

பின்னணி



உள்ளடக்கம்

முக்கிய விடயங்கள்	005
தலைவரின் செய்தி	006
முதன்மை நிறைவேற்று அலுவலரின் மீளாய்வு	010
உணவுத் துறைப் மேற்பார்வையாளர்	
பணிப்பாளர்களின் விபரக் குறிப்பு	016
முகாமைத்துவத்தின் பிரதான உறுப்பினர்கள்	017
முகாமைத்துவ கலந்துரையாடல் மற்றும் பகுப்பாய்வு	
தொழிற்படுகின்ற குழல்	019
இலக்குகள் மற்றும் உபாயங்கள்	022
நிதியியல் செயலாற்றம்	023
வாடிக்கையாளர்கள்	026
ஊழியர்கள்	038
சமூக மற்றும் குழல் பொறுப்பாண்மை	041
நிதி அறிக்கைகள்	
பணிப்பாளர் சபையின் ஆண்டறிக்கை	048
சபைக் கணக்காய்வுக் குழுவின் அறிக்கை	051
பணிப்பாளர்களின் பொறுப்பாண்மைக் கூற்றுக்கள்	052
சுதந்திரமான கணக்காய்வாளர் அறிக்கை	053
நிதியியல் நிலைமைக்கூற்று	054
வருமானக்கூற்று	055
அனைத்தையுமுள்ளடக்கிய வருமானக்கூற்று	056
பங்குரிமை மூலதனத்தில் ஏற்பட்ட மாற்றங்களின் கூற்றுநுபரவை	057
காகப்பாய்ச்சல் கூற்று	058
நிதியியல் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புகள்	059
பிற்சேர்க்கைகள்	
பத்தாண்டு மீளாய்வு - கம்பனி	099
வழித்தட தேசப்படம்	100
சிறிலங்கன் எயார்லையின்ஸ் - முக்கிய நிகழ்வுகள்	102
கலைச் சொல்லாக்கம்	103
கூட்டம் பற்றிய அறிவித்தல்	104
பதிலாள்	இணைக்கப்பட்டுள்ளது
கம்பனித் தகவல்கள்	உள் பின்பக்க அட்டை

பின்னணி

இன்று உலகம் முழுவதிலும் இயங்கி வருகின்றதும் பூரண பணியினை வழங்குகின்றதுமான சர்வதேச விமான நிறுவனங்களுள் சிறிலங்கன் விமான நிறுவனமும் ஒன்றாகும். அண்மைக் காலங்களில் மேற்கொள்ளப்பட்ட உலகளாவிய விமானப் போக்குவரத்து பற்றிய பகுப்பாய்வுகள்இப்பணியினை வழங்கும் ஒவ்வொரு விமான நிறுவனமும் போதிய வருமானத்தினைப் பெற்றுக்கொள்வதில் சிரமங்களை எதிர்நோக்குவதனை எடுத்துக்காட்டுகின்றன. அவை கடந்த ஆண்டுகளில் செலவினைக் குறைத்து சாதனங்களைக் கணிசமாக மேம்படுத்தியுள்ளவெனினும் அதனால் கிடைத்த நன்மைகளை அது தனது இலாபத்தினைத் தியாகம் செய்து வாடிக்கையாளர்களுக்கே அடிக்கடி வழங்கி வருகின்றன.

இவ்வாறானதொரு பின்னணியிலேயே விமான நிறுவனத்தின் செயலாற்றமும் இலாபத்தன்மையும் மதிப்பிடப்படல் வேண்டும்.

இலாபத்தன்மையினை நோக்கி விமான நிறுவனத்தினை நகர்த்துகின்ற அதேவேளையில் நாட்டிற்கு பாரிய பொருளாதார நன்மைகளைத் தொடர்ந்தும் வழங்குகின்றமையினை முக்கிய கவனத்தில் கொண்ட 5 ஆண்டு வியாபாரத் திட்டமொன்றினை நடைமுறைக்கிட்டுள்ளோம்.

இன்னும் சில ஆண்டுகளுக்கு சிறிலங்கன் எயார்லையின்ஸ் இத்தகையதொரு சூழ்நிலையிலேயே தொழிற்பட வேண்டியும் மதிப்பிடப்பட வேண்டியுமிருக்கும்.

எமது தொலைநோக்கு

ஆசியாவில் மிக முன்னுரிமை வாய்ந்த வான் நிறுவனமாக இருப்பது

எமது பணி

நாங்கள் வான் போக்குவரத்து தொழிலில் இருந்து வருகிறோம். நாங்கள் எமது வாடிக்கையாளர்களுக்கு நம்பகமானதும் மகிழ்ச்சி நிறைந்ததுமான பயண அனுபவத்தினை வழங்குகின்றோம். நாங்கள் எமது தொழில் பங்காளர்களுக்கு பல்வேறுபட்ட புதுமையான தொழில் நிபுணத்துவம் வாய்ந்த, பரஸ்பரம் இலாபமளிக்கும் பணிகளை வழங்கி வருகிறோம். நாங்கள் பங்குடமையாளர்களின் இலங்கை பற்றிய இலாபமளிக்கும் சந்தைப்படுத்தல் எதிர்பார்ப்புக்களை ஈடுசெய்வதுடன் சமூகத்தின் நலனோம்புகைகளுக்கு பங்களிக்கிறோம். நாங்கள் தகுதியும், முன்கூட்டிய செயற்பாடும் ஊக்கமும் கொண்ட குழுவாக இயங்குகிறோம். எங்களின் பங்களிப்பு அங்கீகரிக்கப்பட்டு அதற்கு விருதும் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது.



இலங்கையின் தேசிய விமானப் போக்குவரத்து நிறுவனமான சிறிலங்கன் எயர்லையின்ஸ் 1979இல் நிறுவப்பட்டது. விருதுகள் பலவற்றை வென்ற சிறிலங்கன் எயர்லையின்ஸ் பணிகள், வசதிகள், பாதுகாப்பு, நம்பகத்தன்மை, நேரந்தவறாமை என்பனவற்றில் உலகின் முன்னணித் தரம் வாய்ந்ததென்பதற்கு பெயர் பெற்றதாகும்.

கொழும்பில் பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமானநிலையத்திலும் அம்பாந்தோட்டையில் மத்தளை ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமானநிலையத்திலும் தனது மையங்களை அமைத்துள்ள எயர்லையின்ஸ் ஐரோப்பாவிலும் மத்திய கிழக்கிலும் தெற்காசியாவிலும் தூர கிழக்கிலும் வடஅமெரிக்காவிலும் அவுஸ்திரேலியாவிலும் ஆபிரிக்காவிலும் உள்ள 44 நாடுகளின் 89 சேரிடங்களுக்கு அதன் உலகளாவிய வான்வழி வலையமைப்பினூடாக செளகரியமான இணைப்பினை வழங்கி வருகின்றது. சிறிலங்கன் எயர்லையின்ஸ் உலகளாவிய விமான நிறுவனங்களின் வண்வோள் எயர்லையின்ஸ் அணியில் பூரண தகைமை கொண்ட உறுப்பினராகவும் விளங்குகின்றது.

You're our world



முக்கிய விடயங்கள்

		குழுவும்		கம்பனி	
		2014	2013	2014	2013
		மீளக்குறிப்பிடப்பட்டவை		மீளக்குறிப்பிடப்பட்டவை	
நிதியியல்					
வருமானம்	ரூ. மில்லியன்	124,154.62	121,407.66	121,585.83	119,570.90
தொழிற்பாட்டுச் செலவினம்	ரூ. மில்லியன்	150,393.31	146,834.36	150,389.46	146,700.24
வரிக்கு முன்னைய இழப்பு	ரூ. மில்லியன்	(31,297.64)	(26,842.36)	(32,357.98)	(26,088.57)
ஆண்டிற்கான தேறிய இழப்பு	ரூ. மில்லியன்	(31,365.83)	(26,857.60)	(32,408.34)	(26,088.57)
மொத்தச் சொத்துக்கள்	ரூ. மில்லியன்	65,386.97	81,184.77	62,366.70	78,243.50
பங்குடமையாளர் நிதியம்	ரூ. மில்லியன்	(51,678.69)	(41,437.51)	(57,220.95)	(45,972.79)
போக்குவரத்து					
பயணிகள் இயலாவு	கி.இ.கி.மீ மில்லியன்			15,780.54	15,944.31
மொத்த இயலாவு	கி.தொ.கி.மீ மில்லியன்			2,187.18	2,186.96
கொண்டு செல்லப்பட்ட பயணிகள்	வ.த.ப.கி.மீ மில்லியன்			12,810.95	12,968.74
மொத்தமாக கொண்டு செல்லப்பட்ட பாரம்	வ.த.தொ.கி.மீ மில்லியன்			1,466.74	1,513.70
பயணிகள் சுமைக் காரணி	%			81.18	81.34
ஒட்டுமொத்த சுமைக் காரணி	%			67.06	69.22
இலாப நட்டமற்ற சுமைக் காரணி	%			84.07	87.03
அலுவலர் உற்பத்தித்திறன்					
அலுவலர் தொகை	எண்ணிக்கை	7,475	7,241	6,578	6,359
ஊழியர் ஒருவருக்கான வருமானம்	ரூ. மில்லியன்	16.61	16.77	18.48	18.80
ஊழியர் ஒருவருக்கான கூட்டப்பட்ட பெறுமதி	ரூ. மில்லியன்	(3.55)	(2.73)	(4.33)	(3.13)
விமானங்களின் தொகுதி					
A320/1-200	எண்ணிக்கை			8	8
A330-200	எண்ணிக்கை			7	7
A340-300	எண்ணிக்கை			6	6
ரேபோ ஒட்டர்	எண்ணிக்கை			-	1
ஆண்டின் இறுதியில் பணியிலுள்ள விமானங்கள்	எண்ணிக்கை			21	22

தலைவரின் செய்தி

முழுமையான பணிகளை வழங்குபவர் என்ற ரீதியில் சர்வதேச விமான நிறுவனம் மற்றும் இலங்கையின் தேசிய விமான நிறுவனமான சிறிலங்கா எயார்லையின்ஸ் வர்த்தக நாமத்திற்குப் பங்களிக்கிறது. இலங்கைக்கான இன்றியமையாத நுழைவாயிலொன்றினை வழங்குவதற்கான உட்கட்டமைப்பு, சாதனங்கள் மற்றும் பணிகளை நாம் கொண்டிருக்கிறோம்.

சிறிலங்கை எயார்லையின்ஸின் 36ஆவது ஆண்டுப் பொதுக்கூட்டத்திற்கு தங்களை வரவேற்பதிலும் 2013/14 ஆம் ஆண்டிற்கான ஆண்டறிக்கையினையும் கணக்காய்வு செய்யப்பட்ட நிதியியல் கூற்றுக்களையும் தங்களுக்கு கையளிப்பதிலும் நான் மிகுந்த மகிழ்ச்சியடைகிறேன்.

ஆய்விற்குரிய இவ்வாண்டுப் பகுதியில் உங்களின் எயார்லையின்ஸ் இனிவரும் ஆண்டுகளில் எமது நிறுவனத்தின் தோற்றப்பாட்டினை மாற்றி, செயலாற்றத்தினை தாண்டக்கூடிய பல்வேறு உபாய வழிமுறைகளை மேற்கொண்டிருக்கிறது.

எமது முன்னேற்றத்திற்கான மிக முக்கியத்துவம் வாய்ந்த அம்சம் யாதெனில் 2014 - 2018 காலப்பகுதியில் மேற்கொள்ளப்படுவதற்கென புதிய ஐந்தாண்டு வியாபாரத் திட்டமொன்று உருவாக்கப்பட்டிருப்பதேயாகும். இத்திட்டமானது ஆரோக்கியமான இலாபத்தன்மையினை எய்துவதற்கானதும் அதேவேளையில் நாட்டிற்குப்

பெருமளவு பொருளாதார வருவாய்களை தொடர்ச்சியாக உருவாக்குவதற்குத் தேவையான உபாயங்களையும் நடவடிக்கைகளையும் உள்ளடக்கியிருக்கிறது.

இக்குறிப்பிட்ட அறிக்கையினூடாக நாம் வலியுறுத்த முயற்சிக்கின்றதொரு அம்சம் யாதெனில் சூழ்நிலையும் பூர்ந்துணர்வுமேயாகும். சிறிலங்கை எயார்லையின்ஸானது திடமான இலாபத்தன்மையொன்றினூடாகவே என்றும் நோக்கப்படுகிறது. குறிப்பாக, அரசிற்குச் சொந்தமான நிறுவனம் என்ற முறையில் மற்றவர்கள் எதிர்பார்ப்பது போன்று இது பெருமளவிற்கு விளங்கிக்கொள்ளப்படக் கூடியதொன்றேயாகும். எனினும், இத்திட்டமான இலாபத்தன்மையிலிருந்து தோன்றுகின்ற மாறுபட்ட தொலைநோக்கு மாதிரி விமான நிறுவனத்தினது முயற்சியின் செயற்பரப்பினையும் கருத்துக்களையும் சாதனைகளையும் நியாயப்படுத்தி விடமாட்டாது. இவ்வறிக்கையானது தொழில் துறையின் போக்கு மற்றும் பெறுபேறுகள் என்பனவற்றின்

பின்னணியில் சிறிலங்கை எயார்லையின்ஸினை முன்னிலைப்படுத்துவதற்கு போதுமான உள்ளடக்கங்களைக் கொண்டிருக்கிறது.

இவ்வாண்டின் மற்றைய அபிவிருத்தி யாதெனில், ஆய்விற்குரிய ஆண்டில் காணப்பட்ட சவால்களின் தோற்றம், உத்தேசங்கள் மற்றும் தோல்விகள் என்பனவற்றை பெருமளவில் உள்ளடக்கிய ஒரு தெளிவான பார்வையைத் தரக்கூடிய எமது வருடாந்த ஆண்டறிக்கையின் வடிவமைப்பினை மதிப்பிடுவதனை ஆரம்பித்ததேயாகும்.

ஆகவே, இத்தகைய பின்னணியில் நாடு அதன் மக்கள் அவர்களது அபிவிருச்சிகள் என்பனவற்றினைக் கொண்ட பெருமளவு திட்டங்களில் எயார்லையின்ஸ் செயலாற்றம் மற்றும் அதன் வகிபாகம் என்பனவற்றின் விபரங்களை தங்களுக்கு நான் இப்பொழுது வழங்குகிறேன்.



முக்கிய செயலாற்றப் பண்புகள்

2013/14 நிதியாண்டில் எயர்லையின்ஸ் ரூ.121,585.83 மில்லியனை வருமானமாக ஈட்டியது. இது முன்னைய ஆண்டின் ரூ.119,570.90 மில்லியன் விட 2 சதவீதம் கொண்டதொரு அதிகரிப்பாகும்.

எமது தொழிற்பாட்டுச் செலவு ரூ.150,389.46 மில்லியனை அடைந்தது. இது முன்னைய ஆண்டின் ரூ.146,700.24 மில்லியனை விட 3 சதவீதம் கொண்டதொரு அதிகரிப்பாகும்.

பயணிகளின் இயலாமை, கொண்டு செல்லப்பட்ட பயணிகளின் எண்ணிக்கை மற்றும் சுமைக் காரணிகள் முன்னைய ஆண்டின் அதே மட்டங்களுக்குச் சமனான முறையில் பேணப்பட்டன.

எனினும், ஆய்விற்குரிய ஆண்டில் எயர்லையின்ஸ் தேறிய இழப்பு முன்னைய ஆண்டில் பதிவு செய்யப்பட்ட ரூ.26,088.57 மில்லியன் கொண்ட தேறிய இழப்புக்களுடன் ஒப்பிடுகையில் ரூ.32,408.34 மில்லியனுக்கு அதிகரித்தது.

இவ்விழப்பிற்கு, விமானங்களின் பேணல் மற்றும் பழுதுபார்த்தல் செலவுகளில் முக்கியமாக விமானங்களை கட்டாயமாக நவீனமயப்படுத்தல் மற்றும் விமானங்களின் வருவாயுடன் தொடர்பான செலவுகளில் ஏற்பட்ட அதிகரிப்பே காரணமாகும். இது ரூ. 2 பில்லியானாக விளங்கியதுடன் நிதியியல் செலவுகள் முன்னைய ஆண்டின் ரூ.3,138 மில்லியனுடன் ஒப்பிடுகையில் ரூ.6,197 மில்லியனாக (இது திறைசேரி முறிகளின் விற்பனையின் இழப்புக் காரணமாக ஏற்பட்ட ரூ. 2,100 மில்லியனையும் உள்ளடக்குகிறது) விளங்கின.

துணை நிறுவனத்தின் செயலாற்றம் - சிறிலங்கன் கேற்றறிங் லிமிடெட்

குழுமத்திற்கு முழுமையாகச் சொந்தமான துணை நிறுவனமான சிறிலங்கன் கேற்றறிங் லிமிடெட், ஆய்விற்குரிய ஆண்டு காலப்பகுதியில் குழுமத்திற்கு வலுவான நிதியியல் ஆதரவினை வழங்கியதுடன் முன்னைய நிதியியல் ஆண்டில் அறிவிக்கப்பட்ட வரிக்குப் பின்னான ரூ.1.4 பில்லியன் கொண்ட இலாபத்துடன் ஒப்பிடுகையில் ரூ.2.3 பில்லியன் கொண்ட வரிக்குப் பின்னான வரவேற்கத்தக்க இலாபத்தினை எய்தியது. சிறிலங்கன் கேற்றறிங் கடந்த காலத்தில் வரிக்குப் பின்னர் ரூ. 1 பில்லியனுக்கு மேற்பட்ட இலாபத்தினைக் ஈட்டுவது இது எட்டாவது தடவையாகும்.

சிறிலங்கன் கேற்றறிங் பண்டாரநாயக்கா சர்வதேச விமானநிலையத்திலும் மத்தள ராஜயபக்ஷ சர்வதேச விமானநிலையத்திலும் தொழிற்படுகின்ற விமான நிறுவனங்களுக்கு

பறப்பிற்குள்ளேயான கேற்றறிங் பணிகளை வழங்குவதில் நிறுவனத்துவம் பெற்றிருக்கிறது. இவ்வாண்டுப் பகுதியில் சிறிலங்கன் கேற்றறிங் பல சர்வதேச விமான நிறுவனங்களுக்கு கேட்டறிங் பணிகளை வழங்குவதற்காக பல புதிய உடன்படிக்கைகளில் கையொப்பமிட்டிருப்பதுடன் அடுத்த நிதியாண்டில் மேலும் பல கூடுதலான பணிகளை கவர்ந்து கொள்ளுவதற்கான நம்பிக்கையையும் கொண்டிருக்கிறது.

விமான நிறுவனங்களுக்கு கேற்றறிங் வியாபாரத்தினை வழங்கும் அதன் மைய வியாபாரங்களுக்கு மேலதிகமாக, சிறிலங்கன் கேற்றறிங் அதன் வியாபாரப் பிரிவுகளை பன்முகப்படுத்தியிருக்கிறது. இது, பண்டாரநாயக்கா சர்வதேச விமானநிலையத்திலும் மத்தள ராஜயபக்ஷ சர்வதேச விமானநிலையத்திலும் மாறிச் செல்பவர்களுக்காகவும் பொதுமக்களுக்குமான உணவகங்களை தொழிற்படுத்துதல், விமானநிலைய கூடங்களில் உணவு வழங்கல்களை மேற்கொள்ளுதல் மற்றும் முகாமைப்படுத்தல் பண்டாரநாயக்கா சர்வதேச விமானநிலையத்திலுள்ள விமானநிலைய மாறிச்செல்லும் பயணிகளுக்கான சுற்றுலாவிடுதியினை முகாமைப்படுத்தல், சலவைப் பணிகளை வழங்குதல் (ஏரோ கிளின்) உள்ளூரில் உணவு வசதிகளை வழங்குதல் ("வள்ளி பொட்") மற்றும் கொழும்பில் செமொண்டு உணவகத்தை நடாத்துதல் என்பனவற்றை உள்ளடக்கியிருக்கிறது.

இவ்வாண்டுப் பகுதியில் பெருமைக்குரிய விருதுகளை வென்றதன் மூலம் சிறிலங்கன் கேற்றறிங் நேர்த்திக்கான குழுமத்தின் வளர்ந்துவரும் புகழினை மேலும் அதிகரித்திருக்கிறது. ஆய்விற்குரிய ஆண்டுப் பகுதியில் முன்று சான்றுகளைக் கொண்டிருக்கும் ஒரு சில எயர்லையின் கேட்டர்களிடையே சிறிலங்கன் கேற்றறிங்கும் ஒன்றாக விளங்குதல் அதன் தகுமுகாமைத்துவ நியமங்களை தரமுயர்த்துவதற்கான கணக்காய்வுகளையும் வெற்றிகரமாக நிறைவு செய்தது. சிறிலங்கா கேற்றறிங் இன்றநவீனம் ரவல் கேற்றறிங் அசோசியேசன் மற்றும் ஐக்கிய அமெரிக்காவின் பிளையிட் பூட் சேர்வீஸ் அசோசியேசன் என்பனவற்றின் உறுப்பினராகவும் விளங்குவதுடன் அதன் விமானத்திலுள்ள சமயலறை கலால் சான்றிதழையும் பெற்றிருக்கிறது.

சிறிலங்கன் மற்றும் சிறிலங்கா

தேசிய அபிவிருத்தி உத்வேகத்தின் மிக முக்கிய மையமாக இலங்கையை உலகின் உடைய ரீதியாக முக்கியத்துவம் வாய்ந்த பொருளாதார மையமொன்றாக உருவாக்குவது காணப்படுகிறது. இது, கடல், விமானப் போக்குவரத்து, வர்த்தகம், வலு மற்றும் அறிவு ஆகிய மையங்களை அபிவிருத்தி

செய்வதன் மூலம் கிழக்கு மற்றும் மேற்கு அரைக்கோளங்களிடையே உடைய ரீதியான முக்கியத்துவம் வாய்ந்த இணைப்பினை நாடு அடையுமென நம்பப்படுகிறது.

முழுமையான பணிகளைக் கொண்ட சர்வதேச விமான நிறுவனமான சிறிலங்கன் இலங்கை தேசிய விமான நிறுவனமாகவும் விளங்குவதுடன் நணவாகப் போகும் இம்மையங்களை உருவாக்கக்கூடிய பெருமளவு தொடர்ச்சியான நடவடிக்கைகளுக்கு உதவியளிக்கும் விதத்தில் இலங்கைக்கான மிக இன்றியமையாத நுழைவாயிலை வழங்கக்கூடிய உட்கட்டமைப்பினையும் சாதனங்களையும் பணிகளையும் இது கொண்டிருக்கிறது.

எனவே, எமது நேரடித் தாக்கங்களை விமானப் போக்குவரத்துத் துறையில் காணக்கூடியதாகவிருக்கும். சிறிலங்கன் எயர்லையின்ஸ் இலங்கைக்குள் வருகின்ற மற்றும் வெளிச்செல்கின்ற பயணிகளின் பயணங்களில் 50 இற்கும் கூடுதலான சதவீதத்திற்கு வகைகூறுகிறது. எமது தொழிற்பாடுகள் இத்தொழிற்துறையின் வழங்கல் சங்கிலி, விமானநிலையங்களின் நன்மைகள், சுற்றுலாவிடுதிகள், பயண முகவர்கள், பொருட்களைக் கொண்டு செல்வோர் மற்றும் ஏனைய அனைவருக்கும் பெருமளவு இலாபங்களை கொண்டு வந்திருக்கிறது.

நாங்கள், நாட்டின் சுற்றுலாத் துறையின் மிக இன்றியமையாததொரு பங்களராக விளங்குகிறோம்.

இலங்கையின் வளர்ச்சியடைந்து வரும் பொருளாதாரமும் விரைந்த அபிவிருத்தியும் சுற்றுலாத் துறையின் அபிவிருத்திக்கு முக்கிய ஊக்கியாகக் காணப்படுகிறது. 2013 திசம்பரில் சுற்றுலாப் பயணிகளின் வருகை 1.3 மில்லியனாக (சுற்றுலாப் பயணிகளின் எண்ணிக்கை) ஆக விளங்கி 27 சதவீதத்தினால் அதிகரித்ததுடன் 2016 அளவில் 2.5 மில்லியன் சுற்றுலாப் பயணிகளை அடைகின்ற எமது இலக்கினை நோக்கி நன்கு முன்னேறியிருக்கிறோம். 2013 திசம்பர் வரை சுற்றுலாவிடுந்தான மொத்த வருமானம் ஐ.அ.டொலர் 1 பில்லியனை அடைந்தது.

இவ்வளர்ச்சி வருகை தந்தோரின் எண்ணிக்கையில் காணப்பட்ட போதும் இப்பிராந்தியத்திலுள்ள ஏனைய நாடுகளுடன் ஒப்பிடுகையில் இத்துறை இன்னமும் அபிவிருத்தியடையாமலேயே காணப்படுகின்றது என நாம் உணருகிறோம். இத்தொழிற்துறை எயர்லையின் மற்றும் அரசாங்கம் என்பன தனியொரு அநுகூலத்தை நோக்கி திரும்புவதற்கான ஒரு வாய்ப்பாகும்.

தேசிய நலவுரித்துக்களில் சிறிலங்கன் எயர்லையின்சின் பங்களிப்பு

இன்னமும் அதிகளவு அடையப்பட வேண்டியதொன்றாகவுள்ளது.

கௌரவத்திற்குரிய வண்வோள் குளோபல் எயர்லையின்ஸ் அணியில் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்ட எமது உறுப்பினர் உலகம் முழுவதிலும் எமது அணியிலுள்ள எயர்லையின்ஸ் பங்களாளர்களினால் தொழிற்படுத்தப்படுகின்ற 800 இற்கும் மேற்பட்ட சேரிடங்களை நாங்கள் அடையவும் பணிகளை வழங்குவதற்குமான வழிவகைகளை குறிப்பிடத்தக்களவிற்கு விரிவாக்கியிருக்கின்றது. இது சர்வதேச பயணிகளுக்கான உலகம் முழுவதற்குமான பெருமளவு இடங்களை அடைவதில் கணிசமானதொரு பாய்ச்சலை ஏற்படுத்தியிருப்பதுடன் நாட்டின் கௌரவமும் விமானப் போக்குவரத்து மையக் கருதுகோளான அபிவிருத்தி செய்யும் அதன் நிலைப்பாட்டினையும் உயர்த்தியிருக்கிறது.

எயர்லையின் பழைய விமானங்களை கட்டம் கட்டமாக அகற்றும் செயற்பாட்டின் புதிய தொகுதிகளை புதுப்பிப்பதற்கும் அவற்றிற்குப் பதிலாக புதிய விமானங்களை பெறுவதற்கும் இவ்வகைகளை கூடியளவிற்கு சிக்கனப்படுத்துவதற்குமான அதன் நடவடிக்கைகளை தொடங்கியிருக்கிறது. இச்செயன்முறையானது 2014 தொடக்கம் 2020 வரையான ஆறு ஆண்டு காலப்பகுதிக்கு நீடிக்கும். இப்புதிய விமானத்தொகுதி எரிபொருள் மற்றும் பேணல் ஆகிய நியதிகளில் குறிப்பிடத்தக்க பொருளாதாரச் சிக்கனத்தை தோற்றுவிக்கும் என்பதுடன் விமானத்திற்குள்ளான மிகச் சிறந்த சாதன வசதிகளையும் உள்ளிணைத்திருக்கும். இவை அனைத்தும் சிறிலங்கை உலகின் மிகச் சிறந்த ஒரு சில விமான நிறுவனங்களில் ஒன்றாக விளங்கச் செய்யும். இச்செயற்பாடுகள் முன்னோக்கிச் செல்லும் நானூ ஏற்ற முறையில் “சிறிலங்கை முன்னணி” நிலைமையை மேலும் அலங்கரிக்கும்.

தொழிற்பாடு பயிற்சிப் பாடசாலை, பறப்பு கல்வியியல் கல்லூரி மற்றும் சர்வதேச விமானப் போக்குவரத்து கல்வியியல் கல்லூரி போன்ற எமது துணைப் பணிகள் பலவும் சர்வதேச ரீதியாக முழுமையாக இணைக்கப்பட்ட நிறுவனங்களாக இருக்கின்ற அதேவேளையில் அவை சிறிலங்கைத் தேவைகளை நிறைவேற்றுகின்றனவாகவும் மூன்றாந்தரப்பினருக்கான தீவிரமான பயிற்சி நிகழ்ச்சித்திட்டங்களைக் கொண்டனவாகவும் விளங்குகின்றன. இதேபோன்று, அம்பாந்தோட்டையிலுள்ள மத்தள ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமானநிலையத்தில் பேணல், திருத்தல், பழுதுபார்த்தல் துறையொன்று நிறுவப்பட்டது. இவற்றினைத் தவிர பெறுமதிமிக்க அறிவுசார் மையங்கள் இலங்கையின் தேசிய தொலைநோக்கினை உருவாக்குவதற்கு பங்களிக்கின்றதுடன் அறிவு மையமாக விளங்கி உயர் தரத்திலான தொழில் வாய்ப்புக்களை உருவாக்குவதுடன் வருமான இயலாமைகளையும் உயர்த்தி

தலைக்குரிய வருமான மட்டங்களையும் வாழ்க்கைத் தரத்தினையும் மேம்படுத்துவதற்கும் வழியமைக்கிறது.

சிறிலங்கா மற்றும் சிறிலங்கை

இலங்கை அரசாங்கம் தேசிய போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் முன்னேற்றத்திற்கு தொடர்ந்தும் உறுதியான ஆதரவளை வழங்கி வருகிறது. நாட்டின் அபிவிருத்தி தோற்றுப்பாட்டிலும் பொதுவான அபிவிருத்திகளில் சிறிலங்கை விமான நிறுவனத்தின் ஆதரவு வகிபாகத்தினை அங்கீகரிக்கின்ற விதத்தில் அரசாங்கம் உபாய ரீதியில் திட்டமிடப்பட்ட மூலதனப் பங்களிப்புகளை வழங்குவதுதொடக்கமாக எயர்லையின்ஸ் நிதியில் உறுதிப்பாட்டிற்கு ஆதரவளித்திருக்கிறது. இதன் தற்போதைய நிலைமை பின்வருமாறு:

சிறிலங்கை நிதியில் ஆதரவு நியதிகளில், அரசாங்கம் எயர்லையின் நிறுவப்பட்ட நாளிலிருந்து பங்குடமையாளராக பொறுப்பாற்றி வருகிறது. 2012இல் அரசாங்கம் ஐந்தாண்டு காலப்பகுதிக்காக ஐ.அ.டொலர் 500 மில்லியன் வரையிலான முதலீடொன்றிற்கு ஒப்புதலளித்தது. இவ்வத்தரவாதத்தினை நிறைவேற்றும் விதத்தில் அரசாங்கம் மூலதனத்தினை பின்வரும் விதத்தில் உள்ளீடு செய்தது: 2012 - ரூ.14.3 பில்லியன், 2013 - ரூ.12.6 பில்லியன், 2014 - ரூ.19.6 பில்லியன். 2012இல் அரசாங்கம் ஐ.அ.டொலர் 175 பில்லியன் கொண்ட வங்கி வசதிக்கு உத்தரவாதமளித்ததுடன் 2014இல் ஐ.அ.டொலர் 150 மில்லியன் கொண்ட வங்கி வசதியொன்றிற்கு எதிராக ஐ.அ.டொலர் 50 மில்லியன் கொண்ட இன்னொரு உத்தரவாதமும் வழங்கப்பட்டது.

மொத்தமாக ஐ.அ.டொலர் 500 மில்லியன் கொண்ட எதிர்பார்க்கப்படும் முதலீட்டின் ஒரு கூறாக 2015 - 2016 காலப்பகுதியில் எயர்லையின்ஸ் மேலும் ஐ.அ.டொலர் 125 மில்லியன் கொண்ட முதலீடொன்றினை மேற்கொள்வதற்கு அரசாங்கம் எண்ணுகிறது.

ஒழுங்குமுறைப்படுத்தல் பக்கத்தில் நாட்டின் விமானப் போக்குவரத்துத் துறையின் வளர்ச்சிக்கு மட்டுமன்றி இலங்கையின் சுற்றுலாத் துறைக்கும் ஆதரவளித்திருக்கின்ற ஒழுங்குவிதிகளையும் கொள்கைகளையும் அரசாங்கம் நடைமுறைக்கிட்டு வருகிறது. இதன் மூலம் சிறிலங்கை அபிவிருத்திக்கும் உதவியளிக்கப்படுகிறது.

அரசாங்கத்தின் கொள்கைகள் இலங்கையின் பொருளாதார மற்றும் சமூக மாற்றங்களில் சிறிலங்கைத் தவிர்க்கமுடியாததொரு பங்களாளரான நோக்கப்படுவதை இது பிரதிபலிப்பதாக விளங்குகிறது. விமானப் போக்குவரத்துத் துறையானது அத்தகைய மாற்றங்களின் மையப் புள்ளியில் ஒரு “உந்துவிசை கொண்ட கைத்தொழிலாக” அடையாளம் காணப்பட்டிருக்கிறது.

எதிர்காலத்திற்கான நோக்கு

சிறந்த வருமான முகாமைத்துவம், செலவு மேம்பாடுகள் என்பனவற்றை முக்கிய கவனத்தில் கொண்ட எமது ஐந்தாண்டு வியாபாரத் திட்டமிடலில் தெளிவுபடுத்தப்பட்ட உபாயங்களையும் நடவடிக்கைகளையும் நாம் பின்பற்றவுள்ள அதேவேளையில் எமது வலையமைப்பையும் நாம் உச்சப்படுத்துகின்றோம்.

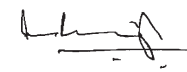
கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் எயர்லையின்ஸ் 9 சதவீதம் கொண்ட ஆண்டு வளர்ச்சி வீதத்தைக் கொண்ட இலங்கையின் வெளிச்செல்லும் கேள்வியிலேற்பட்ட தொடர்ச்சியான வரவேற்கத்தக்க வளர்ச்சி மற்றும் இலங்கைக்கு வெளியே செல்வதற்கான கேள்வியிலேற்பட்ட அதேபோன்ற வளர்ச்சி என்பன எதிர்காலத்திற்கான வாய்ப்புக்களை நன்கு வலியுறுத்துகின்றன.

முடிவுரை

இலங்கையின் விமானப் போக்குவரத்து மற்றும் சுற்றுலாக் கைத்தொழிலின் அபிவிருத்திக்கும் முன்னேற்றத்திற்கும் தொடர்ந்தும் அர்ப்பணிப்புடன் செயலாற்றுகின்ற அதிமேதகு சனாதிபதிக்கும் விமான நிறுவனத்தின் மீது அவர் கொண்டிருக்கும் நிலையான நம்பிக்கைக்கும் எனது இதயபூர்வமான நன்றிகளைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். தேசிய விமானப் போக்குவரத்து நிறுவனத்திற்கு தொடர்ந்தும் வழங்கி வரும் ஆதரவிற்காக மாண்புமிகு பொருளாதார அமைச்சருக்கும் மாண்புமிகு விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சருக்கும் எனது பாராட்டுக்களைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பணிப்பாளர் சபைக்கும் முதன்மை நிறைவேற்று அலுவலருக்கும் முகாமைத்துவக் குழுவிற்கும் விமான நிறுவனத்தின் அனைத்து அலுவலர்களுக்கும் அவர்கள் ஆற்றிய அனைத்துப் பங்களிப்பிற்காகவும் விமான நிறுவனத்தின் வெற்றிகளுக்கு உதவியமைக்காகவும் அவர்களின் விசுவாசத்திற்காகவும் எனது நன்றிகளைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

எமது பங்குடமையாளர்களுக்கும் இலங்கை அரசாங்கத்திற்கும் அவர்கள் எமக்கு அளித்துவரும் தொடர்ச்சியான ஆதரவிற்காகவும் சிறிலங்கை எயர்லையின்ஸ் மீது கொண்டிருக்கும் நம்பிக்கைக்காகவும் நான் நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.



நிஷாந்த விக்ரமசிங்க

தலைவர்

2014 ஓகத்து 18

முதன்மை நிறைவேற்று அலுவலரின் மீளாய்வு

உலகளாவிய விமானப் போக்குவரத்து “சூழல் முறைமைக்கு” ஒரு தோற்றத்தினையும் வடிவமைப்பினையும் வழங்குகின்ற யதார்த்தங்களாக பின்னணியும் விமான நிறுவனத்திற்கான பூந்துணர்வும் விளங்குகின்றன.

சிறிலங்கன் எயார்லையின்சானது எந்தவொரு அமைப்பு அல்லது இருக்கின்ற அமைப்பின் உண்மைத்தன்மையொன்றாக “சூழல் முறைமையொன்றிற்குள்” தொழிற்படுகிறது. சர்வதேச கொடியுடன் கூடிய போக்குவரத்தாளர் என்ற முறையில் சிறிலங்கன் உலகளாவிய கொடியுடன் கூடிய போக்குவரத்து குடும்பத்தின் இன்னொரு உறுப்பினராகவும் அதேபோன்று, அதன் சொந்த நாடான இலங்கையின் அபிவிருத்தி மற்றும் நலனோம்புகைகளின் முக்கியமானதொரு பங்களராகவும் விளங்குகிறது.

இவ்விரண்டு அம்சங்களும் ஒன்றுடனொன்று ஒத்திசைவற்றனவாகக் காணப்படுகின்றன.

நாம் எல்லோரும் விரும்புகின்றதனைப் போன்று அனைத்தையுமுள்ளடக்கியதொரு விதத்தில் கடந்த பல ஆண்டுகளாக அதன் ஆண்டறிக்கையிலுள்ள நிரல்களில் தரப்பட்டுள்ள விதத்தில் கண்டறியமுடியவில்லை என்பது சிறிலங்கா எயார்லையின்சின் முக்கிய அம்சமாகும். உலகளாவிய விமானப் போக்குவரத்து “சூழல் முறைமைக்கு” ஒரு தோற்றத்தினையும் வடிவமைப்பினையும் வழங்குகின்ற யதார்த்தங்களாக பின்னணியும் விமான நிறுவனத்திற்கான பூந்துணர்வும் விளங்குகின்றன.

இவ்வம்சத்தையே இவ்வாண்டின் முற்பகுதியில் ஏற்படுத்த விரும்புகிறோம்.

இவ்வறிக்கையில் எமது செயலாற்றத்தின் கணக்குகளையும் அதேபோன்று எமது தொழில்முயற்சி நடத்தப்பட்ட சூழ்நிலையையும் தங்களுக்கு முன்வைப்பதற்கு நாம் முயன்றிருக்கிறோம்.

உலகளாவிய விமானப் போக்குவரத்துத் தொழில்துறை

விமானப் போக்குவரத்து என்பது பாரியதும் தனித்துவமானதுமானதொரு தொழில்துறையாகும். உலகம் முழுவதிலும் எந்தவொரு நாளிலும் 1,300 இற்கு மேற்பட்ட விமான நிறுவனங்களினால் 9,700 இற்கும் மேற்பட்ட பறப்புக்கள் தொழிற்படுத்தப்படுவதுடன் 24,000 இற்கும் மேற்பட்ட விமான நிறுவனங்கள் பறப்புக்களை மேற்கொண்டும் வருகின்றன. அதேவேளை, 10,000 மில்லியனுக்கும் மேற்பட்ட இருக்கைகள் விற்பனை செய்யப்படுவதுடன் ஐ.அ.டொலர் 17.5 பில்லியனுக்கும் மேற்பட்ட பெறுமதி கொண்ட பொருட்கள் கொண்டு செல்லப்படுகின்றன.

விமானப் போக்குவரத்திற்கான கேள்வி இன்னமும் வலுவானதாகவே காணப்படுகிறது. இன்றளவுள்ள எயார் ரான்ஸ்போர்ட் அசோசியேஷன் மற்றும் எயார் ரான்ஸ்போர்ட் அக்ஷன் குறாப் என்பனவற்றினால் மேற்கொள்ளப்பட்ட ஏனைய போக்குவரத்து ஊடகங்களுடனான ஒப்பீட்டு ரீதியான பகுப்பாய்வொன்று, புகைவண்டி (40

சதவீதம்), பேருந்து (60 சதவீதம்) போன்ற பிரபல்யபிக்க ஏனைய பயணிகள் போக்குவரத்துக்களுக்கிடையே 77 சதவீதமான உயர்ந்த சுமைக் காரணிகளை விமான நிறுவனங்கள் கொண்டிருப்பதனை எடுத்துக்காட்டுகின்றன. இதன் கருத்து யாதெனில் ஏனைய பல போக்குவரத்து வழங்குநர்களை விடவும் விமான நிறுவனங்கள் சிறந்த மூலவளப் பயன்பாட்டினைக் கொண்டிருக்கின்றன என்பதேயாகும்.

வான் போக்குவரத்தும் உலகளாவிய பொருளாதாரத்தின் இன்றியமையாதொரு பகுதியாக விளங்கி நேரடி மற்றும் மறைமுக காரணிகளின் நியதிகளில் ஐ.அ.டொலர் 2.4 பில்லியனுக்கும் கூடுதலான பங்களிப்பினை வழங்குகிறது. அத்துடன் உலகின் மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தியில் 3.4 சதவீதத்தினையும் வழங்குகிறது.

மேலும், உலகளாவிய விமானப் போக்குவரத்துத் தொழில்துறை கணிசமான தொழில்வாய்ப்புக்களை வழங்குமொன்றாகவும் காணப்படுகிறது. இன்றளவுள்ள எயார் ரான்ஸ்போர்ட் அசோசியேஷனிலிருந்தான புள்ளிவிபரங்கள் இக்கைத்தொழில்கள் 58 மில்லியனுக்கும் கூடுதலான தொழில்வாய்ப்புக்களை உலகம் முழுவதும் உருவாக்கியிருப்பதாக தெரிவிக்கின்றன. மறைமுகமான மூலங்கள் (கைத்தொழிலுக்கான நேரடி மற்றும் மறைமுக வழங்குநர்கள்), தூண்டில்கள் (நேரடி/மறைமுக வழங்குநர்கள் மற்றும் ஊழியர்களின் செலவிடல்கள்)



மற்றும் ஊக்கி (சுற்றுலா மற்றும் தொடர்பான கைத்தொழில்களின் தாக்கத்தினூடாக). விமானப் போக்குவரத்துத் தொழில்கள் சராசரியாக ஏனைய தொழில்களிலும் பார்க்க 3.6 மடங்கு அதிகமான உற்பத்தித் திறனைக் கொண்டனவாக விளங்குகின்றன.

நாட்டிற்கும் உலகளாவிய பொருளாதாரத்திற்கும் கைத்தொழில் வழங்குகின்ற பல்லினத்தன்மை வாய்ந்த தாக்கத்திற்கு மேலே குறிப்பிடப்பட்டது மிகச் சிறந்ததொரு உதாரணமாகும்.

பெருத்தமான உணர்திறனுடன் விமான நிறுவனங்களின் நேரடி வெளியீடுகளைத் தருகின்ற பெருக்கியின் தாக்கம் தொடர்பான புள்ளிவிபரக் பகுப்பாய்வின் இரண்டாவது எயர் ரான்சோர் அசோசியேசன் வெளியிட்டிருக்கிறது. உலகம் முழுவதிலுமுள்ள விமான நிறுவனங்கள் பெரும்பாலான சந்தர்ப்பங்களில் அவற்றின் நேரடி வெளியீட்டின் அடிப்படையிலேயே முழுமையாகத் தீர்மானிக்கப்படுவதுடன் பெரும்பாலும் ஒவ்வொரு விமான நிறுவனத்தினதும் இலாபம் மிகச் சிறிதளவிலேயே காணப்படுவதுடன் மிகச் சிறிய அதிர்வுகளினால் கூட இவை பாதிக்கப்படுகின்றன என்பதே உண்மையாகும்.

இரண்டாவது எயர் ரான்சோர் அசோசியேசன், விமான நிறுவனங்களின் மறைமுகமான தூண்டுதல்களின் ஊக்கவிசைகளுடன் தொழிற்படுகின்ற அனைத்துத் தொழில்முயற்சிகளிலும் இடம்பெறுகின்ற பெருக்கியினது தாக்கத்தினூடாக இடம்பெறுகின்ற நேரடியான வெளியீட்டிலிருந்தும் பெறப்படுகின்ற உண்மையான வெளியீடு பெரும்பாலான சந்தர்ப்பங்களில் கணிசமானளவு உயர்வாகக் காணப்படுகின்றது என்பதனை ஏற்றுக்கொள்கிறது.

இலங்கைக்குச் சொந்தமான - ஆசிய பசுபிக் பிராந்தியத்திலுள்ள மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்திப் பெருக்கி 3 இலிருந்து 13 தடவைகள் வரையிலான வீச்சினைக் கொண்டிருக்கிறது. ஆசிய பசுபிக் பிராந்தியத்திலுள்ள விமான நிறுவனமொன்றினால் நேரடியாக உருவாக்கப்படும் ஒவ்வொரு அலகும் இக்காரணியினால் அதிகரிக்கப்படுகின்ற பெருக்கியின் தாக்கத்தினூடாக உருவாக்கப்படுகின்றது என சுலபமாகக் குறிப்பிடலாம். உண்மையில், உலகம் முழுவதிலும் தொழிற்படுகின்ற விமான நிறுவனத்தினால் உருவாக்கப்படும் உண்மைப் பெறுமதி இதுவாகும்.

நாடுகள் அவற்றின் தேசிய போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் தொடர்பில் சமநிலையான நோக்கொன்றனை எடுப்பதற்கு பின்னணியிலுள்ள முக்கியமான காரணி இதுவேயாகும்.

அந்நாடுகள் பெருமளவு தொழிற்பாட்டினையும் உருவாக்கப்படுகின்ற பெறுமதிகளின் செயல்பாட்டும் முதலீடுகளையும் கவனத்தில் கொண்டு பெருக்கியின் தாக்கத்தினூடாக உடனடி விமானப் போக்குவரத்துச் சங்கிலியினூடாக மட்டுமன்றி பரந்துணர்வு, தேசிய நலவுரித்துக்களின் அடிப்படையிலும் இதனை மேற்கொள்கின்றன.

எமது பிரதான விடயத்திலிருந்தும் நான் விலகி சென்ற போதும் கூட, உலகளாவிய விமானப் போக்குவரத்துத் தொடர்பான விடயங்கள் அதன் கருத்துக்குள்ளேயே தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளன என நான் நம்புகிறேன். விமானப் போக்குவரத்து மையமொன்றை உருவாக்க வேண்டுமென்ற இலங்கையின் இலக்கு பெறுமதிச் சங்கிலியினூடாக தொடர்ச்சியாகக் கிடைத்த பங்களிப்பிற்கான ஊக்கியாக சிறிலங்கன் எயர்லையின்சின் முயற்சியின் மூலம் கணிசமானளவிற்கு அடையப்பட்டிருக்கிறது.

இவ்வறிக்கையின் வேரோடித்தில் விமானப் போக்குவரத்து வழங்கல் சங்கிலியின் இலாபம் அல்லது நட்டமற்ற விளைத்திறனற்ற பங்களிப்புத் தொடர்பான விடயம் பற்றி நான் ஆராய்ந்திருக்கிறேன். இவ்விடயத்தின் உண்மையாதெனில் வழங்கல் சங்கிலியிலுள்ள ஏனைய அனைத்து நிறுவனங்களும் இதற்கான காரணமொன்றாக இருப்பதேயாகும். வருமானம் அல்லது இடர்நேர்வின் இரண்டாவது பெரிய தளம்பலினை எதிர்நோக்கியதன் பின்னர் கட்டுப்பாட்டுகளுக்கு அப்பாற்பட்ட வெளியிலுள்ள அநேக காரணிகளினால் இது பெரிதாக்கப்பட்டிருக்கிறது. உதாரணமாக எரிபொருள் செலவு மற்றும் வாடிக்கையாளர்களின் மீது அது சுமத்தப்பட்டமை, எரிபொருள் சிக்கன விமானம் போன்ற செலவுச் சிக்கனக் காரணிகளிலிருந்து ஈட்டப்பட்ட கணிசமான நன்மைகள், நிரம்பல் சங்கிலியில் விமான நிறுவனத்தின் இலாபம் தொடர்ந்தும் குறைவாக இருக்கின்றமை என்பனவற்றை குறிப்பிடலாம். இச்சூழ்நிலையில் சாத்தியமான மீட்சிகளுடன் இசைந்து செல்லும் விதத்தில் சில விமான நிறுவனங்கள் நிரம்பல் சங்கிலியிலுள்ள ஏனைய நிறுவனங்களுடன் பங்குடமைகளை உருவாக்கியிருப்பதுடன் இப்பங்குடமையாளர்களின் நடவடிக்கைகளிலிருந்து கட்டுப்பாட்டு வழிமுறைகளையும் பெறுதி இலாபங்களையும் ஏற்படுத்தக்கூடிய நிலைக்குத்தான ஒருங்கிணைப்புக்களையும் ஏற்படுத்தியிருக்கின்றன. எனினும் பெரும்பாலான விடயங்களில் அவற்றின் நேரடி வெளியீடுகள் உலகின் பெரும்பாலான விமான நிறுவனங்களினை விட மிகவும் குறைவாகவோ அல்லது குறைவானதாகவோ காணப்படுகின்றன. நேரடியான வெளியீட்டின் அடிப்படையில் மாத்திரம் அவை தீர்ப்பளிக்கப்படும் சர்வதேச வான் பரப்பில் இன்று பறக்கின்ற பெரும்பாலான விமான

நிறுவனங்களிடையே பெரும் வேறுபாடு எதுவும் இருந்திருக்காது. இதுவே, பூந்துணர்வு மற்றும் உள்ளடக்கம் பற்றியதொரு விடயமாகும்.

எமது வியாபாரத் திட்டத்தின் பின்னணி

இலங்கையில் மோதல்களின் காரணமாக கடந்த 15 ஆண்டு காலப்பகுதியில் சிறிதளவு அல்லது எந்தவொரு முதலீடுமோ மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை. எமது பறப்புக்குள்ளேயான சாதனங்களும் உட்கட்டமைப்பும் காலங்கடந்தனவாக இருந்தவேளையில் விமான நிறுவனம் முன்னோக்கிச் செல்வதற்குப் போதுமான கருவிகளையும் கொண்டிருக்கவில்லை. 2009இல் சமாதான விடியலின் காரணமாக இப்பிராந்தியத்தில் உட்பாய மையமாக இலங்கையை நிலைப்படுத்துகின்ற தேசிய அபிவிருத்திக்கான விபரணத் திட்டமொன்று கொண்டு வரப்பட்டது. விமானப் போக்குவரத்து மையத்தினை அபிவிருத்தி செய்வதற்கும் சுற்றுலாவின் உத்வேகம் மிக்க ஊக்குவிப்பிற்குமாக இலக்குகள் நிர்ணயிக்கப்பட்டன. இதேபோன்ற அபிவிருத்தி முன்னெடுப்புக்கள் ஏனைய தொழிற்பாட்டுத் துறைகள் பலவற்றிலும் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

விமானப் போக்குவரத்து மையக் கோட்பாட்டிலும் சுற்றுலாத் துறையிலுமுள்ள முக்கியமான பங்குடமையாளர் என்ற ரீதியில் சிறிலங்கன் எயர்லையின்ஸ் நாட்டின் முன்னோக்கிய பயணத்தில் அதனால் இயலக்கூடிய ஆற்றல்வாய்ந்ததொரு முறையாக நாட்டின் முன்னோக்கிய பயணத்திற்கு ஆதரவளிப்பதற்காக விமான நிறுவனத்தினை நிலைப்படுத்தும் ஒரு குறிக்கோளுடன் “முன்னோக்கிச் செல்லும்” வழிமுறையொன்றினை மேற்கொண்டது.

தற்பொழுது விமான நிறுவனம் தொழிற்பாட்டின் போது அது எதிர்நோக்கக்கூடிய சவால்களையும் வாய்ப்புக்களையும் அடையாளம் காண்பதற்குரிய அனைத்தையுமுள்ளடக்கிய ஐந்தாண்டு வியாபாரத் திட்டமொன்றினை வடிவமைத்திருக்கிறது.

சுருக்கமாகக் கூறின் எது செய்யப்பட வேண்டுமெனில் பழையதும் சிக்கனமற்றதுமான விமானங்கள் நவீனமானதும் சிக்கனமானதுமான விமானங்கள் மூலம் அகற்றப்படல் வேண்டும். “சரியான கலவை” என தற்பொழுது எடுத்துக்காட்டப்படுகின்ற வழித்தட வலையமைப்பு உச்சப்படுத்தப்படல் வேண்டும். மிக உத்வேகம் மிக்க வருமான முகாமைத்துவ நடைமுறைகள் பின்பற்றப்பட வேண்டியதுடன் பல்வேறுபட்ட வருமான வழிமுறைமைகளும் செலவுச் சிக்கன முன்னெடுப்பனவுகளும் அறிமுகப்படுத்தப்படல் வேண்டும்.

சிறந்த வருமானச் சூழலும் செலவுக் கட்டுப்பாடுகளையும் கொண்டதொரு இணைப்பு கீழ்மட்டச் செயலாற்றத்தை மேம்படுத்துமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

திட்டத்தைத் தொழிற்படுத்துதல்

எமது வியாபாரத் திட்டத்திற்கு ஒப்புதலளித்த அரசாங்கம் மொத்தமாக ஐ.அ.டொலர் 500 மில்லியனை நிதியிடுவதனை உறுதிப்படுத்தியிருக்கிறது. இது விமானத் தொகுதியினை புதுப்பிப்பதற்கு எமக்கு உதவும். இந்நடவடிக்கைகளிலிருந்து 2014ஆம் ஆண்டிலிருந்து கட்டம் கட்டமாக மேற்கொள்ளப்படும். விமானத் தொகுதியினை நவீனமயப்படுத்தல் பயணிகளுக்கு அதிகரிக்கப்பட்ட உள்ளக வசதிகளை குறிப்பிடத்தக்களவு அதிகரிப்பதற்கு எம்மை இயலச் செய்யும் என்பதுடன் தற்போதைய தொடர்பான போட்டித்தன்மை மற்றும் குறைந்த எரிபொருள் நுகர்வு மற்றும் குறைந்த பேணல் செலவுகளைக் கொண்ட துறைகளில் கணிசமான பொருளாதார இலாபங்களை பெறுவதற்கும் எம்மை இயலச் செய்கிறது.

இத்திட்டம் தொழிற்படும் பொழுது தனியான நடவடிக்கையானது செலவினை உத்தமப்படுத்துவதற்கும் (எரிபொருள் மற்றும் பேணல் சிக்கனங்களுடாக) வருமானத்தை அதிகரிப்பதற்கும் சிறந்த தயாரிப்புக்களை வழங்குவதனுடாக விமான நிறுவனத்திற்கு தளமொன்றினை வழங்கும்.

எமது தற்போதைய விமானத் தொகுதி 21 அலகுகளை கொண்டிருக்கிறது. இது 8 எயர்பஸ் A320-200 யும் 7 எயர்பஸ் A330-200 யும் 6 எயர்பஸ் A340-300 யும் உள்ளடக்கியிருக்கிறது. 2014 இலிருந்து முறையே 6 A330-300 மற்றும் 7 A350-900 என்பனவற்றின் மூலம் A340-300 மற்றும் A330-200 விமானங்களை அகற்றுவதற்கு எமது திட்டம் எதிர்பார்க்கிறது. சாத்தியமானவிற்கு ஒட்டுமொத்த விமானத் தொகுதியினை அதிகரிக்கும் நோக்குடன் எமது எதிர்கால குறுகிய உடலமைப்பினைக் கொண்ட விமானங்களினை படிப்படியாக மதிப்பீடு செய்து வருகிறோம். பொறியியற்படுத்தல் மற்றும் பேணல், விமானச் சரக்கு, உணவு வழங்கல் பணிகள், தரைப் பணிகளைக் கையாளல் மற்றும் பயிற்சி போன்ற எமது உபாயமிக்க வியாபாரப் பிரிவுகளிலிருந்து வருமானத்தை உச்சப்படுத்திக் கொள்வது உட்பட எமது வியாபாரத் திட்டங்களினை அடைந்து கொள்வதற்கு ஏனைய முன்னெடுப்புக்களை மேற்கொள்ளவுள்ளோம்.

எமக்கு முன்னாலுள்ள ஒரே வழி இதுவேயாகும். கடந்த அண்மைக் காலத்தில் எமது செயலாற்றம் பற்றி உங்களுக்கு தெரியப்படுத்த இப்பொழுது நான் விரும்புகிறேன். இப்பின்னணியில் விமான நிறுவனத்தின் முன்னேற்றமானது உண்மையான மதிப்பீடுகளைத் தருகிறது.

அண்மைய ஆண்டுகளில் செயலாற்றம்

2009ஆம் ஆண்டு வரை இலங்கையில் நிலவிய மோதல்களின் காரணமாக 12 அலகுகளாகக் காணப்பட்ட விமானத் தொகுதிக்கு குறிப்பிடத்தக்களவில் வேறு எதுவும் சேர்க்கப்படவில்லை. எனினும், 2010/11 ஆம் ஆண்டுகளில் 2 புதிய அலகுகள் சேர்க்கப்பட்டதன் காரணமாக விமானத் தொகுதிகளின் எண்ணிக்கை அதிகரிக்கத் தொடங்கியதுடன் இன்று எமது மொத்த விமானங்களின் எண்ணிக்கை 21 ஆக இருக்கின்றது. இது ஏறத்தாழ 100 சதவீதம் கொண்டதொரு அதிகரிப்பாகும்.

இயலவைக் அதிகரிப்பதற்கான தேவை இதற்குத் தூண்டுதலாக அமைந்த வேளையில், கேள்விக்குப் பதிலிடுதலும் விதத்தில் வழித்தட வலையமைப்பு சிறிதளவில் (32 சேரிடங்களுக்கு) வளர்ச்சியடைந்தது. விரும்பத்தக்க பெறுபேறுகளின் காரணமாக சேரிடமொன்றிற்கான கூடுதலான பறப்புக்களுடன் பணிகளின் எண்ணிக்கை அதிகரித்தது.

எனவே, பறப்புக்களின் எண்ணிக்கை 2010/11இல் 7,505 இலிருந்து 2013/14இல் 12,399 இற்கு அதிகரித்தது.

பயணிகளின் எண்ணிக்கை 2010/11இல் 2.9 மில்லியனிலிருந்து 2013/14இல் 4.2 மில்லியனுக்கு அதிகரித்தமையினையும் இவ்வாண்டுப் பகுதியில் பயணிகள் சமைக் காரணி 77 சதவீதத்திலிருந்து 81 சதவீதத்திற்கு அதிகரித்தமையினையும் நீங்கள் கருத்தில் கொள்ளுமிடத்து இதுவே உண்மையான காரணங்களாக இருக்குமென நான் நம்புகிறேன். பயணிகளின் எண்ணிக்கை அதிகரித்தமைக்கு நாட்டில் சமாதானம் திரும்பியதன் விளைவாக சுற்றுலாப் பயணிகளின் வருகை பெரும்பாலும் இருமடங்காகியதும் இலங்கையை சேரிடமாகக் கொண்ட மக்களின் எண்ணிக்கை அதிகரித்தமையும் (புள்ளிக்குப் புள்ளி) அதேபோன்று இலங்கையில் மாறிச் செல்லும் பயணிகள் மற்றும் எமது வலையமைப்பிலுள்ள ஏனைய சேரிடங்களுக்கான பயணங்களும் இதற்குத் தூண்டுதலாக அமைந்தன.

பரிசீலனைக்குரிய இன்னொரு அம்சம் யாதெனில், இக்காலப்பகுதியில் சிறிலங்கினால் அதிகரிக்கப்பட்ட மேலதிக இயலவினைக் கொண்ட முக்கியத்துவம் வாழ்ந்த உபாயமாகும். தேசிய போக்குவரத்தாளர் என்ற ரீதியில் இலங்கையின் நலன்புரியினை வழங்குவதற்கும் அதன் மூலம் கேள்வியை ஈடுசெய்வதற்குப் போதுமான இயலவினை அதிகரிப்பதற்கும் முடியாதபோது ஏனைய பல தொழிற்பாட்டாளர்கள் இத்துறையில் இறங்கி அவர்களது அமையச் செலவு மற்றும் ஏனைய வர்த்தக ரீதியில் பெறப்படக்கூடிய அளவு முறைகள் என்பனவற்றின் மதிப்பீட்டு அடிப்படையில் பாரியளவு இயலவு போன்றவற்றை அதிகரித்துக் கொள்ளக்கூடுமென நான் நம்புகிறேன்.

அத்துடன் வரலாற்று ரீதியாக, முறையே 54 சதவீதம் மற்றும் 7 சதவீதத்துடன் சந்தை இயலளவில் பெரும்பங்கிற்கு வகைகளும் சிறிலங்கை எயர்லையின்ஸ் மற்றும் மிகின் லங்கா என்பன தவிர்ந்த வேறு எவரேனும் ஆட்கள் இக்கடமைவினை மேற்கொள்ளக்கூடுமென ஊகிப்பதற்கு எவ்வித காரணங்களும் இல்லை. மீதிப் பங்கு இலங்கையில் தொழிற்படுகின்ற ஏனைய போக்குவரத்தாளர்களிடையே பங்கிடப்படுகிறது.

கடந்த ஆண்டுகளில் எரிபொருள் செலவு வடிவத்தில் இன்னுமொரு கடினமான சவால் உருவாகியிருக்கிறது. கடந்த தசாப்தத்தில் ஜெர் எரிபொருள் விலைகள் 242 சதவீதத்தினால் படிப்படியாக உயர்வடைந்திருக்கின்றன. ஐ.அ. டொலர்களில் அளவிடப்பட்டவாறு சராசரி எரிபொருள் செலவு கலனொன்றிற்கு 2003/04 இல் ஏறத்தாழ 90 இலிருந்து 2013/14இல் 300 இற்கு மேல் அதிகரித்திருக்கிறது. மிகக் கூர்மையடைந்த அதிகரிப்பு 2011 இற்கும் 2013 இற்குமிடையில் அவதானிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

எரிபொருள் செலவின் அதிகரிப்பு உலகளாவிய ஓர் நிகழ்வாகக் காணப்பட்ட வேளையில் எமது தொழிற்பாடுகளில் பெரும்பாலானவை இடம்பெறுகின்ற இந்திய துணைக் கண்டத்திலுள்ள அநேக நாடுகளில் காணப்பட்ட உலகின் மிக உயர்ந்த ஜெர் எரிபொருளின் விலைகளின் விதிப்புக் காரணமாக நாமும் பெருளவிற்குப் பாதிக்கப்பட்டோம் என்பதே உண்மையாகும்.

கடந்த ஆண்டு காலப்பகுதியில் எரிபொருள் விலைகள் எமது செலவினை அதிகரித்திருக்கின்றன. இச்செலவுகள் அனைத்தினையும் நுகர்வோர் மீது சுமத்த முடியவில்லை. ஆகவே, வருமானத்தினை உயர்வடைந்து செல்லும் செலவுகளுடன் பேண முடியாமல் இருந்தமையானது எமது இழப்பிற்கு வழிவகுத்தது.

ஏனைய விமான நிறுவனங்களுடன் ஒப்பிடுகையில் சிறிலங்கை அலகுச் செலவினது பகுப்பாய்வொன்று இதனைத் தெளிவாக எடுத்துக்காட்டுகிறது. மிகப் பழமையானது சிக்கனமற்றதுமான விமானங்களின் தொழிற்பாடுகள் மற்றும் எமது எரிபொருள் தேவையில் பெரும்பாலானவை உயர்ந்த விலைகளைக் கொண்ட நாடுகளில் கொள்வனவு செய்யப்படுகின்றமை போன்றவற்றிற்கிடையிலும் குறைந்த அலகுச் செலவினைக் கொண்ட நிறுவனங்களிடையே நாமும் ஒன்றாக விளங்குகிறோம்.

எனது நோக்கின்படி, எரிபொருளைக் கொண்ட நாடுகள் தவிர்ந்த ஏனைய பிராந்தியங்களுடன் ஒப்பிடுகையில் சிறிலங்கை எயர்லையின்சின் செலவு பாரியதாக இல்லை. முழுமையான பணிகளைக் கொண்ட சர்வதேச விமான நிறுவனம் என்ற ரீதியில், உற்பத்திகள் மற்றும் பணிகளின் நியதிகளில் விமான நிறுவனம் போட்டித்தன்மையுடையதாக விளங்குவதற்கு ஏனைய துறைகளிலுள்ள நியாயதிக்கச் செலவினம் முக்கியமானதொன்றாக உதவும்.

ஏனைய விமான நிறுவனங்களுக்கெதிரான சிறிலங்கை அலகு வருமானத்திற்கான பகுப்பாய்வொன்று பிரச்சனைகள் காணப்படும் இடங்களை எடுத்துக்காட்டுகிறது. சந்தையில் கிடைக்கக்கூடிய இருக்கை கிலோமீட்டர் ஒன்றிற்கான மிகக் குறைந்த வருமான மட்டத்தினை பெறுவார்களெனவிராக நாமும் இருக்கின்றோம்.

எனவே, செலவினை முகாமைப்படுத்துகின்ற வேளையில் வருமானத்தின் மீது கவத்தினைச் செலுத்துவது எமக்கு அவசியமாகும். எனவே, இவற்றைக் கட்டுப்படுத்துவதற்கு நாம் மேற்கொள்கின்ற வழிமுறைகள் புதிய விமானங்களுடாக உற்பத்தியினை குறிப்பிடத்தக்களவிற்கு அதிகரித்தல், விமானங்களுக்குள்ளேயான மிகப் பிந்திய வசதிகளை பயணிகளுக்கு வழங்குதல், இருக்கைகள் மற்றும் பொழுதுபோக்குகள், எமது வழித்தட வலையமைப்பினை உச்சப்படுத்துதல் மற்றும் பறப்புக்களின் எண்ணிக்கையினையும் உலகம் முழுவதிலுமுள்ள சேரிடத் தெரிவுகளில் இலங்கையினையும் விரும்பத்தக்கதொரு சேரிடமாக மாற்றுதல் என்பன உள்ளடக்கப்பட்டிருக்கின்றன. வண்வோள்எடல் எமது உறுப்புரிமையானது வருமானத்தினை அதிகரிப்பதற்கான வாய்ப்பினை எங்களுக்கு வழங்கும்.

இலங்கையின் பொருளாதாரத்திற்கான பங்களிப்பு

தேசிய போக்குவரத்தாளர் என்ற ரீதியில் சிறிலங்கை எயர்லையின்சின் பிரச்சனைத்தினது நேரடி பெறுபெறொன்றாக பொருளாதாரத்திற்குள்ளான நிதியியல் பாய்ச்சல் பற்றி நாம் ஆய்வு செய்திருக்கின்றோம். பகுப்பாய்வானது, பல்வேறு படிநிலைகளை அடையுமா நேரடியான, மறைமுகமான, தூண்டுதலளித்த மற்றும் ஊக்கி என்பன வரையான பரந்த வீச்சினைக் கொண்டிருந்ததுடன் எயர்லையின்சின் நேரடி வெளியீடு, சிறிலங்கையில் தங்கியுள்ள நிரம்பலர்களின் வெளியீடு, எயர்லையின்சினால் யாருடைய தொழில்நிலை ஆதரவளிக்கப்படுகின்றதோ அவர்களது செலவிலடல், எயர்லையின்சினால் ஆதரவளிக்கப்படும் சுற்றுலா நடவடிக்கைகளின் பெறுபெறாக உருவாக்கப்பட்ட பாய்ச்சல்கள் என்பனவற்றையும் உள்ளடக்கியிருக்கிறது.

சிறிலங்கை அலகு இலங்கையின் மொ.உ.உற்பத்திக்குக் கிடைத்த பங்களிப்பு ஆய்விற்குரிய ஆண்டுப் பகுதியில் 2.2 சதவீதத்தினை அடைந்தது.

இந்த 2.2 சதவீதம் ஏறத்தாழ ஐ.அ.டொலர் 1.3 பில்லியனுக்குச் சமமானதாகும்.

2013/14 ஆண்டுப் பகுதியில் எயர்லையின்சின் முன்னெடுப்புக்கள்

இது தொடர்பான விடயங்கள் இவ்வறிக்கையின் 19ஆம் பக்கத்தில் காணப்படும் முகாமைத்துவக் கலந்துரையாடல்களும் ஆய்வுகளும் என்ற அத்தியாயத்தில் விரிவாகத் தரப்பட்டுள்ளன.

எனினும், சவாரஜ்யமான சில விடயங்கள் தொடர்பில் எனது கருத்துக்களை தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

விமான நிறுவனங்களின் வண்வோள் அணியில் அழைக்கப்பட்ட உறுப்பினராக நாம் இணைந்த பொழுது இது உலகளாவிய வலையமைப்பு மற்றும் மிகச் சிறந்த விமான நிறுவனங்கள் சிலவற்றின் பணிகளுடன் இணைந்து கொள்வதனுடாக எமது சாதனங்கள் உயர்த்தப்பட்டது மட்டுமன்றி இது எமது வர்த்தக நாமத்தினையும் பெருமைகளையும் பெறுமானங்களையும் குறிப்பிடத்தக்களவு வெளிச்சத்திற்கு கொண்டு வரவும் உதவியது. சிறிலங்கை போன்று வளர்ந்துவரும் சர்வதேச விமான நிறுவனமொன்று வண்வோள்எடல் அணியிலிருப்பது மிகச் சிறந்ததொரு விடயமாகும்.

வருமான முகாமைத்துவத்தில் புதிய முறைமைகளும் செயற்பாடுகளும் பின்பற்றப்பட்டுவருவது மிகச் சிறந்த விடயங்களாகவுள்ளன. எமது பயணிகள் வருமானம் முன்னைய ஆண்டிலிருந்தும் அதிகரிப்பொன்றினை பதிவு செய்துள்ளதுடன் கம்பனியின் வரலாற்றில் என்றமில்லாத மிக உயர்ந்த மட்டத்தினையும் அடைந்திருக்கிறது. எனினும், நாம் இன்னமும் வெகுதூரம் செல்ல வேண்டியிருக்கிறது.

எதிர்கால நோக்கு

இலங்கையிலிருந்தான பயணிகளின் போக்கவரத்து நியதிகளில், எயர்லையின்சின் எதிர்காலம் மிகப் பிரகாசமானதாகக் காணப்படுகின்றது. எமது விடயபாரத் திட்டத்தினை வடிவமைக்கும் பொழுது, 2012/13 இலிருந்து 2017/18 காலப்பகுதிக்கான புகழ்பெற்ற பல்வேறு உலகளாவிய எதிர்வுகூறல்களைப் பயன்படுத்தி அதனை மதிப்பீடு செய்தோம். அது இலங்கையின் விமானப் பயணிகள் போக்குவரத்து 51 சதவீதத்திற்கும் கூடுதலாக அதிகரிக்கும் என்பதனை எடுத்துக்காட்டியது. இலங்கைக்கு வெளியேயான கேள்வி கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளிலும் பார்க்க வருடாந்த கூட்டு வளர்ச்சி வீதத்தின் 9 சதவீதத்தில் வரவேற்கத்தக்க வீதத்தில் வளர்ச்சி கண்டிருக்கிறது. இது மிக ஆரோக்கியமானதொன்றாகும்.

அதேபோன்று, இதே காலப்பகுதியில் மேற்கொள்ளப்பட்ட பகுப்பாய்வு இலங்கைக்கான கேள்வி மிகச் சிறந்த வளர்ச்சி வாய்ப்புக்களை எடுத்துக்காட்டியது. சீனாவுடன் கூடிய ஆசிய நாடுகள் இவ்வளர்ச்சியில் முன்னணி வகித்ததுடன் 72 சதவீதம் கொண்ட எதிர்கால வளர்ச்சி வாய்ப்புக்களையும் கொண்டிருந்தன. இவ்வாய்ப்புக்களின் அநுகூலத்தினைப் பெற்றுக்கொள்ளும் விதத்தில் அண்மையில் நாம் சீனாவின் பீஜிங் மற்றும் சங்காயிக்கு இலங்கையிலிருந்து இடைநிறுத்தமற்ற நேரடிப் பணிகளைத் தொடங்கியுள்ளோம். இவைவிரண்டு இலங்கைக்கான சீன சுற்றுலாப் பயணிகள் வருகையில் ஏற்பட்ட இரட்டை இலக்க வளர்ச்சியின் தூண்டுதலினால் ஏற்பட்ட மிகச் சிறந்த கேள்வியைப் பூர்த்தி செய்து வருகின்றன.

சீனா மற்றும் மலேசியா என்பனவற்றை உள்ளடக்கிய ஏனைய பல ஆசிய நாடுகளும் இதே வாய்ப்புக்களை இலங்கைக்கு வழங்கியுள்ளன.

ஆசிய பசுபிக் நாடுகளுக்குள் உருவாகி வருகின்ற ஊக்கம் தரும் போக்கு யாதெனில், நடுத்தர வருமான வகுப்பினரின் வளர்ச்சியும் இனிவரும் ஆண்டுகளில் அவர்களின்

உள்ளார்ந்த செலவிடல் வலுவில் காணப்படும் அதிகரிப்புமேயாகும். அடுத்த இருபது ஆண்டுகளில் ஆசியாவின் மத்திய தர வகுப்பினரின் குடித்தொகை நான்கு மடங்காக வளர்ச்சியடையுமென எதிர்வுகூறப்பட்டுள்ளது. இலங்கை மற்றும் சிறிலங்கை எயர்லையின்ஸ் இரண்டிற்கும் போக்குவரத்தினைப் பயன்படுத்திக் கொள்வதற்கான வாய்ப்புக்களை வழங்குவதன் மூலம் சுற்றுலாவினையும் விமானப் பயணங்களையும் அபிவிருத்தி செய்து கொள்வதற்கான வாய்ப்புக்களை வழங்கும்.

இலங்கை, பொறாமை கொள்ளத்தக்க விதத்தில் உலகின் மிக வலிமையானதும் விரைந்து வளர்ச்சியடைந்து வருகின்றதுமான பிராந்தியங்களில் பயணப் போக்குவரத்து பாய்ச்சல் கொண்ட இடமொன்றில் அமைந்திருக்கிறது. இது விமானப் போக்குவரத்து மையக் கோட்பாட்டினைப் பயன்படுத்தவும் ஊக்குவிக்கவும் நாட்டிற்கும் எயர்லையின்ஸ்க்கும் அளப்பரிய வாய்ப்புக்களை வழங்குகிறது. எனினும் இதற்குப் பெருமளவு உபாயமும் கடப்பாடும் நிறைந்த அனைத்துத் தரப்பினரின் ஒத்துழைப்புத் தேவையாகும்.

2014/15 இலிருந்து 2016/17 வரையான ஆண்டுகள் தொடர்பான சிறிலங்கைத் தோற்றப்பாட்டினைப் பகுப்பாய்வு செய்கையில், நாம் இயலவின் அதிகரிப்பினையும் முழுக் காலப்பகுதியிலும் 21 விமானத் தொகுதியில் எதிர்பார்க்கப்படும் பேணல் நிலைமையினையும் கவனத்தில் எடுத்திருந்தோம். இக்காலப்பகுதியில் மேலதிகமாக ஏதேனும் செலவுகள் ஏற்படுமென நாம் எதிர்பார்க்கவில்லை.

சேரிடங்களின் கலப்புத்தன்மை சரியாகக் காணப்படுவதனால் 32 சேரிடங்களின் வலையமைப்பினைப் பேணுவதற்கு நாம் திட்டமிட்டுள்ள வேளையில் எதிர்காலத்தில் அவுத்திரேலியாவின் மெல்பேருக்கும் இந்தியாவிலும் சீனாவிலுமுள்ள ஒன்று அல்லது இரண்டிடங்களுக்கும் பறப்புக்களை தொடங்குவது பற்றி பரிசீலித்து வருகிறோம். எனினும், புதிய வாய்ப்புக்கள் தொடர்பில் நாம் எப்பொழுதும் விழிப்பாயிருக்கும் அதேவேளையில் சந்தையில் ஏற்படும் மாற்றங்களுக்கு பதிலிறுத்தும் விதத்தில் விரைந்த நடவடிக்கையினையும் கொண்டுள்ளோம்.

பயணிகளின் எண்ணிக்கையும் 2014/15இல் 4 மில்லியனிலிருந்து 2015/17இல் 5 மில்லியனிற்கு அண்மித்த நிலைக்கு அதிகரிக்கமென நாம் எதிர்பார்க்கிறோம். இது ஒரு மேலெழுந்த வாரியான மதிப்பீடாகும். மோதலுக்குப் பின்னான உடனடி ஆண்டுகளில் காணப்பட்ட அடக்கி வைக்கப்பட்ட கேள்வியின் பின்னர் இத்துறை முதிர்ச்சியடைந்து வருவதனை நாம் காணமுடிகிறது.

விமான எரிபொருள்கு மிகச் சாதகமான விலையிடல் அமைப்பொன்றினை ஏற்படுத்துவதற்காக வழங்கல் சங்கிலியிலுள்ள அதிகாரிகள் மற்றும் ஏனையவர்களுடன் நாம் தீவிரமாக பணியாற்றி வருகின்றோம். இத்துறையில் நாம் சிறிலங்கை ஈட்ட வேண்டுமாயின் எமது பற்றாக்குறையினை மேலும் குறைப்பதற்குக் கடுமையாக உழைக்க வேண்டியதுடன் 2016/17 அளவில் எமது தொழிற்பாட்டு இலாபத்தினை குறைந்தபட்சம் ஒற்றை இலக்கத்திற்காவது கீழே கொண்டு வரப்பட வேண்டும்.

இனிவரும் ஆண்டுகளில் சிறிலங்கை எயர்லையின்ஸ் நாட்டிற்கும் அதன் மக்களுக்கும் தொடர்ந்தும் உண்மையான பங்களிப்பினை வழங்குகின்ற வேளையில் நிதி மற்றும் தொழிற்பாட்டு பூந்துணர்வு இரண்டினதும் நலனோம்புகைகளை கணிசமாக மேம்படுத்தும் விதத்தில் வெற்றிகரமாக தொழிற்படுவதற்குரிய சரியான உபாயங்களை இது கொண்டிருக்கிறது என்பதில் நாம் மிகுந்த நம்பிக்கை கொண்டுள்ளோம்.

அதிமேதகு சனாதிபதி மகிந்த ராஜபக்ஷ, அனைத்து அமைச்சர்கள் தொடர்பான அமைச்சின் அலுவலர்கள் ஆகியோருக்கு சிறிலங்கைத் கோட்பாட்டிலும் தொழிற்பாட்டிலும் தேசிய உணர்வுடன் நாம் நேர்மையுடன் ஆற்றிய வகிபாகத்திலும் நம்பிக்கை வைத்து ஆதரவளித்தமைக்காக நன்றிகளைத் தெரிவித்துக் கொண்டு இதனை முடித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். எமது தலைவருக்கும் சபையிலுள்ள எனது நண்பர்களுக்கும் எயர்லையின்ஸின் விவாகாரங்களைக் கையாள்வதில் பெறுமதி மிக்க வழிகாட்டல்களையும் ஆதரவின்மையும் வழங்கியமைக்காக எனது நன்றிகளை தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகின்றேன். எமது வங்கியாளர்கள் உள்நாட்டிலும் வெளிநாட்டிலுமுள்ள விமானங்களின் குத்தகையாளர்கள், இலங்கைச் சுற்றுலா விமானநிலைய விமானப் போக்குவரத்துப் பணிகள் மற்றும் பண்பாரநாயக்கா சர்வதேச விமானநிலையம் மற்றும் மத்தள ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமானநிலையம் என்பனவற்றில் தொழிற்படுகின்ற அனைத்து வழங்குநர்கள் மற்றும் வியாபாரப் பங்களாளர்கள் ஆகியோருக்கும் நன்றிகள் உரித்தாகாட்டும்.

எமது வாடிக்கையாளர்கள் இல்லாமல் எயர்லையின்ஸ் இல்லை என்பதனால் நான் அவர்களுக்கு நன்றிக் கடன்பட்டுள்ளோம்.

அதேபோன்று அனைத்து ஊழியர்களுக்கும் தொழிற்சங்கங்களுக்கும் எனது மனப்பூர்வமான நன்றிகளைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஏனெனில் இந்நிறுவனத்தின் முதுகெலும்பு நீங்களே. எமது அனைத்து உபாயங்களும் நனவாகுவதற்கு நீங்கள்

உழைத்திருக்காதவிடின் அவை அலுவலர்களுக்குள்ளேயே தூங்கியிருக்க வேண்டியிருந்திருக்கும். எயர்லையின்ஸ்க்கும் நாட்டிற்கும் பதற்றம் நிறைந்த நேரமொன்று முன்னால் காத்திருக்கிறது. 2014ஆம் ஆண்டுப் பகதியில் நாம் எமது புத்தம் புதிய எயர்ப்ஸ் A330-300 விமானங்களைப் பெற்றுக் கொள்ளவேண்டுகிறோம். இது முதலீட்டு இலக்கினை வழங்கும் என்பதுடன் இலங்கையை வேறுபட்ட ஒரு போட்டித்தளத்திலும் நிறுத்தும். இவ்விமானங்களின் விமானங்களுக்குள்ளேயான தோற்றத்தில் புத்தம் புதிய தோற்றங்களைக் கொண்டிருப்பதனால் அது இத்தொழில்துறையிலுள்ள முன்னணியாளர்களுடன் இலங்கையினைப் போட்டியிடச் செய்யும் என்பதுடன் எமது வருமான உழைப்பு ஆற்றலையும் உயர்த்தும். வண்வோள் அணியில் நாம் கொண்டுள்ள உறுப்புரையும் எமது பயணிகள் பெறுகின்ற நன்மைகளும் இவற்றை மேலும் வலுப்படுத்தும். இம்முன்னெடுப்புக்களினூடாக எமது வாடிக்கையாளர் பணிகளை தொடர்ச்சியாகவும் தரமுடனும் முன்னேற்ற எண்ணுகிறோம். புதிதாக உருவாக்கப்பட்டுள்ள எமது சிறிலங்கை பயிற்சிப் பிரிவு, விமானப் போக்கவரத்தில் உயர்ந்த பதவியினைப் பெறுவதற்கு உள்ளூர் இளைஞர்களுக்கு வலுவூட்டுகின்ற வேளையில், மத்தள இராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையத்திலுள்ள எமது திட்டமிடப்பட்ட பேணல், திருத்தல் மற்றும் பழுதுபார்த்தல் இலங்கையினை விமானப் போக்குவரத்து மையமாக மாற்றுவதனைத் தூண்டும். செயற்பாட்டு முன்னேற்றங்கள் மீதான எமது கவனம் தளர்ச்சியற்றதொன்றாக இருப்பதுடன் சிறந்த முறையில் கடமையாற்ற அர்ப்பணிப்பு மிக்கவர்களாகவும் இருக்கிறோம்.



கபில சந்திரசேன

முதன்மை நிறைவேற்று அலுவலர்

2014 யூலை 31

பணிப்பாளர்களின் விபரக் குறிப்பு

நிசாந்த விக்கிரமசிங்க

2006 சனவரியில் சபைக்கு நியமிக்கப்பட்டார். 2008 ஏப்பிரலில் நிறைவேற்றுப் பணிப்பாளராக நியமிக்கப்பட்டார். 2008 செத்தெம்பரில் பதில் தலைவராக நியமிக்கப்பட்டு 2009 யூலையிலிருந்து தலைவரானார். அவர் சிறிலங்கை கேட்டரிங் லிமிடெட்டின் தலைவராகவும் விளங்குகிறார்.

உட்புசல்லாவ பிளாண்டேசன் பிஎல்சி மற்றும் கப்புகஸ்தென்ன பிளாண்டேசன் பிஎல்சி என்பனவற்றின் நிறைவேற்று அல்லாப் பணிப்பாளராகவும் கொணை பிளாண்டேஷன் பிஎல்சியின் சுதந்திரமான பணிப்பாளராகவும் விளங்குகிறார்.

திரு. விக்கிரமசிங்கா மிகின் லங்கா (பிறைவேற்) லிமிடெட்டின் முன்னாள் தலைவருமாவார்.

கபில சந்திரசேன

2008 திசெம்பரில் சபைக்கு நியமிக்கப்பட்டார். இதற்குப் பிற்பாக 2011 ஓகத்தில் முதன்மை நிறைவேற்று அலுவலராக நியமிக்கப்பட்டார். தொழில்சார் ரீதியில் சந்தைப்படுத்துநான இவர் தற்பொழுது சிறிலங்கை கேட்டரிங் லிமிடெட்டின் பணிப்பாளராகவும் விளங்குகிறார்.

அவர் மிகின் லங்கா (பிறைவேற்) லிமிடெட் மற்றும் மொபிடெல் (பிறைவேற்) என்பனவற்றின் முதன்மை நிறைவேற்று அலுவலராகவும் விளங்குகின்றார்.

நிகால் ஜயமாதே ச.ச

1994 - 1998 வரையான காலப்பகுதியில் பணிப்பாளர் சபையிலிருந்து இவர் அதன் பின்னர் 2008 செத்தெம்பரில் மீண்டும் நியமிக்கப்பட்டார். சிரேஷ்ட சனாதிபதி சட்டத்தரணியான இவர் 40 ஆண்டுகளுக்கு மேற்பட்ட காலம் சட்டத்தரணியாக விளங்கியதுடன் இலங்கை சட்ட ஆணைக்குழுவினதும் கம்பனிச் சட்ட மதியுரை ஆணைக்குழுவினதும் தலைவராகவும் பணியாற்றியிருக்கிறார். இவர் மனித வளங்கள் மற்றும் ஊதியங்கள் குழுவின் தலைவராகவும் கணக்காய்வுக் குழுவின் தலைவராகவும் விளங்குகிறார். இவர் சிறிலங்கை கேட்டரிங் லிமிடெட்டினதும் செலான் வங்கி பிஎல்சி இனதும் பணிப்பாளருமாவார்.

சமீந்திரா ராஜபக்ஷ

2009 ஓகத்தில் பணிப்பாளராக நியமிக்கப்பட்டார். தொழில்சார் ரீதியில் கணனிப் பொறியியலாளரான இவர் தற்பொழுது மாண்புமிகு நிதியமைச்சரின் தனிப்பட்ட செயலாளராக பதவி வகிக்கின்றார். இவர் மனித வளங்கள் மற்றும் ஊதியங்கள் குழுவின் உறுப்பினராகவும் இருக்கிறார்.

இவர் சிறிலங்கை ரெலிகொம் பிஎல்சி, எஸ்எல்ரி ஹொங்கொங் லிமிடெட், எஸ்எல்ரி பப்ளிகேசன் (பிறைவேற்) லிமிடெட், எஸ்எல்ரி பப்ளிக்கேஷன் (பிறைவேற்) லிமிடெட், எஸ்எல்ரி புறப்பட்டடி மனேஜ்மென்ட் (பிறைவேற்) லிமிடெட் மற்றும் சிறிலங்கை கேட்டரிங் லிமிடெட் என்பனவற்றின் பணிப்பாளருமாவார்.

மணிலால் பர்ணாந்து

2010 மேயில் பணிப்பாளர் சபைக்கு நியமிக்கப்பட்டார். இவர் மனித வளங்கள் மற்றும் ஊதியங்கள் குழுவின் உறுப்பினராகவும் இருக்கிறார். அவர் ஸ்ராலியன் ஹோல்டிங்ஸ் (பிறைவேற்) லிமிடெட், கவுண்டாய் லங்கா (பிறைவேற்) லிமிடெட், டைனமிக் ஏ.வி. ரெக்னோலஜீஸ் (பிறைவேற்) லிமிடெட் என்பனவற்றின் தலைவராவார்.

தொழில்சார் ரீதியில் சட்டத்தரணியான இவர் சிலோன் இன்வெஸ்ட்மென்ட் பிஎல்சி, சிலோன் கார்டியன் இன்வெஸ்ட்மென்ட் றஸ்ட் பிஎல்சி, எயிட்கென் ஸ்பென்ஸ் அன் கம்பனி பிஎல்சி என்பனவற்றின் பணிப்பாளராக விளங்குவதுடன் ஜோசப் பிறேசர் ஞாபகார்த்த வைத்தியசாலையின் நம்பிக்கைப் பொறுப்பாளருமாவார்.

லக்ஷ்மி சங்கக்காரா

2011 செத்தெம்பரில் சபைக்கு நியமிக்கப்பட்டார். இவர் கணக்காய்வுக் குழுச் சபையின் ஒரு உறுப்பினராகவும் விளங்குகின்றார். தொழில்சார் ரீதியில் சட்டத்தரணியான இவர் பீப்பிள்ஸ் றவல்சின் தலைவராகவும் மக்கள் வங்கியின் பணிப்பாளராகவும் இருந்து வருகின்றார்.

சனத் உக்வத்த

2004 - 2008 வரையான காலப்பகுதியிலும் 2008 - 2010 காலப்பகுதியிலும் பணிப்பாளராக இருந்த இவர் அதன் பின்னர் 2011 செத்தெம்பரிலிருந்து இன்று வரை பணிப்பாளராக இருந்து வருகின்றார். தொழில்சார் ரீதியில் சுற்றுலா விடுதியாளரான இவர் தற்பொழுது மவுண்ட்லவனியா ஹோட்டல் குறாப்பின் தலைவராக இருந்து வருகின்றார். இவர் கணக்காய்வுச் சபை உறுப்பினராகவும் சிலோன் கோட்டல் லிமிடெட், செக்குட்டி சிஸ்டம்ஸ் (பிறைவேற்) லிமிடெட், பென்றோற்ற மனேஜ்மென்ட் (பிறைவேற்) லிமிடெட், இன்றநஷனல் ஹோட்டல் ஸ்கூல் ஒவ் சிலோன் (பிறைவேற்) லிமிடெட், பரடைஸ் றிசோட் பாசிக்குடா (பிறைவேற்) லிமிடெட் மற்றும் சிறிலங்கை கேட்டரிங் லிமிடெட்டில் போன்றவற்றின் பணிப்பாளராகவும் இருந்து வருகின்றார்.

சுசந்தா ரட்ணாயக்கா

2011 திசெம்பரில் பணிப்பாளராக நியமிக்கப்பட்டார். சபைக் கணக்காய்வுக் குழுவின் தலைவரான இவர் மனித வளங்கள் மற்றும் ஊதியங்கள் குழுவின் உறுப்பினருமாவார். சிறிலங்கை கேட்டரிங் லிமிடெட்டின் சுதந்திரமான பணிப்பாளருமாவார். இவர் தற்பொழுது ஜோன் கீல்ஸ் ஹோல்டிங் பிஎல்சி இன் தலைவராகவும் முதன்மை நிறைவேற்று அலுவலராகவும் பணியாற்றுவதுடன் ஜோன் கீல்ஸ் ஹோல்டிங் குழுமத்திலுள்ள பட்டியலிடப்பட்ட மற்றும் பட்டியலிடப்படாத பல கம்பனிகளிலும் பணியாற்றுகின்றார். இவர் சிலோன் ரூபாக்கோ கம்பனி பிஎல்சியின் தலைவருமாவார்.

முகாமைத்துவத்தின் பிரதான உறுப்பினர்கள்

திரு. ஜி ரி ஜெயசீலன்

1980இல் கம்பனியின் இணைந்து கொண்ட திரு. ஜி.ரி ஜெயசீலன் 2011இல் பிரதான சந்தைப்படுத்தல் அலுவலராக நியமிக்கப்பட்டார். பிரதான அலுவலராக நியமிக்கப்படுவதற்கு முன்னராக அவர் கம்பனியின் வர்த்தகத்துறைத் தலைவராகவும் பணிகள் வழங்கல் துறைத் தலைவராகவும் பணியாற்றியிருக்கிறார். கம்பனியில் திரு. ஜெயசீலன் பணியாற்றிய காலத்தில் அவர் அட்டவணைப்படுத்தப்பட்ட திட்டமிடல், கம்பனித் திட்டமிடல், சந்தை ஆராய்ச்சி, சந்தைத் திட்டமிடல், உற்பத்திச் சாதன அபிவிருத்தி, சந்தைப்படுத்தல் பணிகள் மற்றும் பணி வழங்கல் போன்ற பல்வேறு பதவிகளை வகித்திருக்கிறார். அவர் கம்பனியின் நாட்டிற்கான முகாமையாளராக சவுதி அரேபியா, ஐக்கிய அரபு எமிரேட்ஸ், பாரேன், ஜேர்மனி, ஒஸ்ரியா, யப்பான், கொரியா, சீனா, இலங்கை மற்றும் மாலத்தீவுகளில் பணியாற்றியிருக்கிறார்.

திரு. ஜி.ரி ஜெயசீலன் போக்குவரத்துப் பட்டய நிறுவனத்தின் (லண்டன்) ஒரு உறுப்பினராக இருப்பதுடன் அதன் இலங்கைக் கிளையினது முன்னாள் தலைவருமாவார். யாழ்ப்பாணப் பல்கலைக்கழகம், இலங்கையிலிருந்து கணிதவியல் மற்றும் புள்ளிவிபரவியலில் இளமாணிப் பட்டத்தைப் பெற்றதுடன் போக்குவரத்து முகாமைத்துவத்தினை சிறப்புத் துறையாகக் கொண்டு வியாபார நிருவாகத்தில் முதுமாணிப் பட்டமொன்றினை கனடாவிலுள்ள கொன்கோடியா பல்கலைக்கழகம், மொன்றியோவிலிருந்து பெற்றுக்கொண்டார்.

கப்டன் திருவிட பெரேரா

1990 இல் கம்பனியில் இணைந்து கொண்ட கப்டன் திருவிட பெரேரா 2012இல் பிரதான தொழிற்பாடுகளின் அலுவலராக நியமிக்கப்பட்டார். இதற்கு முன்னர், அவர் கம்பனியின் பறப்பு தொழிற்பாடுகளின் தலைவர், A330 முதன்மை விமானி மற்றும் விமானிகள் வள முகாமைத்துவ நிகழ்ச்சித்திட்டத்தின் பிரதான வசதிப்படுத்துநர் உட்பட பல பதவிகளை வகித்திருக்கிறார்.

திருமதி. மணிக் குணசேகர

1995இல் கம்பனியில் இணைந்து கொண்ட திருமதி மணிக் குணசேகர பிரதான உடய அலுவலராக நியமிக்கப்பட்டார். கம்பனியினுடனான அவரின் பதவிக் காலத்தில், திருமதி மணிக் குணசேகரா சர்வதேச உறவுகள், வர்த்தகத் திட்டமிடல் மற்றும் காப்புறுதி போன்ற பல்வேறு துறைகளில் பதவி வகித்திருக்கின்றார். கம்பனியில் இணைந்து கொள்வதற்கு முன்னராக திருமதி மணிக் குணசேகரா அவுஸ்திரேலியாவின் வெஸ்ட் பாக் பாக் கோப்பிரேஷனில் உதவி முகாமையாளராகவும் ருபாயில் ஜேம்ஸ் பெரி அன்ட் அசோசியேட்டிலும் பணியாற்றியிருக்கிறார். அவர் கொழும்பு பல்கலைக்கழகம், இலங்கையிலிருந்து சட்டத்தில் இளமாணிப் பட்டத்தையும் ஐக்கிய அமெரிக்காவின் ஹவாட் லோ ஸ்கூலில் சட்டத்தின் முதுமாணிப் பட்டத்தையும் பெற்றவராவார்.

திரு. யசந்த திஸ்ஸநாயக்கா

2004இல் கம்பனியில் இணைந்து கொண்ட திரு. யசந்த திஸ்ஸநாயக்கா 2009இல் நிதித் துறையின் தலைவராக நியமிக்கப்பட்டார். கம்பனியின் இணைந்து கொள்வதற்கு முன்னர் திரு யசந்த திஸ்ஸநாயக்கா முதலீட்டு வங்கித்தொழிலும் தொலைத் தொடர்புட்டல் துறையில் முத்த பதவிகளை வகித்திருந்தார். தொழல்சார் ரீதியில் கணக்காளரான அவர் (முகாமைத்துவக் கணக்காளரின் பட்டய நிறுவகத்தின் உறுப்பினர்) வேல்ஸ் பல்கலைக்கழகம், காடிஸ் இலிருந்து வியாபார நிருவாகத்தில் முதுமாணிப் பட்டத்தினைப் பெற்றிருக்கிறார்.

திரு. பிரியந்த ரோஸ்

1980இல் கம்பனியில் இணைந்து கொண்ட திரு. பிரியந்த ரோஸ் 2010இல் பொறியியல் பிரிவின் தலைவராக நியமிக்கப்பட்டார். அவர் விமானப் போக்குவரத்து தொழில் துறையில் 33 ஆண்டுகளுக்கும் மேலான அனுபவத்தினைக் கொண்டவராவார்.

திரு. முகமது பசில்

1979இல் கம்பனியில் நியமனம் பெற்ற திரு. முகமது பசில் 2011இல் வர்த்தகத் தொழிற்பாடுகளின் தலைவராக நியமிக்கப்பட்டார். திட்டங்களை அட்டவணைப்படுத்தல், சந்தை ஆராய்ச்சி, சந்தைத் திட்டமிடல், உற்பத்தி அபிவிருத்தி, சந்தைப்படுத்தல் பணிகள், வருமான முகாமைத்துவம் மற்றும் விற்பனை போன்ற பல்வேறு துறைகளில் பல்வேறு பதவிகளை வகித்திருக்கிறார். இதற்கு முன்னர் அவர் கம்பனியில் உலகளாவிய விற்பனைகளின் தலைவர், மத்திய கிழக்கு மற்றும் ஆபிரிக்க நாடுகளின் பிராந்திய முகாமையாளர், ஆசிய பசுபிக் பிராந்தியத்தின் பிராந்திய முகாமையாளர் மற்றும் ஐரோப்பா மற்றும் அமெரிக்காவின் பிராந்திய முகாமையாளர் உட்பட பல பதவிகளை வகித்துள்ளார். திரு. முகமது பசில் முகாமைத்துவ கணக்காய்வாளர்களின் பட்டய நிறுவகம் (ஐக்கிய இராச்சியம்) மற்றும் சந்தைப்படுத்தல் பட்டய நிறுவகம் (ஐக்கிய இராச்சியம்) என்பனவற்றின் உறுப்பினருமாவார். இவர் வெஸ்ட் மினிஸ்டர் பல்கலைக்கழகத்திலிருந்து வியாபார நிருவாகத்தில் முதுமாணிப் பட்டத்தினைப் பெற்றுக் கொண்டவராவார்.

திரு. சானக ஓலாஹம

1984இல் கம்பனியில் இணைந்து கொண்ட திரு. சானக ஓலாஹம 2011இல் பணி வழங்கல் பிரிவின் தலைவராக நியமிக்கப்பட்டார். இதற்கு முன்னர் கம்பனியில் கட்டார் மற்றும் பாரேன், குவைத், லெபனான், ஜோர்டான், சீனா, ஐக்கிய இராச்சியம், அயர்லாந்து, எஸ்கன்டினேவியா, ஐக்கிய அமெரிக்கா, கனடா, இலங்கை மற்றும் மாலத்தீவுகளின் நாட்டு முகாமையாளர் உட்பட பல பதவிகளை வகித்திருக்கிறார்.

திரு. பிரதீபா கெக்குலாவல

திரு. பிரதீபா கெக்குலாவல மனித வளப் பிரிவின் தலைவராக 2011இல் கம்பனியில் இணைந்து கொள்வதற்கு முன்னர் கல்வி, அலுவலக தன்னியக்கப்படுத்தல், பொறியியற்படுத்தல் மற்றும் ஆடைத் துறைகளில் பல முன்னணிக் கம்பனிகளில் மனித வளப் பிரிவின் தலைவராக இருந்தவர். ஒரு தசாப்த காலத்திற்கு மேலாக அவர் கம்பனித் துறையில் ஆலோசகராகவும் தேர்ச்சி அபிவிருத்தி வசதி ஏற்பாட்டாளராகவும் இருந்து வருகிறார்.

'கொம்பன்வெல்த் ஒவ் லேனிங்' இலிருந்து வியாபார நிருவாகத்தில் முதுமாணிப் பட்டத்தினைப் பெற்றுக் கொண்ட திரு. பிறடீபா கெக்குலாவல இலங்கை தகவல் தொழில்நுட்ப நிருவகத்திலிருந்து தகவல் தொழில்நுட்பத்தில் பட்டப்பிற்றடிப்பு டிப்ளோமாவைப் பெற்றுக்கொண்டார். அவர் ஜெனிவாவைத் தளமாகக் கொண்ட சர்வதேச விமானப் போக்குவரத்து அமைப்பின் மனித வளக் குழுவின் கண்டறிதல், வழிகாட்டல் குழுவிலும் பணியாற்றியிருக்கிறார்.

மேஜர் ஜெனரல் பி சந்திரவன்ச

மேஜர் ஜெனரல் பி சந்திரவன்ச குழும பாதுகாப்பு ஏற்பாடு மற்றும் நிருவாகத் தலைவராக 2012இல் கம்பனியில் இணைந்து கொண்டார். 1976இல் இலங்கை இராணுவத்தில் இணைந்து கொண்ட மேஜர் ஜெனரல் பி சந்திரவன்ச 2006இல் மேஜர் ஜெனரலாக ஓய்வு பெறும் வரை இராணுவத்திலே பணியாற்றினார். இராணுவத்திலிருந்து அவர் ஓய்வு பெற்றதைத் தொடர்ந்து நுகர்வோர் அலுவல்கள் அதிகாரசபையின் நிறைவேற்றுப் பணிப்பாளராக நியமிக்கப்பட்டார்.

திரு. லால் பெரேரா

1980இல் கம்பனியில் இணைந்து கொண்ட திரு. லால் பெரேரா 2012இல் உலக விற்பனைப் பிரிவின் தலைவராக நியமிக்கப்பட்டார். விமானப் போக்குவரத்துத் துறையில் 32 ஆண்டுகளுக்கும் மேலான அனுபவத்தினைக் கொண்டவர் இவர். இதற்கு முன்னர் அவர் மத்திய கிழக்கு மற்றும் ஆபிரிக்க பிராந்திய முகாமையாளர், இந்திய துணைக் கண்டத்தின் முகாமையாளர் உள்ளிட்ட கம்பனியின் பல பதவிகளை வகித்திருக்கிறார். அவர் இந்தியா, இலங்கை, ஐக்கிய அரபு எமிரேட்ஸ் மற்றும் குவைத் நாடுகளுக்கான கம்பனியின் முகாமையாளராகவும் பதவி வகித்திருக்கிறார்.

திரு. சாமறா பெரேரா

1990இல் கம்பனியில் இணைந்து கொண்ட திரு. சாமறா பெரேரா 2013இல் தகவல் தொழில்நுட்பத் தலைவராக நியமிக்கப்பட்டார். கம்பனியின் பதவிக் காலத்தில் திரு. சாமறா பெரேரா தகவல் தொழில்நுட்பத்துடன் தொடர்பான பல பதவிகளை வகித்திருக்கிறார். மொறட்டவ பல்லைக்கழகம், இலங்கையிலிருந்து இலத்திரனியல் மற்றும் தொடர்புட்டலில் விஞ்ஞான இளமாணிப் பட்டத்தினைப் பெற்ற இவர் ஐக்கிய இராச்சியத்தின் லெய்சிஸ்டர் பல்கலைக்கழகத்திலிருந்து வியாபார நிருவாகத்தில் முதுமாணிப் பட்டமொன்றினைப் பெற்றிருக்கிறார்.

திரு. சாமறா றணசிங்க

திரு சாமறா றணசிங்க 2013இல் விமானச் சரக்குப் போக்குவரத்துத் தலைவராக இணைந்து கொண்டார். திரு. சாமறா றணசிங்க வாடிக்கையாளர் பணிகள், விமானப் போக்குவரத்து ஒதுக்கங்கள், விமான சரக்குப் போக்குவரத்து விற்பனை மற்றும் சந்தைப்படுத்தல் மற்றும் விமானநிலைய சரக்குப் போக்குவரத்துத் தொழிற்பாடுகள் ஆகிய துறைகளிலுள்ள விமான நிறுவன சரக்குப் போக்குவரத்து மற்றும் விமானப் போக்குவரத்துத் துறையில் 14 ஆண்டுகளுக்கு மேற்பட்ட அனுபவத்தினைக் கொண்டவராவார். கம்பனியில் இணைந்து கொள்வதற்கு முன்னராக திரு. சாமறா றணசிங்க இலங்கையில் தொழிற்படும் சர்வதேச விமான நிறுவனத்தில் மூத்த அலுவலராக பதவி வகித்தவராவார்.

தொழிற்படுகின்ற சூழல்

வான் போக்குவரத்துப் பணிகளுக்குக் காணப்படும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்த கேள்வி மிகத் தெளிவான பெறுமானங்கள் உருவாக்கப்பட்டு வாடிக்கையாளர் மீது சுமத்தப்படுவதும் விமான நிறுவனங்களுக்குப் போதுமான இலாபங்களைத் தோற்றுவிக்கவில்லை.

உலகளாவிய தன்மை

உலகளாவிய விமானப் போக்குவரத்துத் தொழில் துறையானது உலகத்தினை மாற்றியமைக்கின்ற மிகச்சக்தி வாய்ந்த தனியொரு முகவர்களிலொன்றாக தொடர்ந்தும் விளங்கி வருகின்றது. இது ஏற்படுத்துகின்ற விரைந்த இணைப்புக்கள் உலகமயமாக்கலை இயலச் செய்வதுடன், இது, நவீன நடவடிக்கைகளையும் தனிப்பட்டவர்களின் அனுபவங்களையும் உருவமைக்கும் ஒன்றாகவும் காணப்படுகின்றது.

இவ்வுணர்வுபூர்வமான கருத்துக்கள் இலாபத்தன்மை மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து பெறுமதிச் சங்கிலி மீது இன்றடிவனல் ஏவியேசன் ரான்ஸ்போர்ட் அசோசியேசனினால் மேற்கொள்ளப்பட்ட அடிப்படை ஆய்வுகளுக்கான முகவுரையும் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளன. இவ்வறிக்கையானது தொடர்பான விமானப் போக்குவரத்தின் உலகளாவிய தொழிற்பாட்டுச் சூழல் தொடர்பான எமது பகுப்பாய்விற்கான அடிப்படையினை உருவாக்கியிருக்கிறது.

விமான நிறுவனங்களும் பரந்த விமானப் போக்குவரத்து வழங்கல் சங்கிலியும் நுகர்வோருக்கும் பரந்தளவு பொருளாதாரத்திற்கும் கணிசமானளவு பெறுமானங்களை உருவாக்கியிருக்கிறது. இப்பெறுமான உருவாக்கத்தின் நிறுபணம் கடந்த 40 ஆண்டுகளுக்கும் மேற்பட்ட உண்மைகளுடன் இணைந்ததாகக் காணப்படுகிறது. விமானப் போக்குவரத்து பத்து மடங்கினாலும் விமானச் சரக்குப் போக்குவரத்து பதினான்கு மடங்கினாலும் விரிவடைந்த வேளையில் உலகின் மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தி மூன்று தொடக்கம் நான்கு மடங்கு அதிகரிப்பினை மாத்திரமே பதிவு செய்துள்ளது.

விமானப் போக்குவரத்துப் பணிகளுக்குக் காணப்படும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்த

கேள்வியும் மிகத் தெளிவான பெறுமானங்கள் உருவாக்கப்பட்டு வாடிக்கையாளர் மீது அவை சுமத்தப்படுகின்ற இன்றைய யதார்த்த நிலைமையின் காரணமாக உலகெங்கிலுமுள்ள விமான நிறுவனங்கள் போதுமான இலாபங்களைப் பெறுவதற்கு போராடிக்கொண்டிருக்கின்றன.

எயர்லையின்ஸ் நிதியியல் உலகளாவிய அண்மைய ஆய்வொன்று வெளிச்செல்லும் பயணி ஒருவருக்கான விமான நிறுவனமொன்றினால் இலாபமாக உருவாக்கப்படுகின்ற தொகை ஐ.அ.டொலர் 228 கொண்டதொரு சிறிய தொகை என எடுத்துக்காட்டுகிறது. இது பயணி ஒருவரின் பொருட்டு துணைப் பணியிலிருந்து கிடைக்கும் ஐ.அ.டொலர் 12 இணையும் உள்ளடக்கியுள்ளது. எவ்வாறெனினும், வரி மற்றும் கடனுக்கான வட்டி என்பனவற்றைச் செலுத்திய பின்னர் பயணி ஒருவருக்கான தேரிய இலாபம் ஐ.அ.டொலர் 2.56 மட்டுமே. எனவே, மிகச் சிறிய தொகை இலாபமாகும். இதன் காரணமாக செலவினை, வரியினை அல்லது கேள்வியினை அதிகரிக்கின்ற விதத்திலான நடவடிக்கைகள் அனைத்து இலாபங்களையும் சேர்த்து இல்லாமல் செய்துவிடும்.

அத்துடன், 1970 இலிருந்து 2010 வரையான 40 ஆண்டுகளுக்கும் மேலான காலப்பகுதியில், இத்தொழில்துறையானது, உண்மை நியதிகளில் அலகொன்றிற்கான செலவினை அரைப் பங்காகக் கட்டுப்படுத்திக் கொள்வதில் வெற்றி கொண்டது. எவ்வாறாயினும், இவ்வினைத்திறன் மூலம் பெற்ற இலாபங்கள் அனைத்தும் குறைந்த விலைகளினூடாக வாடிக்கையாளர்களுக்கு வழங்கப்பட்டன. இது வாடிக்கையாளர்களுக்குக் கணிசமான பெறுமானங்களை உருவாக்கியுள்ளது. இது நல்லதொரு விடயமாகும். எனினும், பிரச்சனையாதெனில், இது விமான நிறுவனங்களை

சாத்தியமற்ற சிறிய இலாபங்களுக்குள் இட்டுச்சென்றதுடன் விமான நிறுவனத்தின் பங்குகளில் முதலீடு செய்தோர் தாம் முதலீடு செய்த மூலதனத்திற்கான வெகுமதிகளையும் பெறமுடியாமல் செய்தது.

மூலதனச் செலவிற்கும் குறைவாக மூலதனத்தின் மீது வருமானத்தினைத் தொடர்ச்சியாக உருவாக்குவது விமான தொழில்துறையில் வழமையற்றதொன்றாகும். சில விமான நிறுவனங்கள் நியாயமானதொரு தொடர்ச்சியான இலாபத்திணையும் அதன் பங்குகளின் சொந்தக்காரர்களுக்குப் பெறுமானங்களையும் வழங்குகின்ற வேளையில் இவை மிகக் குறைந்த எண்ணிக்கையினதாகவே காணப்படுகின்றன. பெரும்பாலான விமான நிறுவனங்களில் அவை ஒன்றில் முதிர்ச்சியடைந்தவாகவோ அல்லது அபிவிருத்தியடைந்து வருகின்றனவாகவோ இருப்பினும் குறைந்த செலவினைக் கொண்ட போக்குவரத்தாளர் மற்றும் அனைத்துப் புவியியல் பிரதேசங்கள் மற்றும் சந்தைகள் உட்பட பெரும்பாலான விமான நிறுவனங்களின் சூழ்நிலை இதுவேயாகும். எனவே, புவியியல் அல்லது வியாபார மாதிரி எதுவும் குறைந்த இலாபத்தன்மை மீதான தாக்கத்திற்குக் காரணமெதையும் கொண்டிருக்கவில்லைப் போல் தெரிகிறது.

முறைமை முழுவதும் வியாபித்திருக்கும் இக்குறைச் செயலாற்றப் பிரச்சனையானது அனைத்து விமான நிறுவனங்களையும் ஒன்றில் வழங்கல் சங்கிலியின் பிரச்சனைகளின் மூலமாக அல்லது தொழில்துறையின் அமைப்பியல் மூலமாக பாதித்திருக்கிறது.

வருமானம் எதிர் மூலதனச் செலவினை நாம் ஆராயுமிடத்து வழங்கல் சங்கிலி மற்றும் உலகளாவிய விமானப் போக்குவரத்தத் தொழில்துறையுடன் தொடர்பான பகுப்பாய்வொன்று விமான நிறுவனங்கள்



மிக வறிய நிலையில் காணப்படுகின்றன என்பதனையும் ஈட்டப்படுகின்ற வருமானம், 7 சதவீதத்திலிருந்து 10 சதவீதம் வரையான வீச்சில் காணப்படும் மூலதனச் செலவினத்திற்கெதிராக ஏறத்தாழ 4 சதவீதத்தினால் காணப்படுவதையும் எடுத்துக்காட்டுகின்றது. சங்கிலியிலுள்ள பெரும்பாலும் ஏனைய அனைத்து தொழிற்பாட்டாளர்களும் சிறந்த முறையில் தொழிற்பட்டுள்ளனர். நிர்ணயத் தேவைப்பாடுகளைக் கொண்ட பெறுமதிச் சங்கிலிகளில் பிரச்சனைகள் காணப்படுகின்றன. சில துறைகளில் போட்டித்தன்மை குறைவாகக் காணப்படுவது போட்டிச் சந்தைகளில் காணப்படுவனவற்றை விட செயன்முறைப்படுத்தலும் முதலீட்டு வருமானமும் கூடுதலாகக் காணப்படுவதற்கு வழிவகுத்திருக்கின்றது. வருமானம் சமமற்றதாகவும் வழங்கல் சங்கிலியில் வினைத்திறன்ற முறையில் பங்கீடு செய்யப்பட்டிருப்பதும் வெளிப்படையானதொன்றாகக் காணப்படுகின்றது.

எரிபொருள் விமானத் தொழில்துறைக்கான முக்கிய செலவுக்கூறுகளில் ஒன்றாகவுள்ளது. 2004 இலிருந்து 2011 வரையான காலப்பகுதியில் எரிபொருள் செலவுகள் கடுமையாக உயர்வடைந்து தொழிற்பாட்டுச் செலவுகளில் 17 சதவீதம் தொடக்கம் 30 சதவீதம் வரையிலான பங்கினை உள்எடக்கியிருந்தன. எனினும், மோசமான தொழில்நுட்பவியல் மற்றும் வினைத்திறன்ற தொழிற்பாடுகளின் காரணமாக எரிபொருள் செலவு உயர்ந்ததாகக் காணப்படவில்லை. கடந்த 40 ஆண்டுக் காலப்பகுதியில் பறப்புக்களுக்காக பயன்படுத்தப்பட்ட

எரிபொருளின் தொன் கிலோமீற்றருக்கான தொகை அரைப்பங்கிற்கும் கூடுதலாகக் காணப்பட்டமைக்கு மேம்பட்ட எந்திர மற்றும் தொழில்நுட்பவியல் கட்டமைப்பே காரணமாகும். விமான நிறுவனங்களும் அவற்றின் விமானங்களினது பயன்பாட்டினை கணிசமாக மேம்படுத்தியிருக்கின்றன.

தற்போதைய விலைமட்டத்தில் எரிபொருள் தொழில்துறைக்காக விமானப் போக்குவரத்தினால் உருவாக்கப்பட்ட கணிசமான இலாபம் ஐ.அ.டொலர் 16 பில்லியனுக்கும் ஐ.அ.டொலர் 48 பில்லியனுக்கும் இடைப்பட்டதென மதிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது.

இத்தொழில்துறையின் செலவினை அதிகரிக்கின்ற ஏனைய சில காரணிகளாக தொழிலாளர், வினைத்திறன்றதும் இடர்நேர்வுகளுக்கீட்டுச் செல்வதற்குமான நிரம்பல் சங்கிலியில் காணப்படும் குறைந்த போட்டித்தன்மை அழுத்தங்கள் (விமானப் போக்குவரத்து வழங்கல் சங்கிலியில் மிகச் சமமற்ற முறையில் காணப்படும் பங்கீடு - விமான நிறுவனத் துறை மூலதனங்களின் மீது மிகக் குறைந்த வருமானத்தினை ஈட்டுவதினால் வருமானத்தில் அல்லது இடர்நேர்வினால் பெருமளவு தளம்பல்களை எதிர்நோக்குகின்றன).

இவ்விமான நிறுவனங்கள் அவை உருவாக்கும் பெறுமானங்களை அதிகரிக்கும் பொருட்டும் நிதியியல் உறுதிப்பாட்டினை உறுதிப்படுத்தும் பொருட்டும் பெறுமதிச் சங்கிலியின் பொருளாதார வினைத்திறனை மேம்படுத்துவதற்காக விமான நிறுவனங்களினாலும் அவற்றின் வியாபாரப் பங்களாளர்களினாலும் எடுக்கப்பட வேண்டிய நடவடிக்கைகள் தான் என்ன?

பெறுமான உருவாக்கங்களை மேம்படுத்தக்கூடிய பல்வேறு மாற்றங்களின் வீச்சு - வினைத்திறன்ற தன்மையைக் குறைத்தல், மிகையான இலாபங்களைக் குறைத்து அவற்றைச் சம்பந்தத்தில் (அதாவது வழங்கல் சங்கிலியின் குறிப்பிட்ட துறைகளில் காணப்படும் குறைந்த போட்டியின் காரணமாக பெருப்பிக்கப்பட்ட வழங்கல் சங்கிலியின் ஏதேனும்மொரு இடத்தில் முதலீட்டாளர்கள் உயர்ந்த வருவாய்க்காக காத்திருத்தல்) இடர்நேர்வுகளைக் குறைத்தல் மற்றும் வாடிக்கையாளர் அனுபவங்களை முன்னேற்றதல் - என்னவற்றை உள்ளடக்கியிருக்கிறது.

வழங்கல் சங்கிலிக்கு வெளியே கட்டுப்படுத்தப்பட வேண்டிய ஏனைய காரணிகளாக தொழில்துறை அமைப்பு மற்றும் போட்டியின்தன்மை போன்றன காணப்படுகின்றன.

அநேக சந்தர்ப்பங்களில் முன்னோக்கிச் செல்வதற்கான பெரும்பாலான சாதனங்கள் பங்குடமை - விமானப் போக்குவரத்து வழங்கல் சங்கிலியிலுள்ள விமான நிறுவனங்களுக்கும் ஏனைய அவர்களது வியாபாரப் பங்குடமையாளர்களுக்குமிடையே தொடர்புபட்டிருக்கிறது. இங்கு வியாபாரங்களை மேற்கொள்வதில் இருதரப்பினருக்குமிடையேயான இலாபங்கள் வேறுபட்டனவாகக் காணப்படுகின்றன.

நிலைக்குத்தான ஒருங்கிணைப்பு போன்ற ஏனைய பல வழிமுறைகள், நிரம்பல் சந்தைகள் சிறந்த முறையில் தொழிற்படுவதற்குதவும் சிறந்ததும் மிக வெளிப்படையான தகவல்களை சுற்றோட்டப்படுத்தல் கூடியளவிற்கு வினைத்திறன்மிகக் வர்த்தக ரீதியான

தேசிய போக்குவரத்து நிறுவனமாக விளங்கும் சிறிலங்கன் எயர்லையின் இலங்கையில் செயற்படும் மிகச் சிறந்த விமான நிறுவனமாக இருப்பதுடன் தேசிய அபிவிருத்தியில் முக்கியமானதொரு பங்காளராகவும் நோக்கப்படுகிறது.

பேர்ப்பேச்சுக்களுக்கு உதவும் விதத்தில் செலவு அடிப்படையிலான அளவீட்டுக் குறியீடுகளை ஏற்படுத்தல் என்பனவும் அவற்றுடன் தொடர்பானவையாகும்.

அடுத்த 20 ஆண்டுகளுக்கும் அதற்கு அப்பாலும் ஆசிய பசுபிக் மற்றும் லத்தீன் அமெரிக்கா வசமுள்ள தோற்றம் பெற்றுவுரும் பொருளாதாரங்கள் மேலும் துணைச் சகாரா, ஆபிரிக்கா என்பனவற்றிலுள்ள விரிவடைந்துவரும் மத்திய வகுப்பினரினால் தோற்றுவிக்கப்படுகின்ற விமானப் பயணம் மற்றும் சரக்குப் போக்குவரத்துப் பணிகளுக்கான கேள்வியை ஈடுசெய்வதற்கு விமானத் தொழில்துறை அதன் பணிகளை மூன்று மடங்கினால் அல்லது நான்கு மடங்கினால் அதிகரிக்குமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

ஆசிய பசுபிக் மற்றும் அபிவிருத்தியடைந்துவரும் பிராந்தியங்களில் விரிவடைந்துவரும் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதற்கு ஏற்றவிதத்தில் அடுத்த இரு தசாப்தங்களில் விமானங்களை வாங்குவதற்கு ஐ.அ.டொலர் 4 நில்லியனிலிருந்து ஐ.அ.டொலர் 5 நில்லியன் வரையான புதிய மூலதனம் தேவைப்படுமென உலகளாவிய ரீதியில் மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

உள்ளூர்

இலங்கையின் பொருளாதாரம் 2012இல் அடையப்பட்ட 6.4 சதவீதமான வளர்ச்சியிலிருந்து உயர்வடைந்து 2013இல் 7.3 சதவீதம் கொண்ட மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தியினைப் பிரதிபலித்தது. இப்பேறுபேறானது, பொருளாதாரத்திற்கு அனைத்துத் துறைகளிலுமிருந்து கிடைத்த

சாதகமான செயலாற்றத்திலிருந்தும் பெறப்பட்டது. அத்துடன் சாதகமான வானிலை நிலைமைகளும் வெளிநாட்டுக் கேள்வியில் ஏற்பட்ட படிப்படியான மீட்சியும் முக்கிய பங்களிப்புக் காரணிகளாக விளங்கின.

ஏனைய பல உபாய ரீதியான முயற்சிகளுக்கிடையே பிராந்திய விமானப் போக்குவரத்து மையமாக இலங்கையை உருவாக்குவதுடன் தொடர்பான தேசிய அபிவிருத்திக்கான அரசாங்கத்தின் விபரணத்திட்டம் காணப்பட்டது. இதனை அடையும் விதத்தில் 2013இல் தென் மாகாணத்தில் இலங்கையின் இரண்டாவது சர்வதேச விமான நிலையம் மத்தளவில் உருவாக்கப்பட்டதுடன் அதேபோன்று தேசிய அபிவிருத்தி விபரணத்திட்டத்தின் முக்கிய தூண்டுதல் விடயங்களாகக் காணப்படும் சுற்றுலா மற்றும் பொழுதுபோக்குத் துறைகளை அபிவிருத்தி செய்வதிலும் ஒன்றிணைந்த முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

தேசிய போக்குவரத்து நிறுவனமாகவும் இலங்கையில் தொழிற்படுகின்ற முதன்மையான எயர்லையினாக நோக்கப்படுகின்ற சிறிலங்கன் எயர்லையின் அத்தகைய முன்னெடுப்புகளின் மிக முக்கியமானதொரு பாகமாக விளங்குகிறது.

இதன் பொருளாதாரத்திற்குப் புறம்பாக, இலங்கையின் சுற்றுலாத் தொழில்துறை குறிப்பிடத்தக்க வளர்ச்சியைக் கொண்டிருந்தது. சுற்றுலா உட்பட மற்றைய பல அம்சங்களுடன் இலங்கையை முக்கியமானதொரு பொருளாதார மையமாக உருவாக்குவதே அரசாங்கத்தின் கொள்கையாகும். இலங்கை சுற்றுலா அபிவிருத்தி அதிகாரசபையின்படி இலங்கைக்கான சுற்றுலாப் பயணிகளின் எண்ணிக்கை 2009இல் 448,000

விருந்தினர்களிடமிருந்து 2013இல் 1.3 மில்லியனுக்கு அதிகரித்திருக்கிறது.

மேலும், ஆசிய பசுபிக் பிராந்தியத்தின் சந்தைகளுடன் தொடர்புபடுத்தி மேற்கொள்ளப்பட்ட உலகளாவிய பயணத்தின் எறிவு செய்யப்பட்ட வளர்ச்சியைப் பரிசீலிக்கும் பொழுது உலகின் வலுவானது விரைவானதுமான பிராந்திய வளர்ச்சியினது பாய்ச்சலின் ஒரு பகுதியினைக் கவர்ந்து கொள்ளக்கூடிய பொறாமைப்படத்தக்கதொரு அமைவிடத்தில் கொழும்பு அமைந்திருப்பதனைக் காணலாம்.

சிறிலங்கன் எயர்லையின்சைப் பொறுத்தவரையில், குறிப்பிடத்தக்க விடயம் பகுதியளவான தனியார்மயமாக்கலும் சிறிலங்கனுக்கும் துபாயின் தளமாகக் கொண்ட விமானப் போக்குவரத்து நிறுவனத்திற்குமிடையிலான 10 ஆண்டு பங்குடமை 2010ஆம் ஆண்டில் முடிவடைகின்றமையே குறிக்கின்ற விதத்திலும் 43.63 சதவீதத்தினை அரசாங்கம் கொள்வனவு செய்தமையின் மூலம் இலங்கை அரசாங்கம் மீண்டுமொரு முறை இந்நிறுவனத்தின் முக்கிய பங்குடமையாளராக மாற்றியிருப்பதாகும்.

இதன் பின்னர் அரசாங்கம் எயர்லையின் வளர்ச்சிக்கு ஆதரவளிப்பதன் மூலம் அதன் அபிவிருத்திக்கு முழு அர்ப்பணிப்புடன் பணியாற்றி வருகிறது. உள்ளூர் சந்தையில் காணப்படுகின்ற பல்வேறு தடைகளிடையே எயர்லையின் இலாபத்தன்மையினைப் பாதிக்கின்ற முக்கியமானதொரு காரணியாக விமான எரிபொருளின் செலவு தொடர்ந்தும் காணப்படுகிறது. இதன் தாக்கம் இவ்விதத்தின் செய்திப் பிரிவில் ஆராயப்பட்டிருக்கிறது.

இலக்குகள் மற்றும் உபாயங்கள்

எயர்லையின் உபாய

வியாபாரத்திட்டமொன்றினை

நடைமுறைக்கிடீருக்கிறது. இதன் முக்கிய

நோக்கம் சிறிலங்கனின் இழப்புக்களை

ஏற்படுத்தும் போக்கினை மாற்றியமைத்து

எயர்லையின் அடித்தளத்தில்

குறிப்பிடத்தக்க முன்னேற்றத்தினை

எய்துவதேயாகும். திட்டமானது

உள்ளூர் மற்றும் உலகளாவிய ரீதி

இரண்டிலும் கைத்தொழிலின் “நவீனத்துவ

தொழிற்பாட்டினை” கவனத்தில் கொள்வதுடன்

எயர்லையின் செயலாற்றத்தினையும்

தற்போது எதிர்நோக்கப்படுகின்றதும்

எதிர்காலத்தில் ஏற்படக்கூடியதுமான

சவால்களையும் மிக நுணுக்கமாக பரிட்சிக்கும்.

போக்குவரத்திற்கான கேள்வி இயலாவு

அதிகரிப்புக்களை விஞ்சுகின்ற

தற்போதைய சூழ்நிலையில் எயர்லையின்

இவ்விடைவெளியினை சுருக்குவது பற்றி

கவனம் செலுத்தும். எனவே, வலுவான

கேள்விகள் நம்பகமான இயலாவு

வளர்ச்சியின் மூலம் ஈடுசெய்யப்படும்.

இது குறிப்பிடத்தக்களவு உயர்

சுமையினையும் மிக யதார்த்தமான கட்டண

அமைப்பினையும் தோற்றுவிக்கும்.

மேலும், எயர்லையின் விரும்பத்தக்க

இலக்குகளை எய்துவதற்கு உதவும்

முன்னெடுப்புக்களை நடைமுறைப்படுத்தி

வருகின்றது.

ஆய்விற்குரிய ஆண்டில், இன்றைய

காலகட்டத்தில் மிகப் பெருமைக்குரிய

விமான அணி வலையமைப்புக்களில்

ஒன்றாக விளங்கும் வண்வேர்ன்ட் அணியுடன்

இணந்து கொள்வதற்கான பூர்வாங்க

வேலைகளை எயர்லையின் மேற்கொண்டது.

ஐந்தொகைக்குப் பின்னர் 2014 மே 1 இல்

உறுப்புரிமை பேணப்பட்டது.

சிறிலங்கன், மிகச் சிக்கனமான எரிபொருள்

மற்றும் பேணல் சிநேகபூர்வத் தன்மையினைக்

கொண்ட எயார்பஸ் A330 மற்றும் A350

என்பனவற்றின் மூலம் பழைய விமானங்களை

அகற்றி விமானங்களை புதுப்பிக்கும்

நிகழ்ச்சித்திட்டத்தினை தொடங்கியிருக்கிறது.

ஓரிடத்திலிருந்து இன்னோரிடத்திற்கான

பிரச்சனைகளற்ற பயணத்தினை

வழங்குவதற்காக பயணத்தின் போது

அதிநவீனத்துவ முறைகளிலிருந்து

மிக நுண்ணிய தொழில்நுட்பங்களைப்

பயன்படுத்துவதற்காக பெறுமதிக்கூட்டல்

நியதிகளில் எயர்லையின்

நிலையான விதத்தில் தொடர்ந்தும்

வாடிக்கையாளர்களுக்கு வசதிகளை

வழங்கியது.

அத்துடன் எயர்லையின் மிக உத்வேகம்

மிக்க வருமான முகாமைத்துவ

நடைமுறைகள், வேறுபட்ட வருமானம்

மற்றும் செலவுச் சிக்கனமான மேம்பாட்டு

முன்னெடுப்புக்களை பின்பற்றியதுடன்

வலையமைப்பினை உச்சப்படுத்துவதற்கான

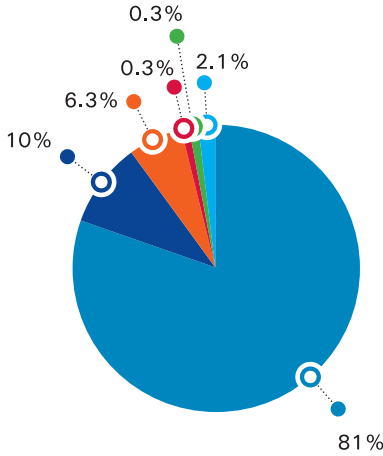
நடவடிக்கைகளையும் தீவிரமாக தொடர்ந்தது.

நிதியியல் செயலாற்றம்

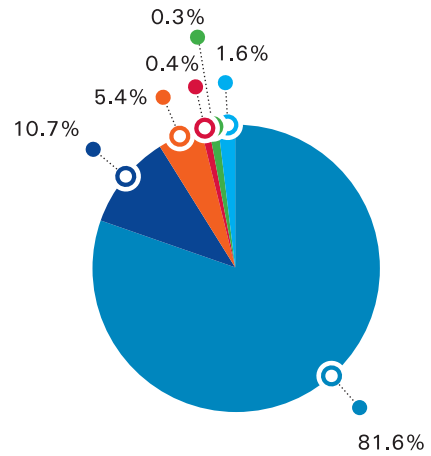
வருமானம்

2014 மற்றும் 2013இல் முடிவடைந்த நிதியியல் ஆண்டுகளுக்கான குழுமத்தின் வருமானத்தின் உள்ளமைப்பினை பின்வரும் வரைபடம் காட்டுகிறது.

குழும வருமானத்தின் உள்ளமைப்பு



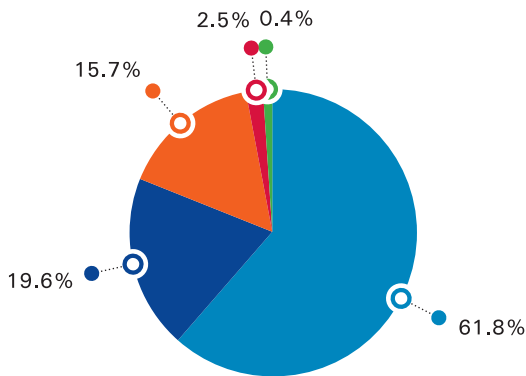
2014



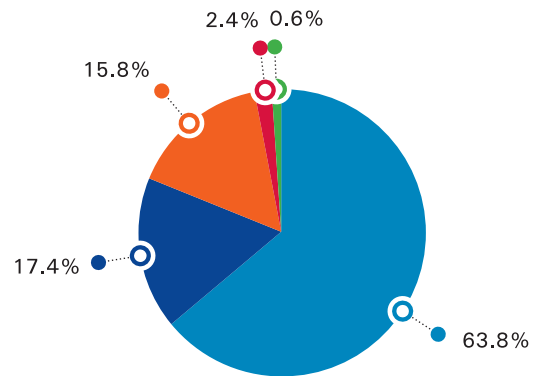
2013

■ பயனிகள் மற்றும் மேலதிகப் பொதி
 ■ சரக்கு மற்றும் அஞ்சல்
 ■ வான் முனைக்கோடி மற்றும் ஏனைய பணிகள்
 ■ தீவையற்றவை
 ■ அட்டவணைப்படுத்தப்படாத பணிகள்
 ■ விமானத்திற்குள் உணவு வழங்கல்

புவியியல் ரீதியான பிரிவுகளின்படி வருமானம் - (மூல விற்பனையின்படி வருமானம்)



2014



2013

■ ஆசியா
 ■ ஐரோப்பா மற்றும் ஆபிரிக்கா
 ■ மத்திய கிழக்கு
 ■ வட மற்றும் தென் அமெரிக்கா
 ■ தென் மேற்கு பசிபிக்

வருமானப் பக்கத்தில் பயணிகள் மற்றும் சரக்குப் போக்குவரத்து குழுமத்தின் வருமானமான ரூ.124,154.62 இல் பெரும் பங்கிற்கு வகைகூறின. இது 2.26 சதவீதமாக விளங்கி ஓராண்டிற்கு முன்னைய நிலையிலும் பார்க்க உயர்வாகக் காணப்பட்டது.

இயலாவு, கொண்டு செல்லப்பட்ட பயணிகள் மற்றும் சமைக் காரணிகள் ஆகிய நியதிகளில் போக்குவரத்து முன்னைய ஆண்டின் மட்டத்திலேயே பெருமளவிற்குக் காணப்பட்டது. குழுமத்தினால் கையாளப்பட்ட ஏனைய பல விமான நிறுவன பறப்புக்களின் எண்ணிக்கை 2013இன் 10,560 இலிருந்து 2014இல் 12,046 இற்கு அதிகரித்தமையின் காரணமாக விமான முனைக்கோடி மற்றும் ஏனைய பணிகள் மற்றும் பறப்புக்களுக்கான உணவு வழங்கல் என்பனவற்றிலிருந்தான வருமானம் குறிப்பிடத்தக்களவிற்கு அதிகரித்தமையின் காரணமாக ஆண்டிற்கான மொத்த வருமானம் ரூ.2.75 மில்லியனினால் அல்லது 2.26 சதவீதத்தினால் அதிகரித்தது.

புவியியல்சார் பிரிவுகளின் நியதிகளில் உயர்ந்த வருமானப் பங்களிப்பிற்கு ஆசியா வகைகூறி குழுமத்தின் மொத்த வருமானத்தில் ஏறத்தாழ 62 சதவீதத்தினைக் கொண்டிருந்த வேளையில் பேணல் முன்னைய ஆண்டின் அதேமட்டத்திலே காணப்பட்டது. ஐரோப்பாவிலிருந்தான பங்களிப்பு குழுமத்தின் வருமானத்தில் 20 சதவீதமாக விளங்கி 2013 உடன் ஒப்பிடுகையில் 15 சதவீத வளர்ச்சியைப் பதிவு செய்தது.

கணக்கீட்டுக் கொள்கையில் மாற்றல்

கம்பனி விமான எந்திரங்களின் முக்கிய பழுதுபார்ப்பு அதன் தொழிற்பாட்டு குத்தகை மீதான தரையிறங்கல் சாதனங்கள் என்பனவற்றை கணக்கீடு தொடர்பில் கம்பனி தன்னிச்சையாகவே தனது கணக்கீட்டுக் கொள்கையை மாற்றிக் கொண்டது. முக்கிய கொடுக்கல்வாங்கல்கள் தொடர்பில் கூடியளவிற்குத் தொடர்பான தகவல்களை வழங்குகின்ற விதத்தில் புதிய கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள் பின்பற்றப்பட்டன.

ஒரு காலப்பகுதிக்கும் மேலாக எதிர்காலப் பொருளாதார நன்மைகளை வழங்குகின்ற பாரிய பேணல், எந்திரங்கள் மற்றும் தரையிறக்கல் சாதனங்களுக்கான பழுதுபார்த்தல் என்பனவற்றின் செலவுகள் முக்கிய பழுதுபார்த்தல் மற்றும் முகாமைத்துவ கலந்துரையாடல் மற்றும் பகுப்பாய்வு நிதியியல் செயலாற்றம் விமான எந்திரங்களின் தரமுயர்த்தல் என மூலதனமயப்படுத்தப்பட்டதுடன் அவை அடுத்த முக்கிய பழுதுபார்த்தல் காலம் வரையான மதிப்பிடப்பட்ட பறப்பு மணித்தியாலங்கள் அல்லது எஞ்சியுள்ள குத்தகைக் காலம் இதில் எது குறைவானதோ அக்காலப்பகுதியில் பதிவழிக்கப்பட்டன.

புதிய கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள் பின்பற்றப்பட்டமையுடன் பேணல், எந்திரங்கள், தரையிறங்கல் சாதனங்கள் என்பனவற்றின் பாரிய பேணல், எந்திரங்கள், தரையிறங்கல் சாதனங்கள் என்பனவற்றின் திருத்தங்கள் தொடர்பான செலவுகள் மற்றும் விமானங்கள் திரும்பிவரும் செலவு என்பன அட்டுறு அடிப்படையில் கணக்கிடப்பட்டன. மேற்குறிப்பிடப்பட்ட

செலவினங்களுக்கான ஏற்பாடுகள் பழுதுபார்த்தலின் தன்மையைப் பொறுத்து பயன்பாடு அதன் நேரத்தின் அடிப்படையில் நிதியியல் கூற்றுக்களில் படிப்படியாக காட்டப்பட்டன. இதன்படி, எந்திரங்கள் மற்றும் தரையிறங்கல் சாதனங்களுக்கான முக்கிய திருத்தங்களின் போது சொத்துக்களெதுவும் அங்கீகரிக்கப்படாததுடன் இது தொடர்பாக ஏற்பட்ட செலவு தொடர்பான ஏற்பாடுகளுக்கெதிராக எதிரீடு செய்யப்பட்டன. ஏற்பாடுகளுக்கும் உண்மையான திருத்தல் செலவுகளுக்குமிடையிலான வேறுபாடு செலவினங்களில் ஏற்பட்ட காலப்பகுதிக்கான வருமானக்கூற்றுக்களில் அங்கீகரிக்கப்பட்டன.

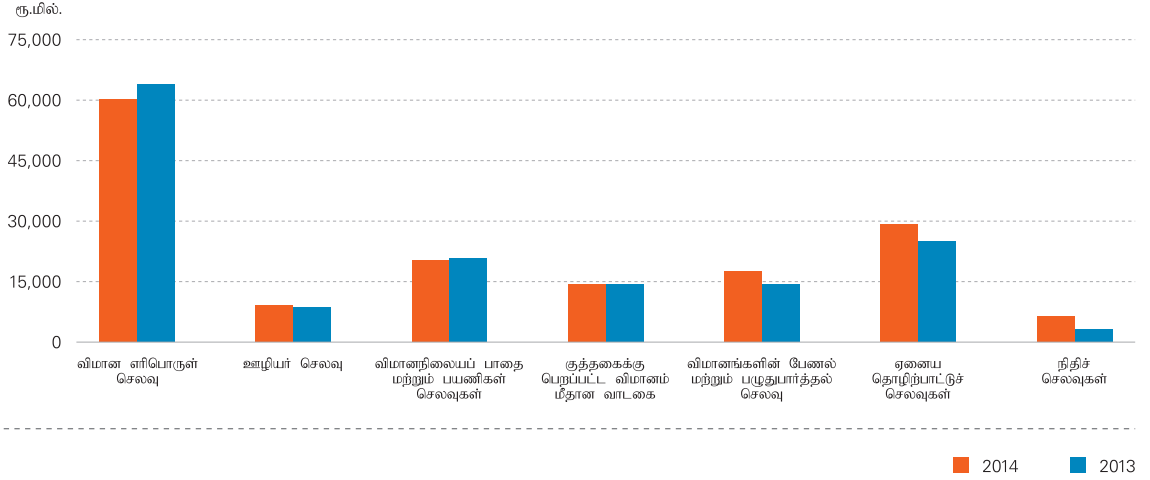
கணக்கீட்டுக் கொள்கையில் ஏற்பட்ட மாற்றங்களின் தாக்கம் நிதியியல் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்பீடு 2.5இல் மிக விபரமாக வெளிப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

செலவினம்

பின்வரும் தரவு 2014 மற்றும் 2013இல் முடிவடைந்த ஆண்டுகளுக்கான குழுமத்தின் செலவினங்களின் உள்ளமைப்பினை எடுத்துக்காட்டுகிறது:

வருமானம்	2014	2013
	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.
விமான எரிபொருள் செலவு	59,947	63,865
ஊழியர் செலவு	9,102	8,675
விமானநிலையப் பாதை மற்றும் பயணிகள் செலவுகள்	20,296	20,646
குத்தகைக்கு பெறப்பட்ட விமானம் மீதான வாடகை	14,555	14,514
விமானங்களின் பேணல் மற்றும் பழுதுபார்த்தல் செலவு	17,356	14,330
ஏனைய தொழிற்பாட்டுச் செலவுகள்	29,137	24,804
நிதிச் செலவுகள்	6,294	3,222

குழுமச் செலவுகளின் உள்ளமைப்பு



விமானங்களின் எரிபொருள் செலவு விமான நிலையங்களின் பாதை மற்றும் பயணிகள் செலவினங்கள் நீங்கலாக அனைத்து முக்கிய வகைத் தொழிற்பாட்டுச் செலவினங்களினதும் காரணமாக நிதியியல் செலவுகள் நீங்கலான மொத்தச் செலவினங்கள் ரூ.3,559 மில்லியனினால் அல்லது 2.42 சதவீதத்தினால் அதிகரித்தன. தற்போதுள்ள விமானத் தொகுதியின் சிக்கனமான எரிபொருள் பயன்பாடு (யுஏஎஸ்சி/ஏஜி) நியதிகளில் உலகின் எரிபொருள் விலைகள் 2013இன் 333.25 உடன் ஒப்பிடுகையில் 2014இல் 315.57 இற்கு குறைவடைந்தமை என்பனவற்றின் காரணமாக மீளாய்விற்குரிய ஆண்டில் விமான எரிபொருள் செலவு ரூ.3,918 மில்லியனினால் அல்லது 6.13 சதவீதத்தினால் குறைவடைந்தமை குறிப்பிடத்தக்கதொரு அம்சமாகும். இதன் காரணமாக அட்டவணைபிடிக்கப்பட்ட பணிகளிலிருந்தான வருமானத்திற்கான விமான எரிபொருள் செலவின் விகிதம் 2013இன் 56.96 சதவீதத்திலிருந்து 2014இல் 53.06 சதவீதத்திற்கு மேம்பட்டது.

கட்டாய விமான நவீனமயப்படுத்தலின் முக்கிய காரணமாக விமானங்களின் பேணல் மற்றும் பழுதுபார்த்தல் செலவு அதிகரித்ததுடன் விமானங்களின் திரும்பல் தொடர்பான செலவினங்கள் ஏறத்தாழ ரூ.2 பில்லியனாகக் காணப்பட்டன. 2014இல் காணப்பட்ட மோசமான செலாவணி வீத அசைவுகளின் காரணமாக ஏற்பட்ட ரூ.380 மில்லியன் கொண்ட செலாவணி இழப்புக்களின் காரணமாக ஏனைய தொழிற்பாட்டுச் செலவினங்கள் அதிகரிப்புக்களை பதிவு செய்ததுடன் சாதகமான செலாவணி வீத அசைவுகளின் காரணமாக 2013இல் ரூ.1,466 மில்லியன் செலாவணி இலாபங்கள் அங்கீகரிக்கப்பட்டன.

இந்நிலைமையில் தொழிற்பாட்டு இழப்பு ரூ.812 மில்லியனினால் அல்லது 3.19 சதவீதத்தினால் அதிகரித்தது.

நிதியியல் செலவுகள் அதிகரித்தமைக்கு கம்பனிக்கான மூலதன உள்ளீடாக இலங்கை அரசாங்கத்தினால் வழங்கப்பட்ட திறைசேரி முறிகளின் விற்பனை மீது ஏற்பட்ட ரூ.2 பில்லியன் கொண்ட இழப்பும் கம்பனியின் தொழிற்படு மூலதனத் தேவைப்பாடுகளுக்கு நிதியிடுவதற்கு பெறப்பட்ட கடன்பாடுகள் மீதான அதிகரித்த வட்டியும் முக்கிய காரணங்களாக அமைந்தன. இது வரிக்கு முன்னராக இழப்புக்களை 2013இன் ரூ.26,842 மில்லியனிலிருந்து 2014இல் ரூ.31,297 மில்லியனிற்கு 16.60 சதவீதத்தினால் அதிகரிக்கக் காரணமாயிற்று.

வாடிக்கையாளர்கள்



சிறிலங்கன் வண்டேர்ள் அணியின்
முழுமையான ஒரு உறுப்பினராவர்.



சிறிலங்கன் எயர்லையின்ஸ் மிக இன்றியமையாத பணியினை வழங்கும் ஒரு நிறுவனமாகும். எமது தொழிற்பாடுகள் ஒவ்வொன்றும் உண்மையான பெறுமானத்தினை உருவாக்குகின்ற அதேவேளையில் மிகச் சிறந்த உற்பத்திப்பட்டியல்களையும் பணிகளையும் வாடிக்கையாளர்களுக்கு வழங்குவதற்கு முயற்சிக்கிறது.

பின்வருவன இவ்வாண்டின் முக்கிய பண்புகளாகும்.

வண்வோர்ஸ்டில் இணைந்து கொண்டவை

குறுகியதொரு காலத்தில் தகைமையைப் பெறுகின்ற செயற்பாடு தொடர்பில் சிறிலங்கன் எயர்லையின்ஸ் உலகின் முன்னணி விமான நிறுவனங்களின் அணியான வண்வோர்ஸ்டில் முழுமையான பிரதிநிதித்துவத்தைக் கொண்டதொரு உறுப்பினராக மாறியமை மிக உயர்ந்ததொரு சாதனை நடவடிக்கையாகும். இந்திய துணைக் கண்டப் பிராந்தியத்திலிருந்து இத்தகை பெருமையைப் பெற்ற முதலாவது விமான நிறுவனம் எங்களுடையதே.

1998இல் நிறுவப்பட்ட இவ்வணி இன்று உலகின் முன்னணி விமான நிறுவனங்கள் 15 இணையும் 30 இணைந்த நிறுவனங்களையும் அதன் உறுப்பினர்களாகக் கொண்டிருக்கிறது.

இவ்வணியில் உறுப்பினமையைப் பெற்றதிலிருந்து சிறிலங்கன் பெறுகின்ற ஒன்றிணைந்த தன்மையும் இலாபங்களும் பல.

அடுத்த பரம்பரைக்குரிய தகவல் தொழில்நுட்பச் சாதனங்களை பயன்படுத்துகின்றதன் மூலம் அமடிஷல் அல்லியா பயணிகள் பணி முறைமைக்கு மாறியமையானது உண்மையில் எயர்லையின்ஸின் தொழில்நுட்பத் தளத்தினை நவீனமாக்கியிருக்கிறது. எமது பயணிகளின் அனுபவங்களை உலகின் முன்னைய விமான நிறுவனங்களுக்கு இணையாகக் கொண்டு வருவதற்காக இது இன்றியமையாத ஆசன ஒதுக்குகள், பயணச்சீட்டு வழங்கல், இருப்புக்கள் மற்றும் புறப்படுகை கட்டுப்பாட்டு முறைமை என்பனவற்றின் முகாமைத்துவத்தில் குறிப்பிடத்தக்க பாய்ச்சலொன்றினை அறிமுகப்படுத்தியது.

மேலும், எயர்லையின்ஸின் அடிக்கடி பறப்பவர்களுக்கான நிகழ்ச்சித்திட்டமான பிளைஸ்மைல், வண்வோர்ஸ்டில் எயர்லையின்ஸிலுள்ள உறுப்பினர்களுக்கு பரந்தளவு சிறப்புரிமைகளையும் நன்மைகளையும் வழங்கக்கூடியதாக இருப்பதன் மூலம் அளப்பரிய நன்மைகளை வழங்குகின்றது. இதன் மூலம் சிறிலங்கன் தொடர்பான அவர்களது நம்பிக்கையினை பேணக்கூடியதாக இருக்கிறது. வண்வோர்ஸ்டில் எயர்லையின்ஸ்களின் அடிக்கடி

பறக்கும் உறுப்பினர்களுக்கு வெகுமதிகளும் அங்கீகாரமும் வழங்கப்படவுள்ளதுடன் இதன் மூலம் அவர்கள் கொழும்பிற்கு அவர்கள் பறக்கும் பொழுது சிறிலங்கனை தெரிவு செய்வர்.

அடுத்த நிதியாண்டிற்குள் மேலும் நான்கு வண்வோர்ஸ்டில் உறுப்பினர்களுடன் குறியீடுகளை பகிர்ந்த கொள்ளும் நடைமுறைக்குள் நுழைவதற்கு நாம் எதிர்பார்க்கிறோம்.

அத்தகைய ஒழுங்குகளை நாம் கொண்டிருக்கம் இரண்டு வண்வோர்ஸ்டில் உறுப்பினர்களுக்குப் புறப்பாக மற்றைய நான்கு வண்வோர்ஸ்டில் உறுப்பினர்களுடன் குறியீடுகளைப் பகிர்ந்து கொள்ளும் நடைமுறைக்குள் நுழைய நாம் எதிர்பார்க்கிறோம்.

பொதுவாக, வண்வோர்ஸ்டில் அமைப்பில் நாம் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டமையானது சிறிலங்கனின் பணிகளினதும் தொழிற்பாட்டு நியமங்கள் மற்றும் செயலாற்றுகளின் பெறுமானங்களை அதிகரித்திருக்கிறது.

விமானத் தொகுதியினைப் புதுப்பித்தல்

எயர்பஸ் குடும்பத்திலிருந்து கூடியளவு எரிபொருள் சிக்கனமும் சிநேகபூர்வ மாதிரிகளான பேணல் செலவுகளையும் கொண்ட விமானங்களின் மூலம் பழைய அகன்ற உடலமைப்பினைக் கொண்ட விமானங்களை படிப்படியாக அகற்றுவதற்காக எயர்லையின் விமானத் தொகுதிகளைப் புதுப்பிக்கும் நடவடிக்கைகளைத் தொடங்கியிருக்கிறது.

தற்போதைய விமானத் தொகுதி 8 A320-200, 7 A330-200, 6 A340-300 விமானங்களையும் உள்ளடக்கியிருக்கிறது. தற்பொழுது 6 எயர்பஸ் A330-300 உம் 7 A350-900 உம் 2014இலிருந்து 2020 வரையான காலப்பகுதியில் விமானத் தொகுதியில் இணைக்கப்படும்.

புதிதாகச் சேர்க்கப்படுபவை எயர்லையின்ஸின் வியாபாரத்திட்டத்தின் உபாயங்களை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கானவையாக இருப்பதுடன் இவை தொழிற்படுகின்ற பொருளாதாரங்கள் விச்ச மற்றும் விமானங்களுக்குள்ளேயான சாதன வசதிகள் ஆகிய நியதிகளில் குறிப்பிடத்தக்களவு அறகூலங்களை வழங்குகின்றன.

புதிய விமானங்கள் A340 விமான தொகுதியுடன் ஒப்பிடுகையில் இணைந்த கிடைக்கத்தக்க இருக்கை கிலோமீற்றர்களில் 12 சதவீத குறைவினையும் எரியும் எரிபொருள் மீது 18 சதவீதக் குறைப்பினையும் பேணல் செலவின் மீது 48 சதவீதக் குறைப்பினையும் கொண்டிருக்கின்றன. அவை ஐரோப்பா, ஆசியா, அவுத்திரேலியா மற்றும் ஆபிரிக்கா போன்ற நாடுகளுக்கு சிறிலங்கன் தனது பறப்புக்களை விவாக்குவதற்கு இயலச்செய்தன.

வியாபார வகுப்பில் தட்டையான படுக்கை (வசதியான இருக்கைகளுக்கிடையிலான நடைபாதை) மற்றும் முக்கியமான விமானங்களுக்குள்ளேயான பொழுதுபோக்குகள் என்பனவற்றைப் பொறுத்தவரையில் மிகப் பிந்திய நவீனத்துவ வசதிகள் வழங்கப்பட்டன.

வலையமைப்பினை

உத்தமப்படுத்தல்

சிறிலங்கன் அதன் வியாபார உபாயங்களுக்கு உதவியளிப்பதற்காகவும் அவற்றைப் பூரணப்படுத்துவதற்காகவும் அதன் வலையமைப்பினை தொடர்ந்தும் உத்தமப்படுத்தும். அடுத்தவரும் நான்கு ஆண்டு காலப்பகுதியில் பாங்கொக்கினை சிறிய மையமொன்றாக பயன்படுத்துவதை படிப்படியாக குறைப்பதில் கவனம் செலுத்தி வருகிறோம். இது கொழும்பினை எமது பிரதான மையமாக வலுப்படுத்துவதற்கு உதவும்.

மத்திய கிழக்கு, சீனா மற்றும் தென் இந்தியா போன்ற உயர்ந்த வளர்ச்சியைக் கொண்ட சந்தைகளின் மீது நாம் குவிந்த கவனத்தினைச் செலுத்துவோம். சிறிலங்கன் மற்றும் மிகின் லங்கா வழித்தடங்களிடையே காணப்படும் கவிந்த தன்மைகளை குறைப்பது கவனம் செலுத்தப்பட வேண்டிய இன்னொரு தொகுதியாகும்.

எயர்லையின் அவுத்திரேலியாவின் மெல்போரூக்கு பறப்புக்களை மீண்டும் தொடங்கும். நாம் எயர்லையின்சின் தற்போதைய மற்றும் புதிய வழித்தடங்களின் மீது சராசரியான பறப்புத் தடவைகளை உபாய ரீதியாக அதிகரிப்பதன் மூலம் பயன்பாட்டினை உயர்த்துவதற்கு எண்ணுகிறோம்.

வழித்தட வலையமைப்பு மற்றும் அட்டவணை

20 நாடுகளிலுள்ள 32 சேரிடங்களுக்கு சிறிலங்கன் பறப்புக்களை மேற்கொள்வதன் மூலம் ஐரோப்பா, மத்திய கிழக்கு, தூர கிழக்கு மற்றும் இந்திய துணைக் கண்டம் என்பனவற்றிலுள்ள முக்கிய தலைநகரங்களுக்கு பணிகளை வழங்குகின்றது. நேரடியான குறியீட்டு பகிர்வுத் தொழிற்பாடுகளினூடாக நாம் வட அமெரிக்கா, ஐரோப்பா, மத்திய ஆசியா, ஆபிரிக்கா, கனடா மற்றும் அவுத்திரேலியா என்பன உள்ளிட்ட 27 நாடுகளிலுள்ள 50 இற்கும் கூடுதலான சேரிடங்களுக்கு பயணிகள் செல்வதற்கான வழிகளை வழங்குகிறோம். மேலும், வண்வேர்ள்ட் அணியின் உறுப்பினர் என்ற முறையில் தனியொரு பயணச்சீட்டின் மூலமாக உலகம் முழுவதிலுமுள்ள 1,800 இற்கும் மேற்பட்ட வண்வேர்ள்ட் சேரிடங்களுக்கு எமது பயணிகள் செல்வதற்கான வாய்ப்புக்களையும் வழங்குகிறோம்.

2014 மார்ச்சில் 31இல் உள்ளவாறு இலங்கை 32 வழித்தடங்களில் வாரமொன்றிற்கு மொத்தமாக 250 அட்டவணையிடப்பட்ட பறப்புக்களை சிறிலங்கன் தொழிற்படுத்துகிறது. இது முன்னைய ஆண்டிற்குச் சமமானதாகும். இவ்வெண்ணிக்கையில் 11 பிராந்திய தடங்களில் தொழிற்படுத்தப்படுவதுடன் 8 மத்திய கிழக்குப் வழித்தடங்களிலும் 5 ஐரோப்பிய வழித்தடங்களிலும் தொழிற்படுகின்றன.

விற்பனையும் சந்தைப்படுத்தலும்

சிறிலங்கன் எயர்லையின்ஸ் உலகம் முழுவதிலும் 6 அலுவலகங்களை தொழிற்படுத்துகிறது. இங்கு அது அதன் விற்பனை மற்றும் சந்தைப்படுத்தல் நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்கிறது. இது, 72 பிரதிநிதித்துவ அலுவலகங்களையும் கொண்டிருக்கிறது. பொது விற்பனை மற்றும் சந்தைப்படுத்தல்களுக்கு புறம்பாக எயர்லையின் பறப்புக்களுக்கான தங்குமிட வசதி மற்றும் சுற்றுலா போன்றவற்றினை எயர்லையின் பங்குடமையாளர்களின் மூலம் வழங்குவது உட்பட சிறிலங்கன் எயர்லையின்ஸ் கொலிடேஸ் ஊடாக ஊக்குவிப்புப் பொதிகளையும் அதன் வாடிக்கையாளர்களுக்கு வழங்குகிறது.

எயர்லையின் முக்கியமாக இலங்கையில் விளம்பரங்களை மேற்கொள்கின்றதெனினும் மற்றைய சந்தைகளையும் இலக்காகக் கொண்ட பிரச்சாரங்களையும் மேற்கொள்கிறது.

வர்த்தக ரீதியான மற்றும் உலகளாவிய விற்பனை

வர்த்தக ரீதியான மற்றும் பயணிகளின் விற்பனைக்கான இன்னொரு சவால் மிகுந்த ஆண்டு இதுவாகும். எயர்லையின் கூடியளவு இயலாமைகளைக் கொண்ட புதிய விமானங்களை எமது முக்கிய சந்தைகளுக்கு அறிமுகப்படுத்துகின்ற முக்கிய போட்டியாளர்களிடமிருந்து அதிகரித்த மட்டங்களில் போட்டியை எதிர்நோக்கியது.

இவ்வாண்டுப் பகுதியில் மத்திய கிழக்கிற்கு விசேடமாக சவுதி அரேபியாவைக் கவனத்தில் கொண்டு எமது இயலாமைகளை அதிகரித்திருக்கிறோம். இங்கு நாம் இருபுடைத் தடைகளின் காரணமாக கடந்த பல ஆண்டுகளாக இயலாமை வளர்ச்சியில் குறைந்த அளவினை மட்டுமே கொண்டிருந்தோம். இப்போதைய உபாய நகர்வானது மத்திய கிழக்கிற்கும் தென்னாசியாவிற்குமிடையிலான கேள்வியில் ஏற்பட்ட வளர்ச்சியை கவர்ந்து கொள்வதற்கு எமக்கு உதவும்.



செலவுச் சிக்கமான விமானங்களை பணிக்கு அமர்த்தியமை, கேள்விக் கேற்ப இயலாவினைக் காத்திரமான முறையில் பொருத்துதல் என்பனவற்றின் மூலம் ஐரோப்பிய நாடுகளுக்கான தொழிற்பாடுகள் மீளொழுங்கு செய்யப்பட்டன. இது, தீவிரமான போட்டி காணப்பட்டமைக்கிடையிலும் இப்பிராந்தியத்தில் உயர்ந்த சுமைக்காரணிகளையும் இருக்கைக் கிலோமீற்றர் ஒன்றிற்கான உயர்ந்த வருமானத்தினையும் நாம் பெற்றுக் கொள்வதனை இயலச் செய்தது.

உள்ளூர் நாணயப் பெறுமதி இறக்கம் மற்றும் அரசியல் ரீதியான அமைதியின்மை என்பனவற்றின் பெருமளவு காரணமாக இவ்வாண்டு பகுதியில் இந்தியச் சந்தை பல்வேறு சவால்களை எதிர்நோக்கியது. இது முக்கிய இந்தியச் சந்தைகளுக்கும் இலங்கைக்குமிடையிலான பயணத்திற்கான கேள்வியில் வீழ்ச்சியைத் தோற்றுவித்தது. இதனால் சென்னைக்கான பறப்புக்களின் எண்ணிக்கை, பயணிகளின் வீழ்ச்சிக்கு பதிலிறுத்தும் விதத்தில் குறைவடைந்தது.

எயர்லையினுக்கு குறிப்பிடத்தக்க வருமானத்தை உருவாக்கும் பிரிவாக இருக்கின்ற சீனச் சந்தையிலிருந்து

தாய்வானுக்குச் செல்லும் கேள்வி நலிவடைந்ததன் காரணமாக பயணிகளின் போக்குவரத்து வீழ்ச்சியடைந்தமையை தூர கிழக்குப் பிராந்தியம் காட்டியது. இதற்கு தாய்லாந்தில் காணப்படும் உறுதியற்ற அரசியல் தன்மையே பெருமளவு காரணமாகும். இவ்வாறு தங்கியிருக்கும் தன்மையினை தணிக்கும் பொருட்டு, சீனாவில் எதிர்வுகூறப்பட்ட விரைவான வளர்ச்சி மற்றும் இலங்கையுடனான வலுவான இருபுடைத் தன்மையின் சூழ்நிலை என்பனவற்றின் காரணமாக இப்பிராந்தியத்தின் வலையமைப்பு உட்பாயத்தினை மீளாழிவிருத்தி செய்வது பற்றி கவனம் செலுத்தப்படும் விதத்தில் இலங்கைக்கும் சீனாவிற்குமிடையிலான நேரடி தொழிற்பாடுகள் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டன. நேரடிப் பணிகள் தொடங்கப்படுவதனை ஊக்குவிப்பதற்காக எயர்லையின் இலங்கைச் சுற்றுலாவுடன் நெருக்கமாகப் பணியாற்றியது.

பயணிகளின் வருமானத்தினை அதிகரிக்கும் நோக்குடன் பல புதிய முகாமைத்துவ வழிமுறைகள் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டன. உயர்ந்த கேள்விச் சூழலுக்கு வசதியளிக்கும் பொருட்டு மேலதிகச் சந்தையில் குறிப்பிட்ட கட்டண மட்டங்களை உருவாக்குவதை இயலச் செய்தல் மற்றும் பொதுவாக பயணிகளின் கேள்வி

வளர்ச்சி தொடர்பில் உயர்ந்த வலையமைப்பு வருமானத்தினை பெற்றுக்கொள்வதற்காக அறைகளை வழங்குதல் என்பனவற்றின் மூலம் கூடியளவு காத்திரமான உச்சப்படுத்தல் அமைப்பொன்று தோற்றுவிக்கப்பட்டது.

சந்தைப் பங்கு மற்றும் போட்டித்தன்மை என்பனவற்றில் கூடியளவு கவனம் செலுத்தப்படுவதனை இயலச்செய்யும் விதத்தில் விலையிடலுக்கு மாற்றங்கள் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டன. இதன் காரணமாக, கட்டண அமைப்பில் கூடியளவிற்கு சந்தை சார்ந்த கவனம் பிரதிபலிக்கப்பட்டது. இது வருமான முகாமைத்துவத்திற்கு கூடியளவு ஆதரவு வழங்கும்.

சவால்கள் எதிர்நோக்கப்பட்டமைக்கிடையிலும் பயணிகளின் விற்பனை வருமானம் மற்றும் விளைவுகளின் வளர்ச்சியை எய்துவதில் காணப்பட்ட பல தடைகளை வெற்றி கொள்வதனை இயலச்செய்ததுடன் இனிவரும் நிதியியல் ஆண்டுகளுக்கான சாதகமான தோற்றுப்பாடுகளின் காரணமாக இத்தகைய யுகத்தினை முடிவிற்குக் கொண்டுவரக் கூடியதாகவிருக்கும்.



சிறிலங்கன் கொலிடேஸ்
அதன் வாடிக்கையாளர்களுக்கு
தனித்துவமானதும்
வியப்பிற்குரியதுமான பொதிகளை
வழங்குகின்றது.





சிறிலங்கனின் பறப்புக்களின் போதான அனுபவம் நேர்த்தியானதும் நவீனத்துவம் வாய்ந்ததுமான தன்மைகளைக் கொண்டதாகும்.



Srilankan
Business

பழைய விமானங்களை கட்டம் கட்டமாக அகற்றும் பொருட்டு புதிய விமானங்களை அறிமுகப்படுத்தும் திட்டமானது சாதனங்களை குறிப்பிடத்தக்களவு உத்வேகப்படுத்தும் என்பதுடன் எயர்லையின் ஏனைய விமான நிறுவனங்களுடன் காத்திரமான முறையில் போட்டியிடவும் சிறந்த பெறுபேறுகளை எய்தவும் வழிவகுக்கும். பயணிகள் வருமானத்தினை மேலும் அதிகரிக்க உதவக்கூடிய இனிவரும் ஆண்டுகளுக்கான முக்கியமாக வியாபார ரீதியான பயணிகளை கவர்வதற்கான உள்ளார்ந்த வளத்தினை இத்துறை கொண்டிருக்கிறது. அரசாங்கத்தினால் முன்னெடுக்கப்பட்ட புதிய அபிவிருத்திகள் இலங்கை சுற்றுலாச் சபையினால் இலங்கை சுற்றுலாச் சேரிடமாக ஊக்கவிக்கப்படுகின்றமை என்பனவற்றின் காரணமாக உயர்ந்தளவு வியாபாரம் மற்றும் பொழுதுபோக்குப் பயணத்திற்கான கேள்வி உயர்வடையுமென எதிர்பார்க்கிறோம். பொருளாதார அமைப்பின் மீதான தற்போதைய அழுத்தங்களை விடுவிக்க இது உதவும். இது இலங்கையின் கொலிடே வழங்கல் முன்வைப்பு தனித்துவமானதும் அதன் வாடிக்கையாளர்களுக்கு வியப்பைத்தரும் ஒரு பொதியாகவும் விளங்குகிறது. சிறிலங்கனின் உள்ளக பறப்பு அனுபவம் நேரத்தியானதும் நவீனத்துவமான தன்மை ஒன்றனை உருவாக்குவதில் இடர்ப்பாடுகளைக் கொண்டிருந்த வேளையில் அதிகரித்த இயலாவின காரணமாக சந்தையின் போட்டித்தன்மையாளர்களிடமிருந்தான போட்டியினை காத்திரமான முறையில் எதிர்கொண்டது.

வண்வேள்வீ அணியில் இணைந்து கொண்டமையினால் கிடைத்த நன்மைகள் உலகளாவிய சந்தையை அணுகுவதற்கும் பெருமளவு சந்தைப் பிரசன்னத்தை நிறுவுவதற்கும் அதேபோன்று சாத்தியமான சந்தைக் கேள்வியை பயன்படுத்திக் கொள்வதற்கும் எமக்கு வாய்ப்புக்களை வழங்கியது. வண்வேள்வீவிருந்து விரிவடைந்த வலையமைப்பானது புதிய சந்தை வாய்ப்புக்களை உருவாக்குவதுடன் வளர்ச்சிக்கான உயர்ந்த வாய்ப்புக்களுடன் கூடிய மேலதிக வருமான துறையொன்றாக விளங்கும் அணியின் அடிக்கடி பறக்கும் வலையமைப்பிற்குள் புகுவதும் புதிய சந்தை வாய்ப்புக்களை உருவாக்கும். மேலும், இவ்வாய்ப்பு பிளாஸ்மைல் உறுப்பினரையே துண்டிவதற்கு உதவுமென்பதுடன் இதன் உறுப்பினர் தளத்தின் விழிப்புணர்வினையும் பெருளமவிற்கு அதிகரிக்கும். இது, அடிக்கடி பறக்கின்றவர்களின் பெறுமான நிலைமைகளின் கவரும் தன்மையினை குறிப்பிடத்தக்களவிற்கு அதிகரிப்பதுடன் உறுப்பினர் தளத்தின் வளர்ச்சி வாய்ப்புக்களையும் உத்வேகப்படுத்தும்.

உலகத் தரத்திலான ஆசன ஒதுக்கு முறைமை நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டமையானது

முறைமையின் வினைத்திறனையும் அதேபோன்று பணி அபிவிருத்தியின் செயற்பரப்பையும் இது உயர்வடையச் செய்தது. இதிலிருந்து இனிவரும் ஆண்டுகளில் நாம் முழுமையான பயன்களை பெற்றுக்கொள்ளலாமென எதிர்பார்க்கிறோம். புதிய முகாமைத்துவ தகவல் முறைமை அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டு வருவதுடன் அடுத்த ஆண்டுத் தொடக்கத்தில் நடைமுறைக்கிடப்படும். இது காத்திரமான தீர்மானங்களை மேற்கொள்ள உதவும் என்பதுடன் சந்தையின் நடைமுறைப்படுத்தல்களுக்கான சந்தையில் நடைமுறைப்படுத்துவதற்கான நேரத்தினையும் குறைக்கும். முன்னெடுப்புக்கள் வருமானத்தின் வளர்ச்சிக்கு வழிவகுக்கின்றன.

குறியீட்டினைப் பகிர்ந்து கொள்வது டாக செயற்பரப்பினை விரிவாக்குதல்

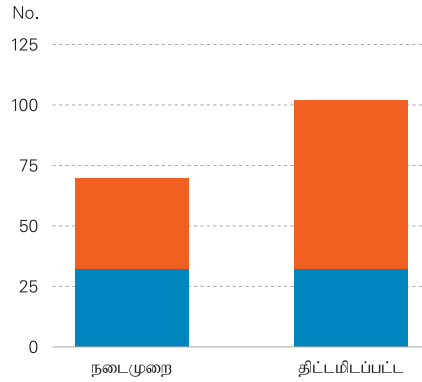
மீளாய்விற்குரிய காலப்பகுதியில் சிறிலங்கன் எயர்லையின் தற்போதைய குறியீட்டு பகிர்வு பங்களாளர்களான எத்தியாட், மலேசியன் விமான நிறுவனங்கள் மற்றும் மிகின் லங்காவுடன் ஒத்துழைப்புக்களுடன் விரிவாக்கியதன் மூலம் ஐரோப்பா, தென் கிழக்காசியா, அலுத்திரேலியா மற்றும் ஆபிரிக்காவிலுள்ள பல புதிய சேரிடங்களை அதிகரித்துக் கொண்டது.

மேலும், சிறிலங்கன் ஓமான் எயர் மற்றும் சைபீரிய எயர்லையின்கடன் பின்னோக்கிய குறியீட்டு பகிர்வு உடன்படிக்கைகளை வெற்றிகரமாக முடிவுறுத்தியது. இவ்வுடன்படிக்கைகள் சிறிலங்கனை அதன் சுறிச், சென்ற பிற்பாஸ்பேர்க், நோவோசிபிரிக்ஸ் மற்றும் பெல்கோகார்ட் போன்ற பல முக்கிய சேரிடங்களுக்கு அதன் செயற்பரப்பினை விரிவாக்குவதனை இயலச்செய்த வேளையில் கொழும்பு, கொழும்பிற்கூடாக மாலை மற்றும் அதேபோன்று பாங்கொக் ஊடான பயணிகளை ஊக்குவிப்பதற்கு சிறிலங்கனின் பணிகளைப் பயன்படுத்துதிக் கொள்வதற்கு இப்பங்குடமையாளர்கள் அனுமதிக்கப்பட்டனர்.

எயர்லையின் அமெரிக்க எயர்லையின்ஸ், பின்னெயர், கட்டார் எயர்வேஸ், குவான்டான் மற்றும் யப்பான் எயர்லையின்ஸ் போன்ற வண்வேள்வீ உறுப்பினர் விமான நிறுவனங்களுடன் பெருமைக்க வண்வேள்வீ எயர்லையின்ஸ் அணியுடன் நடக்கப் போகின்ற நுழைவினை எதிர்பார்த்து கலந்துரையாடல் தொடங்கியது. சியோலுக்கும் நொற்றா/ரோக்கியோ ஊடாக சியோலுக்கும் கொழும்பிற்குமிடையிலான போக்குவரத்தினை ஊக்குவிப்பதற்காக சவுத் கொரியா ஏசியானா எயர்லையின்கடன் குறியீட்டு பகிர்வு உடன்படிக்கையொன்று பற்றி முன்னெடுப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

தற்பொழுது குறியீடுகளைப் பகிர்ந்து கொள்வதன் அடிப்படையில் பல்வேறு சேரிடங்களுக்குமான சிறிலங்கை பங்காளர்களாக எத்தியாட் எயர்வேஸ், மலேசியா எயர்லையின்ஸ், எயர் கனடா, அலிட்டாலியா, சவுதி அரேபியன் எயர்லையின்ஸ், ஓமான் எயர், றோயல் ஜோர்டானியன், எயர் இந்தியா, சைபீரியன் எயர்லையின்ஸ் மற்றும் மிகின் லங்கா என்பன விளங்குகின்றன.

குறியீட்டைப் பகிர்ந்து கொள்ளும் தொழிற்பாடுகள்



■ தற்பொழுதுள்ள சேரிடங்கள் ■ மீதமுள்ள தொழிற்பாடாத புதிய சேரிடங்கள்



பறப்புக்களுக்கான வசதிகள்

பயணிகளின் மனதில் நீண்ட காலம் நிலைத்திருக்கும் வான் பயணங்களின் முக்கிய அம்சமாக விமானப் பறப்புக்களுக்கான அனுபவங்கள் காணப்படுகின்றன. விமானத்திற்குள் அமர்ந்து கொள்ளும் அனுபவம் மிக முக்கியம் வாய்ந்ததாகும்.

சிறிலங்கை விமானத்தின் உட்புற வசதிகள் இன்று அயல் நாடுகளுக்குச் சிறிய அளவிலேயே இருக்கிறது. வியாபார வகுப்பில் தட்டையான படுக்கை இருக்கை மற்றும் தேவையான பொறுத்தான கட்டில், செவிப்புல வசதிகள் மிகுந்த விசேஷத்துவம் வாய்ந்த பண்புகளாகும். விமான உள்ளகச் சிக்கனங்கள் என்றும் முக்கிய கவனத்திற்குரிய துறையாகும்.

ஆய்விற்குரிய ஆண்டுப் பகுதியில் தரத்தினையே அல்லது பயணிகள் திருப்தியினையே தியாகம் செய்யாமல் இவ்விடயத்தில் நாம் சில குறிப்பிடத்தக்க அங்குலங்களைப் பெற்றிருக்கிறோம். நாம் அதிகரிப்பினை ஏற்படுத்தக்கூடிய முக்கிய துறைகளாக தட்டுக்கள்/விமான உட்பகுதிச் சாதனங்கள் என்பனவற்றைப் பேணுதல், பறப்புக்களின் போதான பொழுதுபோக்கு ஏற்பாடுகள், பறப்புக்களின் போதான திருப்திகரமான உணவு என்பன காணப்பட்டன.

எதிர்பார்க்கப்படும் விமானங்களை புதுப்பித்தல் எயர்லையினுக்கும் பயணிகளுக்கும் ஒரு புது அனுபவமாகும்.

புதிய வியாபார வகுப்புச் சாதன தோற்றப்பாட்டினைக் கொண்ட புதிய விமானங்களின் வருகை சோடியக் கைரஸ் தட்டைப் படுக்கை இருக்கைகளுக்கு வழிவகுக்கிறது. இது ஒவ்வொரு பயணிகளுக்கும் நேரடியாக இருக்கைகளுக்கிடையிலான நடைபாதைகளை வழங்குகின்ற 6' 5" தட்டையான இருக்கைகள்/படுக்கைகள் பின்னோக்கிய பல பொருத்துக்களினாலான வசதிகளையும் வழங்குகின்றது.

பறப்புக்களின் போதான பொழுதுபோக்கு அனுபவங்கள், பொருளாதார மற்றும் வியாபார வகுப்புக்களிலுள்ள பாரிய திற முறைகளை நாம் குறிப்பிடத்தக்களவிற்கு மேம்படுத்தப்படும். அனைத்துப் பயணிகளுக்குமான இருக்கை வலு நிலைமைகள், சத்தங்களை இல்லாமல் செய்யும் காதுமாட்டிகள் மற்றும் குறுந்தகவல் பணி மற்றும் மின்னஞ்சல் என்பனவற்றிற்கு உதவுகின்ற செலூலார் தரவுகள் இணைப்புக்கள் என்பனவற்றை மேற்கொள்ளத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

விமான நிலையத்தில்

ஆய்விற்குரிய ஆண்டுப் பகுதியில், நாம் பல்மொழி சார்ந்த சுயாதீனமான பரீட்சிப்பு முறைமையினைக் கொண்ட 'கியோஸ்க்' இணையும் அதேபோன்று கையினால் பரீட்சிக்கப்படும் சிமாத் ரைப் முறைமையினைப் பண்டார நாயக்கா சர்வதேச விமான நிலையத்தில் அறிமுகப்படுத்தியுள்ளோம். இப்புதிய முறைமையானது எமது சொந்தத் தகவல் தொழில்நுட்பத் திணைக்களத்தினால் அதேநேர அடிப்படையில் ஏற்படுத்தப்பட்டதாகும். அவர்கள் பரிசோதனையின் போது பயன்படுத்தப்படும் ஏனைய நடமாடும் பிரயோக முறைகளையும் வழங்கியிருக்கிறார்கள்.

ஆரம்பத் தொடர்பு மையங்களிலிருந்தே விரும்பத்தக்க விமானநிலையம்/பயண அனுபவங்களை உறுதிப்படுத்துவதற்கானதொரு முயற்சியாக விமானநிலையத்திற்கு ஒவ்வொரு வாடிக்கையாளர்களையும் வரவேற்கின்ற வாடிக்கையாளர் தொடர்பு முகவர்களை நாம் பணிக்கமர்த்தியுள்ளோம்.

உட்கட்டமைப்புத் தன்மையினைப் பொறுத்தவரை, எமது விமான நிறுவனத்திற்கும் அதேபோன்று நாம் பணி வழங்கும் வாடிக்கையாளர் விமான நிறுவனங்களுக்கும் வழங்கப்படுகின்ற ஒட்டுமொத்த உற்பத்திகள்/பணிகளின் வினைத்திறனையும் தரத்தினையும் மேம்படுத்தும் பொருட்டு சிறிலங்கை புதிய



சிறிலங்கன் எயர்லையின்ஸ் - பண்டாரநாயக்கா சர்வதேச விமானநிலையம் மற்றும் மத்தள ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமானநிலையம் என்பனவற்றிற்கு வருகைதரும் அனைத்து விமான நிறுவனங்களுக்கும் தரை பணிகளை வழங்குகின்ற ஒரே நிறுவனம்.

தரை ஆதரவுக் கருவிகளில் முதலீடுகளை மேற்கொண்டுள்ளது.

மற்றுமொரு தகவல் தொழில்நுட்பத்தினால் உதவப்படும் சாதனம் அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட மையானது பொதிகளைக் கோரும் செயல்முறைகளை வசதிப்படுத்தியதுடன் இது பொதிகளை பிழையாகக் கையாளும் முறைகளை சீர்ப்படுத்தவும் இது விடயம் தொடர்பான வரலாற்று ரீதியான தரவுகளைப் பெறவும் வசதியளித்தது.

சிறிலங்கன் எயர்லையின்ஸ் பண்டாரநாயக்கா சர்வதேச விமானநிலையத்திற்கு வருகைதரும் அனைத்து விமான நிறுவனங்களுக்குமான தரையிறக்கலைக் கையாளல் பணிகளை வழங்குகிறது. விமானநிலைய நிருவாகிகள் வழங்கப்பட்ட புள்ளிவிபரங்களின்படி, எயர்போர்ட் அன்ட் ஏவியேசஷன் சேர்விஸஸ் (சிறிலங்கன்) பண்டாரநாயக்கா சர்வதேச விமான நிலையத்தில் ஆய்விற்குரிய ஆண்டுப் பகுதியில் 7.4 மில்லியன் பயணிகளை கையாண்டிருக்கிறது. இது முன்னைய ஆண்டினவிட 4 சதவீதம் கொண்டதொரு அதிகரிப்பாகும்.

ஆய்விற்குரிய ஆண்டில் கையாளப்பட்ட விமானங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை 50,370 இற்கு அதிகரித்தது. இது 5 சதவீதம் கொண்டதொரு அதிகரிப்பினை எடுத்துக்காட்டுகிறது.

மத்தள ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமானநிலையம் இலங்கையின் இரண்டாவது சர்வதேச விமானநிலையமாகும். இங்கும் கூட, இச்சர்வதேச விமானநிலையமூடாகத் தொழிற்படுகின்ற அனைத்து விமான நிறுவனங்களுக்கும் சிறிலங்கன் தரையிறக்கல் கையாளல் பணிகளை வழங்குகின்றது. விமான நிறுவனம் பேணல், தரையிறக்கல் கையாளல், சரக்குப் போக்கவரத்து அதேபோன்று உணவு வழங்கல் என்பனவற்றின் பொருட்டு உட்கட்டமைப்பு மற்றும் முறைமைகளை ஏற்கனவே ஏற்படுத்தியுள்ளது. உணவு வழங்கலானது எயர்லையின்க்கு முழுமையாகச் சொந்தமான துணை நிறுவனமான சிறிலங்கன் கேட்டரிங் ஊடாக மேற்கொள்ளப்படுகிறது.

வாடிக்கையாளரின் குறைகளை செவிமடுத்தல்

உலகளாவிய தொழில்நுட்பமும் மனித உணர்வுகளை மீட்கும் மென்மையான நடவடிக்கைகளும் இத்துறையில் வியாபாரத்திற்கு எவ்வளவு இன்றியமையாதவை என்பதற்கு இந்நடவடிக்கை பெருமளவு உதாரணமாக விளங்குகிறது.

சிறிலங்கனின் தகவல் தொழில்நுட்பத் திணைக்களம் அதேநேர பயணிகள் பின்னூட்டலைப் பெறும் முறைமையிணையும் உங்கள் வாடிக்கையாளர்களைத் தெரிந்து கொள்ளுங்கள்

முயற்சி தொடர்பான தொழிற்பாட்டு ரீதியான முன்நடவடிக்கைகளையும் தொடங்குவதற்கு உதவியளித்தது. தகவல்களைச் சுலபமாகப் பெறுவது பயணிகளை மையமாகக் கொண்ட பணிகளை மேற்கொள்ளவும் முகாமைத்துவ தகவல் முறைமைகளுக்கு உதவுவும் பங்களித்தது.

இப்பிரயோகங்களைத் தூண்டத்தக்க விதத்தில் பயன்படுத்தியமை பயணிகளுக்கு (மறுவிதத்திலும்) எயர்லையின் சிறந்த முறையில் உதவுவதற்கும் உபசரணையாளர்களை தொடர்பு கொள்ளவும் வழிவகைகளை ஏற்படுத்தியதுடன் இந்நிறுவனங்கள் இத்துறையில் மிக இன்றியமையாததான மனிதருடன் மனிதரை பிணைத்துக் கொள்ளும் உணர்வுகளை ஏற்படுத்தவும் இறுதியில் உதவுகிறது.

சிறிலங்கன் கார்போ

ஆய்விற்குரிய ஆண்டில் ஒட்டுமொத்த வலையமைப்பின் வருவாய் முன்னைய ஆண்டினை விட 3 சதவீதம் அதிகரித்தமையின் காரணமாக சிறிலங்கன் கார்போவினால் பெறப்பட்ட வருமானம் பங்களிப்பு ஐ.ஆ.டொலர் 95 மில்லியனாகும். எயர்லையின் 94,410 மெற்றிக் தொன் சரக்கினை போக்குவரத்துச் செய்திருக்கிறது. எயர்லையின் பதிவு செய்த 82 சதவீதமான ஒட்டுமொத்தப் பயணிகள் பறப்புக் காரணிகளையும் சந்தை

நிலைமைகள் எதிர்நோக்கிய கடுமையான சவால்களையும் கவனத்தில் கொள்கையில் இதனை குறிப்பிடத்தக்க சாதனையொன்றாகக் கருதமுடியும்.

எமது கொழும்பு தளநிலையம் வருமானத்தினை 5 சதவீதத்தினால் அதிகரித்த வேளையில் அது வரவேற்கத்தக்க விதத்தில் 12 சதவீதமான விளைவு அதிகரிப்பினையும் பெற்றது. வலையமைப்பிலிருந்து கிடைத்த பங்களிப்பினை பகுப்பாய்வு செய்கையில், கொழும்பு மொத்த வருமானத்தில் 30 சதவீதத்தினை பங்களிப்புச் செய்த வேளையில் தூர கிழக்கு ஐரோப்பா மற்றும் இந்தியா முறையே 30 சதவீதத்தினையும் 19 சதவீதத்தினையும் மற்றும் 18 சதவீதத்தினையும் பங்களித்தது.

வழித்தடத் துறையினைப் பொறுத்தவரை, இவ்வாண்டில் பெறப்பட்ட அதிகரித்த உயர் விளைவுகளின் காரணமாக ரோம், பீஜிங், ரோக்கியோ மற்றும் பரிஸ் என்பன அபரிமிதமான முறையில் உதவின.

மொத்த வலையமைப்பிற்கான சரக்கு வருமானத்தின் பங்களிப்பு 11.3 சதவீதமாகக் காணப்பட்டது.

சரக்குத் தொழிற்பாடுகள் பிரிவு இன்றுவரை கையாளப்பட்டதிலேயே மிக உயர்ந்த 185,000 மொத்தத் தொன்களை கையாண்டமை சாதனமிக்க மைல்கல்லாகக் காணப்பட்ட வேளையில், ஆய்விற்குரிய ஆண்டு முழுவதிலும் 99.95 சதவீதமான கையாளல் நம்பகத்தன்மையினைப் பேணியது. அவை, கொழும்பிற்கு வெளியேயான அனைத்துச் சரக்கு போக்குவரத்துக்களிலும் 25 சதவீதமான இ-விமான வழிப்பட்டியலைப் பயன்படுத்துகின்றமையினை உறுதிப்படுத்துகின்ற விதத்தில் இ-ஆவணப்படுத்தல்களைப் பயன்படுத்துவது தொடர்பான அரம்ப இலக்குகளை ஈடுசெய்யும் விதத்தில் நடைமுறைக்கிடப்பட்டன. சரக்குத் தொழிற்பாடுகள் ஆய்விற்குரிய காலப்பகுதியில் ஐ.ஆ.டொலர் 15 மில்லியனை மொத்த வருமானமாக வழங்கின.

முன்றாந்தர்ப்பு சரக்கு அனுப்பும் தொழிற்பாட்டாளர்களுடன் இடவசதி ஒப்புத்தங்களை சிறிலங்கன் கார்போ இவற்றைக் காத்திரமான முறையில் பயன்படுத்த வசதியளித்ததுடன் தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட சேரிடங்களுக்கான இயலாமைத் தடைகளையும் தணித்தன. சரக்கு அனுப்புவோரின் தொழிற்பாடுகள் பங்களிப்பு, கொச்சி, மற்றும் மும்பாய் போன்ற மத்திய கிழக்கிலிருந்து இந்தியாவிற்கான சரக்குப் போக்குவரத்திற்கு முக்கியமாக உதவின. தூர கிழக்கிற்கான இயலாமைத் தடைகளைக் கருத்திற் கொண்டு, சரக்கு அனுப்புவோரின் வலையமைப்பினை அதிகரிப்பதற்காக முன்றாந்தர்ப்பினருடாக எம்பு 82 சரக்கு அனுப்புவோர் தொழிற்பாட்டினை அறிமுகப்படுத்துவதற்கான திட்டங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

பல்வேறு புதிய பண்புகள் சேர்க்கப்பட்டமையின் மூலம் ஸ்கைசெயின் சரக்கு அனுப்பும் முறை தரமுயர்த்தப்பட்டு வருகின்றது. இது சரக்கு வருமான உருவாக்கத்தினை உச்சப்படுத்த உதவுவதுடன் தடையற்ற சரக்குத் தொழிற்பாடுகளையும் அனுமதிக்கிறது.

சிறிலங்கன் கார்போ, ரெக்விஸ்ட் இன் வருமானம் பிளஸ் வரவு செலவுத்திட்டச் சாதனங்களைப் பயன்படுத்திக் கொள்வதற்காக அவர்களுடன் பங்குடமைகளை மேற்கொண்டது. இது அதிகரித்த வருமானத்தினை உருவாக்க உதவும்.

நாம் மற்றைய போக்குவரத்தாளர்களுடன் விசேட விதி சம உடன்படிக்கைகளில் கையொப்பமிட்டதன் மூலம் சரக்கு வலையமைப்பு நகர்வுகளையும் மேற்கொண்டுள்ளோம்.

ஆண்டு முழுவதற்குமான வியாபாரத்தினைப் பெற்றுக் கொள்வதன் மூலம் இயலாமைகளை உச்சப்படுத்திக் கொள்வதற்காக சிறிலங்கன் கார்போ முக்கிய முகவர்களான டிஎச்எல் மற்றும் மாஸ் என்பனவற்றுடன் பங்குடமையினை மேற்கொண்டு ஆய்விற்குரிய காலப்பகுதியில் உடல்களாவிய கணக்கு முகாமைத்துவப் பிரிவொன்றினை ஏற்படுத்தியது.

சிறிலங்கன் பொறியியற்படுத்தல்

இலங்கை பொறியியற்படுத்தல் பிரிவு இலங்கை விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபையினால் ஒப்புதலளிக்கப்பட்டமைக்குப் புறம்பாக ஐரோப்பிய விமானப் போக்குவரத்து பாதுகாப்பு முகவரினாலும் வழங்கப்பட்ட ஐரோப்பிய விமானப் போக்குவரத்து பாதுகாப்பு முகவரின் ஏனைய பல தேசிய விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபைகளிலும் வழங்கப்பட்ட பகுதி 145 சான்றிதழையும் பெற்றிருக்கிறது. இது சிறிலங்கனின் விமானத் தொகுதி அதேபோன்று முன்றாந்தர்ப்பினரின் விமானங்கள் என்பனவற்றிற்கான அனைத்தையுமுள்ளடக்கிய விமானக் கட்டமைப்புப் பேணல்களை மேற்கொண்டது.

இக்காலப்பகுதியில் தொழில்நுட்ப வழங்கலில் 99.46 சதவீதமான வரவேற்கத்தக்க நம்பகத்தன்மையைப் பெற்ற வேளையில் கடுமையான பாதுகாப்பு மற்றும் தர நியமங்களைப் பின்பற்றுவதில் 14,979 பறப்புகள் பிரிவுகளில் தொழிற்படுத்தப்பட்டன.

இக்காலப்பகுதியில் மற்றைய பல பரிசோதனைகள் மற்றும் எந்திரங்கள் அவற்றின் கூறுகளின் மாற்றங்கள் என்பன தொடர்பிலான பரிசோதனைகளுக்குப் புறம்பாக 41°C பரீட்சிப்பு மேற்கொள்ளப்பட்டது. இது, மிகப் பெரிய முன்றாந்தர்ப்பு வாடிக்கையாளர்கள் இன்டிகோ எயர்லையின்ஸின் மீதான 27°C யும் உள்ளடக்கியிருந்தது.

திணைக்களம் விமானத் தொகுதிக்குள் புதிதாகச் சேரவுள்ள புதிய A330-30 விமானத்தினை அறிமுகப்படுத்தும் நடவடிக்கைகளில் தீவிரமாக ஈடுபட்டிருக்கிறது.

எயர்லையினின் விமானத் தொகுதியின் மொத்தப் பேணல் தேவைப்பாடுகளை திருப்பதிகரமான முறையில் பூர்த்தி செய்த திணைக்களம் முன்றாந்தர்ப்பு வாடிக்கையாளர்களுக்கு பணிகளை வழங்கியதன் மூலம் பேணல், பழுதுபார்த்தல், திருத்தல் நடவடிக்கைகள் மீது அதிக கவனம் செலுத்தியதன் மூலம் இவ்வாண்டுப் பகுதியில் ஐ.ஆ.டொலர் 14 மில்லியனை வருமானப் பெற்றது.

இவ்வாண்டின் குறிப்பிடத்தக்க மைல்கல் யாதெனில் கடந்த இரு தசாப்தங்களில் பொறியியற்படுத்தல் செய்ப்பட்ட மிகப் பெரிய தனியொரு மூலதனமாகக் காணப்படும் புதிய ஒருங்கிய உடலமைப்பினைக் கொண்ட விமானங்களை நிறுத்துமிடம் திறக்கப்பட்டமையேயாகும்.



தொழில்நுட்பப் பயிற்சிப் பாடசாலை

விமான பொறியியற்படுத்தலில் மூன்று தசாப்தங்களுக்கும் மேலான அனுபவத்தினைக் கொண்ட சிறிலங்கன்ஸ் ஒரு தொழில்நுட்பப் பயிற்சி வசதி ஐரோப்பிய விமான பாதுகாப்பு முகவரின் பகுதி 147 இன் ஒப்புதலைப் பெற்ற ஆசியாவிலுள்ள மிகச் சில நிறுவனங்களில் ஒன்றாக விளங்குவதுடன் இது, விமானம் தொடர்பான அடிப்படைப் பயிற்சியையும் ஏஎஸ்ஏஎஸ் பகுதி 66 இன் நியமங்களை பூர்த்தி செய்கின்ற எந்திரவியல் பிரிவினையும் நடத்துவதற்கு ஒப்புதலைப் பெற்றிருப்பதுடன் எயர்பஸ் A320 குடும்பம், A330 மற்றும் A340 பயிற்சி வகைகளை வழங்குவதற்கும் ஒப்புதலளிக்கப்பட்டது. எயர்லையினுக்குச் சொந்தமான பொறியியல் திணைக்களம் அனைத்து தொழில்நுட்ப பயிற்சித் தேவைப்பாடுகளையும் வழங்குகின்ற வேளையில் இது மற்றைய விமான நிறுவனங்களுக்கான பயிற்சிப் பணிகளையும் அதேபோன்று உள்நாட்டிலும் வெளிநாட்டிலுமுள்ள விமான

பொறியியலில் பதவிகளைத் தொடர ஈடுபாடு கொண்டுள்ள தனிப்பட்டவர்களுக்கும் பயிற்சிகளை வழங்குகின்றது.

2014 சனவரியில் சிறிலங்கன் தொழில்நுட்பப் பயிற்சி 18 வெளிநாட்டவர்கள் மற்றும் 35 உள்நாட்டு மாணவர்களை உள்ளடக்கிய அடிப்படைப் பயிற்சி நெறியொன்றைத் தொடங்கியுள்ளது.

க.பொ.த சாதாரணத்தில் தகைமைபெற்ற மாணவர்கள் விமானங்களின் பேணல் பயிற்சி - விமான வெப்ப எந்திரம் (வகை A1) என்பனவற்றில் பாடநெறியை பின்பற்றுவதனை இயலச்செய்யும் விதத்தில் சிறிலங்கன் தொழில்நுட்பப் பயிற்சி விமானப் பேணலில் பூர்வாங்க/ஆரம்ப நிலையில் புதிய சாதனமொன்றினை உருவாக்கியது. இப்பாடநெறியானது 2014 யூனில் தொழிற்படுவதற்கு ஆயத்தங்கள் செய்யப்பட்டுள்ளன. இது மத்தள ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமானநிலையத்திலுள்ள பேணல், திருத்தல் மற்றும் பழுதுபார்த்தல் வசதிகளை

உயர்த்துவதற்கு மேலும் உதவுமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

பேணல், திருத்தல் மற்றும் பழுதுபார்த்தல் உந்துவிசையினை அபிவிருத்தி செய்தல்

சிறிலங்கன் மத்தள ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமானநிலையத்தில் புதிய பேணல், திருத்தல் மற்றும் பழுதுபார்த்தல் வசதிகளை நிறுவி அதனை மேலும் விரிவாக்கிக் கொண்டது. இப்புதிய வசதி போயிங் 737 மற்றும் எயர்பஸ் A320 குடும்பங்களுக்குரியது போன்ற ஒருங்கிய உடலமைப்பினைக் கொண்ட விமானங்கள் மீதான அடிப்படை மற்றும் விமான சட்டங்களின் பேணல் ஆகிய இரண்டினையும் மேற்கொள்வதனை இயலச்செய்யும் விதத்தில் சுங்கக் கட்டடம், தனியிடங்கள் அதிநவீனத்துவம் வாய்ந்த அலகு வீடமைப்பு, நான்கு பணி வழங்கல் குடாக்கள் என்பனவற்றைக் கொண்டிருக்கும்.



சிறிலங்கனின்
பொறியியல்படுத்தல்
வரவேற்கத்தக்க 99.46
சதவீதமான தொழில்நுட்ப
நம்பகத்தன்மையினை
பெற்றிருக்கிறது.


Srilankan
Engineering



எமது யுரோப்பியன் ஏவியேஷன் சேவ்றி ஏஜென்சியின் தகைமை பெற்ற பறப்புக் கல்வியியல் கழகம் கூடுதலான விமான ஓட்டிகளை உருவாக்கியிருக்கிறது.



2015இன் பின்னரைப் பகுதியில் தொழிற்படுவதற்கு இலக்கிடப்பட்டுள்ள பேணல், திருத்தல் மற்றும் பழுதுபார்த்தல் ஆண்டொன்றிற்கு 110 பேணல் நடைமுறைகளைக் கையாளுமென்பதுடன் 400 வரையிலான ஆட்களுக்கு தொழில்வாய்ப்பினையும் வழங்கும்.

பறப்பு பாதுகாப்பு முகாமைத்துவம்

சிறிலங்கன் எயர்லையின்ஸின் பறப்பு பாதுகாப்பு உபசரணைகள் தீவிரமான மட்டத்தில் தொடர்ந்தும் தொழிற்பட்டன. இதுவரை எமது பதிவில் பல முக்கிய காரணிகள் கவனத்திற்குரியனவாகவுள்ளன.

எயர்லையின் தொடர்ந்தும் விபத்துக்கள் எதுவுமற்ற பதிவேடுகளைத் தொடர்ந்தும் பேணி வருகின்றது.

நாம் எமது அவசரகால பதிலிறுப்புத் திட்டத்திற்காக வண்வோள் அணியிலிருந்து பாராட்டுதலைப் பெற்றிருக்கிறோம்.

நாம் “பாதுகாப்பு முகாமைத்துவ முறைமை” நிருவாகமொன்றினை அறிமுகப்படுத்தியிருப்பதனால் இது தொழிற்பாட்டு பிரதேசங்களுக்கப்பாலும் பாதுகாப்பு விழிப்புணர்வினையும் விரிவாக்கியிருக்கிறது. இதேபோன்று, கிரமமான விழிப்புணர்வு நிகழ்ச்சித்திட்டங்கள் பிரிவு, பாதுகாப்பு, நடவடிக்கை குழுமங்களினூடாக அனைத்து மட்டங்களிலும் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

ஆய்விற்குரிய ஆண்டுப்பகுதியில் 32 படையினர் விமான ஓட்டிகளை ஆட்சேர்ப்புச் செய்தமையினூடாக எமது பறப்புத் தொழிற்பாடுகள் பயிற்சி வழங்கல் பிரிவு, விரைவுபடுத்தப்பட்ட படையினர் விமான ஓட்டிகள் பயிற்சி நிகழ்ச்சித்திட்டம் ஒன்றினை தொடக்கி வைத்தது.

சிறிலங்கன் பறப்புக் கல்வியியல் கல்லூரி

இதன் A320-200 பறப்பு மாதிரி கணனிப் பயிற்சி கருவி ஐரோப்பிய விமான பாதுகாப்பு முகவரின் தகைமையை பெற்றுக் கொண்டதனைத் தொடர்ந்து கல்வியியல் கல்லூரி அதன் A330 கணனி மாதிரிக்கூடத்தினை 2013 ஓகத்தில் தொடங்கியது. இது நாம் எதிர்பார்க்கின்றதைப் போன்று எயர்லையின்ஸின் புதிய A330-300 விமானத் தொகுதிகள் இனிவரும் ஆண்டுகளில் வந்து சேர்ந்ததும் கூடியளவு விமான ஓட்டிகளுக்கு பயிற்சி வழங்கும் இதன் ஆற்றல் குறிப்பிடத்தக்களவிற்கு அதிகரிக்கும்.

இக்கல்லூரியானது வகை, தரமிடல் மற்றும் பயிற்சி நிறுவனமொன்றாக இலங்கை விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபையின் இணைப்புச் சான்றிதழொன்றினையும்

பெற்றிருக்கிறது. A320 மற்றும் A330 கணனி மாதிரிக்கூடங்களில் வழங்கப்பட்ட அதிகரித்த பயிற்சி இயலானவானது படை விமான ஓட்டிகளின் உள்ளெடுப்பினை அதிகரிப்பதற்கு அனுமதித்தது.

கல்வியியல் கல்லூரி மூன்றாந்தரப்பு தொழில்நுட்ப விமானிகளுக்கு பயிற்சி வழங்கும் அதன் ஆற்றலை தொடர்ந்தும் அதிகரித்து வருவதனை விரைந்து வளர்ச்சியடைந்துவரும் ஆசியாவின் விமானத் துறையின் மனிதவளத் தேவைப்பாடுகளை ஈடுசெய்யும் விதத்தில் ஒருங்கிணைந்த விமானப் போக்குவரத்துப் பயிற்சி கல்வியியல் கல்லூரி ஒன்றினைத் தொடங்குவதற்கும் மேலும் திட்டமிட்டுள்ளது.

எமது எதிர்காலத் திட்டம் வளர்ந்துவரும் மூன்றாந்தரப்பு வியாபாரத் திட்டங்களை உள்ளடக்குகிறது.

சர்வதேச விமானப் போக்குவரத்துக் கல்வியியல் கல்லூரி

தொழில்நுட்பமல்லா தொழில்சார் பயிற்சிக்கான உலகின் முதல் பத்து இன்றநஷணல் ஏவியேஷன் ரான்ஸ்போர்ட் அசோசியேஷனின் வசதிகளில் ஒன்றாகத் தற்பொழுது தரமிடப்பட்டுள்ள சிறிலங்கன் விமானப் போக்குவரத்துக் கல்வியியல் கல்லூரி 2012இல் தென்னாசியாவிலுள்ள இன்றநஷணல் ஏவியேஷன் ரான்ஸ்போர்ட் அசோசியேஷனின் அதிகாரமளிக்கப்பட்ட முதல் பத்து பயிற்சி நிலையங்களிலொன்றாக நியமிக்கப்பட்டதன் மூலம் கௌரவப்படுத்தப்பட்டிருப்பதுடன் உலகின் மிகச் சிறந்த அதிகாரமளிக்கப்பட்ட பயிற்சி நிலையங்களிலொன்று என்ற முதன்மை நிலைச் சுற்று உறுப்பினர் என்ற விருதினையும் பெற்றது.

கல்வியியல் கல்லூரியின் பயிற்சிச் செயற்பாப்பு கப்பற்சரக்கு, விமான ஓட்டி, பயணம் மற்றும் சுற்றுலா, விமானநிலையங்களில் பயணிகளைக் கையாள்வதற்கான விமான நிறுவனங்களின் பயிற்சி நிகழ்ச்சித்திட்டங்கள் அபாயகரமான சிறந்த ஒழுங்குவிதிகள், பறப்புக்களை அனுப்புதல் மற்றும் விமான நிறுவனமொன்றின் அனைத்துச் சாத்தியமான தொழிற்பாட்டு பயிற்சித் துறைகள் என்பனவற்றுடன் தொடர்பான விடயங்களில் இன்றநஷணல் ஏவியேஷன் ரான்ஸ்போர்ட் அசோசியேஷனின் தரத்தில் மட்டுமாமாக்களை அறிமுகப்படுத்தல் என்பனவற்றை உள்ளடக்கியிருந்தது.

எமது பயிற்சியின் செயற்பாப்பு ஏனைய பல விடயங்களுடன் எமது நன்மதிப்பு, ஆலோசனை, நேர்த்திப்படுத்தல் மற்றும் மரியாதைக்குரிய தன்மைகள் என்பனவற்றை உள்ளடக்கும் விதத்தில் மேலும் விரிவாக்கப்பட்டது.

கல்லூரி வருடாந்தம் 3,000 இற்கும் மேற்பட்ட உள்ளக அலுவலர்களுக்கும் 600 இற்கும் மேற்பட்ட வெளிவாரி மாணவர்களுக்கு பயிற்சிகளை வழங்குவதற்கும் பொறுப்பாகவிருக்கிறது.



ஊழியர்கள்

மக்கள் பயில்தல் மற்றும் கலாச்சாரம்

ஆய்விற்குரிய ஆண்டுப்பகுதியில் சிறிலங்கனின் மனிதவளத் தொழிற்பாடுகள் தடங்கலற்ற வியாபாரத்தினை இயலச் செய்வதற்காக உபாய ரீதியில் முக்கியத்துவம் வாய்ந்த மூன்று முக்கிய துறைகளின் மீது கவனம் செலுத்தியது.

ஒரு முக்கிய முன்னெடுப்பு யாதெனில் வெற்றிடங்களை நிரப்புவதற்கு குறிப்பாக, மூத்த மற்றும் மத்தியதர முகாமைத்துவத்திற்குள் உபாய மற்றும் தந்திரோபய மட்டங்களில் தொடர்ந்துவரும் குழுவொன்றினை அடையாளம் காண்பதற்கு எடுக்கப்பட்ட அபிவிருத்தியாகும். முக்கியத்துவம் வாய்ந்த தொழில் வகிபாகங்கள் மற்றும் தலைமைத்துவம் மற்றும் தகைமை அபிவிருத்தி என்பனவற்றிற்காக தொடர்ச்சியான திட்டமொன்றினை நாம் தற்போது தயாரித்திருப்பதுடன் தகுதியானவர்களை அடையாளம் காணும் செயற்பாடுகள் தற்பொழுது இடம்பெற்று வருகின்றன. இன்னொரு நடவடிக்கை யாதெனில் தொழிற்படைகளை திட்டமிடுதல் மற்றும் எமது தொழில் மதிப்பீட்டுச் செயன்முறைகளை வலுப்படுத்தல், விமான நிறுவனத்தின் தகுதிக்கட்டமைப்பு மற்றும் எமது செயலாற்ற முகாமைத்துவ முறைமைகள் வளர்ந்துவரும் நிறுவனங்களின் தேவைகளுக்கு ஆதரவளிக்கும் நோக்கில் சிறந்த வழிவகைகளைக் கண்டறிதல், வியாபார இயக்கவாற்றல் மற்றும் எதிர்காலத் திட்டமிடல் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் நிறுவனத்தினை சரியான முறையில் அமைப்பது அவசியத் தேவையாகும்.

மூன்றாவது மிக முக்கியமானதும் யாதெனில் உற்பத்தித்திறனை அதிகரிப்பது அனைத்து மக்களினதும் முயற்சியின் இறுதிக் குறிக்கோளாக இருப்பது, தற்போதுள்ள பணி மாதிரிகள், இழப்பீட்டுத் தத்துவங்கள் மற்றும் மக்களை ஈடுபடுத்தும் நடைமுறைகள் என்பன காணப்படுகின்றன. தேவைகளை வடிவமைக்கின்ற பின்னணியில் இவ்வனைத்தையும் மீளாய்வு செய்யப்பட்டு மீளவடிவமைக்கப்பட்டன. இது நிலையாகக் காலப்போக்கில் முன்னேற்றப்படுகின்றதொரு செயற்பாடாகும்.

இது இலங்கையர்கள் ஆண்டு முழுவதும் சாதகமானதும் உயர்ந்த தூண்டுதலளிக்கக்கூடிய கைத்தொழில் செயலகயத்தையும் அனுபவிக்கிறார்கள் என்பதனைக் காட்டுகிறது.

இப்பொழுது நாங்கள் சில எண்தொகைகளைப் பார்ப்போம்.

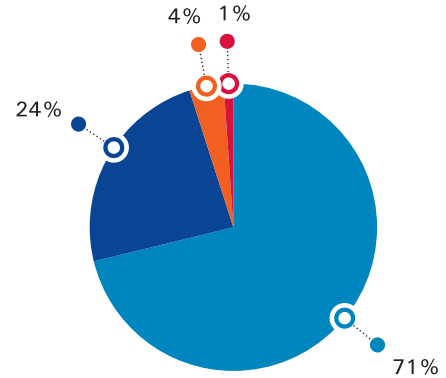
அலுவலர்கள் எண்ணிக்கை

2014 மார்ச் 31இல் உள்ளவாறு சிறிலங்கன் எயர்லையின்சின் ஊழியர்களின் மொத்த எண்ணிக்கை 6,578 ஆட்களாகக் காணப்பட்டது.

கீழே காணப்படும் வரைபடம் வகை மற்றும் பதவிகளின்படி தொழில்நிலையினை எடுத்துக்காட்டுகின்றன.

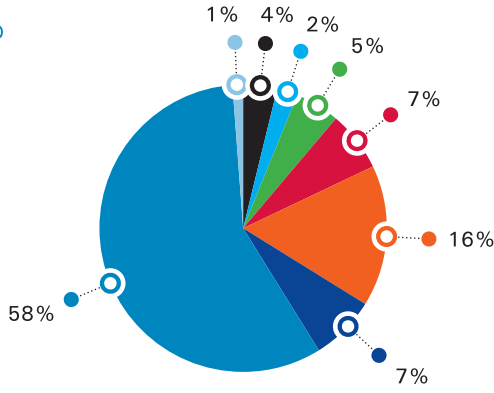
	மொத்தம்	%
உள்நாடு - நிரந்தரம்	4,683	71
உள்நாடு - ஒப்பந்தம்	1,627	24
வெளிநாடு - நிரந்தரம்	233	4
வெளிநாடு - ஒப்பந்தம்	35	1
மொத்தம்	6,578	

வகையின்படி தொழில்நிலை



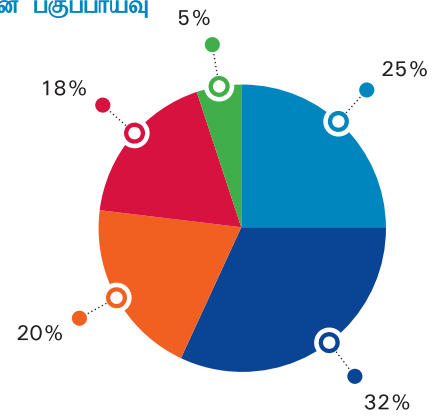
■ உள்நாடு - நிரந்தரம் ■ உள்நாடு - ஒப்பந்தம் ■ வெளிநாடு - நிரந்தரம் ■ வெளிநாடு - ஒப்பந்தம்

பதவியின்படி தொழில்நிலை



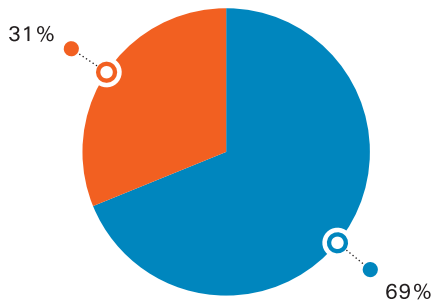
- முகாமையாளர்கள் ■ பொறியியலாளர்கள் ■ பறப்பு விமானிகள்
- நிறைவேற்று அலுவலர்கள் ■ விமான ஓட்டிகள் ■ தொழில்நுட்பவியலாளர்கள்
- தரமிடப்பட்ட அலுவலர்கள் ■ பயிலுநர்கள்

வயது ரீதியான பகுப்பாய்வு
(ஆண்டுகள்)



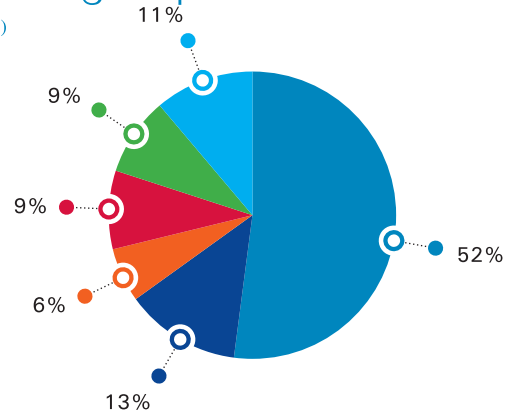
- 18-25 ■ 26-35 ■ 36-45 ■ 46-55 ■ 55 இற்கு மேல்

பால் ரீதியான பகுப்பாய்வு



- ஆண் ■ பெண்

பணி ரீதியான பகுப்பாய்வு
(ஆண்டுகள்)



- 5 இற்குக் குறைவான ■ 5-10 ■ 10-15
- 15-20 ■ 20-25 ■ 25 இற்கு மேல்

தேய்வு வீதங்கள்

விமான நிறுவனத்தின் தேய்வு வீதங்கள் சாதகமானவையாகவும் நிர்ணயிக்கப்பட்ட இலக்குத் தொடர்பில் சரியானவையாகவும் காணப்படுகின்றன.

- ஆண்டொன்றிற்கான கிரமப்படுத்தப்பட்ட தொழிற்பாட்டு சராசரி - 4.8 சதவீதம் - இலக்கு 4 சதவீதம்
- ஆண்டொன்றிற்கான அலுவலகத் தொழிற்பாட்டுச் சராசரி - 4.1 சதவீதம் - இலக்கு 5 சதவீதம்

நிறுத்திவைத்தல் வீதம்

எமது நிறுத்திவைத்தல் வீதம் மிகவும் உயர்வானது. தொழிலாளர் மற்றும் ஊழியர் ஒருவர் என்ற ரீதியில் அவர்களது விருப்பத்தன்மை பற்றி பரிசீலிக்கின்ற போது விமான நிறுவனத்திற்குள்ளேயே அவர்களது பதவிகளை உயர்த்திக் கொள்வதனையே விரும்புகின்றனர்.

- ஆண்டொன்றிற்கான கிரமப்படுத்தப்பட்ட தொழிற்பாட்டு சராசரி - 95.2 சதவீதம்
- ஆண்டொன்றிற்கான அலுவலகத் தொழிற்பாட்டுச் சராசரி - 95.9 சதவீதம்

ஊழியர் நன்மைகள்

பெரும்பாலான சந்தர்ப்பங்களில் அவர்களது குடும்ப உறுப்பினர்களும் மருத்துவம், விடுமுறைக்கான விடுதிகளை பயன்படுத்தல், அலுவலர் போக்குவரத்து ஏனைய நன்மைகள் (இலவச மற்றும் கழிவிடப்பட்ட விமானப் பயணச்சீட்டு) என்பன உள்ளிட்ட பல்வேறு நன்மைகளை அனுபவிக்கின்றனர்.

புலமைப் பரிசு

நிகழ்ச்சித்திட்டம்

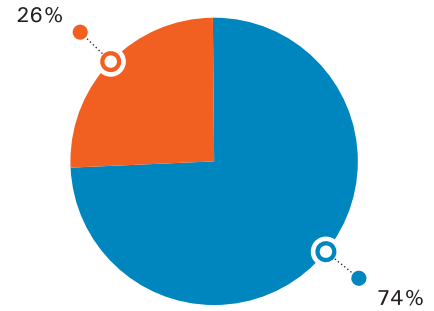
குறிப்பிட்டதொரு ஆண்டில் 5ஆம் ஆண்டு புலமைப் பரிசுப் பரீட்சையில் சிறந்த பெறுபேறுகளைப் பெற்ற 3 அலுவலர்களினது பிள்ளைகளுக்கு எமது அலுவலர் நலன்புரிச் சங்கம் ஆண்டுதோறும் புலமைப் பரிசில்களை வழங்குகின்றது. எந்தவொரு நேரத்திலும் குறைந்தபட்சம் 24 பிள்ளைகளுக்கு இத்தகைய உதவி வழங்கப்படும். ஒவ்வொருவருக்கும் நிதியியல் ரீதியாக பின்வரும் விதத்தில் உதவிகள் வழங்கப்படும். ஆண்டு 6 - 9: வருடாந்தம் ரூ.6,000, ஆண்டு 10 - 11: வருடாந்தம் ரூ.9,000, ஆண்டு 12 - 13: வருடாந்தம் ரூ.12,000, பல்கலைக்கழகத்தில் நுழைவோருக்கு ஒரே தடவையில் ரூ.25,000

பயிற்சி

அலுவலர்களுக்கான எயர்லையின்ஸ் அலுவலர்களுக்கான பயிற்சி கிரமமான மற்றும் கிரமமற்ற என இரண்டு வகைகளைக் கொண்டுள்ளன. கீழேயுள்ள அட்டவணை ஆய்விற்குரிய ஆண்டின் நடவடிக்கைகள் தொடர்பில் பயிற்சி மணித்தியாலங்கள் மற்றும் பங்கேற்பாளர்களின் எண்ணிக்கை என்பனவற்றைத் தருகிறது.

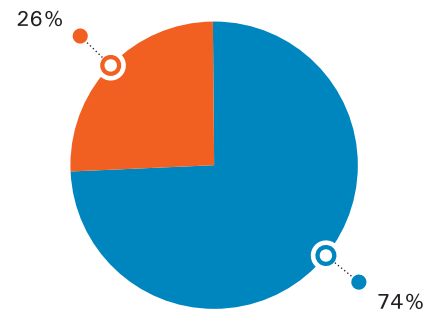
	பயிற்றப்பட்ட அலுவலர்களின் எண்ணிக்கை	பயிற்சி மணித்தியாலங்களின் எண்ணிக்கை
ஒழுங்குமுறைப்படுத்தல் பயிற்சி	10,170	61,020
ஒழுங்குமுறைப்படுத்தப்படாத பயிற்சி	3,553	21,318

பயிற்றப்பட்ட அலுவலர்களின் எண்ணிக்கை



■ ஒழுங்குமுறைப்படுத்தல் பயிற்சி ■ ஒழுங்குமுறைப்படுத்தப்படாத பயிற்சி

பயிற்சி மணித்தியாலங்களின் எண்ணிக்கை



■ ஒழுங்குமுறைப்படுத்தல் பயிற்சி ■ ஒழுங்குமுறைப்படுத்தப்படாத பயிற்சி

சமூக மற்றும் சூழல் பொறுப்பாண்மை

சமூகம்

யுயர்லையின்ஸ் சமூக அபிவிருத்திப் பிரிவான சிறிலங்கை கியார்ஸ் 2003இல் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. அதிலிருந்து இது சமூகப் பொறுப்பாண்மை மற்றும் உண்மையான கவனிப்புக்களினூடாக இலங்கையர்களை சிறிலங்கனுடன் நெருக்கமாகக் கொண்டு வருதல் ஆகிய விடயங்களை பெறுமதிமிக்க முன்னெடுப்புக்களை முணைப்பட்டு மேற்கொண்டது.

முக்கியமாக சிறிலங்கை கியார்ஸ் நாடு முழுவதிலுமுள்ள பிள்ளைகளின் நலன்புரியில் முக்கிய கவனம் செலுத்தியது.

கடந்த சில ஆண்டுகளாக இலங்கையில் பிள்ளைகளின் சுகாதாரமும் கல்வியும் இரு முக்கிய விடயங்களாக கருதப்பட்டு வருகின்றன.

இலங்கை முழுவதிலுமுள்ள பிள்ளைகளின் அனைத்துத் தேவைகளை அதிகரிக்கும் நோக்குடன் சயாதீனமாக உருவாக்கப்பட்ட யுயர்லையின்ஸின் பல்வேறு நிகழ்ச்சித்திட்டங்களும் ஒன்றுசேர்க்கடியதாகவும் காத்திரமான முறையிலும் ஒருங்கிணைக்கப்பட்டு நிறுவனமயப்படுத்தப்பட்டன.

2013/2014 ஆம் ஆண்டிற்கான எமது முன்னெடுப்புக்கள் கீழே தரப்படுகின்றன.

- சிறிலங்கை யுயர்லையின்ஸின் அலுவலர்களிடமிருந்து உதவியாக சேகரிக்கப்பட்ட ரூ.200,000 உம் கணிசமான அளவு எழுதுகருவிகளும் முல்லைத்தீவிலும் கிளிநொச்சியிலுமுள்ள மிகவும் பொருத்தமான இரண்டு சிறுவர் பாடசாலைகளுக்கு காசாகவும் எழுதுகருவிகளாகவும் வழங்கப்பட்டன. மேலும், சரக்குப் பலகைகளிலிருந்து பெறப்பட்ட பலகைகளை மீளப்பயன்படுத்தி நாம் தளபாடங்களையும் உருவாக்கினோம்.
- “உடல் ஊனம் சாத்தியமானதே” - நன்மைக்கான கோட்பாடு. சிறிலங்கை யுயர்லையின்ஸ் உடல் ரீதியில் சவால்களைக் கொண்ட முன்னணி நட்சத்திரமான இமனாவேல் கெலியினை முன்னலைப்படுத்தும் அறக்கொடைச் சங்கீதக் கச்சேரியொன்றினை பார்த்தியா அன்ட் சந்தோஷ் ஆகிய கௌரவக் கலைஞர்களின் உதவியுடன் ஒழுங்குசெய்தது. இக்கச்சேரியிலிருந்து கிடைத்த இலாபம் சிறிலங்கை கியார்ஸின் தற்போது இடம்பெற்றுவுரும் செயற்றிட்டங்களில் ஒன்றான பிரதிபா குழந்தைகள் இல்லத்தினை மேம்படுத்துவதற்காக முதலீடு செய்யப்பட்டது.

- இருதயச் செயற்றிட்டம் 2 - சிறிலங்கை கியார்ஸ் ஐக்கிய இராச்சியத்தின் சதம்பரன் பல்கலைக்கழகத்தின் வைத்தியசாலையிலிருந்து பயணித்த ஐந்து வெளிநாட்டுக் குழந்தைகள் மாப்பு சிறப்பு வைத்தியர்களினால் சீமாட்டி றிச்சேவ சிறுவர் வைத்தியசாலையின் இரண்டாவது இருதயச் செயற்றிட்டத்திற்கு உதவி வழங்கப்பட்டன.
- சிறிய பெறியியலாளர் - இது இளைஞர்களின் அறிவினையும் நலன்புரியினையும் அதிகரிப்பதற்காக மத்திய கிழக்கின் யுயர்லையின்ஸ் கைத்தொழில் மற்றும் சிறிலங்கை கியார்ஸ் என்பனவற்றிற்கிடையேயான ஒத்துழைப்பின் ஒரு முயற்சியாகும். இந்நிகழ்ச்சித்திட்டம் இளமைக் கல்வி மற்றும் பொதுமக்கள் ஒருவரையொருவர் விளக்கிக் கொள்ளுதல் மற்றும் விஞ்ஞானம், தொழில்நுட்பம், பெறியியல் மற்றும் கணிதம் என்பனவற்றை ஒன்றுடன் ஒன்று சார்ந்த நிகழ்ச்சித்திட்டங்களினூடாக உயர்த்துதல் என்பனவற்றை எதிர்பார்ப்பதுடன் இதில் வெவ்வேறு பாடசாலைகளிலிருந்து ஐம்பது மாணவர்கள் கலந்து கொண்டனர்.
- சிறிலங்கை கியார்ஸ் நல் நோக்கத்திற்காக நடக்கின்ற யுயர்லையின்ஸின் தன்னார்வத் தொண்டர்களுடன் சேர்ந்து ‘பிபைஸ் பிக் வோர்க்’ இல் நெருக்கமாக பணியாற்றிய வேளையில் சிறுணுண்டுகளும் மருத்துவ உதவிகளும் கொழும்புப் பிரிவின் பங்கேற்காளர்களுக்கு வழங்கப்பட்டது. பின்தங்கிய பிள்ளைகளுக்கான குறிப்பாக, சனாமியினால் பாதிக்கப்பட்ட பிள்ளைகளுக்கான நிதியினைத் திரட்டுவதற்கான உலகிலும் இலங்கையிலுமுள்ள குழந்தைகளின் நலன்புரினை உறுதிப்படுத்துவதற்கு எதிர்பார்க்கும் சேர் இயன் பொத்தம் நிதியினை தொடங்கியது.
- சிறிலங்கை கியார்ஸ், சிறிலங்கை யுயர்லையின்ஸ் மற்றும் மிகின் லங்கா என்பனவற்றின் ஒத்துழைப்புடன் வடமேல் மாகாணத்திலுள்ள பல்லமவிலுள்ள தம்மணை கனிஷ்ட வித்தியாலத்திலுள்ள உட்கட்டமைப்பு வசதிகளை அபிவிருத்தி செய்வதற்கான செயற்றிட்டத்தினைத் தொடங்கியது. இச்செயற்றிட்டம் ரூ. 3 மில்லியனை ஏற்படுத்துமென எதிர்பார்க்கிறது. புதிய நூல்நிலையக் கட்டடத்திற்கான அத்திவாரக் கல் ஏற்கனவே நாட்டப்பட்டிருக்கிறது.

- சிறிலங்கை கியார்ஸ் யுயர்லையின்ஸ் விமான ஓட்டிகளுக்கு அவர்களின் கடமை நேரத்தின் போது குழந்தைகள், முதியோர் மற்றும் உடல் ஊனமுற்றோரைக் கையாள்வது தொடர்பான தேர்ச்சிகளையும் மனோபாவங்களையும் அதிகரிக்கும் விதத்தில் வழிகாட்டல்களையும் அறிவுட்டல்களையும் வழங்கியது.

சூழல்

விமான நிறுவனங்களும் சூழல் பாதுகாப்பும் அடிக்கடி சமூகமற்ற உறவுமுறைகளையே கொண்டிருக்கின்றன. விமான நிறுவனங்கள் பொதுவாக அத்துமீறுபவர்கள் என்பதற்கான சான்றுகள் காணப்படுகின்ற அதேவேளையில் சூழலைப் பாதுகாக்கின்ற விடயத்தில் இத்தகைய பாதிப்புக்களை மிகக் குறைப்பதற்கு அவை குறிப்பிடத்தக்களவு வழிமுறைகளையும் மேற்கொண்டிருக்கின்றன. சிறிலங்கை என்ற முறையில் நாங்கள் இவ்விடயத்தைக் கருவையாக எடுத்துப்படுத்துடன் எமது முன்னெடுப்புக்கள் கரிசனைக்குரியனவையாக இருக்குமிடத்து ‘சொன்னதையே செய்யுங்கள்’ என நாம் குறிப்பிடுகிறோம். இத்துறையில் இதன் கட்டப்பாடுகளை அங்கீகரிக்கின்ற விதத்தில் ஒத்துழைப்புச் சுற்றாடல் கொள்கையொன்று வடிவமைக்கப்பட்டு யுயர்லையின்ஸால் 2008இல் ஏற்றுக்கொண்டதன் யுயர்லையின்ஸின் அதேகாலத்தில் சுற்றாடல் பிரிவு உருவாக்கப்பட்டது.

ஆய்விற்குரிய ஆண்டில் இத்துறையில் எமது நிறுவனத்தின் நடவடிக்கைகள் கீழே தரப்படுகின்றன.

எமது காபன் புற் பிரிண்ட் குறைக்கப்படுகின்றது

எரிபொருள் பாதுகாப்பு

யுயர்லையின்ஸ் தற்பொழுது கொண்டிருக்கும் எரிபொருள் பாதுகாப்பு நிகழ்ச்சித்திட்டத்தினை எமது பறப்புத் தொழிற்பாடுகள் திணைக்களம் முன்னெடுக்கிறது. இந்நிகழ்ச்சித்திட்டம் இன்றளவுள்ள ஏவியேஷன் ரான்ஸ்போர்ட் அசோசியேஷனின் விதந்துரைப்புக்களினால் வழிகாட்டப்படுகிறது.

பிரதேச வழிகாட்டல் கருவிமுறையின் அணுகுமுறை என்பது விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபை மற்றும் விமானப் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டாளர்கள் ஆகியோரின் ஒத்துழைப்புடன் அண்மையில் மேற்கொள்ளப்பட்டதுடன் இப்பிராந்தியத்தில்

காணப்படும் சாத்தியமான எரிபொருள் சேமிப்புக்கள் தரையிறங்கலொன்றிற்கு 110 இலிருந்து 200 கிலோகிராம்களாக காணப்படுகின்றன. மீளனுப்பல் நடைமுறைகள் ஐரோப்பாவிலிருந்து கொழும்பிற்கு வருகின்ற ஒவ்வொரு பறப்புக்களின் மீதும் ஏறத்தாழ 1,200 கிலோகிராம்களைச் சேமிக்கிறது.

ஏனைய எரிபொருள் சேமிப்பு வழிமுறைகள் - கைகளை அசைக்கின்ற 3 தரையிறங்கல் ஒற்றை எந்திர டக்சி தரையிறங்கலின் போது மிகையான உந்து விசைகளைக் குறைத்தல், சாத்தியமானவிடத்து பறக்கும் வழித்தடங்களைக் குறைத்தல் மற்றும் எயர்லையின்ஸ் மாற்று விமானநிலையங்களை மதிப்பீடு செய்தல் என்பனவற்றை உள்ளடக்கியிருந்தது.

மேலும், சிறிலங்கனின் விமான எரிபொருள் பிரிவு எல்லா நேரங்களிலும் உச்சளவு வினைத்திறனைப் பேணும் விடயத்தை நெருக்கமாகக் கண்காணித்தது.

2013/14 ஆம் ஆண்டிற்கான ஜெற் A1 மீதான எரிபொருள் சேமிப்பு 434 தொன்களாகக் காணப்பட்டதுடன் காபன் புகை 1,370 காபனிரொக்சைட்டுக்களைச் சேமித்தது.

சுயாதீனமான காபன் எதிரீட்டு நிகழ்ச்சித்திட்டம்

எயர்லையின் அதன் காபன் புற பிறிண்டினைக் குறைப்பதற்காக சிறிலங்கன் எயர்லையின்ஸ் இன்ரநஷனல் ஏவியேஷன் ரான்ஸ்போர்ட் அசோசியேஷனின் காபன் எதிரீட்டு நிகழ்ச்சித்திட்டம் அபிவிருத்திப் பிரிவுடன் உடன்படிக்கையொன்றில் கையொப்பமிட்டது.

இன்ரநஷனல் ஏவியேஷன் ரான்ஸ்போர்ட் அசோசியேஷனின் எதிரீட்டு நிகழ்ச்சித்திட்டம் சர்வதேச விமானப் போக்குவரத்து அமைப்பின் முறையியலை அடிப்படையாகக் கொண்ட இன்ரநஷனல் ஏவியேஷன் ரான்ஸ்போர்ட் அசோசியேஷனின் காபன் புகை போக்கி கணிப்பீட்டு பொறியினூடாக வெளிவிடும் காபனின் அளவினைக் கண்காணித்தது. காபன் படிவுகளை உருவாக்கும் காபன் குறைப்புச் செயற்றிட்டங்களில் முதலீடு செய்வதன் மூலம் இது பறப்புக்களுடன் தொடர்பான புகைகளிலிருந்து பயணிகள் பாதுகாப்பினைப் பெறுவதற்குதவும்.

பயணிகளிடமிருந்தான அனைத்துப் பங்களிப்புக்களும் காபன் எதிரீட்டுச் செயற்றிட்டங்களின் அனுசரணைக்கு நேரடியாகச் செல்கின்றன. முழு வெளிப்படையான தன்மையினை வெளிப்படுத்துவதற்காக பயணிகளுக்கு அவர்களின் பறப்புக்களிலிருந்து வெளியேறும் காபனிரொக்சைட்டின் தொகை



மற்றும் அவர்களது இழப்பீட்டுத் தொகை முதலீடு செய்யப்படுகின்ற செயற்றிட்டங்களின் அனைத்தையுமுள்ளடக்கிய விபரங்களும் வழங்கப்படும்.

சுற்றாடல் வினைத்திறன்களுக்கு ஆதரவளித்தல்

உள்ளக உயிரியன வாயு முறைமை சிறிலங்கனது பிரதான அலுவலர் உணவகத்திலிருந்து உருவாக்கப்படுகின்ற கழிவு தொடர்பில் மீது உருவாகின்ற உயிரியன வாயு முறைமையொன்றான எயர்லையின் நடைமுறைக்கீட்டிருக்கிறது. சேதனக் கழிவுகள் பற்றீரியா சமீபாட்டுச் செயன்முறைகளுடாக உடைக்கப்படுகின்றது. அவ்வாறு

உருவாக்கப்பட்ட உயிரியன வாயு மீதனை பெருமளவு கொண்டுள்ளது. சுலபமாக தீப்பற்றக்கூடிய இவ்வாயு சமையல் வாயுவாக அல்லது எரிபொருளாகப் பயன்படுத்துவதற்கு மிகப் பொருத்தமானதாகும்.

இம்முறைமையானது ஆண்டொன்றிற்கு 4,500 கிலோகிராம் வாயுவை உருவாக்குவதற்கு எதிர்பார்க்கிறது. நாம் ஏற்கனவே 5 கிலோவற்றல் நிறையுடைய நீராவி உருளையொன்றினை ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம். இது ஆண்டொன்றிற்கு ரூ.600,000 கொண்ட சேமிப்பினை ஏற்படுத்தும்.

கழிவு நீரைச் சுத்திகரிக்கும் பொறி

எயர்லையின் 747 விமானத் தரிப்பிடத்திற்காக கழிவுநீர் சுத்திகரிப்புப் பொறியொன்றினை ஏற்படுத்தியுள்ளது. இது பொறியியல்



சிறிலங்கன் கியார்ஸ்
நாடு முழுவதிலுமுள்ள
பிள்ளைகளின்
நலன்புரியில் பெருமளவு
கவனத்தைச் செலுத்தி
வருகிறது.



பிரிவினாள் தொழில்கூடத்திலிருந்து வெளியேறும் கழிவுநீரை சுத்திகரிப்பதற்காக வடிவமைக்கப்பட்டதாகும்.

பொறியின் சுத்தகரிக்கும் எந்திரத்தின் மீது செல்வாக்குச் செலுத்தும் ஏனைய காரணிகளாக தேவையான சுத்திகரிப்பின் அளவு மற்றும் நிலையான தன்மை சுத்திகரிக்கப்படவுள்ள நீரின் தரம் மற்றும் வறையவற்றுடன் சுத்திகரிக்கப்பட்ட நீரின் தேவைப்படுத்தப்பட்ட தரம் என்பனவும் காணப்பட்டன.

பொறி மத்திய சுற்றாடல் அதிகாரசபையினால் ஏற்படுத்தப்பட்ட பொதுவான அளவீடுகளைப் பூர்த்தி செய்கிறது.

பொறியியல்படுத்தலுக்காக சூரிய ஒளி வெளிச்ச முறைமை

எந்திர அச்சுவார்ப்புக் கூடத்தில் புரட்சிகரமான புதிய சூரிய சக்தி வெளிச்ச முறையையொன்று அறிமுகப்படுத்தப்பட்டது. இயற்கையான சூரிய வெளிச்சத்தினை பணிமனைக்கு ஏற்படுத்துவதற்காக இச்செலவுச் சிக்கன முறைமை பின்பற்றப்பட்டது.

இத்தொழில்கூடமானது பகல் நேரத்தில் தொழிற்படுவதனால் இத்தீர்வானது மிகப் பொருத்தமானதாக இருக்கின்றது.

சூரிய ஒளி பாரம்பரிய முறைகளிலும் பார்க்க மிகச் சிக்கனமானது. இது, சாத்தியமான வெளிச்ச இயலளவின் அரைப்பங்கிற்கும்

கூடுதலான அளவைக் குறைக்கும். இதிலுள்ள இன்னொரு சாதகமான விடயம் யாதெனில் சூரிய வெளிச்சத்தை வடிகட்டுவதுடன் சூரிய வெப்பத்தின் தாக்கத்தை பெருமளவிற்குக் குறைக்கின்ற கதிர்வீச்சுக்களையும் பெருமளவு வடிகட்டுவதனால் இது காற்றுச் சீராக்கி சுமைத் தேவைப்பாடுகள் மீதான செலவினைக் குறைக்க உதவுகிறது.

இம்முறையையிலிருந்து ஒன்றுசேர்ந்த சேமிப்புக்கள் இவ்வாண்டில் ரூ.800,000 இனை அடைந்தன.

பிரகாசமிக்க விளக்குகளுக்குப் பதிலாக சிஎவ்எல் மற்றும் எல்ஈடி விளக்குகளைப் பொருத்துதல்

வெப்பத்தினைக் கொண்ட பிரகாசமான மின்விளக்குகளுக்குப் பதிலாக சிஎவ்எல் மற்றும் எல்ஈடி எயர்லையின் மையத்தில் சிஎவ்எல் வெளிச்சம் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டதன் விளைவாக ஆண்டுதோறும் ரூ.6.2 மில்லியன் சேமிக்கப்படுகிறது.

எயர்லையினும் அதன் மூன்று குழாய் வெப்ப, காந்த மின் குமிழ்களுக்கு எல்ஈடி வெளிச்சத்தைப் பயன்படுத்தத் தொடங்கியது. வெப்ப வெளிச்சக் குழாயொன்றிற்குப் பதிலாக 12 வாட்ஸ் மின்குமிழ் பயன்படுத்தப்படுவதன் காரணமாக ஆண்டுதோறும் ரூ.13.6 மில்லியன் சேமிக்கப்படுகிறது.

மூடப்பட்ட மின்கலங்களை மீள உருவாக்குதல்

எயர்லையின் மூடப்பட்ட மின்கலங்களை மீள உருவாக்குவதன் காரணமாக இப்பொழுது ஆண்டுதோறும் ரூ.9 மில்லியன் கொண்ட தொகையினைச் சேமிக்கிறது.

மூடப்பட்ட மின்கலங்களை அதன் வாழ்க்கை வட்டத்தில் மூன்று தடவைகள் மீள உருவாக்க முடிவதனால் மீள உருவாக்கங்களுக்கிடையே 5 ஆண்டுகள் பயன்படுத்த முடியும்.

குழல் பாதிப்பினைக் குறைக்க உதவும் முறைமைகள்

சிறிலங்கன் லிடோ என்ற புதிய பறப்புத் திட்டமீடல் முறைமையொன்றினைத் தொடங்கியது. அது பறப்பு உச்சப்படுத்தலுக்கு உதவியளித்து குறிப்பிடத்தக்களவு எரிபொருள் சிக்கனத்திற்கு வழிவகுக்கிறது.

எயர்லையின் லிடோ பறப்புத் தீர்வினைப் பெற்றுக் கொள்வதற்கு லுதானாஸ்சா முறையுடன் உடன்படிக்கையொன்றினை மேற்கொண்டது. இம்முறைமையானது பறப்பு நேரம், எரிபொருள் நுகர்வு மற்றும் ஒவ்வொரு பறப்பிற்குமான செலவு என்பன தொடர்பில் பல்வேறு தேர்வுகளை உச்சப்படுத்திக் கொள்வதனுடன் கூடிய பறப்புக்களை அனுப்புகின்ற முறைமையொன்றினை சிறிலங்கனுக்கு வழங்குகிறது.

மேற்கொள்ளப்பட்ட சுற்றாடல் மதிப்பீட்டு நிகழ்ச்சித்திட்டங்கள்

இன்றளவுள்ள ஏவியேஷன் ரான்ஸ்போர்ட் அசோசியேஷனின் சுற்றாடல் மதிப்பீட்டு நிகழ்ச்சித்திட்டம் என்பது விமான நிறுவனமொன்றின் சுதந்திரமான மதிப்பீட்டிற்கும் சுற்றாடல் செயலாற்றத்தினை மேம்படுத்துவதற்குமாக வடிவமைக்கப்பட்டதொரு மதிப்பீட்டு முறைமையாகும். இது, தொடர்ச்சியான சுற்றாடல் முகாமைத்துவ மேம்பாட்டிற்காக சுற்றாடல் கட்டப்பாடு மற்றும் அர்ப்பணிப்புக்களுடன் இணங்கிச் செல்கின்ற மையத் தத்துவங்களின் அடிப்படையாகக் கொண்ட தன்னார்வ நிகழ்ச்சித்திட்டமொன்றாகும்.

சிறிலங்கன் ஆய்விற்குரிய ஆண்டில் இந்நிகழ்ச்சித்திட்டத்தினை மேற்கொண்டது.

ஐஎஸ்ஓ 14001:2004 சுற்றாடல் முகாமைத்துவ முறைமை

எயர்லையின் இவ்வுபசரணை நடவடிக்கையினை நடைமுறைப்படுத்துமு செயற்பாட்டில் ஈடுபட்டிருந்தது. இது, எமது முழுமையான சுற்றாடல் மற்றும் வலுவுடன் தொடர்பான நடவடிக்கைகளை முகாமைப்படுத்த எமக்கு உதவும்.

சுற்றாடல் விழிப்புணர்வு

சமூக அடிப்படையிலான முன்னெடுப்புக்கள்

விபரணச் செயற்றிட்ட அறிக்கை

விபரணச் செயற்றிட்ட அறிக்கை என்பது இலங்கைக் கடற்பரப்பில் திமிங்கலம் டொல்பினின் அழகிய காட்சிகளைக் காண்பதனை ஊக்குவிக்கின்றதொரு ஐக்கிய இராச்சியத்தின் திமிங்கலம் மற்றும் டொல்பின் பாதுகாப்பு இயக்கத்தின் ஒத்துழைப்புடன் மேற்கொள்ளப்பட்டுவரும் புதுப்பிக்கப்பட்ட குழல் - சுற்றுலாவொன்றாகும். சிறிலங்கன் எயர்லையின்ஸ் இச்செயற்றிட்டத்தின் ஒரு பங்களிப்பாளர்.

இலங்கைக் கடற்கரைக்கப்பால் சமூக அடிப்படையில் திமிங்கலம் மற்றும் டொல்பினை பார்க்கின்ற தொழில்துறையினை எயர்லையினும் ஐக்கிய இராச்சியத்தின் திமிங்கலம் மற்றும் டொல்பின் இயக்கமும் சேர்ந்து பணியாற்றி வருகின்றன.

விபரணச் செயற்றிட்டத்திற்கு நிதியிடுவதற்கு மேம்படுத்துவதற்கும் உள்ளூர் பங்குடமையாளர் மற்றும் வனஜீவராசிகள் சுற்றுலாத் தொழில்துறையின் பங்கேற்பு ஊக்குவிப்பாக அமையும்.

சிறிலங்கன் பறப்புக்களின் போது திமிங்கல பொம்மைகளை விற்பனை செய்யும் நடவடிக்கை மூலம் திரட்டவுள்ள பணத்தில் கிடைக்கும் இலாபம் முழுவதையும் ஐக்கிய இராச்சியத்தின் திமிங்கலம் மற்றும் டொல்பின் இயக்கத்திற்கு வழங்கும்.

பல்வகை நடவடிக்கை

எயர்லையின் வலு, கழிவு முகாமைத்துவம் மற்றும் சுற்றாடல் பாதுகாப்பு ஆகிய விடயங்களில் பள்ளிக்கூட மாணவர்களுக்காக விழிப்புணர்வு மற்றும் பயிற்சி நிகழ்ச்சித்திட்டங்களை நடத்தியது.

இதே போன்ற நிகழ்ச்சித்திட்டங்கள் அலுவலகத்திலுள்ள அலுவலர்களுக்கும் இத்துறையில் அவர்களது அறிவினையும் தன்மையினையும் மேம்படுத்துவதற்காக நடத்தப்பட்டது.

சிறிலங்கனின் சுற்றாடல் பிரிவு, சுற்றாடல் தொடர்பான அனைத்துச் செயற்றிட்டங்கள், நியமங்கள் மற்றும் செயற்பாடுகள் பற்றி அலுவலர்களுக்குத் தெரியப்படுத்துவதற்காக “மொனரா” என்ற கம்பனியின் மாதாந்த சஞ்சிகையூடாக புதிய கட்டுரைகளை வெளியிட்டு வருகின்றது.

உலக சுற்றாடல் தினத்தினை முக்கிய கவனத்திற் கொண்டு அலுவலர்களின் பிள்ளைகளிடையே சுற்றாடல் பற்றிய ஓவியப் போட்டியொன்று சுற்றாடல் பிரிவினால் ஆண்டுதோறும் நடத்தப்பட்டு வருகிறது.

விருதுபெற்ற எமது முயற்சிகள்

இலங்கையின் நீடித்த நிலைபேறுடைய வலு அதிகாரசபையினால் ஒழுங்குசெய்யப்பட்ட விதுல்கா தேசிய வலுச் சிக்கன விருதுகள் வழங்கலில் சிறிலங்கன் இரண்டு விருதுகளைப் பெற்றது. இவ்விருதுகள் வலுச் சிக்கன உச்சப்படுத்தல் நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளும் நிறுவனங்களுக்குக் கிடைத்த அங்கீகாரமாகும்.

வெல்லப்பட்ட விருதுகள்:

- வலுச் சிக்கன மற்றும் உச்சப்படுத்தலுக்கான வெண்கலப் பதக்க விருது - அரச துறையின் பாரிய தொழில்முயற்சி
- மிகச் சிறந்த வலு முகாமையாளர் தகுதி விருது

உயிரின பல்வகைமையைப் பாதுகாத்தலை நோக்கிய பங்குடமைகள் மற்றும் ஒத்துழைப்புக்கள்

பல்லின உயர் வகைகளை பேணிப் பாதுகாக்கும் நிகழ்ச்சித்திட்டம் தொடர்பில் சிறிலங்கன், இயற்கைப் பாதுகாப்பிற்கான சர்வதேச ஒன்றியத்துடன் சிறிலங்கன் இணைந்து பணியாற்றுகின்றது.

- பயணிகளுக்காக தேசிய காபனை எதிரீடு செய்கின்ற நிகழ்ச்சித்திட்டமொன்றினை அபிவிருத்தி செய்தல் (ஏற்கனவே விபரிக்கப்பட்டது).
- சிறிலங்கனின் பறப்புக்களின் போது திரையிடப்படுவதற்காக இயற்கைப் பாதுகாப்புத் தொடர்பாக ஆவணப்படமொன்றினைத் தயாரித்தல்.
- இயற்கைப் பாதுகாப்பிற்கான சர்வதேச ஒன்றியத்தினதும் ஏனைய தொடர்பான முகவர்களினதும் பாதுகாப்பின் போக்கு மற்றும் பணி பற்றி எயர்லையின்ஸ் விழிப்புணர்வு நிகழ்ச்சித்திட்டங்களை நடத்துதல்.
- சிறிலங்கனின் பசுமைக் குழு தற்பொழுது இடம்பெற்றுவரும் இயற்கைப் பாதுகாப்பிற்கான சர்வதேச ஒன்றியத்தின் செயற்றிட்டங்களில் ஈடுபடுவதுடன் அவர்களது ஆதரவினையும் வழங்கும்.
- மத்திய ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையத்திற்கு அண்மையில் வசிக்கூட உள்ளூர் சமூகங்களுக்கும் பள்ளிக்கூட மாணவர்களுக்குமாக சுற்றாடல் பாதுகாப்பு தொடர்பான விழிப்புணர்வு நிகழ்ச்சித்திட்டங்களை நடத்துதல்

இன்றநஷனல் ஏவியேஷன் ரான்ஸ்போர்ட் அசோசியேஷனின் சுற்றாடல் குழுவில் இலங்கை பார்வையாளர் அந்தஸ்தினைப் பெற்றுள்ளது

சுற்றாடல் பாதுகாப்புக் குழு இன்றநஷனல் ஏவியேஷன் ரான்ஸ்போர்ட் அசோசியேஷனின் ஆறு தொழில் குழுமங்களில் ஒன்றாகும். இது சுற்றாடல் தொடர்பான அனைத்து விடயங்களிலும் இன்றநஷனல் ஏவியேஷன் ரான்ஸ்போர்ட் அசோசியேஷனின் முக்கிய நிருவாக மற்றும் ஆட்சி சபைகளுக்கும் மதியுரைகளை வழங்குவதுடன் சுற்றாடல் தொடர்பான பிரச்சனைகளில் இன்றநஷனல் ஏவியேஷன் ரான்ஸ்போர்ட் அசோசியேஷனுக்குக் குவிந்த மையமொன்றாகவும் செயற்படுகின்றது.

சுற்றாடல் குழுவில் கிடைத்த பார்வையாளர் அந்தஸ்தானது முழுமையானதும் சிறிலங்கனின் பெறுமானங்களுக்குக் கிடைத்த மிகப்பெரும் வாய்ப்புமாகும். விமானப் போக்குவரத்திலுள்ள பாரிய பங்களாளர்களின் மேடையில் அத்தகைய பிரச்சனம் கிடைத்தமை எமது எயர்லையின்ஸ்க்கு மிகப்பெரும் கௌரவமும் வெளிப்படுத்துகையுமாகும்.

சிறிலங்கன் எயர்லையின் பிரிட்டிஷ் எயர்வேயில் நடவடிக்கை முறைகளை ஆய்வு செய்கிறது

சிறிலங்கனின் பசுமைக் குழு சுற்றாடல், வலுப் பாதுகாப்பு மற்றும் பிரிட்டிஷ் எயர்வேயில் உபாயங்களை ஆய்வு செய்வதற்காகவும் புதிய சுற்றாடலை உபாயக் கட்டமைப்புடன் இணங்கிச் செல்வது தொடர்பான அனுபவங்களைப் பகிர்ந்து கொள்வதற்காகவும் பயில்தல் பயிற்சியைத் தூண்டுமொன்றாக பிரிட்டிஷ் எயர்வேயில் சுற்றாடல் குழுவிற்கு விஜயம் செய்தது.

இலங்கை விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபையின் தொழிற்பாட்டுக் குழுவில் சிறிலங்கன்

இன்றநஷனல் சிவில் ஏவியேஷன் நிறுவனம் மற்றும் ஐரோப்பிய ஒன்றிய வழிகாட்டல்களுடன் இசைந்து செல்லும் விதத்தில் நாட்டின் விமானப் போக்குவரத்து பசுமை ஒழுங்குவிதிகளை விருத்தி செய்வதில் உதவுவதற்கான சிறிலங்கன் விமானப் போக்குவரத்துப் பங்குடமையாளர் தொழிற்பாட்டுக் குழுவில் தீவிரமாக பங்கேற்கிறது.

நிதி அறிக்கைகள்

பணிப்பாளர் சபையின் ஆண்டறிக்கை	48
சபைக் கணக்காய்வுக் குழுவின் அறிக்கை	51
பணிப்பாளர்களின் பொறுப்பாண்மைக் கூற்றுக்கள்	52
சுதந்திரமான கணக்காய்வாளர் அறிக்கை	53
நிதியியல் நிலைமைக்கூற்று	54
வருமானக்கூற்று	55
அனைத்தையுமுள்ளடக்கிய வருமானக்கூற்று	56
பங்குரிமை மூலதனத்தில் ஏற்பட்ட மாற்றங்களின் கூற்றுநுபுரவை	57
காகப்பாய்ச்சல் கூற்று	58
நிதியியல் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புகள்	59

பணிப்பாளர் சபையின் ஆண்டறிக்கை

சிறிலங்கன் எயார்லையின்ஸ் லிமிடெட்டின் பணிப்பாளர் சபை 2014 மார்ச் 31ஆம் நாள் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான ஆண்டறிக்கையினை சமர்ப்பிப்பதில் மிகுந்த மகிழ்ச்சியடைகிறது.

பிரதான நடவடிக்கைகளும் விடயபார மீளாய்வும்

கம்பனியின் முக்கியமான விடயபார நடவடிக்கைகள் யாதெனில், இலங்கையின் குறித்துரைக்கப்பட்ட விமானப் போக்குவரத்து துறை என்ற முறையில் பன்னாட்டுத் தொழிற்பாடுகள், பயணிகள், சரக்கு மற்றும் அஞ்சல் என்பனவற்றைக் கொண்டு செல்வதற்காக அட்டவணையிடப்பட்ட/ அட்டவணையிடப்படாத விமானப் பணிகளை நடத்துவதேயாகும். கம்பனியின் ஏனைய முக்கிய நடவடிக்கைகளில் பண்டாரநாயக்கா சர்வதேச விமான நிலையத்திலும் விமான முனைக்கோடிப் பணிகளை வழங்குதல், விமானங்களில் தீர்வையற்ற பொருட்களை விற்பனை செய்தல், நாட்டிற்கு உள்ளேயும் வெளியேயுமான விடுமுறைப் பொதிகளைச் சந்தைப்படுத்தல் மற்றும் பயணிகள் போக்குவரத்திற்காக உள்ளாட்டு எயார் டக்ஸிப் பணிகளின் தொழிற்பாடு என்பனவும் உள்ளடக்கியிருந்தன. மூன்றாந்தரப்பு பேணலை வழங்குதல், பறப்புத் தொழிற்பாட்டு பணிகளின் ஏற்பாடு மற்றும் வான் போக்குவரத்து தொடர்பான பயிற்சி நிகழ்ச்சித்திட்டங்களை நடத்துதல் என்பன கம்பனியின் துணை நடவடிக்கைகளில் அடங்கியிருந்தன.

இந்நிதியில் ஆண்டுப் பகுதியில் கம்பனியின் நடவடிக்கைத் தன்மைகளில் குறிப்பிடத்தக்க மாற்றங்கொடுவதும் காணப்படவில்லை.

கம்பனி உள்ளடக்கியிருக்கும் குழுமம் மற்றும் கம்பனிக்கு முழுமையாகச் சொந்தமான துணை நிறுவனமான சிறிலங்கன் கேட்டரிங் லிமிடெட் என்பனவற்றின் முக்கிய நடவடிக்கையாக இலங்கை கட்டுநாயக்காவிலுள்ள பண்டாரநாயக்கா சர்வதேச விமான நிலையத்தினூடாகவும் மத்தள ராஜபக் சர்வதேச விமான நிலையத்தினூடாகவும் தொழிற்படுகின்ற விமான நிறுவனங்களுக்கு

உள்ளாக உணவுப் பரிமாறல் வசதிகளை வழங்குவதும் காணப்படுகின்றது. ஏனைய துணை நடவடிக்கைகள் பொதுமக்கள் மற்றும் மாறிச் செல்லும் பயணிகளுக்காக உணவகங்களை தொழிற்படுத்தல், சலவைப் பணிகளுக்கான ஏற்பாடுகள் மற்றும் மாறிச் செல்லும் பயணிகளுக்கான சுற்றுலா விடுதிகளை முகாமைப்படுத்தல் என்பனவற்றை உள்ளடக்கியிருந்தன.

நிதியியல் கூற்றுக்களும் கணக்காய்வாளர் அறிக்கையும்

2014 மார்ச் 31ஆம் நாள் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதியியல் பிரிவின் தலைவரினாலும் பணிப்பாளர்களினாலும் சரியான முறையில் கையொப்பமிடப்பட்ட முழுமையான நிதியியல் கூற்றும் அதற்கான கணக்காய்வாளர் அறிக்கையும் இவ்வறிக்கையில் இணைக்கப்பட்டுள்ளன.

கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள்

நிதியியல் கூற்றுக்களைத் தயாரிக்கையில் பின்பற்றப்பட்ட கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள் 18 இலிருந்து 36 வரையான பக்கங்களில் தரப்பட்டுள்ளன.

குழுமத்தின் மொத்தப் புரள்வு

குழுமத்தின் மொத்தப் புரள்வு ரூ.124,155 மில்லியன்களாகக் (2012/13இல் ரூ.121,408 மில்லியன்) காணப்பட்டது. குழுமத்தின் மொத்தப் புரள்வு தொடர்பான விபரமானதொரு பகுப்பாய்வு நிதியியல் கூற்றின் குறிப்பு 19இல் தரப்பட்டுள்ளது. கம்பனிக்கும் அதற்கு முழுமையாகச் சொந்தமான துணை நிறுவனமான சிறிலங்கன் கேட்டரிங் லிமிடெட்டிற்குமிடையிலான கொடுக்கல்வாங்கல்கள் நியாயமான சந்தை விலைகளிலேயே மேற்கொள்ளப்பட்டன.

சுநளரடவள

வரி விதிப்பிற்கு முன்னரான குழுமத்தின் பெறுபேறு ரூ.31,298 மில்லியன் (2012/13: ரூ.26,842 மில்லியன்)கொண்ட பற்றாக்குறையாகக் காணப்பட்டது. வரி விதிப்பிற்கான ரூ.68 மில்லியன் கொண்ட சீராக்கத்தின் பின்னர்

(2012/13: ரூ.15 மில்லியன்) குழுமத்தின் இவ்வாண்டிற்கான பெறுபேறு ரூ.31,366 மில்லியன் கொண்ட பற்றாக்குறையாகக் காணப்பட்டது. (2012/13இற்கான குழுமத்தின் பற்றாக்குறை ரூ. 26,858 மில்லியன்களாகும்).

இவ்வாண்டிற்கான ஒன்று திரட்டப்பட்ட வருமானக் கூற்று 14ஆம் பக்கத்தில் தரப்பட்டுள்ளது.

குழுமத்தின் முதலீடு

சொத்துக்கள், பொறிகள் மற்றும் சாதனங்கள் மீதான இவ்வாண்டிற்குரிய குழுமத்தின் மூலதனச் செலவினம் ரூ.3,202 மில்லியனாகக் (2012/13: ரூ.2,092 மில்லியன்) காணப்பட்டது.

சொத்து, பொறி மற்றும் சாதனம்

அறிக்கையிலுள்ளவாறு குழுமத்தின் சொத்து, பொறி மற்றும் சாதனத்தின் தேறிய ஏட்டுப் பெறுமதி ரூ.9,856 மில்லியன்களாகக் (2012/13: ரூ.8,382 மில்லியன்) காணப்பட்டது. சொத்து, பொறி மற்றும் சாதனம் மற்றும் அவற்றின் அசைவுகளின் விபரங்கள் நிதியியல் கூற்றுக்களின் குறிப்பு 3இல் தரப்பட்டுள்ளது.

கூறப்பட்ட மூலதனம்

கம்பனியின் கூறப்பட்ட மூலதனம் ரூ.51,617 மில்லியனாக (2012/13: ரூ.32,033 மில்லியன்) காணப்பட்டது. இவ்வாண்டுப் பகுதியில் இலங்கை அரசாங்கம் திறைசேரி முறிகள் வடிவில் ரூ.19,585 மில்லியன்களை பங்கு மூலதனம் தொடர்பான முற்பணமாக முதலீடு செய்தது.

ஒதுக்குகள்

2014 மார்ச் 31ஆம் திகதியிலுள்ளவாறான குழுமத்தின் மொத்த ஒதுக்குகள் எதிர்க்கணியமான ரூ.103,296 மில்லியனாக (2012/13: எதிர்க்கணியமான ரூ.73,470 மில்லியன்) காணப்பட்டது. இது, ரூ.105,873 மில்லியன் கொண்ட ஒன்று சேர்ந்த இழப்புக்கள், (2012/13: ரூ.75,020 மில்லியன்) ரூ.2,523 மில்லியன் (2012/13: ரூ.2,523 மில்லியன்) கொண்ட மூலதன ஒதுக்கங்கள் சந்தைப் பெறுமதியில்லாத

ஒதுக்கங்கள் (2012/13 எதிர்க்கணியமான ரூ.1,027 மில்லியன்), ரூ.0.63 மில்லியன் கொண்ட வருமான ஒதுக்கங்கள் (2011/12: ரூ.0.63 மில்லியன்) மற்றும் ரூ.53 மில்லியன் கொண்ட பொதுவான ஒதுக்கங்கள் (2012/13: ரூ.53 மில்லியன்) என்பனவற்றை உள்ளடக்கியிருந்தன. இவ்வொதுக்கங்களின் அசைவுகள் நிதியியல் கூற்றுக்களிலுள்ள பங்குகளில் காணப்படும் மாற்றங்களினது கூற்றில் காட்டப்பட்டுள்ளது.

கம்பனி நன்கொடைகள்

குழும் இவ்வாண்டில் எந்தவொரு காசு நன்கொடையினையும் மேற்கொள்ளவில்லை. அரசியல் நோக்கங்களுக்காக எவ்வித கொடைகளும் வழங்கப்படவில்லை.

வரி விதிப்பு

இலங்கை முதலீட்டுச் சபையுடனான உடன்படிக்கையின் நியதிகளின்படி, கம்பனி 2013 மார்ச் 31ஆம் நாள் வரை வரி விடுப்பினை அனுபவிக்கலாம். 2011ஆம் ஆண்டின் 22ஆம் இலக்க உள்ளநாட்டரசிறை (திருத்தச்) சட்டத்தினால் திருத்தப்பட்டவாறான 2006ஆம் ஆண்டின் 10ஆம் இலக்க உள்ளநாட்டரசிறைச் சட்டத்தின் ஏற்பாடுகளின் கீழ் 2021 மார்ச் 31ஆம் நாள் வரை கம்பனி அதன் அனைத்து வியாபார நடவடிக்கைகள் தொடர்பான அனைத்து வரிகளிலிருந்தும் விலக்களிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

தற்பொழுது இரட்டை வரி விதிப்பு உடன்படிக்கைகள் இல்லாத நாடுகளில் கம்பனி மேற்கொள்ளும் கடல் கடந்த தொழிற்பாடுகளின் மீது வரி செலுத்துவதற்கு கம்பனி பொறுப்புடையதாகும்.

முழுமையாகச் சொந்தமான துணைக் கம்பனியான சிறிலங்கை கேட்டரிங் லிமிடெட்டினைப் பொறுத்தவரை, இலங்கை முதலீட்டுச் சபையுடனான உடன்படிக்கையின் நியதிகளின்படி விமானங்களின் சமயலறை மற்றும் மாறிச் செல்லும் பயணிகளுக்கான உணவகங்களிலிருந்து கிடைத்த வருமானத்திற்கு 2006 யூலை 1ஆம் நாளிலிருந்து வரி விதிப்பிலிருந்து விலக்களிக்கப்பட்டது. மற்றைய

மூலங்களிலிருந்து கிடைத்த வருமானம் தற்போது நிலவும் வரி வீதங்களில் வரி செலுத்துவதற்குட்பட்டதாகும்.

பங்குத் தகவல்கள்

2014 மார்ச் 31இல் உள்ளவாறான பங்குத் தகவல்கள் வருமாறு:

பங்குடமைகள்	பங்குகளின் எண்ணிக்கை	உடமை-களின் விகிதம்
இலங்கை அரசு	295,139,476	92.14
இலங்கை வங்கி	12,115,571	3.78
மக்கள் வங்கி	4,236,136	1.32
தேசிய சேமிப்பு வங்கி	4,236,135	1.32
ஊழியர் சேம நிதியம்	1,863,676	0.58
ஏனையவை	2,736,509	0.86

எதிர்பாராத பொறுப்புக்கள் மற்றும் மூலதனக் கடப்பாடுகள்

2014 மார்ச் 31ஆம் நாளன்று உள்ளவாறான எதிர்பாராத பொறுப்புக்களும் அந்த நாளன்று உள்ளவாறான மூலதனச் செலவினத்தில் செய்யப்பட்ட கடப்பாடுகளும் நிதியியல் கூற்றுக்களின் குறிப்பு 24இல் தரப்பட்டுள்ளன.

அறிக்கையிடும் திகதிக்குப் பின்னர் ஏற்படுகின்ற நிகழ்வுகள்

நிதியியல் கூற்றுக்களுக்கான 26ஆம் குறிப்பில் வெளிப்படுத்தப்பட்ட விடயங்கள் தவிர சீராக்கத்தினை அல்லது வெளிப்படுத்துகையினைத் தேவைப்படுத்துகின்ற எந்தவொரு நிலைமையும் அறிக்கையிடும் திகதிக்குப் பின்னர் ஏற்படவில்லை.

தொழில்நிலைக் கொள்கைகள்

தனிப்பட்டவர்களைப் பொறுத்தவரையில் குழுமத்தின் தொழில்நிலைக் கொள்கையானது பால், இனம் அல்லது சமயம் என்பனவற்றைக் கருத்திற் கொள்ளாது சமமான தொழில் வாய்ப்புக்களை வழங்குவதேயாகும். தொழில் ரீதியான சுகாதாரம் மற்றும்

பாதுகாப்பு நியமங்கள் கணிசமானளவு கவனத்தினைப் பெற்றுள்ளன. ஆண்டின் இறுதியில் கம்பனியினாலும் அதன் துணை நிறுவனத்தினாலும் தொழில் வழங்கப்பட்ட ஆட்களின் எண்ணிக்கை 7,475 ஆகக் காணப்பட்டது (2012/13: 7,241 ஆகக் காணப்பட்டது).

சட்ட ரீதியான கொடுப்பனவுகள்

பணிப்பாளர்களது சிறந்த அறிவு மற்றும் நம்பிக்கை என்பனவற்றின்படி ஊழியர்கள் மற்றும் இலங்கை அரசாங்கம் தொடர்பான அனைத்துச் சட்ட ரீதியான கொடுப்பனவுகளும் நாளை வரை சரியான முறையில் செலுத்தப்பட்டிருக்கின்றன என திருப்தியுடிகின்றனர்.

சுற்றாடல் பாதுகாப்பு

குழுமத்தின் வியாபார நடவடிக்கைகள் சுற்றாடலின் மீது நேரடியானதும் மறைமுகமானதான தாக்கங்களை கொண்டிருக்க முடியும். சுற்றாடலின் மீதான மோசமான தாக்கத்தினை இயன்றவரை குறைப்பதும் தொடர்பான அதிகாரசபைகளுடனான ஒத்துழைப்பினை ஊக்குவித்து ஒழுங்குவிதிகளுக்கு இணங்கி நடப்பதுமே குழுமத்தின் கொள்கையாகவுள்ளது.

கம்பனி ஆளுகை/உள்ளகக் கட்டுப்பாடு

இன்றைய கம்பனி உலகில் சிறந்த ஆளுகை நடைமுறைகளைப் பின்பற்றுவது மிக இன்றியமையாததொரு தேவைப்பாடாக மாறியிருக்கிறது.

பணிப்பாளர்கள், குழும முறைமையின் உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளுக்கான அவர்களின் பொறுப்புக்களை ஏற்றுக் கொண்டிருக்கின்றனர். முறைமையானது உத்தரவாதங்களை வழங்குதல், மற்றைய விடயங்கள், சொத்துக்களின் மீதான பாதுகாப்பு, சரியான கணக்கீட்டு பதிவேடுகளைப் பேணுதல் மற்றும் தயாரிக்கப்பட்ட நிதியியல் தகவல்களின் நம்பகத்தன்மை என்பனவற்றை வழங்கும் விதத்தில் வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது. எனினும்,

எந்தவொரு முறைமையும் நியாயமான அளவிற்கு மாத்திரமே உத்தரவாதத்தினைக் கொண்டிருக்க முடியுமேயன்றி முழுமையான உத்தரவாதத்தினை கொண்டிருக்க முடியாது. தவறுகளும் ஒழுங்கீனங்களும் நியாயமானதொரு காலப்பகுதிக்குள் தடுக்கப்படுகின்றன அல்லது கண்டுபிடிக்கப்படுகின்றன. கணக்காய்வுக் குழுச் சபையின் அறிக்கை இவ்வாண்டறிக்கையின் ஒரு பகுதியாக தரப்பட்டுள்ளது.

நிதியியல் கூற்றுக்கள் கையொப்பமிடப்பட்ட நாளது வரையான காலப்பகுதியில் உள்ளகக் கட்டுப்பாடு முறைமை காத்திரமான முறையில் தொழிற்பட்டமையையிட்டு சபை திருப்தியடைந்திருக்கிறது.

தொடர்ந்து செல்லும் கரிசனைகள்

பணிப்பாளர்களின் பொறுப்பாண்மைக் கூற்றில் தெரிவிக்கப்பட்டவாறு, நிதியியல் கூற்றுக்களைத் தயாரிக்கும் பொழுது பணிப்பாளர்கள் தொடர்ந்து செல்லும் எண்ணக்கரு அடிப்படையினைப் பின்பற்றியிருக்கின்றனர்.

பணிப்பாளர் சபை - தற்போதையது

கம்பனியின் தற்போதைய பணிப்பாளர் சபை கீழே தரப்படுகிறது:

திரு. நிஷாந்த விக்கிரமசிங்க - தலைவர்
 திரு. நிஹால் ஜயமான ச.ச. - பணிப்பாளர்
 திரு. கபில சந்திரசேன - பணிப்பாளர்
 திரு. சமீந்திர ராஜபக்ஷ - பணிப்பாளர்
 திரு. மணிலால் பர்னாந்து - பணிப்பாளர்
 திருமதி. லக்ஷ்மி சங்கக்காரா - பணிப்பாளர்
 திரு. சனத் உக்வத்த - பணிப்பாளர்
 திரு. சுசந்த ரட்ணாயக்கா - பணிப்பாளர்

பணிப்பாளர் சபை - சிறிலங்கை கேட்டறிங்

சிறிலங்கை கேட்டறிங்கின் தற்போதைய பணிப்பாளர் சபை வருமாறு:

திரு. நிஷாந்த விக்கிரமசிங்க - தலைவர்
 திரு. நிஹால் ஜயமான ச.ச. - பணிப்பாளர்
 திரு. சமீந்திர ராஜபக்ஷ - பணிப்பாளர்
 திரு. கபில சந்திரசேன - பணிப்பாளர்
 திரு. சுசந்த ரட்ணாயக்கா - பணிப்பாளர்
 முனைவர் நாலக கொடகேவாழ - பணிப்பாளர்

திரு. சனத் உக்வத்த - பணிப்பாளர்

* சுதந்திரமான பணிப்பாளர்

பணிப்பாளர்களின் ஊதியம்

பணிப்பாளர்களின் ஊதியம் நிதியியல் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்பு 27இல் வெளிப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

பணிப்பாளர்களின் பங்குடமைகள்

அலுவலக அதிகாரங்களின்படி இலங்கை அரசாங்கத்தினால் நியமிக்கப்பட்ட தலைவர் உட்பட இரண்டு பணிப்பாளர்கள் கம்பனியின் 03 சாதாரண பங்குகளை வைத்திருக்கின்றனர்.

ஒப்பந்தங்களில் பணிப்பாளர்களின் நலவுரித்துக்கள்

கம்பனியின் ஒப்பந்தங்களில் பணிப்பாளர்களின் நலவுரித்துக்கள் நிதியியல் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்பு 27இல் வெளிப்படுத்தப்பட்டுள்ளதுடன் பணிப்பாளரின் கூட்டங்களிலும் பிரகடனப்படுத்தப்பட்டிருக்கின்றன. பணிப்பாளர்கள் கம்பனியுடனான வேறு ஏதேனும் ஒப்பந்தங்களிலோ அல்லது முன்மொழியப்பட்டுள்ள ஒப்பந்தங்களிலோ நேரடியாகவோ அல்லது மறைமுகமாகவோ எவ்வித நலவுரித்துக்களையும் கொண்டிருக்கவில்லை.

ஆண்டுப் பொதுக்கூட்டம்

ஆண்டுப் பொதுக்கூட்டம் 2014 ஒத்தோபர் 06ஆம் நாளன்று நடத்தப்படும்.

கணக்காய்வாளர்கள்

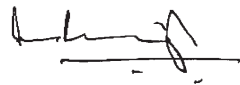
2007ஆம் ஆண்டின் 7ஆம் இலக்க கம்பனிச் சட்டத்திற்கிணங்க திருவாளர்கள் ஏர்ணஸ்ட் அன்ட் யங் பட்டயக் கணக்காளர்களை கம்பனியின் கணக்காய்வாளர்களாக மீண்டும் நியமிக்கும் பிரேரணையொன்று ஆண்டுப் பொதுக்கூட்டத்தில் சமர்ப்பிக்கப்படவுள்ளது.

கணக்காய்வுக் கட்டணம் பற்றிய விபரங்கள் நிதியியல் கூற்றுக்கான குறிப்பு 21இல் தரப்பட்டுள்ளது. கணக்காய்வாளர்கள் (ஒரு கணக்காய்வாளர் தவிர) கம்பனியுடனோ அல்லது துணைக் கம்பனியுடனோ எவ்வித தொடர்புகளையும் கொண்டிருக்கவில்லை.

சபையின் கட்டளைப்படி



டெலீரின் திருக்குமார்
 கம்பனி செயலாளர்



பணிப்பாளர்



பணிப்பாளர்

2014 யூலை 31

சபைக் கணக்காய்வுக் குழுவின் அறிக்கை

வகிபாகமும் பொறுப்புக்களும்

சிறிலங்கை எயர்லையின்சின் சபைக் கணக்காய்வுக் குழுவின் செயற்பரப்பும் பொறுப்புக்களும் பணிப்பாளர் சபையினால் ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட சபைக் கணக்காய்வு பட்டயத்தின் மூலம் ஆளப்படுகின்றது. சபைக் கணக்காய்வுக் குழுவின் முக்கியமான வகிபாகம் யாதெனில் உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டு முறைமைகளின் சுயாதீனமான மீளாய்வு நிதியியல் அறிக்கையிடல் முறைமை, வியாபார இடர்நேர்வுகளை முகாமைப்படுத்துதல் சட்டம் மற்றும் ஒழுங்குவிதிகளுக்கு இணங்கியொழுக்குவதற்கான கம்பனியின் செயல்முறை, வெளிநாட்டுக் கணக்காய்வாளர்களின் சுயாதீனம் மற்றும் உள்ளக கணக்காய்வுத் தொழிற்பாடு என்பன தொடர்பான பணிப்பாளர் சபையின் கடமைகளை நிறைவேற்றுவதற்கு அதற்கு உதவுவதாகும்.

குழுவின் அமைப்பு

சபைக் கணக்காய்வுக் குழு மூன்று (4) உறுப்பினர்களையும் ஒரு (1) சுயாதீன அவதானிப்பாளரையும் உள்ளடக்கியுள்ளது. 2014 மார்ச் 31இல் உள்ளவாறான கணக்காய்வுக் குழு உறுப்பினர்கள் திரு. சுசந்த ரத்னாயக்க (தலைவர்), திரு. நிஹால் ஜயமான (ச.ச), திரு. சனத் உக்வத்தை மற்றும் திருமதி. லக்ஷ்மி சங்கக்காரா ஆகியோரை உள்ளடக்கியிருந்தது. சுயாதீனமான அவதானிப்பாளராக இருந்த திரு. சந்திரபாலா விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சின் பிரதிநிதியாக விளங்கினார்.

கூட்டங்கள்

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த நிதியாண்டுப் பகுதியில் சபைக் கணக்காய்வுக் குழு நாலு (4) கூட்டங்களை நடத்தியது. முகாமைத்துவ உறுப்பினர்கள் அழைப்பின் பேரில் குறிப்பிட்ட விடயங்கள் தொடர்பாக சபைக் கணக்காய்வுக் குழுவிற்கு விளக்கமளிப்பதற்காக கலந்து கொண்டனர். மேலும், வெளிவாரிக் கணக்காய்வின் தன்மை, செயற்பரப்பு அணுகுமுறை என்பன பற்றி உறுதிப்படுத்திக் கொள்வதற்காகவும் நிதியியல் கூற்றுக்கள் மற்றும் முகாமைத்துவ அறிக்கைகள் பற்றி மீளாய்வு செய்வதற்காகவும் வெளிக் கணக்காளர் சபையான ஏர்னஸ்ட் அன்ட் யங் நிறுவனத்துடன் கூட்டங்களை நடத்தினர்.

குழு உத்தரவாதம் மற்றும் மதியுரைப் பணிகள்

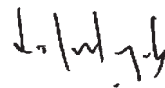
சிறிலங்கை எயர்லையின்சின் குழு உத்தரவாதம் மற்றும் மதியுரைப் பணிகள் தொழிற்பாடு, சபை கணக்காய்வுக் குழுவிற்கு நேரடியாக அறிவிக்கிறது. குழு உத்தரவாதம் மற்றும் மதியுரைப் பணிகள் தகவல் முறைமை/தகவல் தொழில்நுட்பக் கட்டுப்பாடுகள் உட்பட உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளின் போதுமானதன்மை, வினைத்திறன் மற்றும் முறைமையின் காத்திரமான தன்மை என்பன பற்றி சுயாதீனமானதும் குறிக்கோள் கொண்டதுமான மதிப்பீடுகளை வழங்கியதுடன் தொழில்முயற்சி இடர்நேர்வு முகாமைத்துவக் கட்டமைப்பினை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கும் வசதியளித்தது. குழு உத்தரவாதம் மற்றும் மதியுரைப் பணிகள், கம்பனி ஒப்படைப்புக்கள் தொடர்பான மதியுரைப் பணிகளையும் வழங்கியது.

நிதியியல் ஆண்டில் சபைக் கணக்காய்வுக் குழுவின் முக்கிய நடவடிக்கைகள்

- வியாபார நடவடிக்கைகள் மற்றும் கம்பனி உட்படுகின்ற பல்வேறு இடர்ப்பாடுகள் பற்றிய மேற்கொள்ளப்பட்ட மிகக் கவனமான மதிப்பீடுகளின் பின்னர் தயாரிக்கப்பட்ட குழு உத்தரவாதம் மற்றும் மதியுரைப் பணிகள் பிரிவின் வருடாந்த கணக்காய்வுத் திட்டம் மீளாய்வு செய்யப்பட்டு ஒப்புதலளிக்கப்பட்டது.
- தகவல் முறைமை/தகவல் தொழில்நுட்பக் கட்டுப்பாடுகள் உட்பட உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டு முறைமைகள் தொடர்பாக கண்டறியப்பட்ட கணக்காய்வு விடயங்கள் மீளாய்வு செய்யப்பட்டதுடன் உரிய நேரத்தில் பிரிவுகளின் தலைவர்களினால் எடுக்கப்பட்ட பின்தொடர் நடவடிக்கைகள் உறுதிப்படுத்தப்பட்டன.
- நிதியியல் பிரிவு (வருமானக் கணக்கீடு, நிதியியல்பணிகள், கொள்வனவுகள், முகாமைத்துவக் கணக்கீடு மற்றும் கொடுகடன் கட்டுப்பாடுகள்) தொடர்பான கம்பனியின் கைநூல் மீளாய்வு செய்யப்பட்டு ஒப்புதலளிக்கப்பட்டது. பணிகள் எதிர்பார்க்கப்படுகின்ற மட்டத்தில் கட்டுப்பாடுகளின் சிறந்த முறைமைகள் மற்றும் தடங்கலற்ற வியாபாரத் தொழிற்பாடுகள் ஆகிய

நோக்கங்களுக்கான கம்பனியின் அனைத்துக் கொள்கைகள் மற்றும் நடைமுறைகள் தொடர்பான முன்னேற்றங்கள் விதந்துரைக்கப்பட்டன.

- வியாபார இடர்நேர்வுகளின் தாக்கங்களைத் தணிப்பதற்காக முகாமைத்துவத்தினால் பின்பற்றப்பட்ட நடைமுறைகள் உட்பட முக்கியமான கம்பனி மட்டத்திலான இடர்நேர்வுகளும் திணைக்கள மட்ட இடர்நேர்வுகளும் மீளாய்வு செய்யப்பட்டன.
- வியாபாரத் தடங்கல்கள்/ அனர்த்தங்களிலிருந்து தோன்றுகின்ற இடர்நேர்வுகளின் தாக்கத்தினைக் குறைக்கும் பொருட்டு, சிறந்த நடைமுறைகளுடன் ஒத்துச்செல்லும் விதத்தில் அமைப்பியல் சார்ந்த கட்டமைப்பொன்றினை நிறுவுவதற்கான கம்பனி வியாபாரத் தடங்கலற்ற கைநூல் மீளாய்வு செய்யப்பட்டு ஒப்புதலளிக்கப்பட்டது.
- அனைத்துத் தொடர்பான சட்டங்கள் மற்றும் ஒழுங்குவிதிகளுக்கு இணங்கியொழுகின்றமை பற்றி தீர்மானிப்பதற்காக காலாண்டு அடிப்படையில் கம்பனியின் இணங்குவிப்பு செயற்பாடு மீளாய்வு செய்யப்பட்டது.
- வெளிக்கணக்காய்வில் கண்டறியப்பட்ட விடயங்களும் வெளிக்கணக்காய்வாளர்களின் அவதானிப்புக்களும் விபரமான முறையில் கலந்துரையாடப்பட்டதுடன் கணக்காய்வு விதந்துரைப்புக்களை உரிய நேரத்தில் நடைமுறைப்படுத்தவும் உடன்பாடு காணப்பட்டது.
- தற்போதுள்ள நிதியியல் அறிக்கையிடல் கட்டமைப்பில் பின்பற்றப்படவுள்ள புதிய இலங்கை நிதியியல் அறிக்கையிடல் நியமக் கட்டமைப்பிற்குமிடையிலுள்ள இடைவெளியினை அடையாளம் காணும் பொருட்டு இலங்கை நிதியியல் அறிக்கையிடல் நிலையங்களின் இடைவெளிப் பகுப்பாய்வு அறிக்கை மீளாய்வு செய்யப்பட்டது.



சுசந்த ரட்னாயக்கா

தலைவர்

சபைக் கணக்காய்வுக் குழு
2014 யூலை 29

சுதந்திரமான கணக்காய்வாளர் அறிக்கை

சுதந்திரமான கணக்காய்வாளர் அறிக்கை நிதியியல் கூற்றின் ஆங்கிலப் பதிப்புடன் மட்டுமே வெளியிடப்படுகிறது. நாம் தங்களின் தகவல் நோக்கத்திற்காக மாத்திரமே அவற்றை மொழிபெயர்ப்புச் செய்திருக்கிறோம். கையொப்பமிடப்பட்ட சுதந்திர கணக்காய்வாளர் அறிக்கை 2013/14 ஆம் ஆண்டிற்கான ஆண்டறிக்கையின் ஆங்கிலப் பதிப்பில் தரப்பட்டிருக்கிறது.

சிறிலங்கை எயர்லையின்ஸ் லிமிடெட்டின் பங்குடமையாளர்களுக்கான சுதந்திரமான கணக்காய்வாளர் அறிக்கை நிதியியல் கூற்றுக்கள் மீதான அறிக்கை

கம்பனியினதும் அதன் துணை நிறுவனத்தினதும் ஒன்று திரட்டிய நிதியியல் கூற்றுக்களைக் கொண்ட சிறிலங்கை எயர்லையின்ஸ்சின் (கம்பனி) ஒன்று சேர்ந்த நிதியியல் கூற்றுக்களை நாங்கள் கணக்காய்வு செய்திருக்கிறோம். இது 2014 மார்ச் 31ஆம் நாளன்று உள்ளவாறான கம்பனியின் நிதியியல் நிலைமைக்கூற்று, வருமானக்கூற்று, அணைத்தையுமுள்ளக்கிய வருமானக்கூற்று, அப்போது முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான பங்கு மூலதனங்களில் ஏற்பட்ட மாற்றங்களின் கூற்றுக்கள் மற்றும் காசுப்பாய்ச்சல் கூற்றுக்கள் மற்றும் முக்கியமான கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளின் தொகுப்பு, ஏனைய விளக்க குறிப்புகள் என்பனவற்றை உள்ளடக்கியிருந்தன.

நிதியியல் கூற்றுக்களுக்கான முகாமைத்துவத்தின் பொறுப்பு

இந்நிதிக்கூற்றுக்களை இலங்கையின் கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கிணங்க தயாரிப்பதற்கும் நியாய பூர்வமாக சமர்ப்பிப்பதற்கும் முகாமைத்துவம் பொறுப்பாகவுள்ளது. மோசடி அல்லது தவறுகள் காரணமாக ஏற்படக்கூடிய குறிப்பிடத்தக்க பாதிப்புகள் தொடர்பாக பிறழ்கூற்றுக்களற்ற நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரித்தல் மற்றும் நியாய பூர்வமாக சமர்ப்பிப்பதற்குரிய உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டினை வடிவமைத்தல், நடைமுறைப்படுத்தல் மற்றும் பேணுதல் பொருத்தமான கணக்கீட்டுக் கொள்கையைத் தெரிவு செய்தல் மற்றும் பிரயோகித்தல், சந்தர்ப்பத்திற்கு பொருத்தமான முறையில் கணக்கீட்டு மதிப்பீடுகளைத் தயாரித்தல் என்பன இப்பொறுப்புகளில் உள்ளடங்குகின்றன.

கணக்காய்விற்கான நோக்கெல்லையும் அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படையும்

எமது கணக்காய்வின் அடிப்படையாகக் கொண்டு இந்நிதிக்கூற்றுக்கள் தொடர்பாக அபிப்பிராயம் தெரிவிப்பது எமது பொறுப்பாகும். இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கிணங்க நாம் இக்கணக்காய்வின் மேற்கொண்டோம். இந்நிதிக்கூற்றுக்கள் பாரிய தவறுகளைக் கொண்டிருக்கவில்லை என்பது தொடர்பாக நியாயமாக உறுதிப்படுத்தக் கூடியவாறு கணக்காய்வின் திட்டமிட்டு செயற்படுத்தவது இந்நியமத்தின் பிரகாரம் அவசியமானதாகவுள்ளது.

கணக்காய்வொன்று பரீட்சிப்பு, பரீட்சை அடிப்படை, நிதியியல் கூற்றுக்களிலுள்ள தொகைகள், வெளிப்படுத்தல்கள் என்பன தொடர்பான சான்றுகளைப் பெற்றுக்கொள்ளல் என்பனவற்றை உள்ளடக்குகிறது. கணக்காய்வு பயன்படுத்தப்பட்ட கணக்கீட்டுக் கோட்பாடுகளின் மதிப்பீடல், முகாமைத்துவத்தினால் செய்யப்பட்ட குறிப்பிடத்தக்க மதிப்பீடுகள் அதேபோன்று ஒட்டுமொத்த நிதியியல்கூற்று முன்வைத்தலின் மதிப்பீடு என்பனவற்றையும் உள்ளடக்குகிறது.

எமது சிறந்த அறிவிற்கெட்டிய வரையில் நாம் கணக்காய்வு நோக்கங்களுக்கு அவை அவசியமானவை எனவும் நம்பும் அனைத்து தகவல்களையும் விளக்கங்களையும் பெற்றிருக்கின்றோம். ஆகவே, எமது அபிப்பிராயத்திற்கான போதுமான அடிப்படையினை எமது கணக்காய்வு வழங்குகிறது என நம்புகிறோம்.

அபிப்பிராயம்

எமது அபிப்பிராயத்தின்படி, எமது பரீட்சிப்புக்களிலிருந்து இதுவரை காணப்பட்டவற்றின்படி, 2014 மார்ச் 31 அன்று முடிவடைந்த ஆண்டிற்காக கம்பனி சரியான கணக்கீட்டுப் பதிவேடுகளைப் பேணி இருப்பதுடன், நிதியியல்கூற்றுக்கள், 2014

மார்ச் 31இல் உள்ளவாறான, உண்மையான தன்மையினையும் கம்பனியினது அலுவல்களின் நிலையினது நியாயமான நோக்கினையும் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கிணங்க அப்போது முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான இழப்புக்களையும் காசுப்பாய்ச்சல்களையும் தருகின்றன.

எமது அபிப்பிராயத்தின்படி, திரட்டிய நிதியியல்கூற்றுக்கள் 2014 மார்ச் 31இல் உள்ளவாறான நிதியியல் நிலைமையின் உண்மையானதும் நியாயமானதுமான நோக்கொன்றினைத் தருவதுடன் இதுவரை கம்பனியின் பங்குடமையாளர்களைப் பொறுத்தவரையில், இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கிணங்க கம்பனியினதும் அதனுடன் தொடர்பான துணை நிறுவனத்தினதும் அப்போது முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான இழப்புக்களையும் காசுப்பாய்ச்சலையும் தருகின்றது.

எமது அபிப்பிராயத்தினை உறுதிப்படுத்தாமல் இந்நிதியியல் கூற்றுக்களிலுள்ள சாதகமற்ற நிதியியல் நிலைமைகளையும் அதனுடன் சேர்த்து இந்நிலைமைகளின் முகாமைத்துவ மதிப்பீடுகளையும் தணிக்கின்ற காரணிகளையும் விபரிக்கின்ற குறிப்பு 2.1.2 இற்கு கவனத்தினை ஈர்க்கின்றோம்.

மற்றைய சட்டம் மற்றும் ஒழுங்குமுறைப்படுத்தல் தேவைப்பாடுகளின் மீதான அறிக்கை

எமது அபிப்பிராயத்தின்படி இந்நிதியியல்கூற்றுக்கள் 2007ஆம் ஆண்டின் 7ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டத்தின் பிரிவுகள் 151(2) மற்றும் 153(2) இலிருந்து 153(7) வரையான பிரிவுகளின் தேவைப்பாடுகளுடன் இணங்கியொழுக்கின்றன.

2014 யூலை 31
கொழும்பு

நிதியியல் நிலைமைக்கூற்று

2014 மார்ச்சு 31இல் உள்ளவாறு

குறிப்பு	குழுமம்			கம்பனி		
	2014	2013	2012	2014	2013	2012
	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.
சொத்துக்கள்						
நடைமுறையல்லாச் சொத்துக்கள்						
சொத்து, பொறி மற்றும் சாதனம்	3	9,855.74	8,381.63	7,775.21	8,371.32	6,606.96
விமானத்தினை விநியோகிப்பதற்கு முன்னரான கொடுப்பனவு	4	4,053.25	-	-	4,053.25	-
விமானப் பேணல் ஒதுக்கு	5	7,350.71	13,570.76	15,209.12	7,350.71	13,570.76
விமானம் மற்றும் உதிரி எந்திர வைப்புகள்		3,087.46	2,967.38	3,056.59	3,087.46	2,967.38
ஆருவச் சொத்து	6	2,313.21	150.91	60.53	2,307.29	150.74
முதலீடுகள்	7.2	0.40	0.40	13,370.21	42.44	42.44
		26,660.77	25,071.08	39,471.66	25,212.47	23,338.28
நடைமுறைச் சொத்துக்கள்						
இருப்புகள்	8	5,040.23	5,021.85	4,513.76	4,749.74	4,664.89
வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய பெறத்தக்கவை	9	17,091.66	15,320.25	14,233.25	15,959.49	14,509.85
விமானப் பேணல் ஒதுக்கு	5	9,384.01	6,331.17	2,608.50	9,384.01	6,331.17
விமானம் மற்றும் உதிரி எந்திர வைப்புகள்		603.67	160.97	-	603.67	160.97
முதலீடுகள்	7.1	-	25,597.78	-	-	25,597.78
காச மற்றும் வங்கி மீதிகள்	10	6,606.63	3,681.67	2,027.65	6,457.32	3,640.56
		38,726.20	56,113.69	23,383.16	37,154.23	54,905.22
		65,386.97	81,184.77	62,854.82	62,366.70	78,243.50
மொத்தச் சொத்துக்கள்						
மொத்தச் சொத்துக்கள்						
பங்குரிமை மூலதனம் மற்றும் இலாபங்கள்						
மூலதனம் மற்றும் ஒதுக்குகள்	11	51,617.44	32,032.75	19,432.67	51,617.44	32,032.75
கூறப்பட்ட மூலதனம்	12	2,576.72	1,549.42	1,780.59	1,905.01	877.71
ஒதுக்குகள்		(105,872.85)	(75,019.68)	(48,101.45)	(110,743.40)	(78,883.25)
ஒன்றுசேர்ந்த இழப்பு		(51,678.69)	(41,437.51)	(26,888.19)	(57,220.95)	(45,972.79)
மொத்தப் பங்குரிமை மூலதனம்						
நடைமுறையல்லாப் பொறுப்புக்கள்	13	1,000.00	1,000.00	1,000.00	-	-
முன்னுரிமைப் பங்குகள்	14	23,175.52	26,373.61	3,752.26	23,830.99	27,210.76
வட்டியையுடைய பொறுப்புக்கள்	15	7,504.76	25,942.99	23,290.47	7,147.59	25,658.89
ஏனைய நீண்ட காலப் பொறுப்புக்கள்		31,680.28	53,316.60	28,042.73	30,978.58	52,869.65
நடைமுறைப் பொறுப்புக்கள்						
கொண்டு செல்லப்படும் முன்கூட்டிய விற்பனைகள்	16	17,037.51	18,055.30	14,802.79	17,037.51	18,055.30
வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய செலுத்தப்பட வேண்டியவை	17	46,420.09	33,233.81	37,484.40	49,438.18	35,116.56
செலுத்தத்தக்க வருமான வரி		193.48	230.46	211.03	175.45	175.45
வட்டியையுடைய பொறுப்புக்கள்	14	21,734.30	17,786.11	9,202.06	21,957.93	17,999.33
		85,385.38	69,305.68	61,700.28	88,609.07	71,346.64
		65,386.97	81,184.77	62,854.82	62,366.70	78,243.50
மொத்தப் பங்குரிமை மூலதனம் மற்றும் பொறுப்புக்கள்						

இந்நிதியியல்கூற்றுக்கள் 2007ஆம் ஆண்டின் 7ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டத்தின் தேவைப்பாடுகளுக்கிணங்க தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன.




நிதித் தலைவர்

இந்நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரிப்பதற்கும் சமர்ப்பிப்பதற்கும் பணிப்பாளர் சபையே பொறுப்பாக இருக்கின்றது. சபைக்காவும் சபையின் சார்பாகவும் பின்வருவோரினால் ஒப்பிடமிடப்படுகின்றது.



பணிப்பாளர்



பணிப்பாளர்

59ஆம் பக்கத்திலிருந்து 98ஆம் பக்கம் வரையிலான பக்கங்களில் காணப்படும் கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளும் குறிப்புக்களும் இந்நிதிக்கூற்றுக்களின் முக்கிய பகுதியாக விளங்குகின்றன.

கொழும்பு

2014 யூலை 31

வருமானக்கூற்று

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

குறிப்பு	குழுமம்		கம்பனி		
	2014 ரூ. மில்.	2013 மீளக்கூறப் பட்டது ரூ. மில்.	2014 ரூ. மில்.	2013 மீளக்கூறப் பட்டது ரூ. மில்.	
வருமானம்	19	124,154.62	121,407.66	121,585.83	119,570.90
செலவு					
விமான எரிபொருள் செலவு		(59,946.90)	(63,864.94)	(59,946.90)	(63,864.94)
ஊழியர் செலவு		(9,102.15)	(8,675.47)	(8,352.93)	(7,938.49)
விமானம், பாதை மற்றும் பயணிகள் செலவுகள்		(20,296.42)	(20,645.75)	(21,959.90)	(22,555.63)
குத்தகை விமானம் மீதான வாடகை		(14,555.03)	(14,514.05)	(14,555.03)	(14,514.05)
விமானப் பேணல் மற்றும் பழுதுபார்த்தல் செலவு		(17,356.23)	(14,329.86)	(17,356.23)	(14,329.86)
தேய்மானம்/பதிவழிப்பு		(1,886.63)	(1,453.08)	(1,602.79)	(1,187.02)
விற்பனை, சந்தைப்படுத்தல் மற்றும் விளம்பரச் செலவு		(10,250.27)	(9,652.76)	(10,250.27)	(9,652.76)
விமான ஓட்டிகளின் செலவு		(8,992.43)	(8,140.91)	(8,992.43)	(8,140.91)
ஏனைய தொழிற்பாட்டுச் செலவினங்கள்		(8,007.25)	(5,557.54)	(7,372.98)	(4,516.58)
தொழிற்பாட்டு இழப்பு	21	(26,238.69)	(25,426.70)	(28,803.63)	(27,129.34)
ஏனைய வருமானம் மற்றும் நன்மைகள்	20	260.50	150.16	1,673.46	2,544.20
நிதி வருமானம்	22.1	974.81	1,656.56	969.11	1,634.97
நிதிச் செலவு	22.2	(6,294.26)	(3,222.38)	(6,196.92)	(3,138.40)
வரி விதிப்பிற்கு முன்னைய இழப்பு		(31,297.64)	(26,842.36)	(32,357.98)	(26,088.57)
வருமான வரிச் செலவு	23	(68.19)	(15.24)	(50.36)	-
ஆண்டிற்கான இழப்பு		(31,365.83)	(26,857.60)	(32,408.34)	(26,088.57)

59ஆம் பக்கத்திலிருந்து 98ஆம் பக்கம் வரையிலான பக்கங்களில் காணப்படும் கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளும் குறிப்புக்களும் இந்நிதிக்கூற்றுக்களின் முக்கிய பகுதியாக விளங்குகின்றன.

அனைத்தையுமுள்ளடக்கிய வருமானக்கூற்று

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

குறிப்பு	குழுமம்		கம்பனி	
	2014 ரூ. மில்.	2013 மீளக்கூறப் பட்டது ரூ. மில்.	2014 ரூ. மில்.	2013 மீளக்கூறப் பட்டது ரூ. மில்.
ஆண்டிற்கான இழப்பு	(31,365.83)	(26,857.60)	(32,408.34)	(26,088.57)
ஏனைய அனைத்தையுமுள்ளடக்கிய வருமானம்				
ஓய்வூதிய நன்மைகள் கடப்பாடு மீதான கணிப்பீட்டு இலாபம்/(இழப்பு)	15.2	512.66	(60.63)	548.19
விற்பனை முதலீடுகளின் மீது கிடைக்கத்தக்கவற்றின் மீதான தேறிய இலாபம்/(இழப்பு)	12.2	1,027.30	(231.17)	1,027.30
வரி நீங்கலாக, ஆண்டிற்கான மொத்த ஏனைய அனைத்தையுமுள்ளடக்கிய வருமானம்/(இழப்பு)		1,539.96	(291.80)	1,575.49
வரி நீங்கலாக, ஆண்டிற்கான மொத்த அனைத்தையுமுள்ளடக்கிய வருமானம்/(இழப்பு)		(29,825.87)	(27,149.40)	(30,832.85)

59ஆம் பக்கத்திலிருந்து 98ஆம் பக்கம் வரையிலான பக்கங்களில் காணப்படும் கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளும் குறிப்புக்களும் இந்நிதிக்கூற்றுக்களின் முக்கிய பகுதியாக விளங்குகின்றன.

பங்குரிமை மூலதனத்தில் ஏற்பட்ட மாற்றங்களின் கூற்றுநுங்கரவைல

2014 மாச்சு 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

	குழுமம்							
	குறிப்பு	கூறப்பட்ட மூலதனம்	மீள் மதிப்பீட்டு ஒதுக்கு	விற்பனை ஒதுக்கு களுக்காக கிடைக்காத தக்கவை	வருமான ஒதுக்கு	பொது ஒதுக்கு	ஒன்றுசேர்ந்த இழப்புகள்	மொத்தம்
		ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.
2012 ஏப்பிரல் 1இல் உள்ளவாறான மீதி		19,432.67	2,522.65	(796.13)	0.63	53.44	(18,163.18)	3,050.08
கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளில் ஏற்பட்ட மாற்றத்தின் தாக்கம்	2.5	-	-	-	-	-	(29,938.27)	(29,938.27)
2012 ஏப்பிரல் 1இல் உள்ளவாறான மீதி (மீளக்கூறப்பட்டது)		19,432.67	2,522.65	(796.13)	0.63	53.44	(48,101.45)	(26,888.19)
ஆண்டிற்கான இழப்பு		-	-	-	-	-	(26,857.60)	(26,857.60)
ஏனைய அனைத்தையுமுள்ளடக்கிய வருமானம்/(இழப்பு)		-	-	(231.17)	-	-	(60.63)	(291.80)
மொத்த அனைத்தையுமுள்ளடக்கிய வருமானம்/(இழப்பு)		-	-	(231.17)	-	-	(26,918.23)	(27,149.40)
பங்கு மூலதனத்திற்கான முற்பணம்	11.2	12,600.08	-	-	-	-	-	12,600.08
2013 மாச்சு 31இல் உள்ளவாறான மீதி (மீளக்குறிப்பிடப்பட்டவை)		32,032.75	2,522.65	(1,027.30)	0.63	53.44	(75,019.68)	(41,437.51)
ஆண்டிற்கான இழப்பு		-	-	-	-	-	(31,365.83)	(31,365.83)
ஏனைய அனைத்தையுமுள்ளடக்கிய வருமானம்		-	-	1,027.30	-	-	512.66	1,539.96
மொத்த அனைத்தையுமுள்ளடக்கிய வருமானம்/(இழப்பு)		-	-	1,027.30	-	-	(30,853.17)	(29,825.87)
பங்கு மூலதனத்திற்கான முற்பணம்	11.2	19,584.69	-	-	-	-	-	19,584.69
2014 மாச்சு 31இல் உள்ளவாறு மீதி		51,617.44	2,522.65	-	0.63	53.44	(105,872.85)	(51,678.69)

	கம்பனி							
	குறிப்பு	கூறப்பட்ட மூலதனம்	மீள் மதிப்பீட்டு ஒதுக்கு	விற்பனை ஒதுக்கு களுக்காக கிடைக்காத தக்கவை	வருமான ஒதுக்கு	பொது ஒதுக்கு	ஒன்றுசேர்ந்த இழப்புகள்	மொத்தம்
		ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.
2012 ஏப்பிரல் 1இல் உள்ளவாறான மீதி		19,432.67	1,850.94	(796.13)	0.63	53.44	(22,789.94)	(2,248.39)
கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளில் ஏற்பட்ட மாற்றத்தின் தாக்கம்	2.5	-	-	-	-	-	(29,938.27)	(29,938.27)
2012 ஏப்பிரல் 1இல் உள்ளவாறான மீதி (மீளக்கூறப்பட்டது)		19,432.67	1,850.94	(796.13)	0.63	53.44	(52,728.21)	(32,186.66)
ஆண்டிற்கான இழப்பு		-	-	-	-	-	(26,088.57)	(26,088.57)
ஏனைய அனைத்தையுமுள்ளடக்கிய வருமானம்/(இழப்பு)		-	-	(231.17)	-	-	(66.47)	(297.64)
மொத்த அனைத்தையுமுள்ளடக்கிய வருமானம்/(இழப்பு)		-	-	(231.17)	-	-	(26,155.04)	(26,386.21)
பங்கு மூலதனத்திற்கான முற்பணம்	11.2	12,600.08	-	-	-	-	-	12,600.08
2013 மாச்சு 31இல் உள்ளவாறான மீதி (மீளக்குறிப்பிடப்பட்டவை)		32,032.75	1,850.94	(1,027.30)	0.63	53.44	(78,883.25)	(45,972.79)
ஆண்டிற்கான இழப்பு		-	-	-	-	-	(32,408.34)	(32,408.34)
ஏனைய அனைத்தையுமுள்ளடக்கிய வருமானம்		-	-	1,027.30	-	-	548.19	1,575.49
மொத்த அனைத்தையுமுள்ளடக்கிய வருமானம்/(இழப்பு)		-	-	1,027.30	-	-	(31,860.15)	(30,832.85)
பங்கு மூலதனத்திற்கான முற்பணம்	11.2	19,584.69	-	-	-	-	-	19,584.69
2014 மாச்சு 31இல் உள்ளவாறு மீதி		51,617.44	1,850.94	-	0.63	53.44	(110,743.40)	(57,220.95)

59ஆம் பக்கத்திலிருந்து 98ஆம் பக்கம் வரையிலான பக்கங்களில் காணப்படும் கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளும் குறிப்புக்களும் இந்நிதிக்கூற்றுக்களின் முக்கிய பகுதியாக விளங்குகின்றன.

காசுப்பாய்ச்சல் கூற்று

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

குறிப்பு	குழுவும்		கம்பனி	
	2014 ரூ. மில்.	2013 மீளக்கூறப் பட்டது ரூ. மில்.	2014 ரூ. மில்.	2013 மீளக்கூறப் பட்டது ரூ. மில்.
தொழிற்பாட்டு நடவடிக்கைகளிலிருந்தான/(பயன்படுத்தப்பட்ட) காசுப்பாய்ச்சல்				
வருமான வரிச் செலவுகளுக்கு முன்னான இழப்பு	(31,297.64)	(26,842.36)	(32,357.98)	(26,088.57)
பின்வருவனவற்றிற்கான சீராக்கங்கள்				
தேய்மானம்/பதிவுப்படி	1,886.63	1,453.08	1,602.79	1,187.02
நிதிச் செலவு	22.2	6,294.26	6,196.92	3,138.40
சொத்து, பொறி மற்றும் சாதனங்களின் விற்பனை மீதான (இலாபம்)/இழப்பு	(9.08)	2.90	(9.08)	6.48
நிதி வருமானம்	22.1	(974.81)	(969.11)	(1,634.97)
பெறத்தக்கவற்றின் பெறுமதி இழப்பிற்கான மாற்றிப்பதிதல்/ஏற்பாடு		97.51		(47.58)
மெதுவாக அசையும் இருப்பிற்கான ஏற்பாடு	8.1	303.83	302.78	211.07
பேணல் ஒதுக்குகளின் ஐய அறவிடல்களுக்கான ஏற்பாடு	5.2	3,061.11	3,061.11	1,056.72
தேறல் செய்யப்படாத செலாவணி (இலாபம்)/இழப்பு மீதான தாக்கம்		318.47		(1,888.74)
முன்கூட்டிய விற்பனைகளின் மீள்பதிவு		(1,357.28)		(967.03)
பணிக்கொடைக்கான ஒதுக்கம்	15.2	544.48	492.17	443.42
தொழிற்பாட்டு மூலதன மாற்றங்களுக்கு முன்னான தொழிற்பாட்டு இழப்பு	(21,132.52)	(24,966.84)	(22,262.16)	(24,518.59)
இருப்புகளின் அதிகரிப்பு		(322.21)		(387.63)
பயனங்களின் முன்கூட்டிய விற்பனைகளில் ஏற்பட்ட அதிகரிப்பு		339.49		4,219.54
வியாபாரம் மற்றும் ஏனைய பெறத்தக்கவைகளில் (அதிகரிப்பு)/வீழ்ச்சி		187.36		(312.54)
வியாபாரம் மற்றும் ஏனைய செலுத்தத்தக்கவைகளில் அதிகரிப்பு/(வீழ்ச்சி)		19,433.95		(2,358.58)
பேணல் ஒதுக்குகளில் (அதிகரிப்பு)/வீழ்ச்சி		(3,635.17)		(3,382.07)
விமான பிணைய வைப்புகளில் அதிகரிப்பு		(448.90)		(91.13)
தொழிற்பாட்டு நடவடிக்கைகளிலிருந்தான/(பயன்படுத்தப்பட்ட) உருவாக்கப்பட்ட காசு	(5,578.00)	(27,610.78)	(5,931.46)	(27,506.26)
செலுத்தப்பட்ட நிதிச் செலவு		(3,920.77)		(2,714.62)
செலுத்தப்பட்ட பணிக்கொடை	15.2	(194.53)	(179.76)	(219.92)
செலுத்தப்பட்ட வருமான வரி		(54.29)		(2.83)
தொழிற்பாடுகளிலிருந்தான/(பயன்படுத்தப்பட்ட) தேறிய காசுப்பாய்ச்சல்	(9,747.59)	(30,574.49)	(9,876.73)	(30,294.38)
முதலீட்டு நடவடிக்கைகளிலிருந்தான/(பயன்படுத்தப்பட்ட) காசுப்பாய்ச்சல்				
பெறப்பட்ட வட்டி		974.81		1,098.83
சொத்து, பொறி மற்றும் சாதனங்களின் கொள்வனவு		(1,770.87)		(2,021.85)
சொத்து, பொறி மற்றும் சாதனங்களின் மீதான முன்கூட்டிய கொடுப்பனவுகளை மாற்றிப்பதிதல்		51.77		-
விமானத்தினை விநியோகிப்பதற்கு முன்னான கொடுப்பனவு		(6,799.00)		-
அருவச் சொத்துக்களின் கையேற்று		(706.42)		(140.78)
சொத்து, பொறி, சாதனங்கள் மற்றும் அருவச் சொத்துக்களின் விற்பனையிலிருந்து கிடைத்தப் பெறுகைகள்		15.94		8.38
முதலீட்டு நடவடிக்கைகளிலிருந்து பயன்படுத்தப்பட்ட தேறிய காசு	(8,233.77)	(1,055.42)	(8,240.13)	(940.43)
நிதி நடவடிக்கைகளிலிருந்தான (பயன்படுத்தப்பட்ட)/காசுப்பாய்ச்சல்				
வட்டி உழைக்கின்ற பெறுப்புகளின் மீள்கொடுப்பனவு		(31,117.71)		(7,536.70)
திறைசேரி முறிகளிலிருந்தான அகற்றல்		22,477.99		-
வட்டி உழைக்கும் கடன்கள் மற்றும் கடன்பாடுகளிலிருந்தான பெறுகைகள்		28,740.00		37,966.97
நிதி நடவடிக்கைகளிலிருந்தான தேறிய காசு	20,100.28	30,430.27	20,127.58	30,288.39
காசு மற்றும் காசிற்கு சமமானவைகளில் ஏற்பட்ட தேறிய அதிகரிப்பு/(வீழ்ச்சி)	2,118.92	(1,199.64)	2,010.72	(946.42)
ஆண்டின் தொடக்கத்தில் காசு மற்றும் காசிற்குச் சமமானவைகள்	10	(4,538.03)	(4,579.14)	(3,632.72)
ஆண்டின் இறுதியில் காசு மற்றும் காசிற்குச் சமமானவைகள்	10	(2,419.11)	(2,568.42)	(4,579.14)

59ஆம் பக்கத்திலிருந்து 98ஆம் பக்கம் வரையிலான பக்கங்களில் காணப்படும் கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளும் குறிப்புக்களும் இந்நிதிக்கூற்றுக்களின் முக்கிய பகுதியாக விளங்குகின்றன.

நிதியியல் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புகள்

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

1. கம்பனித் தகவல்கள்

1.1 பொது

கம்பனி

சிறிலங்கை எயர்லையின்ஸ் லிமிடெட் (கம்பனி) இலங்கையில் கூட்டிணைக்கப்பட்டு இலங்கையில் தொழிற்படும் கம்பனியாகும். கம்பனியின் பதிவு செய்யப்பட்ட அலுவலகமும் பிரதான வியாபாரத் தலமும் எயர்லையின்ஸ் நிலையம், பண்டாரநாயக்கா சர்வதேச விமான நிலையம், கட்டுநாயக்கா, இலங்கை என்ற முகவரியில் அமைந்துள்ளது.

1.2 பிரதான நடவடிக்கைகளும் தொழிற்பாட்டின் தன்மையும்

கம்பனி

கம்பனியின் பிரதான நடவடிக்கைகள் பணிகளின் போக்குவரத்திற்காக சர்வதேச ரீதியாக அட்டவணைமையிடப்பட்ட, அட்டவணையிடப்படாத வான் பணிகளைத் தொழிற்படுத்துதல், இலங்கைக்கான குறித்துரைக்கப்பட்ட போக்குவரத்து நிறுவனமாக சரக்கு மற்றும் அஞ்சல் பணிகளை மேற்கொள்ளுதல் என்பனவற்றை உள்ளடக்கியிருக்கிறது. பண்டாரநாயக்கா சர்வதேச வானூர்தி நிலையத்திலும் மத்தள ராஜபக்ஷ சர்வதேச வானூர்தி நிலையத்திலும் வான் முனைக் கோபுச் பணிகளை வழங்குதல், விமானத்தில் தீர்வையற்ற பொருட்களின் விற்பனை, விடுமுறைக்கால உள்நாட்டு, வெளிநாட்டு பயண வசதிப் பொதிகளைச் சந்தைப்படுத்துதல், பயணிகள் போக்குவரத்திற்காக உள்நாட்டு வான் டக்சி பணிகளைத் தொழிற்படுத்தல் என்பன ஏனைய முக்கிய பணிகளுக்குள் உள்ளடங்குகின்றன. மூன்றாம் தரப்பினருக்கு பராமரிப்புப் பணிகளை வழங்குதல், பறப்புத் தொழிற்பாட்டு பணிகள் மற்றும் வான் போக்குவரத்து தொடர்பான பயிற்சி நிகழ்ச்சித்திட்டங்களை நடத்துதல் என்பன கம்பனியின் துணை நடவடிக்கைகளுள் அடங்குகின்றன.

துணை நிறுவனம் - சிறிலங்கை கேட்டரிங் லிமிடெட்

துணை நிறுவனத்தின் பிரதான நடவடிக்கை யாதெனில் ("துணை நிறுவனம்") பண்டாரநாயக்கா சர்வதேச விமான நிலையத்தினூடாகவும் மத்தள ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையத்தினூடாகவும் தொழிற்படுகின்ற வான் நிறுவனங்களுக்கு பறப்புக்களுக்குள்ளேயான உணவு

வசதிகளை வழங்குவதாகும். மற்றைய துணை நடவடிக்கைகள் பொதுமக்கள் மற்றும் மாறிச் செல்லும் பயணிகளுக்காக உணவகங்களை நடத்துதல், சலவைப் பணிகளுக்கான ஏற்பாடுகள் மற்றும் மாறிச் செல்லும் பயணிகளுக்கான சுற்றுலா விடுதியை முகாமைப்படுத்துதல் என்பன உள்ளடங்குகின்றன.

1.3 வெளியிடுவதற்கான அதிகாரமளிக்கப்பட்ட திகதி

2014 மார்ச் 31ஆம் திகதி முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதியியல் கூற்றுக்களை 2014 யூலை 31ஆம் திகதியில் இடம்பெற்ற பணிப்பாளர் சபையின் தீர்மானத்திற்கிணங்க வெளியிடுவதற்கு அதிகாரமளிக்கப்பட்டது.

2. பொதுவான கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள்

2.1 தயாரிப்பிற்கான அடிப்படை

குழுமத்தின் திரட்டப்பட்ட நிதியியல் கூற்றுக்கள் இலங்கை பட்டயக் கணக்காளர் நிறுவனத்தினால் வழங்கப்பட்ட இலங்கை நிதியியல் அறிக்கை நியமங்கள் மற்றும் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களை உள்ளடக்கிய இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கிணங்க தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன.

சந்தைப் பெறுமதியில் மதிப்பிடப்பட்டிருக்கும் காணி, கட்டடம் மற்றும் விற்பனைக்காக கிடைக்கத்தக்க நிதியியல் சொத்துக்கள் தவிர்ந்த கம்பனியினதும் குழுமத்தினதும் நிதியியல் கூற்றுக்கள் வரலாற்று அடிப்படையிலான செலவு அடிப்படை தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன.

ஒன்றுதிரட்டப்பட்ட நிதியியல் கூற்றுக்கள் இலங்கை ரூபாவில் காட்டப்பட்டுள்ளதுடன் வேறுவிதமாகக் குறிப்பிடப்பட்டாலன்றி, அனைத்துப் பெறுமதிகளும் மில்லியன் ரூபாவிற்கு அணித்தான முழு எண்ணிற்கு கொண்டு வரப்பட்டுள்ளன.

2.1.1 இணங்குவிப்பு கூற்று

கம்பனியினதும் குழுமத்தினதும் நிதியியல் கூற்றுக்கள் இலங்கைப் பட்டயக் கணக்காளர் நிறுவனத்தினால் வழங்கப்பட்ட இலங்கைக் கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கிணங்க தயாரிக்கப்பட்டது. இந்நிதியியல்களின் தயாரிப்பும் சமர்ப்பிப்பும் 2007ஆம் ஆண்டின் 7ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டத்தின் தேவைப்பாடுகளுக்கும் இணங்க மேற்கொள்ளப்பட்டன.

2.1.2 தொடர்ந்து செல்லும் கரிசனை

நடப்பாண்டு காலப்பகுதியில் கம்பனி ரூ.32,408.34 மில்லியன் ஒன்று சேர்ந்த இழப்பினை (2013 - ரூ.26,088.57 மில்லியன்) பதிவு செய்ததன் காரணமாக கம்பனி ரூ.110,743.40 மில்லியன் (2013 - 78,883.25 மில்லியன்) கொண்ட இழப்பினைப் பதிவு செய்தது. மேலும், கம்பனியின் நடப்புப் பொறுப்புக்கள் இதன் நடைமுறைச் சொத்துக்களை ரூ.51,454.84 மில்லியனால்தான் (2013 - 16,441.42 மில்லியன்) விஞ்சியதுடன் அறிக்கையிடும் நாளன்று உள்ளவாறு கம்பனியின் மொத்த பங்கு மூலதனம் ரூ.57,220.95 மில்லியன் கொண்ட எதிர்க்கணியப் பெறுமதிக்கு (2013 - எதிர்க்கணிய பெறுமதி ரூ.45,972.79 மில்லியன்) வீழ்ச்சியடைந்தது.

ஜெட்டிற்கான உயர்ந்த எரிபொருள் விலைகள், குறிப்பாக ஐரோப்பா முழுவதிலும் காணப்பட்ட பலயினமான உலகளாவிய பொருளாதார நிலை என்பனவற்றின் முக்கிய சவால்கள் என்பன கம்பனியின் இலாபத்தன்மையின் மீது தொடர்ந்தும் மோசமான தாக்கத்தினைக் கொண்டிருந்தது. இச்சவால்கள் தொடர்ச்சியாகக் காணப்பட்ட போதும் இவ்வெளிநாட்டுக் காரணிகளின் எதிர்மறையான தாக்கத்தினை தணிப்பதற்கு கம்பனி பல்வேறு நடவடிக்கைகளை எடுத்திருப்பதுடன் அதன் தொழிற்பாட்டு வினைத்திறனை மேம்படுத்துவதற்கான முதலீடுகளையும் தொடர்ந்தும் மேற்கொண்டது. இவற்றின் பெறுபேறுகள் எதிர்காலத்தில் அடையப்படும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

அகன்ற உடலமைப்பினைக் கொண்ட விமானத் தொகுதியினை நீக்கிவிடுவதற்கான அதன் உபாய முனைவுகளின் ஒரு பகுதியாக, கம்பனியானது ஆறு புதிய எயர் பஸ் A330-300 இனை 2014 மற்றும் 2015இல் பெற்றுக்கொள்ளும் எதிர்பார்ப்புடனும் நான்கு எயர் பஸ் A350-900 களை 2030 மற்றும் 2021 இற்கிடையில் பெற்றுக்கொள்ளும் எதிர்பார்ப்புடனும் எயர் பஸ் இண்டஸ்ட்ரீசுடன் ஒப்பந்தங்களை செய்துள்ளது. மேலும், கம்பனி 2016இல் மூன்று புதிய எயர் பஸ் A350-900 விமானங்களை குத்தகையாளர்களிடமிருந்து பெறுவதற்கும் எதிர்பார்க்கிறது. இவ்விமானங்கள் கம்பனியின் அகன்ற உடலமைப்புக்களைக் கொண்ட அனைத்து விமானங்களையும் நீக்கிவிடும். கம்பனி சர்வதேச குத்தகையாளர்களிடமிருந்து பெறும் ஆறு A330-300 விமானங்களுக்கு நிதியிடுவது தொடர்பான நடவடிக்கைகளை தற்பொழுது இறுதிப்படுத்தியிருப்பதுடன், இது, பழைய A340 விமானத் தொகுதியினையும்

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

நீக்கிவிடும். எமது நீண்ட கால வலுவான உறவுமுறை/இத்தொழிலுள்ள எமது நம்பகத்தன்மை என்பனவற்றின் காரணமாக கம்பனியானது எந்தவொரு கொடுகடனையும் அதிகரித்துக் கொள்ளாமலேயே A330 இற்காக அங்கீகரிக்கப்பட்ட குத்தகையாளர்களிடமிருந்து நிதியினைப் பெற்றுக்கொள்ளக் கூடியதாக இருந்தது. புதிய A330 மற்றும் A350 விமானங்கள் கம்பனிக்குக் குறிப்பிடத்தக்களவு செலவு மேம்பாடுகளையும் தொழிற்பாட்டு வினைத்திறனையும் குறிப்பிடத்தக்களவிற்கு வழங்கும் என்பதுடன் அதன் தற்போதைய அகன்ற உடலமைப்பினைக் கொண்ட விமானங்களுடன் ஒப்பிடுகையில் எரிபொருள் செலவினையும் பேணல் செலவினையும் குறைக்கிறது. செலவுச் சிக்கனத்திற்குப் புறம்பாக, புதிய A330 மற்றும் A350 விமானங்கள் போட்டியாளர்களுக்குச் சமமான சாதனங்களை கம்பனிக்கு வழங்கி வருமான வளர்ச்சிக்கான வாய்ப்புக்களையும் அதிகரிக்கும்.

2014 மேயிலிருந்து “வன்வேள்” அணியில் ஒரு உறுப்பினராக இருப்பது உலகம் முழுவதிலுமுள்ள 950 இற்கும் மேற்பட்ட சேரிடங்களுக்கான நுழைவினை வழங்குவதன் மூலமாக கம்பனி அதன் வருமானத்தினை குறிப்பிடத்தக்களவிற்கு அதிகரித்துக் கொள்வதற்கான வாய்ப்பினை வழங்குகின்றது. ஆகவே, கம்பனியானது, விரைவாக அபிவிருத்தியடைந்துவரும் பொருளாதாரங்களுக்கிடையே எமது புவியியல் ரீதியான அமைவிடத்தையும் உயர் வருவாய் தரும் போக்குவரத்து வலையமைப்பினை யாதார்த்தமாக்கிக் கொள்வதன் மூலமும் உயர் வளர்ச்சி கொண்ட சந்தைகளுடனான தொடர்புகளை பலப்படுத்திக் கொள்வதன் மூலமும் தரமுயர்த்தப்பட்ட வியாபார வகுப்புச் சாதனத்துடன் இசைந்து செல்லும் விதத்தில் பிரதான போக்குவரத்துக்களை அதிகரித்துக் கொள்வதன் மூலமும் வருமான வாய்ப்புக்களை உச்சப்படுத்திக் கொள்வதில் கம்பனி முக்கிய கவனத்தினைச் செலுத்தி வருகின்றது.

மேலும், கம்பனியானது அதன் முறைமைகளை நவீனமயப்படுத்துவதன் மீது கவனத்தினைச் செலுத்தியதுடன் இவ்வாண்டுக் காலத்தில் அமடியூஸ் அலரி பயணிகள் சேவைகள் முறைமையினையும் நடைமுறைப்படுத்தியது. அமடியூஸ் அலரியா பயணிகள் சேவை முறைமை என்பது உலகின் முன்னணி விமான நிறுவனங்களினால் பயன்படுத்தப்படும் தொழில்நுட்ப ரீதியாக மேம்பட்ட எயர்லையின் ஆசன ஒதுக்கு மற்றும் பயணிகள் தகவல் முறைமையொன்றாக இருப்பதுடன் இது கம்பனியின் 1990 களுக்கு முற்பட்ட முன்னைய யுகத்தின் ஆசன ஒதுக்கு

முறைமைக்குப் பதிலானதாகும். தொழிற்பாட்டு வினைத்திறனை மேம்படுத்துவதற்கும் தொழிற்பாட்டுச் செலவினைக் குறைப்பதற்குமான மற்றைய முனைவுகள் பின்வருவனவற்றை உள்ளடக்குகின்றன. உலகளாவிய விநியோக முறைமைகளில் தங்கியிருப்பதனை குறைத்தல், புதிய விமான ஓட்டிகள் முகாமைத்துவ முறைமையினை அறிமுகப்படுத்துவதனுடாக விமான ஓட்டிகளின் செலவினை உத்தமப்படுத்துதல், வினைத்திறனை உத்தமப்படுத்தவும் தன்னியக்க முறைமையினை அதிகரிப்பதற்கும் அலுவலர்களுக்கு முழுப் பயிற்சியை வழங்குதல், பொது விற்பனை முகவர்களாக இலங்கையின் அலுவலகங்களை மாற்றியமைப்பதன் மூலம் வெளிநாட்டு அலுவலகங்களுக்கான செலவுகளைக் குறைத்தல் மற்றும் மேம்பட்ட வலையமைப்புக்களின் இணைப்புக்களின் மூலம் வைய சேவை இணைப்புக்களின் செலவினைக் குறைத்தல்.

இலங்கையினை பிராந்தியங்களின் போக்குவரத்து மையமாக மாற்றுகின்ற அரசாங்கத்தின் தொலைநோக்கினை நிறைவேற்றுவதில் இலங்கை பொறியியற்படுத்தல் மற்றும் பயிற்சியளித்தல் போன்ற துணைச் சேவைகள் மிக முக்கியமானதொரு பங்கினையாற்றுவதுடன் கம்பனிக்கு வருமான உருவாக்க வாய்ப்புக்களையும் மேலும் வழங்குகின்றது. கம்பனியானது ஒடுங்கிய உடலமைப்பினைக் கொண்ட விமானங்களுக்குச் சேவைகளை வழங்கும் பொருட்டு மத்தள ராஜபக்ஷ சர்வதேச வானூர்தி நிலையத்தில் சிறப்புப் பேணல் திருத்தல் நிறுவனமொன்றினை உருவாக்குவதற்கான ஆரம்ப நடவடிக்கைகளில் கம்பனி ஏற்கனவே ஈடுபட்டுள்ளது.

இலங்கை அரசாங்கம் வலுவான நிதியியல் உதவிகளை வழங்குவதனுடாக சிறிலங்கனுக்கான அதன் கடப்பாடுகளை தொடர்ந்தும் எடுத்துக்காட்டுகிறது. இல. ரூபா 19,584.69 மில்லியன் கொண்ட மூன்றாவது மூலதன உள்ளீடு 2014 மார்ச்சில் மேற்கொள்ளப்பட்டதுடன் இதன் மூலமான பெறுகைகள் கம்பனியினால் எதிர்நோக்கப்பட்ட காசத் தடைகளை தளர்த்துவதற்காகப் பயன்படுத்தப்பட்டது. (2011 யூலையில் கம்பனியினால் ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட மீள்மூலதன மயப்படுத்தலின் ஒரு பகுதியாக ரூ.14,286.32 மில்லியன் கொண்ட முதலாவது மூலதன உள்ளீடு இலங்கை அரசாங்கத்தினால் 2011/12இல் மேற்கொள்ளப்பட்டதுடன் இல. ரூபா 12,600.08 மில்லியன் கொண்ட இரண்டாவது மூலதன உள்ளீடு 2012/13 இலும் மேற்கொள்ளப்பட்டது.) மேலுமொரு

கடப்பாடாக இலங்கை அரசாங்கம் வங்கிகளின் கூட்டுக் கடன்களினூடாக ஐ.அ.டொலர் 150 மில்லியன் கொண்ட வசதியினை மீட்டுக் கொள்வதற்காக 2014 யூனின் ஐ.அ.டொலர் 175 மில்லியன் சர்வதேச முறி வழங்கலுக்கான மாற்றுமுடியாத உத்தரவாதம் மற்றும் 2014 மார்ச்சில் ஐ.அ.டொலர் 50 மில்லியன் கொண்ட உத்தரவாதம் என்பனவற்றினூடான ஏற்பாடுகளின் மூலம் கம்பனிக்கு உதவியளித்தது. இவற்றின் மூலமான பெறுகைகள் கம்பனியின் அகன்ற வலையமைப்பு விமானங்களை மீள்தொகுதிப்படுத்தும் நிகழ்ச்சித்திட்டம், தொழிற்படு மூலதனம் மற்றும் ஏனைய தொழிற்பாட்டுத் தேவைப்பாடுகள் என்பனவற்றிற்காக தற்பொழுது பயன்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன.

இலங்கை அரசாங்கத்தினால் வழங்கப்பட்ட தொடர்ச்சியான ஆதரவு மற்றும் கம்பனியின் உபாயம் மிக்க முனைவுகள் என்பனவற்றின் அடிப்படையில், கம்பனி அதன் நிதியியல் நிலைமைகளை மேம்படுத்துமெனவும் கிட்டிய எதிர்காலத்தில் தொடர்ந்து செல்லும் கரிசனையின் அடிப்படையில் அதன் தொழிற்பாடுகளைத் தொடருமெனவும் பணிப்பாளர்கள் நம்புகின்றனர்.

2.1.3 ஒப்பீட்டு ரீதியான தகவல்கள்

குழுமத்தினால் பின்பற்றப்பட்ட கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள், குறிப்பு 2.5இல் வெளிப்படுத்தப்பட்ட கணக்கீட்டுக் கொள்கையில் காணப்பட்ட மாற்றத்தின் தாக்கம் தவிர, முன்னைய நிதியியல் ஆண்டிற்கான கொள்கைகளுடன் ஒத்துச்செல்வனவாகக் காணப்படுகின்றன.

குழுமானது வருமானக் கூற்றினை சமர்ப்பிக்கும் முறையினை “செலவுகளின் தொழிற்பாடு” என்ற முறையிலிருந்து “செலவுகளின் தன்மை” என்ற முறைக்கு மாற்றியிருக்கிறது. காரணம், இது குழுமத்தின் தொழிற்பாடுகளை கூடுதலான முறையில் பிரதிபலிக்கிறது என நம்பப்படுவதேயாகும். நடப்பு ஆண்டின் சமர்ப்பித்தலை உறுதிப்படுத்தும் விதத்தில் தேவையான இடங்களில் முன்னைய ஆண்டுகளின் எண்தொகைகளும் சொற்றொடர்களும் மீளொழுங்குபடுத்தப்பட்டுள்ளன.

2.2 ஒன்று திரட்டலுக்கான அடிப்படை

ஒன்று திரட்டிய நிதியியல்கூற்றுக்கள், சிறிலங்கன் எயர்லையின்ஸ் லிமிடெட்டினதும் அதற்கு முழுமையாகச் சொந்தமான

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

துணை நிறுவனமான சிறிலங்கை கேட்டரிங் லிமிடெட்டினதும் நிதியியல் கூற்றுக்களை உள்ளடக்கியுள்ளன. அதே அறிக்கையிடும் ஆண்டிற்காக தயாரிக்கப்பட்டுள்ள துணை நிறுவனத்தின் நிதியியல் கூற்றுக்கள் வேறுவிதமாகக் குறிப்பிடப்பட்டாலன்றி ஒத்துச் செல்லும் கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளைப் பயன்படுத்தி தாய்க் கம்பனியினைப் போன்றே தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன.

குழுமத்திற்குள்ளேயான குறிப்பிடத்தக்க நிலுவைகள், கொடுக்கல்வாங்கல்கள், வருமானம் மற்றும் செலவுகள், இலாபம் மற்றும் இழப்புகள், குழுமத்திற்குகிடையேயான கொடுக்கல்வாங்கல்களிலிருந்து தோன்றுகின்ற பங்கிலாபங்கள் என்பன முழுமையாக நீக்கப்பட்டுள்ளன.

துணை நிறுவனமானது கூட்டிணைக்கப்பட்ட திகதியிலிருந்து அதாவது அதன் கட்டுப்பாடு தொடங்கிய திகதியிலிருந்து முழுமையாக ஒன்று திரட்டப்பட்டதன் அதன் கட்டுப்பாடு நிறுத்தப்பட்ட திகதி வரை தொடர்ந்தும் திரட்டப்பட்டது.

2.3 குறிப்பிடத்தக்க கணக்கீட்டு மதிப்பீடுகளும் கருதுகோள்களும் தீர்வுகளும்

குழுமத்தின் நிதியியல் கூற்றுக்களின் தயாரிப்பு, அறிக்கையிடும் திகதியன்றுள்ள அறிவிக்கப்பட்ட சொத்துக்களின் தொகை, பொறுப்புகள், வருமானம் மற்றும் செலவு மற்றும் வெளிப்படுத்துகை என்பனவற்றைப் பாதிக்கும் தீர்ப்பு, மதிப்பீடுகள் மற்றும் கருதுகோள்கள் என்பனவற்றை முகாமைத்துவம் பேணுவதைத் தேவைப்படுத்துகின்றது. முக்கியமான தீர்ப்புகள், மதிப்பீடுகள் மற்றும் இணைந்த கருதுகோள்கள் தற்போதைய அடிப்படையில் மதிப்பீடு செய்யப்படுவதுடன் சூழ்நிலைகளின் கீழ் நியாயமானது என நம்பப்படும் எதிர்பார்க்கப்படும் எதிர்கால சம்பவங்கள் உட்பட வரலாற்று ரீதியான அனுபவங்களையும் மற்றைய காரணிகளையும் அடிப்படையாகக் கொண்டுருந்தன.

விடயம் சார்ந்த மற்றைய விடயங்களிடையே பின்வரும் முக்கிய தீர்ப்புகள், மதிப்பீடுகள் மற்றும் கருதுகோள்கள் என்பன நிதியியல் கூற்றுக்களில் அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளன. தொகைகளின் மீது குறிப்பிடத்தக்க தாக்கத்தினைக் கொண்டுள்ளன.

(அ) தீர்ப்பு

(i) தொடர்ந்து செல்லும் கரிசனை

குறிப்பு 2.1.2 இல் வெளிப்படுத்தப்பட்டவாறு இந்நிதியியல் கூற்றுக்கள் தொடர்ந்து வரும் கரிசனைகளின் அடிப்படையில் தயாரிக்கப்பட்டு சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

(ii) எதிர்பாராத பொறுப்புகள் - வழக்கால்கள்

நடப்பு நிதி ஆண்டின் முடிவில் குழுமம் குறிப்பு 24இல் வெளிப்படுத்தப்பட்டவாறு, பல்வேறு தரப்பினருடனுமான பல்வேறுபட்ட வழக்குகளை நிலுவையில் வைத்திருந்தது. பணிப்பாளர் சபை கம்பனியின் சட்டக் குழுக்களுடன் மேற்கொண்ட தகுந்த ஆலோசனைகளின் பின்னர், ஒவ்வொரு வழக்கினதும் தகுதியினை மதிப்பிட்டு, எதிர்காலத்தில் மூலவளங்களின் வெளிப்பாய்ச்சலொன்று ஏற்படக்கூடிய சாத்தியமிருக்கும் என தீர்மானித்த பொழுது தேவையான ஒதுக்கங்களை மேற்கொண்டது.

(iii) தொழிற்படுகின்ற குத்தகைகள்

விமானங்கள் மற்றும் எந்திரங்கள் தொடர்பாகக் கம்பனி வர்த்தக ரீதியான குத்தகை ஒழுங்குகளை மேற்கொண்டது. இணங்கப்பட்ட நியதிகள் மற்றும் நிபந்தனைகளின் அடிப்படையில், கம்பனியானது அனைத்து முக்கியமான இடநேர்வுகளையும் அத்தகைய சொத்துரிமை நன்மைகளையும் பிடித்து வைத்திருக்காத விதத்தில் இது உருவாக்கப்பட்டிருக்கமிடத்து அவை தொழிற்பாட்டுக் குத்தகைகள் என அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன.

(ஆ) மதிப்பீடுகள்

(i) சொத்துக்கள், பொறிகள் மற்றும் சாதனங்கள் என்பனவற்றின் தேய்மானம்

சொத்துக்களின் எதிர்பார்க்கப்படும் பயன்பாடு மற்றும் அச்சொத்துக்கள் பொருளாதார ரீதியாக பயன்படும் காலம் என்பனவற்றின் அடிப்படையில் முகாமைத்துவம், சொத்துக்கள், பொறிகள் மற்றும் சாதனங்களுக்கு பயன்படக்கூடிய காலம் மற்றும் மீதிப் பெறுமதி என்பனவற்றை வழங்குகின்றது. ஒவ்வொரு ஐந்தொகை நாளன்றும் முகாமைத்துவம் எஞ்சிய பெறுமதிகள், பயன்மிக்க வாழ்நாள் காலம் மற்றும் தேய்மான முறை என்பனவற்றை மீளாய்வு செய்து முன்னைய மதிப்பீடுகள் மற்றும் இச்சொத்துக்களின் விடயங்களை செயல்முறைப்படுத்துகின்ற முன்னைய மதிப்பீடுகள் மற்றும் பொருளாதார

நன்மைகளின் நுகர்வு மாதிரி என்பனவற்றுடன் ஒத்துச்செல்வதையும் உறுதிப்படுத்தியது. பயனுள்ள வாழ்நாள் காலம் மற்றும் இச்சொத்துக்களின் மீதிப் பெறுமதி என்பனவற்றின் மாற்றங்கள் எதிர்கால தேய்மானத்தின் விதிப்புகளில் மாற்றங்களை ஏற்படுத்தலாம். (கொள்கை 2.4.3 (ஆ) இணைப் பார்க்கவும்).

(ii) அடிக்கடி பறக்கும் பிளையர் நிகழ்ச்சித்திட்டம்

கம்பனி அடிக்கடி பறப்பவர்களுக்காக “பிளைஸ் எம்மைல்” என்ற நிகழ்ச்சித்திட்டத்தினை தொழிற்படுத்துகிறது. இது, ஒன்றுசேர்ந்த மொத்த மைல்களின் அடிப்படையில் நிகழ்ச்சித்திட்டத்திலுள்ள உறுப்பினர்களுக்கு பயண விருதுகளை வழங்குகிறது. பயணிகளின் வருமானத்தில் ஒரு பகுதியைப் பயன்படுத்தி வழங்கப்படும் அடிக்கடி பறப்பவர்களுக்கான நன்மைகள் அவை பயன்படுத்தப்படும் வரை பிற்போடப்பட்டன. வருமானத்தினைப் பிற்போடுதல், மீட்பினை வரலாற்றுப் போக்கினை அடிப்படையாகக் கொண்டு மதிப்பிடப்பட்ட மீட்பானது இந்நன்மைகளின் எதிர்பார்க்கப்பட்ட பயன்பாடுகளை எறிவு செய்வதற்கு முன்னர் பயன்படுத்தப்பட்டது. வழங்கப்பட்ட இந்நன்மைகளின் சந்தைப் பெறுமதி, தொடர்பான பணிகளின் சந்தைப் பெறுமதியின் அடிப்படையில் மதிப்பிடப்படுகின்றன. இதற்காக வழங்கப்படும் கொடுகலும் மீட்கப்படத்தக்கவையாக இருக்கும். இம்மதிப்பீடுகள் ஒவ்வொரு அறிக்கையிற்கின்ற திகதியிலும் மீளாய்வு செய்யப்படுவதுடன் பொறுப்புகளும் அதற்கேற்ப சீராக்கப்படுகின்றன.

(iii) பராமரிப்பு ஒதுக்கு

பராமரிப்புத் தொடர்பான இணங்கப்பட்ட நியதிகளின் அடிப்படையில், தொழிற்படுகின்ற குத்தகைகளின் கீழுள்ள பல்வேறு வானூர்திகள் மற்றும் எந்திரங்களின் பேரில் கம்பனியானது குத்தகைக்காரர்களுக்கு கொடுப்பனவினைச் செய்கிறது. இம்மாதாந்த கொடுப்பனவுகள் பறக்கும் மணித்தியாலங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டிருக்கிறது. அறவிடத்தக்க தொகை தொடர்பான சிறந்த மதிப்பீடுகளின் அடிப்படையில் முகாமைத்துவம் அறவிடத்தக்க அத்தகைய கொடுப்பனவுகளை காலத்திற்குக் காலம் மதிப்பீடு செய்கிறது. சொத்தொன்றின் எட்டுப் பெறுமதித் தொகை அளவிடத்தக்க தொகையினைவிட விஞ்சும் பொழுது சொத்தின் பெறுமதி இழப்புக் கூடியது எனக் கருதப்படுவதுடன் அதன் அளவிடத்தக்க தொகைக்குப் பதிவழிப்பு செய்யப்படுகிறது. (குறிப்பு 5 இணைப் பார்க்கவும்)

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

(iv) விமான எந்திரங்களின் முக்கிய பழுதுபார்த்தல் செலவுகளுக்கான ஏற்பாடு

இணங்கப்பட்ட குத்தகை நியதிகளுக்கிணங்க எந்திரங்கள் மற்றும் தரையிறங்கும் சாதனங்கள் தொடர்பாக பாரிய பராமரிப்பு பரிசோதனைகளை மேற்கொள்ளுதல் வேண்டினெனக் கம்பனி தேவைப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. பரிசோதனைகள் பூர்த்தி செய்யப்பட்டு பயன்பாட்டிற்குத் தயாராக இருக்கும் பொழுது கம்பனி அத்தகைய செலவுகளை பெற்றுக் கொள்கிறது. பெற்றுக் கொள்ளப்படக் கூடிய செலவுகள் விற்பனையாளரின் பொருட்டியல் இல்லாதவிடத்து செய்யப்படும் சிறந்த மதிப்பீடுகள் மற்றும் அத்தகைய பரிசோதனைகளுக்கான வரவுக் குறிப்புகள் மற்றும் முன்நிதியில் என்பனவற்றைக் கணக்கில் எடுத்தல் என்பனவற்றினை அடிப்படையாகக் கொண்டுள்ளன. ஏற்பட்ட செலவுத் தொகைக்கும் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்ட தொகைக்குமிடையே ஏதாவது சாத்தியமான வேறுபாடுகள் காணப்படும் சந்தர்ப்பத்தில் அவை முக்கியமான விடயமாகக் கருதப்படமாட்டாது. அதன் பின்னர், அத்தகைய செலவு பாரிய பராமரிப்பு பரிசோதனைகள் மற்றும் குறிப்பிட்ட குத்தகைக் காலம் போன்றவற்றிற்கிடையிலான மதிப்பிடப்பட்ட பற்பு மணித்தியாலங்கள்/சுற்றுக்கள் என்பனவற்றைக் குறைப்பதன் மூலம் தீர்க்கப்படும்.

(v) நேரடித் தொழிற்பாட்டுச் செலவுகளுடன் தொடர்புபட்ட வான் போக்குவரத்துச் சேவைகளுக்கான ஏற்பாடு

வான் போக்குவரத்துச் சேவைகளின் தொழிற்பாடு எரிபொருள், தரை நடவடிக்கைகளை கையாள்கின்ற கட்டணங்கள், தரையிறக்கல் மற்றும் தரித்துநிறுத்தல் கட்டணங்கள், பறப்பிற்குள்ளேயான உணவுகள், ஆசன ஒதுக்கீட்டு முறைமைக் கட்டணம் மற்றும் தகவல் தொழில்நுட்பத்துடன் தொடர்பான செலவுகள் போன்ற நேரடிச் செலவுகள் மீதான பல்வேறு ஏற்பாடுகளை மேற்கொள்வதுடன் தவிர்க்க முடியாத விதத்தில் தொடர்புபட்டிருக்கிறது. பயன்படுத்தப்பட்ட மதிப்பீடுகள் மற்றும் இணைந்த கருதுகோள்கள் வரலாற்று ரீதியான அனுபவங்களையும் சூழ்நிலைகளின் அடிப்படையில் நியாயமானது என நம்பப்படுகின்ற ஏனைய பல்வேறு காரணிகளையும் அடிப்படையாகக் கொண்டிருந்ததுடன் இவற்றின் பெறுபேறுகள், நிதியியல் ஆண்டின் இறுதியிலுள்ளவாறான பொறுப்புக்களின் நடப்புப் பெறுமதிகளுக்கான ஏற்பாடுகளை மேற்கொள்வதற்கான அடிப்படையினையும் உருவாக்குகின்றன.

(vi) இருப்புக்கள்

பூர்வாக இருப்புக் கணக்கெடுத்தல் அடிப்படையில் கம்பனி இருப்புக்களின் நிலைப்பேற்றுத்தன்மை மற்றும் பயன்படுத்தக்கூடிய தன்மை என்பனவற்றை மீளாய்வு செய்கிறது. பழைய இருப்பு அத்துடன்/அல்லது அறவிடத்தக்க பெறுமதியின் மதிப்பிடத்தக்க குறைப்பு பற்றி முகாமைத்துவம் தீர்மானிக்கும் பொழுது ஏற்பாடுகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. (குறிப்பு 8 இணைப் பார்க்கவும்)

(vii) நிதிச் சொத்துக்களின் பெறுமதி இழக்கும் தன்மை

குழுமமானது ஏதேனும் சொத்துக்கள் அல்லது நிதிச் சொத்துக்களின் தொகுதி பெறுமதி இழக்கக்கூடியதாகவுள்ளது என்பதற்கு ஏதேனும் சான்று பொருட்கள் உள்ளனவா என்பது பற்றி ஒவ்வொரு அறிக்கையிலும் நாளன்றும் மதிப்பீடு செய்கிறது. முகாமைத்துவமானது அத்தகைய பெறுமதி இழப்புக்களை மதிப்பீடுவதற்கு அவை வெளிநின்ற காலப்பகுதியினையும் அறவிடல்கள் ஐயத்திற்குரியவை என்பதனை எடுத்துக்காட்டும் ஏனைய காரணிகளையும் பரிசீலனையில் கொண்டு அவற்றைப் பயன்படுத்துகிறது.

(இ) கருதுகோள்கள்

(i) வரைவிலக்கணம் செய்யப்பட்ட நன்மைகள் திட்டம்

இலங்கையிலுள்ள அலுவலர்களின் ஓய்வுகால நன்மைகள் திட்டத்தின் செலவு உண்மையான மதிப்பீட்டினைப் பயன்படுத்தி தீர்மானிக்கப்படுகின்றது. உண்மையான பெறுமதியானது வட்டி வீதம், சம்பள அதிகரிப்பு வீதம், சிறப்பு இலாபக் கட்டணம், ஓய்வு பெறும் வயது மற்றும் தற்பொழுது நடைபெற்று வரும் கம்பனியின் தொழிற்பாடு என்பனவற்றைக் கருத்திற் கொண்டு கருதுகோள்களை அடிப்படையாகக் கொண்டுள்ளது. திட்டத்தின் நீண்டகால தன்மை காரணமாக அத்தகைய மதிப்பீடுகள் குறிப்பிடத்தக்களவு நிச்சயமற்ற தன்மைக்கு உட்பட்டனவாகவுள்ளன. (குறிப்பு 2.4.14 இணைப் பார்க்கவும்)

(ii) காணி மற்றும் கட்டடத்தின் மீள்மதிப்பீடு

காணி மற்றும் கட்டடங்கள், சுதந்திரமான தகுதி வாய்ந்த மதிப்பீட்டாளரொருவரின் பணியினைப் பயன்படுத்தி மீள்மதிப்பீடு செய்யப்பட்ட தொகையில் அறவிடப்படுகின்றன. அத்தகைய மதிப்பீட்டாளர் சந்தைப் பெறுமதியினைத் தீர்மானிப்பதற்கு கருதுகோள்களையும் மதிப்பீட்டு தொழில்நுட்பங்களையும் பயன்படுத்துகின்றார். மதிப்பீட்டிற்கான அடிப்படைக் குறிப்பு 3இல் வெளிப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

2.4 குறிப்பிடத்தக்க கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளின் தொகுப்பு

2.4.1 வெளிநாட்டு நாணய மாற்று

நிதியியல்கூற்றுக்கள் கம்பனியின் தொழிற்பாட்டு மற்றும் சமர்ப்பித்தல் நாணயமான இலங்கை ரூபாவில் காட்டப்பட்டுள்ளன. வெளிநாட்டு நாணயங்களிலான கொடுக்கல்வாங்கல்கள், ஆரம்பத்தில் கொடுக்கல்வாங்கல் திகதியிலுள்ளவாறான தொழிற்பாட்டு நாணய வீதத்தில் பதிவு செய்யப்படுகின்றன. வெளிநாட்டு நாணயத்தில் குறித்துரைக்கப்பட்ட நாணயச் சொத்துக்களும் பொறுப்புக்களும் ஐந்தொகை நாளில் நிலவும் செலவாணியின் தொழிற்பாட்டு நாணய வீதத்தில் மீள மாற்றப்படுகின்றன. அதன் மூலம் தோன்றிய வெளிநாட்டுச் செலவாணி இலாபம் மற்றும் இழப்புக்கள் வருமானக்கூற்றில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன. வெளிநாட்டு நாணயத்தில் வரலாற்று ரீதியான செலவின் நியதிகளில் அறவிடப்பட்ட நாணயமல்லா விடயங்கள் ஆரம்ப கொடுக்கல்வாங்கல் திகதியிலுள்ளவாறான செலவாணி வீதத்தினைப் பயன்படுத்தி மாற்றல் செய்யப்பட்டன.

2.4.2 வரி விதிப்பு

(i) நடைமுறை வருமான வரி

கம்பனி

(அ) உள்ளூர் வரி விதிப்பு

1994 ஓகத்தில் கம்பனிக்கு பாரிய சிறப்பு நிலைக் கம்பனி என்ற அந்தஸ்து இலங்கை முதலீட்டுச் சபையினால் வழங்கப்பட்டது. அது அப்போதைய கால கட்டத்தில் காணப்பட்ட வரி விலக்கினை 1998 மார்ச் 31ஆம் நாள் வரை நிறுத்தது. 1998 மார்ச்சில் இலங்கை முதலீட்டுச் சபை வரி விலக்கினை 2013 மார்ச் 31 வரை மேலும் நிறுத்தது. 2011ஆம் ஆண்டின் 22ஆம் இலக்க உள்நாட்டரசிறைச் சட்டத்தின் ஏற்பாடுகளின் மூலம் திருத்தப்பட்டவாறான 2006ஆம் ஆண்டின் 10ஆம் இலக்க உள்நாட்டரசிறைச் சட்டத்தின் ஏற்பாடுகளின் கீழ் 2011 பெப்பருவரியில் கம்பனி அதன் வியாபார நடவடிக்கைகள் அனைத்திற்கும் 2011 ஏப்பிரல் 1இலிருந்து 2021 மார்ச் 31 வரையான 10 ஆண்டு காலப்பகுதிக்கு வரி விலக்கினைப் பெற்றது.

(ஆ) வெளிநாட்டு வரி விதிப்பு

கம்பனி இரட்டை வரி விதிப்பு உடன்படிக்கைகள் இல்லாத நாடுகளில் மேற்கொள்கின்ற அதன் வெளிநாட்டுத் தொழிற்பாடுகளுக்கு வரி செலுத்துவதற்குப் பொறுப்புடையதாகும். எனினும், கம்பனிக்கு வரி இழப்புக்களை முன்கொண்டு செல்லத்தக்க

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

வசதி கிடைக்கத்தக்கதாக இருப்பதனால் நடப்பாண்டில் வரி செலுத்தும் பொறுப்பு எதுவுமில்லை.

துணை நிறுவனம் - சிறிலங்கை கேட்டரிங் லிமிடெட்

வருமான வரிச் செலவினம் நடப்பு மற்றும் பிற்போடப்பட்ட வரி இரண்டினையும் உள்ளடக்குகிறது. வருமான வரிச் செலவினம் என்பது பங்கு மூலதனத்தில் நேரடியாக அங்கீகரிக்கப்பட்ட விடயங்கள் தொடர்பானவற்றின் அளவு வரையானவை தவிர்த்த இலாபம் அல்லது இழப்பில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது. இவ்விடயத்தினைப் பொறுத்தவரை இது பங்கு மூலதனத்தில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

நடைமுறை வரி என்பது ஆக்கப்பட்ட வரி வீதங்கள் அல்லது பின்னர் அறிக்கையிடும் திகதியில் ஆக்கப்பட்டவைகள் மற்றும் முன்னைய ஆண்டுகள் தொடர்பாக செலுத்தப்பட்டதற்கு வரிக்கு செய்யப்பட்ட ஏதேனும் சீராக்கங்களைப் பயன்படுத்தி இவ்வாண்டிற்காக வரி விதிக்கத்தக்க வருமானத்தின் மீது செலுத்தப்பட வேண்டிய வரியாகும்.

முதலீட்டுச் சபையுடனான உடன்படிக்கையின்படி வானூர்திகளின் சமயலறை மற்றும் மாறிச் செல்லும் பயணிகளுக்கான உணவகம் என்பனவற்றிலிருந்தான வருமானங்களுக்கு 2021 மே 31ஆம் நாள் வரை விலக்களிக்கப்பட்டுள்ளது. ஏனைய மூலங்களிலிருந்தான வருமானம் வழமையான வரி வீதத்திற்கு உட்பட்டனவாகும்.

(ii) பிற்போடப்பட்ட வருமான வரி

பிற்போடப்பட்ட வருமான வரியானது, சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புக்களின் வரித்தளங்கள் மற்றும் நிதியியல் அறிக்கையில் நோக்கங்களுக்காக அவற்றின் ஏட்டுப் பெறுமதி என்பனவற்றிற்கிடையில் அறிக்கையிடும் திகதியன்று காணப்படும் தற்காலிக வேறுபாடுகளின் மீதான பொறுப்பு முறைகளைப் பயன்படுத்தி ஏற்பாடு செய்யப்படுகின்றது.

2.4.3 சொத்துக்கள், பொறிகள் மற்றும் சாதனங்கள்

(அ) கிரயம் மற்றும் மதிப்பீடு

சொத்துக்கள், பொறிகள் மற்றும் சாதனங்கள் என்பன ஆரம்பத்தில் கிரயத்தில் பதிவு செய்யப்படுகின்றன. கிரயத்தினை உள்ளடக்கிய

செலவினம் கொள்வனவில் உடனடியாக சேர்க்கப்படுகின்றன. சொத்துக்கள், பொறிகள் மற்றும் சாதனங்கள் பின்னர் மீள் மதிப்பீடு செய்யப்படுகையில் அத்தகைய மீள் மதிப்பீடு செய்யப்பட்ட சொத்துக்கள், பொறிகள் மற்றும் சாதனங்கள் பின்னர் அவற்றின் மீது இடம்பெற்ற தேய்மானங்கள் மற்றும் பழுதறும்ம்தன்மை ஏதுமிருப்பின் அதனைக் கழித்து மீள் மதிப்பீட்டுத் தொகைக்கு கொண்டு செல்லப்படுகிறது. மற்றைய அனைத்துச் சொத்துக்கள், பொறிகள் மற்றும் சாதனங்கள் தேய்மானங்கள் அத்துடன்/ அல்லது ஒன்றுசேர்ந்த பெறுமதி இழப்புகள் ஏதுமிருப்பின் அதனைக் கழித்த வரலாற்றுக் கிரயத்தில் குறிப்பிடப்படுகின்றன.

ஒரு சொத்து மீள்மதிப்பிடப்படும் பொழுது, ஏதாவது மீள்மதிப்பு மிகையானது ஏனைய ஒன்றுசேர்ந்த வருமானத்தில் இனங்காணப்படுவதோடு, சொத்து மீள்மதிப்பு ஒதுக்கில் உரிமை மூலதனத்துடன் ஒன்றுசேர்க்கப்படும். எனினும், அதே சொத்தானது வருமானக் கூற்றில் முன்னர் இனங்காணப்பட்ட மீள்மதிப்பீட்டு குறைவை நேர மாற்றிடு செய்யும் சந்தர்ப்பத்தில், அதிகரிப்பானது வருமானக் கூற்றில் இனங்காணப்படும். மீள்மதிப்பு பற்றாக்குறையானது, இது சொத்து மீள்மதிப்பீட்டு ஒதுக்கிலுள்ள அதே சொத்தின் ஏற்கனவேயிருக்கும் மிகையை எதிரீடு செய்யும் சந்தர்ப்பத்தைத் தவிர, மற்றைய சந்தர்ப்பங்களில் வருமானக் கூற்றில் இனங்காணப்படும்.

மீள்மதிப்பீடு செய்யப்பட்ட சொத்துக்களின் நியாயப் பெறுமதி ஏட்டுப் பெறுமதித் தொகையிலிருந்தும் பெருமளவிற்கு வேறுபடவில்லை என்பதனை உறுதிப்படுத்துவதற்காக மதிப்பீடுகள் போதுமானளவிற்கு அடிக்கடி மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. அதன் பின்னர் ஏற்படும் கிரயங்கள் இவ்விடயங்களுடன் இணைந்த எதிர்காலப் பொருளாதாரப் பயன்கள் கம்பனிக்கு பாய்வதற்கும் கிரயத்தினை நம்பகரமான முறையில் அறவிடத்தக்கதாகவும் இருக்கும் சாத்தியத்தில் மட்டும் பொருத்தமான விதத்தில் சொத்துக்களின் கொண்டு செல்லப்படும் தொகையில் அல்லது தனியானதொரு சொத்தாக உள்ளடக்கப்படுகின்றன.

பழுதுபார்த்தல்கள் மற்றும் பராமரிப்புச் செலவுகள் அவை உறுப்பிட்ட

காலப்பகுதிக்குரிய வருமானக்கூற்றில் விதிக்கப்படுகின்றன. சொத்துக்கள், பொறிகள் மற்றும் சாதனங்கள் மற்றைய பல விடயங்களுடன் பின்வருவனவற்றையும் உள்ளடக்குகின்றன:

(i) மீண்டும் மீண்டும் பயன்படுத்தக்கூடிய விமான உதிரிப்பாகங்கள்

உருவச் சொத்துக்களாக கருதப்படுகின்ற மீண்டும் மீண்டும் பயன்படுத்தக்கூடிய விமான உதிரிப்பாகங்கள் ஆரம்பத்தில் கிரயத்தில் பதிவு செய்யப்படுவதுடன் மதிப்பிடப்பட்ட அதன் பயன்பாட்டு ஆயுள் காலப்பகுதியில் தேய்வடைகின்றது. இவ்விடயம் “விமானம் தொடர்பான சாதனங்கள்” என்ற தொகுதியின் கீழ் உள்ளடக்கப்படுகிறது.

(ii) செயற்பாட்டிலுள்ள மூலதனத் தொழிற்பாடு

செயற்பாட்டிலுள்ள மூலதனத் தொழிற்பாட்டுக் கிரயத்தில் காட்டப்படுவதுடன் இது கொள்வனவு செய்யப்பட்ட நாளிலிருந்து அது ஆரம்பிக்கப்படும் நாள் வரையில் ஏற்பட்ட அனைத்துச் செலவுகளையும் உள்ளடக்குகிறது. தொழிற்பாடும் பொழுது, செயற்பாட்டிலுள்ள தொழிற்பாடு மூலதனம் சொத்துக்கள், பொறிகள் மற்றும் சாதனங்களின் கீழ் பொருத்தமான வகைக்கு மாற்றல் செய்யப்படுவதுடன் மதிப்பிடப்பட்ட பயனுள்ள ஆயுள் காலப்பகுதிக்கு தேய்மானம் செய்யப்படுகிறது.

(ஆ) தேய்மானம்

தேய்மானத்திற்கான ஏற்பாடுகள் இறையிலி நிலம் தவிர்த்த அனைத்துச் சொத்துக்கள் பொறிகள் மற்றும் சாதனங்களின் கிரயம் அல்லது மதிப்பீட்டின் மீது நேர்கோட்டு முறையினைப் பயன்படுத்தி கணிக்கப்படுகின்றன. சமமான தவணைகளின் மூலம் பின்வரும் மதிப்பிடப்பட்ட பயன்மிக ஆயுள் காலப்பகுதியில் அத்தகைய தொகையினைப் பதிவுப்பதற்காக இவை மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

விமானத்துடன் தொடர்புபட்ட சாதனங்கள்	- 8 ஆண்டுகளுக்குக் குறைவாக அல்லது குத்தகைக் காலப்பகுதி
பொறி மற்றும் சாதனங்கள்	- சாதனங்களினது வகையின் அடிப்படையில் 1 ஆண்டிலிருந்து 10 ஆண்டுகள் வீச்சினைக் கொண்ட காலப்பகுதி
கட்டிடங்கள்	- உயர்ந்தபட்சம் 20 ஆண்டுகள் என்ற நியதிக்குட்பட்டு எதிர்பார்க்கப்படும் பயன்மிக காலப்பகுதி

எஞ்சிய பெறுமதி மற்றும் பயன்மிக ஆயுள்காலத் தேய்மான முறையானது ஒவ்வொரு அறிக்கையிடும் திகதியிலும் மீளாய்வு செய்யப்பட்டு பொருத்தமானவிடத்து மீளாய்வு செய்யப்பட்டு சீராக்கப்பட்டது.

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

3. சொத்து, பொறி மற்றும் சாதனம்

3.1 குழுமம்

	காணி, கட்டடங் கள்	பொறி மற்றும் சாதனம்	தொழிற்பாட்டு குத்தகைகளி லான விமானங் களுக்குச் செய்யப்பட்ட திருத்தங்கள்	விமானத் துடன் தொடர்பான சாதனங்கள்	குத்தகையின் கீழ் உள்ள பொறி மற்றும் சாதனம்	முற் பணங்கள்/ செயற்பாட்டி லுள்ள மூலதனம்	மொத்தம்
	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.
செலவு/மீள்மதிப்பீடு							
2013 ஏப்பிரல் 01ஆம் நாளன்று உள்ளவாறான மீதி	3,525.81	5,349.44	3,133.31	6,301.94	1,208.03	556.09	20,074.62
கொள்வனவு/மாற்றியமைத் தல்கள்/மீள்மதிப்பீடு	338.24	777.78	415.49	593.22	1,431.58	194.13	3,750.44
மாற்றல்கள்/சீராக்கங்கள்	110.22	17.15	(0.02)	(2.56)	-	(673.51)	(548.72)
விற்பனைகள்/அகற்றல்கள்	(2.84)	(41.41)	(347.09)	-	-	-	(391.34)
2014 மார்ச் 31இல் உள்ளவாறான மீதி	3,971.43	6,102.96	3,201.69	6,892.60	2,639.61	76.71	22,885.00
ஒன்றுசேர்ந்த தேய்மானம்							
2013 ஏப்பிரல் 01இல் உள்ளவாறான மீதி	563.25	4,160.66	1,830.51	4,974.06	164.51	-	11,692.99
ஆண்டிற்கான கட்டணம்	199.69	451.10	561.39	303.10	210.41	-	1,725.69
மாற்றல்கள்/சீராக்கங்கள்	-	2.33	-	(0.41)	-	-	1.92
விற்பனைகள்/அகற்றல்கள்	(2.84)	(41.41)	(347.09)	-	-	-	(391.34)
2014 மார்ச் 31இல் உள்ளவாறான மீதி	760.10	4,572.68	2,044.81	5,276.75	374.92	-	13,029.26
2014 மார்ச்சில் 31இல் உள்ளவாறு தேறிய ஏட்டுப் பெறுமதி	3,211.33	1,530.28	1,156.88	1,615.85	2,264.69	76.71	9,855.74
2013 மார்ச்சில் 31இல் உள்ளவாறு தேறிய ஏட்டுப் பெறுமதி	2,962.56	1,188.78	1,302.80	1,327.88	1,043.52	556.09	8,381.63

3.2 (அ) கடந்த நிதியாண்டில், கம்பனியின் சொத்து, பொறி மற்றும் சாதனங்கள் என்பன சந்தைப் பெறுமதியில் தனிப்பட்ட மதிப்பீட்டாளரான திரு ரஞ்சன் ஜே சமரகூனினால் சந்தையை அடிப்படையாகக் கொண்ட சான்றுகள் மற்றும் தேய்மான அகற்றல் அடிப்படையில் மீள்மதிப்பீடு செய்யப்பட்டன. அத்தகைய மீள் மதிப்பீட்டின் பெறுபேறுகள் 2012 பெப்புருவரியிலிருந்து நடைமுறைக்கு வரும் விதத்தில் இந்நிதியியல் கூற்றுக்களில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளன. மீள் மதிப்பீட்டிலிருந்து தோன்றிய மிகை மீள் மதிப்பீட்டு ஒதுக்கிற்கு மாற்றல் செய்யப்பட்டன.

2011 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான துணைக் கம்பனியினது சொத்துக்கள், பொறிகள் மற்றும் சாதனங்களின் சந்தைப் பெறுமதி தனிப்பட்ட மதிப்பீட்டாளரான திரு. பி.பி. கல்கலகெதரவினால் மீள்மதிப்பீடு செய்யப்பட்டு நிர்ணயிக்கப்பட்டன. காணியும் கட்டடமும் தேறிய வருமான அடிப்படையில் மதிப்பிடப்பட்டதுடன், எஞ்சிய பொறிகளும் சாதனங்களும் தேய்மான மீள்அகற்றல் செலவு அடிப்படையில் மதிப்பிடப்பட்டன. அத்தகைய மீள்மதிப்பீட்டின் பெறுபேறுகள் 2010 திசம்பரில் நடைமுறைக்கு வந்த நாளிலிருந்து இந்நிதியியல் கூற்றுக்களில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளன. மீள்மதிப்பீட்டிலிருந்து தோன்றிய மிகை மீள்மதிப்பீட்டு ஒதுக்கிற்கு மாற்றல் செய்யப்பட்டன.

(ஆ) இவ்வாண்டில், குழுமம் கொள்வனவு செய்த சொத்துக்கள், பொறிகள் மற்றும் சாதனங்களின் ஒன்றுசேர்ந்த பெறுமதி ரூ. 3,201.72 மில்லியன்களாகும் (2013 - ரூ.2,091.84 மில்லியன்) சொத்துக்கள், பொறிகள் மற்றும் சாதனங்களின் கொள்வனவிற்காக இவ்வாண்டில் செய்யப்பட்ட காசுக் கொடுப்பனவுகள் ரூ.1,770.87 மில்லியன் (2013 - ரூ.2,021.85 மில்லியன்).

(இ) குழுமத்தின் சொத்துக்கள், பொறிகள் மற்றும் கருவிகள் முழுமையாக தேய்மானமடைந்த சொத்துக்களை உள்ளடக்கி மொத்தமாக ரூ.7,518.51 மில்லியன்களாகக் (2013 - ரூ.8,456.14 மில்லியன்) காணப்பட்டன.

2014 மாச்சு 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

3.3 கம்பனி

	காணி, கட்டடங்கள் ரூ. மில்.	பொறி மற்றும் சாதனம் ரூ. மில்.	தொழிற்பாட்டு குத்தகைகள் லான விமானங்களுக்குச் செய்யப்பட்ட திருத்தங்கள் ரூ. மில்.	விமானத் துடன் தொடர்பான சாதனங்கள் ரூ. மில்.	குத்தகையின் கீழ் உள்ள பொறி மற்றும் சாதனம் ரூ. மில்.	முற் பணங்கள்/ செயற்பாட்டில் உள்ள மூலதனம் ரூ. மில்.	மொத்தம் ரூ. மில்.
செலவு/மீள்மதிப்பீடு							
2013 ஏப்பிரல் 01ஆம் நாளன்று உள்ளவாறான மீதி	2,270.57	4,311.09	3,133.31	6,301.94	1,208.03	500.97	17,725.91
கொள்வனவு/மாற்றியமைத்தல்கள்/மீள்மதிப்பீடு	326.90	745.06	415.49	593.22	1,431.58	194.13	3,706.38
மாற்றல்கள்/சீராக்கங்கள்	110.22	17.15	(0.02)	(2.56)	-	(621.74)	(496.95)
விற்பனைகள்/அகற்றல்கள்	(2.84)	(41.41)	(347.09)	-	-	-	(391.34)
2014 மாச்சு 31இல் உள்ளவாறான மீதி	2,704.85	5,031.89	3,201.69	6,892.60	2,639.61	73.36	20,544.00
ஒன்றுசேர்ந்த தேய்மானம்							
2013 ஏப்பிரல் 01இல் உள்ளவாறான மீதி	430.82	3,719.05	1,830.51	4,974.06	164.51	-	11,118.95
ஆண்டிற்கான கட்டணம்	133.70	234.55	561.39	303.10	210.41	-	1,443.15
மாற்றல்கள்/சீராக்கங்கள்	-	2.33	-	(0.41)	-	-	1.92
விற்பனைகள்/அகற்றல்கள்	(2.84)	(41.41)	(347.09)	-	-	-	(391.34)
2014 மாச்சு 31இல் உள்ளவாறான மீதி	561.68	3,914.52	2,044.81	5,276.75	374.92	-	12,172.68
2014 மாச்சில் 31இல் உள்ளவாறு தேறிய ஏட்டுப் பெறுமதி	2,143.17	1,117.37	1,156.88	1,615.85	2,264.69	73.36	8,371.32
2013 மாச்சில் 31இல் உள்ளவாறு தேறிய ஏட்டுப் பெறுமதி	1,839.75	592.04	1,302.80	1,327.88	1,043.52	500.97	6,606.96

3.4 (அ) கம்பனியினது சொத்துக்கள், பொறிகள் மற்றும் சாதனங்களின் சந்தைப் பெறுமதி தனிப்பட்ட மதிப்பீட்டாளரான திரு. ரஞ்சன் ஜே சமரகனினால் தேய்மான அகற்றல் அடிப்படையில் மீள்மதிப்பீடு செய்யப்பட்டு நிர்ணயிக்கப்பட்டன. காணியும் கட்டடமும் தேறிய வருமான அடிப்படையில் மதிப்பிடப்பட்டதுடன் எஞ்சிய பொறிகளும் சாதனங்களும் தேய்மான அகற்றல் செலவு அடிப்படையில் மதிப்பிடப்பட்டன. அத்தகைய மீள்மதிப்பீட்டின் பெறுபேறுகள் 2012 பெப்புருவரியில் நடைமுறைக்கு வந்த நாளிலிருந்து இந்நிதியியல் கூற்றுக்களில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளன. மீள்மதிப்பீட்டிலிருந்து தோன்றிய மிகை மீள்மதிப்பீட்டு ஒதுக்கிற்கு மாற்றல் செய்யப்பட்டன. நிதியியல் கூற்றுக்களில் உள்ளடக்கப்பட்டிருக்கக் கூடிய மீள்மதிப்பிடப்பட்ட சொத்துக்களின் கொண்டு செல்லப்பட்ட தொகைச் சொத்துக்கள் கிரயமற்ற தேய்மானத்தில் பின்வருமாறு கொண்டு செல்லப்பட்டன:

சொத்துக்களின் வகுப்பு	செலவு ரூ. மில்.	சொத்துக்கள் கிரயத்தில் கொண்டு செல்லப்பட்டிருக்குமாயின் ஒன்றுசேர்ந்த தேய்மானம் ரூ. மில்.	கொண்டு செல்லப்படும் தேறிய தொகை		
			2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.	2012 ரூ. மில்.
காணி மற்றும் கட்டடங்கள்	1,176.97	374.36	802.61	852.74	898.82

(ஆ) இவ்வாண்டில், குழுவும் கொள்வனவு செய்த சொத்துக்கள், பொறிகள் மற்றும் சாதனங்களின் ஒன்ற சேர்ந்த பெறுமதி ரூ. 3,209.43 மில்லியன்களாகும் (2013 - ரூ.2,029.20 மில்லியன்) சொத்துக்கள், பொறிகள் மற்றும் சாதனங்களின் கொள்வனவிற்காக இவ்வாண்டில் செய்யப்பட்ட காசுக் கொடுப்பனவுகள் ரூ.1,725.90 மில்லியன் (2013 - ரூ.1,904.44 மில்லியன்).

(இ) குழுமத்தின் சொத்துக்கள், பொறிகள் மற்றும் கருவிகள் முழுமையாக தேய்மானமடைந்த சொத்துக்களை உள்ளடக்கி மொத்தமாக ரூ.7,515.20 மில்லியன்களை (2013 - ரூ.8,456.14 மில்லியன்) கொண்டிருந்தது.

2014 மாச்சு 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

4. விமானத்தினை விநியோகிப்பதற்கு முன்னரான கொடுப்பனவு

வழங்கலுக்கு முன்னரான கொடுப்பனவுகள் 2014 இற்கும் 2021இற்குமிடையில் ஆறு A330-300 மற்றும் நான்கு A350-900 விமானங்களைக் கொள்வனவு செய்வதற்காக எயார்பஸ்கடன் செய்து கொண்ட கொள்வனவு உடன்படிக்கையின் அடிப்படையில் கம்பனியில் மேற்கொள்ளப்பட்ட வழங்கலுக்கு முன்னரான கொடுப்பனவுகளை உள்ளடக்குகிறது. ரூ.2,745.74 மில்லியன் கொண்ட வழங்கலுக்கு முன்னரான கொடுப்பனவுகள் வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய பெறத்தக்கவைகளின் கீழ் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளன.

5. விமானப் பேணல் ஒதுக்கு

	குறியீடு	குழுமம்/கம்பனி	
		2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.
ஏப்பிரல் 1இல் உள்ளவாறு மீதி		21,737.58	18,658.19
கொடுப்பனவுகள்		8,739.21	8,559.36
சீராக்கங்கள்		(123.47)	24.07
அறவிடல்கள்		(4,916.86)	(5,261.48)
தேறல் செய்யப்படாத செலாவணி (இழப்பு)/இலாபம்		825.19	(242.56)
		26,261.65	21,737.58
கழி: ஐயத்திற்குரிய அறவிடல்களுக்கான ஏற்பாடுகள்	5.2	(9,526.93)	(1,835.65)
மாச்சு 31இல் உள்ளவாறு தேறிய அறவிடல் மீதி	5.1	16,734.72	19,901.93

5.1 நடைமுறை/நடைமுறையல்லாப் பகுப்பாய்வு

	மொத்தம்	ஐயத்திற்குரிய அறவிடல் களுக்கான ஏற்பாடு	தேறிய	ஓரண்டிற்குள் அறவிடத்தக்க தொகை	ஓரண்டிற்குப் பின்னர் அறவிடத்தக்க தொகை
	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.
2014 ஏப்பிரல் 1இல் உள்ளவாறு மீதி	26,261.65	(9,526.93)	16,734.72	9,384.01	7,350.71
2013 மாச்சு 31இல் உள்ளவாறு மீதி	21,737.58	(1,835.65)	19,901.93	6,331.17	13,570.76

5.2 பெறமதி இழப்பிற்கான ஏற்பாட்டின் அசைவுகள்

	குழுமம்/கம்பனி	
	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.
ஏப்பிரல் 1இல் உள்ளவாறு மீதி	1,835.65	840.57
இவ்வாண்டில் விதிக்கப்பட்டவை	3,061.11	1,056.72
எதிர்காலப் பேயல் மற்றும் பழுதுபார்த்தல் செலவிற்கான ஏற்பாடுகளுக்கெதிரான விதிப்புக்கள்	4,566.46	—
தேறல் செய்யப்படாத செலாவணி (இலாபம்)/இழப்பு	63.71	(61.64)
மாச்சு 31இல் உள்ளவாறு மீதி	9,526.93	1,835.65

2014 மார்ச்சு 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

6. அருவச் சொத்துக்கள்

	குழுமம்			கம்பனி		
	மென்பொருள் ரூ. மில்.	செயற்பாட்டி லுள்ள மூலதனம் ரூ. மில்.	மொத்தம் 2014 ரூ. மில்.	மென்பொருள் ரூ. மில்.	செயற்பாட்டி லுள்ள மூலதனம் ரூ. மில்.	மொத்தம் 2014 ரூ. மில்.
கணனி மென்பொருள்						
செலவு						
ஏப்பிரல் 01இல் உள்ளவாறு மீதி	699.81	93.43	793.24	671.29	93.43	764.72
கொள்வனவுகள்/திருத்தியமைத்தல்கள்	2,360.96	470.76	2,831.72	2,354.82	470.76	2,825.58
மாற்றல்கள்/சீராக்கங்கள்	32.95	(535.70)	(502.75)	32.95	(535.70)	(502.75)
அகற்றல்கள்	(223.07)	(5.76)	(228.83)	(223.07)	(5.76)	(228.83)
மார்ச்சு 31இல் உள்ளவாறு மீதி	2,870.65	22.73	2,893.38	2,835.99	22.73	2,858.72
ஒன்றுசேர்ந்த பதிவழிப்பு						
ஏப்பிரல் 01இல் உள்ளவாறான மீதி	642.33	–	642.33	613.98	–	613.98
ஆண்டிற்கான கட்டணம்	157.95	–	157.95	157.56	–	157.56
மாற்றல்கள்/சீராக்கங்கள்	1.86	–	1.86	1.86	–	1.86
அகற்றல்கள்	(221.97)	–	(221.97)	(221.97)	–	(221.97)
மார்ச்சு 31இல் உள்ளவாறு மீதி	580.17	–	580.17	551.43	–	551.43
2014 மார்ச்சு 31இல் உள்ளவாறு தேறிய ஏட்டுப் பெறுமதி	2,290.48	22.73	2,313.21	2,284.56	22.73	2,307.29
2013 மார்ச்சு 31இல் உள்ளவாறு தேறிய ஏட்டுப் பெறுமதி	57.48	93.43	150.91	57.31	93.43	150.74

குழுமத்தின்/கம்பனியின் அருவச் சொத்துக்கள் பதிவழிக்கப்பட்ட மொத்தத் தொகையான ரூ.409.56 மில்லியன் (2013 - ரூ.538.56 மில்லியன்) கொண்ட முழுத்தொகையினையும் உள்ளடக்கியிருந்தது.

7. முதலீடுகள்

7.1 நடைமுறையிலுள்ள முதலீடுகள்

	குழுமம்		கம்பனி	
	2014 கிரயம் ரூ. மில்.	2013 கிரயம் ரூ. மில்.	2014 கிரயம் ரூ. மில்.	2013 கிரயம் ரூ. மில்.
விற்பனைக்குக் கிடைக்கத்தக்கதாகவுள்ள முதலீடுகள்				
திறைசேரி முறிகளிலுள்ள முதலீடு	7.3	–	25,597.78	–
				25,597.78

2014 மார்ச்சு 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

7.2 நடைமுறையல்லாத முதலீடுகள்

	குழுமம்		கம்பனி	
	2014 கிரயம் ரூ. மில்.	2013 கிரயம் ரூ. மில்.	2014 கிரயம் ரூ. மில்.	2013 கிரயம் ரூ. மில்.
இலங்கையிலுள்ள துணை நிறுவனங்களில் முதலீடுகள்				
- சிறிலங்கன் கேட்டரிங் லிமிடெட் 100% உடமை	-	-	42.24	42.24
ஐபிஎஸ்பிஎஸ் பெறுமதி தேறிய சொத்துப் பெறுமதியை அடிப்படையாகக் கொண்டது ரூ.4.65 பில்லியன் (2013 - ரூ.3.7 பில்லியன்)ஸ்				
- எயர்லங்கா (பிறைவேற்) லிமிடெட் (40,000 பங்குகள்)*	0.40	0.40	0.20	0.20
	0.40	0.40	42.44	42.44

*எயர்லங்கா (பிறைவேற்) லிமிடெட்டின் 50 சதவீதப் பங்குகள் கம்பனி வசமும் எஞ்சிய 50 சதவீதம் துணைக் கம்பனி வசமுள்ளன. எயர்லங்கா (பிறைவேற்) லிமிடெட் ஆரம்பத்திலிருந்தே இயங்காத கம்பனியாக இருக்கிறது.

7.3 திறைசேரி முறிகளிலான முதலீடுகளின் விபரங்கள் பின்வருமாறு:

முதலீட்டின் கிரயம்	முதலீட்டின் பெறுமதி	முதலீட்டின் திகதி	கூப்பன் வட்டி வீதம்	முடிபுப் பெறுமதி	
				2014 மார்ச்சு 31	2013 மார்ச்சு 31
ரூ. மில்.	ரூ. மில்.		%	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.
முறிகள்					
8.00% 2017A	14,286.32	15,423.08	1 சன 017	8.00	-
8.5% 2018D	12,600.08	13,125.40	31 மே 2018	8.50	-
					25,597.78

8. இருப்புக்கள்

குறிப்பு	குழுமம்		கம்பனி	
	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.
நுகரத்தக்கவை மற்றும் உதிரிகள்	5,568.10	5,408.72	5,474.06	5,308.73
மூலப்பொருட்கள்	201.98	261.45	-	-
தீர்வையற்ற வணிகப்பொருட்கள்	2.21	2.37	2.21	2.37
கழி: மெதுவாக அசையும் இருப்புக்களுக்கான ஒதுக்கம்	8.1	(732.06)	(726.53)	(646.21)
	5,040.23	5,021.85	4,749.74	4,664.89

8.1 மெதுவாக அசையும் இருப்புக்களுக்கான ஏற்பாடு

ஏப்பிரல் 01இல் உள்ளவாறு மீதி	(650.69)	(584.28)	(646.21)	(579.80)
இவ்வாண்டில் செய்யப்பட்ட ஏற்பாடு	(303.83)	(211.07)	(302.78)	(211.07)
இவ்வாண்டில் பதிவழிக்கப்பட்டவை	222.46	144.66	222.46	144.66
மார்ச்சு 31இல் உள்ளவாறு மீதி	(732.06)	(650.69)	(726.53)	(646.21)

2014 மார்ச்சு 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

9. வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய பெறத்தக்கவை

குறிப்பு	குழுமம்		கம்பனி	
	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.
வர்த்தகத்திலிருந்து பெறத்தக்கவை	11,017.39	11,769.97	10,168.27	11,154.97
கழி: ஐயத்திற்கான கடன்பாடுகளுக்கான ஏற்பாடுகள்	9.2	(384.04)	(380.61)	(261.86)
	10,633.35	11,483.44	9,787.66	10,893.11
ஏனைய கடன்பட்டோர்	193.68	962.65	193.68	962.65
விமானத்தினை விநியோகிப்பதற்கு முன்னரான கொடுப்பனவு	2,745.75	–	2,745.75	–
வைப்புக்கள், முற்பணங்கள் மற்றும் முற்கொடுப்பனவுகள்	3,445.39	2,792.04	3,176.86	2,589.28
	17,018.17	15,238.13	15,903.95	14,445.04
கம்பனி அலுவலர்களுக்கான கடன்கள், முற்பணங்கள்	9.3	73.49	55.54	64.81
	17,091.66	15,320.25	15,959.49	14,509.85

வர்த்தகத்திலிருந்து பெறத்தக்கவை வட்டி உழைக்காதவை என்பதுடன் பொதுவாக 30 நாள் கொடுகடன் காலத்தையும் கொண்டவை.

9.1 வர்த்தகத்திலிருந்து பெறத்தக்கவைகளின் கால ரீதியான பகுப்பாய்வு மார்ச்சு 31இல் உள்ளவாறு கீழே தரப்படுகிறது:

2014 மார்ச்சு 31இல் உள்ளவாறு கம்பனி தொடர்பான ரூ.380.61 மில்லியன் கொண்ட வர்த்தகத்திலிருந்து பெறத்தக்க ஆரம்பத் தொகையொன்றும் குழுமம் தொடர்பான ரூ.384.04 மில்லியனும் பெறுமதி இழந்தனவாக இருந்ததுடன் முழுமையாகவும் வழங்கப்பட்டிருந்தன. வர்த்தகத்திலிருந்து பெறப்பட்டவற்றின் பெறுமதி இழப்புத்தன்மையில் ஏற்பட்ட அசைவினை கீழே குறிப்பு 9.2இல் பார்க்கவும்.

மொத்தம்	தவணைக் கட்டணம் கட்டப்படாதவை அல்லாதவைபும் பெறுமதி இழப்பு ஏற்படாதவைபும்		தவணைக் கட்டணம் கட்டப்படாதவை எனினும் பெறுமதி இழப்பு ஏற்படாதவை			
	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	30 - 60 ரூ. மில்.	61 - 90 ரூ. மில்.	91 - 180 ரூ. மில்.	>180 ரூ. மில்.
2014 மார்ச்சு 31இல் உள்ளவாறு மீதி						
கம்பனி	9,787.66	8,782.00	51.19	120.39	211.28	622.80
குழுமம்	10,633.35	9,399.42	195.39	140.25	271.53	626.76

9.2 ஐயத்திற்குரிய கடன்பாடுகளுக்கான ஏற்பாடுகளின் அசைவு

	குழுமம்	கம்பனி
	2014 ரூ. மில்.	2014 ரூ. மில்.
ஏப்பிரல் 01இல் உள்ளவாறு மீதி	286.53	261.86
ஆண்டிற்கான ஏற்பாடு	97.51	118.75
மார்ச்சு 31இல் உள்ளவாறு மீதி	384.04	380.61

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

9.3 கம்பனி அலுவலர்களுக்கான கடன்கள்

கீழே தரப்பட்டுள்ளவை கம்பனி அலுவலர்களுக்கு ரூ.20,000 இனை விஞ்சிய வழங்கப்பட்ட கடன்களின் விபரங்கள்:

	குழுவும்		கம்பனி	
	2014	2013	2014	2013
	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.
ஏப்பிரல் 01இல் உள்ளவாறு மீதி	2.89	21.65	2.14	2.26
இவ்வாண்டில் வழங்கப்பட்ட கடன்கள்	2.80	3.44	-	2.10
மீள்கொடுப்பனவுகள்	(4.17)	(22.20)	(1.40)	(2.22)
மார்ச் 31இல் உள்ளவாறு மீதி	1.52	2.89	0.74	2.14

10. காசுப்பாய்ச்சல் கூற்றிலுள்ள காசு மற்றும் காசிற்சுச் சமமானவைகள்

காசு மற்றும் காசிற்சுச் சமமானவைகளின் கூறுகள்

	குறிப்பு	குழுவும்		கம்பனி	
		2014	2013	2014	2013
		ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.
10.1 சாதகமான காசு மற்றும் காசிற்சுச் சமமான மீதிகள்					
காசு மற்றும் வங்கி மீதிகள்		5,500.14	2,887.81	5,350.83	2,846.70
குறுங்கால வைப்புக்கள்		1,106.49	793.86	1,106.49	793.86
		6,606.63	3,681.67	6,457.32	3,640.56
10.2 சாதகமற்ற காசு மற்றும் காசிற்சுச் சமமான மீதிகள்					
வங்கி மேலதிகப் பற்றுக்கள்	14	(7,342.76)	(6,849.32)	(7,342.76)	(6,849.32)
		(736.13)	(3,167.65)	(885.44)	(3,208.76)
10.3 கட்டுப்படுத்தப்பட்ட காசு ஜகுறிப்பு	14.2 (a)	(1,682.98)	(1,370.38)	(1,682.98)	(1,370.38)
காசுப்பாய்ச்சல் கூற்றின் நோக்கத்திற்காக மொத்தக் காசு மற்றும் காசிற்சுச் சமமானவைகள்		(2,419.11)	(4,538.03)	(2,568.42)	(4,579.14)

11. கூறப்பட்ட மூலதனம்

31 மார்ச்சில் உள்ளவாறு

	குறிப்பு	குழுவும்		கம்பனி	
		2014	2013	2014	2013
		ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.
320,327,503 (2013 - 51,463,463) சாதாரண பங்குகள் வழங்கப்பட்டு முழுமையாகச் செலுத்தப்பட்டது	11.1	32,032.75	5,146.35	32,032.75	5,146.35
பங்கு மூலதனம் தொடர்பான முற்பணம்	11.2	19,584.69	26,886.40	19,584.69	26,886.40
முன்னுரிமைப் பங்குகள்		1,000.00	1,000.00	-	-
		52,617.44	33,032.75	51,617.44	32,032.75
கழி: மீள்வகைப்படுத்தப்பட்ட முன்னுரிமைப் பங்குகள்	13	(1,000.00)	(1,000.00)	-	-
		51,617.44	32,032.75	51,617.44	32,032.75

2014 மார்ச்சு 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

11.1 வழங்கப்பட்டு முழுமையாகச் செலுத்தப்பட்ட சாதாரண பங்குகள்

குறிப்பு	குழுமம்		கம்பனி	
	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.
ஏப்பிரல் 1இல் உள்ளவாறு	5,146.35	5,146.35	5,146.35	5,146.35
இவ்வாண்டில் வழங்கப்பட்டவை	26,886.40	-	26,886.40	-
மார்ச்சு 31இல் உள்ளவாறு	32,032.75	5,146.35	32,032.75	5,146.35

11.2 பங்கு மூலதனம் தொடர்பான முற்பணம்

ஏப்பிரல் 1இல் உள்ளவாறு		26,886.40	14,286.32	26,886.40	14,286.32
இவ்வாண்டில் பெறப்பட்ட முற்பணங்கள்	11.3	19,584.69	12,600.08	19,584.69	12,600.08
இவ்வாண்டில் வழங்கப்பட்ட பங்குகள்		(26,886.40)	-	(26,886.40)	-
மார்ச்சு 31இல் உள்ளவாறு		19,584.69	26,886.40	19,584.69	26,886.40

11.3 இவ்வாண்டுப் பகுதியில் இலங்கை அரசாங்கம் ரூ.17.92 மில்லியன் கொண்ட முகப்புப் பெறுமதியில் திறைசேரி முறிகளில் முதலீடு செய்தது.

திறைசேரி முறியின் விபரங்கள் பின்வருமாறு:

	முதலீட்டுச் செலவு ரூ. மில்.	முகப்புப் பெறுமதி ரூ. மில்.	முதிர்ச்சித் திகதி ரூ. மில்.	நறுக்கு வீதம் ரூ. மில்.
முறி				
10.60% 2019A	19,584.69	17,924.09	01.07.2019	10.60%

12. ஒதுக்குகள்

குறிப்பு	குழுமம்		கம்பனி	
	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.
மீள்மதிப்பீட்டு ஒதுக்குகள்	2,522.65	2,522.65	1,850.94	1,850.94
வருமான ஒதுக்குகள்	0.63	0.63	0.63	0.63
பொது ஒதுக்குகள்	12.1	53.44	53.44	53.44
விற்பனைக்குக் கிடைக்கத்தக்கதாகவுள்ள ஒதுக்கு	12.2	-	(1,027.30)	(1,027.30)
	2,576.72	1,549.42	1,905.01	877.71

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

12.1 பொது ஒதுக்கு

ரூ.53.44 மில்லியன் கொண்ட பொது ஒதுக்கு, வெளிநாட்டு நாணயக் கடன்களினூடாக நிதியிடப்பட்டிருந்த சொத்துக்கள், பொறிகள் மற்றும் சாதனங்கள் தொடர்பாக 1987/88 மற்றும் 1988/89 களில் மூலதனமயமாக்கப்பட்ட செலாவணி வேறுபாடுகள் தொடர்பாக முன்னைய ஆண்டுகளில் மூலதன ஒதுக்குகளிலிருந்து செய்யப்பட்ட மாற்றல்களைக் காட்டுகின்றது.

12.2 விற்பனைக்குக் கிடைக்கத்தக்கதாகவுள்ள ஒதுக்கின் அசைவுகள்

	குழுமம்/கம்பனி	
	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.
ஒதுக்கின் சந்தைப் பெறுமதியில் ஏற்பட்ட அசைவு		
ஏப்பிரல் 01இல் உள்ளவாறு மீதி	(1,027.30)	(796.13)
விற்பனைக்குக் கிடைக்கத்தக்கதாகவுள்ள முதலீடுகள் மீதான தேறிய இழப்பு	-	(231.17)
இவ்வாண்டுப் பகுதியில் விற்பனையிலிருந்து பெறப்பட்டவை	1,027.30	-
மார்ச் 31இல் உள்ளவாறு மீதி	-	(1,027.30)

13. முன்னுரிமைப் பங்குகள்

குழுமத்தின் நிதியியல் நிலைமைக்கூற்று 10 மில்லியன் கொண்ட 15 சதவீதத்தில் அமைந்த வாக்குரிமையற்ற மீட்கத்தக்க ஒன்றுசேர்ந்த மாற்றத்தக்க (10 ஆண்டுகள்) முன்னுரிமைப் பங்குகளைப் பிரதிபலிக்கிறது. முதலீடுகள் அரசாங்கத்தின் கட்டுப்பாட்டிலுள்ள நிறுவனத்தினால் வைத்திருக்கப்படுகின்றன.

14. வட்டியையுடைய பொறுப்புக்கள்

	குறிப்பு	குழுமம்		கம்பனி	
		2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.
நடைமுறைப் பொறுப்புக்கள்					
நீண்டகாலக் கடன்கள்	14.1	11,065.54	10,618.20	11,293.38	10,834.30
நிதிக் குத்தகைகள்	14.4	449.50	84.86	445.29	81.98
குறுங்காலக் கடன்கள்		2,876.50	233.73	2,876.50	233.73
வங்கி மேலதிகப் பற்று		7,342.76	6,849.32	7,342.76	6,849.32
		21,734.30	17,786.11	21,957.93	17,999.33
நடைமுறையல்லாப் பொறுப்புக்கள்					
நீண்டகாலக் கடன்கள்	14.1	21,211.26	25,507.76	21,869.32	26,353.39
நிதிக் குத்தகைகள்	14.4	1,964.26	865.85	1,961.67	857.37
		23,175.52	26,373.61	23,830.99	27,210.76

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

14.1 நீண்டகாலக் கடன்கள்

	குழுமம்		கம்பனி	
	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.
(அ) நடைமுறை/நடைமுறையல்லா அசைவுகள்				
ஓராண்டிற்குள் செலுத்தப்பட வேண்டிய நடைமுறைப் பொறுப்புக்களின் கீழ் உள்ளடக்கப்பட்டவை	11,065.54	10,618.20	11,293.38	10,834.30
ஓராண்டிற்குப் பின் ஆனால் ஐந்தாண்டிற்கு மேற்படாதவை	21,211.26	25,507.76	21,869.32	26,353.39
ஓராண்டிற்குப் பின் ஆனால் ஐந்தாண்டிற்கு மேற்படாதவை	32,276.80	36,125.96	33,162.70	37,187.69
(ஆ) வெளிநாட்டு நாணயத்தில் குறித்துரைக்கப்பட்ட நீண்ட காலக் கடன்கள்				
நீண்ட காலக் கடன்கள் - ஐ.அ.டொலரை முக்கியமாகக் கொண்டவை	209.83	202.64	209.05	211.01
நீண்ட காலக் கடன்கள் - அரபு எமிரேட்ஸ் திறாணை முக்கியமாகக் கொண்டவை	183.65	310.16	183.65	310.16
(இ) நீண்ட காலக் கடன்களின் அசைவுகள்				
ஏப்பிரல் 01இல் உள்ளவாறு மீதி	36,125.96	3,288.54	37,187.69	4,358.11
இவ்வாண்டுப் பகுதியில் கூட்டப்பட்டவை/மாற்றல்கள்	19,805.34	39,334.12	19,805.34	39,283.40
இவ்வாண்டுப் பகுதியில் கொடுப்பனவுகள்	(24,717.21)	(4,470.46)	(24,927.67)	(4,413.22)
தேறல் செய்யப்படாத செலாவணி (இலாபம்)/இழப்பு	1,062.71	(2,026.24)	1,097.34	(2,040.60)
மார்ச் 31இல் உள்ளவாறு மீதி	32,276.80	36,125.96	33,162.70	37,187.69

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

14.2 தாய்க் கம்பனி

கடன் வழங்கியவர்	மூல வசதி	மீள்கொடுப்பனவுக் காலம்	வட்டி	பாதுகாப்பு
(அ) வங்கிக் கடன்கள்				
ஸ்ரான்டட் சார்ட்டட் வங்கியுடான கூட்டுக் கடன்கள்	USD 100,000,000 ஐ.அ.தி. 183,500,000	ஐ.அ.டொலர் மற்றும் ஐ.அ.திராமிற்கான 36 நிலையான மூலதன மாதாந்தத் தவணைகள்	மாறிகள் (இ.வ.வ. வீதம்/ ஐ.வ.வ. வீதத்துடன் இலாபத்தையும் சேர்த்தது)	குவைங்க, பாரென், ஐ.அ.எமிரேட்ஸ், சவுதி அரேபியா, ஓமான், ஐ. இராச்சியம், சீனா, பிரான்ஸ் மற்றும் இந்தியா நாடுகளில் அபட்டாவினால் சேகரிக்கப்பட்ட பயணச்சீட்டு விற்பனைகள் மற்றும் ஓரசாங்கத்தினால் பிணையமாகப் பேணப்பட்ட 3 கடன் தவணைகளுக்கான உத்தரவாதமான ஐ.அ.டொலர் 150 மில்லியன் பாதுகாப்பு தொடர்பான ஈடு.
இலங்கை வங்கி	USD 18,000,000	2011 மே ஆரம்பத்திலிருந்து 60 மாதாந்தத் தவணைகள்	மாறிகள் (இ.வ.வ. வீதத்துடன் இலாபத்தையும் சேர்த்தது)	சிறிலங்கன் கேட்டரிங் லிமிடெட்டின் சாதாரண பங்குகள் தொடர்பான ஈடு
கொமர்ஷல் பாங்க் ஒவ் சிலோன் பிஎல்சி	USD 11,900,000	2013 மார்ச் ஆரம்பத்திலிருந்து 60 மாதாந்தத் தவணைகள்	மாறிகள் (இ.வ.வ. வீதத்துடன் இலாபத்தைச் சேர்த்தது)	ஐ.அ.டொலர் 750,000 நிலையான வைப்புக்கள்
கொமர்ஷல் பாங்க் ஒவ் சிலோன் பிஎல்சி	USD 5,500,000	2013 சனவரி ஆரம்பத்திலிருந்து 60 மாதாந்தத் தவணைகள்	மாறிகள் (இ.வ.வ. வீதத்துடன் இலாபத்தைச் சேர்த்தது)	ஐ.அ.டொலர் 350,000 நிலையான வைப்புக்கள்
அமானா வங்கி லிமிடெட்	USD 1,900,000	முதலாவது எடுப்பனவு திகதியிலிருந்து 12 மாத சலுகைக் காலம் உட்பட 72 மாதாந்தத் தவணைகள்	மாறிகள் (இ.வ.வ. வீதத்துடன் இலாபத்தைச் சேர்த்தது)	நிலம் தவிர்த்த A320 இன் தரிப்பிடம் மற்றும் கணினி வடிவமைப்புக் கட்டடத்தினை விற்றல், குத்தகைக்-குவிடல், சாட்டுதல் அல்லது ஈடுவைத்தல் என்பன தொடர்பில் சிறிலங்கன் எயர்லையின்சைக் கட்டுப்படுத்தல்
சிறீ பி பாங்க்	USD 2,000,000	90 நாட்களுக்கிடையில்	நிலையான வட்டி வீதம்	90 நாட்களுக்கிடையில் இது மீண்டும் ஏற்படும் நிலுவையாக இருப்பதனால் இவ்வசதிக்கு பிணைய உத்தரவாதமெதுவுமில்லை
இலங்கை வங்கி	USD 20,000,000	மீள்கொடுப்பனவு 2014 ஓகத்து 31 இலிருந்து அல்லது முறிகளின் பெறுகைகள் பெறப்படும் வரை இதில் எது முதலில் இடம்பெறுகிறதோ அதிலிருந்து	மாறிகள் (இ.வ.வ. வீதத்துடன் இலாபத்தைச் சேர்த்தது)	ஐ.அ.டொலர் 175 மில்லியனுக்கு வழங்கப்படவுள்ள சர்வதேச முறிகளின் பெறுகைகளிலிருந்தான கடன்களை மீளச் செலுத்துவதற்கு சிறிலங்கன் எயர்லையின்சிலிருந்து பரஸ்பர புரிந்துணர்வு
(ஆ) ஏனைய நிறுவனங்களிலிருந்தான கடன்கள்				
துணை நிறுவனம்	USD 13,452,915	2011 திசம்பர் ஆரம்பத்திலிருந்து 5 ஆண்டுத் தவணைகள்	மாறிகள் (இ.வ.வ. வீதம்)	
நிரம்பலர் களிடமிருந்தான பிற்போடப்பட்ட ஒழுங்கு	USD 121,170,992	2012 ஓக்தோபர் ஆரம்பத்திலிருந்து 16 காலாண்டுத் தவணைகள்	மாறிகள் (இ.வ.வ. வீதத்துடன் இலாபத்தைச் சேர்த்தது)	
விமான குத்தகையாளர்	USD 1,000,000	2012 ஓகத்து ஆரம்பத்திலிருந்து 60 மாதாந்தத் தவணைகள்	நிலையான	

14.3 துணை நிறுவனம்

(அ) வங்கிக் கடன்கள்

இலங்கை வர்த்தக வங்கி பிஎல்சி	USD 3,000,000	60 மாதாந்தத் தவணைகள்	மாறிகள் (இ.வ.வ. வீதத்துடன் இலாபத்தைச் சேர்த்தது)	சிறிலங்கன் எயர்லையின்ஸ் லிமிடெட்டினால் மேற்கொள்ளப்பட்ட நிபந்தனையற்றதும் மாற்ற முடியாததும் ஐ.அ.டொலர் 3,000,000 இற்கான கொடுப்பனவு உத்தரவாதம்
இலங்கை வர்த்தக வங்கி பிஎல்சி	USD 300,000	48 மாதாந்தத் தவணைகள்	மாறிகள் (இ.வ.வ. வீதத்துடன் இலாபத்தைச் சேர்த்தது)	துணை நிறுவனத்தினால் மேற்கொள்ளப்பட்ட பொறி தொடர்பான ஐ.அ.டொலர் 200,000 இற்கான ஈட்டு முறி

2014 மார்ச்சு 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

14.4 நிதிக் குத்தகைப் பொறுப்புக்கள்

	குழுமம்		கம்பனி	
	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.
(அ) நடைமுறை/நடைமுறையல்லா அசைவுகள்				
ஓராண்டிற்குள் செலுத்தப்பட வேண்டிய நடைமுறைப் பொறுப்புக்களின் கீழ் உள்ளடக்கப்பட்டவை	449.50	84.86	445.29	81.98
நடைமுறையல்லாப் பொறுப்புக்களின் கீழ் உள்ளடக்கப்பட்ட ஓராண்டிற்குப்பின் ஆனால் ஐந்து ஆண்டுகளுக்கு மேற்படாதவை	968.65	393.44	966.06	384.96
நடைமுறையல்லா பொறுப்புக்களின் கீழ் உள்ளடக்கப்பட்ட 5 ஆண்டுகளுக்கும் மேற்பட்டவை	995.61	472.41	995.61	472.41
நடைமுறையல்லாப் பொறுப்புக்களின் கீழ் ஓராண்டிற்குப்பின் உள்ளடக்கப்பட்டவை	1,964.26	865.85	1,961.67	857.37

	கம்பனி	
	2014	2013
(ஆ) வெளிநாட்டு நாணயங்களை முக்கியமாகக் கொண்ட நிதிக் குத்தகைகள்		
நிதிக் குத்தகைகள் - யூரோவில் குறித்துரைக்கப்பட்டது	12.42	5.72
நிதிக் குத்தகைகள் - பிரித்தானிய பவுனில் குறித்துரைக்கப்பட்டது	0.10	-
நிதிக் குத்தகைகள் - ஐ.அ.டொலரில் குறித்துரைக்கப்பட்டது	0.31	-

	குழுமம்			
	மொத்த கொடுபடத் தக்கவை ரூ. மில்.	எதிர்வரும் காலங் களுக்கான நிதிக் கட்டணங்கள் ரூ. மில்.	தேறிய கொடுபடத் தக்கவை 2014 ரூ. மில்.	தேறிய கொடுபடத் தக்கவை 2013 ரூ. மில்.

(இ) நிதிக் குத்தகைப் பொறுப்புக்களின் அசைவுகள்

ஏப்பிரல் 01இல் உள்ளவாறு மீதி	1,304.48	(353.77)	950.71	1,081.04
ஆண்டுப் பகுதியில் மேலதிகங்கள்	2,068.88	(614.43)	1,454.45	3.24
இவ்வாண்டுப் பகுதியில் கொடுப்பனவுகள்	(246.80)	145.76	(101.04)	(81.27)
தேறாத செலாவணி இழப்பு (இலாபம்)/இழப்பு	164.42	(54.78)	109.64	(52.30)
மார்ச்சு 31இல் உள்ளவாறு மீதி	3,290.98	(877.22)	2,413.76	950.71

	கம்பனி			
	மொத்த கொடுபடத் தக்கவை ரூ. மில்.	எதிர்வரும் காலங் களுக்கான நிதிக் கட்டணங்கள் ரூ. மில்.	தேறிய கொடுபடத் தக்கவை 2014 ரூ. மில்.	தேறிய கொடுபடத் தக்கவை 2013 ரூ. மில்.
ஏப்பிரல் 01இல் உள்ளவாறு மீதி	1,292.16	(352.82)	939.35	1,069.70
ஆண்டுப் பகுதியில் மேலதிகங்கள்	2,068.88	(614.43)	1,454.45	-
இவ்வாண்டுப் பகுதியில் கொடுப்பனவுகள்	(240.40)	143.92	(96.48)	(78.05)
தேறாத செலாவணி (இலாபம்)/இழப்பு	164.42	(54.78)	109.64	(52.30)
மார்ச்சு 31இல் உள்ளவாறு மீதி	3,285.06	(878.11)	2,406.96	939.35

2014 மார்ச்சு 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

15. ஏனைய நீண்ட காலப் பொறுப்புக்கள்

குறிப்பு	குழுமம்			கம்பனி			
	2014	2013	2012	2014	2013	2012	
	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	
எதிர்கால எந்திர பழுதுபார்த்தலுக்கான ஏற்பாடு	15.1	4,399.61	20,411.50	18,057.99	4,399.61	20,411.50	18,057.99
ஓய்வகால நன்மைக் கடப்பாடுகள்	15.2	3,102.24	3,264.95	2,961.30	2,747.98	2,983.76	2,693.79
பிற்போடப்பட்ட எந்திர தரமுயர்த்தல் செலவு	17.1	–	2,263.63	2,268.27	–	2,263.63	2,268.27
பிற்போடப்பட்ட வரிப் பொறுப்பு		2.91	2.91	2.91	–	–	–
		7,504.76	25,942.99	23,290.47	7,147.59	25,658.89	23,020.05

15.1 எதிர்கால விமானப் பேணல் மற்றும் பழுதுபார்த்தல் செலவுகளுக்கான ஏற்பாடு

குறிப்பு	குழுமம்		கம்பனி		
	2014	2013	2014	2013	
	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	
ஏப்பிறல் 01இல் உள்ளவாறு மீதி		23,073.46	23,794.60	23,073.46	23,794.60
ஆண்டிற்கான ஏற்பாடு (சீராக்கங்கள் தவிர)		3,002.72	7,408.52	3,002.72	7,408.52
பயன்பாடு		(3,767.61)	(8,129.66)	(3,767.61)	(8,129.66)
மார்ச்சு 31இல் உள்ளவாறு மீதி		22,308.57	23,073.46	22,308.57	23,073.46
(அ) நடைமுறை/நடைமுறையல்லா அசைவுகள்					
ஓராண்டிற்குள் செலுத்தப்படத்தக்கவை செலுத்தப்படத்தக்க வர்த்தகத்தின் கீழ் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளன	17	17,908.96	2,661.96	17,908.96	2,661.96
ஓராண்டிற்குப் பின்னானவை நீண்ட காலப் பொறுப்புக்களின் கீழ் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளன		4,399.61	20,411.50	4,399.61	20,411.50
		22,308.57	23,073.46	22,308.57	23,073.46

15.2 ஓய்வகால நன்மைக் கடப்பாடு - பணிக்கொடை

குறிப்பு	குழுமம்		கம்பனி		
	2014	2013	2014	2013	
	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	
ஏப்பிறல் 01இல் உள்ளவாறு மீதி		3,264.95	2,961.30	2,983.76	2,693.79
நடப்பாண்டு பணிச் செலவு மற்றும் வட்டிச் செலவு		544.48	489.28	492.17	443.42
கண்பீட்டு நன்மைகள் (இலாபம்)/நட்டம்		(512.66)	60.63	(548.19)	66.47
இவ்வாண்டுக் கொடுப்பனவு		(194.53)	(246.26)	(179.76)	(219.92)
மார்ச்சு 31இல் உள்ளவாறு மீதி		3,102.24	3,264.95	2,747.98	2,983.76

பின்வரும் முக்கிய எடுகோள்களினைப் பின்பற்றி 2014 மார்ச்சு 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான காப்பீட்டு மதிப்பீடுகள், தொழில்சார்

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

ரிதியில் தகைமை பெற்ற காப்பீட்டாளரும் காப்புறுதி மற்றும் முகாமைத்துவ ஆலோசனையாளர் (பிரைவேர்) நிறுவனத்தைச் சேர்ந்தவருமான திரு. எம். பூபாலனாதனினால் மேற்கொள்ளப்பட்டது.

	கம்பனி		துணைக் கம்பனி	
	2014	2013	2014	2013
i. வட்டி வீதம்	10%	11%	10%	10%
ii. சம்பள அதிகாரிப்பின் வீதம்				
- இலங்கை ரூபா	7%	10%		
- ஐ.அ.டொலர்	2%	2%		
- உயர்பதவி அலுவலர்			12%	10%
- உயர்பதவி அல்லாதோர்			12%	15%
iii. ஓய்வ்பெறும் வயது - ஆண்டு	60	60	55	55
iv. நிறுவனம் தற்பொழுது இடம்பெற்றுள்ள கரிசனைகளைத் தொடரும்				
v. எதிர்பார்க்கப்படும் எஞ்சியுள்ள பணிகளின் ஆயுள்காலம் - ஆண்டுகள்	11.6	10.45	7.8	7.7

காப்புறுதி மதிப்பீட்டில் உணர்திறன் எடுகோள்கள்

பின்வரும் அட்டவணை ஊழியர் நன்மைகள் பொறுப்பு அளவீடுகளில் நிலையாகப் பின்பற்றப்படும் மற்றைய அனைத்து மாறிகளுடனும் சேர்த்து பின்பற்றப்படும் முக்கிய எடுகோள்களில் நியாயமானதும் சாத்தியமான மாற்றங்களுக்கேற்ப உணர்திறன்களை எடுத்துக்காட்டுகிறது.

அனைத்தையுமுள்ளடக்கிய வருமானக் கூற்று மற்றும் நிதியியல் நிலைமைக் கூற்று என்பனவற்றின் உணர்திறன் என்பது ஆண்டுக்கான இலாபம் அல்லது இழப்பு மற்றும் தொழில்நிலை நன்மைக் கடப்பாடுகள் மீதான கழிவு வீதம் மற்றும் சம்பள அதிகாரிப்பில் ஏற்படும் அனுமான மாற்றங்களாகும்.

கழிவில் விதத்தில் ஏற்பட்ட அதிகரிப்பு/வீழ்ச்சி	சம்பள விதத்தில் ஏற்பட்ட அதிகரிப்பு/வீழ்ச்சி	அனைத்தையுமுள்ளடக்கிய வருமானக் கூற்றில் ஏற்பட்ட மாற்றத்தின் மீதான தாக்கம்		தொழிலாளர் நன்மைகள் கடப்பாட்டு மீதான தாக்கம்	
		கம்பனி ரூ. மில்.	துணைக் கம்பனி ரூ. மில்.	கம்பனி ரூ. மில்.	துணைக் கம்பனி ரூ. மில்.
1%	*	(176.59)	(22.28)	(176.59)	(22.28)
-1%	*	199.49	24.93	199.49	24.93
**	1%	209.50	25.89	209.50	25.89
**	-1%	(187.78)	(23.82)	(187.78)	(23.82)

*சம்பள உயர் வீதம் கம்பனிக்கு 7 சதவீதம் துணைக்கு கம்பனிக்கு 12 சதவீதம்

**கழிவு வீதம் 10 சதவீதம்

2014 மார்ச்சு 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

16. கொண்டு செல்லப்படும் முன்கூட்டிய விற்பனைகள்

கொண்டு செல்லப்படும் முன்கூட்டிய விற்பனைகள் 12 மாதங்கள் வரை பயன்படுத்தப்படாத பயணச்சீட்டுக்களின் பெறுமதியினைக் காட்டுகின்றது.

17. வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய செலுத்தப்பட வேண்டியவை

குறிப்பு	குழுமம்			கம்பனி		
	2014	2013	2012	2014	2013	2012
	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.
வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய செலுத்தப்பட வேண்டியவை	25,956.50	30,497.06	31,672.79	29,049.38	32,454.60	34,103.50
பிற்போடப்பட்ட எந்திர தரமுயர்த்தல் செலவு	17.1	2,479.84	-	2,479.84	-	-
எதிர்கால விமானப் பேணல் மற்றும் பழுதுபார்த்தல் செலவுகளுக்கான ஏற்பாடு	15.1	17,908.96	2,661.96	17,908.96	2,661.96	5,736.61
கொடுபடத்தக்க பங்கிலாபம்	74.79	74.79	75.00	-	-	-
	46,420.09	33,233.81	37,484.40	49,438.18	35,116.56	39,840.11

17.1 பிற்போடப்பட்ட எந்திர தரமுயர்த்தல் செலவு கணக்கீட்டுக் கொள்கை, இலக்கம் 2.4.13 (iii) இற்கு இசைய அங்கீகரிக்கப்பட்டது. கழிவிடல் முடிவுறுத்தப்படாத தாக்கமானது பிற்போடப்பட்ட எந்திரத் தரமுயர்த்தல் செலவின் கொண்டு செல்லப்படும் தொகையில் ஏற்படும் தொடர்பான அதிகாரிப்பில் இது ஏற்படுவதனால் நிதிச் செலவாக வருமானக் கூற்றில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

18. நிதியியல் சாதனங்கள்

18.1 நிதியியல் சாதனங்களின் வகைப்படுத்தல்

	குழுமம்					
	2014			2013		
	கடன்களும் பெறத்தக்க வகைகளும்	விற்பனைக்கு கிடைக்கத் தக்கதாக உள்ள முதலீடுகள்	தேயமானச் செலவில் நிதியியல் பொறுப்புகள்	கடன்களும் பெறத்தக்க வகைகளும்	விற்பனைக்கு கிடைக்கத் தக்கதாக உள்ள முதலீடுகள்	தேயமானச் செலவில் நிதியியல் பொறுப்புகள்
நிதியியல் சொத்துக்கள்						
வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய பெறத்தக்கவைகள்	10,900.52	-	-	12,528.21	-	-
விமானத்தினை விநியோகிப்பதற்கு முன்னரான கொடுப்பனவு	6,799.00	-	-	-	-	-
விமானப் பேணல் ஒதுக்குகள்	16,734.72	-	-	19,901.93	-	-
விமான உதிரி எந்திர வைப்புகள்	3,691.13	-	-	3,128.35	-	-
முதலீடுகள்	-	-	-	-	25,597.78	-
காச மற்றும் வங்கி மீதிகள்	6,606.63	-	-	3,681.67	-	-
மொத்தம்	44,732.00	-	-	39,240.16	25,597.78	-
நிதியியல் பொறுப்புகள்						
வட்டி உழைக்கின்ற கடன்கள் மற்றும் கடன்பாடுகள்	-	-	44,909.82	-	-	44,159.72
வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய கொடுபடத்தக்கவை	-	-	46,420.09	-	-	33,233.81
மொத்தம்	-	-	91,329.91	-	-	77,393.53

2014 மார்ச்சு 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

	கம்பனி					
	2014			2013		
	கடன்களும் பெறத்தக்க வைகளும் வுள்ள ரூ. மில்.	விற்பனைக்கு கிடைக்கத் தக்கதாக முதலீடுகள் ரூ. மில்.	தேயமானச் செலவில் நிதியியல் பொறுப்புகள் ரூ. மில்.	கடன்களும் பெறத்தக்க வைகளும் வுள்ள ரூ. மில்.	விற்பனைக்கு கிடைக்கத் தக்கதாக முதலீடுகள் ரூ. மில்.	தேயமானச் செலவில் நிதியியல் பொறுப்புகள் ரூ. மில்.
நிதியியல் சொத்துக்கள்						
வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய பெறத்தக்கவைகள்	10,036.88	-	-	11,920.57	-	-
விமானத்தினை விநியோகிப்பதற்கு முன்னரான கொடுப்பனவு	6,799.00	-	-	-	-	-
விமானப் பேணல் ஒதுக்குகள்	16,734.72	-	-	19,901.93	-	-
விமான உதிரி எந்திர வைப்புகள்	3,691.13	-	-	3,128.35	-	-
முதலீடுகள்	-	-	-	-	25,597.78	-
காசு மற்றும் வங்கி மீதிகள்	6,457.32	-	-	3,640.56	-	-
மொத்தம்	43,719.05	-	-	38,591.41	25,597.78	-
நிதியியல் பொறுப்புகள்						
வட்டி உழைக்கின்ற கடன்கள் மற்றும் கடன்பாடுகள்	-	-	45,788.92	-	-	45,210.09
வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய கொடுபட்டத்தக்கவை	-	-	49,438.18	-	-	35,116.56
மொத்தம்	-	-	95,227.10	-	-	80,326.65

18.2 சந்தைப் பெறுமதிகள்

கீழே காட்டப்பட்டுள்ள ஒப்பீடு நிதிக் கூற்றுக்களில் கொண்டு செல்லப்பட்ட ஏட்டுப் பெறுமதி மற்றும் குழுமத்தின் நிதியியல் சாதனங்களின் சந்தைப் பெறுமதி வகைகளின் மூலம் பெறப்பட்டதாகும்.

	குழுமம்			
	2014		2013	
	ஏட்டுப் பெறுமதி ரூ. மில்.	முகப்புப் பெறுமதி ரூ. மில்.	ஏட்டுப் பெறுமதி ரூ. மில்.	முகப்புப் பெறுமதி ரூ. மில்.
நிதியியல் சொத்துக்கள்				
வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய பெறத்தக்கவைகள்	10,900.52	10,900.52	12,528.21	12,528.21
விமானத்தினை விநியோகிப்பதற்கு முன்னரான கொடுப்பனவு	6,799.00	6,799.00	-	-
விமானப் பேணல் ஒதுக்குகள்	16,734.72	16,734.72	19,901.93	19,901.93
விமான உதிரி எந்திர வைப்புகள்	3,691.13	3,691.13	3,128.35	3,128.35
முதலீடுகள்	-	-	25,597.78	25,597.78
காசு மற்றும் வங்கி மீதிகள்	6,606.63	6,606.63	3,681.67	3,681.67
மொத்தம்	44,732.00	44,732.00	64,837.94	64,837.94
நிதியியல் பொறுப்புகள்				
வட்டி உழைக்கின்ற கடன்கள் மற்றும் கடன்பாடுகள்	44,909.82	44,909.82	44,159.72	44,159.72
வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய கொடுபட்டத்தக்கவை	46,420.09	46,420.09	33,233.81	33,233.81
மொத்தம்	91,329.91	91,329.91	77,393.53	77,393.53

2014 மார்ச்சு 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

	கம்பனி			
	2014		2013	
	ஏட்டுப் பெறுமதி ரூ. மில்.	முகப்புப் பெறுமதி ரூ. மில்.	ஏட்டுப் பெறுமதி ரூ. மில்.	முகப்புப் பெறுமதி ரூ. மில்.
நிதியியல் சொத்துக்கள்				
வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய பெறத்தக்கவைகள்	10,036.88	10,036.88	11,920.57	11,920.57
விமானத்தினை விநியோகிப்பதற்கு முன்னரான கொடுப்பனவு	6,799.00	6,799.00	-	-
விமானப் பேணல் ஒதுக்குகள்	16,734.72	16,734.72	19,901.93	19,901.93
விமான உதிரி எந்திர வைப்புகள்	3,691.13	3,691.13	3,128.35	3,128.35
முதலீடுகள்	-	-	25,597.78	25,597.78
காசு மற்றும் வங்கி மீதிகள்	6,457.32	6,457.32	3,640.56	3,640.56
மொத்தம்	43,719.05	43,719.05	64,189.19	64,189.19
நிதியியல் பொறுப்புகள்				
வட்டி உழைக்கின்ற கடன்கள் மற்றும் கடன்பாடுகள்	45,788.92	45,788.92	45,210.09	45,210.09
வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய கொடுபடத்தக்கவை	49,438.18	49,438.18	35,116.56	35,116.56
மொத்தம்	95,227.10	95,227.10	80,326.65	80,326.65

குழுமத்தின்/கம்பனியின் நிதியியல் சாதனங்கள் வர்த்தகம் மற்றும் மற்றைய பெறத்தக்கவைகள், விமானப் பேணல் ஒதுக்குகள், விமானம் மற்றும் உதிரி எந்திர வைப்புகள், திறைசேரி முறிகளிலான முதலீடுகள், காசு மற்றும் காசிற்சூச் சமனானவைகள், வட்டி உழைக்கின்ற கடன்கள், கடன்பாடுகள் மற்றும் வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய கொடுபடத்தக்கவை என்பனவற்றை உள்ளடக்கியுள்ளன.

இந்நிதியியல் சாதனங்களின் சந்தைப் பெறுமதியானது, கட்டாய அல்லது ஒடுக்கிவிடுவதற்கான விற்பனை தவிர்ந்த, விருப்பமுடைய தரப்பினர்களுக்கிடையிலான பரிமாற்றமாக இருக்கக்கூடிய அடிப்படைத் தொகையின் பெறுமதியில் நிர்ணயிக்கப்படுகின்றது.

சந்தைப் பெறுமதியினை மதிப்பிடுவதற்கு பின்வரும் முறைகளும் அனுமானங்களும் பின்பற்றப்பட்டன:

காசு மற்றும் வங்கி மீதிகள், வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய பெறத்தக்கவைகள், வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய கொடுபடத்தக்கவை என்பன அடிப்படைத் தொகைகளின் குறுங்கால முதிர்ச்சிகளின் காரணமாக அவை ஏட்டுப் பெறுமதித் தொகையை கிட்டத்தட்ட நிர்ணயித்துக் கொள்கின்றன.

சந்தையை அடிப்படையாகக் கொண்ட வட்டி வீதங்களின் காரணமாக நீண்ட கால மாறி வீதக் கடன்பாடுகள் பெரும்பாலும் அவற்றின் கொண்டு செல்லும் தொகைக்கு சமனானவையாக இருக்கும்.

அரசு முறிகளின் சந்தைப் பெறுமதி, அறிக்கையிடும் திகதியில் சந்தையிலுள்ள அவதானிக்கத்தக்க தரவுகளை அடிப்படையாகக் கொண்டது. எனவே, குழுமம்/கம்பனியின் நிதியியல் சாதனங்களின் கொண்டிருக்கும் தொகை நியாயமான முறையில் ஏறத்தாழ அவற்றின் சந்தைப் பெறுமதியாக இருக்கும்.

சந்தைப் பெறுமதியினை படிமுறையில் அளவிடல்

மார்ச்சு 31இல் உள்ளவாறு, குழுமம்/கம்பனி நிதியியல் நிலைமைக் கூற்றின் மீது சந்தைப் பெறுமதியில் கொண்டு வரப்பட்ட பின்வரும் நிதியியல் சாதனங்களை வைத்திருக்கிறது. குழுமம்/கம்பனி மதிப்பீட்டு நுணுக்கங்களின் மூலம் நிதியியல் சாதனங்களின் மதிப்பினைத் தீர்மானிப்பதற்கும் அதனை வெளிப்படுத்துவதற்கும் பின்வரும் படிமுறை அளவிடலைப் பயன்படுத்தியது.

	குழுமம்/கம்பனி	
	தரம் 2 2014	தரம் 2 2013
	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.
சந்தைப் பெறுமதியில் அளவிடப்பட்ட நிதியியல் சொத்துக்கள் விற்பனைக்குக் கிடைக்கத்தக்கதாகவுள்ள முதலீடுகள்		
திறைசேரி முறிகளில் முதலீடுகள்	-	25,597.78

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

19. வருமானம் மற்றும் பிரிவுத் தகவல்

19.1 வருமானம்

	குழுமம்		கம்பனி	
	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.
அட்டவணைப்படுத்தப்பட்ட பணிகள் - பயணிகள்	99,669.52	98,581.74	99,669.52	98,581.74
- சரக்கு	12,416.17	12,887.18	12,425.19	12,895.61
- மேலதிக பொதி	715.16	509.02	715.16	509.02
- அஞ்சல்	185.81	141.97	185.81	141.97
	112,986.66	112,119.91	112,995.68	112,128.34
வான் முனைக்கோடி மற்றும் ஏனைய பணிகள்	7,836.33	6,544.50	7,856.27	6,564.08
தீர்வையற்றவை	410.82	521.45	410.82	521.45
அட்டவணைப்படுத்தப்படாத பணிகள்	323.06	357.03	323.06	357.03
விமானத்திற்குள் உணவு வழங்கல்	2,597.75	1,864.77	-	-
மொத்தம்	124,154.62	121,407.66	121,585.83	119,570.90

19.2 பிரிவுத் தகவல்

(அ) புவியியல் சார்ந்த பிரிவினால் வழங்கப்படும் ஆரம்ப அறிக்கையிடல் - வருமானம் நாடுகளின் விற்பனைப்படி

	ஆசியா	ஐரோப்பா, ஆபிரிக்கா	மத்திய கிழக்கு	வட, தென் அமெரிக்கா	தென் மேற்கு பசிபிக்	மொத்தம் 2014
	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.
வருமானம்						
அட்டவணைப்படுத்தப்பட்ட பணிகள் - பயணிகள்	54,404.64	22,888.37	18,821.15	3,067.40	487.96	99,669.52
- சரக்கு	10,773.75	1,302.64	322.40	11.83	5.55	12,416.17
- மேலதிக பொதி	392.52	50.29	269.85	2.19	0.31	715.16
- அஞ்சல்	128.00	48.62	0.05	0.19	8.95	185.81
	65,698.91	24,289.92	19,413.45	3,081.61	502.77	112,986.66
வான் முனைக்கோடி மற்றும் ஏனைய பணிகள்	7,836.33	-	-	-	-	7,836.33
தீர்வையற்றவை	271.14	49.30	90.38	-	-	410.82
அட்டவணைப்படுத்தப்படாத பணிகள்	323.06	-	-	-	-	323.06
விமானத்திற்குள் உணவு வழங்கல்	2,597.75	-	-	-	-	2,597.75
பிரிவு வருமானம்	76,727.19	24,339.22	19,503.83	3,081.61	502.77	124,154.62

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

	ஆசியா ரூ. மில்.	ஐரோப்பா, அமெரிக்கா ரூ. மில்.	மத்திய கிழக்கு ரூ. மில்.	வட. தென் அமெரிக்கா ரூ. மில்.	தென் மேற்கு பசிபிக் ரூ. மில்.	மொத்தம் 2013 ரூ. மில்.
வருமானம்						
அட்டவணைப்படுத்தப்பட்ட பணிகள் - பயணிகள்	57,782.10	19,124.45	18,266.95	2,816.63	591.61	98,581.74
- சரக்கு	10,287.51	1,882.40	608.16	46.06	63.05	12,887.18
- மேலதிக பொதி	233.57	36.30	235.56	2.58	1.01	509.02
- அஞ்சல்	91.36	48.96	0.08	0.03	1.54	141.97
	68,394.54	21,092.11	19,110.75	2,865.30	657.21	112,119.91
வான் முனைக்கோடி மற்றும் ஏனைய பணிகள்	6,544.50	-	-	-	-	6,544.50
தீர்வையற்றவை	342.63	61.63	117.19	-	-	521.45
அட்டவணைப்படுத்தப்படாத பணிகள்	357.03	-	-	-	-	357.03
விமானத்திற்குள் உணவு வழங்கல்	1,864.77	-	-	-	-	1,864.77
பிரிவு வருமானம்	77,503.47	21,153.74	19,227.94	2,865.30	657.21	121,407.66

(ஆ) வியாபாரப் பிரிவின் இரண்டாவது அறிக்கையிடல்

	வியாபாரப் பிரிவு		குழுமம்	வியாபாரப் பிரிவு		குழுமம்
	எயர் லையின்	விமானத்தில் உணவு வழங்கல்		எயர் லையின்	விமானத்தில் உணவு வழங்கல்	
	2014 ரூ. மில்.	2014 ரூ. மில்.	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.
வருமானம்						
வேளிநாட்டு வாடிக்கையாளருக்கான விற்பனை	121,556.87	2,597.75	124,154.62	119,542.89	1,864.77	121,407.66
உள்ளகப் பிரிவு விற்பனை	28.96	3,030.54	-	28.01	3,028.18	-
மொத்த வருமானம்	121,585.83	5,628.29		119,570.90	4,892.95	
பெறுபேறுகள்						
வரிக்குப் பின் இலாபம்/(இழப்பு)	(32,408.34)	2,262.53	(31,365.83)	(26,088.57)	1,415.62	(26,857.60)
ஏனைய பிரிவுத் தகவல்கள்						
சொத்துக்கள்	62,366.70	7,734.88	65,386.97	78,243.50	6,678.63	81,184.77
பொறுப்புக்கள்	119,587.65	3,078.13	117,065.66	124,216.29	2,973.89	122,622.28
சொத்துக்கள், பொறிகள் மற்றும் சாதனங்களின் கொள்வனவு	3,209.43	44.09	3,201.72	2,029.20	62.64	2,091.84
அருவச் சொத்துக்களின் கொள்வனவு	2,320.97	6.15	2,327.11	140.24	0.53	140.77
தேய்மானம் மற்றும் பதிவுப்படி	1,602.79	283.84	1,886.63	1,187.02	266.06	1,453.08
தொழிற்பாட்டுச் செலவு	150,389.46	3,372.24	150,393.31	146,700.24	2,779.07	146,834.36

“குழுமத்தின்” கீழ் அறிவிக்கப்பட்ட பெறுமதிகள் உள்ளகக் குழுமத்தின் மீதியை உள்ளடக்கவில்லை.

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

20. ஏனைய வருமானம் மற்றும் நன்மைகள்

குறிப்பு	குழுவும்		கம்பனி	
	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.
சொத்துக்கள், பொறிகள் மற்றும் சாதனங்களின் அகற்றல் மீதான இலாபம்	26.88	0.13	14.84	-
பல்வகை விடயங்கள்	20.1	233.62	233.62	144.20
பங்கிலாபம்	-	-	1,425.00	2,400.00
	260.50	150.16	1,673.46	2,544.20

20.1 பல்வகை வருமானம் விமானம் மற்றும் காப்புறுதிக் கோரல்களிலிருந்தான பெறுகைகள், வானூர்தி பாதுகாப்பு வைப்புக்களிலிருந்து பெறப்பட்ட வட்டி என்பனவற்றை உள்ளடக்குகிறது.

21. தொழிற்பாட்டு இழப்பு

	குழுவும்		கம்பனி	
	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.
விதிப்பிற்குப் பின்னர் கூறப்பட்டவை/(வரவு வைக்கப்பட்டவை):				
விமானக் காப்புறுதி	539.58	613.68	539.58	613.68
வர்த்தக உரிமைக் கட்டணம்	229.24	193.94	229.24	193.94
மெதுவாக அசையும் இருப்புக்கான ஏற்பாடு	303.83	211.07	302.78	211.07
கணக்காய்வாளர் ஊதியம்	6.40	6.19	4.95	4.89
பெறத்தக்கவற்றின் பெறுமதி இழப்பிற்கான ஏற்பாடு/(மாற்றிப்பதிதல்)	97.51	(47.58)	118.75	(47.58)
தேறல் செய்யப்பட்ட/தேறல் செய்யப்படாத செலாவணி (இலாபம்)/இழப்பு	380.38	(1,465.67)	653.76	(1,610.85)

22.1 நிதி வருமானம்

	குழுவும்		கம்பனி	
	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.
வட்டி வருமானம்				
திறைசேரி முறிகள் மீதான வட்டி	58.16	191.21	52.46	169.62
	916.65	1,465.35	916.65	1,465.35
	974.81	1,656.56	969.11	1,634.97

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

22.2 நிதிச் செலவு

	குழுமம்		கம்பனி	
	2014	2013	2014	2013
	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.
கடன்பாடு மற்றும் வங்கி மேலதிகப் பற்றுக்கள் மீதான வட்டிச் செலவு மற்றும் வரவேண்டிய நிரம்பலர் நிலுவை	5,858.38	2,854.39	5,911.04	2,920.41
பிற்போடப்பட்ட எந்திர தரமுயர்த்தல் மீதான நிதிக் கட்டணங்கள்	141.84	137.38	141.84	137.38
குத்தகைப் பொறுப்புக்கள் மீதான நிதிக் கட்டணங்கள்	144.04	80.61	144.04	80.61
முன்னுரிமைப் பங்கு பங்கிலாபம்	150.00	150.00	-	-
	6,294.26	3,222.38	6,196.92	3,138.40

23. வரி விதிப்பு

	குறிப்பு	குழுமம்		கம்பனி	
		2014	2013	2014	2013
		ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.
வரி விதிப்பு					
வருமான வரிச் செலவின் முக்கிய கூறுகள் வருமாறு:					
நடப்பு வருமான வரி					
ஆண்டிற்கான சாதாரண நடவடிக்கைகள் மீதான நடப்பு வரிச் செலவினம்	23.1	15.42	15.24	-	-
பதிவழிக்கப்பட்ட பொருளாதாரப் பணிக் கட்டணம்		50.36	-	50.36	-
முன்னைய ஆண்டுகள் தொடர்பாக நடப்பு வரிகளின் ஒதுக்கும் கீழ்/(மேல்)		2.41	-	-	-
		68.19	15.24	50.36	-

23.1 நடப்பு வரிச் செலவிற்கும்/(வருமானம்) கணக்கீட்டு இழப்பு தயாரிப்பிற்குமிடையிலான இணக்கப்படுத்தல்

	குழுமம்	
	2014	2013
	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.
வரிக்கு முன்னரான கணக்கீட்டு இழப்பு	(31,297.64)	(26,842.36)
வரிக்கு உட்படாத வருமானம்	31,334.00	26,862.67
சாதாரண வரி வீதமான 28 சதவீதத்தின் கீழான நியதி வருமானம்	36.36	20.31
வரி விதிக்கத்தக்க இலாபம்	36.36	20.31
28 சதவீத வரி வீதத்தில் விதிக்கப்படும் சட்ட ரீதியான வரி	10.18	5.70
கழிக்கப்படாத செலவினம் நீங்கலான வரித் தாக்கம்	0.26	0.96
ஏனைய வருமானத்தின் மீதான வரி	4.98	8.58
நடப்பு வருமான வரிச் செலவு	15.42	15.24

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

24. கடப்பாடுகள் மற்றும் எதிர்பாராதவைகள்

24.1 மூலதனச் செலவுக் கடப்பாடுகள்

சொத்துக்கள், பொறிகள் மற்றும் சாதனங்களின் கொள்வனவிற்கான குழுவும் மற்றும் கம்பனியின் கடப்பாடுகள் சாதாரண வியாபார நடவடிக்கையில் ஏற்படுத்தும் நிகழ்வுகள் பின்வருமாறு:

	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.
ஒப்பந்தம் செய்யப்பட்டு ஆனால் வழங்கப்படாதவை -		
உருவச் சொத்துக்கள்*	36,230.26	802.30
அருவச் சொத்துக்கள்	15.82	40.25
வானூர்தியின் உட்புறம் மாற்றியமைப்பு	1,293.08	418.28
	37,539.16	1,260.83
சபையினால் ஒப்புதலளிக்கப்பட்டவை ஆனால் ஒப்பந்தம் செய்யப்படாதவை -		
உருவச் சொத்துக்கள்	161.08	501.96
அருவச் சொத்துக்கள்	26.49	-
வானூர்தியின் உட்புறம் மாற்றியமைத்தல்	314.09	-
	501.66	501.96
	38,040.82	1,762.79

* 2014 மார்ச் 31இல் உள்ளவாறு, ரூ.140,720 மில்லியன் (ஐ.ஆ.டொலர் 1,184 மில்லியன்) ஏதேனும் மேலதிகப் பண்புகள் மற்றும் நான்கு A350-900 விமானங்களின் கொள்வனவிற்குக் கிடைக்கத்தக்கதான கொடுகடன் என்பன தவிர்ந்த பட்டியல் விலையினைக் காட்டுகின்றது.

24.2 நிதியியல் கடப்பாடுகள்

(அ) மார்ச் 31இல் உள்ளவாறு இரத்துச் செய்யமுடியாத தொழிற்பாட்டுக் குத்தகைகளின் கீழ் கம்பனியின் மொத்த எதிர்கால குறைந்தபட்ச கடப்பாடு பின்வருமாறு:

	கம்பனி	
	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.
ஓராண்டிற்குள்	14,414.83	13,112.14
ஓராண்டிற்குப் பின் ஆனால் ஐந்தாண்டிற்கு மேற்படாதவை	84,205.19	29,256.80
ஐந்தாண்டுகளுக்குப் பின்னர்	162,391.91	9,491.80
	261,011.93	51,860.74

2014 மார்ச் 31இல் உள்ளவாறான குத்தகைக் கடப்பாடுகள் பின்வருவனவற்றை உள்ளடக்குகிறது:

- ஐந்து A330-300 விமானங்களுக்கான குத்தகைக் கடன்பாடான ரூ.111,593.61 மில்லியனின் பொருட்டு இவ்வாண்டுப் பகுதியில் புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தமொன்று செய்யப்பட்டது.
- ஒரு A330-300 விமானத்திற்கான குத்தகைக் கடன்பாடான ரூ.20,664.06 மில்லியனின் பொருட்டு இவ்வாண்டுப் பகுதியில் புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தமொன்று செய்யப்பட்டது.
- மூன்று A350-300 விமானங்களுக்கான குத்தகைக் கடன்பாடான ரூ.79,578.18 மில்லியனின் பொருட்டு இவ்வாண்டுப் பகுதியில் புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தமொன்று செய்யப்பட்டது.

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

(ஆ) 2014 மார்ச் 31இல் உள்ளவாறு குத்தகைக்குப் பெறப்பட்ட விமானத்திற்கான பிணைய வைப்பாக கம்பனியானது ரூ.996.46 மில்லியனுக்கு (ஐ.அ.டொலர் 7.62 மில்லியன்) (2013இல் ரூ.864.58 மில்லியன், ஐ.அ.டொலரில் 6.82 மில்லியன்) கொண்ட தொகைக்கு கம்பனி நானாயக் கடித்தினை வழங்கியது (இதில் ஐ.அ.டொலர் 1.62 மில்லியன் புதிய விமானமான A350 இற்கு உரியதாகும்).

(இ) கம்பனியினாலும் துணை நிறுவனத்தினாலும் குத்தகைக்குப் பெறப்பட்ட காணி மற்றும் கட்டடத்திற்கான எஞ்சிய குத்தகை வாடகைக் கடப்பாடு பின்வருமாறு:

	குழுமம்		கம்பனி	
	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.
கொடுபடத்தக்க தவணைப் பணம்:				
ஓராண்டிற்குள்	396.47	396.68	372.47	390.28
ஓராண்டிற்குப் பின் ஆனால் ஐந்தாண்டிற்கு மேற்பட்டவை	1,688.84	1,690.43	1,572.84	1,526.49
ஐந்தாண்டுகளுக்குப் பின்னர்	3,098.34	3,121.03	2,756.34	3,175.16

24.3 எதிர்பாராதவைகள்

கம்பனி

முகாமைத்துவம் 2014 மார்ச் 31இல் உள்ளவாறு எதிர்பாராத பொறுப்புக்கள் ரூ.421.88 மில்லியன் (2013: 2,976.20 மில்லியன்) என மதிப்பிட்டுள்ளது. கம்பனிக்கெதிராக செய்யப்படுகின்ற சட்ட நடவடிக்கைகள், ஏனைய கோரல்கள் மற்றும் சாத்தியமான கோரல்கள் தொடர்பாக கம்பனியின் சாதாரண வியாபார நடவடிக்கையில் ஏற்படுகின்ற ஏதேனும் எதிர்பாராத பொறுப்புக்கள் தொடர்பாக ஏற்படுகின்ற குறிப்பிடத்தக்க பொறுப்பினையும் பணிப்பாளர்கள் எதிர்பார்க்கவில்லையாகையால் இந்நிதியியல் கூற்றுக்களில் அவற்றிற்காக எவ்வித ஒதுக்கமும் செய்யப்படவில்லை.

புதிய வானூர்தியின் சமையலறையை நிருமாணிப்பதற்காக துணை நிறுவனமான சிறிலங்கன் கேட்டிங் லிமிடெட்டினால் பெறப்பட்ட ஐ.அ.டொலர் 3 மில்லியனுக்கு (2013: ஐ.அ.டொலர் 3 மில்லியன்) கம்பனி உத்தரவாதம் வழங்கியிருக்கிறது.

துணை நிறுவனம்

கம்பனியின் சட்ட அறிஞர்களின் கருத்துப்படி 2014 மார்ச் 31இல் உள்ளவாறு கம்பனிக்கெதிராக வழக்குகள் நிலுவையில் இல்லை (2013இல் குறிப்பிடத்தக்க வழக்குகள் எதுவும் நிலுவையில் இல்லை.)

25. பிணையிடப்பட்ட சொத்துக்கள்

குழுமம்/கம்பனி

பெறப்பட்ட வங்கித்தொழில் வசதிகளுக்கெதிராக கம்பனி பின்வரும் பங்கு மூலதனத்தினை பிணையாக வழங்கியுள்ளது. தயவுசெய்து குறிப்பு 14.2 மற்றும் 14.3 ஐப் பார்க்கவும்.

26. அறிக்கையிடப்பட்ட திகதிக்குப் பின்னர் ஏற்படுகின்ற நிகழ்வுகள்

26.1 2014 ஏப்பிரல் 1இல் கம்பனி A330-300 விமானத்தின் வழங்கலுக்கு முன்னரான கொடுப்பனவிற்கான பகுதியளவிலான நிதியிடலுக்காக ஐ.அ.டொலர் 159.81 மில்லியன் கொண்ட தொகைக்கு ஒப்பந்தமொன்றினை மேற்கொண்டது.

26.2 2014 யூனில் கம்பனி சிங்கப்பூர் பங்குப் பரிவர்த்தனையில் பட்டியலிடப்பட்ட ஐ.அ.டொலர் 175 மில்லியன் முகப்புப் பெறுமதியினைக் கொண்ட பன்னாட்டு முறிகளை வழங்கியது. முறிகளின் காலம் ஐந்து ஆண்டுகளாக இருந்ததுடன் அரையாண்டுகளுக்கொரு முறை செலுத்தத்தக்க ஆண்டிற்கு 5.3 சதவீதமான நிலையான வட்டி வீதத்தினையும் கொண்டிருந்தது. முறி இலங்கை அரசாங்கத்தினால் உத்தரவாதப்படுத்தப்பட்டது.

26.3 கம்பனி 2014 மே 1ஆம் நாள் வண்வேர்ஸ்ட் அணியல் இணைந்து கொண்டது.

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

27. தொடர்பான தரப்பினரின் வெளிப்படுத்தல்கள்

27.1 குழுமம் மற்றும் கம்பனி

27.1.1 முக்கியமான முகாமைத்துவ ஆளணியினருடனான கொடுக்கல்வாங்கல்கள்

தொடர்பான தரப்பினர் என்பது கம்பனியினதும் அதன் துணைக் கம்பனியினதும் நடவடிக்கைகளைத் திட்டமிடுதல், நெறிப்படுத்தல் மற்றும் கட்டுப்படுத்துதல் என்பனவற்றிற்கான அதிகாரத்தினையும் பொறுப்புக்களையும் கொண்டுள்ள அத்தகைய ஆட்கள் என வரைவிலக்கணம் செய்யப்பட்ட முக்கியமான முகாமைத்துவ ஆளணியினரை உள்ளடக்குகிறது. அத்தகைய முக்கியமான முகாமைத்துவ ஆளணியினர் மேலே விபரிக்கப்பட்ட பிரமாணங்களை பூர்த்தி செய்த பணிப்பாளர் சமையின் முதன்மை நிறைவேற்று அலுவலர், ஏனைய முகாமைத்துவ நிறைவேற்று அலுவலர் ஆகியோரை உள்ளடக்குகிறது.

	2014 ரூ. மில்.	2013 ரூ. மில்.
குறுங்கால நன்மைகள்	183.10	152.05
தொழிலுக்குப் பின்னைய நன்மைகள்	9.30	9.55

மேலேயுள்ளவை இவ்வாண்டில் செலுத்தப்பட்ட ரூ.49.2 மில்லியன் (2013.: ரூ.46.6 மில்லியன்) கொண்ட பணிப்பாளர்களின் ஊதியத்தினையும் உள்ளடக்குகிறது. மேலே வெளிப்படுத்தப்பட்ட நன்மைகளுக்குப் புறம்பாக முதன்மை முகாமைத்துவ ஆளணியினர், அவர்களது வாழ்க்கைத் துணைவர், தங்கியிருக்கும் பிள்ளைகள் ஆகியோர் அவர்கள் பதவியிருக்கும் காலப்பகுதியில் சிறிலங்கன் எயர்லையின்ஸின் வியாபாரப் பகுப்பில் கட்டணமின்றி பயணிக்க உரித்துடையவராவர்.

27.2 குழுமம்

27.2.1 (அ) வழமையான வியாபார நடவடிக்கையின் போது அரசாங்கத்தினால் கட்டுப்படுத்தப்படும் நிறுவனங்களுடன் மேற்கொள்ளப்பட்ட பின்வருவன உள்ளிட்ட கணிசமானவை கொடுக்கல்வாங்கல்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

	2014 பெறுகைகள்/ (கொடுப்பனவுகள்) ரூ. மில்.	2013 பெறுகைகள்/ (கொடுப்பனவுகள்) ரூ. மில்.
விற்பனைகள்	4,988.82	5,226.70
கடன்கள் - பெறுகைகள்	4,119.27	761.64
- வட்டி உட்பட மீள்கொடுப்பனவுகள்	(2,236.72)	(4,547.37)
பொருட்கள்/பணிகளின் கொள்வனவு மற்றும் நியதிச் சட்ட ரீதியாக வரவேண்டியவை*	(58,449.39)	(30,955.27)

* பொருட்கள்/பணிகளின் கொள்வனவு மற்றும் சட்ட ரீதியான வரவுகள் பிற்போடப்பட்ட ஒழுங்குகளின் கீழ் செய்யப்பட்ட கொடுப்பனவுகளையும் உள்ளடக்குகிறது.

27.2.1 (ஆ) ஐந்தொகை திகதியிலுள்ளவாறு இலங்கை அரசாங்கத்தின் கட்டுப்பாட்டிலுள்ள நிறுவனங்களுடன் பின்வரும் வசதிகள் காணப்பட்டன.

- ஐ.அ.டொலர் 20 மில்லியன் கொண்ட குறுங்காலக் கடன் (2013: ஐ.அ.டொலர் 11.1 மில்லியன்)
- ஐ.அ.டொலர் 45 மில்லியன் கொண்ட மேலதிகப் பற்று வசதி (2013: ஐ.அ.டொலர் 51 மில்லியன்)
- ஐ.அ.டொலர் 10 மில்லியன் கொண்ட வங்கி உத்தரவாத வசதிகள் (2013: ஐ.அ.டொலர் 10 மில்லியன்)

27.2.2 அறிக்கையிடப்படும் திகதியிலுள்ளவாறு இலங்கை அரசாங்கத்தின் கட்டுப்பாட்டிலுள்ள நிறுவனங்களுடன் பின்வரும் சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புக்கள் காணப்பட்டன:

- ரூ.31,012.71 மில்லியன் கொண்ட தேறிய வெளிநின்ற கொடுபடத்தக்க நிலுவை (2013: ரூ.39,677.64 மில்லியன்)
- ரூ.469 மில்லியன் பெறுமதி கொண்ட குறுங்கால வைப்புக்கள் (2013: ரூ.31 மில்லியன்).
- 15 சதவீதத்தில் அமைந்த 10 மில்லியன் கொண்ட வாக்குரிமையற்ற மீட்கத்தக்க ஒன்றுசேர்ந்த மாற்றத்தக்க (10 ஆண்டுகள்) முன்னுரிமைப் பங்குகள்.

* அரசாங்கத்தின் கட்டுப்பாட்டிற்குட்பட்ட நிறுவனங்களிலிருந்து வரவேண்டிய/கொடுபட வேண்டிய மீதிகள், வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய பெறுத்தக்கவைகள்/கொடுபடத்தக்கவைகள் நிதியியல் நிலைமைக்கூற்றில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளன.

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

27.2.3 வழமையான வியாபார காலப்பகுதியில் குழுமமானது பின்வரும் அரசின் கட்டுப்பாட்டிலுள்ள நிறுவனங்களுடன் குறிப்பிடத்தக்க கொடுக்கல்வாங்கல்களை மேற்கொண்டது:

வியாபார அன்ட் ஏவியேசன் சேர்விஸஸ் லிமிடெட்	இலங்கை வங்கி
இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனம்	இலங்கை காப்புறுதிக் கூட்டுத்தாபனம்
உள்நாட்டரசிறைத் திணைக்களம்	மிகின் லங்கா லிமிடெட்
சிவில் வான் போக்குவரத்து அதிகாரசபை	ஊழியர் சேம நிதியம்

மேலும், தொழிலாளர் ஓய்வுகால நன்மைகளுக்கான உதவுதொகைகள் தொடர்பான மேலதிகக் கொடுக்கல்வாங்கல்கள் ஊழியர் சேம நிதியம் மற்றும் ஊழியர் நம்பிக்கை நிதியம் என்பன தொடர்பான சட்டம் மற்றும் ஒழுங்குவிதிகளுக்கு அமைவாக மேற்கொள்ளப்பட்டன.

27.3 கம்பனி

27.3.1 வழமையான வியாபார நடவடிக்கைகளின் போது துணை நிறுவனத்துடன் மேற்கொள்ளப்பட்ட பின்வருவன உள்ளிட்ட கொடுக்கல்வாங்கல்கள்

	2014 பெறுகைகள்/ (கொடுப்பனவுகள்) ரூ. மில்.	2013 பெறுகைகள்/ (கொடுப்பனவுகள்) ரூ. மில்.
கொடுக்கல்வாங்கலின் தன்மை		
சரக்குப் பணிகள்	9.02	8.44
வானூர்திக்குள் உணவகம் மற்றும் ஏனைய பணிகள்	(3,010.59)	(3,008.58)
பங்கிலாபம்	1,425.00	2,400.00
நீண்ட காலக் கடன்களின் மீள்கொடுப்பனவு	(235.40)	(236.93)

27.3.2 அறிக்கையிடும் திகதியன்று உள்ளவாறு துணை நிறுவனத்துடனான வெளிநின்ற மீதிகள் பின்வருமாறு:

- வரவேண்டிய தொகை ரூ.3,611.61 மில்லியன் (2013: ரூ.2,441.19 மில்லியன்).
- கடன் நிலுவை தொகை ரூ.988.51 மில்லியன் (2013: ரூ.1,253.93 மில்லியன்). ஏற்புடைய வட்டி வீதம் இணக்கப்பட்ட உச்ச தொகைக்கு உட்பட்டு இலண்டன் வங்கிகளுக்கிடையிலான வழங்கல் வீதமாக இருக்கும்.
- 15 சதவீதத்தில் அமைந்த 10 மில்லியன் வாக்குரிமையற்ற மீட்கத்தக்க ஒன்றுசேர்ந்த (5 ஆண்டுகள்) முன்னுரிமைப் பங்குகள்.

27.3.3 பின்வருவன உள்ளிட்ட கொடுக்கல்வாங்கல்கள் வழமையான வியாபார நடவடிக்கைகளின் போது இலங்கை அரசாங்கத்தின் கட்டுப்பாட்டிற்குட்பட்ட நிறுவனங்களுடன் மேற்கொள்ளப்பட்டன:

	2014 பெறுகைகள்/ (கொடுப்பனவுகள்) ரூ. மில்.	2013 பெறுகைகள்/ (கொடுப்பனவுகள்) ரூ. மில்.
விற்பனைகள்	4,740.63	5,018.27
கடன்கள் - பெறுகைகள்	4,119.27	761.64
- வட்டி உள்ளிட்ட மீள்கொள்வனவுகள்	(2,086.72)	(4,397.37)
பொருட்கள் மற்றும் பணிகளின் கொள்வனவு மற்றும் நியதிச் சபைகளிலிருந்து வரவேண்டியவை*	(5,987.02)	(30,502.97)

* பொருட்கள்/பணிகளின் கொள்வனவு மற்றும் நியதிச் சபைகளிலிருந்து வரவேண்டியவைகள் பிற்போடப்பட்ட ஒழுங்குகளின் கீழ் செய்யப்பட்ட கொடுப்பனவுகளை உள்ளடக்குகின்றன.

கம்பனியினால் பெறப்பட்ட வசதிகளின் பட்டியல் 27.2.1(ஆ) இல் காட்டப்பட்ட அதே பட்டியலாகும்.

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

27.3.4 அறிக்கையிடும் திகதியின்படி பின்வரும் சொத்துக்களும் பொறுப்புக்களும் இலங்கை அரசாங்கத்தினால் கட்டுப்படுத்தப்படும் நிறுவனங்களுடன் காணப்பட்டன:

- ரூ.31,338.23 மில்லியன் (2013: ரூ.39,945.93 மில்லியன்)* கொண்ட தேறிய வெளிநின்ற கொடுபடத்தக்க நிலுவை.
- ரூ.469 மில்லியன் பெறுமதியான குறுங்கால வைப்புக்கள் (2013: ரூ.31 மில்லியன்).

* நிதியியல் நிலைமைக் கூற்றுக்களில் அரசாங்கத்தினால் கட்டுப்படுத்தப்படும் நிறுவனங்களிலிருந்தான அவற்றிற்கு செலுத்தப்பட வேண்டிய மீதிகள் வர்த்தக மற்றும் ஏனைய பெறத்தக்கவைகள்/செலுத்தத்தக்கவைகளின் கீழும் வட்டி உழைக்கத்தக்க பொறுப்புக்களின் கீழும் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளன.

27.3.5 கம்பனியுடன் குறிப்பிடத்தக்க கொடுக்கல்வாங்கல்களை மேற்கொண்ட அரசின் கட்டுப்பாட்டிலுள்ள நிறுவனங்களின் பட்டியல் குழுமத்தின் கீழ் வெளிக்காட்டப்பட்டுள்ள அதே நிறுவனங்களேயாகும். (குறிப்பு 27.2.3).

28. நிதியியல் இடர்நேர்வு முகாமைத்துவக் குறிக்கோள்களும் கொள்கைகளும்

கம்பனியின் முதன்மையான நிதியியல் பொறுப்புக்கள், கடன்கள் மற்றும் கடன்பாடுகள், வர்த்தகம் மற்றும் செலுத்தத்தக்கவைகள் மற்றும் ஏனைய நிதியியல் பொறுப்புக்கள் என்பனவற்றை உள்ளடக்குகின்றன. இந்நிதியியல் பொறுப்புக்களின் முக்கிய நோக்கம் யாதெனில் கம்பனியின் தொழிற்பாடுகளுக்கு நிதியிடுவதேயாகும். கம்பனியின் நிதியியல் சொத்துக்கள் வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய பெறத்தக்கவைகள் மற்றும் தொழிற்பாடுகளிலிருந்து நேரடியாகப் பெறப்பட்ட காசு மற்றும் குறுங்கால வைப்புக்கள் என்பனவற்றை உள்ளடக்குகின்றன.

கம்பனி முகாமைத்துவம் அனைத்தையுமுள்ளடக்கிய இடர்நேர்வு முகாமைத்துவ கணிப்புக்களை காலத்திற்குக் காலம் மீளாய்வு செய்து இற்றைப்படுத்தியதுடன் குறிப்பிடத்தக்க தாக்கத்தினைக் கொண்டுள்ள பின்வரும் நிதியியல் இடர்நேர்வுகளையும் அடையாளம் கண்டிருக்கிறது:

- (i) சந்தை இடர்நேர்வு
 - வட்டி வீத இடர்நேர்வு
 - வெளிநாட்டு நாணய இடர்நேர்வு
- (ii) திரவத்தன்மை இடர்நேர்வு
- (iii) கொடுகடன் இடர்நேர்வு

கம்பனி அதன் இடர்நேர்வு முகாமைத்துவக் கொள்கைகளையும் நடைமுறைகளையும் சந்தைகள் மற்றும் ஏனைய நிதியியல் இடர்நேர்வுகளை எதிர்நோக்கும் நடவடிக்கைகளில் ஏற்படும் மாற்றங்களைப் பிரதிபலிப்பதற்காக கிரமமான அடிப்படையில் மீளாய்வு செய்ததுடன் இவை, இடர்நேர்வுகள் அடையாளம் காணப்பட்டமையினை உறுதிப்படுத்துவதற்காகப் பொருத்தமான கொள்கைகள் மற்றும் நடைமுறைகளின் மூலம் நிருவகிக்கப்பட்டதுடன் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ள கொள்கைகள் மற்றும் நடைமுறைகளுக்கிணங்க அளவிடப்பட்டு முகாமைப்படுத்தப்பட்டன.

i. சந்தை இடர்நேர்வு

வட்டி வீத இடர்நேர்வு

வட்டி வீத இடர்நேர்வு என்பது சந்தை வட்டி வீதங்களில் ஏற்படும் மாற்றங்களின் காரணமாக நிதிச் சாதனங்களின் எதிர்கால காசுப்பாய்ச்சலின் சந்தைப் பெறுமதி தளம்பலுறும் என்பதாகும். சந்தை வட்டி வீதங்களில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் தொடர்பாக இடர்நேர்வுகளுக்குக் கம்பனி உள்ளாகும் தன்மை முக்கியமாக மிதக்கும் வட்டி வீதங்களுடன் கூடிய கம்பனியின் நீண்ட காலப் படுகடன் கடப்பாடுகளுடன் தொடர்புபட்டதாக விளங்குகிறது.

கம்பனியின் கொள்கை யாதெனில், வட்டி வீத தளம்பல்களின் தாக்கத்தினைத் தணிக்கும் பொருட்டு விமானங்களின் குத்தகை உட்பட கடன்பாடுகளின் நிலையான வீதங்களுக்கும் மாறி வீதங்களுக்குமிடையில் பொருத்தமான சமநிலையொன்றினைப் பேணுவதேயாகும்.

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

பின்வரும் அட்டவணையானது கடன்கள் மற்றும் கடன்பாடுகள் மற்றும் முறிகளின் முதலீடுகள் மீதான வட்டி வீதங்களில் ஏற்படும் நியாயமான சாத்தியமான மாற்றங்களுக்கேற்ப மாறும் தன்மையினை எடுத்துக்காட்டுகின்றது. மற்றைய அனைத்து மாறிகளும் நிலையாக இருக்கும் பொழுது, கம்பனியின்/குழுமத்தின் வரிக்கு முன்னரான இழப்பு, மிதக்கும் வீதக் கடன்பாடுகள் அதேபோன்று திறைசேரி முறிகளின் மீதான தாக்கத்தினூடாக பாதிக்கப்படுவதனை பின்வருவன காட்டுகின்றன:

	வரிக்கு முன்னரான இழப்பு மீதான தாக்கம்			
	குழுமம்		கம்பனி	
	2014	2013	2014	2013
	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.
வட்டி வீதத்தின் அதிகரிப்பு/(வீழ்ச்சி)				
+1□	798.94	611.29	806.59	613.43
-1□	(798.94)	(611.29)	(806.59)	(613.43)

* வட்டி வீதத்தின் அதிகரிப்பு இழப்புகளில் அதிகரிப்பினை ஏற்படுத்துகிறது.

வெளிநாட்டு நாணய இடர்நேர்வு

வெளிநாட்டு நாணய இடர்நேர்வு என்பது வெளிநாட்டுச் செலாவணி வீதங்களில் ஏற்படும் மாற்றங்களின் காரணமாக நிதியியல் சாதனமொன்றின் எதிர்கால காசுப்பாய்ச்சலின் சந்தைப் பெறுமதி தளம்பலடைவதாகும். கம்பனியின் வெளிநாட்டு நாணயத்தில் குறித்துரைக்கப்பட்ட வருமானம், செலவுகள் மற்றும் ஏனைய நிதியியல் சாதனங்கள் என்பனவற்றின் காரணமாக அது வெளிநாட்டுச் செலாவணி வீத தளம்பல்களின் தாக்கத்திற்கு உட்படுகிறது.

கம்பனியானது அதன் வெளிநாட்டுச் செலாவணியின் பாதிப்புக்குள்ளாகும் தன்மையினை, சாத்தியமானவிற்கு அதன் கொள்கைகளில் பொருத்தப்பட்டினை ஏற்படுத்திக் கொண்டமை, ஒவ்வொரு முக்கியமான நாணயங்களின் பெறுகைகள் மற்றும் கொடுப்பனவுகள் என்பன மூலம் கட்டுப்படுத்திக் கொண்டது.

பின்வரும் அட்டவணையானது கம்பனியின்/குழுமத்தின் வரிக்கு முன்னரான இழப்பு (நாணயச் சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புக்களின் சந்தைப் பெறுமதியில் ஏற்படும் மாற்றங்களின் காரணமாக) மற்றைய அனைத்து மாறிகளும் மாறாது நிலையாக இருக்கும் பொழுது ஐக்கிய அமெரிக்க டொலரின் செலாவணி வீதத்தில் ஏற்படும் நியாயமான சாத்தியமான மாற்றங்களின் காரணமாக எவ்வாறு மாற்றமடைகின்றது என்பதனை எடுத்துக்காட்டுகிறது. மற்றைய அனைத்து நாணயங்கள் தொடர்பிலும் வெளிநாட்டு நாணய மாற்றங்களுக்கு குழுமம் உள்ளாகும் தன்மை பெரியளவில் காணப்படவில்லை.

	வரிக்கு முன்னரான இழப்பு மீதான தாக்கம்			
	குழுமம்		கம்பனி	
	2014	2013	2014	2013
	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.	ரூ. மில்.
செலாவணி வீதத்தில் ஏற்பட்ட அதிகரிப்பு/(வீழ்ச்சி) (ஐ.அ.டொலர்)				
+3□	617.75	742.72	644.33	725.96
-3□	(617.75)	(742.72)	(644.33)	(725.96)

* செலாவணி வீதத்தில் ஏற்படும் அதிகரிப்பு (ஐ.அ.டொலர்) இழப்புகளில் அதிகரிப்பினை ஏற்படுத்துகிறது.

ii. திரவத்தன்மை இடர்நேர்வு

திரவத்தன்மை இடர்நேர்வு என்பது கம்பனியானது அதன் தற்போதைய மற்றும் எதிர்காலக் காசு கடன்பாடுகளை உரிய திகதியில் செலுத்த முடியாமல் போவதன் காரணமாக ஏற்படுகின்றதொரு இடர்நேர்வாகும். கம்பனியானது காசு முகாமைத்துவத்தினையும் வரவு செலவுத்திட்ட செயற்பாடுகளின் நாளாந்தம்/வாராந்தம்/மாதாந்தம்/வருடாந்தம் மேற்கொள்வதன் மூலம் நிதிப் பற்றாக்குறைகள் தொடர்பான இடர்நேர்வுகளைக் கண்காணிக்கின்றது. கம்பனியானது இடர்நேர்வுகளைத் தணிக்கும் பொருட்டு நீண்ட கால மற்றும் குறுங்காலக் கடன்கள், வங்கி மேலதிகப் பற்று வசதிகள் மற்றும் நிதியியல்/தொழிற்பாட்டுக் குத்தகைகள் என்பன உட்பட, நிதியியல் நிறுவனங்களிலிருந்தான பல்வேறுபட்ட நிதியியல் மூலங்களிலிருந்து பெற்றக்கொண்டது.

2014 மார்ச்சு 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

மூலதன உள்ளீட்டு நிகழ்ச்சித்திட்டத்தின் ஒரு பகுதியாக திறைசேரி முறிகளின் மூலமாக இலங்கை அரசாங்கம் கம்பனியில் முதலீடு செய்தது. கம்பனியானது திறைசேரி முறிகளின் முதிர்ச்சிக்கு முன் அவற்றை காசாக மாற்றிக் கொள்ளும் செயன்முறையில் ஈடுபட்டது. இது அடுத்த நிதியியல் ஆண்டில் திரவ நிலைமையினை வலுப்படுத்தும்.

கீழேயுள்ள அட்டவணை ஒப்பந்த ரீதியான கழிவிடப்படாத கொடுப்பனவுகளின் அடிப்படையில் குழுமத்தின்/கம்பனியின் நிதியியல் பொறுப்புக்களின் முதிர்ச்சித் தோற்றப்பாட்டினை தொகுத்துத் தருகிறது:

	2014					
	கேள்வியின் அடிப் படையில் ரூ. மில்.	3 மாதங் களுக்குக் குறைவானது ரூ. மில்.	3 - 12 மாதங்கள் ரூ. மில்.	1 - 5 ஆண்டுகள் ரூ. மில்.	5 ஆண்டு களுக்குக் கூடுதலானது ரூ. மில்.	மொத்தம் ரூ. மில்.
குழுமம்						
வட்டி உழைக்கும் பொறுப்புக்கள்	7,342.76	4,032.95	11,288.87	25,464.06	1,477.53	49,606.17
வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய கொடுபடத்தகவை	4,160.47	42,259.62	-	-	-	46,420.09
முன்னுரிமைப் பங்குகள்	-	-	-	-	2,050	2,050
	11,503.23	46,292.57	11,288.87	25,464.06	3,527.53	98,076.26
கம்பனி						
வட்டி உழைக்கும் பொறுப்புக்கள்	7,342.76	4,005.83	11,207.49	25,461.40	1,477.54	49,495.01
வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய கொடுபடத்தகவை	4,160.47	45,277.71	-	-	-	49,438.18
	11,503.23	49,283.54	11,207.49	25,461.40	1,477.54	98,933.19
	2013					
	கேள்வியின் அடிப் படையில் ரூ. மில்.	3 மாதங் களுக்குக் குறைவானது ரூ. மில்.	3 - 12 மாதங்கள் ரூ. மில்.	1 - 5 ஆண்டுகள் ரூ. மில்.	5 ஆண்டு களுக்குக் கூடுதலானது ரூ. மில்.	மொத்தம் ரூ. மில்.
குழுமம்						
வட்டி உழைக்கும் பொறுப்புக்கள்	6,849.32	3,191.91	8,851.75	29,433.58	735.29	49,061.85
வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய கொடுபடத்தகவை	10,418.00	20,153.85	-	-	-	30,571.85
முன்னுரிமைப் பங்குகள்	-	-	-	-	2,200	2,200
	17,267.32	23,345.76	8,851.75	29,433.58	2,935.29	81,833.70
கம்பனி						
வட்டி உழைக்கும் பொறுப்புக்கள்	6,849.32	3,133.00	8,675.04	28,400.38	735.29	47,793.03
வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய கொடுபடத்தகவை	10,418.00	22,036.60	-	-	-	32,454.60
	17,267.32	25,169.60	8,675.04	28,400.38	735.29	80,247.63

2014 மார்ச் 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டு

iii. கொடுகடன் இடர்நேர்வு

கொடுகடன் இடர்நேர்வு என்பது நிதிச் சாதனமொன்றின் கீழ் அல்லது வாடிக்கையாளர் ஒப்பந்தமொன்றின் கீழ், இணைத்தரப்பினர் தமது கடப்பாடுகளைப் பூர்த்தி செய்யாமையின் காரணமாக ஏற்படுகின்ற நிதியியல் இழப்பாகும். கம்பனியானது அதன் தொழிற்பாட்டு நடவடிக்கைகளிலிருந்தே அதன் கொடுகடன் இடர்நேர்வுகளுக்கு உட்படுகிறது (முக்கியமாக பெறத்தக்க வர்த்தகங்களுக்காக).

பயணிகள் மற்றும் சரக்குப் போக்குவரத்துக்களின் விற்பனை அயட்டா இணைந்த விற்பனை முகவர்களினூடாகவே முக்கியமாக இடம்பெறுகிறது. ஒப்பீட்டு ரீதியில் அத்தகைய விற்பனைகள் பரந்தளவிற்கு பன்முகப்பட்டிருப்பதன் காரணமாக இடர்நேர்வுகள் சிறிதளவேயாகும். இம்முகவர்களிடமிருந்தான தீர்ப்பனவுகள் அயட்டாவினால் அவற்றின் பயணிகள் மற்றும் சரக்குத் தீர்ப்பனவுத் திட்டத்தினூடாக சேகரிக்கப்படுகின்றன. சேகரிக்கப்படுகின்ற நிதியம் எயர்லையின்ஸ்க்கு அயட்டாவினால் நேரடியாக தீர்ப்பனவு செய்யப்படுகிறது. மேலும், அயட்டா அத்தகைய முகவர்களின் நாணய நம்பகத்தன்மை பற்றி உத்தரவாதத்திணையும் வழங்குகிறது.

முக்கிய விமான நிறுவனங்களுக்கிடையேயான பெறத்தக்கவையும் கொடுபடத்தக்கவையும் அயட்டா தீர்வுகத்தினூடாக முக்கியமாகத் தீர்ப்பனவு செய்யப்படுகின்றன. பெறத்தக்கவையும் கொடுபடத்தக்கவையும் பொதுவாகக் கழிக்கப்பட்டு வாராந்த இடைவெளியில் தீர்ப்பனவு செய்யப்படுகின்றன. இது செலுத்தத் தவறுவதனால் ஏற்படும் இடர்நேர்வுகளில் தெளிவான குறைப்பிற்கு வழிவகுக்கிறது.

ஏனைய பணிகள் தொடர்பு முறைகளுக்காக, வழங்கப்பட்ட பணிகளின் தன்மை மற்றும் செயற்பரப்பினைப் பொறுத்து பிணைகள் தேவைப்படுத்தப்படுகின்றமை கடன்பாட்டாளர்களிடமிருந்தான அத்தகைய பிணையங்கள் வங்கி உத்தரவாதங்களையும் பாதுகாப்பு வைப்புக்களையும் உள்ளடக்குகின்றன.

இடர்நேர்வுகள் அடையாளம் காணப்படுகின்ற பொழுது பெறத்தக்க ஐயத்திற்குரிய கணக்குகளுக்காக பெறுமதி இழப்பு மேற்கொள்ளப்படுகிறது.

மூலதன முகாமைத்துவம்

இந்நிதியியல் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்பு 2.1.2 இல் கூடியளவிற்கு முழுமையாக விபரிக்கப்பட்டவாறு, ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட திட்டத்தின் அடிப்படையில் இலங்கை அரசாங்கம் தேவையான நிதியிடல்களை உள்ளிடுவதற்கான அதன் கடப்பாட்டின் எடுத்துக்காட்டியது (குறிப்பு 11 இணைப் பார்க்கவும்)

தற்போதைய சந்தை நிலைமைகளையும் குழுமத்தின் தொழிற்பாடுகளையும் பிரதிபலிக்கச் செய்வதற்கான சீராக்கங்களை செய்வதற்காக மூலதன அமைப்பினையும் எடுக்கப்பட்ட பொருத்தமான நடவடிக்கைகளையும் குழும முகாமைத்துவம் தொடர்ச்சியாக மீளாய்வு செய்து கண்காணித்தது.

வழித்தட தேசப்படம்

சிறிலங்கன் நேரடிப் பறப்புக்கள்

மிகின் லங்காவுடன் குறியீடு பகிர்ந்து
கொள்ளப்பட்ட வழித்தடங்கள்

அலிட்டாலியாவுடன் குறியீடு பகிர்ந்து
கொள்ளப்பட்ட வழித்தடங்கள்

எயர் கனடாவுடன் குறியீடு பகிர்ந்து
கொள்ளப்பட்ட வழித்தடங்கள்

எத்தியாட் எயர்வேகடன் குறியீடு பகிர்ந்து
கொள்ளப்பட்ட வழித்தடங்கள்

பின் எயாருடன் குறியீடு பகிர்ந்து
கொள்ளப்பட்ட வழித்தடங்கள்

மலேசியா எயர்லையின்கடன் குறியீடு
பகிர்ந்து கொள்ளப்பட்ட வழித்தடங்கள்

ஓமான் எயாருடன் குறியீடு பகிர்ந்து
கொள்ளப்பட்ட வழித்தடங்கள்

சைபீரியன் எயர்லையின்கடன் குறியீடு
பகிர்ந்து கொள்ளப்பட்ட வழித்தடங்கள்





சிறிலங்கன் எயார்லையின்ஸ் தற்பொழுது
 44 நாடுகளிலுள்ள 89 சேரிடங்களுக்கு
 பறப்புக்களைத் தொழிற்படுத்துகின்றது

சிறிலங்கன் எயார்லையின்ஸ் - முக்கிய நிகழ்வுகள்

2004/05

- எயார்லையின்சின் சிறிலங்கன் கெயர்ஸ் அறக்கொடைப் பிரிவு ஆரம்பிக்கப்பட்டது.
- 2004 ஏப்பிரலில் தொழிற்பாட்டுக் குத்தகை உடன்படிக்கையின் கீழ் எயார் பஸ் யு320 விமானமொன்று கம்பனிக்கு விநியோகிக்கப்பட்டது.

2006/07

- சிறிலங்கன் கேட்டரிங் விமானத்தில் அதிநவீனத்துவம் வாய்ந்த சமயலறையினை ஆரம்பித்தது.
- சர்வதேச விமானப் போக்குவரத்து கல்விக் கழகமொன்று தொடங்கப்பட்டது.

2007/08

- இந்தியாவிற்கு வாரமொன்றிற்கு 100இற்கு மேற்பட்ட பறப்புக்களை மேற்கொண்ட 1ஆவது வெளிநாட்டு விமான நிறுவனமாக சிறிலங்கன் மாறியது.

2008/09

- தொழிற்பாட்டுக் குத்தகை உடன்படிக்கையொன்றின் கீழ் எயார் பஸ் A320 விமானமொன்று கம்பனிக்கு விநியோகிக்கப்பட்டது.
- 10 ஆண்டு காலப்பகுதிக்கு எமிரேற்றஸ் வசமிருந்த கம்பனியின் முகாமைத்துவக் கட்டுப்பாடு 2008 மார்ச்சில் காலாவதியானது. இதன் விளைவாக 2008 ஏப்பிரல் 1ஆம் நாளிலிருந்து கம்பனியின் முகாமைத்துவம் இலங்கை அரசாங்கத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டது.
- கம்பனியினால் தொழிற்படுத்தப்பட்ட அடிக்கடி பறப்பவர்களுக்காக "பிளைஸ்மைல்ஸ்" அறிமுகப்படுத்தப்பட்டது.

2009/10

- தொழிற்பாட்டு குத்தகை உடன்படிக்கையொன்றின் கீழ் இரண்டு A320 விமானங்கள் கம்பனிக்கு விநியோகிக்கப்பட்டன.

2010/11

- தொழிற்பாட்டு குத்தகை உடன்படிக்கையொன்றின் கீழ் எயார்பஸ் A320 விமானமொன்றும் அகன்ற உடலமைப்பைக் கொண்ட எயார்பஸ் யு330 ஒன்றும் கம்பனிக்கு விநியோகிக்கப்பட்டன.
- 2010 யூலையில் எமிரேற்றஸ் வசமிருந்த கம்பனியின் 43.63 சதவீதமான பங்குரிமையினை கொள்வனவு செய்வதற்கு இலங்கை அரசாங்கம் வசதியளித்தது.

2011/12

- தொழிற்பாட்டு குத்தகை உடன்படிக்கைகளின் கீழ் நான்கு எயார்பஸ் A320 விமானங்களும் அகன்ற உடலமைப்பினைக் கொண்ட இரண்டு எயார்பஸ் A330 உம் அகன்ற உடலமைப்பினைக் கொண்ட ஒரு A340 விமானமும் கம்பனிக்கு விநியோகிக்கப்பட்டன.
- எயார்லையினை மீள்மூலதனமயப்படுத்தும் பொருட்டு இலங்கை அரசாங்கத்தினால் ஐ.அ.டொலர் 500 மில்லியன் கொண்ட பங்குரிமை மூலதனத்தினை மேற்கொள்வதற்கு அமைச்சரவை ஒப்புதலளித்தது.

2012/13

- உலகின் முன்னணி எயார்லையின் அணியான வண்வேள்ர்டில் இணைந்து கொள்வதற்கு அழைப்பு விடுக்கப்பட்டது.
- A320 விமானங்களுக்கு பயிற்சியளிப்பதற்காக இலங்கையின் கணினியில் வடிவமைக்கப்பட்ட முதலாவது மாதிரி பறப்புக் கூடமொன்று ஆரம்பிக்கப்பட்டது.

- தொழிற்பாட்டு குத்தகை உடன்படிக்கையொன்றின் கீழ் எயார்பஸ் A320 விமானமொன்று கம்பனிக்கு விநியோகிக்கப்பட்டது.
- மத்தள ராஜபக் சர்வதேச விமானநிலையத்திலிருந்து சர்வதேச ரீதியான பறப்புக்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டன.
- 2012 மேயில் ஐ.அ.டொலர் 175 மில்லியன் கொண்ட தொகையைப் பெறும் பொருட்டு வெளிநாட்டு வங்கிகளின் கூட்டமைப்புடன் நிதியியல் உடன்படிக்கையொன்றினை கம்பனி மேற்கொண்டது.

2013/14

- எயார்பஸ் A330 விமான விமானிகளின் பயிற்சிக்காக கணினியில் வடிவமைக்கப்பட்ட பறப்பு மாதிரிக் கூடமொன்று ஆரம்பிக்கப்பட்டது.
- அகன்ற உடலமைப்பைக் கொண்ட விமானங்களுக்குப் புதிலாக 2014 இற்கும் 2021 இற்குமிடையில் விநியோகிக்கப்படும் விதத்தில் ஆறு A330-300 விமானங்களையும் நான்கு A350-900 விமானங்களையும் கொள்வனவு செய்வதற்காக எயார்பஸ் உடன் கம்பனி கொள்வனவு உடன்படிக்கைகளை மேற்கொண்டது. மேலும், 2016இல் மூன்று புதிய A350-900 விமானங்களை விநியோகிப்பதற்காக 2013 யூனில் கம்பனி குத்தகை உடன்படிக்கைகளை மேற்கொண்டது.
- 2013 திசம்பரில் கம்பனி அமடிபூஸ் அல்ரியாவிற்கு பயணிகள் பணிகள் முறைமையினை நிறுத்தியது.
- நடுத்தர கால நிதியிடலின் பொருட்டு ஐ.அ.டொலர் 150 மில்லியனைப் பெற்றுக் கொள்வதற்காக வங்கிகளின் கூட்டமைப்புடன் 2014 மார்ச்சில் கம்பனி நிதியியல் உடன்படிக்கையொன்றினை மேற்கொண்டது.

கலைச் சொல்லாக்கம்

கிடைக்கத்தக்க இருக்கை கிலோ மீற்றர் (கி.இ.கி.)

விற்பனைக்கு வழங்கப்பட்ட இருக்கைகளும் அதில் அவர்கள் பயணித்த தூரமும்.

கிடைக்கத்தக்க தொன் கிலோ மீற்றர் (கி.தொ.கி.)

இது போக்குவரத்துச் சாதனங்களை அளவிடுமொன்றாகும். பறப்பொன்றின் மூலம் உருவாக்கப்பட்டு கிடைக்கத்தக்க தொன் கிலோ மீற்றர்கள் என்பது பறந்த தூரத்தினால் பெருக்கப்பட்ட தொன்களினால் அளவிடப்பட்ட விமானப் பயணிகள் பாரத்தின் இயலளவாகும்.

வருமானப் பயணிகள் கிலோ மீற்றர் (வ.ப.கி.)

கொண்டு செல்லப்பட்ட பயணிகளையும் அவர்கள் கொண்டு செல்லப்பட்ட தூரத்தினாலும் உருவாக்கப்பட்டது.

வருமான தொன் கிலோ மீற்றர் (வ.தொ.கி.)

தொன்களில் காவிச் செல்லப்பட்ட பயணிகள் மற்றும் சரக்குகளினதும் அவை கொண்டு செல்லப்பட்ட தூரத்தினதும் பெருக்கம்.

சுமைக் காரணி

வழங்கப்பட்ட இயலளவிற்கான வருமானச் சுமையின் சதவீதத் தொடர்பு. கிடைக்கத்தக்க இருக்கை கிலோ மீற்றர்களுக்கு வருமானப் பயணிகள் கிலோ மீற்றர்களின் தொடர்புபட்டதாக பயணிகள் சுமைக் காரணி விளங்குகையில் ஒட்டுமொத்த சுமைக் காரணி கிடைக்கத்தக்க இருக்கை கிலோ மீற்றருக்கான வருமானப் பயணிகள் கிலோ மீற்றருடன் தொடர்பானதாக விளங்குகிறது.

வருமானப் பயணிகள் கிலோ மீற்றரொன்றிற்கான வருமானம்

வருமானப் பயணிகள் கிலோ மீற்றரொன்றிற்கான வருமானம் வருமானப் பயணிகள் கிலோ மீற்றருக்கான பயணிகள் கிலோ மீற்றருடன் தொடர்பானது.

அலகிற்கான செலவு

அலகொன்றிற்கான செலவு கிடைக்கத்தக்க தொன் கிலோ மீற்றருக்கான பயணிகள் வருமானத்துடன் தொடர்புபட்டது.

ஒட்டுமொத்த விளைவு

ஒட்டுமொத்த விளைவு வருமான தொன் கிலோ மீற்றருக்கான தேறிய போக்குவரத்து வருமானத்துடன் தொடர்பானது.

தேறிய போக்குவரத்து வருமானமென்பது பயணிகள், மிகை பொதிக் கட்டணம், சரக்கு மற்றும் அஞ்சல் வருமானம் என்பனவற்றின் தொகையாகும்.

இலாப நட்டமற்ற சுமைக் காரணி

சுமைக் காரணியானது தொழிற்பாட்டு செலவுடன் கூடிய அட்டவணையிடப்பட்ட எயார்லையின்ஸின் தொழிற்பாடுகளிலிருந்தான வருமானத்தினை சமப்படுத்துவதனை தேவைப்படுத்துகிறது.

கூட்டம் பற்றிய அறிவித்தல்

சிறிலங்கன் எயார்லையின்ஸ் லிமிடெட்டின் பங்குடமையாளர்களின் முப்பத்தாறாவது ஆண்டுப் பொதுக்கூட்டம் பின்வரும் நோக்கங்களுக்காக, 2014 ஒத்தோபர் 06ஆம் திகதி திங்கட்கிழமை மு.ப. 9.00 மணிக்கு பெளத்தலோக மாவத்தை, கொழும்பு 7இல் அமைந்துள்ள பண்டாரநாயக்கா சர்வதேச ரூபகார்த்த மண்டபத்தின் குழு அறை 'டி' இல் நடைபெறவுள்ளமை பற்றி இத்தால் அறிவிக்கப்படுகிறது.

நிகழ்ச்சி நிரல்

1. 2014 மார்ச்சு 31இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான பணிப்பாளர் சபையின் ஆண்டறிக்கையினையும் நிதியியல் கூற்றுக்களையும் அவற்றுடன் உள்ள கணக்காய்வாளர் அறிக்கையினையும் பெற்று பரிசீலித்தல்.
2. ஏர்னஸ்ட் அன்ட் யங் அவர்களை கணக்காய்வாளர்களாக மீண்டும் நியமிப்பதற்கும் பணிப்பாளர்கள் அவர்களது ஊதியத்தினை நிர்ணயிப்பதற்கும் அதிகாரமளித்தல்.

சபையின் கட்டளைப்படி



டெலின் திருக்குமார்
கம்பனி செயலாளர்

2014 யூலை 31
கட்டுநாயக்கா

குறிப்புக்கள்:

1. கூட்டத்தில் கலந்து கொள்ளவும் வாக்களிக்கவும் உரித்துடைய உறுப்பினரொருவர் தனக்குப் பதிலாக கூட்டத்தில் கலந்து கொள்ளவும் வாக்களிக்கவும் பதிலாள் ஒருவரை நியமிக்க தகுதியுடையவராவர்.
2. பதிலாளொருவர் கம்பனியின் உறுப்பினராக இருக்க வேண்டுமென்ற அவசியமில்லை.
3. பதிலாளருக்கான படிவம் இவ்வறித்தலுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளது.
4. இக்கூட்டத்தில் கலந்து கொள்ளும் பங்குடமையாளர்கள்/பதிலாளர்கள் இவ்வறித்தலுடன் தங்களின் தேசிய அடையாள அட்டையினையும் கொண்டு வருமாறு கேட்டுக் கொள்ளப்படுகின்றனர்.

பதிலாள்

சிறிலங்கன் எயர்லையின்ஸ் லிமிடெட்

சிறிலங்கன் எயர்லையின்ஸ் லிமிடெட் உறுப்பினரான/உறுப்பினர்களானமுகவரி
 சேர்ந்த நான்/நாங்கள், எனக்கு/எங்களுக்குப் பதிலாக
 என்பவர்

இல் இருப்பவரை இத்தால் நியமிக்கின்றேன்/நியமிக்கின்றோம். அவர் வரத் தவறினால் பின்வரும் பணிப்பாளர்களில் ஒருவர்;

திரு. நிஷாந்த விக்கிரமசிங்க
 திரு. நிஹால் ஜயமான ச.ச
 திரு. கபில சந்திரசேன
 திரு. சமீந்திர ராஜபக்ஷ
 திரு. மணிலால் பர்னாந்து
 திருமதி. லக்ஷ்மி சங்கக்கார
 திரு. சனத் உக்வத்த
 திரு. சுசந்த ரட்ணாயக்கா

2014 ஒத்தோபர் 06ஆம் திகதி திங்கட்கிழமை முப. 9.00 மணிக்கு பௌத்தலோக மாவத்தை, கொழும்பு 7இல் அமைந்துள்ள பண்டாரநாயக்கா சர்வதேச ஞாயகார்த்த மண்டபத்தின் குழு அறை 'டி' இல் நடைபெறவுள்ள சிறிலங்கன் எயர்லையின்ஸ் லிமிடெட்டின் பங்குடமையாளர்களின் முப்பத்தாறாவது ஆண்டுப் பொதுக்கூட்டத்தில் எனது/எங்களது பதிலாள் என்னை/எங்களை பிரதிநிதித்துவப்படுத்துவதற்கும் எனது/எங்களது சார்பாக வாக்களிப்பதற்கும் தகுதியுடையவர்களாவார்கள்.

இரண்டாயிரத்து பதினான்காவது ஆண்டு மாதம் திகதி கையொப்பமிடப்பட்டது.

.....
 கையொப்பம்

குறிப்பு:

சொற்கள் நீக்கப்படாதிருக்குமிடத்து அல்லது பதிலாளின் கருத்துப்படி சந்தேகம் தோன்றுமிடத்து (பதிலாளினால் பூரணப்படுத்தப்பட்ட அறிவுறுத்தல்களில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ள காரணங்களின்படி) பதிலாள் பொருத்தமானது என அவர் நினைக்கும் விதத்தில் வாக்களிக்கலாம்.

பூரணப்படுத்துவதற்கான அறிவுறுத்தல்கள்:

1. பதிலாளுக்குரிய படிவத்தினை தெளிவான முறையில் உங்களின் முழுப் பெயரையும் முகவரியையும் நிரப்பிய பின்னர் கையொப்பத்துடன் திகதியையும் ஒதுக்கப்பட்டுள்ள இடத்திலிட்டு சரியாகப் பூரணப்படுத்திக் கொள்ளவும்.
2. வதிகின்ற/வதிவற்ற பங்குடமையாளர்களைப் பொறுத்தவரையில், கம்பனிக்கு பதிலாளின் பூரணப்படுத்தப்பட்ட படிவத்தினை அனுப்பும் பொழுது முத்திரை பதிக்கப்பட்டிருப்பது கவனிக்கப்படும்.
3. பதிலாளின் பூரணப்படுத்தப்பட்ட படிவம் கீழேயுள்ள முகவரியில் அமைந்துள்ள கம்பனியின் பதிவு செய்யப்பட்ட அலுவலகத்தில், கூட்டம் நடைபெறுவதற்கு நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ள நேரத்திற்கு குறைந்தது 48 மணித்தியாலங்களுக்கு முன்னதாக கையளிக்கப்படுதல் வேண்டும்.

சபையின் கட்டளைப்படி

கம்பனிச் செயலாளர்

சிறிலங்கன் எயர்லையின்ஸ் லிமிடெட்

எயர்லையின்ஸ் சென்ரர்

பண்டாரநாயக்கா சர்வதேச விமானநிலையம்

கட்டுநாயக்கா

கம்பனித் தகவல்கள்

கம்பனியின் பெயர்

சிறிலங்கன் எயார் லையின்ஸ் லிமிடெட்

கம்பனியின் பதிவு இலக்கம்

PB 67

சட்ட ரீதியான வடிவம்

பகிரங்க வரையறுக்கப்பட்ட பொறுப்புக் கம்பனி

பணிப்பாளர் சபை

திரு. ஏ.என். விக்கிரமசிங்க - தலைவர்
திரு. கே. சந்திரசேன - பணிப்பாளர்/முநிஅ
திரு. என்.எம். ஜயமான ச.ச.
திரு. எஸ்.பி. ராஜபக்ஷ
திரு. வி.எம். பர்னாந்து
திருமதி. எல். சங்ககார
திரு. எஸ். உக்வத்த (உறுப்பினர்)
திரு. எஸ்.சி. ரட்ணாயக்க

கணக்காய்வுக் குழு

திரு. எஸ்.சி. ரட்ணாயக்க (தலைவர்)
பணிப்பாளர்
திரு. என்.எம். ஜயமான ச.ச. (உறுப்பினர்)
பணிப்பாளர்
திருமதி. எல். சங்ககார (உறுப்பினர்)
பணிப்பாளர்
திரு. எஸ். உக்வத்த (உறுப்பினர்)
பணிப்பாளர்

மனித வள மற்றும் ஊதியக் குழு

திரு. என்.எம். ஜயமான ச.ச. (உறுப்பினர்)
பணிப்பாளர்
திரு. எஸ்.சி. ரட்ணாயக்க (தலைவர்)
பணிப்பாளர்
திரு. வி.எம். பர்னாந்து (உறுப்பினர்)
பணிப்பாளர்
திரு. எஸ்.பி. ராஜபக்ஷ (உறுப்பினர்)
பணிப்பாளர்
திரு. எஸ். உக்வத்த (உறுப்பினர்)
பணிப்பாளர்

கம்பனிச் செயலாளர்

திருமதி. டெல்லித் திருக்குமார்

வங்கியாளர்கள்

நஷனல் டெவலப்மென்ட் பாங்க் லிமிடெட்
இலங்கை வங்கி
ஸ்ரான்டட் சார்ட்டட் பாங்க்
த ஹொங்கொங் அன்ட் ஷங்காய் பாங்கிங்
கோப்பரேஷன் லிமிடெட்
சிற்றிபாங்க் என்.ஏ
சம்பத் வங்கி லிமிடெட்
நேஷனல் றஸ்ட் பாங்க் லிமிடெட்
டொயிஷ் பாங்க் ஏஜி
ஹற்றன் நஷனல் பாங்க் லிமிடெட்
கொமர்ஷல் பாங்க் ஓவ் சிலோன் லிமிடெட்
அமானா பாங்க் லிமிடெட்

கணக்காய்வாளர்கள்

ஏர்னஸ்ட் அன்ட் யங்
பட்டயக் கணக்காளர்கள்
201 த சேரம் பிலேஸ்
கொழும்பு 10
பதிவு செய்யப்பட்ட அலுவலகம்

எயார்லையின்ஸ் நிலையம்

பண்டாரநாயக்கா சர்வதேச விமான நிலையம்
கட்டுநாயக்கா
இலங்கை

கம்பனியின் வெப்தளம்

www.srilankan.com



இந்த வருடாந்த அறிக்கையானது கரிம நடுநிலை கொண்டதாகும்

சிறிலங்கன் எயார் லையின்ஸ் லிமிடெட் இந்த வருடாந்த அறிக்கையானது சான்றுப்படுத்தப்பட்ட கரிம நடுநிலை நிறுவனமான வருடாந்த அறிக்கை கம்பனியாகிய ஸ்மார்ட் மீடியாவின் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த வருடாந்த அறிக்கையைத் தயாரிப்பதற்கு கடத்தாசி மற்றும் அச்சுப்பதிப்பு போன்ற நடவடிக்கைகள் உள்ளிட்ட வெளிவளச் சேவைக்காக வழங்கப்பட்ட நடவடிக்கைகளால் ஏற்படும் பச்சைவாயு வெளியேற்றம் மெம்பிக்கப்பட்ட மூலங்கள் மூலம் குறை நிரப்பப்பட்டுள்ளது.



www.smart.lk



www.carbonfund.org



எயர்லையின்ஸ் சென்ரர்
பண்டாரநாயக்கா சர்வதேச விமான நிலையம்
கட்டுநாயக்கா