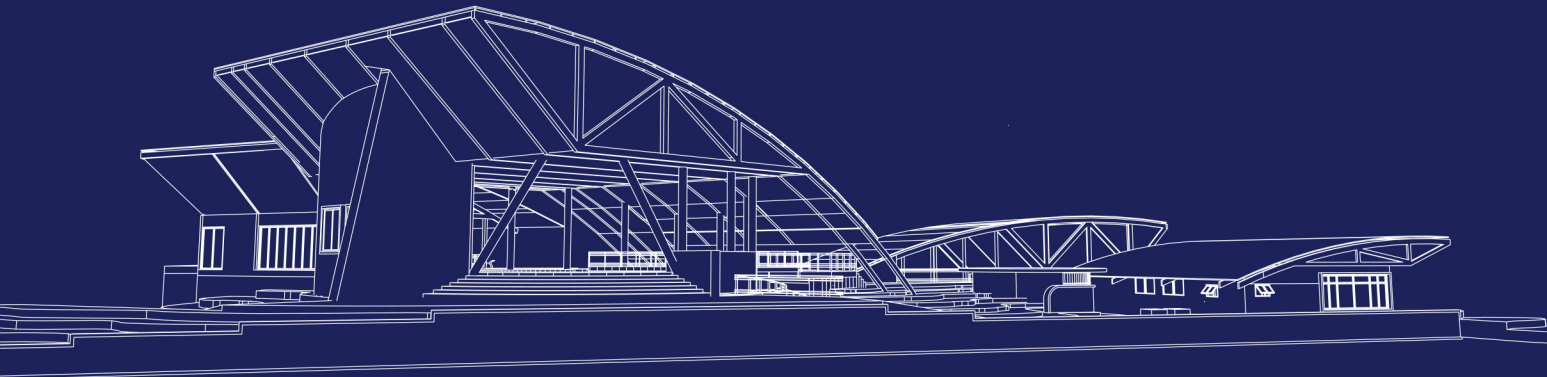




விமானநிலைய மற்றும் விமானசேவைகள்
(இலங்கை) (தனியார்) கம்பனியின் தவிசாளர்

செழிப்புக்கான அடித்தளம்

ஆண்டறிக்கை - 2024



விமானநிலைய மற்றும் விமானசேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனியின் தவிசாளர்

செழிப்புக்கான
அடித்தளம்

செழுமையான அடித்தளம்

வெற்றிக்கான அடித்தளம் : புதிய சிகரங்களை நோக்கிய குறிப்பிடத்தக்க
மீட்சி மற்றும் வளர்ச்சியினைக் கண்ட ஒரு வருடம்.....

உறுதியான மற்றும் மூலோபாய தொலைநோக்குப் பார்வைக்கு சான்றாக, விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனி (AASL) அனைத்து செயற்பாட்டு மற்றும் நிதி குறிகாட்டிகளிலும் சிறந்த செயல்திறனை வழங்கி, நிலையான வளர்ச்சிக்கான வெற்றிகரமான அடித்தளத்தை அமைத்துள்ளது. தெற்காசியாவில் வளர்ந்து வரும் விமானப் போக்குவரத்து மையமாக இலங்கையை உருவாக்குவதில் குறிப்பிடத்தக்க பெறுபேறுகளை அடைய எமது முக்கிய பலங்களை நாம் கட்டியெழுப்புவதால் இந்த ஆண்டு "வெற்றிக்கான அடித்தளம்" என்ற எங்கள் கருப்பொருளைப் பிரதிபலிக்கிறது.

வாந லநயச 2024 அயசமநன ய எபைகெகையவெ அடைநளவழநெ லை முரச ிமுளவியனெநஅடை இது 2023 ஆம் ஆண்டை விட 18% அதிகரிப்பினை கட்டிக்காட்டி பயணிகளின் எண்ணிக்கை 8.9 மில்லியனை எட்டியது, மேலும் 2018 ஆம் ஆண்டில் அடையப்பட்ட தொற்றுநோய்க்கு முன்னைய உச்சமான 10.9 மில்லியனை நோக்கி தொடர்ந்து சீராக நகர்ந்து 2024 ஆம் ஆண்டு தொற்றுநோய்க்குப் பின்னைய எங்கள் மீட்புப் பயணத்தில் ஒரு குறிப்பிடத்தக்க மைல்கல்லைக் குறித்து நிற்கிறது. இந்த கவர்ச்சிமிக்க வளர்ச்சிப் போக்கு உலகளாவிய விமானப் போக்குவரத்தின் இருப்பை மட்டுமல்ல, விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL இணைப்பு மற்றும் சேவை சிறப்பை மேம்படுத்துவதற்கான மூலோபாய அணுகுமுறைகளின் செயல்திறனையும் பிரதிபலிக்கிறது.

நமக்கு மேலே உள்ள வான்வெளி மிகவும் பரபரப்பான, உயிரோட்டமான மற்றும் மிக முக்கியமான ஒன்றாகும். சர்வதேச விமானப் போக்குவரத்து 21% அதிகரித்து, 56,289 வரை எட்டியுள்ள அதே நேரம் மொத்த விமான சரக்கு நடவடிக்கைகள் 192,498 மெற்றிக் தொன்களாகும். இது 21% அதிகரிப்பாகும். இந்தப் புள்ளிவிவரங்கள், தனியாக சாதனைகள் மூலம் அல்ல, மாறாக விமானப் போக்குவரத்துத் துறையின் ஒவ்வொரு அம்சத்திலும் அடையப்பட்ட முன்னேற்றத்தின் மூலம், நமது மீட்சியின் தன்மையைப் பிரதிபலிக்கின்றன. இந்த செயல்திறனை அடிப்படையாகக் கொண்டு, விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL வரிக்குப் பிந்திய இலாபம் 21,108 மில்லியன் ரூபாவாகும். இது மீண்டும் முதலீடு செய்ய, மீண்டும் கட்டியெழுப்ப மற்றும் மீட்சி பெறுவதற்கான நமது நிதித் திறனின் வலுவான குறிகாட்டியாகும்.

எங்கள் வெற்றி வானில் கட்டமைக்கப்பட்டது ஆனால் அது ஒத்துழைப்பில் வேருன்றியது. 2024 ஆம் ஆண்டில் 50 சர்வதேச விமான நிறுவனங்கள் எங்களுடன் இணைந்தன. அவற்றில் 41 பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம் (BIA) வழியாகவும், 10 மத்தள ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையம் (MRIA) வழியாகவும், 2 யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமான நிலையம் (JIA) வழியாகவும் சென்றன. இந்த விமான இணைப்புகள் வெறும் செயற்பாடுகளுக்கு அப்பால் சென்று, கலாசார, பொருளாதார மற்றும் எதிர்கால ஒத்துழைப்புக்களை உருவாக்கும் பாலங்களாகும். இதன் விளைவாக, 2024 ஆம் ஆண்டில் இலங்கை 2.02 மில்லியன் சுற்றுலாப் பயணிகளை வரவேற்றதோடு, இது 2023 ஆம் ஆண்டை விட 39% அதிகரிப்பாகும். ஒவ்வொரு வருகையும் எங்கள் பணியை எதிரொலித்தது: உலகத்தை இலங்கைக்குத் திறப்பதும், இலங்கையை உலகத்திற்குத் திறப்பதும்.

மேலும், நமது வான்வெளி வளர்ந்துள்ள அதே அளவு எமது உட்கட்டமைப்பு வசதிகளும் வளர்ந்துள்ளன. ஜப்பான் சர்வதேச ஒத்துழைப்பு முகவராண்மையினால் (JICA) இயக்கப்படும் பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தின் இரண்டாம் முனைய விரிவாக்க கருதிட்டத்தின் II கட்டத்தை பெருமையுடனும் உயர்ந்த இலட்சியத்துடனும் நாங்கள் ஆரம்பித்துள்ளோம். தற்போது நடைபெற்று வரும் இந்த மாற்றத்தை ஏற்படுத்தும் கருதிட்டம் எமது தற்போதைய திறனை இரட்டிப்பாக்கி, புதிய இலங்கையின் வலிமை மற்றும் அழகைப் பிரதிபலிக்கும் நவீன, விரிவான மற்றும் நிலையான வசதிகளின் புதிய சகாப்தத்திற்கு வழிவகுக்கும். இது வெறும் கட்டுமானம் அல்ல, மாறாக ஒரு வடிவமைப்பாகும். அது உலகை வரவேற்கத் தயாராக உள்ளது, ஒரு நாட்டின் கனவுகளையும் திறன்களையும் உருவாக்குகிறது.

இந்த குறிப்பிடத்தக்க ஆண்டின் இறுதியில் AASL மீண்டு வருவது மட்டுமல்லாமல் வளர்ச்சியடைந்து வருகிறது என்பது தெளிவாகிறது. நாம் சிறந்து விளங்குவதை நோக்கி நகர்கிறோம். எங்கள் வலுவான அடித்தளங்களை உருவாக்கி, எல்லைகளை நோக்கிப் பார்க்கிறோம். ஒவ்வொரு சவாலையும் ஒரு வாய்ப்பாகவும், ஒவ்வொரு நிகழ்வையும் உந்துதலாகவும் மாற்றுகிறோம்.



உள்ளடக்கம்

8	நிதியியல் சிறப்பம்சங்கள்
9	செயல்முறைச் சிறப்பம்சங்கள்
10	நிறுவனக் கட்டமைப்பு
11	மீளாய்வு வருடம் ஒரே பார்வையில்
13	தலைவரின் செய்தி
18	தலைமைத்துவ குழாம்
22	சிரேட்ட முகாமைத்துவக் குழு
26	கம்பனியின் அலுவல்கள் தொடர்பான பணிப்பாளர் சபையின் அறிக்கை
33	கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழுவின் (AMC) அறிக்கை
36	முகாமைத்துவக் கலந்துரையாடல் மற்றும் பகுப்பாய்வு
50	நிதி மீளாய்வு
58	பத்து வருட சுருக்கம்
62	மனித வள முகாமைத்துவம்
70	இடர் முகாமைத்துவம்
75	பெருநிறுவன ஆளுகை
82	நிதிநிலை அறிக்கைகள் மீதான கணக்காய்வாளர் நாயகத்தின் அறிக்கை
94	விரிவான வருமானக் கூற்று
95	நிதி நிலைமைக் கூற்று
96	உரிமையாண்மை மாற்றங்களுக்கான கூற்று
97	காசுப் பாய்ச்சல் கூற்று
98	நிதிக் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புகள்
128	இணைப்பு மற்றும் பரிமாணங்கள்
130	நிறுவன தகவல்



தொலைநோக்கு

“நிலையான பொருளாதாரத்தின் மூலம் உலகளாவிய இணைப்பில் நேயம்மிக்க விமானச் சேவைப் பங்குதாரராக இருத்தல்.”



பணிக்கூற்று

“நவீன தொழில்நுட்பம் மற்றும் சிறந்த நடைமுறைகளை உள்ளடக்கிய போட்டித்தன்மை வாய்ந்த, பாதுகாப்பான விமான சேவைகள் மற்றும் சிறந்த பயணிகள் அனுபவங்களை வழங்குவதன் மூலம் நிறுவனத்தின் பங்குதாரர்களின் திருப்தியை உறுதி செய்தல்.”



மதிப்புகள்

பசுமைக்கு முன்னுரிமை - சுற்றுச்சூழலுக்கு உகந்த மற்றும் சுற்றுச்சூழல் ரீதியாக பொறுப்பான முடிவுகள் மற்றும் வாழ்க்கை முறைகளுக்கு வழிவகுக்கும் அறிவு மற்றும் நடைமுறைகளைப் பின்பற்றுங்கள்.

புதுமைத்திறன் - புதிய யோசனைகள் மற்றும் திறமையான அணுகுமுறைகளை செயல்படுத்துவதன் மூலம் செயல்திறனை மேம்படுத்துவதற்கான வழிகளைத் தேடுகிறது.

நட்புறவு - முறையான கட்டமைப்புகளுக்கு அப்பால் சென்று எங்கள் ஊழியர்கள் மூலம் உலகத்தரம் வாய்ந்த வாடிக்கையாளர் அனுபவத்தை உறுதி செய்வதன் மூலம் எதிர்பார்ப்புகளை மீறுங்கள்.

குழு மனப்பான்மை - மக்கள் மற்றும் திறமைகள் ஒன்றிணைந்து மகத்துவத்தை அடைவதன் வலிமையில் நம்பிக்கை கொள்ளுங்கள்.

வெளிப்படைத்தன்மை - நமது செயல்கள் உண்மைகளால் ஆதரிக்கப்படுவதால், ஒரு சரியான காரணத்தைக் கொண்டிருங்கள், எனவே அவை விளக்கத்தக்கவை.

வெளிப்படைத்தன்மை - புதிய சாத்தியங்களுக்குத் திறந்திருத்தல், சகிப்புத்தன்மை, ஆர்வம், செவிசாய்த்தல் மற்றும் தகவல் தொடர்பு ஆகியவற்றுடன் விமர்சனங்களைக் கேட்கும் திறன்.

தொழில்முறை - நாம் செய்யும் வேலையிலும், நாம் நடந்து கொள்ளும் விதத்திலும் தொடர்ந்து உயர் தரங்களை அடையுங்கள்.



வரலாற்று ரீதியிலான மைல்கற்கள்

நாட்டின் ஊடாக விமான சேவை ஆரம்பிக்கப்பட்ட சந்தர்ப்பத்தில் விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனி (AASL) 1932 ஆம் ஆண்டில் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. அன்று முதல் கடந்த 93 ஆண்டுகளில் விமானப் போக்குவரத்து மையம் எல்லா வகையிலும் குறிப்பிடத்தக்க மாற்றங்களுக்கு உள்ளாகியுள்ளது. ஒவ்வொரு திருப்பத்திலும், முன்னோக்கி செல்லும் அதன் போக்கினை வலுப்படுத்தும் புதிய அபிவிருத்திகளும் மாற்றங்களும் காணப்பட்டன. 'நிலையான பொருளாதாரத்தின் மூலம் உலகளாவிய இணைப்பில் நேயம்மிக்க விமானச் சேவைப் பங்குதாரராக இருத்தல்.' என்னும் தொலைநோக்குப் பார்வையுடன் விமான சேவை ஆரம்பிக்கப்பட்ட சந்தர்ப்பத்தில் AASL அதன் சிறந்து விளங்கும் பயணத்தில் குறிப்பிடத்தக்க முன்னேற்றத்தை அடைந்துள்ளது. தற்போது, விமான சேவை ஆரம்பிக்கப்பட்ட சந்தர்ப்பத்தில் விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL உலகெங்கிலும் உள்ள அதன் அனைத்து பங்குதாரர்களுக்கும் சிறந்த சேவையை வழங்குகிறது.

1983 ஆம் ஆண்டில் இலங்கையிலுள்ள அனைத்து விமான நிலையங்களிலும் முழுமொத்த அபிவிருத்தி, பராமரிப்பு, நிர்வாகம் மற்றும் சேவை வழங்கலாகத் தனது தொழிற்பாடுகளை விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL ஆரம்பித்தது. அது கூட்டிணைக்கப்பட்டதைத் தொடர்ந்து, சர்வதேச சிவில் விமானச் சேவைகள் அமைப்பின் (ICAO) உறுப்பினராக கடமைகளை நிறைவேற்றுவதற்கு அரசாங்கத்தின் பிரதிநிதியாக AASL நியமிக்கப்பட்டது.

AASL அதன் தனிச்சிறப்பான பயணத்தில் பின்வரும் குறிப்பிடத்தக்க மைல்கற்களை கடந்துள்ளது:

1930

- இலங்கையின் ஊடாக இந்தியா மற்றும் பிரித்தானியாவுக்கு இடையேயான விமான அஞ்சல் சேவையை ஆரம்பிப்பதற்கு இலங்கை ஆளுநர் பேச்சுவார்த்தைகளை முன்னெடுத்தல்.

1934

- இரத்மலாணையில் ஒரு தள விமான நிலையத்தை நிர்மாணிப்பதற்கு தேசிய அரசு பேரவையினால் தீர்மானித்தல்.

1936

- இரத்மலாணை தள விமான நிலையத்தின் நிர்மாணப் பணிகளை முற்றாக்குதல்.
- Aero Club of Ceylon பொதுமக்களுக்கான விமானப் பயணத்துக்கான வாய்ப்புகளை ஏற்படுத்திக் கொடுத்தது.

1937

- முதலாவது வான்வழிச் செலுத்துகைக்கான ஒழுங்குவிதிகள் வெளியிடப்பட்டது.
- இலங்கையில் பதிவுக் குறியீட்டைத் தாங்கிய முதல் மூன்று விமானங்களும் விமானப் பதிவேட்டில் உள்வாங்கப்பட்டது.

1938

- பெப்ரவரி மாதம் 28ஆம் திகதி இரத்மலாணை விமான நிலையம் திறந்து வைக்கப்பட்டது.
- பொது வேலைகளின் பணிப்பாளர், சிவில் விமான சேவைகள் பணிப்பாளராக நியமிக்கப்பட்டார்.

1939

- புத்தளத்தில் உடனடித் தரையிறக்கம் ஒன்று நடைபெற்றது.

1942

- இரண்டாம் உலக மகா யுத்தம் தொடங்கிய பின்னர், இரத்மலாணையின் தொழிற்பாடுகள் ரோயல் விமானப் படையின் கீழ் கொண்டுவரப்பட்டது.

1945

- ஐக்கிய இராச்சியம் - அவுஸ்திரேலியா - 'LANCASTRIAN' சேவை அதன் தொழிற்பாடுகளை இலங்கையின் ஊடாக ஆரம்பித்தது.

1946

- போக்குவரத்து அமைச்சின் கீழ் சிவில் விமானச் சேவைகள் திணைக்களம் தாபிக்கப்பட்டது.
- சிவில் விமான சேவைக்காகவென ரோயல் விமானப்படையிடம் இருந்து இரத்மலாணை தள விமான நிலையம் மீளப் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

1947

- ஏயர் சிலோன் தேசிய விமானச் சேவையானது தொடர்பாடல் மற்றும் வேலைகள் அமைச்சின் கீழ் தாபிக்கப்பட்டது.
- யாழ்ப்பாணம் ஊடாகக் கொழும்பிலிருந்து மெட்ராஸுக்கு சர்வதேச விமானச் சேவை ஆரம்பிக்கப்பட்டது.

1948

- சர்வதேச சிவில் விமானச் சேவை அமைப்பின் உறுப்பினராக இலங்கை நியமிக்கப்பட்டது (ICAO).

1950

- 1950 ஆம் ஆண்டின் 15 ஆம் இலக்க விமானச் சட்டம் பகிரங்கப்படுத்தப்பட்டது.
- விமான ஓட்டுநர்களுக்கான பயிற்சி கம்பனி ஒன்று தாபிக்கப்பட்டது.

1955

- KLM ரோயல் டச்சு விமானச் சேவையுடன் ஏயர் சிலோன் ஒரு உடன்படிக்கையைக் கைச்சாத்திட்டது.

1959

- சர்வதேச விமானத் தொழிற்பாடுகள் கட்டுநாயக்கவை நோக்கி நகர்த்தப்பட்டன.

1963

- கட்டுநாயக்க விமான நிலையத்தின் அபிவிருத்தி திட்டம் தொடங்கப்பட்டது.
- கனடா அரசாங்கத்தின் உதவியுடன் 1,840 மீட்டர்களாக இருந்த RAF ஓடுபாதை 3,350 மீட்டர்களாக விரிவாக்கம் செய்யப்பட்டது.
- வருடாந்தம் 150,000 பயணிகளுக்கு வசதியளிக்கக்கூடிய முனைய கட்டிடமொன்று நிர்மாணிக்கப்பட்டது.

1967

- கட்டுநாயக்க பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம் (BIA) தாபிக்கப்பட்டது.



1968

- விசாலமான முனைய கட்டிடம், விமானங்களை கையாளும் முனையம் மற்றும் விமான ஓழ்பாதைகளுக்கான நுழைவுப்பாதை நிர்மாணிக்கப்பட்டன.

1979

- தேசிய சேவையாக எயார் லங்கா சேவை தாபிக்கப்பட்டது.
- 1979 ஆம் ஆண்டின் விமான நிலையங்கள் அதிகாரசபைச் சட்டம் பகிரங்கப்படுத்தப்பட்டது, மேலும் விமான நிலைய அதிகாரசபை தாபிக்கப்பட்டது.

1980

- சிவில் விமானச் சேவைத் திணைக்களத்திடமிருந்து சிவில் தொழிற்பாடுகளை விமான நிலைய அதிகாரசபை உடைமையாக்கிக்கொண்டது.

1981

- இலங்கையில் சிவில் விமானச் சேவையைக் கையாள்வதற்காக அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமானதொரு நிறுவனத்தைத் தாபிப்பதற்கு அரசாங்கம் தீர்மானித்தது

1982

- வான்வழிச் செலுத்துகை சட்டத்தில் திருத்தங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

1983

- விமான நிலையங்களின் முழுமொத்த அபிவிருத்தி, பராமரிப்பு, நிர்வாகம் மற்றும் சேவை வழங்கல் ஆகியவற்றை மேற்பார்வை செய்வதற்கு விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL தாபிக்கப்பட்டது.

1984

- புதிய ஓடுபாதை, பயணிகளுக்கான முனைய கட்டிடம், சரக்கு நிலையம், கட்டுப்பாட்டுக் கோபுரம் மற்றும் வழி செலுத்துகை சேவைகள் மற்றும் பராமரிப்பு நிலையங்களை நிர்மாணிப்பதற்காக ஒரு அபிவிருத்தித்திட்டம் ஆரம்பித்து வைக்கப்பட்டது

1987 / 88

- ஒரு புதிய ஓடுபாதை ஒன்றும், 3.5 மில்லியன் பயணிகளை வருடாந்தம் கையாளக்கூடிய திறன் படைத்த முனையம் ஒன்றையும் நிர்மாணிப்பதற்கான பணிகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டன.

1992

- விமான சரக்கு கொள்களின் உருவாக்கப்பட்டது.

1998

- துபாயைத் தளமாகக்கொண்டு இயங்கி வரும் எமிரேட்ஸ் கம்பனி பங்குதாரர் ஒருவராக “எயார் லங்கா” என்னும் பெயர் ‘ஸ்ரீ’ லங்கன் எயார்லைன்ஸ்” எனப் பெயர் மாற்றம் செய்யப்பட்டது.

2005

- எட்டு பயணிகளை ஏற்றும் பாலம், விரிவுபடுத்தப்பட்ட முனையம், ஓய்வறைகள் மற்றும் ஏனைய வசதிகளுடன் கூடிய ஒரு புதிய தோற்றத்தை விமான நிலையம் பெற்றது.

2008

- இலங்கை விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL அதன் வெள்ளி விழாவைக் கொண்டாடியது.

2010

- 2010 ஆம் ஆண்டின் 14ஆம் இலக்கம் சிவில் விமானச் சேவைகள் சட்டம் பாராளுமன்றத்தில் சட்டமாக்கப்பட்டது.
- நியதிச் சட்ட சேவை வழங்குநராக இலங்கையில் சிவில் விமான சேவைகளை செயல்படுத்துவதற்கான சான்றிதழ் மற்றும் உரிமத்தை இலங்கை சிவில் விமானச் சேவை அதிகார சபை, இலங்கை AASL வழங்கியது.

2012

- 1912 திசெம்பர் 7ஆம் திகதி கொழும்பில் அமைந்துள்ள ரேஸ் கோர்ஸ் மைதானத்தில் முதலாவது விமானம் அதன் வான்வழிப் பயணத்தை நிறைவு செய்ததோடு, சிவில் விமானச் சேவைத் துறை அதன் 100 வருடச் சேவையைப் பூர்த்தி செய்தது.

2013

- ஹம்பாந்தோட்டையில் இலங்கையின் இரண்டாவது சர்வதேச விமான நிலையமான மத்தளை ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையம் திறந்து வைக்கப்பட்டது.

2015

- MRIA அபிவிருத்தி செய்யும் நோக்கில் வான்வெளியின் அனைத்து சுதந்திரங்களும் விமானச் சேவைகளுக்குக் கிடைக்கும்படியாக மத்தளை ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையத்தில் அமுல்படுத்தப்படவேன ‘திறந்த வான்வெளிக் கொள்கை’ ஒன்று அரசாங்கத்தினால் பிரகடனப்படுத்தப்பட்டது.

2017

- A380 விமானங்களைத் தரையிறக்க முடிந்தவாறு, 60 மீற்றர்களாக இருந்த பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம் ஓடு பாதையானது 75 மீற்றர்களாகப் புதுப்பிக்கப்பட்டு, “குறியீடு F” எனும் தரத்திற்கு தரமுயர்த்தப்பட்டது.

2018

- சிவில் தொழிற்பாடுகளுக்காக மட்டக்களப்பு விமான நிலையம் (BTIA) மீளத் திறந்து வைக்கப்படுமென்ப பிரகடனப்படுத்தப்பட்டது.

2019

- யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமான நிலையம் (JIA) திறந்து வைக்கப்பட்டது.

2020

- கட்டுநாயக்க BIA முனையம் 2 இன் தொடக்க விழா.

2021

- புதிதாக புதுப்பிக்கப்பட்ட “அரவியா லவுன்ஜ்” வணிகத்துறை பயணிகளுக்காக திறக்கப்பட்டுள்ளது.
- கட்டுநாயக்க BIA கூகுள் உள்ளக வரைபடங்கள் வெளியிடப்பட்டன, இலங்கையில் இந்த சிறப்புக்கறை முதலாவதாக அறிமுகப்படுத்திய உள்ளக வசதியாக வரலாற்றில் அது தடம் பதித்தது.

2022

- முதல் வகுப்புப் பயணிகளுக்கு சிறந்த விமான நிலைய அனுபவத்தைப் பெற்று பயனடைவதற்கு ‘GOLD ROUTE’ ஓய்வறைச் சேவை ஆரம்பிக்கப்பட்டது.

2023

- BIA புதிய வருகைப் பகுதியில் பயணிகளுக்குப் புது அனுபவத்தை வழங்குவதற்காக “புதிய இலத்திரனியல் கடைத்தொகுதி (ஷொப்பிங் மோல்)” உத்தியோகபூர்வமாகத் திறந்துவைக்கப்பட்டமை

2024

- BIADP கட்டம் II நிலை 2 கருத்திட்டத்திற்கான தற்போதைய வடிவமைப்பு மற்றும் பிந்தைய வடிவமைப்பு ஆலோசனை சேவைகளைத் திருத்துவதற்கான ஒப்பந்த ஒப்பந்தத்தில் கையெழுத்திட்டுத் மற்றும் இரண்டாவது வரிசை கட்டுமானத்திற்கான மறுபதிவு செயல்படத் தொடங்கின.



நிதியியல் சிறப்பம்சங்கள்

	2024	2023	2024/2023	2022	2023/2022
	மில். ரூபா	மில். ரூபா	+/- %	மில். ரூபா	+/- %
இலாபம் மற்றும் நட்டம்					
ஆண்டு வருவாய்	43,897	38,376	14%	27,577	39%
தேய்மானத்திற்கு முன் செயற்பாட்டுச் செலவுகள்	20,484	16,940	21%	12,575	35%
EBITDA	23,340	21,382	9%	14,953	43%
நிலையான சொத்துக்களின் தேய்மானம்	3,834	2,121	81%	2,367	-10%
தேறிய நிதி செலவுகள் / (வருமானம்)	(9,091)	(14,324)	-37%	6,202	+100%
வரி விதிப்பிற்கு முன்னரான இலாபம்	28,671	33,639	-15%	6,433	+100%
வருமான வரி	7,564	5,517	37%	1,630	+100%
வரி விதிப்பிற்கு பின்னரான இலாபம்	21,108	28,122	-25%	4,803	+100%
பங்குமூலதனம் பங்குதாரர்களுக்குக் காரணமான இலாபம் / (நட்டம்)	21,108	28,122	-25%	4,803	+100%
பணப் புழக்கம்					
பங்கு மூலதனம்	1,286	5,500	-77%	500	+100%
டிசம்பர் 31 ஆம் தேதியின்படி பணம் மற்றும் பணத்திற்கு சமமானவை	4,520	3,171	43%	642	+100%
ஆண்டுக்கான மொத்த மூலதனச் செலவு	26,514	5,032	+100%	7,032	-28%
நிதி நிலை					
டிசம்பர் 31இல் பங்குதாரர்கள் நிதி	90,293	67,611	34%	45,257	49%
டிசம்பர் 31ஆம் தேதியின்படி நடப்பு அல்லாத சொத்துகளின் மொத்த கொண்டு செல்லும் தொகை	111,352	84,533	32%	88,491	-4%
டிசம்பர் 31ஆம் தேதியின் மொத்த தற்போதைய சொத்து	111,029	107,014	4%	91,039	18%
டிசம்பர் 31இல் மொத்த தற்போதைய பொறுப்புகள்	36,002	32,425	11%	21,195	53%

* நடப்பு ஆண்டின் சமர்ப்பித்தலுக்கு இணங்க தேவையான போதெல்லாம் முந்தைய ஆண்டு புள்ளிவிவரங்கள் மறுசீரமைக்கப்பட்டுள்ளன.

** -100% அல்லது +100% 100% க்கும் அதிகமான மாறுபாடுகளைக் குறிக்கிறது.

அனைத்து புள்ளிவிவரங்களும் மட்டந்தட்டல் வேறுபாடுகளுக்கு உட்பட்டவை.

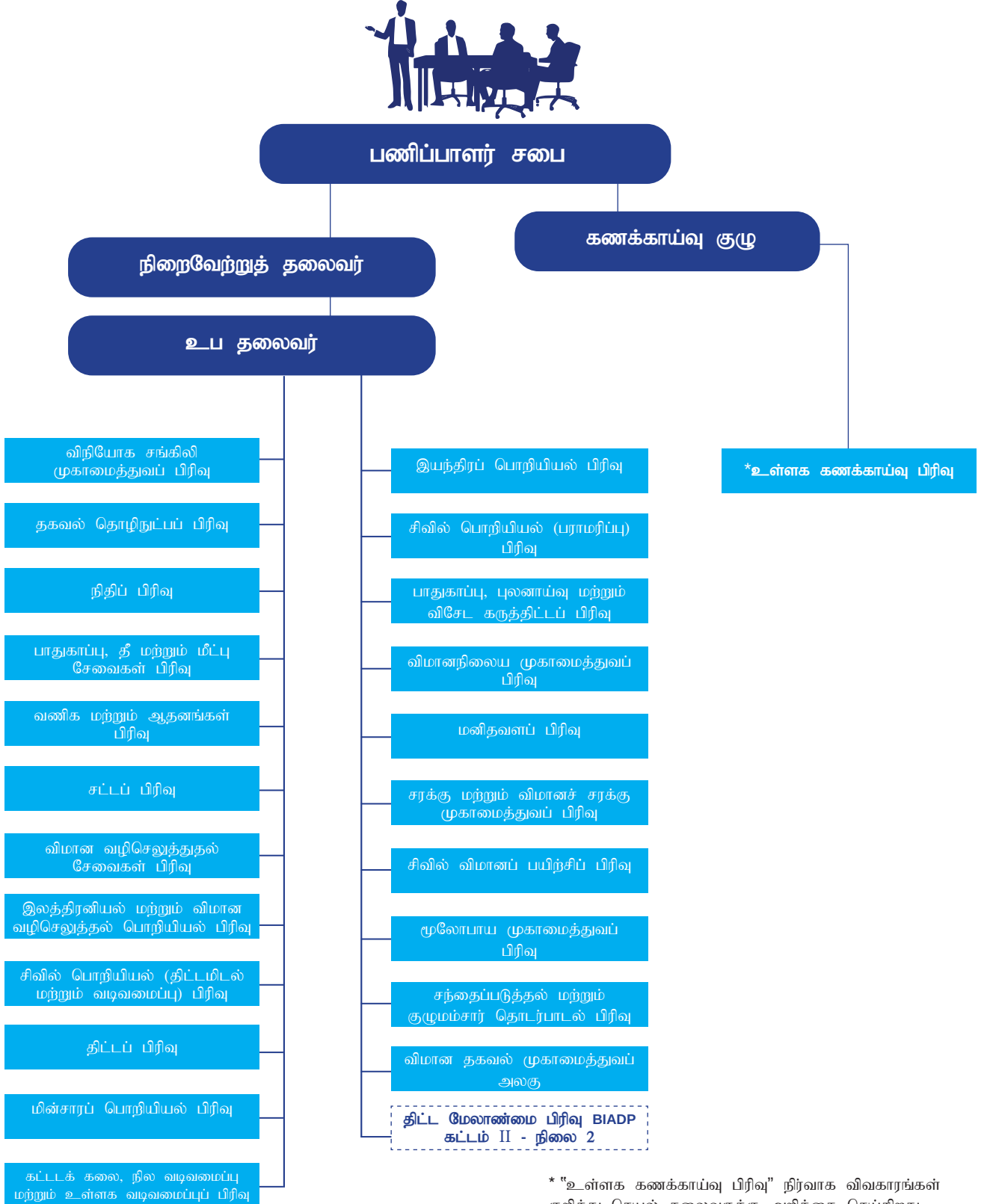
செயல்முறைச் சிறப்பம்சங்கள்

		2024	2023	2022	2021	2020
செயற்பாட்டுச் சிறப்பம்சங்கள்						
சர்வதேச விமான நகர்வுகள்	எண்ணிக்கை	56,289	46,639	37,641	21,204	20,881
பயணிகள் நகர்வுகள் *	எண்ணிக்கை	8,884,010	7,548,646	5,503,198	1,505,479	2,375,056
சரக்கு நகர்வுகள் **	மோ. தோன்.	192,498	158,911	173,597	200,179	150,075
மேலாக பறக்கும் நகர்வுகள்	எண்ணிக்கை	40,057	35,506	23,846	9,339	16,370
டிசம்பர் 31 இல் உள்ள மொத்த ஊழியர்களின் எண்ணிக்கை	எண்ணிக்கை	4,031	3,940	3,854	3,985	4,098
விகிதங்களில் முன்னிலைப்படுத்தப்பட்ட சிறப்பம்சங்கள்						
மொத்த நிகர வருவாய் வரிக்கு முந்தைய இலாபம்	%	27	50	11	(5)	(7)
பங்குதாரர்களின் நிதி வரிக்கு முந்தைய இலாபம்	%	65	88	23	(12)	(47)
மொத்த சொத்துக்களுக்கு மொத்த வருவாய்	%	36	60	15	(2)	(10)
ஒரு பணியாளருக்கான மொத்த சொத்துக்கள்	தடவைகள்	0.20	0.20	0.15	0.06	0.08
ஒரு பணியாளருக்கான மொத்த பணியாளர் செலவு - ஆண்டுக்கு	ரூபா'000	55,168	48,616	46,583	31,830	25,187
ஒரு பணியாளருக்கான மொத்த பணியாளர் செலவு - ஆண்டுக்கு	ரூபா'000	3,546	2,789	2,594	1,881	1,811
ஒரு விமான இயக்கத்திற்கான மொத்த செலவு	ரூபா'000	408	325	727	574	738
ஒரு பயணிக்கான இயக்கத்தின் வருவாய்	ரூபா	4,941	5,084	5,011	5,234	3,373
ஒரு பயணிக்கான இயக்கத்தின் வரிக்குப் பிந்தைய இலாபம்	ரூபா	2,376	3,725	873	(1,384)	(1,054)
ஒரு பணியாளருக்குகான விமான இயக்கங்கள்	எண்ணிக்கை	14	12	10	5	5
ஒரு விமானத்திற்கான பயணிகள்	எண்ணிக்கை	158	162	146	71	114
ஒரு ஊழியருக்கான பயணிகள்	எண்ணிக்கை	2,204	1,916	1,428	378	580
உந்துதல் விகிதாசாரம்	%	2	3	40	39	19
மொத்த சொத்துகளின் மீதான வருமானம்	%	9	15	3	(2)	(2)
தேறிய இலாப விகிதம்	%	48	73	17	(26)	(31)
மூலதன உற்பத்தித்திறன் சுட்டெண்	தடவைகள்	0.22	0.22	0.17	0.08	0.10
ஒரு பங்கிற்கான வருவாய்	ரூபா	105,537	140,607	24,013	(10,417)	(12,522)
நடைமுறை விகிதாசாரம்	தடவைகள்	3.08	3.30	4.30	5.98	7.68
மொத்த வருமானத்திற்கான மொத்த செலவு	தடவைகள்	2.25	3.22	1.24	0.92	0.76

* பயணிகள் நகர்வுகளில் உள்நாட்டுப் பயணிகளைத் தவிர்த்து, வருகை, புறப்பாடு, இடமாற்றம் மற்றும் போக்குவரத்து ஆகியவை அடங்கும்.

** சரக்கு நகர்வுகளில் உள்நாட்டு சரக்கு மற்றும் விமான அஞ்சல்கள் தவிர்த்து ஏற்றுமதி, இறக்குமதி மற்றும் கலம் மாற்றிச் சரக்கேற்றல் ஆகியவை அடங்கும்.

நிறுவனக் கட்டமைப்பு



* “உள்ளக கணக்காய்வு பிரிவு” நிர்வாக விவகாரங்கள் குறித்து செயல் தலைவருக்கு அறிக்கை செய்கிறது. “மருத்துவ சேவைகள் அலகு” விமான நிலைய முகாமைத்துவப் பிரிவின் கீழ் உள்ளது.

மீளாய்வு வருடம் ஒரே பார்வையில்



8,884,010

சர்வதேச பயணிகள் இயக்கங்கள்



56,289

சர்வதேச விமான இயக்கங்கள்



40,057

நாட்டிற்கு ஊடாக சென்ற விமானங்கள்



192,498 மெ.தொன்

விமான சரக்கு நகர்வுகள்



43,897 மில்லியன் ரூபா

மொத்த வருமானம்



21,108 மில்லியன் ரூபா

வரிக்குப் பின்னரான நிகர இலாபம்



222,381 மில்லியன் ரூபா

மொத்த சொத்துக்கள்



4,031

பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை

தலைவரின் செய்தி



புதிய அத்தியாயம் ஆரம்பித்தல் வளரும் அடித்தளத்தை உருவாக்குதல்

2024 டிசம்பர் மாதம் 31 ஆம் திகதியுடன் முடிவடைந்த ஆண்டு AASL ஒரு மாற்றத்தை ஏற்படுத்திய ஆண்டாகும். 2024 செப்டம்பர் மாதத்தில் நடாத்தப்பட்ட சனாதிபதித் தேர்தல் மற்றும் 2024 நவம்பர் மாதத்தில் நடாத்தப்பட்ட பொதுத் தேர்தல் மூலம் தேர்தெடுக்கப்பட்ட புதிய அரசாங்கம் தாபிக்கப்பட்டதன் பின்னர் இறுதி காலாண்டில் அனைத்து உள்ளக செயற்பாடுகளிலும் ஏற்படுத்திய முழுமையான மாற்றத்துடன் எதிர்கால வெற்றியின் பொருட்டு பலமிக்க அடித்தளத்தை நாங்கள் உருவாக்கினோம்.

அரசாங்க நிர்வாகத்தில் ஏற்பட்ட இந்த மாற்றமானது விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL வேகமாக அபிவிருத்தியடைந்து வரும் விமானப் போக்குவரத்துச் சூழலில் அதற்கு ஏற்ப செயற்படுவதற்கும் புதிய நடவடிக்கைகளை எடுப்பதற்கும் அதிக நெகிழ்வுத்தன்மையுடன் கூடிய வாடிக்கையாளர்களை மையமாகக் கொண்ட அணுகுமுறையைப் பின்பற்ற வாய்ப்பு கிடைக்கப்பெற்றுள்ளது. சர்வதேச அளவில் விமான நிலைய செயற்பாட்டாளர்களுடன் சிறந்த முறையில் போட்டியிடுவதற்கு உயர் திறமையாளர்களை ஈர்க்கவும், சர்வதேச ரீதியில் எமது இருப்பை விரிவுபடுத்தவும் இலங்கை விமான நிலைய நாமத்தை இப்போது நாம் முன்னெப்போதையும் விட அதிகமாகப் பயன்படுத்தலாம்.

2024 ஆம் ஆண்டினை கவனத்திற் கொள்ளும் போது 'வெற்றிக்கான அடித்தளம்' என்ற கருப்பொருள் ஒரு நிறுவனமாக எமது இடத்தை துல்லியமாக விவரிக்கிறது. பல ஆண்டுகளாக நாங்கள் கவனமாகக் கட்டியெழுப்பிய வலுவான அடித்தளம், வளர்ச்சி, புத்தாக்கம் மற்றும் மேம்படுத்தப்பட்ட சேவை வழங்கலுக்கான வாய்ப்புகளை உருவாக்க எங்களுக்கு உதவும் என்பதனால் 2025 ஆம் ஆண்டு எங்கள் பயணத்தில் ஒரு தீர்க்கமான தருணத்தைக் குறிக்கும். ஒரு அமைப்பாக, நாங்கள் குறிப்பிடத்தக்க சவால்களை வெற்றிகொண்டு எமது நிறுவனத்தை பலப்படுத்தி பயணிகள், பங்குதாரர்கள் மற்றும் நாம் சேவை வழங்கும் சமூகங்களின் வளர்ந்து வரும் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதில் முழுமையாக அர்ப்பணிப்புடன் இருக்கிறோம். அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமான முக்கிய நிறுவனமாக இந்தத் துறைகள் அனைத்திலும் சிறந்து விளங்க நாங்கள் உறுதிபூண்டுள்ளோம்.

விமான நிலையத்தின் அபிவிருத்தி

COVID-19 தொற்றினோய் தாக்கத்தால் ஏற்பட்ட எரிபொருள் செலவுகள் அதிகரித்தமை, தொழிலாளர் பற்றாக்குறை மற்றும் விநியோகச் சங்கிலி உட்பட சுற்றுலா தேவைகளையும் சீர்குலைத்து ஏற்பட்ட உலகளாவிய அரசியல் அமைதியின்மை காரணமாக சர்வதேச மற்றும் தெற்காசிய விமான கைத்தொழில் கடந்த பல வருடங்கலாக எதிர்பாரா சவால்களுக்கு முகங்கொடுக்க நேர்ந்தது. இந்தச் சவால்களும், அதிகரித்து வரும் பணவீக்கம் மற்றும் சுற்றுச்சூழல் பாதிப்புகளும், இந்தத் துறையின் நம்பகத்தன்மையை குறைத்துள்ளன. ஆயினும், இந்த சிரமங்களின் மத்தியிலும் விமானச் சேவை துறையானது குறிப்பிடத்தக்க அளவில் மீட்சியடைந்துள்ளது, மேலும் எமது உயர் சேவைத் தரங்களைப் பேணுகையில், அதற்கு ஏற்ப நாம் அயராது உழைத்துள்ளோம்.

எதிர்கால வெற்றிக்காக நாங்கள் எடுத்து வரும் பல மூலோபாய அணுகுமுறைகள் 2024 ஆம் ஆண்டில் எட்டப்பட்டன. அத்தகைய ஒரு முக்கியமான மைல்கல், முனையம் 2 ஐ நிர்மாணிப்பதற்கான கடன் வழங்கலை மீண்டும் ஆரம்பிப்பதற்கு நிதி வழங்குநரான JICA கம்பனியின் அங்கீகாரம் கிடைத்தமையாகும். இந்த அங்கீகாரம் எங்கள் உட்கட்டமைப்பு அபிவிருத்தியில் ஒரு முக்கியமான தருணத்தைக் குறிக்கிறது. இது வளர்ந்து வரும் விமானப் பயணத் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்ய எங்களுக்கு உதவுகிறது. 2024 ஆம் ஆண்டில், நாங்கள் 8.9 மில்லியன் பயணிகளை வரவேற்றோம். இது முனையம் 1 இன் ஆண்டு கொள்ளளவான 6 மில்லியன் பயணிகளை விட அதிகமாகும். முனையம் 2 இல் எமது திறனையும் செயற்பாட்டுத்திறனையும் மேம்படுத்தும், இதனால் தடையற்ற அனுபவத்துடன் அதிக பயணிகளை கையாள்வதற்கான எமது ஆற்றல் மேம்படும். இந்த திட்டத்தை மீண்டும் ஆரம்பிப்பது எமது தொடர்ச்சியான வளர்ச்சிக்கும் பிராந்திய தலைமைத்துவத்திற்கும் அத்தியாவசியமானதாகும்.

நடப்பாண்டில் உலகளாவிய பொருளாதார நிலைமைகளில் ஏற்பட்ட முன்னேற்றம் விமானச் சேவை துறையில் அதிக நேர்மறையான மனநிலையை உருவாக்குவதற்கு பங்களிப்பு நல்கின்கியது. பல சவாலான ஆண்டுகளுக்குப் பின்பு விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL 2023 ஆம் ஆண்டிலிருந்து நிலையான வளர்ச்சியைக் காட்டியுள்ளதோடு, 2024 திசம்பர் மாதம் 31 ஆம் திகதியுடன் முடிவடைந்த ஆண்டில் 8.9 மில்லியன் பயணிகள் போக்குவரத்தைப் பதிவு செய்துள்ளது, இது முன்னைய ஆண்டை விட 18% வளர்ச்சியாகும். இத்தகைய நலன் சார்ந்த போக்கானது விமானப் பயணம் மற்றும் சரக்கு போக்குவரத்திற்கும் விரிவடைந்ததோடு, இது ஆண்டுக்கு ஆண்டு முறையே 21 சதவீதமும் மற்றும் 21 சதவீதமுமான வளர்ச்சியைப் பதிவு செய்தது.

முதல்தர அனுபவத்தை வழங்குதல்

இலங்கை அதன் 'ஆடம்பரமான விருந்தோம்பல்' காரணமாக உலகளவில் ஒரு முன்னணி சுற்றுலாத் தலமாக அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளது. ஒரு முக்கிய சர்வதேச நுழைவாயிலாக, BIA இந்த நற்பெயரை அடைவதில் குறிப்பிடத்தக்க பங்கை வகிக்கிறது. 2024 ஆம் ஆண்டு முழுவதும், பல்வேறு வகையான தயாரிப்புகள் மற்றும் உணவு வகைகளை வழங்கும் பரந்த அளவிலான கடைகள் மற்றும் உணவகங்களை உறுதி செய்வதற்காக எங்கள் சில்லறை விற்பனை நிலையங்கள் மற்றும் உணவு சேவைகளை நாங்கள் தொடர்ந்து நவீனமயமாக்கினோம். எங்கள் வாடிக்கையாளர்களுக்கு உகந்த சூழலை உருவாக்குவதும் அவர்களுடன் நெருக்கமாகப் பணியாற்றுவதும், பொருட்களை கொள்வனவு செய்யும் தலமாகவும் BIA ஈர்ப்பை அதிகரிக்க உதவும் என்று நாங்கள் நம்புகிறோம்.

எமது அனைத்து முயற்சிகளினதும் எதிர்பார்ப்பு வாடிக்கையாளர் திருப்திக்கான எங்கள் அர்ப்பணிப்பு ஆகும். எமது கம்பனியின் வெற்றி, நாங்கள் சேவை செய்யும் மக்களின் மகிழ்ச்சி மற்றும் நம்பிக்கையில் தங்கியுள்ளதென்பதை நாங்கள் ஏற்றுகொள்கின்றோம். நமது போட்டி நிறைந்த மற்றும் வேகமாக மாறிவரும் துறையில், எதிர்பார்ப்புகளை பூர்த்தி செய்வது மட்டும் போதாது, நாம் அவற்றை கடந்து செல்ல வேண்டும். பயணிகளின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதிலும், பயணிகள் அனுபவத்தின் ஒவ்வொரு அம்சத்தையும் மேம்படுத்துவதிலும் நாங்கள் குறிப்பிடத்தக்க முக்கியத்துவம் அளித்துள்ளோம். காத்திருப்பு நேரங்களைக் குறைப்பதில் இருந்து முனைய வசதிகளை மேம்படுத்துதல், தகவல் தொடர்புகளை மேம்படுத்துதல் மற்றும் ஒவ்வொரு சேவை மையத்திலும் உயர் சேவையை வழங்குதல் வரை, பயணிகளின் கருத்துகளுக்கு நாங்கள் மிகுந்த கவனம் செலுத்தி அதற்கேற்ப செயற்பட்டுள்ளோம். இந்த வாடிக்கையாளர் மைய அணுகுமுறை எமது பயணிகளுடன் நீண்டகால உறவுகளை கட்டியெழுப்புவதற்கு அடிப்படையாக இருந்து வருகிறது, மேலும் இது முன்னோக்கிச் செல்லும் பயணத்தில் ஒரு மையப் புள்ளியாக இருக்கும்.

திடமான முடிவுகளை அடைதல்

2024 திசம்பர் 31 ஆம் திகதியுடன் முடிவடைந்த நிதியாண்டில் AASL பாராட்டத்தக்க வகையில் செயற்பட்டுள்ளது. நிதியாண்டிற்கான வருமானம் 43.9 பில்லியன் ரூபாவாகும். முக்கியமாக போக்குவரத்து வரி மற்றும் மொத்த விற்பனை வரி செலுத்தும் வருமானம் உள்ளடங்கும் விமானப் போக்குவரத்து அல்லாத வருமான வகைகளிலிருந்து பெறப்பட்டது. 24 பில்லியன் ரூபா கொண்ட செலவானது பணியாளர் செலவுகள், தேய்மானம் மற்றும் பிற நிர்வாக மற்றும் நிறுவன செலவுகளை உள்ளடக்குகின்றது. விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL போட்டித்தன்மையைப் பேணுவதற்காக பணிப்பாளர் சபையும் முகாமைத்துவமும் செலவு முகாமைத்துவத்திற்கு முன்னுரிமை வழங்குகின்றன. இந்த நிதி ஆண்டினுள் விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL விரியின் பின்னர் 21.1 பில்லியன் ரூபா வருமானத்தை ஈட்டியுள்ளதென்பதை மகிழ்ச்சியுடன் அறியத்தருகின்றோம்.

நிதி செயலாற்றுகையை பொறுத்தவரை 19.6 பில்லியன் ரூபாவைக் கொண்ட தொழிற்பாட்டு இலாபம் பெற்றுள்ளமை பற்றி குறிப்பிடுவதில் நாங்கள் பெருமிதம் கொள்கிறோம். இந்த வலுவான பெறுபேறு சவாலான செயற்பாட்டு சூழலை கடந்து செல்லும் எமது திறன், நிதி ஒழுக்கத்திற்கான எமது அர்ப்பணிப்பு மற்றும் தொழில்முயற்சியின் அனைத்து பகுதிகளிலும் செயற்திறனை மேம்படுத்துவதில் எமது தொடர்ச்சியான கவனம் ஆகியவற்றை பிரதிபலிக்கிறது. சவால்கள் இருந்தபோதிலும், நாங்கள் மிகவும் சிறந்த நிதி நிலையைப் பேணியுள்ளதோடு, இது விமானப் போக்குவரத்துத் துறையில் முன்னணியில் இருப்பதை உறுதிசெய்ய உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் சேவை ஆபிசுகளின் மற்றும் தொழிற்பாட்டில் தொடர்ந்து முதலீடு செய்ய எமக்கு உதவியுள்ளது. எமது வலுவான நிதி பெறுபேறு எமது குழுவின் நெகிழ்வுத்தன்மை மற்றும் எங்கள் மூலோபாய போக்கின் சரியான பாதை தொடர்பில் சான்றாகும்.

எதிர்கால போக்கு கடந்த காலம், நிகழ்காலம் மற்றும் எதிர்காலம்

கடந்த ஆண்டில் விமானப் போக்குவரத்துச் சூழல் மேம்பட்டிருந்தாலும் விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL எதிர்பாராத நிகழ்வுகளுக்குத் தயாராகவே உள்ளது. சுகாதாரப் பிரச்சினைகள் முதல் பாதுகாப்பு பிரச்சினைகள் மற்றும் சந்தை ஏற்ற இறக்கம் வரையினாவை விரைவாக மாறக்கூடும் என்பதோடு, இவை சம்பந்தமாக விரைவாகச் செயற்படுதல் வேண்டும். போட்டிகரமான விமானப் போக்குவரத்து சூழலில் முன்னணியில் இருக்கவும் புதிய வளர்ச்சி வாய்ப்புகளை வெற்றிகரமாக அடைவதற்கும் விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL தொடர்ந்து புதிய நடவடிக்கைகளை அறிமுகப்படுத்த வேண்டும். “நிலையான பொருளாதாரத்தின் மூலம் உலகளாவிய இணைப்பின் நட்பு ரீதியிலான விமானப் பங்களியாக” மாறுவதற்கான எமது தொலைநோக்கிற்கான உருவாக்கம் மாறாதுள்ளது. எமது பங்களிப்புகள் மற்றும் குறிப்பாக எங்கள் ஐந்து சர்வதேச விமான நிலையங்கள் வழியாக பயணிக்கும் அனைத்து பயணிகளுக்கும் மதிப்பை வழங்க நாங்கள் முயற்சி எடுத்து வருகின்றோம்.

நாம் ஒப்பீட்டளவில் இளம் கம்பனியொன்றாக இருந்தாலும் எமது ஊழியர்கள் ஒரு மாற்றத்தை ஏற்படுத்துகிறார்கள் என்பதை நாம் அறிவோம். விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL விமான நிலையங்களை நிர்வகிப்பதும் முகாமிப்பதும் மட்டுமல்லாமல் முகமலர்ச்சியுடனான விசேட சேவையையும் வழங்குகிறது. இந்த இலக்குகளை அடைவதற்கும் உலகத்தரம் வாய்ந்த குழுவை உருவாக்கும் பொருட்டும் அனைத்து மட்டங்களிலும் உள்ளவர்களை நாம் உருவாக்குகிறோம். திறமை செழித்து வளரக்கூடிய மற்றும் தனிப்பட்ட வளர்ச்சி மற்றும் முன்னேற்றத்திற்கான வாய்ப்புகள் நிறைந்த ஒரு புதிய கம்பனியை உருவாக்குவதே எமது குறிக்கோளாகும். 2024 ஆம் ஆண்டில், இந்த தொலைநோக்கிற்கும் ஒரு வலுவான அடித்தளத்தை நாங்கள் உருவாக்கினோம்.

எதிர்காலத்தை நோக்குகையில் நிலையான வளர்ச்சி மற்றும் வெற்றியை அடைவதற்கான சரியான பாதையில் நாம் சென்று கொண்டிருக்கிறோம் என்று நாம் உறுதியாக நம்புகிறேன். முனையம் 2 கருத்திட்டத்தை மீண்டும் ஆரம்பிப்பதற்கான அங்கீகாரம், வாடிக்கையாளர் திருப்தியை அதிகரிப்பதில் எங்கள் தொடர்ச்சியான கவனம் மற்றும் எங்கள் வலுவான நிதி செயற்திறன் அனைத்தும் எதிர்காலத்திற்கு எங்களை நன்றாக நிலைநிறுத்துகின்றன. நாங்கள் அமைத்துள்ள வலுவான அடித்தளத்தை நாங்கள் கட்டியெழுப்பும்போது, வரவிருக்கும் வாய்ப்புகள் குறித்து நாங்கள் உற்சாகமாக இருக்கிறோம். மேலும் எங்கள் பயணிகளுக்கு சுவீசேசமான சேவையை வழங்குவதற்கும் எங்கள் ஊழியர்களை ஆதரிப்பதற்கும் எங்கள் பங்குதாரர்களுக்கு மதிப்பை வழங்குவதற்கும் நாங்கள் உறுதியுண்டுள்ளோம்.

ஒன்றாக இணைத்தல்

விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL 1983 ஆம் ஆண்டு ஆரம்பிக்கப்பட்டதிலிருந்து பல வெற்றிகளைப் பெற்றுள்ளதோடு, மேலும் பல ஆண்டுகளாக பல விருதுகளையும் அங்கீகாரங்களையும் பெற்றுள்ளது. எமது பல்வேறு பங்குதாரர்கள் மற்றும் தனிநபர்களின் சிறந்த ஆதரவு இல்லாமல் இது சாத்தியமில்லை.

2024 ஒக்டோபர் மாதம் 09 ஆம் திகதியன்று தலைவர் பதவியை பொறுப்பேற்றதிலிருந்து முன்னாள் நிர்வாகக் குழுவிற்கு எனது மனமாரந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அவர்களின் தலைமை, தொலைநோக்கு மற்றும் சிறந்து விளங்குவதற்கான அர்ப்பணிப்பு ஆகியவை இன்று நாம் நிற்கும் வலுவான அடித்தளத்தை உருவாக்குவதில் மிக முக்கியமானவை. உப தலைவர், பணிப்பாளர் சபை, பிரிவுத் தலைவர்கள் உட்பட அர்ப்பணிப்புடன் செயலாற்றும் எமது ஊழியர்கள் அனைவருக்கும் எனது மனமாரந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இன்று நாம் அடைந்துள்ள குறிப்பிடத்தக்க நிலையை அடைவதில் அவர்களுடைய அர்ப்பணிப்புடன் கூடிய ஒத்தாசை, கடின உழைப்பு மற்றும் அர்ப்பணிப்பு ஆகியவை மிக முக்கியமானவையாகும். அவர்களின் முயற்சிகளுக்கு நன்றி. இப்போது நாம் நம்பிக்கையுடன் அடுத்த கட்ட வெற்றியில் நுழைய முடிகிறது. நாம் ஒன்றாக சவால்களை சமாளித்துள்ளதோடு, எமது கூட்டு முயற்சிகளின் மூலம் எதிர்வரும் ஆண்டுகளில் வெற்றிகரமாக முன்னேக்கிச் செல்வதற்கு நாங்கள் சிறப்பாக தயாராக உள்ளோம்.

மில்லியன் கணக்கான மக்களுக்கு சேவையாற்றுவதற்கும் மில்லியன் கணக்கான மக்களின் வாழ்க்கையை வளப்படுத்துவதற்கும் எமது இந்தப் பயணத்தில் தங்களுடன் கைகார்க்க நாங்கள் ஆவலுடன் காத்திருக்கிறோம்.

எயார் சீப் மார்க்ஷல் (இளைப்பாறிய) எச் டி அபேவிக்கரம்
RWP RSP VSV USP Msc MA (Lon) rcds psc qfi
தலைவர்



தலைமைத்துவ குழாம்



1. எச் டி சமிந்த - நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்
2. டி எஸ் விக்ரமதுங்க - நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்
3. பிரிமால் டி சில்வா - நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்
4. பி எம் கே ஹெட்டிஆரச்சி - நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர் / திறைசேரி பிரதிநிதி
5. எயார் சீப் மார்ஷல் (இளைப்பாறிய) எச் டி அபேவிக்ரம - தலைவர்

RWP RSP VSV USP Msc MA (Lon) rcds psc qfi



6. சிரில் வன்னிகம - உப தலைவர்
7. எம் எம் என் சோமதிலக - அமைச்சின் அவதானிப்பாளர்
8. கே எம் பி என் கருணாரத்ன - நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்
9. எல் சேனாரத்ன - நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்
10. திருமதி எம் எம் ரேணுகா பி குணசேகர - கம்பனி செயலாளர்

தலைமைத்துவ குழாம்

எயார் சீப் மார்ஷல் (இளைப்பாறிய)

எச் 12 அபேவிக்ரம

RWP RSP VSV USP MSc MA (Lon) rcds psc qfi

தலைவர்

மூன்று தசாப்தங்களுக்கும் மேலான புகழ்பெற்ற தொழில்சார் வாழ்க்கையைக் கொண்ட மதிப்புக்குரிய தலைவரும் விருது பெற்ற போர் விமானியுமான எயார் சீப் மார்ஷல் ஹர்ஷ துமிந்த அபேவிக்ரம RWP RSP VSV USP MSc MA (Lon) rcds psc qfi, 2024 ஒக்டோபர் மாதம் 09 ஆம் திகதியன்று விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனியின் தலைவராக நியமிக்கப்பட்டார். கொழும்பு ரோயல் கல்லூரியின் பழைய மாணவரான அவர், 1980 ஆம் ஆண்டில் இலங்கை விமானப்படையில் (எஸ்எல்எஎப்) சேர்ந்தார். 1982 ஆம் ஆண்டில் விமானப்படை அதிகாரியாக பதவியுயர்வு பெற்றார். அவருடைய தொழில் ரீதியான வாழ்க்கை முழுவதும் பெரும்பாலும் கட்டளை மற்றும் செயற்பாட்டு பதவிகளை வகித்து, இலங்கை விமானப்படைக்கும் தேசத்திற்கும் மறக்கமுடியாத சேவையை வழங்கியுள்ளார்.

இலங்கையின் வடக்கு மற்றும் கிழக்கு பிரதேசங்களில் வழங்கப்பட்ட முக்கிய பணிகள் மூலம் எயார் சீப் மார்ஷல் அபேவிக்ரமவின் செயற்பாட்டு நிபுணத்துவம் வழர்ச்சியடைந்தது. அவர் வகித்த உயர் பதவிகளில் இலக்கம் 5 ஜெட் படைப்பிரிவின் கட்டளை அதிகாரி, இலக்கம் 1 விமானப் பயிற்சிப் பிரிவின் நிர்வாக அதிகாரி மற்றும் சீனக்குடா, அநுராதபுரம் மற்றும் இரத்தமலாணை விமானப்படை முகாம்களின் கட்டளை அதிகாரி ஆகியன அடங்கும். இந்த நெருக்கடியான காலங்களில் அவரது தலைமைத்துவம் இலங்கை விமானப்படையின் செயற்பாட்டுத் திறன்களை வலுப்படுத்த உதவியது. விமானப் போக்குவரத்துத் துறையில் முன்னோடியான இவர், 1980 ஆம் ஆண்டின் பிற்பகுதியில் விமானிகளுக்குப் பயிற்சியளித்த முதல் இலங்கையர்களில் ஒருவராகவும், சூப்பர்சோனிக் ஜெட் விமானங்களை முதன்முதலில் ஓட்டியவராகவும் இருந்தார். இலங்கை விமானப்படையின் முதல் விமான ஜெட் தளத்தை நிறுவுவதில் அவர் முக்கிய பங்கு வகித்தார், இதில் சப்சோனிக் FT-5 மற்றும் சூப்பர்சோனிக் F7 ஜெட் விமானங்கள் அடங்கும். மேலும், இஸ்ரேலுக்கு விஜயம் செய்தபோது க.: பிர் ஜெட் விமானங்களை சோதனை செய்த முதல் இலங்கை விமானி என்ற பெருமையைப் பெற்றார், பின்னர் இலங்கை விமானப்படையால் அவற்றை கையகப்படுத்துவதை மேற்பார்வையிட்டார். இதற்கு மேலதிகமாக பாதுகாப்பு சேவைகள் கட்டளை மற்றும் பதவிநிலை கல்லூரியின் விமானப் பிரிவை நிறுவுவதற்கு அவர் பங்களித்தார், பின்னர் அதன் தலைவரானார்.

2006 ஆம் ஆண்டில் விமானப்படை முகாமைத்துவ சபையின் செயற்பாட்டு பணிப்பாளராக எயார் சீப் மார்ஷல் அபேவிக்ரம நியமிக்கப்பட்டார், அங்கு அவர் இலங்கை விமானப்படையின் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளில் குறிப்பிடத்தக்க மாற்றங்களைச் செய்தார். ஆளில்லா வான்வழி விமானங்கள், ரோடர் அமைப்புகள் மற்றும் நிகழ்நேர உளவுத்துறைக்காக வான்வழி கண்காணிப்பு நிலையங்களை ஒருங்கிணைக்கும் மோதல்சார் முகாமைத்துவ மையத்தை அவர் நிறுவினார். இலக்கு - ஆபுத பொருத்தம் மற்றும் வான்வழித் தாக்குதல்களின் மையப்படுத்தப்பட்ட கட்டளை போன்ற அவரது புதுமையான உத்திகள், இலங்கை விமானப்படையின் வான் பாதுகாப்பு திறன்களை கணிசமாக மேம்படுத்தின. அவர் துணைத் தலைமைத் தளபதியாகவும் பணியாற்றினார். மேலும் தளபாடங்களை மேற்பார்வையிடுவதன் மூலம் பன்முகத் தலைவராக தனது நற்பெயரை மேலும் உறுதிப்படுத்தினார்.

2011 ஆம் ஆண்டு இலங்கை விமானப்படையின் 13 ஆவது கட்டளை தளபதியாக நியமிக்கப்பட்ட எயார் சீப் மார்ஷல் அபேவிக்ரம விமானப்படையில் மாற்றத்தக்க வளர்ச்சியை நோக்கி வழிநடத்தினார். அவரது தலைமையின் கீழ், இலங்கை விமானப்படை தேசிய ஆபிவருத்திடுத் திட்டங்கள் மற்றும் வருவாய் ஈட்டும் நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட்டது. இதில் ஹெலி - சுற்றலா நடவடிக்கைகளின் மறுவடிவமைப்பு உட்பட மாற்பல் ரீச் ரிசோர்ட், ஈகில் லகன் வின், ஈகில் லேக்கைட் விருந்து மற்றும் மாநாட்டு மண்டபம் போன்ற வர்த்தக ரீதியிலான தொழில் முயற்சிகளை அறிமுகப்படுத்துதல் ஆகியவை அடங்கும். அவரது பதவிக் காலத்தில், இலங்கை விமானப்படை இரணைமடு முகாமில் ஒரு புதிய ஓடுபாதை நிர்மாணிக்கப்பட்டமை மற்றும் ஈகில் கோல்/ப் லின்க் மற்றும் ஈகில் எறிஜே கோல்/ப் சங்கம் உள்ளிட்ட சர்வதேச தர கொல்/ப் மைதானங்கள் நிறுவப்பட்டன. இந்த அணுகுமுறைகள் இலங்கை விமானப்படையின் செயற்பாடுகள், உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் மற்றும் பொது நற்பெயரை மேம்படுத்தின. மேலும், எயார் சீப் மார்ஷல் அபேவிக்ரம நிர்வாகத் திறனை மேம்படுத்துதல், உள் திறமைகளை வளர்த்தல் மற்றும் இலங்கை விமானப்படை பதவியணியினரின் மற்றும் சிவில் ஊழியர்களுக்கான நலன்புரி வசதிகளை விரிவுபடுத்துதல் போன்ற முக்கியமான நிர்வாக சீர்திருத்தங்களைச் செயற்படுத்தினார். அவரது தலைமையில் இலங்கை விமானப்படை சிவில் பொறியியல் பிரிவு கட்டுமானத் திட்டங்களில் தன்னிறைவை அடைந்தது. மேலும் கமாண்டர்ஸ் கோப்பை ஓபன் கோல்/ப் போட்டி போன்ற நிகழ்வுகள் இலங்கை விமானப்படையின் சிறந்து விளங்குவதற்கான அர்ப்பணிப்பை வெளிப்படுத்தின.

2014 மார்ச் 01 ஆம் திகதியன்று

கட்டளை அதிகாரி பதவியிலிருந்து ஓய்வு பெற்றதன் பின்னர், எயார் சீப் மார்ஷல் அபேவிக்ரம இலங்கை வங்கியின் (பிஓசி) தலைவராக நியமிக்கப்பட்டார். 2014 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2015 ஆம் ஆண்டு வரையிலான அவருடைய பதவிக் காலத்தில் இலங்கையில் முன்னணி வர்த்தக வங்கியாக இலங்கை வங்கியின் நிலையை பலப்படுத்துவதற்கான அணுகுமுறைகளை அவர் அறிமுகப்படுத்தினார். விரிவான மறுசீரமைப்பு, வர்த்தக பெயர் மறுசீரமைப்பு மற்றும் உயர் தொழிநுட்பம் சார்ந்த சேவைகளைப் பயன்படுத்துதல் ஆகியவை அவரது பல முயற்சிகளில் அடங்கும். அவர் ஊழியர் நலன், ஊழியர் ஆபிவருத்தி மற்றும் ஓய்வூதியம் பெறாத ஊழியர்களுக்கு ஓய்வூதிய உரிமைகளை வழங்குவதற்கு முன்னுரிமையளித்தார். அவரது தொலைநோக்குப் பார்வை ஒரு முதன்மையான நிறுவன வசதியாக இலங்கை வங்கியின் ஸ்கை லோன்ஜை உருவாக்கவும் உதவியது. அவர் சொத்து மேம்பாட்டு பிஎல்சி மற்றும் கோலதெனிய ஹைட்ரோபவர் (பிரைவட்) லிமிட்டட் உள்ளிட்ட இலங்கை வங்கியின் துணை நிறுவனங்களிலும் பணியாற்றினார்.

தனது இராணுவ மற்றும் வங்கி வாழ்க்கைக்கு மேலதிகமாக எயார் சீப் மார்ஷல் அபேவிக்ரம பல முக்கிய நிறுவன பதவிகளை வகித்துள்ளார். அவர் 2015 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2023 ஆம் ஆண்டு வரை சன்னைஷ் ஹோல்டிங்ஸ் பிஎல்சி நிறுவனத்திலும் 2015 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2022 ஆம் ஆண்டு வரை பிரான்டிங்ஸ் லங்கா லிமிட்டட் நிறுவனத்திலும் பணியாளர் சபை உறுப்பினர் ஒருவராக பணியாற்றியதோடு, அங்கு அவர் நிர்வாகம், சுகாதாரம் மற்றும் பாதுகாப்பு உட்பட மற்றும் போக்குவரத்து தீர்வுகளை மேற்பார்வையிட்டார். தற்போது அவர் வட்டவல் பிளாண்டேஷன்ஸ் பிஎல்சி உட்பட கெபிடல் டவர் ஒப் சான்கென் குழுமம் ஆகியவற்றின் சபை பணிப்பாளர் ஒருவராகவும் பணியாற்றுகிறார்.

அமெரிக்காவின் அலபாமாவில் உள்ள மேக்ஸ்வெல் விமானப்படை தளமான ஏர் பல்கலைக்கழகத்தில் உள்ள ஏர் கமாண்ட் மற்றும் ஸ்டாப் கல்லூரி மற்றும் ராயல் காலேஜ் ஆப் டிபென்ஸ் ஸ்டடீஸ், லண்டன் ஆகிய பல்கலைக்கழகங்களில் சிறப்பு பட்டதாரியான எயார் சீப் மார்ஷல் அபேவிக்ரம கிங்ஸ் கல்லூரி, லண்டன் பல்கலைக்கழகத்தில் சர்வதேச படிப்பில் முதுகலைப் பட்டத்தையும், இலங்கையின் கொத்தலாவல் பாதுகாப்பு பல்கலைக்கழகத்தில் முகாமைத்துவ முதுகலைப் பட்டத்தையும் பெற்றுள்ளார். திறமைமிக்க விமானியான அவர் ராயல் விமானப்படையின் மத்திய புறக்கும் பள்ளி இல் A2 – தரம் பெற்ற தகுதிவாய்ந்த விமான பயிற்றுவிப்பாளராக உள்ளார் மற்றும் கருவி மதிப்பீடுடனான வணிக விமானிகளுக்கான உரிமத்தைப் பெற்றுள்ளார். இரண்டு ரணவிக்ரமப் பதக்கங்கள் (போர் வீரப் பதக்கம்),

தலைமைத்துவ குழாம்

ஒரு ரணகூர்ப் பதக்கம் (போர்ச் சிறப்புப் பதக்கம்), உத்தம சேவாப் பதக்கம் (நன்மையான சேவைப் பதக்கம்) மற்றும் விஷிஷ்ட சேவா விபூஷண ஆகிய விருதுகள் உட்பட பல விருதுகளுடன் அவரது சிறப்பான சேவை அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளது.

தீவிர கொல்.பீ. வீரரான எயார் சீப் மார்ஷல் அபேவித்ரம் 2018 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2022 ஆம் ஆண்டு வரையிலான காலப்பகுதியில் இலங்கை கொல்.பீ. கழகத்தின் தலைவராக செயலாற்றினார். தற்போது நுவரெலியா கொல்.பீ. கழகத்தின் தலைவராக உள்ளார். இசை மற்றும் தத்துவம் அவரது பிற பொழுதுபோக்குகள், தொடர்ச்சியான கற்றலுக்கான அவரது அர்ப்பணிப்பையும், அனைத்து துறைகளிலும் சிறந்து விளங்கும் திறனையும் பிரதிபலிக்கின்றன.

சிரில் வன்னிகம

உப தலைவர்

திரு. சிரில் வன்னிகம பல்கலைக்கழக நுழைவுத் தேர்வை வெற்றிகரமாக முடித்து 1980 ஆம் ஆண்டில் ஸ்ரீ ஜயவர்தனபுர பல்கலைக்கழகத்தில் நான்கு ஆண்டு முழுநேர பாடநெறியில் இணைந்தார். 1984 ஆம் ஆண்டில் வணிக நிர்வாகத்தில் இளங்கலைப் பட்டம் (பிஸ்சி) பெற்றார். முறையான பயிற்சி பெற்ற பிறகு, 1985 ஆம் ஆண்டில் பல்கலைக்கழக நுழைவு நிலை அரசு ஆசிரியர் பதவியை ஏற்றுக்கொண்டு 1987 ஆம் ஆண்டு வரை ஆசிரியர் ஒருவராக பணியாற்றினார்.

மூன்று போட்டிப் பரீட்சைகளில் தேர்ச்சி பெற்ற திரு.வன்னிகம 1987 ஆம் ஆண்டில் இலங்கை கணக்காய்வு சேவையைத் தேர்ந்தெடுத்து 1992 ஆம் ஆண்டு வரை கணக்காய்வாளர் நாயகத் திணைக்களத்தில் கணக்காய்வு அத்தியட்சகராக பணியாற்றினார். 1992 ஆம் ஆண்டில் அவர் விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) நிறுவனத்தில் உள்ளக கணக்காய்வு பிரிவின் பதில் நிறைவேற்று உத்தியோகத்தராக இணைந்துகொண்டார். 1995 ஆம் ஆண்டில் பிரிவுத் தலைவரானார். 2021 ஆம் ஆண்டில் ஓய்வு பெறும் வரை இந்தப் பதவியில் பணியாற்றியதோடு, விமான நிலைய நடவடிக்கைகளை 29 ஆண்டுகள் மேற்பார்வையிட்டார். 2024 நவம்பர் மாதம் 01 ஆம் திகதியன்று அவர் விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL உப தலைவராக நியமிக்கப்பட்டார்.

திரு.வன்னிகம 1994 ஆம் ஆண்டில் பட்டயக் கணக்காளர்கள் பரீட்சையில் தேர்ச்சி பெற்று 1995 ஆம் ஆண்டில் உறுப்பினரானார். அவர் 2009 ஆம் ஆண்டில் தெற்கு குயின்ஸ்லாந்து பல்கலைக்கழகத்தில் வணிக நிர்வாகத்தில் முதுகலைப் பட்டத்தையும் இலங்கை

பட்டயக் கணக்காளர்கள் நிறுவனத்தில் மூலோபாய நிதியியலில் முதுகலைப் பட்டத்தையும் வெற்றிகரமாகப் பூர்த்தி செய்தார். அத்துடன், அவருக்கு அவுஸ்திரேலியாவின் சான்றித்கப்பட்ட முகாமைத்துவ கணக்காளர்கள் நிறுவனத்தில் உறுப்புரிமையும் கிடைக்கப்பெற்றது.

எல் சேனாரத்தன்

நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்

திரு. லால் சேனாரத்தன் விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL பணிப்பாளர் சபை உறுப்பினர் ஒருவராக 2024 நவம்பர் மாதம் 01 ஆம் திகதியன்று நியமிக்கப்பட்டார். அவர் கம்பனியின் கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழுவின் உறுப்பினராகவும் பணியாற்றினார். இலங்கை மின்சார சபை மற்றும் சிலோன் பெற்றோலியம் ஸ்டோரேஜ் டேமினல் லிமிட்டட் கம்பனி என்பவற்றில் சுமார் 42 ஆண்டுகள் பரந்த அனுபவத்துடன் திரு. சேனாரத்தன் கணக்கியல், கணக்காய்வு மற்றும் சிறப்பு விசாரணைகள் ஆகிய துறைகளில் பல்வேறு பதவிகளை வகித்துள்ளார். அத்துடன், இலங்கை மின்சார சபையின் இணைந்த பயிற்சி நிறுவனத்தில் வெளிவாரி விரிவுரையாளர் ஒருவராகப் பணியாற்றி எதிர்கால தொழில் வல்லுநர்களின் வளர்ச்சிக்கு அவர் பங்களித்துள்ளார்.

தற்போது,சென் எலக்ட்ரிகல் டெக்னாலஜிஸ் பிரைவேட், கம்பனியின் தலைவராக திரு. சேனாரத்தன் அவருடைய அறவையும் நிபுணத்துவத்தையும் தொடர்ந்தும் வழங்கி வருகிறார். உள்ளூர் மற்றும் சர்வதேச நிறுவனங்களிலிருந்து கணக்கியல், கணக்காய்வு மற்றும் விசாரணை ஆகியவற்றில் பல தகைமைகளையும் பெற்றுள்ள அவர் களனி பல்கலைக்கழகத்தின் பட்டதாரியுமாவார்.

டி எஸ் விக்ரமதுங்க

நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்

திரு. விக்ரமதுங்க உரிமம் பெற்ற வணிக விமானியாக ஒரு தசாப்தத்திற்கும் மேலான அனுபவத்தைக் கொண்ட விமானப் போக்குவரத்து தொழில் வல்லுநர் ஒருவராவார். அவர் இலங்கை சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபையிடமிருந்து விமானப் போக்குவரத்து விமானிகளுக்கான உரிமப்பத்திரதாரரும் (எடிபிஎல்) ஆவார். பாதுகாப்பு, செயற்பாட்டு சிறப்புத் தன்மை மற்றும் ஒழுங்குறுத்துகை ஆகியவற்றில் அவர் தனித்துவமான கவனம் செலுத்துகிறார், மேலும் விமான செயற்பாடுகள், விமானப் பாதுகாப்பு மற்றும் சர்வதேச உறவுகளில் விரிவான நிபுணத்துவம் பெற்றவரும் ஆவார். 2024 நவம்பர் 04 ஆம் திகதியன்று அவர் விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL

பணிப்பாளர் ஒருவராக நியமிக்கப்பட்டார்.

தனது விமானப் போக்குவரத்து தொழிலுக்கு மேலதிகமாக திரு. விக்ரமதுங்க இலங்கை அணுசக்தி ஒழுங்குறுத்துகை சபை மற்றும் இலங்கை கடற்பொழில் கூட்டுத்தாபனம் என்பவற்றில் பணிப்பாளராக செயலாற்றி, ஒழுங்குறுத்துகை மற்றும் கூட்டுத்தாபனம் போன்ற துறைகள் இரண்டிலும் அவருடைய தலைமைத்துவத்தை வெளிப்படுத்தியுள்ளார். தொழிநுட்ப நிபுணத்துவம், ஒழுங்குறுத்துகை தலைமைத்துவம் மற்றும் சர்வதேச வெளிப்பாடு ஆகியவற்றின் கலவையுடன் இலங்கையின் விமானப் போக்குவரத்துத் துறையை முன்னேற்றுவதற்கும் அதன் உலகளாவிய இருப்பை மேம்படுத்துவதற்கும் அவர் அர்ப்பணிப்புடன் செயலாற்றி வருகின்றார்.

திரு.விக்ரமதுங்கவின் கல்வித் தகுதிகளில் கொழும்பு பல்கலைக்கழகத்தில் பௌதீகவியல் மற்றும் கணிதத்தில் இளங்கலை அறிவியல் பட்டம், அத்துடன் கொழும்பு பல்கலைக்கழகத்தில் சர்வதேச உறவுகளில் முதுகலைப் பட்டம் மற்றும் மனித உரிமைகளில் முதுகலைப் பட்டம் போன்ற முதுகலை தகுதிகளும் அடங்கும். மேலும், அவர் ஐக்கிய இராச்சியத்தில் சட்ட இளங்கலை (எல்எல்பி)பட்டம் பெற்றுள்ளார், இது பாடப் பிரிவுகளில் அவரது நிபுணத்துவத்தை நிரூபிக்கின்றது.

பிரிமால் டி சில்வா

நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்

விமானப் போக்குவரத்துத் துறையில் மூன்று தசாப்தங்களுக்கும் மேலான அனுபவமுள்ள திரு. பிரிமால் டி சில்வா 2024 நவம்பர் மாதம் 04 ஆம் திகதியன்று விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL பணிப்பாளர் ஒருவராக நியமிக்கப்பட்டார். 1988 ஆம் ஆண்டில் எயாலன்சா நிறுவனத்தில் (பின்னர் சிறிலங்கன் எயாலன்ஸ் என அழைக்கப்பட்ட) கேபின் குழு உறுப்பினராக தனது தொழில் வாழ்க்கையை ஆரம்பித்தார். அதன் பின்னர் விமானப் போக்குவரத்துத் துறையின் பல்வேறு பிரிவுகளில் விதிவிலக்கான தலைமைத்துவப் பண்புகளை வெளிப்படுத்தினார்.

திரு. டி சில்வா தனது பதவிக் காலத்தில் 2014 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2024 ஆம் ஆண்டு வரை சர்வதேச ரீதியில் பிரசித்திபெற்ற இலங்கை விமானப் போக்குவரத்துக் கல்லூரியின் பொது முகாமையாளர் உட்பட பல்வேறு முக்கிய பதவிகளை வகித்தார். ஐரோப்பிய விமானப் பாதுகாப்பு கம்பனியின் (EASA) சான்றிதழின் கீழ் விமான பராமரிப்பு மற்றும் பொறியியல் பயிற்சி அமைப்பின் தேசிய விமான கம்பனியின் பொறுப்பான முகாமையாளர் ஒருவராகவும் பணியாற்றினார். அவர் அவசரநிலைகள் ஏற்பட்டால் கம்பனியின் தயார்நிலை மற்றும் இணக்கத்தை மேற்பார்வை செய்து

தலைமைத்துவ குழாம்

2019 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2024 ஆம் ஆண்டு வரை சிறிலங்கன் எயாலைன் நிறுவனத்தின் அவசரகால நடவடிக்கைகள் பணிப்பாளராகவும் பணியாற்றினார்.

தேசிய விமான நிறுவனத்தில் திரு. டி சில்வா முன்னர் வகித்த பொறுப்புகளில், விமானப் பயிற்சி தரநிலைகள் மற்றும் செயற்பாடுகளின் முகாமையாளராக விமான நிறுவனத்தை வழிநடத்தினார். சேவை வழங்கல் சர்வதேச தரங்களுக்கு ஏற்ப இருப்பதை உறுதி செய்தார். நிறுவன ரீதியிலான சமூகப் பொறுப்புணர்வுத் தலைவராக நிறுவனத்தின் சமூக மற்றும் சுற்றுச்சூழல் அணுகுமுறைகளை நிறுவன நோக்கங்களுடன் ஒருங்கிணைப்பதில் அவர் முக்கிய பங்கு வகித்தார். மேலும், விமானப் பாதுகாப்பு முகாமையாளராக பாதுகாப்பு தொடர்பில் அவருடைய நிபுணத்துவத்தை எடுத்துக்காட்டும் வகையில், விமானங்களில் கெபின் குழுவின் செயற்பாடுகளுக்கு பாதுகாப்பு முகாமைத்துவ முறைமையை (SMS) நடைமுறைப்படுத்துவதில் அவர் முன்னோடியாக இருந்தார்.

திரு. டி சில்வா ஸ்ரீ ஜயவர்தனபுர பல்கலைக்கழகத்தின் முகாமைத்துவ முதுகலை நிறுவனத்தில் வணிக நிர்வாக முதுகலைப் பட்டத்தையும், கொழும்பு பல்கலைக்கழகத்தில் தொழிலாளர் உறவுகள் மற்றும் மனித வள முகாமைத்துவம் பற்றிய அறிவியல் முதுகலைப் பட்டத்தையும், இலங்கை பயிற்சி மற்றும் அபிவிருத்தி நிறுவனத்தில் பயிற்சி மற்றும் அபிவிருத்திக்கான தேசிய டிப்ளோமாவையும் பெற்றுள்ளார்.

சிறிலங்கன் எயாலைன் நிறுவனத்தில் சுமார் 36 வருட விமான சேவைக்குப் பிறகு, 2024 ஆம் ஆண்டில், திரு. டி சில்வா விவசாயம் மற்றும் பெருந்தொட்டத் துறை மீதான அவருடைய ஆர்வத்தின் அடிப்படையில் இந்த துறைகளில் ஈடுபடும் பொருட்டு முன்னதாகவே ஓய்வு பெற முடிவு செய்தார்.

கே எம் பி என் கருணாரத்ன
நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்

தகவல் தொழிநுட்பத் துறையில் 25 ஆண்டுகளுக்கும் மேலான அனுபவமுள்ள திரு. கருணாரத்ன, 2024 டிசம்பர் 11 ஆம் திகதியன்று AASL பணிப்பாளர் ஒருவராக நியமிக்கப்பட்டார். பெரிய பன்னாட்டு தகவல் தொழிநுட்ப அமைப்புகளில் நிகழ்ச்சித்திட்ட முகாமைத்துவம், சேவை சார்ந்த மென்பொருள் கட்டமைப்பு (SaaS) செயற்பாடுகள், வணிக செயற்பாடுகள், நிறுவன மூலோபாயம், MIS மற்றும் செயற்பாட்டு குழு முகாமைத்துவம் ஆகியவற்றில் அவர் நிபுணத்துவம் பெற்றவர் ஆவார். பெறுபேறுகளை மையமாகக் கொண்ட ஒரு தலைவரான இவர் நிதிச் சந்தை உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் (FMI), மொபைல் மீடியா மற்றும் செய்தி பரிமாற்றம், தொலைத்தொடர்பு மற்றும் காப்புறுதி போன்ற தொழில்களில் பெரிய நிறுவன மென்பொருள் மற்றும்

டிஜிட்டல் செயல்படுத்தல் மாற்றத் திட்டங்களுக்கான தொழில்நுட்ப தீர்வுகளை வழங்க உலகளவில் பரந்துபட்ட பன்முக கலாச்சார குழுக்களை வழிநடத்துவதில் ஆழமான, நேரடி அனுபவத்தைக் கொண்டுள்ளார்.

தற்போது, லண்டன் பங்குச் சந்தைக் குழுமத்தின் (LSEG) சந்தை உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் தொழிநுட்பப் பிரிவின் வணிகச் செயற்பாட்டை திரு. கருணாரத்ன நெறிப்படுத்துகின்றார். இந்தப் பணியில் அவர் மாற்று முகாமைத்துவம், மூலோபாய திட்டமிடல், இடர் முகாமைத்துவம் மற்றும் எம்.எஸ்.ஐ செயற்பாடுகள் என்பவற்றை கண்காணித்து வருகின்றார். அவர் இதற்கு முன்னர் அதே அமைப்பில் கருத்திட்ட முகாமைத்துவ தலைவர் மற்றும் கருத்திட்ட பணிப்பாளர் பதவிகளை வகித்துள்ளார். அவரது பரந்துபட்ட அனுபவத்தில் Syniverse Technologies LLC (USA) மற்றும் Verisign Inc (USA) ஆகிய நிகழ்ச்சித்திட்டங்களின் முகாமைத்துவ பணிகளும் உள்ளடங்கும். அவர் அமெரிக்கா, கனடா மற்றும் மெக்ஸிகோ முழுவதும் பல்வேறு வயர்லெஸ் கெரியர்களுக்கான மொபைல் மீடியா மற்றும் செய்தி பரிமாற்ற நிகழ்ச்சித்திட்டங்களை முகாமித்தார்.

இவற்றுக்கு மேலதிகமாக திரு.கருணாரத்ன இலங்கை மென்பொருள் மற்றும் சேவைகள் நிறுவனங்கள் சங்கத்தின் (SLASS COM) தன்னார்வ பொதுக்குழு உறுப்பினராக பணியாற்றுகிறார். மேலும், இலங்கையில் மென்பொருள் துறையை மேம்படுத்துவதை முதன்மை நோக்காகக் கொண்ட பல்வேறு நிகழ்ச்சித்திட்டங்களை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு தொழிநுட்ப மன்றத்தில் ஈடுபட்டுள்ளார்.

திரு.கருணாரத்ன ஸ்ரீ ஜயவர்தனபுர பல்கலைக்கழகத்தில் வணிக நிர்வாகத்தில் முதுகலைப் பட்டம் (எம்பிஎ) பெற்றுள்ளார், மொரட்டுவை பல்கலைக்கழகத்தில் மின்னணுவியல் மற்றும் தொலைத்தொடர்பு பொறியியலில் நிபுணத்துவத்துடன் அறிவியல் இளங்கலை (பொறியியல்) பட்டத்தையும் பெற்றுள்ளார், மேலும் அமெரிக்காவின் திட்ட முகாமைத்துவ நிறுவனத்தில் (PMI) சான்றளிக்கப்பட்ட திட்ட முகாமைத்துவ தொழில் சார்ந்த நிபுணரும் ஆவார்.

எச் டி சமிந்த
நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்

துஷார ஹெட்டிதத்திரிகே, இலங்கையின் முன்னணி நிறுவனங்களில் சிரேட்ட முகாமைத்துவ மட்டத்தில் 28 ஆண்டுகளுக்கும் மேலான அனுபவமுள்ள ஒரு வெற்றிகரமான வணிகத் தலைவர் ஆவார். 2024 நவம்பர் மாதம் 04 ஆம் திகதியன்று விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL பணிப்பாளராக நியமிக்கப்பட்டார். மனிதவள முகாமைத்துவம் மற்றும் செயற்பாடுகள் பற்றிய நிபுணரான

இவர், ரிச்சர்ட் பிரீஸ் மற்றும் கம்பனி பிஎல்சி, சியட் களனி ஒல்டிங்ஸ் மற்றும் ஓஷன் லங்கா (பிரைவட்) லிமிட்டட். உள்ளிட்ட பல்வேறு பெரிய அளவிலான தனியார் துறை நிறுவனங்களில் சிரேட்ட தலைமைப் பதவிகளை வகித்துள்ளார். அத்துடன், பல்வேறு தனியார் நிறுவனங்களில் தொழில்முறை கணக்கிடல் படிப்புகளுக்கான வெளிவாரி விரிவுரையாளராகவும் திரு.துஷார பணியாற்றியுள்ளார்.

அவுஸ்திரேலியாவின் மொனாஷ் பல்கலைக்கழகத்தில் பொருளாதாரத்தில் இளங்கலை அறிவியல் (கௌரவ) பட்டம் மற்றும் மன்செஸ்டர் மெட்ரபொலிடன் பல்கலைக்கழகத்தில் வணிக நிர்வாகத்தில் முதுகலைப் பட்டம் உள்ளிட்ட கல்வித் தகுதிகளுடன், அவர் மூலோபாய வணிக முகாமைத்துவம், மனித வள முகாமைத்துவம், நிதி மற்றும் பொருளாதாரம் ஆகியவற்றில் சிறந்த அறிவினைக் கொண்டுள்ளார். தற்போது, திரு.துஷார கொழும்பு பல்கலைக்கழகத்தில் முனைவர் பட்டப் படிப்பில் ஈடுபட்டுள்ளார், து தொடர்ச்சியான கற்றல் மற்றும் ஆராய்ச்சிக்கான அவரது அர்ப்பணிப்பை நிரூபிக்கிறது.

தனது நிறுவனப் பதவிகளுக்கு மேலதிகமாக, திரு.துஷார இலங்கை ஏற்றுமதி அபிவிருத்தி சபையின் பணிப்பாளர் சபையில் பணிப்பாளர் பதவியையும் வகிக்கிறார். அவர் தேசிய தொழிலாளர் ஆய்வுகள் கம்பனியின் நிர்வாகக் குழுவின் உறுப்பினராகவும், தொழில் திணைக்களத்தில் தேசிய தொழிலாளர் ஆலோசனைக் குழுவின் உறுப்பினராகவும் பணியாற்றுகிறார். அவரது பரந்துபட்ட அனுபவம் அவரை நிறுவன நிர்வாகம், மூலோபாய வணிக முகாமைத்துவம் மற்றும் செயற்பாடுகள் என்பன சம்பந்தமாக பெரும்பாலானோரினால் மதிக்கப்படும் தலைவராகவும் நிபுணராகவும் உருவாக்கியுள்ளது.

பி எம் கே ஹெட்டிஆர்ச்சி
நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர் / திறைசேரி பிரதிநிதி

இலங்கையின் நிதி, திட்டமிடல் மற்றும் பொருளாதார அபிவிருத்தி அமைச்சின் அபிவிருத்தி நிதித் திணைக்களத்தின் பணிப்பாளர் நாயகமான மஞ்சள் ஹெட்டிஆர்ச்சி இருபது ஆண்டுகளுக்கும் மேலாக அரசாங்க துறையில் பணியாற்றியுள்ளார். அவர் 2025 ஜனவரி மாதம் 27 ஆம் திகதியன்று AASL பணிப்பாளராக நியமிக்கப்பட்டார். 2002 ஆம் ஆண்டில் இலங்கை திட்டமிடல் சேவையின் உதவிப் பணிப்பாளராக தனது தொழில் வாழ்க்கையைத் தொடங்கிய திரு. ஹெட்டிஆர்ச்சி அதன் பின்னர் பல்வேறு முக்கிய பதவிகளை வகித்துள்ளார், இதில் அபிவிருத்தி நிதித் திணைக்களத்தின் மேலதிக பணிப்பாளர் நாயகம் மற்றும் தேசிய காப்புறுதி நம்பிக்கை பொறுப்பு

தலைமைத்துவ குழாம்

நிதிய சபையின் பிரதம நிறைவேற்று உத்தியோகத்தார் போன்ற பல்வேறு முக்கிய பதவிகளை வகித்துள்ளார். ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கியால் நிதியளிக்கப்பட்ட சிறிய மற்றும் நடுத்தர அளவிலான தொழில்முயற்சி கடன் நிதிய கருத்திட்டத்தின் (SMELoC) கருத்திட்ட பணியாளராக பணியாற்றியுள்ளார்.

திரு.ஹெட்டிஆர்ச்சி ஜப்பான் சர்வதேச பல்கலைக்கழகத்தில் சர்வதேச அபிவிருத்தி பொருளாதாரத்தில் முதுகலைப் பட்டமும், இலங்கையின் ஸ்ரீ ஜயவர்தனபுர பல்கலைக்கழகத்தில் முகாமைத்துவ இளங்கலை அறிவியல் (B.Sc.) பட்டமும் பெற்றுள்ளார். மேலும், அவர் அபிவிருத்தி பொருளாதாரத்தில் இரண்டு முதுகலை டிப்ளோமாக்களைப் பெற்றுள்ளார். அதிலொன்று இலங்கை கொழும்பு பல்கலைக்கழகத்திலும் மற்றொன்று ஜப்பானின் சிபாவில் உள்ள அபிவிருத்தி பொருளாதார நிறுவனத்திலும் ஆகும். அவர் வங்கி ஆய்வுகள் நிறுவனத்திலிருந்து மத்திய வங்கி ஆய்வுகள் சான்றிதழையும் பெற்றுள்ளார்.

எம் எம் என் சோமதிலக

அமைச்சின் அவதானிப்பாளர்

திரு.நந்தன சோமதிலக போக்குவரத்து, பெருந்தெருக்கள், துறைமுகம் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சு அமைச்சில் சிரேட்ட உதவிச் செயலாளராகப் பணியாற்றுகிறார். 2024 ஜனவரி மாதம் 30 ஆம் திகதியன்று தொடர்புடைய வரிசை அமைச்சிலிருந்து அமைச்சின் அவதானிப்பாளராக நியமிக்கப்பட்டார். சிரேட்ட நிர்வாகப் பதவிகளில் பரந்துபட்ட அனுபவமிக்க அவர் பிராந்திய நிர்வாகம் மற்றும் உள்ளூராட்சி நிர்வாகம் குறித்து ஆழமான புரிதலை அவர் தனது தற்போதைய பதவியுடன் இணைத்துக்கொண்டுள்ளார்.

தற்போதைய நியமனத்திற்கு முன்னர், திரு.நந்தன புத்தளம் மாவட்டத்தில் உள்ள பல்வேறு பிரதேச செயலகங்களில் பிரதேச செயலாளராக ஒரு தசாப்தத்திற்கும் மேலாக அர்ப்பணிப்புடன் பணியாற்றியுள்ளார். தனது 15 ஆண்டுகால பணிக்காலத்தில் நிர்வாக நிபுணத்துவம் மற்றும் வளர்ச்சி சார்ந்த அணுகுமுறைகளை வளர்ப்பதில் கவனம் செலுத்தி, உள்ளூராட்சி உதவி ஆணையாளர் மற்றும் புத்தளம் நகரசபையின் செயலாளர் போன்ற பதவிகளில் பணியாற்றி தனது திறமைகளை மேம்படுத்திக்கொண்டுள்ளார்.

திரு.நந்தன களனிப் பல்கலைக்கழகத்தில் பொருளாதாரத்தில் பட்டம் பெற்றுள்ளார், இது அவரது பணிக்கு வலுவான கல்வி அடித்தளத்தை வழங்குகிறது. போக்குவரத்து, பெருந்தெருக்கள், துறைமுகம் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சு அமைச்சில் அவர் வகிக்கும் பதவியில், இலங்கை சிவில்

விமான சேவைகள் பிரிவினை மேற்பார்வை செய்வதோடு, அதில் இலங்கை சிவில் விமான சேவைகள் அதிகாரசபை, விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனி மற்றும் இலங்கை விமான சேவைகள் கம்பனி என்பன உள்ளடங்கும். மேலும், இலங்கை உணவகம் நிறுவனத்தை மேற்பார்வையிடும் பொறுப்பினையும் வகிப்பதோடு, தன் மூலம் விமானப் போக்குவரத்துத் துறை குறித்த தனது ஆழமான புரிதலை வெளிப்படுத்துகிறார்.

சிரேட்ட முகாமைத்துவக் குழு



ஒரு ராஜபக்ஷ
விமானநிலைய முகாமைத்துவ
தலைவர்



ஜே ஏ எம் டி எஸ் எஸ் அபேவர்தன
நிதிக் தலைவர



ஏ ஐ பீ கருணாரத்ன
செயற்றிட்ட தலைவர்



திருமதி எம் ரத்னசிங்க
சட்டத் தலைவர்



எச் பி எல் சிரிமான்னே
விநியோகச் சங்கிலி முகாமைத்துவப்
பிரிவின் தலைவர்



திருமதி கே டி வை சாந்தனீ
முலோபாய முகாமைத்துவ
தலைவர்கள்



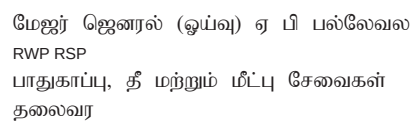
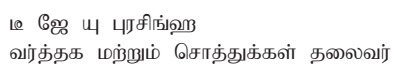
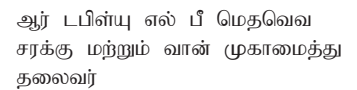
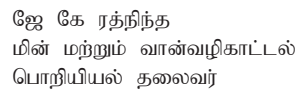
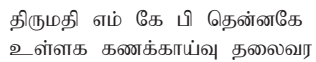
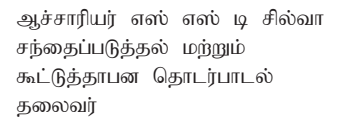
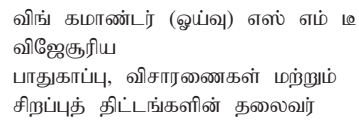
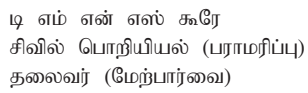
யு எம் வீரவர்தன
மின் பொறியியல் தலைவர்



ஜே எம் டி குருஸ் ரூபின்
கட்டடக்கலை, நிலவடிவமைப்பு மற்றும்
உள்ளக வடிவமைப்பு தலைவர்



யு ஜே லொக்குஆராச்சி
தகவல் தொழினுட்ப தலைவர்



செழிப்புக்கான அடித்தளம் 24



திருமதி ஆர் வீரசிரி
சிவில் பொறியியல் (திட்டமிடல்
மற்றும் வடிவமைப்பு) தலைவர்



கே ஏ ஆர் கொடிகார
மனித வளங்கள் தலைவர்



ஜே ஏ கே நிமலரத்ன
சிவில் விமான பயிற்சி தலைவர்



எஸ் டி ஏ எஸ் நிஷாந்த
கம்பனி மருத்துவ அதிகாரி



எஸ் சி திஸாபதிகே
வான்வழிகாட்டல் சேவைகள்
கண்காணிப்பு தலைவர்



கம்பனியின் அலுவல்கள் தொடர்பான பணிப்பாளர் சபையின் அறிக்கை

2024 திசம்பர் மாதம் 31 ஆம் திகதியுடன் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான கணக்காய்வு செய்யப்பட்ட நிதிக்கூற்றுடன் எமது அறிக்கையை வழங்குவதில் நாங்கள் மகிழ்ச்சியடைகிறோம். இங்கு குறிப்பிடப்பட்டுள்ள தகவல்கள் 2007 ஆம் ஆண்டின் 7 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டத்திற்குத் தேவைப்படும் தொடர்புடைய தகவல்களை வழங்குகின்றதோடு, சிறந்த கணக்கிடல் நடைமுறைகளின்படி தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன. இந்த அறிக்கையின் சுருக்கமான முன்வைப்பின் மூலம் கம்பனியின் அலுவல்கள் தொடர்பான நிலைமை மற்றும் கணக்கிடல் காலப்பகுதியினுள் ஏற்படக்கூடிய அத்தகைய ஏதேனும் மாற்றங்களை குறிப்பிடும் வகையில் பங்குதாரர்களுக்கு தகவல் வெளிப்படுத்தல் செய்யப்பட்டுள்ளன என்பதை நாங்கள் உறுதிசெய்துள்ளோம்.

1. கம்பனி பற்றி

விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனி (AASL) என்பது இலங்கை அரசாங்கம் முழுமையாக உரிமையினைக் கொண்டுள்ள இலங்கையில் சிவில் விமான நிலையங்களை முகாமிப்பதற்கும் அபிவிருத்தி செய்வதற்கும் சட்டப்பூர்வமான அதிகாரங்களைக் கொண்டுள்ள கம்பனியொன்றாகும்.

2. முக்கிய செயற்பாடுகள்

2010 நவம்பர் மாதம் 04 ஆம் திகதியன்று வர்த்தமானியில் வெளியிடப்பட்ட 2010 ஆம் ஆண்டின் 14 ஆம் இலக்க சிவில் விமான சேவைகள் சட்டத்தின் மூலம் கையளிக்கப்பட்டுள்ள அதிகாரங்களின் கீழ் பின்வரும் விமான சேவைகளுக்கான ஒரே சட்டப்பூர்வ சேவை வழங்குநராக அதன் பணிகளை நிறைவேற்றுவது AASL முக்கிய செயற்பாடாக தொடர்ந்து மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றது.

2.1 பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம் (BIA), மத்தள ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையம் (MRIA), கொழும்பு சர்வதேச விமான நிலையம் இரத்தமலாணை (CIAR), மட்டக்களப்பு சர்வதேச விமான நிலையம் (BTIA) மற்றும் யாழ்ப்பாணம் சர்வதேச விமான நிலையம் (JIA) ஆகியவற்றின் ஆபிவிருத்தி செயற்பாடு மற்றும் பராமரிப்பு.

2.2 மேற்குறிப்பிடப்பட்ட விமான நிலையங்களில் தேடல், மீட்பு மற்றும் தீயணைப்பு சேவைகள் மற்றும் விமானப் பாதுகாப்பு சேவைகளை வழங்குதல் மற்றும் பராமரித்தல்.

2.3 கொழும்பு விமானத் தகவல் பிராந்தியத்திற்குள் உள்ள அனைத்து விமானங்கள் மற்றும் பயணிகளின் பாதுகாப்பு மற்றும் பாதுகாப்பை

உறுதிசெய்து, விமானப் போக்குவரத்து சேவைகள், விமானத் தகவல் சேவைகள், விமானத் தொடர்பு சேவைகள் மற்றும் தகவல் தொடர்பு, வழிசெலுத்தல் மற்றும் கண்காணிப்புக்கான விமான உதவிகளை வழங்குதல்.

3. செயற்பாட்டு மீளாய்வு

2024 திசம்பர் மாதம் 31 ஆம் திகதியன்று முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL நிதி மற்றும் செயற்பாட்டு செயற்திறன் மற்றும் எதிர்கால வணிக அபிவிருத்தி குறித்த மீளாய்வு, தலைவரின் செய்தி (பக்கங்கள் 13 முதல் 14 வரை), முகாமைத்துவ கலந்துரையாடல் மற்றும் பகுப்பாய்வு (பக்கங்கள் 36 முதல் 47 வரை) மற்றும் ஆண்டறிக்கையின் நிதி மீளாய்வு (பக்கங்கள் 50 முதல் 55 வரை) ஆகியவற்றில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. ந்த அறிக்கைகள் கம்பனியின் கணக்காய்வு செய்யப்பட்ட நிதிக்கூற்றுடன், ந்த அறிக்கைகள் பணிப்பாளர் சபையின் ஆண்டறிக்கையில் கட்டாய பகுதியான உரிய நடவடிக்கைகளின் நிலைமைகளை பிரதிபலிக்கின்றன.

“நிலையான பொருளாதாரத்தின் மூலம் உலகளாவிய இணைப்பின் நட்பு விமானப் பங்களியாக மாறுதல்” என்ற விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL தொலைநோக்கு இலக்கை அடைய, முக்கிய செயற்திறன் குறிகாட்டிகளை செயற்படுத்துவதன் மூலம் பணிப்பாளர் சபை தொடர்ந்து செயற்பாட்டு செயற்திறனைக் கண்காணிக்கிறது.

4. நிதிக்கூற்று

கம்பனியின் நிதிநிலை அறிக்கைகள் பணிப்பாளர் சபை சார்பாக பணிப்பாளர்கள் இருவர் முறையாக கையொப்பமிடப்பட்டு 94 முதல் 127 வரையிலான பக்கங்களில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன.

5. வருடத்தில் கணக்கிடல் கொள்கைகள் மற்றும் மாற்றங்கள்

கம்பனி தனது நிதிநிலை அறிக்கைகளை இலங்கை கணக்கிடல் தரநியமங்களுக்கு (SLFRSS/LKASs) அமைவாக தயாரித்துள்ளது. கம்பனியின் நிதிநிலை அறிக்கைகளைத் தயாரிப்பதில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட குறிப்பிடத்தக்க கணக்கிடல் கொள்கைகள் 98 முதல் 108 வரையிலான பக்கங்களில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன. மீளாய்வு செய்யப்பட்ட காலப்பகுதியில் கம்பனி ஏற்றுக்கொண்ட கணக்கிடல் கொள்கைகளில் எந்த மாற்றங்களும்

இல்லை என்பதை பணிப்பாளர் சபை உறுதிப்படுத்த விரும்புகிறது.

6. நிதிக்கூற்று தொடர்பிலான பணிப்பாளர்களின் பொறுப்பு

2007 ஆம் ஆண்டின் 7 இலக்க கம்பனிகள் சட்டத்திற்கமைவாக பணிப்பாளர்கள் ஒவ்வொரு நிதியாண்டுக்கும் நிதிநிலை அறிக்கைகளைத் தயாரித்து சமர்ப்பிக்க வேண்டும். இது அதன் விவகாரங்கள் குறித்த உண்மையான மற்றும் நியாயமான நிலைமையினை எண்பிப்பது அத்தியாவசியமானதாகும். 94 முதல் 127 வரையிலான பக்கங்களில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள இந்த நிதிக்கூற்றுக்கள் இலங்கை கணக்கிடல் தரநியமங்கள், கம்பனிகள் சட்டம், 1995 ஆம் ஆண்டின் 15 ஆம் இலக்க கணக்கிடல் மற்றும் கணக்காய்வு தரநியம் சட்டம் மற்றும் ஏனைய நிதி அறிக்கையிடல் ஒழுங்குவிதி தேவைகளுக்கு இணங்க தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன என்பது பணிப்பாளர்களின் கருத்தாகும்.

7. சுயாதீன கணக்காய்வாளர்கள், கணக்காய்வாளரின் அறிக்கை மற்றும் ஊதியம்

2015 மே மாதம் 15 ஆம் திகதியன்று நடைமுறைக்கு வந்த அரசியலமைப்பின் 154 ஆம் உறுப்புரைக்கு செய்யப்பட்ட 19 ஆவது திருத்தத்திற்கு அமைவாக எந்தவொரு எழுத்துமூலமான சட்டம் மற்றும் 2007 ஆம் ஆண்டின் 7 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டத்தின் கீழ் பதிவுசெய்யப்பட்ட அனைத்து அரசு தொழில்முயற்சிகளையும் கணக்காய்வு செய்வதற்கு கணக்காய்வாளர் நாயகத்திற்கு அதிகாரம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இந்த கட்டளைக்கமைவாக 2024 ஆம் ஆண்டிற்கான விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL கணக்காய்வானது கணக்காய்வாளர் நாயகத்தினால் மேற்கொள்ளப்பட்டது.

கம்பனியின் நிதிநிலை அறிக்கைகள் குறித்த சுயாதீன கணக்காய்வாளரின் அறிக்கை இந்த அறிக்கையின் 82 முதல் 93 வரையிலான பக்கங்களில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. 2024 திசம்பர் மாதம் 31 ஆம் திகதியுடன் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான கணக்காய்வு கட்டணம் 1,850,000 ரூபாவாகும் (2023: ரூபா 1,254,000). கணக்காய்வு தொடர்பான சேவைகள் மற்றும் கணக்காய்வு அல்லாத சேவைகளுக்கு கணக்காய்வாளர்களுக்கு வேறு எந்த கட்டணங்களும் செலுத்தப்படவில்லை. பணிப்பாளர்கள் அறிந்தவரை கணக்காய்வாளர்களுக்கு கம்பனியுடன் கணக்காய்வாளர் ஒருவராகவுள்ள தொடர்பைத் தவிர வேறு எந்த உறவும் இல்லை.

8. உள்ளக கட்டுப்பாடுகள் மற்றும் முக்கிய உள்ளக கட்டுப்பாட்டு செயற்குறைகள்

கம்பனியின் பணிப்பாளர் சபை அதன் சொத்துக்களைப் பாதுகாக்கவும், மோசடி மற்றும் பிற முறைகேடுகளைத் தடுக்கவும் கண்டறியவும் நியாயமான நடவடிக்கைகளை எடுத்துள்ளது. இதற்காக, கம்பனி எதிர்கொள்ளும் குறிப்பிடத்தக்க அபாயங்களை அடையாளம் காணவும், அறிக்கையிடவும், மதிப்பீடு செய்யவும் மற்றும் நிர்வகிக்கவும் பணிப்பாளர்கள் ஆண்டு முழுவதும் திறமையான மற்றும் விரிவான உள்ளக கட்டுப்பாட்டு அமைப்புகளை நிறுவியுள்ளனர், இவை பணிப்பாளர் சபையால் தொடர்ந்து மீளாய்வு செய்யப்படுகின்றன.

ஒழுங்கான செயற்பாடுகளைப் பராமரிக்கவும், சொத்துக்களைப் பாதுகாக்கவும், மோசடி மற்றும் பிற முறைகேடுகளைத் தடுக்கவும் கண்டறியவும், முடிந்தவரை அறிக்கைகளின் துல்லியம் மற்றும் நம்பகத்தன்மையை உறுதி செய்யவும் தேவையான உள்ளக மீளாய்வுகள், உள்ளக கணக்காய்வுகள் மற்றும் நிதி மற்றும் பிற கட்டுப்பாடுகள் இதில் அடங்கும். கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழு கம்பனியின் உள்ளக கணக்காய்வாளர்கள், அரசாங்க கணக்காய்வாளர்கள் மற்றும் ஒழுங்குறுத்துகை அதிகாரிகளினால் இனங்காணப்பட்ட உள்ளக நிர்வாக பிரச்சினைகள் மீளாய்வு செய்யப்படுகின்றது. உள்ளக கட்டுப்பாட்டு முறைமையானது போதுமானதென்பது முகாமைத்துவத்தினால் மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

9. கம்பனியின் வருமான அறிக்கை மற்றும் நிதி நிலைமை

9.1 வருமானம்

2024 ஆம் ஆண்டிற்கான கம்பனியின் வருமானம் 43.9 பில்லியன் ரூபாவாகும் (2023 : 38.4 பில்லியன் ரூபா). இது கடந்த ஆண்டைவிட 14 சதவீதமான குறிப்பிடத்தக்க அதிகரிப்பாகும். வணிகப் பிரிவுகளின் அடிப்படையில் கம்பனியின் வருமானம் தொடர்பிலான பகுப்பாய்வு 109 பக்கத்தில் நிதி நிலைமை கூற்றுகளின் 5 ஆம் குறிப்பில் வெளிப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

9.2 செயற்பாட்டு முடிவுகள்

கம்பனி 2024 ஆம் ஆண்டுடன் முடிவடையும் ஆண்டு சார்பில் 19.6 பில்லியன் செயற்பாட்டு இலாபத்தை பதிவு செய்துள்ளது. இது ஒரு வருடத்திற்கு முன்னர் பதிவு செய்த 19.3 பில்லியன் ரூபா செயற்பாட்டு இலாபத்துடன் ஒப்பிடும் போது 1% அதிகரிப்பாகும்.

கம்பனியின் 2023 ஆம் ஆண்டிற்கான தேறிய இலாபம் 28.1 பில்லியன் ரூபா கொண்ட தொகையுடன் ஒப்பிடும் போது 2024 ஆம் ஆண்டு சார்பில் 21.1 பில்லியன் ரூபா தேறிய இலாபத்தை பதிவுசெய்துள்ளது.

9.3 ஒதுக்கங்கள்

கம்பனியின் ஒதுக்கங்கள் பங்கு மூலதனம், பிற ஒதுக்கங்கள் மற்றும் தக்கவைத்துக்கொள்ளப்பட்ட வருமானம் ஆகியவற்றை உள்ளடக்கியுள்ளது. ஆண்டின் இலாபம் மற்றும் நிலையான சொத்துக்களின் மறுமதிப்பீடுகளின் காரணமாக கம்பனியின் ஒதுக்கங்களில் அதிகரிப்பினை பதிவு செய்துள்ளது. அதற்கிணங்க, 2024 திசம்பர் மாதம் 31 ஆம் திகதியன்றுக்கான மொத்த ஒதுக்கம் 90.3 பில்லியன் ரூபாவாக பதிவுசெய்துள்ளதோடு, இது ஒரு வருடத்திற்கு முன்பு 67.6 பில்லியன் ரூபா என பதிவுசெய்யப்பட்டது. கம்பனியின் ஒதுக்கங்களில் ஏற்பட்ட மாற்றம் 96 ஆம் பக்கத்தில் பங்கு மாற்ற அறிக்கையில் காட்டப்பட்டுள்ளது.

9.4 பங்கு இலாபங்கள்

கம்பனி 2024 ஆம் நிதியாண்டு சார்பில் ரூ.1,286 மில்லியன் ரூபா கொண்ட இடைக்கால பங்கு இலாபத்தை 2024 திசம்பர் மாதத்தில் செலுத்தியுள்ளது. 2023ஆம் ஆண்டுக்காக ரூ.5,000 மில்லியன் இறுதி இலாபவட்டமாக அறிவிக்கப்பட்டு செலுத்தப்பட்டது.

9.5 நன்கொடை

2024 ஆம் ஆண்டில் கம்பனி 2,350,000 ரூபா பெறுமதியான (2023 இல் ரூபா 228,000) நன்கொடைகளை வழங்கியுள்ளது.

9.6 மூலதனச் செலவு

மீளாய்வு ஆண்டில், கம்பனியின் 2023 ஆம் ஆண்டிற்கான 5 பில்லியன் ரூபாவின் ஒப்பீடு போது மூலதனச் செலவாக 26.5 பில்லியன் ரூபா செலவிடப்பட்டுள்ளது. சொத்துக்கள், ஆலை மற்றும் உபகரணங்கள் உட்பட அருவ சொத்துக்களில் முதலீடுகள் நிதிநிலைமை கூற்றுகளின் குறிப்பு இலக்கம் 11 மற்றும் 12 இல் விவரிக்கப்பட்டுள்ளன.

9.7 அரசாங்கத்திற்கு பங்களிப்பு

விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL இலங்கை விமானப்படை, இலங்கை சுங்கம் போன்ற பிற அரசாங்க அதிகாரபீடங்களுக்கு விமான நிலையத்திற்குள் பொருத்தமான சேவைகளை வழங்க தேவையான உட்கட்டமைப்பு வசதிகளை தொடர்ந்து வழங்கிவருகின்றது. இந்த கொடுக்கல் வாங்கல்கள் மற்றும் கணக்கு நிலுவைகள் பக்கம் 126 ஆம் பக்கத்தில் நிதிக்கூற்றுக்கான குறிப்பு 33 இல் தொடர்புடைய தரப்பு கொடுக்கல் வாங்கல் என்பதன் கீழ் வெளிப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

கடந்த 4 ஆண்டுகளில் வரி செலுத்துதல்கள் மூலம் அரசாங்கத்திற்கு அளிக்கப்பட்ட பங்களிப்பு கீழே உள்ள அட்டவணியில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது;

வருடம்	மில்லியன் ரூபா				
	பங்கு இலாபம்	பெறுமதி சேர்க்கப்பட்ட வரி	வருமான வரி	சுமுகப் பாதுகாப்பு பங்களிப்பு வரி	முற்பண தனிநபர் வருமான வரி
2021	-	117	15	-	6
2022	1,000	1,281	117	70	15
2023	5,000	2,216	3,772	800	430
2024	1,286	3,305	5,933	931	962

9.8 முதலீடுகள்

முதலீடானது ரூபாய் பெறுமதி வருட இறுதியில் 10.4 பில்லியன் ரூபாவால்

முதலீடுகள்	மில்லியன் ரூபா	
	2024 12 31 ஆம் திகதியன்றுக்கு	2023 12 31 ஆம் திகதியன்றுக்கு
திறைசேறி முறிகள் / பிணையங்கள்	166	24
குறுகிய கால வங்கி வைப்புக்கள்	95,829	89,890
தொகுதிக் கடன்களின் முதலீடுகள்	2,199	2,999
நீண்ட கால வங்கி வைப்புக்கள்	5,141	-
மொத்தம்	103,335	92,913

9.9 வெளிப்படுத்தப்பட்ட மூலதனம்

கம்பனியின் பங்கு மூலதனம் ஒவ்வொன்றும் 100 ரூபா வீதமான சாதாரண பங்குகளைக் கொண்டுள்ளதென நிதிநிலைமை அறிக்கைகளில் றிப்பிடப்பட்டுள்ளது. 2024 திசம்பர் 31 ஆம் திகதியன்றுக்கான பங்கு உரிமைகள் பின்வருமாறாகும்;

வைத்திருப்போர்	பங்குகளின் எண்ணிக்கை	பெறுமதி (ரூபா)
திறைசேரி அமைச்சின் செயலாளர்	200,000	20,000,000
போக்குவரத்து, பெருந்தெருக்கள், துறைமுகம் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சு செயலாளர்	1	100
விமானச் சேவைகளின் பணிப்பாளர் நாயகம்	1	100
மொத்தம்	200,002	20,000,200

9.10 அறிக்கையிடல் காலத்திற்குப் பிறகு நிகழ்வுகள்

நிதி நிலவரம் தேதி க்கு பிறகு ஏற்பட்ட முக்கிய நிகழ்வுகள், நிதி அறிக்கைகளுக்கு மாற்றங்கள் அல்லது கருத்துகளுக்கு தேவையானவை, பக்கம் 127 ல் உள்ள நிதி அறிக்கைகளில் 34ஆம் குறிப்பு நாட்டப்பட்டுள்ளது.

9.11 தொடர்ந்து இயங்கும் நிறுவனமாக

தொடர்ச்சியான விசாரணைகளின் பின்னர், வழக்கமான முன்னறிவிப்பு செயல்முறையை முறையாக அங்கீகரித்து, எதிர்கால வாய்ப்புகள் மற்றும் சாத்தியமான அபாயங்களைக் கருத்தில் கொண்டு, AASL எதிர்காலத்தில் தொடர்ந்து செயல்படுவதற்கான வளங்களையும், கடன் வாங்கும் வசதிகளையும் கொண்டுள்ளதென பணிப்பாளர்கள் கருதுகின்றார்கள். இதன் விளைவாக, அனைத்து நிதிநிலை கூற்றுகளும் தொடர்ச்சியான செயற்பாடுகள் என்னும் அடிப்படையில் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன.

9.12 எதிர்பாராத நிகழ்வுகளும் பொறுப்புகளும்

நிதிக்கூற்றுகளுக்கான குறிப்புகள் என்னும் பிரிவில் குறிப்பு 30 இன் கீழ் 123 ஆம் பக்கத்தில் எதிர்பாராத நிகழ்வுகள் பற்றிய விவரங்கள் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன.

10. பணிப்பாளர் சபை மற்றும் சபை உபகுழு பற்றிய தகவல்கள்

10.1 பணிப்பாளர் சபை

தலைவர் (79 ஆம் பிரிவு) மற்றும் நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்கள் (82 ஆம் பிரிவு) ஆகியோர்களின் நியமனங்கள் விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL அக விதிகளின் மேற்போந்த பிரிவுகளில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள நியதிகளுக்கமைவாக செய்யப்பட்டுள்ளன.

10.2 2024 திசம்பர் மாதம் 31 ஆம் திகதியன்று பதவி வகித்த தற்போதைய பணிப்பாளர்கள் பற்றிய தகவல்கள்

பணிப்பாளர் சபை	பதவி	நியமனத் திகதி	சுயாதீன தன்மை
எயார் சீப் மார்க்ஷல் (இளைப்பாறிய) எச் டி அபேவித்ரம் RWP RSP VSV USP Msc MA (Lon) rcds psc qfi	தலைவர்	09.10.2024	இல்லை
சிரில் வன்னிகம	உப தலைவர்	01.11.2024	இல்லை
எஸ் சேனாரத்ன	நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்	01.11.2024	ஆம்
டி எஸ் விக்கிரமதுங்க	நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்	04.11.2024	ஆம்
பிரிமால் டி சில்வா	நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்	04.11.2024	ஆம்
கே எம் பி என் கருணாரத்ன	நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்	11.12.2024	ஆம்
எச் டி சமிந்த	நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்	04.11.2024	ஆம்
ஜி ஏ ஏ பிரியந்த*	நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர் / திறைசேரி பிரதிநிதி	11.06.2021	இல்லை
எம் எம் என் சோமதிலக	அமைச்சின் அவதானிப்பாளர் - போக்குவரத்து, பெருந்தொருக்கள், துறைமுகம் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சு	30.01.2024	இல்லை

*ஜி ஏ ஏ பிரியந்த - நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர் / திறைசேரி பிரதிநிதி 2024 12 03 ஆம் திகதியன்று இராஜினாமா செய்ததோடு, பி எம் கே ஹெட்டிஆராச்சி 2025 01 27 ஆம் திகதியன்று நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர் / திறைசேரி பிரதிநிதியாக நியமிக்கப்பட்டார்.

10.3 2024 ஆம் ஆண்டில் இராஜினாமா செய்த பணிப்பாளர்களின் விவரங்கள்

பணிப்பாளர் சபை	பதவி	நியமனத் திகதி	இராஜினாமா செய்த திகதி
பொறியியலாளர் ஏ கல்கெட்டிய	தலைவர்	11.12.2023	27.09.2024
திருமதி எம் எஸ் ஏ சேனாரத்ன	உப தலைவர்	10.01.2024	08.10.2024
ஜி யூ கே அல்கேவத்தகே	நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்	15.06.2022	01.10.2024
ஏ எஸ் சீ வருஷஹென்னதிகே	நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்	12.12.2019	19.06.2024
எஸ் என் சுமனசேகர	நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்	12.12.2019	14.06.2024
கெப்டன் மிலிந்த ரத்நாயக்க	நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்	20.06.2022	19.06.2024
டப்ளியூ ஏ ஏ விஜயகுரிய	நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்	13.09.2022	12.09.2024
ஏ ஏ ரன்தெனிய	நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்	30.11.2022	27.09.2024
டப்ளியூ எஸ் டி டி சில்வா	நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்	30.11.2022	27.09.2024
கெப்டன் எஸ் பெர்ணாண்டோ	நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்	16.06.2024	02.10.2024
பி லொக்யத்தெஹிகே	நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்	21.06.2024	30.09.2024
எஸ் ஆர் ஜயநெத்தி	நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்	10.07.2024	01.10.2024
பி ஏ ஜயகாந்த	நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்	04.11.2024	11.12.2024
ஜி ஏ ஏ பிரியந்த	நிறைவேற்றுத்தரம் சாராத பணிப்பாளர் / திறைசேரி பிரதிநிதி	11.06.2021	03.12.2024

10.4 சபை உப குழுக்கள்

பணிப்பாளர் சபைக்கு ஒத்தாசை நல்கும் பொருட்டு பணிப்பாளர் சபையானது உப குழுக்களை நியமித்துள்ளது. 2024 திசம்பர் மாதம் 31 ஆம் திகதியன்றுக்கு மேற்போந்த குழுக்களின் கட்டமைப்பு பின்வருமாறாகும்

உப குழு	2024 திசம்பர் மாதம் 31 ஆம் திகதியன்றுக்கான கட்டமைப்பு
குணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ உபகுழு	ஜி ஏ ஏ பிரியந்த - தலைவர்
	கெப்டன் மிலிந்த ரத்நாயக்க - உறுப்பினர்
	டபிள்யூ எஸ் டி டி சில்வா - உறுப்பினர்
	டபிள்யூ ஏ ஏ விஜயகுரிய - உறுப்பினர்
	எஸ் சேனாரத்ன - உறுப்பினர்
	பி ஏ ஜெயகாந்த - உறுப்பினர்
	IA & QA தலைவர் - கூட்ட அழைப்பாளர்
	திருமதி எம் எம் ரேணுகா பி குணசேகர - செயலாளர்
	எச் ஏ ஐ பெரேரா - அவதானிப்பாளர் - பிரதான உள்ளக கணக்காய்வாளர் - போக்குவரத்து, பெருந்தெருக்கள், துறைமுகம் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சு
	திருமதி என்.டி.என்.சி. குமாரி - அவதானிப்பாளர் - (முன்னர் கே ஏ ஏ குலதாங்க) அரசாங்க கணக்காய்வு அத்தியட்சகர்
மனிதவளம் மற்றும் சம்பளக் குழு	சிரில் வன்னிகம - தலைவர் *
	திருமதி எம் எஸ் ஏ சேனாரத்ன - தலைவர் - (முன்னாள்)
	கெப்டன் மிலிந்த ரத்நாயக்க - உறுப்பினர்
	டி எஸ் விக்கிரமதுங்க - உறுப்பினர் **
	டபிள்யூ எஸ் டி டி சில்வா - உறுப்பினர்
	ஜி யு கே அல்கேவத்தகே - உறுப்பினர்
	டபிள்யூ ஏ ஏ விஜயகுரிய - உறுப்பினர்
	முனிதவளங்கள் தலைவர் - கூட்ட அழைப்பாளர் அத்துடன் / அல்லது செயலாளர்
நிதி முகாமைத்துவ மற்றும் வருமானம் பிறப்பித்தல் குழு	பொறியாளர் ஏ கல்கெட்டிய - தலைவர்
	திருமதி எம் எஸ் ஏ சேனாரத்ன - உறுப்பினர்
	எஸ் என் சுமனசேகர - உறுப்பினர்
	டபிள்யூ எஸ் டி டி சில்வா - உறுப்பினர்
	நிதித் தலைவர் - கூட்ட அழைப்பாளர் அத்துடன் / அல்லது செயலாளர்
இடர் முகாமைத்துவ குழு	சிரில் வன்னிகம - தலைவர் *
	கெப்டன் மிலிந்த ரத்நாயக்க - தலைவர் - (முன்னாள்)
	பிறிமால் டி சில்வா - உறுப்பினர் **
	டி எஸ் விக்கிரமதுங்க - உறுப்பினர் **
	ஏ எஸ் சி வருஷஹென்னதிகே - உறுப்பினர்
	ஏ ஏ ரன்தெனிய - உறுப்பினர்
	கெப்டன் எஸ் பெர்ணாண்டோ - உறுப்பினர்
	டபிள்யூ எஸ் டி டி சில்வா
	தலைவர் SM - கூட்ட அழைப்பாளர் அத்துடன் / அல்லது செயலாளர்
அனைத்துவிமான நிலையங்களினதும் வழிக்காட்டல் குழு	பொறியாளர் ஏ கல்கெட்டிய - தலைவர்
	திருமதி எம் எஸ் ஏ சேனாரத்ன - உறுப்பினர்
	ஏ எஸ் சி வருஷஹென்னதிகே - உறுப்பினர்
	ஏ ஏ ரன்தெனிய - உறுப்பினர்
	தலைவர் AM - கூட்ட அழைப்பாளர் அத்துடன் / அல்லது செயலாளர்

உப குழு	2024 திசம்பர் மாதம் 31 ஆம் திகதியன்றுக்கான கட்டமைப்பு
கருத்திட்டமுகாமைத்துவ முகாமைத்துவ உபகுழு	டபிள்யூ ஏ ஏ விஜயகுரிய - தலைவர்
	பொறியாளர் ஏ கஸ்கெட்டிய - உறுப்பினர்
	திருமதி எம் எஸ் ஏ சேனாரத்ன - உறுப்பினர்
	ஏ எஸ் சி வருஷஹென்னதிகே - உறுப்பினர்
	கருத்திட்டத் தலைவர் - கூட்ட அமைப்பாளர் அத்துடன் / அல்லது செயலாளர்

* சிரில் வன்னிகம 2024 திசம்பர் மாதம் முதல் இடர் முகாமைத்துவக் குழு மற்றும் மனிதவளம் மற்றும் சம்பளக் குழுவின் தலைவராகவும் இருந்து வருகிறார்.

** பிரிமல் டி சில்வா மற்றும் ரீ எஸ் விக்ரமதுங்க 2024 திசம்பர் மாதம் முதல் உப குழுக்களின் உறுப்பினர்களாகப் பணியாற்றி வருகின்றார்கள்.

10.5 பங்கு அல்லது கடன் கொடுக்கல் வாங்கல் தொடர்பாக பணிப்பாளர்களின் தகவல்களை வெளிப்படுத்துதல்

பணிப்பாளர் எவரும் பங்குகளையோ அல்லது கடன் பத்திரங்களையோ வைத்திருக்கவில்லை.

10.6 ஒப்பந்தங்கள் மற்றும் முன்மொழியப்பட்ட ஒப்பந்தங்களில் பணிப்பாளர்களின் ஆர்வம்

மீளாய்வு செய்யப்பட்ட ஆண்டினுள் எந்தவொரு பணிப்பாளரும் நேரடியாகவோ அல்லது மறைமுகமாகவோ ஒப்பந்தங்கள் அல்லது முன்மொழியப்பட்ட ஒப்பந்தங்களில் ஆர்வம் காட்டவில்லை.

10.7 பணிப்பாளர்களின் சம்பளம் மற்றும் பிற நன்மைகள்

கம்பனி 2024 ஆம் ஆண்டு சார்பில் பணிப்பாளர்களின் சம்பளமாக 12.3 மில்லியன் ரூபாவை செலுத்தியுள்ளது. (2023 - 12.4 மில்லியன் ரூபா) ஆண்டின் இறுதியில் இரண்டு நிறைவேற்றுப் பணிப்பாளர்கள் இருந்தனர். அவர்களுக்கு வருடாந்த சம்பளமாக 4.5 மில்லியன் ரூபா செலுத்தப்பட்டுள்ளது. இதற்கு பணிப்பாளர்களின் சம்பளம், கட்டணங்கள், கொடுப்பனவுகள், பொழுதுபோக்குச் செலவுகளை மீளச் செலுத்துதல், மருத்துவ தொலைபேசி மற்றும் பிற கொடுப்பனவுகள் போன்ற அனைத்து நிதி சார் நன்மைகளும் இதில் அடங்கும். நிறைவேற்றுத் தரம் சாராத பணிப்பாளர்களுக்கு ஆண்டினுள் 7.8 மில்லியன் ரூபா செலுத்தப்பட்டுள்ளதோடு, இது சபை கூட்டங்களில் கலந்துகொள்வதற்கான போக்குவரத்துச் செலவுகள் மற்றும் பணிப்பாளர்களின் கட்டணங்களாக ஏற்கப்பட்ட செலவாகும்.

11. கம்பனியின் நிர்வாகம்

பயனுள்ள நிறுவன நிர்வாகத்தில் கட்டமைப்பை நடாத்திச் செல்வதற்கும் கம்பனியின் நிர்வாகம் மற்றும் நடைமுறைகளை உறுதி செய்வதற்குத் தேவையான முறைமைகள் மற்றும் கட்டமைப்புகளை செயற்படுத்துவதற்கும் அவற்றை பயனுள்ள வகையில் நடைமுறைப்படுத்துவதற்கும் பணிப்பாளர் சபை உறுதிபூண்டுள்ளது.

12. சட்டப்பூர்வ கொடுப்பனவுகள்

கம்பனி செலுத்த வேண்டிய அனைத்து வரிகள், தீர்வைகள் மற்றும் அறவீடுகள் கம்பனியின் ஊழியர்களின் சார்பாகவும் அவர்கள் தொடர்பாகவும் செலுத்த வேண்டிய அனைத்து பங்களிப்புகள், அறவீடுகள் மற்றும் வரிகள் உட்பட நிதி நிலைமை வெளிப்படுத்தல் திகதியன்றில் கம்பனிக்கு செலுத்த வேண்டிய அனைத்து பிற சட்டப்பூர்வ நிறுவனத் தொகைகள் செலுத்தப்பட்டுள்ளதென அல்லது உரிய சந்தர்ப்பங்களில் ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டுள்ளதென பணிப்பாளர்கள் அவர்களுக்குத் தெரிந்தவரை உறுதிப்படுத்துகின்றனர்.

13. சட்டங்கள் மற்றும் ஒழுங்குவிதிகளுக்கு இணங்குதல்

பணிப்பாளர் சபையின் அறிவு மற்றும் நம்பிக்கையின்படி கம்பனி நாட்டின் சட்டங்கள் மற்றும் ஒழுங்குவிதிகளை மீறும் எந்தவொரு செயலிலும் ஈடுபடவில்லை.

14. வருடாந்த பொதுக் கூட்டம்

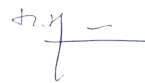
வருடாந்த பொதுக் கூட்டம் 2025 யூன் மாதம் 30 ஆம் திகதியன்று மு.ப 09:30 மணிக்கு விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL பணிப்பாளர் சபை அறையில் நடைபெறும்.

15. நன்றி

பல சவால்களுக்கு மத்தியில் மற்றொரு நிதியாண்டை வெற்றிகரமாக நிறைவு செய்ததற்காக முகாமைத்துவ குழுவை பணிப்பாளர் சபையானது பெருமையுடன் வாழ்த்துகிறது. 2024 ஆம் ஆண்டு விமானப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு குறிப்பிடத்தக்க இடையூறுகளைக் கொண்டு வந்த ஆண்டாகும். இதில் எரிபொருள் செலவுகள் அதிகரிப்பு, விநியோகச் சங்கிலி சீர்குலைவுகள் மற்றும் ஏற்ற இறக்கமான தேவை ஆகியவை அடங்கும். இந்த சவால்கள் இருந்தபோதிலும், கம்பனி வலுவான செயற்திறனை வெளிப்படுத்தியது. இந்த தீர்மானமிக்க காலப்பகுதியில் அதன் தொடர்ச்சியான இருப்பை உறுதி செய்தது. குறித்த இந்த காலப்பகுதியில் தொடர்ந்து ஒத்துழைப்பு நல்கியமைக்காக போக்குவரத்து, பெருந்தெருக்கள், துறைமுகம் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சு அமைச்சுக்கும் ஏனைய தரப்பினருக்கும் ஒழுங்குறுத்துகை நிறுவனங்களுக்கும் எமது மனமார்த்த நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறோம்.

மேலும், எங்கள் மீது தொடர்ந்து நம்பிக்கை வைத்துள்ள எங்கள் வாடிக்கையாளர்கள் உட்பட, கம்பனியின் தொடர்ச்சியான செயற்பாடுகளில் ஈடுபட்டுள்ள மற்றும் பங்களிக்கும் அனைத்து பங்குதாரர்களுக்கும் எங்கள் மனமார்த்த பாராட்டுகளையும் நன்றியையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறோம். இறுதியாக, இந்த எதிர்பாராத சவாலான ஆண்டில் தொடர்ச்சியான அர்ப்பணிப்பு, நேர்மை மற்றும் கடின உழைப்பிற்காக விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL அனைத்து ஊழியர்களுக்கும் எங்கள் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறோம்.

சபையின் கட்டளையின்படி



வான்படை மார்ஷல் (இளைப்பாறிய) எச் டி அபேவித்ரம

RWP RSP VSV USP MSc MA (Lon) rcds psc qfi

தலைவர்

28 மே 2025



கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழுவின் (AMC) அறிக்கை

கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழுவின் நோக்கம்

கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழு என்பது பணிப்பாளர் சபையின் துணைக் குழுவாகும் என்பதோடு, இது பணிப்பாளர் சபைக்கு அதன் மேற்பார்வைப் பொறுப்புகளை நிறைவேற்ற உதவுவதற்காக தாபிக்கப்பட்டுள்ளது. இது பணிப்பாளர் சபையினால் நியமிக்கப்படுவதோடு, சரியான நடவடிக்கைகளை செயற்படுத்துவதற்கும் நிறுவன நோக்கங்களை அடைவதற்கும் வசதியாக அதன் கண்டுபிடிப்புகள் மற்றும் சிபாரிசுகளை அறிக்கையிடும். கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழுவின் அதிகாரங்களும் பொறுப்புகளும் நிர்வகிக்கப்படுவது பொதுத் திறைசேரியின் அரசாங்க தொழிற்முயற்சிகள் திணைக்களத்தினால் வெளியிடப்பட்ட அரசுடமை தொழில்முயற்சிகளுக்கான நிறுவன நிர்வாகம் தொடர்பிலான வழிகாட்டல்கள் மூலமாகும்.

குழுவின் பணிகள்

கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழுவின் முக்கியப் பொறுப்பாவது பணிப்பாளர் சபைக்கு இடர் முகாமைத்துவ செயல்முறை, தற்போதுள்ள உள்ளக நிர்வாக அமைப்பின் செயல்திறன், ஒழுங்குறுத்துகை உட்பட சட்டரீதியான இணக்கம் மற்றும் அதிகாரசபையின் நிதி அறிக்கையிடலின் நம்பகத்தன்மை போன்ற துறைகளில் அதன் மேற்பார்வைக் கடமைகளை நிறைவேற்ற உதவுவதாகும்.

வேளிக்கை கணக்காய்வு அறிக்கைகள் மற்றும் விசாரணைகள் தொடர்பான கருத்துகள் மற்றும் அவதானிப்புகளை இந்தக் குழு கலந்துரையாடுகின்றது. இந்தக் குழு உள்ளக கணக்காய்வு செயற்பாடுகளின் போதுமான தன்மை மற்றும் செயல்திறனை மதிப்பீடு செய்கிறது. அத்துடன் உள்ளக கணக்காய்வு பிரிவினால் வழங்கப்படும் அறிக்கைகள் மற்றும் விசாரணைகளையும் மதிப்பீடு செய்கிறது.

குழுவின் கட்டமைப்பு

கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழு (AMC) மூன்று (03) நிறைவேற்றத்தரம் சாராத பணிப்பாளர்களை கொண்டுள்ளது. அவர்கள் குழுவின் விசாரணை நியதிகளில் தெளிவாக வரைவிளக்கப்படுத்தப்பட்டுள்ள கணக்காய்வு குழு நியதிச்சட்டத்திற்கு அமைவாக குழுவின் பணிகள் நடாத்திச் செல்லப்படுகின்றன. மதிப்பாய்வு செய்யப்பட்ட ஆண்டிற்கான கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழுவின் கட்டமைப்பானது பின்வருமாறாகும்.

கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழுவின் கட்டமைப்பு			
பணிப்பாளரின் பெயர்	பதிவிக் காலம்		பதவ
	முதல	வரை	
ஜீ ஏ ஏ பிறியந்த	29.06.2021	02.12.2024*	தலைவர்
கெப்டன் மிலிந்த ரத்நாயக்க	20.06.2022	13.06.2024*	உறுப்பினர்
டபிள்யூ எஸ் டி சில்வா	30.11.2022	06.09.2024*	உறுப்பினர்
டபிள்யூ ஏ ஏ விஜயசூரிய	25.06.2024	06.09.2024*	உறுப்பினர்
ஏல் சேனாரத்ன	19.11.2024	02.12.2024*	உறுப்பினர்
பி ஏ ஜயகாந்த	19.11.2024	02.12.2024*	உறுப்பினர்

* இறுதி கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழுவில் பங்கேற்றார்.

தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகத்தின் கணக்காய்வாளர் நாயகத்தின் பிரதிநிதிகள் மற்றும் போக்குவரத்து, பெருந்தொகுக்கள், துறைமுகம் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சு அமைச்சின் பிரதான உள்ளக கணக்காய்வாளர் சுயாதீன அவதானிப்பாளர்களாக கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழுவின் கூட்டங்களில் கலந்துகொண்டனர்.

கூட்டங்கள்

2024 ஆம் ஆண்டில் பத்து (10) கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழு கூட்டங்கள் நடாத்தப்பட்டன. கூட்டங்களில் உறுப்பினர்களின் பங்குபற்றுதல் பின்வரும் அட்டவணையின் மூலம் காட்டப்படுகிறது.

பணிப்பாளர்களின் பெயர்	மொத்த கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழு கூட்டங்களில் கலந்துகொள்ளவேண்டிய கூட்டங்கள்	பங்குபற்றிய கூட்டங்கள்
ஜீ ஏ ஏ பிறியந்த	10	10
கெப்டன் மிலிந்த ரத்நாயக்க	5	5
டபிள்யூ எஸ் டி சில்வா	9	9
டபிள்யூ ஏ ஏ விஜயசூரிய	3	3
ஏல் சேனாரத்ன	1	1
பி ஏ ஜயகாந்த	1	0

அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமான கம்பனிளுக்கான நிர்வாகம் பற்றிய வழிகாட்டுதல்களின் கீழ் செய்யப்பட்டுள்ள ஏற்பாடுகளுக்கமைவாக IA&QA தலைவர் கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழு கூட்டப்பட்டது. கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழுவின் செயலாளராக கடமையாற்றும் கம்பனிச் செயலாளர் கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழு கூட்டங்களின் அறிக்கைகளை பதிவு செய்வதோடு, கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழுவின் அறிக்கைகள் அடுத்த மிகவும் நடைமுறை ரீதியிலான கூட்டத்தில் பணிப்பாளர் சபைக்கு தொடர்புபடுத்தப்படும்;

குழுவின் நியதிச்சட்டம்

பணிப்பாளர் சபையினால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழுவின் நியதிச்சட்டம் குழுவின் விசாரணை நியதிகளில் தெளிவாக வரையறுக்கப்படுகின்றதோடு, கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழுவின் நோக்கங்கள், கட்டமைப்பு, விடயநோக்கெல்லை, கடமைகள் மற்றும் பொறுப்புகளை ஒழுங்குறுத்துகின்றது.

குழுவின் முக்கிய பொறுப்புகளில் பின்வருவன அடங்கும்

- சிக்கலான அல்லது அசாதாரண கொடுக்கல் வாங்கல்கள், மிகவும் முக்கியமான துறைகள் மற்றும் சமீபத்திய தொழில்முறை மற்றும் ஒழுங்குவிதி அறிவிப்புகள் உள்ளிட்ட முக்கியமான கணக்கிடல் மற்றும் அறிக்கையிடல் விடயங்களை மீளாய்வு செய்தல் மற்றும் நிதி அறிக்கைகளில் அவற்றின் தாக்கத்தைப் புரிந்துகொள்ளல்.

- கணக்காய்வு முடிவுகளை மதிப்பாய்வு செய்வதற்கும், எதிர்கொள்ளும் எந்தவொரு சவால்களுக்கும் தீர்வுகளை வழங்குவதற்கும் முகாமைத்துவ மற்றும் வெளிப்புற கணக்காய்வாளர்களுடன் ஒத்துழைத்தல்.

- வருடாந்த நிதிநிலைமை அறிக்கைகளை மீளாய்வு செய்தல், அவை முழுமையானதாகவும் குழு

உறுப்பினர்களுக்குக் கிடைக்கும் தகவல்களுடன் ஒத்துப்போகும் வகையிலும் இருப்பதாகக் கருதுதல், மேலும் அந்தத் தகவல்கள் பொருத்தமான கணக்கிடல் தரநியமங்களுக்கு மற்றும் கொள்கைகளுக்கு ஏற்ப வழங்கப்படுவதை உறுதி செய்தல்.

- வருடாந்த அறிக்கையின் பிற பகுதிகளையும் தொடர்புடைய ஒழுங்குவிதி தாக்கல்களையும் வெளியிடுவதற்கு முன்பு மீளாய்வு செய்து தகவலின் துல்லியம் மற்றும் முழுமையை பரிசீலித்தல்.

- கணக்காய்வுக் குழுவிற்குத் தெரிவிக்க வேண்டிய அனைத்து தொடர்புடைய விடயங்களும் முகாமைத்துவ மற்றும் வெளிவாறிக் கணக்காய்வாளர்கள் ஆகிய இருவருக்கும் திறம்படத் தெரிவிக்கப்படுவதை உறுதி செய்தல்.

- இடைக்கால நிதிநிலைமை அறிக்கைகளை முகாமைத்துவத்துடனும், தேவைப்பட்டால் கணக்காய்வாளர் நாயகத்தை பிரதிநிதித்துவப்படுத்தும் கணக்காய்வு மேற்பார்வையாளருடனும் மீளாய்வு செய்து, அவை முழுமையானவை மற்றும் குழு உறுப்பினர்களுக்குக் கிடைக்கும் தகவல்களுடன் ஒத்துப்போகின்றன என்பதை பரிசீலனை செய்தல்.

- நிதி அறிக்கைகளைத் தயாரிப்பதில் எழும் குறிப்பிடத்தக்க நிதி அறிக்கையிடல் சிக்கல்கள், எடுக்கப்பட்ட முடிவுகள் மற்றும் முக்கிய கணக்காய்வு விடயங்களை முன்வைக்கும் முகாமைத்துவ மற்றும் / அல்லது சுயாதீன கணக்காய்வாளரால் தயாரிக்கப்பட்ட அறிக்கைகளை மீளாய்வு செய்தல்.

- வருடாந்த கணக்காய்வுத் திட்டத்தையும் அதில் செய்யப்பட்ட குறிப்பிடத்தக்க மாற்றங்களையும் அங்கீகரித்தல், மற்றும் திட்டத்திற்கு எதிராக உள்ள கணக்காய்வு நடவடிக்கைகளின் செயற்திறனை மதிப்பீடு செய்தல்.

- வெளிவாறு கணக்காய்வாளர்களுடன் ஒருங்கிணைந்து கணக்காளர் நாயகத்தின் (AG) நிர்வாகக் கடிதத்திற்கு முகாமைத்துவத்தின் பதிலை தொடர்புடைய நடவடிக்கைகளுடன் கண்காணித்தல்.

- உள்ளக கணக்காய்வாளர்கள் மற்றும் கணக்காய்வாளர் நாயகத்தை பிரதிநிதித்துவப்படுத்தும் கணக்காய்வு மேற்பார்வையாளருடன் நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளுதல்.

- சட்டங்கள், ஒழுங்குவிதிகள் மற்றும் கட்டளைகளுடன் இணங்குவதை கண்காணிப்பதில் அமைப்பின் செயற்திறனை மதிப்பீடுதல், மேலும் இணங்காத எந்தவொரு நிகழ்வுகள் தொடர்பாக முகாமைத்துவத்தின் விசாரணைகள் மற்றும் அடுத்தக்கட்ட நடவடிக்கைகள் (ஒழுக்காற்று நடவடிக்கைகள் உட்பட) ஆகியவற்றின் முடிவுகளை மீளாய்வு செய்தல்.

2024 ஆம் ஆண்டில் செயற்பாடுகள்

ஆண்டு முழுவதும், கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழு வழக்கமான செயற்பாடுகளுக்கு அப்பால், அர்ப்பணிப்புடன் அதன் பொறுப்புகளை நிறைவேற்றியது. அங்கு, அனைத்து துறைகளிலும் செயற்பாட்டு நடைமுறைகளை தொடர்ந்து கண்காணிக்க ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட வழிமுறையின் விரிவான மீளாய்வு நடாத்தப்பட்டது. மேலும், நிறுவன வள முகாமைத்துவ முறைக்கு இணங்க கம்பனியின் நிதி நடைமுறைகளை குழு முழுமையாக கணக்காய்வு செய்தது.

மேலும், கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழு, சொத்துக்களின் பயனுள்ள ஆயுட்காலத்தை உன்னிப்பாக மீளாய்வு செய்தது.

நிலையான சொத்து முதன்மைப் பதிவேடு (FAMR) தொடர்பான பிரச்சினைகளை முறையாகத் தீர்த்தது. இந்த விரிவான மீளாய்வு ஒரு பயனுள்ள சொத்து முகாமைத்துவ அமைப்பை உருவாக்க உதவியது, மேலும் செயற்பாட்டு செயற்திறனை உறுதி செய்யும் அதே வேளையில், அருவ சொத்துக்களின் முதன்மை பதிவு தொடர்பான சவால்களை சமாளிப்பதை நோக்கமாகக் கொண்டது.

2024 ஆம் ஆண்டில் கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழுவால் மேற்கொள்ளப்பட்ட பிற முக்கிய நடவடிக்கைகள் கீழே பட்டியலிடப்பட்டுள்ளன.

நிதி அறிக்கை

அறிக்கையிடல் காலத்தில் பங்குதாரர்களுக்கு வழங்கப்படும் தகவல்களின் நம்பகத்தன்மையை உறுதி செய்வதற்காக, தற்போது நடைமுறையில் உள்ள நிதி அறிக்கையிடல் முறையின் செயற்திறனை குழு மீளாய்வு செய்தது.

இலங்கை கணக்கிடல் தரநியமங்கள் மற்றும் கம்பனியின் கணக்குப் புத்தகங்களின்படி உண்மையான மற்றும் நியாயமான நிதி அறிக்கைகளைத் தயாரிப்பதற்கான பொறுப்பை நிறைவேற்றுவதில் பணிப்பாளர் சபைக்கு இந்தக் குழு உதவியது. அனைத்து கொடுக்கல் வாங்கல்களும் கணக்குப் புத்தகங்களில் துல்லியமாகவும் முழுமையாகவும் பதிவு செய்யப்படுவதை உறுதி செய்வதற்கான உள்ளக கட்டுப்பாட்டு முறைமை, நடைமுறைகளின் போதுமான தன்மை மற்றும் செயற்திறன் என்பவற்றை இது மதிப்பீடு செய்தது. அத்துடன், குழு மாதாந்த இடைக்கால நிதிநிலைமை அறிக்கைகளையும், நிதிநிலைமை அறிக்கைகளைத் தயாரித்தல் மற்றும் வழங்குவதில் பயன்படுத்தப்படும் குறிப்பிடத்தக்க அனுமானங்கள் மற்றும் தீர்ப்புகள் உட்பட தொடர்புடைய துணைத் தகவல்களையும் மீளாய்வு செய்தது.

தற்போதுள்ள உள்ளக கட்டுப்பாட்டு முறைமைகள் மற்றும் நடைமுறைகளை மதிப்பிட்டதன் பின்னர், கம்பனியின் நிதி நிலைமை முறையாகக் கண்காணிக்கப்பட்டு துல்லியமாக அறிக்கையிடப்படுவதை உறுதிசெய்ய போதுமான கட்டுப்பாடுகள் மற்றும் செயற்பாடுகள் நடைமுறையில் உள்ளன என்பது குழுவின் கருத்தாகும்.

உள்ளக கட்டுப்பாடுகள்

2024 திசம்பர் மாதம் 31 ஆம் திகதியன்றுடன் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதி அறிக்கையிடலில் உள்ளக கட்டுப்பாடுகளின் செயற்திறனை கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழு மதிப்பீடு செய்தது. இந்த செயல்முறை பல்வேறு அபாயங்களைக் குறைப்பதற்கும் சட்டங்கள் மற்றும் ஒழுங்குவிதிகளுக்கு அமைவாக நடவடிக்கை எடுப்பதை உறுதி செய்வதற்கும் உள்ளக கட்டுப்பாடுகளின் போதுமான தன்மை மற்றும் செயற்திறனை மதிப்பிட்டது. விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL உள்ளக கட்டுப்பாட்டு அமைப்புகளின் செயற்திறனை மேம்படுத்த உள்ளக கணக்காய்வு மற்றும் தர நியமங்கள் தலைவரின் (IA&QA) சிபாரிசுகளின் பேரில் முகாமைத்துவம் பொருத்தமான நடவடிக்கை எடுப்பதை கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழு உறுதி செய்கிறது. உள்ளக கட்டுப்பாட்டு கட்டமைப்பின் அடித்தளம் பணிப்பாளர் சபை அதன் செயற்பாடுகளை நிறைவேற்றவும் தேவையான நடவடிக்கைகளை எடுக்கவும் உதவுகிறது.

உள்ளக கணக்காய்வாளர்

உள்ளக கணக்காய்வு (IA) செயற்பாடு என்பது விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL ஒட்டுமொத்த கட்டுப்பாட்டு கட்டமைப்பை மேம்படுத்துவதில் உதவும் ஒரு சுயாதீனமான மற்றும் நியாயமான உத்தரவாத செயற்பாடுாகும். விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்)

கம்பனியில் இடர் முகாமைத்துவம், கட்டுப்பாடு மற்றும் நிர்வாக செயல்முறைகளின் திட்டம் மற்றும் செயற்திறனை மதிப்பிடுவதற்கும் மேம்படுத்துவதற்கும் ஒரு முறையான மற்றும் ஒழுக்கமான அணுகுமுறையைப் பேணுவதற்கு உள்ளக கணக்காய்வு செயற்பாடு பங்களிக்கிறது.

விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL உண்மையான நிதி மற்றும் கணக்கிடல் நடவடிக்கைகளுக்குப் பொறுப்பானவர்களிடமிருந்தும் திட்டங்கள் மற்றும் திட்டங்களை செயல்படுத்துபவர்களிடமிருந்தும் அல்லது விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL வழங்கப்படும் செயற்பாடுகள் மற்றும் சேவைகளின் செயற்திறனிலிருந்தும், நல்ல நிறுவன நிர்வாக நடைமுறைகளுக்கு இணங்கவும், பாரபட்சமற்ற தன்மை, திறன் மற்றும் உரிய தொழில்முறை கவனிப்புடன், உள்ளக கணக்காய்வு செயற்பாடு சுயாதீனமாக இருப்பதை கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழு உறுதி செய்கிறது. உள்ளக கணக்காய்வு மற்றும் தர நியம பிரிவின் செயற்பாடுகளின் நோக்கம், வளங்கள், அளவு மற்றும் செயற்திறனை கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழு கண்காணித்து மீளாய்வு செய்தது.

கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழு 2025 ஆம் ஆண்டிற்கான வருடாந்த உள்ளக கணக்காய்வுத் திட்டத்தை மீளாய்வு செய்து, மதிப்பீடு செய்து அங்கீகாரம் அளித்தது. கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழு குறிப்பிடத்தக்க கணக்காய்வு கண்டுபிடிப்புகள் மற்றும் உள்ளக கணக்காய்விலிருந்து பிரேரிப்புகளுக்கு முகாமைத்துவத்தின் பதிலை மீளாய்வு செய்து கண்காணித்தது.

வெளிப்புற கணக்காய்வு

நாட்டின் அரசியலமைப்பின் 154 ஆம் உறுப்புறியின் பிரகாரம் விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL வெளிப்புற கணக்காய்வை நடாத்துவதற்கு கணக்காய்வாளர் நாயகத்திற்கு அதிகாரம் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. அதற்கிணங்க, 2024 திசம்பர் மாதம் 31 ஆம் திகதியுடன் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான கம்பனியின் வெளிப்புறகணக்காய்வாளராக கணக்காய்வாளர் நாயகம் செயல்படுவார். கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழு இலங்கை கணக்கிடல் தரநியமங்களுடன் நிதி அறிக்கைகளின் இணக்கம் குறித்த கருத்தை வெளிப்படுத்துவதற்குப் பொறுப்பான வெளிப்புற கணக்காய்வாளருடன் நெருக்கமாகச் செயல்படுகிறது.

கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழுவின் அனைத்துக் கூட்டங்களுக்கும் வெளிப்புற கணக்காய்வாளர் ஒரு சுயாதீன அவதானிப்பாளராக அழைக்கப்படுவார். இது ஒழுங்குவிதி மற்றும் இணக்கத் தேவைகளைப் பற்றி விவாதிக்கவும், ஏதேனும் கட்டுப்பாடு அல்லது நடைமுறை பலவீனங்கள் இருந்தால், அது குறித்து அவர்களின் தொலைநோக்குகளையும் கருத்துகளையும் வெளிப்படுத்தவும் குழுவிற்கு வாய்ப்பளிக்கிறது.

நல்லாட்சி

அரசாங்க சுற்றறிக்கைகள் உள்ளிட்ட ஒழுங்குவிதித் தேவைகளைப் பின்பற்றுவதன் முக்கியத்துவத்தையும் அவசியத்தையும் வலியுறுத்தி விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL நல்லாட்சியை கணிசமாக மேம்படுத்தவும், ஒரு முன்முயற்சியுடன்கூடிய கலாசாரத்தை வளர்க்கவும் கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழுவுக்கு ஆற்றல் உள்ளது.

முடிவுரை

விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL செயற்பாடுகளை சுயாதீனமாக மேற்பார்வையிடுவதில் சமநிலையை அடைவதை கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழு நோக்கமாகக் கொண்டுள்ளது, அதே நேரத்தில் நிதி அறிக்கையிடல் செயல்முறைகள், உள்ளக கட்டுப்பாட்டு அமைப்புகளின் போதுமான தன்மை மற்றும் செயற்திறன், வெளிவாறி கணக்காய்வு மற்றும் விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL இணக்க கண்காணிப்பு செயல்முறைகள் தொடர்பான அதன் பொறுப்புகளை நிறைவேற்றுவதில் பணிப்பாளர் சபைக்கு ஒத்துழைப்பையும் வழிகாட்டுதலையும் வழங்குகிறது. குழு தனது கடமைகளை ஆண்டு முழுவதும் திறம்படவும் உயர் தரத்திலும் நிறைவேற்றப்பட்டதாகவும், இது கம்பனியின் மதிப்பில் வளர்ச்சிக்கு வழிவகுத்ததாகவும் உறுதிப்படுத்துகிறது.



ஜி ஏ பிரியந்தா

தலைவர் - கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழு

முகாமைத்துவக் கலந்துரையாடல் மற்றும் பகுப்பாய்வு

செழிப்புக்கான அடித்தளம் - உள்ளாட்டுக் கண்ணோட்டம்

இலங்கையில் சட்டப்பூர்வ விமான சேவை வழங்குநராக, விமான நிலையம் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) வரையறுக்கப்பட்ட நிறுவனமானது பரந்துபட்ட அளவிலான விமான நிலையம் மற்றும் விமான சேவைகளை முகாமிப்பதிலும் வழங்குவதிலும் முக்கிய வகிபாகத்தை ஆற்றுகின்றது. நாங்கள் ஒரு முனைப்பான உலகளாவிய விமானப் போக்குவரத்து சூழ்நிலைச் சிக்கல்களுக்கு வழி கண்டறிந்ததால், 2024 ஆம் ஆண்டானது AASL இற்கு தொடர்ச்சியான மீட்சி மற்றும் வளர்ச்சிக் காலகட்டத்தை அடையாளப்படுத்தியது. வருமான மூலங்களைப் பன்முகப்படுத்தல், செயற்பாட்டு வினைத்திறனை அதிகரித்தல் மற்றும் எமது நிதி நிலைமையை வலுப்படுத்தல் ஆகியவற்றை இலக்காக்கொண்ட தொடர்ச்சியான தந்திரோபாய முன்னெடுப்புகளுடன் சேர்ந்த விமான தொழிற்துறையின் பரந்துபட்ட மீட்சி எமது செயற்றிறனில் தாக்கத்தை ஏற்படுத்தியது.

56,289 சர்வதேச விமான நகர்வுகள், 8,884,010 சர்வதேச பயணி நகர்வுகள் மற்றும் 192,498 மெற்றிக் தொன் சரக்கு நகர்வுகள் ஆகியவற்றின் உதவியுடன், AASL ஆனது முன்னைய ஆண்டின் 38.4 பில்லியன் இலங்கை ரூபா வருமானத்துடன் ஒப்பிடுகையில் 14% அதிகரிப்பைப் பிரதிபலித்து 2024 ஆம் ஆண்டில் 43.9 பில்லியன் இலங்கை ரூபா மொத்த வருமானத்தை ஈட்டியது. இந்த வளர்ச்சியானது எமது நடவடிக்கைகளில் சாதகமான முன்னேற்றங்களால், குறிப்பாக பயணிகள், விமானங்கள் மற்றும் சரக்கு நகர்வுகளின் அதிகரிப்பால் முக்கியமாக உந்தப்பட்டது.

செழிப்புக்கான அடித்தளம் - உலகளாவிய விமான சேவைக் கண்ணோட்டம்

2019 ஆம் ஆண்டில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட 5.72 பில்லியன் இருக்கைகளின் முன்னைய சாதனையை 2% ஆல் முறியடித்து 2024 ஆம் ஆண்டில், விமான நிறுவனங்களானவை உலகளாவிய ரீதியில் அட்டவணைப்படுத்தப்பட்ட விமானங்களில் 5.85 பில்லியன் இருக்கைகளை வழங்கின. விமானப் பயணத்திற்கான அதிகரித்துவரும் கேள்வி மற்றும் இந்த வளர்ச்சிக்கு இடமளிக்க பெரிய விமானத்தை ஈடுபடுத்தல் மூலம் தூண்டப்பட்டு, உலகளாவிய இருக்கைக் கொள்ளளவும் வருடாவருடம் 6% ஆல் அதிகரித்தது.

இருக்கைக் கிடைப்பனவில் அதிகரிப்பு ஏற்பட்ட போதிலும், 36.4 மில்லியனாக 2024 ஆம் ஆண்டில் அட்டவணைப்படுத்தப்பட்ட விமானங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை 2019 ஆம் ஆண்டு அளவை விட 5% குறைவாகவே இருந்தது. அதிக இருக்கைக் கொள்ளளவுடன் பெரிய விமானத்தை இயக்குவதற்கான ஒரு தந்திரோபாய தொழிற்துறை மாற்றத்தை இது எடுத்துக்காட்டுகிறது. ஒட்டுமொத்தமாக, விமான நிறுவனங்கள் உலகளாவிய ரீதியில் 5.85 பில்லியன் இருக்கைகளைக் கொண்ட சாதனை முறியடிப்பு எண்ணிக்கையை வழங்கியதன் மூலம் எதிர்வினையாற்றியதுடன், விமானப் பயணக் கேள்வியில் தெளிவான மேல்நோக்கிய பாதையை இத்தரவுகள் பிரதிபலிக்கின்றன.

கொவிட்-19 ஏற்பட்டு சில ஆண்டுகளுக்குப் பின்னர் இந்தத் தொழிற்துறையானது உலகளாவிய தொற்றுநோய்க்கு முன்னைய உச்ச மட்டங்களை விஞ்சியுள்ளது என்ற விடயமானது குடும்பங்கள் மற்றும் நண்பர்களை இணைப்பதன் மூலமோ, அத்தியாவசிய வியாபாரப் பயணத்தை இயலுமைப்படுத்துவதன் மூலமோ, அல்லது உலகளாவிய சுற்றுலா மற்றும் ஆய்வுகளை ஆதரிப்பதன் மூலமோ இன்றைய உலகில் விமானப் பயணத்தின் நடித்த வலிமையை கோடிட்டுக் காட்டுகிறது.

சிரியம் இனது பகுப்பாய்விற்கிணங்க, பயணிகள் இருக்கை வழங்கல்களில் உலகளாவிய சந்தையின் அமெரிக்கா விமான நிறுவனம் முன்னிலை வகித்தது, டெல்டா விமான நிறுவனம், ஐக்கிய விமான நிறுவனம் மற்றும் சவ்த்வேஸ்ட் விமான நிறுவனம் என்பன அதைத் தொடர்ந்து வந்தன. ஐரோப்பிய குறைந்த செலவு விமான நிறுவனமான ரயன் விமான நிறுவனமானது முதல் ஐந்து இடங்களிலுள்ள ஒரேயொரு ஐக்கிய அமெரிக்கா அல்லாத விமான நிறுவனமாக நின்று ஐந்தாவது இடத்தில் தரப்படுத்தப்பட்டது.

அட்லான்டாவின் ஹார்ட்ஸ்.பீல்ட்-ஐக்கன் சர்வதேச விமான நிலையமானது 62.7 மில்லியனுக்கும் அதிகமான புறப்படும் விமான இருக்கைகளுடன் 2024 ஆம் ஆண்டில் உலகின் மிகவும் பரபர்ப்பான விமான நிலையமாக அடையாளம் காணப்பட்டது. துபாய் சர்வதேச விமான நிலையமானது 59.7 மில்லியனுடன் இரண்டாவதாக தரப்படுத்தப்பட்டதுடன், டோகியோ-ஹனேடா, லண்டன்-ஹித்துறு மற்றும் டலாஸ்-போர்ட் வேர்த் எனும் விமான நிலையங்கள் அதனைத் தொடர்ந்து வந்தன, அவை முறையே 55 மில்லியன், 52.4 மில்லியன் மற்றும் 51.4 மில்லியன் புறப்படும் விமான இருக்கைகளை அறிக்கையிட்டன.

உலகின் பரபர்ப்பான விமான வழித்தடங்களில் ஆசியா ஒரு மேலாதிக்க சக்தியாக உருவெடுத்து, முதல் பத்து இடங்களில் எட்டிற்கு பங்களிப்புச் செய்தது. சியோல்-கிம்போ முதல் ஜெஜ்ஜ் வரையிலான வழித்தடமானது 15 மில்லியனுக்கும் அதிகமான வருடாந்த இருக்கைகளுடன் மிகவும் பரபர்ப்பானதாக தரவிறக்கப்படுத்தப்பட்டது. மீதமுள்ள பரபர்ப்பான வழித்தடங்களில் மத்திய கிழக்கில் ஒன்றும் அவுஸ்திரேலியாவில் ஒன்றும் அடங்கும்.

விமான நிறுவன இலாபத்தன்மையும் மேல்நோக்கிய போக்கினைக் கொண்டுள்ளது. சர்வதேச விமானப் போக்குவரத்து சங்கத்தின் (IATA) கூற்றுப்படி, 2024 ஆம் ஆண்டிற்கு பயணிகளின் எண்ணிக்கையுடன் இணைந்து 30.5 பில்லியன் ஐ.அ.டொலர் கொண்ட இணைந்த தேதியடையம் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. 2025 ஆம் ஆண்டிற்கு, வருமானமானது முதல் முறையாக 1 டிரில்லியன் ஐ.அ.டொலரைத் தாண்டும் என்று கணிக்கப்பட்டுள்ளது. குறிப்பாக சீனா மற்றும் இந்தியா போன்ற வளர்ந்துவரும் சந்தைகளில், 2050 ஆம் ஆண்டு வரை நீண்டகால வளர்ச்சி மதிப்பீடுகள் நம்பிக்கை தருவதாக தொடர்ந்தும் உள்ளன.

நிலைத்துநிற்கும் விமான எரிபொருள் (SAF) ஒன்றில் மிகவும் அருமைத்தன்மையுடையதாகவோ அல்லது

மிகவும் விலை உயர்ந்ததாகவோ உள்ளது என்ற கருத்திற்கு சில கைத்தொழில் அக்கறைதாரர்கள் சவால் விடுகின்றனர், அதற்கு பதிலாக தற்போதைய கேள்விப் பற்றாக்குறையானது பரந்துபட்ட பாவனையைத் தடுத்துவருகின்றது என்று வாதிடுகின்றனர். எனினும், 2025 ஆம் ஆண்டில் ஒரு பயணிக்கு சராசரியாக 7 ஐ.அ.டொலர் தேறியலாபத்தில் மதிப்பிடப்பட்ட இத்துறையின் பாரம்பரிய குறைந்த இலாப வீதங்களைக் கருத்திற்கொண்டு, SAF பயன்பாட்டை அதிகரிக்க பெருமளவு முதலீடும் இடர் தணிப்பு வழிமுறைகளும் அத்தியாவசியமாகும் என்ற பொதுவான கருத்தொருமைப்பாடு உள்ளது.

சர்வதேச மற்றும் உள்ளாட்டு பயணப் பிரிவுகளில் வலுவான கேள்வி மூலம் உந்தப்பட்டு, 10% வருடாவருட அதிகரிப்பை (ஜடிவுடி) அறிக்கையிட்டதுடன் 2024 ஆம் ஆண்டில் பயணிகள் போக்குவரத்து அதன் மேல்நோக்கிய வேகத்தைத் தொடர்ந்தது.

ஒழுங்குமுறை முன்னணியில், இத்தொழிற்துறையானது சுற்றுச்சூழல் மற்றும் பாதுகாப்பின் மீது நிலைத்தன்மை அதிகரித்த முக்கியத்துவத்தை உணரகின்றது. ஆசிய-பசிபிக் பிராந்தியத்திலுள்ள விமான நிலையங்கள் உட்பட உலகெங்கிலுமுள்ள விமான நிலையங்களானவை கடுமையான சுற்றுச்சூழல் தாநிலைகளுக்கு இணக்கமுறுவதற்கு அதிகரித்துவரும் அழுத்தத்தில் உள்ளன. காபன் உமிழ்வைக் குறைத்தல், சக்தி வினைத்திறனை அதிகரித்தல் மற்றும் பசுமை தொழில்நுட்பங்கள் மற்றும் நிலைத்துநிற்கும் உள்கட்டமைப்பில் முதலீடு செய்தல் ஆகியவற்றுக்கான முயற்சிகள் இதில் அடங்கும். இதற்கு இணையாக, மேம்பட்ட திரையிட்ட தொழில்நுட்பங்களைப் பின்பற்றி செயற்பாட்டு நெறிமுறைகளை வலுப்படுத்த விமான நிலையங்களைத் தூண்டி பயணிகளின் பாதுகாப்பு மற்றும் பாதுகாவல் என்பன முதன்மையான முன்னுரிமைகளாக உள்ளன. மேலும், ஒட்டுமொத்த பயணிகள் அனுபவத்தை மேம்படுத்தலானது டிஜிட்டல் மயமாக்கம், செயற்பாட்டு வினைத்திறன் மற்றும் தரமுயர்த்தப்பட்ட வாடிக்கையாளர் சேவை வசதிகள் என்பவற்றை ஊக்குவிக்கும் ஒழுங்குவிதிகளுடன் சேர்ந்த ஒரு மையப் புள்ளியாக மாறியுள்ளது.

மொத்த உள்ளாட்டு போக்குவரத்து 2019 ஆம் ஆண்டின் சாதனையை விஞ்சி இருந்ததுடன் 2023 ஆம் ஆண்டின் போது அனைத்து முக்கிய சந்தைகளிலும் உள்ளாட்டு பயணக் கேள்வியில் ஓர் எழுச்சி உணரப்பட்டது. சர்வதேச போக்குவரத்தில் உலகளாவிய ரீதியில் சீராக உயர்ந்தது. 2024 ஆம் ஆண்டு தொடங்கிய போது, பல்வேறு பொருளாதார மற்றும் புவிசார் அரசியல் பின்னடைவுகளானவை விமான நிறுவனங்கள் மற்றும் நுகர்வோருக்கு அழுத்தம் கொடுத்த போதிலும், இத்தொழிற்துறையின் வளர்ச்சி வேகம் மீளாற்றல் பொருந்தியதாக தொடர்ந்தும் இருந்தது.

முன்னோக்கிப் பார்க்கும்போது, உலகளாவிய விமானப் போக்குவரத்துத் துறையானது உலகளாவிய தொற்றுநோயின் நீண்டகால தாக்கங்களிலிருந்து மீள்திரும்பியும், தொடர்ச்சியான பொருளாதார அழுத்தங்களை முகாமித்தும் பரிணாமமடைந்துவரும் ஒழுங்குபடுத்துகை

நியமங்களுக்கு இசைவாக்கமடைந்தும் ஒரு நுண்ணிய சமநிலைப்படுத்தல் செயலை எதிர்கொள்கிறது. AASL போன்ற விமான நிறுவனமானது வரும் ஆண்டுகளில் நிலைத்துநிற்கும் வளர்ச்சி மற்றும் செயற்பாட்டு சிறப்புத்தன்மை என்பவற்றை செயற்படுத்தி, சேவை வழங்குநர்களாக மட்டுமல்லாமல் பரந்தபட்ட விமானப் போக்குவரத்து கூட்டு வலையமைப்பில் தந்திரோபாய பங்களார்களாகவும் சேவையாற்றி, இந்தப் பயணத்தில் முக்கியமான வகிபாகத்தை ஆற்றும்.

செழிப்புக்கான அடித்தளம் - உண்மையில் பயணிகள் கவனக்குவிப்பில்

பயணிகளின் திருப்தி அல்லது அதைக் காட்டிலும் பயணிகளின் ஈர்ப்பு பெரும்பாலும் விமான நிலையத்தில் வழங்கப்படும் சேவைத் தளத்தின் தரத்தால் நிர்ணயிக்கப்படுகிறது. “சிக்கலான சேவைச்சூழல்” ஆக அடிக்கடி விபரிக்கப்படுவது எதுவோ அதற்குள் தொட்டுணரக்கூடிய மற்றும் தொட்டுணர முடியாத பல்வேறு சேவைகளின் கலப்புடன் பயணிகள் தொடர்பு கொள்கின்ற தனித்துவமான சூழல்களாக விமான நிலையங்கள் செயல்பாற்றுக்கின்றன. ஆதலால், போட்டி நலனைப் பெற விரும்பும் எந்தவொரு விமான நிலையத்திற்கும் உயர் மட்ட பயணிகள் திருப்தியை வழங்குவது அத்தியாவசியமாகும்.

வானூர்தி மற்றும் வானூர்தி சாராத சேவைகள் என இரண்டு முதன்மையான பிரிவுகளுக்கூடாக வருமானம் ஈட்டுபவையாக விமான நிலையங்கள் தொழிற்படுகின்றன. இவ்விரண்டு வகைகளினதும் வெற்றியானது பயணிகளின் அளவு மற்றும் விமான நகர்வுகளைப் பெரிதும் சார்ந்துள்ளது. வேறு ஏதேனும் வாடிக்கையாளர் மையப்படுத்தப்பட்ட வியாபாரத்தைப் போல் அல்லாமல், விமான நிலையங்களானவை பயணிகளையும் விமான நிறுவனங்களையும் அவற்றின் முக்கிய வாடிக்கையாளர்களாகக் கருத வேண்டும். வாடிக்கையாளர்கள் சேவை வழங்கலின் “அரசர்கள்” ஆக கருதப்படுவதால், அவர்களின் திருப்தி முக்கியமானதாகும். விமான நிலைய செயற்றிறனைச் செயற்படுத்துவதில் வாடிக்கையாளர் திருப்தியின் முக்கிய வகிபாகத்தை விமான சேவை நிறைவேற்றுகர்கள் கண்டறியும் முக்கியத்துவத்தை விமான நிலையம் தொடர்பான பல ஆய்வுகள் வலியுறுத்துகின்றன.

உணவகங்கள், கடைகள், ஓய்வு வசதிகள் மற்றும் வணிக இடங்கள் போன்ற சலுகை வியாபாரங்களிலிருந்து வருமானத்தை அதிகரிப்பதற்கான ஒரு வழியாக வாடிக்கையாளர் திருப்தியை மதிப்பிடுவதில் விமான சந்தைப்படுத்தல் நடைமுறைகள் மென்மேலும் கவனம் செலுத்துகின்றன. வளர்ச்சி மற்றும் சேவை மேம்பாட்டிற்கான சாத்தியமான துறைகளுக்குள் நேரடி நுண்ணறிவை வழங்கி, கல்விசார் ஆராய்ச்சியானது பெரும்பாலும் விமான நிலைய சேவை சிறப்புத்தன்மையின் அளவீடாக பயணிகளின் பின்னாட்டத்தைப் பயன்படுத்துகின்றது. விமானப் பயணக் கேள்வியில் தேக்கம் அல்லது வீழ்ச்சியைத் தவிர்க்க விமான நிலையங்களுக்கு உதவும் போக்குகளை மெட்ரிக் முறை காட்டி, பயணிகளின் உணர்வின் சரியான “தொனியில்” இருந்து இந்த நுண்ணறிவுகள் அநேகமாகப் பெறப்படுகின்றன.

உணவகங்கள், கடைகள், ஓய்வு வசதிகள் மற்றும் வணிக இடங்கள் போன்ற சலுகை வியாபாரங்களிலிருந்து வருமானத்தை அதிகரிப்பதற்கான ஒரு வழியாக வாடிக்கையாளர் திருப்தியை மதிப்பிடுவதில் விமான சந்தைப்படுத்தல் நடைமுறைகள் மென்மேலும் கவனம் செலுத்துகின்றன. வளர்ச்சி மற்றும் சேவை மேம்பாட்டிற்கான சாத்தியமான துறைகளுக்குள் நேரடி நுண்ணறிவை வழங்கி, கல்விசார் ஆராய்ச்சியானது பெரும்பாலும் விமான நிலைய சேவை சிறப்புத்தன்மையின் அளவீடாக பயணிகளின் பின்னாட்டத்தைப் பயன்படுத்துகின்றது. விமானப் பயணக் கேள்வியில் தேக்கம் அல்லது வீழ்ச்சியைத் தவிர்க்க விமான நிலையங்களுக்கு உதவும் போக்குகளை மெட்ரிக் முறை காட்டி, பயணிகளின் உணர்வின் சரியான “தொனியில்” இருந்து இந்த நுண்ணறிவுகள் அநேகமாகப் பெறப்படுகின்றன.

இன்றைய டிஜிட்டல் யுகத்தில், கிட்டத்தட்ட அனைத்து விமான நிலையங்களும் விமான நிலையப் பயணம் முழுவதும் வளமான விருந்தினர் அனுபவத்தை வழங்குவதன் மூலம் “ஐம்புலன்” வாடிக்கையாளர் திருப்தியை மதிப்பிடுவதற்கு துரிதமாகப் பரிணாமமடைந்து வருகின்றன. சமூக ஊடகங்களின் செல்வாக்கைக் கொண்டு, அதிருப்தியடைந்த ஒரு தனி வாடிக்கையாளர் கூட விமான நிலையத்தை மட்டுமல்ல, தொடர்புடைய விமான நிறுவனத்தையும் எதிர்ப்புறையாகப் பாதிக்கலாம். இதற்கு பரவலாக அறியப்பட்ட ஒரு உதாரணமாக, மோசமான வாடிக்கையாளர் சேவையின் நன்மதிப்பு இடர்களை முன்னிலைப்படுத்திக் காட்டிய ஐக்கிய விமான நிறுவனம் சம்பந்தப்பட்ட வழக்காகும். வாடிக்கையாளர் விசுவாசத்தைத் தக்கவைத்துக்கொள்வது விமானப் போக்குவரத்துத் தொழிற்துறையில் ஒரு குறிப்பிடத்தக்க சவாலாகத் தொடர்கிறது. 1990களின் பிற்பகுதியிலிருந்து, பல விமான சேவை வழங்குநர்களானோர் பயணிகளை ஈர்ப்பதற்கும் தக்கவைத்துக்கொள்வதற்கும் உயர்நயமான சந்தைப்படுத்தல் முன்னெடுப்புகளில் பெருமளவில் முதலீடு செய்துள்ளனர். இந்தச் சூழமைவிற்குள், நீண்டகால வியாபார நிலைத்துநிற்கும் தன்மைக்கான தந்திரோபாய முன்னுரிமையாக சேவைச் சிறப்புத்தன்மை மாறியுள்ளது. விமான நிலையங்களில் வாடிக்கையாளர் திருப்தியை உறுதி செய்வதற்காக சேவைத் தரத்தைத் தடம்பற்றி மேம்படுத்துவதன் முக்கியத்துவத்தை விமான சேவை அதிகாரிகள், சேவை வழங்குநர்கள் மற்றும் நிபுணர்கள் அனைவரும் வலியுறுத்தியுள்ளனர். சர்வதேச விமான நிலைய பேரவை (ACI) மற்றும் சர்வதேச விமானப் போக்குவரத்து சங்கம் (IATA) ஆகியவற்றின் கூட்டு ஆராய்ச்சி பணியான, எஇடிஆர்எ-AETRA ஆல் நடாத்தப்பட்ட “பயணிகளின் மகிழ்ச்சி ஆய்வு” என்பது இந்தத் துறையில் ஒரு குறிப்பிடத்தக்க முன்னெடுப்பு ஆகும்.

விருந்தினர் அனுபவத்தை அளவிடுதலானது விமான சேவை வழங்கலில் ஒரு திறன் மதிப்பீட்டு நடைமுறையாக இப்போது மாறியுள்ளது. எஇடிஆர்எ-AETRA இன் கூற்றுக்கிணங்க, விமான நிலைய செயற்றிறனை மதிப்பிடுவதிலும், முன்னேற்றத்திற்கான துறைகளை அடையாளங்காண்பதிலும் அதேநேரத்தில் வாடிக்கையாளர்களை மையமாகக்கொண்ட கூட்டாண்மைத் தந்திரோபாயமொன்றை பேணுவதிலும்

இந்த ஆய்வுகளுக்கூடாக சேகரிக்கப்பட்ட தரவுகள் மிக முக்கியமானவையாகும் (AETRA, 2005). விமானம் செலுத்துதல், வசதிகள், பாதுகாப்பு மற்றும் குடிவரவு நடைமுறைகள், விமான நிலைய சூழல் மற்றும் விமான நிறுவன சேவைத் தரம் உள்ளடங்கலாக நாளாந்த விமான நிலைய அனுபவத்தின் பன்முக அம்சங்களை உள்வாங்கி, வெளியேறும் வாயில்களில் நடாத்தப்பட்ட பயணிகள் ஆய்வுகளை இந்த மதிப்பீடுகள் அடிப்படையாகக் கொண்டுள்ளன.

விமான நிலைய சூழலில் வாடிக்கையாளர் திருப்தி என்பது முனையத்திற்குள் நிகழ்வது எதுவோ அதற்கு மட்டுப்படுத்தப்படவில்லை என்பது தெளிவாகும். மாறாக, ஒரு பயணியின் ஒட்டுமொத்த எண்ணப்பாங்கிலும் கூட்டாகச் செல்வாக்குச் செலுத்தும் தொட்டுணரக்கூடிய மற்றும் தொட்டுணர முடியாத காரணிகளின் சேர்க்கையொன்றை இது உள்ளடக்குகின்றது. சேவைத் தரத்திற்கூடாக உயர் மட்ட வாடிக்கையாளர் திருப்தியை உறுதிப்படுத்தி, விமான நிலையங்களானவை சேவை வழங்கல் பயணம் முழுவதும் ‘தொடர்பு மையங்களை’ உருவாக்குவதில் அனைத்து அக்கறைதாரர்களையும் உள்வாங்கி ஈடுபடுத்துவதில் கவனம் செலுத்த வேண்டும்.

விமான நிலையமானது குறிப்பாக சர்வதேச பயணிகளுக்கு ஒரு நாட்டின் சேவை நியமங்களின் முதலாவதும் கடைசியுமான எண்ணப்பாங்காக அநேகமாக உள்ளது. விமானப் பணியாளர்கள் மற்றும் பயணிகள் அத்தியாவசிய சேவைகளை வழங்கவும் பெறவும் ஈடுபடும் இடம் இதுவாகும். பயணிகள் மற்றும் சர்க்கு கையாளல், காத்திருப்பு நேரங்கள், விமான நிலையத்திற்குள் வழிகண்டறிதலின் இலகுத்தன்மை, மற்றும் சில்லறை மற்றும் ஓய்வுநேர வழங்கல்கள் போன்ற பெறுமதி சேர்க்கப்பட்ட சேவைகள் முதலிய கூறுகளை ஒட்டுமொத்த விருந்தினர் அனுபவம் உள்ளடக்குகின்றது.

விமான நிலைய வசதிகள், முறைமைகள் மற்றும் அறிவித்தல் பலகைகள் போன்ற முக்கிய செயற்பாட்டுக் கூறுகளானவை சேவைத் தரத்தை மேம்படுத்துவதில் முக்கிய வகிபாகம் ஆற்றுகின்றன. விமானத் தகவல் காட்சி முறைமைகள் (FIDS) துல்லியமாக இருக்க வேண்டும் என்பதுடன் தெளிவாக தொடர்புடைய செய்யப்பட வேண்டும், அதேநேரத்தில் பயணிகளுக்கு அவர்களின் பயணத்தின் அடுத்த படமுறைகளை கண்டறிய உதவுவதற்கு இயல்பான வழிகாட்டிகளாக விமான அறிவித்தல் பலகைகள் தெரிநிற்பட வேண்டும்.

விமான சேவை நியமங்களைப் பேணி மேம்படுத்துவதற்கு சேவை திறன் மதிப்பீடுகளை உருவாக்குவது அத்தியாவசியமாகும். பல தகவல்களுக்கு முன்னர் IATA ஆல் அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட திறன் மதிப்பீடுகளானவை சேவைத் தரத் தீர்மானங்கள் எவ்வாறு மேற்கொள்ளப்படுகின்றன என்பதில் குறிப்பிடத்தக்களவிற்கு செல்வாக்கு செலுத்தியுள்ளன. கண்டாவின் “விமான நிலைய முனையங்களில் பயணிகள் செய்முறைப்படுத்தல் வசதிகளுக்கான சேவைத் தேவைப்பாடுகளின் அளவு” என்பது இந்த கட்டமைப்புகளை மேலும் முன்னேற்றியது. இன்று, விமான சேவை

வழங்கலானது சேவைத் தர முகாமைத்துவத்தில் ஒரு முக்கியமான எல்லையாக அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளது. இது பயணிகளின் கண்ணோட்டங்களை, அவர்களின் காத்திருப்பு அனுபவம் மற்றும் விமான நிலைய சேவைகள் மற்றும் ஆளணியினருடனான அவர்களின் தொடர்பு என இரண்டு முக்கிய வழிகளில் பாதிக்கின்றது.

விமானப் பயணிகள், மறுபுறத்தே பல்வேறுபட்ட விமான வசதிகள், பணியாளர் சேவைகள் மற்றும் முனையத்திற்குள் கிடைக்கத்தக்க பிற வசதிகளை அனுபவிக்கின்றனர். விமான சேவைத் தரத் துறையில் வரையறுக்கப்பட்ட ஆராய்ச்சியை விளங்கிக்கொண்டு, போட்டன்ஸ் மற்றும் முர்நே (2007) ஆராய்ச்சி அறிக்கையானது பயணிகள் முனையத்திற்குள் நுழைந்த தருணத்திலிருந்து அவர்களின் அனுபவத்தின் முழு வீச்சையும் உள்ளடக்கிய ஒரு முழுமையான மாதிரியை அறிமுகப்படுத்தியது. இந்த குழுவைவிட, குறிப்பாக பௌதிகச் சேவைக்குமேல், சேவைப் பணியாளர்கள் மற்றும் ஒட்டுமொத்த சேவை வழங்கல் ஆகிய துறைகளில் 2024 ஆம் ஆண்டில் AASL ஆனது இந்த மாதிரியுடன் எவ்வாறு ஒத்திசைந்து பங்களித்துள்ளது என்பது பற்றி இந்த முகாமைத்துவக் கலந்துரையாடல் மற்றும் பகுப்பாய்வுக்கூடாக ஆராய்வது பொருத்தமானதும் பெறுமதியானதுமாகும்.

2024 ஆம் ஆண்டில் சிறப்புத்தன்மைக்கான இடைவிடாத முயற்சி: பயணிகளுக்கு உகந்த சேவைக்குமேல், சேவைப் பணியாளர்கள் மற்றும் சேவை வழங்கலை மேம்படுத்துதல்

பௌதிகச் சேவைக்குமேல்

பௌதிகச் சேவைக்குமேல் சிறப்புத்தன்மைக்கூடாக
செழிப்புறுவதற்கான அடித்தளம்

பௌதிகச் சேவைக்குமேல் தூணின் கீழ், சேவைகள் வழங்கப்படும் பௌதிக மற்றும் டிஜிட்டல் குழல்களை மேம்படுத்துவதில் AASL குறிப்பிடத்தக்க முக்கியத்துவத்தை அளித்தது. அவை செயற்பாட்டு ரீதியாக மட்டுமல்லாமல் ஈடுபாட்டுடனும், இயல்பாகவும், அத்துடன் சீரான வாடிக்கையாளர் அனுபவத்திற்கு ஆதரவாகவும் இருப்பதை உறுதி செய்வதில் கவனம் செலுத்தி, வாடிக்கையாளர்கள் எதிர்கொள்ளும் வசதிகள் மற்றும் டிஜிட்டல் தொடர்பு மையங்கள் என இவையிரண்டினதும் தந்திரோபாய வடிவமைப்பு மற்றும் நவீனமயமாக்கலை இந்த முன்னெடுப்பு உள்ளடக்குகின்றது. சேவை தொடர்புகளை மேம்படுத்தும், வாடிக்கையாளர் திருப்தியை உயர்த்தும் அத்துடன் வியாபார சின்னத்தின் நம்பிக்கையை வலுப்படுத்தும் நட்புறவான, வினைத்திறனான மற்றும் பார்வைக்கு இதமான குழுவை உருவாக்குவதே இதன் நோக்கமாகும்.

வாடிக்கையாளர்களின் உணர்வுகளை வடிவமைப்பதற்கும், நிர்ணயிப்பதிலும் ஒட்டுமொத்த சேவை அனுபவத்தை உயர்த்துவதிலும் சிந்தனையுடன் வடிவமைக்கப்பட்ட பௌதிகச் சேவைக்குமேல் முக்கியமானதாகும். இதை உணர்ந்து, AASL ஆனது பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தில் (BIA) உட்கட்டமைப்பை தரமுயர்த்துவதற்கு இலக்கு குறிக்கப்பட்ட முதலீடுகளைச் செய்துள்ளது.

அதன் நீண்டகால தொலைநோக்கின் ஒரு பகுதியாக, 2024 ஏப்ரல் 27ஆம் திகதியன்று, AASL ஆனது பிஜன இல் புறப்படும் பயணப்போதிகளை ஒழுங்குபடுத்தும் வசதியை தரமுயர்த்துவதற்கு இலங்கையின் முன்னணி ஜனஸ் சான்றுப்படுத்தப்பட்ட பயணப்போதி சேவை வழங்குநர்களில் ஒருவருக்கு ஒரு குறிப்பிடத்தக்க ஒப்பந்தத்தை வழங்கியது. பௌதிகச் சேவைக்குமேல் தூணுடன் ஒத்திசைந்த இந்தக் கருத்திட்டமானது, இலங்கையின் முதன்மையான சர்வதேச நுழைவாயிலில் அதிகரித்துவரும் கேள்வி மற்றும் அதிகரித்துவரும் பயணிகளின் அளவுகளை நிவர்த்தி செய்கிறது.

முக்கியமான சிவில் பணிகளை நிறைவேற்றுவதுடன் சேர்த்து, தற்போதுள்ள புறப்படும் பயணப்போதிகளை ஒழுங்குபடுத்தும் கழல்பொருள் மேடையினை (கொணர்வி) புனரமைத்தல் மற்றும் விரிவாக்குதல் என்பவற்றை இந்த முன்னெடுப்பு உள்ளடக்குகின்றது. 2025 ஆம் ஆண்டில் புர்த்தியாக்கப்பட்டவுடன், செயற்பாட்டு வினைத்திறனை கணிசமாக மேம்படுத்துவதோடு, புறப்படும் அனைத்துப் பயணிகளுக்கும் மிகச் சீரான மற்றும் அதிக செளகரியமான பயண அனுபவத்திற்கு பங்களிப்புச் செய்து, புறப்படும் பயணப்போதி கையாளல் ஆற்றலை அண்ணளவாக

45% ஆல் அதிகரிப்பதற்கு இந்தக் கருத்திட்டம் மூலம் எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது.

பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலைய 2 அபிவிருத்திக் கருத்திட்டம் (BIADP) கட்டம் II மேம்படுத்துதல்



BIADP- கட்டம் II நிலை 2 திட்டத்தின் திருத்தத்திற்கான ஒப்பந்த ஒப்பந்தத்தில் யுபுஎருடு கையெழுத்திட்டது.

2024 நவம்பர் 5 ஆம் திகதியன்று, பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலைய அபிவிருத்திக் கருத்திட்டம் பிஜனமபி கட்டம் 2 இற்காக தற்போது இடம்பெற்றுவரும் வடிவமைப்பு மற்றும் வடிவமைப்பிற்குப் பின்னரான மதியுரைச் சேவைகளின் திருத்தத்திற்கான ஒப்பந்த உடன்படிக்கையொன்றை AASL கைச்சாத்திட்டது. இணைக்கப்பட்ட ஜப்பானிய விமான நிலைய ஆலோசகர்கள் நிறுவனம் மற்றும் நிப்பான் கோயி கோ. நிறுவனம் ஆகியவற்றின் கூட்டு முயற்சியுடன் முறைமைப்படுத்தப்பட்ட இந்த உடன்படிக்கையானது, பயணிகள் முனையக் கட்டத்தின் மீதமுள்ள நிர்மாணத்தையும் அதனுடன் தொடர்புடைய வேலைகளையும் முன்னெடுத்தற்கு தற்போது இடம்பெற்றுவரும் பெறுகைச் செய்முறையுடன் சேர்த்து நிதியிட்டக் கருத்திட்டத்தில் ஒரு குறிப்பிடத்தக்க மைற்கல்லைக் குறிக்கிறது. விமானப் பயணத்தின் அதிகரித்துவரும் கேள்விகளைப் பூர்த்தி செய்வதற்கும் ஒட்டுமொத்த பயணிகள் அனுபவத்தை மேம்படுத்துவதற்கும் பிஜன இன் உட்கட்டமைப்பை வலுப்படுத்துவதற்கான AASL இன் தொடர்ச்சியான அர்ப்பணிப்பை இந்தத் தந்திரோபாய முன்னெடுப்பு கோடிட்டுக் காட்டுகிறது.

2022 டிசம்பர் மாதத்தில், முனையம் 2 கருத்திட்டம் நிறுத்தப்பட்டதைத் தொடர்ந்து, நிறுத்தப்பட்ட பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலைய அபிவிருத்திக் கருத்திட்டத்தின் பிஜனமபி கட்டம் 2 இற்கான அடிக் கட்டமைப்பு வேலைகளைப் பூர்த்திசெய்ய 2024 ஏப்பிரல் 8 ஆம் திகதியன்று AASL தீர்க்கமான நடவடிக்கை எடுத்தது. முன்னைய ஒப்பந்தக்காரர் விட்டுச்சென்ற பகுதியளவு பூர்த்திசெய்யப்பட்ட அடிக் கட்டமைப்புப் வேலைகளைப் பூர்த்திசெய்ய ஒரு முழுமையான தந்திரோபாயத் திட்டம் வகுக்கப்பட்டது. மீதமுள்ள 68 நிலத்தாண்களை நிறுவுதல், பிரதான முனையக் கட்டத்தில் (எம்ஃபி) நிலத்தாண் முகப்புகள் மற்றும் நிலக்கீழ் தூண்கள், அதேபோன்று இறங்குதுறை 2 மற்றும் இறங்குதுறை 3 என்பவற்றை நிர்மாணித்தல், அத்துடன் இறங்குதுறை 2 மற்றும் 3 என்பவற்றில் நிலக்கீழ் பயன்பாட்டு சுரங்கப்பாதையின் பகுதியளவு நிறைவு ஆகியவற்றை இந்தத் திட்டம் உள்ளடக்குகின்றது. AASL இனால் வழங்கப்படும் நிதியிட்டத்துடனும் இணைக்கப்பட்ட ஜப்பானிய விமான நிலைய ஆலோசகர்கள் நிறுவனம் மற்றும் நிப்பான் கோயி கோ. நிறுவனம் ஆகியவற்றின் மதியுரைக் கூட்டு முயற்சியால் முகாமிக்கப்படும் தொழில்நுட்ப மேற்பார்வையுடனும் உள்ளாட்டு நிர்மாண ஒப்பந்தக்காரர் ஒருவருக்கு இந்தப் பணிகள் வழங்கப்பட்டன.

மேலும், இந்தப் பணிகளின் நிறைவேற்றத்திற்காகவும் அதேபோன்று ஐயகா கடனின் கீழ் மதியுரைச் சேவைகளின் செலவுகளின் மீள்செலுத்துகைக்காகவும் ஜப்பான் சர்வதேச ஒத்துழைப்பு

முகவராண்மையிடமிருந்து ஐயங்கா உடன்பாட்டை AASL பெற்றது. இந்த அடிக்கட்டமைப்பு வேலைகளை நிறைவுசெய்வதன் மூலம் உருக்கு வலுவூட்டல் கம்பிகள் சிதைவடையும் சிக்கல்களைத் தீர்ப்பதற்கும், ஆழமான அகழ்வுகளுடன் தொடர்புடைய இடர்களைத் தணிப்பதற்கும், அத்துடன் மீதமுள்ள கருத்திட்ட நோக்கெல்லைக்காக ஒரு புதிய ஒப்பந்தக்காரர் திரட்டப்படும் போது நேரம் மற்றும் செலவுகள் இரண்டையும் குறைப்பதற்கும் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இறுதியில், இந்த தந்திரோபாய நடவடிக்கையானது பிஜிஎஃப் கட்டம் 2 இன் மிகவும் வினைத்திறமான மற்றும் சீரான தொடர்ச்சியை உறுதிப்படுத்தி காப்புறுதியில் குறிப்பிடத்தக்க செலவு சேமிப்பிற்கு பங்களிப்புச் செய்யும்.

அடுத்த தலைமுறைக்கு விமான நடவடிக்கைகளை தயார்படுத்தல்

2025 ஆம் ஆண்டின் நடுப்பகுதியில் சேவையில் நுழைய அட்டவணைப்படுத்தப்பட்டுள்ள B777-9 விமானத்தின் நடவடிக்கைகளில் கவனத்தைக் குவித்து, எள்ளெஸ்ஆனது 2024 ஏப்பிரல் மாதத்தில் போயிங் கம்பனியுடன் இணைந்து பிஜிடி இல் தொழில்நுட்ப விழிப்புணர்வு அமர்வுகளை நடாத்தியது. B777-9 (பயணிகள்) விமானம் தற்போது விமான சோதனைகளுக்கு உட்பட்டு வருகின்றது, அத்துடன் போயிங் விமான நிலைய செயற்பாட்டு பொறியியலில் விமான நிலைய செயற்பாடுகளின் முன்னணிப் பொறியியலாளர் திரு. ரிச்சர்ட் வைஸ்விலா தலைமையிலான அமர்வானது இந்த மேம்பட்ட விமானத்தின் செயற்பாட்டுக் கரிசனைகள் குறித்த அத்தியாவசிய நுண்ணறிவுகளை வழங்கியது. விமான நிலையத்தின் உட்கட்டமைப்பு மற்றும் செயற்பாட்டுக் குழுக்கள் இரண்டுமே விமான நடவடிக்கைகளில் அண்மைக்கால முன்னேற்றங்களுக்கு இடவசதியளிப்பதற்கு முழுமையாகத் தயாராக இருப்பதை உறுதிசெய்து, அதன் மூலம் BIA இல் ஒட்டுமொத்த பயணிகள் அனுபவத்தையும் செயற்பாட்டு வினைத்திறனையும் மேம்படுத்தி, பரிணாமடைந்துவரும் விமான தொழில்நுட்பங்களை முன்னோக்கி வைத்திருப்பதில் எள்ளெஸ் இன் முன்முனைப்பு அனுகுமுறையை இந்த முன்னெடுப்பு கோடிட்டுக் காட்டுகிறது.

பயணிகளின் சௌகரியத்தை மேம்படுத்தல்

2024 நவம்பர் மாதத்தில், எள்ளெஸ் ஆனது 8 இளைப்பாறும் இடங்களில் அண்ணளவாக 2,650 சதுர மீற்றர் தரைப் பரப்பளவை உள்ளடக்கி, கட்டுநாயக்க, BIA இல் இறங்குதுறை (தூண்) வாசல் இளைப்பாறும் இடங்களில் தரை கம்பளங்களை மற்றும் பணியை முன்னெடுத்தது. இந்த தரமுயர்த்தலானது, பயணிகளுக்கு மிகவும் வரவேற்கத்தக்க மற்றும் சௌகரியமான குழுவை உருவாக்கி, வாசல் இளைப்பாறும் இடங்களுக்கு (ஒய்வறை) புத்துணர்ச்சியூட்டும், நவீன அழகியலை வழங்குவதன் மூலம் பயணிகளின் அனுபவத்தை மேம்படுத்துவதை இலக்காகக் கொண்டுள்ளது. BIA என்பது ஒரு அதிநவீன, பயணிகள் நுட்புறவுமிக்க மையமாக இருப்பதை உறுதிப்படுத்தி, விமான நிலைய வசதிகளை தொடர்ந்து மேம்படுத்துவதற்கான எள்ளெஸ் இன் தொடர்ச்சியான முயற்சிகளின் ஒரு பகுதியாக புதிய கம்பளங்களை நிறுவுதல் உள்ளது.

2024 ஓகஸ்ட் மாதத்தின் போது, எள்ளெஸ் ஆனது அண்ணளவாக 245 சதுர மீற்றர் பரப்பளவை உள்ளடக்கி கட்டுநாயக்க BIA இலுள்ள முனையம் மற்றும் இறங்குதுறை கட்டடங்களுக்குள் தற்போதுள்ள ஆறு கழிப்பறைகளின் புனரமைப்பை நிறைவுசெய்தது. விமான நிலைய செயற்பாடுகள் இடையூறின்றி தொடர்ந்ததை உறுதிப்படுத்திய அதேவேளையில், கழிப்பறைகளின் முழுமையான புனரமைப்பை இப்பணியின் நோக்கெல்லை உள்ளடக்கியது. மிகவும் இனிமையான மற்றும் சௌகரியமான சூழலை உருவாக்குவதன் மூலம் ஒட்டுமொத்த பயணிகளின் அனுபவத்தை மேம்படுத்துவதே இந்தக் கருத்திட்டத்தின் நோக்கமாகவிருந்தது. தரமுயர்த்தப்பட்ட கழிப்பறைகளானவை முனையத்தின் அழகியல் தோற்றத்தை மேம்படுத்துவது மட்டுமல்லாமல், விமான நிலையத்தின் பயணிகளுக்கு உயர்தர வசதிகளை வழங்குவதற்கான அதன் கட்டப்பாட்டிற்கு மேலும் பங்களிப்புச் செய்யும் ஆற்றலையும் அதிகரிக்கின்றன.

2024 நவம்பர் மாதத்தின் போது, ஜப்பான் அரசாங்கமானது நடைபெறுவரும் எல்லை சுகாதாரக் கருத்திட்டத்தின் ஒரு பகுதியாக, முழுமையாக தயார்படுத்தப்பட்ட இரண்டு மருத்துவ ஊர்தி களை BIA இற்கு நன்கொடையாக வழங்கியது. இந்த மருத்துவ ஊர்தி கள் ஒவ்வொன்றும் அண்ணளவாக

100,000 ஐ.அ.டொலர் மதிப்புடையவை. சர்வதேச சுகாதார ஒழுங்குவிதிகளுக்கு (2005) இணங்க BIA இல் மேம்பட்ட அவசரகால் சுகாதார தயார்நிலையை உறுதிசெய்து, இருதய கண்காணிப்புக் கருவிகள்கள், ஒட்சிசன் வழங்கல் முறைமைகள் மற்றும் உயிர் ஆதரவுக் கருவிகள் உள்ளிட்ட மேம்பட்ட மருத்துவ உபகரணங்களுடன் இந்த மருத்துவ ஊர்தி கள் தயார்படுத்தப்பட்டுள்ளன. மேல்திமாக, பொது சுகாதார ஆலோசனைகள் மற்றும் விமான விவரங்கள் போன்ற முக்கியமான தகவல்களைக் காண்பிப்பதன் மூலம் பயணிகளின் அனுபவத்தை மேம்படுத்த வழவமைக்கப்பட்ட இருபது மையப்படுத்தப்பட்ட கட்டுப்பாட்டுடன் வழவமைக்கப்பட்ட இருபது திரைகளைக் கொண்ட ஒரு ஆயத்த எண்முறை பெயர்பலகை முறைமையை இந்நன்கொடை உள்ளடக்கியது. சர்வதேச குடியகல்வு நிறுவனம் (IOM) ஆதரிக்கும் இந்தக் கருத்திட்டமானது, பிஜிடி இல் பயணிகள் மற்றும் பணியாட்களுக்கு சுகாதார மீண்டெழும் ஆற்றலை மேம்படுத்துவதற்கும் பாதுகாப்பான மற்றும் வினைத்திறமான சூழலை உறுதி செய்வதற்கும் ஜப்பானின் தொடர்ச்சியான அர்ப்பணிப்பை எடுத்துக்காட்டுகிறது.



ஜப்பான் அரசாங்கத்தால் வழங்கப்பட்ட இரண்டு ஆம்புலன்ஸ்கள் நன்கொடை

சுற்றுலாத்துறையிலான வளர்ச்சியுடன் விமான நிறுவன செயற்பாடுகளில் மைல்கற்கள்



கேத்தே பசிபிக் விமானச் சேவைகள் மீண்டும் தொடங்குதல்

2024 பெப்ரவரி 1 ஆம் திகதியன்று, எள்ளெஸ் ஆனது அட்டவணைப்படுத்தப்பட்ட பயணிகள் விமான நடவடிக்கைகளின் மீள ஆரம்பிப்புடன் கேதே பசிபிக் ஏர்வேஸ் நிறுவனத்தின் இலங்கைக்கான மீள்வருகையை பெருமையுடன் வரவேற்றது. உலகளாவிய விமானப் பயணத்தை மீட்டுப்பதில் ஒரு குறிப்பிடத்தக்க மைல்கல்லை அடையாளப்படுத்தி, தொடக்க விமானமான CX 611 விமானமானது எயர்பஸ் 330-300 விமானத்தில் BIA வந்தடைந்தது. இந்த நிகழ்வைக் கொண்டாடுவதற்கு, தொடக்க விமானத்திலிருந்து 220 பயணிகள்

இலங்கை சுற்றுலா நிறுவனத்தால் ஒழுங்குசெய்யப்பட்ட கலாசார நடன நிகழ்ச்சியுடன் அன்புடன் வரவேற்கப்பட்டனர், இது வருகைக்கு ஒரு சிறப்புச் சேர்த்தது. கதே பசுபிக் ஏர்வேஸ் நிறுவனம் தற்போது இலங்கையை சுமார் 80 சேரிடங்களைக் கொண்ட உலகளாவிய அதன் வலையமைப்பின் மீண்டும் இணைக்கின்ற படியால், சௌகரியம் மற்றும் பாதுகாப்பு இரண்டையும் பூர்த்தி செய்யும் BIA இல் உத்தமமான பயணிகள் குழுவை உறுதிசெய்து, சர்வதேச விமானப் பயணத்தின் வளர்ச்சி மற்றும் புதுப்பித்தலை ஆதரிப்பதில் என்னென்ன பெருமை கொள்கிறது. அத்தகைய மதிப்புமிக்க விமான சேவைகளை மீள ஆரம்பித்தலானது இலங்கையின் விமானப் போக்குவரத்து சுற்றுச்சூழல் முறைமைக்குள் பயணிகள் அனுபவங்களின் தரத்தைப் பராமரிப்பதற்கும் மேம்படுத்துவதற்குமான என்னென்ன இன் கட்டப்பாட்டை பிரதிபலிக்கிறது.

ஐக்கிய அரபு இராச்சியத்தின் தேசிய விமான நிறுவனமான எடிஹட் ஏர்வேஸ் நிறுவனமானது 2024 மே 1 ஆம் திகதியிலிருந்து அமுலாகும் வண்ணம் விமானப் பறப்பு விதங்களை அதிகரித்து கொழும்புக்கான அதன் சேவையை விரிவுபடுத்தியது. முன்னர் வாராந்தம் பத்து விமானங்களை இயக்கிய இவ்விமான நிறுவனமானது மே மாதம் தொடங்கி இதை வாரத்திற்கு பதின்மூன்று விமானங்களாக உயர்த்தி, 2024 யூன் 15 ஆம் திகதியளவில் வாரத்திற்கு இருபது விமானங்களாக மேலும் அதிகரிக்கும். இந்த நடவடிக்கையானது இலங்கையின் சுற்றுலாத் துறைக்கு ஒரு குறிப்பிடத்தக்க ஊக்குவிப்பாக இருப்பதுடன் மத்திய கிழக்கு மற்றும் உலகெங்கிலுமுள்ள பிற முக்கிய சேரிடங்களுக்குமான இணைப்பை மேம்படுத்துகிறது. இந்த விரிவாக்கமானது, எடிஹட் ஏர்வேஸ் நிறுவனத்தின் உலகளாவிய தடத்தை அதிகரிக்கவும், அபுதாபியிலுள்ள அதன் கேந்திர மையத்திற்கான சீரான இணைப்புகளுடன் பயணிகளுக்கு கூடுதல் நெகிழ்வான பயணத் தெரிவுகளை வழங்குவதற்குமான அதன் பரந்துபட்ட தந்திரோபாயத்தின் ஒரு பகுதியாகும். சௌகரியம், அணுகல் மற்றும் BIA இல் பெளதிகச் சேவைச்சூழலை உத்தமமாக்குவதற்கும் சிறப்பான பயணிகள் அனுபவத்தை உருவாக்குவதற்குமான AASL இன் தொடர்ச்சியான முயற்சிகளுடன் ஒத்திசைக்கின்ற சீரான பயணச் சூழல் என்பவற்றை உறுதிப்படுத்துவதன் மூலம் பயணிகளின் அனுபவத்தை மேம்படுத்துவதற்கான கட்டப்பாட்டை இந்த அபிவிருத்தி கோடிட்டுக் காட்டுகிறது.

துருக்கி ஏர்வேஸ் நிறுவனமானது இஸ்தான்புல் மற்றும் கொழும்பு ஆகியவற்றுக்கிடையே அதன் விமானங்களின் பறப்புவிதங்களை அதிகரித்து அதன் விமான நடவடிக்கைகளில் குறிப்பிடத்தக்க முன்னேற்றத்தை அறிவித்துள்ளது. 2024 மே 14 ஆம் திகதியில் ஆரம்பித்து, இந்த விமான நிறுவனமானது இந்த இரண்டு முக்கிய இடங்களுக்குமிடையில் பயணிக்கும்போது பயணிகளுக்கு இன்னும் அதிக நெகிழ்வுத்தன்மையையும் சௌகரியத்தையும் வழங்கி, ஆறாவது வாராந்த விமானத்தைச் சேர்க்கும். இந்த அதிகரிப்பானது, இஸ்தான்புல் மற்றும் அதற்கு அப்பால் உத்தமமான இணைப்பை வழங்கும் அதே வேளையில், இலங்கைக்கு விமானப் பயணத்திற்கான அதிகரித்து வரும் கேள்வியைப் பூர்த்தி செய்வதற்கான துருக்கி ஏர்வேஸ் நிறுவனத்தின் தொடர்ச்சியான கட்டப்பாட்டை பிரதிபலிக்கிறது. அதன் சிறப்பான சேவை தரத்திற்கு பெயர்பெற்ற துருக்கி ஏர்வேஸ் நிறுவனமானது அதன் வணிக வகுப்பில் முழு தட்டையான படுக்கை இருக்கைகளுடனும் அதன் அகன்ற உடற்பாகம் கொண்ட விமானத்தில் அனைத்து பயணிகளுக்கும் சிறந்த சமையல் சலுகைகளுடனும் உயர்தர பயண அனுபவத்தை தொடர்ந்து வழங்கி வருகிறது. மாலேயில் நிறுத்தமிடத்துடன் 10 வருட செயற்பாடுகளின் பின்னர், 2023 ஒக்டோபர் 30 ஆம் திகதியன்று இஸ்தான்புல்லிலிருந்து கொழும்புக்கு நேரடி விமானங்களைத் தொடங்கியதிலிருந்து, விமான நிறுவனமானது இணைப்பை வலுப்படுத்துவதிலும் பயணிகள் அனுபவங்களை மேம்படுத்துவதிலும் முன்னேற்றம் கண்டுள்ளது. பரிணாமமடைந்துவரும் உலகளாவிய வலையமைப்பை ஆதரிப்பதன் மூலமும், சர்வதேச பயணிகளுக்கு சீரான மற்றும் சௌகரியமான குழுவை உறுதிப்படுத்துவதன் மூலமும் BIA இல் பெளதிகச் சேவைச்சூழலை உத்தமமாக்கும் என்னென்ன இன் குறிக்கோளுடன் இந்த தந்திரோபாய வளர்ச்சி ஒத்திசைக்கிறது.

தாய்லாந்தின் கொடி விமான நிறுவனமான தாய் ஏர்வேஸ் நிறுவனமானது இலங்கையின் சுற்றுலாத் துறைக்கு குறிப்பிடத்தக்க

மேம்பாட்டை அடையாளப்படுத்தி பாங்கொக் மற்றும் கொழும்பு இடையே நாளாந்த விமான சேவைகளை மீள ஆரம்பித்துள்ளது. முதலாவது விமானம் 2024 ஏப்பிரல் 1 ஆம் திகதியன்று BIA வை வந்தடைந்தது, அத்துடன் இலங்கை தேயிலை சபையால் அனுசரணையளிக்கப்பட்ட பரிகப் பொதிகளுடனும் இலங்கை சுற்றுலா நிறுவனத்தால் ஒழுங்குசெய்யப்பட்ட பாரம்பரிய கண்டிய நடன நிகழ்ச்சியுடன் பயணிகள் அன்புடன் வரவேற்கப்பட்டனர். இவ்விரு நாடுகளுக்கும் இடையிலான இணைப்பை மேம்படுத்தி, தாய் ஏர்வேஸ் நிறுவனம் மற்றும் இலங்கையின் விமானப் போக்குவரத்துத் துறை இரண்டிற்குமான ஒரு முக்கிய மைல்கல்லை இது குறிக்கிறது. உலகத்தரம் வாய்ந்த சேவையை உள்ளடக்கிய உயர்தர பயண அனுபவத்தை தாய் ஏர்வேஸ் நிறுவனம் வழங்குவதுடன், பாங்கொக்கிலிருந்து 28 நாடுகளில் 60 இற்கும் மேற்பட்ட நகரங்களுக்கு பயணிகள் சீரான அணுகலை அனுபவிப்பார்கள்.

மாலைதீவின் கொடி விமான நிறுவனமான மாலத்தீவு ஏர்லைன்ஸ் நிறுவனமானது 2024 ஏப்ரல் 25 ஆம் திகதியன்று மாலே மற்றும் இலங்கையின் கொழும்பு ஆகியவற்றுக்கிடையே அதன் புதிய விமானப் பாதையைத் தொடங்கியது. இந்த விமான நிறுவனமானது ஓய்வு மற்றும் வணிகப் பயணிகளுக்கு அதிக நெகிழ்வுத்தன்மையை வழங்கி, ஒவ்வொரு வியாழன் மற்றும் சனிக்கிழமைகளிலும் புறப்படும், இரு வாராந்த விமானங்களை இப்போது இயக்குகிறது. 138 பயணிகளை ஏற்றிய தொடக்க விமானமானது இலங்கை சுற்றுலா நிறுவனத்தால் ஒழுங்குசெய்யப்பட்ட பாரம்பரிய வடிவம், நிகழ்ச்சியுடனும் பயணிகளுக்கான இலவச தேயிலைப் பரிசுப் பொதிகளுடனும் பீஜு இல் அன்புடன் வரவேற்கப்பட்டது. BIA இல் வளர்ந்துவரும் சர்வதேச விமான நிறுவனங்களின் வலையமைப்பில் இந்த சேர்க்கையானது இலங்கைக்கு வருகைதருவோருக்கு கூடுதல் பயணத் தெரிவுகளையும் வரவேற்கத்தக்க குழந்தைகளையும் வழங்குவதன் மூலம் பயணிகளை அனுபவத்தை மேம்படுத்துவதற்கான விமான நிலையத்தின் கட்டப்பாட்டை எடுத்துக்காட்டுகிறது. மாலத்தீவு ஏர்லைன்ஸ் நிறுவனத்தின் சேவை விரிவாக்கம் மூலம் இலங்கைக்கும் மாலைதீவுக்கும் இடையே வசதியான இணைப்புகளை வழங்கி, சுற்றுலாத் துறையை மேலும் வலுப்படுத்துவதற்கு எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

கொவிட்-19 உலகளாவிய தொற்றுநோய் மற்றும் பொருளாதாரப் பின்னடைவுச் சவால்களைத் தொடர்ந்து வலுவான மீட்சியை அடையாளப்படுத்தி, 2024 யூன் 29 ஆம் திகதியன்று இலங்கையின் சுற்றுலாத் துறையானது அதன் ஒரு மில்லியனாவது சுற்றுலாப் பயணியின் வருகையுடன் ஒரு குறிப்பிடத்தக்க மைல்கல்லை எட்டியது. விரும்பி நாடப்படும் ஒரு பயண இடமாக நாட்டின் மீள் எழுச்சியை அடையாளப்படுத்தி, AASL உடன் இணைந்து இலங்கை சுற்றுலா ஊக்குவிப்புப் பணியகமானது BIA இல் இந்தச் சாதனையைக் கொண்டாடியது. அதன் வசீகரிக்கும் தலைத்தோற்றங்கள், செழிப்பான கலாசார பாரம்பரியம் மற்றும் அன்பான விருந்தோம்பல் ஆகியவற்றால், இலங்கை உலகம் முழுவதிலுமிருந்து பயணிகளை தொடர்ந்து ஈர்க்கிறது. இந்த மைல்கல்லானது தீவின் வளர்ந்துவரும் ஈர்ப்பை எடுத்துக்காட்டுவது மட்டுமல்லாமல், இலங்கைக்கு வரும் அனைத்து பயணிகளுக்கும் வரவேற்கத்தக்க மற்றும் சீரான குழுவை உறுதிசெய்து, ஒரு சிறப்பான பயண அனுபவத்தை வழங்குவதற்கான என்னென்ன இன் கட்டப்பாட்டை கோடிட்டும் காட்டுகிறது.

ஏர் இந்தியா நிறுவனமானது இலங்கைக்கு போயிங் 787 டிரீம்லைநர் விமானத்தை அறிமுகப்படுத்தியதன் மூலம் இலங்கையிலிருந்து இந்தியாவிற்கு இந்த விமானத்தை இயக்கும் முதலாவது விமான நிறுவனமாக மாறி 2024 யூலை 1 ஆம் திகதியன்று குறிப்பிடத்தக்க மைல்கல்லை எட்டியது. இந்த புதிய சேவையின் முக்கியத்துவத்தை எடுத்துக்காட்டும் வகையில், தொடக்க விமானத்திற்கு BIA இல் வைபவ ரீதியான நர் வணக்கமுறை சலுகைப்பட்டது. ஏர் இந்தியா நிறுவனமானது பயணிகளுக்கு அதிக நெகிழ்வுத்தன்மையையும் மேம்பட்ட சௌகரியத்தையும் வழங்கி, இப்போது கொழும்பு-சென்னை வழித்தடத்தில் வாராந்தம் 10 விமானங்களையும், கொழும்பு-டெல்லி வழித்தடத்தில் வாராந்தம் 7 விமானங்களையும் இயக்குகிறது. டிரீம்லைநர் இன் அறிமுகமானது பயணிகளுக்கு உயர்தர பயண அனுபவத்தை வழங்குகிறது, அதன் நவீன அம்சங்கள் மற்றும் மேம்பட்ட வினைத்திறனுக்கு நன்றி. BIA இல் உயர்தர சேவைகளை வசதிப்படுத்துவதற்கான அதன் கட்டப்பாட்டை மீள உறுதிப்படுத்தி,

செழிப்புக்கான அடித்தளம் 41

AASL ஆனது இந்தப் பெறுமதியான சேர்ப்பனவிற்காக ஏர் இந்தியா நிறுவனத்தை வாழ்த்துகிறது. இலங்கையில் ஏர் இந்தியா நிறுவனத்திற்கான நியமிக்கப்பட்ட பொது விற்பனை முகவராக (GSA), ஹேலீஸ் பிஎல்சி நிறுவனமானது இந்தப் புதிய அபிவிருத்தியை ஆதரிப்பதிலும் இலங்கைக்கும் இந்தியாவிற்கும் இடையிலான இணைப்பை வலுப்படுத்துவதிலும் முக்கிய வகிபாகத்தை ஆற்றுகின்றது.



எடெல்வேஸ் ஏருக்கு உளமர்ந்த வரவேற்பு

2024 நவம்பர் 1 ஆம் திகதியன்று, எடெல்வேஸ் ஏர் நிறுவனமானது சுற்றுலாத்துறை மற்றும் இணைப்பு இரண்டிற்குமே குறிப்பிடத்தக்க ஊக்கத்தை அளித்து, இலங்கைக்கு அதன் அட்டவணைப்படுத்தப்பட்ட பருவகால விமான நடவடிக்கைகளை மீள ஆரம்பித்தது. 221 பயணிகளை ஏற்றிய தொடக்க விமானம், எள்ளெஸ் ஆல் பீஜுஇல் நீர் வணக்கத்துடன் வைப்ப ரீதியாக வரவேற்கப்பட்டது. சுவீஸ் இன்ட்ரேஷனல் ஏர்லைன்ஸ் நிறுவனத்தின் முழு உடமையான துணை நிறுவனமாகவும் லுஃப்தான்சா குழுமத்தின் ஒரு பகுதியாகவும், எடெல்வேஸ் ஏர் நிறுவனமானது வணிகம், உயர்தர சிக்கனம் மற்றும் சிக்கனம் ஆகிய வகுப்புகளில் 314 இருக்கைகளுடன் அதன் A340-300 விமானத்தைக் கொண்டு விமான அனுபவத்தை வழங்குகிறது. இந்த விமான நிறுவனத்தின் மீள்வருகையானது சுவீஸ் இன்ட்ரேஷனல் ஏர்லைன்ஸ் நிறுவனத்திற்குடாக கிடைக்கத்தக்க எண்ணிறைந்த தொடர்ச்சியான இணைப்புகளுடன், ஐரோப்பாவிற்கும், வட அமெரிக்காவிற்கும் அதற்கு அப்பாலும் முக்கிய நுழைவாயிலாக உள்ள சூரிச்சிற்கு கொழும்பிலிருந்து வசதியான நேரடி இணைப்பை பயணிகளுக்கு வழங்குகிறது. 2024 ஒக்டோபர் 31 ஆம் திகதியிலிருந்து 2025 மே 9 ஆம் திகதிவரை செயற்பட்டு, நிறுவனத்தின் பருவகால சேவையானது ஐரோப்பாவின் மையப்பகுதிக்கு பயணிப்பதற்கு பயணிகளுக்கு கூடுதல் விருப்பத்தேர்வுகளை வழங்கி, இலங்கையின் உலகளாவிய இணைப்பை மேலும் மேம்படுத்துகிறது. இலங்கையின் விமானப் போக்குவரத்து மற்றும் சுற்றுலா துறைகளுக்கு அதன் தொடர்ச்சியான பங்களிப்பிற்காக சுவீஸ் இன்ட்ரேஷனல் ஏர்லைன்ஸ் நிறுவனத்திற்கு எள்ளெஸ் நன்றி தெரிவிப்பதுடன், இலங்கையில் லுஃப்தான்சா குழுமத்திற்கான பொது விற்பனை முகவரான (GSA) யுனைடெட் வென்ச்சர்ஸ்(பிரைவேட்) நிறுவனத்தின் ஆதரவைப் பாராட்டுகின்றது.

போலந்து நாட்டின் முன்னணி வாடகைக்கமர்த்தல் விமான நிறுவனமான என்ட ஏர் நிறுவனமானது 2024 ஒக்டோபர் 30 ஆம் திகதியன்று போலந்துக்கும் இலங்கைக்கும் இடையேயான வாடகைக்கமர்த்தல் விமான சேவை ஆரம்பிப்பதன் இலங்கைக்கான அதன் நடவடிக்கைகளை மீள ஆரம்பித்தது. தொடக்க விமானமானது கொண்டாட்டமிக்க நீர் வணக்கமுறையுடன் BIA இல் அன்புடன் வரவேற்கப்பட்டது. அதைத் தொடர்ந்து இலங்கையின் துடிப்பான கலாசார விருந்தோம்பலை பிரதிபலிக்கும் பாரம்பரிய கண்டிய நடன நிகழ்ச்சியும் நடைபெற்றது. இந்தப் புதிய இணைப்பானது போலந்திலிருந்து வரும் பயணிகளுக்கான பல்வேறு விருப்பத்தேர்வுகளை மேம்படுத்துவதுடன் சர்வதேச சுற்றுலாவிற்கு விரும்பி நாடப்படும் ஒரு பயண இடமாக இலங்கையின்

நிலையை வலுப்படுத்துகிறது. இந்த மீள் ஆரம்பிப்புடன், என்ட ஏர் நிறுவனமானது ஐரோப்பாவிற்கும் இலங்கைக்கும் இடையில் சுற்றுலாத்துறை வளர்ச்சிக்கும் பரந்துபட்ட விமான வலையமைப்பிற்கும் பங்களிக்கிறது. இலங்கைக்கு வருபவர்களுக்கு இணைப்பை மேம்படுத்தியும் சீரான பயணத்தை வழங்கியும், BIA ஐ வந்தடையும் அனைத்து பயணிகளுக்கும் சிறப்பான மற்றும் வரவேற்கத்தக்க பயண அனுபவத்தை உறுதிசெய்வதில் எள்ளெஸ் ஆனது தொடர்ந்து அர்ப்பணிப்புச் செய்கின்றது.

அசூர் ஏர் நிறுவனமானது 2024 நவம்பர் 6 ஆம் முதல் நேரடி விமானங்களுடன் இலங்கைக்கான அதன் பருவகால விமான நடவடிக்கைகளை மீள ஆரம்பித்தது. 332 பயணிகளை ஏற்றிய தொடக்க விமானம், இலங்கையின் வளமான கலாசார மரபுரிமையைப் பிரதிபலிக்கும் வகையில், கொண்டாட்ட நீர் வணக்கமுறை மற்றும் பாரம்பரிய கண்டிய நடன நிகழ்ச்சியுடன் BIA இல் அன்புடன் வரவேற்கப்பட்டது. இந்தப் பருவகாலத்தில், அசூர் ஏர் நிறுவனமானது ரஷ்யாவின் ஐந்து முக்கிய நகரங்களான வுஷ்கோவோ (VKO), டோல்மாச்சேவோ (OVBI), கிராஸ்கோவோ (KJA), சென். பீட்டர்ஸ்பேர்க் (LED) மற்றும் சோச்சி (AER) ஆகியவற்றிலிருந்து வாராந்தம் ஐந்து விமானங்களை வழங்கி, 336 இருக்கைக் கொள்ளளவுடன் கூடிய போயிங் 767-300 விமானத்தை இயக்குகிறது. சுமார் 40,000 ரஷ்ய சுற்றுலாப் பயணிகள் இலங்கைக்கு வருகைதரும் எதிர்பார்ப்புகளுடன், அசூர் ஏர் நிறுவனத்தின் மீள்வருகையானது நாட்டின் சுற்றுலா துறையை வலுப்படுத்துவதுடன் ரஷ்யாவுடனான இணைப்பை மேம்படுத்துகிறது. இலங்கைக்கு ஞாபகார்த்த விஜயத்திற்காக வருகைதரும் அனைத்து பயணிகளுக்கும் சிறப்பான பயண அனுபவத்தை உறுதிப்படுத்தி, BIA இல் வரவேற்கத்தக்க மற்றும் வினைத்திறமான சூழலை வழங்குவதில் AASL தொடர்ந்து அர்ப்பணிப்புச் செய்கின்றது.



என்டர் எயர் போக்குவரத்து மீண்டும் தொடங்குதல்

ஜெட்ஸ்டார் ஆசியா நிறுவனமானது அதன் ஏர்பஸ் A320 விமானத் தொகுதியைக் கொண்டு வாரத்திற்கு ஐந்து மீள்திரும்பல் விமானங்களை வழங்கி, 2024 நவம்பர் 21 ஆம் திகதியன்று சிங்கப்பூர் மற்றும் கொழும்பு இடையே அட்டவணைப்படுத்தப்பட்ட விமான நடவடிக்கைகளை ஆரம்பித்தது. 179 பயணிகளை ஏற்றிய தொடக்க விமானம், எள்ளெஸ் ஆல் ஒழுங்குசெய்யப்பட்ட நீர் வணக்கத்துடன் BIA இல் வைப்ப ரீதியாக வரவேற்கப்பட்டது. அதைத் தொடர்ந்து இலங்கை சுற்றுலா ஊக்குவிப்புப் பணியகத்தின் அனுசரணையுடன் பாரம்பரிய கண்டிய நடன நிகழ்ச்சி நடைபெற்றது. மேலதிகமாக, பயணிகள் வருகைதந்த தருணத்திலிருந்து அவர்களின் அனுபவத்தை மேம்படுத்தி, இலங்கை தேயிலை சபையால் அனுசரணையளிக்கப்பட்ட தேயிலைப் பரிசுப் பொதிகள் அவர்களுக்கு வழங்கப்பட்டன. இந்தப் புதிய பாதையானது, இலங்கையின் சுற்றுலா துறையின் தொடர்ச்சியான வளர்ச்சிக்கு பங்களிப்புச்செய்தும் அத்துடன் BIA இல் சீரான மற்றும் வரவேற்கத்தக்க சூழலுடன் பயணிகளுக்கு கூடுதல் பயண விருப்பத்தேர்வுகளை வழங்கியும், இலங்கைக்கும் சிங்கப்பூருக்கும் இடையிலான இணைப்பை வலுப்படுத்துகிறது.

சேவைப் பணியாட்குதியினர்

தொழில் நிபுணத்துவத்திற்குடாக செழிப்புறுவதற்கான அடித்தளம், பயிற்சிக்கூடான நிபுணத்துவம், மற்றும் வாடிக்கையாளர் ஈடுபாடு

2024 ஆம் ஆண்டில், தகவல் கருமபீடங்களிலிருந்து விமானத்தில் ஏறும் வாசல்கள் வரையான தொடர்பு மையங்களிலுள்ள அனைத்து ஊழியர்களும் மிகவுயர்ந்த தொழில் நிபுணத்துவ நியமங்களையும் சேவைத் தரத்தையும் கடைப்பிடிப்பதை உறுதிப்படுத்துவதற்கு AASL ஆனது அதன் முதலீட்டை பணியாளர் பயிற்சியிலும் அபிவிருத்தியிலும் தொடர்ந்துள்ளது.

AASL பணியாளர்களானோர் வாடிக்கையாளர் சேவை முகங்கொடுப்பின் ஒரு முக்கிய பகுதியாக உள்ளதுடன் அநேகமாக எமது நிறுவனத்தின் அம்சமாகவும் உள்ளனர். வாடிக்கையாளர் சேவையின் அவர்களின் ஆற்றல்களை மேம்படுத்துவதற்காக, தொடர்பாடல் திறன்கள், உணர்வுசார் நுண்ணறிவு மற்றும் பிரச்சினை தீர்த்தல் ஆகியவற்றில் கவனம் செலுத்தி மேம்பட்ட பயிற்சி நிகழ்ச்சித்திட்டங்களை நாம் அறிமுகப்படுத்தினோம். வினைத்திறன் மற்றும் புரிந்துணர்வுடன் தனித்துவமான பயணிகளின் தேவைகளை நிவர்த்திசெய்து, அதிகரித்துவரும் பல்வகைப்பட்ட வாடிக்கையாளர் அடித்தளத்தின் கலப்புத்தன்மைகளை முகாமிப்பதற்கு எமது சேவை அணியினர் நன்கு தயார்படுத்தப்பட்டுள்ளனர்.

மேலதிகமாக, எமது பணியாளர்களால் மிகச்சிறந்த சேவையை சாத்தியப்படுத்தக்கூடியவாறு வழங்க முடியும் என்பதை உறுதிப்படுத்துவதற்கென வடிவமைக்கப்பட்ட ஆரோக்கிய நிகழ்ச்சித்திட்டங்களை அறிமுகப்படுத்தியதன் மூலம், 2024 ஆம் ஆண்டில் பணியாளர்களின் ஆரோக்கியத்தில் AASL கவனக்குவிப்பு வலுப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. ஊழியர் திருப்தியானது நேர்மறையான வாடிக்கையாளர் தொடர்புகளுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளது, அத்துடன் மகிழ்ச்சியான, ஈடுபாடுள்ள பணியாளர்கள் சிறந்த சேவை அனுபவங்களை வழங்குவதில் முக்கியமானவர்கள் என்று நாம் நம்புகிறோம்.

2024 ஆம் ஆண்டு ஆண்டறிக்கையின் மனிதவள மீளாய்வுப் பிரிவில், AASL ஆனது தொழில் நிபுணத்துவம் மற்றும் சேவை சிறப்புத்தன்மைக்கான அதன் கட்டப்பாட்டின் முக்கிய கூறுகளாக பணியாளர் பயிற்சி மற்றும் ஊழியர் அங்கீகாரத்தில் அதன் தொடர்ச்சியான கவனக்குவிப்பை எடுத்துக்காட்டியது. ஒரு செயலாக்கமான விமான நிலைய சூழலில் உயர்தர சேவையை வழங்குவதற்குத் தேவையான திறன்கள் மற்றும் அறிவுடன் ஊழியர்களைத் தயார்படுத்தும் முழுமையான பயிற்சி நிகழ்ச்சித்திட்டங்களின் முக்கியத்துவத்தை AASL வலியுறுத்துகிறது. பணியாளர்களின் நிபுணத்துவத்தை மேம்படுத்துவதற்கும் அவர்கள் சர்வதேச நியமங்களைப் பூர்த்திசெய்வதை உறுதிப்படுத்துவதற்கும் இந்த நிகழ்ச்சித்திட்டங்கள் வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளன. பயிற்சிக்கு மேலதிகமாக, ஊக்குவிப்பு மற்றும் அர்ப்பணிப்புக் கலாசாரத்தைப் பேணி்காத்து, சிறந்த செயல்நிறை அடையாளங்காண்பதற்கு ஒரு வலுவான ஊழியர் வெகுமதி முறைமையையும் AASL அமுல்படுத்தியுள்ளது. தொடர்ச்சியான அபிவிருத்தி மற்றும் அங்கீகாரத்தின் மீதான இந்த இரட்டை கவனக்குவிப்பானது ஊழியர் ஈடுபாட்டை மேம்படுத்துவதோடு மட்டுமல்லாமல், AASL அதன் பயணிகள் மற்றும் அக்கறைதாரர்களுக்கு வழங்கப் பாடுபடும் உயர்ந்த சேவை நிலைகளுக்கும் நேரடியாக பங்களிக்கிறது.

முழுமையான பயிற்சிக்கூடாக முன்னணி சிறப்புத்தன்மையை மேம்படுத்துதல்

இலக்கு வைக்கப்பட்ட முன்னணிப் பயிற்சி நிகழ்ச்சித் திட்டங்களின் அமுலாக்கத்திற்குடாக வாடிக்கையாளர் சேவைத் தரத்தின் மேம்பாட்டைச் செயற்படுத்துவதில் AASL முக்கிய வகிபாகத்தை ஆற்றியுள்ளது. பயணிகளை தொழில் நிபுணத்துவ மற்றும் வினைத்திறனான முறையில் ஈடுபடுத்துவதற்குத் தேவையான திறன்களுடன் பணியாளர்களை தயார்படுத்துவதற்காக இந்த நிகழ்ச்சித் திட்டங்கள் வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளன. பயனுறுதி வாய்ந்த தொடர்பாடல், சீர்படுத்தல் மற்றும் நெறிமுறை, வாடிக்கையாளர் சேவை மற்றும் முதலுதவி ஆகியவை முக்கிய கவனம் செலுத்தும் துறைகளில் அடங்கும். பயனுறுதி

வாய்ந்த தொடர்பாடல் பயிற்சிக்கூடாக, தகவல்களை தெளிவாக தெரிவிக்கவும், விசாரணைகளை நம்பிக்கையுடன் முகாமிக்கவும், குழப்பங்களை தொழில் ரீதியாகவும் புரிந்துணர்வுடனும் தீர்க்கவும் முன்னணி பணியாளர்களுக்கு வலுவூட்டப்படுகிறது. பணியாளர் உறுப்பினர்களானோர் அணுகக்கூடிய மற்றும் மெருகூட்டப்பட்ட மதிப்பை பேணிக்காத்து, என்னென்ன இன் வியாபாரச்சின்னத்தின் விழுமியங்களுடன் ஒத்திசைவாக தம்மைத்தாமே முன்னிறுத்துவதை சீர்படுத்தல் மற்றும் நெறிமுறை அமர்வுகள் உறுதிசெய்கின்றன. அனைத்து தொடர்பு மையங்களிலும் பயணிகளுடன் சீரான தொடர்புகளை உறுதிசெய்து, பணியாளர்களின் எதிர்வினை, பொறுமை மற்றும் சிக்கல் தீர்க்கும் திறன்களை வாடிக்கையாளர் சேவைப் பயிற்சி மேம்படுத்துகிறது. மேலும், பயணிகளின் பாதுகாப்பு மற்றும் ஆரோக்கியத்தை உறுதிசெய்து, விரைவான மற்றும் திறமையான எதிர்வினைகளுடன் மருத்துவ அவசரநிலைகளைக் கையாள்வதற்கு முதலுதவி பயிற்சி பணியாளர்களைத் தயார்படுத்துகின்றது. ஒட்டுமொத்தமாக, இந்த பயிற்சி முன்னெடுப்புகளானவை, வாடிக்கையாளர் திருப்தி மற்றும் செயற்பாட்டு சிறப்புத்தன்மைக்கான என்னென்ன இன் கட்டப்பாட்டை வலுப்படுத்தி, பணியாளர் தொழில் நிபுணத்துவத்தை மேம்படுத்துவதுடன் பயணிகளுக்கு ஒரு நேர்மறையான மற்றும் மறக்கமுடியாத அனுபவத்தை உருவாக்குகின்றன.



முன்னணி பயிற்சி திட்டத்தை செயல்படுத்துதல்

விமான நிலைய மீட்பு நடவடிக்கைகளில் சேவை சிறப்புத்தன்மை

விமான நிலையத்தின் பாதுகாப்பு மற்றும் செயற்பாட்டு ஒருமைப்பாட்டை உறுதி செய்வதிலும், பயணிகள், உட்கட்டமைப்பு மற்றும் வசதிகளைப் பாதுகாப்பதிலும் விமான நிலைய மீட்புச் சேவைகள் முக்கிய வகிபாகம் ஆற்றுகின்றன. அவசரகால சூழ்நிலைகளுக்கு ஏற்ற தனித்துவமான திறனுடன் தயார்படுத்தப்பட்ட இந்த நிபுணத்துவக் குழுவானது விமான நிலைய பாதுகாப்பு நெறிமுறைகளின் முதுகெலும்பாக அமைகிறது. குறிப்பாக விமான விபத்துக்கள் அல்லது பிற எதிர்பாராத நிகழ்வுகளின் போது மீட்பு மற்றும் எதிர்வினையின் அனைத்து அம்சங்களையும் உள்ளடக்குவதற்காக அவசரகால முகாமைத்துவத்திற்கு அப்பால் இப்பொறுப்புகள் விரிவடைகின்றன. பாதுகாப்பான மற்றும் வினைத்திறனான செயற்பாட்டு சூழலைப் பராமரிப்பதில் உயர் பயிற்சிபெற்ற மீட்பு சேவைக் குழுவின் முக்கியத்துவத்தை AASL வலியுறுத்துகிறது. நிலையான தயார் நிலையைப் பராமரிப்பதில் குருவினரின் உறுதியான அர்ப்பணிப்பானது உடனடி நெருக்கடிகளை முகாமிப்பதில் அவர்களின் முக்கிய வகிபாகத்தை கோடிட்டுக்காட்டி கடுமையான எதிர்வினையாற்றும் நேர இலக்குகளை அடைய அவர்களை இயலுமைப்படுத்துகின்றது. முனையங்கள் மற்றும் துணை வசதிகளில் அவசரகால முறைமைகளை கவனமாக பராமரிப்பது உள்ளிட்ட அவர்களின் முன்கூட்டிய தடுப்பு முயற்சிகளானவை பாதுகாப்பிற்கான அவர்களின் அர்ப்பணிப்பை பிரதிபலிக்கின்றன. மேலதிகமாக, நீர் மீட்பு அலகின் ஒருங்கிணைப்பானது நீர் தொடர்பான சம்பவங்களுக்கான முழுமையான தமுவலை உறுதிசெய்து சேவைகளின் நோக்கெல்லையை விரிவுபடுத்துகிறது. சிறப்பான சேவைக்கூடாக, இக்குழுவினர் அவர்களின் உயிர்தாக்கும் பணியை நிறைவேற்றுவது மட்டுமல்லாமல், பயணிகள் மற்றும் விமான நிறுவனங்கள் இரண்டிற்கும் பாதுகாப்பான, நம்பகமான

செழிப்புக்கான அடித்தளம் 43

மையமாக விமான நிலையத்தின் நன்மதிப்பையும் மேம்படுத்துகிறது.

தொழில் நிபுணத்துவம், நிபுணத்துவம் மற்றும் வாடிக்கையாளர் ஈடுபாட்டின் மீது கவனம் செலுத்தி, சவாலான சூழ்நிலைகளை எதிர்கொண்டு தீர்வுபெற ஒரு வலுவான கட்டமைப்பு நிறுவப்பட்டுள்ளது. தீயணைப்பு ஒத்திசைவுகள், புகை அறை ஒத்திசைவுகள், எதிர்வினையாற்றும் நேரப் பயிற்சிகள் மற்றும் உபகரண ஒத்திசைவுகள் உள்ளிட்ட நாளாந்த பயிற்சி மற்றும் ஒத்திசைவுகள் என்பன குழுவினரின் தயார்நிலை மற்றும் எதிர்வினையாற்றும் வினைத்திறனை மேம்படுத்த வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளன. நியம இயக்க நடைமுறைகளுக்கு (SOPs) இணங்கியொழுதுகொண்ட சீரான செயற்பாடுகளையும் அவசரநிலைகளை தேவையற்ற தாமதங்களின்றி பயனுறுதி வாய்ந்த விதத்தில் கையாள்வதையும் உறுதிசெய்கிறது. வினைத்திறனை வள ஒதுக்கீடு மற்றும் நிகழ்நேர தீர்மானமெடுத்தல் என்பவற்றுக்கிடான முழுமையான முகாமைத்துவமானது முக்கியமான சூழ்நிலைகளைக் கையாள்வதற்கான குழுவின் ஆற்றலை மேலும் வலுப்படுத்துகிறது.

விமான நிலைய மீட்பு சேவைகளுக்கான எதிர்காலக் கண்ணோட்டமானது முக்கிய அமைவிடங்களில் செயற்பாட்டு ஆற்றல் மற்றும் பாதுகாப்புத் தழுவலை மேம்படுத்துவதில் கவனம் செலுத்துகிறது. 04 ஆவது முனையில் புதிதாக அங்கீகரிக்கப்பட்ட துணை நிலையத்துடன் தீயணைப்பு நிலையத்தை விரிவுபடுத்துவது, அவசரகால சூழ்நிலைகளில் எதிர்வினையாற்றல் நேரத்தையும் ஒட்டுமொத்த பயனுறுதிவாய்ந்த தன்மையையும் மேம்படுத்தும். மேலதிகமாக, அங்கீகாரத்தை எதிர்பார்த்திருக்கும் JIA மற்றும் BTIA இல் நிலையங்களை நிறுவுதலானது குழுவின் அடைவீச்சை விரிவாக்கி பிராந்திய விமான நிலையங்களில் பாதுகாப்பை அதிகரிக்கும். அட்டவணைப்படுத்தப்பட்ட அவசர பயிற்சிகளை நடாத்துதல், AASL பணியாளர்கள் மற்றும் வெளிவாரி அக்கறைதாரர்களுக்கான பயிற்சி மற்றும் விழிப்புணர்வு நிகழ்ச்சித்திட்டங்களை மேம்படுத்துதல் மற்றும் 18 ஆவது மைற்கல் நீரேரி மீட்பு அலகில் நீர் மீட்பு ஆற்றல்களைப் பேணுதல் ஆகியவை திட்டவட்டமான இலக்குகளில் அடங்கும்.

இலங்கை விமான நிலையம் மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து கல்வியகமானது (SLAAA), கல்வியகமாக மீள்வியாபாரப் பெயரிடப்பட்டதிலிருந்து அதன் முதலாவது சர்வதேச விமானப் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுப் பயிற்சிக் கற்கைநெறியைத் தொடங்கியது



SLAAA என மறுபெயரிடப்பட்ட பிறகு முதல் விமானப் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுப் பயிற்சி

2024 ஆம் ஆண்டு முழுவதும், SLAAA ஆனது உயர்தர, சர்வதேச அளவில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பயிற்சி நிகழ்ச்சித் திட்டங்களை வழங்குவதன் மூலம் விமானப் போக்குவரத்து எதிர்காலத்தை வடிவமைப்பதில் முக்கிய ஆற்றலாக அதன் வகிபாகத்தை தொடர்ந்தும் உறுதிப்படுத்துகிறது. உள்ளக பணியாளர்களின் மேம்பாடு மற்றும் பரந்துபட்ட பிராந்திய விமானப்

போக்குவரத்து சமூகம் ஆகிய இரண்டிற்கும் நிறுவனத்தின் முக்கிய பங்களிப்பை எடுத்துக்காட்டுவதற்கு SLAAA இன் வெற்றியின் தாக்கத்தை AASL மேலும் பயன்படுத்தலாம். பூட்டானுக்கான வானூர்த்தித்தளக் கட்டுப்பாட்டுக் கற்கைநெறி மற்றும் பங்களித்தேவிந்தான அணுகுமுறை, பகுதி கண்காணிப்பு கட்டுப்பாட்டுக் கற்கைநெறி போன்ற சிறப்புக் கற்கைநெறிகளை வழங்குவதன் மூலம், SLAAA ஆனது அதன் உலகளாவிய அடைவீச்சு மற்றும் நிபுணத்துவத்தை வலியுறுத்துகிறது. பூட்டானிய கட்டுப்பாட்டாளர்களுக்கான சர்வதேச விமானப் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுப் பயிற்சிக் கற்கைநெறியின் அண்மைக்கால ஆரம்பிப்பானது, பாதுகாப்பான வானத்தை உறுதி செய்வதற்கான பிராந்தியத்தின் முயற்சிகளை ஆதரித்து பங்களிப்பதில் முன்னணி விமானப் போக்குவரத்து கல்வியகமாக SLAAA நிலைநிறுத்துகிறது. அதன் அதிநவீன பாவனைக்கருவிகள் (simulators), ICAO உறுப்புரிமை, மற்றும் உள்நாட்டு மற்றும் சர்வதேச அக்கறைதாரர்களுக்கு ஏற்ற பயிற்சி தீர்வுகளை வழங்குவதற்கான அதன் ஆற்றல் என்பவற்றைக் கையாடலுக்காட்டி, பன்முகப் பயிற்சித் தேவைகளைப் பூர்த்திசெய்வதற்கான SLAAA இன் ஆற்றலை AASL ஆல் எடுத்துக்காட்ட முடியும். நீண்டகால வளர்ச்சியை அடைவதிலும் பாதுகாப்பான மற்றும் வினைத்திறனான விமானப் பயணத்தை உறுதிசெய்வதிலும் இன்றியமையாத, தொழில் நிபுணத்துவத்தின் மிகவுயர்ந்த நியமங்களைப் பராமரிப்பதற்கான AASL இன் கட்டப்பாட்டை இது மேலும் வலுப்படுத்துகிறது.

மேலதிகமாக, ஊழியர் நிபுணத்துவம் மற்றும் வாடிக்கையாளர் ஈடுபாட்டை மேம்படுத்த வடிவமைக்கப்பட்ட பரந்த அளவிலான பயிற்சி நிகழ்ச்சித் திட்டங்களுக்கிடாக சிறப்புத்தன்மை மற்றும் தொடர்ச்சியான கற்றல் கலாசாரத்தை பேணிக்காப்பதற்கான அதன் கட்டப்பாட்டை AASL இனால் வலியுறுத்த முடியும். மாணவர் விமானிகளுக்கான வானொலி தொலைபேசி தொடர்பாடல்கள் மற்றும் விமானப் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டு பணியிடப் பயிற்சி போன்ற சிறப்பு விமானம்சார் நிகழ்ச்சித் திட்டங்கள் முதல் வாடிக்கையாளர் பராமரிப்பு மற்றும் முன்னணி பணியாளர் ஆற்றல் மீது கவனம் செலுத்தப்பட்ட கற்கைநெறிகள் வரை பல்வேறுபட்ட துறைகளை இப்பயிற்சி வழங்கல்கள் கொண்டுள்ளன. இந்த முன்னெடுபுகளை AR இல் ஊக்குவிப்பதன் மூலம், ஊழியர்கள் ஆனது செயற்பாட்டுக் கேள்விகள் மற்றும் உயர் வாடிக்கையாளர் சேவை எதிர்பார்ப்புகள் இரண்டையும் பூர்த்திசெய்யத் தேவையான திறன்களுடன் ஊழியர்களை வலுப்படுத்துவதில் அதன் அர்ப்பணிப்பை வெளிப்படுத்த முடியும். ஊழியர்கள் பாதுகாப்பு மற்றும் செயற்பாட்டு நடைமுறைகளை நன்கு அறிந்திருப்பது மட்டுமல்லாமல், உயர்மட்ட வாடிக்கையாளர் சேவையை வழங்க தயாராகவும் இருப்பதை AASL இன் வலுவான பயிற்சி உட்கட்டமைப்பு உறுதிசெய்கிறது. SLAAA இங்கூடாக தொடர்ச்சியான தொழில் நிபுணத்துவ அபிவிருத்திக்கான இந்த அர்ப்பணிப்பானது, அக்கறைதாரர்கள் மற்றும் அதேபோன்று பயணிகளின் பரிணாமமடைந்துவரும் தேவைகளைப் பூர்த்திசெய்யக்கூடிய திறமையான தொழிற்படையொன்றை விருத்திசெய்வதில் அதன் கவனத்தை எடுத்துக்காட்டி, போட்டி நிறைந்த உலகளாவிய விமானப் போக்குவரத்துத் துறையில் AASL இற்கான ஒரு முக்கிய வேறுபடுத்தும் பண்பாக உள்ளது.

கருவி தரையிறக்க முறைமை (ILS) பராமரிப்பு கற்கைநெறி மற்றும் பணியிடப் பயிற்சி நிகழ்ச்சித்திட்டம்

2024 ஆம் ஆண்டின் நான்காவது காலாண்டில், ILS பராமரிப்பு பயிற்சி நிகழ்ச்சித் திட்டத்தின் வெற்றிகரமான பூர்த்தியாக்கமானது தொழிற்படையின் திறன்கள் மற்றும் ஆற்றல்கள் தொடர்ந்து பேணப்படுவதை உறுதி செய்வதில் ஒரு முக்கியமான மைற்கல்லை அடையாளப்படுத்தியது. சீரான வானூர்தி இறங்குப் பாதை மற்றும் ஒடுபாதையுடனான சீரமைப்பு என்பவற்றை உறுதிசெய்து, பாதுகாப்பாக தரையிறங்கும் விமானத்திற்கு தேவையான புலக்காட்சி வழிகாட்டுதலை வழங்கும் ஒரு முக்கியமான முறைமையே ILS ஆகும். இலங்கையின் வான்வெளியைப் பாதுகாப்பதில் ILS இன் உபகரணங்களின் துல்லியம் மற்றும் சேவையாற்றும் தன்மையின் முக்கியத்துவத்தைக் கருத்திற்கொண்டு, BIA மற்றும் MRIA உள்ளிட்ட முக்கிய அமைவிடங்களில் மூன்று முழுமையாக மேலதிகமான INDRA NORMARC ILS முறைமைகளை AASL நிறுவிடப்பட்டுள்ளது. இந்த முறைமைகள் முக்கியமான விமானப் பாதைகளுக்கு செயலாற்றுவதுடன் தவறுகளுக்கு பூச்சிய

சகிப்புத்தன்மையுடன், மிகவுயர்ந்த நியமங்களில் பராமரிக்கப்பட வேண்டும்.

இலத்திரனியல் பொறியியலாளர்கள் மற்றும் விமானப் போக்குவரத்துப் பாதுகாப்பு இலத்திரனியல் ஆளணிபினர் (ATSEP) உள்ளிட்ட மிகவும் திறமையான மற்றும் உற்பத்தியாளரின் நேரடிப் பயிற்சிபெற்ற நிபுணர்களின் குழுவில் இந்த முறைமைகளின் பராமரிப்பு மற்றும் செயற்பாடு தங்கியுள்ளது. ILS பராமரிப்புப் பயிற்சியை வெற்றிகரமாக முடித்ததன் மூலம், இந்த அத்தியாவசிய முறைமைகளை முகாமித்து சேவைசெய்யத் தேவையான சிறப்பு அறிவு மற்றும் நடைமுறை அனுபவம் குழுவிற்குக் கிடைத்துள்ளது. அதன் தொழிற்படையின் திறன் நிலைகளை மேம்படுத்துவதன் மூலம், AASL ஆனது, மிகவும் பெறுமதியான சொத்தாகிய அதன் மனித வளங்களுக்கு இலங்கையின் வான்வெளியில் மிகவுயர்ந்த பாதுகாப்பு நியமங்களைப் பராமரிக்க வலுவளிக்கப்படுவதுடன், அதன் மூலம் சீரான விமானப் போக்குவரத்து முகாமை மற்றும் மேம்பட்ட வாடிக்கையாளர் திருப்திக்கு பங்களிப்புச் செய்வதை உறுதிப்படுத்தியுள்ளது.

தொழிற்படை அபிவிருத்தி மற்றும் பயிற்சி முன்னெடுப்புகள்

தொழிற்படை அபிவிருத்தி மற்றும் ஆற்றலைக் கட்டியெழுப்பும் விரிவான கருப்பொருளின் கீழ், AASL ஆனது பொறியியல் மற்றும் தொழில்நுட்பத் துறைகளில் வெற்றிக்குத் தேவையான அத்தியாவசிய திறன்களுடன் மாணவர்கள் மற்றும் இளம் நிபுணர்களை தயார்படுத்தும் பெறுமதியான பயிற்சி வாய்ப்புகளை வழங்குவதற்கு அதன் கட்டப்பாட்டைத் தொடர்கிறது. அடுத்த தலைமுறைப் பொறியியலாளர்களை யதார்த்த உலகப் பிரயோகங்கள் மற்றும் சவால்களுக்கு வெளிப்படுத்துவதன் மூலம் அவர்களை வளர்ப்பதற்கும், அதன் மூலம் அவர்களின் தொழில்நுட்ப நிபுணத்துவத்தை அதிகரிப்பதற்கும், வேலைவாய்ப்பை மேம்படுத்துவதற்கும் AASL இன் தந்திரோபாயத்தின் ஒரு பகுதியாக இந்த முன்னெடுப்பு உள்ளது. ஆற்றலை வளர்த்து தொழில் நிபுணத்துவ அபிவிருத்தியில் முதலீடு செய்வதன் மூலமும், ஏஏஏஏஏஏஏஏ ஆனது உள்நாட்டு மற்றும் உலகளாவிய பொறியியல் துறைகளை ஆதரிப்பதில் முக்கிய வகிபாகம் ஆற்றுகின்றது.

சேவைகள் செழிப்புறுவதற்கான முக்கிய மற்றும் துணை வழங்கல்கள்

பயணிகள் அனுபவத்தை மேம்படுத்த முக்கிய மற்றும் துணைச் சேவைகளை மேம்படுத்துவதனுடாக செழிப்புறுவதற்கான அடித்தளம்குழைநெள்ள

யனெ ஆரசசயல் (2007) ஆராய்ச்சி அறிக்கையினால் உருவாக்கப்பட்ட கட்டமைப்பிற்கு இணங்க, AASL இனால் வழங்கப்படும் சேவைகளை முக்கிய மற்றும் துணை வழங்கல்களாக வகைப்படுத்தலாம், அவை ஒவ்வொன்றும் விமான நிலையத்தின் சீரான செயற்பாட்டில் முக்கிய வகிபாகம் ஆற்றுகின்றன.

AASL இனால் வழங்கப்படும் முக்கிய சேவைகளானவை விமான நிலையத்தின் பயனுறுதி வாய்ந்த செயற்பாட்டிற்குத் தேவையான அடிப்படை உட்கட்டமைப்பு மற்றும் செயல்பாட்டு கூறுகளில் கவனம் செலுத்துகின்றன. முனையங்கள், ஒடுபாதைகள், விமான நகர்வுப் பாதைகள் (taxiways) மற்றும் தரிப்பிடப் பகுதிகள் போன்ற விமான நிலைய வசதிகளின் பராமரிப்பு மற்றும் முகாமைபினை இந்த சேவைகள் உள்ளடக்குகின்றன. உட்கட்டமைப்பானது வலுவானதாகவும், நன்கு பராமரிக்கப்பட்டதாகவும், அத்துடன் விமான நிறுவனங்கள், பயணிகள் மற்றும் பிற அக்கறைதாரர்களுக்கு உதவும் ஆற்றல் கொண்டதாகவும் இருப்பதை உறுதி செய்வது AASL இன் பொறுப்பாக உள்ளது. பயன்பாடுகள், விமானநிலைய விமானச் செயற்பாட்டு வெளிச்சத்தை (airfield lighting) வழங்குவதற்கும் பயணிகளைக் கையாளும் பகுதிகளுக்கும் இது விரிவடைகின்றது, இவை அனைத்தும் விமான நிலையத்தின் ஒட்டுமொத்த செயற்பாடுகளுக்கும் துணைபுரிவதற்கு இன்றியமையாதவை ஆகும். விமானப் போக்குவரத்து கட்டுப்பாட்டு வசதிகள் மற்றும் விமானப் பாதுகாப்பு தொடர்பான சேவைகளையும் AASL வழங்குகிறது. மேலதிகமாக, AASL ஆனது இந்த சேவைகள் எப்போதும் செயற்படுவதையும் ஒழுங்குறுத்தல் பாதுகாப்பு நியமங்களை பூர்த்தி செய்வதையும் உறுதிசெய்து, விமான

நிலையத்தின் பாதுகாப்பு உட்கட்டமைப்பு மற்றும் தீயணைப்பு அலகுகள் போன்ற முக்கியமான முறைமைகளின் முகாமைத்துவம் மற்றும் பராமரிப்பை மேற்பார்வை செய்கின்றது.

துணை சேவைகளானவை விமான நிலையத்தின் முக்கிய செயற்பாடுகளுடன் நேரடியாக தொடர்புடையதாக இல்லாத அதேவேளை, பயணிகள் மற்றும் விமான நிறுவனங்களுக்கான ஒட்டுமொத்த விமான நிலைய அனுபவத்தை மேம்படுத்துவதில் சமமாக அவசியமானவை ஆகும். சில்லறை விற்பனை இடங்கள், உணவு மற்றும் பான விற்பனை நிலையங்கள், ஓய்விடங்கள் மற்றும் ஏனைய பயணிகளுக்கான வசதிகள் போன்ற துணை உட்கட்டமைப்பை வழங்குவதில் AASL பங்களிக்கிறது. பயணிகள் தமது விமானங்களுக்காக காத்திருக்கும்போது பயணிகள் வசதி மற்றும் திருப்தியை மேம்படுத்துவதன் மூலம் விமான நிலையத்தின் செயற்பாட்டிற்கு இந்தச் சேவைகள் உறுதுணை புரிகின்றன. விமான நிலையத்தை பயணிகள் மற்றும் வருகைதருவோருக்கு மிகவும் வசதியான மற்றும் அணுகக்கூடிய இடமாகச் செய்யும் குறுந்தூர மீள்திரும்பல் போக்குவரத்து, தரிப்பிட முகாமைத்துவம், மற்றும் ஏனைய உறுதுணைச் சேவைகள் போன்ற பிரதானமற்ற சேவைகளையும் துணை வழங்கல்கள் உள்ளடக்குகின்றன. இது உருவாக்கி முகாமிக்கும் உட்கட்டமைப்பானது, தனிப்பட்ட விமான நிறுவனங்களால் இயக்கப்படும் பயணிகள் வருகைப்பதிவு அறைகள் மற்றும் கருமபீடங்கள் உட்பட விமான நடவடிக்கைகளை எளிதாக்க தேவையான ஆதரவை வழங்குகிறது.

கருக்கமாக, AASL இன் முக்கிய சேவைகளானவை விமான நிலையத்தை பாதுகாப்பாகவும் வினைத்திறனாகவும் இயக்குவதற்குத் தேவையான முக்கியமான உட்கட்டமைப்பு மற்றும் செயற்பாட்டு கூறுகளில் கவனம் செலுத்துகின்றன, அதே நேரத்தில் அதன் துணை வழங்கல்களானவை முழுமையான மற்றும் செயற்பாட்டு விமான நிலைய சூழலுக்கு பங்களிப்புச்செய்து பயணிகள் அனுபவத்தை மேம்படுத்துகின்றன. நன்கு தயாரிக்கப்பட்ட தேசிய திட்டமானது முக்கிய செயற்றிறன் குறிகாட்டிகள் (KPIs) அதேபோன்று முக்கிய செயற்றிறன் நடவடிக்கைகள் (KPAs) தொடர்பான சேவைகளை சீராகவும் உரிய நேரத்திலும் வழங்குவதை எப்போதும் உறுதி செய்கிறது. தேசிய சிவில் விமானப் போக்குவரத்து பிரதான திட்டத்தை (NCAMP) வகுப்பதன் மூலம் 2024 ஆம் ஆண்டில் ஒரு பாரிய நடவடிக்கையுடன் அந்தக் கண்ணோட்டத்தில் செழிப்புறுவதற்கு AASL ஆனது அதன் அடித்தளத்தை அமைத்தது.

AASL ஆனது தேசிய சிவில் விமானப் போக்குவரத்து பிரதான திட்டத்திற்கு (ஊயுஆ) பங்களித்தது. உழுவசைபுரவநன வழ வநர யேவழைபெட ஊளைடை யுளையவழை ஆயளவநச டியடெ (NCAMP)

மீளாய்வின் கீழான ஆண்டில், நாட்டின் ஒரேயொரு விமான நிலைய செயற்படுநராக இருக்கும் AASL ஆனது இலங்கை சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபையால் (CAASL) வழிநடத்தப்பட்ட நீண்டகாலமாக எதிர்பார்க்கப்பட்ட தேசிய சிவில் விமானப் போக்குவரத்து பிரதான திட்டத்தின் (NCAMP) அபிவிருத்தியில் குறிப்பிடத்தக்க வகிபாகத்தை ஆற்றியது. தற்போது அரசாங்கத்தின் மீளாய்வில் கீழுள்ள இந்த முக்கியமான ஆவணமானது இலங்கையில் விமானப் போக்குவரத்துத் துறையின் வளர்ச்சி மற்றும் நவீனமயமாக்கலுக்கான முழுமையான 10 ஆண்டு தந்திரோபாய தொலைநோக்கை கோட்டுக் காட்டுகிறது. AASL இன் உரிய பிரிவுகளை உள்ளடக்கிய ஒரு குறுக்குச் செயற்பாட்டுக் குழுவானது கம்பனியின் தந்திரோபாயத் திட்டங்களில் உள்ளடக்கப்பட வேண்டிய NCAMP கூறுகளை அடையாளம் காண்பதற்கென உருவாக்கப்பட்டது. AASL இன் தந்திரோபாய நோக்கங்கள் மற்றும் முன்னுரிமைகள் என்பன நாட்டின் விமானப் போக்குவரத்துத் துறைக்கான தேசியத் திட்டத்தின் பரந்த தொலைநோக்குடன் ஒத்திசைவதை உறுதி செய்வதில் இக்குழுவின் கூட்டு முயற்சிகள் மிக முக்கியமானவையாக இருந்தன.

இலங்கையின் விமானப் போக்குவரத்துத் துறையின் முன்னேற்றத்திற்கான தந்திரோபாயத் தூண்களை கோட்டுக் காட்டுகின்ற, ஏழு முக்கிய அபிவிருத்திக் கட்டமைப்புகளை, அதாவது;

- ஒழுங்குறுத்துகைக் கட்டமைப்புகளை வலுப்படுத்துதல்

- விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான உட்கட்டமைப்பை
- விரிவுபடுத்துதல் மற்றும் நவீனமயமாக்குதல் விமான ஓட்ட வழிகாட்டல் சேவைகளை மேம்படுத்துதல்
- முழுமையான விமானப் போக்குவரத்து நிகழ்ச்சித் திட்டங்களை அமுல்படுத்துதல்: பாதுகாப்பான மற்றும் சீரான விமானப் போக்குவரத்து அனுபவத்தை உருவாக்க பாதுகாப்பு, பாதுகாவல், சுற்றுச்சூழல் நிலைத்துநிற்கும் தன்மை மற்றும் பயணிகளுக்கு வசதிப்படுத்தல் ஆகியவற்றில் கவனம் செலுத்தப்பட்ட முன்னெடுப்புகள்
- விமான நிறுவனம் மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து வணிக வளர்ச்சியை ஆதரித்தல்
- விமானப் போக்குவரத்து மனித வளங்களை விருத்திசெய்து அவற்றில் முதலீடு செய்தல்
- அதிநவீன தொழில்நுட்பங்களைப் பயன்படுத்தல் ஆகியவற்றை ஊழியர் உள்ளடக்குகின்றது.

NCAMP தயாரிப்பில் AASL இன் ஈடுபாடானது இலங்கைக்கு நிலைத்துநிற்கும், வினைத்திறனான மற்றும் உலகளாவிய போட்டிமிக்க விமானப் போக்குவரத்துத் துறையை வடிவமைப்பதில் நிறுவனத்தின் கடப்பாட்டை பிரதிபலிக்கிறது. தேசத்தின் விமானப் போக்குவரத்து உட்கட்டமைப்பின் நீண்டகால வளர்ச்சியையும் தொடர்ச்சியான வெற்றியையும் உறுதிப்படுத்தி, இத்தொழிறுறையின் அபிவிருத்திக்கு வழிகாட்டுவதற்கு இந்தத் திட்டம் தயாராகவுள்ளது.

2024 ஆம் ஆண்டிற்கான வருடாந்த விமானப் பரிசோதனை மற்றும் விமான சரிபார்ப்பினை நிறைவுசெய்தல்



முக்கிய விமான நிலையங்களில் வருடாந்திர விமான ஆய்வு மற்றும் விமான சரிபார்ப்பு

அதன் முக்கிய பொறுப்புகளின் ஒரு பகுதியாக, இலங்கைக்கான விமான வழிசெலுத்தல் சேவை வழங்குநரானவர் (ANSF), சர்வதேச சிவில் விமானப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் (ICAO) நியமங்கள் மற்றும் பரிந்துரைக்கப்பட்ட நடைமுறைகள் (SARPs) மற்றும் இலங்கை சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபையின் (CAASL) ஒழுங்குவிதிகள் என்பவற்றால் கட்டாயப்படுத்தப்பட்டவாறு, நாட்டின் அனைத்து சர்வதேச விமான நிலையங்களிலும் வருடாந்த விமானப் பரிசோதனையையும் வானொலி மற்றும் புலக்காட்சி வழிசெலுத்தல் துணைக்கருவிகளின் சரிபார்ப்பையும் வெற்றிகரமாக நிறைவுசெய்தார். 2024 மார்ச் 14 ஆம் திகதி முதல் 18 ஆம் திகதிவரை நடாத்தப்பட்ட விமான சரிபார்ப்பு சீர்திருத்தமானது BIA, MRA, CIAR மற்றும் JIA உள்ளிட்ட முக்கிய விமான நிலையங்களை உள்ளடக்கியது. அனைத்து வழிசெலுத்தல் துணைக்கருவிகளும் அவற்றின் உத்தம மட்டங்களில் இயங்குவதை உறுதிப்படுத்தி DVOR, DME, ILS, PAPI மின்விளக்குகள் மற்றும் ADS-B (குறைந்த அளவிலான தழுவுலக்காக) போன்ற பல்வேறுபட்ட முறைமைகளின் சரிபார்ப்பு சீர்திருத்தத்தை இப்பரிசோதனை உள்ளடக்கியது. இந்த அத்தியாவசிய செய்முறையானது விமான வழிசெலுத்தல் பாதுகாப்பின் மிக உயர்ந்த நியமங்களைக் கடைப்பிடிப்பதற்கான கடப்பாட்டை கோட்டுக் காட்டி, இலங்கையின் வான்வெளியில் விமானப் போக்குவரத்தின் தொடர்ச்சியான பாதுகாப்பு மற்றும் வினைத்திறனுக்கு உத்தரவாதமளிக்கின்றது.

தன்னியக்க வானிலை அவதானிப்பு முறைமை (AWOS) மற்றும் தானியங்கி முனைய தகவல் சேவை (ATIS) முறைமை கருத்திட்டத்தை செயற்படுத்துதல்

2024 ஒக்டோபர் 15 ஆம் திகதியன்று, தன்னியக்க வானிலை அவதானிப்பு முறைமை (AWOS) மற்றும் தானியங்கி முனைய தகவல் சேவை (ATIS) முறைமை என்பவற்றின் ஒன்றிணைப்பானது விமான நடவடிக்கைகளுக்கான வானிலை தொடர்பான தகவல்களின் நம்பகத்தன்மை மற்றும் தழுவல் பரப்பில் குறிப்பிடத்தக்க முன்னேற்றத்தை அடையாளப்படுத்தி, BIA இல் வெற்றிகரமாக செயற்படுத்தப்பட்டது. அண்ணளவாக 300 மில்லியன் இலங்கை ரூபா பெறுமதியான இந்தக் கருத்திட்டமானது, 20 ஆண்டுகளுக்கும் மேலாக செயற்பாட்டிலிருந்த அத்துடன் முக்கியமான கூறுகளின் இடைநிறுத்தம் மற்றும் நம்பகத்தன்மையுற்ற உணர்வுகருவி தொடர்பாடல் வலையமைப்புகள் காரணமாக வழக்கற்றுப் போயிருந்த காலாவதியான முறைமைகளை பதிலீடுசெய்தது. புதிய AWOS மற்றும் ATIS முறைமைகளானவை மிகப் பாதுகாப்பான மற்றும் கூடுதல் வினைத்திறனான விமான நடவடிக்கைகளை உறுதிப்படுத்தி, துல்லியமான, நிகழ்நேர வானிலை தரவுகளை வழங்குவதற்கு இன்றியமையாதவை ஆகும். வெற்றிகரமாக நிறைவுசெய்யப்பட்டதன் பேரில், இந்த முறைமையானது முழுமையாக ஒன்றிணைக்கப்பட்டது, அத்துடன் DVOR, நடு தரையிறங்குக் குறிப்பி மற்றும் ஓடுபாதை தளங்கள் உட்பட BIA வானூர்தித்தளத்தில் பல்வேறு அமைவிடங்களில் உணர்வுகருவிகள் சரிபார்த்து சீர்திருத்தப்பட்டன. வளிமண்டலத் திணைக்களம் மற்றும் விமானப் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடு (ATC) இயக்குனர்களுக்கான செயற்பாட்டுப் பயிற்சியுடன் சேர்த்து, பராமரிப்பு மற்றும் சரிபார்த்து சீர்திருத்தத்திற்காக ஏஏஏஏஏஏஏஏ இன் தொழில்நுட்ப ஆளணியினருக்கு முழுமையான பயிற்சியும் வழங்கப்பட்டது. உத்தமமான விமானப் பாதுகாப்பு மற்றும் செயற்பாட்டு வினைத்திறனுக்காக அதிநவீன தொழில்நுட்பம் BIA இற்கு வழங்கப்பட்டிருப்பதை உறுதிசெய்வதில் இந்த தரமுயர்வு ஒரு முக்கியமான படியாகும்.

விமானப் போக்குவரத்து முகாமைத்துவ முறைமையின் தரமுயர்வு

பரிணாமடைந்துவரும் தொழில்நுட்ப மற்றும் செயற்பாட்டுக் கேள்விகளுக்கு பதிலளிக்கும் விதமாக, சர்வதேச சிவில் விமானப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் (ICAO) நியமங்களுடன் அதை சீரமைத்து, 91 மில்லியன் இலங்கை ரூபா கொண்ட மொத்தச் செலவில் விமானப் போக்குவரத்து முகாமைத்துவ (ATM) முறைமையை நவீனமயமாக்க ஒரு பிரதான தரமுயர்வு மேற்கொள்ளப்பட்டது. 13 ஆண்டுகளுக்கும் மேலாக செயற்பாட்டிலிருந்த யுடிஓ முறைமையானது, பதிலீட்டு வன்பொருள் கூறுகள், குறிப்பாக முறைமையின் மிகைத் தொழிற்பாடுகளுக்குத் தேவையான கூறுகள், கிடைக்காததால், சவால்களை எதிர்கொண்டது. சீரான மிகை மற்றும் தடங்கலற்ற சேவையை உறுதிப்படுத்தி, மென்பொருள் தீர்வுகளுடன் நான்கு வன்பொருள் அட்டைகளைப் பதிலீடுசெய்ததன் மூலம் இப்பிரச்சினை தீர்க்கப்பட்டது. விமானப் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டு நிலையங்களுக்கிடையில் மிக வினைத்திறனான, எழுத்து வடிவ அடிப்படையிலான தரவுப் பரிமாற்ற முறைமையொன்றைக் கொண்டு காலாவதியான குரல் அடிப்படையிலான தொடர்பாடலை பதிலீடுசெய்த, ஐஐயுடி இனால் கட்டாயப்படுத்தப்பட்ட ஒரு முக்கியமான தொழில்நுட்பமான, விமானப் போக்குவரத்து சேவைகளின் வசதிகளுக்கிடையிலான தரவு தொடர்பாடலையும் (AIDC) இந்த முறைமைத் தரமுயர்வு உள்ளடக்கியது. இந்த முன்னேற்றமானது தொடர்பாடல் வேகம் மற்றும் துல்லியத்தன்மையைக் கணிசமாக மேம்படுத்தும் அதேவேளை, விமானப் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டாளர்களின் பணிச்சுமையையும் குறைக்கிறது. மேலும், இந்த தரமுயர்த்தலானது செயற்பாட்டு அழுத்தங்களைக் குறைத்து, கட்டுப்பாட்டாளர்களுக்கும் விமானிகளுக்கும் இடையே தொடர்பாடலை மேம்படுத்துவதற்கு வடிவமைக்கப்பட்ட புதிய கட்டுப்பாட்டாளர்-விமானி தரவு இணைப்பு தொடர்பாடல் (CPDLC) தகவல்களை நடைமுறைப்படுத்தியது.

தானியங்கி சார்பு கண்காணிப்பு-ஒப்பந்த (ADS-C) தரவு மற்றும் ஊீனூடுன தரவுக்கான செயற்றின் பகுப்பாய்வின் தன்னியக்கமானது துல்லியத்தன்மை மற்றும் செயற்பாட்டு வினைத்திறனை மேம்படுத்தி, நாளாந்த செயற்றின் மீளாய்வுகளை இப்போது அனுமதிக்கிறது. முன்னர் ஆள்மூலம் செய்யும் பணியாக இருந்த தன்னியக்க அறிக்கையிடலானது

மிகவும் துல்லியமான விமானப் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டை இயலுமைப்படுத்தி, கண்காணிப்பு மற்றும் தொடர்பாடல் முறைமைச் செயற்றிறன் பற்றிய பெறுமதியான நுண்ணறிவுகளை வழங்குகிறது. மேலதிகமாக, செயற்றிறன் அடிப்படையிலான தொடர்பாடல் மற்றும் கண்காணிப்பு (PBCS) நடவடிக்கைகளின் ஒன்றிணைப்பானது, கொழும்பு விமானத் தகவல் பிராந்தியத்திற்குள் (FIR) விமானப் போக்குவரத்து ஒட்டத்தை உத்தமமாக்கி, ஆற்றலை அதிகரித்து, விமான வேறாக்கத்தில் ஒரு குறைவிற்கு உதவியுள்ளது. இந்த குறிப்பிடத்தக்க முறைமை மேம்பாடுகளானவை பாதுகாப்பு, செயற்பாட்டுச் சிறப்புத்தன்மை மற்றும் உலகளாவிய விமானப் போக்குவரத்து நியமங்களுடனான இணக்கம் என்பவற்றுக்கான எமது தொடர்ச்சியான கடப்பாட்டை வெளிக்காட்டி நடவடிக்கைகளை வினைத்திறனாக்கியுள்ளன, ஆற்றலை அதிகரித்துள்ளன மற்றும் விமானப் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டாளர்களின் பணிச்சுமையைக் குறைத்துள்ளன. இந்த மேம்பட்ட தொழில்நுட்பங்களை உள்ளடக்குவதன் மூலம், நாம் எதிர்காலத்திற்கான பாதுகாப்பான, வினைத்திறனான மற்றும் நம்பகமான விமானப் போக்குவரத்து முகாமைத்துவத்தை உறுதிசெய்து, உலகத்தரம் வாய்ந்த சேவையை தொடர்ந்து வழங்குகிறோம்.

பொது வானூர்தி இணைய தனியார் வலையமைப்பின் (CRV) மாற்றம்

பொது வானூர்தி இணைய தனியார் வலையமைப்பின் (CRV) மாற்றமானது, பழைய புள்ளிக்குப் புள்ளி இணைப்புகளின் வரையறைகளை வெற்றிகொள்வதை இலக்காகக் கொண்டு, இலங்கையின் விமானத் தொடர்பாடல் உட்கட்டமைப்பில் ஒரு குறிப்பிடத்தக்க முன்னேற்றத்தைக் குறித்துநிற்கின்றது. இத்தொழிறுறையானது இணைய நெறிமுறை (IP) அடிப்படையிலான தொழில்நுட்பங்களுக்கு நிலைமாரியதால், அலைவரிசைப் பட்டை, நம்பகத்தன்மை மற்றும் ஒருமைப்பாடு போன்ற சிக்கல்களால் மட்டுப்படுத்தப்பட்ட இந்தப் பழைய முறைமைகளானவை மென்மேலும் பற்றாக்குறையாக மாறின. சில முன்னோடி நாடுகளை உள்ளடக்கிய ஒரு பிராந்திய முன்னெடுப்பின் ஒரு பகுதியாக உருவாக்கப்பட்ட ஊசு ஏ அனது, விமானப் போக்குவரத்து முகாமைத்துவ (ATM) தொழிற்பாடுகளுக்கு மிகவும் நம்பகமான, வினைத்திறனான மற்றும் சீரான வலையமைப்பு இயங்குதளம் ஒன்றை வழங்குவதன் மூலம் இந்த சவால்களை நிவர்த்தி செய்கிறது. 2017 ஆம் ஆண்டில் வணிக ரீதியாக தொடங்கப்பட்ட ஊசு ஏ அனது, விமானப் போக்குவரத்து ஒட்ட முகாமைத்துவம் (ATFM) மற்றும் சீரான யுவுஆ போன்ற பிராந்திய கருத்திட்டங்களின் இன்றியமையாத கூறாக மாறியது. பிராந்தியத்திற்குள் ஊசு ஏ ஐ பின்பற்றி ஊக்குவிப்பதில் முன்னோடி நாடுகளில் ஒன்றான இலங்கை முக்கிய வகிபாகம் ஆற்றியது. அதன் கடப்பாட்டின் ஒரு பகுதியாக, இலங்கையானது, இரத்தமலாணை ஏஏஏஏஏஏஏஏ இல மனைவியிடத்தில் ஒரு வழிச்செயலி நிறுவப்பட்டதை உள்ளடக்கிய பொதி னு யுடன் ஊசு ஏ இற்கு அதன் மாற்றத்தை ஆரம்பித்தது. இணைய இணைப்பு மூலம் எளிதாக்கப்பட்ட இணைய நெறிமுறைப் பாதுகாப்பு நுழைவாயில் வழியாக ஊசு ஏ வலையமைப்பின் இந்த வழிச்செயலி இணைகிறது. மிகை மற்றும் தடங்கலற்ற சேவையை உறுதி செய்வதற்காக, தனித்தனியான பின்னிணைப்பு தொழில்நுட்பங்கள் - /பையர் மற்றும் 4G - பயன்படுத்தப்பட்டன. PCCW குளோபல் நிறுவனத்தினால் முகாமை செய்யப்படும், வழிச்செயலி மற்றும் ஐரான உ இணைய நெறிமுறைப் பாதுகாப்பு நுழைவாயில் என்பன 99.5% கிடைப்பனை வழங்குகின்றன, அதே நேரத்தில் உள்ளாட்டு இணைய வழங்குநர்கள் இணைய இணைப்பை முகாமை செய்கின்றனர். 2024 ஏப்பிரல் மற்றும் யூலை மாதங்களில் முறைமை சும்மை மற்றும் சிங்கப்பூருடன் ஊசு ஏ மாற்றத்தின் வெற்றிகரமாக நிறைவானது இந்த நிலைமாற்றத்தில் ஒரு குறிப்பிடத்தக்க மைற்கல்லை அடைவாளப்படுத்தியதுடன், மாலைத்வ மாற்றத்தைப் பின்பற்றுவதற்கு நிர்ணயிக்கப்பட்டது. மேலதிகமாக, இலங்கையும் இந்தியாவும் ஊசு ஏ வலையமைப்பில் ஏதனும் சிக்கல்கள் ஏற்பட்டால் செயற்பாடுகளின் தொடர்ச்சியை உறுதிசெய்து, புள்ளிக்குப் புள்ளி ஏதே ஒன்றுக்கடாக ஓர் எதிர்பாரா நிகழ்வு இணைப்பை அமுல்படுத்துவதற்கு கூட்டிணைந்தன. இந்த மாற்றமானது இலங்கையின் விமானப் போக்குவரத்து முகாமையின் நம்பகத்தன்மை மற்றும் வினைத்திறனை மேம்படுத்துவதோடு மட்டுமல்லாமல், விமானத் தொடர்பாடலில் பிராந்திய கூட்டிணைப்பு மற்றும் தொழில்நுட்ப முன்னேற்றத்திற்கான அதன் கடப்பாட்டை வலுப்படுத்தவும் செய்கின்றது.

BIA இல் உள்ள சிற்றண்டிச்சாலை மற்றும் பலசர்க்குக் கட்டடத்தில் 50kWp சூரிய ஒளிமின்னழுத்த (PV) கருத்திட்டத்தை அமுல்படுத்துதல்

BIA இல் உள்ள சிற்றண்டிச்சாலை மற்றும் பலசர்க்குக் கட்டடத்தில் 6 மில்லியன் இலங்கை ரூபா கொண்ட மொத்த செலவில் 50kWp சூரிய ஒளிமின்னழுத்த (PV) கருத்திட்டத்தின் அமுலாக்கமானது நிலைத்துநிற்கும் தன்மையை மேம்படுத்தி

விமான நிலையத்தின் கபன் தடத்தைக் குறைப்பதை நோக்கிய ஒரு குறிப்பிடத்தக்க நடவடிக்கையை குறிக்கிறது. உள்ளகக் குழவினரால் முடிக்கப்பட்ட இந்தக் கருத்திட்டமானது, பொது கார் தரிப்பிடத்தில் அமைந்துள்ள கட்டடத்தின் மேற்கூரையில் சூரிய தட்டுக்களின் நிறுவகையை உள்ளடக்குகின்றது. புதுப்பிக்க முடியாத சக்தி மூலங்களில் தங்கியிருப்பதைக் குறைப்பதற்கான விமான நிலையத்தின் முயற்சிகளுக்கு பங்களிப்புச் செய்து, வருடாந்தம் அண்ணளவாக 90,000 kWh மின்னாற்றலைப் பிறப்பிப்பதற்கு இந்த முறைமை மூலம் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இந்த சேர்ப்பனவானது விமான நிலையம் முழுவதும் உள்ளக ஊழியர்களால் அமுல்படுத்தப்பட்ட மொத்த சூரிய மின்னாற்றலை 160kWp ஆகக் கொண்டுவருகிறது. புதுப்பிக்கத்தக்க சக்தி தீர்வுகளைப் பயன்படுத்துவதன் மூலம், இந்த முன்னெடுப்பானது உலகளாவிய நிலைத்துநிற்கும் தன்மை இலக்குகளுடன் ஒத்திசைவதுடன் சுற்றாடல் பொறுப்பிற்கான BIA இன் கடப்பாட்டை ஆதரிக்கிறது, அதே நேரத்தில் நீண்டகால செயற்பாட்டு செலவுச் சேமிப்பையும் வழங்குகிறது.

யாழ்ப்பாணம் சர்வதேச விமான நிலையத்தில் 90kWp சூரிய ஒளிமின்னழுத்த அபிவிருத்தி

இந்த ஆண்டில், யாழ்ப்பாணம் சர்வதேச விமான நிலையத்தில் இல் 19.75 மில்லியன் இலங்கை ரூபா கொண்ட செலவில் 90மற்றி சூரிய ஒளிமின்னழுத்த (PV) முறைமையின் அபிவிருத்தியானது மூன்று முக்கிய கருத்திட்டங்களுக்கிடையே வெற்றிகரமாக பூர்த்திசெய்யப்பட்டது. அலுவலக கட்டடம், வான்பக்க விதானம் மற்றும் நுழைவாயில் ஒய்விடம் என்பவற்றின் கூரைகளில் மூன்று தனித்தனியான 30kWp சூரிய மின் நிலையங்கள் இந்த நிறுவகையில் உள்ளடங்குகின்றது. விமான நிலையத்தின் நிலைத்துநிற்கும் சக்தி இலக்குகளுக்கும் மேலும் பங்களிப்புச் செய்து, வருடாந்தம் அண்ணளவாக 130,000 kWh மொத்த மின்னாற்றலை இந்த சூரிய முறைமைகள் மூலம் பிறப்பிப்பதற்கு எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இந்தச் சேர்ப்பனவுகளுடன், JIA இல் மொத்த சூரிய PV ஆற்றலானது, BIA இல் 260kWp ஆற்றலைக் குறைநிரப்புச்செய்து, இப்போது 90kWp ஆக உள்ளது. இந்த முன்னெடுப்பானது, பாரம்பரிய மின் மூலங்களில் தங்கியிருப்பதைக் குறைத்தும், அதன் வசதிகள் முழுவதும் முழுவதும் சுற்றாடல் நிலைத்துநிற்கும் தன்மையை மேம்படுத்தியும், புதுப்பிக்கத்தக்க சக்திக்கான AASL இன் கடப்பாட்டிற்கு உறுதுணை புகின்றது.

மின்சக்தி முறைமை உறுதி மேம்பாடு

ஒரு சர்வதேச விமான நிலையத்தின் பாதுகாப்பான மற்றும் வினைத்திறனான செயற்பாட்டை உறுதி செய்வதில் மின்சக்தி முறைமை உறுதி ஒரு முக்கிய கூறாகும். விமானப் போக்குவரத்து ஒழுங்குவிதிகளுக்கு அமைவாக, அத்தியாவசிய நடவடிக்கைகளுக்கு, குறிப்பாக விமானப் பாதுகாப்பு மற்றும் விமானப்பக்க சேவைகளுடன் நேரடியாக தொடர்புபட்ட நடவடிக்கைகளுக்கு ஒத்தாசை புரிவதற்கு தேசிய மின் கட்டமைப்பிலிருந்தும் (இலங்கை மின்சார சபை, ஊநாட ஆல் வழங்கப்படும்) அத்துடன் மாற்று மின்சக்தி வழங்கல்களிலிருந்தும் இரட்டை மின்சக்தி மூலங்களை கொண்டிருப்பது அத்தியாவசியமாகும். தடையற்ற மின்சார நிறையோகத்தின் முக்கியத்துவத்தை உணர்ந்து, AASL அனது முக்கியமான செயற்பாட்டு நிலையங்களுக்கு மேலதிக ஒதுக்கு மூலங்களைச் சேர்ப்பதன் மூலம் அதன் மின் உட்கட்டமைப்பை முலக்கிடயே வலுப்படுத்தியுள்ளது. இந்த மேம்பாடுகளானவை BIA இல் சேவைகளின் சீரான செயற்பாட்டைப் பாதுகாத்து அனைத்து பயணிகள் மற்றும் விமான நடவடிக்கைகளின் பாதுகாப்பு மற்றும் வசதிக்கு பங்களிப்புச் செய்து, நம்பகமான மற்றும் உறுதியான மின்சக்தி முறைமையை உறுதி செய்கின்றன.

BIA இன் முக்கியமான நிலையத்திற்கு முன்றாவது ஒதுக்கு மூலத்தை அமுல்படுத்துதல்

BIA இல் செயற்பாடுகளின் நம்பகத்தன்மை மற்றும் பாதுகாப்பை மேலும் மேம்படுத்துவதற்காக வழிசெலுத்தல் துணைக்கருவிகள், புலக்காட்சி துணைக்கருவிகள், விமான நிலைய செயற்பாடுகள், சரக்கு செயற்பாடுகள் மற்றும் அத்தியாவசிய பயன்பாடுகள் உள்ளிட்ட மிக முக்கியமான நிலையங்களுக்கு உறுதுணை புரிவதற்கு முன்றாவது ஒதுக்கு மின்சக்தி மூலம் அமுல்படுத்தப்பட்டது. இந்த மேலதிக ஒதுக்கு மூலமானது, மின்சாரம் தடைப்படும் பட்சத்தில், விமான நிலையத்தின் முக்கிய பகுதிகளில் தடையற்ற செயற்பாடுகளைப் பேணி, முக்கியமான முறைமைகள் சீராக தொடர்ந்து தொழிற்படுவதை உறுதிசெய்கிறது. இந்த முன்றாவது ஒதுக்கு மூலத்தின் அமுலாக்கமானது விமான நிறுவனங்கள், பயணிகள் மற்றும் அனைத்து அக்கறைதாரர்களுக்கும் சேவைகளின் தொடர்ச்சியை உறுதிசெய்து, பாதுகாப்பான, நம்பகமான மற்றும் வினைத்திறனான செயற்பாட்டு சூழலை வழங்குவதற்கான AASL இன் கடப்பாட்டை வலுப்படுத்துகிறது. அதில் AASL இன் முதலீடுகள் அண்ணளவாக

17 மில்லியன் இலங்கை ரூபாவாகும்.

பீதுருதாலகால ரேடார் நிலையத்திற்கான இரண்டாவது மாற்று மூலத்தின் அமுலாக்கம்

ரேடார் சேவைகளின் நம்பகத்தன்மை மற்றும் கிடைப்பனவை மேம்படுத்துவதற்காக, பீதுருதாலகால ரேடார் நிலையத்தில் அண்ணளவாக 2.8 மில்லியன் இலங்கை ரூபா மொத்தச் செலவில் இரண்டாவது மாற்று மின்சார மூலம் அமுல்படுத்தப்பட்டது. இந்த மேலதிக மின்சக்தி ஒதுக்கானது செயற்பாட்டு நம்பிக்கையை கணிசமாக அதிகரிக்கிறது அத்துடன் பிராந்தியத்தில் விமான போக்குவரத்து முகாமைக்கு முக்கியமான, தடையற்ற ரேடார் சேவைகளை உறுதிப்படுத்துகின்றது. இந்த முக்கிய நிலையத்தில் மின்சார விநியோக உட்கட்டமைப்பை வலுப்படுத்துவதன் மூலம், AASL ஆனது விமான போக்குவரத்து பாதுகாப்பு மற்றும் செயற்பாட்டு வினைத்திறனின் உயர் நியமத்தைப் பேணி, அதன் மூலம் விமான நடவடிக்கைகளுக்கு அவசியமான ரேடார் அடிப்படைவிலான சேவைகளின் சீரான தொழிற்பாட்டிற்கு உறுதுணை புரிந்து அதன் கடப்பாட்டை வலுப்படுத்தியுள்ளது.

இரத்தமலானை பிரதேசக் கட்டுப்பாட்டு நிலையத்திற்கான முன்றாவது ஒதுக்கு மூலத்தின் அமுலாக்கம்

இரத்தமலானையிலுள்ள பிரதேசக் கட்டுப்பாட்டு நிலையத்திற்கு (ACC) 12 மில்லியன் இலங்கை ரூபா மொத்தச் செலவில் முன்றாவது ஒதுக்கு மின்சக்தி மூலத்தின் அமுலாக்கமானது நாட்டின் விமானப் போக்குவரத்து முகாமைத்துவத்தின் மிக முக்கியமான கூறுகளில் ஒன்றின் தடையற்ற செயற்பாட்டை உறுதிப்படுத்துவதில் ஒரு முக்கிய படிமுறையாகும். விமானப் போக்குவரத்து நடவடிக்கைகளின் ஒட்டுமொத்த பாதுகாப்பு மற்றும் வினைத்திறனில் ACC ஆனது முக்கிய வகிபாகம் ஆற்றுகின்றது, அத்துடன் இந்த மேலதிக ஒதுக்கு மின்சக்தி மூலமானது மேம்பட்ட நம்பகத்தன்மை மற்றும் செயற்பாட்டு நம்பிக்கையை வழங்குகிறது. இதனுடன் சேர்த்து, BIA இலுள்ள பிரதான மின்மாற்றிகளுக்கான தானியங்கி குழாய் மாற்றிகளின் முழுமையான பழுதுபார்ப்பானது 10 வருட தொடர்ச்சியான செயற்பாட்டிற்குப் பின்னர் வெற்றிகரமாகப் பூர்த்திசெய்யப்பட்டது. விமான நிலையத்தின் மின்சக்தி முறைமை முழுவதும் மின்னழுத்த உறுதித்தன்மையைப் பேணுவதற்கு இந்த குழாய் மாற்றிகள் அத்தியாவசியமானவை ஆகும். இந்த அலகுகளின் முக்கியமான தன்மையைக் கருத்திற்கொண்டு, பழுதுபார்க்கும் செய்முறைக்கு உரிய மின்சக்தி மூலங்களை தற்காலிகமாக நிறுத்த வேண்டியிருந்தது. விமான நிலையத்தில் முழு மின்சக்தி முறைமையினதும் தொடர்ச்சியான உறுதித்தன்மை மற்றும் பாதுகாப்பை உறுதிப்படுத்தி, இந்த சிக்கலான பராமரிப்புப் பணியைப் பூர்த்திசெய்ய உற்பத்தியாளரின் பிரதிநிதிகளுடன் AASL நெருக்கமாக பணியாற்றியது.

நீர் வழங்கல் சபையின் சேமிப்பிலிருந்து BIA 04 முனைச் சேமிப்புத் தொட்டிக்கு பிரத்தியேக நீர் வழங்கல் இணைப்பை இடுதல்

நீர் வழங்கல் சபையின் சேமிப்பிலிருந்து BIA 04 முனைச் சேமிப்புத் தொட்டிக்கு 76 மில்லியன் இலங்கை ரூபா மொத்தச் செலவில் பிரத்தியேக நீர் வழங்கல் இணைப்பை இடுதலானது விமான நிலையத்தின் நீர் முகாமைத்துவ முறைமையில் குறிப்பிடத்தக்க முன்னேற்றத்தைக் குறிக்கிறது. இந்த நேரடி மற்றும் நம்பகமான நீர் இணைப்பானது, வெளியக நீர் வலையமைப்புகளில் ஏற்படும் இடையூறுகளுடன் தொடர்புடைய இடர்களைக் குறைத்து, விமான நிலைய செயற்பாடுகளுக்கு நிலையான மற்றும் தடையற்ற நீர் வழங்கலை உறுதி செய்கிறது. முதலீட்டுச் சபை (BOI) வழங்கல் போன்ற வெளியக மூலங்களில் தங்கியிருப்பதைக் குறைப்பதன் மூலம், விமான நிலையமானது அதன் தன்னிறைவு மற்றும் செயற்பாட்டு உறுதித்தன்மையை மேம்படுத்துகிறது. இந்த தரமுயர்த்தலானது மிகவும் பாதுகாப்பான மற்றும் சீராக்கி வடிவமைக்கப்பட்ட நீர் வழங்கல் முறைமையை உறுதிசெய்வது மட்டுமல்லாமல், அதனை விமான நிலையத்தின் உட்கட்டமைப்பிற்கு வினைத்திறனான மற்றும் செலவுப் பயனுறுதி வாய்ந்த மேம்பாடாக ஆக்கி, மாதத்திற்கு சுமார் 1 மில்லியன் இலங்கை ரூபா கொண்ட சாத்தியமான சேமிப்பிற்கும் வழிவகுக்கிறது.

இறங்குதிறை கட்டடத்திலுள்ள குளிருட்டல் இயந்திர எண் 04 இன் பழுதுபார்ப்பு.

பிரதான செயலிழப்பு காரணமாக இரண்டு வருடங்களுக்கும் மேலாக 450 தொன் அலகானது சேவையிலிராத படியால், இறங்குதிறை (Pier) கட்டடத்திலுள்ள குளிருட்டல் இயந்திர எண் 04 இன் பழுதுபார்ப்பானது ஒரு குறிப்பிடத்தக்க சாதனையாகும். உள்நாட்டு முகவரின் தயக்கத்துடன் ஆரம்ப சவால்கள் இருந்தபோதிலும், உள்ளகக் குழு பொறுப்பேற்று ஒரு முழுமையான பழுதுபார்ப்பு செய்முறையை வெற்றிகரமாக மேற்கொண்டது. அமுக்கியின் முழுமையான மீளமைப்பு, மோட்டார் மீள்சுற்றல், செறிகலக் குழாய் அடைப்பிடல் மற்றும் கட்டுப்பாட்டுப் பலகை பழுதுபார்ப்பு ஆகியவற்றை இது உள்ளடக்கியது. இதன் விளைவாக, இறங்குதிறை கட்டடத்திற்கு வினைத்திறனான குளிர்ச்சியை உறுதிப்படுத்தி, குளிருட்டல் இயந்திரமானது தற்போது முழுமையாக இயங்கத் தொடங்கியுள்ளது. இந்த பழுதுபார்ப்பானது, நம்பகமான குளிர்ச்சியை வழங்கியும் பயணிகள் மற்றும் பணியாளர்களுக்கு செளகரியத்தை மேம்படுத்தியும், கட்டடத்தின் ஒட்டுமொத்த செயற்பாட்டு பயனுறுதிவாய்ந்த தன்மைக்கு பங்களித்துள்ளது. AASL ஆனது இந்தக் கருத்திட்டத்தில் 8.5 மில்லியன் இலங்கை ரூபாவை முதலீடு செய்தது.

முடிவுரை

பொதினஸ் மற்றும் மூரே இன் (2007) கட்டமைப்பைப் பிரயோகித்தலானது 2024 ஆம் ஆண்டில் விமானப் போக்குவரத்துத் துறையின் மாறிவரும் சூழ்நிலைகளுக்கு இசைவாக்கமுடையதாக இருப்பதற்கு AASL அனுமதிக்கின்றது. பொளதிகச் சேவைச்சூழலை தொடர்ந்து மேம்படுத்துவதன் மூலமும், சேவை பணியாளர்களின் சிறப்புத்தன்மையில் முதலீடு செய்வதன் மூலமும், அத்துடன் எமது முக்கிய மற்றும் துணைச் சேவைகளை மேம்படுத்துவதன் மூலமும், நாம் ஒவ்வொரு பயணிக்கும் சீரான, மறக்கமுடியாத முதற் சிறந்த எண்ணப்பாங்குகளை உருவாக்க நாம் பாடுபடுகின்றோம்.

2024 ஆம் ஆண்டில், சிந்தனைமிக்க வடிவமைப்பு, தொழில் நிபுணத்துவப் பணியாளர்கள், மற்றும் வாடிக்கையாளர் எதிர்பார்ப்புகளை விஞ்சும் முழுமையான சேவை வழங்கல் என்பவற்றுக்கிடாக சிறப்பான சேவையை வழங்க AASL தொடர்ந்து அர்ப்பணிப்பைக் கொண்டுள்ளது. இந்த முயற்சிகளானவை வாடிக்கையாளர் திருப்தியை அதிகரிப்பதற்காக மட்டுமல்லாமல், வரவிருக்கும் தசாப்தத்தில் உலகளாவிய விமானப் போக்குவரத்துத் துறையில் AASL ஒரு முன்னோடியாக நிலைநிறுத்துவதற்கும் வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளன.





நிதி மீளாய்வு

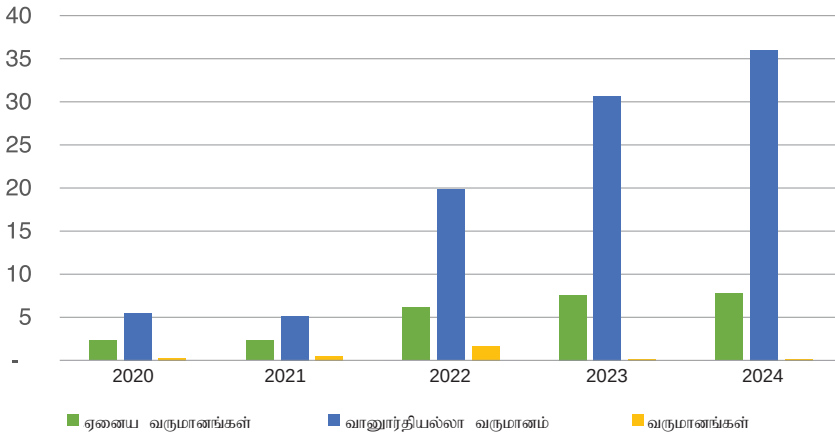
 வருமானம் 43,897 மில்லியன் ரூபா (2023 38,376 மில்லியன் ரூபா)	 வரிக்குப் பின்னரான இலாபம் 21,108 மில்லியன் ரூபா (2023 28,122 மில்லியன் ரூபா)
 செயற்பாட்டு இலாபம் 19,580 மில்லியன் ரூபா (2023 19,315 மில்லியன் ரூபா)	 சொத்துக்கள் 222,381 மில்லியன் ரூபா (2023 191,546 மில்லியன் ரூபா)

கண்ணோட்டம்

2024 ஆம் நிதியாண்டு முழுவதும், AASL மாறிக் கொண்டிருக்கும் சூழ்நிலைகளை கையாள்வதிலும் சவாலான விமானப் போக்குவரத்துத் துறையில் தொடர்ந்தும் அதன் செயற்பாடுகளை மேற்கொண்டது. இந்தத் தொழிற்சூழலில் செல்வாக்கு செலுத்தக் கூடிய பல்வேறு புறக்காரணிகள் இருந்த போதிலும், எமது நிதி செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளை திறம்படுத்துதல், வருமான நிதியோட்டங்களை மேம்படுத்துதல் மற்றும் செலவுகளை திறம்பட கட்டுப்படுத்துதல் ஆகியவற்றில் நாம் அதிக கவனம் செலுத்தினோம். இது எதிர்வரும் ஆண்டுகளில் நிலைபேறான அபிவிருத்திக்கு எம்மை நிலை நிறுத்தியுள்ளதாണோடு வலுவான நிதிசெய்திறனை அடைந்து கொள்வதற்கு இடமளித்துள்ளது.

மொத்த வருமான உள்ளடக்கம்

ரூபா மில்லியன்கள்



வருமானம் தொடர்பிலான செயலாற்றுகை

2024 ஆம் ஆண்டில் AASL மொத்தமாக 43.9 பில்லியன் ரூபா வருமானமாக ஈட்டப்பட்டுள்ளதோடு இது முந்தைய ஆண்டின் 38.4 பில்லியன் ரூபாவாகிய வருமானத்துடன் ஒப்பிடும்போது 14% மான அதிகரிப்பாகும். இந்த அதிகரிப்பிற்கு பிரதான காரணங்களாக பயணிகள், விமானம் மற்றும் சரக்கு போக்குவரத்துகள் ஆகியவற்றில் ஏற்பட்ட அதிகரிப்பினால் ஒட்டு மொத்த வியாபாரத்திலும் நேர்மறையான முன்னேற்றங்களாகும். உலகளாவிய தொற்றுநோயிலிருந்து இயல்பு நிலைக்கு திரும்பியமையினால் பொருளாதார, அரசியல் மற்றும் தொழிற்பாட்டு காரணிகளின் இணைவில் சவால்கள் காணப்பட்ட போதிலும், எமது பல்வகையான வருமான பாய்ச்சல்கள் மற்றும் மூலோபாய முயற்சிகள் வலுவான நிதி பெறுபேற்றினை பெற்றுக் கொள்ள பங்களித்துள்ளது.

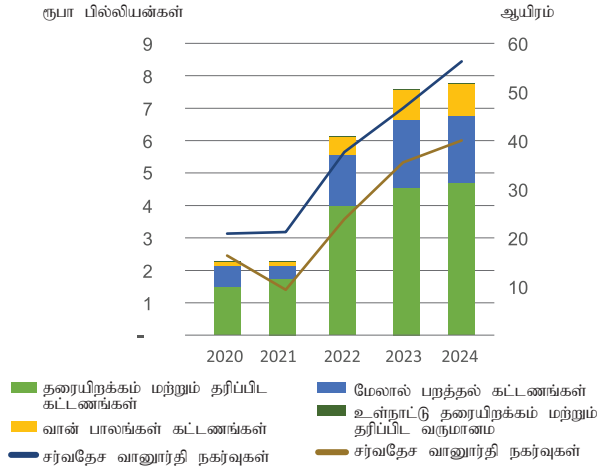
வருமானம் தொடர்பான சுருக்கக் குறிப்பு

வானூர்தி வருமானம்

வானூர்தி வருமானம் என்பது விமான சேவைகள் தொழிற்சூழலில் விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனிக்கு வருமானம் கிடைக்கப் பெறும் முக்கியமான வருமான வழியொன்றாகும். இந்த வருமானத்தின் மூல ஆதாரங்களுக்கிடையில் தரையிறக்கம் மற்றும் தரிப்பிட கட்டணங்கள், மேலால் பறத்தல் கட்டணங்கள் மற்றும் வான் பாலங்களைப் பயன்படுத்துவதற்கு விதிக்கப்படும் கட்டணங்கள் ஆகியவை உள்ளடங்கும். தரையிறக்கம் மற்றும் தரிப்பிட கட்டணங்கள் பொதுவாக விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு அறவிடப்படுவது விமானங்களின் எடை மற்றும் தரையில் செலவிடும் நேரத்தினை அடிப்படையாகக் கொண்டுள்ளதோடு அதன் மூலம் விமான நிலையத்திற்கு தொழிற்பாட்டுச் செலவுகளை ஈடுசெய்ய முடியும். மேலால் பறத்தல் வருமானமான உருவாக்கப்படுவது ஒரு நாட்டின் விமானத் தகவல் பிரதேசத்தின் (FIR) மீது பறக்கும் உரிமைக்கான கட்டணங்களை செலுத்தும் மற்றும் தேசிய விமான சேவைகள் தொடர்பான அதிகாரம் பெற்ற நிறுவனங்களுக்கு செலுத்தும் விமான கம்பனிகளினாலாகும். இதற்கு மேலதிகமாக விமானம் மற்றும் முனையத்திற்கு இடையில் பயணிகள் போக்குவரத்தை எளிதாக்க ஜெட் பாலங்களைப் பயன்படுத்துவதற்கான விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு விமான சேவைகள் பயன்பாட்டு கட்டணங்கள் விதிக்கப்படுகின்றன. இந்த வருவான மூலங்கள் விமான நிலைய வருவானத்தில் குறிப்பிடத்தக்க சேர்க்கையினை உருவாக்குவதுடன் உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் பராமரிப்பு மற்றும் தொழிற்பாட்டு நிலைபேற்றிற்கு ஒத்துழைப்பு வழங்குவதற்கு அப்பால் உலகளாவிய விமானப் போக்குவரத்தை

அதிகரிப்பதற்கு வழி ஏற்படுத்தும். விமானப் பயணத் தேவையின் வளர்ச்சிக்கு ஒருங்கிணைவாக எமது வானூர்தி வருமானமும் அதிகரித்ததுடன், அது பிரதானமாக தரையிறக்கம் மற்றும் தரிப்பிட கட்டணங்கள், மேலால் பறத்தல் கட்டணங்கள் மற்றும் வான் பாலங்களைப் பயன்படுத்துவதன் மூலமாகும். முந்தைய ஆண்டை விட விமான சேவைகள் வருமானத்தில் 3% அதிகரிப்பை எம்மால் அவதானிக்கக் முடிந்தது. கடந்த ஐந்து ஆண்டு காலப்பகுதியினுள் விமானப் போக்குவரத்து வருமானம் பற்றிய செயலாற்றுகையை பின்வருமாறு விளக்கலாம்:

வானூர்தி வருமானம் மற்றும் சர்வதேச விமான மற்றும் மேலே பறத்தல் நகர்வுகள்

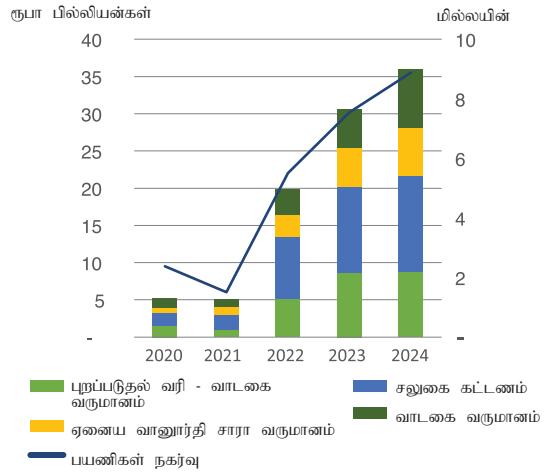


வானூர்தி சாரா வருமானம்

மொத்த வருமானத்தில் சுமார் 82% இணை ஈட்டிக் கொள்வதற்கு பங்களிப்பை வழங்கிய பிரதான வருமான வழிகளில் வானூர்தி சாரா வருமானம் குறிப்பிடத்தக்களவு வளர்ச்சியொன்றை முந்தைய ஆண்டின் வருமானத்துடன் ஒப்பிடும்போது 17% ணை மீளாய்வு ஆண்டில் பதிவு செய்துள்ளது, முக்கிய வருமான நிரோட்டங்களில் குறிப்பிடத்தக்க வளர்ச்சியைப் பதிவு செய்துள்ளது, AASL சிறந்த நிதி செயல்திறனுக்குப் பின்னால் உள்ள முக்கிய உந்து சக்தியாக , தொடர்ந்து ,ருந்தது. சில்லறை வியாபாரங்களை விரிவுபடுத்துவதன் மூலம் விரிவான வணிக பங்குடமைகள் இயல்பு நிலைக்கு வந்தமை உயர் தரத்திலான ஓய்வறை வசதிகள் மற்றும் உணவுபானங்களை விநியோகித்தல் போன்ற புதிய சேவைகளை அறிமுகப்படுத்துவதன் மூலம் இந்த வளர்ச்சி மேலும் உறுதிப்படுத்தப்பட்டது. வானூர்தி சாரா வருமானம் என்பது விமான சேவைகளை வழங்குவதில் மறைமுகமாக தொடர்புடைய தொழிற்பாடுகளிலிருந்து அதாவது வர்த்தக செயற்பாடுகள், சில்லறை விற்பனை மற்றும் உணவுபான விற்பனை, நுழைவு கட்டணம், விளம்பரம் மற்றும் ஏனைய சேவைகளில் உருவாக்கப்படும் வருமானமாகும். தொடர்ந்து நோயைத் தொடர்ந்து விமானப் போக்குவரத்து இயல்பு நிலைக்குத் திரும்பியதுடன் பயணிகளின் எண்ணிக்கை அதிகரித்தமையினால் விமான நிலையங்களிலிருந்து புறப்பட்டு விமானத்தையடையும் பயணிகளிடமிருந்து அறவிடப்படும் புறப்படுத்தல் கட்டணங்கள் அதிகரித்துள்ளன. நுகர்வோர்களினால் மேற் கொள்ளப்படும் செலவுகள் மற்றும் போக்குவரத்துப் பயணங்கள் இயல்பு நிலைக்கு திரும்பியமையை பிரதிபலிப்பதோடு. சில்லறை மற்றும் வரி விலக்குச் (ஐரவல் கசுந்) செயற்பாடுகளிலிருந்து கிடைக்கப் பெற்ற ஒட்டுமொத்த வருமானம் அதிகரித்துள்ளது. சில்லறை விற்பனை இடங்களுக்கான தேவை அதிகரித்தமையினால் கடைகள் மற்றும் அலுவலகங்கள் உட்பட விமான நிலைய முனையத்திற்குள் உள்ள வர்த்தக நிலையங்களிலிருந்து கிடைக்கப் பெற்ற வாடகை வருமானத்தில் நிலையான வளர்ச்சியொன்றிற்கு வழிவகுத்தது. இதற்கு ஒருங்கிணைவாக வருகையாளர்கள், விமான நிலைய முனையத்தில் தொழில் புரிபும் ஊழியர்கள் மற்றும் ஒப்பந்ததாரர்களிடம் அறவிடப்படும் போர்டிங் பாஸ் கட்டணங்களும் வானூர்தி சாரா வருமானத்தின் வளர்ச்சிக்கு பங்களித்துள்ளன. தரை கையாள்கை இயக்குநர்கள் மற்றும் உணவுபான விற்பனை நிலையங்கள் உள்ளிட்டவர்களிடம் அறவிடப்படும் உள்நுழைவதற்கான அனுமதிக்க கட்டணங்களும்

பயணிகளுக்கு வழங்கப்படும் பரந்த அளவிலான சேவைகளுக்கு ஏற்ப வளர்ச்சியடைந்துள்ளன. விளம்பர வருமானம் மற்றும் வாகன தரிப்பிடக் கட்டணம் போன்ற வானூர்தி சாரா வருமானங்கள் 2023 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது விரைவான வளர்ச்சியைக் காட்டியது. முன்னைய ஆண்டுகளில் மிக அதிர்வடையாக மாற்றமடையும் விமான போக்குவரத்து நெருக்கடிகளின் மூலம் ஏற்பட்ட சவாலான நிலைமையை குறைத்துக் கொள்வதற்கு விமான நிலையங்களுக்கு மிகவும் உறுதுணையான வருமான மூலங்களில் ஒன்றான பல்வகைப்படுத்தனிலும் விமான சேவைகள் துறையின் விரைவாக இயல்பு நிலைக்கு திரும்பியமையும் வானூர்தி சாரா வருமானம் வருமானங்களில் ஏற்பட்ட இந்த வளர்ச்சியின் மூலம் ஒட்டு மொத்தமாக பிரதிபலிக்கின்றது. கடந்த ஐந்து ஆண்டுகளில் வானூர்தி சாரா வருமானத்தின் செயலாற்றுகையை பின்வருமாறு காட்டலாம்:

வானூர்தி சாரா வருமானம் மற்றும் சர்வதேச பயணிகள் நகர்வு



ஏனைய வருமானங்கள்:

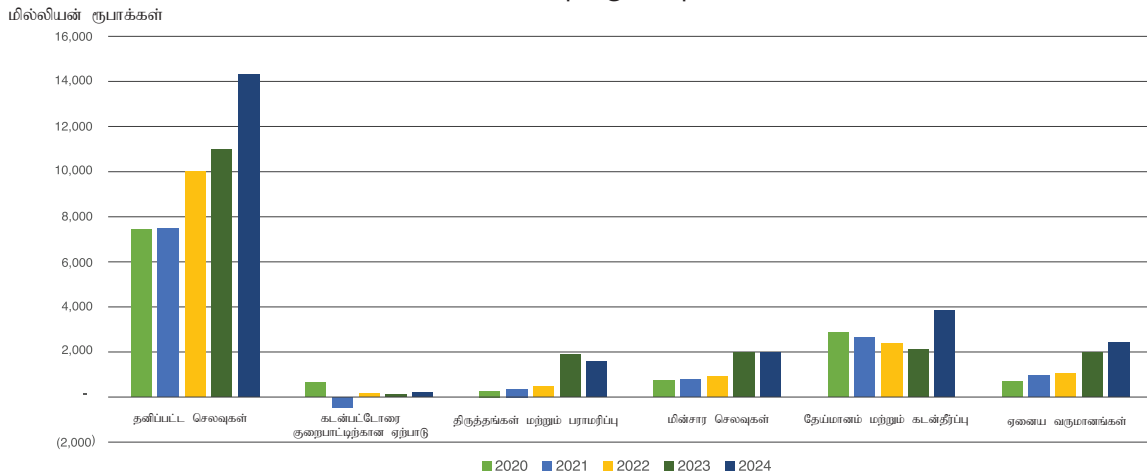
AASL ஒட்டு மொத்த நிதி செயல்திறனை உயர்த்துவதற்கு ஏனைய வருமானப் பிரிவு பல்வேறு வழிகளில் பங்களித்துள்ளது. அரசாங்க மானியக் கடன் தீர்வுப் பிரிவு முந்தைய ஆண்டை விட 13% குறைவைப் பதிவு செய்துள்ளதுள்ளதோடு இது உட்கட்டமைப்பு மேம்பாட்டிற்காக அரசு நிறுவனங்களிடமிருந்து பெறப்பட்ட நிதி உதவி படிப்படியாக இனங் காணப்பட்டமையை பிரதிபலிக்கிறது. இதற்கு மேலதிகமாக எரிபொருள் நிலையத்திலிருந்து கிடைக்கப் பெற்ற இயக்க இலாபம் சீரான முறையில் பங்களித்துள்ளதோடு அதன் ஒட்டு மொத்த வருவாய் தளத்தை வலுப்படுத்துவதுடன் உள்நாட்டு போக்குவரத்திற்கும் பங்களித்துள்ளது. வானூர்தி சார் வருமானம் மற்றும் வானூர்தி சாரா வருமானங்களில் எந்தவொரு சந்தர்ப்பத்திலேனும் அதற்கு எதிராக பாதுகாப்பான நிதி ஆதாரங்களின் ஊடாக 2024 ஆம் ஆண்டில் தொடர்ச்சியான வளர்ச்சி மற்றும் தொழிற்பாட்டு சவால்களுக்கு மத்தியில் விமான நிலைய நிதியை ஸ்திரப்படுத்துவதற்கு பங்களித்துள்ளது.

செலவு முகாமைத்துவம் மற்றும் செயல்திறன்

மதிப்பாய்வு செய்யப்பட்ட நிதியாண்டில், AASL இன் நிர்வாக மற்றும் நிறுவன செலவுகள் 28% இனால் அதிகரித்ததோடு இது 19.1 பில்லியன் ரூபாய்களிலிருந்து 24.3 பில்லியன் ரூபாய்களாக அதிகரித்துள்ளது. AASL அதன் செயற்பாட்டு கட்டமைப்பிற்கு முக்கியமான பல செலவுகளுக்கு முகங் கொடுத்ததோடு முந்தைய ஆண்டுகளுடன் ஒப்பிடும் போது குறிப்பிடத்தக்களவு அதிகரிப்பைக் காணக் கிடைத்தது. நிர்வாக மற்றும் நிறுவன செலவுகளுக்கு பணியாளர் செலவுகள் (59%) பிரதான பங்களிப்பைச் செய்ததோடு இது முந்தைய ஆண்டை விட 3.3 பில்லியன் ரூபா அதிகரிப்பிற்கு சமனாவதோடு பணியாளர்களைத் தக்க வைத்துக் கொள்வதிலும், இயல்பு நிலைக்கு வரும் சந்தையின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்ய அதிக திறமையான பணியாளர்களை ஆட்சேர்ப்பு செய்வதற்கு விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனி தொடர்ந்து முதலீடு செய்ததை பிரதிபலிக்கிறது. விசேடமாக விமான நிலைய உட்கட்டமைப்பை

நவீன மயமாக்குவதற்கும் வளர்ந்து வரும் போக்குவரத்து அளவுகளுக்கு பங்களிக்க புதிய உபகரணங்களைப் பெறுவதற்கும் முதலீடுகள் தொடர்ந்து செய்யப்பட்டதால், தேய்மானச் செலவுகளும் குறிப்பிடத்தக்களவு செலவாகவே இருந்தன. சொத்து மறுமதிப்பீடு மற்றும் தேய்மான விகிதங்களின் திருத்தங்களின் விளைவாக 2023 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2024 ஆம் ஆண்டில் தேய்மானம் அதிகரித்தது. இது முனையங்கள் மற்றும் வழி செலுத்தல் உபகரணங்கள் போன்ற தேய்மானம் அடையக் கூடிய சொத்துக்களின் தொடர்ச்சியான பாதுகாப்பு மற்றும் செயற்பாட்டை உறுதி செய்வதோடு 2023 ஆம் ஆண்டுக்கு சமமாக திருத்தங்கள் மற்றும் பராமரிப்பு செலவுகள் 307 மில்லியன் ரூபாக்களாக குறைந்துள்ளது, பயணிகள் போக்குவரத்தில் ஏற்பட்ட அதிகரிப்பு மற்றும் மின்சார கட்டணங்கள் திருத்தப்பட்டதன் விளைவாக, யுயுளுடு வசதிகள் ஊடாக மின்சார கட்டணங்கள் 2% இனால் (32 மில்லியன் ரூபாக்கள்) சிறு அளவில் அதிகரித்தமைக்கு காரணமாக அமைந்ததுடன் இது AASL அதிகரிப்பிற்கு தாக்கத்தினை செலுத்தியது. ஒட்டுமொத்தமாக, யுயுளுடு இன் வருமானத்தில் வளர்ச்சி இருந்த போதிலும், இயல்பு நிலைக்கு திரும்புவதற்கான அழுத்தமும் நீண்டகால செயற்பாட்டு நிலைத்தன்மைக்கு பங்களிப்பு செய்ய தேவையான முதலீட்டு நிலைமைகளை 2024 ஆம் ஆண்டில் செலவு கட்டமைப்பின் மூலம் பிரதிபலிக்கின்றது. கடந்த ஐந்து ஆண்டுகளில் ஒவ்வொரு முக்கிய தொழிற்பாட்டுச் செலவு கூறுகளின் நடத்தையை பின்வருமாறு விளக்கலாம்:

செலவுப் பகுப்பாய்வு



நிதி வருமானங்கள்

AASL நிதி வருமானமானது, நிறுவனத்தின் மொத்த வருமானத்திற்கு கணிசமாக பங்களித்த நிதிப் பத்திரங்களால் வலுப்படுத்தப்பட்டது. இந்த வருமானத்தின் பெரும்பகுதி ஐக்கிய அமெரிக்க டொலர் நிலையான வைப்புத் தொகைகள் மீதான வட்டியிலிருந்தும், பின்னர் ரூபாய் நிலையான வைப்புத் தொகைகள் மீதான வட்டியிலிருந்தும் பெறப்பட்டது. இருப்பினும், ஆண்டுக்கான நிதி வருமானம் 26% சரிவைக் காட்டியதுடன் இது பிரதானமாக முதலீடுகளின் மூலம் கிடைக்கப் பெறும் வருமானத்திற்கு பாதகமான தாக்கத்தை ஏற்படுத்திய வட்டி விகிதங்களில் அதிகமான சரிவு காரணமாக ஏற்பட்டது. ஐக்கிய அமெரிக்க டொலர் நிலையான வைப்பு முதலீடுகளில் 25% அதிகரிப்பு இருந்த போதிலும், வட்டி விகிதங்களில் ஏற்பட்ட குறிப்பிடத்தக்க சரிவு இந்த வைப்புத் தொகைகளிலிருந்து கிடைக்கப் பெறும் வருமானத்தில் குறிப்பிடத்தக்க சரிவை ஏற்படுத்தியதற்கு காரணமானது. இதே போல், ரூபாய் நிலையான வைப்பு முதலீடுகள் 2% இனால் வீழ்ச்சி அடைந்ததுடன், வட்டி விகிதங்களில் ஏற்பட்ட அதிகமான சரிவு இந்த வைப்புத் தொகைகளிலிருந்து கிடைக்கப் பெறும் வட்டி வருமானத்தில் குறிப்பிடத்தக்க தாக்கத்தை ஏற்படுத்தியது. AASL முதலீட்டு சொத்துக்களிலிருந்து பெறப்பட்ட 7.7 பில்லியன் ரூபா வட்டி வருமானம், நிறுவனத்தின் உள்நாட்டு மற்றும் வெளிநாட்டு நாணய சொத்துக்களின் மூலப்பாய திரவத் தன்மை முகாமைத்துவத்தினை பிரதிபலிப்பதுடன் இது ஒரு நிலையான வருமான மார்க்கமொன்றை ஏற்படுத்திக் கொடுத்தது. இந்த வருமானம் ஈட்டும் சொத்துக்கள், அபாயங்களைக் குறைப்பது மட்டுமல்லாமல், 2024 ஆம் ஆண்டில் இயல்பு நிலைக்கு திரும்பும் விமான சேவைகள் தொழிற்துறையின் சவால்களை வென்றி கொண்டு AASL ஒரு சமநிலையான நிதி நிலையைப் பராமரிப்பதற்கு இயலுமாகும் வகையில் அடிப்படை வருமான பாய்ச்சலுக்கு பங்களித்துள்ளது.

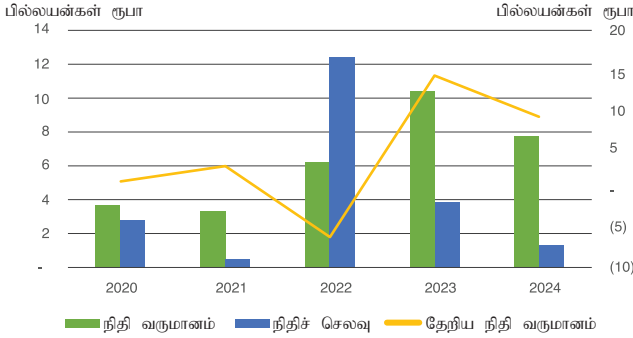
நிதிச் செலவுகள்

AASL உள்நாட்டு மற்றும் சர்வதேச நிதி நிலைமைகளில் தாக்கம் செலுத்தியிருப்பதை பிரதிபலிக்கும் பல்வேறு காரணிகளால் நிறுவனத்தின் நிதிச் செலவில் தாக்கம் செலுத்தியுள்ளது. ஐக்கிய அமெரிக்க டொலருக்கு எதிரான ரூபாயின் பெறுமதி குறைவதன் நேரடி விளைவாக கடன் பரிமாற்றத்தின் போது கிடைக்கப் பெற்ற மாற்று இலாபத்தில் கம்பனியின் நிதிச் செலவில் குறிப்பிடத்தக்க பகுதி உள்ளடங்கும். மாற்று விகிதத்தில் ஏற்பட்ட இந்த சாதகமான நகர்வு நிதிச் செலவில் சில எதிர்மறை தாக்கங்களைக் குறைக்க உறுதுணையானது. உட்கட்டமைப்பு மற்றும் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகள் மேம்பாட்டிற்கு நிதியளிப்பதோடு கம்பனி தனது கடன் கடமைகளை நிர்வகிப்பதில் தொடர்ந்து ஈடுபடுவதால் ஏற்பட்ட கடன் செலவு அதிகரித்தமையை பிரதிபலிக்கும் கடன் வட்டிச் செலவில் 13% ஆக அதிகரித்ததன் மூலமாக நிதிச் செலவு பகுதியளவில் ஈடுசெய்யப்பட்டது, மேலும், கொடுக்கல் வாங்கல் மீதான தேறிய அந்நியச் செலாவணி நடவடிக்கைகள் 45% இனாலும் அதே போல் நிலையான வைப்புத் பரிவர்த்தனையின் மீது அதிகரித்த மாற்று இழப்புகளுக்களும் அதிக நிதிச் செலவுக்கு மேலும் பங்களித்தன. மிகவும் நேர்மறையான விடயமென்றால், ஏனைய கணக்கு பரிமாற்றங்கள் மீது இழப்புகள் 27% இனால் குறைந்ததுடன் இது ஒட்டுமொத்த நிதிச் செலவில் சிறிது நிவாரணத்தினை பெற்றுத் தந்தது. இந்த காரணிகளின் ஒருங்கிணைந்த தாக்கத்தின் காரணமாக ஆண்டிற்கான கம்பனியின் நிதிச் செலவு கட்டமைப்பில் சிக்கலான ஆனால் குறிப்பிடத்தக்க மாற்றத்தை ஏற்படுத்தியது.

இதற்குச் சமனாக, நிலையான வைப்புத் தொகைகளின் பரிமாற்றத்தின் போது ஏற்படும் மாற்ற ஆதாயங்கள் மற்றும் இழப்புகள், நிலையான வைப்புத் தொகைகளுக்கான வட்டி விகிதங்களில் ஏற்ற இறக்கங்கள் மற்றும் மீள் கொள்வனவு ஒப்பந்தங்கள் தேறிய நிதி வருமானம் மற்றும் செலவு ஆகிய இரண்டிலும் நிலையற்றத் தன்மையை ஏற்படுத்தியுள்ளது. இந்த நிலையற்ற மாற்று விகிதத்துடனான சூழல் காரணமாக நிதி தொடர்பான தாக்கங்களின் ஊடாக நிலையற்ற மாற்று விகித சூழல் காரணமாக இலங்கை விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் கம்பனி முகங்கொடுத்த நிதிச் சவால்களை எவ்வாறானதென இந்த நிதி சார்ந்த தாக்கங்களின் ஊடாக எடுத்துக்காட்டப்பட்டுள்ளது. எவ்வாறாயினும், மூலப்பாய இடர் குறைப்பு மற்றும் வலுவான நிதி முகாமைத்துவ நடைமுறைகள் மூலம்

கம்பனி அதன் நிதிச் செலவுகளை திறம்பட நிர்வகித்துள்ளது, இந்த சவால்கள் மத்தியிலும், அதன் நிதி செயலாற்றுகை குறித்து நிதி ஏற்ற இறக்கங்களின் தாக்கங்கள் இருந்த போதிலும், நிறுவனம் வலுவாக அதற்கு முகங்கொடுத்துள்ளது. கடந்த ஐந்து ஆண்டுகளில் நிதி வருமானம் மற்றும் செலவுகளின் நடத்தையை பின்வருமாறு விளக்கலாம்:

தேறிய நிதிச் செலவு



மூலதனச் செலவுகள் மற்றும் முதலீடுகள்

நீண்டகால வளர்ச்சிக்கான எமது அர்ப்பணிப்பின் பகுதியாக, AASL உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் மற்றும் தகவல் தொடர்பு மற்றும் வழிசெலுத்தல் சாதனங்களில் குறிப்பிடத்தக்க முதலீடுகளைச் செய்துள்ளது, இது உரிய ஆண்டின் மொத்த முதலீடுகளில் 71% மாக பங்களிப்பை பெற்றுக் கொடுத்துள்ளதோடு இது இந்த கருத்திட்டத்தின் முக்கிய உந்து சக்தியாகும். இந்த முதலீடுகள் விமான நிலையத்தின் திறன்களை அதிகரிப்பதற்கும் அதிகரித்து வரும் பயணிகளின் எண்ணிக்கைக்கு பங்களிக்கும் விதமாக எமது மூலோபாய தொலை நோக்குப் பார்வையுடன் இணங்கியுள்ளது. எம்மால் மேற்கொள்ளப்பட்ட உட்கட்டமைப்பு வசதிகளை மேம்படுத்துதல் மற்றும் விரிவாக்கங்கள் மூலம், செயற்பாட்டுத் திறனை மேம்படுத்துவதன் மூலம் பயணிகள் பெற்றுக் கொள்ளும் அனுபவத்தை மேம்படுத்துதல் மற்றும் எதிர்கால வளர்ச்சிக்கு இடமளிக்க விமான நிலையம் நன்கு தயாராக இருப்பதை உறுதி செய்தல் ஆகியவற்றை நாம் நோக்கமாகக் கொண்டுள்ளோம். இந்த மூலோபாய முயற்சிகள் AASL இன் போட்டித் தன்மையை பேணுவதற்கும் பிராந்தியத்தில் விமானப் போக்குவரத்து சேவைத்துறையில் முதன்மையாளராக தமது இடத்தை வலுவாக பேணுவதற்கு மிக முக்கியமானவையாகும்.

கடன் முகாமைத்துவம்

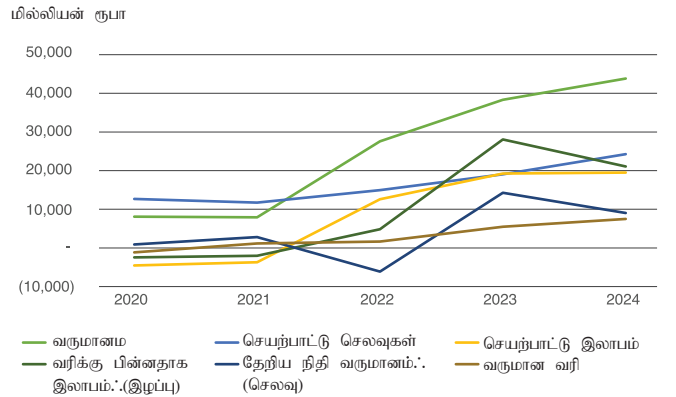
2024 ஆம் நிதியாண்டின் இறுதியில், AASL கடன் - பங்கு விகிதம் 2% ஆக இருந்ததோடு இது நிறுவனம் அதன் நிதி நிலையை மேம்படுத்துவதற்கு எடுக்கப்பட்ட விவேகமான அணுகு முறையை பிரதிபலிக்கின்றது. கடன் அமைப்பு முதன்மையாக நீண்டகால கடன், அதன் குறுகியகால பங்கு மற்றும் கடன் பத்திரங்களைக் கொண்டுள்ளது. இந்த ஆண்டில், AASL பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம் (BIA) அபிவிருத்தி கருத்திட்டத்திற்காகப் பெறப்பட்ட வெளிநாட்டுக் கடன்களை வெற்றிகரமாக திருப்பிச் செலுத்தியுள்ளது. அரசாங்கத்தின் கட்டளைகளுக்கு இணங்க, நிதி அமைச்சின் பொது திறைசேரியினால் வெளியிடப்பட்ட சுற்றறிக்கை மற்றும் இலங்கை அரசாங்கத்தின் இடைக் காலகடன் கொள்கைக்கமைய 2022 ஆம் ஆண்டின் ஏப்ரல் மாதம் 12 ஆம் திகதியையுடைய விசேட கடிதம் ஆகியவற்றிற்கமைய, 2022 ஆம் ஆண்டு மே மாதம் தொடக்கம் அமலுக்கு வரும் வகையில் மத்தளை ராஜபக் சர்வதேச விமான நிலையம் (MRIA), பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம் (BIA) அபிவிருத்தி கட்டம் 2 மற்றும் ஒடுபாதை மூடும் திட்டத்திற்காகப் பெறப்பட்ட வெளிநாட்டுக் கடன்களைத் திருப்பிச் செலுத்துவதை 2022 ஆம் ஆண்டு மே மாதம் தொடக்கம் நிறுவனம் நிறுத்தியுள்ளது. இந்தக் கடனை முயசீரமைக்கும் செயல்முறை தற்போது நடைபெற்று வருவதாக நிதி அமைச்சு தெரிவித்துள்ளது. கடன் ஒப்பந்தங்களின் படி தொடர்புடைய வங்கிகளால் வெளியிடப்பட்ட அறிவிப்புகளுக்கு அமைய கடன்களுக்கான வட்டி மற்றும்

தவறவிடப்பட்ட வட்டி கணக்கிடப்பட்டுள்ளன. குறிப்பாக, ஒடுபாதை மேற் பரப்பு திட்டத்திற்கான கடன் வட்டி நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளவாறு இனங்காணப்பட்டுள்ளதோடு மத்தளை ராஜபக் சர்வதேச விமான நிலையம் (MRIA) கடனுக்கான கடன் ஒப்பந்தத்தின் விதி முறைகளின்படி வட்டி கணக்கில் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டுள்ளதுடன் மேலும் இலங்கை அரசாங்கம் BIA அபிவிருத்தி கட்டம் II இன் 2 கடனை முயசீரமைப்பதற்கான ஒரு புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தத்தில் கையெழுத்திட்டுள்ளது, இதன் கீழ் 2022 ஆம் ஆண்டின் மார்ச் மாதம் 18 ஆம் திகதிக்கு பிரதான கடன் பங்கு ஐந்து ஆண்டுகள் சலுகைக் காலத்துடன் முயசீரமைக்கப்பட்டது. அதன் கடன் கட்டமைப்பின் ஒரு பகுதியாக, 2019 ஆம் ஆண்டு மே மாதத்தில் தேசிய சேமிப்பு வங்கிக்கு வழங்கப்பட்ட 4 பில்லியன் ரூபாக்கள் பெறுமதியுள்ள 40 மில்லியன் சான்றளிக்கப்பட்ட பட்டியலிடப்படாத மீட்டெடுக்கக்கூடிய முன்னுரிமை கடன் பத்திரங்களையும் AASL கொண்டுள்ளது.

இலாபத் தன்மை

AASL 2024 ஆம் ஆண்டிற்கான அறிக்கைக்கான நிதி மீளாய்வில், இது நேர்மறையான வளர்ச்சியைப் பிரதிபலிக்கிறது. நிறுவனம் முந்தைய ஆண்டை விட வருமானத்தில் குறிப்பிடத்தக்க 14% மான அதிகரிப்பைப் பதிவு செய்தது, எவ்வாறாயினும், தொழிற்பாட்டுச் செலவுகள் 28% இனால் அதிகரித்துள்ளதோடு இது இலாபத்தில் தாக்கம் செலுத்தியுள்ளது. அதிக செலவுகள் இருந்த போதிலும், செயற்பாட்டு இலாபம் சராசரியாக 1% மான சாதாரண அதிகரிப்பைக் காட்டியதுடன் இது முக்கிய செயற்பாடுகளின் செயல்திறனைக் காட்டுகின்றது. மறுபுறம், தேறிய நிதி வருமானம் 37% மாக குறிப்பிடத்தக்க குறைவை சந்தித்ததோடு இது நிறுவனத்தின் வரிக்கு முந்தைய இலாபத்தில் 15% மான சரிவுக்கு பங்களித்துள்ளது.

இலாபத்தன்மை



சவால்கள் மற்றும் அனர்த்த முகாமைத்துவம்

விமானத்துறை புவியியல்சார் அரசியல் அழுத்த நிலைமைகள், பொருளாதார உறுதியற்றதன்மை, ஒழுங்கு விதி மாற்றங்கள் மற்றும் அமெரிக்க டொலருக்கு எதிராக உள்நாட்டு நாணயங்களின் மாற்று விகித ஏற்ற இறக்கங்கள் உட்பட பல்வேறு சவால்களுக்கு விமான சேவைகள் தொழிற்துறை அடிக்கடி முகங் கொடுக்கிறது. இதற்கு பதிலளிக்கும் விதமாக ஏற்படக் கூடிய அச்சுறுத்தல் முகாமைத்துவ கட்டமைப்பு வலுப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. வெளிநாட்டுக் கடன்களில் செலுத்த வேண்டிய சுமையை ஈடுசெய்ய டொலர் நிதிப் பிரிவினால் நிலையான வைப்புக்களை பேணிச் செல்தல் மற்றும் சேவை பல்வகைப்படுத்துதல் போன்ற ஆகியவை இதில் எமது முன்னோடி பிரவேசத்தில் அடங்கும். இதன் மூலம் பங்கு உரிமையாளர்களின் பெறுமதியினை பேணிச் செல்வதோடு சவால்களுக்கு முகங்கொடுப்பதற்கு தேவையான தாங்கு திறனை எமக்கு வழங்குகிறது.

எதிர்கால நோக்கு

2025 ஆம் ஆண்டை நோக்கும் போது, நாம் எமது எதிர்பார்ப்புக்கள் தொடர்பாக எச்சரிக்கையாகவும் நம்பிக்கையுடனும் இருக்கிறோம். விமானங்கள் நவீனமயமாக்கல், புதிய சந்தை விரிவாக்கம் மற்றும் செயற்திறனை மேம்படுத்துவதற்காக தொடர்ச்சியான முதலீடுகளுடன், விமான சேவைகள் துறையில் உள்ள வாய்ப்புகளைப் பயன்படுத்திக் கொள்ள நாங்கள் நன்கு நிலை நிறுத்தப்பட்டுள்ளோம். எமது வலுவான நிதி ஒழுக்கத்தைப் பேணுவதுடன் எமது வாடிக்கையாளர்கள், பங்குதாரர்கள் மற்றும் ஊழியர்களுக்கு விதிவிலக்கான மதிப்பை வழங்குவது தொடர்பில் எமது கவனம் செலுத்தப்படுகிறது.

எங்கள் அர்ப்பணிப்புள்ள குழு, புதுமைக்கான எங்கள் அர்ப்பணிப்பு மற்றும் வளர்ந்து வரும் விமானப் போக்குவரத்து நிலப்பரப்புக்கு ஏற்ப மாற்றியமைக்கும் எங்கள் திறன் ஆகியவற்றின் ஆதரவுடன், யுபுஎரு தொடர்ந்து வலுவான நிதி செயல்திறனை வெளிப்படுத்தும் என்று நாங்கள் நம்புகிறோம்.

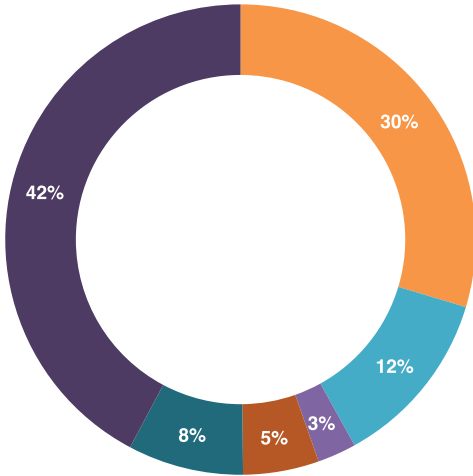
முடிவுரை

முடிவாக, AASL 2024 ஆம் ஆண்டில் வலுவான நிதி செயற்திறனை வெளிப்படுத்தியுள்ளதோடு இது குறிப்பிடத்தக்க வருமான வளர்ச்சி மற்றும் விமான நிலையத்தின் உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் மற்றும் இயக்கத் திறன்களை மேம்படுத்துவதை நோக்கமாகக் கொண்ட மூலோபாய முதலீடுகளால் இயக்கப்படுகிறது. தொழிற்பாட்டுச் செலவுகள் வேகமாக இருந்தாலும், அடிப்படை இயக்கங்களின் வினைத்திறனான முகாமைத்துவத்தினை வெளிப்படுத்தி தொழிற்பாட்டு இலாபத்தில் சிறு அதிகரிப்பை பேணுவதற்கு எம்மால் முடிந்தது. இருப்பினும், தேறிய நிதி வருமானத்தில் வீழ்ச்சி நிதி முகாமைத்துவத்தினை மேம்படுத்துவதற்காக துறையில் எடுத்துக் காட்டுகிறது. முன்னோக்கிச் செல்லும் போது, விமான நிலையங்கள் போட்டித் தன்மையுடனும் எதிர்கால தேவைகளை கையாள நன்கு பொருத்தப்பட்டதாகவும் இருப்பதை உறுதி செய்வதற்கு உட்கட்டமைப்பு மற்றும் தொழிற்பாட்டில் தொடர்ச்சியான முதலீட்டுடன் AASL அதன் நீண்டகால வளர்ச்சி மூலோபாயம் தொடர்பில் கவனம் செலுத்துகிறது, இந்த முயற்சிகள் எதிர்வரும் ஆண்டுகளில் நிலையான வளர்ச்சி மற்றும் வெற்றிக்கு நிலையங்கள் மற்றும் AASL நிலைநிறுத்தும் என நாம் நம்புகிறோம்.

ஆம் ஆண்டிற்கான பெறுமதி சேர்க்கைக்கான கூற்று

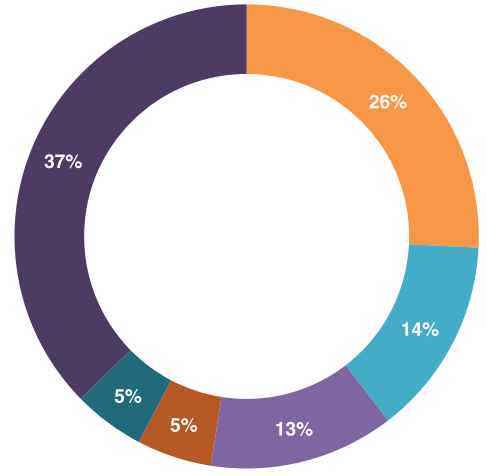
	2024 ரூபா'000		2023 ரூபா'000	
வருமானம்	43,750,204		38,245,784	
ஏனைய வருமானம்	147,126		130,045	
நிதி வருமானம்	7,742,972		10,428,196	
கணிப்பு எடுகோளினால் ஏற்படும் மாற்றங்களினால் ஏற்படும் இலாபம்/(இழப்பு)	2,778,414		(207,575)	
	54,418,716		48,596,450	
நிர்வாக தாபன செலவுகள்	(6,189,518)		(5,949,949)	
பெறுமதி சேர்ப்பனவு	48,229,199		42,646,501	
பெறுமதி சேர்ப்பனவு பரம்பல்				
ஊழியர்களுக்கான ஊதியம் மற்றும் நன்மைகள்	14,294,079	30%	10,989,966	26%
அரசாங்க வரிகளுக்கு	5,862,347	12%	5,886,761	14%
பங்குதாரர்களின் பங்கு இலாப சுவுத்தொகை	1,286,000	3%	5,500,000	13%
கடன் மூலதன வழங்குநர்களுக்கு வட்டி	2,515,661	5%	2,225,201	5%
வணிகத்தினுள் தக்கவைக்கப்பட்டது ானம் மற்றும் பணமதிப்பு நீக்கம்	3,833,635	8%	2,121,243	5%
வணிகத்தினுள் தக்கவைக்கப்பட்டது இருப்புக்கள்	20,437,475	42%	15,923,329	37%
	48,229,199	100%	42,646,501	100%

பெறுமதி சேர்க்கையின் பரவல் 2024



- ஊழியர்களுக்கான ஊதியம் மற்றும் நன்மைகள்
- அரசாங்க வரிகளுக்கு
- பங்குதாரர்களின் பங்கு இலாப சுவுத்தொகை
- கடன் மூலதன வழங்குநர்களுக்கு வட்டி
- வணிகத்தினுள் தக்கவைக்கப்பட்டது ானம் மற்றும் பணமதிப்பு நீக்கம்
- வணிகத்தினுள் தக்கவைக்கப்பட்டது இருப்புக்கள்

பெறுமதி சேர்க்கையின் பரவல் 2023



- ஊழியர்களுக்கான ஊதியம் மற்றும் நன்மைகள்
- அரசாங்க வரிகளுக்கு
- பங்குதாரர்களின் பங்கு இலாப சுவுத்தொகை
- கடன் மூலதன வழங்குநர்களுக்கு வட்டி
- வணிகத்தினுள் தக்கவைக்கப்பட்டது ானம் மற்றும் பணமதிப்பு நீக்கம்
- வணிகத்தினுள் தக்கவைக்கப்பட்டது இருப்புக்கள்



SRI LANKA DUTY FREE





Fashion Cafe

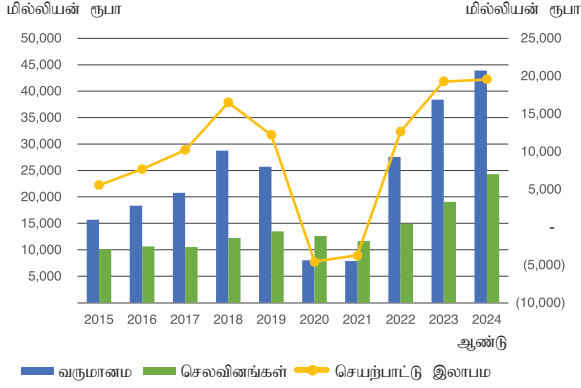


பத்து வருட சுருக்கம்

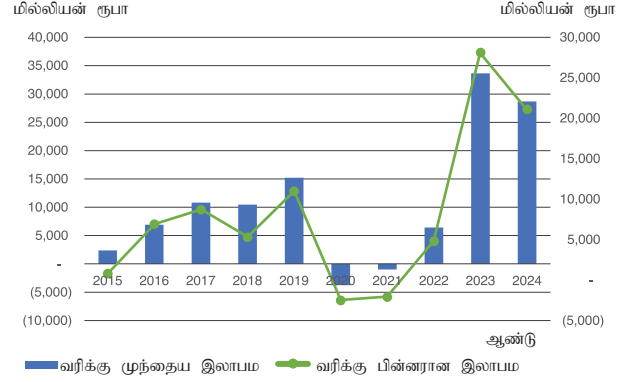
	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
	(ரூபா.மில்)	(ரூபா.மில்)	(ரூபா.மில்)	(ரூபா.மில்)	(ரூபா.மில்)	(ரூபா.மில்)	(ரூபா.மில்)	(ரூபா.மில்)	(ரூபா.மில்)	(ரூபா.மில்)
வருமானக் கூற்று										
மொத்த வருமானம்	43,897	38,376	27,577	7,879	8,011	25,693	28,739	20,758	18,329	15,698
ஊழியர்களுக்கான செலவு	(14,294)	(10,990)	(9,995)	(7,497)	(7,422)	(8,128)	(7,467)	(6,424)	(6,013)	(5,658)
ஏனைய செலவு	(10,023)	(8,071)	(4,946)	(4,158)	(5,200)	(5,361)	(4,750)	(4,104)	(4,629)	(4,466)
வரிக்கு முந்தைய இலாபம்	19,580	19,315	12,635	(3,776)	(4,611)	12,204	16,522	10,229	7,687	5,574
நிதி வருமானம்	7,743	10,428	6,207	3,321	3,665	4,165	3,134	2,783	1,894	1,047
நிதிச் செலவு	1,348	3,896	(12,409)	(506)	(2,787)	(1,146)	(9,198)	(2,193)	(2,673)	(4,242)
தேறிய நிதி வருமானம் / (செலவு)	9,091	14,324	(6,202)	2,815	878	3,018	(6,063)	590	(779)	(3,196)
வரிக்கு முந்தைய இலாபம் / (இழப்பு)	28,671	33,639	6,433	(961)	(3,733)	15,222	10,458	10,820	6,909	2,378
வரி விதிப்பு	(7,564)	(5,517)	(1,630)	(1,123)	1,228	(4,226)	(5,145)	(2,105)	11	(1,561)
வரிக்கு பின்னான இலாபம் / (இழப்பு)	21,108	28,122	4,803	(2,084)	(2,504)	10,996	5,313	8,715	6,920	817
நிதி நிலைமைக் கூற்று										
நடைமுறையல்லா சொத்துக்கள்										
ஆதனம் மற்றும் பொறி உபகரணங்கள்	100,811	78,711	76,344	72,106	46,714	47,440	46,246	47,093	39,931	40,197
பிற்போடப்பட்ட வருமான வரி சொத்துக்கள்	3,512	3,510	3,105	1,878	1,968	2,119	1,574	1,271	798	745
நீண்டகால முதலீடுகள்	7,029	2,312	9,042	5,429	6,889	5,740	4,694	4,042	2,742	3,137
மொத்த நடைமுறையல்லா சொத்துக்கள்	111,352	84,533	88,491	79,414	55,571	55,300	52,515	52,405	43,471	44,079
நடைமுறை சொத்துக்கள்										
ஆவணப் பதிவேட்டின் இருப்பு	1,927	3,509	2,246	808	837	961	855	762	474	349
வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய பெறுவனவுகள்	10,710	11,816	8,734	3,846	3,216	6,150	5,171	3,527	3,475	4,548
பெற வேண்டிய வருமான வரி	-	-	91	848	833	-	-	-	970	759
குறுகிய கால கடன் பத்திர முதலீடுகள்	445	800	1,299	-	-	-	-	-	-	-
குறுகிய கால முதலீடுகள்	93,427	87,717	78,026	41,515	41,933	43,384	41,252	29,439	21,521	14,940
காசு மற்றும் காசு மீதி	4,520	3,171	642	413	826	2,480	1,042	887	1,187	610
மொத்த நடைமுறை சொத்துக்கள்	111,029	107,014	91,039	47,430	47,645	52,975	48,320	34,615	27,627	21,206
மொத்த சொத்துக்கள்	222,381	191,546	179,530	126,844	103,216	108,275	100,835	87,021	71,099	65,286
பொறுப்புகள் மற்றும் பங்குதாரர்களின் பங்கு										
பங்கு மூலதனம்	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
கையிருப்புத் தொகை	10,865	6,847	6,848	6,846	1,077	1,067	1,048	1,040	1,019	1,008
திரட்டப்பட்ட இலாபம் / (இழப்பு)	79,409	60,745	38,389	34,448	35,886	38,144	27,411	22,203	15,397	9,984
மொத்த பங்குதாரர்களின் பங்கு	90,293	67,611	45,257	41,314	36,983	39,231	28,479	23,264	16,436	11,012
நடைமுறையல்லா பொறுப்புகள்										
கடன்கள்	71,032	69,992	93,029	60,435	43,433	43,813	45,434	39,728	35,069	35,135
குத்தகை பொறுப்புகள்	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
கடன் பத்திரங்கள்	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	-	-	-	-
ஒய்வுதியப் நலன் பொறுப்புக்கள்	9,365	6,994	5,877	4,838	5,483	5,484	5,093	4,268	2,576	2,395
பிற்போடப்பட்ட வரி பொறுப்பு	10,440	9,211	9,265	7,373	6,129	7,390	6,747	6,157	5,322	5,278
பிற்போடப்பட்ட அரசு மானியங்கள்	1,240	1,312	907	957	986	1,034	1,248	1,156	1,244	1,332
மொத்த நடைமுறையல்லா பொறுப்புகள்	96,086	91,510	113,078	77,603	60,032	61,721	58,522	51,310	44,210	44,141
தற்போதைய பொறுப்புகள்										
வர்த்தகம் மற்றும் ஏனைய செலுத்த வேண்டியவை	8,949	10,405	7,950	3,638	2,462	2,789	6,854	9,298	7,841	7,538
வருமான வரி பொறுப்பு	2,203	2,024	-	-	-	786	3,205	98	-	-
வட்டியுடன் கூடிய கடன்கள்	24,776	19,922	13,244	4,289	3,739	3,748	3,775	3,052	2,611	2,594
பிற்போடப்பட்ட அரசு மானியங்கள்	73	74	-	-	-	-	-	-	-	-
மொத்த நடப்பு பொறுப்புகள்	36,002	32,425	21,195	7,927	6,202	7,323	13,834	12,447	10,452	10,132
மொத்த மூலதனம் மற்றும் பொறுப்புகள்	222,381	191,546	179,530	126,844	103,216	108,275	100,835	87,021	71,099	65,286
தேறிய சொத்துகளின் மீதான வருமானம் (%)	27	50	11	(5)	(7)	32	21	44	50	8
தேறிய இலாப விகிதம் (%)	48	73	17	(26)	(31)	43	18	42	38	5
ஒரு பங்கிற்கான இலாபம் (ரூபர்)	105,537	140,607	24,013	(10,417)	(12,522)	54,979	26,566	43,574	34,598	4,084
நடைமுறை விகிதம் (துடவைகள்)	3.1	3.3	4.3	6.0	7.7	7.2	3.5	2.8	2.6	2.1
தாரித சொத்துக்கள் விகிதம் (துடவைகள்)	3.0	3.2	4.2	5.9	7.5	7.1	3.4	2.7	2.6	2.1
மொத்த செலவுக்கான மொத்த வருமானம் (துடவைகள்)	2.2	3.2	1.2	0.9	0.8	2.0	1.5	1.9	1.5	1.2

செழிப்புக்கான அடித்தளம் 59

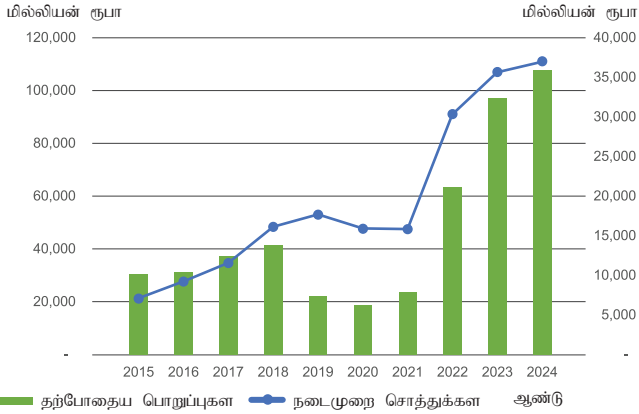
லாபம்



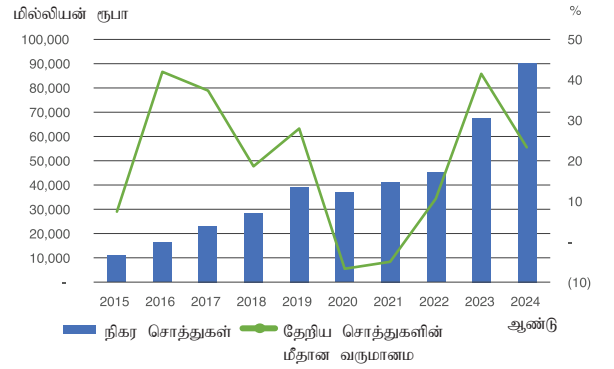
வரிக்கு முந்தைய இலாபம் மற்றும் வரிக்கு பின்னரான இலாபம்



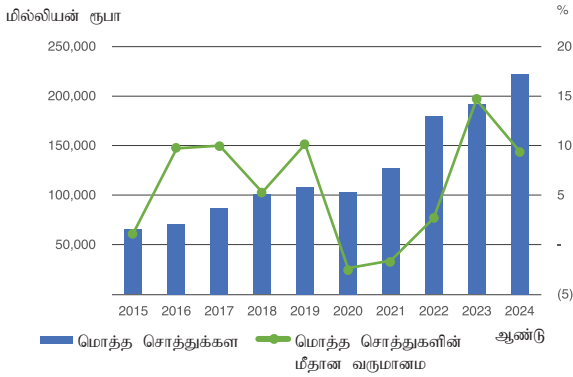
நடைமுறை சொத்துக்கள் எதிராக தற்போதைய பொறுப்புகள்



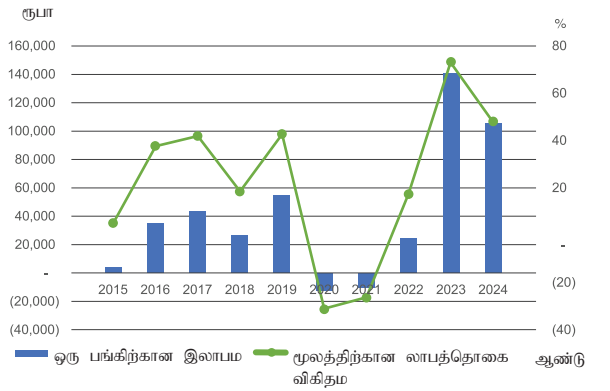
தேறிய சொத்துக்கள் மற்றும் தேறிய சொத்துக்களின் மீதான உழைப்பு



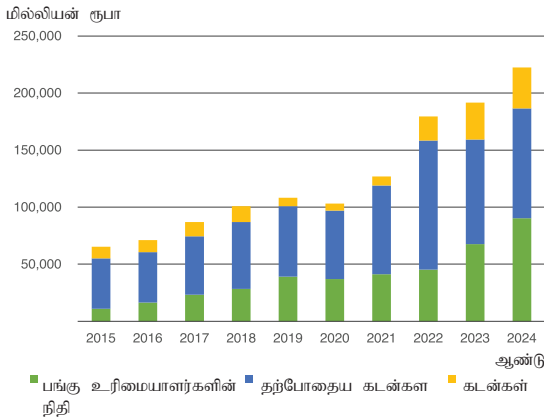
மொத்த சொத்துக்கள் மற்றும் மொத்த சொத்துக்களின் மீதான வருமானம்



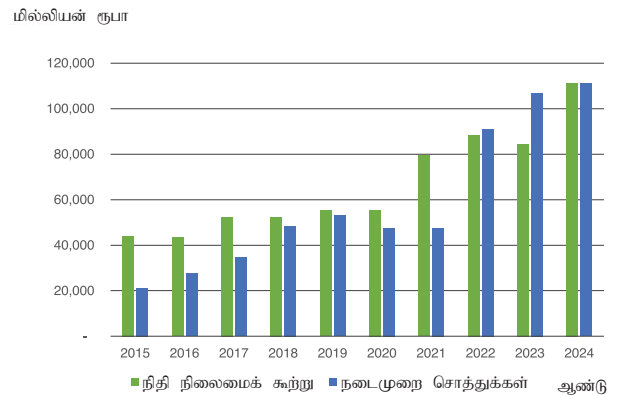
ஒரு பங்கிற்கான இலாபம் மற்றும் லாபத்தரமாக்கம்



முதலீடு செய்யப்பட்ட தலைநகரம்



பணியில் பயன்படுத்தப்பட்ட சொத்துக்கள்





6-14



மனித வள முகாமைத்துவம்

மாற்றமடையும் உலகளாவிய சந்தைகளாலும் வேகமாக வளர்ந்து வரும் நிறுவன கட்டமைப்புகளாலும் விபரிக்கப்படும் ஒரு யுகத்தில் AASL வெற்றியின் தீர்மானம் மிக்க ஒரு ஒட்டியாக செயற்பட்டு மனிதவள அபிவிருத்திக்காக அர்ப்பணிப்புடன் செயற்பட்டு வருகிறது. எமது முலோபாய நோக்கங்களை அடைந்து கொள்வதானது எங்கள் ஊழியப் படையின் விருத்தி மற்றும் திறன்களுடன் உள்ளார்ந்த முறையிலேயே தொடர்புபட்டிருக்கிறது என்பதை இணங்கண்டு, இந்த போட்டி மிக்க சூழலில் அவற்றுக்கு முகங்கொடுக்கத் தேவையான கருவிகள், திறன்கள் மற்றும் அறிவு ஆகியவற்றை பயன்படுத்தி எமது ஊழியர்களை பலப்படுத்துவதற்காக நாம் குறிப்பிடத்தக்க அளவு அவதானத்தை செலுத்துகின்றோம்.

உலகெங்கிலும் மாறிவரும் சமூக-பொருளாதார மற்றும் கலாச்சார மாற்றங்களினால் நிறுவனங்கள் மற்றும் ஊழியர்கள் எனும் இரு தரப்பினது எதிர்பார்ப்புகளும் மாற்றியுள்ளது. இந்த தனித்துவமான மாற்றம் தொழிலாளர் வளர்ச்சிக்கு புதுமையான அணுகுமுறைகளின் அவசியத்தை எடுத்துக்காட்டுகிறது. AASL எங்கள் செயல்பாட்டு நெறிமுறைகளுக்கு அவசியமான தொடர்ச்சியான கற்றல் மற்றும் திறன் மேம்பாட்டை ஊக்குவிக்கும் சூழலை AASL உருவாக்குவதன் மூலம் இந்த சவாலை நாங்கள் எதிர்கொள்கிறோம். எங்கள் ஊழியர்களிடம் இவற்றைப் புகுத்துவதன் மூலம் அவர்களின் தொழில்முறை வளர்ச்சியை மட்டுமல்லாது நிறுவனத்தின் நிலையான வளர்ச்சி மற்றும் துடிப்பான செயல்பாட்டையும் உறுதிசெய்கின்றோம்.

2024 ஆம் ஆண்டில், AASL திறன்களை மேம்படுத்துவதை நோக்கமாகக் கொண்டு பயிற்சி மற்றும் மேம்பாட்டுத் திட்டங்களுக்கு குறிப்பிடத்தக்க வளங்களை பங்களித்தது. உள்ளூர் பயிற்சித் திட்டங்களுக்காக 14 மில்லியன் ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டது, இதன் மூலம் 2,679 ஊழியர்கள் பயனடைந்தனர். மேலும், உலகளாவிய வரம்பின் மதிப்பை உணர்ந்து, விருத்தியான திறன்களை அடைந்துகொள்வதற்கு வெளிநாட்டுப் பயிற்சித் திட்டங்களில் ரூ. 28 மில்லியனை முதலீடு செய்தது. இது 128 ஊழியர்களுக்குப் பயனளித்துடன் உலகளவில் அதிகாரம் பெற்ற தொழிலாளர்களை உருவாக்கியது.

மனித மூலதனத்திற்கான எங்கள் அர்ப்பணிப்பு எங்கள் நிறுவன பணியாளர்களுக்கு அப்பால் நீண்டுள்ளது. எங்கள் நிறுவன சமூகப் பொறுப்புணர்வு முலோபாயத்தின் ஒரு பகுதியாக கருதி, நாங்கள் பல்வேறு கல்வி மற்றும் தொழிற்துறை நிறுவனங்களைச் சேர்ந்த மாணவர்களுக்கு 180 தொழில்நுட்ப பயிற்சி வாய்ப்புகளை வழங்கினோம். இந்த முன்முயற்சி அடுத்த தலைமுறை தொழில் வல்லுநர்களை வளர்ப்பது மட்டுமல்லாமல், நாடு முழுவதும் உள்ள முன்னணி பொது மற்றும் தனியார் பல்கலைக்கழகங்கள் மற்றும் பயிற்சி நிறுவனங்களுடனான

நமது தற்போதைய உறவுகளை வலுப்படுத்துகிறது. இந்த ஒத்துழைப்புகளை வலுப்படுத்துவதன் மூலம், கல்வித் திறனை தொழிற்துறை தேவைகளுடன் இணைத்து, பரந்த அளவிலான தொழிற்துறை வளர்ச்சிக்கு நாங்கள் பங்களிப்போம்.

எதிர்காலத்தைப் பொறுத்தவரையில் விமான மற்றும் AASL, மிகவும் திறமையான, உந்துதல் மற்றும் தகவமைப்புத் திறன் கொண்ட பணியாளர்களைக் கட்டியெழுப்புவதற்கான அதன் தொலைநோக்கில் உறுதியாக உள்ளது. எங்கள் பணிக்குமாத்திற்கான தொடர்ச்சியான முதலீடு மூலம், சுறுசுறுப்பான, தொலைநோக்குச் சிந்தனை கொண்ட, எப்போதும் மாறிவரும் உலகளாவிய சூழலின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யத் தயாராக இருக்கும் ஒரு நிறுவன சூழலை நாங்கள் உருவாக்கி வருகிறோம்.

மனிதவள தகவல்கள் மற்றும் செயற்திறன் முகாமைத்துவம்

விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL எங்கள் செயற்திறன் முகாமைத்துவ அமைப்பானது நிறுவனத்தின் முலோபாய இலக்குகளுடன் நன்கு இணைந்துள்ளது. ஒவ்வொரு நபரின் முயற்சிகளும் எங்கள் கூட்டு வெற்றிக்கு பங்களிப்பதை உறுதி செய்கிறது. இந்த அமைப்பின் முதன்மை நோக்கம் தனிப்பட்ட செயற்திறனை மேம்படுத்துவது மட்டுமல்லாமல், நமது முக்கிய வணிக நோக்கங்களை அடைவதற்காக இயக்குவதாகும்.

ஒவ்வொரு ஊழியர்களினது வளர்ச்சியிலும் பயிற்சி மற்றும் அபிவிருத்தி, தொழில் விருத்தி மற்றும் பதிலீட்டுத் திட்டமிடல் போன்ற அடிப்படை கொள்கைகளுடன் செயற்திறன் விளைவுகளை தொடர்புபடுத்துவதன் மூலம் அர்த்தமுள்ள வழியில் ஒத்துழைப்பை நல்குவதை நாம் உறுதிசெய்கின்றோம். இந்த அமைப்பானது செயற்திறன் இடைவெளிகளைக் இனங்காணுவதிலும், பயிற்சித் தேவைகளை கண்டறிவதிலும், பதவி உயர்வுகள் மற்றும் அனுகூலங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு தீர்மானங்களை எடுப்பதனை ஊக்குவிப்பதிலும், முழுவதும் தொடர்ச்சியான முன்னேற்றத்தை ஏற்படுத்துவதிலும் தலைமைத்துவ அபிவிருத்தியின் கலாச்சாரத்தை உருவாக்குதிலும் அளப்பரிய வகைப்பொறுப்பை நிறைவேற்றுகிறது. நிறுவனத்தினுள் பல்வேறு சம்பள அளவு திட்டங்களுக்கு ஏற்ப ஊழியர்களின் செயல்திறனை திறம்பட மதிப்பாய்வு செய்வதற்கும் மேம்படுத்துவதற்கும் விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL இரு தனித்துவமான செயற்திறன் முகாமைத்துவ அமைப்புக்களை பயன்படுத்தப்படுகிறது.

1. செயல்திறன் முகாமைத்துவ மற்றும் அபிவிருத்தி அமைப்பு (PMDS) - குழந்தைகள் நிர்வாகம்
2. 180° மதிப்பீட்டு அமைப்பு - அந்த பணியாளர் தரம்

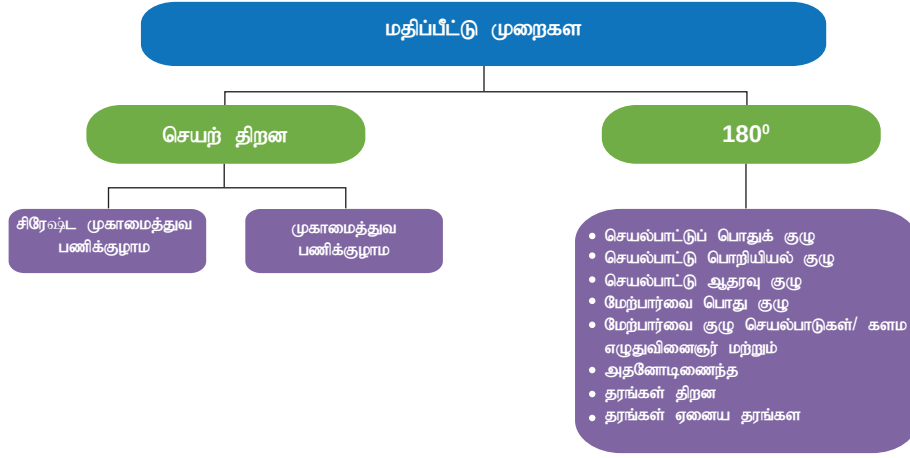
செயற்திறன் முகாமைத்துவம் மற்றும் முகாமைத்துவ அமைப்பின் கீழ், சிரேஷ்ட முகாமைத்துவ மட்டம் மற்றும் முகாமைத்துவ மட்டத்தின் கீழ் வகைப்படுத்தப்பட்ட அலுவலர்கள், அவர்களின் பணி நோக்கங்கள், நடத்தைத் திறன்கள் மற்றும் தலைமைத்துவ திறன்களை அடைவதன் அடிப்படையில் மதிப்பீடு செய்யப்படுகிறார்கள். செயற்திறன் முகாமைத்துவம் மற்றும் அபிவிருத்தி அமைப்பில் முக்கிய படிக்களாவன் ஆண்டு நடுப்பகுதி மீளாய்வுகள், செயற்திறன்களை தரப்படுத்தல், செயற்திறனை அடிப்படையாகக் கொண்ட நடவடிக்கைகள் மற்றும் ஊழியர்களுக்கு பயன்களை வழங்குதல்.

180° மதிப்பீட்டு அமைப்பு அனைத்து மீதமுள்ள இணையற்ற ஊழியர்களைக் மதிப்பீடுவதற்கான நோக்கத்தை கொண்டது. இந்த செயற்திறன் முகாமைத்துவ அமைப்பின் கீழ் ஊழியர்களின் பணி அறிவு, திறன்கள் மற்றும் மனப்பாங்குகள் மதிப்பீடு செய்யப்படுகின்றன. 180° மதிப்பீட்டு முறையின் பிரதான படிக்களாய்வுகள் மதிப்பீடு, மதிப்பீட்டு நேர்காணல் மற்றும் உடனடி மேலதிகாரியினால் அல்லது பிரிவுத் தலைவரால் செயற்திறன் மதிப்பீட்டு அறிக்கையை நிறைவு செய்வதாகும்.

வருடாந்த சம்பள படியேற்றம்

பின்வரும் ஊழியர் குழுக்களின் ஒட்டுமொத்த செயற்திறனை அடிப்படையாகக் கொண்டு தங்கள் கடமைகளை நிறைவேற்றி வருடாந்த சம்பள படியேற்றங்களை ஈட்டிக் கொள்கின்றனர்.

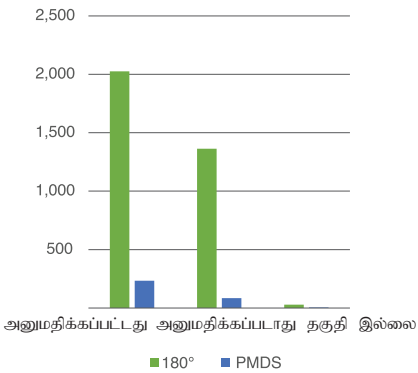
மதிப்பீட்டு முறை பின்வரும் இரண்டு வகைகளின் கீழ் வருகிறது:



மதிப்பீட்டு முறை-ஊழியர்கள்

மேலே குறிப்பிட்டுள்ளபடி, இரு செயற்திறன் முகாமைத்துவ அமைப்புகளும் செயற்படுத்தப்பட்டதைத் தொடர்ந்து, 2024 ஆம் ஆண்டில் 2,259 ஊழியர்களுக்கு வருடாந்த சம்பள ஏற்றங்கள் வழங்கப்பட்டன.

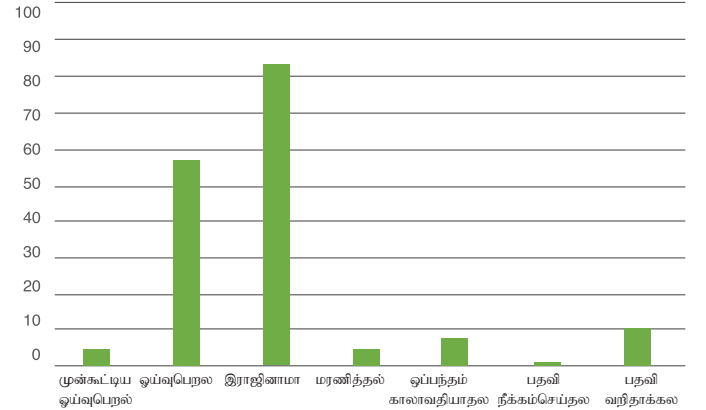
ஊழியர்களின் எண்ணிக்கை



வேலைவாய்ப்பு இடைநிறுத்தப்பட்டவர்கள்

விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL வேலைவாய்ப்பில் ஈடுபட்டவர்கள் இந்த ஆண்டில் 178 ஆக இருந்ததுடன், இது முன்னைய வருடத்துடன் ஒப்பிடும்போது 2024 ஆம் ஆண்டில் சிறிது குறைவைக் காட்டுகிறது.

ஊழியர்களின் எண்ணிக்கை



மனிதவள சேவைகள் நலன்புரி சேவைகள்

விமான மற்றும் AASL தமது ஊழியர்களின் வாழ்க்கைத் தரத்தை மேம்படுத்துவதற்காகவும் அதிக பட்ச பயன்களை அதிகரிப்பதற்காகவும் ஏராளமான நலன்புரி திட்டங்களை வழங்குவதன் ஊடாக அவர்களின் வாழ்க்கைத் தரத்தை மேம்படுத்துவதற்காக அர்ப்பணிப்புடன் செயற்பட்டு வருகிறது. ஊழியர்களின் நலனுக்காக முதலீடு செய்வது கணிசமான அளவு செலவாக இருப்பினும், அவற்றின் நீண்ட கால பலன்களானது குறிப்பிடத்தக்கவையாகும். இந்த அணுகுமுறையானது திறமையான, அர்ப்பணிப்புள்ள ஊழியர்களை தக்கவைத்துக் கொள்வதற்காக கம்பனி வசமுள்ள திறனை மேலும் பலப்படுத்துவது மட்டுமல்லாமல் நிலையான வணிக வளர்ச்சிக்கும் பங்களிக்கிறது.

விமான மற்றும் AASL தமது பணிக்குழுத்திற்கு ஆதரவை வழங்குவதன் முக்கியத்துவத்தை புரிந்து கொண்டிருப்பதுடன், கம்பனியால் அவர்களுக்கு நலன்புரி சேவைகளும் வழங்கப்படுகின்றன. நிறுவன மருத்துவ காப்பீடு, மரணாதார திட்டம், பணிக்குழாம் கடன் கொடுப்பனவுகள், அலுவலக போக்குவரத்து வசதிகள், ஓய்வு விடுதி வசதிகள், வீட்டு கடன்களுக்காக 5% வட்டி திருப்பிச் செலுத்தல், வெளிநாட்டு யாத்திரைகளுக்காக நிதி உதவி வழங்குதல் ஆகியவை இவற்றுள் அடங்கும்.

1. நிறுவன மருத்துவ காப்பீட்டுத்திட்டம்

AASL தனித்துவமான சுகாதாரத் திட்டமொன்று காணப்படுவதுடன், அங்கு ஊழியர்களுக்கு நிறுவனத்திற்குள் அல்லது வெளியாக சுகாதார சேவை வழங்குநர்களிடமிருந்து சிகிச்சைகளை பெற்றுக் கொள்ள முடியும். இந்தத் திட்டம் ஊடாக நிரந்தர ஊழியர்களுக்கும் அவர்களது குடும்பங்களுக்கும் சேவைகள் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்தத் திட்டத்தின் மதிப்பானது ரூ. 150,000/- முதல் ரூ. 350,000/- வரையான வரம்பினுள் இருப்பதனால், ஊழியர்கள் தங்கள் தேவைகளுக்கு ஏற்றவாறு சேவைகளைப் பெற்றுக் கொள்ள முடியும். மேலும், நாடளாவிய ரீதியிலுள்ள 49 பதிவு செய்யப்பட்ட மருத்துவமனைகளில் இருந்து கடன் அடிப்படையில் வீட்டுச் சிகிச்சைகளைப் பெற்றுக் கொள்ள முடியும்.

சுகாதாரத்துடனான ஊழியர் படையொன்றை உருவாக்கும் நோக்கத்தில் நிறுவனத்தினால் முதலிலை தனியார் மருத்துவமனைகள் ஐந்தின் ஒத்துழைப்புடன் (2024 டிசம்பர் 04, 05, 10 மற்றும் 11 ஆகிய திகதிகளில்) பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தில் மருத்துவ முகாமொன்று ஒழுங்கமைக்கப்பட்டது. ஊழியர்களுக்கு இந்த முகாமில் பல்வேறு சுகாதாரத்துடன் தொடர்புடைய

தலைப்புகளில் விழிப்புட்டும் நிகழ்ச்சி திட்டங்கள் இடம் பெற்றதுடன், மருத்துவ முகாம்களுக்கு பங்கேற்க கூடிய வாய்ப்பும் கிட்டியது. மேலும், நேரத்தை மீதப்படுத்தி கொள்வதற்காகவும் தங்களது ஆரோக்கியம் பற்றி கவனம் செலுத்துவதற்காகவும் அலுவலக வளாகத்தில் மருத்துவ பரிசோதனை வசதிகளை பெற்றுக் கொள்வதற்கு ஊழியர்களுக்கு வசதிகள் வழங்கப்படுகின்றன.

மேலும், ஊழியர்களின் திருப்தியை நோக்காகக் கொண்டு, 2024 டிசம்பர் 19 ஆம் திகதி முதன்முறையாக ஆசனியு பணிக்குழுத்திற்கு மருத்துவ முகாமொன்று ஒழுங்கமைக்கப்பட்டதுடன், அந்த முகாமில் ஊழியர்களை திருப்திப்படுத்தும் மருத்துவ கிளினிக்குகள், விழிப்புணர்வு நிகழ்ச்சிகள் மற்றும் சிறப்பு மருத்துவ பரிசோதனை வசதிகளும் வழங்கப்பட்டன.

2. இறப்பிற்காக இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்கும் திட்டம்

இந்தப் பங்களிப்புத் திட்டம் விமான மற்றும் AASL 15 ஆண்டுகளுக்கும் மேலாகச் செயற்பட்டு வருகிறது. நிரந்தர ஊழியர் குழுத்தின் அனைத்து ஊழியர்களும் இந்தத் திட்டத்தில் உறுப்பினர்களாகத் தகுதியுடையவர்களாவதுடன், மேலும் அவர்களது குடும்ப உறுப்பினர்களும் இந்தத் திட்டத்தின் கீழ் பலன்களைப் பெற பதிவு செய்து கொள்ள முடியும். AASL 228 உறுப்பினர்களுக்கு 11.8 மில்லியன் ரூபாய் செலுத்தப்பட்டுள்ளது. மேலும், 2025 ஆம் ஆண்டில் வருடாந்த சலுகைகளை அதிகரிப்பதற்கான ஆரம்ப நடவடிக்கைகளும் எடுக்கப்பட்டுள்ளன.

3. பணியாளர் கடன் திட்டம்

பணியில் நிரந்தரமாக்கப்பட்ட ஊழியர்கள் தங்கள் நிதித் தேவைகளுக்காகக் கடன் பெறத் தகுதியுடையவர்கள். கடன் தொகை ரூ. 200,000/- ஆகும். மேலும், 4.2% வருடாந்த வட்டி விகிதத்தில் அதிகபட்சமாக நாளுக்கு ஆண்டுகளுக்குள் திருப்பிச் செலுத்தலாம். 2024 ஆம் ஆண்டில், 378 ஊழியர்கள் பணியாளர் கடன்களைப் பெற்றுள்ளனர். மேலும் நிறுவனம் ஆரம்பிக்கப்பட்டதிலிருந்து ரூ. 285 மில்லியன் தொகை ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

4. பணிக்குழாம் போக்குவரத்து சேவை

ஊழியர்கள் எதிர்கொள்ளும் சிரமங்கள் பற்றி நிறுவனம் அறிந்திருக்கிறது. மேலும் இந்த சிரமத்தை நிவர்த்தி செய்யவதற்கு ஊழியர்களுக்கு பயண வசதியை வழங்குவதற்காக நிறுவனம் பணிக்குழுத்திற்கான போக்குவரத்து வசதிகளை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. BIA, CIAR, MRIA & JIA ஆகிய இடங்களில் ஊழியர்களின் பயன்பாட்டிற்காக 29 பேருந்துகள் மற்றும் ஒரு வேன் (30 வழித்தடங்கள்) ஆகியன ஈடுபடுத்தப்பட்டுள்ளன.

5. விடுமுறை விடுதி வசதிகள்

பீதுருதாலகால விடுமுறை விடுதி வசதிகள் மற்றும் கதிர்காமம் யாத்திரிகள் ஓய்வு விடுதி வசதிகள் சலுகை விலையில் வழங்கப்பட்டுள்ளன. பீதுருதாலகாலையில் ஐந்து விடுமுறை விடுதிகளும், கதிர்காமத்தில் தங்குவதற்கு இரண்டு அடுக்குமாடி குடியிருப்புகளும் உள்ளன. கட்டுநாயக்காவின் மார்க்பிரட் பிரதேசத்தில் மற்றொரு விடுமுறை விடுதி நிறுவப்பட்டுள்ளது. 2024 ஆம் ஆண்டில் விமான மற்றும் AASL ஊழியர்கள் மற்றும் வெளி தரப்பினர் உட்பட 513 பேருக்கு பீதுருதாலகால விடுமுறை விடுதியிலும் கதிர்காமம் யாத்திரிகர்கள் ஓய்வு இல்லத்தில் வசதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. மேலும், பங்களாக்களின் பண்பினையும் தரத்தையும் மேம்படுத்துவதற்காக கதிர்காமம் யாத்திரிகர்களுக்கான ஓய்வு இல்லத்தினையும் பீதுருதாலகால ஊ விடுமுறை விடுதியினையும் முறுசீரமைக்க பணிகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

6. வீட்டுக் கடன்களுக்காக 5% வட்டி மீள் செலுத்தல்

இந்த வசதி நிறுவனத்தில் ஐந்து ஆண்டுகள் சேவையை முடிவுறுத்திய ஊழியர்களுக்குக் கிடைக்கிறது. 2024 ஆம் ஆண்டில், ஊழியர்களுக்கு வழங்கிய வட்டி திரும்ப செலுத்தல்லுக்கு இரண்டு வாய்ப்புக்கள் காணப்படுகின்றன.

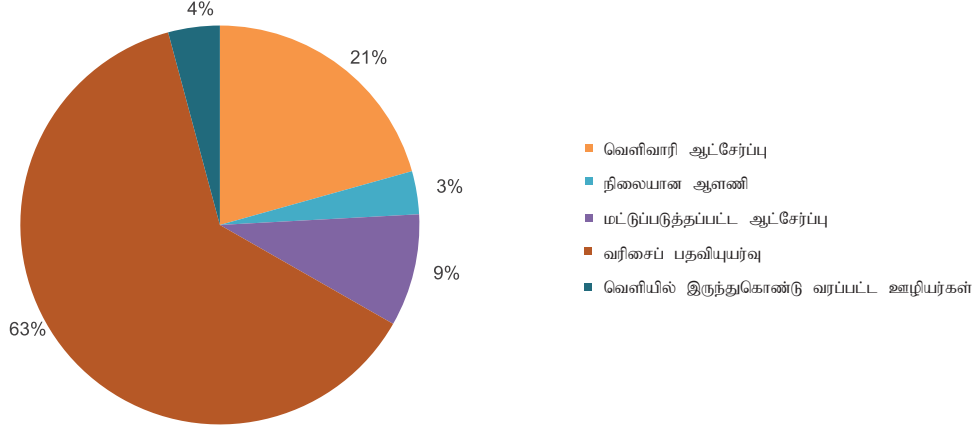
ஆட்சேர்ப்பு, பதவி உயர்வு மற்றும் ஏனைய சாதாரண தரவுகள்

நிறுவனத்தின் இலக்குகளை அடைந்து கொள்வதற்கு சரியான ஊழியர்களை சரியான பதவிகளில் இருப்பதை உறுதி செய்வதற்காக மனிதவள பிரிவு செயற்படுகிறது. அதன்படி, மனிதவள பிரிவானது பணிக்குழாம் பற்றாக்குறையைப் போக்கவும், திறமையான ஊழியர்களின் நிலையான விநியோகத்தைப் பேணவும் பல உத்திகளைத் தேடி செயற்படுத்தியுள்ளது. 2024 ஆம் ஆண்டில் நிறுவனத்தால் ஆட்சேர்ப்பு செய்யப்பட்ட மொத்த ஊழியர் வருமானம் 178 ஆகவும், 272 புதிய ஊழியர்கள் பணியமர்த்தப்பட்டுள்ளார்கள்.

நிரந்தர ஊழியர்களை பணியில் அமர்த்துவதற்கு அரசாங்கத்திடமிருந்து மட்டுப்படுத்தப்பட்ட அனுமதிகள் கிடைக்கப் பெற்றதன் காரணமாக நீண்ட காலம் மனிதவள பிரிவானது வணிகச் சூழலின் மாற்றமடையும் நிலைமைகளுக்கு ஏற்றவாறு இசைவடைந்து வருவதுடன், குறுகிய காலத்திற்கு பணிக்குழாம் முகங்கொடுக்கும் சவால்களை எதிர்கொள்வதற்காக முக்கியம் அல்லாத செயல்பாடுகளுக்கு மனிதவளத்தை வெளியிலிருந்து பெற்றுக் கொள்வதற்கு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. வெளி பணிக்குழுத்தினை பெற்றுக் கொள்வது கம்பனிக்கு லாபகரமானது என்று நிரூபிக்கப்பட்டுள்ளது. 55 ஆரம்ப நிலை ஊழியர்கள் வெளியிலிருந்து பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டனர்.

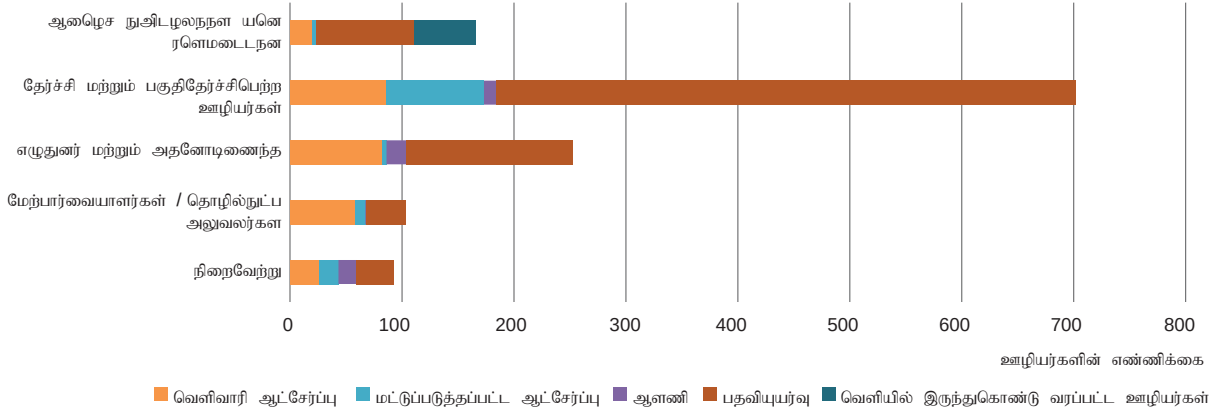
எவ்வாறாயினும், மனிதவளப் பிரிவானது மீளாய்விற்கு உட்படுத்தப்படும் ஆண்டில், பின்வரும் பல்வேறான முறைகளில் பணிக்குழாத்தை பெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது.

பணிக்குழாம் பதவி உயர்வு / ஆட்சேர்ப்பு



ஊழியர்களின் வகைப்படுத்தலுக்கு அமைவாக அனைத்து ஆட்சேர்ப்புகளினதும் பதவி உயர்வுகளினதும் தொடர்பு பின்வருமாறு காட்டப்படுகிறது;

ஊழியர்களின் வகைப்படுத்தலின் பிரகாரம் ஆட்சேர்ப்பு மற்றும் பதவி உயர்வுகள்



திறன் விருத்தி வேலைத்திட்டங்கள்

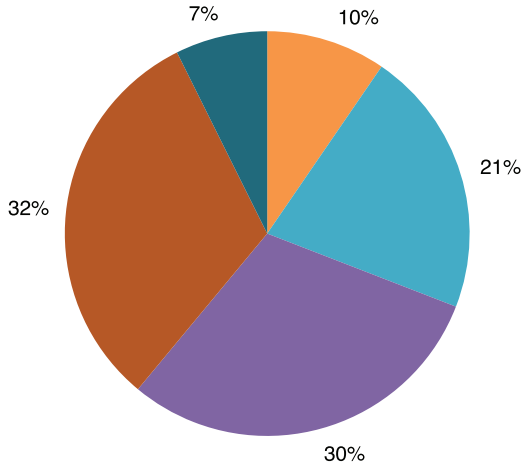
விமான மற்றும் AASL தனது ஊழியர்களிடம் காணப்படும் பல்வேறுபட்ட தகைமைகளையும் திறமைகளையும் இனங்கண்டு, பல்வேறு பாத்திரங்களினூடாக ஊழியர்களை மேம்படுத்துவதை நோக்காகக் கொண்ட ஒரு விரிவான வேலைத்திட்டமொன்றை ஆரம்பித்துள்ளது. இந்த முறையின் ஊடாக கம்பனி தனது ஊழியர்களின் தனித்துவமான பலத்தை அடையாளங்கண்டு, அவர்களின் திறன்களுக்கு ஏற்றவாறான பதவிகளில் அவர்களை மூலோபாய வழியில் பணியமர்த்தி இருக்கிறது. கம்பனியானது தம் ஊழியர்களுக்கு பதவி உயர்வுகளுக்கான வாய்ப்புக்களை வழங்கும் பொருட்டு உள்வாரி விண்ணப்பங்களை ஊக்குவித்திருக்கிறது. அதிக நெகிழ்வுத்தன்மையுடன் அவர்களது திறமைகள் மற்றும் தகுதிகளை மேலும் மேம்படுத்துவதற்கான வாய்ப்பையும் வழங்கியுள்ளது. இதன் விளைவாக, 120 உள்ளக வெற்றிடங்களில் 52 வெற்றிடங்கள் வெற்றிகரமாக நிரப்பப்பட்டுள்ளன. தனது நிறுவனத்திலுள்ள ஊழியர்களின் திறமையை வளர்ப்பதில் கம்பனி மேற்கொள்கின்ற அர்ப்பணிப்பை இது பிரதிபலிக்கிறது.

இந்த நிலைமை ஊழியர்களின் வளர்ச்சிக்காக கம்பனியின் பங்களிப்பை வலியுறுத்துவதுடன், உள்ளக ஆட்சேர்ப்பு செயல்முறையின் வெற்றியையும் வெளிப்படுத்துகிறது.

திறன் அபிவிருத்தி வேலைத்திட்டத்தின் கீழ் 2024 ஆம் ஆண்டில் நிரப்பப்பட்ட வெற்றிடங்கள்		
தொடர் இல	பதவி	நியமித்த எண்ணிக்கை
1	பறவை மற்றும் விலங்கு ஆபத்து கட்டுப்பாட்டு பயிற்சி அலுவலர்	05
2	தேர்ச்சி பெற்ற தொழிலாளர் (ஓவியர்)	03
3	தேர்ச்சி பெற்ற தொழிலாளர் (காற்று சீராக்கி)	01
4	தேர்ச்சி பெற்ற தொழிலாளர் (மின்)	02
5	தேர்ச்சி பெற்ற தொழிலாளர் மோட்டார் வாகனம்)	01
6	தேர்ச்சி பெற்ற முகாமைத்துவ உதவியாளர்	14
7	காரதி	21
8	கனரக உபகரணங்களை இயக்குபவர்	04
9	மருத்துவ உதவியாளர்	01
	மொத்தம்	52

வெளிவாரி ஆட்சேர்ப்பு ஊழியர் தொகுதிகளுக்கான பங்கீடு பின்வருமாறு காட்டப்பட்டுள்ளது:

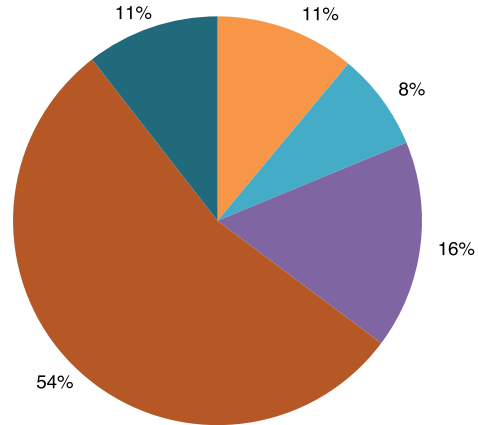
வெளிவாரி ஆட்சேர்ப்பு எண்ணிக்கை



- நிறுவனம் உத்தியோகஸ்தர்
- எழுதுனர் மற்றும் அதனோடிணைந்த பதவிகள்
- சிறு பணியாளர்கள் மற்றும் தேர்ச்சி அற்றோர்
- மேற்பார்வையாளர்கள்/தொழில்நுட்ப உத்தியோகஸ்தர்கள்
- தேர்ச்சி மற்றும் பகுதிதேர்ச்சி பெற்ற ஊழியர்கள்

31 டிசம்பர் 2023 இன் மொத்த மனிதவள பலம் பின்வருமாறு:

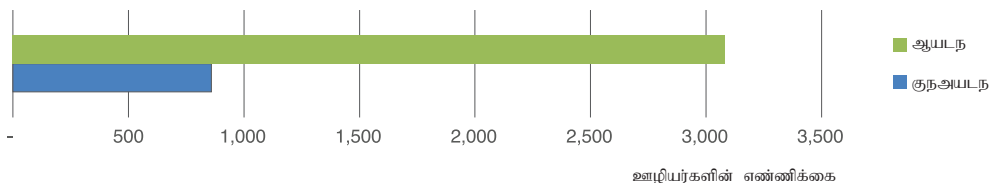
ஊழியர் வகைப்படுத்தலுக்கு அமைவாக மொத்த ஊழியர்களின் எண்ணிக்கை



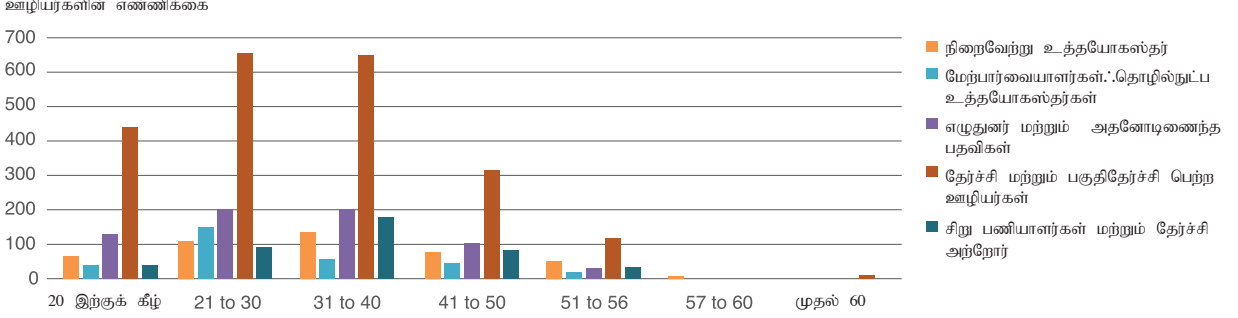
- நிறுவனம் உத்தியோகஸ்தர்
- எழுதுனர் மற்றும் அதனோடிணைந்த பதவிகள்
- சிறு பணியாளர்கள் மற்றும் தேர்ச்சி அற்றோர்
- மேற்பார்வையாளர்கள்/தொழில்நுட்ப உத்தியோகஸ்தர்கள்
- தேர்ச்சி மற்றும் பகுதிதேர்ச்சி பெற்ற ஊழியர்கள்

பணியாளர் மக்கள் தொகை: ஆண் மற்றும் பெண் வயதின்பட பணியாளர்களின் பகுப்பாடு

பால்தலை அடிப்படையில் ஊழியர்களை வகைப்படுத்தல்



வயது அடிப்படையில் ஊழியர்களை வகைப்படுத்தல்



அடிப்படை சம்பள கட்டமைப்பில் திருத்தம் மேற்கொள்ளல்

அடையாளம் காணப்பட்ட குறிப்பிட்ட கொடுப்பனவுகளை அடிப்படை சம்பளத்தில் இணைத்துக் கொள்வதன் மூலம் நிறுவனத்தின் அடிப்படை சம்பள திட்டம் திருத்தம் செய்யப்பட்டது. இது AASL வரலாற்றில் மிக முக்கிய சாதனையை பிரதிபலிக்கிறது. விசேடமாக, 1992 முதல் இந்த திருத்தம் மேற்கொள்ளப்படும் வரை ஆரம்ப அடிப்படை சம்பள அளவுகள் மாற்றப்படாமல் இருந்தன.

நடைமுறையில் உள்ள தொழிற்சாலை நடைமுறைகளின்படி, குறைந்தபட்ச சம்பள அளவின் பிரகாரம் ஆரம்ப அடிப்படை சம்பளம் ரூ. 1,190/- முதல் ரூ. 43,250/- ஆக திருத்தம் செய்யப்பட்டுள்ளது. 2024 ஜனவரி 1 ஆம் திகதி முதல் அமுல்படுத்துவதற்காக நிதி அமைச்சினால் புதிய சம்பள திட்டம் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

தொழிற்சாலை தொடர்புகள்

I. தொழிற்சாலை தொடர்புகள் மற்றும் தொழில்சார் பாதுகாப்பின் உச்ச வினைத்திறனுக்கான மறுசீரமைப்பை மேற்கொள்ளல்.

செயல்பாட்டுத் திறனை மேம்படுத்துவதற்கான மூலோபாய வழிமுறையாக, மனிதவளப் பிரிவிற்குள் முன்னர் தொழிற்சாலை தொடர்புகள் மற்றும் தொழில்சார் பாதுகாப்பு என அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட பிரிவானது இந்த வருடம் தவிசாளரின் அனுமதியுடன் குறிப்பிடத்தக்க மாற்றத்திற்கு உட்பட்டுள்ளது. அதனை விஞ்சி முன்னோக்கி செல்லும்போது இந்தப் பிரிவானது தொழிற்சாலை தொடர்புகள் சார்ந்த செயல்பாடுகளில் மட்டுமே கவனம் செலுத்தி இருக்கிறது. அதே சமயம் புதிதாக மறுசீரமைக்கப்பட்ட தொழில்சார் பாதுகாப்பு செயல்பாடுகளானது விசாரணைகள் மற்றும் விசேட கருத்திட்ட பிரிவுக்கு மாற்றப்பட்டுள்ளன.

விமான மற்றும் AASL பொறுப்புகளை மீள கையளித்ததன் மூலம் தனது செயல்முறைகளை ஒழுங்குபடுத்துவதற்கும் ஒவ்வொரு குறிப்பிட்ட பிரிவுக்கும் தனது விசேட கவனம் செலுத்தப்படுவதை உறுதிசெய்வதற்கும் மேற்கொள்ளும் அர்ப்பணிப்பை இது பிரதிபலிக்கிறது. இந்த செயல்பாடுகளை சம்பந்தப்பட்ட அந்தந்த துறைகளுடன் இணைப்பதன் மூலம், மாறிவரும் நிறுவனத் தேவைகள், சவால்கள் மற்றும் மாற்றங்களுக்கு உடனடியாக முகங்கொடுக்கும் திறனுடன் கூடிய ஒழுங்குமுறை தரநிலைகளைப் பூர்த்தி செய்வதன் ஊடாக ஊழியர் நலன் மற்றும் செயல்பாட்டு சிறப்பை மேம்படுத்துவதை நிறுவனம் நோக்கமாகக் கொண்டுள்ளது.

அனைவருக்கும் பாதுகாப்பானதும் இணக்கமானதும் முற்போக்கானதுமான பணியிடத்தை உருவாக்குவதற்காக AASL அர்ப்பணிப்பை பிரசித்தப்படுத்தும் இந்த தீர்மானம் மிக்க மாற்றத்தின் ஊடாக நிறுவனமானது தொழிற்சாலை தொடர்புகள் மற்றும் தொழில் பாதுகாப்பை அணுகும் விதத்தில் ஒரு புதிய அத்தியாயத்தை உறுதிப்படுத்துகிறது.

II. ஊழியர் தொடர்புகளில் தனித்துவமான மைல்கல்லான ஊழியர் முறைப்பாட்டு முறைமை

விமான மற்றும் AASL புதிதாக அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட ஊழியர் முறைப்பாட்டு முறைமையானது நேர்மறையான ஊழியர் தொடர்புகளை வளர்ப்பதில் ஒரு குறிப்பிடத்தக்க முன்னேற்றத்தைக் குறித்து நிற்கிறது. இந்த முறைமையானது நீண்டகால குறைகளால் அதாவது பல ஆண்டுகளாக தீர்க்கப்படாமல் இருந்த பிரச்சினைகள் மற்றும் ஊழியர்களிடையே குறிப்பிடத்தக்க அளவிலான அதிருப்தி நிலைமையை உருவாக்க காரணமான பிரச்சினைகளை தீர்ப்பதற்கு இது வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது.

குறைதீர்ப்புக் குழுவானது வெளிப்படையானதும் திறமையானதும் ஊழியர்களை மையமாகக் கொண்ட அணுகுமுறையுடன் கூடியது. இந்த முறைமையின் அனைத்து குறைபாடுகளும் தனித்தனியே சம்பந்தப்பட்ட ஊழியரின் மீது தனிப்பட்ட முறையில் கவனம் செலுத்தி விரைவாகத் தீர்க்கப்படுவதை இது உறுதி செய்கிறது. இந்த முயற்சி ஊழியர்களால் பரவலாகப் பாராட்டப்பட்டுள்ளதுடன், ஒத்துழைப்பு மிக்கதும் இணக்கமானதுமான பணிச்சூழலை உருவாக்குவதில் நியாயத்தன்மை மற்றும் செயல்திறன் பற்றியும் பாராட்டிற்கு இலக்காகியுள்ளது.

இந்த முறையின் வெற்றியானது, ஊழியர்களுடன் நம்பிக்கையையும் நல்லுறவையும் வளர்ப்பதில் மனிதவளத் பிரிவின் உறுதிப்பாட்டை நிரூபிக்கிறது. எதிர்காலத்தைப் பார்க்கும்போது, ஊழியர்களின் குறை தீர்க்கும் பொறிமுறையில் தொடர்ச்சியான முன்னேற்றங்களை உறுதிசெய்து, உயர் தொழில்நுட்பங்களுடன் கூடிய அமைப்பை அபிவிருத்தி செய்வதற்கான திட்டங்கள் வகுக்கப்படுகின்றன.

இந்த முயற்சியினூடாக ஊழியர்களின் நல்வாழ்வுக்காக விமான மற்றும் AASL அசைக்க முடியாத அர்ப்பணிப்பையும் எல்லா சந்தர்ப்பங்களிலும் ஒத்துழைப்பும் பரஸ்பர மரியாதையுடனான கலாச்சாரத்தை உருவாக்குவதில் நிறுவனத்திற்குள்ள வலுவான கவனத்தையும் ஆர்வத்தையும் பிரதிபலிக்கிறது. இது தொழிற்சாலை தொடர்புகளில் ஒரு புதிய பரிமாணத்தை குறித்து நிற்பதுடன், நிறுவனத்தின் ஒட்டுமொத்த பலன்களுக்கும் மன உறுதிக்கும் பெரிதும் பங்களிப்புச் செய்கிறது.

இடர்
முகாமைத்துவம்





இடர் முகாமைத்துவம்

முழுமையான பகுப்பாய்வு

அனைத்து வணிக நிறுவனங்களைப் போன்றே விமான மற்றும் AASL தனது இலக்குகளை நோக்கி பயணிக்கும் போது இடர் முகாமைத்துவம் மிக முக்கிய வகிபாகத்தை நிறைவேற்றுகிறது. எங்கள் பயணிகளுக்கு சிறந்த விருந்தோம்பல் அனுபவங்களைத் தொடர்ந்தும் வழங்குவதற்காக, எங்களது தீர்மானம் எட்டும் செயல்முறைகளினுள் பயனுள்ள இடர் முகாமைத்துவத்தையும் ஒருங்கிணைப்பதில் நாங்கள் அர்ப்பணிப்புடன் செயற்படுகின்றோம்.

இலங்கையில் உள்ள ஒரே விமான நிலைய இயக்குநர் என்ற வகையில், உயர் செயற்திறன் வாய்ந்த தொழிற்சாலைகளில் ஈர்க்க கூடிய வகையிலான சர்வதேச தரத்திலான வெளிப்பாட்டுடன் செயற்பட்டு வருகின்றோம். இது நமது செயற்பாட்டு மற்றும் நிதி செயற்திறனுக்கு மாத்திரமன்றி, நாட்டினது உலகளாவிய பிம்பத்தை பாதிக்கக்கூடிய பல்வேறு ஆபத்துகளிலிருந்து நம்மை பாதுகாத்து நிற்கிறது.

AASL இடர் முகாமைத்துவ அணுகுமுறையானது நிறுவன நோக்கங்களை அடைந்து கொள்வதற்கான திறன்களை மேம்படுத்துவதற்காக வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த நடவடிக்கைமுறையானது நிறுவன முகாமைத்துவ கட்டமைப்பின் அடித்தளமாக அதன் முக்கியத்துவத்தை எடுத்துக் காட்டுவதுடன், AASL இடர் முகாமைத்துவ செயல்முறையின் வெற்றிக்கு பணிப்பாளர் சபையானது வகைப்பாடுபட்டதற்கும்.

விமான மற்றும் AASL இடர் முகாமைத்துவத்தின் ஊடாக பின்வருவனவற்றை அடைவதை நோக்கமாகக் கொண்டுள்ளன:

- பல்வேறு அபாயங்களைக் கண்டறிந்து அவற்றை மதிப்பீடு செய்தல்.
- நிறுவனச் சூழலில் புதிய வாய்ப்புகளைப் பயன்படுத்துவதன் மூலம் அபாயகரமான அச்சுறுத்தல்களைக் குறைத்தல் மற்றும், அல்லது அகற்றுதல்.
- நிறுவனத்தின் வளங்களை திறம்பட பயன்படுத்துவதை ஆதரித்தல்.
- நிறுவனத்திற்குள் இடர்த் தகவல்தொடர்புகளை வெற்றிகரமாக முகாமைத்துவம் செய்தல்.
- நாட்டின் பொருளாதாரம், சமூகம் மற்றும் நீண்டகால வளர்ச்சிக்கு பங்களித்தல்.

விமானத் தொழிற்பாட்டு நடவடிக்கைகளில் உள்ள முக்கிய சவால்கள்

ஒட்டுமொத்த வணிகம் எதிர்கொள்ளும் சவால்களிற்கு தீர்வு வழங்குவதற்கும், அவற்றின் ஊடாக எழும் சந்தர்ப்பங்களை பயன்படுத்திக் கொள்வதற்கான வாய்ப்புகளை வழங்கும் நன்கு

திட்டமிடப்பட்ட அணுகுமுறையாக இடர் முகாமைத்துவ செயல்முறையை நாம் பார்க்கின்றோம். பின்வரும் சவால்கள் வெளிப்புற காரணிகளுக்கு வெளிப்பட்டு நமது இடர் கட்டமைப்பில் பாதிப்பை ஏற்படுத்தும்.

● சுற்றுலாத் துறையில் நிலையற்ற தன்மை

அரசியல் ஸ்திரமின்மை அல்லது இயற்கை பேரழிவுகள் போன்ற காரணிகளால் சுற்றுலாப் பயணிகளின் வருகையில் ஏற்ற இறக்கங்கள் நிலவுகின்றன. ஆகையால், இலங்கையின் விமானப் போக்குவரத்தானது நேரடியாக சுற்றுலாத் துறையையிலேயே தங்கி இருக்கிறது.

● பொருளாதார காரணிகள்

அதிக எரிபொருள் செலவுகள், ஏற்ற இறக்கமான மாற்று விகிதங்கள் மற்றும் பொருளாதாரத்தின் நிலையற்ற தன்மை ஆகியவற்றின் தாக்கம் விமான மற்றும் விமான நிறுவனங்கள் இரண்டையும் கணிசமாக பாதிப்பினை ஏற்படுத்தும்.

● தொழில்நுட்ப முன்னேற்றத்தை அடைதல்

பயணிகளின் அனுபவங்கள், வினைத்திறன் மற்றும் ஒட்டுமொத்த விமான நிலைய செயல்பாடுகளை மேம்படுத்துவதில் தொழில்நுட்பம் முக்கிய பங்கு வகிக்கிறது. விமான நிலைய செயல்பாட்டுக் குழு சேவை வழங்கலை மேம்படுத்துவதற்கு இதனைப் பயன்படுத்துவது அவசியமாகிறது.

குறிப்பாக, விமானப் பயணத்தின் பாதுகாப்பினை கருத்திற்கொண்டு அதனை உறுதி செய்வதற்காக விமான பயண அமைப்புகள் மற்றும் பாதுகாப்பு பரிசோதனை இயந்திரங்கள் ஆகியன சில உள்நாட்டு (CAASL) மற்றும் சர்வதேச (ICAO) அளவிலான தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்ய வேண்டும்.

பல்வேறு நடைமுறைகளைக் கையாள்வதற்கும் தரமான விமான நிலைய தொழில்நுட்ப தீர்வுகளைப் பெறுவதற்கும் நிபுணர்களுடன் இணைந்து பணியாற்றுவது அவசியமாகும். இதில் நிகழ்நேர கண்காணிப்பு, பயணிகள் போக்குவரத்து முகாமை, சரக்குகளை கையாளுதல் மற்றும் விமான கட்டுப்பாட்டிற்கு உதவும் தீர்வுகள் ஆகியன உள்ளடங்கும். மேலதிகமாக, பயணிகள் பயண நடவடிக்கைகளை விரைவுபடுத்த கைவிரல் அடையாள பகுப்பாய்வு மற்றும் முக அடையாளங்கள் போன்ற உயிரியல் முறைகளைப் பயன்படுத்துவதற்கான முயற்சிகளும் இதில் அடங்கும்.

● ஒழுங்குமுறை சவால்கள்

விசேடமாக, காலாவதியான உட்கட்டமைப்பு வசதிகளுடன் பணிபுரியும் போது சர்வதேச விமான சேவை தரநிலைகள் மற்றும் விதிமுறைகளுடன் இணங்குவது சிக்கலானதாக இருக்க முடியும்.

● வேகமாக மாற்றமடையும் பயணிகளின் கோரிக்கைக்கு ஏற்ப மாற்றியமைத்தல்

பயணிகளின் கோரிக்கைகளும் எதிர்பார்ப்புகளும் வேகமாக ஒளிபரப்பப்படுவதனால், இது விமான நிலைய செயல்பாட்டு நடவடிக்கைகளுக்கு ஒரு பெரிய சவாலாக மாறியுள்ளது. பயணிகள் இன்று தடையற்ற, தனிப்பட்ட பயண அனுபவத்தையே எதிர்பார்க்கின்றனர். அவர்களுக்கு நாளுக்கு நாள் வேறுபடும் வெவ்வேறு தேவைகள் உள்ளன. செயல்பாட்டுக் குழுக்கள் இந்தச் சவால்களுக்கு முகங்கொடுப்பதற்கு நெகிழ்வடையக்கூடியவர்களாக இருக்க வேண்டும் என்பதுடன் அத்தகைய கோரிக்கைகளைப் புரிந்து கொண்டு செயற்பட வேண்டும். செயல்பாட்டுக் குழுவானது வழக்கமான அடிப்படையில் பயணிகளின் ஆர்வங்கள் மற்றும் நடத்தையைப் புரிந்துகொள்வதற்காக தரவுகளைப் பயன்படுத்த வேண்டும்.

விமான நிலையங்கள் எப்போதும் பயணிகள் போக்குவரத்து, முன்பதிவு முறைகள், மதிப்புரைகள், விசாரணைகள் மற்றும் நுண்ணிய சூழல்கள் வடிவில் தரவுகளை சேகரிக்கின்றன. இந்த தரவுகள் வாடிக்கையாளர்களை முகாமை செய்தல் மற்றும் சேவைகளை விருத்தி செய்தல் பற்றிய தீர்மானங்களை மேற்கொள்ளும்போது பயனுள்ளதாக இருக்கும்.

● விமான நிலைய திறன் முகாமைத்துவம் மற்றும் மேம்படுத்தல்

விமான சேவைகள் தொழில்நுறை வளர்ச்சியும் முன்வைக்கப்படும் கோரிக்கைகள் தொடர்பாக பயணிகள் தொடர்ந்து அனுபவங்களை பெற்று வருவதுடன், அது விமான நிலைய திறன் மற்றும் செயல்பாட்டு முகாமைத்துவத்தின் முக்கிய அங்கமாக மாறியுள்ளது. துரதிர்ஷ்டவசமாக பௌதிக உட்கட்டமைப்பு வசதிகள் விரைவாக விரிவடைவதில்லை. எனவே, விமான நிலைய செயல்பாட்டுக் குழு தற்போதைய உட்கட்டமைப்பு வசதிகளை மேம்படுத்துவதற்கான வழிகளைக் கண்டறிந்து, அதிகரித்து வரும் வாடிக்கையாளர்களின் எண்ணிக்கைக்கு ஏற்ப சேவை வழங்குவதனை உறுதி செய்ய வழிவகைகளை தேடிக் கண்டறிய வேண்டும். மேலும், பல்வேறு அணுகுமுறைகளுடன் திறன் முகாமைத்துவம் மற்றும் தேர்வுமுறைக்கான ஒரு மூலோபாய அணுகுமுறை பின்பற்றப்பட வேண்டும். நீண்ட கால உட்கட்டமைப்பு விரிவாக்கத்திற்கான மூலோபாயத் திட்டத்தை உருவாக்குவது இந்தச் செயல்பாட்டில் முக்கியமானதாகும். இந்தத் திட்டமானது விமான நிலையத்தின் வளர்ச்சி பற்றிய கணிப்புகள், விமான தளத்தில் ஏற்படுத்தப்படும் மாற்றங்கள் மற்றும் சந்தைப் போக்குகளுடன் இணங்க வேண்டும். பல்வேறு உட்கட்டமைப்பு கருவிகளை விரிவுபடுத்துவதற்கான காலக்கெடுவையும் தேவைகளின் அடிப்படையில் கருத்தில் கொள்ள வேண்டும்.

இந்த இலக்கை அடைவதற்காக பிராந்தியத்தில் உள்ள ஏனைய சர்வதேச விமான நிலையங்களுக்கு நிகராக அதே தரத்தில் விமான நிலைய வசதிகளையும் உட்கட்டமைப்பையும் பராமரிப்பது அவசியமாகும்.

● பாதுகாப்பு மற்றும் பாதுகாப்பு தரங்களைப் பேணுதல்

பயணிகளின் பொதிகளை சோதனை செய்தல், சோதனை செய்யும் தொழில்நுட்பங்கள் மற்றும் உயிரியல் ரீதியாக அடையாளப்படுத்தல் போன்ற தர நிலை பாதுகாப்பு தொழில்நுட்பங்களுக்கும் விமான நிலையங்கள் முதலீடு செய்ய வேண்டும். இந்த தொழில்நுட்பமானது பாதுகாப்பு அச்சுறுத்தல்களை திறம்பட கண்டறிவதற்கும் தடுப்பதற்கும் உதவுகிறது. மேலதிகமாக, செயல்பாட்டுக் குழுக்கள் வழக்கமாக பாதுகாப்பு பயிற்சிகள் மற்றும் பயிலும் பயிற்சிகளை நடத்த வேண்டும். பாதுகாப்பு தொடர்பான எந்தவொரு சம்பவத்திற்கும் தயார்நிலையில் இருப்பதை உறுதிப்படுத்துவதற்கு இந்த பயிற்சிகள் அவசியமாகின்றன. பாதுகாப்பு தொடர்பான பல்வேறு சம்பவங்களுக்கு பதிலளிக்கும் கூடியவற்று விமான நிலைய பணிக்குழாத்தினருக்கும் பாதுகாப்பு உத்தியோகஸ்தர்களுக்கு இந்த பயிற்சிகள் உதவுகின்றன. அவை நிஜ வாழ்க்கைச் சூழ்நிலைகளைக் கையாளுவதற்கு அவர்களுக்குச் சிறந்த ஆற்றலை வழங்குகின்றது.

● சுற்றுச்சூழல் தாக்கங்கள்

பொதுவாக விமான நிலைய செயல்பாட்டுச் சுற்றுச்சூழலில் குறிப்பிடத்தக்க தாக்கத்தை ஏற்படுத்துவதுடன், இதற்காக விமான சேவைகள் மற்றும் விமான நிலையங்கள் ஆகிய இரு பிரிவுகளும் சமமான பொறுப்பை ஏற்கின்றன. எனவே, சுற்றுச்சூழலுக்கு நேயமான கழிவுகளை அகற்றுவதற்கு தகுந்த நடைமுறைகளைப் பின்பற்றுவதன் ஊடாக கழிவுகளைக் குறைக்க முடிவதுடன், எரிபொருள் பயன்பாட்டைக் குறைத்தல் மற்றும் கார்பன் தடயத்தைக் குறைத்தல் ஆகிய சவால்களை எதிர்கொள்வதில் முக்கிய பணிகளாகின்றன. விமான மற்றும் AASL நிலையான முயற்சிகளைப் பொறுத்தவரையில் குறித்த நிறுவனம் அதன் கார்பன் தடயத்தைக் குறைப்பதற்கும் சுற்றுச்சூழல் நேயத்தை மேம்படுத்துவதற்கும் பல நிலையான அணுகுமுறைகளை நடைமுறைப்படுத்தியுள்ளது. 2024 டிசம்பர் 31 ஆம் திகதி ஆகும்போது, பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தில் 260kW வாட் சூரிய மின் உற்பத்தி நிலையமும் மத்தளை சர்வதேச விமான நிலையத்தில் 90 kW வாட் சூரிய மின் நிலையமும் இயங்கி வந்ததுடன், அங்கு சுற்றுச்சூழலுக்கு நேயமான முறையில் வலுசக்தி உற்பத்தி செய்யப்படுவதுடன், அதன் விளைவாக விமான நிலையமானது புதுப்பிக்க முடியாத வலுசக்தி மூலங்களில் தங்கியிருப்பது மட்டுப்படுத்தப்படுகின்றது. விமான நிலையத்தினால் மீள்குழற்சி மற்றும் உரமாக்கல் உள்ளிட்ட கழிவு

முகாமைத்துவ தொகுதியொன்று செயல்படுத்தப்பட்டிருப்பதுடன், மத்திய சுற்றாடல் அதிகார சபை மற்றும் ஏனைய ஒழுங்குபடுத்தல் நிறுவனங்களினால் பெற்றுக் கொண்ட சான்றிதழ்களை பேணி மண்ணில் கொட்டப்படும் கழிவுகளின் அளவைக் குறைக்கிறது.

மேலும், விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL வலுசக்தி நுகர்வினை குறைப்பதற்கு வலுசக்திக்கு திறனுள்ள விளக்கு அமைப்புகள் மற்றும் வெப்பமாக்கல், காற்றோட்டம் மற்றும் குளிர்நட்டல் (HVAC) அமைப்புகளை நடைமுறைப்படுத்தியுள்ளது. அதாவது, தெரு விளக்குகளை (வழக்கமான பல்புகள்) LED ஆக மாற்றதல், மையப்படுத்தப்பட்ட விளக்கு முகாமைத்துவ அமைப்பைப் பராமரித்தல், கட்டிட முகாமைத்துவ அமைப்பின் (BMS) இயக்குதல், பழைய காற்று சீராக்கிகளை காந்தத்துடனான சீராக்கிகளாக மாற்றியமைத்தல் போன்றவை உள்ளடங்கும்.

● பயிற்சி பெற்ற பணிக் குழாத்தின் பற்றாக்குறை

தற்போதைய சூழ்நிலையானது தொழில்நுட்ப நிபுணத்துவம் மற்றும் சேவைகளுக்கான அதிகரித்து வரும் கேள்விகளை பூர்த்தி செய்வதற்கான தொழிற்துறையின் திறன் பற்றி சிந்திப்பதற்கு காரணமாகிறது. குறிப்பாக பிரதான தொழில்நுட்ப பதவிகளில் பயிற்சி பெற்ற ஊழியர்களின் பற்றாக்குறை விமானப் போக்குவரத்துத் துறையின் தொடர்ச்சியான மற்றும் பாதுகாப்பான செயல்பாடுகளுக்கு குறிப்பிடத்தக்க சவாலை ஏற்படுத்துகிறது.

பெருந்தொற்றுக்கு பிறகு, விமானப் போக்குவரத்துத் துறை பயிற்சி பெற்ற ஊழியர்களின் பற்றாக்குறையால் பேராடி வருகிறது. துரதிர்ஷ்டவசமாக, இந்த முறை தொழிற்துறையில் வெற்றிடமாக உள்ள பதவிகளை நிரப்ப போதுமான பயிற்சி பெற்ற ஊழியர்கள் நிறுவனத்திடம் இல்லை. இதன் விளைவு, எதிர்காலத்தில் நிகழக்கூடிய நெருக்கடியை தவிர்த்துக் கொள்வதற்காக புதுமையான மற்றும் சம்பிரதாயபூர்வமான முறைகளுக்கு அப்பால் சென்று மாறான உத்திகள் தேவைப்படுகின்றமை தனித்துவமான சவாலாகும்.

நிலையங்கள் AASL இடர் முகாமைத்துவ கட்டமைப்பு

சாத்தியமான விபத்துக்களை அடையாளம் காணல், முறைமை தோல்விகளை அடையாளம் காணல் மற்றும் அவற்றினால் ஏற்படக்கூடிய பாதகமான விளைவுகளைப் புரிந்துகொள்ளல் உள்ளிட்ட எமது இடர் முகாமைத்துவ கட்டமைப்பில் இடர்களை அடையாளங் காண்பதற்கான விரிவான அணுகுமுறையொன்று உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளது. இது வெளிப்புற வணிகச் சூழலில் ஏற்படும் மாற்றங்களிலிருந்து எழும் வாய்ப்புகளைக் கண்டறிந்து, வருமானத்தை அதிகரித்தல், செலவுகளைக் குறைத்தல் அல்லது

இரண்டின் மூலமும் பயனடைவதற்கான வாய்ப்புகளை வழங்குகின்றன.

எங்கள் இடர் மதிப்பீட்டு செயல்முறையின் ஊடாக எங்களது பிரதான நோக்கங்களை அடைவதற்காக எங்கள் திறமைகளுக்கு தாக்கத்தை ஏற்படுத்தக்கூடிய நிகழ்வுகளைப் பற்றிய ஆழமான புரிதலைப் பெற்றுக் கொள்ள நாங்கள் முயற்சிக்கின்றோம். இடர் அடையாளங்காணல் மற்றும் மதிப்பீட்டின் அடிப்படையில், இது விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL ஒட்டுமொத்த இடர் விவரக்குறிப்புடன் சீரமைப்பை உறுதி செய்து, ஒவ்வொரு குறிப்பிட்ட இடரும் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட வேண்டுமா அல்லது குறைக்கப்பட வேண்டுமா என்பதை நாங்கள் தீர்மானிப்போம்.

எங்கள் இடர் முகாமைத்துவ முறைகளில் விரிவாக இடர் அறிக்கையிடல், இடர் சிகிச்சைகள், எஞ்சிய இடர் அவதானிப்புகள் மற்றும் தொடர்ச்சியான மேற்பார்வைகள் ஆகியவை அடங்கும். ஒரு ஆபத்து ஏற்றுக்கொள்ளத்தக்க அளவிற்குக் குறைக்கப்பட்டவுடன், இடரொன்றை ஏற்றுக்கொள்ளக் கூடிய அளவிற்கு குறைத்ததன் பின்னர், அதன் கட்டுப்பாட்டைப் பேணிச் செல்லவும், அக்காலத்தினுள் பயனுள்ள முகாமைத்துவத்தை உறுதி செய்யவும் தொடர்ந்து கண்காணிக்கப்படுகிறது.

இடர் முகாமைத்துவ கட்டமைப்பை நடைமுறைப்படுத்தல்

“இடர் முகாமைத்துவம் என்பது அனைவரினதும் பொறுப்பாகும்” என்ற குறிக்கோளானது விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL பிரச்சாரம் செய்யப்பட்டுள்ளதுடன், அதே நேரத்தில் நிறுவனத்தின் அனைத்து ஊழியர்களுக்கும் வணிக ஆபத்தை நிர்வகிக்கும் பொறுப்பு வழங்கப்பட்டுள்ளது. AASL மூலோபாய முகாமைத்துவ பிரிவு (SMD), வணிகத்தின் அனைத்து துறைகளுடனும் ஒருங்கிணைந்து முழு செயல்முறையையும் மையப் பொருளாக செயற்பட்டு மேற்பார்வை செய்வதுடன், மூலோபாய நோக்கங்கள் எதுவித தடையும் இன்றி அடைந்து கொள்வதனை உறுதி செய்வதற்காக கம்பனியினுள் ஒரு பொருத்தமான இடர் முகாமைத்துவ பெற்றிமுறையை அறிமுகப்படுத்தி பேணிச் செல்லும் பணியும் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. நிறுவனத்தின் இடர் முகாமைத்துவ செயல்முறையானது ISO 31000:2018 இடர் முகாமைத்துவ கட்டமைப்பின்படி மேற்கொள்ளப்படுவதை உறுதி செய்வதற்காக மூலோபாய முகாமைத்துவ பிரிவின் கீழ் இடர் முகாமையாளர் ஒருவர் நியமிக்கப்பட்டுள்ளார். இந்த செயல்முறையினூடாக கம்பனி எதிர்கொள்ளும் இடர் காரண மிகச் சிறப்பாகக் குறைக்க உதவுவதுடன், மேலும் விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL இடர் பதிவேட்டை இறைப்படுத்தி வைத்திருப்பதன் மூலம் நிறுவனத்தின் ஒட்டுமொத்த செயல்திறனை மேம்படுத்தலாம்.

இடர்களை அடையாளம் காண்பதற்கு, நிறுவனம் மூலோபாய திட்டமிடல் செயல்பாட்டின் போது SWOT பகுப்பாய்வு, PESTEL பகுப்பாய்வு மற்றும் போர்ட்டரின் ஐந்து சக்திகள் போன்ற பல்வேறு கருவிகளைப் பயன்படுத்துகிறது. இந்த செயல்முறை, மேலிருந்து கீழாக மற்றும் கீழிருந்து மேலாக எனும் இரு அணுகுமுறைகளையும் பயன்படுத்தி நிறுவனத்தின் அனைத்து துறைகள் மற்றும் மட்டங்களுடனும் ஆலோசனைகளை நடத்துவதை உள்ளடக்கியது.

மேலதிகமாக, உள்ளக கணக்காய்வுகள் மற்றும் தர உறுதிப்பாட்டுப் பிரிவு (IA&QA) அதன் பணி எல்லைக்குள் இடர் முகாமைத்துவ செயல்பாட்டில் முக்கிய பணியினை நிறைவேற்றுகிறது. உள்ளக கணக்காய்வு மற்றும் தர உறுதிப்பாட்டுப் பிரிவு ஆகியன கணக்காய்வு நடவடிக்கைகளுக்காக அபாயகரமான துறைகளை அடையாளம் காண்பதற்காகவும் வருடாந்த கணக்காய்வு திட்டங்களைத் தயாரிக்கும்போது இடர் பற்றிய எதிர்வுகூறலையும் மேற்கொள்ளும்.

இடர் முகாமைத்துவ நடவடிக்கைகளை கையாள்வதற்காக இடர் முகாமைத்துவ குழு (RMC) மற்றும் பிற முறையான பொறிமுறைகள்

சபையின் உப குழுவான இடர் முகாமைத்துவ குழு கம்பனியின் இடர் முகாமைத்துவ செயல்பாட்டை மேற்பார்வையிட நிறுவப்பட்டுள்ளது. இந்தக் குழுவின் அமைப்பு சபை அங்கத்தவர்கள் 3 பேர் கொண்டதாக இருக்க வேண்டியதுடன், மூலோபாய முகாமைத்துவ பிரிவின் தவிசாளர் குழுவின் செயலாளராகவும் ஒருங்கிணைப்பாளராகவும் பிரதிநிதித்துவம் செய்யப்படுகிறார். குழுவின் முக்கிய கவனம் செலுத்தப்படும் துறைகளுள் வணிக அபாயங்கள், நிறுவன அபாயங்கள் மற்றும் செயல்பாட்டு அபாயங்கள் ஆகியவை உள்ளடக்கப்படுவதுடன் குறிப்பாக தொழில் மற்றும் மூலோபாய அபாயங்களுக்கு விசேட கவனம் செலுத்தப்படுகிறது. இடர் எச்சரிக்கைகள் மற்றும் பரிந்துரைகள் மீளாய்வு செய்யப்பட்டு, தேவையான சந்தர்ப்பங்களில் விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனியின் மூலோபாய திட்டமிடல் செயல்முறை மூலம் சபை மட்ட கலந்துரையாடல்களுக்கு உட்படுத்தப்படுகின்றன.

ஆபத்துகளின் சாத்தியக்கூறு மற்றும் தீவிரத்தை தன்மையை அடையாளம் காண்பதற்கான முக்கிய கருவியாக இடர் பதிவேடு செயல்படுகிறது. வழக்கமான இற்றைப்படுத்தல்களை மேற்கொள்வதற்காக, ஒவ்வொரு பிரிவினது ஆவணமும் அந்த பிரிவு/அலகில் உள்ள முன்னர் அடையாளம் காணப்பட்ட அனைத்து ஆபத்து உரிமையாளர்களுடனும் தகவல் தொழில்நுட்ப வலைப்பின்னலின் ஊடாக பகிர்ந்து கொள்ளப் பட்டிருப்பதுடன், ஒவ்வொரு மதிப்பீடு மற்றும் மீளாய்விற்கு பிறகும் தேவையான இற்றைப்படுத்தல்களை

மேற்கொள்ள அவர்களால் அதற்குள் அணுகக் கூடியதாக இருக்கும். எவ்வாறாயினும், இது மூலோபாய முகாமைத்துவப் பிரிவு மையமாகக் கொண்டு மேற்பார்வை செய்யப்படுவதுடன், ஏதேனும் கவனிக்கப்படாத இடர்களும் தொடர்புடைய சிக்கல்களும் இடர் முகாமைத்துவ குழுவிடம் தகுந்த தீர்வினை எட்டுவதற்காக முன்வைக்கப்படுகின்றன.

இடர் முகாமைத்துவ குழு கூட்டம்

இடர் முகாமைத்துவ குழு கூட்டங்கள் மாதாந்த அடிப்படையில் நடத்தப்படுகின்றன. மேலும், தொடர்புடைய பிரிவுத் தலைவர்களும் அவர்களின் இடர் தொடர்பான பொறுப்பான தரப்பினரும் இந்தக் கூட்டங்களில் பங்கேற்கின்றனர். முக்கிய கலந்துரையாடல் விடயமாக, சிவப்பு வலயத்தில் உள்ள அதிக அபாயங்கள் விவாதிக்கப்படுவதுடன், மீதமுள்ள அபாயங்கள் வணிகத்திற்கான அவற்றின் ஆபத்து விவரக்குறிப்பின் அடிப்படையில் தீர்வுகள் எட்டப்படும். ஒவ்வொரு அபாயத்தின் நிலை மற்றும் முன்னைய கூட்டங்களின் பின்தொடர்தல் நடவடிக்கைகள் குறித்தும் கலந்துரையாடப்படுகிறது.

மேலும், சர்வதேச சிவில் விமானப் சேவைகள் அமைப்பின் (ICAO) இணைப்பு 19 இல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வழிகாட்டல்களின்படி, விமான நிலையப் பாதுகாப்பு, விசாரணைகள் ரு சிறப்பு திட்டங்கள் துறை பாதுகாப்பு முகாமைத்துவ பிரிவினால் கண்காணிக்கப்படுகின்றன. அனைத்து பங்குதாரர்களின் பங்கேற்புடன் காலாண்டு ரீதியில் நடத்தப்படும் வசதி குழு கூட்டங்கள், அபாயங்கள் மற்றும் சிக்கல்களை விரைவாகக் கண்டறிந்து கூட்டு தீர்வுகளை வழங்குவதற்கான வாய்ப்பை வழங்குகின்றன. விமான கம்பனிகள், பயணிகள் மற்றும் விமான நிலைய சொத்துக்கள் எதிர்கொள்ளும் பிரச்சினைகளை, வெளிப்புற பங்குதாரர்களுடனான தொடர்புகளின் மூலம், விமான நிறுவன செயல்பாட்டுக்குழு (AOC) மற்றும் விமானப் பாதுகாப்புக் குழு ஆகியவை தீர்க்கின்றன. நிதி முகாமைத்துவ குழுவினால் நிதி அபாயங்கள் தொடர்பான சமநிலைகள் உறுதி செய்யப்படுகிறது.

இடர் பற்றிய எதிர்வு கூறல்கள்

எதிர்காலத்தில் நிகழக்கூடிய அபாயங்களை முன்கூட்டியே கண்டறிவதில் இடர் பற்றிய எதிர்வுகூறல்கள் மிக முக்கிய பணியை நிறைவேற்றுகிறது. நிறுவனத்தின் இடர் பற்றிய எதிர்வுகூறலுக்கான காலக்கெடானது, தற்போது 3 வருட காலத்திற்கு நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ள நிறுவன திட்டத்தின் காலக்கெடுவுடன் ஒத்துப்போகிறது. சமீபத்திய ஆண்டுகளில், AASL, விமான மற்றும் சுற்றுலா தேவையில் உள்ள நிச்சயமற்ற தன்மைகளை நிவர்த்தி செய்யவதற்காக முதன்மையாக சர்வதேச விமான நிலையங்கள் கவுன்சில் (ACI) மற்றும் சர்வதேச விமானப் போக்குவரத்து சங்கம் (IATA) போன்ற சர்வதேச விமானப் போக்குவரத்து சங்கம் போன்ற

நிறுவனங்களின் எதிர்வுகூறல்கள் மற்றும் வெளியீடுகளைப் பயன்படுத்தியுள்ளது.

இந்தக் கட்டத்தில், கீழிருந்து மேல் மற்றும் மேலிருந்து கீழ் என இரட்டைத் தொடர்பாடல் வழிகள் மூலம் அனைத்து நிலைகளிலும் ஊழியர்களின் பங்கேற்பு எளிதாக்கப்படுகிறது. அதே நேரத்தில் முனைப்பான ஊழியர் பங்கேற்பை ஊக்குவிப்பதன் ஊடாக வழக்கமான மூலோபாய திட்டமிடல் செயல்முறையி்க்கமைவாக இடர் அடையாளம் காணல் மேற்கொள்ளப்படுகிறது.

AASL விடயங்களுடன் பல்வேறு வகைகளில் அபாயங்களை அடையாளம் காண்கிறது, அவற்றில் பின்வருவன அடங்கும்:

- மூலோபாய மற்றும் தொழிற்பாட்டு இடர்கள்
- மனித வளங்கள் மற்றும் நிறுவனம் சார்ந்த இடர்கள்
- பாதுகாப்பு, பாதுகாப்பு மற்றும் சுகாதார இடர்கள்
- நிதி மற்றும் விநியோகச் சங்கிலி முகாமைத்துவ இடர்கள்
- நற்பெயர் மற்றும் தரப்பெயர் பற்றிய இடர்கள்
- சட்ட மற்றும் ஒழுங்குமுறை இணக்க இடர்கள்

இடர் மதிப்பீடு

இடர் மதிப்பீடானது இரண்டு முக்கிய காரணிகளின் அடிப்படையில் மேற்கொள்ளப்படுகிறது:

- ஆபத்து ஏற்படுவதற்கான வாய்ப்பு (அல்லது நிகழ்தகவு)
- அந்த அபாயங்களின் விளைவுகள் (அல்லது தாக்கம்)

ஒவ்வொரு காரணியும் 1 முதல் 5 வரையிலான அளவுகோலில் தரப்படுத்தப்பட்டிருப்பதுடன், 1 என்பது மிகக் குறைந்த வாய்ப்பு அல்லது தீவிரத் தன்மையை குறிக்கிறது. 5 என்பது அதிகபட்ச பெறுமதியைக் குறிக்கிறது. உற்பத்தியினை கணக்கிடுவதற்காக நிகழ்தகவு மற்றும் தாக்க மதிப்பெண்கள் இரண்டும் ஒன்றாக பெருக்கப்பட வேண்டும். அது 1 முதல் 25 வரையிலான வித்தியாசத்தில் காணப்படுகிறது. இந்த மதிப்புகள் ஒரு இடர் மதிப்பீடு கணிப்பீடுகளில் திட்டமிடப்பட்டுள்ளதுடன், 25 வரையிலான மதிப்பெண்கள் உடனடி கவனம் மற்றும் வலுவான தணிப்பு நடவடிக்கைகள் தேவைப்படும் முக்கியமான அபாயங்களைக் குறித்து நிற்கின்றன.

செழிப்புக்கான அடித்தளம்

73

இடர் மதிப்பீட்டு படிவம்

எங்களது இடர் பதிவேட்டில் அடையாளம் காணப்பட்ட 176 இடர் பிரிவுகள் நிகழ்தகவு மற்றும் தாக்கம் ஆகிய 2 பரிமாணங்களின் அடிப்படையில் அடையாளம் காணப்பட்டுள்ளன. 2024 ஆம் ஆண்டிற்கான ஆபத்து சுயவிவர மதிப்பெண் கணக்கிடப்பட்டுள்ளது. அதன்படி, கீழே உள்ள அட்டவணையில் காட்டப்பட்டுள்ள கூட்டு மாதிரியில் ஒவ்வொரு சிறப்பு வகையையும் சேர்ந்த ஆபத்து வகைகளின் எண்ணிக்கை அடைப்புக்குறிக்குள் குறிக்கப்பட்டுள்ளது.

விளைவுகள் நிகழ்தகவு	பேரழிவு தரும	உயர்ந்த	நடுத்தர	குறைந்த	முக்கியமற்ற
நிச்சயமாக நிகழக்கூடிய	5A (08)	5B (06)	5C (05)	5D (0)	5E (0)
நிகழ்வதற்கான சாத்தியம்	4A (04)	4B (48)	4C (13)	4D (02)	4E (02)
நிகழக்கூடியது	3A (16)	3B (30)	3C (18)	3D (06)	3E (0)
சாத்தியமில்லை	2A (11)	2B (04)	2C (01)	2D (01)	2E (0)
அரிதானது	1A (0)	1B (01)	1C (0)	1D (0)	1E (0)

சாத்தியக்கூறு மற்றும் தாக்கத்தை மதிப்பிடுவது பெரும்பாலும் ஒரு தரமான தீர்ப்பாகும் என்பதுடன், இது தொழில்முறை நிபுணத்துவத்துடன் தொடர்புடைய துறைகளை உள்ளடக்கியது. மேலும், நிதி அபாயங்கள் போன்ற சில அபாயங்களின் நிகழ்தகவு மற்றும் / அல்லது விளைவுகளின் கடந்த கால வடிவங்களைக் கருத்தில் கொண்டும், இதே போன்ற நிகழ்வுகளின் நிதி விளைவுகளைக் கணக்கிடுவதன் மூலமும் அளவு ரீதியாக மதிப்பிடப்படுகின்றன.

நாங்கள் கண்டறிந்து கையாண்ட சில அபாயங்களின் அடிப்படையில் சில செயல்திறன் குறிகாட்டிகளை வரையறுத்துள்ளோம். நிதி செயல்திறனை அளவிடுவதோடு மட்டுமல்லாமல், வாடிக்கையாளர் திருப்தி, ஊழியர் திருப்தி மற்றும் விமானம் தொடர்பான விபத்துக்கள் மற்றும் சம்பவங்கள் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் நிறுவனத்தின் செயல்திறனை நாங்களே அளவிடுகிறோம். இது இந்தப் பகுதிகளில் சாத்தியமான அபாயங்களைக் கண்டறிந்து, அவற்றைத் தணிப்பதற்கான பொருத்தமான நடவடிக்கைகளுக்காக அவற்றை பகுப்பாய்வு செய்ய உதவுகிறது.

2024 ஆம் ஆண்டில் இடர் முகாமைத்துவக் குழுவின் நடவடிக்கைகள் குறித்த அறிக்கை

குழுவின் வகிபாகம்

பணிப்பாளர் சபையினால் நியமிக்கப்பட்ட இடர் முகாமைத்துவக் குழு வானது பணிப்பாளர் சபையின் துணைக் குழுவாக முறையாக நிறுவப்பட்டுள்ளது. இது பணிப்பாளர் சபைக்கு அறிக்கை அளிப்பதுடன் அதற்குப்

பொறுப்புக்கூறுகிறது.

நிறுவனத்தின் வணிக நடவடிக்கைகளை பாதிக்கக்கூடிய அபாயங்களைக் கண்டறிந்து மதிப்பிடுவதும், நிதி மற்றும் நிதி சாராத இரு பிரிவுகளினதும் அவ்வாறான அபாயங்களின் தாக்கத்தை அளவிடுவதும் குழுவினமுதன்மைப் பணியாகும்.

2024 டிசம்பர் 31 ஆம் திகதி குழுவின் அமைப்பு.

பணிப்பாளரின் பெயர்	பதவி
சிரில் வன்னிகம	தவிசாளர்
பிரிமால் டி சில்வா	உறுப்பினர்
டி எஸ் விக்ரமதுங்க	உறுப்பினர்

கூட்டங்கள்.

2024 ஆம் ஆண்டில் 06 இடர் முகாமைத்துவக் குழு கூட்டங்கள் நடத்தப்பட்டன. கூட்டங்களில் உறுப்பினர்களின் பங்கேற்பை கீழே உள்ள அட்டவணை காட்டுகிறது;

பணிப்பாளரின் பெயர்	வருகை
சிரில் வன்னிகம*	01 / 01
பிரிமால் டி சில்வா *	01 / 01
டி எஸ் விக்ரமதுங்க*	01 / 01
டப்ளியூ எஸ் டி சில்வா**	01 / 01
கெப்டன் எஸ் பெர்ணாண்டோ**	01 / 01
கெப்டன் மிலிந்த ரத்நாயக்க***	04 / 04
ஏ எஸ் சி வருஹென்னதகே***	03 / 04
ஏ ஏ ரனதெனிய**	04 / 05

* 2024 நவம்பர் 19 ஆம் திகதி

நியமிக்கப்பட்டார்.

** இடர் முகாமைத்துவக் குழுவில் 2024 நவம்பர் 18 அன்று நியமிக்கப்பட்டு,

அடுத்த கூட்டத்திற்கு முன்னதாக

இராஜினாமா செய்தார்.

***ஜூன் 29, 2024 அன்று இடர்

முகாமைத்துவக் குழுவிலிருந்து

இராஜினாமா செய்தார்.

இடர் முகாமைத்துவக் குழுக் கூட்டங்களின் பணிகள் அதன் செயலாளராகச் செயல்பட்ட மூலோபாய முகாமைத்துவ தலைவரால் பதிவு செய்யப்பட்டன. சாதாரண சூழ்நிலைகளில் கூட்டக் குறிப்புகள் கூட்டம் நடந்த நாளிலிருந்து ஐந்து வேலை நாட்களுக்குள் உறுப்பினர்களிடையே விநியோகிக்கப்படும்.

பரிந்துரை வழிமுறைகள்

பணிப்பாளர் சபையால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட குறிப்பு விதிமுறைகளுக்கு (TOR) இணங்க இடர் முகாமைத்துவம் செயல்படுகிறது. அதன்படி, பணிப்பாளர் சபை பின்வருவனவற்றைச் செய்ய குழுவிற்கு அங்கீகாரம் அளிக்கிறது

1. இடர் முகாமைத்துவம் தொடர்பான பொறுப்புகளை நிறைவேற்றுவதிலும், பயனுள்ள இடர் முகாமைத்துவ கட்டமைப்பை நிறுவுவதிலும் பணிப்பாளர் சபைக்கு உதவுதல். (இது தற்போதைய மற்றும் எதிர்கால பெரும் பொருளாதார மற்றும் நிதி சூழலைக் கணக்கில் எடுத்து, தொழிற்துறையின் ஒட்டுமொத்த இடர் பசி, சகிப்புத்தன்மை மற்றும் உத்தி ஆகியவற்றை உள்ளடக்கியது.)
2. தொழிற்துறையின் தற்போதைய ஆபத்து வெளிப்பாடுகள் மற்றும் எதிர்கால ஆபத்து உத்திகள் குறித்து பணிப்பாளர் குழாத்தை கண்காணித்து ஆலோசனை வழங்குதல்.
3. பெரிய அளவிலான ஆபத்துகளின் துல்லியமான மற்றும் சரியான நேரத்தில் கண்காணிப்பு செய்து சில வகையான ஆபத்துகளின் முக்கியத்துவத்தை சரியாகவும் நேரத்திற்கு பொருத்தமாகவும் கண்காணித்தல்.
4. ஆபத்து வரம்புகளின் எந்தவொரு குறிப்பிடத்தக்க மீறல்களின் அறிக்கைகளையும், முன்மொழியப்பட்ட நடவடிக்கைகளின் போதுமான தன்மையையும் மீளாய்வு செய்தல்.
5. தொழிற்துறையின் உள்ளக கட்டுப்பாடுகள் மற்றும் இடர் முகாமைத்துவ அமைப்புகளின் உள்ளக நிதி நிர்வாகம் செயல்திறனை மதிப்பாய்வு செய்தல், மேலும் உள் கட்டுப்பாடு மற்றும் இடர் முகாமைத்துவம் குறித்த பணிப்பாளர் சபையின் அறிக்கைகளை மீளாய்வு செய்து அங்கீகரித்தல்.
6. மோசடிகளை கண்டறிவதற்கான தொழிற்துறையின் நடவடிக்கைமுறைகளை மீளாய்வு செய்தல்.
7. இடர் குழுவின் கண்டுபிடிப்புகள் மற்றும் பரிந்துரைகளுக்கு நிர்வாகத்தின் பதிலை மீளாய்வு செய்து கண்காணித்தல்.
8. விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனியில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட ஒருங்கிணைந்த இடர் முகாமைத்துவ கொள்கை மற்றும் பிற இடர் தொடர்பான கொள்கைகளை செயல்படுத்துதல் மற்றும் நிறுவனம் முழுவதும் இடர் முகாமைத்துவ கட்டமைப்பை அவ்வப்போது புதுப்பித்தல்.

9. அனைத்து மூலோபாய, தொழிற்பாட்டு, சந்தை மற்றும் நிதி அபாயங்களும் அடையாளம் காணப்பட்டு, மதிப்பிடப்பட்டு, கண்காணிக்கப்பட்டு, போதுமான அளவு நிர்வகிக்கப்படுவதை உறுதி செய்தல்.

10. அனைத்து முக்கியமான ஆபத்தான துறைகளிலும் பிரதான நிர்வாகப் பணியாளர்களுடன் நெருக்கமாகப் பணியாற்றுவதல் மற்றும் குழுவிற்கு ஒதுக்கப்பட்ட அதிகாரம் மற்றும் பொறுப்பின் கட்டமைப்பிற்குள் பணிப்பாளர் சபைக்கு பொருத்தமான பரிந்துரைகளை வழங்குதல்.

ஆண்டு முழுவதும் இடர் முகாமைத்துவ குழுவின் வகிபாகம்

2024 ஆம் ஆண்டின் முதல் 5 கூட்டங்களில், இடர் முகாமைத்துவக் குழுவானது முதன்மையாக இடர் பதிவேட்டில் பட்டியலிடப்பட்டுள்ள அனைத்து அபாயங்களிலும் கவனம் செலுத்தியதுடன், தினசரி விமான நிலைய செயல்பாடுகள், பயணிகளுக்கு வசதிகளை வழங்குதல் மற்றும் வணிகத்தின் நீண்டகால நிலைத்தன்மையை பாதிக்கக்கூடிய பிரிவுகளின் அடிப்படையில் சிக்கல்களைப் பற்றி கலந்துரையாடியது. தொடர்புடைய அபாயம், 'அபாயங்கள் வெளிப்படும் பகுதிகளைப் பற்றி நன்கு புரிந்துகொள்வதற்காக தொடர்புடைய துறைகளின் பிரதிநிதிகளை அதன் கூட்டங்களில் கலந்து கொள்ளுமாறு இடர் முகாமைத்துவக் குழு அழைப்பு விடுத்தது. இருப்பினும், 2024 ஆம் ஆண்டு 6வது கூட்டத்திலிருந்து, இடர் முகாமைத்துவக் குழுவின் 2025 முதல் நிறுவன இடர் பதிவேட்டில் பட்டியலிடப்பட்டுள்ள அதிக அபாயங்களை மட்டுமே கருத்தில் கொள்வதற்கு கவனம் செலுத்தப்பட்டுள்ளது. புதிதாக நியமிக்கப்பட்ட குழுவின் முக்கிய நோக்கமாகவது அபாயங்களை மிகவும் குறிப்பாக மதிப்பிடுவது, அவற்றைத் தணிப்பது மற்றும் இடர் பதிவேட்டில் உள்ள இடர் மதிப்புகளை குறைந்த நிலைக்கு (நடுத்தர அல்லது குறைந்த) கொண்டு வருவது ஆகும்.

அதிக அபாயங்களில் கவனம் செலுத்தும் அதே வேளையில் பயணிகளின் முறைப்பாடுகளால் நற்பெயருக்கு சேதம் ஏற்படும் அபாயம், நிறுவனத் திட்டத்தில் கோடிட்டுக் காட்டப்பட்டுள்ள நிறுவனத்தின் நோக்கங்களிலிருந்து விலகும் அபாயம் மற்றும் சில வளக் கட்டுப்பாடுகள் காரணமாக வணிக இலக்குகளை அடைவதில் தாமதம் போன்ற பகுதிகளுக்கு சிறப்பு கவனம் செலுத்தப்பட்டது.

ஒவ்வொரு குழு கூட்டத்திலும் கலந்துரையாடப்பட்ட அபாயங்கள் குறித்த தனது பரிந்துரைகளை தேவையான நடவடிக்கைகளுக்காக அடுத்த சபைக் கூட்டத்திற்கு இடர் முகாமைத்துவக் குழு சமர்ப்பித்தது.

2023 ஆம் ஆண்டில், ISO 31000:2018 இடர் முகாமைத்துவ தரநிலைக்கான இணக்கத்தை அடைவதற்கான

செயல்முறையை நாங்கள் மீண்டும் தொடங்கியபோது, இடர் முகாமைத்துவ குழுவின் தலைமையுடனும், இணக்க செயல்முறையை முடிவுறுத்துவதற்கு எங்களுடன் ஒரு ஒப்பந்தத்தில் கையெழுத்திட்ட வெளிப்புற ஆலோசகரின் ஆதரவுடனும், 2024 ஆம் ஆண்டில் கிரமமான மற்றும் முறையான இடர் முகாமைத்துவத்திற்காக அனைத்து நிலைகள் மற்றும் செயல்பாடுகளுக்கும் பயன்படுத்தப்படும் வகையில் இடர் முகாமைத்துவ கொள்கை, இடர் முகாமைத்துவ கட்டமைப்பு மற்றும் இடர் முகாமைத்துவ உத்திகள் ஆகியவற்றை நிறுவனத்தின் பணிப்பாளர் சபையால் தயாரிக்கப்பட்டு அங்கீகரிக்கப்பட்டன.

சுருக்கமாக, மேலே உள்ள இடர் முகாமைத்துவ மீளாய்வுப் பகுதியில் விவரிக்கப்பட்டுள்ளபடி, AASL இடர் முகாமைத்துவ செயல்முறை, ஒட்டுமொத்த தீர்மானம் எட்டும் செயல்முறை, நல்லாட்சி மற்றும் நீண்டகால வணிக ஸ்திரத்தன்மைக்கு மிகவும் முக்கியமாகிறது.

சிரில் வன்னிகம

உப தலைவர்

தலைவர் - இடர் முகாமைத்துவ குழு

28 மே 2025

பெருநிறுவன ஆளுகை

நிறுவனம், நிறுவன ஒழுக்கம் மற்றும் பொறுப்பான வணிக நடைமுறைகளால் தூண்டப்பட்டு போசிக்கப்பட்ட ஒரு செயலூக்கம் மிக்க நிறுவன நிர்வாக அமைப்பானது கம்பனியால் பேணப்படுகிறது. தேவையான கட்டமைப்புகள், செயல்முறைகள் மற்றும் வழிமுறைகளை நிறுவுவதன் மூலம், விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL தெளிவான மற்றும் முறையான தீர்மானத்தை எட்டும் செயல்முறையை செயல்படுத்தியுள்ளது. இது பொறுப்புகளின் தெளிவை உறுதி செய்வதோடு கடமைகளுக்கு இடையிலான மோதல்களையும் நீக்குகிறது. மேலும், உள்ளக கட்டுப்பாடுகள், இடர் முகாமைத்துவம், வெளிப்படைத்தன்மை மற்றும் ஒட்டுமொத்த பொறுப்புக்கூறுக்காக திருப்திகரமான செயல்முறைகள் மற்றும் வழிமுறைகள் பராமரிக்கப்படுகின்றன.

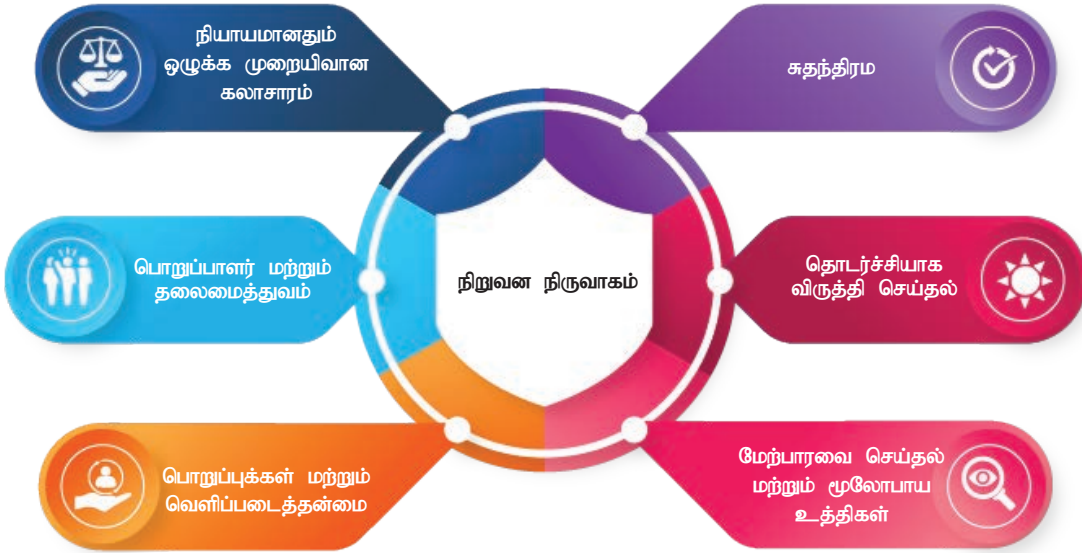
நிறுவனத்தின் தற்போதைய பணிப்பாளர் சபையின் நிபுணத்துவம், திறன்கள் மற்றும் அனுபவம் கொண்ட நன்கு சமநிலையான அங்கத்துவத்தை கொண்ட அமைப்பாகும். அவர்கள் ஒரு செயலூக்கம் மிக்க நிறுவன முகாமைத்துவ குழுவுடன் இணைந்து வலுவான நிர்வாக அமைப்பின் இலக்குகளை அடைய பணியாற்றுகிறார்கள். அதே நேரம் பேரியல் பொருளாதார சூழலில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் மற்றும் சவால்களால் ஏற்படும் அபாயங்கள் பற்றிய நல்ல புரிதலைப் பேணுவதுடன், அனைத்து பங்குதாரர்களின் எதிர்பார்ப்புகளையும் AASL தொழிற்பாடுகள் மூலம் பூர்த்தி செய்வதை இது உறுதி செய்கிறது.

2007 ஆம் ஆண்டின் 7 ஆம் இலக்க நிறுவனங்கள் சட்டம், இலங்கை பட்டயக் கணக்காளர்கள் நிறுவனத்தின் நிறுவன ஆளுகை குறித்த 2023 ஆம் ஆண்டின் சிறந்த நடைமுறைகள் குறியீடு செய்வதுடன், நிதி அமைச்சின் அரசாங்க பொறுப்பு முயற்சிகள் திணைக்களத்தால் வெளியிடப்பட்ட மாநில சொந்த நிறுவனங்களுக்கு தொடர்பான கார்ப்பரேட் ஆட்சியின் வழிகாட்டு விதிகள் ஆகியவற்றில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள நல்லாட்சியின்

கொள்கைகளுடன் இணங்குவது குறித்த கண்ணோட்டத்தை இந்த நிறுவன நிர்வாக அறிக்கையின் ஊடாக வழங்குகிறது.

நிறுவனத்தின் தொலைநோக்குப் பார்வை மற்றும் நோக்கத்துடன் ஒத்துப்போகும் நிறுவன உத்திகள் ஊடாக அதன் ஊழியப்படை, பங்குதாரர்கள் மற்றும் பங்குதாரர்களுடன் ஈடுபடுவதற்கான பயனுள்ள முறைகளை நிறுவுகின்றன. மூலம், பணிப்பாளர் சபையினால் இடைக்கிடையே நடாத்தப்படும் குறிப்பிட்ட குழுக் கூட்டங்களில், துணைக்குழுவின ஊடாக நிர்வாகத்துடன் முனைப்பாக பணியாற்றி, மூலோபாய மேம்பாடு மற்றும் செயல்படுத்தலில் தொடர்ச்சியான முன்னேற்றங்களைச் செய்து, சவால்களை எதிர்கொண்டுள்ளது.

விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL நிறுவன நிர்வாகக் கட்டமைப்பு, நியாயத்தன்மை, பொறுப்புக்கூறல், கடமை, பங்கேற்பு மற்றும் வெளிப்படைத்தன்மை ஆகிய முக்கிய மதிப்புகளை அடிப்படையாகக் கொண்டது, இவை அனைத்தும் ஒரு நிலையான வணிக மாதிரியை உருவாக்குதல், மேம்படுத்துதல் மற்றும் பேணுதல் ஆகியவற்றிற்கு அவசியமானவையாகும்.



நியாயமானதும் ஒழுக்க நெறிமுறையான கலாசாரம்

- பங்குதாரர்களின் உரிமைகளை பாதுகாத்தல்
- அனைத்து பங்குதாரர்கள், ஊழியர்கள், வழங்குநர்கள் மற்றும் சமூகங்களை சமமாகவும், நீதிகளுடன் நடத்தவும்.
- ஏற்கெனவே செய்யப்பட்ட உரிமை மீறல்களுக்கு சரியான தீர்வுகளை வழங்குங்கள்.
- எப்போதும் உள்ளடங்கிய வேலை செய்யும் சூழ்நிலையை பராமரிக்க நாளரசந.

பொறுப்பாளர் மற்றும் தலைமைத்துவம் ஞவநறயசனளானி யனெ டுநயனநசனளானி

- நிறுவன நடவடிக்கைகள் மற்றும் முகாமைத்துவ நடவடிக்கைகளை மேற்பார்வையிடுவதற்கு பணிப்பாளர் சபை கட்டுப்பாட்டிற்கு.
- நிறுவனத்தின் வெற்றிக்கு தொடர்ச்சியான செயல்திறன் பற்றி சபை அறிந்திருக்க வேண்டும் என்பதுடன் ஆதரிக்க வேண்டும்.
- நிறுவனம் மற்றும் அதன் முதலீட்டாளர்களின் நலன்களுக்காகப் பணிப்பாளர் சபை செயல்பட வேண்டும்.

பொறுப்புக்கூறல் மற்றும்
வெளிப்படைத்தன்மை

- ஒரு நிறுவனத்தின் செயல்பாடுகளின் நோக்கத்தையும் அதன் செயற்திறனின் விளைவுகளையும் சபை விளக்க வேண்டும்.
- பணிப்பாளர் சபை இலங்கை அரசாங்கத்திற்கு பொறுப்புக்கூற வேண்டியிருப்பதை உறுதி செய்தல்.
- நிதி நிலைமை, செயற்திறன், உரிமை மற்றும் நிறுவன நிர்வாகம் உள்ளிட்ட அனைத்து முக்கிய விடயங்களையும் சரியான நேரத்தில் துல்லியமாக வெளிப்படுத்தல்கள் இடம்பெறுவதை உறுதி செய்தல்.
- ஒரு நிறுவனத்தின் திறன், ஆற்றல் மற்றும் செயல்திறனை மதிப்பிடுவதற்கு பணிப்பாளர் சபை மற்றும் நிர்வாகம் பொறுப்புக்கூற கடமை பட்டிருக்கிறது.
- முக்கியமான பிரச்சினைக்குரிய பங்குதாரர்களுடன் தொடர்புகளை மேற்கொள்வது சபையின் பொறுப்பாகும்.
- அனைத்து தொடர்புடைய பங்குதாரர்களுடன் கூட்டுப் பொறுப்பைச் செயற்படுத்தலானது பணிப்பாளர் சபையினால் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டியதுடன், மேலும் அதற்கான குறிப்பிட்ட பொறுப்புகளைக் கொண்டுள்ளது.

சுதந்திரம்

- பணிப்பாளர் சபை சுயாதீனமானதுடன், எடுக்கப்படும் அனைத்து முடிவுகளும் எப்போதும் நிறுவனத்தின் சிறந்த நலன்களுக்காகவே எடுக்கப்படுகின்றன.
- சபையின் அமைப்பு சமநிலையில் இருப்பதை உறுதி செய்தல்.
- சபைக்கு வேட்புமனுக்களை சமர்ப்பிப்பதில் சுதந்திரத்தை உறுதி செய்தல்.
- எடுக்கப்பட்ட முடிவுகள் மற்றும் நிறுவப்பட்ட உள்ளக செயல்முறைகள் ஓர நோக்கத்தைக் கொண்டுள்ளன என்பதையும் அவை பாதிக்கப்படாமல் இருப்பதையும் உறுதி செய்தல்.

தொடர்ச்சியான முன்னேற்றம்

- பணிப்பாளர் சபையும் நிர்வாகமும் அனைத்து வகையான அபாயங்கள் என்ன என்பது பற்றியும், அவற்றை எவ்வாறு கட்டுப்படுத்துவது என்பதை தீர்மானிக்க வேண்டும்.
- அவற்றை நிர்வகிக்க அந்தப் பரிந்துரைகளின்படி அவர்கள் செயல்பட வேண்டும்.
- அவர்கள் அனைத்து தொடர்புடைய தரப்பினருக்கும் ஆபத்துகளின் தன்மை மற்றும் அளவு குறித்து தெரிவிக்க வேண்டும்.
- பணிப்பாளர் சபை, திட்டங்கள், சிறந்த நடைமுறைகள் மற்றும் போட்டியாளர் மாற்றங்களுக்கு எதிராக உண்மையான செயற்திறனை மதிப்பிட வேண்டும், மேலும் தொடர்ச்சியான முன்னேற்றத்திற்கான இடைவெளிகளை நிரப்ப வேண்டும்.

மேற்பாரவை செய்தல் மற்றும் மூலோபாய உத்திகள்

- தெளிவான மூலோபாய தொலைநோக்கை நிறுவுதல்.
- நிறுவனத்தின் மூலோபாய முடிவெடுக்கும் செயல்பாட்டில் பணிப்பாளர்கள் மிகவும் முனைப்பாக ஈடுபட வேண்டும்.
- பணிப்பாளர் சபையால்தான் செயல்பாட்டு முடிவுகளிலிருந்து மூலோபாய முடிவுகளைப் பிரித்து காட்ட வேண்டியதும், பணிப்பாளர் சபை கூட்டங்கள் மூலம் மூலோபாய முடிவுகளில் கவனம் செலுத்துகிறது.

1. பணிப்பாளர் சபை

பணிப்பாளர் சபையின் முக்கிய பொறுப்புகளில் பின்வருவன அடங்கும்:

- நிறுவனத்தின் நீண்டகால வெற்றியை மேம்படுத்துவதை நோக்கமாகக் கொண்டு நிலையான, உயர் மட்ட, நடுத்தர மற்றும் நீண்ட கால உத்திகளை உருவாக்குவதில் நிறுவனத்திற்கு வழிகாட்டுதல் மற்றும் வழிகாட்டுதலை வழங்குதல்.
- தொழிற்துறை இடர் முகாமைத்துவ கட்டமைப்பின் எல்லைக்குள் செயல்பாட்டு முடிவுகளை எடுக்கவும் செயல்பாட்டு நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளவும் சிரேஷ்ட நிர்வாகத்திற்கு போதுமான அதிகாரம் வழங்கப்படுவதை உறுதி செய்தல்.
- கட்டுப்பாடு மற்றும் இணக்க அமைப்புகளைக் கண்காணித்தல்.

அதன் பொறுப்புகளை நிறைவேற்றுவதில், பணிப்பாளர் சபை அனைத்து பங்குதாரர்களுக்கும் மதிப்பை உருவாக்குகிறது. ஊழியர் அதிகாரமளித்தல் மற்றும் ஈடுபாட்டை வளர்க்கும் சூழலை உறுதி செய்கிறது. அதே நேரத்தில் வெளிப்படைத்தன்மை, உற்பத்தி உரையாடல் மற்றும் கருத்து வேறுபாடுகளுக்கான வாய்ப்புகளை வழங்குகிறது. சிரேஷ்ட நிர்வாகம் மற்றும் நிறுவனத்தின் பிற ஊழியர்களுக்கு நீடிக்கும் தொழில்முறை தரநிலைகள் மற்றும் நிறுவன மதிப்புகளை அதிகரிப்பதுடன், பணிப்பாளர் சபை இதற்குத் தேவையான சூழலை உருவாக்கி ஊக்குவிக்கிறது.

2. பணிப்பாளர் சபை கூட்டங்கள் மற்றும் வருகை

பணிப்பாளர் சபை கூட்டங்கள் வருட ஆரம்பத்தில் திட்டமிடப்பட்டுள்ளன. கூட்டங்களில் கலந்துரையாடலுக்கான முக்கிய மற்றும் மூலோபாயத் தகவல்களைத் தயாரிக்க போதுமான அறிவிப்பு பணிப்பாளர்களுக்கும் நிர்வாகத்திற்கும் வழங்கப்படுகிறது. சபை கூட்டத்திற்கு ஐந்து (05) நாட்களுக்கு முன்னர், நிகழ்ச்சி நிரல், சபை ஆவணங்கள் மற்றும் தொடர்புடைய ஆவணங்கள் உள்ளிட்ட பணிப்பாளர் சபை ஆவணங்கள் பணிப்பாளருக்கு விநியோகிக்கப்படும். இது கூட்டத்தில் விவாதிக்க வேண்டிய விடயங்களைப் பற்றிய புரிதலை அவர்களுக்கு அளிக்கிறது.

கூட்டங்களை நடத்துவதில் ஒவ்வொரு நிகழ்ச்சி நிரலுக்கும் முன்கூட்டியே நேரம் ஒதுக்கி தொழில்முறை மற்றும் முறையான அணுகுமுறை கடைப்பிடிக்கப்படுகிறது. இதன் மூலம் அனைத்து அம்சங்களும் முறையாக விவாதிக்கப்பட்டு பொருத்தமான முடிவை எட்டுவதை உறுதிசெய்ய முடியும். கூடுதல் தகவல்களை வழங்கவும் வாரியத்திற்கு மேலும் தெளிவுபடுத்தவும் தேவைப்படும்போது பிரிவுத் தலைவர்கள் வாரியக் கூட்டங்களில் அமைப்பின் பேரில் கலந்து கொள்கிறார்கள்.

செழிப்புக்கான அடித்தளம்

77

மீளாய்வுக்கு உட்படுத்தப்பட்ட ஆண்டில் 11 சபைக் கூட்டங்கள் கூட்டப்பட்டன. 2024 டிசம்பர் 31 ஆம் திகதிய நிலவரப்படி பணிப்பாளர் சபையின் உறுப்பினர்களின் வருகை பின்வருமாறு.

சபை உறுப்பினரின் பெயர்	பதவி	வருகை
எயார் சீப் மார்க்ஸ் (இளைப்பாறிய) எச் டி அபேவிக்கரம் RWP RSP VSV USP Msc MA (Lon) rcds psc qfi (2024 ஒக்டோபர் 09 ஆம் திகதி முதல் நியமிக்கப்பட்டார்)	தலைவர்	02/11
சிரில் வன்னிகம (2024 நவம்பர் 01 ஆம் திகதி முதல் நியமிக்கப்பட்டார்)	உப தலைவர்	02/11
எல் செனாரத்தா (01 நவம்பர் 2024 முதல் நியமிக்கப்பட்டவர்)	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	02/11
டி எஸ் விக்ரமதாங்க (04 நவம்பர் 2024 முதல் நியமிக்கப்பட்டுள்ளார்)	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	02/11
பிரிமால் டி சில்வா (2024 நவம்பர் 04 ஆம் திகதி முதல் நியமிக்கப்பட்டார்)	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	02/11
எச் டி சமிந்த (2024 நவம்பர் 04 முதல் நியமிக்கப்பட்டவர்)	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	01/11
கே எம் பி என் கருணாரத்ன (2024 டிசம்பர் 11 ஆம் திகதி முதல் நியமிக்கப்பட்டார்)	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	01/11
பி எம் கே ஹெட்டியாரச்சி (27 ஜனவரி 2025 முதல் நியமனம்)	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர் - திறைசேரி பிரதிநிதி	00/11
எம் எம் என் சொமதிலக	போக்குவரத்து, பெருந்தொகுக்கள், துறைமுகம் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சு - அமைச்சின் அவதானிப்பாளர்	11/11
பதவி விலகல்		
பொறியியலாளர் ஏ கல்கெடிய	தலைவர்	09/11
திருமதி எம் எஸ் ஏ சேனாரத்ன	உப தலைவர்	09/11
ஜி யு கே அல்கெவட்டேஜ்	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	07/11
ஏ எஸ் சி வாருஷ்ஹென்னடிகே	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	05/11
எஸ் என் சுமனசேகர	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	05/11
கெப்டன் மிலிந்த ரத்நாயக்க	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	05/11
டபிள்யூ ஏ ஏ விஜயசூரிய	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	08/11
ஏ ஏ ரனதெனிய	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	09/11
டபிள்யூ எஸ் டி டி சில்வா	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	09/11
ஜீ ஏ ஏ பிரியந்த	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர் / திறைசேரி பிரதிநிதி	10/11
கெப்டன் எஸ் பெர்ணாண்டோ (2024 ஜூலை 16 ஆம் திகதி நியமிக்கப்பட்டார்)	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	03/11
பீ லொக்யுத்தெஹிகே (2024 ஜூலை 21 ஆம் திகதி நியமிக்கப்பட்டார்)	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	03/11
ஏஸ் ஆர் ஜயநெத்தி (2024 ஜூலை 10 ஆம் திகதி நியமிக்கப்பட்டார்)	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	03/11
பி ஏ ஜயகாந்த (2024 நவம்பர் 04 முதல் நியமிக்கப்பட்டவர்)	நிறைவேற்று அதிகாரமற்ற பணிப்பாளர்	01/11

வழிகாட்டுதல்
ஆ) வெளிப்படைத்தன்மை மற்றும் நேர்மை
இ) முக்கிய பங்குதாரராக அரசாங்கத்திற்கு பொறுப்புக்கூறல்
ஈ) பங்குதாரர்களின் நியாயமான நலன்களை அடையாளம் காணுதல்
உ) சரியான நேரத்தில் மற்றும் சமநிலையான வெளிப்படுத்தலின் கொள்கை

மேற்கூறியவற்றைத் தவிர, 2007 ஆம் ஆண்டின் 7 ஆம் இலக்க நிறுவனங்கள் சட்டத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள கட்டாயத் தேவைகள் மற்றும் இலங்கை பட்டயக் கணக்காளர்கள் நிறுவனத்தால் வெளியிடப்பட்ட நிறுவன ஆளுகைக்கான சிறந்த நடைமுறைகள் குறியீட்டின் மூலம் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள தன்னார்வ இணக்கங்களும் எங்கள் நிர்வாகக் கட்டமைப்பின் ஒரு பகுதியாகும்.

விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL, பணிப்பாளர் சபையின் துணைக் குழு நிர்வாகச் செயல்பாட்டின் ஒரு முக்கிய அங்கமாகும். தெளிவாக பொருட்கோட்பட்ட விதிமுறைகளுடன் கூடிய ஆறு பணிப்பாளர் சபை துணைக்குழுக்கள் நியமிக்கப்பட்டுள்ளன. கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழு, டர் முகாமைத்துவ குழு, மனிதவளம் மற்றும் வேதனக் குழு, நிதி முகாமைத்துவ மற்றும் வருமான உருவாக்கக் குழு, அனைத்து விமான நிலையங்களினதும் சாலை வரைபடக் குழு மற்றும் கருத்திட்ட மகாமைத்துவக் குழு ஆகியவை தில் அடங்கும் குழுக்களாகும். அதன்படி, ந்த துறைகள் ஒவ்வொன்றுடனும் தொடர்புடைய விடயங்களை முழுமையாக பகுப்பாய்வு செய்து, பணிப்பாளர் சபைக்கு பரிந்துரைகள் சமர்ப்பிக்கப்படுகின்றன. ந்த வகையில், தீர்மானம் மேற்கொள்வதற்கான கூட்டுப் பொறுப்பை ஏற்று, பணிப்பாளர் சபை உறுப்பினர்களின் நிபுணத்துவ அறிவை முறையாகப் பயன்படுத்த பணிப்பாளர் சபைக்கு முடிந்திருக்கிறது.

அதன்படி, எமது நிர்வாக பொறிமுறையை மேலும் வலுப்படுத்துவதற்கு மேற்கண்ட பணிப்பாளர் சபையின் துணைக் குழுக்கள் நிறுவனத்திற்குள் செயல்பட்டு வருகின்றன.

பின்வரும் பிரிவுகளில் விவரிக்கப்பட்டுள்ளவாறு, மீளாய்வு செய்யப்பட்ட ஆண்டினுள் நிறுவனங்கள் சட்டத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள அனைத்து கட்டாய நிறுவன நிர்வாகத் தேவைகள் மற்றும் தன்னார்வ இணக்கங்களின் பிரகாரம் விமான நிலையங்கள் மற்றும் யுபுஎடு நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்கின்றது.

3. எமது அணுகுமுறை மற்றும் அர்ப்பணிப்பு

விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL அரசுக்குச் சொந்தமான நிறுவனமாகும். மேலும், அதன் பணிப்பாளர் சபைநல்லாட்சி காலத்தின் நிறுவனத்தின் மூலோபாய திசை மற்றும் மேற்பார்வை ஆகியன தொடர்பாக அரசாங்கத்திற்குப் பொறுப்புக்கூற வேண்டும். இந்த நிறுவனம் அரசு தொழில் முயற்சிகள் திணைக்களம் மற்றும் நிதி அமைச்சினால் பரிந்துரைக்கப்பட்ட நிறுவன நிர்வாக ஒழுங்குமுறை கட்டமைப்பால் வழிநடத்தப்படுகிறது. இந்த நிர்வாகக் கட்டமைப்பு ஐந்து முக்கிய கொள்கைகளைக் கொண்டுள்ளது
அ) தலைமைத்துவம் மற்றும்

4. தலைமைத்துவம் மற்றும் வழிகாட்டல்

இது சங்க விதிகளின்படி துறைமுகங்கள், கப்பல்துறை மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சரால் நியமிக்கப்பட்ட வணிக முகாமைத்துவம் மற்றும் நிதி முகாமைத்துவம் ஆகிய துறைகளில் அனுபவமும் அறிவும் கொண்ட உறுப்பினர்களைக் கொண்டுள்ள பணிப்பாளர் சபையின் மேற்பார்வையின் கீழ் நிறுவனத்தின் வணிகம் மற்றும் செயற்பாடுகள் நிர்வகிக்கப்படுகின்றன. நிறுவனத்தின் நிர்வாகக் கொள்கைகளை வழிநடத்துவதற்கும் பணிப்பாளர் சபைக்கு தலைமைத்துவத்தை வழங்குவதற்கும் பொறுப்பான தலைவரை அமைச்சர் நியமிப்பதுடன், தலைவர் நல்லாட்சி மற்றும் செயல்திறனை உறுதி செய்கிறார். இது பணிப்பாளர் சபையின் நிறைவேற்று மற்றும் நிறைவேற்றத்திற்காரம் அற்ற உறுப்பினர்களிடையே பயனுள்ள பணி உறுவுகள் பேணிச்செல்லப்படுவதையும் உறுதி செய்கிறது. பணிப்பாளர் சபைத் செயலாளரின் உதவியுடன் தலைவர் பின்வருவனவற்றை உறுதி செய்கிறார்:

- அ) பணிப்பாளர் சபை நடவடிக்கைமுறைகளைப் பின்பற்றுதல்.
- ஆ) பணிப்பாளர் சபைக்கு சரியான நேரத்தில் தகவல்களை வழங்குதல்.

அரசாங்கம் மற்றும் அதன் பங்குதாரர்கள் சார்பாக நிறுவனத்தின் நிர்வாகத்தின் சட்டப்பூர்வ பொறுப்பை பணிப்பாளர் சபை நிறைவேற்றுகிறது. அவர்களின் முக்கிய செயல்பாடுகளாவன:

- அ) நிறுவனம் தனது தொலைநோக்குப் பார்வையை அடைய வழி நடத்துதல்.
- ஆ) ஒட்டுமொத்தமாக நிறுவனத்தின் முகாமைத்துவம், செயற்பாடுகள் மற்றும் செயல்திறன் ஆகியவற்றை மேற்பார்வையிடுதல்.

இந்த வாரியம் எட்டு (08) இயக்குநர்களைக் கொண்டுள்ளது. அவர்களில் ஆறு (06) பேர் நிர்வாகமற்ற இயக்குநர்கள் மற்றும் இரண்டு (02) பேர் நிர்வாக இயக்குநர்கள், தலைவர் மற்றும் துணைத் தலைவர் அந்தத் திறனில் பணிபுரிகின்றனர், மேலும் போக்குவரத்து, பெருந்தொருக்கள், துறைமுகம் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சு அமைச்சகத்தின் பிரதிநிதி ஒருவர் அமைச்சக பார்வையாளராக உள்ளார். தலைவர் மற்றும் உபதலைவர் அங்கு தங்கள் நிறைவேற்றத்திற்கு கடமைகளைச் செய்கிறார்கள். விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமானப் சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) நிறுவனத்தின் தலைவர் மற்றும் பிரதான நிறைவேற்று அதிகாரி என தலைவர் இரட்டைப் பணியை நிறைவேற்றுகிறார். நிறுவனத்தின் நிர்வாக வழிகாட்டுதல்களின் தேவைக்கேற்ப, பணிப்பாளர் சபையின் உயர் நற்பெயரைக் கொண்ட நிறைவேற்றத்திற்காரம் அற்ற பணிப்பாளர்களுக்கும் கொண்டுள்ளது. அனைத்து நிறைவேற்று மற்றும் நிறைவேற்றத்திற்காரம் அற்ற பணிப்பாளர்களுக்கும் பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டங்களில் ஒற்றை வாக்குரிமை உண்டு.

இந்த பணிப்பாளர் சபை அமைப்பின் மூலம், உள்ளடக்கம் மற்றும் வடிவம் இரு பிரிவினும் நிர்வாகத்தின் சுதந்திரத்தமானது பிரதிபலிக்கப்படுகிறது. இது பணிப்பாளர்களின் தனிப்பட்ட உறுவுகள், ஆளுமை, சேவையில் வேலைவாய்ப்பு அல்லது வணிகத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டது மட்டுமல்லாமல், நிர்வாகத்தின் மீதான குழுவின் ஒட்டுமொத்த அணுகுமுறையையும் அடிப்படையாகக் கொண்டது. பணிப்பாளர் சபையின் மேற்பார்வைப் பணியின் முக்கிய அம்சமானது விடயம் சார்ந்த சுயாதீனமான தீர்ப்பை வழங்குவதாகும்.

அனைத்து பணிப்பாளர்களும் நிறுவனத்தின் உள்ளக மற்றும் வெளிப்புறத் தகவல்களுக்கு சுயாதீனமான மற்றும் ஒருங்கிணைந்த அணுகலைக் கொண்டுள்ளனர். நிறுவனச் செயலாளர், பணிப்பாளர் சபை நடவடிக்கைமுறைகள் பின்பற்றப்படுவதை உறுதிசெய்து, பணிப்பாளர் சபை நடவடிக்கைகள் தொடர்பான சட்டத் தேவைகள் குறித்த வழிகாட்டுதலை வழங்குகிறார்.

மேலும், செயலாளரால் பணிப்பாளர் சபையின் அறிவுடன் தீர்மானங்களை எடுக்கக் கூடிய வகையில் பணிப்பாளர் சபை தொடர்பான அறிவிப்புகள், கூட்டக் குறிப்புகள், பணிப்பாளர் சபை பத்திரங்கள் மற்றும் பிற தொடர்புடைய ஆவணங்களுடன் போதுமான தகவல்கள் வழங்கப்படும். பணிப்பாளர் சபையின் தீர்மானங்களின் பேரில் எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கைகள் பற்றிய பின்தொடரல்கள் செயலாளரினால் நடைமுறைப்படுத்தப்படும்.

5. பணிப்பாளர் சபையின்

தலைமைத்துவத்திற்காக ஒதுக்கப்பட்ட விடயங்களில் பின்வருவன அடங்கும்:

நிறுவனம் நன்கு கட்டமைக்கப்பட்ட நிறுவன நிர்வாக கட்டமைப்பை செயல்படுத்தியுள்ளதுடன், இது அனைத்து வணிக அலகுகளிலும் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. அந்த நிலையான பங்குதாரர்களின் மதிப்பை பேணுவதற்கும் மேம்படுத்துவதற்கும் இது அவசியமாகிறது.

- அ) நிறுவனத்தின் சார்பாக தொலைநோக்குப் பார்வை மற்றும் ஆலோசனையை வழங்குதல்
- ஆ) 2010 ஆம் ஆண்டின் 14 ஆம் இலக்க சிவில் விமான சேவைகள் சட்டத்தின் ஏற்பாடுகளின் எல்லைக்குள் கட்டமைக்கப்பட்ட அதன் தனித்துவமான நோக்கத்தின் அடிப்படையில், அது அரசாங்கம் மற்றும் பிற பங்குதாரர்களின் தேவைகளை எவ்வாறு சிறப்பாகப் பூர்த்தி செய்ய முடியும் எனும் அடிப்படை
- இ) 2007 ஆம் ஆண்டின் 7 ஆம் இலக்க நிறுவனங்கள் சட்டம் மற்றும் சங்க விதிகளின் ஏற்பாடுகளின் பிரகாரம் செயல்படுவதையும் சட்டத் தேவைகளை பூர்த்தி செய்து நிறுவனம் இயங்குவதை உறுதி செய்தல்.

ஈ) அரசாங்கத்திற்கும் பிற முக்கிய பங்குதாரர்களுக்கும் உகந்த திருப்திச் செலுத்துதல்கள் மற்றும் நன்மைகளை அடைய இடர் முகாமைத்துவம் உட்பட பல்வேறு கொள்கைகளை வகுத்தல்.

உ) பொதுக் கொள்கை நோக்கங்களை அவ்வப்போது மீளாய்வு செய்து, எதிர்கால வளர்ச்சிக்கான நீண்டகால இலக்குகள் மற்றும் நோக்கங்களை அமைப்பதற்கான மூலோபாய வழிகாட்டுதலை வழங்குதல்.

ஊ) பொறுப்பை ஒப்படைப்பதன் மூலம் போதுமான பொறுப்புணர்வை உறுதி செய்தல்.

6. பணிப்பாளர் சபையினால் மாத்திரம் மேற்கொள்ளக்கூடிய தீர்மானங்களுக்கு பின்வருவன அடங்கும்:

பணிப்பாளர் சபையின் பிரதான நோக்கங்களை சுருக்கமாகவும் அதன் எல்லைக்குள் அடங்கும் விடயங்கள்:

- அ) ஒட்டுமொத்த பரிந்துரைகளை மதிப்பிடுதல் மற்றும் வணிக உத்தியை செயல்படுத்துதல்
- ஆ) பங்குதாரர்களின் நலன்களைப் பாதுகாப்பதற்கான நம்பிக்கைக்குரிய கடமைகள்.
- இ) நிறுவனம் அதன் செயல்பாடுகளைச் சரியாகச் செய்வதை உறுதி செய்வதுடன், முகாமைத்துவ தகவல் அறிக்கைகள் மூலம் சிரேஷ்ட நிர்வாகத்தின் செயல்திறனைக் கண்காணித்தலம் மதிப்பீடு செய்தலும்.
- ஈ) கட்டுப்பாட்டு நடைமுறைகளின் செயல்திறனை உறுதி செய்தல்.
- உ) சிறிய தரப்பினருடனான உள்ளக நிர்வாகம் உட்பட இடர் மதிப்பீடு மற்றும் முகாமைத்துவத்திற்காக ஒரு கட்டமைப்பை செயல்படுத்துதல்.
- ஊ) பணிப்பாளர் சபை கொள்கைகளானது இலக்கு வைத்ததன் பிரகாரம் நடைமுறைப்படுத்தப்படுவதாகவும், சாதாரணமாக பொதுமக்களின் நலனுக்காக செயல்படுத்தப்படுவதையும் உறுதி செய்தல்.
- எ) முடிவுகள் எதிர்பார்த்த அளவை எட்டவில்லை எனில், இலக்குகள் அடையப்படுவதை உறுதிசெய்ய தாமதமின்றி தீர்வு நடவடிக்கைகளை எடுத்தல்.
- ஏ) திறமையான நபர்களை மகாமையாளர்களாக நியமித்தல் மற்றும் சிரேஷ்ட நிர்வாகத்திற்கிடையே போதுமான அதிகாரப் பகிர்வு இருப்பதை உறுதி செய்தல்.
- ஐ) அரசாங்க பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழு (COPE) கூட்டங்கள் மற்றும் பாராளுமன்ற ஆலோசனைக் குழு கூட்டங்கள்

(PCC) ஆகியவற்றிற்கு கலந்துகொள்வது அல்லது தேவைப்படும்போது சிரேஷ்ட நிர்வாகத்திற்கு அதிகாரத்தை வழங்குதல்.

7. நிறுவன நிர்வாக பிரிவுகளில் கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழுவின் (AMC) பங்கு

7.1 கணக்காய்வு முகாமைத்துவ குழு

விமான நிலையங்கள் மற்றும் சிவில் AASL நடவடிக்கைகளை மேற்பார்வையிடுவதில் கட்டுப்பாட்டு சபைக்கு உதவுவதை போன்றே நிறுவனத்தின் நிதி அறிக்கைகள் மற்றும் விமான நிலையங்கள் மற்றும் சிவில் AASL நடவடிக்கைமுறைகளின் நேர்மையை உறுதி செய்வதையும் நோக்கமாகக் கொண்டு PED/12 பந்தி 7:4:1 இன் அடிப்படையில் கணக்காய்வாளர் மற்றும் முகாமைத்துவக் குழு (AMC) நிறுவப்பட்டுள்ளது.

நிறுவனத்தின் நிதி அறிக்கைகளின் நேர்மை, நிறுவனத்தின் உள்ளக கட்டுப்பாடு மற்றும் இடர் முகாமைத்துவ அமைப்புகள் மற்றும் சட்ட மற்றும் ஒழுங்குமுறை தேவைகளுடனான அதன் இணக்கம், வெளிப்புற கணக்காய்வுகளின் செயல்திறன், தகுதிகள் மற்றும் சுதந்திரம் மற்றும் நிறுவனத்தால் செய்யப்படும் உள்ளக கணக்காய்வு செயல்பாட்டின் போதுமான தன்மை மற்றும் செயல்திறன் ஆகியவற்றை மேற்பார்வையிடுவதில் பணிப்பாளர் குழுவிற்கு உதவுவதே கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழுவின் வகிபாகமாகும்.

பணிப்பாளர் சபையினால் அங்கீகரிக்கப்பட்டு, ஆண்டுதோறும் மீளாய்வு செய்யப்படுகின்ற குழுவிற்கு ஆற்றப்படுத்தப்பட்ட குறிப்புகளின் பணிகள் மற்றும் பொறுப்புக்களின் விடயப்பரப்பு சரியாக கோடிட்டுக் காட்டப்பட்டுள்ளது. கணக்கியல் மற்றும் நிதி நடவடிக்கைகள், நிர்வாக ஒழுங்குவிதிகள் (AR), நிதி ஒழுங்குவிதிகள் (FR) மற்றும் விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL விதிமுறைகளை உள்ளடக்கிய வகையில் அரசாங்க விதிமுறைகளுக்கு இணங்குவதையும் பின்பற்றுவதையும் உறுதி செய்வதற்காக கணக்காய்வாளர் மற்றும் முகாமைத்துவக் குழுவினால் நிதி அறிக்கைகள் மீளாய்வு செய்யப்பட்டுள்ளது.

கணக்காய்வு செய்யப்பட்ட நிதித் தகவல்களின் நேர்மையை உறுதி செய்வதில் வெளிப்புற மற்றும் உள்ளக கணக்காய்வு செயற்பாடுகள் முக்கிய பங்கு வகிக்கின்றன. அதன்படி, குறைந்தபட்சம் காலாண்டு அடிப்படையில் கணக்காய்வு குழுவால் அவை கண்காணிக்கப்பட்டு திறம்பட மதிப்பீடு செய்யப்பட வேண்டும். விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL கணக்காய்வு நடவடிக்கைகள் திறம்பட செயல்படுவதையும், வலுவாக மதிப்பீடு செய்யப்பட்டுள்ளதையும் உறுதி செய்வது விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL, துறைமுகங்கள், கப்பல்துறை மற்றும் விமானப் போக்குவரத்து, பெருந்தொருக்கள், துறைமுகம் மற்றும் சிவில் விமான

சேவைகள் அமைச்சு அவசியமானதாகும். மதிப்பீட்டு விடயப்பரப்பில் பின்வருவன உட்பட அனைத்து தொடர்புடைய விடயங்களும் உள்ளடங்க வேண்டும்:

- மதிப்பீட்டு காலத்தில் செய்யப்படும் பணியின் தரம்.
- கணக்காய்வு அதிகாரிகளின் திறன் மற்றும் அனுபவம்.
- அரசாங்க மற்றும் உள்ளக கணக்காய்வு தொடர்பாக அதன் அறிக்கையிடல் செயல்முறையின் பொருத்தப்பாடு.

கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழுவினால், தற்போதுள்ள அமைப்புகள் மற்றும் நடைமுறைகளை தொடர்ந்து மீளாய்வு செய்திருப்பதன், ஏதேனும் முறைகேடுகள் அவதானப்பட்டால், மேம்பாடுகளுக்கான பரிந்துரைகளை வழங்குகிறது. இந்த முன்மொழிவுகள் அவ்வப்போது பணிப்பாளர் சபையிடம் அங்கீகாரத்திற்காக சமர்ப்பிக்கப்படுகின்றன. தொடர்புடைய அபாயங்களை நீக்கும் நோக்கில் எடுக்கப்பட்ட தலைமை கணக்காளர் மற்றும் உள்ளக கணக்காளர்கள் எழுப்பிய விசாரணைகள் சரி செய்யும் நடவடிக்கைகள் போதுமானதாகவும் பயனுள்ளதாகவும் இருப்பதை உறுதி செய்வதற்காக தொடர்புடைய துறைகளால் வழங்கப்பட்ட பதில்களையும் குழு மீளாய்வு செய்துள்ளது.

7.2 வெளிப்படைத்தன்மை மற்றும் நேர்மை

வளர்ச்சியடைந்த நிர்வாகம், பொறுப்புக்கூறல் மற்றும் வெளிப்படைத்தன்மை தேவைப்படுவது நிறுவனத்தின் நிதி அறிக்கையிடலின் நேர்மையை அடையாளம் கண்டு பாதுகாப்பதற்கான கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழுவினால், நிறுவன கலாச்சாரம் மற்றும் நடைமுறைகளை தொடர்ந்து கண்காணித்து மதிப்பாய்வு செய்துள்ளது. பொதுத் திறைசேரியின் அரசாங்க நிதித் திணைக்களம் வெளியிடப்பட்ட வழிகாட்டுதல்களின் அடிப்படையில், பொருட்கள் மற்றும் சேவைகளைப் பெறுவதில் முழுமையான வெளிப்படையான நடைமுறையை வழங்கும் முழு கொள்முதல் செயல்முறையும் நிறுவனத்தின் ஒரு முக்கியமான செயல்பாடாகும்..

7.3 உள்ளக கணக்காய்வு

கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழுவிற்கு விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL உள்ளக கணக்காய்வு மற்றும் தர உறுதிப்பாட்டுப் பிரிவால் (IA & QA) ஒத்துழைப்பு வழங்கப்படுகிறது. உள்ளக கணக்காய்வாளர் மற்றும் தர உறுதிப்பாட்டுப் பிரிவின் தலைவர் கணக்காய்வாளர் மற்றும் முகாமைத்துவ குழுவின் ஒருங்கிணைப்பாளராகப் பணியாற்றுவதுடன் தலைவருக்கு அறிக்கையிடல்கள் மேற்கொள்கிறார். உள்ளக கணக்காய்வு மற்றும் தர உறுதிப் பிரிவின் பிரதான நோக்கம் விமான நிலைய சேவைகளின் சில துறைகளுக்கான தரநிலைகள் திருப்திகரமாக இருப்பதை

உறுதி செய்வதன் மூலம், உள்ளக கட்டுப்பாடுகளின் போதுமான தன்மை, நேர்மை மற்றும் செயல்திறனை மதிப்பிடுவதன் மூலம், ஒட்டுமொத்த உள்ளக கட்டுப்பாட்டு அமைப்பின் சுயாதீன மதிப்பாய்வை நடத்துவதாகும். மேலும், உள்ளக கட்டுப்பாடுகளை வலுப்படுத்த நிர்வாகத்திற்கு பொருத்தமான பரிந்துரைகளை வழங்குவதாகும். உள்ளக கணக்காய்வினால், உள்ளக கட்டுப்பாடுகளின் போதுமான தன்மை மற்றும் செயல்திறனைப் போன்றே, நிறுவனத்தின் சட்டங்கள் மற்றும் ஒழுங்குவிதிகள் மற்றும் நிறுவப்பட்ட கொள்கைகள் மற்றும் நடைமுறைகளுடன் இணங்குதல் குறித்து தலைவருக்கு தொடர்ந்து அறிக்கையிடப்படுகின்றது. உள்ளக கணக்காய்வு பின்வருவனவற்றை உள்ளடக்கியது:

- அ) தற்போதுள்ள உள்ளக கட்டுப்பாட்டு அமைப்பு பற்றிய மீளாய்வு.
- ஆ) பணிப்பாளர் சபையால் எடுக்கப்பட்ட முக்கிய முடிவுகள் திறம்பட செயல்படுத்தப்படுவதை உறுதி செய்தல்.
- இ) விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனியின் ஒவ்வொரு பிரிவின் விடயப்பரப்பின் கீழ் முகாமைத்துவ தீர்வுகள் மற்றும் செயல்பாடுகளின் இடர் மதிப்பீடு தொடர்பாக கணக்காய்வாளர் மற்றும் முகாமைத்துவக் குழு மற்றும் விமான நிலையங்கள் மற்றும் விமான சேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) கம்பனியின் தலைவருக்கு மதிப்பீடு செய்து பரிந்துரைகளை வழங்குதல்.
- ஈ) அமைப்புகள் மற்றும் கட்டுப்பாடுகள் தொடர்பாக வெளிப்புற கணக்காய்வாளர்களால் இடர் மதிப்பீட்டு அவதானிப்புகளை நடத்துதல்.
- உ) வருமானம் மற்றும் செலவுகளுக்கான நிதித் தகவல்களை சரியான நேரத்தில் துல்லியமாக மதிப்பாய்வு செய்தல் மற்றும் அடையாளம் கண்டு அறிக்கை இடல்.
- ஊ) வணிகத்தின் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட துறைகளில் தர கணக்காய்வுகளை நடத்துதல்.
- எ) தேசிய ஜனநிகரியக் கழகத்தின் பொருட்களை வாங்கும் கையேடுகளை பின்பற்றுவதற்கான பலன்களைப் பொருத்தவரை வாங்குதல் செயல்முறைகளை மீளாய்வு செய்தல்.

8. விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL முக்கிய பங்குதாரராக அரசாங்கத்திற்குரிய வகைப்பாடுப்பு.

முழுமையான அரசாங்கத்திற்கு சொந்தமான வணிகமாக அரசாங்கத்தின் பொறுப்பினை நிரல் அமைச்சின் பின்வரும் பொறிமுறையை பயன்படுத்தி விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL இயக்கப்படுகின்றது.

8.1 பராமுனை

பணிநிலைய ஒப்பந்தம் அடிப்படையில், ஆண்டு அறிக்கைகளை 2024 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் 20 ஆம் தேதியிட்ட மதுகோப்பு எண் PED/S/Transport/2/ Misc ன் அடிப்படையில், நிதி ஆண்டின் முடிவிலிருந்து 180 நாட்களில் நாடாளுமன்றத்தில் சமர்ப்பிக்க வேண்டும்.

8.2 அரசாங்க பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழு (COPE)

பொது நிறுவனங்களின் செயல்திறனை மீளாய்வு செய்வதற்கும் நிறுவன செயல்திறன் இலக்குகளை அடைந்து கொள்வதற்கும் சமூகப் பொறுப்புகள் நிறைவேற்றுகின்ற அளவுகளை மதிப்பீடு செய்வதற்கும் அரசாங்க பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய பராமுனை குழுவிற்கு அதிகாரம் காணப்படுகிறது. அரசாங்க பொறுப்பு முயற்சிகள் பற்றிய குழுவால் நடவடிக்கைகள் தொடர்பான ஏதேனும் விசாரணைகள் அல்லது குறித்துரைக்கப்பட்ட விடயங்கள் தொடர்பாக அழைக்கப்படும்போது, பணியாளர் மந்திரி, போக்குவரத்து, உயர் பாதைகள், கப்பல்கள் மற்றும் சிவில் விமானவியல், பிரதான கணக்காய்வாளருடன் தவிசாளர், பணிப்பாளர்கள் மற்றும் சிரேஷ்ட முகாமையாளர்கள் ஆகியோர் பதிலளிக்க மீளாய்விற்கு வருகைத்தர வேண்டும்.

8.3 நிதி/பொதுத் திறைசேரி அமைச்சர்

அரசாங்க பொறுப்பு முயற்சிகள் உட்பட அரச துறையின் நிதி ஒழுக்கத்திற்கு நிதி அமைச்சர் அல்லது அவர் சார்பாக செயற்படும் பொதுத் திறைசேரி பொறுப்புக் கூற கட்டுப்பாட்டிற்குரிய செயலாற்றுகையை கண்கொள்மேற்பார்வை செய்தல், சட்டங்கள், விதிகள் மற்றும் ஒழுங்குவிதிகள் போன்றவற்றுடன் இணங்குவதை உறுதி செய்தல், அமைச்சருடன் தொடர்புடைய எந்தவொரு விடயம் தொடர்பாக அறிக்கையிடுவதற்கு திறைசேரி பிரதிநிதி ஒருவர் பணிப்பாளர் சபைக்கு நியமிக்கப்படுவார். மீளாய்வு வருடத்திலுள் திறைசேரி பிரதிநிதி, ஜி ஏ ஏ பிரியந்த அவர்களால் இந்தப் பணி மேற்கொள்ளப்பட்டது.

அரசாங்க பொறுப்பு முயற்சிகளில் நிதி முகாமைத்துவம் மற்றும் நிருவாகத்தை மேற்பார்வை செய்யும் பொறுப்பு அரசாங்க பொறுப்பு முயற்சிகள் திணைக்களம் மற்றும் பொதுத் திறைசேரிக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

8.4 போக்குவரத்து, பெருந்தொருக்கள், துறைமுகம் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சர்

போக்குவரத்து, பெருந்தொருக்கள், துறைமுகம் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சர் செயலாளர் மற்றும் பிரதான கணக்கீட்டு உத்தியோகஸ்தர், நிறுவனத்தின் நிதி முகாமைத்துவம் மற்றும் நிருவாகம் தொடர்பாக அரசாங்கத்திற்கு பொறுப்புக் கூற வேண்டும். இதனூடாக வருடத்தில் பணிப்பாளர் சபையுடன் இணைந்து பின்வரும் விடயங்கள் தொடர்த்தும் மீளாய்வு செய்யப்படுகின்றன.

- அ) நிறுவனத் திட்டம் மற்றும் வரவு செலவுத்திட்டம்
- ஆ) மூலதனத்தின் பௌதீக மற்றும் நிதி செயலாற்றுகை
- இ) நடப்பு ஆண்டில் மேற்கொள்ளப்பட்ட கருத்திட்டங்கள்
- ஈ) நிருவாகக் கடிதம் உட்பட கணக்காய்வு பரிசீலனைகள்
- உ) ஆண்டு முழுவதும் நிதி செயலாற்றுகை
- ஊ) ஊழிநு குழு அல்லது வேறு ஏதேனும் சட்டவாக்க. ஒழுங்குமுறைத் திறைசேரி அமைச்சர் கூட்டங்களில் எழும் விடயங்கள்

9. தரப்பினர்களின் சட்ட ரீதியான தேவைகளை இனங்காணல்.

நிறுவனத்தின் பங்குதாரர்களுக்கு நல்ல சேவையொன்று வழங்கப்படும்போதும், வளர்ச்சியினை கருத்திற்கொண்டு எதிர்பார்ப்புகளை பூர்த்தி செய்யும் போதும், சமூக பொறுப்பு மற்றும் சட்ட இணக்கத்திற்கான நற்பெயரைக் கொண்டிருக்கும் போதும் பங்குதாரர்களின் மதிப்பு மேம்படுத்தப்படுகிறது. ஒரு நிறுவனத்தின் பங்குதாரர்களின் (பங்குதாரர்கள், வாடிக்கையாளர்கள், ஊழியர்கள் மற்றும் சமூகம் உட்பட) தேவைகளை அதிகரிப்பதில் முதன்மையாக கவனம் செலுத்தப்படுமாயின் பங்குதாரர்களின் மதிப்பினை முகாமைத்துவம் செய்யும் முறையாக இதனை அறிமுகப்படுத்தலாம். இந்த முறையின் நோக்கமாவது கொள்கை அமுலாக்கத்தின் ஊடாக பங்குதாரர்களின் மதிப்பை அதிகரிப்பதாகும். இது செலவுக் கட்டுப்பாட்டை வலுப்படுத்துவதுடன், நிறுவனத்தின் சேவைகளின் தரத்தை மேம்படுத்தி, நிறுவன ஊழியர்களின் திறன்களையும் மன உறுதியையும் மேம்படுத்துகிறது. மேலும், நிறுவனத்தின் வளங்கள் மற்றும் பராமரிப்பு நடவடிக்கைகளின் மேம்பாட்டிற்காக பாடுபடும் சமூகத்தின் முன்னேற்றத்தினையும் உறுதி செய்கிறது. அதன் பிரகாரம், வி.வி. சே.க. நடவடிக்கைகள் பற்றி ஆர்வம் காட்டுகின்ற அரசாங்கம் மற்றும் பிற சம்பந்தப்பட்ட தேர்தல் தொகுதிகள் உள்ளடக்கலாக அனைத்து சட்டரீதியான பங்குதாரர்கள், ஊழியர்கள், AASL வணிகத்தை நடத்தும் வணிக சமூகம், விநியோகஸ்தர்கள் மற்றும் பிற சேவை வழங்குநர்கள் ஆகிய ஒட்டுமொத்த சமூகத்திற்குமான சட்ட மற்றும் பிற கடமைகள் பற்றி கம்பனி அறிந்திருக்கிறது. இந்த கடப்பாடுகள் பங்குதாரர்களின் நீண்டகால மதிப்பை மேம்படுத்துவதற்கான

அடிப்படை பொறுப்பாக இருப்பது முக்கியமானதாகும்.

இது பின்வரும் துறைகளைக் கொண்டுள்ளதுடன், தகுந்த நிறுவன பயன்பாட்டுக்கான அர்ப்பணிப்பை வெளிப்படுத்தி நிற்கிறது:

- அ) ஒழுங்குமுறை கட்டமைப்பு பற்றி பணிப்பாளர் சபை மற்றும் நிர்வாகக் குழுவின்மூலம் முறையான கவனம் செலுத்தப்படுதல்
- ஆ) விமான நிலைய தொழிற்பாடுகளுக்கு சட்டப்பூர்வமான சேவை வழங்குநராகச் செயற்பட்டு, அரசாங்கத்தின் பொறுப்புகளை நிறைவேற்றுவதல்.
- இ) கடன் வழங்குநர்கள் மற்றும் நிதி நிறுவனங்களுக்கான கடமைகளை சரியான நேரத்தில் நிறைவேற்றுவதல்.
- ஈ) நியாயமான வர்த்தகக் கடமைகளைத் தொடர்ந்து நிறைவேற்றுவதுடன் ஏனைய சேவை விநியோகஸ்தர்களுடனும் கொடுக்கல் வாங்கல்களை கையாளும் போது நியாயமான நடைமுறைகளை உறுதி செய்தல்
- உ) சமூகத்திற்கு நெறிமுறைகளுடனான வணிக நடைமுறைகளை வழங்க எத்தனித்தல்
- ஊ) சட்டத்தில் குறித்துரைக்கப்பட்டுள்ளவாறு அனைத்து தொழிற்பாடுகளையும் செயற்பாடுகளையும் மேற்கொள்வதுடன் பொருத்தமான முறையில் சிறந்த நடைமுறைகளைப் பின்பற்றுவதல்
- எ) அனைத்து விமான நிலையங்களையும் பயன்படுத்துவோருக்கு சமமாக உபசரித்தல்.
- ஏ) ஊழியர்களை நியாயமான வகையில் கௌரவித்துடன் சமமாக கவனித்தல்.

10. சரியான நேரத்தில் சமநிலையான வெளிப்படுத்தல்

விவேகமான முடிவுகளை எடுப்பதற்குத் பரந்த அளவிடான சிறந்த அறிவுடன் கூடிய விடயங்கள் தொடர்பாக பொருத்தமான நேரத்தில் உண்மையான தகவல்களை வழங்குதல் எனும் அடிப்படையில் உள்ளக மற்றும் வெளியக எனும் இரு வழிகளில் வெளியிப்படுத்தல் எமது முதன்மை நோக்கமாகும். நிறுவனத்தின் ஆக்கப்பட்ட கொள்கைகள் மற்றும் நடைமுறைகள் ஊடாக பொதுத் திறைசேரியின் அரசாங்க பொறுப்பு முயற்சிகள் திணைக்களத்தினதும் இலங்கை நிதி அறிக்கையில் தரநிலைகளால் வெளியிடப்பட்ட கற்றறிக்கைகள் உட்பட அனைத்து சட்டங்கள் மற்றும் ஒழுங்குவிதிகளின் வெளிப்படுத்தல் தேவைகளுக்கு ஏற்றவாறு இணங்குவதை உறுதி செய்கின்றன.

விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL வணிகம், இடர் விவரம், நிதி நிலைமை, செயல்பாட்டு செயல்திறன் மற்றும் போக்குகளைப் புரிந்துகொள்ள பங்குதாரர்களுக்கு உதவும் நோக்கத்துடன் அதன் பங்குதாரர்களுடன் பயனுள்ள மற்றும் நேர்மையான தொடர்பைப் பேணி வருகிறது. கொள்கை

ரீதியாகவும் கோரிக்கைக்கு ஏற்பவும், காலத்திற்கு ஏற்ப தேவையான சந்தர்ப்பங்களில் மேற்கொள்ளப்படும் நிறைய அறிக்கையிடப்பட்ட மற்றும் பகுப்பாய்வு செய்யப்பட்ட தகவல்களும் இங்கு வழங்கப்படுகின்றன. கம்பனி தொழிற்பாடுகளின் உண்மையான நிலை மற்றும் நிதி செயல்திறன் குறித்து ஊழியர்கள் அறிவூட்டப்படுவார்கள். கம்பனியின் இணையத்தளம் ஊடாக ஊழியர்களுக்கு தகவல்களைப் பரப்பும் நடவடிக்கைகளும் மேற்கொள்ளப்படும். எங்கள் வணிகத்தையும் நாங்கள் செயல்படும் சமூகங்களையும் பாதிக்கும் சட்டங்கள் மற்றும் ஒழுங்குவிதிகளை மேம்படுத்தல், அமுல்படுத்தல் மற்றும் திருத்தங்கள் மேற்கொள்ளல் ஆகிய எல்லா சந்தர்ப்பங்களிலும், விமான நிலையங்கள் மற்றும் AASL பொதுக் கொள்கை வாதத்திற்கு பங்களிக்கிறது.

11. கம்பனிச் செயலாளர்

பணிப்பாளர் சபை நடவடிக்கை முறைகளை பின்பற்றப்படுவதையும், தொடர்ந்து மதிப்பாய்வு செய்யப்படுவதையும் உறுதி செய்வதில் கம்பனிச் செயலாளர் முக்கிய பங்கு வகிக்கிறார். பணிப்பாளர் சபை குறிப்புகள் மற்றும் பணிப்பாளர் சபை அறிக்கைகளைப் பராமரிப்பதோடு மட்டுமல்லாமல், வருடத்தில் நிறுவன நிருவாக நடவடிக்கைகள், பணிப்பாளர் சபை நடவடிக்கை முறைகளுக்கு ஏற்புடைய சட்ட விதிகளுக்கு அமைவான ஆலோசனைகளை வழங்குவதோடு, ஆண்டு முழுவதும் பணிப்பாளர் சபைக்கு சரியான நேரத்தில் துல்லியமான தகவல்கள் கிடைக்கப்பெறுவதை உறுதி செய்வதிலும் பணிப்பாளர் சபை செயலாளர் உதவுகிறார். எழுப்பப்பட்ட மற்றும் அறிக்கையிட எதிர்பார்க்கப்படும் அனைத்துப் பிரச்சினைகளும் செயலாளரால் போதுமான அளவு விரிவான தகவல்களுடன் ஆவணப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

ஏற்புடைய சட்டமாக்கப்பட்ட புதிய ஒழுங்கு விதிகளுக்கு இணங்குவதை உறுதி செய்யும் முதன்மை வகைப்பொறுப்புடைய நபர் கம்பனிச் செயலாளர் ஆவார். அது போன்றே, நிருவாக நோக்கங்களுக்காக முகாமைத்துவம் மற்றும் ஒழுங்குமுறை அதிகார சபைகளுக்கு இடையே ஒரு உறவும் கட்டியெழுப்பப்படுகிறது.

நிதிநிலை அறிக்கைகள் மீதான கணக்காய்வாளர் நாயகத்தின் அறிக்கை



ජාතික විගණන කාර්යාලය
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE



මගේ අංකය
எனது இல.
My No.

AAV/A/AASL/FA/24/30

ඔබේ අංකය
உமது இல.
Your No.

දිනය
திகதி
Date

16 June 2025

The Chairman

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

Report of the Auditor General on the Financial Statements and Other Legal and Regulatory Requirements of the Airport and Aviation Services (Sri Lanka) (Private) Limited for the year ended 31 December 2024 in terms of Section 12 of the National Audit Act, No. 19 of 2018.

1. Financial Statements

1.1 Qualified Opinion

The audit of the financial statements of the Airport and Aviation Services (Sri Lanka) (Private) Limited (AASL) for the year ended 31 December 2024 comprising the statement of financial position as at 31 December 2024 and the statement of comprehensive income, statement of changes in equity and cash flow statement for the year then ended, and notes to the financial statements, including material accounting policy information was carried out under my direction in pursuance of provisions in Article 154(1) of the Constitution of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka read in conjunction with provisions of the National Audit Act No. 19 of 2018. My report to Parliament in pursuance of provisions in Article 154(6) of the Constitution will be tabled in due course.

In my opinion, except for the effects of the matters described in the basis for qualified opinion section of my report, the accompanying financial statements give a true and fair view of the financial position of the Company as at 31 December 2024, and of its financial performance and its cash flows for the year then ended in accordance with Sri Lanka Accounting Standards.



1.2 Basis for Qualified Opinion

- (a) According to Paragraph 36 of Sri Lanka Accounting Standards (LKAS) 16 – Property, Plant and Equipment (PPE), when an item of PPE is revalued, the entire class of assets to which it belongs shall be revalued. However, the company had excluded 15 buildings valued at Rs. 212.7 million, 44 vehicles valued at Rs. 84.8 million, hangars valued at Rs.18.5 million, and plant and machinery valued at Rs. 6,900 million when revaluing the PPE.
- (b) According to Paragraph 16(b) of LKAS 16, only costs directly attributable to preparing an asset for its intended use may be capitalized. Further, Paragraph 20 of LKAS 23 requires the suspension of capitalization of borrowing costs during extended periods of inactive development. However, contrary to that the salaries of the PMU staff and loan interest amounting to Rs. 7.5 million and Rs. 43.8 million respectively, incurred during the suspended period had been capitalized under the capital work-in-progress.
- (c) Without the ownership being transferred, a sum of Rs. 671.1 million was reported as lands under Property, Plant, and Equipment in the company's financial statements for the year under review.
- (d) According to the 2023 Board of Survey report, the cost of the assets (carrying value Rs. 529.9 million) not available in the company was Rs. 1,952 million. However, no required adjustments had been made in the books of accounts of the company. As a result, the PPE shown in the financial statements had been overstated by similar amount.
- (e) The goods received during the year under review amounting to Rs. 1,403.9 million, had been erroneously shown as goods in transit, without being transferred to the relevant stock account.
- (f) Cost of the fully equipped ambulance and a garbage compactor valued at Rs. 52.1 million which were donated to AASL by the government of Japan had not been accounted as PPE under the financial statements of the Company year under review.
- (g) As per the financial statements, the fixed deposit investment was Rs. 100,970 million. However, as per bank confirmation it was Rs.100,677.3 million. Hence, there was a difference of Rs. 292.7 million between two balances and no action had been taken to reconcile the two balances.

I conducted my audit in accordance with Sri Lanka Auditing Standards (SLAuSs). My responsibilities, under those standards are further described in the Auditor's Responsibilities for the Audit of the Financial Statements section of my report. I believe that the audit evidence I have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for my opinion.

1.3 Emphasis of Matters

I draw attention to Note No. 30 and as per the circular dated 12/04/2022 on "Interim policy regarding the service of Sri Lanka's external public debt" issued by the Ministry of Finance, direction was given not to settle foreign loans obtained by the government entities. This adversely affected the on-going constructions of BIADP Phase II Stage 2 Project, as the contractor refused to continue the project since JICA stopped the loan disbursements with the issuance of circular.

Despite the circular issued by the Ministry of Finance, Company communicated to the Ministry of Finance that AASL has the financial capability to make loan repayments and continue the project as the company has adequate funds. Since that endorsement could not be issued due to IMF debt restructuring programme, the contractor Taisei Corporation terminated the contract with AASL, with effect from 09 December 2022.

After contract termination, AASL was authorized to fund critical protective works using its own resources until JICA funding resumes. Two contracts worth Rs. 3,677 million were awarded, with one completed and the other 73% done by the end of 2024. Termination payments to Taisei Corporation paid and unpaid amounted to JPY 444.5 million and Rs. 1,486.8 million, excluding additional running costs and financing charges to be accrued to the final claim. AASL received local materials worth Rs. 3,920 million and approved overseas stock plans worth Rs. 720 million. While the contractor may escalate disputes to a Dispute Board, no provision has been made in the 2024 financial statements for this potential liability.

After settling termination payments, the remaining JICA loan is insufficient to complete Package A, resulting to ongoing funding negotiations between JICA, the Sri Lankan Government, and AASL. An Aide-Memoire was signed on 11 November 2024 to support financing for the completion phase (Package "AI"), and Amendment No. 3 to the consultancy agreement was signed on 1 November 2024. Tendering began on 24 September 2024, extended to 25 March 2025, with bid evaluations currently in progress.

My audit opinion remains unmodified in respect of this matter.



1.4 Other information included in the Company's 2024 Annual Report.

The other information comprises the information included in the Company's 2024 Annual Report but does not include the financial statements and my auditor's report thereon, Which I have obtained prior to the date of this auditor's report. Management is responsible for the other information.

My opinion on the financial statements does not cover the other information and I do not express any form of assurance conclusion thereon.

In connection with my audit of the financial statements, my responsibility is to read the other information identified above and, in doing so, consider whether the other information is materially inconsistent with the financial statements or my knowledge obtained in the audit or otherwise appears to be materially misstated.

If based on the work I have performed on the other information that I have obtained prior to the date of this auditor's report, I conclude that there is a material misstatement of this other information, I am required to report that fact. I have nothing to report in this regard.

1.5 Responsibilities of Management and Those Charged with Governance for the Financial Statements

Management is responsible for the preparation of financial statements that give a true and fair view in accordance with Sri Lanka Accounting Standards, and for such internal control as management determine is necessary to enable the preparation of financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

In preparing the financial statements, management is responsible for assessing the Company's ability to continue as a going concern, disclosing, as applicable, matters related to going concern and using the going concern basis of accounting unless management either intends to liquidate the Company or to cease operations, or has no realistic alternative but to do so.

Those charged with governance are responsible for overseeing the Company's financial reporting process.

As per Section 16(1) of the National Audit Act No. 19 of 2018, the Company is required to maintain proper books and records of all its income, expenditure, assets and liabilities, to enable annual and periodic financial statements to be prepared of the Company.

1.6 Auditor's Responsibilities for the Audit of the Financial Statements Statement

My objective is to obtain reasonable assurance about whether the financial statements as a whole are free from material misstatement, whether due to fraud or error, and to issue an auditor's report that includes my opinion. Reasonable assurance is a high level of assurance, but is not a guarantee that an audit conducted in accordance with Sri Lanka Auditing Standards will always detect a material misstatement when it exists. Misstatements can arise from fraud or error and are considered material if, individually or in the aggregate, they could reasonably be expected to influence the economic decisions of users taken on the basis of these financial statements.

As part of an audit in accordance with Sri Lanka Auditing Standards, I exercise professional judgment and maintain professional scepticism throughout the audit. I also:

- Identify and assess the risks of material misstatement of the financial statements, whether due to fraud or error, design and perform audit procedures responsive to those risks, and obtain audit evidence that is sufficient and appropriate to provide a basis for my opinion. The risk of not detecting a material misstatement resulting from fraud is higher than for one resulting from error, as fraud may involve collusion, forgery, intentional omissions, misrepresentations, or the override of internal control.
- Obtain an understanding of internal control relevant to the audit in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the Company's internal control.
- Evaluate the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates and related disclosures made by the management.
- Conclude on the appropriateness of the management's use of the going concern basis of accounting and based on the audit evidence obtained, whether a material uncertainty exists related to events or conditions that may cast significant doubt on the Company's ability to continue as a going concern. If I conclude that a material uncertainty exists, I am required to draw attention in my auditor's report to the related disclosures in the financial statements or, if such disclosures are inadequate, to modify my opinion. My conclusions are based on the audit evidence obtained up to the date of my auditor's report. However, future events or conditions may cause the Company to cease to continue as a going concern.



Evaluate the overall presentation, structure and content of the financial statements, including the disclosures, and whether the financial statements represent the underlying transactions and events in a manner that achieves fair presentation.

I communicate with those charged with governance regarding, among other matters, significant audit findings, including any significant deficiencies in internal control that I identify during my audit.

2. Report on Other Legal and Regulatory Requirements

2.1 National Audit Act, No. 19 of 2018 and Companies Act, No. 7 of 2007 include specific provisions for following requirements.

2.1.1 except for the effects of the matters described in the basis for Qualified Opinion section of my report, I have obtained all the information and explanation that required for the audit and as far as appears from my examination, proper accounting records have been kept by the Company as per the requirement of section 163 (2) of the Companies Act, No. 7 of 2007 and section 12 (a) of the National Audit Act, No. 19 of 2018.

2.1.2 the financial statements presented is consistent with the preceding year as per the requirement of section 6 (1) (d) (iii) of the National Audit Act, No. 19 of 2018.

2.1.3 the financial statements presented includes all the recommendations made by me in the previous year as per the requirement of section 6 (1) (d) (iv) of the National Audit Act, No. 19 of 2018.

2.2 Based on the procedures performed and evidence obtained were limited to matters that are material, nothing has come to my attention;

2.2.1 to state that any member of the governing body of the Company has any direct or indirect interest in any contract entered into by the Company which are out of the normal cause of business as per the requirement of Section 12 (d) of the National Audit Act, No. 19 of 2018.

2.2.2 to state that the Company has not complied with any applicable written law, general and special directions issued by the governing body of the Company as per the requirement of section 12 (f) of the National Audit Act, No. 19 of 2018 except for ;

Reference to Laws/ Direction	Non -compliance
(a) Section 11(2) of the Inland Revenue Act No. 24 of 2017	Contrary to the provision in the Act, a capital expenditure of Rs. 1,223 million paid to the General Treasury for foreign loan repayment was deducted as an allowable expense when calculating business income.
(b) Section 2.3 and 3.1 of the Public Enterprise Circular No PED 01/2015 dated 25 May 2015 and circular No. 01/2015 (ii) dated 14 January 2022	Contrary to the circular provisions, the Board of Directors of the company had approved fuel allowances for 277 officers exceeding their entitled limits and the overpayment was Rs.67 million.
(c) Paragraph 2.6 (Use of e-GP Portal for "Shopping" Procedure) of circular PFD Circular No. 08/2019 and dated 17 December 2019 issued by the Ministry of Finance, Economy and Policy Development	All the procurement planned to be processed by PEs under the shopping procedure should be processed through the e-GP system gradually by PEs beginning 01 January 2020. However, e-GP Portal for shopping procedure was not followed by the company yet.
(d) Section 2.2.2 (b) V of the Public Enterprises Circular No. 01/2021 and dated 16 th November 2021– Guideline on Corporate Governance for State Owned Enterprises	The Board of Directors (BOD) ensure that appointment of Chief Executive Officer (CEO) and as per the section 2.1 of the circular, wherever the role of Chairman and CEO are combined through the relevant statute or the AOA, the relevant BOD must initiate action to split the two roles through an amendment to the statute or the AOA. However, the BOD had not initiated action to split the two roles and to appoint CEO even as at the 31 May 2025.
(e) Public Enterprises Circular No. 01/2021 - and dated 16 th November 2021–Operational Manual for state owned Enterprises	
(i) Section 3.2 (i)	The Company is required to submit requests pertaining to cadres including cadre positions, Scheme of Recruitments (SOR), pay structure and allowances with Board approval



தீர்மானிக்கும் அலுவலகம்
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE

and recommendations of the Line Ministry, for the approval of the Director General of Department of Management Services. However, the Company only obtained Board approval for the SOR and the pay structure and allowances were approved by the Ministry of Finance on 1 January 2024 without full approval for SOR.

(ii) Section 3.4

The Company should include job descriptions, academic qualifications, experience, and other relevant details when formulating schemes for recruitment and promotions. However, the current SOR in use does not include job descriptions or the mode of recruitment.

(iii) Section 5.3

A significant discrepancy between the stipulated 30% profit after tax distribution to the consolidated fund, as per the PED Operational manual and the actual amount credited by the Airport and Aviation Company over the past three financial years (2022, 2023, and 2024). While the expected contribution totals Rs. 16,280,640,860, the company only paid Rs. 7,336,000,000 representing only 45% of the anticipated credit to the consolidated fund.

(iv) Section 2.1 of the Public Enterprises Circular No. PED 04/2023 dated 11 December 2023 and Section 4 of the Internal Memorandum issued by the Company

In April 2023, the Company paid a bonus advance of Rs. 178.8 million to 3,589 employees, Rs. 50,000 each, which should have been deducted from the annual bonus of Rs. 125,000 per employee at year-end, as per circulars. However, the Company paid Rs. 664.6 million as bonus for 2025 without adjusting for the advance. Further, Rs. 514.5 million was paid as leave encashment, contrary to the relevant circular.

(f) Circular No. AP/238 dated September 2023 of Airport and Aviation Services (SL) Ltd.

Despite AASL implementing measures to improve vehicle accident investigations, formal procedures were not followed for 50 accidents involving the company's vehicle fleet during 2023 and 2024.

- (g) Circular No. AP/203 dated 12 May 2015 of Airport and Aviation Services (SL) Ltd. The staff loan repayment period is 36 or 48 months. However, contrary to that loans given to 11 employees aggregating to Rs. 1,157,883 had not been recovered even though the repayment period is lapsed.

2.2.3 to state that the Company has not performed according to its powers, functions and duties as per the requirement of section 12 (g) of the National Audit Act, No. 19 of 2018

2.2.4 to state that the resources of the Company had not been procured and utilized economically, efficiently and effectively within the time frames and in compliance with the applicable laws as per the requirement of section 12 (h) of the National Audit Act, No. 19

- (a) During the year, the Company planned 63 projects over Rs. 50 million each, totaling Rs. 30,495 million. Out of the 19 procurements scheduled for completion in 2024, only 4 were finalized. The remaining 15 projects, valued at Rs. 5,984 million, were still in early procurement stages, including 10 marked as urgent.

2.5 Other Matters

- (a) As per the information submitted to the audit, twelve vehicles valued at Rs. 7.5 million could not be verified since vehicles were not available at the company.
- (b) Supplier advances obtained by all division and section heads should be settled before the end of each year. However, advances aggregating to Rs. 21.4 million had remained over 1 to 4 years without being settled.
- (c) A financial fraud involving Rs. 14.8 million, committed in the Airport Management Division by a Management Assistant through the misappropriation of cash collected from the issuance of entry passes, had remained without been recovered as of the date of this report.
- (d) International and domestic landing and parking trade debtors of Rs. 234.5 million and 65.1 million, rental debtors of Rs. 94.9 million, aerobridge debtors of Rs. 1.3 million, and overflying debtors of Rs. 196.9 million had remained over 1 to 5 years without being recovered.
- (e) According to the Customer Complaint Management System, the Company received 977 customer complaints in 2024, including cases of lost baggage, mishandled



baggage, and damaged baggage. However, no preventive actions had not taken to resolve the the issues fully.

- (f) Approval was given to allocate alternative land for the Akuregoda site and to provide Rs. 161 million for establishing a new high-frequency transmission center. However, the ownership of the land allocated from the Seetha Eliya Kandapola forest had not been transferred to the company, and no action had been taken to obtain the funds.
- (g) The Company entered into agreements with six associations/ companies for taxi services in 1983 and extended the contract periods by the Board of Directors until February 2026. However, due to breaches of two agreements by the company between 1 February 1995 and 8 February 1996, the Company had paid a sum of Rs. 23.4 million as compensation to the respective parties as of 29 May 2025.
- (h) A difference of Rs. 4,697.1 million was identified between the Embarkation Levy payables recorded by the Authority and the receivables reported by Airport and Aviation Services Sri Lanka Limited (AASL). However, no action had been taken to reconcile the two balances.
- (i) The cost incurred for the construction of the Mattala Airport Security Building Complex during the year 2013 and 2014 was Rs. 18,744,398 and the construction works remained incomplete even as at the end of the year under review.
- (j) Since the company formation in 1983 until 31 December 2024, the Company had invested a sum of Rs. 105,517 million on Property, Plant, and Equipment, excluding lands and assets at Mattala for airport infrastructure development as a statutory service provider, without obtaining concurrence from the Civil Aviation Authority of Sri Lanka.
- (k) According to the Cabinet decision No.௧௨௪/23/0154/604/014 dated 07 February 2023, company required to sign a MOU with the Government of Sri Lanka (GOSL) and adjust the books of accounts about the foreign loan amounting to Rs.30,423 million equivalent to USS 102.4 million shown in the financial statements. And it is also required to remit debt servicing instalments to the General Treasury. However, the company had failed to sign the MOU and adjust the books of accounts and remit loan instalments to the General Treasury.

- (l) The operating cost and the operating income of the Mattala Rajapaksa International Airport (MRIA) for the year under review was Rs. 3,600.8 million and Rs. 242.2 million respectively, while the operating loss and net loss after tax was Rs. 3,358.6 million and Rs. 879.7 million respectively. The cumulative net losses as at the end of the year under review was Rs. 39,369 million. Although the expected annual passenger movement was one million, only 321,577 passengers were recorded over six years. A sum of Rs. 36,564 million (USD 247.7 million) investment had not been effectively utilized, and AASL continues to pay Rs. 2,053 million annually in interest on the foreign loan used for construction.

(m) **Phase II Step 2 of the Bandaranaike International Airport Development Project (BIADP)**

Initially, in year 2009 the project it is expected to expand the passenger movement capacity from 6 to 12 million. Accordingly, a sum of Rs. 344.5 million had incurred as consultancy expenses on designing works. Subsequently, the passenger movement capacity had been changed from 6 to 15 million through infrastructure upgrades and improved connectivity. As a result, the consultancy expenses incurred amounting to Rs. 344.5 million had resulted uneconomic, since the plan designed for the earlier passenger movement could not be used for the revised passenger movement capacity.

Under the JICA funding arrangements and the loans agreements of 2012 and 2016 the total fund of the project was JPY 74,397 million and only JPY 26,862.5 million had been used by 31 December 2024. Due to underutilization, Sri Lanka incurred JPY 247.9 million in commitment fees and JPY 35.7 million in interest. Loan repayments began on 16 March 2022.

A new consultancy agreement was signed on 3 March 2014, with a Japanese joint venture firm and amended in year 2016, 2023, and 2024 to meet AASL's updated requirements, extending the contract to July 2028. The total consultancy cost was set at USD 1.48 million, JPY 3,425.5 million, and Rs. 1,731.8 million. By 31 March 2025, AASL had paid a sum of Rs. 4,563.4 million, equivalent to JPY 2,772.4 million, for planning and consultancy services.

Construction works was divided into two packages namely A and B. Package B included a remote apron and taxiways to expand aircraft parking bays from 25 to 48. Although the work was scheduled to complete by October 2019, the actually completed in January 2022 at a cost of Rs. 8,448.6 million. However, 5 bays were



blocked due to ongoing work, and 14 bays were deemed optimal use. Despite an agreement signed in February 2024 to re-mark the bays, no progress had been made as of May 5, 2025.

Under Package A, the Passenger Terminal Building & Associated Works contract was awarded to Taisei Corporation on 4 March 2020 at a contract amount of Rs. 105,569.7 million (JPY 41,553.9 million and Rs. 35,135.8 million). The project was scheduled to be completed by 14 December 2023. However, the construction work was suspended on 9 December 2022, after JICA stopped the funding due to a Ministry of Finance circular on foreign debt. At the time of suspension, the total payment made to the contractor was Rs. 37,311.3 million and the actual work completed was only 5.44% when compared with the planned 30%. Materials worth Rs. 1,995 million, including expired items, were stored in private warehouses, which incurred Rs. 60.3 million in rent by the end of 2024, with further rental costs expected until work resumes. The commitment charges and project administration expenses of Rs. 133.3 million incurred during the suspension period of the Construction of Passenger Terminal Building-II and associated works were uneconomical.

Two contracts valued Rs. 3,732.9 million were signed with a private company for protective works and essential activities, with Rs. 1,328.7 million paid by the end of 2024. The cumulative work-in-progress under Package A stood at Rs. 38,640 million, while total expenses, including consultancy and project management salaries, amounted to Rs. 43,735.7 million. To restart the project, tenders were re-invited between September and December 2024, with the bid submission deadline extended twice to March 25, 2025. As at that date, the bid evaluation process was in progress.


G.H.D. Dharmapala
Auditor General (Actg)

விரிவான வருமானக் கூற்று

(அனைத்துத் தொகைகளும் இலங்கை ரூபாய்களில் உள்ளன.)

ஆண்டானது டிசம்பர் 31 இல் முடிவடைந்து			
	குறிப்பு	2024	2023
வருமானம்	5	43,750,204,235	38,245,784,487
ஏனைய வருமானம்	6	147,125,607	130,045,148
		43,897,329,842	38,375,829,636
நிர்வாக மற்றும் தாபனச் செலவினங்கள்	7	(24,317,232,283)	(19,061,158,765)
செயற்பாட்டு இலாபம்		19,580,097,559	19,314,670,871
நிதி வருமானம்		7,742,971,965	10,428,195,594
நிதிச் செலவு		1,348,014,727	3,896,212,133
தேறிய நிதி வருமானம் / (செலவு)	8	9,090,986,693	14,324,407,728
வரிக்கு முன்னரான இலாபம்		28,671,084,252	33,639,078,598
வருமான வரிச் செலவுகள்	9	(7,563,533,219)	(5,517,423,668)
ஆண்டுக்கான இலாபம்		21,107,551,033	28,121,654,931
பங்கொன்றுக்கான அடிப்படை உழைப்பு	10	105,537	140,607
ஏனைய முழுமொத்த வருமானம்			
ஓய்வுப் பயன் கடப்பாடுகளைக் கணிப்பீடு செய்வது பற்றிய எடுகோள்களின் மாற்றங்களிலிருந்து எழுகின்ற (நட்டம்)/இலாபம்	23	(1,584,154,286)	(296,536,179)
இடர் கணிப்பீட்டு நட்டத்தின் மீதான பிற்போடப்பட்ட வரி	13	475,246,286	88,960,854
நிலைத்த சொத்துகளின் மறுமதிப்பீட்டு ஒதுக்கம்		3,887,322,433	-
மொத்த ஏனைய முழுமொத்த வருமானம்		2,778,414,433	(207,575,325)
ஆண்டுக்கான மொத்த முழுமொத்த வருமானம்		23,885,965,466	27,914,079,606

பக்கம் 98 முதல் 127 வரை உள்ள குறிப்புகள் இந்த நிதிநிலை அறிக்கைகளின் ஒருங்கிணைந்த பகுதியாகும்.

(அனைத்துத் தொகைகளும் இலங்கை ரூபாய்களில் உள்ளன.)

பக்கம் 98 முதல் 127 வரை உள்ள குறிப்புகள் இந்த நிதிநிலை அறிக்கைகளின் ஒருங்கிணைந்த பகுதியாகும்.

உரிமையாண்மை மாற்றங்களுக்கான கூற்று

(அனைத்துத் தொகைகளும் இலங்கை ரூபாய்களில் உள்ளன.)

	குறிப்பு	கூறப்பட்ட மூலதனம்	ஏனைய ஒதுக்குகள்	நிறுத்திவைக்கப்பட்ட உழைப்புகள்	வுழுவயட
2023 ஜனவரி 1 ஆம் திகதியிலுள்ளவாறு மீதி		20,000,200	6,848,033,247	38,389,121,466	45,257,154,914
முன்னைய ஆண்டுச் சீராக்கம்		-	-	(60,043,013)	(60,043,013)
ஆண்டுக்கான இலாபம்		-	-	28,121,654,931	28,121,654,931
ஏனைய முழுமொத்த வருமானம்					
தொழிலுக்குப் பின்னரான பயன் கடப்பாடுகள் மீதான இடர் கணிப்பீடுசார் நட்டம்		-	-	(296,536,179)	(296,536,179)
இடர் கணிப்பீடுசார் இலாபத்தின் மீதான பிற்போடப்பட்ட வரி		-	-	88,960,854	88,960,854
ஏனைய முழுமொத்த வருமானம்		-	-	(207,575,325)	(207,575,325)
மொத்த முழுமொத்த வருமானம்		-	-	27,914,079,606	27,914,079,606
செலுத்தப்பட்ட பங்கிலாபம்	28	-	-	(5,500,000,000)	(5,500,000,000)
நிலைத்த சொத்துகளின் மறுமதிப்பீட்டு ஒதுக்கம்		-	(5,612,281)	5,612,281	-
ஒதுக்குக் கணக்கிற்கு மாற்றம்		-	4,110,000	(4,110,000)	-
2023 டிசெம்பர் 31 ஆம் திகதியிலுள்ளவாறு மீதி		20,000,200	6,846,530,966	60,744,660,339	67,611,191,508
2024 ஜனவரி 1 ஆம் திகதியிலுள்ளவாறு மீதி		20,000,200	6,846,530,966	60,744,660,339	67,611,191,508
முன்னைய ஆண்டுச் சீராக்கம்	29	-	-	82,333,851	82,333,851
ஆண்டுக்கான இலாபம்		-	-	21,107,551,033	21,107,551,033
ஏனைய முழுமொத்த வருமானம்					
தொழிலுக்குப் பின்னரான பயன் கடப்பாடுகள் மீதான இடர் கணிப்பீடுசார் நட்டம்		-	-	(1,584,154,286)	(1,584,154,286)
இடர் கணிப்பீடுசார் இலாபத்தின் மீதான பிற்போடப்பட்ட வரி		-	-	475,246,286	475,246,286
ஏனைய முழுமொத்த வருமானம்		-	-	(1,108,908,000)	(1,108,908,000)
மொத்த முழுமொத்த வருமானம்		-	-	19,998,643,033	19,998,643,033
செலுத்தப்பட்ட பங்கிலாபம்	28	-	-	(1,286,000,000)	(1,286,000,000)
நிலைத்த சொத்துகளின் மறுமதிப்பீட்டு ஒதுக்கம்		-	3,887,322,433		3,887,322,433
ஒதுக்குக் கணக்கிற்கு மாற்றம்		-	131,000,000	(131,000,000)	-
2024 டிசெம்பர் 31 ஆம் திகதியிலுள்ளவாறு மீதி		20,000,200	10,864,853,399	79,408,637,223	90,293,490,822

பக்கம் 98 முதல் 127 வரை உள்ள குறிப்புகள் இந்த நிதிநிலை அறிக்கைகளின் ஒருங்கிணைந்த பகுதியாகும்.

காசுப் பாய்ச்சல் கூற்று

(அனைத்துத் தொகைகளும் இலங்கை ரூபாய்களில் உள்ளன.)

		ஆண்டானது டிசம்பர் 31 இல் முடிவடைந்தது	
குறிப்பு		2024	2023
செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளிலிருந்தான காசுப் பாய்ச்சல்			
வருமான வரிச் செலவுகளுக்கு முன்னரான இலாபம்		28,671,084,252	33,639,078,598
செம்மையாக்கல் :			
பெறுமானத்தேய்வு	11	3,789,060,472	2,112,941,365
அருவச் சொத்துக்களின் கடனழிவு	12	44,574,911	8,301,847
PPE மாற்றல்களுக்கான சீராக்கம்	11	4,477,356,408	1,065,965,556
சொத்துக்களை கலைத்து அகற்றல்	11	-	6,610,000
சொத்துப் பதிவழிப்பு / அகற்றல் / நன்கொடைகள்	11	-	27,482,546
கடன்களின் மாற்றியமைப்பு மீதான செலாவணி (இலாபம்) / நட்டம்	8	(13,266,244,433)	(15,204,613,135)
நிலையான வைப்புகளின் மாற்றியமைப்பு மீதான செலாவணி (இலாபம்) / நட்டம்	8	8,835,297,942	8,467,336,122
முதலீட்டிலிருந்தான வருமானம்	8	(7,495,522,963)	(10,366,420,837)
ஆதனம், பொறித்தொகுதி மற்றும் உபகரண விற்பனைகள் மீதான (நட்டம்) / இலாபம்		1,157,767	-
முன்னைய ஆண்டுச் சீராக்கம்	11,20,21,26	245,174,814	(60,043,013)
கடனழிவு / பிற்போடப்பட்ட அரசாங்க மானியங்களின் பெறுவனவு		(73,927,995)	(77,600,562)
பணியாளர்கள் கடன் வட்டியின்கான மாறுதல்கள்		(8,037,658)	-
நிதிச் செலவு	8	2,515,661,418	2,225,201,499
ஓய்வுப் பயன் திட்டத்திற்கான ஏற்பாடு	23	1,459,477,173	1,395,653,571
தொழிற்படு மூலதன மாற்றங்களுக்கு முன்னரான செயற்பாட்டு இலாபம்		29,195,112,106	23,239,893,558
இருப்புக்களில் (அதிகரிப்பு)/ குறைவு		1,582,482,866	(1,263,036,556)
வியாபார மற்றும் ஏனைய வருமதிகளில் (அதிகரிப்பு)/ குறைவு		(1,808,728,485)	(1,186,127,444)
வியாபார மற்றும் ஏனைய சென்மதிகளில் அதிகரிப்பு/(குறைவு)		(3,180,194,511)	1,733,350,107
செயற்பாடுகளிலிருந்து பிறப்பிக்கப்பட்ட காசு		25,788,671,976	22,524,079,664
செலுத்தப்பட்ட வரையறுக்கப்பட்ட பயன் திட்டச் செலவுகள்	23	(672,233,663)	(575,627,437)
செலுத்தப்பட்ட வட்டி		(790,737,613)	(1,503,215,684)
செலுத்தப்பட்ட வருமான வரி	26	(5,933,212,438)	(3,771,513,797)
செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளிலிருந்து பிறப்பிக்கப்பட்ட தேறிய காசு		18,392,488,261	16,673,722,746
முதலீட்டு நடவடிக்கைகளிலிருந்தான காசுப் பாய்ச்சல்			
ஆதனம், பொறித்தொகுதி மற்றும் உபகரண கொள்முதல்	11	(26,513,468,465)	(4,876,794,714)
அருவச் சொத்துகளின் கொள்முதல்	12	(50,727)	(155,040,414)
தொகுதிக்கடன்களிலான தேறிய மீள்பெறுகைகள்	14	800,000,000	299,000,000
வங்கி வைப்புகளில் தேறிய (முதலீடுகள்)		(19,686,993,694)	(11,195,812,812)
விளையாட்டுக் கழகத்திலிருந்து அறவிடப்பட்ட கடன்		1,200,000	1,200,000
பெறப்பட்ட வட்டி		10,384,007,557	8,470,891,677
வழங்கப்பட்ட பணியாளர் கடன்கள்		(98,000,000)	(126,536,520)
பெறப்பட்ட பணியாளர் கடன்கள்		110,589,164	92,513,023
முதலீட்டு நடவடிக்கைகளிலிருந்து பிறப்பிக்கப்பட்ட தேறிய காசு		(35,002,716,165)	(7,490,579,760)
நிதி நடவடிக்கையிலிருந்தான காசுப் பாய்ச்சல்			
குத்தகைப் பொறுப்புகளின் கொடுப்பனவு	11	(993,600)	-
செலுத்தப்பட்ட பங்கிலாபம்	28	(1,286,000,000)	(5,500,000,000)
பெறப்பட்ட கடன்	21	20,468,769,311	321,109,644
கடன் கொடுப்பனவு (வெளிநாடு)	21	(1,223,359,109)	(1,475,191,088)
நிதி நடவடிக்கைகளில் (பயன்படுத்தப்பட்ட) / பிறப்பிக்கப்பட்ட தேறிய காசு		17,958,416,602	(6,654,081,444)
காசுக் காசுக்குச் சமமானவற்றிலும் தேறிய அதிகரிப்பு / (குறைவு)		1,348,188,699	2,529,061,545
ஆண்டுத் தொடக்கத்தில் காசுக் காசுக்குச் சமமானவையும்	17	3,171,397,540	642,335,995
ஆண்டிறுதியில் காசுக் காசுக்குச் சமமானவையும்	17	4,519,586,238	3,171,397,540

பக்கம் 98 முதல் 127 வரை உள்ள குறிப்புகள் இந்த நிதிநிலை அறிக்கைகளின் ஒருங்கிணைந்த பகுதியாகும்.

நிதிக் கூற்றுக்களுக்கான குறிப்புகள்

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

1. பெருநிறுவன தகவல்

1.1 பொது

வரையறுக்கப்பட்ட விமானநிலைய மற்றும்விமானசேவைகள் (இலங்கை) (தனியார்) ("கம்பனி") என்பது இலங்கையில் அமைந்துள்ள ஒரு தனியார் வரையறுக்கப்பட்ட நிறுவனமாகும். கம்பனியின் பதிவு செய்யப்பட்ட அலுவலகம் கட்டுநாயக்க பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தில் அமைந்துள்ளது.

1.2 பிரதான செயற்பாடும் தொழிற்பாடுகளின் தன்மையும்

இவ்வாண்டின் போது, சர்வதேச அளவில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட நியமங்களின்படி விமான நிலையங்களை முகாமித்தல், உள்வரும் விமானங்கள் மற்றும் இலங்கை விமான தகவல் பிராந்தியத்திற்கு (குடிசை) ஊடாகப் பறக்கும் விமானங்களுக்கு விமான செலுத்தல் சேவைகளை வழங்குதல் மற்றும் விமான நிலையங்களைப் பயன்படுத்துபவர்களுக்குத் தேவையான பிற வசதிகளை வழங்குதல் என்பன கம்பனியின் பிரதான செயற்பாடுகளாக இருந்தன.

1.3 வெளியீட்டிற்கான அதிகாரமளிப்புத் திகதி

வரையறுக்கப்பட்ட விமானநிலைய மற்றும்கம்பனியின் 2023 டிசம்பர் 31 ஆம் திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான நிதிக் கூற்றுக்கள் 2024 மே 28 ஆம் திகதியன்று பணிப்பாளர் சபையின் தீர்மானத்திற்கு இணங்க வெளியிடுவதற்கு அங்கீகரிக்கப்பட்டது.

2. முக்கிய கணக்கு கொள்கைகளின் சுருக்கம்

இந்நிதிக் கூற்றுக்களைத் தயாரிக்கும் போது பின்பற்றப்பட்ட பிரதான கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள் கீழே விதித்துரைக்கப்பட்டுள்ளன. இக் கொள்கைகளானவை வேறு வகையில் குறிப்பிடப்படாவிடின் தரப்பட்டுள்ள சகல ஆண்டுகளுக்கும் தொடர்ச்சியாகப் பிரயோகிக்கப்பட்டுள்ளன.

2.1 தயாரிப்பிற்கான அடிப்படை

இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு (எடுகுகளுள் மற்றும் ருமுயுளுள்) இணங்கவும் அவற்றுடன் இணக்கமுற்றும் நிதிக் கூற்றுக்கள் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன. சில நிதிச் சொத்துக்களினதும் பொறுப்புக்களினதும் நியாயப் பெறுமதி மற்றும் வரையறுக்கப்பட்ட பயன் கடப்பாடுகளின் நிகழ்காலப் பெறுமதி என்பவற்றால் மாற்றஞ்செய்யப்பட்டவாறு

வரலாற்றுக் கிரய அடிப்படையில் நிதிக் கூற்றுக்கள் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன.

எடுகுகளுள் இற்கு ஒத்திசைவாக நிதிக் கூற்றுக்களைத் தயாரிப்பதற்கு சில முக்கியமான கணக்கீட்டு மதிப்பீடுகள் தேவைப்படுகின்றன. கம்பனியின் கணக்கீட்டு கொள்கைகளைப் பிரயோகிக்கும் செய்முறையில் முகாமை அதன் திறனாய்வுத் தீர்வைப் பிரயோகிப்பதும் இதற்குத் தேவையாகும். எடுகோள்களும் மதிப்பீடுகளும் நிதிக் கூற்றுக்களுக்கு முக்கியமாகவுள்ள பகுதிகளானவை குறிப்பு 4 இல் வெளிப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

இந்த நிதிக் கூற்றுக்களானவை இலங்கை ரூபாக்களில் முன்வைக்கப்பட்டுள்ளன. இந்த நிதிக் கூற்றுக்களின் தயாரிப்பும் முன்வைப்பும் 2007 ஆம் ஆண்டின் 07 ஆம் இலக்க கம்பனிகள் சட்டத்துடன் ஒத்திசைகின்றன.

2.1.1 ஒன்றிணைப்பு

இந்த நிதிக் கூற்றுக்களானவை பின்வருவன உள்ளடங்கலாக கம்பனியின் ஒன்றிணைக்கப்பட்ட நிலையை முன்வைக்கின்றன:

அ) மூலதன செலவினத்திற்கான அரசாங்க மானியங்களைப் பிரதிநிதித்துவப்படுத்தும் வாக்குப்பண நிதியம் அத்துடன்

ஆ) நிறுத்திவைக்கப்பட்ட வருமான நிதியம்,

சட்டமா அதிபரின் அபிப்பிராயத்தை எதிர்பார்த்து 2011 ஆம் ஆண்டு வரை அவை தயாரிக்கப்பட்டு தனித்தனியாக முன்வைக்கப்பட்டன.

தேவையான சட்டத் திருத்தங்களுடன் விமான நிலையத்தின் சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புகளை கம்பனியின் சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புகளுடன் ஒன்றிணைப்பதற்கென 2005 ஓகஸ்ட் 17 ஆம் திகதிய அமைச்சரவை அங்கீகாரத்தில் வழங்கப்பட்ட அமைச்சரவை விஞ்ஞானத்தின் 3.5 ஆம் பந்தியின் கீழ் குறிப்பிடப்பட்ட நியதிச்சட்ட திருத்தங்களை ஆரம்பிப்பதற்கான நடவடிக்கையைத் தொடங்குவதற்கு விமான சேவை அமைச்சிற்கு கம்பனியால் விடுக்கப்பட்ட கோரிக்கையின் அடிப்படையில் சிலில் விமான சேவை அதிகாரசபையினால் சட்டமா அதிபரின் அபிப்பிராயம் கோரப்பட்டது.

முன்னைய விமானசேவை அதிகாரசபை வைத்திருந்த சொத்துக்களில் ஒரு பகுதியின் உரிமை மாத்திரம் கம்பனியின் உருவாக்கத்துடனும் விமானசேவை அதிகாரசபையின் கலைப்புடனும் 1983 ஆம்

ஆண்டில் கம்பனிக்கு மாற்றப்பட்டுள்ளதால் மேற்போந்த அமைச்சரவை அங்கீகாரத்திற்கான தேவை எழுந்தது, மீதமுள்ள சொத்துக்களும் பொறுப்புகளும் வாக்குப்பண மற்றும் நிறுத்திவைக்கப்பட்ட நிதியங்களின் கீழ் வைக்கப்பட்டு கணக்கிடப்பட்டுள்ளன.

கம்பனி இவ்விரு நிதியங்களிலும் பதிவுசெய்யப்பட்ட சொத்துக்களின் பயன்பாட்டிலிருந்து பொருளாதார நன்மைகளைப் பெற்று அதன் முக்கிய நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட்டு, தொடர்புடைய பொறுப்பைப் பதிவு செய்யாமல் கடன் தீர்ப்பனவு தொடர்பான கடப்பாடுகளுக்கு பொறுப்புக்கூறுவதாகவுமிருந்து, அதன்மூலம் அடிப்படைக் கணக்கீட்டுக் கோட்பாடுகளிலிருந்து விலகியிருக்கும் அடிப்படையில், இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுடன் (எடுகுகளுள். 6. ருமுயுளுள்) இணக்கமுறுவதன் பொருட்டு 2013 யூன் 28 ஆம் திகதியன்று கம்பனியின் பணிப்பாளர் சபை இந்த ஒன்றிணைப்பை அங்கீகரித்தது.

2.1.2 இணக்கப்பாட்டுக் கூற்று

கம்பனிகள் சட்டத்தின் ஏற்பாடுகள் மற்றும் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்கள் (எடுகுகளுள். 6. ருமுயுளுள்) ஆகியவற்றுக்கு அமைவாக கம்பனியின் நிதிக் கூற்றுக்களின் தயாரிப்பிற்கும் முன்வைப்பிற்கும் பணிப்பாளர் சபை பொறுப்புடையது.

ஒப்பீட்டுத் தகவல்களுடன் சேர்த்து 2024 டிசெம்பர் 31 ஆம் திகதியிலுள்ளவாறு மற்றும் அப்போது முடிவடைந்த ஆண்டுக்கான கம்பனியின் கணக்கீட்டுக் கொள்கைகள் மற்றும் குறிப்புகளுடன் இணைந்து நிதி நிலைமைக் கூற்று, முழுமொத்த வருமான, உரிமைமுதல் மாற்ற மற்றும் காசுப்பாய்ச்சல் கூற்றுகள் என்பன ("நிதிக் கூற்றுக்கள்") இலங்கை பட்டயக் கணக்காளர் நிறுவகத்தினால் விதித்துரைக்கப்பட்ட இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு (SLFRS/ LKAS) இணக்கமுறுவதுடன் கம்பனிகள் சட்டத்தின் தேவைப்பாடுகளுடனும் இணங்குகின்றன. இந்நியமங்கள் அன்று றற்ற உயளசடையமெய். உழுஅ எனும் இணையத்தளத்தில் பட்டியலிடப்பட்டுள்ளன.

2.1.3 ஒப்பீட்டுத் தகவல்கள்

கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளானவை வேறுவகையில் குறிப்பிடப்படாவிடின், முன்வைக்கப்பட்ட அனைத்து ஆண்டுகளுக்கும் தொடர்ந்து பிரயோகிக்கப்பட்டுள்ளன.

2.1.4 அளவீட்டு அடிப்படை

நிதி நிலைமைக் கூற்றிலுள்ள பின்வரும் பொருண்மையான

விடயங்களுக்கானவற்றைத் தவிர கம்பனியின் நிதிக் கூற்றுக்களானவை வரலாற்றுக் கிரய அடிப்படையில்

கடனழிவுசெய்யப்பட்ட கிரயத்தின் கீழ் வகைப்படுத்தப்பட்ட குறுங்கால முதலீடுகளானவை கொடுக்கல்வாங்கல் செலவுகள் ஏதுமிருப்பின் அவற்றைக் கூட்டி ஆரம்பத்தில் நியாயப் பெறுமதியில் கண்டறியப்படுகின்றன. அவை பின்னர் பயனுறுதி வாங்க்த வட்டிவீத (நுஜசு) முறையினைப் பயன்படுத்தி அளவிடப்படுகின்றன.

தேறிய வரையறுக்கப்பட்ட பயன் பொறுப்பு - கண்டறியப்படாத கடந்தகால சேவைக் கிரயம் மற்றும் கண்டறியப்படாத இடர் கணிப்பீடுசார் நடடங்களைக் கழித்து, கண்டறியப்படாத இடர் கணிப்பீடுசார் இலாபங்களைக் கூட்டி வரையறுக்கப்பட்ட பயன் கடப்பாடுகளின் நிகழ்காலப் பெறுமதியாக பொறுப்பு கண்டறியப்படுகின்றது.

2.1.5 தொழிற்பாட்டு மற்றும் முன்வைப்பு நாணயம்

கம்பனியின் நிதிக் கூற்றுக்களில் உள்ளடக்கப்பட்ட உருப்படிக்களானவை, கம்பனி தொழிற்படுகின்ற முதன்மையான பொருளாதாரச் சூழலின் நாணயத்தை (தொழிற்பாட்டு நாணயத்தை) பயன்படுத்தி அளவிடப்படுகின்றது. கம்பனியின் தொழிற்பாட்டு மற்றும் முன்வைப்பு நாணயமான இலங்கை ரூபாக்களில் இந்நிதிக் கூற்றுக்கள் முன்வைக்கப்பட்டுள்ளன. மீளாய்வின் கீழான ஆண்டின் போது கம்பனியின் முன்வைப்பு மற்றும் தொழிற்பாட்டு நாணயத்தில் எதுவித மாற்றமும் இல்லை.

2.1.6 நிதிக் கூற்றுக்களின் முன்வைப்பு

கம்பனியின் நிதி நிலைமைக் கூற்றில் முன்வைக்கப்பட்ட அதன் சொத்துக்களும் பொறுப்புகளும் தன்மை வாரியாக வகைப்படுத்தப்பட்டுள்ளதுடன் அவற்றின் ஒப்பீட்டுத் திரவத்தன்மை மற்றும் முதிர்வுப் பாங்கினைப் பிரதிபலிக்கும் ஓர் ஒழுங்கில் பட்டியலிடப்பட்டுள்ளன. நிதிக் கூற்றுக்களைப் பாதிக்கும் பணவீக்க காரணிகளுக்கு எந்தவித சீராக்கங்களும் செய்யப்படவில்லை. கண்டறியப்பட்ட தொகைகளை ஈடாக்குவதற்கு சட்ட ரீதியாக அமுல்படுத்தக்கூடிய உரிமை காணப்பட்டு, அத்துடன் தேறிய அடிப்படையில் தீர்ப்பளவு செய்வதற்கு, அல்லது கணக்கீட்டு நியமம் அல்லது பொருள்கோடல் ஒன்றின் மூலம் அனுமதிக்கப்பட்டு, அத்துடன் கம்பனியின் கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளில் திட்டவட்டமாக வெளிப்படுத்தப்பட்டவாறு சொத்துகளைக் காசாக்கி தீர்ப்பதற்கான

உத்தேசம் காணப்படும் போது மாத்திரம் நிதிச் சொத்துக்களும் நிதிப் பொறுப்புகளும் ஈடாக்கப்பட்டு தேறிய தொகை நிதி நிலைமைக் கூற்றில் அறிக்கையிடப்படுகின்றது.

2.1.7 பொருண்மை மற்றும் திரட்சி

ஒத்த விடயத்தின் ஒவ்வொரு பொருண்மையான வகுப்பும் நிதிக் கூற்றுக்களில் வெவ்வேறாக முன்வைக்கப்பட்டுள்ளன. 'நிதிக் கூற்றுக்களின் முன்வைப்பு' தொடர்பில் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் - ௮முடிஞ 1 இனால் அனுமதிக்கப்பட்டவாறு மாறுபட்ட பண்பு அல்லது தொழிற்பாடொன்றைக் கொண்ட விடயங்களானவை பொருண்மையற்றதாக இருந்தாலொழிய வெவ்வேறாக முன்வைக்கப்பட்டுள்ளன.

2.1.8 திறனாய்வுத் தீர்வுகளையும் மதிப்பீடுகளையும் பயன்படுத்தல்

கம்பனியின் நிதிக் கூற்றுக்களின் தயாரிப்பானது ஐந்துகூறான உடனான ஒத்திசைவைத் தேவைப்படுத்துவதுடன் கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளின் பிரயோகத்தையும் சொத்துக்கள், பொறுப்புக்கள், வருமானம் மற்றும் செலவுகள் என்பவற்றின் அறிக்கையிடப்பட்ட தொகைகளையும் பாதிக்கும் திறனாய்வுத் தீர்வுகளையும், மதிப்பீடுகளையும் எடுகோள்களையும் முகாமை உருவாக்குவதையும் தேவைப்படுத்துகின்றது. இம் மதிப்பீடுகளிலிருந்து உண்மையான பெறுபேறுங்கள் வேறுபடலாம். மதிப்பீடுகளும் உட்கிடையான எடுகோள்களும் தொடர்ந்து செல்லும் அடிப்படையில் மீளாய்வு செய்யப்படுகின்றன. தேவைப்படும் போது எதிர்காலத்தில் கணக்கீட்டு மதிப்பீடுகளுக்கான திருத்தங்கள் கண்டறியப்படுகின்றன.

2.1.9 தொடர்ந்துசெல்லும் எண்ணக்குர

முகாமையானது தொடர்ந்துசெல்லும் எண்ணக்குருவாக தொடர்வதற்கான அதன் ஆற்றல் பற்றிய மதிப்பீடொன்றைச் செய்துள்ளதுடன், எதிர்வுகூறுக்கூடிய எதிர்காலத்திற்காக வியாபாரத்தில் தொடர்வதற்கான வளங்களை அது கொண்டுள்ளது என்று திருப்தி அடைந்துள்ளது. தொடர்ந்துசெல்லும் எண்ணக்குருவாக தொடர்வதற்கான கம்பனியின் ஆற்றல் மீது குறிப்பிடத்தக்க சந்தேகத்தை ஏற்படுத்தக்கூடிய ஏதேனும் பொருண்மையான நிச்சயமற்றதன்மைகள் பற்றி முகாமைக்குத் தெரியாது. ஆதலால், தொடர்ந்துசெல்லும் அடிப்படையில் நிதிக் கூறுகள் தொடர்ந்து தயாரிக்கப்படுகின்றன.

2.1.10 நிதியியல் சாதனங்கள்

நிறுவனமொன்றின் நிதிச் சொத்தொன்றுக்கும் மற்றுமொரு நிறுவனமொன்றின் ஏதேனும் நிதிப் பொறுப்புக்கு அல்லது உரிமைமுதல் சாதனத்திற்கும் அதிகரிப்பைத் தருகின்ற ஏதேனும்மொரு ஒப்பந்தமே நிதியியல் சாதனமாகும்.

2.1.11 பிற்போடப்பட்ட வரிப் பொறுப்புகள்

எவற்றுக்கு எதிராக வரி நடடங்களைப் பயன்படுத்த முடியுமோ அத்தகைய எதிர்கால வரிவிதிக்கக்கூடிய இலாபங்கள் கிடைக்கக்கூடியதாக இருக்கின்ற சாத்தியப்படக்கூடிய அளவிற்கு அத்தகைய வரி நடடங்கள் தொடர்பில் பிற்போடப்பட்ட வரிச் சொத்துகள் கண்டறியப்படுகின்றன. எதிர்கால வரித் திட்டமிடல் தந்திரோபாயங்களுடன் சேர்த்து, எதிர்கால வரிவிதிக்கக்கூடிய இலாபங்களின் சாத்தியமான நேரம் மற்றும் மட்டத்தின் அடிப்படையில், கண்டறியப்படக்கூடிய பிற்போடப்பட்ட வரிச் சொத்துகளின் தொகையை நிர்ணயிப்பதற்கு எடுகோள்கள் உருவாக்கப்பட்டுள்ளன.

2.1.12 நியாயப் பெறுமதி அளவீடு

நிகழ்கால சந்தை நிலைமைகளின் கீழ் அளவிட்டுத் திகதியில் சொத்தை விற்பனை செய்வதற்கு அல்லது பொறுப்பை மாற்றுவதற்கு சந்தைப் பங்குபற்றிற்குக்கிடையில் ஒழுங்குமுறையான கொடுக்கல்வாங்கல் ஒன்றில் அச்சொத்து அல்லது பொறுப்பு பரிமாற்றப்படுவதை நியாயப் பெறுமதி அளவீடு எடுகோளாகக் கொண்டுள்ளது.

சொத்தை விற்பனை செய்வதற்கு அல்லது பொறுப்பை மாற்றுவதற்கான கொடுக்கல்வாங்கலானது, ஒன்றில்

(அ) சொத்து அல்லது பொறுப்பிற்கான பிரதான சந்தையில் அல்லது (ஆ) பிரதான சந்தை காணப்படாத போது, சொத்து அல்லது பொறுப்பிற்கான மிக அனுசூலமான சந்தையில்

2.1.13 கணக்கீட்டுக் கொள்கை மற்றும் வெளிப்படுத்தல்களிலான மாற்றங்கள்

புதிய மற்றும் திருத்தப்பட்ட நியமங்களும் பொருள்கோடல்களும்

இவ்வாண்டின் போது கணக்கீட்டு நியமங்கள் மற்றும் வெளிப்படுத்தல்களிலான மாற்றங்கள் காரணமாக கம்பனியின் நிதிக் கூற்றுக்களில் குறிப்பிடத்தக்க தாக்கம் எதுவும் ஏற்படவில்லை.

புதிய மற்றும் திருத்தப்பட்ட நியமங்களும் பொருள்கோடல்களும் கீழே

வெளிப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

நடைமுறை அல்லது

நடைமுறையல்லாதவையாக பொறுப்புகளை வகைப்படுத்தல் - ரூபாயு 1 இற்கான திருத்தம்

நடைமுறை அல்லது

நடைமுறையல்லாதவையாக

உடன்படிக்கைகளுடன் பொறுப்புகளை வகைப்படுத்தலை ரூபாயு 1 இற்கான திருத்தங்கள் தொடர்புபடுத்துகின்றன. பொறுப்பொன்றின் தீர்ப்பனைவைப் பிற்போடுவதற்கான ஒரு நிறுவனத்தின் உரிமையானது அறிக்கையிடல் காலப்பகுதிக்குப் பின்னான திகதியொன்றில் மாத்திரம் தேவைப்படும் உடன்படிக்கைகளுடன் ("எதிர்கால உடன்படிக்கைகள்") நிறுவனம் இணக்கமுறுவதற்கு உட்பட்டதாக இருந்தால், அறிக்கையிடல் காலப்பகுதியின் முடிவில் அந்த உடன்படிக்கைகளுடன் அது இணக்கமுறாமலிருந்தாலுட்கூட பொறுப்புத் தீர்ப்பனைவைப் பிற்போடுவதற்கான உரிமையை நிறுவனம் கொண்டுள்ளது என்று இத்திருத்தங்கள் தெளிவுபடுத்துகின்றன. கடன் ஒழுங்குகளிலிருந்து எழும் பொறுப்புகளுக்கு மட்டுமே இத் தேவைப்பாடுகள் ஏற்படையனவாகும்.

2023 ஜனவரி 1 ஆம் திகதியன்றோ அல்லது அதன் பின்னரோ ஆரம்பிக்கும் வருடாந்த அறிக்கையிடல் காலப்பகுதிக்கு இத்திருத்தங்கள் அமுலில் இருக்கும்.

விற்பனை மற்றும் குத்தகையில் மீட்டல் ஒன்றில் குத்தகை பொறுப்பு - ரூபாயு 16 இற்கான திருத்தம்

அது தக்கவைத்துக்கொள்ளும் பயன்பாட்டு உரிமையைத் தொடர்புபடுத்துகின்ற ஏதேனும் இலாப அல்லது நட்டத் தொகையை, விற்றுக் குத்தகைக்குப் பெறுபவர் கண்டறிவதில்லை என்பதை உறுதிப்படுத்துவதற்கு விற்பனை மற்றும் குத்தகையில் மீட்டல் கொடுக்கல்வாங்கல் ஒன்றில் எழும் குத்தகைப் பொறுப்பை அளவிடுவதில் விற்றுக் குத்தகைக்குப் பெறுபவர் பயன்படுத்தும் தேவைப்பாடுகளை ரூபாயு 16 இற்கான திருத்தங்கள் குறிப்பிடுகின்றன. ஆரம்பப் பிரயோகத் திகதிக்குப் பின்னர் பதிவுசெய்யப்படும் விற்பனை மற்றும் குத்தகையில் மீட்டல் கொடுக்கல்வாங்கல்களுக்கு ரூபாயு 8 இற்கான விற்பனை குத்தகைக்குப் பெறுபவர் இத்திருத்தத்தை பின்னோக்கிப் பயன்படுத்துகிறார்.

2023 ஜனவரி 1 ஆம் திகதியன்றோ அல்லது அதன் பின்னரோ ஆரம்பிக்கும் வருடாந்த அறிக்கையிடல் காலப்பகுதிக்கு இத்திருத்தங்கள் அமுலில் இருக்கும்.

வெளிப்படுத்தல்கள்: வழங்குநர் நிதி ஒழுங்குகள் - ரூபாயு 7 மற்றும் ரூபாயு 7 இற்கான திருத்தங்கள்

இந்தத் திருத்தங்களானவை வழங்குநர் நிதி ஒழுங்குகளின் இயல்புகளை தெளிவுபடுத்துகின்றன, அத்துடன் அந்த ஒழுங்குகளின் நியதிகள் மற்றும் நிபந்தனைகள், அறிக்கையிடல் காலத்தின் தொடக்கத்திலும் முடிவிலும் உள்ளவாறு அந்த ஒழுங்குகளுடன் தொடர்புடைய பொறுப்புகள் குறித்த கணிய ரீதியான தகவல்கள் மற்றும் அந்த ஒழுங்குகளின் கொண்டுசெல்லல் தொகைகளில் காசல்லாத மாற்றங்களின் வகை மற்றும் விளைவு ஆகியன அடங்கலாக பொறுப்புகள் மற்றும் காசுப் பாய்ச்சல்களில் வழங்குநர் நிதி ஒழுங்குகளின் தாக்கம் பற்றிய தகவல்களை ஒரு நிறுவனம் வழங்குவதைத் தேவைப்படுத்துகின்றன.

2023 ஜனவரி 1 ஆம் திகதியன்றோ அல்லது அதன் பின்னரோ ஆரம்பிக்கும் வருடாந்த அறிக்கையிடல் காலப்பகுதிக்கு இத்திருத்தங்கள் அமுலில் இருக்கும்.

சர்வதேச வரிச் சீர்திருத்தம் - தூண் இரண்டு மாதிரி விதி - ரூபாயு 12 இற்கான திருத்தங்கள்

ரூபாயு 12 இற்கான திருத்தங்களானவை, தூண் இரண்டு (டேடயசு வுறழ்) வருமான வரிகளுடன் தொடர்புடைய பிற்போடப்பட்ட வரிச் சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புகளைக் கண்டறிந்து வெளிப்படுத்துவதிலிருந்து ரூபாயு 12 இல் ஒரு கட்டாய விதிவிலக்கை அறிமுகப்படுத்துகின்றன. தூண் இரண்டு (டேடயசு வுறழ்) வருமான வரிகளுடன் தொடர்புடைய பிற்போடப்பட்ட வரிச் சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புகள் பற்றிய தகவல்களைக் கண்டறிந்து வெளிப்படுத்துவதற்கான விதிவிலக்கை ஒரு நிறுவனம் பிரயோகித்துள்ளது என்பதை அது வெளிப்படுத்த வேண்டியுள்ளது.

2023 ஜனவரி 1 ஆம் திகதியன்றோ அல்லது அதன் பின்னரோ ஆரம்பிக்கும் வருடாந்த அறிக்கையிடல் காலப்பகுதிக்கு இத்திருத்தங்கள் அமுலில் இருக்கும்.

2.2 அந்நியச் செலாவணி மாற்றம்

கொடுக்கல் வாங்கல்களும் மீதிகளும்

கொடுக்கல் வாங்கல் திகதியில் தொழிற்பாட்டு நானயத்திற்கும் அந்நியச் செலாவணிக்கும் இடையிலான உடனடி பரிமாற்ற வீதத்தை அந்நியச் செலாவணிக்குப் பிரயோகிப்பதன் மூலம் தொழிற்பாட்டு நானயத்தின் ஆரம்பக் கண்டறிதலின் பேரில் ஓர் அந்நியச் செலாவணிக் கொடுக்கல் வாங்கல் பதிவு செய்யப்பட வேண்டும். ஒவ்வொரு அறிக்கையிடல் காலப்பகுதியின் முடிவிலும்

• அந்நியச் செலாவணி நானய உருப்படிக்கானவை முடிவு வீதத்தைப் பயன்படுத்தி மாற்றப்பட வேண்டும்.

• அந்நியச் செலாவணியொன்றில் வரலாற்றுக் கிரயத்திற்கேற்ப அளவிடப்படும் நாணயம் சாரா உருப்படிக்கானவை கொடுக்கல் வாங்கல் திகதியிலுள்ள அந்நியச் செலாவணி வீதத்தைப் பயன்படுத்தி மாற்றப்பட வேண்டும்.

• அந்நியச் செலாவணியொன்றில் நியாயப் பெறுமதியில் அளவிடப்படும் நாணயம் சாரா உருப்படிக்கானவை நியாயப் பெறுமதி நிர்ணயிக்கப்பட்ட திகதியிலுள்ள செலாவணி வீதங்களைப் பயன்படுத்தி மாற்றப்பட வேண்டும்.

இக்காலப்பகுதியின் போது அல்லது முன்னைய நிதிக் கூற்றுகளில் ஆரம்பக் கண்டறிதலின் பேரில் அவை மாற்றப்பட்ட வீதங்களிலிருந்து வேறுபட்ட வீதங்களில் நாணய உருப்படிக்களின் தீர்ப்பனைவு அல்லது நாணய உருப்படிக்களை மாற்றுவது தொடர்பில் எழும் அந்நியச் செலாவணி வேறுபாடுகளானவை அவை எழும் காலப்பகுதியில் இலாபம் அல்லது நட்டத்தில் கண்டறியப்பட வேண்டும்.

2.3 நிகழ்கால மற்றும் பிற்போடப்பட்ட வருமான வரி

இக் காலப்பகுதிக்கான வரிச் செலவானது நிகழ்கால மற்றும் பிற்போடப்பட்ட வரியை உள்ளடக்குகின்றது. ஏனைய முழுமொத்த வருமானத்தில் அல்லது நேரடியாக உரிமைமுதலில் கண்டறியப்படும் உருப்படிக்களுடன் அது தொடர்புபடுகின்ற அளவிற்கானதைத் தவிர, முழுமொத்த வருமானக் கூற்றில் வரி கண்டறியப்படுகின்றது. இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில், வரியானது ஏனைய முழுமொத்த வருமானத்தில் அல்லது நேரடியாக உரிமைமுதலிலும் உரியவாறு கண்டறியப்படுகின்றது. நிதி நிலமைக் கூற்றுத் திகதியில் சட்டமாக்கப்பட்ட அல்லது கணிசமானவற்றிற்கு சட்டமாக்கப்பட்ட வரிச் சட்டங்களின் அடிப்படையில் நிகழ்கால வருமான வரிக் கட்டணம் கணிப்பிடப்படுகின்றது.

ஏற்படைய வரி ஒழுங்குவதியானது பொருள்கோடலுக்கு உட்பட்டுள்ள சூழ்நிலைகள் தொடர்பாக வரி வருமானப் பட்டியல்களில் (வயஒ சநவரசனெ) எடுக்கப்பட்ட நிலைப்பாடுகளை முகாமையானது காலக்கிரமத்தில் மதிப்பீடு செய்கிறது. வரி அதிகாரிப்பீடங்களுக்கு செலுத்த எதிர்பார்க்கப்படும் தொகைகளின் அடிப்படையில் பொருத்தமானவிடத்து ஏற்பாடுகளை இது உருவாக்குகின்றது.

சொத்துக்களினதும் பொறுப்புக்களினதும் வரி அடித்தளங்களுக்கும் நிதிக் கூற்றுக்களில் அவற்றின் கொண்டுசெல்லல் தொகைகளுக்கும் இடையிலான தற்காலிக வேறுபாடுகள் மீது பொறுப்பு முறையைப் பயன்படுத்தி பிற்போடப்பட்ட வருமான வரி கண்டறியப்படுகின்றது. எனினும், பிற்போடப்பட்ட வரி பொறுப்புகளானவை ஆரம்ப நன்மதிப்புக் கண்டறிதலிலிருந்து

எழுமாயின் அவை கண்டறியப்படுவதில்லை வியாபாரச் சேர்க்கையொன்றை விட வேறு கொடுக்கல் வாங்கல் ஒன்றில் ஒரு சொத்து அல்லது பொறுப்பின் ஆரம்பக் கண்டறிதலிலிருந்து பிற்போடப்பட்ட வருமான வரியானது எழுந்து அக்கொடுக்கல் வாங்கல் இடம்பெற்ற வேளையில் ஒன்றில் கணக்கிட்டு அல்லது வரி விதிக்கக்கூடிய இலாபம் அல்லது நட்டத்தை பாதிக்காதாயின் அது கணக்கிடப்படாது. நிதி நிலைமைக் கூற்றுத் திகதியளவில் சட்டமாக்கப்பட்டுள்ள அல்லது கணிசமான அளவிற்கு சட்டமாக்கப்பட்டுள்ள அத்துடன் தொடர்புடைய பிற்போடப்பட்ட வருமான வரிச் சொத்து காசாக்கப்படும் போது அல்லது பிற்போடப்பட்ட வருமான வரிப் பொறுப்பு தீர்க்கப்படும் போது பிரயோகிப்பதற்கு எதிர்பார்க்கப்படுகின்ற வரி வீதங்களைப் (அத்துடன் சட்டங்களை) பயன்படுத்தி பிற்போடப்பட்ட வருமான வரி நிர்ணயிக்கப்படுகின்றது.

எவற்றுக்கு எதிராக தற்காலிக வேறுபாடுகளைப் பயன்படுத்த முடியுமோ அத்தகைய எதிர்கால வரிவிதிக்கக்கூடிய இலாபம் கிடைக்கக்கூடியதாக இருக்கின்ற சாத்தியப்படக்கூடிய அளவிற்கு மாத்திரம் பிற்போடப்பட்ட வருமான வரிச் சொத்துகள் கண்டறியப்படுகின்றன.

நடைமுறை வரிப் பொறுப்புகளுக்கு எதிராக நடைமுறை வரிச் சொத்துக்களை ஈடாக்குவதற்கு சட்ட ரீதியாக அமுல்படுத்தக்கூடிய உரிமை உள்ள போது அத்துடன் பிற்போடப்பட்ட வருமான வரிச் சொத்துகளும் பொறுப்புகளும் அதே வரிவிதித்தல் அதிகாரபூர்வத்தினால் விதிக்கப்படும் வருமான வரிக்குடன் தொடர்புடைய பிற்போடப்பட்ட வருமான வரிச் சொத்துகளும் பொறுப்புகளும் ஈடாக்கப்படுகின்றன.

2.4 இருப்புகள்

வழக்கொழிந்த மற்றும் குறைவான நகரும் வகைகளுக்கான உரிய ஒதுக்கீடுகளை மேற்கொண்டதன் பின்னர், இருப்புகளானவை கிரயம் அல்லது தேரிய காசாக்கக்கூடிய பெறுமதியினது குறைவான பெறுமதியில் குறிப்பிடப்படுகின்றன.

2003 டிசெம்பர் 31 ஆம் திகதிக்கு முன்னர் கொண்டுவரப்பட்ட தியணைப்பு உபகரணங்களுக்கான உதிரிப்பாகங்கள் மற்றும் நுகர்வுப் பொருட்களானவை விலைமதிப்பு அடிப்படையிலும் அதன்பின்னர் நிறையளிக்கப்பட்ட சராசரி அடிப்படையிலும் மதிப்பிடப்படுகின்றன.

இருப்புக்களை அவற்றின் தற்போதய அமைவிடத்திற்கும் நிலைமைகளுக்கும் கொண்டுவருவதில் உற்பட்ட கிரயமானது முதல் வந்தது முதல் வெளியே (குஜகு) அடிப்படையில் மதிப்பிடப்பட்டுள்ள எரிபொருள் தவிர நிறையளிக்கப்பட்ட சராசரி அடிப்படையைப் பயன்படுத்தி

கணக்கிடப்படுகின்றது.

2.5 இருப்புகள்

வியாபார வருமதிகள் என்பது சாதாரண வியாபார நடவடிக்கையில் ஆற்றப்படும் சேவைகளுக்காக வாடிக்கையாளர்கள் செலுத்த வேண்டிய தொகைகள் ஆகும். வியாபாரத்தின் சாதாரண செயற்பாட்டுச் சுழற்சியில் சேகரிப்பு எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. அத்துடன் அவை நடைமுறைச் சொத்துக்களாக வகைப்படுத்தப்படுகின்றன. வியாபார வருமதிகளானவை குறிப்பிடத்தக்க நிதிக் கூறுகளைக் கொண்டிருந்தாலொழிய ஆரம்பத்தில் அவற்றின் கொடுக்கல்வாங்கல் விலையில் கண்டறியப்படுகின்றன, அச்சந்தர்ப்பத்தில் அவை நியாயப் பெறுமதியில் கண்டறியப்படுகின்றன. யுயுளுகு ஆனது ஒப்பந்தக் காசுப்பாய்ச்சல்களைச் சேகரிக்கும் நோக்கத்துடன் வியாபார வருமதிகளை வைத்திருக்கின்றது, எனவே, அதன்பின்னர், பயனுறுதிவாய்ந்த வட்டி முறையினைப் பயன்படுத்தி கடனழிவுசெய்யப்பட்ட கிரயத்தில் அவற்றை அளவிடுகின்றது.

ஏனைய வருமதிகள் பொதுவாக யுயுளுகு இன் சாதாரண செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளுக்கு வெளியேயான கொடுக்கல்வாங்கல்களிலிருந்து எழுகின்றன.

2.6 பணம் மற்றும் பணத்திற்கு சமமானவை

பணம் மற்றும் பணத்திற்குச் சமமானவை கையில் உள்ள பணம், தேவை வைப்புத்தொகை மற்றும் குறுகிய கால அதிக திரவ முதலீடுகள், அறியப்பட்ட பணத்திற்கு உடனடியாக மாற்றக்கூடியது மற்றும் பெறுமதியில் ஏற்படும் மாற்றங்களின் சிறிய ஆபத்துக்கு உட்பட்டது.

காசுப் பாய்ச்சல் கூற்றின் நோக்கத்திற்காக, பணம் மற்றும் பணத்திற்குச் சமமானவை, நிலுவையில் உள்ள வங்கி மேலதிகப் பற்றிற்கு நிகரமாக கையில் உள்ள பணம் மற்றும் வங்கிகளில் வைப்புத்தொகை ஆகியவற்றைக் கொண்டிருக்கும். குறுகிய முதிர்வு கொண்ட முதலீடுகள், அதாவது கையகப்படுத்தப்பட்ட நாளிலிருந்து மூன்று மாதங்கள் அல்லது அதற்கும் குறைவான முதலீடுகளும் பணத்திற்கு சமமானவைகளாக கருதப்படுகின்றன.

2.7 சொத்து, ஆலை மற்றும் உபகரணங்கள்

அனைத்து சொத்துக்கள், ஆலை மற்றும் உபகரணங்கள் ஆரம்பத்தில் செலவில் பதிவு செய்யப்படுகின்றன மற்றும் வரலாற்று செலவில் குறைந்த திரட்டப்பட்ட தேய்மானத்தில் குறிப்பிடப்படுகின்றன. வரலாற்றுக் கிரயம் என்பது பொருட்களைப் பெறுவதற்கு நேரடியாகக் காரணமான

செலவினங்களை உள்ளடக்கியது மற்றும் உருப்படியை அகற்றுவதற்கும், அது அமைந்துள்ள தளத்தை மீட்டெடுப்பதற்கும் ஆகும் செலவுகளின் ஆரம்ப மதிப்பீட்டையும் உள்ளடக்கியது. ஒரு குறிப்பிட்ட காலப்பகுதியில் சரக்குகளை தயாரிப்பதைத் தவிர வேறு நோக்கங்களுக்காக பொருளைப் பயன்படுத்தியதன் விளைவாக அல்லது பெறப்பட்டது.

சுயமாக நிர்மாணிக்கப்பட்ட சொத்துக்களின் விலையானது பொருட்களின் விலை, நேரடி உழைப்பு மற்றும் உற்பத்தி மேல்நிலைகளின் பொருத்தமான விகிதத்தை உள்ளடக்கியது.

அடுத்தடுத்த செலவுகள் சொத்தின் சுமந்து செல்லும் தொகையில் சேர்க்கப்படும் அல்லது தனிச் சொத்தாக அங்கீகரிக்கப்படும், அது பொருளுடன் தொடர்புடைய எதிர்கால பொருளாதார நன்மை நிறுவனத்திற்குப் பாயும் மற்றும் பொருளின் விலை நம்பகத்தன்மையுடன் அளவிடப்படும் போது மட்டுமே. மாற்றப்பட்ட பகுதியின் சுமந்து செல்லும் அளவு அங்கீகரிக்கப்படவில்லை. அனைத்து பழுதுபார்த்தல் மற்றும் பராமரிப்புச் செலவுகளும் அவை ஏற்படும் நிதிக் காலத்தில் விரிவான வருமான அறிக்கைக்கு விதிக்கப்படும்.

நீண்ட கால மூலதனத் திட்டங்களின் செலவு, திட்டப்பணிகள் முடிவடைந்து, தொடர்புடைய சொத்துக்கள் பயன்பாட்டுக்குக் கிடைக்கும் வரை, செயல்பாட்டில் உள்ள மூலதனத் திட்டங்களில் முன்னெடுத்துச் செல்லப்படுகிறது.

ஆரம்ப அங்கீகாரத்திற்குப் பிறகு மறுமதிப்பீட்டு மாதிரியைப் பயன்படுத்தி அளவிடப்படும் நிலம் மற்றும் கட்டிடங்கள் மற்றும் மோட்டார் வாகனங்கள் தவிர, சொத்து, ஆலை மற்றும் உபகரணங்களின் அனைத்து வகுப்புகளுக்கும் நிறுவனம் செலவு மாதிரியைப் பயன்படுத்துகிறது. மறுமதிப்பீட்டு மாதிரியின் கீழ், நிலம் மற்றும் கட்டிடங்கள் மற்றும் மோட்டார் வாகனங்கள் அவற்றின் மறுமதிப்பீட்டு தொகைகளில் கொண்டு செல்லப்படுகின்றன, அவை மறுமதிப்பீட்டு தேதியில் நியாயமான மதிப்பைக் குறிக்கின்றன, அடுத்தடுத்த திரட்டப்பட்ட தேய்மானம் (கட்டிடங்கள் மற்றும் மோட்டார் வாகனங்களின் விஷயத்தில்) மற்றும் மதிப்பீட்டு தேதிக்குப் பிறகு ஏற்படும் ஏதேனும் திரட்டப்பட்ட சேத இழப்புகளைக் கழித்து. சுமந்து செல்லும் தொகைகள் நியாயமான மதிப்பைப் பிரதிபலிக்கின்றன என்பதை உறுதிப்படுத்த, நிறுவனம் குறைந்தது ஒவ்வொரு பத்து வருடங்களுக்கும் ஒரு முறையாவது நிலம் மற்றும் கட்டிடங்கள் மற்றும் மோட்டார் வாகனங்களின் மறுமதிப்பீடுகளை நடத்துகிறது, அல்லது அறிக்கையிடப்பட்ட தேதியில் நியாயமான மதிப்பு மற்றும்

எடுத்துச் செல்லும் தொகைக்கு இடையே குறிப்பிடத்தக்க வேறுபாடு இருந்தால் அடிக்கடி.

சொத்து, ஆலை மற்றும் உபகரணங்களின் ஒரு பொருள் பயன்பாட்டிற்குக் கிடைக்கும்போது தேய்மானம் தொடங்குகிறது மற்றும் அந்த காலகட்டத்தில் உருப்படி செயலற்றதாக இருந்தாலும், அது அங்கீகரிக்கப்படாத வரை தொடரும். சொத்து, ஆலை மற்றும் உபகரணங்களின் ஒரு பொருளின் ஒவ்வொரு பகுதியும், பொருளின் சொத்த விலையுடன் தொடர்புடைய குறிப்பிடத்தக்க விலையுடன் தனித்தனியாக தேய்மானம் செய்யப்பட வேண்டும். நிலம் மதிப்பிழக்கப்படவில்லை. மற்ற சொத்துக்களின் தேய்மானம் நேர்கோட்டு முறையைப் பயன்படுத்தி கணக்கிடப்படுகிறது, அவற்றின் மதிப்பிடப்பட்ட பயனுள்ள வாழ்க்கையின் எஞ்சிய மதிப்புகளுக்கு அவற்றின் செலவுகளை ஒதுக்குகிறது.

சொத்துக்களின் பயனுள்ள ஆயுட்காலம் பின்வருமாறு மதிப்பிடப்படுகிறது:

கட்டடங்கள்	50 வருடங்களுக்கு மேல்
ஆலை மற்றும் இயந்திரங்கள்	04 முதல் 20 வருடங்கள்
மோட்டார் வாகனங்கள்	04 முதல் 15 வருடங்கள்
தளபாடங்கள், பொருத்துதல்கள் மற்றும் அலுவலக உபகரணங்கள்	08 வருடங்களுக்கு மேல்
தொடர்பு மற்றும் வழிசெலுத்தல் உபகரணங்கள்	05 முதல் 10 வருடங்கள்
பிற உபகரணங்கள்	08 வருடங்களுக்கு மேல்
விமான நிலைய உள்கட்டமைப்பு	08 முதல் 50 வருடங்கள்

ஒரு சொத்தின் சுமந்து செல்லும் தொகை, அதன் மதிப்பிடப்பட்ட மீட்டெடுக்கக்கூடிய தொகையை விட அதிகமாக இருந்தால், அதன் மீட்டெடுக்கக்கூடிய தொகைக்கு உடனடியாக எழுதப்படும்.

ஒவ்வொரு பெரிய ஆய்வும் செய்யப்படும்போது, அங்கீகார அளவுகோல்கள் திருப்திகரமாக இருந்தால், ஆலை மற்றும் உபகரணங்களை எடுத்துச் செல்லும் தொகையில் அதன் செலவு அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

சொத்து, ஆலை மற்றும் உபகரணங்களின் ஒரு பொருள் அகற்றப்படும்போது அல்லது அதன் பயன்பாடு அல்லது அகற்றலில் இருந்து எதிர்கால பொருளாதார நன்மைகள் எதுவும் எதிர்பார்க்கப்படாதபோது அங்கீகரிக்கப்படவில்லை. சொத்தின் அங்கீகாரத்தை இரத்து செய்வதால் ஏற்படும் இலாபம் அல்லது நட்டம் (தேறிய அகற்றல் வருமானத்திற்கும் சொத்தை எடுத்துச் செல்லும் தொகைக்கும் உள்ள வித்தியாசமாக கணக்கிடப்படுகிறது) சொத்து அங்கீகாரம் நீக்கப்பட்ட ஆண்டில் விரிவான வருமான அறிக்கையில் சேர்க்கப்பட்டுள்ளது.

ஒவ்வொரு நிதியாண்டு முடிவிலும், சொத்தின் எஞ்சிய மதிப்புகள், பயனுள்ள ஆயுட்காலம் மற்றும் தேய்மானத்தின் முறைகள் மதிப்பாய்வு செய்யப்பட்டு, பொருத்தமானதாக இருந்தால் சரிசெய்யப்படும்.

ஒவ்வொரு நிதியாண்டு முடிவிலும், சொத்தின் எஞ்சிய மதிப்புகள், பயனுள்ள ஆயுட்காலம் மற்றும் தேய்மானத்தின் முறைகள் மதிப்பாய்வு செய்யப்பட்டு, பொருத்தமானதாக இருந்தால் சரிசெய்யப்படும்.

ந்த மறுமதிப்பீட்டு உபரியும் மற்ற விரிவான வருமானத்தில் பதிவு செய்யப்பட்டு, பங்குகளில் உள்ள சொத்து மறுமதிப்பீட்டு இருப்புக்கு வரவு வைக்கப்படும். எவ்வாறாயினும், லாபம் அல்லது இழப்பு அறிக்கையில் முன்னர் அங்கீகரிக்கப்பட்ட அதே சொத்தின் மறுமதிப்பீட்டு பற்றாக்குறையை இது மாற்றியமைக்கும் அளவிற்கு, அதிகரிப்பு இலாப நட்டக் கூற்றில் அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளது. மறுமதிப்பீட்டு பற்றாக்குறையானது, சொத்து மறுமதிப்பீட்டு இருப்பில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட அதே சொத்தில் ஏற்கனவே உள்ள உபரியை ஈடுசெய்யும் அளவிற்கு தவிர, லாபம் அல்லது இழப்பு அறிக்கையில் அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளது. அகற்றப்பட்டவுடன், விற்கப்படும் குறிப்பிட்ட சொத்து தொடர்பான எந்த மறுமதிப்பீட்டு இருப்பும் தக்க வருவாய்க்கு மாற்றப்படும்.

சொத்து, ஆலை மற்றும் உபகரணங்கள் குறைபாடு

நிகழ்வுகள் அல்லது சூழ்நிலைகளில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் சுமந்து செல்லும் மதிப்பை மீட்டெடுக்க முடியாதது என்பதைக் குறிக்கும் போது, சொத்து, ஆலை மற்றும் உபகரணங்களின் சுமந்து செல்லும் மதிப்பு குறைபாட்டிற்காக மதிப்பாய்வு செய்யப்படுகிறது. அத்தகைய அறிகுறி ஏதேனும் இருந்தால் மற்றும் மதிப்பிடப்பட்ட மீட்டெடுக்கக்கூடிய தொகையை சுமந்து செல்லும் மதிப்புகள் அதிகமாக இருந்தால், சொத்துக்கள் அவற்றின் மீட்டெடுக்கக்கூடிய தொகைக்கு எழுதப்படும். அதே சொத்தின் முந்தைய மறுமதிப்பீட்டு உபரியை மாற்றியமைக்காத வரையில், குறைபாடு இழப்புகள் விரிவான வருமான அறிக்கையில் அங்கீகரிக்கப்படும்.

2.7.1 முதலீட்டு ஆதனங்கள்

நேரடிக் காரணமான கொடுக்கல் வாங்கல் செலவுகள் அடங்கலாக கிரயத்தில் முதலீட்டு ஆதனங்கள் கண்டறியப்படும். ஆரம்பக் கண்டறிதலின் பின்னர், திரண்ட பெறுமானத்தேய்வையும் பெறுமதிக்குறைவு நட்டங்களையும் கழித்து கிரயத்தில் கொண்டு வரப்பட்டு, கிரய மாதிரியை (ஊழளவ ஆழனநட) பயன்படுத்தி அவை அளவிடப்படும்.

2.7.2 பயன்பாட்டு உரிமைச் சொத்துகள்

அடிப்படைச் சொத்து பயன்பாட்டிற்குக் கிடைக்கக்கூடியதாக உள்ள போது, நிறுவனம் பயன்பாட்டு உரிமைச் சொத்துகளைக் கண்டறிக்கின்றது. ஏதேனும் திரண்ட பெறுமானத்தேய்வையும் பெறுமதிக்குறைவு நட்டங்களையும் கழித்து கிரயத்தில் பயன்பாட்டு உரிமைச் சொத்துகள் அளவிடப்படுகின்றன, அத்துடன் குத்தகைப் பொறுப்புகளின் ஏதேனும் மீள்அளவிட்டிற்குச் சீராக்கப்படுகின்றன.

கண்டறியப்பட்ட குத்தகைப் பொறுப்புகளின் தொகையை பயன்பாட்டு உரிமைச் சொத்துகளின் கிரயம் உள்ளடக்குகின்றது. கண்டறியப்பட்ட பயன்பாட்டு உரிமைச் சொத்துகளானவை அவற்றின் மதிப்பிடப்பட்ட பயனுள்ள ஆயுட்காலம் அல்லது குத்தகைக் காலம் என்பவற்றில் குறைந்த காலப்பகுதி எதுவோ அக்காலத்திற்கு நேர்கோட்டு முறையின் அடிப்படையில் பெறுமானத் தேய்விடப்படுகின்றன.

2.8 தொட்டுணை முடியாத சொத்துகள்

சொத்துக்களுடன் தொடர்புடைய எதிர்கால பொருளாதார நன்மைகள் நிறுவனத்திற்குப் பாயும் மற்றும் சொத்தின் விலை நம்பகத்தன்மையுடன் அளவிடப்படும் சாத்தியம் இருந்தால், ஒரு அருவமான சொத்து அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

தனித்தனியாக கையகப்படுத்தப்பட்ட தொட்டுணை முடியாத சொத்துக்கள் ஆரம்ப அங்கீகாரத்தின் அடிப்படையில் செலவில் அளவிடப்படுகின்றன.

தொட்டுணை முடியாத சொத்துக்களின் பயனுள்ள வாழ்க்கை வரையறுக்கப்பட்ட அல்லது காலவரையற்றதாக மதிப்பிடப்படுகிறது. வரையறுக்கப்பட்ட ஆயுளைக் கொண்ட அருவ சொத்துக்கள் பயனுள்ள பொருளாதார வாழ்வின் மீது மாற்றியமைக்கப்படுகின்றன மற்றும் அருவச் சொத்து பலவீனமடையக்கூடும் என்பதற்கான அறிகுறி ஏற்படும் போதெல்லாம் குறைபாட்டிற்காக மதிப்பிடப்படுகிறது.

2.9 கூறப்பட்ட மூலதனம்

சாதாரண பங்குகள் சமப்பங்குகள் என வகைப்படுத்தப்படுகின்றன.

2.10 கூவர்த்தகம் தொடர்பான செலுத்த வேண்டியவை

வர்த்தகச் செலுத்த வேண்டியவை என்பது சப்ளையர்களிடமிருந்து சாதாரண வணிகப் போக்கில் பெறப்பட்ட பொருட்கள் அல்லது சேவைகளுக்குச் செலுத்த வேண்டிய கடமைகளாகும்.

நிதி நிலை அறிக்கையில் வர்த்தகம் மற்றும் பிற செலுத்த வேண்டிய பொறுப்புகள் என வகைப்படுத்தப்படும் பொறுப்புகள், கோரிக்கையின் பேரில் அல்லது நிதி நிலை அறிக்கை தேதியிலிருந்து ஒரு வருடத்திற்குள் செலுத்த வேண்டியவை. நடப்பு அல்லாத பொறுப்புகள் என வகைப்படுத்தப்படும் உருப்படிகள், நிதி நிலை அறிக்கையின் தேதியிலிருந்து ஒரு வருட காலத்திற்கு அப்பால் செலுத்த வேண்டியவை.

வர்த்தகச் செலுத்த வேண்டியவை முதலில் பரிவர்த்தனை விலையில் அங்கீகரிக்கப்பட்டு, பின்னர் பயனுள்ள வட்டி முறையைப் பயன்படுத்தி மாற்றியமைக்கப்பட்ட செலவில் அளவிடப்படுகிறது.

2.11 கடன் வாங்குதல்

கடன்கள் ஆரம்பத்தில் நியாயமான மதிப்பில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன, பரிவர்த்தனை செலவுகளின் நிகரமாக. கடன் வாங்குதல்கள் பின்னர் கடனேற்றப்பட்ட செலவில் குறிப்பிடப்படுகின்றன வருமானம் (பரிவர்த்தனை செலவுகளின் நிகரம்) மற்றும் மீட்பின் மதிப்பு ஆகியவற்றுக்கு இடையே உள்ள ஏதேனும் வித்தியாசம், பயனுள்ள வட்டி முறையைப் பயன்படுத்தி கடன் வாங்கிய காலத்தில் விரிவான வருமான அறிக்கையில் அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளது.

கடன் வசதிகளை நிறுவுவதில் செலுத்தப்படும் கட்டணங்கள் கடனுக்கான பரிவர்த்தனை செலவுகளாக அங்கீகரிக்கப்பட்டு, சில அல்லது அனைத்து வசதிகளும் குறைக்கப்படும். இந்த வழக்கில், டிரா-வுன் ஏற்படும் வரை கட்டணம் ஒத்திவைக்கப்படுகிறது. சில அல்லது அனைத்து வசதிகளும் குறைக்கப்படும் என்பதற்கு எந்த ஆதாரமும் இல்லாத அளவிற்கு, கட்டணம் பணப்புழக்க சேவைகளுக்கான முன்பணமாக மூலதனமாக்கப்பட்டு, அது தொடர்புடைய வசதியின் காலப்பகுதியில் மாற்றியமைக்கப்படுகிறது.

2.12 கடன் செலவுகள்

தகுதிச் சொத்துக்களை கையகப்படுத்துதல், நிர்மாணித்தல் அல்லது

உற்பத்தி செய்தல் ஆகியவற்றுக்கு நேரடியாகக் கூறப்படும் பொதுவான மற்றும் குறிப்பிட்ட கடன் செலவுகள், அவற்றின் நோக்கம் கொண்ட பயன்பாட்டிற்குத் தயாராவதற்கு கணிசமான கால அவகாசம் தேவைப்படும் சொத்துக்கள், அந்தச் சொத்துகளின் விலையில் சேர்க்கப்படும். சொத்துக்கள் அவற்றின் நோக்கம் கொண்ட பயன்பாட்டிற்கு கணிசமாக தயாராக உள்ளன.

குறிப்பிட்ட கடன்களின் தற்காலிக முதலீட்டில் ஈட்டிய முதலீட்டு வருமானம், தகுதிபெறும் சொத்துக்களுக்கான அவர்களின் செலவினங்கள் நிறுவனத்தில் உள்ளது, அது மூலதனமயமாக்கலுக்குத் தகுதியான கடன் வாங்கும் செலவில் இருந்து கழிக்கப்படுகிறது. மற்ற அனைத்து கடன் செலவுகளும் அவை ஏற்படும் காலப்பகுதியில் லாபம் அல்லது நஷ்டத்தில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன.

2.13 ஏற்பாடுகள்

கடந்த கால நிகழ்வின் விளைவாக நிறுவனத்திற்கு தற்போதைய சட்ட அல்லது ஆக்கபூர்வமான கடமை இருக்கும்போது விதிகள் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன, கடனைத் தீர்ப்பதற்கு பொருளாதார நன்மைகளை உள்ளடக்கிய வளங்களின் வெளியேற்றம் தேவைப்படும் மற்றும் நம்பகமான மதிப்பீட்டின் அளவைக் கணக்கிடலாம். கடமை. பணத்தின் நேர மதிப்பின் விளைவு பொருளாக இருந்தால், வரிக்கு முந்தைய விகிதத்தில் எதிர்பார்க்கப்படும் எதிர்கால பணப்புழக்கங்களை தள்ளுபடி செய்வதன் மூலம், பணத்தின் நேர மதிப்பின் தற்போதைய சந்தை மதிப்பீடுகளை பிரதிபலிக்கிறது மற்றும் பொருத்தமான பட்சத்தில், பொறுப்புக்கு குறிப்பிட்ட அபாயங்களினடிப்படையில் ஒதுக்கீடுகள் தீர்மானிக்கப்படுகின்றன. தள்ளுபடி பயன்படுத்தப்படும் இடத்தில், காலப்போக்கில் வழங்கல் அதிகரிப்பு வட்டி செலவாக அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

2.14 ஓய்வூதிய நன்மைக் கடப்பாடுகள்

(அ) வரையறுக்கப்பட்ட நன்மை திட்டம் வரையறுக்கப்பட்ட பங்களிப்புத் திட்டம் என்பது ஒரு ஓய்வூதியத் திட்டமாகும், இதன் கீழ் நிறுவனம் ஒரு தனி நிறுவனத்திற்கு நிலையான பங்களிப்புகளை செலுத்துகிறது. தற்போதைய மற்றும் முந்தைய காலங்களில் பணியாளர் சேவை தொடர்பான பலன்களை அனைத்து ஊழியர்களுக்கும் செலுத்துவதற்கு நிதி போதுமான சொத்துக்களை வைத்திருக்கவில்லை என்றால், மேலும் பங்களிப்புகளை செலுத்த நிறுவனத்திற்கு சட்டப்பூர்வ அல்லது ஆக்கபூர்வமான கடமைகள் இல்லை. வரையறுக்கப்பட்ட நன்மைத் திட்டம் என்பது வரையறுக்கப்பட்ட பங்களிப்புத் திட்டம் அல்லாத ஓய்வூதியத் திட்டமாகும்.

பொதுவாக வரையறுக்கப்பட்ட நன்மைத் திட்டங்கள், ஒரு ஊழியர் ஓய்வு பெறும்போது பெறும் ஓய்வூதியப் பலன்களின் அளவை வரையறுக்கிறது. பொதுவாக வயது, சேவை ஆண்டுகள் மற்றும் இழப்பீடு போன்ற ஒன்று அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட காரணிகளைச் சார்ந்தது.

வரையறுக்கப்பட்ட நன்மை ஓய்வூதியத் திட்டங்களைப் பொறுத்தவரையில் நிதி நிலை அறிக்கையில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பொறுப்பு என்பது, திட்டச் சொத்துக்களின் நியாயமான மதிப்பைக் காட்டிலும் குறைவான அறிக்கையிடல் காலத்தின் முடிவில் வரையறுக்கப்பட்ட நன்மைக் கடமையின் தற்போதைய மதிப்பாகும். வரையறுக்கப்பட்ட பலன் கடமையானது, ஆக்சுவேரியல் மதிப்பீட்டைப் பயன்படுத்தி ஆண்டுதோறும் சுயாதீன ஆக்கவரிகளால் கணக்கிடப்படுகிறது. வரையறுக்கப்பட்ட பலன் கடமையின் தற்போதைய மதிப்பு, நன்மைகள் செலுத்தப்படும் நாணயத்தில் குறிப்பிடப்படும் உயர்தர கார்ப்பரேட் பத்திரங்களின் வட்டி விகிதங்களைப் பயன்படுத்தி மதிப்பிடப்பட்ட எதிர்கால பணப் பாய்ச்சலைத் தள்ளுபடி செய்வதன் மூலம் தீர்மானிக்கப்படுகிறது. தொடர்புடைய ஓய்வூதிய கடமைகள். அத்தகைய பத்திரங்களில் ஆழமான சந்தை இல்லாத நாடுகளில், அரசாங்கப் பத்திரங்களின் சந்தை விகிதங்கள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

வரையறுக்கப்பட்ட நன்மைக் கடமையைக் கணக்கிடுவதற்காக நிறுவனம் ஒரு சுயாதீனமான செயல் மதிப்பீட்டுச் சேவைகளைப் பெற்றுள்ளது.

அனுபவச் சீராககம் மற்றும் ஆக்கிரியல் அனுமானங்களில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் ஆகியவற்றால் ஏற்படும் ஆதாயங்கள் மற்றும் இழப்புகள், அவை எழும் காலக்கட்டத்தில் மற்ற விரிவான வருமானத்தில் ஈக்விட்டிக்கு வசூலிக்கப்படுகின்றன அல்லது வரவு வைக்கப்படுகின்றன.

(ஆ) வரையறுக்கப்பட்ட பங்களிப்பு திட்டங்கள் இலங்கையில் உள்ள நிறுவனத்தின் அனைத்து ஊழியர்களும் ஊழியர்களின் வருங்கால வைப்பு நிதி மற்றும் ஊழியர் நம்பிக்கை நிதியத்தில் உறுப்பினர்களாக உள்ளனர், அத்தகைய ஊழியர்களின் அடிப்படை அல்லது ஒருங்கிணைந்த ஊதியம் அல்லது சம்பளத்தில் நிறுவனம் முறையே 12% மற்றும் 3% பங்களிக்கிறது.

2.15 உதவுதொகைகள் மற்றும் மானியங்கள்

அரசு உதவுதொகைகள், மானியங்கள் ஈடுசெய்யும் நோக்கத்துடன் தொடர்புடைய செலவுகளை செலவுகளாக அங்கீகரிக்கும் காலகட்டங்களில் முறையான

அடிப்படையில் இலாபம் அல்லது நட்டத்தில் அங்கீகரிக்கப்படும்.

அரசாங்க மானியமானது, நிறுவனத்தின் பயன்பாட்டிற்காக நிலம் அல்லது பிற வளங்கள் போன்ற பணமல்லாத சொத்தை மற்றும் வடிவத்தை எடுக்கலாம். இந்தச் சூழ்நிலைகளில், நாணயமற்ற சொத்தின் நியாயமான மதிப்பை மதிப்பிடுவது மற்றும் அந்த நியாயமான மதிப்பில் மானியம் மற்றும் சொத்து இரண்டையும் கணக்கிடுவது வழக்கம்.

2.16 நிதியல்லாத சொத்துகளின் குறைபாடு

காலவரையற்ற பயனுள்ள ஆயுளைக் கொண்ட சொத்துக்கள் - எடுத்துக்காட்டாக, நல்லெண்ணம் அல்லது பயன்படுத்தத் தயாராக இல்லாத அருவ சொத்துக்கள் - கடனைத் திருப்பிச் செலுத்துவதற்கு உட்பட்டவை அல்ல, மேலும் அவை குறைபாட்டிற்காக ஆண்டுதோறும் சோதிக்கப்படும். நிகழ்வுகள் அல்லது சூழ்நிலைகளில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் சுமந்து செல்லும் தொகையை மீட்டெடுக்க முடியாது என்பதைக் குறிக்கும் போதெல்லாம், பணமதிப்பு நீக்கத்திற்கு உட்பட்ட சொத்துக்கள் குறைபாட்டிற்காக மதிப்பாய்வு செய்யப்படுகின்றன.

சொத்தின் சுமந்து செல்லும் தொகை அதன் மீட்டெடுக்கக்கூடிய தொகையை மீறும் தொகைக்கு குறைபாடு இழப்பு அங்கீகரிக்கப்படுகிறது. மீட்டெடுக்கக்கூடிய தொகையானது, ஒரு சொத்தின் நியாயமான மதிப்பைக் காட்டிலும் அதிகமாகும், விற்பதற்கான செலவுகள் மற்றும் பயன்பாட்டில் உள்ள மதிப்பு, குறைபாட்டை மதிப்பிடும நோக்கங்களுக்காக, தனித்தனியாக அடையாளம் காணக்கூடிய பணப்புழக்கங்கள் (பணத்தை உருவாக்கும் அலகுகள்) இருக்கும் குறைந்த மட்டத்தில் சொத்துக்கள் தொகுக்கப்படுகின்றன. நன்மதிப்பைத் தவிர மற்ற நிதி அல்லாத சொத்துக்கள், ஒவ்வொரு அறிக்கையிடும் தேதியிலும் குறைபாட்டை மாற்றியமைக்க மதிப்பாய்வு செய்யப்படுகின்றன.

2.17 நிதித் சொத்துக்கள்

2.17.1 வகைப்பாடு

நிறுவனம் அதன் நிதிச் சொத்துக்களை பின்வரும் வகைகளில் வகைப்படுத்துகிறது: கடனீட்டுச் செலவு, இலாபம் அல்லது நஷ்டத்தின் மூலம் நியாயமான மதிப்பிலும் மற்ற விரிவான வருமானத்தின் மூலம் நியாயமான மதிப்பிலும், ஆரம்ப அங்கீகாரத்தில் நிதிச் சொத்துக்களின் வகைப்பாடு நிதிச் சொத்தின் ஒப்பந்தப் பணப்புழக்க பண்புகள் மற்றும் அவற்றை நிர்வகிப்பதற்கான நிறுவனத்தின் வணிக மாதிரியைப் பொறுத்தது.

(அ) கடனீடு நிதிச் செலவு ஆரம்பத் தொகை மற்றும் முதிர்வுத்

தொகை மற்றும் ஏதேனும் இழப்புக் கொடுப்பனவு ஆகியவற்றுக்கு இடையே உள்ள வேறுபாட்டின் ஒட்டுமொத்தத் திருப்பிச் செலுத்துதலின் தொடக்க அங்கீகாரத்தில், முதன்மைத் திருப்பிச் செலுத்துதலில் இருந்து, கூட்டல் அல்லது கழித்தல் ஆகியவற்றில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட தொகையில் சொத்து அளவிடப்படுகிறது. வட்டி வருமானம் பயனுள்ள வட்டி முறையைப் பயன்படுத்தி கணக்கிடப்படுகிறது மற்றும் லாபம் மற்றும் நஷ்டத்தில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது. நியாயமான மதிப்பில் ஏற்படும் மாற்றங்கள், சொத்து அங்கீகரிக்கப்படாத அல்லது மறுவகைப்படுத்தப்படும் போது இலாபம் மற்றும் நட்டத்தில் அங்கீகரிக்கப்படும்.

(ஆ) ஏனைய விரிவான வருமானம் மூலம் நியாயமான பெறுமதி கடன்கள் மற்றும் பெறத்தக்கவைகள் - வட்டி வருவாய், குறைபாட்டு ஆதாயங்கள் மற்றும் இழப்புகள் மற்றும் அந்நியச் செலாவணி ஆதாயங்கள் மற்றும் இழப்புகளின் ஒரு பகுதி, கடனீட்டுச் செலவுச் சொத்துகளின் அதே அடிப்படையில் லாபம் மற்றும் இழப்பில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது. நியாயமான மதிப்பில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் ஆரம்பத்தில் ஏனைய விரிவான வருமானத்தில் (முடிவான) அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன. சொத்து அங்கீகரிக்கப்படாத அல்லது மறுவகைப்படுத்தப்படும் போது, முடிவான இல் முன்னர் அங்கீகரிக்கப்பட்ட மற்றும் சமயங்களில் திரட்டப்பட்ட நியாயமான மதிப்பில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் லாபம் மற்றும் நஷ்டம் என மறுவகைப்படுத்தப்படுகின்றன லாபம் மற்றும் நஷ்டம் என்பது அமோர்டைஸ் செய்யப்பட்ட செலவில் அளவிடப்படுகிறது.

சமயங்குக் கருவிகளில் முதலீடுகள் - பணம் பெறுவதற்கான நிறுவன உரிமை நிறுவப்படும் போது பங்கிலாபம் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது, அது நிறுவனத்திற்கு பொருளாதார நன்மைகள் பாயும் மற்றும் தொகையை நம்பகத்தன்மையுடன் அளவிட முடியும். பங்கிலாபம் மற்றும் நட்டத்தில் அங்கீகரிக்கப்படும், அவை முதலீட்டின் செலவில் ஒரு பகுதியை மீட்டெடுப்பதை தெளிவாகக் குறிக்கும் வரை, அவை முடிவான இல் சேர்க்கப்படும். நியாயமான மதிப்பில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் முடிவான இல் அங்கீகரிக்கப்பட்டு, சொத்து விற்கப்பட்டாலும் அல்லது பலவினமடைந்தாலும் கூட, இலாபம் மற்றும் நட்டத்திற்கு மறுசுழற்சி செய்யப்படாது.

(இ) இலாபம் அல்லது நட்டம் மூலம் நியாயமான பெறுமதி ஏனைய விரிவான வருமானம் (குடிமுடிவான) மூலம் கடனை அடைக்கப்பட்ட செலவு அல்லது நியாயமான மதிப்புக்கான அளவுகோல்களை பூர்த்தி செய்யாத சொத்துக்கள் இலாபம் அல்லது நட்டம் (குடி) மூலம் நியாயமான மதிப்பில்

அளவிடப்படுகின்றன.

2.17.2 அங்கீகாரம் மற்றும் அளவிடு

நிதிச் சொத்துக்களின் வழக்கமான கொள்முதல் மற்றும் விற்பனைகள் வர்த்தகத் திகதியில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன - இது நிறுவனம் சொத்தை வாங்க அல்லது விற்க உறுதியளிக்கும் திகதியாகும். முதலீடுகள் ஆரம்பத்தில் நியாயமான பெறுமதி மற்றும் இலாபம் அல்லது நட்டம் மூலம் நியாயமான மதிப்பில் கொண்டு செல்லப்படாத அனைத்து நிதிச் சொத்துக்களுக்கான பரிவர்த்தனை செலவுகளிலும் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன. இலாபம் அல்லது நட்டம் மூலம் நியாயமான மதிப்பில் கொண்டு செல்லப்படும் நிதி சொத்துக்கள் ஆரம்பத்தில் நியாயமான மதிப்பில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன, மேலும் பரிவர்த்தனை செலவுகள் விரிவான வருமான அறிக்கையில் செலவுகிக்கப்படுகின்றன. முதலீட்டில் இருந்து பணப்புழக்கங்களைப் பெறுவதற்கான உரிமைகள் காலாவதியாகிவிட்டால் அல்லது மாற்றப்படும்போது நிதிச் சொத்துக்கள் அங்கீகரிக்கப்படவில்லை மற்றும் நிறுவனம் உரிமையின் அனைத்து அபாயங்களையும் வெகுமதிகளையும் கணிசமாக மாற்றியது.

இலாபம் அல்லது நட்டம் மூலம் நியாயப் பெறுமதியில் உள்ள நிதிச் சொத்துக்களின் நியாயமான மதிப்பில் ஏற்படும் மாற்றங்களால் ஏற்படும் லாபங்கள் அல்லது இழப்புகள், அவை எழும் லாக்கட்டத்தில் மற்ற ஆதாயங்கள்/ (நட்டங்கள்) - நிகர அளவில் விரிவான வருமான அறிக்கையில் வழங்கப்படுகின்றன.

இலாபம் அல்லது நட்டம் மூலம் நியாயப் பெறுமதியில் நிதிச் சொத்துக்களில் இருந்து பங்கிலாப வருமானம், பணம் செலுத்துவதற்கான நிறுவனத்தின் உரிமை நிறுவப்படும் போது மற்ற வருமானத்தின் ஒரு பகுதியாக விரிவான வருமான அறிக்கையில் அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளது.

விற்பனைக்குக் கிடைக்கும் என வகைப்படுத்தப்பட்ட பண மற்றும் நாணயமற்ற பத்திரங்களின் நியாயமான மதிப்பில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் மற்ற விரிவான வருமானத்தில அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன.

2.18 நிதிக் கருவிகளை ஈடுகட்டுதல்

நிதிச் சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புகள் ஈடுசெய்யப்பட்டு, அங்கீகரிக்கப்பட்ட தொகைகளை ஈடுகட்ட சட்டப்பூர்வமாக அமலாக்கக்கூடிய உரிமை இருக்கும்போது, நிகர அடிப்படையில் அல்லது சொத்தை உணர்ந்து, ஒரே நேரத்தில் பொறுப்பைத் தீர்க்கும் எண்ணம் இருக்கும்போது, நிதி நிலை அறிக்கையில் நிகரத்

தொகை பதிவாகும். சட்டப்பூர்வமாக நடைமுறைப்படுத்தக்கூடிய உரிமையானது எதிர்கால நிகழ்வுகளில் தொடர்ச்சியாக இருக்கக்கூடாது மற்றும் வணிகத்தின் இயல்பான போக்கிலும், நிறுவனம் அல்லது எதிர் தரப்பின் இயல்புநிலை, திவாலாதல் அல்லது திவாலான நிலையிலும் செயல்படுத்தப்பட வேண்டும்.

2.19 நிதிச் சொத்துக்களின்குறைபாடு

ஒவ்வொரு அறிக்கையிடல் காலத்தின் முடிவிலும், நிதிச் சொத்து அல்லது நிதிச் சொத்துகளின் குழு பலவினமடைந்துள்ளதற்கான புறநிலை ஆதாரம் உள்ளதா என்பதை நிறுவனம் மதிப்பிடுகிறது. ஒரு நிதிச் சொத்து அல்லது நிதிச் சொத்துக்களின் குழு பலவினமடைகிறது மற்றும் சொத்தின் ஆரம்ப அங்கீகாரத்திற்குப் பிறகு (ஒரு 'இழப்பு நிகழ்வு') ஏற்பட்ட ஒன்று அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட நிகழ்வுகளின் விளைவாக குறைபாடுக்கான புறநிலை சான்றுகள் இருந்தால் மட்டுமே குறைபாடு இழப்புகள் ஏற்படும். இழப்பு நிகழ்வு (அல்லது நிகழ்வுகள்) நிதிச் சொத்தின் மதிப்பிடப்பட்ட எதிர்கால பணப்புழக்கங்களில் அல்லது நம்பகத்தன்மையுடன் மதிப்பிடக்கூடிய நிதிச் சொத்துகளின் தொகுதியில் தாக்கத்தை ஏற்படுத்துகிறது.

கடனாளிகள் அல்லது கடனாளிகள் குழு கணிசமான நிதிச் சிக்கல்களை எதிர்கொள்வது, வட்டி அல்லது கொள்கைத் தொகை செலுத்துவதில் இயல்புநிலை அல்லது தவறுதல், அவர்கள் திவால்நிலை அல்லது பிற நிதி மறுசீரமைப்பில் நுழைவதற்கான நிகழ்தகவு மற்றும் அவதானிக்கக்கூடிய தரவு அங்கு இருப்பதைக் குறிக்கிறது. நிலுவைகளில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் அல்லது இயல்புநிலையுடன் தொடர்புடைய பொருளாதார நிலைமைகள் போன்ற மதிப்பிடப்பட்ட எதிர்கால பணப்புழக்கங்களில் அளவிடக்கூடிய குறைவு ஆகியனவாகும்.

எடுக்குசு 9 அதன் அனைத்து கடன் பத்திரங்கள், கடன்கள் மற்றும் வர்த்தக வரவுகள், 12 மாதங்கள் அல்லது வாழ்நாள் அடிப்படையில் எதிர்பார்க்கப்படும் கடன் இழப்புகளை பதிவு செய்ய வேண்டும். வர்த்தக வரவுகளுக்கான இழப்புக் கொடுப்பனவு எப்போதும் வாழ்நாள் முழுவதும் எதிர்பார்க்கப்படும் கடன் இழப்புக்கு (நுணு) சமமான தொகையில் அளவிடப்படுகிறது. நிதிச் சொத்தின் கடன் ஆபத்து ஆரம்ப அங்கீகாரத்திலிருந்து கணிசமாக அதிகரித்துள்ளதா என்பதைத் தீர்மானிக்கும் போது மற்றும் நுணு களை மதிப்பிடும் போது, நிறுவனம் நியாயமான மற்றும் ஆதரவான தகவலைக் கருதுகிறது. பொருத்தமானது மற்றும் தேவையற்ற செலவு அல்லது முயற்சி இல்லாமல்

கிடைக்கும். இதில், நிறுவனத்தின் வரலாற்று அனுபவம் மற்றும் தகவலறிந்த கடன் மதிப்பீடு மற்றும் முன்னோக்கிய தகவல் உட்பட, அளவு மற்றும் தரமான தகவல் மற்றும் பகுப்பாய்வு ஆகியவை அடங்கும். ஒரு நிதிச் சொத்தின் மீதான கடன் அபாயம் 365 நாட்களுக்கு மேல் இருந்தால், அது கணிசமாக அதிகரித்துள்ளதாக நிறுவனம் கருதுகிறது.

2.20 நிதி பொறுப்புகள்

வநிறுவனத்தின் நிதிப் பொறுப்புகளில் வர்த்தகம் மற்றும் பிற செலுத்த வேண்டியவை, வங்கிக் கடன்கள் மற்றும் பிற கடன்கள் மற்றும் சாதகமற்ற நாணய முன்னோக்கு ஒப்பந்தம் ஆகியவை அடங்கும். லாபம் அல்லது நஷ்டம் மூலம் நியாயமான மதிப்பில் உள்ள நிதிப் பொறுப்புகளைத் தவிர மற்ற அனைத்து நிதிப் பொறுப்புகளும் ஆரம்பத்தில் அவற்றின் நியாயமான மதிப்புகளில் அங்கீகரிக்கப்பட்டு, பின்னர் தள்ளுபடி செய்யப்பட்ட செலவில், பயனுள்ள வட்டி முறையைப் பயன்படுத்தி அளவிடப்படுகின்றன, தள்ளுபடியின் விளைவு சிறியதாக இருக்கும் வரை, அவை செலவில் குறிப்பிடப்படுகின்றன.

2.21 வருமான அங்கீகாரம்

பொருளாதாரப் பலன்கள் நிறுவனத்திற்குப் பாய்வதற்கான சாத்தியக்கூறுகள் உடன் அளவிற்று வருமானம் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது மற்றும் வருமானம் மற்றும் அதனுடன் தொடர்புடைய செலவுகள் அல்லது ஏற்படும் அல்லது ஏற்படும் செலவுகள் நம்பகத்தன்மையுடன் அளவிடப்படலாம். வர்த்தக தள்ளுபடிகள் மற்றும் விற்பனை வரிகளின் பெறப்பட்ட அல்லது பெறத்தக்க நிர மதிப்பின் நியாயமான மதிப்பில் வருவாய் அளவிடப்படுகிறது. வருவாயை அங்கீகரிக்கும் நோக்கத்திற்காக பின்வரும் குறிப்பிட்ட அளவுகோல்கள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

(அ) சேவைகளை வழங்குதல் சேவைகளை வழங்குவதன் மூலம் கிடைக்கும் வருமானம், சேவைகள் வழங்கப்பட்ட அல்லது செய்யப்படும் கணக்கியல் காலத்தில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

(ஆ) வட்டி வசூல் செய்வதில் சந்தேகம் இல்லாவிட்டால், வட்டி வருமானம் வட்டி திரட்டப்படும் என அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

(இ) வாடகை வருமானம் வாடகை வருவாயானது வாடகை ஒப்பந்தங்களில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளபடி ஒரு திரட்டல் அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

(ஈ) உரிமைக் கட்டணம் மற்றும் சலுகைகள் உரிமையாளர் கட்டணங்கள் மற்றும் சலுகைகள் தொடர்புடைய ஒப்பந்தத்தின் பொருளுக்கு இணங்க ஒரு திரட்டல் அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்பட்டு ஒரு திரட்டல் அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன.

(உ) தரையிறக்கம் மற்றும் விமான நிறுத்தம்

தரையிறங்கும் மற்றும் விமான நிறுத்தம் வருமானம், அதிகபட்ச டேக் ஆஃப் எடையை (ஆவுமுறு) அடிப்படையாகக் கொண்டது, ஒரு குறைந்தபட்ச கட்டணம் மற்றும் விமான நிலையத்தின் ஏப்ரனில் நிறுத்தம் கால அளவின் அடிப்படையில் தீர்மானிக்கப்படுவதுடன் மற்றும் சம்பள அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது

(ஊ) மேலால் பறத்தல் வருமானம் விமானத்தின் ஆவுமுறு மற்றும் பறக்கும் தூரம் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் அதிகப் பறக்கும் வருமானம் கணக்கிடப்படுகிறது. நிறுவனம் 16.03.2023 முதல் பொது திறைசேரிக்கு மேலால் பறக்கும் வருமானத்தின் வசூலில் 40% ஐச் செலுத்த வேண்டும்.

(க) வான்பால வருமானம் வான்பால வருமானம் வான்பாலப் பயன்பாட்டு நேரம் மற்றும் விமானத்தின் வகை ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் கணக்கிடப்படுகிறது. வருமானம் திரட்டல் அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

(எ) குடியகல்வு அறவீடு நிதிச் சட்டத்தின்படி இலங்கை சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபையால் குடியகல்வு அறவீடு வசூலிக்கப்படுவதுடன் யுபுரு 9.75 டொலர் அனுப்பப்படுகிறது. வருவாய் அட்டுறு அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

(ஏ) நுழைவு அனுமதி கட்டணம், நிறுத்தல் கட்டணம் (வாகனங்கள்), பேஜிங் போர்டு பணம் செலுத்தவருவாய் சேகரிக்கப்பட்டு பண அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது

(ஐ) ஏனையவை தும் முறையைப் பொறுத்து லவுஞ்ச் வருமானம் காச மற்றும் சம்பள அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

எரியூட்டும் வருமானம் திரட்டல் அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்படுகிறது.

பிற வருமான ஆதாரங்கள் பணம் செலுத்தும் முறையைப் பொறுத்து காச மற்றும் திரட்டல் அடிப்படையில் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன.

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

3 நிதி இடர் முகாமைத்துவம் 3.1 நிதி இடர்க் காரணிகள்

நிறுவனத்தின் செயல்பாடுகள் அதை சந்தை இடர் (வெளிநாட்டு நாணய இடர், பணப்புழக்கம் மற்றும் நியாயமான மதிப்பு வட்டி விகிதம் ஆபத்து உட்பட), கடன் இடர் மற்றும் பணப்புழக்க இடர் போன்ற பல்வேறு நிதி அபாயங்களுக்கு வெளிப்படுத்துகின்றன.

(அ) சந்தை இடர்

(i) அந்நிய செலாவணி இடர்

இந்நிறுவனம் மாற்று விகிதங்களில் ஏற்படும் ஏற்ற இறக்கங்களுக்கு உணர்திறன் உடையது மற்றும் அமெரிக்க டொலர், யூரோ மற்றும் ஐப்பானிய யென் ஆகியவற்றுக்கு எதிராக இலங்கை ரூபாயின் பெறுமதியில் ஏற்படும் ஏற்ற இறக்கங்களை முக்கியமாக வெளிப்படுத்துகிறது. நிறுவனத்தின் செயல்பாட்டு நாணயம் இலங்கை ரூபாய் ஆகும், இதில் பெரும்பாலான பரிவர்த்தனைகள் குறிப்பிடப்படுகின்றன, மேலும் பிற நாணயங்களில் பெரும்பாலானவை கடன் திருப்பிச் செலுத்தும் நோக்கங்களுக்காக வெளிநாட்டு நாணயங்களாகக் கருதப்படுகின்றன. சில வர்த்தகம் மற்றும் பிற வரவுகள் மற்றும் வர்த்தகம் மற்றும் பிற செலுத்த வேண்டியவை வெளிநாட்டு நாணயங்களில் குறிப்பிடப்படுகின்றது.

இலங்கை ரூபாயில் சமர்ப்பிக்கப்படும் நிறுவனத்தின் நிதிநிலை அறிக்கைகள், நாணயமாற்று இடர் மற்றும் பரிவர்த்தனை அபாயம் ஆகிய இரண்டிலும் அந்நிய செலாவணி ஏற்ற இறக்கங்களால் பாதிக்கப்படுகின்றன. வெளிநாட்டு நாணய மாற்று விகிதங்களில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் நிறுவனத்தின் லாபம் அல்லது நஷ்டத்தை பாதிக்கலாம். உதாரணமாக, அமெரிக்க டொலருக்கு நிகரான இலங்கை ரூபாவின் பெறுமதியானது, திறைசேரி திணைக்களத்தின் ஊடாக வெளிநாட்டு நாணயங்களால் பெறப்பட்ட கடன்களை மீள் செலுத்துவதில் அதன் தாக்கத்தின் ஊடாக நிறுவனத்தின் இலாபத்தன்மையில் பாதகமான விளைவுகளை ஏற்படுத்தலாம்.

கம்பெனியால் மதிப்பிடப்பட்ட அமெரிக்க டொலர், யூரோ மற்றும் ஐப்பானிய யென் ஆகியவற்றிற்கு எதிராக இலங்கை ரூபாவின் மாற்று விகிதத்தில் நியாயமான சாத்தியமான மாற்றத்திற்கான நிறுவனத்தின் உணர்திறனை கீழே உள்ள அட்டவணை காட்டுகிறது. அதே நேரத்தில் மற்ற அனைத்து மாறிகளும் நிலையானதாக இருக்கும். டொலர் மற்றும் ஐப்பானிய யென் ஆகியவை நிறுவனத்தின் நிதியியல் முக்கிய நாணயங்களாகும். நிறுவனத்தின் சமர்ப்பித்தல் மற்றும் ஆவண நாணயத்திற்குப் பிறகு கருவிகள் குறிப்பிடப்படுகின்றன, அமெரிக்க டாலர், யூரோ மற்றும் ஐப்பானிய யென் ஆகியவற்றின் மாற்று விகிதங்களில் ஏற்படும் தாக்கம் கீழே உள்ள அட்டவணையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

இலங்கை ரூபாவிற்கெதிராக அமெரிக்க டொலரின் நாணயமாற்று உணர்திறன்

	2024	2023
இலாபத்தில் அதிகரிப்பு/ (குறைவு) (ரூபா)	இலாபத்தில் அதிகரிப்பு/ (குறைவு) (ரூபா)	
10% அமெரிக்க டொலரின் பெறுமதி அதிகரித்தல் / பெறுமதி குறைவடைதல் (2023 - 10%)	418,993,543	565,034,429
15% அமெரிக்க டொலரின் பெறுமதி அதிகரித்தல் / பெறுமதி குறைவடைதல் (2023 - 15%)	628,490,315	847,551,643
20% அமெரிக்க டொலரின் பெறுமதி அதிகரித்தல் / பெறுமதி குறைவடைதல் (2023 - 20%)	837,987,086	1,130,068,857

இலங்கை ரூபாவிற்கெதிராக யூரோவின் நாணயமாற்று உணர்திறன்

	2024	2023
இலாபத்தில் அதிகரிப்பு/ (குறைவு) (ரூபா)	இலாபத்தில் அதிகரிப்பு/ (குறைவு) (ரூபா)	
10% யூரோவின் பெறுமதி அதிகரித்தல் / பெறுமதி குறைவடைதல் (2023 - 10%)	312,182	696,484
15% யூரோவின் பெறுமதி அதிகரித்தல் / பெறுமதி குறைவடைதல் (2023 - 15%)	468,274	1,044,726
20% யூரோவின் பெறுமதி அதிகரித்தல் / பெறுமதி குறைவடைதல் (2023 - 20%)	624,365	1,392,968

இலங்கை ரூபாவிற்கெதிராக யப்பானிய யென் நாணயமாற்று உணர்திறன்

	2024	2023
	இலாபத்தில் அதிகரிப்பு/ (குறைவு) (ரூபா)	இலாபத்தில் அதிகரிப்பு/ (குறைவு) (ரூபா)
10% யென்னின் பெறுமதி அதிகரித்தல் / பெறுமதி குறைவடைதல் (2023 - 10%)	907,318,718	954,730,401
15% யென்னின் பெறுமதி அதிகரித்தல் / பெறுமதி குறைவடைதல் (2023 - 15%)	1,360,978,077	1,432,095,602
20% யென்னின் பெறுமதி அதிகரித்தல் / பெறுமதி குறைவடைதல் (2023 - 20%)	1,814,637,436	1,909,460,803

(ii) காசுப் பாய்ச்சல் மற்றும் நியாயப் பெறுமதி வட்டி வீத இடர்

அமெரிக்க டொலர், யூரோ மற்றும் ஜப்பானிய யென் ஆகியவற்றில் குறிப்பிடப்படும் நீண்ட கால கடன்களிலிருந்து நிறுவனத்தின் வட்டி விகித ஆபத்து எழுகிறது. இவை நிலையான விகிதங்களில் வழங்கப்படுகின்றன, இதனால் இது கடன் மீதான காசுப் பாய்ச்சல் வட்டி விகித அபாயங்களைக் குறைக்கிறது. மாறி விகிதங்களில் வைத்திருக்கும் பணத்தால் இது மேலும் குறைக்கப்படும். நிலையான விகிதத்தில் வழங்கப்படும் கடன்கள் நிறுவனத்தை நியாயமான மதிப்பு வட்டி விகித இடரிற்கு வெளிப்படுத்துகின்றன.

நிறுவனம் கடந்த ஆண்டுகளில் இந்த வட்டி விகிதங்களின் நகர்வுகளை பரிசீலித்து, வட்டி விகிதங்களின் இயக்கம் பங்கிலாபத்தில் பொருண்மை விளைவைக் கொண்டிருக்கவில்லை என்று முடிவு செய்துள்ளது.

(ஆ) கடன் இடர்

கடன் இடர் வர்த்தகம் மற்றும் வெளி தரப்பினரிடமிருந்து பிற பெறுத்தக்கவைகளிலிருந்து எழுகிறது.

(இ) திரவத்தன்மை இடர்

காசுப் பாய்ச்சல் முன்கணிப்பு நிதிப் பிரிவால் மேற்கொள்ளப்படுகிறது. செயல்பாட்டுத் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்ய போதுமான பணத்தை வைத்திருப்பதை உறுதி செய்வதற்காக, நிறுவனத்தின் பணப்புழக்கத் தேவைகள் பற்றிய முன்னறிவிப்புகளை நிதிப் பிரிவு கண்காணிக்கிறது.

அத்தகைய முன்னறிவிப்பு, நிறுவனத்தின் கடன் நிதித் திட்டங்கள், உடன்படிக்கை இணக்கம், நிதி நிலை விகித இலக்குகளின் உள் அறிக்கையுடன் இணங்குதல் மற்றும் பொருந்தினால் வெளிப்புற ஒழுங்குமுறை அல்லது சட்டத் தேவைகள் - எடுத்துக்காட்டாக, நாணயக் கட்டுப்பாடுகள் ஆகியவற்றைக் கருத்தில் கொள்கிறது.

ஞரசிடரள உயளா ஈநடன டுல வாந உழஅியலெ ழுளநச யனெ யடிமுளந டியடயஉெந சநங்ரசைநன கமுச றமுசமபெ உயிவையட அயபெயநஅநவெ யசந ளைநளவநன கை ளாமுசவ வநசஅ பமுளநசஅநவெ ளநஉரசவைநள வு அவைபையவந வாந டவைரனைவைல சளமை.

3.2 மூலதன இடர் முகாமைத்துவம்

மூலதனத்தை நிர்வகிக்கும் போது நிறுவனத்தின் நோக்கங்கள், பங்குதாரர்களுக்கு வருமானம் மற்றும் பிற பங்குதாரர்களுக்கு நன்மைகளை வழங்குவதற்கும், மூலதனச் செலவைக் குறைப்பதற்கு உகந்த மூலதனக் கட்டமைப்பைப் பராமரிப்பதற்கும், தொடர்ந்து செயல்படும் நிறுவனத்தின் திறனைப் பாதுகாப்பதாகும். மூலதன கட்டமைப்பை பராமரிக்க அல்லது சரிசெய்ய, நிறுவனம் பங்குதாரர்களுக்கு வழங்கப்படும் ஈவுத்தொகையின் அளவை சரிசெய்யலாம், பங்குதாரர்களுக்கு மூலதனத்தை திரும்பப் பெறலாம், புதிய பங்குகளை வழங்கலாம் அல்லது கடனைக் குறைக்க சொத்துக்களை விற்கலாம். டிவிடென்ட் விகிதத்தை பராமரிக்க டிவிடென்ட் அறிவிப்பதற்கு முன் நிறுவனம் கடனை மதிப்பிடுகிறது. தொழில்துறையில் உள்ள மற்றவர்களுடன் இணக்கமாக, நிறுவனம் கியர் விகிதத்தின் அடிப்படையில் மூலதனத்தைக் கண்காணிக்கிறது. இந்த விகிதம் மொத்த கடனை மொத்த மூலதனத்தால் வகுத்தால் கணக்கிடப்படுகிறது. நிதி நிலை அறிக்கையில் காட்டப்பட்டுள்ளபடி, 'நடப்பு மற்றும் நடப்பு அல்லாத கடன்கள்' உட்பட மொத்தக் கடன்களாகக் கடன் கணக்கிடப்படுகிறது. நிதி நிலை அறிக்கையில் காட்டப்பட்டுள்ளபடி மொத்த மூலதனம் 'பங்குமூலதனம்' என கணக்கிடப்படுகிறது.

2023 டிசம்பர் 31 மற்றும் 2022 டிசம்பர் 31 இல் உள்ள கியரிங் விகிதம் பின்வருமாறு:

	கம்பன	
	2024	2023
மொத்தக் கடன் (குறிப்பு 21 மற்றும் குறிப்பு 22)	99,806,823,512	93,914,434,108
குறைவாக: ரொக்கம் மற்றும் பணத்திற்கு சமமானவை (குறிப்பு 17)	(4,519,586,238)	(3,171,397,540)
குறைவு: குறுகிய கால கடன் பத்திர முதலீடுகள்	(445,000,000)	(800,000,000)
குறைவாக: குறுகிய கால வங்கி வைப்பு	(93,427,415,884)	(87,716,805,396)
நிகர கடன்	1,414,821,390	2,226,231,172
மொத்த பங்குமூலதனம்	90,293,490,822	67,611,191,508
மொத்த மூலதனம்	91,708,312,211	69,837,422,679
கியரிங் விகிதம்	2%	3%

மேற்கூறிய கடனானது, மத்தள ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையத்தின் ஒப்பந்ததாரரின் நிலுவைத் தொகையைத் தீர்ப்பதற்காக வழங்கப்பட்ட கடன் பத்திரம், இறைமை உத்தரவாதத்தின் கீழ் விமான நிலையங்களை அபிவிருத்தி செய்வதற்காக பொது திறைசேரி மூலம் பெறப்பட்ட கடன்களை உள்ளடக்கியது. தள்ளுபடியின் தாக்கம் குறிப்பிடத்தக்கதாக இல்லாததால், கடன்களின் நியாயமான மதிப்பு அவற்றின் கொண்டு செல்லும் தொகைக்கு சமமாகும்.

3.3 நியாயமானப் பெறுமதி மதிப்பீடு

நியாயமானப் பெறுமதியில் அளவிடப்பட்ட நிதிக் கருவிகள் நிறுவனத்திடம் இல்லை.

4. முக்கியமான கணக்கியல் மதிப்பீடுகள் மற்றும் தீர்ப்புகள்

கூழ்நிலைகளின் கீழ் நியாயமானதாக நம்பப்படும் எதிர்கால நிகழ்வுகளின் எதிர்பார்ப்புகள் உட்பட, மதிப்பீடுகள் மற்றும் தீர்ப்புகள் தொடர்ந்து மதிப்பீடு செய்யப்பட்டு வரலாற்று அனுபவம் மற்றும் பிற காரணிகளை அடிப்படையாகக் கொண்டவை.

முக்கியமான கணக்கியல் மதிப்பீடுகள் மற்றும் அனுமானங்கள்

நிறுவனம் எதிர்காலத்தைப் பற்றிய மதிப்பீடுகளையும் அனுமானங்களையும் செய்கிறது. இதன் விளைவாக வரும் கணக்கியல் மதிப்பீடுகள், வரையறையின்படி, தொடர்புடைய உண்மையான முடிவுகளுக்கு சமமாக இருக்கும். அடுத்த நிதியாண்டிற்குள் சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புகளின் சுமந்து செல்லும் அளவுகளில் பொருள் சரிசெய்தலை ஏற்படுத்தும் கணிசமான ஆபத்தைக் கொண்ட மதிப்பீடுகள் மற்றும் அனுமானங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:

(அ) வரையறுக்கப்பட்ட நன்மைத் திட்டம் - பணிக்கொடை
வரையறுக்கப்பட்ட நன்மைத் திட்டத்தின் தற்போதைய மதிப்பு, பல அனுமானங்களைப் பயன்படுத்தி நடைமுறை அடிப்படையில் தீர்மானிக்கப்படும் பல காரணிகளைப் பொறுத்தது. வரையறுக்கப்பட்ட நன்மைத் திட்டத்திற்கான நிகர விலையை (வருமானம்) நிர்ணயிப்பதில் பயன்படுத்தப்படும் அனுமானங்களில் தள்ளுபடி விகிதம் அடங்கும். இந்த அனுமானங்களில் ஏற்படும் மாற்றங்கள் வரையறுக்கப்பட்ட நன்மைத் திட்டத்தின் சுமந்து செல்லும் தொகையை பாதிக்கும். ஒவ்வொரு வருடத்தின் முடிவிலும் பொருத்தமான தள்ளுபடி விகிதத்தை நிறுவனம் தீர்மானிக்கிறது. வரையறுக்கப்பட்ட நன்மைக் கடமைகளைத் தீர்ப்பதற்குத் தேவைப்படும் என எதிர்பார்க்கப்படும் மதிப்பிடப்பட்ட எதிர்கால பணப் புழக்கங்களின் தற்போதைய மதிப்பைத் தீர்மானிக்கப் பயன்படுத்தப்பட வேண்டிய வட்டி விகிதம் இதுவாகும். வரையறுக்கப்பட்ட நன்மைத் திட்டத்திற்கான பிற முக்கிய அனுமானங்கள் தற்போதைய சந்தை நிலவரங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டவை. கூடுதல் தகவல் குறிப்பு 23 இல் வெளியிடப்பட்டுள்ளது.

(ஆ) ஏற்பாடுகள்
கடந்த கால நிகழ்வின விளைவாக எழும் தற்போதைய சட்ட அல்லது ஆக்கபூர்வமான கடமையை நிறுவனம் கொண்டிருக்கும்போது, விதிகளை அங்கீகரிக்கிறது, மேலும் கடனைத் தீர்க்க பொருளாதார நன்மைகள் வெளியேற வேண்டியிருக்கும் மற்றும் நம்பகமான மதிப்பீட்டை உருவாக்க முடியும். விதிகளின் பதிவுக்கு இந்தக் கடமைகளின் இறுதித் தீர்மானம் பற்றிய தீர்ப்புகளைப் பயன்படுத்த வேண்டும். இதன் விளைவாக, ஒவ்வொரு நிதி நிலை அறிக்கையிலும் ஒதுக்கீடுகள் மதிப்பாய்வு செய்யப்பட்டு, நிறுவனத்தின் தற்போதைய சிறந்த மதிப்பீட்டைப் பிரதிபலிக்கும் வகையில் சரிசெய்யப்படுகின்றன.

	2024	2023
விற்பனை	2,531,840,644	2,833,249,661
கழிக்க: விற்பனை செலவு	(2,458,643,032)	(2,757,168,121)
மொத்த இலாபம்	73,197,612	76,081,540

7. நிர்வாக மற்றும் ஸ்தாபனச் செலவுகள்

	2024	2023
பணிப்பாளர்களின் ஊதியம்	12,310,349	12,434,946
பணியாளர்களின் செலவு	10,072,258,508	7,467,364,871
வரையறுக்கப்பட்ட பங்களிப்பு திட்ட செலவுகள்	1,236,872,476	898,677,674
வரையறுக்கப்பட்ட நன்மை திட்ட செலவுகள்	1,459,477,173	1,395,653,571
போனஸ்	664,670,021	383,461,779
அதிக நேரம்	848,490,802	832,373,375
தணிக்கையாளரின் ஊதியம்	1,850,000	1,254,000
தேய்மானம் (குறிப்பு 11)	3,789,060,472	2,112,941,365
பணமதிப்பிழப்பு (குறிப்பு 12)	44,574,911	8,301,847
கடனாளிகள் குறைபாட்டிற்கான ஏற்பாடு	209,501,156	111,730,643
பழுது மற்றும் பராமரிப்பு	1,573,885,418	1,880,496,451
மின்சார செலவுகள்	1,992,918,323	1,967,195,344
சட்ட கட்டணம்	5,014,480	2,512,620
நன்கொடைகள்	2,350,000	228,000
நானாவித செலவுகள்	2,403,998,194	1,986,532,279
	24,317,232,283	19,061,158,765

8. தேறிய நிதி கிரயம்: வருமானம்

	2024	2023
8.1 நிதி வருமானம்		
மறு கொள்முதல் ஒப்பந்தங்களின் கீழ் திறைசேரி உண்டியல்கள்/பத்திரங்கள் மீதான வட்டி	29,134,176	131,812,265
டொலர் வங்கிக் கணக்கில் வட்டி	5,454,882	2,650,951
டொலர் நிலையான வைப்புகளுக்கான வட்டி	6,523,623,592	7,824,771,732
ரூபாய் நிலையான வைப்புகளுக்கான வட்டி	489,588,519	1,888,563,833
கடன் பத்திர முதலீடுகள் மீதான வட்டி	447,721,794	518,622,056
விளையாட்டுக் கழகக் கடன் மீதான வட்டி	322,212	322,212
பணியாளர் கடன்களுக்கான வட்டி	988,983	7,860,783
பாதுகாப்பு வைப்புகளுக்கான வட்டி	3,691,673	1,872,563
செலுத்தத் தவறிய வட்டி வருமானம்	239,491,431	68,336,471
பணியாளர் கடன்களுக்கான ஐகுகளு வட்டி	2,954,702	(16,617,272)
	7,742,971,965	10,428,195,594

8.2 நிதிச் செலவு

கடன் வட்டி	(2,515,661,418)	(2,225,201,499)
பரிவர்த்தனைகளில் நிகர அந்நிய செலாவணி (இழப்பு).	(234,477,391)	(161,712,314)
பரிமாற்ற ஆதாயம் / (இழப்பு) கடன்களை மாற்றுவதில்	13,266,244,433	15,204,613,135
நிலையான வைப்புகளை மாற்றும்போது பரிமாற்றம் (இழப்பு) / ஆதாயம்	(8,835,297,942)	(8,467,336,122)
பரிமாற்றம் (இழப்பு) / பிற கணக்குகளை மாற்றுவதில் ஆதாயம்	(332,792,954)	(454,151,067)
	1,348,014,727	3,896,212,133
தேறிய நிதி வருமானம் / (செலவு)	9,090,986,693	14,324,407,728

செழிப்புக்கான அடித்தளம் 111

9. வருமான வரிச் செலவு

2024 டிசம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான வருமான வரிச் செலவின் முக்கிய கூறுகள் பின்வருமாறு:

	2024	2023
தற்போதைய வருமான வரி		
தற்போதைய வரி கட்டணம்	5,862,347,313	5,886,760,534
வருமான வரி	5,862,347,313	5,886,760,534
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரி		
கட்டணம் / (மறுதலை) ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரிவிதிப்பு (குறிப்பு 13)	1,701,185,905	(369,336,867)
மொத்த வரிச் செலவு	7,563,533,219	5,517,423,668

	2024	2023
ரிக்கு முன்னரான இலாபம்	28,671,084,252	33,639,078,598
பயனுள்ள வரி விகிதத்தில் கணக்கிடப்படும் வரி (30%)	8,601,325,276	10,091,723,580
வரி கழிக்கப்படாத செலவினங்கள் / வருமானம் மீதான வரி விளைவு	4,694,257,414	3,765,481,113
வரி கழிக்கப்படும் செலவினங்கள் / வருமானம் மீதான வரி விளைவு	(7,433,235,376)	(7,970,444,159)
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரி சொத்து அங்கீகரிக்கப்படாத வரி வரி இழப்புகள் / (ஆதாயம்)	1,701,185,905	(369,336,867)
மொத்த வரிச் செலவு	7,563,533,219	5,517,423,668

10. பங்கொன்றிற்கான அடிப்படை உழைப்பு

பங்கொன்றிற்கான அடிப்படை உழைப்பு என்பது, சாதாரண பங்குதாரர்களுக்குக் கூறப்படும் ஆண்டுக்கான நிகர இலாபத்தை, அந்த ஆண்டில் நிலுவையில் உள்ள சாதாரண பங்குகளின் சராசரி எண்ணிக்கையால் வகுத்து கணக்கிடப்படுகிறது. ஆண்டு மற்றும் முந்தைய ஆண்டு நிலுவையில் உள்ள சாதாரண பங்குகளின் சராசரி எண்ணிக்கையானது, போனஸ் வெளியீடு போன்ற ஆதாரங்களில் தொடர்புடைய மாற்றம் இல்லாமல், நிலுவையில் உள்ள சாதாரண பங்குகளின் எண்ணிக்கையை மாற்றிய நிகழ்வுகளுக்காக சரிசெய்யப்படுகிறது.

ஒரு பங்கு கணக்கீட்டின் அடிப்படை வருவாய்களில் பயன்படுத்தப்படும் வருமானம் மற்றும் பங்குத் தரவைப் பின்வரு

	2024	2023
பங்குதாரர்களுக்குரிய தேரிய இலாபம்- இலங்கை ரூபாய்களில்வது பிரதிபலிக்கிறது.	21,107,551,033	28,121,654,931
வழங்கப்பட்ட சராசரி பங்குகளின் நிறையிடப்பட்ட சராசரி எண்ணிக்கை	200,002	200,002
பங்கொன்றிற்கான அடிப்படை உழைப்பு இலங்கை ரூபாய்களில்	105,537	140,607

11. ஆலை, ஆதனங்கள் மற்றும் உபகரணங்கள்

(i) நிலம் மற்றும் கட்டிடம் கட்டுநாயக்காவில் அமைந்துள்ள 31 டிசம்பர் 2024 ரூபா. 941,277,941 (2023 - ரூபா. 935,980,401) இன் படி நிலத்தை உள்ளடக்கியது.

(ii) AASL இனால் பயன்படுத்தப்படும் காணி மற்றும் கட்டிடங்களின் உரிமைத்துவம் AASL இனால் பயன்படுத்தப்படும் காணிகளின் உரிமைத்துவம் இலங்கை சிவில் விமான சேவை அதிகாரசபைக்கு (CAASL) உரித்தளிக்கப்பட்டுள்ளது. 2023 யூன் 21 ஆம் திகதியன்று நடைபெற்ற 2023 ஆம் ஆண்டின் இரண்டாவது அமைச்சு யுஆஹு கூட்டத்திலும் 2024 பெப்ரவரி 28 ஆம் திகதியன்று நடைபெற்ற 2024 ஆம் ஆண்டின் முதல் கூட்டத்திலும் துறைமுகங்கள், கப்பல் மற்றும் விமான சேவை அமைச்சின் செயலாளரும் அமைச்சின் கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக் குழுவின் (AMC) தலைவருமானவர், காணிகளின் உரிமைத்துவம் இலங்கை சிவில் விமான சேவை அதிகாரசபைக்கு (CAASL) உரித்தளிக்கப்பட்டாலும், AASL இன் முதலீடுகளை நடைமுறைப்படுத்துவதற்கான ஒரேயொரு தொழிற்பாட்டாளராக இருப்பதற்கு அதற்கு எந்தத் தடைகளும் இல்லை என்று தெரிவித்தார்.

(iii) கட்டுநாயக்க விமான நிலையத்தின் கட்டிடங்களின் ஒரு பகுதி அரசாங்கக் காணியில் நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ளது.

(iv) 2024 ஆம் ஆண்டிலுள்ளவாறு 22,605,532,993 இலங்கை ரூபா மற்றும் 2023 ஆம் ஆண்டிலுள்ளவாறு 21,934,000,440 இலங்கை ரூபா தொகையான முழுமையாக பொறுமானத் தேய்விடப்பட்ட சொத்துக்களை ஆதனம், பொறித்தொகுதி மற்றும்

11. ஆலை, ஆதனங்கள் மற்றும் உபகரணங்கள்

	காணியும் கட்டடங்களும்	பொறியும் இயந்திரங்களும்	மோட்டார் வாகனங்கள்	தளபாடம், பொருத்துதல்கள் மற்றும் அலுவலக உபகரணங்கள்
ஜனவரி 1, 2023 நிலவரப்படி				
செலவு	19,956,980,260	6,058,714,297	1,951,252,288	1,338,261,557
திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்	(2,208,596,301)	(5,087,424,798)	(1,456,893,832)	(1,138,210,024)
சந்தேகத்திற்குரிய திட்டங்களுக்கான ஒதுக்கீடு	-	-	-	-
இறுதித் தேறிய புத்தகப் பெறுமதி	17,748,383,958	971,289,499	494,358,456	200,051,533
டிசம்பர் 31, 2023 இல் முடிவடைந்த ஆண்டு				
ஆரம்ப தேறிய புத்தகப் பெறுமதி	17,748,383,958	971,289,499	494,358,456	200,051,533
சேர்த்தல்	895,453,514	635,395,044	45,491,612	42,248,373
நன்கொடை	-	-	556,248,192	-
பொருட்களின் அழிப்பு	(6,610,000)	-	-	-
- திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்	-	-	-	-
அகற்றுதல் - செலவு	-	(21,902,394)	(46,742)	(65,741,099)
- திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்	901,927	19,719,924	46,742	64,700,717
பதிவழிக்கப்பட்டது - செலவு	-	-	(24,238,870)	-
- திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்	-	-	-	-
இடமாற்றங்கள் - செலவு	(4,540,449,191)	-	-	127,600
- திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்	612,988,588	-	-	-
தேய்மானக் கட்டணம் (குறிப்பு 7)	(473,604,061)	(197,702,980)	(94,510,631)	(54,264,090)
இறுதித் தேறிய புத்தகப் பெறுமதி	14,237,064,736	1,406,799,093	977,348,757	187,123,030
ஜனவரி 1, 2023 நிலவரப்படி				
செலவு	16,305,374,583	6,672,206,947	2,528,706,478	1,314,896,427
திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்	(2,068,309,847)	(5,265,407,854)	(1,551,357,721)	(1,127,773,397)
சந்தேகத்திற்குரிய திட்டங்களுக்கான ஒதுக்கீடு	-	-	-	-
இறுதித் தேறிய புத்தகப் பெறுமதி	14,237,064,736	1,406,799,093	977,348,757	187,123,030
டிசம்பர் 31, 2024 இல் முடிவடைந்த ஆண்டு				
ஆரம்ப தேறிய புத்தகப் பெறுமதி	14,237,064,736	1,406,799,093	977,348,757	187,123,030
சேர்த்தல்	551,645,048	494,815,793	138,242,215	208,023,575
நன்கொடை	-	-	2,000,000	-
அகற்றுதல் - செலவு	-	(30,978,479)	(31,968)	(11,554,490)
- திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்	-	30,824,989	31,968	11,554,490
பதிவழிக்கப்பட்டது - செலவு	-	(4,501,158)	-	(3,518,152)
- திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்	-	4,501,158	-	2,688,954
முந்தைய ஆண்டு திருத்தங்கள் - செலவு	5,297,541	-	-	546,939
- திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்	-	-	-	(648,139)
இடமாற்றங்கள் - செலவு	-	(4,029,749)	4,029,749	-
மந்திப்பு - செலவு	(372,497,977)	6,572,487	519,289,091	-
- திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்	1,373,850,145	157,105,071	1,588,465,276	-
தேய்மானக் கட்டணம் (குறிப்பு 7)	(446,438,844)	(261,298,099)	(151,424,523)	(64,768,774)
இறுதித் தேறிய புத்தகப் பெறுமதி	15,348,920,649	1,799,811,105	3,077,950,565	329,447,433
31 டிசம்பர் 2024 நிலவரப்படி				
செலவு	16,489,819,194	7,134,085,840	3,192,235,566	1,508,394,300
திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்	(1,140,898,545)	(5,334,274,736)	(114,285,001)	(1,178,946,867)
இறுதித் தேறிய புத்தகப் பெறுமதி	15,348,920,649	1,799,811,105	3,077,950,565	329,447,433

செழிப்புக்கான அடித்தளம் 113

தொடர்பாடல் மற்றும் வழிசெலுத்தல் உபகரணங்கள் உபகரணங்கள்	பிற உபகரணங்கள்	"புசைவிமான நிலைய உள்கட்டமைப்பிழைவ ஐக்கையளவரசுஉவரசுந"	முதலீட்டு ஆதனங்கள்	"மூலதன முடிவறா வேலை"	மொத்தம்
8,845,679,124 (8,260,567,986)	1,556,560,471 (1,339,489,369)	35,247,594,748 (15,833,143,844)	-	36,703,863,706	111,658,906,451 (35,324,326,155)
-	-	-	-	(6,197,854)	(6,197,854)
585,111,139	217,071,102	19,414,450,904	-	36,697,665,852	76,328,382,443
585,111,139	217,071,102	19,414,450,904	-	36,697,665,852	76,328,382,443
56,429,533	26,400,496	363,242,232	-	2,812,133,910	4,876,794,714
-	-	-	-	-	556,248,192
-	-	-	-	-	(6,610,000)
-	-	-	-	-	-
(641,610,375)	(16,687,835)	-	-	-	(745,988,445)
641,338,501	16,036,958	-	-	-	742,744,769
-	-	-	-	-	(24,238,870)
-	-	-	-	-	-
-	35,700	-	4,540,449,191	(1,066,128,856)	(1,065,965,556)
-	-	-	(612,988,588)	-	-
(172,634,239)	(72,235,840)	(1,047,989,524)	-	-	(2,112,941,365)
468,634,560	170,620,585	18,729,703,614	3,927,460,603	38,443,670,909	78,548,425,886
8,260,498,284 (7,791,863,724)	1,566,308,835 (1,395,688,251)	35,610,836,982 (16,881,133,368)	4,540,449,191 (612,988,588)	38,449,868,763	115,249,146,490 (36,694,522,751)
-	-	-	-	(6,197,854)	(6,197,854)
468,634,560	170,620,585	18,729,703,614	3,927,460,603	38,443,670,909	78,548,425,886
468,634,560	170,620,585	18,729,703,614	3,927,460,603	38,443,670,909	78,548,425,886
1,519,149,898	33,750,587	7,887,708,839	-	25,986,445,121	36,819,781,076
-	-	-	-	-	2,000,000
(501,790,499)	(24,136,457)	-	-	-	(568,491,892)
501,790,499	24,122,098	-	-	-	568,324,043
(9,249,147)	(1,058,026)	-	-	-	(18,326,483)
9,228,877	917,575	-	-	-	17,336,565
-	792,300	-	-	-	6,636,780
-	(834,500)	-	-	-	(1,482,639)
(22,322,138)	22,322,138	-	-	(14,783,669,019)	(14,783,669,019)
-	-	84,600,000	143,061,101	-	381,024,702
-	-	-	386,877,239	-	3,506,297,731
(109,033,852)	(81,929,484)	(2,567,128,321)	(106,732,736)	-	(3,788,754,633)
1,856,408,199	144,566,817	24,134,884,132	4,350,666,207	49,646,447,011	100,689,102,117
9,246,286,398 (7,389,878,200)	1,597,979,378 (1,453,412,561)	43,583,145,821 (19,448,261,690)	4,683,510,292 (332,844,085)	49,646,447,011	137,081,903,801 (36,392,801,684)
1,856,408,199	144,566,817	24,134,884,132	4,350,666,207	49,646,447,011	100,689,102,117

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

(v) 2024.12.31 ஆம் திகதியிலுள்ளவாறு ஒன்றிணைக்கப்பட்ட ஆதனம், பொறித்தொகுதி மற்றும் உபகரணங்களில் ஆசுஜ்யு தொடர்பான 18.3 பில்லியன் இலங்கை ரூபா கொண்ட மொத்த சொத்துப் பெறுமதி உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளது.

2024 மே 13 ஆம் திகதிய 24/0882/628/028-1 ஆம் இலக்க அமைச்சரவைத் தீர்மானத்திற்கு அமைவாக, மத்தள விமான நிலையத்தின் முகாமைத்துவத்தை இந்தியாவின் M/S ஞாயரசலய யுநசமயெரவடை (Pvt.) டுவன நிறுவனத்திற்கும் ரஷ்யாவின் யுசைமசுவள முக சுநபழைள ஆயயெபநஅநவெ ஊழலியலெ நிறுவனத்திற்கும் மாற்றுவதற்கு அங்கீகாரம் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

இலங்கை அரசாங்கத்திற்கு மிகவும் நன்மை பயக்கும் நியதிகள் மற்றும் நிபந்தனைகளின்படி முதலீட்டாளர்களை ஈர்ப்பதற்காக புதிய நுழுஐ ஐ கோரும் பொருட்டு இதன்கண் வழங்கப்பட்ட நியாயப்பாடுகளின் அடிப்படையில் அமைச்சரவையின் தீர்மானத்தை இரத்துச்செய்வதற்குப் பரிந்துரைக்க 2024 டிசம்பர் 17 ஆம் திகதியன்று நடைபெற்ற அதன் கூட்டத்தில் யுயுளுடு இன் புதிதாக நியமிக்கப்பட்ட பணிப்பாளர் சபை தீர்மானித்தது.

அதற்கிணங்க, யுயுளுடு இனால் 2025 ஜனவரி 08 ஆம் திகதிய கடிதம் மூலம் போக்குவரத்து, பெருந்தெருக்கள், துறைமுகம் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சு செயலாளரின் ஆலோசனை கோரப்பட்டது.

(vi) பயன்பாட்டு உரிமைச் சொத்துகள்

	2024	2023
கிரயம்		
ஜனவரி 1 ஆம் திகதியிலுள்ளவாறான மீதி	8,057,513	-
திரண்ட கடனழிவு		
ஜனவரி 1 ஆம் திகதியிலுள்ளவாறான மீதி	3,642,756	-
ஆண்டுக்கான கட்டணம்	305,840	-
டிசெம்பர் 31 ஆம் திகதியிலுள்ளவாறான மீதி	3,948,596	-
டிசெம்பர் 31 ஆம் திகதியிலுள்ளவாறான கொண்டுசெல்லல் பெறுமதி	4,108,917	-

பயன்பாட்டு உரிமைச் சொத்துக்கள் குத்தகைக்கு பெறப்பட்ட இரண்டு காணிகளை உள்ளடக்குகின்றன: 30 வருட குத்தகை உடன்படிக்கையொன்றின் கீழ் இலங்கை அரசாங்கத்திடமிருந்து குத்தகைக்குப் பெறப்பட்ட கதிர்காமக் காணி மற்றும் 99 வருட குத்தகை உடன்படிக்கையொன்றின் கீழ் இலங்கை அரசாங்கத்திடமிருந்து குத்தகைக்குப் பெறப்பட்ட மத்தளயிலுள்ள சர்வதேச விமான நிலைய (ஆசுஜ்யு) காணி..

(vii) குத்தகைப் பொறுப்புகள்

குத்தகை பொறுப்பு ஆரம்பத்தில் குத்தகைக் கொடுப்பனவுகளின் நிகழ்காலப் பெறுமதியில் அளவிடப்படுகிறது அத்துடன் குத்தகையில் உள்ளார்ந்த வட்டி வீதத்தைப் பயன்படுத்தி அல்லது அந்த வீதத்தை உடனடியாக நிர்ணயிக்க முடியாவிட்டால், கம்பனியின் அதிகரிக்கும் கடன்பெறல் வீதத்தைப் பயன்படுத்தி கழிவிடப்படுகின்றது. இந்தக் காலப்பகுதிக்கான குத்தகைக் கடன் வழங்குநரின் நகர்வு பின்வருமாறு

	2024	2023
ஜனவரி 1 ஆம் திகதியிலுள்ளவாறான மீதி	9,104,368	-
ஆண்டுக்காக அறவிடப்பட்ட வட்டி	765,379	-
கழிப்பனவு: ஆண்டின் போது செய்யப்பட்ட கொடுப்பனவுகள்	(993,600)	-
டிசெம்பர் 31 ஆம் திகதியிலுள்ளவாறான மீதி	8,876,147	-
நடைமுறை பொறுப்புகள்	454,087	-
நடைமுறை அல்லாத பொறுப்புகள்	8,422,060	-
டிசெம்பர் 31 ஆம் திகதியிலுள்ளவாறு மொத்த குத்தகைப் பொறுப்புகள்	8,876,147	-

12. தேர்டுடுடுரு முடியுது சேர்த்துடுஞ்

	2024	2023
ஆண்டின் ஆரம்பத்திலிருந்தது		
செலவு	298,804,688	143,764,274
திரட்டப்பட்ட தேய்மானம்	(136,134,806)	(127,832,959)
	162,669,883	15,931,315
வருடத்தில் இயக்கம்		
ஆரம்பத் தேறிய புத்தகப் பெறுமதி	162,669,883	15,931,315
சேர்ப்பனவுகள்	50,727	155,040,414
வருடத்தில் பணமதிப்பு நீக்கம்	(44,574,911)	(8,301,847)
இறுதி தேறிய புத்தகப் பெறுமதி	118,145,699	162,669,883
ஆண்டின் இறுதியிலிருந்தது		
செலவு	298,855,416	298,804,688
திரண்ட தேய்மானம்	(180,709,717)	(136,134,806)
இறுதிதேறிய புத்தகப் பெறுமதி	118,145,699	162,669,883

மென்பொருள் சொத்துக்களின் பயனுள்ள ஆயுட்காலம் 4 ஆண்டுகள் என மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது

13. பிற்போடப்பட்ட வருமான வரி

	நிதி நிலைமைக் கூற்று		விரிவான வருமானக் கூற்று	
	2024	2023	2024	2023
பிற்போடப்பட்ட வருமான வரி:				
துரிதப்படுத்தப்பட்ட வரி தேய்மானம்	10,439,696,649	9,211,489,732	1,228,206,917	(53,419,684)
	10,439,696,649	9,211,489,732	1,228,206,917	(53,419,684)
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரி சொத்துக்கள்:				
வரையறுக்கப்பட்ட நன்மை திட்டம்	2,809,591,635	2,098,172,295	(711,419,341)	(334,968,693)
சரக்கு மற்றும் கடனாளிகளுக்கான ஏற்பாடுகள்	308,223,465	995,797,110	687,573,645	73,684,945
ஒத்திவைக்கப்பட்ட அரசாங்க மானியங்கள்	394,165,146	415,743,545	21,578,399	(143,594,289)
	3,511,980,247	3,509,712,949	(2,267,298)	(404,878,036)
மந்திக்கப்பட்ட வருமான வரி சுமை	3,511,980,247	3,509,712,949	(2,267,298)	(404,878,036)
ஏனைய விரிவான வருமானம்				
பீரிய வருமான வரி வரையறுக்கப்பட்ட லாப திட்டத்தில் உள்ள கணிப்பாய்வு இழப்புக்கான			475,246,286	88,960,854
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரி கட்டணம் / (கடன்) (குறிப்பு 9)			1,701,185,905	(369,336,867)

ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரி சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புகள் தற்போதைய வரி பொறுப்புகளுக்கு எதிராக தற்போதைய வரியை ஈடுசெய்ய சட்டப்பூர்வமாக செயல்படுத்தக்கூடிய உரிமை இருக்கும்போது மற்றும் ஒத்திவைக்கப்பட்ட வருமான வரிகள் அதே நிதி அதிகாரத்துடன் தொடர்புடையதாக இருக்கும்போது ஈடுசெய்யப்படும். நிகர ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரித் தொகை பின்வருமாறு;

	2024	2023
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரி சொத்து	3,511,980,247	3,509,712,949
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரி பொறுப்பு	(10,439,696,649)	(9,211,489,732)
ஒத்திவைக்கப்பட்ட வரி சொத்து (தேறியது)	(6,927,716,402)	(5,701,776,782)

14. முதலீடுகள்

14.1 தொகுதிக்கடன்களில் முதலீடுகள்

தொகுதிக்கடன்களிலான முதலீடுகளானவை இலங்கை வங்கி, ஹட்டன் நஷனல் வங்கி மற்றும் னுகுனா வங்கியின் 5 - 7 வருட மீட்கத்தக்க தொகுதிக்கடன்களிலான முதலீடுகளை முழுமையாக உள்ளடக்குகின்றது. முதிரவுக்கு வைத்திருக்கப்படும், முதலீட்டின் கொண்டுசெல்லல் பெறுமதியானது நியாயப் பெறுமதிக்கு சமமாகும்.

	2024	2023
நிறையளிக்கப்பட்ட சராசரி வட்டி வீதங்களில் தொகுதிக்கடன்கள்		
நிலையான வீதத்தில் தொகுதிக்கடன்கள் (12.8% - 29.0%)	2,199,300,000	2,999,300,000
	2,199,300,000	2,999,300,000

வழங்கிய திகதி	மீட்டல் திகதி	முதலீட்டுத் தொகை	
		2024	2023
29.03.2018	29.03.2025	445,000,000	445,000,000
10.09.2019	10.09.2024	-	800,000,000
23.09.2019	23.09.2026	254,300,000	254,300,000
30.12.2022	30.12.2027	500,000,000	500,000,000
21.12.2023	21.12.2028	1,000,000,000	1,000,000,000
		2,199,300,000	2,999,300,000

முதிர்வு திகதியின் அடிப்படையில் தொகுதிக்கடன் முதலீடுகளின் வகைப்பாடு பின்வருமாறு.

	2024	2023
நீண்டகால தொகுதிக்கடன் முதலீடுகள்	1,754,300,000	2,199,300,000
குறுங்கால தொகுதிக்கடன் முதலீடுகள்	445,000,000	800,000,000
	2,199,300,000	2,999,300,000

14.2 வங்கி வைப்புகள்

	2024	2023
நீண்டகால வங்கி வைப்புகள்	5,141,085,264	-
குறுங்கால வங்கி வைப்புகள்	93,427,415,884	87,716,805,396
	98,568,501,148	87,716,805,396

நாணயக் கடிதத்திற்காக இலங்கை வங்கி யுயுளுடு நிறுவனத்திற்கு 5 பில்லியன் ரூபா பெறுமதியான கடன் வசதிகளை வழங்கியுள்ளது. 2022.6.24 ஆம் திகதியன்று திறக்கப்பட்ட 530,199,157.62 தொகை கொண்ட 89151481 குறிப்புதவி இலக்கங்கொண்ட இலங்கை ரூபா நிலையான வைப்புத்தொகை இந்த கடன் வசதிக்கு எதிராக பிணையமாக வைக்கப்பட்டுள்ளது.

15. இருப்புகள்

	2024	2023
பொது	203,489,912	180,588,756
இலத்திரனியல்	103,220,821	114,672,576
பொறியியல்	204,399,848	198,751,981
ஏரிபொருள்	53,116,641	80,741,252
தீயணைப்பு உபகரண உதிரிப்பாகங்கள்	36,482,792	21,836,211
வழிச்சரக்கு	1,442,453,617	3,093,308,530
இருப்புகள் - (மோட்டார் உதிரிப் பாகங்கள்)	81,297,600	62,497,223
இருப்பு - இளைப்பாறும் இடம்	198,522	537,851
இருப்பு அகற்றல் கணக்குகள்	(115,254,635)	(161,046,396)
	2,009,405,117	3,591,887,983
கழிப்பனவு: மெதுவாக நகரும் சரக்குகளுக்கான படி	(82,487,508)	(82,487,508)
	1,926,917,609	3,509,400,475

தீந்தைப் (பெயின்ட்) பொருட்கள், எழுதுகருவிகள், பணியாளர் சீருடைகள் மற்றும் ஏனைய வன்பொருள் பொருட்கள் போன்றவை பொது இருப்பு உள்ளடக்குகின்றது.

16. வியாபார மற்றும் ஏனைய வருமதிகள்

	2024	2023
வியாபார கடன்பட்டோர்	8,280,669,222	8,782,945,212
கழிப்பனவு: வியாபார வருமதிகளின் பெறுமதிக்குறைவு	(944,924,053)	(3,236,836,192)
	7,335,745,168	5,546,109,020
வட்டியும் ஏனைய வருமதிகளும்	2,938,194,699	5,828,352,877
முற்பணங்களும் முற்கொடுப்பனவுகளும்	373,266,589	352,500,668
	3,311,461,288	6,180,853,546
கம்பனி அலுவலர்களுக்கான கடன்கள் (குறிப்பு 16.1)	62,794,312	88,992,728
	62,794,312	88,992,728
	10,710,000,768	11,815,955,294

ஆண்டுகளை விஞ்சாமல் கடன் காலப்பகுதியில் சமமான மாதாந்த தவணைக் கட்டணங்களாக ஊழியர்களிடமிருந்து கம்பனி அலுவலர்களுக்கான கடன்கள் வருமதியாக உள்ளன. ஆண்டுக்கு 4.2% என்ற வீதத்தில் ஊழியர் கடன்கள் மீது வட்டி அறவிடப்படுகின்றது. கணக்கீட்டு கொள்கையின்படி, ஒவ்வோர் அறிக்கையில் திகதியின் பயனுறுதிவாய்ந்த வட்டி முறையினைப் பயன்படுத்தி கடனழிவுசெய்யப்பட்ட கிரயத்தில் ஊழியர் கடன்கள் அளவிடப்படுகின்றன. 2024 ஆம் ஆண்டில் ஊழியர் கடன்கள் மீதான பயனுறுதிவாய்ந்த வட்டி 11% ஆகும் (2023 இல் 13%).

16.1 கம்பனி அலுவலர்களுக்கான கடன்கள்

	2024	2023
- 1 வருடத்திற்கு குறைந்தவை	62,794,312	88,992,728
- 1 வருடத்திற்கு மேற்பட்டவை	124,009,193	102,362,282
	186,803,505	191,355,010

17. காசும் காசுக்குச் சமமானவையும்

	2024	2023
குறுங்கால வங்கி வைப்புகள்	2,401,527,619	2,173,454,795
மீள்கொள்வனவு உடன்படிக்கைகளின் கீழான திறைசேரி உண்டியல்கள் / முறிகள்	165,945,394	23,999,823
காசு மற்றும் வங்கி		
வங்கியிலுள்ள காசு	1,948,539,725	971,107,422
கையிலுள்ள காசு	3,573,500	2,835,500
	1,952,113,225	973,942,922
காசுப் பாய்ச்சற் கூற்று நோக்கத்திற்கான மொத்தக் காசும் காசுக்குச் சமமானவையும்	4,519,586,238	3,171,397,540

18. கூறுப்புடு முலதனும்

	பங்குகளின் எண்ணிக்கை	2024	2023
கூறப்பட்ட முலதனம்	200,002	20,000,200	20,000,200
		20,000,200	20,000,200

வெளியிடப்பட்ட அனைத்து பங்குகளுக்கும் முழுமையாக பணம் செலுத்தப்பட்டுள்ளது

19. ஒதுக்குகளுள்

	2024	2023
விமான நிலைய அதிகாரசபையிலிருந்து பொறுப்பேற்கப்பட்ட தேறிய சொத்துக்கள்	892,726,769	892,726,769
குயு மறுபடி விலைமதிப்பு ஒதுக்கு	9,648,126,630	5,760,804,197
ஆதனம், பொறித்தொகுதி மற்றும் உபகரணங்களுக்கு ஏற்படும் மின்னல் சேதங்களுக்கான ஒதுக்கு	324,000,000	193,000,000
	10,864,853,399	6,846,530,966

கம்பனி கூட்டிணைக்கப்பட்டதன் பேரில் கலைக்கப்பட்ட விமான நிலைய அதிகாரசபையிலிருந்து கம்பனிக்கு மாற்றப்பட்ட தேறிய சொத்துக்களையும், சொத்துக்களின் மறுபடி விலைமதிப்பு ஒதுக்கையும் அத்துடன் 2013 ஆம் ஆண்டிலிருந்து அமுலுக்குவரும் வண்ணம் மின்னல் காரணமாக ஆதனம், பொறித்தொகுதி மற்றும் உபகரணங்களுக்கு ஏற்படும் தீ சேதங்களுக்காக, 324 மில்லியன் இலங்கை ரூபா தொகை கொண்ட (இலத்தினியல், மின்சாரம், தொடர்பாடல் மற்றும் ஏனைய உபகரணங்களின் வருடாந்த சொத்து சேர்ப்பனவுகளின் 5%) நிறுத்திவைக்கப்பட்ட உழைப்புகளிலிருந்து உருவாக்கப்பட்ட ஒதுக்கையும் இந்த ஒதுக்குகள் உள்ளடக்குகின்றன.

20. நிறுத்திவைக்கப்பட்ட உழைப்புகள்

	2024	2023
ஆண்டுத் தொடக்கத்திலுள்ளவாறு	60,744,660,340	38,389,121,466
நிகழாண்டு இலாபம்	21,107,551,033	28,121,654,931
முன்னைய ஆண்டுச் சீராக்கம்	82,333,851	(60,043,013)
ஏனைய முழுமொத்த (செலவுகள்) / வருமானம்	(1,108,908,000)	(207,575,325)
ஒதுக்குக் கணக்கிலிருந்தான மாற்றம்	-	5,612,281
ஒதுக்குக் கணக்கிற்கு மாற்றம்	(131,000,000)	(4,110,000)
ஆண்டின் போது செலுத்தப்பட்ட பங்கிலாபம்	(1,286,000,000)	(5,500,000,000)
ஆண்டு முடிவிலுள்ளவாறு	79,408,637,223	60,744,660,340

21. கடன்பெறல்கள்

வெளிநாட்டுக் கடன்கள் மற்றும் உள்நாட்டு வணிக வங்கிகளிடமிருந்து பெறப்பட்ட கடன்கள் இரண்டையுமே கடன்பெறல்கள் குறிக்கின்றன.

21.1 வெளிநாட்டுக் கடன்கள்

	2024	2023
கடன்கள்		
ஆண்டுத் தொடக்கத்திலுள்ள மீதி	89,914,434,108	106,273,128,687
ஆண்டின் போது பெறப்பட்ட கடன்கள்	20,468,769,311	321,109,644
	110,383,203,419	106,594,238,331
ஆண்டின் போது தீர்க்கப்பட்ட கடன்கள்	(1,223,359,109)	(1,475,191,088)
முன்னைய ஆண்டுச் சீராக்கம்	(86,776,364)	-
மாற்றத்தின் மீதான செலாவணி (இலாபம்). ¹ நட்டம	(13,266,244,433)	(15,204,613,135)
ஆண்டு முடிவிலுள்ளவாறு மீதி	95,806,823,512	89,914,434,108
கடன்களின் வகைப்படுத்தல்		
கடன்பெறல்களின் நடைமுறைப் பங்கு	24,775,111,060	19,922,064,751
கடன்பெறல்களின் நடைமுறையல்லாப் பங்கு	71,031,712,452	69,992,369,357
	95,806,823,512	89,914,434,108

கடன்பெறல்களின் முதிர்வுப் பகுப்பாய்வு

	2024	2023
ஒரு வருடத்திற்கு குறைந்தவை	24,775,111,060	19,922,064,751
ஒரு வருடத்திற்கு மேற்பட்ட ஆனால் ஐந்து வருடங்களுக்கு குறைந்தவை	19,875,774,740	35,033,867,773
ஐந்து வருடங்களுக்கு மேற்பட்டவை	51,155,937,712	34,958,501,584

பொதுத் திறைசேரியால் வெளியிடப்பட்ட 2022.04.12 ஆம் திகதிய விசேட கடிதத்திற்கு அமைவாக, பின்வரும் நோக்கங்களுக்காகப் பெறப்பட்ட வெளிநாட்டுக் கடன்களைத் திருப்பிச் செலுத்துவதை கம்பனி நிறுத்தியது மற்றும் 2024 டிசெம்பர் 31 ஆம் திகதியிலுள்ளவாறு சென்மதிகளாக காணப்படும் தொகைகள் பின்வருமாறு.

- மத்தள ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையம்	9,555,005,785
- ஓடுபாதை மேலடுக்கு	2,190,248,425
- கட்டம் II நிலை 2	4,536,250,000

2022 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் 12 அன்று நிதி அமைச்சினால் வெளியிடப்பட்ட “இலங்கை வெளிப்புற பொது கடனை பராமரிக்கும் இடைக்கால கொள்கை” சுற்றறிக்கையின் காரணமாக, யுயுளுடு துஜ்ஜயு, சீனா நுஓஜுஆ வங்கி மற்றும் ர்ளுஹ ஹாங்காங் ஆகியவற்றின்மீது பெறப்பட்ட மூன்று வெளிநாட்டு கடன்களை திருப்பிச் செலுத்துவது நிறுத்த வேண்டி வந்தது.

JICA கடன் SL-P104 (BIADP கட்டாமலுக்கு II கட்டம் 2)

இலங்கையின் அரசாங்கமும் (GoSL) கடன் மறுவாரியலுக்கு அதிகாரப்பூர்வ கடன் குழுவுடன் (OCC) 26.06.2024 அன்று ஒப்பந்தம் கையெழுத்திட்டுள்ளது, இந்த ஒப்பந்தத்தில் புழளுடுக்கு கிடைத்த ஜாய்கா கடன்களின் மறுவாரியலைத் தோன்றுகிறது, இது யுயுளுடுக்கு 2012ம் ஆண்டின் மார்ச் மாதம் BIADP கட்டாமலுக்கு II கட்டம் 2 திட்டத்திற்காக அளிக்கப்பட்ட SL-P104 கடனைக் கொண்டுள்ளது, இது வுசநயளரசல வழியாக சுயாதீனமாகப் பாதுகாக்கப்படுகிறது. அடுத்த கடனுக்கான உள்ளீட்டு தொகை JPY 28,969,000,000 ஆகும். கடன் மறுவாரியலின் ஒப்பந்தத்திற்கு ஏற்ப, 18.3.2022 அன்று பயன்படுத்தப்பட்ட கடன் மீதமுள்ள தொகை JPY 15,091,857,367 ஆகும், இது மறுபடியும் கட்டமைக்கப்பட்டுள்ளது மற்றும் திருத்தப்பட்ட திருப்பணம் மற்றும் வதேழுக்குப் பத்திரப்பதிவு நேரங்கள் உட்பட 1.1.2023-31.12.2027 வரை 5 வருடக் கால அவகாசம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. வட்டுத்தொகை 0.18% ஆண்டுக்கு மற்றும் எதிர்வரும் 2028-2042 ஆண்டுகளில் ஜனவரி 5 மற்றும் ஜூலை 5 ஆகிய தினங்களில் ஒன்பது மாதங்களில் திருப்பணம் செலுத்த வேண்டும். கடன் திருத்த ஒப்பந்தம் 2025 இல் கையெழுத்திடப்படும்.

மீதமுள்ள மறுச் செயல்படுத்தப்படாத SL-P104 கடனாகவும், JPY 13,426,321,054.00 ஆகும், இது தனது முதலில் உடன்படிக்கையானது.இந்த கடன் தொகைக்கான திருத்திக்கப்பட்ட அடிப்படையியல் திட்டத்தினை வெளியிடப்பட்டுள்ளது மற்றும் திருப்பித் தருவது செப்டம்பர் 2025 இல் தொடங்கும். கடன் ஒப்பந்தத்தின் படி வட்டி கணக்கில் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

சீனா நுஓஜுஆ வங்கி கடன் (எமர்ஜெ கட்டம் I திட்டம்)

2024 ஆம் ஆண்டில் அரசாங்கம் கடன் மறுதொடக்கம் செயல்முறையைச் செய்துள்ளது. 07.02.2023 அன்று செல்லுபடியாகும் அமைச்சரவை முடிவின் அடிப்படையில், பொதுத் தெருவுக்கு கடன் மற்றும் கடன் சேவை விகிதங்களை உடனடியாக மாற்ற ஆழரு அழைப்பிடப்படும். கடன் ஒப்பந்தத்தின் அடிப்படையில் வட்டி கணக்கிடப்பட்டுள்ளது.

HSBC ஹெற்காங்கு ஜனீனன் (ரன் வய ஓவர்லே பயிர்ச்சி)

மென்பொருள் பாதுகாப்பு பல்கலைக்கழகத்திற்கான கடனை மறுசீரமைக்க அரசு செயல்பட்டு வருகிறது. கடன் ஒப்பந்தத்தின் படி ரூ.12.5 லட்சம் ரூ. வெளியிட்ட அறிவிப்புகளுக்கேற்ப வட்டி மற்றும் தவறான வட்டி கணக்கிடப்பட்டுள்ளன.

பின்வரும் கடன்கள் ஒவ்வொன்றினதும் அடிப்படையிலான வீதங்களைப் பயன்படுத்தி கழிவிடப்பட்ட காசுப் பாய்ச்சல்களை நியாயப் பெறுமதிகள் அடிப்படையாகக் கொண்டன:

	2024 %	2023 %
ஐக்கிய அமெரிக்க டொலர் (USD)		
- மத்தள ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையம்	2.00	2.00
- ஓடுபாதை மேலடுக்கு	LIBOR + 2	LIBOR + 2
யப்பான் யென்		
- டீஜியு அபிவிருத்திக் கருத்திட்டம்	1.80	1.80
- டீஜியு அபிவிருத்திக் கருத்திட்டம் கட்டம் ஐஐ நிலை ஐ	0.75	0.75
- டீஜியு அபிவிருத்திக் கருத்திட்டம் கட்டம் ஐஐ நிலை 2	0.20	0.20
யூரோ		
- நவீன சுஆயு விமானப் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டு முறைமை - பகுதி - 2	4.90	4.90
ஐக்கிய அமெரிக்க டொலர் (ரூ.௭௭௭)	131,924,919	131,924,919
யப்பான் யென்	29,645,279,612	19,876,819,526
யூரோ	-	77,638

22. தொகுதிக்கடன்கள்

	2024	2023
மட்டமாக மதிப்பீட்டப்பட்ட செலவுகள் (கடன் உரிமைகள்)	4,000,000,000	4,000,000,000
	4,000,000,000	4,000,000,000

மத்தள ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையத்தின் ஒப்பந்தக்காரரான ஊனையெ ர்யசடிமூரச நுபெநெநசபை ஊழாசியலெ நிறுவனத்திற்கு செலுத்த வேண்டிய கொடுப்பனவுகளைத் தீர்ப்பதற்கு 4 பில்லியன் இலங்கை ரூபாவைத் திரட்டும் பொருட்டு 2019 மே மாதம் தேசிய சேமிப்பு வங்கிக்கு 15 ஆண்டுகள் முதிர்வுக் காலப்பகுதியுடன் ஒவ்வொன்றும் 100/- இலங்கை ரூபா முகப் பெறுமதியில் அரையாண்டுக்கு செலுத்தத்தக்கதாக ஆண்டுக்கு AWPLR + 2.00% என்ற வீதத்தில் 40,000,000 உத்தரவாதமளிக்கப்பட்ட பட்டியற்படுத்தப்படாத மீட்கத்தக்க முன்னுரிமை வாய்ந்த தொகுதிக்கடன்களை கம்பனி வழங்கியது.

23. ஓய்வுபெறல் பயன் கடப்பாடுகள்

நிதி நிலைமைக் கூற்றில் கண்டறியப்பட்ட பொறுப்பிலான நகர்வு பின்வருமாறு:

	2024	2023
ஆண்டுத் தொடக்கத்திலுள்ளவாறு	6,993,907,655	5,877,345,342
நிகழ்கால சேவைக் கிரயம்	550,269,177	337,731,410
வட்டிச் செலவு	909,207,995	1,057,922,161
ஆண்டின் போது செய்யப்பட்ட கொடுப்பனவுகள்	(672,233,663)	(575,627,437)
பயன்படுத்தப்பட்ட எடுகோள்களிலான மாற்றங்களிலிருந்து எழும் நட்டம்	1,584,154,286	296,536,179
ஆண்டு முடிவிலுள்ளவாறு	9,365,305,451	6,993,907,655

ஆண்டு முடிவில் வரையறுக்கப்பட்ட பயன் கடப்பாடுகளுக்கான பொறுப்பைக் கணிப்பிடுவதற்கு எதிர்வுகூறப்பட்ட அலகு வரவு முறையினைப் பயன்படுத்தி ஊழியர் பயன்களின் செலவை நிர்ணயிப்பதில் பயன்படுத்தப்பட்ட பிரதான எடுகோள்கள் பின்வருமாறு:

செழிப்புக்கான அடித்தளம் 121

	2024	2023
கழிவு வீதம்	11%	13%
எதிர்கால சம்பள அதிகரிப்பு வீதம்	1% - 10%	1% - 12%
வாழ்க்கைச் செலவுப் படி அதிகரிப்பு வீதம்	10%	12.00%
பணியாளர் புறள்வு வீதம்	1.5%	1.5%
ஓய்வுபெறல் வயது	60 ஆண்டுகள்	60 ஆண்டுகள்

இந்த ஆண்டிற்கான ஓய்வுபெறல் பயன் கடப்பாடுகளுக்கான ஏற்பாடானது 2024 டிசம்பர் 31 ஆம் திகதியிலுள்ளவாறு தொழில் நிபுணத்துவ ரீதியில் தகைமைபெற்ற இடர் கணிப்பீடுசார் மதிப்பீட்டாளரான எம்/எஸ் ஜீவனியல் ரு மேலாண்மை ஆலோசகர் (எழுத்தாளர்கள்) பரியோநிறுவனத்தினால் மேற்கொள்ளப்பட்ட இடர் கணிப்பீடுசார் விலைமதிப்பீட்டினை அடிப்படையாகக் கொண்டது.

ஓய்வுபெறல் பயன் கடப்பாடுகளுக்கான பொறுப்பிற்கு வெளிவாரியாக நிதியீட்டம் செய்யப்படுவதில்லை.

24. பிற்போடப்பட்ட அரசாங்க மானியம்

	2024	2023
திறைசேரி மானியமும் வெளிநாட்டு மானியமும்		
ஆண்டுத் தொடக்கத்தில்	1,385,811,815	907,164,185
ஆண்டின் போது பெறப்பட்டது	2,000,000	532,611,238
ஆண்டுக்கான கடனழிவு	(73,927,995)	(53,963,608)
ஆண்டிறுதியில்	1,313,883,820	1,385,811,815
நடைமுறை	73,490,290	73,794,595
நடைமுறையல்லா	1,240,393,529	1,312,017,220
	1,313,883,820	1,385,811,815

25. வியாபார மற்றும் ஏனைய சென்மதிகள்

	2024	2023
வியாபார சென்மதிகள்	852,199,372	2,047,226,502
சென்மதி வட்டி	3,474,212,706	1,672,249,026
மீளளிக்கக்கூடிய வைப்புகள்	556,062,086	480,487,766
ஒப்பந்தக்காரர் சென்மதிகள்	652,733,720	3,318,555,308
ஏனைய சென்மதிகள்	3,414,176,719	2,886,902,087
	8,949,384,603	10,405,420,689

26. சென்மதி வருமான வரி

	2024	2023
ஆண்டுத் தொடக்கத்திலுள்ள மீதி	2,024,162,700	(91,084,038)
முன்னைய ஆண்டுச் சீராக்கம்	250,081,858	-
ஆண்டுக்கான ஏற்பாடுகள்	5,862,347,313	5,886,760,534
ஆண்டின் போதான கொடுப்பனவுகள்	(5,933,212,438)	(3,771,513,797)
ஆண்டிறுதியிலுள்ள மீதி	2,203,379,433	2,024,162,700

27. வகுதி வாரியாக நிதிச் சாதனங்கள்

(அ) நிதிச் சாதனங்கள்

	2024	2023
நிதிச் சொத்துக்கள்		
கடனழிவு செய்யப்பட்ட கிரயம்		
வியாபார மற்றும் ஏனைய வருமதிகள் (முற்கொடுப்பனவுகள், முற்பணங்கள் நீங்கலாக) (குறிப்பு 16)	10,273,939,868	11,374,461,898
காசு மற்றும் வங்கி மீதிகள் (குறிப்பு 17)	1,952,113,225	973,942,922
	12,226,053,093	12,348,404,820
தொகுதிக்கடன்களில் முதலீடு (குறிப்பு 14)	2,199,300,000	2,999,300,000
நீண்டகால வங்கி வைப்புகள்	5,141,085,264	-
திறைசேரி உண்டியல்கள்: முறிகள் மீள்கொள்வனவில் முதலீடுகள் (குறிப்பு 17)	165,945,394	23,999,823
குறுங்கால வங்கி வைப்புகள்	93,427,415,884	87,716,805,396
	100,933,746,542	90,740,105,219
நிதிப் பொறுப்புகள்		
ஏனைய நிதிப் பொறுப்புகள்		
கடன்பெறல்கள் (குறிப்பு 21)	95,806,823,512	89,914,434,108
தொகுதிக்கடன்கள் (குறிப்பு 22)	4,000,000,000	4,000,000,000
வியாபார மற்றும் ஏனைய சென்மதிகள் வியாபார மற்றும் ஏனைய சென்மதிகள் (நிதிசாராப் பொறுப்புகள் நீங்கலாக) (குறிப்பு 25)	8,949,384,603	10,405,420,688
	108,756,208,115	104,319,854,795

(ஆ) நிதிச் சொத்துக்களின் வகுப்பு வாரியான கடன் தரம்

ஒன்றில் கடந்தகால நிலுவையாகவோ அல்லது பெறுமதிக்குறைவாகவோ இல்லாத நிதிச் சொத்துக்களின் கடன் தரமானது, வெளிநாட்டுக் கடன் தரப்படுத்தல்களின் (கிடைக்கக்கூடியதாகவிருப்பின்) அல்லது எதிரிணை தரப்பு தவணை தவறல் வீதங்கள் பற்றிய வரலாற்றுத் தகவல்களின் குறிப்புதவியுடன் மதிப்பிட முடியும்:

2024 டிசம்பர் 31

	கடந்தகால நிலுவையாகவோ அல்லது பெறுமதிக்குறைவாகவோ இல்லாதவை	கடந்தகால நிலுவையாகவுள்ளவை ஆனால் பெறுமதிக்குறைவாக இல்லாதவை	தனித்தனியாக பெறுமதிக்குறைவாக உள்ளவை	மொத்தம்
வியாபார வருமதிகள் (குறிப்பு 16)	5,308,771,696	2,026,973,472	944,924,053	8,280,669,222
கம்பனிப் பணியாளர்களுக்கான கடன்கள்	186,803,505	-	-	186,803,505
மொத்த நிதிச் சொத்துக்கள்	5,495,575,201	2,026,973,472	944,924,053	8,467,472,726

2023 டிசம்பர் 31

	கடந்தகால நிலுவையாகவோ அல்லது பெறுமதிக்குறைவாகவோ இல்லாதவை	கடந்தகால நிலுவையாகவுள்ளவை ஆனால் பெறுமதிக்குறைவாக இல்லாதவை	தனித்தனியாக பெறுமதிக்குறைவாக உள்ளவை	மொத்தம்
வியாபார வருமதிகள் (குறிப்பு 16)	3,334,035,766	2,208,079,532	3,236,836,192	8,778,951,490
கம்பனிப் பணியாளர்களுக்கான கடன்கள்	191,355,010	-	-	191,355,010
மொத்த நிதிச் சொத்துக்கள்	3,525,390,776	2,208,079,532	3,236,836,192	8,970,306,500

வங்கியிலுள்ள காசும் குறுங்கால வங்கி வைப்புகளும்

	2024	2023
AA+(lka)	100,517,040,873	88,687,912,818
மொத்தம்	100,517,040,873	88,687,912,818

28. பங்கிலாபம்

2024 ஆம் ஆண்டிற்காக 1,286 மில்லியன் இலங்கை ரூபா கொண்ட இடைக்காலப் பங்கிலாபத்தை கம்பனி செலுத்தியுள்ளது. 2023 ஆம் ஆண்டிற்காக 5,000 மில்லியன் இலங்கை ரூபா கொண்ட இறுதிப் பங்கிலாபம் பிரகடனப்படுத்தப்பட்டு செலுத்தப்பட்டது.

29. முன்னுதய ஆண்டு திருத்தங்களுள்

முழுநிலை நிதியாண்டின் போது, முந்தைய காலக்கட்டங்களைப் பற்றிய பல கணக்கியல் சிகிச்சைகள் அடையாளம் காணப்பட்டன. இவை முந்தைய ஆண்டுகளின் சரிசெய்திகளுக்காக கையாளப்பட்டு, உபயோகமான லாபமாக பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. ஒரு சீர்திருத்தம் 26 ஜனவரி 2022 அன்று திட்ட முடிவுப்பதிவு தேதியில் (IPC 1-IPC 22) திட்ட பணப்பரிவர்த்தனை மொத்த மதிப்பில் பயன்படுகிறது எனக் கூறப்படும் பரிமாற்ற விகிதங்களில் வித்தியாசத்துடன் தொடர்புடையது. லெஜரில் பதிவுசெய்யப்பட்ட மொத்த மதிப்பு, முடிவுப் தேதி அன்று நிலவும் பரிமாற்ற விகிதத்தின்படி உண்மையான மதிப்பை பிரதிபலிக்கவில்லை, இதனால் ரூபாய் 342,240,623.98 யூதிகை வருவாய் உயர்ந்தது. மேலும் மற்றொரு சந்தர்ப்பத்தில், 2022ம் ஆண்டில் சமூக பாதுகாப்பு கொட்டுதல் வருவாய்க்கான (என்னுண்டு) செய்யப்படும் தொகைகள் செலவுகளாக பதிவுசெய்யப்பட்டன, என்னுண்டு கட்டப்பட வேண்டிய இருப்பை குறைக்காமல் இருப்பதால், ரூபாய் 41,993,850.47 யூதிகை வருவாய் உயர்ந்தது.

இதற்கிடையில், 2023 வருடத்துடன் தொடர்புடைய சில செலவுகள் பதிவு நடைவில்லை. எரிபொருள் செலவுகள் ரூபாய் 10,677,266.41 மற்றும் ரூபாய் 9,961,499.92 என்ற அளவுக்கு நியமிக்கப்பட்ட எரிபொருள் கணக்கில் (கணக்கு 570007) பதிவு நடை இல்லை. கூடுதலாக, 2023 க்கான டிசம்பர் மாத என்னுண்டு செலவுகள் ரூபாய் 20,494,833.76 என்ற அளவுக்கு சம்பந்தப்பட்ட என்னுண்டு கணக்கில் பதிவு நடை இல்லை. இந்த சரிசெய்திகள், காத்திருப்புப் பங்கில் குறைப்பை ஏற்படுத்தின. மேலும், சோதனை Ref. AAV/AASL/01/23/50 அடிப்படையில், நிறுவனம் 2013/2014 முதல் 2021/2022 வரையிலான வரித்தொகுப்பிற்கு உரிய வருமான வரி பெறுமதியின் பெறுமதியை மதிப்பீடு செய்து, அதன் மீட்ட உறுதியாக இல்லை என்பதை கண்டறிந்தது. அதற்கண்டு, ரூபாய் 250,130,253.00 என்ற தொகை நிகரப் பட்டியலில் இருந்து அகற்றப்பட்டது, இது காத்திருப்புப் பங்கில் மேலும் குறைவை ஏற்படுத்தியது.

ஜனவரி 2008 முதல் டிசம்பர் 2023 வரை கதிரணகா கடலோட்டத்தின் உரிமைச் சொத்திற்கான வட்டி ஆகும் ரூபாய் 12,749,510.31 இவ்வருடம் பழைய ஆண்டுகளுக்கான திருத்தமாகப் பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளதுள்ளது. இந்த திருத்தத்தின் ஒரு பகுதியில், முன்பு செலவிட்ட ரூபாய் 12,263,600.00 கேட்டு பணி என வகைப்படுத்தப்பட்டதுடன், உரிமைச் சொத்துக்களுக்கான கொள்கைத் தொகுப்பில் வாடகை பொருத்தமாக மாற்றம் செய்யப்பட்டது, இதனால் வைத்திருக்கும் வருமானங்களில் உயர்வு ஏற்பட்டு உள்ளது. ஆனால், உரிமைச் சொத்திற்கான அந்த ய உரஅரடயவந் செய்யப்பட்ட வட்டி கூறு வைத்திருக்கும் வருமானங்களில் குறுக்குவாதம் ஏற்படுத்தியது. இதன்மீது, கதிரணகா கடலோட்டத்தை உரிமைச் சொத்தாக அறிவிப்பின் காரணமாக, வைத்திருக்கும் வருமானத்தில் மேலோட்டமாக ரூபாய் 485,910.31 குறைவாக உள்ளது.

30. எதிர்பாரா நிகழ்வுகள்

கீழே குறிப்பிடப்பட்ட சம்பவமானது ஆண்டின் இறுதியில் பொருண்மையான எதிர்பாரா நிகழ்வுகளாகத் தோன்றுகிறது என்பது கருத்திற்கொள்ளப்பட்டது.

நிதி அமைச்சினால் வெளியிடப்பட்ட “இலங்கையின் வெளிநாட்டுப் பொதுப் படுகடனின் தீர்ப்பளவு தொடர்பான இடைக்காலக் கொள்கை” குறித்த 2022/04/12 ஆம் திகதிய சுற்றறிக்கையின்படி, அரசாங்க நிறுவனங்களால் பெறப்பட்ட வெளிநாட்டுக் கடன்களைத் தீர்க்க வேண்டாம் என்று பணிப்பு வழங்கப்பட்டது. இச்சுற்றறிக்கையை வெளியிட்டதன் மூலம் கடன் செலவழிப்புகளை துணுது நிறுத்தியதால், ஒப்பந்தக்காரர் கருத்திட்டத்தைத் தொடர முறுத்ததால், டிசுயு அபிவிருத்திக் கட்டம் ஐடி நிலை 2 கருத்திட்டத்தின் (பொதி யு - பயணிகள் முனையக் கட்டட நிர்மாணம் மற்றும் தொடர்புடைய பணிகள்) நடைபெறுவரும் நிர்மாணங்களை இது எதிர்மறையாகப் பாதித்தது.

நிதி அமைச்சினால் வெளியிடப்பட்ட சுற்றறிக்கை இருந்தபோதிலும், கம்பனியிடம் போதுமான நிதியங்கள் இருப்பதால், கடன் மீள்கொடுப்பனவுகளைச் செய்வதற்கும் கருத்திட்டத்தைத் தொடர்வதற்கும் யுயுளுடு நிதி ஆற்றலைக் கொண்டுள்ளது என்று கம்பனி எழுத்துமூலம் நிதி அமைச்சிற்கு தெரிவித்தது. அதே நேரத்தில், கடன் மீள்கொடுப்பனவுகளைத் தொடர்வது தொடர்பாக நிதி அமைச்சிடமிருந்து உறுதிப்பாடொன்றை துணுது உம் கோரியுள்ளது. ஐஆகு படுகடன் மீள்கட்டமைப்பு நிகழ்ச்சித் திட்டத்தின் காரணமாக அந்த உறுதிப்பாட்டை வழங்க முடியாததால், ஒப்பந்தக்காரரான டைசெய் கார்ப்பரேஷன் நிறுவனமானது 2022 டிசெம்பர் 9 ஆம் திகதியிலிருந்து அமுலாகும் வண்ணம் யுயுளுடு உடனான ஒப்பந்தத்தை முடிவுறுத்தியது.

ஒப்பந்த ரீதியாக, (குணுணுணு - பலந்துறை வங்கி ஒருங்கிணைந்த பதிப்பு யுன் 2010) அத்தகைய முடிவுறுத்தலின் பேரில் உரிமைகோரல்களின் நிதித் தீர்ப்பளவுக்கு உட்பட்டு, ஒப்பந்தக்காரருக்கு வழங்கப்பட்ட பொறித்தொகுதி மற்றும் பொருட்கள் என்பன ஆதனமாக ஆக வேண்டும் என்பதுடன் தொழில்கொள்வோரின் இடரில் இருக்க வேண்டும். மேலும், தற்காலிக வேலைகள் மற்றும் ஒப்பந்தக்காரரின் உபகரணங்களை தளத்திலிருந்து அகற்றுவதற்கான செலவு மற்றும் பணிகளை பூர்த்திசெய்யும் எதிர்பார்ப்பில் ஒப்பந்தக்காரரால் நியாயமாக உறப்பட்ட ஏனைய செலவுகள் அல்லது பொறுப்புகளை தொழில்கொள்வோர் செலுத்த வேண்டும்.

ஒப்பந்தத்தின் முடிவுறுத்தலுடன், “பணிகளைப் பராமரித்தல்” அதாவது பாதுகாவல், பாதுகாப்பு, பராமரிப்பு மற்றும் ஏனைய சுற்றாடல் கரிசனைகள் போன்றவற்றைக் கவனித்தலானது யுயுளுடு இற்கு மாற்றப்பட்டுள்ளது. அப்போதிருந்து தளத்தின் பராமரிப்புப் பணிகளை யுயுளுடு கவனித்து வருகின்றது. மேலும், கருத்திட்டத்திற்காக ஒப்பந்தக்காரரால் பெறப்பட்ட, ஒப்பந்தக்காரரின் அனைத்து இடர் கொள்கை ஆவணம் மற்றும் யுயுளுடு நிதியங்களைப் பயன்படுத்தும் உலகளாவிய வான்வெளி விமான நிலைய ஒப்பந்தக்காரரின் பொறுப்புக் காப்புறுதிக் கொள்கை ஆவணம் எனும் இரண்டு காப்புறுதிக் கொள்கை ஆவணங்களை நீட்டிக்க யுயுளுடு ஏற்பாடுகளைச் செய்தது.

அமைச்சரவையின் அங்கீகாரத்துடன் கருத்திட்டத்தின் நடவடிக்கைத் திட்டம் முன்னோக்கிய வழியின் பகுதியாக, யுயுளுடு ஆனது, மேற்போந்த கருத்திட்டத்தின் பாதியிலேயே முடிக்கப்பட்ட கட்டமைப்புகளில் உருக்கு வலுவூட்டல்கள் சீரழியும் பிரச்சினையைத் தீர்க்கும் பொருட்டு மேற்போந்த கருத்திட்டத்தின் அடையாளம் காணப்பட்ட நோக்கெல்லைப் பணிகளை யுயுளுடு இன் நிதியங்களைப் பயன்படுத்தி 477 மில்லியன் ரூபா மொத்தச் செலவில் மேற்கொள்வதற்கான நடவடிக்கையைத் தொடங்கியது. இந்தப் பணி 2023 யூலை 12 ஆம் திகதியன்று தொடங்கி 2024 பெப்ரவரி 29 ஆம் திகதியன்று நிறைவடைந்தது. மேற்போந்த பணிக்கான உருக்கு வலுவூட்டலின் தேவைப்பாட்டின் ஒரு பகுதியானது, முடிவுறுத்தப்பட்ட ஒப்பந்தக்காரரிடமிருந்து பொறுப்பேற்கப்பட்ட பொருட்களிலிருந்து யுயுளுடு இனால் வழங்கப்பட்டது.

கருத்திட்டத்தை அமுல்படுத்துவதற்காக ஒப்பந்தக்காரரால் கொள்வனவு செய்யப்பட்ட நிரந்தர மற்றும் தற்காலிக பொருட்கள் உள்ளதுடன், வெட்டுமர், ஒட்டுப்பலகை (டீலருமுடி) மற்றும் உருக்கு வலுவூட்டல்கள் போன்ற அந்தப் பொருட்களில் சில பொருட்களானவை

(குறிப்பிடப்படாத விடுத்து, குறிப்புகளில் முழுத் தொகையும் இலங்கை ரூபாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது)

மீதமுள்ள பணிகள் தொடங்குவதற்கு முன்பு காலப்போக்கில் சீரழியும் போக்கினைக் கொண்டுள்ளன. ஆதலால் துணுதலுடன் அங்கீகாரத்தைப் பெற்ற பின்னர், மேலே குறிப்பிடப்பட்ட அடையாளம் காணப்பட்ட நோக்கெல்லைப் பணிகளுக்கு வலுவூட்டலைப் பயன்படுத்தும் அதே வேளையில், ஒட்டுப்பலகை மற்றும் வெட்டுமரங்களை ஏலம் விடுவதற்கான ஒழுங்குகளை யுயுளுடு செய்துள்ளது.

அதைத் தொடர்ந்து, “பொதி ‘A’ - ஒப்பந்தக்காரரால் பொதி ‘A’ ஒப்பந்தத்தை முடிவுறுத்தல் மற்றும் முன்னோக்கிய வழி” என்ற தலைப்பிலான அமைச்சரவை விஞ்ஞாபனம் தொடர்பில் 2023 மார்ச் 8 ஆம் திகதிய 23/0191/628/013 ஆம் இலக்க அமைச்சரவைத் தீர்மானத்தின் ஒரு பகுதியாக, துணுதலுடன் கடன் செலவழிப்புகள் பரிந்துரைக்கப்படும் வரை அமைச்சரவையின் அங்கீகாரத்துடன் யுயுளுடு இன் நிதியங்களைப் பயன்படுத்தி சிறிய அளவில் கருத்திட்டத்தின் முன்னுரிமைப் பணிகளை யுயுளுடு மேற்கொள்ள அங்கீகாரம் வழங்கப்பட்டது.

துணுதலுடன் இனால் கடன்களின் செலவழிப்பை ஆரம்பிப்பதற்கு அந்தக் கட்டத்தில் அரசாங்கத்தின் கடன் மீள்கட்டமைப்புச் செய்முறையானது பூர்த்தியாக்கப்படாமையினாலும் யுயுளுடு இன் நிதியங்களைப் பயன்படுத்தி சிறிய அளவில் முன்னுரிமைப் பணிகளை மேற்கொள்வதற்கான அமைச்சரவைத் தீர்மானத்தைக் கருத்திற்கொண்டும், ஆவடி, இறங்குதுறை 2 (நைச 2) மற்றும் இறங்குதுறை 3 (நைச 3) பகுதிகளில் நிலத்தாண்கள் (டைநா), நிலத்தாண் முகப்புகள் (டைநா உயிள்), நிலக்கீழ் தாண்கள் மற்றும் பயன்பாட்டு சுரங்கப்பாதை ஆகியவற்றை உள்ளடக்கி கருத்திட்டத்தின் மேலும் அடையாளம் காணப்பட்ட அடிக்கட்டமைப்புப் பணிகளை மேற்கொள்ள ஒழுங்குகள் செய்யப்பட்டன.

அதற்கிணங்க, கட்டுநாயக்க பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தில் பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலைய அபிவிருத்திக் கருத்திட்டம் (ஐஐயுவி) கட்டம் ஐஐ நிலை 2 தொடர்பில் ஆவடி, இறங்குதுறை 2 (நைச 2) மற்றும் இறங்குதுறை 3 (நைச 3) ஆகியவற்றில் அடையாளம் காணப்பட்ட நோக்கெல்லைப் பணிகளை 3.2 பில்லியன் ரூபா மொத்தச் செலவில் மேற்கொள்ள உள்ளாட்டு ஒப்பந்தக்காரர்களிடமிருந்து கேள்விகள் கோரப்பட்டு 2024 ஏப்பிரல் 5 ஆம் திகதியன்று வழங்கப்பட்டதுடன், பணிகள் 2024 ஏப்பிரல் 19 ஆம் திகதியன்று தொடங்கப்பட்டு 82௫ முன்னேற்றத்தில் இன்னும் இடம்பெற்றுவருகின்றன. துயியடெ யுசைமீசுவ ஊழலொடவயவெள, ஐஐஉ நிறுவனம் மற்றும் னேமீமடெ முழநை ஊழ., டுவன. நிறுவனம் ஆகியவற்றின் கூட்டு முயற்சியின் மதியுரைஞரின் நேரடி மேற்பார்வையின் கீழ் யுயுளுடு இன் நிதியங்களைக் கொண்டு மேற்போந்த பணிகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன..

மேலும், அமைச்சரவையால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட மேற்போந்த முன்னோக்கிய வழித் திட்டத்தின் பகுதியாக, துயியடெ யுசைமீசுவ ஊழலொடவயவெள, ஐஐஉ நிறுவனம் மற்றும் னேமீமடெ முழநை ஊழ., டுவன. நிறுவனம் ஆகியவற்றின் கூட்டு முயற்சியின் கருத்திட்டத்திற்கான மதியுரைஞரானவர் பொதி ‘A1’ (பொதி ‘A’ - பயணிகள் முனையக் கட்டடம் மற்றும் தொடர்புடைய பணிகளைப் பூர்த்திசெய்தல்) பணிகளின் மீள்விலைமனு செய்தலுக்காக விலைமனு ஆவணங்கள், மீடூகு மற்றும் செலவு மதிப்பீடு என்பவற்றைத் தயாரித்துள்ளார் அத்துடன் இது பெறுகைச் செய்முறையின் கீழ் உள்ளது. விலைமனுக்கள் 2024 செப்டெம்பர் 24 ஆம் திகதியன்று பிரசுரிக்கப்பட்டதுடன் விலைமனுக்கள் 2025 மார்ச் 18 ஆம் திகதியன்று ரூபப்படும்.

மேலும், ஒப்பந்தக்காரரான டைசெய் கார்ப்பரேஷன் நிறுவனத்தினால் சமர்ப்பிக்கப்பட்டவாறான முடிவுறுத்தல் தொடர்பான கொடுப்பனவுக் கூற்றை துயியடெ யுசைமீசுவ ஊழலொடவயவெள, ஐஐஉ நிறுவனம் மற்றும் னேமீமடெ முழநை ஊழ., டுவன. நிறுவனம் ஆகியவற்றின் கூட்டு முயற்சியின் கருத்திட்டத்திற்கான மதியுரைஞர் மதிப்பீட்டு, செலுத்தப்படாத ஜீஊ 5 மற்றும் ஜீஊ 6 ஐ (444,498,046 யப்பான் யென் மற்றும் 1,486,804,716 இலங்கை ரூபா தொகை) செலுத்தினார்.

இந்தக் கோரிக்கையின் இறுதி நிலைதிற்கு வரை, மேலே குறிப்பிடப்பட்ட தொகைக்கு மேலாக, ஒப்பந்தக்காரரின் மாதாந்திர செலவுகளும், தாமதமான கட்டணங்களுக்கான நிதி செலுத்தும் கட்டணங்களும் இறுதி கோரிக்கையில் சேர்க்கப்படும்.

ஒப்பந்தக்காரர் பின்வரும் உரிமைக்கோரிக்கைத் தலைப்புகளின் கீழ் மேற்போந்த கூற்றுக்களைச் சமர்ப்பித்துள்ளார்: முடிவுறுத்தல் வரை செய்யப்பட்ட பணிகள், திரட்டிய உரிமைக்கோரிக்கைகள், இலாப இழப்பு உட்பட முடிவுறுத்தல் காரணமாக ஏற்படும் நட்டங்கள் மற்றும் உப ஒப்பந்தக்காரரின் உரிமைக்கோரிக்கைகள். ஒப்பந்தக்காரரின் உரிமைக்கோரிக்கையை மதிப்பிடுவதற்கு கணிய அளவையாளர்களின் நிபுணர் குழுவொன்றையும் ஒப்பந்தம் மற்றும் உரிமைக்கோரிக்கை நிபுணர் ஒருவரையும் துயியடெ யுசைமீசுவ ஊழலொடவயவெள, ஐஐஉ நிறுவனம் மற்றும் னேமீமடெ முழநை ஊழ., டுவன. நிறுவனம் ஆகியவற்றின் கூட்டு முயற்சியின் கருத்திட்டத்திற்கான மதியுரைஞர் நியமித்தார்.

றுந வெநெனெ வழி முடிவயடை வாந யீசமுளயட முக ஊயடினெநெவ முக ஆனெனெவநசள கமுச வாந எயடரந முக வாந உடயனெஅ வாயவ ரடைட டிந உநசவகைநனை டில வாந ஊழலொடவயவெளஇ துர - துயியடெ யுசைமீசுவ ஊழலொடவயவெளஇ ஐஐஉ. - னேமீமடெ முழநை ஊழ. டுவன.

மேலும், மேற்போந்த உரிமைக்கோரிக்கையின் மதிப்பீட்டுச் செய்முறையின் போது, ஒப்பந்தக்காரரின் உரிமைக்கோரிக்கைகளை நிரூபிக்க பல துணை ஆவணங்களை துயியடெ யுசைமீசுவ ஊழலொடவயவெள, ஐஐஉ நிறுவனம் மற்றும் னேமீமடெ முழநை ஊழ., டுவன. நிறுவனம் ஆகியவற்றின் கூட்டு முயற்சியின் கருத்திட்டத்திற்கான மதியுரைஞர் பெற்றார் அத்துடன் பல கூடுதல் ஆவணங்கள் டைசெய் கார்ப்பரேஷன் இனால் சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

துயியடெ யுசைமீசுவ ஊழலொடவயவெள, ஐஐஉ நிறுவனம் மற்றும் னேமீமடெ முழநை ஊழ., டுவன. நிறுவனம் ஆகியவற்றின் கூட்டு முயற்சியின் மதியுரைஞரால் சான்றுப்படுத்தப்படும் உரிமைக்கோரிக்கையின் பெறுமதிக்காக அமைச்சரவையின் அங்கீகாரத்தைப் பெறுவதற்கு நாம் உத்தேசிக்கின்றோம்.

ஒப்பந்தத்திற்காக நியமிக்கப்பட்ட பிணக்கு சபையிடம் (ஹூ) பிணக்குக்குட்பட்ட விடயங்களை ஒப்பந்தக்காரர் பாரப்படுத்தலாம் அத்துடன் அதற்கிணங்க, ஒப்பந்தக்காரரின் உரிமைக்கோரிக்கையை முழுமையாக தீர்ப்பதற்கு கணிசமான காலம் எடுக்கலாம், ஆதலால், உரிமைக்கோரிக்கையின் இறுதித் தொகை அதற்கிணங்க மேலும் அதிகரிக்கக்கூடும்.

மேற்போந்த கருத்திட்ட அமுலாக்கத்திற்காக ஒப்பந்தக்காரரினால் கட்டளையிடப்பட்ட, கொள்வனவு செய்யப்பட்ட பெருமளவிலான பொருட்களும் உபகரணங்களும் (நிரந்தர, தற்காலிக) உள்ளன அத்துடன் பொதி ‘A1’ இற்கான (பொதி ‘A’ - பயணிகள் முனையக் கட்டடம் மற்றும் தொடர்புடைய பணிகளைப் பூர்த்திசெய்தல்) விலைமனு ஆவணத்திலுள்ள அடுத்த ஒப்பந்தக்காரருக்கு அது வழங்கப்பட்டுள்ளது.

ஒப்பந்த முடிவுறுத்தல் காரணமாக, இலங்கைக்கு வழங்கப்பட்ட இப்பொருட்களும் உபகரணங்களும் யுயுளுடு இன் தலைவரினால் நியமிக்கப்பட்ட குழுக்களின் பரிந்துரைக்கு அமைவாகவும் மற்றும் துயியடெ யுசைமீசுவ ஊழலொடவயவெள, ஐஐஉ நிறுவனம் மற்றும் னேமீமடெ முழநை ஊழ., டுவன. நிறுவனம் ஆகியவற்றின் கூட்டு முயற்சியின் மதியுரைஞரின் பரிந்துரையுடனும் யுயுளுடு இனால் பொறுப்பேற்கப்பட்டு வருகின்றது. அதற்கிணங்க, இலங்கைக்கு வழங்கப்பட்ட அநேகமாக அனைத்து பொருட்களும் உபகரணங்களும், யுயுளுடு இனால் வாடகைக்கு பெறப்பட்ட பண்டகசாலைகளில் இவற்றில் சில பொருட்கள் களஞ்சியப்படுத்தப்பட்டு, பொறுப்பேற்கப்பட்டுள்ளன.

வழங்கப்பட்டுப் பொறுப்பேற்கப்பட்ட பிரதான பொருட்களும் உபகரணங்களும்

இல.	உருப்படி	விலைப்பட்டியல் பெறுமதி (மில்லியன் ரூபா)	களஞ்சிய அமைவிடம்
1	கூரைப் பொருட்கள்	1,241	வாடகைக்கு எடுக்கப்பட்ட பண்டகசாலையில் களஞ்சியப்படுத்தப்பட்டது
2	எரியூட்டிக் கருவி	754	உள்ளூர் முகவருடன்
3	மின்பிறப்பாக்கித் தொகுதிகள் (3 எண்ணிக்கைகள்)	392	உள்ளூர் முகவருடன்
4	GI குழாய்கள்	159	BIA மற்றும் 2 மற்றும் 3
5	வலுவூட்டல் உருக்கு	434	ஆநடறசைந தொழிற்சாலையிலும் BIA தளத்திலும்

மேலும், வெளிநாட்டு அமைவிடங்களில் பல பொருட்களும் உபகரணங்களும் உள்ளன, அவற்றில் பெரும்பாலானவை பகுதியளவு முடிக்கப்பட்ட நிலையில் உள்ளன. AASL இன் தலைவரால் நியமிக்கப்பட்ட குழுக்களின் பரிந்துரையுடனும், Japan Airport Consultants, Inc நிறுவனம் மற்றும் னேரிமு முழநை ஊழ., டுவன. நிறுவனம் ஆகியவற்றின் கூட்டு முயற்சியின் மதியுரைஞரின் பரிந்துரையுடனும், அவற்றை இலங்கைக்குக் கொண்டுவருவதா அல்லது வெளிநாட்டு அமைவிடங்களில் அகற்றுவதா என்பது குறித்த தீர்மானம் முற்றாக்கப்பட்டுள்ளது.

வெளிநாட்டிலுள்ள பிரதான பொருட்களும் உபகரணங்களும்

இல.	உருப்படி	விலைப்பட்டியல் பெறுமதி (மில்லியன் ரூபா)	களஞ்சிய அமைவிடம்	நிலை
1	வாடகைக்கு எடுக்கப்பட்ட பண்டகசாலையில் களஞ்சியப்படுத்தப்பட்டது	632	இந்தியா	வாடகைக்கு எடுக்கப்பட்ட பண்டகசாலையில் களஞ்சியப்படுத்தப்பட்டது
2	உள்ளூர் முகவருடன்	76	இந்தியா	உள்ளூர் முகவருடன்
3	உள்ளூர் முகவருடன்	536	மலேசியா	உள்ளூர் முகவருடன்
4	BIA மற்றும் 2 மற்றும் 3	404	சிங்கப்பூர்	BIA மற்றும் 2 மற்றும் 3
5	ஆநடறசைந தொழிற்சாலையிலும் BIA தளத்திலும்	12	ஸ்பெயின்	ஆநடறசைந தொழிற்சாலையிலும் BIA தளத்திலும்

மேற்போந்த பொருட்கள் மற்றும் உபகரணங்களைப் பொறுப்பேற்கும் செய்முறை பற்றி அமைச்சரவைக்கு தெரிவிக்கப்பட்டது அத்துடன் 2023 யூன் 13 ஆம் திகதிய CP/23/0974/628/013-II ஆம் இலக்கங்கொண்ட விஞ்ஞாபனம் மூலம் அமைச்சரவைத் தீர்மானங்கள் தெரிவிக்கப்பட்டன.

முடிவுறுத்தப்பட்ட ஒப்பந்தக்காரருக்கு உரிய கொடுப்பனவுகளின் தீர்ப்பளவுடன், JICA கடனின் மீதமாக கிடைக்கக்கூடிய தொகையானது, பொதி 'A1' இன் மொத்த மீதமுள்ள நோக்கெல்லைப் பணியை (பொதி 'A' - பயணிகள் முனையக் கட்டடம் மற்றும் தொடர்புடைய பணிகள்) பூர்த்திசெய்ய போதுமானதாக இருக்காது. அதற்கிணங்க, இந்தக் கருத்திட்டத்தின் மீதமுள்ள பணிகளின் எஞ்சிய நோக்கெல்லைப் பணியை மேற்கொள்வதற்கு மேலதிக நிதியங்களைப் பெறுவது அவசியமாகும்.

மேலும், பொதி 'A1' இன் (பொதி 'A' - பயணிகள் முனையக் கட்டடம் மற்றும் தொடர்புடைய பணிகளைப் பூர்த்திசெய்தல்) நிதியீட்டத்திற்காக JICA, GOSL மற்றும் AASL உடனான கலந்துரையாடல் முன்னேற்றங்கண்டு வருவதுடன், 2024 நவம்பர் 11 ஆம் திகதியன்று மேற்போந்த தரப்பினர்களிடையே நினைவூட்டல் உதவிக்குறிப்பு கைச்சாத்திடப்பட்டுள்ளது.

மேலும், இக்கருத்திட்டத்தின் முடிவுறுத்தலுடன், Japan Airport Consultants, Inc நிறுவனம் மற்றும் னேரிமு முழநை ஊழ., டுவன. நிறுவனம் ஆகியவற்றின் கூட்டு முயற்சியின் மதியுரைஞரின் சேவைகளை, உரிமைக்கோரிக்கை மதிப்பீடு, மீள் விலைமனுவை ஆவணங்களின் தயாரிப்பு, இனங்காணப்பட்ட நோக்கெல்லைப் பணிகளை மேற்பார்வைசெய்தல் போன்றவை அடங்கலாக முடிவுறுத்தல் செய்முறையின் முடிவுக்காக Japan Airport Consultants Inc நிறுவனம் மற்றும் Nippon Koei Co., Ltd. நிறுவனம் ஆகியவற்றின் கூட்டு முயற்சியின் மதியுரைஞரால் உரிமைக்கோரிக்கையிடப்பட்டுள்ள மேலதிக சேவைகளாக தக்கவைக்க வேண்டியிருந்ததுடன் வடிவமைப்பு மற்றும் வடிவமைப்புக்குப் பின்னரான மதியுரைச் சேவைகளுக்கான திருத்த இல. 3 இற்கான ஒப்பந்த உடன்படிக்கை 2024 நவம்பர் 1 ஆம் திகதியன்று கைச்சாத்திடப்பட்டது.

கருத்திட்டத்தின் முடிவுறுத்தலுக்குப் பின்னர் எழக்கூடிய பொறுப்பை AASL நம்பகரமாக அளவிட முடியாததால், 2024 ஆம் ஆண்டிற்கான நிதிக் கூற்றில் அதற்காக ஏற்பாடு எதுவும் செய்யப்படவில்லை.

31. கடப்பாடுகள்

31.1. மூலதன செலவினக் கடப்பாடுகள்

	2024	2023
ஒப்பந்தம் செய்யப்பட்டவை ஆனால் வழங்கப்படாதவை	11,202,776,102	1,746,005,054
சபையால் அதிகாரமளிக்கப்பட்டவை, ஆனால் ஒப்பந்தம் செய்யப்படாதவை	14,573,692,735	19,828,668,852
	25,776,468,837	21,574,673,906

31.2 நிதிக் கடப்பாடுகள்

கடன்பெறல்களின் கீழ் வெளிப்படுத்தப்பட்டவற்றைத் தவிர வேறு எந்தவித நிதிக் கடப்பாடுகளும் இல்லை (குறிப்பு 21 ரு 22).

32. பிரதான முகாமைத்துவ ஆளணியினருடனான கொடுக்கல்வாங்கல்கள்

	2024	2023
ஊதியங்களும் கட்டணங்களும்	12,310,349	12,434,946
	12,310,349	12,434,946

வுபணிப்பாளர் சபையானது இக்கம்பனியின் பிரதான முகாமைத்துவ ஆளணியினராக கருதப்பட்டுள்ளது.

33. தொடர்புபட்ட தரப்பினர் கொடுக்கல் வாங்கல்கள்

யுபுளூடு ஆனது முழுமையாக அரசுக்குடமையான கம்பனியொன்றாக உள்ளதால், சாதாரண வியாபார நடவடிக்கையில் அரசாங்கத்தால் கட்டுப்படுத்தப்படும் நிறுவனங்களுடன் பின்வரும் குறிப்பிடத்தக்க கொடுக்கல் வாங்கல்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

இந்த ஆண்டில், தொடர்புடைய தரப்பினருடன் 50 மில்லியன் இலங்கை ரூபாவுக்கும் அதிகமான கொடுக்கல் வாங்கல்களாக கீழுள்ள கொடுக்கல் வாங்கல்கள் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன.

			2024	2023
நிறுவனத்தின் பெயர்	தொடர்பு	கொடுக்கல் வாங்கலின் பெயர்	மில்லியன் ரூபா	மில்லியன் ரூபா
சிவில் விமான சேவை அதிகாரசபை	அரசுக்குடமையானது	விமானத்தில் ஏறும் விதிப்பனவு வருமானம்	8,721	8,649
உள்நாட்டு இறைவரித் திணைக்களம்	மேற்குறிப்பிட்டது	வரிகள்	9,942	7,250
பொதுத் திறைசேரி	மேற்குறிப்பிட்டது	பங்கிலாபக் கொடுப்பனவுகள்	1,286	5,500
இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனம்	மேற்குறிப்பிட்டது	எரிபொருள் கொள்வனவுகள்	2,464	2,757
இலங்கை மின்சார சபை	மேற்குறிப்பிட்டது	மின்சாரக் கொடுப்பனவுகள்	2,003	1,971
பொதுத் திறைசேரி	மேற்குறிப்பிட்டது	கடன் மீள்கொடுப்பனவுகள்	1,223	1,475
ஸ்ரீலங்கன் எயார்லைன்ஸ்	மேற்குறிப்பிட்டது	சிறப்புரிமைக் கட்டண வருமானம்	1,312	1,421
இலங்கை கேடரிங் நிறுவனம்	மேற்குறிப்பிட்டது	சிறப்புரிமைக் கட்டண வருமானம்	773	786
இலங்கை மத்திய வங்கி	மேற்குறிப்பிட்டது	ஊ.சே.நி.	989	719
இலங்கை கேடரிங் நிறுவனம்	மேற்குறிப்பிட்டது	உணவு ஏற்பாட்டுச் சேவைகள்	902	646
இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனம்	மேற்குறிப்பிட்டது	சிறப்புரிமைக் கட்டண வருமானம்	295	256
ஊழியர் நம்பிக்கைப் பொறுப்பு நிதிய சபை	மேற்குறிப்பிட்டது	ஊ.ந.பொ.நி.	247	180
பொதுத் திறைசேரி	மேற்குறிப்பிட்டது	வட்டிக் கொடுப்பனவுகள்	126	177
வரையறுக்கப்பட்ட இலங்கைக் காப்புறுதிக் கூட்டுத்தாபனம்	மேற்குறிப்பிட்டது	காப்புறுதிக் கொடுப்பனவுகள்	92	100
நகர சபை	மேற்குறிப்பிட்டது	வீதவரிக் கொடுப்பனவுகள்	59	59

செழிப்புக்கான அடித்தளம் 127

இந்த ஆண்டு முடிவில், தொடர்புடைய தரப்பினரிடமிருந்து 10 மில்லியன் ரூபாவுக்கும் அதிகமான வருமதி மீதிகளாக கீழுள்ள மீதிகள் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன.

			2024	2023
			மில்லியன் ரூபா	மில்லியன் ரூபா
வருமதிகள்				
இலங்கை வங்கி	அரசுக்குடமையானது	முதலீடுகள்	101,043	89,907
தேசிய சேமிப்பு வங்கி	மேற்குறிப்பிட்டது	முதலீடுகள்	1,427	2,283
சிவில் விமான சேவை அதிகாரசபை	மேற்குறிப்பிட்டது	விமானத்தில் ஏறும் விதிப்பனவு வருமானம்	1,546	871
ஸ்ரீலங்கன் எயர்லைன்ஸ்	மேற்குறிப்பிட்டது	சிறப்புரிமைக் கட்டண வருமானம்	445	202
இலங்கை கேடரிங் நிறுவனம்	மேற்குறிப்பிட்டது	சிறப்புரிமைக் கட்டண வருமானம்	119	137
இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனம்	மேற்குறிப்பிட்டது	சலுகை வருமானம்	33	60
பிரதேச செயலாளர் கட்டான	மேற்குறிப்பிட்டது	காணிக் கொள்ளலுக்கான வைப்பு	-	13

இந்த ஆண்டு முடிவில், தொடர்புடைய தரப்பினருக்கு 10 மில்லியன் ரூபாவுக்கும் அதிகமான சென்மதி மீதிகளாக கீழுள்ள மீதிகள் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன.

			2024	2023
			மில்லியன் ரூபா	மில்லியன் ரூபா
சென்மதிகள்				
உள்நாட்டு இறைவரித் திணைக்களம்	அரசுக்குடமையானது	வரிகள்	554	288
இலங்கை மின்சார சபை	மேற்குறிப்பிட்டது	மின்சாரம்	147	203
இலங்கை கேடரிங் நிறுவனம்	மேற்குறிப்பிட்டது	கொள்வனவுகள்	83	139
ஊழியர் நம்பிக்கைப் பொறுப்பு நிதிய சபை	மேற்குறிப்பிட்டது	ஊ.ந.பொ.நி.	21	15
இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனம்	மேற்குறிப்பிட்டது	எரிபொருள் வைப்பு	57	59
இலங்கை மத்திய வங்கி	மேற்குறிப்பிட்டது	ஊ.சே.நி.	151	109

அவற்றின் அளவு காரணமாகவும் மற்றும் அரசாங்கத்தினால் கட்டுப்படுத்தப்படும் / தொடர்புபட்ட நிறுவனங்களுடன் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள அனைத்துக் கொடுக்கல் வாங்கல்களையும் பதிவுசெய்து வெளிப்படுத்துவது நடைமுறைச் சாத்தியமற்றதாலும் தனித்தனியாக முக்கியத்துவம் வாய்ந்த கொடுக்கல் வாங்கல்களுக்கான குழுவுள் 24 - "தொடர்புபட்ட தரப்பினர் வெளிப்படுத்தல்கள்" என்பதற்கிணங்க வரையறுக்கப்பட்ட வெளிப்படுத்தல்கள்' செய்யப்பட்டுள்ளன.

இலங்கை அரசாங்கத்தினால் கட்டுப்படுத்தப்படும் நிறுவனங்களிலிருந்து / நிறுவனங்களுக்கான மீதிகளானவை நிதி நிலைமைக் கூற்றில் வியாபார மற்றும் ஏனைய வருமதிகள் / சென்மதிகள் மற்றும் வட்டியைத் தாங்கும் பொறுப்புகளின் கீழ் உள்ளடக்கப்படுகின்றன.

34. அறிக்கையிடல் காலப்பகுதியின் பின்னரான நிகழ்வுகள்

நிதிக் கூற்றுக்களில் பின்வரும் வெளிப்படுத்தல்களை விட ஏனைய சீராக்கங்களை அல்லது வெளிப்படுத்தலை தேவைப்படுத்தும், நிதிநிலைமைக் கூற்றுத் திகதிக்குப் பின்னர் இடம்பெற்ற பொருண்மையான நிகழ்வுகள் எவையும் இருக்கவில்லை.

2025/02/06 ஆம் திகதியன்று, கொழும்பு வணிக மேல் நீதிமன்றமானது ERP முறைமையின் அமுலாக்கம் பற்றிய ஒப்பந்தமொன்று தொடர்பாக E W Information Systems டுஅவைநன் நிறுவனத்திற்கு 196,526,136.83 இலங்கை ரூபாவை செலுத்துமாறு AASL இற்கு கட்டளையிட்டு தீர்ப்பொன்றை வழங்கியது. இந்த நிகழ்வானது 2024 டிசம்பர் 31 ஆம் திகதியன்று முடிவடைந்த அறிக்கையிடல் காலப்பகுதியின் பின்னர் நிகழ்ந்தது, அத்துடன் AASL ஆனது இத்தீர்ப்புக் குறித்து உயர் நீதிமன்றத்தில் மேன்முறையீடு செய்துள்ளது.

இணைப்பு மற்றும் பரிமாணங்கள்

2024 இல் டிஜிடி இல் சேயுறுப்புடு வீமுர்னுக் சேஐவுகுள்

	ஐயுவுயு குறியீடு	விமான நிறுவனம்		ஐயுவுயு குறியீடு	விமான நிறுவனம்
01	UL	ஹீலங்கன் எயார்லைன்ஸ்	22	CA	எயார் சைனா
02	QR	கட்டார் எயார்வேஸ்	23	TG	தாய் எயார்வேஸ் இன்ட்ரநெ்னல்ய
03	EK	எமிரேட்ஸ்	24	3L	சீனா தெற்கு ஏர்லைன்ஸ்
04	6E	இன்டிகோ	25	CX	கெதே பசுபிக
05	FZ	ப்ளை டுபாய்	26	SU	ஏரோ.புளொட்
06	EY	எடிஹார்ட் எயார்வேஸ்	27	WY	ஓமான் எயார்
07	AI	எயார் இந்தியா	28	KC	எயார் கஸ்டானா
08	G9	எயார் அராபியா	29	SG	ஸ்பைஸ்ஜெட் எயார்லைன்ஸ்
09	SQ	சிங்கப்பூர் எயார்லைன்ஸ்	30	HM	எயார் சீசெல்ஸ்
10	8D	மிட்ச் எயார்	31	ENT	என்ட்ர் எயர்
11	MU	சைனா ஈஸ்டர்ன்	32	LO	போலிஷ் எயார்லைன்ஸ்
12	AK	படிக் எயார்	33	3K	ஜெட்ஸ்டார்
13	TK	டர்கிஷ் எயார்லைன்ஸ்	34	WK	எடல்வீஸ் எயார்லைன்ஸ்
14	J9	ஜெஸ்ரா எயார்வேஸ்	35	Q2	மால்தீவியன் எயர்
15	MH	மலேசியன் எயார்லைன்ஸ்	36	OD	பாட்டிக் எயர்
16	FD	தாய் எயார்ஏசியா	37	B9	இரான் ஏர் டூர்
17	OV	சலாம் எயார்	38	IZ	ஆர்கியா இஸ்ரேலி ஏர்லைன்ஸ்
18	UK	டாடா சியா ஏர்லைன்ஸ்	39	7O	ஸ்மார்ட் விண்ஸ் ஏர்லைன்ஸ்
19	GF	கல்ப் எயார்	40	OQ	சோங்சிங் ஏர்லைன்ஸ்
20	ZF	அதூர் எயார்	41	TOM	டியாக் ஏர்வேஸ்
21	FV	ரோசியா ஏர்லைன்ஸ்			

2024 இல் ஆசுஜ்யு இல் செயற்பட்ட விமானச் சேவைகள்

	IATA குறியீடு	விமான நிறுவனம்		IATA குறியீடு	விமான நிறுவனம்
01	WZ	ரெட் விங்ஸ் எயர்லைன்ஸ்	06	FB	பல்கேரியா எயர்
02	HY	உஸ்பெகிஸ்தான் எயர்வேஸ்	07	FI	ஐஸ்லாண்டேர்
03	H6	யுரோப்பியன் எயர்சார்ட்	08	C6	சென்ட்ரம் எயர்
04	PQ	ஸ்கையப் ஏர்லைன்ஸ்	09	UL	ஹீலங்கன் எயர்லைன்ஸ்*
05	5F	ப்ளை வன் ஏர்லைன்	10	EY	எடிஹார்ட் எயர்வேஸ்*

2024 இல் துஜ்யு இல் செயற்பட்ட விமானச் சேவைகள்

	IATA குறியீடு	விமான நிறுவனம்
01	9I	அலையன்ஸ் எயர்
02	6E	இன்டிகோ

* மாற்றுவழி பறப்பினால் ஆசுஜ்யு-க்கு இயக்கப்பட்டது

சர்வதேச விமான நிலையங்கள்

விமான நிலையத்தின் பெயர்	ICAO	IATA	விமான நிலையம் அமைந்துள்ள பகுதி	மாகாணம்	ஒடுபாதையின் நீளம்
01 பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம்	VCBI	CMB	கொழும்பு	மேல் மாகாணம்	3,350 மீற்றர் (10,990 அடி)
02 யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமான நிலையம்	VCCJ	JAF	யாழ்ப்பாணம்	வட மாகாணம்	1,400 மீற்றர் (4,593 அடி)
03 மத்தளை ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையம்	VCRI	HRI	ஹம்பாந்தொட்டை	தென் மாகாணம்	3,500 மீற்றர் (11,500 அடி)
04 கொழும்பு சர்வதேச விமான நிலையம் ரத்மலானை	VCCC	RML	கொழும்பு	மேல் மாகாணம்	1,773 மீற்றர் (5,816 அடி)
05 மட்டக்களப்பு சர்வதேச விமான நிலையம்	VCCB	BTC	மட்டக்களப்பு	கிழக்கு மாகாணம்	1,400 மீற்றர் (4,593 அடி)

நிறுவன தகவல்

நிறுவனப் பதிவிலக்கம்
PV 7931

கூட்டுப்பதிவுக்கான திகதி
23 பெப்ரவரி 1982

மீள்பதிவுக்கான திகதி
2008 ஒக்டோபர் 07

டுநுபுடு குழுசுஆ
தனியார் கம்பனி லிமிடட்

பிரதான பங்குதாரர்கள்

திறைசேரி அமைச்சின் செயலாளர்
துறைமுகங்கள், கப்பல் போக்குவரத்து, பெருந்தெருக்கள், துறைமுகம் மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சு செயலாளர்
போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைகள், துறைமுகங்கள் மற்றும் சிவில் விமான போக்குவரத்து அமைச்சுசிவில் செயலாளர்
விமானச் சேவைகளின் பணிப்பாளர் நாயகம்

கட்டுப்பாட்டாளர்

இலங்கையின் சிவில் விமான சேவை அதிகாரசபை

பின்வருவனவற்றினூடாக அதிகாரமளிக்கப்பட்டுள்ளது

நிறுவனத்தின் விதிமுறைகள் மற்றும் ஒப்பந்தச் சட்டங்கள்
2010ஆம் ஆண்டின் சிவில் விமான சேவை சட்ட இலக்கம் 14 (திருத்தியமைக்கப்பட்டது போல)
2007ஆம் ஆண்டு கம்பனிகள் சட்டம் சட்ட இலக்கம் 7 (திருத்தியமைக்கப்பட்டது போல)

பதிவுசெய்யப்பட்டுள்ள காரியாலயம்

பண்டாரநாயக்க சர்வதேச விமான நிலையம், கட்டுநாயக்க

தொழிற்படக்கூடிய ஏனைய தளங்கள்

மத்தளை சர்வதேச விமான நிலையம், மத்தளை
கொழும்பு சர்வதேச விமான நிலையம், ரத்மலானை
யாழ்ப்பாண சர்வதேச விமான நிலையம்
மட்டக்களப்பு சர்வதேச விமான நிலையம்
இலங்கை விமான மற்றும் விமான சேவைகள் சங்கம் (SLAAA), ரத்மலானை
HF கடத்தும் நிலையம், அத்திடிய ரோட், ரத்மலானை
ராடார் மற்றும் தொடர்பாடல் நிலையம், பிதுருதலாகல, நுவரெலியா
HF பெறும் நிலையம், கந்தப்பொல
ADS-B பெறும் நிலையம், கிளிநொச்சி
ADS-B பெறும் நிலையம், சூரியகந்த
மைக்ரோவேவ் ரிப்பீட்டர்ஸ் நிலையம், நயாபெத்த

கணக்காய்வாளர்கள்

இலங்கை தேசிய கணக்காய்வுக் காரியாலயம்

நிறுவனச் செயலாளர்

செல்வி. எம்.எம். ரேணுகா பி. குணசேகர

வங்கியாளர்

இலங்கை வங்கி

[illegible]

