்றும் இடர் முகாமைத்துவ அமைப்புகளின் செயல்திறன் சட்ட மற்றும் ஒழுங்குமுறைத் தேவைகளுக்கு இணங்குதல் வெளியகக் கணக்காய்வாளர்களின் செயல்திறன் ஆகியவை தொடர்பான அதன் மேற்பார்வைப் பொறுப்புகளை நிறைவேற்றுவதில் பணிப்பாளர் சபைக்கு கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழுவின் (AMC) பங்காகும். நிறுவனத்தால் மேற்கொள்ளப்படும் உள்ளகக் கணக்காய்வுச் செயல்பாட்டின் தகுதிகள், சுதந்திரம் மற்றும் அதன் போதுமான தன்மை மற்றும் செயல்திறன்.

குழுவின் செயல்பாடுகள் மற்றும் பொறுப்புகளின் பரப்பெல்லை, குழுவின் பணி வரம்புகளில் (TOR) முறையாகக் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இது இயக்குநர்கள் குழுவால் அங்கீகரிக்கப்பட்டு, ஆண்டுதோறும் மறுஆய்வு செய்யப்படுகிறது. மீளாய்வாண்டில், கணக்கியல் மற்றும் நிதிச் செயல்பாடுகளை நிர்வகிக்கும் நிர்வாக ஒழுங்குமுறைகள் (AR), நிதி ஒழுங்குமுறைகள் (FR) மற்றும் AASL-இன் உள்ளக ஒழுங்குமுறைகள் உள்ளிட்ட பொருந்தக்கூடிய அரசாங்க விதிமுறைகளுக்கு இணங்குவதை உறுதி செய்வதற்காக, கணக்காய்வு முகாமைத்துவக் குழு (AMC) நிதி அறிக்கைகளை மீளாய்வு செய்தது.

கணக்காய்வு செய்யப்பட்ட நிதித் தகவல்களின் நம்பகத்தன்மைக்கு பங்களிப்பதில் வெளியக மற்றும் உள்ளக கணக்காய்வு செயல்பாடுகள் முக்கிய பங்கு வகிக்கின்றன. அதன்படி, இந்த செயல்பாடுகள் கணக்காய்வு முகாமைத்துவக் குழுவால் (AC) குறைந்தபட்சம் காலாண்டு அடிப்படையில்

வழக்கமான மேற்பார்வை மற்றும் மதிப்பீட்டிற்கு உட்படுத்தப்படுகின்றன. AASL-இன் தொடர்புடைய அமைச்சாகிய, துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சு மற்றும் பொதுத் திறைசேரி ஆகியன, AASL-இன் கணக்காய்வு செயல்பாடுகள் திறம்பட செயல்படுகின்றன மற்றும் வலுவாக மதிப்பீடு செய்யப்பட்டுள்ளன என்பதற்கு உறுதி கோருகின்றன. மதிப்பீடுகளின் பரப்பெல்லை பின்வரும் அனைத்து தொடர்புடைய சிக்கல்களையும் உள்ளடக்கியதாக இருக்க வேண்டும்:

- மதிப்பீட்டுக் காலத்தில் மேற்கொள்ளப்பட்ட பணியின் தரம்
- கணக்காய்வுப் பணியாளர்களின் தகுதி மற்றும் அனுபவம் மற்றும்
- அரசாங்கம் மற்றும் உள்ளகக் கணக்காய்வுத் தேவைகள் தொடர்பான அதன் அறிக்கையிடல் முறையின் பொருத்தம்.

AC ஆனது தற்போதுள்ள அமைப்புகளையும் நடைமுறைகளையும் தவறாமல் மதிப்பாய்வு செய்து, ஏதேனும் விலகல்களைக் கண்டறிந்தவுடன், கட்டுப்பாடுகளை வலுப்படுத்தவும் செயல்முறைகளை மேம்படுத்தவும் அவ்வப்போது பணிப்பாளர் சபையின் ஒப்புதலுக்காகப் பரிந்துரைகளைச் சமர்ப்பிக்கிறது.

தொடர்புடைய இடர்களைக் குறைப்பதற்கு எடுக்கப்பட்ட திருத்த நடவடிக்கைகள் போதுமானதாகவும், பயனுள்ளதாகவும், போதுமானதாகவும் இருப்பதை உறுதி செய்வதற்காக, தலைமைக் கணக்காய்வாளர் மற்றும் உள்ளகத் கணக்காய்வாளர்களால் எழுப்பப்பட்ட வினவல்களையும், நிர்வாகத்தின் பதில்களையும் இக்குழு மதிப்பாய்வு செய்துள்ளது.

வெளிப்படைத்தன்மை மற்றும் நேர்மை

நிறுவனத்தின் நிதி அறிக்கையிடலின் நேர்மையைக் கண்டறிந்து பாதுகாக்கவும், மேலும் உயர் தரமான ஆளுகை, பொறுப்புக்கூறல் மற்றும் வெளிப்படைத்தன்மையை ஊக்குவிக்கவும், AMC ஆனது நிறுவனத்தின் கலாச்சாரம் மற்றும் நடைமுறைகளைத் தவறாமல் கண்காணித்து மதிப்பாய்வு செய்கிறது. கொள்முதல் என்பது ஒரு முக்கிய செயல்பாட்டுப் பகுதியாகும், இது பொது கருவூலத்தின் பொது நிதித் துறையால் வெளியிடப்பட்ட வழிகாட்டுதல்களால் நிர்வகிக்கப்படுகிறது, மேலும் இது பொருட்கள் மற்றும் சேவைகளைப் பெறுவதில் வெளிப்படைத்தன்மை, நேர்மை மற்றும் பொறுப்புக்கூறலை உறுதி செய்வதற்காக வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது.

உள்ளகக் கணக்காய்வாளர்

AC-க்கு AASL உள்ளகக் கணக்காய்வுப் (IA) பிரிவு உதவுகிறது. உள்ளகக் கணக்காய்வுத் துறையின் தலைவர், கணக்காய்வு முகாமைத்துவக் குழுவின் (AC) ஒருங்கிணைப்பாளராகப் பணியாற்றுவதுடன் தலைவருக்கு அறிக்கை அளிக்கிறார். உள்ளகக் கணக்காய்வுப் பிரிவின் முதன்மைப் பணி, உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளின் போதுமான தன்மை, நேர்மை மற்றும் செயல்திறனை மதிப்பீடு செய்வதன் மூலம், நிறுவனத்தின் உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டுச் சூழலின் செயல்திறன் குறித்து சுதந்திரமான உறுதிப்பாட்டை வழங்குவதாகும். மேலும், இப்பிரிவு விமான நிலைய சேவைகளின் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பகுதிகளில் தரநிலைகள் பராமரிக்கப்படுவதை உறுதிசெய்கிறது மற்றும் கட்டுப்பாடுகளை வலுப்படுத்தவும் செயல்முறைகளை மேம்படுத்தவும் முகாமைத்துவத்திற்கு பொருத்தமான பரிந்துரைகளை வழங்குகிறது.

உள்ளகக் கணக்காய்வானது, உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளின் போதுமான தன்மை மற்றும் செயல்திறன் குறித்தும், பொருந்தக்கூடிய சட்டங்கள் மற்றும் ஒழுங்குமுறைகள், மற்றும் நிறுவனத்தின் நிறுவப்பட்ட கொள்கைகள் மற்றும் நடைமுறைகளுக்கு இணங்குதல் குறித்தும் தலைவர் மற்றும் கணக்காய்வு முகாமைத்துவக் குழுவிற்கு (AMC) தவறாமல் அறிக்கை அளிக்கிறது. உள்ளகக் கணக்காய்வு நடவடிக்கைகளின் பரப்பெல்லையில் பின்வருவன அடங்கும்:

அ) நடைமுறையில் உள்ள உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டு முறையை மீளாய்வு செய்தல்;

ஆ) பணிப்பாளர் சபையால் எடுக்கப்பட்ட முக்கிய முடிவுகள் திறம்படச் செயல்படுத்தப்படுவதை உறுதி செய்தல்;

இ) முகாமைத்துவத் தீர்மானங்கள் மற்றும் பிரிவுச் செயல்பாடுகளுடன் தொடர்புடைய இடர்களை மதிப்பிட்டு, கணக்காய்வு முகாமைத்துவக் குழு (AMC) மற்றும் தலைவருக்குப் பரிந்துரைகளைச் சமர்ப்பித்தல்;

ஈ) அமைப்புகள் மற்றும் கட்டுப்பாடுகள் தொடர்பாக வெளியகக் கணக்காய்வாளர்களால் மேற்கொள்ளப்பட்ட இடர் மதிப்பீடு குறித்துக் கருத்துகளைத் தெரிவித்தல்;

உ) வருமானம் மற்றும் செலவினங்கள், அவற்றின் அங்கீகாரம் மற்றும் அறிக்கையிடல் ஆகியவற்றுக்காகத் தற்காலிக மற்றும் காலமுறை நிதி மீளாய்வுகளை நடத்துதல்;

ஊ) வணிகத்தின் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பகுதிகளில் தரத் கணக்காய்வுகளை மேற்கொள்ளுதல்; மற்றும்

எ) தேசிய பெறுகை முகவராண்மையின் வழிகாட்டுதல்கள் மற்றும் பிற பொருந்தக்கூடிய விதிமுறைகளுக்கு இணங்க, கொள்முதல் நடைமுறைகளை மீளாய்வு செய்தல்.

AASL-இன் முக்கிய பங்குதாரர் என்ற முறையில் அரசாங்கத்திற்கான பொறுப்புக்கூறல்

முழுமையாக அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமான ஒரு வணிக நிறுவனமாக, AASL-இன் அரசாங்கத்திற்கான பொறுப்புக்கூறலானது, தொடர்புடைய அமைச்சின் மூலம் பின்வரும் வழிமுறைகளைப் பயன்படுத்தி செயல்படுத்தப்படுகிறது:

பாராளுமன்றம்

2002 மே 24 ஆம் திகதிய திறைசேரிச் சுற்றறிக்கை இல PE/PF/21-இன் படி, நிறுவனத்தின் ஆண்டறிக்கையானது, நிதியாண்டு முடிவடைந்த 180 நாட்களுக்குள் பாராளுமன்றத்தில் மீளாய்வுக்காகச் சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டும்.

பொது முயற்சியாண்மைகளுக்கான குழு (COPE)

பொது முயற்சியாண்மைகளுக்கான பாராளுமன்றக் குழு (COPE), நிறுவனத்தின் செயல்திறனை ஆய்வு செய்யவும், நிறுவனம் செயல்திறன் இலக்குகளை எந்த அளவிற்கு அடைகிறது மற்றும் அதன் சமூகப் பொறுப்புகளை எந்த அளவிற்கு நிறைவேற்றுகிறது என்பதை மதிப்பிடவும் அதிகாரம் பெற்றுள்ளது. COPE-ஆல் அழைக்கப்படும்போது, தலைவர், பணிப்பாளர்கள் மற்றும் சிரேஷ்ட நிர்வாகத்தினர், துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சின் செயலாளரான தலைமை கணக்கீட்டு அதிகாரியுடன் சேர்ந்து, நிறுவனத்தின் செயல்பாடுகள் தொடர்பான கேள்விகளுக்கும் கரிசனைக்குரிய விடயங்களுக்கும் பதிலளிக்க அக்குழுவின் முன் ஆஜராக வேண்டும்.

நிதி அமைச்சர்/ பொதுத் திறைசேரி

நிதி அமைச்சர் அல்லது அவர் சார்பாகச் செயல்படும் பொதுத் திறைசேரி, பொதுத்துறை நிறுவனங்கள் உட்பட, பொதுத் துறையில் நிதி ஒழுக்கத்தைப் பேணுவதற்குப் பொறுப்பானவர். செயல்திறனைக் கண்காணிக்கவும், பொருந்தக்கூடிய சட்டங்கள், விதிகள் மற்றும் ஒழுங்குமுறைகள் போன்றவற்றிற்கு இணங்குவதை உறுதி செய்யவும், மேலும் அமைச்சருக்குக் கவலையளிக்கும் எந்தவொரு விடயத்தையும் அறிக்கையிடவும் திறைசேரிப் பிரதிநிதி ஒருவர் பணிப்பாளர் சபைக்கு நியமிக்கப்படுகிறார்.

திரு. பி.எம்.கே. ஹெட்டியாராச்சி, மீளாய்வாண்டில், பணிப்பாளர் சபையின் திறைசேரிப் பிரதிநிதியாகப் பணியாற்றினார்.

பொதுத்துறை நிறுவனங்களின் நிதி முகாமைத்துவம் மற்றும் கட்டுப்பாட்டைக் கண்காணிக்கும் பொறுப்பு, பொதுத் திறைசேரியின் பொதுத்துறை நிறுவனங்கள் திணைக்களத்திடம் (DPE) உள்ளது.

துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சு

துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சின் செயலாளர், தலைமை கணக்கீட்டு அதிகாரியாகவும் பணியாற்றுகிறார், அவர் நிறுவனத்தின் நிதி நிர்வாகம் மற்றும் முகாமைத்துவத்திற்கு அரசாங்கத்திடம் பொறுப்புடையவராவார். இந்தத் தகுதியில், செயலாளர் பின்வரும் விடயங்களை பணிப்பாளர் சபையுடன் தவறாமல் ஆய்வு செய்கிறார்:

அ) நிறுவனத் திட்டம் மற்றும் வரவு செலவுத் திட்டங்கள்;

ஆ) மூலதனத் திட்டங்களின் பௌதீக மற்றும் நிதிச் செயல்திறன்;

இ) ஆண்டில் மேற்கொள்ளப்பட்ட திட்டங்கள்;

ஈ) நிர்வாகக் கடிதம் உட்பட கணக்காய்வு முடிவுகள்;

உ) ஆண்டின் ஒட்டுமொத்த நிதிச் செயலாற்றுகை; மற்றும்

ஊ) ஊழியர் கூட்டங்கள் அல்லது வேறு ஏதேனும் சட்டப்பூர்வ.ஃஒழுங்குமுறை நிறுவனங்களிலிருந்து எழும் விடயங்கள்

பங்குதாரர்கள் நியாயமான நலன்களை அங்கீகரித்தல்

ஒரு நிறுவனம் பங்குதாரர்கள் நியாயமாக நடத்தும்போதும், நிலையான வளர்ச்சிக்கான அவர்களின் எதிர்பார்ப்புகளைப் பூர்த்தி செய்யும்போதும், குடிமைப் பொறுப்பு மற்றும் சட்ட இணக்கத்தின் மீது வலுவான நற்பெயரைப் பேணும் போதும் பங்குதாரர்கள் மதிப்பு மேம்படுத்தப்படுகிறது. பங்குதாரர்கள் மதிப்பு என்பது, பங்குதாரர்கள், வாடிக்கையாளர்கள், ஊழியர்கள், வணிகப் பங்காளிகள் மற்றும் பரந்த சமூகம் உள்ளிட்ட அனைத்துப் பங்குதாரர்கள் நீண்டகால நலன்களை அதிகப்படுத்துவதில் கவனம் செலுத்தும் ஒரு முகாமைத்துவ முறையாக அறியப்படுகிறது.

இந்த அணுகுமுறை, செலவுத் திறனை வலுப்படுத்தும், தயாரிப்புகள் மற்றும் சேவைகளின் தரத்தை மேம்படுத்தும், ஊழியர்களின் திறன்களையும் மன உறுதியையும் வளர்க்கும், மற்றும் நிறுவனம் தனது வளங்களையும் ஆதரவையும் பெறும் சமூகங்களுக்கு நேர்மறையாகப் பங்களிக்கும் கொள்கைகள் மற்றும் நடைமுறைகள் மூலம் பங்குதாரர்கள் மதிப்பை மேம்படுத்த முயல்கிறது.

இந்தச் சூழலில், AASL-இன் விவகாரங்களில் அக்கறை கொண்ட அரசாங்கம் மற்றும் பிற தொடர்புடைய அமைப்புகள், ஊழியர்கள், விமான நிலையப் பயனர்கள் (விமான நிறுவனங்கள், பயணிகள் மற்றும் விமான நிலைய வளாகத்திற்குள் செயல்படும் வணிக சமூகம்), விநியோகஸ்தர்கள் மற்றும் பிற சேவை வழங்குநர்கள், மற்றும் ஒட்டுமொத்த சமூகம் உள்ளிட்ட அனைத்து முறையான பங்குதாரர்களுக்கும் உள்ள சட்ட மற்றும் பிற கடமைகளை நிறுவனம் அங்கீகரிக்கிறது. இந்தக் கடமைகள், நீண்டகாலப் பங்குதாரர்கள் மதிப்பை உருவாக்கி நிலைநிறுத்துவதற்கான நிறுவனத்தின்

தலையாய கடமையின் ஒருங்கிணைந்த பகுதியாகக் கருதப்படுகின்றன.
பின்வரும் பகுதிகளை உள்ளடக்கிய பொருத்தமான பெருநிறுவன நடைமுறைகளுக்கான தனது அர்ப்பணிப்பை நிறுவனம் வெளிப்படுத்துகிறது:

அ) ஒழுங்குமுறை கட்டமைப்பிற்கு இணங்கி, பணிப்பாளர் சபை மற்றும் நிர்வாகத்தால் உரிய விடாமுயற்சியை மேற்கொள்ளுதல்;

ஆ) விமான நிலைய செயல்பாடுகளின் சட்டப்பூர்வ சேவை வழங்குநராகச் செயல்பட்டு, அரசாங்கத்தின் பொறுப்புகளை நிறைவேற்றுதல்;

இ) கடன் வழங்குநர்கள் மற்றும் நிதி நிறுவனங்களுக்கான கடமைகளை உடனடியாக நிறைவேற்றுதல்;

ஈ) நியாயமான வர்த்தகம் தொடர்பான கடமைகளைத் தொடர்ந்து நிறைவேற்றுதல் மற்றும் விநியோகத்தர்கள் மற்றும் பிற சேவை வழங்குநர்களுடன் பழகும்போது அனைவருக்கும் சமமான வாய்ப்பை உறுதி செய்தல்;

உ) சமூகத்தைப் பாதிக்கும் நெறிமுறை சார்ந்த வணிக நடைமுறைகளை உறுதி செய்தல்;

ஊ) சட்டத்தால் விதிக்கப்பட்ட அனைத்து செயல்பாடுகளையும் நடவடிக்கைகளையும் மேற்கொள்வது மற்றும் பொருத்தமான சிறந்த நடைமுறைகளைப் பின்பற்றுதல்;

எ)விமான நிலையத்தின் அனைத்துப் பயனாளர்களுக்கும் பாகுபாடற்ற முறையில் நடத்தப்படுவதை உறுதி செய்தல்; மற்றும்

ஏ) ஊழியர்களை நியாயமாகவும், மரியாதையுடனும், சமமாகவும் நடத்துதல்.

சரியான நேரத்தில் மற்றும் சமச்சீரான வெளிப்படுத்தல்கள்

விவேகமான முடிவெடுப்பதற்குத் தேவையான ஆழம் மற்றும் அகலத்துடன், சரியான நேரத்தில், துல்லியமான மற்றும் விரிவான தகவல்களை வழங்குவதே, உள் மற்றும் வெளித் தகவல் வெளிப்படுத்தல்களின் அடிப்படையாகும். நிறுவனத்தின் நிறுவப்பட்ட கொள்கைகள் மற்றும் நடைமுறைகள், பொது திறைசேரியின் பொது நிறுவனங்கள் திணைக்களத்தால் பரிந்துரைக்கப்பட்ட சுற்றறிக்கைகள் மற்றும் இலங்கை நிதி அறிக்கை தரநிலைகள் (SLFRSs/LKASs) உட்பட, அனைத்து சட்டங்கள் மற்றும் ஒழுங்குமுறைகளின் பொருந்தக்கூடிய அனைத்து வெளிப்படுத்தல் தேவைகளுக்கும் இணங்குவதை உறுதிசெய்யும் வகையில் வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளன. பங்குதாரர்கள் நிறுவனத்தின் வணிகச் செயல்பாடுகள், இடர் விவரம், நிதி நிலை, செயல்பாட்டு செயல்திறன் மற்றும் எதிர்காலக் கண்ணோட்டம் ஆகியவற்றைப் பற்றித் தெளிவான புரிதலைப் பெற உதவும் வகையில், AASL பங்குதாரர்கள் திறம்பட்ட மற்றும் வெளிப்படையான தகவல்தொடர்பைப் பேணுகிறது. பல காலமுறை மற்றும் தற்காலிக அறிக்கைகள் மற்றும் பகுப்பாய்வுத் தகவல்கள், ஒரு நடைமுறையாகவும் தேவைக்கேற்பவும் வழங்கப்படுகின்றன.

நிறுவனத்தின் செயல்பாட்டு மற்றும் நிதி செயல்திறனின் உண்மையான நிலை குறித்து ஊழியர்களுக்குத் தொடர்ந்து புதுப்பிக்கப்படுகிறது, மேலும் நிறுவனத்தின் அகவலையானது உள் தகவல் பரவலுக்கான ஒரு முக்கிய தளமாகச் செயல்படுகிறது. கூடுதலாக, AASL பொதுக் கொள்கை உரையாடலுக்கு, குறிப்பாக நமது வணிகத்தைப் பாதிக்கும் மற்றும் நாம் செயல்படும் சமூகத்தைப் பாதிக்கும் சட்டங்கள் மற்றும் ஒழுங்குமுறைகளின் உருவாக்கம், இயற்றுதல் மற்றும் திருத்தம் தொடர்பாக, தீவிரமாகப் பங்களிக்கிறது.

நிறுவனச் செயலாளர்

நிறுவனச் செயலாளர், பணிப்பாளர் சபையின் நடைமுறைகள் பின்பற்றப்படுவதையும், அவை தொடர்ந்து மதிப்பாய்வு செய்யப்படுவதையும் உறுதி செய்வதில் ஒரு முக்கியப் பங்கை வகிக்கிறார். பணிப்பாளர் சபையின் கூட்டக்குறிப்புகள் மற்றும் சட்டப்பூர்வ பதிவேடுகளைப் பராமரிப்பதுடன், நிறுவனச் செயலாளர், இயக்குநர் குழுவிற்குத் துல்லியமான தகவல்களை உரிய நேரத்தில் சென்றடைவதை எளிதாக்குகிறார். மேலும், நிறுவன ஆளுகை தொடர்பான விடயங்கள், பணிப்பாளர் சபையின் நடைமுறைகள், மற்றும் பொருந்தக்கூடிய சட்டங்கள் மற்றும் ஒழுங்குமுறைகள் குறித்து வழிகாட்டுதலையும் வழங்குகிறார். எழுப்பப்பட்ட மற்றும் பதிவு செய்யப்பட வேண்டிய அனைத்துக் கவலைகளும் செயலாளரால் போதுமான விவரங்களுடன் ஆவணப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

சட்டப்பூர்வ மற்றும் ஒழுங்குமுறைத் தேவைகளுக்கு இணங்குவதை உறுதி செய்வதே நிறுவனச் செயலாளரின் முதன்மைப் பொறுப்பாகும். மேலும், ஆளுகை தொடர்பான விடயங்களில் நிர்வாகம், பணிப்பாளர் சபை மற்றும் ஒழுங்குமுறை அதிகாரிகளுக்கு இடையேயான முதன்மை இடைமுகமாக அவர் செயல்படுகிறார்.

Aloe 96%
body wash
SPECIAL DISCOUNTS

ஏற்றத்தை உறுதிப்படுத்துதல்

வெளிப்படைத்தன்மை, பொறுப்புக்கூறல் மற்றும் நேர்மை ஆகியவை உறுதிசெய்யப்படும் இடத்தில்.

தலைமைக் கணக்காய்வாளரின் நிதிநிலை அறிக்கைகள் மீதான அறிக்கை

ஏஏவீ/ஏ/ஏஏஎஸ்எல்/எவ்ஏ/25/99 2026 யூன்

தலைவர்
வரையறுத்த விமான நிலைய மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனி

வரையறுத்த விமான நிலைய மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) நிறுவனத்தின் 2025 திசெம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதிக்கூற்றுக்கள் மற்றும் அதன் செயற்பாடுகள் மீது இ 2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரச்சட்டத்தின் 12 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதியின் அறிக்கை

---

1. நிதிக்கூற்றுக்கள்

1.1 முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயம்

வரையறுத்த விமான நிலைய மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனியின் (AASL) 2025 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமைக் கூற்று மற்றும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான விரிவான வருமானக் கூற்று, உரிமை மூலதனத்தில் மாற்றங்கள் கூற்று, காசுப்பாய்ச்சல் கூற்று மற்றும் முக்கிய கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளின் பொழிப்பு உள்ளடங்கிய நிதிக்கூற்றுக்களிற்கான குறிப்புக்கள் என்பவற்றை உள்ளடக்கிய 2025 திசெம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதிக்கூற்றுக்கள் 2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரச்சட்டத்தின் ஏற்பாடுகளுடன் சேர்த்து வாசிக்கப்படும் இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசு அரசியலைமைப்பின் 154(1) ஆம் உறுப்புரையிலுள்ள ஏற்பாடுகளுக்கு இணங்க எனது பணிப்பின் கீழ் கணக்காய்வு செய்யப்பட்டன. அரசியலைமைப்பின் 154(6) ஆம் உறுப்புரையிலுள்ள ஏற்பாடுகளுக்கு இணங்க பாராளுமன்றத்திற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டுமென நான் கருதுகின்ற எனது கருத்துரைகளும் அவதானிப்புக்களும் காலக்கிரமத்தில் சமர்ப்பிக்கப்படும்.

என்னுடைய அறிக்கையில் விபரிக்கப்பட்ட விடயங்களின் தாக்கத்தினைத் தவிர்த்து கம்பனியின் 2025 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமையினையும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான அதனது நிதிசார் செயலாற்றலினையும் காசுப்பாய்ச்சலினையும் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களிற்கு இணங்க இணைக்கப்பட்டுள்ள நிதிக்கூற்றுக்கள் உண்மையாகவும் நியாயமாகவும் தருகின்றன என்பது எனது அபிப்பிராயமாகும்.

1.2. முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை

(அ) ரூபா 1,238 மில்லியன் மொத்தமான ஏழு பூர்த்தியாக்கப்பட்ட செயற்திட்டங்கள் 2025 ஆம் நிதியாண்டு இறுதியில் மூலதனமாக்கப்படாமல் தொடர்ந்தும் நடைபெறும் வேலைகளின் கீழ் பதியப்பட்டிருந்தது. இதன் விளைவால் அந்த சொத்துக்கள் ஆதனம் பொறி மற்றும் உபகரணங்களின் கீழ் பதியப்பட்டிருக்காததுடன் 2025 ஆம் ஆண்டிற்காக நேரொத்த பெறுமானத்தேய்வு சாட்டுதல் செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை. பின்னர் ஆதனம் பொறி மற்றும் உபகரணங்கள் மற்றும் பெறுமானத்தேய்வு செலவினம் குறைத்துக் காட்டப்பட்டிருந்தது. அதேநேரம் ஆண்டிற்கான இலாபம் அதிகரித்துக் காட்டப்பட்டிருந்தது.

(ஆ) ரூபா 671.1 மில்லியன் தொனகயான காணிகளின் உரிமையாண்மை இலங்கை சிவில் விமான போக்குவரத்து அதிகாரசபைக்கு ஏற்கனவே மாற்றப்பட்டிருந்த போதிலும் அந்த காணிகள் கம்பனியினுடைய நிதிக்கூற்றுக்களில் ஆதனம் பொறி மற்றும் உபகரணங்களின் கீழ் தொடர்ந்தும் பதியப்பட்டிருந்ததது.

(இ) வியாபார மற்றும் ஏனைய செலுத்த வேண்டியவைகளிலுள்ள செலுத்த வேண்டிய ஒப்பந்தகாரர்களின் கீழ் உள்ளடக்கப்பட்ட ரூபா 652.7 மில்லியன் தொகை அறிக்கையிடல் திகதிக்கு முன்னர் ஏற்கனவே தீர்ப்பனவு செய்யப்பட்டிருந்தது ஆனால் இன்னமும் நிலுவையாக இருக்கின்றவையாக பதியப்பட்டிருந்தது. பின்னர் வியாபார மற்றும் ஏனைய செலுத்த வேண்டிவை மற்றும் நடைபெறும் வேலைகள் (WIP) இரண்டும் நிதிக் கூற்றுக்களில் அதே தொகையால் அதிகரித்துக் காட்டப்பட்டிருந்தது.

(ஈ) "BIA இல் காட்சிப்படுத்தல் இணைப்பு வழிகாட்டல் முறைமை வழங்கி பொருத்துதல் பரீட்சித்தல் மற்றும் பரீட்சாத்தலிற்காக" ரூபா 325.7 மில்லியன் பெறுமதியான பகுதியளவு ஏற்றுக்கொள்ளல் சான்றிதழ் 2025 ஒக்தோபர் 20 இல் வழங்கப்பட்டிருந்த போதிலும் 2025 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதிக்கூற்றுக்களில் தொடர்புபட்ட சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புக்கள் முழுமையாக பதியப்பட்டிருக்கவில்லை. பின்னர் ரூபா 174.7 மில்லியன் நேரொத்த பொறுப்புக்கள குறைத்துக் காட்டப்பட்டிருந்த அதேநேரம் மொத்த சொத்துக்கள் ரூபா 325.7 மில்லியனால் குறைத்துக் காட்டப்பட்டிருந்தது.

(உ) 2025 ஆம் ஆண்டின் போது கம்பனியானது இறக்குமதிகளில் ரூபா 7.3 மில்லியன் தொகையான SSCL கட்டணங்கள் ஏற்பட்ட போதிலும் கம்பனிக்கு சர்வதேச குடிபெயர்வு அமைப்பால் கம்பனிக்கு நன்கொடையாக வழங்கப்பட்ட ரூபா 269.5 மில்லியன் பெறுமதியான 13 பொதிகள் ஸ்கேனர்கள் நிதிக்கூற்றுக்களில் பதியப்பட்டிருக்கவில்லை. பின்னர் ஆதனம் பொறி மற்றும் உபகரணங்கள் மற்றும் மானியங்கள் ரூபா 269.5 மில்லியனால் குறைத்துக் காட்டப்பட்டிருந்தது.

(ஊ) CAASL ஆல் கம்பனிக்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்ட பெறவேண்டிய பயணிகள் வரிக்கும் உள்ளபடியான மீதிக்கும் இடையில் ரூபா 205.5 மில்லியன் குறைவு அவதானிக்கப்பட்டது. மீளாய்வாண்டிற்கான நிதிக் கூற்றுக்களில் பயணிகள் உள்வருகை வரி வருமானத்தின் குறைத்துக் கூறலிலே இந்த வித்தியாசம் விளைந்தது.

(எ) கணக்காயிவிற்கு கிடைக்கப்பெற்ற தகவலகளின் பிரகாரம், பொதுப் பேரேட்டில் வெளிப்படுத்தப்பட்ட ரூபா 849.4 மிலலியன் மீதிக்கும் 2025 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான ரூபா 1,034.7 மில்லியன் நேரொத்த பொருட்பதிவேட்டு மீதிக்கும் இடையில் ரூபா 185.4 மில்லியன் வித்தியாசம் அவதானிக்கப்பட்டது.

(ஏ) எட்டு நிலையான வைப்புக்கள் தொடர்பில் நிதிக்கூற்றுக்களில் பதியப்பட்ட மீதிகளிற்கும் வங்கியால் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட நேரொத்த மீதி உறுதிப்படுத்தல்களிற்கும் இடையில் ரூபா 129.3 மில்லியன் வித்தியாசம் அவதானிக்கப்பட்டது. இதன்படி, நிதிக்கூற்றுக்களில் பதியப்பட்ட பெறவேண்டிய வட்டி மீதிக்கும் உறுதிப்படுத்தப்பட்ட மீதிகளின் அடிப்படையில் கணக்காய்வாளரால் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட சுத்திரமான பெறவெண்டிய வட்டி கணிப்பீட்டிற்கும் இடையில் ரூபா 4.9 மில்லியன் வித்தியாசம் மேலும் அவதானிக்கப்பட்டது.

(ஐ) கம்பனயின் 2025 ஆம் ஆண்டிற்கான கணிப்பீட்டுச் சபை 2026 மே 11 வரையும் பூர்த்தியாக்கப்பட்டு இணக்கம் செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை. எவ்வாறாயினும் ரூபா 1,913.3 மில்லியன் கிரய

பெறுமதியுடைய மற்றும் ரூபா 67.7 மில்லியன் தேறிய புத்தக பெறுமதியுடைய 37,102 விடயங்கள் 2024 ஆம் ஆண்டு கணிப்பீடு சபையின் போது பயன்படுத்த முடியாதவையாக இனங்காணப்பட்டிருந்தது.

(ஓ) RMA செயற்திட்டத்தின் ஒலிப் பதிவு முறைமையின் கீழ் (செயற்திட்ட இல. 5647) ரூபா 153.6 மில்லியன் முழுச் செயற்திட்ட பெறுமதி இடைப் போக்கிலுள்ள கணக்கின் (GIT) பதியப்பட்ட ரூபா 60.9 மில்லியன் மீதியை புறம்பாக சீராக்காமல் நடைபெறும் வேலை கணக்கின் (WIP) ஊடாக மூலதனமாக்கப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும் WIP கணக்கு ரூபா 60.6 மில்லியனால் குறைத்துக் காட்டப்பட்டிருந்தது, அதேநேரம் அறிக்கையிடல் திகதியில் GIT கணக்கு ரூபா 60.9 மில்லியனால் அதிகரித்துக் காட்டப்பட்டிருந்தது.

(ஓ) திறைசேரிக்கு செலுத்த வேண்டிய ஆகாயத்தில் பறத்தல் வரியின் 40 சதவீத பங்கினை பிரத்தி நிதித்துவப்படுத்தும் ரூபா 55.9 மில்லியன் திறைசேரிக்கு செலுத்த வேண்டிய மற்றும் வியாபார கடன் கொடுத்தோர் ஆகிய இரண்டும் பிதயப்பட்டிருந்தது. எனினும் வியாபார கடன் கொடுத்தோர் அதே தொகையாவ் அதிகரித்துக் காட்டப்பட்டிருந்தது.

(ஓ) BIA இல் 12 VHF எயார் பான்ட் பரிமாற்றி வழங்குவதற்காக கொடுப்பனவுகள் 2022 ஆம் ஆண்டில் முழுவதும் தீர்ப்பனவு செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும் வியாபார கடன் கொடுத்தோரின் கீழ் ரூபா 35.8 மில்லியன் தொகை பதிய வேண்டியவையாக தொடர்ந்திருந்தமையால் பொருப்புக்கள் அதிகரித்துக் காட்டப்பட்டிருந்தது. மேலும் 2023 மார்ச் 08 இல் கையேற்றல் சான்றிதழ் வழங்கப்பட்டிருப்பினும் மட்டக்களப்பு விமான நிலையத்தில் மூன்று VHF எயார் பான்ட் பரிமாற்றியின் வழங்கல் தொடர்பில் ரூபா 15.6 மில்லியன் தொகை இடைப்போக்கிலுள்ள சரக்கின் கீழ் தொடர்ந்தும் இருந்தது.

(ஔ) 2022 இல் மானியமாக பெறப்பட்ட இடர் மீட்பு கூடாரம் பயன்படுத்தப்பட்ட போதிலும் றெமதி மதிப்பிடப்பட்டு மூலமனமாக்கப்பட்டிருக்காததுடன் நடைபெறும் வேலையில் உள்ளடக்கப்பட்ட ரூபா 55.9 மில்லியன் சம்பந்தப்பட்ட வரியும் மூலதனமாக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. இதன் விளைவால் ஆதனம் பொறி மற்றும் உபகரணங்கள் மற்றும் பெறுமானத்தேய்வு செலவினம் என்பன குறைத்தக் காட்டப்பட்டிருந்தது. அதேநேரம் ஆண்டிற்கான லாபம் அதிகரித்துக் காட்டப்பட்டிருந்தது.

(க) 2025 திசெம்பர் 02 ஆந் திகைதிய வழங்குநருடைய ஈமெயில் மூலம் 2025 ஆகஸ்ட் 28 இல் கம்பனிக்கு கையளிக்கப்பட்டிருந்தவையாக உறுதிப்படுத்தப்பட்டிருந்த ரூபா 4.5 மில்லியன் பெறுமதியுடைய பதினொரு மடி கணனிகள் நிதிக்கூற்றில் மூலதனமாக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(கா) கம்பனியால் (AASL) சட்டரீதியாக உடமையாக்கப்பட்டிருக்காத ஒரு விடுதி மற்றும் அதனுடன் இணைந்த தரிப்பிடம் கட்டிடங்களின் கீழ் தவறாக வகைப்படுத்தப்பட்டிருந்ததுடன் கணக்கீட்டு பதிவேடுகளில் ரூபா 3.2 மில்லியன் பெறுமதியில் மீள்மதிப்பீடு செய்யப்பட்டிருந்தது.

(கி) செயற்திட்ட முகாமைத்தவ பிரிவின் (PMU) பதிவேடுகளின் பிரகாரம், ரூபா 46.6 மில்லியன் நிலுவை ஆலோசனை கொடுப்பனவாக இருந்தது. அதேநேரம் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட நிதிக்கூற்றில் ரூபா 53 மில்லியனாக பதியப்பட்டிருந்தது. இதன்படி PMU பதிவேட்டிற்கும் விதிக்கூற்றிற்கும் இடையில் ரூபா 6.5 மில்லியன் வேறுபாடு அவதானிக்கப்பட்டது.

(கீ) JAC ஆலோசனையாளரிடமிருந்து பெறப்பட்ட உறுதிப்படுத்தல் பிரகாரம் செலுத்தப்பட்டாத பட்டியல் தொடர்பில் ரூபா 890.8 மில்லியன் தொகை மற்றும் இன்னமும் விலப்பட்டியலிடப்படாவை

தொடர்பில் ரூபா 711.5 மில்லியன் தொகை என்பன 2025 திசெம்பர் 31 வரை நிலுவையாக இருந்தது. எவ்வாறாயினும் கம்பனி அந்த மீதிகளில் இணக்கம் செய்யப்பட்டோ அல்லது நிதிக்கூற்றுக்களில் சீராக்கல் செய்யப்பட்டோ இருக்கவில்லை.

இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களுக்கு (எஸ்எல்ஏயூஎஸ்எஸ்) இணங்க எனது கணக்காய்வினை நான் மேற்கொண்டேன். அந்நியமங்களின் கீழான எனது பொறுப்புக்கள் எனது அறிக்கையில் நிதிக்கூற்றுக்களின் கணக்காய்விற்கான கணக்காய்வாளரின் பொறுப்புக்கள் பந்தியில் மேலும் விபரிக்கப்படுகின்றன. எனது முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை ஒன்றினை வழங்குவதற்கு போதியளவும் பொருத்தமானதுமான கணக்காய்வுச் சான்றுகளை நான் பெற்றுக்கொண்டுள்ளேன் என நான் நம்புகிறேன்.

1.3 வீடயங்களை வலியுறுத்தல்

(அ) குறிப்பு எண் இல. 30 மற்றும் நிதி அமைச்சால் வழங்கப்பட்ட "இலங்கையினுடைய வெளிநாட்டு கடன் கொள்கை தொடர்பில் இடைக்கால கொன்கை" மீதான 2022 ஏப்ரல் 12 ஆந் திகதிய சுற்றறிக்கை என்பவற்றின் பிரகாரம் நான் கவனத்தை ஈர்கின்றேன் அரசாங்க நிறுவனங்காளால் பெறப்பட்ட வெளிநாட்டு கடன்கள்திருப்பிச் செலுத்த வெண்டாமென நெறிப்படுத்தல் வழங்கப்பட்டிருந்தன. சுற்றறிக்கை வழங்கலுடன் கடன் கைதவிர்த்தல்களை JICA நிறுத்தியதிலிருந்து செயற்திட்டத்தை தொடருவதற்கு ஒப்பந்தகாரர் நிராகரித்திருந்தமையால் BIADP கட்டம் II பகுதி 2 செயற்திட்டதின் நிர்மாணங்கள் வேலைகள் பாதகமாக பாதிக்கப்பட்டிருந்தது.

நிதி அமைச்சு சுற்றறிக்கை வழங்கப்பட்டிருப்பினும், தங்களிடம் போதுமான நிதி இருப்பதனால் கடனை திருப்பி செலுத்தி செயற்திட்டத்தை தொடருவதற்கு AASL இற்கு நிதி இயலளவு இருந்தது என நிதி அமைச்சிற்கு கம்பனி தெரியப்படுத்தியிருந்தது. சர்வதேச நாணய நிதியத்தின் IMF கடன் மறுசீரமப்பு திட்டத்தின் காரணமாக அந்த ஒப்புதல்களை வழங்க முடியாததால் ஒப்பந்தகாரரான தைசே காப்பரேசன் 2022 திசெம்பர் 09 இலிருந்து AASL உடன் ஒப்பந்தத்தை இரத்துசெய்திருந்தது.

அமைச்சரவையின் அனுமதியுடன் செயற்திட்டத்தின் செயல் நடவடிக்கை திட்டத்தின் ஒரு பகுதியாக AASL ஆனது இடைநிறுத்தலின் போது பகுதியளவில் முடிக்கப்பட்ட கட்டிடத்தின் இரும்பு கொங்றீட்டின் சிதைவினை சீர்செய்ய உடனடியாக சரிசெய்வதற்கு AASL ஆல் தனது நிதயை பயன்படுத்தி அடையாளம் காணப்பட்ட பாதுகாப்பு பணிகளை மேற்கொள்ளும் நடவடிக்கையை தொடங்கியிருந்தது.

இடைநிறுத்தலை தொடர்ந்து தைசே காப்பரேசன் இடை நிறுத்தலிலிருந்து நிறைவேற்றிய திகதிவரை நிறைவேற்றிய வேலைகள், திரண்ட கோரிக்கைகள், இடைநிறுத்தியதிலிருந்து எழுந்த இழப்பகள் (இலாபத்தின் நட்டங்கள் உள்ளடங்கலாக) மற்றும் உப ஒப்பந்தகாரர் கோரிக்கைகள் உள்ளடங்கிய பல தலைப்புகளின் கீழ் இடைநிறுத்தல் கோரிக்கைகளை சமர்ப்பத்திருந்தது. செயற்திட்ட ஆலோசனையாளர் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட கோரிக்கைகளை மதிப்பாய்வு செய்வதற்கு படவரைஞர்கள் மற்றும் ஒப்பந்தகாரர் மற்றும் கோரிக்கை நிபுணத்துவர் என்போரைக் கொண்ட குழு நியமிக்கப்பட்டிருந்தது.

செயற்திட்ட ஆலோசனையாளர் தைசே காப்பரேசன் இடை நிறுத்தல் மீதான கொடுப்பனவு கூற்றினை மதிப்பாய்வு செய்திருந்ததுடன் 2025 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு ஐ.யென் 12,794.8 மில்லியன் மற்றும் ரூபா 14,221.9 மில்லியன் தொகையான இடைக்கால கொடுப்பனவை

சான்றுபடுத்தியிருந்தது. சான்றுபடுத்திய இடைக்கால கொடுப்பனவை சான்றுபடுத்தலிலன் தீர்ப்பனவிற்காக அமைச்சரவை முன்னனுமதி பெற்றிருந்தது.

இடைக்கால கொடுப்பனவுற்கு மேலதிகமாக இடைநிறுத்தலின் இறுதியாக்கல்வரை ஒப்பந்தகாரருடைய மாதாந்த ஓட்ட கிரயங்கள் மற்றும் முறையான ஒப்பந்த முடிவுறுத்தல் இறுதி கோரிக்கைக்கு உறுதியளித்திருந்தது. ஆலோசனையாளரால் சில கோரிக்கைகள் தகராருடையதாக இருந்ததுடன் சான்றுபடுத்தியிருக்கவில்லை. ஒப்பந்தகாரர் அத்தகைய தகராறுகளை தீர்வு காண்பதற்கு ஒப்பபந்தத்தின் கீழ் நியமிக்கப்பட்ட தகராற்று சபை (DB) அனுப்பலாம். இந்த செயற்பாடு அதிக காலத்தை எடுக்கக்கூடும் என்பதனால் இறுதி தீர்ப்பனவு மேலும் அதிகரிக்கக்கூடும்.

(ஆ) நிதிக்கூற்றின் குறிப்பு 30(ஆ) இனை நான் கவனத்தை ஈர்க்கின்றேன் இது ஒரு ERD முறைமையின் அமுலாக்கல் மீது ஒப்பந்தத்தை இடைநிறுத்தலிலி. தனியார் கம்பனிக்கு ரூபா 196.5 மில்லியன் செலுத்தவதற்கு AASL கட்டளையில் 2025 பெப்ரவரி 06 இல் கொழும்பு வர்த்தக உயர் நீதி மன்றத்தின் மூலம் வழங்கப்பட்ட தீர்ப்பு தொடர்பாக உள்ளது. மேலும், AASL இற்கு தீர்ப்புக்கு எதிராக உச்ச நீதி மன்னறத்தில் மேன்முறையீடு செய்துள்ளது. பெறப்பட்ட சட்ட ஆலோசனை மற்றும் முகாமைத்தவ மதிப்படு என்பவற்றின் அடிப்படையில் அறிக்கை சமர்ப்பிக்கப்படும் திகதியில் பொருளாதார பயன்களின் வெளிப்பாய்வு தேவைப்படும் என்பது சாத்தியமற்றிருந்தது என கருதப்படுகின்றது. இதன்படி நிதிக் கூற்றுக்களில் எவ்வித ஒதுக்கீடும் அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

இந்த விடயங்கள் தொடர்பில் என்னுடைய அபிப்பிராயம் முனைப்பழியுள்ளதாக்கப்பட்டிருந்தது.

1.4 கம்பனியின் 2025 ஆம் ஆண்டிற்கான ஆண்டறிக்கையில் உள்ளடக்கப்பட்ட ஏனைய தகவல்கள்

கம்பனியின் 2025 இன் ஆண்டறிக்கையில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ள போதிலும், நிதிக்கூற்றுக்கள் மற்றும் அது தொடர்பில் எனது கணக்காய்வு அறிக்கையில் உள்ளடக்கப்படாத தகவல்கள் ஏனைய தகவல்கள் என்பதால் குறிப்பிடப்படுகின்றது. இந்த ஏனைய தகவல்களுக்கு முகாமைத்துவம் பொறுப்பாக இருத்தல் வேண்டும்.

நிதிக்கூற்றுக்கள் மீதான எனது அபிப்பிராயம் ஏனைய தகவல்களை உள்ளடக்கியிருக்காததுடன் நான் அவை மீது எவ்வகையிலும் சான்றுப்படுத்த அல்லது முடிவுரையினை வெளிப்படுத்தவில்லை.

நிதிக்கூற்றுக்கள் மீதான எனது கணக்காய்வு தொடர்பான எனது பொறுப்பானது மேலே இனங்காணப்பட்ட ஏனைய தகவல்களை வாசித்தல் மற்றும் அவ்வாறு செய்யும் போது ஏனைய தகவல்களை நிதிக்கூற்றுக்களுடன் அல்லது கணக்காய்வின் போது ஏனைய வகையில் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்ட எனது அறிவின் பிரகாரம் பொருண்மையாக பொருத்தமற்றுள்ளதா என்பதனை கவனித்துப் பார்ப்பதாகும்.

இக்கணக்காய்வு ஏனைய தகவல்களின் அடிப்படையில் மற்றும் என்னால் மேற்கொள்ளப்பட்ட செயற்பாடுகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு இந்த ஏனைய தகவல்கள் பொருண்மையாக பிழையாகக் காட்டப்பட்டுள்ளது என நான் முடிவு காண்பதானது அந்த விடயங்களை என்னால் அறிக்கையிடுவது அத்தியவாசியமானது என்பதனாலாகும். கீழே விபரிக்கப்பட்டுள்ளவாறு ஏனைய தகவல்களில் அவ்வாறான பொருண்மையான தவறுகள் காணப்படுகின்றன என்பது எனது தீர்மானம் ஆகும்.

1.5 நிதிக்கூற்றுக்கள் மீது முகாமைத்துவத்தினதும் நிருவகிக்கின்ற தரப்பினர்களினதும் பொறுப்புக்கள்

இந்நிதிக்கூற்றுக்களை இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களிற்கு இணங்க தயாரித்து சரியாகவும் நியாயமாகவும் சமர்ப்பித்தல் மற்றும் மோசடிகள் அல்லது தவறுகளின் காரணமாக ஏற்படக்கூய பொருண்மையான பிறழ்

கூற்றுக்களற்ற நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரிப்பதற்கு இயலுமான வகையில் தேவையான உள்ளகக்கட்டுப்பாடுகளைத் தீர்மானித்தலும் முகாமைத்துவத்தின் பொறுப்பாகும்.

நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரிக்கும் போது குழுமத்தின் தொடர்ந்து இயங்கும் எண்ணக்கருவொன்றாக தொடர்ந்து செயற்படுவதற்கான இயலுமையினை மதிப்பீடு செய்தல், தொடர்ந்தியங்கும் எண்ணக்கருவுடன் தொடர்புடைய விடயங்களை பொருத்தமாக வெளிப்படுத்தல் முகாமைத்துவத்தின் பொறுப்பாக உள்ளதுடன் முகாமைத்துவத்தினால் குழுமத்தினை கலைப்பதற்கு கருதினால் அல்லது வேறு மாற்றுவழி இல்லாதுவிட்டால் செயற்பாடுகளை நிறுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தால் தவிர தொடர்ந்து செயற்படும் கணக்கீட்டு அடிப்படையினை பயன்படுத்தல் மற்றும் குழுமத்தின் தொடர்ந்தியங்கும் தன்மையுடன் தொடர்புடைய தகவல்களை வெளிப்படுத்தலும் முகாமைத்துவத்தின் பொறுப்பாகும்.

குழுமத்தின் நிதி அறிக்கையிடல் நடைமுறை சம்பந்தமான மேற்பார்வை நிருவகிக்கின்ற தரப்பினர்களால் வகிக்கப்படுகின்றது.

2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரச்சட்டத்தின் 16(1) உப பிரிவின் பிரகாரம் கம்பனியின் வருடாந்த மற்றும் காலரீதியான நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரிப்பதற்கு முடியுமான வகையில் அனைத்து வருமானங்கள், செலவுகள், சொத்துக்கள், பொறுப்புக்கள் என்பன தொடர்பாக முறைப்படியாக ஏடுகள் மற்றும் அறிக்கைகள் பேணப்படுதல் வேண்டும்.

1.6 நிதிக்கூற்றுக்களின் கணக்காய்வு தொடர்பில் கணக்காய்வாளரின் பொறுப்புக்கள்

ஒட்டுமொத்தமாக நிதிக்கூற்றுக்கள் மோசடி மற்றும் தவறுகளின் காரணமாக ஏற்படுகின்ற பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்களற்றவை என்பதற்கு நியாயமான உறுதிப்பாட்டை வழங்குவதும் எனது அபிப்பிராயத்தை உள்ளடக்கின்ற கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதியின் அறிக்கையை வழங்குவதும் எனது குறிக்கோளாகும். நியாயமான உறுதிப்பாடானது உயர் மட்டத்திலான ஒரு உறுதிப்பாடாகக் காணப்படுகின்ற போதிலும், இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களின் பிரகாரம் கணக்காய்வினை மேற்கொள்ளும் போது அது எவ்வேளையிலும் பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்களை வெளிப்படுத்தும் என்பதற்கான ஒரு உத்தரவாதமாக இருக்கமாட்டாது. மோசடிகள் மற்றும் தவறுகள் தனியாகவோ அல்லது கூட்டாகவோ தாக்கத்தை ஏற்படுத்துவதன் காரணமாக பொருண்மையான பிறழ்கூற்றுக்கள் ஏற்படக்கூடியதுடன் இந்நிதிக் கூற்றுக்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு பயன்படுத்துபவர்களால் எடுக்கப்படுகின்ற பொருளாதார தீர்மானங்கள் தொடர்பாக தாக்கத்தை ஏற்படுத்தலாம் என எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது.

இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களின் பிரகாரம், கணக்காய்வின் பகுதியொன்றாக, கணக்காய்வின் போது தொழில்சார் தீர்ப்புக்களை மேற்கொண்டு தொழில்சார் ஐயப்பாட்டினை பேணுகிறேன். மேலும்,

- மோசடி அல்லது தவறுகளின் காரணமாக நிதிக்கூற்றுக்களில் ஏற்படக்கூடிய பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்களினால் ஏற்படும் ஆபத்துக்களை இனங்காண்பதற்கும் மதிப்பீடு செய்வதற்குமாக சந்தர்ப்பத்திற்குப் பொருத்தமான கணக்காய்வு நடைமுறைகள் திட்டமிடப்பட்டு அமுல்படுத்தல் மற்றும் எனது அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை ஒன்றினை வழங்குவதற்கு போதியளவும் பொருத்தமானதுமான கணக்காய்வுச் சான்றுகளை பெற்றுக்கொள்ளல். தவறான கூட்டிணைவால், போலி ஆவணங்களைத் தயாரிப்பதனால், வேண்டுமென்றே விட்டுவிடுவதனால், பிழையாகக் காட்டுவதனால் அல்லது உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளைத் தவிர்ப்பதனால் ஏற்படும் ஆபத்தின் விளைவானது அதிகமாகும்.

- சந்தர்ப்பத்திற்குப் பொருத்தமான கணக்காய்வு நடைமுறைகளைத் திட்டமிடும் வகையில் உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகள் மீதான அறிவு பெற்றுக்கொள்வதற்காகவேயன்றி உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளின் செயற்திறன் மீது அபிப்பிராயம் தெரிவிக்கும் நோக்கத்திற்காக அல்ல.

- பயன்படுத்தப்படுகின்ற கணக்கீட்டு கொள்கைகளின் பொருத்தத்தன்மை, கணக்கீட்டு மதிப்பீடுகளின் நியாயத்தன்மை மற்றும் முகாமைத்துவத்தினால் மேற்கொள்ளப்பட்ட தொடர்புபட்ட வெளிப்படுத்தல்களும் மதிப்பீடு செய்யப்பட்டது.

- சம்பவங்கள் அல்லது நிலைமைகளின் காரணமாக குழுமத்தின் தொடர்ச்சியான நிலைத்திருத்தல் மீது பொருண்மையான நிச்சயமற்றதன்மை காணப்படுகின்றதா என்பது சம்பந்தமாக பெற்றுக் கொள்ளப்பட்ட கணக்காய்வுச் சான்றுகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு கணக்கீட்டுக்காக மற்றும் குழுமத்தின் தொடர்ச்சியான நிலைத்திருத்தல் மீதான அடிப்படையினை பயன்படுத்தலின் பொருத்தப்பாடு தீர்மானிக்கப்பட்டது. போதியளவான நிச்சயமற்றதன்மை காணப்படுகின்றது என நான் முடிவு செய்தால் நிதிக்கூற்றுக்களில் அது சம்பந்தமான வெளிப்படுத்தல்களுக்கு எனது கணக்காய்வு அறிக்கையில் கவனம் செலுத்தப்பட வேண்டியுள்ளதுடன் அந்த வெளிப்படுத்தல்கள் போதியவையல்லாததாக இருக்குமாயிருந்தால் எனது அபிப்பிராயம் திருத்தப்படுதல் வேண்டும். எவ்வாறாயினும், எதிர்கால சம்பவங்கள் அல்லது நிலைமைகள் தொடர்ச்சியாக நிலைத்திருத்தலை முடிவுறுத்த நேரிடலாம்.

- நிதிக்கூற்றுக்களின் கட்டமைப்பு மற்றும் உள்ளடங்கல்களுக்காக அடிப்படையாகக் கொள்ளப்பட்ட கொடுக்கல் வாங்கல்கள் மற்றும் சம்பவங்கள் பொருத்தமாகவும் நியாயமாகவும் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளது எனவும் வெளிப்படுத்தல்கள் உள்ளடக்கப்பட்ட நிதிக்கூற்றுக்களின் ஒட்டுமொத்த சமர்ப்பித்தல் மதிப்பீடு செய்யப்பட்டது.

- ஒருங்கிணைந்த நிதிக்கூற்றுக்கள் தொடர்பில் அபிப்பிராயமொன்றினை வெளிப்படுத்துவதற்காக குழுமத்தினுள் உள்ள நிறுவனங்கள் அல்லது வியாபார நடவடிக்கைகளின் நிதி தகவல்கள் தொடர்பில் போதியளவான மற்றும் பொருத்தமான கணக்காய்வு சான்றுகள் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டது. குழுமத்தின் கணக்காய்வினை மேவுகைப்படுத்தல், கண்காணிப்பு மற்றும் செயலாற்றல் ஆகியவற்றுக்கு பொறுப்பு கூறுதல் வேண்டும். எனது கணக்காய்வு அபிப்பிராயத்திற்கு நான் முழுமையான பொறுப்புக்கூற வேண்டும்.

எனது கணக்காய்வின் போது இனங்காணப்பட்ட முக்கியமான கணக்காய்வு காண்புகள், மற்றும் உள்ளடக்கப்பாடுகளிலுள்ள ஏனைய விடயங்களிற்கிடையேயான ஏதாவது பலவீனங்கள் தொடர்பாக நிருவகிக்கப்படுகின்ற தரப்பினர்களுக்குத் தெரிவிக்கப்பட்டது.

2. ஏனைய சட்ட மற்றும் ஒழுங்குபடுத்துதல் தேவைப்பாடுகள் தொடர்பான அறிக்கை

2.1 2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரச்சட்டத்தில் மற்றும் 2007 இன் 07 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் அதிகாரச்சட்டத்தின் பின்வரும் தேவைப்பாடுகள் சம்பந்தமாக விசேட ஏற்பாடுகள் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளன.

2.1.1 எனது அறிக்கையின் முனைப்பழியுள்ள அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை பகுதியில் விபரிக்கப்பட்டுள்ள விடயங்களினால் ஏற்படும் தாக்கங்களை தவிர்த்து, 2007 இன் 7 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் அதிகாரச்சட்டத்தின் 163(2) பிரிவில் மற்றும் 2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரச்சட்டத்தின் 12(அ) பிரிவில் குறிப்பிடப்பட்ட தேவைப்பாடுகளின் பிரகாரம் கணக்காய்விற்குத் தேவையான அனைத்து தகவல்களும் வெளிப்படுத்தல்களும் எனக்கு கிடைக்கவில்லை என்பதுடன், எனது பரிசோதனையிலிருந்து தோன்றும் வகையில் முறையான நிதி அறிக்கைகளை கம்பனி பேணியிருக்கவில்லை.

2.1.2 2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரச்சட்டத்தின் 6(1)(ஈ)(iii) ஆம் பிரிவில் குறிப்பிடப்பட்ட தேவைப்பாடுகளுக்கு இணங்க கம்பனியின் நிதிக்கூற்றுக்கள் முன்னைய ஆண்டுடன் ஒத்திருக்கின்றன.

2.1.3 2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரச்சட்டத்தின் 6(1)(ஈ)(iv) ஆம் பிரிவில் குறிப்பிடப்பட்ட தேவைப்பாடுகளுக்கு இணங்க எனது முனைப்பழியுள்ள அபிபிபராயத்திற்கான அடிப்படையில் குறிப்பிடப்பட்ட 1.2 (அ), 1.2 (எ), 1.2 (ஐ) இல் குறிப்பிடப்பட்ட சிபார்சுகள் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட நிதிக்கூற்றுக்களில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளன.

2.2 பின்பற்றப்பட்ட நடைமுறைகள் அடிப்படையில் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்ட சான்றுகள் பொருண்மையான விடயங்களுக்கான மட்டுப்பாடுகளுக்குள் காணப்பட்டன. எனினும் வேறு எதுவும் எனது கவனத்திற்கு உட்பட்டிருக்கவில்லை.

2.2.1 2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரச்சட்டத்தின் 12(ஈ) பிரிவில் குறிப்பிடப்பட்ட தேவைப்பாடுகளுக்கு இணங்க கம்பனியின் அங்கத்தவர்கள் எவருக்கும் கம்பனி சம்பந்தப்பட்ட ஏதேனும் உடன்படிக்கை சம்பந்தமாக நேரடியாகவோ அல்லது மறைமுகமாகவோ வழமையான வணிக செயற்பாடுகளுக்குப் புறம்பாக தொடர்புகள் காணப்படுகின்றமையை குறிப்பிடுதல்.

2.2.2 2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரச்சட்டத்தின் 12(உ) பிரிவில் குறிப்பிட்ட தேவைப்பாடுகளுக்கு இணங்க ஏதாவது தொடர்புபட்ட எழுத்திலான சட்டங்களுக்கு அல்லது கம்பனியின் நிருவாக சபையினால் வழங்கப்பட்ட ஏனைய

	சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்களிற்கான தொடர்பு	**இணங்காமை**
(அ)	2010 இன் 14 ஆம் இலக்க இலங்கை சிவில் விமான போக்குவரத்து அதிகார சட்டத்தின் 14 ஆம் பிரிவு	ஒவ்வொரு விமான நிலையங்களிற்காகவும் விரிவான பிரதான திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டு மீளாய்விற்காக இலங்கை சிவில் விமான பொக்குவரத்து அதிகாரசபைக்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்டு அனுமதி பெறப்பட வேண்டுமென வேண்டப்பட்டது. எவ்வாறாயினும் பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம் 43 ஆண்டுகள் கடந்திருப்பினும் 1983 இலிருந்து நாளது வரையாக்கவில்லை. அதேநேரம் யாழ்ப்பாணம் சர்வதேச விமான நிலையமோ அல்லது மட்டக்களப்பு விமான நிலையமோ தயாரிக்கப்பட்டு அமுலாக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
(ஆ)	2019 திசெம்பர் 17 ஆந்திகதிய 08/2019 ஆம் இலக்க PED சுற்றறிக்கையின் (கொள்வனவு நடைமுறைக்கான e-GP பகுதியின் பயன்பாடு) 2.6 ஆம் பிரிவு மற்றும் நிதி, பொருளாதார ஸ்திரத்தன்மை மற்றும் தேசிய கொள்கை அமைச்சால் வழங்கப்பட்ட 2025 ஆகஸ்ட் 05 ஆந் திகதிய e-GP/ICT/Awards(sp)/2023 ஆம் இலக்க மற்றும் 2026 மார்ச் 13 ஆந் திகதிய . E-GP/ICT/Awards(sp)/2023 ஆம் இலக்க சுற்றறிக்கை கடிதம்	சகல கொள்வனவுகளும் 2020 சனவரி 01 இலிருந்து PEs மூலம் படிப்படியாக e-GP முறைமை ஊடாக செயற்படுத்தப்பட வேண்டுமென திட்டமிடப்பட்டது. எவ்வாறாயினும், கொள்வனவு நடைமுறைக்கான e-GP பகுதி இன்னமும் கம்பனியால் பின்பற்றப்பட்டிருக்கவில்லை.
(இ)	2021 நவம்பர் 16 ஆந் திகதிய 01/2021 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள்	உரிய சுற்றறிக்கை வேண்டுகைகள் முறையான கூட்டு ஆளுகையை உறுதிப்படுத்தவதற்கு தலைவர் மற்றும்

சுற்றறிக்கையின் 2.2.2(ஆ) V ஆம் பிரிவு – அரச உடமையாக்கப்பட்ட தொழில் முயற்சிகளின் கூட்டு ஆளுகை மீதான வழிகாட்டல்	நிறைவேற்று உத்தியோகத்தரின் (CEO) பணிகளின் பிரிப்பு பிரிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் சுற்றறிக்கை ஏற்பாடுகளிற்கு முரணாக அதே தனிப்பட்டவை மூலம் இரண்டு பதவி நிலைகளும் நடைபெறவேண்டுமென தொடர்ந்திருந்தது.
(ஈ) 2021 நவம்பர் 16 ஆந் திகதிய 01/2021 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கை – அரச உடமையாக்கப்பட்ட தொழில் முயற்சிகளின் செயற்பாட்டுக் கைநூல் (i) பிரிவு 2.3	ஒழுங்கான மீளாய்வுகள் மற்றும் நாளது வரையாக்கல் ஊடாக சகல பிரதான செயற்பாடுகளை மேவி தெளிவாக நிர்ணயிக்கப்பட்ட முறைமைகள், நடைமுறைகள் மற்றும் நெறிமுறைகள் தெளிவாக சகல SOEs களும் தாபிக்கப்பட்டு பேணப்பட வேண்டுமென வேண்டப்பட்டது. எவ்வாறாயினும், இந்த வேண்டுகைக்கு முரணாக விமான கூடாரங்களை குத்தகைக்கு விடுவது தொடர்பில் கைநூல் தயாரிக்கப்பட்டு கணக்காய்விற்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
(ii) 2021 நவம்பர் 16 ஆந் திகதிய 01/2021 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் பிரிவு 3.2 (i) மற்றும் பிரிவு 3.4 – அரச உடமையாக்கப்பட்ட தொழில் முயற்சிகளின் செயற்பாட்டுக் கைநூல் மற்றும் நிதி, பொருளாதார ஸ்திரத்தன்மை மற்றும் தேசிய கொள்கை அமைச்சால் வழங்கப்பட்ட 2024 பெப்ரவரி 28 ஆந் திகதிய 01/2024 ஆம் இலக்க PED சுற்றறிக்கையின் (புதிய ஆட்சேர்த்தல்கள்) 4.1 ஆம் பந்தி	கம்பனியானது அதன் ஆட்சேர்ப்பு திட்டம் (SOR), கொடுப்பனவு கட்டமைப்பு, படிகள் மற்றும் புதிய ஆட்சேர்ப்புகள் என்பவற்றிற்காக முகாமைத்துவ செவைகள் திணைக்களத்திடமிருந்து முன்னனுமதி பெறப்பட்டிருக்கவில்லை. மேலும், வேலைக் குறிப்புகள் மற்றும் ஆட்சேர்ப்பு முறைகள் போன்ற அத்தியாவசிய விபரங்கள் இருக்கின்ற SOR இல் இல்லாதிருந்தது. அதேநேரம் விமான சேவை உதவியாளர்கள் (AASL) மற்றும் முகாமைத்துவ உதவியாளர்கள் (MA) என்பவற்றிற்கான ஆட்சேர்ப்புகள் முகாமைத்துவ சேவைகள் திணைக்களத்திடமிருந்து வேண்டப்பட்ட அனுமதி இல்லாமல் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது.
(iii) பிரிவு 5.3	அரச உடமையாக்கப்பட்ட தொழில் முயற்சிகளிற்கான செயற்பாட்டுக் கைநூல் வரிக்கு பின்னரான இலாபத்தின் குறைந்தது 30 சதவீதம் திரண்ட நிதியத்திற்கு அனுப்பப்பட வேண்டுமென வேண்டப்பட்ட போதிலும் கம்பனியானது 2022 முதல் 2024 வரையான நிதி ஆண்டுகளின் போது எதிர்பார்க்கப்பட்ட ரூபா 16,209.5 மில்லியனில் ரூபா 8,873.8 மில்லியன் மாத்திரமே பங்களிப்பு செய்திருந்தது. இது வேண்டப்பட்ட பங்களிப்பின் 55 சதவீதத்தை மாத்திரம் பிரதிநிதித்துவப்படுத்துகின்றது.
(உ) 2022 திசெம்பர் 21 ஆந் திகதிய 08/2022 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கை	அரச உடமையாகக்பட்ட முயற்சிகள் விடுமுறை காசாக்கல் கொடுப்பனவுகளை செய்வதற்கு முன்னர் பொது திறைசெரிக்கு செலுத்த வெண்டிய பங்கிலாபங்கள்;/ அல்லது வரிகளை தீர்பனவு செய்வதற்கு வேண்டப்பட்ட போதிலும் கம்பனியானது

		முன்னைய ஆண்டுகளிற்காக செலுத்த வேண்டியய ங்கிலாபங்களை முழுமையாக பகிராமல் 2025 திசெம்பர் 31 இல் ஊழியர்களிற்கு விடுமுறை காசாக்கலாக ரூபா 548.7 மில்லியன் செலுத்தியிருந்தது.
(ஊ)	2023 திசெம்பர் 11 ஆந் திகதிய PED 04/2023 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 2.1 ஆம் பிரிவு மற்றும் 2025 திசெம்பர் 02 ஆந் திகதிய PED/02/2025 ஆம் இலக்க மற்றும் 2028 ஒக்தோபர் 05 ஆந் திகதிய AP/217 சுற்றறிக்கை மற்றும் 2026 சனவரி 26 ஆந் திகதிய අමෙප/25/2415/814/115 ஆம் இலக்க அமைசசரவை தீர்மானம்	2023 இற்காக ரூபா 143.6 மில்லியன் தொகையான நிலுவையாக இருக்கின்ற மீதிகள் ஊழியர்களிற்கு செலுத்தப்பட்ட மிகையூதியங்களின் அறவீடு மற்றும் சீராக்கங்களில் தாமதங்கள் அவதானிக்கப்பட்டதுடன் 2024 மற்றும் 2025 தொடர்பான மேலதிக மீதிகள் 2026 பெப்ரவரி 28 வரை அறவிப்படாமல் இருந்தது. மேலும் 2026 இற்கான மிகையூதிய முற்பணங்கள் வேண்டப்பட்ட பிரதான செயலாற்றல் குறிகாட்டிகள் (KPIs) தாபிக்காமல் செலுத்தப்பட்டிருந்தது.
(எ)	2023 செப்தெம்பர் 27 ஆந் திகதிய PED 01/2021 (iii) ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கை – குறைநிரப்பு III அரச உடமையாக்கப்பட்ட தொழில் முயற்சிகளின் செயற்பாட்டுக் கைநூல்	சகந SOEs இந்த கைநூலின் உரிய ஏற்பாடுகளுடன் அதன் சொந்த நிர்வாக மற்றும் நிதிக் கைநூலை பின்பற்றுவதற்கு வேண்டப்பட்டதுடன் அத்தகைய கைநூல்கள் பொது முயற்சிகள் திணைக்களத்தின் பணிப்பாளர் நாயகத்தால் அனுமதிக்கப்பட வேண்டும். எவ்வாறாயினும், கம்பனியினுடைய நிர்வாக மற்றும் நிதி கைநூல் பொது முயற்சிகள் திணைக்களத்தின் பணிப்பாளர் நாயகத்தால் அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

2.2.3 2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரச்சட்டத்தின் 12(எ) பிரிவில் குறிப்பிடப்பட்ட தேவைப்பாடுகளுக்கு இணங்க கம்பனியின் அதிகாரங்கள், கடமைகள், மற்றும் செயற்பாடுகளுக்கு இணக்கமற்ற வகையில் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது என்பது.

2.2.4 2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரச்சட்டத்தின் 12(ஏ) பிரிவில் குறிப்பிட்ட தேவைப்பாடுகளுக்கு இணங்க கம்பனியின் வளங்கள் சிக்கனமாக, வினைத்திறனாக மற்றும் பயனுறுதியாக கால எல்லைக்குள் உரிய சட்டங்களுக்கு இணக்கமாக கொள்வனவு செய்யப்பட்டு பயன்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை என.

(அ) 2013 மற்றும் 2014 ஆம் ஆணடின் போது பாதுகாப்பு பில்லற் கட்டிட தொகுதியின் நிர்மாணங்களில் எற்பட்ட ரூபா 18.7 மில்லியன் நடைபெறும் வேலைகளாக (WIP) வகைப்படுத்தப்பட்டிருந்தது. அதேநேரம் கருத்திற்கொள்ளவேண்டிய காலத்தை பயன்படுத்த முடியாதிருந்தும் வசதி தொடர்ந்திருந்தது.

(ஆ) பண்டாரநாயக்கா சர்வதேச விமான நிலையத்தில் (BIA) காட்சிப்படுத்தல் இணைப்பு வழிகாட்டல் முறைமையின் வழங்கல், பொருத்துதல், பரிசோதனை மற்றும் பரீட்சிப்பு என்பவற்றிற்கான செயற்திட்டத்தின் பூர்த்தியாக்கல் ஒப்பந்தகாரருக்கு ஏறததாழ ஒரு ஆண்டிற்கு மேலாக செலுத்த வேண்டியவை தாமதப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும், யூரோ 74,508.85 மற்றும் ரூபா 3.9 மில்லியன் தொகையான தாமதக்கட்டணங்கள் மற்றும் VAT என்பன கணக்காய்வு திகதியில் உள்ளவாறு அறவிடப்பட்டோ அல்லது சீராக்கப்பட்டோ இருக்கவில்லை

(இ) நாற்பத்து ஆறு பலதுறை அச்சிடல் கருவிகளிற்கான கொள்வனவு நடைமுறை திரும்பத்திரும் தொடங்கப்பட்டிருந்ததுடன் தொழில்நுட்ப விலகல், கேள்வியாளர் மேன்முறையீடு மற்றும்

மதிப்பாய்வு பிரச்சனைகள் காரணமாக திரும்ப கோரப்பட்டிருந்தது இதன் விளைவால் முன்கேள்வி வகைப்படுத்தல் போதாமை மற்றும் சந்தை விலைகளில் குறிப்பிடத்தக்க விலகல்கள் காரணமாக பணத்திற்காகன ஊடுருவல் மற்றும் பெறுமதி தொடர்பில் தாமதங்களில் விளைந்தது.

(ஈ) மாத்தளை விமான நிலையத்தில் சிற்றுர்ண்டிசலை மற்றும் கடைகள் ரூபா 31.7 மில்லியன் செலவில் பயன்படுத்தப்படாததிருந்ததுடன் மீளாய்வாண்டின் போது கம்பனியினுடைய செயற்பாட்டாளர்கள் பயன்படுத்தியிருக்கவில்லை.

(உ) மீளாய்வாண்டின் போது கம்பனியானது ரூபா 36,062 மில்லியன் மதிப்பிடப்பட்ட பெறுமதியுடன் ரூபா 50அ மில்லயனிற்கு மேலான பெறுமதயுடைய 76 செயற்திட்டங்களை திட்டமிட்டது. 45 செயற்திட்டங்களில் 2025 ஆம் ஆண்டின் போது ,ர'த்தஜயாக்குவதற்காக பட்டியலிடப்பட்ட 25 செயற்திட்டங்கள் உள்ளடங்கலாக 21 செயற்திட்டங்கள் மாத்திரமே ஆண்டின் இறுதியில் பூர்த்தியாக்கப்பட்டது மேலும் 8 செயற்திட்ட்கள் இரத்து செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் 19 செயற்திட்டங்கள் இன்னமும் தொடங்கப்பட்டிருக்கவில்லை. 02 செயற்திட்டங்கள் பிரதான பிரச்சனைகளை எதிர்கொண்டிருந்ததுடன் 13 செயற்திட்டங்கள் அவர்களுடைய முனனேற்ற்களில் பாரிய பிரச்சனைகளை எதிர்கொண்டது.

2.3 ஏனைய விடயங்கள்

(அ) கம்பனிகளின் காசு மற்றும் முற்பணம் வழங்கல் நடைமுறை முற்பண வழங்குநர்களால் 14 நாட்களிற்குள் உரிய பயனாளரால் தீர்ப்பனவு செய்யப்பட வெண்டிய போதிலும் இந்த வேண்டுகையுடன் இணங்கியிருக்கவில்லை. 2025 திசெம்பர் 01 இல் உள்ளவாறு ரூபா 105.2 மில்லியன் தொகையான வழங்குநர் முற்பணம் 14 நாட்கள் முதல் ஐந்து ஆண்டுகள் வரையான வீச்சில் தீர்ப்பனவு செய்யப்படாமல் இருந்தது.

(ஆ) மாததளை ராஜபஷ்ச விமான நிலையம் தொடர்பான ரூபா 3.2 மில்லியன் வழங்குநர் முற்பணம் 2021 ஆம் ஆண்டிற்கு முன்பிருந்து ரூபா 988,000 தொகையான செயற்திட்ட முற்பணங்கள் கணக்காய்வு திகதி வரை தீர்க்கப்படாதிருந்தது.

(இ) ரூபா 26.2 மில்லியன் தொகையான முற்பணங்கள் செலவழிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் புசுமே 2025 ஆம் அண்டின் போது வழங்கப்பட்டிருந்தது. முற்பணங்கள் கணக்காய்வு திகதி வரை தீர்க்கப்படாதிருந்தது.

(ஈ) ரூபா 5.9 மில்லியன் தொகையான செலுத்தப்படாத வழங்குநர் முற்பணம் ஒரு ஆண்டு முதல் ஐந்து ஐந்து அண்டுகள் வரையான வீச்சில் தீர்க்கப்படாமல் இருந்தது.

(உ) விழாக்கால கட்டணங்கள் மற்றும் வாடகை வருமானம் மீதான சமூக பாதுகாப்பு பங்களிப்பு வரி (SSCL) பிரயோகிப்பு தொடர்பில் பண்டாரநாயக்கா சர்வதேச விமான நியைத்தில் (BIA) கம்பனிக்கும் (AASL) தீர்வையல்லா வரி செயற்பாட்டாளருக்கும் இடையில் தகராறு எழுந்தது. இதன்விளைவால் ரூபா 764.9 மில்லியன் தொகையான SSCL மற்றும் தொடர்புபட்ட VAT 2026 மார்ச் 31 இல் உள்ளவாறு நிலுவையாக இருந்தது. அதேநேரம் தணிக்கை மற்றும் அறவீட்டிற்கும் இடையில் இருந்த தகராறு இடைக்கால நீதி மன்ற கட்டளை மூலம் மீளமைக்கப்பட்டது. மேலும் உடன்படிக்கை காலாவதியாகியிருப்பினும் செயற்பாடுகள் துண்டிக்கப்பட்டமையால் எழுந்த செயற்பாட்டு நட்டங்களை தவிர்ப்பதற்கு குறுகியகால நீடிப்பு வழங்கப்பட்டது.

(ஊ) நுழைவு அனுமதி வழங்குவதிலிருந்து சேகரிக்கப்பட்ட காசு தவறாக பயன்படுத்தல் ஊடாக முகாமைத்துவ உதவியாளர் ஊடாக முகாமைத்துவ பிரிவில் பங்களிப்பு ரூபா 14.8 மில்லியன் ஈடுபடுகின்ற நிதி மோசடி இந்த அறிக்கையிடல் திகதியில் உள்ளவாறு அறவிடப்படாமல் இருந்தது.

(எ) அக்குரஸ்கொட வேலைதளம் மற்றும் புதிய உயர் அலைவரிசை பரிமாற்ற நிலையம் தாபிப்பதற்கு மாற்றுக் காணி ஒதுக்குவதற்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும், சீதா எலிய கந்தபொல காட்டிலிருந்து ஒதுக்கப்பட்ட காணியின் உரிமையாண்மை கம்பனிக்கு மாற்றப்பட்டிருக்காததுடன் நிதிகளை பெறுவதற்கு எவ்வித நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஏ) 1983 இல் உருவாக்கப்பட்ட கம்பனி 2025 திசெம்பர் 31 வரையும் கம்பனி இலங்கை சிவில் விமான போக்குவரத்து அதிகாரசபையின் ஒத்துழைப்பை பெறாமல் நியதி சேவை வழங்குநராக விமான நிலைய உட்கட்டமைப்ப அபிவிருத்திக்காக (BIA காணி மற்றும் மாத்தளையிலுள்ள சொத்துக்கள் தவிர்த்து) ஆதனம், பொறி மற்றும் உபகரணங்களில் ரூபா 111,564 மில்லியன் தொகை முதலீடு செய்யப்பட்டிருந்தது.

(ஐ) மாத்தளை ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையத்தின் (MRIA) செயற்பாட்டு செலவினம் மற்றும் செயற்பாட்டுச் வருமானம் முறையே ரூபா 2,523 மில்லியன் மற்றும் ரூபா ரூபா 257 மில்லியனாக இருந்தது. அதேநேரம் நேரொத்த செயற்பாட்டு நடடம் மற்றும் வரிக்கு பின்னரான தேறிய நட்டம் முறையே ரூபா 2,266 மில்லியன் மற்றும் ரூபா 4,906 மில்லியனாகும் இருந்தது. மீளாய்வாண்டின் இறுதியில் உள்ளவாறு திரண்ட தேறிய நட்டம் ரூபா 67,765 மில்லியனாகும். எதிர்பார்க்கப்பட்ட வருடாந்த பயணிகள் வருகை ஒரு மில்லியனாக இருந்த போதிலும் ஏழு ஆண்டுகளிற்கு மேலாக 462,191 பயணிகளாக மாத்திரம் இருந்தது. மேலும் கம்பனியானது நிமான நிலைய நிலைய நிர்மாணத்திற்காக பெற்றிருந்த வெளிநபட்டு கடனில் 2015 இலிருந்து இத்திகதிவரை CNY 183.6 மில்லியன் தொகையான வட்டி செலுத்தியிருந்தது.

(ஒ) கம்பனியின் (AASL) உத்தியோகத்தர் விடுதி நிர்வாகத்தின் கணக்காய்வு பரீட்சிப்பு தொடர்பில் நாளதுவரையாக்காத சொள்கை, நியம அரசாங்க நடைமுறையிலிருந்தான விலகல் முறையற்ற விடுதி ஒதுக்கல்கள் தாமதப்பட்ட வாடகை மீளாய்வுகள் மற்றும் குடியிருப்பாளர்களிடமிருந்து போதிய நீர் கட்டண அறவீடுகள் உள்ளடங்கலாக கொள்கை ஆளுகை, ஊடுருவல், இணங்குதலில் நலிவுகள் வெளிப்பட்டது.

(ஓ) BIA அபிவிருத்தி செயற்திட்டம் - கட்டம் II, பகுதி 2 இற்காக ஆலோசனை கட்டணங்களில் ஏற்பட்ட ரூபா 405.1 மில்லியன் செலவினம் சிக்கனமற்ற செலவினமாக இனங்காணப்பட்டிருந்தது. 2008 – 2011 காலத்தின் போது வடிவமைப்பு தயாரிக்கப்பட்டமையால் பயணிகள் இறங்குதுறை கட்டிடத்தின் இயலளவு மற்றும் மட்டத்தில் இடைக்கால மாற்றங்கள் காரணமாக மீள பயன்படுத்த முடியாதிருந்தது.

(ஔ) சர்வதேச மற்றும் உள்நாட்டு இறக்கல் மற்றும் தரப்பிட கடன் பட்டோர்கள் முறையே ரூபா 368.9 மில்லியன் மற்றும் ரூபா 67.9 மில்லியன், ரூபா 179.1 மில்லியன் வாடகை கடன்பட்டோர், ரூபா 21.2 மில்லியன் விமான பொதி கடன்பட்டோர், ரூபா 222.5 மில்லியன் விமான பறத்தல் கடன்பட்டோர், ரூபா 342.1 மில்லியன், மற்றும் ரூபா 13.3 மில்லியன் எரிபொருள் கடன்பட்டோர் ஒன்று முதல் ஐந்து ஆண்டுகள் வரையான கால வீச்சில் நிலுவையாக இருந்தது.

(க) கணக்கு மீதிகள் மற்றும் கொடுக்கல் வாங்கல்களை மெய்மையாய்வு செய்வதற்கு கடன்பட்டோருக்கு 146 உறுதிப்படுத்தல் கடிதங்கள் அனுப்பப்பட்டதென கணக்காய்வில் அவதானிக்கப்பட்டது. எவ்வாறாயினும் கணக்காய்வு திகதிவரை 7 பதில்கள் மாத்திரம்

பெறப்பட்டிருந்தது. அண்ணளவாக 95 சதவீதமானவை நிலுவையாக இருக்கின்றன. இதன்விளைவால் நிதிக்கூற்றுக்களில் காட்டப்பட்ட தொடர்புபட்ட கடன்பட்டோர் மீதிகளின் உண்மை தன்மை மற்றும் உள்ளதன்மையை திருப்திகரமாக மெய்மையாய்வு செய்வதற்கு கணக்காய்வில் இயலாதிருந்தது.

(கா) கம்பனியின் கணக்கீட்டு முறைமையில் ஐந்து கணக்குகள் தொடர்புபட்ட மொத்த ரூபா 1,868.9 மில்லியன் மீதியுடனான கொடுக்கல் வாங்கல்கள் மீளாய்வாண்டு இறுதிவரை இணக்கம் செய்யப்படாதிருந்தது. அந்த மீதிகள் நிதிக்கூற்றுக்களில் ரூபா 232.2 மில்லியன் இணைக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் சுட்டிக்காட்டப்பட்ட கணக்குகள் தீர்க்கப்படாதிருந்ததுடன் முறையான இணக்கங்கள் மூலம் உறுதிப்படுத்தப்படவில்லை.

(கி) ரூபா 13 மில்லியன் பெறுமதியான பயணிகள் ஏறும் பாலங்களிற்கான உபபாகங்கள்இடைப்போக்கிலுன்ன பொருட்களாக மேலும் நடவடிக்கை எடுக்கப்படாமல் 2023 சனவரி 30 இலிருந்து தொடர்ந்திருந்தது.

(கீ) 2025 திசெம்பரில் எரிபொருள் விற்பனை கிரயம் தொடர்பில் ரூபா 203.4 மில்லியன் தொகை தீர்ப்பனவு செய்யப்படாமல் 2025 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு இருப்பு சுத்திகரிப்பு கணக்கில் இருந்தது.

(கு) மாத்தனை விமான நிலையத்தில் சொத்துக்கள் கொள்வனவு செய்வதல் தொடர்பில் ஏற்பட்ட ரூபா 6.2 மில்லியன் மொத்தமான தொகை 2025 ஆம் ஆண்டின் போது ஏற்கனவே பெறப்பட்டிருந்தும் இடைப் போக்கிலுள்ள பொருட்களாக தவறாக கருதப்பட்டிருந்தது.

(கூ) பௌதீக ரீதியாக இருக்கின் நான்கு வாகனங்கள் நிதிக் கூற்றுக்களில் பதியப்பட்டிருக்காமை சொத்துப் பதிவிடல் மற்றும் நிதி அறிக்கையிடல் கட்டுப்பாடுகளிலுள்ள குறைபாடுகளை குறிக்கின்றது.

(கெ) பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலைய அபிவிருத்தி செயற்திட்டம் கட்டம் II, பகுதி 2 (BIADP)

ஆரம்பத்தில் 2009 ஆம் ஆண்டில் செயற்திட்டமானது பயணிகள் நகர்வு இயலளவு 6 முதல் 12 மில்லியன் வரை விரிவாக்கியுள்ளது. இதன்படி வடிவமைப்பு வேலைகள் மீதான ஆலோசனை செலவினமாக ரூபா 405.15 மில்லியன் தொகை ஏற்பட்டிருந்தது ஏற்பட்டிருந்தது. பின்னர் பயணிகள் நகர்வு இயலளவு உட்கட்டமைப்பு தரமுயர்த்தல்கள் மற்றும் முன்னேற்றப்பட்ட தொடர்புபடுத்தல் என்பவற்றின் ஊடாக 6 முதல் 15 மில்லியன் வரை மாற்றமடைந்திருந்தது. இதன் விளைவால் ரூபா 405.15 மில்லியன் தொகையான ஏற்பட்ட ஆலோசனை செலவினம் சிக்கனமற்றதாக விளைந்திருந்தது. முன்னைய பயணிகள் நகரிவிற்காக வடிவமைக்கப்பட்ட திட்டம் திருத்தப்பட்ட பயணிகள் இயலளவிற்காக பயன்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

AASL இனுடைய நாளதுவரையாக்கப்பட்ட வேண்டுகையை செய்வதற்கு 2028 யூலை வரை நீடிக்கின்ற ஒப்பந்தம் 2026, 2023 மற்றும் 2024 ஆம் ஆண்டுகளில் ஜப்பான் இணைந்த கம்பனியுடன் திருத்தப்பட்ட 2014 மாரச் 3 இல் புதிய ஆலோசனை உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப்பட்டிருந்தது. மொத்த ஆலோசனை கிரயம் ஐ.அ.டொலர் 1.48 மில்லியன், ஐ.யென் 3,425.5 மில்லியன் மற்றும் ரூபா 1,731.8 மில்லியன் என்பவற்றில் வரையறுக்கப்பட்டது. 2025 திசெம்பர் 31 அளவில் AASL ஆனது ஐ.யென் 2,932.8 மில்லியன், ஐ.அ.டொலர் 864,945 என்பவற்றிற்கு சமமான ரூபா 6,076.1 மில்லியன் திட்டமிடல் மற்றும் ஆலோசனை சேவைகளிற்காக செலுத்தப்பட்டிருந்தது.

2012 மற்றும் 2026 ஆம் ஆண்டுகளிற்குள் கைச்சாத்திடப்பட்ட JICA நிதியளிப்பு உடன்படிக்கைகள் மற்றும் கடன் உடன்படிக்கைகளின் கீழ் மொத்த அனுமதிக்கப்பட்ட செயற்திட்ட நிதியளிப்பு ஜ.யென் 74,397 மில்லியனாகும். எவ்வாறாயினும் 2025 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு ஜ.யென் 27,872 மில்லியன் மாத்திரமே பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தது. கிடைத்த நிதியளிப்பு குறிப்பிடத்தக்களவு குறை பயன்பாட்டைக் குறிக்கின்றது. கம்பனியானது பயன்பாட்டிலுள்ள தாமதம் காரணமாக ஜ.யென் 282.5 மில்லியன் கடப்பாட்டு கட்டணங்கள் ஏற்பட்டிருந்தது. கம்பனியானது இந்த கடன்களிற்ககாக ஜ.யென் 131.7 மில்லியன் வட்டிக் கட்டணங்களையும் ஏற்றிருந்தது. மேலும் கடன் கணக்குகளில் இருகின்ற மீதி இணைந்த குறைபயன்பாடுஇருப்பினும் 2022 மார்ச் 16 இல் கடன் திருப்பிச் செலுத்தல்கள் தொடங்கியிருந்தது.

மேலும் 2022 இல் பெறப்பட்ட ஜ.யென் 28.9 பில்லியன் கடனில்2025 திசெம்பர் 31 வரையும் ஜ.யென் 26.8 பில்லியன் மாத்திரம் பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தது. அதேநேரம் கடன் பெறுகைகளில் 7.18 சதவீதத்தை பிரதி நிதித்துவப்படுத்துகின்ற அண்ணளவாக ஜ.யென் 2.0 பில்லியன் மிகுதியாக பயன்படுத்தப்படாதிருந்தது. இருந்தது.

நிர்மாண வெலைகள் ஏ மற்றும் பீ என்ற பெயருடைய இரண்டு பொதிகள் மூலம் மேற்கொள்ளப்பட்டது. பொதி பீ 25 முதல் 48 வரை விமான தரிப்பிட வழிகளை விரிவாக்குவதற்கு தொலைதூர விமான மற்றும ரக்சி வழிகளை உள்ளடக்கியது. வேலைகள் 2019 ஒக்தோபர் அளவில் பூர்த்தியாக்கவதற்கு பட்டியலிடப்பட்ட போதிலும் ரூபா 8,448.6 மில்லியன் கிரயத்தில் 2022 சனவரியில் பூர்த்தியாக்கப்பட்டது. எவ்வாறாயினும் வேலைகள் காரணமாக 5 வழிகள் முடக்கப்பட்டதுடன் 14 வழிகள் மாற்றுவழி பயன்பாட்டிற்கு திறக்கப்பட்டது. 2024 பெப்ரவரியில் உடன்படிக்கை கைச்சாட்டிருப்பினும் இன்னமும் பூர்த்தியாக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

பொதி ஏ இன் கீழ் பயணிகள் இறகுதுறை கட்டிடம் மற்றும் மற்றும் இணைந்த வேலைகளிற்கான ஒப்பந்தம் ரூபா 105,569.7 மில்லியன் (ஜ.யென் 41,553.9 மில்லியன், மற்றும் ரூபா 35,135.8 மில்லியன்) கிரயத்தில் ரைசாகி கோப்பரேசனிற்கு 2020 மார்ச் 04 இல் வழங்கப்பட்டது. செயற்திட்டமானது 2023 திசெம்பர் 14 அளவில் பூரத்தியாக்குவதற்கு பட்டியலிடப்பட்டது. எவ்வாறாயினும் 2022 திசெம்பர் 9 இல் நிர்மாண வேலைகள் நிறுத்தப்பட்டிருந்தது, பின்னர் JICA நிதி அமைச்சின் வெளிநாட்டு கடன் சுற்றறிக்கை காரணமாக நிறுத்தியிருந்தது. நிறுத்தல் காலத்தில் ஒப்பந்தகாரருக்கு செய்யப்பட்ட மொத்த கொடுப்பனவு ரூபா 37,239.8 மில்லியனாதுடன் உள்ளபடியாக பூர்த்தியாக்கப்பட்ட நிர்மான வேலைகள் திட்டமிடப்பட்ட 30 சதவீதத்துடன் ஒப்பிடும் போது 5.44 சதாவீதம் மாத்திரமேயாகும். எவ்வாறாயினும் கணக்காய்விற்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்ட தகவல்களின் பிரகாரம் ஆலோசனையாளர் மீள மதிப்பிடப்பட்டதுடன் பேளதீக முன்னேற்றம் 6.85 சதவீமாகும்.

2026 மார்ச் 11 ஆந் திகதிய பதில் செயற்திட்ட பணிப்பாளரால் வழங்கப்பட்ட தகவல்களின் பிரகாரம் மூன்று விடயங்கள் செயற்திட்ட நோக்கெல்லையிலிருந்து மீள்செர்க்கப்படடிருந்தது. எவ்வாறாயினும் அந்த விடயங்கள் தொடர்பில் கிரயங்கள் கம்பனியினுடைய சொந்த நிதிகளை பயன்படுத்தி ஏற்பட்டிருந்த போதிலும் அதே விடயங்கள் தொடர்பில் ரூபா 96.79 மில்லியன் தொகையான ஆலோசனையாளர கொடுப்பனவு செயற்திட்ட கிரயத்திற்கு சாட்டுதல் செய்யப்பட்டிருந்தது.

பயணிகள் இறங்குதுறை கட்டிடம் ஐஇ இன் நிர்மாண வேலைகள் மற்றும் இணைந்த வேகைள் தொடர்பான ரூபா 1,995 மில்லியன் பெறுமதியான பொருட்கள் நிர்மாண நடவடிக்கைகள் நிறுத்தியமையால் தனியார் களஞ்சியத்தில் களஞ்சியப்படுத்தப்பட்டிருந்ததுடன் 2025 ஆண்டு இறுதி வரை ஏற்பட்ட VAT செலவினம் உள்ளடங்க ரூபா 99.18 மில்லியன் களஞ்சிய வாடகையும்

ஏற்பட்டிருந்தது. மேலும் செயற்திட்டம் மீள தெர்ங்கும் வரை வாடகை செலவினமும் ஏற்படுமென எதிர்பார்க்கப்பட்டது மேலும் இடைநிறுத்தல் காலப்பகுதியின் பொது ஏற்பட்டிருந்த ரூபா 230 மில்லியன் தொகையான கடப்பாட்டுக் கட்டணங்கள் மற்றும் நிர்வாகச் செலவினம் என்பன அக்காலப்பகுதியின் போது நிர்மாண நடவடிகைகைகள் அடையப்பட்டிருப்பினும் நேரொத்த முன்னேற்றம் இல்லாமையால் சிக்கனமற்றதாக கருதப்பட்டிருந்தது.

மேலும், ஒப்பந்த இடைநிறுத்தல் காலத்தின் போது ரூபா 1,652.6 மில்லியன் பெறுமதியான சில பொருட்கள் மற்றும் உபகரணங்கள் அதிகமானவை பகுதியளவில் பூர்த்தியாக்கப்பட்ட கட்டங்களில் வெளிநாட்டில் இருந்தது. அந்த பொருட்கள் மற்றும் உபகரணங்களில் ரூபா 636.6 மில்லியன் பெறுமதியான விடயங்கள் 2025 ஆம் ஆண்டின் போது கைதவிர்க்கப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும், அத்தகைய கைதவிர்ப்புகள் மற்றும் இருக்கின்ற பொருட்கள் என்பவற்றிற்கான தொடர்புபட்ட கணக்கீட்டு சீராக்கல்கள் மற்றும் நிதி அறிக்கையிடல் கருவிகள் 2025 திசெம்பர் 31 வரையும் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

பொதி ஏ தொடர்பில் பாதுகாப்பு வேலைகள் மற்றும் ஏனைய அத்தியாவசிய நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்காக தனியார் கம்பனியுடன் ரூபா 3,755.3 மில்லியன் பெறுமதியான இரண்டு ஒப்பந்தங்கள் கைச்சாத்திடப்பட்டிருந்ததுடன் 2026 மார்ச் இறுதியளவில் கம்பனி அதன் சொந்த நிதிகளிலிருந்து ரூபா 2,935.9 மில்லியன் தொகையான கொடுப்பனவுகள் செய்யப்பட்டிருந்தது. பொதி ஏ தொடர்பில் திரண்ட நடைபெறும் வேலைகள் ரூபா 46,776.9 மில்லியன் என கணக்காய்வில் அவதானிக்கப்பட்டது. எவ்வாறாயினும், பாதுகாப்பு வேலைகளில் ஏற்பட்ட ரூபா 436 மில்லியன் செலவினங்களில் ரூபா 101 மில்லியன் திருத்தங்கள் மற்றும் பராமரிப்பு செலவினங்கள் மற்றம் இலாப மற்றும் நட்டங்களிற்கு சாட்டுதல் செய்யப்பட்டவையாக கருதப்பட்டது.

கணக்காய்விற்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்ட தகவல்களின் பிரகாரம், 2025 ஆம் ஆண்டின் போது ஒப்பந்தகாரருக்கு செலுத்தப்பட்ட ஐ.யென் 12,794.8 மில்லியன் மற்றும் ரூபா 14,221.9 மில்லியன் மொத்த கோரிக்கைகளில், ஐ.யென் 7,769 மில்லியன் மற்றும் ரூபா 6,648.2 மில்லியன் இடைநிறுத்தல் கோரிக்கைகளாக செலுத்தப்பட்டிருந்தது. இது ஆண்டின் போது செய்யப்ப்ட கொடுப்பனவுகளின் பகுதி கொடுப்பனவுகள் ஒப்பந்தகாரரன் இடை நிறுகத்தல் காரணமாக ஏற்பட்டதென என குறிப்பிடப்படுகின்றது, ஆதலால், செயற்திட்டத்திற்கு குறிப்பிடத்தக்கள மேலதிக நிதி சுமையை விளைவிக்கும்.

எவ்வாறாயினும், BIADP செயற்திட்டத்தினை மீள தொடங்கும் நோக்கில் 2024 செப்தெம்பர் 24 இல் புதிய கேள்வியை மீளக் அழைத்திருந்தது. பின்னர் கேள்வி சமர்ப்பித்தலிற்கான இறுதி நாள் 2025 மார்ச் 25 வரை இரண்டு தடவைகள் நீடிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் அதே நாளில் கேள்விகள் திறக்கப்பட்டிருந்தது. மேலும், தொழில்நுட்ப மதிப்பாய்வு குழுால் (TEC) தொழில்நுட்ப பரிந்துரைகள் 2025 நவம்பர் 17 இலேயே பூர்த்தியாக்கப்பட்டிருந்தது என அவதானிக்கப்பட்டது. அதேநேரம் நிதிப் பரிந்துரைகள் 2026 ஏப்ரல் 9 இல் திறக்கப்பட்டது. கொள்வனவு மற்றும் மதிப்பாய்விற்காக எடுக்கப்பட்ட கருத்திற்கொள்ளக்கூடிய காலப்பகுதி செயற்திட்டத்தின் மீள தொடங்கலில் மேலும் தாமதங்களை ஏற்படுத்தியது. ஆதலால், மேலதிக செலவு வேறுபாடு, தொடர்ச்சியான களஞ்சியப்படுத்தல் மற்றும் நர்வாக செலவினம் என்பவற்றின் ஆபத்து அதிகரிப்பதுடன் எதிபார்க்கப்பட்ட செயற்திட்ட நோக்கங்களை அடைவதில் மேலும் தாமதங்கள் அதிகரிக்கும்.

எல்.எஸ்.ஐ. ஜயரத்ன
கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி

தணிக்கை செய்யப்பட்ட நிதி அறிக்கைகள்
31 டிசம்பர் 2025

உள்ளடக்கங்கள்

விரிவான வருமானக் கூற்று 102

நிதி நிலைமைக் கூற்று 103

உரிமையாண்மை மாற்றங்களுகக்கான கூற்று 104

பணப்புழக்க அறிக்கை 105

நிதிக் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புக்கள் 106 -139

தணிக்கை செய்யப்பட்ட நிதி அறிக்கைகள்

விரிவான வருமானக் கூற்று

(அனைத்துத் தொகைகளும் இலங்கை ரூபாய்களில் உள்ளன.)

		ஆண்டானது டிசம்பர் 31 இல் முடிவடைந்துள்ள	
	குறிப்பு	**2025**	2024
வருமானம்	5	**49,991,199,284**	43,750,204,235
ஏனைய வருமானம்	6	**157,196,025**	147,125,607
		50,148,395,309	43,897,329,842
நிர்வாகம் மற்றும் ஸ்தாபனச் செலவுகள்	7	**(23,380,761,171)**	(24,317,232,283)
செயற்பாட்டுச் செலவுகள்		**26,767,634,138**	19,580,097,559
நிதி வருமானம்		**7,356,343,501**	7,742,971,965
நிதிக் கிரயம்		**(465,739,337)**	1,348,014,727
தேறிய நிதி வருமானம்	8	**6,890,604,164**	9,090,986,693
வரிக்கு முன்னரான இலாபம்		**33,658,238,302**	28,671,084,252
வருமான வரிச் செலவுகள்	9	**(7,725,501,411)**	(7,563,533,219)
ஆண்டிற்கான இலாபம்		**25,932,736,891**	21,107,551,033
பங்கொன்றிற்கான அடிப்படை உழைப்பு	10	**129,662**	105,537
ஏனைய விரிவான வருமானம்			
(இழப்பு)/ஓய்வுப் பலன் கடப்பாடுகளைக் கணக்கிடுவதில் உள்ள அனுமானங்களில் ஏற்படும் மாற்றங்களால் எழும் ஆதாயம்	23	**188,181,878**	(1,584,154,286)
நிலையான சொத்துக்களின் மறுமதிப்பீட்டு ஆதாயம்	19	**188,239,517**	3,887,322,433
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரி மீதான வருமானம்/ (நட்டம்)	13	**(112,926,419)**	475,246,286
மொத்த ஏனைய விரிவான வருமானம்		**263,494,977**	2,778,414,433
ஆண்டிற்குரிய மொத்த ஏனைய விரிவான வருமானம்		**26,196,231,868**	23,885,965,466

பக்கம் 106 முதல் 139 வரை உள்ள குறிப்புகள் இந்த நிதிநிலை அறிக்கைகளின் ஒருங்கிணைந்த பகுதியாகும்.

நிதி நிலைமைக் கூற்று

(அனைத்துத் தொகைகளும் இலங்கை ரூபாய்களில் உள்ளன.)

		டிசம்பர் 31 ஆம் திகதி உள்ளவாறானது	
	குறிப்பு	**2025**	2024
சொத்துக்கள்			
நடைமுறை அல்லாத சொத்துக்கள்			
சொத்து, ஆலை மற்றும் உபகரணங்கள்	11	**46,406,776,734**	46,691,988,899
முதலீட்டு ஆதனங்கள்	11	**4,240,153,587**	4,350,666,207
பயன்பாட்டு உரிமைச் சொத்துக்கள்	11	**3,803,078**	4,108,917
மூலதன முடிவுறா வேலை	11	**53,863,810,096**	49,646,447,011
கட்புலனாகாச் சொத்துக்கள்	12	**183,468,367**	118,145,699
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரிச் சொத்துக்கள்	13	**3,460,735,063**	3,511,980,247
		108,158,746,925	104,323,336,980
நீண்ட கால முதலீடுகள்			
நீண்ட கால கடன்கள்		**8,321,500**	9,188,500
நீண்ட கால கடன் பத்திர முதலீடுகள்	14.1	**1,500,000,000**	1,754,300,000
நீண்ட கால வங்கி வைப்பு	14.2	**-**	5,141,085,264
நிறுவன அதிகாரிகளுக்கு கடன்	16.1	**145,768,357**	124,009,193
		1,654,089,857	7,028,582,957
நடைமுறைச் சொத்துக்கள்			
சரக்குகள்	15	**1,034,674,034**	2,015,239,563
வர்த்தகம் மற்றும் பிற வரவுகள்	16	**13,847,757,741**	10,710,000,768
குறுகிய கால கடன் பத்திர முதலீடுகள்	14.1	**254,300,000**	445,000,000
குறுகிய கால வங்கி வைப்பு	14.2	**128,720,489,816**	93,427,415,884
பணம் மற்றும் பணத்திற்கு சமமானவை	17	**1,535,745,407**	4,519,586,238
		145,392,966,998	111,117,242,454
மொத்த சொத்துக்கள்		**255,205,803,780**	222,469,162,390
பங்கு மூலதனம் மற்றும் பொறுப்புகள்			
மூலதனம் மற்றும் இருப்பு			
கூறப்பட்ட மூலதனம்	18	**20,000,200**	20,000,200
இருப்புக்கள்	19	**11,021,961,061**	10,864,853,399
தக்க வருவாய்	20	**102,583,356,654**	79,408,637,223
மொத்த உரிமையாண்மை		**113,625,317,914**	90,293,490,821
நடைமுறை அல்லாத பொறுப்புக்கள்			
வட்டி செலுத்தும் கடன்கள்	21	**93,002,817,309**	71,031,712,452
குத்தகைப்பொறுப்புக்கள்	11	**7,636,956**	8,422,060
தொகுதிக் கடன் பத்திரங்கள்	22	**4,000,000,000**	4,000,000,000
ஓய்வூதிய பலன் கடமை	23	**9,873,526,088**	9,365,305,451
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரி பொறுப்பு	13	**10,262,031,161**	10,439,696,649
ஒத்திவைக்கப்பட்ட அரசாங்க மானியங்கள்	24	**1,272,025,859**	1,240,393,529
		118,418,037,373	96,085,530,141
நடைமுறை அல்லாத பொறுப்புக்கள்			
வர்த்தகம மற்றும் ஏனைய செலுத்த வேண்டியவை	25	**10,006,405,496**	9,037,706,557
வட்டி செலுத்தும் கடன்கள்	21	**9,433,485,478**	24,775,111,060
தொகுதிக் கடன் பத்திரங்கள்	11	**993,600**	454,087
ஒத்திவைக்கப்பட்ட மானியங்கள்	24	**99,729,282**	73,490,290
செலுத்த வேண்டிய வருமான வரி	26	**3,621,834,637**	2,203,379,433
		23,162,448,493	36,090,141,428
மொத்த பொறுப்புக்கள்		**141,580,485,866**	132,175,671,569
மொத்த உரிமையாண்மையும் பொறுப்புக்களும்		**255,205,803,780**	222,469,162,390

இந்த நிதிக் கூற்றுக்களைத் தயாரித்தல் மற்றும் வழங்குவதற்கு பணிப்பாளர் சபை பொறுப்பாகும். இந்த நிதிக் கூற்றுக்கள் 2026 பெப்ரவரி 25 ஆம் திகதி பணிப்பாளர் சபையால் அங்கீகரிக்கப்பட்டது.

2007 ஆம் ஆண்டின் 07 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டத்தின் தேவைகளுக்கு இணங்க இந்த நிதிக் கூற்றுக்கள் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன என்று நான் சான்றுறுதிப்படுத்துகின்றேன்.

டப்ளியூ டப்ளியூ எஸ் மங்கள
தலைவர் (பதில்)

சிறில் வன்னிகம
உப தலைவர்

ஜே ஏ எம் டீ எஸ் எஸ் அபேவர்தன
நிதி மற்றும் மூலோபாய தலைவர்

பக்கம் 106 முதல் 139 வரை உள்ள குறிப்புகள் இந்த நிதிநிலை அறிக்கைகளின் ஒருங்கிணைந்த பகுதியாகும்.

உரிமையாண்மை மாற்றங்களுகக்கான கூற்று

(அனைத்துத் தொகைகளும் இலங்கை ரூபாய்களில் உள்ளன.)

	குறிப்பு	கூறப்பட்ட மூலதனம்	ஏனைய ஒதுக்கம்	நிறுத்திவைத்த உழைப்புக்கள்	மொத்தம்
2022 ஜனவரி 1,இல் மீதி		20,000,200	6,846,530,966	60,744,660,339	67,611,191,508
முந்தைய ஆண்டு சீராக்கம்		-	-	82,333,851	82,333,851
ஆண்டுக்கான இலாபம்		-	-	21,107,551,033	21,107,551,033
ஏனைய விரிவான வருமானம்					
பிந்தைய வேலைவாய்ப்புப் பலன் கடமைகள் மீதான உண்மையான இழப்பு		-	-	(1,584,154,286)	(1,584,154,286)
உண்மையான ஆதாயம் மீதான பிற்போடப்பட்ட வரி		-	-	475,246,286	475,246,286
நிலையான சொத்துக்கள் மீதான மீள்மதிப்பீட்டு ஆதாயம்		-	3,887,322,433	-	3,887,322,433
ஏனைய விரிவான வருமானம்		-	**3,887,322,433**	**(1,108,908,000)**	**2,778,414,433**
மொத்த விரிவான வருமானம்		-	**3,887,322,433**	**19,998,643,033**	**23,885,965,466**
செலுத்தப்பட்ட பங்கிலாபம்	28	-	-	(1,286,000,000)	(1,286,000,000)
ஒதுக்கக் கணக்கிற்கு மாற்றுதல்		-	131,000,000	(131,000,000)	-
2024 டிசம்பர் 31 இல் மீதி		**20,000,200**	**10,864,853,399**	**79,408,637,223**	**90,293,490,822**
2025 சனவரி **01** இல் மீதி		20,000,200	10,864,853,399	79,408,637,223	90,293,490,822
முன்னைய ஆண்டுச் சீராக்கம்	29	-	-	66,595,225	66,595,225
ஆண்டிற்கான இலாபம்		-	-	25,932,736,891	25,932,736,891
ஏனைய விரிவான வருமானம்					
பிந்தைய வேலைவாய்ப்புப் பலன் கடமைகள் மீதான உண்மையான இழப்பு		-	-	188,181,878	188,181,878
உண்மையான ஆதாயம் மீதான பிற்போடப்பட்ட வரி		-	-	(56,454,563)	(56,454,563)
நிலையான சொத்துக்கள் மீதான மீள்மதிப்பீட்டு ஆதாயம்		-	188,239,517	-	188,239,517
மீள்மதிப்பீட்டு ஆதாயம் மீதான பிற்போடப்பட்ட வரி		-	(56,471,855)	-	(56,471,855)
ஏனைய விரிவான வருமானம்		**-**	**131,767,662**	**131,727,315**	**263,494,977**
மொத்த விரிவான வருமானம்		**-**	**131,767,662**	**26,064,464,206**	**26,196,231,868**
செலுத்தப்பட்ட பங்கிலாபம்	28	-	-	(2,931,000,000)	(2,931,000,000)
FA மீள்மதிப்பீட்டு ஒதுக்கம்		-	(2,660,000)	2,660,000	-
ஒதுக்கக் கணக்கிற்கு மாற்றுதல்		-	28,000,000	(28,000,000)	-
2025 டிசம்பர் 31 இல் மீதி		**20,000,200**	**11,021,961,061**	**102,583,356,654**	**113,625,317,914**

பக்கம் 106 முதல் 139 வரை உள்ள குறிப்புகள் இந்த நிதிநிலை அறிக்கைகளின் ஒருங்கிணைந்த பகுதியாகும்.

பணப்புழக்க அறிக்கை

(அனைத்துத் தொகைகளும் இலங்கை ரூபாய்களில் உள்ளன.)

	குறிப்பு	டிசம்பர் 31 ஆம் திகதி உள்ளவாறானது 2025	2024
செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளில் இருந்து காசுப்பாய்ச்சல்			
வருமான வரிச் செலவுகளுக்கு முந்தைய லாபம்		**33,658,238,302**	28,671,084,252
இதற்கான சரிசெய்தல்:			
தேய்மானம்	11	**2,911,252,753**	3,788,754,633
அசையா சொத்துக்களின் கடன் மறுசீரமைப்பு	11	**305,839**	305,840
அருவச் சொத்துக்களின் கடன் தீர்ப்பனவு	12	**45,007,784**	44,574,911
PPE இடமாற்றங்களுக்கான சரிசெய்தல்		**-**	4,477,356,408
பரிமாற்ற (ஆதாயம்)/இழப்பு	8	**5,643,588,397**	(13,266,244,433)
நிலையான வைப்புகளை மாற்றுவதில் பரிமாற்ற (ஆதாயம்)/இழப்பு	8	**(6,749,287,064)**	8,835,297,942
முதலீட்டின் மூலம் வருமானம்	8	**(6,908,252,245)**	(7,495,522,963)
சொத்து, ஆலை மற்றும் உபகரணங்களின் விற்பனையில் இழப்பு/(இலாபம்).		**6,944,800**	1,157,767
முந்தைய ஆண்டு சரிசெய்தல்		**-**	245,174,814
கடனைத் திருப்பிச் செலுத்துதல்.ஒத்திவைக்கப்பட்ட மானியங்களைப் பெறுதல்	24	**(100,106,094)**	(73,927,995)
ஓய்வூதிய பலன் திட்டத்திற்கான ஒதுக்கீடு		**(26,261,817)**	(8,037,658)
நிதி செலவு	8	**2,248,526,137**	2,515,661,418
ஓய்வூதிய பலன் திட்டத்திற்கான ஒதுக்கீடு	23	**1,531,893,521**	1,459,477,173
பணி மூலதன மாற்றங்களுக்கு முன் செயல்பாட்டு லாபம்		**32,261,850,313**	29,195,112,106
சரக்கிருப்பில் அதிகரிப்பு/(குறைவு).		**1,072,339,726**	1,494,160,911
(அதிகரிப்பு)/வர்த்தகம் மற்றும் பிற வரவுகளில் குறைவு		**(1,908,986,977)**	(1,808,728,485)
வர்த்தகம் மற்றும் பிற செலுத்த வேண்டியவைகளில் அதிகரிப்பு/(குறைவு).		**521,499,363**	(3,091,872,557)
செயல்பாடுகளில் இருந்து பெறப்படும் பணம்		**31,946,702,425**	25,788,671,976
செலுதட்தப்பட்ட வரையறுக்கப்பட்ட நன்மைத் திட்டச் செலவுகள்	23	**(835,491,006)**	(672,233,663)
செலுத்தப்பட்ட வட்டி		**(1,787,803,504)**	(790,737,613)
செலுத்தப்பட்ட வருமான வரி	26	**(6,546,392,929)**	(5,933,212,438)
செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளிலிருந்தான தேறிய காசு		**22,777,014,986**	18,392,488,261
முதலீட்டு நடவடிக்கைகளில் இருந்து காசுப் பாய்ச்சல்			
சொத்து, ஆலை மற்றும் உபகரணங்களை கையகப்படுத்துதல்	11	**(6,604,554,089)**	(26,513,468,465)
அசையா சொத்துக்களை கையகப்படுத்துதல்	12	**(110,330,453)**	(50,727)
கடன் பத்திரங்களில் நிகர திரும்பப் பெறுதல்	14	**445,000,000**	800,000,000
வங்கி வைப்புகளில் நிகர (முதலீடுகள்).		**(23,425,009,890)**	(19,686,993,694)
விளையாட்டுக கழகத்திலிருந்து பெறப்பட்ட கடன்		**1,200,000**	1,200,000
விளையாட்டுக கழகத்திற்கு வழங்கப்பட்ட கடன்		**(333,000)**	-
சொத்து, ஆலை மற்றும் உபகரணங்களை விற்பனை செய்வதன் மூலம் கிடைக்கும் வருமானம்		**6,940,350**	-
பெறப்பட்ட வட்டி		**5,972,011,130**	10,384,007,557
வழங்கப்பட்ட பணியாளர் கடன்		**(211,800,000)**	(98,000,000)
பெற்ற பணியாளர் கடன்		**112,122,858**	110,589,164
முதலீட்டு நடவடிக்கைகளில் இருந்து பெறப்பட்ட தேறிய காசு		**(23,814,753,094)**	(35,002,716,165)
நிதியீட்ட நடவடிக்கைகளில் இருந்தான காசுப்பாய்ச்சல்			
செலுத்தப்பட்ட பங்கிலாபம்	11	**(993,600)**	(993,600)
பெற்ற கடன்	28	**(2,931,000,000)**	(1,286,000,000)
கடன் திருப்பிச் செலுத்துதல் (உள்நாட்டு)	21	**3,139,427,867**	20,468,769,311
கடன் திருப்பிச் செலுத்துதல் (வெளிநாட்டு)	21	**(2,153,536,990)**	(1,223,359,109)
நிதி நடவடிக்கைகளில் இருந்து உருவாக்கப்பட்ட/(பயன்படுத்தப்பட்ட)தேறிய காசு		**(1,946,102,723)**	17,958,416,602
காசு மற்றும் காசுக்கு சமமானவைகளில் ஏற்பட்ட தேறிய அதிகரிப்பு/(குறைவு)		**(2,983,840,832)**	1,348,188,699
வருட ஆரம்பத்திலிருந்த காசு மற்றும் காசுக்குச் சமமானவை	17	**4,519,586,238**	3,171,397,540
வருட இறுதியிலிருந்த காசு மற்றும் காசுக்குச் சமமானவை	17	**1,535,745,407**	4,519,586,238

பக்கம் 106 முதல் 139 வரை உள்ள குறிப்புகள் இந்த நிதிநிலை அறிக்கைகளின் ஒருங்கிணைந்த பகுதியாகும்.

நிதிக் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புக்கள்

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

1. பெருநிறுவன தகவல்

1.1 பொது

வரையறுக்கப்பட்ட விமானநிலைய மற்றும் விமானசேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) ("கம்பனி") என்பது இலங்கையில் அமைந்துள்ள ஒரு தனியார் வரையறுக்கப்பட்ட நிறுவனமாகும். கம்பனியின் பதிவு செய்யப்பட்ட அலுவலகம் கட்டுநாயக்க பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தில் அமைந்துள்ளது.

1.2 முதன்மை செயல்பாடுகள் மற்றும் செயல்பாடுகளின் தன்மை

மீளாய்வாண்டின்போது, நிறுவனத்தின் பிரதான செயற்பாடுகள் சர்வதேச அளவில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட தரத்தில் விமான நிலையங்களை நிர்வகித்தல், உள்வரும் விமானங்கள் மற்றும் விமானங்களுக்கான விமான வழிசெலுத்தல் சேவைகளை வழங்குதல் மற்றும் இலங்கை விமானத் தகவல் பிராந்தியத்தின் (FIR) ஊடாக பறக்கும் விமானங்கள் மற்றும் விமான நிலையங்களைப் பயன்படுத்துவோருக்குத் தேவையான பிற வசதிகளை வழங்குதல்.

1.3 வெளியீட்டிற்கான அங்கீகாரத் திகதி

வரையறுக்கப்பட்ட விமானநிலைய மற்றும் விமானசேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனியின் 2025 டிசம்பர் 31 ஆம் திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதிக் கூற்றுக்கள் 2026 பெப்ரவரி 25 ஆம் திகதியன்று பணிப்பாளர் சபையின் தீர்மானத்திற்கு இணங்க வெளியிடுவதற்கு அங்கீகரிக்கப்பட்டது.

2. குறிப்பிடத்தக்க கணக்கியல் கொள்கைகளின் சுருக்கம்

இந்த நிதிக் கூற்றுக்களைத் தயாரிப்பதில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட முதன்மை கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. இந்தக் கொள்கைகள் வேறுவிதமாகக் கூறப்படாவிட்டாலொழிய வழங்கப்பட்ட அனைத்து ஆண்டுகளுக்கும் தொடர்ச்சியாகப் பயன்படுத்தப்படும்.

2.1 தயாரிப்பிற்கான அடிப்படை

நிதிக் கூற்றுக்கள் இலங்கை கணக்கியல் தரநிலைகளுக்கு (ளுடுகுசுளுஎ.்டுமுயுளு) இணங்கத் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன. நிதிக் கூற்றுக்கள் சில நிதிச் சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புகளின் நியாயமான மதிப்பீடு மற்றும் வரையறுக்கப்பட்ட நன்மைக் கடமைகளின் தற்போதைய மதிப்பு ஆகியவற்றால் மாற்றியமைக்கப்பட்ட வரலாற்றுக் கிரய அடிப்படையில் தயாரிக்கப்படுகின்றன.

SLFRS களுக்கு இணங்க நிதிக் கூற்றுக்களைத் தயாரிப்பதற்கு சில முக்கியமான கணக்கியல் மதிப்பீடுகளைப் பயன்படுத்த வேண்டும். நிறுவனத்தின் கணக்கியல் கொள்கைகளைப் பயன்படுத்தும் செயல்பாட்டில் நிர்வாகம் தங்கள் தீர்ப்பைப் பயன்படுத்துவதற்கும் இது தேவைப்படுகிறது. நிதிநிலை அறிக்கைகளில் அனுமானங்கள் மற்றும் மதிப்பீடுகள் முக்கியத்துவம் வாய்ந்த பகுதிகள் குறிப்பு 4 இல் வெளிப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

இந்த நிதிக் கூற்றுக்கள் இலங்கை ரூபாயில் வழங்கப்படுகின்றன. இந்த நிதிக் கூற்றுக்கள் 2007 ஆம் ஆண்டின் 07ஆம் இலக்க கம்பனிச் சட்டத்தின் கீழ் தயாரிக்கப்பட்டு சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

2.1.1 ஒன்றிணைத்தல்

இந்த நிதிநிலை அறிக்கைகள் நிறுவனத்தின் ஒருங்கிணைந்த நிலையை முன்வைக்கின்றன:

அ) மூலதனச் செலவினங்களுக்கான அரசாங்க மானியங்களைப் பிரதிநிதித்துவப்படுத்தும் வாக்களிக்கப்பட்ட நிதி மற்றும்

ஆ) தக்க வருவாய் நிதி,

ஆகிய சட்டமா அதிபரின் கருத்துக்காக 2011 ஆம் ஆண்டு வரை தனித்தனியாக தயாரிக்கப்பட்டு சமர்ப்பிக்கப்பட்டன

தேவையான சட்ட திருத்தங்களுடன் விமான நிலையத்தின் சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புகளை நிறுவனத்தின் சொத்துக்களுடன் ஒருங்கிணைப்பதற்கு 2005ஆகஸ்ட் 17ஆம் திகதியிட்ட அமைச்சரவைப் பத்திரத்தின் 3.5 வது பத்தியின் கீழ் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள சட்டத் திருத்தங்களைத் தொடங்க நடவடிக்கை எடுக்குமாறு விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சிடம் நிறுவனம் விடுத்த கோரிக்கையின் அடிப்படையில் சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபையால் சட்டமா அதிபரின் கருத்து கோரப்பட்டது.

1983 ஆம் ஆண்டு முன்னாள் விமான நிலைய அதிகாரசபையின் வசம் இருந்த சொத்துக்களின் ஒரு பகுதியின் உரிமையானது நிறுவனத்திற்கு மாற்றப்பட்டு, எஞ்சிய சொத்துக்கள் மற்றும் கடன்களுடன் விமான நிலைய அதிகாரசபையை கலைத்ததன் காரணமாக மேற்கூறிய அமைச்சரவை அனுமதியின் தேவை ஏற்பட்டது. செலவுத் தலைப்பிடப்பட்ட மற்றும் தக்கவைக்கப்பட்ட வருவாய் நிதிகளின் கீழ் நடத்தப்பட்டு கணக்கு வைக்கப்பட்டுள்ளது.

2013 ஜூன் 28 ஆம் திகதியன்று கம்பனியின் பணிப்பாளர் சபை இலங்கை கணக்கியல் நியமங்களுக்கு (SLFRS/LKAS) இணங்குவதற்காக ஒன்றிணைவதற்கு ஒப்புதல் அளித்தது, இரண்டு நிதிகளில் பதிவுசெய்யப்பட்ட சொத்துக்கள் மற்றும் தொடர்புடைய பொறுப்புகளை பதிவு செய்யாமல் கடன் சேவைக்கான பொறுப்புகளை கணக்கிடுதல் அடிப்படையில் நிறுவனம் அதன் முக்கிய நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட்டு அதன் பயன்பாட்டிலிருந்து பொருளாதார நன்மைகளைப் பெறுகிறது, இதனால் அடிப்படை கணக்கியல் கருத்துக்களில் இருந்து விலகுகிறது.

2.1.2 இணக்க அறிக்கை

கம்பனிகள் சட்டம் மற்றும் SLFRSs/LKAS இன் விதிகளின்படி நிறுவனத்தின் நிதிக் கூற்றுக்களைத் தயாரித்து வழங்குவதற்கு பணிப்பாளர் சபை பொறுப்பாகும்.

2025 டிசம்பர் 31 ஆம் திகதியன்று நிறுவனத்தின் நிதி நிலைக் கூற்று, விரிவான வருமான கூற்றுகள், பங்குரிமை மற்றும் பணப்புழக்கங்களில் ஏற்படும் மாற்றங்கள், கணக்கியல்

கொள்கைகள் மற்றும் குறிப்புகள் (“நிதி அறிக்கைகள்”) 2023 டிசம்பர் 31 இல் மற்றும் அந்த ஆண்டிற்கான ஒப்பீட்டுத் தகவலுடன் முடிவடைந்தது. இலங்கையின் பட்டயக் கணக்காளர்கள் நிறுவகத்தால் வகுக்கப்பட்ட இலங்கை கணக்கியல் தரநிலைகளுக்கு (SLFRS/LKAS) இணங்குவதுடன், கம்பனிகள் சட்டத்தின் தேவைகளுக்கு இணங்கவும். இந்த தரநிலைகள் றறற.உயளசடையமெய. உழஅ இல் பட்டியலிடப்பட்டுள்ளன.

2.1.3 ஒப்பீட்டுத் தகவல்

வேறுவிதமாகக் கூறப்படாவிட்டால், கணக்கியல் கொள்கைகள் வழங்கப்பட்ட அனைத்து ஆண்டுகளுக்கும் தொடர்ந்து பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

2.1.4 அளவீட்டின் அடிப்படை

நிறுவனத்தின் நிதிநிலை அறிக்கைகள், நிதி நிலை அறிக்கையில் பின்வரும் பொருள் உருப்படிகளைத் தவிர, வரலாற்றுக் கிரய அடிப்படையில் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன:

குறுகிய கால முதலீடுகள் இலாபம் அல்லது நட்டத்தின் மூலம் நியாயமான மதிப்பு என வகைப்படுத்தப்படுகின்றன - நியாயமான மதிப்பு. தறிய வரையறுக்கப்பட்ட நன்மை பொறுப்பு - பொறுப்பு வரையறுக்கப்பட்ட பலன் கடமைகள் மற்றும் அங்கீகரிக்கப்படாத செயல் ஆதாயங்கள், குறைவான அங்கீகரிக்கப்படாத கடந்த கால சேவை செலவு மற்றும் அங்கீகரிக்கப்படாத செயல் இழப்புகள் ஆகியவற்றின் தற்போதைய பெறுமதியாக அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளது.

2.1.5 செயல்பாட்டு மற்றும் வழங்கல் நாணயம்

கம்பனியின் நிதி அறிக்கைகளில் சேர்க்கப்பட்டுள்ள பொருட்கள், கம்பனி செயல்படும் முதன்மை பொருளாதார சூழலின் நாணயத்தைப் பயன்படுத்தி அளவிடப்படுகிறது (செயல்பாட்டு நாணயம்). இந்த நிதி அறிக்கைகள் இலங்கை ரூபாயில், நிறுவனத்தின் செயல்பாட்டு மற்றும் வழங்கல் நாணயத்தில் வழங்கப்படுகின்றன. மதிப்பாய்வு செய்யப்பட்ட ஆண்டில் நிறுவனத்தின் சமர்ப்பித்தல் மற்றும் செயல்பாட்டு நாணயத்தில் எந்த மாற்றமும் இல்லை.

2.1.6 நிதிக் கூற்றுக்களை சமர்ப்பித்தல்

அதன் நிதி நிலை அறிக்கையில் வழங்கப்பட்டுள்ள நிறுவனத்தின் சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புகள் அவற்றின் தன்மையினடிப்படையில் தொகுக்கப்பட்டுள்ளன மற்றும் அவற்றின் தொடர்புடைய பணப்புழக்கம் மற்றும் முதிர்வு முறையை பிரதிபலிக்கும் வரிசையில் பட்டியலிடப்பட்டுள்ளன. நிதிநிலை அறிக்கைகளை பாதிக்கும் பணவீக்க காரணிகளுக்கு எந்த மாற்றமும் செய்யப்படவில்லை. நிதிச் சொத்துக்கள் மற்றும் நிதிப் பொறுப்புகள் ஈடுசெய்யப்பட்டு, அங்கீகரிக்கப்பட்ட தொகைகளை ஈடுசெய்ய சட்டப்பூர்வமாக அமலாக்கக்கூடிய உரிமை இருக்கும்போது மட்டுமே நிகரத் தொகை நிதி நிலை அறிக்கையில் தெரிவிக்கப்படும். கணக்கியல் தரநிலை அல்லது விளக்கத்தால் அனுமதிக்கப்படுகிறது, மேலும் நிறுவனத்தின் கணக்கியல் கொள்கைகளில் குறிப்பாக வெளிப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

2.1.7 பொருண்மை மற்றும் திரட்டல்

ஒத்த உருப்படிகளின் ஒவ்வொரு பொருள் வகுப்பும் நிதி அறிக்கைகளில் தனித்தனியாக வழங்கப்படுகின்றன. இலங்கை கணக்கியல் தரநிலை-LKAS இல் `நிதி அறிக்கைகளை வழங்குதல்´ மூலம் அனுமதிக்கப்படும் பொருளற்றவை தவிர, வேறுபட்ட தன்மை அல்லது செயல்பாட்டின் உருப்படிகள் தனித்தனியாக வழங்கப்படுகின்றன.

2.1.8 தீர்ப்புகள் மற்றும் மதிப்பீடுகளின் பயன்பாடு

கணக்கியல் கொள்கைகளின் பயன்பாடு மற்றும் சொத்துக்கள், பொறுப்புகள், வருமானம் மற்றும் செலவுகளின் அறிக்கையின் அளவு ஆகியவற்றைப் பாதிக்கும் தீர்ப்புகள், மதிப்பீடுகள் மற்றும் அனுமானங்களைச் செய்ய, நிறுவனத்தின் நிதி அறிக்கைகளைத் தயாரிப்பதற்கு, SLFRS மற்றும் நிர்வாகத்துடன் இணக்கம் தேவை. இந்த மதிப்பீடுகளிலிருந்து உண்மையான முடிவுகள் வேறுபடலாம். மதிப்பீடுகள் மற்றும் அடிப்படை கணக்கீட்டு அனுமானங்கள் தொடர்ந்து மதிப்பாய்வு செய்யப்படுகின்றன.

2.1.9 தொடர்ந்திருத்தல்

முகாமைத்துவமானது, ஒரு கவலையாகத் தொடர்வதற்கான அதன் திறனை மதிப்பிட்டுள்ளது மற்றும் எதிர்காலத்தில் வணிகத்தில் தொடர்வதற்கான ஆதாரங்கள் தன்னிடம் இருப்பதாக திருப்தி அடைந்துள்ளது. மேலும், ஒரு கவலையாகத் தொடரும் நிறுவனத்தின் திறனைப் பற்றி குறிப்பிடத்தக்க சந்தேகத்தை ஏற்படுத்தக்கூடிய எந்தவொரு பொருள் நிச்சயமற்ற தன்மையையும் நிர்வாகம் அறிந்திருக்கவில்லை. எனவே, நிதிநிலை அறிக்கைகள் தொடர்ந்திருத்தல் அடிப்படையில் தயாரிக்கப்படுகின்றன.

2.1.10 நிதிக் கருவிகள்

ஒரு நிதிக் கருவி என்பது ஒரு நிறுவனத்தின் நிதிச் சொத்து மற்றும் மற்றொரு நிறுவனத்தின் நிதிப் பொறுப்பு அல்லது பங்குமூலதனக் கருவி ஆகியவற்றை உருவாக்கும் எந்தவொரு ஒப்பந்தமுமாகும்.

2.1.11 ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரி சொத்துக்கள்

ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரிச் சொத்துக்கள், வரி இழப்புகளைப் பொறுத்து, எதிர்காலத்தில் வரி விதிக்கக்கூடிய இலாபங்கள் கிடைக்கக்கூடிய அளவிற்கு அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன, அதற்கு எதிராக அத்தகைய வரி இழப்புகளைப் பயன்படுத்தலாம். எதிர்கால வரி-திட்டமிடல் உத்திகளுடன் சேர்ந்து, எதிர்கால வரி விதிக்கக்கூடிய இலாபத்தின் சாத்தியமான நேரம் மற்றும் நிலை ஆகியவற்றின் அடிப்படையில், அங்கீகரிக்கப்படக்கூடிய ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரி சொத்துக்களின் அளவை தீர்மானிக்க அனுமானங்கள் செய்யப்படுகின்றன.

2.1.12 நியாயப் பெறுமதி அளவீடு

தற்போதைய சந்தை நிலைமைகளின் கீழ் அளவீட்டு திகதியில் சொத்தை விற்க அல்லது பொறுப்பை மாற்ற சந்தை பங்கேற்பாளர்களிடையே ஒரு ஒழுங்குமுறை பரிவர்த்தனையில் சொத்து அல்லது பொறுப்பு பரிமாற்றம் செய்யப்படுவதாக ஒரு நியாயப் பெறுமதி அளவீடு கருதுகிறது.

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

ஒரு நியாயப் பெறுமதி அளவீடு, பின்வருவனவற்றில் ஒரு சந்தர்ப்பத்தில் சொத்தை விற்க அல்லது பொறுப்பை மாற்றுவதற்கான பரிவர்த்தனை நடைபெறும் என்று கருதுகிறது,

(அ) சொத்து அல்லது பொறுப்புக்கான முதன்மை சந்தையில் அல்லது

(ஆ) முதன்மை சந்தை இல்லாத நிலையில், சொத்து அல்லது பொறுப்புக்கு மிகவும் சாதகமான சந்தையில்

2.1.13 கணக்கியல் கொள்கை மற்றும் வெளிப்பாடுகளில் மாற்றங்கள்

புதிய மற்றும் திருத்தப்பட்ட தரநிலைகள் மற்றும் விளக்கங்கள்

வருடத்தில் கணக்கியல் தரநிலைகள் மற்றும் வெளிப்படுத்தல்களில் ஏற்பட்ட மாற்றங்கள் காரணமாக நிறுவனத்தின் நிதிநிலை அறிக்கைகளில் குறிப்பிடத்தக்க தாக்கம் எதுவும் ஏற்படவில்லை.

நிறுவனத்தின் நிதிநிலை அறிக்கைகள் வெளியிடப்படும் தேதி வரையிலான புதிய மற்றும் திருத்தப்பட்ட தரநிலைகள் மற்றும் விளக்கங்கள் கீழே வெளியிடப்பட்டுள்ளன.

பொறுப்புகளை நடப்பு அல்லது நடப்பல்லாதவை என வகைப்படுத்துதல் - LKAS 1-இல் திருத்தம

LKAS-இல் உள்ள திருத்தங்கள், உடன்படிக்கைகளைக் கொண்ட பொறுப்புகளை நடப்பு அல்லது நடப்பு அல்லாதவை என வகைப்படுத்துவது தொடர்பானவை. ஒரு நிறுவனத்தின் பொறுப்பைத் தீர்ப்பதை ஒத்திவைக்கும் உரிமை, அறிக்கை காலத்திற்குப் பிந்தைய ஒரு தேதியில் மட்டுமே (“எதிர்கால உடன்படிக்கைகள்”) தேவையான உடன்படிக்கைகளுக்கு அந்த நிறுவனம் இணங்குவதைப் பொறுத்து இருந்தால், அறிக்கை காலத்தின் முடிவில் அந்த உடன்படிக்கைகளுக்கு இணங்கவில்லை என்றாலும், அந்தப் பொறுப்பைத் தீர்ப்பதை ஒத்திவைக்கும் உரிமை அந்த நிறுவனத்திற்கு உண்டு என்பதை இந்தத் திருத்தங்கள் தெளிவுபடுத்துகின்றன. இந்தத் தேவைகள் கடன் ஏற்பாடுகளிலிருந்து எழும் பொறுப்புகளுக்கு மட்டுமே பொருந்தும்.

2023 ஜனவரி 1 அல்லது அதற்குப் பிறகு தொடங்கும் வருடாந்த அறிக்கையிடல் காலங்களுக்கு இந்தத் திருத்தங்கள் நடைமுறைக்கு வரும்.

விற்பனை மற்றும் குத்தகை மீளப்பெறுதலில் குத்தகைப் பொறுப்பு - SLFRS 16 -க்கான திருத்தம்

SLFRS குத்தகைகள் மீதான திருத்தங்கள், ஒரு விற்பனை மற்றும் குத்தகை பரிவர்த்தனையில் எழும் குத்தகை பொறுப்பை அளவிடுவதில் விற்பனையாளர்-குத்தகைதாரர் பயன்படுத்த வேண்டிய தேவைகளைக் குறிப்பிடுகின்றன. இதன் மூலம், விற்பனையாளர்-குத்தகைதாரர் தான் தக்கவைத்துக் கொள்ளும் பயன்பாட்டு உரிமை தொடர்பான ஆதாயம் அல்லது இழப்பின் எந்தவொரு தொகையையும் கணக்கில் எடுத்துக்கொள்ளாமல் இருப்பதை உறுதி செய்கிறது.

ஒரு விற்பனையாளர்-குத்தகைதாரர், ஆரம்ப பயன்பாட்டுத் தேதிக்குப் பிறகு மேற்கொள்ளப்பட்ட விற்பனை மற்றும் குத்தகை பரிவர்த்தனைகளுக்கு, LKAS 8-க்கு இணங்க இந்தத் திருத்தத்தைப் பின்னோக்கிச் செயல்படுத்துகிறார்

2023 ஜனவரி 1 அல்லது அதற்குப் பிறகு தொடங்கும் வருடாந்த அறிக்கையிடல் காலங்களுக்கு இந்தத் திருத்தங்கள் நடைமுறைக்கு வரும்.

வெளிப்படுத்தல்கள்: வழங்குநர் நிதி ஏற்பாடுகள் - LKAS 7 மற்றும் SLFRS 7 இல் திருத்தங்கள்

இந்தத் திருத்தங்கள், வழங்குநர் நிதி ஏற்பாடுகளின் தன்மைகளைத் தெளிவுபடுத்துவதோடு, ஒரு நிறுவனம், அந்த ஏற்பாடுகளின் விதிமுறைகள் மற்றும் நிபந்தனைகள், அறிக்கை காலத்தின் தொடக்கத்திலும் முடிவிலும் அந்த ஏற்பாடுகள் தொடர்பான பொறுப்புகள் குறித்த அளவுசார் தகவல்கள், மற்றும் அந்த ஏற்பாடுகளின் ஏட்டு மதிப்புகளில் ஏற்படும் ரொக்கமில்லா மாற்றங்களின் வகை மற்றும் விளைவு உள்ளிட்ட, பொறுப்புகள் மற்றும் பணப்புழக்கங்கள் மீதான வழங்குநர் நிதி ஏற்பாடுகளின் தாக்கம் குறித்த தகவல்களை வழங்க வேண்டும் எனக் கோருகின்றன.

இந்தத் திருத்தங்கள், 2023 ஜனவரி 01 அன்று அல்லது அதற்குப் பிறகு தொடங்கும் ஆண்டு அறிக்கைக் காலங்களுக்குச் செயல்பாட்டுக்கு வரும்.

சர்வதேச வரி சீர்திருத்தம் - இரண்டாம் தூண் மாதிரி விதி - LKAS 12 இல் திருத்தங்கள

LKAS 12 - இல் செய்யப்பட்ட திருத்தங்கள், தூண் இரண்டு வருமான வரிகள் தொடர்பான ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரிச் சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புகளை அங்கீகரிப்பதற்கும் வெளிப்படுத்துவதற்கும் ஒரு கட்டாய விலக்கை LKAS 12-இல் அறிமுகப்படுத்துகின்றன. ஒரு நிறுவனம், தூண் இரண்டு வருமான வரிகள் தொடர்பான ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரிச் சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புகள் பற்றிய தகவல்களை அங்கீகரிப்பதற்கும் வெளிப்படுத்துவதற்கும் இந்த விலக்கைப் பயன்படுத்தியுள்ளது என்பதை வெளிப்படுத்த வேண்டும்.

இந்தத் திருத்தங்கள், 2023 ஜனவரி 01 அன்று அல்லது அதற்குப் பிறகு தொடங்கும் ஆண்டு அறிக்கைக் காலங்களுக்குச் செயல்பாட்டுக்கு வரும்.

2.2 வெளிநாட்டு நாணய மாற்றம்

பரிவர்த்தனைகள் மற்றும் மீதிகள்

ஒரு வெளிநாட்டு நாணயப் பரிவர்த்தனையானது, செயல்பாட்டு நாணயத்தில் ஆரம்ப அங்கீகாரத்தின் போது, பரிவர்த்தனை நடந்த தேதியில் செயல்பாட்டு நாணயத்திற்கும் வெளிநாட்டு நாணயத்திற்கும் இடையே உள்ள உடனடி மாற்று விகிதத்தை வெளிநாட்டு நாணயத் தொகைக்குப் பயன்படுத்துவதன் மூலம் பதிவு செய்யப்பட வேண்டும்.

ஒவ்வொரு அறிக்கை காலத்தின் முடிவிலும்

- “வெளிநாட்டு நாணய பணவியல் கூறுகள், இறுதி மாற்று விகிதத்தைப் பயன்படுத்தி மாற்றப்பட வேண்டும்

ஒரு வெளிநாட்டு நாணயத்தில் வரலாற்றுச் செலவின் அடிப்படையில் அளவிடப்படும் பணவியல் அல்லாத கூறுகள், பரிவர்த்தனை நடந்த தேதியில் இருந்த மாற்று விகிதத்தைப் பயன்படுத்தி மாற்றப்பட வேண்டும்

ஒரு வெளிநாட்டு நாணயத்தில் நியாயமான மதிப்பில் அளவிடப்படும் பணவியல் அல்லாத கூறுகள், நியாயமான மதிப்பு நிர்ணயிக்கப்பட்ட தேதியில் இருந்த மாற்று விகிதங்களைப் பயன்படுத்தி மாற்றப்பட வேண்டும்"

பணவியல் உருப்படிகளைத் தீர்வு செய்வதாலோ அல்லது இந்தக் காலகட்டத்தில் அல்லது முந்தைய நிதிநிலை அறிக்கைகளில் ஆரம்ப அங்கீகாரத்தின் போது அவை மொழிபெயர்க்கப்பட்ட விகிதங்களிலிருந்து வேறுபட்ட விகிதங்களில் பணவியல் உருப்படிகளை மொழிபெயர்ப்பதாலோ எழும் பரிமாற்ற வேறுபாடுகள், அவை எழும் காலகட்டத்திலேயே இலாபம் அல்லது நட்டத்தில் அங்கீகரிக்கப்பட வேண்டும்.

2.3 தற்போதைய மற்றும் ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரி

காலத்திற்கான வரிச் செலவு தற்போதைய மற்றும் ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரியை உள்ளடக்கியது. மற்ற விரிவான வருமானம் அல்லது நேரடியாக ஈக்விட்டியில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பொருட்களுடன் தொடர்புடையது தவிர, விரிவான வருமான அறிக்கையில் வரி அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த வழக்கில், வரி மற்ற விரிவான வருமானத்தில் அல்லது நேரடியாக சமபங்குகளில் முறையே அங்கீகரிக்கப்படுகிறது. தற்போதைய வருமான வரிக் கட்டணம் நிதி நிலை அறிக்கையின் தேதியில் இயற்றப்பட்ட அல்லது கணிசமான முறையில் இயற்றப்பட்ட வரிச் சட்டங்களின் அடிப்படையில் கணக்கிடப்படுகிறது.

பொருந்தக்கூடிய வரி ஒழுங்குமுறை விளக்கத்திற்கு உட்பட்ட சூழ்நிலைகளில் வரி வருமானத்தில் எடுக்கப்பட்ட நிலைகளை நிர்வாகம் அவ்வப்போது மதிப்பீடு செய்கிறது. வரி அதிகாரிகளுக்குச் செலுத்தப்படும் என எதிர்பார்க்கப்படும் தொகைகளின் அடிப்படையில் பொருத்தமான இடங்களில் இது விதிகளை நிறுவுகிறது.

ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரியானது, பொறுப்பு முறையைப் பயன்படுத்தி, சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புகளின் வரி அடிப்படைகள் மற்றும் நிதிநிலை அறிக்கைகளில் அவற்றின் சுமந்து செல்லும் அளவு ஆகியவற்றுக்கு இடையே ஏற்படும் தற்காலிக வேறுபாடுகளில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது. இருப்பினும், ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரி பொறுப்புகள் நல்லெண்ணத்தின் ஆரம்ப அங்கீகாரத்திலிருந்து எழும்பினால் அவை அங்கீகரிக்கப்படாது ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரி கணக்கியல் அல்லது வரிக்குட்பட்ட லாபம் அல்லது நஷ்டத்தை பாதிக்காத ஒரு வணிக கலவையைத் தவிர வேறு ஒரு பரிவர்த்தனையில் ஒரு சொத்து அல்லது பொறுப்புக்கான ஆரம்ப அங்கீகாரத்திலிருந்து எழுகிறது என்றால் அது கணக்கிடப்படாது. ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரி என்பது வரி விகிதங்களைப் பயன்படுத்தி தீர்மானிக்கப்படுகிறது (மற்றும் சட்டங்கள்) நிதி நிலை அறிக்கையின் மூலம் இயற்றப்பட்ட அல்லது கணிசமாக இயற்றப்பட்டது மற்றும் தொடர்புடைய ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரிச் சொத்து உணரப்படும்போது அல்லது ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரிப் பொறுப்பு தீர்க்கப்படும்போது பொருந்தும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரி சொத்துக்கள், எதிர்காலத்தில் வரி விதிக்கக்கூடிய லாபம் கிடைக்கக்கூடிய அளவிற்கு மட்டுமே அங்கீகரிக்கப்படும், அதற்கு எதிராக தற்காலிக வேறுபாடுகளைப் பயன்படுத்தலாம்."

ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரி சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புகள் தற்போதைய வரி பொறுப்புகளுக்கு எதிராக தற்போதைய வரி சொத்துக்களை ஈடுசெய்ய சட்டப்பூர்வமாக செயல்படுத்தக்கூடிய உரிமை இருக்கும்போது மற்றும் ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரி சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புகள் அதே வரிவிதிப்பு அதிகாரத்தால் விதிக்கப்படும் வருமான வரிகளுடன் தொடர்புடையதாக இருக்கும் போது ஈடுசெய்யப்படும்.

2.4 சரக்குகள்

"காலாவதியான மற்றும் மெதுவாக விற்பனையாகும் பொருட்களுக்கு உரிய சலுகைகள் வழங்கிய பிறகு, சரக்குகள் அவற்றின் அடக்க விலை அல்லது நிகர விற்பனை மதிப்பு ஆகியவற்றில் எது குறைவோ அந்த மதிப்பில் குறிப்பிடப்படுகின்றன.

2003 டிசம்பர் 31-க்கு முன்னர் வாங்கப்பட்ட தீயணைப்பு உபகரணங்களுக்கான உதிரி பாகங்கள் மற்றும் நுகர்பொருட்கள், ஒரு மதிப்பீட்டின் அடிப்படையிலும், அதன் பிறகு எடையிடப்பட்ட சராசரி அடிப்படையிலும் மதிப்பிடப்படுகின்றன.

சரக்குகளை அதன் தற்போதைய இருப்பிடம் மற்றும் நிலைக்குக் கொண்டுவருவதில் ஏற்பட்ட செலவுகள், எடையிடப்பட்ட சராசரி அடிப்படையில் கணக்கிடப்படுகின்றன. எரிபொருள் மட்டும் முதலில் வருவது முதலில் வெளியேறுவது (FIFO) என்ற அடிப்படையில் மதிப்பிடப்படுகிறது. 10 ஆண்டுகளுக்கும் மேலாக விற்பனையாகாமல் இருக்கும் சரக்குகளுக்கு, அவற்றின் மீட்கும் திறன் மற்றும் நிகர விற்பனை மதிப்பு குறித்த நிர்வாகத்தின் மதிப்பீட்டின் அடிப்படையில் நிறுவனம் ஒரு சலுகையை வழங்குகிற

2.5 வர்த்தகம் மற்றும் பிற வரவுகள்

வர்த்தகப் பெறத்தக்கவைகள் என்பவை, வணிகத்தின் இயல்பான போக்கில் வழங்கப்படும் சேவைகளுக்காக வாடிக்கையாளர்களிடமிருந்து பெற வேண்டிய தொகைகள் ஆகும். வணிகத்தின் சாதாரண இயக்கச் சுழற்சியில் இத்தொகைகள் வசூலிக்கப்படும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது, மேலும் அவை நடப்புச் சொத்துக்களாக வகைப்படுத்தப்படுகின்றன. வர்த்தகப் பெறத்தக்கவைகளில் குறிப்பிடத்தக்க நிதிக் கூறுகள் இல்லாத பட்சத்தில், அவை தொடக்கத்தில் அவற்றின் பரிவர்த்தனை விலையில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன் நிதிக் கூறுகள் இருக்கும் பட்சத்தில், அவை நியாயமான மதிப்பில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன. AASL, ஒப்பந்த அடிப்படையிலான பணப் பாய்ச்சல்களை வசூலிக்கும் நோக்கத்துடன் வர்த்தகப் பெறத்தக்கவைகளைக் கொண்டுள்ளது, எனவே, அதைத் தொடர்ந்து பயனுள்ள வட்டி முறையைப் பயன்படுத்தி, தேய்மானச் செலவில் அவற்றை அளவிடுகிறது.

ஏனைய பெறத்தக்கவைகள் பொதுவாக AASL-இன் வழக்கமான செயல்பாடுகளுக்கு அப்பாற்பட்ட பரிவர்த்தனைகளிலிருந்து எழுகின்றன.

2.6 காசு மற்றும் காசுக்குச் சமமானவை

காசு மற்றும் காசுக்குச் சமமானவை வகையில் உள்ள பணம், தேவை வைப்புத்தொகை மற்றும் குறுகிய கால அதிக திரவ முதலீடுகள், அறியப்பட்ட பணத்திற்கு உடனடியாக மாற்றக்கூடியது மற்றும் மதிப்பில் ஏற்படும் மாற்றங்களின் சிறிய ஆபத்துக்கு உட்பட்டது.

காசுப் பாய்ச்சல் நோக்கத்திற்காக, காசு மற்றும் காசுக்குச் சமமானவைகள், நிலுவையில் உள்ள வங்கி மேலதிகப் பற்றுளுக்கு நிகரமாக கையில் உள்ள பணம் மற்றும் வங்கிகளில் வைப்புத்தொகை ஆகியவற்றைக் கொண்டிருக்கும். குறுகிய முதிர்வு கொண்ட முதலீடுகள் அதாவது கையகப்படுத்தப்பட்ட நாளிலிருந்து மூன்று மாதங்கள் அல்லது அதற்கும் குறைவான முதலீடுகளும் பணத்திற்கு சமமானவைகளாக கருதப்படுகின்றன.

2.7 சொத்து, ஆலை மற்றும் உபகரணங்கள்

அனைத்து சொத்து, ஆலை மற்றும் உபகரணங்களும் ஆரம்பத்தில் செலவில் பதிவு செய்யப்படுகின்றன மற்றும் வரலாற்று செலவில் குறைந்த திரட்டப்பட்ட தேய்மானத்தில் குறிப்பிடப்படுகின்றன. வரலாற்றுச் செலவில் பொருட்களைக் கையகப்படுத்துவதற்கு நேரடியாகக் கூறப்படும் செலவினங்களும் அடங்கும், மேலும் உருப்படியை அகற்றுவதற்கும் அகற்றுவதற்கும் மற்றும் மீட்டெடுப்பதற்கும் ஆகும் செலவுகளின் ஆரம்ப மதிப்பீட்டையும் உள்ளடக்கியது.

சுயமாகக் கட்டப்பட்ட சொத்துக்களின் செலவில், மூலப்பொருட்களின் செலவு, நேரடி உழைப்பு மற்றும் உற்பத்தி மேலதிகச் செலவுகளின் பொருத்தமான விகிதம் ஆகியவை அடங்கும்.

ஒரு பொருளுடன் தொடர்புடைய எதிர்காலப் பொருளாதாரப் பலன் நிறுவனத்திற்குக் கிடைக்கும் என்பது சாத்தியமாகவும், அப்பொருளின் செலவை நம்பகத்தன்மையுடன் அளவிட முடியுமெனவும் இருக்கும்போது மட்டுமே, பிற்காலச் செலவுகள், பொருத்தமானவாறு, சொத்தின் ஏட்டு மதிப்பில் சேர்க்கப்படுகின்றன அல்லது ஒரு தனிச் சொத்தாக அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன. மாற்றப்பட்ட பாகத்தின் ஏட்டு மதிப்பு அங்கீகரிக்கப்படாமல் நீக்கப்படுகிறது. அனைத்து பழுதுபார்ப்பு மற்றும் பராமரிப்புச் செலவுகளும், அவை ஏற்படும் நிதிக் காலத்திலேயே விரிவான வருமான அறிக்கையில் பற்று வைக்கப்படுகின்றன.

நீண்ட கால மூலதனத் திட்டங்களின் செலவுகள், அத்திட்டங்கள் நிறைவடைந்து தொடர்புடைய சொத்துக்கள் பயன்பாட்டிற்குக் கிடைக்கும் வரை, `நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கும் மூலதனத் திட்டங்கள்' பிரிவில் முன்னோக்கி எடுத்துச் செல்லப்படுகின்றன.

நிறுவனம், நிலம் மற்றும் கட்டிடங்கள் மற்றும் மோட்டார் வாகனங்களைத் தவிர, மற்ற அனைத்து வகையான சொத்துக்கள், ஆலை மற்றும் உபகரணங்களுக்கும் செலவு மாதிரியைப் பயன்படுத்துகிறது நிலம் மற்றும் கட்டிடங்கள் மற்றும் மோட்டார் வாகனங்கள் ஆரம்ப அங்கீகாரத்திற்குப் பிறகு மறுமதிப்பீட்டு மாதிரியைப் பயன்படுத்தி அளவிடப்படுகின்றன. மறுமதிப்பீட்டு மாதிரியின் கீழ், நிலம் மற்றும் கட்டிடங்கள் மற்றும் மோட்டார் வாகனங்கள் அவற்றின் மறுமதிப்பீடு செய்யப்பட்ட தொகைகளில் கணக்கில் எடுத்துக்கொள்ளப்படுகின்றன. இந்தத் தொகைகள், மறுமதிப்பீட்டுத் தேதியில் உள்ள நியாயமான மதிப்பிலிருந்து, (கட்டிடங்கள் மற்றும் மோட்டார் வாகனங்களைப் பொறுத்தவரை) மதிப்பீட்டுத் தேதிக்குப் பிறகு ஏற்பட்ட பிற்காலத் திரட்டப்பட்ட தேய்மானம் மற்றும் திரட்டப்பட்ட மதிப்பிழப்பு இழப்புகள் ஆகியவற்றைக் கழித்தபின் கணக்கிடப்படுகின்றன. கணக்கில் எடுத்துக்கொள்ளப்படும் தொகைகள் நியாயமான மதிப்பைப் பிரதிபலிப்பதை உறுதி செய்வதற்காக, நிறுவனம் நிலம் மற்றும் கட்டிடங்கள் மற்றும் மோட்டார் வாகனங்களின் மறுமதிப்பீடுகளைக் குறைந்தது பத்து ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறையாவது நடத்துகிறது அல்லது, அறிக்கை தேதியில் உள்ள நியாயமான மதிப்புக்கும் கணக்கில் எடுத்துக்கொள்ளப்படும் தொகைக்கும் இடையே குறிப்பிடத்தக்க வேறுபாடு இருந்தால், அதைவிட அடிக்கடி மறுமதிப்பீடு செய்கிறது.

சொத்து, ஆலை மற்றும் உபகரணங்களின் ஒரு பொருள் பயன்பாட்டிற்குக் கிடைக்கும்போது தேய்மானம் தொடங்குகிறது மற்றும் அந்த காலகட்டத்தில் உருப்படி செயலற்றதாக இருந்தாலும், அது அங்கீகரிக்கப்படாத வரை தொடரும். சொத்து, ஆலை மற்றும் உபகரணங்களின் ஒரு பொருளின் ஒவ்வொரு பகுதியும், பொருளின் மொத்த விலையுடன் தொடர்புடைய குறிப்பிடத்தக்க விலையுடன் தனித்தனியாக தேய்மானம் செய்யப்பட வேண்டும். தேய்மானம். மற்ற சொத்துக்களின் தேய்மானம் நேர்கோட்டு முறையைப் பயன்படுத்தி கணக்கிடப்படுகிறது, அவற்றின் மதிப்பிடப்பட்ட பயனுள்ள வாழ்க்கையின் எஞ்சிய மதிப்புகளுக்கு அவற்றின் செலவுகளை ஒதுக்குகிறது.

சொத்துக்களின் பயனுள்ள ஆயுட்காலம் பின்வருமாறு மதிப்பிடப்படுகிறது:

கட்டடங்கள்	50 வருடங்களுக்கு மேல்
பொறியும் இயந்திரங்களும்	04 முதல் 20 வருடங்கள் வரை
மோட்டார் வாகனங்கள்	04 முதல் 15 வருடங்கள் வரை
தளபாடம், பொருத்திகள் மற்றும் அலுவலக உபகரணங்கள்	02 முதல் 10 வருடங்கள் வரை
தொடர்பு மற்றும் வழிசெலுத்தல் உபகரணங்கள்	05 முதல் 10 வருடங்கள் வரை
அலுவலக உபகரணங்கள்	02 முதல் 10 வருடங்கள் வரை
விமானநிலைய உட்கட்டமைப்பு	08 முதல் 50 வருடங்கள் வரை

ஒரு சொத்தின் புத்தகப் பெறுமதி அதன் மதிப்பிடப்பட்ட மீட்கக்கூடிய தொகையை விட அதிகமாக இருந்தால், அந்தச் சொத்தின் ஏட்டு மதிப்பு உடனடியாக அதன் மீட்கக்கூடிய தொகைக்குக் குறைக்கப்படும்.

ஒவ்வொரு பெரிய ஆய்வும் மேற்கொள்ளப்படும்போது, அங்கீகார அளவுகோல்கள் பூர்த்தி செய்யப்பட்டால், அதன் செலவானது ஆலை மற்றும் உபகரணங்களின் ஏட்டு மதிப்பில் ஒரு மாற்றீடாக அங்கீகரிக்கப்படுகிறது. ஒரு சொத்து, ஆலை மற்றும் உபகரணம் விற்கப்படும்போது அல்லது அதன் பயன்பாடு அல்லது விற்பனையிலிருந்து எதிர்காலத்தில் எந்தப் பொருளாதாரப் பலன்களும் எதிர்பார்க்கப்படாதபோது, அது அங்கீகார நீக்கம் செய்யப்படுகிறது. சொத்தின் அங்கீகார நீக்கத்தால் ஏற்படும் எந்தவொரு ஆதாயம் அல்லது இழப்பும் (நிகர விற்பனை வருமானம் மற்றும் சொத்தின் ஏட்டு மதிப்புக்கு இடையிலான வேறுபாடாகக் கணக்கிடப்படுகிறது),

சொத்து அங்கீகார நீக்கம் செய்யப்படும் ஆண்டில் விரிவான வருமான அறிக்கையில் சேர்க்கப்படுகிறது.

ஒரு சொத்தின் சுமந்து செல்லும் தொகை அதன் மதிப்பிடப்பட்ட மீட்டெடுக்கக்கூடிய தொகையை விட அதிகமாக இருந்தால், அதன் மீட்டெடுக்கக்கூடிய தொகைக்கு உடனடியாக எழுதப்படும்.

விற்பனையின் மீதான ஆதாயங்கள் மற்றும் இழப்புகள், அதன் வருவாயை ஏட்டு மதிப்புடன் ஒப்பிடுவதன் மூலம் தீர்மானிக்கப்பட்டு, விரிவான வருமான அறிக்கையில் இதர வருமானம் / (இழப்புகள்) நிகரம் என்பதன் கீழ் உள்ளடக்கப்படுகின்றன.

ஏதேனும் மறுமதிப்பீட்டு உபரி, இதர விரிவான வருமானத்தில் பதிவு செய்யப்பட்டு, பங்கு மூலதனத்தில் உள்ள சொத்து மறுமதிப்பீட்டு இருப்புக்கு வரவு வைக்கப்படுகிறது. இருப்பினும், இலாப நட்ட அறிக்கையில் முன்னர் அங்கீகரிக்கப்பட்ட அதே சொத்தின் மறுமதிப்பீட்டுப் பற்றாக்குறையை அது ஈடுசெய்யும் அளவிற்கு, அந்த அதிகரிப்பு இலாப நட்ட அறிக்கையில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது. சொத்து மறுமதிப்பீட்டு இருப்பில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட அதே சொத்தின் மீதான தற்போதைய உபரியை ஈடுசெய்யும் அளவிற்குத் தவிர, ஒரு மறுமதிப்பீட்டுப் பற்றாக்குறை இலாப நட்ட அறிக்கையில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது. விற்கப்படும்போது, விற்கப்படும் குறிப்பிட்ட சொத்து தொடர்பான எந்தவொரு மறுமதிப்பீட்டு இருப்பும் தக்கவைக்கப்பட்ட வருவாய்க்கு மாற்றப்படுகிறது.

சொத்து, ஆலை மற்றும் உபகரணங்கள் குறைபாடு

நிகழ்வுகள் அல்லது சூழ்நிலைகளில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் சுமந்து செல்லும் மதிப்பை மீட்டெடுக்க முடியாது என்பதைக் குறிக்கும் போது, சொத்து, ஆலை மற்றும் உபகரணங்களின் சுமந்து செல்லும் மதிப்பு குறைபாட்டிற்காக மதிப்பாய்வு செய்யப்படுகிறது. அத்தகைய அறிகுறி ஏதேனும் இருந்தால் மற்றும் மதிப்பிடப்பட்ட மீட்டெடுக்கக்கூடிய தொகையை சுமந்து செல்லும் மதிப்புகள் அதிகமாக இருந்தால், சொத்துக்கள் அவற்றின் மீட்டெடுக்கக்கூடிய தொகைக்கு எழுதப்படும். அதே சொத்தின் முந்தைய மறுமதிப்பீட்டு உபரியை மாற்றியமைக்காத வரை, முழுமையான வருமான அறிக்கையில் குறைபாடு இழப்புகள் அங்கீகரிக்கப்படும்.

2.7.1 முதலீட்டு ஆதனங்கள்

முதலீட்டுச் சொத்துக்கள், நேரடியாக தொடர்புடைய பரிவர்த்தனைச் செலவுகள் உட்பட, அடக்க விலையில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன. ஆரம்ப அங்கீகாரத்திற்குப் பிறகு, அவை அடக்க விலையிலிருந்து திரட்டப்பட்ட தேய்மானம் மற்றும் மதிப்பிழப்பு இழப்புகளைக் கழித்து, அடக்க விலையில் கொண்டு செல்லப்படும் அடக்க விலை மாதிரியைப் பயன்படுத்தி அளவிடப்படுகின்றன.

வாடகை வருமானம் ஈட்டுவதற்காக வைத்திருக்கப்படுவதால், கட்டிடத்தின் வாடகை வருமானத்தை உருவாக்கும் பகுதி முதலீட்டுச் சொத்தாக வகைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. AASL வளாகத்திற்குள் செயல்படும் குத்தகைதாரர்களால் உருவாக்கப்படும் வருவாயின் அடிப்படையில், சில சொத்துக்கள் அந்த நிறுவனத்திற்கு மாறுபடும் வருமானத்தை உருவாக்குகின்றன. அதன்படி, அத்தகைய சொத்துக்களிலிருந்து கிடைக்கும் மொத்த வருமானம், அந்தந்த ஒப்பந்தங்களில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வாடகை ஏற்பாடுகளைச் சார்ந்துள்ளது.

2.7.2 பயன்பாட்டு உரிமை சொத்துக்கள்

அடிப்படைச் சொத்து பயன்பாட்டிற்குக் கிடைக்கும்போது, நிறுவனம் பயன்பாட்டு உரிமைச் சொத்துக்களை அங்கீகரிக்கிறது. பயன்பாட்டு உரிமைச் சொத்துக்கள், அடக்க விலையிலிருந்து திரட்டப்பட்ட தேய்மானம் மற்றும் மதிப்பிழப்பு இழப்புகளைக் கழித்து, குத்தகை பொறுப்புகளின் ஏதேனும் மறுமதிப்பீட்டிற்காக சரிசெய்யப்பட்டு அளவிடப்படுகின்றன. பயன்பாட்டு உரிமைச் சொத்துக்களின் அடக்க விலையில், அங்கீகரிக்கப்பட்ட குத்தகை பொறுப்புகளின் தொகையும் அடங்கும். அங்கீகரிக்கப்பட்ட பயன்பாட்டு உரிமைச் சொத்துக்கள், அதன் மதிப்பிடப்பட்ட பயனுள்ள ஆயுட்காலம் அல்லது குத்தகைக் காலம் ஆகிய இரண்டில் எது குறைவோ, அந்த காலத்திற்கு நேர்கோட்டு முறையில் தேய்மானம் செய்யப்படுகின்றன.

2.8 அருவச் சொத்துக்கள்

ஒரு அருவச் சொத்துடன் தொடர்புடைய எதிர்காலப் பொருளாதாரப் பலன்கள் நிறுவனத்திற்குக் கிடைக்கும் என்பது சாத்தியமானதாகவும், அந்தச் சொத்தின் செலவை நம்பகத்தன்மையுடன் அளவிட முடிந்தால், அது அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

தனித்தனியாகப் பெறப்பட்ட அருவச் சொத்துக்கள், ஆரம்ப அங்கீகாரத்தின் போது அவற்றின் அடக்க விலையில் அளவிடப்படுகின்றன.

அருவச் சொத்துக்களின் பயனுள்ள ஆயுட்காலம் வரையறுக்கப்பட்டதாகவோ அல்லது வரையறுக்கப்படாததாகவோ மதிப்பிடப்படுகிறது. வரையறுக்கப்பட்ட ஆயுட்காலம் கொண்ட அருவச் சொத்துக்கள், அவற்றின் பயனுள்ள பொருளாதார ஆயுட்காலத்தின் மீது தேய்மானம் செய்யப்பட்டு, அந்த அருவச் சொத்து மதிப்பிழக்கக்கூடும் என்பதற்கான அறிகுறி இருக்கும்போதெல்லாம் மதிப்பிழப்புக்காக மதிப்பிடப்படுகின்றன.

2.9 கூறப்பட்ட மூலதனம்

சாதாரண பங்குகள் உரிமையாண்மை என வகைப்படுத்தப்படுகின்றன.

2.10 வர்த்தக செலுத்த வேண்டியவை

வர்த்தக செலுத்த வேண்டியவை என்பது வழங்குநர்களிடமிருந்து சாதாரண வணிகப் போக்கில் பெறப்பட்ட பொருட்கள் அல்லது சேவைகளுக்குச் செலுத்த வேண்டிய கடப்பாடுகள் ஆகும்.
நிதி நிலை அறிக்கையில் வர்த்தகம் மற்றும் பிற செலுத்த வேண்டிய பொறுப்புகள் என வகைப்படுத்தப்படும் பொறுப்புகள், கோரிக்கையின் பேரில் அல்லது நிதி நிலை அறிக்கை தேதியிலிருந்து ஒரு வருடத்திற்குள் செலுத்த வேண்டியவை. நடப்பு அல்லாத பொறுப்புகள் என வகைப்படுத்தப்படும் உருப்படிகள், நிதி நிலை அறிக்கையின் தேதியிலிருந்து ஒரு வருட காலத்திற்கு அப்பால் செலுத்த வேண்டியவை.

வர்த்தகச் செலுத்த வேண்டியவை முதலில் பரிவர்த்தனை விலையில் அங்கீகரிக்கப்பட்டு, பின்னர் பயனுள்ள வட்டி முறையைப் பயன்படுத்தி மாற்றியமைக்கப்பட்ட செலவில் அளவிடப்படுகிறது.

2.11 கடன்கள்

கடன்கள் ஆரம்பத்தில் நியாயமான மதிப்பில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன, பரிவர்த்தனை செலவுகளின் நிகரமாக. கடன் வாங்குதல்கள் பின்னர் கடனேற்றப்பட்ட செலவில் குறிப்பிடப்படுகின்றன் வருமானம் (பரிவர்த்தனை செலவுகளின் நிகரம்) மற்றும் மீட்பின் மதிப்பு ஆகியவற்றுக்கு இடையே உள்ள ஏதேனும் வித்தியாசம், பயனுள்ள வட்டி முறையைப் பயன்படுத்தி கடன் வாங்கிய காலத்தில் விரிவான வருமான அறிக்கையில் அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளது.

கடன் வசதிகளை நிறுவுவதில் செலுத்தப்படும் கட்டணங்கள் கடனுக்கான பரிவர்த்தனை செலவுகளாக அங்கீகரிக்கப்பட்டு, சில அல்லது அனைத்து வசதிகளும் குறைக்கப்படும். இந்த வழக்கில், டிரா-டவுன் ஏற்படும் வரை கட்டணம் ஒத்திவைக்கப்படுகிறது. சில அல்லது அனைத்து வசதிகளும் குறைக்கப்படும் என்பதற்கு எந்த ஆதாரமும் இல்லாத அளவிற்கு, கட்டணம் பணப்புழக்க சேவைகளுக்கான முன்பணமாக மூலதனமாக்கப்பட்டு, அது தொடர்புடைய வசதியின் காலப்பகுதியில் மாற்றியமைக்கப்படுகிறது.

2.12 கடன் வாங்கும் செலவுகள்

பொது மற்றும் குறிப்பிட்ட கடன் வாங்கும் செலவுகள், தகுதிபெறும் சொத்துகளின் கையகப்படுத்தல், கட்டுமானம் அல்லது உற்பத்திக்கு நேரடியாகக் காரணமாகும், அவை அவற்றின் நோக்கம் கொண்ட பயன்பாட்டிற்குத் தயாராவதற்கு கணிசமான கால அவகாசம் தேவைப்படும் சொத்துக்கள், அந்தச் சொத்துகளின் விலையில் சேர்க்கப்படும். சொத்துக்கள் அவற்றின் நோக்கம் கொண்ட பயன்பாட்டிற்கு கணிசமாக தயாராக உள்ளன.

குறிப்பிட்ட கடன்களின் தற்காலிக முதலீட்டில் ஈட்டப்பட்ட முதலீட்டு வருமானம், தகுதிபெறும் சொத்துக்களுக்கான அவர்களின் செலவு நிலுவையில் உள்ளதால், மூலதனமயமாக்கலுக்குத் தகுதியான கடன் வாங்கும் செலவில் இருந்து கழிக்கப்படும். மற்ற அனைத்து கடன் வாங்கும் செலவுகளும் அவை ஏற்படும் காலத்தில் இலாபம் அல்லது நட்டத்தில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன.

2.13 ஏற்பாடுகள்

கடந்த கால நிகழ்வின் விளைவாக நிறுவனத்திற்கு தற்போதைய சட்ட அல்லது ஆக்கபூர்வமான கடப்பாடு இருக்கும்போது விதிகள் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன, கடனைத் தீர்ப்பதற்கு பொருளாதார நன்மைகளை உள்ளடக்கிய வளங்களின் வெளியேற்றம் தேவைப்படும் மற்றும் நம்பகமான மதிப்பீட்டின் அளவை உருவாக்கலாம். கடமை. பணத்தின் நேர மதிப்பின் விளைவு முக்கியமானதாக இருந்தால், பணத்தின் நேர மதிப்பின் தற்போதைய சந்தை மதிப்பீடுகளை பிரதிபலிக்கும் முன்வரி விகிதத்தில் எதிர்பார்க்கப்படும் எதிர்கால பணப்புழக்கங்களை தள்ளுபடி செய்வதன் மூலம் ஒதுக்கீடுகள் தீர்மானிக்கப்படுகின்றன. கழிவு பயன்படுத்தப்படும் இடத்தில், காலப்போக்கில் வழங்கல் அதிகரிப்பு வட்டி செலவாக அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

2.14 ஓய்வூதிய நன்மைக் கடப்பாடுகள்

(அ) வரையறுக்கப்பட்ட நன்மைத் திட்டம்

வரையறுக்கப்பட்ட பங்களிப்புத் திட்டம் என்பது ஒரு ஓய்வூதியத் திட்டமாகும், இதன் கீழ் நிறுவனம் ஒரு தனி நிறுவனத்திற்கு நிலையான பங்களிப்புகளை செலுத்துகிறது. நடப்பு மற்றும் முந்தைய காலங்களில் பணியாளர் சேவை தொடர்பான பலன்களை அனைத்து ஊழியர்களுக்கும் செலுத்துவதற்கு நிதி போதுமான சொத்துக்களை வைத்திருக்கவில்லை என்றால், நிறுவனத்திற்கு மேலும் பங்களிப்புகளை செலுத்த சட்டப்பூர்வ அல்லது ஆக்கபூர்வமான கடமைகள் இல்லை. வரையறுக்கப்பட்ட நன்மைத் திட்டம் என்பது வரையறுக்கப்பட்ட பங்களிப்புத் திட்டம் அல்லாத ஓய்வூதியத் திட்டமாகும்.

பொதுவாக வரையறுக்கப்பட்ட நன்மைத் திட்டங்கள், ஒரு ஊழியர் ஓய்வு பெறும்போது பெறும் ஓய்வூதியப் பலன்களின் அளவை வரையறுக்கிறது, பொதுவாக வயது, சேவை ஆண்டுகள் மற்றும் இழப்பீடு போன்ற ஒன்று அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட காரணிகளைச் சார்ந்தது.

வரையறுக்கப்பட்ட நன்மை ஓய்வூதியத் திட்டங்களைப் பொறுத்தவரையில் நிதி நிலை அறிக்கையில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பொறுப்பு என்பது, திட்டச் சொத்துக்களின் நியாயமான மதிப்பைக் காட்டிலும் குறைவான அறிக்கையிடல் காலத்தின் முடிவில் வரையறுக்கப்பட்ட நன்மைக் கடமையின் தற்போதைய மதிப்பாகும். வரையறுக்கப்பட்ட பலன் கடமையானது, ஆக்சுவேரியல் மதிப்பீட்டைப் பயன்படுத்தி, சுயாதீன ஆக்சுவரிகளால் ஆண்டுதோறும் கணக்கிடப்படுகிறது. வரையறுக்கப்பட்ட பலன் கடமையின் தற்போதைய மதிப்பு, நன்மைகள் செலுத்தப்படும் நாணயத்தில் குறிப்பிடப்படும் உயர்தர கார்ப்பரேட் பத்திரங்களின் வட்டி விகிதங்களைப் பயன்படுத்தி மதிப்பிடப்பட்ட எதிர்கால பணப் பாய்ச்சலைத் தள்ளுபடி செய்வதன் மூலம் தீர்மானிக்கப்படுகிறது. தொடர்புடைய ஓய்வூதிய கடமைகள். அத்தகைய பத்திரங்களில் ஆழமான சந்தை இல்லாத நாடுகளில், அரசாங்கப் பத்திரங்களின் சந்தை விகிதங்கள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

வரையறுக்கப்பட்ட நன்மைக் கடமைகளைக் கணக்கிடுவதற்காக நிறுவனம் ஒரு சுயாதீனமான செயல் மதிப்பீட்டுச் சேவைகளைப் பெற்றுள்ளது.

அனுபவ சரிசெய்தல் மற்றும் ஆக்சுவரி அனுமானங்களில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் ஆகியவற்றால் எழும் உண்மையான இலாபங்கள் மற்றும் நட்டங்கள் அவை எழும் காலப்பகுதியில் மற்ற விரிவான வருமானத்தில் சமபங்குக்கு வகூலிக்கப்படுகின்றன அல்லது வரவு வைக்கப்படுகின்றன.

(ஆ) வரையறுக்கப்பட்ட பங்களிப்பு திட்டங்கள்

இலங்கையில் உள்ள நிறுவனத்தின் அனைத்து ஊழியர்களும் ஊழியர் சேமநிதி மற்றும் ஊழியர் அறக்கட்டளை நிதியத்தின் உறுப்பினர்களாவர். இவற்றுக்கு, அந்நிறுவனம் அத்தகைய ஊழியர்களின் அடிப்படை அல்லது ஒருங்கிணைந்த ஊதியம் அல்லது சம்பளத்தில் முறையே 12% மற்றும் 3% பங்களிக்கிறது.

2.15 மானியங்கள் மற்றும் உதவிகள்

மானியங்கள் ஈடுசெய்ய உத்தேசிக்கப்பட்ட தொடர்புடைய செலவுகளை, அந்த அமைப்பு செலவினங்களாக அங்கீகரிக்கும் காலங்களில், ஒரு முறையான அடிப்படையில் இலாப நட்டத்தில் அங்கீகரிக்கப்பட வேண்டும்.

ஒரு அரசாங்க மானியமானது, அந்த அமைப்பின் பயன்பாட்டிற்காக நிலம் அல்லது பிற வளங்கள் போன்ற பணமல்லாத சொத்துக்களைப் பரிமாற்றம் செய்யும் வடிவத்தில் இருக்கலாம். இந்தச் சூழ்நிலைகளில், பணமல்லாத சொத்தின் நியாயமான மதிப்பை மதிப்பிட்டு, மானியம் மற்றும் சொத்து ஆகிய இரண்டையும் அந்த நியாயமான மதிப்பில் கணக்கிடுவது வழக்கம்.

2.16 நிதியல்லாத சொத்துகளின் குறைபாடு

காலவரையற்ற பயனுள்ள ஆயுளைக் கொண்ட சொத்துக்கள் - எடுத்துக்காட்டாக, நற்பெயர் அல்லது உடனடியாகப் பயன்படுத்தத் தயாராக இல்லாத அருவச் சொத்துக்கள் - தேய்மானத்திற்கு உட்பட்டவை அல்ல, மேலும் அவை மதிப்பிழப்புக்காக ஆண்டுதோறும் சோதிக்கப்படுகின்றன. தேய்மானத்திற்கு உட்பட்ட சொத்துக்கள், அவற்றின் ஏட்டு மதிப்பு மீட்கப்பட முடியாத நிலை ஏற்படலாம் என்று நிகழ்வுகள் அல்லது சூழ்நிலைகளில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் சுட்டிக்காட்டும் போதெல்லாம், மதிப்பிழப்புக்காக மதிப்பாய்வு செய்யப்படுகின்றன.

ஒரு சொத்தின் ஏட்டு மதிப்பு, அதன் மீட்கக்கூடிய தொகையை விட எவ்வளவு அதிகமாக உள்ளதோ, அந்தத் தொகைக்கு மதிப்பிழப்பு இழப்பு அங்கீகரிக்கப்படுகிறது. மீட்கக்கூடிய தொகை என்பது, ஒரு சொத்தின் நியாயமான மதிப்பிலிருந்து விற்பனைச் செலவுகளைக் கழித்த மதிப்பு மற்றும் பயன்பாட்டு மதிப்பு ஆகியவற்றில் எது அதிகமோ அதுவாகும். மதிப்பிழப்பை மதிப்பிடும் நோக்கங்களுக்காக, சொத்துக்கள் தனித்தனியாக அடையாளம் காணக்கூடிய பணப் பாய்வுகள் (பணத்தை உருவாக்கும் அலகுகள்) உள்ள மிகக் குறைந்த மட்டங்களில் தொகுக்கப்படுகின்றன. நற்பெயரைத் தவிர்த்து, மதிப்பிழப்புக்கு உள்ளான நிதிசாரா சொத்துக்கள், ஒவ்வொரு அறிக்கை தேதியிலும் அந்த மதிப்பிழப்பைத் திரும்பப் பெறுவதற்கான சாத்தியக்கூறுகளுக்காக மதிப்பாய்வு செய்யப்படுகின்றன.

2.17 நிதி சொத்துக்கள்

2.17.1 வகைப்பாடு

நிறுவனம் அதன் நிதிச் சொத்துக்களை பின்வரும் வகைகளில் வகைப்படுத்துகிறது: பணமதிப்பு நீக்கம் செய்யப்பட்ட செலவு, இலாபம் அல்லது நஷ்டத்தின் மூலம் நியாயமான மதிப்பு மற்றும் பிற விரிவான வருமானத்தின் மூலம் நியாயமான மதிப்பு. ஆரம்ப அங்கீகாரத்தில் நிதிச் சொத்துக்களின் வகைப்பாடு நிதிச் சொத்தின் ஒப்பந்தப் பணப்புழக்க பண்புகள் மற்றும் அவற்றை நிர்வகிப்பதற்கான நிறுவனத்தின் வணிக மாதிரியைப் பொறுத்தது.

(அ) மாற்றியமைக்கப்பட்ட செலவு

ஆரம்பத் தொகை மற்றும் முதிர்வுத் தொகை மற்றும் ஏதேனும் இழப்புக் கொடுப்பனவு ஆகியவற்றுக்கு இடையே உள்ள வேறுபாட்டின் ஒட்டுமொத்தத் திருப்பிச் செலுத்துதலின் தொடக்க அங்கீகாரத்தில், முதன்மைத் திருப்பிச் செலுத்துதலில் இருந்து, கூட்டல் அல்லது கழித்தல் ஆகியவற்றில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட தொகையில் சொத்து அளவிடப்படுகிறது. வட்டி வருமானம் பயனுள்ள வட்டி முறையைப் பயன்படுத்தி கணக்கிடப்படுகிறது மற்றும் லாபம் மற்றும் நஷ்டத்தில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது. நியாயமான மதிப்பில் ஏற்படும் மாற்றங்கள், சொத்து அங்கீகரிக்கப்படாத அல்லது மறுவகைப்படுத்தப்படும்போது இலாபம் மற்றும் நஷ்டத்தில் அங்கீகரிக்கப்படும்.

(ஆ) இதர விரிவான வருமானம் மூலம் நியாயமான மதிப்பு

கடன்கள் மற்றும் பெறத்தக்கவைகள்- வட்டி வருவாய், குறைபாடு ஆதாயங்கள் மற்றும் இழப்புகள், மற்றும் அந்நியச் செலாவணி ஆதாயங்கள் மற்றும் இழப்புகளின் ஒரு பகுதி, கடனீட்டுச் செலவுச் சொத்துகளின் அடிப்படையில் லாபம் மற்றும் நஷ்டத்தில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது. நியாயமான மதிப்பில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் ஆரம்பத்தில் மற்ற விரிவான வருமானத்தில் (OCI) அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன. சொத்து அங்கீகரிக்கப்படாத அல்லது மறுவகைப்படுத்தப்படும் போது, OCI இல் முன்னர் அங்கீகரிக்கப்பட்ட மற்றும் சமபங்கில் திரட்டப்பட்ட நியாயமான மதிப்பில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் இலாபம் மற்றும் இழப்பு என மறுவகைப்படுத்தப்படுகின்றன இலாபம் மற்றும் நட்டம் என்பது கடன்தீர்ப்பனவு செய்யப்பட்ட செலவில் அளவிடப்படுகிறது.

பங்குப் பத்திரங்களில் செய்யப்படும் முதலீடுகள் - ஒரு நிறுவனத்திற்குப் பணம் பெறும் உரிமை நிறுவப்படும்போதும், அதன் மூலம் பொருளாதாரப் பலன்கள் நிறுவனத்திற்குக் கிடைக்கும் என்பது உறுதியாகும்போதும், மற்றும் அதன் தொகையை நம்பகத்தன்மையுடன் அளவிட முடியும்போதும் ஈவுத்தொகைகள் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன. ஈவுத்தொகைகள், முதலீட்டுச் செலவின் ஒரு பகுதியை மீட்டெடுப்பதை தெளிவாகக் குறிக்காத வரையில், அவை இலாப நட்டக் கணக்கில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன் அவ்வாறான நிலையில், அவை OCI -இல் சேர்க்கப்படுகின்றன. நியாயமான மதிப்பில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் OCI-இல் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன, மேலும் சொத்து விற்கப்பட்டாலும் அல்லது மதிப்பிழந்தாலும் கூட, அவை ஒருபோதும் இலாப நட்டக் கணக்கிற்கு மறுசுழற்சி செய்யப்படுவதில்லை.

(இ) இலாபம் அல்லது நட்டம் மூலம் நியாயமான மதிப்பு

தேய்மானச் செலவு அல்லது இதர விரிவான வருமானம் மூலமான நியாயமான மதிப்பு (குஏழுஊஐ) ஆகியவற்றுக்கான அளவுகோல்களைப் பூர்த்தி செய்யாத சொத்துக்கள், இலாபம் அல்லது நட்டத்தின் மூலமான நியாயமான மதிப்பில் (FVPL) அளவிடப்படுகின்றன.

2.17.2 அங்கீகாரம் மற்றும் அளவீடு

நிதிச் சொத்துக்களின் வழக்கமான கொள்முதல் மற்றும் விற்பனைகள் வர்த்தகத் தேதியில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன - அதாவது, ஒரு சொத்தை வாங்க அல்லது விற்க நிறுவனம் உறுதியளிக்கும் தேதியில். இலாபம் அல்லது நட்டத்தின் மூலம் நியாயமான மதிப்பில் கொண்டு செல்லப்படாத அனைத்து நிதிச் சொத்துக்களுக்கும், முதலீடுகள் ஆரம்பத்தில் நியாயமான மதிப்பு மற்றும் பரிவர்த்தனைச் செலவுகளுடன் சேர்த்து அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன. இலாபம் அல்லது நட்டத்தின் மூலம் நியாயமான மதிப்பில் கொண்டு

நிதிக் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புகள்

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

செல்லப்படும் நிதிச் சொத்துக்கள் ஆரம்பத்தில் நியாயமான மதிப்பில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன, மேலும் பரிவர்த்தனைச் செலவுகள் விரிவான வருமான அறிக்கையில் செலவினமாகப் பதியப்படுகின்றன. முதலீடுகளிலிருந்து பணப் பாய்ச்சல்களைப் பெறுவதற்கான உரிமைகள் காலாவதியாகிவிட்டாலோ அல்லது மாற்றப்பட்டாலோ மற்றும் நிறுவனம் உரிமையின் ஏறக்குறைய அனைத்து இடர்களையும் வெகுமதிகளையும் மாற்றியிருந்தாலோ, நிதிச் சொத்துக்கள் அங்கீகாரத்திலிருந்து நீக்கப்படுகின்றன.

இலாபம் அல்லது நட்டத்தின் மூலமான நியாயமான மதிப்பில் உள்ள நிதிச் சொத்துக்கள்' என்ற வகையின் நியாயமான மதிப்பில் ஏற்படும் மாற்றங்களால் உருவாகும் ஆதாயங்கள் அல்லது நட்டங்கள், அவை எழும் காலகட்டத்தில், விரிவான வருமான அறிக்கையில் இதர ஆதாயங்கள்/(நஷ்டங்கள்) - நிகரம் என்பதற்குள் காட்டப்படுகின்றன.

இலாபம் அல்லது நட்டத்தின் மூலமான நியாயமான மதிப்பில் உள்ள நிதிச் சொத்துக்களிலிருந்து கிடைக்கும் ஈவுத்தொகை வருமானம், பணம் பெறுவதற்கான நிறுவனத்தின் உரிமை நிறுவப்படும்போது, விரிவான வருமான அறிக்கையில் இதர வருமானத்தின் ஒரு பகுதியாக அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

விற்பனைக்குக் கிடைக்கக்கூடியதாக வகைப்படுத்தப்பட்ட பண மற்றும் பணமல்லாத பத்திரங்களின் நியாயமான மதிப்பில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் இதர விரிவான வருமானத்தில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன.

2.18 நிதிக் கருவிகளை ஈடுகட்டுதல்

நிதிச் சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புகள் ஈடுசெய்யப்பட்டு, அங்கீகரிக்கப்பட்ட தொகைகளை ஈடுகட்ட சட்டப்பூர்வமாக அமலாக்கக்கூடிய உரிமை இருக்கும்போது, நிகர அடிப்படையில் அல்லது சொத்தை உணர்ந்து, ஒரே நேரத்தில் பொறுப்பைத் தீர்க்கும் எண்ணம் இருக்கும்போது, நிதி நிலை அறிக்கையில் நிகரத் தொகை பதிவாகும். சட்டப்பூர்வமாக நடைமுறைப்படுத்தக்கூடிய உரிமையானது எதிர்கால நிகழ்வுகளில் தொடர்ச்சியாக இருக்கக்கூடாது மற்றும் வணிகத்தின் இயல்பான போக்கிலும், நிறுவனம் அல்லது எதிர் தரப்பின் இயல்புநிலை, திவாலாதல் அல்லது திவாலான நிலையிலும் செயல்படுத்தப்பட வேண்டும்.

2.19 நிதிச் சொத்துக்களின் பாதிப்பு

ஒவ்வொரு அறிக்கையிடல் காலத்தின் முடிவிலும், நிதிச் சொத்து அல்லது நிதிச் சொத்துகளின் குழு பலவீனமடைந்துள்ளதற்கான புறநிலை ஆதாரம் உள்ளதா என்பதை நிறுவனம் மதிப்பிடுகிறது. ஒரு நிதிச் சொத்து அல்லது நிதிச் சொத்துக்களின் குழு பலவீனமடைகிறது மற்றும் சொத்தின் ஆரம்ப அங்கீகாரத்திற்குப் பிறகு (ஒரு "இழப்பு நிகழ்வு") ஏற்பட்ட ஒன்று அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட நிகழ்வுகளின் விளைவாக குறைபாடுக்கான புறநிலை சான்றுகள் இருந்தால் மட்டுமே குறைபாடு இழப்புகள் ஏற்படும். இழப்பு நிகழ்வு (அல்லது நிகழ்வுகள்) நிதிச் சொத்தின் மதிப்பிடப்பட்ட எதிர்கால பணப்புழக்கங்களில் அல்லது நம்பகத்தன்மையுடன் மதிப்பிடக்கூடிய நிதிச் சொத்துகளின் குழு தாக்கத்தை ஏற்படுத்துகிறது.

கடனாளிகள் அல்லது கடனாளிகள் குழு கணிசமான நிதிச் சிக்கல்களை எதிர்கொள்வது, வட்டி அல்லது கொள்கைத் தொகை செலுத்துவதில் இயல்புநிலை அல்லது தவறுதல், அவர்கள் திவால்நிலை அல்லது பிற நிதி மறுசீரமைப்பில் நுழைவதற்கான நிகழ்தகவு மற்றும் அவதானிக்கக்கூடிய தரவு அங்கு இருப்பதைக் குறிக்கிறது. நிலுவைகளில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் அல்லது இயல்புநிலையுடன் தொடர்புடைய பொருளாதார நிலைமைகள் போன்ற மதிப்பிடப்பட்ட எதிர்கால பணப்புழக்கங்களில் அளவிடக்கூடிய குறைவு.

SLFRS 9 அதன் அனைத்து கடன் பத்திரங்கள், கடன்கள் மற்றும் வர்த்தக வரவுகள், 12 மாதங்கள் அல்லது வாழ்நாள் அடிப்படையில் எதிர்பார்க்கப்படும் கடன் இழப்புகளை பதிவு செய்ய வேண்டும். வர்த்தக வரவுகளுக்கான இழப்பு கொடுப்பனவு எப்போதும் வாழ்நாள் முழுவதும் எதிர்பார்க்கப்படும் கடன் இழப்புக்கு (ECL) சமமான தொகையில் அளவிடப்படுகிறது. நிதிச் சொத்தின் கடன் ஆபத்து ஆரம்ப அங்கீகாரத்திலிருந்து கணிசமாக அதிகரித்துள்ளதா என்பதை தீர்மானிக்கும் போது மற்றும் ECL களை மதிப்பிடும் போது, நிறுவனம் நியாயமான மற்றும் ஆதரவான தகவலைக் கருதுகிறது. பொருத்தமானது மற்றும் தேவையற்ற செலவு அல்லது முயற்சி இல்லாமல் கிடைக்கும். இதில், நிறுவனத்தின் வரலாற்று அனுபவம் மற்றும் தகவலறிந்த கடன் மதிப்பீடு மற்றும் முன்னோக்கிய தகவல் உட்பட, அளவு மற்றும் தரமான தகவல் மற்றும் பகுப்பாய்வு ஆகியவை அடங்கும். ஒரு நிதிச் சொத்தின் மீதான கடன் அபாயம் 365 நாட்களுக்கு மேல் இருந்தால், அதன் மீதான கடன் ஆபத்து கணிசமாக அதிகரித்துள்ளது என்று நிறுவனம் கருதுகிறது.

SLFRS 9-,ன் படி, வர்த்தகப் பெறத்தக்கவைகள் மீதான எதிர்பார்க்கப்படும் கடன் இழப்புகளுக்கான (ECL) இழப்பு ஒதுக்கீடுகளை நிறுவனம் அங்கீகரிக்கிறது. வர்த்தகப் பெறத்தக்கவைகள் தொடர்ச்சியாகக் கண்காணிக்கப்படுகின்றன. விலைப்பட்டியல் தேதியிலிருந்து 365 நாட்களுக்கு மேல் நிலுவையில் உள்ள பெறத்தக்கவைகள் கடன் தகுதி இழந்தவையாகக் கருதப்படுகின்றன, மேலும் அந்தத் தொகையை வசூலிக்க முடியும் என்பதற்கு நியாயமான மற்றும் ஆதரிக்கத்தக்க சான்றுகள் இல்லாத பட்சத்தில், தகுதி இழப்பு ஒதுக்கீடு அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

மேற்கூறியவை இருந்தபோதிலும், ஒரு கடனாளி நிலுவைத் தொகையைச் செலுத்த வாய்ப்பில்லை என்பதற்கு புறநிலைச் சான்றுகள் இருக்கும் பட்சத்தில், பெறத்தக்கவையின் கால அளவைப் பொருட்படுத்தாமல் ஒரு தகுதி இழப்பு ஒதுக்கீடு அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

நட்ட ஒதுக்கீட்டின் போதுமான தன்மை, வரலாற்று வசூல் அனுபவம், தற்போதைய நிலைமைகள் மற்றும் நிலவும் பொருளாதார நிலைமைகள் உட்பட நியாயமான மற்றும் ஆதரிக்கத்தக்க எதிர்காலத் தகவல்களைக் கருத்தில் கொண்டு, ஒவ்வொரு அறிக்கை தேதியிலும் மதிப்பாய்வு செய்யப்படுகிறது.

2.20 நிதிப் பொறுப்புகள்

நிறுவனத்தின் நிதிப் பொறுப்புகளில் வர்த்தகம் மற்றும் பிற செலுத்த வேண்டியவை, வங்கிக் கடன்கள் மற்றும் பிற கடன்கள் மற்றும் சாதகமற்ற நாணய முன்னோக்கு ஒப்பந்தம் ஆகியவை அடங்கும். லாபம் அல்லது நஷ்டம் மூலம் நியாயமான மதிப்பில் உள்ள நிதிப் பொறுப்புகளைத் தவிர மற்ற அனைத்து நிதிப் பொறுப்புகளும் ஆரம்பத்தில் அவற்றின் நியாயமான மதிப்புகளில் அங்கீகரிக்கப்பட்டு, பின்னர் தள்ளுபடி செய்யப்பட்ட செலவில், பயனுள்ள வட்டி

முறையைப் பயன்படுத்தி அளவிடப்படுகின்றன, தள்ளுபடியின் விளைவு சிறியதாக இருக்கும் வரை, அவை செலவில் குறிப்பிடப்படுகின்றன.

2.21 வருவாய் அங்கீகாரம்

பொருளாதாரப் பலன்கள் நிறுவனத்திற்குப் பாய்வதற்கான சாத்தியக்கூறுகள் உள்ள அளவிற்கு வருவாய் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது மற்றும் வருவாய் மற்றும் அதனுடன் தொடர்புடைய செலவுகள் அல்லது ஏற்படும் அல்லது ஏற்படும் செலவுகள் நம்பகத்தன்மையுடன் அளவிடப்படலாம். வர்த்தக தள்ளுபடிகள் மற்றும் விற்பனை வரிகளின் பெறப்பட்ட அல்லது பெறத்தக்க நிகர மதிப்பின் நியாயமான மதிப்பில் வருவாய் அளவிடப்படுகிறது. வருவாயை அங்கீகரிக்கும் நோக்கத்திற்காக பின்வரும் குறிப்பிட்ட அளவுகோல்கள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

(அ) சேவைகளை வழங்குதல்

சேவைகளை வழங்குவதன் மூலம் கிடைக்கும் வருவாய், சேவைகள் வழங்கப்பட்ட அல்லது செய்யப்படும் கணக்கியல் காலத்தில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

(ஆ) வட்டி

வசூல் செய்வதில் சந்தேகம் இல்லாவிட்டால், வட்டி வருமானம் வட்டி திரட்டப்படும் என அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

(இ) வாடகை வருமானம்

வாடகை வருவாயானது வாடகை ஒப்பந்தங்களில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளபடி அட்டுறு அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

(ஈ) உரிமைக் கட்டணம் மற்றும் சலுகைகள

உரிமையாளர் கட்டணங்கள் மற்றும் சலுகைகள் தொடர்புடைய ஒப்பந்தத்தின் பொருளுக்கு இணங்க ஒரு திரட்டல் அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்பட்டு ஒரு திரட்டல் அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன.

(உ) தரையிறக்கம் மற்றும் நிறுத்துமிட வருமானம் சர்வதேச/ உள்நாட்டு

தரையிறக்கம் மற்றும் நிறுத்துமிட வருமானம், அதிகபட்ச தரையேற்றல் நிறையை (MTOW) அடிப்படையாகக் கொண்டது, குறைந்தபட்ச கட்டணம் மற்றும் விமான நிலையத்தின் ஏப்ரனில் நிறுத்தும் கால அளவு மற்றும் சம்பள அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

(ஊ) மேலால் பறத்தல் வருமானம் மேலால் பறத்தல் வருமானம்

வானூர்தியின் அதிகபட்ச புறப்பாடு எடை (MTOW) மற்றும் பறந்த தூரத்தின் அடிப்படையில், பறத்தல் வருமானம் கணக்கிடப்பட்டு, திரள் அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது. 16.03.2023 முதல், பறத்தல் வருமானத்தின் மீதான வசூலில் 40%-ஐ நிறுவனம் பொதுக திறைசேரிக்குச் செலுத்தக் கடமைப்பட்டுள்ளது.

(எ) வானூர்திப் பாலக் கட்டணங்கள்

வானூர்திப் பாலத்தின் பயன்பாட்டு நேரம் மற்றும் வானூர்தியின் வகையின் அடிப்படையில் வானூர்திப் பால வருமானம் கணக்கிடப்படுகிறது. வருமானம் திரள் அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

(ஏ) ஏறுதல் வரி

"ஏறுதல் வரியானது இலங்கை சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபையால் நிதிச் சட்டத்தின்படி வசூலிக்கப்பட்டு, USD 9.75 AASL-க்கு அனுப்பப்படுகிறது. வருவாய் திரள் அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது."

(ஐ) நுழைவு அனுமதிக் கட்டணங்கள், நிறுத்துதல் கட்டணங்கள் (வாகனங்கள்), அறிவிப்புப் பலகை

வருவாய் ரொக்க அடிப்படையில் வசூலிக்கப்பட்டு அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

(ஒ) ஏனையவை

பணம் செலுத்தும் முறையைப் பொறுத்து லவுஞ்ச் வருமானம் காசு மற்றும் அட்டுறு அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

எரியூட்டி வருமானம் அட்டுறு அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

பணம் செலுத்தும் முறையைப் பொறுத்து பிற வருமான ஆதாரங்கள் காசு மற்றும் அட்டுறு அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன.

3. நிதி இடர் முகாமைத்துவம்

3.1 நிதி இடர் காரணிகள்

நிறுவனத்தின் செயல்பாடுகள் அதை பல்வேறு நிதி இடர்களுக்கு வெளிப்படுத்துகின்றன: சந்தை ஆபத்து (வெளிநாட்டு நாணய ஆபத்து, பணப்புழக்கம் மற்றும் நியாயமான மதிப்பு வட்டி விகிதம் ஆபத்து உட்பட), கடன் ஆபத்து மற்றும் பணப்புழக்க ஆபத்து.

(அ) சந்தை ஆபத்து

(ை) அந்நிய செலாவணி இடர்

இந்நிறுவனம் மாற்று விகிதங்களில் ஏற்படும் ஏற்ற இறக்கங்களுக்கு உணர்திறன் உடையது மற்றும் அமெரிக்க டாலர் (USD), யூரோ மற்றும் ஜப்பானிய யென் ஆகியவற்றுக்கு எதிராக இலங்கை ரூபாயின் (LKR) மதிப்பில் ஏற்படும் ஏற்ற இறக்கங்களை முக்கியமாக வெளிப்படுத்துகிறது. நிறுவனத்தின் செயல்பாட்டு நாணயம் இலங்கை ரூபாய் ஆகும், இதில் பெரும்பாலான பரிவர்த்தனைகள் குறிப்பிடப்படுகின்றன, மேலும் பிற நாணயங்களில் பெரும்பாலானவை கடன் திருப்பிச் செலுத்தும் நோக்கங்களுக்காக வெளிநாட்டு நாணயங்களாகக் கருதப்படுகின்றன. சில வர்த்தகம் மற்றும் பிற வரவுகள் மற்றும் வர்த்தகம் மற்றும் பிற செலுத்த வேண்டியவை வெளிநாட்டு நாணயங்களில் குறிப்பிடப்படுகின்றன.

நிதிக் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புகள்

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

இலங்கை ரூபாயில் வழங்கப்பட்டுள்ள நிறுவனத்தின் நிதிநிலை அறிக்கைகள், செலாவணி மாற்ற இடர் மற்றும் பரிவர்த்தனை இடர் ஆகிய இரண்டிலும் அந்நிய செலாவணி ஏற்ற இறக்கங்களால் பாதிக்கப்படுகின்றன. வெளிநாட்டு நாணய மாற்று விகிதங்களில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் நிறுவனத்தின் லாபம் அல்லது இழப்புகளை பாதிக்கலாம். உதாரணமாக, ஐக்கிய அமெரிக்க டொலருக்கு நிகரான இலங்கை ஷரூபாவின் வலுவிழப்பு, திறைசேரி திணைக்களத்தின் ஊடாக வெளிநாட்டு நாணயங்களால் பெறப்பட்ட கடன்களை மீளச் செலுத்துவதில் அதன் தாக்கத்தின் ஊடாக நிறுவனத்தின் இலாபத்தன்மையில் பாதகமான விளைவுகளை ஏற்படுத்தலாம்.

மற்ற அனைத்து மாறிகளும் மாறாமல் இருப்பதாகக் கருதி, அறிக்கை தேதியில் நிலவும் இறுதி மாற்று விகிதங்களின் அடிப்படையில், அமெரிக்க டாலர் (USD) மற்றும் ஜப்பானிய யென் (JPY) ஆகியவற்றுக்கு எதிரான இலங்கை ரூபாயின் (LKR) மாற்று விகிதங்களில் ஏற்படக்கூடிய ஒரு நியாயமான சாத்தியமான மாற்றத்தால், அந்த ஆண்டிற்கான இலாபத்தில் ஏற்படும் தாக்கத்தை கீழேயுள்ள உணர்திறன் பகுப்பாய்வு விளக்குகிறது.

இந்த உணர்திறன் பகுப்பாய்வின் நோக்கத்திற்காக, அறிக்கை தேதியில் நிலுவையில் உள்ள வெளிநாட்டு நாணயத்தில் குறிப்பிடப்பட்ட கடன்கள் கணக்கில் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. இந்தக் கடன்களின் இலங்கை ஷரூபாய் ஏட்டு மதிப்பில், மாற்று விகிதங்களில் ஏற்படும் அனுமானிக்கப்பட்ட சதவீத மாற்றத்தைப் பயன்படுத்துவதன் மூலம் இந்த உணர்திறன் கணக்கிடப்பட்டுள்ளது.

(ii) காசுப் பாய்ச்சல் மற்றும் நியாயப் பெறுமதி வட்டி விகித இடர்

LKR-க்கு எதிரான தீலு-ன் பரிமாற்ற விகிதத்தில் ஏற்படும் மாற்றங்களுக்கு இலாபத்தின் உணர்திறன்	**2025 இலாபத்தில் அதிகரிப்பு/ (குறைவு)**	2024 இலாபத்தில் அதிகரிப்பு/ (குறைவு)
JPY இன் பெறுமதி குறைவு		
10%	**6,001,798,995**	5,662,248,406
15%	**9,002,698,492**	8,493,372,609
20%	**12,003,597,989**	11,324,496,812
JPYஇன் பெறுமதி உயர்வு		
10%	**(6,001,798,995)**	(5,662,248,406)
15%	**(9,002,698,492)**	(8,493,372,609)
20%	**(12,003,597,989)**	(11,324,496,812)
இலங்கை ரூபாய்க்கு எதிரான அமெரிக்க டொலரின் மாற்று விகிதத்தின் உணர்திறன்		
USD இன் பெறுமதி குறைவு		
10%	**4,241,831,284**	3,918,433,945
15%	**6,362,746,926**	5,877,650,918
20%	**8,483,662,568**	7,836,867,891
USD இன் பெறுமதி உயர்வு		
10%	**(4,241,831,284)**	(3,918,433,945)
15%	**(6,362,746,926)**	(5,877,650,918)
20%	**(8,483,662,568)**	(7,836,867,891)

அமெரிக்க டொலர், யூரோ மற்றும் ஜப்பானிய யென் ஆகியவற்றில் குறிப்பிடப்படும் நீண்ட கால கடன்களிலிருந்து நிறுவனத்தின் வட்டி விகித ஆபத்து எழுகிறது. இவை நிலையான விகிதங்களில் வழங்கப்படுகின்றன, இதனால் இது கடன் மீதான காசுப் பாய்ச்சல் வட்டி விகித அபாயங்களைக் குறைக்கிறது. மாறி விகிதங்களில் வைத்திருக்கும் பணத்தால் இது மேலும் குறைக்கப்படும். நிலையான விகிதத்தில் வழங்கப்படும் கடன்கள் நிறுவனத்தை நியாயமான மதிப்பு வட்டி விகித அபாயத்திற்கு வெளிப்படுத்துகின்றன. கடந்த ஆண்டுகளில் இந்த வட்டி விகிதங்களின் நகர்வுகளை நிறுவனம் பரிசீலித்து, வட்டி விகிதங்களின் இயக்கம் உரிமையாண்மையில் முக்கிய தாக்கத்தைக் கொண்டிருக்கவில்லை என்று முடிவு செய்துள்ளது.

(ஆ) கடன் இடர்

கடன் இடர் வர்த்தகம் மற்றும் வெளி தரப்பினரிடமிருந்து பிற பெறத்தக்கவைகளிலிருந்து எழுகிறது.

(இ) பணப்புழக்க இடர்

பணப்புழக்க முன்னறிவிப்பு நிதிப் பிரிவால் மேற்கொள்ளப்படுகிறது. நிதிப் பிரிவு, நிறுவனத்தின் செயல்பாட்டுத் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யப் போதுமான ரொக்கம் இருப்பதை உறுதி செய்வதற்காக, அதன் பணப்புழக்கத் தேவைகள் குறித்த தொடர் முன்னறிவிப்புகளைக் கண்காணிக்கிறது. இத்தகைய

முன்னறிவிப்பானது, நிறுவனத்தின் கடன் நிதித் திட்டங்கள், ஒப்பந்த இணக்கம், உள்ளக நிதிநிலை அறிக்கை விகித இலக்குகளுடனான இணக்கம் மற்றும், பொருந்தக்கூடிய வெளிப்புற ஒழுங்குமுறை அல்லது சட்டத் தேவைகள் - எடுத்துக்காட்டாக, நாணயக் கட்டுப்பாடுகள் ஆகியவற்றைக் கருத்தில் கொள்கிறது.

செயல்பாட்டு மூலதன மேலாண்மைக்குத் தேவைப்படும் இருப்புக்கு மேலாக நிறுவனத்திடம் உள்ள உபரிப் பணம், பணப்புழக்க அபாயத்தைக் குறைப்பதற்காகக் குறுகிய கால அரசாங்கப் பத்திரங்களில் முதலீடு செய்யப்படுகிறது.

3.2 நிதி இடர் முகாமைத்துவம்

"மூலதனத்தை நிர்வகிக்கும்போது நிறுவனத்தின் நோக்கங்கள், பங்குதாரர்களுக்கு வருமானத்தையும் பிற பங்குதாரர்களுக்குப் பலன்களையும் வழங்குவதற்காக, நிறுவனம் தொடர்ந்து இயங்கும் நிறுவனமாக நீடிப்பதற்கான அதன் திறனைப் பாதுகாப்பதும், மூலதனச் செலவைக் குறைப்பதற்காக ஒரு உகந்த மூலதனக் கட்டமைப்பைப் பராமரிப்பதும் ஆகும். மூலதனக் கட்டமைப்பைப் பராமரிக்க அல்லது சரிசெய்ய, நிறுவனம் பங்குதாரர்களுக்கு வழங்கப்படும் ஈவுத்தொகையின் அளவைச் சரிசெய்யலாம், பங்குதாரர்களுக்கு மூலதனத்தைத் திருப்பிக் கொடுக்கலாம், புதிய பங்குகளை வெளியிடலாம் அல்லது கடனைக் குறைக்க சொத்துக்களை விற்கலாம். ஈவுத்தொகை விகிதத்தைப் பராமரிப்பதற்காக, ஈவுத்தொகையை அறிவிப்பதற்கு முன்பு நிறுவனம் கடன் தீர்க்கும் திறனை மதிப்பிடுகிறது.

தொழில்துறையில் உள்ள மற்ற நிறுவனங்களைப் போலவே, நிறுவனமும் கடன் விகிதத்தின் அடிப்படையில் மூலதனத்தைக் கண்காணிக்கிறது. கடன் விகிதம் என்பது மொத்தக் கடனை மொத்த மூலதனத்தால் (கடன் மற்றும் பங்கு மூலதனம்) வகுப்பதன் மூலம் கணக்கிடப்படுகிறது.

இந்தக் கணக்கீட்டின் நோக்கத்திற்காக, கடன் என்பது நிதிநிலை அறிக்கையில் வழங்கப்பட்டுள்ளபடி, வட்டி செலுத்தும் கடன்கள், கடன் பத்திரங்கள் மற்றும் குத்தகை பொறுப்புகள், நடப்பு மற்றும் நடப்பு அல்லாத பகுதிகள் இரண்டையும் உள்ளடக்கியது.

மொத்த மூலதனம் என்பது நிதிநிலை அறிக்கையில் காட்டப்பட்டுள்ளபடி, மொத்தப் பங்கு மூலதனம் மற்றும் மொத்தக் கடன் ஆகியவற்றை உள்ளடக்கியது."

31 டிசம்பர் 2021 மற்றும் 31 டிசம்பர் 2020 இன் கியரிங் விகிதம் பின்வருமாறு:

	2025	2024
வட்டியுடன் கூடிய கடன்கள்	**102,436,302,786**	95,806,823,512
தொகுதிக் கடன்கள்	**4,000,000,000**	4,000,000,000
குத்தகைப் பொறுப்புக்கள்	**8,630,556**	8,876,147
மொத்தக் கடன்	**106,444,933,342**	99,815,699,659
மொத்த உரிமையாண்மை	**113,625,317,914**	90,293,490,821
மொத்த மூலதனம் (கடன்+உரிமையாண்மை)	**220,070,251,257**	190,109,190,481
கியரிங் விகிதம்	**48%**	53%

மேற்கூறிய கடன் முழுவதுமாக பொது திறைசேரி மூலம் விமான நிலையங்களின் அபிவிருத்திக்காக இறைமை உத்தரவாதத்தின் கீழ் பெறப்பட்ட கடன்கள், மத்தள ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையத்தின் ஒப்பந்ததாரரின் நிலுவைத் தொகையைத் தீர்ப்பதற்காக வழங்கப்பட்ட கடன் பத்திரம் மற்றும் இலங்கை வங்கியிடமிருந்து பெறப்பட்ட கடன் ஆகியவற்றை உள்ளடக்கியது. தள்ளுபடியின் தாக்கம் குறிப்பிடத்தக்கதாக இல்லாததால், கடன்களின் நியாயமான மதிப்பு அவற்றின் சுமந்து செல்லும் தொகைக்கு சமமானதாகும்.

3.3 நியாயமான மதிப்பு மதிப்பீடு

நியாயமான மதிப்பில் அளவிடப்பட்ட நிதிக் கருவிகள் நிறுவனத்திடம் இல்லை

4. முக்கியமான கணக்கியல் மதிப்பீடுகள் மற்றும் தீர்ப்புகள்

மதிப்பீடுகளும் கணிப்புகளும் தொடர்ந்து மதிப்பாய்வு செய்யப்படுகின்றன அவை வரலாற்று அனுபவம் மற்றும் பிற காரணிகளின் அடிப்படையில் அமைந்தவை. இக்காரணிகளில், தற்போதைய சூழ்நிலைகளில் நியாயமானவை எனக் கருதப்படும் எதிர்கால நிகழ்வுகள் குறித்த எதிர்பார்ப்புகளும் அடங்கும்.

முக்கியமான கணக்கியல் மதிப்பீடுகள் மற்றும் அனுமானங்கள்

நிறுவனம் எதிர்காலத்தைப் பற்றிய மதிப்பீடுகளையும் அனுமானங்களையும் செய்கிறது. இதன் விளைவாக வரும் கணக்கியல் மதிப்பீடுகள், வரையறையின்படி, தொடர்புடைய உண்மையான முடிவுகளுக்கு சமமாக இருக்கும். அடுத்த நிதியாண்டிற்குள் சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புகளின் சுமந்து செல்லும் அளவுகளில் பொருள் சரிசெய்தலை ஏற்படுத்தும் கணிசமான ஆபத்தைக் கொண்ட மதிப்பீடுகள் மற்றும் அனுமானங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:

(அ) வரையறுக்கப்பட்ட நன்மைத் திட்டம் - பணிக்கொடை

வரையறுக்கப்பட்ட நன்மைத் திட்டத்தின் தற்போதைய மதிப்பு, பல அனுமானங்களைப் பயன்படுத்தி நடைமுறை அடிப்படையில் தீர்மானிக்கப்படும் பல காரணிகளைப் பொறுத்தது. வரையறுக்கப்பட்ட நன்மை திட்டத்திற்கான நிகர விலையை (வருமானம்) நிர்ணயிப்பதில் பயன்படுத்தப்படும் அனுமானங்களில் தள்ளுபடி விகிதம் அடங்கும். இந்த அனுமானங்களில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் வரையறுக்கப்பட்ட நன்மைத் திட்டத்தின் சுமந்து செல்லும் தொகையை பாதிக்கும். ஒவ்வொரு வருடத்தின் முடிவிலும் பொருத்தமான கழிவு விகிதத்தை நிறுவனம் தீர்மானிக்கிறது. வரையறுக்கப்பட்ட நன்மைக் கடமைகளைத் தீர்ப்பதற்குத் தேவைப்படும் என எதிர்பார்க்கப்படும் மதிப்பிடப்பட்ட எதிர்கால பணப் புழக்கங்களின் தற்போதைய மதிப்பைத் தீர்மானிக்கப் பயன்படுத்தப்பட வேண்டிய வட்டி விகிதம் இதுவாகும். வரையறுக்கப்பட்ட நன்மை திட்டத்திற்கான பிற முக்கிய அனுமானங்கள் தற்போதைய சந்தை நிலவரங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டவை. கூடுதல் தகவல் குறிப்பு 23 இல் வெளியிடப்பட்டுள்ளது.

(ஆ) ஏற்பாடுகள்

நிறுவனம் கடந்த கால நிகழ்வின் விளைவாக எழும் தற்போதைய சட்ட அல்லது ஆக்கபூர்வமான கடமைகளைக்

நிதிக் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புகள்

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

கொண்டிருக்கும் போது விதிகளை அங்கீகரிக்கிறது, மேலும் கடனைத் தீர்ப்பதற்கு பொருளாதார நன்மைகள் வெளியேற வேண்டியிருக்கும் மற்றும் நம்பகமான மதிப்பீட்டை உருவாக்க முடியும். விதிகளின் பதிவுக்கு இந்தக் கடமைகளின் இறுதித் தீர்மானம் பற்றிய தீர்ப்புகளைப் பயன்படுத்த வேண்டும். இதன் விளைவாக, ஒவ்வொரு நிதி நிலை அறிக்கையிலும் ஒதுக்கீடுகள் மதிப்பாய்வு செய்யப்பட்டு, நிறுவனத்தின் தற்போதைய சிறந்த மதிப்பீட்டைப் பிரதிபலிக்கும் வகையில் சரிசெய்யப்படுகின்றன.

5. வருமானம்

	2025	2024
வானூர்தியியல்	**8,234,536,489**	7,767,625,053
வானூர்தியியல் அல்லாத	**41,756,662,795**	35,982,579,182
	49,991,199,284	43,750,204,235

வானூர்தியியல் ' வருமானம்		
தரையிறக்கம் மற்றும் நிறுத்தம் வருமானம்	**5,089,842,129**	4,685,661,143
பறத்தல் வருமானம்	**3,567,890,817**	3,320,426,705
பறத்தல் வருவாயில் 40% பங்களிப்பு	**(1,427,156,327)**	(1,229,060,261)
ஏரோபிரிட்ஜ் வருமானம்	**985,315,071**	972,658,608
உள்நாட்டு தரையிறக்கம் மற்றும் விமான நிறுத்த வருமானம்	**18,644,799**	17,938,858
	8,234,536,489	7,767,625,053

விமானம் சாராத வருவாய்		
பயணக் கட்டணம்	**11,670,201,888**	8,721,057,950
சலுகை	**14,224,564,707**	12,959,625,830
வாடகை	**9,513,627,676**	7,857,351,225
நுழைவு அனுமதிகள்	**942,892,453**	877,997,880
எரிபொருள் பயன்பாட்டுக் கட்டணங்கள்	**319,393,309**	294,718,859
தரைவழிச் சேவைக்கான உரிமக் கட்டணம் - SLA	**1,625,054,607**	1,312,216,802
உரிமக் கட்டணம் - SLCS	**935,540,017**	773,381,475
வாகன நிறுத்துமிடக் கட்டணம்	**317,453,030**	326,131,964
உள்நாட்டுத் தரைவழிச் சேவை CIAR/ BIA	**4,656,964**	9,770,084
ஒய்வறைகளிலிருந்து கிடைக்கும் மொத்த இலாபம்	**1,065,969,863**	1,139,723,303
இதர விமானம் சாராத வருமானம்	**1,137,308,280**	1,710,603,809
	41,756,662,795	35,982,579,182

மொத்த விமானவியல் மற்றும் விமானவியல் அல்லாத வருவாய்	**49,991,199,284**	43,750,204,235

6. ஏனைய வருமானம்

	2025	2024
மானியங்களின் தேய்மானம்	**100,106,094**	73,927,995
எரிபொருள் நிரப்பும் நிலையத்தின் மொத்த இலாபம் (குறிப்பு 6.1)	**57,089,931**	73,197,612
	157,196,025	147,125,607

6.1 எரிபொருள் நிரப்பும் நிலையத்திலிருந்து கிடைக்கும் மொத்த இலாபம்

	2025	2024
விற்பனைகள்	**2,414,676,506**	2,531,840,644
கழிக்க: விற்பனைக் கிரயம்	**(2,357,586,575)**	(2,458,643,032)
மொத்த இலாபம்	**57,089,931**	73,197,612

நிதிக் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புகள்

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

7. நிர்வாகம் மற்றும் நிறுவுதல் செலவுகள்

	2025	2024
இயக்குநர்களின் ஊதியம்	**5,056,345**	12,310,349
பணியாளர் செலவு	**10,259,223,165**	10,072,258,508
வரையறுக்கப்பட்ட பங்களிப்புத் திட்டச் செலவுகள்	**1,251,161,624**	1,236,872,476
வரையறுக்கப்பட்ட நலத்திட்டச் செலவுகள்	**1,531,893,521**	1,459,477,173
போனஸ்	**494,469,922**	664,670,021
கூடுதல் நேரம்	**827,115,403**	848,490,802
தணிக்கையாளரின் ஊதியம்	**2,699,000**	1,850,000
தேய்மானம் (குறிப்பு 11)	**2,911,252,753**	3,788,754,633
கணக்கீட்டு நீக்கம் (குறிப்பு 11 & 12)	**45,313,624**	44,880,751
கடனாளிகளின் மதிப்பிழப்புக்கான ஒதுக்கீடு	**541,476,507**	209,501,156
பழுதுபார்ப்பு மற்றும் பராமரிப்பு	**1,244,873,858**	1,573,885,418
மின்சாரச் செலவுகள்	**1,714,914,966**	1,992,918,323
சட்டக் கட்டணங்கள்	**3,635,274**	5,014,480
நன்கொடைகள்	**-**	2,350,000
இதர செலவுகள்	**2,547,675,210**	2,403,998,194
	23,380,761,171	24,317,232,283

8. தேறிய நிதி வருமானம்

	2025	2024
8.1 நிதி வருமானம்		
மீள் கொள்முதல் ஒப்பந்தங்களின் கீழ் கருவூலப் பத்திரங்கள் மீதான வட்டி	**33,044,031**	29,134,176
அமெரிக்க டாலர் வங்கிக் கணக்கு மீதான வட்டி	**5,753,753**	5,454,882
அமெரிக்க டாலர் நிலையான வைப்புத்தொகைகள் மீதான வட்டி	**6,138,416,271**	6,523,623,592
ஷரூபாய் நிலையான வைப்புத்தொகைகள் மீதான வட்டி	**389,389,686**	489,588,519
கடன்பத்திர முதலீடுகள் மீதான வட்டி	**341,648,505**	447,721,794
விளையாட்டுக் கழகக் கடன் மீதான வட்டி	**322,212**	322,212
பணியாளர் கடன்கள் மீதான வட்டி	**26,261,817**	3,943,685
பாதுகாப்பு வைப்புத்தொகைகள் மீதான வட்டி	**3,463,028**	3,691,673
இயல்புநிலை வட்டி வருமானம்	**418,044,198**	239,491,431
	7,356,343,501	7,742,971,965

8.2 நிதிச் செலவு		
கடன் வட்டி	**(2,248,526,137)**	(2,515,661,418)
பரிவர்த்தனைகளில் நிகர அந்நிய செலாவணி ஆதாயம்/ (நஷ்டம்)	**159,449,051**	(234,477,391)
கடன் மாற்றத்தில் அந்நிய செலாவணி ஆதாயம்/ (நஷ்டம்)	**(5,643,588,397)**	13,266,244,433
நிலையான வைப்புத்தொகை மாற்றத்தில் அந்நிய செலாவணி ஆதாயம்/ (நஷ்டம்)	**6,749,287,064**	(8,835,297,942)
இதர கணக்கு மாற்றத்தில் அந்நிய செலாவணி ஆதாயம்/ (நஷ்டம்)	**517,639,083**	(332,792,954)
	(465,739,337)	1,348,014,727
நிகர நிதி வருமானம்	**6,890,604,164**	9,090,986,693

9. வருமான வரிச் செலவு

31 டிசம்பர் 2025 அன்று முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான வருமான வரிச் செலவின் முக்கியக் கூறுகள் பின்வருமாறு

	2025	2024
நடப்பு வருமான வரி		
நடப்பு வரி விதிப்பு	**7,964,848,134**	5,862,347,313
வருமான வரி	**7,964,848,134**	5,862,347,313
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரி		
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரிவிதிப்பு தொடர்பான வரி விதிப்பு/ (திரும்பப் பெறுதல்) (குறிப்பு 13)	**(239,346,723)**	1,701,185,905
மொத்த வரிச் செலவு	**7,725,501,411**	7,563,533,219
வரிக்கு முன்னனைய இலாபம்	**33,658,238,302**	28,671,084,252
(30%) என்ற நடைமுறை வரி விகிதத்தில் கணக்கிடப்பட்ட வரி	**10,097,471,491**	8,601,325,276
வரி விலக்கு பெறக்கூடிய செலவினங்கள்/வருமானம் மீதான வரி விளைவு	**3,441,811,812**	4,694,257,414
செலவினங்கள்/வரி விலக்குக்குரிய வருமானம் மீதான வரி விளைவு	**(5,574,435,168)**	(7,433,235,376)
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரி வசூல்/ (திரும்பப் பெறுதல்)	**(239,346,723)**	1,701,185,905
மொத்த வரிச் செலவு	**7,725,501,411**	7,563,533,219

10. பங்கொன்றிற்கான உழைப்பு

ஒரு பங்குக்கான அடிப்படை வருமானம் என்பது, சாதாரண பங்குதாரர்களுக்கு உரிய ஆண்டின் நிகர லாபத்தை, அந்த ஆண்டில் புழக்கத்தில் இருந்த சாதாரண பங்குகளின் எடையிடப்பட்ட சராசரி எண்ணிக்கையால் வகுப்பதன் மூலம் கணக்கிடப்படுகிறது. போனஸ் வெளியீடு போன்ற, வளங்களில் அதற்கேற்ற மாற்றம் இல்லாமல், புழக்கத்தில் உள்ள சாதாரண பங்குகளின் எண்ணிக்கையை மாற்றிய நிகழ்வுகளுக்காக, அந்த ஆண்டிலும் முந்தைய ஆண்டிலும் புழக்கத்தில் இருந்த சாதாரண பங்குகளின் எடையிடப்பட்ட சராசரி எண்ணிக்கை சரிசெய்யப்படுகிறது.

பின்வருபவை, அடிப்படை ஒரு பங்கு வருவாய் கணக்கீட்டில் பயன்படுத்தப்பட்ட வருமானம் மற்றும் பங்குத் தரவுகளைக் காட்டுகின்றன.

	2025	2024
பங்குதாரர்களுக்கு உரிய நிகர இலாபம் இலங்கை ரூபாய்களில்வது பிரதிபலிக்கிறது.	**25,932,736,891**	21,107,551,033
வெளியிடப்பட்ட சாதாரணப் பங்குகளின் எடையிடப்பட்ட சராசரி எண்ணிக்கை	**200,002**	200,002
ஒரு பங்குக்கான அடிப்படை வருமானம் இலங்கை ரூபாய்களில்வது பிரதிபலிக்கிறது.	**129,662**	105,537

11. சொத்து, ஆலை மற்றும் உபகரணங்கள்

(i) நிலம் மற்றும் கட்டிடம் என்பது கட்டுநாயக்கவில் அமைந்துள்ள, 31 டிசம்பர் 2025 நிலவரப்படி டுமுசு.941,277,941 (2024 - டுமுசு.941,277,941) மதிப்புள்ள நிலத்தை உள்ளடக்கியது.

(ii) AASL இனால் பயன்படுத்தப்படும் காணியின் உடைமை

AASL பயன்படுத்தும் நிலங்களின் உரிமை, இலங்கை சிவில் விமானப் போக்குவரத்து ஆணையத்திடம் (CAASL) உள்ளது. 6 பிப்ரவரி 2025 தேதியிட்ட வர்த்தமானி குறிப்பு எண் 2422/38 மற்றும் 2422/39-இன் படி, இலங்கை சிவில் விமானப் போக்குவரத்து ஆணையம் (CAASL), அந்தச் சொத்துக்களின் உடைமையை விமான நிலையம் மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) லிமிடெட் (AASL) நிறுவனத்திற்கு சட்டப்பூர்வமாக மாற்றுவதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்து வருகிறது. இந்த நிலங்களில் தனது முதலீடுகளை மேற்கொள்வதற்கு AASL மட்டுமே ஒரே சட்டப்பூர்வமான நிறுவனமாக இருப்பதற்கு எந்தத் தடைகளும் இல்லை. மேலும், வர்த்தமானிகளில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள ஆண்டு கட்டணங்கள், CAASL-ஆல் உறுதிசெய்யப்பட்ட ஒப்பந்தத் தேதிகளிலிருந்து பொருந்தும்.

(iii) கட்டுநாயக்க விமான நிலையத்தின் கட்டிடங்களின் ஒரு பகுதி அரசாங்க நிலத்தில் கட்டப்பட்டுள்ளது.

(iv) சொத்து, ஆலை மற்றும் உபகரணங்கள் ஆகியவை 31 டிசம்பர் 2025 நிலவரப்படி டுமுசு 24,578,622,821 மதிப்புள்ள முழுமையாகத் தேய்மானம் செய்யப்பட்ட சொத்துக்களை உள்ளடக்கியுள்ளன (2024: ரூபா 22,605,532,993).

(v) பிதுருத்தலாகலவில் உள்ள கட்டிடங்கள், அரசாங்க மதிப்பீட்டுத் திணைக்களத்தின் பிரதி தலைமை மதிப்பீட்டாளரும், ஒரு சுயாதீன தொழில்முறை மதிப்பீட்டாளருமான திரு. அனுராதா செனவிரத்ன அவர்களால் 2025 ஆம் நிதியாண்டில் மறுமதிப்பீடு செய்யப்பட்டன.

(vi) முந்தைய ஆண்டு சரிசெய்தலில், BIA-கட்டம் 2 நிலை பை-இன் பாதுகாப்புப் பணித் திட்டம் தொடர்பான பழுதுபார்ப்பு மற்றும்

நிதிக் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புகள்

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

	காணி மற்றும் கட்டடங்கள்	பொறி மற்றும் இயந்திரம்	மோட்டார் வாக-னம	தளபாடம், பொருத்திகள் மற்றும் உபகரணங்கள்
2024 சனவரி 1 ஆம் திகதி				
கிரயம்/ மதிப்பீடு				
2024 சனவரி 1ஆம் திகதி	**16,305,374,583**	**6,672,206,947**	**2,528,706,478**	**1,314,896,427**
முந்தைய ஆண்டு சரிசெய்தல்கள்	5,297,541	-	-	546,939
சேர்க்கைகள்	551,645,048	494,815,793	138,242,215	208,023,575
நன்கொடைகள்	-	-	2,000,000	-
மறுமதிப்பீடுகள்	1,001,352,169	163,677,557	2,107,754,367	-
சொத்து மறுமதிப்பீட்டின் மீதான திரட்டப்பட்ட தேய்மானத்தின் பரிமாற்றம்	(1,373,850,145)	(157,105,071)	(1,588,465,276)	-
பரிமாற்றங்கள்	-	(4,029,749)	4,029,749	-
தள்ளுபடி செய்யப்பட்டது	-	(4,501,158)	-	(3,518,152)
விற்பனைகள்	-	(30,978,479)	(31,968)	(11,554,490)
31 டிசம்பர் 2024 நிலவரப்படி	**16,489,819,194**	**7,134,085,840**	**3,192,235,566**	**1,508,394,300**
திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்				
1 ஜனவரி 2024 நிலவரப்படி	2,068,309,847	5,265,407,854	1,551,357,721	1,127,773,397
முந்தைய ஆண்டு சரிசெய்தல்கள்	-	-	-	648,139
ஆண்டுக்கான பற்றுத்தொகை	446,438,844	261,298,099	151,424,523	64,768,774
தள்ளுபடி செய்யப்பட்டது	-	(4,501,158)	-	(2,688,954)
சொத்து மறுமதிப்பீட்டின் மீதான திரட்டப்பட்ட தேய்மானத்தின் பரிமாற்றம்	(1,373,850,145)	(157,105,071)	(1,588,465,276)	-
கையுதிர்ப்புக்கள்	-	(30,824,989)	(31,968)	(11,554,490)
31 டிசம்பர் 2024 நிலவரப்படி	1,140,898,545	5,334,274,736	114,285,001	1,178,946,867
கொண்டு வரும் மீதி				
31 டிசம்பர் 2024 நிலவரப்படி	15,348,920,649	1,799,811,105	3,077,950,565	329,447,433
31 டிசம்பர் 2025 இல் முடிவடைந்த ஆண்டு				
கிரயம்/மதிப்பீடு				
1 ஜனவரி 2025 நிலவரப்படி	16,489,819,194	7,134,085,840	3,192,235,566	1,508,394,300
முந்தைய ஆண்டு சரிசெய்தல்கள்	-	-	-	936,339
சேர்க்கைகள்	184,925,067	1,066,478,790	79,703,170	263,086,630
நன்கொடைகள்	-	-	45,250,650	-
மறுமதிப்பீடுகள்	188,239,517	-	-	-
சொத்து மறுமதிப்பீட்டின் மீதான திரட்டப்பட்ட தேய்மானத்தின் பரிமாற்றம்	(21,867,062)	-	-	-
பரிமாற்றங்கள்	-	-	-	-
விற்பனைகள்	(2,660,000)	(178,339,343)	(83,074,245)	(90,568,656)
31 டிசம்பர் 2025 நிலவரப்படி	**16,838,456,718**	**8,022,225,287**	**3,234,115,141**	**1,681,848,613**
திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்				
1 ஜனவரி 2025 நிலவரப்படி	1,140,898,545	5,334,274,736	114,285,001	1,178,946,867
முந்தைய ஆண்டு சரிசெய்தல்கள்	-	-	-	182,457
ஆண்டுக்கான கட்டணம்	473,924,503	332,687,221	322,866,001	95,174,922
சொத்து மறுமதிப்பீட்டின் மீதான தேய்மானக் கணக்கீட்டின் பரிமாற்றம்	(21,867,062)	-	-	-
பரிமாற்றங்கள்	-	-	-	-
விற்பனைகள்	-	(177,766,915)	(14,051,244)	(90,240,528)
31 டிசம்பர் 2025 நிலவரப்படி	**1,592,955,987**	**5,489,195,042**	**423,099,758**	**1,184,063,719**
ஏட்டு மதிப்பு				
31 டிசம்பர் 2025 நிலவரப்படி	**15,245,500,731**	**2,533,030,245**	**2,811,015,383**	**497,784,895**

தகவல் தொடர்பு மற்றும் வழிசெலுத்தல் உபகரணங்கள்	இதர உபகரணங்கள	விமான நிலைய உள்கட்டமைப்பு	முதலீட்டு ஆதனங்கள்	முடிவுறா வேலை	மொத்தம்
8,260,498,284	**1,566,308,835**	**35,610,836,982**	**4,540,449,191**	**38,443,670,909**	**115,242,948,636**
-	792,300	-	-	-	6,636,780
1,519,149,898	33,750,587	7,887,708,839	-	25,986,445,121	36,819,781,076
-	-	-	-	-	2,000,000
-	-	84,600,000	529,938,340	-	3,887,322,433
-	-	-	(386,877,239)	-	(3,506,297,731)
(22,322,138)	22,322,138	-	-	(14,783,669,019)	(14,783,669,019)
(9,249,147)	(1,058,026)	-	-	-	(18,326,483)
(501,790,499)	(24,136,457)	-	-	-	(568,491,892)
9,246,286,398	**1,597,979,378**	**43,583,145,821**	**4,683,510,292**	**49,646,447,011**	**137,081,903,801**
7,791,863,724	1,395,688,251	16,881,133,368	612,988,588	-	36,694,522,751
-	834,500	-	-	-	1,482,639
109,033,852	81,929,484	2,567,128,321	106,732,736	-	3,788,754,633
(9,228,877)	(917,575)	-	-	-	(17,336,565)
-	-	-	(386,877,239)	-	(3,506,297,731)
(501,790,499)	(24,122,098)	-	-	-	(568,324,043)
7,389,878,200	1,453,412,561	19,448,261,690	332,844,085	-	36,392,801,684
1,856,408,199	144,566,817	24,134,884,132	4,350,666,207	49,646,447,011	100,689,102,117
9,246,286,398	1,597,979,378	43,583,145,821	4,683,510,292	49,646,447,011	137,081,903,801
185,649	(193,694)	(1,460,000)	-	(115,151,072)	(115,682,777)
502,405,934	48,986,582	177,184,189	8,269,571	6,061,892,245	8,392,932,178
-	24,892,250	-	-	-	70,142,900
-	-	-	-	-	188,239,517
-	-	-	-	-	(21,867,062)
-	-	-	-	(1,729,378,089)	(1,729,378,089)
(74,594,333)	(34,623,916)	(4,402,872)	-	-	(468,263,365)
9,674,283,648	**1,637,040,600**	**43,754,467,137**	**4,691,779,863**	**53,863,810,096**	**143,398,027,104**
7,389,878,200	1,453,412,561	19,448,261,690	332,844,085	-	36,392,801,684
185,649	175,874	(66,454)	-	-	477,527
210,101,081	47,121,323	1,310,595,511	118,782,191	-	2,911,252,753
-	-	-	-	-	(21,867,062)
(22,322,138)	22,322,138	-	-	-	-
(74,441,355)	(34,475,302)	(4,402,872)	-	-	(395,378,216)
7,503,401,437	**1,488,556,594**	**20,754,387,874**	**451,626,276**	**-**	**38,887,286,687**
2,170,882,211	**148,484,006**	**23,000,079,263**	**4,240,153,587**	**53,863,810,096**	**104,510,740,417**

நிதிக் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புகள்

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

பராமரிப்புச் செலவுகள், அத்துடன் திட்ட நிறைவுக் காலத்தின் போது ஆரு சம்பளங்கள் மற்றும் சேமிப்புக் கட்டணங்கள் ஆகியவை அடங்கும். இவை ஆரம்பத்தில் மூலதனப் பணி முன்னேற்றக் கணக்கின் கீழ் பதிவு செய்யப்பட்டு, பின்னர் முந்தைய ஆண்டு சரிசெய்தல் கணக்கிற்கு மாற்றப்பட்டுள்ளன.
(vii) 31.12.2025 நிலவரப்படி, ஆசுஐயு தொடர்பான மொத்த சொத்து மதிப்பான டுமுசு 17.6 பில்லியன், ஒருங்கிணைக்கப்பட்ட சொத்து, ஆலை மற்றும் உபகரணங்களில் சேர்க்கப்பட்டுள்ளது.

அமைச்சரவை, 19 ஜனவரி, 2026 அன்று, அமைச்சரவை ஆவணம் எண் 26/0195/814/008-இன் படி, முறையே அமைச்சரவை ஆவணம் எண் CP எண் 24/0540/628/028 மற்றும் CP எண் 24/0882/628/028-ஐ ஆகியவற்றின் படி 25 ஏப்ரல் 2024 மற்றும் 13 மே 2024 அன்று எடுக்கப்பட்ட அமைச்சரவை முடிவை இரத்து செய்ய முடிவுசெய்து, பின்வருவனவற்றிற்கு ஒப்புதல் அளித்தது

1. MRIA-வின் வளங்களை திறம்படப் பயன்படுத்துவதற்காக, வருங்கால முதலீட்டாளர்களிடமிருந்து புதிய ஆர்வ வெளிப்பாடுகளைக் கோருதல் மற்றும் அதன்பிறகு தகுதியான முதலீட்டாளர்களிடமிருந்து முன்மொழிவுகளுக்கான கோரிக்கையைக் கோருதல்.

2. கொள்முதல் செயல்முறைக்காக, அமைச்சரவையால் நியமிக்கப்பட்ட ஒரு பேச்சுவார்த்தைக் குழுவையும் ஒரு திட்டக் குழுவையும் நியமிக்க, நிதி, திட்டமிடல் மற்றும் பொருளாதார மேம்பாட்டு அமைச்சகத்தின் செயலாளருக்கு அதிகாரம் அளித்தல்.

(viii) பயன்பாட்டு உரிமைச் சொத்துக்கள்

	2025	2024
கிரயம்		
சனவரி 1 ஆம் திகதி மீதி	**8,057,513**	8,057,513
திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்		
சனவரி 1 ஆம் திகதி மீதி	**3,948,596**	3,642,756
ஆண்டிற்கான விதிப்பனவு	**305,839**	305,840
டிசம்பர் 31 ஆம் திகதி மீதி	**4,254,435**	3,948,596
டிசம்பர் 31 நிலவரப்படி புத்தகப் பெறுமதி	**3,803,078**	4,108,917

பயன்பாட்டு உரிமைச் சொத்துக்களில், இலங்கை அரசாங்கத்திடமிருந்து 30 ஆண்டு குத்தகை ஒப்பந்தத்தின் கீழ் குத்தகைக்கு எடுக்கப்பட்ட கதிர்காமம் நிலமும், இலங்கை அரசாங்கத்திடமிருந்து 99 ஆண்டு குத்தகை ஒப்பந்தத்தின் கீழ் குத்தகைக்கு எடுக்கப்பட்ட மட்டால சர்வதேச விமான நிலைய (MRIA) நிலமும் என இரண்டு குத்தகை நிலங்கள் அடங்கும்.

(ix) குத்தகைப் பொறுப்புக்கள்

குத்தகை பொறுப்பானது ஆரம்பத்தில் குத்தகை கொடுப்பனவுகளின் தற்போதைய மதிப்பில் அளவிடப்பட்டு, குத்தகையில் உள்ளார்ந்த வட்டி விகிதத்தைப் பயன்படுத்தி தள்ளுபடி செய்யப்படுகிறது அல்லது அந்த விகிதத்தை உடனடியாகத் தீர்மானிக்க முடியாவிட்டால், நிறுவனத்தின் கூடுதல் கடன் வாங்கும் விகிதத்தைப் பயன்படுத்தி தள்ளுபடி செய்யப்படுகிறது. இந்தக் காலத்திற்கான குத்தகை கடன் வழங்குநரின் நகர்வு பின்வருமாறு:

	2025	2024
சனவரி 01 ஆம்திகதி மீதி	**8,876,147**	9,104,368
ஆண்டிற்கு வதிக்கப்பட்ட வட்டி	**748,009**	765,379
கழிக்க: ஆண்டில்கொடுப்பனவுகள்	**(993,600)**	(993,600)
டிசம்பர் 31 இல்மீதி	**8,630,556**	8,876,147
நடைமுறை	**993,600**	454,087
நடைமுறை அல்லாத	**7,636,956**	8,422,060
டிசம்பர் 31 இல்மொத்த குத்தகைப் பொறுப்புக்கள்	**8,630,556**	8,876,147

12. அருவச் சொத்துக்கள்

	2025	2024
ஆண்டின் தொடக்கத்தில்		
செலவு	**298,855,416**	298,804,688
திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்	**(180,709,717)**	(136,134,806)
	118,145,699	162,669,883
ஆண்டின் போது ஏற்பட்ட மாற்றங்கள்		
தொடக்க நிகரப் புத்தகத் தொகை	**118,145,699**	162,669,883
சேர்க்கைகள்	**110,330,453**	50,727
விற்பனைகள் - அடக்க விலை	**(1,288,296)**	-
விற்பனைகள் - தேய்மானக் குறைப்பு	**1,288,296**	-
ஆண்டின் போது ஏற்பட்ட தேய்மானக் குறைப்பு	**(45,007,784)**	(44,574,911)
இறுதி நிகரப் புத்தகத் தொகை	**183,468,367**	118,145,699
ஆண்டின் இறுதியில்		
செலவு	**407,897,573**	298,855,416
திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்	**(224,429,206)**	(180,709,717)
இறுதி நிகர கணக்குத் தொகை	**183,468,367**	118,145,699

மென்பொருள் சொத்துக்களின் பயனுள்ள ஆயுட்காலம் 4 ஆண்டுகள் என மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

13. பிற்போடப்பட்ட வருமான வரி

	நிதி நிலைமைக் கூற்று		வரிவான வருமானக் கூற்று	
	2025	2024	**2025**	2024
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரிப் பொறுப்பு:				
தேய்மானம் மற்றும் மதிப்பிழப்பு	**10,262,031,161**	10,439,696,649	**(177,665,488)**	1,228,206,917
	10,262,031,161	10,439,696,649	**(177,665,488)**	1,228,206,917
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரிச் சொத்துக்கள்:				
வரையறுக்கப்பட்ட பலன் திட்டம்	**2,962,057,826**	2,809,591,635	**(152,466,191)**	(711,419,341)
சரக்கு மற்றும் கடனாளிகளுக்கான ஒதுக்கீடுகள்	**496,088,070**	308,223,465	**(187,864,604)**	687,573,645
ஒத்திவைக்கப்பட்ட மானியங்கள் மற்றும் குத்தகை பொறுப்புகள்	**2,589,167**	394,165,146	**391,575,979**	21,578,399
	3,460,735,063	3,511,980,247	**51,245,184**	(2,267,298)
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரிச் செலவு	**3,460,735,063**	3,511,980,247	**51,245,184**	(2,267,298)
ஏனைய விரிவான வருமானம்				
காப்பீட்டு கணிப்பு ஆதாயம்.(நஷ்டம்) மற்றும் மறுமதிப்பீட்டு ஆதாயம் மீதான ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரி			**(112,926,419)**	475,246,286
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரிக் கட்டணம் / (திரும்பப் பெறுதல்)) (குறிப்பு 9)			**(239,346,723)**	1,701,185,905

நடப்பு வரிப் பொறுப்புகளுக்கு எதிராக நடப்பு வரியை ஈடுசெய்வதற்கு சட்டப்பூர்வமாக அமல்படுத்தக்கூடிய உரிமை இருக்கும்போதும், ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரிகள் ஒரே நிதி அதிகார வரம்புடன் தொடர்புடையதாக இருக்கும்போதும், ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரிச் சொத்துக்களும் பொறுப்புகளும் ஈடுசெய்யப்படுகின்றன. நிகர ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரித் தொகை பின்வருமாறு

நிதிக் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புகள்

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

	2025	2024
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரிச் சொத்து	**3,460,735,063**	3,511,980,247
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரிப் பொறுப்பு	**(10,262,031,161)**	(10,439,696,649)
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரிச் சொத்து (நிகர)	**(6,801,296,098)**	(6,927,716,402)

14. முதலீடுகள்

14.1 தொகுதிக் கடன்களில் முதலீடுகள்

கடன்பத்திரங்களில் செய்யப்படும் முதலீடுகள் முழுமையாக பேங்க் ஆ.·ப் சிலோன் மற்றும் ஹட்டன் நேஷனல் வங்கியின் 5 - 7 ஆண்டு கால மீட்கத்தக்க கடன்பத்திரங்களில் செய்யப்படும் முதலீடுகளைக் கொண்டுள்ளது. முதிர்வு காலம் வரை வைத்திருக்கப்படும் முதலீட்டின் ஏட்டு மதிப்பு, அதன் நியாயமான மதிப்புக்குச் சமமாக இருக்கும்.

	2025	2024
நிறையிடப்பட்ட சராசரி வட்டி விகிதங்களில் தொகுதிக்கடன்கள்		
நிலையான வீதத்தில் தொகுதிக்கடன்கள் (12.8% - 29.0%)	**1,754,300,000**	2,199,300,000
	1,754,300,000	2,199,300,000

வழங்கப்பட்ட திகதி	மீட்கப்பட்ட திகதி	முதலீட்டுத் தொகை	
		2025	2024
29.03.2018	29.03.2025	**-**	445,000,000
23.09.2019	23.09.2026	**254,300,000**	254,300,000
30.12.2022	30.12.2027	**500,000,000**	500,000,000
27.12.2023	27.12.2028	**1,000,000,000**	1,000,000,000
		1,754,300,000	2,199,300,000

முதிர்வுத் தேதியின் அடிப்படையில் கடன்பத்திர முதலீடுகளின் வகைப்பாடு பின்வருமாறு,

	2025	2024
நீண்ட கால கடன் பத்திர முதலீடுகள்	**1,500,000,000**	1,754,300,000
குறுகிய கால கடன் பத்திர முதலீடுகள்	**254,300,000**	445,000,000
	1,754,300,000	2,199,300,000

14.2 வங்கி வைப்புக்கள்

	2025	2024
நீண்ட கால வங்கி வைப்புத்தொகைகள்	**-**	5,141,085,264
குறுகிய கால வங்கி வைப்புத்தொகைகள்	**128,720,489,816**	93,427,415,884
	128,720,489,816	98,568,501,148

இலங்கை வங்கி யுயுளூடு நிறுவனத்திற்கு கடன் கடிதத்திற்காக ரூபா.5 பில்லியன் மதிப்புள்ள கடன் வசதியையும், உத்தரவாதக் கடிதத்திற்காக ரூபா.50 மில்லியன் கடன் வசதியையும் வழங்கியுள்ளது. இந்தக் கடன் வசதிக்கு ஈடாக, 24.6.2022 அன்று தொடங்கப்பட்ட ஷரூ.530,199,157.62 மதிப்பிலான டுமுசு நிலையான வைப்புத்தொகை (குறிப்பு இல: 89151481) பிணையமாக வைக்கப்பட்டுள்ளது.

15. சரக்கிருப்புக்கள்

	2025	2024
பொது	**374,059,136**	203,489,912
மின்னணுவியல்	**91,484,861**	103,220,821
பொறியியல்	**223,897,639**	204,399,848
எரிபொருள்	**26,499,492**	26,183,960
தீயணைப்பு உபகரண உதிரி பாகங்கள்	**40,632,418**	36,482,792
போக்குவரத்தில் உள்ள பொருட்கள்	**285,077,910**	1,442,453,617
இருப்பு -(மோட்டார் உதிரி பாகங்கள்)	**92,414,050**	81,297,600
இருப்பு - ஓய்வறை	**290,199**	198,522
	1,134,355,704	2,097,727,071
கழிக்க: மெதுவாக நகரும் சரக்கிருப்புக்கான கொடுப்பனவு	**(99,681,669)**	(82,487,508)
	1,034,674,034	2,015,239,563

பொது சரக்குப்பட்டியலில் வர்ணம் பூசும் பொருட்கள், எழுதுபொருட்கள், பணியாளர் சீருடை மற்றும் இதர வன்பொருள் பொருட்கள் போன்றவை அடங்கும்.

16. வர்த்தகம் மற்றும் பிற வரவுகள

	2025	2024
வியாபாரக் கடன்பட்டோர்	**10,871,105,481**	8,280,669,222
கழிக்க: வியாபாரக் பெறுவனவுகள் குறைபாடுகள	**(1,553,945,230)**	(944,924,053)
	9,317,160,251	7,335,745,168
வட்டி மற்றும் ஏனைய பெறுவனவுகள	**3,884,885,152**	2,938,194,699
முற்பணங்களும் முன்கொடுப்பனவுகளும்	**538,709,735**	373,266,589
	4,423,594,887	3,311,461,288
கம்பனி அலுவலர்களுக்கான கடன்கள் (குறிப்பு 16.1)	**107,002,603**	62,794,312
	107,002,603	62,794,312
	13,847,757,741	10,710,000,768

நிறுவன அதிகாரிகளுக்கான கடன்கள், 4 ஆண்டுகளுக்கு மிகாத கடன் காலத்திற்கு, ஊழியர்களிடமிருந்து சமமான மாதாந்திரத் தவணைகளில் பெறப்பட வேண்டும். ஊழியர் கடன்களுக்கு ஆண்டுக்கு 4.2% என்ற விகிதத்தில் வட்டி வசூலிக்கப்படுகிறது. கணக்கியல் கொள்கையின்படி, ஊழியர் கடன்கள் ஆரம்பத்தில் நியாயமான மதிப்பில் அங்கீகரிக்கப்பட்டு, பின்னர் ஒவ்வொரு அறிக்கையிடல் தேதியிலும் பயனுள்ள வட்டி முறையைப் பயன்படுத்தி தேய்மானச் செலவில் அளவிடப்படுகின்றன. ஊழியர் கடன்களுக்குப் பயன்படுத்தப்படும் பயனுள்ள வட்டி விகிதம் (EIR), கடன் தொடங்கும் தேதியில் நிலவும் மாதாந்திர சராசரி எடையிடப்பட்ட கடன் விகிதத்தை (AWLR) பிரதிபலிக்கிறது, இது சந்தை வட்டி விகிதத்தைக் காட்டுகிறது.

16.1 கம்பனி அலுவலர்களுக்கான கடன்கள்

	2025	2024
நடப்புக் கட்டணம் (ஓராண்டுக்குள் திருப்பிச் செலுத்த வேண்டியது)	**107,002,603**	62,794,312
நிரந்தரக் கட்டணம் (ஓராண்டுக்குப் பிறகு திருப்பிச் செலுத்த வேண்டியது)	**145,768,357**	124,009,193
	252,770,960	186,803,505

நிதிக் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புகள்

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

17. காசும் காசையொத்தவைகளும்

	2025	2024
குறுகிய கால வங்கி வைப்புகள்	-	2,401,527,619
மீள் கொள்முதல் ஒப்பந்தங்களின் கீழ் உள்ள கருவூலப் பத்திரங்கள்	**20,007,638**	165,945,394
பணம் மற்றும் வங்கி இருப்பு		
வங்கியில் உள்ள பணம்	**1,508,802,269**	1,948,539,725
கையில் உள்ள பணம்	**6,935,500**	3,573,500
	1,515,737,769	1,952,113,225
மொத்தக் காசும் காசையொத்தவைகளும்	**1,535,745,407**	4,519,586,238

18. கூறப்பட்ட மூலதனம்

	பங்குகளின் எண்ணிக்கை	2025	2024
கூறப்பட்ட மூலதனம்	200,002	**20,000,200**	20,000,200
		20,000,200	20,000,200

அனைத்து வழங்கப்பட்ட பங்குகளும் முழுமையாகச் செலுத்தப்பட்டுள்ளன.

19. ஒதுக்கங்கள்

	2025	2024
நிகர சொத்துக்கள் விமான நிலைய அதிகாரசபையிடம் இருந்து எடுக்கப்பட்ட நிகர சொத்துக்கள்	**892,726,769**	892,726,769
நிலையான சொத்து மீள்மதிப்பீட்டு ஒதுக்கம	**9,777,234,292**	9,648,126,630
சாத்து, ஆலை மற்றும் உபகரணங்கள் மற்றும் சரக்குகளுக்கு மின்னல் சேதங்களுக்கான ஒதுக்கம்	**352,000,000**	324,000,000
	11,021,961,061	10,864,853,399

இந்த இருப்பு நிதிகளில், நிறுவனம் உருவாக்கப்பட்டபோது கலைக்கப்பட்ட விமான நிலைய ஆணையத்திடமிருந்து நிறுவனத்திற்கு மாற்றப்பட்ட நிகர சொத்துக்கள், சொத்துக்களின் மறுமதிப்பீட்டு இருப்பு நிதி மற்றும் 2013 ஆம் ஆண்டு முதல் மின்னலால் சொத்து, ஆலை மற்றும் உபகரணங்களுக்கு ஏற்பட்ட தீ சேதங்களுக்காக தக்கவைக்கப்பட்ட வருவாயிலிருந்து உருவாக்கப்பட்ட ரூபா 352 மில்லியன் (மின்னணு, மின்சார, தகவல் தொடர்பு மற்றும் பிற உபகரணங்களின் வருடாந்திர சொத்துச் சேர்ப்புகளில் 5%) தொகையிலான இருப்பு நிதி ஆகியவை அடங்கும்.

20. தக்க வருவாய்

	2025	2024
வருட ஆரம்பத்திலிருந்தது	**79,408,637,223**	60,744,660,340
நடைமுறை வருடம் இலாபம	**25,932,736,891**	21,107,551,033
முன்னைய ஆண்டுச் சீராக்கங்கள்	**66,595,225**	82,333,851
இதர விரிவான வருமானம்/ (செலவுகள்)	**131,727,315**	(1,108,908,000)
காப்பு கணக்கிலிருந்து பரிமாற்றம்	**2,660,000**	-
காப்பு கணக்கிற்கு பரிமாற்றம்	**(28,000,000)**	(131,000,000)
ஆண்டில் வழங்கப்பட்ட ஈவுத்தொகை	**(2,931,000,000)**	(1,286,000,000)
ஆண்டின் இறுதியில்	**102,583,356,654**	79,408,637,223

21. வட்டிக்குட்பட்ட கடன்கள்

கடன்கள் என்பவை வெளிநாட்டுக் கடன்களைக் குறிக்கின்றன

வெளிநாட்டுக் கடன்கள்

	2025	2024
கடன்கள்		
ஆண்டின் தொடக்கத்தில் உள்ள இருப்பு	**95,806,823,512**	89,914,434,108
ஆண்டில் பெறப்பட்ட கடன்க	**3,139,427,867**	20,468,769,311
	98,946,251,379	110,383,203,419
ஆண்டில் தீர்க்கப்பட்ட கடன்கள்	**(2,153,536,990)**	(1,223,359,109)
முந்தைய ஆண்டு சரிசெய்தல்கள்	**-**	(86,776,364)
பரிமாற்றத்தின் மீதான (இலாபம்)/நஷ்டம்	**5,643,588,397**	(13,266,244,433)
ஆண்டின் இறுதியில் உள்ள இருப்பு	**102,436,302,786**	95,806,823,512

கடன்களின் வகைப்பாடு		
கடன்களின் நடப்புப் பகுதி	**9,433,485,478**	24,775,111,060
கடன்களின் நடப்பு அல்லாத பகுதி	**93,002,817,309**	71,031,712,452
	102,436,302,786	95,806,823,512

கடன்களின் முதிர்வுப் பகுப்பாய்வு	**2025**	2024
ஓராண்டுக்கும் குறைவானது	**9,433,485,478**	24,775,111,060
ஓராண்டுக்கும் மேலானது ஆனால் ஐந்தாண்டுக்கும் குறைவானது	**18,776,577,026**	19,875,774,740
ஐந்து ஆண்டுகளுக்கும் மேலானது	**74,226,240,283**	51,155,937,712

"இலங்கையின் வெளிநாட்டுப் பொதுக் கடனைச் செலுத்துவது தொடர்பான இடைக்காலக் கொள்கை" குறித்து நிதி அமைச்சகத்தால் 12 ஏப்ரல் 2022 அன்று வெளியிடப்பட்ட சுற்றறிக்கையின்படி, AASL கீழ்க்காணும் நோக்கங்களுக்காகப் பெறப்பட்ட மூன்று வெளிநாட்டுக் கடன்களைத் திருப்பிச் செலுத்துவதை நிறுத்த வேண்டியிருந்தது.

1. மத்தல ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையம் (சீன எக்ஸிம் வங்கி)
2. ஓடுபாதை மேல்விரிப்பு (HSBC ஹாங்காங்)
3. BIADP அபிவிருத்தித் திட்டம் இரண்டாம் கட்டம் இரண்டாம் நிலை (JICA) SL-P104

நிதி அமைச்சகத்தின் அறிவுறுத்தல்களின்படி, AASL, BIADP இரண்டாம் கட்டம் முதல் நிலை - JICA கடனின் தவணைகளைத் திறைசேரிக்கு தொடர்ந்து செலுத்தி வருகிறது. BIADP இரண்டாம் கட்டம் இரண்டாம் நிலை - JICA கடன் SL-P114 இன்னும் விநியோக நிலையில் உள்ளது.

ஜிகா கடன் SL-P104 (BIADP இரண்டாம் கட்டத் திட்டம்)

BIADP இரண்டாம் கட்டத் திட்டத்திற்காக, மார்ச் 2012-இல் AASL-க்கு திறைசேரியின் இறையாண்மை உத்தரவாதத்தின் கீழ் வழங்கப்பட்ட SL-P104 கடன் உட்பட, ஜிகா கடன்களின் கடன் மறுசீரமைப்புக்காக, இலங்கை அரசாங்கம் 26.06.2024 அன்று உத்தியோகபூர்வ கடன் வழங்குவோர் குழுவுடன் (OCC) ஒரு புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தத்தில் கையெழுத்திட்டது. அசல் கடன் தொகை JPY 28,969,000,000 ஆகும். கடன் மறுசீரமைப்பு புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தத்தின் கீழ், 18.3.2022 நிலவரப்படி JPY 15,091,857,367 ஆக இருந்த கடன் பயன்படுத்தப்பட்ட மீதித்தொகை, 1.1.2023 முதல் 31.12.2027 வரை 5 ஆண்டு கால அவகாசம் வழங்கும் திருத்தப்பட்ட திருப்பிச் செலுத்தும் விதிமுறைகளுடன் மறுசீரமைக்கப்பட்டது. அதன்படி, AASL நிறுவனம் ஜூன் 2025-ல் JICA உடன் கடன் திருத்த ஒப்பந்தத்தில் கையெழுத்திட்டது.

SL-P104 கடனின் மீதமுள்ள, மறுசீரமைக்கப்படாத பகுதியான JPY 13,426,321,054.00, அதன் அசல் ஒப்பந்தத்தின்படியே உள்ளது. இந்த மறுசீரமைக்கப்படாத கடன் தொகைக்கான திருத்தப்பட்ட கடன் திருப்பிச் செலுத்தும் அட்டவணை வெளியிடப்பட்டு, செப்டம்பர் 2025 முதல் திருப்பிச் செலுத்துதல் தொடங்கியது. கடன் ஒப்பந்தத்தின்படி வட்டி கணக்கிடப்பட்டுள்ளது.

சீனா எக்ஸிம் வங்கி கடன் (MRIA முதல் கட்டத் திட்டம்)

இலங்கை அரசு ஜூன் 2024-ல் கடன் மறுசீரமைப்பு செயல்முறையை நிறைவு செய்துள்ளது. 07.02.2023 தேதியிட்ட அமைச்சரவை முடிவு குறிப்பு CP/23/0154/604/014-ன் படி, கடனை அரசாங்க கடன் இருப்புக்கு மாற்றுவதற்கும், கடன் சேவை தவணைகளை சீனா எக்ஸிம் வங்கிக்கு பதிலாக நேரடியாக பொது கருவூலத்திற்கு அனுப்புவதற்கும் நிதி அமைச்சகம் ஒரு புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தத்தில் கையெழுத்திட வேண்டும். கடன் ஒப்பந்தத்தின்படி வட்டி கணக்கிடப்பட்டுள்ளது.

HSBC ஹாங்காங் கடன் (ஓடுபாதை மேலடுக்குத் திட்டம்)

இலங்கை அரசாங்கம், கடன் வழங்குநருடன் கடனை மறுசீரமைக்கும் பணியில் ஈடுபட்டுள்ளது. கடன் ஒப்பந்தத்தின்படி HSBC HK வழங்கிய அறிவிப்புகளின்படி வட்டி மற்றும் தவணைத் தவறல் வட்டி கணக்கிடப்பட்டுள்ளன.

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

நியாயமான மதிப்புகள் பின்வரும் ஒவ்வொரு கடன்களின் அடிப்படையிலும் கட்டணங்களைப் பயன்படுத்தி தள்ளுபடி செய்யப்படும் பணப்புழக்கங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டவை

	2025 (%)	2024 (%)
அமெரிக்க டாலர் (USD)		
- மத்தள ராஜபக்ஸ சர்வதேச விமான நிலையம்	**2.00**	2.00
- ஓடுபாதை மேலடுக்கு	**SOFR + CAS + 2%**	LIBOR + 2
யப்பானிய யென்		
- BIA அபிவிருத்தித் திட்டம்	**1.80**	1.80
- BIA அபிவிருத்திச செயற்றிட்ட தளம் ஐஐ கட்டம்1	**0.75**	0.75
- BIA அபிவிருத்திச செயற்றிட்ட தளம் ஐஐ கட்டம்2	**0.20**	0.20

அமெரிக்கா டொலர் (USD)	**135,163,346**	131,924,919
ஜப்பானிய யென்	**29,711,876,211**	29,645,279,612

22. தொகுதிக்கடன்கள்

	2025	2024
கடன்பத்திரங்கள் (தேய்மானச் செலவில்)	**4,000,000,000**	4,000,000,000
	4,000,000,000	4,000,000,000

மத்தல ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையத்தின் ஒப்பந்ததாரரான சைனா ஹார்பர் இன்ஜினியரிங் நிறுவனத்திற்குச் செலுத்த வேண்டிய நிலுவைத் தொகையைச் செலுத்துவதற்காக 4 பில்லியன் இலங்கை ஷரூபாயைத் திரட்டும் பொருட்டு, அந்நிறுவனம் மே 2019-ல் நேஷனல் சேவிங்ஸ் வங்கிக்கு, ஒவ்வொன்றும் 15 வருட முதிர்வுக் காலத்துடன், ஆண்டுக்கு AWPLR இ 2.00% வட்டி விகிதத்தில், அரையாண்டுக்கு ஒருமுறை செலுத்தப்படும் வகையில் 40,000,000 உத்தரவாதமளிக்கப்பட்ட, பட்டியலிடப்படாத, மீட்கக்கூடிய மூத்த கடன்பத்திரங்களை வெளியிட்டது. இப்பத்திரங்கள் ஒவ்வொன்றின் முகமதிப்பும் 15 ஆண்டுகள் ஆகும்.

23. ஓய்வூதிய நன்மைக் கடப்பாடுகள்

நிதி நிலை அறிக்கையில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பொறுப்பின் இயக்கம் பின்வருமாறு:

	2025	2024
வருட ஆரம்பத்திலிருந்தது	**9,365,305,451**	6,993,907,655
நடைமுறை சேவைக் கிரயம்	**547,661,926**	550,269,177
வட்டிக் கிரயம்	**984,231,594**	909,207,995
மீளாய்வாண்டில் மேற்கொள்ளப்பட்ட கொடுப்பனவுகள்	**(835,491,006)**	(672,233,663)
ஓய்வூதியப் பலன் கடமைகள் மீதான காப்பீட்டு கணிப்பு (இலாபம்)/ நஷ்டம்	**(188,181,878)**	1,584,154,286
ஆண்டிறுதியிலிருந்தது	**9,873,526,088**	9,365,305,451

ஆண்டு இறுதியில் வரையறுக்கப்பட்ட பலன் கடமைகளுக்கான பொறுப்பைக் கணக்கிட, திட்டமிடப்பட்ட அலகு வரவு முறையைப் பயன்படுத்தி ஊழியர் நலன்களின் செலவைத் தீர்மானிப்பதில் பயன்படுத்தப்பட்ட முக்கிய அனுமானங்கள் பின்வருமாறு:

	2025	2024
கழிவு விகிதம்	**10.5%**	11%
எதிர்கால சம்பள உயர்வு விகிதம்	**10%**	1% - 10%
வாழ்க்கைச் செலவுப் படி உயர்வு விகிதம்	**10%**	10%
பணியாளர் சுழற்சி விகிதம்	**1.8%**	1.5%
ஓய்வு வயது	**60 years**	60 years

ஆண்டுக்கான ஓய்வூதியப் பலன் பொறுப்புகளுக்கான ஒதுக்கீடு, தொழில்முறைத் தகுதி பெற்ற காப்பீட்டு கணிப்பாளர்களான யூனிட்ஸ் ஆக்சுவேரிஸ் ரூ கன்சல்டன்ட்ஸ் பிரைவேட் லிமிடெட் நிறுவனத்தால் 31 டிசம்பர் 2025 அன்று மேற்கொள்ளப்பட்ட காப்பீட்டு கணிப்பின் அடிப்படையில் அமைந்துள்ளது.

வரையறுக்கப்பட்ட பலன் பொறுப்புகளுக்கான பொறுப்பு வெளிப்புறமாக நிதியளிக்கப்படவில்லை.

24. பிற்போடப்பட்ட மானியம்

திறைசேரி மானியம் மற்றும் வெளிநாட்டு மானியம	**2025**	2024
வருட ஆரம்பத்திலிருந்தது	**1,313,883,820**	1,385,811,815
மீளாய்வாண்டில் கிடைக்கப் பெற்றது	**157,977,416**	2,000,000
காலப்பகுதிக்கான கடன்தீர்ப்பனவு	**(100,106,094)**	(73,927,995)
வருட இறுதியிலிருந்தது	**1,371,755,141**	1,313,883,820
நடைமுறை	**99,729,282**	73,490,290
நடைமுறை அல்லாத	**1,272,025,859**	1,240,393,529
	1,371,755,141	1,313,883,820

31 டிசம்பர் 2025 அன்று முடிவடைந்த நிதியாண்டில், நிறுவனம் சர்வதேச இடம்பெயர்வு அமைப்பிடமிருந்து (IOM) ரூ. 157,977,416 மானியமாகப் பெற்றது

25. வியாபாரமும் ஏனைய கொடுப்பனவுகளும்

	2025	2024
வர்த்தகக் கடன்கள்	**1,283,138,179**	940,521,327
செலுத்த வேண்டிய வட்டி	**3,988,489,217**	3,474,212,706
திரும்பப் பெறக்கூடிய வைப்புத்தொகைகள்	**594,917,844**	556,062,086
ஒப்பந்ததாரருக்குச் செலுத்த வேண்டியவை	**652,733,720**	652,733,720
பிற செலுத்த வேண்டியவை	**3,487,126,537**	3,414,176,719
	10,006,405,496	9,037,706,557

26. செலுத்த வேண்டிய வருமான வரி

	2025	2024
ஆண்டின் தொடக்கத்தில் உள்ள இருப்பு	**2,203,379,433**	2,024,162,700
முந்தைய ஆண்டு சரிசெய்தல்கள்	**-**	250,081,858
ஆண்டுக்கான ஒதுக்கீடுகள்	**7,964,848,134**	5,862,347,313
ஆண்டின் போது செய்யப்பட்ட கொடுப்பனவுகள்	**(6,546,392,929)**	(5,933,212,438)
ஆண்டின் இறுதியில் உள்ள இருப்பு	**3,621,834,637**	2,203,379,433

நிதிக் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புகள்

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

27. வகை ரீதியான நிதிக் கருவிகள்

(அ) நிதிக் கருவிகள்

	2025	2024
நிதிச் சொத்துக்கள்		
கடன்தீர்ப்பணவு நிதி		
வியாபாரம் மற்றும் ஏனைய பெறுவனவுகள் (முன்கொடுப்பனவுகள், முற்பணங்கள் நீங்கலாக) (குறிப்பு 16)	**13,202,045,403**	10,273,939,868
காசு மற்றும் வங்கி மீதிகள் (குறிப்பு 17)	**1,515,737,769**	1,952,113,225
	14,717,783,171	12,226,053,093
தொகுதிக் கடன்களில் முதலீடு (குறிப்பு 14)	**1,754,300,000**	2,199,300,000
நீண்டகால வங்கி வைப்புக்கள்	**-**	5,141,085,264
திறைசேரி உண்டியல்கள் மற்றும் பிணையங்கள் மீள்கொள்வனவில் முதலீடு (குறிப்பு 17)	**20,007,638**	165,945,394
குறுகிய கால வங்கி வைப்புக்கள்	**128,720,489,816**	93,427,415,884
	130,494,797,454	100,933,746,542
நிதிப் பொறுப்புக்கள்		
ஏனைய நிதிப் பொறுப்புக்கள்		
கடன்கள் (குறிப்பு 21)	**102,436,302,786**	95,806,823,512
தொகுதிக் கடன்கள் (குறிப்பு 22)	**4,000,000,000**	4,000,000,000
வியாபாரம் மற்றும் ஏனைய கொடுப்பனவுகள (நிதி அல்லாத பொறுப்புக்கள் நீங்கலாக) (குறிப்பு 25)	**10,006,405,496**	9,037,706,557
	116,442,708,282	108,844,530,069

(ஆ) நிதிச் சொத்துக்களின் வகை ரீதியிலான கடன் தரம்

நிலுவையில் உள்ள அல்லது பலவீனமடையாத நிதிச் சொத்துகளின் கடன் தரமானது வெளிப்புறக் கடன் மதிப்பீடுகள் (கிடைத்தால்) அல்லது எதிர்தரப்பு இயல்புநிலை விகிதங்கள் பற்றிய வரலாற்றுத் தகவல்களின் மூலம் மதிப்பிடப்படலாம்:

31 டிசம்பர் 2025

	கடந்த கால நிலுவையாகவோ அல்லது பலவீனமடைந்ததாகவோ இல்லாதவை	கடந்த கால நிலுவை ஆனால் பலவீனடையாதவை	கடந்த கால நிலுவை ஆனால் பலவீனடையாதவை	மொத்தம்
வியாபாரப் பெறுவனவுகள் (குறிப்பு16)	5,432,468,690	3,884,691,561	1,553,945,230	10,871,105,481
கம்பனி அலுவலர்களுக்கான கடன்கள்	252,770,960	-	-	252,770,960
மொத்த நிதிச் சொத்துக்கள்	**5,685,239,650**	**3,884,691,561**	**1,553,945,230**	**11,123,876,442**

31 டிசம்பர் 2024

	கடந்த கால நிலுவையாகவோ அல்லது பலவீனமடைந்ததாகவோ இல்லாதவை	கடந்த கால நிலுவை ஆனால் பலவீனடையாதவை	கடந்த கால நிலுவை ஆனால் பலவீனடையாதவை	மொத்தம்
வியாபாரப் பெறுவனவுகள் (குறிப்பு16)	5,308,771,696	2,026,973,472	944,924,053	8,280,669,222
கம்பனி அலுவலர்களுக்கான கடன்கள	186,803,505	-	-	186,803,505
மொத்த நிதிச் சொத்துக்கள்	**5,495,575,201**	**2,026,973,472**	**944,924,053**	**8,467,472,726**

வங்கியிலுள்ள காசு மற்றும் குறுகிய கால வங்கி வைப்புக்கள்

	2025	2024
AA-(lka)	**130,229,292,085**	100,517,040,873
மொத்தம்	**130,229,292,085**	100,517,040,873

28. பங்கிலாபத்தொகை

2025 ஆம் நிதியாண்டில், நிறுவனம் அந்த ஆண்டிற்கான இடைக்கால ஈவுத்தொகையாக ரூபா 2,931 மில்லியனை வழங்கியது. 2024 ஆம் நிதியாண்டில், அந்த ஆண்டிற்கான இறுதி ஈவுத்தொகையாக ரூபா 1,286 மில்லியன் வழங்கப்பட்டது.

29. முன்னைய ஆண்டு சீராக்கங்கள்

2025 ஆம் நிதியாண்டில், முந்தைய காலகட்டங்கள் தொடர்பான பல கணக்கியல் முறைகள் கண்டறியப்பட்டன. இவை, தக்கவைக்கப்பட்ட வருவாயின் ஒரு பகுதியாகப் பதிவுசெய்யப்பட்ட முந்தைய ஆண்டு சரிசெய்தல்கள் மூலம் சரிசெய்யப்பட்டுள்ளன.

ஒரு சரிசெய்தல், BIA-வில் உள்ள பாதுகாப்புப் பணித் திட்டத்திற்குப் பொருந்தக்கூடிய ரூபா 101,242,597.27 மதிப்பிலான பழுதுபார்ப்பு மற்றும் பராமரிப்புச் செலவுகள் தொடர்பானது. மற்றொரு சரிசெய்தல், 31 டிசம்பர் 2024 வரை செய்யப்பட்ட போனஸ் முன்பணங்கள் மற்றும் மீட்புகள் தொடர்பான கணக்கியல் முறை தொடர்பானது, இதன் விளைவாக ரூபா 155,419,000.00 நிகர சரிசெய்தல் ஏற்பட்டது. கூடுதலாக, போக்குவரத்தில் உள்ள பொருட்களாக மறுவகைப்படுத்தப்பட்ட டுமுசு 17,241,586.87 மதிப்பிலான ஒரு சரிசெய்தலும், முந்தைய ஆண்டுகளைச் சார்ந்த நகராத சரக்குகளுக்கான ரூபா 13,301,906.80 மதிப்பிலான ஒரு ஒதுக்கீடும் செய்யப்பட்டன.

மேலும், ஆசுஐயு கடனுக்கான கடன் வட்டி தொடர்பான சரிசெய்தல்களும் உள்ளன. இதில், 1 ஜனவரி 2024 முதல் 31 டிசம்பர் 2024 வரையிலான காலக்கட்டத்திற்கான, கடன் மறுசீரமைப்பிற்குப் பிறகான குறைத்துக் காட்டப்பட்ட கடன் வட்டியான ரூபா 102,970,528.27 தொகையும், மற்றும் கடன் மறுசீரமைப்பு தேதியான 31 டிசம்பர் 2023 வரை பதிவுசெய்யப்பட்ட, மிகைப்படுத்திக் காட்டப்பட்ட வட்டித் தொகைகளான ரூபா 59,846,723.16 தொகையின் மீளப்பெறுதலும் அடங்கும். கூடுதலாக, USD நிலையான வைப்புத்தொகைகள் மீதான மிகைப்படுத்திக் காட்டப்பட்ட வட்டி வருமானத்திற்காக ரூபா 24,533,184.86 தொகைக்கு ஒரு சரிசெய்தல் செய்யப்பட்டது.

இறக்குமதி கொடுப்பனவுகள், ERP-இல் கலப்பு கொடுப்பனவுகள் வழியாக ஒரு நேரடிப் பதிவாகப் பதிவு செய்யப்பட்டன. இறக்குமதிகள் தொடர்பான GRN-களை உருவாக்கும்போது, பதிவுகள் தொடர்புடைய கணக்கிற்கும் மற்றும் தீர்வு கணக்கிற்கும் (பெறப்பட்டது, விலைப்பட்டியல் இடப்படவில்லை) அனுப்பப்பட்டன. அந்தப் பரிவர்த்தனைகள் தொடர்பான சில சரிசெய்தல்கள், தீர்வுக் கணக்கைத் தீர்ப்பதற்காக, டுமுசு 63,541,884.51 தொகையிலான முந்தைய ஆண்டு சரிசெய்தல்கள் மூலம் பதிவு செய்யப்பட்டன. மேலும், 31 டிசம்பர் 2024 வரையிலான பணியாளர் கடன்கள் மீதான பணியாளர் நலன்கள் தொடர்பான ஒரு சரிசெய்தல் ரூபா 32,818,035.08 ஆக இருந்தது.

30. எதிர்பாராத நிகழ்வுகள்

அறிக்கை சமர்ப்பிக்கப்படும் தேதியில் பின்வரும் சம்பவங்கள் நிலவுவதாகவும், அவை நிறுவனத்தின் முக்கியமான நிபந்தனைக்குட்பட்ட பொறுப்புகளாகக் கருதப்படுவதாகவும் குறிப்பிடப்பட்டது.

அ) பின்னணி மற்றும் ஒப்பந்த முறிவு

நிதி அமைச்சகத்தால் வெளியிடப்பட்ட, "இலங்கையின் வெளிநாட்டுப் பொதுக் கடனைத் திருப்பிச் செலுத்துவது தொடர்பான இடைக்காலக் கொள்கை" என்ற தலைப்பிலான 12 ஏப்ரல் 2022 தேதியிட்ட சுற்றறிக்கையின்படி, அரசாங்க அமைப்புகளால் பெறப்பட்ட வெளிநாட்டுக் கடன்களைத் திருப்பிச் செலுத்த வேண்டாம் என்று அறிவுறுத்தல்கள் வழங்கப்பட்டன. இதன் விளைவாக, JICA 2022 ஜூலையில் கடன் வழங்குவதை இடைநிறுத்தியது, இது நடைபெற்று வரும் BIA அபிவிருத்தி இரண்டாம் கட்டம் – நிலை 2 திட்டத்தை (தொகுப்பு A: பயணிகள் முனையக் கட்டிடம் மற்றும் அதனுடன் தொடர்புடைய பணிகளின் கட்டுமானம்) கடுமையாகப் பாதித்தது.

மேற்கூறிய சுற்றறிக்கை இருந்தபோதிலும், AASL, உள் நிதிகளைப் பயன்படுத்தி கடன் திருப்பிச் செலுத்துதலைத் தொடரவும், திட்டச் செயலாக்கத்தைத் தக்கவைக்கவும் தன்னிடம் போதுமான நிதித் திறன் இருப்பதாக நிதி அமைச்சகத்திற்கு முறையாகத் தெரிவித்தது. அதே நேரத்தில், கடன் திருப்பிச் செலுத்துதல் தொடர்வதை உறுதிப்படுத்தும் ஒரு ஒப்புகையை நிதி அமைச்சகத்திடம் JICA கோரியது. இருப்பினும், IMF ஆதரவுடனான கடன் மறுசீரமைப்புத் திட்டத்தின் காரணமாக அத்தகைய ஒப்புகையை வழங்க முடியவில்லை. இதன் விளைவாக, தைசே கூட்டுத்தாபனம் 9 டிசம்பர் 2022 முதல் ஒப்பந்தத்தை முறித்துக்கொண்டது.

ஒப்பந்த ரீதியான தாக்கங்கள்

இதற்கேற்ப FIDIC பலதரப்பு மேம்பாட்டு வங்கியின் ஒத்திசைக்கப்பட்ட ஒப்பந்த நிபந்தனைகளின்படி (ஜூன் 2010), ஒப்பந்ததாரரால் ஒப்பந்தம் முடிவுக்குக் கொண்டுவரப்பட்டதைத் தொடர்ந்து, ஒப்பந்ததாரர் பின்வரும் கோரிக்கைகளைப் பெறத் தகுதியுடையவர் ஆகிறார்:

- தளத்திற்கு வாங்கப்பட்ட அல்லது வழங்கப்பட்ட இயந்திரங்கள் மற்றும் பொருட்கள், முதலாளியின் சொத்தாகவும், அவரது இடர்பாட்டிற்குள்ளும் ஆகின்றன் மற்றும்

- தற்காலிகப் பணிகள் மற்றும் உபகரணங்களை அகற்றுவது தொடர்பான செலவுகளையும், பணிகளை முடிக்கும் எதிர்பார்ப்பில் ஒப்பந்ததாரரால் செய்யப்பட்ட பிற நியாயமான செலவுகளையும் முதலாளி செலுத்த வேண்டும்..

ஒப்பந்தம் முடிவுக்குப் பிந்தைய ஏற்பாடுகள்

ஒப்பந்தம் முடிவுக்கு வந்ததைத் தொடர்ந்து, பாதுகாப்பு, பராமரிப்பு மற்றும் சுற்றுச்சூழல் மேலாண்மை உள்ளிட்ட பணிகளின் பராமரிப்புக்கான பொறுப்பு AASL-க்கு மாற்றப்பட்டது. ஒப்பந்தம் முடிவுக்கு வந்ததிலிருந்து தளப் பராமரிப்பு AASL-ஆல் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது. கூடுதலாக, ஒப்பந்ததாரரால் முன்னர் பெறப்பட்ட இரண்டு காப்பீட்டுக் கொள்கைகளை நீட்டிக்க, AASL தனது சொந்த நிதியைப் பயன்படுத்தி ஏற்பாடு செய்தது, அவையாவன:

- ஒப்பந்ததாரரின் அனைத்து இடர் காப்பீட்டுக் கொள்கை மற்றும்

- குளோபல் ஏரோஸ்பேஸ் விமான நிலைய ஒப்பந்ததாரரின் பொறுப்புக் காப்பீட்டுக் கொள்கை.

முன்னோக்கிச் செல்லும் செயல் திட்டம்

திட்டத்தின் முன்னோக்கிச் செல்லும் செயல் திட்டத்தின் ஒரு

நிதிக் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புகள்

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

பகுதியாக, அமைச்சரவையின் ஒப்புதலுடன், ஒப்பந்தம் முடிவுக்கு வரும்போது பகுதியளவு கட்டி முடிக்கப்பட்ட கான்கிரீட் கட்டமைப்புகளில் உள்ள எ/கு வலுவூட்டல்களின் சிதைவை உடனடியாகச் சரிசெய்வதற்காக, AASL-இன் நிதியைப் பயன்படுத்தி அடையாளம் காணப்பட்ட பாதுகாப்புப் பணிகளை மேற்கொள்ள AASL நடவடிக்கை எடுத்தது. இந்தப் பணியில் தேவைப்பட்ட எ/கு வலுவூட்டலின் ஒரு பகுதி, ஒப்பந்தம் முடிவுக்கு வந்த ஒப்பந்ததாரரிடமிருந்து பெறப்பட்ட பொருட்களைக் கொண்டு AASL-ஆல் வழங்கப்பட்டது.

இரண்டாவது படியாக, JICA கடன் வழங்கல்கள் மீண்டும் தொடங்கும் வரை, தொகுப்பு யு-இன் கீழ் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பின்வரும் முன்னுரிமைப் பணிகளை உள் நிதியைப் பயன்படுத்தி மேற்கொள்ள AASL நடவடிக்கை எடுத்தது.

முனையம் 2-இன் அடித்தளப் பணிகளின் அடையாளம்
காணப்பட்ட நோக்கம்: ஜப்பானிய திட்ட ஆலோசகரின் மேற்பார்வையின் கீழ், உள்நாட்டு ஒப்பந்ததாரர்கள் மூலம் ஆவுடீ மற்றும் தூண்கள் 2 & 3-இல் மீதமுள்ள தூண்கள், தூண் மூடிகள் மற்றும் தரை விட்டங்களைக் கட்டுதல். சாத்தியமான இடங்களில், தைசே கார்ப்பரேஷனிடமிருந்து பெறப்பட்ட பொருட்கள் இந்தக் கட்டுமானத்தில் பயன்படுத்தப்பட்டன.

பெரும்பாலான அடித்தளப் பணிகள் (அடித்தளங்கள்) முடிக்கப்பட்டன. இந்தப் பணி வரம்பு.

தரைப்பகுதி கழிவறை வசதி: வருகைப் பகுதியில் முன்னர் இடிக்கப்பட்ட பொதுக் கழிவறை வசதிக்குப் பிறகு, செயல்பாட்டுத் தேவைகளைக் கருத்தில் கொண்டு இந்தப் புதிய கட்டுமானம் 2025-ஆம் ஆண்டின் தொடக்கத்தில் தொடங்கப்பட்டு, அக்டோபர் 2025-இல் பொதுமக்களின் பயன்பாட்டிற்காகத் திறக்கப்பட்டது.

திடக்கழிவு அகற்றும் அமைப்பு: ஒப்பந்தம் முடிவுக்கு வந்த நேரத்தில் தைசே கார்ப்பரேஷனிடமிருந்து ஏற்கெனவே கையகப்படுத்தப்பட்ட எரிப்பு ஆலையின் கட்டுமானப் பணிகள் மற்றும் நிறுவுதல் ஆகியவை இந்தப் பணி வரம்பில் அடங்கும். நிறைவடைந்ததும், இந்தத் திட்டம் அதிகரித்து வரும் திடக்கழிவு அகற்றும் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதுடன், BIA-வில் உள்ள பழைமையான எரிப்பு ஆலையுடன் தொடர்புடைய தற்போதைய சிக்கல்களுக்கும் தீர்வு காணும். ஒப்பந்தப்புள்ளி ஆவணங்கள் தயாரிக்கப்பட்டு வருகின்றன, மேலும் கொள்முதல் 2026-ஆம் ஆண்டின் தொடக்கத்தில் தொடங்கப்படலாம்.

முடிக்கப்பட்ட முன்னுரிமைப் பணிகளின் சுருக்கம்

இல	பணி விபரம்	ஒப்பந்தத் தொகை (ரூபா)	நிலை
1	அடையாளம் காணப்பட்ட பாதுகாப்புப் பணிகள் (பகுதியளவு முடிக்கப்பட்ட இரண்டு தளங்கள் மற்றும் பயன்பாட்டுச் சுரங்கப்பாதையை நிறைவு செய்தல்)	499,864,083.65	பூர்த்திசெய்யப்பட்டது
2	அடையாளம் காணப்பட்ட பணிகளின் வரம்பு (மீதமுள்ள தூண்கள், தூண் மூடிகள், இணைப்பு விட்டங்கள், UUT பணிகள்)	3,255,520,946.19	பூர்த்திசெய்யப்பட்டது
3	தரைப்பகுதி பொதுக் கழிப்பறை வசதிகள் (புறப்பாடு மற்றும் சரக்குப் பகுதிகள்)	137,875,476.09	பூர்த்திசெய்யப்பட்டது

திட்டத்தைச் செயல்படுத்துவதற்காக ஒப்பந்ததாரரால் நிரந்தர மற்றும் தற்காலிகப் பொருட்கள் கொள்முதல் செய்யப்பட்டன. மீதமுள்ள பணிகள் மீண்டும் தொடங்குவதற்கு முன்னர், மரம், ஒட்டுப்பலகை மற்றும் எ/கு வலுவூட்டல் உள்ளிட்ட சில பொருட்கள் காலப்போக்கில் சிதைந்திருந்தன. அதன்படி, JICA-வின் ஒப்புதலுடன், அடையாளம் காணப்பட்ட பாதுகாப்பு மற்றும் பணிகளுக்காக மரம் மற்றும் ஒட்டுப்பலகையை ஏலம் விடவும், எ.்.கு வலுவூட்டலைப் பயன்படுத்தவும் AASL ஏற்பாடுகளைச் செய்தது.

அதன்பிறகு, "தொகுப்பு `A' – ஒப்பந்ததாரரால் தொகுப்பு `A' ஒப்பந்தத்தை முடிவுக்குக் கொண்டுவருதல் மற்றும் அடுத்தகட்ட நடவடிக்கைகள்" என்ற தலைப்பிலான அமைச்சரவைக் குறிப்பாணை தொடர்பாக, 8 மார்ச் 2023 தேதியிட்ட அமைச்சரவை முடிவு எண் 23/0191/628/013-இன் கீழ், JICA கடன் வழங்கல்கள் மீண்டும் தொடங்கும் வரை, AASL நிதியைப் பயன்படுத்தி திட்டத்தின் முன்னுரிமைப் பணிகளை ஒரு
குறிப்பிட்ட அளவில் மேற்கொள்வதற்கு ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டது.

மேற்கண்ட ஒப்புதலுக்கு இணங்க, MTB, கப்பல்துறையில் அடையாளம் காணப்பட்ட பணிகளைச் செயல்படுத்துவதற்காக உள்ளூர் ஒப்பந்ததாரர்களிடமிருந்து ஒப்பந்தப்புள்ளிகள் கோரப்பட்டு, 5 ஏப்ரல் 2024 அன்று வழங்கப்பட்டன. BIA-வில் உள்ள பியர் 2 மற்றும் பியர் 3 (டெர்மினல் 2-ன் ஒரு பகுதி) ஆகியவற்றின் கட்டுமானப் பணிகளுக்கான மொத்த ஒப்பந்த மதிப்பு சுமார் ஷரூ. 3.2 பில்லியன் ஆகும். இந்தப் பணிகள் ஏப்ரல் 2024-ல் தொடங்கி, செப்டம்பர் 2025-ல் நிறைவடைந்தன. இப்பணிகள் AASL நிதியைப் பயன்படுத்தி, திட்ட ஆலோசகரான துஏ – Japan Airport Consultants> Inc. – னோிழெ முழநை ஊழ. டுவன. நிறுவனத்தின் நேரடி மேற்பார்வையின் கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

ஒப்பந்தம் ரத்து செய்யப்பட்டதைத் தொடர்ந்து, வுயளைநை கார்ப்பரேஷன், ரத்து செய்யப்பட்ட தேதி வரை செய்து முடிக்கப்பட்ட பணிகள், ஒருங்கிணைப்புக் கோரிக்கைகள், ரத்து செய்வதால் ஏற்படும் இழப்புகள் (லாப இழப்பு உட்பட), மற்றும் துணை ஒப்பந்ததாரர் கோரிக்கைகள் உள்ளிட்ட பல்வேறு பிரிவுகளின் கீழ் ரத்து கோரிக்கைகளைச் சமர்ப்பித்தது. சமர்ப்பிக்கப்பட்ட கோரிக்கைகளை மதிப்பிடுவதற்காக, திட்ட ஆலோசகர், அளவு மதிப்பீட்டாளர்கள் மற்றும் ஒரு ஒப்பந்தம் மற்றும் கோரிக்கைகள் நிபுணர் அடங்கிய ஒரு சிறப்பு நிபுணர் குழுவை நியமித்தார்.

திட்ட ஆலோசகர், வுயளைநை கார்ப்பரேஷனால் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட ரத்து செய்யப்பட்டதற்கான செலுத்துகை அறிக்கையை மதிப்பீடு செய்து, 31 டிசம்பர் 2025 நிலவரப்படி JPY 12,794,827,112 மற்றும் ரூபா 14,221,923,323.86 தொகையிலான இடைக்காலச் செலுத்துகையைச் சான்றளித்தார். சான்றளிக்கப்பட்ட இடைக்காலக் கொடுப்பனவுகளைத் தீர்ப்பதற்கு அமைச்சரவையின் முன் அனுமதி பெறப்பட்டது.

நிதிக் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புகள்

இடைக்காலக் கோரிக்கைகளுக்குக் கூடுதலாக, ஒப்பந்த முறிவு கோரிக்கை இறுதி செய்யப்பட்டு, முறையான ஒப்பந்தம் முடிவடையும் வரையிலான ஒப்பந்ததாரரின் மாதாந்திர இயக்கச் செலவுகள், இறுதிக் கோரிக்கையுடன் சேர்க்கப்படும். சில கோரிக்கைகள் சர்ச்சைக்குரியவையாக உள்ளன மற்றும் ஆலோசகரால் சான்றளிக்கப்படவில்லை. ஒப்பந்ததாரர் அத்தகைய சர்ச்சைகளைத் தீர்வு காண்பதற்காக, ஒப்பந்தத்தின் கீழ் நியமிக்கப்பட்ட சர்ச்சை வாரியத்திடம் (DB) குறிப்பிடலாம். இந்தச் செயல்முறை அதிக நேரம் எடுக்கக்கூடும் என்பதால், இறுதித் தீர்வுத் தொகை மேலும் அதிகரிக்கக்கூடும்.

திட்டப் பொருட்கள்

ஒப்பந்த முறிவு காரணமாக, இலங்கைக்கு வழங்கப்பட்ட திட்டப் பொருட்கள் மற்றும் உபகரணங்கள், AASL-இன் தலைவர் மற்றும் திட்ட ஆலோசகரால் நியமிக்கப்பட்ட குழுக்களின் பரிந்துரைகளுக்கு இணங்க AASL-ஆல் கையகப்படுத்தப்பட்டன. அதன்படி, இலங்கைக்கு வழங்கப்பட்ட பெரும்பாலான பொருட்கள் மற்றும் உபகரணங்கள், AASL அல்லது அந்தந்த முகவர்களால் வாடகைக்கு எடுக்கப்பட்ட கிடங்குகளில் கையகப்படுத்தப்பட்டு சேமிக்கப்பட்டுள்ளன.

இல	பொருள்	பட்டியல் பெறுமதி (ரூ. மி)	அமைவிடம்
1	கூரைப் பொருட்கள்	1,241	றுயசநாழரளந சநவெநன டில யுயுளுடு -ளுநநனரறய
2	எரிப்பான்	754	றுயசநாழரளந யவ டீலையபயஅய -சநவெநன டில யபநவெ
3	ஜெனரேட்டர் தொகுப்புகள் (3)	392	AASL - சீதுவவால் வாடகைக்கு எடுக்கப்பட்ட கிடங்கு
4	ஜிஐ குழாய்கள்	159	BIA யார்டு 2 மற்றும் 3
5	வலுவூட்டும் எ/கு	434	BIA (முனையம் 2)-இல் பாதுகாப்பு மற்றும் அடித்தளக் கட்டுமானப் பணிகளுக்காகப் பயன்படுத்தப்படுகிறது

மேலும், ஒப்பந்தம் முடிவுக்கு வந்த நேரத்தில், சில திட்டப் பொருட்களும் உபகரணங்களும் வெளிநாடுகளில் இருந்தன் அவற்றில் பெரும்பாலானவை பகுதியளவு முடிக்கப்பட்ட நிலையில் இருந்தன. AASL தலைவரால் நியமிக்கப்பட்ட குழுக்களின் பரிந்துரைகள் மற்றும் திட்ட ஆலோசகரின் பரிந்துரைகளின் அடிப்படையில், அத்தகைய பொருட்களையும் உபகரணங்களையும் இலங்கைக்கு இறக்குமதி செய்வதா அல்லது அவற்றின் வெளிநாட்டு இருப்பிடங்களிலேயே அப்புறப்படுத்துவதா என்பது குறித்த முடிவுகள் இறுதி செய்யப்பட்டன.

ஒப்பந்தம் முடிவுக்கு வந்த நேரத்தில் வெளிநாடுகளில் இருந்த பின்வரும் பொருட்களும் உபகரணங்களும்

இல	பொருள்	பட்டியல் பெறுமதி (ரூ. மி)	அமைவிடம்	தற்போதைய நிலை
1	கூரை எ/கு கட்டமைப்பு பகுதியளவு தயாரிக்கப்பட்டது மற்றும் மூலப்பொருட்கள்.	632	இந்தியா	நவம்பர் 2025-ல் அகற்றல் செயல்முறை தொடங்கி, ஜனவரி 2026 இறுதியில் முழு செயல்முறையும் நிறைவடைந்தது. அகற்றப்பட்ட எ.்.கின் உலோகச் சிதைவு மதிப்பு, ஒப்பந்ததாரர் மற்றும் ஆலோசகரின் மேலதிக உள்ளீடுகளின் அடிப்படையில் மீட்கப்பட்டு கணக்கிடப்படும்.
2	கூரை காப்புப் பொருட்கள்	76	இந்தியா	இந்தப் பொருட்கள் மீதான ஒப்பந்ததாரரின் கோரிக்கை நிராகரிக்கப்பட்டது. AASL-க்கு எந்தப் பொறுப்புகளும் இல்லை.
3	சாமான்கள் கையாளும் அமைப்பு	536	மலேசியா	இலங்கைக்கு இறக்குமதி செய்யப்பட்டு AASL-ஆல் கையகப்படுத்தப்பட்டு வெளிக்கிடங்கில் சேமிக்கப்பட்டது.
4	தகவல் தொழில்நுட்ப கட்டமைக்கப்பட்ட கேபிளிங் அமைப்பு	404	சிங்கப்பூர்	இலங்கைக்கு இறக்குமதி செய்யப்பட்டு AASL-ஆல் கையகப்படுத்தப்பட்டது (முகவரின் பாதுகாப்பில் வைக்கப்பட்டுள்ளது).
5	பயணிகள் ஏறும் பாலம்	4.6 இற்றைப்படுத்தப்பட்ட கோரிக்கை	ஸ்பெயின்	பொருட்கள் ஏற்கனவே அகற்றப்பட்டு, உலோகச் சிதைவு மதிப்பு மீட்கப்பட்டது.

நிதிக் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புகள்

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

மேற்கண்ட பொருட்கள் மற்றும் உபகரணங்களைக் கையகப்படுத்தும் செயல்முறை அமைச்சரவைக்குத் தெரிவிக்கப்பட்டது. மேலும், அமைச்சரவையின் முடிவுகள் 13 ஜூன் 2023 தேதியிட்ட CP/23/0974/628/013-II என்ற குறிப்பாணை மூலம் தெரிவிக்கப்பட்டது. ஒப்பந்தம் ரத்து செய்யப்பட்ட ஒப்பந்ததாரருக்குச் செலுத்த வேண்டிய தொகைகள் செலுத்தப்பட்ட பிறகு, JICA கடனில் மீதமுள்ள தொகையானது, `A1′ தொகுப்பின் (`A′ தொகுப்பை நிறைவு செய்தல் - பயணிகள் முனையக் கட்டிடம் மற்றும் அதனுடன் தொடர்புடைய பணிகள்) மீதமுள்ள மொத்தப் பணிகளை முடிக்கப் போதுமானதாக இருக்காது. அதன்படி, இத்திட்டத்தின் மீதமுள்ள பணிகளை முடிக்கக் கூடுதல் நிதி பெறுவது அவசியமாகிறது.

ஒப்பந்தம் ரத்து செய்யப்பட்ட ஒப்பந்ததாரரிடமிருந்து கையகப்படுத்தப்பட்ட, திட்டத்தின் மீதமுள்ள அனைத்துப் பொருட்களும் உபகரணங்களும் அடுத்த ஒப்பந்ததாரருக்கு வழங்கப்படும். மேலும், `A1′ தொகுப்பின் ஒப்பந்தப்புள்ளி ஆவணத்தில் அதற்கான தேவையான ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டுள்ளன. `A1′ தொகுப்பிற்கான ஒப்பந்தப்புள்ளிகள் 24 செப்டம்பர் 2024 அன்று கோரப்பட்டு, 25 மார்ச் 2025 அன்று முடிவடைந்தன. ஒப்பந்தப்புள்ளி மதிப்பீடு நடைபெற்று வருகிறது. மேலும், 2026-ஆம் ஆண்டின் மத்தியில் ஒப்பந்தம் வழங்கப்படும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.″

மேலும், ஒப்பந்தத் தொகுப்பு `A′ முடிவுக்கு வந்ததைத் தொடர்ந்து, கோரிக்கையை மதிப்பிடுதல், மறு ஏல ஆவணங்களைத் தயாரித்தல், அடையாளம் காணப்பட்ட பணிகளின் வரம்பை மேற்பார்வையிடுதல் போன்ற ரத்துசெய்தல் செயல்முறையை நிறைவு செய்வதற்காக, ஆலோசகரான, கூட்டு நிறுவனமான - ஜப்பான் ஏர்போர்ட் கன்சல்டன்ட்ஸ், இன்க். - நிப்பான் கோய் கோ. லிமிடெட் அவர்களால் கோரப்பட்ட கூடுதல் சேவைகளாக அவர்களின் சேவைகள் தக்கவைக்கப்பட வேண்டியிருந்தது. மேலும், வடிவமைப்பு மற்றும் வடிவமைப்புக்குப் பிந்தைய ஆலோசனை சேவைகளுக்கான திருத்தம் எண் 3-க்கான ஒப்பந்த உடன்படிக்கை 01 நவம்பர் 2024 அன்று கையொப்பமிடப்பட்டது.

தொகுப்பு `A1′-க்கான (தொகுப்பு `A′-I நிறைவு செய்தல் - பயணிகள் முனையக் கட்டிடம் மற்றும் அதனுடன் தொடர்புடைய பணிகள்) நிதியுதவி குறித்து JICA, GoSL மற்றும் AASL ஆகியவற்றுடன் கலந்துரையாடல்கள் நடைபெற்று வருகின்றன. மேலும், மேற்கூறிய தரப்பினரிடையே 11 நவம்பர் 2024 அன்று ஒரு உதவிக்குறிப்பு கையொப்பமிடப்பட்டது மற்றும் கடன் மதிப்பீட்டு செயல்முறை தொடர்கிறது.

(ஆ) 06/02/2025 அன்று, கொழும்பு வர்த்தக உயர் நீதிமன்றம், ஒரு ERP அமைப்பைச் செயல்படுத்துவதற்கான ஒப்பந்தத்தை முடிவுக்குக் கொண்டுவந்ததன் பேரில், AASL நிறுவனம் நு று இன்/பர்மேஷின் சிஸ்டம்ஸ் லிமிடெட் நிறுவனத்திற்கு ரூபா 196,526,136.83 தொகையைச் செலுத்த வேண்டும் என்று தீர்ப்பளித்தது. மேலும், AASL அத்தீர்ப்பை எதிர்த்து உச்ச நீதிமன்றத்தில் மேல்முறையீடு செய்துள்ளது. பெறப்பட்ட சட்ட ஆலோசனை மற்றும் நிர்வாகத்தின் மதிப்பீட்டின் அடிப்படையில், இந்த அறிக்கை தேதியில், பொருளாதாரப் பலன்களின் வெளிப்பாய்வு தேவைப்படும் என்பது சாத்தியமில்லை எனக் கருதப்படுகிறது. அதன்படி, நிதிநிலை அறிக்கையில் எந்தவொரு ஒதுக்கீடும் அங்கீகரிக்கப்படவில்லை.

31. மூலதனச் செலவுக் கிரயங்கள்

31.1 மூலதனச் செலவுக் கிரயங்கள்

	2025	2024
ஒப்பந்தம் செய்யப்பட்டு வழங்கப்படாதது	**4,332,514,156**	11,202,776,102
சபையினால் அங்கீகரிக்கப்பட்டு ஆனால் அங்கீகரிக்கப்படாதது	**16,166,782,844**	14,573,692,735
	20,499,297,000	25,776,468,837

31.2 நிதி ஈடுபாடுகள்

கடன் வாங்குதல்கள் (குறிப்பு 21 மற்றும் 22) கீழ் வெளிப்படுத்தப்பட்டவை தவிர வேறு எந்த நிதிக் கடப்பாடுகளும் இல்லை.

32. பிரதான முகாமைத்துவ ஆளணியினருடனான கொடுக்கல்வாங்கல்கள

	2025	2024
வேதனாதிகளும் கட்டணங்களும	**5,056,345**	12,310,349
	5,056,345	12,310,349

பணிப்பாளர் சபையானது நிறுவனத்தின் முக்கிய நிர்வாகப் பணியாளர்களாகக் கருதப்படுகின்றனர்.

33. தொடர்புடைய தரப்பினருடனான கொடுக்கல்வாங்கல்கள்

AASL ஒரு முழுச் சொந்தமான அரசாங்க நிறுவனமாக, பின்வரும் குறிப்பிடத்தக்க பரிவர்த்தனைகள் சாதாரண வணிகப் போக்கில் அரசாங்கத்தால் கட்டுப்படுத்தப்படும் நிறுவனங்களுடன் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

இந்த ஆண்டில், தொடர்புடைய தரப்பினருடனான ரூ.50 மில்லியனுக்கும் அதிகமான பரிவர்த்தனைகள் கீழ்க்காணும் பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளன.

நிறுவனத்தின் பெயர்	உறவு	பரிவர்த்தனையின் தன்மை	2025 ரூபா மில	2024 ரூபா மில
சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபை	அரசுக்குச் சொந்தமானது	சிவில் விமானப் போக்குவரத்து ஆணையம்	**11,670**	8,721
உள்நாட்டு வருவாய்த் திணைக்களம்	- அவ்வாறானது-	உள்நாட்டு வருவாய்த் திணைக்களம்	**11,371**	9,942
பொதுத் திறைசேரி	- அவ்வாறானது-	பொதுத் திறைசேரி	**2,931**	1,286
சிலோன் பெட்ரோலியக் கூட்டுத்தாபனம்	- அவ்வாறானது-	சிலோன் பெட்ரோலியக் கூட்டுத்தாபனம்	**2,785**	2,464
சிலோன் மின்சார சபை	- அவ்வாறானது-	சிலோன் மின்சார சபை	**1,728**	2,003
பொதுத் திறைசேரி	- அவ்வாறானது-	பொதுத் திறைசேரி	**2,154**	1,223
ஸ்ரீலங்கன் ஏர்லைன்ஸ்	- அவ்வாறானது-	ஸ்ரீலங்கன் ஏர்லைன்ஸ்	**1,625**	1,312
ஸ்ரீலங்கன் கேட்டரிங் லிமிடெட்	- அவ்வாறானது-	ஸ்ரீலங்கன் கேட்டரிங் லிமிடெட்	**936**	773
இலங்கை மத்திய வங்கி	- அவ்வாறானது-	இலங்கை மத்திய வங்கி	**1,001**	989
ஸ்ரீலங்கன் கேட்டரிங் லிமிடெட்	- அவ்வாறானது-	ஸ்ரீலங்கன் கேட்டரிங் லிமிடெட்	**796**	902
சிலோன் பெட்ரோலியக் கூட்டுத்தாபனம்	- அவ்வாறானது-	சிலோன் பெட்ரோலியக் கூட்டுத்தாபனம்	**319**	295
ஊழியர் அறக்கொடை சபை	- அவ்வாறானது-	ஊழியர் அறக்கொடை சபை	**250**	247
பொதுத் திறைசேரி	- அவ்வாறானது-	பொதுத் திறைசேரி	**119**	126
துறைமுகம் மற்றும் சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சு	- அவ்வாறானது-	துறைமுகம் மற்றும் சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சு	**69**	-
பொதுத் திறைசேரி	- அவ்வாறானது-	பொதுத் திறைசேரி	**1,366**	1,197
தேசிய நீர் வழங்கல்	- அவ்வாறானது-	தேசிய நீர் வழங்கல்	**120**	-
நகர சபை	- அவ்வாறானது-	நகர சபை	**59**	59

நிதிக் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புகள்

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

ஆண்டின் இறுதியில், தொடர்புடைய தரப்பினரிடமிருந்து பெற வேண்டிய ரூபா10 மில்லியனுக்கும் அதிகமான நிலுவைகளாக கீழ்க்கண்ட தொகைகள் குறிப்பிடப்பட்டன.

			2025 ரூபா மில	2024 ரூபா மில
பெறத்தக்கவைகள்				
இலங்கை வங்கி	அரசுக்குச் சொந்தமானது	முதலீடுகள்	**124,881**	101,043
தேசிய சேமிப்பு வங்கி	- அவ்வாறானது-	முதலீடுகள்	**5,340**	1,427
குடிமுறை விமானப் போக்குவரத்து ஆணையம்	- அவ்வாறானது-	பயண நுழைவுக் கட்டண வருமானம்	**1,338**	1,546
இலங்கை விமான நிறுவனம்	- அவ்வாறானது-	உரிமக் கட்டண வருமானம்	**560**	445
ஸ்ரீலங்கன் கேட்டரிங் லிமிடெட்	- அவ்வாறானது-	உரிமக் கட்டண வருமானம்	**76**	119
இலங்கை பெட்ரோலியக் கூட்டுத்தாபனம்	- அவ்வாறானது-	சலுகை வருமானம்	**37**	33

ஆண்டின் இறுதியில், தொடர்புடைய தரப்பினரிடமிருந்து பெற வேண்டிய ரூபா10 மில்லியனுக்கும் அதிகமான நிலுவைகளாக கீழ்க்கண்ட தொகைகள் குறிப்பிடப்பட்டன.

			2025 ரூபா மில	2024 ரூபா மில
பெறத்தக்கவைகள்				
இலங்கை வங்கி	அரசுக்குச் சொந்தமானது	முதலீடுகள;	**621**	554
தேசிய சேமிப்பு வங்கி	- அவ்வாறானது-	முதலீடுகள்	**145**	147
குடிமுறை விமானப் போக்குவரத்து ஆணையம்	- அவ்வாறானது-	பயண நுழைவுக் கட்டண வருமானம்	**104**	83
இலங்கை விமான நிறுவனம்	- அவ்வாறானது-	உரிமக் கட்டண வருமானம்	**21**	21
ஸ்ரீலங்கன் கேட்டரிங் லிமிடெட்	- அவ்வாறானது-	உரிமக் கட்டண வருமானம்	**151**	21
இலங்கை பெட்ரோலியக் கூட்டுத்தாபனம்	- அவ்வாறானது-	சலுகை வருமானம்	**125**	100

அவற்றின் அளவு காரணமாகத் தனித்தனியாக முக்கியத்துவம் வாய்ந்த பரிவர்த்தனைகளுக்கும், மற்றும் அனைத்து அரசாங்கக் கட்டுப்பாட்டில் உள்ள / தொடர்புடைய நிறுவனங்களுடன் மேற்கொள்ளப்பட்ட அனைத்துப் பரிவர்த்தனைகளையும் பதிவுசெய்து வெளிப்படுத்துவதில் உள்ள நடைமுறைச் சாத்தியமின்மை காரணமாகவும், LKAS 24 - `தொடர்புடைய தரப்பு வெளிப்படுத்தல்கள்' விதிக்கு இணங்க வரையறுக்கப்பட்ட வெளிப்படுத்தல்கள் செய்யப்பட்டுள்ளன.

இலங்கை அரசாங்கத்தின் கட்டுப்பாட்டில் உள்ள நிறுவனங்களிடமிருந்து பெறப்படும் மற்றும் அவற்றுக்குச் செல்லும் நிலுவைகள், நிதிநிலை அறிக்கையில் `வர்த்தகம் மற்றும் இதர பெறத்தக்கவைகள் / செலுத்தத்தக்கவைகள்' மற்றும் `வட்டி சார்ந்த பொறுப்புகள்' ஆகியவற்றின் கீழ் சேர்க்கப்பட்டுள்ளன.

34. நிபந்தனைச் சொத்து – இலங்கை சிவில் விமானப் போக்குவரத்து ஆணையத்திடமிருந்து (CAASL) பெறப்பட வேண்டிய பயணிகள் ஏறும் கட்டணம்

ஸ்ரீலங்கன் ஏர்லைன்ஸ், விமான நிலையம் மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) லிமிடெட் (AASL) நிறுவனத்திற்கு 29 மே 2025 தேதியிட்ட கடிதம் மூலம், இலங்கை சிவில் விமானப் போக்குவரத்து ஆணையத்திற்கு (CAASL) செலுத்த வேண்டிய மொத்த பயணிகள் ஏறும் கட்டணங்களை உறுதிப்படுத்தியுள்ளது. இந்த உறுதிப்படுத்தலின் அடிப்படையில், AASL, 2023 மற்றும் 2024 ஆம் ஆண்டுகளுக்கான பயணிகள் ஏறும் கட்டணங்கள் தொடர்பாக தனக்குரிய தொகையை, கீழே விவரிக்கப்பட்டுள்ளபடி, மொத்தமாக ரூபா 3,360,803,212.30 எனக் கணக்கிட்டுள்ளது:

நிதியாண்டு 2023: ரூபா 795,708,603.14

நிதியாண்டு 2024: ரூபா 2,565,094,609.16

தற்போதுள்ள ஏற்பாட்டின்படி, CAASL ஆல் வசூலிக்கப்பட்ட பயணிகள் ஏறும் கட்டண வரியில் ஆறில் ஒரு பங்கு (1/6) என்பது CAASL-ஆல் தக்கவைக்கப்பட்ட 2.5% சேவைக் கட்டணத்தைக் கழித்த பிறகு, AASL-க்கு ஒதுக்கப்பட வேண்டியது.

SLFRS 15 – வாடிக்கையாளர்களுடனான ஒப்பந்தங்களிலிருந்து கிடைக்கும் வருவாய் என்பதன்படி, ஒரு வாடிக்கையாளருடன் ஒப்பந்தம் இருக்கும்போது மட்டுமே வருவாயை அங்கீகரிக்க முடியும். SLFRS 15-இன் பத்தி 9(e)-இல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளபடி, ஒரு ஒப்பந்தம் இருப்பதற்கான கட்டாய நிபந்தனைகளில் ஒன்று, அந்த நிறுவனம் தனக்கு உரிமையுள்ள தொகையை வசூலிக்கும் என்பது சாத்தியமாக இருக்க வேண்டும் என்பதாகும்.

பின்வரும் சான்றுகளின் அடிப்படையில், மேற்கூறிய தொகைகளை வசூலிப்பது சாத்தியமில்லை என்று நிர்வாகம் மதிப்பிட்டுள்ளது.

தொடர்ந்து பின்தொடர்ந்த போதிலும், 2023 மற்றும் 2024 தொடர்பான பயணக் கட்டணத் தொகைகள் நீண்ட காலமாகத் தீர்க்கப்படாமல் இருப்பது. முறையான உறுதிப்படுத்தல் 29 மே 2025 அன்று பெறப்பட்டது, ஆனால் இந்த அறிக்கையின் தேதி வரை அந்தத் தொகைகள் தீர்க்கப்படாமல் உள்ளன.

ஸ்ரீலங்கன் ஏர்லைன்ஸின் நிதி நிலைமை, அதாவது கணிசமான திரட்டப்பட்ட நஷ்டங்கள், எதிர்மறைப் பங்கு மூலதனம் மற்றும் தொடர்ச்சியான பணப்புழக்கக் கட்டுப்பாடுகள்.

31 டிசம்பர் நிலவரப்படி நிர்வாகத்தின் மதிப்பீட்டின் அடிப்படையில் 2025-ஆம் ஆண்டில், CAASL-இடமிருந்து மேற்கண்ட தொகைகளை வசூலிப்பது சாத்தியமில்லை எனக் கருதப்படுகிறது. அதன்படி, SLFRS 15-இன் கீழ் வருவாயை அங்கீகரிப்பதற்கான நிபந்தனைகள் பூர்த்தி செய்யப்படவில்லை.

பொருந்தக்கூடிய கணக்கியல் தரநிலைகள் மற்றும் விவேகக் கோட்பாட்டின் தேவைகளுக்கு இணங்க, அறிக்கையிடும் தேதியில் மேற்கண்ட தொகையை வசூலிப்பது நியாயமான முறையில் உறுதியானதாகக் கருதப்படாததால், அது தொடர்பான வருவாய் அங்கீகரிக்கப்படவில்லை. அதன்படி, இத்தொகை ஒரு நிபந்தனைக்குட்பட்ட சொத்தாக வெளிப்படுத்தப்பட்டுள்ளது, மேலும் வசூலிப்பது தொடர்பான நிச்சயமற்ற தன்மை தீர்க்கப்பட்ட பின்னரே இது நிதிநிலை அறிக்கைகளில் அங்கீகரிக்கப்படும்.

35. அறிக்கையிடும் திகதியின் பின்னரான நிகழ்வுகள்

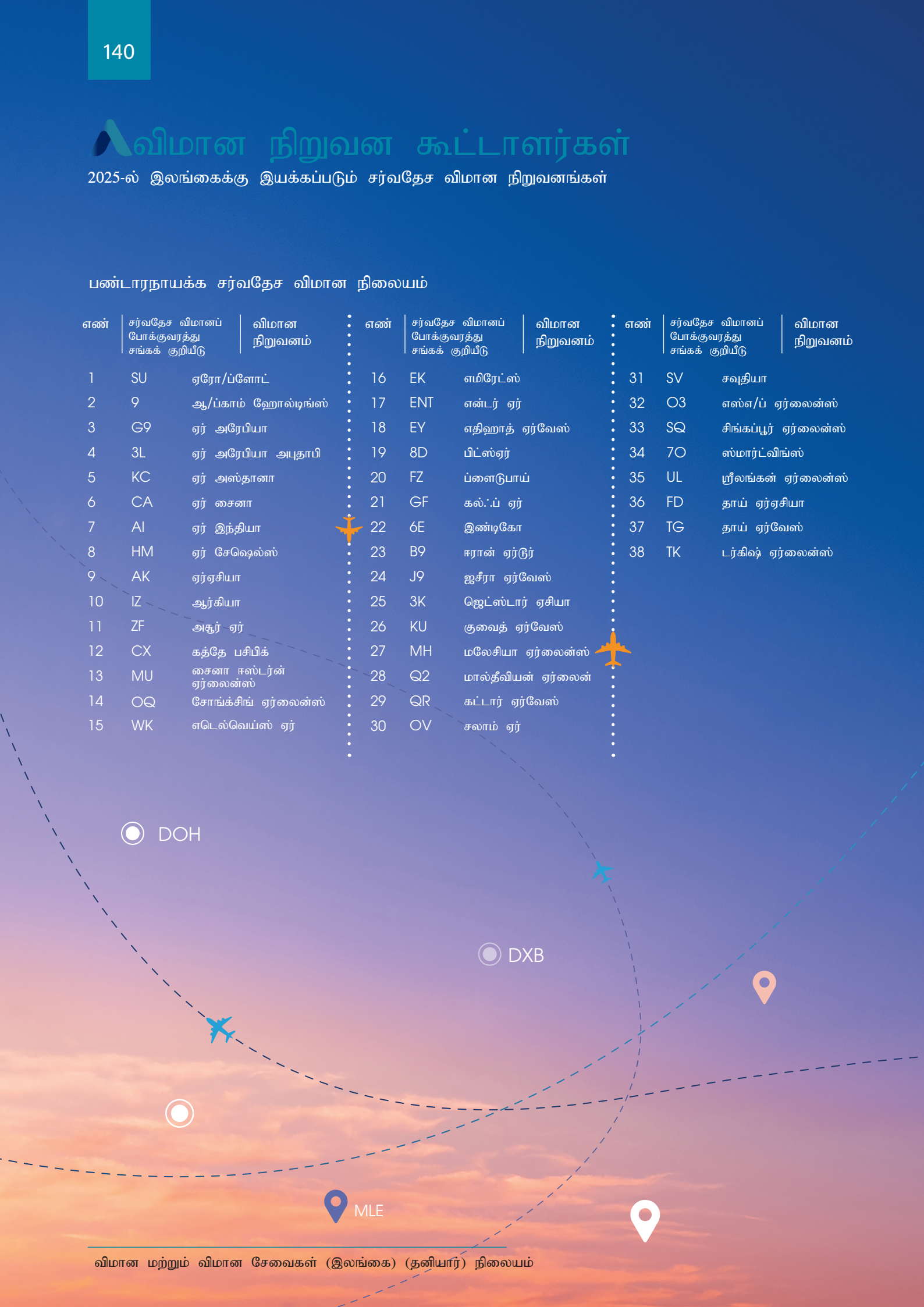
அறிக்கைக் காலத்திற்குப் பிறகு, நிதிநிலை அறிக்கைகளில் சரிசெய்தல் அல்லது வெளிப்படுத்துதல் தேவைப்படக்கூடிய குறிப்பிடத்தக்க நிகழ்வுகள் எதுவும் ஏற்படவில்லை.

விமான நிறுவன கூட்டாளர்கள்

2025-ல் இலங்கைக்கு இயக்கப்படும் சர்வதேச விமான நிறுவனங்கள்

பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம்

எண்	சர்வதேச விமானப் போக்குவரத்து சங்கக் குறியீடு	விமான நிறுவனம்
1	SU	ஏரோ/ப்ளோட்
2	9	ஆ/ப்காம் ஹோல்டிங்ஸ்
3	G9	ஏர் அரேபியா
4	3L	ஏர் அரேபியா அபுதாபி
5	KC	ஏர் அஸ்தானா
6	CA	ஏர் சைனா
7	AI	ஏர் இந்தியா
8	HM	ஏர் சேஷெல்ஸ்
9	AK	ஏர்ஏசியா
10	IZ	ஆர்கியா
11	ZF	அசூர் ஏர்
12	CX	கத்தே பசிபிக்
13	MU	சைனா ஈஸ்டர்ன் ஏர்லைன்ஸ்
14	OQ	சோங்க்சிங் ஏர்லைன்ஸ்
15	WK	எடெல்வெய்ஸ் ஏர்
16	EK	எமிரேட்ஸ்
17	ENT	என்டர் ஏர்
18	EY	எதிஹாத் ஏர்வேஸ்
19	8D	பிட்ஸ்ஏர்
20	FZ	ப்ளைடுபாய்
21	GF	கல்ஃப் ஏர்
22	6E	இண்டிகோ
23	B9	ஈரான் ஏர்டுர்
24	J9	ஜசீரா ஏர்வேஸ்
25	3K	ஜெட்ஸ்டார் ஏசியா
26	KU	குவைத் ஏர்வேஸ்
27	MH	மலேசியா ஏர்லைன்ஸ்
28	Q2	மால்தீவியன் ஏர்லைன்
29	QR	கட்டார் ஏர்வேஸ்
30	OV	சலாம் ஏர்
31	SV	சவுதியா
32	O3	எஸ்எ/ப் ஏர்லைன்ஸ்
33	SQ	சிங்கப்பூர் ஏர்லைன்ஸ்
34	7O	ஸ்மார்ட்விங்ஸ்
35	UL	ஸ்ரீலங்கன் ஏர்லைன்ஸ்
36	FD	தாய் ஏர்ஏசியா
37	TG	தாய் ஏர்வேஸ்
38	TK	டர்கிஷ் ஏர்லைன்ஸ்



எண்	சர்வதேச விமானப் போக்குவரத்து சங்கக் குறியீடு	விமான நிறுவனம்
1	B2	பெலாவியா
2	FB	பல்கேரியா ஏர்
3	C6	சென்ட்ரம் ஏர்
4	5F	ப்ளைவன்
5	FI	ஐஸ்லாண்ட்ஏர்
6	WZ	ரெட் விங்ஸ் ஏர்லைன்ஸ்
7	PQ	ஸ்கைஅப் ஏர்லைன்ஸ்
8	HY	உஸ்பெகிஸ்தான் ஏர்வேஸ்

எண்	சர்வதேச விமானப் போக்குவரத்து சங்கக் குறியீடு	விமான நிறுவனம்
1	6E	இண்டிகோ

கூடுதல் பக்கங்கள்

கூடுதல் பக்கங்கள்

சுருக்கங்கள்

AASL - விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) லிமிடெட்

ACI - சர்வதேச விமான நிலையங்கள் சபை

AMC - தணிக்கை மற்றும் மேலாண்மைக் குழு

BIA - பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம்

BTIA - மட்டக்களப்பு சர்வதேச விமான நிலையம்

CAASL - இலங்கை சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகார சபை

CIAR - கொழும்பு சர்வதேச விமான நிலையம் (இரத்தமாலன்)

E&ANE - மின்னணுவியல் மற்றும் வானூர்தியியல் பொறியியல் பிரிவு

EOI - விருப்பம் தெரிவித்தல்

FIR - விமானத் தகவல் மண்டலம்

GoSL - இலங்கை அரசாங்கம்

IATA - சர்வதேச விமானப் போக்குவரத்து சங்கம்

ICAO - சர்வதேச சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அமைப்பு

JIA - யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமான நிலையம்

JICA - ஜப்பான் சர்வதேச ஒத்துழைப்பு முகமை

MRIA - மட்டால ராஜபக்ச சர்வதேச விமான நிலையம்

NACO - நெதர்லாந்து விமான நிலைய ஆலோசகர்கள்

RFP - முன்மொழிவுக்கான கோரிக்கை

SLAAA - இலங்கை விமான நிலையம் மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து அகாதமி

இம்மும்மொழி வருடாந்த அறிக்கையின் மொழிப் பதிப்புகளுக்கிடையில் ஏதேனும் முரண்பாடு அல்லது வேறுபாடு ஏற்பட்டால், சிங்கள மொழிப் பதிப்பே செல்லுபடியாகும் அதிகாரப்பூர்வ பதிப்பாகக் கருதப்படும்.

நிறுவன தகவல்

நிறுவனப் பதிவிலக்கம்
PV 7931

கூட்டுப்பதிவுக்கான திகதி
23 பெப்ரவரி 1982

மீள்பதிவுக்கான திகதி
07 ஒக்டோபர 2008

டுநுபுயுடு குழுசுஆ
தனியார் கம்பனி லிமிடட்

பிரதான பங்குதாரர்கள்
திறைசேரி அமைச்சின் செயலாளர்

துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சின்

போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைகள், துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமான போக்குவரத்து அமைச்சசிவில் செயலா

ளர்விமானச் சேவைகளின் பணிப்பாளர் நாயகம்

கட்டுப்பாட்டாளர்
இலங்கையின் சிவில் விமான சேவை அதிகாரசபை

பின்வருவனவற்றினூடாக அதிகாரமளிக்கப்பட்டுள்ளது
நிறுவனத்தின் விதிமுறைகள் மற்றும் ஒப்பந்தச் சட்டங்கள்
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 காரியாலயம

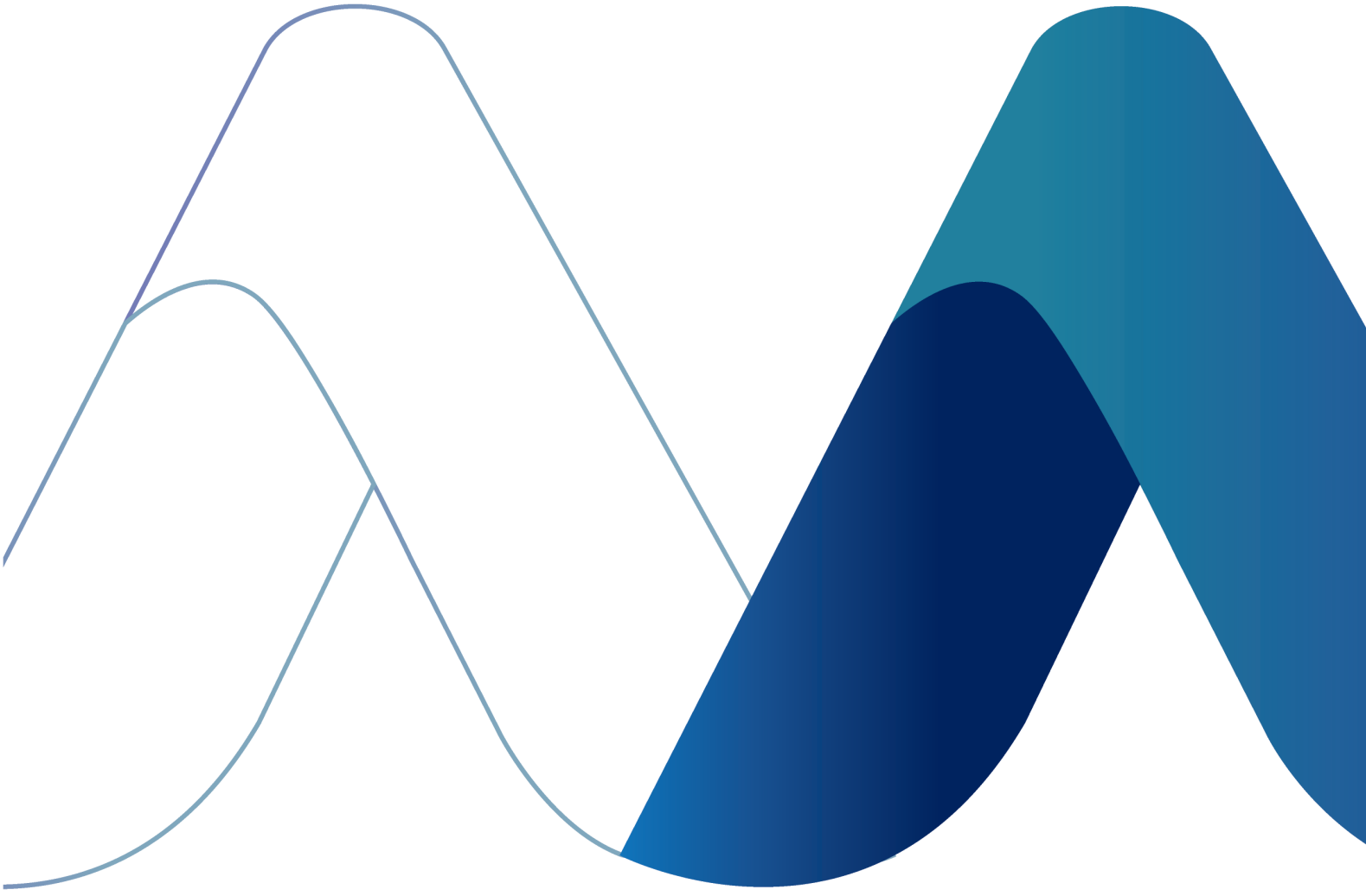
நிறுவனச் செயலாளர்
செல்வி. எம்.எம். ரேணுகா பி. குணசேகர

வங்கியாளர்
இலங்கை வங்கி

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

ALWAYS ASCENDING

Annual Report 2025



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

Always Ascending

Aviation exists because of ascent...

The theme "Always Ascending" reflects not only the physical act of flight, but AASL's continuous journey of operational improvement, resilience and forward momentum in a dynamic aviation environment.

The flowing forms across this cover trace a deliberate path of ascent.

They rise as twin arcs - an abstract expression of
A A - reflecting both Always Ascending and Airport & Aviation, inseparable in meaning and in mission. A symbol of who we are, and how we move forward.

From soft contours to bold elevation, set against open white skies to lines deepen to aviation blue, they reflect our path shaped by experience, strengthened by resilience and guided by clarity of vision. A quite touch of green marks mindful growth that is sustainable and respectful of the world we operate within.

Like a flight path plotted with precision, our ascent is intentional.

Guided by safety, strengthened by people and supported by systems that operate seamlessly behind every arrival and departure.

"Always Ascending" is not a destination.
It is our mindset.

Always Ascending...

Arriving in Sri Lanka

Welcome…

This is where Sri Lanka first speaks - where every journey begins and ends with a sense of arrival, ascent and possibility. As you step into the nation through our airports, Airport & Aviation Services (Sri Lanka) (Private) Limited becomes both the first greeting and the final farewell, shaping impressions that linger long after the journey continues.

This Annual Report is presented as that moment of arrival inviting you to travel through a year defined by progress, purpose and precision. Guided by the philosophy of "Always Ascending", the report traces AASL's continuous upward journey strengthening connectivity, elevating standards and advancing Sri Lanka's place in the global aviation landscape. As aircraft lift, runways extend and horizons widen, so too does our responsibility to serve the nation with integrity, safety and vision.

Each chapter mirrors the experience of flight itself: grounded in precision, driven by ambition and oriented toward progress. From national gateways to airspace above, from the first greeting to the final farewell, AASL continues its upward journey carrying Sri Lanka forward with confidence, care and an unyielding belief that the future is always ahead, always higher.

Contents

About AASL 01

Aim & Inspiration - Vision, Mission & Values 02

Architecture of the Organization - Organizational Structure 03

Aviation Heritage - Historical Milestones 04

At a Glance 09

Annual Financial Highlights 10

Achievements in Performance 11

Ascending Forward - Chairman's Message 12

Across the Board - Board of Directors 16

Action - Senior Management Team 22

Accountability of Direction - Report of the Board of Directors 24

Assurance - Audit Committee (AC) Report 30

Assessing the Ascent - Management Discussion and Analysis 36

Achievements - Financial Review 52

Appreciation of Our People - Management of Human Capital 60

Averting - Risk Management 70

Accountability & Governance - Corporate Governance 76

Auditor General's Report on the Financial Statements 86

Audited Financial Statements 103

Annotations - Explanatory notes to the Report of the Auditor General -
Matters under Qualified Opinion 142

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

Airport & Aviation Services (Sri Lanka) (Private) Limited (AASL) is the national custodian of Sri Lanka's civil aviation infrastructure, overseeing the country's airport network and enabling safe, efficient air connectivity.

Mandate

AASL operates under a clear national mandate to plan, develop, operate and maintain airports and aviation related services in line with international safety, security and service standards, while ensuring financial sustainability and long-term value creation. As the statutory service provider of Sri Lanka's aeronautical and air navigation services, exercising powers vested under the Civil Aviation Act No. 14 of 2010, as gazetted on 4 November 2010 AASL is responsible for the development, operation and maintenance of Bandaranaike International Airport (BIA), Mattala Rajapaksa International Airport (MRIA), Colombo International Airport (Ratmalana) (CIAR), Batticaloa International Airport (BTIA) and Jaffna International Airport (JIA), while providing essential aviation safety, security, search and rescue and firefighting services at these aerodromes. AASL also delivers Air Traffic Services, Aeronautical Information and Communication Services and Aeronautical Aids for Communication, Navigation and Surveillance within the Colombo Flight Information Region, ensuring the safety and efficiency of all aircraft operations and passengers within Sri Lankan airspace. Further, in terms of Extraordinary Gazette Notification No. 1922/4 of 2015, AASL was appointed as the ground handling service provider at MRIA with this authority extended to CIAR, JIA and BTIA under Extraordinary Gazette Notification No. 2144/64 of 2021.

Through this mandate, AASL ensures the safety, sustainability and advancement of Sri Lanka's aviation ecosystem.

Strategic Role in National Development

Beyond aviation operations, AASL is a catalyst for national development. By strengthening global connectivity, enhancing tourism competitiveness, supporting logistics and trade and enabling regional economic integration, driving aviation sector modernization, creating employment and capacity building opportunities, AASL contributes directly to Sri Lanka's growth ambitions.

As a national institution of strategic importance, AASL continues to propel Sri Lanka forward always ascending, always advancing.

Aim & Aspiration
Vision - Mission & Values

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."

Values

Go-Green - Pursue knowledge and practices that can lead to more environmentally friendly and ecologically responsible decisions and lifestyles.

Innovativeness - Looks for ways to improve effectiveness by implementing new ideas and more efficient approaches.

Friendliness - Exceed expectations by going beyond the formal frameworks and ensure a world-class customer experience through our staff.

Team Spirit - Believe in the strength of people and competencies coming together to achieve greatness.

Transparency - Have a valid reason and therefore are explainable as our actions are supported by facts.

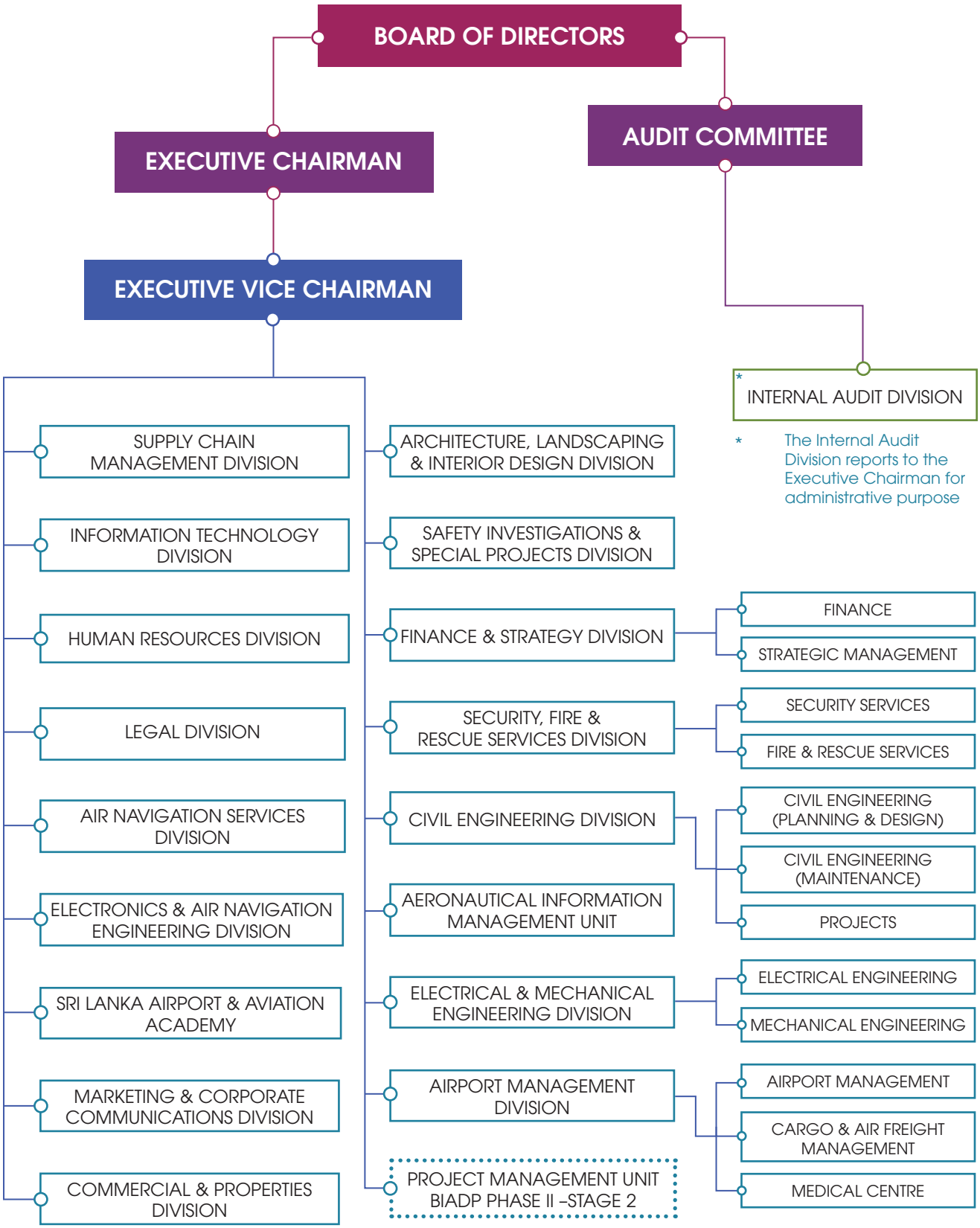
Openness - Open for new possibilities, being able to listen to criticism with tolerance, curiosity, listening and communication.

Professionalism - Achieve high standards consistently in the work we do and the way we behave.

Architecture of the Organization

Organizational Structure

Organizational Structure as on 31 December 2025



Organizational Structure has been revised with effect from 7 May 2026 .

Aviation Heritage
Historical Milestones

AASL traces its origins back to 1932, with the establishment of an airway service in then "Ceylon." Over the past 94 years, the aviation hub has undergone remarkable transformation, evolving with each decade to meet new developments and challenges that have paved the way for the future. Guided by the vision of being the "friendliest aviation partner in global connectivity towards a sustainable economy", AASL has made significant strides in its pursuit of excellence. Today, AASL provides enhanced services to its stakeholders around the world.

1930

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 28th 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 took control of functions of the Ratmalana Airport.

1945

The United Kingdom - Australia - 'LANCASTRIAN' service commenced operations 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.

In 1983, AASL commenced operations as the statutory service provider responsible for the development, maintenance, administration and service delivery of all airports in Sri Lanka. Following its incorporation, AASL was appointed as the Government's agent and took on its responsibilities as a member of the International Civil Aviation Organization (ICAO).

AASL's journey of excellence entails following milestones:

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 (BIA), Katunayake.

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.

Aviation Heritage
Historical Milestones

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.

87/88 — 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 Rajapakse International Airport (MRIA) was declared open at Hambabtota.

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", and enabling the accommodation of A380 aircrafts.

2018

The Batticaloa international Airport (BTIA) was declared reopened for civil operations.

2019

Jaffna International Airport (JIA) was declared open.

2020

Ground breaking ceremony of the BIA Terminal 2.

2021

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.

2023

New arrival electronic shopping mall at BIA declared open for new passenger experience at BIA.

2024

AASL signed a contract for amendment of Design & Post Design Consultancy under BIADP Phase II Stage 2 and commenced re-bidding for Terminal 2 Project.

2025

Enhancing arrival passenger experience through introduction of four e-gates, in collaboration with IOM

At a Glance,

our Ascent is evident "a year where every metric reflects our rise to higher standards."

At a Glance

HIGHLIGHTS 2025

International Passenger Movements
10,202,109

International Aircraft Movements
64,340

Overflying Movements
43,312

Cargo Tonnage
190,280 MT

Turnover
LKR Mn 50,148

Net Profit After Tax
LKR Mn 25,933

Total Assets
LKR Mn 255,206

Number of Employees
3,902

Annual Financial Highlights

	2025 LKR Mn.	2024 LKR Mn.	2025 /2024 +/- %	2023 LKR Mn.	2024 /2023 +/- %
Profit & Loss					
Turnover	50,148	43,897	14%	38,376	14%
Operating Expenses before Depreciation	20,424	20,484	-0.3%	16,940	21%
EBITDA	29,624	23,340	27%	21,382	9%
Depreciation of Fixed Assets	2,957	3,834	-23%	2,121	81%
Net Finance Costs / (Income)	(6,891)	(9,091)	-24%	(14,324)	-37%
Profit Before Taxation	33,658	28,671	17%	33,639	-15%
Income Tax	7,726	7,564	2%	5,517	37%
Profit After Taxation	25,933	21,108	23%	28,122	-25%
Profit/(Loss) attributable to Equity Shareholders	25,933	21,108	23%	28,122	-25%
Cash Flows					
Dividends	2,931	1,286	+100%	5,500	-77%
Cash and Cash Equivalents as at 31 December	1,536	4,520	-66%	3,171	43%
Total Capital Expenditure for the year	6,715	26,514	-75%	5,032	+100%
Financial Position					
Shareholders Fund as at 31 December	113,625	90,293	26%	67,611	34%
Total Carrying Amount of Non-Current Assets as at 31 December	109,813	111,352	-1%	84,533	32%
Total Current Asset as at 31 December	145,393	111,117	31%	107,014	4%
Total Current Liabilities as at 31 December	23,162	36,090	-36%	32,425	11%

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.

Achievements in Performance

		2025	2024	2023	2022	2021
Operating Highlights						
International Flight Movements	Nos.	64,340	56,289	46,639	37,641	21,204
Passenger Movements *	Nos.	10,202,109	8,884,010	7,548,646	5,503,198	1,505,479
Cargo Movements **	MT.	190,280	192,498	158,911	173,597	200,179
Overflying Movements	Nos.	43,312	40,057	35,506	23,846	9,339
Total number of Employees as at 31 December	Nos.	3,902	4,031	3,940	3,854	3,985
Highlights in Ratios						
Return on Equity	%	25	27	50	11	(5)
Profit before Tax to Total Net Revenue	%	67	65	88	23	(12)
Profit before Tax to Shareholder's fund	%	33	36	60	15	(2)
Total Revenue to Total Assets	Times	0.20	0.20	0.20	0.15	0.06
Total Assets per Employee	LKR'000	65,404	55,190	48,616	46,583	31,830
Total Staff Cost per employee - per annum	LKR'000	3,682	3,546	2,789	2,594	1,881
Total cost per Flight Movement	LKR'000	371	408	325	727	574
Revenue per Passenger Movement	LKR	4,915	4,941	5,084	5,011	5,234
Profit after tax per Passenger Movement	LKR	2,542	2,376	3,725	873	(1,384)
Aircraft Movements per Employee	Nos.	16	14	12	10	5
Passengers per Aircraft	Nos.	159	158	162	146	71
Passengers per Employee	Nos.	2,615	2,204	1,916	1,428	378
Gearing Ratio	%	48	53	58	40	39
Return on Total Assets	%	10	9	15	3	(2)
Net Profit Ratio	%	52	48	73	17	(26)
Capital Productivity Index	Times	0.20	0.22	0.22	0.17	0.08
Earning Per Share	LKR	129,662	105,537	140,607	24,013	(10,417)
Current Ratio	Times	6.28	3.08	3.30	4.30	5.98
Total Income to Total Expenditure	Times	2.41	2.25	3.22	1.24	0.92

* Passenger movements include International Arrival, Departure, Transfer and Transit passengers. Domestic passengers are excluded.

** Cargo movements include Export, Import and Transshipment. Domestic cargo & Air mails are excluded.

Ascending Forward
Chairman's Message

"Future of Aviation is not awaited; it is Ascended."

As I set down my thoughts for this Chairman's Message in the Annual Report 2025, I do so with a deep sense of pride and purpose. The year under review was, by any measure, the most consequential in AASL's recent history - not merely because of the records we broke, but because of what those records represent: the resilience of our people, the confidence of our partners and the renewed promise of Sri Lanka as a premier aviation hub in the region - we continued ascending, steadily and purposefully, toward a stronger future.

The national economic recovery that began to take shape in 2022 and steadily gathered momentum in 2023 and 2024 has now reached a meaningful inflection point. Tourism is no longer simply 'picking up' - it is surging. The macroeconomic stabilization achieved through the International Monetary Fund (IMF) -supported programme, the return of consumer confidence among international travellers and the vigor of our own operational improvements have combined to deliver results that we can all be genuinely proud of.

A Landmark Year for Passenger Traffic

Global air travel is on a strong growth trajectory, with passenger volumes expected to double over the next two decades. Much of this growth will come from the Asia-Pacific region, creating significant opportunities for Sri Lanka to strengthen its position as a regional aviation hub - an opportunity we are preparing for with clarity of vision and an ascending trajectory of investment and development.

The headline figure for 2025 speaks for itself: AASL's airports handled 10.2 million international passengers during the year - a remarkable 15% increase over 2024's record of 8.9 million. This places us close to the pre-pandemic peak of 2018, which had seemed an almost aspirational benchmark just a few years ago. The 46 airlines connected to Sri Lanka to 72 destinations across 34 countries are a testament to the restored confidence of our global airline partners. International aircraft movements reached 64,340 - a 14% year-on-year growth - while cargo throughput stood at 190,280 Metric tons. Tourist arrivals by air numbered 2,335,076, underscoring aviation's central role in driving the tourism economy that is so vital to national recovery.

BIA continued to shoulder the primary growth, processing passenger volumes far exceeding Terminal 1's design capacity of 6 million annually. Our workforce rose admirably to the challenge, preserving service standards and passenger comfort under exceptional operational pressure. I extend my deepest appreciation to every staff member, from senior management to the ground staff of AASL, who made this possible. I also express my profound gratitude to all airlines, including SriLankan Airlines, the national carrier and ground handler for AASL, airline operators and all other stakeholders for their support throughout the year and I thank the Civil Aviation Authority of Sri Lanka (CAASL), the regulator, for the support and guidance.

Record-Breaking Performance at MRIA and JIA

A noteworthy development in 2025 has been the transformation of our secondary airports from perennial underperformers to meaningful contributors. A reminder that progress in aviation, like flight itself, is achieved step by step, always ascending through persistence and strategy.

MRIA recorded its highest-ever International passenger movements since opening in 2013, handling 140,614 passengers and accommodating 703 international flights during the year.

This resurgence at MRIA has been built on a foundation of strategic airline attraction, patient incentive structures and a recognition of the airport's unique geographical advantages. In 2025, the airport welcomed a diverse array of international carriers: Red Wings Airlines from Russia, Sky Up Airlines serving Bahrain and Pakistan, Fly One from the United Arab Emirates, Centrum Air from Uzbekistan, Bulgaria Air, Uzbekistan Airways and most notably - Belavia from Minsk, Belarus, which launched scheduled winter flights to MRIA for the very first time. These seasonal and inaugural services collectively linked Sri Lanka's southern coast with destinations across Europe, the Middle East and Central Asia.

JIA equally posted its strongest year since commencing operations in 2019, recording 53,443 international passenger movements and 1,138 international aircraft movements.

Among the highlights of 2025: For the first time, JIA welcomed three international charter flights - from Malaysia and from Hyderabad and Chennai in India - opening new source markets for the North. In a landmark moment for the region, the airport facilitated the first-ever international MEDEVAC charter flight operated from Hyderabad, India, providing critical medical evacuation capability for a community that had previously lacked such a lifeline. The year also saw the formal commencement of the Terminal Expansion Project, marked by a foundation-laying ceremony - a development that will add over 800 square meters of arrival facilitation space and a new restaurant facility, with completion expected by June 2026.

Perhaps most meaningfully, JIA demonstrated its value as a national strategic asset when it facilitated humanitarian flights carrying relief consignments to communities devastated by cyclone Ditwah. These operations, undertaken in partnership with international and local partners, including the United States Air Force, underline a dimension of our airports' role that goes far beyond passenger numbers and financial returns. It reflects our role as national infrastructure that serves the country in moments of need, rising to every challenge.

Delivering Strong Financial Results

The operational momentum of 2025 has translated directly into strong financial performance. AASL posted an operating profit of LKR 26.8 billion for the year, an increase of LKR 7.2 billion compared to the prior year. This result reflects our ability to grow revenues in step with passenger volumes while maintaining disciplined cost management. The Board and Management are fully committed to sustaining this culture of financial prudence as we enter a period of significant capital investment - ensuring that our growth remains sustainable, responsible and always upward.

As a State-owned enterprise, we remain acutely conscious of our duty to the national exchequer and to the broader economy. Our strong earnings position enables us to contribute meaningfully to Government revenues while simultaneously funding the infrastructure improvements that will power the next phase of growth.

Terminal 2: A Pivotal Step Forward

The most significant infrastructure development of 2025 has been our progress on Terminal 2. Following the JICA loan approval secured in 2024, construction mobilization was set in motion and tender processes were advanced for the reconstruction of the terminal foundation. Construction is now scheduled to commence in September 2025, with completion targeted for March 2028. Once operational, Terminal 2 will add substantial new passenger handling capacity, enabling us to accommodate the volumes we already handle today and preparing the airport for the growth ahead. Terminal 2 is not simply an expansion - it is a symbol of where we are heading

as an organization and as a nation: forward, upward and always ascending.

This project is far more than a construction endeavor. It is the centerpiece of our long-term strategy to position Sri Lanka as the leading aviation hub in South Asia. With construction now firmly underway and the support of JICA secured, I am confident that we will deliver Terminal 2 to the standard that our passengers, airlines and the nation deserve.

Navigating the Unexpected

No account of 2025 would be complete without acknowledging the challenges we faced. cyclone Ditwah and subsequent flooding caused temporary disruption to airport operations and placed extraordinary demands on our workforce and partners. I am proud of the manner in which our teams responded - with professionalism, compassion and an unfailing commitment to keeping Sri Lanka connected. The special arrangements put in place in coordination with all airlines ensured that passengers were not stranded and that essential services continued uninterrupted. In moments of disruption, the strength of an organization is measured not by the absence of difficulty, but by its ability to rise above it.

Concurrently, we operate in an increasingly complex global environment. Geopolitical tensions, economic uncertainties, evolving trade patterns, rapid technological change and climate challenges are reshaping the aviation landscape. How we respond to these forces will determine our success in the years ahead.

The brain drain that has challenged our human capital in recent years remains a concern, though the improving economic environment and the enhanced remuneration structures we have put in place are beginning to show results. Recruitment has progressed well and our training pipelines are being reinforced to ensure that AASL is not merely staffed, but staffed with people who are proud to build their careers here - people who will carry this organization to its next altitude.

Looking Ahead to 2026 and Beyond

The theme of this Annual Report "Always Ascending" set in place last year, now finds its fullest expression. The foundation has been laid with rigor: stable finances, a growing route network, renewed infrastructure investment, a motivated workforce and a supportive Government that understands the strategic value of aviation to national development. The work of 2026 will be to build upon that foundation with even greater ambition continuing the journey of Always Ascending.

Sri Lanka remains firmly committed to a rules-based international aviation system. We will continue to engage actively with global institutions such as the International Civil Aviation Organization and work closely with regional and international partners to ensure safe, secure and efficient air transport.

At the national level, we are focused on strengthening our core foundations. This includes expanding our air connectivity, investing in modern airport infrastructure and enhancing air navigation capabilities. Safety will remain our top priority- because sustainable growth can only be achieved on a foundation of trust and reliability.

We are also taking steps to build a more sustainable and future-ready aviation sector. Through innovation and digital transformation, we aim to improve operational efficiency, enhance passenger experience and reduce environmental impact in line with global standards.

Equally important is our commitment to strong partnerships. We will continue to work closely with the key stakeholders across the aviation ecosystem, including the CAASL, SriLankan Airlines and our industry partners. Together, we will drive progress in connectivity, infrastructure, technology and human capital development.

As we look ahead, we are confident that Sri Lanka's aviation sector is well-positioned for sustained growth. By strengthening partnerships, embracing innovation and staying committed to global standards, we can unlock new opportunities and elevate our role in regional and global connectivity.

Ascending Forward - Chairman's Message |

Our focus in the year ahead will be on sustaining the growth in passenger traffic and airline connectivity; advancing the Terminal 2 project on schedule and on budget; deepening our partnerships with tourism authorities and international airlines to continue attracting high-value visitor segments; expanding the capacities and commercial relevance of MRIA and JIA; and embedding a culture of customer-centricity and innovation across all five airports.

I am grateful to the Honorable Minister of Ports and Civil Aviation, the Deputy Minister for their unwavering guidance and support throughout the year. I thank the Vice Chairman, the Board of Directors and the Senior Management team for their collective wisdom and dedication. Above all, I thank the approximately 4,000 employees of AASL, from the most senior officer to the frontline worker, whose daily commitment to service excellence is what truly animates our organization.

Together, we have built something of which Sri Lanka can be proud. And together, we will continue the journey - always ascending.

W W S Mangala
Chairman (Acting)
20 May 2026

Across the Board
Board of Directors

LEFT TO RIGHT

H R Sirinama (Ms) - Ministry Observer
T S Wickramathunga - Non-Executive Director
P M K Hettiarachchi - Non-Executive Director / Treasury Representative
W W S Mangala - Chairman (Acting)
Primal De Silva - Non-Executive Director

L Senarathna - Non-Executive Director
Cyril Wannigama - Vice Chairman
H T Chaminda - Non-Executive Director
M M Renuka P Gunasekara (Ms) - Company Secretary
K M P N Karunarathna - Non-Executive Director

Across the Board
Board of Directors

W W S Mangala
Chairman (Acting)

Mr. W. W. S. Mangala is a senior member of the Sri Lanka Planning Service (Class I) with over 25 years of distinguished experience in national and regional development planning, public administration and foreign-funded programme management. He holds a Master of Science in Regional Development Planning from the University of Dortmund, Germany and the University of the Philippines and a Bachelor of Science in Agriculture from the University of Ruhuna. He also holds professional diplomas in Public Procurement and English for Public Servants.

In October 2025, Mr. Mangala was appointed Secretary to the Ministry of Ports and Civil Aviation. Subsequently, he was appointed Acting Chairman of AASL on 22 January 2026.

Throughout his career, Mr. Mangala has held several senior positions across key Ministries, Provincial Councils and District Planning Secretariats. His leadership experience spans strategic planning, results-based monitoring and evaluation, public investment management, foreign-funded programme coordination and public sector reform initiatives. He has been instrumental in the formulation and implementation of national development action plans, large-scale infrastructure and agricultural development programmes and institutional performance frameworks aligned with Treasury and national policy directives.

He has also contributed extensively to capacity development as a Master Trainer, conducting training-of-trainers programmes and strategic planning workshops for public sector institutions, universities and international development partners. His international exposure includes academic and professional engagements across Europe and Asia.

Cyril Wannigama
Vice Chairman

Mr. Cyril Wannigama successfully completed the University entrance exam and joined a four-year full-time course at the University of Sri Jayewardenepura in 1980. He graduated in 1984 with a BSc (Business Administration) degree. After receiving appropriate training, he accepted a Government teaching post at the University Entrance Level in 1985 and served as a Teacher until 1987.

Mr. Wannigama, having passed three competitive exams, chose the Sri Lanka Audit Service in 1987 and worked as a Superintendent of Audit at the Auditor General's Department until 1992. In 1992, he joined Airport & Aviation Services (Sri Lanka) (Private) Limited as a Senior Executive in Internal Audit and became the Head of the Division in 1995. He served in this role until his retirement in 2021, overseeing airport business for 29 years. On 1 November 2024, he was appointed Vice Chairman of AASL. He served as the Chairman of the HR & Remuneration and Risk Management Board Sub-Committees and as a member of the Project Management Board Sub-Committee.

Mr. Wannigama passed Chartered Accountancy in 1994 and became a member in 1995. He also successfully completed a Master's Degree in Business Administration from the University of Southern Queensland in 2009 and a Post Graduate Diploma in Strategic Finance from the Institute of Chartered Accountants of Sri Lanka. Additionally, he obtained Membership from the Institute of Certified Management Accountants of Australia.

L Senarathna
Non-Executive Director

Mr. Lal Senarathna was appointed as a member of the Board of Directors of AASL on 1 November 2024. He served as a member of the Audit Sub - Committee of the company. With nearly 42 years of extensive experience in the Ceylon Electricity Board and the Petroleum Terminals Company,

Mr. Senarathna has held various positions in the fields of accounting, auditing and special investigations. Additionally, he has contributed to the development of future professionals by serving as a Visiting Lecturer at the training center affiliated with the Ceylon Electricity Board.

Currently, Mr. Senarathna is the Chairman of SEN Electrical Technologies (Pvt.) Ltd, where he continues to apply his wealth of knowledge and expertise. He holds a Bachelor's degree from the University of Kelaniya, along with several qualifications in accounting, auditing and investigation from both local and international institutions.

T S Wickramathunga
Non-Executive Director

Mr. Wickramathunga is an experienced aviation professional with over a decade of experience as a licensed Commercial Pilot. He holds an Airline Transport Pilot License (ATPL) from the Civil Aviation Authority of Sri Lanka. Renowned for his commitment to safety, operational excellence and regulatory compliance, he brings a wealth of expertise in flight operations, aviation safety and international relations. On 4 November 2024, he was appointed as a Director of the AASL. He served as a member of the Board Sub-Committees for HR & Remuneration, IT, Risk Management, and Business Development.

In addition to his aviation career, Mr. Wickramathunga served as a Director at the Sri Lanka Atomic Energy Regulatory Council and the Fisheries Corporation of Sri Lanka, showcasing his leadership in the regulatory and corporate sectors. With a blend of technical expertise, regulatory leadership and international exposure, he is committed to advancing Sri Lanka's aviation sector and enhancing its global presence.

Mr. Wickramathunga's academic credentials include a Bachelor of Science in Physics and Mathematics from the University of Colombo, alongside postgraduate qualifications such as a Master of Arts in International Relations and a Master of Human Rights from the University of Colombo. He also holds a UK Bachelor of Laws (LLB), highlighting his multidisciplinary expertise.

Primal De Silva
Non-Executive Director

Mr. Primal De Silva, with over three decades of experience in the aviation industry, was appointed as a Director of AASL on 4 November 2024. He served as a member of the Board Sub-Committees for HR & Remuneration, Project Management, and Risk Management and Chairs the Business Development Board Sub-Committee. His career began in 1988 as a cabin crew member with Air Lanka, which later became SriLankan Airlines, where he demonstrated exceptional leadership across various facets of the aviation sector.

During his tenure, Mr. De Silva held various critical roles, including General Manager of the internationally renowned SriLankan Aviation College from 2014 to 2024. He also served as the Accountable Manager of the National Carrier for the Aircraft Maintenance & Engineering Training Organisation, under the certification of the European Aviation Safety Agency (EASA). From 2019 to 2024, he was also the Director of Emergency Response for SriLankan Airlines, overseeing the organization's preparedness and compliance in emergency situations.

In his other previous responsibilities at the national carrier, Mr. De Silva led inflight services as Manager of In-flight Services Training Standards & Operations, ensuring service delivery met international benchmarks. As Head of Corporate Social Responsibility, he played a key role in aligning the company's social and environmental initiatives with corporate goals. Additionally, as the Cabin Safety Manager, he pioneered the implementation of the Safety Management System (SMS) for in-flight cabin operations, emphasizing his advocacy for safety. Mr. De Silva holds an Executive Master's in Business Administration from the University of Sri Jayewardenepura's Post Graduate Institute of Management, a Master's in Labour Relations and Human Resources Management from the University of Colombo and a National Diploma in Training and Development from the Sri Lanka Institute of Training and Development.

In 2024, after almost 36 years in aviation at SriLankan Airlines, Mr. De Silva chose to retire prematurely and follow his passion for the agriculture and plantation sector.

Across the Board - Board of Directors |

K M P N Karunarathna
Non-Executive Director

Mr. Karunarathna, an Information Technology professional with over 25 years of experience, was appointed as a Director of AASL on 11 December 2024. He served as a member of the Board Sub-Committees for HR & Remuneration & Project Management and Chairs the IT Board Sub-Committee. He specializes in Program Management, SaaS operations, business operations, corporate strategy, Management Information Systems (MIS) and cross-functional team management within large multinational information technology organizations. A results driven leader, he has in-depth, hands-on experience in leading globally distributed, multicultural teams to deliver technology solutions for large enterprise software and digital enablement change programs across industries such as Financial Market Infrastructure (FMI), mobile media and messaging, telecommunications and insurance.

Currently, Mr. Karunarathna heads the business operations function for the Market Infrastructure Technology division within the London Stock Exchange Group (LSEG). In this role, he oversees change management, strategic planning, risk management and MIS functions. He has previously held the roles of Head of Project Management and Project Director within the same organization. His wealth of experience also includes Program Management roles at Syniverse Technologies LLC (USA) and Verisign Inc (USA), where he managed mobile media and messaging program deliverables for multiple wireless carriers across the USA, Canada and Mexico.

Additionally, Mr. Karunarathna serves as a volunteer General Council Member of the Sri Lanka Association of Software Services Companies (SLASSCOM), primarily involved in the technology forum to drive various programs aimed at uplifting the software industry in Sri Lanka.

Mr. Karunarathna holds an MBA from the University of Sri Jayawardenepura, a BSc Eng (Hons) degree from the University of Moratuwa specializing in Electronics and Telecommunications Engineering and is a Certified Project Management Professional (PMP) from the Project Management Institute (PMI) USA.

H T Chaminda
Non-Executive Director

Mr. Thushara Hettithantrige is an accomplished corporate leader with over 28 years of experience at the Senior Management level in leading companies in Sri Lanka. He was appointed as a Director of AASL on 4 November 2024. He served as a member of the Board Sub-Committees for HR & Remuneration, IT and Audit. Specializing in human resource management and operations, he has held senior leadership roles in various large scale private sector companies, including Richard Pieris and Company PLC, CEAT Kelani Holdings and Ocean Lanka (Pvt) Limited. In addition, Mr. Thushara has served as a Visiting Lecturer for professional accounting studies at various private institutes.

With academic credentials including a Bachelor of Economics (Hons) from Monash University - Australia and a Master of Business Administration from Manchester Metropolitan University, he has a strong foundation in strategic business management, human resource management, finance and economics. Currently, Mr. Thushara is a PhD candidate at the University of Colombo, demonstrating his commitment to continuous learning and research. In addition to his corporate roles, Mr. Thushara holds a Directorship on the Board of the Export Development Board of Sri Lanka. He also serves as a Member of the Board of Governors at the National Institute of Labour Studies and is a Member of the National Labour Advisory Council of the Labour Department. His wealth of experience makes him a highly respected leader and expert in corporate governance, strategic business management and operations.

P M K Hettiarachchi
Non-Executive Director/Treasury Representative

Mr. Manjula Hettiarachchi, Director General of the Department of Development Finance at the Ministry of Finance, Planning and Economic Development, Sri Lanka, has served in the public sector for over twenty years. He was appointed as a Director of AASL on 27 January 2025. He served as the Chairman of the Audit Board Sub-Committee. Mr. Hettiarachchi began his career in 2002 as an Assistant Director of the Sri Lanka Planning

Service and has since held various significant positions, including Additional Director General of the Department of Development Finance and performing the duties of the Chief Executive Officer of the National Insurance Trust Fund Board. He has also served as the Project Director for the ADB-funded Small and Medium-sized Enterprises Line of Credit (SMELoC) project.

Mr. Hettiarachchi holds a Master's degree in International Development Economics from the International University of Japan and a Bachelor's degree (B.Sc.) in Management from Sri Jayawardenepura University in Sri Lanka. Additionally, he has obtained two Post Graduate Diplomas in Development Economics one from the University of Colombo in Sri Lanka and the other from the Institute of Development Economics in Chiba, Japan. He also holds a Certificate of Intermediate Banking Studies from the Institute of Banking Studies.

H R Sirinama (Ms)
Ministry Observer

Ms. Harshani Rathnamali Sirinama serves as Director (Development) at the Ministry of Ports and Civil Aviation and was appointed as the Ministry Observer representing the line ministry from 8 December 2025. She is a senior officer of the Sri Lanka Administrative Service (Grade I), bringing nearly three decades of experience in public sector.

She assumed duties in her current capacity in 2017, contributing to policy coordination, development oversight and institutional governance within the aviation and ports sector. Prior to this appointment, Ms. Sirinama held key leadership roles including District Divinaguma Director at the Department of Divinaguma Development (2012–2017) and Assistant Divisional Secretary at the Divisional Secretariat, Colombo (2006–2012).

Ms. Sirinama holds a Master's Degree and Postgraduate Diploma in Human Resource Management from the University of Kelaniya and a Bachelor of Science in Business Administration from the University of Sri Jayewardenepura. Her professional development includes international training in Port Management in China, e-Government in India and Change Management at the University of Oxford, along with certifications in public administration, public service management, English proficiency, ICT (ICDL) and e-Citizen services.

Recognized for her results-oriented approach, she emphasizes accountability, timely delivery and organizational performance, while maintaining a strong focus on stakeholder satisfaction and service excellence.

Action – Senior Management Team

Left to right

Mr. U M Weerawardena - Head of Mechanical & Electrical Engineering
Mr. J M De Croos Rubin - Head of Architecture, Landscaping & Interior Design
Ms. M Ratnasinghe - Head of Legal
Mr. U J Lokuarachchi - Head of Information Technology
Mr. K A R Kodikara - Head of Human Resources

Dr. S S De Silva - Head of Marketing & Corporate Communications/Oversee the functions of Head of Commercial & Properties
Mr. J A M D S S Abeywardena - Head of Finance & Strategy
Ms. K D Y Chandanie - Head of Strategic Management
Mr. S C Disapathige - Head of Air Navigation Services
Mr. H P L Sirimanne - Head of Supply Chain Management

Left to right

Action – Senior Management Team |

Left to right

Maj. Gen. (Rtd.) A P Pallawela - Head of Security, Fire & Rescue Services
Mr. R P A Rajapaksha - Head of Airport Management
Dr. S D A S Nishantha - Company Medical Officer
Mr. R W L B Medawewa - Head of Cargo & Air Freight Management
Ms. M K P Tennege - Head of Internal Audit

Eng. J K Rathninda - Head of Electronics & Air Navigation Engineering
Wing Cdr. (Rtd.) S M D Wijesooriya - Head of Safety, Investigations & Special Projects
Mr. G A K Nimalaratne - Head of Sri Lanka Airport & Aviation Academy
Ms. K R R D Weerasri - Head of Civil Engineering

Left to right

Accountability of Direction
Report of the Board of Directors

We are pleased to present our report together with the audited financial statements for the year ended 31 December 2025. 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.

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.

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 4 November 2010:

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).

The provision and maintenance of search, rescue and firefighting services and aviation security services at the above aerodromes.

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.

Review Of Operations

A review of financial and operational performance, during the year ended 31 December 2025 and future business development of the AASL is illustrated in the Chairman's Message (page 12 to 15), Management Discussion and Analysis (page 36 to 51), and the Financial Review (page 52 to 59) 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".

Financial Statements

The Financial Statements of the Company, duly signed by two Directors on behalf of the Board are given on pages 103 to 141.

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 108 to 120. 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.

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 104 to 141 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.

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 2025 was carried out by the Auditor General.

The Independent Auditors' Report on the financial statements of the Company is given on pages 86 to 102 of this report. The audit fee for the year ended 31 December 2025 was LKR 2,699,000 (2024: LKR 1,850,000) 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.

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 Committee (AC) 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.

Income Statement And The Financial Position Of The Company

Revenue

Revenue generated by the Company for the year 2025 is LKR 50.1 billion (2024: LKR 43.9 billion) which is a significant increase equivalent to 14% 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 121.

Operating Results

The Company reported an operating profit amounting to LKR 26.8 billion for the year ended 2025. This is 37% improvement when compared to the operating profit of LKR 19.6 billion recorded a year ago.

The company recorded a net profit of LKR 25.9 billion for the year 2025 compared to the net profit of LKR 21.1 billion in 2024.

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 113.6 billion as of 31 December 2025 as against LKR 90.3 billion recorded a year ago. The movement in reserves of the company is shown in the Statement of Changes in Equity on page 106.

Dividends

During the financial year 2025, The Company paid an interim dividend amounting to LKR 2,931 million in respect of the year 2025. During the financial year 2024, Final dividend of LKR 1,286 million was paid in respect of the year 2024.

Donation

No donations were made by the Company during the year 2025 (2024: LKR 2,350,000).

Capital Expenditure

During the year under review, Company incurred LKR 6.7 billion as capital expenditure compared with LKR 26.5 billion in 2024. Investment on Property Plant and Equipment and Intangible assets are illustrated in notes number 11 and 12 of Notes to the Financial Statements.

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, SriLankan Airlines, etc. for them to provide related service within the airport. These transactions and account balances are disclosed under Related Party transactions in note 33 of Notes to the Financial Statements on page 139.

The contribution to the Government indirectly through the payment of taxes during the past 4 years is illustrated in below table;

Year	LKR Million				
	Dividend	**VAT**	**Tax**	**SSCL**	**APIT**
2022	1,000	1,281	117	70	15
2023	5,000	2,216	3,772	800	430
2024	1,286	3,305	5,933	931	962
2025	2,931	4,254	6,546	1,031	669

Investments

Rupee value of investment portfolio increased by LKR 29.6 billion at the end of the year, of which details are tabulated below:

Investments	LKR Million	
	As at 31.12.2025	**As at 31.12.2024**
Treasury Bills/ Bonds	20	166
Short term Bank Deposits	128,721	93,428
Investments in Debentures	1,754	2,199
Long-term bank deposits	-	5,141
Total	**130,495**	**100,934**

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 2025 was as follows;

Held by	No of Shares	Value (LKR)
Secretary to the Treasury	200,000	20,000,000
Secretary - Ministry of Ports and Civil Aviation	1	100
Director General of Civil Aviation	1	100
Total	**200,002**	**20,000,200**

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 35 to the financial statements on page 141.

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.

Contingencies and Commitments

The details of contingent liabilities are disclosed in note 30 to the financial statements on page 135.

Information Of The Board Of Directors And Board Sub-Committees

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.

Details of the Present Directors Who Held Office as at 31 December 2025

Board of Directors	Position	Date of Appointment	Independent
Air Chief Marshal (Rtd) H D Abeywickrema *	Chairman	09.10.2024	No
Cyril Wannigama	Vice Chairman	01.11.2024	No
L Senarathna	Non-Executive Director	01.11.2024	Yes
T S Wickramathunga	Non-Executive Director	04.11.2024	Yes
Primal De Silva	Non-Executive Director	04.11.2024	Yes
K M P N Karunarathna	Non-Executive Director	11.12.2024	Yes
H T Chaminda	Non-Executive Director	04.11.2024	Yes
P M K Hettiarachchi	Non-Executive Director / Treasury Representative	27.01.2025	No
H R Sirinama (Ms)	The Observer from Ministry of Ports and Civil Aviation	08.12.2025	No

*Air Chief Marshal (Rtd) H D Abeywickrema tendered his resignation on 21 January 2026.
W W S Mangala was appointed as Acting Chairman on 22 January 2026.

Details of the Directors who resigned During the Year 2025

Board of Directors	Position	Date of Appointment
M M N Somathilaka	The Observer from Ministry of Ports, Shipping and Aviation	30.01.2024

M M N Somathilaka has not formally tendered his resignation on a specified date: however, Mrs. H R Sirinama was appointed to this position on 8 December 2025.

Board Sub-Committees

The Board of Directors has appointed six sub-committees, to assist the Board. The compositions of the above committees as at 31 December 2025 are as follows;

Sub Committee	Composition as at 31 December 2025
Audit Committee	P M K Hettiarachchi – Chairman
	H T Chaminda – Member
	L Senarathna – Member
	Head of Internal Audit – Convener
	M M Renuka P Gunasekara (Ms) – Secretary
	N D N C Kumari (Ms) – Observer – Senior Assistant Auditor General of Government Audit
	L A A Ruvijini Liyanage (Ms) – Observer – Superintendent of Government Audit
Human Resources and Remuneration Committee	Cyril Wannigama – Chairman
	T S Wickramathunga – Member
	H T Chaminda – Member
	P De Silva – Member
	K M P N Karunarathna – Member
	Head of Human Resources – Convener and /or Secretary
Information Technology Committee	K M P N Karunarathna – Chairman
	T S Wickramathunga – Member
	H T Chaminda – Member
	Head of Strategic Management – Convener and /or Secretary
Risk Management Committee	Cyril Wannigama – Chairman
	P De Silva – Member
	T S Wickramathunga – Member
	Head of Strategic Management – Convener and /or Secretary
Business Development Committee	P De Silva – Chairman
	T S Wickramathunga – Member
	Head of Marketing & Corporate Communications – Convener and / or Secretary
Project Management Committee	Air Chief Marshal (Rtd) H D Abeywickrema – Chairman
	Cyril Wannigama – Member
	P De Silva – Member
	K M P N Karunarathna – Member
	Head of Strategic Management – Convener and /or Secretary

Accountability of Direction - Report of the Board of Directors |

Disclosure of Directors Dealing in Shares or Debentures

No shares or Debentures are held by any of the Directors.

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.

Directors' Remuneration and Other Benefits

The Company has paid LKR 5.1 million as Directors' emoluments for the year 2025. (2024 – LKR 12.3 million). There were two Executive Directors at the end of the year who were paid LKR 1.5 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 3.6 million during the year, being the cost of traveling and Directors' fees for attending Board meetings.

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.

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.

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.

Annual General Meeting

The Annual General Meeting will be held at the Board Room of AASL, on 30 June 2026 at 9:30 a.m.

Acknowledgement

The Board of Directors takes great pride in congratulating the Management team for successfully completing another financial year amidst numerous challenges. The year 2025 presented significant obstacles for the aviation sector, including rising fuel costs, supply chain disruptions and fluctuating demand. Despite these challenges, the Company demonstrated resilience and continued to deliver strong performance. We also wish to express our heartfelt gratitude to the Ministry of Ports and Civil Aviation, along with other stakeholders and regulatory bodies, for their ongoing support and collaboration during this crucial period.

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

W W S Mangala
Chairman (Acting)
20 May 2026

Assurance

Audit Committee (AC) Report

Purpose Of The Audit Committee

The Audit Committee is a Sub Committee of the Board of Directors, established to support the Board in fulfilling its oversight responsibilities. It is appointed by the Board and reports its findings and recommendations to facilitate the implementation of corrective measures and the achievement of organization objectives. The powers and responsibilities of the Audit Committee are governed by the Guidelines on Corporate Governance for State-Owned Enterprises, issued by the Department of Public Enterprises, General Treasury.

Role Of The Committee

The Audit Committee's main responsibility is to assist the Board in carrying out its oversight duties in areas such as the risk management process, effectiveness of the prevailing internal control system, regulatory and statutory compliance and integrity of financial reporting of the authority.

The Committee evaluates and discusses the comments and observations on the external auditor's reports and queries. The Committee also assesses the adequacy and performance of the internal audit functions. Further to that evaluate the reports and queries issued by Internal Audit Division.

Composition of the committee

The AC comprises of three (03) Non-Executive Directors, who conduct Committee proceedings in accordance with the Audit Committee Charter, which clearly defines the Terms of Reference (TOR) of the Committee. The composition of the AC for the year under review was as follows;

AC Composition			
Name of the Director	**Tenure**		**Position**
	From	**To**	
P M K Hettiarachchi	27.01.2025	14.11.2025*	Chairman
Lal Senarathna	01.11.2024	14.11.2025*	Member
Thushara Chaminda	04.11.2024	14.11.2025*	Member

*The last AC conducted in 2025.

The representatives of the Auditor General from the National Audit Office and Chief Internal Auditor of the Ministry of Ports and Civil Aviation attended AC meetings as independent observers.

Meetings

During the year 2025, The AC held Five (05) meetings. The attendance of the members to the meetings is set out in the table below;

Name of the Director	Number of Meetings scheduled to be attended out of the total ACs	Attendance
P M K Hettiarachchi	5	5
Lal Senarathna	5	5
Thushara Chaminda	5	2

The Chief Internal Auditor convened the Audit Committee in line with the provision provided under the Guidelines on Corporate Governance for State Owned Enterprises. The proceedings of the AC meetings were recorded by the Company Secretary, functioning as the Secretary to the AC and minutes of AC meetings were circulated to the Board of Directors at the next most practicable meeting.

Charter Of The Committee

The Board approved AC Charter clearly defines Terms of Reference (TOR) of the Committee, and regulates the purpose, composition, scope, duties and responsibilities of the AC.

Key Responsibilities Of The Committee

The key responsibilities include;

- To review significant accounting and reporting issues, including complex or unusual transactions, highly judgmental areas and recent professional and regulatory pronouncements and understand their impact on the financial statements.
- To examine the outcomes of the audit in collaboration with management and external auditors,addressing any encountered challenges.
- To review the annual financial statements and consider whether they are complete and consistent with information known to Committee members and ensure that the information is presented in accordance with the appropriate accounting standards and policies.
- To review other sections of the annual report and related regulatory filings before the release and consider the accuracy and completeness of the information.
- To ensure that all pertinent matters needing communication with the Audit Committee have been effectively conveyed to both management and external auditors.
- To review interim financial statements with management and if required with the Superintendent of Audit representing the Auditor General and consider whether they are complete and consistent with the information known to Committee members.
- To review reports prepared by management and/or the independent auditor setting forth significant financial reporting issues, judgments made and key audit matters in connection with the preparation of the financial statements.
- To approve the annual audit plan and any significant modifications to it and assess the performance of the internal audit activity in comparison to its plan.
- To coordinate with external auditors and monitor the response to the Auditor General's (AG's) Management Letter, along with management's corresponding actions.
- To interact with the internal auditors and Superintendent of Audit representing the Auditor General.
- To assess the efficiency of the system in monitoring compliance with laws, regulations and directives, and to review the outcomes of management's investigations and subsequent actions (including disciplinary measures) regarding any instances of non-compliance.

Activities In 2025

Throughout the year, the AC diligently carried out its responsibilities beyond routine activities. It extensively reviewed the mechanism adopted to regular monitoring of operational procedures across

all divisions and their associated controls. The following include other key routine activities carried out by the AC during 2025.

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 aided the Board of Directors in fulfilling their responsibility for the preparation of true and fair financial statements in accordance with the Sri Lanka Accounting Standards and the Company's books of account. It assessed the adequacy and effectiveness of the internal control system and procedures to ensure that all transactions are accurately and completely recorded in the books of account. Additionally, the Committee reviewed monthly interim financial statements along with pertinent supporting information, including significant assumptions and judgments applied in the preparation and presentation of financial statements.

Having assessed the prevailing Internal Control systems and procedures, the committee is of the view that adequate controls and procedures are in place to ensure effective monitoring of the financial position and financial reporting of the Company.

Internal Controls

The AC assessed the effectiveness of Internal Controls over financial reporting for the year ended 31 December 2025. 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 AC ensures that appropriate action is taken by the management on the recommendations of the Head of Internal Audit, 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 AC 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 AC monitored and reviewed the scope, resources, extent and effectiveness of the activities of IA Division.

The AC reviewed, assessed and approved the Annual Internal Audit Plan for the year 2026. The AC 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 of the country, the Auditor General (AG) has been empowered to carry out the external audit of AASL. Accordingly, the AG acts as the External Auditor of the Company for the year ended 31 December 2025. AC 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 AC 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 AC has the potential to significantly enhance Good Governance and foster a proactive culture within AASL by emphasizing the importance and necessity of adhering to regulatory requirements, including Government Circulars.

Conclusion

In its efforts, the AC has aimed to strike a balance between providing independent oversight of AASL's operations while offering support and guidance to the Board of Directors in fulfilling their obligations concerning financial reporting processes, internal control systems' adequacy and effectiveness, external audit and AASL's compliance monitoring processes. The Committee is confident that it has fulfilled its duties effectively and to a high standard throughout the year, thereby enhancing the value of the Company.

P M K Hettiarachchi
Chairman – Audit Committee (AC)
20 May 2026

Gat

Assessing the Ascent

"turning insight into action, and performance into a pathway for sustained growth"

Assessing the Ascent
Management Discussion and Analysis

Aviation Landscape 2025 - Global and Local Industry Overview

Aviation Atmosphere: Global Industry Context

Overview: Adjustment, Acceleration, and Asymmetric Pressures

The global aviation industry in 2025 continued its transition toward adjustment and acceleration, following a sustained period of recovery. International air travel demand demonstrated steady growth, driven by the reopening of markets, airline network realignments, and renewed passenger confidence. Airports globally were projected to handle 9.8 billion passengers in 2025 (Source: ACI World Airport Traffic Forecast 2023; ICAO Air Transport Outlook 2024) - a 3.7% year-on-year increase, approaching the historic 10-billion milestones.

However, the operating environment remained asymmetric, influenced by geopolitical developments, fuel price volatility, climate-related disruptions, and evolving regulatory expectations. Airlines globally focused on asset optimization, capacity discipline, and alliance-driven connectivity, while airports increasingly prioritized resilience, digitalization and passenger experience. Sustainability considerations gained prominence, with aviation stakeholders accelerating efforts toward environmental accountability, operational efficiency and long-term adaptability.

Airports Council International (ACI), in its Airport Traffic Forecasts (2023 Edition) and subsequent industry outlook commentary (2024) highlighted that international traffic growth was expected to outpace domestic growth, reflecting continuing long-haul normalization and route restoration. Despite ongoing pressures, aviation reaffirmed its strategic role as a critical enabler of global trade, tourism, investment mobility, and economic activity.

Airport Advancement & Capacity Alignment & Growth

Globally, airport operators responded to rising demand by focusing on capacity alignment rather than rapid expansion. Emphasis was placed on expanding processing capacity through terminal reconfiguration, modular additions, improved queue design and technology adoption. Airports increasingly positioned themselves as integrated mobility and service hubs, balancing commercial viability with public service obligations. Industry outlook publications reinforced that 2025 marked a transition into more stable growth. The ICAO Air Transport Outlook (2024 Edition) referenced the estimate of 9.8 billion global passengers in 2025, describing it as the end of the recovery phase and the start of a more moderated growth trajectory whilst ACI's 2025 forecast similarly emphasized 9.8 billion passengers, with international traffic growing faster than domestic.

Automation Advances: Innovations and Airport Technology Trends

Global air passenger traffic is forecast to nearly double over the next two decades. (Source: Airbus Global Market Forecast 2023-2042). In this context, while expansion of physical infrastructure such as runways and terminals remains essential to accommodate forecast traffic growth, modern airports are increasingly using technology as a capacity multiplier to optimize existing infrastructure.

This shift is supported by the adoption of digital and automated systems, including biometric processing, data-driven operations and collaborative decision-making frameworks, enabling more efficient, seamless and scalable airport operations.
In the Sri Lankan context, the Bandaranaike International Airport Master Plan Traffic Forecast prepared by Netherland Airport Consultants (NACO) (2025) projects passenger traffic at BIA to reach approximately 17.8 million passengers in 2040 and 21.7 million passengers by 2055 under the baseline scenario, indicating the same steady long-term growth in passenger demand.

Therefore, this combined approach of infrastructure development and technology optimization is reflected in modern airport master planning practices, including the traffic forecasts and development planning outlined in the

Bandaranaike International Airport Master Plan prepared by NACO.

Accountability Actions: Sustainability and Environmental, Social and Governance (ESG) Best Practices

Sustainability continued to shape the aviation sector in 2025, with airports strengthening their focus on emissions reduction, resource efficiency and environmental accountability. Industry direction remains aligned with long-term decarburization targets, supported by operational improvements and evolving regulatory expectations. Sustainable Aviation Fuel (SAF) is increasingly recognized as a key enabler of future emissions reduction. While adoption remains gradual, airports are playing a facilitative role in supporting the infrastructure and partnerships required for its long-term integration.

Asia Ascendancy & Regional Aviation Dynamics

Asia-Pacific remained a key driver of aviation growth in 2025, supported by recovering travel demand, expanding connectivity and tourism resurgence. South Asia, in particular, continued to strengthen its position within global aviation, driven by rising travel demand, strong diaspora movements and favorable geographic positioning. These trends reinforce the region's growing importance as a dynamic and opportunity-rich aviation market, with increasing relevance for regional connectivity and gateway development.

Aviation Activity: Local Industry Context

Sri Lanka's aviation sector in 2025 was shaped primarily by tourism-led demand, improving connectivity and peak season capacity pressure supported by tourism recovery, expanding airline presence and strengthening international connectivity. The country's geographic location continued to position it as a natural transit and destination hub within the Indian Ocean region. Total tourist arrivals by air increased to 2,335,075 in 2025, up from 2,045,958 in 2024, reinforcing aviation's role in tourism earnings, employment and services-sector expansion. Visitor arrivals were strongly supported by key source markets including India, Russia, the United Kingdom, Germany, Chin and France, which together accounted for over half of total international tourist arrivals. This concentration of demand from both short-haul and long-haul markets played a significant role in shaping airline capacity deployment, route development priorities and overall passenger growth across the national airport network.

Sri Lanka's improving destination profile further elevated horizons with strengthened travel demand. In October 2025, the country was ranked as the number one destination to visit by the international travel magazine Time Out, highlighting Sri Lanka's diverse tourism offering encompassing cultural heritage, natural attractions and year-round climatic appeal. Such international recognition contributed positively to destination confidence and reinforced the outlook for sustained inbound travel, supporting continued airline interest and connectivity growth.

Tourists Arrivals by Country of Residence 2020 - 2025

Country of Residence	2020	2021	2022	2023	2024	2025	% Increase / Decrease over 2024 As a % of Total	2025 As a % of Total
America	31,843	11,759	50,631	87,753	99,622	112,299	13%	5%
Africa	2,880	862	4,647	9,720	14,199	17,569	24%	1%
Asia	181,154	83,926	213,319	579,390	853,367	1,031,281	21%	44%
Europe	281,596	93,496	429,659	739,278	1,049,566	1,141,605	9%	49%
Middle east	10231	4452	18,107	27,814	29,204	32,321	11%	1%
Total	**507,704**	**194,495**	**716,363**	**1,443,955**	**2,045,958**	**2,335,075**	**14%**	**100%**

Sources - Sri Lanka Tourism Development Authority, Department of Census and Statistics and the Department of Immigration & Emigration.

Accountability Atmosphere: Macroeconomic Conditions

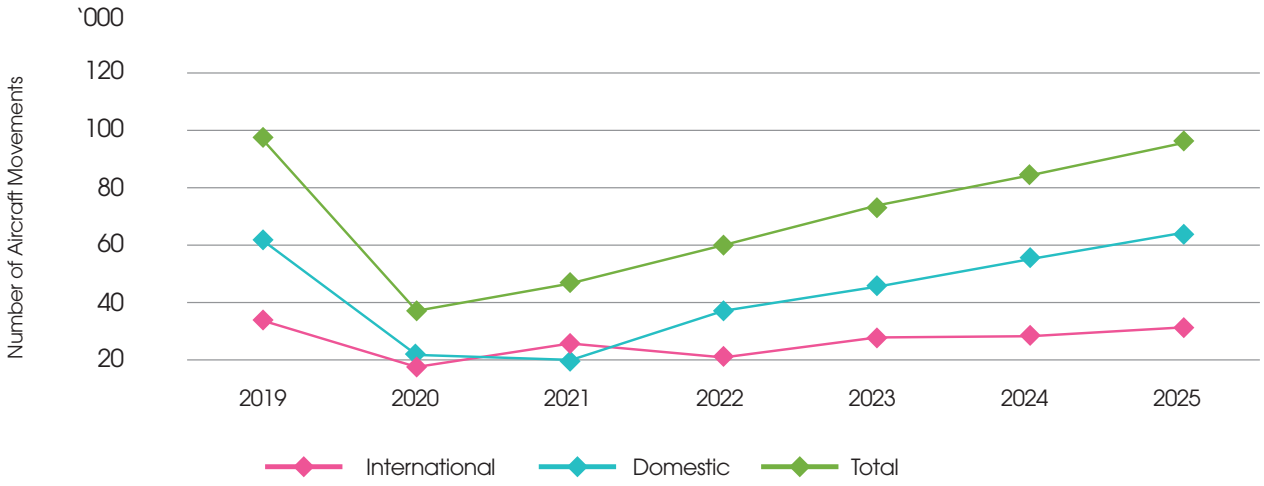
From a macroeconomic perspective, Sri Lanka's economy continued its gradual recovery trajectory in 2025. Data published by the Department of Census and Statistics indicates that in the third quarter of 2025, the economy recorded 5.4% GDP growth, with positive contributions from all major sectors - agriculture (3.6%), industry (8.1%) and services (3.5%).

Macroeconomic recovery directly influenced aviation performance, as expanding services-sector activity and foreign exchange inflows reinforced demand fundamentals. At the same time, aviation-related costs remained sensitive to global fuel pricing, foreign currency exposure and capital expenditure requirements, requiring disciplined financial oversight.

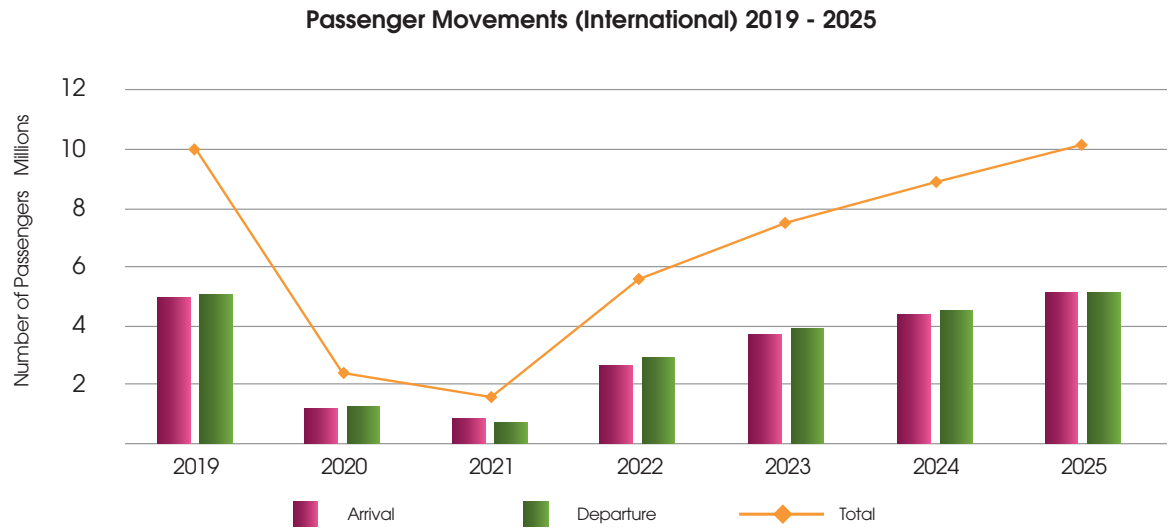
AASL operates within a partially foreign currency-linked revenue structure, approximately 55% of AASL's revenue is denominated in United States Dollars, while a significant portion of development borrowings and capital commitments are also foreign currency-based. During 2025, exchange rate movements had a relatively neutral financial impact due to currency stability over the period. Nevertheless, exposure to future volatility remains an ongoing risk consideration. In this environment, management continued to prioritize financial prudence, operational efficiency and structured capital planning. Sustained aviation growth remains closely linked to macroeconomic coherence, tourism confidence and policy stability and AASL remains focused on aligning airport operations with national development priorities while maintaining resilience, safety and long-term aviation readiness.

Air traffic movements and passenger flows increased steadily, with airlines expanding frequencies, resuming suspended routes and introducing new services to BIA, MRIA and JIA with a growth respectively by 14% and 15% showing the sector operating at high throughput, with demand requiring continuous capacity alignment and operational assurance.

Aircraft Movements 2019 - 2025



	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
International	62,195	20,881	21,204	37,641	46,639	56,289	64,340
Domestic	34,617	17,264	26,187	21,810	27,600	28,500	31,289
Total	96,812	38,145	47,391	59,451	74,239	84,789	95,629



	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Arrival	4,945,805	1,140,375	807,315	2,626,915	3,681,037	4,392,041	5,077,568
Departure	5,012,883	1,234,681	698,164	2,876,283	3,867,609	4,491,969	5,124,541
Total	9,958,688	2,375,056	1,505,479	5,503,198	7,548,646	8,884,010	10,202,109

Looking ahead, the global and Sri Lankan aviation industries are expected to continue on a trajectory of measured growth and strategic transformation. Demand fundamentals remain strong, supported by tourism recovery, trade expansion and increased regional connectivity.

For Sri Lanka, sustained progress within the aviation landscape will depend on:

- Timely infrastructure development
- Airline partnership expansion
- Continued safety, security and service assurance

Within this evolving landscape, aviation stakeholders are increasingly required to balance growth ambitions with accountability, resilience and sustainability.

The global and local aviation industry overview underscores the need for adaptive strategy, assured safety and aligned infrastructure development, reinforcing the context within which AASL operated during the financial year 2025.

Ascending in Aviation Excellence: AASL Achievements and Milestones – 2025

In 2025, AASL advanced a range of strategic initiatives, operational developments and milestone achievements aligned with its mandate as the national airport operator and aviation service provider. Against a backdrop of recovering air traffic, evolving airline requirements and heightened stakeholder expectations, management focused on assurance of safety, accessibility of connectivity, asset optimization and service advancement.

The year reflected structured progress, while maintaining alignment with national development priorities and global aviation best practices.

Airline Access & Connectivity Advancement

Sri Lanka's airport network demonstrated strong airline access, network depth and operational resilience in 2025, supporting tourism recovery, trade flows and regional integration. Approximately 46 international airlines connecting the country to 72 global origins across scheduled, charter and diversion services.

1

2

BIA remained the primary aviation gateway, handling approximately 97% of international operations, supported by 33 scheduled airlines, including 23 year-round operators, ensuring consistent connectivity across South Asia, the Middle East, East and Asia-Pacific and key long-haul markets in Europe and Oceania, supporting business travel, diaspora movements, cargo and leisure demand.

MRIA played a complementary, tourism-focused role through a seasonal charter-led model, serving approximately 27 origins, predominantly from Russia during peak winter travel months (November–April), while providing critical operational flexibility by accommodating diversions during adverse weather conditions. Also MRIA changed its strategic direction in an impressive gear towards opening doors to call for Expression of Interest (EOI) from all potential investors globally.

CIAR, JIA, and BTIA continued to support regional connectivity, general aviation and specialized operations, contributing to a more balanced and distributed national airport network.

Collectively, this diversified connectivity structure, anchored by BIA's global hub function, strengthened by MRIA's seasonal tourism access, supported by CIAR' and JIA's regional links as well as BTIA's domestic connectivity - underscored Sri Lanka's adaptive airline network strategy in 2025, balancing year - round stability with seasonal intensity to enhance national accessibility and competitiveness.

During the year, AASL continued to facilitate airline network expansion and route restoration aligned with market recovery and tourism diversification objectives.

1. Chongqing Airlines operations resumption

2. Official celebration of Belavia direct services launch

At BIA, scheduled airline operations were strengthened through:

- Resumption of Chongqing Airlines services in January 2025, operating three weekly flights, enhancing connectivity with China and supporting tourism and trade flows.
- Expansion of IndiGo operations to 54 weekly flights connecting Colombo and Jaffna with major Indian cities, significantly strengthening short-haul regional connectivity and reinforcing India as Sri Lanka's largest inbound market.
- Launch of FitsAir services to Kuala Lumpur in April 2025, operating four weekly frequencies, enhancing Southeast Asian connectivity.
- Resumption of Kuwait Airways direct services in October 2025 with four weekly frequencies, restoring non-stop connectivity to the Middle East.

At MRIA, connectivity growth was driven primarily by charter and emerging market access:

- Launch of Belavia direct services from Minsk, operating once weekly, strengthening connectivity with Eastern Europe.
- Expansion of Red Wings Airlines winter charter operations, including high-frequency wide-body services operating six weekly flights with additional rotations during peak season.

These developments enhanced connectivity across South Asia, East Asia, Southeast Asia, the Middle East and Eastern Europe, while strengthening both scheduled and seasonal traffic flows.

Overall, network expansion during the year improved market diversification, strengthened regional and long-haul access and supported tourism-driven demand. The combined growth of scheduled and charter operations also contributed to improved capacity utilization, route stability and operational flexibility across Sri Lanka's airport network.

Collectively, these developments improved overall network resilience, supported higher passenger volumes, enhanced capacity utilization across airports and reinforced Sri Lanka's positioning as a well-connected and accessible destination within the regional aviation landscape.

Airport Assets and Infrastructure Advancement

Alignment & Augmentation: Advancing Airport Assets

AASL focused on capacity alignment rather than expansion-led growth, investing in targeted upgrades that enhanced throughput, reliability, and operational flexibility.

14 New Check-in Counters Introduced at BIA

In response to peak-period congestion and capacity constraints at the check-in processing stage, AASL implemented a targeted, best-practice intervention to alleviate a critical operational bottleneck at BIA. In November 2025, 14 additional check-in counters were introduced through a purpose-built marquee facility, with a total estimated cost of LKR 113.7 million, developed within approximately 450 sq.m. and delivered within an accelerated one-month timeframe.

The project was implemented in collaboration with the Sri Lanka Tourism Development Authority and industry stakeholders, with a focus on rapid deployment, cost efficiency and operational effectiveness specifically to address anticipated passenger volumes during the winter peak schedule. This intervention significantly improved passenger flow, reduced congestion during peak travel periods and strengthened operational readiness for seasonal traffic surges. By adopting a flexible, modular solution aligned with global airport best practices, AASL enhanced service continuity and passenger facilitation while optimizing capital utilization.

Remodeling of the Departure Baggage Make-Up Carousel

In July 2025, AASL completed the upgrade of the Departure Baggage Make-Up Carousel at BIA, with an investment of LKR 1,010 million as a targeted capacity enhancement to the Baggage Handling System (BHS). The fully automated system significantly increased baggage processing capacity, enabling support for annual passenger throughput exceeding 10 million while alleviating a key departure-stage bottleneck. The upgrade improved handling efficiency, system reliability and integration with expanded check-in operations, ensuring smoother passenger flow during peak periods. Manual fallback capability further ensured operational continuity, strengthening overall system resilience.

Assured Power Supply: Strengthening Energy Resilience at BIA

AASL strengthened energy resilience and operational continuity at BIA through a series of targeted power infrastructure upgrades. These included the replacement of the deteriorated 11 kV medium voltage cable network, achieving cost savings of LKR 15 million against the original estimate, alongside the upgrade of a critical 33 kV circuit breaker to eliminate single-point failure risks. Reliability of emergency power systems was further enhanced through improvements to the 1.6 MVA standby generator, while the Airfield Ground Lighting (AGL) UPS system was upgraded with 170 deep-cycle batteries at an investment of LKR 8.20 million, extending uninterrupted power autonomy to one hour. Collectively, these interventions improved distribution stability, reduced maintenance exposure and ensured continuous operation of safety-critical systems, reinforcing BIA's resilience during power disruptions and alignment with regulatory requirements.

Aviation Access Beyond the hub: Unlocking the potential of regional airports

MRIA

During 2025, AASL undertook a strategic reassessment of the investment framework for MRIA to optimize its long-term commercial potential. Following deviations from the original RFP structure and regulatory constraints under the Civil Aviation Act and AASL's Memorandum of Association, a policy realignment was initiated. Accordingly, Cabinet approval was sought to cancel the earlier decision and proceed with a revised EOI/RFP under a Management Contract model, preserving AASL's role as the Statutory Service Provider while enabling structured private sector participation across airside and landside commercial activities.

This repositioned approach aims to strengthen MRIA's role within Sri Lanka's multi-airport strategy by promoting diversified revenue streams, enhancing regional economic integration and reinforcing network balance beyond the primary hub - BIA. By preserving regulatory control while enabling structured private investment, AASL seeks to unlock underutilized assets at MRIA in a manner aligned with governance discipline, operational sustainability and long-term aviation access development.

JIA

At JIA, AASL advanced both operational capability and infrastructure development, positioning the airport as a growing northern gateway. Year 2025 marked several historic firsts, including the airport's first international charter flight, expansion of IndiGo services, execution of the airport's first MEDEVAC mission and humanitarian operations reflecting operational readiness. In parallel, development of the passenger terminal arrival area (Package A) commenced in December 2025 which is fully financed by Company funds with completion targeted for 2026 to enhance passenger facilitation and service quality.

JIA recorded several historic milestones during the year:

- 18 February 2025 – Welcomed its first international charter flight from Chennai.
- 30 March 2025 – Launched direct IndiGo services from Tiruchirappalli.
- 13 September 2025 – Handled its first-ever MEDEVAC mission via charter flight from Hyderabad.
- 8 December 2025 – Received a U.S. Air Force C-130 humanitarian mission.
- 14 December 2025 – Welcomed its third international charter flight from Malaysia.

These developments underscore JIA's growing operational capacity and its expanding role in regional and international connectivity.

CIAR

At CIAR, AASL continued to strengthen its role as a diversified aviation services hub. Key developments included the refurbishment of Hangar B, runway maintenance programmes and infrastructure upgrading and refurbishment to the Department of Meteorology building and continued development of a clustered ecosystem of MROs, FBOs and aviation training institutions strengthening CIAR's commercial value and sectoral contribution.

Aligned with the CIAR Master Plan 2030, AASL advanced several infrastructure initiatives to unlock growth potential and strengthen operational capability.

- Airport Facility Complex – Cabinet approval was granted on 7 October 2025 for the LKR 4.6 billion project, with construction planned through 2026 to expand operational capacity.
- Refurbishment of Hangar B – A LKR150 million investment modernized the largest hangar at CIAR, enhancing safety standards, accommodating multiple aviation operators, optimizing space utilization and increasing rental revenue. By end of the year under review 80% of the project has been completed.
- Department of Meteorology Facility Upgrade – AASL invested LKR 29.2 million

to refurbish the on-site meteorology building, improving reliability, stakeholder service delivery and long-term sustainability.

- Runway Crack Sealing Programme – With a capital investment of LKR 5.69 million, AASL executed a runway preservation initiative to enhance pavement integrity and safety, directly benefiting flight training organizations and private pilot licensing operations. Phase II is scheduled for 2026.

- Development of Aviation Services & Training Hub – CIAR continues to evolve as a comprehensive aviation ecosystem, hosting Fixed Base Operators (FBOs), Maintenance, Repair & Overhaul (MRO) facilities and aviation training institutes, positioning the airport as a one-stop hub for aviation services in Sri Lanka.

Collectively, these developments reinforce a more balanced and resilient airport network, supporting regional connectivity, optimizing asset utilization, and advancing Sri Lanka's broader aviation access strategy beyond the primary hub.

Assurance Above All: Safety, Security & Continuity

Safety, security and continuity remained the foundation of AASL's operations in 2025, supported by strong emergency preparedness, regulatory compliance and system-wide resilience.

Assurance Advancement: Automated Border Control & Integrated Health Security

In 2025, BIA marked a major milestone with the introduction of Sri Lanka's first Automated Border Control (ABC) e-Gate system at BIA. This landmark initiative marks a decisive step in adoption of global best practices in seamless border management and a technology-driven response to capacity constraints at immigration processing reflecting AASL's commitment to continuously elevating operational standards and passenger experience in line with its philosophy of Always Ascending. Implemented under a Japan-funded programme in partnership with the International Organization for Migration (IOM) and operationally integrated with the Department of Immigration and Emigration, the system enhances processing efficiency, reduces manual intervention and improves passenger flow during peak periods. Phase I saw the commissioning of four e-Gates for Sri Lankan passport holders, with future expansion planned for foreign nationals.

Beyond the e-Gate system, the broader health and aviation security enhancement initiative included the establishment of a dedicated on-site isolation facility, touchless infrastructure and upgrading of medical and introduction of advanced screening systems. Collectively, these measures reinforce BIA's capability to manage health-related contingencies while maintaining seamless airport operations.

This milestone reflects more than infrastructure advancement; it signifies strategic progression. By integrating automation, public health resilience and security assurance within a unified framework, AASL has strengthened Sri Lanka's primary international gateway in alignment with global best practices. Through innovation, collaboration and forward-looking governance, AASL continues to rise Always Ascending toward safer, smarter and more resilient aviation.

Active Safeguarding: Severe Weather Response and Operational Continuity

In the year 2025, AASL continued to operate within an increasingly volatile operating environment, where climate-related events posed growing risks to service continuity and airport system stability. This reality was sharply demonstrated when cyclone Ditwah impacted large parts of the country, triggering widespread disruptions to air transport operations and placing extraordinary pressure on airport and airline resources.

Adverse weather conditions resulted in significant disruptions including flight cancellations, delays, 15 inbound aircraft were diverted to alternative airports, with MRIA successfully accommodating multiple aircraft, demonstrating the importance of a coordinated multi-airport system.

Operational continuity at BIA was further challenged by staff mobility constraints, constraints due to flooding and transport disruptions. In response, AASL activated emergency coordination mechanisms with key stakeholders, including

1

2

1. *Automated e-Gate system at BIA*
2. *Opening of the Foreign Driving License Conversion Counter*

SriLankan Airlines and the Sri Lanka Army, to ensure the availability of critical personnel. Special transport arrangements, on-site accommodation and welfare support enabled essential staff to sustain operations under constrained conditions.

Despite these challenges, airport and airline teams maintained services with minimal disruption, supported by effective contingency planning and communication protocols. AASL engineering teams also demonstrated proactive risk management by safeguarding newly installed ILS localizer equipment valued at approximately LKR 75 million, while uninterrupted surveillance and communications were maintained at Radar and Communication Centre at Piduruthalagala to maintain communication services for the Colombo Flight Information Region.

This episode underscored the growing importance of operational resilience, inter-agency coordination and business continuity planning within Sri Lanka's aviation sector. It reinforced AASL's strategic focus on proactive risk management, strengthening emergency preparedness frameworks, improving workforce contingency systems and enhancing multi-airport operational integration to ensure that safety remained paramount while mitigating the wider impacts of extreme weather on Sri Lanka's aviation network.

Air Navigation Safety and Regulatory Compliance

As the designated Air Navigation Service Provider (ANSP), AASL continued to uphold the highest standards of air traffic safety and operational integrity. The E&ANE Division successfully completed ICAO- and CAASL-mandated flight inspections across BIA, MRIA, CIAR and JIA in March 2025. A strategic three-year service contract was established through international competitive bidding with Flight Calibration Services Limited (UK), replacing annual procurement cycles. This approach delivered significant cost efficiencies while ensuring uninterrupted access to internationally accredited calibration services. All critical navigation aids, including DVOR, DME, ILS and PAPI systems were confirmed to be operating at optimal standards, reinforcing the safety and reliability of air navigation services nationwide.

Active Airfield Protection: Wildlife Risk Mitigation

In 2025, AASL strengthened wildlife risk mitigation at MRIA, addressing the persistent challenge of wild elephant intrusions to safeguard aerodrome safety and operational continuity. With Cabinet approval, a dedicated Wildlife Management Office was established, deploying trained Wildlife Officers alongside Civil Defence Force personnel to ensure continuous monitoring and rapid response to wildlife movements within and around the airport vicinity.

In addition, as a long-term mitigation measure, the construction of an electric hanging fence around the airport perimeter was initiated, while the illumination of the inner perimeter fence, with the expected completion by June 2026. This will enhance night-time visibility, perimeter security and wildlife surveillance capability.

These initiatives reflect a proactive and structured approach to wildlife hazard management, reinforcing MRIA's commitment to safety, regulatory compliance and uninterrupted operations in line with international aviation standards.

Aeronautical Information & Automation Advancement

Aeronautical Information Publication (AIP) Enhancement

During 2025, AASL strengthened the national aeronautical information framework through enhancements to AIP Sri Lanka and the continued digitalization of Aeronautical Information Management (AIM) systems. The upgraded AIP, developed using a database-driven architecture, improved data consistency, accuracy and update efficiency, reinforcing the reliability of information available to airspace users.

Digital transformation efforts were accelerated through the adoption of structured data platforms and modern software tools, enabling enhanced data validation, management and publication in line with ICAO requirements for accuracy, resolution and integrity. These improvements reduced manual processes, strengthened data quality assurance and improved operational efficiency across aeronautical information services. Aligned with ICAO's transition from Aeronautical Information Services (AIS) to Aeronautical Information Management (AIM), these initiatives support greater interoperability and readiness for integration with future System Wide Information Management (SWIM) frameworks, enabling more seamless and real-time data exchange across the aviation ecosystem.

In parallel, AASL introduced a centralized digital platform, on a trial basis, providing access to aeronautical information products and datasets, including Electronic Terrain and Obstacle Data and Aerodrome Mapping Data. Supported by in-house visualization tools, this initiative enhanced situational awareness, decision-making capability and cost efficiency.

Collectively, these advancements strengthen Sri Lanka's aeronautical information ecosystem, improving operational safety, data reliability and alignment with evolving global aviation standards.

Airport Experience & Accessibility Enhancement

Always Accessible: Elevating Passenger Convenience & Service Improvements

In 2025, AASL advanced a series of initiatives to strengthen passenger comfort, accessibility and integrated service delivery at BIA reinforcing its role as Sri Lanka's primary international gateway.

Establishment of a Foreign Driving License Conversion Counter

As part of ongoing efforts to enhance passenger convenience and strengthen tourism facilitation, a dedicated 24/7 Foreign Driving License Conversion Counter was launched at the Arrival Terminal of BIA in August 2025. The initiative was implemented by the Department of Motor Traffic in collaboration with the Ministry of Transport and Highways and AASL, enabling foreign residents, tourists and business travelers to seamlessly convert valid foreign driving licenses into Sri Lankan temporary or regular licenses directly upon arrival. Supported by biometric capture, multilingual support and expedited same-day issuance for eligible applicants, the counter enhances ease-of-travel while aligning with public sector modernization goals.

Terminal Upgrades

Construction of new washroom facilities at the departure outer porch area to meet peak demand at a total cost of; LKR 119 million.

Improved Landside Connectivity – Highway Bus Services

Public transport accessibility was strengthened with the introduction of the Route 187 A/C Luxury Bus Service, operating 24/7 between BIA and Colombo via the Colombo–Katunayake Expressway, providing a reliable and cost-effective public transport alternative.

Passenger Engagement & Responsiveness

As a customer-focused organization, the AASL continues to prioritize responsive complaint handling and stakeholder communication. Through its dedicated passenger feedback system and the

24-hour hotline 1994, BIA ensures timely resolution of inquiries relating to airport services, flight information and general assistance reinforcing transparency, accountability and service excellence.

Advertising Advancement & Revenue Amplification

In 2025, AASL undertook a significant reform of its airport advertising framework as a breakthrough strategy introducing a new commercial concept designed to enhance revenue optimization, governance transparency and competitive participation. The previous exclusive franchise-based model was replaced with a competitive, non-exclusive bidding approach, allowing multiple operators to participate and improving pricing transparency and market dynamism.

Implemented in phases under the guidance of a Steering Committee, introduced a competitive, non-exclusive bidding model, allowing multiple operators to participate without granting exclusivity rights. This strategic shift enhanced market dynamism, strengthened pricing discipline, encouraged innovation in display technologies and aligned advertising placements with global airport branding practices. The financial outcomes of this transformation were significant. Monthly advertising revenue increased from LKR 41.5 million under the previous framework to LKR 82.7 million, representing a 99% increase across implemented areas. With the inclusion of expected revenue from remaining locations, total projected monthly revenue rises to approximately LKR 90.1 million, reflecting a 117% growth over the previous model. Notably, certain high-visibility zones such as outer porch pillars and trolley advertising recorded substantial increases, demonstrating the effectiveness of competitive allocation and strategic repositioning.

Beyond revenue growth, the new advertising strategy strengthens AASL's asset monetization capability, enhances brand presentation across terminal spaces and reinforces governance through transparent procurement processes. The move toward a competitive, technology-aligned advertising ecosystem reflects AASL's commitment to unlocking commercial value while maintaining regulatory compliance and aesthetic integrity within Sri Lanka's primary international gateway. This commercial realignment exemplifies AASL's ability to convert operational challenges into structured opportunity activating airport assets more efficiently and sustainably and ensuring that non-aeronautical revenue streams continue to rise in support of long-term financial resilience.

Automation & Avionics

Accelerating Digital Accountability

In 2025, AASL advanced its digital transformation agenda across engineering, air navigation and airport systems, strengthening accountability, operational efficiency and data-driven decision-making.

The introduction of the CES Log Management System (CLMS) at CIAR at a cost of approx LKR 1 million replacing fragmented paper-based and standalone digital records with a secure, centralized, web-based logging platform. CLMS has delivered significant operational and management benefits by improving fault traceability, reducing system downtime and enabling faster incident response through immediate access to historical outage and maintenance records. The system supports more effective preventive maintenance planning, better spare-part management and improved coordination between engineering teams through real-time and remote access to log data. From a management perspective, the availability of structured reports and performance data has strengthened planning, resource allocation and decision-making, while secure audit trails and controlled access have enhanced regulatory compliance and accountability. The transition from manual records to a centralized digital platform has also improved administrative efficiency, reduced paperwork, minimized data duplication and optimized manpower utilization, while creating a reliable data foundation for future initiatives such as predictive maintenance and performance analytics.

HF Transmitting Station operations were fully digitized through a mobile-based system, standardizing workflows, improving asset reliability and reducing manual processes. This was complemented by an automated Non-Directional Beacon (NDB) Flight Calibration Module, strengthening calibration accuracy

and operational readiness. Collectively, these initiatives strengthened internal engineering capability, enhanced system reliability, reduced operational costs and advanced AASL's journey toward technological self-reliance and digital accountability.

Ability, Academy and Aviation Talent Development

Advancing aviation capabilities through Academy Excellence

In 2025, AASL significantly strengthened its human capital and institutional capability through the strategic consolidation and expansion of the Sri Lanka Airport & Aviation Academy (SLAAA) as the Company's single, dedicated aviation training arm. Following Board approval in August 2025, all internal and external aviation training functions were formally integrated under SLAAA, together with associated resources, enabling a more coordinated, efficient and accountable training governance framework.

As the central provider of specialized aviation training, SLAAA successfully supported AASL's operational requirements while expanding its role as a national and regional aviation training hub. Through its seven specialized training wings, the Academy delivered targeted programmes aligned to operational safety, regulatory compliance and service excellence generating notional cost savings exceeding LKR 1.2 billion, reflecting the significant financial and operational value of developing internal training capability in areas such as Air Traffic Services, Security Services, Fire & Rescue, Airport Management, Aeronautical Communication, Engineering and Aeronautical Information Management. In parallel, over 62,000 training hours across 280 plus programmes were delivered to enhance employee knowledge, skills and attitudes (KSAs), including leadership development, safety awareness, auditing, ethics and anti-corruption training, supporting both operational resilience and broader governance objectives.

SLAAA further expanded its commercial training portfolio, delivering ICAO-aligned and industry-specific programmes to local and international participant training over 500 external participants and generating LKR approximately 20 million in revenue. These included ICAO Traveller Identification Programme (ICAO TRIP) to officials of the Department of Immigration & Emigration via Virtual Classroom, ICAO Training Developers Course (TDC EN), Radio Telephony Communication Course (ICAO 179/E), an Awareness Training for the staff of the Ceylon Petroleum Corporation, Foundation in Aviation Management Programme (3rd Intake) and the Diploma in Aviation Management Programme (11th Intake), along with multiple sessions of Aviation for Teenagers and Aviation for Youngsters.

A key strategic milestone during the year was the Academy's advancement within the ICAO TRAINAIR PLUS Programme, including the development of its eighth ICAO-validated Standardized Training Package (STP) and the upgrade of its membership status from Associate

1. *Diploma Awardees of the Diploma in Aviation Management*
2. *Field visits by Aviation for Youngsters and Aviation for Teenager Students*

(Bronze) to Associate (Silver). The establishment of internal ICAO instructional validation and certified instructor capability further reduced reliance on external expertise, delivering long-term cost efficiencies and strengthening institutional self-sufficiency.

Aviation Awareness & Future Aviation Talent

Next Generation of Aviation Professionals for the Industry:

In 2025, AASL, through the SLAAA, continued to strengthen the national aviation talent pipeline through structured education, professional certification programmes and awareness and youth development initiatives. During the year, the 11th batch of the Diploma in Aviation Management Programme successfully graduated, with diplomas awarded at a ceremony held on 22 May 2025 at the Academy Auditorium in Ratmalana. The programme combines theoretical knowledge with practical exposure across key aviation functions, equipping graduates with competencies required for modern airport operations. Notably, 10 graduates progressed to higher studies in aviation, further strengthening the sector's long-term human capital base.

Conduction of Awareness Programmes to Support the Next Generation of Aviation Professionals (NGAP):

SLAAA, continues to play an active role in strengthening community awareness while nurturing interest in future aviation careers. Recognizing the limited exposure to aviation careers within the national education system, SLAAA initiated targeted outreach programmes to introduce young learners to the aviation industry, aviation career pathways and industry opportunities. These initiatives aim to bridge early knowledge gaps, spark interest from a young age and build a foundation for future human capital development in the aviation sector. Initiatives such as the Firefighting Awareness Holiday Programme at CIAR also provided hands-on exposure to aviation safety and emergency response, fostering early interest in aviation professions.

Safety awareness programs for airport and airline personnel:

In addition, the Airport Fire & Rescue Service expanded aviation safety awareness through fee-based training programmes delivered to airline staff and external agencies operating at the airport. These programmes focused on emergency preparedness, fire safety and coordinated response procedures, strengthening overall airside safety. During the year, total of 423 personnel were trained, enhancing inter-agency coordination while generating additional revenue and reinforcing AASL's commitment to a strong safety culture across the aviation ecosystem.

Youth Development and training initiatives:

Under the broader theme of youth development initiatives, AASL further supported youth development through industrial training opportunities for engineering undergraduates and diploma holders across multiple technical

1. Fire practical session in progress for school children

disciplines, including Mechanical, Mechatronic and Automotive Engineering offering hands-on exposure to real-world engineering environments and supporting future technical workforce development.

Further details on AASL's people development initiatives are elaborated under Appreciation of Our People – Management of Human Capital in pages 60 - 67

Alliances & Aviation Partnerships

Advancing Global Alignment: Knowledge Sharing & Best-Practice Adoption

In 2025, AASL strengthened its alliance-building initiatives with the objective of enhancing institutional capability and operational excellence across its airport network. Recognizing the value of exposure to advanced airport ecosystems, AASL initiated formal engagement with leading international airports through diplomatic channels, focusing on areas such as hub operations, digitalized passenger processing, terminal optimization and integrated airport management.

A key outcome was a five-day familiarization and training programme in the United Arab Emirates, providing Airport Managers with practical exposure to global best practices in operations, automation, passenger flow management and customer experience. Identified practices are currently being evaluated for phased adoption to improve efficiency, service quality and coordination across Sri Lanka's airports.

This alliance-driven approach reinforces AASL's commitment to continuous learning, adaptive improvement and global alignment, while strengthening international collaboration and knowledge exchange within the aviation sector. Looking ahead, a similar benchmarking engagement is scheduled in India in March 2026, further advancing regional alignment and capability development.

Atmosphere & Accountability: Sustainability in Action

Sustainability remains integral to AASL's long-term strategy, guiding environmental stewardship, social responsibility and governance integrity. In 2025, AASL advanced its sustainability agenda through practical, operations-driven initiatives.

Resource Efficiency and Climate-Conscious Operations

AASL prioritized asset optimization and waste reduction to minimize environmental impact. The refurbishment of two 450-ton chillers at BIA improved energy efficiency while avoiding premature replacement, reducing both cost and emissions. Waste management was strengthened through the introduction of plastic recycling bins across terminals, promoting circular practices. In parallel, in-house innovations such as the development of a low-cost AWOS prototype reduced material consumption and environmental footprint.

Operation of Sewerage Treatment Plants to regulate and reduce the toxicity levels of effluents discharged into the environment. Maintaining an advanced waste management system, including a state-of-the-art incinerator commissioned under the Environmental Protection License (EPL) issued by the Central Environmental Authority (CEA), ensuring environmentally compliant disposal of solid waste.

2. Sustainability in Action – Plastic Recycling Initiative

2

Human Sustainability, Capacity Building and Local Economic Contribution

Recognizing the importance of human capital in sustainable development, AASL actively contributed to national capacity building and knowledge transfer.

The Company facilitated training and practical exposure for undergraduates, diploma holders, and industrial trainees from Sri Lankan educational institutions across multiple disciplines, including Information Technology, Finance, Electronics, Mechanical Engineering, General Administration, Transport and Logistics Management and Automobile Engineering.

These initiatives reflect AASL's broader commitment to supporting education, enhancing employability and strengthening the future workforce of the aviation and related sectors.

Always Welcoming - Airport Experiences & Engagement Highlights

Beyond infrastructure and operations, BIA continued to curate meaningful moments that enriched the passenger journey and reflected Sri Lanka's culture, warmth and hospitality throughout the year.

Celebrating moments, culture and connection across Sri Lanka's gateway.

Aspirations & Aviation Outlook

Looking ahead, AASL remains focused on capacity alignment, airline partnership strengthening, infrastructure readiness, digital transformation and sustainability integration. Planned capital projects and system upgrades are aligned with projected traffic growth and evolving airline and passenger expectations.

According to the Bandaranaike International Airport Master Plan Traffic Forecast prepared by NACO (2025), passenger traffic at BIA is projected to reach approximately 13 million passengers by 2030, reinforcing the need for timely terminal expansion, capacity optimization and supporting infrastructure development. Recommencing T2 construction is our biggest priority in capacity enhancement and the various other capacity enhancement projects on cards have become an equal priority for the next 1-2 years, as the T2 commissioning will take place in 30 months' time from its recommencement.

Cloud migration in ERP phase 1 modules and rolling out the modules recognized under ERP Phase 2 have become key priorities in our Digitalization roadmap.

Expansion and upgrading of the JIA terminal building, along with associated infrastructure improvements, were undertaken to enhance overall passenger and visitor experience. These developments are strategically aligned with AASL's objective of strengthening regional connectivity and positioning JIA as a more accessible and efficient regional aviation hub.

Guided by disciplined planning and assured safety, AASL continues its journey of progress connecting, enabling and elevating Sri Lanka's aviation future, always ascending.

Guided by a vision of continuous improvement, AASL remains focused on creating meaningful passenger experiences that rise beyond expectations - always ascending in excellence and care.

International Tea Day Celebrations

In collaboration with leading tea brands and industry partners, BIA celebrated the legacy of world-renowned Ceylon Tea with tastings, live music, interactive games, and passenger engagement activities at the Pier Area.

Festive Season at BIA – Christmas Celebrations

The airport came alive with festive decor, live music, Santa meet-and-greets and interactive photo experiences, creating joyful memories for travelers during the holiday season.

Avurudu at BIA

A capture from our Sinhala and Tamil New Year celebrations at the BIA. atmosphere to celebrate love and togetherness.

World Children's Day – A Once-in-a-Lifetime Aerial Experience

On 1 October 2025, in a first for Sri Lanka, TV Derana, Signal, SriLankan Airlines, and AASL gave 250 children a once-in-a-lifetime aerial experience over Sri Lanka. The children were selected through a nationwide drawing and essay competition representing diverse communities across the island.

Achievements
Financial Review

Overview

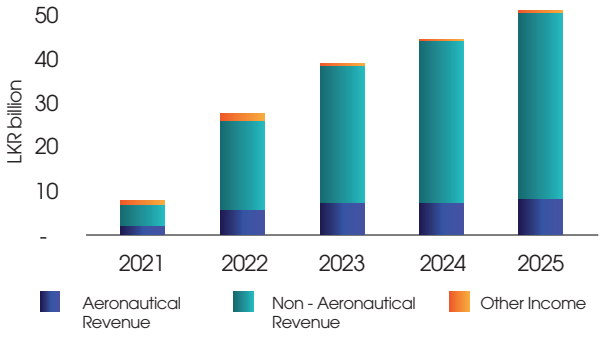
In the year 2025, financial achievements demonstrate a strong recovery, characterized by strategic alignment with aviation sector recovery, especially the recovery momentum of Asia-pacific region and country's tourism-driven demand. This together with effective cost control measures has allowed us to achieve solid financial performance while positioning ourselves for sustainable growth in the years to come.

Revenue Achievements

AASL generated a total revenue of LKR 50.1 billion during the year 2025, reflecting 14% increase compared to the previous year's revenue of LKR 43.9 billion. This growth was primarily driven by the positive trends in the overall business, driven by increased passenger, aircraft and cargo movements. This was further supported by gradual stabilization of country's macro-economic environment, our diversified revenue streams and strategic initiatives have supported robust financial results.

AASL's achievements in all its major revenue categories has been always acceding.

Total Revenue Achievements



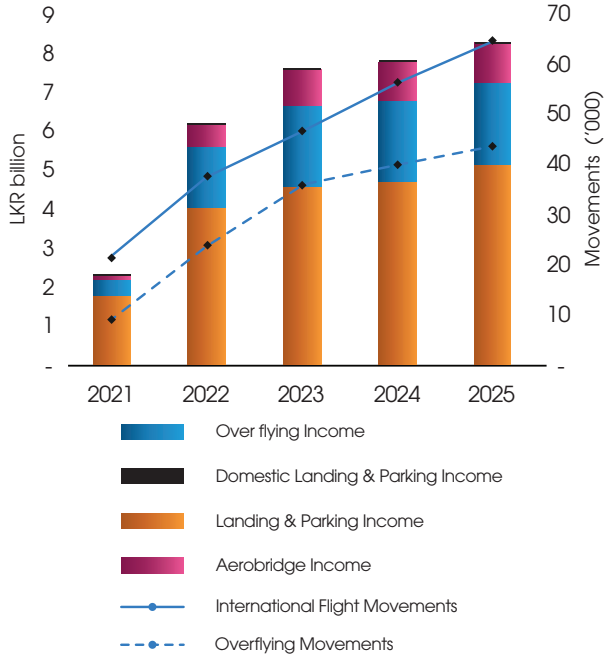
Aeronautical Revenue

The aeronautical income in the aviation industry remains a crucial revenue stream for AASL. The primary sources of this income include landing and parking charges, overflying charges and aerobridge usage fees. Landing and parking fees are typically charged to airlines based on the weight of the aircraft and the time spent on

ground, enabling airports offset operational costs. Overflying income is generated from airlines paying charges for the right to pass through a country's flight information region (FIR), while contributing to the general treasury, Sri Lanka Tourism Development Authority and CAASL as well. Additionally, aerobridge usage fees are levied on airlines for the use of aero bridges.

The Company recorded an aeronautical revenue of LKR 8.2 billion during the year under review, representing 6% growth against LKR 7.8 billion reported in the preceding year. This is primarily attributable to growth in air traffic movements resulted by strong recovery. Aeronautical revenues have shown ascending trend along with air traffic movements.

Aeronautical Revenue

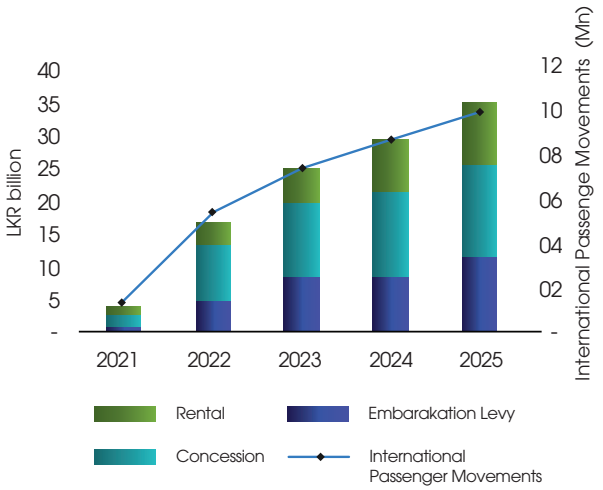


Non-aeronautical Revenue

Non-aeronautical revenues reported for the year was LKR 41.8 billion and witnessed a 16% increase from LKR 36.0 billion reported in the previous year. Ascending momentum maintained in the tourism industry resulted by post-pandemic recovery and stabilization of country's economy resulted in increase in tourist arrivals.

This in turn stemmed a steady flow of embarkation levy, concession and rental income compared to the preceding year.

Non-aeronautical Revenue



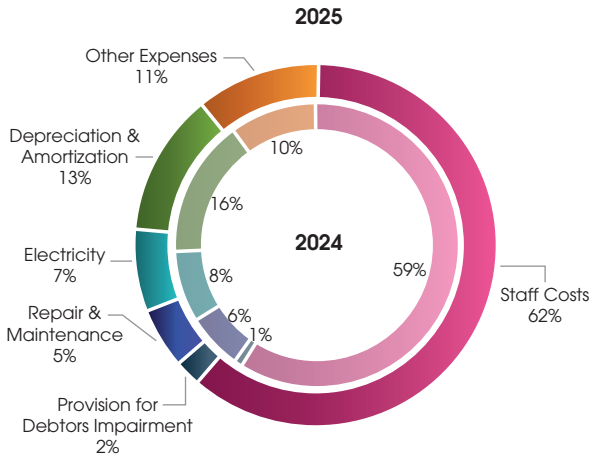
Other Income

Other income reported for the year 2025 was LKR 157.2 million representing a 7% growth compared to the previous year, despite proportionate contribution being minimal to the total revenue. AASL's other income mainly comprises of operating profit of fuel station and amortization of government grants.

Achievements in Operating Cost Efficiencies

AASL's Operating Expenses for the year 2025 shrank to LKR 23.4 billion from LKR 24.3 billions in 2024, by 4%. Reduction in Repair & Maintenance expenses, electricity expenses and accounting estimates (depreciation & amortization) had favorable impact on operating expenses. Company's reliance on renewable energy sources, along with lower unit price prevailed in 2025, helped achieve savings on the energy bill. Cost savings in these categories sufficient enough to cushion slight increments in staff costs and other costs and bring down overall operating cost despite increased number of movements being facilitated, reflecting our achievements in terms of operational cost control.

Achievements in Operating Cost Efficiencies



Finance Income

Finance income of AASL comprises of a variety of interest-bearing financial instruments, significantly contributing to the company's overall revenue. A major portion of this income stemmed from interest on USD Fixed Deposits (FDs), followed by default interest on delayed revenue and interest from Rupee FDs. However, finance income for the year showcased a 5% decline, primarily driven by a reduction in interest rates that negatively impacted the income from the investment portfolio even though company's investment in FDs increased by 27% in 2025. LKR 7.4 billion interest income from investment portfolio provided robust revenue stream, reflecting the company's strategic liquidity management in both local and foreign currency assets. These interest-bearing assets have not only helped mitigate risks but also supported core revenue streams, enabling AASL to maintain a balanced financial portfolio while complying with relevant government regulations as a responsible entity.

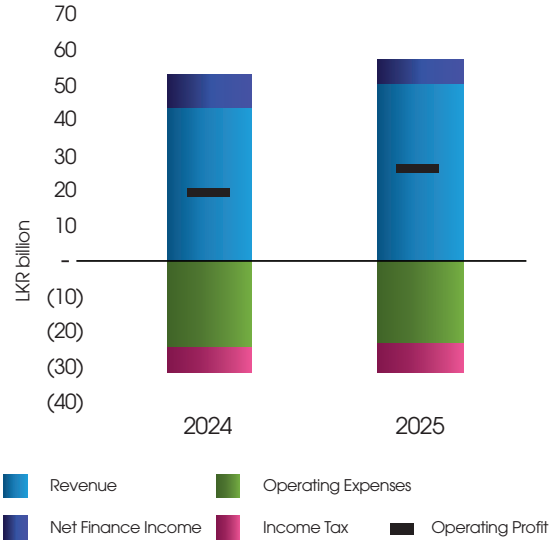
Finance Cost

As the Company's finance cost, primarily represented by foreign borrowings, was LKR 465.7 million in 2025 with compared to negative finance cost of LKR 1.3 billion reported in 2024. Since finance cost encompasses exchange gain/ losses on conversion of foreign currency loans and deposits, significant deviation was resulted by sizeable LKR appreciation following economic recovery in early 2024 and therefore, subsequent LKR depreciation kept at minimal during 2025.

Profitability

The company reported operating profit of LKR 26.7 billion, notable 37% increase compared to the previous year. This is attributable to revenue increases resulted by growth in air traffic movements while reduced operating costs. Net finance income of LKR 6.9 billion generated by foreign currency FDs further strengthened our bottom line, recording Profit before tax of LKR 33.7 billion, up by 17% compared to preceding year.

Our achievements in terms of profitability



Capital Expenditure and Investments

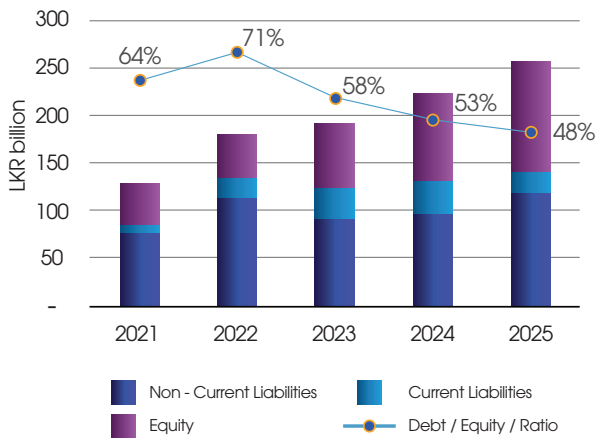
As part of our commitment to long-term growth, AASL has made substantial investments in infrastructure, communication & navigational equipment etc., with a view to increasing operational efficiency as well as to accommodate future growth. Company investment in infrastructure during the year was LKR 6.7 billion. Significant component of earnings of the company is invested in financial instruments. As a result, AASL's total investments stood at LKR 130.5 billion at the end of the reporting period, a 29% increase compared to 2024.

Debt Management

The debt composition primarily consists of long-term (foreign) loans, along with its short-term portion and debenture loan. These loans were

obtained for various infrastructure projects including BIA development Project Phase II stage 2, BIA Runway Overlay Project and MRIA Development Project. While repayment of some of these loans commenced during the year under review in accordance with the government's directives following loan restructuring process, certain other loans were continued to be paid as they fall due. Accordingly, AASL settled capital component amounting to LKR 2.1 billion in 2025 which was LKR 1.2 billion in 2024. And, loan disbursement during the year was LKR 3.1 billion which was mainly on BIA Development Project Phase II Stage 2. Company's total loan liability stood at LKR 102.4 billion at the end of the reporting period. Gearing ratio indicated 48%, an improvement when compared to 53% reported year ago.

Company's achievements in proper debt management

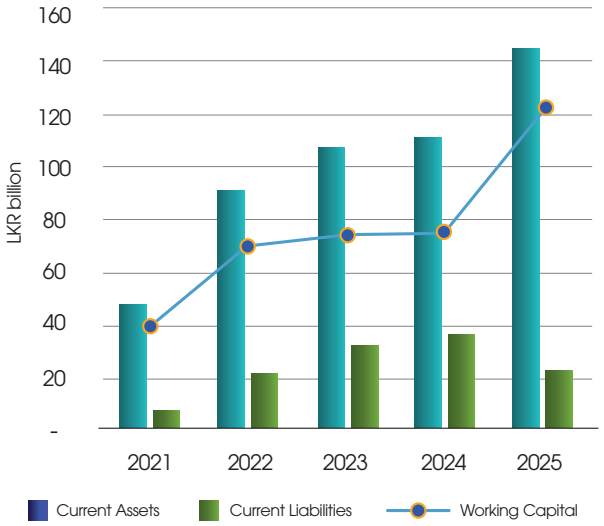


Working Capital Management

AASL's net working capital balance improved to LKR 122.2 billion in 2025 up by 63% compared to 2024. This significant improvement stemmed from paying out accumulated current component of loan installments which was on hold until government's loan restructuring process is finalized. On the other hand, strong working capital balance is supported by increased short-term bank deposit. Company has short-term liquid assets to comfortably cover all its short-term liabilities.

In view of last five-year period, AASL's working capital balance has always been ascending proving its prudence working capital management

Working Capital Management



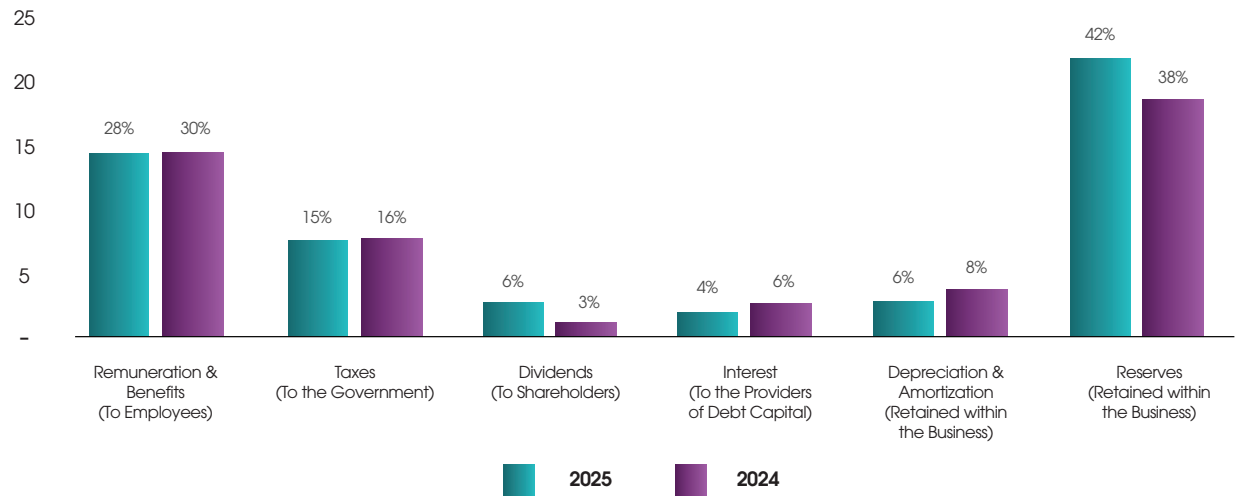
Statement of Value Addition

Amounts in LKR

	2025	2024
Revenue	49,991,199,284	43,750,204,235
Other Income	157,196,025	147,125,607
Finance Income	7,356,343,501	7,742,971,965
Other Comprehensive Income	263,494,977	2,778,414,433
	57,768,233,786	54,418,716,240
Administration & Establishment Expenses	(6,055,274,814)	(6,189,517,570)
Value Addition	**51,712,958,972**	48,229,198,670

Distribution of Value Added			**%**		**%**
To Employees	Remuneration & Benefits	14,368,919,980	28%	14,294,079,329	30%
To the Government	Taxes	7 ,725,501,411	15%	7,563,533,219	16%
To Share Holders	Dividends	2,931,000,000	6%	1,286,000,000	3%
To the Providers of Debt Capital	Interest	2,089,077,086	4%	2,750,138,810	6%
Retained within the business	Depreciation & Amortization	2,956,566,376	6%	3,833,635,383	8%
Retained within the business	Reserves	21,641,894,118	42%	18,501,811,929	38%
		51,712,958,972	**100%**	48,229,198,670	100%

Distribution of Value Added 2024/2025



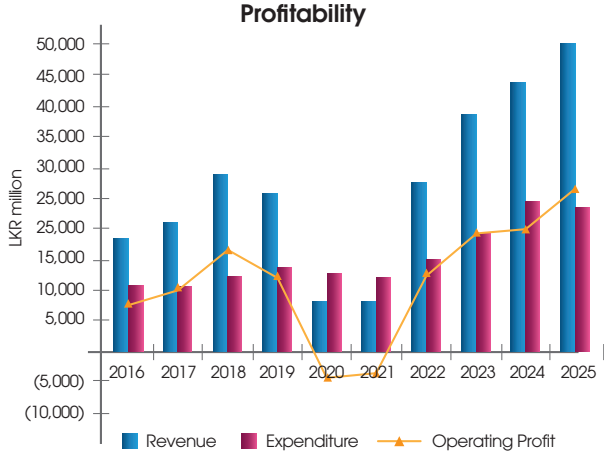
Sustainably Harveste
Natural Ingredients
Empowering Women
Enriching Communitie
Supporting Fair Trade
HIGH PERFORMANCE
AYURVEDA MASQUES
FOR COMPLETE
SKIN

Ten Year Summery

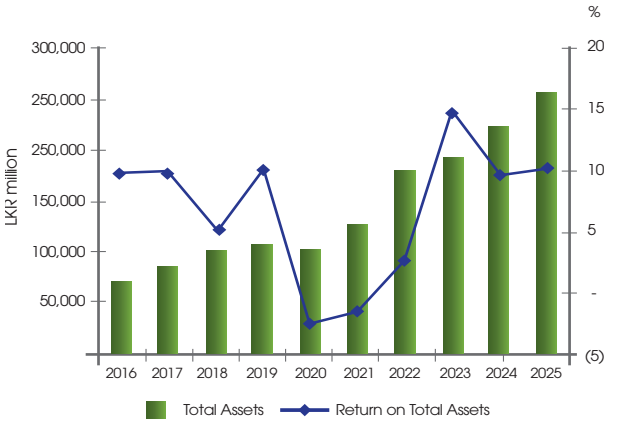
(LKR million)

	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016
INCOME STATEMENT										
Total Revenue	50,148	43,897	38,376	27,577	7,879	8,011	25,693	28,739	20,758	18,329
Staff Cost	(14,369)	(14,294)	(10,990)	(9,995)	(7,497)	(7,422)	(8,128)	(7,467)	(6,424)	(6,013)
Other Cost	(9,012)	(10,023)	(8,071)	(4,946)	(4,158)	(5,200)	(5,361)	(4,750)	(4,104)	(4,629)
Operating Profit before Tax	26,768	19,580	19,315	12,635	(3,776)	(4,611)	12,204	16,522	10,229	7,687
Finance Income	7,356	7,743	10,428	6,207	3,321	3,665	4,165	3,134	2,783	1,894
Finance Cost	(466)	1,348	3,896	(12,409)	(506)	(2,787)	(1,146)	(9,198)	(2,193)	(2,673)
Net Finance Income / (Cost)	6,891	9,091	14,324	(6,202)	2,815	878	3,018	(6,063)	590	(779)
Profit Before Tax / (Losses)	33,658	28,671	33,639	6,433	(961)	(3,733)	15,222	10,458	10,820	6,909
Taxation	(7,726)	(7,564)	(5,517)	(1,630)	(1,123)	1,228	(4,226)	(5,145)	(2,105)	11
Profit / (Loss) after Tax	25,933	21,108	28,122	4,803	(2,084)	(2,504)	10,996	5,313	8,715	6,920
STATEMENT OF FINANCIAL POSITION										
Non Current Assets										
Property, Plant & Equipment	104,698	100,811	78,711	76,344	72,106	46,714	47,440	46,246	47,093	39,931
Deferred Income Tax Assets	3,461	3,512	3,510	3,105	1,878	1,968	2,119	1,574	1,271	798
Long Term Investments	1,654	7,029	2,312	9,042	5,429	6,889	5,740	4,694	4,042	2,742
Total Non Current Assets	109,813	111,352	84,533	88,491	79,414	55,571	55,300	52,515	52,405	43,471
Current Assets										
Inventories	1,035	2,015	3,509	2,246	808	837	961	855	762	474
Trade & Other Receivables	13,848	10,710	11,816	8,734	3,846	3,216	6,150	5,171	3,527	3,475
Income Tax Receivable	-	-	-	91	848	833	-	-	-	970
Short Term Debenture Investments	254	445	800	1,299	-	-	-	-	-	-
Short Term Investments	128,720	93,427	87,717	78,026	41,515	41,933	43,384	41,252	29,439	21,521
Cash & Bank Balances	1,536	4,520	3,171	642	413	826	2,480	1,042	887	1,187
Total Current Assets	145,393	111,117	107,014	91,039	47,430	47,645	52,975	48,320	34,615	27,627
TOTAL ASSETS	**255,206**	**222,469**	**191,546**	**179,530**	**126,844**	**103,216**	**108,275**	**100,835**	**87,021**	**71,099**
Liabilities & Share Holders Equity										
Share Capital	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Reserves	11,022	10,865	6,847	6,848	6,846	1,077	1,067	1,048	1,040	1,019
Accumulated Profit / (Loss)	102,583	79,409	60,745	38,389	34,448	35,886	38,144	27,411	22,203	15,397
Total Shareholders Equity	113,625	90,293	67,611	45,257	41,314	36,983	39,231	28,479	23,264	16,436
Non-Current Liabilities										
Borrowings	93,003	71,032	69,992	93,029	60,435	43,433	43,813	45,434	39,728	35,069
Lease liabilities	8	8	-	-	-	-	-	-	-	-
Debentures	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	-	-	-
Retirement Benefit Obligation	9,874	9,365	6,994	5,877	4,838	5,483	5,484	5,093	4,268	2,576
Deferred Tax Liability	10,262	10,440	9,211	9,265	7,373	6,129	7,390	6,747	6,157	5,322
Deferred Government Grants	1,272	1,240	1,312	907	957	986	1,034	1,248	1,156	1,244
Total Non Current Liabilities	118,418	96,086	91,510	113,078	77,603	60,032	61,721	58,522	51,310	44,210
Current Liabilities										
Trade & Other Payables	10,006	9,038	10,405	7,950	3,638	2,462	2,789	6,854	9,298	7,841
Income Tax Liability	3,622	2,203	2,024	-	-	-	786	3,205	98	-
Interest Bearing Borrowings	9,434	24,776	19,922	13,244	4,289	3,739	3,748	3,775	3,052	2,611
Deferred Government Grants	100	73	74	-	-	-	-	-	-	-
Total Current Liabilities	23,162	36,090	32,425	21,195	7,927	6,202	7,323	13,834	12,447	10,452
TOTAL EQUITY & LIABILITIES	**255,206**	**222,469**	**191,546**	**179,530**	**126,844**	**103,216**	**108,275**	**100,835**	**87,021**	**71,099**
Return on Net Assets (%)	25	27	50	11	(5)	(7)	32	21	44	50
Net Profit Ratio (%)	52	48	73	17	(26)	(31)	43	18	42	38
Earnings per Share (LKR)	129,662	105,537	140,607	24,013	(10,417)	(12,522)	54,979	26,566	43,574	34,598
Current Ratio (Times)	6.3	3.1	3.3	4.3	6.0	7.7	7.2	3.5	2.8	2.6
Quick Assets Ratio (Times)	6.2	3.0	3.2	4.2	5.9	7.5	7.1	3.4	2.7	2.6
Total Income to Total Expenditure (Times)	2.4	2.2	3.2	1.2	0.9	0.8	2.0	1.5	1.9	1.5

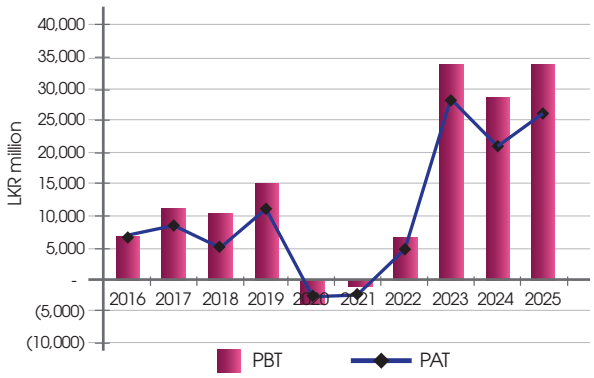
Profitability



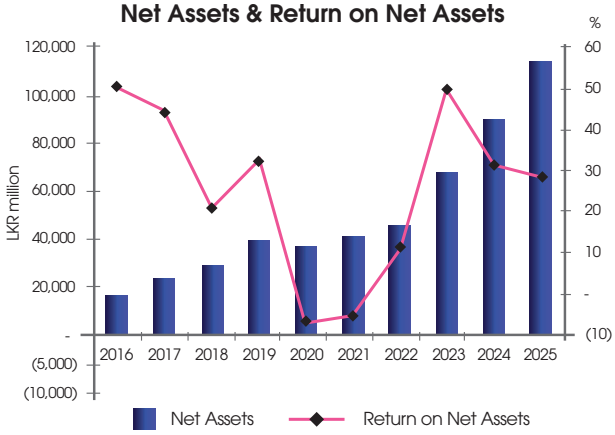
Total Assets & Return on total Assets



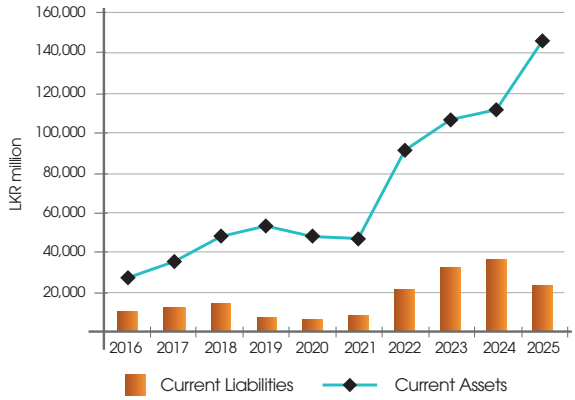
Profit After & Before Tax



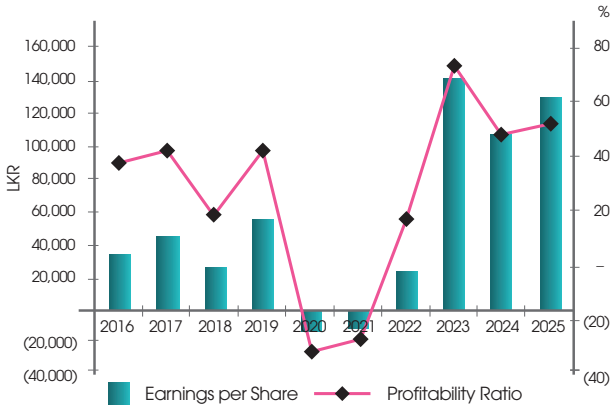
Net Assets & Return on Net Assets



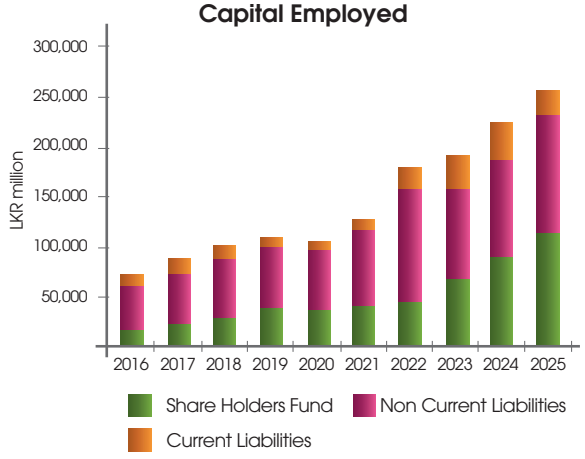
Current Assets vs. Current Liabilities



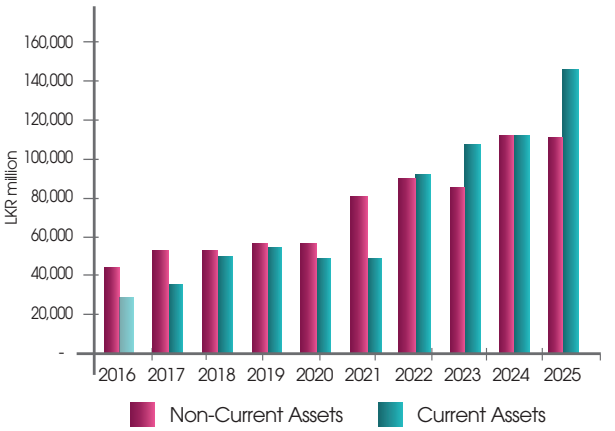
Profitability & Earnings per Share



Capital Employed



Assets Employed



Appreciation of Our People

Management of Human Capital

At AASL, our people remain the driving force behind our ascent. In line with the "Always Ascending" philosophy, Human Resource Management in 2025 focused on strengthening performance, nurturing capability, enhancing employee wellbeing and fostering harmonious industrial relations. Every HR initiative was designed to elevate individual potential while collectively advancing organizational excellence, ensuring that our workforce continues to grow in competence, commitment and confidence.

Human Capital Profile

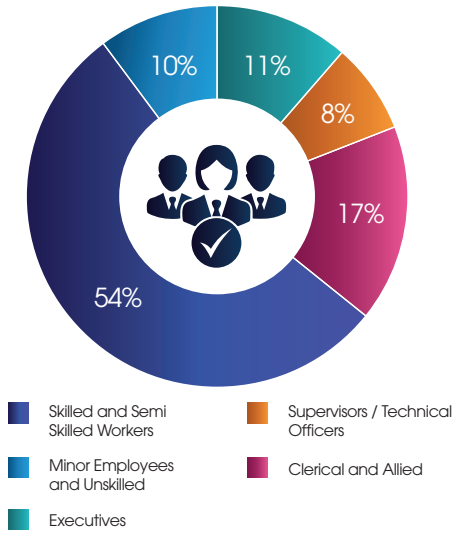
AASL is supported by a diverse workforce of 3,902 employees as at end-2025, whose collective efforts drive the Company's sustainable growth through consistent performance and shared value creation.

Aspect	Measure	Year		
		2025	2024	2023
Team Strength	Number of employees	3,902	4,031	3,940
Employee attrition ratio	Employee turnover as a percentage of average employees (%)	5%	5%	6%
Gender distribution	Female employees as a percentage of total employees (%)	23%	22%	22%
Age distribution	Percentage of employees at age of 40 and below (%)	47%	48%	47%
Knowledge and skills development	Average training hours per employee	13	6	6

The increase in average training hours per employee and the stable attrition rate reflect the Company's continued investment in employee development and retention initiatives.

Distribution of Employees by Category

Distribution of the employees into various categories are depicted below;



No	Category	No of Employees
1	Executives	445
2	Supervisors/ Technical Officers/ Salesman	295
3	Clerical and Allied	656
4	Skilled and Semi-Skilled Workers	2,107
5	Minor Employees and Unskilled	399
	Total	**3,902**

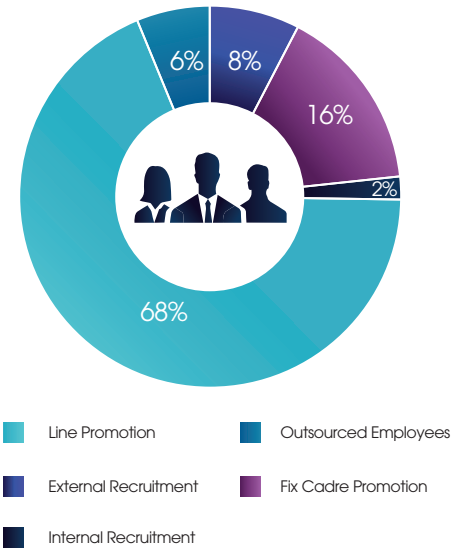
Recruitments, Promotions and Retention

Human Resource Division is in the processes to ensure the company has the right people in the right positions to achieve company goals. Accordingly, the division implemented a range of initiatives including workforce planning, talent pipeline development, supporting employees with the direct monetary benefits such as annual bonuses, leave encashment and various allowances as well as training and development programmes. These efforts resulted in a total employee-related expenditure of approximately LKR 14.37 billion, aimed at maintaining a steady supply of skilled employees while minimizing staffing shortages.

AASL also adopts a multi-faceted approach to attract and recruit talent, including offering competitive compensation and benefits as well as utilizing both internal and external recruitment channels. This approach ensures the attraction of qualified, competent and diverse talent to meet current and future workforce requirements. Company has recruited 63 new employees for essential activities.

In view of limited approvals revived from the government for permanent recruitment, the HR Division utilized outsourced manpower for selected non-core activities to support short-term operational needs. While classified as non-core, these functions remain integral to the effective delivery of services within a service-oriented environment. Accordingly, 52 primary-level positions were supported through outsourced arrangements during the year.

Staff Promotions / Recruitment **2025**



However, during the year under review HR Division managed to provide staff from the different sources as shown below;

No	Category	Nos
1	External Recruitment	63
2	Fix Cadre promotion	130
3	Internal Recruitment	16
4	Line Promotion	568
5	Outsourced Employees	52
	Total	**829**

AASL Employee Performance Evaluation and recognition

At AASL, the Performance Management system functions as a structured evaluation process to monitor performance and support employee development.

By integrating performance outcomes with Training and Development, Career Advancement and Succession Planning, AASL ensures that employee growth is purposeful and future-ready. The system plays a vital role in identifying performance gaps, recognize satisfactory performance, determine training needs, while maintaining consistency and fairness across the organization.

To cater to the diverse employee structure, AASL operates two Performance Management Systems, tailored to salary scales and job responsibilities:

- Performance Management and Development System (PMDS) – applicable to employees within Salary Scales S-10 to S-14
- 180° Appraisal System – applicable to employees within Salary Scales S-1 to S-9

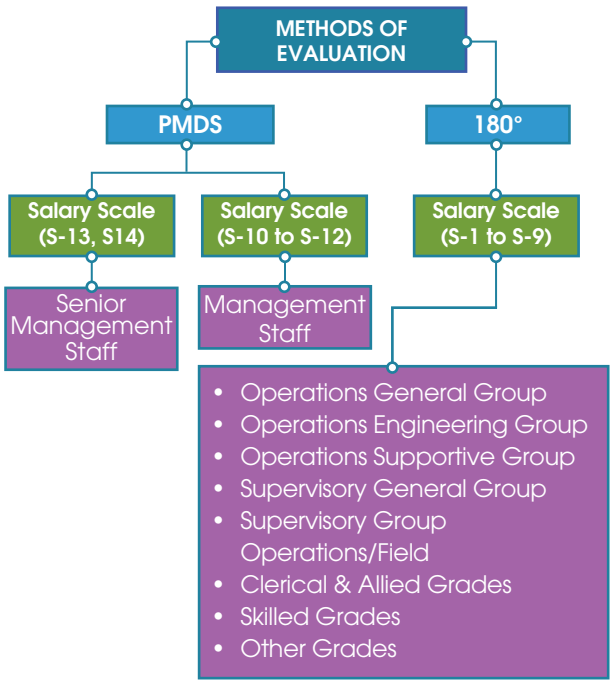
Performance Management and Development System (PMDS)

The PMDS applies to employees in Salary Scales 10 to 14, covering Senior Managerial and Managerial categories. Performance is assessed against clearly

defined job objectives, behavioural competencies and leadership capabilities. The key stages of the PMDS include mid-year reviews, performance rating, action planning based on outcomes and performance-linked rewards, ensuring transparency and consistency in evaluation.

180° Appraisal System

The 180° Appraisal System applies to employees in Salary Scales 1 to 9. Under this system, performance is assessed based on job knowledge, skills and attitudes. The appraisal process includes self-appraisal, appraisal interviews, evaluation by the immediate supervisor and final assessment by the Head of Division, enabling a balanced and structured review of employee performance.



An Investment in Our People

Employee-related expenditure during the year was incurred not only to support operational requirements but also as part of the Company's continued focus on employee retention and workforce stability.

The Company continued to provide direct monetary benefits such as annual bonuses and increments, leave encashment and various allowances, which serve as important retention and motivation mechanisms by recognizing employee contribution and supporting financial well-being. In addition, staff welfare measures such as medical benefits, transport facilities and other employee support schemes further contributed to improving employee satisfaction and long-term retention. Based on overall performance evaluations, eligible employees across the respective categories were granted annual increments in recognition of their contributions during the year. A total number of 2,640 employees were granted with their annual increments during the year 2025.

Type	180° Appraisal	PMDS
Granted	2,423	217
Not granted	930	61
Not eligible	108	18

Organizational Structure, Cadre and SORP Reviewing Process

The review of the Organizational Structure, Cadre, and Schemes of Recruitment and Promotion (SORPs), as directed by the Committee on Public Enterprises (COPE), is part of a broader public sector initiative to ensure that State-Owned Enterprises maintain efficient organizational structures, transparent recruitment and promotion frameworks and sustainable cadre management practices.

As directed by the COPE, AASL submitted its Organizational Structure, SORPs and Cadre details to the Department of Management Services in October 2025 and the reviewing process has been commenced. AASL views this initiative as an important step towards enhancing organizational efficiency, improving role clarity, strengthening succession planning and ensuring that the Company's human resource structure remains aligned with its long-term strategic and operational objectives.

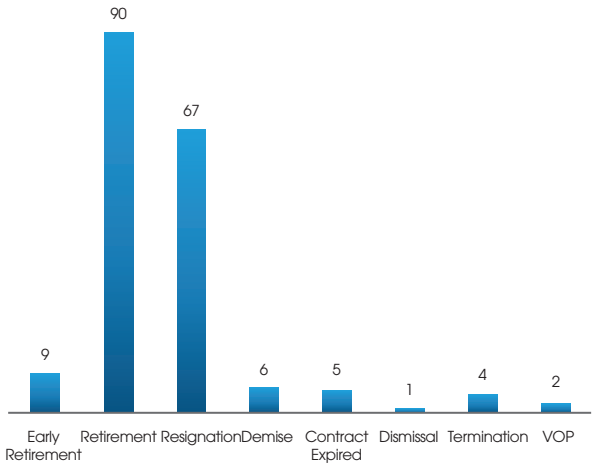
Cessation of Employment – Year 2025

Employee cessations at AASL recorded a slight increase in 2025 compared to the previous year. Despite this marginal increase, workforce stability was maintained through internal recruitment &

promotions, training and development, as outlines under above sections.

The employee attrition rate remained at 5% during the year, indicating a relatively stable workforce retention level.

Cessation of Employment – Year 2025



Capacity Building & Skill Development

Investment in training and development remained a key priority during the year, with approximately LKR 32 million incurred on training-related expenditure to enhance employee competencies, support career development and ensure compliance with regulatory and operational training requirements, particularly in technical and safety-critical areas.

These expenditures are viewed not merely as costs, but as investments in human capital, ensuring that AASL maintains a capable, service-oriented and future-ready workforce.

Management Development Programme

In line with its succession planning framework, AASL commenced a structured Management Development Programme on 10 December 2025 for 39 senior-level managers at the Postgraduate Institute of Management (PIM), University of Sri Jayewardenepura. The programme is designed to enhance leadership capability, strengthen core business and strategic management knowledge and systematically prepare identified managers to assume higher levels of responsibility.

Airport Fire & Rescue Service (AFRS) Training Initiatives

In 2025, AFRS enhanced operational readiness and regulatory compliance through targeted training and continuous professional development. Key initiatives included refresher and CPD programmes to improve firefighter performance and support career progression, along with mandatory fitness testing for all operational staff. Specialized training, such as hazardous materials identification, coxswain certification for water rescue and human factors and safety, further strengthened emergency response capability and reinforced a strong safety culture.

Advancing Airport Service Excellence

In 2025, the Airport Management Division strengthened passenger experience through structured service excellence and professional development programmes delivered internally and via SLAAA. These included customer service training, grooming and policy awareness and sessions aligning staff with corporate objectives. Additional workshops on attitude, personality development and safety preparedness enhanced interpersonal skills and operational resilience. Collectively, these initiatives fostered professionalism, accountability and service excellence, contributing to improved passenger satisfaction and consistent service standards.

Advancing Air Navigation Service Capability

In 2025, the ANS Division strengthened its air traffic control capacity through recruitment, training and licensing initiatives. Sixteen trainee controllers completed basic training and are undergoing OJT across multiple aerodromes, while twenty-two trainees from the previous year obtained their first ratings and licences. Additional training programmes, including Area (Non-Radar) Control and Approach Control Surveillance, enhanced operational capabilities and addressed staffing needs. Refresher training on non-surveillance approach control was also conducted to ensure operational continuity in case of radar system failures.

1 2

1. Management Development Programme participants, AASL officials and the Senior Officers of PIM following a capacity-building session focused on leadership, collaboration and performance excellence.

2. A routine fire drill in progress, reinforcing staff readiness and coordinated emergency response.

Aviation Security-Related Capacity Building

In 2025, AASL enhanced its aviation security and overall workforce capability through targeted international training and structured development programmes. Officers participated in ICAO-led globally recognized aviation security, safety and operations training, strengthening strategic, operational and supervisory competencies while aligning with international standards.

Across the organization, continuous investment in training, certifications and service-oriented development fostered a skilled, adaptable and resilient workforce. By embedding capacity building as an ongoing priority, AASL ensures its people remain future-ready and globally competitive - supporting its commitment to operational excellence and its vision of Always Ascending Aviation.

Staff Diversity Metrics

Gender distribution across levels

As at 31 December 2025, AASL's workforce composition reflects a structured distribution across age groups and employment categories, with continued efforts toward strengthening diversity and inclusion across all levels.

The overall employee base shows a higher representation of male employees, particularly within operational and technical categories such as Skilled and Semi-Skilled Workers and Minor Employees and Unskilled staff. This trend is largely attributable to the operational nature of airport and aviation services, which traditionally attract a higher proportion of male participation.

At the Executive level, female representation remains notable in the 21–30 and 31–40 age brackets, indicating positive progress in attracting and retaining young female professionals in leadership pipelines. The 31 - 40 and 41–50 age groups collectively account for the highest concentration of executives, reflecting a mature and experienced management structure.

Within the Supervisory and Technical Officer category, gender diversity is gradually improving in the younger and mid-career segments, particularly in the 21–30 and 31–40 age groups. Meanwhile, the Clerical and Allied category demonstrates comparatively stronger female participation across most age groups, particularly between 31–50 years, highlighting balanced representation in administrative and support functions.

The Skilled and Semi-Skilled Worker category, which represents the largest workforce segment, remains

1

2

1. *Poson Bhakthi Gee - 2025 – organized by Buddhist Association*

2. *Women's Day Programme - 2025 - organized by Seva Vanitha Association for the female staff of AASL*

predominantly male across all age groups due to the technical and field-oriented nature of these roles. However, female participation is present and gradually emerging, particularly in the 21–40 age range.

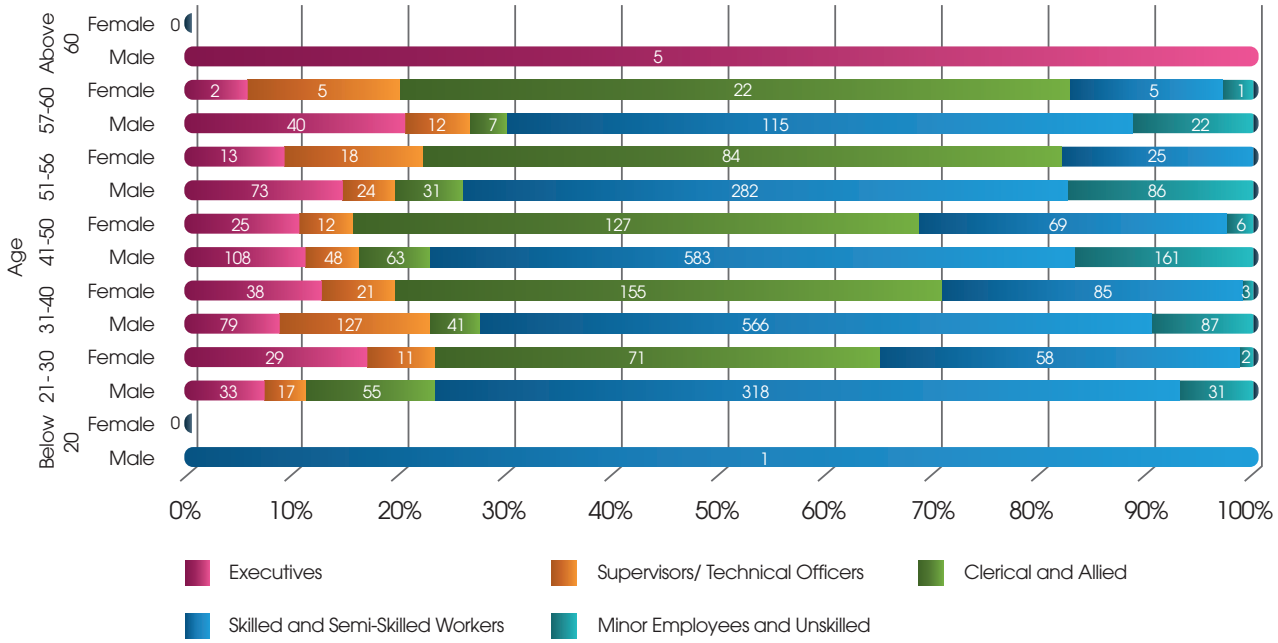
Overall, the highest employee concentration falls within the 31–40 and 41–50 age groups, demonstrating a stable and experienced workforce base, while continued recruitment in younger age brackets supports succession planning and long-term organizational sustainability.

AASL remains committed to fostering an inclusive workplace that promotes equal opportunity, professional growth and equitable participation across all employment categories ensuring that as the organization progresses, its people continue Always Ascending together.

Gender distribution across levels & age

Category	Below 20		21 - 30		31 - 40		41 - 50		51 - 56		57 - 60		Above 60		Total	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
Executives	0	0	33	29	79	38	108	25	73	13	40	2	5	0	338	107
Supervisors/ Technical Officers	0	0	17	11	127	21	48	12	24	18	12	5	0	0	228	67
Clerical and Allied	0	0	55	71	41	155	63	127	31	84	7	22	0	0	197	459
Skilled and Semi-Skilled Workers	1	0	318	58	566	85	583	69	282	25	115	5	0	0	1,865	242
Minor Employees and Unskilled	0	0	31	2	87	3	161	6	86	0	22	1	0	0	387	12
Total	**1**	**0**	**454**	**171**	**900**	**302**	**963**	**239**	**496**	**140**	**196**	**35**	**5**	**0**	**3,015**	**887**

Appreciation of Our People - Management of Human Capital |



Human Resource Services

Employee welfare remains a cornerstone of AASL's Human Resource philosophy. The Company continues to invest in comprehensive welfare facilities aimed at enhancing quality of life, motivation and long-term retention. While welfare initiatives require significant investment, AASL recognizes their long-term value in building a committed, productive and resilient workforce. The welfare facilities provided during the year include:

- **Company Medical Scheme:**

AASL operates a comprehensive healthcare scheme offering both in-house and external medical services to confirmed employees and their family units. Coverage ranges from LKR 150,000 to LKR 350,000, with indoor treatment facilities available on a credit basis through 54 registered hospitals island-wide.

- **Death Donation Scheme:**

In operation for over 15 years, this scheme provides financial assistance to permanent employees and enrolled family members. With enhanced benefits effective from 1 January 2025, a total of LKR 20.53 million was disbursed to 262 beneficiaries during the year.

- **Staff Loan Scheme:**

Confirmed employees with a minimum of five years' service are eligible for staff loans at a concessional interest rate of 4.2%, repayable over five years. Loan limits were increased during the year, with 515 loans granted in 2025, bringing the cumulative allocation since inception to LKR 335 million.

- **Staff Transport Service:**

To ease commuting challenges, AASL operated 29 buses and one van across 30 routes, serving employees at BIA, CIAR, MRIA and JIA.

- **Holiday Bungalow Facilities:**

Concessionary holiday bungalow facilities at Pidurutalagala, Kataragama and MRIA were extended to employees and external parties. During 2025, these facilities were utilized by 557 individuals.

- **5% Interest Refund on Housing Loans:**

Employees with over five years of service continued to benefit from the 5% interest refund on housing loans, supporting long-term financial stability.

Industrial Relations

Workplace Forum

In compliance with Public Administration Circular No. 5/2024, AASL established a Workplace Forum to strengthen dispute prevention and resolution mechanisms. Accordingly, as per the guidelines received from line ministry and International labour Association, Work Place Forum has been established within AASL.

Staff Grievance Resolution Policy & Procedure

The Staff Grievance Resolution Policy was reviewed and strengthened during the year to enhance efficiency and transparency. The revised process establishes a clear, step-by-step escalation mechanism, culminating in an Appeal Board chaired by the Chairman. The revised procedure reinforces trust, fairness, and timely resolution while remaining distinct from the disciplinary process.

Ascending Together...

Through continuous improvement in performance management, employee welfare, workforce planning, and industrial relations, AASL remains committed to elevating its people as it elevates the nation's aviation sector ensuring that every employee progresses upward, aligned with the Company's journey of Always Ascending.

Boughton
Boughton
Barracuda

Averting

"where governance and discipline ensure a resilient and secure ascent."

Averting Risk Management

Overview

Risk management is a core element of AASL's governance framework and a vital enabler in achieving the Company's strategic and operational objectives. It is systematically integrated into decision-making processes to support the consistent delivery of safe, efficient and high-quality services to passengers and stakeholders.

As the sole airport operator in Sri Lanka, AASL operates within a complex and internationally exposed environment. This context presents a broad spectrum of strategic, operational and financial risks that may impact both the Company's performance and the country's reputation in the global aviation industry. Accordingly, AASL's risk management framework is designed to systematically identify, assess and manage risks, while enabling prudent resource allocation and the effective pursuit of strategic opportunities.

The Board of Directors has overall responsibility for the effectiveness of the risk management process, which is recognized as a key pillar of the Company's corporate governance framework. Through the risk management practices, AASL seeks to proactively identify and assess risks, mitigate or eliminate significant threats, enhance risk communication across the Company and contribute to sustainable growth that benefits the Company, the national economy and society at large.

AASL Risk Management Framework

AASL's Risk Management Framework adopts a comprehensive and structured approach to risk identification, encompassing the recognition of potential hazards, identification of system weaknesses and assessment of their potential adverse consequences. The framework also focuses on identifying opportunities arising from changes in the external business environment, enabling the Company to capitalize on such opportunities through enhanced revenue generation, cost efficiencies, or both.

The principle that "Risk Management is everyone's business" is embedded across AASL, with responsibility for managing business risks shared by all employees. The Strategic Management Section, under the Finance & Strategy Division, centrally oversees the risk management process by coordinating with all functional areas and maintaining an appropriate Risk Management mechanism to support the achievement of Strategic Objectives without disruption.
A designated Risk Manager has been appointed within this function to ensure that the risk management process is implemented in line with the ISO 31000:2018 Risk Management Framework and that the Company's Risk Register is maintained and kept up to date.

Through its risk assessment process, AASL seeks to gain a clear understanding of events that may affect the achievement of key objectives. Based on the identification and evaluation of risks, decisions are made on whether risks should be accepted or mitigated, in alignment with the Company's overall risk profile and appetite. Risk identification is supported by the use of established analytical tools, including SWOT analysis, PESTEL analysis and Porter's Five Forces, as part of the strategic planning process.

In this framework, the Internal Audit division plays an important role within the risk management process, within the scope of its mandate. Risk forecasting is incorporated into the preparation of annual audit plans to identify areas of heightened vulnerability and to support a risk-based approach to internal auditing.

Risk Forecasting

Risk forecasting is a key element of AASL's proactive risk management, supporting the early identification of emerging risks that could impact strategic objectives. The forecasting horizon aligns with the Company's five-year corporate planning cycle, ensuring consistency between long-term planning and risk assessment.

Averting - Risk Management |

Future risks are assessed using industry outlooks, forecasts and research from recognized aviation bodies such as ACI and the IATA. These insights help AASL evaluate uncertainties related to aviation operations, traffic growth and tourism demand within a global and regional context.

Risk forecasting is supported through both top-down and bottom-up engagement across the organization. Risk identification is embedded in the strategic planning process, with input encouraged at all levels to strengthen foresight and ensure timely identification and response to emerging risks.

Risk Register

The Risk Register serves as a key tool for assessing the likelihood and severity of identified risks. Divisional risk registers are shared with pre-identified risk owners via the Company's IT network, enabling regular access and timely updates following each risk assessment and evaluation. A total of 177 risks have been identified and documented in the Risk Register.

Divisional review meetings are conducted on quarterly basis to evaluate the effectiveness of existing mitigation measures and to assess changes in risk ratings over time. In parallel, risk management activities are centrally monitored by the Strategic Management Section and any unmitigated or emerging risks, together with related issues, are escalated to the RMC for review and appropriate decision-making.

Risk Assessment and Matrix

AASL applies a structured and balanced approach to risk assessment by combining defined criteria set out in the Risk Management Framework with informed qualitative judgment. The assessment of likelihood and impact is carried out with the involvement of relevant divisions, drawing on their professional expertise and operational knowledge to ensure accuracy and relevance. Where appropriate, risks are also assessed using quantitative methods. Likelihood and consequence evaluations are performed based on historical trends and patterns of similar occurrences, with potential impacts, particularly financial consequences, measured in monetary terms. This blended qualitative and quantitative approach enables a more robust and objective evaluation of the Company's risk exposure.

Both likelihood and impact are rated on a five-point scale, ranging from one (1) for the lowest level to five (5) for the highest. Overall risk scores range from one A to five E and are plotted on a risk assessment matrix to support visualization and prioritization. Risks with higher scores are classified as critical and receive enhanced oversight, management attention and strengthened mitigation measures to ensure resources are focused on the most significant risks.

The distribution of risks across each cell of the risk matrix is presented in the table below, with the respective number of risks indicated in parentheses.

Consequence / Likelihood	Catastrophic	Major	Moderate	Minor	Insignificant
Certain	5A (03)	5B (09)	5C (04)	5D (0)	5E (0)
Likely	4A (10)	4B (42)	4C (17)	4D (02)	4E (03)
Possible	3A (13)	3B (29)	3C (15)	3D (05)	3E (0)
Unlikely	2A (13)	2B (05)	2C (04)	2D (1)	2E (0)
Rare	1A (0)	1B (02)	1C (0)	1D (0)	1E (0)

Averting - Risk Management |

Risk Appetite and Tolerance

AASL's risk appetite defines the level of risk the Company is willing to accept in pursuing its strategic and operational objectives. In setting this appetite, the Board considers AASL's role as Sri Lanka's sole airport operator, its public accountability, regulatory requirements, financial capacity and the need to ensure safety, security, service quality and long-term sustainability.

The Company maintains a cautious risk posture for safety, security, regulatory compliance and reputational risks, with minimal tolerance for exposure. In contrast, a measured level of risk acceptance is applied to areas such as operational efficiency and infrastructure development, where controlled risk-taking supports growth and service enhancement.

Risk tolerance levels are established through the Board-approved risk assessment framework and reflected in the risk matrix thresholds. Risks exceeding tolerance levels are escalated to the Risk Management Committee (RMC) and the Board for review and enhanced mitigation, ensuring alignment with strategic objectives and governance expectations.

Risk Monitoring and Reporting

AASL maintains a structured and ongoing process for monitoring and reporting risks to ensure effective management across the organization. Identified risks and related mitigation actions are recorded in the Risk Register, which is reviewed and updated quarterly to reflect changes in the internal and external environment.

As the 1st line of defense; Risk owners of each division are responsible for monitoring assigned risks, evaluating the effectiveness of mitigation measures and reporting emerging risks or material changes in exposure. Being the 2nd line of defense, the Strategic Management Section also oversee and monitor the risks identified in the Risk Register. However, regular risk reviews are conducted between the Risk Management team, Risk Owners and Risk Coordinators and the updates reported to the RMC for oversight and guidance.

Risk Management Committee (RMC)

The RMC is a Board-appointed, formally constituted sub-committee, provides oversight of AASL's risk management function. The Committee comprises three Board members, with the Head of Strategic Management serving as Secretary and Convener. The Committee's primary role is to provides recommendations and periodic updates to the Board of Directors, highlighting key risk trends, business critical risks, mitigation status and areas requiring strategic attention. This reporting framework supports timely decision-making, strengthens accountability and ensures risks remain within the Company's approved risk appetite and tolerance levels.

Being a part of the second line of defense, the RMC identify and assess risks that may affect the entity's business operations and to evaluate the potential financial and non-financial impacts of such risks covering the Business, Safety, Security and Reputational Risks, while also considering Industry and Strategic Risks. Risk alerts and recommendations are reviewed by the RMC and, where necessary, escalated to the Board through established governance and strategic planning processes.

The RMC meets quarterly and includes participation from relevant Divisional Heads, Risk Owners, and Risk Coordinators. High-priority risks, particularly those within the "red zone" (5A,5B,4A) of the risk matrix, receive primary attention, while other risks are reviewed based on materiality and criticality. The Committee also monitors risk status and progress on actions from previous meetings.

Other Formal Risk Governance Mechanisms

Additional formal mechanisms support specific risk areas. Aerodrome safety risks are overseen by the Safety Oversight Committee in line with ICAO Annex 19. Operational risks are addressed through Facilitation Committee meetings, while the Airline Operators Committee and Aviation Security Committee manage risks affecting airlines, passengers and airport assets. Financial and audit-related risks are overseen by the Audit and Management Committee, ensuring effective assurance and governance.

Risks and Mitigation measures

The aviation operating environment continues to evolve rapidly, presenting a complex set of challenges that require a structured and proactive risk management approach. AASL views its Risk Management process as a key mechanism for addressing operational challenges while capitalizing on opportunities arising from changes in the aviation landscape. During the year, several external and internal factors exerted pressure on the Company's risk profile and influenced the prioritization of risks within the Risk Matrix.

Airport Capacity shortage risk

As the Physical infrastructure expansion is constrained by long development timelines, necessitating the optimization of existing facilities to meet increasing demand, the capacity shortage in the PTB continuously posts us a high risk which also creates a ripple effect on many other operational and reputational risks. This requires a strategic approach to capacity management, including long-term infrastructure planning aligned with traffic forecasts, fleet developments and market trends, while maintaining airport facilities and infrastructure at standards comparable to other international airports in the region.

The mitigation steps taken in terminal remodeling and restructuring to reduce the impact of this risk is elaborated under Management Discussion & Analysis (MDA) under "Airport Assets and Infrastructure Advancements" in page 41.

Risk of Technological Disruption

Technological advancement remains a critical challenge in airport operations, as technology plays a central role in enhancing passenger experience, operational efficiency and overall safety. Airport systems, including air navigation aids and security screening equipment, are required to comply with both national regulatory requirements set by CAASL and international standards issued by ICAO. The increasing need for advanced airport technologies, such as real-time monitoring systems, passenger flow management, baggage handling solutions, flight control systems, and biometric identification technologies, necessitates collaboration with specialized service providers and continuous investment to ensure reliability, safety and service quality.

To address the above risk where the pressures are exerted continuously to go for digitalization transformation plan, AASL is in the process of implementing measures identified under a phased out Digitalization roadmap. Certain Projects like ABC e-Gate system was established in the year under review as part of an arrival smart channel dedicated for the arriving passenger at BIA as the key mitigation strategy to provide a smarter, safer and more seamless flow for the passengers. Further details of this mitigation measure along with other technological upgrades on cards are elaborated in the MDA in pages 36 - 51.

Safety, Security, and Regulatory Compliance

Safety, security, and regulatory compliance remain paramount in aviation operations, with heightened oversight from national regulators and international aviation bodies. During 2025, regulatory expectations relating to safety management systems, airport security and operational resilience continued to intensify.

AASL strengthened the emergency preparedness by successfully conducting the SAREX VIII by the Aeronautical Rescue Coordination Centre (ARCC) enabling us to maintain an inter-agency coordination, command-and-control effectiveness and compliance with aviation safety standards. This exercise involved close coordination with the Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) and a wide range of national stakeholders. SAREX VIII is a full-scale national Search and Rescue Exercise designed to enhance Sri Lanka's preparedness for complex, multi-domain emergencies. The exercise simulated 02 simultaneous distress incidents – a maritime aircraft ditching and a land-based aircraft crash requiring coordinated aeronautical, maritime and ground SAR responses.

Cybersecurity and Technology Risks

AASL took steps to strengthen the Cyber-security risk mitigation measures by obtaining services from NSOC (National Security Operational Centre) while the Cyber-Security Governance within the AASL structure also was strengthened by recognizing certain positions with accountability amidst the growing dependence on digital systems for airport operations, passenger processing and financial transactions where the exposure to cybersecurity and technology-related risks have been heightened.

Climate, Environmental, and External Event Risks

Climate-related, environmental and external event risks continued to pose challenges to airport operations. Airports remain vulnerable to adverse weather conditions and evolving environmental compliance requirements, increasing the importance of contingency planning, emergency preparedness and the adoption of sustainable and resilient operational practices.

Cyclone "Ditwah" affected extensive areas across the country, being the most affected disaster to the nation causing significant disruptions to air transport operations. As the Business continuity and Disaster recovery, AASL implemented comprehensive operational measures to ensure uninterrupted services and passenger safety. Special transportation arrangements including dedicated vehicles and, where necessary, alternative modes such as boat services were deployed to secure staff access to the airport.

On-site accommodation and welfare arrangements, supported by essential logistics, enabled staff to remain operational during the emergency, while airport and airline teams maintained critical services with minimal personnel and ensured operational readiness through emergency communication protocols. Further details of these mitigations are elaborated in the MDA in page 43 - 44.

Fraud Prevention & Anti-corruption

Potential unethical or illegal activities that undermine organizational integrity, financial stability and public trust represent a significant challenge for the Company. Given its engagement with multiple government and non-government stakeholders, this risk is further heightened, with the potential to result in substantial financial losses and reputational damage.

As a responsible State-Owned Enterprise, AASL is committed to upholding the highest standards of integrity, transparency and accountability, in full compliance with applicable laws, regulations and government guidelines. Demonstrating this commitment, as confirmed by the Commission to Investigate Allegations of Bribery or Corruption (CIABOC) AASL was the first government entity who voluntarily reached the CIABOC to get their official involvement in performing its mandate in the country's gateway to safeguard the brand image of Sri Lanka's airports through effective collective measures to mitigate the causes which creates a reputation risk, as well as, financial and operational risks. Through this collaboration, CIABOC supports AASL in preventing bribery and corruption by investigating complaints, prosecuting offenders, enforcing asset declaration requirements and protecting witnesses. In 2025, CIABOC conducted awareness and training programs for 850 employees across frontline and back-office functions to strengthen understanding of anti-corruption principles.

Further to align with the National Anti-Corruption Action Plan (2025 – 2029), an Internal Affairs Unit was established by fulfilling the stated requirements specified by the GOSL in the year 2025 to achieve the core aims of strengthen accountability, manage corruption complaints internally, conduct corruption risk assessments and to coordinate with the CIABOC, An Investigations Unit which has been functioning as part of the Organization structure under the Safety, Investigations and Special Projects Division will be complimentary in fulfilling the stated scope. The awareness programs on the "Significance of Auditing", conducted in collaboration with the Auditor General's Department, enhanced understanding of audit processes, internal controls and compliance obligations, improving audit readiness and promoting ethical and risk-aware behavior across the organization.

Overview on the affairs of the RMC

Composition as at 31st December, 2025

Name of the director	Position
Cyril Wannigama	Chairman
Primal De Silva	Member
Tharaka Wickramatunga	Member

Meetings

04 Nos. of RMC meetings were held during the year 2025. The meeting attendance of the members are set out in the below table.

Name of the director	Attendance
Cyril Wannigama	04 / 04
Primal De Silva	04 / 04
Tharaka Wickramatunga	04 / 04

The proceedings of the RMC meetings were recorded by the Head of Strategic Management, functioning as the Secretary to the RMC. Minutes of the meeting were circulated among the RMC members within five working days from the meeting date under normal circumstances.

RMC - Business Overview

During the year 2025, the RMC convened four meetings, with primary focus placed on high-risk exposures identified in the corporate Risk Register. These discussions were conducted in close coordination with the respective Risk Owners to evaluate risks that could materially impact daily airport operations, aviation security, aerodrome safety, passenger facilitation and the long-term sustainability of the business.

To support informed decision-making, representatives from relevant divisions were invited to participate in RMC deliberations as required, enabling the Committee to gain deeper operational insight into specific risk areas. The overarching objective of the RMC was to critically assess high-risk exposures, review the adequacy of existing mitigation measures and drive actions aimed at reducing risk ratings from high to medium or low levels.

During the year under review, particular emphasis was placed on key risk areas, including operational and aerodrome safety risks arose with wild animal and bird hazard, risks associated with potential deviation from objectives set out in the Corporate Plan and delays in achieving business goals due to resource constraints. Recommendations arising from each RMC meeting were formally submitted to subsequent Board meetings for consideration and implementation of appropriate actions.

Overall, AASL's risk management practices, as outlined in this Risk Management Review, continued to play a vital role in strengthening decision-making, enhancing governance effectiveness and supporting the organization's long-term operational and financial stability.

Cyril Wannigama
Vice Chairman
Chairman – Risk Management Committee
20 May 2026

Accountability & Governance

Corporate Governance

The company upholds a dynamic corporate governance system that promotes corporate discipline and responsible business conduct. Through the establishment of appropriate frameworks, processes and procedures, AASL has implemented a clear and systematic decision-making structure. This ensures clarity of responsibilities, mitigates conflicts of interest and maintains effective systems for internal controls, risk management, transparency and overall accountability.

The current Board of the company consists of a well-balanced composition of members possessing the necessary expertise, skills and experience. Together with the dynamic senior management team, the Board strive to achieve the objectives of a strong governance system. This ensures that AASL's operations meet stakeholder expectations while maintaining a thorough understanding of the risks posed by the evolving and increasingly challenging macro-economic environment.

This Corporate Governance Report provides an overview of the Company's compliance with corporate governance principles outlined in the Companies Act No. 7 of 2007, the Code of Best Practice on Corporate Governance (2017) issued by 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. These guidelines categorize AASL under "A" Commercial Public Enterprises.

The Company's corporate strategy, aligned with its vision and mission, has established effective channels of engagement with its workforce, shareholders and stakeholders. Moreover, the Board has persistently improved and posed necessary challenges to the development and implementation of strategies by actively engaging with management, particularly via its subcommittee at 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 shareholder, 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 the company and its investors.

Accountability and Transparency

- The Board must explain the purpose of a 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 a company's capacity, potential and performance.
- It's the Board's responsibility to communicate issues of importance to shareholders.
- The Board needs to execute collective responsibility with all connected stakeholders, yet with defined responsibilities for each.

Independence

- The Board remains independent and all decisions made are done so with the best interest of the company in mind at all times.
- Ensuring 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.
- The Board must assess the actual performance against the plans as well as against Best Practices and competitor moves and fill up the gap towards Continuous Improvement.

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 is to filter the strategic decisions from the operational decisions and concentrate on strategic decisions through the board sittings.

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 operational decision-making and that 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 upholding 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 each year with adequate notice provided to enable the Directors and Management to prepare the key and strategic and operational information required for deliberation in the meetings. The Board pack, comprising the agenda, Board papers and other relevant documents are circulated to the Directors seven days prior to each Board Meeting. This facilitates thorough review and informed discussion.

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 adequately 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 clarification to the Board.

14 Board meetings were convened during the year and the attendance of Board members is summarised below;

Name of the Board Member	Position	Attendance
Air Chief Marshal (Rtd) H D Abeywickrema	Chairman	14/14
Cyril Wannigama	Vice Chairman	14/14
L Senarathna	Non - Executive Director	14/14
T S Wickramathunga	Non - Executive Director	14/14
Primal De Silva	Non - Executive Director	13/14
K M P N Karunarathna	Non - Executive Director	13/14
H T Chaminda	Non - Executive Director	06/14
P M K Hettiarachchi	Non - Executive Director / Treasury Representative	08/14
M M N Somathilaka	The observer from the Ministry of Ports, Shipping & Civil Aviation	07/14
Resignations		
M M N Somathilaka	The observer from the Ministry of Ports, Shipping & Civil Aviation	07/14

Our Approach And Commitment

AASL is a fully Government-owned company and its Board is accountable to the Government for providing 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. This Governance Framework is underpinned by five core principles;

a) Leadership and Direction

b) Transparency and Integrity

c) Accountability to the Government as its key shareholder

d) Recognizing the legitimate interests of stakeholders

e) Timely and balanced disclosure principle

Apart from the above, mandatory requirements specified in the Company's Act No. 7 of 2007 and the voluntary compliances specified in the Code of Best Practices on Corporate Governance issued by the Institute of Chartered Accountants of Sri Lanka also form an integral part of the Company's governance framework.

At AASL, Board sub - committees constitute an important element of the governance process. Six Board sub - committees have been established with clearly defined terms of references, namely: The Audit Committee, Risk Management Committee, HR & Remuneration Committee, Information Technology Committee, Business Development Committee and Project Management Committee. Therefore, matters relating to each of these areas are thoroughly reviewed by the respective subcommittees, which make recommendations to the Board. This enables the Board to effectively leverage the specialised knowledge and expertise of its members, while retaining collective responsibility for decision-making.

Accordingly, these Board sub - committees function as an integral part of the Company's governance structure, further strengthening its overall governance mechanisms.

During the year under review AASL complied with all mandatory Corporate Governance requirements stipulated in the Company's Act and voluntary compliances as outlines in the sections below.

Leadership and Direction

The Company's business and operations are managed under the supervision of the Board, which consists of members with experience and expertise in business management and finance governance. Directors are appointed by the Minister of Ports and Civil Aviation in line with reference to the Articles of Association.

The Chairman, who leads the Company's corporate governance agenda and provides leadership to the Board, is appointed by the Minister. The Chairman is responsible for promoting sound governance practices, ensuring the effectiveness of the Board and maintaining constructive working relationships between Executive and Non-Executive Directors. With the assistance of the Company Secretary, the Chairman ensures that;

a) Board procedures are followed; and

b) Information is disseminated to the Board in a timely manner.

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;

a) Leading the Company towards the achievement of its vision; and

b) Overseeing the management, operations, and overall performance of the Company.

The Board comprises of nine (09) Directors, of which seven (07) are Non-Executive Directors and two (02) are Executive Directors where the Chairman and Vice Chairman serving in executive capacities. The Chairman acts in the dual roles of Chairman and Chief Executive Officer 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 are entitled to a single voting right at each Board meetings. 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 Management. Providing objective independent judgment is at the core of the Board's oversight role.

All Directors have independent and collective access to internal and external information of the company. The Company Secretary ensures that Board procedures are complied with and provides guidance on legal and regulatory requirements relating to Board proceedings.

In addition, the Company Secretary is responsible for circulating notices of Board meetings, minutes,

Board papers, and other relevant documents in a timely manner, together with sufficient information to enable informed decision-making. The Secretary also monitors and follows up on actions arising from Board decisions.

Matters Reserved for The Leadership of The Board Include:

The Company has established a well-structured Corporate Governance Framework, which is adopted across all business units and is integral in maintaining and enhancing sustainable shareholder value. In this context, the Corporate Governance Framework supports the Board in fulfilling its responsibilities, including;

a) Providing the vision and the strategic 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 compliance with all applicable legal and regulatory requirements, including the Companies Act No. 7 of 2007 and the Articles of Association;

d) Establishing and approving key policies, including Risk Management policies, to achieve optimum returns and benefits for 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; and

f) Guaranteeing adequate accountability by delegating responsibility.

Matters Reserved for The Board in This Capacity Include:

The main purposes of the Board, in brief, are that 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) Appointing competent personnel as Managers and ensuring that there is adequate delegation of authority amongst the Senior Management; and

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.

The Role of The Audit Committee (AC) In Corporate Governance Aspects

Audit Committee

The Audit Committee (AC) was established in terms of PED/12 Paragraph 7:4:1, to assist the Governing Council/Board in the supervision of the affairs of AASL and to ensure the integrity of the Company's financial statements and related procedures of the AASL.

The role of the AC is to assist the Board in fulfilling its oversight responsibilities in relation to the integrity of the Company's financial statements;

the effectiveness of the internal control and risk management systems; 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 Committee's functions and responsibilities is formally set out in the TOR of the committee, which has been approved by the Board and is reviewed annually. During the year under review, the AC reviewed the financial statements to ensure conformity and compliance with applicable Government regulations governing accounting and financial activities, including Administrative Regulations (AR), Financial Regulations (FR) and AASL's internal regulations.

The External and Internal Audit functions play a vital role in contributing to the integrity of the audited financial information. Accordingly, these functions are subject to regular oversight and evaluation by the AC, at least on a quarterly basis.The AASL's line Ministry, the Ministry of Ports and Civil Aviation, and the General Treasury require 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; and
- The appropriateness of its reporting line in respect of Government and Internal Audit requirements.

The AC had regularly reviewed the existing systems and procedures and, upon observing any deviations, submits recommendations to the Board for approval time to time to strengthen controls and improve processes.

The Committee also had reviewed the queries raised by the Auditor-General and Internal Auditors, together with management responses, to ensure that corrective actions taken are adequate, effective and sufficient to mitigate the associated risks.

Transparency and Integrity

The AC regularly monitors and reviews the organizational culture and practices to identify and safeguard the integrity of the Company's financial reporting and to promote high standards of governance, accountability and transparency. Procurement is a key operational area, governed by guidelines issued by the Department of Public Finance of the General Treasury and is designed to ensure transparency, fairness and accountability in the acquisition of goods and services.

Internal Audit

The AC is assisted by the AASL Internal Audit (IA) Division. The Head of IA serves as the Convener to the AC and reports to the Chairman.

The primary mandate of the IA Division is to provide independent assurance on the effectiveness of the Company's internal control environment by evaluating the adequacy, integrity and effectiveness of internal controls. The Division also ensures that quality standards in selected areas of airport services are maintained and makes appropriate recommendations to Management to strengthen controls and improve processes.

The Internal Audit regularly reports to the Chairman and the AC on the adequacy and effectiveness of internal controls, as well as on compliance with applicable laws and regulations and established policies and procedures of the Company. The scope of the Internal Audit activities includes:

a) Review of the prevailing system of internal control;

b) Ensure that major decisions undertaken by the Board of Directors are implemented effectively;

c) Evaluating risks associated with Management decisions and divisional activities and submitting recommendations to the AC and the Chairman;

d) Making observations on risk assessment carried out by External Auditors in relation to systems and controls;

e) Conducting ad-hoc and periodic financial reviews for income and expenditure and its recognition as well as reporting;

f) Undertaking quality audits in selected areas of the business; and

g) Review of procurement procedures in compliance with the National Procurement Agency guidelines and other applicable regulations.

Accountability to The Government as The Key Shareholder of AASL

As a fully Government owned business undertaking, AASL's accountability to the Government is exercised through the Line Ministry using the following mechanisms:

Parliament

In accordance with Treasury Circular No. PE/PF/21 dated 24 May 2002, the Company's Annual Report is required to be tabled in Parliament within 180 days of the end of the financial year for review.

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 their social responsibilities. When summoned by the COPE, the Chairman, Directors and Senior Management together with the Secretary to the Ministry of Ports & Civil Aviation, and the Chief Accounting Officer, are required to appear before the Committee to respond to queries and matters of concern relating to the Company's activities.

Minister of Finance / General Treasury

The Minister of Finance, or the General Treasury acting on his behalf, is responsible for maintaining financial discipline within the public sector, including public enterprises. A Treasury representative is appointed to the Board to monitor performance, ensure compliance with applicable statutes, rules and regulations, etc. and to report on any matters of concern to the Minister.

Mr. P M K Hettiarachchi, served as the Treasury Representative, on the Board during the year under review.

The responsibility for monitoring the financial management and control of public enterprises rests with the Department of Public Enterprises (DPE), of the General Treasury.

Ministry of Ports & Civil Aviation

The Secretary of the Ministry of Ports & Civil Aviation, who also serves as the Chief Accounting Officer, is accountable to the Government for the financial administration and management of the Company. In this capacity, the Secretary regularly reviews the following matters with the Board:

a) Corporate Plan and Budgets;
b) Physical and Financial performance of capital projects;
c) Projects undertaken during the year;
d) Audit deliverables including the Management Letter;
e) Overall financial performance of the year; and
f) Matters arising from COPE meetings or any other statutory/regulatory institution

Recognize the Legitimate Interests of Stakeholders

Stakeholder value is enhanced when an organization treats the stakeholders fairly, meets their expectations for sustainable growth and maintains a strong reputation towards civic responsibility and legal compliance. A Stakeholder value is known as a management method that focuses on maximizing the long-term interests of all stakeholders-including shareholders, customers, employees, business partners and the wider community.

This approach seeks to optimize stakeholder value through policies and practices that strengthen cost efficiency, enhance the quality of products and services, develop employee skills and morale and contribute positively to the communities from which the Company derives its resources and support.

In this context, 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 operating within airport premises) suppliers and other service providers and the community at large. These obligations are viewed as integral to the Company's overarching duty to create and sustain long-term stakeholder value.

The Company demonstrates its commitment to appropriate corporate practices, which comprise of the following areas:

a) Exercising due diligence by the Board and Management complying with 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) Ensuring non-discriminatory treatment of all airport users; and

h) Treating employees fairly, respectfully, and equitably.

Timely and Balanced Disclosures

Providing timely, accurate and comprehensive 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 are designed to ensure compliance with all applicable disclosure requirements of all laws and regulations, including the circulars prescribed by 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 stakeholders to gain a clear understanding of the Company's business activities, risk profile, financial condition, operating performance and future outlook. Many periodic and ad hoc reports and analytical information are provided, both as a practice and on demand.

Employees are regularly updated with the true position of Company's operational and financial performance and the Company Intranet serves as a key platform for the purpose of internal information dissemination. In addition, AASL actively contributes to public policy dialogue, particularly in relation to the 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 statutory records, the Company Secretary facilitates the timely circulation of accurate information to the Board and provides guidance on corporate governance matters, Board procedures and applicable laws and regulations. All concerns raised and wished to be recorded have been documented in sufficient detail by the Secretary.

The Company Secretary is primarily responsible for ensuring compliance with statutory and regulatory requirements and acts as the principal interface between Management, the Board and regulatory authorities on governance-related matters.

Aloe 96%
body wash
SPECIAL DISCOUNTS

Assuring the Ascent

" where transparency, accountability, and integrity are affirmed."

Auditor General's Report on the Financial Statements

ජාතික විගණන කාර්යාලය
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE

මගේ අංකය எனது இல. My No. AAV/A/AASL/FA/25/99 ඔබේ අංකය உமது இல. Your No.

දිනය திகதி Date 08 June 2026

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 2025 in terms of Section 12 of the National Audit Act, No. 19 of 2018.

---

1. Financial Statements

1.1 Qualified Opinion

The audit of the financial statements of the Airport and Aviation Services (Sri Lanka) (Private) Limited (AASL) for the year ended 31 December 2025 comprising the statement of financial position as at 31 December 2025 and the statement of comprehensive income, statement of changes in equity and cash flow statement for the year then ended, and notes to the financial statements, including material accounting policy information was carried out under my direction in pursuance of provisions in Article 154(1) of the Constitution of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka read in conjunction with provisions of the National Audit Act No. 19 of 2018. My report to Parliament in pursuance of provisions in Article 154(6) of the Constitution will be tabled in due course.

In my opinion, except for the effects of the matters described in the basis for qualified opinion section of my report, the accompanying financial statements give a true and fair view of the financial position of the Company as at 31 December 2025, and 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

(a) Seven completed projects, totalling Rs. 1,238 million, had continued to be recorded under Work in Progress without being capitalized as at the end of the financial year 2025. As a result, these assets were not recognized under property, plant and

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

ජාතික විගණන කාර්යාලය
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE

equipment, and the corresponding depreciation had not been charged for the year 2025. Consequently, property, plant and equipment and depreciation expense were understated, while the profit for the year was overstated.

(b) Although ownership of the lands amounting to Rs. 671.1 million had already been transferred to the Civil Aviation Authority of Sri Lanka, those lands continued to be reported under Property, Plant and Equipment in the Company's financial statements.

(c) A sum of Rs. 652.7 million included under contractor payables in Trade and Other Payables had already been settled prior to the reporting date but was still recorded as outstanding. Consequently, both Trade and Other Payables and Work in Progress (WIP) were overstated by the same amount in the financial statements.

(d) Although the Provisional Acceptance Certificate for the "Supply, Installation, Testing and Commissioning of the Visual Docking Guidance System at BIA," valued at Rs. 325.7 million, had been issued on 20 October 2025, the related asset and liability had not been fully recognized in the financial statements as at 31 December 2025. Consequently, the corresponding liability was understated by Rs. 174.7 million, while the total asset value was understated by Rs. 325.7 million.

(e) During the year 2025, although the Company incurred SSCL amounting to Rs. 7.3 million on the importation, 13 baggage scanners donated by the International Organization for Migration to the Company, valued at Rs. 269.5 million, had not been recognized in the financial statements. Consequently, Property, Plant and Equipment and grant were each understated by Rs. 269.5 million.

(f) A discrepancy of Rs. 205.5 million was observed between the Embarkation Levy receivable and the actual balance submitted by CAASL to the Company. This difference resulted in an understatement of Embarkation Levy income in the financial statements for the year under review.

(g) According to the information made available to audit, a discrepancy of Rs. 185.4 million was observed between the inventory balance of Rs. 849.3 million reflected in the general ledger and the corresponding inventory schedule balance of Rs. 1,034.7 million as at 31 December 2025.

(h) A discrepancy of Rs. 129.3 million was observed in respect of eight fixed deposits between the balances reported in the financial statements and the corresponding

balances confirmed by the bank. Accordingly, a further discrepancy of Rs. 4.9 million was identified between the interest receivable balance reported in the financial statements and the independent calculation of interest receivable performed by the auditors based on the confirmed balances.

(i) The Board of Survey for the year 2025 of the Company had not been completed and reconciled even as at 11 May 2026. However, out of a total of 37,102 asset items, 4,607 items with a cost value of Rs. 1,913.3 million and a net book value of Rs. 67.7 million had been identified as unavailable during the 2024 Board of Survey.

(j) Under the Voice Recording System of the RMA Project (Project No. 5647), the entire project value of Rs. 153.6 million had been capitalized through the Work-in-Progress (WIP) account without separately adjusting the balance of Rs. 60.9 million recorded in the Goods in Transit (GIT) account. Consequently, the WIP account was understated by Rs. 60.6 million, while the GIT account was overstated by Rs. 60.9 million as at the reporting date.

(k) A sum of Rs. 55.9 million, representing the 40 per cent share of Over Flying Levy payable to the Treasury, had been recorded both as an amount payable to the Treasury and under trade creditors. Consequently, trade creditors were overstated by the same amount.

(l) Although payments for the supply of 12 VHF Air Band transceivers at BIA had been fully settled in 2022, a sum of Rs. 35.8 million continued to be recorded under trade creditors, resulting in an overstatement of liabilities. Further, despite the issuance of the Certificate of Acceptance on 08 March 2023, a sum of Rs. 15.6 million relating to the supply of three VHF Air Band transceivers at Batticaloa Airport continued to remain under Goods in Transit.

(m) Although the disaster recovery hut received as a grant in 2022 was available for use, it had not been valued and capitalized, and the related duty amounting to Rs. 5.9 million included in Work in Progress had also not been capitalized. Consequently, property, plant and equipment and depreciation expense were understated, while profit for the year was overstated.

(n) Eleven laptops valued at Rs. 4.5 million, which had been confirmed by the supplier's email dated 02 December 2025 as having been handed over to the Company on 28 August 2025, had not been capitalized in the financial statements.

ජාතික විගණන කාර්යාලය
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE

(o) A quarter and its adjoining garage, which are not legally owned by the Company (AASL), had been incorrectly classified under the building and revalued in the accounting records at Rs. 3.2 million.

(p) As per the Project Management Unit (PMU) records, outstanding payments to the consultant amounted to Rs. 46.6 million, whereas the financial statements reported Rs. 53 million. Accordingly, a discrepancy of Rs. 6.5 million was observed between the PMU records and the financial statements.

(q) As per the confirmation received from the JAC consultant, amounts of Rs. 890.8 million relating to unpaid invoices and Rs. 711.5 million relating to amounts not yet invoiced were outstanding as at 31 December 2025. However, the Company had neither reconciled these balances nor adjusted them in the financial statements.

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

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

As part of the way forward, Action plan of the project, with the approval of the Cabinet of Ministers, AASL initiated action carry out identified Protective Works utilising funds from AASL to immediately address deterioration of steel reinforcements in partially completed concrete structure at termination. Part of the

requirement of steel reinforcement in this work was provided by AASL from materials taken over from the Terminated Contractor.

Following termination, Taisei Corporation submitted termination claims under several heads, including works executed up to the date of termination, consolidation claims, losses arising from termination (including loss of profit), and subcontractor claims. The Project Consultant appointed a specialist team comprising Quantity Surveyors and a Contract and Claims Specialist to evaluate the submitted claims.

The Project Consultant evaluated the statement of payment on termination submitted by Taisei Corporation and certified an interim payment amounting to JPY 12,794.8 million and Rs. 14,221.9 million as at 31 December 2025. Prior cabinet approval was obtained for the settlement of the certified interim payments.

In addition to the interim claims, the Contractor's monthly running costs up to finalization of the termination claim and formal contract closure will be accrued to the final claim. Certain claims remain disputed and have not been certified by the Consultant. The Contractor may refer such disputes to the Dispute Board (DB) appointed under the contract for resolution. As this process may be time-consuming, the final settlement amount may increase further.

(b) I draw attention to Note 30(b) of the financial statements, relating to a judgement delivered by the Commercial High Court of Colombo on 06 February 2025 ordering AASL to pay Rs. 196.5 million to private company on a terminating a contract on implementation of a ERP system and AASL has filed appeal to the Supreme Court on the judgement. Based on legal advice received and management's assessment, it is not considered probable, as at the reporting date that an outflow of economic benefits will be required. Accordingly, no provision has been recognized in the financial statement.

My audit opinion remains unmodified in respect of these matters.

1.4 Other information included in the Company's 2025 Annual Report.

The other information comprises the information included in the company's 2025 Annual Report but does not include the financial statements and my auditor's report thereon, Which I have obtained prior to the date of this auditor's report. Management is responsible for the other information.

ජාතික විගණන කාර්යාලය
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

ජාතික විගණන කාර්යාලය
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE
NAOSL

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 relevant 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 except the audit matters of 1.2(b), 1.2 (h) and 1.2(i) described in the basis for Qualified Opinion section of my report.

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

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

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

	Reference to Laws, Rules Regulations etc.	Non- Compliance
(a)	Section 14 of the Civil Aviation Act No. 14 of 2010	A detailed Master Plan is required to be prepared for each airport and submitted to the Civil Aviation Authority of Sri Lanka for review and approval. However, the Master Plan of Bandaranaike International Airport had not been updated since 1983, despite 43 years having elapsed, while Master

		Plans for Jaffna International Airport and Batticaloa Airport had neither been prepared nor implemented.
(b)	Paragraph 2.6 (use of e-GP portal for shopping procedure) of PED circular No.08/2019 and dated 17 December 2019 and circular letters No. e-GP/ICT/Awards(sp)/2023 dated 05 August 2025 and No. E-GP/ICT/Awards (sp)/2023 dated 13 March 2026 issued by the Ministry of Finance, Economy and policy Development.	All the procurements planned to be processed by PEs under the shopping procedure should be processed through the e-GP system gradually by PEs beginning 01 January 2020. However, e-GP portal for the shopping procedure was not followed by the company yet.
(c)	Section 2.2.2 (b) V of Public Enterprises circular No.01/2021 and dated 16th November 2021-Guideline on Corporate Governance for State Owned Enterprises	Although the relevant circular requires the separation of the roles of Chairman and Chief Executive Officer (CEO) to ensure proper corporate governance, these roles had not been segregated, and both positions continued to be held by the same individual, contrary to the provisions of the circular.
(d)	Public Enterprises circular No.01/2021 and dated 16th November 2021-Operational manual on State Owned Enterprise	
(i)	Section 2.3	All SOEs are required to establish and maintain clearly defined systems, processes, and protocols covering all major operations, with regular reviews and updates. However, contrary to this requirement, a manual governing the leasing of hangars had not been prepared or submitted for audit.

ජාතික විගණන කාර්යාලය
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE

(ii)	Section 3.2 (i) and Section 3.4 of Public Enterprises circular No.01/2021 and dated 16th November 2021-Operational manual on State Owned Enterprise and Paragraph 4.1 (New Recruitments) of circular PED circular No.01/2024 and dated 28 February 2024 issued by the Ministry of Finance, Economic stabilization and National Policies.	The Company had not obtained full approval from the Department of Management Services for its Scheme of Recruitment (SOR), pay structure, allowances, and new recruitments. Further, the existing SOR lacked essential details such as job descriptions and modes of recruitment, while recruitments for Airport Service Assistants (ASA) and Management Assistants (MA) had been carried out without the required approval from the Department of Management Services.
(iii)	Section 5.3	Although the Operational Manual for State-Owned Enterprises requires at least 30% of profit after tax to be remitted to the Consolidated Fund, the Company had contributed only Rs. 8,873.8 million out of the expected Rs. 16,209.5 million during the financial years 2022 to 2024, representing only 55% of the required contribution.
(e)	Public Enterprises circular No.08/2022 and dated 21 December 2022	Although State-Owned Enterprises are required to settle dividends and/or taxes payable to the General Treasury before making leave encashment payments, the Company had paid Rs. 548.7 million as leave encashment to employees as at 31 December 2025 without fully distributing the dividends payable for the preceding years.
(f)	Section 2.1 of the public Enterprises Circulars No. PED 04/2023 dated 11 December 2023 and PED/02/2025 dated 02 December 2025 and AP circular AP/217 dated 05 October 2018 and Cabinet decision No.අමෙ/25/2415/814/115 dated 26 January 2026	Audit observed delays in the recovery and adjustment of bonus advances paid to employees, with outstanding balances amounting to Rs. 143.6 million for 2023 and additional balances relating to 2024 and 2025 remaining unrecovered as at 28 February 2026. Further, bonus advances for 2026 had been paid without establishing the required Key Performance Indicators (KPIs).

(g)	Public Enterprises Circular No PED 01/2021(iii) and dated 27th September 2023-Supplementary III Operational Manual for State Owned Enterprises.	All SOEs are required to adopt their own administrative and financial manuals in line with the relevant provisions of this Manual, and such manuals should be approved by the Director General of the Department of Public Enterprises. However, the Company's administrative and financial manuals had not been approved by the Director General of the Department of Public Enterprises.

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 except for ;

(a) An amount of Rs. 18.7 million incurred on the construction of the Security Billet Complex during 2013 and 2014 had remained classified as Work-in-Progress (WIP), while the facility continued to be unusable despite the considerable lapse of time.

(b) The completion of the project for the Supply, Installation, Testing, and Commissioning of the Visual Docking Guidance System at Bandaranaike International Airport (BIA) had been delayed by nearly one year due to contractor-related issues. However, liquidated damages amounting to Euro 74,508.85 and Rs. 3.9 million plus VAT had not been recovered or adjusted as at the audit date.

(c) The procurement process for forty-six multifunction printers was repeatedly initiated and recalled due to technical deviations, bidder appeals, and evaluation issues, resulting in delays and raising concerns regarding transparency and value for money due to inadequate pre-bid clarifications and significant variances in market prices.

(d) The Canteen and Grocery Building at Mattala International Airport, valued at Rs. 31.7 million, had remained idle for a prolonged period and was not utilized in the Company's operations during the year under review.

ජාතික විගණන කාර්යාලය
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE

(e) During the year under review, the Company had planned 76 projects each valued at over Rs. 50 million, with a total estimated value of Rs. 36,062 million. Out of 45 projects, including 28 continuing projects scheduled for completion during the year 2025, only 12 projects had been completed as at the end of the year. Further, 08 projects had been placed on hold or cancelled, 19 projects had not yet commenced, 02 projects had encountered major issues or risks, and 13 projects had faced minor issues affecting their progress.

2.3 Other Matters

(a) Although the Cash and Supply Advance Procedure of the Company requires supplier advances to be settled by the respective user within 14 working days, audit observed that this requirement had not been complied with. As at 01 December 2025, supplier advances amounting to Rs. 105.2 million remained unsettled for periods ranging from over 14 days to more than five years.

(b) Supplier advances amounting to Rs. 3.2 million relating to Mattala Rajapaksa Airport and project advances amounting to Rs. 988,000 pertaining to the year 2021 remained unsettled up to the audit date.

(c) Although the advances amounting to Rs. 26.2 million had been spent and GRN was issued during the year 2025, the advances had been remained unsettled up to date.

(d) Unpaid supplier advances amounting to Rs. 5.9 million remained unsettled for periods ranging from over one to five years.

(e) A dispute had arisen between the Company (AASL) and a duty-free operator at Bandaranaike International Airport (BIA) regarding the applicability of the Social Security Contribution Levy (SSCL) on concession fees and rental income. As a result, SSCL and related VAT amounting to Rs. 764.9 million remained outstanding as at 31 March 2026, while the matter was under litigation and recovery action had been restricted by an interim court injunction. Further, despite the expiry of the agreement, a short-term extension had been granted to avoid significant revenue losses arising from the discontinuation of operations.

(f) A financial fraud involving Rs. 14.8 million, committed in the Airport Management Division by a Management Assistant through the misappropriation

of cash collected from the issuance of entry passes, had remained without been recovered as of the date of this report.

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

(h) Since the company formation in 1983 until 31 December 2025, the Company had invested a sum of Rs. 111,564 million on Property, Plant, and Equipment, (excluding lands at BIA and lands and assets at Mattala) for airport infrastructure development as a statutory service provider, without obtaining concurrence from the Civil Aviation Authority of Sri Lanka.

(i) The operating cost and the operating income of the Mattala Rajapaksa International Airport (MRIA) for the year under review was Rs. 2,523 million and Rs. 257 million respectively, while the operating loss and net loss after tax was Rs. 2,266 million and Rs. 4,906 million respectively. The cumulative net losses as at the end of the year under review was Rs. 67,765 million. Although the expected annual passenger movement was one million, only 462,191 passengers were recorded over seven years. In addition, company had paid interest amounting to CNY 183.6 million from the year 2015 up to date on the foreign loan obtained for the construction of the airport.

(j) Audit examination of the staff quarters administration of the Company (AASL) revealed weaknesses in policy governance, transparency, and compliance, including outdated policies, deviations from standard government practices, irregular quarter allocations, delayed rent revisions, and inadequate recovery of water charges from occupants.

(k) An expenditure of Rs. 405.1 million incurred on consultancy services for the BIA Development Project – Phase 2, Stage II had been identified as uneconomic, as the design prepared during 2008–2011 could not be reused due to subsequent changes in the capacity and scale of the passenger terminal building.

(l) International and domestic landing and parking debtors amounting to Rs. 368.9 million and Rs. 67.9 million respectively, rental debtors of Rs. 179.1 million, aerobridge debtors of Rs. 21.2 million, overflying debtors of Rs. 222.5 million,

ජාතික විගණන කාර්යාලය
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE

concession turnover debtors of Rs. 342.1 million, and fuel debtors of Rs. 13.3 million had remained outstanding for periods ranging from over one to five years without recovery.

(m) Audit observed that 146 confirmation letters were sent to debtors to verify account balances and transactions; however, only 7 responses were received as at the audit date, with approximately 95% of confirmations remaining outstanding. As a result, audit was unable to satisfactorily verify the accuracy and existence of the related debtor balances reported in the financial statements.

(n) In the accounting system of the Company, five accounts related to transactions with a total balance of Rs. 1,868.9 million had not been reconciled as at the end of the year under review. Although these balances had been netted off to Rs. 234.2 million in the financial statements, the underlying accounts remained unsettled and unsupported by proper reconciliations.

(o) The spares for passenger boarding bridges with a value of Rs. 13.9 million had continued as goods in transit since 30 January 2023 without being taken the further action.

(p) A sum of Rs.203.4 million related to cost of the fuel sale in December 2025 had been remained in the stock clearing account as at 31 December 2025 without being settled.

(q) An amount totalling Rs. 6.2 million incurred in relation to purchase of assets at Mattala Airport, which had already been received during the year 2025, was incorrectly retained under Goods in Transit.

(r) Four physically existing vehicles had not been recorded in the financial statements, indicating deficiencies in asset recording and financial reporting controls.

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

Initially, in year 2009 the project it is expected to expand the passenger movement capacity from 6 to 12 million. Accordingly, a sum of Rs. 405.15 million had incurred as consultancy expenses on designing works. Subsequently, the passenger movement capacity had been changed from 6 to 15 million through infrastructure upgrades and improved connectivity. As a result, the consultancy expenses incurred amounting to Rs. 405.15 million had resulted uneconomic, since the plan

designed for the earlier passenger movement could not be used for the revised passenger movement capacity.

A new consultancy agreement was signed on 3 March 2014, with a Japanese joint venture firm and amended in year 2016, 2023, and 2024 to meet AASL's updated requirements, extending the contract to July 2028. The total consultancy cost was set at USD 1.48 million, JPY 3,425.5 million, and Rs. 1,731.8 million. By 31 December 2025, AASL had paid a sum of Rs. 6,076.1 million, equivalent to JPY 2,932.8 million and US$ 864,945, for planning and consultancy services.

Under the JICA funding arrangements and the loan agreements entered into in 2012 and 2016, the total approved project funding amounted to JPY 74,397 million. However, only JPY 27,872 million had been utilized as at 31 December 2025, indicating a significant underutilization of the available loan funds. The company had incurred commitment fees amounting to JPY 282.5 million as a consequence of the delay in utilization. The company had also incurred interest charges of JPY 131.7 million for this loan. Further, loan repayments had commenced from 16 March 2022 despite the substantial unutilized balance remaining in the loan accounts.

In addition, out of the loan obtained in 2022 amounting to JPY 28.9 billion, only JPY 26.8 billion had been utilized as at 31 December 2025, while a balance of approximately JPY 2.0 billion, representing 7.18 per cent of the loan proceeds, remained unutilized.

Construction works was divided into two packages namely A and B. Package B included a remote apron and taxiways to expand aircraft parking bays from 25 to 48. Although the work was scheduled to complete by October 2019, the actually completed in January 2022 at a cost of Rs. 8,448.6 million. However, 5 bays were blocked due to ongoing work, and 14 bays were deemed optimal use. Despite an agreement signed in February 2024 to re-mark the bays, it had not been completed yet.

Under Package A, the Passenger Terminal Building & Associated Works contract was awarded to Taisei Corporation on 4 March 2020 at a contract amount of Rs. 105,569.7 million (JPY 41,553.9 million and Rs. 35,135.8 million). The project was scheduled to be completed by 14 December 2023. However, the construction work was suspended on 9 December 2022, after JICA stopped the funding due to

ජාතික විගණන කාර්යාලය
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE

a Ministry of Finance circular on foreign debt. At the time of suspension, the total payment made to the contractor was Rs. 37,239.8 million and the actual work completed was only 5.44 percent when compared with the planned 30 percent. However, according to the information submitted to audit, the consultant had subsequently reassessed and certified the actual physical progress as 6.85 per cent.

According to the information submitted by the Acting Project Director dated 11 March 2026, three items had been de-scoped from the project. However, although the costs relating to these items had been incurred using the Company's own funds, consultancy payments amounting to approximately Rs. 96.79 million relating to the same items had been charged to the project cost.

Materials valued at Rs. 1,995 million relating to the Construction of Passenger Terminal Building–II and associated works had been stored in private warehouses due to the suspension of construction activities, and warehouse rental charges amounting to Rs. 99.18 million inclusive of VAT had been incurred up to the end of the year 2025. Further rental expenses are also expected to be incurred until the recommencement of the project. In addition, commitment charges and project administration expenses amounting to Rs. 230 million incurred during the suspension period were observed to be uneconomical in nature, as no corresponding progress in construction activities had been achieved during that period.

Further, at the time of termination of the contract, certain materials and equipment valued at Rs. 1,652.6 million remained overseas, most of which were in partially completed stages. Out of those materials and equipment, items valued at Rs. 636.6 million had been disposed of during the year 2025. However, the related accounting adjustments and financial reporting treatments for such disposals and the remaining materials had not been carried out even as at 31 December 2025.

Two contracts valued at Rs. 3,755.3 million had been entered into with a private company for carrying out protective works and other essential activities relating to Package A, and payments amounting to Rs. 2,935.9 million had been made from the Company's own funds by the end of March 2026. Audit observed that the cumulative work-in-progress relating to Package A amounted to Rs. 46,776.9 million. However, out of the expenditure of Rs. 436 million incurred on protective works, a sum of Rs. 101 million had been treated as repairs and maintenance expenses and charged to profit or loss.

According to the information submitted to audit, out of the total claims paid to the contractor during the year 2025 amounting to JPY 12,794.8 million and Rs. 14,221.9 million, a sum of JPY 7,769 million and Rs. 6,648.2 million had been paid as termination claims. This indicated that a substantial portion of the payments made during the year had arisen due to the termination of the contract, thereby resulting in significant additional financial burden to the project.

However, in order to recommence the BIADP Project, fresh tenders had been re-invited on 24 September 2024. The deadline for submission of bids had subsequently been extended on two occasions up to 25 March 2025, and the bids were opened on the same date. Audit further observed that the evaluation of technical proposals by the Technical Evaluation Committee (TEC) had been completed only on 17 November 2025, while the financial proposals were opened on 9 April 2026. The considerable time taken for the procurement and evaluation process indicated further delays in recommencement of the project, thereby increasing the risk of additional cost escalations, continued storage and administrative expenses, and further delays in achieving the expected project objectives.

L.S.I. Jayaratna

Auditor General.

AUDITED FINANCIAL STATEMENTS

31 DECEMBER 2025

CONTENTS

Statement of Comprehensive Income	104
Statement of Financial Position	105
Statement of Changes in Equity	106
Statement of Cash Flows	107
Notes to the Financial Statements	108 -141

Statement of Comprehensive Income

(All amounts in Sri Lankan rupees)

		Year ended 31 December	
	Note	**2025**	2024
Revenue	5	**49,991,199,284**	43,750,204,235
Other Income	6	**157,196,025**	147,125,607
		50,148,395,309	43,897,329,842
Administration and Establishment Expenses	7	**(23,380,761,171)**	(24,317,232,283)
Operating Profit		**26,767,634,138**	19,580,097,559
Finance Income		**7,356,343,501**	7,742,971,965
Finance Cost		**(465,739,337)**	1,348,014,727
Net Finance Income	8	**6,890,604,164**	9,090,986,693
Profit Before Tax		**33,658,238,302**	28,671,084,252
Income Tax Expenses	9	**(7,725,501,411)**	(7,563,533,219)
Profit for the Year		**25,932,736,891**	21,107,551,033
Basic Earning Per Share	10	**129,662**	105,537
Other Comprehensive Income			
Actuarial Gain/(Loss) on Retirement Benefit Obligations	23	**188,181,878**	(1,584,154,286)
Revaluation Gain on Fixed Assets	19	**188,239,517**	3,887,322,433
Deferred Tax on Actuarial Gain/(Loss) and Revaluation Gain	13	**(112,926,419)**	475,246,286
Total Other Comprehensive Income		**263,494,977**	2,778,414,433
Total Comprehensive Income for the Year		**26,196,231,868**	23,885,965,466

The notes on pages 108 to 141 form an integral part of these financial statements.

Statement of Financial Position

(All amounts in Sri Lankan rupees)

	Note	As at 31 December 2025	2024
Assets			
Non-Current Assets			
Property, Plant and Equipment	11	**46,406,776,734**	46,691,988,899
Investment Properties	11	**4,240,153,587**	4,350,666,207
Right of Use Assets	11	**3,803,078**	4,108,917
Capital Work in Progress	11	**53,863,810,096**	49,646,447,011
Intangible Assets	12	**183,468,367**	118,145,699
Deferred Tax Assets	13	**3,460,735,063**	3,511,980,247
		108,158,746,925	104,323,336,980
Long Term Investments			
Long Term loans		**8,321,500**	9,188,500
Long Term Debenture Investments	14.1	**1,500,000,000**	1,754,300,000
Long Term Bank Deposits	14.2	**-**	5,141,085,264
Loans Granted to Company Staff	16.1	**145,768,357**	124,009,193
		1,654,089,857	7,028,582,957
Current Assets			
Inventories	15	**1,034,674,034**	2,015,239,563
Trade and Other Receivables	16	**13,847,757,741**	10,710,000,768
Short Term Debenture Investments	14.1	**254,300,000**	445,000,000
Short Term Bank Deposits	14.2	**128,720,489,816**	93,427,415,884
Cash and Cash Equivalents	17	**1,535,745,407**	4,519,586,238
		145,392,966,998	111,117,242,454
Total Assets		**255,205,803,780**	222,469,162,390
Equity and Liabilities			
Equity			
Stated Capital	18	**20,000,200**	20,000,200
Reserves	19	**11,021,961,061**	10,864,853,399
Retained Earnings	20	**102,583,356,654**	79,408,637,223
Total equity		**113,625,317,914**	90,293,490,821
Non-Current Liabilities			
Interest-bearing borrowings	21	**93,002,817,309**	71,031,712,452
Lease liabilities	11	**7,636,956**	8,422,060
Debentures	22	**4,000,000,000**	4,000,000,000
Retirement Benefit Obligation	23	**9,873,526,088**	9,365,305,451
Deferred Tax Liability	13	**10,262,031,161**	10,439,696,649
Deferred Grants	24	**1,272,025,859**	1,240,393,529
		118,418,037,373	96,085,530,141
Current Liabilities			
Trade and Other Payables	25	**10,006,405,496**	9,037,706,557
Interest-bearing borrowings	21	**9,433,485,478**	24,775,111,060
Lease liabilities	11	**993,600**	454,087
Deferred Grants	24	**99,729,282**	73,490,290
Income Tax Payable	26	**3,621,834,637**	2,203,379,433
		23,162,448,493	36,090,141,428
Total Liabilities		**141,580,485,866**	132,175,671,569
Total Equity and Liabilities		**255,205,803,780**	222,469,162,390

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 25th February 2026.

I certify that these financial statements have been prepared in compliance with the requirements of the Companies Act, No. 07 of 2007.

W W S Mangala
Chairman (Acting)

Cyril Wannigama
Vice Chairman

J A M D S S Abeywardena
Head of Finance and Strategy

The notes on pages 108 to 141 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 at 1 January 2024		20,000,200	6,846,530,966	60,744,660,339	67,611,191,508
Prior Year Adjustments		-	-	82,333,851	82,333,851
Profit for the Year		-	-	21,107,551,033	21,107,551,033
Other Comprehensive Income					
Actuarial Loss on Retirement Benefit Obligations		-	-	(1,584,154,286)	(1,584,154,286)
Deferred Tax on Actuarial Loss		-	-	475,246,286	475,246,286
Revaluation Gain on Fixed Assets		-	3,887,322,433	-	3,887,322,433
Other Comprehensive Income		-	**3,887,322,433**	**(1,108,908,000)**	**2,778,414,433**
Total Comprehensive Income		-	**3,887,322,433**	**19,998,643,033**	**23,885,965,466**
Dividend Paid	28	-	-	(1,286,000,000)	(1,286,000,000)
Transfer-Reserve for Lightning Damages		-	131,000,000	(131,000,000)	-
Balance at 31 December 2024		**20,000,200**	**10,864,853,399**	**79,408,637,223**	**90,293,490,822**
Balance at 1 January 2025		20,000,200	10,864,853,399	79,408,637,223	90,293,490,822
Prior Year Adjustments	29	-	-	66,595,225	66,595,225
Profit for the Year		-	-	25,932,736,891	25,932,736,891
Other Comprehensive Income					
Actuarial Gain on Retirement Benefit Obligations		-	-	188,181,878	188,181,878
Deferred Tax on Actuarial Gain		-	-	(56,454,563)	(56,454,563)
Revaluation Gain on Fixed Assets		-	188,239,517	-	188,239,517
Deferred Tax on Revaluation Gain		-	(56,471,855)	-	(56,471,855)
Other Comprehensive Income		**-**	**131,767,662**	**131,727,315**	**263,494,977**
Total Comprehensive Income		**-**	**131,767,662**	**26,064,464,206**	**26,196,231,868**
Dividend Paid	28	-	-	(2,931,000,000)	(2,931,000,000)
Transfer-Fixed Assets Revaluation reserve		-	(2,660,000)	2,660,000	-
Transfer-Reserve for Lightning Damages		-	28,000,000	(28,000,000)	-
Balance at 31 December 2025		**20,000,200**	**11,021,961,061**	**102,583,356,654**	**113,625,317,914**

The notes on pages 108 to 141 form an integral part of these financial statements.

Statement of Cash Flows

(All amounts in Sri Lankan rupees)

	Note	Year ended 31 December 2025	2024
Cash Flows from Operating Activities			
Profit Before Income Tax Expense		**33,658,238,302**	28,671,084,252
Adjustment for :			
Depreciation	11	**2,911,252,753**	3,788,754,633
Amortisation of right-of-use assets	11	**305,839**	305,840
Amortization of Intangible Assets	12	**45,007,784**	44,574,911
Adjustments for PPE Transfers		**-**	4,477,356,408
Exchange (Gain) / Loss on Loans Conversion	8	**5,643,588,397**	(13,266,244,433)
Exchange (Gain) / Loss on Fixed Deposits Conversion	8	**(6,749,287,064)**	8,835,297,942
Income from Investment	8	**(6,908,252,245)**	(7,495,522,963)
(Profit)/Loss on Sales of Property, Plant and Equipment		**6,944,800**	1,157,767
Prior Year Adjustments		**-**	245,174,814
Amortization/Receipt of Deferred Grants	24	**(100,106,094)**	(73,927,995)
Adjustments for Staff Loan interest		**(26,261,817)**	(8,037,658)
Finance Cost	8	**2,248,526,137**	2,515,661,418
Provision for Retirement Benefit Plan	23	**1,531,893,521**	1,459,477,173
Operating Profit Before Working Capital Changes		**32,261,850,313**	29,195,112,106
(Increase)/ Decrease in Inventories		**1,072,339,726**	1,494,160,911
(Increase)/ Decrease in Trade and Other Receivables		**(1,908,986,977)**	(1,808,728,485)
Increase/ (Decrease) in Trade and Other Payables		**521,499,363**	(3,091,872,557)
Cash Generated from operating activities		**31,946,702,425**	25,788,671,976
Defined Benefit Plan Costs Paid	23	**(835,491,006)**	(672,233,663)
Interest Paid		**(1,787,803,504)**	(790,737,613)
Income Tax Paid	26	**(6,546,392,929)**	(5,933,212,438)
Net Cash Generated from Operating Activities		**22,777,014,986**	18,392,488,261
Cash Flows From Investing Activities			
Acquisition of Property, Plant and Equipment	11	**(6,604,554,089)**	(26,513,468,465)
Acquisition of Intangible Assets	12	**(110,330,453)**	(50,727)
Net Withdrawals in Debentures	14	**445,000,000**	800,000,000
Net (Investments) in Bank Deposits		**(23,425,009,890)**	(19,686,993,694)
Loan Recovered from Sport Club		**1,200,000**	1,200,000
Loan Granted to Sport Club		**(333,000)**	-
Proceeds From Sale of Property, Plant and Equipment		**6,940,350**	-
Interest Received		**5,972,011,130**	10,384,007,557
Staff Loans Granted		**(211,800,000)**	(98,000,000)
Staff Loans Receipt		**112,122,858**	110,589,164
Net cash used in investing activities		**(23,814,753,094)**	(35,002,716,165)
Cash Flows from Financing Activities			
Payment of lease liabilities	11	**(993,600)**	(993,600)
Dividend Paid	28	**(2,931,000,000)**	(1,286,000,000)
Loan Receipt	21	**3,139,427,867**	20,468,769,311
Loan Repayment	21	**(2,153,536,990)**	(1,223,359,109)
Net Cash (Used in)/Generated from Financing Activities		**(1,946,102,723)**	17,958,416,602
Net Increase/(Decrease) in Cash and Cash Equivalents		**(2,983,840,832)**	1,348,188,699
Cash and Cash Equivalents at the Beginning of the Year	17	**4,519,586,238**	3,171,397,540
Cash and Cash Equivalents at the End of the Year	**17**	**1,535,745,407**	4,519,586,238

The notes on pages 108 to 141 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 2025 were authorised for issue in accordance with a resolution of the Board of Directors on 25 February 2026.

2. Summary of Significant Accounting Policies

The principal 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 (SLFRSs/LKAS). 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 and lease liabilities.

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 has 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 principal 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 2025 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:

Short-term investments classified under Amortized Cost are initially recognized at fair value plus transaction costs, if any. They are subsequently measured using the effective interest rate (EIR) method.

Net Defined Benefit Liability - Liability is recognised as the present value of the Defined Benefit Obligations plus unrecognized actuarial gains, less unrecognised past service cost and unrecognised 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 Fair Value Measurement

A fair value measurement assumes that the asset or liability is exchanged in an orderly transaction between market participants to sell the asset or transfer the liability at the measurement date under current market conditions.

A fair value measurement assumes that the transaction to sell the asset or transfer the liability takes place either,

(a) in the principal market for the asset or liability; or

(b) in the absence of a principal market, in the most advantageous market for the asset or liability

2.1.13 Changes in Accounting Policy and Disclosures

New and amended standards and interpretations

No significant impact resulted on the financial statements of the Company due to changes in Accounting Standards and disclosures during the year.

The new and amended standards and interpretations are disclosed below.

Classification of Liabilities as Current or Non-current - Amendment to LKAS 1

Amendments to LKAS 1 relate to classification of liabilities with covenants as current or non-current. The amendments clarify that if an entity's right to defer settlement of a liability is subject to the entity complying with the required covenants only at a date subsequent to the reporting period ("future covenants"), the entity has a right to defer settlement of the liability evenif it does not comply with those covenants at the end of the reporting period. The requirements apply only to liabilities arising from loan arrangements.

The amendments are effective for annual reporting periods beginning on or after 1 January 2023.

Lease Liability in a Sale and Leaseback - Amendment to SLFRS 16

The amendments to SLFRS 16 Leases specifies the requirements that a seller-lessee uses in measuring the lease liability arising in a sale and leaseback transaction, to ensure the seller-lessee does not recognise any amount of the gain or loss that relates to the right of use it retains. A seller-lessee applies the amendment retrospectively in accordance with LKAS 8 to sale and leaseback transactions entered into after the date of initial application.

The amendments are effective for annual reporting periods beginning on or after 1 January 2023.

Disclosures: Supplier Finance Arrangements - Amendments to LKAS 7 and SLFRS 7

The amendments clarify the characteristics of supplier finance arrangements and require an entity to provide information about the impact of supplier finance arrangements on liabilities and cash flows, including terms and conditions of those arrangements, quantitative information on liabilities related to those arrangements as at the beginning and end of the reporting period and the type and effect of non-cash changes in the carrying amounts of those arrangements.

The amendments are effective for annual reporting periods beginning on or after 1 January 2023.

International Tax Reform - Pillar Two Model Rule - Amendments to LKAS 12

The amendments to LKAS 12 introduce a mandatory exception in LKAS 12 from recognising and disclosing deferred tax assets and liabilities related to Pillar Two income taxes. An entity is required to disclose that it has applied the exception to recognising and disclosing information about deferred tax assets and liabilities related to Pillar Two income taxes.

The amendments are effective for annual reporting periods beginning on or after 1 January 2023.

2.2 Foreign Currency Translation

Transactions and Balances

A foreign currency transaction shall be recorded, on initial recognition in the functional currency, by applying to the foreign currency amount the spot

exchange rate between the functional currency and the foreign currency at the date of the transaction.

At the end of each reporting period

- Foreign currency monetary items shall be translated using the closing rate.
- Non-monetary items that are measured in terms of historical cost in a foreign currency shall be translated using the exchange rate at the date of the transaction.
- Non-monetary items that are measured at fair value in a foreign currency shall be translated using the exchange rates at the date when the fair value was determined.

Exchange differences arising on the settlement of monetary items or on translating monetary items at rates different from those at which they were translated on initial recognition during the period or in previous financial statements shall be recognised in profit or loss in the period in which its arise.

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.

The Company provides an allowance for inventories that have remained non-moving for a period exceeding 10 years,based on management's assessment of their recoverability and net realizable value.

2.5 Trade and Other Receivables

Trade receivables are amounts due from customers for services performed in the ordinary course of business. Collection is expected in the normal operating cycle of the business, and they are classified as current assets. Trade receivables are recognized initially at their transaction price unless they contain significant financing components, in which case they are recognized at fair value.

AASL holds trade receivables with the objective of collecting contractual cash flows and, therefore,subsequently measures them at amortized cost using the effective interest method.

Other receivables generally arise from transactions outside the usual operating activities of the AASL.

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.

The Company applies the cost model for all classes of Property, Plant and Equipment, except for Land & Buildings and Motor vehicles, which are measured using the revaluation model after initial recognition. Under the revaluation model, Land & Buildings and Motor vehicles are carried at their revalued amounts, representing fair value at the date of revaluation, less any subsequent accumulated depreciation (in the case of buildings and Motor vehicles) and any accumulated impairment losses incurred after the date of valuation. To ensure that the carrying amounts reflect fair value, the Company conducts revaluations of Land & Buildings and Motor Vehicles at least once every ten years, or more frequently if there is a significant difference between the fair value and carrying amount as at the reporting date.

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	Between 02 to 10 Years
Communication and Navigation Equipment	Between 05 to 10 Years
Other Equipment	Between 02 to 10 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.

Any revaluation surplus is recorded in Other Comprehensive Income and credited to the asset revaluation reserve in equity. However, to the extent that it reverses a revaluation deficit of the same asset previously recognised in the Statement of Profit or Loss, the increase is recognised in the Statement of Profit or Loss. A revaluation deficit is recognised in the Statement of Profit or Loss, except to the extent that it offsets an existing surplus on the same asset recognised in the asset revaluation reserve. Upon disposal, any revaluation reserve relating to the particular asset being sold is transferred to retained earnings.

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.

2.7.1 Investment Properties

Investment properties are recognized at cost, including directly attributable transaction costs. Subsequent to initial recognition, they are measured using the Cost Model, carried at cost less accumulated depreciation and impairment losses.

The portion of the building that generates rental income has been classified as Investment Property, as it is held to earn rentals. Certain assets generate variable income to the entity based on the revenue generated by tenants operating within the premises of AASL. Accordingly, the total earnings from such assets depend on the rental arrangements specified in the respective agreements.

2.7.2 Right of use assets

Entity recognizes right of use assets when the underlying asset is available for use. Right of use assets are measured at cost less any accumulated depreciation and impairment losses, and adjusted for any remeasurement of lease liabilities. The cost of right of use assets includes the amount of lease liabilities recognized.the recognized right of use assets are depreciated on a straight-line basis over the shorter of its estimated useful life or the lease term.

2.8 Intangible assets

An Intangible asset is recognised if it is probable that future economic benefits associated with the assets will flow to the company and cost of the asset can be reliably measured.

Intangible assets acquired separately are measured on initial recognition at cost.

The useful lives of intangible assets are assessed as either finite or indefinite. Intangible assets with finite lives are amortised over the useful economic life and assessed for impairment whenever there is an indication that the intangible asset may be impaired.

2.9 Stated Capital

Ordinary shares are classified as equity.

2.10 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.

2.11 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.

2.12 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.

2.13 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.

2.14 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 plan 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.

2.15 Grants and Subsidies

Grants shall be recognised in profit or loss on a systematic basis over the periods in which the entity recognises as expenses the related costs for which the grants are intended to compensate.

A government grant may take the form of a transfer of a non-monetary asset, such as land or other resources, for the use of the entity. In these circumstances it is usual to assess the fair value of the non-monetary asset and to account for both grant and asset at that fair value.

2.16 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.

2.17 Financial Assets

2.17.1 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)

2.17.2 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.

2.18 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.

2.19 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 principle 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.

The Company recognises loss allowances for Expected Credit Losses (ECL) on trade receivables in accordance with SLFRS 9. Trade receivables are monitored on an ongoing basis. Receivables that are overdue for more than 365 days from the invoice date are considered to be credit-impaired, and impairment provision is recognised, unless there is reasonable and supportable evidence that the amount is recoverable.

Notwithstanding the above, where there is objective evidence that a debtor is unlikely to settle the outstanding balance, an impairment provision is recognised irrespective of the ageing of the receivable.

The adequacy of the loss allowance is reviewed at each reporting date, taking into account historical collection experience, current conditions and reasonable and supportable forward-looking information, including prevailing economic conditions.

2.20 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.

2.21 Revenue Recognition

The Company recognizes revenue in accordance with SLFRS 15 – Revenue from Contracts with Customers and follows the five-step model prescribed by the standard. Revenue is recognized when the Company satisfies a performance obligation by transferring control of promised goods or services to the customer, at an amount that reflects the transaction price to which the Company expects to be entitled. The transaction price is the consideration the Company expects to receive in exchange for goods or services, net of trade discounts, rebates, and applicable 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 the distance flown recognised on an accrual basis. Company is liable to pay 40% of collection on overflying Income to General Treasury with effect from 16.03.2023.

(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 recognise on accrual basis.

Other income sources is 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) 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 Stated 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 sensitivity analysis below illustrates the impact on profit for the year of a reasonably possible change in the exchange rates of the Sri Lankan Rupee (LKR) against USD and JPY, based on the closing exchange rates at the reporting date, assuming all other variables remain constant.

For the purpose of this sensitivity analysis, foreign currency denominated borrowings outstanding at the reporting date have been considered.The sensitivity has been calculated by applying the assumed percentage change in exchange rates to the LKR carrying amount of these borrowings.

Sensitivity of Profit to Changes in the Exchange Rate of JPY against LKR	**2025 Increase/ (Decrease) in profit (LKR)**	2024 Increase/ (Decrease) in profit (LKR)
Depreciation of JPY		
10%	**6,001,798,995**	5,662,248,406
15%	**9,002,698,492**	8,493,372,609
20%	**12,003,597,989**	11,324,496,812
Appreciation of JPY		
10%	**(6,001,798,995)**	(5,662,248,406)
15%	**(9,002,698,492)**	(8,493,372,609)
20%	**(12,003,597,989)**	(11,324,496,812)
Sensitivity of Profit to Changes in the Exchange Rate of USD against LKR		
Depreciation of USD		
10%	**4,241,831,284**	3,918,433,945
15%	**6,362,746,926**	5,877,650,918
20%	**8,483,662,568**	7,836,867,891
Appreciation of USD		
10%	**(4,241,831,284)**	(3,918,433,945)
15%	**(6,362,746,926)**	(5,877,650,918)
20%	**(8,483,662,568)**	(7,836,867,891)

(ii) Cash flow and fair value interest rate risk

The Company's interest rate risk arises from long term borrowings denominated in USD and Japanese Yen. These are issued at fixed rates and thus it mitigates the cash flow interest rate risks on borrowings. This will further 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, 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. The gearing ratio is calculated as total debt divided by total capital (debt plus equity).

For the purpose of this calculation, debt comprises interest-bearing borrowings, debentures, and lease liabilities, including both current and non-current portions, as presented in the Statement of Financial Position.

Total capital comprises total equity together with total debt, as shown in the Statement of Financial Position.

The gearing ratio at the reporting date is as follows;

	2025	2024
Interest-bearing borrowings	**102,436,302,786**	95,806,823,512
Debentures	**4,000,000,000**	4,000,000,000
Lease liabilities	**8,630,556**	8,876,147
Total debt	**106,444,933,342**	99,815,699,659
Total Equity	**113,625,317,914**	90,293,490,821
Total capital (Debt + Equity)	**220,070,251,257**	190,109,190,481
Gearing ratio	**48%**	53%

The above loan wholly consists of loans obtained through General Treasury for the development of Airports under sovereign guarantee, Debenture issued for the settlement of outstanding balance of Contractor of Mattala Rajapakse International Airport. 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.

5. Revenue

	2025	2024
Aeronautical	**8,234,536,489**	7,767,625,053
Non-Aeronautical	**41,756,662,795**	35,982,579,182
	49,991,199,284	43,750,204,235

Aeronautical Revenue		
Landing & Parking Income	**5,089,842,129**	4,685,661,143
Overflying Income	**3,567,890,817**	3,320,426,705
- 40% Contribution on overflying revenue to Treasury	**(1,427,156,327)**	(1,229,060,261)
Aerobridge Income	**985,315,071**	972,658,608
Domestic Landing & Parking Income	**18,644,799**	17,938,858
	8,234,536,489	7,767,625,053

Non-Aeronautical Revenue		
Embarkation Levy	**11,670,201,888**	8,721,057,950
Concession	**14,224,564,707**	12,959,625,830
Rental	**9,513,627,676**	7,857,351,225
Entry Permits	**942,892,453**	877,997,880
Fuel Throughput Chargers	**319,393,309**	294,718,859
Franchise Fee on Ground Handling - SLA	**1,625,054,607**	1,312,216,802
Franchise Fee - SLCS	**935,540,017**	773,381,475
Parking Fees - Vehicles	**317,453,030**	326,131,964
Domestic Ground Handling CIAR / BIA	**4,656,964**	9,770,084
Gross Profit from Lounges	**1,065,969,863**	1,139,723,303
Other Non-Aeronautical Income	**1,137,308,280**	1,710,603,809
	41,756,662,795	35,982,579,182

Total Aeronautical and Non-Aeronautical Revenue	**49,991,199,284**	43,750,204,235

6. Other Income

	2025	2024
Amortization of Grants	**100,106,094**	73,927,995
Gross Profit from Fuel Filling Station (Note 6.1)	**57,089,931**	73,197,612
	157,196,025	147,125,607

6.1 Gross Profit from Fuel Filling Station

	2025	2024
Sales	**2,414,676,506**	2,531,840,644
Less: Cost of Sales	**(2,357,586,575)**	(2,458,643,032)
Gross Profit	**57,089,931**	73,197,612

7. Administration and Establishment Expenses

	2025	2024
Directors' Emoluments	**5,056,345**	12,310,349
Staff Cost	**10,259,223,165**	10,072,258,508
Defined Contribution Plan Costs	**1,251,161,624**	1,236,872,476
Defined Benefit Plan Costs	**1,531,893,521**	1,459,477,173
Bonus	**494,469,922**	664,670,021
Overtime	**827,115,403**	848,490,802
Auditor's Remuneration	**2,699,000**	1,850,000
Depreciation (Note 11)	**2,911,252,753**	3,788,754,633
Amortization (Note 11 & 12)	**45,313,624**	44,880,751
Provision for Debtors Impairment	**541,476,507**	209,501,156
Repair and Maintenance	**1,244,873,858**	1,573,885,418
Electricity Expenses	**1,714,914,966**	1,992,918,323
Legal Fees	**3,635,274**	5,014,480
Donations	**-**	2,350,000
Other Expenses	**2,547,675,210**	2,403,998,194
	23,380,761,171	24,317,232,283

8. Net Finance Income

	2025	2024
8.1 Finance Income		
Interest on Treasury Bills under Repurchase Agreements	**33,044,031**	29,134,176
Interest on USD Bank Account	**5,753,753**	5,454,882
Interest on USD Fixed Deposits	**6,138,416,271**	6,523,623,592
Interest on Rupee Fixed Deposits	**389,389,686**	489,588,519
Interest on Debenture Investments	**341,648,505**	447,721,794
Interest on Loan Sports Club	**322,212**	322,212
Interest on Staff Loans	**26,261,817**	3,943,685
Interest on Security Deposits	**3,463,028**	3,691,673
Default Interest Income	**418,044,198**	239,491,431
	7,356,343,501	7,742,971,965
8.2 Finance Cost		
Loan Interest	**(2,248,526,137)**	(2,515,661,418)
Net Foreign Exchange Gain / (Loss) on Transactions	**159,449,051**	(234,477,391)
Exchange Gain / (Loss) on Loans Conversion	**(5,643,588,397)**	13,266,244,433
Exchange Gain / (Loss) on Fixed Deposits Conversion	**6,749,287,064**	(8,835,297,942)
Exchange Gain / (Loss) on Other Accounts Conversion	**517,639,083**	(332,792,954)
	(465,739,337)	1,348,014,727
Net Finance Income	**6,890,604,164**	9,090,986,693

9 . Income Tax Expense

The major components of Income Tax Expense for the year ended 31 December 2025 are as follows :

	2025	2024
Current Income Tax		
Current Tax Charge	**7,964,848,134**	5,862,347,313
Income Tax	**7,964,848,134**	5,862,347,313
Deferred Income Tax		
Charge / (Reversal) in respect of Deferred Taxation (Note 13)	**(239,346,723)**	1,701,185,905
Total Tax Expense	**7,725,501,411**	7,563,533,219

Profit Before Tax	**33,658,238,302**	28,671,084,252
Tax calculated at the effective tax rate of (30%)	**10,097,471,491**	8,601,325,276
Tax effect on Expenses not deductible for tax	**3,441,811,812**	4,694,257,414
Tax effect on Expenses/Income deductible for tax	**(5,574,435,168)**	(7,433,235,376)
Deferred Tax Charge / (Reversal)	**(239,346,723)**	1,701,185,905
Total Tax Expense	**7,725,501,411**	7,563,533,219

10. Basic Earnings per Share

Basic Earnings per share is calculated by dividing the net profit for the year attributable to ordinary share-holders 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.

	2025	2024
Net Profit attributable to Shareholders - LKR	**25,932,736,891**	21,107,551,033
Weighted average number of Ordinary Shares issued	**200,002**	200,002
Basic Earning per Share - LKR	**129,662**	105,537

11. Property, Plant and Equipment

(i) Land and building includes land amounting to LKR.941,277,941 as at 31 December 2025 (2024 - LKR.941,277,941) which is located at Katunayake.

(ii) Ownership of Land used by AASL
Ownership of the lands used by AASL is vested with the Civil Aviation Authority of Sri Lanka (CAASL). As per the Gazette Reference No. 2422/38 and 2422/39 dated 6th February 2025, the Civil Aviation Authority of Sri Lanka (CAASL) is in the process of making arrangement for the legal transfer of the possession of the properties to Airport and Aviation Services (Sri Lanka) (Private) Limited (AASL). There are no barriers for AASL being the only statutory operator to carry out its investments on these lands and the annual charges as per the gazettes will be applicable from the agreement dates as confirmed by CAASL.

(iii) Part of the buildings of the Katunayake airport are constructed on Government land.

(iv) Property, Plant, and Equipment include fully depreciated assets amounting to LKR 24,578,622,821 as at 31 December 2025 (2024: LKR 22,605,532,993).

(In the notes all amounts are shown in Sri Lankan Rupees unless otherwise stated)

	Land & Bulidings	Plant and machinery	Motor vehicle	Furniture, Fittings & Office Equipments
Year ended 31 December 2024				
Cost/Valuation				
As at 1 January 2024	**16,305,374,583**	**6,672,206,947**	**2,528,706,478**	**1,314,896,427**
Prior Year Adjustments	5,297,541	-	-	546,939
Additions	551,645,048	494,815,793	138,242,215	208,023,575
Donations	-	-	2,000,000	-
Revaluations	1,001,352,169	163,677,557	2,107,754,367	-
Transfer of Acc. Depreciation on Asset Revaluation	(1,373,850,145)	(157,105,071)	(1,588,465,276)	-
Transfers	-	(4,029,749)	4,029,749	-
Written off	-	(4,501,158)	-	(3,518,152)
Disposals	-	(30,978,479)	(31,968)	(11,554,490)
As at 31 December 2024	**16,489,819,194**	**7,134,085,840**	**3,192,235,566**	**1,508,394,300**
Accumulated Depreciation				
As at 1 January 2024	2,068,309,847	5,265,407,854	1,551,357,721	1,127,773,397
Prior Year Adjustments	-	-	-	648,139
Charge for the year	446,438,844	261,298,099	151,424,523	64,768,774
Written off	-	(4,501,158)	-	(2,688,954)
Transfer of Acc. Depreciation on Asset Revaluation	(1,373,850,145)	(157,105,071)	(1,588,465,276)	-
Disposals	-	(30,824,989)	(31,968)	(11,554,490)
As at 31 December 2024	1,140,898,545	5,334,274,736	114,285,001	1,178,946,867
Carrying value				
As at 31 December 2024	15,348,920,649	1,799,811,105	3,077,950,565	329,447,433
Year ended 31 December 2025				
Cost/Valuation				
As at 1 January 2025	16,489,819,194	7,134,085,840	3,192,235,566	1,508,394,300
Prior Year Adjustments	-	-	-	936,339
Additions	184,925,067	1,066,478,790	79,703,170	263,086,630
Donations	-	-	45,250,650	-
Revaluations	188,239,517	-	-	-
Transfer of Acc. Depreciation on Asset Revaluation	(21,867,062)	-	-	-
Transfers	-	-	-	-
Disposals	(2,660,000)	(178,339,343)	(83,074,245)	(90,568,656)
As at 31 December 2025	**16,838,456,718**	**8,022,225,287**	**3,234,115,141**	**1,681,848,613**
Accumulated Depreciation				
As at 1 January 2025	1,140,898,545	5,334,274,736	114,285,001	1,178,946,867
Prior Year Adjustments	-	-	-	182,457
Charge for the year	473,924,503	332,687,221	322,866,001	95,174,922
Transfer of Acc. Depreciation on Asset Revaluation	(21,867,062)	-	-	-
Transfers	-	-	-	-
Disposals	-	(177,766,915)	(14,051,244)	(90,240,528)
As at 31 December 2025	**1,592,955,987**	**5,489,195,042**	**423,099,758**	**1,184,063,719**
Carrying value				
As at 31 December 2025	**15,245,500,731**	**2,533,030,245**	**2,811,015,383**	**497,784,895**

Communication & Navigation Equipment	Other Equipment	Airport Infrastructure	Investment Properties	Capital Work In Progress	Total
8,260,498,284	**1,566,308,835**	**35,610,836,982**	**4,540,449,191**	**38,443,670,909**	**115,242,948,636**
-	792,300	-	-	-	6,636,780
1,519,149,898	33,750,587	7,887,708,839	-	25,986,445,121	36,819,781,076
-	-	-	-	-	2,000,000
-	-	84,600,000	529,938,340	-	3,887,322,433
-	-	-	(386,877,239)	-	(3,506,297,731)
(22,322,138)	22,322,138	-	-	(14,783,669,019)	(14,783,669,019)
(9,249,147)	(1,058,026)	-	-	-	(18,326,483)
(501,790,499)	(24,136,457)	-	-	-	(568,491,892)
9,246,286,398	**1,597,979,378**	**43,583,145,821**	**4,683,510,292**	**49,646,447,011**	**137,081,903,801**
7,791,863,724	1,395,688,251	16,881,133,368	612,988,588	-	36,694,522,751
-	834,500	-	-	-	1,482,639
109,033,852	81,929,484	2,567,128,321	106,732,736	-	3,788,754,633
(9,228,877)	(917,575)	-	-	-	(17,336,565)
-	-	-	(386,877,239)	-	(3,506,297,731)
(501,790,499)	(24,122,098)	-	-	-	(568,324,043)
7,389,878,200	1,453,412,561	19,448,261,690	332,844,085	-	36,392,801,684
1,856,408,199	144,566,817	24,134,884,132	4,350,666,207	49,646,447,011	100,689,102,117
9,246,286,398	1,597,979,378	43,583,145,821	4,683,510,292	49,646,447,011	137,081,903,801
185,649	(193,694)	(1,460,000)	-	(115,151,072)	(115,682,777)
502,405,934	48,986,582	177,184,189	8,269,571	6,061,892,245	8,392,932,178
-	24,892,250	-	-	-	70,142,900
-	-	-	-	-	188,239,517
-	-	-	-	-	(21,867,062)
-	-	-	-	(1,729,378,089)	(1,729,378,089)
(74,594,333)	(34,623,916)	(4,402,872)	-	-	(468,263,365)
9,674,283,648	**1,637,040,600**	**43,754,467,137**	**4,691,779,863**	**53,863,810,096**	**143,398,027,104**
7,389,878,200	1,453,412,561	19,448,261,690	332,844,085	-	36,392,801,684
185,649	175,874	(66,454)	-	-	477,527
210,101,081	47,121,323	1,310,595,511	118,782,191	-	2,911,252,753
-	-	-	-	-	(21,867,062)
(22,322,138)	22,322,138	-	-	-	-
(74,441,355)	(34,475,302)	(4,402,872)	-	-	(395,378,216)
7,503,401,437	**1,488,556,594**	**20,754,387,874**	**451,626,276**	**-**	**38,887,286,687**
2,170,882,211	**148,484,006**	**23,000,079,263**	**4,240,153,587**	**53,863,810,096**	**104,510,740,417**

(v) Buildings at Piduruthalagala were revalued during the financial year 2025 by Mr. Anurada Senevirathna, Deputy Chief Valuer of the Department of Government Valuation, who is an independent professional valuer.

(vi) Prior year adjustment includes repair and maintenance costs related to Protective Work Project of BIA-Phase 2 Stage ii, as well as PMU salaries and storage charges during project termination period, which were initially recorded under Capital Work in Progress account and subsequently those have been transferred to the Prior Year Adjustment Account.

(vii) A total asset value of LKR 17.6 Billion relating to MRIA is included in the amalgamated Property, Plant & Equipment as at 31.12.2025.

The Cabinet, on January 19, 2026, per the Cabinet Paper No. 26/0195/814/008, decided to revoke the cabinet decision taken on 25 April 2024 and 13 May 2024 per Cabinet Paper No CP No24/0540/628/028 and CP No.24/0882/628/028-I respectively, and granted approval to;

1. Call for fresh Expression of Interest from prospective investors to effectively utilize resources of MRIA and thereafter call Request for Proposals from Eligible Investors.

2. Authorize Secretary of Ministry of Finance, Planning and Economic Development, to appoint a Cabinet Appointed Negotiating Committee and a Project Committee for procurement process.

(viii) Right of use assets

	2025	2024
Cost		
Balance as at 1 January	**8,057,513**	8,057,513
Accumulated amortisation		
Balance as at 1 January	**3,948,596**	3,642,756
Charge for the year	**305,839**	305,840
Balance as at 31 December	**4,254,435**	3,948,596
Carrying value as at 31 December	**3,803,078**	4,108,917

The right-of-use assets include two leased lands: the Kataragama land, leased from the Government of Sri Lanka under a 30-year lease agreement, and the International Airport at Mattala (MRIA) land, leased from the Government of Sri Lanka under a 99-year lease agreement.

(ix) Lease liabilities

The lease liability is initially measured at the present value of the lease payments and discounted using the interest rate implicit in the lease or, if that rate can not be readily determined, the Company's incremental borrowing rate. The movement of Lease creditor for the period is as follows;

	2025	2024
Balance as at 1 Jannuary	**8,876,147**	9,104,368
Interest charged for the year	**748,009**	765,379
less:Payments made during the year	**(993,600)**	(993,600)
Balance as at 31 December	**8,630,556**	8,876,147
Current	**993,600**	454,087
Non Current	**7,636,956**	8,422,060
Total lease liabilities as at 31 December	**8,630,556**	8,876,147

12. Intangible Assets

	2025	2024
At the beginning of the Year		
Cost	**298,855,416**	298,804,688
Accumulated Amortisation	**(180,709,717)**	(136,134,806)
	118,145,699	162,669,883
Movement during the year		
Opening Net Book Amount	**118,145,699**	162,669,883
Additions	**110,330,453**	50,727
Disposals - Cost	**(1,288,296)**	-
Disposals - Amortisation	**1,288,296**	-
Amortisation during the year	**(45,007,784)**	(44,574,911)
Closing Net Book Amount	**183,468,367**	118,145,699
At the end of the Year		
Cost	**407,897,573**	298,855,416
Accumulated Amortisation	**(224,429,206)**	(180,709,717)
Closing Net Book Amount	**183,468,367**	118,145,699

The useful lives of the software assets are estimated as 4 years.

13. Deferred Income Tax

	Statement of Financial Position		Statement of Comprehensive Income	
	2025	2024	**2025**	2024
Deferred Tax Liability on :				
Depreciation & Amortization	**10,262,031,161**	10,439,696,649	**(177,665,488)**	1,228,206,917
	10,262,031,161	10,439,696,649	**(177,665,488)**	1,228,206,917
Deferred Tax Assets on :				
Defined Benefit Plan	**2,962,057,826**	2,809,591,635	**(152,466,191)**	(711,419,341)
Provisions for Inventory & Debtors	**496,088,070**	308,223,465	**(187,864,604)**	687,573,645
Deferred Grants & Lease liabilities	**2,589,167**	394,165,146	**391,575,979**	21,578,399
	3,460,735,063	3,511,980,247	**51,245,184**	(2,267,298)
Deferred Income Tax Charge	**3,460,735,063**	3,511,980,247	**51,245,184**	(2,267,298)

Other Comprehensive Income		
Deferred Tax on Actuarial Gain/(Loss) and Revaluation Gain	**(112,926,419)**	475,246,286
Deferred Tax Charge / (Reversal)) (Note 9)	**(239,346,723)**	1,701,185,905

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;

	2025	2024
Deferred Tax Asset	**3,460,735,063**	3,511,980,247
Deferred Tax Liability	**(10,262,031,161)**	(10,439,696,649)
Deferred Tax Asset (Net)	**(6,801,296,098)**	(6,927,716,402)

14. Investments

14.1 Investments in Debentures

Investments in Debentures wholly consists of investments in 5 - 7 year Redeemable Debentures of Bank of Ceylon and Hatton National Bank . The carrying value of the investment, held to maturity equals the fair value.

	2025	2024
Debentures at weighted average rates of interest		
Debentures at Fixed Rate (12.8% - 29.0%)	**1,754,300,000**	2,199,300,000
	1,754,300,000	2,199,300,000

Date of Issue	Date of Redemption	Amount of Investment	
		2025	2024
29.03.2018	29.03.2025	**-**	445,000,000
23.09.2019	23.09.2026	**254,300,000**	254,300,000
30.12.2022	30.12.2027	**500,000,000**	500,000,000
27.12.2023	27.12.2028	**1,000,000,000**	1,000,000,000
		1,754,300,000	2,199,300,000

Classification of debenture investments based on maturity date is as follows,

	2025	2024
Long Term Debenture Investments	**1,500,000,000**	1,754,300,000
Short Term Debenture Investments	**254,300,000**	445,000,000
	1,754,300,000	2,199,300,000

14.2 Bank Deposits

	2025	2024
Long Term Bank Deposits	**-**	5,141,085,264
Short Term Bank Deposits	**128,720,489,816**	93,427,415,884
	128,720,489,816	98,568,501,148

Bank of Ceylon has granted Rs.5 Bn worth of credit facilities to AASL for Letter of Credit and Rs.50 Mn credit facility for Letter of Guarantee. LKR Fixed deposit ref: 89151481 opened on 24.6.2022 amounting to LKR 530,199,157.62 is held as a security against this credit facility.

15. Inventories

	2025	2024
General	**374,059,136**	203,489,912
Electronics	**91,484,861**	103,220,821
Engineering	**223,897,639**	204,399,848
Fuel	**26,499,492**	26,183,960
Fire Equipment Spare Parts	**40,632,418**	36,482,792
Goods in Transit	**285,077,910**	1,442,453,617
Stocks -(Motor Spares)	**92,414,050**	81,297,600
Stock - Lounge	**290,199**	198,522
	1,134,355,704	2,097,727,071
Less : Allowance for Slow Moving Inventory	**(99,681,669)**	(82,487,508)
	1,034,674,034	2,015,239,563

The General Inventory includes painting items, stationeries, staff uniform and other hardware items, etc..

16. Trade and Other Receivables

	2025	2024
Trade Debtors	**10,871,105,481**	8,280,669,222
Less: Impairment of Trade Receivables	**(1,553,945,230)**	(944,924,053)
	9,317,160,251	7,335,745,168
Interest & Other Receivables	**3,884,885,152**	2,938,194,699
Advances and Prepayments	**538,709,735**	373,266,589
	4,423,594,887	3,311,461,288
Loans to Company Officers (Note 16.1)	**107,002,603**	62,794,312
	107,002,603	62,794,312
	13,847,757,741	10,710,000,768

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 initially recognised at fair value and subsequently measured at amortised cost using the effective interest method at each reporting date. The Effective Interest Rate (EIR) applied to employee loans represents the monthly Average Weighted Lending Rate (AWLR) prevailing at the date of loan inception, which reflects the market rate of interest.

16.1 Loans to Company Officers

	2025	2024
Current portion (repayable within one year)	**107,002,603**	62,794,312
Non-current portion (repayable after one year)	**145,768,357**	124,009,193
	252,770,960	186,803,505

17. Cash and Cash Equivalents

	2025	2024
Short Term Bank Deposits	-	2,401,527,619
Treasury Bills under Repurchase Agreements	**20,007,638**	165,945,394
Cash and Bank Balance		
Cash at Bank	**1,508,802,269**	1,948,539,725
Cash in Hand	**6,935,500**	3,573,500
	1,515,737,769	1,952,113,225
Total Cash and Cash Equivalents	**1,535,745,407**	4,519,586,238

18. Stated Capital

		2025	2024
	Number of Shares		
Stated Capital	200,002	**20,000,200**	20,000,200
		20,000,200	20,000,200

All issued shares are fully paid.

19. Reserves

	2025	2024
Net Assets taken over from Airports Authority	**892,726,769**	892,726,769
Fixed Assets Revaluation Reserve	**9,777,234,292**	9,648,126,630
Reserve for Lightning Damages to Property, Plant and Equipment	**352,000,000**	324,000,000
	11,021,961,061	10,864,853,399

The reserves consist of net assets transferred to the Company from the Airports Authority which was dissolved upon the incorporation of the Company, Revaluation reserve of assets and the reserve created from retained earnings amount of LKR 352 Million (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

	2025	2024
As at beginning of the year	**79,408,637,223**	60,744,660,340
Current year Profit	**25,932,736,891**	21,107,551,033
Prior Year Adjustments	**66,595,225**	82,333,851
Other Comprehensive Income /(Expenses)	**131,727,315**	(1,108,908,000)
Transfer from Reserve Account	**2,660,000**	-
Transfer to Reserve Account	**(28,000,000)**	(131,000,000)
Dividend paid during the year	**(2,931,000,000)**	(1,286,000,000)
As at end of the year	**102,583,356,654**	79,408,637,223

21. Interest-bearing borrowings

Borrowings represent foreign loans.

Foreign Loans

	2025	2024
Loans		
Balance at the beginning of the year	**95,806,823,512**	89,914,434,108
Loans obtained during the year	**3,139,427,867**	20,468,769,311
	98,946,251,379	110,383,203,419
Loans settled during the year	**(2,153,536,990)**	(1,223,359,109)
Prior Year Adjustments	**-**	(86,776,364)
Exchange (Gain)/Loss on translation	**5,643,588,397**	(13,266,244,433)
Balance at the end of the year	**102,436,302,786**	95,806,823,512
Classification of Loans		
Current Portion of Borrowings	**9,433,485,478**	24,775,111,060
Non - Current Portion of Borrowings	**93,002,817,309**	71,031,712,452
	102,436,302,786	95,806,823,512
Maturity Analysis of the Borrowings		
Less than one year	**9,433,485,478**	24,775,111,060
More than one year but less than five years	**18,776,577,026**	19,875,774,740
More than five years	**74,226,240,283**	51,155,937,712

As per the circular dated 12th April 2022 issued by the Ministry of Finance on "Interim Policy regarding the servicing of Sri Lanka's External Public Debt", AASL had to cease the repayment of three foreign loans obtained for below purposes.

1. Mattala Rajapakse International Airport (China EXIM Bank)
2. Runway Overlay (HSBC Hong Kong)
3. BIA Development Project Phase II Stage 2 (JICA) SL-P104

As per the instructions of the Ministry of Finance, AASL continued to transfer the loan installments of BIADP Phase II Stage 1 - JICA loan to the Treasury.BIADP Phase II Stage 2 - JICA Loan SL-P114 loan is still in the disbursement stage.

JICA Loan SL-P104 (BIADP Phase II Stage 2 Project)

Government of Sri Lanka (GoSL) had signed a MOU on 26.06.2024 with the Official Creditor Committee (OCC) for debt restructuring of JICA loans including SL-P104 loan granted to AASL in March 2012 for the BIADP Phase II Stage 2 project, under a sovereign guarantee from the Treasury. Original loan amount is JPY 28,969,000,000. Under the Debt Restructuring MoU, loan utilized balance as at 18.3.2022 amounting to JPY 15,091,857,367 had been restructured with the revised repayment terms granting a 5 year grace period from 1.1.2023-31.12.2027. Accordingly AASL signed the loan amendment agreement with JICA in June 2025.

Remaining non-rescheduled portion of loan of SL-P104 amounting to JPY 13,426,321,054.00, remains under its original agreement. Revised amortization schedule for this non-rescheduled loan amount has been issued and the repayment commenced from September 2025. Interest has been accounted as per the Loan Agreement.

China EXIM Bank Loan (MRIA Stage I Project)

GoSL has completed the debt restructuring process in June 2024. As per the Cabinet decision reference CP/23/0154/604/014 dated 07.02.2023, Ministry of Finance has to sign a MoU to transfer the loan to the government debt stock and AASL to remit the debt servicing installments to the General Treasury directly instead of China EXIM Bank. Interest has been accounted as per the Loan Agreement.

HSBC Hong Kong Loan (Runway Overlay Project)
GoSL is in the process of restructuring the loan with the lender. Interest and default Interest have been accounted as per the notices issued by HSBC HK in line with the Loan Agreement.

The fair values are based on cash flows discounted using rates based on each of the following loans :

	2025	2024
	(%)	(%)
United States Dollar (USD)		
- Mattala Rajapakse International Airport	**2.00**	2.00
- Runway Overlay	**SOFR + CAS + 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

United States Dollar (USD)	**135,163,346**	131,924,919
Japanese Yen	**29,711,876,211**	29,645,279,612

22. Debentures

	2025	2024
Debentures (at amortized cost)	**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 LKR100/- 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 Rajapakse International Airport.

23. Retirement Benefit Obligations

Movement in the liability recognized in the Statement of Financial Position is as follows:

	2025	2024
As at beginning of the year	**9,365,305,451**	6,993,907,655
Current Service Cost	**547,661,926**	550,269,177
Interest Cost	**984,231,594**	909,207,995
Payments made during the year	**(835,491,006)**	(672,233,663)
Actuarial (Gain) / Loss on Retirement Benefit Obligations	**(188,181,878)**	1,584,154,286
As at end of the year	**9,873,526,088**	9,365,305,451

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:

	2025	2024
Discount rate	**10.5%**	11%
Rate of Future Salary Increases	**10%**	1% - 10%
Cost of Living Allowance Increment Rate	**10%**	10%
Rate of Staff Turnover	**1.8%**	1.5%
Retirement Age	**60 years**	60 years

The provision for Retirement Benefit Obligations for the year is based on the Actuarial Valuation carried out by professionally qualified actuaries Units Actuaries & Consultants Pvt Ltd as at 31st December 2025.

The liability for Defined Benefit Obligations is not externally funded.

24. Deferred Grant

	2025	2024
Treasury Grant and Foreign Grant		
At the beginning of the year	**1,313,883,820**	1,385,811,815
Received during the year	**157,977,416**	2,000,000
Amortization for the period	**(100,106,094)**	(73,927,995)
At the end of the year	**1,371,755,141**	1,313,883,820
Current	**99,729,282**	73,490,290
Non Current	**1,272,025,859**	1,240,393,529
	1,371,755,141	1,313,883,820

During the year ended 31 December 2025, the Company received a grant amounting to LKR 157,977,416 from the International Organization for Migration (IOM).

25. Trade and Other Payables

	2025	2024
Trade Payable	**1,283,138,179**	940,521,327
Interest Payable	**3,988,489,217**	3,474,212,706
Refundable Deposits	**594,917,844**	556,062,086
Contractor Payables	**652,733,720**	652,733,720
Other Payables	**3,487,126,537**	3,414,176,719
	10,006,405,496	9,037,706,557

26. Income Tax Payable

	2025	2024
Balance at the beginning of the year	**2,203,379,433**	2,024,162,700
Prior Year Adjustments	**-**	250,081,858
Provisions for the year	**7,964,848,134**	5,862,347,313
Payments during the year	**(6,546,392,929)**	(5,933,212,438)
Balance at the end of the year	**3,621,834,637**	2,203,379,433

27. Financial Instruments by Category

(a) Financial Instruments

	2025	2024
Financial Assets		
Amortised Cost		
Trade and other Receivables (Excluding prepayments, Advances) (Note 16)	**13,202,045,403**	10,273,939,868
Cash and Bank Balances (Note 17)	**1,515,737,769**	1,952,113,225
	14,717,783,171	12,226,053,093
Investment in Debentures (Note 14)	**1,754,300,000**	2,199,300,000
Long term Bank Deposits	**-**	5,141,085,264
Investments in Treasury Bills under Repurchase Agreements (Note 17)	**20,007,638**	165,945,394
Short Term Bank Deposits	**128,720,489,816**	93,427,415,884
	130,494,797,454	100,933,746,542
Financial Liabilities		
Other Financial Liabilities		
Borrowings (Note 21)	**102,436,302,786**	95,806,823,512
Debentures (Note 22)	**4,000,000,000**	4,000,000,000
Trade and Other Payables (excluding non financial liabilities) (Note 25)	**10,006,405,496**	9,037,706,557
	116,442,708,282	108,844,530,069

(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 2025

	Neither past due nor impaired	Past due but not impaired	Individually impaired	Total
Trade receivables (Note 16)	5,432,468,690	3,884,691,561	1,553,945,230	10,871,105,481
Loans to Company Staff	252,770,960	-	-	252,770,960
Total financial assets	**5,685,239,650**	**3,884,691,561**	**1,553,945,230**	**11,123,876,442**

31 December 2024

	Neither past due nor impaired	Past due but not impaired	Individually impaired	Total
Trade Receivables (Note 16)	5,308,771,696	2,026,973,472	944,924,053	8,280,669,222
Loans to Company staff	186,803,505	-	-	186,803,505
Total Financial Assets	**5,495,575,201**	**2,026,973,472**	**944,924,053**	**8,467,472,726**

Cash at Bank and Short-Term Bank Deposits

	2025	2024
AA-(lka)	**130,229,292,085**	100,517,040,873
Total	**130,229,292,085**	100,517,040,873

28. Dividend

During the financial year 2025, The Company paid an interim dividend amounting to LKR 2,931 million in respect of the year 2025. During the financial year 2024, Final dividend of LKR 1,286 million was paid in respect of the year 2024.

29. Prior Year Adjustments

During the financial year 2025, several accounting treatments, relating to previous periods were identified. These have been addressed through prior year adjustments, which have been recorded as part of retained earnings.

One adjustment relates to repair and maintenance costs applicable to the Protective Work Project at BIA amounting to LKR 101,242,597.27. Another adjustment relates to the accounting treatment in respect of bonus advances and recoveries made up to 31 December 2024, resulting in a net adjustment of LKR 155,419,000.00. In addition, an adjustment was made for items reclassified to goods in transit amounting to LKR 17,241,586.87, and a provision for non-moving stocks relating to previous years amounting to LKR 13,301,906.80.

Further, adjustments relate to loan interest on the MRIA loan. This includes understated loan interest after the loan rescheduling for the period from 1 January 2024 to 31 December 2024 amounting to LKR 102,970,528.27, and the reversal of overstated interest amounts recorded up to the loan rescheduling date of 31 December 2023 amounting to LKR 59,846,723.16. In addition, an adjustment was made for overstated interest income on USD fixed deposits amounting to LKR 24,533,184.86.

Import payments were recorded in ERP as a direct entry through mixed payments. At the point of raising GRNs relating to imports, entries were passed to the corresponding account and the clearing account (Received not invoiced). Certain adjustments relating to those transactions were recorded through prior year adjustments amounting to LKR 63,541,884.51 to clear the clearance account.. In addition, an adjustment relating to staff benefits on staff loans up to 31 December 2024 amounted to LKR 32,818,035.08.

30. Contingencies

It was noted that the following incidents exist as at the reporting date and are considered to be material contingent liabilities of the Company.

a) Background and Contract Termination

In terms of the circular dated 12 April 2022 titled "Interim Policy regarding the Servicing of Sri Lanka's External Public Debt" issued by the Ministry of Finance, directions were given not to settle foreign loans obtained by government entities. As a result, JICA suspended loan disbursements in July 2022, which adversely affected the ongoing BIA Development Phase II – Stage 2 Project (Package A: Construction of Passenger Terminal Building and Associated Works).

Despite the said circular, AASL formally communicated to the Ministry of Finance that it possessed adequate financial capacity to continue loan repayments and sustain project implementation using internal funds. Concurrently, JICA requested an endorsement from the Ministry of Finance confirming the continuation of loan servicing. However, such endorsement could not be issued due to the IMF-supported debt restructuring programme. Consequently, Taisei Corporation terminated the contract with effect from 9 December 2022.

Contractual Implications

In accordance with the FIDIC Multilateral Development Bank Harmonised Conditions of Contract (June 2010), following termination by the Contractor, the Contractor becomes entitled to claims upon termination:

- Plant and materials purchased or delivered to site become the property of, and are at the risk of, the Employer; and
- The Employer is required to pay costs related to removal of temporary works and equipment, together with other reasonable costs incurred by the Contractor in anticipation of completing the works.

Post-Termination Arrangements

Following termination, responsibility for the care of works, including security, safety, maintenance, and environmental management, was transferred to AASL. Site maintenance has been carried out by AASL since termination. In addition, AASL arranged, using its own funds, to extend the two insurance policies previously obtained by the Contractor, namely:

- Contractor's All Risks Insurance Policy; and
- Global Aerospace Airport Contractor's Liability Insurance Policy

Way Forward Action Plan

As part of the way forward, Action Plan of the project, with the approval of the Cabinet of Ministers, AASL initiated action to carry out Identified Protective Works utilizing funds from AASL to immediately address deterioration of steel reinforcements in partially completed concrete structures at termination. Part of the requirement of steel reinforcement in this work was provided by AASL from materials taken over from the terminated Contractor.

As the second step, AASL initiated actions to carryout following selected priority works under Package A scope using internal funds until JICA loan disbursements resume.

Identified Scope of Terminal 2 substructure works: Construction of remaining piles, pile caps, and ground beams at MTB and Piers 2 & 3 through local contractors under the supervision of Japanese Project Consultant. Materials taken over from Taisei Corporation were used in this construction where feasible. Most of the sub-structure works (Foundations) were completed under this scope.

Landside Washroom Facility: After the previously demolished public washroom facility at the arrival area this new construction was commenced in early 2025 considering the operational need and opened for public in October 2025.

Solid Waste Disposal System: This scope of work includes the civil works and installation of the incinerator plant already taken over from Taisei Corporation at the time of contract termination. Upon completion, the project will meet the increasing solid waste disposal requirements and address the current issues associated with the aging incinerator plant at BIA. Bidding documents are being prepared and the procurement could be commenced in early 2026.

Summery of completed priority works

No.	Work Description	Contract Sum (LKR)	Status
1	Identified Protective Works (Completion of two partially completed slabs and utility tunnel)	499,864,083.65	Completed
2	Identified Scope of Works (Remaining piles, pile caps, tie beams, UUT works)	3,255,520,946.19	Completed
3	Landside Public Washroom Facilities (Departure and cargo areas)	137,875,476.09	Completed

There were both permanent and temporary materials procured by the Contractor for implementation of the project. Certain materials, including timber, plywood, and steel reinforcement, had deteriorated over time prior to the recommencement of the balance works. Accordingly, with the approval of JICA, AASL made arrangements to auction timber and plywood and to utilize the steel reinforcement for the identified protective and identified scope of works.

Subsequently, under Cabinet Decision No. 23/0191/628/013 dated 8 March 2023, issued in respect of the Cabinet Memorandum titled "Package 'A' – Termination of Package 'A' Contract by the Contractor and Way Forward", approval was granted to carry out priority works of the project on a limited scale using AASL funds until JICA loan disbursements are recommenced.

In line with the above approval, tenders were called from local contractors and awarded on 5 April 2024 to execute the identified scope of works at MTB, Pier 2, and Pier 3 (part of the Terminal 2 scope) at BIA, at a total contract value of approximately Rs. 3.2 billion. The works commenced in April 2024 and were completed in September 2025, utilizing AASL funds and under the direct supervision of the Project Consultant, JV – Japan Airport Consultants, Inc. – Nippon Koei Co. Ltd.

Following termination, Taisei Corporation submitted termination claims under several heads, including works executed up to the date of termination, consolidation claims, losses arising from termination (including loss of profit), and subcontractor claims. The Project Consultant appointed a specialist team comprising Quantity Surveyors and a Contract and Claims Specialist to evaluate the submitted claims.

The Project Consultant evaluated the statement of payment on termination submitted by Taisei Corporation and certified an interim payment amounting to JPY 12,794,827,112 and LKR 14,221,923,323.86 as at 31 December 2025. Prior cabinet approval was obtained for the settlement of the certified interim payments.

In addition to the interim claims, the Contractor's monthly running costs up to finalization of the termination claim and formal contract closure will be accrued to the final claim. Certain claims remain disputed and have not been certified by the Consultant. The Contractor may refer such disputes to the Dispute Board (DB) appointed under the contract for resolution. As this process may be time-consuming, the final settlement amount may increase further.

Project Materials

As a consequence of the contract termination, project materials and equipment delivered to Sri Lanka were taken over by AASL in accordance with the recommendations of committees appointed by the Chairman of AASL and the Project Consultant. Accordingly, the majority of the materials and equipment delivered to Sri Lanka have been taken over and stored in warehouses rented by AASL or by respective agents.

No.	Item	Invoice Value (LKR Mn)	Store location
1	Roofing Materials	1,241	Warehouse rented by AASL -Seeduwa
2	Incinerator	754	Warehouse at Biyagama -rented by agent
3	Generator sets (3 Nos.)	392	Warehouse rented by AASL- Seeduwa
4	GI Pipes	159	BIA Yard 2 and 3
5	Reinforcement steel	434	Used for Protective and substructure construction Works at BIA (Terminal 2)

Further, at the time of contract termination, certain project materials and equipment were located overseas, most of which were in partially completed stages. Based on the recommendations of the committees appointed by the Chairman of AASL, together with the recommendations of the Project Consultant, decisions were finalized on whether such materials and equipment should be imported to Sri Lanka or disposed of at their overseas locations.

Following materials and equipment which were available overseas at the time of termination.

No.	Item	Invoice Value (LKR.Mn)	Store location	Present Status
1	Roof steel structure partly fabricated and raw materials.	632	India	Disposal commenced in November 2025 and completed the whole process at the end of January 2026. The scrap value of the steel disposed of will be recovered and accounted based on the further inputs of the Contractor and Consultant.
2	Roof Insulation Materials	76	India	The Contractor's claim on these materials was rejected. No liabilities to AASL.
3	Baggage Handling System	536	Malaysia	Imported to Sri Lanka and took over by AASL stored in outside warehouse
4	IT Structured cabling system	404	Singapore	Imported to Sri Lanka and took over by AASL (kept under agent's care)
5	Passenger Boarding Bridge	"4.6 Updated claim"	Spain	Materials already disposed and recovered the scrap value.

The process of taking over of above materials and equipment was informed to the cabinet of Ministers and the cabinet decisions were conveyed by memo number CP/23/0974/628/013-II dated 13th June 2023. With the settlement of due payments to the terminated Contractor, the balance available amount of the JICA loan will not be sufficient to complete the total remaining scope of Package 'A1' (Completion of Package 'A' - Passenger Terminal Building and Associated Works). Accordingly, it is necessary to obtain additional funding to complete the remaining scope of this project.

All remaining project materials and equipment taken over form the terminated Contractor will be offered to the next Contractor and necessary provision have been made in the bidding document of package A1. Tenders were called for Package A1 on 24th September 2024 and closed on 25th March 2025. Bid evaluation is in progress and it is anticipated to award the Contract in mid-2026.

Further, with the termination of the Contract package A, the services of the Consultant, JV - Japan Airport Consultants, Inc. - Nippon Koei Co. Ltd had to be retained for the conclusion of the termination process including the evaluation of the claim, preparation of re-bidding documents, supervision of identified scope of works etc. as additional services which have been claimed by the Consultant, JV - Japan Airport Consultants, Inc. - Nippon Koei Co. Ltd and the Contract Agreement for Amendment No. 3 to the Design and Post Design Consultancy services was signed on 01st November 2024.

Discussion with JICA, GoSL and AASL are being progressed for the funding of Package 'A1' (Completion of Package 'A' - Passenger Terminal Building and Associated Works) and Aide Memoire was signed between the above parties on 11th November 2024 and loan appraisal process is being continued.

(b) On 06/02/2025, the Commercial High Court of Colombo delivered a judgement ordering AASL to pay LKR 196,526,136.83 to E W Information Systems Limited on a terminating a contract on implementation of a ERP system and AASL has filed appeal to the Supreme Court on the judgement. Based on legal advice received and management's assessment, it is not considered probable, as at the reporting date, that an outflow of economic benefits will be required. Accordingly, no provision has been recognized in the financial statement.

31. Commitments

31.1 Capital Expenditure Commitments

	2025	2024
Contracted but not provided for	**4,332,514,156**	11,202,776,102
Authorized by the Board, but not contracted for	**16,166,782,844**	14,573,692,735
	20,499,297,000	25,776,468,837

31.2 Financial Commitments

There are no any other financial commitments other than those disclosed under Borrowings (Note 21 & 22).

32. Transactions with Key Management Personnel

	2025	2024
Emoluments and Fees	**5,056,345**	12,310,349
	5,056,345	12,310,349

The Board of Directors have been considered as Key Management Personnel of the Company.

33. 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.

			2025	2024
Name of the Entity	**Relationship**	**Nature of the Transaction**	**LKR million**	LKR million
Civil Aviation Authority	Government Owned	Embarkation levy Income	**11,670**	8,721
Department of Inland Revenue	- Do -	Taxes	**11,371**	9,942
General Treasury	- Do -	Dividend Payments	**2,931**	1,286
Ceylon Petroleum Corporation	- Do -	Fuel Purchases	**2,785**	2,464
Ceylon Electricity Board	- Do -	Electricity Payments	**1,728**	2,003
General Treasury	- Do -	Loan Repayments	**2,154**	1,223
Sri Lankan Airlines	- Do -	Franchise Fee Income	**1,625**	1,312
Sri Lankan Catering Ltd	- Do -	Franchise Fee Income	**936**	773
Central Bank of Sri Lanka	- Do -	EPF	**1,001**	989
Sri Lankan Catering Ltd	- Do -	Catering Services	**796**	902
Ceylon Petroleum Corporation	- Do -	Franchise Fee Income	**319**	295
Employees Trust Fund Board	- Do -	ETF	**250**	247
General Treasury	- Do -	Interest Payments	**119**	126
Ministry of Port and Civil Aviation	- Do -	Vehicle Transfer	**69**	-
General Treasury	- Do -	40 % on Overflying Collection	**1,366**	1,197
National water supply	- Do -	Water Supply	**120**	-
Urban Council	- Do -	Rates Payments	**59**	59

At the end of the year, below balances were noted as receivable balances over LKR 10 million from related parties.

			2025	2024
			LKR million	LKR million
Receivables				
Bank of Ceylon	Government Owned	Investments	**124,881**	101,043
National Saving Bank	- Do -	Investments	**5,340**	1,427
Civil Aviation Authority	- Do -	Embarkation levy Income	**1,338**	1,546
Sri Lankan Airlines	- Do -	Franchise Fee Income	**560**	445
Sri Lankan Catering Ltd	- Do -	Franchise Fee Income	**76**	119
Ceylon Petroleum Corporation	- Do -	Concession income	**37**	33

At the end of the year, below balances were noted as payable balances over LKR 10 million to related parties.

			2025	2024
			LKR million	LKR million
Payables				
Department of Inland Revenue	Government Owned	Taxes	**621**	554
Ceylon Electricity Board	- Do -	Electricity	**145**	147
Sri Lankan Catering Ltd	- Do -	Purchases	**104**	83
Employees Trust Fund Board	- Do -	ETF	**21**	21
Central Bank of Sri Lanka	- Do -	EPF	**151**	21
General Treasury	- Do -	40 % on Overflying Collection	**125**	100

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.

34. Contingent Asset – Embarkation Fee Receivable from Civil Aviation Authority of Sri Lanka (CAASL)

SriLankan Airlines, by letter dated 29 May 2025 addressed to Airport and Aviation Services (Sri Lanka) (Private) Limited (AASL), has confirmed the total embarkation fees payable to the Civil Aviation Authority of Sri Lanka (CAASL). Based on this confirmation, AASL has computed its entitlement in respect of embarkation fees for the years 2023 and 2024, amounting to a total of LKR 3,360,803,212.30, as detailed below:

FY 2023: LKR 795,708,603.14
FY 2024: LKR 2,565,094,609.16

In terms of the prevailing arrangement, one-sixth (1/6) of the embarkation levy collected by CAASL is allocable to AASL, after deducting a 2.5% service charge retained by CAASL.

In terms of SLFRS 15 – Revenue from Contracts with Customers, revenue can be recognized only when a contract with a customer exists. One of the mandatory conditions for the existence of a contract, as set out in paragraph 9(e) of SLFRS 15, is that it must be probable that the entity will collect the consideration to which it is entitled.

Management have assessed that collectability of the above amounts is not probable, based on the following evidences,

Extended non-settlement of embarkation levy amounts relating to 2023 and 2024, despite repeated follow-ups. The formal confirmation was received on 29 May 2025, but the amounts remain unsettled as of the date of this report. The financial condition of SriLankan Airlines such as significant accumulated losses, negative equity and ongoing cash flow constraints.

Based on management's assessment as at 31 December 2025, the collectability of the above amounts from CAASL is not considered probable. Accordingly, the criteria for recognizing revenue under SLFRS 15 have not been met.

Consistent with the requirements of applicable accounting standards and the prudence concept,revenue has not been recognized in respect of the above amount, as its realization is not considered reasonably certain as at the reporting date. Accordingly, the amount has been disclosed as a contingent asset and will be recognized in the financial statements only when the uncertainty relating to collectability is resolved.

35. Events after the reporting period

There have been no material events occurring after the reporting period that require adjustment to, or disclosure in, the financial statements.

Annotations - Explanatory notes to the Report of the Auditor General - Matters under Qualified Opinion

No	New ref	Observation of the Auditor General	Management Response (updated)
1	1.2 (a)	Seven completed projects, totalling Rs 1,238 million, had continued to be recorded under Work in Progress without being capitalized as at the end of the financial year 2025. As a result, these assets were not recognized under property, plant and equipment, and the corresponding depreciation had not been the year 2025. Consequently, property, plant and equipment and depreciation expense were understated, while the profit for the year was overstated.	70% of total value of these projects (Rs. 860 million) have already been capitalized in 2026, and action will be taken to capitalize the rest on hold due to various practical grounds.
2	1.2 (b)	Although ownership of the lands amounting to Rs. 671.1 million had already been transferred to the Civil Aviation Authority of Sri Lanka, those lands continued to be reported under Property, Plant and Equipment in the Company's financial statements.	Ownership of the lands used by AASL is vested with the Civil Aviation Authority of Sri Lanka (CAASL). As per the Gazette Reference No. 2422/38 and 2422/39 dated 6th February 2025, CAASL is in the process of making arrangement for the legal transfer of the possession of the properties to AASL. There are no barriers for AASL being the only statutory operator to carry out its investments on these lands and the annual charges as per the gazettes will be applicable from the agreement dates as confirmed by CAASL. In case of entering into an agreement in this regard, action is pending from CAASL.
3	1.2 ('c)	A sum of Rs. 652.7 million included under contractor payables in Trade and Other Payables had already been settled prior to the reporting date but as still recorded as outstanding. Consequently, both Trade and Other Payables and Work in Progress (WIP) were overstated by the same amount in the financial statements.	Accruals reversed in March 2026.
4	1.2 (d)	Although the Provisional Acceptance Certificate for the "Supply, Installation, Testing and Commissioning of the Visual Docking Guidance System at BIA," valued at Rs.325.7 million, had been issued on 20 October 2025, the related asset and liability had not been fully recognized in the financial statements as at 31 December 2025. Consequently, the coresponding liability was understated by Rs. 174.7 million, while the total asset value was understated by Rs. 325.7 million.	Capitalised in 2026.

Annotations - Explanatory notes to the Report of the Auditor General - Matters under Qualified Opinion |

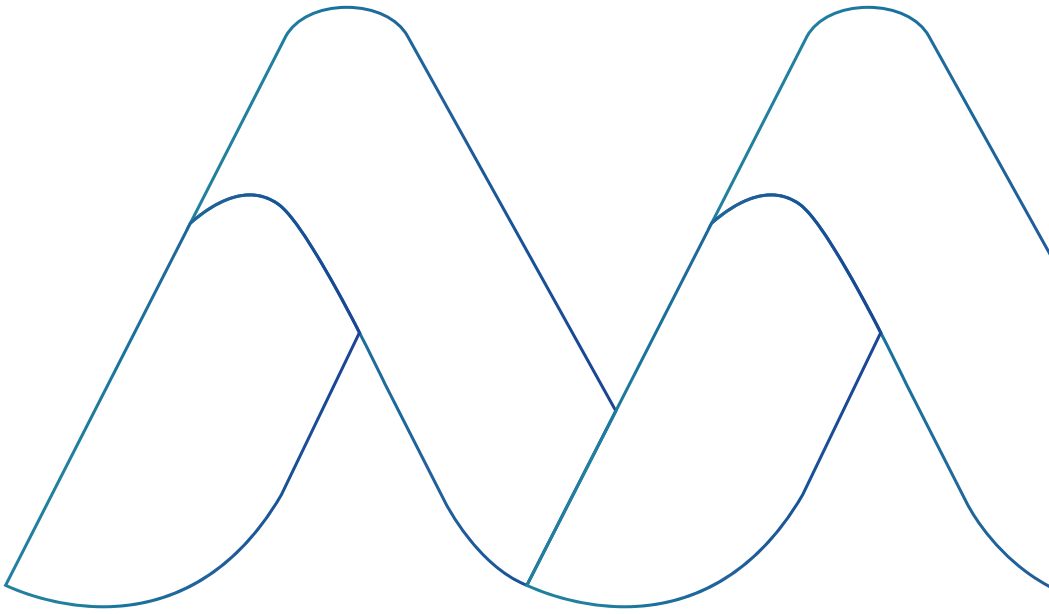
5	1.2 (e)	During the year 2025, although the Company incurred SSCL amounting to Rs. 7.3 million on the importation, 13 baggage scanners donated by the Intemational Organization for Migration to the Company, valued at Rs, 269.5 million, had not been recognized in the financial statements. Consequently, Property, Plant and Equipment and grant were each understated by Rs. 269.5 million.	Capitalised in January 2026.
6	1.2 (f)	A discrepancy of Rs. 205.5 million was observed between the Embarkation Levy receivable and the actual balance submitted by CAASL to the Company. Thisdifference resulted in an understatement of Embarkation Levy income in the financial statements for the year under review.	Embarkation Levy actuals for the second half of December 2025 was received from CAASL after finalsing the annual financial statements of 2025 and action has been taken to record the difference in January 2026.
7	1.2 (g)	According to the information made available to audit, a discrepancy of Rs. 185.4 million was observed between the inventory balance of Rs. 849.3 million reflected in the general ledger and the corresponding inventory schedule balance of Rs, 1,034.7 million as at 31 December 2025	This matter is under review under the ERP Annual Maintenance Contract (AMC).
8	1.2 (h)	A discrepancy of Rs. 129.3 million was observed in respect of eight fixed deposits between the balances reported in the financial statements and the corresponding balances confirmed by the bank. Accordingly, a further discrepancy of Rs. 4.9 million was identified between the interest receivable balance reported in the financial statements and the independent calculation of interest receivable performed by the auditors based on the confirmed balances.	This is a bank error and the BOC has accepted the same. The balances disclosed in 2025 financial statements are accurate.

9	1.2 (i)	The Board of Survey for the year 2025 of the Company had not been completed andreconciled even ast 11 May 2026. However, out of a total of 37,102 asset items, 4,607 items with a cost value of Rs. 1,913.3 million and a net book value of Rs. 67.7 million had been identified as unavailable during the 2024 Board of Survey.	**Board of Survey for the year 2025** In view of the extensive nature, volume, and geographical dispersion of the assets, it is practically not feasible to complete the annual physical verification within the stipulated time frame due to below: 1. AASL manages assets valued at Rs. 89.5 Bn comprising around 40,000 assets including equipment, systems and major project related assets distributed across a wide range of locations, namely: BIA,MRIA, CIAR, BDA, JIA 2. In addition, the assets are located across around 26 divisions/units, each comprising multiple sections and units. Moreover, the major divisions are spread across various locations, as stated above, making this exercise complex. 3. Many Fixed Asset Transfers are made among all locations as well as divisions. Hence at the time of Physical verification of assets, it requires more time to identify all those transfers. 4. To identify certain specific assets, such as electronic equipment and information technology related assets, personnel with the relevant technical knowledge are required. These staff members participate in the fixed asset process while managing their existing workloads. Therefore, continuous participation is a challenging task. 5. However, the physical asset verification details for all divisions for year 2025 have been submitted to the Government Auditors. In addition ,Final verification reports will be submitted on or before 15 June 2026 as per the given time line. Board of Survey 2024 - Summary of the Asset verification is as follows, Based on number of assets Total Number of Assets 37,102 Number of Assets Verified 32,495 Verified % 88% Based on Net book value (NBV) NBV of total Aseets 50,219,185,552 NBV of verified Assets 50,151,491,073 Verified % 99% Most of the assets that are currently not physically available were recorded in the books prior to year 2000. Due to the lapse of several decades and the absence of adequate supporting documentation and historical records, it has become difficult to trace and verify these assets. This has resulted in challenges in confirming their physical existence and reconciling them with the Fixed Assets Register.

Annotations - Explanatory notes to the Report of the Auditor General - Matters under Qualified Opinion |

10	1.2 (j)	Under the Voice Recording System of the RMA Project (Project No. 5647), the entire project value of Rs. 153.6 million had been capitalized through the Work-in-Progress (WIP) account without separately adjusting the balance of Rs. 60.9 million recorded in the Goods in Transit (GIT) account. Consequently, the WIP account was understated by Rs. 60.6 million, while the GIT account was overstated by Rs. 60.9 million as at the reporting date.	Full amount of Voice Recorder system had been correctly capitalized during the year 2025. However, transfer entry from GIT to WIP account has been passed in January 2026. There is no net impact on the 2025 financial statements.
11	1.2 (k)	A sum of Rs. 55.9 million, representing the 40 per cent share of Over Flying Levy payable to the Treasury, had been recorded both as an amount payable to the Treasury and under trade creditors. Consequently, trade creditors were overstated by the same amount.	As per our records, there is no duplication of trade creditors with the record of 40% Overflying payment to the Treasury. A total Overflying fee collection payable to the Treasury as at 31.12.2025 amounts to Rs.125,166,429.88. 40% payable on OFL collection for December 1st half = 55,899,806.97 40% payable to December 2nd half = 73,733,145.92 Adjustment for OFL revenue & collection for year 2025 = (4,455,523.01) Net Total = 125,166,429.98 This amount is correctly recorded by debiting the overflying income payment account (A/C – 312005) and crediting the 40% Overflying payable to the Treasury account (A/C – 290012). To make a payment to the supplier in the payment module, creation of a manual supplier invoice (MSI) is mandatory in the ERP system. Accordingly, a MSI has been created on 30.12.2025 for the Treasury payment, and the related payment has been completed on 23.01.2026. Until the payment process is completed, this amount will appear in the trade payable account (A/C – 250001)
12	1.2 (l)	Although payments for the supply of 12 VHF Air Band transceivers at BIA had been fully settled in 2022, a sum of Rs. 35.8 million continued to be recorded under trade creditors, resulting in an overstatement of liabilities. Further, despite the issuance of the Cerificate of Acceptance on 08 March 2023, a sum of Rs. 15.6 million relating to the supply of three VHF Air Band transceivers at Batticaloa Airport continued to remain under Goods in Transit.	After rectifying several practical complexities this will be capitalized in June 2026.

13	1.2 (m)	Although the disaster recovery hut received as a grant in 2022 was available for use, It had not been valued and capitalized, and the related duty amounting to Rs. 5.9 million included in Work in Progress had also not been capitalized. Consequently, property, plant and equipment and depreciation expense were understated, while profit for the year was overstated.	After rectifying several practical complexities this will be capitalized in June 2026.
14	1.2 (n)	Eleven laptops valued at Rs. 4.5 million, which had been confirmed by the supplier's email dated 02 December 2025 as having been handed over to the Company on 28 `August 2025, had not been capitalized inthe financial statements.	Capitalised in 2026.
15	1.2 (o)	A quarter and its adjoining garage, which are not legally owned by the Company (AASL), had been incorrectly classified under the building and revalued in the accounting records at Rs. 3.2 million.	Since the building is located within the AASL premises, it was revalued by the Department of Valuation. This will be further reviewed.
16	1.2 (p)	As per the Project Management Unit (PMU) records, outstanding payments to the consultant amounted to Rs. 46.6 million, whereas the financial statements reported Rs. 53 million. Accordingly, a discrepancy of Rs. 6.5 million was observed between the PMU records and the financial statements.	These accruals were processed based on the information sent by the Project Management Unit (PMU) for the year end financial statements.
17	1.2 (q)	As per the confirmation received from the JAC consultant, amounts of Rs. 890.8 million relating to unpaid invoices and Rs. 711.5 million relating to amounts not yet invoiced were outstanding as at 31 December 2025. However, the Company had neither reconciled these balances nor adjusted them in the financial statements.	These accruals were processed based on the information sent by the Project Management Unit (PMU) for the year end financial statements.



Airline Partners

International Airlines Operated to Sri Lanka in 2025

BIA

No	IATA Code	Airline
1	SU	Aeroflot
2	9	Afcom Holdings
3	G9	Air Arabia
4	3L	Air Arabia Abu Dhabi
5	KC	Air Astana
6	CA	Air China
7	AI	Air India
8	HM	Air Seychelles
9	AK	AirAsia
10	IZ	Arkia
11	ZF	Azur Air
12	CX	Cathay Pacific
13	MU	China Eastern Airlines
14	OQ	Chongqing Airlines
15	WK	Edelweiss Air
16	EK	Emirates
17	ENT	Enter Air
18	EY	Etihad Airways
19	8D	FitsAir
20	FZ	Flydubai
21	GF	Gulf Air
22	6E	IndiGo
23	B9	Iran Airtour
24	J9	Jazeera Airways
25	3K	Jetstar Asia
26	KU	Kuwait Airways
27	MH	Malaysia Airlines
28	Q2	Maldivian Airline
29	QR	Qatar Airways
30	OV	Salam Air
31	SV	Saudia
32	O3	SF Airlines
33	SQ	Singapore Airlines
34	7O	Smart Wings
35	UL	SriLankan Airlines
36	FD	Thai AirAsia
37	TG	Thai Airways
38	TK	Turkish Airlines

MRIA

No	IATA Code	Airline
1	B2	Belavia
2	FB	Bulgaria Air
3	C6	Centrum Air
4	5F	FlyOne
5	FI	Icelandair
6	WZ	Red Wings Airlines
7	PQ	SkyUp Airlines
8	HY	Uzbekistan Airways

JIA

No	IATA Code	Airline
1	6E	IndiGo

Additional Pages

Additional Pages

Abbreviations

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

ACI - Airports Council International

AC - Audit Committee

BIA - Bandaranaike International Airport

BTIA - Batticaloa International Airport

CAASL - Civil Aviation Authority of Sri Lanka

CIAR - Colombo International Airport (Ratmalana)

E&ANE - Electronics & Air Navigation Engineering Division

EOI - Expression of Interest

FIR - Flight Information Region

GoSL - Government of Sri Lanka

IATA - International Air Transport Association

ICAO - International Civil Aviation Organization

JIA - Jaffna International Airport

JICA - Japan International Cooperation Agency

MRIA - Mattala Rajapaksa International Airport

NACO - Netherlands Airport Consultants

RFP - Request for Proposal

SLAAA - Sri Lanka Airport & Aviation Academy

In the event of any discrepancy between the language versions of this trilingual Annual Report, the Sinhala version shall prevail and be regarded as the official version.

CORPORATE INFORMATION

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 Treasury
Secretary to the Ministry of Ports and Civil Aviation
Director General of Civil Aviation

REGULATOR
Civil Aviation Authority of Sri Lanka

EMPOWERED BY
Articles of Association
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

Designed & Produced by : AASL
Digital plates & Printed by :

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

BIA
BANDARANAIKE INTERNATIONAL AIRPORT
'Make Happy Journeys'

MATTALA
RAJAPAKSA INTERNATIONAL
AIRPORT

Colombo Airport
Ratmalana

Batticaloa
International Airport

Jaffna International Airport